

# 广东省交通运输厅文件

粤交基〔2016〕1038号

---

## 广东省交通运输厅关于大埔至潮州高速公路 (含大埔至漳州支线)初步设计的批复

省交通集团有限公司:

你司《关于大埔至潮州高速公路(含大埔至漳州支线)两阶段初步设计的请示》(粤交集基〔2016〕135号)、《关于大埔至潮州高速公路(含大埔至漳州支线)局部路段路线方案调整的请示》(粤交集基〔2016〕286号)及初步设计文件(含修编和概算补充说明)和项目法人组织机构组建方案等资料收悉。

2016年3月,厅组织召开了大埔至潮州高速公路(含大埔至漳州支线)初步设计评审会议,根据评审会议有关要求,设计单

位修编了初步设计（含设计概算）。根据《广东省发展改革委关于大埔至潮州高速公路（含大埔至漳州支线）项目核准的批复》（粤发改交通函〔2015〕5894号，以下简称《项目核准批复》），经研究，对项目初步设计批复如下：

## 一、建设规模和技术标准

### （一）建设规模

1. 主线路线长 92.80km，设特大桥 5245.2m/4 座、大桥 22896.6m/58 座、中桥 751.8m/11 座；设长隧道 7639.5m/4 座、短隧道 1152m/4 座（均按双洞平均长计）；设上径（枢纽）、高陂、赤山（预留）、光德、新丰、三饶、浮滨、中山楼（枢纽）、漳溪、黄都岭（枢纽）互通立交共 10 处；设管理中心 1 处、服务区 2 处、停车区 2 处、养护工区 3 处。

2. 大埔至漳州支线长 27.72km，设大桥 10087.4m/26 座、中桥 80.6m/1 座；设长隧道 1427m/2 座、中隧道 585m/1 座、短隧道 1302.5m/3 座（均按双洞平均长计）；设塘尾（枢纽）、枫朗、平原（预留）互通立交共 3 处；设省界主线收费站 1 处、超限超载检测站 1 处。

### （二）技术标准

采用高速公路技术标准，主要技术指标如下：

1. 设计速度：100km/h；
2. 桥涵设计汽车荷载等级：公路-I 级；
3. 设计洪水频率：特大桥 1/300，其余桥涵、路基 1/100；

4. 路基宽度：26.0m；

5. 地震动峰值加速度：0.10g（主线 K0+000～K50+700 段、大漳支线）、0.15g（主线 K50+700～K81+000 段）、0.20g（主线 K81+000～终点）。

其余技术指标应符合交通运输部部颁《公路工程技术标准》（JTG B01-2014）和《项目核准批复》的规定要求。

## 二、工程地质勘察

初步设计阶段执行了地质勘察规范要求，勘察方法合理，内容及深度基本满足初步设计的需要。

（一）应加强沿线滑坡、崩塌等不良地质及特殊性岩土路段的工程地质勘察、室内试验及调查工作等，加强沿线高边坡、桥梁、隧道等工点的工程地质勘察，核查岩土参数，加强水文地质调查，为设计提供可靠依据。

（二）应进一步核查各深挖路堑工点处的岩层（体）和节理产状，为边坡稳定性分析评价提供可靠依据，加强桥梁墩台施工方案的稳定性评价。加强花岗岩差异风化（球状风化）的勘察与判别，确保桥梁基础位于可靠的持力层。

（三）加强隧道洞口段勘察，深化洞身围岩分级和洞口边、仰坡稳定性分析。部分隧道洞身穿越多条断层或破碎带，下阶段应切实加强地勘深度，重点查明其位置、性质、产状及对隧道洞身的影响程度和范围。

（四）根据区域地质资料，本项目所在区域岩浆活动强烈，

断裂构造发育，下阶段应进一步查清分支断裂的特性，采取有效的勘察方法进行验证，评价其对公路工程的影响。

(五) 应加强沿线桥位处工程地质勘察及测试资料的综合分析研究，为桥梁设计提供详实的基础资料。

(六) 应加强取、弃土场的地质勘察和试验工作及取土场的复耕设计，防止水土流失；完善弃土场的稳定性分析和支护设计，防止引发次生地质灾害。

### 三、路线走向及路线方案

#### (一) 路线走向

1. 主线路线起于梅州大埔大麻上径村，与梅州至龙岩高速公路相接，经大埔大麻、高陂、光德，潮州饶平新丰、三饶、新塘、浮滨、樟溪，终于钱东镇黄都岭，接沈海高速公路汕汾段。

2. 大漳支线路线起于大埔光德坳背塘村，与大潮高速公路主线相接，经大埔县高陂、枫朗，终于大埔大东白土村（粤闽界），与福建省云霄至平和高速公路相接。

经审查，路线走向及主要控制点符合省发展改革委《项目核准批复》（粤发改交通函〔2015〕5894号）的要求。

#### (二) 路线方案

初步设计综合考虑了沿线自然条件、路网及城镇规划、占地拆迁、工程造价以及其他控制因素，对部分路段路线方案进行了比较。

1. 韩江大桥路段（K0+800~K4+400）：提出了韩江大桥轴线

与航迹线正交的方案（K线）和与航迹线斜交的方案（A16线）进行比较。经审查，K线方案虽工程规模略大，但满足水利防洪要求，同时韩江大桥主桥跨径较A16线方案小，同意采用K线方案。

2. 高陂路段（K12+600~K21+480）：提出了隧道方案（A4线）和高墩桥梁方案（K线）进行比较。经审查，A4线与韩江水利枢纽工程管理用地范围冲突较大，地方部门反对；K线方案虽工程规模稍大，但地方部门支持，协调难度较小，原则同意采用K线方案。下阶段应加强与韩江枢纽管理处沟通协调，将线位适当左移，尽可能避开水利枢纽管理用地范围。

3. 赤山路段（K19+600~K27+500）：提出了赤山岭北方案（K线）和赤山岭南方案（A11线）进行比较。经审查，K线方案基本消除了赤山路段长大纵坡等问题，公路运营安全性较好，且工程规模较小，同意采用K线方案。

4. 光德林场路段（K30+700~K39+000）：提出了在县道X001线右侧方案（K线）和县道X001线左侧方案（A8线）进行比较。经审查，K线方案无需改移县道X001线，对长龙农庄干扰小，且土石方规模较小，同意采用K线方案。

5. 三饶镇路段（K52+000~K56+989）：提出了溪西村东线方案（K线）、溪西村西线方案（B16线）和天母山东线方案（B1线）三个方案进行比较。经审查，B1线虽工程规模大、工程造价高，但路线绕开了溪西钼矿储量区，且对村庄、农田等干扰较小，地方政府支持，原则同意采用B1线方案。下阶段应加强与溪西钼

矿探矿权属单位的沟通与协调，尽可能减少高速公路侵入矿区。

6. 东溪山隧道路段（K58+000~K64+300）：提出了白面石东线方案（B2线）和白面石西线方案（K线）进行比较。经审查，K线方案工程规模较小，占用农田较少，隧道进口存在堆积体，初步勘察基本稳定，同意采用K线方案。下阶段进一步查清洞口堆积体的特性和分布情况，以评价其对公路工程建设的影响并提出合理科学的对策。

7. 中山楼路段（K74+000~K81+500）：提出了中山楼村方案（B12线）和石槽村方案（K线）进行比较。经审查，K线方案路线顺直，对在建宁莞高速公路影响较小，土石方工程较小且填挖基本平衡，有利于环保，原则同意采用K线方案。

8. 樟溪镇路段（K82+400~K89+000）：提出了刘厝埔西线方案（K线）和刘厝埔东线方案（B18线）进行比较。经审查，K线方案路线顺直，拆迁量较小，工程造价较低，且K线方案离军事敏感点及地方规划工业园区较远，地方政府支持，同意采用K线方案。

9. 大漳支线起点路段（DZK5+000~DZK6+000）：提出了尧溪东线方案（C线）、尧溪西线方案（C2线）和枢纽立交分设方案（共线方案）进行比较。经审查，共线方案（赤山至塘尾）由四车道调整为六车道，高陂至赤山因互通立交间距较小需增设辅助车道，大潮高速规模增加；但规划大丰华高速及大漳支线主线建设总里程较短，桥梁及土石方规模均较小，占地及拆迁数量也较小，三条高速公路整体工程造价较低，且路网布局更为合理，减

小了主交通流绕行,原则同意采用枢纽立交分设方案(共线方案)。

10. 虾公岭路段(DZK6+100~DZK11+500):提出了虾公岭东线方案(K线)和虾公岭西线方案(C2线)进行比较。经审查,K线方案桥梁、隧道及土石方规模均较小,工程造价较低,同意采用K线方案。

11. 福田安路段(DZK22+400~DZK30+701):提出了福田安北线方案(K线)和福田安南线方案(C6线)进行比较。经审查,K线方案对梅潭河干扰较小,隧道及土石方规模均较小,工程造价较低,同意采用K线方案。

12. 原则同意其他路段采用设计推荐的方案。

### (三) 路线设计

路线平纵面虽满足技术指标要求,但平面长直线、大半径曲线切割山体严重,与地形地物不够协调,部分路段桥隧构造物布设不尽合理,桥隧比例偏高、土石方数量较大,个别路段土石方不平衡,弃方数量偏大。

下阶段重点完善土石方不平衡路段平面设计。应采用曲线拟合山坡地形设计,增加平曲线,尽量减少高填深挖,减少弃方数量,做到土石方基本平衡,尽量做到少占农田、耕地,减少拆迁,最大限度保护自然环境,节约集约用地。

## 四、路基、路面及排水

(一) 同意路基标准横断面型式及组成设计参数。路基宽度26.0m,其中:其中:中间带宽3.50m(中央分隔带宽2.0m,左侧

路缘带宽 $2 \times 0.75\text{m}$ ），行车道宽 $2 \times (2 \times 3.75)\text{m}$ ，硬路肩宽 $2 \times 3.0\text{m}$ （含右侧路缘带宽 $2 \times 0.5\text{m}$ ），土路肩宽 $2 \times 0.75\text{m}$ ；分离式路基宽度 $13.0\text{m}$ ，其中：左侧硬路肩宽 $1.0\text{m}$ （含左侧路缘带宽 $0.75\text{m}$ ），行车道宽 $2 \times 3.75\text{m}$ ，右侧硬路肩宽 $3.0\text{m}$ （含右侧路缘带宽 $0.5\text{m}$ ），土路肩宽 $2 \times 0.75\text{m}$ 。

（二）下阶段应加强高填深挖路段地基处理和边坡稳定性分析，完善施工监测方案，减小路基工后沉降，确保边坡稳定安全。结合工程地质勘察成果，进一步完善、优化软土、高液限土等不良地质路段的路基处治方案。

（三）同意一般路基采用以绿色植被为主的防护方案。下阶段应针对不同路段地形、地质、水文条件和环境特点优化、细化防护工程方案。在保证边坡稳定、安全的条件下，以绿色植被（草灌结合）为主，少用圬工砌体，使防护方案经济、适用、美观，并与周围环境相协调。

（四）应加强弃土场的工程地质勘察工作，进一步优化路基弃土方案，做好弃土场的排水、防护和绿化设计，防止水土流失和引发次生地质灾害；隧道路段应认真做好施工组织设计，合理选择弃渣场位置；做好较大面积耕植表土的收集堆放，以用于耕地再造或绿化。

（五）原则同意主线及枢纽互通立交匝道采用沥青路面，面层厚 $18\text{cm}$ ，即： $4.5\text{cmAC-16C}$ （改性）+ $5.5\text{cmAC-20C}$ （改性）+ $8\text{cmAC-25C}$ ；桥面铺装与路面上中面层一致。同意一般互通立交



匝道与收费广场采用水泥混凝土路面。下阶段应根据实测轴载和预测当量轴次，进一步优化调整路面结构设计。

（六）路基路面排水设计较多采用圬工砌体和混凝土预制构件，造价高，不美观，应重视路基路面排水系统绿色生态设计，原则取消或减少圬工砌体和预制构件排水。下阶段应根据沿线水文、气象、降雨量等自然条件，结合沿线自然水系、农田水利灌溉、桥涵位置等进行综合路基路面排水设计。

## 五、桥梁、涵洞

（一）应加强沿线桥涵地质勘察和水文资料收集调查工作，跨越河流、水库、河堤等的桥梁，桥跨布置应取得航道、水利等相关部门的批复或书面意见，进一步核查桥涵方案，确保桥涵泄洪能力及结构安全可靠。

（二）韩江大桥提出了主桥跨径为（100+180+100）m PC连续刚构方案与主跨（108+200+108）m矮塔斜拉桥方案进行比较。经综合比较，PC连续刚构方案施工简易、造价较低、后期养护成本低，同意采用PC连续刚构方案。

（三）宋公大桥提出了（66+3×120+66）m连续刚构方案与与40m PC T梁方案进行比较。经综合比较，两个方案造价基本相当，但连续刚构景观较好，原则同意采用（66+3×120+66）m PC连续刚构方案。下阶段应结合路线平面优化结果，进一步调整优化桥跨布置。

（四）双溪大桥提出了（55+2×100+55）m PC连续刚构方案

与40m PC T梁方案进行比较。经综合比较，两个方案造价基本相当，但连续刚构景观较好，对桥下村庄影响较小，原则同意采用（55+2×100+55）m PC连续刚构方案。下阶段应结合地形条件，进一步优化桥跨布置，减少高墩数量。

（五）原则同意丘屋特大桥采用32×40m PC T梁方案、乐岛特大桥采用27×40m PC T梁方案、田饶特大桥采用43×25m+8×30m+21×25m+（30+3×35）m PC小箱梁方案。下阶段应结合墩高和施工标段划分，进一步优化桥跨布置，合理选择桥型方案。

（六）原则同意常规标准跨径桥梁主要采用PC小箱梁和PC T梁方案，下部结构主要采用柱（板）式墩，钻孔灌注桩基础。施工图设计时，应加强桥梁抗震和耐久性设计。对于常规标准跨径的桥梁，应采用我省高速公路设计标准化成果。结合地质条件、墩高等因素，加强下部结构及基础的分析 and 计算，合理确定结构尺寸及配筋。

（七）原则同意沿线中小桥、涵洞设计方案。下阶段应根据路线平纵面的优化调整情况，结合排洪和灌溉的需要，认真核查中小桥、涵洞的数量和布置、孔径等。

（八）互通立交区桥梁布孔受限因素多，且结构受力复杂，应加强结构分析计算，做好变宽段现浇箱梁与预制梁的衔接设计，优化孔跨布设。匝道桥应慎用独柱墩单支座结构，如受条件限制确实需要采用独柱墩单支座结构的，应认真做好桥梁的抗倾覆验算，确保桥梁安全可靠。

## 六、隧道

原则同意隧道设计方案。下阶段应结合路线平纵线形的优化调整，合理确定隧道规模；重点加强工程地质、水文地质勘察工作，优化隧道平纵线形、洞口位置、洞门型式、衬砌和防排水设计等，确保隧道施工和运营安全。

（一）原则同意隧道衬砌结构支护方案。下阶段应加强软弱围岩段支护，优化开挖方案。

（二）应结合地形、地质条件，合理确定洞口位置，加强顺层边仰坡、偏压段防护，保证隧道区域坡体稳定。加强地质超前预报，深化不良地质段预案设计及监控量测，确保施工安全。

（三）应根据隧道的水文地质资料，优化隧道防排水方案，加强隧道施工排水、消防排水、弃渣防护等设计，避免污染环境。

（四）施工时应建立超前监测、完善预报及应急方案，保证隧道施工、运营安全。

（五）进一步完善隧道通风、照明、监控、供电、消防救援组织和逃生救援等设计，确保隧道运营安全。

（六）双峰顶隧道所处区域断层发育，隧道上方有村庄，隧道施工存在涌水突泥的风险，下阶段应加强隧道地质勘察工作，特别是断层破碎带分布、断层破碎带岩体结构及透水性等，并结合地勘成果对设计方案作进一步的校核。

## 七、路线交叉

互通立交总体布局基本合理，立交选型及技术指标运用基本

适当。

（一）上径互通立交：连接梅龙高速公路。同意采用 T 型方案（方案一）。

（二）高陂互通立交：连接县道 X007 线。同意采用 A 型单喇叭方案（方案一），应进一步优化匝道线形，减少占用土地及拆迁房屋。

（三）赤山（枢纽）互通立交（预留）：连接大丰华高速公路。原则同意采用 T 型方案，合理确定转向交通量较小匝道设计速度，节省枢纽立交造价。本项目只计入变速车道至分合流鼻段费用。

（三）塘尾互通立交：连接大漳支线。同意采用 Y 型方案（方案五）施工图核查，合理确定转向交通量较小匝道设计速度，降低互通立交造价。

（四）光德互通立交：连接乡道 Y185 线。同意采用 A 型单喇叭方案（方案一），应进一步优化匝道线形，减小匝道桥梁及土石方规模。

（五）新丰互通立交：连接省道 S334 线。同意采用 B 型单喇叭方案（方案一），应进一步优化匝道线形，减小匝道桥梁规模。

（六）三饶互通立交：连接省道 S334 线。同意采用 A 型单喇叭方案（方案二），应进一步优化匝道线形，减小匝道桥梁规模；优化平交口设计，尽量减少拆迁。

(七) 浮滨互通立交：连接县道X084线。同意采用B型单喇叭方案（方案一），应进一步优化平交口设计，尽量减少拆迁。

(八) 中山楼互通立交：连接宁莞高速公路。同意采用变异苜蓿叶+外转弯半直连式方案（方案一），应进一步优化匝道线形，减少占用土地。

(九) 樟溪互通立交：连接县道 X084 线。同意采用 B 型单喇叭方案（方案一），应进一步优化匝道线形，减少占用土地和拆迁。

(十) 黄都岭互通立交：连接汕汾高速公路。同意采用 Y 型方案（方案一）。应进一步优化匝道线形，减少占用土地和土石方数量。

(十一) 平原互通立交（预留）：连接县道 X007 线。主线应预留互通立交设置的平纵线形条件。

(十二) 枫朗互通立交：连接省道S211线及县道X007线。同意采用A型单喇叭方案（方案一）。结合地方意见优化匝道与地方道路的连接设计。

(十三) 施工图设计时，应优化、完善互通立交匝道线形、匝道横断面布置、平交口、匝道（桥）、分离立交桥等设计，尽量减少占用耕地和基本农田。

## 八、交通工程及沿线设施

原则同意交安、管理、养护、服务设施及收费、监控、通信系统设计方案。应加强交通工程和主体工程的衔接设计，做好隧

道和桥梁的交通工程设施预留基础、预留洞室和预埋管道设计。

### （一）管理、养护及服务设施

同意本项目采用统一管理、集中住宿的运营管理模式。全线设置管理中心1处、隧道管理所1处、集中住宿区3处、服务区2处、停车区2处、主线收费站1处、匝道收费站7处、超限超载检测站1处、养护工区3处及隧道变电所18处。核定本项目交通工程及沿线设施用地面积689.5亩，建筑面积47800.00m<sup>2</sup>。

### （二）监控、通信、收费和供配电照明等机电设施

1. 同意采用半自动收费和ETC不停车收费相结合的封闭式收费方式。收费站入口应预留入口劝返车道所需的设施、设备和位置。

2. 同意干线传输网采用STM-16等级设备与相邻路段进行互联；视频传输采取万兆以太环网的方式进行监控视频的汇集和传输。

3. 同意外场监控设施按A级实现全程监控，应适当减少可变频情报板、隧道所电视墙、主线高清卡口的数量和规模。

4. 同意监控系统设计方案。结合我省目前的应用及实际使用效果，建议隧道采用双波长火灾自动检测系统。

5. 同意隧道机电系统设计方案。隧道照明增加控制调光装置，进一步节能减排，降低后期运营成本。

6. 同意主线通信管道采用12孔HDPE硅芯管。

7. 外供电接入方案应考虑施工临时用电和运营永久供电相

结合的方式，采取就近 T 接，降低工程规模和造价。

8. 省界主线收费站，应与福建省相关建设单位签订协议，明确机电设计界面和各自的责任，作为下阶段设计依据。

### （三）交安设施

1. 交通标志、标线设置应根据《广东省交通运输厅关于发布〈广东省高速公路交通标志和标线设置技术指南〉和〈广东省普通干线公路交通标志和标线设置技术指南〉的通知》（粤交基〔2015〕1746号）的要求，加强与相邻高速公路的沟通协调，做好指路标志信息的分层和选取，确保指路信息的一致性和连续性。

2. 护栏设计应按照交通运输部部颁《公路护栏安全性能评价标准》（JTGB05-01-2013）、《广东省交通运输厅关于发布实施广东省公路新型 A 级波形梁护栏设计通用图的通知》（粤交基〔2015〕379号）、《广东省交通运输厅关于发布实施广东省高速公路整体式路基中央分隔带 SAM 级混凝土护栏参考图的通知》（粤交基〔2015〕956号）的要求执行，并对设计文件进行补充、完善。

3. 全线各设计合同段交安设施的设计原则和技术标准应协调统一，做好与主体工程、机电工程的衔接，补充完善特殊路段（如长下坡路段、视距受限路段、超限检测站主线预检区域等）的标志、标线等设计。

### （四）其他

1. 同意本项目设置 1 处省界超限检测站，采取主线低速预

检和超限车强制精检的检测模式。应做好与相关部门的沟通协调，合理确定检测站设置位置和工程规模，并与主体工程同步开展征地，同步实施、同步建成、同步使用。

2. 应加强交通工程和主体工程的衔接设计，做好交通工程设施预留基础和预埋管道设计。合理控制交通工程及沿线设施费用，特别是严格控制管理中心的房建规模。

## 九、环境保护

环境保护方案应按照交通运输部部颁《公路环境保护设计规范》（JTG B04-2010）进行设计。结合项目自然、社会环境及交通需求、地区经济等条件，以保护沿线自然环境、维护生态平衡、防止水土流失、降低环境污染、收集利用耕植土等为宗旨，确定环境保护总体设计原则和工程方案。

（一）跨越河流的桥梁，应认真落实桥墩桩基施工防污染措施，减少悬浮泥沙的扩散及对环境的影响。桩基钻屑和开挖泥沙应运往指定区域，不得随意抛填。

（二）绿化工程应采用突出当地人文景观及民俗特色、简单易行又节省投资的方案，满足道路交通需求，改善行车条件，使道路更具地域特色等。

## 十、概算

设计概算按交通运输部《公路工程基本建设项目概算预算编制办法》（JTG B06-2007）和厅有关“补充规定”等进行编制。省交通运输工程造价管理站对设计概算进行了审查，并提出了概算



审查意见（粤交造价〔2016〕174号）。经核查，厅同意该站审查意见。

（一）核定建筑安装工程费1003908.84万元。

（二）核定设备及工具、器具购置费17083.12万元。

（三）核定工程建设其他费用256504.33万元。

核定大埔至潮州高速公路（含大埔至漳州支线）初步设计概算为1427853.33万元（含建设期贷款利息75393.13万元），在省发展改革委《项目核准》的投资估算145.21亿元（含建设期贷款利息7.67亿元）以内。

（四）本项目总投资（除政策性因素影响等外）应控制在初步设计批复的概算范围之内，最终工程造价以竣工决算为准。

## 十一、其他

（一）关于项目建设单位组织机构。该项目由广东交通实业投资有限公司负责投资建设和经营管理。你司应根据交通运输部《关于进一步加强公路项目建设单位管理的若干意见》（交公路发〔2011〕438号）规定的要求抓好建设单位管理工作，督促建设单位认真贯彻落实“五化”和我省“五赛五比”的现代工程管理理念，提高工程管理水平。

（二）关于本项目与大丰华高速公路共线段（大埔高陂赤山至光德坳背塘）的投资和建设界面划分问题。大潮高速公路项目负责大潮主线共线段（六车道）及互通立交分合流鼻范围内的工程投资建设；大丰华高速公路项目负责赤山枢纽互通立交（鼻端

外)的工程投资建设。

(三)你司应认真组织建设单位,严格执行基本建设程序,按本初步设计批复的要求抓紧编制施工图设计文件,把好设计质量关,严格工程质量和造价管理。施工图设计完成后,由你司组织审查,认真核查本批复意见在施工图设计中的落实情况,做好施工图设计的审查把关工作,审查意见及修编施工图设计文件同时报厅审批。

(四)工程实施中,应严格按照设计变更管理的有关规定,按《广东省交通厅关于公路工程设计变更管理的实施细则》(粤交基〔2007〕1241号)的有关要求,以及交通运输部《关于进一步加强公路勘察设计工作的若干意见》(交公路发〔2011〕504号)的规定,加强设计变更管理,按规定及时办理设计变更手续,未经审查批准的设计变更不得实施(除紧急抢险工程或特殊规定外)。

(五)请按国家、交通运输部和省有关规定,严格开展施工、监理、材料采购等招投标工作。资格预审文件、资格预审评审报告和招标文件、评标报告等相关文件及结果按规定报厅备案。同时应抓紧做好施工前的各项准备工作,及时上报整体用地材料等各项手续,施工许可按规定报厅办理。请你司加强建设过程中的管理监督,确保工程质量与安全。做好环境保护和水土保持工作。项目工期自开工之日起不少于3年。

附件：大埔至潮州高速公路（含大埔至漳州支线）初步设计  
概算审查表



## 附件

**大埔至潮州高速公路**  
**(含大埔至漳州支线)初步设计概算审查表**

项次	工程项目或费用名称	上报概算 (万元)	调整费用 (万元)	审查概算 (万元)
	<b>第一部分 建筑安装工程费</b>	<b>1112674.14</b>	<b>-108765.29</b>	<b>1003908.84</b>
一	临时工程	34949.22	-6370.00	28579.22
二	路基工程	175922.50	-24195.00	151727.50
三	路面工程	64066.10	-5490.00	58576.10
四	桥梁、涵洞工程	384789.84	-33840.00	350949.84
五	交叉工程	197942.53	-11432.86	186509.67
六	隧道工程	161003.32	-8196.26	152807.06
七	公路设施及预埋管线工程	45615.20	-3176.68	42438.52
八	绿化及环境保护工程	19057.88	-6214.50	12843.39
九	九、管理、养护及服务房屋	29327.55	-9850.00	19477.55
	<b>第二部分 设备及工具、器具购置费</b>	<b>24283.98</b>	<b>-7200.86</b>	<b>17083.12</b>
一	设备购置费	24074.08	-7200.00	16874.08
三	办公及生活用家具购置费	209.90	-0.86	209.04
	<b>第三部分 工程建设其他费用</b>	<b>284932.05</b>	<b>-28427.72</b>	<b>256504.33</b>
一	土地征用及拆迁补偿费	234671.52	-21351.21	213320.31
二	建设项目管理费	28653.10	-2796.09	25857.02
1	建设单位(业主)管理费	5106.18	-510.42	4595.76

2	工程监理费	22253.48	-2175.31	20078.17
3	设计文件审查费	1112.67	-108.77	1003.91
4	竣（交）工验收试验检测费	180.77	-1.59	179.18
三	研究试验费	1205.12	0.00	1205.12
四	建设项目前期工作费	17494.64	-2876.57	14618.07
五	专项评价（估）费	1987.53	-700.00	1287.53
八	联合试运转费	556.34	-523.85	32.48
九	生产人员培训费	363.80	-180.00	183.80
	<b>第一、二、三部分费用合计</b>	<b>1421890.17</b>	<b>-144393.87</b>	<b>1277496.29</b>
	<b>预备费</b>	<b>71094.51</b>	<b>-7219.69</b>	<b>63874.81</b>
	<b>其他费用项目</b>	<b>14568.44</b>	<b>-3479.35</b>	<b>11089.09</b>
	<b>建设期贷款利息</b>	<b>84038.81</b>	<b>-8645.68</b>	<b>75393.13</b>
	<b>概算总金额</b>	<b>1591591.93</b>	<b>-163738.60</b>	<b>1427853.33</b>

公开方式: 依申请公开

---

抄送: 省发展改革委、省国土资源厅、省环境保护厅、省水利厅、省林业厅、省安全生产监督管理局, 省航道局, 省交通运输工程质量监督站、省交通运输工程造价管理站、省交通运输规划研究中心, 梅州市、潮州市政府, 梅州市、潮州市交通运输局, 大埔县、饶平县政府, 大埔县、饶平县交通运输局, 广东交通实业投资有限公司, 省交通规划设计研究院股份有限公司, 中交第一公路勘察设计研究院有限公司、中交第二公路勘察设计研究院有限公司, 中国公路工程咨询集团有限公司, 华杰工程咨询有限公司。

---

广东省交通运输厅办公室

2016年9月22日印发

---