

2022

广州市交通发展

GUANGZHOU TRANSPORT DEVELOPMENT ANNUAL REPORT

年度报告

广州市规划和自然资源局
广州市交通规划研究院有限公司

卷首语

过去三十年，是广州交通高速发展的三十年。从建成第一条地铁到街道改造，伦敦和纽约经历了一百四十多年，而广州只用了不到三十年。这三十年，广州建成了世界级航空、航运和铁路大港，高速公路和轨道里程位居全球前列，交通已经成为广州的强指标，是城市发展的“四梁八柱”、“百年工程”。

未来三十年，到本世纪中叶，我国将以中国式现代化全面推进中华民族伟大复兴，建成富强民主文明和谐美丽的社会主义现代化强国。在新时代新征程使命任务下思考广州交通的高质量发展之路，要牢牢把握粤港澳大湾区建设契机，对外要把综合交通枢纽的国际化优势做强做实，通过打造更开放的国家门户、更直连的湾区核心，为城市发展赢取机会，实现从“交通强”向“城市强”的转变；对内要紧扣市民需求，顺应时代转变，以枢纽和廊道锚固空间，充分利用地上地下空间建设复合走廊，推动交通系统再迭代、再升级。

调查研究是谋事之基、成事之道，用数据说话、立足数据思维是实现精准治理的最基本手段。广州交通年报通过每年的专项交通调查研究，用数据全面准确记录了过去二十五年交通高速发展状况，助力发现和解决了不同时期市民关心的“急难愁盼”问题，建立了交通持续监测、评价和决策机制，创立了以政府“智库”为特色的编制方法，支撑了广州交通的规划、建设、管理，获得了政府、业界的广泛认可。面向未来，将立足高质量发展这个首要任务，以深化调查研究推动解决发展难题，发挥年报数据的标尺和指挥棒作用，促进交通和城市数字化转型，成为面向未来塑造城市核心竞争力的关键之举。

目 录

第一章 年度交通综述	1
一、交通发展情况.....	1
二、趋势与建议.....	4
第二章 国际综合交通枢纽	6
一、总体情况.....	6
二、航空枢纽.....	6
三、航运枢纽.....	8
四、铁路枢纽.....	9
五、公路枢纽.....	9
第三章 广州与湾区交通	10
一、交通设施.....	10
二、交通需求.....	10
三、南沙对外交通.....	12
第四章 交通需求与供应	13
一、人口与经济.....	13
二、机动车发展.....	14
三、交通需求特征.....	16
四、交通基础设施.....	16
五、交通与空间协同.....	17
第五章 道路空间利用	20
一、进出口道路.....	20
二、核心区对外交通.....	20
三、核心区内部交通.....	20
四、常发性拥堵点.....	21
五、非机动化交通.....	22

第六章 公交都市建设	23
一、总体情况.....	23
二、地铁.....	23
三、有轨电车.....	24
四、常规公交.....	24
五、出租车.....	25
六、互联网租赁自行车.....	25
七、水上巴士.....	25
第七章 综合交通治理	26
一、交通安全.....	26
二、智慧出行.....	26
三、交通环境.....	28
第八章 重要交通研究	29
附录 2022 年交通大事记	33

第一章 年度交通综述

一、交通发展情况

2022年，面对需求收缩、预期转弱等多重压力，广州交通攻坚克难、稳中求进，不断向高质量发展迈进，保障了超大城市生产、生活的正常运转。白云机场旅客吞吐量连续三年位居全国第一，港口货物及集装箱吞吐量保持正增长，城市交通系统加速向绿色化、个性化转变。

1、枢纽服务能力保持全国前列

白云机场年旅客吞吐量**2610万人次**，国家门户枢纽功能显著。受疫情影响，白云机场旅客吞吐量继续下滑，同比下降35%，相比2019年降幅64%。广州作为祖国的南大门，承担了重要对外门户枢纽功能，白云机场全年承担国际航空旅客吞吐量78万人次，国内主要机场中北京首都机场25万人次、上海浦东机场81万人次、深圳宝安机场15万人次。白云机场在大湾区五大机场的旅客吞吐量占比45%，其次为深圳（37%）和香港（10%），在湾区机场群中主体地位明显。

广州港集装箱年吞吐量**2486万标箱**保持正增长。港口集装箱年吞吐量同比增长1.6%，被青岛港（2567万标箱）超越降至全球第六。广州港货物年吞吐量6.56亿吨，同比增长0.7%，居全球第五。

广州是广东省省会、国家历史文化名城，我国重要的中心城市、国际商贸中心和综合交通枢纽。地处中国大陆南方，广东省的中南部，接近珠江流域下游入海口。广州市下辖十一区，总面积7434.4平方公里。对本年报中将出现的一些主要地域名词解释如下：

- ◆广州市（全市）：指十一区；
- ◆中心四区：指荔湾、越秀、天河和海珠四区；
- ◆中心六区：指荔湾、越秀、天河、海珠、白云和黄埔六区；
- ◆中心城区：指荔湾、越秀、天河、海珠四区全部以及白云区和黄埔区的南部地区，面积约933平方公里；
- ◆核心区：指环城高速围合地区；
- ◆粤港澳大湾区（湾区）：本报告中仅包含广州、深圳、佛山、东莞、珠海、肇庆、惠州、江门、中山等9市的数据，不包含香港、澳门特别行政区的数据。

铁路旅客年发送量 6667 万人次，广州南站位居全国第一。铁路旅客年发送量同比下降 25.6%，全年货运量 2360 万吨、同比增长 3.0%，相比 2019 年增长 12%。广州南站旅客年发送量 4770 万人次，位居全国第一。

2、在湾区中交通核心地位显著

广州与湾区其他城市交通联系紧密。广州与大湾区 8 市间日均出行量 258 万人次，占大湾区总量的 48%，其次为深圳的 24%（129 万人次）。都市圈层面，广佛肇出行量占 49%，其次为深莞惠（36%）和珠中江（15%）。同城化层面，广佛两市间日均出行量 171 万人次，占湾区城际出行总量 32%，约为深莞的 2 倍（84 万人次），广佛与深莞人口规模相当，同城联系更为紧密。在跨城通勤方面，广州跨城通勤人口 54 万、占大湾区总量的 45%，其中广佛之间跨城通勤人口达 32 万、大湾区排名第一。

南沙区对外交通联系持续加强。与大湾区城市（含广州其它各区）日均出行总量同比增长 8.6%，达到 77.6 万人次。南沙与周边城市日均出行量为 32.7 万人次，占广州与大湾区跨城出行总量的 13%，同比增加 4 个百分点（2021 年占比 9%），南沙作为粤港澳重大合作平台的地位正在不断加强。

3、交通与空间的协同持续向好

人口分布由中心向外围城区转移。两年来，中心六区常住人口累计减少 37.6 万人，而外围五区增加 37.0 万人，其中番禺区增加 13.5 万人，南沙区和增城区均增加 8.0 万人，花都区 and 从化区分别增加 5.5 万人和 2.0 万人。近两年核心区往南部、东部方向核查线交通量分别增长 6.7%和 3.0%，高于往北部的 2.3%，与人口增长空间方向基本一致。

轨道交通支撑城市空间结构。轨道网络与城市空间骨架形态基本契合，重要交通枢纽、重点功能区、主要公共服务中心等的交通可达性处于较高水平。轨道交通支撑了城市廊道集约型发展，站点周边人口与就业岗位集聚明显，沿轨道交通轴线人口岗位密度明显更高，全市轨道站点 800 米人口岗位覆盖率 36.6%，中心城区达到 54.7%，广州轨道交通在引导城市集约发展水平居全国前列，是各项生产要素资源配置的重要载体。空间可达性方面，全市初步形成多中心、网络化的公共交通可达性格局，与人口分布耦合度较高。

跨区通勤比例下降、平均通勤距离缩短。疫情期间，更多市民选择区内就近上班、居家远程办公等弹性工作方式增加，以及外围地区就业机会增长，跨区通勤人口占全市通勤人口比例由疫情前 25% 降至 20%。同时，全市通勤平均出行距离 8.3 公里、同比减少 0.4 公里，平均通勤时耗 36.5 分钟、同比减少 2.2 分钟，反映交通空间组织效率和居民生活品质的 45 分钟以内通勤出行比例指标达到 80%，维持在较高水平。

4、城市交通运作总体保持平稳

绿色出行（含步行、自行车、电动自行车、常规公交、轨道交通）保持高位。全市日均出行总量 4437 万人次，较上年下降 0.9%。中心城区绿色出行比例 77%，居全国超大城市前列。地铁通车里程 621 公里，日均客运量 646 万人次居全国第一。

电动自行车迅猛增长。电动自行车日均出行量 600 万人次，同比增长 14.5%，相比 2019 年增长 50.3%，已成为继步行和小客车后出行量较大的交通方式之一，其便捷、经济、个性化的特点受到市民青睐。

个体机动化出行选择多样，展示较大吸引力。近三年广州小客车拥有量保持年均 7% 以上的增长，2022 年达到 290.8 万辆。新能源汽车发展迅速，全市新能源汽车保有量 56.3 万辆，同比增长 47.5%，成为机动车增长的主体，年度新增的机动车中 75.3% 为新能源汽车。2022 年巡游出租车日均客运量 100 万人次，网约车日均 151 万人次，两者合计已达到常规公交日均客运量的 90%（2019 年为 52%）。

全市 17% 的道路资源用于过境车辆，运作保持平稳。全市道路网中，日均活跃机动车总量 309 万辆，外地车占比 39%（本地化使用为 15%）。过境车辆占用的资源（车辆周转量）达到 17%，其中高速公路网达到 21%（深圳约 2%），广州对大湾区周边城市的交通服务显著。疫情期间市民活动强度降低，核心区晚高峰干道平均车速 24.2 公里/小时，交通运作总体保持良好。

二、趋势与建议

近年来，居民高频出行的尺度由城市内部扩大至跨城范围，人们也更加青睐个性化的出行服务。交通系统必须以高效可靠、便捷舒适、绿色低碳等高质量交通发展要求形成的最大公约数为目标，统筹满足人的美好生活需要和支撑城市高质量发展。

1、尽快打通珠江口战略性过江通道。目前，跨珠江口通道不足是制约大湾区东西两岸高效流动的短板之一，仅佛山能纳入广州 1 小时交通圈，深圳、香港、澳门、珠海、惠州则在 1.5 小时交通圈外。建议加快莲花山过江通道、增莞番高速和轨道 22 号线东延等项目建设，多措并举强化湾区东西两岸直连。鉴于跨珠江口通道资源稀缺，应统筹珠江口各过江通道的“复合型”布局，尽早研究轨道 22 号线东延与中南虎城际、化龙至开发区西区过江通道与轨道 17 号线等复合布局，研究各过江通道在建设主体、建设时序、资金安排等方面的协同机制，节约使用过江通道资源，保障项目落地实施。

2、高标准建设南沙对外交通网络。南沙年度人口规模增幅全市第一，对外日均出行量同比增长 8.6%，与周边城市联系持续加强。南沙直通湾区的高效便捷交通体系正处于构建阶段，当前与中心城区、珠江口东西两岸城市中心以及港澳的联系时长均超过 1 小时，往北部广州中心城区衔接不畅、“双快”交通建设有待加快，往珠江口东岸城市的道路拥堵（南沙大桥高峰饱和度达到 0.90）、高铁班次少且时耗长，往珠江口西岸城市缺乏轨道直达。建议加快推进南沙站、广中珠澳高铁、南中珠城际等项目建设，研究港深西部铁路延伸至南沙站，与十八号线贯通接入珠江新城；将肇顺南城际和中南虎城际提升为高铁，将赣深高铁、深南高铁引入南沙站，与广中珠澳高铁形成十字交融的铁路枢纽，进一步强化南沙枢纽辐射力。

3、做好城市交通发展模式的顶层设计。近年来，交通方式结构持续转变，中心城区公共交通（轨道交通和常规公交）占全方式出行比例由 2019 年的 34% 降低至 2022 年的 21%，电动自行车出行占比由 5% 增长至 11%。在此发展趋势下，公共交通面临可持续性发展难题，电动自行车引起的道路交通秩序和安全问

题有待系统性解决。建议尽快做好城市交通发展模式的顶层设计，从解决广州这种超大城市的实际问题出发，坚持公交优先发展战略，引导各类交通方式有序发展，在集约与舒适、高效与便捷间取得平衡，在不同出行距离、出行目的上各得其所。

4、研究中心城区公路客运站转型升级。广州自 2019 年开始推进中心城区公路客运站搬迁与布局优化，2022 年中心城区公路客运站全年客运量 423.7 万人次，同比下降 51%，相比 2019 年下降 86%。随着高铁和城际的快速发展，城际出行模式发生较大变化，“铁路+公交”、“铁路+网约车”相比“公路+公交”出行更快捷、更安全。建议开展公路客运站转型升级研究，优先考虑转型为公共汽电车场站、生活性物流分拨点、公共停车场等，补齐交通场站设施短板，鼓励交通设施+立体开发的复合利用，以促进公路客运站焕发新的生机。

5、强化占道施工的精细化管理。近三年中心城区因市政管线、轨道建设等占道施工引起的常发性拥堵点占比为 20%-30%，已成为道路拥堵的重要影响因素。2022 年月均施工量 673 宗，其中 62%需挤压道路资源，对区域路网影响大。建议加强对施工方案和交通疏导方案的论证工作，在车道“占一补一”原则基础上，从施工时序、围蔽方案、交通组织等方面确保地区道路交通服务水平不降低。强化占道施工期间的精细化管理，优化大型施工进场时序，做好施工点的施工组织管理和疏导引导。

第二章 国际综合交通枢纽

一、总体情况

2022年广州铁路、公路、水路、航空对外运输方式完成客运量1.7亿人次，日均客运量47万人次，同比下降21.5%；完成货运量9.1亿吨，日均货运量248万吨，同比下降7.8%。

表 2-1 2022 年各运输部门完成运量

运输部门	全年客运量 (万人次)	同比增长 (%)	全年货物运输量 (万吨)	同比增长 (%)
铁路	6708	-25.9	2360	3.0
公路	6651	1.8	48845	-8.2
水路	122	-39.2	36977	-9.3
民航	3799	-38.9	110	-7.5
管道	/	/	2219	23.6
合计	17281	-21.5	90511	-7.8

数据来源及说明：广州市统计局数据。公路客运量指长途客运、租车公司的客运量，水运客运量将珠江游数据纳入统计范围。铁路客、货运量包括佛山西站的数据，民航客、货运量是指注册地所在航空公司的运输量。

二、航空枢纽

1、设施建设

白云机场已建成 T1、T2 两座航站楼和三条跑道，在建第四第五跑道、T2 航站楼东四和西四指廊、T3 航站楼及其综合交通中心。交通集疏运系统已建成 2 条轨道（地铁三号线、广清城际）、7 条高速公路（珠三环高速、惠肇高速、北二环高速、机场高速、大广高速、广连高速、机场第二高速北段），在建 4 条轨道（新白广城际、广佛东环城际、广花城际和芳白城际）、1 条高速公路（机场第二高速南段）。

2、运量发展

白云机场全年旅客吞吐量 2610 万人次，单一机场吞吐量排名连续三年位居全国第一。受疫情影响，航空旅客吞吐量继续下滑，同比下降 35%，相比 2019 年降幅 64%。广州作为祖国的南大门，承担了重要对外门户枢纽功能，白云机场全年承担国际航空旅客吞吐量 78 万人次，国内主要机场中北京首都机场 25 万人次、上海浦东机场 81 万人次、深圳宝安机场 15 万人次。

白云机场货邮吞吐量 188.4 万吨/年，同比下降 7.9%，其中国际及地区货邮吞吐量占比从 70%提升至 76%。



图 2.1 2022 年全国主要机场旅客吞吐量

数据来源：2022 年全国民用运输机场生产统计公报

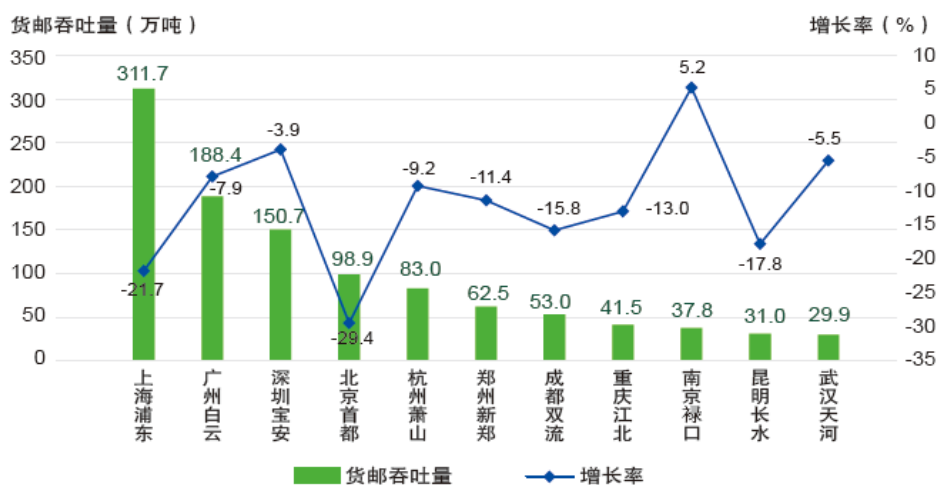


图 2.2 2022 年全国主要机场货邮吞吐量

数据来源：2022 年全国民用运输机场生产统计公报

三、航运枢纽

1、设施建设

广州港由海港和内河港组成，已形成以南沙港为核心、黄埔港区和南沙港为重点、内港港区和内河港为补充的港口体系。集疏运主要依靠南沙港快速路、南沙港铁路等。

2、运量发展

广州港货物和集装箱吞吐量均被青岛港超越。全年共完成货物吞吐量 6.56 亿吨，同比增长 0.7%，全球第五；集装箱吞吐量 2486 万标准箱，同比增长 1.6%，全球第六。

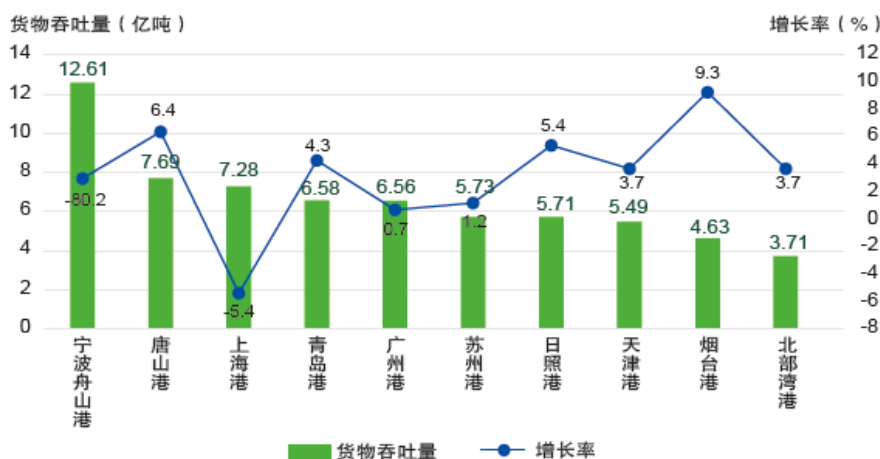


图 2.3 2022 年全国主要港口货物吞吐量



图 2.4 2022 年全国主要港口集装箱吞吐量

数据来源：交通运输部官网。新加坡港 2022 年集装箱吞吐量 3730 万 TEU，居全球第二。

四、铁路枢纽

1、设施建设

线路方面，已建成4条高铁（京广高铁、广深港高铁、贵广高铁、南广高铁）、6条普铁（京广铁路、广深铁路、广珠铁路、广茂铁路、广石铁路、南沙港铁路）、5条（段）城际（广珠城际、广佛肇城际、穗深城际、广清城际一期、广州东环城际花都站至白云机场北站段），市域内国铁、城际总里程446公里，形成客货列车基本分线运行的双“人”字型格局。在建线路12条，合计333.3公里。

枢纽方面，已建成广州站、广州东站、广州南站、广州北站、庆盛站、新塘站（城际场）6座客站，以及广州铁路集装箱中心站（广州国际港）一期、增城西、大朗、下元等20座货站。在建白云站、新塘站（高铁场）、机场T3高铁站、南沙站、增城站5座客站。

2、旅客发送量

2022年广州铁路旅客发送量6667万人次，相比2021年下降25.6%，日均旅客发送量18.3万人次。其中，广州南站日均旅客发送量13.1万人次，占铁路旅客发送总量的71.5%，占比持续扩大；广州站日均发送量2.4万人次，同比下降33.2%；广州东站日均发送量2.2万人次，同比下降25.1%。

五、公路枢纽

作为省会城市，广州市内高速公路承担了大量过境功能。从车辆对道路的占有率看（按车辆周转量计算），过境车辆占用了21.3%的高速公路资源。工作日早高峰平均车速84.7公里/小时，同比增长3.8%，晚高峰平均车速80.7公里/小时，同比增长7.4%。

客运站方面，广州自2019年开始推进中心城区公路客运站搬迁与布局优化。截至2022年底，完成了市客运站、越秀南客运站等长途汽车客运站关停及客运线路安置工作。目前中心城区共9座长途汽车客运站，全年客运量423.7万人次，日均1.2万人次，同比下降51%，相比2019年下降86%。

第三章 广州与湾区交通

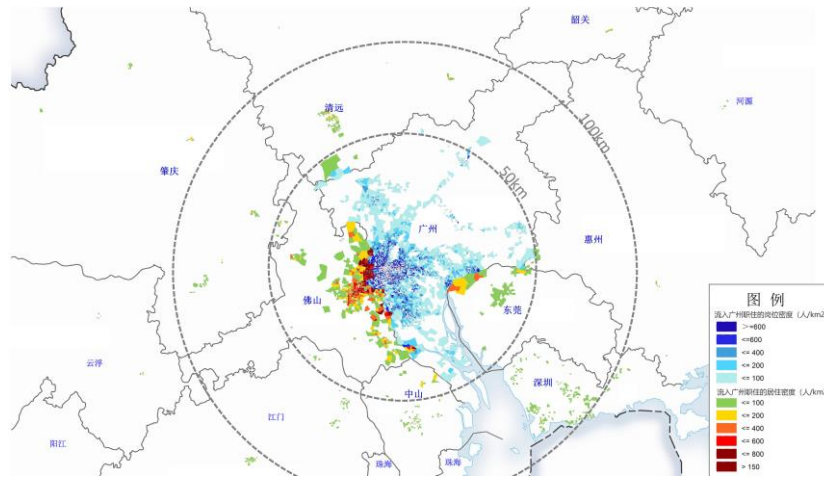
一、交通设施

2022 年新开通广连高速及广州地铁 7 号线一期西延段（广州南站至佛山美的大道）。全市对外衔接通道共 85 条，包括 70 条道路、15 条轨道（不计重复统计）。其中，佛山方向道路 31 条、轨道 8 条，东莞深圳方向道路 10 条、轨道 3 条，清远韶关方向道路 12 条、轨道 3 条，中山方向道路 3 条、轨道 2 条，惠州方向道路 14 条，轨道 2 条。

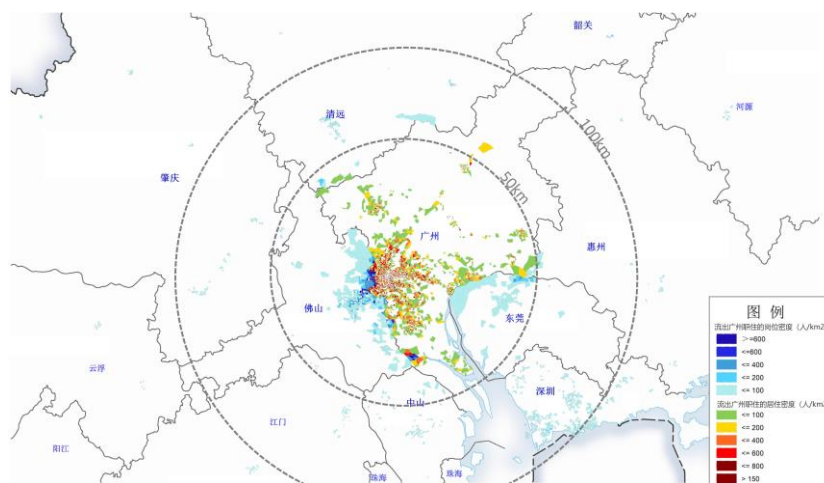
二、交通需求

粤港澳大湾区跨城通勤人口总量 118 万人，同比下降 1.9%。广州在大湾区的跨城通勤人口 54 万，占大湾区跨城总通勤人口的 45%，其次深圳 36 万（占 30%）。广州跨城通勤以广佛为主，达到 32 万人，广莞之间跨城通勤人口 8 万人，广深之间 2.9 万人。

大湾区 9 城市间日均出行量 542 万人次，同比下降 18%，占全省 21 个地级市间总出行量的 70%。广州与湾区 8 市间日均出行量 258 万人次，占湾区城市间出行总量的 48%，相比上年增加 6 个百分点，其次深圳 129 万人次（占 24%）。都市圈层面，广佛肇占 49%，其次为深莞惠（36%）和珠中江（15%）。同城化层面，广佛两市间出行量 171 万人次，占湾区城市间出行总量的 32%，约为深的两倍（84 万人次），广佛与深莞人口规模相当，同城联系更为紧密。



跨城通勤流入广州的职住分布



跨城通勤流出广州的职住分布

图 3.1 2022 年粤港澳大湾区主要跨城通勤分布情况

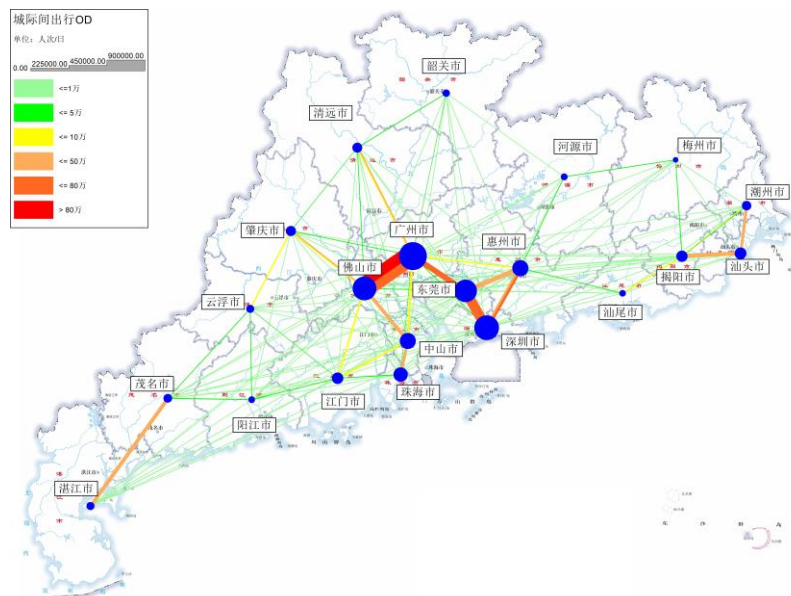


图 3.2 2022 年广东省内城市间出行分布情况

数据来源: 广州市交通规划决策支撑平台

三、南沙对外交通

1、交通设施

南沙现状对外衔接通道共 18 条，包括 15 条道路、3 条轨道（不计重复统计）。其中广州中心城区及番禺方向道路 5 条、轨道 3 条，佛山方向道路 5 条，中山方向道路 3 条，东莞深圳方向道路 2 条、轨道 1 条。

2、对外出行需求

南沙在大湾区的跨区通勤人口 9.5 万人，与周边城市为 2.4 万人，占广州与大湾区跨城通勤总人口的 4.5%（南沙占广州市常住人口的 5.0%），其中南沙与佛山间跨城通勤人口 1.4 万人，与中山间 0.5 万人、与东莞深圳间 0.3 万人。

在周边城市间联系普遍下降的背景下，南沙与大湾区城市（含广州）日均出行量 77.6 万人次，同比增长 8.6%。南沙与周边城市（不含广州）日均出行量为 32.7 万人次，占广州与湾区城市出行总量的 13%，同比增加 4 个百分点，南沙作为粤港澳重大合作平台的地位正得到加强。

第四章 交通需求与供应

一、人口与经济

1、人口

2022 年末，广州市常住人口 1873.4 万人，同比减少 7.7 万人，自 2005 年以来首次出现下降，城镇化率为 86.48%。年末户籍人口 1034.9 万人，同比增长 23.4 万人，城镇化率为 81.86%。

中心六区常住人口总量减少 12.6 万人，其中白云区减少 5.2 万人。外围五区常住人口增加 5 万人，其中南沙区的增量最大，达到 2.9 万人。

表 4-1 近年广州市各行政区常住人口发展情况（单位：万人）

行政区	2018年	2019年	2020年	2021年	2022年
荔湾区	117.5	121.5	124.2	113.0	112.4
越秀区	102.5	103.3	103.7	104.9	102.9
海珠区	179.9	180.5	182.0	182.2	179.8
天河区	215.2	219.1	225.1	223.9	222.2
白云区	362.0	367.0	375.9	368.9	363.7
黄埔区	122.8	124.0	126.9	119.8	119.2
番禺区	251.2	258.0	267.3	281.8	280.7
花都区	154.9	159.5	165.1	170.9	170.6
南沙区	80.6	83.1	84.9	90.0	92.9
从化区	69.8	70.7	72.0	72.7	74.0
增城区	142.0	144.7	147.1	152.9	155.0
合计	1798.1	1831.2	1874.0	1881.1	1873.4

数据来源：广州市统计局

2、社会经济

2022 年广州地区生产总值 28839 亿元，同比增长 1.0%。其中，第一产业增加值为 318 亿元，同比增长 3.17%；第二产业增加值为 7909 亿元，同比增长 1.07%；第三产业增加值为 20611 亿元，同比增长 0.97%。第一、二、三次产业增加值的比例为 1.1：27.4：71.5。第一、第二、三产业对经济增长的贡献率分别为 3.5%、28.2%和 68.3%。人均地区生产总值达到 153625 元（按年平均汇率折算为 22840 美元），增长 1.0%。

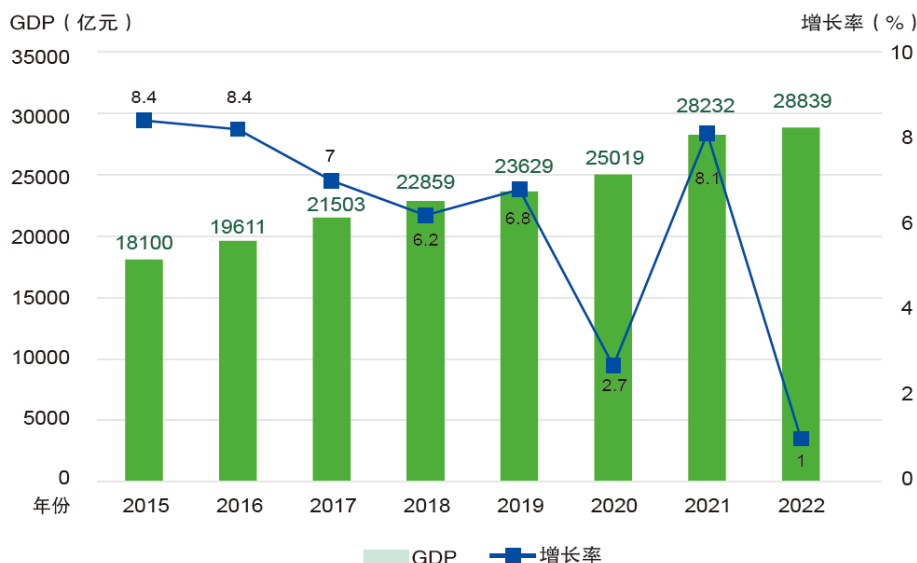


图 4.1 近年广州市地区生产总值及增速

数据来源：广州市统计局

二、机动车发展

1、拥有量

截至 2022 年底，广州市机动车拥有量 355.0 万辆，同比增长 24.1 万辆。全市小客车（含微型客车）拥有量 290.8 万辆，增长 24.1 万辆。广州市千人小客车拥有量 155 辆，低于北京（250 辆）、上海（186 辆）。

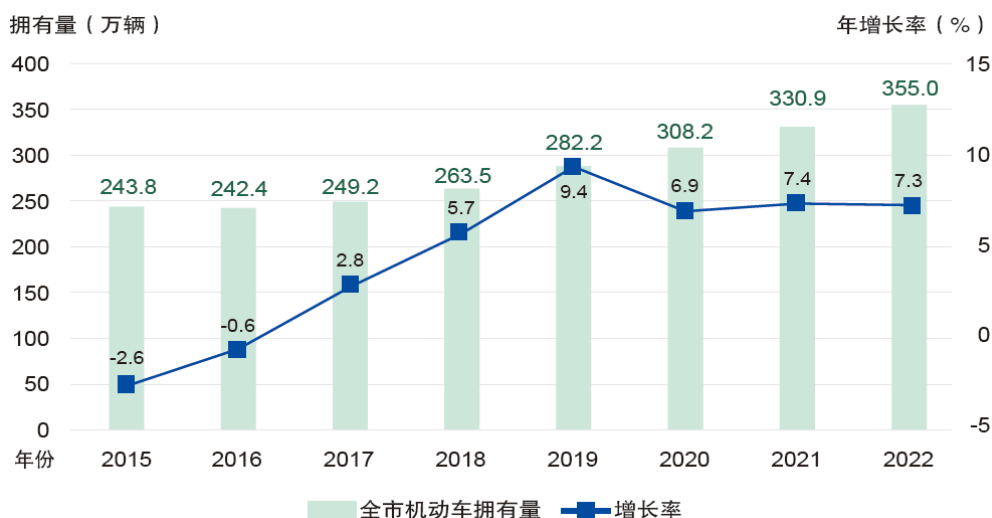


图 4.2 近年广州市机动车发展情况

2、中小客车总量调控

2021 年 12 月，广州发布《关于增加 2022 年度中小客车增量指标配置额度

的通告》，明确在原有每年 12 万个的增量指标配置额度基础上（普通车摇号：普通车竞价：节能车摇号为 5:4:1），2022 年度中小客车节能车增量指标配置额度增加至 3.8 万个。

全年中小客车增量指标实际配置指标数¹15.2 万个，同比增加 1.1 万个。普通车摇号、普通车竞价、节能车摇号三类指标比为 1.4: 1.1: 1，其中普通车摇号指标（均含个人和单位）配置率为 100%。

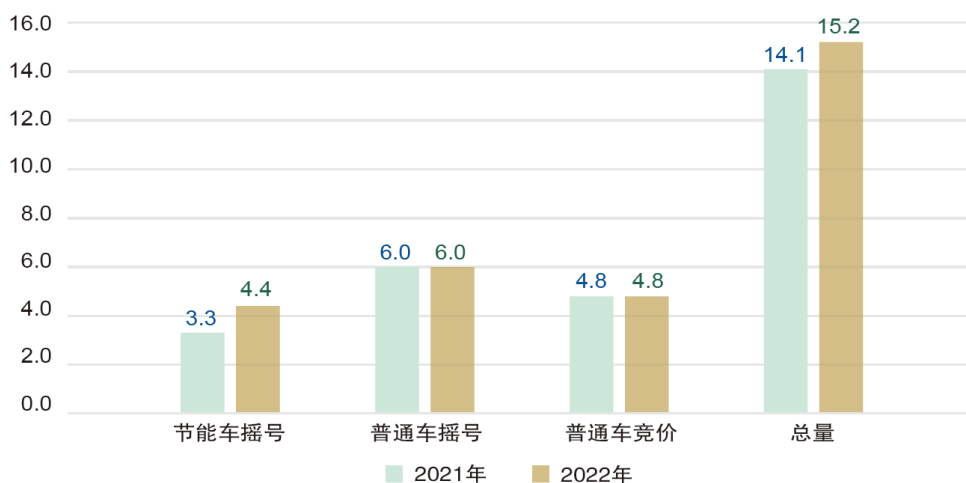


图 4.3 近两年广州市中小客车指标实际配置情况

4、新能源汽车

2022 年，新能源(含货车)上牌总量 19.8 万辆。截至 2022 年底，全市新能源汽车保有量达到 56.3 万辆，同比增长 18.2 万辆，渗透率达到 15.9%。

5、机动车使用

全市日均活跃机动车总量 309 万辆，广州本地车占比 60.8%，外地车中位居前三的分别是佛山（5.9%）、东莞（3.7%）、深圳（3.5%）。

小客车年均行驶里程 1.05 万公里，单程平均出行距离 12.2 公里，其中单程出行距离在 10 公里以内占比 63.8%，10-20 公里占比 21.0%。

¹ 名词解释：计划配置指标数是指投放的中小客车增量指标，实际配置指标数是指成功配置的中小客车增量指标，配置率是指实际配置指标数与计划配置指标数的百分比，需求供给比是指有效申请编码数与计划配置指标数的比值，所有指标均包括了单位和个人指标。

三、交通需求特征

1、出行总量

全市全方式出行总量 4437 万人次/日，同比 2021 年降低 0.9%；机动化出行总量 2196 万人次/日，同比降低 9%。中心城区全方式出行总量 2607 万人次/日，同比降低 4.3%；机动化出行总量 1162 万人次/日，同比降低 7.3%。

2、方式结构

中心城区全方式出行中，步行和骑行（自行车和电动自行车）占比 55%，同比增加 1.5 个百分点，近三年以来持续新高，累计增加 13 个百分点。个体机动化出行（含小客车、出租车等）比例 22.5%，同比增加 1.5 个百分点。轨道交通和常规公交占比 21%，同比减少 2.7 个百分点，相比 2019 年减少 13 个百分点。绿色出行（含慢行交通、公共交通²）比例 77%，居全国超大城市前列。

中心城区机动化出行中，公共交通占机动化比例为 47.2%，比 2021 年减少 4.4 个百分点。

四、交通基础设施

1、道路交通

2022 年广州市道路里程 11716 公里（未含街巷路及乡村路），其中高速公路（含收费快速路）1169 公里，形成“三环+十九射”的高快速路主骨架路网。中心城区建成区道路网密度达到 7.0 公里/平方公里。越秀、荔湾均在 8 公里/平方公里以上，中心城区范围内的其他区为 5-8 公里/平方公里之间。

2022 年建成通车街北高速改扩建工程主线、广连高速（广州段及花都至从化段）等高速公路项目，以及车陂路—新滘东路隧道工程（黄埔大道至新港东路）、白云六线（东镜东路—曙光路）等城市道路项目。

2、城市轨道交通

截至 2022 年底，广州开通运营地铁 16 条、有轨电车 2 条。在建地铁 10 条、有轨电车 1 条。

² 本章的公共交通指轨道交通、常规公交，慢行交通指步行、自行车和电动自行车。

地铁通车里程 621 公里，运营线路 16 条（段），地铁站点数 285 座（换乘站计一次）。2022 年 3 月 31 日，广州地铁 22 号线首通段（番禺广场-陈头岗）开通运营，实现了广州南站与南沙 30 分钟通达；5 月 1 日，地铁 7 号线西延段开通运营，是大湾区第二条实现广州与佛山“零换乘”的地铁线。

五、交通与空间协同

近年来，广州不断完善轨道交通网络，强化中心城区与南沙新区、重点功能区快联快通，支撑和引导广州加快形成多中心、网络化空间发展格局。

1、轨道交通与空间结构

从城市轨道交通网络对城市公共服务中心和城市结构等重要节点的支撑来看，现状及在建轨道交通已实现对次级以上公共服务中心以及新空间结构主要节点覆盖。中心城区、空港、科学城、白鹅潭、广州南站、创新城等公共服务中心有 2 条以上城市轨道交通线路支撑。地铁十八号线和二十二号线相继开通后，中心城区与南沙、番禺智造创新城等时长均控制在 30 分钟内，市域空间组织效率得到进一步加强。

轨道交通支撑城市廊道集约型发展，站点人口与就业岗位集聚明显，沿轨道交通轴线人口岗位密度明显更高。轨道站点 800 米范围内人口、就业密度分别为 2 万人/平方公里、1.3 万个/平方公里，是非轨道覆盖建设用地区域的 2.9 倍和 4.1 倍。全市轨道站点 800 米人口岗位覆盖率 36.6%，中心城区 54.7%，广州地铁在提升市民认同、引导城市集约发展水平居全国前列，是各项生产要素资源配置的重要载体。

轨道站点 800 米覆盖人口占总人口比例为 34.1%，相对上年略有提升。核心区轨道覆盖人口占本圈层人口 70.6%，中心城区（核心区以外）、外围城区（中心城区以外）分别为 29.3%、13.4%。

轨道站点 800 米覆盖就业岗位占总就业岗位比例为 41.4%，与上年持平。核心区轨道覆盖就业岗位占本圈层就业岗位 77.2%，中心城区（不含核心区）、外围城区（中心城区以外）分别为 34.1%、14.8%。

轨道 4 号线、21 号线、14 号线及知识城支线等外围线路站点存在客流偏低，沿线站点开发相对滞后，应建立轨道车站周边土地优化开发利用的长效机制，强

化对轨道沿线的城市空间规划和土地利用发展的战略引导，将开发资源向轨道车站周边倾斜，盘活低效用地，推动形成交通与空间、产业深度融合，客流效益与土地增值双赢的良好局面。

2、人口分布与公共交通可达性

公共交通可达性 (PTAL)³是反映人们通过轨道交通、常规公交等基本公共服务方式，到达各类城市空间生产、生活的难易程度。核心区的公共交通可达性已达到较高等级水平，市民就业、教育医疗等民生需求的公共交通服务保障性强。向东至鱼珠和新塘、向南至南村万博、向北至白云新城等的核心区放射走廊，以及南沙、东部枢纽、番禺、花都等外围城区核心区，相对于周边地区公共交通可达性更高，初步展现了全市多中心、网络化的公共交通可达性格局，与人口分布耦合度较高。

3、圈层流动性

2022年进出中心四区的通勤人口规模相对疫情前降低16%，其中往北部方向降低最明显，降幅21%，往东、南向分别降低14%、10%。十一个行政区之间的跨区通勤人口占全市通勤人口的比例由疫情前25%下降至20%。

第一圈层的核心区就业岗位比从业人口多18%，跨圈层流动比例（跨圈层就业的从业人口与本圈层总从业人口的比例）为14%，同比减少1个百分点，其中流入占69%、流出占31%，岗位吸引力最强，服务半径大，潮汐交通明显，体现中心区经济核心地位。

第二圈层的中心城区外围（核心区以外）就业岗位比从业人口少6%，跨圈层流动比例为25%，同比减少2个百分点，其中流入占43%、流出占57%，与核心区通勤交通联系活跃，岗位吸引力有待进一步提升。

第三圈层的外围城区（中心城区以外）就业岗位比从业人口少5%，跨圈层流动比例为12%，同比减少2个百分点，外围新城相对独立。

4、通勤距离与时耗

通勤距离与时耗是衡量空间组织效率的重要表征指标。全市平均通勤距离为8.3公里，较2021年减少0.4公里，通勤空间分布未发生显著变化，5公里以内

³ 伦敦、新加坡等的城市规划建设广泛使用指标，主要通过公共交通接驳时间及候车时间等指标计算。公共交通可达性高，一般具有步行到轨道站点或公交站点距离近、候车时间短、轨道线路或公交线路多等。

的幸福通勤出行占比达到 54%，较 2021 年提升 2 个百分点，居民出行幸福感进一步提升。

全市平均通勤时耗 36.5 分钟，较 2021 年减少 2.2 分钟，主要是由于通勤距离降低及道路运作整体好转。15 分钟生活圈内的通勤出行占比 26%，超过 1 小时的极端通勤出行占比 13%。反映城市运行效率和居民生活品质的 45 分钟以内通勤出行比例指标达到 80%，与 2021 年上升 1 个百分点，维持在较高水平。

第五章 道路空间利用

一、进出口道路

市域主要进出口白天 12 小时交通量 177.3 万标准车，较上年降低 0.2%，番禺区和南沙区、花都区进出口道路相对上年略微增长。通过对车牌的识别跟踪，全市道路网中过境车辆（车辆周转量）占比 17%，其中高速公路网达到 21%。

因受疫情影响，2022 年对外车流量中除清远韶关、惠州、东莞方向略微增加，其余方向呈降低趋势。其中清远韶关方向持续两年增长，佛山方向经过上年的快速增长后，2022 年在疫情的影响下呈现下降趋势，但佛山、东莞方向占对外总量的比例仍与上年一致，达到 76%。

二、核心区对外交通

核心区与北部交换量最大，白天 12 小时交通量为 98.1 万标准车，占比 42%；南部、西部、东部三个方向流量占比均在 20%左右。

单车道负荷方面，各走廊道路均处于高位运行状态，道路空间被最大化利用，东部走廊交通压力最大，达到 1.19 万标准车/车道/白天 12 小时；南部走廊扩容后，压力有所缓解。

三、核心区内部交通

1、过江通道

核心区过江通道白天 12 小时交通量 127.9 万标准车，同比增长 8.2%。西部走廊鹤洞大桥大修通车后，交通量同比增长 28.6%。

2、道路车速

疫情期间市民活动强度降低，核心区晚高峰主次干道平均车速有明显提升，达到 24.2 公里/小时，相对上年增长 7.2%，交通运作总体保持良好。

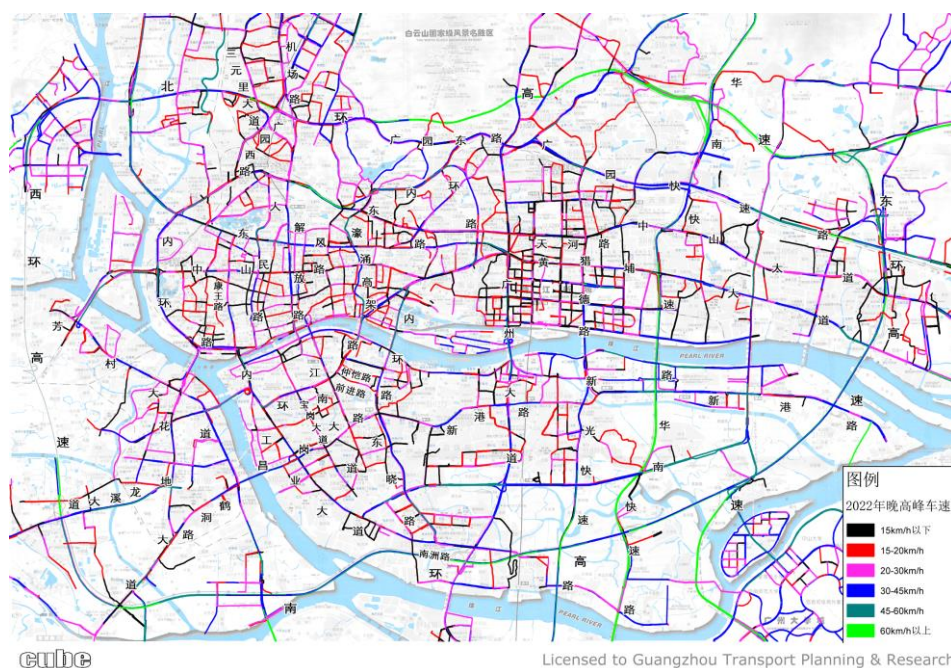


图 5.1 2022 年核心区道路车速分布

四、常发性拥堵点

中心城区常发性拥堵点 48 个，其中环城内 36 个、环城外 12 个，同比减少 9 个（新增 24 个，消除 33 个）。引起道路交通拥堵的重要原因在于上下游车道能力不匹配，表现在道路施工围蔽带来的通行能力削弱和部分干道的接入组织管理考虑不够精细。

年度新增的拥堵点中 33%是由施工引起，如黄埔大道、开源大道以及地铁 11 号线、地铁 12 号线等围蔽施工，对周边地区道路交通运作造成较大影响。而消除的拥堵点中 30%是源于施工已完成，如鹤洞桥通车后上下游道路运作比上年施工期间有明显缓解。要加强对道路施工期间的交通组织论证工作，从施工时序、围蔽方案、交通组织等方面确保施工路段交通服务水平不降低。

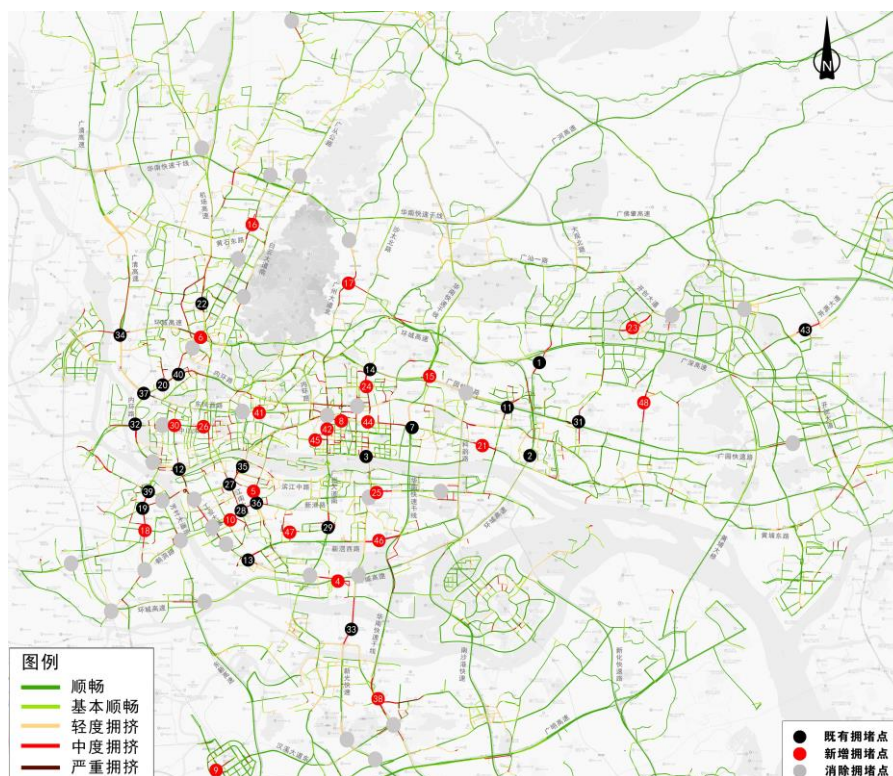


图 5.2 2022 年广州中心城区常发性拥堵点分布图

五、非机动车化交通

1、电动自行车出行

为贯彻落实国家关于规范管理电动自行车的工作要求，广州市于 2021 年 11 月 2 日开始实施电动自行车登记上牌，至 2022 年底已登记上牌 288 万辆（截至 2023 年 4 月为 331 万辆）。

全市电动自行车出行量 600 万人次/日，同比增长 14.5%，较 2019 年增长 50.3%，已成为继步行、小客车之后出行量较大的交通方式之一。中心城区电动自行车出行量 288 万人次/日，同比增长 41%，较 2019 年增长 72%。

2、自行车出行

自行车单程平均出行距离 1.5 公里，80%在 2 公里范围内，87%的出行时间在 20 分钟以内。以组团内出行为主，主要集中在老城区与天河中心区，占比 46%。中山路、黄埔大道、龙津路至东华路、昌岗路至新港路等主要道路骑行量大。

第六章 公交都市建设

一、总体情况

2022 年全市公共交通客运量 48.4 亿人次，日均客运量 1326 万人次，同比下降 16.6%，其中常规公交和巡游出租车的客运量降幅较大，网络预约出租车客运量继续增长。

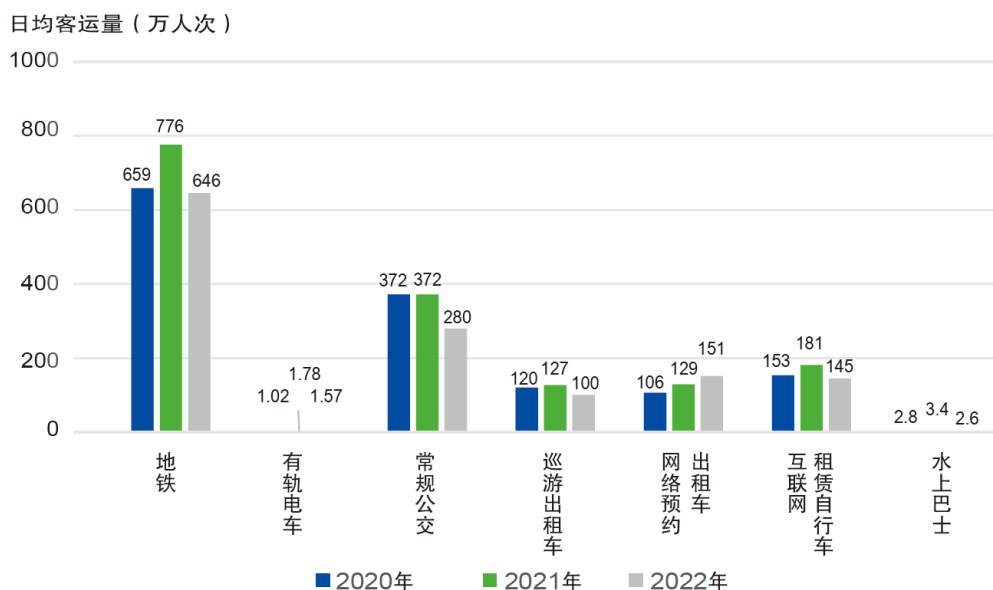


图 6.1 近年各类公共交通方式日均客运量变化情况

二、地铁

2022 年，广州地铁新开通二十二号线（番禺广场-陈头岗）、七号线西延段（美的大道-广州南站），运营线路增至 16 条（段），通车里程 621 公里（含 APM 线，广佛线、7 号线的佛山段）。新开通八号线彩虹桥站、西村站，地铁站点数 263 座（换乘站计一次）。

全年客运量 23.58 亿人次，日均客运量 646 万人次居全国第一，比 2021 年（776 万人次/日）降低 16.8%，主要为 4 月、11 月和 12 月受新冠疫情影响客流显著下降，是 2019 年的 71.3%。全年日均客运强度 1.06 万人次/日·公里，位居全国前列。

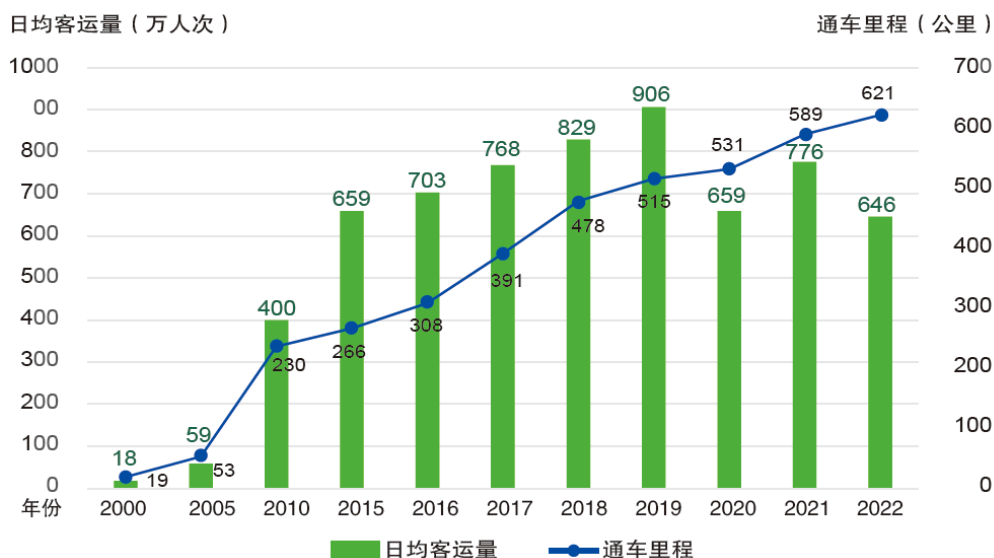


图 6.2 近年广州地铁线网和客流发展历程

三、有轨电车

广州在运营有轨电车线路 2 条，合计 22.1 公里，共设 30 座车站。海珠有轨电车试验段长度 7.7 公里，车站 11 座，日均客运量 0.79 万人次。黄埔有轨电车 1 号线长度 14.4 公里，车站 19 座，日均客运量 0.78 万人次。

有轨电车线路对地铁线路的接驳作用明显，各站中与地铁换乘车站的客运量相对较高。海珠有轨电车试验线广州塔站日均客运量最高，为 3.4 万人次/日，占有所有站点客流之和的 43%。黄埔有轨电车 1 号线地铁长平站与地铁香雪站客流量最大，分别为 0.13 万人次/日和 0.10 万人次/日，两站之和占有所有站点的 29%。

四、常规公交

2022 年，全市拥有公共汽（电）车 15050 辆、公共汽（电）车线路 1351 条、公交专用道里程 620 公里。全市全年客运量 10.22 亿人次，日均客运量 280 万人次/日，比去年下降 24.7%。近年来随着轨道交通、网约车、共享单车、电动自行车等出行方式的快速发展，常规公交客运量呈下降趋势，疫情影响下降幅更显著。

五、出租车

2022 年全市巡游出租车日客运量为 100 万人次/日，同比减少 21.3%；全市网约车日均活跃车辆数为 4.6 万辆，日均客运量为 151 万人次，同比增长 16.9%，基本恢复至疫情前水平。

巡游出租车和网约车平均出行距离分别为 7.0 公里、9.0 公里，低于私人小客车 12.2 公里。巡游出租车、网约车在 2-4 公里出行占比最高，分别达到 28.7%和 23.1%，私人小客车在 4-6 公里占比最高，为 18.7%。

六、互联网租赁自行车

广州每季度对互联网租赁自行车经营企业服务质量考核评价，并调整运营配额数量。2022 年 6 月，广州互联网租赁自行车运营配额为 40 万辆。

2022 年，广州市互联网租赁自行车日均活跃车辆数 25.1 万辆，日均客运量为 145 万人次，同比下降 19.9%。

七、水上巴士

2022 年，水上巴士共有 14 条航线、35 艘客运船舶。全年日均客运量 2.6 万人次，同比下降 23.5%。

第七章 综合交通治理

一、交通安全

1、交通管理设施

结合交通秩序大整治工作，全市新建、改造非机动车道共 99 公里，新建机非隔离栏 199 公里，设置非机动车通道路口 212 处，推行非机动车等待区 20 处，试点设置非机动车信号灯 20 处，有效地分离机非交通，着力解决机非混行问题。

全市新建 305 个信号灯，完成国省道干线公路“一灯一带”337 处、“平安村口”339 处。设置右转弯内轮差警示区 76 个，试点设置右转中重型车辆停车让行 12 处。设置分车道标志牌 295 处、分车道标线 105 处、分车道告示牌 281 处。

2、交通事故

2022 年广州市共发生城市道路交通事故 4469 宗，死亡 502 人，受伤 3728 人，实现事故亡人伤人“三下降”，经济损失 925 万元。事故致死率继续下降，从 0.12 人/宗下降至 0.11 人/宗。机动车驾驶人的交通违法行为是造成事故的主要原因，共引发事故 3845 宗，造成 471 人死亡，均占全市总数的 82%。

二、智慧出行

1、出行服务

广州市交通主管部门积极贯彻“交通强国”战略，稳步推进数字交通创新实践，升级打造“一个中心、三大平台”的数字交通总体框架，强化智慧交通顶层设计，深化推进广州智慧交通体系建设持续升级完善“智慧交通”系统。

一是建设完善交通行业数据模型分析服务平台。加强与公安、城管、气象等部门及通信运营商、互联网企业等开展数据共享与社会资源合作，先后整合接入近 30 类超 1100 项数据，累计汇聚数据量已超过 5000 亿条。创新打造“集中建模、多处赋能”的集约化数据服务模式，避免同类数据需求重复建模，提升数据建模成效，赋能“穗智管”“广州交通·行讯通”“智慧交通平台”等城市智能管理平台，并向政数、公安、应急、交通等 30 多个部门和企业提供 400 余项数

据分析服务，支撑加快广州智慧城市建设。

二是持续升级完善“智慧交通”系统平台。综合分析应用交通信息、手机信令、机器视觉等 20 多类数据，覆盖城市对内、对外交通，全新构建“实时监测-动态预测-推演评估-协同联动”的科技集疏模式，支撑广州地区 5000 多万人次/年的春运客流疏运、态势分析及决策指挥，分层解析城市客流构成与交通客流特征，有效支撑春运、五一、国庆等重大节假日期间客流疏运工作，提升城市交通运输服务水平，应用覆盖广州火车站、南站、东站、白云机场等 4 个大型综合枢纽，以及客运站、地铁站、商圈等 100 多个重点区域，被媒体誉为交通“最强大脑”。

三是深化“交通慧眼”平台建设应用。协调新增接入公安视频、城市高快速路、建筑工地、出租车车载视频、泊车高位视频等视频资源 7200 多路，平台合计接入视频 20 多万路，全面覆盖高快速路、国省道、公交出租车、停车场、建筑工地等交通要素。依托视频资源，开发十余种营运车辆特征视频智能识别算法，通过视频与交通大数据深度融合自动研判车辆运营状态与行为，实现对违法营运车辆的“精准画像”，支持 20 余种营运管理与违规研判告警应用，有效提升了交通管理和执法效率效能。

2、智慧管理

按照公安部深化“放管服”工作要求，广州市于 2022 年下半年开发建设了“一号通”车管智慧短信，群众只要拨打 36512123 专线电话，即可获取电信公司推送的 5G 短信，通过人机交互信息，获取量身定制的车管业务办事指引，足不出户就能享受网上问、网上查、网上办的便利服务。“一号通”车管智慧短信的推出，有效打破了传统人工服务的时间限制和业务储备限制，大大提高了群众咨询车管业务的效率。

“广州城市交通大脑”以海珠区为联创示范区搭建试点平台，依托该平台与“车城网”进行初步数据对接：一是进行信号灯灯态数据跨网发布测试，以文件单向交换的方式，从公安网通过跨边界，将部分信控数据（包括相位、车道等信息）发布到电子政务外网，并测试传输时延和稳定性；二是从车城网接入芳村 CIM 平台数据到“广州城市交通大脑”试点平台，丰富区域交通管控等场景模块数据支撑。

3、智能网联道路

广州出台了智能网联车辆道路测试系列政策，在全国率先创新性提出三级测试道路标准及道路、载客、远程和编队等多类别测试方式。截至 2022 年底，广州市累计开放测试道路 353 条，单向里程 654.5 公里、双向里程 1308.9 公里，涉及白云、花都、番禺、黄埔、南沙、海珠 6 个行政区。自动驾驶出租车运营车辆 110 台，服务 16.7 万人次，运行里程 300 万公里。5 条自动驾驶便民线公开测试，载客里程超 13 万公里，服务 3.4 万人次，成功入选交通运输部智能交通先导应用试点项目。

三、交通环境

1、环境空气质量

2022 年广州市空气质量达到国家《环境空气质量标准》（GB3095-2012）二级日平均标准的天数合计 306 天，达标天数比例为 83.8%，其中属优 186 天、良 120 天、轻度污染 55 天、中度污染 4 天，未出现重度及以上污染。PM_{2.5}、PM₁₀、二氧化氮、二氧化硫年、臭氧、一氧化碳等主要污染物排放水平均满足标准要求。

2、道路交通噪声

2022 年，全市道路交通噪声平均等效声级为 68.5 分贝，较上年降低 0.7 分贝，满足国家《交通干线环境噪声排放标准》（征求意见稿）中低于 70 分贝的要求。其中天河区、荔湾区在 70 分贝以上；从化区为 65.1 分贝，明显低于其它行政区；其余行政区均在 67 分贝到 70 分贝之间。

噪声总体水平与道路等级呈明显的正相关关系，道路等级越高，噪音水平越高。根据广州市道路交通噪声监测点数据，快速路噪声平均等效声级为 70.7 分贝，较上年减少 0.5 分贝。主干道、次干道、支路的噪音水平依次下降，呈显著的阶梯分布，主干道、次干道噪声平均等效声级为 68.8 分贝和 67.6 分贝，分别较上年降低 0.3 分贝和 0.2 分贝，支路噪声平均等效声级为 66.7 分贝，与上一年持平。

第八章 重要交通研究

1、国土空间背景下的广州与周边城市交通互联互通规划

党的二十大报告指出，深入实施区域协调发展战略，构建优势互补、高质量发展的区域经济布局和国土空间体系。广州市紧扣《粤港澳大湾区发展规划纲要》《南沙方案》等重大国家决策部署，编制《国土空间背景下的广州与周边城市交通互联互通规划》，以“全向多层立体网，高效便捷交通圈”为总体目标，统筹国家骨干网、湾区干线网、同城支线网“三网”通道资源，下功夫解决区域发展不平衡问题。规划形成“多层次、快直达、广覆盖”的广州与周边城市互联互通交通网络，实现区域交通韧性更强、湾区出行时效可靠、同城通勤效率提升的效果，提出的 210 条通道（轨道 59 条、道路 151 条）已纳入《广州市国土空间总体规划（2021-2035 年）》。

2、广州市推进城市停车设施建设的若干措施

为落实《关于推动城市停车设施发展的意见》（国办函〔2021〕46 号），进一步推进我市停车场的建设工作，完善停车场相关规划和用地政策，鼓励和引导社会资本积极参与我市停车设施建设运营，有效缓解城市“停车难”问题，制定《广州市规划和自然资源局关于推进城市停车设施建设的若干措施》，从强化规划引领、加大用地供应、细化供应方式、鼓励综合开发利用、支持自有用地增建、鼓励超配建、优化自然资源审批手续、规范产权登记等 8 个方面提出 20 条细化措施，并明确具体操作流程，促进鼓励政策落地实施。

3、广州市南沙区综合交通运输体系发展“十四五”规划

“十四五”是南沙全面落实建设粤港澳大湾区交通中心的战略机遇期，规划重点围绕新时期南沙作为大湾区交通中心的定位，提出了打造链接国内国际双循环重要枢纽节点和综合立体交通网络体系的规划构思，以“大物流通道”支撑南沙产业格局升级，以“双快通道”支撑大湾区“半小时交通圈”出行。同时，融合自动驾驶、无人机等技术，打造南沙智慧交通系统，引领广州乃至全省自动驾驶行业发展。规划首次在南沙引入快捷路系统，提出复用高快速路廊道的新模式，并结合南沙“产业城市”特征，精细化谋划货运通道体系与南沙产城融合。经专

家咨询、政府审议和公示后，成果已正式印发实施，成为指导南沙交通发展的纲领性文件。

4、广州市交通复合走廊规划研究

推动交通复合走廊建设实施，促进生态优先、节约集约、绿色低碳发展，是全面贯彻党的二十大精神，落实国家战略部署的重要举措。项目以“复合利用交通通道，集约利用土地资源”为目标，开展广州市交通复合走廊规划研究，形成包含 349 处（含现状 134 处），总里程 1577 公里的复合走廊总体布局方案，涵盖涉及国铁的复合走廊、“轨道+道路”、“道路+道路”、过江通道 4 种类型，通过充分利用地上、地下和水上、水下空间，为广州市节约 8%的交通设施用地。同时项目研究提出了复合走廊规划管控方案及建设协调机制建议，保障交通复合走廊项目规划、设计、建设工作有序进行。目前惠肇高速+白云六线、南中高速（万顷沙支线）+万环西路南延线已按立体叠合型复合走廊开工建设，分别节约土地 45 公顷、40 公顷。广清城际+京广联络线+京广铁路已按平面紧凑型复合走廊开工建设，大幅减小了高铁城际建设对城市空间的割裂。

5、广州慢行空间融合提升及特色示范研究

慢行交通是市民普遍关注的热点问题，为系统解决现状慢行交通路权缺失、品质不高等问题，全面提升出行品质，市规划和自然资源局开展本次研究。研究以建设全龄友好的慢行城市为目标，从三方面着手，改善广州慢行出行环境。一是彰显特色，示范先行。结合广州市儿童友好示范城市、历史文化名城建设，打造儿童友好慢行示范区、健康无碍慢行示范区、地铁站周边接驳慢行示范区等特色慢行片区，以片带面推动全市慢行空间优化。二是统筹融合，共同缔造。把握广州山水城市特点，对慢行道、绿道、休闲健身步道等不同功能和特色的慢行空间进行“合一”规划，打破权属界线、空间和体制机制壁垒，打造“多链成网、多道合一”的格局。三是制定指引，查漏补缺。针对不同道路条件，明确步行和非机动车道各要素改造的模式、方法与路径，形成广州市慢行空间品质提升指引，推动城市道路慢行空间的优化提升。

6、广州市建设项目停车配建指标规定（修订）

2018 版《广州市建设项目停车配建指标规定》有效期至 2023 年 7 月，根据

《广州市停车场条例》规定，开展《指标规定》评估及修订工作。《指标规定》修订基于“保障基本停车需求、引导出行停车需求、刚性管控和弹性处理相结合”的原则，适应广州市建设工程项目审批特点，对 2018 版《指标规定》进行深化、细化，进一步加快我市配建停车场建设，合理供给停车泊位，实现停车设施精准供应，缓解停车难。

7、高质量发展背景下广州珠江过江通道系统提升规划

为塑造现代化世界级滨水城市，强化交通对广州珠江沿岸高质量发展的支撑作用，开展广州珠江过江通道系统提升规划研究。规划以珠江沿岸高质量一体化发展为背景，分区域、市域和片区三大层面，以问题和目标为导向，从“优布局、强衔接、促贯通、提品质”四大方向，系统性、差异化制定过江通道布局和沿江路网系统规划方案。明确了各条过江通道功能定位，构建了多层次的过江通道规划布局体系，制定了详细的两岸衔接方案，提出了“看江望海”的沿江贯通方案，以及“信步悦景”的慢行过江方案。该规划首次对珠江过江通道进行功能划分，创新性提出了珠江两岸慢行过江通道规划策略及优化方案。目前部分规划方案已纳入近期建设计划推进实施。

8、城市更新与交通基础设施协调规划

为贯彻落实二十大报告、国家“十四五”规划中“实施城市更新行动”最新要求，加强规划引领，稳步推进高质量城市更新，统筹优化交通系统，提升交通支撑能力，开展城市更新与交通基础设施协调规划编制。本规划为国内首次从宏观到微观开展的城市更新与交通系统协调规划研究，以城市更新发展历程及特点着手，剖析了城市更新与交通系统在空间布局、时序计划、片区统筹、单元衔接等方面存在的问题，提出了城市更新和交通系统相互支撑、相互带动的协同发展思路，制定更新项目和交通项目近期实施方案、更新单元交通影响评估编制指引，规划方案同步纳入《广州市城市更新专项规划（2021-2035 年）》，交评指引作为城市更新配套政策体系文件已印发实施，助力城市更新高质量发展。

9、广州都市圈轨道交通一体化客流预测关键技术与创新应用

为顺应广州都市圈快速发展及轨道交通一体化发展趋势要求，基于南中珠城际、佛莞城际、广州地铁 18 号线、广州地铁 11 号线等一批轨道线路客流预测

项目，开展广州都市圈轨道交通一体化客流预测关键技术研究。该研究以多源大数据和规划决策系统为基础，根据不同模式轨道运营特征和服务客流特征，开发了基于综合运输全流程追溯的“轨道互联互通一张网”客流孪生技术和多空间维度交通需求预测融合技术，通过“统一的平台、全流程模拟、精细化输出”，建立了都市圈轨道交通一体化规划重要的量化支撑平台，有效支撑了广州市轨道交通一体化规划、粤港澳大湾区地铁城际一体化运营规划、多条轨道线路工程可行性研究和铁路枢纽站城一体化设计。

10、2022-2024 年广州市城市交通管理政策研究咨询服务

为了城市交通管理政策与城市发展相适应，与交通新技术、新理念同步实现动态优化，为市公安交警部门提供城市交通管理政策研究咨询服务。通过精细化服务，优化完善了我市交通管理政策体系框架，并基于交通大数据分析和仿真等技术手段，建立动态的政策情报和相关信息报告机制，提出了针对性的交通管理政策和措施建议。基于近年国家、省、市层面交通管理政策最新要求，研究了危化品车限行、中小客车和摩托车管理等亟需更新的政策内容，调研分析了电动自行车上牌和限行交通管理、货车（含皮卡车、新能源货车）限行、智能网联汽车交通管理、非机动车道建设、公交专用道设置等交通热点问题，提出了切实可行的优化方案及措施建议，部分措施已落地实施，有效支撑了广州市交通管理政策的延续和完善。

附录 2022 年交通大事记

1 月 9 日，鹤洞大桥恢复通车

鹤洞大桥历经 150 天全封闭施工，顺利完工并恢复桥面通车，是自 1998 年建成通车以来最大规模的一次大中修工程，完成全国首次为双塔双索面复合斜拉桥全桥“换索”。鹤洞大桥作为连接广州市海珠区与荔湾区两大主城区、双向日均车流量接近 13 万辆的交通主干道，与珠江两岸居民生产生活息息相关，恢复通车有效强化了海珠与荔湾两大主城区交通大动脉，促进城市交通品质提升，助力老城市焕发新活力。

1 月 15 日，高铁首次开进广州市中心车站

随着赣深高铁的开通，时速达 350 公里的 380A 型动车首次开进广州东站，标志着广州市中心车站正式步入高铁时代，广州东至赣深方向动车由 5 对增开到 7 对，并延长到吉安西。广州东至赣州西间运行时间进一步缩短至 2 小时 45 分钟，至吉安西最快运行时间由 8 小时 42 分，缩短至 4 小时 20 分钟，对促进广州区域经济发展具有十分重要的意义。

1 月 16 日，广佛肇高速广州段朝阳互通立交正式通车

朝阳互通为大型全互通枢纽立交，共设 8 条匝道，开通后实现 8 个方向“高接高”交通转换，广州、佛山、清远三地往来车辆无需再借道鸦岗大道，行车时间最多可节省 30 分钟，大幅提高车辆通行效率，助力粤港澳大湾区主要城市互联互通、高效衔接，进一步促进广佛同城化发展，加快广佛肇经济圈交通经济一体化进程。

2 月 24 日，南货航广州至伦敦货运航线开航

南航 CZ2579 搭载逾 80 吨货邮从广州白云国际机场起飞前往伦敦，是中国南方航空货运有限公司（以下简称“南货航”）在广州至伦敦货运航线上执飞的首个航班，也是南货航打造世界一流的航空货运承运人的关键一步。此次南货航新航线的开辟，将有效提升南航对高端制造、邮政快递、跨境电商等产业的服务能力，为健全现代流通体系、畅通双循环提供有力支持。

3 月 9 日，海洲路（阅江路—新港东路）全线贯通

海洲路北起阅江路、南至新港东路，全长约 880 米，标志着总面积约 2.1 平方公里的琶洲西区打通了南北交通通道，基本形成“15 分钟交通圈”。将有利于推动琶洲西区来往阅江路、新港东路的车辆科学分流，改善琶洲西区南北片区产业项目现阶段的交通出行条件，保障琶洲西区东西交通大动脉（双塔路项目）施工期间的交通出行需求。

3 月 22 日，广佛新干线佛山一环隧道主线建成通车

佛山市南海区广佛新干线佛山一环隧道工程主线双向贯通，至此佛山又一“断头路”顺利实现通车。该工程通车后，广佛新干线的直行车流可快速通过广佛新干线与广佛江珠高速（原佛山一环东线）的交叉口，进而实现南海与广州之间交通往来的再次提速，并为广佛全域同城化以及广佛交界区域的路网融通发挥积极作用。

3 月 3 日，广佛高速停止收费

广佛高速公路是中国最早的高速公路之一，1989 年建成通车，通车初期只有双向四车道，但由于广佛两地交通极为繁忙，其后改扩建为双向八车道。广佛高速公路自 2022 年 3 月 3 日零时起停止收费，保留既有收费设施按照零费率方式照常运营，对通行本路段的所有车辆免收车辆通行费，并代为收取其他路段的车辆通行费。停止收费后，由广佛高速公路有限公司继续负责广佛高速公路的管理、养护。

3 月 31 日，广州地铁二十二号线首通段开通运营

二十二号线全长 30.8 公里，均为地下线，共设车站 8 座，其中换乘站 4 座，定位为南站快线，作为 160 公里时速的地铁市域快线，全线开通后将实现南沙、番禺、荔湾与广州南站的快速轨道交通联系，并增强广州南站的综合交通枢纽功能，作为市域快线，还承担连通广州南、白鹅潭两大枢纽的重要作用。

根据规划，未来二十二号线还将与芳村至白云机场城际项目贯通运营，将串联广州火车站、广州白云站、广州南站等铁路枢纽与白云国际机场 3 座航站楼，实现枢纽间互联互通；实现空港经济区、白云城市中心、白云湖数字科技城、白云枢纽片区等与广州主城区的快速联系；实现广州市中心与白云机场 30 分钟、南沙与白云机场 45 分钟通达。

4 月 1 日，32 条城市道路临时泊位下月实施“阶梯式”收费

广州市道路事务中心根据《广州市中心六区城市道路临时泊位设置规划》相关规划，完成了越秀区长堤大马路、海珠区革新路、荔湾区花湾路、天河区长福路等 32 条城市道路的临时泊位标线和指示牌更新工程工作，并将于 2022 年 4 月 1 日起对上述 32 条城市道路临时泊位按照《广州市中心六区城市道路临时泊位使用费标准》启动实施收费管理，通过电子收费方式，不断提升精细化服务水平。

4 月 30 日，海丝桥正式开通

海丝桥全长 145 米，主桥宽度 6 米，是中新广州知识城首座人行天桥，该桥横跨车九龙大道，将海丝知识中心与绿地缤纷城、高新智创园连接起来。海丝桥将知识城城市标志莫比乌斯环“无限”融入桥梁平面布置中，通过空间交叠的变换形成拱轴和桥面的交织效果，既体现了结构与力学之美，又与交通流线完美契合，实现了市政设施艺术化、景观化的初衷。

5 月 1 日，广州地铁七号线西延段正式开通运营

七号线西延段线路全长 13.4 公里，是大湾区第二条实现广州与佛山“零换乘”的地铁线，串联起北滘新城、陈村新城及广州南站。该地铁线的开通将为顺德、番禺两大城区的居民提供新的出行途径，增进“双城联动”，深化两大都市圈之间的“一小时通达”，促进广佛两地人才、金融、科技、产业、文化等城市要素的流动。

5 月 25 日，南大干线番禺大道主线跨线桥通车

历时 16 个月，南大干线（番禺大道节点立交）工程番禺大道主线跨线桥完成主体建设并通过相关验收，桥上为双向六车道通行，桥下保留双向四车道，设计速度是 80 公里/时，从番禺大道可直接驶入华南快速路，行车时速提升一倍。开通后不仅通行能力增强，各方向车流还可通过匝道桥实现无阻碍交通转换，有效缓解该路段交通压力，预计南大干线全线明年 6 月前通车。

6 月 14 日，《广州南沙深化面向世界的粤港澳全面合作总体方案》

印发

为加快推动广州南沙深化粤港澳全面合作，打造成为立足湾区、协同港澳、

面向世界的重大战略性平台，在粤港澳大湾区建设中更好发挥引领带动作用。到 2035 年，南沙区域创新和产业转化体系更趋成熟，国际科技成果转移转化能力明显提升；生产生活环境日臻完善，公共服务达到世界先进水平，区域内港澳居民数量显著提升；国际一流的营商环境进一步完善，在粤港澳大湾区参与国际合作竞争中发挥引领作用，携手港澳建成高水平对外开放门户，成为粤港澳全面合作的重要平台。

6 月 30 日，全国首个自动驾驶营运出租车在广州诞生

经过国家级检验检测机构依据国标开展整车和零部件测试等一系列流程后，小马智行公司的 2 款乘用车、1 款商用车被纳入广州第一批智能网联汽车示范运营车型目录，率先通过混行试点车型认定。从 7 月 1 日起，在广州南沙常态化运行三年多的小马智行自动驾驶出行服务正式开启收费运营，采用广州市出租车统一价标准，南沙成为广州首个智能网联汽车自动驾驶混行试点区，示范运营区域覆盖南沙全域，在居民区、商业中心、交通枢纽、学校、医院等地设有超 500 个出行站点，服务时段为 8:30 至 22:30。按照计划，到 2025 年南沙将分阶段引入 2000 台智能网联汽车进行载人及载物的示范运营。

7 月 28 日，广州港南沙港区四期全自动化码头投入运行

南沙四期全自动化码头是我国首例由国内科技力量联手打造的全自动化集装箱码头，是全球首个江海铁多式联运全自动化码头，也是粤港澳大湾区首个全新建造的自动化码头，建有 4 个 10 万吨级海轮泊位及配套集装箱驳船泊位。南沙港区四期全自动化码头投入运行，标志着广州国际航运枢纽建设再上新台阶，将为广州贯彻落实《广州南沙深化面向世界的粤港澳全面合作总体方案》，引领建设大湾区国际航运、科技创新功能承载区和打造世界级港口群注入新动能。

8 月 2 日，《广州市轨道交通线网规划（2018-2035 年）》公示

为全面贯彻党的十九大和十九届历次全会精神，落实《粤港澳大湾区发展规划纲要》、《交通强国建设纲要》发展新要求，推动广州实现老城市新活力和“四个出新出彩”，适应区域基础设施布局的调整，发挥轨道交通对城市发展的引领带动作用，按照市政府工作部署，广州市规划和自然资源局牵头组织开展了广州市轨道交通线网规划（2018-2035 年）编制工作。《规划》为广州构建了高速地

铁、快速地铁、普速地铁组成的城市轨道交通系统，总规模达到 53 条，2029 公里，与上一轮规划对比，新增 30 条、1004 公里线路，预计实现中心城区至南沙、外围城区中心 30 分钟直达；广州与湾区各城市中心 60 分钟直达，其中至佛山、东莞 30 分钟可达。

9 月 28 日，地铁八号线彩虹桥站开通运营

彩虹桥站作为八号线和在建的十一、十三号线以及芳白城际的换乘站，车站总建筑面积约 8.6 万平方米，相当于四个标准车站体量，属超大规模车站。彩虹桥站站台设计采用了类似公园前地铁站的“一岛两侧”式站台，中间为两侧有列车停靠的岛式站台，两边是单侧列车停靠的侧式站台，可以实现上下车客流分离，减少客流的交织，提高集散效率。

10 月 6 日，顺丰华南航空枢纽（广州）正式投产运营

顺丰华南航空枢纽（广州）由广东省机场管理集团有限公司与顺丰控股股份有限公司共同打造完成，项目位于广州白云国际机场北区，占地面积 123 亩，总建筑面积 13.36 万平方米，是顺丰在华南地区单体面积最大的航空枢纽转运中心，辐射范围包括珠三角西部和粤西地区航空快件，未来将与顺丰华南航空枢纽（深圳）形成双枢纽模式，以此带动我国民族速递企业以及华南地区物流业的发展。

10 月 24 日，全球首个电动垂起飞行汽车广州诞生

小鹏汇天在广州发布最新研发成果，一款构型为分布式多旋翼的路空一体飞行汽车正式诞生。该飞行汽车试验样车已成功首飞，是全球首个电动垂起飞行汽车，飞行系统布置在车辆顶部，在飞行系统折叠收纳状态下，跟一辆普通的汽车尺寸相当，能在正常路面上自由行驶；通过折叠变形系统，可以打开机臂切换到飞行模式，在法规、环境允许的条件下垂直起降，飞行跨越拥堵、障碍、河流等，满足人们短距离低空出行的需求。

12 月 26 日，广连高速全线建成通车

广连高速公路二期通车标志着广连高速全线通车，广连高速是广东省“十三五”高速公路路网规划重点工程，全长 231 公里，是粤北地区对接“粤港澳大湾区”核心大型基础性工程设施。从广州经清远可直达湖南，将有力地加强广州和

清远两地、广东和湖南两省的人流物流联系和经济文化交融，为广东构建“一核一带一区”区域发展新格局赋能提速，对促进粤北地区基础设施互联互通、带动地方经济发展及沿线产业布局升级具有重要意义。

广州市交通规划研究院有限公司

GUANGZHOU TRANSPORT PLANNING RESEARCH INSTITUTE CO., LTD

地址：广州市越秀区广卫路10号（自编）西侧1-6层

电话：86-20-83330805 传真：86-20-83369251

网址：www.gztpri.com 邮编：510030

地图审图号：粤AS（2023）019号