

浅谈提升高速公路工可报告质量的几点建议

肖谋清

湖南省交通规划勘察设计院有限公司

DOI:10.12238/ems.v4i2.5066

[摘要] 工可报告作为高速公路建设前期工作的重要一环, 作者认为在可研阶段, 要充分论证项目在规划路网中作用、加强必要性分析及项目走廊带研究论证、加强经济评价、加强互通设置分析, 并根据自己对可研工作的理解, 针对性地提出了几点改进意见, 供参考。

[关键词] 高速公路工程; 可行性研究报告; 编制; 质量

中图分类号: U412.36+6 **文献标识码:** A

Some Suggestions on Improving the Quality of Expressway Engineering Feasibility Study Report

Mouqing Xiao

Hunan Provincial Communications Planning, Survey and Design Institute Co., Ltd

[Abstract] The feasibility study report is an important part of the preliminary work of highway construction. The author believes that in the feasibility study report stage, it is necessary to fully demonstrate the role of the project in the planned road network, strengthen the necessity analysis, strengthen the research and demonstration of the project corridor belt, strengthen the economic evaluation and strengthen the analysis of interworking settings. According to his own understanding of the feasibility study work, the author puts forward some improvement suggestions for reference.

[Key words] expressway engineering; feasibility study report; organization; quality

前言

自1988年我国第一条高速公路建成通车, 到2020年我国高速公路通车里程突破16万公里, 稳居世界第一, 我国高速公路实现了飞速发展, 各省高速公路均达到较大规模, 但由于历史原因, 不少高速公路存在路网不均衡、衔接不畅、建设标准不合理等问题日益凸显。根据交通部《公路建设项目可行性研究报告编制办法》, 公路建设项目可行性研究, 按工作阶段分为预可行性研究(简称预可)和工程可行性研究(简称工可)。预可是编制项目建议书的依据, 项目建议书是编制工程可行性研究的依据。2004年国务院发布关于投资体制改革决定, 实行核准制的项目取消了预可及项目建议书, 改为提交项目申请报告, 实行审批制的项目依然维持原审批流程。工程可行性研究作为前期工作的重要组成与必然程序, 是规划的落实, 也是设计的依据, 承担着承上启下的关键工作, 是项目决策前项目实施主体为了实施高速公路建设, 对建设项目的必要性、技术可行性、经济合理性分析和实施可能性进行综合性研究论证的工作, 为建设项目科学、合理决策提供有力保障, 目前在国内外已广泛推广使用。为实现高速公路建设高质量发展, 做好项目工可研究工作是关键。

1 可研编制的要点

1.1 充分论证项目在规划路网中作用

自十一五以来, 各省分别在《国家高速公路网规划》的编制基础上编制省级高速公路网规划, 受限于规划的严肃性与时效性, 高速公路往往是规划一批实施一批, 编制单位无法预估项目在远景路网中的地位, 在下一轮规划确定并实施时, 有些因项目的建设标准偏低, 比如城郊高速公路和绕城高速公路, 造成项目在远期需要扩建时不具备条件; 先行建设的项目往往占据了走廊带较好的位置, 建设时对路网规划发展预估不足, 有些高速公路难以找到合适的衔接点, 无奈只能错位衔接, 道路顺畅性大打折扣; 有些则在建设时未考虑远期路网发展, 在规划建设远景高速公路时, 难以对其进行利用, 用之不暢、弃之可惜。

1.2 加强必要性分析及项目走廊带研究论证

应加强项目功能及建设必要性分析。批复的工可报告是项目立项的依据, 是规划的落实, 工可阶段应充分分析项目功能定位、挖掘项目建设意义, 切忌生搬硬套, 只有找准项目定位, 才能在路线方案研究时找准方向; 编制单位不能为了推动项目实施, 只做正向分析, 对一些必要性不大的项目, 脱离事实进行分析, 最后总能得到项目的建设非常必要的结论。

应加强路线走廊带方案比较。工可阶段是确定项目路线走

廊带的关键阶段, 需要结合地形、地质、路网规划、城镇布局、产业规划、环境制约等因素, 在充分收集基础资料上, 综合分析各种影响因素后进行充分方案比较。部分项目在研究过程中过分重视推荐方案的研究, 而对比较方案的研究分析不到位, 达不到同深度比较的要求, 导致缺乏或者遗漏有价值的比较方案, 甚至在研究过程中带有明显倾向性进行方案分析, 不能保证方案比较的公正性, 继而影响项目决策的合理性。

重视地质选线工作。随着我国高速公路建设的发展, 山区高速公路项目越来越多, 地形地质条件越来越复杂, 部分项目在可行性研究阶段对地质调查深度不足, 研究人员没有完全掌握地质条件, 仅在大比例尺地质图上对路线方案做验证性地质评价, 路线选线具有盲目性, 尤其是特大桥、长隧道等控制性工程, 由于初设阶段探明工程地质情况变化, 不得不调整路线方案, 不仅给项目研究周期造成较大影响, 也给项目规模控制带来较大影响。

最大限度地进行环境保护。环境保护是我国的一项基本国策, 高速公路作为线性工程, 难以避免公路周边环境造成影响, 如何平衡公路建设与环境保护的关系, 是研究阶段的一项重要工作。可研阶段应对环境保护部门划定的环境保护区、水源保护区、三区三线等环境敏感因素深入研究分析, 积极与划定部门进行衔接, 不能仅进行数量堆叠比较, 应力求对环境影响评价的科学合理, 为项目顺利批复立项及实施提供有力保障。

1.3 加强经济评价

加强投资估算编制工作。投资估算是控制项目投资的依据, 虽然编制办法规定概算在估算总额上下浮动10%, 但部分地区规定概算不可超估算, 为减少不必要的麻烦, 部分单位将估算做高, 导致工程造价逐年提高; 另外, 除了各编制单位数量计算方式不一致, 工程数量的测算缺乏科学合理的计算程序, 部分设计人员也缺乏足够责任心, 导致工程数量测算不准确, 工程造价的控制往往过分依赖于评估人员的经验判断, 给项目造价的控制造成困难。

客观进行经济评价。工可报告编制单位应避免为配合政府部门推进项目建设, 而对一些项目造价高、收益少, 投资风险大的项目, 不顾现实情况, 通过大幅调增交通量、调整收费系数等手段, 使不可行的项目成为可行。

1.4 加强互通设置分析

根据中国《公路工程技术标准》(JTG B01-2014)规定: 高速公路为专供汽车分向行驶、分车道行驶, 全部控制出入的多车道公路, 具有封闭性与高速度的特点。高速公路互通是服务地方的纽带, 只有在设置互通时, 才能对地方经济及产业产生有利影响。可行性研究阶段应加强设置互通的必要性分析, 充分分析区域交通需求及流向, 结合地方路网对落地互通进行合理布局, 以求保障高速主线畅通、规模合理与服务地方达到较好的平衡。

2 提高可行性研究质量的几点建议

综合上述分析, 我对工可阶段工作提出几点建议:

2.1 工可报告编制单位要加强质量管理

作为工可任务的主要参与方, 研究单位应加强质量管理, 组织建立专业素质过硬的研究队伍, 提高研究人员专业素质, 加强项目方案审查, 加强报告质量过程管理。①加强资料收集工作, 摸清项目制约因素, 降低项目实施不确定风险; ②深入研究相关规划, 尤其是路网规划, 准确把握项目功能定位; 预估路网规划发展的可能性, 必要时提出路网规划的优化建议; 对一些地方积极推动但未纳入省级规划的项目, 应尽量预留其衔接条件。③要重视征求专家和地方政府意见, 也要避免行政干预, 必须严格遵守行业规范, 坚持研究的严肃性、公正性, 对必要的路线方案进行同深度、全方位的比较。④加强地质选线。编制单位应充分认识地质选线的重要性, 加深地质调查研究, 充分识别不良地质地段, 特别是特大桥、长隧道等控制性工程, 宜接近初步设计深度进行研究。⑤加强经验总结、提升技术人员专业素质。基于已建工程进行统计、分析, 形成一套行之有效的工程规模计算方法, 不断通过回头看对工可进行检验、总结, 提高技术人员专业水平。⑥积极探索新型设计模式。积极探索标准化设计流程, 利用BIM等先进软件进行设计、数量统计、路线检查等工作, 提高报告质量及可靠性。⑦加强报告正文质量管理。工可报告正文是项目成果的核心, 编制单位应加强项目逻辑性与简洁性管理, 以便于审查单位充分了解项目情况与提出专业意见。⑧充分重视汇报。项目汇报是项目研究成果展示, 高质量完成项目汇报, 有利于让审查单位及政府了解项目整体情况, 把握项目面临的问题和困难, 进而对项目作出高质量评估、对各方利益作出合理协调。

2.2 行业管理单位要加强行业引导

①完善信用评价制度、加强市场准入管理。完善信用评价机构的监管法律依据, 对信用评价机构的资质、执业行为、人员等实施监管。建立违背市场准入负面清单, 扎实做好清单落地实施工作。②建立高效的评估系统。应充分总结既往工程案例, 形成一套完整的评估系统, 如制定符合地方特色的设计标准、通用图集; 建立造价审查系统, 利用大数据对既往工程进行统计、分析, 形成不同地形、不同建设标准条件下的项目库, 实现造价编制与审查的标准化管理与快速审查, 提高造价控制的高效性与可靠性。③搞好交通规划。搞好交通规划是做好项目可行性研究的前提, 项目可行性研究的功能定位确定, 路线走廊带的分析, 为避免五年规划的局限性, 应加强中长期交通规划的研究, 如编制规划期限30年以上的公路网布局规划, 编制规划期限15年以上的高速公路中长期发展规划, 充分交通规划的宏观指导作用。④加强资源部门的横向联系。土地、矿产是不可能再生资源, 是人类社会发展的宝贵财富, 环境保护是维护生物多样性、保护人类的生存环境、保障经济社会的可持续发展的关键, 从规划制定阶段到可行性研究阶段, 要加强与资源部门衔接, 将规划项目纳入国土空间规划研究范围, 提前识别制约因素, 为建设项目预留建设廊道, 保障规划、工可报告的合理性、可批性。

2.3 业主单位要充分尊重研究工作

①保障充足的研究周期。高速公路可行性研究涉及面广、

影响因素多,业主要确保合理的工可研究工作周期,避免时间过紧而影响研究成果质量。②尊重研究成果。业主要秉持客观、公正的态度,明确提出对项目的合理要求,同时保持研究的独立性,不以项目合同为要挟,对项目研究结论强行干预。③保证合理的研究经费。在高速公路市场不断萎缩的背景下,业主单位应保证合理的研究经费,保障研究单位适当利润,才能保证研究单位进行合适的研究投入,通常项目前期费用不超过总投资的3%,实际上对于建设项目是花小钱办大事。

3 总结

高速公路项目工可研究工作是项目成败的关键,需研究单位、行业管理部门、业主单位的共同努力,探索形成一套科学可行的研究方法,各方应秉持客观、工作的态度,高度重视规划指导作用,保证合理的研究周期及经费投入,逐步加深对研究项目的理解。研究单位要加强项目功能定位分析、建设必要性论证;

加深路线走廊带分析,不遗漏有价值的路线方案,加强工可阶段地质选线工作,尤其是控制性工程路段,应接近达到初步设计水平;建立高效的评估系统,多措施精准控制项目投资规模,科学进行项目经济评价。

[参考文献]

[1]于然.高速公路工程项目可行性研究工作关键质量内容评价[D].昆明理工大学,2019.

[2]刘丽娟.高速公路施工中的工程质量管理问题[J].交通世界(运输.车辆),2013(06):264-265.

[3]任霞.我国高速公路工程可行性研究质量影响因素及管理研究[D].山东大学,2009.

作者简介:

肖谋清(1987--),男,汉族,湖南省长沙市人,本科,道路与桥梁工程师,研究方向:公路工程。

中国知网数据库简介:

CNKI介绍

国家知识基础设施(National Knowledge Infrastructure, NKI)的概念由世界银行《1998年度世界发展报告》提出。1999年3月,以全面打通知识生产、传播、扩散与利用各环节信息通道,打造支持全国各行业知识创新、学习和应用的交流合作平台为总目标,王明亮提出建设中国知识基础设施工程(China National Knowledge Infrastructure, CNKI),并被列为清华大学重点项目。

CNKI 1.0

CNKI 1.0是在建成《中国知识资源总库》基础工程后,从文献信息服务转向知识服务的一个重要转型。CNKI1.0目标是面向特定行业领域知识需求进行系统化和定制化知识组织,构建基于内容内在关联的“知网节”、并进行基于知识发现的知识元及其关联关系挖掘,代表了中国知网服务知识创新与知识学习、支持科学决策的产业战略发展方向。

CNKI 2.0

在CNKI1.0基本建成以后,中国知网充分总结近五年行业知识服务的经验教训,以全面应用大数据与人工智能技术打造知识创新服务业为新起点,CNKI工程跨入了2.0时代。CNKI 2.0目标是将CNKI 1.0基于公共知识整合提供的知识服务,深化到与各行业机构知识创新的过程与结果相结合,通过更为精准、系统、完备的显性管理,以及嵌入工作与学习具体过程的隐性知识管理,提供面向问题的知识服务和激发群体智慧的协同研究平台。其重要标志是建成“世界知识大数据(WKBD)”、建成各单位充分利用“世界知识大数据”进行内外脑协同创新、协同学习的知识基础设施(NKI)、启动“百行知识创新服务工程”、全方位服务中国世界一流科技期刊建设及共建“双一流数字图书馆”。