某市战备公路建设工程项目

可行性研究报告

【此文档为 WORD 格式　下载后可自由编辑】

目　录

第一章　概述,,,

--

第一章　　项目概况

1.1　建设必要性、建设目标、功能及建设规模

1.1.1　做好兼容文章提升公路战备效益

交通运输是经济发展的命脉和军队作战的生命线。交通战备工作的质量高低，直接关系着军队的战略机动、装备物资投送和人民群众参战支前等活动，对战局具有至关重要的影响。公路交通机动灵活、覆盖面广、战场适应力强，是建设立体交通保障网络的重要组成部分。公路交通战备工作应以科学发展观为指导，坚持兼容式发展思路，提升公路交通战备工作效益。

（1）　与国家公路网建设相协调，做到平战兼容

战备功能是国家交通的重要功能之一，任何一条交通线都具有一定的军事意义，战时更是决定国家民族命运的生命线。公路交通战备工作要寓于国家交通建设之中，二者协调发展，要在服从服务于国家经济发展大局的前提下，加快推进公路交通建设。当前，我国的公路网建设已经基本实现了“乡乡通、村村通”，高等级公路通车里程增幅较快，经济发达地区已经建立了较为完善的高速公路网。但公路建设发展不平衡，公路建设的规划设计重经济建设需要而忽视军事需求的现象并不鲜见，如在一些战略位置重要、但经济欠发达地区，公路基础建设还非常薄弱；不少非主干线路设计只能满足普通民用运输需求，在规格、承重、走向上满足不了军事活动需要。纵贯南北、

横穿东西的“大动脉”稀缺，连接战略前沿与战略纵深的高等级公路还不具备规模。

我市交通战备部门积极发挥桥梁作用，及时沟通军事部门与地方交通主管机构，把军事需求纳入到国家和地方的公路交通建设规划之中，力求解决好军用与民用的接口问题。重视重装车辆、特种车辆专用通道、复合通道建设，保证1 条以上的超重车道，增大预留高速公路进出口密度，预设紧急装卸载、特种车辆改造场地和加油站等配套设施，最大限度地减少战时改造难度，提高利用效率。公路建设布局要合理，做好战略伪装工作，在重要路段要预设观察防护所和防空阵地，战时应对敌夺控和毁损我公路线。

加强地方政府和军事部门的协调，结合当地经济社会发展的需要，大力加强战场公路网建设。将预定集结地区的公路建设列为国家公路网建设的重中之重，实现厂矿企业、生产基地、储存仓库、兵营与机场、港口、码头的对接，完善备用公路建设，保证战时运输畅通。 **（2） 着眼全局，避免自成格局，搞好地区兼容**

从战略全局出发，把公路建设的事情想细办实，充分考虑部队及装备物资快速流通、防护和抢修的需要，认真筹划配套设施的选址及规模；避免自成格局，搞好地区兼容，确保战时一旦受损，能及时疏通。

（3）完善公路等级梯次配备，实现“新老”兼容

--

既有公路主要是指高等级公路网建设之前存在的、承担当地主要运输任务的老公路线路，利用好这部分公路，对解决我国公路建设资金不足、总体滞后，而军事斗争准备形势对公路网需求紧迫的矛盾具有重要的现实意义。第一，由于受经济和技术条件的制约，新建（在建）的高等级（高速）公路总里程还相对较短，难以完全满足战时激增的大量运输要求。而既有公路总里程长，覆盖面广，有较强的隐蔽性和可延伸性，战时具有较强的替补作用，可作为高速公路网的重要补充。第二，高等级（高速）公路目标明显，易被敌列为重点夺控和毁损目标，一经遮断，由于这类公路造价昂贵、技术含量高，很难在短时间内恢复畅通。相对于高速公路来说，既有公路可维护性好，能够在遭敌毁损后，在较短时间内修复通车，并且维修费用较低，战场生存能力更强。同时，既有公路投入战时使用，基本能够保障履带式车辆和重装车辆通行，而减少对高等级公路的破坏，把好钢用在刀刃上，能够提高战时运输保障的整体效益。

地方交通主管部门在积极争取国家公路建设投资项目，多建主要公路战略通道的同时，要加强对既有公路的维护保养。有条件的地区要加强对既有公路的技术改造，战时有必要进行短线连接，增强公路网的贯通性。战略通道地区要结合各级公路网改造，在新建、改建公路时，保留原有的道路作为战略迂回线路，在高速公路、省道、国道等主干线的翼侧，形成迂回线路，构建以干线为主、支线为辅的战略通道地区交通网络，构成环环相连的交通网络格局，满足战时交通保障的需要。

--

--

1.1.2 完善我市公路网络推动当地经济发展

随着这条当地主要经济通道和国防战略要道的修建，也实现了“村村通水泥路”、“村村通油路”的目标。

是交通部“十二五”国防公路建设计划的项目，它的修建也是今年我市争创“全国双拥模范城”的一项具体举措。这条由_____承建，全线按_三级公路_标准建设的道路通车后，将把驻地_____公路联系起来，充分满足二炮部队的作训需要，提高部队的机动反应能力，对巩固和提升部队的战略地位有着重要的意义。同时，该项目的建设，也是完善我市公路网络的重要组成部分，将极大地方便沿线群众、企业的生产生活和游客的旅游观光，对推动当地经济的发展起到积极的促进作用。

受 XX 市交通局战备办公室委托，依据交通部《公路建设项目可行性研究报告编制办法》、《公路技术标准》及有关规范、规程、我站组织力量对 XX 市_吴乐_线至_湾头_公路改造工程进行工程可行性研究，编制了《XX 市吴乐 线至 湾头公路改造工程可行性研究报告》。

1.2 研究过程和内容

1.2.1 研究过程

根据委托要求，我站成立了 XX 市_吴乐_线至_湾头公路改造工程工可项目组，收集相关资料，并在地形图上拟定路线方案。同时成立了交通工程外业调查组，于_____年 ____月 ____日～____月____日对初步拟定的路线走向、路线主要控制点等问题进行实地踏勘及全面系统的资料收集、整理等工作；并征询路线地方政府和有关部门的意见；

--

对影响区域内各地的社会经济发展状况、经济结构、工农业生产布局、相关公路路况及历年交通量、交通发展现况及未来的交通发展规划、等方面的资料进行收集；对沿线工程地质、水文、气象、地形、地貌、主要设施和水利工程等情况进行了详细调查。在沿线地方政府及有关部门的大力支持和配合下，经工作人员的辛勤劳动，收集了大量的原始资料，听取了各方面的意见，于_____年____月 ____日，完成了《XX市_吴乐_线至_湾头_公路改造工程可行性研究报告》的编制。

1.2.2 研究内容

本报告研究的主要内容为：

1）调查研究项目沿线地区的社会经济、交通运输、城镇建设现状和发展规划；

2）分析研究社会经济和交通运输的发展趋势，进行公路交通量预测；

3）研究确定建设项目的公路等级、建设规模和主要技术指标；

4）路线方案的研究：在地形图上进行路线方案研究，实地踏勘；

5）计算主要工程量，估算工程投资；

6 ）经济评价、综合分析项目建设的必要性和可行性；

7）根据资金筹措，研究确定实施方案及工期安排。

8）针对存在的问题提出建议。

9）工程招投标方案拟定。

1.3 主要结论

1.3.1 建设理由

1）XX 市“十二五”公路网建设的需要

根据 XX 市“十二五”交通发展规划公路网建设的总体目标：XX 将全力建设以高速公路和国、省道二纵二横“井”字型为主骨架，结合江西省对国省道改造的安排，对市至县、县至线的次干线公路进行改造、升级，建设县至乡、乡至村的支线公路网络，形成 “四大循环”县乡公路为支脉的干支衔接互通与配套的公路网络体系。

XX 市 吴乐 线至 湾头 公路改造工程项目为通往 湾头、众埠 重要通道，与新秧战备公路连接，路线起点位于 XX 市高家镇官庄村，桩号为 K0+000 ，经朱坞、名口、流芳，终于 XX 市南港乡湾头村，桩号为 K20+000 ，路线基本沿原有公路从北向南布设，该工可项目为 XX 市境内段。本项目的建设，有利于完善我市公路网，完善公路网将形成显著的战略机动性和运输效益优势，实现真正的网络化服务，公路的规模效益可以得到充分发挥；有利于加强已建成道路的辐射能力；有利于充分发挥改建公路经济效益；有利于促进县（市）的联系和经济发展，有利于促进 XX 市公路支线网络的建设。

2）区域社会经济发展需要

本公路即是 XX 市公路支线网络的重要公路之一。“经济要发展，交通要先行”，通则畅，畅则兴！这已经成为各级领导和全国民众的共识。交通是经济与社会发展的基础与先导。交通促进和扩大了地方之间的联系，促进各种经济要素优化组合和相互交流。

本项目建成后引起经济结构和产业布局产生变化，加快招商引资步伐，产生新的开发项目。项目建成后使车辆运行时间缩短，引起市

场格局的变化，加强各地之间的经济联系，促进和刺激沿线地区经济发展。原有道路路况差，严重制约了当地经济的发展，本项目建成后将提高路面的等级，加强了通行能力，改善了交通条件，有利开发沿线丰富的资源，从而促进第三产业的发展。将从根本上改变沿线群众生产、生活条件，促进当地各种资源合理开发、利用，带动沿线经济跨越式发展。

综上所述，为加快区域内社会经济发展，必须把本项目的建设提到日程上来。

3）交通量增长的需要

社会经济的发展必然导致交通量增加。根据历年的交通量连续观测资料，机动车交通量的年平均增长率为_____%。

拟建道路起于 XX 市_吴乐_线至_湾头_公路改造工程项目，为通往_湾头、众埠_重要通道，与新秧战备公路连接，路线起点位于XX市高家镇官庄村，桩号为_K0+000_，经朱坞、名口、流芳，终于XX市名口镇流芳村，桩号为_K20+000_，该工可项目为 XX 市境内段。拟改建前的原道路均为_____，路况差的泥结碎石路面，平纵组合较差，路基狭窄，通行能力低，现有交通量较大，交通拥挤。随着经济的发展，交通量将有更大的发展，根据交通量预测，到_____年该路交通量折合成小客车为_____辆/日，现有道路显然不能适应未来交通量发展的需求，对原有道路改建势在必行。

1.3.2 交通量预测结果

本项目的交通量采用直接法进行预测，未来预测特征年_2009_年、

2015、2020、年和 2024 年，交通量预测结果见表 1—1.

表 1—1　　**交通量预测结果表（折合成小客车）**

预测 / 年份 / 汽车类型	2009	2015	2020	2024
货车（辆/日）	558	2282	1604	2249
客车（辆/日）	202	335	490	704
合计（辆/日）	1039	1857	2896	4077

注：其中货车折合系数为 1.5.

1.3.3 技术标准

根据公路建设规划和交通量预测结果，参照交通部 JTG B01-2003《公路工程技术标准》、JTG D20-2006《公路路线设计规范》中规定，全线拟按三级公路标准建设，设计速度 40 公里/小时。技术标准主要指标见表 1-2。

表 1-2　　**技术标准主要指标表**

序号	指标名称	单位	数量
1	公路等级		三级
2	设计速度	公里/小时	40
3	路基宽度	米	7.5
4	行车道宽度	米	6.5
5	汽车荷载		公路-II 级

--

6	大中桥设计洪水频率		1/50
7	小桥、路基设计洪水频率		1/25

1.3.4 路线走向、主要控制点及建设规模

路线起点位于 XX 市高家镇官庄村，桩号为 K0+000 ，经朱坞、名口、流芳，终于 XX 市名口镇流芳村，桩号为 K20+000 ，路线基本沿原有公路从北向南布设，该工可项目为 XX 市境内段，是通往 湾头、众埠 重要通道，与新秧战备公路连接。

建设规模见表 1-3

表 1-3　　建设规模表

序号	指标名称	单位	数量
1	路线长度	公里	20.000
2	土石方数量	千立方米	300.000
3	水泥混凝土路面	千立方米	30.000
4	大桥	米/座	0/0
5	中桥	米/座	0/0
6	小桥	米/座	0/0
7	涵洞	道	

--

--

8	平面交叉	处	
9	征用土地	田	
10	拆迁建筑物	平方米	
11	拆迁电力、电讯线	公里	

1.3.5 工程环境影响

本建设项目论述了沿线环境特征，建设项目对生态环境、社会环境、土地占用等可能产生的影响，以及减缓工程环境影响所采取的对策。经综合评价，本建设项目对地方基础设施、资源利用、以及地方经济发展均利大于弊；对地方生态环境仅是在施工期间有一定影响，但可采取相应的对策。总的来说，本项目在建设期和营运期间，均能满足环境保护要求。

1.3.6 投资估算及资金筹措

1）投资估算

本项目根据建设规模及技术标准，按照交通部公发[1996]611 号通知发布的《公路基本建设工程投资估算编制办法》、《公路工程估算指标》、交公发[1996]612 通知发布的《公路工程概算、预算编制办法》和江西省交通厅赣交设发[1996]146 号“印发《江西省（公路基本建设工程概算、预算编制办法）补充规定》的通知”及交公路[2005]230 号《关于完善公路基本建设工程概算预制编制办法有关内容的通知》等规定编制估算，投资估算见表 1—4.

2）资金筹措

本工程项目资金由国家政策补助及 XX 市财政自筹两种方式筹

--

措，其中国家补助 30 万元/公里，其余由 XX 市地方财政自筹。项目投资估算总额为_____万元，其中国家政策补助_____万元，XX 市财政自筹_____万元，_____年安排资金。

1.3.7 工期安排及项目经济评价结果

1）工期安排

本项目初拟_____年___月开工建设，_____年___月完工。根据进度安排，为提高资金使用效率，推荐方案实施分年度的使用资金，年安排___%，___年安排____%。

2）项目经济评价结果

经济评价遵循费用、效益对应一致及“有～无”对比法原则进行。对效益及费用这两个主要因素进行了敏感性分析。国民经济评价结果见表 1—5，敏感性分析结果见表 1—6.

表 1—4　　投资估算表

项	工程或费用名称	单位	数量	估算总	技术经济	各项

--

次				金额（元）	指标	费用比重（%）
	第一部分 建筑安装工程费	公路公里				
一	路基工程	公路公里				
二	路面工程	公路公里				
三	桥梁涵洞	公路公里				
五	交叉工程及沿线设施	公路公里				
六	施工技术装备费	公路公里				
七	计划利润	公路公里				
八	税金	公路公里				
	第二部分 设备及工具、器具购置费	公路公里				
三	办公及生活用家	公路公				

--

	具购置	里				
	第三部分工程建设其他费用	公路公里				
一	建设单位管理费	公路公里				
二	建设单位管理费	公路公里				
四	建设项目前期工作费	公路公里				
	第一、二、三部分费用合计	公路公里				
	预留费用	元				
	投资估算总金额	公路公里				
	平均每公路公里造价	元				

表 1—5　　国民经济评价主要指标

社会折现率（8%）			内部收益率 EIRR（%）
回收期 N（年）	效 益 费 用 比	净现值 ENPV（万	

	EBCR	元）	
16.61（不包括建设期）	1.278	86.7646	10.38

从表 1—5 可知，当社会折现率为 8%时，净现值大于零，效益费用比大于 1，内部收益率大于8%，在营运期能收回投资，可见本项目在经济上是可行的。

表 1—6　　国民经济评价敏感性分析表

效益变动 \ 建设费用变动		-10%	0%	10%
-10%	N(年)	16.23	14.32	12.26
	ENPV（万元）	83.8632	101.8712	121.9765
-10%	EBCR	1.293	1.333	121.9765
	EIRR（%）	10.36	11.56	1.576
0%	N(年)	17.91	16.61	12.89
	ENPV（万元）	67.3567	86.7646	15.99
	EBCR	1.198	1.278	100.2312
	EIRR（%）	9.25	10.38	11.72
10%	N(年)	19.78	18.28	17.36
	ENPV（万元）	46.9321	67.9865	83.8321
	EBCR	1.064	1.197	1.305

	EIRR（%）	8.37	9.25	10.37

从上表可知，当投资增加 10%，同时效益下降 10%的不利情况下，本项目的效益费用比为 1.064，仍大于 1，内部收益率为 8.37%，大于 8%，说明本项目具有 1 较强的抗风能力。

1.3.8 节能分析结果

本项目从提高公路等级和缩短公路里程节约燃油量两个方面对拟建项目进行节能评价，经计算，拟建项目建成后均节约燃油量为 0.226 吨，可见拟建项目的节能效益较好。

1.3.9 问题及建议

1）为尽早使沿线老区人民脱贫致富，以满足地方经济及交通量发展的需要，建议对本项目施工改建工程尽快提到议事日程上来。

2）为保证施工质量、施工进度，土石方建议采用机械化施工，为此施工队伍必须具有配套机械设备。桥梁及路面等项目由专业性强，建议施工队伍应具有相应公路专业施工资质。

3）项目的经济效益和社会效益较好，而 XX 市还是不发达的县城，经济相对较为落后，希望上级有关部门在资金上能给予重点扶持。

4）全线基本沿老路布设，不可能避免要边通车边施工，因而，施工期间维持好交通，是该工程施工进度的关键因素。

第二章　　现状及发展

2.1 研究区域概况

2.1.1 地理位置

XX 市位于江西省东北部，西北与安徽东至县交界，南与万年县为邻，西同波阳县接壤，东北倚安徽祁门县，东南和婺源县毗连，坐落在黄山、怀玉山余脉与鄱阳湖平原过渡地带，居东经 116°57-117°42′，北纬 28°44′-29°56′，属亚热带季风气候，境内光照充足，雨量充沛，温和湿润，四季分明，山峰层叠，河流密布，山环水绕，景色秀丽。市区平均海拔 320 米，年平均气温 17℃，年降雨量 1763.5 毫米，年平均日照数为 2009.8 小时。

XX 市位于江西省东北部，地理坐标为北纬 28°42′ 14″-29°23′ 24″，东经 116°53′ 36″-117°32′ 40″，北连XX，东邻德兴市和婺源县，南接万年县和鹰潭市，西毗鄱阳县。总面积 1973 平方千米，其中城区面积 15 平方千米，山地占 50%，耕地占 19%，水面占 11%。XX 属亚热带季风气候，四季湿润宜人，年平均气温18.8℃。总人口 80.3 万人，其中非农业人口 18 万人。全市共辖14 个建制镇、2 个乡、2 个街道办事处、1 个共库管理局。

2.1.2 项目影响区域及划分

根据本项目建成后对各地区影响程度，将影响区分为直接影响区和间接影响区，直接影响区为 XX 市和 XX 市，间接影响区德兴市、弋阳、万年等县。

2.2 项目影响区域社会经济状况及发展

2.2.1 XX 市

XX 历史悠久，文化灿烂。雄距长江之南，素有“江南雄镇”之称，历史上与广东佛山、湖北汉口、河南朱仙镇并称全国四大名镇，是国务院首批公布的全国 24 个历史文化名城之一和国家甲类对外开放城市。1953 年 6 月国务院批准 XX 市为江西省直辖市，现辖一市一县两区，即 XX 市、浮梁县、珠山区、昌江区，面积 5256 平方公里，人口 152 万，其中市区人口 50 万。

XX 是中外著名的瓷都，制瓷历史悠久，文化底蕴深厚。史籍记载，“新平冶陶，始于汉世”，可见早在汉代就开始生产陶瓷。宋景德元年（1004 年），宫廷诏令此地烧制御瓷，底款皆署“景德年制”，XX 因此而得名。自元代开始至明清历代皇帝都派员到XX 监制宫廷用瓷，设瓷局、置御窑，制造出无数陶瓷精品，尤以青花、粉彩、玲珑、颜色釉四大名瓷著称于世。“毛泽东用瓷”、上海“APEC”用瓷及国宾馆用瓷以及各类艺术陶瓷倍受世人赞赏。XX 瓷器享有“白如玉、薄如纸、声如磬、明如镜”的美誉。郭沫若先生曾以“中华向号瓷之国，瓷业高峰是此都”的诗句盛赞XX 灿烂的陶瓷历史和文化，陶瓷把XX 与世界紧密相连。

XX 市旅游资源内涵丰富、独具优势。包括陶瓷文化、人文景观、生态环境等，尤以陶瓷资源独具优势。全市现已发现 30 多处陶瓷历史遗址，如古代著名的瓷用原料产地及世界通称制瓷原料高岭土命名地高岭、湖田古窑遗址、明清御窑厂遗址等第，分别列为国家级、省级文物保护单位，具有世界性的影响力和吸引力。XX 市的风景名胜和景观众多，有保留完好的明清古建筑村、徽派建筑群、古戏台；有

号称中国第二、江南第一的浮梁古县衙；有以三闾大夫屈原命名的古建筑三闾庙；有明太祖朱元璋作战时藏身的红塔和瑶里的仰贤台、洪源仙境、太阳岛、月亮湖、阳府寺、历居山、翠屏湖等。XX 也是具有光荣革命传统的地区，著名的新四军瑶里改编就在浮梁县瑶里镇，红十军的诞生地在 XX 市众埠镇。1997 年，我市被国家旅游局等单位推介为 97 中国旅游年全国 35 个王牌景点之一。

XX 市自然资源丰富，生态环境好。主要矿石有瓷石、高岭土、煤、钨、砂金、铜、萤石、硫磺、石灰石、大理石等，特别是瓷石、高岭土蕴藏量更为丰富，目前探明的储量，仍可开采300 多年。全市森林覆盖率达 60.9%，是江西省重点林区之一。距市区 50 公里处保留原始森林，栖息着众多熊、虎、猴类等动物，并生长有红豆杉等珍惜树木。浮梁县瑶里镇的汪湖、白塔寺、梅岭，鹅湖镇的高岭村、东埠村等都是终年云雾缭绕、山清水秀。历史上 XX 特产素有“一瓷二茶”之称，茶叶是 XX 名产之一。早在唐代，XX 就是全国重要的茶叶集散地，诗人白居易著名诗篇《琵琶行》就有“商人重利轻别离，前月浮梁买茶去”的诗句，当时，XX 茶叶税收占全国茶叶税收的八分之三。“浮红”茶在国际上久负盛名，曾获得1915 年巴拿马万国博览会金质奖。近年培育和研制的名优茶“得雨活茶”、“瑶里崖玉”、“浮瑶仙芝”绿茶畅销市场。“得雨活茶”已被选为人民大会堂特供茶、国宴茶。

XX 投资环境优越。位于昌九景“金三角”经济区，赣、浙、皖三省交界处，地处国家旅游热线—庐山、黄山、龙虎山、九华山、三

清山、鄱阳湖、千岛湖的中心区位（均在 150-200 公里左右）。经过 20 多年的改革开放，基础设施日臻完善。供电、供水、供气十分充足；通讯实现光纤化、网络化、数字化；交通网络四通八达，皖赣铁路、206 国道南北纵贯我市，九景高速公路拉近了我市与武汉、南昌及外地的距离，XX 机场航线通达北京、上海、广州等地，昌江水道可直通鄱阳湖达长江，一个水、陆、空立体交通网络已基本形成。城市建设日新月异，基础设施现代化、网络化、数字化改造成效明显。随着六条城市主干道的建设，城市面貌正发生巨大的变化，文博区、生态区、现代区既自成一体、各有特色，又相互联系、互为依托。

XX 市江西省一个重要现代化工业基地。陶瓷工业已形成了以日用瓷为主体，艺术、建筑、工业、电子等各类陶瓷共同发展的陶瓷工业体系，成为我国重要的陶瓷生产和出口基地以及科研教育中心。与此同时，新兴工业快速发展，已形成汽车、机械、电子、医药、化工、建材、食品等一批新兴工业。目前，新兴工业总产值占全市工业比重近 90%，成为我市经济的重要支柱。涌现出了昌河飞机工业公司、华意电器总公司、印刷机械厂、焦化煤气厂、江西化工化纤有限公司、东风制药股份有限公司、德宇集团等一批实力较强的企业（集团）。

2006 年，XX 市科技工作围绕建设“经济重镇、旅游都市、特色瓷都”发展战略，认真贯彻落实全国、全省科技大会精神，支持“自主创新，重点跨越，支撑发展，引领未来”的方针，构建具有瓷都特色的区域创新体系，始终把增强自主创新能力、加快高薪技术产业发展作为调整产业结构、转变增长方式的重要手段，推动了 XX 经济发

展。2006 年，全市完成国内生产总值 224 亿元，比 2005 年增长 14.6%，全市规模以上工业完成增加值 63.3 亿元，比 2005 年增长 20.5%。

2.2.2XX 市

XX 市历史悠久、人文昌达。东汉灵帝光和元年（公元 178 年）始设县治，因“南临乐安河，北接平林”而得名，至今已有 1800 多年历史。1992 年 9 月 21 日经国务院批准撤县设市，属江西省计划单列市。全市共有国土面积 1973 平方公里，辖 16 个乡镇、2 个街道办事处、1 个农业科技示范园区和 1 个大型水库管理局；城区面积达 15 平方公里，人口 15 万人；全市总人口 80 万人。

XX 区位优越，交通便利。这里地处“南昌—九江—XX”金三角区域，人口众多，市场发达，商贸繁荣，物流便捷，皖赣铁路穿境而过，境内现有 206 国道和乐上、乐弋、田乐线 3 条省道与外界相连，南与鹰潭相距只有几十公里，北离 XX 机场只有 40 公里，景鹰高速、德昌高速途径我市并开设互通立交。

XX 环境优美，风光旖旎。这里有蓝浸绿染的国家级水利风景区“翠平湖”、鬼斧神工的省级重点风景名胜区“红岩仙境”、稀世奇幻绝景“泪滩双月”、巧夺天工的“文山石林”、避暑胜地“历局寺”以及饶派风格古民居建筑群等一批特色自然人文景观。

XX 资源丰赡，物产富饶。这里是全国四大产锰基地和江西省三大煤炭基地之一、亚洲最大的膨润土储藏地、江西省唯一的海泡石产地，还是全国商品粮基地、江西重点产棉区、全国优良猪种繁育基地、江西最大的无公害蔬菜生产基地和全国有名的“江南菜乡”，素有赣

东北“聚宝盆”之美称。

XX 市经济技术开发区已获江西省政府审批的土地有4平方公里，还有年供电量 24 亿度的赣东北供电局枢纽坐落在 XX，另外，总投资 1.8 亿元的三峡输变电 500 吨干法旋窑水泥生产线一期工程已经竣工投产，二期工程也已开工建设。可以说，未来 3 至 5 年，将是 XX 的高速增长期。

XX 市经济发展速度明显加快。今年前三季度，全市实现国内生产总值 45 亿元，同比增长 12%，三次产业比为 13.7：50.5：35.8；1——10 月份完成规模以上工业总产值 26.89 亿元，工业增加值 9.9 亿元，同比增长 22.33%；1——11 月份完成财政总收入 3.73 亿元，同比增长 19.5%，其中一般预算收入 2.04 亿元，同比增长 14.4%。1——10 月份完成固定资产投资 17.31 亿元，同比增长 33%；社会消费品零售总额 11.91 亿元，同比增长 11.88%；城镇居民人均可支配收入 5179 元，同比增长 10.14%；农民人均现金收入 2744 元，同比增长 19.42%。

2.3 社会经济发展规划及趋势预测

对未来经济发展预测结合《XX 市经济和社会发展十二五规划》和全面建设小康社会的战略目标进行适当调整的方法，并假定在未来年，规划指标均能很好地实现。

2.3.1XX 市

XX 市始终贯穿以人为本的科学发展观这条主线，实现生产方式由粗放型向集约型、经济结构由不合理向合理的两个转变，加快新型

工业化、农业产业化、城镇化三项进程，突破体制、人才、科技、资源四大瓶颈，实施工业强市、科教兴市、开放带动、城镇化、可持续发展五大战略，紧紧围绕建设“经济重镇、特色瓷都、旅游都市”的目标，促进国民经济持续快速健康发展和社会全面进步。

XX 市“十一五”时期社会发展的目标为：地区生产总值年均增长 12%，力争增长 13%，后十年年均增长 11%。预期 2010 年，地区生产总值达 326 亿元左右，2020 年，地区生产总值力争达到 925 亿元。全社会固定资产投资年均增长 18%，2010 年达到 251 亿元左右；后十年年均增长 15%，2020 年达到 1015 亿元左右。全社会消费品零售总额年均增长 12%，2010 年达到 88 亿元左右；后十年年均增长 15%，2020 年达到 356 亿元左右。外贸出口年均增长 20%，2010 年达到 18129 万美元左右；后十年年均增长 15%，2020 年达到 73341 万美元左右。城镇居民人均可支配收入年均增长 7%，2010 年达到 11718 元左右，后十年年均增长 7%，2020 年达到 23051 元左右；农民人均纯收入年均增长 7%，2010 年达到 4979 元左右，后十年年均增长 8%，2020 年达到 10356 元左右。“十一五”时期财政总收入年均增长 13%，2010 年达到 27 亿元，财政总收入占本地生产总值的比重提高到 8%左右；后十年年均增长 13%，2020 年达到 91 亿元左右，比重进一步提高到 9%左右。2010 年一、二、三次产业结构的比列调整为 6：55：39 左右。

2.3.2XX 市

XX 市社会经济发展目标是生产总值年均平均增幅 13%以上；固

定资产投资增幅保持在 2%左右；财政总收入年均增幅 20%以上，公共财政体系基本完备；到 2011 年，争取累计利用市外资金 100 亿元；城镇居民人均可支配年均增长 800 元以上，农民人均纯收入增长400元以上；确保综合经济实力在全省十强县（市）的地位不动摇，力争排位逐步前移。

2.4 交通运输现状及发展

2.4.1 项目所在直接影响区综合运输网现状

1）XX 市

2）XX 市

XX 市不断提升发展理念，明确发展思路，完善发展措施，创优发展环境，努力加快公路建设与道路运输业发展，以交通的大开放推动全民创业，以交通的大发展加快富民兴市，取得了令人欣喜的成就。皖赣铁路，206 国道、204、209、317 省道经过市境。

XX 市的公路网已经形成“三纵两横双循环”公路格局，大部分的村庄都已经实现了通公路的目标，为进一步改善农村的面貌，实现市政府提出的“让农民走平坦路”的目标，XX 市的农村公路建设将坚持“先通达、后油路、再网化”的建设原则，加强农村公路“通达”、“通畅”工程建设，基本实现全市乡（镇）和行政村通沥青（水泥）路，使具备条件的行政村通公路，解决农民群众出行难的问题，提高农村公路技术等级，使农村公路的发展水平能够适应农村经济发展和全面建设小康社会的需要。目前，XX 市已有新 206 国道 40.56 公里，省道 3 条 80.69 公里，省管县乡道 6 条 145.5 公路，市管县道 14 条

211.1 公里，乡道 53 条 323.85 公里，村道 422 条 1044.6 公里，合计四级以上等级公路达 474.65 公里，城乡之间基本形成了四通八达的区域公路网络。2007 年又完成投资达 1.84 亿元，其中争取农村公路“千亿元”项目 201 公里，项目资金达 2010 万元，尤其是力争到东营至香港高速公路（景鹰高速）过境并设互通立交，填补了该市公路网的一个空白。XX 市加快了全市城乡公路网络建设和改造步伐。

目前，该市已建成通村水泥路 1113.94 公里，基本实现了行政村通油路、水泥路。加上国债、扶贫，通达工程建设里程212 公里，该市建设农村公路达 1325.94 公里。

2.4.2 项目所在直接影响区公路网现状存在的问题

经过几年的大规模和改造，到 2008 年第一节度，XX 市农村公路总里程已超过 3000 公里，不仅全市所有乡（镇）都通了沥青（水泥）路，行政村通沥青（水泥）路得比例也达到90%。农村公路的建设解决了部分乡、村不通公路的问题，有力地带动了地方经济的发展，取得了较好的社会效益和经济效益。交通落后现状制约经济发展的瓶颈有所缓解，尽管交通瓶颈制约有所缓解，但问题和差距仍然很大，仍不适应经济快速发展的需要。目前这种较落后的交通状况仍然是制约项目影响区域经济发展的一个主要原因。

XX 市交通制约的突出矛盾在于：交通运输方式单一，形成不了运输多样化，河道断航，公路和铁路成为 XX 市县城乡交通的主要运输方式。公路发展快，但由于建设资金不足，布局落后，道路等级总体偏低，一些农村公路建设改造项目技术标准不高、质量监督把关不

严、使用寿命达不到设计年限，在一定程度上影响着社会主义新农村建设的深入推进。从现有公路的通行能力和养护状况看，标准不高、设施不全、养护失养、公路投入跟不上设计使用周期，导致超期服役和缺、失、养的综合症。尤其是乡村路况差，抗灾能力弱，晴通雨阻，与经济发展不相适应。

2.4.3 项目所在直接影响区公路网规划

XX 市以建设区域性综合交通枢纽为目标，建设完善公路、铁路交通基础设施。在公路方面，以高速公路、国省道和农村公路建设为重点，提升公路等级，完善公路网结构。配合完成过境高速公路的建设，形成“十”字型高速公路主骨架及绕城快速路网，实现县县通高速。加快通道建设多条公路改造工程。实施对外交通“辐射工程”、干线公路“网化工程”和县乡村公路“通达工程”，基本形成以高速公路为骨架、国省道为主干线、农村公路为支线，干支相连、城乡通达、快捷便利的交通网络。

XX 市交通公路部门将近几年公路发展方向作了适当调整——在发展省、县道的基础上，加快农村出口路、断头路、经济路（或称扶贫路）的建设步伐。因农村经济发展缓慢，而农村经济与资源开发有密切关系，公路是农村经济发展的先行者，主干公路是农村经济赖以生存与发展的基础，加大主干公路建设是形成公路布局的前提。加大农村经济路的建设力度，加快建设与农业开发相配套的公路，是带动农村经济发展的重要途径。在公路需求矛盾缓解以后，再把公路建设转移到险桥上，逐步加大农村公路发展规模。公路建设的发展方向是：

--

提高现有国省公路等级和县乡公路改造，建设重点放在农村的公路新建和改造上，为促进全县与邻县区域的政治、经济、文化交往，拉动县域经济发展创造有力条件。

2.5 拟建项目在公路网中的地位和作用

拟建项目位于 XX 市境内，路线基本沿原有公路从北向南布设，该工可项目为 XX 市境内段。吴乐 线至 湾头 公路改造工程项目为通往 湾头、众埠 重要通道，与新秧战备公路连接，路线起点位于 XX 市高家镇官庄村，桩号为 K0+000 ，经朱坞、名口、流芳，终于 XX 市南港乡湾头村，桩号为 K20+000 ，路线基本沿原有公路从北向南布设，，是通往 湾头、众埠 重要通道，与新秧战备公路连接。

拟建项目建成后将引起经济结构和产业布局产生变化，改善 XX 市公路网结构布局，完善XX 市的公路网，加快招商引资步伐，产生新的开发项目。建成后将使车辆运行时间缩短，引起市场格局变化，加强各地之间的经济联系，促进和刺激沿线地区经济发展。将提高了路面的等级，加强了通行能力，改善了交通条件，有利于开发沿线丰富的资源，从而促进第三产业的发展。将极大地方便沿线各乡镇人民的生产生活，并对于开发资源，促进 XX、XX 等市经济发展起到非常重要作用。随着国民经济的持续发展，该项目必将承担起越来越大的客货运输量。因此尽快实施拟建项目，对带动地方经济的发展和完善县城规划的重要作用将日益显现，其意义也更深远。

--

--

第三章　　交通分析及预测

3.1 公路交通的进一步调查与分析

3.1.1 已有资料的回顾总结

对交通量的分析与预测建立在交通调查的基础上，我们经过调查，并收集了直接影响区域 XX 市及 XX 市历年交通量调查资料等相关资料。

XX 市在市委、市政府领导下，在省交通厅关心支持下，全市的交通建设、运输生产、行业管理、精神文明等各方面工作有序开展，交通建设投资规模超过 20 亿元，实现了交通又好又快的发展。皖赣、乐德铁路，九景、景婺黄高速，206 国道、301、306、308、204、209、317 省道经过市境。农村公路建设保持良好态势，至 2007 年年底，XX 鸬鹚大桥基本建成，浮梁峙滩大桥、兴田大桥已开工建设，浮梁蛟潭百湖、XX 礼林照银山等 10 座大桥已完成项目工可编制。至 2007 年底，440 公里农村公路建设计划已全部完成，到 2008 年第一季度，我市农村公路总里程已超过 3000 公里。XX 市道路运输呈现良好发展势头，全年各种运输方式完成货运量 775 万吨，比上年增长 5.23%。全年完成客运量 1067.85 万人次，比上年增长 5.84%，其中铁路客运量 125.31 万人次，增长 2.37%；公路客运量 927 万人次，增长 5.82%；

民航客运量 15.54 万人次，增长 47.44%。

XX 市不断提升发展理念，明确发展思路，完善发展措施，创优发展环境，努力加快公路建设与道路运输发展，以交通的大开放推动全民创业，以交通的大发展加快富民兴市。206 国道、204、209、317 省道经过市境。目前，XX 市已有新 206 国道 40.56 公里，省道 3 条 80.69 公里，省管县乡道 6 条 145.5 公路，市管县道 14 条 211.1 公里，乡道 53 条 323.85 公里，村道 422 条 1044.6 公里，合计四级以上等级公路达 474.65 公里。

公路的建设，有力地促进了农村经济的快速发展，为建设小康 XX 和社会主义新农村打下了坚实的基础。因为交通不发达而制约 XX 市经济发展的“瓶颈”得到了缓解。

3.1.2 影响区域路网图

XX 市公路主干道路网图如图3－1 所示。

3.2 交通量发展预测

3.2.1 交通量预测思路

公路远景交通量的预测，是为正确制定公路修建计划提供分析基础，为项目的决策提供依据，是确定公路建设规模的主要依据。

交通量增长是与经济发展密切相关的，经济发展的快慢将决定交通量增长快慢，同时交通基础设施的改善又将促进区域的经济发展和交通量的增长。本项目采用直接法预测，由于该项目的委托工作周期较短，该项目不作 OD 调查，而用项目影响区交通运输量与影响区社会经济的发展情况及规划，进行相关分析，对比预测远景交通量。

因公路客货运输量的统计口径难以准确界定，其增长状况很难真实地反映其客观实际需求，因此利用现有公路的历年交通观测资料来分析预测其未来交通增长趋势是较为合理的。就现有相关公路的交通量与相应地区的社会经济指标，进行相关分析，结果发现：客车、货车交通量分别与国内生产总值、工农业生产总值的存在非常密切的关系，因此可用交通量与国内生产量、工农业总产值之间的关系模型来预测交通量。

3.2.2 交通量预测方法及步骤

3.2.2.1 预测年限和特征年

根据《公路工程技术标准》JTG B01－2003，三级公路的设计交通量应按 15 年预测。拟建项目2008 年 10 月开工建设，2009 年 2 月通车。预测基年为 2008 年，预测特征年区 2009 奶奶、2015 年、2020 年、2024 年。

3.2.2.2 预测远景交通量的组成

本项目为改建工程项目，根据规定，改建工程项目的远景交通量为正常交通量、转移交通量和诱增交通量，故将项目中的预测交通量划分为正常交通量、转移交通量、诱增交通量。

1）正常交通量

正常交通量是先有公路交通量按照它的固有发展规律，自然增长的交通量。拟建项目位于 XX 市境内，路线起点位于 XX 市镇桥金山新宗村，桩号为 K9+700，经麻仂坞、青年水库，终于 XX 市镇桥镇杨畈村，桩号为 K13+213.156，是通往万年县的一条县道。目前本

项目均为泥结碎石路面，平纵组合较差，路基狭窄，通行能力底，现有交通量较大，交通拥挤，现有道路显然不能适应未来交通量发展的需求，原道路改建势在必行。

本项目拟对该路改建，则 XX 市镇桥镇金山新宗村至杨畈村改建前原有道路的交通量为本项目的正常交通量。

就现有相关公路的交通量与相应地区的社会经济指标，进行相关分析，得知影响区内交通量和国民生产总值、工农业总产值之间的关系如表 3—1：

表 3—1　　交通量预测模型表

线路名称	车型	模型	相关系 R
XX 市吴乐线至湾头公路改造工程	载货汽车	$Y_H=1.80321X^{0.8471556}$	0.9957137
	载客汽车	$Y_K=-225.77547+0.000152062X_1$	0.9819324

经检验，其对应模型的置信度均在 95%以上。

式中：Y—机动车交通量；

X—工农业总产值（万元）；

X_1—国内生产总值（万元）；

用上标 3—1 中的公式来预测正常交通量，结果如表3—2 所示。

表 3—2　　拟建道路特征年正常交通量（小客车）

预　测 年份　　汽车年份	2009	2015	2020	2024
货车（辆/日）	367	678	1101	1597
客车（辆/日）	144	239	350	525
合计（辆/日）	695	1256	202	2921

注：其中货车折合系数为 1.5。

2）转移交通量

转移交通量是指公路建成后，从其它公路及由于竞争关系而从其它交通方式转移过来的交通量。

本项目改建前为路况差的一条简易道路，改建后为三级，是 XX 市镇桥镇通往万年县的一条县道，本项目指的是 XX 市镇桥镇金山新宗村至杨畈村境内段。因本项目为通往万年县公路，项目建成后，使原本走 G206 与 S316 去万年县的车辆可能会转移到从本公路通行，转移交通量可能会较大。因影响因素的不确定性，经过分析，确定转移交通量在 2020 年前按正常交通量的 30%计，2020 年后按正常交通量的 26%计。

本项目特征年转移交通量如表 3—3 所示。

表 3—3　　拟建道路特征年转移交通量（小客车）

--

预 测 年份 汽车年份	2009	2015	2020	2024
货车（辆/日）	162	269	393	524
客车（辆/日）	43	72	105	137
合计（辆/日）	286	475	695	923

注：其中货车折合系数为 1.5。

3）诱增交通量

诱增交通指由于本项目的建设，改善了该区域的运输条件和投资环境，刺激经济加速发展而诱发的交通量。

一般来说，诱增交通量包括以下三个方面：

第一、由项目建成后使车辆运行时间缩短，引起市场范围的变化，加强各地之间的经济联系，促进和刺激沿线地区经济发展，刺激潜在交通量和新增交通量。

第二、本项目建成后引起经济结构和产业布局产生变化，加快招商引资步伐，产生新的开发项目，因此也会诱增交通量。

第三、因原有道路为等外路，路况差，本项目建成将提高了路面的等级，加强了通行能力，改善了交通条件，有利于第三产业的发展，产生诱增交通量。

基于以上三个方面的考虑，拟建项目诱增交通量的预测，通过综合分析项目所在地区经济、产业结构等方面的状况，参考已建成道路的诱增交通量数据，确定拟建项目的诱增交通量，在本报告 2020 年前按正常交通量的 10%考虑，2020 年后按正常交通量的 9%考虑。

--
以上内容仅为本文档的试下载部分，为可阅读页数的一半内容。如要下载或阅读全文，请访问：https://d.book118.com/445143140230011333