

广东省交通运输厅

粤交案函〔2018〕119号 A

广东省交通运输厅关于广东省十三届人大一次会议第 1294 号代表建议的答复

叶丽琳等代表：

你们关于保留广清高速神山出入口的建议悉。经会省交通集团和广州市政府，现答复如下：

一、广清高速公路改扩建前互通设置情况

原广清高速公路白云区江高至神山段在改扩建前设置了聚龙(K14+200)、龙山(K15+280)、神山(K17+352)3处互通立交，互通间距分别为1.08km、2.07km。其中龙山互通为连接广清高速与北二环高速的枢纽互通。

二、广清高速公路改扩建互通方案比选论证及设置情况

(一) 由于原聚龙、龙山、神山互通立交间距小，行车安全性较低。随着高速公路技术标准的提高，广清高速公路改扩建需执行交通运输部《公路路线设计规范》(JTG D20-2006)，且车道

数增加会导致车辆交织所需的长度加长（最内侧车道车辆需横向变换3个车道才能出高速，且车道变换频次增加），而改扩建后的龙山互通加速车道终点距离神山互通减速车道起点仅356m（比改扩建前的长度更短）。因此，若维持原互通方案，对行车安全影响大。项目工可评审会专家意见（粤交规函〔2009〕1076号）要求，下阶段应优化互通立交设计方案。

（二）根据交通运输部《高速公路改扩建设计细则》及相关要求，高速公路改扩建过程中应认真分析改扩建前后的行车安全隐患点并提出改造措施，消除安全隐患。广清高速公路改扩建工程初步设计阶段，设计单位（中交第二公路勘察设计研究院有限公司）根据《公路路线设计规范》（JTG D20-2006）关于互通设计的技术要求，结合广州市白云区城市总体规划，在征询并取得区政府同意的基础上，对江高至神山段互通设置进行多方案的详细比选论证后，推荐将原聚龙、龙山、神山3个互通拆除合并后改建为复合型互通。即：废除原聚龙互通，将龙山互通改造为同时具备高接地（接规划白云六线）、高接高（与北二环高速进行交通转换）功能的复合式互通；在K18+867处预留井岗互通连接规划白云五线，同时将神山互通改造为临时互通（废除往返广州方向的上下匝道；暂时保留往返清远方向的上下匝道，在井岗互通实施后予以拆除）。

（三）2017年1月，我厅《关于广清高速公路扩建工程保留原神山互通立交广州方向匝道的意见》（粤交基函〔2017〕257号）

中明确：龙山互通立交改造完成后，神山互通立交往返广州方向匝道和龙山互通立交加减速车道距离太短，不满足《公路路线设计规范》的要求，且相关标志牌设置密集，易导致交通安全事故，研究认为不宜保留原广州方向匝道。目前，临时保留开通神山互通往广州方向的上下匝道，是在龙山互通尚未开通接地功能（接规划白云六线），仅维持与北二环高速进行交通转换，并采取压缩广清高速公路主线行车道为双向六车道（划出1个专用车道作为互通间距太近的情况下供车辆交织使用，以提高行车安全），以及限速措施的前提下实施。

（四）由于神山互通与龙山互通中心距离只有2km，且龙山互通改造完成后，同时具备高接地（规划白云六线）、高接高（与北二环高速转换）的功能，在2km范围内，高速公路的指示牌需同时指向神山互通、龙山互通（规划白云六线）、北二环高速等方面的信息，标志牌设置密集，且信息量大，不满足规范提前设置预告的要求，容易导致过往车辆停留或错行，诱发交通安全事故。如惠河高速小金口枢纽互通同时具备高接地（国道G205线）、高接高（与广惠高速转换）的功能，因预告指示标志距离短等原因，开通后事故多，后期不得不关闭部分匝道，提高行车安全性。鉴此，神山互通与龙山互通（接地功能）不具备同时开通条件。

三、有关建议

（一）广清高速龙山互通虽然已完成主体工程建设，但由于白云区地方规划道路及相关接驳道路建设滞后，未能有效发挥其

服务功能，不具备开通条件。为此，建议龙山互通暂不开通，保留神山互通临时通行，并采取相应技术措施，提高行车安全性。

（二）恳请协调、督促地方政府加快江高镇互通出入口的地方道路建设，尽快与高速公路对接，形成更为便捷通达的区域交通网络，以满足人民群众日益增长的交通出行需求。我厅将继续协调省交通集团、广清高速项目业主全力配合，以方便群众的出行需求为出发点，做好各项工作。

十分感谢你们对交通运输工作的关心和支持！

联系人：陈榕峰，电话：020-83730057



公开方式：主动公开

抄送：省人大常委会选联工委，省人民政府办公厅，广州市政府，省交通集团。