

# 2023

## 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有限公司

# 目 录

<b>第一章 年度交通综述</b> .....	<b>1</b>
一、交通发展情况 .....	1
二、趋势与建议 .....	4
<b>第二章 国际综合交通枢纽</b> .....	<b>6</b>
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
六、邮政快递 .....	10
<b>第三章 广州与湾区交通</b> .....	<b>11</b>
一、交通设施 .....	11
二、交通需求 .....	11
三、南沙对外交通 .....	13
四、东部中心对外交通 .....	14
<b>第四章 交通需求与供应</b> .....	<b>15</b>
一、人口与经济 .....	15
二、机动车发展 .....	16
三、交通需求特征 .....	16
四、交通基础设施 .....	17
五、交通与空间协同 .....	17
<b>第五章 道路空间利用</b> .....	<b>20</b>
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
<b>第六章 公交都市建设 .....</b>	<b>23</b>
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 .....	24
六、互联网租赁自行车 .....	25
七、水上巴士 .....	25
<b>第七章 综合交通治理 .....</b>	<b>26</b>
一、交通安全 .....	26
二、交通数字化 .....	26
三、交通环境 .....	27
<b>第八章 重要交通研究 .....</b>	<b>28</b>
<b>附录 2023 年交通大事记 .....</b>	<b>31</b>

# 第一章 年度交通综述

## 一、交通发展情况

### 1、对外交通运输全面复苏

白云机场客货运输快速恢复。机场旅客年吞吐量为 6317 万人次，单一机场全国排名第 1，恢复至 2019 年的 86.1%。其中，国内旅客年吞吐量为 5500 万人次，相比 2019 年增长 0.6%；受国际环境影响，国际及地区旅客年吞吐量 817 万人次，为 2019 年的 43.7%。货邮年吞吐量为 203 万吨，连续四年全国排名第 2，相比 2019 年增长 5.8%。

广州港货物运输保持“双增长”。港口集装箱年吞吐量为 2541 万 TEU，近五年均位居全国第 5（近两年全球第 6），同比增长 2.2%，大湾区中的深圳港、香港港同比分别减少 0.5%和 14%。货物年吞吐量为 6.75 亿吨，近五年均居全球第 5，同比增长 2.9%。

铁路客运迅速增长，高铁直连粤东。白云站、广汕高铁等重大铁路设施建成运营，广州铁路旅客年发送量为 1.28 亿人次，同比增长 93%，恢复至 2019 年的 89%，“十一”黄金周等节假日期间已超 2019 年同期水平；广州南站旅客年发送量 9100 万人次，居全国第一。时速 350 公里的广汕高铁建成通车，为城市“东进”注入新发展动能，实现与粤东地区高速直连，广州中心区至汕头中心区缩短至 2 小时；白云站开通运营，建设成为全国站城融合新标杆，实现京广高铁进入

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、海珠四区全域，白云区北二环高速公路以南地区，黄埔区除九佛街道、龙湖街道、新龙镇以外地区，面积约 933 平方公里；
- ◆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 9 市的数据，不包含香港、澳门特别行政区的数据。

中心城区，助力广州“老城提质”加速跑。铁路年货运量为 2525 万吨，连续四年保持正增长，相比 2019 年增长 20%，位居超大城市前列。

## 2、区域交通中心地位显著

**与省内城市出行联系紧密。**广州与周边城市的衔接通道已建 87 条，与全省 20 地级市城际日均出行量 344 万人次，相比 2019 年增长 4%，占全省跨城出行总量的 37%，是深圳的 1.5 倍。

**湾区核心引擎城际出行交往密切。**广州与湾区城市间日均出行 307 万人次，相比 2019 年增长 6%，占湾区城市间出行总量的 44%，居湾区城市首位。其中，广佛两市间日均出行量 185 万人次，相比 2019 年增长 5%，占湾区城市间出行总量 27%，为深莞间的 1.4 倍，其中通勤出行占比四成，居全国第一；广莞、广深间日均出行量分别为 49 万人次和 21 万人次，相比 2019 年分别增长 6%和 7%，广州与湾区东岸城市联动进一步加强。广州跨城通勤人口达到 58 万，同比增长 8.4%，大都市通勤圈初具规模，其中广佛间跨城通勤人口达到 36 万人，其次广莞间为 9 万人。

**南沙、东部中心城市能级不断提升。**年度新增人口主要集中在南沙、增城、黄埔，三区的年度人口增速为 4.3%，高于全市 0.5%的增速，以及三区的第二产业增加值占全市的半壁江山。南沙与大湾区城市（含广州）日均出行量 89.2 万人次，同比增长 15%，东部中心与大湾区城市（含广州）日均出行量 191.5 万人次，同比增长 12%，南沙、东部中心的对外辐射能力持续增强。

## 3、交通支撑多中心空间格局

**轨道支撑次中心发展。**地铁 7 号线二期和 5 号线东延段开通运营，轨道交通持续助力城市“东进”，并加强黄埔科学城、鱼珠地区与番禺大学城、长隆万博等次中心网络连通。同时，轨道交通支撑城市沿廊道集约型发展，轨道站点 800 米人口岗位覆盖率为 37%，中心城区达到 55.4%，人口岗位密度是非轨道覆盖建设用地地区的 2.5 倍，引导城市集约发展水平居全国前列。

**第二圈层承接核心区功能疏解初见成效。**第二圈层中心城区外围区（不含核心区）的人口和就业岗位规模为 779 万，同比增长 2.4%，相比 2019 年增长 1%，而第一圈层核心区的人口和就业岗位规模相比 2019 年减少 2.3%。进出第二圈层

的通勤人口反超第一圈层，其通勤人口达到 112 万，相比 2019 年的 99 万增长 13%，而进出第一圈层的通勤人口为 108 万，相比 2019 年的 105 万仅增长 2.8%。

**交通空间组织效率维持较高水平。**全市通勤平均出行距离 8.8 公里、平均通勤时间 38.6 分钟，相比 2019 年增加 0.2 公里和减少 1.9 分钟，45 分钟以内通勤人口占比 79%，维持在较高水平；60 分钟以上极端通勤人口占比 13%，主要分布在白云区北部、黄埔科学城、增城新塘等区域，需警惕极端通勤发展。

#### 4、城市交通呈现个性化和多样化需求趋势

**绿色出行居全国前列。**中心城区绿色出行（含步行、自行车、电动自行车、常规公交、轨道交通）比例 75%，居全国超大城市前列，其中骑行（自行车和电动自行车合计占比 21%）持续增长。地铁通车里程 653 公里，日均客运量 857 万人次，恢复至 2019 年的 95%，日客流强度 1.38 万人次/公里。地铁在市民认同方面走在全国前列，不仅服务于工作日通勤出行，也是休闲文旅的重要工具，休息日客流总量全国第一。

**电动自行车骑行量保持高位增长。**电动自行车日均出行量 685 万人次，同比增长 14%，相比 2019 年增长 72%。其中，中心城区电动自行车日均出行量 339 万人次，相比 2019 年增长 149%。平均出行距离 4.4 公里、平均出行时间 21.4 分钟，“门到门”平均旅行速度 12.3 公里/小时（常规公交为 11.3 公里/小时），五公里以内出行优势明显，仍为继步行、小客车之外的第三大交通方式。

**新能源车使用发展迅速。**全市新能源汽车保有量 84.3 万辆，同比增加 28 万辆，年度新能源车上牌量占比 63%。新能源车渗透率（占机动车保有量比例）达到 21.9%，同比增加 6 个百分点。核心区道路通行新能源车占比 39%，主要是由于高强度使用的出租车和网约车大多已新能源化。

**核心区道路运作接近饱和。**核心区晚高峰干道平均车速 22.8 公里/小时，基本降至 2019 年的 22.5 公里/小时水平。高峰小时承载的车辆周转量为 288 万车公里，路网饱和度为 0.86，基本接近极限容量，若饱和度达到 0.9，拥堵水平将急剧增长且道路运作极不稳定。

## 二、趋势与建议

### 1、加快推进战略性通道开工，优化铁路枢纽群分工，提升城市能级

广州铁路客流目的地近七成集中在广东、湖南两省，超过八成的高铁出行集中在广州南站，近四成高铁出行需“跨越大半个城市”，需进一步提升铁路枢纽的对外辐射能力和旅客乘车便捷水平。一方面，在中国与东盟推动区域经济一体化背景下，广州与贵州、云南等铁路联系初具规模，要加强广州与大西南地区的战略性通道建设，建议加快贵广高铁广宁联络线、广清永高铁、广州至珠海（澳门）高铁开工建设，促进大湾区高标准接入沪昆高铁、泛亚铁路，更高质量融入“一带一路”建设。另一方面，适应就近乘车诉求，促进 13 座规划铁路客运站进一步合理分工，实现多点布局、多站到发，支撑“三核四极”空间结构。

### 2、加快湾区一体化关键工程建设，强化东岸联结，高标准完善区域交通网

广州与湾区城市的跨城需求强烈、通勤频次高，其中广州与佛莞间跨城出行量占广州对外出行量的 68%、跨城通勤人口占比达 77%。然而，广州 1 小时通勤圈半径仅 30-40 公里（西至佛山禅城、东至穗莞交界处），覆盖的跨城通勤人口不到七成，如广州东部新塘与东莞北部麻涌中堂、广州老城区与佛山南海北部等跨城通勤已具有一定的往来规模，但缺乏便捷的连通。建议加快佛穗莞城际、莲花山过江通道和增莞番高速、惠肇高速、沉香大桥等关键工程建设，进一步强化与东岸的联结。

### 3、明确交通发展政策导向，坚持公交优先，促进各类方式协同发展

近年来电动自行车、新能源汽车快速增长，对公共交通影响较大，中心城区公共交通机动化分担率从 2019 年的 61% 下降至 2023 年的 45%。广州作为超大城市，应坚定不移贯彻公交优先发展战略，明确以轨道交通为主体、多种交通方式协同发展的绿色发展模式，确保各类交通方式各司其职、各得其所，满足市民个性化和多样化出行选择需要。建议给予公共交通设施用地优先、投资安排优先、财税扶持优先政策，进一步研究路权划分，将有限道路空间资源优先向步行、地面公交、骑行等方式倾斜，提高绿色出行空间保障。

#### 4、紧扣人的美好出行需要，不断提升交通空间品质，提供更愉悦出行体验

城市是“人”的城市，随着人民生活水平不断提高，人们对城市品质有了更高的要求，交通不仅要“走的通”，更要“走得好”。道路作为城市重要的公共基础设施和市民活动的主要载体，尤其要重视品质保障。建议：一是针对电动自行车事故多发，以及外围“次差公路”、危旧桥梁等问题，从硬件设施和交通管理两方面入手制定对策方案，提高道路安全治理能力。二是推进实施一批道路品质提升项目，如大学城体育中心周边道路以及环市路、白云大道等，形成示范标杆向全市推广，营造更舒适的市民交往场所。

#### 5、加强新技术应用场景研究，为解决交通难题提供新办法

新一代智能化、智慧化、数字化交通技术日新月异，低空飞行、自动驾驶、地下物流等新技术有可能成为未来交通主流，并可能成为重构交通系统的重要动力源泉。建议：一是加快推动交通数字化转型，推广和应用人工智能、大数据、物联网等新技术，提升交通规划决策能力。二是用好新技术，积极发展自动驾驶，提升道路交通安全水平和系统通行能力。三是构建“地铁+智慧”地下物流系统，推进地下交通与快递业资源共享，盘活城市地下空间资源。四是以应用场景为导向，加强低空起降点选址、用地和空域保障，为广州新质生产力蓬勃发展探索一条“飞翔之路”。

## 第二章 国际综合交通枢纽

### 一、总体情况

2023年广州旅客运输快速恢复，铁路、公路、水路、航空对外运输方式完成客运量 3.0 亿人次，日均客运量 83 万人次，同比增长 76.3%；货物运输稳步增长，完成货运量 9.3 亿吨，日均货运量 254 万吨，同比增长 2.6%。

表 2-1 2023 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	13093	95.2	2525	7.0
公路	7838	17.9	50516	3.4
水路	432	255.3	37317	0.9
民航	9108	139.7	133	21.1
管道	/	/	2371	6.8
合计	30471	76.3	92862	2.6

数据来源：广州市统计局

### 二、航空枢纽

#### 1、设施建设

白云机场已建成三条跑道和 T1、T2 两座航站楼，两座航站楼已实现贯通，成为目前全球最大的单体航站楼。在建第四第五跑道、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-广州东环城际）、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 6317 万人次，单一机场连续四年位居全国第 1。航空旅客吞吐量快速恢复，同比增长 142%，恢复至 2019 年的 86.1%；国内旅客吞吐量为 5500 万人次，相比 2019 年增长 0.6%；受国际环境影响，白云机场全年承担国际及地区旅客吞吐量为 817 万人次，仅恢复至 2019 年的 43.7%，国际旅客有待恢复。



图 2.1 2023 年全国主要机场旅客吞吐量

白云机场货邮吞吐量再次攀上两百万吨大关达到 203.1 万吨/年，连续四年全国排名第 2，同比增长 7.8%，相比 2019 年增长 5.8%。国际及地区货邮吞吐量占比为 68%，同比减少 8 个百分点，相比 2019 年增加 7 个百分点。

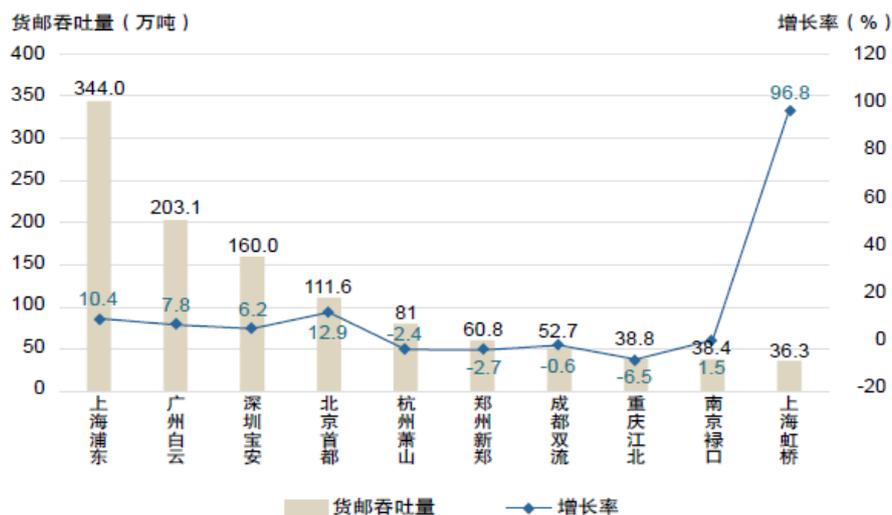


图 2.2 2023 年全国主要机场货邮吞吐量

数据来源：2023 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。拥有各类码头泊位 746 个，其中万吨级以上泊位 116 个，珠江口航段可满足 10 万吨级集装箱与 15 万吨级集装箱船（减载）双向通航。集疏运主要依靠南沙港快速路、南沙港铁路等。

#### 2、运量发展

广州港货物吞吐量、集装箱吞吐量保持“双增长”，国际航运枢纽能级进一步巩固。全年共完成货物吞吐量 6.75 亿吨，同比增长 2.9%，居全球全国均第五；集装箱吞吐量 2541 万标准箱，同比增长 2.2%，居全球第六、全国第五。



图 2.3 2023 年全国主要港口货物吞吐量



图 2.4 2023 年全国主要港口集装箱吞吐量

数据来源：各城市统计局、港务局、交通局等官网

## 四、铁路枢纽

### 1、设施建设

线路方面，已建成 5 条高铁（京广高铁（含京广高铁联络线）、广深港高铁、贵广高铁、南广高铁、广汕高铁）、5 条普铁（京广铁路、广深铁路、广珠铁路、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），市内域内国铁、城际总里程 487 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 13 条，合计 345 公里。

枢纽方面，已建成广州站、广州东站、广州南站、广州白云站、广州北站、庆盛站、新塘站、增城站 8 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 15 座货站。在建白云机场 T3 高铁站、南沙站 2 座客站。

### 2、客运发展

2023 年广州铁路旅客发送量 1.28 亿人次，日均旅客发送量 35.2 万人次，同比增长 92.7%，恢复至 2019 年的 88.6%。广州南站日均旅客发送量 24.9 万人次，同比增长 90.8%，占铁路旅客发送总量的 70.8%；广州站日均发送量 3.4 万人次，同比增长 42.7%；广州东站日均发送量 5.2 万人次，同比增长 133%。

## 五、公路枢纽

作为广东省省会和全省公路中心，广州市的高速公路承担了区域服务与城市内部出行等多重复合功能。从车辆对道路的占有率看（按车辆周转量计算），19% 用于过境车辆，42% 用于对外交通，39% 用于城市内部出行。

公路客运站方面，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 2023 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 8 座长途汽车客运站，全年客运量 539.1 万人次，日均 1.5 万人次，同比增长 27%，相比 2019 年下降 83%。

## 六、邮政快递

2023年，广州市全年邮政行业业务总量1004.6亿标准量，同比增长14.7%。邮政行业业务收入完成963.4亿元，同比增长7.4%。

快递业服务收入892.2亿元，同比增长6.2%，相比2019年增长40.4%。快递业业务量114.5亿件，居全国城市前列，同比增长13.0%，相比2019年增长80.3%。

表 2-2 近年广州市快递业发展情况表

类型		2019年	2020年	2021年	2022年	2023年
快递业务收入（亿元）		635.5	694.1	817.2	840.4	892.2
快递业务量（亿件）		63.5	76.2	106.8	101.3	114.5
快递 业务 量 结 构	同城（亿件）	10.5	11.2	15.8	14.4	13.5
	异地（亿件）	51.9	63.6	89.6	85.9	99.4
	国际及港澳台（亿件）	1.09	1.44	1.38	0.98	1.65

数据来源：广州市邮政管理局

## 第三章 广州与湾区交通

### 一、交通设施

全市对外衔接通道共 87 条，包括 71 条道路、16 条轨道（不计重复统计）。其中，佛山方向道路 32 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 3 条。

### 二、交通需求

2023 年广东省 21 市间日均出行量 935 万人次，同比增长 21%，相比 2019 年增长 2.3%。广州与省内 20 市间日均出行量 344 万人次，同比增长 19.3%，相比 2019 年增长 4.1%，占全省各城市间出行总量的 36.8%，是深圳的 1.5 倍，广州在全省的交通中心地位显著。

大湾区层面，广州与湾区城市间（不含港澳）日均出行 307 万人次，同比增长 19.0%，相比 2019 年增长 6.4%，占湾区城市间出行总量的 44.5%，是深圳的 1.4 倍，湾区核心引擎城际出行交往密切。

都市圈层面，广佛肇占省内各城市间日均出行量的 36%，其次深莞惠为 33%，珠中江和汕潮揭分别为 11%和 9%，湛茂为 3%。

同城化层面，广佛两市间日均出行量 185 万人次，同比增长 8.5%，相比 2019 年增长 5.0%，占湾区城市间出行总量的 26.9%，为深莞间的 1.4 倍，广佛与深莞人口规模相当，广佛同城联系更为紧密。广莞、广深间日均出行量分别为 49 万人次和 21 万人次，相比 2019 年分别增长 5.6%和 7.4%，广州与湾区东岸城市联动进一步加强。

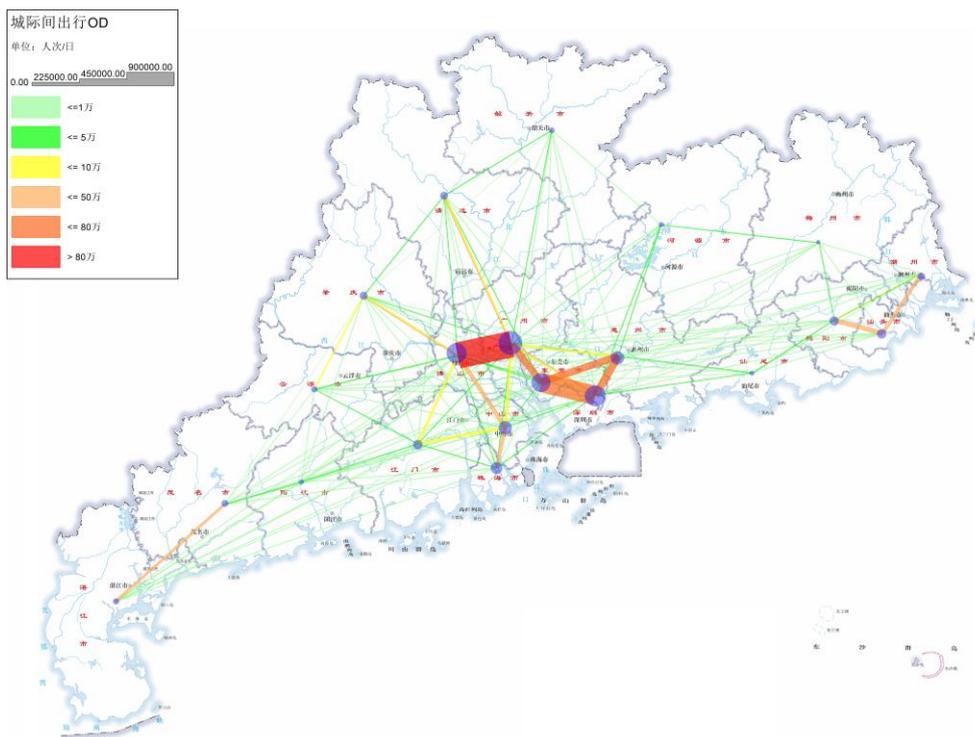
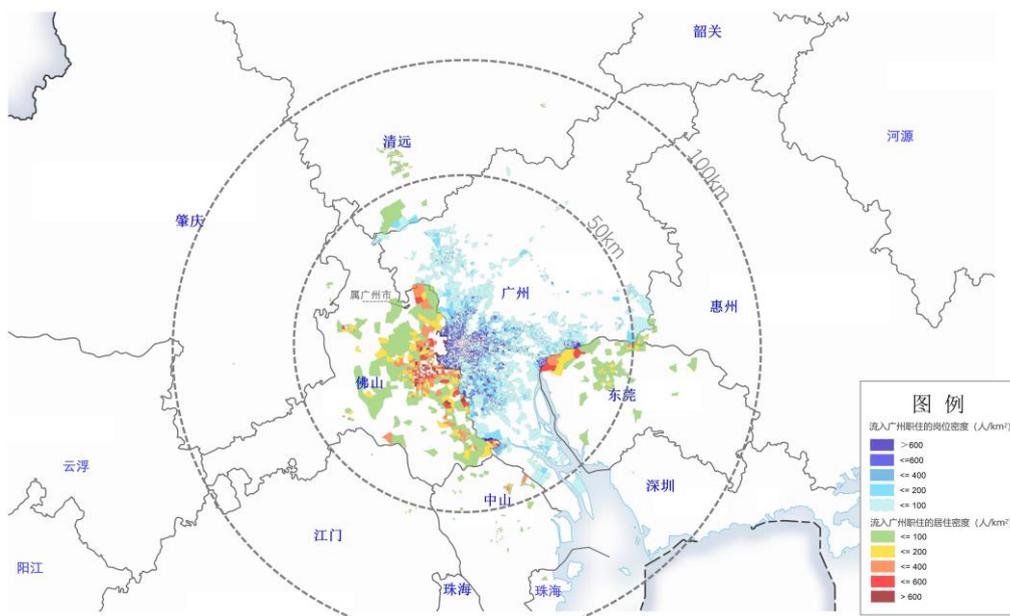


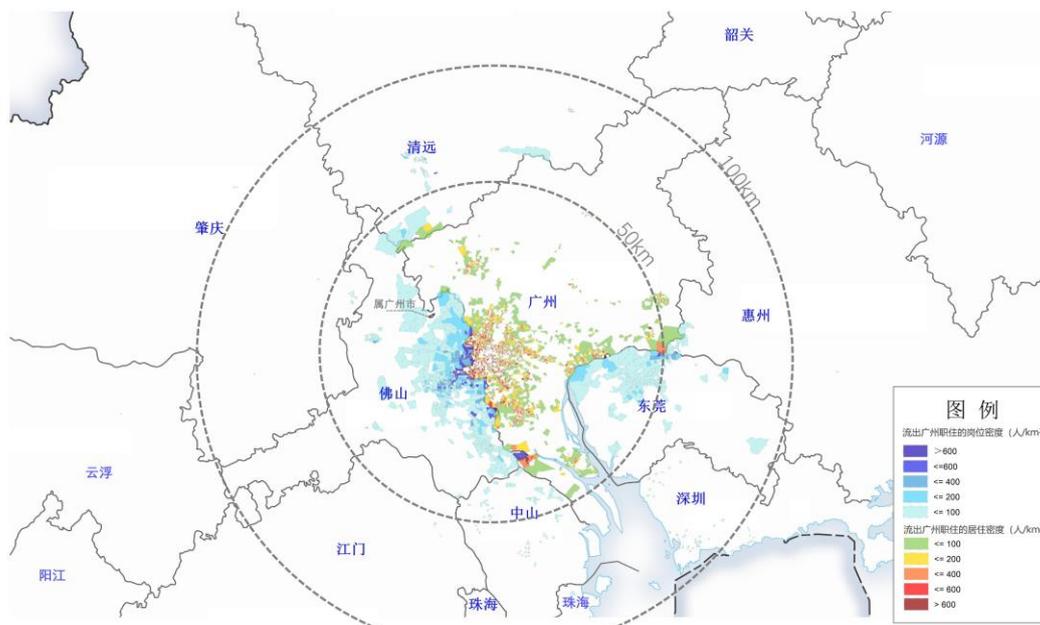
图 3.1 2023 年广东省内城市间出行分布情况

数据来源：广州市交通规划决策支撑平台

大湾区 9 市间跨城通勤人口总量 128.3 万人，同比增长 8.2%，相比 2019 年增长 2.9%。广州在大湾区的跨城通勤人口 58 万人，同比增长 8.4%，相比 2019 年增长 0.5%。广州跨城通勤人口以广佛为主，达到 35.8 万人，广莞之间跨城通勤人口 8.9 万人，广深之间 2.6 万人。



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 3.2 2023 年粤港澳大湾区主要跨城通勤分布情况

### 三、南沙对外交通

#### 1、交通设施

南沙对外衔接通道共 19 条，包括 15 条道路、4 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、轨道 1 条，东莞深圳方向道路 2 条、轨道 1 条。

#### 2、对外出行需求

南沙与大湾区城市（含广州）日均出行量 89.2 万人次，同比增长 14.9%，相比 2019 年增长 0.5%。南沙与周边城市（不含广州）日均出行量为 36.4 万人次，同比增长 11%，南沙作为粤港澳重大合作平台的地位正得到加强。

南沙通勤人口总量 51.8 万人，其中跨区通勤人口占比 24%，同比增加 4 个百分点。南沙区与周边城市的跨区通勤人口为 2.6 万人，占广州与大湾区跨城通勤总人口的 4.4%（南沙占广州市常住人口的 4.7%），其中南沙与佛山间跨城通勤人口 1.5 万人，与中山间 0.6 万人、与东莞深圳间 0.3 万人。

## 四、东部中心对外交通

### 1、交通设施

东部中心对外衔接通道共 30 条，包括 26 条道路、4 条轨道（不计重复统计）。其中广州中心城区及番禺方向道路 10 条、轨道 4 条，从化及北部方向道路 7 条，东莞深圳方向道路 9 条、轨道 2 条。

### 2、对外出行需求

东部中心与大湾区城市（含广州）日均出行量 191.5 万人次，同比增长 12%，相比 2019 年增长 3.5%。东部中心与周边城市（不含广州）日均出行量为 37 万人次，同比增长 26%，相比 2019 年增长 6%，东部中心对外辐射能力持续增强。

东部中心通勤人口总量 145.5 万人，其中跨区通勤人口占比 27.3%，同比增加 4 个百分点。东部中心与周边城市的跨区通勤人口为 3.7 万人，占广州与大湾区跨城通勤总人口的 6.9%（东部中心占广州市常住人口的 11%），其中东部中心与东莞间跨城通勤人口 3 万人，与佛山间 0.5 万人。

## 第四章 交通需求与供应

### 一、人口与经济

#### 1、人口

2023 年末，广州市常住人口 1882.7 万人，实现恢复性增长，同比增加 9.3 万人，人口总量占广东省的 14.8%，城镇化率为 86.8%。年末户籍人口 1056.6 万人，同比增加 21.7 万人，户籍人口规模继续扩大，城镇化率为 81.9%。

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	2019 年	2020 年	2021 年	2022 年	2023 年
荔湾区	121.5	124.2	113.0	112.4	113.3
越秀区	103.3	103.7	104.9	102.9	96.0
海珠区	180.5	182.0	182.2	179.8	176.8
天河区	219.1	225.1	223.9	222.2	223.8
白云区	367.0	375.9	368.9	363.7	366.7
黄埔区	124.0	126.9	119.8	119.2	122.2
番禺区	258.0	267.3	281.8	280.7	282.3
花都区	159.5	165.1	170.9	170.6	172.9
南沙区	83.1	84.9	90.0	92.9	96.8
从化区	70.7	72.0	72.7	74.0	73.3
增城区	144.7	147.1	152.9	155.0	158.7
合计	1831.2	1874.0	1881.1	1873.4	1882.7

数据来源：广州市统计局

#### 2、社会经济

2023 年广州地区生产总值为 30356 亿元，同比增长 4.6%。其中，第一产业增加值为 318 亿元，同比增长 3.5%；第二产业增加值为 7776 亿元，同比增长 2.6%；第三产业增加值为 22262 亿元，同比增长 5.3%。三次产业结构为 1.05：25.61：73.34。第一、第二、第三产业对经济增长的贡献率分别为 0.9%、15.0% 和 84.1%。人均地区生产总值达 161634 元（按年平均汇率折算为 22938 美元），同比增长 4.5%。

## 二、机动车发展

### 1、拥有量

截至 2023 年底，广州市机动车拥有量 384.1 万辆，同比增加 29.1 万辆。全市小客车（含微型客车）拥有量 320.3 万辆，同比增加 29.5 万辆，千人小客车拥有量 170 辆。

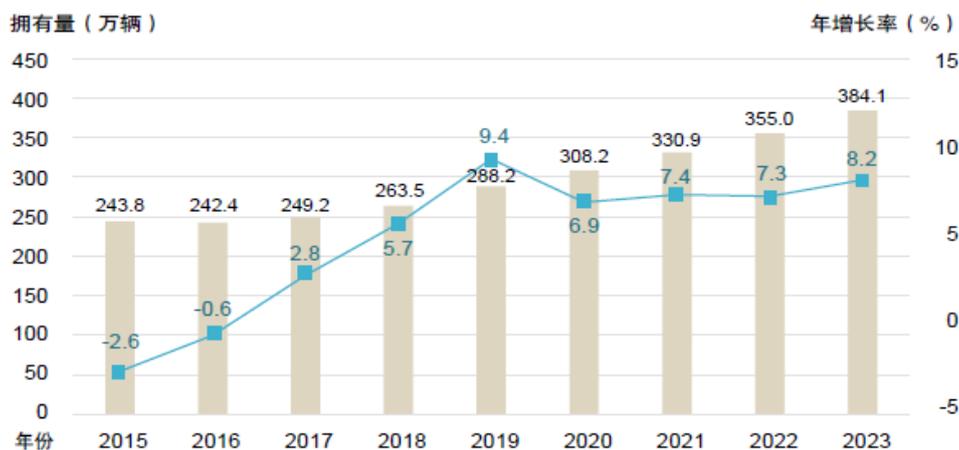


图 4.1 近年广州市机动车发展情况

### 2、新能源汽车

截至 2023 年底，全市新能源汽车保有量达到 84.3 万辆，同比增加 28 万辆，占机动车保有量比例为 21.9%，同比增加 6 个百分点。

### 3、机动车使用

全市日均活跃机动车总量 377 万辆，同比增长 15%，相比 2019 年增长 25%。城市道路（不含高速公路）中，按各类车牌出行量的归属地计算，广州本地车占比 65.4%，外地车中位居前三的分别是佛山（6.3%）、东莞（3.6%）、深圳（2.7%）。

小客车日均出车率 54%（实际使用量占保有量的比值），其中工作日出车率为 56%，节假日为 52%。小客车年均行驶里程 1.1 万公里，其中单程出行距离在 10 公里以内占比 63.2%，10-20 公里占比 20.2%。

## 三、交通需求特征

### 1、出行总量

全市全方式出行总量 4653 万人次/日，同比增长 4.9%，相比 2019 年增长 5.9%；机动化出行总量 2406 万人次/日，同比增长 9.5%，相比 2019 年降低 4.7%。

中心城区全方式出行总量 2720 万人次/日，同比增长 4.3%，相比 2019 年增长 4.5%；机动化出行总量 1240 万人次/日，同比增长 6.8%，相比 2019 年降低 14.6%。

## 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 54%，同比减少 1 个百分点，相比 2019 年增加 13 个百分点。个体机动化出行（含小客车、出租车等）比例 23.8%，同比增加 1.2 个百分点。轨道交通和常规公交占比 20.6%，同比减少 0.5 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）比例 75%，同比减少 1.5 个百分点，相比 2019 年减少 4 个百分点。

中心城区机动化出行中，公共交通占机动化比例为 45.1%，同比减少 2.1 个百分点，相比 2019 年减少 16 个百分点。

# 四、交通基础设施

## 1、道路交通

2023 年广州市道路里程 12306 公里（未含街巷路及乡村路），其中高速公路（含收费快速路）1235 公里。2023 年建成通车佛清从高速北段工程（广州花都赤坭至清远清城龙塘段）、从埔高速一期等高速公路项目，以及南大干线、白云二线、南沙红莲大桥等城市道路项目。

## 2、城市轨道交通

地铁通车运营里程 653 公里，运营线路 16 条（段），地铁站点数 274 座（换乘站计一次）。广州地铁 5 号线东延段开通运营，全线贯通后畅通黄埔区海丝城、西区至中心城区的交通联系，加密东部中心南部地区轨道网络，支撑珠江高质量发展带建设。广州地铁 7 号线二期开通，支撑黄埔区内科学城与海丝城南北向联系，全线贯通后畅通广州黄埔区、番禺区和佛山顺德区联系，促进广佛同城化发展。

# 五、交通与空间协同

近年来，广州不断完善轨道交通网络，强化中心城区与东部中心、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

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 米范围内建设用地区域的人口、就业密度分别为 2.0 万人/平方公里、1.2 万个/平方公里，是非轨道覆盖建设用地区域的 2.4 倍和 2.9 倍。全市轨道站点 800 米人口岗位覆盖率 37.0%，中心城区为 55.4%，分别相比 2019 年增加 2.2 个百分点和 5.3 个百分点。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 35.4%，同比增加 0.9 个百分点，相比 2019 年增加 2.9 个百分点。核心区轨道覆盖人口占本圈层人口 71.8%，中心城区（核心区以外）、外围城区（中心城区以外）分别为 32.9%和 13.4%。

轨道站点 800 米覆盖就业岗位占总就业岗位比例为 41.8%，与上年基本持平，相比 2019 年增加 2.1 个百分点。核心区轨道覆盖就业岗位占本圈层就业岗位 78.0%，中心城区（不含核心区）、外围城区（中心城区以外）分别为 34.3%和 14.5%。

## 2、圈层流动性

进出第一圈层流动性有所减少，第二圈层逐步成为市域新交通空间组织支撑点，进出第二圈层通勤人口 112 万，相比 2019 年的 99 万增长 13%，反超进出第一圈层通勤人口 108 万（2019 年 105 万）。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为 23.4%，相比 2019 年减少 1.6 个百分点。

第一圈层核心区的就业岗位比通勤人口多 18.9%，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 16.5%，同比增加 2 个百分点，其中流入占 68%、流出占 32%，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。

第二圈层中心城区外围（核心区以外）的就业岗位比通勤人口少 7.4%，跨圈层流动比例为 30%，同比增加 5 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。

第三圈层外围城区（中心城区以外）的就业岗位比通勤人口少 4.1%，跨圈层流动比例为 14.8%，同比增加 2 个百分点，外围新城相对独立。

### 3、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 8.8 公里，同比增加 0.5 公里，相比 2019 年增加 0.2 公里。通勤空间分布未发生显著变化。5 公里以内的幸福通勤出行占比达到 53.6%，同比减少 0.4 个百分点，相比 2019 年减少 1.8 个百分点，居民出行幸福感有待提升。

全市平均通勤时耗 38.6 分钟，同比增加 2.1 分钟，主要是由于通勤距离增加及道路运作水平有所下降，但相比 2019 年减少 1.9 分钟。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 79.4%，同比下降 0.6 个百分点，维持在较高水平，城市通勤出行分布较为稳定。超过 1 小时的极端通勤出行占比 13.2%，2019 年以来基本保持稳定，主要分布在白云区北部、黄埔科学城、增城新塘等区域。

## 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 193.5 万标准车，同比增长 9.1%，相比 2019 年增长 14.7%。通过对车牌识别跟踪，道路网中过境车辆（车辆周转量）占比 15%。

### 二、核心区对外交通

核心区对外交通量同比增长 4.1%，相比 2019 年降低 2.4%。核心区与北部交换量最大，白天 12 小时交通量为 91.8 万标准车，占比 40%；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 1.01 万标准车/车道/白天 12 小时。

### 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 128.9 万标准车，同比增长 0.8%，相比 2019 年增长 1.1%。中部过江桥整体流量与上年相比有所下降，西部、东部呈增长趋势。相比 2019 年，东部走廊呈快速增长趋势，西部、中部均有降低。

#### 2、道路车速

核心区晚高峰主次干道平均车速 22.8 公里/小时，相对上年降低 5.8%，基本回落至 2019 年水平（22.5 公里/小时）。

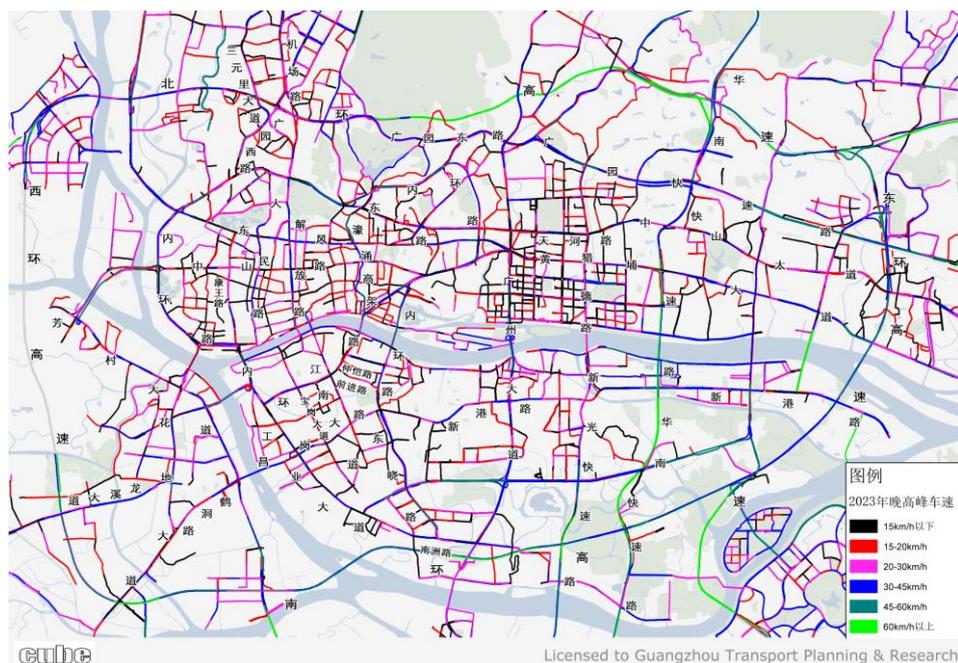


图 5.1 2023 年核心区道路车速分布

#### 四、常发性拥堵点

中心城区常发性拥堵点 60 个，按照拥堵点成因可划分为三类，包括网络类、路段类和单点类。

网络类拥堵黑点 10 个，主要由路网结构问题引起，如珠江大桥、南岸路、黄沙大道三条通道的向东入城车流均汇合至中山八立交地面交叉口，形成结构性拥堵点。

路段类拥堵黑点 30 个，主要由局部道路供需不匹配引起。一类是路段或路口能力不足，如车陂路与广园快速路转换匝道的通行能力不足形成拥堵；另一类是多股车流交织、汇合形成能力瓶颈，如东环高速主线与中山大道、黄埔东路进出车流形成多次交织形成拥堵。

单点类拥堵点 20 个，由施工占道和秩序混乱引起。如芳村大道中因地铁 11 号线施工占道引起拥堵，昌岗中路-宝岗大道路口因非机动车流量大、机非混行秩序混乱引起拥堵等。

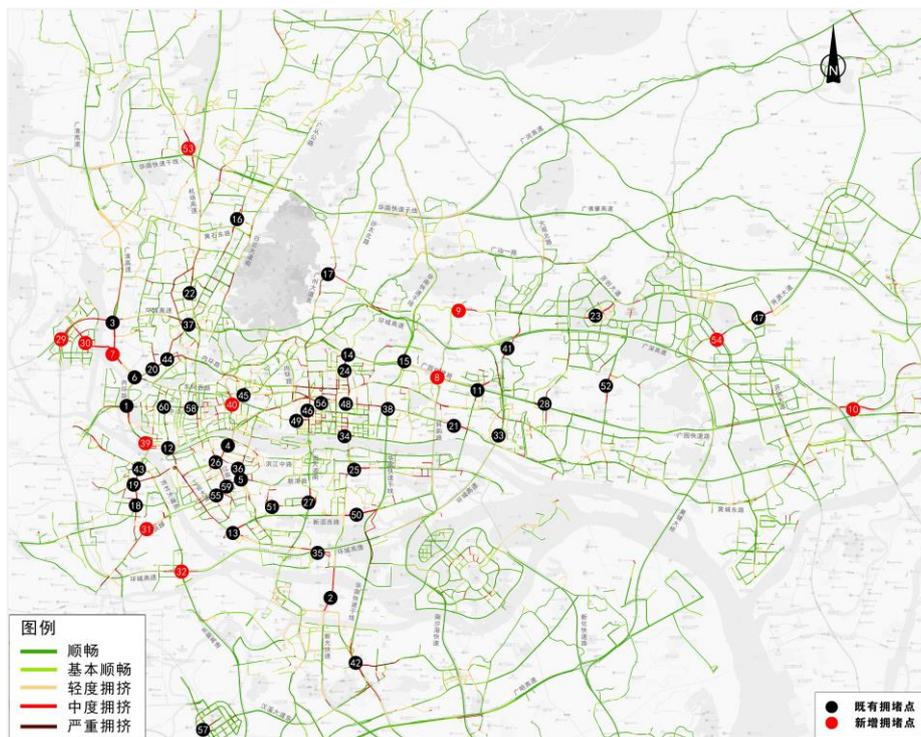


图 5.2 2023 年上半年广州中心城区常发性拥堵点分布图

## 五、非机动车交通

### 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 2023 年底已登记上牌 442 万辆。

电动自行车日均出行量 685 万人次，同比增长 14%，相比 2019 年增长 72%。中心城区电动自行车日均出行量 339 万人次，同比增长 17%，相比 2019 年增长 149%。

### 2、自行车出行

自行车单程平均出行距离 1.9 公里，75%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 41%。中山路、龙津路至东华路、昌岗路至新港路、黄埔大道等骑行量较大。

## 第六章 公交都市建设

### 一、总体情况

2023 年全市公共交通客运量 56 亿人次，日均客运量 1534 万人次，同比增长 15.7%。

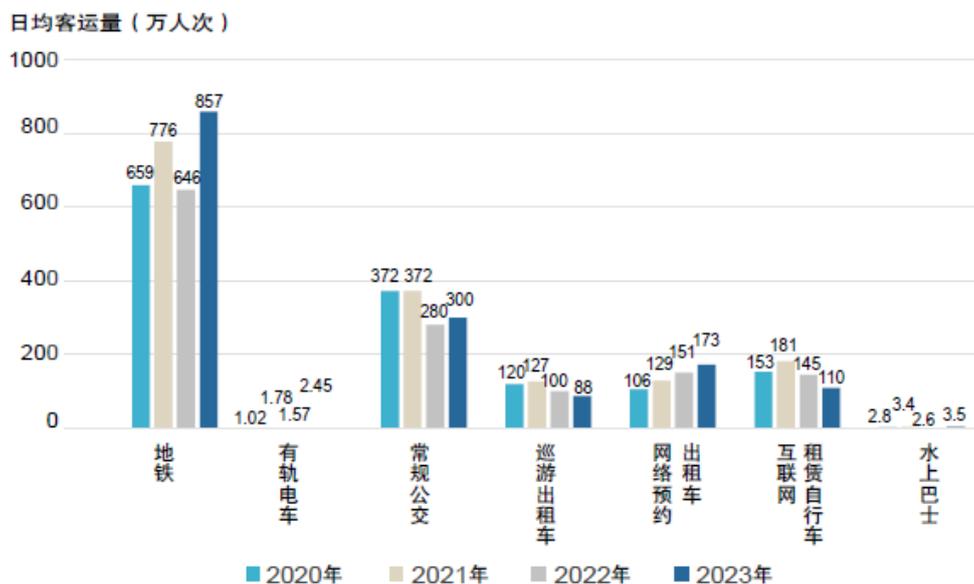


图 6.1 近年各类公共交通方式日均客运量变化情况

### 二、地铁

2023 年全年地铁客运总量 31.29 亿人次，日均客运量 857 万人次/日，同比增长 32.7%，恢复至 2019 年（日均 906 万人次）的 94.6%，客运强度 1.38 万人次/日/km。

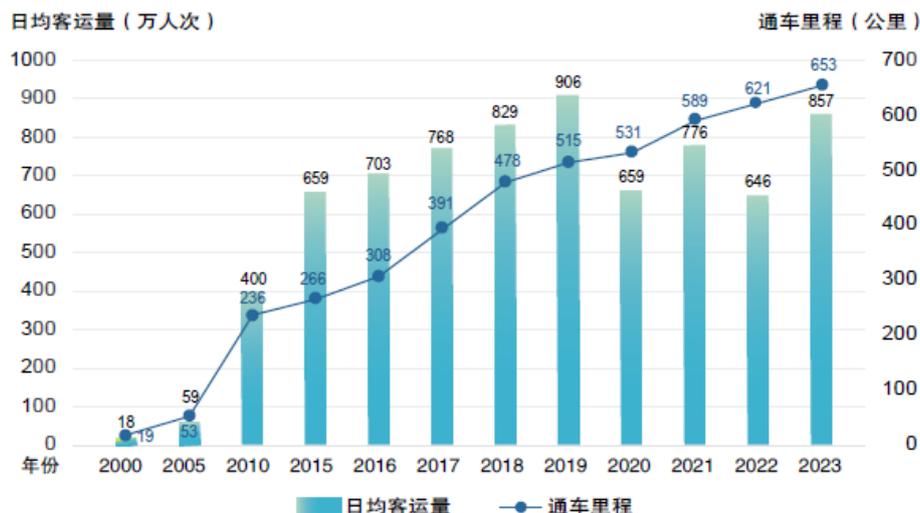


图 6.2 近年广州地铁线网和客流发展历程

### 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，2023 年日均客运量 1.42 万人次。黄埔有轨电车 1 号线长度 14.4 公里，车站 19 座，2023 年日均客运量 1.03 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进站量最高，为 0.66 万人次/日，占有所有站点客流之和的 46%。黄埔有轨电车 1 号线的长平站与香雪站客流量最大，分别为 0.17 万人次/日和 0.13 万人次/日，两站之和占有所有站点的 29%。

### 四、常规公交

2023 年，全市拥有公共汽（电）车 14233 辆、公共汽（电）车线路 1352 条、公交专用道里程 620 公里。全市全年客运量 10.93 亿人次，日均客运量 300 万人次/日，同比增长 7.0%。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，常规公交客运量复苏不显著，不及 2019 年的一半。

### 五、出租车

2023 年全市巡游出租车总量为 18821 辆，日均客运量为 88 万人次/日，同比减少 11.9%。全市网约车日均活跃车辆数为 5.6 万辆，日均客运量为 173 万人次，

同比增长 14.7%。

巡游出租车和网约车的平均出行距离分别为 6.9 公里，低于私人小客车 10.2 公里。巡游出租车和网约车 10 公里以内 81.7%、20 公里以内为 94.5%，私人小客车 10 公里以内 66.2%，20 公里以内为 85.6%。

## 六、互联网租赁自行车

2023 年，广州市互联网租赁自行车日均活跃车辆数 18.9 万辆，日均客运量为 110 万人次。

## 七、水上巴士

2023 年，水上巴士共 14 条航线、35 艘客运船舶。全年日均客运量 3.5 万人次/日，同比增长 34.6%，但仍低于 2019 年水平。

## 第七章 综合交通治理

### 一、交通安全

#### 1、交通管理设施

2023 年推动新建非机动车道 439 公里，增设 120.7 公里机非隔离栏，非机动车道覆盖率提升 10%。新建信号灯 251 个，优化调整 1993 处信号灯配时，完成 25 个点位的交通微循环、微改造。

#### 2、交通事故

2023 年广州市共发生城市道路交通事故 4947 宗，死亡 740 人，受伤 4048 人，经济损失 910.6 万元。

### 二、交通数字化

#### 1、智慧管理

为加强对电动自行车违法行为管理，2023 年开发建设“电动自行车智慧劝导系统”，各单位在进行劝导工作时，可通过对电动自行车逆行、闯红灯、不戴头盔、未上牌等违法行为进行拍照记录，即可掌握日常工作中劝导教育情况，有效提高了广州市电动自行车交通违法劝导教育工作，充分发挥了各区各部门联合整治电动自行车违法乱象的作用。

#### 2、智能网联道路

截至 2023 年底，广州市已开放 797 条测试道路（含南沙全域开放，累计单向里程 1623.5 公里，双向里程 3247 里），开放南沙港快速全段和从埔高速一期等 2 条高速（单向里程 104.9 里）。开放测试路段涉及白云区、花都区、番禺区、黄埔区、南沙区、海珠区等 6 个行政区。在广州开展道路测试的车辆累计 415 辆（含 L3 级智能网联汽车 10 辆），涵盖了乘用车、巴士（中巴、小巴）、环卫洗扫车、厢式运输车、重卡等多种测试车型。

自动驾驶便民线路运营项目于 2022 年 4 月 30 日起正式开启载客测试，先后开通广州塔线、生物岛 1 线、生物岛 2 线、琶洲环线、雍景湾线等 5 条自动驾驶便民公交线路。截至 2023 年底，合计发班 22.4 万次、载客里程 152 万公里、服

务 102.7 万人次，实现零投诉零责任安全事故，整体运行情况稳定向好。

### 3、低空经济

低空经济是以 1000m 以下空域飞行活动为牵引，辐射带动相关领域融合发展的综合性经济形态，包括低空制造、低空飞行、低空智联和综合服务四个板块，具有产业链条长、辐射面广、成长性和带动性强等特点。低空飞行应用场景主要分为交通出行、旅游消费、应急救援、城市巡检、物流配送、生产作业等场景，分别使用不同高度空域，未来空域使用将呈现立体分层数字化运营模式。

广州低空经济以 eVTOL 及无人机等智能航空器为主，其中亿航智能已获得全球首张型号合格证（TC 证）、生产许可证（PC）。另外，还有小鹏汇天、广汽集团、极飞科技等龙头企业在全球飞行汽车及农用无人机领域领先发展。

低空产业链涵盖上中下游各个环节和众多细分领域，同时与智能汽车、通信设备、AI 等产业形成联动，可带动多个领域增量转型发展，形成产业生态圈。目前广州集聚上下游企业超 700 家，整机制造、飞控系统、导航系统、动力系统具有一定优势。已备案通用机场共 8 个，包括增城三江机场、广东省公安厅警务飞行保障基地等 2 个短跑道型机场，以及从化良口直升机场、番禺化龙机场、番禺沙湾通用机场、黄埔直升机场、黄埔穗港澳出入境大楼直升机场、越秀金融大厦直升机场等 6 个直升机场，从北向南沿城市东部分布，主要面向传统通航服务。

## 三、交通环境

### 1、环境空气质量

2023 年广州市空气质量达标天数合计 330 天，同比增加 24 天，达标天数比例 90.4%，同比增加 6.6 个百分点，空气质量有所改善，其中空气类别属优 169 天、良 161 天、轻度污染 34 天、中度污染 1 天，未出现重度及以上污染。PM<sub>2.5</sub>、PM<sub>10</sub>、二氧化氮、二氧化硫、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

2023 年，全市昼间道路交通噪声平均等效声级为 69.4 分贝，同比增加 0.9 分贝，仍在标准规范规定的良好等级水平。

## 第八章 重要交通研究

### 1、广州市综合交通体系规划

为更好地发挥交通引领作用，规划紧密衔接《广州市国土空间总体规划(2021-2035年)》和《广州面向2049的城市发展战略》，以“全球重要综合交通枢纽”和“绿色人本城市交通系统”为目标，突出“向空而强、向海而兴”，优化空铁联运、海铁联运等，不断提升国际综合交通枢纽能级和服务能力，高标准建设国际航空枢纽、航运枢纽和世界级铁路枢纽。优化城市轨道线网、理顺城市干道网络层级，形成高效流动的空间支撑系统，畅通了城市血脉。规划紧扣人民美好生活需求，保障公共交通基础出行、优化慢行交通通行条件，构建绿色交通体系。本次规划作为广州市综合交通纲领性文件，对支撑“一带一轴、三核四极”空间结构提供了交通的保障。

### 2、广州市综合立体交通网规划（2023—2035年）

为衔接落实国家、省综合立体交通网规划纲要，广州积极探索编制市级综合立体交通网规划。本规划充分衔接国家、省综合立体交通网主骨架，结合大湾区和城市空间格局，构建广州综合立体交通网主骨架，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。以统筹融合为导向，着力补短板、重衔接、优网络、提效能，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。打造5个国际型综合交通枢纽，17个全国型综合交通枢纽和一批区域型、城市型枢纽。

### 3、广州市铁路客货运枢纽布局提升规划

为建设国际性综合交通枢纽，发挥综合性门户的核心功能，构建高效畅达连接全球的枢纽之城，规划紧密围绕广州建设世界级铁路枢纽的发展目标，系统研究铁路通道和枢纽的功能定位和设施布局，提出构建“双人+四横”高铁通道，布局“8+5”客运枢纽体系，打造“3+3+7”多层次铁路物流枢纽，实现广州“12358”的时空目标，形成“经济高效、便捷畅通、绿色集约”的现代化铁路货运体系。项目成果内容已纳入市国土空间总体规划，为城市做好相关铁路设施用地管控提供

了技术支撑,为相关行业主管部门开展近期项目审批建设和争取项目纳入上层次网络规划提供了重要参考。

#### 4、广州市“四港”联运发展规划

为推动广州交通枢纽向经济枢纽、创新枢纽、开放枢纽转变,支撑带动城市高质量发展,广州积极探索推进空港、海港、铁路港、公路港“四港”一体化联运发展。规划围绕国家重大发展战略谋划,对标全球先进城市,以空港为核心、海港和铁路港为重点、公路港为基础、信息数据为纽带,立足于四港基础设施的“硬联通”,创新政策、制度、规则、信息之间的“软联通”,从设施联通、港产联动、多式联运、信息联网、标准联接、企业联盟、部门联合七个维度提出广州市“四港”联运的具体任务和行动计划,构建“四港、十廊、三路、三带”联运架构和“3+5+4”临港产业体系,强化“四港”协同联通,促进港、产、城融合联动,扩大对外开放,规划至 2035 年将广州建成畅通全市、直通湾区、贯通全省、联通全国、融通全球的全球“四港”联运标杆城市、国家级枢纽型经济示范区。

#### 5、广州市城市更新与交通基础设施协调规划

项目遵循“资源承载的底线约束”,以城市更新与交通系统协调发展为主线,从项目布局、建设时序、单元方案等多方面提出了城市更新与交通系统融合协同发展的模式和路径。主要创新:一是空间分层,职住平衡,交通导向优化更新布局;二是枢纽带动,轨道引导,交通协同更新模式;三是统筹时序,精细化治理保障交通需求。四是差异化指导更新规划指标指引,创新更新政策。项目成果已纳入广州市城市更新专项规划等,交评指引已正式印发实施,实现了从规划到实施以及到政策的转换,获得了同行的广泛关注。

#### 6、广州市客流低效地铁站周边土地利用监测及开发优化工作

2016 年后广州市地铁客运强度呈现逐年下降的趋势,站点周边用地的不协调是造成这一现象的主要因素之一。为充分发挥轨道交通对城市空间的引导作用,高水平建设轨道都市,广州市规划和自然资源局把握国土空间规划报批的窗口期,组织对全市轨道交通站点进行研究,以国家政策和盈亏平衡线为基础,识别出全市的低效站点和潜在低效站点。在此基础上,对低效站点的建设、规划、批准供应情况进行摸查,提出低效站点周边开发利用的对策建议。目前已由土地储备部

门牵头,开展首批低效站点周边用地摸底工作,并计划通过用地收储、规划调整、城市更新等措施,盘活低效站点用地,推进低效站点周边开发。

## 7、珠三角枢纽（广州新）机场整体交通规划

为促进大湾区世界级机场群建设,支撑珠三角枢纽（广州新）机场预可研和总体规划的批复,开展本项规划工作。本项规划提出机场综合交通发展目标与策略,从轨道交通、道路交通、货运交通和机场内部交通等方面提出整体交通提升方案和分期建设计划,提升机场综合交通枢纽能级,将其打造成为粤港澳大湾区国际航空枢纽之一、广州国际航空枢纽的重要组成部分、大湾区西部现代综合交通枢纽。规划成果将由省发改委印发实施,有效指导机场交通设施布局及重点工程推进实施。

## 8、南沙区交通规划优化提升及近期实施计划

为深入推进实施《南沙方案》战略部署和工作要求,规划以“湾区交通中枢、通江达海门户”为目标,从面向世界、协同港澳、立足湾区、同频广州、服务未来等5个维度提出了具体任务与行动计划,推动南沙加快建设融通全球、联通港澳、直通湾区、贯通全市、畅通南沙的综合立体交通体系,实现“湾区30分钟优质生活圈”、“全球12小时航空经济圈”、“全球123快货物流圈”。项目核心成果已纳入市、区国土空间规划,为南沙区交通基础设施规划建设提供了重要参考。

## 附录 2023 年交通大事记

### 1 月 13 日 南沙至香港航线复航

时隔三年，南沙客运港至香港中港城码头航线再次启航。复航后航线每天执行“两进两出”共四个航班，单程航行时间 90 分钟，每艘航班载客量约 270 位。广州市将以该航线的复航为新起点，深化粤港澳大湾区水上休闲旅游产业融合发展，支持加密航线和班次，探索穗港水路客运公交化运营，构建更加方便快捷的粤港澳大湾区水上交通网络。

### 1 月 16 日 佛清从高速北段工程通车

佛清从高速公路北段工程（广州花都赤坭至清远清城龙塘段）地处广东省中部地区，起于花都区西南面的官坑，途经广州市花都区、清远市清城区、广州市从化区，终于从化区西南面的井岗。项目主线全长 86.47 公里。该高速与已经通车的佛清从高速公路南段工程相连后，清远市区到佛山西站、佛山机场等佛山市区西部片区行车时间约 1 小时。

### 3 月 25 日 白云大道下穿隧道、云城东路隧道延长段主线隧道通车

白云大道下穿隧道工程全长 1.545 公里，道路标准为城市主干道，设计速度为 60 公里/小时，为双向 8 车道；云城东路隧道延长段全长 1.6 公里，道路标准为城市主干路，主线隧道为双向 4 车道，设计速度为 50 公里/小时。两条隧道开通后，途经白云大道和云城东路的车辆可直接通过隧道通行，将有效缓解白云新城的交通压力。

### 3 月 30 日 南珠（中）城际动工

南珠（中）城际是第一个可实现大湾区城际与广州地铁网互联互通的轨道交通项目，建成后可实现白云机场、广州站、广州南站、中山站等重大交通枢纽的快速联系，进一步完善珠江西岸的轨道交通网络架构，对促进广州与中山等珠江西岸城市区域一体化发展具有较强的支撑带动作用。

### 4 月 21 日 南沙开启“全无人自动驾驶”

小马智行获得广州市首个远程载客许可，获准在广州开启车内无安全员的自动驾驶出行服务（Robotaxi）。在广州南沙区 803 平方公里范围内，市民有机会通过

手机软件 PonyPilot+呼叫到一台真正车内无安全员的自动驾驶车辆，去往高铁站、地铁口、重点商圈、住宅小区、市民公园等目的地。

### 5月4日 琶洲港澳客运码头开通运营

琶洲港澳客运码头是粤港澳大湾区标志性直连交通设施之一，也是广州中心城区连接香港的唯一客运码头。琶洲港澳客运码头的开通运营将进一步促进大湾区交通基础设施互联互通、粤港澳三地交流交往交融，为推动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发挥积极作用。

### 5月6日 环市中路小北路口首次设置“非机动车过渡区”

越秀区环市中路小北路口在新一轮交通组织优化调整中首次设置“非机动车过渡区”，重点围绕完善交叉口慢行系统和整体通行效率提升，精细研定优化方案，通过车道瘦身、优化道路断面设计等方式，在路口全面设置了非机动车道、过街通道和待行区，保障非机动车路权的同时，减少机非混行现象，有效改善路口通行秩序。

### 5月30日 南沙红莲大桥通车

南沙红莲大桥主线桥全长约 1.772 公里，双向六车道，设计速度每小时 60 公里。红莲大桥建成通车把位于龙穴岛上的海港片区与万顷沙保税港加工制造业片区连接起来，两个片区的通行时间，由原来的 45 分钟缩短为 5 分钟，对南沙南部片区的互联互通产生极大的积极作用。

### 6月28日 八号线北延段及支线工程开工

八号线北延段工程（滘心至广州北站）线路全长约 20.3 公里（不含江府站），设车站 10 座。八号线北延段支线工程（江府至纪念堂）线路全长 20.2 公里，设车站 11 座（含江府站）。八号线北延段及支线工程通过与既有八号线的衔接，实现中心城区与白云、花都两区的快捷通联，填补了白云区中北部、花都区中南部轨道交通空白，增强了中心城区辐射集聚功能。

### 7月1日 “港车北上”政策正式实施

根据“港车北上”政策，符合条件的香港机动车车主在预约通关获准后，便可驾车经港珠澳大桥珠海公路口岸驶入广东，预计约 45 万名香港机动车车主将享受到这一政策红利。这是继“澳车北上”政策落地后，粤港澳大湾区交通互联互通

的又一重大突破。

### **7月11日 东部快速南沙段动工**

东部快速是广州新建的南北向主干道，主线是一级公路，设计时速是 80 公里，辅道是城市主干道，设计时速是 60 公里。全线通车之后，南沙与黄埔之间的通车时间将由 1 个多小时缩短至约 30 分钟，实现与南沙大桥和狮子洋通道的互联互通，强化南沙作为珠三角中心交通区的功能定位。

### **8月15日 白云机场（广州南站）空铁中转服务点启用**

白云机场（广州南站）空铁中转服务点位于广州南站出站层西门旅客服务柜台，可为旅客提供便捷的航班信息查询、机票购买、快捷登车等服务，还能为旅客提供机场酒店、专车接送、行李门到门、特殊旅客及首乘旅客专属服务等“空铁+出行”一站式定制化服务，带来空铁中转新体验。将为奔波在全国最繁忙机场和高铁站的旅客提供高效、便捷、舒适的出行服务，对加快构建以白云机场为核心的综合交通网络，打造“路、轨、空”一体化联运的世界级综合交通枢纽具有重要意义。

### **9月9日 南大干线全线通车**

南大干线西起南站片区钟三路、东接莲花大道，全长 30 公里，可与国道 105、新光快速、番禺大道、南沙港快速等多条南北向主干路实现转换，有效提升行车便捷性和效率。南大干线串联起广州南站地区、长隆万博片区、番禺汽车城等重大功能片区，有助于进一步强化广州在大湾区协同发展中的核心引擎功能。

### **9月26日 广汕高铁与新塘站（国铁场）、增城站开通**

广汕高铁自 2019 年 3 月全线开工建设以来历时 4 年 6 个月建成开通，正线全长 200 公里，途经广州、惠州、深汕合作区、汕尾四地，全线新建增城、罗浮山、博罗、惠州南、惠东、深汕等 6 个车站。广汕高铁开通运营后，广州至汕尾的列车运行时间由原来的 2 小时缩短至 1 小时内，为沿线群众提供了高效绿色便捷的出行方式，将成为粤东融入粤港澳大湾区的快速通道，有利于加强省际交流合作，为广东推进城乡区域协调发展、增加经济纵深提供有力支撑。

### **9月27日 广州站至广州南站联络线动工**

广南联络线位于广州、佛山两市毗邻地段，线路全长 16.077 公里，建设工期 4

年，计划在 2027 年 9 月竣工。该线路可连通广州站、广州白云站、广州南站等枢纽主客站，连接起既有京广普速铁路、京广高铁、广深港高铁、贵广高铁、南广高铁、广汕高铁、广珠城际等线路，将进一步完善广州枢纽主客站间互联互通，优化提升枢纽客运系统布局，增强枢纽及路网运输灵活性，实现深港珠澳始发客车直通广州中心城区，成为落实建设大湾区国家战略，强化广州市湾区引擎定位，建设世界级交通枢纽的有力支撑。

### **10 月 28 日 从埔高速一期通车**

从埔高速一期工程长约 39.62 公里，总体呈南北走向，起于从化区太平镇中和里，南至黄埔区长岭街道长平社区。从埔高速在快速连通黄埔、从化的同时，打通一条广州东北部直连中心区的南北向大通道，与多条东西走向高快速路及国省道连接，将进一步完善广州东部高速路网，强化广州组团尤其是中新知识城与南沙自贸区的交通联系，有力推动粤港澳大湾区互联互通。

### **11 月 22 日 广州首发自动驾驶重型卡车编队测试许可**

广州市交通运输局会同市工信、公安交警部门发放首批 5 台自动驾驶重型卡车道路编队测试许可，加速推动自动驾驶技术在货物运输领域应用进程。这一举措是广州市加快推进智能网联汽车测试和商业化运营及应用模式的探索，有助于促进广州汽车产业和运输行业未来转型升级。

### **12 月 15 日 电动自行车新规正式实施**

为贯彻落实国家关于加强电动自行车规范管理的文件精神，广州市发布《广州市人民政府关于电动自行车通行管理措施的通告》，有效期 3 年。本次电动自行车通行管理措施调整，统筹考虑了市民出行需求和城市交通管理实际，并借鉴其他城市经验，持续听取民意，不断优化限行范围和时段，目的是引导电动自行车成为短途出行交通工具，作为公共交通的有效补充。

### **12 月 26 日 广州白云站正式投入运营**

广州白云站在始建于 1916 年的棠溪站基础上进行升级扩建而成，承担京广高铁、京广铁路、广梅汕铁路、广茂铁路等多条线路列车的始发终到作业。广州白云站开通运营后，广州铁路枢纽广州站、广州东站等车站功能相应优化调整，各车站分工更加科学合理，将极大便利人民群众出行，进一步提升广州铁

路枢纽的客运能力。

### **12 月 26 日 白云二线通车**

广州白云（棠溪）站综合交通枢纽一体化建设工程白云二线市政道路历经三年建设，线路全长约 3.7 公里，主线道路等级为城市主干路，起于白云区凤凰路，止于白云区棠新路与大埔南二街一巷交叉口，设计车速 60 公里/小时。作为广州白云站的配套市政道路工程之一，白云二线与白云站同步设计、实施和投产，将成为市区进入白云站的关键交通通道，对于改善白云区路网结构、提升人民群众安全、便捷、快速出行质量具有重要意义。

### **12 月 28 日 地铁五号线东延段、七号线二期开通**

广州地铁五号线东延段（文冲—黄埔新港）、七号线二期（大学城南—燕山）两条线路车站均位于黄埔区内，其中，七号线二期是实施广州“东进”空间发展战略的交通骨干，将有效缓解番禺、黄埔片区交通拥堵；五号线东延段则与既有五号线有机结合，贯穿广州中心城区，为未来西向佛山、东接东莞，两头连起三座城做好“串联”准备。

## 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](http://www.gztpri.com) 邮编：510030

地图审图号：粤AS（2024）080号