

广东省交通运输工程造价事务中心文件

粤交造价〔2020〕46号

签发人：王燕平

广东省交通运输工程造价事务中心关于南沙 至中山高速公路项目初步设计概算 审查情况的报告

广东省交通运输厅：

基建管理处转来的《广州市交通运输局关于审查南沙至中山高速公路初步设计文件的请示》（穗交运〔2020〕25号）等收悉。

根据交通运输部《公路工程项目概算预算编制办法》（JTG 3830-2018）和省交通运输厅有关补充规定，结合“项目核准批复”“初步设计评审意见”、厅转来的项目推荐线方案的初步设计文件，我中心对南沙至中山高速公路工程项目初步设计

概算进行审查。

一、初步设计概算审查情况

报送南沙至中山高速公路初步设计概算总费用为1999868.34万元（含建设期贷款利息154810.73万元，含水田占补平衡指标预购费用11579.10万元），经审查，核减费用60801.18万元，核定项目初步设计概算总费用为1939067.16万元（含建设期贷款利息150104.09万元，含水田占补平衡指标预购费用11579.10万元），平均每公路公里造价为59851.45万元。其中：洪奇门特大桥建安费为110825.53万元、横门西特大桥建安费为141207.09万元、万顷沙跨海特大桥建安费为45596.19万元。造价核减的主要原因是桥梁桩基施工措施费标准偏高、部分软基处理费用偏高、机电工程部分设备价格不合理、房建工程服务区场区硬化指标偏高、绿化工程超现行费用指标、征地费用按地方自然资源局最新标准执行、主要材料单价的调整以及建设期贷款利息调整等。

二、初步设计与工可对比主要变化

（一）设计方案变化。

1. 洪奇门特大桥主跨由上部结构采用（48.5+52.5+55）m 现浇箱梁+520m 钢箱梁+（55+52.5+48.5）m 现浇箱梁双塔混合梁斜拉桥调整为（65+180+520+180+65）m 钢箱梁双塔斜拉桥，主跨由832m调整为1010m（增加178m）；横门西特大桥主跨上部结

构由混合梁改成钢箱梁（跨径不变）、索塔增加钢锚箱。

2. 部分跨径大于40m的T梁改为钢混叠合梁（其余T梁改为预应力小箱梁），涉及新垦互通D匝道桥、E匝道4号桥、F匝道1号桥、民家2号大桥、隆丰涌大桥、前锋村大桥、新隆涌大桥、新隆互通C匝道2号桥、万顷沙支线的16、17、18、19、20涌桥等；部分钢箱梁改为混凝土连续梁，涉及新垦互通A匝道2号桥、民众南互通A匝道桥、新隆互通C匝道2号桥、F匝道桥等；部分钢箱梁变为叠合梁，涉及保家2号大桥、新隆互通主线1号桥、2号桥、新隆互通A匝道2号桥、D匝道1号桥等。

3. 按设计评审意见，民众南互通、新隆互通方案变化。

4. 增加岐江新城连接线和管理中心等征边角地合计104亩。

（二）造价变化。

审查核定项目初步设计概算总费用为193.91亿元（含建设期贷款利息、水田占补平衡指标预购费用），对比工可核准总投资估算194.40亿元基本持平。如扣除钢材、水泥、油料、地材等主要建筑材料价格调整因素（增加约2.75亿元）、征地拆迁因素（增加约1.03亿元）、建设期贷款利息因素（减少约0.37亿元），概算总费用约为190.50亿元，较工可核准总投资估算少3.90亿元，减幅约2.00%。

三、其他

（一）涉及新隆互通与广澳高速公路（G4W）和江中高速公路

交叉分摊投资（因暂未明确各方分担的费用比例，暂按该互通建安费的50%计入本项目，暂列52315.23万元），万顷沙互通与深中通道项目分摊投资（根据省厅工作会议纪要〔2019〕11号文精神，暂列8225.57万元计入本项目概算），后续应根据实际实施情况确定最终投资分摊费用。

（二）该工程技术标准高、工程规模大，全线主线均为桥梁，平均每公里造价达5.99亿元，概算单位指标类比省内同类项目偏高。建议下阶段在常规桥梁下部及基础工程、机电及附属区房建工程、特殊路基处理等分项工程设计上宜进一步结合地形地貌地质、建设管理需求等情况进行合理优化。

附件：南沙至中山高速公路项目初步设计概算审查意见

广东省交通运输工程造价事务中心

2020年3月17日