

广州铁路枢纽新建广州白云站（棠溪站） 工程项目的简介

为促进广州国际性综合交通枢纽建设，提高广州铁路枢纽客运能力，优化完善客运分工，实现多站布局、多点到发、缓解既有主要车站交通压力，提升铁路客运服务品质，在广州铁路枢纽既有棠溪站址新建广州白云站。

一、项目概况

广州铁路枢纽新建广州白云站(棠溪站)工程(以下简称白云站(棠溪站))是国家“十三五”发展规划提出将广州建成为国际性综合交通枢纽的重点工程之一。白云站(棠溪站)位于广州市白云区，是广州枢纽“五主三辅”主要客站，主要肩负枢纽普速客运功能。

主要建设内容：

- (1) 新建广州白云站（棠溪站），含广清城际车场。
- (2) 新建大朗客整所及 2 条出入段线(预留一条出入段线，本期不实施)，规划预留客机折返段工程(用地、征拆及地基工程纳入本期)。
- (3) 新建京广高铁广州北站至广州白云站联络线。
- (4) 广茂联络线（广州白云至广州西段）增建二线。
- (5) 改建既有京广线及既有客技站适应性改造。



白云站（棠溪站）铁路地理位置图

2018 年 7 月 5 日，中国铁路总公司 广东省人民政府完成对可研的批复（中国铁路总公司 广东省人民政府《关于广州铁路枢纽新建广州白云站（棠溪站）工程可行性研究报告的批复》（铁总发改函[2018]437 号））。

2018 年 11 月 14 日，中国铁路总公司 广东省人民政府完成对初设的批复（中国铁路总公司 广东省人民政府《关于广州铁路枢纽新建广州白云站（棠溪站）工程初步设计的批复》（铁总鉴函[2018]762 号））。

二、项目意义

规划建设中的白云站是亚洲最大的火车站综合枢纽之一，综合性交通枢纽是广州的立市之本、强市之基，枢纽的能级对巩固

城市地位、发挥国家中心城市和粤港澳大湾区区域发展核心引擎功能至关重要。广州白云站是广州铁路枢纽“五主四辅”主要客站之一，预计 2023 年底具备运营条件。届时，白云站将承接广州站、广州东站的普速列车线路，为“高铁进城”扫清障碍。

三、项目必要性

广州市交通运输“十四五”规划提出，建设“五主四辅”铁路客运枢纽，加快形成“多站布局、多点到发，客内货外、互联互通”客运枢纽格局。（“五主”为广州站、广州东站、广州南站、白云（棠溪）站和佛山西站，“四辅”为广州北站、鱼珠站、新塘站和南沙站。）

白云站不仅是“五主四辅”中的“五主”之一，还将与广州站、广州东站构建“三站一体”的中心城区组合枢纽，全新取代过去“两站一体”（广州站、广州东站）的格局。

客流量全国第一的广州南站，占地面积 61.5 万平方米，而白云站总占地面积达 263 万平方米，足足是广州南站的 4 倍。不过，若从火车站的站房总面积来算，白云站站房面积只有 14.3 万平米，广州南站的站房总面积 48.5 万平方米。因此，白云站规模之大，主要体现在占地面积上。做大建设规模，不失为一步先手棋。以引入地铁线来说，在规划广州火车站、甚至是广州南站时，地铁预留的空间赶不上形势的发展和换乘的需要。而白云站在建设之初，就为多达 6 条地铁线预留了建设空间，包括已通车的广州地铁 8 号线北延段和在建的 12 号线，芳村至白云机场

城际、24 号线和佛山地铁 8 号线，还有一条预留的东西向新线。此外，白云站还将配套长途客运中心、旅游大巴站场和城市公交站场等大型综合交通枢纽。

白云站将在以 TOD 模式（即城市以公共交通为导向的综合发展模式）进行综合开发，包括酒店、公寓、办公、商场等复合功能。因此，作为广州市首个按现代综合交通枢纽规划建设理念打造的特大型枢纽工程，白云站的服务功能已远远超过铁路的范畴。

四、项目唯一性

2020 年 7 月 30 日，国家发展改革委印发《国家发展改革委关于粤港澳大湾区城际铁路建设规划的批复》（发改基础〔2020〕1238 号）。国家发展改革委于 8 月 5 日召集广东省有关部门专题研究加快推进粤港澳大湾区城际铁路及区域干线高铁项目建设。

白云站是广州市首个按现代综合交通枢纽规划建设理念打造的特大型枢纽工程，将与广州站、广州东站构建“三站一体”的中心城区组合枢纽。

新建广州白云站（棠溪站）工程已取得建设项目选址意见书，项目规划符合上位规划文件的要求，立项合规，手续齐全，用地指标和建设指标均已落实。前期各项工作都得到相关单位的批准。

五、现状树木与项目建设的关系

按照白云站（棠溪站）设计技术标准，新建京广高铁广州北站至广州白云站联络线为高速铁路，新建大朗客整所及 2 条出入段线、广茂联络线（广州白云至广州西段）增建二线、改建既有京广线为其他铁路。结合白云站（棠溪站）项目建设范围与树木现状点位关系分析，本次调查的树木大部分位于新建京广高铁广州北站至广州白云站联络线、新建大朗客整所及相关出入段线、广茂联络线（广州白云至广州西段）增建二线路基上；部分树木虽位于桥梁下方，但净空高度不足，生长空间受限；还有少量树木位于铁路变电站基础平台上。

根据《铁路安全管理条例》（国务院令 第 639 号）第二十七条：铁路线路两侧安全保护区范围，从铁路线路路堤坡脚、路堑坡顶或者铁路桥梁外侧起向外的距离分别为：城市市区高速铁路为 10 米，其他铁路为 8 米。根据《铁路安全管理条例》第二十九条规定：禁止在铁路线路安全保护区内种植影响铁路线路安全和行车瞭望的树木。

本项目调查建设用地范围内树木总体生长情况良好。由于现状树木均位于铁路线路安全保护区的范围内，且受征地红线限制无法采取避让措施，为避免现状树木阻碍项目推进，影响铁路线路安全，更好地保护现有树木，迁移利用是实现树木资源保护较为合理的路径，且具备一定的可行性。