

# 广东省交通运输厅

粤交案函〔2020〕271号

B类

## 广东省交通运输厅关于省政协十二届三次会议 第20200898号提案答复的函

颜珂委员：

您提出的《关于支持加快韶关至连州高速公路项目建设的提案》（第20200898号）收悉。经综合韶关、清远市人民政府意见及调研情况，现将办理有关情况答复如下：

### 一、省政协和办理单位高度重视提案办理工作

省政协高度重视“一核一带一区”区域协调发展，注重粤北生态功能区和少数民族聚居区高质量发展，将898号提案列为2020年省市联合督办提案，由省政协提案委专门督办。省政协提案委领导全程参与提案调研办理工作，给予了有力指导。

我厅作为提案主办单位，高度重视提案办理工作。制定了专项工作方案，明确了办理目标、主办和会办单位分工、进度安排和工作要求；注重沟通调研，领导率队赴广西就项目规划和省界接线方案问题开展座谈交流，并于9月10日组织相关会办单位赴韶关开展了提案调研工作，召开座谈会，与会办单位和韶关市

相关部门代表认真研究提案所提建议，协同推动落实。

韶关市、清远市、省发展改革委、省财政厅、省自然资源厅、省交通集团等单位积极参加调研活动，并结合各自职责提出了宝贵的意见和建议，为加快推进项目规划建设，实现粤北生态发展区高质量发展奠定了良好基础。

## 二、韶关至连州高速公路基本情况

韶关至连州高速公路是我省高速公路网规划“一横”——韶关南雄（粤赣界）至清远连山（粤桂界）的重要组成部分。该项目与韶赣高速公路等项目一起形成了横贯粤北地区，并连通江西、广西两省（区）的东西向快速通道，同时为武深、京港澳、广乐、清连、二广、广连等纵向高速公路通道提供交通转换。该项目的建设对完善我省高速公路网规划，强化粤桂两省的交通经济联系，带动粤北地区旅游、矿产等资源开发，促进沿线少数民族地区经济社会发展具有积极作用。

该项目已纳入《广东省高速公路网规划（2020—2035年）》，规划于中远期 2026 年以后实施，目前我厅正在组织进行工程可行性研究报告，“工可”报告初稿已编制完成。根据现有研究成果，项目起于韶关市武江区，接京港澳高速，往西经武江区龙归镇、江湾镇，乳源县洛阳镇后进入清远境，继续往西经江英镇、岭背镇、小江镇、黎埠镇，经连州市九陂镇，连南县三排镇、香坪镇，连山县永和镇至粤桂省界，接广西区路网。项目路线全长约 182 公里，拟全线采用设计速度 100 公里/小时的双向四车道

的高速公路技术标准，桥隧总长约 117 公里，占路线总长比例约 64%，估算总投资约 340 亿元，其中韶关段约 67 公里，桥隧总长约 30 公里，占路线总长比例约 44%，投资约 100 亿元；清远段约 115 公里，桥隧总长约 87 公里，占路线总长比例约 76%，投资约 240 亿元。

该项目与广西壮族自治区对接路段，经我厅与广西区交通运输厅协调，广西方面已同意积极申请将该项目纳入《广西高速公路网规划（2018—2030 年）》，适时启动前期工作。

### 三、韶关至连州高速公路推进存在的问题

（一）根据《公路工程技术标准》，高速公路承载功能定义为服务于大流量过境交通和对外交通，适应年平均昼夜小客车交通量为 25000 辆以上。根据交通量预测情况，2025 预测交通量约为 7000pcu/d，2030 年为 10000pcu/d，现阶段交通需求有限，建设时机仍需进一步研究论证。

（二）项目里程长，穿越粤北山区，全线桥隧工程长度占路线总长约 64%，清远段桥隧比更是高达 75%，平均每公里造价约 1.87 亿元工程规模大、造价高。

（三）按现有收费政策，若采用经营性模式，按照 25 年经营期，项目资本金比例占总投资的 20%，财务内部收益率和财务净现值均小于零，无法还清贷款；若采用政府收费模式，按 40% 资本金比例测算，15 年收费期满，财务内部收益率和财务净现值均小于零，采用政府收费模式，省市财政负担压力大；项目财务

效益较差，采用经营性模式难以招到投资人。

（四）该项目位于粤北生态发展区，根据现有研究成果，项目不可避免穿越生态严控区、水源保护区、自然保护区，占用较多永久基本农田，在国家环保、用地管控政策日趋严格的形势下，需提前做好与相关规划的衔接，同时需做好与正在创建的南岭国家公园的规划衔接。

#### 四、加快推进韶关至连州高速公路建设的相关意见

（一）建设韶关至连州高速公路是落实“一核一带一区”战略，推动粤北生态发展区实现高质量发展的重要举措，项目国民经济效益和社会效益显著，我厅正在与省发展改革委共同牵头编制广东省综合交通运输体系发展“十四五”规划，将统筹研究项目纳入“十四五”规划问题。

（二）我厅将统筹做好项目前期研究，加强与生态红线、国土空间规划及南岭国家公园创建等工作的衔接，同时建议韶关、清远市做好项目与市县国土空间规划的衔接，省市合力共同为项目开展做好要素保障，创造有利条件。

（三）鉴于项目工程规模大、造价高、桥隧比高，按现有收费政策难以吸引投资人。我厅正研究高速公路桥隧叠加收费工作，将支持该项目优先试点桥隧叠加收费政策。

（四）加快推进韶关至连州高速公路韶关段和清远段“工可”修编工作，优化设计方案，降低工程造价，争取 2020 年底前完成“工可”报告评审工作。

专此答复，诚挚感谢您对我省交通运输工作的关心支持。

联系人：郭峰超，电话：020-83837077

广东省交通运输厅  
2020年9月25日

**公开方式：**主动公开

抄送：省政府办公厅、省政协提案委，韶关、清远市人民政府，省发展改革委、财政厅、自然资源厅，韶关、清远市交通运输局，省交通集团。