

广东省交通运输厅

粤交规函〔2016〕2998号

广东省交通运输厅关于印发汕湛高速公路 云浮至湛江段吴川支线工程可行性 研究报告评审意见的通知

省南粤交通投资建设有限公司：

现将《汕湛高速公路云浮至湛江段吴川支线工程可行性研究报告评审意见》印发给你司，请据此做好相关工作。



广东省交通运输厅

2016年11月25日

附件

汕湛高速公路云浮至湛江段吴川支线 工程可行性研究报告评审意见

2016年10月25日至26日，厅在湛江市主持召开了《汕湛高速公路云浮至湛江段吴川支线工程可行性研究报告》（以下简称《工可》）评审会。特邀专家、省相关单位以及湛江市有关部门的领导、代表参加了会议（名单附后）。与会代表在听取编制单位关于《工可》的汇报后，对主要控制点进行了现场查看，并就有关问题进行了讨论和审议，形成评审意见如下：

一、总体评价

编制单位开展了较深入的调查及研究工作，提交的《工可》资料齐全，内容和深度符合交通运输部颁布的《公路建设项目可行性研究报告编制办法》（交规划发〔2010〕178号）的要求，主要研究结论基本合理，结合本审查意见适当修编，可作为开展下一阶段相关工作的依据。

二、关于项目建设的必要性

本项目是实现湛江市、吴川市、湛江（粤西）国际机场、茂湛高铁塘缀站之间快速联系和交通转换的快速通道。该项目的建设对完善湛江市高速公路网络，提高湛江（粤西）国际机场的辐射影响力，进一步加强湛江作为粤西经济发展中心与龙头的作

用，构建吴川市综合交通运输体系，带动吴川市经济发展具有重要意义。项目的建设是必要的。

三、关于交通量预测

《工可》采用“四阶段”法进行交通量预测，推荐方案全线平均各特征年交通量预测结果（折合标准小客车）如下：2020年为11008辆/日，2025年为17988辆/日，2030年为26767辆/日，2035年为36290辆/日，2040年为46936辆/日。

评审认为：《工可》预测方法常规，考虑因素较为全面，预测结果基本可以作为确定项目建设规模和技术标准的依据，但仍存在以下问题，建议修编时予以补充完善：

（一）补充收集G325线、S373线、X661线、X700线的交通量基础数据，进一步分析本项目对周边路网交通量分配情况的影响。

（二）补充分析本项目起点西延、分别与S286、G325线相接，以及本项目终点东延、与G325线相接对交通量的影响。

（三）进一步分析本项目与湛江机场、茂湛高铁之间的集疏运交通量。

（四）进一步核实机场南互通立交往湛江市区方向、吴川方向的转向交通量。

四、关于技术标准、建设规模与工程方案

《工可》推荐方案（K线）路线起于湛江市坡头区龙头镇上蒙村顺接规划的调顺跨海大桥连接线，路线总体向东，上跨在建汕湛高速云湛段，经湛江国际机场南侧、板桥街道南、樟铺镇北，

终于吴川城区北侧长岐镇黎屋村，接新建 S286 线，路线全长 27.96 公里；全线采用设计速度 120 公里/小时双向四车道高速公路技术标准，路基宽度 27 米；在曲简（枢纽）、机场南、樟铺、长岐 4 处设置互通立交。

评审认为：

（一）关于技术标准

《工可》拟定的技术标准基本符合本项目功能定位。为节约投资、改善项目效益，同意全线采用 120 公里/小时双向四车道高速公路技术标准，建议路基宽度采用 26.5 米。

（二）关于路线方案比选

1. 关于起点，《工可》拟定了在塘缀镇石埠村接汕湛主线的 A 线方案，以及在湛江市坡头区龙头镇上蒙村对接调顺大桥连接线并与汕湛主线交叉的 K 线方案。

评审认为：本项目作为汕湛高速云浮至湛江段的支线，起点应与汕湛高速公路相接；考虑到本项目作为湛江市区往来吴川快速通道的功能定位，K 方案既实现了与汕湛高速公路相接，且通往湛江市区更加便捷，是相对合理的方案；A 线方案仅与汕湛高速公路相接，不符合本项目作为湛江市区与吴川之间快速通道的功能定位，下阶段不再研究。

2. 关于终点，《工可》拟定了在吴川城区北侧长岐镇黎屋村，接新建 S286 线的终点方案。

评审认为：该方案符合粤西沿海高速公路规划，绕避了鉴江干流饮用水源一级保护区，避免与茂湛铁路交叉，可较好地为吴

川市区上下高速公路服务，基本合理。

3. 建议进一步明确所涉水源保护区的准确范围以及与本项目的位置关系，路线穿越二级水源保护区路段应补充论证推荐路线方案的唯一性。

（三）关于交叉工程

1. 调顺跨海大桥连接线 G325 线至本项目设计起点长约 3 公里，按互通立交连接线技术标准纳入曲简枢纽互通立交建设规模。

2. 建议樟铺互通立交位置西移，降低该互通立交连接线的工程规模，兼顾 X700 线与 X661 线的交通流上下高速公路。

3. 建议机场南互通立交连接线接 X661 线，地方路网规划预留远期机场进场道路上跨铁路对接该互通立交连接线的建设条件。同时，建议地方政府抓紧开展与该互通立交对接的路网规划研究，以填补现状区域路网缺乏南北向通道的空白。

4. 建议石有停车区改为服务区。《工可》应结合周边高速公路服务区布局论证该服务区的合理位置。现该停车区位置补充设置 1 处预留互通立交。

（四）关于工程方案

1. 建议长岐互通立交按方案二（近期）实施，终点以平交方式接 S285 线，并预留未来线路继续东延时长岐互通立交采用方案二（远期）建设的条件。

2. 建议进一步核查本项目跨越地方道路通道的技术标准，为地方道路未来扩建预留足够条件。

五、关于投资估算和经济评价

《工可》推荐方案估算总投资为 35.08 亿元，平均每公里造价 1.255 亿元。

国民经济评价结果为：内部收益率为 11.53%，经济净现值为 14.12 亿元，动态投资回收期（含建设期）17.94 年。

《工可》进行了经营性模式下不同资本金比例的财务评价，财务效益均较差，即使在资本金占总投资 40%的情况下，评价期末仍无法还清贷款。

评审认为：

（一）《工可》投资估算基本符合部、省估算编制办法的要求和有关规定，但存在部分材料单价不符、部分漏项、个别指标不合理及依据不足等问题，修编时应结合与会专家意见调整、完善。

（二）经济评价方法基本符合《建设项目经济评价方法与参数》（第三版）的有关规定，但存在部分费率取值不合理等问题。根据省有关建设安排，本项目财务评价按政府还贷模式、资本金占比 40%进行。

附表：参会人员及代表名单

附件

参会人员及代表名单

序号	工作单位	姓名	职务、职称
1	省交通运输厅	张健	总规划师
2	省交通运输厅	王翼	工程师
3	省住建厅	陈斌	科员
4	省航道局	官晓荔	副科长
5	省交通运输规划研究中心	叶瑞云	主任工程师
6	特邀专家	张省忠	高工
7	特邀专家	黄为中	高工
8	特邀专家	管培	副站长
9	特邀专家	张琼	高级经济师
10	特邀专家	陈湘华	高工
11	特邀专家	莫蓁蓁	高工
12	湛江市交通建设指挥部	邓珠艳	高工
13	湛江市交通运输局	赵一方	总工
14	湛江市交通运输局	陈德和	科长
15	湛江市发改局	刘伟	股长
16	湛江市环保局	杨伯生	科员

序号	工作单位	姓名	职务、职称
17	湛江市住建局	容剑波	科员
18	湛江市国土局	白艺夫	科长
19	湛江市公路局	莫秋旭	科长
20	湛江市水务局	李一兴	科长
21	湛江航标与测绘所	石奇孝	所长
22	湛江市坡头区交通运输局	詹平	局长
23	吴川市政府	洪海卫	市委常委
24	吴川市交通运输局	吴上保	局长
25	吴川市交通运输局	卢冰	工程师
26	吴川市发改局	罗志艺	股长
27	吴川市环保局	林为民	股长
28	吴川市农业局	肖宋杰	副局长
29	吴川市林业局	易小波	股长
30	吴川市国土局	宁观保	局长
31	吴川市国土局	陈健	科长
32	吴川市水务局	欧镜雄	副局长
33	吴川市水务局	王海宙	科员
34	吴川市公路局	黄永生	局长
35	吴川市樟铺镇政府	李志强	副书记、镇长
36	吴川市塘缀镇政府	杨亚德	副书记
37	吴川市黄坡镇政府	陈富	党委委员

序号	工作单位	姓名	职务、职称
38	省南粤交通投资建设有限公司	夏振军	副总经理
39	省南粤交通投资建设有限公司	乔翔	副总工
40	省南粤交通投资建设有限公司	陈子建	部长
41	省南粤交通投资建设有限公司	吴俊强	副部长
42	省南粤交通投资建设有限公司	吴桂胜	高工
43	省南粤交通投资建设有限公司	谭连	高工
44	省南粤交通投资建设有限公司	卢天养	工程师
45	省南粤交通投资建设有限公司	刘亚民	助理工程师
46	省南粤交通投资建设有限公司	叶辉贤	助理工程师
47	广东省交通规划设计研究院股份有限公司	李旭华	分公司副总经理
48	广东省交通规划设计研究院股份有限公司	张树春	工程师
49	广东省交通规划设计研究院股份有限公司	向前忠	高工
50	广东省交通规划设计研究院股份有限公司	吴如龙	高工
51	广东省交通规划设计研究院股份有限公司	钟星文	主管
52	广东省交通规划设计研究院股份有限公司	陈韬	工程师

公开方式：依申请公开

抄送：省发展改革委、省住房城乡建设厅，省公路局、省航道局，省交通运输工程造价管理站、省交通运输规划研究中心，湛江市交通运输局，广东省交通规划设计研究院股份有限公司。