

# 广东省交通运输厅

粤交规函〔2017〕350号

## 广东省交通运输厅关于印发江门市银洲湖高速公路工程可行性研究报告评审意见的通知

江门市交通运输局：

现将《江门市银洲湖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。



广东省交通运输厅  
2017年2月16日

# 江门市银洲湖高速公路工程可行性 研究报告评审意见

2017年1月10至11日，省交通运输厅在江门市主持召开了《新会至高栏港高速公路工程可行性研究报告》（以下简称《工可》）评审会。特邀专家、省相关单位以及江门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：编制单位在踏勘报告的基础上对该项目开展了大量的补充调查和研究工作，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

该项目连接了江门城区和大广海湾经济区，构筑了新会通往大广海湾和珠三角其他地区的便捷通道。该项目的建设对完善我省高速公路网络，改善大广海湾的交通出行条件，促进区域经济协调发展具有重要意义。该项目已列入我省2015年至2017年高速公路建设计划及中远期规划，项目的建设是必要的。

评审认为：本项目的主要功能是服务于广东江门大广海湾综合发展经济区发展战略，起交通先导作用。

### 三、关于交通量预测

《工可》采用“四阶段”法进行交通量预测，若黄茅海通道可在 2030 年建成通车，各特征年交通量预测结果（折合标准小客车）如下：2021 年为 18708 辆/日，2025 年为 26631 辆/日，2030 年为 37035 辆/日，2035 年为 45668 辆/日，2041 年为 53522 辆/日，2046 年为 58774 辆/日。

评审认为：《工可》预测方法常规，预测结果初期乐观，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）深入研究广佛江二期项目对本项目的影晌。

（二）补充新台、江珠、江肇高速公路及省道 S270 等区域内其他主干公路的历年断面交通量数据，进一步核实本项目交通量预测结果。

（三）深入研究银洲湖产业区和银湖湾新城的建设开发对本项目的影晌。

### 四、关于技术标准、建设规模与工程方案

《工可》推荐路线起于蓬江区棠下镇接江肇高速公路，经杜阮镇，鹤山市共和镇，新会区大泽镇、会城街道七堡社区、双水镇、罗坑镇，终于崖门镇接西部沿海高速公路，路线全长 54.97 公里。全线采用双向六车道高速公路技术标准。起点至古兜山隧

道（不含）段设计速度采用 120 公里/小时，路基宽度 34.5 米；古兜山隧道至终点段设计速度采用 100 公里/小时，路基宽度 33.5 米。在棠下（枢纽）、杜阮西、平岭（枢纽）、大泽、七堡、小冈、双水、西湖里（枢纽）、沙路西、崖门、崖南（枢纽）11 处设置互通立交。

评审认为：

#### （一）关于技术标准

1. 《工可》推荐的全线采用六车道高速公路技术标准是合理的。

2. 建议设计速度 120 公里/小时的路段路基宽度采用 34 米，并在修编时补充全线采用 120 公里/小时设计速度的方案比选。

#### （二）关于路线起终点

1. 关于起点，《工可》拟定了接江肇高速公路的 K 线和 A 线起点方案进行比选。K 线方案符合地方路网规划，更有利于南北向交通流在路网上的转换，但需改造江肇棠下互通立交，工程规模较大，实施期交通组织难度大；A 线方案无需改造江肇棠下互通立交，且路线较短，工程规模较小，但拆迁规模和难度较大。建议修编时优化 K 线棠下枢纽互通立交方案，并与 A 线作进一步比选。

2. 关于终点，《工可》拟定了接西部沿海高速公路的 K 线和 I 线终点方案进行比选。与 I 线比较，K 线工程规模较小，但隧道平面指标偏低，不利于行车安全，且与西部沿海高速公路交叉的

枢纽互通立交布置条件较差；I 线隧道较长，建设及投资规模较大，枢纽互通立交布置条件较好。I 线方案更为合理。

### （三）关于路线方案

《工可》拟定了 K、B、C、F、G 和 H 等 6 个方案进行比选。其中，B 线方案对军事设施有影响，拆迁规模和难度大；C 线方案距周边乡镇中心区较远，对改善沿线群众出行条件、带动区域经济发展作用较弱，拆迁规模大；F 线距周边乡镇中心区较远，附近群众上下本项目绕行严重，对改善沿线群众出行条件、带动区域经济发展作用较弱；G 线工程规模较大，距离古兜山自然保护区较近，对环境的影响较大；H 线需穿越古兜山自然保护区，实施难度大；K 线路线较为顺直，征地拆迁难度较小，符合地方规划，是相对合理的方案。修编时应对穿越环境敏感点的路线方案进一步论证研究。

### （四）关于互通立交

1. 枢纽互通立交应为已通车高速公路改扩建预留建设条件。
2. 建议增加本项目与广佛江二期交通转换的互通立交。
3. 建议根据城市总规、地方路网、项目建设及投资规模进一步优化本项目互通立交的布局方案。

## 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 95.4 亿元（含建设期贷款利息）。

国民经济评价结果：内部收益率 11.26%，经济净现值为 32.87

亿元；投资回收期为 18.71 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，资本金比例需达到 43.1% 时，才能在评价期末还清贷款。

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，建议进一步核实免费车比例和联网收费管理费标准，进一步完善经济评价结果。

## 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）建议本项目名称改为“江门市银洲湖高速公路”。

## 江门市银洲湖高速公路工程可行性研 究报告评审会与专家代表名单

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	省住房城乡建设厅	刘洪涛	副总规划师
4	特邀专家	张 健	高工
5	特邀专家	张省忠	高工
6	特邀专家	黄为中	高工
7	特邀专家	鲁昌河	教授级高工
8	特邀专家	张 琼	副总经济师
9	特邀专家	金 辉	副教授
10	特邀专家	程 轩	高工
11	特邀专家	怀华锋	高工
12	广东省交通运输工程造价管理站	管 培	副站长
13	广东省交通运输工程造价管理站	樊宏亮	科长
14	广东省交通运输规划研究中心	叶瑞云	主任工程师
15	广东省交通运输规划研究中心	周 群	
16	江门市交通运输局	黄伟雄	副局长
17	江门市交通运输局	阮小玲	科长
18	江门市交通运输局	余敬华	科员
19	江门市公路局	杨光才	副主任
20	江门市规划局	黄 凯	
21	江门市航道局	陈 琨	副科长
22	江门市水务局	徐文杰	副科长
23	江门市海事局	史清刚	

序号	工作单位	姓名	职务、职称
24	江门市蓬江区政府	岑家炯	
25	新会区交通运输局	李植浓	局长
26	新会区交通运输局	刘健荣	总工程师
27	新会区交通运输局	蒋立明	股长
28	新会区交通运输局	张钜泉	副股长
29	蓬江区国土规划环保局	岑泉炯	总工
30	珠海市交通运输局	吴成越	调研员
31	省南粤交通江肇高速公路管理中心	肖文英	高工
32	西部沿海高速公路公司新会段分公司	金 钟	
33	中电建（广东）中开高速公路有限公司	周春东	
34	广东省交通规划设计研究院股份有限公司	蔡小杨	副总经理
35	广东省交通规划设计研究院股份有限公司	林延鹏	分公司经理
36	广东省交通规划设计研究院股份有限公司	李志江	分公司总工
37	广东省交通规划设计研究院股份有限公司	陈爱萍	高工
38	广东省交通规划设计研究院股份有限公司	王 钊	工程师
39	广东省交通规划设计研究院股份有限公司	钟 瑜	工程师
40	广东省交通规划设计研究院股份有限公司	徐新帅	

**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，珠海市交通运输局，中电建（广东）中开高速公路有限公司，广东省交通规划设计研究院股份有限公司。