

# 2020

## 广州市交通发展年度报告

GUANGZHOU TRANSPORT DEVELOPMENT ANNUAL REPORT



广州市规划和自然资源局  
广州市交通规划研究院

---

# 目 录

|                      |    |
|----------------------|----|
| 目 录.....             | 1  |
| 第一章 “十三五”交通发展综述..... | 2  |
| 第二章 年度交通综述.....      | 5  |
| 一、交通发展情况.....        | 5  |
| 二、趋势与建议.....         | 6  |
| 第三章 国际综合交通枢纽.....    | 8  |
| 一、总体情况.....          | 8  |
| 二、航空枢纽.....          | 8  |
| 三、航运枢纽.....          | 9  |
| 四、铁路枢纽.....          | 10 |
| 五、公路枢纽.....          | 11 |
| 六、广州与湾区交通.....       | 11 |
| 第四章 城市交通需求与供应.....   | 13 |
| 一、人口与经济.....         | 13 |
| 二、机动车发展.....         | 14 |
| 三、交通需求特征.....        | 15 |
| 四、交通基础设施.....        | 16 |
| 五、综合交通与城市空间协同.....   | 17 |
| 第五章 道路空间利用.....      | 19 |
| 一、进出口道路.....         | 19 |
| 二、核心区对外道路.....       | 20 |
| 三、核心区内部道路.....       | 20 |
| 第六章 公交都市建设.....      | 22 |
| 一、总体情况.....          | 22 |
| 二、地铁.....            | 23 |
| 三、有轨电车.....          | 24 |
| 四、常规公交.....          | 24 |
| 五、辅助型公共交通.....       | 25 |
| 第七章 城市交通综合治理.....    | 26 |
| 一、交通安全.....          | 26 |
| 二、交通管理.....          | 26 |
| 三、交通与环境.....         | 27 |
| 第八章 重要交通研究.....      | 29 |
| 附录 2020 年交通大事记.....  | 34 |

---

# 第一章 “十三五”交通发展综述

“十三五”期间，广州牢固树立“创新、协调、绿色、开放、共享”的发展理念，围绕建设国家重要中心城市总目标，强化综合交通体系运输服务能力，着力推进航空、航运、科技创新三大战略枢纽和综合交通体系建设，全面创建“国际性综合交通枢纽城市”、“综合运输服务示范城市”和“公交都市”，支撑社会经济发展，改善民生福祉，满足市民美好生活需求。

## 1、国际综合交通枢纽功能全面增强

**机场客货运输能力持续攀升。**建成白云国际机场第二航站楼、商务航空服务基地，推动三期扩建工程开工，设施供给能力大幅提升。白云机场现有 3 条跑道，2 座航站楼，11 条指廊，133 个近机位，设计旅客吞吐量达到 8000 万人次/年。2019 年底，机场航线网络已覆盖全球 234 个通航点，其中国际及地区通航点 95 个，比 2015 年分别增加 37 个和 22 个。2019 年旅客吞吐量 7339 万人次，较 2015 年增长 33%，单一机场全球排名从第 18 位升至第 11 位，货邮吞吐量 192 万吨，较 2015 年增长 25%。2020 年在新冠肺炎疫情影响下，白云机场年旅客吞吐量 4377 万人次，单一机场全球排名第一。

**海港货运吞吐能力稳步增长。**完成南沙港三期工程、南沙邮轮母港、广州港深水航道拓宽工程等重点项目，新建投产泊位 27 个。截至 2020 年底，广州港拥有各类码头泊位 724 个，其中万吨级以上 110 个，集装箱码头 75 个，码头总长度 7.3 千米，锚地 88 个，珠江口 67 公里航段通航宽度由 243 米拓宽至 385 米，可满足 10 万吨级集装箱船通航，已形成南沙港区为龙头，新沙、黄埔等港区为辅助的格局。2020 年，广州港货物吞吐量 6.36 亿吨/年，增幅 22.1%，全球排名从第 6 位提升至第 4 位，集装箱吞吐量 2351 万 TEU/年，增幅 33.4%，全球排名从第 7 位提升至第 5 位。广州国际航运中心发展指数排名从全球第 28 位快速跃升至第 13 位。

**多层次铁路网结构加快成型。**新开通穗深城际等 4 条（段）城际线路，目前已接入京广、广深、广茂等 9 条干线铁路、5 条城际铁路，里程 423 公里，形成客货列车基本分线运行的双“人”字型格局以及“三主两辅”的铁路枢纽格局。2019 年，4 个铁路枢纽旅客发送量 1.44 亿人次/年，较 2015 年增长 51%，其中

---

广州南站日均旅客发送量 26.3 万人次，日均停靠动车组数量超 800 趟，均居全国第一。2020 年受新冠疫情影响，4 个铁路枢纽旅客发送总量下降至 8618 万人次，广州南站发送量占比 69%。2020 年 8 月，《粤港澳大湾区城际铁路建设规划》获批，将助力广州打造“粤港澳大湾区铁路交通中心”和“轨道上的广州都市圈”。

**公路交通辐射能力不断加强。**开通南沙大桥等 5 条高速公路通道，新增里程 192 公里，高速公路（含收费快速路）总里程达到 1126 公里，形成“三环+十九射”的高快速路主骨架路网，与周边东莞、惠州、清远、佛山、中山等地市均有 2 条以上高速公路连接。全市对外道路通道达到 63 条，市域进出口道路白天 12 小时断面交通量从 2015 年的 121 万标准车增到 2020 年的 169 万标准车，增长 40%，对外辐射能力不断增强。

## 2、城市交通系统能力不断提升

**居民出行需求平稳增长。**2020 年“七普”数据常住人口 1868 万人，相比 2010 年“六普”数据年均增长 60 万人；小客车保有量 248 万辆，十三五期间年均增长 11 万辆。2019 年全市机动化出行总量 2448 万人次/日，较 2015 年增长 6.2%。2019 年全市公共交通占机动化比例 44%，相对 2015 年提高 0.4 个百分点，其中轨道交通占比增长 4.5 个百分点。2019 年中心城区内公共交通出行分担率达到 61%，2020 年受疫情影响降至 51%。

**道路网结构进一步完善。**2019 年道路桥梁建设投资 153 亿元，较 2015 年增长 193%，芳村大道南快捷化改造、广州大桥拓宽工程、迎宾大道延长线、黄埔东路快速化改造等工程相继完工。全市道路里程 11431 公里，中心城区建成区道路网（不含街巷路）密度达到 7.0 公里/平方公里。进出核心区（环城高速以内）道路白天 12 小时交通量增长 8.3%，其中南部走廊增速最快，达到 19.7%。东部过江桥流量增幅 26%，高于中部和西部过江通道，交通重心逐渐东移。

**地铁通车里程增长 1 倍，实现“区区通地铁”。**2019 年轨道建设投资 297 亿元，较 2015 年增长 75%。运营线路从 2015 年的 9 条、266 公里增长至 2020 年的 16 条、531 公里，站点从 139 座增加至 238 座。2017 年开通 9 号线一期至花都、13 号线首通段至新塘、14 号线知识城支线，2018 年开通 14 号线一期至从化、21 号线首通段至增城，轨道交通服务重点向外围延伸，实现了外围区与

---

中心城区的快速联系。2019 年日均客运量 906 万人次，增幅 37.5%，全网轨道客流强度 1.90 万人次/公里，稳居全国首位。2020 年受疫情影响，日均客运量降至 659 万人次，客流强度降至 1.24 万人次/公里，仍居全国首位。

**常规公交运能配置不断优化。**2019 年全市公交线网规模 1285 条，较 2015 年增长 9%，累计优化线路 399 条，公交专用道里程 519 公里，增长 23.4%。2020 年公交车辆总量 15446 辆，增长 11.1%，其中新能源公交车占比 93.4%。积极拓展定制公交、旅游公交、轨道接驳等公交服务，提升常规公交服务水平。

**网约车、共享单车成为市民重要出行选择。**网络预约出租车（网约车）和互联网租赁自行车（共享单车）分别于 2015、2016 年进驻广州并呈现暴发式增长，在相关部门引导、监管下实现有序发展。2020 年网约车日均客运量 106 万人次，与巡游出租车基本相当，共享单车在疫情背景下日均客运量增至 153 万，二者已成为广州市民重要的出行方式。

**停车设施供给快速增长。**新增 2331 个配建停车场，112.4 万个配建停车泊位。2019 年全市共有路外停车场 15770 个，路内停车点位 3177 个，泊位总计 277.2 万个，总体供需比约为 1.06，基本形成以配建停车场为主、公共停车场和路内停车泊位为补充的城市停车格局。

### 3、交通精细化治理水平不断提高

**道路交通安全状况明显改善。**全力推进“智慧新交管”示范建设，道路交通事故发生率从 11.0 次/万车下降至 9.6 次/万车。道路交通事故造成死亡人数从 847 人/年下降至 669 人/年，死亡率从 3.5 人/万车下降至 2.2 人/万车，道路交通安全水平明显好转。

**交通拥堵治理成效显著。**实施非广州市籍中小客车通行管理措施（“开四停四”），对党政机关、事业单位实施“错峰上下班”政策，针对 120 个交通拥堵点进行综合治理，有力缓解道路交通拥堵状况。在机动化出行总量增长的背景下，核心区晚高峰干道平均车速稳定在 20 公里/小时以上，高于伦敦（16.3 公里/小时）、东京（18.5 公里/小时）、上海（18.4 公里/小时）等城市，整体运作平稳。

---

## 第二章 年度交通综述

### 一、交通发展情况

2020年，面对严峻复杂国内外形势，特别是新冠肺炎疫情严重冲击，广州交通展现了超强的韧性，各项交通基础设施建设有序推进，交通运作基本保持稳定，保障了城市在极端条件下的正常运作。

#### 1、疫情下国际综合交通枢纽客货运输韧性复苏

白云机场旅客吞吐量已恢复近八成。全年旅客吞吐量4376.8万人次，较2019年下降40.4%，12月份机场旅客吞吐量已恢复至2019年同期水平的77%，是疫情后复苏快、客流最大、起降航班架次最多的机场，在疫情背景下旅客吞吐量位居全球第一。其中，国际航线全年旅客吞吐量下降86%，国内航线快速恢复，12月份旅客吞吐量较2019年增长2.2%。

港口货物吞吐量保持正增长态势。在疫情影响下，广州港1-2月货物、集装箱吞吐量分别为2019年同期的93.4%、86.3%。随后持续复苏，全年货物吞吐量6.36亿吨/年，同比增长1.4%，集装箱吞吐量2350.5万标准箱/年，同比增长1.2%，分别位列全球第四、第五位。

铁路旅客发送量已恢复八成。出于疫情防控需要，全国范围内的中长途跨区域出行需求明显下降。广州市全年铁路旅客发送量8686万人次，较2019年下降40%。12月份达到26.6万人次/日，恢复至2019年同期的81%，基本接近正常水平。

#### 2、广佛两市客流交换量大，同城化特征显著

珠三角城市群内的交互热度在全国城市群中位列前茅。广州与湾区城市日均跨界客流294万人次，其中与佛山、东莞分别占60%、16%。全省各市间客流交换量广佛最高，达到176万人次，比深莞高出46%。广佛跨城通勤人口34万，通勤出行量72万人次/日，占广佛之间总出行量的40%，同城化特征显著。广州与湾区城市的轨道出行量占比达到17%，高于深圳（10%）和珠海（7%）。

#### 3、城市交通系统较好地支撑了空间拓展

多中心城市布局 and 高效交通系统，保障了人民通勤出行水平位居超大城市

---

的前列。对比国内 4 个超大城市，广州城区通勤半径 31 公里最短，其他 3 市近 40 公里；平均通勤距离 8.7 公里、时耗 38 分钟，少于北京 11.1 公里 47 分钟、上海 9.1 公里 42 分钟，略高于深圳 8.1 公里 36 分钟。对标全球大城市 45 分钟通勤保障共识目标，广州 45 分钟通勤比重达到 79%，高于深圳 76%、北京 58%、上海 68%。

**小汽车出行占机动化比例增加近 10 个百分点，但道路车速保持平稳。**2020 年全市小汽车保有量 248 万辆，比 2019 年增加 16 万辆，小汽车出行占机动化比例从 36% 上升到 45.5%，但车辆载客率增加 21%，出行距离下降 13%，环城以内晚高峰干道平均车速仍保持 22.8 公里/小时，道路交通运作保持平稳。

**地铁服务人次首次超过常规公交，地铁客运量已恢复至九成。**公共交通全年日均客运量 1414 万人次/日，同比下降 26.6%。随着 3 月份复工复产工作持续推进，公交客流开始持续回升，12 月份，地铁客运量恢复至疫情前的 93%；常规公交客运量恢复至疫情前的 72%。八号线北延段开通后，地铁通车里程提升至 531 公里，日均服务人次达到 434 万人次，首次高于常规公交 330 万人次。

**交通拥堵点向环城高速外转移，主城区内微循环改造初见成效。**近三年交通拥堵点基本维持在 51 个，但分布点有从环城内向环城外转移的趋势。持续开展交通拥堵微循环改造初见成效，环城内拥堵点从 38 个下降到 32 个，但环城外拥堵点从 15 个增至 19 个，施工引起的拥堵点从 8% 增加到 22%。

## 二、趋势与建议

广州作为国家中心城市和综合性门户、“一带一路”重要枢纽和粤港澳大湾区中心城市，既要服务构建新发展格局，打造国内大循环中心节点城市和国内国际双循环战略链接城市，也要适应疫情防控常态化背景下城市交通特征的变化，及时补强交通系统。

### 1、加快珠江口过江通道关键工程建设，尽早打通主动脉，推进大湾区交通一体化走前列

跨珠江口通道少能力弱“卡脖子”，将制约大湾区交通一体化进程。在长达 60 公里的珠江口仅有 2 座跨江大桥，而 70% 交通位于虎门大桥以北，造成东西两翼交通绕行多，陆域通道广深高速等均已饱和，交通拥堵程度高，中心可达性

---

差、时耗长，削弱了广州都市圈功能。建议加快莲花山、狮子洋过江公路通道及广佛莞城际铁路的论证和开工，优先安排第四期轨道 22 号线延伸到东莞深圳，强化与湾区东岸城市直连，促进粤港澳大湾区深度合作协同发展。

## **2、加快城区北部东西通道扩容提质，缓解路网结构性拥堵**

北部东西走廊道路交通需求大容量低，华南路三期交通压力大。华南路三期西接广佛肇高速和二广高速，东连广河高速和广惠高速，“一根扁担挑四个箩筐”，存在结构缺陷。广佛肇高速开通后，华南路三期各断面高峰流量平均增幅达 23%，部分路段车速将降低到 30 公里/小时以下。建议加快花莞高速西延线、增佛高速等论证和开工，开辟平行分流通道，缓解北环高速、华南路三期交通压力。

## **3、深入系统研究常规公交下滑原因，精准施策重振复兴**

常规公交运量自 2013 年起便出现了持续下滑的趋势，2020 年受疫情影响，常规公交客流大幅下降了 40%，到 12 月也仅恢复到七成，致使中心城区公共交通比例降至 50.6%，未达到公交都市考核要求的目标值（60%）。针对公交到站准点率不到 60%、时耗长、运力相对过剩等问题，建议优化公交线网结构，适应用户需求研究预约定制公交、微循环公交线路等措施，提高公共交通竞争力。

## **4、因地制宜对道路断面进行改造，保障非机动车路权**

更多的人选择非机动化出行，面临通行条件差、安全事故多的挑战。疫情期间相当一部分的公共交通出行向个体化的非机动车出行转移，非机动化（含电动自行车）出行占比从 16.6%升至 20%，且疫情后期也没有回落趋势，非机动车出行需求在明显增强。而目前中心城区仅 1/4 道路设置了自行车车道，其中 31%宽度不足 1 米，机非抢道、闯红灯、逆行等现象屡屡发生。建议适度提高非机动车道网络密度，推广设置非机动车过街设施，合理布局停车区，加强交通执法管理，让非机动车有路可走、有地可停，改善市民骑行环境。

## 第三章 国际综合交通枢纽

### 一、总体情况

2020年广州铁路、公路、水路、航空对外运输方式完成客运量3.27亿人次，日均客运量89.4万人次，同比下降34.4%；完成货运量9.25亿吨，日均货运量252.6万吨，同比下降4.9%。

表 3-1 2020 年各运输部门完成运量

| 运输部门 | 全年客运量<br>(万人次) | 同比增长<br>(%) | 全年货运量<br>(万吨) | 同比增长(%) |
|------|----------------|-------------|---------------|---------|
| 铁路   | 8696           | -40.2       | 1793          | -14.8   |
| 公路   | 18054          | -29.6       | 46966         | -2.6    |
| 水路   | 6              | -88.1       | 42238         | -6.8    |
| 民航   | 5956           | -38.2       | 117           | -16.0   |
| 管道   | --             | --          | 1344          | -4.5    |
| 合计   | 32712          | -34.4       | 92458         | -4.9    |

数据来源：2020 广州市国民经济和社会发展统计公报

### 二、航空枢纽

2020年，白云机场旅客吞吐量4376.8万人次，同比下降40.3%；12月份机场旅客吞吐量已恢复至2019年同期水平的77%，成为疫情后复苏快、客流最大、起降航班架次最多的机场。其中，国际航线全年旅客吞吐量下降86%，国内航线快速恢复，12月份国内旅客吞吐量同比增长2.2%。全年旅客吞吐量比亚特兰大机场高出80多万人次，排名全球第一。

白云机场货邮吞吐量175.9万吨/年，较2019年下降8.6%，其国际及地区货邮吞吐量占比从61.2%提升至67.0%。

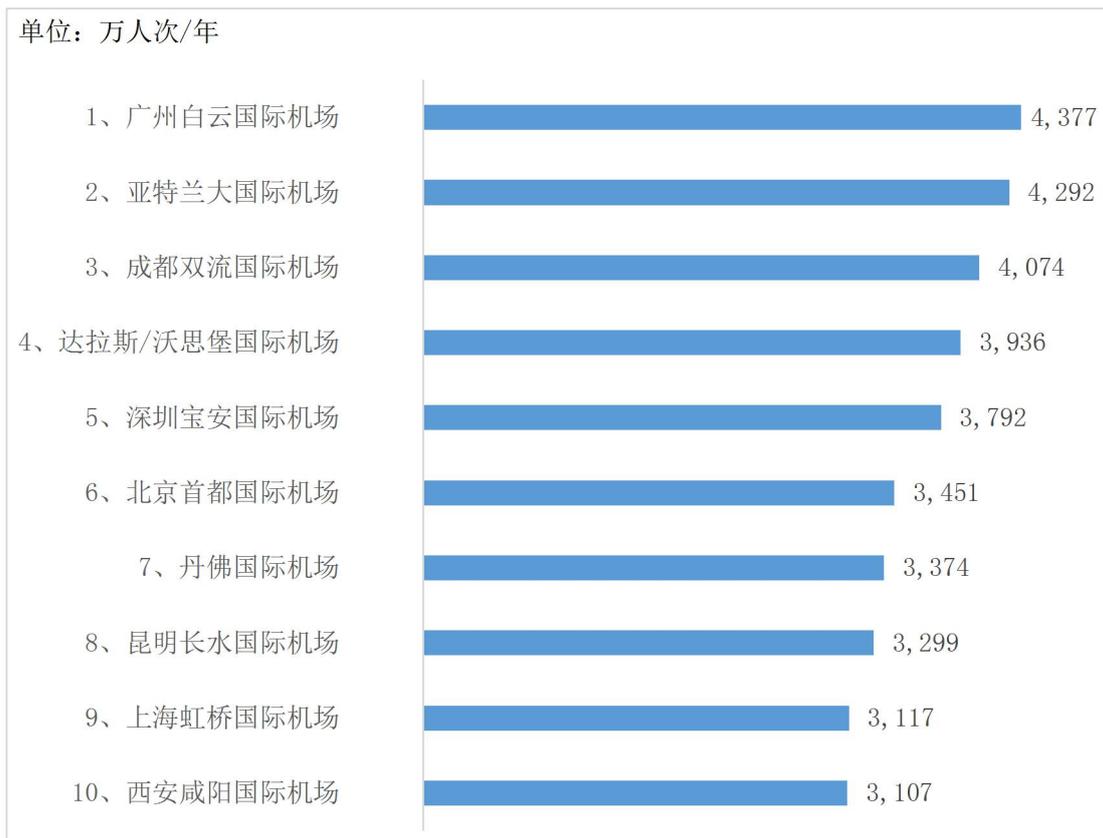


图 3.1 全球主要机场旅客吞吐量排名

数据来源：ACI 国际机场协会

### 三、航运枢纽

广州港货物吞吐量 6.36 亿吨，同比增长 1.4%；集装箱吞吐量 2350.5 万标准箱，同比增长 1.2%，分别位列全球第四、第五位。广州港内贸货物吞吐量 4.9 亿吨，位居全国第一，外贸货物吞吐量占比 23%。2020 年广州国际航运中心排名由 2019 年的第 16 位上升至第 13 位，在国内仅次于上海、香港和宁波舟山，保持了良好的上升势头。



图 3.3 全国主要港口货物吞吐量

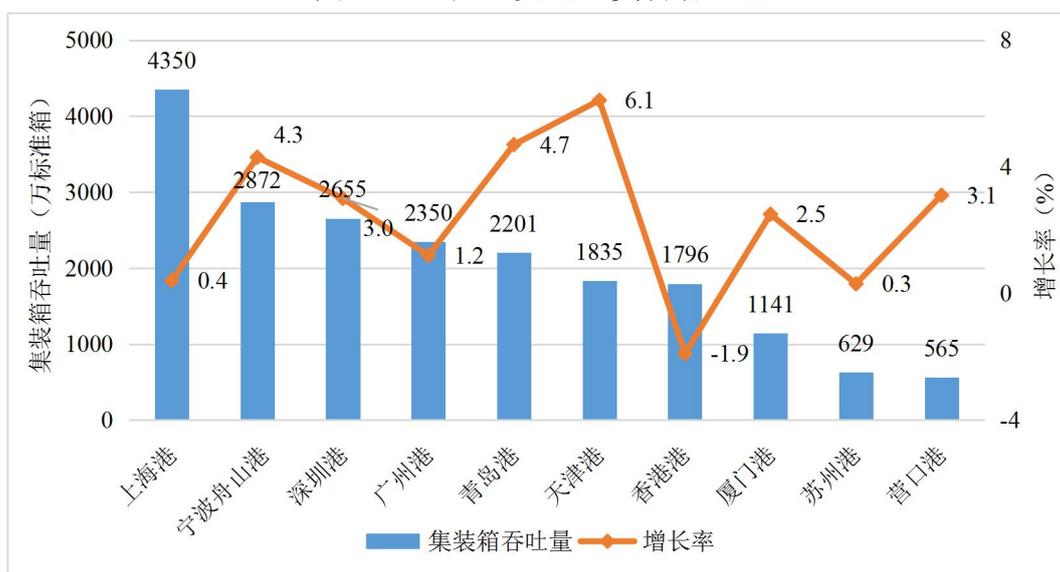


图 3.4 全国主要港口集装箱吞吐量

数据来源：交通运输部官网

## 四、铁路枢纽

2020年广州四个铁路客运站旅客发送量约8618万人次，日均旅客发送量23.5万人次，较2019年下降约40%。其中，广州南站日均旅客发送量约16.3万人次，占四大铁路枢纽旅客发送总量的69%，自2015年首次超过50%后，占比持续扩大；广州站2020年日均发送量为3.8万人次，与2019年相比下降43%；

广州东站客流降幅最大，2020 年日均发送量约 3.0 万人次，仅为去年的 50%，主要由于城际客流受疫情影响较大。

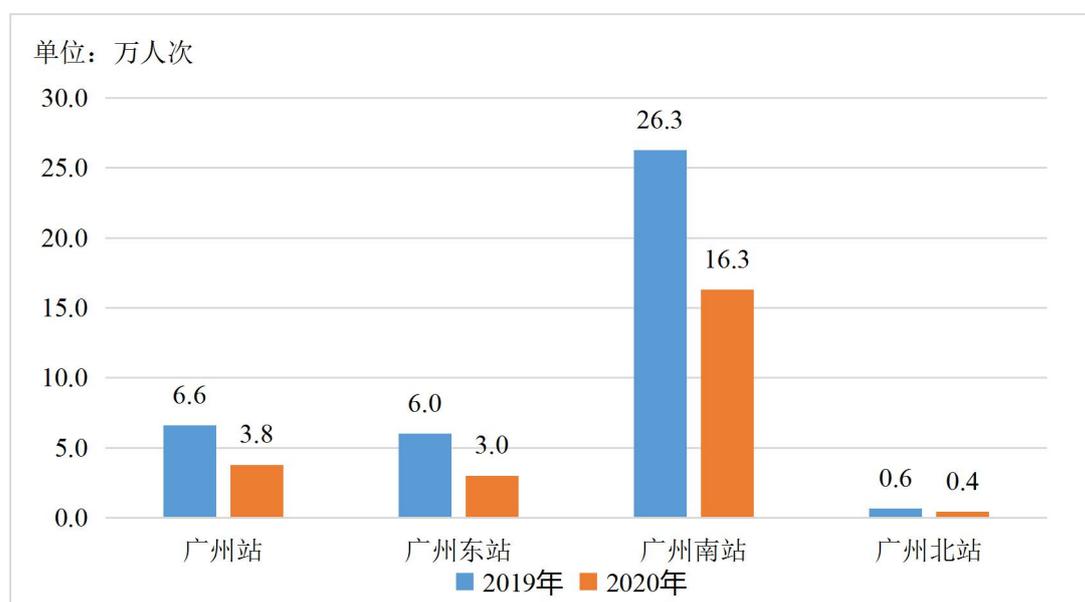


图 3.5 广州四大铁路枢纽日均旅客发送规模

数据来源：广州铁路集团

## 五、公路枢纽

广州于 2019 年开始推进主城区公路客运站搬迁。截至 2020 年底，已完成市客运站、越秀南客运站、黄埔客运站、永泰客运站、番禺汽车站、市运增城客运站、花都北站汽车站等 7 座客运站关停及客运线路安置工作。中心城区汽车客运站全年客运量 1270 万人次，日均 3.5 万人次，同比减少 5.1 万人次/日，降幅 59.4%。

## 六、广州与湾区交通

### 1、交通需求

珠三角城市群内的交互热度在全国城市群中位列前茅。近五年，广州对外出行量增长近 50%，与湾区城市的交通联系越来越紧密，达到 294 万人次/日，其中与佛山、东莞分别占 60%、16%。广州对湾区其他城市公路出行总量 244 万人次/日，分担率 83%；轨道出行总量 50 万人次/日（含广佛线），分担率 17%。

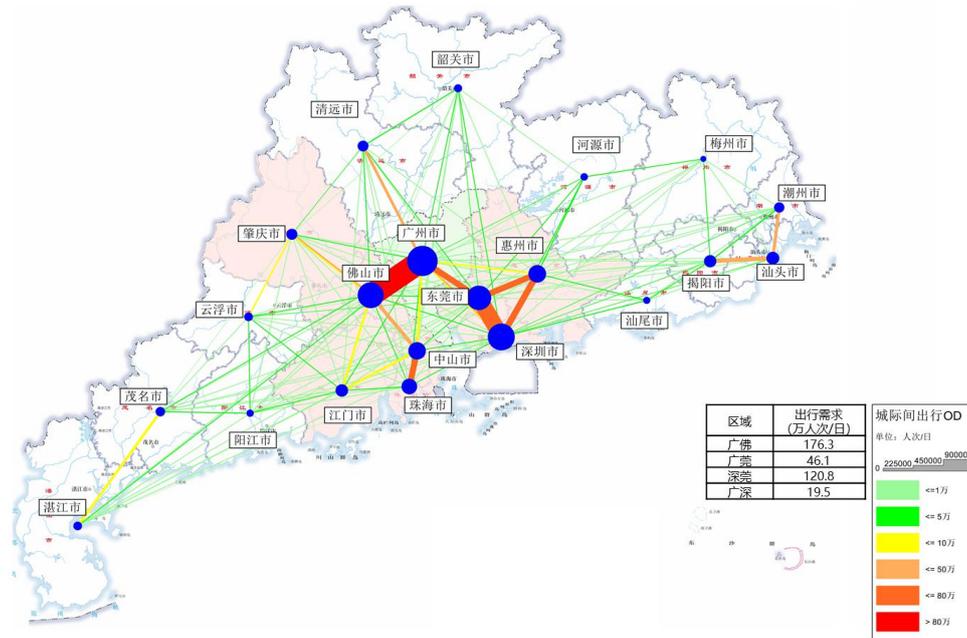


图 3.6 广东省内各城市对外出行 OD 分布图

## 2、广佛同城

广佛两市目前已建成衔接道路 29 条、国家铁路 4 条、城际铁路 2 条、地铁 1 条，同城化发展由珠江大桥-广佛公路走廊扩展至白云-里水金沙洲地区、广州南站地区等，形成了华南快速三期-广明高速区间高度同城化建成区。广佛交通同城化为全国都市圈交通一体化提供了“广佛样板”，具有三个明显特征：

一是“双向对等”，广佛之间的通勤人口中，住广州就业佛山约占 40%，主要分布于两市中心城区交界地区及地铁广佛线周边，住佛山就业广州占 60%，主要分布在大沥镇（黄岐盐步）、里水（金沙洲）及地铁广佛线周边，双向通勤特征明显，并非简单的居住蔓延带来的单向吸引模式。

二是“枢纽共享”，广州白云机场和广州南站两大枢纽现状承担的佛山客流量接近总客流的 20%，是周边城市最大客流来源地；从时间可达性看，约 84% 的广州客流、约 88% 的佛山客流均可以在 45 分钟内到达广州南站，枢纽共享特征明显。

三是“交往同城”，全省各市间客流交换量广佛最高，达到 176 万人次，是广州对外出行总量的 44%、佛山对外出行总量的 56%，比深莞高出 46%，与广州市内跨区出行（中心城区往白云、番禺区）量级相当。

---

## 第四章 城市交通需求与供应

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。至 2020 年末，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；
- ◆中心六区：指荔湾、越秀、天河、海珠、白云、黄埔六区；
- ◆中心城区：包括荔湾、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；
- ◆南沙副中心：指南沙行政区范围；
- ◆核心区：指环城高速公路以内的广州市区，面积约 220 平方公里。

### 一、人口与经济

#### 1、城市人口

根据第七次全国人口普查数据，2020 年广州市常住人口 1867.66 万人，十年间增长 597.58 万人，增量位居全省第二。

人口增量主要分布在核心区向外 10-25 公里圈层，包括白云、天河、黄埔、番禺，四区人口增量 366 万，占总增量的 61%。荔湾、越秀、海珠三个老城区人口增量仅 48 万，占总增量的 8%。越秀区人口出现负增长，但人口密度仍达到 3.1 万人/平方公里，居各区之首。南沙区人口增长 2 倍多，“三区一中心”建设取得一定成效。

#### 2、社会经济

2020 年广州地区生产总值 25019 亿元，同比增长 2.7%。其中，第一产业增加值为 288 亿元，同比增长 9.8%；第二产业增加值为 6590 亿元，同比增长 3.3%；第三产业增加值为 18141 亿元，同比增长 2.3%。第一、二、三次产业增加值的比例为 1:26:73。第二、三产业对经济增长的贡献率分别为 38.7%和 57.5%。

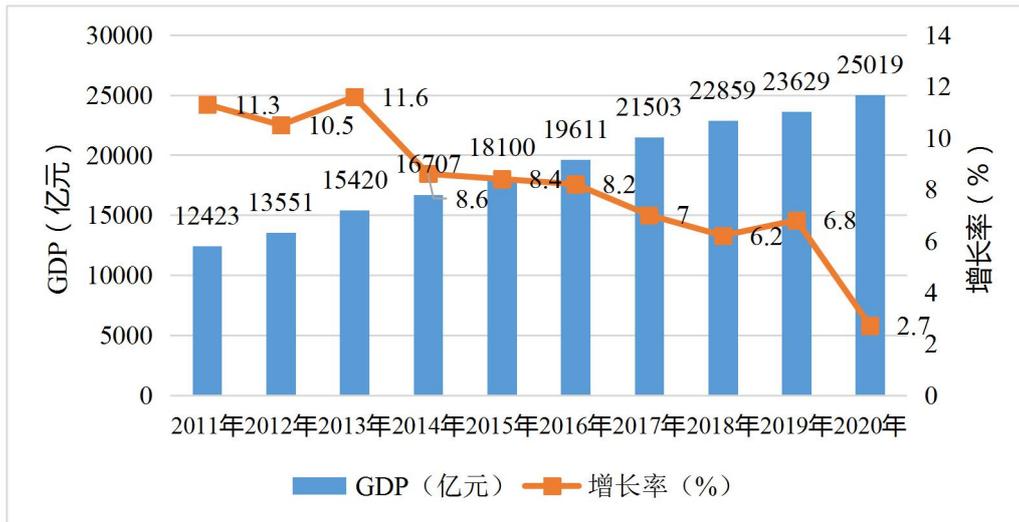


图 4.1 广州市近年地区生产总值及增速

## 二、机动车发展

### 1、拥有量

自 2019 年开始中小客车指标数量增加后，机动车拥有量继续快速增长。截至 2020 年底，广州市机动车拥有量 308.2 万辆，增长 20 万辆。全市小客车（含微型客车）拥有量 248.2 万辆，增长 15.7 万辆。



图 4.2 广州市机动车发展情况

### 2、中小客车总量调控

2020 年广州共配置中小客车指标 25.4 万个，其中纳入中小客车总量调控的

增量指标 19 万个，不受总量调控政策限制的新能源中小客车牌照 6.4 万个。

全年中小客车增量指标实际配置指标数 19.0 万个，同比增长 1.3 万个。节能车摇号、普通车摇号、普通车竞价三类指标比约为 1: 2: 3，其中普通车摇号指标（均含个人和单位）配置率为 100%。全年平均竞拍成交价格 21092 元，比去年下降 7847 元，降幅 27%。

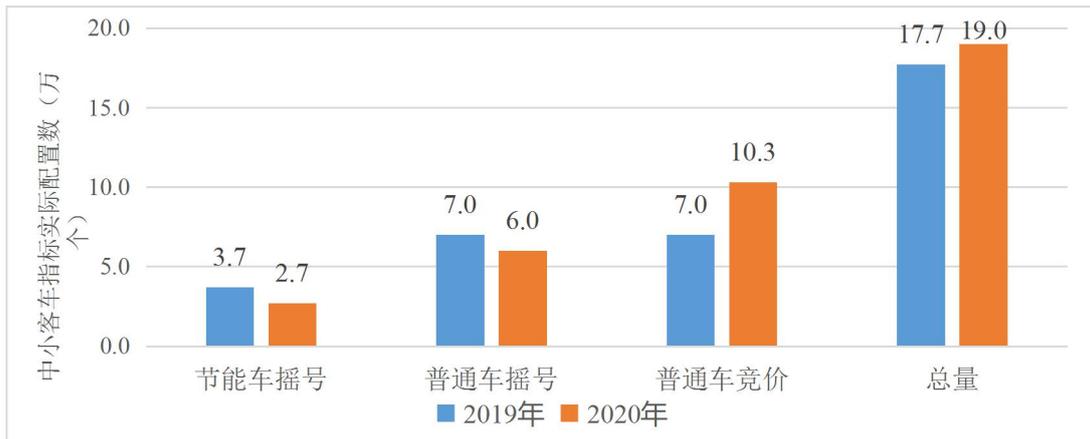


图 4.3 广州市中小客车指标配置情况

### 3、新能源汽车

2020 年，新能源(含货车)上牌总量 5.8 万辆，其中新能源中小客车 4.9 万辆。截至 2020 年底，全市新能源车保有量达到 26.9 万辆。公共交通工具新能源化率不断提升，全市新能源公交车 1.44 万辆，占公交车总量的 93.4%；新能源巡游出租车 1.44 万辆，占巡游出租车总量的 67.2%；新能源货车 2.1 万辆。

## 三、交通需求特征

2020 年全市日均机动出行总量 2304 万人次，较 2019 年下降 6%。中心城区出行约占全市 59%，其中核心区约占 38%。

中心城区公共交通（轨道交通+常规公交）出行分担率从 2019 年的 61.1% 下降至 50.6%。全市公共交通占机动化出行比例从 44% 下降至 33%，同比下降 11 个百分点，其中轨道交通占比 18.8%，下降 2.8 个百分点，常规公交占比 14.3%，下降 8.2 个百分点。地铁日均服务人次达到 434 万人次，常规公交 330 万人次，轨道交通服务人次首次超过常规公交。

---

小汽车出行占比提升近 10 个百分点，平均载客率提升 21%。疫情影响下，市民购车意愿增加，小客车拥有量同比增长 16 万辆，增幅 6.8%，小汽车出行占机动化比例从 35.9%升至 45.5%。但小汽车出行特征发生变化，平均载客率增加 21%，车辆使用强度下降 20%，平均出行距离下降 13%，核心区晚高峰干道平均车速与上年基本持平。

## 四、交通基础设施

### 1、道路交通

2020 年广州市道路里程 11431 公里（未含街巷路及乡村路），其中高速公路（含收费快速路）1126 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。

11 月 1 日，花莞高速太成立交至仙村互通立交段开通，与机场高速、京港澳高速等 5 条高快速路和多条国省道互联互通，加强了城市东部与北部的快速联系。12 月 28 日，广佛肇高速广州段一期工程主线正式开通，有效分担了北环高速的交通压力。

### 2、轨道交通

截至 2020 年底，广州市域国家铁路、城际铁路、城市轨道交通共 30 条线，总里程 1006 公里，形成客货列车基本分线运行的双“人”字型格局以及“三主两辅”铁路枢纽格局。其中高速铁路 4 条（京广高铁、广深港高铁、贵广高铁、南广高铁），普速铁路 5 条（京广铁路、广深铁路、广珠铁路、广茂铁路、广石铁路），城际铁路 5 条（广珠城际、广佛肇城际、穗深城际、广清城际、广州东环城际花都站至白云机场北站段）。

2020 年 11 月，广清城际（花都站至清城站）、广州东环城际（花都站至白云机场北站）正式开通，采用贯通运营模式，清远到花都最快只需要 16 分钟，到白云机场仅需半小时。这两条城际线路的开通，在强化白云机场对粤北地区辐射力的同时，对加快构建以白云机场-广州北站为核心的空铁联运枢纽、助推广清一体化具有重要意义。

---

2020年11月，广州地铁八号线北延段（文化公园至滘心站）正式开通运营，实现了同德围地区交通“解围”。至此，广州地铁运营总里程达到了531公里，全网站点共计238座。2020年7月，黄埔有轨电车1号线开通运营首通段，线路长度7.9公里，共设10座车站；12月28日全线开通运营，全长14.4公里，共设置20座车站（其中1座为远期预留）。

## 五、综合交通与城市空间协同

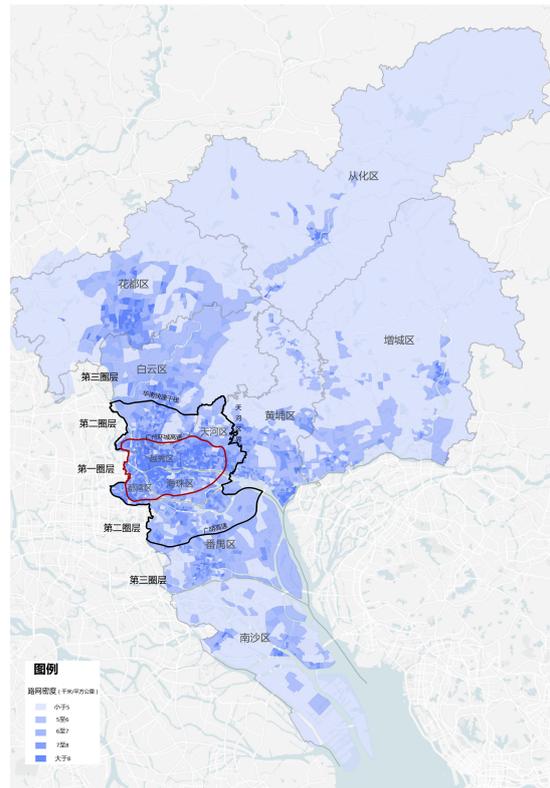
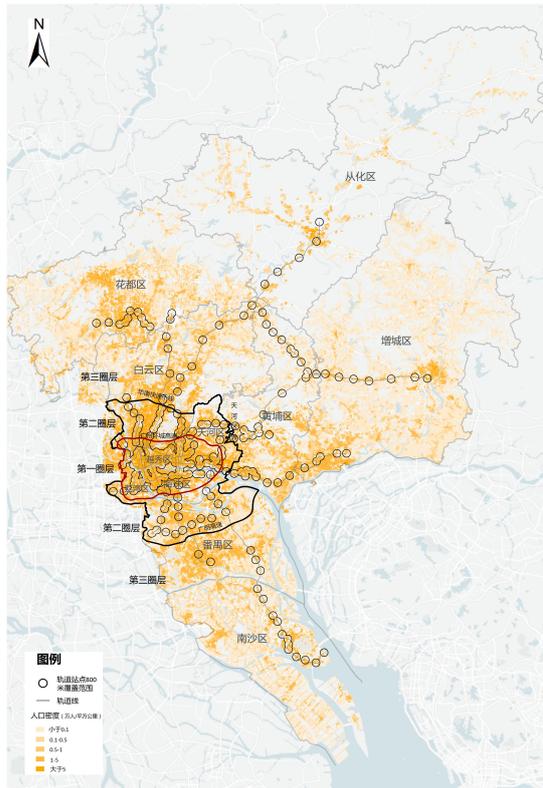
### 1、人口分布与交通设施

交通设施网络布局与人口分布基本匹配。市域范围内路网密度大于8千米/平方公里的区域发展相对成熟、交通需求较强，人口平均密度为3.5万人/平方公里，体现了道路对土地利用、人口集聚的重要支撑作用。近5年广州的地铁里程增长了1倍，新增线路主要是联系外围城区与中心城区，一方面支撑了外围城区与中心城区的快速联系，另一方面也带动了沿线轨道站点周边的土地开发利用与人口聚集。

### 2、出行强度与空间联系

广州市平均通勤距离8.7公里、时耗38分钟，少于北京11.1公里47分钟、上海9.1公里42分钟，略高于深圳8.1公里36分钟。广州5公里通勤（幸福通勤）比重为51%，通勤体验较好。轨道覆盖通勤比重达到37%，高于上海的33%、深圳的30%、北京的27%，体现轨道线网对职住空间的支撑与契合程度较高。

超大城市居民可接受的通勤时间一般在45分钟以内，广州45分钟通勤人口比重为79%，高于深圳（76%）、上海（68%）以及北京（58%）。



人口密度分布与轨道站点 800 米覆盖对比

道路网密度分布

图 4.4 轨道、道路交通设施与人口分布对比图

# 第五章 道路空间利用

## 一、进出口道路

广州市主要对外道路通道数 44 个、车道数 236 条。与周边城市白天 12 小时道路交通量 169 万标准车，同比增长 3.8%。单车道负荷方面，中山方向虽然总体流量占比较小，但通道仅 2 条，单车道负荷最大，达到 1.30 万标准车/12 小时/车道；东莞方向的单车道平均负荷上升至 1.11 万标准车/12 小时/车道；佛山方向通道数量相对较多，单车道平均负荷为 0.75 万标准车/12 小时/车道。

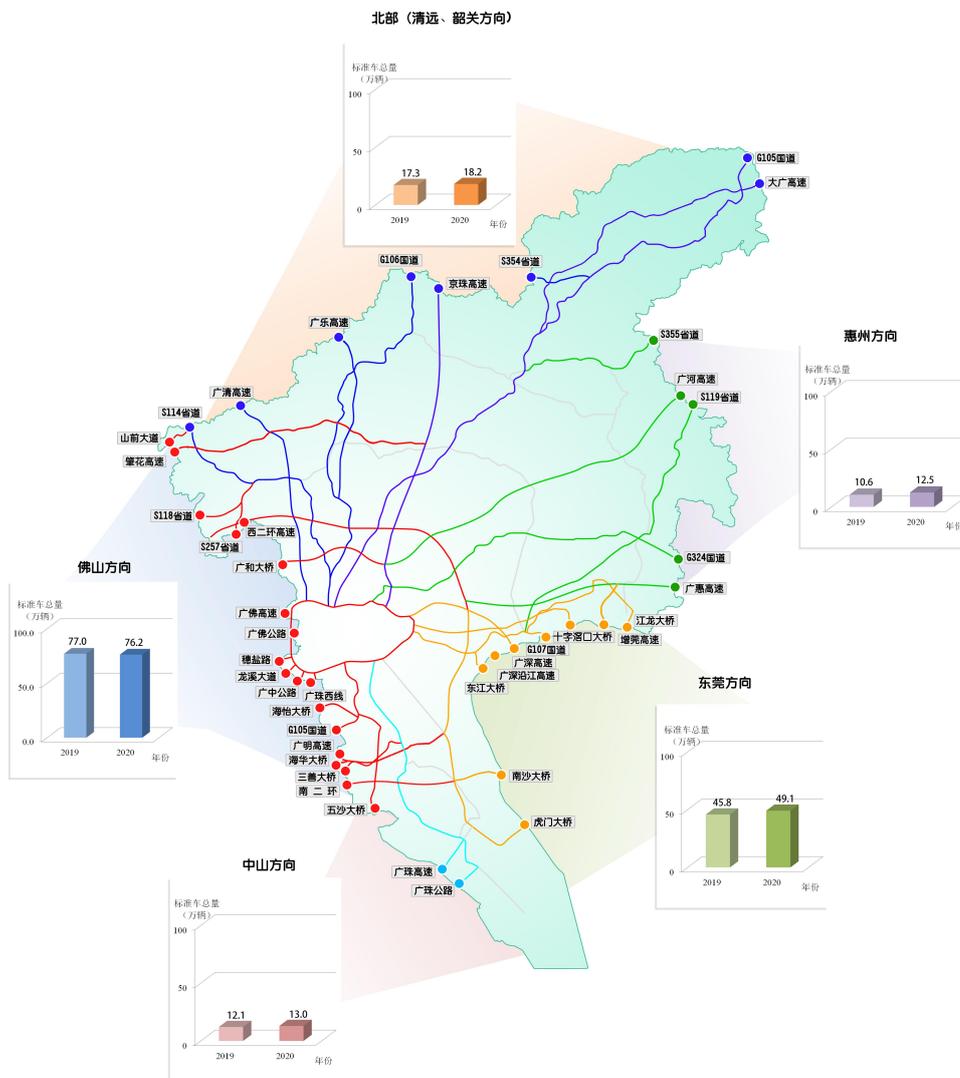


图 5.1 市域主要进出口通道机动车流量

---

## 二、核心区对外道路

核心区对外四个走廊方向，白天 12 小时交通量 226.2 万标准车，同比下降 5%，晚高峰交通量同比下降 11.3%。南部方向的交通量降幅最大，降幅为 6%。

核心区与北部交通联系最强，白天 12 小时交通量为 99.3 万标准车，占比 44%；南部、西部、东部三个方向流量占比均在 20%左右。

南部和东部走廊负荷最高，分别为 1.23、1.24 万标准车/白天 12 小时/车道，交通运作压力较大，其中南部的洛溪大桥和新光大桥、东部的广园快速、广深高速晚高峰处于饱和运行状态。

## 三、核心区内部道路

### 1、过江通道

核心区过江通道白天 12 小时交通量 126.4 万标准车，同比下降 0.8%；其中西部过江桥基本与上年持平，中部过江桥同比下降 5.0%，东部过江桥小幅上升 1.7%。

### 2、干道车速

核心区晚高峰主次干道平均车速 22.8 公里/小时，与 2019 年持平，快速路的平均车速显著提升，增幅达到 12.7%。干道车速长期稳定在 23 公里/小时（交通拥堵警戒线 20 公里/小时），机动化出行时耗保持在 39 分钟以内（特大城市不宜超过 45 分钟），反映了我市交通系统运作效率较好，总体上处于可接受水平。

### 3、常发性拥堵点分布

受疫情影响，2020 年道路交通运作波动较大，第一季度为疫情暴发期，交通出行量骤降，道路运作畅通；第二季度为复工复产期，小汽车出行需求猛涨，道路运作压力较大，常发性拥堵点数量达到 61 个；下半年为疫情防控常态化时期，公共交通出行逐渐恢复，道路运作压力有所减缓，常发性拥堵点数量为 51 个，与 2019 年下半年基本一致。

随着人口向外围圈层聚集，近三年拥堵点的分布也从核心区向外转移，环城以内的拥堵点个数从 38 个减至 32 个，而环城外的拥堵点数量从 15 个增至 19 个。分析拥堵点成因，各类施工引起的拥堵点比例从 8% 增加到 22%。

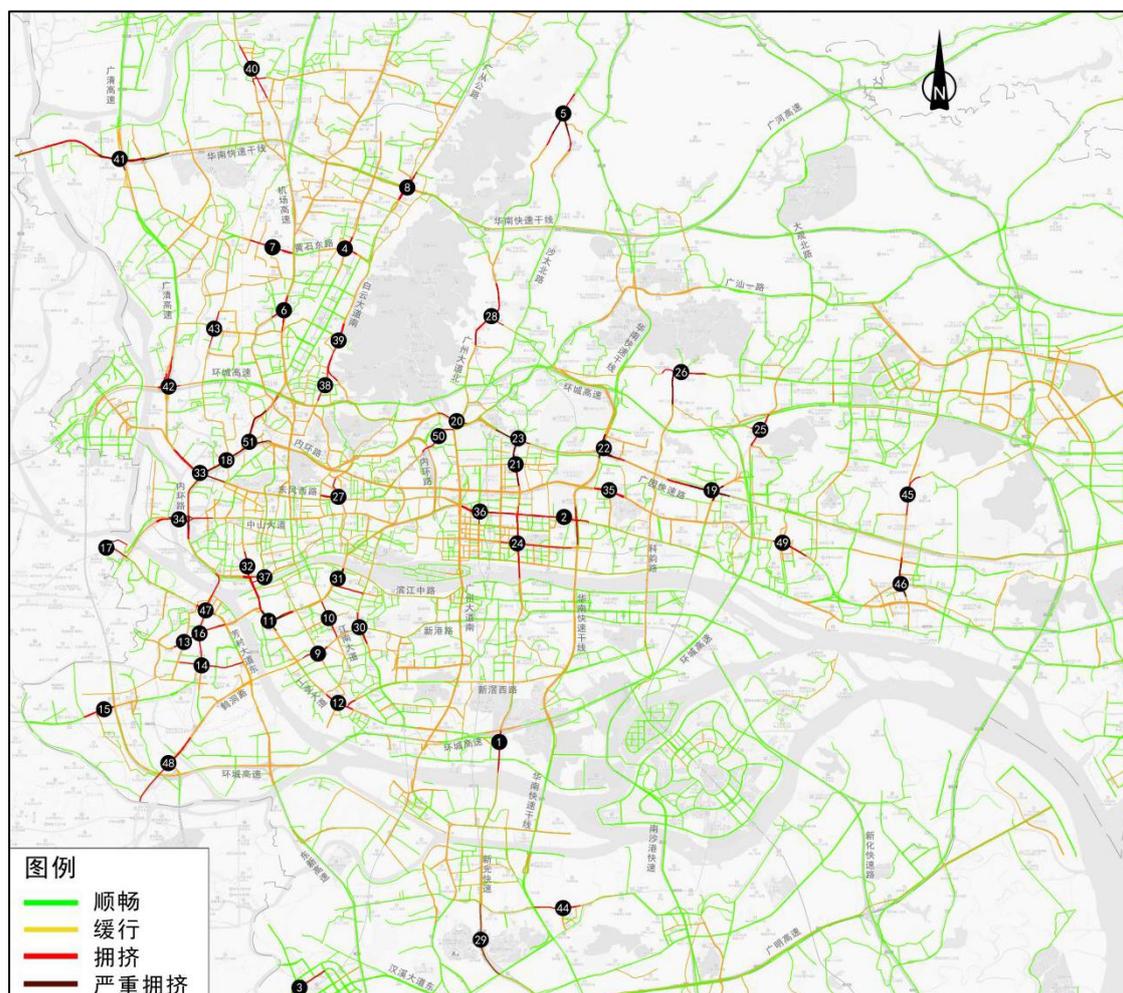


图 5.2 2020 年下半年广州主城区常发性拥堵点分布图

## 第六章 公交都市建设

### 一、总体情况

城市公共交通客运量 51.74 亿人次，日均客运量 1414 万人次，同比下降 26.6%。地铁日均客运量 659 万人次，同比下降 27.3%；有轨电车日均客运量 1.02 万人次，同比下降 8.9%；常规公交日均客运量 372 万人次，同比下降 39.1%；辅助公交（含巡游出租车、网络预约出租车、互联网租赁自行车、水上巴士）日均客运量为 382 万人次。

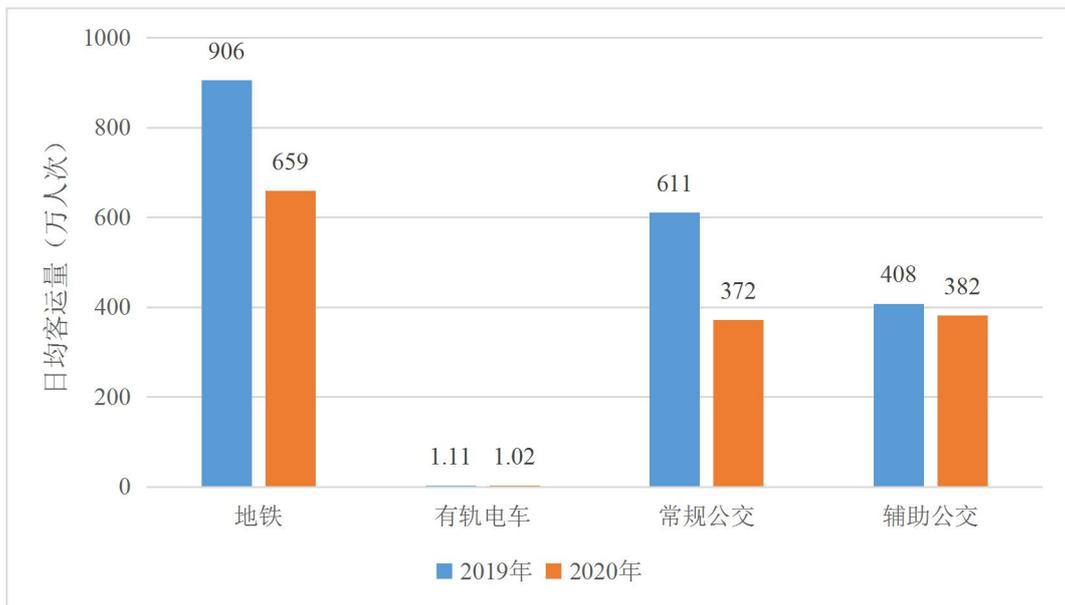


图 6.1 各种公交方式日均客运量变化情况

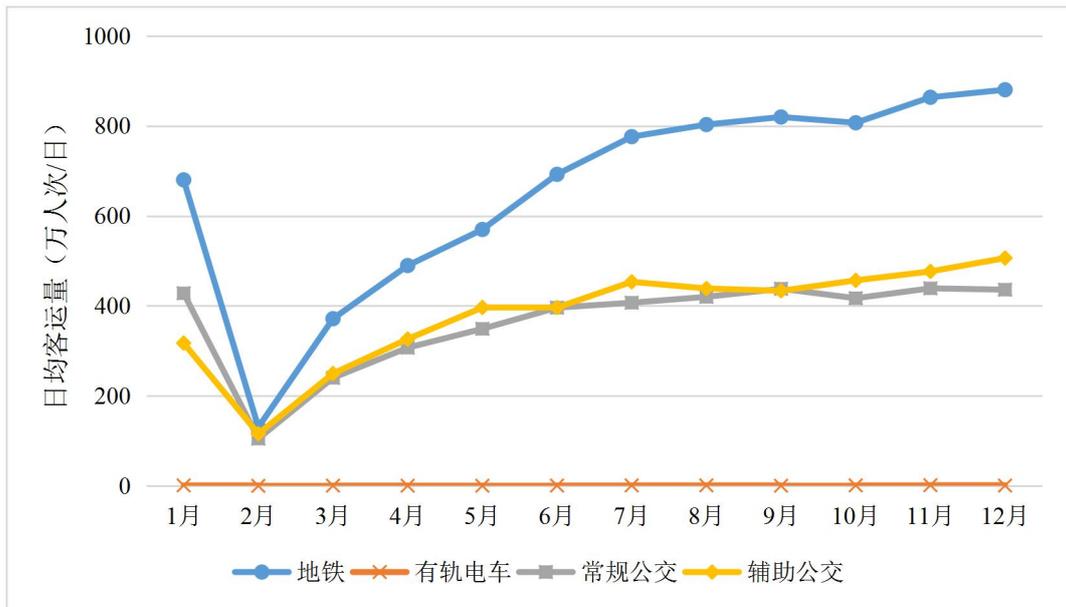


图 6.2 2020 年各月份的公交客运量变化情况

## 二、地铁

2020 年，广州地铁新开通八号线北延段（文化公园-滘心），运营线路 14 条，通车里程 531 公里（含广佛线佛山段），地铁站点数 238 座，全市地铁站点 800 米人口覆盖率达到 32.6%，中心城区达到 47%。

全年客运量 24.13 亿人次，日均客运量 659 万人次，受疫情影响相比去年减少 27.3%。疫情突发期（2020 年 1-2 月），线网客流受影响最严重，2 月份仅为去年同期的 18%。复工复产期（2020 年 3-5 月）迅速恢复至 60% 以上。疫情防控常态化期间（2020 年 6-12 月），客流继续上升，12 月份恢复至 93%。

2020 年新开通地铁线路后，工作日日均客运量约 900 万人次（含 APM 线和广佛线），全网客运强度约 1.70 万人次/日/公里，位居全国前列。

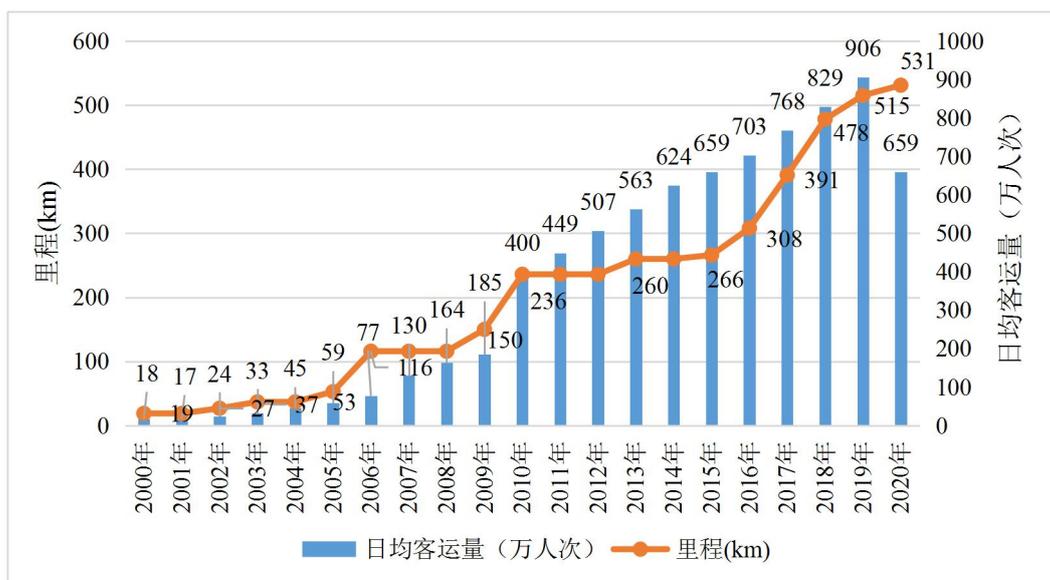


图 6.3 广州地铁线网和客流发展历程

### 三、有轨电车

广州在运营有轨电车线路 2 条，全程 22.1 公里，共设 30 座车站。其中黄埔有轨电车 1 号线于 2020 年 12 月 28 日全线开通运营，长 14.4 千米，共设置 20 座车站（其中 1 座为远期预留）。全年客运总量 309.09 万人次，下降 24%。海珠、黄埔两线日均客流分别为 0.65 万人次、0.37 万人次，与地铁换乘站点的客运量较大。

### 四、常规公交

2020 年，全市拥有公交车 15446 辆、公交线路 1321 条，中心六区运营线路共 864 条。全市共优化调整公交线路 168 条，新开和优化夜班线 12 条，延长夜班线服务时间 16 条。全年客运量 13.61 亿人次，日均客运量 372 万人次，同比下降 39.1%。疫情突发期，2 月份的客运量最低，仅为疫情前的 20%。复工复产后，客运量快速恢复至疫情前的 50% 以上。疫情防控常态化期间，客运量回升趋势趋缓，12 月份恢复至疫情前的 72%，高于天津（62%），低于上海（76%）、深圳（80%）。



图 6.4 近年广州市常规公交日均客运量发展情况

## 五、辅助型公共交通

辅助型公共交通全年客运总量 13.97 亿人次，日均客运量为 382 万人次。其中巡游出租车 120 万人次、网约车 106 万人次，二者基本持平；互联网租赁自行车 153 万人次，使用量大幅增加 80%，水上巴士 2.8 万人次。

### 1、出租车

巡游出租车日均客运量 120 万人次，同比下降 27.3%。疫情突发期，2 月份的客运量最低，仅为疫情前的 33%。复工复产后，客运量逐渐恢复至疫情前的 70%。疫情防控常态化期间，客运量稳定在疫情前的 80%，12 月份恢复至 87%。网约车日均运营车辆数为 4.8 万辆，日均客运量为 106 万人次，同比下降 31.1%。

### 2、互联网租赁自行车

互联网租赁自行车日均客运量 153 万人次，同比大幅增长 80.5%。复工复产期间和疫情防控常态化期间的日均客运量分别为疫情前的 1.7 倍和 1.9 倍。2020 年，广州市互联网租赁自行车日均运营车辆数 42.3 万辆，每辆互联网租赁自行车日均骑行 3.6 次，车辆使用率较高。

### 3、水上巴士

2020 年，中心六区水上巴士共有 14 条航线、28 座码头、43 艘客运船舶，航线总里程 56.96 公里。全年日均客运量下降至 2.8 万人次，降幅达到 33%。

## 第七章 城市交通综合治理

### 一、交通安全

2020年广州市共发生道路交通事故2972宗，死亡669人，受伤2588人，经济损失942万元。其中，较大交通事故3宗，交通事故逃逸事件211宗。道路交通事故宗数、受伤人数、经济损失分别同比增加17.9%、13.4%、26.9%。事故致死率从0.29人/宗下降至0.23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1482宗，造成378人死亡，分别占全市总数的50%、57%，需进一步加强交通安全教育与管理。

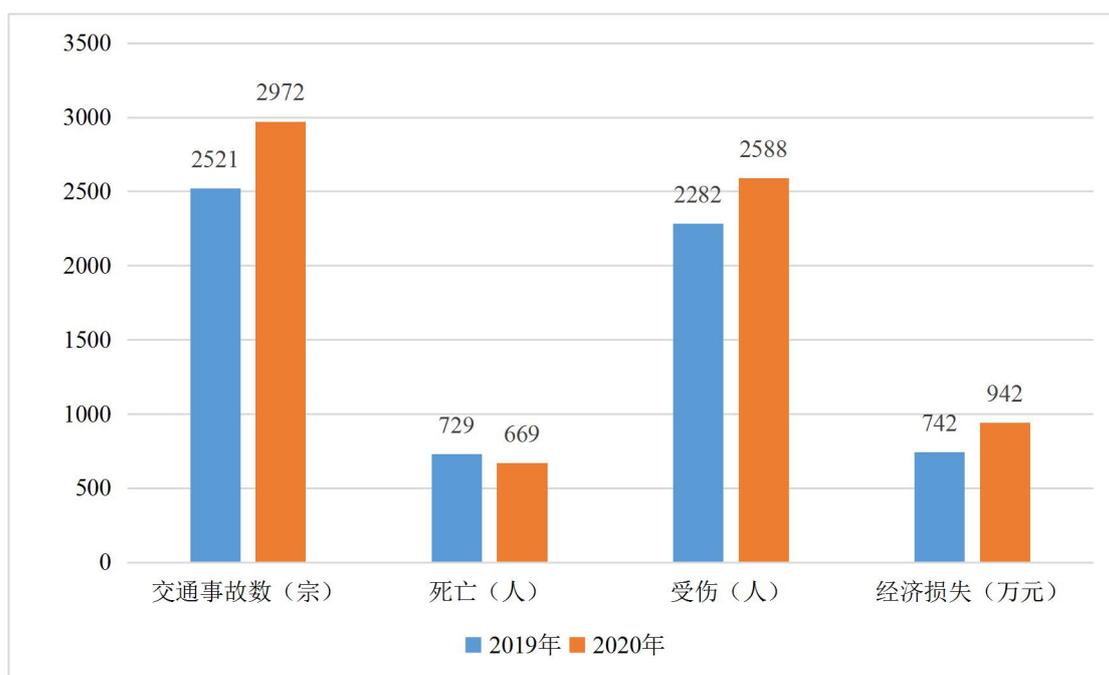


图 7.1 全市道路交通事故发生情况

### 二、交通管理

#### 1、智能交通管理与指挥系统建设

2020年，广州启用了交通指挥综合系统三期，在整合系统资源基础上，做到全面掌握路况信息，对交通警情及时感知与响应，交通事件快速处理、交通拥堵高效疏导，实现了交通警情的协同处理和警力的可视化集成指挥调度。综合利

---

用高德拥堵数据，交通视频和卡口流量数据来实时监测交通路况。并通过与 DG 平台的情报接口，更及时发现异常车辆，跟现场民警联动，达到快速发现、快速处置的效果。

广州市交通指挥综合系统以大数据运用为核心，构建“情、指、勤、督、宣”五位一体的组织流程，以高度集成警用资源实现一张地图作战。前期在越秀、花都、荔湾、天河、高速一大队试点应用三个月，经过不断优化与升级，系统整体较为成熟稳定，2020年6月全面正式推广使用。

## 2、交通管理设施完善

全市累计在 97 条道路设置了 101.7 公里机非护栏、新增信号灯路口 146 个。在货车管控方面，共发布实施限货通告 6 份，一是较好保障了中心区客运需求，在一定程度上为维持道路服务水平提供了基本保障；二是对道路交通安全有积极保障，2020 年涉及货车事故死亡人数同比减少 28 人、下降 9.1%；三是对大气环境污染治理起到一定作用，限货范围已覆盖 90%环境空气质量监测国控点。

## 3、交通需求管理措施

4 月 1 日，广州中心六区正式实施城市道路临时泊位阶梯收费，有效期 5 年。每个工作日 7 点 30 分至 21 点 30 分、非工作日 10 点至 21 点 30 分设为收费时段，其余时段不收费。实行区域差别化政策，重点区域执行较高的收费标准，同时以阶梯收费调控不同停车需求，引导车辆快停快走，提高泊位周转率。

12 月 1 日，广州党政机关、事业单位工作时间调整为“朝九晚六”。涉及单位约 2 万处，工作人员约 70 万人，约 60%位于中心区。该政策使得出行峰值更加平缓，达到了“削峰填谷”目的，缓解了中心区道路交通压力，早晚高峰车速分别提升了 7%和 8%。

# 三、交通与环境

## 1、机动车排放

2020 年，广州市通过机动车平台检测、机动车道路抽检对机动车尾气排放实施监管。全年共检测车辆 159 万辆，合格率为 96.7%，比 2019 年下降 1.7 个百分点，应进一步强化监管，降低机动车尾气排放污染。

---

## 2、环境空气质量

2020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313天，达标天数比例为90.4%，其中属优147天、良184天、轻度污染29天、中度污染5天，重度污染1天，未出现严重污染。主要空气质量指标同比显著下降，空气质量向好发展。

## 3、道路交通噪声

城市环境噪声超过一半来源于道路交通噪声，严重者可使听力受到损害，甚至引起神经系统、消化系统的疾病，是影响面最广的一种环境污染。2020年，广州城市道路交通噪声昼间平均等效声级为69.3分贝，与上年持平，满足国家《交通干线环境噪声排放标准》（征求意见稿）相关要求。

---

## 第八章 重要交通研究

### 1、面向粤港澳大湾区的广州大交通网络体系一体化规划及近期建设方案

为推动粤港澳大湾区建设，充分响应《交通强国建设纲要》提出的推动交通发展由各种交通方式相对独立发展向更加注重一体化融合发展转变的要求，项目聚焦区域枢纽、城市群交通联系、都市圈通勤，从交通设施一体化、交通与土地利用一体化、交通管理服务一体化、交通体制机制一体化等方面全面分析广州在推进高质量一体化方面的问题，提出了全方式、全环节的交通一体化的方案。

项目探索了交通设施由规模效应转向品质导向，基于枢纽、城市群交通、都市圈交通发展特点，提出在关注主导方式的同时，注重两端衔接以及换乘，保障全链条高质量出行。提出注重建设管理的统筹，实现规划-建设-管理全流程保障。通过时序优化、空间优化、服务优化、制度优化等四个方面，在既有规划的基础上提升方案，提出大城市面向区域的交通一体化的宝贵经验，为其他城市提供了参考与借鉴。

### 2、广佛两市道路衔接规划修编

广佛两市同城化发展区位优势明显，接壤边界 197 公里，中心城区直线距离仅约 20 公里，相比东京、纽约等国际都市圈 50 公里发展半径具有先天优势。在建设粤港澳大湾区的背景下，两地间的道路互联互通也在不断推进。广州市规划和自然资源局会同佛山市自然资源局按照“共编、共商、共审”的工作模式携手编制了新一轮《广佛两市道路衔接规划修编》，并经两地市政府批复同意。

本次规划贯彻落实《粤港澳大湾区发展规划纲要》提出的“发挥广佛极点引领带动作用”的要求，深入推进广佛全域同城化和“1+4”广佛高质量发展融合试验区建设。规划形成“两环二十四射十七联络”的广佛都市圈一体化骨干网络，沿 197 公里接壤边界共规划布局 80 条衔接道路，总数量较上一轮规划新增 25 条，并提出 2020-2025 年需要推进建设、加快前期研究的共建项目 31 项。成果获包括广州日报、广州电视台、广州电台等多家媒体报道，反响热烈。

---

### 3、广州站交通枢纽地区综合改造提升规划

为全面激发旧城区城市活力、强化交通枢纽对周边地区的引领带动作用，充分提升门户地区的城市建设品质与形象面貌，项目从枢纽、产业、土地、人居、交通五个方面分析广州站交通枢纽地区存在的问题，在深入研究枢纽定位与提升目标、枢纽交通需求、枢纽站场布局、一体化衔接设施布局、枢纽集疏运系统、交通测试与仿真后提出广州站改造方案；从产业发展、用地布局、公服配套、道路交通、轨道交通、地下空间、慢行交通等方面提出周边地区提升方案，梳理了一系列实施项目库。

项目提出了交通建设与空间开发协同理念，统筹考虑交通建设和空间开发的关系，基于新时代要求形成地区整体提升方案，提出枢纽与周边衔接关系及控制要求，稳定跨铁路及地区重大基础设施规划设计条件，梳理一系列面向实施的行动计划，在交通枢纽地区的综合提升方面为其他城市提供了参考与借鉴。

### 4、广州东站地区站城一体综合提升规划及设计导则

广州东站位于广州新中轴线北部，周边地区会集了交通、商业、教育、居住等复合城市功能，是广州面向粤港澳大湾区的中心枢纽；广州东站及周边地区也是展示广州国际形象、彰显城市品质和活力的重要窗口。随着广州提出要将高铁进一步引入市中心，广州东站及其周边地区的提升改造显得日益紧迫。

项目从枢纽形象、交通组织、产业功能、站城关系方面着手，提出将广州东站地区打造成为湾区活力枢纽、新中轴新客厅的目标，重点发展高端行业会议、湾区旗舰商业、区域功能性总部、文化旅游等产业，建立湾区级枢纽功能，展现站城融合的城市会客厅形象；提出多首层、多大堂交通中心的总体布局方案和南进南出、北进北出，多方式立体分层的交通疏解方案，从“扩容提质、突破瓶颈、智慧引导”三个方面，提出多项地区交通优化措施。

### 5、广州市“十四五”道路网结构性提升研究

为贯彻广州实现老城市新活力、“四个出新出彩”的指示精神，充分适应广州市城市空间发展及产业布局调整的要求，强化广州作为粤港澳大湾区核心增长极的重要定位，缓解广州市道路网结构性拥堵问题，项目聚焦道路网结构性问题的成因及十四五道路交通发展的特点，提出了新增、扩容和截分流等路网结构性

---

提升措施。

项目从粤港澳大湾区的视角重新检视了广州市路网结构性问题，基于现状道路结构性问题分析及未来交通需求的发展，预测道路网在十四五期间可能产生的结构性问题。提出涵盖国家层面、湾区层面和市域层面的 90 个结构性通道或节点实施方案的同时，提出了实施方案通过关键程度分析和可行性分析结合的分析方法，进行项目建设时序的排列，为大城市的路网结构性提升研究提出了宝贵的经验。

## 6、南沙综合交通枢纽规划

规划提出将南沙打造成为“承载国际综合交通枢纽的重要功能区、服务粤港澳大湾区的区域交通中心及支撑国际化滨海新城的绿色智慧交通示范区”总目标，明确南沙综合交通体系的发展策略、发展重点和发展举措，强化南沙与广州主城区、湾区东西两岸城市一体化衔接，形成铁路、航运、航空、公路“四位一体”的现代综合交通运输体系，构建湾区“半小时交通圈”。

规划将支撑南沙高标准推进国家新区、自贸试验区、粤港澳全面合作示范区、广州城市副中心“三区一中心”建设，已由广州市政府、广东省发展改革委联合印发实施。

## 7、广州市人行天桥与人行隧道布局专项规划和优化提升指引

人行过街设施是保障步行及自行车系统安全、便捷、连续的一个重要环节。目前广州市立体人行过街设施仍普遍存在布局不合理、与周边设施衔接不畅等问题，亟需开展立体人行过街设施布局专项规划以及制定相应的品质化提升指引，指导建设实施。

项目对人行天桥与隧道的现状及既有规划进行深入调研与分析，归纳总结国内外经验与规范标准，首次全面摸清家底。在此基础上开展我市人行天桥与人行隧道布局规划调整和优化提升工作，通过合理布局立体过街设施实现人车分离缓解拥堵。自《工作方案》印发至今我市总计新建成人行天桥与隧道 66 座、在建 65 座，完成优化提升 242 座，实施情况良好。芳村大道、新广从路等快速化改造及新建人行天桥后车速提高 20-30%。多家媒体先后以“为交通舒经活络”、“街坊过街减负提速”、“多了人情味”等为题，对广州大道北、同和路等新建

---

天桥以及现有天桥加装电梯、雨棚等品质化提升措施进行重点报道，三年行动计划为我市实现“老城市新活力”，改善城市交通及居民出行环境，带来市民看得见、用得着的成效。

## 8、《轨道交通衔接设施规划标准》（DB4401/T97—2020）

为解决轨道出行“最后一公里”的接驳难题，打造更人性化的衔接空间，提高轨道客流集散效率，构建以轨道交通为核心的客运体系，由广州市规划和自然资源局提出我院主编的《轨道交通衔接设施规划标准》（DB4401/T97—2020），已由广州市市场监督管理局颁布，并于2020年11月1日起执行。

标准坚持以人为本，经充分调研，认真总结国内外成功经验，结合广州实际，提炼出轨道交通衔接规划的关键要素，形成兼具刚性约束和弹性差异的衔接设施规划标准。以需求为导向、以节约资源为目标，明确了步行集散广场、非机动车停车场、常规公交停靠站场、临时接送车停靠站、P+R停车场等一系列规划用地指标，从而控制轨道交通衔接设施建设用地，减少拆迁和工程建设资金。同时，从提高出行安全和出行效率的角度出发，提出适合广州实际的轨道交通衔接换乘距离指标，并在此基础上，制定各类衔接设施的平面和立体布局指引及其规划设计要点，推动轨道交通衔接设施规划落地实施。

## 9、广州市交通规划决策支持平台

在交通建设向高质量发展转型时期，为实现城市交通规划开展精准治理、智慧赋能的新目标，充分响应《交通强国建设纲要》提出的推动大数据、互联网等新技术与交通行业深度融合和《推进综合交通运输大数据发展行动纲要（2020-2025年）》推进数据资源赋能交通发展的要求，项目聚焦精准感知、精确分析、精细管理和精心服务等应用，通过建设“统一、精细、高效、多维”的交通信息决策支持平台，实现交通信息开展尺度多层次、时间多粒度、来源多维度的统计分析。

平台充分融合交通规划、交通管理、交通运作和互联网等多源异构数据，基于健康可持续交通指标评价体系，构建“一张图、一个平台，六大模块”的平台框架，围绕数据中台和业务中台全方位支撑基于静态的用地、人口、道路、设施、公共交通线网等数据开展基础性指标统计，以及基于动态的道路流量、车速、信

---

令、公共交通运作等数据开展流动性指标统计。通过响应式交互手段定量分析计算宏中微观等不同尺度的统计内容，实现交通信息全面感知，为规划师和决策者提供更有价值的辅助信息，辅助精准规划和决策。

---

## 附录 2020 年交通大事记

### 1 月 22 日，机场第二高速北段工程花都大道至花莞高速段开通

机场第二高速全长约 44 公里，大致呈南北走向，由北向南依次经过花都、白云、黄埔、天河 4 区，起于机场高速北延线山前互通立交，终至广深高速黄村互通立交。项目大致以北二环高速为界，分南、北两段建设。本次开通的北段工程花都大道至花莞高速段全长约 12 公里，采用设计速度 100 公里/小时、双向八车道的技术标准，实现花都大道与花莞高速的联通，进一步完善了广州白云国际机场周边高速公路网络。

### 3 月 4 日，广州入选全国首批综合运输服务示范城市

广州历时近 5 年的综合运输服务示范城市创建，正式通过国家评审验收，成为全国首批 14 个综合运输服务示范城市之一。目前，广州基本建成集海陆空于一体、层次分明、四通八达的综合交通网络，形成“连通世界、辐射全国”的综合运输体系。

### 4 月 1 日，广州中心六区正式实施城市道路临时泊位阶梯收费

《关于广州市中心六区城市道路临时泊位使用费标准的通知》于 4 月 1 日正式实施，有效期 5 年。通知规定每个工作日 7 点 30 分至 21 点 30 分、非工作日 10 点至 21 点 30 分设为收费时段，其余时段不收费。车辆临时停放需求大且要求泊位使用周转快的场所周边半径 200 米范围内的城市道路路段的设为重点区域，其全天准停泊位执行较高的收费标准。以阶梯收费提高周转率，同时以差别化收费调控不同停车需求。

### 4 月 1 日，广州市汽车客运站（流花车站）关停

有着 35 年历史的广州汽车客运站（流花车站）4 月 1 日起正式关停。这也是继 2019 年广州市历史最悠久的长途汽车客运站，服务了 69 年的越秀南客运站关停后，再度宣告关停的广州知名客运站。至此，广州市区正在运营的客运站减

---

少至 12 个。

### **5 月 28 日，《广东省高速公路网规划（2020-2035 年）》印发实施**

到 2035 年，广东建成总里程约 15000 公里的高速公路，布局以“十二纵八横两环十六射”为主骨架。这次规划新增高速 47 条约 2185 公里，包括有广深港澳科技创新走廊路线 13 条，主要涉及广州、深圳、东莞、中山、珠海以及香港、澳门。珠三角地区共规划新增路线 26 条（段）；珠江口将有 7 条过江通道。

### **7 月 1 日，黄埔有轨电车 1 号线示范段（地铁长平站—永和新丰站）开通运营， 12 月 28 日全线开通**

黄埔有轨 1 号线全长约 14.4 公里，共设站点 19 座，高效串联了永和、长岭居、长平、水西和黄埔政务中心片区，快速接驳广州地铁 6 号、7 号（二期在建）、21 号线，打造“地铁+有轨电车”的轨道交通出行新典范。

### **7 月 31 日，广州港深水航道顺利拓宽**

广州港深水航道拓宽工程自 2016 年 10 月一期开工，历经 4 年，共完成 6 个标段施工，前期协调难度、施工难度、投资金额均为广州港航道建设历史之最。该工程将彻底结束珠江口至南沙港区大型集装箱船舶单向通航历史，实现全线 10 万吨级集装箱船与 15 万吨级集装箱船（减载）双向通航。

### **8 月 4 日，《粤港澳大湾区城际铁路建设规划》获国家发改委批复**

根据批复，形成“轴带支撑、极轴放射”的多层次铁路网络，构建大湾区主要城市间 1 小时通达、主要城市至广东省内地级城市 2 小时通达、主要城市至相邻省会城市 3 小时通达的交通圈，打造“轨道上的大湾区”，完善现代综合交通运输体系。

近期到 2025 年，大湾区铁路网络运营及在建里程达到 4700 公里，全面覆盖大湾区中心城市、节点城市和广州、深圳等重点都市圈；远期到 2035 年，大湾区铁路网络运营及在建里程达到 5700 公里，覆盖 100%县级以上城市。

---

## 8月25日，《广佛高质量发展融合试验区建设总体规划》详解：广佛将共建14条跨市轨道交通

规划提出在广佛197公里长的边界两侧，选取629平方公里极具发展潜力的区域，合力建设包括“1个先导区和4个片区”的高质量发展融合试验区，推动两市在各个领域实现全面互联和深度融合，逐步实现广佛全域同城化。近期将集中建设番禺-南海-顺德启动区和荔湾-南海-番禺启动区，共建广州地铁28号线、佛山地铁4号线等14条跨市轨道和增佛高速等29条道路。

## 8月28日，《中新广州知识城总体发展规划（2020—2035年）》获国务院批复同意

中新广州知识城是广东省与新加坡合作的标志性项目，于2010年正式签约奠基，2018年11月升级为国家级双边合作项目。此次批复要求，广东省人民政府要加强组织领导，衔接国土空间规划，抓紧制定具体实施方案，在项目安排、政策实施、体制机制创新等方面给予积极支持。中新广州知识城作为粤港澳大湾区高水平科技创新的重要载体和广深港澳科技创新走廊十大核心创新平台之一，将迎来重大发展机遇。

## 9月16日，《广东省电动自行车管理条例（征求意见稿）》向社会公开征集意见

《条例》对电动自行车的生产与销售、登记与通行管理、静态管理，以及法律责任等作了明确规定。以车载蓄电池作为能源驱动的滑板车、独轮车、平衡车等器械不得在道路上行驶。同时，电动自行车实行登记制度，经公安机关交通管理部门登记后，方可上道路行驶。

## 10月1日，广州南站启用P5快速接客区

为进一步缓解旅客候车难和社会车辆接客难等问题，对广州南站停车场进行优化布局，将原广州南站P5、P6地面停车场（广州南站北路）连片打造成P5快速接客区。P5快速接客区具备便民优化设计、分时分段收费、智能管理模式、出行服务新体验4大特点。采取前10分钟免费政策，倡导车辆即停即走，10分

---

钟之后采取阶梯式收费标准。

### **11月1日，《广州市互联网租赁自行车管理办法》正式施行**

《办法》共33条，按照“鼓励创新、规范有序、服务为本、属地管理、多方共治”的原则，对共享单车的发展定位、行政监管体制、车辆总量控制、停放秩序管理、企业运营要求、用户行为规范、社会共建共治等内容作了全面规定。

### **11月1日，东莞高速金盆至仙村互通立交段正式通车**

该路段开通后，与机场高速、京港澳高速等5条高快速路和G106、永龙大道等多条国省道互联互通，可有力缓解机场高速、北二环高速交通流量趋于饱和的压力，搭建起广州东北部路网骨架，完善粤港澳大湾区核心区域交通网络，同时也开辟了一条广州东部及东莞、惠州等地直通白云机场的新路线。

### **11月18日，广州蝉联2020中国最具幸福感城市**

“2020中国最具幸福感城市”调查推选结果发布，广州被推选为“2020中国最具幸福感城市”（省会及计划单列市）的十座城市之一。同日，世界知名的管理咨询公司科尔尼管理咨询公司发布了《2020全球城市指数报告》，广州从2019年的第71名跃升至第63名。

### **11月26日，广州地铁八号线北延段（文化公园至滘心站）正式开通运营**

广州地铁八号线北延段全长16.3公里，设站13座，由文化公园至滘心站。该线路开通，实现了同德围地区交通“解围”，缓解了交通压力。至此，广州地铁运营总里程达到了531.1公里。

### **11月30日，广清城际（花都站至清城站）、广州东环城际（花都站至白云机场北站）正式开通运营**

广清城际、广州东环城际采用“清城-花都-白云机场北”路线贯通运营，是国内第一个真正由地方自主运营的城际铁路，最快15分钟一班，实现公交化运行，没有铁路开车前5分钟停止入闸的限制。两条线路正式开通运营后，清远到

---

花都最快只需要 16 分钟，到白云机场仅需半个小时，清远进一步融入粤港澳大湾区发展。

### **12 月 28 日，广佛肇高速广州段一期工程主线正式开通**

广州市民可从华南快速三期转广佛肇高速广州段直达佛山一环，避免从环城高速经沙贝互通立交再通过沈海高速实现交通转换的麻烦；不仅方便市民出行，而且进一步完善广州高快速路网，有效减少现有高速日趋紧张的交通压力。从白云区驾车去往佛山南海、三水等地，通过广佛肇高速仅需 20 分钟。