

# 广东省交通运输厅

粤交规函〔2017〕468号

## 广东省交通运输厅关于印发肇庆至高明高速公路工程可行性研究报告评审意见的通知

肇庆市交通运输局：

现将《肇庆至高明高速公路工程可行性研究报告评审意见》印发给你局，请据此做好有关工作。



2017年2月28日

# 肇庆至高明高速公路工程可行性 研究报告评审意见

2017年1月12日至13日，省交通运输厅在肇庆市主持召开了《肇庆至开平高速公路肇庆至高明更合段工程可行性研究报告》（以下简称《工可》）评审会。特邀专家、省相关单位以及肇庆市有关部门的领导和代表参加了会议（名单附后）。与会代表在听取编制单位对《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

评审认为：编制单位对该项目开展了大量的调查和研究工作，所提交的《工可》内容基本符合交通运输部《公路建设项目可行性研究报告编制办法》（交规发〔2016〕178号）的规定和要求，主要结论基本合理。结合本评审意见进行修编后，可作为开展相关工作的依据。

## 二、关于项目建设的必要性

该项目连接了肇庆广宁、高要和佛山高明，是二广、广佛肇、广昆、广明高速公路之间的纵向联络线，与高恩高速公路共同构筑了肇庆通往珠三角南部地区的便捷通道。该项目的建设有利于加强肇庆与佛山以及珠三角南部地区的联系，对肇庆及以西地区快速融入粤港澳大湾区，将肇庆打造成为珠三角连接大西南枢纽门户城市，扩大珠江西岸经济辐射能力具有重要意义。该项目已

作为重点前期预备项目列入我省 2017 年基础设施重点项目建设计划，项目的建设是必要的。

评审认为：项目的主要功能是解决肇庆市南北向交通出行条件不足的问题，建议修编时对项目建设必要性的论述进行梳理。莲回支线的功能定位不清晰，建议与佛山加强沟通，作为独立项目另行论证，不纳入本项目；二广至汕湛高速公路路段路网布局不合理，建设必要性不足。

### 三、关于交通量预测

《工可》采用“四阶段法”进行交通量预测，各特征年交通量预测结果（折合小客车，不含莲回支线）如下：2022 年为 14680 辆/日，2025 年为 20221 辆/日，2030 年为 30454 辆/日，2035 年为 40856 辆/日，2041 年为 50220 辆/日，2046 年为 55718 辆/日。

评审认为：《工可》预测方法常规，初期预测结果乐观，末期基本可作为确定项目技术标准和建设规模的依据。建议修编时：

（一）补充珠三角新干线机场选址对本项目的影响。

（二）补充研究汕湛高速公路建成通车对本项目的影响，进一步核实交通量预测结果。

### 四、关于技术标准、建设规模与工程方案

推荐路线起于肇庆广宁宾亨镇接二广高速公路，经高要水南镇、小湘镇，端州区睦岗镇，高要市大湾镇、南岸街道、新桥镇、莲塘镇、活道镇，终于佛山高明更合镇接广明高速公路，路线全

长约 94.7 公里（不含莲回支线）。在宾亨（枢纽）、宾亨南、水南北、水南东（枢纽）、双龙（枢纽）、睦岗、大湾、南岸（枢纽）、莲塘西（枢纽）、活道东、横江、船田 12 处设置互通立交。全线采用双向六车道高速公路技术标准，设计速度 100 公里/小时，路基宽度 33.5 米。

评审认为：

### （一）关于技术标准

补充大湾互通立交至终点段采用双向六车道，120 公里/小时，路基宽度 34 米的方案比选。

### （二）关于路线起终点

1. 关于起点：项目起点应调整至水南东枢纽互通立交，接汕湛高速公路。

2. 关于终点：《工可》拟定了接广明高速公路的巨泉终点（F 线）和船田终点（K 线），以及接江罗高速公路的高坑终点（B 线）等 3 个方案进行比选。其中，B 线走廊距离附近乡镇较远，对沿线经济带动作用较弱，且穿越合水桫欏县级自然保护区，实施难度较大，修编时建议予以放弃；F 线终点方案建设里程较短，建设规模较小；K 线符合主交通流向。修编时应结合珠三角新干线机场选址对终点方案再作比选研究。

### （三）关于路线方案

1. 关于 K 线、B+E 线和 A 线等 3 个跨越西江路线方案的比选。K 线对于肇庆城区出行最为便利，但枢纽互通立交布置困难，对

军事设施影响较大，需穿越端州区建成区；A 线桥梁规模和拆迁难度较大，对三榕港区影响较大，不符合地方路网规划；B+E 线建设规模较大，需穿越生态严控区，对沿线经济带动作用较弱。建议修编时优化 K 线方案，并增加 K 线与 B+E 线之间的走廊研究，同时增设至端州区的连接线。

2. 关于 K 线和 C 线，C+K 与 J 线的比选。与 C 线相比，K 线对改善周边乡镇群众出行条件、带动沿线经济发展作用更明显，符合地方规划，更为合理；J 线需穿越合水桫欏县级自然保护区，对环境影响和实施难度较大。原则同意推荐的 K 线方案。

3. 应补充绕避环境敏感点的路线方案，对穿越环境敏感点的路线方案进一步论证研究。

4. 修编时应结合珠三角新干线机场选址对路线方案再作论证研究。

## 五、关于投资估算和经济评价

《工可》推荐方案工程估算总投资为 169.4 亿元（含建设期贷款利息，不含莲回支线）。

国民经济评价结果：内部收益率 10.15%，经济净现值为 38.78 亿元；动态投资回收期为 20.7 年。评价结果可行，具有一定的抗风险能力。

财务评价结论：在现行收费标准下，采用 25 年运营期项目的总投资收益小于资金机会成本，财务状况较差，达不到期望盈利能力。

若采用新收费标准，一类车基准收费费率上调至 0.80 元/公里时（其他车型按收费系数进行相应调整），采用 25 年经营期项目资本金财务内部收益率仍小于零；在政府补贴总投资的 34.19% 时，项目资本金财务内部收益率可达到 6%。

评审认为：

（一）投资估算的编制基本符合部、省有关规定，但存在材料单价及个别指标不合理、部分定额套用不合理、部分漏项等问题，修编时应结合与会专家意见调整、完善。

（二）经济评价的编制基本符合相关规定要求，建议按照调整后建设规模，进一步核实免费车比例，补充分析联网收费、营改增等因素的影响，进一步完善经济评价结果。补充按现有收费标准情况下，本项目财务内部收益率为零所需政府补助占总投资的比例。

## 六、其他

（一）应进一步核实本项目占用永久基本农田的具体情况。

（二）建议项目名称改为“肇庆至高明高速公路”。

附件：参会专家代表名单

附件

## 参会专家代表名单

序号	工作单位	姓名	职务、职称
1	省交通运输厅	田碧峰	处长
2	省交通运输厅	王翼	工程师
3	省发展改革委	欧阳特辉	科长
4	省住房和城乡建设厅	戴明	
5	省航道局	张学政	主任科员
6	省交通运输工程造价管理站	管培	副站长
7	省交通运输工程造价管理站	郑宇春	科长
8	省交通运输规划研究中心	叶瑞云	高工
9	特邀专家	张健	高工
10	特邀专家	张省忠	高工
11	特邀专家	黄为中	高工
12	特邀专家	鲁昌河	教授级高工
13	特邀专家	陈新富	高工
14	特邀专家	张琼	副总经济师
15	特邀专家	陈潮锐	教高

序号	工作单位	姓名	职务、职称
16	特邀专家	金 辉	副教授
17	肇庆市交通运输局	吴冠儒	局长
18	肇庆市交通运输局	李鸿志	副局长
19	肇庆市交通运输局	方雄师	总工
20	肇庆市交通运输局	谭惠全	科长
21	肇庆市交通运输局	欧锡忠	副科长
22	肇庆市交通运输局	杨耀华	主任科员
23	肇庆市国土资源局	关春珊	
24	肇庆市环境保护局	王春娟	
25	肇庆市林业局	赵超海	
26	肇庆市城乡规划局	丘剑辉	科长
27	肇庆市公路局	薛林炬	总工
28	西江航道局	陈 彦	副科长
29	肇庆市海事局	贾顺利	科员
30	佛山市交通局	郭立成	科长
31	中共广宁县委	袁海平	书记
32	广宁县人民政府	黄 靖	县长
33	广宁县人民政府	江建军	副县长



序号	工作单位	姓名	职务、职称
34	广宁县交通运输局	程文坚	局长
35	端州区人民政府	李华健	城建办主任
36	高要区交通运输局	何冠伟	局长
37	高要区交通运输局	麦励军	工程师
38	省南粤交通清云高速公路管理中心	许佳波	副经理
39	省南粤交通清云高速公路管理中心	戒 鹏	工程师
40	广佛肇高速公路有限公司	徐一鸣	总工
41	肇庆市广贺高速公路有限公司	李才智	工程师
42	粤肇公路有限公司	路 明	工程师
43	省南粤交通江肇高速公路管理中心	严慧文	副经理
44	中国公路工程咨询集团有限公司	刘聪和	总经理助理
45	中国公路工程咨询集团有限公司	何文浩	副主任
46	中咨集团路桥设计研究院分公司	冯玉龙	副所长
47	中咨集团路桥设计研究院分公司	怀华锋	主任工
48	中咨集团路桥设计研究院分公司	程 轩	主任工
49	中咨集团路桥设计研究院分公司	肖光术	工程师
50	中咨集团路桥设计研究院分公司	彭向敏	工程师
51	中咨集团路桥设计研究院分公司	李卫平	经济师

**公开方式：**依申请公开

抄送：省发展改革委、省国土资源厅、省住房城乡建设厅、省环保厅、省水利厅，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、省南粤交通投资建设有限公司，省交通集团，广州铁路（集团）公司，佛山市交通运输局，佛山广明高速公路有限公司，中国公路工程咨询集团有限公司。