

地下铁道总公司 广州市	收文 06 号
	1993. 4. 7.

2

# 国家计划委员会文件

计投资[1993]526号

## 印发《关于审批广州市地下铁道首期工程可行性研究报告的请示》的通知

广州市计划委员会：

我委《关于审批广州市地下铁道首期工程可行性研究报告的请示》（计投资[1993] 269号）业经国务院批准。现印发你们，请按照执行。



主题词：广州 地铁 批复  
抄送：经贸部、建设部。

国家计委办公厅一九九三年三月三十一日印

打字：汤宁

校对：戴公兴

# 国家计划委员会文件

甘子玉 签发  
(姚振炎已阅)

计投资〔1993〕269号

## 关于审批广州市地下铁道首期工程 可行性研究报告的请示

国务院：

广州市地下铁道首期工程项目建议书已于1990年10月  
经国务院批准。经过一年多深入的可行性研究工作后，最  
近广州市计委以穗计请〔1992〕76号文将工程的可行性研

究报告报我委审批。对此，中国国际工程咨询公司进行了评估。现将有关情况和我们的意见报告如下：

原批复的项目建议书首期工程为黄沙至广州东站，全长12.7公里，设12座车站。总投资为413,000万元，其中需外国政府贷款53,500万美元，国内配套投资由广州市自行筹措。所借外资本息由广州市自还。

为使首期工程发挥更大的经济效益和社会效益，广州市计委在广泛听取各方面专家意见，并经过反复的技术、经济论证后，在所报可行性研究报告中，将首期工程建设范围调增为18.1公里，设16座车站。总投资为581,300万元，其中争取利用国外贷款46,100万美元，用于引进国外先进的技术、设备。具体贷款国别、贷款方式在审批外资方案时加以确定。所借国外贷款本息由广州市负责偿还；所需国内配套投资全部由广州市自筹解决。资金渠道为：市财政投资、国有土地有偿使用收益、市城建专项资金、市计委投资、开发建设地铁沿线控制用地的收益等。建设工期为5年。

鉴于上述情况，并考虑到该工程前期工作已进行多年，建设方案和国内配套投资已基本确定和落实，为便于

落实国外贷款和开展建设前的准备工作，建议国务院批准该工程的可行性研究报告。

以上妥否，请示。

本项目国外贷款计划编号为：J930000434202



主题词：广州 地铁 请示

— 3 —

〔注〕本页盖印处时间：一九九三年二月二十四日

地下铁道总公司 广州市	收文 12 号
	1999. 11. 4

# 广州市计划委员会文件

穗计重[1999]32 号

---

## 转发国家计委关于审批广州地铁二号线 首期工程可行性研究报告的通知

市地下铁道总公司：

广州地铁二号线首期工程可行性研究报告业经国家计委报请国务院批准，现将国家计委《印发国家计委关于审批广州地铁二号线首期工程可行性研究报告的请示的通知》（计投资[1999]1548号）转发给你们，请按照执行。

(此页无正文)



**主题词：城乡建设 轨道交通 可行性研究 通知**

---

抄送：市府办公厅、市建委、交委、外经贸委、财政局、规划局、国土房管局、国资局、工商银行广东省分行、中国银行广东省分行、建设银行广东省分行、广州海关

---

广州市计划委员会办公室

1999年11月1日印发

---

(共印 27 份)

# 国家发展计划委员会文件

特急 计投资[1999]1548号

---

## 印发国家计委关于审批 广州地铁二号线首期工程 可行性研究报告的请示的通知

广东省计委：

《国家计委关于审批广州地铁二号线首期工程可行性研究报告的请示》(计投资[1999]1364号)业经国务院批准，现印发你们，请按照执行。

(此页无正文)



主题词：城市 轨道交通 可行性研究 通知

---

抄送：建设部、财政部；中国工商银行、中国建设银行；广州市计委。

---

# 国家发展计划委员会文件

李荣融 签发

计投资[1999]1364号

(已经委办公会讨论通过)

---

## 国家计委关于审批广州地铁二号线 首期工程可行性研究报告的请示

国务院：

广州市报来广州地铁二号线首期工程(琶洲至江夏)可行性研究报告,要求审批。对此,中国国际工程咨询公司已进行评估,认为可行。经研究,现将有关情况及我们的意见

— 1 —

报告如下：

一、广州市是广东省省会，是广东省政治、经济、科技、教育和文化中心。改革开放以来，随着经济快速发展，广州市城市人口和交通量也呈快速增长趋势。目前，广州市人口已达 674 万人，流动人口达 170 万人，市区机动车拥有量 61.6 万辆，机动摩托车 40 万辆。加上珠江河流穿过市区，将广州市分为三个部分，造成其交通堵塞状况十分严重。

由于广州市由城市中心区大组团、城市北翼大组团与城市东翼大组团构成，其交通矛盾主要表现为东西向和南北向的交通堵塞。广州地铁一号线建成通车后，解决了东西向交通问题；地铁二号线，往北将与国际机场连接，中段穿越广州交通拥挤的老城区，并与一号线在市中心区换乘，往南穿越珠江。因此，建设广州地铁二号线，不仅可以解决南北向交通和过江难问题，而且与地铁一号线构成广州市快速轨道交通的基本框架，对改善广州市的整体交通状况和空间结构布局，促进城市新区的开发建设，均具有十分重要的意义。

二、根据广州市轨道交通总体规划，广州地铁二号线起自海珠区琶洲，经赤岗，西至美术学院，折向江南大道，向北

经机场路至终点站江夏站。线路全长 23.21 公里,其中高架线路长 10.68 公里,地下线路长 11.1 公里,过渡线 1.16 公里,地面线长 0.27 公里;全线设车站 20 座,其中地下车站 10 座,高架站 9 座,地面站 1 座。在赤岗设一个车辆段。列车为 6 节编组,四动两拖,最小发车间隔为 2 分钟,设计远期单向断面小时最大通过能力为 5.58 万人次。首期购置车辆 156 辆。

鉴于广州地铁一号线已开通运营,并考虑到与一号线设备的相互兼容性,二号线车辆采用交流传动系统(VVVF)的宽体铝合金车。该工程采用集中供电方式,设 2 座主变电站,11 座牵引变电所。信号系统采用列车自动控制系统(ATC),设自动售检票、通风空调、通信、防灾报警、给排水及消防等系统。

三、该项目总投资为 106.76 亿元(含外汇 1.3238 亿美元),其中固定资产投资为 106.29 亿元,流动资金 0.47 亿元。

该项目资金来源为:项目资本金 34 亿元由广州市财政拨款 18 亿元,市城建专项资金安排 16 亿元。资本金以外部分,广州市拟从土地收益和二号线沿线物业开发收益投

入 36 亿元,由中国建设银行安排长期贷款 30 亿元,由中国工商银行提供外汇贷款 1.3238 亿美元。

四、该项目作为国家确定的设备国产化依托项目,广州市已按要求制定了国产化方案。除少数部件需由生产厂家进口外,其余部分均采用国内成熟产品,设备国产化率可达到 70.15%。

根据项目法人责任制,广州市地铁总公司经国有资产管理局授权作为地铁二号线的法人单位,负责工程建设和运营管理工作。

鉴于广州地铁二号线首期工程的各项条件已经落实,建议国务院批准该项目可行性研究报告。

妥否,请示。



主题词:地铁工程 可行性研究报告 请示

# 国家发展和改革委员会文件

发改投资[2007]1183号

## 国家发展改革委关于广州市城市轨道交通 二、八号线延长线工程可行性研究报告的批复

广州市发展改革委：

报来《关于审批广州市轨道交通二、八号线延长线工程可行性研究报告的请示(穗发改请[2006]65号)》、《关于调整广州市轨道交通二八号线延长线工程可行性研究报告的请示(穗发改请[2006]318号)》、《关于调整广州市轨道交通二、八号线延长线工程筹资方案的报告(穗发改城[2007]39号)》均悉。经研究,现批复如下:

一、根据我委《关于广州市城市快速轨道交通近期建设规划的批复》,为促进广州市城市快速轨道交通发展,完善城市交通网络及快速轨道交通网络,提高运行效率,同意所报广州市轨道交通二、八号线延长线工程可行性研究报告及补充报告所提出的建设

方案。

二、广州市轨道交通二、八号线延长线工程分三段线路建设，总长 28.55 公里，共建车站 22 座。其中二号线南延段江南西至广州新客站段，线路长 13.96 公里，均为地下线，设车站 9 座，在广州新客站西北侧设停车场 1 个。北延段嘉禾至三元里段，线路长 9.35 公里，其中地下线长 8.28 公里，高架线长 0.57 公里，过渡线 0.5 公里，设车站 7 座，在嘉禾设车辆段 1 座。

为完善轨道交通运营网络，强化珠江两岸交通联系，有利于培育客流，同意八号线西延段从晓港延伸至文化公园站，该段线路长 5.24 公里，均为地下线，设车站 6 座，改建控制中心 1 个（与一号线公园控制中心共用）。此外，在沙园新建二号线延长线工程与广佛线工程共用主变电站 1 座。

二号线设计高峰小时单向最大断面客流量为：初期（2012 年）3.2168 万人次/小时、近期（2019 年）4.8522 万人次/小时、远期（2034 年）3.8624 万人次/小时。八号线高峰小时单向最大断面客流量为：初期 1.1597 万人次/小时、近期 1.7414 万人次/小时、远期 3.5164 万人次/小时。据此工程采用原首期工程 A 型车，初近远期均按 6 辆编组，需增购车辆 27 列 162 辆。

三、广州市轨道交通二、八号线延长线工程总投资为 147.29 亿元（其中美元 12357 万美元），其中二号线延长线为 115.22 亿元，八号线延长线为 32.07 亿元。建设资金来源为：项目资本金 82.59 亿元由广州市政府从财政资金中安排。资本金以外 64.7 亿

元由国内银行贷款解决。

四、在初步设计阶段要完善工程建设方案和筹资方案,进一步细化在不中断运营前提下的二、八号线拆解方案。要落实与城市规划,尤其是综合交通规划的衔接,完善环境保护、节能降耗、节约和集约利用土地等各项措施。同意所报车辆及机电设备国产化初步方案,在下一步工作中要做好深化和落实工作。工程及设备采购等应按照国家规定实行公开招标方式进行。

附:工程招标实施方案核准意见



主题词:轨道交通 可行性研究 批复

抄送:建设部、国土资源部、国家环保总局、国家开发银行、广东省发展改革委

广州轨道交通2、8号线延长线项目招标方案核准意见

	招标范围		招标组织形式		招标方式		不采用 招标方式	备注
	全部招标	部分招标	自行招标	委托招标	公开招标	邀请招标		
勘察	√			√	√			
设计	√			√	√			
监理	√			√	√			
建筑工程	√			√	√			
安装工程	√			√	√			
设备及车辆	√			√	√			
重要材料	√			√	√			
其它	√							

7-25-09

地下 铁道 总公 司 广 州 市	收文 20 号
	2002. 8. 5

# 广州市发展计划委员会文件

穗计城〔2002〕83号

## 转发国家计委关于审批广州市轨道交通 三号线可行性研究报告的请示的通知

市地铁总公司：

国家计委《印发国家计委关于审批广州市轨道交通三号线可行性研究报告的请示的通知》（计投资〔2002〕1215号）批准了我市地铁三号线的可行性研究报告，现转发给你们。

接文后，请你司根据中国国际工程咨询公司地铁三号线工程可行性研究报告的评估意见，抓紧开展和加快项目初步设计工

姓名	性别	年龄	职业

作，争取早日申请新开工。



（此处为模糊不清的印章或文字）

（此处为模糊不清的正文内容）

（此处为模糊不清的正文内容）

（此处为模糊不清的正文内容）

（此处为模糊不清的正文内容）

（此处为模糊不清的正文内容）

（此处为模糊不清的正文内容）

# 印发国家计委关于审批广州市轨道交通 三号线可行性研究报告的请示的通知

计投资[2002]1215号

广州市计委：

《国家计委关于审批广州市轨道交通三号线可行性研究报告的请示》(计投资[2002]1021号)业经国务院批准,现印发给你们,请遵照执行。

中华人民共和国国家发展计划委员会

二〇〇二年七月二十三日

国家计委关于审批广州市轨道交通三号线  
可行性研究报告的请示

计投资[2002]1021号

国务院：

广州市计委报来广州市轨道交通三号线工程可行性研究报告，要求审批。对此，我们委托中国国际工程咨询公司进行了评估。经研究，现将有关情况和我们的意见报告如下：

一、项目建设的必要性

改革开放以来,广州市的经济始终保持着健康、稳定、快速发展的态势。2000年,番禺和花都改为广州市辖区后,市区面积增加到3719平方公里,人口达到688.7万人,流动人口超过170万,全市国内生产总值达到2376亿元,地方财政收入201亿元。根据新的城市形态和布局,广州市对城市发展战略和总体规划进行了重大调整,确定了城市结构向多中心、组团式结构转变,发展重点向南部(番禺区)转移的新战略。在城市布局发生重大变化的背景下,为适应城市发展战略意图,广州市拟实施连接市区南北的轨道交通三号线。

该线路的总体构思是通过建设快速轨道交通建立起中心城区与南部地区的交通干线,拉开城市空间布局,引导区域经济和人口向南部及沿海方向转移,促进番禺区717平方公里土地资源的开发利用,充分发挥广州市作为珠江三角洲中心城市的集聚和辐射功能。

该项目建成后,与地铁一号线、地铁二号线共同构成广州市轨道交通的基本骨架,将初步形成覆盖广州新、旧城区和城市发展区、76公里规模的轨道交通网,日客运能力达到370万人次,使广州市轨道交通系统初步具备发挥规模效益和整体效益的能力,有效地改善市民的交通出行条件和居住环境,为城市资源的综合利用提供良好的条件,促进广州市经济效益和生态环境的提高。总之,从广州城市发展、旧城改造、土地开发、交通运输网络建设诸方面看,轨道交通三号线的建设是必要和迫切的。

## 二、建设规模及建设内容

该线路规划呈南北“Y”字形走向,全长 35.86 公里,全部为地下线。线路走向:主线北起广州火车东站,向南到达番禺广场终点站,线路长 28.43 公里,设车站 13 座;支线北起天河汽车客运站,向南在体育西路站与主线相接,线路长 7.43 公里,设车站 5 座。

全线设车辆段及综合维修基地 1 座;采用 1500 伏架空接触网型式直流供电,新建 2 座主变电所、14 座牵引变电所、18 座降压变电所;信号系统采用列车自动控制 ATC 系统;车辆选用变频变压 VVVF 交流牵引传动 A 型车,根据客运需要,初期按 3 辆编组,近、远期按 6 辆编组,初、近、远期车辆配置分别为:102 辆/34 列、192 辆/32 列、240 辆/40 列。

目前,该项目已按要求提出了设备国产化方案,项目设备国产化率约 77%,符合国家对国产化率的要求。

中咨公司评估认为,该工程拟定 120 公里/小时的最高行车速度,在国内地铁运行中尚属首例,为此,要对有关技术标准做深化研究和试验,并充分考虑工程技术及运营安全等风险,研究相应的防范措施;同时,要从吸引客流、方便换乘的角度,进一步优化站场布置和结构。对此,我们建议广州市在初步设计阶段进行深入研究。

## 三、项目总投资及资金筹措渠道

该工程估算总投资约为 153 亿元,其中,工程静态投资 147 亿元(含车辆购置费 12.24 亿元),建设期贷款利息 5.5 亿元,流动资

金 3060 万元。平均造价 4.3 亿元/公里。

该工程资金来源为：项目资本金 96 亿元，由地方财政统筹解决，其中广州市财政安排城建专项资金 78 亿元，另从全市土地出让收益中安排 18 亿元；资本金以外 57 亿元，拟申请商业银行贷款解决（含外汇 9938 万美元）。目前，由中国建设银行广东省分行等 9 家银行组成的银团已出具贷款承诺书。

该工程项目法人为广州市地下铁道总公司。

经审查，该工程的招标实施方案符合国家招投标法有关规定。

鉴于广州市轨道交通三号线项目的各项建设条件已经基本具备，建议国务院批准其可行性研究报告。

以上妥否，请示。

附：项目招标实施方案核准意见

中华人民共和国国家发展计划委员会

二〇〇二年七月一日

附表：

### 项目招标实施方案核准意见

建设工程名称：广州市轨道交通三号线工程

	招标范围		招标组织形式		招标方式		不采用招 标方式
	全部招标	部分招标	自行招标	委托招标	公开招标	邀请招标	
勘察	核准		核准		核准		
设计	核准		核准		核准		
建筑工程	核准		核准		核准		
安装工程	核准		核准		核准		
监理	核准		核准		核准		
设备及材料采购	核准			核准	核准		
其它							

主题词：地铁 可行性研究 通知

---

抄送：广东省计委，市府办公厅，市建委，市交委，市规划局，市国土房管局。

---

广州市发展计划委员会办公室

2002年8月2日印发

# 国家发展计划委员会文件

计投资[2002]1215号

---

## 印发国家计委关于审批广州市轨道交通 三号线可行性研究报告的请示的通知

广州市计委：

《国家计委关于审批广州市轨道交通三号线可行性研究报告的请示》(计投资[2002]1021号)业经国务院批准,现印发给你们,请遵照执行。



二〇〇二年七月二十三日

主题词：地铁 可行性研究 通知

---

抄送：建设部,广东省计委,中国建设银行

---

# 国家发展和改革委员会文件

发改投资[2008]1811号

---

## 国家发展改革委关于广州市轨道交通 三号线北延线工程可行性研究报告的批复

广州市发展改革委：

报来《关于审批广州市轨道交通三号线北延段工程可行性研究报告的请示》(穗发改请[2006]255号)、《关于调整广州市轨道交通三号线北延段工程部分线路敷设方式的请示》(穗发改请[2007]18号)、《关于调整广州市轨道交通三号线北延段工程筹资方案的报告》(穗发改城[2008]18号)均悉。经研究,现批复如下：

一、为贯彻广州市城市快速轨道交通近期建设规划,加快城市快速轨道交通网络体系建设,改善城市交通状况,原则同意编制上报的广州市轨道交通三号线北延段工程可行性研究报告。

二、工程建设方案及建设规模

(一)工程线路和土建方案。广州市三号线北延段工程自三号线一期工程广州东站起,向北延伸至广州新白云国际机场,线路全长30.9公里,其中机场试验段1.7公里(含新机场南站)土建工程已与机场航站楼同步建成。需新建线路29.2公里,其中地下线长22.2公里,高架线长6.4公里,过渡段0.6公里。全线设车站11座,其中高架站1座,地下站10座。该工程在线路中部设车辆段1座,与二号线嘉禾车辆段合建,用地面积约为37公顷。设主变电站2座,分别位于矮岗站和燕塘站附近。控制中心在三号线已建成的大石控制指挥中心内预留。

(二)车辆和运营方案。本工程车辆选型为与三号线相同的最高运行速度120公里/小时的B型车,初期采用3辆编组,近、远期采用3/6辆编组。3辆编组时2动1拖,运营需要时,2列3辆编组列车可实现重联运行。列车采用1500V上部接触网受电。

三号线北延段工程采用两个交路运营的方式,系统能力按远期高峰小时开行34对设计,单向高峰小时最大运能3.44万人,初期配属车辆25列(75辆)。

### 三、工程机电设备系统配置方案

(一)供电系统。工程采用110/33kV两级电压制的集中供电方式。新建两座110KV主变电所。牵引供电系统采用直流1500V供电,地下区间全部线路采用刚性架空接触网,高架区间、车辆段采用柔性架空接触网。全线共设9座牵引变电所。

(二)通信系统。由传输网络、公务电话、专用通信、无线通

信、闭路电视监视、广播、时钟分配、车站信息显示系统、车载信息显示系统、通信电源设备等子系统构成。传输系统采用 MSTP 传输技术。

(三)信号系统。采用列车自动控制(ATC)系统,由列车自动防护(ATP)子系统、列车自动运行(ATO)子系统、列车自动监控(ATS)子系统、正线联锁和车辆段联锁子系统组成。信号系统方案采用移动闭塞制式。

(四)通风、空调系统。由隧道通风系统、车站公共区通风空调系统、车站设备及管理用房通风空调系统和空调水系统组成。

(五)火灾自动报警系统。火灾自动报警系统(FAS)为二级监控系统,在控制中心设中央级对全线进行监控管理,在车站级控制室设车站级,对车站级所管辖范围进行消防监控管理。

(六)环境与设备监控系统。由控制中心中央级和各车站级联网组成,系统管理模式为两级(中心、车站)管理,三级(中心、车站、就地)控制。

(七)自动售检票系统(AFC)。采用非接触 IC 卡设备,实行联乘票价、计程计时、封闭式票务管理制度,系统中央级和车站级的硬件和软件均由综合监控系统统一考虑。

(八)电梯系统。主要包括自动扶梯、垂直电梯和楼梯升降机,系统根据各站实际条件设置。

(九)屏蔽门系统。根据广州气候条件及安全需要,三号线北延段地下车站全部设置屏蔽门,高架车站设置安全门。

(十)综合监控系统。该系统集成下列子系统:火灾自动报警系统(FAS)、环境与设备监控系统(BAS)、变电所自动化系统(PSCADA)、屏蔽门控制系统(PSD)。同时与下列系统实现互联:广播系统(PA)、闭路电视监视系统(CCTV)、乘客信息显示系统(PIDS)、车载信息显示系统(TIS)、自动售检票系统(AFC)、信号系统(SIG)和时钟系统(CLK)。

(十一)控制中心。中心设在既有三号线大石控制中心(已作预留)。

四、该工程总投资 103.22 亿元,平均工程造价 3.34 亿元/公里。其中该项目资本金 59.9 亿元由广州市政府安排财政性资金解决。资本金以外部分,申请国内银行贷款解决。

五、请据此开展下一步工作。在初步设计阶段,要结合我委批准可研报告和评估专家提出意见,对工程建设方案进行优化。要合理安排建设工期,控制工程风险,落实突发事件的预防和应对措施。要进一步落实车辆和机电设备自主化方案,确保符合自主化要求。要进一步落实各项建设资金筹措和运营补贴方案,研究落实工程节能、节地、节水和节约投资等措施。

附:工程建设项目招标实施方案核准意见

(此页无正文)



主题词：轨道交通 可行性研究 批复

抄送：建设部、国土资源部、环境保护部，广东省发展改革委

附：

## 工程建设项目招标实施方案核准意见

项目名称：广州市轨道交通三号线北延线工程

	招标范围		招标组织形式		招标方式		不采用招标方式
	全部招标	部分招标	自行招标	委托招标	公开招标	邀请招标	
勘察设计	√			√	√		
建筑工程	√			√	√		
机电设备采购	√			√	√		
安装工程	√			√	√		
工程监理	√			√	√		
材料采购	√			√	√		



# 国家发展和改革委员会文件

发改投资〔2005〕2797号

## 国家发展改革委关于广州市轨道交通4号线 首期工程可行性研究报告的批复

广州市发展改革委：

你委《关于上报广州市轨道交通四号线首期工程（奥林匹克中心至新造）可行性研究报告的请示》（穗发改请〔2005〕204号）收悉。经研究，现批复如下：

一、为支持广州市城市总体规划目标，促进城市快速轨道交通设施建设，强化市中心区与南部地区的联系，加快城市空间南拓步伐，引导沿线土地开发利用，原则同意在我委批准的《广州市轨道交通近期建设规划》基础上编制的广州市轨道交通四号线首期工程（奥林匹克中心至新造）可行性研究报告。

二、广州市轨道交通四号线北起萝港新区，南至南沙新港，其首期工程由奥林匹克中心至新造，全长19.51公里，设车站8座，

在新造设车辆段及综合检修基地1座,占地16.5公顷,承担本线车辆的定修、临修、列检、停放。同意采用直线电机运载系统,采用4辆编组运行,全线初、近、远期车辆配车分别为:120辆/30列、276辆/69列、384辆/96列。本项目采用自动售检票系统,地下站采用屏蔽门系统。

考虑到直线电机运载系统在国内尚属首次应用,同意按照“关键技术和关键件先进口,消化吸收国产化”的思路,对车体、转向架、直线电机、VVVF逆变器、制动机等大型关键部件,在初期阶段由国外进口,同时对引进技术消化吸收,实现国内组织生产和车辆总装调试。四号线车辆平均国产化率应不低于60%,车辆和机电设备综合国产化率应不低于70%。

三、该工程总投资72.1亿元,其中项目资本金43.26亿元,由广州市财政安排,其余部分申请中国工商银行贷款解决。所需外汇购汇解决。

四、请据此开展下一步工作,落实规划、土地、环保及客流培育措施,严格执行国家车辆设备国产化政策,研究落实国产化具体实施方案和建设资金及运营亏损补贴方案。

对于四号线试验段未经国家批准就开工建设的问题,应予以批评。今后广州市要认真吸取教训,避免再发生类似问题,严格遵守国家基本建设程序。

附:工程项目招标实施方案核准意见

(此页无正文)



主题词：轨道交通 可行性研究 批复

抄送：建设部，广东省发展改革委

附:

### 工程项目招标实施方案核准意见

项目名称:广州市轨道交通4号线首期工程

	招标范围		招标组织形式		招标方式		不采用招标方式
	全部招标	部分招标	自行招标	委托招标	公开招标	邀请招标	
勘察	√			√	√		
设计	√			√	√		
建筑工程	√			√	√		
安装工程	√			√	√		
监理	√			√	√		
设备及材料采购	√			√	√		
其它							



# 国家发展和改革委员会文件

发改投资[2006]561号

---

## 国家发展改革委关于广州市轨道交通四号线 二期工程可行性研究报告的批复

广州市发展改革委：

你委《关于审批广州市轨道交通四号线二期工程(新造至冲尾)可行性研究报告的请示》(穗发改请[2006]10号)收悉。经研究,现批复如下:

一、为贯彻广州市城市总体规划提出的要引导城市向东南方向发展的方针,促进南沙地区开发,提升四号线一期工程运营效益,原则同意在我委批准的《广州市城市快速轨道交通近期建设规划》基础上编制的广州市轨道交通四号线二期工程(新造至冲尾)可行性研究报告。

二、广州市轨道交通四号线二期工程自新造至冲尾,全长27.14公里,其中地面线0.68公里、高架线26.46公里。设10座

车站(其中2座为预留远期建设车站),新设主变电站1座。车辆及机电设备技术标准与一期工程相同。

三、四号线二期工程投资估算总额为65.16亿元。其中由广州市政府从财政资金安排项目资本金39.1亿元,其余部分申请中国工商银行组织银团贷款解决。

四、请据此开展工程初步设计,优化工程建设方案及筹资方案。要严格执行环境保护和土地利用政策,落实工程施工环节及运行后必要的安全措施。要严格执行地铁国产化政策,开展相关科技攻关和专题研究,提高国产化水平。

附:工程招标实施方案核准意见



主题词:轨道交通 可行性研究 批复

抄送:建设部、国土资源部、国家环保总局,中国国际工程咨询公司、中国工商银行,广东省发展改革委

附:

## 工程项目招标实施方案核准意见

项目名称:广州市轨道交通四号线二期工程

	招标范围		招标组织形式		招标方式		不采用招 标方式
	全部招标	部分招标	自行招标	委托招标	公开招标	邀请招标	
勘察	√			√	√		
设计	√			√	√		
建筑工程	√			√	√		
安装工程	√			√	√		
监理	√			√	√		
设备及材 料采购	√			√	√		
其它							

# 广东省发展和改革委员会

---

粤发改交通函〔2013〕3174号

## 广东省发展改革委关于广州市城市轨道交通 交通四号线南延段工程可行性 研究报告的复函

广州市发展改革委：

你委《关于审批广州市轨道交通四号线南延段工程可行性研究报告的请示》（穗发改请〔2013〕241号）收悉。经研究，现函复如下：

一、为完善城市综合交通运输体系，支持南沙国家级新区的建设，促进城市空间结构和功能布局优化调整，根据《国家发展改革委关于广州市城市轨道交通近期建设规划（2012-2018年）的批复》（发改基础〔2012〕1999号），同意建设广州市城市轨道交通四号线南延段工程。

二、工程线路起始于既有金洲站站后折返段，沿双山大道、金隆路、环市大道、海港大道和科技大道敷设，至南沙客运港站。线路全长12.6公里，设金隆、广隆、大涌、塘坑、资讯园、南沙客运港等6座车站，其中换乘车站1座，为南沙客运港站，与规

---

划十五号线换乘。设停车场一处，位于广隆村附近。设主变电站一座，位于停车场内。

三、工程采用与既有四号线相同的L型车辆，最高运行时速90公里。正线采用直流1500伏接触轨授电方式，停车场及其出入段地面线采用架空柔性悬挂接触网授电方式。初、近、远期均采用4辆编组，与既有线贯通运营。初期配属车辆57列/228辆，其中南延段采购12列/48辆，既有四号线增购15列/60辆。

四、工程投资为83.76亿元。其中，资本金37.7亿元，占总投资的45%，由广州市财政承担；资本金以外部分利用国内银行贷款等融资方式解决。

五、项目业主为广州市地下铁道总公司，负责项目的投资、建设和运营。项目建设工期4年。

六、在初步设计阶段，要进一步加强地质勘探工作，优化各项设计方案和工程措施，做好工程筹划，控制工程造价；优化交通衔接换乘方案，做好地面公交场站、停车设施等接驳设施的规划及用地控制；结合沿线城市规划布局，深化综合开发研究。

七、工程招标核准意见附后。



公开方式：依申请公开

抄送：省住房城乡建设厅。

## 工程招标核准意见

建设项目名称：广州市城市轨道交通四号线南延段工程

	招标范围		招标组织形式		招标方式		不采用 招标方式
	全部招标	部分招标	自行招标	委托招标	公开招标	邀请招标	
勘察	✓		✓		✓		
设计	✓		✓		✓		
监理	✓		✓		✓		
建筑工程	✓		✓		✓		
安装工程	✓		✓		✓		
设备及车辆	✓			✓	✓	✓	
重要材料	✓		✓		✓		
其他							

审批部门核准意见说明：

根据《国务院办公厅转发国家计委关于城市轨道交通设备国产化实施意见的通知》（国办发〔1999〕20号）要求，城市轨道交通部分主要机电设备可在国家定点企业范围内采取邀请招标的方式采购。请严格按照国家有关规定做好项目招标的实施工作。



# 国家发展和改革委员会文件

发改投资〔2005〕2406号

## 国家发展改革委关于广州市轨道交通5号线 (滘口—文园段)可行性研究报告的批复

广州市发展改革委：

报来《关于报请审批广州市轨道交通五号线(滘口—文园段)项目可行性研究报告的请示》(穗计请〔2004〕201号)收悉。经研究,现批复如下:

一、为贯彻广州城市总体规划部署,解决广州市旧城中心区和天河中央商务区与东西部新发展区各组团间的交通问题,缓解老城区的交通压力,同意建设广州市轨道交通五号线(滘口—文园段)工程。

二、该工程西起芳村区滘口,途径西村、广州火车站、花园酒店、五羊新城、珠江新城、黄洲等,东到终点文园,线路全长31.9公里,其中地下线长约29.9公里,高架线长约2公里,共设24座车

站,其中高架站 2 座,地下站 22 座。全线设车辆段及综合检修基地 1 座;

全线采用 DC1500V 第三轨供电方式,车辆段采用 DC1500V 柔性架空接触网供电;新建 2 座主变电站、并与二号线共用瑶台主变电站、12 座牵引变电所和 24 座降压变电所;信号系统采用列车自动控制 ATC 系统、闭塞制式采用无线扩频车地通信方式的移动闭塞信号系统;

车辆选用变频变压 VVVF 系统、牵引电机采用短初级直线感应电动机传动的 L 型车;根据客流需要,初期按 4 辆编组,配车数 180 辆/45 列;近期按 4、6 辆编组,配车数 294 辆/64 列,远期按 6 辆编组,配车数 402 辆/67 列。

三、该项目估算总投资约为 160.07 亿元(包括外汇 13125 万美元),其中,工程静态投资 154.63 亿元,建设期利息 4.9 亿元,铺底流动资金 5400 万元。

资金来源为:项目资本金 95.96 亿元,由地方财政专项资金统筹解决;资本金以外 64.11 亿元由中国银行贷款解决。

四、请严格执行国家地铁设备国产化政策,落实国产化方案,做好引进技术的消化、吸收工作;严格执行规划、征地和环保规定,严格履行相关审批手续;该工程设计、施工、机电设备及材料采购等均按国家招投标有关规定实行公开招标。

附:广州市轨道交通五号线(滘口—文园段)项目招标方案核准意见

(此页无正文)



主题词：轨道交通 可行性研究 批复

抄送：国土资源部、建设部、国家环保总局、中国银行、中国国际工程咨询公司、广东省发展改革委、广州市人民政府

附:

广州轨道交通5号线(滘口一文园段)项目招标方案核准意见

	招标范围		招标组织形式		招标方式		不采用 招标方式	备注
	全部招标	部分招标	自行招标	委托招标	公开招标	邀请招标		
勘察	√			√	√			
设计	√			√	√			
监理	√			√	√			
建筑工程	√			√	√			
安装工程	√			√	√			
设备及车辆	√			√	√			
重要材料	√			√	√			
其它	√			√	√			

(文五决页共)



# 国家发展和改革委员会文件

发改投资〔2007〕2022 号

---

## 国家发展改革委关于广州市轨道交通六号线首期工程(浔峰岗~元岗段)可行性研究报告的批复

广州市发展改革委:

你委《关于审批广州市轨道交通六号线工程可行性研究报告的请示》(穗发改请〔2006〕185号)、《关于调整广州市轨道交通六号线工程可行性研究报告的请示》(穗发改请〔2006〕317号)收悉。经研究,现批复如下:

一、为贯彻广州市城市总体规划,实现广州市“东进、西联”城市发展战略,促进广州市区东西向交通联系,原则同意在我委批准的《广州市城市快速轨道交通近期建设规划》基础上编制的广州市轨道交通六号线首期工程可行性研究报告。

二、广州市轨道交通六号线首期工程(浔峰岗~元岗段)线路长24.3公里,其中地下线长约21.2公里,高架线长约2.9公里,过

渡段 0.2 公里;共设 22 座车站,其中高架站 3 座,地下站 19 座。在大坦沙和燕塘设主变电站 2 座、在海珠广场和区庄设集中冷站 2 座、在区庄设置控制中心,在金沙洲设停车场 1 座。

### 三、工程机电设备方案

(一)车辆。采用直线电机系统,四辆固定编组,最高运行速度为 90 公里/小时。正线采用 DC1500V 第三轨受电方式,车辆段及综合基地采用柔性架空接触网,车辆牵引系统采用 VVVF 系统。初期最小行车间隔为 252 秒、近期为 168 秒、远期为 120 秒。根据设计年限客流预测和运输能力安排,2012 年配置车辆数为 108 辆/27 列,2019 年为 168 辆/42 列,2034 年为 220 辆/55 列。

(二)供电。采用集中供电方式,两级电压制,环网电压等级为 33kV。新建大坦沙、燕岭 2 座主变电站,全线设 10 座牵引变电所,各站均设置降压变电所。

(三)通信。通信系统由传输网络、无线通信系统、公务通信系统、专用电话系统、广播系统、视频监视系统、时钟分配系统和集中网络管理系统、计算机网络信息系统、乘客信息显示系统、商用移动通信及公安通信系统等组成,传输网络采用 MSTP 方案。

(四)信号。信号系统采用基于通信的移动闭塞信号系统,车辆段信号采用以计轴设备作为列车位置检测设备的独立计算机联锁方案。

(五)通风与空调。全线设海珠广场、区庄 2 座集中冷站,区间采用活塞通风,由于六号线车站规模小,同意采用单端送风模

式。

(六)给排水及消防。给水系统采用城市自来水,不设自备水源;消防采用消火栓系统、自动灭火系统;重要设备房设自动灭火系统。各种污水、废水要求达标分类集中排放,雨水排入市政雨水管网。

(七)售检票系统。采用非接触式 IC 卡为车票信息载体,实行联乘票价制,系统应满足付费区换乘要求,并与其它公交系统实现一卡通。

(八)环境与设备监控及火灾自动报警。环境与设备监控系统设中央、车站、就地三级监控,重要设备用房设门禁系统;火灾自动报警系统采用车站与综合监控系统集成;在珠江两端设防淹门,具三级监视和车站、就地二级控制功能。

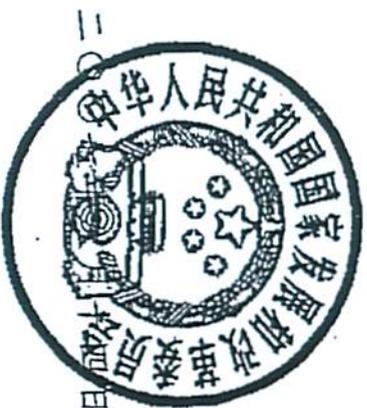
(九)综合监控系统。综合监控系统由中央级设备、车站级设备以及传输设备等组成,应提高对紧急事件的控制能力。

四、广州市轨道交通六号线首期工程初期投资估算总额为 115.29 亿元。其中项目资本金 69.17 亿元,由广州市政府财政资金安排。资本金以外部分拟申请国内银行贷款解决。

五、请据此开展工程初步设计,优化工程建设方案及筹资方案。要严格执行环境保护和土地利用政策,落实工程施工环节及运行后必要的安全措施。要严格执行地铁国产化政策,开展相关科技攻关和专题研究,提高国产化水平。

附:工程招标实施方案核准意见

(此页无正文)



主题词：轨道交通 可行性研究 批复

抄送：建设部，广东省发展改革委

## 广州轨道交通6号线首期工程(浔峰岗一元岗段)招标方案核准意见

	招标范围		招标组织形式		招标方式		不采用 招标方式	备注
	全部招标	部分招标	自行招标	委托招标	公开招标	邀请招标		
勘察	√			√	√			
设计	√			√	√			
监理	√			√	√			
建筑工程	√			√	√			
安装工程	√			√	√			
设备及车辆	√			√	√			
重要材料	√			√	√			
其它	√			√	√			

# 国家发展和改革委员会文件

发改基础〔2011〕1015号

## 国家发展改革委关于广州市轨道交通六号线 二期工程可行性研究报告的批复

广州市发展改革委：

你委《关于审批广州市轨道交通六号线二期工程可行性研究报告的请示》（穗发改请〔2009〕164号）、《关于调整六号线二期工程高塘石至萝岗段敷设方式的请示》（穗发改请〔2011〕40号）均悉。经研究，现批复如下：

一、为了改善广州市东部地区的公共交通条件，加强萝岗区和中心城区间的联系，促进城市空间结构与功能布局的优化调整，完善城市综合交通体系，根据《广州市城市快速轨道交通近期建设规划调整方案》，同意建设广州市轨道交通六号线二期工程。

二、该工程线路西起六号线首期工程长湴站，向东经植物园站、龙洞站、柯木塱站、高塘石站、黄陂站、香山路站、科学城东站、

暹岗站、萝岗站,止于香雪站。线路长 17.6 公里,其中地下线长 11.1 公里,高架线长 5.9 公里,过渡段长 0.6 公里。设车站 10 座,其中地下站 6 座,高架站 4 座,在暹岗站与轨道交通 4 号线换乘。设萝岗车辆段和主变电所各 1 座,利用首期工程在浔峰岗停车场的控制中心。

本工程采用与首期工程相同的直线电机车辆,最高运营时速 90 公里。正线采用直流 1500 伏接触轨、车辆段采用架空接触网供电方式。初、近期采用 4 辆编组、与首期工程贯通运营,车站土建工程预留 6 辆编组规模,远期研究采用 6 辆编组,与首期工程拆分、独立运营组织方案。初期配属车辆 24 列/96 辆。工程机电设备配置方案按咨询评估后确定的方案执行。

三、工程总投资 91.26 亿元。其中,资本金 44.18 亿元,占总投资的 48.4%,由广州市财政承担;资本金以外的资金 47.08 亿元利用国内银行贷款解决。

项目业主为广州市地下铁道总公司,负责本项目的投资建设和运营管理。

项目建设工期为三年半。

四、请据此开展下一步工作。总结在建和运营线路经验,完善工程建设方案,统筹考虑与既有轨道交通线路、地面公交场站、停车设施等的接驳,提高综合换乘效率。充分考虑沿线规划发展和客流需求,优化运营组织方案,预留未来扩能条件。加强地质勘探工作,提高设计施工水平,控制工程造价。做好工程筹划和风险控制

制,强化安全监管措施,保证项目顺利实施。进一步落实车辆和机电设备自主化方案,确保符合自主化要求。抓紧研究长期稳定的运营补亏政策与措施,落实运营期资金补偿方案。

五、城市轨道交通投资大、涉及面广、社会影响大,应严格按国家基本建设程序及相关法律法规有序推进。今后可研报告未经批准不得以任何形式擅自开工建设,避免带来不良后果,影响工程建设。

附:广州市轨道交通六号线二期工程建设项目招标投标事项  
核准意见



主题词:交通 城市轨道交通 可行性研究 批复

抄送:住房城乡建设部、国土资源部、环境保护部,中国国际工程咨询公司,广州农村商业银行,广东省人民政府、广州市人民政府

附:

## 广州市轨道交通六号线二期工程建设项目

### 招标投标事项核准意见

	招标范围		招标组织形式		招标方式		不采用 招标方式	备注
	全部 招标	部分 招标	自行 招标	委托 招标	公开 招标	邀请 招标		
勘察设计	✓		✓		✓			
土建工程	✓		✓		✓			
主要机电设备	✓			✓	✓	✓		
一般机电设备	✓			✓	✓			
设备安装工程	✓		✓		✓			
工程监理	✓		✓		✓			

审批部门核准意见说明:

核准。

根据国办发[1999]20号文件要求,城市轨道交通部分主要机电设备可在国家定点企业范围内采取邀请招标的方式采购。请严格按照《中华人民共和国招标投标法》等法律法规和相关部门规章,规范招标投标行为。

国家发展和改革委员会



# 国家发展和改革委员会文件

发改基础〔2012〕2165号

## 国家发展改革委关于广州市轨道交通7号线 一期工程可行性研究报告的批复

广州市发展改革委：

你委《关于审批广州市轨道交通7号线一期工程可行性研究报告的请示》（穗发改请〔2010〕312号）收悉。经研究，现批复如下：

一、为了加强对外交通枢纽衔接、优化城市交通结构、实现城市总体规划目标，根据《广州市城市轨道交通近期建设规划调整方案》，同意建设广州市轨道交通7号线一期工程。

二、该工程线路西起广州南站，经汉溪大道、南大干线穿越珠江后，沿大学城中环西路至大学城南站。线路全长18.6公里，全部为地下线，设车站9座，全部为地下站，其中换乘车站4座，分别与其它轨道交通线路和铁路换乘。控制中心合设于3号线大石控

制中心,设大洲车辆段。

本工程车辆采用 B 型车,直流 1500 伏架空接触网授电方式,最高运营时速 80 公里。初、近、远期均采用 6 辆编组,初期配属车辆 23 列/138 辆。初、近期采用单一交路,远期采用大小交路套跑的运行方式,高峰小时发车对数分别为 18 对、20 对和 27 对。工程机电设备配置方案按咨询评估后确定的方案执行。

三、本工程投资为 94.67 亿元。其中,资本金 37.57 亿元,约占总投资的 39.7%,由广州市财政承担;资本金以外的资金利用国内银行贷款解决。

项目建设工程期为 4 年。

四、项目业主为广州市地下铁道总公司,负责项目的投资、建设和运营。

五、在初步设计阶段,要深入研究轨道交通建设与沿线土地利用及其他交通设施的关系,优化衔接换乘方案,做好交通接驳设施规划与用地控制。结合沿线规划及项目功能定位,进一步研究车站和停车场设置等问题。进一步落实车辆和机电设备自主化方案,努力提高关键技术自主化水平。抓紧研究长期稳定的运营补亏政策与措施,落实运营期资金补偿方案。

六、项目实施中如有重大变化,须及时上报我委。

附:招标投标事项核准意见

(此页无正文)



国家发展改革委关于广州市轨道交通7号线  
一期工程可行性研究报告的批复

广州市发展改革委：

你委《关于审批广州城市轨道交通7号线一期工程可行性研究报告请示》(发改发改请[2010]312号)收悉。经研究，现批复如下：

一、为了加强对外交通联系，优化城市轨道交通布局，实现广州市总体规划目标，根据《广州市城市轨道交通近期建设规划(2011-2016年)》，同意建设广州市轨道交通7号线一期工程。

二、该工程线路自广州南站，经洪英大道，南大于铁路站

---

抄送：广东省人民政府、广州市人民政府、广东省发展改革委，住房城乡建设部、国土资源部、环境保护部，中国建设银行，北京城建设计研究总院有限责任公司

---

# 广东省发展和改革委员会

粤发改交通函〔2014〕143号

## 广东省发展改革委关于广州市城市轨道交通八号线北延段工程可行性研究报告的批复

广州市发展改革委：

你委《关于审批广州市城市轨道交通八号线北延段工程可行性研究报告的请示》（穗发改请〔2013〕248号）收悉。经研究，现批复如下：

一、为优化广州市交通运输结构，落实城市空间发展战略，根据《国家发展改革委关于广州市城市轨道交通近期建设规划（2012-2018年）的批复》（发改基础〔2012〕1999号），同意建设广州市城市轨道交通八号线北延段工程。

二、工程起始于文化公园站后折返线，沿康王路、西槎路、石槎路、石沙路敷设，下穿华南快速干线高架桥后至终点站白云湖站，线路全长约16公里，均采用地下敷设方式。线路共设华林寺、陈家祠、彩虹桥、西村、鹅掌坦、同德围、上步、聚龙、平

沙、石井、亭岗、白云湖等车站，其中换乘车站4座，分别为陈家祠站、彩虹桥站、西村站、聚龙站。在白云湖站附近设置车辆段1座，在彩虹桥站附近设置主变电站1座。

三、工程采用与既有八号线相同的A型车辆，初、近、远期均采用6辆编组，直流1500伏架空接触网授电方式。运营组织采用大小交路套跑方案，与既有线贯通运营，最高运行时速80公里。全线初期配属车辆50列/300辆，其中北延段采购24列/144辆。

四、工程投资估算约134.5亿元。其中，项目资本金60.55亿元，约占总投资的45%，由广州市财政承担；资本金以外部分利用国内银行贷款等融资方式解决。

五、项目业主为广州市地下铁道总公司，负责项目的投资、建设和运营。

六、在初步设计阶段，要进一步加强地质勘探工作，细化拆迁组织实施工作方案，最大限度地消除各种风险，控制工程造价；优化交通衔接换乘方案，做好地面公交场站、停车设施等接驳设施的规划及用地控制；结合沿线城市规划布局，深化综合开发研究。

七、工程招标核准意见附后。



公开方式：不公开

抄送：广东省住房城乡建设厅。

# 工程招标核准意见

建设项目名称：广州市城市轨道交通八号线北延段工程

	招标范围		招标组织形式		招标方式		不采用 招标方式
	全部招标	部分招标	自行招标	委托招标	公开招标	邀请招标	
勘察	✓		✓		✓		
设计	✓		✓		✓		
监理	✓		✓		✓		
建筑工程	✓		✓		✓		
安装工程	✓		✓		✓		
设备及车辆	✓			✓	✓	✓	
重要材料	✓		✓		✓		
其他							

审批部门核准意见说明：

根据《国务院办公厅转发国家计委关于城市轨道交通设备国产化实施意见的通知》（国办发〔1999〕20号）要求，城市轨道交通部分主要机电设备可在国家定点企业范围内采取邀请招标的方式采购。请严格按照国家有关规定做好项目招标的实施工作。



2011.5.19

# 国家发展和改革委员会文件

发改基础〔2011〕1026号

## 国家发展改革委关于广州市轨道交通九号线 一期工程可行性研究报告的批复

广州市发展改革委：

你委《关于审批广州市轨道交通九号线一期工程可行性研究报告的请示》（穗发改请〔2009〕166号）、《关于上报广州市轨道交通九号线客流预测深化研究报告的请示》（穗发改请〔2011〕60号）均悉。经研究，现批复如下：

一、为了改善广州市北部地区的公共交通条件，加强花都区 and 中心城区间的联系，促进城市空间结构与功能布局的优化调整，完善城市综合交通体系，根据《广州市城市快速轨道交通近期建设规划调整方案》，同意建设广州市轨道交通九号线一期工程。

二、该工程线路西起飞鹤岭站，向东经花都汽车站、广州北站、花城路站、花果山公园站、花都广场站、马鞍山公园站、莲塘村站

— 1 —

(远期开通)、清布站,止于三号线高增站。线路长 20 公里,全部为地下线。设车站 10 座,其中换乘站 2 座,分别在广州北站和高增站与武广客运专线和地铁 3 号线换乘。设民主车辆段 1 座,民主、白鰲塘两座主变电所,在民主车辆段设控制中心。

本工程车辆采用 B 型车,采用直流 1500 伏接触网授电方式,最高运营时速 120 公里。初、近、远期均采用 6 辆编组,初期配属车辆 11 列/66 辆。初、近、远期均采用单一交路运营组织方案,高峰小时发车对数分别为 12 对、17 对、24 对。工程机电设备配置方案按咨询评估后确定的方案执行。

三、工程总投资 99.98 亿元。其中,资本金 52.43 亿元,占总投资的 52.4%,由广州市财政承担;资本金以外的资金 47.55 亿元利用国内银行贷款解决。

项目业主为广州市地下铁道总公司,负责本项目的投资建设和运营管理。

项目建设工期为 3 年半。

四、请据此开展下一步工作。根据线路功能定位,进一步优化线站位方案,提高设计施工水平,控制工程造价。结合广州市轨道交通线网和建设规划的调整,深入研究九号线运营组织方案。优化广州北站等换乘枢纽的车站布置和换乘方案,处理好与三号线的衔接关系,统筹考虑与地面公交场站、停车设施等的接驳,提高综合换乘效率。做好工程筹划和风险控制,强化安全监管措施,保证项目顺利实施。进一步落实车辆和机电设备自主化方案,确保

符合自主化要求。抓紧研究长期稳定的运营补亏政策与措施,落实运营期资金补偿方案。

附:广州市轨道交通九号线一期工程项目招标投标事项  
核准意见



**主题词:交通 城市轨道交通 可行性研究 批复**

抄送:广东省人民政府、广州市人民政府,住房城乡建设部、国土资源部、环境保护部,中国农业银行,上海市隧道工程轨道交通设计研究院

附：

## 广州市轨道交通九号线一期工程建设项目

### 招标投标事项核准意见

	招标范围		招标组织形式		招标方式		不采用 招标方式	备注
	全部 招标	部分 招标	自行 招标	委托 招标	公开 招标	邀请 招标		
勘察设计	✓		✓		✓			
土建工程	✓		✓		✓			
主要机电设备	✓			✓	✓	✓		
一般机电设备	✓			✓	✓			
设备安装工程	✓		✓		✓			
工程监理	✓		✓		✓			

审批部门核准意见说明：

核准。

根据国办发[1999]20号文件要求，城市轨道交通部分主要机电设备可在国家定点企业范围内采取邀请招标的方式采购。请严格按照《中华人民共和国招标投标法》等法律法规和相关部门规章，规范招标投标行为。

国家发展和改革委员会



# 广东省发展和改革委员会

粤发改交通函〔2015〕2562号

## 广东省发展改革委关于广州市城市轨道交通 十一号线工程可行性研究报告的批复

广州市发展改革委：

你委《关于重新上报广州市城市轨道交通十一号线可行性研究报告的请示》（穗发改请〔2015〕197号）收悉。经研究，现批复如下：

一、为落实广州市城市空间发展战略，完善综合交通运输体系、缓解城市交通压力，根据《国家发展改革委关于广州市城市轨道交通近期建设规划（2012-2018年）的批复》（发改基础〔2012〕1999号），同意建设广州市城市轨道交通十一号线工程。

二、工程起始于海珠区新滘东路，经琶洲会展中心、员村、天河公园、华南师范大学、广州东站、云台花园、广州火车站、流花湖公园、荔湾湖公园、芳村、广州造船厂、逸景路，至海珠区新滘东路形成闭合环线。线路全长约43.2公里，全线采用地下

敷设方式。设广州东站、广州火车站、中山八路站、芳村站、大塘站、琶洲站、员村站、天河公园站、华师站等 32 座车站。在赤沙设车辆段 1 座。

三、工程采用 A 型车辆，初、近、远期均采用 8 辆编组，直流 1500 伏架空接触网授电方式。运营组织采用环形交路运营模式，最高运行时速 80 公里。初期配属车辆数为 55 列/440 辆。

四、工程投资估算 420.58 亿元。其中，项目资本金占项目总投资的 45%，由广州市财政承担；资本金以外部分利用国内银行贷款等融资方式解决。

五、项目业主为广州市地下铁道总公司，负责项目的投资、建设和运营。

六、在初步设计阶段，要深化交通一体化研究，优化站位设置，统筹与其他交通运输方式衔接，提高综合换乘效率；要加强与广佛江珠、广佛环线广州南站至白云机场段等珠三角城际轨道交通线路设计对接，其中石围塘至芳村站段线路工程方案应与广佛江珠城际引入芳村站线路统筹设计，确保两项目工程可行、投资节省。

七、在工程实施阶段，要做好工程筹划和风险控制，强化安全监管措施，保证项目顺利实施；要加强与城际轨道交通项目建设单位的沟通衔接，科学安排本项目与城际轨道交通项目共通道路段工程的统筹实施工作。

八、工程招标核准意见附后。



**公开方式：**依申请公开

抄送：省国土资源厅、环境保护厅、住房城乡建设厅，省铁投集团。

附件

## 工程招标核准意见

建设项目名称：广州市城市轨道交通十一号线工程

	招标范围		招标组织形式		招标方式		不采用 招标方式
	全部招标	部分招标	自行招标	委托招标	公开招标	邀请招标	
勘察	√		√		√		
设计	√		√		√		
监理	√		√		√		
建筑工程	√		√		√		
安装工程	√		√		√		
设备及车辆	√			√	√	√	
重要材料	√		√		√		
其他							

审批部门核准意见说明：

根据《国务院办公厅转发国家计委关于城市轨道交通设备国产化实施意见的通知》（国办发〔1999〕20号）要求，城市轨道交通部分主要机电设备可在国家定点企业范围内采取邀请招标的方式采购。请严格按照国家有关规定做好项目招标的实施工作。



# 广东省发展和改革委员会

---

粤发改交通函〔2013〕3806号

## 广东省发展改革委关于广州市城市轨道交通 十三号线首期工程可行性研究报告的批复

广州市发展改革委：

你委《关于审批广州市轨道交通十三号线首期工程可行性研究报告的请示》（穗发改请〔2013〕号）收悉。经研究，现批复如下：

一、为完善广州市综合交通运输体系，促进中心城区的城镇空间结构优化调整，根据《国家发展改革委关于广州市城市轨道交通近期建设规划（2012-2018年）的批复》（发改基础〔2012〕1999号），同意建设广州市城市轨道交通十三号线首期工程。

二、工程起始于黄埔区鱼珠站，沿海员路、黄埔东路、旧107国道、新塘大道西延线、新107国道敷设，至新沙公路象颈岭站，线路全长27.03公里，均采用地下敷设方式。线路共设鱼珠、丰乐路、文园、庙头、夏园、南岗、温涌路、东洲、新塘、官湖、象颈岭等11座车站，其中换乘站4座，分别为鱼珠站、丰乐路站、夏园站和新塘站。在官湖站南侧设置车辆段（含控制中心）

---

1座，在夏园站、新塘站附近各设置1座主变电站。

三、项目采用A型车辆，直流1500伏架空接触网授电方式，最高运行时速100公里。初、近、远期均采用8辆编组，初期采用单一交路，近、远期采用大小交路套跑的运营组织方案。初期配属车辆数为17列/136辆。

四、本工程投资为190.26亿元。其中，资本金85.67亿元，约占总投资的45%，由广州市财政承担；资本金以外部分利用国内银行贷款等融资方式解决。

五、项目业主为广州市地下铁道总公司，负责项目的投资、建设和运营。

六、在初步设计阶段，要总结在建和运营线路经验，完善工程建设方案，统筹考虑与地面公交场站、停车设施等的接驳，提高综合换乘效率；加强地质勘探工作，提高设计施工水平，做好工程筹划和风险控制，合理控制工程造价；充分考虑沿线规划发展和客流需求，优化运营组织方案，同时抓紧研究长期稳定的运营补亏政策与措施，落实运营期资金补偿方案。

七、工程招标核准意见附后。



公开方式：依申请公开

抄送：省住房城乡建设厅。

## 工程招标核准意见

建设工程名称：广州市城市轨道交通十三号线首期工程

	招标范围		招标组织形式		招标方式		不采用 招标方式
	全部招标	部分招标	自行招标	委托招标	公开招标	邀请招标	
勘察	✓		✓		✓		
设计	✓		✓		✓		
监理	✓		✓		✓		
建筑工程	✓		✓		✓		
安装工程	✓		✓		✓		
设备及车辆	✓			✓	✓	✓	
重要材料	✓		✓		✓		
其他							

审批部门核准意见说明：

根据《国务院办公厅转发国家计委关于城市轨道交通设备国产化实施意见的通知》（国办发〔1999〕20号）要求，城市轨道交通部分主要机电设备可在国家定点企业范围内采取邀请招标的方式采购。请严格按照国家有关规定做好项目招标的实施工作。



# 广东省发展和改革委员会

粤发改交通函〔2014〕440号

## 广东省发展改革委关于广州市城市轨道交通 十四号线一期及知识城支线工程 可行性研究报告的批复

广州市发展改革委：

你委《关于审批广州市轨道交通十四号线一期及知识城支线工程可行性研究报告的请示》（穗发改请〔2013〕243号）收悉。经研究，现批复如下：

一、为落实广州市城市总体规划，完善城市轨道交通线网布局，根据《国家发展改革委关于广州市城市轨道交通近期建设规划（2012-2018年）的批复》（发改基础〔2012〕1999号），同意建设广州市城市轨道交通十四号线一期及知识城支线工程。

二、十四号线一期工程始于嘉禾望岗站，沿规划永石路、105国道敷设，止于从化街口，线路全长约54公里。全线设嘉禾望岗、东平、石湖、太和、竹料、钟落潭、黎家塘、新和、太平、神岗、邓村、江埔、街口等车站，在嘉禾望岗站与二、三号线换

乘，在竹料站与新塘经白云机场至广州北站城际轨道交通换乘，在新和站与知识城支线换乘。在邓村附近设车辆段 1 座，在东平附近设停车场 1 座。新设主变电站 2 座。

知识城支线工程始于新和站，沿九龙大道敷设，止于镇龙，线路长约 22 公里，设知识城北、马头庄、知识城、知识城南、康大、镇龙北、镇龙等站，在马头庄站与新塘经白云机场至广州北站城际轨道交通换乘，在镇龙站与二十一条线换乘。在镇龙附近设置停车场 1 座。

三、工程采用 B 型车辆，初、近、远期均采用 6 辆编组，直流 1500 伏架空接触网授电方式。运营组织采用快慢车运营模式，最高运行时速 120 公里。初期主线采用单一交路，支线采用嘉禾望岗至镇龙贯通运营交路；近、远期主线采用大小交路套跑、支线采用独立运营交路。初期配属车辆 30 列/180 辆。

四、本工程投资约 324 亿元。其中项目资本金 138 亿元，约占总投资的 43%，由广州市财政承担；资本金以外部分利用国内银行贷款等融资方式解决。

五、项目业主为广州市地下铁道总公司，负责项目的投资、建设和运营。

六、在初步设计阶段，要进一步加强地质勘探工作，科学制定工程措施，尽量消除施工风险；深化居民出行特征和交通量调查，校核客流规模，优化线路运营方案；加强一体化交通规划研究和综合交通枢纽专题研究，优化交通衔接换乘方案，并做好相

关接驳设施规划及用地控制；要结合沿线城市规划布局，深化综合开发研究。

七、工程招标核准意见附后。



公开方式：不公开

抄送：省住房城乡建设厅。



# 工程招标核准意见

建设项目名称：广州市城市轨道交通十四号线一期及知识城支线工程

	招标范围		招标组织形式		招标方式		不采用 招标方式
	全部招标	部分招标	自行招标	委托招标	公开招标	邀请招标	
勘察	✓		✓		✓		
设计	✓		✓		✓		
监理	✓		✓		✓		
建筑工程	✓		✓		✓		
安装工程	✓		✓		✓		
设备及车辆	✓			✓	✓	✓	
重要材料	✓		✓		✓		
其他							

审批部门核准意见说明：

根据《国务院办公厅转发国家计委关于城市轨道交通设备国产化实施意见的通知》（国办发〔1999〕20号）要求，城市轨道交通部分主要机电设备可在国家定点企业范围内采取邀请招标的方式采购。请严格按照国家有关规定做好项目招标的实施工作。





# 广东省发展和改革委员会

---

粤发改交通函〔2014〕404号

## 广东省发展改革委关于广州市城市轨道交通 二十一条工程可行性研究报告的批复

广州市发展改革委：

你委《关于审批广州市城市轨道交通二十一条工程可行性研究报告的请示》（穗发改请〔2013〕247号）收悉。经研究，现批复如下：

一、为完善广州市综合交通运输体系，促进城市空间结构优化调整，根据《国家发展改革委关于广州市城市轨道交通近期建设规划（2012-2018年）的批复》（发改基础〔2012〕1999号），同意建设广州市城市轨道交通二十一条工程。

二、工程起始于天河区天河公园，沿棠德南路、大观路、科学大道、科丰路、水西路和广汕公路敷设，止于增城市增城广场。线路全长约60公里，其中地下线长约38公里，地上线长约16公里，穿山隧道长约6公里。设天河公园、棠东、黄村、世界大观、神舟路、暹岗、长平、金坑、镇龙南、镇龙、中新、朱村、钟岗、增城广场等车站，其中天河公园、黄村、世界大观、暹岗、镇龙、增城广场等车站为换乘站。在镇龙设车辆段1座，在水西、

---

象岭各设停车场 1 座；在镇龙车辆段和象岭停车场内各设 1 座主变电站。考虑初期运营与既有线网衔接需要，同步建设十一号线员村至天河公园段。

三、工程采用 B 型车辆，初、近、远期均采用 6 辆编组，直流 1500 伏架空接触网授电方式。运营组织采用单一交路、快慢车运营模式，最高运行时速 120 公里。初期配属车辆数为 33 列/198 辆。

四、工程投资估算约 305 亿元。其中，项目资本金占项目总投资的 45%，由广州市财政承担；资本金以外部分利用国内银行贷款等融资方式解决。

五、项目业主为广州市地下铁道总公司，负责项目的投资、建设和运营。

六、在初步设计阶段，要深化交通一体化研究，优化站位设置，统筹与城际轨道交通、常规公交及停车设施等衔接，提高综合换乘效率；进一步校核客流预测结论，优化运营组织方案；加强地质勘探工作，最大限度地消除各种风险，控制工程造价。

七、工程招标核准意见附后。



公开方式：依申请公开

抄送：省住房城乡建设厅。

# 工程招标核准意见

建设项目名称：广州市城市轨道交通二十一号线工程

	招标范围		招标组织形式		招标方式		不采用 招标方式
	全部招标	部分招标	自行招标	委托招标	公开招标	邀请招标	
勘察	✓		✓		✓		
设计	✓		✓		✓		
监理	✓		✓		✓		
建筑工程	✓		✓		✓		
安装工程	✓		✓		✓		
设备及车辆	✓			✓	✓	✓	
重要材料	✓		✓		✓		
其他							

审批部门核准意见说明：

根据《国务院办公厅转发国家计委关于城市轨道交通设备国产化实施意见的通知》（国办发〔1999〕20号）要求，城市轨道交通部分主要机电设备可在国家定点企业范围内采取邀请招标的方式采购。请严格按照国家有关规定做好项目招标的实施工作。



# 广东省发展和改革委员会文件

粤发改交〔2007〕527号

## 关于珠江三角洲城际快速轨道交通广州至佛山段项目可行性研究报告的批复

广东广佛轨道交通公司：

报来《关于审批〈珠江三角洲城际快速轨道交通广州至佛山段工程可行性研究报告〉的请示》收悉。根据国家发展改革委交通运输部《关于广州至佛山城际轨道交通项目有关情况的函》有关精神，经研究，现批复如下：

一、为解决广州、佛山两市城际及城市客运需求，优化城市交通运输结构，促进城市经济和社会发展，按照经国务院审议通过的《珠江三角洲城际快速轨道交通线网规划（2005—2020）》，同意建设珠江三角洲城际快速轨道交通广州至佛山段工程，由广州、佛山两市负责投资建设、经营和管理。

二、建设规模及内容

项目起于佛山市魁奇路站，经南海，止于广州沥滘站，全长

32.16 公里，全线设 21 个车站，其中换乘站 6 个，分别为魁奇路站、桂城站、西朗站、沙园站、南洲站和沥滘站。请在下一阶段工作中结合城市规划和站址环境，进一步优化线路敷设、站点布置等工程建设方案，并在佛山市区站点预留城际轨道交通延伸至肇庆的条件。

### 三、投资估算及资金筹措

项目投资估算 146.74 亿元，其中资本金占总投资的 55%，由广州、佛山市政府分别按 51%和 49%的股比出资，省政府对广州、佛山市政府一次性补贴项目建设资金共 14.7 亿元。资本金以外资金通过银行贷款等渠道解决。

请你司抓紧做好施工准备，尽快落实开工条件，及时组织开工建设。由于本工程沿线地质条件较差，在建设施工过程中，要采取切实可行的防范措施和建立应急处理机制，确保施工安全；同时，落实各项环保和节能措施。项目招标核准意见见附表。



---

抄报：钟阳胜常务副省长，黄龙云常务副省长，李春洪副秘书长。

抄送：省府办公厅、省财政厅、省国土资源厅、省建设厅、

省环保局、广州市政府、佛山市政府、省铁路投资集团。

---

广东省发展和改革委员会

2007 年 6 月 25 日印发

---

# 招 标 核 准 意 见

建设工程名称：广佛轨道交通

内容	招标范围		招标组织形式		招标方式		不采用 招标方式
	全部招标	部分招标	自行招标	委托招标	公开招标	邀请招标	
勘察	核准			核准	核准		
设计	核准			核准	核准		
建筑工程	核准			核准	核准		
安装工程	核准			核准	核准		
监理	核准			核准	核准		
主要设备	核准			核准	核准		
重要材料	核准			核准	核准		
其他							核准

审批部门核准意见说明：



# 广州市发展和改革委员会文件

穗发改〔2013〕353号

---

## 广州市发展改革委关于新广从路快速化 改造南段工程（黄石东路至北二环） 项目建议书的复函

市地铁总公司：

送来《广州市地铁总公司关于审批〈新广从路快速化改造南段工程（黄石东路至北二环）项目建议书〉的请示》（穗铁总工〔2013〕306号）收悉。按照市领导对市府办公厅办文处理表城建〔2013〕1140号的批示精神，现就该项目函复如下：

一、为落实城市“北优”战略，强化我市中心城区与从化副中心等地区的交通联系，改善区域交通环境，方便市民出行，提高区域路网服务水平，同意实施新广从路快速化改造南段工程（黄石东路至北二环）项目。

二、项目建设规模和建设内容：新广从路快速化改造南段工程项目起于国道 G105 黄石东路路口，沿现状国道 G105，至北二环附近止，路段全长约 11.2 公里（其中扩宽道路 7.66 公里）；按照城市快速路标准建设，道路标准断面宽度 39 米，双向 8 车道；新建立交 3 座，新建人行天桥 11 座，沿线标准断面路面进行沥青路面铺盖；配套排水、照明、绿化、交通工程等。

三、项目投资估算和资金来源：该项目投资估算约为 9.45 亿元，资金筹措方案在可研阶段明确。

四、为了统筹实施地铁十四号线一期与新广从路快速化改造工程，节约项目投资，避免二次施工造成的重复建设以及对周边区域造成的干扰，该项目由市地铁总公司按有关规定组织实施。

五、项目建设工期：该项目建设工期约 2 年。

六、我委原立项批复文件《关于新广从路（黄石东路至北二环段）快速化改造工程立项的复函》（穗发改城〔2009〕138 号）不再执行，以本件为准。

接文后，请进一步深化项目前期工作，抓紧办理规划选址、

用地预审、环境评价、节能评估等前期手续，编制项目可行性研究报告报我委审批。

此复



广州市发展和改革委员会  
2013年10月30日

公开方式：免于公开

---

抄送：市国土房管局，市规划局，市环保局，市统计局。

---

广州市发展和改革委员会办公室

2013年10月30日印发

---

# 广州市发展和改革委员会文件

穗发改〔2013〕352号

---

## 广州市发展改革委关于新广从路快速化改造北段工程（北二环至街口）项目建议书的复函

市地铁总公司：

送来《广州市地铁总公司关于审批〈新广从路快速化改造北段工程（北二环至街口）项目建议书〉的请示》（穗铁总工〔2013〕301号）收悉。按照市领导对市府办公厅办文处理表城建〔2013〕1140号的批示精神，现就该项目函复如下：

一、为落实城市“北优”战略，强化我市中心城区与从化副中心等地区的交通联系，改善区域交通环境，方便市民出行，提高区域路网服务水平，同意实施新广从路快速化改造北段工程（北二环至街口）项目。

（明引收文）

二、项目建设规模和建设内容：新广从路快速化改造北段工程项目起于国道 G105 北二环附近路段，沿现状国道 G105，至从化街口止，改造路段全长约 38.32 公里；按照城市快速路标准建设，道路标准断面宽度 38 米，双向 6 车道（节点断面双向 10 车道）；新建立交 12 座，新建人行天桥 42 座，沿线标准断面路面进行沥青路面铺盖；配套排水、照明、绿化、交通工程等。

三、项目投资估算和资金来源：该项目投资估算约为 39.07 亿元，具体资金筹措方案在可研阶段明确。

四、为了统筹实施地铁十四号线与新广从路快速化改造工程，节约项目投资，避免二次施工造成的重复建设以及对周边区域造成的干扰，该项目由市地铁总公司按有关规定组织实施。

五、项目建设工期：该项目建设工期约 3 年。

接文后，请进一步深化项目前期工作，抓紧办理规划选址、用地预审、环境评价、节能评估等前期手续，编制项目可行性研究报告报我委审批。

此复

  
广州市发展和改革委员会  
2013 年 10 月 30 日

公开方式：免于公开

---

抄送：市国土房管局，市规划局，市环保局，市统计局。

---

广州市发展和改革委员会办公室

2013 年 10 月 30 日印发

---

# 广州市发展和改革委员会文件

穗发改城〔2006〕84号

---

## 关于广州市珠江新城核心区市政交通项目 旅客自动输送系统工程可行性 研究报告的批复

市建设投资发展有限公司：

报来《关于审批〈广州市珠江新城核心区市政交通项目旅客自动输送系统工程可行性研究报告〉的请示》（穗建投字〔2006〕163号）收悉。经请示市政府同意，现批复如下：

一、同意建设珠江新城核心区市政交通项目旅客自动输送系统。

二、建设规模及建设内容：该工程采用全自动无人驾驶自动

导向胶轮车辆系统，南起于赤岗塔站，北止于林和西站，线路两端可与广州市轨道交通三号线换乘。线路总长 3.94 公里，全地下线，设车站 9 座。在赤岗塔站内设控制中心 1 座，在赤岗塔站以南设地下停车场 1 个。

三、项目总投资及资金来源：该工程总投资估算 210686.77 万元，全部由地铁专项资金安排。

四、项目建设年限：该工程建设工期为 4 年，即 2006 至 2009 年。

五、项目招标方案：该工程勘察、设计、建安工程、监理、设备材料采购等均按要求进行招标（工程项目招标实施方案审核意见见附件）。

接文后，请你司抓紧组织项目实施，开展工程建设，确保工程质量，争取按时建成投入使用。

此复

附件：工程项目招标实施方案审核意见



附件

## 工程项目招标实施方案审核意见

建设项目名称：广州市珠江新城核心区市政交通项目旅客自动输送系统工程

	招标范围		招标组织形式		招标方式		不采用 招标方式
	全部 招标	部分 招标	自行 招标	委托 招标	公开 招标	邀请 招标	
勘察	✓			✓	✓		
设计	✓			✓	✓		
土建施工	✓			✓	✓		
监理	✓			✓	✓		
设备及材料采购	✓			✓	✓		
其它							

主题词：城乡建设 市政 项目 批复

---

抄送：市建委，市规划局，市国土房管局，市环保局。

---

广州市发展和改革委员会办公室 2006年10月16日印发

---

# 广州市发展和改革委员会文件

穗发改〔2018〕24号

## 广州市发展改革委关于广州市轨道交通三号线 东延段工程可行性研究报告的批复

广州地铁集团：

你司报来《广州地铁集团关于审批广州市轨道交通东延段工程（番禺广场—海傍）工程可行性研究报告和节能报告的请示》（穗铁总工〔2017〕364号）和《广州地铁集团关于审批广州市轨道交通东延段工程工程可行性研究报告的请示》（穗铁总工〔2017〕768号）收悉。根据《国家发展改革委关于广州市城市轨道交通第三期建设规划（2017—2023年）的批复》（发改基础〔2017〕498号）、《广东省人民政府关于将一批省级行政职权事

项调整由广州、深圳市实施的决定》(省政府令第 241 号)及省发展改革委与我委签署的《行政委托授权协议》，经研究，现批复如下：

一、广州市轨道交通三号线东延段工程有利于改善番禺区东部地区的交通出行条件，提升现有线网的换乘、通达水平和整体效益，项目建设是必要的。

经评审，原则同意修改后的《广州市轨道交通东延段工程(番禺广场—海傍)工程可行性研究报告》。

## 二、建设规模和建设内容

(一) 线路主体工程。线路自番禺广场站后折返线末端，经亚运大道至海傍站，线路全长 9.58 公里，全地下敷设。三号线东延段全线设番禺客运站、广州新城西、金光大道、海傍共 4 座车站，其中换乘站 1 座，设广州新城停车场一处。工程采用 B 型车，初、近、远期均采用 6 节编组，直流 1500 伏架空接触网受电方式。运营组织采用大小交路运营模式，最高运行时速 120 公里。

(二) 同步实施场站综合体工程。同步建设场站综合体(含交通衔接工程)，该部分净用地面积约 31 公顷，规划设置自行车停放泊位、K+R(含出租车)停靠站、公交首末站等交通设施。

## 三、投资估算

(一) 线路主体工程。项目主体工程总投资估算 62.86 亿元，其中：工程费用 38.74 亿元(含一般交通衔接工程费用 0.74 亿元)，工程建设其他费 11.04 亿元，预备费 4.98 亿元，专项费用 8.11 亿元。投资估算构成明细表见附件 1。

(二) 场站综合体预留工程。随主线同步建设综合体预留工程(含交通衔接工程)估算投资约 34.12 亿元。

#### 四、资金来源

(一) 主体工程投资估算 62.86 亿元,其中资本金 21.37 亿元,占总投资 34%,由广州市财政承担,资本金以外部分采用多元化融资方式解决。

(二) 随主线同步建设的场站综合体预留工程投资由项目业主自行筹集,投资模式按《广州市人民政府办公厅关于印发广州市轨道交通场站综合体建设及周边土地综合开发实施细则(试行)的通知》(穗府办规〔2017〕3号)明确的分类和要求执行。

五、建设管理模式。由你司作为项目业主,负责项目的投资、建设和运营。

六、建设起止年限。2019 年 1 月全面开工,2022 年 12 月建成试运营,总工期四年。

七、关于实施条件。要做好工程筹划和风险控制,强化安全监管措施,保证项目顺利实施(详见附件 2)。

八、请加强与各职能部门衔接,尽快开展初步设计概算评审及报批、征地拆迁、环评报批等工作。按照穗府〔2017〕9 号文的要求,按规定时限将项目概算送市财政部门组织评审后,报我委批复(主要任务见附件 3)。同时,请进一步加强与市住房城乡建设、交通主管部门以及沿线区政府的工作对接,做好新线建设与公交站场、市政过街设施、出入口处市政道路及景观的衔接,争取相关衔接设施与主线工程同步规划、设计和建设;对确实难

以同步实施的，可在做好工程和投资分摊的前提下先行做好相关工程预留。

九、工程招标核准意见附后（见附件4）

十、项目资金按计划分年度安排（详见附件5）

此复

- 附件：1. 投资构成明细表  
2. 主要实施条件表  
3. 主要工作任务表  
4. 招标核准意见表  
5. 年度资金安排建议表



公开方式：依申请公开

抄送：省发展改革委，番禺区政府，市住房城乡建设委、市财政局、市国土规划委、市环保局。

广州市发展和改革委员会办公室

2018年1月8日印发

附件 4

## 项目审批部门招标核准意见表

项目名称：广州市城市轨道交通三号线东延段工程一线路主体工程

审批部门核准意见							
	招标范围		招标组织形式		招标方式		不采用 招标方式
	全部 招标	部分 招标	委托 招标	自行 招标	公开 招标	邀请 招标	
勘察	核准			核准	核准		
设计	核准			核准	核准		
工程	核准			核准	核准		
监理	核准			核准	核准		
设备及车辆	核准		核准		核准		
重要材料	核准			核准	核准		

审批部门核准意见说明：

请严格按照国家有关规定做好项目招标的实施工作。



# 广州市发展和改革委员会文件

穗发改〔2018〕25号

## 广州市发展改革委关于广州市城市轨道交通 十号线工程可行性研究报告的批复

广州地铁集团：

你司报来《广州地铁集团关于审批广州市轨道交通十号线工程可行性研究报告的请示》（穗铁总工〔2017〕749号）收悉。根据《国家发展改革委关于广州市城市轨道交通第三期建设规划（2017—2023年）的批复》（发改基础〔2017〕498号）、《广东省人民政府关于将一批省级行政职权事项调整由广州、深圳市实施

的决定》(省政府令第241号)及省发展改革委与我委签署的《行政委托授权协议》，经研究，现批复如下：

一、建设广州市城市轨道交通十号线工程，有利于完善线网结构，缓解中心城区交通压力，促进广佛同城化，项目建设是必要的。

经评审，原则同意修改后的《广州市轨道交通十号线工程(石牌桥-西朗)可行性研究报告》。

## 二、建设规模和建设内容

(一)线路主体工程。线路起于既有三号线石牌桥站，终止于西朗站，线路长约19.4公里，均为地下敷设方式。新建段共设置天河路、广州大道中、寺右新马路、署前路、东湖、滨江东路、中大南门、五凤、东晓南、石溪、大千围、东沙、广钢新城、西朗14座车站。设广钢新城车辆段一处。工程采用B型车，初、近、远期均采用6节编组，直流1500伏架空接触网授电方式。运营组织采用站站停运营模式，最高运行时速80公里。

(二)同步实施枢纽综合体工程。同步建设场站综合体(含交通街工程)，该部分用地总面积约37.13公顷，规划设置自行车停放泊位、K+R(含出租车停靠)公交首末站、公交港湾停靠站等交通设施。

## 三、投资估算

(一)线路主体工程。项目主体工程总投资估算231.43亿元，其中：工程费用102.29亿元(含一般交通衔接工程费用0.06亿元)，

工程建设其他费 75.74 亿元，预备费 17.80 亿元，专项费用 35.59 亿元。投资估算构成明细表见附件 1。

（二）场站综合体预留工程。随主线同步建设综合体预留工程（含交通衔接工程）估算投资 55.86 亿元。

#### 四、资金来源

（一）主体工程投资估算 231.43 亿元，其中资本金 78.69 亿元，占总投资 34%，由广州市财政承担，资本金以外部分由项目业主采用多元化融资方式解决。

（二）随主线同步建设的场站综合体预留工程投资由项目业主自行筹集，投资模式按《广州市人民政府办公厅关于印发广州市轨道交通场站综合体建设及周边土地综合开发实施细则（试行）的通知》（穗府办规〔2017〕3 号）明确的分类和要求执行。

五、建设管理模式。由你司作为项目业主，负责项目的投资、建设和运营。

六、建设起止年限。建设工期自 2018 年起至 2023 年建成试运营，总工期 6 年。

七、关于实施条件。要做好工程筹划和风险控制，强化安全监管措施，保证项目顺利实施（详见附件 2）。对于本线路署前路站、中大南门站由建设规划阶段的换乘站调整为可研阶段的非换乘站问题，请你司在下一阶段，加强实施条件论证和方案优化，力争按照换乘站设计、建设，以提高站点和线网服务效率、方便市民出行。

八、请加强与各职能部门衔接，尽快开展初步设计概算评审及报批、征地拆迁、环评报批等工作（主要任务见附件3）。项目概算按照穗府〔2017〕9号文的要求，按规定时限送市财政部门组织评审后，报我委批复。同时，请进一步加强与市住房城乡建设、交通主管部门以及沿线区政府的工作对接，做好新线建设与公交站场、市政过街设施、出入口处市政道路及景观的衔接，争取相关衔接设施与主线工程同步规划、设计和建设；对确实难以同步实施的，可在做好工程和投资分摊的前提下先行做好相关工程预留。

九、工程招标核准意见附后（见附件4）

十、项目资金按计划分年度安排（详见附件5）。

此复

- 附件：1. 投资构成明细表  
2. 主要实施条件表  
3. 主要工作任务表  
4. 招标核准意见表  
5. 年度资金安排建议表

广州市发展和改革委员会



（广州市）

附件 4

## 项目审批部门招标核准意见表

项目名称：广州市轨道交通十号线工程—一线路主体工程

审批部门核准意见							
	招标范围		招标组织形式		招标方式		不采用 招标方式
	全部 招标	部分 招标	委托 招标	自行 招标	公开 招标	邀请 招标	
勘察	核准			核准	核准		
设计	核准			核准	核准		
工程	核准			核准	核准		
监理	核准			核准	核准		
设备及车辆	核准		核准		核准		
重要材料	核准			核准	核准		

审批部门核准意见说明：  
请严格按照国家有关规定做好项目招标的实施工作。



依申请公开

公开方式：依申请公开

---

抄送：省发展改革委，天河区政府、越秀区政府、海珠区政府、荔湾区政府，市住建委、市财政局、市国土规划委、市环保局。

---

广州市发展和改革委员会办公室

2018年1月8日印发

---

2018-440100-54-01-000022

# 广州市发展和改革委员会文件

穗发改〔2018〕187号

## 广州市发展改革委关于广州市轨道交通 十二号线工程可行性研究报告的批复

广州地铁集团：

报来《广州地铁集团关于审批广州市轨道交通十二号线工程可行性研究报告的请示》（穗铁总工〔2018〕30号）收悉。根据《国家发展改革委关于广州市城市轨道交通第三期建设规划（2017—2023年）的批复》（发改基础〔2017〕498号）、《广东省人民政府关于将一批省级行政职权事项调整由广州、深圳市实施的决定》（省政府令第241号）及省发展改革委与我委签署的《行政委托授权协议》，经研究，现批复如下：

一、建设广州市城市轨道交通十二号线工程，有利于缓解中心区的交通压力，加强金沙洲、白云新城、番禺大学城地区与中心城区的联系和提高棠溪火车站客流的集散疏运水平，项目建设是必要的。

经评审，原则同意修改后的《广州市轨道交通十二号线工程（浔峰岗-大学城南）可行性研究报告》。

## 二、建设规模和建设内容

（一）线路主体工程。十二号线起于白云区浔峰岗站，终点设置于大学城南站，线路全长 37.6 公里，全为地下敷设，设站 25 座，其中换乘站 15 座。全线设置一场一段，分别为槎头车辆段和大学城南停车场；全线设白云文化广场和赤沙滘 2 处主变电所；控制中心设置在赤沙区域控制中心。采用 6 辆编组 A 型车，最高运行速度 80 公里/小时。

（二）同步实施场站综合体工程。同步建设场站综合体（含交通街工程），该部分净用地面积约 41.42 公顷，规划设置自行车停放泊位、K+R 泊位、P+R 泊位、公交首末站、公交港湾停靠站等交通设施。

## 三、投资估算

（一）线路主体工程。项目主体工程总投资估算 375.08 亿元，其中：工程费用 190.08 亿元（含一般交通衔接工程费用 0.38 亿元），工程建设其他费 100.14 亿元，预备费 29.02 亿元，专项费用 55.84 亿元。投资估算构成明细表见附件 1。

(二) 场站综合体预留工程。随主线同步建设综合体预留工程(含交通衔接工程)估算投资约 53.93 亿元。

#### 四、资金来源

(一) 主体工程投资估算 375.08 亿元,其中资本金 127.53 亿元,占总投资 34%,由广州市财政承担,资本金以外部分由项目业主采用多元化融资方式解决。

(二) 随主线同步建设的场站综合体预留工程投资由项目业主筹集,投资模式按《广州市人民政府办公厅关于印发广州市轨道交通场站综合体建设及周边土地综合开发实施细则(试行)的通知》(穗府办规〔2017〕3号)明确的分类和要求执行。

五、建设管理模式。由你司作为项目业主,负责项目的投资、建设和运营。

六、建设起止年限。本项目自 2018 年起至 2023 年建成试运营,总工期 6 年。

七、关于实施条件。要做好工程筹划和风险控制,强化安全监管措施,保证项目顺利实施(详见附件 2)。

八、请加强与各职能部门衔接,尽快开展初步设计概算评审与报批、征地拆迁、环评报批等工作(主要任务见附件 3)

项目概算按照穗府〔2017〕9 号文的要求,按规定时限送市财政部门组织评审后,报我委批复。同时,进一步加强与市住建、交通主管部门以及沿线区政府的工作对接,做好新线建设与公交站场、市政过街设施、出入口处市政道路及景观的衔接,争取相关衔接设施与主线工程同步规划、设计和建设;对确实难以同步

实施的，可在做好工程和投资分摊的前提下先行做好相关工程预留。

九、工程招标核准意见附后（见附件4）

十、资金安排。项目资金按计划分年度安排（详见附件5）  
此复

- 附件：1. 投资构成明细表  
2. 主要实施条件表  
3. 主要工作任务表  
4. 招标核准意见表  
5. 年度资金安排建议表

广东省发展和改革委员会  
广州市发展和改革委员会  
行政审批委托专用章  
2018年3月1日  
(广州市)

公开方式：依申请公开

---

抄送：省发展改革委，越秀区政府、白云区政府、海珠区政府、番禺区政府、黄埔区政府，市住房城乡建设委、市财政局、市国土规划委、市环保局。

---

广州市发展和改革委员会办公室

2018年3月1日印发

---

## 附件 4

# 项目审批部门招标核准意见表

项目名称：广州市轨道交通十二号线工程——线路主体工程

审批部门核准意见							
	招标范围		招标组织形式		招标方式		不采用 招标方式
	全部 招标	部分 招标	委托 招标	自行 招标	公开 招标	邀请 招标	
勘察	核准			核准	核准		
设计	核准			核准	核准		
工程	核准			核准	核准		
监理	核准			核准	核准		
设备及车辆	核准		核准				
重要材料	核准			核准	核准		
审批部门核准意见说明： 请严格按照国家有关规定做好项目招标的实施工作。							
审批部门盖章 2018年3月1日							

# 广州市发展和改革委员会文件

穗发改〔2017〕817号

## 广州市发展改革委关于广州市轨道交通 十三号线二期工程可行性研究报告的批复

广州地铁集团：

你司报来的《广州地铁集团关于审批广州市轨道交通十三号线二期工程（朝阳-鱼珠）可行性研究报告的请示》（穗铁总工〔2017〕111号）已收悉。根据《广东省人民政府关于将一批省级行政职权事项调整由广州、深圳市实施的决定》（省政府令 第241号），经研究并报请市政府同意，现批复如下：

一、经评审，原则同意修改后的《广州市轨道交通十三号线二期工程（朝阳-鱼珠）可行性研究报告》。

## 二、建设规模和建设内容

（一）线路主体工程。线路起于朝阳，终止于首期工程鱼珠站，线路全长 33.8 公里，均为地下线。二期全线共设朝阳、庆丰、凰岗、槎头、西洲、松溪、罗冲围、西场、彩虹桥、纪念堂、仓边路、建设六马路、农林下路、梅东路、花城广场北、冼村、石牌南、马场、白马岗、天河公园、棠下、车陂、珠村 23 座车站。

（二）同步实施枢纽综合体工程。同步实施枢纽综合体工程（含交通衔接工程），该部分用地总面积约 38.65 公顷，规划设置公交首末站、自行车停放场、K+R（含出租车）停靠站、P+R 停车场等交通设施。

## 三、投资估算。

（一）线路主体工程。项目主体工程总投资估算 410.85 亿元，其中：工程费用 193.87 亿元（含一般交通衔接工程费用 0.18 亿元），工程建设其他费 121.57 亿元，预备费 31.55 亿元，专项费用 63.86 亿元。投资估算构成明细表见附件 1。

（二）同步实施枢纽综合体工程。随主线同步实施的枢纽综合体工程（含交通衔接工程）暂列估算投资约 97.83 亿元。由项目业主按照可研报告评审意见进一步深化枢纽综合体方案和投资。

## 四、投资方式及资金来源。

(一) 十三号线二期主体工程投资采用政府资本金注入方式。项目资本金约 139.69 亿元，占总投资 34%，由广州市财政承担，资本金以外部分由项目业主采用多元化融资方式解决。

(二) 随主线同步实施枢纽综合体工程，投资由项目业主自行筹集，投资模式按《广州市人民政府办公厅关于印发广州市轨道交通场站综合体建设及周边土地综合开发实施细则（试行）的通知》（穗府办规〔2017〕3号）明确的分类和要求执行。

五、建设管理模式。由你司作为项目业主，负责项目的投资、建设和运营。

六、建设起止年限。本项目计划建设工期五年半。

七、关于实施条件。要做好工程筹划和风险控制，强化安全监管措施，保证项目顺利实施（详见附件 2）。

八、请加强与各职能部门衔接，尽快开展征地拆迁、环评报批等工作（主要任务见附件 3）。

九、工程招标核准意见附后（见附件 4）。

十、资金安排。项目资金按计划分年度安排（详见附件 5）。

此复

- 附件：1. 投资构成明细表  
2. 主要实施条件表  
3. 主要工作任务表  
4. 招标核准意见表

## 5. 年度资金安排建议表



公开方式：依申请公开

---

广州市发展和改革委员会办公室

2017年10月9日印发

---

附件 4

## 项目审批部门招标核准意见表

项目名称：广州市城市轨道交通十三号线二期工程—线路主体工程

审批部门核准意见							
	招标范围		招标组织形式		招标方式		不采用 招标方式
	全部 招标	部分 招标	委托 招标	自行 招标	公开 招标	邀请 招标	
勘察	核准			核准	核准		
设计	核准			核准	核准		
工程	核准			核准	核准		
监理	核准			核准	核准		
设备及车辆	核准		核准		核准		
重要材料	核准			核准	核准		

审批部门核准意见说明：

请严格按照国家有关规定做好项目招标的实施工作。



2017年9月30日

# 广州市发展和改革委员会文件

穗发改〔2018〕51号

---

## 广州市发展改革委关于广州市轨道交通十四号线二期工程可行性研究报告的批复

广州地铁集团：

你司报来的《广州地铁集团关于审批十四号线二期（广州火车站—嘉禾望岗）工程可行性研究报告的请示（正文在附件列表）》（穗铁总工〔2017〕775号）已收悉。根据《国家发展改革委关于广州市城市轨道交通第三期建设规划（2017—2023年）的批复》（发改基础〔2017〕498号）、《广东省人民政府关于将一批省级行政职权事项调整由广州、深圳市实施的决定》（省政府令第241

号)及省发展改革委与我委签署的《行政委托授权协议》，经研究，现批复如下：

一、建设广州市城市轨道交通十四号线二期工程有利于加强从化至广州市中心的快速联系，扩大地铁覆盖范围、解决沿线居民和通勤客流出行、缓解沿线道路交通压力，项目建设是必要的。

经评审，原则同意修改后的《广州市轨道交通十四号线二期工程（广州火车站-嘉禾望岗）可行性研究报告》。

## 二、建设规模和建设内容

（一）线路主体工程。线路起于一期工程的嘉禾望岗站，终止于广州火车站，线路全长 11.74 公里，均为地下线。全线共设彭边、鹤南、创意园、马务、新市墟、岗贝、乐嘉路和广州火车站 8 座车站。工程采用 B 型车，初、近、远期均采用 6 节编组 B 型车，直流 1500 伏接触轨供电方式。全线采用站站停与大站快车组合运营模式，二期采用站站停运营模式，最高运行时速 120 公里。

（二）同步实施场站综合体工程。同步建设场站综合体（含交通街工程），该部分净用地面积约 6.54 公顷，规划设置自行车停放泊位、K+R 泊位、P+R 泊位、公交首末站、公交港湾停靠站等交通设施。

## 三、投资估算

（一）线路主体工程。项目主体工程总投资估算 104.08 亿元，其中：工程费用 47.52 亿元（含一般交通衔接工程费用 0.04 亿元），

工程建设其他费 33.93 亿元，预备费 8.14 亿元，专项费用 14.49 亿元。投资估算构成明细表见附件 1。

（二）场站综合体预留工程。随主线同步建设综合体预留工程（含交通衔接工程）估算投资约 34.77 亿元。

#### 四、资金来源

（一）主体工程投资估算 104.08 亿元，其中资本金 35.39 亿元，占总投资 34%，由广州市财政承担，资本金以外部分采用多元化融资方式解决。

（二）随主线同步建设的场站综合体预留工程投资由项目业主筹集，投资模式按《广州市人民政府办公厅关于印发广州市轨道交通场站综合体建设及周边土地综合开发实施细则（试行）的通知》（穗府办规〔2017〕3 号）明确的分类和要求执行。

五、建设管理模式。由你司作为项目业主，负责项目的投资、建设和运营。

六、建设起止年限。本项目自 2018 年起至 2021 年建成试运营，总工期 4 年。

七、关于实施条件。要做好工程筹划和风险控制，强化安全监管措施，保证项目顺利实施（详见附件 2）。

八、请进一步核实彭边站的建设条件和方案。广州火车站站是本线路的控制性工程，请及时与广铁集团沟通，研究本工程与广州火车站站改工程同步建设的可能性及不能同步建设的备选方案。

九、请加强与各职能部门衔接，尽快开展初步设计概算评审、与报批、征地拆迁、环评报批等工作（主要任务见附件3）

项目概算按照穗府〔2017〕9号文的要求，按规定时限送市财政部门组织评审后，报我委批复。同时，进一步加强与市住建、交通主管部门以及沿线区政府的工作对接，做好新线建设与公交站场、市政过街设施、出入口处市政道路及景观的衔接，争取相关衔接设施与主线工程同步规划、设计和建设；对确实难以同步实施的，可在做好工程和投资分摊的前提下先行做好相关工程预留。

十、工程招标核准意见附后（见附件4）

十一、资金安排。项目资金按计划分年度安排（详见附件5）  
此复

- 附件：1. 投资构成明细表  
2. 主要实施条件表  
3. 主要工作任务表  
4. 招标核准意见表  
5. 年度资金安排建议表



附件 4

## 项目审批部门招标核准意见表

项目名称：广州市轨道交通十四号线二期工程——线路主体工程

审批部门核准意见							
	招标范围		招标组织形式		招标方式		不采用 招标方式
	全部 招标	部分 招标	委托 招标	自行 招标	公开 招标	邀请 招标	
勘察	核准			核准	核准		
设计	核准			核准	核准		
工程	核准			核准	核准		
监理	核准			核准	核准		
设备及车辆	核准		核准				
重要材料	核准			核准	核准		

审批部门核准意见说明：

请严格按照国家有关规定做好项目招标的实施工作。



公开方式：依申请公开

---

抄送：省发展改革委，越秀区政府、白云区政府，市住建委、市财政局、市国土规划委、市环保局。

---

广州市发展和改革委员会办公室

2018年1月15日印发

---

# 广东省发展和改革委员会

粤发改交通函〔2017〕3981号

## 广东省发展改革委关于广州市轨道交通 十八号线工程可行性研究报告的批复

广州市发展改革委：

你委《广州市发展改革委关于审批广州市轨道交通十八号线工程可行性研究报告的请示》（穗发改报〔2017〕348号）收悉。经研究，现批复如下：

一、为落实广州市城市空间发展战略，支持南沙新区及南沙自贸区的建设，完善综合交通运输体系，根据《国家发展改革委关于广州市城市轨道交通第三期建设规划（2017-2023年）的批复》（发改基础〔2017〕498号），同意建设广州市轨道交通十八号线工程。

二、项目线路起于南沙区万顷沙枢纽，至广州东站枢纽，连接南沙自贸区及广州东站，线路全长62.7公里，全线共设广州东站、冼村、琶洲西区、石榴岗、沙溪、鹤庄、番禺广场、横沥、万顷沙9座车站。

三、按照发改基础〔2017〕498号批复，采用最高运行时速160公里/小时的市域快线列车。下一步设计阶段应按照国家有关规范，尽快研究论证确定车辆主要技术参数、车辆限界等。

四、工程投资估算暂按493亿元控制，其中资本金167.61亿元，约占总投资的34%，由广州市财政承担；资本金以外部分由项目业主采用融资等方式解决。

五、项目业主为广州地铁集团有限公司，负责项目的投资、建设和运营。

六、项目初步设计阶段，要深化研究横沥站至番禺广场站段线路敷设方式，结合防灾疏散等要求，进一步比选高架与地下敷设方式；深化研究并落实长地下区间隧道救援疏散方案和应急预案，确保运营安全；深化交通一体化研究，优化站位设置，进一步研究与同通道内城际铁路的互联互通问题，统筹与其他交通运输方式衔接，提高综合换乘效率。

七、在工程实施阶段，要做好工程筹划和风险控制，强化安全监管措施，保证项目顺利实施。

八、工程招标核准意见附后。



**公开方式：**不公开

抄送：省国土资源厅、住房城乡建设厅、环境保护厅。

# 工程招标核准意见

建设项目名称：广州市城市轨道交通十八号线工程

	招标范围		招标组织形式		招标方式		不采用 招标方式
	全部招标	部分招标	自行招标	委托招标	公开招标	邀请招标	
勘察	√		√		√		
设计	√		√		√		
监理	√		√		√		
建筑工程	√		√		√		
安装工程	√		√		√		
设备及车辆	√		√		√		
重要材料	√		√		√		
其他							

审批部门核准意见说明：

请严格按照国家有关规定做好项目招标的实施工作。



以此件为准

# 广州市发展和改革委员会文件

穗发改〔2017〕724号

---

## 广州市发展改革委关于广州市轨道交通 二十二号线工程可行性研究报告的批复

广州地铁集团：

你司报来的《广州地铁集团关于再次上报广州市轨道交通十八号线、二十二号线工程可行性研究报告的请示》（穗铁总工〔2017〕123号）已收悉。根据《广东省人民政府关于将一批省级行政职权事项调整由广州、深圳市实施的决定》（省政府令 第241号），经研究，现批复如下：

一、经评审，原则同意修改后的《广州市轨道交通二十二号线工程可行性研究报告》。

## 二、建设规模和建设内容

(一)线路主体工程。线路起于番禺区番禺广场，至白鹅潭，连接广州南站和白鹅潭枢纽。线路全长 31 千米，全线共设番禺广场、祈福、广州南站、陈头岗、西朗、白鹅潭 6 座车站。为满足沿线番禺、荔湾区发展和市民出行需求，预留西三和东沙工业园 2 座车站，请在下阶段进一步深化论证，并完善相关手续。

(二)场站综合体工程。同步建设场站综合体(含交通衔接工程)，该部分用地总面积约 25.39 公顷，规划设置公交首末站、自行车停放场、K+R(含出租车)停靠站、P+R 停车场等交通衔接设施。

## 三、投资估算

(一)线路主体工程。项目主体工程总投资估算 264.87 亿元，其中：工程费用 141.80 亿元(含一般交通衔接工程费用 0.05147 亿元)，工程建设其他费 72.01 亿元，预备费 21.38 亿元，专项费用 29.68 亿元。投资估算构成明细表见附件 1。

(二)场站综合体预留工程。随主线同步建设综合体预留工程(含交通衔接工程)估算投资约 82.15 亿元。

## 四、资金来源

(一) 主体工程投资估算 264.87 亿元，其中资本金 90.06 亿元，占总投资 34%，由广州市财政承担，资本金以外部分由项目业主采用融资等方式解决。

(二) 随主线同步建设的场站综合体预留工程投资由项目业主自行筹集。

五、建设管理模式。由你司作为项目业主，负责项目的投资、建设和运营。

六、建设起止年限。本项目计划建设工期四年。

七、关于实施条件。要做好工程筹划和风险控制，强化安全监管措施，保证项目顺利实施（详见附件 2）。

八、请加强与各职能部门衔接，尽快开展征地拆迁、环评报批等工作（主要任务见附件 3）。

九、工程招标核准意见附后（见附件 4）。

十、资金安排。项目资金按计划分年度安排（详见附件 5）。

此复

- 附件：1. 投资构成明细表  
2. 主要实施条件表  
3. 主要工作任务表  
4. 招标核准意见表

## 5. 年度资金安排建议表



公开方式：依申请公开

---

抄送：国家发展改革委，省发展改革委，市财政局，市住房城乡建设委，市国土规划委，市交委，市环保局，市统计局。

---

广州市发展和改革委员会办公室

2017年9月11日印发

---

附件 4

## 项目审批部门招标核准意见表

项目名称：广州市城市轨道交通二十二号线工程

审批部门核准意见							
	招标范围		招标组织形式		招标方式		不采用 招标方式
	全部 招标	部分 招标	委托 招标	自行 招标	公开 招标	邀请 招标	
勘察	核准			核准	核准		
设计	核准			核准	核准		
工程	核准			核准	核准		
监理	核准			核准	核准		
设备及车辆	核准		核准		核准		
重要材料	核准			核准	核准		
其他							

审批部门核准意见说明：

请严格按照国家有关规定做好项目招标的实施工作。

