

广州市城市轨道交通 8 号线东延段工程及同步实施工程施工总承包六工区（二标）土建项目莲花站迁移、 砍伐树木必要性

一、项目概况

（1）项目名称：广州市城市轨道交通 8 号线东延工程及同步实施工程施工总承包六工区（二标）土建工程莲花站

（2）项目区位：广东省广州市番禺区利丰大道利民路与利丰大道交接处和莲花路

（3）建设单位：广州地铁集团有限公司

（4）调查范围：面积约 89809 平方米

（5）建设内容：本工程为广州市轨道交通 8 号线东延段莲花站实施工程及附属设施土建施工莲花站。主要建设内容包括二标段莲花站土建的场地准备、临建、附属结构施工引起的管线迁改及保护、绿化迁移，以及附属结构土建施工。

（6）项目性质：公益性基础设施建设项目—城市轨道交通建设工程

（7）项目资金来源：政府筹资+企业自筹

二、项目建设必要性

（一）是贯彻国家战略，推动大湾区高质量发展的需要

本工程建设是落实《粤港澳大湾区发展规划纲要》的关键举措，对加速区域一体化进程、提升广州核心引擎功能、促进大湾区经济高质量发展具有重要作用。

（二）是落实城市总体规划，优化中部发展布局的需要

项目与《广州市国土空间总体规划（2018—2035 年）》高度契合。八号线东延线位于中部都会区，将强化主城区与外围组团的交通联系，通过促进产业重组与区域分工，对优化城市发展格局、塑造开放的沿江城市形态具有重要意义。

（三）是推动土地集约开发，打造城市综合体的需要

线路贯穿海珠、黄埔、番禺三区，是支撑重点平台发展的交通动脉。项目将践行“连片储备、整体开发”原则，通过对沿线用地潜力评价，规划打造多个零换乘

城市综合体。这不仅能高效激发土地价值、带动区域发展，还能为轨道建设运营筹集资金，增强可持续发展能力。

（四）是落实交通战略，支持“轨道上的广州”建设的需要

作为设计时速 80km/h 的城市轨道交通，本项目将显著加强中心城区与东南部组团的联系，把更多客流吸引至公共交通，优化城市交通结构，为构建以轨道为骨干的公交体系、实现“6080”客运目标提供坚实基础。

（五）是改善环境，实现可持续发展的需要

发展轨道交通是缓解城市环境问题的有效途径。本项目提供绿色出行方式，有助于减少机动车尾气排放，对改善城市环境、实现生态保护目标及促进城市可持续发展具有积极意义。

（六）是提升运营效益，促进经济发展的需要

据客流预测，东延工程将使八号线远期全日客流量增长 26.2%，显著提升既有线路的客流规模与服务水准。项目的建设不仅能有效服务带动沿线发展，也为未来进一步延伸奠定基础，其经济效益与社会效益显著。

因此，八号线东延工程的建设将较好地服务和带动沿线客流，并为八号线进一步延伸至海傍打下基础，是提升既有八号线客流规模和服务水平、促进经济发展的需要。

三、方案选址的唯一性

根据《建设项目用地预审与选址意见书》穗规划资源预选〔2023〕357 号，建设项目用地预审选址要求，本项目符合国家产业政策和国家土地供应政策，符合《限制建设区用地项目目录》，并已纳入广州市交通运输局印发《广州市交通运输“十四五”规划》（穗交运 C 2021 J 346 号），另根据《地铁设计规范》（GB 50157）第 3.1.2 条，由于车站选址已明确，项目空间受限且车站选址需满足客流集散需求、与城市交通网络无缝衔接，空间已最大化利用并符合城市总体规划，故体现了项目选址的唯一性与实施必要性。

四、方案比选

方案一（原址保护 1 株，拟迁移保护 15 株，拟砍伐 6 株）

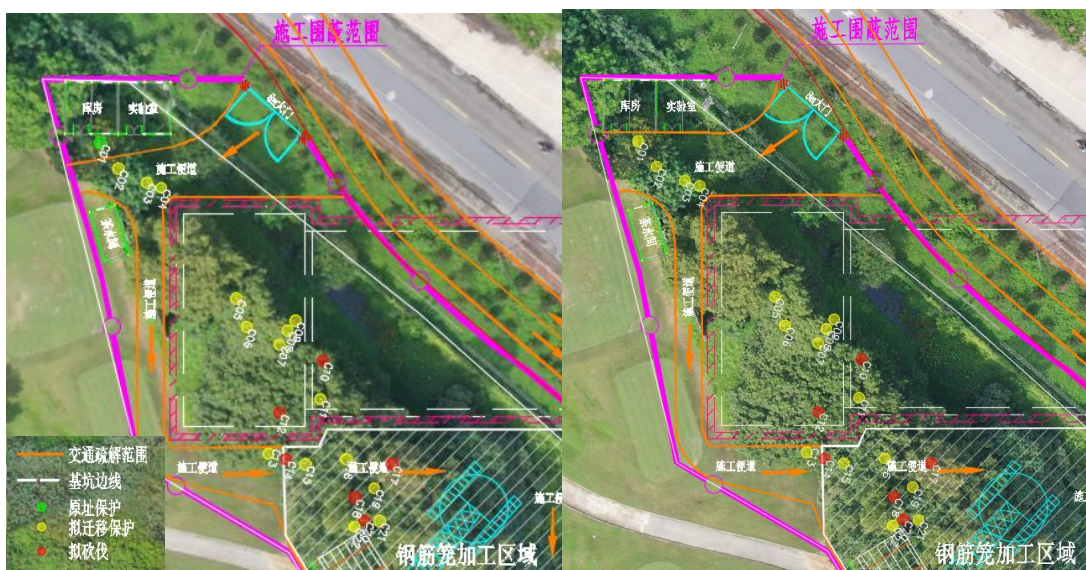
1. 因基坑开挖导致树木无法进行原址保护（拟迁移树木 6 株，拟砍伐 2 株）：
本项目采用明挖法施工，开挖地层包括素填土、淤泥质土、砂质黏性土、全风化花岗岩、强风化花岗岩、土状断裂破碎带及碎块状断裂破碎带。基坑采用地下连续墙加内支撑体系，车站两端设盾构接收井。车站主体需要占用现状树木的生长环境，无法避让，树木迁移必要性理由充分。

2. 因施工场地布置导致树木无法进行原址保护（拟迁移树木 9 株，拟砍伐 4 株）：
施工期间的场地布置根据项目建设内容及项目周边情况，从最大限度争取不影响树木生长环境为前提，但仍需保障项目建设的基本场地需求，包括设备进退场及停放、施工便道、材料堆放及加工区域、排水及污水处理区域、洗车设施、施工围蔽布置等，拟迁移树木（主要为大叶榕、朴树）现场测量显示，若保留树木，则有 80% 的作业面无法展开，树木迁移是保障项目按期完工和施工安全的唯一可行方案。

方案二（拟迁移保护 16 株，拟砍伐 6 株）

1. 因基坑开挖导致树木无法进行原址保护（拟迁移树木 6 株，拟砍伐 2 株）。

2. 因施工场地布置导致树木无法进行原址保护（拟迁移树木 10 株，拟砍伐 4 株）。



方案一

方案二

序号	方案	原址保护/株	拟迁移保护/株	拟砍伐/株
1	方案一	1	15	6
2	方案二	0	16	6

综上所述：方案一在有限的施工范围内最大限度保护树木，做到应留尽留，故本项目选用方案一。

五、迁移、砍伐必要性分析

车站主体结构开挖影响：莲花站采用明挖法施工（开挖地层：素填土、淤泥质土、砂质黏性土、全风化花岗岩、强风化花岗岩、土状断裂破碎带、碎块状断裂破碎带），基坑采用地下连续墙+内支撑体系，车站两端设盾构接收井，树木位置与基坑位置重叠。由于基坑主体范围内要进行大量的土方开挖施工，植株无法存活，而且因主体基坑结构需要进行桩基、土方开挖及主体结构施工，植株位于基坑点势必会影响施工正常进行，因此树木迁移、砍伐必要性理由充分。

施工场地布置影响：施工期间的场地布置根据项目建设内容及项目周边情况，从最大限度争取不影响树木生长环境为前提，但仍需保障项目建设的基本场地需求，包括设备进退场及停放、施工便道、材料堆放及加工区域、排水及污水处理区域、洗车设施、施工围蔽布置等，植株位于该位置势必会影响施工正常进行，因此树木迁移、砍伐必要性理由充分。

桉砍伐必要性分析：桉树因其速生性和高耗水性，易导致土壤肥力衰退、地下水位下降及生物多样性降低等生态问题。从树木自身特性看，成熟桉树具有明显的主根结构和广泛的侧根系统，木质化程度高，移植时根系极易受损，导致水分吸收功能严重障碍，移植存活率极低。同时，桉树释放的化感物质会抑制周边植物生长，迁移可能将此类生态影响扩散至新的环境。从保护角度看，桉树迁移需投入巨大成本，包括挖掘、运输和后期养护，但技术难度高且成功率无法保证，经济与生态效益均不理想。当桉树林位于规划建设区或生态修复区时，迁移既不可行，还可能破坏目标地的生态平衡。因此，在必要时采取砍伐措施，是更为科学和现实的选择，也符合生态恢复和土地可持续利用的要求。

六、总结

本案需迁移树木共计 15 株，其中大树 11 株，其他树木 3 株；砍伐树木共计 6 株，均为大树；为不影响项目的建设，且确保迁移树木在利用，结合现状树木生长情况，在最大限度保持树形的完整性下，均迁入化龙镇塘头村新化快速路东侧“沥滘山东侧”绿地一次性定植使用，砍伐后树木补植地选址也在化龙镇塘头村新化快速路东侧“沥滘山东侧”绿地。