

第一章 项目概述

1.1 项目背景

2022年2月，《广州国际金融城“十四五”产业发展规划》为国际金融城在“十四五”期间的发展明确“路线图”，首次提出国际金融城“两区一中心”的新发展定位——聚焦建设国际化综合金融中心、数字经济融合创新引领区、珠江滨水活力示范区，全力打造产业耦合共生、产城融合共促的智慧城、生态城和理想城。

近年来，广州坚定不移推动综合立体交通网向更高质量、更高效、更高品质迈进，为广州在推进中国式现代化建设中走在前列发挥好交通基础设施引领支撑保障作用。广州的公共交通系统相对完善，但交通拥堵一直是一个严重的问题，金融城的建设激发地段活力，现有交通道路及设施无法承载地区增加的交通流量。特别是在繁忙的上下班高峰期，道路交通往往非常拥挤，需要采取措施来缓解交通压力。通过建设更多的道路、桥梁、隧道等基础设施，提高交通供给能力；通过优化交通结构，提高公共交通、自行车等绿色出行方式的比例，减少对环境的污染。

为突出便民利民导向，优化交通接驳，该项目促进着服务一体化和换乘便利化交通的基础设施建设，故金融城片区的规划将新增道路，其中金融城起步区规划道路花城大道（东沿线）已规划完成即将投入建设。花城大道沿东西方向穿越珠江新城中部，现状起点位于广州大道中五羊新城路口，往东至员村南街路口，在此往东形成“断头”。

目前，黄埔大道及通过琶洲大桥跨江连接琶洲的科韵路等交通流量已达饱和状态，高峰时段车流非常拥堵。作为天河地区交通改善的重要项目之一，花城大道东延线工程（二期）在建，金融城起步区花城大道隧道与科韵路交叉口匝道建成后将成为连通广州大道和科韵路的又一条东西向主干道，将显著疏导天河地区东西向的交通，大大减轻黄埔大道及临江大道的交通压力，同时有助于促进沿线地区的经济发展，提升城市形象和品质。

从地理位置上，与黄埔大道平行的花城大道打通至科韵路后，市民往来将无须再绕行黄埔大道，同时有望大大缓解中山大道和黄埔大道的压力。道路的修建由于匝道结构影响范围内存在现状管线，为避免现状管线对匝道 A1、A2 的实施建设影响，在施工匝道基坑前，对基坑范围内的管线进行改迁。管线的迁移占用原有道路空间，导致道路车行、人行交通发生改变，为保障各类交通运行通畅、安全，降低施工占道影响，需对影响范围内的道路进行车流及行人疏导，设立疏导道，保证该段交通正常运行。

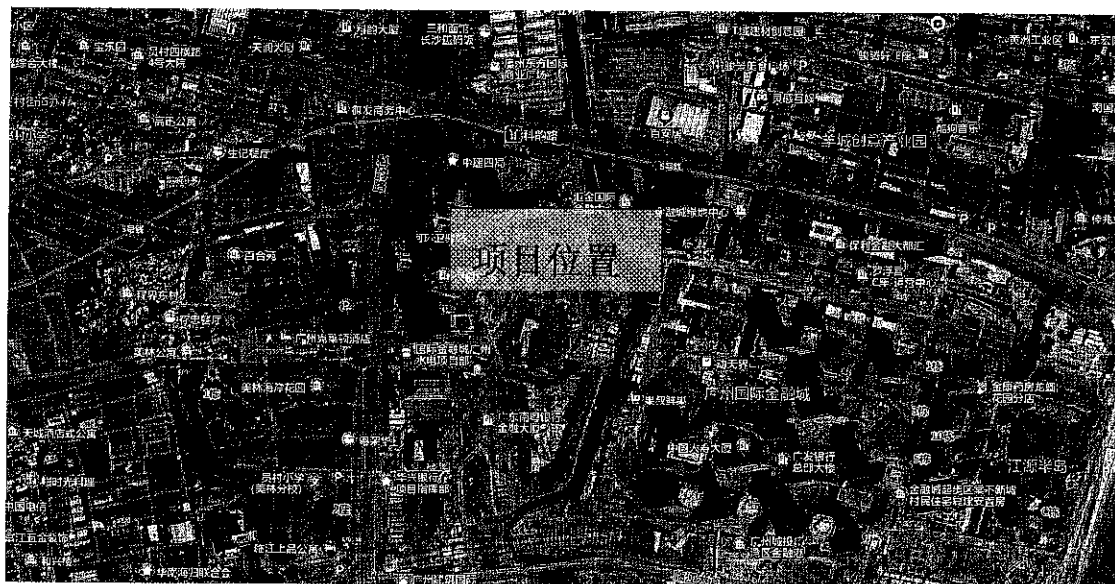
1.2 项目概况

（1）项目名称：广州国际金融城起步区花城大道隧道与科韵路交叉口匝道处电塔及地下管线工程

（2）项目区位：广东省广州市天河区广州国际金融城起步区花城大道隧道与科韵路交叉口匝道处

（3）建设单位：广州市建设工程拆迁有限公司

(4) 调查范围：面积约 26565 平方米



项目位置示意图

(5) 建设内容：

本工程位于广州国际金融城起步区花城大道隧道与科韵路交叉口匝道处，南侧匝道 A1 为科韵路转花城大道方向，北侧匝道 A2 匝道为花城大道转科韵路方向。匝道结构影响范围内存在现状管线：给水铸铁管径 DN200~600，埋深约 0.6~2m；排水砼管径 d300~900，埋深约 3~5m；煤气钢管径 $\varnothing$ 325，埋深约 1~2m；以及通信线、电力电缆、路灯电缆等各种管线。为避免现状管线对匝道 A1、A2 的实施建设影响，在施工匝道基坑开挖前，需对基坑内的管线进行改迁。

(6) 项目性质：改建

(7) 项目资金来源：广州市财政资金

1.3 项目必要性

(一) 管线迁改为修建匝道退让空间，匝道建设发挥社会、经济效益需要。

近年来随着人口基数不断增高，人们在出行上对交通的需求也在逐步变大，天河地区高峰时段交通拥堵问题严重，金融城建成后科韵路与黄埔大道压力增加，金融城起步区花城大道隧道与科韵路交叉口之间修建匝道顺应了对交通便捷的需求。从地理位置上，与黄埔大道平行的花城大道打通至科韵路后，市民往来将无须再绕行黄埔大道，同时有望大大缓解中山大道和黄埔大道的压力。减少出行时间，提高道路通行能力；增加东西向的交通大动脉，能够缓解其他主干道的压力，优化整个城市的交通网络；对于金融城这样的经济功能区来说，高效的交通运输系统是其成功运营的关键因素之一；更加便捷的交通条件有利于吸引更多企业入驻，带动商业活动和经济发展，具有建设可行性；完善的道路系统在紧急情况下可以更有效地进行人员疏散或救援物资运输，增强应对突发事件的能力。

（二）“占一还一”原则，设置交通疏解，确保区域交通的正常运行。

广州国际金融城起步区花城大道西侧通过匝道与科韵路主干道相接。由于地下管线铺设繁多且密集，为减少道路修建过程中带来破坏，在施工匝道基坑前，需对基坑内的管线需要废除或改迁。管线均需临时迁移至车行道，施工时共需占用 2 条车行道（施工期 3 个月以上），导致道路车行、人行交通组织发生改变，为保障各类交通运行通畅、安全，降低施工占道影响，需对影响范围内的道路进行车流及行人疏导，保证该段交通正常运行的一项临时性保障工作，根据“占一还一”的方式确保不降低原有车道数量，在进行道路施工、城市改

造成重大活动期间需要进行交通疏散，故科韵路区域需要设置疏散道。当主干道因施工或其他原因封闭时，疏散道可以为车辆和行人提供替代的通行路径，以减少交通拥堵和延误；在城市改造过程中，尤其是涉及重要基础设施更新时，设置疏散道对于保障市民的基本出行需求至关重要；同时疏散道可以避免因施工而引起的交通事故风险，保障行人和驾驶员的安全。

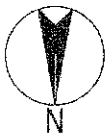
（三）绿地保护

广州国际金融城起步区花城大道隧道与科韵路交叉口匝道处电塔及地下管线迁工程项目实施建设涉及道路车流量较大，周边绿化岛绿地、道路中间绿地。本项目实施建设，将对绿地灌木及地被进行清理，待管线工程完工后再对绿地绿化进行恢复。

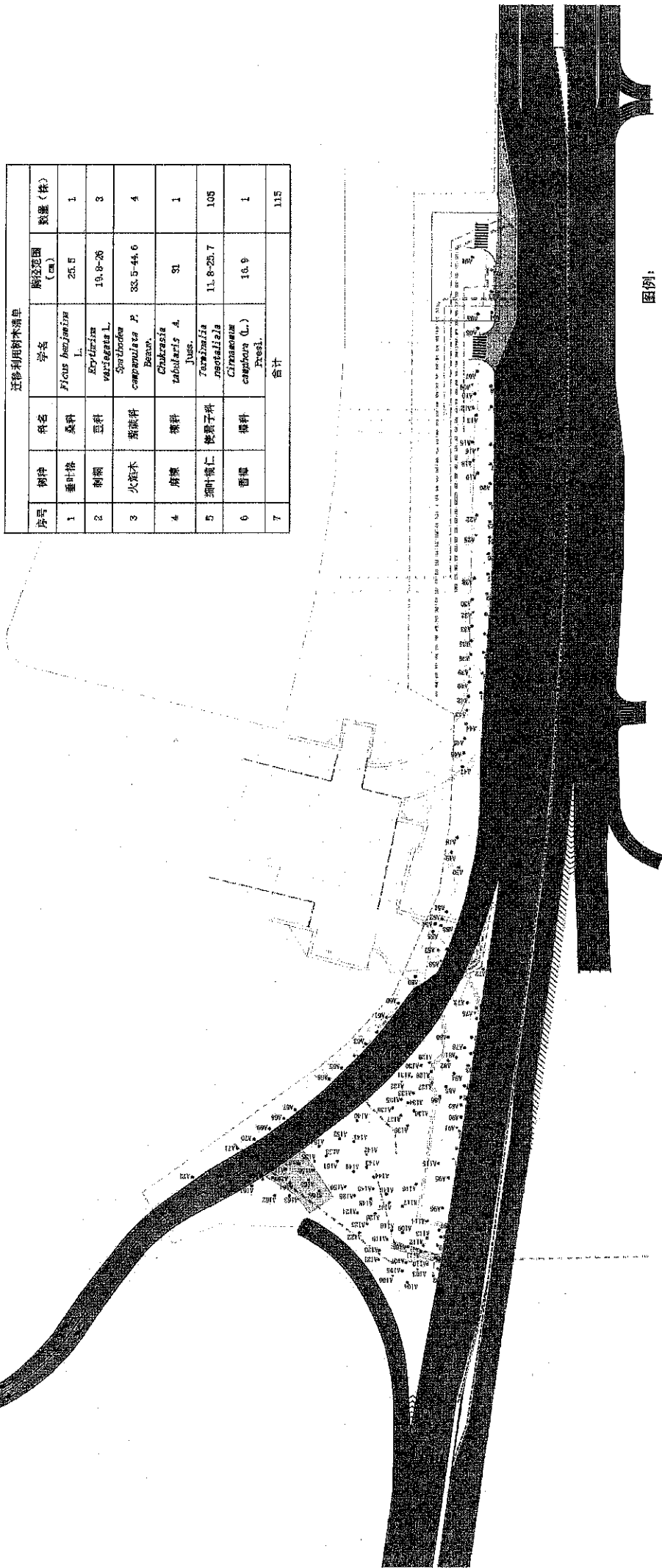
地块内分布道路中间绿地：迁移细叶榄仁 19 株，占用绿地灰莉 32 株，红绒球 43 株，勒杜鹃 10 株，琴丝竹 63.36 平方米，黄榕 271.12 平方米，时花 112.36 平方米，台湾草 57.8 平方米；绿化岛绿化：大叶油草 519 平方米。

序号	名称	规格	单位	数量	
1	灰莉	100*100cm	株	32	
2	红绒球	150*100cm	株	43	
3	勒杜鹃	60-70cm	株	10	
4	琴丝竹	3m 高	m ²	63.36	
5	黄榕	30*30	m ²	271.12	
6	时花	30*30	m ²	112.36	
7	台湾草	草卷	m ²	57.8	隔离带
8	大叶油草	草卷	m ²	519	绿化岛

绿地与设计方案叠图如下：



迁移利用树木清单				
序号	树种	科名	学名	胸径范围 (cm)
1	垂叶榕	桑科	<i>Ficus benjamina</i> L.	25.5
2	刺桐	豆科	<i>Erythrina variegata</i> L.	10.8-26
3	火焰木	紫葳科	<i>Spathodea campanulata</i> P. Beauv.	33.5-44.6
4	麻楸	楝科	<i>Chukrasia tabularis</i> A. Juss.	31
5	细叶黄仁	使君子科	<i>Tournefortia nastellata</i>	11.8-23.7
6	番樟	樟科	<i>Cinnamomum camphora</i> (L.) Presl.	10.9
7	合计			115



- 图例:
- 设计范围
 - 交通疏散区域
 - 车行道
 - 管道开挖施工
 - 迁移利用树木
 - 原址保护树木

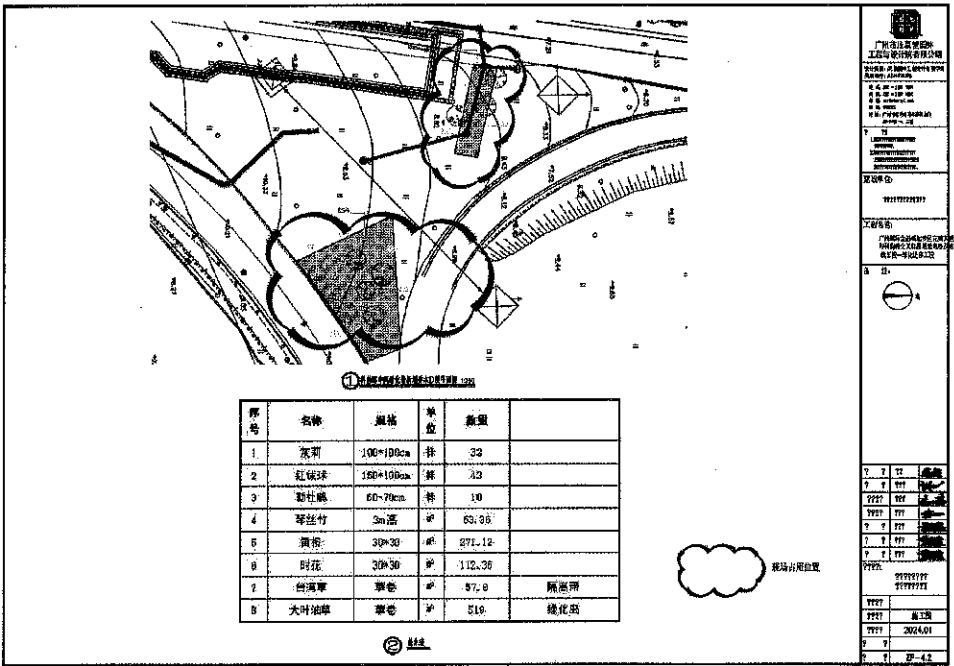
树木保护规划总平面图

1.4 项目绿地位置关系及占用的必要性

通过多次推敲建设方案，反复论证，尽可能的避让现状绿地。建设用地范围内部分现状绿地基本位于道路绿化岛、道路中间绿化带内。由于迁移管线占用交通道路，所以影响绿地原因分别为：雨水管迁改开挖、电力管线迁改钻地铺设工作面施工，交通疏解道三个原因与现状树木冲突，无法避让。项目实施需要对影响树木进行迁移保护处理，迁移必要性如下：

1、**管线迁改开挖影响、电力管线迁改钻地铺设工作面施工影响：**
由于现状雨水管管线迁改至科韵路东侧车行道及匝道处交通岛内衔接旧管，迁改雨水管管径为 d500，埋深 2.00m，长度约 160m，需用机械设备进行施工，新管线需要与原来管线衔接，无需机抗和止水桩。电力管线需迁改至科韵路路面及匝道附近交通岛地下，迁改电力管支管共计 6 条，10Kv，长度约 143m，电力管道建设使用钻地铺设的方法进行施工，施工机械设备较大，故需在交通岛内部分区域设置工作面进行施工开挖而现场开挖施工的范围绿地较多，尽可能得避让。在满足《CJJT75-2023 城市道路绿化设计标准》规范要求条件下，仍需占用绿地 519 平方米。

雨水管线、电力管线开挖施工与树木叠图：



3、交通疏散通道影响：本项目管线迁改到现状机动车道上，由于道路交通流量较大，施工占用原有道路空间，根据交通部门要求按“占一还一”的原则，为保证交通正常安全出行。需要占用现状道路中间绿化带作为交通疏散道，与道路中间绿化带绿地存在冲突，无法避让的需要占用，迁移细叶榄仁 19 株，清除绿地植物灰莉 32 株，红绒球 43 株，勒杜鹃 10 株，琴丝竹 63.36 平方米，黄榕 271.12 平方米，时花 112.36 平方米，台湾草 57.8 平方米。

交通疏解通道与树木叠图

