

抚顺市水务局文件

抚水审字〔2019〕13号

关于新建沈阳至白河铁路客运专线辽宁段跨河桥梁工程防洪评价报告的批复 (詹家河、鲍家河)

京沈铁路客运专线辽宁有限责任公司：

你单位《新建沈阳至白河铁路客运专线辽宁段跨河桥梁工程防洪评价报告》（詹家河、鲍家河）收悉，根据国家有关规定，经审查修改后的《评价报告》基本达到本阶段要求的深度，经我局研究，批复如下：

一、项目概况

新建沈阳至白河铁路客运专线（以下简称沈白客专）位于我国东北地区辽宁省东北部和吉林省东南部，沿线经过沈阳市、抚顺市、通化市、白山市、延边自治州、长白山管委会等6个地级市行政区。新建沈阳至白河铁路正线线路长度428.811km，新建线路长度427.511km，辽宁省境内173.004km。

浑河特大桥在抚顺市顺城区顺城路桥至沈吉铁路桥之间跨越詹家河。跨河位置起始桩号为 DK49+270.11，终点桩号为 DK51+031.78，跨河段长度为 1761.67m，共 4 跨。桥墩编号 132#~16#，跨河处桥墩均不在河道内，桥梁与主河道交叉角度约为 $97^{\circ} 00'$ 。跨河段桥梁布置采用 2-32m 简支梁+1-(60+100+60) 连续梁。桥墩采用圆端形实体墩，主河道两侧桥墩台采用钻孔灌注桩基础，桩基础桩径采用 1.0m 或 1.5m。河道右岸岸顶距 134#桥墩 14.6m，左岸岸顶距 135#桥墩 4.5m，跨河处堤防与梁底净空 15m。

浑河特大桥在抚顺市顺城区鲍家河二号桥（顺城路桥）至沈吉铁路桥之间跨越鲍家河。跨河位置起始桩号为 DK51+727.88，终点桩号为 DK51+957.34，跨河段长度为 229.46m，共 7 跨。桥墩编号 158#~165#，其中 161#~162#桥墩位于河道内，桥梁与主河道交叉角度约为 $87^{\circ} 00'$ 。主河道布置以采用 32m 简支箱梁，桥墩采用圆端形实体墩。主河道两侧桥墩台采用钻孔灌注桩基础，简支梁桩基础桩径均采用 1.0m。河道右岸岸顶距 160#桥墩 8.3m，左岸岸顶距 165#桥墩 11m，跨河处堤防与梁底净空 13m。

跨河桥梁设计洪水标准为 100 年一遇。正线桥面宽度为 12.6m，桥面外轮廓 12.9m。设计速度目标值：350km/h，局部地段限速。

二、《防洪影响评价报告》批复

1、基本同意工程建设与现有水利规划的关系及影响分析结论。项目不会对水利规划的实施产生不利影响。

2、基本同意工程建设与现有防凌标准、有关技术要求和管理要求的适应性分析结论。跨河段堤防防洪标准为 100 年一遇，桥梁工程设计防洪标准为 100 年一遇，不低于两岸堤防防洪标准。

3、基本同意工程建设对行洪安全的影响分析结论。桥梁建成后两岸发生 100 年一遇洪水时，桥下净空满足河道行洪要求及规范要求。

4、基本同意工程建设对河势稳定的影响分析结论。桥梁工程建成后，桥梁的走向、跨径、桥墩形状等将对河势调整产生一定的影响。平水期，桥墩对洪水的梳理作用造成局部河段水流分散。大洪水期，桥轴线基本与主流正交，对河势影响不大。总体来说，工程建成后，在两岸堤防的作用下，对河道的演变趋势不会产生影响。综上，项目的建设对河道的河势稳定基本无影响。

5、基本同意工程建设对现有防洪工程、河道整治工程及其他水利工程与设施影响分析结论。

6、基本同意工程建设对防汛抢险的影响分析结论。工程的建设不会对防汛抢险产生影响。

7、基本同意建设项目防御洪涝的设防标准与措施是否适当的结论。建设项目防洪标准为 100 年一遇，涉河段防洪标准为

100年一遇，设计方案中桥基础均充分考虑了河道冲刷影响。故建设项目防御洪涝的设防标准与措施适当。

8、基本同意工程建设对第三人合法水事权益的影响分析结论。

三、其他相关要求

1、根据国家有关规定，工程开工前，建设单位须将批准文件和施工方案报送抚顺市江河流域管理局审核后，方可办理开工手续。

2、为确保主汛期防汛抢险通道的畅通，工程施工工期严格控制在非汛期。

3、因工程建设造成第三人合法权益受影响时，建设单位应与第三人及时沟通协商并妥善解决。

4、对工程跨越河道部分实行专项验收，由抚顺市江河流域管理局组织进行，验收合格后，工程方可正式投入使用。

5、抚顺市江河流域管理局对本工程施工期和运行期的监督工作负总责。



抚顺市水务局

2019年6月13日印发