

# 广东省交通运输厅

粤交案函〔2018〕151号 A

## 广东省交通运输厅关于广东省十三届 人大一次会议第 1259 号 代表建议的答复

陈建华等代表：

你们《关于将深中通道项目由东隧西桥方案调整为全隧方案建设的建议》悉。经会省发展改革委，现答复如下：

一、东隧西桥方案是国家和我省经过长时间充分研究论证作出的科学审慎决策

（一）深中通道项目建设方案经过长达 14 年深入严谨科学的技术论证，得到了国内外权威机构和专家的认可

深中通道建设条件异常复杂，技术难度极大。为确保项目有序推进，早在 2002 年 8 月，省发展改革委就启动了项目过江通道方案的研究；2008 年 4 月，我厅与省发展改革委联合委托开展深中通道工程可行性研究。

在长达 14 年的研究论证中，深中通道项目共完成了 60 多项

建设条件、关键技术、前置专项、设计参数等专题研究工作。对任何可能的有价值跨海工程方案均进行同深度平行论证研究，从预期交通功能、建设条件适应性、安全风险等级、环境影响、工期及造价等方面进行综合比选。在项目前期论证过程中，所有专题、专项承担单位均是国内外权威机构，工程方案及专项论证会的专家均是行业内权威，并在经过深入比选论证后，最终推荐了东隧西桥方案。

## （二）国家和省在项目论证过程中充分听取了广州市相关部门的意见

在深中通道项目论证过程中，项目影响区深圳、东莞和中山等市均支持东隧西桥方案，广州市从满足南沙港通航需求角度坚持全隧方案。为确保决策科学，国家和省在项目论证过程中充分吸取了广州市有关部门的意见，要求工可编制单位在项目可行性研究报告中将全隧方案与东隧西桥方案进行了同深度比选，并对全隧方案各种不同施工工法及其组合一并进行了安全风险评估。2013年8月十二届8次省政府常务会议同意以东隧西桥为推荐方案，全隧方案作为备选方案，同时附上广州市政府意见，上报国家立项。

## （三）东隧西桥方案得到了国家相关部门的一致认可

国家相关部委和行业主管部门在充分听取了包括广州市、深圳市、中山市等各级政府、企事业单位意见的基础上，根据前期

研究论证结果，均认可深中通道采用东隧西桥方案。2015年12月，国家发展改革委在充分征求广州市意见的基础上，结合中国国际工程咨询公司工可评估报告意见，批复同意深中通道采用东隧西桥方案（发改基础〔2015〕3007号）。

## 二、经过同等深度的科学严谨论证，东隧西桥方案抗风险能力较全隧道方案更优

### （一）东隧西桥方案不存在重大缺陷

针对广州市在项目前期研究论证阶段提出东隧西桥方案存在通航安全、国防安全、极端天气影响、重车通行、航道变化等方面问题，项目研究单位均逐一做了认真研究论证，充分考虑了广州市相关要求，有关研究结论均得到国家相关部门的认可，不会出现相关方面的严重后果。

1. 深中通道的通航安全影响经过了国家权威机构的论证，采用的通航净高（76.5米）为世界桥梁之最，已充分考虑广州南沙港航运发展需求，东隧西桥方案不影响通航安全。

2. 东隧西桥方案及通航标准已经军方同意（国动交战〔2015〕24号），不存在国防安全问题。

3. 东隧西桥方案路线平纵线形技术指标较好，行车安全、舒适性好，相对全隧方案能耗低。

### （二）全隧方案施工运营风险高，可控性差

1. 项目前期研究阶段，由同济大学、招商局重庆交通科研设

计院、上海市隧道工程轨道交通设计研究院、中交公路规划设计院等四家单位联合开展了《工程建设期安全风险平行研究及运营期安全风险评估》。根据评估报告，在设计、施工及运营阶段，东隧西桥方案不存在IV级高风险（风险水平不可接受，必须采取有效应对措施将风险等级降低到III级及其以下水平）；全隧（盾构）方案存在9项IV级高风险，全隧（沉管）方案存在8项IV级高风险。全隧方案风险过高，可控性差。

2. 深中通道若采用全隧方案，隧道长度将达15km，且为双向八车道海底公路隧道，远远超过目前世界上已建成的最长海底公路隧道（东京湾跨海通道，长度9.1km、双向四车道），设计、施工技术难度以及运营期间的防火救灾难度极大。

**（三）东隧西桥方案是经权威专家多轮比选论证得出的综合最优方案**

在项目前期研究阶段，设计单位对全隧方案（盾构方案、沉管方案）与东隧西桥方案做了同深度比选，从功能、安全、技术难度、抗震、造价、海洋环境、航运影响等方面比较，东隧西桥方案总体上应优于全隧方案。

### **三、调整项目建设方案难度极大**

#### **（一）项目建设进展情况**

深中通道已经国家相关部门批准同意建设，工程建设目前正在有力有序有效推进。截至目前，西人工岛已完成钢圆筒振沉，正

实施陆域回填等；东人工岛及桥梁已开工建设；沉管隧道计划2018年6月开工建设，项目计划于2023年建成通车。项目已完成总额260亿元招标工作，累计完成投资额约25亿元。

## （二）调整项目建设方案影响极大

若现阶段调整项目建设方案，将造成已完工程废弃导致巨大浪费、重新论证报批不可控等诸多方面问题，对工程实施造成严重后果。

## （三）粤港澳大湾区发展战略亟需加快推进深中通道建设

目前，国家正在实施粤港澳大湾区发展战略，亟需加快推进珠江口过江通道建设，形成与区域经济社会发展相适应的基础设施体系。若深中通道重新论证，根据项目前期论证经验，超大型跨海通道工程前期论证时间均超过5年以上，加上建设期约7年时间，整个通道建成时间超过12年，将极大影响珠江口东西两岸通行效率，无法满足粤港澳大湾区国家发展战略需要。目前，广州、深圳、中山等三地政府均支持加快推进深中通道建设，实现珠江口两岸交通基础设施互联互通，当好大湾区建设的交通先行官。

## 四、有关建议

鉴于深中通道东隧西桥方案是国家和省经过长时间科学严谨论证得出的综合最优方案，且项目已全面展开建设。随着粤港澳大湾区国家发展战略实施，深中通道已经是粤港澳大湾区发展

战略的先行工程，为充分发挥大通道联系珠江口东西两岸经济社会发展支撑作用，按照国家批复的东隧西桥方案加快推进项目建设，更好服务于粤港澳大湾区国家发展战略需求。

十分感谢你们对交通运输工作的关心和支持！

联系人：陈榕峰，电话：020-83730057



公开方式：主动公开

抄送：省人大常委会选联工委、省人民政府办公厅，省发展改革委。