

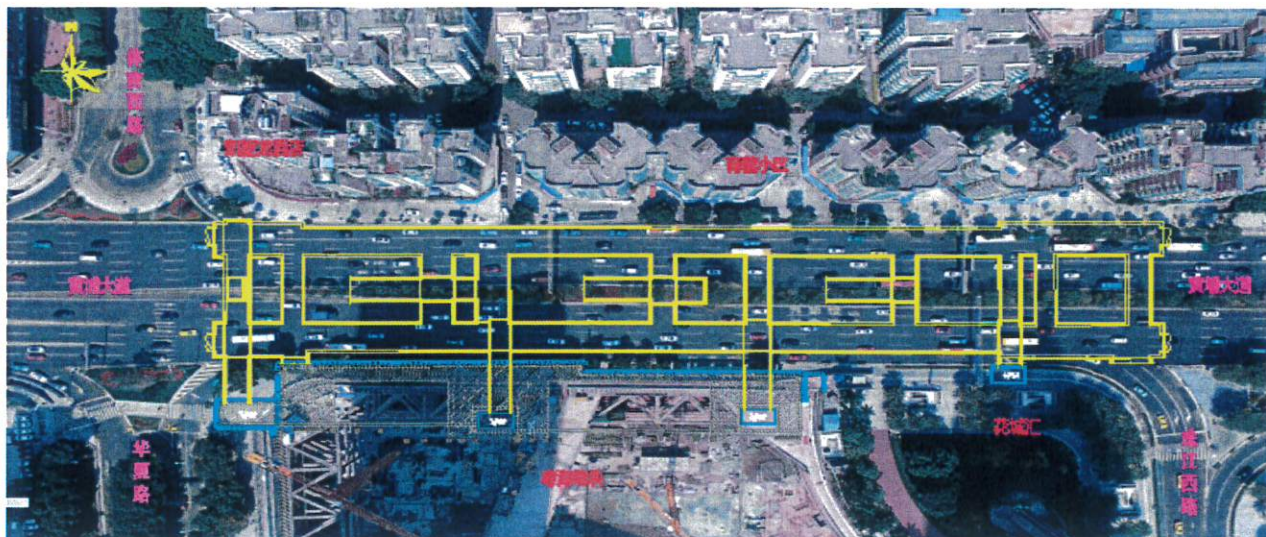
# 广州市轨道交通十三号线二期工程

## 花城广场北站建设的必要性

花城广场北站是广州市轨道交通十三号线二期工程的暗挖车站，位于广州市天河区，西接梅东路站，东联冼村站，由广州地铁集团有限公司投资建设。

### 一、项目概况

花城广场北站站长260.6米，位于黄埔大道与华夏路交叉路口东侧，西侧为三号线区间，东侧为APM线，南侧为粤海地块、花城汇等，北侧有中国邮政储蓄银行、凯旋酒店、育蕾小区等。车站为外挂站厅，分离岛式车站，车站主体位于黄埔大道主路下方采用矿山法施工，站厅及出地面风道位于黄埔大道南侧采用明挖法施工。车站区位示意图如下：



2017 年 5 月广州市国土资源和规划委员会批复了十三号线二期工程线路、站位与配套设施规划方案及建设项目选址意见，2017 年 6 月广东省住房和城乡建设厅批复了十三号线二

期工程规划选址的审查意见，2017年9月广州市发展和改革委员会批复了十三号线二期工程可行性研究报告。2017年11月广州市住房和城乡建设委员会批复了十三号线二期工程-线路主体工程初步设计，2017年11月广州市住房和城乡建设委员会批复了轨道交通十三号线二期工程施工许可，2018年8月广州市规划和自然资源局批复梅东路站总平规划方案，至此梅东路站方案完全确定。

## 二、花城广场北站建设的必要性

（一）实现城市总体规划、提升中心区功能、支持重点发展地区的需要。

2016年2月国务院正式批复的《广州市城市总体规划（2011—2020年）》，根据该规划，广州未来要优化提升中心城区功能，重点建设南沙新区等城市发展新空间。广州市城市轨道交通线网规划支持了“南拓、北优、东进、西联、中调”空间发展战略十字方针，与城市总体规划相协调，逐步带动和实现了广州城市空间发展。

十三五期间，广州城市发展将由“增量扩张”向“存量优化”转变，一方面，广州城市由多中心组团结构向舒展的紧凑型多中心网络结构转变，经济转型势必为经济注入新的活力，但对城市发展也提出更高的要求。另一方面，广州市中心城区线网密度相对北京、上海市，广州尚显不足，仍需继续大力发展

轨道的建设。中心人口向外围疏散，势必初见成效，而缓解中心区的交通压力，侧重选择市区线路为本轮规划的当务之急。

十三号线二期线路串联广州市的白云区、荔湾区、越秀区、天河区、黄埔区，连接白云湖片区、罗冲围片区、北京路文化核心区、天河中央商务区、黄埔临港商务文化区，既能解决广州中心组团与西部片区和东部片区之间的交通需求，同时缓解了中心城区东风路、黄埔大道、中山大道等交通拥堵明显的路段。

因此本工程的建设是实现城市总体规划，提升中心区功能，支持支持重点发展地区的需要。

## （二）完善线网结构，持续增强轨道交通网络效应的需要。

经过多年的建设，广州地铁线路其基本规模效应逐渐显现。线网日均客运量超过650 万人次，客运强度为2.5 万人次/（日·公里），客运效率位居全国前列。轨道交通客流增长迅猛，地铁骨干作用初显，但覆盖面仍需加强。

轨道出行已成为公交出行的骨干。但由于轨道线网和站点覆盖范围有限，轨道交通骨架作用尚未充分体现；衔接设施建设严重滞后，衔接措施单一，骨干线路稀疏，换乘效率较低。梅东路站作为地铁13号线二期工程的区间车站，是地铁13号线二期线路连成整体重要的组成部分，本项目的建设将稳步地推进地铁13号线二期的整体建设。13号线二期的建设，设置车站23座，换乘站9个，将串联广州5个区，与8条地铁线路（21号线

、规划19号线、18号线、12号线、11号线、5号线、4号线、2号线）形成线网连接，能有效地实现城市外围组团与中心区的联系，拓展了轨道交通的网络效应，完善了轨道的线网架构，拓展了城市的发展空间，有力的促进区域交通一体化发展。

因此本工程的建设是完善线网结构，持续增强轨道交通网络效应的需要。

### （三） 改善城市环境、实现可持续发展的需要。

城市交通系统直接影响着城市居民的居住与工作环境，所产生的直接影响主要有两方面：占地及环境污染。而发展轨道交通与发展道路交通相比而言在这两方面均具有很大的优势。

其一，轨道交通比道路交通更节约土地。道路运输投资相对少，见效快，但发展道路运输系统将需要大量的土地资源。轨道交通占用土地资源较少，且其运输能力远远高于道路交通，通过轨道交通形成集约型的土地开发形式，有利于节约土地资源。

其二，轨道交通比道路交通对环境的影响更少。公路运输对环境造成的大气污染、噪音污染是人所共知的事实。大量的汽车运输所产生的噪音对环境的污染很严重，能达到80dB(A)以上，甚至达98dB(A)。因此尽快建设轨道交通对于减少环境污染，实现广州市的环境保护目标具有十分重要的意义。

其三，轨道交通是将广州建设成生态城市的必然选择。广州市的城市发展战略目标不仅是要建成一个高效、繁荣、文明

的国家中心城市，还要建成适宜创业发展又适宜居住生活的山水型生态城市。总体规划确定广州市生态建设的目标是：以“山、城、田、海”的自然特征为基础，构筑区域生态环廊、建立“三纵四横”的生态廊道，构建多层次、多功能、立体化、网络式的生态结构体系，形成山水型生态城市基本构架。本工程的建设符合生态政策，对于实现广州市生态保护计划，保护广州市生态环境，将广州建设成生态城市具有重要意义。

本工程的建设可以为市民提供舒适、快捷、绿色的交通工具，增加公交出行的比例，减少私人机动车的出行，从而减少有害气体的排放，使环境污染得以缓解，有利于改善城市环境，有利于城市的可持续发展。

（四）是建立“和谐广州、效益广州”的迫切需要。

本工程的建设是建立“和谐广州、效益广州”的迫切需要。轨道交通不仅仅是一种改善城市交通的公益性设施，更重要的是政府引导城市发展的工具和手段。项目建设将大大缩短广州市的城市时空距离，为城市居民提供了最为方便、快捷的交通方式。同时通过逐步完善线网架构，优化城市空间布局、引导人口分布、改善土地使用效率，使广州初步建立起以轨道交通为依托的城市发展模式，合理地引导土地开发，在广州经济大发展的时期，要实现城市和谐发展的目标，就急需轨道交通的带动和整合，花城广场北站的建设是建立“和谐广州、效益广州”的迫切需要。

### 三、梅东路站站位唯一性

#### (1) 选址唯一性

十三号线二期及同步实施工程土建工程七区段（仓边路站～农林下路站～农林下路站～梅东路站～花城广场北站～冼村站（不含））线路呈东西走向，主要沿现状东风东路、黄埔大道西路行进，总线路长 5.87 km，均为地下线敷设方式，花城广场北站西接梅东路站，东联冼村站，有效缓解了东风东路及黄埔大道地面交通压力。1号施工竖井、D号出入口位于凯旋龙酒店门口；2号施工竖井、3号施工竖井、A号出入口、B号出入口、C号出入口、风亭及明挖站厅位于华夏路到珠江西路之间黄埔大道南侧位置，以上位置出入口的开通能有效保证市民交通出行的便利性及附近商场客流量的增加，故附属结构出入口只能设置在以上位置，站位唯一。

#### (2) 工法唯一性

花城广场北站附属 A、B、C、D 出入口及风亭组位于车站东西端头，必须采用明挖施工方案，由于出入口、风亭组及冷却塔为地面结构无法采用暗挖施工，结合黄埔大道地质条件和现状，只能选择施工风险可控的明挖施工方案，故此施工工法唯一。

广州市轨道交通十三号线二期是广州市重点工程，重要民生工程，花城广场北站位于该线路中心位置，位于珠江新城区域，周边环境复杂，北侧为育蕾小区，南侧为粤海大厦，使结构





施工场地极为紧张，明挖主体结构只能设置在南侧人行道及车行道上，导致现有车行道通行能力严重缩水，为满足广大市民通行要求，交警要求必须满足现有通行能力，进行占道必须满足华夏路原有双向四车道的通行要求，确保“借一还一”，因此占用城市绿地是保证车站附属结构建设的需要，也是必要前提。