

贵州省交通运输厅文件

黔交建设〔2017〕41号

贵州省交通运输厅

关于贵州省罗甸至望谟高速公路蔗香支线

青岗林至蔗香港段(土建工程)两阶段

施工图设计的批复

贵州高速公路集团有限公司：

你司《关于报请审批罗甸至望谟高速公路蔗香支线K8+300(青岗林)~K19+713.181(蔗香港)段两阶段施工图设计(土建工程)的请示》(黔高速工〔2017〕45号)及两阶段施工图设计文件收悉。根据《贵州省交通运输厅关于贵州省罗甸至望谟高速公路初步设计的批复》(黔交建设〔2015〕242号)《关于贵州省

罗甸至望谟高速公路蔗香支线 K0+000(打哨)~K8+300(青岗林)段两阶段施工图设计(土建部分)的批复》(黔交建设〔2015〕209号)和现行有关技术标准、规范、规程,批复如下:

一、建设规模和技术标准

罗甸至望谟高速公路蔗香支线 K8+300(青岗林)~K19+713.181(蔗香港)段,路线终点由初步设计的羊干石调整至纳拉,并采用二级公路连接至蔗乡港。

(一)蔗香支线青岗林~蔗香港段全长 11.433 公里,按高速公路标准建设 6.453 公里,共设桥梁 1527.040 米/13 座,其中:大桥 960.560 米/7 座,中桥 566.480 米/6 座;按二级公路标准建设 4.980 公里,共设桥梁 1762.480 米/7 座,其中:特大桥(主跨 160 米连续刚构)462.000 米/1 座,大桥 1152.320 米/4 座,中桥 148.160 米/2 座。原则同意蔗香支线 K8+300(青岗林)~K19+713.181(蔗香港)段的 K8+300~K14+720 段采用高速公路标准,设计速度 80 公里/小时,路基宽度为 24.5 米;K14+720~K19+713.181 段采用二级公路标准,设计速度 60 公里/小时,路基宽度为 12.0 米。桥涵设计汽车荷载采用公路-I 级,其他技术指标按《公路工程技术标准》(JTG B01-2014)规定执行。本路段采用两种技术标准,应做好过渡和衔接设计,设置完善的交安设施,确保车辆运行安全和畅通。

(二)施工图设计的建设规模基本控制在初步设计范围内,蔗香港连接线采用设计速度 60 公里/小时,路基宽 12.0 米二级公路标准建设基本可行。

二、工程地质勘察

(一) 施工图设计阶段工程地质勘察工作符合交通运输部《关于进一步加强公路勘察设计工作的若干意见》(交公路发〔2011〕504号)要求,勘察方法手段合理,勘察内容及深度基本满足施工图设计要求。

(二) 施工中应进一步加强动态检测和监控工作,根据已有资料和开挖情况进一步查清软土、滑坡、不稳定边坡与顺层边坡、堆积体、泥石流等不良地质对路基、桥梁的不利影响,动态调整方案,在尽可能避免地质病害对工程质量、安全影响的同时,优化方案,节省造价。

(三) 对因特殊原因尚未施钻的路段,应采取地质调查、物探等手段查明该区域是否存在重大不良地质情况,避免较大方案调整,影响建设工期。

(四) 施工过程中需要注意以下地质问题:

1. 路基方面:应进一步按照地质勘察要求,对软土、岩溶路基沉陷和顺层边坡等加强调绘和补勘,为路基稳定性分析、评价提供可靠的依据。

2. 桥梁方面:应注重桥位陡坡、库区桥梁桩基勘察及墩台施工开挖边坡稳定性问题。

三、总体与路线设计

(一) 施工图设计在初步设计方案的基础上进行了多处的优化和调整。路线走向基本符合初步设计批复意见,设计方案总体较为经济合理,桥涵等构造物设置位置基本恰当。路线平、纵面布设较好的结合了地形、地质、蕉香港规划等因素,技术标准及

指标运用较恰当，平面线形较顺适流畅，纵断面设计基本均衡、合理，平纵配合较协调。鉴于蔗香支线远期延伸接广西乐业县的可能性，应在该段预留设置主线收费站的平纵面条件。

（二）加强施工组织设计，尤其是利用地方路作施工便道路段，应计列利用长度，另外，应补充预制场、拌和场等临时工程设计。

（三）应核查原有道路、沟渠的改移方案合理性，原有道路的改移标准应征求省公路局的意见，避免重复投资建设。

四、路基、路面

（一）原则同意路基标准横断面型式、设计参数及一般路基设计原则。

（二）高填方路基应逐段进行稳定性验算并分析评价，防止填方路基失稳。

1. 本路段路线多处横跨蔗香河并临近红水河库区，需要特别加强跨河沟及库区段的地质勘察，软基路段应结合软基处理的方案（换填等）考虑土石方调配要求。

2. 对于沟谷及库区浸水路基，应补充路基填料调查，明确浸水路基填料的来源及运距，避免因路基填料问题产生设计变更。

3. 沿线石料缺乏，应调查清楚地材来源，按照施工合同段进行合理的料场布设。

（三）高边坡工点处治设计，应根据工点详勘地质资料，进行定量分析评价，根据定量分析计算结果，合理确定处治加固措施。各工点应有稳定性分析评价的具体参数选用，稳定性分析计

算情况说明,对加固防护措施,应给出结构、力学方面的分析说明,如锚杆(索)设计抗拔力、加固前后稳定性情况、抗滑桩提供抗力等的详细设计,确保边坡安全、节约、环保。

(四)应进一步优化取、弃土场的设置,并做好防护、绿化及排水设计,尽量减少占地和对环境的破坏。

(五)原则同意全线路面设计方案。支线高速公路段路面为4厘米沥青玛蹄脂碎石上面层(SMA-13)+6厘米高性能沥青混凝土中面层(SUP-20)+8厘米高性能沥青混凝土下面层(SUP-25)。桥面铺装层采用厚度为10厘米的沥青混凝土结构。二级公路段路面为4厘米沥青玛蹄脂碎石上面层(SMA-13)+6厘米中粒式SBS改性沥青混凝土(AC-20C)下面层。

(六)原则同意路基路面排水设计方案,实施中应充分考虑环评、水保的要求,尽量减小对工程及环境的污染和破坏。

五、桥梁涵洞

(一)施工图设计蔗香支线(K8+300~K19+713.181段),支线高速公路段共设桥梁1527.040米/13座(其中:大桥960.560米/7座,中桥566.480米/6座);二级公路段共设桥梁1762.480米/7座(其中:特大桥462.000米/1座,大桥1152.320米/4座,中桥148.160米/2座)。共设涵洞10道。桥梁、涵洞施工图设计符合相关设计标准、规范规定,设计内容、深度基本符合初步设计批复和部颁文件编制办法的规定,原则同意全线桥涵的施工图设计。

(二)应加强对涵洞地基承载力资料的核实,尤其是高填方

路基段涵洞，防止因高路堤失稳或沉降，造成涵洞不均匀沉降乃至滑移。对较长的排水兼人行涵洞，应研究移位另设人行通道，将通道和排水涵分离，确保人行安全。

（四）位于地形陡峻路段的桥梁，应在详勘的基础上，加强桥位坡体稳定性验算，完善处治措施，补充开挖边坡设计，确保墩、台安全。

（五）原则同意蕉香河特大桥主桥采用 86+160+86 米预应力混凝土连续刚构箱梁，引桥采用 20 米先简支后结构连续预应力混凝土 T 梁。

1. 将主梁竖向预应力 JL32 精轧螺纹钢筋调整为预应力损失较小的带二次锚具的预应力钢绞线。

2. 箱梁底板合龙钢束采用 15-19 规格偏大，建议适当减小规格，降低底板混凝土崩裂的风险。

六、路线交叉

本支线段无互通式立交、分离式立交及人行天桥，共设置通道 9 道。设置蕉香收费站一处（4 进 6 出）。

七、其他

（一）应进一步对照环评、水保等评估报告的要求，对设计文件进行梳理，落实相关工程措施；认真落实标准化施工的要求，并贯彻到设计文件中；做好农灌、通道的设置，以及涉及机耕道、水渠改造等与沿线群众利益密切相关的工程设计，避免因设计不周损害群众利益，影响工程顺利实施。

（二）你司在施工单位进场后，要组织设计单位及咨询专家

对边坡勘察资料和设计方案进行逐坡核实，对资料失实和方案不合理的，应调整设计方案，确保边坡施工安全、方案经济。

（三）尽快完成该项目的交安、机电、绿化、房建施工图预算，并及时报批。

（四）施工中要落实施工标准化建设工作，确保支线工程与主线一同开展并落实达标。

请你司按照上述要求，督促设计单位认真修改完善施工图设计文件，并严格按照基本建设程序的有关要求开展后续工作，按照交通运输部的有关规定及时办理质量监督手续和施工许可手续，切实履行项目法人职责，加强管理，确保工程质量、安全、进度、环保、水保及建设资金得到有效监管。实施过程中若发生设计变更，请严格按照交通运输部的《公路工程设计变更管理办法》（交通部令 2005 年第 5 号）及厅的贯彻实施意见（黔交建设〔2008〕128、〔2010〕143 号）执行，凡不按时申请并获得同意的变更不得实施，不补办手续，相关费用不得进入工程决算。

贵州省交通运输厅

2017 年 2 月 28 日

抄送：贵州省交通建设工程质量监督局、贵州省交通建设工程造价管理
站、贵州省交通规划勘察设计研究院股份有限公司、中交第二公
路勘察设计研究院有限公司

贵州省交通运输厅办公室

2017 年 2 月 28 日印发