

# 广州市综合交通发展“十一五”规划

## 第一部分 背景分析篇

### 一、引言

#### (一) 规划背景 (略)

#### (二) 规划目标

——制定城市综合交通在未来“十一五”规划中的整体发展战略，引导整个城市综合交通有序协调的发展，支持城市交通的可持续发展。

——强化中心城市地位，打造区域性交通枢纽，密切城市与区域之间的联系，编织立体网络促进城市经济社会的发展和城市空间的拓展。

——明确综合交通发展方式和发展战略目标，合理配置、优化城市交通结构，构建城市综合交通运输体系，充分发挥各种交通方式的综合效率。

——提出城市综合交通近期发展策略方针及实施措施，编制“十一五”综合交通建设项目计划。

#### (三) 规划范围

结合城市总体规划确定的城市交通网络及交通发展目标，规划范围为广州市十区两市7434平方公里的区域。

##### ——主要范围：

结合城市总体规划确定的城市综合交通网络布局及交通发展战略目标，本项目规划主要以广州市新十区即越秀、荔湾、海珠、天河、黄埔、白云、萝岗、番禺、南沙及花都区为重点，同时将增城、从化市也纳入本次规划考虑的范围。

##### ——关联区域：

珠江三角洲地区、港澳及泛珠三角地区所涵盖的范围。

详情见图 1.1 所示 (略)。

#### （四）规划期限

规划的基准年为 2005 年，规划期为 2006—2010 年，远景年至 2020 年。

#### （五）规划原则

——以人为本、可持续发展的原则。实施可持续发展战略，促进广州市城市经济、社会、人口、资源、环境与空间协调健康发展。

——相互衔接协调的原则。要做好“十一五”规划体系内各个不同专项规划的衔接，避免出现冲突，保证规划思路的统一和规划实施的可操作性。

——可操作的原则。按照国家“先编规划、后审项目”的新要求，在进一步突出战略性、宏观性、前瞻性和政策性的同时，增强针对性和可操作性。强调规划实施的时空特征；突出重点，将重大交通建设项目列入规划，使规划可以切实促进广州市交通的可持续发展。

——科学、民主决策原则。加强规划编制资料的收集工作，做好前期的调查研究工作，增加规划工作的科技含量，集思广益，提高决策的科学化和民主化水平，使规划的编制成为一个发扬民主、科学决策的过程。

#### （六）规划依据

——《广州市城市建设总体战略概念规划纲要》（2000 年）

——《广州城市总体规划》（2001—2010 送审稿）

——《“亚运城市”——广州面向 2010 年亚运会的城市规划纲要》（2004 年）

——《广州市现代物流发展规划纲要》（2002 年）

——《广州市轨道交通线网规划》（2003 年）

——《广州市轨道交通建设规划调整》（2005 年）

——《广州市道路网络调整规划》（2001 年）

——《广州市货运交通规划》（2002 年）

——《广州铁路枢纽总图规划技术研究》（2001 年）

——《广州港总体规划》（2001 年）

——《广州市近期道路建设实施规划》（2004 年）

——《广州市综合交通发展规划与建设研究》（2004 年）

——《广州市区公交站场近期布局规划研究》（2005 年）

## 二、“十五”城市综合交通发展与回顾

### （二）“十五”期间综合交通发展状况

“十五”期间，借助国家、省加快交通基础设施建设的机遇，通过有效实施“一年一小变、三年一中变”规划，广州市的城市交通基础设施、城市公共交通有了明显改善，道路运输能力和服务水平显著提高；公路、铁路、港口、航道、机场等对外交通设施的建设也得到了全面推进与发展，基本完成了“十五”计划确定的各项任务 and 主要指标。城市内外交通基础设施建设步伐加快，交通行业快速发展，对完善并增强广州中心城市功能，巩固交通枢纽

地位,促进社会经济发展,提高人民生活质量发挥了重要作用。

随着广州市社会经济的发展,城市的交通需求也迅速增加。为适应城市发展以及交通需求增长的需要,顺利实现“三年一中变”的城市建设目标,广州市采取了一系列的应对措施,不断加大对交通基础设施建设的投入。通过几年的努力,广州的交通状况得到大幅度改善,城市交通“双快”体系(高快速道路系统、快速轨道系统)也已初现端倪,不仅使城市的交通基础设施硬件建设获得了跨越性的发展,同时也大大改善了居民出行的条件,有力缓解了城市交通日趋紧张的局面。

### 1. 道路(含公路)

“十五”期间,广州市先后新建、扩建了一大批道路交通工程,包括内环路及其放射线、广园东路、华南快速干线、环城高速公路、新机场高速公路、南沙港快速干线以及广汕、广花、广从、广佛等城市出入口道路的拓宽改造。与此同时,城市中心区内的城市主次干道也得到了大幅的提升和改造,打通部分断头路,铺装道路改性沥青,新建一大批路口灯控交通装置以及道路附属设施等等,城市内外道路设施不断完善,目前已初步形成了由围绕城内外的道路环线、联络线、辐射外围的放射线构成的广州“三环、八联、十八射”的高快速网络,以及“十八横十八纵”的城区干道网所构架的城市主骨架道路系统。“十五”期间,全市道路长度年增长率达到7.6%,至“十五”末期全市道路总长度为4864公里,道路面积7706万平方米,人均道路面积12.8平方米,在国内大中城市中已名列前茅。

### 2. 公共交通

目前广州中心区公共交通出行体系主要由公共汽电车、出租车、地铁和客轮组成。鉴于城市路桥的发展形势,客轮的发展趋势日渐式微,成为城市交通的一种补充出行方式,公共汽电车、出租车、地铁已成为城市公交的三大主角。

至“十五”末期,广州市公交车出行比例达到了26.8%,较1998年上升9.4%。其跃升比例在各种机动化交通方式中位居第一。显然,广州市以公共交通为主导的城市交通模式已基本确立。实际运作过程中,公共汽电车、出租小客车的运营速度、服务水平和质量都有了较大程度的提高。而地铁交通服务也因其“网络”效应的初步显现,客流运输的集聚效应开始发挥,轨道线网的客流得到了相当程度的提高。

#### (1) 轨道交通

随着经济与人口的快速增长,广州也面临私人小汽车快速发展的形势。发展公共交通和提倡公交优先的思想已成为城市交通发展的基本政策和共识,只有不断保持和提高广州公共交通系统的效率,才能确保公共交通成为比私人交通模式更具吸引力的选择。广州市近年来不遗余力地发展轨道交通,正是基于上述战略考虑的结果。“十五”期间,广州地铁二号线首期工程(琶洲站—三元里站18.1公里)建成完工并投入商业运营,与此同时,轨道交通三、四、五号线及广佛线也已开工建设。

在已营运的地铁系统中,一号线与二号线在中心区形成了十字型网络,地铁运输的网络的集聚效应开始发挥,轨道线网的客流得到了相当程度的提高。

#### (2) 常规公交

“十五”期间,广州公共交通事业发展迅速,公共交通运输力运量有了较大发展,公交年平均客运增长率达4.8%。由于“公交优先”在广州得到了充分重视,吸引了民资、外资投入公

交建设,广州公交设施、设备也同步向高档化升级换代,除了大部分公交车更换空调车外,还更新、推广使用LGP等清洁能源,大大改善了城市的环境面貌。

至“十五”末期,广州市运营的公共汽电车共8057辆,日常运营的公交线路共381条。其中公交营运车辆较“九五”末期增加2800辆,年增幅为6%。公交总运力其中74%为四大国有公司占有,其余26%由合资或独资的外资公司所拥有。市区的公交年客运量为186982万人次,平均日发送乘客量512万人次,市区客运周转量为1339761万人公里。全市平均每万人拥有公交数量以及公共交通的总体服务水平已得到较大幅度提升,并走在全国的前列。

### 3. 静态交通

随着广州经济的迅速发展和中心城市功能的不断强化,城市机动车的拥有量及外来机动车数量急剧增加,广州和国内外其他大城市一样面临日益尖锐的停车问题。“十五”期间,广州就非常注重“规划先行”在解决城市停车问题中的重要作用,相继开展了一系列的城市停车规划研究工作,从不同范围、不同深度、不同层次上探讨了广州城市停车特点、需求关系、停车结构、配建标准、规划布局、建设计划及发展策略等,相关规划研究成果的逐步实施取得了一定的成效。

至“十五”末期,广州原八区共建成公共停车泊位33000个,其中工地停车场约占16%;路外停车场7个约3010个泊位,占9%;路边停车点76个,约4000个泊位。

### 4. 交通管理

随着广州市高快速路为骨架以及城市主次干道建设的加快,全市道路交通面貌得到了较大的改善。但由于城市规模不断扩大,全市机动车总量的不断增长,城市仍然面临交通需求增长过快、道路网负荷过大、交通日趋拥挤的压力。由此带来的系列交通问题,使城市交通管理在管理方法、管理技术、管理手段上面临更严峻的挑战。

“十五”期间,在道路交通管理设施改善方面,广州市初步完成了SCATS二期通信网络建设的招标工作,覆盖面达102个路口;并在八旗二马路及沿江路十二个相连的路口安装SCATS信号机,使SCATS控制路口增至63个;开发SCATS特征软件新功能;编写SCATS总体发展计划:包括二期、三期通信路口,二期、三期控制路口,ITS建设的SCATS路口详细方案。此外,更新、增设各类标志牌500余套,维修、改造车行道护栏3800多排,路面喷划标线32000平方米,划禁停线14000多米,划人行道预告标识200多个,各类箭头1200多个,通过多方位筹集资金新建交通岗近40个,灯控路口已达520个。

### 5. 公路客货运枢纽

“十五”期间,广州地区公路运输呈稳步增长趋势。良好的道路网络,通达的道路设施以及“门到门”的便捷服务,促进了广州市道路客货运业的迅速发展,客货运的运力与运量都持续增长。至“十五”末期,广州市全年(全社会)完成客运量23839万人次、货运量14693万吨;年度完成旅客周转量1280574万人公里、完成货物周转量1085991万吨公里。

广州市的公路客货枢纽设施由公路客运站和公路货运站两大系统构成,是城市现代交通体系的重要组成部分。经过多年的规划建设,规划的“一个中心、两个系统、20个客运站、18个货运站”的公路枢纽站场布局已经大体形成。至“十五”末期,已建成客运枢纽11个,其中1个正在改建(市汽车客运站);建成货运枢纽站4个。



## 6. 铁路

广州地区的铁路线有京广铁路、广九铁路、三茂铁路和广梅汕铁路等。近几年随着铁路客运运行速度的不断提高、旅客运输环境以及总体服务水平的上升,铁路客运的发展呈持续上升的势头。货运方面,尽管面临公路货运的强有力竞争,但铁路在中长距离运输方面仍占有优势,铁路货运总体显示出平稳发展的态势。至“十五”末期,广州地区完成铁路客运量5285万人,年均增长率为7.4%,完成货运量4852万吨,年均增长率为4.1%。

由于珠三角地区经济持续快速发展,对铁路运输需求不断加大,作为沟通广东南北交通的国家铁路主干铁路的京广线和连接香港地区的唯一铁路通道的广深铁路,目前运输能力已处于超饱和状态。

铁路枢纽站建设方面,目前广州市范围内担负客运任务的枢纽车站主要依赖广州站、广州东站以及广州北站(花都)。广州站主要发京广线、广茂线方向的客车,广州东站主要发广深线广梅汕方向的客车。广州站为20世纪70年代建成,其设计能力为日发送旅客3万人次。近几年来,广州地区客运量增长较快,2000年广州站发送旅客量为1768万人次,高峰时日客运发送量达10万人次,大大超过了车站的设计能力,处于超饱和运营状态,难以满足日益增长的客运需求。

货运枢纽方面,主要有8个:广州南站、大朗站、广州西站、棠溪站、石围塘站、三眼桥站、下元站和吉山站。其中广州南站和广州西站位于荔湾区,大朗站和棠溪站位于白云区,石围塘站位于芳村区,吉山站位于天河区,下元站位于黄埔区,三眼桥位于芳村区与南海市的交界处。上述站点中,相当部分已被城市建成区所包围,与城市环境的矛盾日益突出,此外受城市道路交通管制措施的影响,铁路货运站对外交通联系也受到诸多限制与不便,货运枢纽功能难以正常发挥。

为扭转铁路运输供需矛盾严重的问题,“十五”期间,广州已制定了相应的铁路枢纽规划,包括“三主一辅”(即广州新客站、广州站、广州东站以及广州北辅站)的客运枢纽布局规划,以及“一主两辅”编组站加8个货运站的货运枢纽布局规划。根据规划要求,广州铁路部门已陆续开展了石壁新火车站、广州站、广州北站等客运枢纽的建设和改造工程。

## 7. 水运

“十五”期间,广州水路运输得到了空前发展,沿海南北航线与港澳线集装箱运输逐年稳步增长,船舶大型化发展速度加快,货运量、货物周转量持续增长。其中煤炭、石油和集装箱运量增长显著。至“十五”末期,广州水路年度运输完成货运量达3790万吨,货物周转量134.2亿吨公里,分别比上年同期增长16.9%和32.9%。

在港口设施建设发展方面,“十五”期间广州港货物吞吐量和集装箱吞吐量年均分别递增18%和23%,煤炭、石油分别达4393万吨和2448万吨,占广东全省能源水路调入量60%以上,为广东经济社会发展作出了巨大贡献。到“十五”末期,广州港年吞吐量已达到2.15亿吨,平均每年以18%的速度增长。

在港口集装箱运输方面,“十五”期间广州港集装箱吞吐量快速增长,年均增长速度22.7%。外贸集装箱量从“九五”期末92万TEU/年,发展到“十五”末期150万TEU/年,年均增长13%。

“十五”期间,广州港实际完成投资41.1亿元,完成南沙港区一期工程、石油化工码头

工程、新沙煤炭系统一、二期改造工程和新沙9—10#泊位改造部分工程、新港散粮泊位系统改造部分工程等。较“九五”期末比,新建泊位8个,其中深水5个,新增通过能力1015万吨,增长21.1%(集装箱多用途泊位增加4个,能力增长19.2%,成品油增加1个,能力增长32.1%)。

#### 8. 航空

“十五”期间,广州市为了解决旧白云机场生产能力严重不足,难以满足航空市场需求的矛盾,加大对航空运输基础设施建设的投入,开始了高标准、大规模的新广州白云国际枢纽机场的建设。2004年8月,广州新白云国际机场建成并顺利转场投入使用。新建的白云国际机场(一期)建设二条跑道,间距2200米,东跑道长度3800米,满足现有最大型飞机全重起降,同时考虑未来更大机型的起降可能,西跑道长度3600米,满足E类以下飞机的全重起降。

机场自正式投入运营后,各项运营指标正常,2005年白云国际机场已安全起降航班21.54万架次,接送旅客2340万人次,同比增长15.6%和15.1%。广州新白云国际机场的建成,极大地缓解和改善了广州航空运输运量与运力的矛盾及场地等基础设施条件,大幅提高了广州在航空物流市场上的竞争力。可以预计,在未来珠三角航空物流份额重组的过程中,广州作为中国三大航空枢纽的地位将进一步凸显,逐步形成以香港新机场、广州新白云国际机场、深圳宝安机场为核心,三地优势互补、并驾齐驱的良性竞争格局。

#### 9. 管道

经过“十五”期间的努力,广州市的管道运输网络得到进一步发展,目前主要的战略管线已经铺设完毕,连通了主要石油炼化工厂和重要油库。进口的石油和成品油可以直接经过这些管线进入广州的目的地,为广州市的长远经济发展奠定了良好的能源基础。

至“十五”末期,广州市管道运输长度达77.62公里,其中成品油管道23条,总长72.92公里,年输油量430.88万吨;输气管道1条,总长度4.70公里,年输气量6.46万吨。建成的输油管线主要包括惠州到广州石化的原油管线,华南蓝天有限公司航空燃油输送管线等。除此之外,为了适应广东省经济发展对成品油的需求,加强石化行业竞争力,应对经济全球化及WTO规则要求,目前正加紧实施珠三角成品油管道项目,其中广州段140公里将于2005年底全部建成。届时,广州的管道总长度将超过200公里;管道运力将得到较大提升,运量也将有巨大的跃升。

在燃气管线建设方面,目前广州市建成使用的中压燃气主管网(管径大于或等于DN200)约380公里,管网已经完全覆盖原东山区、越秀区、荔湾区、天河区西部和南部、黄埔区南部、白云区南部以及海珠区大部分,燃气管道运量已达90万立方米/日以上。为了配合广东液化天然气(LNG)项目工程,目前正在建设天然气门站与调压站之间约110公里的高压输气管道及其配套设施,预计2006年建成使用。

### (二) 综合交通发展存在的问题

#### 1. 综述

改革开放以来,地处珠江三角洲中心交通枢纽城市的广州市在铁路、公路、水运和民航等运输方式均得到较快的发展,随着交通运输事业市场化程度的不断提高,各种运输方式之

间的市场竞争也已全面展开。但是,由于多年来运输市场分属不同部门管理,缺乏统一的总体规划和政策指导,各种运输方式发展很不平衡。在公路运输方面,这些年公路及市政设施基础建设高速发展,每年投入均在百亿元以上,目前市域范围的高速、快速路通车里程达823公里,全市公路运输不仅中短途客货运运量大幅上升,长途客货运量也明显增加。另一方面,铁路、水运(尤其内河航运)相对发展缓慢,铁路货运量十多年来一直徘徊不前,运输份额持续下降,反而公路运输承担了大量的长距离大宗散货运输;水路运输也存在港口、集装箱码头设施与运量增长严重矛盾的情况。此外,城市对外交通枢纽设施建设以及相关客货运通道、疏港通道建设滞后,铁路、公路和水运在同类客货源上盲目竞争的现象较为普遍,城市内外大型交通枢纽设施一体化发展需求迫切。

在城市交通建设方面,由于机动车拥有量迅速增长,需求供给矛盾愈加突出,城市交通方式结构面临新的挑战。一方面机动车拥有量迅速增加,其中小汽车年增幅16%,全市机动车总量已达141万辆,小汽车出行在机动化出行总量的比例上升明显。尽管完成了地铁一、二号线工程,但营运线路有限,全市轨道交通尚未形成网络规模效应,而常规公交系统结构单一、机动性不足、服务水平低的矛盾依然存在,因而影响了作为城市客运主体的公交出行率的上升。公共交通出行率的失衡无疑加剧了城市客运交通结构性矛盾,无法充分满足日常出行的多样性要求。另一方面,城市道路建设难以与机动车发展同步增长,部分道路网节点、通道结构上存在的缺陷,同时也加重了交通拥挤阻塞。

在城市物流、货运交通需求迅速发展的情况下,城市货运枢纽、货运市场的建设管理方面存在多头管理、条块分割,导致目前物流运作分散、效率不高、资源浪费的局面。目前整个道路货运市场大部分被众多个体运输户所占领,货运市场无序建设严重,社会化专业货运不断萎缩,不仅造成社会货运运力的过剩和资源的浪费,还给周边环境带来噪声、污染和交通阻塞。此外,货运资源配置效率降低,货运运输效率低下,空驶率高,无形中增加了大量无效出行,占用和浪费了本已供应不足的道路通行能力,加重了道路交通拥挤阻塞的程度。

综上所述,由于广州市的现代化、城市化和机动化正在步入新的发展阶段,交通需求特别是机动车交通需求,正处于超常增长状态,交通总需求与总供给失衡,导致一定范围交通拥挤阻塞,并最终使城市活动效率日趋下降。广州作为华南地区的中心城市,人口与用地规模巨大,吸引与辐射范围广,社会活动与经济活动高度集中,城市交通的规划建设对支持城市可持续发展至关重要,广州城市综合交通的发展正面临前所未有的巨大挑战和机遇。

## 2. 道路及道路设施

总的来看,经过“十五”前四年(2001—2004年)的大力建设,广州市在道路交通建设方面取得很大进展,初步形成了市域和城区两个比较完善的道路系统。但从现状来看,仍然存在如下问题:

### (1) 道路建设仍然滞后于交通需求的增长

2001至2004年,广州市属十区机动车拥有量由122.6万辆增加141.0万辆,年均增幅4%(其中除摩托车外其他车辆由400765辆增加至633822辆,年均增幅12%,小客车由230419辆增加至424300辆,年均增幅16%);同期道路长度由3049公里增加到4864公里,

年均增幅 12%；道路面积由 4269 万平方米增加到 7706 公里，年均增幅 16%。虽然从总体上道路建设勉强跟得上机动车增长，但道路建设多集中在外围的高等级道路，在交通拥堵最严重的中心区道路建设仍然滞后于交通需求的增长。

#### (2) 道路布局结构仍然有待继续完善

经过多年建设，广州市市域、中心区道路体系初具雏形，但主骨架道路仍有约 40% 尚未建成；全市道路网络布局仍有局部尚待完善；次、支路网的比例仍然偏低；各级道路之间，尤其是高等级骨架道路与市区较低等级道路之间的衔接仍然存在一些问题。

#### (3) 道路建设与土地开发之间关系需重新定位

部分地区盲目进行土地开发建设，片面追求高容积率高密度，完全未与周边道路规划建设相结合，未考虑周边道路的最大疏散能力，为将来的交通拥挤埋下隐患。

#### (4) 部分道路节点有待改善

虽然从总体来看广州市主骨架路网基本成形，但在部分城市出入口地区，高、快速路出入口，以及部分节点仍然存在较严重的交通拥堵现象，仍需要根据实际情况加以改善。

#### (5) 中心区社会停车场、行人过街设施等尚待完善

近年来广州市虽然新建了多处社会停车场和立体行人过街设施，但面对着机动车保有量迅速增长的局面，部分地区仍然存在停车难和过街难的问题。

### 3. 公共交通

与国内外先进城市相比，广州公交发展仍然存在较大差距。调查数据显示，目前中心区公共汽（电）车出行比例为 23.5%，公交出行占机动化出行比例也偏低，仅 43.1%。公交出行方式的失衡，加剧了道路交通基础设施供给的矛盾，是导致城市交通拥堵的重要因素之一。

#### (1) 地铁客运的网络化系统化运输功能尚未形成

对于广州这种特大城市，单纯依赖地面交通难以保障出行质量，必须构建以大运量快捷的轨道交通为骨干，公共汽（电）车为主体，其他方式为补充的公共交通出行结构。但从现实情况来看，已开通轨道交通线路少，利用程度低，运量远未达到设计能力，不足公共汽（电）车的 10%，仅占总体出行比重的 2.5%。

#### (2) 公交场站建设滞后于公共汽车车辆的增长

根据广州市交委统计，截至 2004 年底，广州市原八区范围公交站场共 294 个，总占地面积为 37 万平方米，其中占道的公交总站 115 个，占总数的 39%。从总量和结构来看，广州市公交站场都难以满足公共汽车增长要求，极大制约了公共汽车线路布设和服务水平的提高，而且对站场路上交通造成了较大的干扰。

#### (3) 日益严重的交通拥挤降低了公共交通效率

近年来，广州市小汽车保有量迅速增长，小汽车进入家庭的趋势非常明显，增加了道路交通状况的拥堵，对公共汽车的运送速度和服务质量造成严重影响，降低了公共交通的效率，据调查，近年来广州市公共汽车平均运送速度有较明显的降低，对公共交通运营组织影响极大。

#### (4) 各种公共交通方式之间缺乏有效衔接

目前，广州市以轨道交通和公共汽（电）车为主的公共交通结构初具规模，但各种公共交通方式之间以及与其他交通方式之间缺乏良好衔接，反映在地铁枢纽站建设方面严重滞后，

不能形成轨道交通、公共汽（电）车、出租车、自行车、小汽车等综合换乘的高效交通组织结构。

#### （5）公共交通可持续发展能力有待提升

近年来，广州地铁客流虽有一定增长，但距离地铁运输能力仍有较大差距。公共汽车运营系统经过多年快速发展，客流增长基本比较稳定，也进入了一个调整完善阶段。因此，系统整合各种公共交通资源，继续提高公共交通可持续发展能力，是公共交通发展面临的重要任务。

#### 4. 交通管理

随着城市规模的扩大和机动车保有量的增长，广州市交通管理的范围不断扩展，管理难度也相应增加。目前，广州市在交通管理方面的主要问题包括：

##### （1）机动车增长过快对道路交通管理带来巨大压力

近年来，广州市机动车，尤其是小汽车增长十分迅速。特别是中心区交通需求增长远远超过交通供给增长幅度，多数路段和交叉口交通运行达到临界状态，对交通管理造成相当大的压力。

##### （2）道路布局结构和节点设计的缺陷加剧交通拥堵

局部地区道路布局和交叉口设计存在缺陷，特别是城市进出口道路、主要道路交叉口、高等级道路进出口等，机动车交通需求和交通供给的矛盾比较突出，加大了交通管理的难度。

##### （3）货运交通对城市交通的影响较为严重

广州市位于珠江三角洲中心地带，是珠三角物流流通和转换的枢纽，目前广州市增槎路和沙太路沿线已经形成了货运市场、批发市场集中布局的格局，货运交通对市民生活和道路交通都造成了较大的影响，需要通过货运市场整治、交通管制等一系列手段加以规范。

##### （4）市民交通安全意识有待提高

广州市由于外来人口较多，部分市民交通安全意识淡漠，不遵守交通规则现象比较严重，一方面影响道路交通安全，另一方面干扰道路行车秩序，造成交通管理的困难。

#### 5. 公路客货运枢纽

经过多年规划与建设，广州市初步形成了较完善的公路客货运枢纽布局，公路客货运量和周转量逐年增长。目前，广州在公路客、货运方面存在主要问题如下：

##### （1）客货运枢纽布局与城市发展尚待协调

限于道路网络布局和用地条件的限制，广州市现状客货运枢纽布局仍然存在一定问题。例如，枢纽分布分散，缺乏与产业发展及城市规划布局协调；枢纽站场缺少明确的分工和层次；站场之间协调联系不够等等。另外，客货运枢纽布局缺陷对城市交通也造成了比较大的干扰，主要反映在客车和货车对城市正常交通的影响等。

##### （2）对外客货运枢纽与市内交通设施衔接不畅

目前，广州市部分对外客货运枢纽与城市交通缺乏良好衔接，主要反映在与枢纽周边道路网络、轨道网络、公共汽车、铁路枢纽等方面的衔接，造成客流疏散较慢，影响公路运输效率的提高。

##### （3）客货运枢纽能力与运输需求不相匹配

目前，广州市现状客货运输发展迅速，运输方式、形态较过去变化较大，运量也有大幅

增加,然而目前的公路客运枢纽应对能力(包括经营设施、经营、管理方面)普遍不足。从道路货运来看,虽然目前广州市存在多家货运市场,但大部分属于临时性质,设施陈旧,不符合现代货运发展要求,有必要进行相应调整完善。

#### (4) 货运站场经营管理不能满足现代物流发展需要

目前广州市现状的大部分货运市场属于自发建设经营性质,数量多规模偏小,且经营管理均为原始的档口模式,存在松散经营、各自为政、规模发展不足等现象,无法适应现代物流发展需要,需要政府引入现代物流发展模式,发展物流园区,整合现行货运市场混乱局面,逐步引导其改变经营管理体制。

### 6. 铁路

虽然近年来广州铁路运量方面取得了比较大的发展,但受现有铁路设施能力限制以及其他不利因素的影响,广州铁路枢纽在生产、运营仍然存在一定的矛盾,存在主要问题如下:

#### (1) 铁路设施布局与城市发展不协调

改革开放以来,由于城市迅速向外拓展,广州原有铁路枢纽已不能很好与城市布局相协调,主要反映在部分运能紧张的客货运站难以扩展用地,实现可持续发展;位于城市建成区的部分客货运站集散条件较差,不能适应铁路运输发展要求。

#### (2) 铁路客运设施能力紧张

长期以来,广州铁路客运形成了北向客流依赖京广铁路、东向客流依赖广深铁路的局面。虽然近年来客运量增长迅速,但运能并无提高。尤其是在春运等高峰期间,运力更为紧张。

#### (3) 铁路货运发展有待突破

在铁路客运持续紧张的情况下,铁路货运受到严重影响。另外,囿于管理体制和设施现状,铁路货运发展虽然小有增长,但远远落后于同期公路货运和航空货运的增长幅度。

#### (4) 铁路运输组织效率不高

目前,江村编组站为广州铁路枢纽内唯一的编组站,位于京广、广深、广茂三角铁路枢纽的北端,广州枢纽内东西车流转换均须折角运行,运输组织效率受到很大影响。

### 7. 港口

近年来广州市港口建设和运力运量均有较大发展,2004年广州港吞吐量已经达到2.15亿吨,新规划的南沙深水港一期工程也已建成并投入运营。目前广州港存在主要问题如下:

#### (1) 港口运能仍然不能适应水运需求发展

广州港运能有效供给不足表现在:一是集装箱码头基础设施严重不足,集装箱干线运输体系尚未形成,不能适应市场竞争和广东国民经济发展的需要;二是港口总体能力严重不足,2004年生产用泊位467个,吞吐量能力1.09亿吨,完成吞吐量2.15亿吨,超过能力97.2%;三是机械设备和库场能力严重不足,不能适应运输市场发展需要。另外,港口大型专业深水泊位数量少、比重小等结构性问题也制约着广州港的发展。

#### (2) 出海航道水深不足限制港口发展

目前,广州港出海航道水深-11米,5万吨级及以上船舶需乘潮进出。航道二期工程完工后,水深为-13米,但集装箱远洋干线班轮和大型散货、液体化工船舶吃水超过-16米,仍然需乘潮或减载才能进出广州港,出海航道水深不足仍是制约广州港发展的重要因素。

#### (3) 港口集疏运条件的不足

港口集疏运通道之间衔接不能满足发展要求，主要表现在：水路转水设施运能不足，主通道衔接不畅；港区铁路建设和改造滞后，运能供应不足；公路通道规划欠缺，与港口衔接不好。

#### 8. 空港

广州新白云机场投入运营后，广州市航空运输获得极大的发展空间。目前广州航空运输存在主要问题包括：

##### (1) 政策问题

政策问题主要指新白云机场在航空运输方面享受的国家政策。目前，国内部分城市，包括海南、厦门等机场已开放“第五航权”，上海也将于明年开放“第五航权”。新白云机场作为全国三大枢纽机场之一，需要政府在政策上予以扶持。

##### (2) 衔接问题

目前，新白云机场开通的机场快线只局限于广州市域范围。为扩大客流来源范围，扩展机场腹地，需要广州与周边各市（佛山、清远、肇庆等）政府进行协商扩大机场快线经营范围。

##### (3) 经营问题

机场属于城市重大基础设施，新白云机场现正处于建设和经营的起步阶段，亟需政府在税费等方面予以支持。

#### 9. 管道

##### (1) 管道运输网络系统不完善

目前，广州市管道运输网络系统尚不完善，覆盖程度低，存在较多的断头，主干网络建设还尚未和港口、铁路车站等结合起来。随着近年来广州市经济迅速发展，管道运输需求越来越高，油、气等运入数量越来越大，现有的管道网络运输能力不能适应广州未来的社会发展。

##### (2) 管道运输所占份额偏低

对比发达国家和地区，广州市管道运输在综合运输体系中比例偏低，尤其是在最适合管道运输的液体、气体方面，更是低于国外运输水平。

##### (3) 管道运输的物品种类单一

广州市的管道运输目前只有油气类产品通过管线运输，其总量也不大，而国外的管道运输物质已经扩散到邮递系统、固体物质等。

### (三) 城市战略发展规划回顾

#### 1. 广州城市建设总体战略概念规划纲要

为了适应全市国民经济快速增长的需要，引导建设项目空间布局，促进社会经济发展与环境保护、可持续发展的协调，2000年10月，广州市城市规划局制定了《广州城市建设总体战略概念规划纲要》，明确了广州市未来城市建设发展的总体目标，将广州市东、南部地区确定为城市发展的主要方向，城市发展总体战略空间布局的取向为：“南拓、北优、东进、西联”。

##### (1) 城市发展的空间布局

南拓：南部地区具有广阔的发展空间，未来大量基于知识经济和信息社会发展的新兴产业、会议展览中心、生物岛、广州大学城、广州新城、南沙新区等将布置在市区的南部地区，使之成为完善城市功能结构，强化区域中心城市地位的重要区域。

北优：北部是广州主要的水源涵养地和交通枢纽，应优化地区功能布局与空间结构，发展生态旅游业，并在保证新白云国际机场“机场控制区”规划的前提下，适当发展临港的“机场带动区”，建设客流中心、物流中心。

东进：以广州珠江新城和天河中央商务区的建设拉动城市发展重心向东拓展，依托广州经济技术开发区和广州科学城，将旧城中心区的传统产业向黄埔—新塘一线集中迁移，重整东翼产业组团，利用港口条件，在东翼大组团形成密集的产业带。

西联：西部直接毗邻广州市直接吸引区——佛山等城市，应加强广州同这些城市的联系与协调发展，加强广佛都市圈的建设，同时对西部旧城中心区进行内部结构的优化调整，保护历史文化名城，促进人口和产业的疏散。

## (2) 土地利用及产业布局规划

### ① 都会区：

北翼地区：采用严格控制下的低强度开发。作为广州市传统商业贸易功能的延伸、旧城功能的补充，可以发展全市性的商贸物流中心，开发低强度的居住区。积极在花都发展交通产业、空港工业，建设机场带动区、物流中心等。

旧城区：确立社会、经济、环境综合改善的原则，将历史文化名城保护作为保持城市特色的政策基点。通过整治、改善与适度的旧城更新，建设广州城市传统的商业贸易中心。

东翼地区：建设广州 21 世纪中央商务区（CBD21），拉动城市商务、行政功能东移。将东翼大组团建设为广州制造业的基地、高新技术开发和生产中心以及广州 21 世纪经济增长的核心区域之一。

南翼地区：在保证城市可持续发展的前提下，以生态优先为原则，以建设现代化大都市为目标，统筹地方经济发展与城市总体发展，保障一个合理的城市结构和生态框架。

### ② 南沙片区

应依托深水港建设临港工业区，主要发展高科技工业和资金密集型对外加工业，适当发展重工业，协调发展商业、旅游业和转口贸易业。规划将本区域建成一个以港口产业、外向型加工业和三高农业为主的片区。

### ③ 增城片区

广汕公路以南的城镇以发展外向型工业为主，以北的城镇以发展三高农业和生态旅游为主。行政区划整合可以将国家与地方扶持广州经济技术开发区的优惠政策、效应扩散到增城，从而推动增城地区外向型经济的发展。

### ④ 花都片区

交通区位优势显得十分突出。可以依托新机场发展成为广州地区的物流中心和与航空交通联系紧密的高新技术产业和服务业基地。

### ⑤ 从化片区

具有良好的农业发展条件和优越的旅游资源。可利用其独有的环境及旅游资源优势，发展旅游业和三高农业。



### (3) 城市综合交通战略布局规划

#### ① 空港

大力发展新白云国际机场，将新机场发展成为设施一流、服务优良的华南地区空运中心、国家级枢纽机场。

#### ② 海港

大力发展南沙新港区，逐步疏浚内港，建立以南沙新港区为龙头，以新沙、黄埔港区为辅助的广州港区新格局，并通过高效、优质的服务，提高广州港区竞争力，努力将广州港区发展成为华南地区的航运中心，适应广州市外向型经济发展，促进广州由河口港向海港型城市转变。

#### ③ 铁路

建设东北及西北联络线、南部支线，实现广州市域的客货分流，利用市域铁路线大力发展市郊列车，强化铁路对区域发展及空港、海港等枢纽的有机联系，强化广州作为华南地区铁路中心枢纽。

#### ④ 城市快速轨道

优先发展城市快速轨道线，建立以南北快线为核心，常规线路为基础，市郊铁路、城际快轨为辅助的便捷、高效的都会区轨道交通运输网。

#### ⑤ 高快速道路

在都会区继续发展并完善环形放射（旧城区）加方格网状（新发展区）道路网络，支持并促进城市空间的拓展。同时，努力形成沿高快速道路的交通生态走廊，尽量减少高快速道路对城市生态、环境的影响。

#### ⑥ 物流中心

依靠广州发达的空、海、陆、铁等重大交通设施，大力发展服务于广州与周边地区的北部物流中心、东部物流中心、南部物流中心、西部物流中心，强化广州中心城市职能，形成对周边经济社会发展的强力吸引与辐射。

#### ⑦ 客流中心

在城市旧城区边缘、新发展区外围，结合高快速道路、轨道交通线建设一级客流中心。

#### ⑧ 其他

基于信息社会的长远考虑，沿高速公路、快速路走廊预留建设光纤管线主干宽带网条件；与环境结合，沿高快速道路建设广州天然的交通生态廊道，使环境保护与交通建设结合。

### 2. 面向 2010 年亚运会的城市规划建设纲要

广州市近期制定的《面向 2010 年亚运会的城市规划建设纲要》，对城市综合交通发展战略进行了全面、综合的部署和规划。为充分体现“祥和亚运、绿色亚运、文明亚运”的主题，提供一流的城市交通服务，广州将积极搭建空中桥梁，服务亚洲、走向世界；编织立体网络，支撑城市空间拓展；应用智能管理，提高交通运行效率；发展绿色交通，体现以人为本理念；形成对外四通八达，对内出行便利，高效、快捷、人性、智能、生态的交通综合运输系统。

#### (1) 对外交通

##### ① 机场

广州新白云国际机场是国家三大枢纽机场之一，拥有两条跑道，可以满足每年 2500 万旅客吞吐量的需求，并计划在未来三年内使新机场的国外航空公司从 10 个增加到 19 个，航线增加一倍达 44 条。目前新机场已进入二期建设的前期准备，2010 年前将再增加 1 条跑道。连接机场与市区的机场高速公路已经开通，地铁专线也计划于 2010 年前建成。

广州新白云国际机场将承担 2010 年亚运会主要的航空运输任务。此外，200 公里半径范围内还有香港、深圳、澳门三大国际机场，可以满足各国家和地区来宾的需求。

## ② 铁路

广州新客站是全国四大铁路客运枢纽之一。主要承担武广（武汉—广州）客运专线，广深港高速铁路、广珠城际铁路和广深城际铁路的始发终到旅客列车作业。规划始发终到客车 566 对，其中京广客运专线衡阳方向 124 对（高速 114 对、中速 10 对）、广珠城际 262 对、广深城际 180 对；通过客车 13 对（京广客运专线与广珠城际、广深城际间直通车分别为 5 对、8 对），可服务 8000 万人次/年。配合新客站的发展，广州一批重大交通设施正在计划或开始建设之中，包括：东新高速公路、南大快速干线、广明高速公路、广珠西线高速公路以及广州轨道交通一号线、七号线、十二号线等。届时，广州铁路客运枢纽的地位将得到进一步的巩固，高效、完备的交通运输网将为省内外及港澳地区的来宾提供快捷、方便的服务。

## ③ 公路

为支持城市空间的拓展，满足经济的快速发展和小汽车数量的高速增长，加强珠江三角洲城市群的紧密联系，2010 年前广州将着力打造区域高速公路枢纽，形成以广州为中心，三个环、九条放射线为骨架的高速公路网络。其中：三环分别为广州环城高速公路、珠江三角洲二环高速公路、珠江三角洲外环高速公路；九条放射线分别为广清高速公路、京珠高速公路、广惠高速公路、广深高速公路、广深沿海高速公路、广珠东线高速公路、广珠西线高速公路、广佛高速公路、广肇高速公路。此外，还将建设东新高速公路、街荔高速公路、街北高速公路等一批高速公路，到 2010 年计划新建和扩建 505 公里的高速公路。

## ④ 港口

未来几年内，广州将大幅度提高集装箱吞吐能力，增建深水泊位和专用码头，加强港口技术改造，调整码头功能结构，进一步浚深出海航道，提高航道等级，建立以南沙港区为龙头，以新沙、黄埔港区为辅助的广州港区新格局。2010 年前将完成南沙港区二期工程（6 个 5 万吨级集装箱泊位）等大型项目。

尽快形成专业化、合理化港航运输系统，推进广州客运港一期工程建设，经营“一水三岸”客运旅游服务，树立水路客运品牌，促进广州经济社会尤其是对外贸易的发展。

## (2) 市内交通

### ① 道路系统

市区将建设一批城市快速路、主干路、次干路和支路；中心区重点建设完善城市快捷路系统（一期全长 42 公里、二期全长 51 公里），改造一批重要的道路交叉点，消除路网中的“瓶颈”堵点，改善路网布局，完善城市道路网功能结构，计划新建或改建快速路 252 公里、主干道 321 公里，形成一个由“4 个环、15 条放射线及 8 条联络线”组成的高效、安全的快

速道路系统。到 2010 年,广州市区将基本形成以城市快速路和主干路系统为骨架,功能级配较为合理的现代化城市道路交通体系。

百分之八十五的比赛场馆有高快速道路相连,其他场馆也有不少于 2 条主干道对外联系。这些道路将开辟亚运车辆专用车道,保证安全、快速地抵达各场馆。

#### ② 轨道交通系统

按照规划,广州市的轨道网络最终规模为 726 公里。目前,广州市区已建成了地铁一、二号线共 36.6 公里,正在建设的地铁三号线首期长 37 公里。计划到 2010 年前新建和续建 7 条城市轨道线路,届时广州市区将拥有 9 条城市轨道线路,全长 200 公里以上的交通线网。轨道交通预计完成年客运量约 12 亿~14 亿人次。

#### ③ 公共交通系统

广州将大力发展“绿色公交”,通过提高公交服务管理水平、优化公交线网布局、加快生态环保智能型公交站场建设步伐、合理配置新型公交车辆、推广使用公交清洁能源、推进公交智能化发展等措施,有效地促进广州绿色公交的系统性发展。到 2010 年共投产 105 个,总占地面积为 552700 平方米的国内领先、具有岭南特色的公交枢纽站场,三年内全市 340 条公交线路运营 7220 辆公共汽车及 16205 辆出租车都将使用 LPG 燃料。2010 年,全市公共汽(电)车和出租车的运送能力将达到 35 亿人次/年。

届时,乘坐地铁及市郊铁路可到达 80% 的比赛场馆,而公交车则可到达所有的场馆。为方便观众出行,鼓励使用公共交通工具,在地铁主要换乘站将设置小汽车和自行车停车场。持有当天入场券的观众可免费停车接驳及乘坐公共交通。市区内绝大多数观众可使用地铁和公交在 45 分钟内到达比赛场馆。

#### ④ 人行过街系统

广州市区现已建成人行天桥 116 座、人行隧道 24 个,但这些过街设施大多为孤立的个体,缺乏系统性的人行过街设施规划,难以形成有效的行人过街体系。为了迎接亚运会的到来,广州市拟在近期内建设过街设施 71 座,其中天桥 42 座,隧道 29 个。

#### ⑤ 静态交通系统

考虑到民用机动车保有量的可能增长趋势,到 2010 年,市区停车泊位增加到 65 万个,其中在市区主要旅游景点修建 25 座社会停车场,提供 8000 个泊位。

城市中心区社会公共停车场的建设要与道路网交通容量相协调,严格按照城市规划和市中心区交通需求管理计划实施。要适度控制中心区公共停车位的供给量。

#### (3) 交通管理

为保证亚运会的顺利举办,确保亚运会期间交通的安全、畅顺,广州将加强交通管理基础设施的建设,利用先进的技术手段科学地管理交通。2010 年前,改造或新建 945 个 SCAT 系统控制路口,更换 100 公里的护栏,改造全市交通指挥路牌(5×2.4 高强级标志牌 950 个,2×1 工程级标志牌 420 件,国标牌 1000 件),翻新全市主、次干道(40 万平方米)及支路的标线。

#### (4) 智能交通管理指挥系统

2005 年,实现一个中心——广州市智能交通管理指挥中心、两套网络——光纤通信网络和无线通信网络、两个平台——交通管理综合信息交换平台和非公安信箱系统数据交换平台

以及 15 个子系统。到 2010 年, 90% 的信号控制路口纳入交通信号控制系统协调控制, 电子警察拍摄点也将达到 400 个以上。

### 三、城市综合交通需求分析

#### (一) 广州市及周边地区经济社会发展

##### 1. 珠三角区域经济发展态势

根据广东省委、省政府要求, 珠江三角洲将在广东省率先基本实现现代化的发展目标。珠三角的社会经济发展, 将以实现现代化为目标, 合理配置和利用区域资源, 依靠科技进步, 加速产业升级和结构优化, 坚持走可持续发展道路, 统一安排与协调重大基础设施建设和生产力布局, 推动珠三角经济一体化, 使之成为亚太地区主要的城市群及华南社会经济发展的龙头。“十五”期间, 珠江三角洲地区人均国内生产总值已基本达到 40000 元左右的水平, 折合近 5000 美元, 超过中等发达国家 4000 美元的水平。第一产业占 7%, 第二产业占 46.2%, 第三产业占 48.6%, 第三产业超过第二产业成为主导产业。经济增长速度维持 11% 左右的高水平, 城市化水平达到 61.3%, 珠江三角洲地区是广东省经济发展最具活力的地区。

城市化进程方面, 珠江三角洲城市群将以东岸广深(香港)城市带、西岸广珠(澳门)城市带作为区域发展主轴, 构造了一个“人”字型的发展构架。应共同发展为开放式的“区域组合城市”, 城市之间优势互补, 保持经济优势与发展潜力。

##### 2. 广州市社会经济发展态势

###### (1) 现状分析

广州市地处广东省东南部, 珠江三角洲北缘, 范围为东经 112 度, 北纬 22 度间, 濒临南海, 毗邻香港和澳门, 处于珠江三角洲城市发展群两条发展主轴“人”字的交汇点, 是华南地区区域性中心城市、交通通讯枢纽, 是中国的“南大门”。广州市在珠三角经济圈的带动和辐射作用对于整个区域经济的发展至关重要。广州市辖十个区和两县级市, 总面积 7434.4 平方公里, 总人口 722.7 万人。

改革开放以来, 广州市的经济稳步发展。“十五”期间全市经济年均增长 13.8%, 比“九五”期间年均增速高 0.7 个百分点。“十五”期间累计生产总值占全省的四分之一。2005 年全市经济增长速度达到年初预定的 12% 目标, 经过努力, 可望达到 13%。广州地区组织的全口径一般预算收入达 1550 亿元, 比去年增长 18.5%, 净增 242.02 亿元, 比 2000 年增长 1.16 倍, 其中, 地方财政一般预算收入达 365 亿元, 按可比口径计算比 2000 年增长 1.1 倍。城乡居民收入有较大幅度提高, 预计 2005 年城市居民人均可支配收入和农村居民人均纯收入分别比 2000 年增长 48% 和 35.2%。

###### (2) 发展目标

根据《中共广州市委关于制定全市国民经济和社会发展第十一个五年规划的建议》, 广州市“十一五”社会经济发展目标为: 经济中心实力日益雄厚, 全市生产总值预期年均增长 12%, 人均生产总值达到 1 万美元, 比 2002 年翻一番, 产业层次和竞争力明显提升, 高新技术产品产值占工业总产值的比重预期达到 30%; 国际都会功能逐步完善, 城市空间结构和功能布局更趋优化, 城市建设和管理水平不断提高, 城市运行体制相对适应“两个适

宜”，对外开放与区域合作上新水平；创业之都活力全面激发，自主创新能力大幅增强，科教事业全面进步，形成一批拥有自主知识产权和知名品牌、国际竞争力较强的优势企业；文化名城内涵不断丰富，社会整体文明程度和市民素质不断提高，文化设施基本完善，历史文化遗产得到有效保护和继承，城市文化品位有新的提升；生态城市环境更加优美，增长方式更加集约，单位生产总值能源消耗比“十五”期末降低20%，城镇居民人均公共绿地达到15平方米，构建资源节约型和环境友好型社会取得阶段性成效；和谐社会建设成效明显，城镇就业岗位持续增加，城乡协调发展取得新进展，城乡居民收入进一步提高，人民生活迈向富裕型小康，社会保障体系更加健全，精神文明和民主法制建设不断加强，社会治安进一步好转。

### (3) 发展重点

- 坚持城市发展与人口、资源、环境相协调，创建人与自然和谐的城市。
- 加强城市基础设施建设，不断提高区域性中心城市的集聚和辐射能力。
- 推进农村和农业现代化，着力建设社会主义新农村。
- 大力推动产业结构优化升级，构建现代产业体系。
- 全面提升城市创新能力，推动经济社会加快发展。
- 大力发展先进文化，不断满足人民群众的精神文化需要。
- 全面构建社会主义和谐社会，加快现代化大都市建设。

### 3. 广州综合交通发展态势

2004年5月，泛珠三角11个省、区、特别行政区的高层云集香港，协力谋划全中国最大的经济圈。这个经济圈的倡导者广东，将之称为泛珠三角区域合作，即“9+2”协议框架。根据协议框架构想，在占全国总面积20.78%的“泛珠三角”区域内，11个省、区将协力打造全中国最为庞大的一体化产业带、交通网以及信息流。显然，具备引领“泛珠三角”与国际接轨、迈向参与国际竞争的能力的龙头核心城市非香港、广州莫属，港穗的全面合作，可以进一步推进两地资源的更充分整合，提升合作水平，进而带动整个泛珠三角地区的国际化。

为配合泛珠三角区域合作的落实，中央和区内各省、区政府将大力推动和强化泛珠三角区域交通一体化建设。陆路交通规划建设方面，首先强化京九、京广、沪昆等既有线路改造，扩大主要干线货物运输能力。对黔桂、三茂铁路和其他相关线路进行扩能改造，形成贵州煤炭基地大能力外运通道。同时完善枢纽结构，在广州、深圳、昆明、成都建设集装箱中心站，大力组织开行集装箱班列，促进泛珠三角区域集装箱运输和物流发展。此外，还将规划建设洛湛通道永州至玉林和茂名铁路，加强珠三角与中西部地区经济联系；建设武汉—广州客运专线以及韶关—赣州—龙岩—厦门铁路，进一步加强珠三角与湖北、湖南、江西、福建四省经济联系；建设肇庆—柳州铁路，缩短珠三角至广西西北部和贵州省铁路运输距离；建设合浦—河唇铁路，加强湛江与北海、防城等港口的联系；建设西南进出境国际铁路通道，为加强泛珠三角区域与东南亚各国经济联系和文化交流、促进沿线旅游及矿产资源开发提供条件。

航空运输方面，珠三角方圆半径不足200公里范围内分布有五个大型机场，分别为香港机场、澳门机场、广州机场、深圳机场和珠海机场。目前香港机场规模最大，2005年其客运

量及货运量高达 4050 万人次及 337 万吨，一直保持雄踞亚洲乃至全球航空中心地位。由于香港机场在物流用地条件的限制以及缺乏经济腹地的支持，一些客货运量已逐步向广州和深圳机场转移或分流。广州新白云国际机场投入运营后，极大地缓解和改善了广州航空运输运量与运力的矛盾，大幅提高了广州在航空客运、物流市场上的竞争力。可以预计，在未来珠三角航空物流份额重组的过程中，广州作为中国三大航空枢纽的地位将进一步凸显，并逐步形成以香港新机场、广州新白云国际机场、深圳机场为核心，三地优势互补、并驾齐驱的良性竞争格局。

在港口运输方面，内地港口业务发展很快，尤其广州、深圳港口集装箱运输更是大幅增长，其中深圳港口增长以双位数字计，在去年世界货柜港口榜中列第六位。由于地理位置相近的原因，深圳、广州、香港三地的水路运输、港口建设发展确实存在竞争的关系。因此“泛珠三角 9+2”合作框架的诞生，正好为解决这一问题提供了合作、双赢的基础。

广州，作为“泛珠三角”中的另一个核心城市，它不但在地理上是珠三角的几何中心，作为广东省的省会城市，它也是广东的经济中心。相对于其他珠三角城市及附近省区，广州的服务业、装备工业、汽车工业、科研技术力量及人才储备等等，对周围地区会产生辐射和带动作用。特别是近年来广州的工业重型化趋势明显，如在汽车工业方面，本田、日产等已相继投产并扩产，丰田近期将落户南沙开发区，广州聚集了国际最有竞争力的日本汽车系三巨头。从整个泛珠三角来看，广州这个核心城市的定位有其两个方面，首先广州是“泛珠三角”第三产业的中心城市；另一方面它又是汽车、石化、造船等重工业产业链的核心，它将带动整个华南地区重工业及相关产业的发展。从泛珠三角的国际化看，广州将与香港密切配合和互动甚至竞争，共同带领整个区域的走向世界。

现代化的综合交通系统，是各区域经济互动得以最后实现的环节和工具。区域内生产能力再强，如果没有发达的交通系统将货物分流到全球市场，其经济和社会效率将会大打折扣，泛珠三角经济圈能否顺利腾飞，建设现代化的交通、物流体系将成为必要条件。广州作为我国南方重要的综合交通运输枢纽城市，也是华南地区最大的进出口口岸，进一步完善城市的综合交通基础设施，充分发挥其枢纽铁路、公路、港口、航空和管道运输网络化、系统化的联运优势，强化广州交通枢纽、物流中心地位，对于建立“泛珠三角”大交通、大物流系统、拉动区域经济发展，具有十分重要的意义。

## （二）广州市人口及机动车发展预测

### 1. 广州市人口发展预测

社会经济指标预测是在对现状和未来发展趋势进行分析研究的基础上，参考相关规划的思路，采用定量和定性分析相结合的方法综合确定的。这里主要对广州市的人口、国内生产总值进行预测。

人口预测采用定量与定性相结合的方法分析确定。分析历年人口数据发展趋势，根据其发展趋势确定人口增长率，然后根据相关地区“十五”规划、远景发展规划对其进行适当修正，得到人口预测结果。人口预测分常住人口预测和暂住人口预测。

#### （1）常住人口预测

从过去十年的人口增长率来看，广州市以及下属的增城市、从化市人口增长比较平稳，

花都、番禺、增城市、从化市人口增长率略高广州原八区人口增长率；考虑到人口老龄化趋势以及计划生育工作的不断深入，结合《广州市城市总体规划》（2001—2010），各市、区国民经济社会发展第十个“五年”计划以及2010年远景目标年人口的发展目标，确定出户籍人口预测规模；

(2) 外来人口预测

按照《广州市城市总体规划》（2001—2010）所述，根据第五次人口普查各区、县外来人口相当于户籍人口的比重，参照规划期外来人口控制规模，结合常住人口规模的预测，并依据各区、县人口发展和产业调整趋势加以调整，确定全市暂住人口预测方案。结合户籍人口和暂住人口预测方案，预测2010年全市人口1225万、城镇人口1040万，其中市辖十区人口为1035万、城镇人口为920万。

2. 车辆保有量预测

(1) 小客车预测

从近几年广州市机动车发展情况来看，广州已经处于汽车化程度中第二个阶段—发展阶段的初期，按照其他国家的经验，近期广州市的汽车将会有有一个比较大幅度的增长。

(2) 摩托车预测

广州市的整体思路是发展大交通，控制机动车数量特别是摩托车数量，广州市原八区在1998年已经停止对摩托车发证。按照目前的规定，原八区的摩托车大规模的淘汰将在2005年开始，到2010年“十年一大变”时预计淘汰75%~80%，全部淘汰将到2017年。对于番禺、花都、增城、从化，认为到2010摩托车保持一定的速度增加，到2010年后摩托车政策同现在广州的原八区一样，摩托车缓慢减少。

(3) 其他车型预测

对广州市原八区历年的小货车、大客车保有量水平进行分析，发现与GDP密切相关，考虑采用回归分析法对这两种车辆进行预测。

根据目前国内比较常用的“S”型发展的模型，结合广州社会经济发展的特征，将机动车拥有量与人均国内生产总值和职工年人均工资联系起来，对广州市原八区以及番禺、花都、增城、从化分别建立相应的回归模型并进行预测，预测的广州市机动车发展情况见下表3.1所示。

表 3.1 规划年各种车辆保有量预测结果

单位：辆

地区	年份	大货车	小货车	大客车	小客车	摩托车	合计
番禺	2010	12000	35000	5500	180000	300000	532500
	2020	25000	70000	9000	450000	60000	614000
花都	2010	6500	9000	800	60000	220000	296300
	2020	11000	12000	1100	180000	150000	354100
增城	2010	9000	16000	2300	60000	240000	327300
	2020	14000	20000	3100	200000	200000	437100

(续上表)

地区	年份	大货车	小货车	大客车	小客车	摩托车	合计
从化	2010	3500	4800	350	20000	120000	148650
	2020	5500	6000	450	80000	110000	201950
原八区	2010	50000	130000	25000	600000	50000	855000
	2020	60000	160000	31000	800000	10000	1061000
广州全市域	2010	81000	194800	33950	920000	930000	2159750
	2020	115500	268000	44650	1710000	530000	2668150

### (三) 城市交通需求发展预测

#### 1. 动态交通需求预测

##### (1) 预测方法

##### 模型选取

预测模型采用的是在“广州市交通规划研究”阶段建立的广州市 TRIPS 交通规划模型，该模型属于策略性具体化的交通模型，利用传统的四阶段法进行交通具体分析和评估，适用于规划和测试大范围的战略性及策略性交通规划方案、道路网络的改变、公共交通政策和服务，收费道路政策和限制等方案，主要面向道路交通规划、公共交通规划，由一套既互相独立、又互相协调的若干计算机模块（组）构成。TRIPS 模型以确定的出行矩阵和道路网络，算出不同的出行路线及每段道路的车流量、饱和度和行车速度等数据和指标。

##### 交通发生预测

针对不同的交通流分别采用不同的预测方法，对于客运流的交通产生采用产生率法，而货运流的交通产生采用回归产生模型。

##### 出行分布预测

广州市域范围较大，地区之间发展程度不一，有发展基本成熟的中心区，也有尚待开发的新区，出行分布预测也应有所区别。发展程度比较成熟的区域出行分布模式不会有较大的改变，可采用增长系数法中的福来特法；而尚待开发的新区的出行模式则会发生较大的变化，不适宜以目前的出行分布模式作为基准考虑增长，可采用考虑阻抗因素的重力模型法进行分布预测。

##### 交通方式预测

市域内，各地区的土地利用规划所处的层次不一，而且交通政策也存在一定的区别，因此可以考虑分区域进行交通方式预测，方式划分采用如下的基本思路：

a. 宏观上：考虑广州市及其他类似地区现状居民出行方式结构及其内在原因，定性分析南沙地区未来布局、规模变化趋势，交通系统建设发展趋势，居民出行选择决策趋势，初步估计规划年各地区交通结构可能的取值范围。

b. 微观上：首先根据相关地区居民出行调查资料统计计算出不同出行时耗下各种方式分担率，然后考虑各交通方式特点、优点、缺点、最佳服务距离、不同交通方式之间的竞争转



移的可能性以及居民出行选择心理等因素，对现状分担率进行修正，以若干次试算，使各地区交通结构分布值落在宏观所估计的可能取值范围之内。

### 交通量分配

交通量分配是将预测的交通需求分配到未来供应的路网上，是交通量预测的重要环节之一。本规划采用的是容量限制的最短路径分配方法。该方法通过多次循环迭代将交通出行需求以最短路径分配到路网，并在逐次循环中采用平均流量法进行容量限制，最后得出每个路段上所分配到的交通流量。

### (2) 基础工作

#### 道路网络的建立

道路网络是出行矩阵的载体，只有通过一定的算法将矩阵与路网结合起来才能完成四阶段法中的最后阶段——出行分配。道路网络的建立是通过模型的绘图工具，按照道路网规划确定的各级道路属性指标，搭建初步的道路网络，并根据规划的深化和模型的测算结果，实时调整道路网络以达到规划的要求和深度。

#### 技术流程

预测研究是立足于现状，充分占有资料，根据事物的发展规律把握未来的一项具有开拓性的工作，是在未来的不确定性发展中尽可能地把握其确定性的规律，并引导事物沿着规划者希望的方向（目标）发展，因此逻辑分析技术贯穿着项目研究的全过程，技术流程见图 3.1。

#### 客运方式结构预测

规划年限内，广州市各个区域的经济水平、城市化进程、轨网建设规划等诸多因素存在着较大的差异，其中尤以快速轨网为甚。按照最近一轮的轨网规划，远景年广州市的五个区域内都将有轨道通过，但轨道建设的重点在原八区和番禺区，花都区、增城市、从化市只有一条轨道经过，而在本规划年限内，增城和从化没有轨道，花都仅有一条。

广州市的交通战略目标提到：快速轨道交通服务系统与高快速道路交通系统共同组成“双快”交通运输体系，形成对城市空间拓展、区域及枢纽间联系、提高客货运输效率的重要支持。快速轨道交通服务系统与高快速道路系统，互为依托，互为支持，快速轨道的建设对高快速路的布局和形态存在较大的影响，具体到交通量方面，主要表现在客运交通方式结构的差异。结合区域发展规划，确定各区域的客运方式结构见表 3.2。

表 3.2 规划年各区域客运方式结构（%）

区域	个体机动交通	公共汽电车	轨道	出租车	其它公交	自行车	步行	总量
新七区	498.1	487.5	243.7	122.9	25.4	159.0	582.9	2119.5
	23.50%	23.00%	11.50%	5.80%	1.20%	7.50%	27.50%	100.00%
番禺区	324.2	86.0	15.9	23.9	27.9	111.5	207.1	796.5
	40.70%	10.80%	2.00%	3.00%	3.50%	14.00%	26.00%	100.00%

(续上表)

区域	个体机动交通	公共汽电车	轨道	出租车	其它公交	自行车	步行	总量
花都区	158.8	37.8	1.5	9.5	3.8	64.3	102.1	378.0
	42.00%	10.00%	0.50%	2.50%	1.00%	17.00%	27.00%	100.00%
合计	981.0	611.3	261.2	156.3	57.1	334.7	892.0	3294.0
	29.78%	18.56%	7.93%	4.74%	1.73%	10.16%	27.08%	100.00%

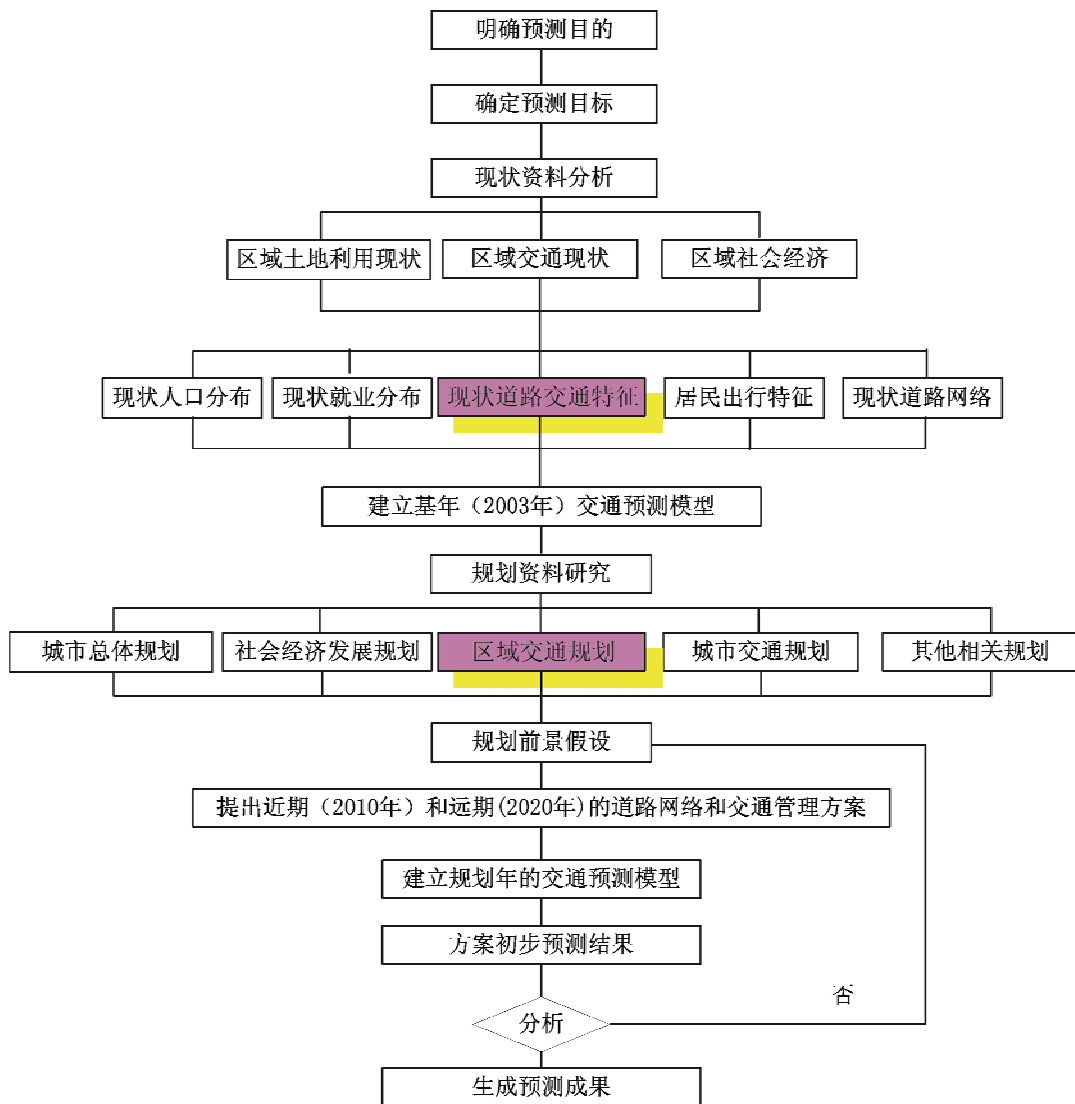


图 3.1 技术流程

### (3) 交通发生与空间分布

#### ——区域出行总体特征

2010年广州市域高峰小时的出行总量为60.3万辆标准车，是2003年的2.2倍，年均增

增长率为12%。2020年广州市域高峰小时的出行总量为94.3万辆标准车,较2010年增长1.56倍,年均增长率为5%。数据显示,未来年区内出行量比例呈逐渐收缩的趋势,而进出、过境出行量则持续上涨。进出由现状的14.1%上升到2020年的18.4%,过境由现状的1.9%上升到3.2%。显示出未来年广州市在战略和总体规划的指引下,中心辐射的能力不断加强。

表 3.3 近远期出行分布预测

年份\方案	起讫点	出行量 (pcu)			所占比例		
		区内	外围	合计	区内	外围	合计
2004	区内	226864	19680	246544	84.0%	7.3%	91.3%
	外围	18398	5113	23511	6.8%	1.9%	8.7%
	合计	245262	24793	270055	90.8%	9.2%	100.0%
2010	区内	485883	52258	538141	80.6%	8.7%	89.3%
	外围	48825	15710	64535	8.1%	2.6%	10.7%
	合计	534708	67968	602676	88.7%	11.3%	100.0%
2020	区内	739195	89934	829129	78.4%	9.5%	87.9%
	外围	83774	30043	113817	8.9%	3.2%	12.1%
	合计	822969	119977	942946	87.3%	12.7%	100.0%

——组团出行总体特征

广州市域内的五个组团由于经济发展的差异,各组团间发生吸引的增长率也存在一定的区别。原八区发展比较成熟,机动车出行平均增长率相对较低,而番禺、花都新近撤市建区,近期正是其飞速发展的时期,因此近期番禺、花都的平均增长率高于增城、从化。到了远期,原八区的道路容量基本接近饱和,机动车出行增长比较缓慢,而四个新区的道路容量相对比较宽裕,机动车出行仍然保持年均6%左右的增长率。各组团的发生吸引量见表3.4。

表 3.4 各组团近远期发生吸引

单位: pcu

组团	发生吸引		平均增长	发生吸引	平均增长
	2003年	2010年			
原八区	289365	583160	10.5%	770615	2.8%
番禺区	91910	226482	13.8%	402398	5.9%

(续上表)

组团	发生吸引		平均增长	发生吸引	平均增长
	2003年	2010年			
花都区	41635	101379	13.6%	182148	6.0%
增城市	47844	112427	13.0%	204343	6.2%
从化市	21052	49401	13.0%	92594	6.5%

——未来年大区交通分布

2010年和2020年广州市域高峰小时机动车出行OD见图3.2和3.3。

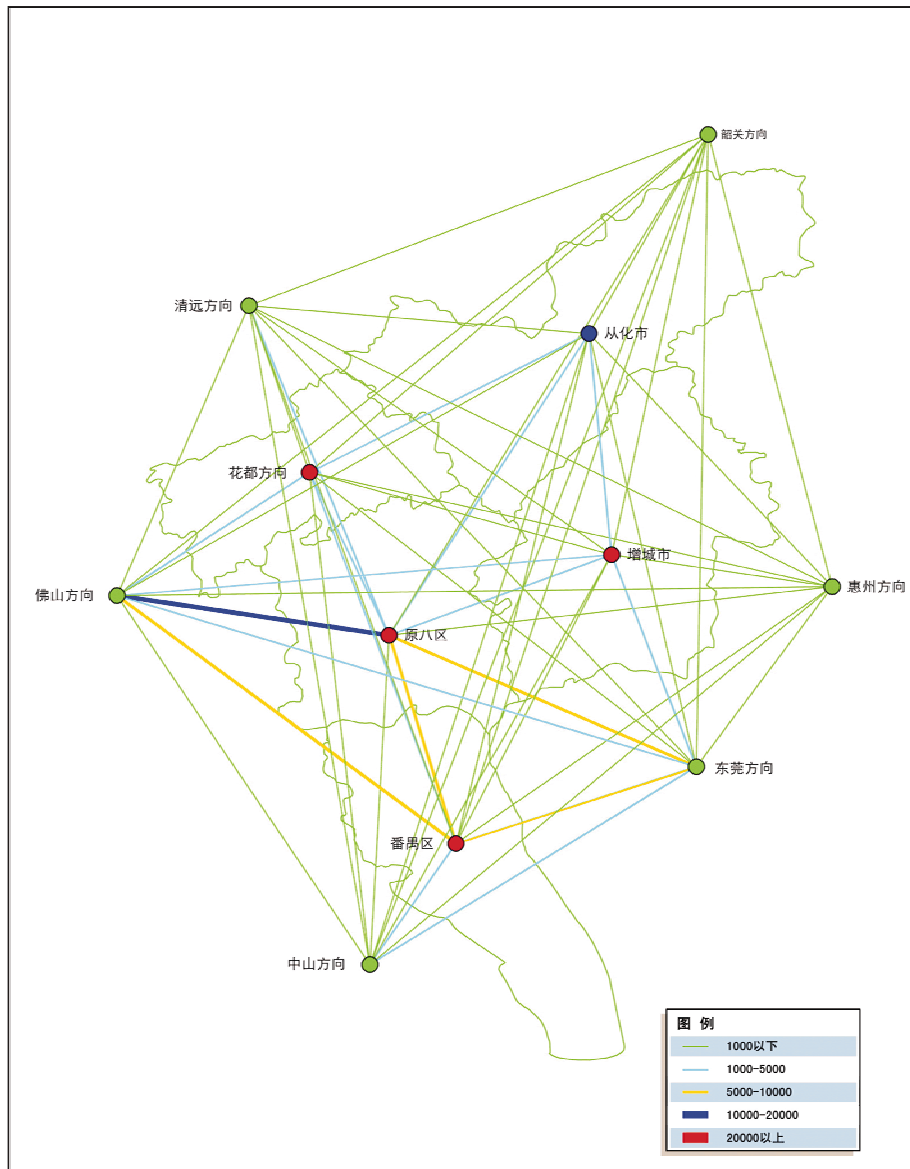


图 3.2 2010 年广州市域高峰小时机动车出行分布

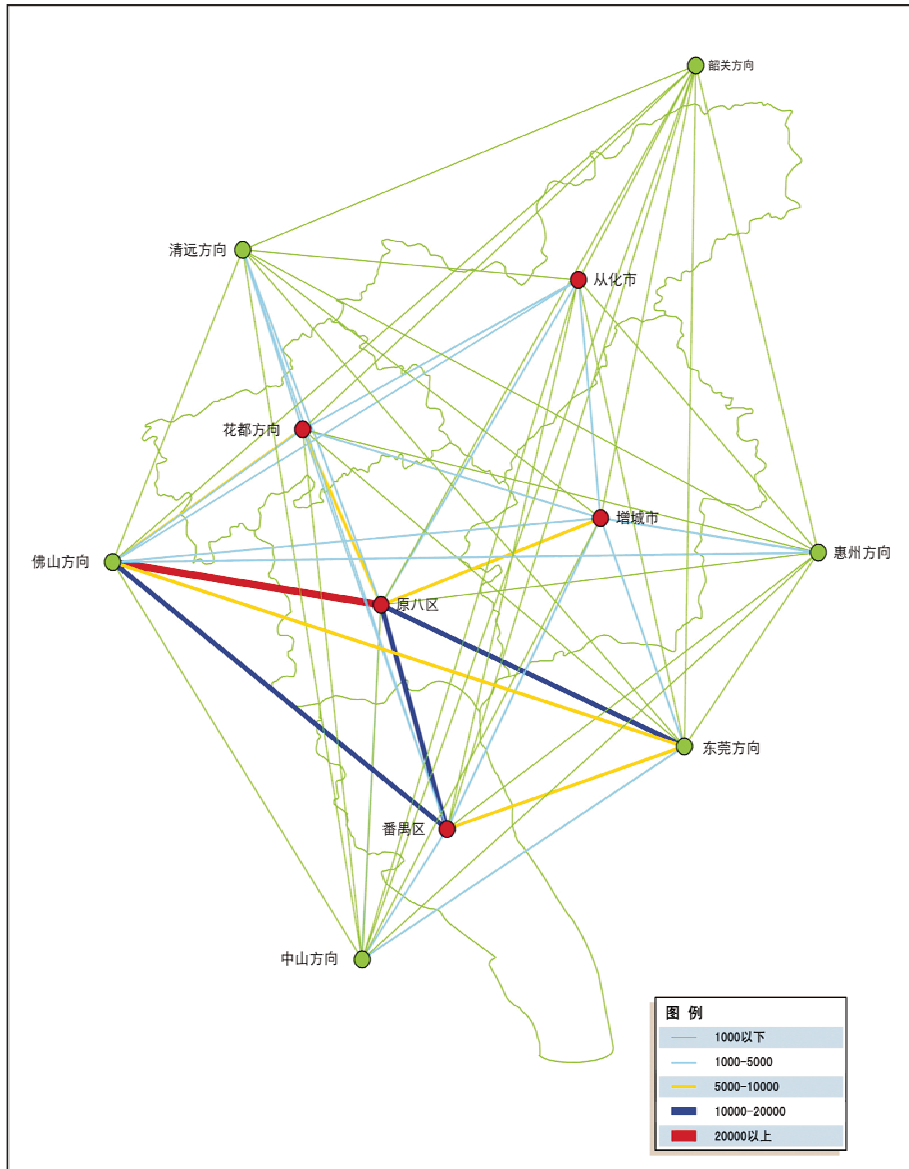


图 3.3 2020 年广州市域高峰小时机动车出行分布

## 2. 静态交通需求预测

### (1) 预测方法

借鉴前述预测方法的基本原理，基于已有的资料，确定本规划的预测方法为：使用机动车保有量预测法进行停车需求的总量预测，采用用地分析预测法进行分区停车需求的分析预测，将上述预测结果进行相互校核并最终确定各分区停车规模。在预测过程中考虑了停车需求受到除用地以外的多种因素影响，如停车发展战略、土地使用模式、路网容量约束、车辆增长水平、停车共享以及交通需求管理目标等多方面因素对停车泊位需求的影响。预测技术路线如图 3.4。

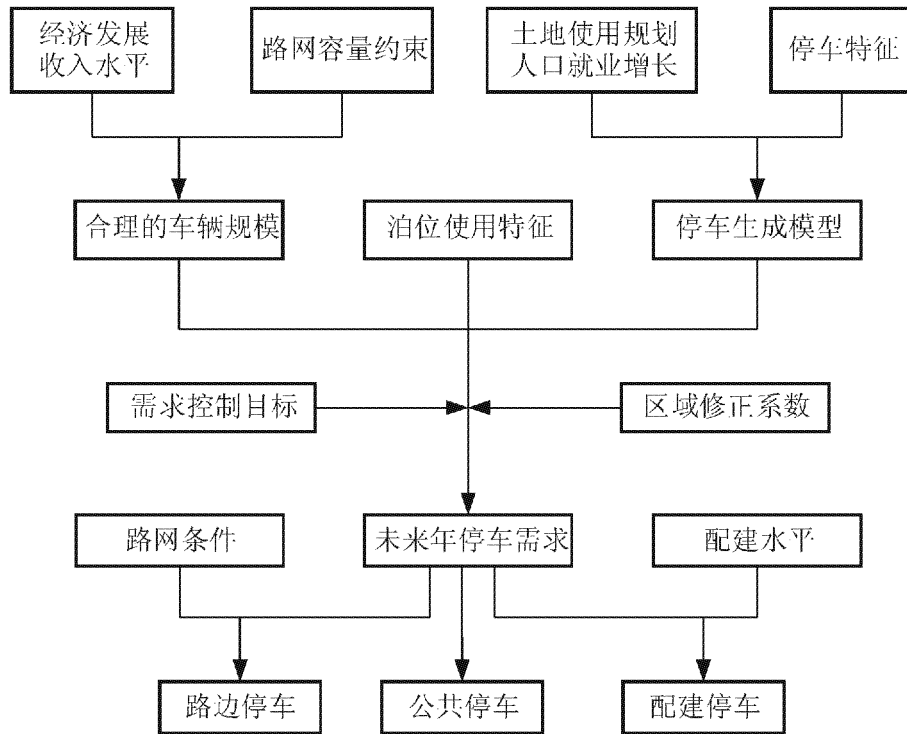


图 3.4 停车需求预测流程

(2) 总量预测

根据车辆保有量规模和各种车辆不同目的的停车特征，可计算出每种车型总的全日停车累积时间。根据上述计算，2005 年广州市原八区停车需求高、低方案分别为 76.08 和 49.95 万个；2010 年原八区停车需求高、低方案分别为 133.77 和 66.97 万个。

(3) 分区停车需求

采用用地吸引模型，即建立用地类型和用地规模与停车吸引强度之间的关系，并考虑到区域差异性、车辆拥有水平和出行水平、用地容量的增长等影响因素，对不同土地使用模式下的分区停车泊位需求规模进行分析预测。通过以上方法计算得到的城市停车总需求和各分区停车需求之和进行比较，并考虑城市停车战略、交通需求控制、集约用地等因素，调整各区停车供应规模。各规划分区停车需求预测结果如表 3.5。

表 3.5 各规划分区停车需求预测值

单位：泊位

行政区\分区	2005年		2010年		行政区\分区	2005年		2010年		
	低方案	高方案	低方案	高方案		低方案	高方案	低方案	高方案	
荔湾*	26200	38500	29000	44600	机场*	4400	6400	5600	12400	
越秀*	31500	46300	34700	49400	竹料*	3200	4700	5000	10500	
东山	35500	52200	43600	89400	神山*	4000	6000	6300	12900	
海珠	洪德	16700	24500	19500	39800	雅瑶*	1900	2700	2900	6400
	晓港	17300	25400	19200	39300	人和*	1500	2200	2300	5200
	赤岗	13500	19900	18600	37800	中和*	2900	4200	4500	8800
	新洲	7200	10600	11200	30300	茅山*	1000	1400	1500	2700
	南石头	6700	9800	6000	12400	大苑*	700	1000	1000	2600
	五凤	4200	6200	5300	10600	蚌湖*	3100	4600	4800	10200
	果树保护区	800	1200	1300	2600	福庄*	1600	2300	2400	4400
	洛溪北	9700	14200	10700	21100	大沥*	3100	4600	4900	10000
海珠 汇总	76100	111800	91800	193900	太和*	4200	6200	6600	13000	
天河	龙凤*	1900	2800	2200	4500	江高工业区*	2100	3000	3200	6700
	麒麟	7400	10900	11500	23500	江高*	4800	6500	5100	10800
	火炉山	1800	2700	2800	6300	新坦庄*	1400	2100	2200	4300
	沙河	11600	17000	16400	33200	龙归*	4500	6600	7000	13800
	五山	12600	18600	19700	40300	和兴*	3500	5100	5400	10500
	岑村	5700	8400	8900	17700	大田*	1800	2600	2300	5200
	天河	10700	15800	16700	33900	大朗*	1900	2900	3000	6100
	员村	6900	10200	10800	22300	嘉禾*	5000	6800	6100	12400
	棠下	7600	11100	11800	23900	集贤*	5600	6200	5900	11900
	东圃	8100	11900	12500	33400	南湖*	1800	2600	2200	4800
	珠江新城	18300	26900	22100	45000	黄金围	4400	6400	6800	13600
	天河 汇总	92600	136300	135400	284000	石井工业区 1	2400	3600	5000	10500
芳村	石围塘	7100	13400	9200	18800	石井工业区 2	1100	1600	3400	7300
	花地	12000	25300	18500	37300	机场北	3800	5600	6000	10300
	花卉	7700	11300	8500	18100	石井	4800	7000	7400	15300
	鹤洞	3100	4600	4100	8500	肖岗	6500	12200	9000	18500
	东沙	2800	4000	3400	7100	白云新城	13000	27600	20900	42500
芳村 汇总	32700	58600	43700	89800	白云山*	4100	6000	5500	11900	
黄埔	加庄*	4000	5000	4600	9200	同和	3300	4800	5100	10000
	吉山	1700	2500	4600	9600	联和*	1000	1400	1500	2900
	石化*	2900	4300	4600	9700	同德	6700	9800	10400	20800
	云埔*	6500	13000	11000	22900	凌塘*	2500	3600	3800	8000
	大沙地	17000	31900	21000	43400	岗尾*	1200	1700	1800	3700
	文冲	6500	9500	10100	20700	石桥*	1700	2500	2600	4900
	南岗	9300	13700	10500	21500	横沙	6900	10200	9000	17900
	长洲*	1800	2600	2600	5400	三元里	17600	25900	20000	32500
	夏园	4500	6100	6100	12000	大坦沙	2900	3800	3300	7000
	经济开发区*	2800	4100	4700	9000	白云 汇总	147900	224400	211700	423200
黄埔 汇总	57000	92700	79800	163400	总计	499500	760800	669700	1337700	

说明：表中带\*者为本次规划范围外的城市分区。

(4) 公共停车泊位需求预测

通过停车供应的政策性控制手段，抑制过高的机动车增长趋势，引导合理的泊位供应结构。公共停车场的供应规模应该根据地块所在的停车需求、区域位置，配建设施的建设和发展状况，以及当地的路网和用地条件进行规划配置。各类停车场所占比例应根据当地实际的土地开发和停车设施建设情况来确定，由于实际使用时配建停车场和路外社会公共停车场功能已趋于一致，因此本报告提出的预测数据仅作为规划的参考。

根据现行的停车政策，结合国外已有的成功经验，考虑广州城市路网容量、路边停车供给能力、可提供用地等因素的限制，根据不同区域土地利用功能组合、泊位共享的可能性，按照各分区规划用地结构测算，确定城市各区域公共停车泊位占泊位总量的比例，各分区比例取值及路外公共停车需求见表 3.6。

表 3.6 路外社会公共停车需求表

单位：泊位；比例：%

行政区\分区	2005年			2010年			行政区\分区	2005年			2010年			
	低方案	高方案	比例	低方案	高方案	比例		低方案	高方案	比例	低方案	高方案	比例	
荔湾*	3140	4620	12	4350	6690	15	机场*	130	190	3	170	370	3	
越秀*	3780	5560	12	5210	7410	15	竹料*	60	90	2	100	210	2	
东山	4260	6260	12	6540	13410	15	神山*	80	120	2	130	260	2	
海珠	洪德	2000	2940	12	2930	5970	15	雅瑶*	40	50	2	60	130	2
	晓港	2080	3050	12	2880	5900	15	人和*	30	40	2	50	100	2
	赤岗	680	1000	5	1490	3020	8	中和*	60	80	2	90	180	2
	新洲	360	530	5	900	2420	8	茅山*	20	30	2	30	50	2
	南石头	340	490	5	480	990	8	大苑*	10	20	2	20	50	2
	五凤	210	310	5	420	850	8	蚌湖*	60	90	2	100	200	2
	果树保护区	20	20	2	40	80	3	福庄*	30	50	2	50	90	2
	洛溪北	290	430	3	540	1060	5	大沥*	60	90	2	100	200	2
海珠 汇总	5980	8770		9680	20290		太和*	80	120	2	130	260	2	
天河	龙凤*	40	60	2	70	140	3	江高工业区*	40	60	2	60	130	2
	麒麟	740	1090	10	580	1180	5	江高*	100	130	2	100	220	2
	火炉山	50	80	3	140	320	5	新坦庄*	30	40	2	40	90	2
	沙河	1390	2040	12	1970	3980	12	龙归*	90	130	2	140	280	2
	五山	250	370	2	390	810	2	和兴*	70	100	2	110	210	2
	岑村	110	170	2	180	350	2	大田*	40	50	2	50	100	2
	天河	860	1260	8	1340	2710	8	大朗*	40	60	2	60	120	2
	员村	350	510	5	540	1120	5	嘉禾*	100	140	2	120	250	2
	棠下	230	330	3	590	1200	5	集贤*	110	120	2	120	240	2
	东圃	240	360	3	380	1000	3	南湖*	40	50	2	40	100	2
	珠江新城	730	1080	4	1770	3600	8	黄金围	90	130	2	200	410	3
	天河 汇总	4990	7350		7950	16410		石井工业区 1	50	70	2	150	320	3
芳村	石围塘	710	1340	10	740	1500	8	石井工业区 2	20	30	2	100	220	3
	花地	1200	2530	10	1480	2980	8	机场北	80	110	2	120	210	2
	花卉	230	340	3	430	910	5	石井	340	490	7	370	770	5
	鹤洞	60	90	2	80	170	2	肖岗	650	1220	10	630	1300	7
	东沙	60	80	2	100	210	3	白云新城	1300	2760	10	1670	3400	8
芳村 汇总	2260	4380		2830	5770		白云山*	80	120	2	110	240	2	



(续上表)

行政区\分区		2005年			2010年			行政区\分区		2005年			2010年		
		低方案	高方案	比例	低方案	高方案	比例			低方案	高方案	比例	低方案	高方案	比例
黄埔	加庄*	80	100	2	90	180	2	白云	同和	170	240	5	260	500	5
	吉山	30	50	2	140	290	3		联和*	20	30	2	30	60	2
	石化*	150	220	5	90	190	2		同德	800	1180	12	1560	3120	15
	云埔*	130	260	2	220	460	2		凌塘*	50	70	2	80	160	2
	大沙地	850	1600	5	1050	2170	5		岗尾*	20	30	2	40	70	2
	文冲	260	380	4	510	1040	5		石桥*	30	50	2	50	100	2
	南岗	280	410	3	320	650	3		横沙	210	310	3	270	540	3
	长洲*	50	80	3	80	160	3		三元里	1760	2590	10	3000	4880	15
	夏园	140	180	3	310	600	5		大坦沙	150	190	5	170	350	5
	经济开发区*	80	120	3	140	270	3		白云 汇总	7140	11470		10680	20490	
黄埔 汇总	2050	3400		2950	6010		总计	33600	51810		50190	96480			

说明：表中带\*者为本次规划范围外的城市分区。

#### (四) 对外交通需求发展预测

##### 1. 发展趋势

对外客、货运交通需求的预测是非常复杂的，与国家宏观经济政策、城市经济发展、城市运输政策等诸多因素有关。

从广州市货运发展来看，广州市的社会货运总量在1995年曾达到26992万吨的高峰，但由于1996年国家整体宏观经济调控措施的实行，当年货运总量就降到了23315万吨。此后，广州货运总量基本保持了上升的趋势，到2004年货运总量为34838.34万吨，年平均增长率为5.15%。根据近几年的国家经济政策以及未来经济展望，我国在宏观经济调控不会有很大动作。

除去国家宏观经济政策的影响，广州地区国民经济持续高速发展，是对外运输需求增长的重要因素。交通运输需求与经济发展和社会活动密切相关，经济发展的快慢直接影响着对外运输需求的规模。

另外，从广州市的政策层面来看，近年来，现代物流业正逐步得到广州市政府的重视。在广州市的“十五”计划中，明确提出以现代物流发展为核心的现代流通业发展战略，即以交通运输、邮电业和信息技术为依托，加快发展现代物流业，形成现代化物流枢纽；引进新型管理模式和经营业态，改造传统的物流企业和设施，建设港口、机场、铁路物流基地；培育集商流、物流、信息流于一体的现代物流体系，促进配送、连锁、仓储、商务代理业的发展，形成广州国际性区域物流中心功能。政府对物流的重视必将推动广州市比较原始的单纯以运输为目的的货运行业整合，对货运的发展产生巨大的推动作用。

综合上述分析，在本规划中，考虑采用部门预测方法和综合方法相结合的方法，即在各个部门预测的基础上考虑近年来广州对外运输发展趋势进行修正。

##### 2. 预测方法及预测结果

考虑到研究的深度以及掌握的资料，采用定性分析与定量计算相结合的综合预测方法。预测主要以历史年份数据为依据，通过分析广州市货运量与社会经济之间的相互关系，采用

国内比较流行的预测方法（线性回归、乘幂回归法及多项式回归法等）对规划期内各特征年的相关运量进行科学的分析和预测。

#### （1）铁路

“十五”期间，广州铁路客运有所增长，铁路货运仍然徘徊不前。受京广铁路的通过能力限制，近年来铁路运输严重滞后于经济发展水平，与其他运输方式形成了鲜明对照。未来考虑到广州铁路枢纽的改造，重大建设项目的建设投入运营，包括武广客运专线、东西联络线等，广州铁路枢纽的运力将得到极大释放，铁路运输将有快速发展。综合以上多种因素，考虑近年来的铁路运输增长趋势，经过定性分析与定量预测相结合，预测广州铁路枢纽的2010年货运量为11200万吨，客运量为7700万人次，2020年货运量为17000万吨，客运量为24000万人次。

#### （2）公路

“十五”期间广州公路运输平稳快速发展，保持了一贯的发展趋势。截至2004年公路货运总量达到了17585万吨，客运总量达到了27845万人次。“十一五”期间，随着公路建设的发展，运输条件的改善，广州市公路运输仍然将维持快速发展态势，但考虑到众多不可预见因素，预计“十一五”期间广州市的公路运输增速有所趋缓。根据以上的分析预测2010年期间的运量为22000万吨，客运量为46400万人次，2020年的公路货运量32000万吨，客运量为97300万人次。

#### （3）水运

“十五”期间，广州港货物运量和吞吐量持续增长，其中广州港的货物吞吐量每年以18%的速度增长，2004年达到2.15亿吨。根据以上发展趋势以及近年来广州港建设计划，伴随广州市南沙深水港以及配套设施的建设，水路货物运输将持续增长，而水路客运由于面对其他方式激烈竞争，运输份额将进一步下降。预测2010年广州水路货运总量将达到12000万吨，客运量达到155万人次。2020年水路货运总量将达到16000万吨，客运量达到350万人次。

#### （4）民航

“十五”前期，受到旧白云机场的设施条件所限制，广州民航客、货运一直维持相对紧张运行状态。截至2004年底货运量为26万吨，货邮吞吐量为50.7万吨，客运吞吐量为2032万人次。考虑到新白云机场的扩建带来处理能力的飞跃，以及联邦快递转运中心投入运行的影响，“十一五”期间民航运输将会有较快的增长。根据民航部门预测，2010年广州白云国际机场的货邮吞吐量为145万吨，客运吞吐量为4000万人次，2020年的货邮吞吐量为280万吨，客运吞吐量为6700万人次。

#### （5）管道

受限于管道设施的现状，广州市管道运输在“十五”期间缓慢增长，截至2004年管道运输的运量为459万吨，主要运输物品为油类及其制成品。根据广州市国民经济发展预测，同时考虑到“十一五”期间即将投入使用的“珠三角成品油管道”对运量增长带来的突变影响，预测结果为2010年管道运量560万吨，2020年的运量为800万吨。

上述城市对外交通各方式运量预测结果及其比例结构关系详见表3.7及图3.5、图3.6所示。

表 3.7 城市对外交通各种方式未来年客货运量预测

类别 方式	年份	2004年		2010年(近期)		2020年(远期)	
		货运 (万吨)	客运 (万人次)	货运 (万吨)	客运 (万人次)	货运 (万吨)	客运 (万人次)
铁路		6159	5980.3	11200	7700	17000	24000
公路		17585	27845	22000	46400	32000	97300
水运	货运量	10309.43	130.8	12000	155	16000	350
	吞吐量	23887.6		28000		38000	
民航	吞吐量	50.7	2032	145	4000	280	6700
管道		459		560		800	
合计				45760		65800	

参考资料来源：《铁路广州枢纽规划》、《广州市公路主枢纽规划》以及民航、水运、管道部门提供的相关资料。

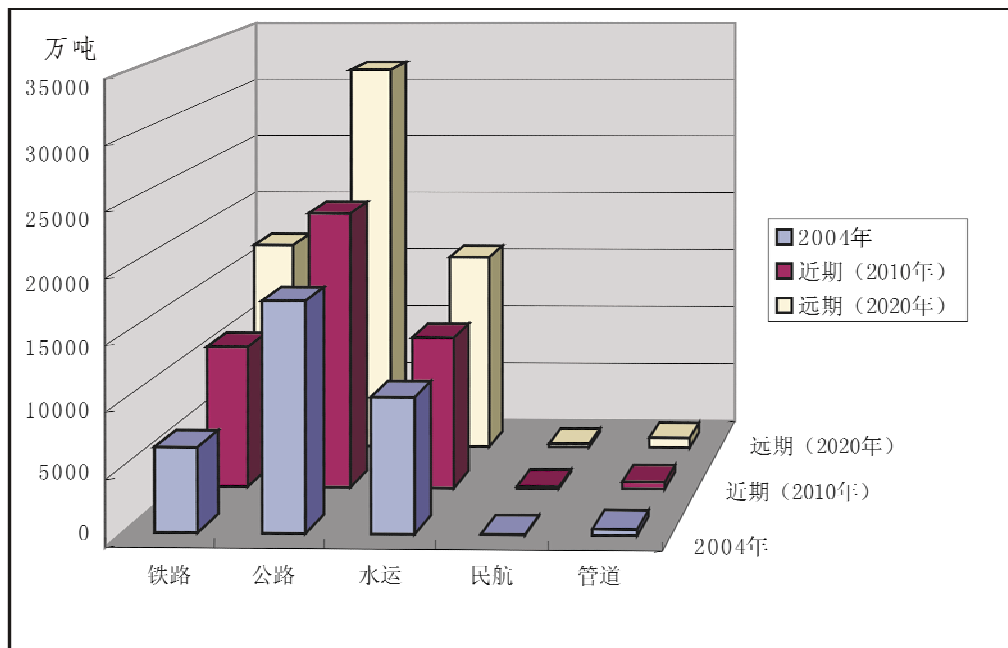


图 3.5 对外交通各方式货运增长态势

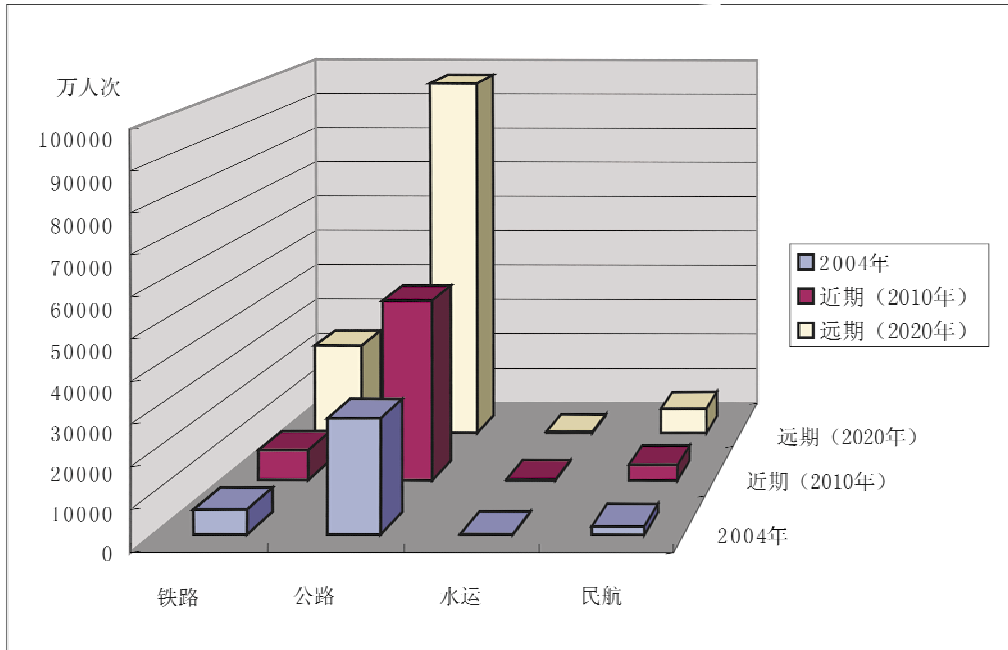


图 3.6 对外交通各方式客运增长态势

## 第二部分 规划建设篇

### 四、城市综合交通发展战略

#### (一) 广州城市空间布局与综合交通发展总体思路

##### 1. 城市的空间发展布局

根据城市建设总体规划纲要，广州城市空间发展布局将以科学发展观为指导，积极融入珠江三角洲及泛珠三角经济区域范围，与周边城市相衔接，实现多赢共荣的目标；抓住中国快速城市化和广州经济高速增长的机遇，以承办 2010 年亚运会为契机，全面推进城市发展战略规划、城市总体规划的实施；坚持“拉开建设、有机疏散、新区先行、带动老区”的发展思路，面向城市的南部、东部发展，实施“南拓、北优、东进、西联”的城市空间发展战略，进一步调整和优化城市空间结构和布局，完善城市功能，使城市由单中心向多中心、组团式网络型转变；以生态优先为前提，加强城市生态环境建设，切实保护生态廊道和组团隔离带，以山、水、城、田、海的格局为基础，形成沿珠江水系发展的多中心组团式网络型城市结构，塑造具有岭南特色的城市空间形态与形象。

近期城市空间拓展的重点地区为：

##### (1) 中心主城区

中心主城区指由珠江三角洲二环公路包络串连起来的市区部分，包括旧城组团（荔湾、

越秀、东山、白云、芳村、海珠)、黄埔组团、天河新城组团(珠江新城)、市桥组团、大石组团、广州大学城组团、广州新城组团。“十一五”期间,结合亚运会的举办,中心主城区坚持“场馆—地区”联动发展原则,重点建设珠江新城、大学城、新客站周边地区、奥体新城、白云新城、花地新城等地区。

#### (2) 南沙副城区

南沙副城区位于中心主城区南端,即沙湾水道以南地区,包括北部大榄东组团(生态建设协调发展区),中部中心组团(产业—生活综合服务区)和南部万龙组团(临港综合产业区)三大组团。“十一五”期间南沙副城区重点建设黄阁工业区及南沙汽车国际产业园、发展蕉门和两岸的中心生活服务区以及以钢铁为主的临港工业区。

#### (3) 萝岗副城区

萝岗副城区位于中心主城区以东,主要是东二环以东(含广州科学城)的区域,包括西区组团、东区组团、科学城组团、永和经济区组团、萝岗中心组团以及黄陂组团。“十一五”期间,萝岗副城区将重点完善产业服务功能和加强配套生活服务设施建设,重点发展建设广州科学城、萝岗中心区等地区。

#### (4) 花都副城区

花都副城区位于中心城区以北,主要指北二环以北、新白云国际机场周边地区、花都城区等地。“十一五”期间花都副城区将重点建设和发展新白云国际机场二期工程、联邦快递亚太转运中心、花都汽车城等项目及其所在地区。

### 2. 城市综合交通发展总体思路

为了落实城市发展战略规划“南拓、北优、东进、西联”的城市空间发展战略,调整和优化城市空间结构和布局,完善城市功能,使城市由单中心向多中心组团式网络型转变,城市综合交通的先导和支撑作用必不可少。加快建设和完善广州综合交通体系,重点发展建设以快速轨道交通和快速道路(含高速公路)的“双快”交通系统,搭建城市交通网络骨架,发挥交通对城市及城市空间形态发展的引导作用,适应区域与城市发展的需要并提供有力的保障和支持。

——构建以广州为中心、联系珠三角及全省一体化发展的综合交通格局,提升中心城市功能,进一步巩固交通枢纽中心地位。

——优先发展以轨道交通为骨干、常规公共交通为主体的城市客运系统,形成以机场、港口、铁路、公路为龙头,以城市道路交通为基础,多层次、多功能、一体化布局的城市综合交通运输体系。

——配合城市空间拓展,加快“双快”交通体系建设,推进城市结构向多中心网络化组团式网络型结构转化。

——架构沿城市发展主轴的城市综合交通运输线网,建立“TOD(Transit—Oriented Development)”土地利用发展模式,通过预先控制交通沿线的土地,以良好基础设施带动沿线土地利用开发。

——通过城市综合交通主动引导城市发展,适当处理“综合交通规划”、“城市空间发展”与“土地利用开发”三者之间的关系,利用综合交通设施的优先建设改变走廊地区间的交通的机动性与可达性,进而引导城市结构的优化与发展。实现由“满足交通需求”到“引导城

市发展”的重心转移。

## （二）广州城市综合交通发展目标与定位

### 1. 城市综合交通发展面临的形势

随着全球经济的一体化及我国加入 WTO，广州必将加快与国际经济接轨的步伐。从世界经济来看，全球经济复苏的步伐明显加快，这对于外向型依存度较高的广州、珠三角经济发展来说，将是一个十分有利的因素。广州、珠三角经济有望在保持持续高速增长的基础上再上台阶。

从国内环境看，随着广州社会经济的快速发展和经济结构战略性调整，城市交通需求量将进一步增长，人们对交通模式的选择也将发生转变，方便、快捷、舒适、安全、自主等价值取向明显趋强。客运方面，休闲性交通出行和假日旅游交通需求比例将进一步提高；货运方面，批量多、批量小、价值高、随机性强、分散度高的货运需求将进一步增加。实际上，目前广州市道路交通状况不容乐观，由于城市规模的扩展和机动化的急速发展，不仅出行量持续增长，出行结构特征也将发生重大变化。交通需求总量和出行距离的增加，导致了中心城区主骨架路网负荷增加，系统运作质量下降，高峰期间中心城区快速路、主干道均以接近饱和，多处地方出现经常性交通拥挤现象。

随着广州“南拓、北优、东进、西联”的城市空间发展战略的逐步实施，以及“两心四城”的亚运会重点发展地区空间结构布局将得以进一步落实，近期大规模的交通设施以及亚运场馆配套设施的建设，将有效改善城市大组团间的交通联系，带动周边地区的建设和发展。城市功能布局及空间结构的优化调整是改善中心城区交通的治本之策，但布局调整是一个长期的渐进过程，短期内难有明显成效。

2010 年亚运会将在广州举行，城市交通基础设施建设和管理是亚运会顺利进行的前提保证，关系到亚运会的成败。如何为亚运会提供一流的城市交通服务，保障亚运会期间城市交通系统的顺利运行，是对广州综合交通建设和管理的重大考验，客观上也要求加快交通基础设施建设，提升城市交通综合水平，为亚运会提供方便、快捷、安全有序、准时、快速的城市交通服务。

周边环境以及形势的变化，使广州综合交通发展面临着严峻挑战和难得机遇，也对广州综合交通行业发展提出了更高、更新的要求。因此，广州综合交通发展必须适应新的形势，把握新的机遇，迎接新的挑战；在新的五年规划中，加快交通基础设施建设，完善和增强中心城市功能，为实现社会经济的稳步发展提供强有力的支撑。

### 2. 城市综合交通发展指导思想

坚持以人为本，树立全面、协调、可持续的发展观，促进经济社会和人的全面发展。全面落实市委、市政府关于把广州建设成为带动全省、辐射华南、影响东南亚的现代化国际大都市和建设一个适宜创业发展、适宜居住生活的山水型生态城市的战略目标。按照“亚运城市”高标准规划城市、高质量建设城市、高效能管理城市、高水平经营城市。

以“亚运”为契机，坚持以一体化发展为主题，进一步扩大城市综合交通运输体系总体规模和技术层次，适应和合理引导城市空间拓展和与未来城市的可持续发展；以结构调整、资源整合为主线，以综合运输大通道和综合运输枢纽建设为重点，突出航空、铁路和集装箱

港口的建设；以发展和改善公共交通系统为导向，重点加强以城市轨道交通和城市高快速路网为主的“双快”体系建设；调整和优化交通运输结构，完善运输网络，使各种运输方式相互衔接，协调发展；充分发挥各种运输方式的综合优势，逐步形成客运快速化、货运物流化的智能型综合交通运输体系，形成具备必要集散能力的多元化、多层次、彼此衔接的城市交通结构；全面提高城市交通承载能力和应变能力，强化区域交通枢纽中心地位，进一步巩固和发挥广州作为华南政治、经济、文化中心和国际商贸中心的作用。

### 3. 城市综合交通发展目标

到“十一五”期末，广州市将逐步建立比较完善的交通运输市场体系，初步形成多种运输方式协调配套的集装箱运输系统和大宗散货运输系统；基本建成以广州为中心、珠三角为腹地、辐射华南，以公路、城市道路为基础，以铁路为骨干，水运、航空运输协调发展，对外运输通道、港口、站场枢纽相互衔接，结构趋于合理，运输能力显著增强，运输质量明显提高的城市对外交通运输体系。

城市交通方面，城市交通出行方式的构成得以较大改善；以快速轨道交通为骨干、地面公共电汽车为主体的公共交通系统在全市客运机动化出行的分担率提高到65%以上，在全日出行总量中分担的比重也将提高到40%以上。基本形成一体化的公共交通枢纽设施和道路网络系统，城市交通运行水平进一步提高，中心城区高峰小时路网平均车速保持24公里/小时以上，外围区域提高至40公里/小时。城市交通环境质量得到根本改善，尾气与噪声污染得到有效控制。

### 4. 城市综合交通发展策略

#### (1) 发挥综合交通的引导作用，积极促进城市发展战略目标的实现

进一步协调、融合土地利用与综合交通的关系，推进“双快”交通系统建设，发挥交通对城市及城市空间形态的引导作用，推进城市向多中心组团式网络型结构转变。积极融入珠三角区域交通发展，全局统筹，内外结合，重视市域交通对外辐射和衔接，形成既能优化市域范围内的交通资源配置，又与周边交通融会贯通的一体化交通系统。

#### (2) 加快城市对外交通建设，不断提高区域性中心城市的集聚和辐射能力

建设白云机场二期工程，确立东南亚航空中心枢纽地位；加快完善广州地区铁路线网以及包括铁路新客站在内的大型交通枢纽建设，增强交通枢纽衔接功能，推进珠三角城际快速轨道交通系统，基本建成快速、便捷、安全、舒适的铁路快速客货运系统；加快公路交通建设，强化珠三角地区与广州的便捷联系，完善广州公路主枢纽布局，增强城市对外吸引力和辐射力；继续加快南沙、新沙港的港口及航道建设，在巩固和加强广州枢纽港口地位的同时，积极配合珠三角内河航运系统，实现港口资源的区域共享。

#### (3) 加快道路骨架网络建设，完善城市道路系统功能

建设以“四环十八射”环型放射状网络的城市高快速路系统，继续完善大容量城市快速路系统主干网络，其中高等级路网将建成1670公里，占规划路网88%；加强各大组团空间联系，提高城市出入口道路能力，疏导过境交通，增强城市辐射能力；在市中心区以交通管理为主，明确道路功能分级，合理使用道路空间，改善交叉口节点；进一步协调完善机动车、公交、自行车和行人四大网络系统；逐步打通断头路，改造错位交叉口，增建过江桥梁，完善路网结构。

#### (4) 重点推进轨道交通建设, 发挥客运骨干功能

全面加快轨道线网建设工作, 新建 8 条轨道线网, 建成总长 200 公里以上, 构成一、二号地铁线在内的 9 条轨道交通骨干网。进一步完善轨道交通与其他交通方式的衔接, 整合现有交通资源, 整体打造多个能较好体现“无缝”换乘理念的一体化换乘枢纽。着力推动城市轨道交通向城市重点发展区域、重大城市基础设施拓展, 增强各城市组团之间的通达性, 促进城市组团协调发展。大力推进广佛、广珠等城际轨道交通建设, 积极参与构建以广州为中心的珠江三角洲城际快速轨道交通网络, 进一步改善广州与珠江三角洲城市的交通联系, 增强广州对周边城市的辐射力和影响力。

#### (5) 大力发展公交, 实施公交优先政策

优先发展以轨道交通为骨干、公共汽(电)车为主体, 出租小汽车、中小巴、客轮等为辅助的城市公交系统, 建立一个多层次、均衡的公共交通服务网络。拓展和整合轨道交通、常规公交资源, 优化公交线网结构, 大力推进公共交通一体化建设; 加强公交枢纽、场站设施建设, 进一步完善由政府统一建设管理的公交站场体制; 全面实施公交优先政策, 支持大容量快速公共汽车(BRT)系统、公交专用道等公交优先系统的实施; 提高公交运行效率, 改进公交服务水平, 树立快速、舒适和准时的新形象。

#### (6) 合理布局建设停车场, 改善城市静态交通

平衡城市停车设施供应, 合理规划建设新旧城区停车设施, 保证城市道路交通正常运转。严格落实居住区及各类公共建筑停车位规划配建指标要求, 完善各类停车设施规划。加快城市公共停车设施建设, 制订停车设施建设与运营管理法规, 引导停车场建设经营市场化。采取合理收费政策, 鼓励民间和私人对停车设施的投资。

#### (7) 管控结合, 合理引导小汽车发展

在大力改善公共服务, 为市民提供比小汽车方式更具吸引力公交服务的前提下, 合理控制小汽车的使用; 对小汽车交通在行驶区域、行驶时段以及停车服务等方面实行差别化调控管理, 特定区域和特定时段实施必要的限制, 保持汽车交通量与道路负荷容量协调匹配增长, 确保中心城区道路系统维持适当的服务水平。

#### (8) 重视改善行人交通系统, 体现人本精神

进一步调整和落实行人设施规划, 完善中心城区行人立体过街设施系统; 加强市内客运枢纽、商业中心等人流集散点的步行设施建设和改造, 形成与地铁、公交以及大型公共设施联系方便快捷的交通接驳通道。扩大地面信号、过街设施的设置范围与数量, 融合城市设施建设, 构筑以人为本的行人交通空间。

#### (9) 加强现代物流基础设施建设, 协调城市货运发展

进一步落实《广州现代物流发展规划纲要》, 积极推动“3+5”物流园区体系的规划建设; 通过完善物流运输平台、信息平台的建设, 引导和带动城市货运市场结构的重组, 改善城市内部交通, 减少环境污染, 提高城市货运的社会化、集约化水平, 达到整体提升城市运输综合效率的目的。

#### (10) 建管并举, 充分发挥管理效能

由注重建设转向建管并举, 不仅要加快交通建设, 而且要提高综合管理水平, 进一步发挥交通设施效率。理顺交通管理体制, 增强交通设施管理和交通监控设施的有效使用, 保障



城市交通高效运行；促进路网实现道路功能性分级体系，建立公交优先网络；合理控制交通需求，使之与道路的整体容量相适应；中心区继续对货车、摩托车采取限制性措施，改善交叉口布局和信号控制，进一步扩大区域间控制系统，重点加强旧城区和天河区交通管理；加强交通环境的监管，减少交通对城市的污染。

## 五、“十一五”综合交通发展规划

### （一）道路交通

#### 1. 道路系统

根据《广州市原八区干道网深化方案》（2001年）、《番禺片区干道网规划》（2003年）、《花都片区干道网规划》（2005年）和《市域高等级路网规划》（2004年），广州市整体道路系统规划情况如下。

#### （1）市域高等级路网规划布局

广州市市域规划的高等级道路由22条高速公路，47条快速路，39个城市出入口，186座立交所组成，规划道路长度1900公里。

规划以广州中心城区为核心，形成“四环十八射”环型放射状网络形态。主骨架路网规划长度1151公里，其中已建道路627公里，占54%；在建道路136公里，占12%；未建道路388公里，占34%。

四环：包括内环快速路、环城高速公路、北二环—东二环—广明高速公路、北三环—珠三角南二环高速公路。

十八射：广清高速路、机场高速路—街北高速路—街东高速路、广从路、京珠高速路—华南北路、广河高速路、广汕路—广惠高速路、广深高速路、广园东路、黄埔东路—广深沿江高速路、广珠东线高速路、南沙港快速干线、华南南路—迎宾路—南沙大道、东新高速、广珠西线高速路、龙溪路、广三高速路、广佛高速路、华南西路。

#### （2）中心城区主骨架道路规划布局

中心城区主骨架路网由二个环、七条联络线、二条填充线及六条快捷路所组成（简称2726）。规划道路长度206公里，其中已建道路171公里，占83%；在建道路14公里，占7%；未建道路21公里，占10%。中心城区的高等级路网主骨架密度为0.93公里/平方公里，平均间距为2.5公里。

二个环：内环和外环（内环快速路和环城高速公路）。

七条联络线：增槎、广花、永福、黄埔大道、东晓路、西南及广佛。

二条填充线：广园东路和华南路。

六条快捷路：三横有白云一线、东风路和新滘南路，三纵有芳村大道、广州大道和科韵路。

中心城区高快速路除东晓南联络线未建、广花联络线正在施工外，其余基本建成。快捷路中东风路已建成，科韵路和新滘南路正在施工，广州大道南北两段还有5个平交路口有待改造。

#### （3）道路系统的适应性分析

近几年，广州市政府通过强化交通规划，加大了道路交通基础建设投资力度，建成了以

内、外环和放射性道路为依托的主骨架路网；与此同时还大力发展城市轨道交通，初步形成了以地铁一、二号线为基础的地铁交通服务网络；另外，城市对外交通建设也有长足发展，花都白云国际机场的建成并投入运营、南沙深水港一期工程的投产等等。这些重大举措的实施，使广州城市交通面貌得到较大的改善，硬件道路设施建设水平得到很大提高。

然而，随着城市化和机动化的加速发展，广州城市交通仍然面临着新一轮的挑战。一方面是要提供多元化的交通方式，满足人民生活水平的提高对交通的需要；另一方面是有限的道路资源与不断增长的交通需求之间的矛盾日益加剧。从2000年至今，广州城区小汽车平均增长速度高达16.2%，平均每年3.6万辆，占机动车增量的80%，私人小汽车已开始进入家庭，预计今后几年将步入快速发展阶段。

实际上，广州道路交通形势也不容乐观，多处地方已出现经常性交通拥挤现象，主要表现为：北部地区通道能力不足，东部过江交通设施缺乏，西部广佛都市圈联系不便，南部新区拓展受制于江河阻隔，主骨架路网建设资金压力较大。此外，地区道路系统不够完善，人行过街设施不足，停车问题较为严重等等。因此，有必要巩固“三年一中变”在交通方面已取得的成果，加强规划对建设的指导作用，以改善和提高作为目标，加大对交通基础设施的投入，从系统上去解决交通问题。

#### (4) 道路建设发展目标

##### 市域范围

配合城市发展和2010年亚运会举办要求，基本建成市域“四环十八射”高等级道路网络。其中市域高速公路网（除清河高速外）将全部建成，通车里程达到791公里。广州市域高等级路网将建成1670公里，由“十五”期间的43%提高到占规划路网88%。广州对外道路出入口基本建成。

##### 中心城区

基本建成“三环八联十八射”环型放射格网加“十八横十八纵”的主骨架道路网络，基本完成快捷路一期、二期建设和改造项目，同时继续完善次、支路网，中心城区基本形成比较完善的道路网络体系。

#### (5) 道路建设实施策略

——优先加快“双快”交通体系的高快速道路体系建设，以支持城市空间的拓展、新区与亚运新城等的发展，满足经济的快速发展和小汽车的高速增长，加强珠江三角洲城市群的紧密联系。

——加强中心城区与各新区（南沙、萝岗）、亚运新城的主骨架路网的建设，以满足各城区、亚运新城发展的需要，确保每个亚运场馆、每个新发展区至少有两个快速通道支撑。

——贯彻“外建内改”原则，中心城区、部分新区应适时将建设重点逐步转移到基础性路网建设上来，强化城市次、支路网的建设、改善与整治，以增加交通容量，改善交通循环。另外，对部分交通阻塞节点，如中山路部分路段拓宽、东濠涌高架桥越秀北二层改造工程等，应加快推进和实施。

——加强交通“衔接”规划工作，由高快速路出入口开始，向下逐级开展市区各级衔接道路的改善与整治，根据路网结构需要逐步打通断头路、瓶颈路和交通堵塞点，以提高道路系统整体服务质量。

——外围地区重点是加强主骨架路网的建设，中心城区特别是环城高速公路以内地区在加强主骨架路网建设的同时，积极开展次支路网建设，在时间上则近期以主骨架路网为重点，后期以中心城区的基础性路网为主。

## 2. 人行设施规划

### (1) 发展目标

——结合城市道路建设和改造，完善广州市快速路以上及交通性主干道的人行过街设施布局，充分保障行人过街安全，显著降低行人过街事故率和死亡率。

——通过结合地铁车站以及独立建设立体人行过街设施，重点改善环城高速公路以内连续型、交通性干道的人行过街条件。

——连续或基本连续性交通道路提倡采用立体人行过街方式（天桥或隧道），其他道路强调通过优化信号控制，利用地面斑马线过街。

### (2) 实施策略

行人设施建设主要选择行人需求大、道路等级较高的新建道路。对新滘南路、沙太路等连续性、交通性干道，以立体行人过街设施为主。对包括芳村大道、新港路、昌岗路、天河北路、广州大道、先烈路、沙太路、广园路等非连续、生活性道路，则以行人过街信号控制改善为主。

此外，对重点地区及交叉口，例如沙河立交改善、西场立交改善等，根据人流、车流改善方案确定人行设施布局。

## 3. 停车设施规划

### (1) 现状

根据调查统计，目前广州市全市范围内共有停车场 2420 家，泊位约 21.6 万个；咪表经营单位 2 家，泊位 1957 个。其中原八区共有停车场 1885 家，泊位约 16.5 万个（不计部分自用建筑配建的停车场）。按照 2004 年底原八区约 50 万辆汽车的拥有量，车均泊位约为 0.3 个，远远低于 1 : 1.2 泊位/车的国际通行标准。

### (2) 整体规划情况

停车设施规划包括配建停车和社会停车两部分。关于配建停车，广州市已于 2002 年开展《建筑物停车场配建指标研究》，提出了广州市建筑物配建停车的执行标准。本规划所指停车设施规划主要指公共停车场的规划建设。

根据《广州市公共停车场规划》（广州市交通规划研究所，2002 年），广州市区（原八区）公共停车场规划情况如下：

#### 近期

共建设公共停车场 95 个，其中荔湾、越秀两区 25 个；东山区 23 个；海珠区 15 个；芳村区 7 个；天河区 9 个；黄埔区 5 个；白云区 11 个。

#### 远期

根据广州市远期社会经济发展、机动车拥有水平以及各分区交通发展实施策略，远期共规划建设公共停车场 118 个。

### (3) 停车设施建设发展目标

——在城市交通发展战略的指导下，针对不同地区制定停车发展战略和对策，有效协调

动态、静态交通之间的关系，促进城市停车供应体系健康发展，在适应道路交通需求的前提下，合理布局和实施相应的停车系统，保障公共交通主体地位，引导市民选择合理的交通出行方式。

——平衡城市停车设施供应，合理规划建设新旧城区停车设施。引导停车场建设经营市场化，停车收费应全面反映停车设施的全部费用，旧城区优先满足短时间停车，采取合理收费政策，鼓励民间和私人对停车设施的投资。

#### (4) 停车设施建设实施策略

——中心城区停车建设仍以扩容为主，应严格执行停车配建要求，停车供应比较紧张的地区大力推进公共停车场的建设，同时应利用工地等设置临时公共停车场。

——外围城区停车供应一般比较充足，面对机动化的交通发展趋势，在执行广州停车配建要求的同时适当建设路外公共停车场。

——针对重点地区、重要公共建筑、重要商业建筑、大型居住社区等应进行专门的停车供需分析，对停车场的规模、进出口设置、临时停车等应作出明确要求。

——根据广州市公共停车场规划，切实落实路外公共停车场用地；适度发展中心区公共停车位的供给量，缓解城市中心区“停车难”的现状；同时在不影响路上交通的前提下，适当规划一定数量的路边停车场；另外，应该严格执行建筑配建停车规定。

——采用新技术、新手段解决停车问题，如停车咪表推广普及、智能停车调度系统、多层机械式停车楼的建设等，特别应完善相关的建设、管理方面的法规和规范，从政策层面推进停车难问题的解决。

### 4. 道路交通管理规划

#### (1) 发展目标

——保持道路交通畅通。通过合理布局交通管理设施、制定相应交通管理策略来促进形成良好的交通秩序，充分发掘道路交通潜力，有效缓解机动车迅速增长带来的交通拥堵。

——保障道路交通安全。通过完善交通组织方案、合理布局人行过街设施、规范道路沿线土地利用和设施使用情况，进一步减少机动车之间以及机动车和非机动车、行人之间冲突，有效降低道路交通事故发生率和事故死亡率。

——创造适宜居住、工作的城市环境。通过完善不同等级、功能的道路布局、合理组织安排过境交通、综合制定全市性的货运交通管理政策，进一步减少道路交通对市民居住、工作的影响。

#### (2) 实施策略

——继续推进交通设施建设

标志标线：根据交通警察部门规划，到2008年前，广州市按照统一的规范对区内90%以上已经定型通车的路段路口设置交通标志标线，完善全市支路标线，尤其是人行过街斑马线的完善；在2010年前，翻新全市40万平方米主、次干道的标线。在2009年前，对全市交通指路牌（5×2.4高强度标志牌950件，2×1工程级标志牌420件，国标牌1000件）进行改造，着重是面版和内容的改造。

护栏：排查广州市城市道路需要设置护栏的位置，特别是主要交通干道和高快速路侧，研究合适的设置位置。交警部门计划在2008年前，将全市约100公里的护栏全部进行更换。

监控设备：根据广州市公安交警部门资料，电子警察拍摄点 2010 年将达到 400 个以上。

信号灯：广州市中心城区的 1000 多个交叉口在 2010 年以前完成信号灯的设置工作。

行人过街安全设施：主要包括过街天桥和隧道，以及人行横道的合理设置。应该在原有行人过街规划执行的基础上根据行人交通新的变化情况增加设置行人的过街设施。

#### ——完善道路交通管理措施

单向交通系统：目前广州市的单向交通系统还有待于进一步改进，尤其在老城区，道路网络比较密集且狭窄，适合单向交通组织，在这些有条件的地方应该提倡单向交通系统的组织管理形式。

摩托车管制：广州市目前的限摩取得了良好的效果，降低了交通安全事故，对交通环境的改善也起到了很好的作用。建议广州继续实施二期、三期禁止摩托通行的方案。

货车管制：目前天河地区交通晚高峰时间起始的比较早，持续时间比较长，具体时段为 16:00—19:00。针对这个情况，建议晚高峰禁止一切货车通行的时段由原来的 17:00—19:00 改为 16:00—19:00。基于缓解广州大道交通压力和延长广州大桥使用寿命的考虑（广州大桥目前已不堪重负，已经出现安全问题的苗头），全天禁止本市籍 5 吨（含 5 吨）以上、所有外市籍货运车辆通行广州大道。

加快智能交通系统建设：继续完善“广州市智能交通管理指挥系统”。近期实现一个中心——广州市智能交通管理指挥中心、两套网络——光纤通信网络和无线通信网络、两个平台——交通管理综合信息交换平台和非公安信箱系统数据交换平台以及 15 个子系统。系统建成后，交通指挥中心能够利用覆盖市区的 SCATS 区域控制系统，对市区道路交通实现自动、合理的协调控制，可大大提高道路的通行能力，利用覆盖全市的 300 多个闭路电视监控点和 400 多个“电子警察”，全天候对市中心区的主要道路进行实时监控。

到 2010 年，广州市安装交通信号灯路口将达到 1000 个以上，其中 90% 的路口纳入交通信号控制系统协调控制。电子警察拍摄点也将达到 400 个以上。

升级改造道路交通信号：到 2010 年改造或新建 945 个 SCATS 系统控制路口，SCATS 交通信号协调控制路口总数达 1008 个，环城高速公路以内的路口基本实现 SCATS 系统控制。在环城高速公路以外新建 103 个单点信号控制路口。届时广州市区交通信号控制路口总数达 1111 个。

### 5. “十一五”重点建设项目

#### (1) 道路设施

重点实施道路 122 条，长度 1447.36 公里，其中：高速公路 20 条，639.55 公里；快速路 12 条，142.6 公里；主干道 48 条，191.02 公里；次干道 27 条，39.69 公里；公路 13 条，434.5 公里。具体见图 5.1（略）及表 5.1（见本规划后附件）。

#### (2) 人行设施

重点实施人行设施 48 座，其中人行天桥 31 座，隧道 17 座。具体见表 5.2（见本规划后附件）。

#### (3) 停车设施

重点实施公共停车场 16 个。具体见表 5.3（见本规划后附件）。

## (二) 公共交通

### 1. 轨道交通

#### 1) 整体规划情况

根据广州市轨道交通规划，广州市的轨道网络最终规模为 726 公里。规划的广州市的轨道系统主要由广州市的城市轨道交通线路、珠江三角洲城际轨道交通线路和利用国铁提供市郊列车客运服务的三类线路组成，体现了市铁、省铁和国铁的有机衔接；线网基本构架由“交通疏导型”和“交通引导型”两类线路构成。按照先搭骨架、后提高服务水平，改善交通条件与引导发展兼顾，支持重点发展项目的线路优先建设的思路，形成既向心又交织，既方便、快捷又有良好辐射能力的轨道交通系统。规划的轨道线网的主要指标如下：

——线网总长：城市轨道线 619 公里，城际轨道线（广州段）40 公里，市郊列车线 67 公里，合计 726 公里。

——车站总数：314 座，其中换乘站 61 座，城际轨道线车站 18 座，市郊列车线车站 18 座。

——线网密度：内环路以内 1.38 公里/平方公里，环城高速公路以内 0.82 公里/平方公里，都会区以内 0.23 公里/平方公里。

表 5.4 广州市城市轨道交通线网规划

编 号	线路简称	路 由	长 度	性 质
一号线	中山路线	西塱—中山路—广州东站	18.5km	城市线
二号线	嘉禾线	嘉禾—公园前—江南西—南浦岛—新客站	32.3km	城市线
三号线	机场线	新机场—广州东站—番禺广场—广州新城—海鸥岛	84.5km	城市线
四号线	科学城线	萝岗新区—琶洲—大学城—广州新城—南沙	67.0km	城市线
五号线	环市路线	滘口—环市路—珠江新城—蟹山—开发区	41.0km	城市线
六号线	沿江线	沙贝—大坦沙—黄沙大道—沙河—高塘石	28.5km	城市线
七号线	南浦岛线	新客站—大学城—蟹山—横沙—萝岗	33.7km	城市线
八号线	黄金围线	黄金围—工业大道—昌岗路—新港路—新洲	34.5km	城市线
九号线	新华线	汽车城—新机场—街口	60.0km	城市线
十号线	市桥北线	紫坭—横江—市桥—石碁—莲花山	30.5km	城市线
十一号 A 线	南沙 A 线	环南沙岛的区内轨道交通线	25.5km	城市线
十一号 B 线	南沙 B 线	蕉门—横沥—南沙	16.0km	城市线
十二号线	沙湾线	广州新客站—沙湾—市桥—广州新城—莲花山	39.5km	城市线

(续上表)

编号	线路简称	路由	长度	性质
十三号线	横沥线	顺德大良—大岗—横沥—南沙	28.5km	城市线
十四号线	天河北线	槎头—天河北路—中山大道—蟹山—南岗—新塘—荔城	79.0km	城市线
—	市郊列车线	广州北站(花都)—新塘	67.0km	市郊铁路线
—	广佛线	魁奇路—海八路—芳村—工业大道—沥滘	17.4km	城际线
—	广珠线	珠海—中山—顺德—广州沥滘	11.1km	城际线
—	广深线	深圳—东莞—广州蟹山	11.5km	城际线
合计			726.0km	

注：(1) 线路简称按“纵向线路以线路北部终点、横向线路以线路中部道路名”的原则命名；

(2) 城际线以起终点的城市命名。

### (2) 发展目标

——配合 2010 年亚运会的举办和广州城市发展的要求，全面提速轨道线网建设工作，确保到 2010 年 9 条轨道线，200 公里以上的轨道建设任务的顺利完成。

——积极规划建设以轨道交通枢纽为中心，包括公路主枢纽、公交、出租车、自行车等换乘方式构成的“一体化”换乘枢纽，充分发挥轨道交通客运骨干作用。

——2010 年轨道交通的出行比重提高到 11.5%，基本实现以轨道交通为骨干、以常规公交为主体的城市公共交通发展战略格局。

### (3) 实施策略

#### ——轨道交通线网

根据市委市政府建设计划，广州市近期轨道交通报批和实施安排如下：完善现有地铁一、二号线共 37 公里，继续建设地铁三号线首期长 37 公里，规划到 2010 年前将新建和续建 7 条城市轨道交通线路，线路长度增加约 225 公里，届时广州市区将拥有 9 条城市轨道交通线路，轨道交通将完成年客运量约 12 亿~14 亿人次，基本成为广州城市公共交通的骨干。

#### ——一体化换乘枢纽

统筹考虑重要交通枢纽、公交场站、其他交通方式等，充分协调各有关部门，整合资源，整体打造多个能较好地体现“无缝”换乘理念的一体化换乘枢纽，包括：广州火车站、火车东站、新客站、南州站、嘉禾站、天河客运站、西塍站、大学城站、沥滘站、客村站、中山八路站、公园前站、大石站、洛溪站、花城大道站、浔峰圩站、滘口站等。

#### ——城际轨道交通

继续推进广珠城际快速轨道线、广佛城际快速轨道线、武广客运专线及配套的新客站铁路枢纽的建设，另外加快推进广深港高速铁路建设的前期准备工作，打造广州城际交通枢纽。

表 5.5 广州市轨道交通线网近期建设规划

序号	名称	线路起终点	长度 (公里)	车站 (个)	开工时间	开通时间
1	一号线	西朗—广州东站	18.5	16	已建成	1999.6
2	二八号线	嘉禾—三元里	9.49	7	2006.6	2009.12
		三元里—琶洲	18.1	16	已建成	2002.12
		琶洲—万胜围	1.85	1	2003.1	2005.12
3	三号线	新机场—矮岗, 燕塘—广州东站	3.05	2	2005.9	2009.12
		矮岗—燕塘	28.85	9	2006.6	2009.12
		广州东站、 天河客运站—番禺广场	36.33	18	已开工	2006.12
		嘉禾—三元里	9.49	7	2006.6	2009.12
		人和—燕塘	25.85	9	2006.6	2009.12
4	四号线	万胜围—新造	14.1	5	2003.8	2005.12
		新造—黄阁	22.28	8	2005.1	2006.12
		黄阁—冲尾	4.88	2	2005.6	2007.12
		奥林匹克—万胜围	5.3	3	2007.1	2010.6
5	五号线	滘口—文园	31.9	24	2005.1	2008.12
6	六号线	浔峰圩—黄沙	8.28	5	2005.6	2008.12
		黄沙—燕塘	12.53	14	2006.6	2010.6
7	七号线	广州新客站—大石	8	7	2007.1	2010.12
8	九号线	汽车城—矮岗	17.4	14	2007.6	2010.9
合 计			255	164		

注：已批准立项建成及在建项目，合计里程 74.8 公里，车站 51 座；2010 年前建成开通项目，合计里程 172.2 公里，车站 106 座；2010 年后建成开通项目，合计里程 8 公里，车站 7 座。

## 2. 常规公交

### (1) 发展目标

——根据城市交通发展战略，配合轨道交通建设运营，与轨道交通、出租车等一起成为城市出行的主要承载力量。

——加快公共汽车站场建设步伐，完善公共汽车线网布局，加强公共汽车和轨道交通等其他交通方式的衔接，构筑一体化公共交通体系格局。

——进一步落实并推进公共交通优先发展战略，在政策、措施、管理等方面落实公共交通优先举措，完善公共汽车专用道路规划，为公共交通优先发展、提高公共交通服务水平提



供有利条件。

——加快公共交通新技术的应用，运用 GIS、GPS 等提高公共交通运营管理水平，推广 LPG 清洁公共汽车的使用，发展绿色公共交通。

## (2) 实施策略

### ——完善公交站场建设布局

继续推进公交站场建设，重点发展公交停车场和首末站：通过新增公交停车场和首末站扩大公共汽车停放能力，缓解公交车辆停车困难，尤其是中心城区应避免公交车辆停车对路上交通的影响。

### ——推进公交枢纽站设施建设

根据一体化大交通的公共交通发展指导思想，广州应强化公交枢纽站的建设，尤其是和地铁衔接的枢纽站，实现轨道交通、常规公共汽电车和其他交通方式的无缝衔接。

### ——加快公交加气站配套建设

目前，广州市 LPG 公交车辆发展迅速，比重不断上升，但 LPG 加气站的建设滞后于 LPG 公交车辆发展，造成众多 LPG 公交车辆加气困难，今后一段时间广州应大力推进 LPG 加气站建设，通过 LPG 公交车辆的普及，减少公交车辆对环境的污染。

### ——加快实施公共汽车专用道路

首先要加强对公交专用道的管理，通过严格交通管理保证公共汽车的行驶路权，提高公共交通运营效率和服务水平。其次扩大公交专用道使用范围，规划在道路条件较好，道路交通比较拥挤的地区扩大公交专用道的实施范围。此外，进一步优化公交专用道设置，对公交专用道的设置形式、技术标准、车站设置、交通组织等作进一步深入研究，以提高公共交通运行效率。

## 3. 快速公交（BRT）系统

### (1) 发展目标

——对于广州来说，轨道交通投资大和建设周期长的制约因素决定了今后一段时间广州公共交通仍需主要依赖常规公交，良好规划的 BRT 线路可以与轨道网络相结合，有效填补轨道交通服务空白并提高整个公共交通系统运行效率。

——通过引进 BRT 系统解决广州城市道路交通和公共交通的部分问题，如提高公共汽车运营效益、提高公共交通服务水平、优化道路交通组织、改善道路交通秩序等。

### (2) 实施策略

——通过科学论证，选择部分轨道交通空白地带的客运走廊进行 BRT 的试点。具体选线时应注意从潜在 BRT 客流规模、道路断面布置、与其他交通的协调等几方面来考虑。

——注重 BRT 实施的可操作性。由于广州市 BRT 的合理规模、与轨道交通的关系、对现有公共汽车系统的影响以及各条线路实施的可行性等问题涉及面较广，需要进行专门、系统的研究。

## 4. “十一五”重点建设项目

### (1) 轨道交通

目前，广州市已建成和在建轨道线路包括一号线、二八号线和三号线，长度 74.8 公里；预计 2010 年前建成开通项目包括二八号线部分、三号线部分、四号线、五号线、六号线和九

号线，长度 172.2 公里；2010 年后规划建设七号线，长度 8 公里。具体重点建设轨道情况见表 5.6 和图 5.2（略）。

## （2）公共交通

重点建设公交场站 113 个，其中和地铁衔接的枢纽站 23 个，另外应加强港湾式公交车站、出租车上落客点以及区域汽车维修中心等建设。具体情况见表 5.7（见本规划后附件）。

## （三）道路客货运枢纽

### 1. 客货运枢纽发展目标

进一步适应广州城市发展以及经济快速增长的需要，强化广州市物流规划以及货运交通的规划、组织与管理，达到调整和优化交通运输结构，完善运输网络中心。构筑各种运输方式相互衔接、协调发展的局面，充分发挥各种运输方式的综合优势，实现交通运输现代化。巩固和强化广州中心城市和区域交通枢纽地位，全面提高货物运输效率，合理引导货运市场发展，综合改善广州市交通。

广州市的物流与货运交通发展基本策略是：统一规划，分步实施，高起点规划，高标准建设和跨越式发展，科学布局、规划、建设物流运输平台、物流园区和物流配送中心。在货运网络方面，在城市中心地区以外（外环路以外）加强货运网络、货运通道以及货运站场的规划建设，以引导和满足将来货运交通迅速增长的需要。重点加强和改善现有及规划的港口与城市之间、港口与港口之间、铁路货运站与城市之间的货运道路建设，明确城市各个地区间的货物流向及货运通道（或走廊）。在货运节点规划布局方面，按照市政府确定的“调整中心区、控制过渡区、鼓励发展区”的发展政策，对货运站场进行布局规划，在适应广州产业发展以及货运交通需求的同时，还应结合广州市已形成的内外环、放射线的路网架构，并考虑港口、铁路货物集疏运要求，尽可能布置在城市外围交通的主要出入口附近。在城市中心区以内的货运站场、较大规模的货物集散点应逐步迁至外环路以外的地区。在各类交通方式协调合作方面，大力支持和协助铁路、水运、航空等行业部门的货运设施的建设与发展，逐步形成各种交通方式优势互补、互利互惠的货运交通发展格局。

### 2. 公路客运枢纽规划

根据广州市交委制定的《广州市公路主枢纽总体布局规划调整报告》，广州市公路主枢纽由“一个中心、两个系统”构成。其中“一个中心”指广州公路主枢纽管理服务中心（1999 年已建成使用）；“两个系统”指公路客运站场系统和公路货运站场系统，其中客运枢纽站场调整为 20 个。上述公路客货运枢纽部分建成，部分有待建设或完善。

除广州客运站及省站外，新广州公路客运枢纽站布局一般都位于城市核心区的外围交通出入口地段。由于客运枢纽的交通产生和吸引量大，加之各种交通方式复杂、人流汇集，对城市景观和交通的影响都不容忽视。根据城市规划以及城市道路交通实施进程的情况，有必要对整个客运枢纽体系建设计划进行综合平衡，根据实际需要进行分期建设，具体的规划建设实施步骤期限及资金使用情况见下表 5.8 所示。

表 5.8 广州公路主枢纽客运站场规划建设

序号	枢纽站名称	位置	等级	设计能力	占地面积	建议实施年限	总投资 (万元)
				万人/日	平方米		
1	广州中心客运站	环市西路(东)	枢纽站	5.5	60000	近期(改建)	35000
2	省客运站	环市西路(西)	枢纽站	4.0	22000	已完成改建	
3	天河客运站	广汕路—外环路高速	枢纽站	4.25	46220	已建成运营	
4	芳村客运站	花地大道	枢纽站	3.52	78040	已建成运营	
5	滘口客运站	芳村大道西	枢纽站	2	110282	近期(改建)	10000
6	海珠客运站	南洲路	枢纽站	2.5	31517	已建成运营	
7	黄埔客运站	黄埔石化路	枢纽站	1.5	29000	近期(扩建)	10000
8	永泰客运站	白云区永泰村北面	枢纽站	3.25	73643	近期(扩建)	7000
9	夏茅客运站	广花公路夏茅路段	枢纽站	3.25	62872	远期	
10	火车东站客运站	火车东站西侧	枢纽站	2	40578	远期	
11	江夏客运站	白云区江夏	枢纽站	3	80000	近期(新建)	22000
12	番禺客运站	番禺清河路	枢纽站	2.5	100000	已建成运营	
13	南沙客运站	南沙开发区	枢纽站	1.3	62367	近期(新建)	7000
14	花都客运站	广州北站附近	枢纽站	2.5	54000	远期	
15	从化客运站	G105与S355交汇处	枢纽站	2	53000	远期	
16	荔城南客运站	荔新公路与广汕公路交汇处	枢纽站	2	50000	远期	
17	新塘客运站	新塘火车站附近	枢纽站	1.5	40000	近期(新建)	9000
近期项目合计		新建、改建7个枢纽站					100000

### 3. 公路货运枢纽(货物流通中心、站场)规划

为了进一步落实《广州市现代物流发展规划纲要》，深化“3+5”物流园区体系的职能分工和空间布局形式，优化广州货运交通方式结构，提高城市货物运输整体效率，根据《广州市物流园区发展规划》和《广州市货运交通规划》，广州在规划建设“3+5”物流园区基础上，还将根据全市道路货运业的发展，逐步规划建设“3+5+7”道路货运节点(站场)体系，其中：与三大国际物流园区配套的道路货物流通中心(A级)，分别布设于市域南部(南沙)、北部(新机场)和东部(黄埔)，从道路运输角度来说，主要目的为广州市近海、远洋及航空国际物流提供道路方面的货物运输服务；规划建设与五大区域物流园区配套的货物流通中心(B级)，分别为规划的区域物流园区以及不同方位的广州市外围货源生成的重点地区服务；规划建设七大货物联运、专用及区域综合性货运站，包括与主要集装箱港区配套的集装箱公路组合站、公铁中转货运站，以及公路货运与城市道路货运衔接中转的货运站场。详情见下表5.9所示。

表 5.9 公路货物流通中心、货运站场规划布局

序号	名称	位置	规划理货能力 (吨/日)	规划用地面积 (平方米)	规划等级	规划实施期限	总投资 (万元)
1	机场物流园区货物流通中心	新白云国际机场北部	6000	220000	A 级货物流通中心	近期 (新建)	12000
2	黄埔物流园区货物流通中心	黄埔经济技术开发区	60 万	TEU/年	600000	A 级货物流通中心近期 (新建)	26000
3	南沙物流园区货物流通中心	南沙经济技术开发区	60 万	TEU/年	600000	A 级货物流通中心远期	—
4	花都货物流通中心	花都区军田北	4000	146000	B 级货物流通中心	远期	—
5	白云货物流通中心	白云区黄金围	7500	280000	A 级货物流通中心	近期 (扩建)	15000
6	番禺货物流通中心	京珠高速与三环交汇处一带	3500	135000	B 级货物流通中心	远期	—
7	芳村货物流通中心	芳村龙溪	6000	220000	A 级货物流通中心	远期	—
8	白云货运站	新广从与北二环交汇处	4000	146000	B 级货物流通中心	近期 (扩建)	11000
9	大朗货运站	白云区新市镇沙平村	3000	110000	C 级货物流通中心	远期	12000
10	沙太货运站	旧广从路与沙太路交汇处	3000	110000	C 级货物流通中心	建成使用	—
11	长安货运站	广汕路与罗南路交汇处	3000	110000	C 级货物流通中心	近期 (扩建)	10000
12	黄埔集装箱中转站	黄埔大沙镇	14 万 TEU/年	150000	C 级货物流通中心	建成使用	—
13	市桥货运站	番禺迎宾大道蔡二村	3000	110000	C 级货物流通中心	近期 (新建)	10000
14	从化货运站	105 国道与 355 省道交汇处	3000	110000	C 级货物流通中心	远期	(2010 年) —
15	增城货运站	广深线茅岗	3000	110000	C 级货物流通中心	远期	—
建设项目合计							96000

#### 4. “十一五”重点建设项目

根据广州市综合交通发展的需要，“十一五”期间，广州市将规划建设7个公路客运枢纽站、4个公路货运站场，总投资约16.7亿元。详细的道路客货运枢纽重点建设规划项目如表5.10所示（见本规划后附件）。

### （四）铁路

#### 1. 铁路交通运输发展目标

根据《广东省铁路建设规划建议》，广东省将构筑四通八达的铁路交通网络：到2020年，广东铁路出省通道由目前的京广、京九、黎湛、粤海和梅坎铁路5条增加到12条，形成以广州为中心，以“三纵二横”为主干线，贯穿东西南北，与周边省区紧密连接的铁路运输网络。重点建设连接珠三角主要城市、与港澳衔接的珠三角城际快速轨道交通系统，届时，包括港澳在内的大珠三角9个城市，可以在1小时内互相通达，形成真正意义上的“1小时商业圈”。

2010年前，将建成由两条主轴线（广州至珠海、广州至深圳）和联络线（中山小榄至虎门）组成的珠三角城际快速轨道交通网主干架，使城市快速轨道交通覆盖广东经济最发达的环珠江口核心地区，并形成“A”字形快速轨道线网，有效缓解该地区的交通紧张状况。

#### 2. 铁路网络建设规划

##### （1）武广客运专线

武广客运专线是规划中的京广客运专线的组成部分，线路基本沿着既有京广铁路修建，北起武昌、南至广州新客站，全长989公里，其中广东境内约320公里，广州境内47.6公里。客运专线采用双线，速度目标值250公里/小时，预留350公里/小时条件。

##### （2）广深港客运专线（兼城际铁路）

广州至深圳城际铁路起于广州新客站，途经东莞、虎门，到达深圳龙华，线路全长101.5公里（广州至龙华）；最高行车速度250公里/小时，估算总投资193亿元。该线向香港延伸，并与香港特别行政区西部铁路连通到达九龙西，构成广深港客运专线。该线以开行城际客车为主，并通过广州新客站与武广铁路连通，不办理货运。

##### （3）广州—珠海城际铁路

广州—珠海（含中山、江门）城际铁路位于珠江口西岸，沿线经过广州新客站、顺德、小榄、中山、珠海，线路全长105公里，从小榄引支线到江门，长26公里，全部线路总长131公里；最高行车速度200公里/小时，投资总额182亿元。该线以开行城际列车为主，通过广州新客站与武广线连接，不办理货运。

##### （4）广深铁路增建第四线

广州—广州东间增建第三线，广州东—深圳间增建第四线，正线全长147公里，设计速度140~160公里/小时，其中广州至新塘增建市郊客运线，总投资45亿元，有广深铁路股份有限公司自筹资金建设。广州—新塘市郊客运线已于2005年开工，整个项目预计2007年建成。

##### （5）广珠铁路（兼南沙疏港铁路支线）

广珠铁路北起广茂线的街边车站，经南海、顺德、鹤山、江门、新会、斗门至珠海经济特区，全线长142公里。南沙铁路支线为广州市战略规划确定的疏港铁路专线，2004年8月根据省部意见，广珠铁路与南沙铁路支线在北段合并为同一走廊。

#### (6) 广州—河唇铁路增建第二线

广河铁路是珠三角连接粤西及粤海铁路的主要干线，全长 430 公里。其中广州—茂名东段由广铁集团管辖，长 370 公里。项目改造的内容包括修建复线、提高设备线路标准，使客车速度达到 140 公里/小时以上，投资约 60 亿元。

#### (7) 广州铁路枢纽东北、西北联络线

主要包含广北江村联络线、广州北联络线、三眼桥疏解线、下元疏解联络线、罗村疏解联络线等。

### 3. 客货枢纽建设规划

#### (1) 铁路客运枢纽规划建设

根据铁道部实现跨越式发展的规划（至 2020 年），未来广州与北京、上海、武汉将成为全国四大客运中心。广州既是珠三角轨道交通网络的中心，也是中国未来四个铁路主枢纽之一。总体上，广州客运枢纽站维持“三主一辅”的布局形式，将第三客运站设在番禺，并作为广州地区主要客运枢纽站；扩建广州和广州东客运站，加强广州北站客运设施建设，按规划要求逐步发展成为广州地区辅助客运站。通过“三主一辅”的客运枢纽布局规划建设，将进一步加强广州铁路枢纽站之间的合理分工，充分发挥铁路运输的主导地位，提高市场竞争力。与此同时，设施先进、分工合理、交通衔接方便的客运枢纽中心，不仅极大地方便了旅客的搭乘，还减轻了城市交通的负担，也为广州市及周边地区交通服务提供了更好的条件。

##### ——广州新火车站（番禺）

广州铁路新客站选址位于广州市番禺区钟村镇石壁村建成区南部，地处上涌围、双涌围和石涌围交界处，距离广州市中心 17 公里，站区范围 2.5 平方公里。按规划，新火车站建成后，将成为广州铁路交通的主导车站。广州新站北接规划的武广铁路客运专线，南联广珠城际铁路、广深港客运专线（兼城际），预留广佛肇城际。预计到 2020 年，广州新火车站发送旅客总量达 7532 万人次，其中城际铁路客运为 4075 万人次。

##### ——广州火车站

根据广州站改扩建工程规划设计，车站最终形成基本站台 1 座，中间站台 5 座，正线 2 条，客车到发线 7 条，客车尽头式到发线 2 条，机车走行线 1 条。改造完成后车站接发旅客列车能力可以达到 92 对。

##### ——广州东站

广州东站至 2020 年将形成以下规模：基本站台一座，中间站台 6 座，正线 3 条，13 条客车到发线。届时，车站接发旅客列车能力可以达到 124 对。

#### (2) 铁路货运枢纽规划建设

规划建设好广州地区“一主二辅”的编组站布局，其中重点改造江村主编组站，新建、扩建下元、官窑两个辅助编组站。重点对大朗、石围塘、小塘西等货站进行改造，保留枢纽内广州北、三眼桥、黄埔、吉山、广州东等站场，弱化或关闭广州西、江高、棠溪、石牌、下元、街边等货场。

##### ——大朗综合性货场

可按原设计预留进行改扩建。

##### ——石围塘零担货场

按规划进行改建。

——吉山危险品货场

按广州市城市规划，该货场移至枢纽范围外的广深线南岗站以东。

——苇涌站

新建南沙港铁路支线上的苇涌站货运站。

——军田集装箱中心站

规划建设铁路集装箱货运中心站。

#### 4. “十一五”重点建设项目

根据广州市综合交通发展的需求，“十一五”期间，广州将新建铁路客运枢纽站 1 座，改造客运辅站 2 座，新建货运站 2 座，改建编组站 1 座；新建、扩建铁路（含城际轨道）线路长 1040 公里；预计投资总额为 669.9 亿元。具体铁路线路、客货运枢纽重点建设项目详情如表 5.11（见本规划后附件）及图 5.3 所示（略）。

### （五）航空

#### 1. 航空交通运输发展目标

进一步巩固全国三大航空门户枢纽地位，建设东南亚中心枢纽；在拓展国际业务、增加门户功能的同时，重点发展国际—国内航空中转及衔接业务，逐步走向亚太乃至全球，最终建成亚太地区大型复合式航空枢纽。

近期，积极改善航空运输客货运输服务环境，争创世界十佳机场；初步建立亚太、全国门户、华南枢纽的航线网络；完成白云国际机场二期扩建工程以及空港物流园区建设；引进美国联邦快递以及 1~2 家基地航空公司，客货中转率达到 15% 以上。至“十一五”末期，机场旅客吞吐量达到 4000 万人次；货运吞吐量达到 145 万吨；年飞机起降架次 34.78 万架次。

远期，巩固亚太枢纽地位，形成连通亚太、欧美主要机场的航线网络，业务量达到 30% 以上；启动并完成机场三期工程建设，满足航空枢纽运作的需要；基地航空公司及其联盟的枢纽运作形成规模，客货中转率达 20% 以上。届时，白云国际机场将具备年旅客吞吐能力 5500 万人次、货邮吞吐能力超过 200 万吨、客货停机位约 166 个的航空运输生产能力。

#### 2. 白云国际机场中远期规划

根据 2005 年制定的《广州白云国际机场总体规划》（阶段性报告）中确定的分布实施方案，广州白云国际机场“十一五”期间主要的规划建设项目包括：

##### （1）中性货运站项目

中性货运站位于机场北工作区西北角，总占地面积 48.4 万平方米，一期占地 38.2 万平方米。首期规模按 2015 年货邮吞吐量达到 52 万吨设计，建设货运大楼及附属工程 40039 平方米，代理库 40800 平方米，货机坪 88000 平方米等工程。项目原规划 7 个停机位，一期建设 3 个机位，现一次性建设 10 个机位。

该项目已于 2004 年 12 月经广州市发展计划委员会核准通过（穗计城 [2004] 100 号）。2005 年 3 月民航总局对机坪工程的初步设计进行了审查。项目总体计划 2005 年 8 月开工，建设工期 24 个月，2007 年 8 月完成。

##### （2）东三、西三指廊项目

东三、西三指廊位于现航站楼东二、西二指廊北侧，计划新建指廊及连廊 13.36 万平方米，新增 23 个登机桥，满足年旅客吞吐量 1000 万人次、高峰小时旅客吞吐量 2820 人次的要求。初步设计概算 15.75 亿元。

该项目于 2005 年 2 月经广州市发展和改革委员会核准通过（穗发改城 [2005] 8 号）。当时设计方案的规模为 95000 平方米，投资估算 9.48 亿元。项目于 2005 年 8 月开工，2008 年 6 月投入试用。

### （3）东三、西三指廊站坪项目

新建站坪总面积 38.4 万平方米，其中站坪及滑行道道面 29.1 万平方米，道肩 4.8 万平方米，服务车道 4.5 万平方米，增加停机位 23 个。根据工程实际需要，新增两条滑行道的建设。项目投资 35577 万元，其中机场项目投资 32123.3 万元。

该项目于 2005 年 3 月经广州市发展和改革委员会核准通过（穗发改城 [2005] 13 号）。2005 年 4 月民航总局对站坪工程的初步设计进行了审查。

项目于 2005 年 8 月开始施工，2008 年 6 月投入使用。

### （4）联邦快递亚太转运中心项目

该项目位于现有东跑道东侧规划范围内，工程规模按 2020 年日平均快件吞吐量 17.9 万件，快件及货物吞吐量 1823 万吨，快件日分拣量 12.5 万件设计。建设项目根据联邦快递的最新资料，包括联邦快递亚太运转中心基地设计工程，占地 22.2 万平方米，建设分拣大楼 7 万平方米、管理办公大楼 4470 平方米、维修大楼 7890 平方米，货棚 8350 平方米；货运机坪及配套设施工程，共 24 个机位。整个项目需征地 2446 亩。机场项目投资估算约 18.286 亿元。

该项目已上报国家发改委申请核准。目前评估报告已完成，待国家发改委核准。项目计划 2006 年 5 月开工，2008 年底建成投入运营。

### （5）国际航站楼项目

计划新建国际航站楼和东四、东五、东六指廊，建筑面积 30.2 万平方米，增加机位 35 个，设计年旅客吞吐量 2000 万人次；建设相应的停车场及停车楼 15 万平方米。初步估算，机场部分投资 543000 万元。该项目计划 2006 年开始施工，2010 年 6 月建成。

### （6）机场北滑行道系统和第三条跑道建设项目

广州白云国际机场中远期规划总体布局详见图 5.4 所示（略）。

## 3. “十一五”重点建设项目

根据广州市综合交通发展的需求，“十一五”期间广州白云机场将新建中性货运站场 1 座，新建和扩建东三、西四指廊及其相应站坪工程，联邦快递亚太转运中心以及国际航站楼工程，预计投资总额为 137.4 亿元。具体建设项目详情如表 5.12 所示（见本规划后附件）。

## （六）水路

### 1. 水路交通运输发展目标

广州港位于珠江入海口和珠江三角洲中心地带，是我国主要沿海港口和国家综合运输体系的重要枢纽，是广州拓展城市功能、调整产业结构、发展重化工业的重要依托，是珠江三角洲地区进一步扩大对外开放、加快外向型经济发展的重要战略资源，是广东省能源物资、重要原材料和外贸物资的主要中转港，是广东省及华南地区连接国际市场、全面参与国际经



济竞争与合作的重要支撑。随着腹地经济的发展和广州港出海航道的建设，广州港将发展成为以能源、原材料和大宗散货中转和集装箱干线运输为主，具有装卸仓储、中转换装、运输组织、多式联运、临港工业、保税加工、口岸商贸、现代物流、通信信息、综合服务等多功能、综合性的现代化港口。

到“十一五”末期，广州港的港口结构和功能调整将初见成效，港口总体能力和功能初步满足社会经济发展要求，港城基本协调发展；广州港在国家综合运输体系中地位进一步巩固，与周边港口共同形成分工合理、层次分明的枢纽港口群；基本确立广州港作为国际集装箱干线港地位和南沙自由贸易港区地位，形成具有竞争优势的现代化综合物流枢纽港。

## 2. 港口、航道设施规划

“十一五”期间，广州港的建设重点是以新建扩能为主线，改造和港区功能调整为补充，加强港口基础设施建设，尤其是加强集装箱运输系统、进口油气（含成品油、LNG、LPG）中转运输系统、煤炭卸船运输系统和粮食、矿石中转运输设施建设，加快南沙港区开发建设，完善港口功能布局，全面建设现代化强港。为了适应腹地社会经济和贸易发展需要，拟建设和改造的项目 23 项，总投资估算约 225 亿元，新增泊位 56 个（万吨级及以上 47 个），增加运能 6924 万吨和 604 万标箱。届时，广州港泊位总数为 636 个，其中生产性泊位为 510 个（万吨级及以上 98 个），能力 17812 万吨和 832 万标准箱；3.5 万吨级及以上泊位能力占总能力的比重为 61.8%，比“十五”期提高 19.5 个百分点，运能结构得到有效改善。“十一五”期间重点工程建设项目主要为：

### （1）南沙港区二期工程

在南沙港区一期工程南侧端为起点向南顺岸布置 6 个 5 万吨级以上的集装箱泊位，岸线长度 2100 米，码头前沿设计水深—13 米（水工结构—17 米），陆域纵深约 1300 米，面积 273 万平方米，设计吞吐能力 240 万 TEU，总投资估算约 40 亿元。其中 35% 为资本金，其余拟通过银行贷款解决。该项目由广州港集团有限公司与中远太平洋有限公司合资建设经营。该项目建设工期三年。

### （2）南沙港区沙仔岛码头工程

在小虎岛上游的沙仔岛东北部岸线顺岸布置 2 个 3 万吨级汽车滚装专用泊位和 1 个 3 万吨级多用途泊位，岸线长度 623 米，码头前沿设计水深—9 米，陆域纵深 600 米，面积 42.33 万平方米，设计吞吐能力 6 万 TEU，汽车 33 万辆，总投资估算 41000 万元。该项目由广州港集团有限公司、日本邮船、商船三井和南沙资产经营公司 4 家股东合资建设经营。该项目建设工期三年。

### （3）航道二期工程项目

自黄埔西基调头区至珠江口桂山岛引航锚地，全长 115 公里，底标高—13 米，底宽 160 米的单向航道，满足 5 万吨级船舶乘潮进港的建设规模，总投资 8.1 亿元。该项目建设工期二年。

广州港南沙港区出海航道北段拓宽工程项目，全长 17.42 公里，底标高—13 米，底宽 250 米的单向航道，满足 5 万吨级船舶乘潮双向通航的建设规模，总投资 19987.4 万元。该项目建设工期一年。

广州港南沙港区出海航道南段拓宽工程项目，全长 43.16 公里，底标高—13 米，底宽

250 米的单向航道，满足 5 万吨级船舶乘潮双向通航的建设规模，总投资 19974.63 万元。该项目建设工期一年。

#### (4) 航道三期工程项目

从珠江口至南沙港区北挖入式港池口门为止，根据南沙港区发展的需要，珠江口外至南沙港区散货作业区按 20 万吨级散货船航道规模，南沙港区散货作业至造船基地岸线南端按 10 万吨集装箱船航道规模，其余按 5 万吨级集装箱船航道规模。总投资约为 44 亿元。

#### (5) 新沙港区二期工程项目

在新沙港区一期工程南侧端为起点向南顺岸布置 4 个 5 万吨级多用途泊位，岸线长度 1400 米，码头前沿设计水深—13 米，设计吞吐能力 200 万吨和 30 万标准箱，总投资约 20 亿元。其中 35% 为资本金，其余拟通过银行贷款解决。该项目建设工期三年。

#### (6) 南沙港区粮食码头工程

该项目是南沙港区后方万顷沙建设的东凌集团大豆加工基地（年加工能力 400 万吨）和广州 JFE 卷钢加工厂配套工程，计划在南沙一期工程北侧端顺岸建设 3 个 5 万吨级码头（2 个散粮和 1 个多用途），岸线长度 998 米，设计吞吐能力 700 万吨，工程总投资 14 亿元。其中 35% 为资本金，其余拟通过银行贷款解决。该项目建设工期三年。

#### (7) 南沙港区矿煤码头工程

为配合广州钢铁厂迁至南沙，计划在南沙港区建设 2 个 15 万吨级矿石泊位和 1 个 10 万吨级煤炭泊位，岸线总长度 998 米，设计吞吐能力 1000 万吨矿石、600 万吨煤炭，总投资 15 亿元。其中 35% 为资本金，其余拟通过银行贷款解决。该项目建设工期三年。

#### (8) 桂山岛 30 万吨油码头工程

在珠江口桂山岛的中心洲南侧深水角处计划建设 1 个 30 万吨级油品泊位，岸线长度 470 米，码头前沿设计水深—24.6 米，陆域纵深约 800 米，面积 32 万平方米，设计吞吐能力 1000 万吨，总投资 19.8 亿元，其中 35% 为资本金，其余拟通过银行贷款解决。该项目建设工期三年。

#### (9) 桂山岛成品油码头工程

在珠江口牛头岛南侧计划布置 1 个 10 万吨级成品油泊位，岸线长度 360 米，码头前沿设计水深—17 米，陆域纵深约 800 米，面积 42 万平方米，设计吞吐能力 800 万吨，总投资 9.3 亿元，其中 30% 为资本金，其余拟通过银行贷款解决。该项目建设工期三年。

#### (10) 南沙港区小虎石化码头工程

在粤海小虎石化 2 号码头南侧计划建设 1 个 5 万~8 万吨级成品油码头，岸线长度 250 米，码头前沿设计水深—14 米，陆域纵深约 250 米，占地面积 340 亩，设计吞吐能力 700 万吨，工程总投资 1.3 亿元，全部由企业资本金解决。该项目建设工期二年。

在粤海小虎石化 3 号码头南侧顺岸计划建设 2 个 5 万吨级石油化工泊位，岸线长度 700 米，码头前沿设计水深—14 米，占地面积 7 万平方米，设计吞吐能力 800 万吨，工程总投资 4.5 亿元，全部由企业资本金解决。该项目建设工期二年。

#### (11) 南沙港区芦湾作业区多用途码头工程

在南沙东发货运 1 号码头南侧计划建设 2 个 5 万吨级多用途泊位，岸线长度 760 米，码头前沿设计水深—15 米，陆域纵深约 590 米，面积 45 万平方米，设计吞吐能力 60 万标准箱

和 100 万吨件杂货, 工程总投资 6 亿元, 全部由企业资本金解决。该项目建设工期三年。

在南伟码头与东发码头之间计划建设 2 个 1 万吨级多用途泊位, 岸线长度 396 米, 码头前沿设计水深—10 米, 陆域纵深约 350 米, 面积 13 万平方米, 设计吞吐能力 28 万标准箱, 工程总投资 2.5 亿元, 全部由企业资本金解决。该项目建设工期三年。

#### (12) 广州港 LNG 码头工程

计划在南沙港区布置 1 个 10 万吨级 LNG 泊位, 岸线长度 430 米, 码头前沿设计水深—14.3 米, 陆域纵深约 550 米, 面积 28 万平方米, 设计吞吐能力 300 万立方米, 总投资 4.6 亿元, 其中 30% 为资本金, 其余拟通过银行贷款解决。该项目建设工期三年。

#### (13) 南沙港区龙穴造船基地

在龙穴岛中心附近, 南沙港区一期北侧, 计划建设龙穴造船基地, 陆域纵深约 1300 米, 面积 560 万平方米, 造船能力 30 万吨, 设计吞吐能力 200 万~300 万载重吨, 一期工程总投资 45 亿元, 20% 国家投资, 20% 企业资本金自筹, 60% 银行贷款。主要建设 11 个 1 万吨级多用途泊位和 4 座船坞, 码头前沿设计水深—8 米, 投资估算 13.71 亿元, 建设工期三年。

### 3. “十一五”重点建设项目

根据广州市综合交通发展的需求, “十一五”期间广州市水路运输系统将新建集装箱码头 6 个, 新建、扩建多用途码头 7 个, 新建滚装码头 2 个, 新建粮食、煤炭、成品油、天然气等专用码头 11 个, 新建造船基地 1 个, 疏浚广州港出海航道 192 公里; 预计总投资额为 276.9 亿元。有关广州市水运及港口重点项目建设情况如表 5.13 及图 5.5 所示(略)。

## (七) 管道

### 1. 管道运输的发展目标

继续加强既有输油气干线运输系统配套设施的建设, 提高现有输油气管道运输能力, 结合国内油气资源的开发与进口油气的需要, 规划、建设新的输油气管道, 完善全市输油气干线运输网络。“十一五”期间输油气管道规划建设重点是:

——继续完善“珠三角成品油管道项目”, 完成其配套附属设施以及油库的建设工作, 满足广州市油类运输的需要。逐步提高管道运输占整个油类运输的比率, 力争到 2010 年管道运量达到 560 万吨, 使油类物品的运输达到安全、快速、经济、大运量的目标。

——继续完成广州市天然气利用工程, 争取项目 2006 年建成投产, 2010 年达到年利用 5.7 亿立方米天然气的设计规模。计划建设三个门站, 五个调压站, 110 公里高压输气管, 380 公里中压管网, 约 1800 公里的城市中压配气支干线和用户管网, 以及客户供气系统、后方设施系统等。

——加大对管道运输应用领域的科学研究力度, 争取管道运输在非油类物品的运输上取得突破。

### 2. 管道运输的重点工程

广州市的“十一五”期间的主要管道项目如表 5.14 所示。

## （八）物流园区与货运市场发展规划

1. 发展思路与目标（因与 P299 所述货运枢纽发展目标的文字内容相同，此处从略）

### 2. 物流园区发展规划

根据《广州市现代物流发展规划纲要》以及《广州市物流园区发展规划》，为进一步深化“3+5”物流园区体系的职能分工和空间布局形式，优化广州货运交通方式结构，提高城市货物运输整体效率，广州市未来将重点发展“3+5”物流园区体系，即三大国际性枢纽型物流园区：黄埔物流园区、南沙物流园区、广州空港物流园区，以及五大区域性综合性物流园区：芳村物流园区、白云（综合）物流园区、增城（综合）物流园区、番禺（综合）物流园区、花都（综合）物流园区。具体为：

#### （1）三大国际性枢纽型物流园区

##### ——南沙国际物流园区

性质：南沙深水港将是我国南部沿海最大的远洋海港之一，南沙国际物流园区是南沙深水港的重要组成部分，是广州实现可持续发展的重要基础设施。南沙物流园区的建设将依托南沙深水港及相关配套行业，提供全程物流服务。

功能：以远洋国际物流为导向，在充分发挥以集装箱转运为主的港口货物运输的同时，发展保税加工、仓储配送等相关产业。通过“港（港口）区（园区）联动”的运作模式实现以国际物流为主的中转、配送、采购、加工（拼装）、信息交流以及国际转口贸易功能。

运输方式：以近海、远洋水路运输、疏港铁路、公路（虎门高速，番禺中部快速干线，南沙大道等）为主。

选址：南沙龙穴岛，规划控制用地约 1000~1300 公顷。

##### ——黄埔国际物流园区

性质：以新沙港、黄埔新港和黄埔港为依托，提升现有临港产业和物流服务设施，盘活存量资源，形成内外贸物流为主体、保税区—港区良性互动的多元化的国际物流服务格局。

功能：为水陆联运提供中转、分拨、加工包装、仓储、保税等物流服务，并形成物流企业群、配送中心以及国际性的采购、分销中心。

运输方式：以近海、内河水路运输、疏港铁路、公路（广深高速、广园东快速路、萝岗快速路、广深公路等）为主。

选址：黄埔保税区，占地约 220 公顷。

##### ——广州空港国际物流园区

性质：依托新白云国际机场，结合规划的花都高新产业开发区及现有的产业布局，发展以国际航空物流为主的物流增值服务。

功能：时效性物流枢纽，为国际、国内航空高附加值物流的海关监管、仓储、转运、加工、包装、快递、配送、信息提供全程物流服务。

运输方式：航空、铁路、公路（京广铁路、新机场高速公路及北延线、京珠高速、106 国道等）。

选址：花都白云国际机场北端，规划控制用地约 400 公顷。

## (2) 五大区域性综合型物流园区

### ——花都物流园区

性质：依托狮岭铁路集装箱货运枢纽站，发展和建设以服务广州及珠江三角洲为主，面向全国的铁路—公路集装箱物流的中转、联运枢纽。

功能：广州北部区域物流的组织与管理中心，提供仓储、转运、加工、包装、配送、信息等物流服务。

运输方式：铁路、公路（京广铁路、广清高速公路、山前大道高速公路等）。

选址：花都狮岭镇，规划控制用地约 200 公顷。

### ——白云物流园区

性质：依托广州市黄金围公路货运主枢纽、充分利用公路货运市场发达的地域优势，发展服务于广州及珠三角工业生产及生活资料的运输、中转及配送的物流基地。

功能：广州城区北部地区物流的组织与管理中心，提供配送、仓储、转运、加工、包装、信息等物流服务。

运输方式：公路（广清高速、华南快速路、北二环高速公路）。

选址：白云区黄金围，建议规划控制用地面积约 100 公顷。

### ——芳村物流园区

性质：依托广州西出口以及广佛都市圈中心的区位优势，建成以轻工、农副、花卉及生活资料集散和运营服务为主的物流基地。

功能：广州西部地区物流的组织与管理中心，提供配送、仓储、转运、加工、包装、信息等物流服务。

运输方式：铁路、公路（环城高速公路、广佛公路、龙溪大道、花地大道、广中公路等）。

选址：芳村区龙溪大道北，规划控制用地 200 公顷。

### ——番禺物流园区

性质：依托南沙输港铁路，以及发达的公路网交通优势，建成以生产资料运输、生活资料集散及区域配送为主的物流基地。

功能：广州南部中心地区物流的组织与管理中心，提供仓储、转运、加工、包装、配送、信息等物流服务。

运输方式：铁路、公路（南沙输港铁路、西部快速干线、中部快速干线、沙湾快速干线、金山大道等）。

选址：番禺区沙湾镇，规划控制用地 300 公顷。

### ——增城物流园区

性质：依托广州市东大门“黄金走廊”的区位及土地资源的优势，建成以服务东莞、粤东地区工业生产资料、农产品以及生活资料的集散运输及配送的物流基地。

功能：广州东部区域物流的组织与管理中心，提供仓储、转运、加工、包装、配送、信息等物流服务。

运输方式：铁路、公路（广九铁路，广惠高速公路、广深公路、广园东快速路等）。

选址：增城市新塘镇，规划控制用地 660 公顷。

广州市规划建设的物流园区布局详见图 5.6 所示（略）。

### 3. “十一五”物流园区与货运市场建设项目

由于城市的快速发展与扩张，新的货物运输、交易设施建设相对滞后，而原有货运设施交易场地狭小、交通不便、对环境影响大，甚至影响了当地居民的日常生活以及道路的正常运作，难以适应快速发展的城市经济对物流运输、交易的要求，为改变城市内货运交通混乱的局面，广州市将对几个规模较大的货物运输、交易集散地进行规划整治，主要包括：增槎路地区、沙太路地区等。

“十一五”期间，将逐步规划建设二个国际物流园区、一个区域物流园区以及一批新的道路货运节点设施，主要包括：空港国际物流园区、南沙国际物流园区、白云物流园区（黄金围）；建成部分规划的货物流通中心，扩建白云货运站，新建市桥、大朗等货运站。与此同时，逐步撤消或迁移货运过渡区内（北环高速公路华南路之间）约 44 个与城市规划意图矛盾较大的社会货运站场，其中增槎路地区的社会货运站场以迁往白云物流园区（黄金围货物流通中心）为主，沙太路地区、黄石路地区的社会货运站场以迁往白云货运站场、沙太货运站为主。

“十一五”期间广州市物流园区建设情况如表 5.15 所示（见本规划后附件）。

## 六、“十一五”综合交通发展政策与措施

### （一）综合交通发展政策

#### 1. 科学的综合交通发展观，适应城市经济发展

交通运输必须树立科学发展观，转变传统的发展方式，从单一的数量、规模、速度型变为速度、规模、效益相统一，从单纯重视交通经济效益转向经济社会效益和环境效益相统一，从资源粗放消耗型变为资源集约使用型，由各方式各自发展向协调发展转变，向生态、环保、安全型转变。

#### 2. 统一规划，协调发展

根据国民经济发展的城市总体规划制定综合交通发展规划，使各种交通运输方式的部门规划成为城市综合交通发展规划的一个有机组成部分，防止各种运输方式或部门以自我为中心各自规划，各自建设，自成体系。综合交通发展规划必须充分体现政府统筹发展各种运输方式的思路和重点，从宏观上、战略上、全局性的高度，突出交通运输与经济社会的协调发展，以及各种运输方式彼此的协调发展等问题。

#### 3. 适应市场经济发展，完善综合交通运输管理体制

充分发挥政府在城市综合交通运输发展中的控制引导与推进作用，加快交通行业改革步伐，构建新型交通运输管理体制、调控机制与监管体系。加强对交通基础设施建设和运营活动的监管力度，积极稳妥地推进基础设施投融资和建设运营机制的改革，确保为经济和运输服务业发展提供足够的交通公共设施。改革交通运输行业的价格管理制度，构建合理的市场价格形成机制，提高交通运输行业的整体运行效率。

#### 4. 加快技术进步，提高运输管理技术水平

发展节约能源、排放量小、技术先进的城市交通运输工具。加快发展高速、重载技术，集装箱多式联运技术和现代物流技术，推广运输技术与装备的标准化与国际化。积极采用先进现代信息和通讯技术，重点发展交通运输综合管理信息系统、城市交通疏导系统、高速公

路收费系统、交通信息系统等智能交通系统。提高运输管理组织技术，以充分利用基础设施的能力，发挥运输工具的使用效率，降低资源损耗。

#### 5. 发展现代化的运输服务系统

重点建设由高速铁路客运专线、城际轨道、地铁以及高速公路、民用航空组成的快速客运系统；加快由铁路和城市高快速路线网组成的快速货运系统；发展以白云机场、南沙港等国际空港及航运中心港口的集装箱运输系统、散装运输系统、特种货物运输系统；建设散装货物、集装箱货物的联合运输系统；建设交通衔接换乘便捷的旅客联合运输系统；发展公交优先的城市运输系统；实现运输组织的信息化、智能化。

### (二) 综合交通发展措施

#### 1. 对外交通

##### (1) 加强综合交通基础设施建设，协调交通运输发展

加强城市交通运输基础设施建设。“十一五”期间集中资金重点用于城市双快系统建设，在亚运会召开以前，配合城市发展和亚运场馆建设，首先完成市域范围内88%的规划高速公路、快速路建设，使全市建成通车的高快速路网里程达到1670公里；其次加大对快速轨道交通的建设力度，初步形成由高速铁路客运专线、城际轨道等构成的城市轨道交通网络，至“十一五”末期地铁通车里程将达到200公里以上。大力扶持水运业的发展，加快南沙港区及广州港出海航道建设，将广州港建成国际一流大港。充分发挥各种运输方式的综合优势，提供便捷的旅客中转换乘和货物的多式联运等服务，完善城市运输服务功能，形成快速、便捷、舒适的城市交通网。交通建设与环境建设要同步规划、同步实施、同步发展，交通基础设施建设要尽量节约土地，各种运输方式要有效利用能源，控制和治理运输排放和噪声污染，减少废气对环境的污染。

##### (2) 完善交通运输管理体制，优化交通运输市场体系

进一步加强交通基础设施建设的宏观调控，加大项目建设和经营管理的监督力度。交通基础设施建设要以规划为指导，各种运输设施建设要统筹规划，合理布局，防止低水平重复建设。建立现代企业制度，实现政企分开，全面建立市场准入机制。对企业进行公司制改革，建立有效激励、严格约束、责权利相统一的法人治理结构。进一步打破行业垄断，引进竞争机制，鼓励不同经济成分、不同行业的企业从事运输经营，进一步放宽外资企业进入运输市场。

积极推进交通建设投融资体制改革，实施投资分类管理，培育、完善交通设施建设市场。充分发挥市场机制对投资的调节作用，进一步开放国内民间资金和国外资金投资交通运输领域，不断开拓国内外资本市场。通过推行特许权经营，转让已经营项目经营权等方式，吸引国内民间投资和外商投资，尤其是外商直接投资，使有限资产转化为现实财力。探索项目融资的路子，逐步建立交通基础设施建设的良性循环机制。

##### (3) 加强各种运输方式衔接，继续推进现代物流发展

进一步理顺交通运输管理部门、行业以及运输企业的关系，发挥综合交通运输优势。综合考虑各种运输方式的依赖性和统一性，既要充分发挥各种运输方式自身的专业优势，即发挥铁路和水运在中长途大宗货物运输方面、公路在门到门运输方面、航空在快捷、时效运输

方面优势，又要注重各种运输方式间功能互补、协调配套。加强输油气管道运输建设，促进综合运输全面发展。

进一步落实《广州市现代物流发展规划纲要》提出的物流发展目标，加快“3+5”物流园区体系的建设，将不同运输需求、不同运输方式、不同的运输要素在市场经济原则下进行优化组合；逐步建立运输、贸易、海关等领域物流信息平台，实现运输信息化，提高总体运输管理水平；大力开展运输代理等中介服务，提高服务水平，积极倡导多式联运，提高综合运输效率，实现交通资源、交通服务集约化、社会化。

## 2. 市内交通

(1) 加强和完善城市规划与交通规划，充分认识城市交通规划对土地利用规划的互相反馈作用，促进城市空间结构的合理布局，控制城市交通需求过快增长。通过土地利用结构和土地开发强度的合理化，使地区间发生与吸引的交通总量和交通流分布强度相对均衡，并将无效交通量和过度密集的交通集散量减少到最低限度。

(2) 进一步整合利用现有资源配置，在有限的投资能力、市区土地资源和时间资源约束下，通过科学的交通规划和交通决策，使有限的道路交通资源得到优化配置，以便在总量和结构相协调的条件下，获得尽可能多的有效供给能力。

(3) 优化城市交通调控模式，提倡交通需求管理。在当前城市交通需求持续发展和交通供需矛盾日益尖锐的情况下，从城市交通发展战略的高度考虑，必须采取交通源（交通流发生与交通流吸引）与交通流（已发生的交通出行）控制并重的调控模式。

(4) 坚持优先发展公共交通的原则，改变现有城市交通中交通方式的不足，适时发展大容量快速公交系统（BRT），构成最佳的城市交通模式。加强出租车发展政策研究，制定合理的票价率。

(5) 加强对私人小汽车拥有与使用政策的研究与制订。尤其在车辆标准、车辆税、许可等方面，真正发挥市场经济条件下政策的积极引导作用，使广州市私人小汽车向着合理的方向发展，防止过快或畸形发展。

(6) 继续加强城市交通管理，严格限制广州市中心区摩托车的拥有和使用，严格执行停止摩托车上牌制度。优化单行道系统方案，根据道路功能分级、车流特点、道路条件，合理组织单向交通。

(7) 在加大城市停车供应设施建设的同时，进一步强化中心区停车设施管理，限制路边停车。在相应次干道、支路上积极、合理地推行路边咪表停车计费制度，取消主干道和交通负荷重的道路上路边停车现象。

(8) 积极推进交通新技术的应用，加强智能化交通系统（ITS）研究、开发与应用，提高交通控制与管理技术水平。



附件 1

表 5.1 广州市“十一五”道路设施规划建设项目汇总表

序号	项目名称	建设性质	建设内容与规模(公里)	计划建设起止年限	投资总额(万元)	资金来源构成	截至 2005 年累计投资(万元)	“十一五”计划投资		(拟)选址	用地规模		报批情况	备注
								财政投资	其他		总计	农用地转用		
1	增莞深高速公路一期	新建	17.23	2005—2006	119893					增城沙庄—增城石滩			高速公路	
2	增莞深高速公路二期	新建	24.87	2005—2007	173055					增城石滩—花都北兴			高速公路	
3	广珠东线高速公路	新建	11.5	2005—2006	199759					海珠新州—番禺化龙			高速公路	
4	东新高速公路	新建	45.5	2005—2007	580000					芳村东沙—番禺新联			高速公路	
5	街东高速公路	新建	61	2005—2007	238000					从化街北 105 国道—东明			高速公路	
6	增从高速公路	新建	54.14	2005—2007	376727					增城—从化			高速公路	
7	广明高速公路(广州段)	新建	21.9	2005—2007	224000					番禺化龙—顺德			高速公路	
8	街北高速公路	新建	18.5	2005—2006	128730					北兴立交—从化街口			高速公路	
9	西二环高速公路	新建	36.41	2005—2007	300300					广清高速—三水小塘			高速公路	
10	东二环高速公路	新建	18.7	2005—2007	411500					火村立交—番禺化龙			高速公路	
11	广深沿江高速公路(广州段)	新建	10.9	2005—2007	174539					东二环—东江			高速公路	
12	广河高速公路(广州段)	新建	75	2006—2008	586400					广州—河源			高速公路	
13	广清高速公路	改建	20.2	2006—2007	102161					花都—广清立交			高速公路	

(续上表)

序号	项目名称	建设性质	建设内容与规模(公里)	计划建设起止年限	投资总额(万元)	资金来源构成	截至2005年累计投资(万元)		“十一五”计划投资		(拟)选址	用地规模		报批情况	备注
							财政资金	其他	财政投资	其他		总计	农用地转用		
14	街荔高速公路	新建	66	2006—2008	459254						从化新围—花都金兰寺			高速公路	
15	广惠高速联络线	新建	5.5	2006—2007	38271						长安—萝岗			高速公路	
16	新龙高速公路	新建	23	2006—2008	160043						南沙—中山江中高速公路			高速公路	
17	南二环高速公路	新建	20.8	2007—2009	144734						番禺东涌—顺德			高速公路	
18	西三环高速公路	新建	40	2007—2009	278336						花都花东—白坭圩			高速公路	
19	四九高速公路	新建	5	2007—2009	34792						京珠汤塘—从化良口			高速公路	
20	平南高速公路	新建	63.4	2007—2009	585000						番禺西边界线—黄榄干线			高速公路	
21	广园东快速路四期	新建	14	2005—2006	97433						仙村—石滩—沙庄			快速路	
22	华南快速干线三期	新建	23	2005—2006	196000						华南北路—广和大桥			快速路	
23	东晓路快速联络线	新建	3.6	2005—2006	19000						昌岗路—南洲路			快速路	
24	南部快速干线黄榄支线二期	新建	12.7	2006—2007	88385						鱼窝头—顺德			快速路	
25	黄埔大道快速联络线二期	改建	14	2006—2007	132000						华南路—东二环, 全线快速化			快速路	
26	城市快捷路系统二期	新建、改建		2006—2007							城市快捷路系统二期			快速路	
27	新广从路	改建	12.2	2005—2006	48800						黄石路—一环公路			快速路	
28	广佛快速放射线二期	新建	1.8	2006—2007	12527						芳村大道—西环高速			快速路	

(续上表)

序号	项目名称	建设性质	建设内容与规模(公里)	计划建设起止年限	投资总额(万元)	资金来源构成	截至2005年累计投资(万元)	“十一五”计划投资		(拟)选址	用地规模		报批情况	备注
								财政投资	其他		总计	农用地转用		
29	南沙大道	改建	15.4	2006—2007	77902					沙湾大桥—亭角立交				快速路
30	南龙快速干线	新建	14	2006—2008	97433					鬼洲大桥—南沙新港区				快速路
31	沙湾快速干线	新建	23.4	2007—2009	259552					紫坭大桥—广珠东线				快速路
32	白云六线	新建	8.5	2007—2008	59155					白云矮岗—良田接G105国道				快速路
33	猎德大桥系统工程	新建、改建	6	2005—2006	33646					广园东路—新港路				主干道
34	生物岛隧道工程(1)	新建	1.3	2005—2006	15000					仑头立交—官洲岛				主干道
35	生物岛隧道工程(2)	新建	1.3	2005—2006	48354					官洲岛—大学城				主干道
36	黄埔、中山大道联络线	新建	1	2005—2006	5607					黄埔东路—中山大道				主干道
37	临江大道东延线	新建	4	2005—2006	77802					华南大桥—琶洲大桥				主干道
38	滨江东路延长线二期	新建	3.8	2005—2006	16000					广州大桥—华南桥				主干道
39	护林路二、三期	新建	4.7	2005—2007	19000					茅岗路—石化路				主干道
40	石井大道	新建、改建	6.4	2005—2006	30720					石沙路小平立交—江高镇流溪溪河边				主干道
41	鬼洲大桥	新建	2.4	2005—2007	13458					龙穴岛—南沙资讯科技园				主干道
42	新蕉门大桥及延长线	新建	2.55	2005—2007	14299					南沙岛—珠江管理区				主干道

(续上表)

序号	项目名称	建设性质	建设内容与规模(公里)	计划建设起止年限	投资总额(万元)	资金来源构成	截至2005年累计投资(万元)	“十一五”计划投资		(拟)选址	用地规模		报批情况	备注
								财政投资	其他		总计	农用地转用		
43	凤凰大桥	新建	6.35	2006—2008	30000					凤凰一桥、二桥、三桥				主干道
44	岑村大道	新建	7.15	2006—2006	34320					科韵路—车陂路				主干道
45	洲头咀隧道系统工程	新建、改建	3.25	2006—2007	148000					芳村大道—工业大道				主干道
46	大坦沙路	新建	2.1	2006—2006	10080					珠江桥—沙贝海				
47	白云一线二期	新建	1.8	2006—2006	10093					机场路—新广从路				主干道
48	长洲岛隧道	新建	0.86	2008—2009	50000					琶洲—长洲				主干道
49	茅岗南路	新建	0.8	2006—2006	4486					中山大道—港前路				主干道
50	港前路	新建	3.2	2006—2006	15360					黄埔大道—石化路				
51	石化路南段	新建	0.67	2006—2006	3757					广深公路—港前路				主干道
52	旧广从路	改建	5.86	2006—2006	32000					大源村—同太路				主干道
53	江南大道南	新建	2.2	2006—2007	11520					江泰路—工业大道				主干道
54	G105国道大石段	改建	4.7	2006—2007	26356					洛溪新城—大石镇				主干道
55	凤和路	新建	0.9	2007—2008	5046					东晓路—瑞康路				主干道
56	西湾路—荔湾路隧道	新建	11.6	2007—2008	65049					东风路—西湾路				主干道
57	车陂路	改建	1.9	2007—2007	9120					广园东路—广园路				主干道
58	白云二线	新建	4.2	2007—2008	20160					新景大路—白云大道				主干道
59	科韵路广园路以北段	新建	3.5	2007—2008	115000					广园路—云溪路				主干道
60	云溪路	新建	2.8	2007—2007	13440					广园路—科韵路				主干道
61	珠吉路北段	新建	3.5	2007—2007	19626					吉山仓库—科学城				主干道
62	珠吉路中段	新建	2.9	2007—2007	46080					中山大道—珠江边				

(续上表)

序号	项目名称	建设性质	建设内容与规模(公里)	计划建设起止年限	投资总额(万元)	资金来源构成	截至2005年累计投资(万元)	“十一五”计划投资		(拟)选址	用地规模		报批情况	备注
								财政投资	其他		总计	农用地转用		
63	大沙东路三期工程	新建	1.6	2007—2007	7680					石化路—华坑路				主干道
64	丰乐北路延长线	新建	2.2	2007—2007	10560					姬堂—广深高速公路				主干道
65	白云六线新机场段	新建	2.2	2007—2008	10560					106国道—人汉公路				主干道
66	兴业大道	新建、改建	16.6	2007—2008	79680					105国道—京珠高速				主干道
67	江南东路	新建	0.6	2007—2007	3364					江南大道—前进路				主干道
68	白云三线	新建	3.2	2008—2009	50000					新广花—新广从路				主干道
69	白云四线	新建	5.8	2008—2008	27840					106国道—新广从路东平村				主干道
70	白云五线	新建	14.2	2008—2008	68160					大龙头—龙归				主干道
71	洛溪岛隧道工程	新建	1.38	2008—2009	50000					大学城—洛溪岛				主干道
72	新造海隧道	新建	0.9	2008—2010	40000					环岛路—滨河路				主干道
73	金光大道	新建	14	2008—2010	67200					滨河路—新城南路				主干道
74	流花湖隧道	新建	1.7	2008—2010	9533					西华路—广园西路				主干道
75	广州大桥拓宽	改建	1.5	2008—2010	6118					珠江段				主干道
76	南洲路	新建	6.3	2008—2010	35328					广州大道—广州大学城				主干道
77	黄石西路拓宽一期	改建	0.6	2008—2010	2447					石潭路—石丰路				主干道
78	黄石西路拓宽二期	改建	1.8	2008—2010	7342					石丰路—广清路				主干道
79	茅岗路二期扩建工程	改建	0.5	2008—2010	2039					港前路—珠江江边				主干道
80	黄村大道	改建	2.6	2008—2010	26400					大观路—黄埔大道东				主干道

(续上表)

序号	项目名称	建设性质	建设内容与规模(公里)	计划建设起止年限	投资总额(万元)	资金来源构成	截至2005年累计投资(万元)		“十一五”计划投资		(拟)选址	用地规模		报批情况	备注
							财政投资	其他	总计	农用地转用					
81	深涌东路	新建	2.9	2008—2010	16262						黄浦大道—新体育馆				主干道
82	从化环城路	新建	12		83514						起于从化城郊、经民乐、潭口,终于龙潭				一级公路
83	G324国道长坪至博罗段	改建	48		334056						长坪、金坑、镇龙、中新、朱村、荔城、福田				一级公路
84	G106国道花都民安至从化鳌头段	改建	21		106230						起于花都民安,经梯面至鳌头镇				一级公路
85	S118线(广州市三环公路)广州段	改建	118		596914						起于南海区范湖,经花都四角围、新华、花山、北兴、从化太平、增城福和、中新、永和至新塘				一级公路
86	S119线增城段	改建	45		227637						起于荔城、正果、浪拔至惠州交界处的铁线关				一级公路
87	S256线江埔至东莞段	改建	57		288340						起于从化江埔,经增城派潭、小楼、荔城、三江至东莞				一级公路
88	温泉至派潭一级公路	新建	29		201825						起于卫东,经灌村、高滩至派潭与S256线相接				一级公路
89	S355线高滩段	改建	17		85996						增城大瓜围、灌村、高滩				一级公路

(续上表)

序号	项目名称	建设性质	建设内容与规模(公里)	计划建设起止年限	投资总额(万元)	资金来源构成	截至2005年累计投资(万元)	“十一五”计划投资		(拟)选址	用地规模		报批情况	备注
								财政投资	其他		总计	农用地转用		
90	S355线延长线(一)	新建	21		146149					起于从化鳌头,经大岭、爱群至老围接S355线			一级公路	
91	S355线延长线(二)	新建	30		208785					起于从化街口,经下罗、东庄、增城新围至福和与S118线相接			一级公路	
92	S114线江浦至四角围段	改建	21		106230					国泰、木广塘、白坭、赤坭、四角围			一级公路	
93	X292线增城河大塘段	改建	12		60703					高滩、河大塘、派潭			一级公路	
94	一环公路	新建	3.5	2006—2007	16800					新广从路—和龙水库			一级公路	
95	汉溪大道	新建	8.7	2006—2007	60547					广珠西线—105国道				
96	环翠南路	新建	2		8972					环翠西路—东沙大道			次干道	
97	迎宾大道延长线	新建	3	2005—2006	13458					106国道—机场南出口			次干道	
98	林和中路延长线	新建	0.35		1570					火车站—广园路			次干道	
99	濂泉路改造	改建	0.56	2006—2006	1827					先烈东路—广园路			次干道	
100	华南快速干线东侧市政路	新建	2.5	2006—2006	11215					广园路—长兴路			次干道	
101	宝岗北路	新建	2.3	2006—2006	11040					仲恺路—洪德路			次干道	
102	芳村长堤路	新建	1.5	2006—2006	6729					洲头咀—鹤洞桥			次干道	
103	八旗二马路	改建	0.9	2006—2006	2937					北京路—江湾桥			次干道	

(续上表)

序号	项目名称	建设性质	建设内容与规模(公里)	计划建设起止年限	投资总额(万元)	资金来源构成	截至2005年累计投资(万元)	“十一五”计划投资		(拟)选址	用地规模		报批情况	备注
								财政投资	其他		总计	农用地转用		
104	海员路	新建、改建	2.8	2007—2007	12561					蟹山西路—丰乐南路			次干道	
105	梓元岗路	改建	1.3	2007—2007	4242					广园西路—解放北路			次干道	
106	农林下路扩建	改建	1.25	2007—2007	4079					东风路—中山路			次干道	
107	东濠南路延长线	改建	2.6	2007—2007	8484					东濠北路—龙溪大道			次干道	
108	站西路	改建	1	2007—2007	3263					广园西路—站南路			次干道	
109	站前路延长线	新建	1.6	2007—2007	7177					东风路—中山八路			次干道	
110	陵园东路	新建	0.54	2007—2007	2422					东风路—中山路			次干道	
111	瑶台西路	改建	1.13	2007—2007	3687					广园西路—北环高速公路高架桥底			次干道	
112	广新路扩建工程	改建	3.76	2007—2007	12270					丰乐中路—华坑路			次干道	
113	港湾北路	新建	0.7	2008—2008	3140					横沙牌坊—护林路			次干道	
114	华坑路建设工程	改建	2.2	2009—2009	7179					广深公路—护林路			次干道	
115	水荫四横路	改建		2006—2006						水荫路—广州大道			次干道	
116	石岗路	新建	0.8	2006—2006	3588					工业大道—海珠区环岛路			次干道	
117	双塔大道	新建	2.3	2005—2006	10318					赤岗塔—华南路			次干道	
118	员村二横路南段	新建	1.1	2005—2006	4934					员村新街—临江大道			次干道	
119	东圃大马路	改建	2	2006—2007	6526					中山大道—黄埔大道			次干道	
120	石路基路	新建	0.3	2005—2006	1345					中山八路—站前路			次干道	



(续上表)

序号	项目名称	建设性质	建设内容与规模(公里)	计划建设起止年限	投资总额(万元)	资金来源构成	截至2005年累计投资(万元)	“十一五”计划投资		(拟)选址	用地规模		报批情况	备注
								财政投资	其他		总计	农用地转用		
121	和平路延长线	新建	0.4	2007—2008	1794					丛桂路—恩宁路				次干道
122	大坦沙大桥	新建	0.8	2008—2009	3588					金沙洲—大坦沙				次干道
合计		重点实施道路122条,长度1447.36公里。其中高速公路20条,639.55公里;快速路12条,142.6公里;主干道48条,191.02公里;次干道27条,39.69公里;公路13条,434.5公里。总投资初步预计为1054.9亿元。												

附件 2

表 5.2 广州市“十一五”人行设施规划建设项目汇总表

序号	项目名称	建设性质	建设内容与规模	计划建设起止年限	投资总额(万元)	资金来源构成	截至 2005 年累计投资(万元)	“十一五”计划投资		(拟)选址	用地规模		报批情况	备注
								财政投资	其他		总计	农用地转用		
1	广州大道林河一横路隧道	新建		2006—2006	1494					天河区				
2	广州大道金穗路隧道	新建		2006—2006	1494					天河区				
3	广州大道敦和路口隧道	新建		2006—2006	1494					海珠区				
4	广州大道禺东西路隧道	新建		2006—2006	1494					天河区				
5	广州大道新滘南路隧道	新建		2006—2006	1494					海珠区				
6	广州大道天雄纺织城隧道	新建		2006—2006	1494					海珠区				
7	广州大道南洲路隧道	新建		2006—2006	1494					海珠区				
8	广州大道南洲北路隧道	新建		2006—2006	1494					海珠区				
9	广州大道梅花园天桥	新建		2006—2006	586					白云区				
10	芳村大道桥东路口天桥	新建		2006—2006	586					芳村区				
11	芳村大道浣花西路天桥	新建		2006—2006	586					芳村区				
12	芳村大道花雷路天桥	新建		2006—2006	586					芳村区				
13	芳村大道芳村区政府天桥	新建		2006—2006	586					芳村区				
14	芳村大道东濠北路天桥	新建		2006—2006	586					芳村区				

(续上表)

序号	项目名称	建设性质	建设内容与规模	计划建设起止年限	投资总额(万元)	资金来源构成	截至2005年累计投资(万元)	“十一五”计划投资		(拟)选址	用地规模		报批情况	备注
								财政投资	其他		总计	农用地转用		
15	芳村大道柴油机厂天桥	新建		2006—2006	586					芳村区				
16	西槎路同德花园天桥	新建		2007—2007	586					白云区				
17	天河北路天河东路隧道	新建		2007—2007	1494					天河区				
18	天河北路侨怡苑隧道	新建		2007—2007	1494					天河区				
19	天河北路广东证券隧道	新建		2007—2007	1494					天河区				
20	沙太路天健广场天桥	新建		2006—2006	586					天河区				
21	沙太路天虹宾馆天桥	新建		2007—2007	586					天河区				
22	沙太路石油大学天桥	新建		2007—2007	586					天河区				
23	先烈路永福路天桥	新建		2006—2006	586					东山区				
24	先烈路先烈东横路天桥	新建		2007—2007	586					东山区				
25	先烈路濂泉路天桥	新建		2006—2006	586					白云区				
26	先烈路黄花岗公园隧道	新建		2007—2007	1494					东山区				
27	先烈路动物园正门口天桥	新建		2006—2006	586					东山区				
28	南岸路装饰材料市场天桥	新建		2007—2007	586					东山区				
29	南岸路源溪村天桥	新建		2007—2007	586					荔湾区				
30	南岸路荔湾实验中学隧道	新建		2007—2007	1494					荔湾区				
31	鹤洞路培英中学天桥	新建		2006—2006	586					芳村区				
32	南田路广东药学院南门隧道	新建		2008—2008	1494					海珠区				

(续上表)

序号	项目名称	建设性质	建设内容与规模	计划建设起止年限	投资总额(万元)	资金来源构成	截至2005年累计投资(万元)	“十一五”计划投资		(拟)选址	用地规模		报批情况	备注
								财政投资	其他		总计	农用地转用		
33	黄埔大道体育东路天桥	新建		2008—2008	586					天河区				
34	黄埔大道猎德大道天桥	新建		2008—2008	586					天河区				
35	黄埔大道华侨医院天桥	新建		2008—2008	586					黄埔区				
36	广汕路银河公墓天桥	新建		2008—2008	586					天河区				
37	广汕路华南植物园天桥	新建		2008—2008	586					天河区				
38	广汕路广东交通学校天桥	新建		2008—2008	586					天河区				
39	芳村大道广州造船厂天桥	新建		2008—2008	586					芳村区				
40	芳村大道东朗天桥	新建		2008—2008	586					芳村区				
41	环市路大北立交天桥	新建		2008—2008	586					越秀区				
42	恒福路淘金北天桥	新建		2008—2008	586					天河区				
43	恒福路横枝岗路口天桥	新建		2008—2008	586					天河区				
44	恒福路恒福中学天桥	新建		2006—2006	586					天河区				
45	广园中路松柏东街天桥	新建		2009—2009	586					越秀区				
46	广园中路麓景路隧道	新建		2006—2006	1494					越秀区				
47	广园西路王圣堂隧道	新建		2009—2009	1494					白云区				
48	广园西路衡器厂隧道	新建		2009—2009	1494					白云区				
合 计														
重点实施人行设施 48 座,其中人行天桥 31 座,隧道 17 座。总投资预计 43.5 亿元。														

附件 3

表 5.3 广州市“十一五”公共停车场规划建设项目汇总表

序号	项目名称	建设性质	建设内容与规模	计划建设起止年限	投资总额(万元)	资金来源构成	截至 2005 年累计投资(万元)	“十一五”计划投资		(拟)选址	用地规模		报批情况	备注
								财政投资	其他		总计	农用地转用		
1	天字码头停车场	新建	150 个车位	2006—2006	3855									
2	长堤二横路停车场	新建	200 个车位	2006—2006	5140									
3	越秀山体育场停车场	改建	200 个车位	2006—2006	7710									
4	西村码头立体式停车场	改建	增加 50 个车位	2006—2006	1285									
5	环市西机械式立体停车场	新建	50 个车位	2007—2007	1285									
6	广州军区体育馆机械式立体停车场	新建	150 个车位	2007—2007	3855									
7	广卫路多层停车场	续建	11875 m <sup>2</sup>	2007—2007	12310									
8	康王路机械式停车场	新建	200 个车位	2007—2007	5140									
9	动物园北门地下停车场	新建	200 个车位	2008—2008	5140									
10	第十甫路机械式停车场	新建	150 个车位	2008—2008	3855									
11	农林下路停车楼	新建	200 个车位	2008—2008	5140									
12	陵园西路机械式停车场	新建	200 个车位	2008—2008	5140									
13	紫金大街东停车楼	新建	300 个车位	2009—2009	7710									
14	友谊商店地下停车库	新建	200 个车位	2009—2009	5140									
15	沙河大街机械式停车场	新建	300 个车位	2009—2009	7710									
16	麓景路机械式停车场	新建	200 个车位	2009—2009	5140									
合 计														
重点实施公共停车场 16 个,总投资初步估计为 8.55 亿元。														

附件 4

表 5.6 广州市“十一五”轨道交通规划建设项目汇总表

序号	项目名称	建设性质	建设内容与规模(公里)	计划建设起止年限	投资总额(万元)	资金来源构成	截至 2005 年累计投资(万元)	“十一五”计划投资		(拟)选址	用地规模		报批情况	备注
								财政投资	其他		总计	农用地转用		
1	二八号线	新建	1.85	2003—2005	6.50					琶洲—万胜围				
2	三号线	新建	36.35	2003—2006	149.96					广州东站、天河客运站—番禺广场				
3	二八号线	新建	17.16	2005—2005	66.92					江南西—广州新客站, 晓港—凤凰新村				
4	二八号线	新建	9.49	2006—2009	23.73					嘉禾—三元里				
5	三号线	新建	3.05	2005—2009	12.51					新机场—人和, 燕塘—广州东站				
6	三号线	新建	25.85	2006—2009	72.38					人和—燕塘				
7	四号线	新建	14.1	2003—2005	53.15					万胜围—新造				
8	四号线	新建	22.28	2005—2006	55.70					新造—黄阁				
9	四号线	新建	4.88	2005—2007	20.01					黄阁—冲尾				
10	四号线	新建	5.3	2007—2010	21.73					奥林匹克—万胜围				
11	五号线	新建	31.9	2005—2008	168.8					滘口—文园				
12	六号线	新建	8.28	2005—2008	28.68					浔峰圩—黄沙				
13	六号线	新建	12.53	2006—2010	51.37					黄沙—燕塘				
14	九号线	新建	17.4	2007—2010	43.50					汽车城—人和				
合计		预计 2010 年前建成开通项目包括二、八号线部分、三号线部分、四号线、五号线、六号线和九号线, 长度 172.2 公里。总投资 768.44 亿元。												



(续上表)

序号	项目名称	建设性质	建设内容与规模(平方米)	计划建设起止年限	投资总额(万元)	资金来源构成	截至2005年“十一五”计划投资		(拟)选址	用地规模		报批情况	备注
							累计投资(万元)	其他		财政投资	其他		
20	金沙洲中心区公交枢纽站	新建	7000	2007—2009	550				地铁沙贝枢纽站				
21	金沙洲A区公交枢纽站	新建	9300	2007—2009	650				地铁浔峰岗枢纽站				
22	金沙洲公交保养场	新建	16300	2007—2009	2500				A1路和山前大道交叉口南侧				
23	金沙洲A区公交首末站	新建	3600	2007—2009	400				A区中心				
24	金沙洲E区公交枢纽站	新建	1500	2007—2009	250				K路中段				
25	沥滘公交站场	新建	7700	2008—2008	5654				沥滘新客港				
26	丰乐南公交站场	新建	7000	2008—2008	5140				丰乐南路西侧				
27	白云新城公交站场	新建	5000	2008—2008	3671				白云新城				
28	南石头公交站场	新建	2500	2008—2008	1836				纸厂路				
29	珠岛花园公交站	新建	6376	2008—2010	765.1				珠岛花园				
30	大坦沙3号公交站	新建	3244	2008—2010	389.3				大坦沙				
31	洲头咀公交站	新建	2920	2008—2010	350.4				洲头咀				
32	门口岗大街公交停车场	新建	14068	2008—2010	1688.2				门口岗大街				
33	沙溪村公交停车场	新建	12137	2008—2010	1456.4				沙溪村				
34	官洲公交站	新建	1000	2008—2010	120.0				官洲				
35	福场路公交站	新建	2201	2008—2010	264.1				福场路				



(续上表)

序号	项目名称	建设性质	建设内容与规模(平方米)	计划建设起止年限	投资总额(万元)	资金来源构成	截至2005年“十一五”计划投资		(拟)选址	用地规模		报批情况	备注
							累计投资(万元)	其他		财政投资	其他		
36	建基路公交车站	新建	1790	2008—2010	214.8				建基路				
37	观景塔西公交车站	新建	2398	2008—2010	287.8				观景塔西				
38	仑头村公交车站	新建	2343	2008—2010	281.2				仑头村				
39	磨碟沙公交车站	新建	4500	2008—2010	540.0				磨碟沙				
40	琶洲北帝庙公交站	新建	7880	2008—2010	945.6				琶洲北帝庙				
41	深涌东公交站	新建	7674	2008—2010	920.9				深涌东				
42	沙河鳌鱼岗公交站	新建	17074	2008—2010	2048.9				沙河鳌鱼岗				
43	珠江新城2号公交站	新建	2093	2008—2010	251.2				珠江新城2				
44	科学城东公交站	新建	1500	2008—2010	180.0				科学城东				
45	小新塘公交站	新建	1500	2008—2010	180.0				小新塘				
46	龙洞公交站	新建	6767	2008—2010	812.0				龙洞				
47	渔沙坦村公交站	新建	1922	2008—2010	230.6				渔沙坦村				
48	凌塘村公交站	新建	6879	2008—2010	825.5				凌塘村				
49	珠村公交站	新建	5238	2008—2010	628.6				珠村				
50	珠江新城3号公交站	新建	5000	2008—2010	600.0				珠江新城3				
51	长兴街公交站	新建	3307	2008—2010	396.8				长兴街				
52	拥军路公交车站	新建	2452	2008—2010	294.2				拥军路				
53	世界大观公交站	新建	13666	2008—2010	1639.9				世界大观				
54	高塘工业区公交站	新建	4142	2008—2010	497.0				高塘工业区				

(续上表)

序号	项目名称	建设性质	建设内容与规模(平方米)	计划建设起止年限	投资总额(万元)	资金来源构成	截至2005年“十一五”计划投资		(拟)选址	用地规模		报批情况	备注
							累计投资(万元)	其他		财政投资	其他		
55	科学城公交站	新建	3035	2008—2010	364.2				科学城				
56	白头石公交站	新建	3500	2008—2010	420.0				白头石				
57	金峰园公交站	新建	2077	2008—2010	249.2				金峰园				
58	塞坝公交站	新建	5958	2008—2010	715.0				塞坝				
59	花卉博览园公交站	新建	2915	2008—2010	349.8				花卉博览园				
60	芳村花园公交站	新建	9873	2008—2010	1184.8				芳村花园				
61	西塱公交站	新建	11000	2008—2010	5940.0				西塱				
62	上市路公交站	新建	1880	2008—2010	225.6				上市路				
63	浣花路公交站	新建	3633	2008—2010	436.0				浣花路				
64	沙尾公交站	新建	2781	2008—2010	333.7				沙尾				
65	海南公交站	新建	2531	2008—2010	303.7				海南				
66	东沙经济区公交站	新建	8277	2008—2010	993.2				东沙经济区				
67	沙洛公交站	新建	4140	2008—2010	496.8				沙洛				
68	平沙村公交站	新建	11704	2008—2010	1404.5				平沙村				
69	新科村南公交站	新建	4812	2008—2010	577.4				新科村南				
70	金鸡岭公交站	新建	14692	2008—2010	1763.0				金鸡岭				
71	石马村公交站	新建	42103	2008—2010	5052.4				石马村				
72	石潭路公交停车场	新建	9901	2008—2010	1188.1				石潭路				
73	同德花园公交站	新建	3563	2008—2010	427.6				同德花园				
74	萝岗新区公交站	新建	3000	2008—2010	360.0				萝岗新区				



(续上表)

序号	项目名称	建设性质	建设内容与规模(平方米)	计划建设起止年限	投资总额(万元)	资金来源构成	截至2005年“十一五”计划投资		(拟)选址	用地规模		报批情况	备注
							累计投资(万元)	其他		总计	农用地转用		
89	番禺大夫山森林公园公交站场	新建	5000		3671								
90	白云体育馆公交站场	新建	3000		2203								
91	南沙体育馆公交站场	新建	8000		5874								
92	南洲公交站场	新建	32200	2006—2006	23644				地铁二号线二期南洲客运站附近				与地铁衔接
93	石壁公交站场	新建	5000	2006—2006	3671				地铁二号线二期石壁站附近				与地铁衔接
94	南浦公交站场	新建	3000	2006—2006	2203				地铁二号线二期南浦站附近				与地铁衔接
95	科韵路公交站场	新建	3800	2007—2007	2790				地铁五号线科韵路站附近				与地铁衔接
96	远景公交站场	新建	3300	2007—2007	2423				地铁二号线二期远景站附近				与地铁衔接
97	客村公交站场	新建	4600	2007—2007	3378				地铁三号线客村站附近				与地铁衔接
98	大坦沙公交站场	新建	1914	2008—2008	229.7				地铁五号线大坦沙站附近				与地铁衔接
99	蟹山公交站场	新建	2700	2008—2008	1983				地铁五号线蟹山站附近				与地铁衔接
100	三元里公交站场	新建	3000	2008—2009	2203				地铁二号线三元里站附近				与地铁衔接
101	公园前公交站场	新建	3000	2008—2010	2203				地铁二号线公园前站附近				与地铁衔接

(续上表)

序号	项目名称	建设性质	建设内容与规模(平方米)	计划建设起止年限	投资总额(万元)	资金来源构成	截至2005年累计投资(万元)	“十一五”计划投资		(拟)选址	用地规模		报批情况	备注
								财政投资	其他		总计	农用地转用		
102	海珠广场公交站场	新建	3000	2009—2010	2203					地铁二号线海珠广场站附近			与地铁衔接	
103	大石公交站场	新建	5000	1008—2010	3671					地铁三号线大石站附近			与地铁衔接	
104	万胜围公交站场	新建	14400	2006—2007	1500					地铁四号线万胜围站附近			与地铁衔接	
105	西村公交站场	新建	3000	2009—2010	2203					地铁五号线西村站附近			与地铁衔接	
106	天河客运站公交站场	改造		2008—2009						地铁三号线天河客运站附近			与地铁衔接	
107	滘口公交站场	改造		2006—2006						地铁五号线滘口站附近			与地铁衔接	
108	赤岗公交站场	改造		2006—2007						地铁二号线赤岗站附近			与地铁衔接	
109	珠江新城公交站场	改造		2007—2008						地铁三号线珠江新城站附近			与地铁衔接	
110	奥林匹克公交站场	改造		2006—2008						地铁四号线奥林匹克中心站附近			与地铁衔接	
111	车陂公交站场	改造		2007—2008						地铁四号线车陂南站附近			与地铁衔接	
112	天平架公交站场	改造		2008—2009						地铁六号线天平架站附近			与地铁衔接	
113	昌港路公交站场	改造		2008—2009						地铁八号线沙园站附近			与地铁衔接	
合 计														
重点建设公交站场 113 个,其中和地铁衔接的枢纽站 23 个。总投资初步估计为 22.1 亿元														

附件 6

表 5.10 广州市“十一五”公路客货运枢纽规划建设项目汇总表

序号	项目名称	建设性质	建设内容与规模	计划建设起止年限	投资总额(万元)	资金来源构成	截至 2005 年“十一五”计划投资		(拟)选址	用地规模		报批情况	备注
							累计投资(万元)	其他		总计(平方米)	农用地转用		
1	广州中心客运站	改建	公路、公交客运站, 5.5 万人/日	2005—2006	35000				环市西路	60000		原址改建	
2	滘口客运站	改建	公路、地铁客运枢纽站, 3.25 万人/日	2006—2007	10000				芳村大道西	110282		原址改建	
3	黄埔客运站	新建	公路客运站, 2.5 万人/日	2007—2008	10000				黄埔石化路	62871			
4	永泰客运站	扩建	公路客运站, 3.25 万人/日	2006—2008	11400				白云区永泰村北面	73643		原址改建	
5	江夏客运站	新建	公路客运站, 3 万人/日	2007—2009	30000				白云区江夏	80000			
6	南沙客运站	新建	公路客运站, 1.3 万人/日	2008—2010	13000				南沙开发区	62367			
7	新塘客运站	新建	公路客运站, 1.5 万人/日	2007—2009	15000				增城新塘火车站附近	40000			
8	白云货运站	扩建	C 级货物流通中心, 4000 吨/日	2006—2007	11000				新广从公路与北二环交会处	146000		原址改建	
9	大朗货运站	新建	C 级货物流通中心, 3000 吨/日	2006—2008	12000				白云区新市镇沙平村	11000			
10	长安货运站	新建	C 级货物流通中心, 3000 吨/日	2007—2009	10000				广汕路与萝南路交会处	11000			
11	市桥货运站	新建	C 级货物流通中心, 3000 吨/日	2007—2009	10000				番禺迎宾大道菜二村	11000			
合 计					167400								



附件 8

表 5.12 广州市“十一五”白云机场规划建设项目建设项目汇总表

序号	项目名称	建设性质	建设内容与规模	计划建设起止年限	投资总额(万元)	资金来源构成	截至 2005 年累计投资(万元)	“十一五”计划投资		(拟)选址	用地规模		报批情况	备注
								财政投资	其他		总计	农用地转用		
1	中性货运站场	新建	货运大楼及附属工程 4 万平方米,代理库 4 万平方米,货机坪 8.8 万平方米	2005—2007	43099	自筹	6000	43099		白云国际机场			2004 年 12 月经广州市发展和改革委员会核准(穗计城[2004]100 号)	
2	东三、西三指廊项目	新建 扩建	新建指廊及连廊 13.36 万平方米,新增 23 个登机桥,满足年旅客吞吐量 1000 万人次,高峰小时旅客吞吐量 2820 万人次的要求	2005—2008	157502	自筹	10000	157502		白云国际机场			2005 年 2 月经广州市发展和改革委员会核准(穗发改城[2005]8 号)	核准时设计方案的规模为 95000 平方米,投资估算 9.48 亿元
3	东三、西三指廊站坪项目		新建站坪总面积 38.4 万平方米,站坪及滑行道 29.1 万平方米,道肩 4.8 万平方米,增加服务车道 4.5 万平方米,增加停机位 23 个。新增两条滑行道	2005—2008	35577	自筹	5000	35577		白云国际机场			2005 年 3 月经广州市发展和改革委员会核准(穗发改城[2005]13 号)	



(续表)

序号	项目名称	建设性质	建设内容与规模	计划建设起止年限	投资总额(万元)	资金来源构成	截至2005年累计投资(万元)	“十一五”计划投资		(拟)选址	用地规模		报批情况	备注		
								财政投资	其他		总计	农用地转用				
4	联邦亚太转运中心	新建	工程规模按2020年日平均快件吞吐量17.9万件,快件寄货物吞吐量1823吨,快件日分拣量12.5万件设计。建设项目包括联邦快递亚太转运中心基地设施工程,占地22.2万平方米,建设分拣大楼59500平方米、管理办公大楼4470平方米、维修大楼7890平方米,货棚8350平方米;货运机坪及配套设施工程;建设24个机位	2005—2008	176708	自筹		176708		白云国际机场东北侧	163公顷	122公顷	已上报国家发改委申请批准			
5	国际航站楼项目	扩建	新建国际航站楼和东四、东五、东六指廊,建筑面积30.2万平方米,增加机位35个,设计年旅客吞吐量2000万人次;建设相应的停车场及停车楼15万平方米	2006—2010	543000	省市财政、民航总局建设费,自筹		543000						项目正处于方案设计、编制申请报告阶段		
6	北滑行道系统和第三跑道项目	新建	机场北侧滑行道系统、第三跑道	2006—2010	421000											
合 计																1374000

附件 9

表 5.13 广州市“十一五”港口、航道规划建设项目汇总表

序号	项目名称	建设性质	建设内容与规模	计划建设起止年限	投资总额(亿元)	资金来源构成	截至 2005 年累计投资(万元)	“十一五”计划投资		(拟)选址	用地规模		报批情况	备注
								财政投资	其他		总计(万平方米)	农用地转用		
1	南沙港二期工程	新建	6 个 5 万吨级以上集装箱码头, 240 万 TEU/年	2006—2008	40	35% 资本金, 其余银行贷款				南沙龙穴岛	273			
2	南沙港区沙仔	新建	2 个 3 万吨级汽车滚装专用码头、1 个 3 万吨级多用途码头, 6 万 TEU/年, 33 万辆车/年	2006—2008	4.1	合资				南沙小虎岛	42.33			
3	航道二期工程项目	扩建	黄埔西基—桂山岛, 全长 115 公里。满足 5 万吨级船舶进港(乘潮)	2006—2007	8.1					珠江口航道				
4	航道三期工程项目	扩建	南沙港区—外蜘蛛岛锚地, 全长 77 公里, 满足不同等级船舶双向通航	2007—2010	44					珠江口航道				
5	南沙港区二期工程项目	扩建	4 个 5 万吨级多用途泊位, 散货 300 万吨/年和 30 万 TEU/年	2006—2007	20	35% 资本金, 其余银行贷款				东莞新沙镇	1400 米岸线			
6	南沙港区粮食码头工程	新建	3 个 5 万吨级码头, 700 万吨/年	2007—2009	14	35% 资本金, 其余银行贷款				南沙龙穴岛	998 米岸线			
7	南沙港区矿煤码头工程	新建	2 个 15 万吨级矿石泊位和 1 个 10 万吨级煤炭泊位, 矿石 1000 万吨/年、煤炭 600 万吨/年	2008—2010	15	35% 资本金, 其余银行贷款				南沙龙穴岛	998 米岸线			



