

一 项目概况和树木迁移砍伐必要性说明

（一）项目概况

项目名称

广州市鱼珠隧道工程项目

项目建设单位

广州市中心区交通项目管理中心

项目建设位置

鱼珠隧道连接海珠琶洲岛东部片区、黄埔临港经济区与天河金融城东区。

1.1.项目情况

1.1.1 项目背景

鱼珠隧道连接海珠琶洲岛东部片区、黄埔临港经济区与天河金融城东区。本项目南起海珠新港东路，向北下穿珠江与北帝沙岛，并下穿黄埔大道后接地，继续向北以路基形式穿过莲溪村，设置跨线桥跨过中山大道后与现状珠吉路相接。道路等级为城市主干路，道路红线宽 60m，设计车速为 60km/h（局部采用 50km/h），江中段采用双向六车道沉管隧道，项目全长约 4.104km，其中隧道段长 2.404km（江中沉管段长 935m）。全线设置 3 处互通立交节点，由南向北依次为：新港东路立交、黄埔大道立交和中山大道立交。

考虑到本项目深涌以北天河莲溪村路段涉及巨大征拆量，需结合城市更新推进建设，因此本项目以深涌左支涌为界，分一期、二期实施，本次设计为一期实施范围。

近年来，党和国家十分重视生态环境保护，习近平总书记在不同场合多次强调“绿水青山就是金山银山”的发展理念。《中共中央国务院关于加快推进生态文明建设的意见》也明确提出，“对重要生态系统和物种资源实施强制性保护，保护珍稀濒危野生动植物、古树名木及自然生境”。树木，尤其是古树名木，作为城市有生命力的基础设施，是城市历史文化的组成部分，应切实保护好绿化建设成果和生态环境。为深入贯彻上述思想理念，牢牢守好发展和生态两条底线，深入实施可持续发展战略，全面落实《国务院办公厅关于科学绿化的指导意见》（国办发〔2021〕19 号）《广东省人民政府办公厅关于科学绿化的实施意见》（粤府办〔2021〕48 号）《广州市关于科学绿化的实施意见》《广州市林业和园林局关于印发《广州市城市树木保护管理规定（试行）》的通知》（穗林业园林规字〔2022〕1 号）及相关法律法规和文件的要求，坚持树木保护优先、分级分类、合理利用的指导思想，在建设项目应在控制性详细规划、立项文件、设计方案中编制树木保护专章，保护树木及其生境，提升生态系统碳汇增量，为建设绿美广东提供生态保障。

1.1.2 研究过程

总体方案论证阶段

- (1)2016年11月，接受委托开始进行本项目研究工作；
- (2)2016年11月~2017年3月，提出初步线位方案，向市国规委申请项目规划设计条件，同时向市港务局、广州地铁集团有限公司等相关单位部门征求意见；
- (3)2017年3月，根据相关单位意见优化线位方案，并于3月24日在市住建委进行了方案技术论证会；
- (4)2017年3~4月，优化方案，并多次与市住建委、市国规委等部门沟通协调，明确鱼珠隧道不与临江大道东延线（二期）共线且不发生交通转换；
- (5)2017年4~7月，进一步优化方案，同时向广州供电局有限公司、广州市自来水公司、广州燃气集团有限公司等相关单位部门征求意见。市自来水公司、广州燃气集团有限公司等相关单位部门征求意见。
- (6)2017年7月~2018年2月，建设单位明确综合管廊、电力隧道不纳入本项目范围，进一步优化方案；
- (7)2018年2~4月，建设单位委托单位开展征拆摸底；
- (8)2018年5月4日，市政府关于市政路桥重点项目前期工作会议，原则同本项目选线方案；
- (9)2018年5月，完成项建初稿编制，并于5月18日在市住建委进行了项目建议书初审会。经专家评审，推荐方案是合适的，建议加强与规划部门的协调，落实项目建设的两岸用地，将本项目线位落实到控规中，同时深化交通流量预测，结合路网规划，进一步完善两岸道路衔接节点方案研究；
- (10)2018年6~8月，与规划相关部门进行多次沟通协调，目前已将本项目线位纳入到城市设计中，待城市设计结题后再进行控规调整；广州市中心区交通项目领导小组办公室委托市交研院开展交通流量分析及预测工作；与市交投及其他相关部门关于新洲立交改造工程进行多次沟通协调，对新洲立交改造方案与本项目的关系达成一致意见；
- (11)2019年3月，市发改委将本项目纳入筹划开工项目

广州市发展和改革委员会文件

穗发改批〔2021〕2号

广州市发展改革委关于鱼珠隧道 可行性研究报告的复函

市交通运输局：

送来《广州市交通运输局关于申请审批鱼珠隧道可行性研究报告的函》收悉。经研究，函复如下：

- 一、鱼珠隧道工程建设方案已经市政府投资工程建设项目建设方案联审决策委员会建设方案联审决策会议审议通过（联审交通〔2020〕3号），原则同意修改后的《鱼珠隧道可行性研究报告》。
- 二、建设内容和建设规模。本项目南起海珠区新港东路，采用隧道下穿珠江，向北下穿黄埔大道接地，止于深涌涌道以南。

全长2.694公里，其中隧道段长2.461公里。项目建设标准为城市主干路，道路规划红线宽60米，双向6车道，设计车速为60公里/小时（局部路段采用50公里/小时），包含新港东路节点、黄埔大道节点。主要建设内容包括道路、隧道、桥梁、排水、交通、照明、电力管沟、绿化等工程。

三、投资估算及资金来源。项目估算总投资558911万元，其中：工程费365705万元，工程建设其他费39998万元（不含建设用地费），建设用地费120752万元，预备费32456万元。本项目所需建设资金由市政财政资金安排解决。

四、建设管理模式。本项目由广州市中心城区交通项目管理中心按规定组织实施建设。

五、招标事项。工程招标核准意见详见附件。

六、本审批文件有效期2年。有效期内完成下一阶段审批工作的本审批文件持续有效；有效期届满时未完成下一阶段审批工作的，在有效期满前3个月内向我委申请延期，未办理延期手续的，本审批文件自动失效。

此复。

附件：广州市工程招标核准意见表



协同会审阶段

- (1)2019年5月，完成本项目建设方案编制工作，并开展协同会审工作；
- (2)2019年7月：项目纳入《广州市市政路桥项目近期（2019-2021年）实施计划》；
- (3)2019年8月：与琶洲中东区概念城市设计编制单位进行对接，根据其意见在海珠段提出2条线位进行比选；
- (4)2019年7~9月，由于珠江北岸用地情况发生变化，重新开展选线方案研究，市规划和自然资源局在协同平台向黄埔、天河、海珠区政府等单位 and 部门征求鱼珠隧道6个线位方案的意见；
- (5)2019年10月8日，天河区政府召开研究鱼珠隧道线位方案会议中明确表示推荐采用珠吉路线位方案；
- (6)2019年11月2日，黄埔区政府召开研究鱼珠隧道线位方案会议中明确表示推荐采用珠吉路线位方案；
- (7)2019年9~12月，完善本项目建设方案编制工作，并开展协同会审工作；
- (8)2019年10~12月，与广州物产美通贸易有限公司沟通对接，优化本项目建设方案，广州物产美通贸易有限公司东侧两地块（AP0518006、AP0518024）建筑方案进行退让和调整；

(9)2020年1月，本项目纳入广州市2020年“攻城拔寨”项目计划；

(10)2020年1月~3月：与地保办进行对接，于2020年1月向地保办提供《鱼琶隧道明挖暗埋段上跨地铁5号线明挖区间段保护方案》，该方案于2020年3月5日通过鱼珠隧道明挖暗埋段上跨地铁5号线明挖区间段保护方案专家评审会；

(11)2020年1~3月：与供电局沟通协调，就隧道与110KV变电站共建及高压电缆迁改路由达成一致意见；

(12)2020年1~4月：与海警总队第三支队沟通协调，其对本项目建设方案表示支持；

(13)2020年1月~4月，根据协同会审意见完善本项目建设方案；

(14)2020年4月24日，通过市道路工程研究中心组织的《鱼琶隧道建设方案》专家评审会；

(15)2020年4~5月，根据专家评审意见完善本项目建设方案；

(16)2020年6月29日，通过市发改委组织的建设方案专家复审会。

联合评审阶段

(1)2020年7月22日，通过广州市政府投资工程建设项目建设方案联审决策委员会交通专业委员鱼珠隧道（原鱼琶隧道）可行性研究报告第27页/共378页会2020年第四次联合评审会议；

(2)2020年9月27日，通过广州市建设方案联审决策委员会交通专业委员会

2020年第三次会议。

1.1.3 建设内容及项目规模

考虑到本项目深涌以北天河莲溪村路段涉及巨大征拆量，需结合城市更新推进建设，因此本项目以深涌左支涌为界，分一期、二期实施，本次设计为一期实施范围。

一期工程南起海珠新港东路，采用沉管隧道下穿珠江接入规划珠吉路走廊，向北下穿黄埔大道后接地，止于深涌左支涌以南。一期工程路线长2.594km，其中隧道段2.404km（沉管段隧道长935m），主要实施新港东路立交、过江隧道及黄埔大道立交；

1.1.4 项目建设必要性

(1) 是广州市总体发展战略—“南拓”“东进”的要求

根据广州市“南拓、东进”发展战略，黄埔东路、黄埔大道东承接东进战略要求，连接黄埔中心区、滨海新区等地区，形成东西向干线。黄埔中心区与海珠区隔珠江相望，第二中央商务区和琶洲正好位于两岸。本项目连接黄埔东路以及海珠区东西向的新港东路，作为沟通黄埔区与海珠区的重要通道，是广州市发展战略“南拓、东进”的要求，因此项目的建设是必要的。

(2) 是海珠区、黄埔区发展的要求

项目区域为海珠区东部、天河区东部、黄埔区西部。目前，海珠区与第二中央商务区直接连接的过江通道有东圃特大桥及在建的车陂路隧道。由于东圃特大桥承载着国道、省道的过境交通，经常发生拥堵；在建车陂路隧道主要承担琶洲片区与金融城之间的交通联系，但向东联系鱼珠第二中央商务区相对不便利。

本项目连接海珠、黄埔两区，主要承担承担两岸之间中重要规划组团金融城、临港商务区与琶洲地区的交通转换，实现珠江两岸的融合发展，同时承担科学城、鱼珠地区与海珠、大学城、创新城等科技创新带的交通联系功能，必将带动海珠区、黄埔区的地方区域发展。本项目结合各区域的建设，将给海珠区、黄埔区带来显著的经济效益和社会效益



图 1.2 鱼珠隧道所处区位图

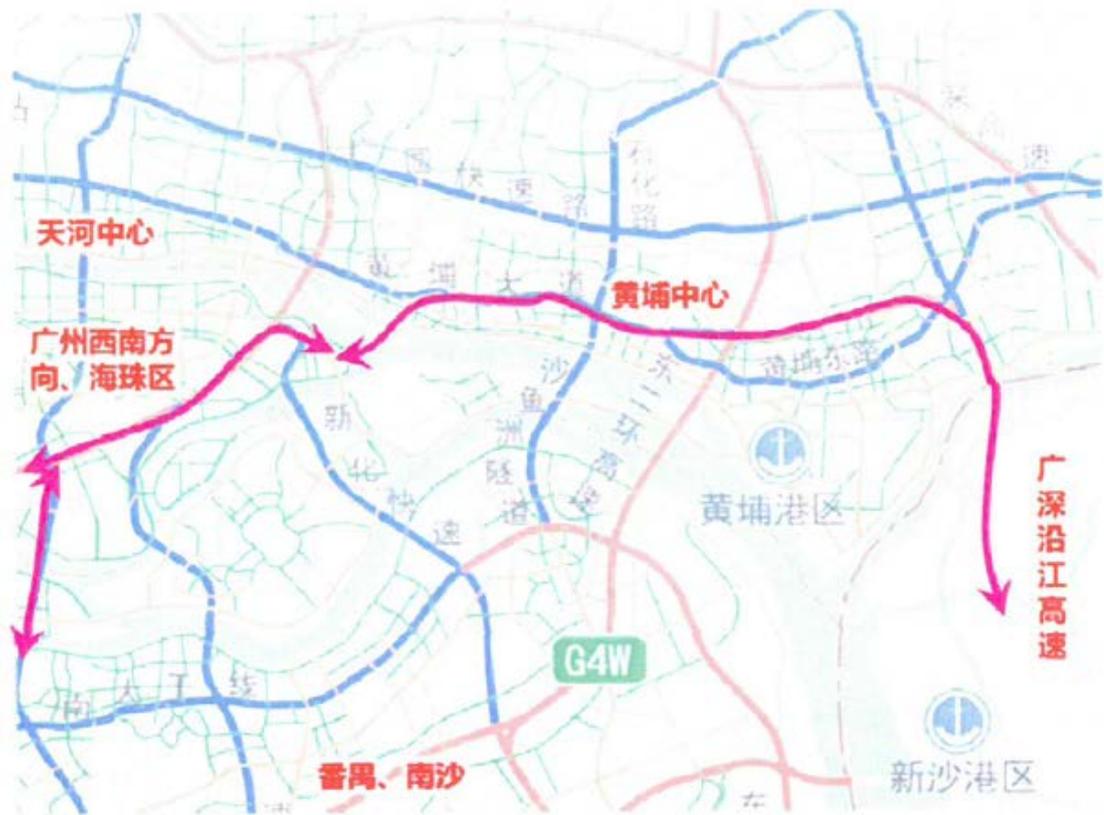


图 1.3 本项目规划功能图

(3) 是完善区域路网的必要要求

本项目道路规划的意图是：支持城市东部南部联系的需要，开辟城市南北跨江市政联系通道，加强海珠区与黄埔区的交通联系，促进区域内部交流。海珠区现状已建成主干道基本形成了“三横六纵”，“三横”由北到南依次为昌岗路与新港路、新滘路、南洲路；“六纵”由西到东依次为工业大道、江南大道、瑞康路、广州大道、江海大道、科韵路。大道、瑞康路、广州大道、江海大道、科韵路。

黄埔区规划路网在形态上表现为“五横五纵”，作为黄埔中心城区干道骨架系统。“五横”从南向北依次为：黄埔东路东 - 港前路、黄埔东路支线 - 黄埔东路、大沙地、护林路、广园快速；“五纵”由西向东依次为：珠吉路、茅岗路 - 鱼珠隧道 - 金洲大道、港湾路、丰乐路、石化路。

鱼珠隧道的建设，可直接连通新港路与珠吉路，是充分完善区域路网的必要要求。



图1.4广州海珠区与第二中央商务区联系

(4) 是缓解珠江南北过江通道的交通压力、方便沿线居民出行的要求

随着海珠区和黄埔区经济的快速发展，两区城市建设日益成熟、完善，商业、文化等的交流日趋增加，市民的出行愈加频繁，并且随着城市的发展，区与区之间的联系更为紧密。现状海珠区与黄埔区也仅有东圃特大桥一条过江通道。而东圃特大桥还承载着国道、省道的过境交通，交通量之大，显而易见，随着经济的发展，其交通压力与日俱增。此外，海珠区的车辆由东圃特大桥进入黄埔区之后，必须通过广园快速路再进入沿江高速，绕行距离约6~7km，给出行带来了不便。



图1.5过江通道周边过江通道图

目前，广州南部区域过珠江通道仅有东圃特大桥、黄埔大桥，其中东圃特大桥和黄埔大桥相距约 9km 左右，黄埔大桥与虎门二桥相距约 24km 左右，虎门二桥与虎门大桥相距 10km 左右。从现有过江通道的位置可以很明显的看出，南部区域过江通道数量过少，且相距过长，这也导致了广州南部地区与东部地区联系较少，最为明显的一点就是南部地区直接与中东部地区连接的过江通道仅有东圃特大桥一座，而与东圃特大桥相距最近的黄埔大桥也有 9km 左右的距离。

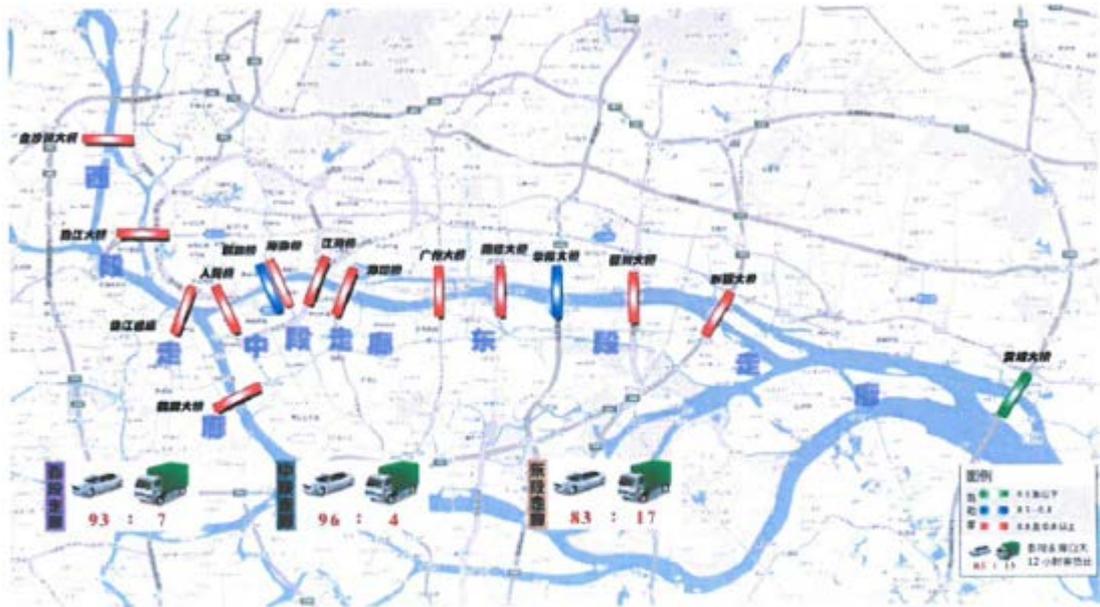


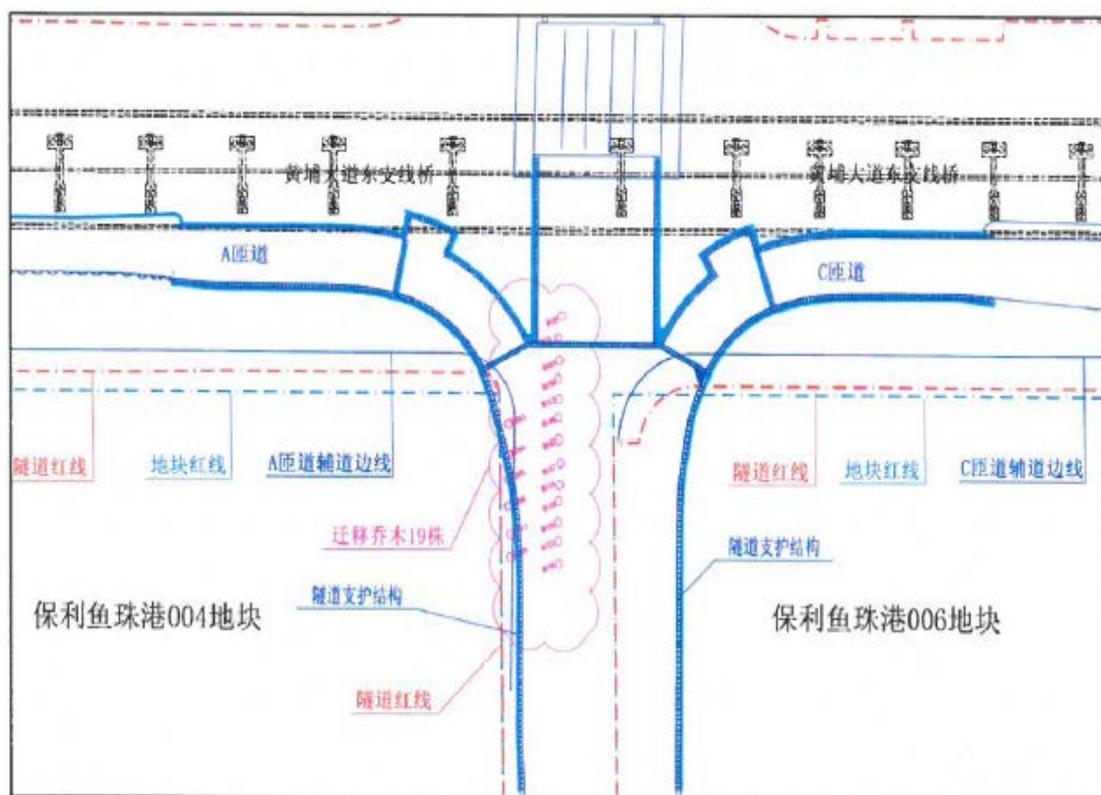
图 1.6 广州东部地区过江通道现状图

在此背景下，在东圃特大桥与黄埔大桥之间修建一条过江通道，将广州南部地区与中东部地区的车辆分流到过江通道，极大程度减轻了广州南北向过江通道的压力，对联系广州市南部地区与中东部地区有着重要的意义。

（二）申请迁移或砍伐或修剪树木总体情况

1.2.1 树木情况概括

经过现场摸查及测量，保利鱼珠港 004 地块大厦侧面的 19 株乔木位于主线隧道基坑施工范围内，该处基坑采用三轴水泥搅拌桩止水帷幕+钻孔灌注桩支护结构，开挖深度 9.5m，开挖宽度 42m。目前该处已经具备三轴水泥搅拌桩止水帷幕及钻孔灌注桩施工的条件，计划于 2023 年 9 月 1 日开始该区域的施工，需对该处的乔木进行迁移。



迁移树木位置平面图

此次申请迁移的树木树种均为细叶榄仁，胸径均在 20cm-27cm 之间，生长状况良好。

1.2.2 树木利用情况

此次申请迁移的树木树种均为细叶榄仁，胸径均在 20cm-27cm 范围内。

树木清单				
序号	树种	胸径 Φ (cm)	小计 (株)	原因
1	细叶榄仁	20-27	19	主线隧道结构施工、开挖地表需要
总计			19	/

详见附表 迁移利用树木清单及迁移原因表

本次就地迁移树木为树木为 19 株，后期均回迁利用，经协调，本次迁移的具体施工及养护工作由广州市山水园林绿化有限公司负责。本次拟考虑迁移至广州市增城区下花路西侧，将中转苗场定于甲方指定的广州市增城区下花路西侧下花苗场，树木先迁至中转苗圃，养护 1 年（暂定，以实际施工时长为准），待场地施工完成后再回迁至场内指定位置种植，做到永久迁移。

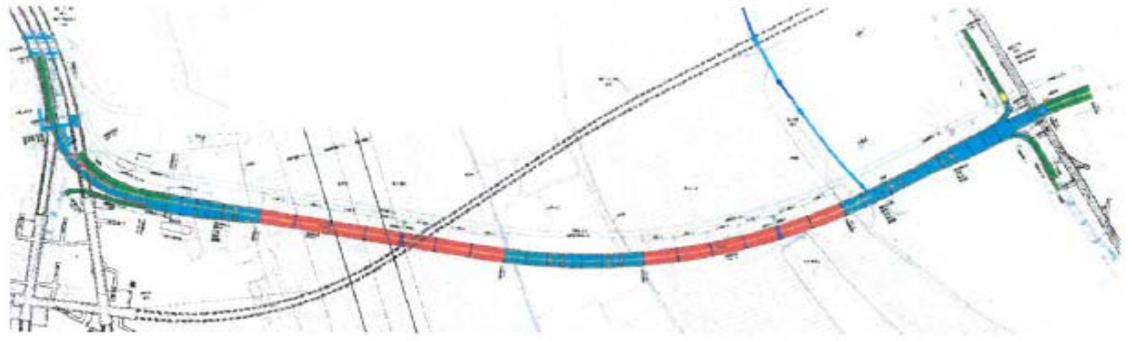


（三）迁移树木必要性说明

1.3 树木迁移利用分析

隧道开挖需要

根据总体设计，鱼珠隧道南起海珠新港东路，采用沉管隧道下穿珠江接入规划珠吉路走廊，向北下穿黄埔大道后接地，止于深涌左支涌以南。隧道总长 2404m，其中，沉管段 935m（沉管段分南北两汉，南汉长 510m，北汉长 425m）、岸上段 1469m（琶洲端主线敞开段 96m、暗埋段 510m；北帝沙岛暗埋段 287m；鱼珠端主线敞开段 95m、暗埋段 481m）。

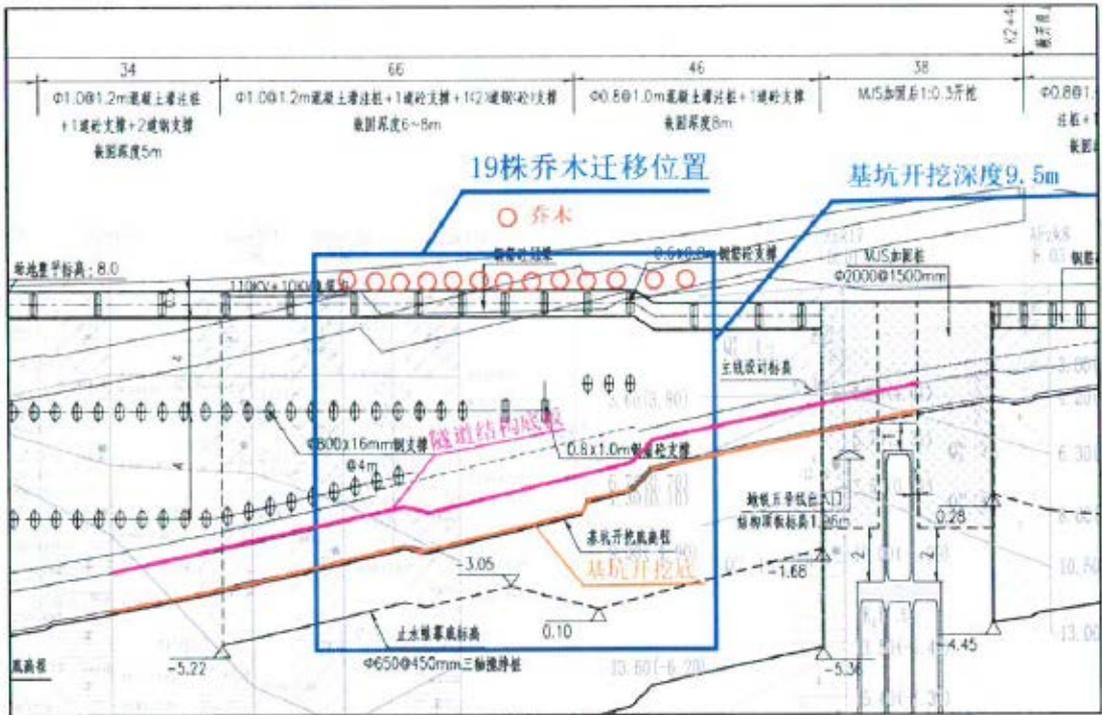


本项目鱼珠端主线隧道位于珠江北岸，隧道西侧临近保利 004、023 地块；东侧临近 110kV 鱼码头（鱼珠）变电站、保利 006 地块、024 地块；南侧在珠江旁与临江大道二期交叉。属于重点项目集中建设区域，任何一处进度滞后，将同步影响到其他重点项目的建设进程。根据黄埔区政府 2023 年重点项目推进会议精神，要全力推进全区重点工程项目建设进程，否则将影响区政府统一部署。工期紧，任务重。

经过现场摸查及测量，保利鱼珠港 004 地块大厦侧面的 19 株乔木位于主线隧道基坑施工范围内，该处基坑采用三轴水泥搅拌桩止水帷幕+钻孔灌注桩支护结构，开挖深度 9.5m，开挖宽度 42m。目前该处已经具备三轴水泥搅拌桩止水帷幕及钻孔灌注桩施工的条件，计划于 2023 年 9 月 1 日开始该区域的施工，需对该处的乔木进行迁移。



树木位置分布图



迁移树木剖面图