

靳明 吴桂金 黄泽蛟 主编

HUOXINGAOSUGONGLU
JIANSHEGUANLIYANJIU

HUOXINGAOSUGONGLUJIANSHEGUANLIYANJIU

获新高速公路 建设管理研究

河南人民出版社

主 编	靳 明	吴桂金	黄泽蛟	
副主编	昌宏哲	于春永	袁耀光	郝国中
编 委	张高峰	王 婷	陈东亮	李红梅
	吴顺奇	赵 戈	李晏子	常 胜
	李卫东	张春轩	李朝晖	马小伟
	刘 华	吴思源	范来元	姬孟龙
	吴灿谦	马二伟	张战胜	

图书在版编目(CIP)数据

获新高速公路建设管理研究/靳明等主编. - 郑州:河南人民出版社,2008.9
ISBN 978-7-215-06554-3

I. 获… II. 靳… III. 高速公路—道路工程—建设—研究—河南省 IV. U412.36

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2008)第 114713 号

河南人民出版社出版发行

(地址:郑州市经五路 66 号 邮政编码:450002 电话:65723341)

新华书店经销 郑州文华印务有限公司印刷

开本 787 毫米×1092 毫米 1/16 印张 16.75

字数 320 千字

2008 年 9 月第 1 版 2008 年 9 月第 1 次印刷

定价:40.00 元

目 录

第一篇 项目前期工作

第一章 项目概况	3
第一节 工程简况	3
第二节 建设简况	5
第三节 项目报审	7
第二章 征地拆迁	10
第一节 征地拆迁要求	10
第二节 征地拆迁工作计划	13
第三节 征地拆迁工作实施	15
第四节 征地拆迁注意事项	19

第二篇 招标投标工作

第三章 土建工程招标	23
第一节 招标代理单位的选聘	23
第二节 土建工程招标	26
第四章 监理招标	30
第一节 施工监理制度的重要性	30
第二节 监理公司的选聘方法	31
第三节 获新高速公路项目监理招标	32
第五章 交通工程招标	37
第一节 安全设施招标	37
第二节 机电工程招标	40
第六章 房建工程招标	44
第一节 房建工程招标概况	44

第二节	房建招标准备工作	45
第三节	房建工程投标人资格预审评审办法	47
第七章	绿化工程招标	53
第一节	绿化工程招标方案	53
第二节	绿化工程招标实施	54

第三篇 项目管理

第八章	项目管理体制	63
第一节	多元化的管理机构职能	63
第二节	明确内部责任划分	65
第三节	管理效绩考核办法	69
第九章	工程计划与进度控制	75
第一节	施工组织设计	75
第二节	进度计划与进度控制	77
第十章	工程监理	81
第一节	建立合理的监理机构	81
第二节	全面加强监理工作的管理	84
第三节	工地会议	88
第十一章	工程质量控制	94
第一节	工程质量控制总体思路	94
第二节	施工准备阶段的质量控制	95
第三节	施工过程的质量控制	96
第四节	工程质量检测	97
第五节	质量检查与评定	99
第十二章	合同管理	101
第一节	工程量清单的管理	101
第二节	计日工及其赔付的处理	102
第三节	材料价格的调整	104
第十三章	计量支付	107
第一节	工程计量	107
第二节	工程支付	113

第十四章 交通机电工程	115
第一节 通信管道工程	115
第二节 监控系统	118
第三节 收费系统	122
第四节 通信系统	125
第十五章 交通安全设施	129
第一节 概述	129
第二节 交通安全设施工程技术规范	133
第十六章 内业管理	145
第一节 项目建设中的内业管理	145
第二节 项目竣工资料的编制细则	147
第十七章 工程环境影响分析与环境保护	154
第一节 工程环境影响分析	154
第二节 公路绿化	158
第三节 实施方案	159
第四节 招标及施工准备	162
第五节 绿化效果与环境保护	163
第四篇 工程保障	
第十八章 资金筹措与管理	167
第一节 资金筹措的运作过程	167
第二节 对重点工程建设资金的核算	168
第三节 对工程建设资金的有效管理	170
第四节 取得的成绩	172
第十九章 廉政建设	174
第一节 廉政建设的内容	174
第二节 廉政建设工作的特点及体会	177
第二十章 职工业务培训	180
第一节 创新职工内部培训方式	180
第二节 完善职工培训机制	182
第二十一章 安全生产与文明施工	184
第一节 安全生产	184
第二节 文明施工	187

第五篇 技术攻关

第二十二章 路基	193
第一节 路基施工质量控制	193
第二节 粉喷桩在软土地基处理中的应用	195
第三节 土质路基压实工作的控制与检验	199
第四节 路基边坡防护	204
第五节 获新高速公路路基排水措施	207
第二十三章 路面	210
第一节 获新高速公路沥青路面结构的优化设计	210
第二节 沥青混凝土路面平整度的影响因素及施工控制	214
第三节 SBS 改性沥青在获新高速公路上的应用	217
第四节 加强沥青路面施工工艺控制,降低沥青路面病害	221
第五节 层铺法沥青路面的施工技术	224
第六节 沥青路面水损害的形成及解决途径	228
第二十四章 桥涵构造物	231
第一节 预应力混凝土箱梁施工与质量控制	231
第二节 获新高速公路桥涵构造物的台背填筑方案	233
第三节 预应力空心板梁的集中预制	236
第四节 卫河大桥钻孔灌注桩施工技术	239
第五节 获新高速公路桥梁伸缩缝施工及其经验	241
第六节 桥梁上部构造混凝土的冬期施工	245
第二十五章 其他	249
第一节 获新高速公路安全设施施工工艺	249
第二节 改善高速公路建设对环境的影响	253
第三节 高速公路施工进度与质量关系	255
第四节 高速公路项目监理质量管理	258
第五节 高速公路工程施工成本控制	261
后 记	264

第 一 篇

项目前期工作

第一章 项目概况

长济高速获嘉至新乡段工程于2004年1月8日由河南省发展改革委员会批复了可行性研究报告。2005年4月5日,河南省公路局组建项目组筹备接管获新项目,并于2005年4月25日成立河南省龙腾高速公路有限责任公司负责获新项目的实施。

由于获新高速工程开工迟、任务重、困难多,龙腾公司领导班子和全体干部及参建单位充分发挥能动作用,精心组织,科学安排,强力推动,促使征地、拆迁、施工同时展开、同步进行,同时一丝不苟保质量,快马加鞭赶进度,使获新高速于2007年9月6日建成通车。

第一节 工程简况

长垣至济源高速公路是河南省黄河以北地区横贯东西的省际高速公路,是河南省高速公路网规划的重要组成部分。该线起自济源境内的二广高速,经焦作、新乡,止于山东省东明市,路线长238公里。该高速通道的规划建设,可以与多条高速公路及干线公路连通,形成豫北地区高速公路骨架系统,通过与山东高等级公路的衔接,构成黄河以北地区与山东日照等港口城市的快捷通道。

获嘉至新乡段是济源至东明高速通道的重要组成部分,项目路段起于获嘉以西市界处,终于新乡市东北的京珠高速公路,长50.358公里,概算总投资25.7亿元。该工程按平原微丘区双向六车道高速公路技术标准设计,计算行车速度120公里/小时,路基宽度28米,全线位于新乡境内。该通道的建设,有利于完善区域高速公路网,缓解网络中心交通运输压力,构造区内干线骨架,形成快速运输体系,缓解通道交通压力,实现区内快速流通,并可以营造舒适的交通环境,带动旅游产业发展,具有十分重要的意义。

一、构造区内干线骨架,形成快速运输体系

项目所在的新乡市,位于河南省豫北地区,北依太行,南临黄河,整个区域内的城市 and 产业发展基本沿太行山和黄河所夹的东西向狭长地带布局,东西方向亦为区域内最为主要的客货流动方向。

由于国家宏观产业布局的影响,项目所在区域通过的干线公路多为南北走向,G107线、京珠国道主干线和大广高速在新乡市境内呈南北向布局,在建的新晋高速公

路也呈南北向走向,仅实现了新乡市同省会郑州和邻省山西的沟通。规划、在建和已建成的三条高速公路虽然在全省公路网中布局合理,但在豫西北地区的区域高等级公路网构造中存在着明显不足,三条高速公路基本为南北走向,豫北地区各城市之间没有一条互相沟通的东西快速通道。因此,仅靠前述国家规划的三条高速公路,仍无法形成豫北地区完整的快速运输体系。

项目建成后,首先实现所在区域主要交通的快速连通,同时项目分别与新晋高速、京珠高速、大广高速以及多条二级公路连接,使得原有走向一致、各自孤立的干线公路搭接成网,构成该区域较为完整的高效运输体系,使区域内任何一组交通出行都能够在网上找到最合理有效的出行路径,弥补了原干线及规范高速公路服务区域较窄的不足,促使公路区域网最大限度地发挥效益。

二、缓解通道交通压力,实现区内快速流通

河南省地处中原,是南来北往、东西交流的必经之地,也是全国铁路、公路交通枢纽。焦作、新乡位于黄河以北,由于黄河水运很不发达,东西向的铁路仅有新菏一条,且运量不大,因此整个东西方向的客货运输及周转的压力都集中在了公路上。与本项目平行的有 S306、S308、S309、S101 四条省道,仅从数量上来看为数不少,但是其等级较低,稍好一些的也仅达到二级公路标准,加上公路街道化严重及非机动车混入量较大,行车速度及通行能力都受到很大限制,很难满足过境车辆迅速通过的要求。

根据调查,目前 S306 线的交通量(中型车)2001 年为 3283 辆/日~4488 辆/日,路基宽为 12~14 米,路面宽为 9~12 米,街道化里程约占 30% 左右。S308 线的交通量(中型车)2001 年为 5122 辆/日~7632 辆/日,路基宽为 14~18 米,路面宽为 14~17 米,街道化里程约占 40% 左右。S309 线的交通量(中型车)2001 年为 2960 辆/日~4704 辆/日,街道化里程约占 35% 左右。S101 线的交通量(中型车)2001 年为 4800 辆/日~7183 辆/日,路基宽为 15 米,路面宽为 14 米,街道化里程约占 45% 左右。

因此,获新高速公路项目的建设能有效缓解通道交通压力,实现区域快速流通。

三、营造舒适交通环境,带动旅游产业发展

本项目经过地区有众多的旅游资源,新乡在交通“十五”规划中都明确提出了发展旅游公路的思路,新乡市有丰富的文物古迹、众多的风景名胜和自然保护区,著名的有韩人张良遗力士以椎击秦始皇处——“博浪沙”,宋太祖赵匡胤黄袍加身处——“陈桥驿”,西汉丞相陈平故里——“陈平祠”,百泉、石门风景区,豫北黄河故道天鹅珍禽自然保护区,太行猕猴保护区,国家级白云寺森林公园保护区等。还有新建的集正史、道史、佛史为一体,融知识、旅游、疗养为一园的旅游区——京华园。悠久的历史 and 美丽的自然风景区给这一地区留下了巨大财富,获新高速公路项目的建成,能够促进沿线旅游的开发并带动相关产业的发展。济源至东明高速公路是河南省黄河以北地区横贯东西的省际高速公路,是河南省高速公路网规划的重要组成部分。该线起自济源境内的太澳高速,经焦作、新乡,止于山东省东明市,路线长 238 公里。该高速通道的规划建设,可以与多条干线公路连通,形成豫北地区高速公路骨架系统,通过与山东高等级公路的衔

接,构成黄河以北地区与山东日照等港口城市的快捷通道。

第二节 建设简况

一、沿线自然条件

获新高速公路所在区域位于河南省西北部,中条山脉、太行山脉与华北平原、黄河中下游平原的交界地带,处于新乡市境内,路线大致走向为东西方向。项目地区处于第二级地貌台阶向第三级地貌台阶过渡地带,华北平原的南端,大沙河附近,属平原、洼地组合而成的地貌类型。项目以北属太行山山前丘陵区及山前倾斜平原,以南属黄河故道所形成的岗地及平原,地形较为平坦。

线路区域地处温带,属大陆性季风气候,四季分明,寒暑适中,无霜期较长,全年多东北风和西南风,年平均气温 14°C ,历史最高气温 43.3°C ,最低气温 -15.9°C 。降雨量时空变化较大,年平均降水量为 620.2mm ,最大为 1014.3mm (1958 年),最小为 281.5mm (1981 年);降雨多集中在夏季 7、8、9 月份,占全年降水量的 70% 以上,往往造成洪涝灾害,而冬春少雨,易出现干旱;降雪量最大为 634mm ,积雪厚 $150 \sim 290\text{mm}$;无霜期年平均为 237 天,最长为 266 天,最短为 198 天,最大冻土深度为 20cm 。

全线共经过获嘉县、西工区、新乡县、凤泉区、牧野区、卫辉市、延津县等七个县市区,路线跨越的主要河流有卫河、共产主义渠、孟姜女河、大公河等,多为季节性河流,具有水量季节性差异较大,汛期水量较大,枯水季节河流水位较低等特点。

二、建设规模与技术指标

1. 建设规模

获嘉至新乡段高速公路方案建设规模为:

- (1)六车道(四改六)高速公路建设总里程 50.358 公里;
- (2)永久占地 6079 亩;
- (3)路基土方 885 万立方米;
- (4)沥青混凝土路面 84 万平方米;
- (5)排水防护工程 29 万立方米;
- (6)不良地质地段 5500 米;
- (7)全线共设特大桥 2 座(其中一座跨越京广铁路),共计 5100 米;大中小桥 76 座,共计 8954 米;
- (8)互通式立交 4 处;
- (9)公路分离式立交 42 座;
- (10)铁路分离式立交 1 座;
- (11)通道 72 道,涵洞 53 道。
- (12)互通式立交连接线 18.5 公里(含 1400 米特大桥一座)新建、扩建工程,按一线公路和城市规划道路标准估计投资。

2. 技术标准

由获嘉至新乡段高速公路在路网中的地位及作用,结合未来年份交通量发展预测和道路通行能力分析,考虑沿线地形、地貌,根据《公路工程技术标准》(JTJ001-97)的有关规定,本项目采用四车道高速公路技术标准,计算行车速度 120 公里/小时,路基宽度 28 米。具体主要控制指标见表 1-1。

表 1-1 主要控制技术指标表

序号	指标内容	单位	指标值
11	建设里程	km	51.358
22	地形		平原微丘区
33	公路等级		六车道(四改六)高速公路
44	计算行车速度	km/h	120
55	路基宽度	m	28.0
66	行车道宽度	m	6×3.75
77	中央分隔带宽度	m	2.5
88	左侧路缘带宽度	m	0.75
99	土路肩宽度	m	0.75
1010	路面类型		沥青混凝土
1111	桥面总宽	m	2×12.5
1212	荷载等级		汽车:超 20 级;挂车:120
1413	设计洪水频率:		
14	1)特大桥		1/300
	2)路基及大中桥		1/100
	3)涵洞及其他小型排水物		1/100

3. 路线走向及主要控制点

路线起自获嘉县黄堤乡西北、焦作市和新乡市交界处,路线按东偏北走向,跨过中州铝厂铁路专用线,跨过大狮涝河。在获嘉以北马营桥与 S320 相交,设互通立交作为获嘉出入口,然后跨过卫共行滞洪区,沿行滞洪区北侧向东北行,在小块庄与规划的新晋高速公路相交,预留一枢纽互通立交,在陈堡设一互通立交作为新乡、辉县共同出入口。在凤泉区以南跨过京广铁路及卫共行滞洪区,至新乡市规划东二环设互通立交作为新乡市、凤泉区东出入口。前行和京珠高速公路相交设一大型枢纽立交后,直至项目终点。路线全长 50.358 公里。

第三节 项目报审

一、该项目影响区域交通环境的可行性分析

获新高速公路是河南省北部、黄河以北规划的一条东西快速干线长济高速公路的重要组成部分,为完善河南省的公路网,沟通我省与外省高速公路的连接,乃至打通我国东、中、西地区的交通往来,带动我国中、西部区域的经济发展,都具有重要意义。

长济高速全线建成后将与京珠国道主干线安阳至新乡段高速公路及 G107、G207 两条国道以及目前规划的阿深国家重点公路、正在建设中的太澳国家重点公路、已通车的晋焦高速公路等国家干线公路衔接,构成豫北地区干线公路主骨架,对完善全省及全国的公路网布局都起着重要作用。

项目建成后,由于与东侧京珠国道主干线和西侧太原至澳门地区国家重点干线的联网,构成了洛阳以西区域与新乡以北区域的最便利的高速通道,因此远景年份洛阳西部与新乡北部地区之间的交换交通流将向此项目转移,根据区域交通调查情况,目前此部分流量运营路径为由洛阳走郑洛高速公路至郑州后经新乡于郑州高速公路往新乡以远,由于郑州市为河南省省会,国家交通枢纽,处于我省交通运输网中心地位,在此交汇的京珠国道主干线新乡至郑州段,连霍国道主干线郑州至洛阳段高速公路远景年份将承受相当大的交通压力,特别是郑州至洛阳段高速公路,地理位置非常重要,但其仅为四车道高速公路,标准低,目前已显拥挤。本项目吸引的过境车流无疑大大减轻了该段高速公路的压力,对改善河南省路网中心部位的运营环境创造了条件。

二、预测远景交通量增长分析

分析该项目所处地区的运输环境和路网结构,可以看出在现有获新高速公路通道内,与项目总体走向基本一致的公路有 S306、S308、S309 等,目前该通道东西方向的交通量主要通过这些公路来承担。因此,项目建成后,该方向的交通量将有相当部分转移到获新高速公路上。项目建成后,由于交通设施等硬件条件的改善,不仅会改变路网内交通量的分布格局,同时诱发新的交通需求,即产生项目的诱增交通量。

交通和经济密切相关,特别是公路交通,既可作为一种单一运输方式而独立存在,又是其他各种运输方式得以完全实施的条件。可以认为作为复式联动与综合运输的桥梁与纽带,公路运输的水准直接反映了一个区域经济的发达程度,二者相辅相成,相互影响。经济全球化已逐步成为世界经济发展不可逆转的历史潮流,我国经济受世界经济的影响日益加深,对外贸易不断扩大,区域经济迅速发展,区域间经济往来日益密切。随着城市化进程的加快,大中型城市的产生,小城镇数量大大增加。这些新的社会经济趋势,都将促进区域间的物资交流。另外,随着人民生活水平的提高,对物资需求越来越丰富,高附加值产品、鲜活产品、冷藏货物的需求不断增加。

公路运输快速、灵活、门到门的运输特点,适合小批量、高附加值货物的运输要求,此外,高速公路的建设,将使区域公路运输在中短途运输中占主导地位,并且随着高等

级公路逐步结网,其将逐步在长途运输中发挥重要作用,未来的公路运输也将承担更多的货物运输。项目主要影响区内藏有丰富的煤炭等矿物资源,这也将给公路运输提供大量的运输需求。

三、从国民经济发展的前景论技术标准的可行性

获新高速公路沿线基本属于平原地带,人口密集,劳动力和自然资源丰富,该区域是河南省重要的工业基地和农业主产区之一,并且拥有丰富的文化和旅游资源。

新乡市政府“十五”规划的目标是要抓住结构调整这根主线,以改革开放和科技进步为动力,实现国内生产总值增长9%、科技进步对经济增长贡献率达到45%以上。力争经过5至10年的努力,把新乡市建成产业科技含量高的电子电器、生物制药、纺织、建材、农副产品深加工等特色突出、功能完善、辐射力强、充满活力的豫北区域中心城市。积极开发以太行山为主体的自然景观和以黄河文化为主体的人文景观。加快建设百泉风景区、万仙山、潞王陵景区、国家级黄河故道湿地鸟类自然保护区、苍峪山景区和比干庙、陈桥驿等景点旅游开发项目。到2010年实现人均国内生产总值比2000年翻一番,2020年人均国内生产总值赶上全国平均水平,到21世纪中叶,基本实现现代化。

获嘉县“十五”期间全县经济社会发展的基本任务是:努力加快现代化进程,着力加强第一产业,重点发展第二产业,积极促进第三产业,走兴工强县、区域经济、规模效益之路,推进经济增长方式的转变;以提高产品、产业的市场竞争力为重点,进行经济结构的战略性调整,全面提高国民经济的整体素质;以扩大就业和提高人民生活质量为重点,努力促进社会全面进步;达到优化经济结构,合理区域布局,创造优质产品,形成规模经济。其主要预期目标是:实现国内生产总值年平均增长8.1%;人均GDP 7400元以上,人口自然增长率控制在7%以内;农民人均纯收入年均实际增长5%左右;城镇居民可支配收入年均实际增长5%左右;按城镇人口计算的城市化水平达30%以上。

可以看出,该项目通过的地区为今后经济发展的活跃区,发展潜力巨大,经济增长速度快,对于交通基础设施的需求标准会越来越高。按照经济发展的大趋势,道路技术标准选用较高的指标,适度超前也是必要的。本项目作为河南省北部地区东西向的重要经济干线,对北部经济发展具有举足轻重的作用。因此该项目采用预计行车速度为120km/h,路基宽28米的车道高速公路。

四、经济评价可行性分析

根据国家计委、建设部《建设项目经济评价方法与参数》及交通部财务司《公路建设项目经济评价方法》对获新高速公路进行经济评价。对该项目的经济评价从国民经济评价和财务评价两部分着手进行。

1. 国民经济评价

获新高速公路评价期为建设期(2004~2005年)和建成后20年使用期(2006~2025年),评价基年为开工第一年2004年。采用的国民经济评价指标为:经济内部收益率EIRR,经济效益净现值ENPV,经济效益费用比EBCR,经济投资回收期N(含建设期)。本项目国民经济效益主要由四部分构成:运输成本降低的效益、新建项目所产生

的旅客时间节约效益、货物节约时间效益、减少交通事故损失效益。

根据效益费用分析,计算出获新高速公路全部投资的各项基本评价指标 EIRR: 16.30%; ENPV: 82850.1 万元; EBCR: 1.46; N: 16.68 年。国民经济评价指标的结果表明,各项目评价指标均高于基准值,获新高速公路的建成将会给影响区域带来较好的国民经济效益,因而本项目投资在国民经济上是可行的。

2. 财务评价

获新高速公路建设资金由国内银行贷款和资本金两部分组成,因此对本项目的财务评价包括盈利能力和贷款偿还能力分析。盈利能力分析指标主要有:财务内部收益率 FIRR,财务投资净现值 FNPV,财务效益费用比 FBCR,财务投资回收期 N(含建设期)。成本费用包括建设投资费用、运营费用、营业税及附加税、折旧。本项目的收入来源是将对过往车辆收取通行费,各年的财务收入全部来自通车后当年的车辆通行费收入。

根据获新高速公路建成后的收入及支出,计算经营期各年损益,进而根据评价经营期内的财务收支情况,计算出项目全部投资和自有资金各项财务评价后,其财务评价结果表明,本项目全部投资和自有资金的各项财务评价指标均高于基准值。

获新高速公路建设项目国内贷款 13.2 亿元人民币,利率为 5.76%,按最大还款能力分析其清偿能力,从偿还能力分析结果知本项目偿还贷款没有问题,还款期限为 11 年。

从各项经济指标分析可以看出,在资金来源按计划执行的情况下,获新高速公路建设总体具有较好的国民经济效益和财务效益,具有可靠的盈利能力和贷款偿还能力,并具有一定的财力稳定性,所以项目投资在财务上是可行的。

在河南龙腾公司精心组织和准备下,经过有关单位近一年的科学分析与论证,工程可行性研究报告由河南省发展和改革委员会于 2004 年 1 月 8 日以豫发改办(2004)14 号文件批复。初步设计方案也由河南省发展和改革委员会于 2004 年 9 月 12 日以豫发改办(2004)1684 号文件批复。标志着获新高速公路进入建设阶段。在此之前,河南省发展计划委员会在郑州多次主持召开了长济高速公路预可研汇报会,来自省计委、省交通厅、新乡市人民政府和省国土资源厅、省水利厅、黄河河南河务局以及新乡市政府、计委、交通部门的有关领导和相关专家参加了会议。与会人员充分肯定了该项目的建设意义和理由,认为该项目是豫北地区高等级公路主骨架,对打通豫西北地区的出海口具有重要作用,该项目将构成豫西北区域较为完整的高效运输网络,又可减轻西北地区去往华北及山东沿海时给郑洛高速带来的压力,缩短里程 50 余公里,经济效益显著。

第二章 征 地 拆 迁

获新高速公路共分5个监理标段,38个施工标段,该项工程沿线涉及区域广泛,人口较为密集,征地拆迁工作成为工程建设中的关键环节。河南龙腾公司非常重视沿线的征地拆迁工作,借鉴省内外公路建设征地拆迁的基本做法,结合本项目的实际情况,制定了一系列指导方针和实施办法,制定了征地拆迁安置方案,在沿线各级政府和相关部门的共同努力下,为工程建设创造了良好的外部环境。

第一节 征地拆迁要求

为保证获新高速公路建设项目的顺利实施,把征地拆迁的有关政策落到实处,河南龙腾公司根据《中华人民共和国土地管理法》、《中华人民共和国土地管理法实施条例》以及国土资源部制定发布的《建设用地审批管理办法》、《中华人民共和国公路法》、《河南省土地管理实施办法》及工程建设所涉及的各地、市国土资源局的文件等相关法律法规政策的规定,结合本项目的实际情况,制定一系列征地拆迁管理办法。

一、征地拆迁目标及范围

获新高速公路项目建设征地拆迁工作实现的目标:确保征迁对象按政策及时得到补偿;确保征迁对象在最短的时间内生产生活秩序得到正常恢复;确保征迁对象的整体生活水平同搬迁前相比不受影响或有所提高;确保工程建设顺利进行;确保项目建成后有一个良好的营运环境。

获新高速公路征地拆迁的范围包括主线、互通、联络线及附属区(含管理区、停车区、服务区)的全部用地。项目段征地拆迁包括征地范围内的永久性占地及其上各类建筑物、地面附着物等;临时用地及其上各类建筑物、地面附着物等。

二、征地拆迁补偿标准

征地拆迁费用是获新高速公路工程建设中,用于征地拆迁的各类补偿费及与征地拆迁相关的税费和征迁协调管理费,主要包括:永久性、临时性征地费用;房屋、土地附着物及其他建筑物拆迁补偿费;耕地占用费、植被恢复费、矿产资源补偿费、耕地开垦费、劳动就业管理费、地籍测量费、土地管理费、水土保持设施费等税费;由于工程施工

而被损坏的地方基础设施的恢复费用;征迁协调管理费等。征地补偿标准根据《河南省实施〈土地管理法〉办法》第三十四条规定实行,征地按实际情况并举行征地补偿听证。

(1)土地补偿费:按前三年平均年产值的7~9倍补偿。征用耕地中,各类作物的副产品按主产品年产值的百分之十五至百分之二十计算。

(2)安置补助费:按征用前三年平均年产值的4~15倍补偿。人均耕地667平方米以上,为该耕地被征用前三年平均年产值的4~5倍,人均耕地334平方米以上667平方米以下的为6~9倍,人均耕地334平方米以下的为10~12倍,最高为15倍。

(3)青苗补偿费:按一季产值补偿标准。

(4)附着物补偿费:据实结算。年产量以涉及的各县、区统计部门数字为准,农作物单价按各县物价部门提供数字为准或以市场确定的价格为准。

(5)耕地开垦费:按照河南省国土资源厅规定的标准收取。

(6)土地管理费标准为征地总费用的2.8%。

(7)除永久性征地外,涉及占用耕地的均另外支付复垦费。复垦费参照豫财预外字[1999]40号、豫价房字[1999]288号、豫土发字[1999]10号文件执行。

(8)测绘部门收取的费用按国家测绘局颁布的标准收取。

三、征地拆迁补偿标准制定的原则

沿线根据各地的实际情况,按照土地、房屋、附着物不同的类别制定具体的补偿标准报获新高速公路项目建设公司备案。在制定标准时,遵循了以下七项原则:

(1)体现以人为本的原则。做到权为民所用,情为民所系,利为民所谋。充分考虑征迁对象特别是农民的基本利益。

(2)体现合法性的原则。本工程的征迁工作受国家法律保护,制定的具体补偿标准按照省政府[2004]3号文的标准去控制。

(3)体现一切从实际出发的原则。本工程路线里程长,植物群落分布广泛,经济发展不平衡,制定标准从实际出发,针对不同的情况,在政策范围内制定不同的群众能接受的标准。

(4)体现公平的原则。在制定征地拆迁补偿标准时,获新高速公路立足于公平、公正的观点,贯彻辖区内乡镇之间、村组之间、征迁对象之间同类征地拆迁补偿“一杆秤,一把尺”的工作原则。

(5)贯彻专款专用的原则。获新高速公路项目公司严格规定征地拆迁补偿资金不得以发展集体经济、建设公共基础设施、偿还历年欠债为名,挤占、截留或抵扣征迁对象按政策得到的征迁补偿资金。

四、征地拆迁资金管理

为了强化征地拆迁资金管理,规范征地拆迁资金拨付及使用程序,确保征地拆迁资金专款专用,保证沿线征地拆迁对象能及时如数地得到补偿经费,保证公路工程建设的顺利进行,获新高速公路项目公司组织各级协调机构加强对征地拆迁资金管理。征地