



# 广州市人民政府公报

GAZETTE OF THE PEOPLE'S GOVERNMENT OF GUANGZHOU MUNICIPALITY

**2024**

第18期（总第987期）

# 广州市人民政府公报

2024 年第 18 期（总第 987 期）

2024 年 6 月 30 日

## 目 录

### 广州市人民政府办公厅文件

广州市人民政府办公厅关于印发广州市综合立体交通网规划（2023—2035 年）的通知  
（穗府办〔2024〕10 号）.....（1）

### 部门文件

广州市民政局 广州市财政局关于做好老年人照护需求综合评估工作有关事项的通知  
（穗民规字〔2024〕2 号）.....（51）

### 政策解读

《关于印发广州市综合立体交通网规划（2023—2035 年）的通知》政策解读 .....（53）  
《关于做好老年人照护需求综合评估工作有关事项的通知》政策解读 .....（55）

# 广州市人民政府办公厅文件

穗府办〔2024〕10号

## 广州市人民政府办公厅关于印发广州市综合立体 交通网规划（2023—2035年）的通知

各区人民政府，市政府各部门、各直属机构：

《广州市综合立体交通网规划（2023—2035年）》业经市人民政府同意，现印发给你们，请认真组织实施。实施中遇到问题，请径向市交通运输局反映。

广州市人民政府办公厅

2024年4月30日

## 广州市综合立体交通网规划（2023—2035年）

### 目 录

#### 第一章 规划基础

##### 第一节 发展现状

##### 第二节 形势要求

（本文与正式文件同等效力）

第三节 运输需求

第二章 总体要求

第一节 指导思想

第二节 基本原则

第三节 发展目标

第三章 扩能提效，推进高水平综合立体交通布局

第一节 编织完善的综合立体交通网

第二节 构筑高效的综合立体交通网主骨架

第三节 打造多层一体的综合交通枢纽体系

第四节 完善面向全球的运输网络

第四章 融通全球，打造高能级综合门户枢纽

第一节 建设世界一流的国际航空枢纽

第二节 打造世界一流的国际航运枢纽

第三节 构建多向链接的世界级铁路枢纽

第四节 建设韧性高效的国际邮政快递枢纽

第五章 引领湾区，构建高效率城市交通网络

第一节 构建多网融合的轨道网

第二节 构建外联内畅的道路网

第三节 强化南沙湾区交通中心功能

第四节 推动交通基础设施智慧绿色升级

第六章 统筹融合，促进综合交通高标准协同

第一节 强化综合交通一体化融合发展

第二节 加快交通与物流融合发展

第三节 推进交通与相关产业融合发展

第七章 守正创新，实现综合交通高质量发展

第一节 增强安全韧性水平

第二节 提供便捷舒适服务

第三节 加快绿色集约转型

第四节 推进经济高效发展

第八章 保障措施

附件

交通运输是国民经济中基础性、先导性、战略性产业和重要服务性行业，在服务构建新发展格局中具有重要地位和作用。党中央、国务院高度重视交通运输发展，先后印发《交通强国建设纲要》《国家综合立体交通网规划纲要》，对交通强国建设进行了系统谋划和全面部署。2021 年 10 月，广东省委、省政府印发《广东省综合立体交通网规划纲要》，进一步加快建设交通强省。为贯彻落实省委、省政府工作部署，加快构建广州市现代化高质量综合立体交通网，支撑广州继续在高质量发展方面发挥领头羊和火车头作用，结合广州市实际编制本规划。

规划范围为广州市域，规划期为 2023 至 2035 年，远景展望到本世纪中叶。本规划在轨道、民航、港口、邮政等方面吸纳了国家、省及我市有关职能部门编制的交通相关最新规划成果，重点深化完善道路网络布局、交通设施与运输服务融合等任务，明确我市规划期内综合立体交通网总规模和主骨架布局，着力打造高能级综合门户枢纽、构建高效率城市交通网络、促进综合交通高标准协同、推进综合交通高质量发展，是指导广州市综合交通运输发展的中长期规划。

## 第一章 规划基础

### 第一节 发展现状

改革开放以来，特别是党的十八大以来，广州市深入学习贯彻习近平总书记对广东重要讲话和重要指示精神，全力推动现代综合交通运输体系建设，交通运输发展取得显著成就。综合立体交通网络初步建成，交通枢纽能级持续提升，综合运输服务保障能力显著增强，城市交通运行更加畅通安全，交通运输质量不断提升。

#### 一、综合立体交通网络初步建成

截至 2023 年底，广州市综合立体交通网实体线网总里程超过 1.6 万公里，其中轨道 1261 公里<sup>1</sup>，道路约 1.4 万公里，航道 1481 公里，建成了与超大城市相匹配的交通基础设施网络。国家及广东省综合立体交通网主骨架中涉及广州市的“3 轴 1 廊”<sup>2</sup>“两横四纵”<sup>3</sup>已基本建成，较好支撑了国家和省综合立体交通网主骨架建设。

<sup>1</sup> 包括高铁 181 公里、普铁 318 公里、城际 87 公里、城市轨道交通（含 APM 线及有轨电车）675 公里。

<sup>2</sup> “3 轴 1 廊”：《国家综合立体交通网规划纲要》“6 轴 7 廊 8 通道”主骨架中涉及广州为“3 轴 1 廊”，其中“3 轴”为京津冀—粤港澳主轴、长三角—粤港澳主轴、粤港澳—成渝主轴，“1 廊”为广昆走廊。

<sup>3</sup> “两横四纵”：《广东省综合立体交通网规划纲要》“三横六纵两联”主骨架中涉及广州为“两横四纵”，其中“两横”为沪广—西江通道、沿海通道，“四纵”为京港澳通道、京深港通道、粤贵川通道、粤湘渝通道。

## 二、交通枢纽能级持续提升

广州白云国际机场已建成两座航站楼、三条跑道，三期扩建工程在建；2023 年旅客吞吐量 6317 万人次，连续四年居全国首位，货邮吞吐量 203 万吨，排名全国第二位。广州港目前基本形成以南沙港区为核心，黄埔港区、南沙港区为重点，内港港区和内河港为补充的港口体系。2023 年港口货物与集装箱吞吐量分别达到 6.75 亿吨、2541 万标准箱，分别排名全球第五、第六。广州市已建成京（武）广、贵广、南广、广深港、广汕等 5 条高速铁路以及京广、广深、广茂、广珠、广石铁路（广州东北货车外绕线）、南沙港铁路等 6 条普速铁路。广州国际港（一期）、广州东部公铁联运枢纽开工建设，公铁、海铁联运水平不断提升。开通运营广州站、广州东站、广州南站、广州白云站、广州北站、新塘站、庆盛站、增城站等 8 座铁路客运站，2023 年铁路旅客发送量达 1.31 亿人次，居全国第二位，其中广州南站旅客发送量 0.91 亿人次，连续多年稳居全国第一。广珠城际、广佛肇城际、广清城际、广州东环城际机场段、穗莞深城际等投入运营，加快打造“轨道上的大湾区”。

## 三、城市交通服务水平持续提升

2023 年核心区晚高峰干道车速 22.8 公里/小时，道路运行总体保持平稳。开通国内第一条设计时速 160 公里的全地下高速地铁（18 号线），截至 2023 年底，城市轨道交通（含 APM 线及有轨电车）运营里程达 675 公里<sup>4</sup>，城市轨道交通运营里程和客运量稳居全国第三。

## 四、交通治理能力不断提高

全市交通运输安全生产总体平稳向好。大力推动公共交通工具清洁低碳转型，截至 2023 年底，全市共有纯电动公交车 1.4 万辆，纯电动比例达 98%。积极推进公交资源优化利用，常规公交运营成本总体低于全国同类城市。扎实推进“一个中心、三大平台”<sup>5</sup>智慧交通体系建设，总体水平走在全国前列。截至 2023 年底，智能网联汽车开放测试道路累计 797 条，单向里程达 1624 公里。首批开放 2 条市内高快速测试道路，单向里程 105 公里，支撑广州创建国家级互联网智能网联汽车与智慧交通应用示范区。

在看到成绩的同时，广州交通运输发展不平衡不充分的问题仍然存在。综合运

<sup>4</sup> 含地铁及 APM 线 652.7 公里，其中广州段 619.4 公里，佛山段 33.3 公里；有轨电车 22.1 公里。

<sup>5</sup> 一个中心、三大平台：智慧交通赋能中心、创新服务平台、感知平台和业务平台。

输通道能力有待增强，北向至京津冀地区通道趋于饱和，西北向至成渝城市群铁路通道单一，东向与长三角地区高标准直达高铁通道尚未建成。运输网络通达度和频度有待进一步提升，广州白云国际机场国际航点数偏低，广州港国际航线和航班密度与国际先进港口存在差距。交通运输多式联运水平还较低，公路货物运输比例仍较高。综合交通枢纽多方式融合不畅，换乘换装环节效率有待提高。广州与周边城市互联互通水平有待提升，南沙交通发展水平与城市定位不匹配。智慧交通应用深度和广度有待拓展，城市道路拥堵仍然存在，公共交通服务品质有待提升，交通管理政策引导效果尚不明显。

## 第二节 形势要求

当今世界正经历百年未有之大变局，新一轮科技革命和产业变革深入发展，国际力量对比深刻调整，国际环境日趋复杂，不稳定性不确定性明显增加，交通运输发展面临的形势更加复杂多变。同时，我国已转向高质量发展阶段，制度优势显著，经济长期向好，市场空间广阔，社会大局稳定。习近平总书记在考察广东时，赋予广州实现老城市新活力、“四个出新出彩”的使命任务，为广州交通发展带来新发展机遇，也提出更高发展要求。

### 一、国家赋予广州新的使命任务，要求广州交通进一步提升战略支撑能力

2023 年 4 月，习近平总书记亲临广东、广州视察并发表重要讲话、作出系列重要指示，要求广东在推进中国式现代化建设中走在前列，寄望广州积极推进粤港澳大湾区建设，继续在高质量发展方面发挥领头羊和火车头作用。未来，广州中心城市门户枢纽功能持续增强，全球人流、物流、资金流、信息流在广州集聚扩散，国内外交往需求将持续增长。广州交通应充分发挥“先行官”作用，进一步强化国际航空枢纽、航运枢纽、世界级铁路枢纽功能，优化世界级轨道体系，打造国际物流中心，提升城市能级和核心竞争力，在链接国内国际双循环中加强保障。

### 二、强化粤港澳大湾区“一点两地”<sup>6</sup>核心引擎功能，要求广州持续发挥交通长板优势

习近平总书记赋予粤港澳大湾区“一点两地”的全新定位，为大湾区发展赋予了强劲动力。广州要纵深推进新阶段粤港澳大湾区建设，聚焦立足湾区、协同港澳、面向世界，推动南沙开发开放，持续增强粤港澳大湾区核心引擎功能，需继续发挥

<sup>6</sup> 一点两地：2023 年 4 月习近平总书记在视察广东时强调，要使粤港澳大湾区成为“新发展格局的战略支点、高质量发展的示范地、中国式现代化的引领地”。



比较优势、先发优势、区位优势，着力锻造交通长板，引领建设具有全球影响力的交通枢纽集群，实现粤港澳大湾区高水平互联互通，增强对周边区域发展的辐射带动作用，促进区域协调发展。

### 三、畅通城市血脉，支撑城市高质量发展

2023 年 5 月，习近平总书记在河北雄安新区考察时指出，交通是现代城市的血脉。血脉畅通，城市才能健康发展。新时期广州提出构建“一带一轴、三核四极”<sup>7</sup>的多中心、组团式、网络化城镇空间结构，聚焦“三脉”“三轴”“三核”构筑广州战略空间新图景。要充分发挥交通的支撑引领功能，着力打造城市高质量综合立体交通网，促进千年城脉、文脉、商脉传承发展，推动城市老中轴、新中轴、活力创新轴融合互动，实现老城区“历史文化核”品质提升、东部中心“现代活力核”功能提升、南沙“未来发展核”能级提升。

### 四、不确定风险考验要求增强底线思维，强化城市交通系统韧性和可靠性

城市交通发展面临来自系统外部和内部的双重不确定性。一方面外部环境不断变化，突发公共卫生事件、极端恶劣天气以及其他不可抗力风险等对交通运输造成冲击，对城市交通系统韧性提出更高要求；另一方面，未来广州市人口增长规模存在不确定性，交通基础设施建设如何匹配人口增长分布成为挑战。广州应积极应对不确定风险，通过先进信息技术赋能，推动交通基础设施全要素、全周期数字化，构筑更具稳定性的交通系统。

### 五、用地、环境和资金等紧约束下，综合交通运输体系从增量规划向增存协同规划转变

一方面，广州市已经形成规模巨大的交通基础设施存量资产，既有交通基础设施面临逐年老化的问题，设施运营和更新改造带来巨大的财政压力；另一方面，广州市国土空间总体规划提出“确保国土空间开发强度控制在 1/3 以内”的刚性要求，交通基础设施与永久基本农田、生态保护红线的协调难度日益增大。交通基础设施要注重科学统筹增量的合理供给与存量的优化利用。

## 第三节 运输需求

随着广州全球城市的建设、大湾区融合发展及居民出行需求多元化，客运出行持续增长，预计至 2035 年旅客出行量年均增速约为 3.6%，市域客运总量 5600 万人

<sup>7</sup> 一带：珠江高质量发展带；一轴：活力创新轴；三核：中心城区、东部中心、南沙新区；四极：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。



次/日，其中城市内部约 4800 万人次/日，整体分布呈现“内缓增、外剧增”及“纵轴增强、横轴显现”的特征。

货物运输需求稳中有升，高价值、小批量、时效强的货物运输需求大幅增加。预计至 2035 年全社会货运运输量年均增速约为 4.1%，至 2035 年市域货运总量约 17 亿吨，其中城市内部货运约 5 亿吨。在转变经济发展方式的要求下，产业转型升级将导致广州本地的货运生成量减少、通过广州枢纽的中转货物增加，整体呈增速放缓趋势。随着全市产业高质量发展进程加快，广州市产业结构不断优化，货运需求结构也将明显优化，公路货运需求将向单位能耗较低的铁路、水运转移。

## 第二章 总体要求

### 第一节 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精神，深入学习贯彻习近平总书记对广东系列重要讲话和重要指示精神，立足新发展阶段，贯彻新发展理念，服务构建新发展格局，抓住粤港澳大湾区建设、南沙开发开放重大机遇，全面落实省委“1310”具体部署和市委“1312”思路举措，锚定“排头兵、领头羊、火车头”标高追求，牢牢把握交通“先行官”定位，以“二次创业”奋进姿态，聚焦打通“大动脉”，畅通“微循环”，加快构建便捷顺畅、经济高效、绿色集约、智慧先进、安全韧性的现代化高质量城市综合立体交通网络，助力广州高质量实现老城市新活力、“四个出新出彩”，高水平支撑交通强国、交通强省建设，在实现习近平总书记赋予广东的使命任务中勇当排头兵。

### 第二节 基本原则

#### 一、服务大局、开放发展

准确把握广州在全球网络、全国大局中的定位，不断增强交通对社会经济发展全局和国家重大战略的保障能力，主动服务全面建设社会主义现代化国家大局，推进“一带一路”<sup>8</sup>“交通强国”等国家重大战略深入实施，引领全省“一核一带一区”<sup>9</sup>发展，提升广州在全球城市网络中的坐标定位，为全国全省发展担起广州责任、展现广州作为。

#### 二、全面融合、保障有力

<sup>8</sup> 一带一路：丝绸之路经济带、21 世纪海上丝绸之路。

<sup>9</sup> 一核：珠三角地区；一带：沿海经济带；一区：北部生态发展区。

坚持系统观念，加强交通运输资源整合和集约利用，推动综合交通融合发展。强化衔接联通，提升设施网络化和运输服务一体化水平，提高综合交通运输整体效率和保障能力。大力推进交通与空间、产业的联动发展，促进交通运输与相关产业深度融合。

### 三、智慧赋能、创新引领

大力实施创新驱动发展战略，以先进信息技术赋能交通，推动新型交通基础设施建设，加快数字化、网联化、智能化，夯实数据感知互联，深化数据分析应用，提质升级交通信息化服务，促进交通运输智慧发展，打造交通运输新质生产力。

### 四、安全韧性、绿色转型

统筹发展和安全，推进交通基础设施平急两用，加强交通运输安全与应急保障能力建设。提升国际国内连通度，构建便捷优质的城乡运输服务。落实碳达峰、碳中和要求，推进运输结构优化调整，深入实施公交优先发展战略，加快形成绿色低碳运输结构，促进交通与自然和谐发展。持续完善交通发展政策，提升交通运输治理能力。

## 第三节 发展目标

高效连接全球、便捷辐射全国、快速直连湾区，建成具有全球影响力的综合交通枢纽。

构建高品质公交都市，打造高效率城乡融合路网，提供高水平综合运输服务，建设人民满意交通。

到 2035 年，形成交通强市新局面，率先建成便捷顺畅、经济高效、绿色集约、智慧先进、安全韧性的现代化高质量城市综合立体交通网，实现“12312”出行交通圈<sup>10</sup>和“123”快货物流圈<sup>11</sup>。基本建成具有全球影响力的综合交通枢纽，引领推动粤港澳大湾区实现更高水平的互联互通和对外开放，助力广州高质量实现老城市新活力、“四个出新出彩”。

到本世纪中叶，全面建成人民满意、保障有力、世界先进的高质量交通强市，全面建成具有全球影响力和竞争力的综合交通枢纽，全面服务和保障广州建设社会主义现代化国际大都市，人民享有美好交通服务。

<sup>10</sup>“12312”出行交通圈：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。

<sup>11</sup>“123”快货物流圈：国内城市 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。

### 第三章 扩能提效，推进高水平综合立体交通布局

完善铁路、道路、水运、民航、邮政快递、油气管道等基础设施网络，优化综合立体交通网，重点构建以广州为中心、带动全省、辐射全国的“十向四联一环两纵三横”广州市综合立体交通网主骨架。打造多层一体的综合交通枢纽体系，以机场、港口、铁路枢纽为基点，织密面向全球的运输网络，提升全球资源配置能力。

#### 第一节 编织完善的综合立体交通网

以统筹融合为导向，着力补短板、重衔接、优网络、提效能，更加注重存量资源优化利用和增量供给质量提升，完善铁路、道路、水运、民航、邮政快递、油气管道等基础设施网络。至 2035 年，全市综合立体交通网总规模约 2.0 万公里，其中轨道约 2300 公里、道路约 1.5 万公里、航道约 1500 公里、油气管道约 840 公里，全市民用运输机场 1 个，主要港区 7 个，主要铁路枢纽 21 个，形成高效衔接的公路枢纽集群、多点支撑的邮政快递枢纽集群。

#### 专栏 广州市综合立体交通网布局（2035 年）

1. 轨道：包含国家铁路、城际铁路、城市轨道及铁路枢纽，线路总里程约 2300 公里。其中，国家铁路约 860 公里，城际铁路约 470 公里，城市轨道约 1000 公里。
2. 道路：包括骨干路网（高速公路、封闭运行快速路）、干线路网（快速路、主干路、国道、省道）、基础路网（次支路、农村公路）及公路客货运枢纽，其中骨干路网里程约 1500 公里，干线路网里程约 3500 公里，基础路网里程约 10600 公里。
3. 水运：包括航道网和港口。航道网总里程约 1500 公里，其中内河高等级航道约 205 公里，港口包括广州港（海港，含 4 个港区）和广州内河港（含 3 个港区）。
4. 油气管道：广州市域总里程约 840 公里。
5. 民航：包括民用运输机场、通用航空机场。其中，广州市域内民用运输机场 1 个，通用机场 5 个。
6. 铁路枢纽：铁路客运枢纽 14 个。广州站、广州东站、广州南站、佛山西站、广州白云站、广州北站、白云国际机场 T3 站、南沙站、庆盛站、新塘站、黄埔（鱼珠）站、增城站、从化站、知识城站。铁路货运枢纽 7 个。广州国际港、增城西、南沙港、万顷沙、大朗、郭塘、江高镇。
7. 公路枢纽：结合城市发展方向和产业发展布局，依托机场、铁路、码头等大型交通基础设施，做好与公路、城市道路、城市轨道在空间与功能上的衔接，设置公路客货运站。
8. 邮政快递：包含邮政快递处理中心和邮路。建设多点支撑邮政快递枢纽集群，依托综合立体交通网，布局航空邮路、铁路邮路、公路邮路、水运邮路。

（本文与正式文件同等效力）

## 第二节 构筑高效的综合立体交通网主骨架

衔接落实国家“6轴7廊8通道”<sup>12</sup>和广东省“三横六纵两联”<sup>13</sup>综合立体交通网主骨架，完善城市综合交通运输通道配置。充分依托国铁、城际、城市轨道快线、高快速路，构筑“十向四联一环两纵三横”广州市综合立体交通网主骨架，建成城市内外高效衔接，城乡统筹发展的综合交通运输通道，支撑广州快速连通京津冀、长三角、成渝地区，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。

### 专栏 广州市综合立体交通主骨架布局

#### (1) 十向。

广州至京津冀地区。

方向1：京港澳通道，广州经长沙、武汉、郑州、石家庄至北京。由1条预留磁悬浮线路、1条高速铁路、1条普速铁路、3条高速公路、1条普通国道组成。

方向2：京深港通道，广州经赣州、九江、阜阳、衡水、雄安至北京。由1条高速铁路、1条高速公路、1条普速铁路、1条普通国道组成。

广州至长三角地区。

方向3：沪广通道，广州经河源、龙岩、南平、杭州至上海。由1条高速铁路、3条高速公路组成。

方向4：沿海通道（东），广州经深圳、福州、宁波至上海。由1条预留磁悬浮线路、2条高速铁路、1条高速公路、1条普通国道组成。

广州至港澳地区。

方向5：广深港通道，广州经东莞、深圳至香港。由1条预留磁悬浮线路、2条高速铁路、2条城际铁路、2条高速公路组成。

方向6：广珠澳通道，广州经中山、珠海至澳门。由1条高速铁路、3条城际铁路、2条高速公路、1条普速铁路组成。

广州至成渝地区。

方向7：粤贵川通道，广州经桂林、贵阳至成都。由1条高速铁路、1条高速公路、1条普通国道组成。

方向8：粤湘渝通道，广州经永州、怀化至重庆。由1条高速铁路、2条高速公路组成。

<sup>12</sup>6条主轴：京津冀—长三角主轴、京津冀—粤港澳主轴、京津冀—成渝主轴、长三角—粤港澳主轴、长三角—成渝主轴、粤港澳—成渝主轴；7条走廊：京哈走廊、京藏走廊、大陆桥走廊、西部陆海走廊、沪昆走廊、成渝昆走廊、广昆走廊；8条通道：绥满通道、京延通道、沿边通道、福银通道、二湛通道、川藏通道、湘桂通道、厦蓉通道。

<sup>13</sup>三横：沿海通道、沪广—西江通道、汕昆横向通道；六纵：京港澳通道、京深港通道、粤贵川通道、粤湘渝通道、二湛通道、粤东北上通道；两联：汕尾北上通道、粤西北上通道。

**专栏 广州市综合立体交通主骨架布局**

广州至滇中地区。

方向9：西江通道，广州经梧州、南宁、兴义、昆明至瑞丽。由1条高速铁路、1条普速铁路、1条高速公路、1条普通国道组成。

方向10：沿海通道（西），广州经江门、茂名、湛江、南宁、文山至昆明。由1条高速铁路、1条高速公路、1条普通国道组成。

（2）四联。

联1：京深港通道联络线，广州经韶关至赣州，衔接京深港通道。由1条高速铁路、1条高速公路、1条普通国道组成。

联2：沿海通道东联络线，广州经惠州至汕尾，衔接沿海通道，由1条高速铁路、1条普通国道组成。

联3：粤贵川通道联络线，广州至广宁，衔接粤贵川通道。由1条高速铁路组成。

联4：沿海通道西联络线，广州经茂名至湛江/广州经云浮至南宁，衔接沿海通道。由2条高速铁路、1条普速铁路、1条普通国道组成。

（3）一环。

都市圈交通环，串联了广州南沙、东部中心、国家知识中心城、北部增长极以及佛山、东莞、中山等中心城区，是衔接“三横两纵”的重要交通通道，支撑广州都市圈建设。该环由7条城际、3条高速公路组成。

（4）两纵。

纵1：向北衔接京港澳通道、粤湘渝通道，串联广州北部增长极、中心城区、南沙，向南衔接广珠澳通道。由1条城际、4条城市轨道快线、2条高速公路、3条快速路组成。

纵2：向北衔接京深港通道联络线，串联广州从化绿色发展示范区、国家知识中心城、中心城区、狮子洋增长极，向南衔接广深港通道。由3条城市轨道快线、3条高速公路、3条快速路组成。

（5）三横。

横1：向西衔接西江通道、国家沿海通道西联络线，串联广州中心城区、东部中心，向东衔接京深港通道、国家沿海通道东联络线。由3条城际、3条城市轨道快线、2条高速公路、6条快速路组成。

横2：衔接国家沿海通道，途经南沙，支撑南沙打造重大战略性平台。由1条城际铁路、1条城市轨道快线、4条高速公路组成。

横3：西向衔接粤贵川通道联络线，串联广州北部增长极、国家知识中心城、从化绿色发展示范区，东向衔接沪广通道。由1条城市轨道快线、1条高速公路、3条快速路组成。

**第三节 打造多层一体的综合交通枢纽体系**

根据城市空间、产业布局和交通资源，按照运输规模和枢纽功能，划分为面向国际、全国、区域和城市服务范围的四级分类综合交通枢纽体系，以构建多层立体、

（本文与正式文件同等效力）



便捷换乘的综合枢纽为导向，提升不同运输方式换乘衔接水平，促进各种运输方式高效融合。

依托海港、空港、铁路等大型客、货运设施和口岸设施，建设 5 个国际型综合交通枢纽。具备广泛的对外辐射网络和强大的运输集散、中转能力，是国际客货运体系的重要节点。

依托重要港区、铁路枢纽，建设 17 个全国型综合交通枢纽。具备较广的对外辐射网络和较强的运输中转能力，主要提供国内客货运输服务。

建设一批区域型、城市型枢纽。区域型枢纽以服务珠三角区域运输及广州都市圈换乘中转为重，是城市对外交通辅助枢纽。城市型枢纽包括城市型换乘枢纽和城市配送中心，城市型换乘枢纽服务城市内换乘旅客运输为重，城市配送中心面向大宗用户和地区用户，以组织一般镇域、区县内部的货物运输为重。

#### 专栏 广州市综合交通枢纽分级及规划情况

国际型综合交通枢纽。

广州白云国际机场、广州港南沙港区（含南沙港物流基地）、南沙国际邮轮母港、广州国际港、广州东部公铁联运枢纽。

全国型综合交通枢纽。

广州港黄埔港区、广州港南沙港区<sup>14</sup>、广州站、广州南站、广州东站、广州白云站、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、白云国际机场 T3 站、佛山西站、珠三角枢纽（广州新）机场<sup>15</sup>。

区域型、城市型枢纽。

区域型枢纽包括城际铁路站、铁路货站、公路客货运站、通用航空机场、水路客运站等。城市型枢纽包括城市型换乘枢纽和城市配送中心，城市型换乘枢纽包括城市轨道交通枢纽站和常规公交枢纽站，城市配送中心主要是部分中小规模公路货站和重要城市物流配送中心。

#### 第四节 完善面向全球的运输网络

发挥联结海陆两个扇面的区位优势与国家综合性门户城市作用，积极参与服务国际大循环的国际运输通道建设。以港口、铁路枢纽、机场为基点，海陆空多方式协同发展国际运输通道，形成海上丝绸之路和陆上丝绸之路经济带对接融汇的重要

<sup>14</sup>广州港南沙港区位于东莞。

<sup>15</sup>珠三角枢纽（广州新）机场位于佛山。



支撑区，强化面向全球的国际交通运输联系。

拓展“广州之路”国际航空网络。大力开拓国际航线，进一步深耕东南亚市场，拓展欧美澳航线，开发非洲潜力市场，增加“一带一路”航点。加大广州白云国际机场国内航线拓展力度和深度，不断巩固和强化国内市场优势。充分利用货运航线航班管理政策，争取更多货邮飞行时刻，增强广州白云国际机场拓展货运航线精准扶持力度。优化调整广州及周边相关地区空域结构，推进军民航深度融合，促进空域资源统筹安排和释放。推进低空空域管理改革，完善低空飞行服务保障体系建设，健全低空空域军地民协同管理机制，构建城市低空飞行服务网络，促进低空经济发展。实现航空网络覆盖面、航班频次衔接率等重要指标国际领先，形成东南亚 4 小时、全球 12 小时航空交通圈。

拓宽“21 世纪海上丝绸之路”国际航运通道。拓展欧美远洋集装箱班轮航线，鼓励国际航运联盟及国际班轮公司在南沙港区增加航线。加快发展邮轮经济，打造至东南亚、日韩等地区旅游航线。

畅通“丝绸之路经济带”国际陆路通道。依托广州铁路枢纽优势，构建广州国际铁路枢纽通往欧洲、蒙古（俄罗斯）、东南亚、南亚、中亚（西亚）的国际铁路大通道，有机融入国家陆路国际运输通道。

#### 第四章 融通全球，打造高能级综合门户枢纽

坚持适度超前规划原则，提升枢纽全球连通水平和辐射能级，建设世界一流的国际航空枢纽、国际航运枢纽，构建多向链接的世界级铁路枢纽和韧性高效的国际邮政快递枢纽，支撑广州建成具有全球影响力的综合交通枢纽。

##### 第一节 建设世界一流的国际航空枢纽

###### 一、构建广州市多机场体系

提升广州白云国际机场枢纽能级，建成引领粤港澳世界级机场群建设、支撑民航强国战略的国际航空枢纽。加快珠三角枢纽（广州新）机场建设，推动与广州白云国际机场协同分工，共建广州国际航空枢纽，引领大湾区世界级机场群发展。规划建设番禺、增城、南沙、从化、黄埔等 5 个通用机场，统筹推进直升机起降点布局，逐步完善飞行服务站等配套设施规划建设，提升低空飞行服务保障体系能力，构建城市低空飞行服务网络。

（本文与正式文件同等效力）

## 二、巩固广州白云国际机场国际航空枢纽地位

加快广州白云国际机场基础设施建设。推进广州白云国际机场三期扩建工程，建成三个航站楼、五条跑道，至 2030 年广州白云国际机场旅客吞吐能力 1.2 亿人次、货邮吞吐能力 380 万吨，终端 2045 年旅客吞吐能力 1.4 亿人次、货邮吞吐能力 600 万吨。建设空港型国家物流枢纽，提升机场物流综合作业能力。加快广州白云国际机场综合保税区建设，实施机场内货站改扩建工程，建设东西货运区一级货运设施。

## 三、完善广州白云国际机场集疏运系统

强化广州白云国际机场与国家铁路、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。结合广州白云国际机场 T3 航站楼新建白云国际机场 T3 高铁站，规划预留广州北站 T4 航站楼和专用轨道，将广州白云国际机场和广州北站等铁路枢纽打造成为空铁联运一体化发展的典范。规划引入“6 条高铁+5 条城际+2 条地铁+1 条专用轨道”，加快推进贵广高铁广宁联络线、广州至珠海（澳门）高铁等项目建设；构建“六横七纵”的高快速路网络，加快推进惠肇高速、机场高速改扩建等工程，实现机场与广州中心城区 30 分钟通达、与大湾区主要城市 1 小时通达、与邻近省会城市 3 小时通达。

### 专栏 广州白云国际机场集疏运

“6 条高铁+5 条城际+2 条地铁+1 条专用轨道”。

通过正线及联络线引入广河高铁、广湛高铁、广清永高铁、广州至珠海（澳门）高铁、贵广高铁广宁联络线和广深高铁新通道 6 条高速铁路；加快建设广佛环城际、穗莞深城际、广清城际、广花城际、芳白城际 5 条城际铁路；2 条地铁为地铁 3 号线、36 号线；1 条专用轨道为广州北站至广州白云国际机场空侧专用轨道。

“六横七纵”的高快速路网。

“六横”包括珠三环高速、花都大道—永九快速、惠肇高速、北二环高速、增佛高速、华南快速。

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

## 第二节 打造世界一流的国际航运枢纽

### 一、优化广州港功能布局

进一步强化以南沙港区为核心，南沙港区和黄埔新港作业区为重要功能区的

“一核两重”港口货物功能布局，加快建设南沙港区大型专业化深水泊位，适应运输船舶大型化发展趋势，巩固南沙作业区集装箱运输核心功能；通过设施更新和技术改造，不断提升南沙港区、黄埔新港作业区专业化、现代化、智能化发展水平。构建以南沙港区芦湾作业区、黄埔港区、内港港区为主的水上休闲与客运布局。进一步加快番禺港区、五和港区、新塘港区等内河港功能优化，积极发展临港产业。到 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。充分预留港口用地用海空间。

**专栏 广州港各港区功能定位**

<p>广州港（海港）。</p> <p>南沙港区：国际航运中心核心功能区，以集装箱运输为主，拓展现代航运物流。</p> <p>南沙港区：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。</p> <p>黄埔港区：港口物流重要功能区，新港巩固发展临港产业，老港推进功能调整，发展港口休闲产业。</p> <p>内港港区：滨水休闲产业区，发展航运和港口休闲产业。</p> <p>内河港。</p> <p>番禺港区：以发展集装箱和散杂货运输为主，积极发展港口物流，兼顾港口滨水休闲功能。</p> <p>五和港区：以集装箱、水泥运输为主，兼顾矿物性建筑材料、汽车滚装等物资运输，积极发展港口物流。</p> <p>新塘港区：以集装箱、干散货、化工原料及制品等装卸为主，兼顾发展汽车滚装运输，同时发展内河客运及观光航线。</p>
---

**二、提升基础设施服务能力**

建设大型专业化深水泊位。实施南沙国际通用码头工程、南沙港区粮食及通用码头扩建工程，推进南沙港区五期工程、广州番禺龙沙码头二期工程等规划建设，预留南沙港区六期工程。

提升航道和锚地适应能力。提升出海航道能级，推动广州港 20 万吨级航道工程、广州港出海航道（北段）（7 万吨）等工程，配合完善珠江三角洲高等级航道网。远期结合港口航运需求和水资源的综合开发利用，进一步提升主要航道等级。强化跨江通道规划建设与航道发展规划技术等级衔接协调，确保航道的线性连通。强化锚地适应水平，实施桂山锚地扩建工程，加强锚地资源保护，保障和促进港口

（本文与正式文件同等效力）

锚地的可持续发展。

### 三、完善集疏运体系

健全港口集疏运体系，打通多式联运全程环节。发展铁水联运，促进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，推进南沙港区国际海铁联运码头工程，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，加快建设南沙港区连接周边地区的快速通道，争取南沙港快速路对集卡车辆优惠收费，统筹规划进港货运车辆停放区域。

### 四、增强现代航运服务功能

提升广州航运服务业发展能级，补齐航运服务业短板，完善航运服务体系。全面推进船舶管理、船舶代理等传统航运服务业转型升级，推进拖轮业务、外轮理货持续增长，提升基础航运服务发展能级；提升航运交易、船运资讯、航运教育、培训与咨询等影响力；实现航运金融、航运保险、海事法律和船舶保税油供应等突破发展。

### 五、共建协同高效的大湾区世界级港口群

推动与区域港口协同发展，增强港口群整体国际竞争力。突出广州港在珠三角地区的引领地位，按照“优势互补、互惠共赢”原则，深化广州港与深圳港、珠海港等周边港口合作，推进珠江西岸港口资源整合，协同打造粤港澳大湾区世界级港口群，支撑粤港澳大湾区共建共享国际航运中心。

## 第三节 构建多向链接的世界级铁路枢纽

### 一、完善互联互通的铁路客运枢纽

在“五主四辅多节点”<sup>16</sup>的铁路枢纽布局基础上，系统考虑城市功能、空间形态、产业发展、多层次轨道交通等因素，进一步论证铁路客运枢纽的功能定位，强化对城镇空间拓展、产业布局优化的支撑和引领。提质改造广州站、广州东站、广

<sup>16</sup>五主：广州站、广州东站、广州南站、广州白云站、佛山西站；四辅：广州北站、黄埔（鱼珠）站、新塘站、南沙站。

州北站，高规格推进南沙站规划建设，新建黄埔（鱼珠）站、知识城站、从化站，至 2025 年高速铁路区级节点覆盖率达到 83%，至 2035 年达到 100%。加快推进广州站至广州南站联络线、广州东站至新塘站五六线、广州站至广州东三四线等线路建设，增强引入城市中心的铁路通道能力，强化枢纽互联互通。

## 二、加强铁路通道建设

畅通“四通八达、四面八方”高铁通道，推动形成十大出省高铁通道，强化国家综合立体交通网主骨架支撑服务能力。新增广清永高铁、贵广高铁广宁联络线，提升广州至成渝方向联系效率；新增广河高铁，增加广州至长三角方向高铁通道；积极谋划扩容广州至京津冀方向高铁通道；加快广湛高铁建设，强化广州与滇中方向联系；新增广州至珠海（澳门）高铁、广深高铁新通道，强化广州与珠澳、深港联系。超前谋划广州与其他超大城市间高速磁悬浮通道布局及实验线建设。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、与国家级城市群主要城市 5~8 小时互达。支持柳广铁路建设，打通广州至大西南地区货运铁路干线瓶颈，推动广州铁路枢纽与铁路国际运输大通道常态化联通运营，铁路货运实现国内 1000 千米以内 1 日达、2000 千米以内 2 日达、2000 千米以上 3 日达。

### 第四节 建设韧性高效的国际邮政快递枢纽

#### 一、优化多点支撑邮政快递枢纽布局

打造辐射全球的国际邮政快递枢纽集群。依托广州白云空港物流枢纽、广州南沙港物流枢纽、广州东部公铁联运物流枢纽、广州铁路集装箱中心站（广州国际港）公铁联运枢纽打造国际邮政快递处理中心，实现邮政快递网络空港、海港、铁路港“三港辐射”一体化衔接；依托重点产业区、铁路客货站、高速公路等大型交通及物流枢纽，布设区域性邮政快递处理中心；依托制造业、商贸业等物流骨干节点布设其他市内邮政快递处理中心。推动邮政快递枢纽与各大铁路枢纽、机场、城市轨道交通站点和主要港口等重大交通基础设施紧密衔接，提升枢纽寄递配套能力，将广州打造为效率最高、成本最低、竞争力最强的国际邮政快递枢纽。

#### 二、完善广覆盖高效率寄递通道

针对货运量集中、发展潜力巨大的国家和地区，搭建面向国际、开放共享的寄



递大通道，完善联通全国、普惠高效的寄递主骨架。拓展航空邮路，依托白云国际航空枢纽，引导邮政快递企业发展面向东南亚、欧美、大洋洲等重点需求市场的国际通道，推动航空干支线联运建设，探索发展国内通用航空货运。完善水运邮路，加强广州港与东南亚、东北亚等地区港口合作，积极延伸物流链至国内中南、西南等地区，将广州港打造为具有邮件快运航运业务优势的重要海港。强化铁路邮路，借助通往西欧、中亚等地的国际大通道，提升中欧班列运邮通道功能，积极开通高铁货运专列，构建全国高铁快运网络。提升公路邮路运输能力，发展甩挂运输方式，加快建设联系周边国家、通达国内各地的陆运寄递通道。

## 第五章 引领湾区，构建高效率城市交通网络

构建多网融合的轨道网和外联内畅的道路网，支撑“一带一轴、三核四极”城镇空间结构，强化与周边城市互联互通，提升南沙枢纽能级，推动交通基础设施智慧绿色升级，打造以广州为中心的大湾区 1 小时交通圈。

### 第一节 构建多网融合的轨道网

构建由城际铁路、城市轨道交通快线 A、城市轨道交通快线 B 及城市轨道交通普线深度融合的多层次轨道交通系统，积极推进城市轨道交通第四期建设规划项目落地，力争 2035 年建成 1000 公里城市轨道网。

协同城际铁路，建设更高效的城市轨道快线 A。加强与佛山、中山、东莞、深圳、清远、惠州等城市的轨道衔接，推进南沙至珠海（中山）城际、佛穗莞城际等规划建设。按照“一张网、一张票、一串城”的运营模式，实现轨道运营服务公交化，推进广州与相邻城市的各重要组团紧密联系。

建设更便捷的城市轨道快线 B。加快 3 号线东延线、13 号线二期、14 号线二期等线路建设，重点推进地铁 8 号线北延段及支线等城市轨道交通第三期建设规划调整项目，支撑广州市域一体化发展，实现南沙、东部中心及外围综合新城至中心城区快速通达。

建设更广覆盖的城市轨道普线网。加密中心城区、南沙、东部中心内部及连绵发展地区走廊的城市轨道普线，提高轨道交通线网密度，实现重要客流走廊全覆盖，提升轨道交通服务水平和大客流走廊服务能力。



## 第二节 构建外联内畅的道路网

统筹融合公路体系和城市道路体系，综合考虑功能定位、技术等级、速度标准等，构建由骨干路网（含高速公路、封闭运行快速路）、干线路网（含快速路、主干路、国道、省道）、基础路网（次支路、农村公路）组成的功能清晰、级配合理、城乡融合的路网体系。

### 一、完善骨干路网

进一步强化广州对外辐射通道。完善以广州为中心、辐射华南的“三环+十九射”骨架形态，至 2035 年市域骨干路网总里程达到 1500 公里。推进跨江跨海通道，加快实施狮子洋通道、南中高速，推动莲花山通道建设，积极谋划沙鱼洲隧道、化龙至开发区西区过江通道等。推进高速拥堵路段扩容改造，实施机场高速、京港澳高速粤境清远佛冈至广州太和段、北二环高速改扩建等，加强易堵缓行收费站扩能治理。加密与周边城市互联通道，推进佛清从高速（广州段）、惠肇高速（白云至三水段）、清花高速等通道，强化广州对粤东西北的辐射能力。实现 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。

#### 专栏 “三环+十九射”

三环：广州环城高速、广州绕城高速、珠三环—深中通道—南中高速。

十九射：广清高速、机场高速—乐广高速、机场第二高速—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、增佛高速增城至天河段、广惠高速、广深高速、广深沿江高速、南沙大桥—番莞高速、虎门高速—常虎高速、广澳高速、南沙港快速、东新高速—中山东部外环高速、广珠西线高速、广台高速、广佛—广三高速、广佛肇高速。

### 二、构建衔接顺畅的干线路网

至 2035 年市域干线路网总里程达 3500 公里。重点提升中心城区和广州东部、南部区域路网互联互通水平，加快推进黄埔至南沙东部快速通道、临江大道等道路建设。结合城市更新契机打通结构性通道，完善市域路网结构。中心城区形成“内环+八联络”的快速通道和“十五横、十五纵”的干线路网系统，研究构建石化路—沙鱼洲隧道—南大干线—黄埔至南沙东部快速通道及珠吉路—鱼珠隧道—新化快速路两条南北向快速通道，提升环城高速以东南北向疏散能力。加快建设鱼珠隧道、

（本文与正式文件同效力）

火炉山隧道、如意坊放射线系统工程等项目，优化提升重点区域路网功能。

### 专栏 中心城区干线路网系统

内环：内环路。

八条联络线：增槎路、广园西路/三元里大道、恒福路—广汕公路/广园快速、黄埔大道、东晓南路、洲头咀隧道—芳村大道、如意坊隧道/龙溪大道、广佛放射线，构成内环路与环城高速的快速联系系统。

十五横：北太路、白云五线、白云四线、永石路及东延线、白云三线、黄石路—京溪路—华观路—科学大道、白云二线、棠槎路—怡新路、白云一线、环市路—天河路—中山大道—护林路、东风路、中山路—花城大道、临江大道及东延线、花地大道—鹤洞路—昌岗路—新港路、快捷路二期—新滘路。

十五纵：槎神大道、铁路西线—石井大道—西湾路、铁路东线—同德围高架—荔湾路—花地大道、机场路—解放路—江南大道、G106—云城西路—广园西路—康王路—人民桥—工业大道、广州大道—G105、沙太路—猎德大道北延线—江海大道—新光快速、火炉山隧道—科韵路、人才大道（中新知识城至中心城区快速通道）—车陂路、天鹿路—大观路、科珠路—珠吉路—鱼珠隧道、水西路—科丰路—丰乐路、开放大道—沙鱼洲隧道、开发大道、开创大道。

推动城市交界地区道路衔接。强化广佛、穗莞、广惠、广清、广中等道路交通有效衔接，提升广州对周边城市的辐射带动能力。推进广佛大桥系统工程（一期）、沉香大桥等项目，提升广佛全域同城高质量融合发展。推进开发区西区至麻涌东江通道、江龙大桥重建工程等项目，强化东部中心辐射能级，促进穗莞惠合作。推进红棉大道接清远太石路、广清大道南延线等项目规划建设，推动广清交通一体化发展。推动站南路—民朗大道等通道规划建设，加强与中山市路网连通。

推进国省干线升级改造。提升国省干线通行能力，推进交通量较大的低等级国省干线升级改造，逐步消除干线瓶颈路段，加快推进国道 G228 线上横沥大桥拆除重建工程等项目，谋划莲沙容水道航道二期沙湾大桥改造工程、国道 G228 线洪奇沥大桥改扩建。推进穿城镇路段改线、交通量较大的低等级路段升级改造。加强城市周边区域公路与城市道路高效对接，畅通进出城通道。加强国省干线养护管理，提升设施服务质量。

### 三、构建循环顺畅、普惠公平的基础路网

完善循环畅顺的次支路网。贯彻“窄马路、密路网”的布局理念，结合城市更

新加密次支路网，充分利用微改造、微循环优化道路空间，提升整体运行效率，至 2035 年中心城区整体路网密度达到 8 公里/平方公里以上。

提升农村公路网。建设“四好农村路”，持续推进路网提档升级，加强镇、村互联互通。结合城镇空间优化县、乡、村道布局，加快县道升级改造，提升串联村镇、联结旅游景区、通达产业园等公路的等级。加强农村公路与普通国省干线衔接，提升建制村通双车道公路服务水平，消除农村地区对外交通瓶颈。推进农村公路建设项目更多向进村入户倾斜，做好农村公路与村内道路的衔接，将符合要求的村内道路纳入农村公路规划建设。提高农村公路三级率和双车道率，持续推进农村公路桥梁整治工作。

### 第三节 强化南沙湾区交通中心功能

#### 一、增强国际航运物流枢纽功能

推进以南沙港为核心的广州市港口型国家物流枢纽建设。推动南沙港区五期工程、南沙港区国际海铁联运码头工程等建设，进一步提升港铁联运能力。加密南沙—中亚—欧洲的中欧直达集装箱班列。携手港澳在南沙共建大湾区航运联合交易中心。加快发展船舶管理、检验检测、海员培训、海事纠纷解决等海事服务，打造国际海事服务产业集聚区，提升国际航运综合服务能力。

#### 二、打造直通湾区的综合交通网

构建南沙中心区直达大湾区主要城市中心区、重点平台和重大交通枢纽的半小时交通圈，助力打造环珠江口 100 公里“黄金内湾”。积极争取港深西部铁路延伸至南沙站，建立南沙枢纽与香港的直接交通联系，研究将中南虎城际及肇顺南城际提升为高铁、城市轨道交通 22 号线东延，强化与珠江东西两岸的快速连通，形成以南沙站、庆盛站为核心，全方位对外放射的高速铁路、城际铁路网络。构建“四横四纵”高快速骨架路网，加快连通南沙的跨江通道建设，谋划穗深通道，打通南沙辐射东西两岸的高速通道。优化南沙客运港、广深港高铁庆盛枢纽运输组织，促进服务提质。深化南沙客运港与琶洲港澳客运口岸、穗港客运港等航班联动，提升“一票式”联程和“一卡通”服务水平，稳妥推进粤港澳游艇自由行。支持南沙开展面向未来的交通新技术、新服务创新试点。

(本文与正式文件同等效力)

### 专栏 “四横四纵”

四横：广昆高速—南沙大桥—河惠莞高速、沈海高速—广中江高速—狮子洋通道—潮莞高速、深岑高速—南中高速—深圳东部外环高速、中阳高速—深中通道—沈海高速。

四纵：广澳高速—东二环高速—京港澳高速、中山东部外环高速—东新高速—清连高速、广深沿江高速、广深高速。

### 三、完善贯通全市的快速直达交通系统

加强南沙与市域各组团快速联系。推进广州至珠海（澳门）高铁、地铁 22 号线、4 号线复线规划建设，谋划研究京广高铁广州南至南沙延伸线工程，与广珠（澳）高铁、地铁 18 号线等形成多通道轨道布局，实现 30 分钟到市中心，1 小时通达市域各组团。贯通南沙与中心城区高快速路走廊，开展西部快速通道南沙段前期研究，扩容联系通道，顺畅两端衔接。

### 四、建设畅通南沙的内部交通网

完善“一环七射两联络”区内城市轨道交通网络。“一环”为 15 号线轨道环线，串联南沙中心城区重点组团及重要枢纽。“七射”包含轨道交通 4 号线、4 号线复线、18 号线、22 号线、31 号线、32 号线、38 号线等 7 条射线，强化南沙中心城区向庆盛、北部、南部片区及周边城市辐射能力。“两联络”包含轨道 26 号线、33 号线，支撑南沙北部组团交通联系。

构建以明珠湾区为核心的“一环六纵六横”快捷骨架路网。围绕“双湾六岛”形成中心城区“快速环路”，承担南沙中心组团内部、中心组团至外围组团之间的快速联系以及中心外围货运交通截流功能。“六纵六横”重点加强南沙中心城区与外围组团以及外围组团之间的快速联系。

### 专栏 “一环六纵六横”

一环：黄阁大道—莲溪大道—环市大道北—黄山鲁隧道—龙穴大道—站南路—灵新大道。

六纵：西部快速通道、南沙大道—黄阁南路、南沙港快速、金光大道—市南大道—凤凰大道—万新大道、黄埔至南沙东部快速通道—莲溪大道—环市大道北—黄山鲁隧道—鳧洲大桥—龙穴大道、万环西路。

六横：人绿路、黄榄干线、桂阁大道、番中公路—南珠大道—蕉门隧道、站南路—香山大道、红莲路—沥心沙路。

#### 第四节 推动交通基础设施智慧绿色升级

##### 一、大力发展智慧交通新基建

完善交通基础设施数字化采集、传输、管理与应用体系，夯实数字交通发展基础，推进智慧机场、智慧港口、智慧铁路、智慧公路建设。推动交通基础设施智慧化建设，实现增量提质扩容、存量挖潜增效。实施智慧机场示范工程，完善机场信息基础设施。建设智慧航道及港口，将南沙港区建成自动化、数字化、智慧化港口。促进高速铁路、城际铁路、普速干线及支线铁路智慧化升级，实现新型基础设施与传统铁路设施建设深度融合。推进公路基础设施全要素全周期数字化，推动有条件的高速公路开展智慧高速升级改造，完善智慧高速在智慧扩容、安全增效、服务品质提升等场景应用。重点打造南沙智慧交通示范区。落实智慧枢纽、智慧道路、智慧出行、智慧旅游、自动驾驶等智慧交通场景，打造全景式智慧交通，实现“出行即服务”，至 2035 年交通基础设施数字化率达到 100%。

##### 二、促进基础设施绿色化发展

推进交通基础设施绿色升级。提高交通基础设施建设绿色集约，全面推广使用绿色环保、可循环利用建筑材料和节能、节水施工工艺，推广交通基础设施废旧材料、设施设备、施工材料等综合利用。深化绿色公路、绿色航空、绿色航运、绿色枢纽建设，通过优化工程设计、推广应用新技术等，实现交通基础设施建设绿色低碳发展，至 2035 年交通基础设施绿色化建设比例达到 95%。

完善低碳交通配套设施建设。完善充电设施布局，加强公交车辆充电配套设施规划建设与管理，提高现有充电配套设施资源的集约利用率，引导重点高速公路服务区建设超快充、大功率的电动汽车充电设施，有效满足车辆充电需求。加快推进加氢站布局建设，综合考虑市内主要交通干线、连接外部交通走廊等运输线路需求，统筹推进汽车加氢站规划布局，鼓励利用现有加油站、加气站改建或扩建加氢设施，重点支持加氢合建站和制氢加氢一体站建设。

#### 第六章 统筹融合，促进综合交通高标准协同

统筹综合交通通道规划建设，减少对国土空间的分割；推进综合交通枢纽一体化，提升客运立体换乘和货运多式联运水平；加快交通与物流及相关产业融合发展，以运输链带动产业链、供应链发展。

(本文与正式文件同等效力)



## 第一节 强化综合交通一体化融合发展

### 一、协调交通基础设施用地供给

严格落实“三线一单”生态环境分区管控要求，坚持交通项目科学生态规划选线，尽量避让自然保护区、湿地和重要生态资源地区。优先保障“十向四联一环两纵三横”主骨架重大设施项目，新增交通基础设施廊道应在市国土空间规划中预留建设用地，保障项目实施条件。

### 二、统筹综合交通通道规划建设

推进各类型复合通道规划建设。以市政道路与高速公路复合通道同步实施的模式，推进惠肇高速、狮子洋通道等复合市政通道建设，加快莲花山通道复合市政通道研究，以高速公路的建设带动市政道路同步建设；统筹道路与国铁、城际复合通道规划布局，减少交通基础设施对城市用地占用和对城市建成区的分割；统筹城市轨道交通与城市道路建设，预留城市轨道沿道路敷设的条件，实现至 2025 年主要通道新增交通基础设施多方式国土空间综合利用率提高至 70%，至 2035 年提高至 80%。

### 三、推进综合交通枢纽一体化建设

提升综合客运枢纽换乘水平。推动新建综合客运枢纽各种运输方式集中布局，按照功能空间共享、设施设备共用和便捷高效换乘要求，优化流线设计，打造全天候、多场景、一体化换乘环境。建设广州白云国际机场 T3 航站楼综合交通中心、南沙站综合交通枢纽一体化工程等项目，打造一体化综合交通枢纽典范。推进既有综合客运枢纽整合各类交通设施，共享服务功能空间。按照国际一流城市中央火车站标准改造广州站、广州东站，形成地上地下一体化、功能综合的交通枢纽。

实施综合货运枢纽补链强链。开展综合货运枢纽各种运输方式的货物换装、仓储及中转等一体化作业，实现多式联运换装 1 小时内完成。推进南沙港站海铁联运示范工程、广州东部公铁联运枢纽、广州铁路集装箱中心站（广州国际港）公铁联运枢纽等项目建设，加强各运输方式间转换设施设备配置，优化货物流转安检流程，推动安检互认，实现货物集中快速转运，提升多式联运换装转运效率与物流综合服务水平，降低物流成本。以海铁公联运“一单制”联运机制为突破重点，深入推进“一次委托”“一箱到底”“一次结算”一站式服务。推进高铁快运物流基地建设，打造全国高铁快运作业基地试点。



#### 四、推进交通网与信息网、能源网融合发展

加强交通基础设施与信息基础设施统筹布局、协同建设，发挥产业优势推动车联网部署和应用。支持城市综合管廊与交通基础设施共建共享，推动促进土地集约利用，提高设施利用效率。

#### 第二节 加快交通与物流融合发展

##### 一、着力构建“通道+枢纽+网络”交通物流体系

构建“5+10+N”交通物流枢纽。依托广州白云国际机场、港口和铁路枢纽等布局 5 个特大型物流枢纽，围绕重点产业区、珠江航道、铁路货站、高速公路建设 10 个大型物流枢纽，基于制造业、商贸业等价值园区打造 N 个物流骨干节点，形成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空间布局。

##### 专栏 “5+10+N” 交通物流枢纽

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、广州铁路集装箱中心站（广州国际港）公铁联运枢纽、广州东部公铁联运枢纽、广清空港现代物流产业枢纽<sup>17</sup>。

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：围绕铁路货站、高速公路、产业园区和商贸批发市场，通过规划新建、规划提升等方式布局 N 个骨干物流节点。

打造互联互通的物流大通道网络。依托广州铁路枢纽优势，利用京广、京九、柳广、广茂等铁路接入二连浩特、霍尔果斯、喀什、磨憨、瑞丽等口岸出境，融入陆路国际运输通道。推进口岸功能与枢纽融合发展，支持枢纽设置海关、口岸、边检等服务。依托重要交通通道，畅通出海出境干线运输通道，加密区域性支线运输网，强化物流大通道与城市配送网络交通线网连接，加快构建农村物流基础设施骨干网络和末端网络。研究铁路专用线接入大型工矿企业、物流园区，打通铁路“最后一公里”，提高干支衔接能力和转运分拨效率。

<sup>17</sup>广清空港现代物流产业枢纽位于清远。

## 二、打造开放、安全、稳定的物流供应链体系

建立健全资源共享的物流信息公共平台。以建设机场、港口、陆港交通物流枢纽大通关、大口岸为重点，积极推进航空、航运、铁路国际货运信息系统与广州国际贸易“单一窗口”对接，加强交通物流公共综合信息平台建设，打通机场、港口、铁路物流及企业信用信息节点。培育壮大一批具有国际竞争力的现代物流企业，鼓励企业积极参与全球供应链重构与升级，依托综合交通枢纽城市建设全球供应链服务中心，打造开放、安全、稳定的物流供应链体系。

创新发展商贸流通供应链。推进交通运输向现代物流产业链上下游延伸，推进研发、设计、采购、生产、物流和分销等一体化供应链协同发展，以运输链带动产业链发展，推动交通运输与制造业深度融合。深入实施“互联网+流通”行动计划，利用物联网、人工智能等先进技术，推动流通业创新转型。规划布局城市民生服务低空智慧网络，开展无人机物流运营试点，建设基于物流无人机低空城市保供体系。

## 三、推进交通与邮政快递融合发展

提升邮政快递运输效能。鼓励邮政、快递企业与航空铁路、水路运输企业加强合作，在民航和铁路的线路、时刻、中转停靠等资源安排中，加强对邮政快递服务需求的保障。推动农村客货邮融合发展，加快整合乡村邮政快递网点、综合服务站、客运站等设施资源，推动邮政、快递企业入驻县级客运站，拓展乡镇客运站的邮政快递中转服务功能。推进快递末端综合服务场所配套建设，推动新建和老旧小区、园区、楼宇加强智能快件箱（信包箱）等配套建设，探索使用无人机、无人车等配送方式，完善“最后一公里”末端网点共享设施网络。

## 四、发展集约高效的现代物流新模式

打造物流特色高速公路服务区。推动从化南服务区、木棉服务区、九龙服务区、朱村服务区、帽峰山服务区等特色高速服务区建设，打造融合物流仓储、商贸服务等多功能的特色服务区。

积极发展冷链物流。引导冷链物流设施向广州白云国际机场、南沙港等综合货运枢纽集聚，集中布局打造集冷冻冷藏、保税查验、加工配送、商品展示及交易等服务于一体的一站式综合性冷链物流基地，建设冷链物流仓储、航空航运物流示范基地和冷链物流码头等项目。

### 第三节 推进交通与相关产业融合发展

#### 一、推进交通与旅游融合发展

以国、省道为基础，紧密结合广州北部旅游资源禀赋，重点打造北部旅游公路。依托广东滨海旅游景观公路建设，打造广州特色滨海旅游公路，促进区域经济发展和乡村振兴。打造一批交旅融合型服务区，以白云服务区、万顷沙服务区、白云湖服务区、莲花山服务区等高速公路服务区为依托，建设区域旅游服务中心，完善旅游综合服务功能，将高速公路服务区打造成为旅游形象展示窗口。

构建以珠江为脉的旅游航线体系，深度开发“珠江游”，研究推进“江海联游”，结合黄埔老港升级改造发展邮轮经济，大力发展邮轮旅游和港澳客运，开发“一程多站”邮轮航线，探索研究简化邮轮、游艇及旅客出入境手续，发展培育水上休闲产业的港口经济。促进通用航空与旅游融合发展，推动低空空域资源的有效利用，开发低空旅游线路。完善客运枢纽旅游服务功能，鼓励开通机场、铁路、客运站等综合运输枢纽至景区景点的旅游专线，推进“交通+旅游”一票式联程客运体系，助力打造大湾区世界级休闲旅游目的地。

#### 二、推进交通与装备制造融合发展

重点依托广州临空经济示范区建设，发展航空制造、飞机租赁、智能装备等高附加值产业，借助国家推进通用航空发展的契机，积极发展智能航空器等低空制造业产业，辐射带动研发制造、市场运营、综合保障及延伸服务等低空经济全产业链条产业发展。巩固壮大智能与新能源汽车产业发展，规划建设智能网联汽车电子集成系统产业综合基地，争创国家级车联网先导区。加快发展轨道装备制造新兴优势产业，借助大湾区轨道交通融合契机，带动本地产业主动参与交通产业建设，着力构建全产业链集群，打造世界级轨道交通品牌。

#### 三、推动站城一体综合开发

推动重大交通基础设施与城市融合发展。推动广州白云国际机场及广州北站周边地区发展，紧抓空铁联运发展的契机，有序推进空铁大道沿线区域交通基础设施建设，支撑北部增长极发展。强化南沙港区与临港工业园联动，促进港产城融合发展。坚持系统观念，推进铁路站点及周边综合开发，科学推进广州站、广州东站、广州国际港、增城西等铁路枢纽站区及周边综合开发建设，撬动片区城市更新、城中村改造、促进产业升级、提升功能品质，推动以站带城、站城融合，把枢纽门户

(本文与正式文件同等效力)

地区打造成为新时代广州城市形象的文明窗口和靓丽名片。

加快交通场站综合开发。以不改变用地性质、优先保障场站交通服务基本功能为原则，在符合国土空间详细规划的前提下，允许新增城市公共汽电车枢纽场站配套一定比例的附属商业等面积。支持现有的城市公共汽电车枢纽站、首末站、停保场和城市轨道交通车站、车辆基地等，利用场站内部分闲置设施开展社会化商业服务。公共交通用地综合开发收益用于公共交通基础设施建设和弥补运营亏损。鼓励公路客运站综合开发，在保障公路客运站主要交通功能的前提下，因地制宜选择综合开发途径和业态。

## 第七章 守正创新，实现综合交通高质量发展

增强交通基础设施安全韧性水平，提供便捷舒适的交通运输服务，加快推进交通运输绿色集约转型，打造经济适应的交通系统，推动实现综合交通高质量发展。

### 第一节 增强安全韧性水平

#### 一、提升交通安全保障能力

提升交通网络系统韧性，提高交通运输的适应能力和恢复能力。推进至京津冀、长三角、成渝主轴和广昆走廊多通道、多方式、多路径及数字化建设，提升广州乃至粤港澳大湾区战略通道的抗冲击能力和自我恢复能力。提升战略物资运输保障能力，健全支撑区域能源、粮食等战略物资运输保障体系，畅通交通大动脉和物流微循环。建立完善现代化工程建设和运行质量全寿命周期安全管理体系，提高基础设施安全水平，综合立体交通网安全设施完好率至 2035 年超过 95%。推进交通运输军民融合深度发展，推动地下轨道交通兼顾人防建设，构建军民一体的交通网络建设。强化交通基础设施应急转换韧性，结合高速公路服务区打造“平急两用”综合服务区，畅通重要生活物资物流大通道，完善城市物资运输配送网络，依托“5+10+N”交通物流枢纽建设，打造一批“平急两用”型物流枢纽、基地。

#### 二、提升城市道路运行稳定性

持续开展交通拥堵点治理，提升道路交通运行稳定性。结合城市更新契机打通地区干线道路，完善中心城区结构性路网，缓解交通拥堵。深化交通拥堵点治理，通过智慧化手段识别拥堵点，“一点一策”制定综合治理方案，强化科技执法对道路交通违法行为的监管力度，中心城区晚高峰道路运行速度力争至 2025 年稳定在 23



公里/小时以上，至 2035 年提升至 25 公里/小时以上。

构建多部门组成的道路交通事故紧急救援调度中心，实现对交通事故的自动研判和预警。加强道路施工点、事故发生处和积水路段交通疏导。依托高速公路管理中心和服务区建成覆盖全市的交通事故处理、救援、治疗一体化网络。加强事故调查统计，推进综合交通运输安全生产事故全口径统计分析。加强道路交通运行态势及环境监测，精细化提升城市道路通行安全性。

### 三、提升安全监管智能化水平

提升监管执法精准化和运输过程动态管控，实现交通运输安全生产精准监管、协同监管。探索“互联网+安全监管”模式，完善轨道交通、干线公路、空（海）港、“两客一危一重货”<sup>18</sup>、非法营运车辆等各行业重点领域监控体系。利用科技手段加强新业态风险防范，聚焦网约车、网络货运等重点领域，不断提升新业态信息化监管能力；加强车联网网络安全和数据安全工作，提高智能网联汽车安全防护水平。提高大湾区交通协同治理水平，加强管理信息系统建设，实现信息共享和监管协查。

### 四、完善交通运输应急保障体系

完善全市交通运输领域上下配套、协同完备的数字化应急管理系统。建立健全多部门联动、多方式协同、多主体参与的综合交通应急运输管理协调机制，完善交通各行业应急预案。构建交通应急移动指挥智慧应用系统，为快速响应开展交通指挥决策提供有力支持。推进公路、水路等应急运输和救援储备中心建设，科学规划布局港口、公路、轨道等应急救援基地和消防救援站，完善应急设施装备配置。加强应急救援能力建设，建立公路、铁路、水运与航空等领域专业应急救援队伍，增强应急救援多部门联动水平与社会协同能力，强化应急处置保障水平。

## 第二节 提供便捷舒适服务

### 一、完善数字智能的便捷运输服务

推进综合运输服务一体化发展，提高交通运输全链条高质量服务能力。加快发展旅客联程运输，破除管理体制壁垒，构建运营管理和“一张网”，拓展交通一卡通接入城际轨道、农村客运、轮渡等运输方式，开展大湾区“一票式”联程客运

<sup>18</sup>两客一危一重货：道路客运包车、班车、危险品运输车辆和重型货车。

服务试点示范，推广旅客联程运输“一卡通行、一码通行、一票到家”，至 2025 年中心城区至综合客运枢纽半小时 100% 可达。发展高效货运联运服务，推进大宗货物和集装箱铁水联运系统建设，扩大铁水联运规模。鼓励铁路运输企业联合港口物流、口岸等部门建设多式联运平台，强化资源、信息共享，深化货物“一单制”多式联运应用试点。

## 二、打造城市交通智慧服务平台

构建数字智能的智慧运输服务体系，提升运输服务数字化水平。统筹建设“城市交通大脑”信息平台，加强人工智能、5G<sup>19</sup>等先进技术在城市交通管理中的应用，实现对“人、车、路”等交通要素信息采集，提升城市交通精细感知应用等管理能力，提升城市交通运行管理效率。深化完善广州“一个中心、三大平台”智慧交通体系框架，推进交通大数据共享分析和模型服务平台建设，支撑交通运输行业管理和辅助决策；加强综合交通运行监测与融合分析，优化交通运输组织智能服务，提高交通运输管理效率和安全保障能力；提升城市智慧交通服务，完善交通出行信息综合服务平台，为市民群众提供方便快捷交通出行信息服务。

## 三、构建优质的城乡运输服务网络

以城市交通基础设施网为依托，优化城乡综合交通运输网。研究与轨道线网匹配的公交线网，推进客运出行多方式协同一体，引导道路客运由同位竞争转向协同融合发展。完善市内干线直达、支线馈给、微循环线延伸的多层次公交网络，侧重常规公交网络的补充和服务延伸。鼓励灵活采用城市公交、班线客运公交化改造等模式，提升城乡客运网络和接驳功能。构建以重点物流园区、公共配送中心和末端共同配送等物流节点为支撑的三级城市物流配送节点网络体系，加强城际干线运输与城市末端配送的有机衔接。持续巩固建制村通邮成果，建设农村地区货运服务网络，实现城乡服务网络的广覆盖。

## 四、推进人文交通建设

构建安全、连续的全龄友好交通出行网，完善无障碍交通设施的建设，营造更舒适的出行环境。将儿童友好理念融入交通建设，在特定区域内推广交通精细化与稳静化发展，使街道成为市民交往、儿童游玩等享受城市生活的公共空间。推进交

<sup>19</sup>5G：第五代移动通信技术（5th Generation Mobile Communication Technology，简称 5G）是具有高速率、低时延和大连接特点的新一代宽带移动通信技术。



通环境治理，加强重点场所的共享单车、电动自行车停放区域的配套建设与管理。创新交通服务模式，提升运输服务人性化、精细化水平，满足不同群体出行多样化、个性化要求。扩大“司机之家”项目覆盖范围和影响力度，保障快递工作人员、货车司机合法权益。加强交通文明宣传教育，助力文明城市创建。

### 第三节 加快绿色集约转型

#### 一、引导绿色低碳出行

以建立绿色低碳交通体系为目标，系统提出各类交通工具的发展政策。深化“公交都市”建设，研究新发展阶段城市交通发展模式和方式结构。加密城市轨道交通站点覆盖，至 2025 年中心城区轨道交通站点 800 米半径人口与就业岗位覆盖率达到 65%，至 2035 年达到 80%。明确常规公交发展定位，提升公交站点可达性，至 2025 年中心城区公交站点 500 米服务半径人口覆盖率达到 90%，至 2035 年达到 95% 以上。持续优化中小客车总量调控政策和停车政策。全面鼓励步行，整合街巷、市政道路、地下通道、空中连廊，形成独立的步行网络。结合道路功能，系统构建安全、连续的自行车交通网络。全面加强电动自行车规范管理，持续完善互联网租赁自行车管理政策。加强绿色出行宣传引导，至 2025 年城市绿色出行分担率不低于 76%，至 2035 年不低于 85%。

#### 二、深入推进货物运输结构调整

夯实运输结构调整基础，积极推动多式联运发展。大力发展海铁联运，发展西江、北江内河铁水联运，加快推进大宗货物和中长距离货物运输“公转铁”“公转水”。探索空铁联运业务，打造“航空+高铁”快速货运系统。与时俱进优化新时期运输结构调整措施。

#### 三、推进交通运输装备绿色低碳转型

加快新能源和清洁能源运输装备推广应用。深化完善城市公交、出租车电动化，全市新增和更新的公交车、出租车（含巡游出租车和网络巡游出租车）全部使用纯电动或氢燃料电池新能源车辆，全面实现全市网络预约出租车电动化，力争至 2025 年城市客运交通新能源车辆比例不低于 95%。大力推动私人领域新能源汽车发展，引导提升个人购买和使用新能源汽车比例，至 2025 年全市新能源汽车新车销售量达到汽车新车销售总量的 50% 以上。逐步淘汰老旧柴油车辆，至 2025 年基本淘汰国三

（本文与正式文件同效力）

及以下排放标准的柴油和燃气汽车。推进快递物流绿色发展，至 2025 年符合城市物流配送管理政策的新能源城市物流配送车辆、邮政快递车辆比例不低于 35%。

#### 四、强化绿色交通科技创新

构建市场导向的绿色技术创新体系，推进绿色交通与智能交通融合发展。加强绿色技术科技攻关和推广，支持氢燃料动力车辆及船舶、LNG<sup>20</sup>和生物质燃料船舶等新能源运输装备和设备的研究与应用。推进“广州市新能源智能汽车大数据采集和安全监测平台”建设，建立新能源汽车数据全生命周期安全管理机制。深化交通污染综合防治等关键技术研究，重点推进船舶大气污染和碳排放协同治理、港口与船舶水污染深度治理、交通能耗与污染排放监测监管等新技术、新工艺和新装备研发与应用。

#### 五、完善绿色交通发展政策

结合交通运输行业发展，研究制定促进交通运输节能低碳、可持续发展相关政策措施。完善交通运输能源统计制度，提升交通运输领域碳排放统计监测能力，加强交通运输重点用能单位监管。研究制定支持交通运输绿色低碳转型的税收、金融、土地、投资等激励政策，鼓励社会资本参与绿色交通建设，充分发挥绿色金融支持引导作用。完善交通运输绿色低碳发展市场化机制，推动交通运输行业参与碳排放权交易试点、碳普惠，充分发挥碳排放权交易市场调控作用。

### 第四节 推进经济高效发展

#### 一、打造经济高效的交通系统

强化交通基础设施财务可持续能力及全生命周期成本可承受能力。用好政府债券积极扩大交通运输有效投资，促进补短板增后劲，提升项目建设的经济性。提高交通基础设施全生命周期成本可承受能力，建立规划、建设、养护、运营等全过程的协调机制，推进公共交通健康可持续发展，形成存量资产和新增投资的良性循环。通过高速公路差别化收费、合理制定客运交通票价等降低旅客出行成本。推进物流全链路信息化，降低物流成本，实现降本增效。

#### 二、提升国内、城际间运输网络效率

强化与京津冀、长三角、成渝等城市群联系，构建支撑国内大循环的国内运输

<sup>20</sup>LNG：液化天然气（Liquefied Natural Gas，简称 LNG）。

网络。提升综合立体交通主骨架通行能力，至 2025 年、2035 年主骨架能力利用率分别达到 70%、85%。加大广州白云国际机场国内快线拓展力度和深度，细化航班时刻协调参数，整合航线、航班时刻和航权资源发展航空干支线联运，探索发展通用航空。依托内陆无水港，强化对中南、西南地区及周边城市的辐射，加强调度引航服务能力建设，提高航道通航效率。积极争取以广州为枢纽的铁路运行网络。推进城际与城市轨道、公路与市政道路的协同发展，力争广州 1 小时交通圈大湾区覆盖率至 2025 年达到 80%，至 2035 年达到 100%。

### 三、推广交通新技术应用研究

推动 5G、北斗、区块链、人工智能等新技术与交通行业的深度融合，推动海陆空全空间无人体系准入标准实施和应用。推进 5G 在交通领域的融合应用，优先在“技术成熟、需求迫切”的公交、地铁和枢纽等交通场景开展 5G 应用示范，形成可复制可推广的应用案例。推动“互联网+”<sup>21</sup>便捷交通发展，鼓励和规范发展定制公交等城市出行服务新业态，提高智慧公交服务品质。推动建立自动驾驶发展体系，推进车路智慧协同发展，加快搭建面向大湾区的智能汽车云控平台，积极探索高速公路应用试点工作。加强新能源汽车、智能船舶、无人机、低空飞行器等新型运输装备研发及应用。积极探索利用地铁、地下综合管廊等地下设施发展绿色地下物流，研究发展空域物流、水上物流等不同场景。探索空地一体化城市交通管理办法，打造高效包容的市场准入环境。研究建设区域无人体系管控调度系统，分类划设低空空域和航线，简化航线审批流程，率先在工业生产、物流配送、应急救援、城市管理以及海上搜救作业等领域开展无人设备产业化应用。探索区块链技术在交通行业的应用。推动建立出行即服务一体化出行平台，打通技术、数据、服务与市场通道，形成广州市智慧出行服务新业态。加快电子不停车收费系统在城市交通中的应用建设与多场景应用，促进智能停车服务。

### 四、提升交通运输治理能力

深化交通运输行业改革，构建现代化交通运输治理体系。逐步完善广州地铁集团接管珠三角城际铁路项目自主运营体制机制，创新大湾区交通运输一体化发展协调机制。完善行业标准规范体系，制定旅客联程联运、货物多式联运等地方标准。建立新型行业治理体系。推进行业诚信体系建设，形成涵盖交通运输工程建设、运

<sup>21</sup> 互联网+：在创新 2.0（信息时代、知识社会的创新形态）推动下由互联网发展的新业态。

输服务等领域的闭环式、全过程行业信用监管体系。加强交通运输人才队伍建设。优化人才队伍结构，加强跨学科科研队伍建设，统筹推进各类人才队伍建设。

## 第八章 保障措施

### 一、加强党的领导

坚持和加强党的全面领导，深刻领悟“两个确立”的决定性意义，增强“四个意识”、坚定“四个自信”、做到“两个维护”，充分发挥党总揽全局、协调各方的领导核心作用，始终把党的领导贯穿综合立体交通网建设全过程。发挥全面从严治党的引领保障作用，建设高质量工程、安全工程、廉洁工程。充分发挥各级党组织作用，激励干部担当作为，全面调动各级干部的积极性、主动性和创造性，不断提高贯彻新发展理念、构建新发展格局、推动高质量发展能力和水平，为实现本规划目标任务提供根本保证。

### 二、加强组织协调

在市委、市政府坚强领导下，交通运输主管部门做好统筹协调，强化部门协同，主动争取国家、省对广州市综合交通改革探索和政策创新等工作的指导支持，积极解决综合立体交通网规划建设中的前瞻性、战略性重大问题。加强与港澳及邻近省市等交通部门的区域协调合作。完善广州市综合立体交通网规划建设协同机制。

### 三、深化体制机制改革

统筹铁路、公路、水路、民航等运输方式协同发展，推进多层次轨道交通融合发展，探索公路与城市道路规划建设管理一体化。推动港口航运、公共交通、公路、物流等领域改革，规范促进交通运输新业态健康发展。充分调动各方积极性，形成综合交通枢纽建设合力。推动自由贸易区（港）航运政策改革创新。

### 四、加强要素保障

完善财政资金保障和运行管理体制，深化交通投融资改革，确保各项交通专项资金支持交通发展，进一步强化风险防控，探索交通基础设施建设可持续路径。强化财政资金引导，加大预算内投资对交通建设、养护的支持力度。拓宽融资渠道，统筹用好地方政府新增债券，完善政府和社会资本合作模式。充分发挥市场作用，积极探索新的多元化市场融资方式，广泛吸引社会资本投资建设。推动交通项目与土地资源一体化开发，探索公益性项目与经营性项目相结合的投融资模式。突出立

体、集约、节约思维，提高交通用地复合程度，做好规划实施中用地、用林、用海等要素支持保障工作。

### 五、加强规划实施管理

规划实施过程中加强与国民经济和社会发展规划、国土空间、区域规划等衔接。加强规划实施监测工作，研究建立广州市综合立体交通网评价指标体系，建立定期评估制度，形成规划实施评估报告，根据经济社会发展规划及评估结果，对本规划进行动态调整或修订。

- 附件：1. 广州市综合立体交通网高质量发展指标表  
2. 广州市综合立体交通网布局指标表  
3. 广州市综合立体交通网主骨架设施布局表  
4. 广州市综合立体交通网规划重要工程表  
5. 广州面向全球的运输网络示意图  
6. 广州面向全国陆路通道示意图  
7. 广州市综合立体交通网主骨架示意图  
8. 广州市铁路网规划图  
9. 广州市综合交通枢纽规划图  
10. 广州市高等级道路网规划图  
11. 广州市中心城区骨架路网规划图

公开方式：主动公开

(本文与正式文件同等效力)



## 附件 1

广州市综合立体交通网高质量发展指标表

类别	指标名称	指标值			
		2019	2023	2025	2035
便捷顺畅	享受 1 小时内快速交通服务的人口占比 (%)	100	100	100	100
	中心城区至综合客运枢纽半小时可达率 (%)	95	95	100	100
	高速铁路区级节点覆盖率 (%)	66	83	83	100
	中心城区 60 分钟进机场率 (%)	60	60	80	100
	建制村快递服务通达率 (%)	100	100	100	100
	广州 1 小时交通圈大湾区覆盖率 (%)	46	64	80	100
经济高效	多式联运换装 1 小时完成率 (%)	—	—	85	>90
	综合立体交通网主骨架能力利用率 (%)	—	—	70	85
	沿海主要港口重要港区铁路进港率 (%)	67	100	100	100
	中心城区晚高峰道路运行速度 (公里/小时)	22.5	22.8	≥23	≥25
绿色集约	主要通道新增交通基础设施多方式国土空间综合利用效率提高比例 (%)	—	—	70	80
	交通基础设施绿色化建设比例 (%)	75	78	80	95
	城市客运交通新能源车辆比例 (%)	87	91.6	95	100
	城市绿色出行比例 (%)	78	75	76	85
	中心城区轨道交通站点 800 米半径人口与就业岗位覆盖率 (%)	47	55	65	80
	中心城区公交站点 500 米服务半径人口覆盖率 (%)	83	85	90	>95
智慧先进	交通基础设施数字化率 (%)	—	—	70	100
	数据实时更新共享率 (%)	100	100	100	100
安全韧性	重点区域多路径连接比率 (%)	100	100	100	100
	综合立体交通网安全设施完好率 (%)	92	95	95	>95

## 附件 2

## 广州市综合立体交通网布局指标表

类别	指标名称	指标值			
		2019	2023	2025	2035
快速 骨干网	高速铁路运营里程（公里）	123	181	199	510
	城际铁路运营里程（公里） <sup>22</sup>	46	87	280	470
	高速公路（含封闭运行快速路）通车总里程（公里）	1056	1238	1300	1500
	民用运输机场数量（个）	1	1	1	1
普通 干线网	普速铁路运营里程（公里）	195	318	318	350
	城市轨道交通（不含有轨电车）运营里程（公里）	492	620	760	1000
	普通国省干线公路里程（公里）	1292	1285	1300	1300
	城市干线道路里程（公里）	2546	2810	3000	3300
	内河高等级航道里程（公里）	179.5	179.5	179.5	204.5
	输油（气）管道里程（公里）	831	831	840	840
通达 基础网	农村公路里程（公里）	6632	6650	6680	6800
	通用机场数量（个）	1	1	1	5
综合枢纽	建成综合交通换乘中心的机场数量（个）	1	1	1	1
	通高铁的千万级旅客吞吐量机场数量（个）	0	0	0	1
	港口万吨级及以上泊位数（个）	80	80	93	107
	港口货物年吞吐量（亿吨）	6.27	6.75	6.8	7.5
	港口集装箱年吞吐量（万标箱）	2324	2541	2650	3600
	民用机场年旅客吞吐能力（亿人次） <sup>23</sup>	0.8	0.8	1.2 (2030年)	1.4 (2045年)

<sup>22</sup>包含穗莞深城际进入广州东站利用广深铁路三、四线里程。

<sup>23</sup>根据《广州白云国际机场总体规划（2020年版）》，旅客吞吐能力按照近期2030年1.2亿人次和终端2045年1.4亿人次进行规划。

类别	指标名称	指标值			
		2019	2023	2025	2035
综合枢纽	民用机场年货邮吞吐能力（万吨） <sup>24</sup>	250	250	380 (2030 年)	600 (2045 年)
运输 服务网	国际铁路班列通达国家和地区数量（个）	10	10	15	20
	重要贸易国家和地区民航航点覆盖率（%）	75	75	80	85
	外贸集装箱航线国家和地区覆盖率（%）	80	80	85	95
	快递业务量（亿件）	63.5	101.3	160	300

<sup>24</sup>根据《广州白云国际机场总体规划（2020 年版）》，货邮吞吐能力按照近期 2023 年 380 万吨和终端 2045 年 600 万吨进行规划。

附件 3

广州市综合立体交通网主骨架设施布局表

范围	主骨架名称	交通方式	具体线路	
区域	十向	方向①京港澳通道	磁悬浮 (1)	预留京港澳高速磁悬浮
			高速铁路 (1)	京广高铁
			普速铁路 (1)	京广铁路
			高速公路 (3)	乐广高速、广连高速、京港澳高速
			普通国道 (1)	G106
		方向②京深港通道	高速铁路 (1)	广汕—赣深高铁
			高速公路 (1)	济广高速
			普速铁路 (1)	京九铁路
			普通国道 (1)	G107
		方向③沪广通道	高速铁路 (1)	广河高铁
	高速公路 (3)		广河高速、增佛 (天) 高速、惠肇高速	
	方向④沿海通道 (东)	磁悬浮 (1)	预留沪 (深) 广高速磁悬浮	
		高速铁路 (2)	厦深高铁、深汕高铁	
		高速公路 (1)	沈海高速	
		普通国道 (1)	G228	
	方向⑤广深港通道	磁悬浮 (1)	预留京港澳高速磁悬浮	
		高速铁路 (2)	广深港高铁、广深高铁新通道	
		城际铁路 (2)	广深城际、广深中轴城际	
		高速公路 (2)	广深高速、广深沿江高速	
	方向⑥广珠澳通道	高速铁路 (1)	广州至珠海 (澳门) 高铁	
城际铁路 (3)		广珠城际、南沙至珠海 (中山) 城际、广佛江珠城际		
高速公路 (2)		广澳高速、广珠西线高速		
普速铁路 (1)		广珠铁路		

(本文与正式文件同等效力)

范围	主骨架名称	交通方式	具体线路	
区域	十向	方向⑦粤贵川通道	高速铁路 (1)	贵广高铁
			高速公路 (1)	二广高速
			普通国道 (1)	G321
		方向⑧粤湘渝通道	高速铁路 (1)	广清永高铁
			高速公路 (2)	许广高速、清花高速
		方向⑨西江通道	高速铁路 (1)	南广高铁
			普速铁路 (1)	柳广铁路
			高速公路 (1)	广昆高速
			普通国道 (1)	G324
		方向⑩沿海通道 (西)	高速铁路 (1)	深湛铁路
	高速公路 (1)		沈海高速	
	普通国道 (1)		G228	
	四联	京深港通道联络线	高速铁路 (1)	赣广高铁
			高速公路 (1)	大广高速
			普通国道 (1)	G105
		沿海通道东联络线	高速铁路 (1)	广汕高铁
			普通国道 (1)	G324
		粤贵川通道联络线	高速铁路 (1)	贵广高铁广宁联络线
		沿海通道西联络线	高速铁路 (2)	广湛高铁、深南高铁
			普速铁路 (1)	广茂铁路
			普通国道 (1)	G325
一环		都市圈交通环	城际铁路 (7)	穗莞深城际、佛莞城际、广佛环城际、深莞增城际、肇清佛从城际、肇顺南城际、中南虎城际
	高速公路 (3)		环城高速、广州绕城高速、珠三环高速	



范围	主骨架名称		交通方式	具体线路
市域	两纵	纵一	城际铁路 (1)	芳白城际
			城市轨道快线 (4)	地铁 3 号线、地铁 8 号线北延线、地铁 26 号线、地铁 29 号线
			高速公路 (2)	机场高速、东新高速
		快速路 (3)	广花快速、华南快速—番禺大道—南沙大道、西部快速通道	
		纵二	城市轨道快线 (3)	地铁 14 号线、地铁 37 号线、地铁 18 号线
			高速公路 (3)	从埔高速、南沙港快速、机场第二高速
	快速路 (3)		新广从路、永九快速—沙鱼洲隧道—黄埔至南沙东部快速通道、人才大道	
	三横	横一	城际铁路 (3)	穗莞深城际广州东站支线、广佛肇城际、佛穗莞城际
			城市轨道快线 (3)	地铁 25 号线、地铁 16 号线、地铁 13 号线
			高速公路 (2)	莲花山通道—增莞番高速、海鸥通道及西延线
			快速路 (6)	广汕快速、广园快速、黄埔大道、广佛放射线、沙湾干线、莲花大道
		横二	城际铁路 (1)	西部快轨延伸线
			城市轨道快线 (1)	地铁 22 号线
			高速公路 (4)	广中江高速—狮子洋通道、莞佛高速、南中高速—深中通道、穗深通道
		横三	城市轨道快线 (1)	地铁 14 号线支线
高速公路 (1)			广佛肇高速	
快速路 (3)	花都大道、山前旅游大道、钟太快速			

附件 4

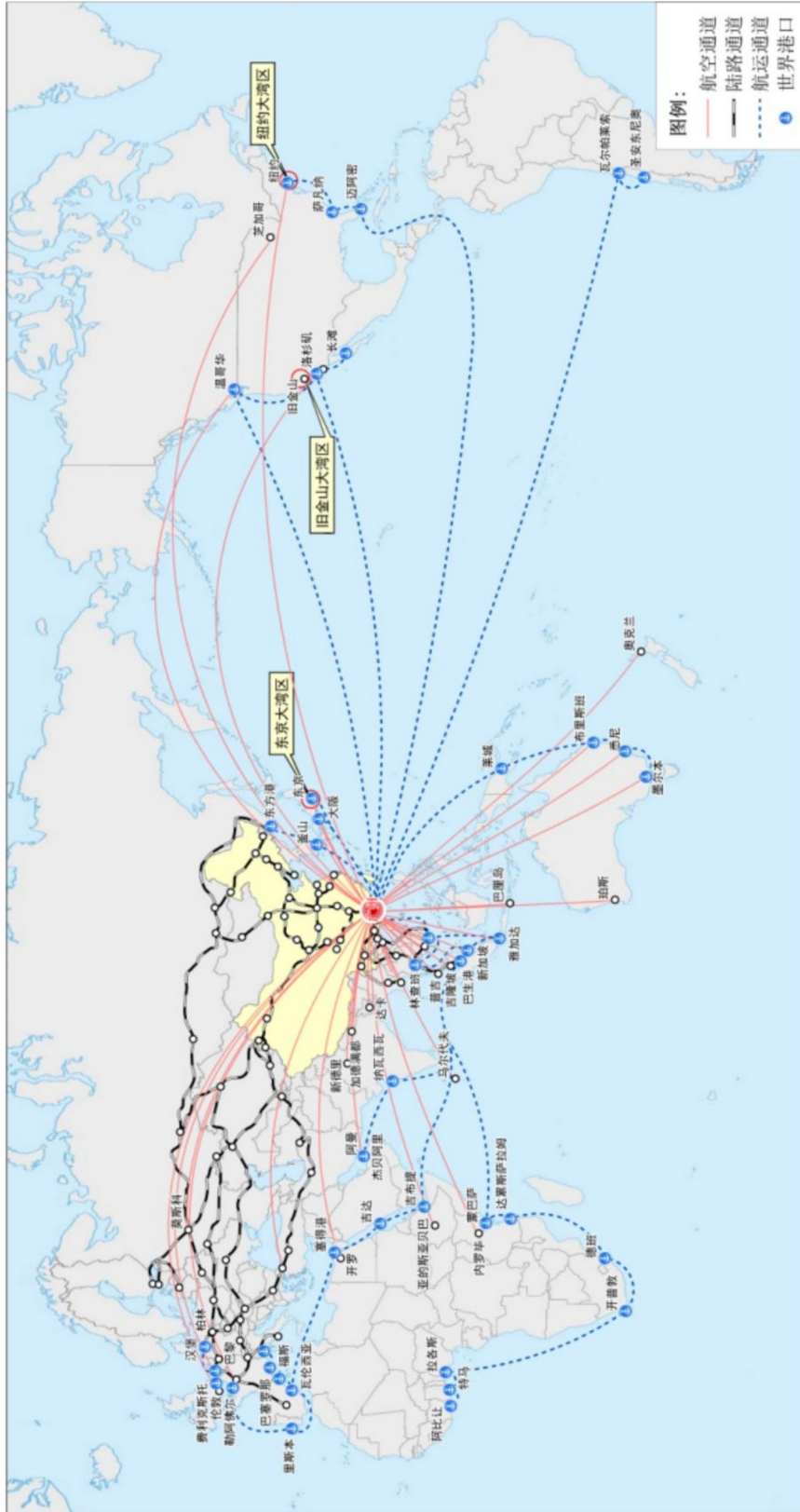
## 广州市综合立体交通网规划重要工程表

工程名称		任务内容
机场扩能提升工程		实施广州白云国际机场三期及配套工程；推进南沙、从化、黄埔等通用机场规划建设。
港航现代化工程		实施广州港南沙国际通用码头工程等建设项目，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，重点推进广州港 20 万吨级航道工程前期工作，开展广州港小船航道工程和南沙港区公共锚地前期研究。
铁路枢纽优化工程	枢纽提升	提质改造广州站、广州东站、广州北站，推进南沙站、黄埔（鱼珠）站、知识城站、从化站等综合客运枢纽规划建设，完善铁路枢纽布局；实施广州站至广州南站联络线、广州东站至新塘站五六线、广州站至广州东三四线、广州白云国际机场 T3 至江村西联络线等线路建设，强化枢纽互联互通，提升引入城市中心的铁路通道能力。实施广州东部公铁联运枢纽、广州国际港二期、广州铁路集装箱中心站（广州国际港）公铁联运枢纽。
	铁路通道	实施广湛高铁、深江铁路等在建高铁线路；推进广州至珠海（澳门）高铁、广深高铁新通道、广清永高铁、广河高铁、贵广高铁广宁联络线、柳广铁路等规划建设，研究将肇顺南城际和中南虎城际提升为高铁。
公路强基工程		实施佛清从高速（广州段）、增佛高速增城至天河段、机场第二高速南段、惠肇高速白云至三水段、狮子洋通道、南中高速、北二环高速改扩建、机场高速改扩建、京港澳高速粤境清远佛冈至广州太和段改扩建、国道 G324 线雁塔大桥拆除重建工程等在建项目；推进沙鱼洲隧道、化龙至开发区西区过江通道、京港澳高速公路广州火村至东莞长安段及广佛高速公路广州黄村至火村段改扩建、增莞番高速、莲花山通道、华南快速二期改扩建、国道 G228 线上横沥大桥拆除重建、国道 G228 线洪奇沥大桥改扩建、江龙大桥重建工程等项目规划建设。
都市圈交通网络联通工程	轨道网络	推进新白广城际、佛莞城际、广佛环城际、广花城际、芳白城际、穗莞深城际琶洲支线、广清城际（二期）、南沙至珠海（中山）城际、佛穗莞城际等城际铁路规划建设；实施地铁 10 号线、11 号线、12 号线、8 号线北延段支线等在建地铁线路，抓紧启动城市轨道交通第四期建设规划报批，研究东延城市轨道 22 号线，建设轨道上的广州都市圈。
	道路网络	实施东晓南路—广州南站连接线南段、海珠湾隧道、黄埔至南沙东部快速通道、如意坊放射线系统工程（一期）、广佛大桥系统工程（一期）、鱼珠隧道、会展西路过江隧道、火炉山隧道、下塘西路立交大修工程、白鹅潭大道（上涌直街—信义会馆段）、菠萝山保障性住房周边道路、白云五线（广花路—江人二路）、五山路与广园路立交、桂阁大道、永九快速路等在建项目。推动道路项目前期研究，做好项目谋划储备，推进沉香大桥、如意大桥东桥、莲沙容水道航道二期沙湾大桥改造工程、玉兰路—港口路过江通道、东江大桥原址扩建工程、东江通道、科学城至知识城快速通道、金光大道等一批项目规划建设。实施广州白云国际机场、广州白云站、新塘站、南沙站等重要交通枢纽周边道路。

工程名称	任务内容
智慧交通工程	智慧机场方面，推进广州白云国际机场智慧机场示范工程；智慧铁路方面，在广湛铁路等线路开展项目智能化管理板块试点，在广汕铁路、穗莞深城际等线路试点实施智能施工板块业务，推动铁路智慧化升级；智慧公路方面，按照省工作部署，在南中高速、北二环高速等项目开展智慧公路示范工程；智慧水运方面，推进广州港南沙港区集装箱码头智慧港口工程，开展自动化码头装卸设备、智能设备控制系统、智能理货系统及自动采集实测系统建设，实现广州港南沙港区全自动化运行管理和自动化码头操作系统国产化，打造自动化集装箱码头样板；智慧枢纽方面，推进广州南站等智慧枢纽示范工程；智慧城市交通方面，建设广州城市交通大脑建设工程项目，建设交通信息整合升级项目二期（升级）、交通信息整合升级项目三期（新建），出行即服务一体化出行平台。
绿色低碳工程	以绿色集约为导向，提高综合运输通道资源利用集约化水平。引导交通基础设施绿色发展，推动绿色机场、绿色港口、绿色航道、绿色轨道、绿色公路试点示范工程；大力推进大宗货物和中长距离货物运输“公转铁”“公转水”，提升多式联运水平；打造绿色高效城市公共交通体系，全面推进公交、出租车电动化，促进私人小客车、道路运输车辆、邮政快递物流车辆等使用新能源；推广氢燃料电池汽车，推动电动车汽车充电设施、加氢站建设；积极营造绿色出行环境，科学有序推进交通运输领域碳达峰工作。

附件 5

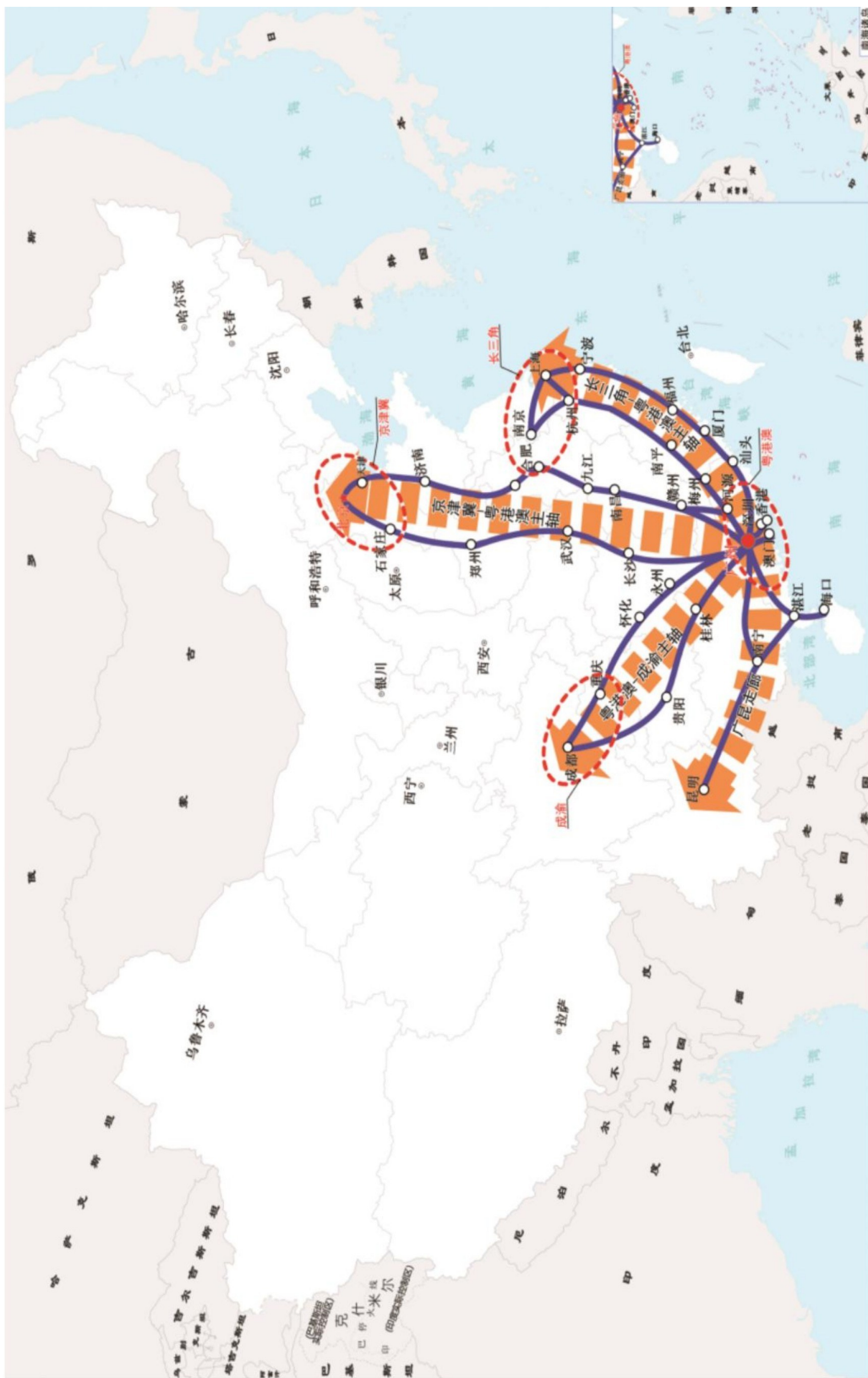
广州面向全球的运输网络示意图



审图号：GS 粤 (2024) 589 号

附件 6

广州面向全国陆路通道示意图



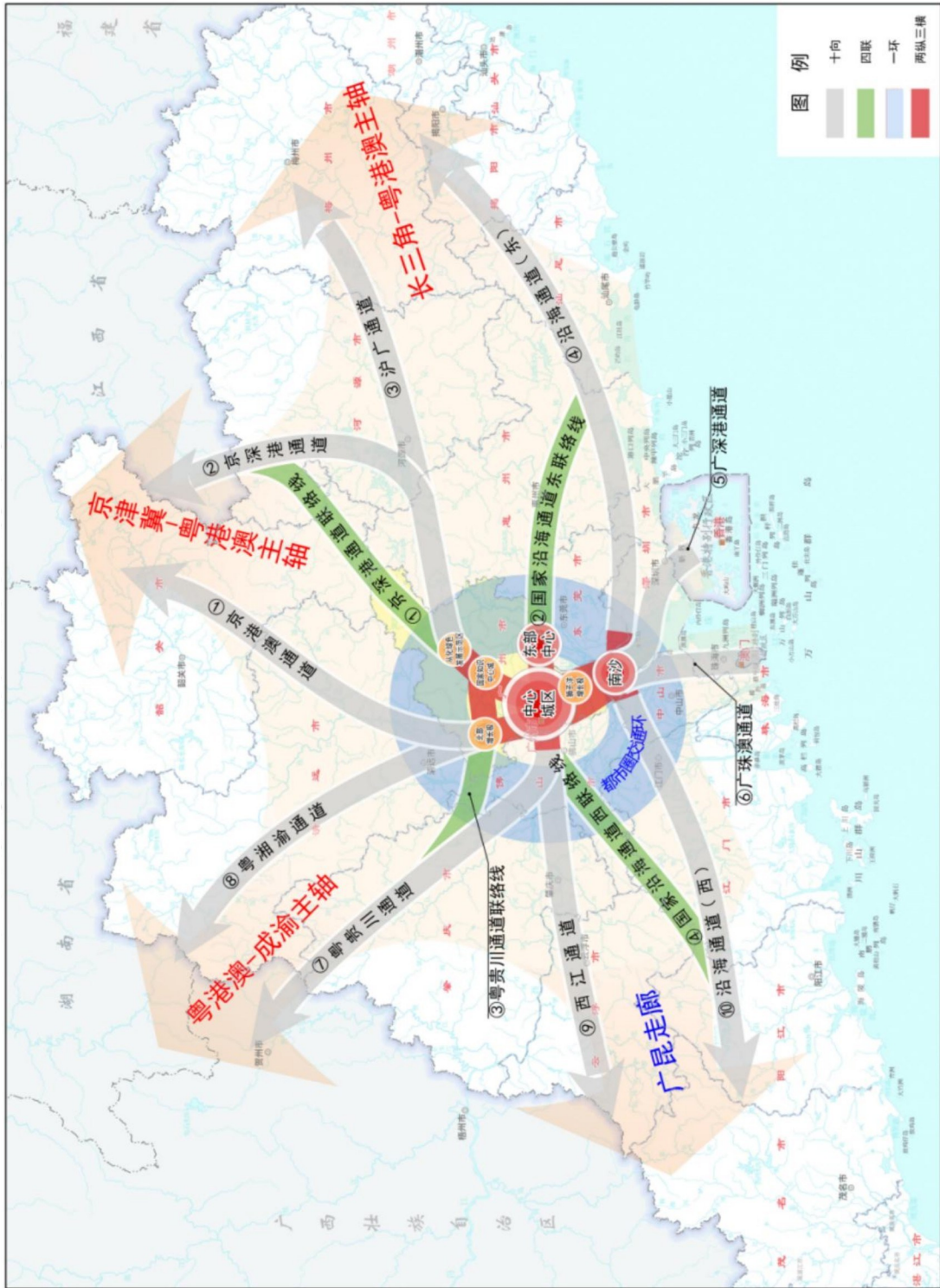
审图号：GS粤（2024）589号

（本文与正式文件同等效力）



附件 7

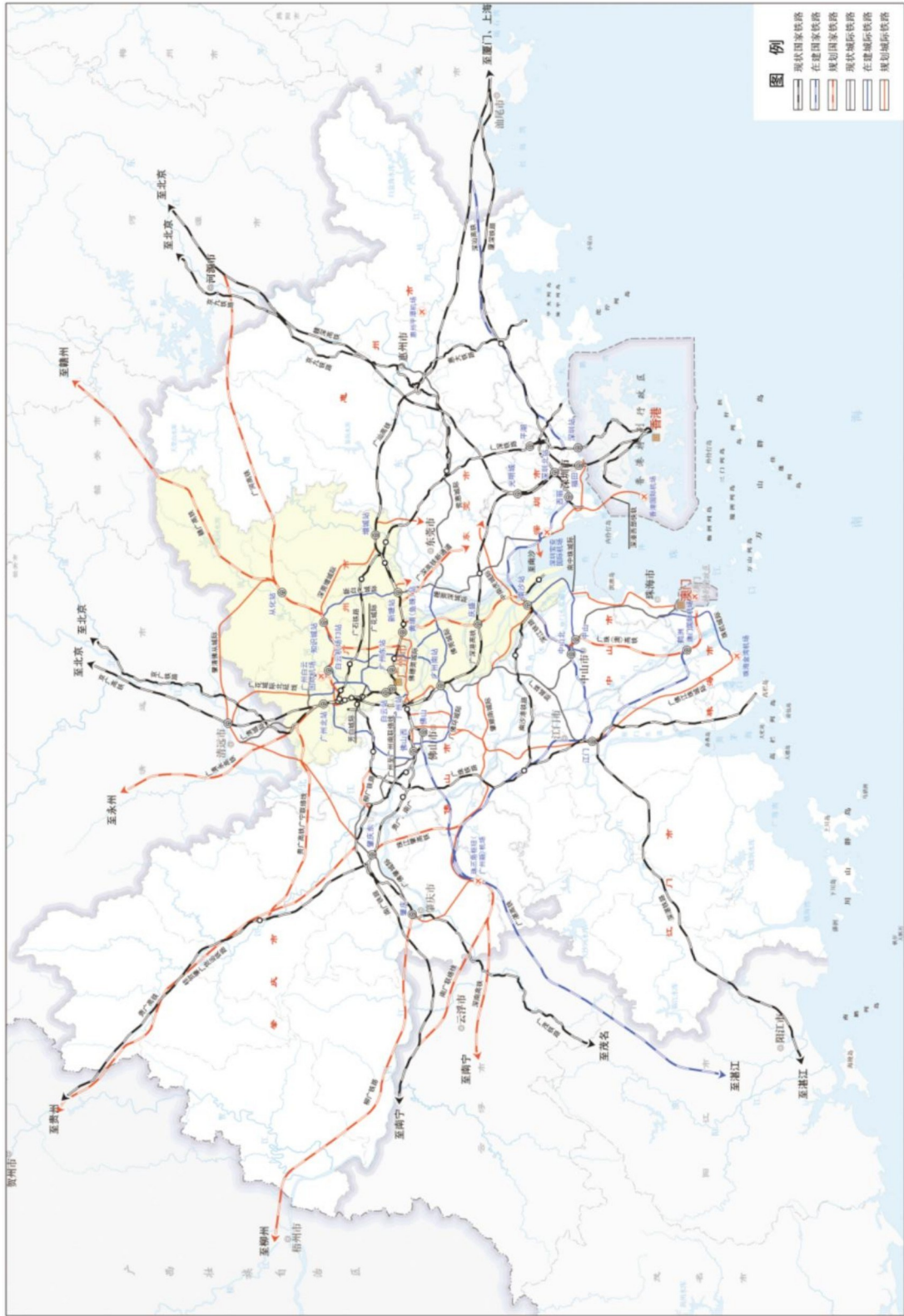
广州市综合立体交通网主骨架示意图



审图号: GS粤(2024)589号

附件 8

广州市铁路网规划图

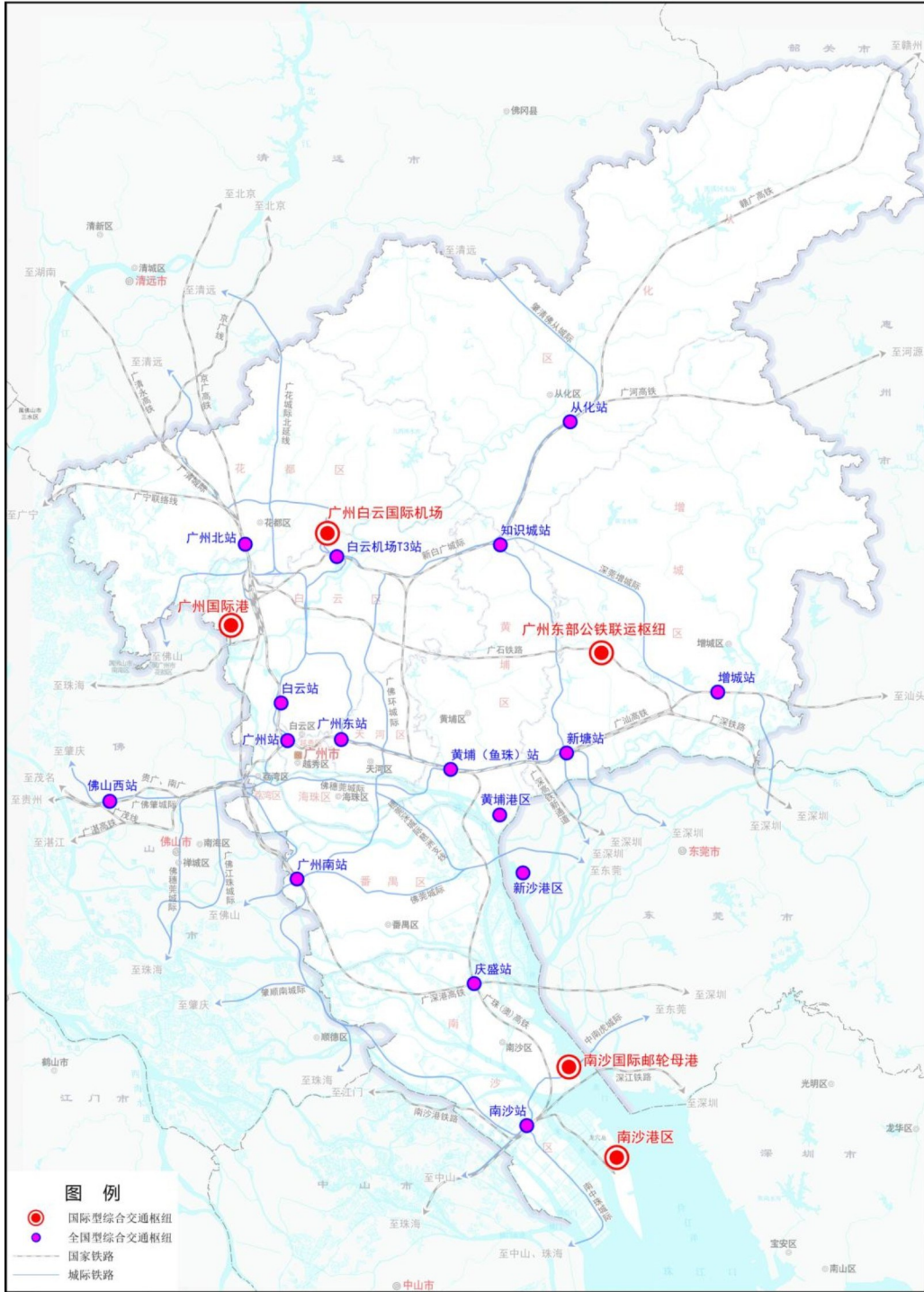


(本文与正式文件同等效力)



附件 9

# 广州市综合交通枢纽规划图



附件 10

# 广州市高等级道路网规划网



审图号：GS粤（2024）589号

（本文与正式文件同等效力）



附件 11

广州市中心城区骨架路网规划图





GZ0320240038

# 广州市民政局 广州市财政局 文件

穗民规字〔2024〕2号

## 广州市民政局 广州市财政局关于做好老年人 照护需求综合评估工作有关事项的通知

各区民政局、财政局：

为贯彻落实《广州市养老服务条例》、《广州市卫生健康委员会 广州市民政局 广州市医疗保障局 广州市残疾人联合会关于印发广州市老年人照护需求综合评估管理办法（试行）的通知》（穗卫规字〔2021〕1号）规定，现就做好我市养老服务对象照护需求综合评估工作有关事项通知如下：

一、本通知所称照护需求综合评估是指因申请本市养老服务或相关政府补贴而产生的老年人照护需求综合评估，所产生的评估费用及评估资助标准依据本通知执行。

二、本市户籍老年人首次评估、动态评估及重新评估的评估费用由个人自付。其中，符合本市社区居家养老服务资助条件的，由户籍所在区财政按照入户评估 200 元/次、定点评估 150 元/次的标准给予资助，其余老年人按照上述标准的 50% 给予资助。实际评估费用低于上述资助标准的，按照实际费用结算。

（本文与正式文件同等效力）

51

三、养老服务机构申请护理补贴按规定开展老年人照护需求综合评估的，评估费用由该机构自行承担，市福利彩票公益金按照本通知第二条定点评估资助标准的 50% 比例给予资助。实际评估费用低于前述资助标准的，按照实际费用结算。

四、本通知自印发之日起施行，有效期 5 年。本通知实施后，国家、省、市另有规定的，从其规定。

特此通知。

广州市民政局

广州市财政局

2024 年 3 月 14 日

公开方式：主动公开

# 《关于印发广州市综合立体交通网规划（2023—2035 年）的通知》政策解读

## 一、编制背景

为深入贯彻落实《中共中央 国务院关于印发〈国家综合立体交通网规划纲要〉的通知》和《中共广东省委 广东省人民政府关于印发〈广东省综合立体交通网规划纲要〉的通知》精神，构建现代化综合立体交通网，助力交通强国、交通强省的建设，结合广州市实际编制《广州市综合立体交通网规划（2023—2035 年）》（以下简称《规划》）。规划期为 2023 年至 2035 年，远景展望至本世纪中叶。

## 二、《规划》主要内容

《规划》包括前言和八个章节。

第一部分（第一至二章）为规划基础和总体要求。主要总结至 2023 年末广州综合交通运输体系发展成效，研判未来的形势要求及运输需求，提出规划指导思想、基本原则及发展目标。到 2035 年，形成交通强市新局面，率先建成便捷顺畅、经济高效、绿色集约、智慧先进、安全韧性的现代化高质量城市综合立体交通网，实现“12312”出行交通圈和“123”快货物流圈。基本建成具有全球影响力的综合交通枢纽，引领推动粤港澳大湾区实现更高水平的互联互通和对外开放，助力广州高质量实现老城市新活力、“四个出新出彩”。

到本世纪中叶，全面建成人民满意、保障有力、世界先进的高质量交通强市，全面建成具有全球影响力和竞争力的综合交通枢纽，全面服务和保障广州建设社会主义现代化国际大都市，人民享有美好交通服务。

第二部分（第三至七章）为主要任务。一是系统谋划广州市综合立体交通网总体布局。对标国家、省规划纲要提出目标，明确至 2035 年，率先建成便捷顺畅、经济高效、绿色集约、智慧先进、安全韧性的现代化高质量城市综合立体交通网，总规模约 2.0 万公里，构建“5+17+N”多层次一体化综合交通枢纽体系。充分衔接国家、省综合立体交通网主骨架，结合粤港澳大湾区空间格局和广州城市空间结构，规划广州市“十向四联一环两纵三横”综合立体交通网主骨架。二是打造高等级综

（本文与正式文件同等效力）

合门户枢纽，构建高效率城市交通网络。立足提升城市能级，打造世界一流的国际航空枢纽、国际航运枢纽，多向链接的世界级铁路枢纽，韧性高效的邮政快递枢纽。构建多网融合的轨道网和外联内畅的道路网，强化南沙湾区交通中心功能，推动交通基础设施智慧绿色升级。三是促进综合交通统筹融合发展。统筹综合交通通道规划建设，减少对国土空间的分割。推进综合交通枢纽一体化，深入实施国家综合货运枢纽补链强链，提升客运立体换乘和货运多式联运水平。加快交通物流、旅游、装备制造等相关产业融合发展。四是促进综合交通高质量发展。增强交通基础设施安全韧性水平，提供便捷舒适的交通运输服务，加快推进交通运输绿色集约转型，打造经济适应的交通系统，推动实现综合交通高质量发展。

第三部分（第八章）为保障措施。提出加强党的领导、加强组织协调、深化体制机制改革、加强要素保障、加强规划实施管理等五个方面举措。

### 三、《规划》主要特点

一是注重系统谋划、深度融合。把握“综合”“立体”两个关键，在重点落实国家、省综合立体交通网规划纲要基础上，充分衔接广州市国民经济规划、国土空间规划、城市发展战略及各专项规划最新成果，并结合广州市实际对城市道路网络布局及交通运输等内容进行深化。

二是坚持适度超前、不过度超前原则。聚焦广州城市属性和核心功能定位，坚持“服务大局、开放发展”“全面融合、保障有力”“智慧赋能、创新引领”“安全韧性、绿色转型”的原则，完善广州市综合立体交通网，打造“安全、便捷、高效、绿色、经济、包容、韧性”的可持续交通体系，实现“人享其行、物畅其流”。

三是贯彻新发展理念，推动交通运输高质量发展。充分贯彻创新、协调、绿色、开放、共享的新发展理念，突出创新核心地位，注重交通运输创新驱动和智慧发展，打造交通运输新质生产力。突出统筹协调，注重各种运输方式融合发展和城乡区域交通运输协调发展。突出绿色发展，注重国土空间开发和生态环境保护。突出高水平对外开放，注重对外互联互通和供应链打造。突出共享发展，注重建设人民满意交通，满足人民日益增长的美好生活需要。

## 《关于做好老年人照护需求综合评估工作有关事项的通知》政策解读

一、为什么制定《广州市民政局 广州市财政局关于做好老年人照护需求综合评估工作有关事项的通知》(以下简称《通知》)?

《广州市卫生健康委员会 广州市民政局 广州市医疗保障局 广州市残疾人联合会关于印发广州市老年人照护需求综合评估管理办法(试行)的通知》(穗卫规字〔2021〕1号)规定“评估费用依法确定并根据经济社会发展实施动态调整,申请养老服务或政府补贴产生的评估费用按有关规定给予财政补助”,其中关于评估费用及资助补贴标准的规定依据《广州市民政局 广州市财政局关于印发广州市老年人照顾需求评估管理办法(试行)的通知》(穗民规字〔2020〕14号,下称《照顾评估办法》)第四章第二十二、二十三条规定执行。现因《照顾评估办法》已于2024年1月1日届满失效,为确保广州市养老服务对象照护需求综合评估工作顺畅衔接、有序开展,市民政局按照规范性文件制定程序要求启动了制定工作。

### 二、《通知》的主要内容?

主要包括以下两个方面:

一是明确评估费用及资助标准的适用范围。为落实《广州市卫生健康委员会 广州市民政局 广州市医疗保障局 广州市残疾人联合会关于印发广州市老年人照护需求综合评估管理办法(试行)的通知》(穗卫规字〔2021〕1号)中关于“评估费用依法确定并根据经济社会发展实施动态调整,申请养老服务或政府补贴产生的评估费用按有关规定给予财政补助”的规定,本次制定《通知》专门就评估费用及资助补贴标准适用范围进行了明确。

二是明确评估费用分担、收费及资助标准。根据《照顾评估办法》第四章第二十二、二十三条规定,结合广州市经济社会发展形势及财政负担情况,经会市财政局同意,维持原评估费用资助标准不变,本市户籍老年人首次评估、动态评估及重新评估的评估费用由个人自付,其中符合本市社区居家养老服务资助条件的,由户籍所在区财政按照入户评估200元/次、定点评估150元/次的标准给予资助,其余

(本文与正式文件同等效力)



老年人按照上述标准的 50% 给予资助；养老服务机构申请护理补贴按规定开展老年人照护需求评估的，评估费用由该机构自行承担，市福利彩票公益金按照评估费用的 50% 比例给予评估资助。考虑到照护需求评估机构由政府购买服务产生，如实际价格低于资助标准的，按实际价格执行。

### 三、如有疑问可向哪个部门进行咨询？

市民如对《通知》有疑问，可在办公时间（星期一至星期五，上午 9：00—12：00；下午 14：00—18：00，节假日除外）拨打电话 020-83178750 向广州市民政局（养老服务处）进行咨询。

# 《广州市人民政府公报》简介

《广州市人民政府公报》是由广州市政府办公厅主办并公开发行的政府出版物。《广州市人民政府公报》主要刊载广州市政府规章和行政规范性文件，是政府信息公开的重要载体。根据《中华人民共和国立法法》等有关规定，在《广州市人民政府公报》上刊登的政府规章和行政规范性文件文本为标准文本，与正式文件具有同等效力。

《广州市人民政府公报》创刊于1949年12月，曾用刊名《广州市政》《广州政报》。自创办以来，《广州市人民政府公报》发挥了传达政令、宣传政策、指导工作、服务社会的作用。

《广州市人民政府公报》发行方式为免费赠阅，赠阅范围包括广州市直机关，各区政府，街道办事处、镇政府，居委会、村委会，重要交通枢纽，各级图书馆等。《广州市人民政府公报》在广州市政府门户网站“广州市人民政府”（<http://www.gz.gov.cn>）设置专栏刊登，并开设广州市人民政府公报微信小程序、公众号，公众可登录网站或扫描下方二维码查阅。



---

主    管：广州市人民政府  
主    办：广州市人民政府办公厅  
编辑出版：广州市人民政府公报编辑部  
总    编：李  妍  
编    辑：梁  捷  助理编辑：杨小敏  
赠阅范围：国  内

国内刊号：CN44-1712/D  
邮政编码：510032  
地    址：广州市府前路1号市政府8号楼  
电    话：83123138  83123238  83123438  
网    址：<http://www.gz.gov.cn>  
印    刷：广州市人民政府机关印刷厂

---