

广州市综合交通体系规划（2023-2035年）

广州市规划和自然资源局

2024年11月

目 录

1	总则	1
2	规划目标与策略	5
	2.1 规划目标	5
	2.2 核心指标	5
	2.3 规划策略	6
	2.4 交通发展政策	8
3	城市交通系统组织	11
	3.1 组织策略	11
	3.2 集约型公共交通系统构成	13
4	对外交通系统规划	15
	4.1 规划思路	15
	4.2 规划目标	15
	4.3 国际航空枢纽	16
	4.4 国际航运枢纽	18
	4.5 世界级铁路枢纽	20
	4.6 华南公路枢纽	25
5	道路系统规划	27
	5.1 规划思路	27
	5.2 规划目标	27
	5.3 规划布局	27
6	公共交通系统规划	33
	6.1 规划思路	33
	6.2 规划目标	33

6.3	城市轨道交通	33
6.4	公共汽电车	37
6.5	辅助公交	38
7	客运枢纽规划	39
7.1	规划思路	39
7.2	规划目标	39
7.3	规划布局	39
8	货运交通系统规划	41
8.1	规划思路	41
8.2	规划目标	41
8.3	货运枢纽布局	41
8.4	货运通道	43
9	步行和非机动车交通规划	45
9.1	规划思路	45
9.2	规划目标	45
9.3	步行交通	45
9.4	非机动车交通	46
9.5	多道融合	47
10	停车场与公共加油加气站规划	48
10.1	规划思路	48
10.2	规划目标	48
10.3	停车场	48
10.4	公共加油加气站	50
11	交通管理与交通信息化规划	51

11.1 规划思路	51
11.2 规划目标	51
11.3 交通管理	52
11.4 交通信息化	52
11.5 交通新技术应用	53
12 近期建设规划	57
12.1 近期交通发展策略	57
12.2 近期建设实施计划	58
13 保障措施	63

1 总则

第1条 规划背景

为全面贯彻党的二十大关于加快转变超大特大城市发展方式的重要战略部署，落实交通强国、粤港澳大湾区建设等国家战略，加快构建现代化城市综合交通体系，持续强化粤港澳大湾区核心引擎、国家重要中心城市功能，落实广州市国土空间总体规划，支撑城市轨道交通建设规划报批，强化交通与城市空间高效互动，助力城市高质量发展，结合广州实际编制本规划。

第2条 指导思想

坚持以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，全面贯彻党的二十大和二十届二中、三中全会精神，深入贯彻习近平总书记对广东、广州系列重要讲话重要指示精神，全面落实省委“1310”具体部署、市委“1312”思路举措，牢牢把握高质量发展首要任务和构建新发展格局的战略任务，着力构建安全、便捷、高效、绿色、经济、包容、韧性的现代化综合交通体系，实现老城市新活力、“四个出新出彩”，推动广州继续在高质量发展方面发挥领头羊和火车头作用。

第3条 规划原则

规划衔接、远近结合。与国家、省、市等规划相衔接，落实上层次规划意图。兼顾当前需求和未来发展，坚持目标和问题导向相结合，前瞻性制定交通发展战略目标，制定可

实施的交通方案解决现实问题。

以人为本、绿色安全。坚持可持续发展理念，将人的需求放在首位，提供安全、便捷、舒适的出行环境。深入实施公交优先发展战略，鼓励步行、骑行等健康出行，推动城市交通绿色低碳转型，提升城市现代化治理水平。

智慧赋能、创新突破。以先进信息技术赋能综合交通，加快数字化、网联化、智能化，以技术创新、模式创新、政策创新等推动交通系统升级，优化资源配置，提升运行效率。

第4条 规划依据

- 1、《交通强国建设纲要》；
- 2、《国家综合立体交通网规划纲要》；
- 3、《粤港澳大湾区发展规划纲要》；
- 4、《粤港澳大湾区城际铁路建设规划》；
- 5、《广东省综合立体交通网规划纲要》；
- 6、《广东省综合交通运输体系“十四五”发展规划》；
- 7、《广州市国民经济和社会发展第十四个五年规划和二〇三五年远景目标纲要》；
- 8、《广州面向 2049 的城市发展战略》；
- 9、《广州市国土空间总体规划（2021-2035 年）》；
- 10、《广州市交通发展战略规划》；

- 11、《广州综合交通枢纽总体规划（2018-2035年）》；
- 12、《广州市综合立体交通网规划（2023-2035年）》；
- 13、《广州港口与航运“十四五”发展规划》；
- 14、《广州白云国际机场总体规划（2020年版）》；
- 15、《广州铁路枢纽规划（2016-2030年）》；
- 16、《广州南沙深化面向世界的粤港澳合作总体方案》；
- 17、国家、广东省、广州市其他相关法律、法规、规范和政策。

第5条 规划范围

规划范围：广州市域。

研究范围：辐射到粤港澳大湾区。

拓展研究范围：广东省、全国乃至全球。

第6条 规划年限

规划期为2023至2035年，近期年限为2025年，远景展望到本世纪中叶。

第7条 地区名词界定

- 1、广州市域：广州市行政辖区内的陆域和海域空间。
- 2、中心城区：包括越秀、海珠、荔湾、天河四区全域，白云区北二环高速公路以南地区，黄埔区除九佛街道、龙湖

街道、新龙镇以外地区，面积约 933 平方千米。

3、中央活力区：位于珠江前航道两侧，西至白鹅潭商务区，东至绕城高速，面积约 100 平方千米。

4、一带：珠江高质量发展带，建设成为一流滨水区，打造展示老城市新活力、链接珠江口东西两岸发展的重要纽带。

5、一轴：活力创新轴，建设成为科技创新高地和新质生产力重要承载地，打造支撑建设粤港澳大湾区国际科技创新中心的主阵地。

6、三核：包括中心城区、东部中心、南沙新区三个城市核心区，是承担全球城市功能、展现国际大都市时代活力与独特魅力的核心区域。

7、四极：包括国家知识中心城、北部增长极、狮子洋增长极、从化绿色发展示范区四个外围综合新城，是辐射带动周边区域发展的重要增长极。

2 规划目标与策略

2.1 规划目标

到 2035 年，打造全球重要综合交通枢纽。提升综合交通枢纽能级与国际物流中心功能，高水平建设国际航空枢纽、国际航运枢纽和世界级铁路枢纽，全面强化国家中心城市门户枢纽功能。构筑绿色人本、全龄友好城市交通系统，建设“轨道上的广州”，形成以绿色交通为主导的交通模式，打造优质公交系统和道路空间，构建步行友好城市，满足人民多元化出行需求。构建高效流动的空间支撑系统，畅通城市血脉，助力广州高质量实现老城市新活力和“四个出新出彩”。

到本世纪中叶，打造高效畅达的枢纽之城。锚定广州在全球城市网络中的发展坐标，发挥更广泛、更全面的引领作用，全面服务和保障广州建设中心型世界城市、引领型国家中心城市、开放型大湾区核心引擎、高能级省会城市，人民享有美好交通服务。

2.2 核心指标

至 2035 年，建成“12312”出行交通圈，实现与粤港澳大湾区主要城市 1 小时通达，与粤东粤西粤北地区 2 小时通达，与国内及东南亚主要城市 3 小时通达，与全球主要城市 12 小时左右通达。建成“123”快货物流圈，实现国内 1 天送达，东南亚主要城市 2 天送达，全球主要城市 3 天送达。

至 2035 年，实现“3060”时空目标，中心城区至南沙

新区、东部中心、外围综合新城 30 分钟互达，市域至大湾区城市 60 分钟互达；中心城区晚高峰车速 ≥ 25 公里/小时；中央活力区次干路和支路的机动化与慢行空间达到 1:1；中心城区 45 分钟通勤时间内居民占比超过 90%。

2.3 规划策略

第8条 能级提升 拓宽枢纽辐射腹地

牢牢把握广州在综合交通领域的领先优势，突出“向空图强、向海扩能、向陆聚势”，全面提升国际综合交通枢纽能级与辐射服务能力。

大力推动海陆空铁多式联运，拓展机场、港口腹地；补强高速铁路网络，建设向内陆广泛延伸的交通网络，支撑国家综合立体交通网主骨架落地，提升枢纽国内大循环能力。优化航线网络，增强全球城市连通度，畅通国内国际双循环。

第9条 直连直通 实现湾区高效联通

构建引领湾区两岸融合发展，高速直连湾区的综合交通体系。完善都市圈通勤交通网络，打造一体化通勤圈。以引领湾区发展的核心城市建设为契机，织补城际网络，持续推动广州与湾区城市由互联互通向直连直通转变；提升道路网络容量，破除珠江口阻隔。

完善南沙新区对外交通网络，打造面向港澳的优质生活圈。以“湾区交通中枢、通江达海门户”为目标，完善高铁、城际网络，构建南沙至湾区 1 小时交通圈，推动南沙从“湾

区节点” 向“湾区枢纽”转变，有力支撑南沙建设成为立足湾区、协同港澳、面向世界的重大战略性平台。

优化东部中心对外交通网络，强化对莞惠的辐射带动作用。补强高铁通道，实现东部中心至东莞、惠州中心区的高速直达；完善城际网络，为东部中心提供更高频次的城际出行服务。

第10条 系统融合 提升交通出行品质

结合城市不同地区的交通特征，实行区域差别化交通发展模式，全面引导绿色集约出行。提升大客流走廊的轨道服务效率，结合轨道交通网络重构公共汽电车网络。通过空间分配和系统组织，优先保障步行、公共交通和非机动车等绿色交通方式的运行空间与环境，打造优质公交系统和道路空间，满足人民多元化出行需求。

强化综合枢纽的零换乘、一体化衔接功能，整合市政道路、骑楼、绿道等交通空间，改进连廊设置、道路铺装、信息指引等精细化设计，降低交通内部出行方式间的摩擦系数，提高交通设施的效能与服务品质。推进交通基础设施复合化发展，提高资源利用效率。

适应城市数字化转型要求，提升综合交通智慧化水平，实现人畅其行，物畅其流。

第11条 深度融合 支撑城市空间优化

支撑“三核四极”空间结构。构建城市轨道、道路不同

功能、层级的交通网络，打造“核”“极”间快速连接通道，提升道路容量，实现中心城区与外围综合新城 30 分钟互达。加强“核”“极”内部道路、轨道交通覆盖，提升组团内部交通可达性。

推动交通与“三生”空间融合。通过交通选线优化、用地集约利用等，减少与生态、农田的冲突，保障重大交通设施在市国土空间总体规划的用地，为后续建设预留条件。面向存量规划，整体提升城市空间的交通可达性，提高交通设施的效能、潜力和服务品质，实现交通与城市生产、生活、生态等空间协同发展。充分挖潜公共交通优势，以公交可达性为依据配置各类用地资源，塑造客流走廊，推动城市空间重构，实现轨道网络上的职住平衡。

2.4 交通发展政策

构建绿色人本、全龄友好的城市交通系统。建设步行友好城市，坚持以轨道交通为主体、常规公交为辅助的公交优先发展策略，引导个体交通有序发展，提高城市交通的舒适性，通过打造高效、高品质的交通空间，实现城市精明增长。至 2035 年，实现市域绿色交通出行比例不低于 75%，个体机动化交通控制在 25%以内。

第12条 坚持公共交通优先发展

轨道交通作为大容量公共交通，是中长距离通勤交通的主体，以提升通勤出行效率为重点，支撑城市空间的拓展，

控制通勤时间，满足城市高效运行。加快轨道交通网络建设，完善主要客流走廊轨道交通覆盖，积极发挥轨道交通优化城市功能布局的作用，进一步强化轨道交通作为公共交通出行的主体作用。围绕轨道交通站点，结合城市更新，以轨道交通可达性为依据配置用地功能和规模，实现站点客流效益提升与土地增值，到 2035 年将全市轨道站点 800 米半径服务人口与就业岗位覆盖率提升至 60%。强化步行、非机动车及常规公交接驳轨道交通出行，提升轨道交通站点的有效覆盖。

常规公交提供公平性、保障性的公共交通服务，填补轨道交通覆盖空白区域。通过中心城区强覆盖、外围区提效率，成为中长距离出行中除轨道交通外的首选方式。针对出行全过程的需求特征和轨道交通大规模成网后的新变化，从线网结构、场站设施、地面路权等方面优化公交资源配置，向市民提供多元公交服务，提升智慧化水平，提高常规公交竞争力。

第13条 持续提升慢行交通品质

步行作为最基本的出行方式，承担了所有交通方式的终端出行，也是健康出行最主要的方式。应优化生活性道路横断面配置，优先布置步行空间，加强无障碍环境建设，增进沿线活力，提升空间魅力。利用绿道、碧道、骑楼街、街巷、立体通道等构建全天候步行网络，提高步行通道网络密度至不低于 10 公里/平方公里。

非机动车是中短距离出行的重要方式，也是接驳公共交

通的主要方式，同时承担末端配送功能。构建多层次、网络化非机动车道，精细化布局停驻空间，充分发挥对公共交通的喂给作用。强化电动自行车的通行和停放管理，引导电动自行车回归“非机动车”属性，确保城市交通发展平安、有序。

第14条 引导小汽车科学有序发展

小汽车主要用于中长距离通勤出行的补充和休闲出行。坚持绿色低碳理念，通过总量调控、停车治理、行驶规则等需求管理手段，调控高峰时段小汽车出行需求，引导市民合理使用小汽车。

3 城市交通系统组织

坚持绿色低碳、集约高效的发展导向，促进城市交通体系与空间布局的协同，客货运协调发展，优先保障步行、城市公共交通和非机动车等绿色交通方式的运行空间与环境，引导个体机动化交通方式有序发展、合理使用。

3.1 组织策略

第15条 分区策略

坚持绿色、集约、智慧发展理念，推行差异化出行模式。

中央活力区：全面鼓励轨道交通和步行的交通出行方式，实现绿色交通出行比例不低于 90%，打造“零碳”交通示范区。实现轨道交通站点 800 米基本全覆盖。串联人行道、骑楼、绿道、碧道、街巷、立体连廊、建筑退缩带等，打造连续、安全、舒适的步行网络，密度不宜低于 $14\text{km}/\text{km}^2$ 。率先实现生活性道路的步行和骑行空间占比不低于 50%，营造活力街道，道路宽度有限时，优先保障步行空间。

中心城区：引导公共交通和慢行的交通出行方式，实现绿色交通出行比例不低于 85%。结合城市更新，促进站点客流效益提升与土地增值。鼓励各种交通方式接驳轨道交通出行。结合道路功能，构建多层级的非机动车道网络。

南沙新区及东部中心：引导多种交通方式协同发展。构建轨道交通为骨干，常规公交为主体的公共交通系统。加强步行、非机动车与公共交通网络衔接。提高小汽车新能源化

普及率。顺应交通技术变革，结合低空飞行、自动驾驶、智能网联汽车等试点应用，研究多方式协同发展策略，推动城市交通可持续、健康发展。

第16条 交通与空间协同

依托城市内外高效衔接、城乡统筹发展的综合交通运输通道，强化广州在粤港澳大湾区的核心引擎地位，支撑广州“一带一轴、三核四极”的多中心、组团式、网络化城镇空间结构。大幅提升通勤主导方向上轨道交通和大容量公交的供给，完善城市主要功能区、大型居住组团之间公共交通网络，提高服务水平，缩短通勤时间。倡导公共交通导向的发展模式，根据公共交通可达性为依据配置用地功能和规模，推动形成更具吸引力的“流量集聚点”。推动交通走廊复合利用，引导交通集约节约用地。

第17条 交通与产业协同

依托国际航空、国际航运、国际陆路货运枢纽和交通干线廊道，推动面向全球的运输网络与地区产业空间深度耦合，以交通可达性和枢纽锚固特性为依据配置产业功能，外移过境货运交通，形成“客内货外”的空间组织模式。通过优化市内货运枢纽布局强化“物产贸”有机融合，加快推进大宗货物和中长距离货物运输“公转水、公转铁”，发挥货运枢纽周边区位优势，持续推进道路集疏运系统建设、引导周边产业集聚，促进多式联运差异化、高质量发展，支撑制造业立市。探索基于车型和时间窗的货车通行管理政策，研究利

用城市轨道闲时运能提供货运服务。

3.2 集约型公共交通系统构成

第18条 客运走廊分布

在中心城区形成由东风路-黄埔大道、新滘路、解放路-江南大道、广州大道构成的“井”字型高客流走廊。

中心城区与狮子洋增长极、南沙新区方向形成2条客流走廊，包括由东部干线、地铁4号线复线等构成的东部科技创新走廊，由南沙港快速、番禺大道、地铁18号线、地铁22号线构成的中部中央商务区联系走廊。

中心城区与东部中心形成由广园快速、黄埔大道、临江大道、地铁28号线、广深城际铁路等构成的高效公铁复合走廊。

中心城区与北部增长极形成由广花快速、广花城际铁路、芳白城际铁路构成的全球综合门户枢纽客流走廊。

中心城区与国家知识中心城、从化绿色发展示范区方向形成由广从快速、永九快速、地铁14号线、地铁37号线构成的活力创新客流走廊。

其余核极之间形成多通道、多模式客流走廊，通过提升客流廊道能效，实现高效的客运组织，支撑国土空间结构形成。

第19条 集约型公共交通系统构成

构建以轨道交通为主体，常规公交为辅助的集约型公共交通系统。进一步完善高速地铁通道，搭建城市快速地铁网络，加密城市普速地铁。常规公交着重填补轨道空白及提升站点覆盖率，引导常规公交与轨道交通在功能、线网、站点及运营层面全方位融合发展，与轨道交通共筑高效率公共交通系统。

4 对外交通系统规划

4.1 规划思路

打造更强能级的国际综合交通枢纽，高水平建设国际航空枢纽、国际航运枢纽、世界级铁路枢纽、华南公路枢纽，提升全球资源配置能力，构建新发展格局战略支点。建设更高效率的区域交通网络，与周边城市从边界对接走向中心直连，打造高能级省会城市和湾区核心引擎。

4.2 规划目标

航空方面，至 2035 年，白云国际机场旅客吞吐量达到 1.2 亿人次、货邮吞吐量超过 310 万吨，实现白云国际机场与广州中心城区 30 分钟通达，与大湾区各城市 60 分钟通达。

航运方面，至 2035 年，广州港货物年吞吐量达 7.5 亿吨，集装箱年吞吐量达 3600 万标准箱。

铁路方面，至 2035 年，广州铁路枢纽客运量达 4 亿人次，货运量达 7700 万吨。实现与大湾区各城市中心 1 小时互达、与省内城市 2 小时互达、与邻近省会城市 3 小时互达、与国家级城市群的主要城市、东南亚地区 5-8 小时互达。

公路方面，至 2035 年，市域高速公路网总里程达到 1500 公里。实现广州与相邻城市之间至少有两条以上高速公路直接连通；2 小时可达大湾区城市，5 小时可达省内城市，8 小时可达周边省（区）中心城市，进一步强化华南公路枢纽中心地位。

4.3 国际航空枢纽

第20条 多机场体系

提升白云国际机场枢纽能级，扩建广州白云国际机场，推进珠三角枢纽（广州新）机场建设，加快通用机场建设，形成以广州白云国际机场为核心，珠三角枢纽（广州新）机场为辅，南沙、黄埔、从化等通用机场为补充的多机场体系。发展低空飞行，构建多层次空中交通体系。通过广湛高铁、深茂铁路、广深高铁新通道、广珠和珠机城际等高速通道，共享大湾区机场群。

第21条 白云国际机场

1、发展定位

引领粤港澳大湾区世界级机场群建设、支撑交通强国战略的世界一流国际航空枢纽。

2、航站设施

推进白云国际机场三期扩建工程，加快建设第三航站楼及第四、第五跑道，整体形成三个航站楼、五条跑道的航站设施布局。终端 2045 年旅客吞吐能力 1.4 亿人次、货邮吞吐能力 600 万吨。

3、交通集疏运

强化白云国际机场与干线铁路、城际铁路、城市轨道、高（快）速路等衔接联通，推动广州白云国际机场与各种交通方式深度融合。规划“6 条高铁+5 条城际+2 条地铁+1 条

空侧专轨”的机场轨道集疏运网络，形成高效便捷的多层次空铁联运系统，加强与各重要交通枢纽的快速联系；加快机场高速扩建、机场第二高速建设，完善“六横七纵”的高快速路网络，实现机场与广州中心城区 30 分钟通达、与大湾区城市 1 小时通达、与邻近省会城市 3 小时通达。

白云国际机场集疏运网络

“6 条高铁+5 条城际+2 条地铁+1 空侧专轨”：

6 条高铁：广湛高铁（在建）、广河高铁（规划）、广清永高铁（规划）、广州至珠海（澳门）高铁（规划）、贵广高铁广宁联络线（规划）和广深高铁新通道（规划）；

5 条城际：广佛环城际（在建）、穗莞深城际（在建）、广清城际、广花城际（在建）、芳白城际（在建）；

2 条地铁：地铁 3 号线、地铁 36 号线（规划）；

1 条空侧专轨：广州北站至白云机场专轨（研究）。

“六横七纵”高快速路网：

“六横”：珠三环高速、花都大道-永九快速、惠肇高速（在建）、北二环高速、增佛高速（规划）、华南快速。

“七纵”：清花高速（在建）、广清高速、机场高速及北延线、机场第二高速（在建）、新广从快速、京珠高速、从埔高速。

4、航点航线规划

优化白云国际机场航线网络，加强与“一带一路”、RCEP 成员国家的航线联系，巩固东南亚、南亚、非洲、大洋洲等市场的优势航线，积极争取欧美市场，开拓更多的洲际航线，

形成全球“12小时航空交通圈”，实现更多的乘客选择“经广飞”、更多的货物选择“经广邮”。扩大直飞航线数量和增加支路航线，让更多的湾区出行愿意选择“广州出发”。

第22条 通用航空机场

推动建设南沙、从化、黄埔、番禺、增城等5个通用机场，布局直升机起降点，构建低空飞行服务网络，实现20分钟直达港澳，30分钟覆盖大湾区。

4.4 国际航运枢纽

第23条 广州港布局

构建以南沙港区为核心，新沙港区为重点，其他港区为补充的港口体系。南沙港区定位为国际航运枢纽核心功能区，以集装箱、粮食、商品汽车、石化等运输为主，拓展现代航运物流。新沙港区定位为港口物流重要功能区，以煤炭、粮食、集装箱、滚装汽车等运输为主。黄埔港区定位为港口物流重要功能区，新港作业区以保障城市生活物流、服务临港产业、提升铁水联运功能为主，推进码头升级改造；老港作业区根据城市规划发展和新港区建设进程，分步骤有序推进货运码头转型升级，转型前保留必要的服务城市生产生活的集装箱运输功能。内港港区定位为滨水休闲产业区，发展航运和港口休闲产业。

第24条 港口和航道基础设施

提升港口综合通过能力。加快建成广州港南沙国际通用

码头工程、南沙港区 11-12 号通用泊位工程，推进广州港南沙港区五期工程、广州港南沙港区国际海铁联运码头工程、广州番禺龙沙码头二期工程等规划建设，提升广州港专业化集装箱作业能力。

拓宽和浚深南沙港区至珠江口出海航道，近期畅通提升广州港出海航道至 20 万吨级，谋划广州港出海航道通航水深及通航能力的突破。建设环大虎岛公用航道工程，提高公共航道与锚地适应能力。研究广州国际港内河码头实施可行性，加强广州国际港与南沙港区的联系。

第25条 集疏运体系

发展铁水联运，促进南沙港铁路南沙港站与南沙港区集装箱码头、粮食及通用码头等一体化衔接。打造海铁联运的平台基地，推进港铁协同管理。重点开通粤桂、粤湘赣、粤黔滇川渝铁水联运通道，拓展“无水港”口岸功能。推进南沙港区江海联运驳船泊位建设，提升南沙港区江海联运水平，加快建设珠江、西江内河集装箱和以北部湾等为重点的沿海集装箱驳船运输网络。优化疏港道路网络，加快推进南中高速、深中通道万顷沙支线等重点疏港道路项目建设，强化南沙港区与周边快速联系。优化南沙港区等口岸外贸船舶联检作业流程，缩短船舶在港/在泊时长、非作业停时。

第26条 湾区港口协同

推动珠江口内及珠江西岸港口资源优化整合，增强湾区世界级枢纽港区的整体竞争力。按照政府引导、企业主体、

市场主导、资本纽带的原则，实现港口功能合理分工，协同发展，形成以广州港为龙头，佛山港、东莞港、中山港、江门港为支撑，联动珠江-西江内河港口的港口群发展格局，实现湾区西岸港口通关一体化，港口信息一体化。

第27条 航线规划

积极拓展欧美等远洋集装箱班轮航线，进一步提升广州港在全球航运体系中的影响力，继续加强与世界各地的港口合作，提升服务水平，努力成为连接世界的重要门户。

4.5 世界级铁路枢纽

第28条 对外高铁通道

在既有广深港高铁、京广高铁、赣深高铁、贵广高铁、南广高铁、厦深高铁、广汕高铁的基础上，加快推进广湛高铁、深江高铁建设，强化广州与粤西联系；规划广河高铁（含知识城从化联络线）、广清永高铁、广州至珠海（澳门）高铁、广深高铁新通道、贵广高铁广宁联络线，规划研究赣广高铁、京广第二高铁，谋划中南虎城际、肇顺南城际提升为高铁，形成十大对外高铁通道，进一步强化广州与京津冀、长三角、成渝等重要城市群的铁路联系。依托贵广-沪昆、南广（南昆）、广湛、深南等高铁通道，打造面向中南半岛的国际型枢纽，助力深度参与“中国-中南半岛”经济走廊建设。谋划至京津冀、长三角、成渝超高速战略性通道，预留高速磁浮、真空管道等新型交通技术的线路通道和枢纽接

入空间。

推动国家铁路与高等级道路等重大基础设施复合利用交通通道，集约节约土地资源。针对规划待建设约 420 公里高速铁路，按照从外侧轨道线向外 50 米做好廊道控制。

十条对外高铁通道

广州-长沙-武汉-郑州-北京-哈尔滨通道、广州-永州-郑州-呼和浩特通道、广州-贵阳-昆明-东南亚通道、广州-南宁-昆明-东南亚通道、广州-湛江-海口通道、广州-珠海-澳门通道、广州-深圳-香港通道、广州-厦门-福州-上海通道、广州-梅州-杭州-上海通道、广州-南昌-合肥-北京-哈尔滨通道

第29条 铁路联络线

强化枢纽内部互联互通，完善引入城市发展极核的铁路通道。通过京广高铁广州北至白云站联络线、在建广州站至广州南站联络线等强化南北向的广州北站、白云站、广州站、广州南站等枢纽间联系。启动广州站至广州东三四线、广州东至新塘站五六线建设，强化东西向的广州站、广州东、新塘站等枢纽间联系，促进中心城区枢纽能级提升。有序推进广州至珠海（澳门）高铁知识城联络线建设，开展广州南站至南沙站联络线、广州至珠海（澳门）高铁新塘站联络线的研究，提升南沙、新塘枢纽能级，支撑南沙新区、东部中心发展。

第30条 城际铁路网

深化广佛全域同城化，以广佛为核心规划布局 15 条城际铁路，发挥广佛极点辐射带动作用，建设轨道上的粤港澳大湾区。推进都市圈十字轴线建设，加快南北轴广州东至花都天贵城际、芳村至白云机场城际、南沙至珠海（中山）城际（南沙至兴中段）建设；推动东西轴佛山经广州至东莞城际开工建设。加强与深圳“双城”联动，共建广深港澳科技创新走廊，强化广深港澳极点联动，加强跨珠江东西两岸的快速联系，推动港深西部铁路延伸至南沙、22 号线东延至深圳。以广清城际为试点，推动城际公交化运营，实现安检互信，提升市民出行品质，实现广州与湾区、周边城市 1 小时内可达。针对规划待建约 120 公里城际铁路，按照从外侧轨道线向外 15 米做好廊道控制。

广州面向湾区的 15 条城际铁路

广珠城际、广佛线、广清城际、穗莞深城际、佛莞城际、广佛环城际、广佛江珠城际、广佛肇城际、广州东至花都天贵城际（含与广清城际联络线）、芳村至白云机场城际、佛山经广州至东莞城际、南沙至珠海（中山）城际、肇清从城际、深莞增城际、港深西部铁路延伸至南沙

第31条 货运铁路

结合已运营的广石铁路、广珠铁路、南沙港铁路形成半环结构，接入京广、京九和广茂铁路等放射线路，规划柳广铁路放射线路，构建“半环+放射”铁路货运通道。构建以广州为链接中心的 10 条跨境陆路大通道、陆海大通道，有

机融入国际运输通道。通过广茂铁路、柳广铁路经南宁、昆明连接泛亚铁路，直达东南亚；通过京广铁路、京九铁路经郑州、兰州出阿拉山口或经北京、齐齐哈尔出满洲里连接欧亚铁路，整合区域班列资源，提升国际货运通道能力。

第32条 铁路客运站

构建“一心五向”枢纽群。在“五主四辅多节点”的铁路枢纽布局基础上，推动提升南沙、新塘、广州北站等铁路枢纽站定位，构建与空间结构协同的“一心五向”的铁路枢纽群。高标准改造广州站、广州东站、广州北站；加快建设南沙站、白云机场 T3 站；新增黄埔、知识城、从化等客站；结合客流需求安排运营组织，推动枢纽合理分工、高效协同与有机整合，实现多点布局、多站到发，方便市民就近乘车。

优化完善铁路客运站、城市轨道站间的衔接设施，打造高品质、零换乘、一体化衔接的综合交通枢纽，减少换乘时间，推动铁路枢纽向立体高效发展。近期，结合白云机场 T3 航站楼建设，同步推进白云机场 T3 铁路枢纽引入高铁、城际铁路站房、区间预留工程；持续推进南沙站复合型枢纽建设，促进站场融合发展。

按照城市对外交通规划规范要求，结合规划客运枢纽类型所对应的用地规模、长度等控制规范要求，针对改扩建、未建设枢纽保障约 190 公顷枢纽用地。

“一心五向” 枢纽群

结合广州市空间布局，提出与空间结构协同的城市铁路枢纽群，包括中心枢纽群（广州站、广州东站）、西部枢纽群（广州南站、佛山西站）、北部枢纽群（白云站、广州北站、白云机场 T3 站）、南部枢纽群（南沙站、庆盛站）、东部枢纽群（新塘站、黄埔站、增城站）、东北部枢纽群（从化站、知识城站）

第33条 铁路货运站

构建“1+2+6”三级普速物流节点，为城市产业未来发展提供支撑。积极发展高铁快运，近期利用广州南、广州北、新塘高铁客运站点办理高铁货运，远期规划建设广州南站高铁物流作业基地、东部中心高铁物流作业基地、广州北站高铁物流作业基地、大朗高铁物流作业基地，开行货运动车组。

东部围绕增城西站打造广州东部公铁联运枢纽，构建“交通+物流+产业”融合平台；西部围绕广州国际港探索水铁联运新模式，推动中欧班列、集装箱等公铁联运发展；北部围绕广州北站-白云机场发展空铁联运；南部研究新增货运专用线，发展南沙港站、南沙港南站海铁联运。

“1+2+6” 多级物流节点网络

一级物流基地：广州国际港站

二级物流基地：增城西、南沙港

三级物流基地：万顷沙、大朗、郭塘、江高镇、太和、军田

4.6 华南公路枢纽

第34条 高速公路网络

强化与周边城市互联互通，助力广州打造湾区核心引擎。构建以“三环十九射”高速公路为骨干、普通国省干线为支撑、县乡村公路为基础的现代化公路交通网络，加快推进机场第二高速、增佛（天）高速等骨架高速公路建设，完善高速公路布局。

规划 10 条珠江口跨江道路通道，其中广州境内有 7 条通道与东岸衔接。加快推进南中高速万顷沙支线建设，与深中通道直接接驳，实现广州与深圳、中山进一步融合发展。

“三环十九射”骨架高速公路网

三环：广州环城高速、广州绕城高速（沈海高速火村至龙山段改扩建工程在建）、珠三环高速-机荷高速-深中通道-南中高速-江中高速（在建）。

十九射：广清高速、机场高速-乐广高速、机场第二高速（在建）-广连高速、华南快速-京港澳高速、从埔高速-大广高速、广河高速、增佛（天）高速（在建）、广惠高速、广深高速、广深沿江高速、南沙大桥-广龙高速、虎门大桥-莞佛高速、广澳高速、东新高速-广中江高速-中山东部外环高速（在建）、广珠西线高速、广明高速、广佛高速、广三高速-二广高速、广佛肇高速。

第35条 高速公路出入口

规划新增 17 处高速公路出入口，扩大高速公路网覆盖

范围，提高城市重点发展平台联系效率以及满足地区的对外交通出行需求。

5 道路系统规划

5.1 规划思路

构建体系完整、功能清晰、高效便捷、绿色人本的道路网络系统，促进道路系统与生态、生产、生活空间的协调发展。推动城市更新与交通系统的布局协调，时序协调，供需协调，互促共赢。通过优化横断面、营造道路空间、提升街道活力等精细化规划设计，强化道路空间利用与重塑，推进广州市道路交通高质量发展。

5.2 规划目标

至 2035 年，市域各组团中心区路网密度不低于 8 公里/平方公里，中央活力区路网密度不低于 10 公里/平方公里。中心城区与南沙新区、东部中心间至少有 3 条快速道路通道，相邻组团间至少有 2 条快速道路通道连接，保障各等级道路的通行速度，实现中心城区与其他组团间 60 分钟可达，相邻组团间 35 分钟可达。强化与重要枢纽、重点平台衔接，市域任意一点 15 分钟进入快速道路通道网络。

5.3 规划布局

第36条 道路网络总体布局

规划以快速路为骨架，主干路为补充的“环射+方格”干道网络系统，总里程约 5800 公里，占规划城市道路总里程约 30%，其中快速路约 1300 公里，主干路约 4500 公里。完善城市集散道路和支路网络，优化匹配 15 分钟生活圈出

行功能的道路网络，总里程约 11600 公里，占比约为 70%。

第37条 快速路网络布局

1、市域快速路网络总体布局

在“环+射”高速公路的基础上，规划形成“中心放射 + 核极快联”快速路网络系统。以中心城区为核心，放射线连接核心区与外围组团，纵横联络线服务组团间的高效联系。

2、城市核心区域快速路网络布局

中心城区形成“一环八联络”快速路网：一环为内环路；八联络分别为增槎路、机场路、广园快速路、黄埔大道、东晓南路、芳村大道、如意坊放射线/龙溪大道、广佛放射线。

南沙新区“三横五纵”快速路网：三横为黄榄干线、番中公路、站南路-香山大道；五纵为西部快速通道、南沙大道、南沙港快速、黄埔至南沙东部快速通道-连溪大道、龙穴大道。

东部中心“五横三纵”快速路网：五横为增广快线、广汕公路南移线、荔新快速、广园快速、黄埔东路-新塘环城路及东延线（穗莞大道）；三纵为开放大道、新新快速、新城大道-增滩公路。

第38条 主干路网络布局

在快速路网基础上，为服务广州与临穗地区联系、城市组团间中长距离和组团内主要出行，规划与城市空间结构相适应的各组团内部骨架干道网络，与其他干路构成完整的干

线道路系统。

中心城区道路建设发展重点为突破山水阻隔，有效联系活力区，促进交通运作顺畅，规划形成“十五横十三纵”骨架干道网络。

南沙新区道路建设发展重点为加强中心城区、东部中心以及其他重点区域的高效连接，强化支撑区内横纵发展轴，规划形成“六横五纵”骨架干道网络。

东部中心道路建设发展重点强化跨市互联互通，支撑枢纽集疏运交通，快速联系中心城区，规划形成“十横七纵”骨架干道网络。

北部增长极道路建设发展重点为加强空铁枢纽联动和与重点平台的连接，进一步发挥交通枢纽能效，规划形成“八横六纵”骨架干道网络。

国家知识中心城道路建设发展重点为快速衔接周边枢纽与城镇、高效对接广深港科技创新走廊，规划形成“两横三纵”骨架干道网络。

狮子洋增长极道路建设发展重点为高效联系各大组团，加强支撑活力创新轴，规划形成“三横三纵”骨架干道网络。

从化绿色发展示范区道路建设发展重点为加强城区、新镇联系，支撑构建生态型城镇发展圈，在从化环城路基础上，规划形成“一环四射”骨架干道网络。

第39条 次干路与支路网络布局

结合城市更新，加强次干路和支路建设，加密路网，优化道路网络的级配结构，提高道路网连通性和可达性；打通

城市断头道路，完善城市道路交通微循环系统，修补城市功能并增强城市的活力，提升城市竞争力。

第40条 乡村风景道

紧抓新一轮“四好农村路”升级行动契机，以农村公路网为基础，融合市政路、碧道、绿道、古驿道、登山步径、乡村风貌带等，秉持“顺瓜结藤、景中布线”的理念，构建全长 2500 公里的最美乡村风景道网络，串联犹如满盘珍珠的美丽乡村、农业产业园、历史文化遗存、风景名胜区、生态景观等资源点，形成体现城乡之美、生态之美的“广州项链”，多维度综合展现“千里乡韵”漫步场景，推动全域土地综合整治和绿美广州建设，助力乡村振兴战略和“百千万工程”。建立“三级四类五系统”的风景道建设标准体系，精细精准指导建设实施，突出岭南乡村乡土特色，彰显广州“山水林田海”自然风貌。

第41条 道路品质化

打造承载市民生活和展示城市文化最重要线性公共空间，融合广州千年文脉底蕴，适应岭南自然气候特征，兼顾功能与景观需求，着重针对路段、交叉口、路面铺装及附属设施、绿化与景观等关键要素进行精细化设计与实施，打造“以人为本、功能齐全、简洁舒适、路场一体、经济可靠、绿色创新”的高品质道路，展示广州国际化都市形象，增强城市综合竞争力。

第42条 道路空间优化

按照“以人为本”的发展理念，提升城市街道要素的精细化设计。对生活性道路的空间进行优化调整，在中央活力区实现机动车道与慢行道的比例达到 1:1，为市民提供更多的步行和骑行空间。推动城市道路与建筑退缩一体化设计，营造更广阔的市民交往场所，使市民可以悠闲地散步、购物、交流。

统筹考虑各种交通参与者的需求，对道路路权分配进行优化，促使道路资源和通行优先权向绿色出行参与者倾斜。通过优化调整机动车道与非机动车道空间配比，保障非机动车的道路路权。

构建交通复合走廊，促进道路空间由单一向综合、由平面向立体发展，进一步挖掘道路空间利用效率，实现空间资源高效利用。推动应急运输道路的规划与建设，建立与城市发展相匹配的韧性道路网络系统。

第43条 规划控制要求

广州道路红线内应优先满足城市公共交通、步行与非机动车交通通行空间的布设要求，并根据城市道路承担的交通功能和城市用地开发状况以及工程管线布设、地下空间利用、景观风貌、历史文化保护等布设要求综合确定道路红线规划控制方案。道路系统规划布局应充分考虑道路周边的敏感建筑，预留充足的隔离范围。

快速路两两相交原则上采用枢纽立交控制，快速路与其

他干路相交根据交通需求采用一般立交控制；一级主干路与二三级主干路相交原则上采用一般立交控制；其他道路相交原则上采用平面信控交叉口，车流量较大的交叉口可按需采用一般立交控制。

6 公共交通系统规划

6.1 规划思路

构建以城市轨道交通为主体，常规公交为辅助的公共交通系统。城市轨道交通重点从加强与佛山、东莞、中山联系，支撑活力创新轴发展，补强南沙新区、东部中心服务网络等方面进行优化。围绕轨道交通网络优化公共汽电车线网，发展水上公交与其他辅助公交，鼓励定制公交，推动城市交通可持续健康发展。

6.2 规划目标

至 2035 年，市域公共交通全方式分担率提升至 30% 以上。

6.3 城市轨道交通

第44条 线网规划

重点提升南沙、东部中心内部及其与市中心之间通勤走廊上的轨道服务效率，围绕站点优化用地布局，集聚客流，依托轨道交通构建大客流走廊，逐步实现轨道网络上的职住平衡，将平均通勤时间控制在 45 分钟以内，让市民拥有更多的休闲和生括时间。

依托城际轨道、城市轨道快线 A，强化广州城市轨道交通网与周边城市衔接，推动广州都市圈一体化发展，支撑广州活力创新走廊、珠江高质量发展带及“三核四极”之间高速通达。完善城市轨道快线 B，支撑广州市域空间一体化发展，强化市域重点组团间快速联系。加密城市轨道普线，构筑极

核内部轨道服务网络，提升“三核四极”出行品质。促进国铁、城际、地铁三张网的深度融合，充分发挥枢纽锚固作用，实现“外通内连、换乘高效、服务一体”的轨道交通运输网络。

整体规划形成“城市轨道快线 A、城市轨道快线 B、城市轨道普线”多层次城市轨道网络，共计 55 条线、总里程达到 2013 公里。

城市轨道快线 A 设计时速 160km/h，承担广州都市圈快速出行需求，主要服务都市圈通勤客流。共计规划 6 条段，总里程 347 公里，总体形成“两横三纵”结构，可实现广州中心城区至南沙新区、东部中心、外围综合新城及佛莞中心区 30 分钟直达，实现广州与其他周边城市中心 60 分钟直达。

城市轨道快线 B 设计时速 100-120km/h，承担中心城区内中长距离出行及与外围城区的快速联系功能，主要服务广州市域内出行客流，共计规划 12 条、662 公里，形成“放射”状总体形态。

城市轨道普线设计时速 80-100km/h，承担“三核四极”内部网络加密，主要服务“极核”内部出行客流。共计规划 37 条、1004 公里，分别在中心城区、南沙新区、东部中心、北部增长极等区域形成“网格”状布局。

科学划分竖向空间分层，综合考虑结合城市空间格局和线路类型，城市轨道快线 A 宜布设于次浅层（-15 至 -30 米）、次深层（-30 至 -50 米），城市轨道快线 B、城市轨道普线宜布设于浅层（0 至 -15 米）、次浅层（-15 至 -30 米）。

城市轨道交通线路	
城市 轨道 快线A	十七号线、十八号线、二十二号线、二十八号线支线、三十七号线、四号线复线
城市 轨道 快线B	三号线、七号线、十三号线、十四号线、十六号线、二十一号线、二十四号线、二十五号线、二十六号线、二十七号线、二十九号线、四十号线及支线
城市 轨道 普线	一号线、二号线、四号线、五号线、六号线、八号线、九号线、十号线及支线、十一号线、十二号线及支线、十五号线、十九号线、二十号线、二十三号线、三十号线、三十一号线、三十二号线、三十三号线、三十四号线、三十五号线、三十六号线、三十八号线、三十九号线、四十一号线、四十二号线、四十三号线、以及广佛线和 11 条（段）佛山/东莞/中山轨道交通线网引入广州的线路

第45条 车辆基地布局

规划形成 77 处车辆基地，面积 1963.3 公顷。

第46条 规划控制要求

运营、在建城市轨道交通以控制保护区形式进行管控。对地下车站与隧道结构外边线外侧 50 米内，地面和高架车站以及线路轨道结构外边线外侧 30 米内，出入口、通风亭等建（构）筑物结构外边线外侧 10 米内，过江隧道、跨江桥梁

结构外边线两侧各 100 米范围内进行管控。规划的城市轨道以建设控制区形式进行管控。车辆基地用地规模、布局方案已纳入区级国土空间总体规划，落实用地管控。

第47条 轨道交通衔接

加强轨道站点交通衔接，打造高品质的轨道出行环境和公共空间，提升居民绿色出行体验。严格执行相关技术规定，按照公交停靠站距离新建轨道交通站点出入口不大于 50 米，周边衔接道路非机动车车道不小于 3 米，推进遮阳挡雨、无障碍等设施建设，完善城市轨道站内、外指示标识，提高乘客出行品质；统筹轨道站点与多种交通方式衔接、与周边地块直连直通，实现站点步行 15 分钟服务半径提高 10%-20%，覆盖范围提高 30%。持续推进广州地铁接驳设施空间优化提升工作，不断巩固综合整治工作成果，切实改善市民出行环境。

第48条 轨道站场综合开发

以 TOD 模式带动轨道站场周边交通畅联、功能复合、空间共享，引领城市高质量发展。近期加快大干围、西洲站等场站综合体 TOD 开发建设，引导片区人口就业向轨道站点中心汇聚，打造便捷高效、配套完善、活力创新的轨道交通生态圈。推动轨道站点提质增效，通过站城一体综合开发促进轨道交通与城市空间、产业布局融合发展，实现站点客流效益提升与土地增值双赢目标。通过加强轨道周边用地集约化与功能复合化开发，实现 90%居民通勤时间在 45 分钟内。围

绕站点、车辆基地营造高品质、活力共享的公共空间，实现站点 800 米范围内覆盖居住和就业人口提升至 60%。

6.4 公共汽电车

第49条 公交线网

持续优化城市公共交通线网，促进城市公共汽电车与城市轨道交通在线网、站点及运营层面的衔接融合，通过大数据应用提升城市公共汽电车运营效率。中央活力区根据客流需求应用小型化公交车辆；中心城区适时抽疏与轨道交通平行的公交线路，向短线接驳轨道的方向优化；中心城区以外区域在主要客流走廊构建与轨道交通互补的干线公交线网，优化公交普线和支线，提升公交覆盖面及可达性。鼓励充分利用运力资源，开通通勤、通学、就医等定制公交线路。

第50条 公交场站

结合常规公交定位转变与发展需求，以减少营运公交车辆的“空驶距离”、加强与对外客运枢纽、轨道交通枢纽衔接为要求，统筹开展公交场站设施布局优化研究。在保障原有交通功能前提下，鼓励对公交场站综合开发，将公交场站打造成社区生活圈的核心。拓展公交的产业链与服务链，提升公交企业多元化经营的能力，支持有条件的公交场站参与城市低空基础设施建设改造。

第51条 公交专用道

在城市公共汽电车运营线路和班次较为集中的道路设

置公交专用道，推广公交信号优先。优化公交专用道管理，科学设定专用时段，在保障公共汽电车运行速度的前提下，研究单位班车、专用校车、大型营运客车等大运力载客车辆使用公交专用道的可行性，提高道路资源利用率。动态评估公交专用道使用情况，根据公共交通线网、道路交通流量变化情况合理调整。强化公交专用道使用监管，保障公交优先路权。

6.5 辅助公交

第52条 水上公交

结合航道等级与客流需求，规划设置高峰线-常规线-休闲线等多层级航线网络。结合港口岸线，重点完善珠江新城（马场）、国际金融城和黄埔古港等前航道及东部区域水巴码头规划，加强水巴码头与公共交通站点衔接，实现更便捷的水陆一体公交出行。

第53条 其他辅助公交

坚持与公共交通系统差异化、协同化原则，有序发展巡游出租车、网络预约出租车等其他城市辅助公交系统。鼓励技术、政策、模式等创新，推进“互联网+”城市客运发展，不断提升服务效率和品质。

7 客运枢纽规划

7.1 规划思路

结合枢纽服务范围，构建多层级的客运枢纽布局。打造“零换乘、一体化”客运枢纽体系，加强各交通方式之间的衔接，降低客运枢纽衔接摩擦力，打造全天候、安全、舒适、连续的高品质换乘环境，提高综合服务能力。

7.2 规划目标

至 2035 年，全面建成城市综合客运枢纽体系，枢纽内部主要换乘交通方式出入口之间旅客步行距离不宜超过 200m。市域范围内乘客 30 分钟内可达铁路枢纽。

7.3 规划布局

第54条 枢纽功能分级

按照客流规模和功能，划分为国际型客运枢纽、全国型客运枢纽、区域型客运枢纽、城市型客运枢纽四类。

国际型客运枢纽：具备广泛的对外辐射网络和强大的运输集散、中转能力，是国际客运体系的重要节点，依托海港、空港、铁路等设施 and 口岸设施。

全国型客运枢纽：具备较广的对外辐射网络和较强的运输中转能力，主要提供面向全国的客运服务。

区域型客运枢纽：以服务周边省区和粤港澳大湾区运输为主，以中长距离运输为主，是对外运输的重要组成部分。

城市型客运枢纽：以服务都市圈以及城市内部旅客换乘

中转出行为主，是城市对外交通辅助枢纽。

第55条 客运枢纽布局

国际型客运枢纽规划 2 个，包括广州白云国际机场、南沙国际邮轮母港。

全国型客运枢纽规划 14 个，包括广州站、广州南站、广州东站、白云站、广州北站、黄埔（鱼珠）站、新塘站、南沙站、增城站、庆盛站、从化站、知识城站、白云机场 T3 站、佛山西站。

区域型枢纽主要包括城际铁路站、公路客运站、通用航空、水路客运站等。城市型枢纽主要包括城市轨道交通枢纽站和常规公交枢纽站等城市换乘枢纽。

第56条 衔接控制要求

城市综合客运枢纽集散规模超过 5000 人次/天，应加强公共汽电车、出租车、机动车停车场、非机动车停车场等设施衔接，并预留足够对外客流集散与转换用地。城市公共交通枢纽高峰小时转换规模达到 2000 人次/h，应规划城市公共交通枢纽用地。有效保障城市综合客运枢纽用地规模并推进客运枢纽综合开发利用，设施用地可兼容居住、商业等其它用地功能，引导人口和就业岗位向客运枢纽周边集聚，促进集约及一体化发展。

8 货运交通系统规划

8.1 规划思路

围绕国家物流枢纽网络布局要求和广州产业功能布局，推动货运枢纽布局与产业发展、市民便利生活相互匹配。以现代化立体综合交通体系为依托，布局新增一批要素高度集聚、功能强大的货运枢纽，加快推进空港、海港、铁路港、公路港“四港一体”大枢纽、大通道建设，推动货运交通与产业升级的联动发展。

8.2 规划目标

依托机场、港口、铁路枢纽等交通基础设施，结合广州建设港口型、空港型、生产服务型、商贸服务型国家物流枢纽要求，进一步提升广州货运能级，加强货运集约能力，将广州打造成为“国际物流中心”，为国际、国内和区域提供服务优质、配套完善、衔接顺畅、运行高效的现代化综合货运基础设施体系。

8.3 货运枢纽布局

第57条 枢纽功能分级

结合设施规模与货流规模，按照区域影响力和服务能力，构建特大型物流枢纽、大型物流枢纽和物流骨干节点三级货运枢纽体系。

特大型物流枢纽：依托机场、港区、铁路枢纽等布局，主要承载国际性综合交通枢纽、国际物流中心核心功能的国

家货运物流枢纽。

大型物流枢纽：主要围绕铁路货站、高速公路、产业园区、商贸集聚区布局，支撑广州建设国际商贸中心、国际消费中心城市的货运物流枢纽。

物流骨干节点：着力推动完善为城市生产、生活提供干线运输、支线运输、加工仓储、分拨配送、金融保险等专业物流服务功能，为居民消费、工商企业提供高频率、小批量、多批次的运输活动的货运物流枢纽。

第58条 货运枢纽布局

打造以特大型物流枢纽为核心、大型物流枢纽为骨架、物流骨干节点为补充的“辐射全球、覆盖湾区、服务全市、畅通社区”的“5+10+N” 货运枢纽布局，加强空、铁、港多式联运体系，形成空港型、港口型、生产服务型、商贸服务型等产业结构的枢纽发展集聚区。

5 个特大型物流枢纽：广州空港物流枢纽、广州南沙港物流枢纽、广州东部公铁联运枢纽、广州铁路集装箱中心站公铁联运枢纽、广清空港现代物流产业枢纽。

10 个大型物流枢纽：龙沙汽车物流枢纽、黄埔新港物流枢纽、花都港物流枢纽、小虎沙仔物流枢纽、白云神山物流枢纽、广州高铁快运物流枢纽、下元物流枢纽、花都狮岭物流枢纽、增城开发区物流枢纽、从化明珠物流枢纽。

N 个物流骨干节点：鱼窝头物流节点、大岗物流节点、龙溪物流节点、太和物流节点、从化南物流节点、街北物流节点、知识城物流节点、九龙物流节点等。

第59条 发展枢纽经济

结合“5+10+N”货运枢纽布局，大力发展枢纽经济，形成空港型、港口型、生产服务型、商贸服务型等产业结构的枢纽发展集聚区，实现“交通+物流+产业”融合发展。

8.4 货运通道

第60条 货运走廊布局

构建“一环+两轴”的货运走廊，形成“客内货外”货运通道布局。

绕中心城区公路货运环——利用经济和管理手段，依托环城高速构建环中心城区高速货运环，实现中心城区公路客货分离。

C型铁路货运轴——依托南沙疏港铁路、广珠铁路、广石铁路等形成铁路货运主轴，实现中心城区铁路客货分离。

通江达海水运轴——沿狮子洋水道沿线形成水路货运主通道，降低大宗货物运输成本。

第61条 公路货运通道布局

依托环城高速构建高速货运环，环内以中、小型货车运输为主，满足中心城区物流配送需求。环外广清高速、广连高速、广河高速、京港澳高速等城市高速路作为骨干，以大型货车运输为主，服务城市枢纽货运。

第62条 衔接控制要求

特大型物流枢纽应临近航空、海路、铁路等对外货运交通设施，设置与其相连接的专用货运通道；依托航空、铁路、公路运输的城市货运枢纽，应设置高速公路集疏运通道或设置与高速公路相衔接的城市快速路、主干路集疏运通道；依托海港的城市货运枢纽应加强水路集疏运通道建设，并与高速公路相衔接；大型集装箱枢纽、以大宗货物为主的货运枢纽应设置铁路集疏运通道。

结合货物属性和吞吐量确定高速公路集疏运通道的数量，年吞吐量超亿吨的货运枢纽宜至少与两条高速公路集疏运通道衔接，货运枢纽到达高速公路（或其他高等级道路）的时间不宜超过 15 分钟。

9 步行和非机动车交通规划

9.1 规划思路

倡导绿色低碳出行，优化城市交通出行结构；完善城市步行和非机动车道网络，构建安全、连续、方便、舒适的步行和非机动车系统，与绿道、碧道多道融合，提供美好的出行体验。

9.2 规划目标

至 2035 年，中央活力区步行网络密度不宜低于 $14\text{km}/\text{km}^2$ ，其他地区步行网络密度不应低于 $8\text{km}/\text{km}^2$ 。中心城区非机动车道网络密度不应低于 $8\text{km}/\text{km}^2$ 。

9.3 步行交通

第63条 步行空间

打通街区、加密支路、增加立体步行系统等增加步行网络密度，将步行网络渗透到各类公共开敞空间及街区，形成“密网络、渗透型”步行网络。注重人性化设计，加强人行道与建筑前区人行公共空间统筹设计，提升出行品质。增设过街安全岛，优化过街信号配时；完善无障碍设施，布局适宜街道服务设施，打造舒适的步行环境。规划连续的滨江步道，实现还江于民。优化桥下空间、打通断点，构建便捷可达的沿江品水滨水空间。

第64条 立体过街设施

结合城市快速路、城市干道，合理规划舒适、安全的城市立体过街设施。鼓励天桥、隧道与城市车站、码头集散广场、城市游憩集会广场等紧密结合，构成完整的城市步行系统。天桥桥面或梯面必须设置平整、耐磨的防滑措施。对医院、学校、老人院以及人流密集点等片区周边进行重点研究，针对条件适宜的天桥加装电梯、雨棚等配套设施。

9.4 非机动车交通

第65条 非机动车道网络

结合道路功能，打造由主廊道、集散道组成的多层次非机动车道网络。在非机动车大客流走廊布设主廊道，宽度不应小于 3.5 米，保障独立路权；其他区域在优先保障步行和公交通行空间的基础上，结合道路条件和非机动车集散、到发需求，因地制宜设置非机动车集散道。合理规划非机动车通行空间，新建城市道路非机动车道宽度不应小于 2.5 米。在连通地铁站的路段，应保障非机动车道的连续，实现与公共交通的便捷换乘。研究新建过江通道增加非机动车道，保障非机动车的通行便捷性。鼓励在满足规范宽度要求的道路设置隔离设施，提升非机动车通行空间的安全性。

第66条 非机动车停放设施

结合地区停放需求和周边建筑功能，合理安排自有自行车、共享单车、电动自行车等停放设施，规范停放秩序。完善轨道站点周边非机动车停车设置，并与非机动车交通网络

相衔接。

第67条 电动自行车政策导向

引导电动自行车回归“非机动车”属性，与常规公交错位发展。中心城区引导电动自行车在适当宽度、具有隔离措施的非机动车道行驶，强化管理规范行驶秩序，减少对步行、自行车、常规公交等交通方式的干扰，整体提高城市交通的舒适性。外围区鼓励电动自行车接驳轨道交通，在轨道交通站点周边合理设置停放场地和充电设施。

9.5 多道融合

第68条 贯通山水城田海健康休闲慢行道

以广州山水林田湖海要素为基底、专用自行车道为主线，统筹碧道、绿道、乡村风貌带等慢行系统串珠成链，建立从山顶到海洋、覆盖全域范围的多层次绿色基础设施生态体系，带动环境品质提升，形成翡翠项链。

分级分类构建山海骑行道，结合相关风貌资源点设置休闲驿站。打造三条北至从化流溪河、途经珠江带和增江画廊、南抵南沙全民文化体育综合体的山水城田海健康休闲骑行道，长约520公里，串联沿线传统村落、工业遗产、产业小镇以及生态、农业、历史、都市、海洋等180个风貌资源点，以骑行道串联和展示全域土地综合整治成果，以“小切口”行动牵引绿美广州建设。

10 停车场与公共加油加气站规划

10.1 规划思路

强化停车管理机制顶层设计，实施地区差异化停车场规划策略，引导小汽车拥有和使用。强调停车场建管并重，实现新建停车场精准供给、存量停车场开放共享，有效保障基本停车需求，合理满足出行停车需求。合理布局加油加气站和充换电站，鼓励与公共交通场站结合设置。

10.2 规划目标

全市形成以配建停车场为主、公共停车场为辅、路内停车位为补充的停车泊位供给体系。机动车停车位供给总量应控制在机动车保有量的 1.1 ~ 1.3 倍之间。每 2000 辆电动汽车应配套一座公共充电站。

10.3 停车场

第69条 分区策略

统筹公交可达性、城市用地功能开发以及城市交通网络承载能力等因素，制定停车分区差异化政策。匹配交通发展战略、小汽车出行政策，发挥停车需求管理调控作用，保障停车策略有效传导，提高道路网络运作效率。

中央活力区实行停车设施“总量控制”，充分挖掘存量停车资源潜力，鼓励采用立体化、集约化停车场建设形式，制定合理的停车收费政策，大力引导居民绿色出行。

中心城区、南沙新区、东部中心及外围综合新城结合公

共交通出行条件的改善，择机推行停车“适度供给”理念，精准推动公共停车场建设，在保障基本车位的同时，合理满足出行停车需求。

其他区域为停车供给宽松区域，允许多建停车泊位，满足小汽车停放需求，保障居民日常出行。

第70条 停车场供给

1、配建停车场

持续跟进配建停车场规划、建设、运营情况，开展停车泊位配建指标实施评估，定期优化停车泊位配建指标管理政策，保障停车供给基本盘。

2、公共停车场

加强停车规划的引领作用，将停车场发展规划、专项规划成果中涉及空间布局和用地需求的有关内容纳入详细规划，确保公共停车场用地纳入管控。优化、细化土地供应方式，将公共停车场用地列入建设用地供应计划，鼓励建筑物超配公共泊位向社会开放。中心城区内鼓励土地复合利用，加快建设地上、地下停车场（库），充分利用城市道路、广场、公交站场、学校操场、公园绿地、人防工程、闲置用地等地上地下空间建设公共停车场，鼓励结合公交站场改扩建建设集公交停车、公共停车等功能于一体的新型智慧停车设施，结合城市更新、老旧小区改造等工作积极增建停车设施、强化停车管理，逐步缓解老城区停车矛盾。外围地区轨道交通站点发展P+R停车场，合理制定P+R停车场收费标准，引导外围车辆通过轨道交通换乘进入中心城区。

3、路内停车泊位

中央活力区落实“总量控制”，加大路内停车泊位调控，匹配周边配建停车场、公共停车场，动态优化路内停车泊位布局；外围区域可通过设置路内停车泊位，补充局部地区停车泊位缺口。

第71条 停车信息化

完善停车信息化管理平台建设，推动停车共享、停车预约、停车诱导等功能落地，周期性开展效果评估分析，鼓励将闲置停车泊位对外开放共享，提高停车资源利用效率。

强化路内停车泊位智能化管理，建设统一的路内停车收费和信用管理系统，优化管理手段，提高停车管理效率。

10.4 公共加油加气站

第72条 布局原则

加强对城市加油加气站、充换电站、综合能源站等设施布局优化和规模管控，鼓励建设“多站合一”的配套能源供应站点。公共加油加气站及充换电站的选址应符合现行国家相关标准要求，宜沿城市主、次干路设置其出入口距道路交叉口不宜小于100m；每2000辆电动汽车应配套一座公共充电站；结合城市公共交通场站设置。

11 交通管理与交通信息化规划

11.1 规划思路

精准定位，结合广州道路交通管理实际，补齐短板，形成具有广州特色的科技应用体系。共建共享，健全部门协作、公众参与、多方协同机制，凝聚广泛共识，充分激发多方参与交通管理共建共治共享的积极性、主动性、创造性。分域而治，充分认识交通管理的系统性和复杂性，找准交通管理需求，精准施策制定有针对性的智慧交通管理系统发展路径，通过科技手段助力科学、高效的进行交通治理。

以“创新引领、双轮驱动”为抓手，打造新一代交通信息化体系，开创新时代建设和治理的新范式。以自动驾驶、地下物流系统等新技术发展为引领，以培育发展新业态和新模式为目标，推动信息技术在交通领域的深度融合与渗透，增强行业创新能力，强化创新要素的集聚效应。以“数据链”为主线，通过对海量多源异构数据的融合创新，深挖数据价值，构建交通信息化发展能力侧。以业务需求为导向，通过数据促进交通服务的降本提质增效，形成数据与业务双轮驱动的交通信息化推进模式，为行业治理和便民服务注入新动能，释放新活力。

11.2 规划目标

推动交通管理设施现代化建设和交通管理模式创新，构建和谐的人、车、路、环境关系，实现“畅通有序、安全品质、绿色低碳”目标。

稳步推进城市智慧交通创新实践，实现以科技创新带动交通运输行业管理服务水平提升，打造“以人民为中心”的交通信息化生态圈，充分发挥智慧交通对上下游产业的带动作用，为广州经济发展注入新动能。

11.3 交通管理

第73条 交通管理措施

科学制定交通组织发展策略提升道路畅通水平。中心城区及其它组团的中心区，采用精细化、高标准交通管理措施，加强公交专用道、货运通道、路内停车等管理，提升交通网络管理效率。组团外围的工业区、仓储区等，尽量满足交通的快速性、安全性和便捷性。以“绣花”功夫，按照“一点一策”原则进行微改造，推进重点片区活化利用与更新实施，促进广州历史文化名城的保护利用。

完善和提升交通管理基础设施布局，推动交通信号控制、交通监控、电子警察、交通流采集作为交通管理基础设施的核心，实现交通管理基础设施全覆盖以及道路全息感知与管理。

11.4 交通信息化

第74条 智慧交通

交通信息化引领“智慧赋能”，以“技术引领、协同高效、科学决策、服务为先”为规划原则，打造“以人民为中心”的交通信息化生态圈，开创新时期交通建设和治理的新

范式。

打造赋能支撑体系，夯实智慧交通发展基础。遵循“大中台、小应用”的建设理念，推进智慧交通数据中台建设，融合数据交换共享、关联挖掘分析、持续自我演进等基础功能，统筹数据、基础设施、智能分析，建立综合监测、决策支持、应急协调三大应用，向行业应用输出功能接口，助力交通行业生态圈开放共融、快速迭代创新。

打造全息感知体系，拓展数据汇聚共享路径。通过“共享、配建、自建”方式推动交通数据建设，逐步实现海量数据资源汇聚，满足多部门数据资源共享和应用需求，推动跨板块、跨业务的信息互联，以大数据驱动交通管理与服务能力提升。

聚焦业务流程再造，提升多元交通治理能力。以业务为核心，以组织机构职能为依据，构建基础设施、公共交通、客货运输等业务板块信息化体系，驱动业务的精细化治理和多业务融合共享能力跃升，再造业务管理流程，全面提升广州交通信息化水平，进一步提升交通行业治理能力现代化水平。加强与省、市、区相关交通部门的协同联动。引导鼓励交通相关行业、企业业务智慧化转型升级。

加快推动交通数字化转型，推广和应用人工智能、大数据、物联网等新技术，提升交通规划决策能力。积极融合交通与国土空间各项数据资源，实现对交通空间的全流程管控。

11.5 交通新技术应用

遵循“需求导向，适度超前”的发展理念，研究新模式、

新技术赋能交通提质增效的内在机理，发展低空飞行、自动驾驶（含车路协同）、地下物流系统等新交通业态，探索新技术在交通领域的示范应用，更好满足新时代背景下公众多样化的运输需求，更高质量谋划未来交通的发展方向。在空间保障上具备一定的弹性，以适应未来可能出现的新交通方式及相应的基础设施建设需求。

第75条 低空飞行

提前谋划低空空域资源使用和客、货航线规则，释放低空空域资源，实现空域资源对通用航空的有效供给。研究低空应用场景特征及对城市交通规划的影响，推动低空经济的纵深发展及融合应用。

加快通用机场、垂直起降场等设施建设，构建低空基础设施网络，预留低空飞行未来发展条件。通用航空机场主要满足广州及珠三角区域航空客货运输的机场和作为政府应急救援及公共服务基地的机场构成，另外满足警务飞行、应急救援、城市消防等城市公共服务，以及空中旅游观光、航拍、工业作业等业务。垂直起降场主要满足应急救援、城市消防、政府紧急事件处置及娱乐休闲等需求。探索推进楼顶、地面、水上等场景起降点建设试点，形成多场景、多主体、多层次的起降点网络。规划完善通航服务保障体系建设，包括固定基地运营商（FBO）、飞行服务站（FSS）、通用航通维修（MRO）以及综合保障基地等。

结合低空空域使用需求和敏感区分布情况，探索分层规划干支分明的跨市跨区、区内低空航线航路。统筹构建市级

低空主干航路，实现跨市、市内跨区低空运输服务。各区按照按需划设的原则，结合起降设施布局，构建低空航线网络，实现区内低空运输服务。航路优先选择水系、市政廊道（高快速路、铁路）、生态用地（生态走廊、低矮山体、生态绿地、农用地）。

第76条 自动驾驶

推动车路协同应用上新台阶。升级改造道路基础设施，探索“智能的车”+“智慧的路”协同发展模式（即车路协同，路侧智能感知设备与智能车辆协同，实现网联式自动驾驶），加快信控灯、标志、标牌虚拟化应用，先行发展5G技术升级道路通信系统，推广车路协同设备的研究和部署，助力我国智能汽车、自动驾驶、车路协同达到世界先进水平。

研究自动驾驶对道路断面、停车场等城市空间资源变革性影响，优化城市道路网络。完善细化场景下的应用示范，引导载人、载货、环卫车辆场景应用示范，构建自动驾驶应用示范区，开展自动驾驶载人接驳、无人货物运输、无人城市环卫作业等领域的先行先试。

加强与国际社会的合作与交流，借鉴国际先进经验，制定符合国情的自动驾驶法规和标准体系，以确保自动驾驶技术的安全性和合规性，明确自动驾驶车辆的设计、测试、生产、运营等各个环节的要求，为产业发展提供明确的指导。

开展智能汽车综合性应用试点，推进高度自动驾驶的智能汽车在特定环境下市场化应用。建立跨学科的合作机制，整合各方资源，共同推动自动驾驶技术的创新和发展。

第77条 地下物流

着力构建“地铁+智慧”的地下物流系统。紧紧围绕地铁货运服务对象和需求来源，同时结合居住区、大型物流园区以及机场、港口等重要枢纽做好地铁货运站场、驿站和专用的配送中心的布局规划，同时一并做好站内物流通道、装卸货以及站点-物流节点短程接驳系统等相关配套工程的规划建设。在论证必要性、可行性、经济性的前提下，尚未开工建设的站点应在规划阶段做好货运用地及设施设备的预留，已建成站点应着力解决站内设施改造、配套的装卸设备和存储仓库建设等问题。

依托智能技术、大数据技术科学组织地铁货运，考虑广州交通运行特点和地铁运输特性，研究确定运输货物种类和运输时段和运输路径。制定保障机制，为地铁货运物流发展提供政策支持；加快推进轨道交通物流标准体系建设，包括基础设施、操作规程、电子单证、安检标准流程等相关标准规范，推动管理规范、操作规程化、运输高效化，提升地铁货物运输的安全性和可靠性。

12 近期建设规划

12.1 近期交通发展策略

精准对接国家和省的重大战略部署，结合城市发展趋势，把握综合交通近期建设重点，集中力量、精准建设重大的、关键性交通基础设施，并形成项目库滚动更新机制，保证近期规划可实施、中期可见效。

第78条 加快国际综合交通枢纽设施建设

航空枢纽方面，推动航站楼空侧捷运系统及空铁联运系统前期研究，完善集疏运体系；谋划建设通用机场，提升低空服务能力。航运枢纽方面，推动南沙港区建设，拓宽国际航道，进一步提升枢纽能级。铁路枢纽方面，推动广州东站等铁路客运站改造、建设，提升枢纽能级；推动广清永高铁等铁路线路启动，提升铁路枢纽的对外辐射能力。

第79条 加强与湾区及都市圈城市交通衔接

围绕城际铁路及高速公路，织密广州与湾区及都市圈的交通联系网络。城际铁路方面，启动佛穗莞城际，谋划港深西部铁路延伸至南沙等项目。高速公路方面，谋划实施增莞番高速公路等项目，打通对外交通瓶颈，加强与周边城市互联互通。

第80条 加快支撑城市空间结构交通系统建设

完善城市干线路网和轨道网，支撑国土空间格局及重点

战略平台发展。城市道路方面，谋划实施沙鱼洲隧道、番禺至南沙东部快速、如意大桥等通道。城市轨道交通方面，推动国家发改委批复后的广州市城市轨道交通第四期建设规划项目。

第81条 提升城市交通服务品质

从改善慢行环境为切入点，研究制定慢行通道导则、步行和非机动车道网络提升规划等，提升城市慢行交通出行品质。围绕铁路枢纽和城市轨道站点，加强枢纽内部各种交通一体化衔接以及与周边交通衔接，打造城市高品质换乘环境。谋划城市轨道交通大规模成网后常规公交网络优化和公交场站布局优化等，打造城市优质公共交通系统。根据自动驾驶等新型交通方式对机动车保有量的影响，研究城市停车总量调控、推动公共停车场建设等，减少社会停车矛盾。

12.2 近期建设实施计划

第82条 关键工程

应对城市交通基础设施建设边际效益下降，集中精力统筹谋划，精准建设关键性交通基础设施。

1、广珠（澳）高铁、广清永高铁

线路贯通广州与中山、珠海（澳门）快速交通，强化粤港澳大湾区珠江西岸主轴，做牢做实广州对珠江西岸城市的腹地优势。向北衔接广清永高铁，作为粤港澳大湾区北向高铁新通道，缓解既有京广高铁通道压力。

2、贵广高铁广宁联络线

强化粤港澳大湾区融入“一带一路”建设；畅通国内大循环流通体系，支撑新发展格局；支撑粤港澳大湾区形成东进西联北畅的发展格局；缓解中心区铁路枢纽及通道压力，完善广州铁路枢纽布局；扩大白云机场的辐射范围。

3、肇顺南高铁、中南虎高铁

肇顺南城际和中南虎城际提升为高铁，将赣深高铁、广汕高铁、深南高铁引入南沙站，与广珠（澳）高铁形成“十字交融”铁路枢纽。

4、广河高铁

增强粤港澳大湾区对粤东、闽赣地区的辐射带动力，对接龙岩，与龙梅龙高铁组成广州至海峡西岸城市群、长三角城市群的快速通道。

5、港深西部铁路

引入南沙和中山，串联香港岛（起点为香港大学，换乘港岛线）、香港未来第三核心商业区（交椅洲人工岛）、香港北部都会区、深圳前海湾、宝安机场、南沙南部、中山翠亨、珠海及澳门，实现环湾的快速通道；与南中珠城际（广州方向）贯通，引入广州中心城区，提升南沙枢纽能级、推动湾区城市协同发展。

6、轨道交通 22 号线东延

构建广深双城联动多层次轨道交通服务，满足广深两大

都市圈全方位、高频次、公交化便捷出行联系，强化穗莞深三地便捷联系。

7、莲花山过江通道、增莞番高速

跨江直连湾区东岸，构建串联广、佛、莞、清的高速大环路，弥补广州二环和三环高速东南侧间距过大的缺憾，增强广州与佛莞等城市辐射能力。

8、湾区西岸科创走廊大通道

辐射和带动湾区发展，构建与东岸对等发展的均衡格局，为服务湾区城市互联互通和粤港澳合作提供有力支撑。

第83条 近期建设实施计划

近期建设实施计划包括国际综合交通枢纽设施建设、与湾区及都市圈城市交通衔接、支撑城市空间结构交通系统建设以及提升城市交通服务品质等方面，具体见列表所示：

近期建设实施计划列表

类型		近期建设实施计划
加快国际综合交通枢纽设施建设	航空枢纽	实施 T1、T2 航站楼空侧捷运系统预留工程；谋划广州北站至白云机场空侧专轨，南沙、从化、黄埔通用机场。
	航运枢纽	实施广州港南沙港区五期工程，广州港 20 万吨级航道工程；谋划南沙港区国际海铁联运码头工程。
	铁路枢纽	实施广州东站改造工程、南沙站工程、黄埔（鱼珠）站、广州北站扩建工程、知识城站；谋划广州火车站改造工程。

	铁路通道	实施广州至珠海（澳门）高铁及联络线、广清永高铁（广州段）、贵广高铁广宁联络线、广州东站至新塘站五六线、柳广铁路广东段、广河高铁；谋划中南虎高铁、肇顺南高铁、广州站至广州东站三四线、广深高铁新通道、广州南站至南沙站联络线。
加快与湾区及都市圈城市交通衔接	城际铁路	实施佛穗莞城际；谋划港深西部铁路延伸至南沙方案。
	道路网络	实施广惠高速公路广州萝岗至惠州凌坑段改扩建、沉香大桥、新槎大桥、东江通道、江龙大桥改扩建等 8 个项目；谋划增莞番高速公路、莲花山通道及西延线、广台高速公路支线工程（原佛山一环东延线）、增佛高速（天河至三水段）、番中公路洪奇沥大桥改扩建、碧江大桥等 29 个项目。
加快支撑城市空间结构交通系统建设	轨道网络	以国家发改委批复的广州市城市轨道交通第四期建设规划为准
	道路网络	实施如意大桥东桥、金光东大道（滨河路-兴业大道）、黄埔东路快速化庙头隧道建设工程、临江大道东延线黄埔段（东江大道-增城区界）、槎神大道（白云一线-凤凰大道）、省道 S118 线（花东立交-杨荷桥）改造、省道 S355 线 K30+267 ~ K61+202 五和至黄龙带段道路整治工程等 23 个项目；谋划连溪大道快速化改造、中新知识城至中心城区快速通道、黄埔大道快速化改造二期、永九快速北延线二期、金山大道（化龙立交-草堂立交）、莲花大道、城市快捷路二

		期荔湾段、进港大道改造工程、港前大道快捷化改造、大山岬通道（进港大道-南沙大道）、陈家林路北延、惠肇高速复合通道（花港大道-大岭互通）、空铁大道西延线（雅瑶路西延线）、城鳌大道（G355）建设工程（一期）（G355线城郊至鳌头段快速化改造）、省道S353线升级改造等69个项目。
提升城市交通服务品质	步行与非机动车	推动慢行通道和停放空间品质提升。
	常规公交	谋划城市轨道交通大规模成网后常规公交线网和公交场站布局优化。
	停车设施	推进停车矛盾突出地区的公共停车场建设、路边停车的智慧化升级改造等。

第84条 近期建设实施计划动态调整

根据交通新技术发展、轨道交通建设进度以及城市人口、经济、市财政资金情况等，动态滚动更新城市交通项目库，合理调整项目进度、顺序，优化资源配置，确保交通系统的顺畅运行和持续发展，更好满足市民的出行需求和提高交通系统的整体运行效率。

13 保障措施

第85条 环境影响分析

经环境影响分析，《广州市综合交通体系规划（2023-2035年）》与《广州市国土空间总体规划（2021-2035年）》、《广州面向2049的城市发展战略》等规划无冲突，与广东省和广州市环保规划、环境功能区划相协调。目前规划可能涉及饮用水源保护区的交通线性工程在下一阶段工作中可通过优化选址及选线，同时采取相应的环境影响减缓措施后，对周边敏感点的环境影响可以得到有效控制，规划实施具有环境可行性。

第86条 健全政策法规体系

落实国家、省相关法律法规和政策文件要求，结合广州实际，围绕公共交通优先、绿色交通优先等重点领域，完善地方性法规和相关配套政策，保障规划目标有序实施。结合城市发展新形势变化，及时制定、修订交通相关技术标准和规范，构建符合广州特色的交通技术标准体系。

第87条 加强组织管理协调

建立城市综合交通体系建设协调机制，明确职责分工，制定工作规则、责任清单，建立分年度实施项目库，统筹推进工作。城市各类交通专项规划与本规划做好统筹衔接，并将本规划提出的发展目标、重点任务和重大项目分解到市有关部门及各区政府，充分发挥重大项目分级协调机制作用，

统筹协调落实。市有关部门及各区政府对职责范围内的城市交通设施项目规划建设负总责，按部门分领域系统推进。

第88条 加强规划传导和管控

落实市级国土空间总体规划管控要求，引导城市空间集约化发展。建立“市级综合交通规划-区级综合交通规划-交通设施详细规划”纵向传导体系，通过空间层级逐级分解落实市级综合交通规划战略目标、底线管控、空间布局和重大任务等要求。

第89条 加强投资资金保障

争取各类专项补助资金，合理调配地方政府专项债券。强化财政资金引导，加大预算内投资对交通建设的支持力度。建立多元化投融资机制，健全与项目资金需求和期限相匹配的长期资金筹措渠道。综合运用政府与社会资本合作（PPP）、基础设施领域不动产投资信托基金（REITs）、特许经营、“土地出让+配建”等融资方式，以及公共交通为导向的土地综合开发方式，进一步拓宽基础设施融资渠道，积极吸引社会资本参与基础设施投资建设，并争取国内外各类银行和非金融机构贷款。完善交通产品和服务价格定价和调整机制，建立健全价格定价成本定期监审制度和价格动态调整制度。

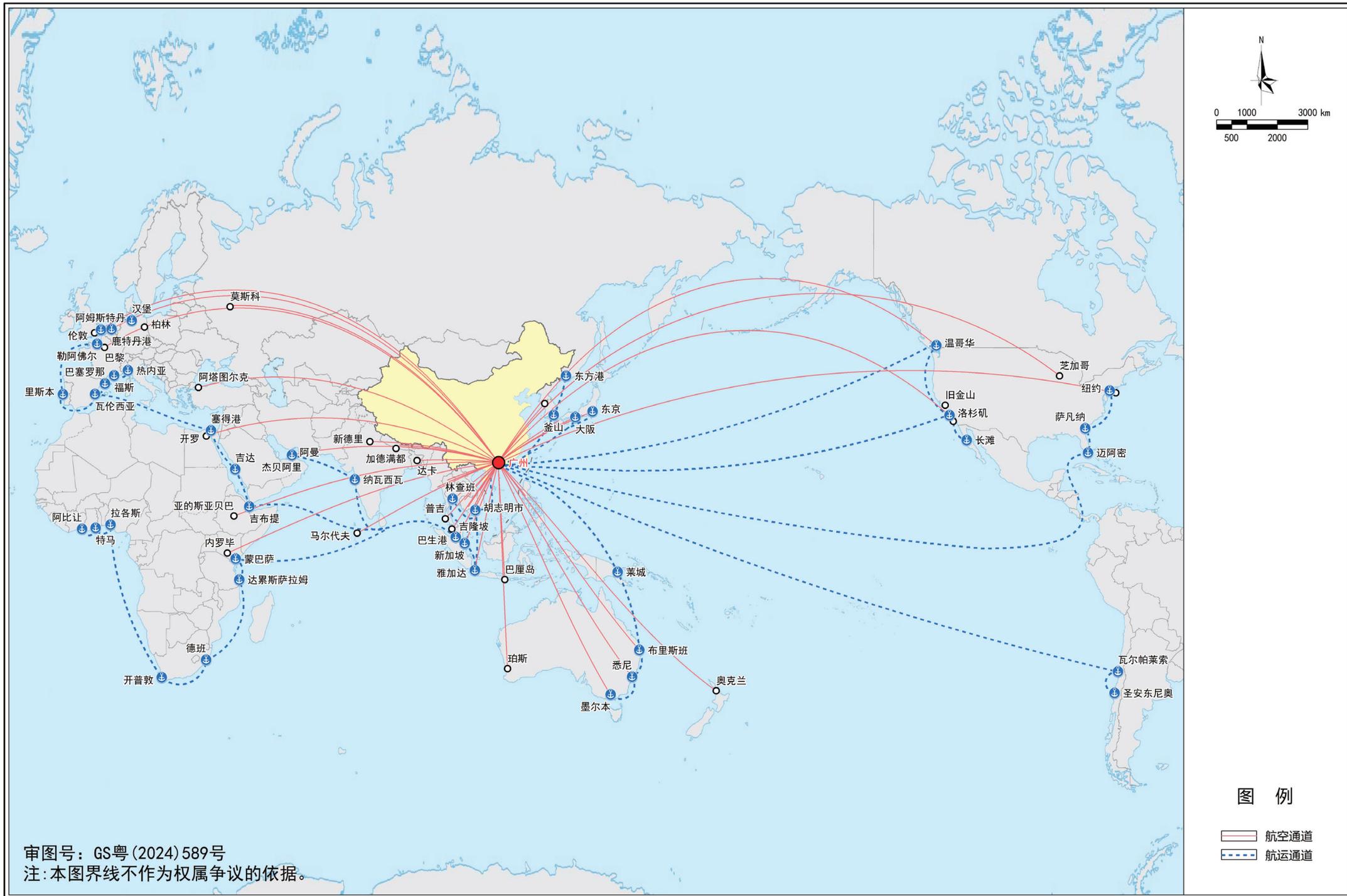
第90条 健全实施评估机制

完善规划定期评估机制，对规划目标、指标、任务等的完成情况进行跟踪监测，及时发现规划执行中的问题与偏差，

保障各交通专项的整体性、系统性和各类交通政策的合力，确保交通发展目标的实现。加强对规划实施过程的监督检查，确保各项任务落到实处。

第91条 建立动态修订机制

以规划实施评估结果为依据，结合广州经济社会发展情况，对本规划进行动态修订。根据实施评估结果和监测情况，如需启动修订程序，应明确修订的具体内容、范围和目的，确保方案的科学性、合理性和可行性。修订方案编制完成后，广泛征求相关部门、专家和社会公众的意见，对规划进行完善。修订方案经充分论证和修改完善后，按程序报请审批机关批准并发布实施。

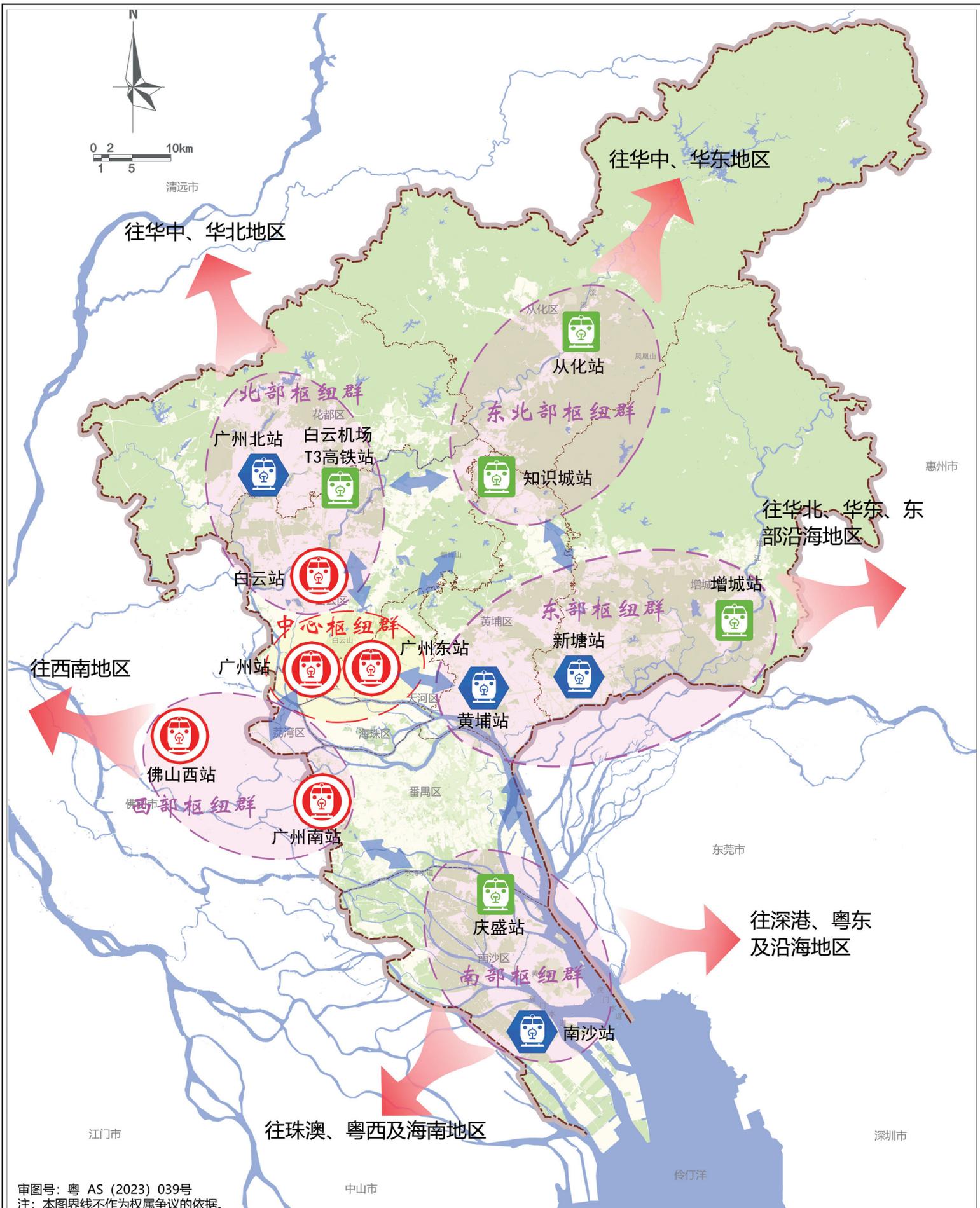




图中各条线路走向及车站位置仅为示意，最终在国家批准建设后开展工程可行性研究时统筹明确。

广州市综合交通体系规划 (2023-2035年)

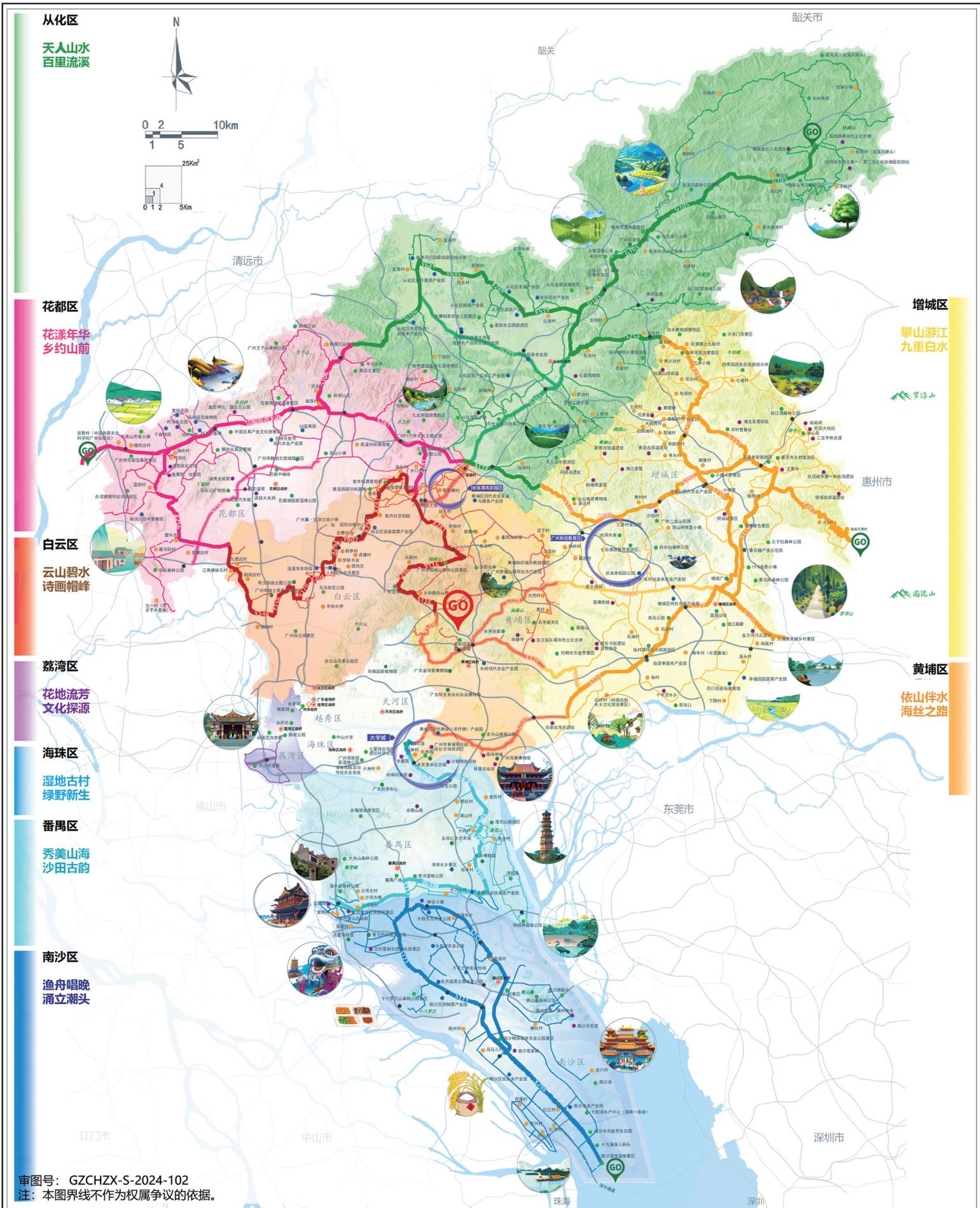
铁路枢纽布局图



审图号: 粤 AS (2023) 039号
注: 本图界线不作为权属争议的依据。

- 图例**
- 主客站 (Main Passenger Station)
 - 辅客站 (Secondary Passenger Station)
 - 节点站 (Node Station)

图中各条线路走向及车站位置仅为示意, 最终在国家批准建设后开展工程可行性研究时统筹明确。



- | | | | | | | |
|----------|---------|-----------|--------------|--------------|---------------|--------------|
| ● 历史文化遗产 | ● 农业产业园 | ● 高速公路出入口 | — 风景道主线 (现状) | — 风景道支线 (现状) | — 风景道联络线 (现状) | 📍 中心城区风景道起点 |
| ● 旅游景区 | ● 重点村落 | | — 风景道主线 (规划) | — 风景道支线 (规划) | — 风景道联络线 (规划) | 📍 非中心城区风景道起点 |