

---

# 广州交通发展白皮书（征求意见稿）

## 广州交通发展白皮书

### White Paper of Guangzhou Transport Development

（征求意见稿）

广州市交通运输研究所

二〇一二年九月

#### 前言

在成功举办“两个亚运”以及创建全国文明城市之后，广州交通面貌发生了重大变化，门户型综合交通大格局已初具规模，城市交通设施建设取得重大突破，交通信息化管理覆盖范围逐步扩大，为广州社会经济快速发展起到了重要的支撑作用。近年来广州市中小客车保有量年均增长率达 19%，道路资源难以满足机动车新增需求，带来一系列交通问题。为了全面深入实施《珠江三角洲地区改革发展规划纲要（2008—2020）》、加快新型城市化、加快建设国家中心城市、落实“低碳经济、智慧城市、幸福生活”发展理念，广州交通发展面临新的机遇和挑战。为了新形势下进一步提升我市综合交通服务水平，市交委组织我所编制了《广州交通发展白皮书》，拟通过制定符合我市实际的系统化交通政策，积极推动广州交通科学发展。

《广州交通发展白皮书》在对我市交通全面摸底现状的基础上，深入分析了城市及交通发展成就，从交通资源适应性角度分析目前交通发展存在的问题与症结，查摆与世界先进城市发展的差距，明确了未来发展目标，重点针对城市对外及内部交通系统建设、交通需求管理、公共交通服务、智能交通及交通环境管

---

理等方面提出了一系列发展策略及行动，进一步促进区域交通一体化，优化配置和合理利用交通资源，有效提升交通运行效率，以交通发展有力支持城市发展。

## 目录

### 第一篇 家底篇 1

#### 第一章 对外交通资源 2

#### 第二章 市内交通资源 3

#### 第三章 机动化发展状况 4

#### 第四章 交通运输服务能力 4

#### 第五章 交通运行及环境状况 5

### 第二篇 问题篇 7

#### 第六章 交通发展存在的问题 8

### 第三篇 目标篇 10

#### 第七章 发展战略与目标 11

##### 第一节 发展战略 11

##### 第二节 发展目标 11

### 第四篇 措施篇 15

#### 第八章 加大交通设施规划建设力度 16

##### 第一节 加强空港建设 16

##### 第二节 推进海港发展 16

##### 第三节 提升铁路辐射 17

---

|      |               |    |
|------|---------------|----|
| 第四节  | 完善公路网络        | 17 |
| 第五节  | 构建客货运输枢纽体系    | 18 |
| 第六节  | 升级城市道路网络      | 18 |
| 第七节  | 加快公共交通建设      | 19 |
| 第八节  | 优化停车设施建设      | 20 |
| 第九节  | 完善慢行及其他道路辅助设施 | 20 |
| 第九章  | 提升交通运行服务      | 21 |
| 第一节  | 增强城际交通服务      | 21 |
| 第二节  | 提高公交服务品质      | 21 |
| 第三节  | 打造现代物流体系      | 22 |
| 第四节  | 营造优质交通出行环境    | 23 |
| 第十章  | 加强交通管理水平      | 23 |
| 第一节  | 加强城区规划控制      | 23 |
| 第二节  | 加强交通综合治理      | 24 |
| 第三节  | 优化道路交通组织      | 25 |
| 第四节  | 提升智能交通管理水平    | 25 |
| 第十一章 | 积极推行需求调控措施    | 26 |
| 第一节  | 引导中小客车发展和使用   | 26 |
| 第二节  | 优化货车交通管制措施    | 26 |
| 第三节  | 试行临时交通管理措施    | 26 |

## 第一篇 家底篇

### 第一章 对外交通资源

第 1 条 白云国际机场为中国国内完善、辐射全球的大型国际航空枢纽之一，目前已建成一期工程占地面积约 15 平方公里，航站楼 6 个指廊以及 2 条跑道投入运营。至 2011 年末，已开通国际航线 103 条，基本覆盖世界各大洲主要城市，国内航线 120 条，基本覆盖全国大中城市。

第 2 条 广州铁路枢纽是全国四大铁路客运枢纽之一，现已形成衔接京广、广深、广茂、武广高速、广珠城际以及广深港专线六大干线的双人字形枢纽，以广州南站、广州站、广州东站为主，广州北站为辅的“三主一辅”的客运枢纽和 7 个枢纽货运站的格局。至 2011 年末，广州铁路营业里程达到 1468 公里。

第 3 条 广州港是我国沿海主要港口和国家综合运输体系的重要枢纽，并将逐步发展成为华南地区集装箱运输的干线港，现已形成以南沙港区为龙头，以新沙、黄埔等港区为辅助的广州港发展新格局，并成为全球首批国际卫生港口和国家保税港区。至 2011 年末，广州港拥有万吨以上泊位 65 个，出海航道约 153 公里，其它航道约 167 公里。

第 4 条 至 2011 年末，全市公路通车总里程 9015 公里，公路网密度达到 1.2 公里/平方公里，所有行政村和 300 人以上自然村实现了通水泥路。其中高速公路通车里程 617 公里，形成了“环+放射”状高等级路网体系，基本覆盖了我市各行政区域（含县级市），并有效连通周边城市。

### 第二章 市内交通资源

第 5 条 至 2011 年末，市区（十区）城市道路总里程达 7072 公里，道路总面积约 10032 万平方米。

第 6 条 至 2011 年末，全市已开通城市轨道 1-5、8 号线、珠江新城 APM 线及广佛线共 8 条线路，通车总里程达 236 公里（含广佛线佛山段），运营车辆数 239 列。

---

第 7 条 至 2011 年末，全市公交线路约 850 条，线网总长度 14574 公里，其中新七区 674 条。市区公交专用道总里程约 202 公里（包含中山大道 BRT）。水上客运航线 13 条（其中轮渡线 10 条，水巴 1 条，车渡线 2 条），总航程约 16 公里，配船总数 29 艘。

第 8 条 至 2011 年末，全市共有路外停车场 3153 个，泊位约 49.4 万个；露天临时停车泊位 7.0 万个泊位；路边停车泊位 2.9 万个。加上非营业性泊位，全市停车泊位总数约 80 万个。

### 第三章 机动化发展状况

第 9 条 至 2011 年末，全市机动车保有量 232.5 万辆，其中小客车 157.3 万辆。

第 10 条 至 2011 年末，全市公共汽电车保有量达 11744 辆，其中新七区 10019 辆，三区两市 1725 辆。

第 11 条 至 2011 年末，全市出租车达 19294 辆，其中，新七区 17671 辆；三区两市 1623 辆。

第 12 条 至 2011 年末，全市摩托车累计 45.4 万辆，较上年 53.5 万辆，降幅约 15%。近 7 年广州市摩托车数量持续下降。

第 13 条 至 2011 年末，全市各类型货车总量约为 24.1 万辆，约占全市机动车总量的 10%。

### 第四章 交通运输服务能力

第 14 条 2011 年白云国际机场旅客吞吐量 4504.4 万人次，国内排名第二；铁路客运量为 10487 万人次，公路客运量 51107 万人次，居国内领先水平。

第 15 条 2011 年白云国际机场货邮吞吐量达 118 万吨，位居国内第三。广州市港口货物吞吐量、集装箱吞吐量分别达到 4.48 亿吨和 1442.1 万标箱，均位居国内第四，分别居世界第六和第七位。铁路货运量为 6464 万吨，公路货运量为 45448 万吨，公路货运依然是对外货运输的主体。

---

第 16 条 2011 年全市公共交通客运量达 50.2 亿人次，其中轨道交通客运量 16.4 亿人次，公共汽电车客运量 25.3 亿人次，出租车客运量 8.3 亿人次，水上公交客运量 0.2 亿人次。

第 17 条 2011 年市区个体机动交通出行比例较去年的 40%持平，市区公共交通与个体交通比例基本维持在 6:4 的水平。近 5 年广州市区个体交通机动化出行比例总体呈现逐年下降的趋势。

## 第五章 交通运行及环境状况

第 18 条 2011 年核心区晚高峰广州道路全网平均车速约 24.1 公里/小时，主次干道平均车速 22.9 公里/小时，其中平均车速低于 20 公里 / 小时的主干道占 27%，主要分布在老城区、天河核心区和城区主要进出通道。核心区内经常发生交通拥堵的路段或交叉口约 120 个，由点到面蔓延。

第 19 条 2011 年城市轨道日均客运量 449 万人次，最高日客运量达到 660 万人次，全网客流密度约 1.90 万人次/公里，高于北京的 1.60 和上海的 1.27，居全国最高。一、二、三、五号线在高峰期间客流需求较大，运力相对不足，车厢比较拥挤。

第 20 条 中心城区公交车晚高峰的运行速度为 17 公里/小时（其中 BRT 通道运营车速达到 25 公里/小时），BRT 通道开通之后，沿线的公交运行服务比之以前改善显著。

第 21 条 机动车保有量和出行量的快速增长所带来的大气污染压力越来越大，机动车排气污染已成为影响广州市空气质量的主要因素之一。广州市机动车排放已成为 P M2.5 的主要来源之一，中心城区机动车排放 P M2.5 占大气总量的比例高达 38%。

## 第二篇 问题篇

### 第六章 交通发展存在的问题

第 22 条 大交通管理体制仍需完善。交通是一项系统工程，需要各环节、各方式有效衔接、协调一致。目前我市交通工作实行切块分散管理，各部门受职

---

能局限容易产生管理本位和缺位，不利于对城市交通平衡发展、综合管理实现有效统筹，交通资源难以得到充分利用和整合。

第 23 条 交通基础设施与城市空间布局不够协调。部分重点发展区域目前仍无城市轨道可达；部分区域配套交通设施不足，存在滞后于地区发展、设施配套落后的问题；缺乏有效的交通影响评价制度，中心城区部分新建、改建项目未能充分考虑交通承载能力；部分用地功能布局有待优化，中心城区分布着大量吸引货车交通的批发市场。

第 24 条 战略性基础设施辐射能力亟待增强。空港集疏散网络通道不够完善，货邮吞吐量仅约香港、上海的 29%、33%；海港港口集疏运通道能力、航道基础设施通行能力有待提升，水铁、公铁联运发展需要大力发展；铁路枢纽旅客发送能力饱和，春运“一票难求”仍突出；高速公路网密度约 7 公里/百平方公里，是上海的 58%（12 公里/百平方公里），高速公路网络还不完善，一体化对接任务艰巨。

第 25 条 公共交通吸引力仍需进一步提高。中心城区公交车晚高峰的运行速度低于社会车辆的运行速度，难以与个体机动车形成有力竞争。轨道交通线网密度不高，仅为 31.7 米/平方公里，远低于上海 71.6、香港 196 及新加坡 207。与香港、东京相比（均在 80%以上），机动化出行中市区公共交通比例较低。

第 26 条 道路资源难以满足机动车新增需求。近五年广州市中小客车年均增长率达 19%，与此同时城市道路里程年均增长率仅约 2%，仅为中小客车增长率的 1/10。广州市试行了中小客车总量调控措施，但对中小客车存量尚无相应综合管理措施。

## 第三篇 目标篇

### 第七章 发展战略与目标

#### 第一节 发展战略

第 27 条 交通发展战略：建管并重，凸显一体化与差异化战略。

---

1、一体化：其内涵为整合，通过交通与土地、各交通系统之间、交通系统内部的整合，实现交通资源配置的最优化。

2、差异化：表现为交通发展方式上的差异化。通过收费差异化措施，调节交通供需的空间分布不均衡性；通过交通方式定位和地区模式差异化管理，实现有限资源的最佳配置和合理使用，提升交通系统的整体服务水平，促进城市和交通的可持续发展。

第 28 条 战略任务：“一体、两优、三强化”。

1、一体：完善区域交通基础设施一体化建设，加强城市对外辐射功能，促进城乡一体化、区域一体化发展，提高广州市国家中心城市地位。

2、两优：优化内部交通基础设施结构，构筑城市立体交通网络；优化城市规划建设与交通设施配置，提高城市土地利用与交通设施供给的匹配性。

3、三强化：强化公交优先政策、强化交通需求管理措施、强化智能交通服务水平。

## 第二节 发展目标

第 29 条 近期（2015 年）初步构建以“开放、畅达、低碳、智慧、公平、安全”为特征的现代化服务型综合交通运输体系，提升交通运行效率，体现“低碳经济、智慧城市、幸福生活”发展理念。

——开放，形成与国家中心城市和综合性门户城市战略定位相适应的一体化综合交通运输体系。

——畅达，形成与区域发展相适应，沟通内外、连接城乡的城市客货运输网络，各种交通方式运作高效。至 2016 年，力争中心城区干道平均车速不低于 25 公里/小时。

——低碳，转变交通增长方式，建设资源节约型和环境友好型城市交通基础设施，倡导绿色低碳交通出行。至 2015 年，机动车尾气排放合格率 $\geq 95\%$ ；交通噪声 $\leq 65$  分贝。



---

——智慧，构建以物联网等高新技术为核心的信息化应用系统，完善以广州交通信息指挥中心为核心的智能交通管理和应用体系，实现交通行业管理信息智能化。

——公平，合理利用资源，交通投入向服务大众的公共交通倾斜，使社会公众平等地分享有限的交通资源。至 2016 年末，中心城区机动化出行中公共交通分担率达 70%。

——安全，健全交通安全管理机制，完善交通安全设施，加强安全教育，降低交通事故率。至 2015 年，城市交通年事故率 $\leq 8$  次/万车；城市交通年死亡率 $\leq 3$  人/万车。

第 30 条 中期（2020 年）构建集约化高效型综合交通运输体系，完善立体交通设施，以深化管理手段提升交通品质，以丰富交通内涵强化城市功能。

——区域合作，打造 1 个中心，即建设广州国际客货枢纽中心；完善 2 套机制，即完善区域设施建设协调机制，完善客运服务管理整合机制；搭建 3 个平台，即构建区域公共交通运营平台、现代物流公共信息平台、珠三角交通信息服务平台。

——对外交通，建立内外通畅、布局合理、功能完善、衔接高效的国际性综合交通枢纽。到 2020 年，空港客货运量分别实现 8500 万人次和 400 万吨吞吐规模，海港货运吞吐能力 6.3 亿吨、集装箱 2600 万 TEU。

——城乡发展，建设城乡一体化的对外联络通道。到 2020 年，城市轨道交通总里程力争达到 800 公里，高速公路总里程突破 1200 公里。

——公交服务，继续加大常规公交覆盖范围，全面覆盖市区、外围乡镇和农村地区；积极改善城市轨道交通、出租车、水上巴士服务质量。到 2020 年末，中心城区机动化出行中公共交通分担率达到 75%。

——交通管理，强化“政策引导、规划调控、经济调节、科技管理、法律规范”，促进交通、土地动态平衡，引导小汽车合理发展与使用，实现交通集约高效发展。

---

第 31 条 远期（2030 年）构建国际化开放型综合交通运输体系，内外联动，对内立足珠三角，服务全国社会经济发展，对外辐射全球，积极参与全球经济战略合作。

——对外交通，构建多层次综合枢纽体系，打造“对内、对外”两个辐射扇面，对外形成亚太地区重要的国际枢纽港，对内构建辐射全国的陆路快速客货运输体系。

——内部交通，形成交通与城市社会经济协调发展，交通与土地利用有效融合的可持续发展局面，各种交通网络布局合理，各种运输方式紧密衔接，各种服务设施配置合理。

——交通运行，对外客货运力充足，形成航空、铁路、公路、水运等多种方式协同的一体化运输体系；内部形成以公共交通为主导、物流配送体系完善的城市客货运输系统，各运输方式服务系统协调、各职能部门管理协同高效；交通管理方面，利用科技手段，形成高效、安全、低碳运行的交通运行环境。

## 第四篇 措施篇

### 第八章 加大交通设施规划建设力度

#### 第一节 加强空港建设

第 32 条 拓展白云国际机场空港航线网络，优化国内航线设置，积极拓展国际客货运航线；加快白云国际机场扩建工程建设，建设第三跑道和滑行道系统、以及配套的灯光系统、飞机维修基地；重点建设 2 号航站楼主楼、候机指廊、停车楼、站坪及其他附属设施。

第 33 条 加快完善机场集疏运体系，规划建设白云国际机场和火车北站组合枢纽，完善航空与城区内主要道路网络，以及与珠三角城际轨道、城市轨道交通的衔接，加快建设配套公路长途客运站，实现白云国际机场成为集航空、铁路、城际轨道、公路客运、城市轨道交通等多种交通方式为一体的综合交通枢纽功能。

第 34 条 远期建设机场远距离停车场，完成 T3 航站楼及相关配套设施建设，研究规划广州第二机场及通用机场。

---

## 第二节 推进海港发展

第 35 条 提升广州港作为国家主枢纽港口和泛珠三角对外贸易口岸作用，近期建设成为亚太地区综合性枢纽港和国际集装箱运输干线港，远期发展为广州国际航运中心。

第 36 条 大力推进广州港设施建设，积极发展南沙港区和新沙港区，建设相关功能码头，通过深水航道拓宽，提升航道通行能力，加大港口货物吞吐能力。

第 37 条 加快完善港口集疏运体系，大力发展海铁联运和水水中转，提高港区国际中转和内河转关能力，推进铁路疏港通道和公路疏港通道的建设，扩展港口腹地辐射能力。

第 38 条 优化提升广州港服务功能，结合广州旅游产业发展，建设国际邮轮码头和大型游艇基地，大力开辟国际邮轮业务，打造国际邮轮母港。积极拓展国际海运网络，吸引国际班轮公司加密航线。

第 39 条 远期顺应国际港口发展趋势，全面提升港口软环境和服务功能，大力发展港口现代物流和现代航运服务业务，并加强与香港国际航运中心在航运、物流组织服务上的合作和对接。

## 第三节 提升铁路辐射

第 40 条 巩固广州作为全国四大铁路客运中心地位，加快建设东部新塘枢纽中心，统筹推进广州火车站的整体改造，形成广州南站、广州东站、广州站为主，广州北站、新塘站为辅的“三主两辅”格局；进一步完善国家铁路网络，加大辐射湖南、广西、贵州等泛珠三角地区的能力；提升铁路货运运能，完成铁路电气化改造，逐步形成客货列车基本分线运行、机动灵活的铁路运输系统。

第 41 条 大力推进城际轨道交通建设，加快推进广州与其周边城市轨道线路建设，尽快形成以广州为中心的珠三角城际轨道线网络体系，构建铁路网、城际轨道网、地铁网的立体化交通运输体系。

## 第四节 完善公路网络

---

第 42 条 构筑区域高速公路网络体系，加快推进广州与周边城市道路、桥梁建设，加强广州与深莞惠及珠中江经济圈的联系，并增强广州对粤北及以远区域的辐射带动能力，形成“三环十五射”高速公路网骨架系统，促进广州成为华南地区高速公路网络中心、公路客货运输枢纽中心。

第 43 条 加快国道、省道的快速化改造，加强中心城区与增城、从化的联系；建立农村公路管理养护机制，逐步完善配套安全设施，提升农村公路服务水平。

### 第五节 构建客货运输枢纽体系

第 44 条 适应广州“国家中心城市”定位，以“区域共享”和“珠三角一体化”为发展导向，形成以空港、海港为龙头、布局合理、功能完善、衔接高效的现代综合运输枢纽体系。

第 45 条 构建广州客运、货运三级枢纽体系，实现城市对外交通与内部交通的高效衔接转换，强化货运枢纽与产业布局协调发展。

### 第六节 升级城市道路网络

第 46 条 加快完善重点发展区域骨架路网系统，形成全市域“四环、十九射、七联络”高快速路主骨架，加强城市内部道路与对外通道的衔接，提高路网层次性、通达性。

第 47 条 完善外围区域路网规划，重点加快东部山水新城、南沙滨海新城等区域内部道路与对外通道的建设，并加强市域各产业功能区之间的快速联系。

第 48 条 完善中心城区路网结构。打通断头路、拓宽瓶颈路段，改造重要交通节点，提升路网承载能力，提高路网高峰时段整体运行效率。

### 第七节 加快公共交通建设

第 49 条 持续加大轨道交通网络建设力度，探索新型公交系统，积极构建以轨道交通为骨干，公交汽电车为主体，出租车、水上巴士等为补充的多模式、多层

---

次城市公共交通系统，发挥轨道交通对城市空间拓展的引导作用，以及对中心城区客流疏解作用。

第 50 条 积极探索公共交通用地开发与投融资建设新模式。参照香港等地区地铁开发成功经验，制定公共交通与土地利用协调发展的相关政策，提高土地节约与集约利用程度，吸引、鼓励各方力量参与公共交通基础设施建设。

第 51 条 依托轨道交通发展，加强轨道与衔接设施同步规划、同步设计、同步建设，推进城市交通枢纽的一体化发展，全面优化城市客运交通系统。

第 52 条 结合城市空间格局、路网系统及公交网络布局的变化，完善公交站场规划布局，保障新开发区域公交站场建设用地，满足城市公交可持续发展需求；积极推进公交港湾站建设，新建及改扩建城市道路同步建设港湾式公交停靠站。

第 53 条 结合城市发展和土地利用规划，遵循连续性、网络化和系统性的设置原则，进一步拓展公交专用道网络，新建、改扩建的城市道路结合实际需求同步规划建设公交专用道，形成快速、畅达的地面公交专用通道系统。

## 第八节 优化停车设施建设

第 54 条 完善与城市发展相协调的停车设施供给制度，实现静态交通与动态交通协调发展；停车设施发展思路由扩大供给为主逐步向需求管理转变，通过对不同区域、不同类型停车泊位差异化供给，形成与城市发展、土地利用、公共交通发展相互协调的停车设施发展格局。

第 55 条 优化中心城区停车设施供给，对老城区、商业繁华地区及老居住小区等停车供需矛盾比较突出的地区适度建设公共停车设施，鼓励中心城区的建筑物配建车位向社会车辆开放，有效提高停车资源利用效率。

第 56 条 外围区域采取适度放宽的停车发展策略，鼓励提高各类停车场供应；结合公共交通换乘型枢纽建设，加大外围地铁沿线配建“P+R”停车场力度。

## 第九节 完善慢行及其他道路辅助设施

---

第 57 条 根据道路等级、属性，因地制宜，合理地规划布局立体过街设施；结合城市道路建设和改造，完善广州市快速路及交通性主干道的立体行人过街设施，提供人性化安全连续的步行系统，实现人车分流。在城乡结合部等外围居住组团，加强慢行系统与公交系统的衔接，引导“步行/自行车+公交”的出行方式。

第 58 条 加快推进主干道交通流检测设施和交通可变情报板的建设，加强动态交通和静态交通诱导，提高道路车流动态引导管理水平；完善道路标志标线系统、道路信号控制系统，提升道路交通运行效率，促进道路交通有序、高效、可靠运行。

## 第九章 提升交通运行服务

### 第一节 增强城际交通服务

第 59 条 发挥广州港的优势，通过建设共同利益机制，推进广州港与珠三角港口群协调发展。

第 60 条 按照互补互惠、互联互通原则，深化珠三角区域合作，加强信息共享、协同管理，构建区域交通运输信息服务共享平台，协同推进珠三角公共交通“一卡通”。

第 61 条 完善区域管理协调机制。建立专责小组协调会议制度，协调解决设施建设、重大管理等合作问题。

### 第二节 提高公交服务品质

第 62 条 结合轨道交通线路开通，优化调整公交线网，提高公交与轨道交通网络一体化程度，促进轨道交通与地面常规公交协调发展。

第 63 条 结合城市空间布局、土地开发及客流需求的变化，拓展公交线网覆盖范围，全面覆盖城区、镇、村，形成“布局完善、衔接方便、通达城乡、沟通内外”的常规公交网络。

---

第 64 条 完善“干线—支线—微循环线”三级常规公交线网，发展高峰快线、夜班线、节假日公交专线、商务专线等特色公交，重点完善城乡结合部公交服务，加快实现城乡公交服务多样化和均等化。

第 65 条 针对全市设置公交专用道的主干道，试行公交优先信号设置，提高公交运行效率。

第 66 条 适时增加轨道交通、常规公交、出租车运力供给，提升公共交通服务水平，满足公共交通出行需求。

第 67 条 依托天然的珠江水系网络，开行新一轮的水上巴士线路，推进配套码头设施，更新升级运营船舶，通过与其他交通方式的有效接驳，构建多层次的水域客运交通体系，打造广州靓丽的水域名片，完善城市公共交通运输系统。

第 68 条 完善公共交通行业管理的机制，加强轨道交通、常规公交、出租车、水上巴士等企业的日常服务监管；完善公共交通站场服务设施配置，提高运营服务水平。

### 第三节 打造现代物流体系

第 69 条 统筹规划现代物流体系，优化物流行业用地布局，促进物流用地规模化、集约化发展。推动传统物流业转型升级，引导扶持物流企业向高端化发展，积极发展以第四方物流为主的高端物流业态，鼓励龙头企业拓展物流增值服务，延伸服务领域；落实国家和省甩挂运输试点工作。

第 70 条 加大现代物流业的政策扶持。组织开展广州现代物流业政策研究，鼓励物流企业做大做强；修订货运“三区”政策；提高现代物流业发展专项资金使用效能；加快重点现代物流项目用地和建设审批；加大金融信贷、税收等方面的扶持力度。

第 71 条 推进物流信息建设及城市配送。加快完成南方现代物流公共信息平台建设与应用，提升物流信息化水平及信息资源开放共享；积极发展成为国家城市配送试点城市，建设现代化物流配送中心；鼓励物流业务剥离或外包，引导第三方专业城市物流配送企业发展。

---

#### 第四节 营造优质交通出行环境

第 72 条 着力提升运输装备低碳化水平，推动运输枢纽场站节能低碳；大力推广应用公路建养低碳技术应用；加强交通噪声监管，推广应用交通降噪技术，加强道路和轨道沿线噪声监测，推广应用降噪路面、吸声涂料、隔音屏、住宅隔音窗改造等降噪技术和措施。

第 73 条 加强不同运输方式、运输企业和服务管理，大力推广节能减排新技术、新工艺、新产品的应用；建立新能源车辆技术管理规范，跟踪新能源车辆示范运营情况；加快低碳交通规划、监测标准、统计考核、监督管理等方面的研究，制定一系列配套制度。

第 74 条 完善道路交通安全管理工作机制，开展交通安全管理规划研究，强化安全生产救援，提高安全管理水平和应急处置能力，完善道路交通安全设施，加大道路交通安全执法力度。加强安全教育培训，提高公众交通安全意识。

### 第十章 加强交通管理水平

#### 第一节 加强城区规划控制

第 75 条 加强规划调控，促进交通设施与城市功能的协调发展，支撑城市建设与空间格局优化，实现交通与用地之间的良性互动。构建一个都会区、两个新城（东部山水新城和南沙新区），三个副中心（花都、从化、增城），加快两个新城和三个副中心教育、行政、医疗卫生等公共服务资源的配置，不断完善综合配套和城市服务功能，增加就业岗位，引导中心城区新增人口向外围城区转移。

第 76 条 建立有效的交通影响评价制度或办法，完善建设项目审批程序，加大交通影响评估结果对项目报批的决策影响力，合理控制中心城区建筑增量和开发时序。

第 77 条 大力推进批发市场和货运市场的转型升级及格局调整，中心城区不再新增审批批发市场、货运市场；推进外围区展贸型专业市场建设，加快落实现有批发市场对接物流园区，积极稳妥、适度有序实施中心城区主要交通节点的重点批发市场的整治、改造或转型。



---

第 76 条 加强开发项目配套交通基础设施“三同步”实施机制，针对城市重点开发区域，严格落实修建性详细规划的要求，开发项目主体与配套交通基础设施同步规划、同步建设、同步交付使用。

## 第二节 加强交通综合治理

第 77 条 实施城市交通综合治理，持续改善交通状况，维护道路交通秩序，营造和谐交通氛围。统筹制定年度交通拥堵点改善工作计划并实施。科学评估道路交通状况，建立交通拥堵点治理长效机制。

第 78 条 加强对影响城市交通运作的货运市场、货运停车场周边区域进行交通秩序整治，降低货运交通对城市道路运行的负面影响。

第 79 条 建立交通疏导应急预案库，完善中心城区道路排堵保畅通工作机制，综合整治非法营运，加大各类严重违法行为的执法力度，组织开展文明宣传和教育。

## 第三节 优化道路交通组织

第 80 条 针对道路交通流量分布特征，结合路网形态，对有条件的路段实施单向交通组织管理，改善路网交通运行秩序和运行效率。研究试行仅允许公交车通行的车道组织模式，加大公交路权优先力度。

第 81 条 研究试用潮汐式可变车道控制技术，早晚高峰呈现交通流量“潮汐现象”的道路试行潮汐式可变车道，提高过江通道及进出城道路运输效率；灵活调整城区重点主干道交叉口信号配时，提高通行效率。

## 第四节 提升智能交通管理水平

第 82 条 以国家城市智能交通物联网应用示范工程落户广州为契机，加强先进技术成果的引进及转化应用，结合下一代通信技术、云计算等领域的新成果，逐步构建城市智能交通体系。

---

第 83 条 以交通信息指挥中心为交通信息化管理应用体系核心，以信息化手段加强行业管理；优化交通管理指挥系统，增强对道路交通状况的监控与管理；利用信息化手段，提高对交通基础设施的管理水平。

第 84 条 建设和完善面向政府的预测和决策支持系统，提升智能交通系统面向政府的服务水平；建设完善业务网上办理平台等系统，实现业务网上申办，为企业提供便利；建设面向市民的综合交通信息服务体系，为市民提供全面、准确、及时、丰富的综合交通信息服务。

## 第十一章 积极推行需求调控措施

### 第一节 引导中小客车发展和使用

第 85 条 通过交通需求管理措施，科学调节中小客车有序增长及合理使用，提高道路资源利用率，实现城市以公共交通出行为主体的出行方式结构，保障城市居民交通出行公平、合理、有序。

第 86 条 结合广州在不同发展阶段的交通资源承载能力、交通出行结构、公共交通发展水平以及城市空间布局优化程度，优化调整中小客车总量调控政策。

第 87 条 按照“供需统筹，以供定需”和“区域差别化”的发展理念，采取分区域、分时段差别化停车收费措施，科学引导中小客车出行分布和合理使用。

第 88 条 根据广州市交通资源容量及各区域机动车出行分布状况，重点监控核心区内道路运行情况。积极借鉴国际先进城市相关经验，研究出台其他交通需求管理措施，促进交通资源供给与需求协调发展。

### 第二节 优化货车交通管制措施

第 89 条 结合城市空间布局的调整与优化，进一步完善货车交通管制措施，以缓解路网高峰时段的交通压力，提高道路交通整体运行效率。

### 第三节 试行临时交通管理措施

---

第 90 条 试行高峰期、重大节假日或重大活动期及恶劣天气期间重点区域临时性交通管制措施，对交通拥堵易发路段的车流总量、车型构成、时间分布等进行调控，确保相关道路交通顺畅。

#### 第四节 引导市民科学出行

第 91 条 建设面向市民的综合交通信息服务体系，为市民提供全面、准确、及时、丰富的综合交通信息服务；推进政府服务网上办理、就近办理和自助办理。鼓励网络购物、电子支付和第三方物流配送，推动电子商务物流配送，降低城市交通出行需求总量。

第 92 条 实施缓解轨道交通高峰乘车拥挤措施，平衡高峰期轨道交通客流量。研究票价优惠政策的错峰调整方案，平衡高峰期地铁客流量，合理引导居民出行时段，有效抑制高峰时段非通勤出行总量，均衡轨道交通乘车压力的时间分布。