

我省首条典型示范工程公路

本报记者 谢向荣

设计篇

“海口绕城公路设计有许多做法以及亮点,是十分值得总结及推广的。”省交通厅规划财务处处长徐志飞在接受记者采访时表示,海口绕城公路在设计方面有许多亮点,这条路设计达到了节约土地、拆迁量小、远期预留足、与周边环境融洽好、设计理念新的目的,是我省第一个按交通部典型示范工程要求设计的项目。

设计方案选择最优者

海口绕城公路在最初选线时,道路线形及路程都比现在要直且短一些,但是选线后,许多专家提出选线点应避开16公里到26公里处经过的海口羊山水库,因为这一大型水库是一个环境敏感点。为了避开这一位置,设计部门反复进行方案比较,将路线设计往南迁移一段绕开羊山水库段,虽然全线有个小弯度,但线型基本不变,又减少了路基的填挖土地,降低了工程造价,保护了环境。

比选及优化方案、设计多个方案,这是在绕城公路设计中最为常见的事情。负责公路设计的中国公路工程咨询集团总公司总工程师赵昆森表示,美兰互通立交,是此次绕城公路立交桥中设计难度最大的一个立交桥,由于涉及到五路交叉,并考虑到未来与海文高速公路衔接,方案较为复杂,他们与交通厅有关专家不厌其烦反复比选方案,涉及比选方案多达12个,最后选定了目前的方案。

设计“不需养护的绿化”

徐志飞说,在桥梁结构设计方面,此次考虑海南实际,未采用跨度大、异形

结构桥梁,尽可能采用较成熟的统一、常规、标准结构,不仅结构安全,方便施工,同时降低了工程造价,如南渡江特大桥每平方米造价仅为2000多元。

在排水设施方面,绕城公路还充分考虑到我省台风暴雨较多情况,对排水设施按系统化设计。参照宁杭路经验,第一次使用碟形边沟,美观、漂亮、实用,全线排水自成系统是设计的一个亮点。在环境景观方面,提倡采用乡土树种,按“没有人工痕迹的绿化、不需养护的绿化”的设计理念进行设计,适当采取爬藤攀植物。

为未来发展预留空间

为了最大程度地节约未来相关工程的投资,此次工程的设计统筹考虑了与机场、铁路、港口、现有路网的立体交通衔接,并考虑了远近期实施问题,近期预留中间两个车道,用于可能建设的管线,做到了远、近期统筹考虑,近期工程充分为远期利用,为远期续建留有余



海口绕城公路东线高速立交段匝道。

(本报海口8月6日讯)

全方位解析海口绕城公路



海口绕城公路老城河大桥段。

海口绕城公路疏港大道出口段。

本版图片均由本报记者 张杰 摄

一条道路多种功能

功能篇

本报海口8月6日讯(记者谢向荣)从今天开始,从东线高速及西线高速前往美兰机场的车辆不需要再经过海口市区,驶上海口绕城公路就可直达机场,今天通车的海口绕城公路不仅承担着过境及迎宾的功能,而且对完善海口城市路网,乃至海南省公路路网具有重要意义。

形成海口南部外环道路

海口市分管城建的副市长丁竹说,绕城公路的开通将撑起海口南部交通的新脊梁,它将成为海口的一条交通枢纽,实现海口地区公路、铁路、港口、机场四种运输方式的有效中转,减少海口城市人流物流的过境交通压力,对海口的内外交通发展将起到很大的提升作用。客货运交通混杂是目前海口城市交通中的一大弊病,以往,海口的市政道路不得不承担起疏港交通功能。这不仅使这些道路的交通压力加大,而且在长期的重型货车碾压下,滨海大道及南海大道等道路的路面状况都不理想。绕城公路通车后,车辆可通过此路直接从海口过境,不需要再从城市经过,形成了城市外环道路。

有关负责人表示,海口市近期将加大力度建设海口绕城公路衔接的南北走向道路,如为旅游服务的西海岸至火山口旅游通道,为港口服务的丘海大道、为市中心服务的龙昆路,从而组成海口市对外交通的道路网,使绕城公路真正起到城市外环道路的作用。

完成环岛高速北边闭合

海口绕城公路是海南省环岛高速公路最北边闭合段,也是国家同三(同江至三亚)国道主干线的重要组成部分。同三公路始于黑龙江省同江市,终点为三亚市,全长5700公里。是国家规划建设“五纵七横”主干线中最长的一条,也是

唯一一条贯通中国东南沿海地区的高速公路。

今年3月底,东、西线高速公路的南边闭合段——三亚绕城高速公路也已正式开工建设,该项目全长30.46公里,全线采用四车道公路标准建设,为沥青混凝土路面,设计行车时速100公里。建成后,将把亚龙湾、三亚火车站、凤凰国际机场、天涯海角、南山旅游区等市内主要交通枢纽和景区连成一体。

省交通厅有关负责人表示,海口绕城公路二期即美兰机场至海文高速公路路段,目前的开工及实施建设日期还未最后确定。但这些道路完成修好后,将实现我省高速公路的完整闭合。

将成海口开发分界线

一些开发商也对绕城公路周边地块十分看好,认为这里环境优美、交通便利,十分适宜发展房地产业。但海口市规划局局长吴建川表示,绕城公路建成后,将成为一条天然的分界线,绕城公路以南将实行控制性土地开发,选择一些符合自然条件的地块。

他认为,绕城公路以南有大面积的植被,以及绿色生态带,这里是海口的“绿肺”,是空气“调节器”,是椰城的“水仓”,因此将以绕城公路做为分界线,严格控制城市向南发展,保护南部郊外生态森林,筑牢城市生态屏障。

“以前我们拖一车瓜菜从高速公路回到码头,要经过凤翔路、南海大道,而这些道路人多车多,走起来不仅浪费时间,还总是提心吊胆。”今天下午,开着一辆货车经过绕城公路前往海口港码头的刘师傅,充分感受到了海口绕城公路的快捷。有关人士表示,因为联系着机场、公路、港口及铁路,物流业成为绕城公路开通后受益最大的行业。

有关负责人表示,由于绕城公路属于封闭式道路,不会像城市主干道那样会对周边的经济拉动明显,但是仍会给这一带的农业、旅游业以及相关产业的发展带来一定的积极作用。

首次启用工程代建制

创新篇

本报海口8月6日讯(记者谢向荣)在海口绕城公路开工时,省市领导特别强调海口绕城公路工程实行“代建制”,交由海口市来建设,这是我省事权下放的一次重要改革和尝试。

“我们改变了原来既是运动员也是裁判员的角色,专门当裁判员。”省交通厅公路处有关负责人表示,过去的类似工程一般都由政府部门一揽到底,从投资到建设,监管都由政府部门负责,但随之却产生了不少问题,如项目成本无法控制、工程质量难以监管、容易滋生腐败等。而将政府投资项目从自建变为代建,则可有效避免这些问题。

代建制是目前国内外政府工程广为运用的建设模式。代建制是指政府把投资项目通过规定的程序,委托给具有相应资质的工程管理机构或具备相应工程管理能力(的企业)单位,代理投资人或建设单位组织项目建设的一种工程管理制度。代建单位作为项目建设期法人,全权负责项目建设全过程的组织管理,从而促使政府投资工程的相关职能通过合同关系准确界定,并通过科学化、专业化的管理模式最终达到控制投资规模、

提高投资效益和管理水平的目的,这一制度中各环节彼此分离,互相制约。

此次海口绕城公路就选定了项目业主为海口市政府投资项目管理中心,并选定海口市路桥建设投资有限公司及海口市城市建设投资有限公司为代建单位,选定了海南海通公路工程咨询总公司等4家单位为监理单位。在绕城公路开工时,省交通厅就与海口有关方面签订了委托建设协议书,明确了双方的责任,交通厅主要负责筹措建设资金、从工程质量进度等方面对项目进行监管,日常对质量进行抽查以及动态考核等等。

做为代建单位的海口市城市建设投资有限公司,虽然只负责对施工的管理,但是为了项目的顺利进行,在项目施工过程中,他们也主动配合工作,协助政府主管部门解决了大量问题。他们还在项目中使用项目管理软件,试点远程项目管理。在工程款支付上,凡是到户资金,他们当天就能完成审批手续并交付财务部门。

有关人士表示,绕城公路代建制的实施为我市公路建设实施代建制提供了宝贵经验,目前在三亚绕城公路以及其它的一些公路建设项目中也已推行代建制。

在火山岩上修起的高速路

本报记者 谢向荣

建设篇

“在这种遍地都是火山岩的地质情况下修路,我还是头一回碰到。”已有近50年修路经验、参加过海南省东线高速、海文高速公路建设的西区工程项目总工程师隋恩德接受记者采访时说。

石头硬:

火山石弄断机械臂

2005年底,当清表车开进绕城公路所经的羊山地区,将密密麻麻的灌木丛清理掉时,不管是绕城公路的设计者,还是代建单位负责人、施工方,几乎都被一大片一大片的火山石给“震”住了。

在当初的设计方案中,设计人员就考虑到了土壤中有石头成份,设计方案认为底下构成大概是80%的泥土,20%的石头。当施工队开挖后,发现地下大多是石头,泥土只占到不到20%的部分,这种情况使设计不得不变更。

施工时,施工单位挖断了多台挖掘机的机械臂,钻头也被弄断。有的火山石像汽车一般大,很难处理,只能在石头上打孔,塞入炸药炸开,而火山石上布满蜂窝又使炸药的威力减弱不少。

在一段仅200米的凝灰岩上,施工单位用了整整10个月的时间进行路基的施工,其间,爆破、凿除等办法全都用上了。

施工单位中铁十八局集团的总工程师殷唯说,在这条路上施工,机械效率极低,该工程队投入了8台挖掘机、5台炮锤机,日处理土石方才1000立方米;若若是挖红土,仅用一台挖掘机10个小时就可挖1000立方米。

取土难:

现场无土可修路

工程启动后,施工单位发现全线的路基土难以达到压实标准,都不能直接利用。寻找土源在整个工程中也花费了不少时间,从开工后发现问题到最终解决问题,整整花费了一年左右的时间。

为了确定最经济可靠的施工方案,代建单位、施工方、监理单位开展了大量的试验工作,全线设立了多个试验段,采用五铤犁翻晒、掺生石灰等改良工艺,一边组织试验研究,一边紧张召开大量的技术会议。

最后,施工单位采取了换土的做法,在附近的地方寻找合适的土源。“我们在南渡江大桥一带施工,也要跑到

30公里外定安县城附近的土源地去拉土。”海口城建集团路桥建设投资有限公司工程部经理邓劲松说,仅他们负责的四标段中,11公里多的道路与一座立交桥就用了土石方200多万立方,而这些土全是工程车一车车地从土源地拉来的。

征迁难:

多因素影响工程进度

海口绕城公路虽然从里程上说并不算长,但是由于跨越海口、澄迈两地,涉及镇与村庄较多,同时因为路段中有相当长的一段土地权属复杂,许多土地存在争议,征迁工作难度也特别大。

除了征地问题外,民房、猪圈、坟墓等地面附着物的拆迁和电力、电信等管线迁移的工作也十分艰难,涉及部门多,手续繁杂。

为此,海口市有关负责人、国土部门以及沿路政府部门付出了大量心血,他们积极与各方沟通,想方设法解决问题,针对不同的情况制定方案,有关征迁的文件不知道上报了多少次,大小会议也不知开了多少次,最终这些问题得以一一解决。

(本报海口8月6日讯)

全省各类资产处置、产权流转的阳光交易平台

海南产权交易所



欢迎各类民营、国有资产(产权)进场交易

为项目融通资金 为资金对接项目

★各类资产处置中心

★中小企业投融资服务平台

★全省统一、规范、开放、专业的综合性产权交易市场

● 信息辐射面广、客户资源丰富 ● 制度完善、监管严格

● 交易方式先进、市场诚信度高 ● 操作规范、透明公开

服务热线: 68525522 68598350

海南产权交易网: www.hncq.cn 地址: 海南省海口市国贸大道45号银通大厦5楼

海南产权交易所 国有产权(资产)公开转让挂牌公告

[2008]029号

受委托,拟按现状转让海南省霸王岭林业局雅加度假中心整体资产(包括房屋建筑物、机器设备和附属设施及40亩土地40年使用权)。

一、资产基本情况

1. 掩映在中国最好热带雨林区之中的酒店

海南省霸王岭是我国目前保存最完好的热带雨林区,并且是世界级的濒危动物海南长臂猿的唯一栖息地。森林公园内气候温暖、雨量充沛,植物种类繁多,动物、微生物多种多样,自然生态系统完整,生态景观奇特,形成了新奇、独特的旅游资源。

2. 优越的地理优势

雅加度假中心位于霸王岭国家森林公园内,于2007年9月建成使用,距琼江县城33km,距西线高速公路路口43km,海口市216km,三亚市200km。雅加度假中心所在霸王岭旅游区已建成四级水泥路面,交通条件便利。

3. 人人向往的度假胜地

雅加度假中心总建成用地面积40亩,房屋建筑总面积5965.67㎡,现有客房105间(套),配套设施齐全,配有IP电视、宽带上网等。度假中心周边旅游景点众多,可以让游客体验原始生态的山野观赏与运动乐趣。自2007年9月建成试营业以来,平均开业率达60%以上,节假日往往“一房难求”,展现了良好的市场前景,已成为海南旅游的新热点。

二、转让挂牌价

海南省霸王岭林业局雅加度假中心整体资产按现状转让,具体资产清单详见中林评字[2008]14号,转让挂牌价:5530万元。

三、受让方应满足下列条件

1. 交纳800万元保证金(公告期内到达海南产权交易所指定账户),另提供人民币5000万元以上的有效银行资信证明文件,成交后报名保证金自动转为履约保证金(扣除交易服务费后)。若受让方违约,则转让方不予退还该保证金。
2. 确认为受让方后15个工作日内签订转让合同,合同签订后5个工作日内,必须一次性付清全部余款。
3. 受让方须具有雄厚的经济实力和支付能力,有能力保证度假中心后续正常经营。



掩映在中国最好热带雨林区之中的酒店