

花都区“十四五”时期交通物流融合 发展规划

广州市花都区交通运输局

广州市交通规划研究院有限公司

二〇二二年六月

目录

第一章 概述	1
1.1 规划背景	1
1.2 规划范围	2
1.3 规划年限	2
1.4 规划目标	2
1.5 规划原则	2
1.6 技术路线	3
1.7 规划依据	4
第二章 “十三五”时期交通发展回顾	6
2.1“十三五”时期交通建设现状	6
2.2“十三五”时期交通发展成就	21
2.3“十三五”时期交通发展存在问题	23
第三章 “十四五”时期交通发展形势	25
3.1 城市发展环境分析	25
3.2 交通发展新形势	26
3.3 交通发展预测	38
第四章 “十四五”时期交通发展目标	46
4.1 交通发展指导思想	46
4.2 交通发展原则	46
4.3 交通发展目标	46
第五章 “十四五”时期综合交通规划	48
5.1 对外交通规划	48
5.2 城市交通规划	57
5.3 站城融合规划	76
5.4 交通物流融合规划	82
第六章 环境影响评价	88

6.1 规划实施环境影响分析	88
6.2 预防和缓解不良影响的措施与建议	89
第七章 建设计划与政策措施	91
7.1 建设计划	91
7.2 政策措施	92
附表 1 花都区“十四五”期间枢纽建设项目	96
附表 2 花都区“十四五”期间国铁建设项目	98
附表 3 花都区“十四五”期间轨道交通建设项目	99
附表 4 花都区“十四五”期间公路建设项目	101
附表 5 花都区“十四五”期间城市道路建设项目	106
附表 6 花都区“十四五”期间其它交通建设项目	119

第一章 概述

1.1 规划背景

1.1.1 国家战略部署

2019年中共中央、国务院印发了《交通强国建设纲要》，提出要依托粤港澳大湾区等世界级城市群，打造具有全球竞争力的国际海港枢纽、航空枢纽和邮政快递核心枢纽，推进综合交通枢纽一体化规划建设，大力发展枢纽经济。2020年7月，中央政治局召开会议指出“加快形成以国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进的新发展格局”，区域重大交通基础设施是开放的国内国际双循环载体之一。同年8月，习近平对“十四五”规划编制工作作出重要指示强调，把加强顶层设计和坚持问计于民统一起来，齐心协力把“十四五”规划编制好，为全面建设社会主义现代化国家开好局。综上，“十四五”时期是我国全面建设小康社会、实现第一个百年奋斗目标之后，乘势而上开启全面建设社会主义现代化国家新征程、向第二个百年奋斗目标奋力迈进的第一个五年，花都区积极落实国家战略部署，组织开展“十四五”时期规划编制工作，同时花都作为广州建设国际航空枢纽战略的重要承载地，服务新发展格局，将中共中央的指示和任务具体化、项目化是花都区落实国家决策部署的战略要求。

1.1.2 区域发展要求

《粤港澳大湾区发展规划纲要》提出力争实现大湾区主要城市间1小时通达，广州作为湾区中心城市，将充分发挥对周边区域发展的辐射带动作用。2019年底，国家发展改革委等18部门联合印发《国家城乡融合发展试验区改革方案》，广清结合片区为广东唯一入选地区，范围包括花都区。同年，广佛同城化党政联席会议上签署了《关于共建广佛高质量发展融合试验区的备忘录》，赋予广佛强强联合、极点带动的全新战略使命，两市将联合打造“1+4”广佛高质量发展融合试验区，其中花都—三水片区为高质量发展融合试验平台之一。花都作为广州北部门户，将以广佛同城化、广清一体化为目标，推动广州与周边地区融合发展，增强对周边区域的辐射带动。

1.1.3 花都发展要求

随着城市发展，花都区的发展定位和空间结构发生了变化，《花都区国民经济和社会发展第十四个五年规划和二〇三五年远景目标纲要》提出以“双区”建设、“双城”联动为战略引领，充分发挥空港、铁路港“双港辐射”，加快打造空铁融合发展示范区。深化“国际空铁枢纽、高端智造基地、创新活力都会、绿色宜居花都”建设，筑建“一核引领、三带联动、六大功能区”支撑“一核三区多组团”的城市空间格局。

“十四五”时期是开启全面建设社会主义现代化国家新征程的第一个五年期，是我国由全面建成小康社会向基本实现社会主义现代化迈进的关键时期，也是加快建设交通强国的第一个五年期。花都区将积极响应国土空间规划的要求，明确交通运输发展重点和发展方向，统筹项目建设规划，完善相关政策措施。

1.2 规划范围

本次规划研究工作的范围为广州市花都区行政区划范围，总面积 970.04km²。包括花都区行政区划的 4 街 6 镇，分别为新华街、新雅街、秀全街、花城街、花山镇、赤坭镇、炭步镇、狮岭镇、梯面镇、花东镇。

1.3 规划年限

本次规划结合“十四五”时期的年限，具体规划年限为 2021 年-2025 年。

1.4 规划目标

花都区作为国际空铁枢纽承载地和广州、佛山、清远三城“战略交汇地”，围绕国家对广州提出国家中心城市定位和构建枢纽型网络城市的战略目标要求，构建高效、便捷、绿色、开放的现代交通物流融合发展体系，促进交通枢纽与物流园区布局整合，提高通道网络效率，支撑城市空间布局和产业结构优化提升，提升广州北部枢纽门户的战略定位，为花都区国民经济和社会发展第十四个五年规划的编制工作提供综合交通体系规划的技术支撑。

1.5 规划原则

1.5.1 区域交通一体化原则

区域协同发展已经成为我国经济社会进入“新常态”的新特点，一体化地区内各市、各区、各个镇街经济社会发展要素联系密切，在距离上空间接近或邻近，发展的认同感一致，可以共享一体化发展所带来的成果。围绕粤港澳大湾区融合发展、广清一体化、广佛同城化等发展要求，以枢纽节点与城镇中心相匹配来锚固综合交通网络，实现枢纽节点和城镇中心有效衔接各运输方式的需求。

1.5.2 与国土空间规划有效衔接原则

以“一张网”的理念来整合综合交通网络。“十四五”交通发展规划可引领和支撑国土空间的拓展，而促进国土空间健康集约发展的重要手段便是对交通网络的合理规划。理清交通网络布局与“三区三线”的关系，做好综合交通规划与城镇发展、建设用地、生态保护之间的衔接，实现“多规合一”。

1.5.3 保障运输时效性原则

《交通强国建设纲要》提出到 2035 年基本形成“全国 123 出行交通圈”（都市区 1 小时通勤、城市群 2 小时通达、全国主要城市 3 小时覆盖）和“全球 123 快物流圈”（国内 1 天送达、周边国家 2 天送达、全球主要城市 3 天送达）。为支撑时空目标的实现，需通过深入调查花都区现状交通，制定一个既符合花都区实际、具有科学性且适度超前的综合交通体系发展规划。

1.6 技术路线

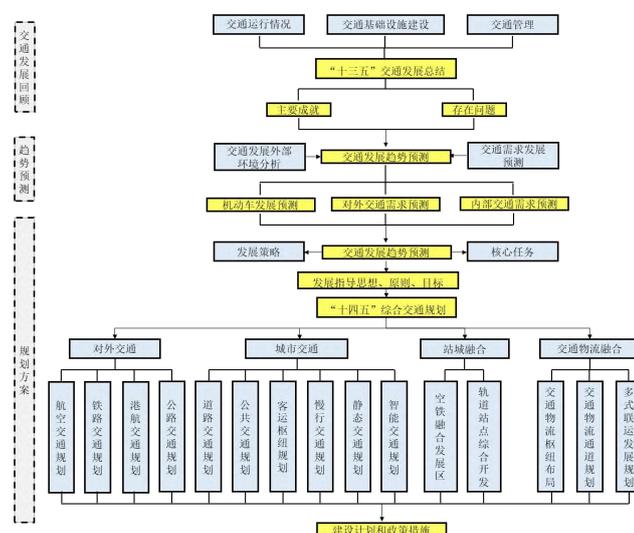


图 1-2 技术路线

1.7 规划依据

国家及区域层面：

- 《交通强国建设纲要》；
- 《粤港澳大湾区发展规划纲要》；
- 《广东省国土空间规划（2020-2035年）》；
- 《中共广东省委关于制定广东省国民经济和社会发展第十四个五年规划和二〇三五年远景目标的建议》；
- 《关于构建“一核一带一区”区域发展新格局促进全省区域协调发展的意见》；
- 《粤港澳大湾区（城际）铁路建设规划》；
- 《广东省高速公路网规划（2020年-2035年）》；
- 《中新广州知识城总体发展规划（2020-2035年）》
- 《“1+4”广佛高质量发展融合试验区建设总体规划》；
- 《广清两地道路轨道交通衔接专项规划》；
- 《广州空港经济区交通规划（征求意见稿）》；

广州市层面：

- 《广州市国民经济和社会发展第十四个五年规划纲要和2035年远景目标纲要》
- 《广州市国土空间总体规划（2018-2035年）》；
- 《广州市交通发展战略规划》；
- 《广州综合交通枢纽总体规划（2018-2035年）》；
- 《广州市轨道交通线网规划（2018-2035年）》；
- 《广州白云国际机场综合交通枢纽整体交通规划（修编）》；
- 《广州市新型有轨电车线网规划修编》；
- 《广州市交通物流融合发展第十四个五年规划》；
- 《广州内河港五和港区规划》；

花都区层面：

- 《花都区国民经济与社会发展“十三五”规划纲要（2016-2020）》
- 《花都区国民经济和社会发展第十四个五年规划和二〇三五年远景目标纲要》

要》

- 《花都区发展战略大纲》；
- 《花都区城市轨道交通线网规划》；
- 《花都区停车专项规划》；
- 《广州北站综合枢纽交通规划研究》；
- 《广州北站周边地区控制性详细规划》；
- 《花都区公交线路网优化调整研究规划》；
- 《花都 2025，智能共享出行城市发展规划》；
- 《花都区“数字政府”建设工作方案（2019-2021 年）》；
- 历年《广州市花都区国民经济和社会发展统计公报》。

第二章 “十三五”时期交通发展回顾

2.1“十三五”时期交通建设现状

2.1.1 对外交通建设

1.航空运输建设

广州白云国际机场是广州市一座大型民用机场，国内三大航空机场之一，于2004年8月5日正式启用，地处广州市白云区人和镇和花都区新雅街、花山镇、花东镇交界处，与广州市中心人民公园的直线距离约28km。“十三五”期间，白云国际机场第三跑道、T2航站楼竣工并投入运营，目前白云机场三期扩建工程正在实施，包括第四跑道、第五跑道、北部飞行区绕行滑行道工程。

截至2019年底，白云国际机场累计开通航线306条，其中，国际航线156条，国内航线150条；通航城市217个，其中外国城市86个，国内城市131个；旅客吞吐量由2010年末的4098万人次增长至2019年末的7339万人次，增长近80%，全球排名第11位。2020年，在全球暴发疫情的特殊情况下，白云国际机场旅客吞吐量达到4376.8万人次，为全球第一。2020年货邮吞吐量达172万吨，飞机起降架次47.74万次。

表 2-1 白云机场客货运情况

年份	2015年	2016年	2017年	2018年	2019年	2020年
旅客吞吐量（万人次）	5521	5978	6584	6974	7339	4377
货邮吞吐量（万吨）	200	215	233	249	254	175



图 2-1 白云机场平面图

2. 铁路交通建设

花都区拥有高铁和普铁换乘中心，京广铁路和京广高铁南北贯穿花都区中部，境内线长约 43km。京广铁路在狮岭镇设有军田站，在新华街设有广州北站。其中，狮岭军田站现为四等站，不办理客货运营业。

“十三五”期间，广州北站一期站房建成运营，东、西广场完成土地出让，正在开发建设。广清城际一期、广佛环线城际（广州北-白云机场）已于 2020 年开通运营，广清城际二期、广佛环线城际（白云机场-广州南）和穗莞深城际（新白广段）为在建城际铁路项目。

广州北站位于广州市花都区新华街站前路，距离广州火车站 27km，隶属广州铁路（集团）公司广州车务段管辖，现为三等站。高铁普通列车同在一个车站，分开候车，分开检票，广州北站分担了广州火车站的部分客流。广州北站建筑总面积 2.3 万多平方米的车站客运大楼，内设 6 个候车室，一层为普速列车的候车室，面积 1811 平方米，二层为京广高铁候车室，面积 1690 平方米，旅客实行“上进下出”，京广高铁旅客从二层过天桥到 3、4 站台坐车，普速列车旅客从一层到 1、2 站台，下车则用地下隧道从站台到出站口。随着广清城际一期和广佛环线城际（白云机场-广州北）开通运营，一期站房正式启用，候车室面积 810 平方米，城际旅客采用上进下出“高架候车+线侧站房”的旅客流线模式，地下二层为承轨层、出站层，地上二层为高架候车层、站台层。



图 2-2 广州北站平面图

现状途经广州北站的铁路线有京广铁路和京广高铁两条，有 46 条线路在广州北站停车，其中高铁线路 27 条，主要开往广州南、清远、韶关、长沙、武汉

等地；普通列车线路 19 条，主要开往广州、广州东、深圳、肇庆、韶关、坪石、吉首、汉中、温州等地。2019 年铁路旅客发送旅客 234 万人次，2020 年受疫情影响，铁路旅客发送旅客 162 万人次。

广州北站开行高铁 39 趟（上行 16，下行 23），根据铁路部门的安排，从 2021 年 1 月 20 日零时起，广州北站暂停全部普速铁路的旅客到发业务；广清城际一期、广佛环线城际（广州北-白云机场）城际列车实现公交化运营，开往清远、白云机场方向。

表 2-2 广州北站客运量

年份	2015 年	2016 年	2017 年	2018 年	2019 年	2020 年
客运量（万人次）	173.71	208.29	228.76	219.91	234.28	162.45

3.港航交通建设

花都区主要通航水道为白坭水道，又称巴江河，北起赤坭镇，经过炭步镇，南接珠江后航道，汇入广州珠江经黄浦、虎门出海。花都内河通航里程约 52km，航区为内河三级航道，货物年通过能力约为 1000 万吨。白坭水道在花都区境内有花都港及炭步、赤坭等多个港口码头。现状花都港口码头以货运为主，无客运。花都区绝大多数外向型企业的出口货物都要从花都港，经香港，再转到世界各地。目前，白坭水道花都辖区段共有港口企业码头 7 个，其中集装箱码头 3 个、泊位 10 个，杂货码头 4 个，泊位 12 个。花都区共有水路运输企业 6 家，各种营运船舶 26 艘，载货量 31598 吨，功率 6832 千瓦。

表 2-3 花都区区内港区货物相关信息表

作业区	主要货物类型	货物来源	运输目的地
赤坭	矿建材料	番禺、广西柳州、崇左	（进港为主）
花都港	集装箱	广州、清远	香港、南沙
神山	矿建材料、水泥	广西、粤西、珠三角	珠三角、香港

花都区内有五和港区 3 个作业区，分别为神山作业区、花都港作业区和赤坭作业区，港口货运量情况见下表。

表 2-4 花都区区内港口货运量

年份	2015 年	2016 年	2017 年	2018 年	2019 年	2020 年
货物吞吐量（万吨）	326.09	357.93	432.85	590.99	696.26	550.42
集装箱吞吐量（万 TEU）	6.19	6.86	8.94	14.16	17.32	12.47

4.公路建设

花都区交通条件优越，是广州乃至珠三角地区北上的咽喉门户，道路交通设施建设起步较早。作为正在城市化进程中的地区，花都区具有明显城市外围组团的路网特性，公路网与城市道路网联合发展，相互交织，并逐渐呈现出公路城市道路化的现象。

“十三五”期间，高速公路新建及改扩建项目已完成4项，包括广清高速改扩建工程、北三环高速二期、机场高速北延线东湖出口北匝道工程、机场第二高速北段；已开工建设1项，包括佛清从高速北段。区内全力推进交通基础设施建设，实施建设S118(龙口-迎宾大道段)改造工程、G106国道（龙口-迎宾大道段）改造工程、Y762（中心村-马岭村）砼路面改造工程、金狮大道（X284两赤线）路面改造工程（南航大道-芙蓉大道）、花都大道（机场北进机场路口至红棉大道段）扩建改造工程、平步大桥工程、G107国道花都新华镇至赤坭镇段路面改造工程等22项，施工总里程为157.936公里。此外，花都区积极配合协助开展清远清新至广州花都高速公路（佛江高速北延线）、广连高速以及惠肇高速白云至三水段线（含红棉大道支线）等高速公路项目的规划和建设。花都区现状主要高等级公路如下表。

表 2-5 花都区现状高等级公路基本情况

道路等级	路名	花都区总里程	车道数
高速公路	珠三环高速	54.85	双六
	北二环高速	12.78	双六
	广清高速	21.21	双八
	广乐高速-大广高速	30.67	双八
	京港澳高速	10.11	双六
	机场第二高速北段	7.00	双六
国道	G106	27.78	双二、双四、双八
	G107	29.52	双四
	G321	12.86	双四
省道	S118	39.62	双四、双六
	S267	10.53	双四
	S381	55.90	双四

花都区现状高等级道路主要包括西二环高速、炭步大道、广清高速、广花公路、机场高速北延线、京珠高速、G106国道、G107国道、肇花高速、S118省道、乐广高速、大广高速、北三环高速、机场第二高速北段等，现状有19个主要对外进出口，主要分布在南部往主城区方向，具体如下：

- 南部往主城区方向最多，共8个出入口；
- 其次北部往清远方向，共5个出入口；

- 东部往增城、从化方向，共 3 个出入口；
- 西部往佛山三水区方向，共 3 个出入口。

表 2-6 花都区现状对外出入口分布情况

编号	方向	道路名称	等级	车道数	红线宽度	中央隔离设施
1	向南（往市中心方向）	西二环高速	高速公路	双 6	60 米	有
2		炭步大道	主干路	双 4/双 6	60 米	有/无
3		广清高速	高速公路	双 8	60 米	有
4		广花公路	主干路	双 6/双 4	60 米	有/无
5		机场高速北延线	高速公路	双 8	100 米	有
6		京珠高速	高速公路	双 6	60 米	有
7		G106	国道	双 4	60 米	有
8	向北（往清远方向）	G107	省道	双 4	60 米	有
9		广清高速	高速公路	双 8	60 米	有
10		乐广高速	高速公路	双 6	60 米	有
11		G106	国道	双 4	60 米	有
12	向西（往佛山方向）	京珠高速	高速公路	双 6	60 米	有
13		肇花高速	高速公路	双 6	60 米-100 米	有
14		S118	省道	双 4	60 米	有
15	向东（往从化、增城方向）	西二环高速	高速公路	双 6	60 米	有
16		大广高速	高速公路	双 4	60 米	有
17		北三环高速	高速公路	双 6	60 米	有
18		S118	省道	双 4	60 米	有

2.1.2 城市交通建设

1.城市道路建设

花都区城市道路主要分布在中心城区，中心城区主要包括花都大道以南、空铁大道(雅瑶路)以北、红棉大道以东、新 G106 国道以西地区，涵盖广州北站、融创文旅城等重点发展区域。花都区中心城区内城市道路中现状快速路占城市道路总里程的 3%，主干路占 21%，次干路占 16%，支路占 60%。现状花都区中心区主骨架路网主要为花都大道、三东大道、迎宾大道、风神大道-云山大道、商业大道等。

“十三五”期间花都区建设完成红棉大道一期工程、凤凰北路（平步大道-永安路）工程、荔枝基路（凤凰路-迎宾大道）、黄槐路（平步大道-永安路）工程、宝华路（曙光路-凤凰路）工程、天贵北路（平步大道-永安路）工程、花都区秀全中学新校区北侧道路工程（一期）、曙光路（平步大道-永安路）工程等 32 项城市道路项目，共计完成道路里程 54.19 公里。

表 2-7 花都中心城区现状主要道路基本情况

道路等级	路名	花都区总里程	车道数
快速路	花都大道	14.07	双八
	红棉大道	7.58	双四、双六
主干路	风神大道	2.8	双六
	荔红路	3.91	双四
	芙蓉大道	3.95	双六
	三东大道	5.43	双八
	迎宾大道	13.49	双八
	建设路	5.79	双四、双六
	云山大道	4.56	双六
	商业大道	5.44	双四、双六
	新华路	1.9	双四
	凤凰路	8.87	双六
	空铁大道（雅瑶路）	4.78	双四

2. 公共交通建设

（1）轨道交通

地铁九号线 2017 年 12 月 28 日正式开通，标志着花都区开始迈入“地铁时代”。区内城市轨道交通由现状运营的 9 号线、3 号线北延线 2 条轨道线路组成，线网密度为 0.07km/km²，站点 800m 覆盖率仅 13.2%，处于较低水平。其中九号线为花都区主要线路，里程 20 公里、12 座车站，线路经过秀全街、新华街、新雅街、花城街。

表 2-8 地铁 9 号线客流指标

年份	2018 年	2019 年	2020 年
日均客流量（万人次/日）	11	13	8.6
客流强度（万次/km）	0.4	0.6	0.4

（2）常规公交

花都区积极推动公共交通发展，在花都区交通运输局统筹下，成立花都区公共交通运营管理中心，按照“统一线路规划调整、统一线路运力安排、统一运营里程计划、统一营收结算清分”的发展理念，整合花都公汽、花都恒通、富都公司三家公交客运企业。“营管中心”成立后，对全区“花”字开头的公交线路将进一步得到优化，减少无效里程，降低不必要成本。

截至 2020 年，花都区共有区内常规公交线路 67 条，运营车辆 521 辆，运营线路长度 1430km，此外还有发往市区的公交线路 15 条，分别为 701 路至 715 路。2019 年全年客运量 3593 万人次，2020 年，受疫情影响，全年客运量下降至 1786 万次。

花都区现有公交场站 76 个，有独立用地的 23 个，占道路停靠的 53 个，

67.5%为路边占道；总面积 7.2 万 m²，需求规模为 11.2 万 m²，缺口为 7.2 万 m²。场站数比 2013 年增长了 43.4%，但场站规模近 5 年减少 25%。

其中仅有 1 条公交线路的路边占道式公交首末站逐年增长，占场站总数的 84%。随着城市建设发展，公交场站规模呈缩减趋势。

表 2-9 花都区公交站场现状

序号	站场名称	位置	站场类型	用地类型	站场面积 (m ²)	运营线路
1	松园停车场	广州市花都区松园大道 7 号	办公室、停车场	租用	4000	4 条
2	城西停车场	广州市花都区 107 国道南出口	修理厂、停车场、保养场	租用	24000	
3	云山桥底	广州市花都区新华街站前路	公交首末站	租用	300	5 条
4	汽车总站	广州市花都区新华街农新路	公交首末站	租用	1000	4 条
5	东镜村	广州市花都区广花一级	公交首末站	租用	800	1 条
6	东停车场	广州市花都区新华街新华路	公交首末站	租用	200	3 条
7	民航学院	广州市花都区赤坭镇岭东路	公交首末站	占道		1 条
8	马鞍山公园	广州市花都区凤凰南路	公交首末站	占道		3 条
9	狮岭义山村	广州市花都区狮岭义山村	公交首末站	占道		1 条
10	飞鹅岭地铁口	飞鹅岭地铁口	公交首末站	占道		2 条
11	人民公园	广州市花都区公益路	公交首末站	占道		1 条
12	饮食风情街	广州市花都区紫薇路	公交首末站	租用	300	1 条
13	闵岗	广州市花都区炭步镇	公交首末站	占道		1 条
14	赤坭西莲塘	广州市花都区 Y748	公交首末站	占道		1 条
15	炭步总站	广州市花都区炭步镇	公交首末站	占道		3 条
16	佳仕达工业园	广州市花都区 Y715	公交首末站	占道		1 条
17	东方村	广州市花都区花山镇	公交首末站	占道		1 条
18	富力金港城	广州市花都区金谷南路	公交首末站	占道		1 条
19	华工广州学院	广州市花都区学府路	公交首末站	占道		3 条

序号	站场名称	位置	站场类型	用地类型	站场面积(m ²)	运营线路
20	团结村	广州市花都区团结路	公交首末站	占道		1条
21	花东阳升	广州市花都区金谷南路	公交首末站	占道		1条
22	梯面	广州市花都区106国道	公交首末站	租用	600	1条
23	梯面王子山	广州市花都区X404	公交首末站	占道		1条
24	五联村	广州市花都区山前旅游大道	公交首末站	占道		1条
25	大陵村	广州市花都区大陵路	公交首末站	占道		1条
26	新和村	广州市花都区三东大道	公交首末站	占道		1条
27	马溪村	广州市花都区东秀路	公交首末站	占道		2条
28	融创公交总站	广州市花都区融创文旅城	公交首末站	占道		2条
29	东莞村	广州市花都区凤凰路	公交首末站	租用	200	3条
30	镜湖工业区	广州市花都区迎春路	公交首末站	租用	300	1条
31	洪秀全故居	广州市花都区平步大道	公交首末站	占道		1条
32	汽车城	广州市花都区东风大道	公交首末站	占道		1条
33	狮岭	广州市花都区狮岭镇利达路	公交首末站	占道		1条
34	东风桥底	东风桥底	公交首末站	占道		1条
35	环山村	广州市花都区禅炭路	公交首末站	占道		1条
36	狮岭盘古王	广州市花都区狮岭镇盘古北路	公交首末站	占道		1条
37	元邦山清水秀花园	元邦山清水秀花园	公交首末站	占道		1条
38	东湖村	广州市花都区三东大道	公交首末站	占道		1条
39	天马河公馆	广州市花都区望亭路	公交首末站	占道		2条
40	花东中学	广州市花都区花东镇S118道	公交首末站	占道		1条
41	秀全中学	广州市花都区狮岭镇	公交首末站	占道		1条
42	华工风技工学院	广州市花都区秀全街	公交首末站	占道		1条
43	儿童公园	广州市花都区花城街平石东路	公交首末站	占道		1条

序号	站场名称	位置	站场类型	用地类型	站场面积 (m ²)	运营线路
44	拥军路总站	拥军路	公交首末站	占道		1条
45	广州北站	广州市花都区站前路	公交首末站	租用	200	2条
46	富都停车场	花山镇平步大道19号	停车场、保养场	自用	26726	所有
47	罗仙村站	花城街罗仙路	公交首末站	小区提供	150	1条
48	东镜村	新华街东镜村	公交首末站	占道	100	1条
49	广州北站	新华街站前路	公交首末站	小区提供	200	3条
50	义山村委	狮岭镇义山村委	公交首末站	占道	20	1条
51	两龙汽车站	花都区龙腾路	公交首末站	小区提供	150	1条
52	狮岭龙头市场	狮岭镇龙头市场	公交首末站	占道	20	1条
53	北兴天湖峰境	花都山前旅游大道东	公交首末站	小区提供	150	1条
54	雅瑶新村	新雅街雅瑶新村	公交首末站	占道	150	1条
55	旗岭华严寺	狮岭镇旗岭育才路	公交首末站	小区提供	20	1条
56	赤坭汽车站	赤坭镇赤坭汽车站	公交首末站	占道	50	1条
57	金碧御水山庄	狮岭镇金碧御水山庄	公交首末站	小区提供	50	1条
58	罗屋村总站	狮岭镇前进村	公交首末站	占道	50	1条
59	站前公交总站	新华街站前路	公交首末站	小区提供	50	2条
60	黄冈中学	新雅街空铁大道(雅瑶路)	公交首末站	占道	50	1条
61	花都客运站	广州市花都区秀全大道8号	公交首末站、停车场、保养场	租用	3180	5条
62	狮岭汽车站	广州市花都区雄狮中路与利达路交汇处	公交首末站	租用	200	1条
63	芙蓉度假村	广州市花都区芙蓉滨路	公交首末站	占道	100	1条
64	推广汽车站	广州市花都区花东镇花都大道北27号	公交首末站	租用	200	1条

序号	站场名称	位置	站场类型	用地类型	站场面积 (m ²)	运营线路
65	万科天景花园	广州市花都区新华街荔红路万科天景花园旁	公交首末站	租用	800	1条
66	资政大夫祠	广州市花都区中华大街	公交首末站	占道	100	1条
67	广州北站地铁站	广州市花都区广州北站地铁站	公交首末站	占道	100	1条
68	珠宝小镇总站	广州市花都区平步大道西	公交首末站	占道	200	1条
69	花都湖(东门)总站	广州市花都区新华路157号	公交首末站、停车场	租用	500	1条
70	雅瑶公交总站	新雅街空铁大道(雅瑶路)自编3号	公交首末站、停车场、保养场	租用	5500	1条
71	融创华师附中	广州市花都区罗仙路	公交首末站	占道	200	1条
72	雅居乐汇通广场	花都区新华三东大道与茶碑路交汇处	公交首末站	占道	590	1条
73	融创文旅城	广州市花都区罗仙路	公交首末站	占道	200	1条
74	珊瑚总站	广州市花都区山前旅游大道西	公交首末站	占道	200	1条
75	站前路公交总站	广州市花都区新华镇站前路	公交首末站	占道	400	1条
76	清塘地铁站	广州市花都区清塘路	公交首末站	占道	100	1条

(3) 出租车

花都区共有3家出租车公司，分别为广州交通集团出租汽车有限公司花都分公司、广州市花都大洋小汽车出租有限公司、广州启程出租车有限公司。共拥有出租车455辆，2020年全年客运量为414万人次，成为常规公交的有效补充。

3.公路客运发展建设

花都区的公路客运站主要集中在中心区，包括广州市花都区汽车客运站、花都汽车客运站，另外，在外围镇的简易站有炭步汽车站、狮岭汽车站、花东汽车站、赤坭汽车站和梯面汽车站。广州北站客运站已于2019年3月1日停运。其中广州市花都区汽车客运站是花都区客流量最大的客运站，主要去往佛山、清远、东莞、深圳、肇庆、中山等省内城市，大大方便了花都区居民的出行。

- **广州市花都区汽车客运站**

广州市花都区汽车客运站位于新华街农新路 13 号，占地面积 12670m²，建筑面积 4500m²，停车场面积 8000m²，营运线路 100 条，其中，省内 65 条，省外 35 条，发车班次 448 班，隶属于广州市富都交通发展有限公司，日发送能力 6000 人次/日，属于客运二级站。

- **花都汽车客运站**

花都汽车客运站位于秀全大道 8 号，占地面积 10634m²，建筑面积 7386m²，停车场面积 7866m²，营运线路 12 条，主要经营花都区区内、镇间线路，新华到广州市区客运站以及花都区至周边地区客运站线路。隶属于广州市第二公共汽车公司，日发送能力 10000 人次/日，属于客运二级站。

- **炭步汽车站**

炭步汽车站位于炭部镇宝珠路，占地面积 1980m²，建筑面积 1000m²，停车场面积 1468m²。运营线路 2 条，日发送能力 2000 人次/日，隶属于广州市第二公共汽车公司。

- **狮岭汽车站**

狮岭汽车站位于狮岭镇雄狮中路 116 号，占地面积 280.55m²，建筑面积 200m²，停车场面积 140m²。运营线路 1 条，日发送能力 2000 人次/日，隶属于广州市第二公共汽车公司。

- **花东汽车站**

花东汽车站位于花东镇花都大道北 27 号，占地面积 191.25m²，建筑面积 200m²，停车场面积 160m²。运营线路 3 条，日发送能力 1000 人次/日，隶属于广州市第二公共汽车公司。

- **赤坭汽车站**

赤坭汽车站位于赤坭镇赤坭大道东 8 号，占地面积 490.9m²，建筑面积 300m²，停车场面积 298.35m²。运营线路 1 条，日发送能力 1000 人次/日，隶属于广州市第二公共汽车公司。

- **梯面汽车站**

梯面汽车站位于梯面镇金梯大道 48 号，占地面积 1024.85m²，建筑面积 630m²，停车场面积 832m²。运营线路 1 条，日发送能力 3000 人次/日，隶属于

广州市第二公共汽车公司。

为配合广州北站综合交通枢纽工程建设，2019年广州北站客运站停运营。受疫情影响，2020年底花都区客运营运车辆141台，比2015年底的422台减少了66.6%；2019年花都区完成公路客运量288万人次，比2015年底的5886万人次减少了95%。

表 2-10 花都区“十三五”期间客运情况

年份	营业客车数（辆）	客运量（万人次）	客运周转量（亿人公里）
2015年	422	5886	9.68
2016年	447	5084	8.48
2017年	550	4575	7.62
2018年	521	3953	6.75
2019年	521	3593	6.09
2020年	141	288	1.23

4.静态交通建设

配建停车方面，其中配建停车场共553个，停车泊位共24.24万个。停车场主要集中在中心城区的四个街道。其中秀全街道36个，停车泊位为29584个，占比12%；新雅街道41个，停车泊位32288个，占比13%；新华街道221个，停车泊位55837个，占比23%；花城街道100个，停车泊位67411个，占比28%；梯面镇6个，停车泊位4022个，占比2%；炭步镇5个，停车泊位1478个，占比1%；狮岭镇70个，停车泊位25740个，占比11%；花山镇26个，停车泊位8746个，占比4%；花东镇41个，停车泊位14882个，占比6%；赤坭镇7个，停车泊位2412个，占比1%。

公共停车方面，目前花都区共有公共停车场共31处，泊位数量共2859个，其中新华街道915个，秀全街道265个，新雅街道149个，花城街道910个，狮岭镇570个，炭步镇50个，主要集中在新华街道、花城街道、狮岭镇以及秀全街道，另外新雅街道、炭步镇也分布有少量的公共停车。新华街道公共停车场主要设置在马鞍山公园（设置3处）、花都湖公园（设置5处）、花果山公园、秀全公园等12处。花城街道公共停车场主要设置在融创文旅城、人民公园以及花都儿童公园。狮岭镇公共停车场主要设置在芙蓉飞瀑泳区、狮山公园以及盘古王公园等3处。秀全街道公共停车场主要设置在飞鹅岭山顶公园（设置

2处)、石头记矿物园、洪秀全故居等6处。整体上,目前花都区的公共停车场主要设置在景区以及广场,而学校、医院、交通枢纽、老旧小区、商业中心等停车矛盾突出地区的周边,而且设置数量较少,难以弥补花都区配建停车的不足,无法起到作为城市停车系统辅助功能的作用。

路边停车方面,花都区在各主要道路上(支路及以上)的路内停车总量约为42354个,其中新华街道为12109个,花城街道为6955个,秀全街道为6511个,新雅街道为4416个,赤坭镇为439个,花东镇为1201个,花山镇为1824个,狮岭镇为8061个,炭步镇为678个,梯面镇为160个。由各镇街的现状路内停车泊位数可以看出,中心城区的新华街道较其他三个街道停车泊位总量要多;另外,外围镇区中狮岭镇的停车泊位总量最多,梯面镇最少。

5.交通管理现状

交通管理设施管理方面,花都区现状交通管理政策和手段相对比较单一,以限货为主,高峰期对部分学校路段禁停。缺少对公交车优先、小汽车使用、黄标车管理等政策。



图 2-3 高峰期禁停区

交通组织管理方面,现状道路的交通组织管理相对较为粗放,主要体现在以下几个方面:

1) 部分路段和路口周边单位开口较随意,对道路交通运行产生严重的干扰,影响交通秩序和安全;

2) 主干路路口设置较为密集,信号控制路口平均间距短,165个路口路段设信号灯大部分为单点机,SCATS系统改造进度缓慢。造成路口通行能力较低,延误增大;

3) 部分路口交叉口转向功能多,路口渠化和掉头车道设置不合理,对交叉

口的通行秩序和效率产生一定影响；

4) 未针对路网特点采用合理的单行、禁左等交通组织策略。

2.1.3 站城融合建设

广州北站、狮岭站、乐同站、花山镇站场站综合体开发已纳入《广州综合交通枢纽总体规划（2018-2035年）》，广州北站一期站房建成运营，东、西广场完成土地出让，正在开发建设，二期站房方案设计积极推进，结合广州北站站房升级改造，站城一体化建设稳步推进。城际站点狮岭站、乐同站、花山镇站已于2020年11月开通运营，但站点周边大多为村庄、绿地，尚未对周边进行土地利用综合开发。

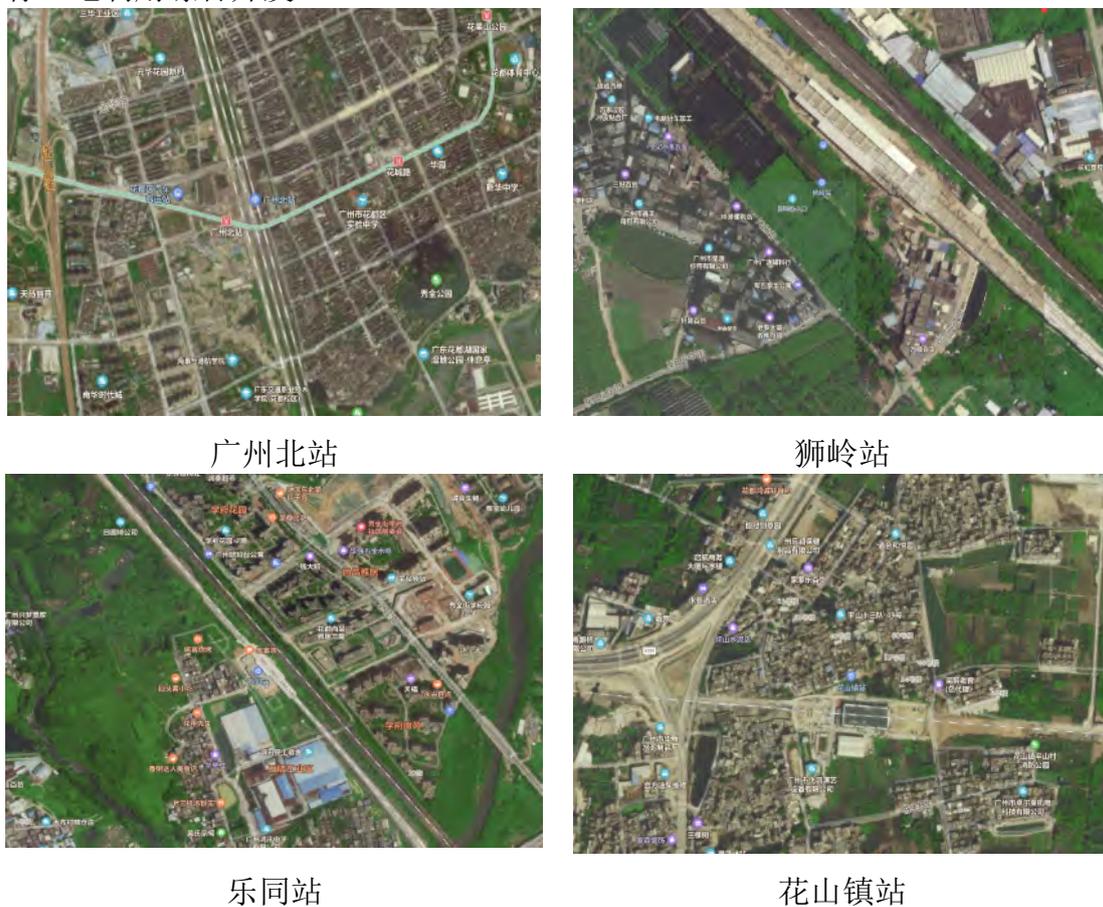


图 2-4 现状场站开发利用情况

2.1.4 交通物流建设

1. 物流园区建设

“十三五”期间，花都区依托白云国际机场、机场高速公路北延线等交通基础设施，逐步开展了空港国际物流园区、联邦快递物流中心配套产业园区等大型国际物流园区的建设，其他依托白云国际机场建设的物流园区还有祈福航空

物流园区、富力空港物流园区等。依托军田铁路集装箱货运枢纽站和广清公路等交通基础设施，逐步开展了公铁联运物流园区花都（综合）物流园区的建设。依托 G106 国道开展了华侨科技工业园的建设。花都区主要物流园区基本情况见下表。

表 2-11 花都区物流节点情况

节点名称	位置	规模
空港国际物流园区	机场北部	总规划用地面积 4.80km ²
联邦快递物流中心配套产业园区	花东镇	总规划用地面积 6.96km ²
祈福航空物流园区	花山镇	总规划建筑面积 0.18km ²
富力空港物流园区	花东镇	总规划仓储面积 1.00km ²
花都（综合）物流园区	狮岭镇	总规划地面面积 2.83km ²
华侨科技工业园区	花山镇	总规划用地面积 0.23km ²

● 广州空港国际物流园区

该园区位于白云国际机场用地红线以北、花都大道以南，机场北进场路向西约 1.5km，向东约 1.0km 处，规划总面积 4.80km²。主要发展航空货运、配送、物流、仓储、写字楼等与航空产业有关的产业。目前已有 100 多家国内、国际物流企业进驻。

● 联邦快递亚太转运中心配套产业园区

该园区紧靠机场北部，总规划面积 6.96km²，主要发展航空货运、飞机维修、保税航材配送、物流、仓储以及依赖空运采购生产原材料及配送产品的高新科技加工项目。目前落户该园区的企业主要有占地 2843 亩、总投资约 3.7 亿美元、已于 2009 年初投入使用的联邦快递亚太区转运中心，由新加坡科技宇航有限公司与广东省机场管理集团共同投资的广州新科宇航科技有限公司及广州飞机维修工程有限公司。

● 祈福航空物流园区

该园区距广州白云国际机场北出口车程只需 5 分钟，紧邻机场的主要交通要道花都大道、G106 国道交汇之地。共投资 4 亿筹建，总建筑面积近 18 万 m²，有约 200 多个 300-700m² 的物流操作区域。是集分拨配送、流通加工、咨询服务、仓储运输、运输集散、国际贸易、办公、零售等多功能于一体的空港型国际化物流区。

● 富力空港物流园区

该园区位于广州空港经济圈核心，毗邻白云国际机场和联邦快递亚太转运中心，机场高速公路北延线的金谷站出口附近。距离白云国际机场货运中心约10km，所需时间约10分钟。共投资30亿开发，总规划仓储面积100万m²。是整合国际供应链加工、装配、制造，以及物流、商流、资金流和信息流于一身的大型现代化综合性国际物流园区。

● 花都（综合）物流园区

花都（综合）物流园区是依托广州军田铁路集装箱货运枢纽站，以铁路-公路集装箱物流的中转、联运为主，区域性物流配送为辅的综合型物流园区。规划总用地面积2.83km²。

● 华侨科技工业园区

华侨科技工业园位于花山镇G106国道与育才路交叉口西北侧，园区内已落户圆通快递华南管理区总部和中通快递华南区管理中心，规划总用地面积约0.23km²。

2. 货运发展

2019年落实《交通运输部办公厅关于取消总质量4.5吨及以下普通货运车辆道路运输证和驾驶员从业资格证的通知》文件要求，撤销了4.5吨以下小型货车的行业监管，因统计口径调整，2019年营业货车数大幅度减少。受疫情影响，2020年花都区货运营运车辆1951台，较2019年下降46%。截至2021年底，花都区货运营运车辆2200台，完成公路货运周转量2.09亿吨公里，详见下表。

表 2-12 花都区“十三五”期间货运情况

年份	营业货车数（辆）	货运周转量（亿吨公里）
2016年	5241	4.61
2017年	4694	4.88
2018年	4212	5.11
2019年	3620	4.30
2020年	1951	3.30
2021年	2200	2.09

2.2“十三五”时期交通发展成就

2.2.1 全面拉开“国际空铁枢纽”格局，空铁联运大综合交通体系取得重大进展

“十三五”期间，花都区的对外交通基础设施建设速度较快，包括机场、铁路、公路的建设等，对外交通基础设施的辐射能力逐步增强，基本适应花都区国民经济的发展需求。

2019年白云国际机场迎来“转场”十五周年，客运量全国排名第3，较2015年增长33%，全球排名上升至第11位，2020年，在全球暴发疫情的特殊情况下，白云国际机场旅客吞吐量排名全球第一，充分体现了粤港澳大湾区对外交往的活力、潜力和优势。白云国际机场设施不断完善，航线网络快速拓展，客运量及货运量迅猛增长，作为广东广州重要的对外窗口，客货两翼并驾齐驱，国际业务长足进展，实现了基础设施建设、运行保障能力和旅客服务质量等方面的全面升级，世界一流航空枢纽建设迈入快车道，服务大湾区城市发展能力再上新台阶。花都区铁路运输事业起步早、发展快，广州北站是广州北部高铁与普铁换乘中心，区内拥有京广铁路、京广高铁两条国家铁路，广清城际一期、广佛东环城际花都段于2020年11月开通运营，空铁联运大综合交通体系规划建设取得重大进展，还拥有广清城际二期、广佛环线东环城际（白云机场-广州南站）和穗莞深城际（新白广段）等多条在建的城际轨道，未来形成国铁、城际、城市轨道融合的综合交通枢纽，空铁联运水平将持续提升。

2.2.2 对外交通基础设施的辐射力显著加强，综合交通网络基本形成

花都区认真贯彻落实省、市政府关于加快推进高速公路建设的重大决策部署，扎实推进境内高速公路项目建设，2020年底，已建设完成包括广清高速改扩建工程、北三环高速二期、机场第二高速、机场高速北延线东湖出口北匝道工程。珠三环高速、广州环城高速、大广高速、广清高速、乐广高速、京珠高速、佛清从高速形成“三横五纵”的高速公路路网格局，为支撑广清一体化与广佛高质量发展试验区的发展提供有力保障。

2.2.3 持续推进路网建设，道路交通骨架网络布局基本形成

“十三五”期间，花都区着力推进花都大道（机场北进场路口至红棉大道段）扩建改造工程、花都大道快速化改造（花山立交-花东立交）工程、广州北站至广州白云国际机场快速通道（首期）、机场北进场路（花都大道—山前旅游大

道)等骨干道路建设,区域骨架路网已经初步形成,道路总里程达1837km。从整体上讲,花都中心区基本形成方格网状城市道路网络格局,外围各镇通过国省道等与中心区紧密联系,城乡一体化交通建设全面推进。

2.2.4 轨道交通建成通车,公共交通系统发展日益完善

2017年12月28日地铁九号线正式开通,标志花都区正式进入地铁时代,成为广州中心城区、空港经济区与花都中心城区联系的快速通道。24号线一期(纪念堂—广州北站)已纳入广州市城市轨道交通近期建设计划;干线公交、支线公交线加快构建,站场设施保障能力进一步提升。十三五以来共优化调整37条公交线路,其中优化13条公交线路接驳地铁站点,进一步完善公交与地铁的无缝接驳。

2.2.5 交通信息化水平逐步提升,交通管理水平不断提高

“十三五”期间,花都区交通信息化水平逐步提升,中心区已形成较为完善的交通信息化设施,确保道路畅通,提高道路交通运行效率和运行安全。在交通管理方面,提出并实施了一系列行之有效的管理方法,交通管理水平不断提高,道路交通安全水平也得到一定的提升。

2.3“十三五”时期交通发展存在问题

2.3.1 铁路枢纽辐射能力亟待提升,国际空铁枢纽联系有待加强

受到目前铁路枢纽布局的影响,广州北站仅为服务于花都区的客运站,客运规模较小,在广州市域范围内的枢纽地位不明显,广州北站与白云机场相距仅10km,通过地铁3号线、9号线联系需时约45分钟;通过迎宾大道、云山大道、空铁大道(雅瑶路)等道路联系需时约30分钟,空铁联运接驳较为不便。现状广州北站枢纽能级小,旅客发送量为0.6万人次/日,已通车的广佛环城际东环花都段为空铁联运的客运通道,广州北站与白云机场之间空铁联运规模小,效率低,现状空铁联运规模不足400人次/日。

2.3.2 对外区域辐射力弱,交通通达性仍有待进一步提升

花都区对外交通体系仍有待进一步优化。往东与深圳、香港等大湾区主要城市缺乏快速通道衔接;往北与清远衔接依赖道路系统,广清走廊渐趋饱和导致出行时间超过80分钟;往西与佛山高速公路主要依赖珠二环高速,衔接通道

较少，缺乏城市轨道交通服务；往南与广州主城区衔接的高快速路主要以过境交通和机场通道为主，直接对接的仅有广花公路一条，公路等级低，运输通达能力不足。与广州主城区交通联系不畅，是多年以来花都区成为广州一个相对较为独立的经济地理单元的重要原因。

2.3.3 整体路网结构不合理，快速路、次干路缺乏，各组团间联系通道单一，缺少直连通道，通达时间长

现状花都区高等级道路多为高速公路，快速路仅有一条，快速路路网密度为 $0.04\text{km}/\text{km}^2$ ，远低于广州中心城区水平 $0.58\text{km}/\text{km}^2$ ，快速路的建设亟需加强。区域主骨架道路多为南北向通道，东西向缺少骨架通道，花东、赤坭、狮岭等外围区与花都中心区联系时间超过30分钟。广州北站-机场等重点交通站点间的快速通道尚未建立，枢纽及重点功能片区周边路网建设有待加强，对外与高等级路网衔接仍不足，与高速公路联系时耗大于15min，区域重点发展平台的互相联系不足。

2.3.4 城市轨道交通尚未成网，站城融合发展不足

“十三五”期间，城市轨道交通已按规划建成开通地铁九号线，24号线纳入近期建设规划，但区内城市轨道交通尚未成网，对客流吸引能力较弱。轨道交通枢纽站场建设未预留站城融合条件，导致土地储备、上盖开发及交通配套等站城融合工作推进难，站点周边土地利用效率较低。

2.3.5 物流节点与产业平台、高速出入口结合不紧密，客货混杂问题突出

货运主要依靠公路运输，物流节点与产业平台建设未与高速出入口紧密结合，其货运通道主要分布于西部汽车城、东部花东镇周边，其中G106国道（花山段）聚集了雅居乐万科热橙、祈福聚龙堡等大型居住点，水泥搅拌车途径对小区出行安全性干扰大，G106国道（梯面段）大货车穿越梯面镇中心。G106国道（花山段）以及G106国道（梯面段）大货车肆意行驶对旅游交通集散和安全性影响较大，道路客货交通干扰严重，货运网络体系不完善，多式联运能力较弱。

第三章 “十四五”时期交通发展形势

3.1 城市发展环境分析

3.1.1 社会经济发展现状

2020年，花都区生产总值1682.2亿元，“十三五”期间年均增长6.5%，其中第一产业增加值43.1亿元，年均增长7.0%，第二产业增加值718.2亿元，年均增长3.5%，第三产业增加值920.9亿元，年均增长15.4%，人均生产总值10.3万元。

表 3-1 花都区地区生产总值统计表

单位：亿元

年份	2015年	2016年	2017年	2018年	2019年	2020年
花都区	1080.2	1168.8	1289.9	1358.4	1562.8	1682.2
第一产业增加值	30.7	32.1	30.6	36.9	37.9	43.1
第二产业增加值	603.4	651.3	682.3	711.4	708.7	718.2
第三产业增加值	450.7	485.3	563.5	610.1	816.2	920.9

表 3-2 花都区人均生产总值统计表

单位：元

指标名称	2015年	2016年	2017年	2018年	2019年	2020年
人均生产总值	108979	112872	119826	125305	142082	103664

3.1.2 社会经济发展趋势

“十三五”期间，花都区经济运行稳中有进，发展质量稳步提升，进一步做好“六稳工作”，稳就业、稳金融、稳外贸、稳外资、稳投资、稳预期，经济社会平稳健康发展，建设大湾区绿色发展示范。加快转变经济增长方式，地区生产总值、财政收入、全社会固定资产投资等各项主要经济指标稳步增长，发展质量稳步提升。截止到2020年，花都区地区生产总值（GDP）连续四年突破1200亿元大关，2020年达到1682.2亿元，在广州市各区中排名第八。2015-2020年地区生产总值平均增长速度达到9.3%。在人均GDP方面，2020年人均GDP达到10.3万元，约合16068美元，超过世界银行2020年的高收入标准（12535美元），进入高收入水平地区的行列。在财政收入、投资与消费方面，2020年我区的税收收入、社会消费品零售总额和规模以上工业总产值分别达到

286.37 亿元、644.80 亿元和 2668.21 亿元，在广州市各区中分别位列第七、第六和第三。考虑广州市城市总体发展趋势，结合花都区自身的“汽车产业、皮革皮具、珠宝产业”等支柱产业的发展优势以及其自身区位优势，可以基本判断，“十四五”期间，花都区经济发展将继续保持良好的增长势头。

3.1.3 社会人口及经济发展预测

根据花都区历年人口数据发展趋势，以及《广州市花都区国土空间总体规划（2020-2035 年）》，同时结合《花都区国民经济和社会发展第十四个五年规划和二〇三五年远景目标纲要》等进行适当修正，预测 2025 年花都区常住人口达到 190.40 万人，年均增长 3%。

表 3-3 花都区常住人口预测

单位：万人

年份	2021 年	2022 年	2023 年	2024 年	2025 年
常住人口	169.17	174.24	179.47	184.85	190.40

根据《花都区国民经济和社会发展第十四个五年规划和二〇三五年远景目标纲要》，结合历年花都区社会经济增长速度与广州市社会经济发展趋势，预计 2025 年全区生产总值将达 2201 亿元，年均增长 6%。

表 3-4 花都区生产总值预测

单位：亿元

年份	2021 年	2022 年	2023 年	2024 年	2025 年
GDP	1805	1895	1990	2090	2201

3.2 交通发展新形势

3.2.1 上层次规划回顾

1. 《交通强国建设纲要》

● 发展目标

到 2020 年，完成决胜全面建成小康社会交通建设任务和“十三五”现代综合交通运输体系发展规划各项任务，为交通强国建设奠定坚实基础。

到 2035 年，基本建成交通强国。现代化综合交通体系基本形成，支撑国家现代化建设能力显著增强；拥有发达的快速网、完善的干线网、广泛的基础网，城乡区域交通协调发展达到新高度；基本形成“全国 123 出行交通圈”（都市区 1

小时通勤、城市群 2 小时通达、全国主要城市 3 小时覆盖)和“全球 123 快物流圈”(国内 1 天送达、周边国家 2 天送达、全球主要城市 3 天送达),旅客联程运输便捷顺畅,货物多式联运高效经济;交通国际竞争力和影响力显著提升。

到本世纪中叶,全面建成人民满意、保障有力、世界前列的交通强国。基础设施规模质量、技术装备、科技创新能力、智能化与绿色化水平位居世界前列,交通安全水平、治理能力、文明程度、国际竞争力及影响力达到国际先进水平,全面服务和保障社会主义现代化强国建设,人民享有美好交通服务。

● 基础设施布局完善、立体互联

建设现代化高质量综合立体交通网络。以国家发展规划为依据,发挥国土空间规划的指导和约束作用,统筹铁路、公路、水运、民航、管道、邮政等基础设施规划建设,以多中心、网络化为主形态,完善多层次网络布局,优化存量资源配置,扩大优质增量供给,实现立体互联,增强系统弹性。

构建便捷顺畅的城市(群)交通网。建设城市群一体化交通网,推进干线铁路、城际铁路、市域(郊)铁路、城市轨道交通融合发展,完善城市群高速公路网络,加强公路与城市道路衔接。推进城市公共交通设施建设,强化城市轨道交通与其他交通方式衔接,完善快速路、主次干路、支路级配和结构合理的城市道路网,打通道路微循环,提高道路通达性,完善城市步行和非机动车交通系统,提升步行、自行车等出行品质,完善无障碍设施。科学规划建设城市停车设施,加强充电、加氢、加气和公交站点等设施建设。全面提升城市交通基础设施智能化水平。

形成广覆盖的农村交通基础设施网。加快实施通村组硬化路建设,建立规范化可持续管护机制。促进交通建设与农村地区资源开发、产业发展有机融合,加强特色农产品优势区与旅游资源富集区交通建设。推动资源丰富和人口相对密集贫困地区开发性铁路建设,在有条件的地区推进具备旅游、农业作业、应急救援等功能的通用机场建设,加强农村邮政等基础设施建设。

构筑多层次、一体化的综合交通枢纽体系。依托京津冀、长三角、粤港澳大湾区等世界级城市群,打造具有全球竞争力的国际海港枢纽、航空枢纽和邮政快递核心枢纽,大力发展枢纽经济。

建设交通强国是以习近平同志为核心的党中央立足国情、着眼全局、面向未来作出的重大战略决策，是建设现代化经济体系的先行领域，是全面建成社会主义现代化强国的重要支撑，是新时代做好交通工作的总抓手。

2. 《粤港澳大湾区发展规划纲要》

到 2022 年，粤港澳大湾区综合实力显著增强，粤港澳合作更加深入广泛，区域内生发展动力进一步提升，发展活力充沛、创新能力突出、产业结构优化、要素流动顺畅、生态环境优美的国际一流湾区和世界级城市群框架基本形成。

- 区域发展更加协调，分工合理、功能互补、错位发展的城市群发展格局基本确立；
- 协同创新环境更加优化，创新要素加快集聚，新兴技术原创能力和科技成果转化能力显著提升；
- 供给侧结构性改革进一步深化，传统产业加快转型升级，新兴产业和制造业核心竞争力不断提升，数字经济迅速增长，金融等现代服务业加快发展；
- 交通、能源、信息、水利等基础设施支撑保障能力进一步增强，城市发展及运营能力进一步提升；
- 绿色智慧节能低碳的生产生活方式和城市建设运营模式初步确立，居民生活更加便利、更加幸福；
- 开放型经济新体制加快构建，粤港澳市场互联互通水平进一步提升，各类资源要素流动更加便捷高效，文化交流活动更加活跃。

到 2035 年，大湾区形成以创新为主要支撑的经济体系和发展模式，经济实力、科技实力大幅跃升，国际竞争力、影响力进一步增强；大湾区内市场高水平互联互通基本实现，各类资源要素高效便捷流动；区域发展协调性显著增强，对周边地区的引领带动能力进一步提升；人民生活更加富裕；社会文明程度达到新高度，文化软实力显著增强，中华文化影响更加广泛深入，多元文化进一步交流融合；资源节约集约利用水平显著提高，生态环境得到有效保护，宜居宜业宜游的国际一流湾区全面建成。

3. 《广州市国土空间总体规划（2018-2035 年）》

市域国土空间总体规划以“美丽宜居花城、活力全球城市”为目标愿景，围绕实现老城市新活力，着力推动广州在综合城市功能、城市文化综合实力、现代服务业、现代化国际化营商环境四个方面出新出彩，焕发“云山珠水吉祥花城”无穷魅力。2025年，国家中心城市和综合性门户城市建设全面上新水平，实现老城市焕发新活力，建成科技创新、先进制造、现代服务、文化交往强市，国际商贸中心、综合交通枢纽、科技教育文化中心功能进一步增强，粤港澳大湾区区域发展核心引擎作用进一步凸显。

结合市国土空间总体规划提出的建设国际综合交通枢纽、完善城市交通网络的总体目标，为实现中转旅客占比达25%、国际及地区航线数量达190条、港口集装箱吞吐量达3500万标准箱、主城区公共交通比例占65%以上、主城区轨道站点800米人口覆盖率达75%以上的目标，广州市在航空、铁路、高速公路、城市轨道、货运枢纽等方面提出了发展策略，涉及花都区的有：

- 航空：汇集高铁、城际、地铁等多种轨道交通方式于白云机场，建设T3高铁站，确立粤港澳大湾区世界级机场群的核心地位。
- 铁路：高标准建设广州北站，新增白云机场T3站；新增广湛高铁、广河高铁、广中珠澳高铁、广深第二高铁，实现高铁进城市中心、空铁联运。
- 高速公路：新增增佛（天）高速公路、机场第二高速-广连高速、广佛肇高速、惠肇高速白云至三水段线（花莞高速西延线），进一步强化华南地区公路枢纽中心地位。
- 城市轨道：新增高速地铁18号线、22号线，新增快速地铁24号线，29号线，新增普速地铁35号线、36号线、41号线，建设快速的城市轨道网络。
- 货运枢纽：新增区域物流园区空港国际物流园区、区域物流园区花都物流园区、风神汽车物流基地。重点建设白云机场空铁联运中心为纽带的铁路经济带和多式联运体系。

4. 《广州市交通发展战略规划》

规划提出了“全球重要综合交通枢纽”的总目标，以此为基础制定了三组核心指标：一是生产指标，市域任意一点30分钟内抵达对外交通枢纽，广州与湾

区中心城市及邻穗城市 60 分钟轨道直达；二是生活指标，市域 90%的居民公共交通通勤时间控制在 50 分钟以内，市域实现“6080”客运目标（即公共交通占机动化出行比例 60%，轨道交通占公共交通出行比例 80%），示范区实现“8090”客运目标（即公共交通占机动化出行比例 80%，轨道交通占公共交通出行比例 90%）；三是生态指标，绿色出行示范区的绿色出行（包括公共交通、步行和非机动车）比例不低于 90%，市域绿色交通出行比例不低于 75%。

围绕目标提出了六大战略包括更开放的国家门户、更直连的湾区核心、更高效的公共交通、更健康的道路系统、更智慧的交通大脑、更精明的空间布局。花都区从航空、铁路、客运站、高速公路、城市轨道、货运枢纽等方面都涉及了相关的交通项目策略，具体如下：

- 航空：加快白云机场三期扩建工程建设。强化白云机场空铁联运，构建广州多机场体系；
- 铁路：提出推进广州北站、白云机场高铁站 2 处铁路枢纽建设，新增 4 条铁路和 1 条城际，分别是广清永高铁、广河高铁、广中珠澳高铁、广宁联络线、广佛环西环城际；
- 高速公路：新增 2 条，分别是机场第二高速-广连高速、惠肇高速白云至三水段线（花莞高速西延线），加强广佛同城化、广清一体化；
- 城市轨道：新增/调整 7 条城市轨道，分别是 22 号线、24 号线、29 号线、35 号线、36 号线、41 号线，提出站城融合发展要求；
- 货运：积极引导创新要素向空港经济区科创平台聚集，实现高新技术企业职工平均通勤时间缩短 20%-30%。

5. 《广州市国民经济和社会发展第十四个五年规划和二〇三五年远景目标纲要》

● 发展指导思想

以“双区”建设、“双城”联动为战略引领，持之以恒实施“1+1+4”工作举措，坚决办好发展和安全两件大事，做强人工智能与数字经济、城市更新“双引擎”，加快建设科技创新强市、先进制造业强市、现代服务业强市、人才强市、文化强市，提升国际商贸中心、综合交通枢纽、科技教育文化医疗中心功能，完善现代金融服务体系和现代流通体系，推进城市治理体系和治理能力现代化，统

筹发展和安全，建设平安广州、法治广州、幸福广州、美丽广州，争创新时代高质量发展示范区，加快建设国际大都市，奋力实现老城市新活力，以“四个出新出彩”引领各项工作全面出新出彩，为全省打造新发展格局的战略支点发挥重要支撑作用，在全省在全面建设社会主义现代化国家新征程中走在全国前列、创造新的辉煌中勇当排头兵。

● 提升综合门户枢纽功能

做强国家中心城市和综合性门户城市，优化现代流通体系，强化对双循环的有力支撑。把城市重大基础设施建设作为决定城市高质量发展、巩固提升城市综合竞争力的关键变量，坚持国际综合交通枢纽这个立市之本、强市之基，高标准建成畅通全市、贯通全省、联通全国、融通全球的现代化交通体系网络，更好服务“一带一路”建设，增强全球高端资源要素集聚辐射能力。高水平提升国际航空枢纽，完成白云国际机场三期扩建工程，完善机场综合交通网络，争取更多空域资源，构建以白云国际机场为核心的大湾区世界级机场群。高水平提升世界级铁路枢纽，实施铁路枢纽能级提升工程，加快建设广湛、广河、广中珠澳等高铁和城际轨道项目，谋划建设贵广高铁广宁至广州北站联络线、广清永高铁等重要通道，稳步增加地铁运营里程，优化地铁线网，推进广州地铁延伸贯通周边城市、拓展国内外市场。加快高速公路建设，实施市政道路网络结构性提升工程，提升道路设施养护水平。高水平提升国际数字信息枢纽，加快应用场景开放，推出更多应用场景示范。推进数智港与空港、海港、铁路港联动，优化升级多式联运，完善智能物流、供应链物流、绿色物流等大物流格局，建设更高水平的国际现代物流中心。

6. 《广州市综合交通枢纽总体规划（2018-2030年）》

客运枢纽规划形成“双芯两极”客运枢纽布局。双芯即航空芯，以广州白云国际机场为核心，构建航空枢纽网络，连接广州北站、广州机场站、知识城站，打造世界级空港和空铁联运枢纽即主城芯，在人口高度集聚的主城区，依托广州中心火车站（广州站—广州东站）、广州南站、白云站等，建设广州枢纽中心，合理布局汽车客运站和水巴码头，高密度布局旅客换乘枢纽，优化提升主城区服务能级。两极：南沙极——以南沙邮轮母港、南沙站为主，打造粤港澳大湾区世界高品质服务枢纽；东部极——以新塘站、增城站为主，打造东

部门户枢纽。

货运枢纽规划形成“双核一带”货运枢纽布局，支撑国家“一带一路”建设的重要支点。南沙核即以广州港南沙港区为核心，打造丝绸之路经济带和海上丝绸之路的战略支点，建设自由贸易港，促进粤港澳大湾区发展。机场核即围绕广州白云国际机场，推动空铁融合发展，打造高端货运经济区。环城带即在广州主城区外围，围绕铁路货运通道和二环高速公路，布局广州集装箱中心站、增城西物流基地、白云货站等铁路、公路货运枢纽站场，与产业聚集区形成紧密互动格局，实现交通物流融合发展战略。

7. 《广州市交通物流融合发展第十四个五年规划研究》

枢纽布局总体上将遵循区域协同发展原则、城市协调发展原则、相关规划衔接原则、交通协调发展原则、产业联动发展原则、功能分级分类原则。重点围绕以广深港澳科技创新产业走廊为主的产业发展带、珠江口水道、铁路货运主通道、主城区及城市边界布局规划建设特大型、大型物流枢纽共 15 个。其中花都区涉及 1 个特大型、2 个大型物流枢纽，分别为广州空港物流枢纽、花都港物流枢纽、广州高铁快运物流枢纽（北枢纽）。

● 广州空港物流枢纽

特大型物流枢纽，交通物流核心区面积约 48 km²，产城拓展区面积约 118km²，发展定位为国家空港型物流枢纽、世界级航空枢纽、亚太地区航空物流中心以航空制造、先进装备制造、新一代信息技术、生物医药等为主的高端制造产业。

● 花都物流枢纽

交通物流核心区面积约 1.5km²，产城拓展区面积约 43.7km²，发展定位为生产服务型物流枢纽；广州北部汽车创新中心。发展新能源汽车和智能网联汽车、装备制造、新能源汽车、都市消费工业等多元化工业。

● 广州高铁快运物流枢纽

大型物流枢纽，依托广州南、机场 T3、广州北等高铁站或动车运用所，发展广州高铁快运物流，发展定位为全国高铁快运作业基地先行先试点、全国高铁快运枢纽，支持区域大批量高铁快递业务、电商物流、城市配送发展。

8. 《花都区国民经济与社会发展“十三五”规划纲要（2016-2020）》

以“国际空铁枢纽、高端产业基地、休闲旅游绿港、幸福美丽花都”为发展定位，推进空铁联运，打造国际空铁枢纽，构建空铁联运交通一体化，研究“空铁联运”客运模式。加强与广州中心城区联系，加快轨道交通建设，实现 20 分钟直达广州中心城区，推进区内高快速路网建设，改善对外通道。

9.《花都区国民经济和社会发展第十四个五年规划和二〇三五年远景目标纲要》

“十四五”发展总体要求提出全面推进“国际空铁枢纽、高端产业基地、休闲旅游绿港、幸福美丽花都”建设。围绕对外、内部联系两大方面提出大力推动和完善空铁联运大综合交通体系，全面推进空铁融合发展示范区建设，主动融入“一核一带一区”，创新市域跨区协同合作，扩大、深化广佛高质量发展融合试验区，强力协同推进广清一体化，联动广州空港经济区、中新广州知识城发展等发展策略。

在打造空铁融合发展示范区方面，提出实现广州北站至白云国际机场广州北站至白云机场空侧快速直达、与广州中心城区“半小时通勤”时空目标。

● 空铁联运体系

全力支持保障机场三期扩建工程顺利推进，初步建成广州北站综合交通枢纽，加快广州北站二期站房建设，推动 T4 航站楼、广州北站至白云国际机场空侧专用轨道线建设，创新“白云机场-广州北站”一体化空铁联运模式，实现高铁、城轨、地铁、公交等各类交通方式无缝衔接、高效换乘。

● 大综合交通体系

推动广州东至花都天贵城际、广佛环城际（广州北-佛山西）、广州地铁 24 号线、贵广高铁广宁至广州北站联络线、广清永高铁、广中珠澳高铁等加快建设，大力争取更多轨道线路直通香港、深圳等大湾区主要城市。完善“七横八纵”城市路网，提速升级内联外通的交通路网，分期分批推进主干路路改扩建和快速化改造，畅通与过境高速公路的快速连接。打通“断头路”，整治拥堵点，深化智能交通建设应用，提升道路通行效率。

在产业发展布局方面，提出筑建“一核引领、三带联动、六大功能区支撑”产业新格局。

● 一核：空铁融合发展示范区

充分发挥空港、铁路港辐射带动作用，集聚高端物流、信息流、资金流、人流，着重建设绿色总部经济功能区、广州北站商务功能区，支持融创文旅城丰富新产品、新业态，大力发展枢纽型经济引领的总部经济、绿色金融、绿色建筑、商务商贸、数字创意文化旅游、免税购物、美食体验等，打造总部经济、绿色金融、现代商贸等现代服务业集群。

● 三带：东部临空数字创新带、西部智造带、北部生态文旅带

东部临空数字经济创新带。紧紧依托白云国际机场的区位优势和花都湖周边良好的创新创业环境，集聚国际创新资源，积极融入广州数字经济核心区，依托穗莞深城际、永九快速路北延线（二期）等快速通道，主动对接中新知识城和广深港、广珠澳科技创新走廊，以花都临空高科技产业园、花都高新科技产业园、花都智能电子绿色价值创新园为主要载体，着重建设临空数字经济功能区、智能电子功能区，加快发展新一代信息技术、飞机维修、航材制造、飞机租赁、航空物流、跨境电商、人工智能数字经济等产业。

西部智造带。依托装备制造产业雄厚发展基础和交通优势，以花都国际先进装备制造产业园、交通装备制造产业园、赤坭中小企业园、皮革皮具产业创新园为主要载体，着重建设汽车智造功能区，加快发展智能装备、智能网联、新能源汽车。大力推动皮革皮具、化妆品、珠宝等传统优势产业数字化、智能化转型。

北部生态文旅带。依托良好的生态环境和丰富旅游资源，以梯面康旅小镇、狮岭皮革皮具跨境贸易小镇为主要载体，着重建设生态休闲文旅功能区，重点发展生态旅游、健康休闲、民俗创意、都市现代农业等。

● 六大产业功能区

汽车智造功能区。以花都汽车城为主体片区，巩固提升汽车整车及零部件制造，加快发展智能制造、新能源汽车、汽车电子、智能网联、共享汽车，以及围绕新能源及智能网联汽车的5G、自动驾驶仿、虚拟现实和AI（人工智能）等数字技术，加快打造粤港澳大湾区“智能网联和新能源车汽车产业基地”。

临空数字经济功能区。以花都高新技术产业园、5G+8K新型显示产业基地、花都湖周边地区为主体片区，重点发展数字显示、数字通信、半导体、人工智能、工业互联网、区块链、数字物流、数字文化等产业，打造粤港澳大湾区“数

字经济科技创新发展高地”。

智能电子功能区。以中电科华南电子信息产业园、国光智能电子产业园为主体片区，围绕芯片设计与制造、电子元器件设计与制造，以及通信网络、卫星应用和信息服务等新一代信息技术产业，打造国家级智能电子产业基地。

绿色总部经济功能区。加快保利国际绿色金融中心、免税旅游综合体等项目建设，重点发展总部经济、绿色金融、绿色建筑等产业，全力推进花都绿色金融改革创新试验区建设，将花都打造成具有辐射力和影响力的粤港澳大湾区绿色金融集聚中心。

广州北站商务功能区。充分利用广州北站、白云国际机场两大枢纽，发挥空铁联运综合交通体系的辐射带动作用，集聚人流、物流、资金流、信息流等要素，重点发展总部经济、高端商业商务等服务业产业，打造珠三角对外贸易集聚区。

生态文旅功能区。以梯面康旅小镇为主体片区，积极发展生态旅游、文化旅游、乡村旅游，加快发展中医养生保健、运动休闲健康等康养休闲产业，加快打造粤港澳大湾区北部生态休闲康养基地。

10. 《花都区发展战略大纲》

花都区发展定位：坚持以习近平新时代中国特色社会主义思想总揽花都工作全局，突出抓重点、补短板、强弱项，坚决打好防范化解重大风险、精准脱贫、污染防治三大攻坚战，着力解决发展不平衡不充分的问题，建设**国际空铁枢纽、高端产业基地、休闲旅游绿港、幸福美丽花都**，打造创新创业创造宜居宜业的枢纽型幸福美丽花都，高质量高水平全面建成小康社会。

发展模式和空间结构：优化城市空间布局，构建“一轴四带、一核多组团”空间布局结构，“一轴四带”拉开城市总体框架，“一核多组团”突出重点发展区域。

交通发展目标：适应广州国家中心城市定位和构建枢纽型网络城市的战略目标要求，依托国际空铁联运枢纽，构建高效、便捷、绿色、开放的城乡全面覆盖的综合交通体系，支撑“一轴四带，一核多组团”的城市空间布局 and 现代产业结构体系发展。

3.2.2 新形势和新要求

1.新形势

- “十四五”时期正处在实现“第二个百年”奋斗目标开局阶段的关键历史节点，全球面临新一轮大发展大变革大调整

2020年我国已全面建成小康社会，继而开启全面建设社会主义现代化国家新征程，目前正处于向“两个一百年”奋斗目标的历史交汇期，具有鲜明的新时代特征和里程碑意义。

当今世界正经历着新一轮大发展大变革大调整，大国战略博弈全面加剧，国际体系和国际秩序深度调整，地缘政治矛盾加剧，现有产业链条和分布格局可能会重塑，特别是中美贸易摩擦给我国经济发展增加了不确定性，突如其来的新冠疫情全球蔓延给世界经济发展带来极大冲击。基于对世界大势的敏锐洞察和深刻分析，党中央作出重大判断：世界正处于百年未有之大变局。深刻认识这一“大变局”的丰富内涵，牢牢把握大变局给中华民族伟大复兴带来的机遇和挑战，是科学制定“十四五”规划的重要前提。

- 粤港澳大湾区协同发展趋势下，对外交通枢纽逐渐成为提升大湾区竞争力的重要支撑

粤港澳大湾区发展的关键在于要素流通，要素流通的前提是交通基础设施的完善。湾区规划提出目标对“时空压缩”越来越凸显交通枢纽作为“区域门户”的地位。枢纽经济把空港地区地位提升，由原来单一的交通运输功能发展到航空产业集聚地，再发展到港城融合的临空产业生态圈。花都区将以交通枢纽平台为硬件载体，以聚流和辐射为特征，以优化经济要素时空配置为手段，对客流、物流、信息流、资金流等要素进行支配，重塑产业空间分工体系，强化往东与中新知识城合作，融入广深港澳创新走廊，全面提升城市能级的经济发展模式。区域交通发展打破传统的城市行政边界，在更大的范围内调整空间布局，强化基础设施的互联互通、运输组织的协同高效、信息资源的共享应用、管理政策的规范统一、加速推进区域交通一体化。

- “双轮驱动”产业转型升级战略和“一区一城一港”产业格局下，与周边城市产业合作的需求进一步增大

花都区“一区一城一港”新产业格局背景下，花都区重点打造空铁融合发展示范区、西部智能新能源汽车城、东部临空数智港。重点组团将加快淘汰和调

整效益低、污染大的制造业，推动现代传统制造业、专业批发市场、物流园区等有序疏解和转型升级，疏解非核心功能至周边城市，促进旧城区焕发新活力。加快发展现代服务业、先进制造业，推动产业结构转型升级，建立健全绿色低碳循环发展的经济结构。商贸的展示、销售在中心城市，相应的集散、仓储、运输则外移至外围镇，甚至外溢至周边广清特别合作区、广佛高质量发展融合试验区；生产型物流服务将实现物流管理一体化，提供专业化、全过程的供应链服务发展；城市配送也将更高效、更专业、更多元化。

2.新要求

- **交通强国和粤港澳大湾区双重战略背景下，广州与全球联系更加频繁，花都需依托广州打造国际空铁枢纽，大力发展空铁融合发展示范区**

2019年国务院相继印发了《粤港澳大湾区发展规划纲要》和《交通强国建设纲要》。《粤港澳大湾区发展规划纲要》提出湾区以香港、澳门、广州、深圳四大中心城市作为区域发展的核心引擎，粤港澳大湾区是国家建设世界级城市群和参与全球竞争的重要空间载体。是我国开放程度最高、经济活力最强的区域之一，具备建成国际一流湾区和世界级城市群的良好基础。《交通强国建设纲要》提出推动交通发展由追求速度规模向更加注重质量效益转变，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，由依靠传统要素驱动向更加注重创新驱动转变，构建安全、便捷、高效、绿色、经济的现代化综合交通体系。广州地处粤港澳大湾区这“一带一路”战略的交汇地，粤港澳大湾区的中心，依托白云机场这一重大对外交通枢纽设施，将与全球联系更加频繁，也对枢纽经济的发展提出新要求。

- **广佛同城、广清一体区域融合发展步伐加快，“双区”建设、“双城”联动，花都地处“战略交汇地”，亟需完善区域交通设施代表广州加强对相邻地区的辐射带动。**

花都区位条件得天独厚，花都西邻佛山，北靠清远，东接广州中新知识城，南邻白云乃至广州中心城区，距离中新广州知识城5公里，离广州中心区、佛山、清远中心区均约30公里，在“双区”建设、“双城”联动、广佛同城、广清一体区域融合发展步伐加快、广州城市空间圈层不断拓展、广深港澳科技创新走廊推动下的背景下，将迎来融“核”发展的机遇，通过道路、轨道、公交等各种

交通方式，融合地区的大交通体系，完善区域交通设施，代表广州加强对相邻地区的辐射带动，向佛山、清远中心区的延伸，借助临近区域中新广州知识城政策先导的机遇，建立与之匹配的交通系统，抓住融“核”发展机遇期，实现强强联合。

- **科技创新将深刻改变居民出行方式和交通管理模式，要求花都依托汽车产业集群、临空高科技产业集群等优良产业基础进行交通科技创新**

2017年9月，中国城市与小城镇改革发展中心首次发布《中国城市治理智慧化水平评估报告》，对全国293个地级以上市的智慧化发展进行评估，广州排名全国第3位。随着新技术对传统交通管理带来了新课题，对于人脸识别（公交、行人过街等领域）、电子车牌（危运车）、移动支付（公交）、互联网+自动驾驶（交通管理、交通出行）、智慧道路、人工智能（交通指挥中心）等热点技术给花都区交通系统带来升级改造的契机。

3.3 交通发展预测

3.3.1 预测方法及依据

根据《广州市国土空间总体规划（2018-2035年）》、《广州市交通发展战略规划》等相关规划以及相关部门统计历史数据等，首先对社会经济、人口总量及分布以及机动车发展规模等预测；在此基础上，综合预测花都区“十四五”综合交通体系相关属性数据。

3.3.2 机动车保有量预测

花都区2020年底机动车保有量为17.14万，比上年减少6.0%，其中载客汽车保有量12.87万，比上年减少5.6%，载货汽车保有量4.19万，比上年减少7.2%，根据花都现有限摩政策，民用摩托车只报废不上牌（摩托车数量极少，不进行统计），详见下表。

表 3-4 花都区机动车保有量统计表

单位：辆

分类		2015年	2016年	2017年	2018年	2019年	2020年
汽车	汽车小计	173168	178545	185485	193162	182039	171140
	载客汽车	133562	135228	138649	143582	136218	128654

分类	2015年	2016年	2017年	2018年	2019年	2020年
载货汽车	38808	42494	46004	48790	45149	41894
其他	798	823	832	790	672	592
摩托车	29362	11878	3364	0	0	0
其他类型（挂车、拖拉机、其他）	292	309	296	279	250	236
总计	202822	190732	189145	193441	182289	171376

过去10年花都区机动车发展呈现这样一种模式：收入决定消费，消费拉动经济增长，经济增长又反馈促进收入增加和刺激消费。未来的5年中花都区机动车发展将继续遵循“收入-消费”这一良性模式。根据2025年花都区经济、人均收入预测和《广州市中小客车总量调控管理办法》的实行，推算2025年，花都区机动车总量为29.5万辆。根据花都现有限摩政策，民用摩托车只报废不上牌，预计至2025年花都民用摩托车基本消失。

3.3.3 区域对外交通需求预测

1. 白云国际机场

根据《广州白云国际机场综合交通枢纽整体交通规划（修编）》，白云国际机场将被打造成为引领粤港澳大湾区机场群协同发展的国际航空枢纽，规划到2025年白云国际机场旅客吞吐量将达到1.05亿人次，日均达30.1万人次，陆侧客运需求日均为42.1万人次/日；规划至2025年，白云国际机场货邮吞吐量将达到300万吨。

● 客运

随着白云机场容量的进一步提升、国际航线的逐步增加以及集疏运系统的进一步加强，未来白云机场的辐射能力将会得到较大的提高，尤其是高铁接入线路增加、城际线网逐步成熟之后，白云机场对周边城市及高铁腹地的服务作用将会得到极大增强，客源分布将由现状的以珠三角地区为主逐渐扩大至省内其他城市、广西方向、湘赣方向等地区。

根据预测，近期2025年白云机场整体陆侧客流分布：广佛客流（68%）+广佛以外客流（32%）。其中，广佛以外客流当中的珠江口两岸（27.5%）+粤东（8.8%）+粤西（13.8%）+粤北（5%）+广西方向（21.3%）+湘赣方向（23.8%），相对现状客流进一步从广佛向外围地区扩大；广佛客流当中的中心

城区及南部（58.7%）+东部城区（14.9%）+花都从化方向（9.3%）+三水方向（1.5%）+佛山中心及高明方向（9.9%）+顺德方向（5.9%）。

● 货运

广州市未来进一步提升国家中心城市地位，推进环珠三角地区与珠三角地区一体化融合发展，共建粤港澳大湾区，辐射带动粤东西北与泛珠三角地区发展，可以预期白云机场与广州市外的货运联系需求将不断提高。未来珠三角产业分布将进一步向外围转移，北部航空货运量有一定的增长空间，南部及东部面临珠三角地区其他机场的进展，货运分布增长受限，但由于广州未来大湾区服务功能核心区的发展要求，仍将进一步提升与湾区城市的物流紧密衔接，往南向的货流联系仍能保持一定比例。

由于城市经济和郊区化的发展，城市居民及工业企业外迁成为趋势，同时信息技术的应用使得商流和物流不断分离，零售批发业为形成对居民及相关产业的就近支援，其物流空间部分也不断向外迁移，广州市域内物流空间也将随之不断外移。预期未来东西两侧为机场主要货运走廊，分别占22%、28%，广州市内及北部地区分别占18%、20%。

表 3-5 2025 年广州白云机场广佛陆侧货运分布情况示意图

年限\方向	广州市	东部地区	南部地区	西部地区	北部地区	合计
2025	25%	20%	15%	25%	15%	100%

随着未来机场枢纽集疏运系统的逐渐完善，城市轨道交通和城际轨道网络的日益成熟，以及未来高铁线路的接入，枢纽客流的集散方式将逐步由现状的小汽车+机场大巴为主的模式向城市轨道交通+城际高铁为主导的模式转变。

表 3-6 广州白云机场各集散方式客流需求规模（全日）

--	--	城市轨道交通	城际	高铁	机场大巴	出租车	小汽车	其他	合计
2025	比例	28.0%	10.9%	2.0%	22.5%	11.1%	23.5%	2.0%	100.0%
	规模 (万人次/h)	11.8	4.6	0.8	9.5	4.7	9.9	0.8	42.1

表 3-7 广州白云机场各集散方式客流需求规模（高峰小时）

--	--	城市轨道交通	城际	高铁	机场大巴	出租车	小汽车	其他	合计
2025	比例	28.0%	10.9%	2.0%	22.5%	11.1%	23.5%	2.0%	100.0%
	规模 (人次/h)	11776	4584	841	9463	4668	9884	841	42058

2.广州北站

广州北站位于京广高铁（武广段）、京广铁路线上，可与广清城际、广佛环城际、湛广河高铁换乘，广州北站未来承担与白云国际机场空铁联运重要功能，考虑将成为未来广州北部的铁路客运中心。预计 2025 年广州北站日均发送 5.6 万人次/日。广州北站客运发送规模预测结果汇总如下表。

表 3-8 广州北站客运发送规模预测结果汇总（万人次/日）

	高铁	城际	合计
2025 年	2.5	3.1	5.6

考虑北站枢纽周边既有规划交通设施，以及未来北站规划直接服务线路包括地铁 24 号线、9 号线。24 号线直接连接广州主城区，9 号线是花都区东西向轨道走廊，并且可与 3 号线换乘直接联系白云机场。为匡算北站发送客流中铁路内部换乘的比例，可将客流分为以下三个部分：

直接覆盖客流：北站直接覆盖区域产生的客流，主要通过轨道、公交、小汽车等市内交通方式集散；

机场至北站客流：由机场发往北站乘坐高普铁/城际的客流；

高普铁/城际换乘客流：主要为外围地区城际和高普铁之间内部换乘的客流，包括高普铁发送量中由城际中转过来的客流和城际发送量中由铁路中转过来的客流。预测北站各个方式衔接比例如下表所示。

表 3-9 广州北站各方式衔接比例

	铁路	长途	地铁	公交	小汽车	出租车	慢行及其他	合计
比例	27.00%	9.50%	24.50%	15.60%	13.70%	8.50%	1.20%	100%
规模（万人次/日）	1.51	0.53	1.37	0.87	0.77	0.48	0.07	5.6

3.3.4 区域内部交通需求预测

根据花都区人口和社会经济发展趋势，预计至 2025 年，全区内部客运出行总量将达 225 万人次/日。内部货运发生量 905 万吨，公路交通依然占货运绝对主体地位。客流出行内部以向花都中心区集聚为主要方向，与规划空间结构相对应。

1.公交站场需求预测

● 公交客流预测

结合花都区 2025 年各区域人口和公交客流分布，在中心城区与外围区域采

取差别化供给策略，分别布设相应规模的公交站场。经过模型预测分析，至2025年，花都区全区内部客流出行数量225万人次/日，广州方向客流量78万人次/日。其中常规公交出行的客流量分别为内部33.4万人次/日和广州方向11.7万人次/日。

● 首末站场规模需求预测

根据《城市道路交通运输规划设计规范》来测算花都区特征年的公共汽车数量。依照规范内城市规模与公共交通需求的划分标准，花都区属于超过100万人口的大城市。按照大城市的公共汽车规划标准，每800~1000人一辆标准车，本规划取低值，按1000人一辆标准车计算。2025年花都区需要公交标准车1300辆，公交万人拥有量为10标台。

表 3-10 花都区特征年公交车规模需求一览表

年份	公交车规模	万人拥有量
2025年	1300标准车	10标台

参考《城市道路公共交通站、场、厂工程设计规范》（GJJ/T 15-2011），每辆标准车首末站用地面积按100~120m²计算；当用地狭长或高低错落等情况下，首末站用地面积应乘以1.5倍以上的用地系数；综合花都区各项指标系数可得，规定首末站的规划用地面积宜按每辆标准车用地130m²计算，2025年首末站需求量为16.9公顷。

● 保养站场规模需求预测

根据广州市交通运输局提供的资料，目前广州市实行强制性保养的车辆行驶间隔里程见下表3-11。

表 3-11 广州市强制性保养车辆行驶间隔里程表

1级保养	2级保养	3级保养	4级保养
3000-4000km	15000-20000km	75000km	150000km

《城市道路公共交通站、场、厂工程设计规范》（GJJ/T15-2011）规定保养场的规划用地按所承担的保养车辆数计算，每辆标准车用地180-220m²，综合考虑花都区各项指标系数，本次规划公交保养厂用地面积宜按每辆标准车用地200m²计算。按照公交车平均每日行程180km计算，其中各级保养场所需用地见下表3-12。

表 3-12 花都区公交保养场地规模需求表

年份	保养类别	1级保养	2级保养	3级保养	4级保养	合计
2025年	保养量（辆标车）	60	12	3	2	150
	场地规模（m ² ）	12000	2400	600	400	15400

● 停车场规模需求预测

《城市道路公共交通站、场、厂工程设计规范》规定首末站必须建停车坪。停车坪在不用作夜间停车的情况下，公交首末站用地面积应不小于该线路营运车辆全部车位面积的70%。因此，剩余30%的停车量需要由停车场来解决。

《规范》规定停车场的规划用地宜按每辆标准车用地150 m²计算。结合前面的公交运力预测结果，计算2025年公交车停车场面积需求如下。

$$S_p = 1300 \times 0.3 \times 150 = 5.85 \text{ 万平方米}$$

● 修理厂规模需求预测

《城市道路公共交通站、场、厂工程设计规范》（GJJ/T 15-2011）规定修理厂的规划用地按所承担年修理车辆数计算宜按250 m²/每标准车进行设计。这里假定平均每日修理车辆占全部运营车辆的5%，则其2025年面积需求为：

$$S_r = 1300 \times 0.05 \times 250 = 1.62 \text{ 万平方米}$$

● 小结

综合上述分析，花都区2025年公交首末站、保养站、停车场与修理厂的用地面积需求约44.24万 m²，详见下表3-13。

表 3-13 公交站场用地面积需求表

单位：万 m²

年份	首末站	保养场	停车场	修理场	合计
2025年	16.90	1.54	5.85	1.62	25.92

2. 公共停车场需求预测

● 预测前提

➤ 机动车增长因素

花都区的个体机动出行主要以私人小汽车为主，近十年来个体机动交通工具的总量大致保持平衡。按照增长趋势法预测，2025年小客车29.42万辆，其中本地车辆规模16.93万辆，外地车辆规模12.49万辆；而按照小汽车千人拥有率法预测，花都区近期小汽车出行率较高，取小汽车千人拥有率为235辆/千人，计算得到2025年花都区小汽车总量为29.49万辆。综合分析以上两种方法的预

测结果，结合花都区的实际发展，从国内外城市发展趋势判断，预测至 2025 年，花都区小汽车保有量约为 29.49 万辆。

➤ 土地利用吸引强度因素

由于花都区不同区域发展定位，土地利用规划性质存在不同，而土地利用吸引强度对停车需求将产生重要影响。土地利用停车吸引率与用地性质有关，而各类用地面积、容积率则与地区停车吸引量成正比。因此花都区土地利用中办公、商业类用地的最新调整也将纳入考虑。

➤ 不同区域停车发展政策因素

根据《广州市综合交通规划》（2011）制定的差别化停车政策，城市区停车供应结构大致是从中心区向外配建比例逐渐提高、社会停车场逐渐降低。另外在广州市辖区核心区以外可适当放宽对路内停车场的限制，构建以公共停车场、P+R 停车场、建筑物配建停车场为主，分时段灵活的路内停车场为辅的停车体系。

● 基本假定

对花都区目前停车状况调查表明，公共及配建停车设施的泊位供给均不能满足现状及未来停车的需求。受到路网容量、路内停车空间的限制，结合国内外经验，花都区中心区的停车设施的供应结构以路外停车为主，外围区域可适当增加路内停车场比例。在总量控制的情况下，路外停车泊位供给比例可按 90-95%，路内的比例 5-10%来考虑，其中公共停车场比例约 10%-13%。

● 预测方法

本次规划的预测方法为使用机动车保有量预测法进行停车需求的总量预测，采用用地分析预测法进行分区停车需求的分析预测，将上述预测结果进行相互校核并最终确定各分区停车规模。在预测过程中考虑了停车需求受到除用地以外的多种因素影响，如停车发展战略、土地使用模式、路网容量约束、车辆增长水平、停车共享以及交通需求管理目标等多方面因素对停车泊位需求的影响。

● 预测结果

花都区 2025 年停车泊位需求见下表。

表 3-14 花都区特征年标准停车泊位需求一览表

单位：万个

年份	配建	公共停车	路边停车	合计
----	----	------	------	----

2025	31.97	2.48	2.42	36.87
------	-------	------	------	-------

- 小结

花都区 2025 年总停车泊位需求量为 36.87 万个。其中，配建停车约占比 86.72%，泊位需求 31.97 万个；公共停车占比 6.72%，泊位需求 2.48 万个；路内停车占比 6.56%，泊位需求 2.42 万个。

第四章 “十四五”时期交通发展目标

4.1 交通发展指导思想

高举中国特色社会主义伟大旗帜，深入贯彻党的十九大和十九届二中、三中、四中、五中、六中全会精神和习近平总书记对交通运输发展、对广东工作的重要指示精神，统筹推进“五位一体”总体布局，协调推进“四个全面”战略布局，坚持稳中求进工作总基调，坚持以人民为中心的发展思想，紧紧围绕粤港澳大湾区、交通强国战略，牢固树立创新、协调、绿色、开放、共享的发展理念，以高质量发展为核心，以落实广州四个出新出彩发展战略为契机，着力完善现代综合交通运输体系，增强北部交通枢纽辐射能力，优化网络结构，提升综合运输服务水平，努力开创花都交通发展新局面，为全面完成“十四五”时期经济社会发展目标当好先行。

4.2 交通发展原则

区域协调，互利共赢原则：加强与周边城市的协调，满足粤港澳大湾区一体化发展的需要。

强化衔接，优化集疏原则：加强客运枢纽与城市公共交通尤其是轨道交通的有机衔接，立足同台换乘、立体换乘；推动“交通+物流+产业”融合发展。强化枢纽内外便捷联系，构建枢纽与主要客货源地的快速连接通道。

公交优先，多网融合原则：打造高铁、城际和城市轨道等多层次的公共交通体系，大力优先发展公共交通，打造绿色、便捷、安全的公共交通系统。

科学规划，远近结合原则：规划方案科学合理，能满足城市可持续发展的要求。

绿色交通，以人为本原则：提高人们的生活质量为本落脚点，遵循绿色发展的路径，引导绿色出行，为每一个市民提供更好的交通服务和更好的环境品质。

4.3 交通发展目标

4.3.1 发展愿景

以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，牢固树立和贯彻落实高质量发展理念，紧抓“一带一路”、粤港澳大湾区建设的重大机遇，构建更高效、更便捷、更绿色的综合交通体系。

4.3.2 核心指标

根据本次花都区“十四五”时期确定的构建“更高效、更便捷、更绿色”的现代化综合交通体系发展目标，分别按照四个类别制定的相关的交通发展核心指标。对外交通指标主要的内容是高速公路里程、对外时空目标等，城市交通指标主要内容是内部衔接时空目标等；站城融合指标内容为轨道站点覆盖率等，交通物流融合主要内容是货运量。

表 4-1 交通发展核心指标表

类别	具体内容	单位	现状值	2025 年目标值
对外交通	高速公路里程	公里	140	214
	机场年旅客运吞吐量	万人次	7339	10000
	铁路站客运量	万人次	234	347.8
城市交通	花都中心与广州主城区，知识城，佛山、清远中心通达时间	分钟	≥50	≤30
	区内任意片区与花都中心通达时间	分钟	≤50	≤30
	区内绿色交通出行比例	%	54%	≥60
	公共交通占机动化出行比例	%	18	≥25
站城融合	区内任意功能片区至空铁枢纽时间	分钟	≤60	≤40
	空铁融合发展区内轨道站点800米覆盖率	%	20	≥35
交通物流融合	机场年货邮吞吐量	万吨	192	350
	港口货物/集装箱吞吐量	万吨/万标箱	124.88/2.68	129.2/2.94

第五章 “十四五”时期综合交通规划

5.1 对外交通规划

5.1.1 总体规划目标

花都区对外交通需要坚持“立足广州，面向湾区，辐射全国”的发展方针，充分把握白云国际机场建设国际一流航空枢纽以及广州北站提升枢纽能级两大契机，围绕国际航空枢纽和全国铁路枢纽这两大枢纽打造立体的对外交通网络，实现广州北站至白云机场空侧快速直达、与广州中心城区“半小时通勤”、与大湾区主要城市“1小时直达”、与泛珠三角地区“4小时通达”，切实增强全球高端资源要素集聚辐射能力。同时构建国家干线铁路和区域城际轨道高度融合的一体化网络，支撑花都建设成为粤港澳大湾区北部枢纽城市，支持广州打造国际综合交通枢纽。

5.1.2 航空交通规划

1. 发展定位

- 巩固白云国际机场在全国三大枢纽机场的地位，将白云国际机场建设成为功能完善、辐射全球的大型国际航空枢纽。同时，通过轨道交通建立白云国际机场与广州北站之间的快速联系，将白云国际机场和广州北站联合打造成为空铁联运的世界级综合交通枢纽。
- 建设国际、国内航线均衡发展的干、支线航线体系，强化白云国际机场在粤港澳大湾区枢纽机场地位，形成以白云国际机场为核心的“枢纽-干线-支线”机场网络。
- 完善高速铁路、城际轨道、城市轨道、高速公路、城市道路等多种交通方式衔接，把白云国际机场建设成为粤港澳大湾区综合交通枢纽。

2. 规划目标

至2025年，白云国际机场旅客吞吐量超过1亿人次，国际及地区直达航线数达140条，国际旅客吞吐量占比达35%，中转旅客占比达20%，货邮吞吐量达350万吨。

3. 规划方案

- 完善机场枢纽功能

- 广州白云国际机场东四、西四指廊及连接楼工程，满足二号航站楼的运营需求与联系现有两个航站区，建设规模约 11.5 万平方米。
- 白云机场第四、五跑道，第三航站楼、第三航站楼综合交通中心和第四航站楼、第四航站楼至白云机场空侧专用轨道，在现有西跑道西侧建设长 3600 米、宽 60 米的第四跑道，在现有第三跑道东侧建设长 3800 米、宽 60 米的第五跑道以及在第五跑道西北侧建设第三航站楼及交通中心，新建第四航站楼和第四航站楼至白云机场空侧专用轨道。

● 完善白云国际机场的集疏运体系

加快穗莞深城际（新白广段）、广佛环线（白云机场-广州南站）的建设，串接 T1、T2 航站楼，强化机场地下集疏运体系和“空铁联运”。

加快推进惠肇高速白云至三水段线（含红棉大道支线）项目建设，分担机场高速交通压力，推动空铁大道（广州北站至广州白云国际机场快速通道首期）、机场第二高速至 T2 航站楼连接线等建设，完善衔接白云机场的道路交通网络，强化机场地面集疏运体系。

● 打造白云机场空侧捷运系统

远期 3 号航站楼的卫星厅建成后，部分旅客需在 3 号航站楼主楼完成陆侧流程后去卫星厅登机，客流需求显著增加，有必要规划旅客捷运系统。T1 航站楼和 T2 航站楼作为一个整体航站楼运行，将出行较多的中转需求，而其长条形的构型决定了旅客转机时的绕行流线较长。目前进入机场的城际、地铁可实现三个航站楼的串联，但无法为空侧旅客提供服务，为缩短空侧旅客的中转时间，有必要在航站楼内建设连接 T1 航站楼和 T2 航站楼的空侧捷运系统。

规划方案将两个系统统一考虑，实现互联互通，为将来提供跨航站区的中转服务提供可能。初步设想 T1-T2 航站楼形成近似环线的构型，T3 作为支线接入。

在建设时序方面，根据白云机场股份公司组织的专项研究，近期以减少换乘为原则，通过管理的方法解决航站楼间的换乘。在此基础上，预测 2030 年 T3 航站楼与 T1 航站楼、T3 航站楼与 T2 航站楼之间的中转旅客吞吐量不超过 60 万人次，T1 航站楼与 T2 航站楼之间的中转旅客吞吐量不超过 240 万人次。考虑到空侧捷运系统建设成本高，且近期第一、二航站区旅客中转需求相对较

少，近期规划建设 T2 航站楼内部空侧捷运系统，并做好剩余线路的捷运结构预留；中期将 T1 航站楼纳入系统中，完成主航站区空侧捷运系统的建设；远期视 T3 航站楼与主航站区之间的换乘需求确定连接两个航站区空侧捷运线路的建设时机。

● **发展通用航空，拓展航空服务范围。**

通用航空作为民航的两大支柱之一，其高速性、机动性、舒适性、通用性的特点将作为公共航空运输的重要补充，能够有力地支撑广州市建设枢纽型网络城市。充分利用广州作为全国低空空域管理体制改革的试点的政策优势，加快广州及周边低空空域划设及有效管理，推进低空空域便利化、打造全国低空空域管理运行服务先行区重点发展警务飞行、医疗救助、农业生产服务等通用航空业务；推进通用机场及配套设施建设，构建与经济社会发展相适应、与民用运输航空相补充的通用机场布局体系；加快建立以广州为枢纽的省内直升机运营网络，落实区内 3 处直升机起降点，主要满足应急救援、城市消防、政府紧急事件处置、娱乐休闲等需求，构建完善广州与香港、澳门之间的直升机网络。

专栏 航空交通规划

机场改扩建：广州白云国际机场东四、西四指廊及连接楼工程、白云机场第四、五跑道和第三航站楼、第三航站楼工程综合交通中心、第四航站楼；

机场集疏运系统：国内空侧捷运线路、国外空侧捷运线路；穗莞深城际（新塘—白云机场）、广佛环线（白云机场—广州南站）、广清城际（二期）、惠肇高速白云至三水段线（含红棉大道支线）、空铁大道（广州北站至广州白云国际机场快速通道首期）、机场第二高速至 T2 航站楼连接线工程等。

5.1.3 铁路交通规划

1. 规划目标

广州北站作为广州市北部地区拥有省域高铁、普铁、城际铁路以及花都区快速公交通道的三级换乘条件的大型交通枢纽，“十四五”期间规划目标为进一步加强铁路运输在综合运输体系中的地位，到 2025 年广州北站年发送量达 347.8 万人次。

2. 规划策略

落实《粤港澳大湾区（城际）铁路建设规划》，构建面向湾区、辐射全国的高快速轨道通道，提升对外辐射能力；主动协调及优化区域交通设施规划位置和布局方案，促进交通设施对花都区的辐射带动作用；完善铁路枢纽集疏运通道，强化对花都区的服务。

3.规划方案

● 加快推进广州北站枢纽改扩建工程

- 广州北站综合交通枢纽开发建设项目（天贵路万达城西侧）安置区：总用地面积 160627 平方米，总建筑面积 897332 平方米，主要建设安置房、配套公建、停车场及相关配套设施。
- 广州北站综合交通枢纽开发建设项目（二期）安置区：总用地约 41264 平方米，总建筑面积约 20 万平方米，主要建设安置房、配套商业、地下停车场、其它配套公建及周边市政道路等。
- 广州北站综合交通枢纽：广州北站综合站房工程、广州北站综合交通枢纽配套基础设施一期和二期工程、农新路高架桥工程（云山桥-广清高速新华立交）、云山路东侧高架桥工程、滨湖路（雅瑶桥-新街大道）工程、工业大道（新街大道-荔红南路）拓宽改造工程。

● 完善广州北站枢纽功能方面

规划接入广州北站的轨道交通设施包括：国家铁路 6 条，分别为广河高速铁路、广中珠澳高铁、广深第二高铁、广湛高铁、广清永高铁、贵广高铁广宁联络线；城际轨道 4 条，分别为广清城际、穗莞深城际、广佛环城际、广州东至花都天贵城际；城市轨道 1 条，为地铁 24 号线。

规划未建的轨道交通设施 7 条，包括广河高速铁路、广中珠澳高铁、广深第二高铁、广清永高铁，贵广高铁广宁联络线，广佛西环城际（广州北-佛山西）、地铁 24 号线；在建轨道交通设施 5 条，包括广湛高铁、广州东至花都天贵城际、广清城际（二期）、广佛东环城际（白云机场-广州南）、穗莞深城际（新塘-白云机场）。广州北站轨道交通设施见下表 5-1。

表 5-1 广州北站轨道交通设施

轨道设施	线路名称	建设时间
国家铁路	京广铁路	已建
	京广高速铁路	已建
	广湛高速铁路	在建，预计 2024 年建成

轨道设施	线路名称	建设时间
	广河高铁	前期
	广中珠澳高铁	前期
	广深第二高铁	前期
	广清永高铁	前期
	贵广高铁广宁联络线	前期
城际铁路	广清城际	在建，一期已完工建成，二期在建
	广佛环线（广州北站-佛山西站）	预计 2022 年 9 月 30 日前开工
	广佛环线（广州北站-白云机场-琶洲-广州南站）	北站-白云机场段已建成运营，白云机场-广州南站在建，预计 2022 年建成
	穗莞深城际（新塘-白云机场）	新塘-白云机场段预计 2022 年建成
	广州东至花都天贵城际	在建，已于 2021 年 9 月开工
	广州东至花都天贵城际广州北站联络线	前期
	芳村至白云机场城际北延线	前期

● 规划轨道交通

广河高铁：广州北站-白云机场-知识城-河源-龙川西，全长 182km，花都境内 2km，最高设计时速为 350km/h，目前为规划研究阶段，承担花都向东联系广州中新知识城及串联京九高铁的作用。

广中珠澳高铁：广州北站-白云机场-南沙-中山-珠海横琴，全长 163km，花都境内 2km，最高设计时速为 350km/h，预计 2022 年开工，承担花都向南联系南沙新区、珠江口西岸重要城市、澳门特区的作用。

广深第二高铁：广州北站-深圳机场，线路局部（广州北站至鱼珠段）与广中珠澳高铁共走廊。目前为规划研究阶段，承担提升广深发展轴功能，线路连接广州知识城、东莞中心区、深圳南山前海地区等科技创新走廊上的核心节点，北接湘粤第二通道，南延联系香港东大屿新中心，线路总里程 75km，市内里程 29km，最高设计时速为 350km/h。

广湛高铁：广州站-佛山-新干线机场-茂名南-湛江西，全长 400km，以联络线的形式接入广州北站，花都境内 2km，最高设计时速为 350km/h，于 2019 年下半年开工建设，承担花都向西联系佛山、粤西城市及广西壮族自治区、海南省的重要作用。

贵广高铁广宁联络线：广州北站-广宁，全长 85km，花都境内 22km，最高设计时速为 300km/h，目前为规划研究阶段，承担花都向西北联系及串联贵广高铁的作用。

广清永高铁：广州北站-清远站-永州站，全程 394km，花都境内 18km，目前为规划研究阶段，承担花都向西北联系清远、永州市，填补环珠三角高铁放射线西北方向空缺。

加快建设穗莞深、广清城际、广佛东环、广州东至花都天贵城际，尽快稳定广佛西环线站方案，促进广佛同城、广清一体化高质量发展，全面融入粤港澳大湾区。

穗莞深城际：广州北站-白云机场-新塘-深圳机场，全长 108km，花都境内 22km，最高设计时速为 160km/h，主线新塘-深圳机场 2019 年通车运营，新塘-白云机场段预计 2022 年建成，承担花都向南联系珠江口东岸重要城市、香港特区及串联珠三角三大重要机场的作用。

广清城际：广州站-广州北站-清远，全长 64km，花都境内 20km，最高设计时速为 160km/h，其中广州北站至清远段通车运营，广州站至广州北站段目前为在建阶段。承担花都向南联系广州中心城区、向北联系清远的作用。

广佛环城际：广佛环东环为广州北站-白云机场-琶洲-广州南站，全长 77km，花都境内 22km，最高设计时速为 160km/h，承担花都向南联系广佛地区东部及串联广州南站的重要作用。广佛环西环为广州北站-佛山西站-广州南站，全长 77km，花都境内 13km，设置了炭步、花都港两座车站，最高设计时速为 350km/h，广佛环西环承担花都向南联系广佛地区西部及串联广州南站、佛山西站的作用。

广州东至花都天贵城际：花都-广州东站，全长 39.6km。花都段方案为凤凰南路-花都大道段，实现与在建城市轨道交通 18 号线贯通运营，区内设置 3 座车站，分别是凤凰南路站、马鞍山公园站、花城街站，设计时速为 160km/h，承担花都向南联系广州中心城区、南沙新区、中山、珠海的重要作用。

广州东至花都天贵城际广州北站联络线：研究广花城际引入广州北站联络线，在应湖线路所预留引入广州北站的联络线条件，长约 8.9km，实现广清城际与广花城际互联互通，提升广州北站区位优势。

芳村至白云机场城际北延线：研究芳村至白云机场城际北延，线路自白云机场 T2 航站楼引出，串联机场起步区、临空数智港等重要组团，满足富力金港城、花山、花东等群众出行需求。

专栏 铁路交通规划

铁路枢纽：广州北站综合交通枢纽项目，包括建设广州北站综合站房工程、广州北站综合交通枢纽配套基础设施一期和二期工程、农新路高架桥工程（云山桥-广清高速新华立交）、云山路东侧高架桥工程、滨湖路（雅瑶桥-新街大道）工程、工业大道（新街大道-荔红南路）拓宽改造工程。

铁路：广河高铁、广湛高铁、广中珠澳高铁、广深第二高铁、广清永高铁、贵广高铁广宁联络线、穗莞深城际（新塘-白云机场）、广佛环东环（白云机场-广州南）、广佛环西环（佛山西-广州北）、广清城际（二期）、广州东至花都天贵城际、广州东至花都天贵城际广州北站联络线、芳村至白云机场城际北延线。

5.1.4 港航交通规划

1.规划目标

有序开发利用港口岸线，整合提升港口功能，满足花都区产业发展所需能源、原材料、外贸物资的水运需求，积极发展港口物流，完善道路集疏运，打造服务花都生产生活的喂给港。

2.规划方案

● 提升港口能级方面

对花都港码头的装卸机械设备、堆场等硬件条件进行更新改造，推动周边土地整合，建设国际平行贸易进口车展贸物流中心。利用港区后方 40 亩工业用地建设国际物流中心，引入知名国际物流公司入驻开展业务，进一步推动广州北部地区的物流、商流、信息流、资金流在花都集聚。

● 完善港口集疏运体系方面

规划“2 高 3 快”高快速路集疏通道，完善港口周边干道网络，强化港口对花都区生产生活的服务。

表 5-2 花都港口集疏运主要通道一览表

序号	道路等级	道路名称	备注
1	高速路	惠肇高速白云至三水段线（含红棉大道支线）	规划新增
2		清远清新至广州花都高速公路（佛江高速北延线）	规划新增
3	快速路	炭步大道	改扩建
4		红棉大道南段	已于 2021 年 6 月通车
5		赤坭大道-车城大道	改扩建

专栏 港航交通规划

港口改扩建工程：花都港码头的装卸机械设备、堆场等硬件条件进行更新改造，推动周边土地整合，建设国际平行贸易进口车展贸物流中心。

港口集疏运：惠肇高速白云至三水段线（含红棉大道支线）、清远清新至广州花都高速公路（佛江高速北延线）、炭步大道（四角围-西二环）快速化改造工程、红棉大道（南段）、车城大道改造工程、赤坭大道(车城大道至赤坭园区段)拓宽。

5.1.5 公路交通规划

1.规划目标

积极融入粤港澳大湾区，省高速公路网规划，构建与周边地区互联互通道路网络，完善对外道路体系，形成“三横六纵”高速公路网络。

2.发展策略

- **落实上位高速公路规划，做好与地方道路的协调，加强区内高速公路服务功能**

根据既有的国家省市高速公路体系，进一步落实完善新增高速公路的具体规划线位、出入口节点方案，并分析其实施意义。通过落实新的高速公路规划，协调完善其与区内地方道路的衔接，扩大高速公路在区内的服务覆盖范围，全面提升花都区道路功能等级和服务水平。

- **构建与周边地区互联互通道路网络，完善对外道路体系**

花都区位于广州北部，是广州市的“北大门”，是广州北部交通的咽喉要道，有着优越的地理位置。考虑到今后粤港澳大湾区城市间基础设施互联互通的需求以及花都融入粤港澳大湾区发展的需求，对外道路体系需要进一步完善。

3.规划方案

● 高速公路

根据广东省高速公路网规划（2020年-2035年），花都区形成“三横六纵”的高速公路体系，“三横”分别为珠三环高速公路、惠肇高速白云至三水段（含红棉大道支线），北二环高速；“六纵”分别为佛清从高速公路、广清高速公路、广乐高速公路-机场高速公路北延线、机场第二高速公路、京珠高速公路、清远清新至广州花都高速公路（佛江高速北延线）。高速公路网规划方案见表 5-3。

表 5-3 高速公路规划方案

	道路名称	服务对象	功能定义
横向	珠三环高速公路	服务花东、花山、狮岭、赤坭、花东等地区。	是国家高速公路网，也是珠三角地区及广州市公路网络的重要组成部分，连接广佛都市圈的重要环形通道，在花都区范围内可作为东西向的骨干通道，加快花都区北部东西向疏解能力；
	惠肇高速白云至三水段线（含红棉大道支线）	穿过炭步北部，重点服务新华中心区、汽车城和炭步发展区	向西联系佛山，向东联系知识城片区，是花都区重要的对外通道和东西向疏解通道，同时也能够为汽车城提供串接南北向通道的服务
	北二环高速	汽车城和炭步发展区	向西联系佛山，向东联系知识城片区，可通往广州中心区，是花都区与广州中心区重要的疏解通道，同时也能够为汽车城提供串接南北向通道的服务
纵向	佛清从高速公路	穿过花都西部边缘地区，服务花都西部炭步、纺织城、赤坭等区块。	珠三角北部半环联络线，花都区西部提供连接佛山、清远的便捷通道，降低对广清高速的依赖性。
	广清高速公路	经过花都主城区、汽车城、狮岭镇区。	是进入花都中心区主要的高速公路，客运交通的主要通道，连接广州和清远的主要高速公路。
	广乐高速公路-机场高速公路北延线	1.广乐高速公路：服务机场物流园区、花山、梯面两个镇区； 2.机场高速公路北延线：服务机场、花都中心区。	1.广乐高速公路是广州市新的北向出口，为花都中心区、机场北区和梯面提供南北向高速通道，同时作为机场物流区的货运通道； 2.机场高速公路北延线为花都中心区到广州市区的主要通勤性通道，同时兼为广乐高速的市区联络线。
	广连高速-机场第二高速公路	服务机场、花东镇区。	通往广州白云国际机场的第二条高速通道，也是广州市新的北出口高速公路。
	京珠高速公路	服务花东地区。	珠三角最重要的北向大动脉，为花都区北向远距离公路运输提供高速通道。

道路名称	服务对象	功能定义
清远清新至广州花都高速公路（佛江高速北延线）	服务赤坭、炭步发展组团	花都西部重要的南北向疏解快速通道，同时也是广佛的重要联络通道

● 公路建设项目汇总

花都区“十四五”期间公路建设项目 28 项，总投资计划 333.04 亿元。包括 13 个新建(新开工)项目，7 个续建项目，8 个策划项目。

专栏 公路交通规划

继续推进公路 7 条：包括佛清从高速北段、从化街口至花都北兴高速公路改扩建工程、广州至连州高速公路花都至从化段、花都大道（机场北进场路口至红棉大道段）扩建改造工程、炭步大桥重建工程、G106 加建沥青路面和排水箱涵工程（花都大道-山前大道）、G106 加建沥青路面和排水箱涵工程（平步大道-龙口）；

新建（新开工）建设公路 13 条：包括清远清新至广州花都高速公路（佛江高速北延线）、惠肇高速白云至三水段线（含红棉大道支线）、国道 G106 线城西村至龙口加油站段、国道 G321 线四角围至大涡段、省道 S118 线花都区杨荷至港头村段、省道 S381 线花都区花东至花城段、省道 S381 线花都区南航大道至白石村段、省道 S118 线花都区港头村至大塘段、Y748 延长线工程（延长至三水区芦苞大道），即 X275 古树大道延长线；广清高速桥底 G107 国道升级改造工程（金华路-金狮大道）（旧 107 国道升级改造工程）、肇花高速国泰出口至广清产业园国道 G107 线市政化改造升级工程、Y772 道路改造完善工程、Y838 道路改造完善工程；

策划公路 8 条：国道 G321 线黄村-大涡段改造工程（原名：省道 S118（黄村-大涡段）拓宽改造工程）、省道 S118 线花东立交-杨荷桥改造工程、省道 S381(三水-G107)改扩建工程、花都区 S267 线巴江大桥重建工程、省道 S118 线杨荷大桥重建工程、莘田大桥重建工程、金狮大道（X284 两赤）路面改造工程（南航大道-广清高速）、赤坭大道(车城大道至赤坭园区段)拓宽。

5.2 城市交通规划

5.2.1 总体规划目标

基本建成以空铁融合区为核心的高效畅顺城市客运体系，高速铁路、城际铁路、轨道交通、机场、铁路枢纽的互联互通更加紧密，构建层次清晰、模式灵活的“分层次、多模式、一体化”的公共交通系统，改善行人、非机动车交通环境及便利条件，保持地区停车格局与城市发展的适度供需平衡，引导车辆理性增长与合理使用，实现绿色出行、智慧出行、平安出行。

5.2.2 道路交通规划

1. 规划目标

为支撑花都区打造粤港澳大湾区北部交通枢纽，充分发挥花都区作为国际空铁枢纽承载地和广州、佛山、清远三城“战略交汇地”的交通区位优势，构建高效、便捷、绿色的道路网路体系。

2. 发展策略

- **构建快速路体系，提高组团之间长距离联系的通行效率，屏蔽过境交通**

区内快速路的缺乏以及长期以来由小核心逐渐扩张形成的城市格局，花都区目前面临着区内组团之间长距离联系效率较低和过境交通与内部交通混行的问题。组团间长距离联系缺乏快速通道将在一定程度上限制花都区各组团的快速发展，而过境交通与区内交通混行将加大组团内部，特别是中心区内部生活性道路的压力，影响其综合服务功能。

区内规划“两横两纵”快速路体系，提供区内组团长距离联络通道，提高组团之间长距离联系的通行效率，同时利用4条快速路在中心区周边组成的环状结构屏蔽过境交通，为中心区提供更好的交通环境。

- **优化各产业发展平台的进出通道，提升规划道路可行性**

将对接近年已批、在编片区的控规，整合、落实较为稳定的控规编制成果，并且做好片区与周边路网的衔接，在现有规划的基础上对部分衔接道路进行优化调整，提升各片区与骨架路网的衔接以及规划道路的可行性。

3. 规划方案

- **“两横两纵”快速路网络结构**

规划“两横两纵”的快速路网络，提高组团之间长距离联系的通行效率，其中“两横”为花都大道、空铁大道（雅瑶路），“两纵”为红棉大道-太石路、新花

大道。4条快速路有效覆盖全区，并且在中心区利用快速路有效分离过境交通，实现中心区内循环功能。

● “七横八纵”区域干道网络结构

根据花都区规划的方格网状城市道路路网体系，构建“七横八纵”交通性干道网。“七横”由山前旅游大道、金狮大道-花狮大道-花北大道、花都大道、三东大道、迎宾大道、风神大道-云山大道和空铁大道（雅瑶路）等道路构成；“八纵”由机场北进场路-飞粤大道、国道 G106-新花大道、莲山路、凤凰大道、芙蓉大道-建设路、荔红路、红棉大道-太石路、国道 G107（赤坭大道）等道路构成。

构建空铁融合发展区道路网络，在花都中心区选取4条主干路进行快捷化改造，包括三东大道、云山大道、凤凰大道和芙蓉大道，形成“井”字形的中心区快捷路系统，加强花都空铁联运，提高枢纽集疏运效率和区内外进出效率。

表 5-4 花都区规划城市道路路网体系及其主要功能

路网型式	道路名称	道路等级	途径
“七横八纵”	一横：山前旅游大道	主干路	花东
	二横：金狮大道-花狮大道-花北大道	主干路	花东、机场
	三横：花都大道	快速路	花东、机场、花山、新华中心区、融创文旅城、汽车城、炭步
	四横：三东大道	主干路	新华、机场、花山
	五横：迎宾大道	主干路	新华中心区
	六横：云山大道-风神大道	主干路	新华中心区、汽车城
	七横：空铁大道（雅瑶路）	快速路	赤坭、汽车城、新华中心区、机场
	一纵：机场北进场路-飞粤大道	快速路	花东
	二纵：G106-新花大道	快速路	新华中心区、机场、花山、梯面
	三纵：莲山路	主干路	新华、花山
	四纵：凤凰大道	主干路	花山、新华、狮岭
	五纵：芙蓉大道-建设路	主干路	花山、新华、狮岭
	六纵：荔红路	主干路	新华中心区、炭步
	七纵：红棉大道-太石路	快速路	赤坭、汽车城、炭步
八纵：国道 107（赤坭大道）	主干路	狮岭、新华中心区	

● 城市道路建设项目汇总

花都区“十四五”期间城市道路建设项目 79 项。总投资计划 247.71 亿元。包括 36 个新建（新开工）项目，20 个续建项目，23 个策划项目。

专栏 城市道路规划

继续推进城市道路 20 项：包括红棉大道工程（南段）、广州北站至广州白云国际机场快速通道（首期）、花都大道快速化改造（花山立交-花东立交）、广州北站至广州白云国际机场快速通道（二期）、机场北进场路（花都大道-山前旅游大道）、工业大道（新街大道-G107-花港大道）跨天马河桥梁工程、平石路（建设北路-凤凰北路）工程、儿童公园周边道路工程（平石路、瑞莲路）、莲山路（永安路-商业大道）工程、曙光路（三东大道-平步大道）工程、公益路（三东大道-平步大道）工程、花都区秀全中学新校区周边道路工程（东边路一期、东波路一期、南侧路）、秀全中学新校区东边路（田螺岭-南二经济社果园）工程（二期）、进垃圾场道路（山前大道-红崩岗水库）工程（又名狮清路工程）、蓝楹街（杜鹃二街-黄槐路）工程、中电科产业园区周边道路工程（一期）、茶碑路（天马河以西路段）道路工程、杜英二街（平步大道-平石路）工程、永安路（建设北路-莲山路）工程、石岗安置区周边道路工程。

新建（新开工）城市道路 36 项：新花大道（花都大道-迎宾大道）工程、永九快速路北延线（二期）、红棉大道工程（北段）、三东大道（玫瑰路-规划支路）隧道工程、平石路（莲山路-G106 国道）工程、机场第二高速至 T2 航站楼连接线工程、花侨大道（国际冷链产品交易中心项目周边道路）、滨湖路（雅瑶桥-新街大道）二期工程、滨江路二期（广清高速-荔红南路）工程、新街大道(工业大道-金华路)工程、北站大陵村片区道路工程、中电科产业园区周边道路工程（二期）、景天东路工程(曙光路-G106 国道)、花都区秀全中学新校区北侧道路工程（二期）、学府路（雅居乐中学—平步大道）工程、观明路西延线工程、广雅中学周边道路工程、旅南东路及连接线工程（花东物流地块辅道）、永安东路（菜鸟段）、大涡路（炭步工业园周边路）、富邦路工程、永安东路（物流地块段）、田美东路(商业大道-迎宾大道)工程、狮岭大道（平步大道—三东大道）工程、金谷北路（旅南路-山前旅游大道）工程、岭西大道工程（新赤公路-民航学院）、田心路（G107 国道—红棉大

道)工程、茶园北路(三东大道-规划支路)工程、京东一期地块支路二(支路三-机场北机场路)、菜鸟项目西侧支路三、荷花路(三东大道-景天路)工程、公安技术用房周边道路工程、永富路-田心变电站电力隧道工程、乐同村安置区进场道路(迎宾大道—赤米经济社);工业大道(新街大道—荔红南路)拓宽改造工程、广清高速新华立交改造工程;

策划研究 23 项: 炭步大道(四角围-西二环)快速化改造工程、炭南路西南涌大桥新建工程、清远太石路与花都红棉大道对接线工程,即太石路(花都区边界—山前旅游大道)工程、港口大道(S118-红棉大道)工程、新南大道(荔红南路从工业大道-车城大道)工程、望亭路-商业大道跨铁路立交工程、花狮大道(芙蓉大道-机场北进场路)工程、花北大道(机场北进场路-S118公路)工程、车城大道改造工程、平步大道西延线、镜湖大道(延伸段)工程一期、广清大道南延线(狮清路砼路面加铺工程)、三东大道西延线工程、花卉大道(阳光路-芙蓉大道段)、恒益西路(广清高速-红棉大道北延线段)、曙光路南段(新华路以南至与白云区交界)、茶碑路下穿隧道、学府二街下穿隧道、雅瑶涌、雅瑶支涌一河两岸的道路、广清高速螺塘立交、广清城际狮岭站周边衔接道路、黄河路(荔红南路-花港大道)、迎宾大道东延线。

5.2.3 公共交通运输规划

1. 规划目标

花都区积极打造多模式、多层次、一体化的公共交通系统,在有限交通设施用地资源的前提下,有效平衡公交需求与城市发展之间的矛盾,确立公共交通在城区交通中的主体地位,实现城乡公交之间的融合与协调发展。

2. 发展策略

- 布局层级合理、功能明确的公交线网

通过优化快速轨道网络、建立新型交通系统、梳理常规公交设施,形成多模式、多层次的一体化公交网络体系;

- 落实公共交通基础设施用地

通过加强各类公交基础设施的用地控制及建设力度,有效缓解目前镇内公交站场等基础设施紧缺的局面,保证公交优先政策的推广。

3.规划方案

● 城市轨道交通

落实上层规划，形成“快速线+普速线”两级城市轨道交通线网体系，内部串联组团和重大枢纽，强化与广州中心城区、清远、佛山联系。规划轨道线路主要包括快速轨道线2条，包括地铁24号线、地铁29号线；普速线路4条，包括地铁9号线西延、地铁35号线、地铁36号线、地铁41号线。形成“方格网”型轨道线网，花都区城市轨道交通线网增加90.8公里，总里程达118公里，站点76座。

“十四五”期间，结合广州北站整体改造工程，加快推进地铁24号线的建设，强化广州北站轨道集疏运网络。同时构建花都中心区与西部制造业的直达通道，加强花都区重点发展平台以及各组团间的互联互通，支撑产业平台发展，实现花都区花东镇、空港经济区与花都中心区城市轨道交通联系，推进地铁9号线西延段、地铁35号线的前期研究。

专栏 城市轨道交通线路规划

地铁24号线：广州北站-石溪。自广州北站引出，沿花城路、广花路行进，全长38.7km，设站24座，区内长7.2公里，设站5座。串联广州北站枢纽、白云站枢纽与广州主城区，强化北站集疏运功能。

地铁9号线西延：飞鹅岭-炭中路，自飞鹅岭站沿S118、S267继续向南行进，长约5km，新增车站2座。延伸后9号线全长28.4公里，设站14座。服务花都汽车城、炭步镇和花都中心区，强化西部地区与花都中心城区的联系，支持西部先进制造业功能区发展。

地铁35号线：花东客运站-镜湖大道，全长约26.1公里，设站17座。线路始于花东客运站，沿花都大道向西行进，经万达旅游城向南转入百寿路，至镜湖大道南向西止于二十四号线镜湖大道。

● 中运量公交

花都区“十四五期间”将2条中运量公交线路纳入前期研究，包括X6支、X9+X9支，线网整体布局以广州北站为核心呈放射式结构。线路途经天贵枢纽、花都中轴线、临空高科技产业园、狮岭镇居住集聚区，对周边带动作用较强。

专栏 中运量公交线路规划

X6：线路自镜湖大道-芙蓉度假区，另在国道106延伸X6支线至华侨工业

园，全长 28.9 公里，承担公交骨干线，串联雅瑶、花都广场、融创文旅城地区、芙蓉度假区，服务沿线通勤、加强地铁接驳功能。近期研究线路为 X6 支线花都广场-临空高科技产业园；

X9+ X9 支：线路自广州北站至狮岭，另在花狮大道延伸 X9 支线至南航碧花园，全长 20.5 公里，公交骨干线，加强狮山组团、北部万达城与花都中心城区的联系，解决组团间出行需求。近期研究线路为花都广场-南航碧花园。

● 常规公交

(1) 完善常规公交网络

目前花都区常规公交线路，重点包括区内组团线路以及对外与广州中心城区线路。结合公交客运体系的规划优化调整公交线路。结合轨道站点增设地铁接驳线路，串接大型公建、大型居住区、城中村等客源地，延伸网络辐射，扩大轨道交通覆盖范围，同时加密高峰期班次。结合科技创新发展以及人民出行品质化的追求，建立公交服务支线网络，引导“共享+个人定制”公交出行。

(2) 加强公交场站建设

规划 2025 年公交场站共计 14 处，其中公交首末站 9 处，综合车场 5 处，总用地面积 13.66 公顷。结合公交纯电动化的工作要求，逐步推进公交充电设施建设，各类公交场站应按规范要求配置充换电站。

表 5-5 公交场站规划一览表

序号	名称	规模	类型	备注
1	广州北站公交首末站	0.7 万 m ²	公交首末站	规划新增
2	融创文旅城站	1 万 m ²	公交首末站	
3	富都狮岭客运站停保场	0.1 万 m ²	公交综合停保场	
4	花果山公园	0.2 万 m ²	公交首末站	
5	富都停车场二	2.0 万 m ²	公交综合停保场	
6	清布	0.66 万 m ²	公交首末站	
7	清塘	0.5 万 m ²	公交首末站	
8	东镜总站	0.4 万 m ²	公交首末站	
9	花都汽车城	0.74 万 m ²	公交首末站	
10	松园停车场	由 0.4 万 m ² 扩大至 1 万 m ²	公交停车场	现有场站基础上完善
11	大陵新村	改占道为 0.5 万 m ² 独立用地	公交首末站	

序号	名称	规模	类型	备注
12	炭步总站	改占道为 0.5 万 m ² 独立用地	公交首末站	
13	飞鹅岭	改占道为 0.6 万 m ² 独立用地	公交首末站	
14	雅瑶总站夜间停车场	由 0.5 万 m ² 扩大至 1.3 万 m ²	公交综合停保场	
小计		10.2 万 m ²	--	

5.2.4 慢行交通规划

1. 规划目标

坚持“以人为本、低碳绿色”的理念，建立地区差别化的非机动化交通系统，改善行人、非机动车交通环境及便利条件，创建公共自行车交通网络，调控和引导短途自行车的合理使用发展，促进环保、健身、休闲的步行及非机动化交通与公共交通接驳，**争取在 2025 年构建与区域特点相适应且安全、连续、舒适、捷达的步行与自行车系统**。区内绿色交通出行比例大于等于 60%，空铁融合核心区设有自行车道的道路里程占比大于等于 50%。

2. 发展策略

(1) 增加行人立体过街设施，完善步行系统网络

满足城市主要干道、对外集散枢纽等行人过街需求，增加人行过街天桥和隧道，实现交通与资源、环境的协调发展，同时支撑城市升级转型和市民生活水平提高，共建美丽华都。

(2) 完善非机动车系统，突显通勤与休闲功能

以衔接轨道交通、居民区等人流通勤集散点为基础，在中心城区构建两级非机动车道网络，满足组团间通勤兼顾通过性交通；同时以既有绿道为基础，以衔接 3A 及以上景区为核心，完善休闲道网络，升级休闲道景观系统，提升花都形象和品位。

3. 规划方案

● 立体过街设施

结合城市交通枢纽的规划与建设，规划花都区将建成人行立交过街设施 31 座。主要沿快速路及干道分布，商业、学校、医院及铁路等人流密集区域分布。

● 慢行道

结合花都区中心城区居住、商业、等用地布局，学校、医院等分布，短距

离出行 OD，道路实施条件，形成承担非机动车交通功能的主通道和次通道网络。

主干路：规划宽度一般在 2.5m 至 4m，主要围绕地铁站出入口、公交车站等通勤集散布设 78km 主通道，建议机非分隔方式为物理分隔型。主要道路有：平步大道、迎宾大道、芙蓉大道、云山大道、新华路、凤凰路、花都大道、平龙路、花和路和镜湖大道。

次干路：规划宽度一般在 2m 至 3m，补充延伸主通道，建议机非分隔方式为划线分隔型或者非连续的物理隔离方式。

5.2.5 静态交通规划

1. 规划目标

花都区停车发展目标为：适应机动化快速发展趋势，在粤港澳大湾区、广州北部国际空铁枢纽定位下，加快城市停车场建设，形成以配建停车为主体，以路外公共停车为辅助，以路内停车为必要补充的停车格局，保持地区停车格局与城市发展的适度供需平衡，引导车辆理性增长与合理使用，提升城市整体交通效率，实现城市的可持续发展。

2. 发展策略

● 差别化对待

根据花都区不同地区的公交发达程度和道路系统容量，对住宅和公共建筑采取不同的停车供应策略，满足交通出行方式多样化要求。采取“公交密集区适当供给、公交薄弱区基本满足”的策略，引导地区交通出行方式的选择，调节小汽车交通需求，保证停车设施和资源的有效利用。

● 拥车者自备车位

机动车拥有者均自备一个专有停车位（基本车位），以满足夜间的停放需求，是必须满足的刚性需求。正是由于花都区基本车位的历史欠账问题，造成停车供应矛盾突出，若能从配建指标来保障刚性需求，停车矛盾将得到基本缓解。花都区作为广州市的新城区，具有发展自备车位的条件，主要是在规划上对居住区及其它建筑物执行严格、高标准的配建政策；在管理上对营运车辆将基本车位作为领取营运证的必备条件，对非营运车辆将基本车位作为车辆注册时的审验项目，车辆单位和个人必须提供夜间车辆停车位证明，明确拥车者自备车位政策，将停车设施的隐性需求市场化。

- 配建停车位共享

鼓励各种类型停车场在满足自身车辆停放需求以外，向社会车辆开放，并利用不同停放目的的车辆在停车时间分布上的差异性，以提高停车设施的综合使用率。实行停车位共享政策可以减少城市总体停车位需求，缓解停车供需矛盾，有利于城市可持续发展。花都区停车位共享政策重点体现在对办公和公共场所的停车位在夜间应向周边住宅区的私家车开放，住宅区停车位应在白天向周边公共建筑的车辆开放，大型公共设施停车位在非使用期间应对外开放。

- 停车收费调节

深入贯彻差别化的管理政策，根据路内高于路外、高峰高于平峰、中心区高于外围区的原则调整收费政策，制定不同的停车收费标准。将路内停车的收费方式由计时或计次向分時計费转化，强调路内停车的费率高于路外停车场停车费率，通过价格杠杆规范停车行为。将停车收费作为交通需求管理的核心措施之一，采用政府指导与市场调节相结合，建立合理的停车费率体系，以达到调节中心区道路交通负荷，提高资源利用效率的目的。

- 近期应以扩大停车供应为主，交通需求管理为辅

根据花都区目前的实际停车供应情况，现有停车泊位约 28.8 万个，仅是停车需求的 92%，至少要增加 2.4 万个公共停车泊位，所以近期应以扩大停车供应为主，交通需求管理为辅。因此应加大社会公共停车场建设，同时配建泊位对外公共开放也能解决部分问题，同时，鼓励在用地较为紧张的中心区建设立体停车场。

3.规划方案

(1) 配建停车场

- 规划原则

根据“停车供给差别化，中心城区供给适度控制，外围采取高标准配建”的花都区停车管理策略，另外针对全区停车泊位总体数量不足，汽车拥有率较高，公共停车场建设较为缓慢，停车矛盾主要集中在中心城区等情况，结合全区停车需求预测，建议近期对广州市停车分区管理区域（花都区部分）进行细化，建立 A、B1、B2 区三个停车分区管理区域。具体的分区如下：

- A 区，广州市停车配建指标管理分区的花都区 A 区部分，即京广铁路以东，迎宾大道以南，天贵路以西，新街河以北的地区；

- B1区，花都中心城区4个街道除A区以外的所有地区；
- B2区，花都区中心城区以外的6个外围镇街。

近期中心城区（A区、B1区）住宅、医院、学校、公共交通枢纽等部分对于车辆长期停放需求较大或临时停车需求较大且难以被公共交通取代的建筑物，应采用较高的配建指标，保证尽量能满足车辆的停放需求。商业、办公等其他建筑物类型，应鼓励采用公共交通出行，其建筑类型停车配建指标需要进行适度控制。

近期外围镇街（B2区）根据停车需求预测，需要一定程度上提高配建停车的比例，住宅、医院公共交通枢纽、商业、办公等各建筑物类型均需要在既有广州市的停车配建指标上进行提升优化。

远期中心城区（A区、B1区）、外围镇街（B2区）根据不同的建筑类型配建停车的建设情况逐步恢复原广州市停车配建指标设置标准。

● 中心城区优化建议

花都中心城区应执行“鼓励拥有，供给适度控制”的停车发展策略，除住宅、医院、学校等部分停车刚性需求较大的建筑采用主动满足停车需求外，其他建筑均需要尽量控制停车配建指标。

- 合理提高住宅、医院、学校等刚性公共建筑停车配建指标

对于车辆长期停放需求较大的住宅以及临时停车需求较大且难以被公共交通取代的宾馆、医院、学校、交通换乘枢纽等公共建筑物，近期采用较高的配建指标，远期则根据公共停车场、公共交通的建设情况逐步恢复采用原广州市标准。花都中心城区（包括A区和B1区）近期标准：1）A区中对于广州市停车配建指标中有上限和下限的指标，采用该指标的上限作为此区域的停车配建标准；2）B1区中对于广州市停车配建指标中有上限和下限的指标，采用该指标区间的中间值作为花都区停车配建标准的下限值，上限不变；若该指标只有下限无上限，则花都区指标的下限应高于广州市停车配建指标下限0.2泊/100平方米。例如，对于位于B1区的住宅中的商品房、自建住房，广州市的配建标准为1.2~1.8泊/100平方米，花都区中心城区的配建标准则可取1.5~1.8泊/100平方米。

- 适度控制商业、办公等非刚性建筑停车配建指标

对于停车需求主要为非刚性停车需求的商业类建筑、办公类建筑、景区，以及行政部门等公共建筑物，可以适当地控制其配建指标。在花都中心城区（包括 A 区和 B1 区），近期可以采用调整后的配建指标，远期则逐步恢复采用原广州市标准。花都中心城区（包括 A 区和 B1 区）近期标准：对于广州市停车配建指标中有上限和下限的指标，采用该指标区间的中间值作为花都区停车配建标准的上限值，下限不变；若该指标只有下限无上限，则把广州市停车配建指标的下限增加 0.5 泊/100 平方米作为花都区指标的上限。如，对于位于 B1 区的办公中的商务办公建筑，广州市的配建标准为 ≥ 0.9 泊/100 平方米，花都区中心城区的配建标准则可取 0.9~1.4 泊/100 平方米。

表 5-6 近期花都中心城区（A 区、B1 区）建设项目停车配建指标一览表

建筑物类型	分类（等级）	计算单位	管理区域		
			A 区	B1 区	
住宅类	商品房、自建住房	泊/100 m ² 建筑面积	1.2	1.5~1.8	
	公租房	泊/100 m ² 建筑面积	0.8	≥ 1	
	宿舍	泊/100 m ² 建筑面积	0.3	≥ 0.6	
宾馆类	酒店、宾馆	泊/100 m ² 建筑面积	0.4	≥ 0.7	
	招待所	泊/100 m ² 建筑面积	0.12	≥ 0.35	
办公类	行政办公	泊/100 m ² 建筑面积	0.6~0.7	1.2~1.7	
	商务办公	泊/100 m ² 建筑面积	0.5~0.6	0.9~1.4	
商业类	商场、配套商业设施	泊/100 m ² 建筑面积	0.5~0.55	0.8~1.3	
	批发交易市场	泊/100 m ² 建筑面积	0.8~1	1.5~2	
	大型仓储式超市	泊/100 m ² 建筑面积	1.0~1.25	2.5~3	
	独立餐饮、娱乐设施	泊/100 m ² 建筑面积	1.0~1.25	2.5~3	
文化类	影剧院	泊/100 座位	3~4	5~5.5	
	会议中心	泊/100 座位	3~4	10~10.5	
	博物馆、图书馆	泊/100 m ² 建筑面积	0.3~0.35	0.8~1.3	
	青少年宫	泊/100 m ² 建筑面积	0.4~0.45	0.8~1.3	
	展览馆	泊/100 m ² 建筑面积	0.4~0.5	0.8~1.3	
体育类	体育场馆	泊/100 座位	4~4.5	6~6.5	
医院类	综合医院、专科医院	泊/100 m ² 建筑面积	1.0	≥ 1.2	
	独立诊所	泊/100 m ² 建筑面积	0.8	≥ 1.2	
	疗养院	泊/100 m ² 建筑面积	0.5	≥ 0.7	
	敬老院、福利院	泊/100 m ² 建筑面积	0.4	≥ 0.6	
学校类	幼儿园、小学	泊/100 m ² 建筑面积	0.15	≥ 0.35	
	中学	泊/100 m ² 建筑面积	0.15	≥ 0.35	
	大、中专院校	泊/100 m ² 建筑面积	0.8	≥ 1	
游览类	文物古迹、主题公园	泊/10000 m ² 占地面积	4~6	12~15	
	一般性城市公园、风景区	泊/10000 m ² 占地面积	1~1.5	4~5	
交通枢纽类	汽车站	泊/1000 名设计旅客容量	3	≥ 4.2	
	客运码头	泊/1000 名设计旅客容量	8	≥ 8.2	
	轨道交通车站	一般站	泊/1000 名设计旅客容量	—	0.4
		换乘站		—	0.5

建筑物类型	分类（等级）		计算单位	管理区域	
				A区	B1区
		枢纽站		—	0.6
工业仓储类	工业厂房、仓储设施		泊/100 m ² 建筑面积	0.1~0.15	0.3~0.8

● 外围镇优化建议

除中心城区以外的花都区各镇街近期配建停车采取高标准设置策略，住宅、医院公共交通枢纽、商业、办公等各建筑物类型均需要在既有广州市的停车配建指标上进行提升优化。

➤ 高标准设置住宅、医院、学校等刚性公共建筑停车配建指标

对于车辆长期停放需求较大的住宅以及临时停车需求较大且难以被公共交通取代的宾馆、医院、学校、交通换乘枢纽等公共建筑物，外围镇街可以采用较高的配建指标，远期则根据公共停车场、公共交通的建设情况逐步恢复采用广州市停车配建标准。花都区外围镇街（B2区）近期标准：对于广州市停车配建指标中有上限和下限的指标，采用上限作为花都区停车配建标准；若该指标只有下限无上限，则把广州市停车配建标准提高0.5泊/100平方米作为花都区的标准。如，对于住宅中的宿舍，广州市的配建标准为 ≥ 0.8 泊/100平方米，花都区外围镇街的配建标准则可取 ≥ 1.3 泊/平方米。

➤ 合理提高商业、办公等非刚性建筑停车配建指标

对于停车需求主要为非刚性停车需求的商业类建筑、办公类建筑、景区，以及行政部门等公共建筑物，可以适当地控制其配建指标。近期可以采用较高的配建指标，远期则根据公共停车场、公共交通的建设情况逐步采用广州市标准。花都区外围镇街（B2区）近期标准：对于广州市停车配建指标中有上限和下限的指标，采用上限作为花都区停车配建标准；若该指标只有下限无上限，则把广州市停车配建标准提高0.2泊/100平方米作为花都区的标准。如，对于位于B区的商业中的商场、配套商业设施，广州市的配建标准为 ≥ 0.8 泊/100平方米，花都区外围镇街的配建标准则可取 ≥ 1.0 泊/100平方米。

表 5-7 近期花都区外围镇街（B2区）建设项目停车配建指标一览表

建筑物类型	分类（等级）	计算单位	管理区域
			B2区
住宅类	商品房、自建住房	泊/100 m ² 建筑面积	1.8
	公租房	泊/100 m ² 建筑面积	≥ 1.3

建筑物类型	分类（等级）		计算单位	管理区域
				B2区
	宿舍		泊/100 m ² 建筑面积	≥0.9
宾馆类	酒店、宾馆		泊/100 m ² 建筑面积	≥1.0
	招待所		泊/100 m ² 建筑面积	≥0.65
办公类	行政办公		泊/100 m ² 建筑面积	≥1.4
	商务办公		泊/100 m ² 建筑面积	≥1.1
商业类	商场、配套商业设施		泊/100 m ² 建筑面积	≥1.0
	批发交易市场		泊/100 m ² 建筑面积	≥1.7
	大型仓储式超市		泊/100 m ² 建筑面积	≥2.7
	独立餐饮、娱乐设施		泊/100 m ² 建筑面积	≥2.7
文化类	影剧院		泊/100 座位	≥5.2
	会议中心		泊/100 座位	≥10.2
	博物馆、图书馆		泊/100 m ² 建筑面积	≥1.0
	青少年宫		泊/100 m ² 建筑面积	≥1.0
	展览馆		泊/100 m ² 建筑面积	≥1.0
体育类	体育场馆		泊/100 座位	≥6.2
医院类	综合医院、专科医院		泊/100 m ² 建筑面积	≥1.5
	独立诊所		泊/100 m ² 建筑面积	≥1.5
	疗养院		泊/100 m ² 建筑面积	≥1.0
	敬老院、福利院		泊/100 m ² 建筑面积	≥0.9
学校类	幼儿园、小学		泊/100 m ² 建筑面积	≥0.65
	中学		泊/100 m ² 建筑面积	≥0.65
	大、中专院校		泊/100 m ² 建筑面积	≥1.0
游览类	文物古迹、主题公园		泊/10000 m ² 占地面积	≥12.2~15.2
	一般性城市公园、风景区		泊/10000 m ² 占地面积	4.2~6.2
交通枢纽类	汽车站		泊/1000 名设计旅客容量	≥4.5
	客运码头		泊/1000 名设计旅客容量	≥8.5
	轨道交通车站	一般站	泊/1000 名设计旅客容量	0.7
		换乘站		0.8
枢纽站		0.9		
工业仓储类	工业厂房、仓储设施		泊/100 m ² 建筑面积	≥0.5

（2）公共停车场

● 公共停车发展总体对策

➤ 结合控规编制地区落实公共停车场用地

在公共停车场布局规划的指导下，在开展控规编制的地区切实落实公共停车场规模和布局，保障停车场的储备用地。

➤ 结合重点地区的建设同步建设公共停车场

结合花都区的北站地区、中轴线地区、花都湖地区针对商业开发规模大的特点，科学规划足够的公共停车场数量，并于地区开发同步建设。

➤ 与轨道交通的建设同步建设 P+R 停车场

对地铁 9 号线、广清城际、广佛环线城际以及其他城市轨道交通的外围站点提供停车换乘的可能性，保障城市公交优先的发展战略。在广州北站、花山客运站等枢纽站点可增大公共停车供应。

➤ 切实解决旅游景点车辆停放问题

花都区以其悠久历史和独特岭南风情，吸引大量游客及城市休闲客流，解决好景点停车问题，对完善花都区山水地区形象、推动旅游经济持续增长有积极作用。

● 公共停车场规划布局方案

近期花都区现状保留及规划建设 65 个公共停车场，共计 14154 个泊位，满足近期 57.1% 的公共停车需求。其中，现状保留 25 个，共计 2566 个泊位，现状改造 5 个，共计 824 个泊位，主要分布在公园、景区、城市广场和临时空地上；规划新增 35 个，共计 10764 个泊位，主要分布在中心城区四街道和轨道交通站点附近。近期不同类型公共停车场的规划情况为：

规划一般公共停车场 52 处，泊位 9944 个，其中，现状保留停车场 25 个，共 2566 泊位；现状改造停车场 1 个，共 200 泊位；规划 26 个，共 7178 泊位。主要满足新华、新雅、花城、秀全、狮岭等中心城区及外围镇中心的停车需求；

规划 P+R 停车场 10 处，泊位 3660 个，其中现状改造 1 个，共 74 泊位；规划新增 9 个，共 3586 泊位。满足城市居民停车换乘地铁、城规等轨道交通出行的需求；

规划景区停车场 3 处，泊位 550 个，均为现状改造停车场。满足芙蓉嶂、盘古王、洪秀全故居等景点的停车需求。

表 5-8 规划近期公共停车场概况

停车场类型	现状保留		现状改造		规划		总计	
	个数	泊位数	个数	泊位数	个数	泊位数	个数	泊位数
一般公共停车场	25	2566	1	200	26	7178	52	9944
P+R 停车场	0	0	1	74	9	3586	10	3660

停车场类型	现状保留		现状改造		规划		总计	
	个数	泊位数	个数	泊位数	个数	泊位数	个数	泊位数
景区停车场	0	0	3	550	0	0	3	550
合计	25	2566	5	824	35	10764	65	14154

(3) 路内停车场

● 路内停车规划思路

路内停车场是公共停车场和配建停车场的必要补充，根据花都区居民的用车习惯以及现行的停车收费管理政策，路内停车场对道路交通的影响较大。相关部门非常重视路内停车场的规划和建设，在花都中心城区的四个街道主要道路上已经划设了一定的路内停车泊位，但是停车难的问题仍然较为突出。外围镇街划设的路内停车泊位相对较少，但是路内停车仍是满足镇街停车需求的重要方式，由于外围镇街门前屋后以及道路两侧可供车辆停放的空间较多，暂时尚未出现停车难的突出问题。

● 路内停车管理措施

- **确定路内停车严管区域：**路内停车严管区域的确定需要综合考虑城市空间布局、道路交通、经济发展和生态环境等多方面因素，结合各地实际情况，本着“先重点后一般，控制与疏导相结合”的理念，选择对路网运行影响较大或者敏感度较高的道路作为路内停车严管区域，例如中心城区、综合交通枢纽、主要商业区等区域内道路。
- **合理设置路内停车位：**一是路内停车泊位不宜设置在城市主干路、交通量较大的次干路以及对居民生活影响较大的道路上，宜设置在交通量较小的次干路、支路以及有隔离带的非机动车道上；二是设置路内停车泊位的道路车行道宽度应满足最小宽度要求，详见表 5-12；三是路内停车泊位与交叉口的距离以不妨碍行车视距为设置原则，必须满足重要建筑物、停车库等的出入口的车辆出入空间要求，建议与相交的城市主、次干路缘石延长线的距离不小于 20m，与相交的支路缘石延长线的距离不小于 10m。

表 5-9 设置路内停车场与道路宽度关系表

道路类别		道路宽度 B	停车状况
街道	双向道路	$B \geq 12m$	允许双侧停车
		$12m > B \geq 8m$	允许单侧停车
		$B < 8m$	禁止停车
	单行道路	$B \geq 9m$	允许双侧停车
		$9m > B \geq 6m$	允许单侧停车
		$B < 6m$	禁止停车
巷弄或断头路		$B \geq 9m$	允许双侧停车
		$9m > B \geq 6m$	允许单侧停车
		$B < 6m$	禁止停车

- **完善停车安全管理设施：**道路停车标志应明确“是否允许停车、停车收费标准、允许停放时间”等信息，减少路内停车时间过长现象；对于全路段禁止停车的道路，应适当增加路段禁止停车标志的设置密度；可通过设置物理隔离设施（例如在非机动车道增设隔离护栏，人行横道边缘增设隔离桩等）从空间上限制路内违章停车。
- **加强路内违章停车执法手段：**进一步优化执法勤务管理模式，结合道路交通“畅通工程”建设，按照主、次干路违章停车分别为每 5km 最多 2 辆和 5 辆的标准，根据路内违章停车的时空分布规律，合理安排执勤民警的流动范围和巡逻频率。进一步加强科技设备与人工执法的配合，例如，视频设备一旦发现严重违章停车现象，可通过指挥中心告知就近执法人员。
- **加大路内违章停车处罚力度：**针对重点路段违章停车现象，驾驶人在现场情况，按违反禁令标志、禁止标线处罚和记分，警告其驾离现场，如未驾离，实施拖车处罚；对于无牌车辆违章停车现象，按违反禁令标志、禁止标线，以及上道路行驶机动车未悬挂号牌两种违章行为合并处罚；对于驾驶人不在现场的情况，建议实施拖车处罚，并按违反禁令标志、禁止标线处罚和记分。

● 规划方案

路内停车规划方案，“十四五”期间，根据本次项目的路内停车近期实施方案，花都区整体规划设置 23445 个路内停车泊位，停车道路总长度为 130494 米。其中现状保留 9270 个，调整 3912 个，新增 6991 个，改造 3272 个，取消 8765

个停车泊位。

专栏 静态交通规划

公共停车：规划一般公共停车场 27 处，规划 P+R 停车场 10 处，规划景区停车场 3 处；

配件停车：按照花都中心城区（A 区、B1 区）建设项目停车配建指标，花都区外围镇街（B2 区）建设项目停车配建指标建设；

路内停车场：花都区整体规划设置 23445 个路内停车泊位，停车道路总长度为 130494 米。

5.2.6 智能交通规划

1. 规划目标

顺应国家“互联网+”的发展趋势，加快互联网在交通领域的深度融合，通过基础设施、运输工具、运行信息等互联网化，推进基于互联网平台的便捷化交通运输服务发展，建立兼有智能化管理和智能化服务的智能交通系统，提高交通运输资源运输效率和管理精细化水平，全面提升花都区交通运输行业服务品质和科学治理能力。以“大数据”为核心，推动智能交通系统技术在数据采集、存储、数据分析以及信息服务等综合应用的升级创新，同时建立多种交通因素之间的移动互联交通。统筹构建顶层设计，共享大数据，搭建大平台，提供大服务。进一步共享数据，规划数据、平台、服务从单一、离散、自成体系的部门间逐步走向部门联动，形成聚集、融合、有序的信息共享平台。

2. 发展策略

- 以服务为核心，发展交通智能系统信息化，实现政府工作由“监管”到“服务”的转变。

“十四五”期间，花都区交通信息化应充分借助信息化、物联网、大数据等新兴技术，提高服务水平和服务能力，由“在线监控、被动应急”的被动触发管理模式进化为主动服务模式。智能交通系统建设也应涉及智能化管理和智能化服务等方面内容，以满足公众高效便捷的出行需求。

- 智能交通管理系统的发展建设要同时兼具“智慧化、系统化”和“人性化、人文化”。

一方面，要坚持跟踪交通运行态势精确感知与智能化调控、智能运输与便捷高效物流系统等国际技术发展前沿方向和动态趋势，重视前瞻性基础技术的

研究，以系统的交通全面考虑内外部诸多因素，使得运输及其服务管理的成本最低，综合效益最大。另一方面，车本位的理念不符合可持续发展的要求，信息化发展的政策和方向，应该从行人、驾驶员、管理者的角度出发，体现人性化理念。

- **完善交通信息化投资机制。**

一方面加强对智能交通系统建设的资金投入，在交通基础设施和城市基础设施等的建设投资中，要积极引导并提高智能交通系统建设的资金比例；另一方面，要鼓励多渠道投资智能交通系统建设，鼓励社会资本投入智能交通系统建设，形成多元化投资渠道。

- **进一步完善推进智能交通系统发展的规范和政策。**

不断完善智能交通系统技术规范，推进标准化工作，加强行业自律和公平市场环境的建立。

- **推动新技术发展引导交通出行服务质量提升，建设城市大脑。**

建设农村客运（公交）信息化平台，接入车辆 GPS 定位、公交调度、公共交通营运等数据。推进交通指挥中心建设，高效管理交叉口、路段，完善智能交通设施布局、提升信号控制系统水平、加强交通出行信息服务。对存在标志标线缺失或者模糊不清的道路进行完善，同时在部分路口增加必要的交通隔离过街安全设施，保障行人过街安全。

- **建设国际智能共享出行示范区，发挥创新示范效应。**

以城市级智能共享出行应用场景构建为基础，以智能共享出行示范应用为龙头，以智能网联汽车示范区、未来智能出行创新中心、国际汽车智能共享出行大会等平台为支撑，加大政策创新与支持力度，牵动带动智能新能源汽车和共享出行上下游产业聚集，力争 2025 年将花都打造为国际知名的智能汽车和智能交通、智慧城市融合发展的前瞻示范区、国内领先的面向未来智能出行时代的创新型汽车产业集群。

3 规划方案

(1) 花都区的智能交通系统在功能体系上与广州市全面接轨，以统一平台的建设作为数据共享的基础；以数据共享作为服务接轨的先导；以服务接轨为最终目标，支持花都区与广州市的融合。

- **统一平台：**建设与广州市智能交通系统标准一致的花都智能交通系统。
- **数据共享：**逐步将花都区智能交通系统纳入广州市的网络之中，同花都区数据中心平台等对接,实现数据协同和共享。
- **服务接轨：**与广州市智能交通体系实现无缝衔接。

建立和完善交通管理信息系统，并以此为基础开发新的交通管理、控制技术，充分发挥智能交通管理的作用。比照畅通工程标准和广州市智能交通管理系统，提出如下花都区智能交通管理系统框架。

- 完善交通管理信息系统
- 完成交通指挥各系统的高度集成
- 建立交通管理计算机决策支持系统
- 建成全区性的交通控制系统
- 完善计算机通信网络拓展应用范围

(2) 《花都 2025，智能共享出行城市发展规划纲要》提出在汽车城、中心区划定约 2-4 平方公里的核心区域，建设成智能共享出行核心示范区。

- 示范区内部公交系统与共享交通系统建设完善后，内部以轨道、公交、智能共享汽车、慢行等绿色、共享方式出行为主；
- 划定共享出行示范区边界，才有区域收费等形式控制私家车进入示范区内部；
- 在示范区边界规划多处换乘中心，便于私家车在换乘中心内部换乘共享出行方式；
- 共享微公交线路和绿道联系多处换乘中心、轨道站、主要商业办公区和居住区；
- 围绕轨道站点或大型公交站点建设示范区域的共享交通中心，集中共享微公交、共享汽车、慢行等各种交通方式的车辆停放，提供充电桩等配套设施。

5.3 站城融合规划

5.3.1 总体规划目标

遵循城镇化发展规律，因地制宜、规范有序推进轨道站周边区域开发建设，充分发挥广州北站和白云机场的辐射带动作用，强化区域内外交通衔接，加强轨道站城市公共交通配套线路和换乘设施建设，实现与城市建成区、城市其他重要综合交通枢纽之间的快速连接、便捷直达。

5.3.2 客运枢纽规划

1. 规划目标

总体目标为紧抓粤港澳大湾区交通设施大力建设的历史机遇，构建“功能明晰”、“高效顺畅”、“城乡一体化”的现代综合客运枢纽体系，强化花都中心区辐射力，支撑北部枢纽地位。

2. 发展策略

- 适应大湾区互联互通的大趋势，完善多层次，功能分工明确的客运枢纽体系。

以内外分层的交通优化枢纽的功能定位，设置分级客运交通枢纽系统，高等级枢纽以服务对外交通为主，打造快速、便捷、高频的湾区区域客运体系的主骨架，推进城际交通城市化；内部枢纽以实现内部的交通联系为主。不同的等级承担不同的功能，以互补互助的功能相互补充，实现分级的枢纽模式。

- 适应城市空间结构，完善城乡一体化的交通客运枢纽。

依托公路、城市轨道等客运枢纽，完善与高等级对外客运枢纽与各组团城市交通的衔接，主要实现城市次要方向或者片区、组团、策略区之间的联系，服务于枢纽所在片区组团内的对外客流，强化枢纽与对外交通以及城区交通的联系。

3. 规划方案

- 布局等级划分

按照客运规模和功能，划分为五类，其中一类客运枢纽及以上层级的枢纽为大型客运枢纽，二类客运枢纽为中型客运枢纽，其他客运枢纽为小型客运枢纽。按照功能定位、服务范围、衔接条件构建四级客运枢纽体系。

表 5-10 花都区客运枢纽分级分类体系一览表

分级	分类	服务范围	功能定位	衔接条件
----	----	------	------	------

分级	分类	服务范围	功能定位	衔接条件
特级客运枢纽	航运枢纽	洲际联系、亚太地区，乃至全球	国家三大航空门户枢纽之一，南方最大客运综合体和主要综合交通中心	衔接方式包括航运、城市轨道交通、城市主干路等
一级客运枢纽	大型高铁城际铁路站	周边省市，乃至全国	铁路枢纽辅助客站，城际铁路枢纽站，一体化客运综合体	衔接方式包括高铁、普通铁路、城际铁路、城市轨道交通、高速公路和常规公交等
二级客运枢纽	一般高铁城际普通站	大湾区、广东省	区域性节点	衔接方式包括城际轨道、城市轨道交通、城市主干路和常规公交等
	一级公路客运站	大湾区	区域性节点	衔接方式包括城市轨道交通、城市道路和常规公交等
三级客运枢纽	二级公路客运站	区内内部客运集散	组团性节点	衔接方式主要为城市轨道交通、城市道路和常规公交
	城市轨道交通重要节点	区内内部客运集散	组团性节点	衔接方式主要为城市道路和常规公交

(2) 布局方案

表 5-11 花都区客运枢纽布局一览表

分级	枢纽名称	交通衔接设施
特级客运枢纽	白云机场空铁枢纽	机场、高铁、城际、地铁、有轨电车、公路客运站
一级客运枢纽	广州北站客运枢纽	高铁、城际、地铁、有轨电车、公路客运站
二级客运枢纽	狮岭站	地铁、城际、有轨电车
	乐同站	地铁、城际
	花城街站	地铁、城际
	炭步站	地铁、城际
三级客运枢纽	花山镇站	城际、公路客运站
	赤坭客运站	公路客运站
	梯面客运站	公路客运站

分级	枢纽名称	交通衔接设施
	花都广场地铁站	地铁
	汽车城地铁站	地铁

对于各级客运枢纽应设置相应配套设施，满足高效、便捷的集疏运。应从公交首末站、停靠站、步行交通系统、非机动车停车设施、出租车上落客区、社会车辆停车设施几个方面进行完善。

按照城市综合交通体系规划标准（GB/T 51328-2018）规定，城市综合客运枢纽中对外交通集散规模超过 5000 人次/d，应规划对外客流集散与转换用地，配套设施用地面积（不包括对外交通场站）应按表 5-12 要求。

表 5-12 综合客运枢纽配套设施

类别	用地面积	控制要求
公共汽电车衔接设施	按 100 m ² /标准车~120 m ² /标准车	约束性
出租车服务点	按 26 m ² /辆~32 m ² /辆	建议性
机动车停车场	按 15 m ² /标准停车位~30 m ² /标准停车位	建议性，可根据实际用地情况采用立体停车设施等。
非机动车停车场	按 1.5 m ² /辆~30 m ² /辆	约束性

专栏 综合客运枢纽规划

结合白云机场三期建设及广州北站改造工程，积极推进广州北站综合交通枢纽开发建设项目（天贵路万达城西侧）安置区、广州北站综合交通枢纽开发建设项目（二期）安置区建设，加快广州北站免税商业综合体前期研究。

5.3.3 空铁融合发展区规划

1. 规划目标

利用北站及机场两大枢纽顶级流量，作为地区发展动力源，全面推进空铁融合发展示范区建设。

2. 策略

● 规划新增广州北站至白云机场空侧专用轨道

服务机场 T4 航站楼的建设，构建广州北站至白云机场的空侧专用轨道，形成白云机场“内通外联，便捷服务”的多式联运交通体系，提供全球领先的空铁联运服务，助力广州经济发展和全球城市建设。

广州北站至白云机场空侧专用道工程（T4~WT2）主要沿站前路、商业大道敷设，线路全长约 11.2km，全部为地下线，设 2 座，设车辆段 1 座。设计时速 120km/h，T4~WT2 段旅行时间为 8min。同步实施工程起于大广高速西侧出入段，止于 WT2 站。包含正线约 25km，出入段线长约 2.9km，地下车站 1 座。

- **依托空铁交通走廊，串联四大产业组团，支撑空铁创展金廊**

依托空铁大道（雅瑶路）打造北站至白云机场快速通道，直连直通空铁融合发展区规划的四大组团，满足商务、科创、消费、会展等临空产业发展需求。

- **引入 3 条铁路，2 个集疏运通道，全面推进空铁融合发展示范区建设**

铁路方面，通过广河高铁、广中珠澳高铁，实现两大枢纽高铁直连；率先引用空侧专用轨道（含 T4 航站楼）串联广州北站和白云机场四大航站楼，实现机场和广州北站快速直达；道路方面，利用东西向花都大道和空铁大道（雅瑶路），快速疏散过境交通。

5.3.4 轨道站点综合开发

1. 规划目标

十四五期间，推进轨道交通沿线广州北站、狮岭站、乐同站和花山镇站综合开发，轨道交通与城市功能区综合开发能力充分释放。

2. 策略

- **加快推进轨道交通沿线场站周边综合开发，增强轨道网络与城市功能协同，提升城市与场站融合发展。**

统筹兼顾交通功能、公共服务功能、区域发展、职住平衡功能，改善枢纽综合体周边微交通网络，进一步增强轨道交通沿线站点周边土地综合开发规划和城市规划建设的同步性，建立可持续的站城融合发展机制。健全面向轨道交通站点周边开发的土地供应机制，积极推进条件成熟的枢纽周边综合开发地块土地收储。按照“统一规划、统一供应、统一建设”和“统一规划、分期供应、分步建设”等模式，推进站点周边城市空间立体开发。

- **贯彻 TOD 理念，进行立体综合开发**

结合集约节约土地，交通设施上盖进行立体综合开发，打造零换乘一体化的综合体。交通枢纽综合体范围内上盖功能可涉及商旅配套、总部办公、商业服务等。

对于铁路站前公交首末站、长途客运站上盖物业开发，提高交通设施用地使用效率；站前建筑实现垂直综合城市概念，将商务办公、商业、餐饮、休闲娱乐、酒店、公寓、公园多重功能立体叠加。地下空间复合开发，结合地铁站点配套商业及公共空间，站点周边采用“小街区、密路网”布局模式

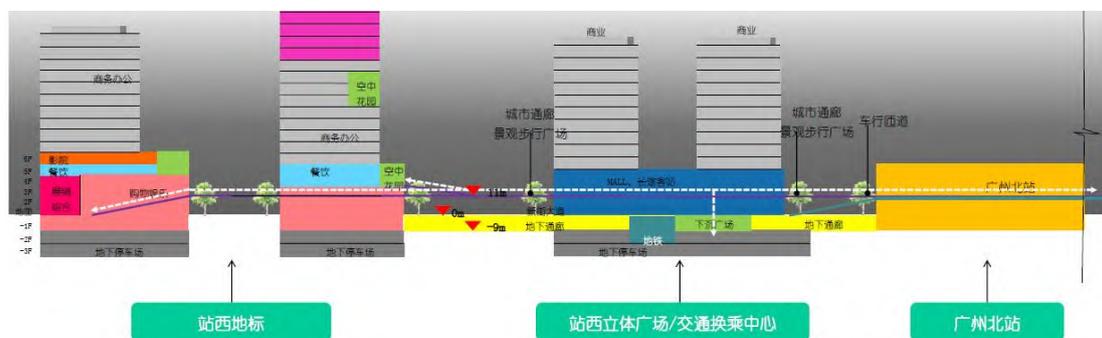


图 5-1 立体开发示意图

● 零换乘无缝衔接

进行地上、地面、地下整体空间设计，将公交、地铁、出租、长途客运、小汽车等交通方式通过立体化的建筑全部整合在一起。

实现北站站房与周边地区的高效联系（15分钟时空圈），打造“零换乘、一体化的枢纽综合体”。通过站前商务区二层连廊，使北站与周边区域15分钟完成集散，将北站带来的活力输入周边区域。通过站体南侧24小时互通的东西向城市通廊，强化站体东西片区的互通联系。

- 建立便捷可靠的多层次交通物流通道系统，强化多式联运体系，衔接各级物流枢纽、重要产业基地等，可快速到达高快速路。

5.4.2 交通物流枢纽布局规划

1.目标

构建布局完善、层次分明、功能明确、规模合适、覆盖合理的交通物流枢纽体系。

2.原则

交通物流枢纽规划遵循就近布局、客货分离、功能分级、规划衔接等原则，具体如下：

- 就近布局原则

物流节点布局与产业布局、重要交通设施、城市土地利用等紧密结合，尽量靠近货物发生、吸引源，以实现物流组织的最优化，减少道路交通量。

- 客货分离原则。

物流节点布局应便于城市交通管理，有助于实现客货分流。主要物流枢纽应结合产业功能区布局设置在生活区外围，同时靠近高快速道路或主要货运干道。

- 功能分级原则。

物流节点应综合考虑用地条件、交通条件、服务对象等因素，建立由不同功能、规模枢纽组成的分级枢纽体系。

3.方案

结合上层次《广州市交通物流融合发展的第十四个五年规划》、《广州综合交通枢纽总体规划》、《广州市产业地图》以及《花都区物流产业园区布局规划》，以服务“1+3+6”的总体物流园区体系为基础，规划总用地约 520 万平方米。具体如下：

表 5-13 花都区交通物流枢纽规划

货运枢纽名称	定位	规模（公顷）	位置	功能	备注
空港物流园（西园）	国际型物流枢纽	165	机场北	国家三大航空物流园之一，对外货运交通枢纽	待开发，现有 6 家工业企业

货运枢纽名称	定位	规模（公顷）	位置	功能	备注
空港物流园（东园区）		209	花东镇		现状部分已建
花都（狮岭）物流园	区域型物流枢纽	62.5	狮岭镇	服务广州北部及珠三角地区的，以生产、生活资料区域配送及展示交易为主的区域综合物流园区	落实上层规划
广州北站高铁快运枢纽	区域型物流枢纽	待定	广州北站	依托京广高铁建设高铁快运基地	落实上层规划
花都港口物流园	区域型物流枢纽	待定	花都港	建设国际平行贸易进口车展贸物流中心	落实上层规划
花都东物流配送中心	配送中心	4	花东镇	为花都东居民提供生活配送服务	落实既有规划
风神汽车物流基地	配送中心	70	红棉大道	集整车堆场、零部件加工运输中心、维修等一体化专业汽车物流服务功能，满足周边汽车产业扩能升级带来的运输服务。级带来的运输服务。	落实上层规划
花都汽车城物流配送中心	配送中心	4	秀全街道	为汽车城片区提供生活配送服务	落实既有规划
镜湖货运站	配送中心	4.12	镜湖大道北与境塘路交汇处	为花都智能电子价值创新园提供生产配送服务	落实既有规划
花东高新货运站	配送中心	1.876	花东镇	为花都高新技术产业园等提供生产配送服务	落实既有规划
赤坭货运站	配送中心	2.17	赤坭镇	为汽车城片区提供货运集散、配送服务	落实既有规划

专栏 交通物流枢纽

交通物流枢纽：空港物流园（西园区）、空港物流园（东园区）、风神汽车物流基地、花都（狮岭）物流园、广州高铁快运物流基地、花都港口物流园。

5.4.3 交通物流通道规划

1.原则

交通物流通道网络的布局规划主要遵循与货物主流向一致、与物流枢纽相协调以及客货分离原则，具体如下：

- 与货物主流向一致原则

物流通道布局应与货物主流向一致，并应紧密结合物流节点布局，尽可能直接与物流节点连接。

- 与交通物流枢纽相协调原则

与货运交通枢纽规划相协调，根据枢纽功能等级划分，构建物流通道分级体系，匹配物流运输需求。

- 客货分离原则

处理好与城市路网的关系，尽量将货运交通与客运交通在空间上分离，减少交通干扰，提高货物运输效率。

2.方案

为给不同等级的交通物流枢纽提供更好的服务，实现货运交通便捷通畅、客货分离的规划目标，根据交通物流枢纽的分布及规模大小，并结合花都区的规划路网结构、城市规划发展情况，构筑过境对外、内部集散两级货运通道，具体如下：

- 对外交通物流通道

对外交通物流通道主要指服务于过境公路货物运输和长途货物运输的高速公路及其他对外交通干道，贯通性好、通行能力大，以过境性功能为主，提升对外交通设施货物集疏运能力。从布局的角度，分为以广州中心城区为中心的放射状路网以及横穿花都区的东西向路网；从功能的角度，分为联系花都区与广州中心城区的快速交通物流通道及解决东西向货运的快速交通物流通道。主要包括珠三角环线、花莞高速、佛清从高速、清远清新至广州花都高速公路（佛江高速北延线）、广乐高速、广连高速、机场第二高速、京珠高速、大广高速等道路。

- 内部交通物流通道

内部交通物流通道主要为城市组团和周边之间的短途联系通道，主要依托城市快速路或交通性及普通主干路，主要为各工业区提供高速公路快速联系服务，以集散性功能、沿线服务性为主，是对外交通物流通道在市域范围的补充

网络，有利于提升花都区物流效率。主要包括赤坭大道（107国道）、空铁大道（雅瑶路）、花都大道(花东段)、金狮大道、花都大道(炭步段)、红棉大道、清远太石路与花都红棉大道对接线工程、广花路、G106国道（花都大道-花莞高速段）、机场北进场路、永九快速北延线二期等道路。

表 5-14 花都区交通物流通道布局规划

交通物流通道分类	通道名称	道路等级	线位走向
对外交通物流通道	珠三角环线高速	高速公路	东西
	惠肇高速白云至三水段线（含红棉大道支线）	高速公路	东西
	佛清从高速	高速公路	南北
	清远清新至广州花都高速公路（佛江高速北延线）	高速公路	南北
	广乐高速	高速公路	南北
	广连高速	高速公路	南北
	机场第二高速	高速公路	南北
	京珠高速	高速公路	南北
	大广高速	高速公路	南北
内部交通物流通道	赤坭大道（G107国道）	快速路	东西
	空铁大道（雅瑶路）	快速路	东西
	花都大道	快速路	东西
	金狮大道	主干路	东西
	花都大道（炭步段）	快速路	南北
	红棉大道、清远太石路与花都红棉大道对接线工程	快速路	南北
	广花路	快速路	南北
	G106国道（花都大道-花莞高速段）	国道	南北
	机场北进场路	快速路	南北
永九快速路北延线（二期）	快速路	南北	

专栏 交通物流通道规划

对外交通物流通道：惠肇高速白云至三水段线、广连高速、清远清新至佛山南海高速公路、机场第二高速等；

内部交通物流通道：赤坭大道（G107国道）、空铁大道（雅瑶路）、花都大道、金狮大道、红棉大道、清远太石路与花都红棉大道对接线工程、G106国道（花都大道-花莞高速段）、机场北进场路、永九快速路北延线（二期）等。

5.4.4 多式联运发展规划

十四五期间，大力发展多式联运，全面提升物流服务效率和质量，形成“干线运输+区域分拨”高效物流运行网。

- 推动实现铁水、公水、空铁多式联运“一单制”和“一箱到底”，提高多式联运发展水平。

积极推动形成统一的多式联运规则和全程服务规范，加强空铁联运信息共享，建立多式联运协同联动机制，推动空铁联运“一单制”落地。打通连接不同航站区、货运区、货站的空侧道路，实现不同货物在不同航站区、货运区和货站的高效流转。优化机坪内部货运场区之间的转运道路组织。

依托广州铁路枢纽、广州港、公路综合枢纽，建设公铁联运、铁水联运国家多式联运示范工程。推动高铁快运发展，构建高铁物流网络。创新政府补贴方式，鼓励集拼集运及定制化等多样化班列服务，积极争取沿海、京广、西南、西北方向开通高铁货运专列，积极开拓西欧、东南亚、中亚班列，增强国际铁路辐射能力。

- 优化航空货运资源配置。

推进白云机场大力开拓欧美货机航线，增设国际直飞航线。深化空域精细化运行管理机制，开通和加密全天候物流航班，制定实施适合广州空港发展需要的时刻管理细则，重点支持以白云机场为主基地的航空公司发展，支持开通全货机货运航线增加全货机，支持与阿姆斯特丹、巴黎、孟菲斯机场建立多边合作机制。

- 培育全链条现代物流市场主体。

建设物流企业和从业人员的信用体系，探索快递、冷链物流等领域开展信用体系建设试点及企业黑名单制度。鼓励和推动传统批发和货运物流企业转型，持有实力的运输企业向多式联运经营人、综合物流服务商转变，形成向制造服务、供应链管理库存及供应链一体化服务的物流服务商。

- 鼓励新技术装备应用和推动物流标准化建设。

依托规划新建大型交通物流枢纽，建设智慧物流场站服务示范，推广无人仓库、无人码头等新技术装备应用；推动省市共建交通物流跨部门信息化监管、公共服务大数据平台。推进托盘标准化和循环共用。支持发展甩挂运输，鼓励物流企业申报无车承运人试点；大力支持发展冷链物流，鼓励建设高标准立体化冷链仓库，提高冷链物流用地效率；鼓励市域物流企业探索创新现代物流共享新模式，支持具备条件的物流企业标准上升为国家和行业标准。

第六章 环境影响评价

6.1 规划实施环境影响分析

本规划涉及多种交通基础设施建设，实施本规划对环境的影响主要体现在各类基础设施的建设将占用、消耗一定量的土地资源，对周围重要生态系统、生态环境敏感区、生物多样性等重要生态系统环境产生影响，运输装备和服务系统的运行将向周围环境排放废气、废水、噪声和固体废弃物等。

6.1.1 重要生态系统环境影响分析

规划的实施对重要生态系统的影响主要包括对自然保护区、森林公园、风景名胜區、地质公园、林地、湿地、水源地等蕴育丰富生物资源的生态系统的影响。交通基础设施的建设导致周边区域生态系统的完整性及功能发挥受到影响。施工期山体的开挖或大规模的爆破导致土壤与地表植被结构受到破坏，降低土壤保持能力引起水土流失、地质灾害等。

6.1.2 土地利用环境影响分析

规划的实施会对土地利用格局和类型产生影响，原有土地资源状态将会被打破，从而对区域水资源、土壤、植被、生物等产生直接或间接的影响。特别是对耕地占用，导致耕地减少，农作物减产，农业生产受到影响，对林地的占用将导致生态系统遭到破坏等，对陡坡的开垦也会引发或加剧水土流失，造成泥石流、滑坡等地质灾害。

6.1.3 水环境影响分析

规划项目选线或选址如离水源地太近，将会对水源地持续供水产生影响，如有路线通过桥梁跨越河流时会阻断或者阻碍水体水流状态，影响水体正常自净。项目施工期间机械设备产生残油废油、废水和生活污水排入水体，将会对水体造成不利影响。项目建成运营期间，公路服务区、收费站等产生生活污水等也会影响周围水环境。

6.1.4 声环境影响分析

主要包括规划项目在建设过程中施工机械和运输车辆产生的噪声，对沿线居民和动物产生影响，这种影响属于暂时性影响，会随着项目施工的结束而消

失。项目在建成运营期间，主要是机动车辆行驶、飞机起降等产生噪声和振动，且这种噪声会随着交通量的增长而增大。

6.1.5 大气环境影响分析

主要包括规划项目在施工过程中材料在运输、装卸和搅拌过程中引起的扬尘和沥青搅拌、铺设产生的沥青烟气及施工车辆和机械在运行中排放的污染物等对空气造成污染。运营期间，沿线服务区、养护工区等使用的锅炉和车辆行驶排放的有害气体也会长期对大气环境产生影响。

6.2 预防和缓解不良影响的措施与建议

规划严格遵守《广州市生态环境保护工作责任规定》相关内容，与《全国主体功能区规划》《水污染防治行动计划》《节能中长期专项规划》《广东省沿海经济带综合发展规划》以及在编的相关国土空间和生态环保规划等充分衔接协调，以保障交通建设与环境保护协调发展。规划贯彻绿色可持续发展理念，满足资源环境承载力要求，促进各种资源予以充分利用，满足“三线一单”要求，从各种交通方式的规模、结构和布局等方面在规划前期开展管控，节约土地资源，提升资源综合利用。通过实施绿色公路、绿色航道、新能源利用等体现绿色可持续发展。规划对各类项目的建设的污染排放进行严格控制，减少对大气环境、水资源等影响。

6.2.1 强化污染防治

大力推进节能环保新技术、新装备、新手段，全面推进清洁能源和新能源车船应用，提高能源资源使用效率，加速淘汰高耗能的老旧车船，减少环境污染。落实船舶大气污染物排放控制区实施方案有关要求，全面推进港口岸电建设和船舶受电设施改造，推广靠岸船舶使用岸电。强化港口、公路服务区、枢纽站场等水污染防治，开展生态型污水处理技术应用。通过采用先进筑路材料、设置绿化隔音带和隔声屏障等措施，降低交通噪声污染，降低交通噪声污染。

6.2.2 节约集约利用资源

规划项目在实施过程中，应将绿色发展理念全面贯穿于项目规划、设计、建设、运营、管理和服务全过程。合理确定交通发展规模，在项目布局和方案选址阶段，通过改造、扩容等手段提高既有交通设施的资源利用，尽量减少对

土地特别是耕地的占用，对于占用基本农田和基本草原，应按照国家规定，做好补偿。通过改造、扩容等手段积极提高各类既有交通设施的资源利用效率，实现对能源、资金、土地和环境等的集约高效利用。推进水土流失和岸线的综合治理。建立市场化、生态化、多元化的补偿机制。大力推广节能环保技术应用，采用清洁能源和新能源运输装备，提高运输装备使用效率。

6.2.3 加强环境影响评价管理

严格执行《中华人民共和国环境保护法》《广东省建设项目环境保护管理条例》《广州市生态环境保护工作责任规定》等相关规定，以保障经济社会环境协调发展。强化验收环节的管理，做好规划项目工程环保设计、工程环境监理和施工期及运营期环境监测，开展运营工程的环保后评估工作，加强对规划建设项目环境保护执行情况和评估项目节能措施落实情况的监督检查。

第七章 建设计划与政策措施

7.1 建设计划

花都区“十四五”期间综合交通建设项目 226 个，其中，机场设施建设项目 4 个，铁路设施建设项目 17 个，公路建设项目 28 个，城市道路建设项目 79 个，公交场站及站场综合体建设项目 15 个，公共停车场建设项目 40 个，立体过街设施 31 个，城市轨道建设项目 3 个，中运量公交建设项目 2 个，物流园区项目 6 个，港口项目 1 个，“十四五”期间投资计划约 1884.17 亿元。

1. 机场设施建设计划

项目 4 个（其中新建项目 3 个、前期研究 1 个），“十四五”期间投资计划约 593.18 亿元。

新建项目：广州白云国际机场东四、西四指廊及连接楼工程；白云机场第四、五跑道和第三航站楼工程、第三航站楼综合交通中心；白云机场空侧捷运系统。

前期研究项目：广州北站至白云机场空侧专用轨道工程（含新建 T4 航站楼）。

2. 铁路设施建设计划

项目 17 个（其中新建项目 2 个、续建项目 7 个，前期研究 8 个），“十四五”期间投资计划约 702.24 亿元。

新建项目：广佛环西环（佛山西-广州北）、广州东至花都天贵城际。

续建项目：广湛高铁、广佛环城际（广州南站至白云机场）、穗莞深城际（新白广段）、广清城际二期、广州北站综合交通枢纽、广州北站综合交通枢纽开发建设项目（天贵路万达城西侧）安置区、广州北站综合交通枢纽开发建设项目（二期）安置区。

策划项目：广河高铁、广中珠澳高铁、广清永高铁（广州段）、贵广高铁联络线、广州东至花都天贵城际广州北站联络线、广深第二高铁、广州北站免税商业综合体、芳村至白云机场城际北延线。

3. 公路建设计划

项目 28 个，其中，高速公路建设项目 5 个，国省道建设项目 18 个，县道

及以下建设项目 5 个，“十四五”期间投资计划约 333.04 亿元。

4.城市道路建设计划

项目 79 个，其中，快速路建设项目 8 个，主干路建设项目 26 个，次干路及以下建设项目 41 个，其他建设项目 4 个，“十四五”期间投资计划约 247.71 亿元。

5.公交场站及站场综合体建设计划

项目 15 个，其中，公交首末站 9 个，公交综合车场 5 个，“十四五”期间投资计划待定。国铁综合体开发项目 1 个，“十四五”期间投资计划待定。

6.公共停车场建设计划

项目 40 个，其中，普通公共停车场 27 个，P+R 停车场 10 个，景区停车场 3 个，路内停车泊位 23445 个，停车道路总长度 130.49km，“十四五”期间投资计划待定。

7.立体过街设施建设计划

项目 31 个，“十四五”期间投资计划待定。

8.中运量公交前期研究计划

项目 2 个，为 X6 支、X9+X9 支建设项目，“十四五”期间投资计划待定。

9.城市轨道建设、前期研究计划

项目 3 个，为 24 号线、9 号线西延线、35 号线，“十四五”期间投资计划 56.19 亿元。

10.物流园区建设计划

项目 6 个，为空港物流园（西园区）、空港物流园（东园区）、风神汽车物流基地、花都（狮岭）物流园、广州高铁快运物流基地、花都港口物流园，“十四五期间”投资计划待定。

11.港口建设计划

项目 1 个，为花都港改扩建工程，“十四五”期间投资计划约 8 亿元，为市投资项目。

7.2 政策措施

7.2.1 完善法规政策，强化综合交通体系发展规划的刚性约束力

根据国家法律、法规，结合广州市及花都区的实际情况，制定地方政策和准则，在区域交通一体化、城市交通一体化、公共交通优先、交通环境保护、交通与土地利用相协调等方面衔接国家规定并予以完善。

保障综合交通体系发展规划的刚性约束，以规划为指引，按计划和时间序列加强建设投入，各级政府在行政环境、建设资源、资金等方面给予交通基础设施建设项目大力支持，确保按规划实施。按规划为交通枢纽和通道建设规划预留足够的发展空间，并加强控制。必须重视规划工作，行业主管部门、地方政府和对接的各方业主必须从战略高度出发，先行对综合交通运输体系发展的重点进行科学谋划，以打破行业分割，从政府行政层面对枢纽的规划设计进行统筹。

7.2.2 推行标准化管理，推进交通管理一体化

强化标准化建设，积极引进、消化和吸收国外先进标准，积极参与国家、行业标准制修订工作，开展道路运输、港口运输、现代物流、城市客运、交通安全等工程技术标准和服务标准的制订和修订，完善地方标准体系。总结经验做法，加大业务培训，在各项目业主、参建单位，全面推广标准化管理，把标准化管理深入落实到项目建设及运营管理的各个阶段、各个部位、各个节点，真正做到“习惯服从标准、标准成为习惯、结果达到标准”，在保质、保量、保安全的基础上，扎实加快推进工程建设。

7.2.3 加强组织领导，完善协调机制

把综合交通发展作为一项长期的战略任务，切实加强领导，建立和完善沟通、协调、服务、保障机制。加强领导，建立综合协调机构和办事机构，负责综合交通建设的统筹、协调、监督、考核等日常工作。建立通畅的沟通协调机制，加强与各交通主管部门的对接和沟通，争取政策和项目倾斜。建立服务保障体系，全心全意地为花都区重大项目的规划、征地、拆迁搞好服务，提供环境保障，合力推进项目建设提前提速。建立规范有序的工作秩序，全面提高办事效率，增强项目建设运作能力，着力解决好目前存在的前期工作程序繁杂、周期过长问题。

7.2.4 强化资金保障，广开投融资渠道

坚持“国家投资、地方筹资、社会融资、利用外资”的交通建设投融资机制，

加大交通建设领域的开放合作力度，形成多层次、多元化的投入格局。紧跟国家、广东省、广州市的发展战略，争取将更多的项目纳入国家规划、广东省规划、广州市规划，积极向国家、广东省、广州市争取资金。

7.2.5 强化用地保障，节约集约交通用地

强化交通规划项目用地保障，确保交通用地与周边城市规划、土地规划协调，统筹安排各项交通用地，积极争取省、市支持，确保重大交通项目依法用地，保障机场、港口、铁路、高快速路等战略性基础设施的用地需求；公共交通枢纽场站、公共停车场、交通接驳设施等交通基础设施用地须在规划中优先安排落实，优化保障花都区交通项目用地。节约集约交通运输基础设施用地，强化交通运输各专项规划和土地利用总体规划的引导和管控作用，明确交通运输基础设施用地使用标准，加强对交通运输基础设施用地的全程监管。

7.2.6 注重科技进步，积极实施可持续发展战略

切实加大科技投入，积极推动交通智能技术和新的交通方式的研发和应用，大力推广新技术、新设备、新工艺、新材料、新能源，用先进技术和装备改造现有的交通运输业。特别关注国际国内交通领域最新科研成果，敢于用最先进的交通运输方式和技术、装备提升产业层次，实现花都区综合交通发展新跨越。把建设信息化交通运输业和“资源节约型、环境友好型”行业作为切入点和推动力，加强和改进各种运输方式之间的协调发展，根据各种运输方式的特点，实现航空服务的“点”、铁路服务的“线”和公路服务的“面”有机结合，通过交通运输枢纽实现各种运输方式优势互补，提高各种方式整体的服务效率和效能，从而达到减少土地占用、节能减排的目的。积极探索、科学创新，着力建设完善可持续发展的交通运输制度体系。

7.2.7 加强人才培养，提供智力支持

强化队伍建设，增强人才支持和保障能力，深入实施“人才强交”战略，以高层次人才及重点领域急需紧缺人才为重点，加强优秀拔尖人才、急需紧缺人才、科技创新人才和创新团队建设与培养。着力加强干部能力建设，加强专业创新人才队伍建设，建立可持续发展的人才保障体系。加强执法业务骨干队伍和执法管理队伍建设，努力实现执法队伍正规化、专业化、规划化、标准化。进一步加强和改进行业教育培训工作，积极推进教育培训工作制度创新和管理

创新，提升教育培训工作效能。合理配置人才资源，发挥整体效益。

7.2.8 加强施工期间交通影响评估工作，减轻施工项目对周边影响

合理安排项目实施时间和方案，统筹安排施工。应当针对每一个占路项目都应编制相应的交通组织管理疏导方案，确保工程作业健康实施，减小施工过程中产生的通行影响。在编制交通组织疏导方案的过程中，应保障方案应与地区道路交通相协调，注意局部与整体交通协调性，同时确保机动车和行人的交通安全，人车分流，减少对市民的出行和生活带来干扰。通过交通疏导方案、优化交通控制方式减轻对周边路网通行的压力。

关注施工区周边居民的出行需求，重点是公共交通的切实需要，在交通资源紧张的状态下，实现首先公共交通提供便利条件，从而满足广大普通百姓的出行需求。

附表 1 花都区“十四五”期间枢纽建设项目

序号	项目名称	项目实施主体	建设规模	建设性质	计划总投资 (万元)	“十四五”期间投资 (万元)
一、白云国际机场						
1	广州白云国际机场东四、西四指廊及连接楼工程	广东省机场管理集团有限公司	建设约 11.5 万平方米的东四、西四指廊及连接楼。	新建	245000	245000
2	白云机场第四、五跑道和第三航站楼工程、第三航站楼综合交通中心	广州白云国际机场股份有限公司	长 3600 米、宽 60 米跑道一条，长 3800 米、宽 60 米跑道一条，航站楼及航站楼交通中心一座。	新建	4900000	4900000
3	白云机场空侧捷运系统	广州地铁集团	分国际线和国内线两条，全长约 2.3km，设 5 个站。	新建	130000	130000
4	广州北站至白云机场空侧专用轨道工程	广州地铁集团	新建 T4 航站楼及 T4 航站楼至白云机场空侧专用轨道，正线长度约 11 公里，设站 2 座，设车辆段 1 座。	前期研究	656800	656800
小计					5931800	5931800

序号	项目名称	项目实施主体	建设规模	建设性质	计划总投资 (万元)	“十四五”期间投资 (万元)
二、广州北站						
1	广州北站综合交通枢纽	花都区交通运输局	建设广州北站综合站房工程、广州北站综合交通枢纽配套基础设施一期和二期工程、农新路高架桥工程（云山桥-广清高速新华立交）、云山路东侧高架桥工程、滨湖路（雅瑶桥-新街大道）工程、工业大道（新街大道-荔红南路）拓宽改造工程。	续建	1799300	769165
2	广州北站综合交通枢纽开发建设项目（天贵路万达城西侧）安置区	花都区交通运输局	总用地面积 160627 平方米，总建筑面积 897332 平方米，主要建设安置房、配套公建、停车场及相关配套设施。	续建	415100	415100
3	广州北站综合交通枢纽开发建设项目（二期）安置区	花都区交通运输局	总用地约 41264 平方米，总建筑面积约 20 万平方米，主要建设安置房、配套商业、祠堂、地下停车场、其它配套公建及周边市政道路等。	续建	131400	131400
4	广州北站免税商业综合体	中国旅游集团	用地面积约 150 亩，以免税商业为引擎，配以餐饮娱乐、文化休闲、儿童亲子等体验业态，打造“都市时尚免税商业综合体”。	前期研究	780000	780000
小计					3125800	2095665
总计					9057600	8027465

附表 2 花都区“十四五”期间国铁建设项目

序号	项目名称	项目实施主体	建设规模	建设性质	计划总投资 (万元)	“十四五” 期间投资 (万元)
1	广河高铁	省铁投集团	途径广州、河源、梅州，衔接京九高铁、杭州—广州—湛江高速铁路重要组成部分，线路总长 688 公里。广州北站（白云站）-河源 90km。	策划	-	-
2	广湛高铁	广东广湛铁路有限责任公司	新建高速铁路，线路全长 438.8 公里，其中广州段约 9.7 公里，设计时速 350 公里/小时。	续建	1447878	1162271
3	广中珠澳高铁	省铁投集团	始于广州枢纽，与广河高铁联通，经黄埔、南沙、中山，延伸至珠海横琴口岸，新建线路长约 202km；广州段长约 113km。	策划	-	-
4	广深第二高铁	省铁投集团	提升广深发展轴，提升广深发展轴，广州北站至深圳机场，线路局部（广州北站至鱼珠段）与广中珠澳高铁共走廊。线路总里程 75km，市内里程 29km。	策划	-	-
5	广清永高铁（广州段）	省铁投集团	经永州、宁远、连州、阳山、英德等至广州。全线长 394 公里，为京广第二通道，衔接呼南高铁、渝湘、成渝高铁通道，高速直连重庆、成都地区。	策划	-	-
6	贵广高铁联络线	省铁投集团	造至大西南地区新通道，分离贵广高铁长、短途功能，提升长距离出行效率。	策划	-	-
合计					1447878	1162271

附表3 花都区“十四五”期间轨道交通建设项目

序号	项目名称	项目实施主体	建设规模	建设性质	计划总投资 (万元)	“十四五”期间 投资(万元)
一、城际轨道						
1	广佛环城际（白云机场至广州南）	广东珠三角城际轨道交通有限公司	新建城际铁路 46.7 公里，全线位于广州市境内。	续建	2486800	1371800
2	广佛环线佛山西站至广州北站段（广州段）	广州地铁集团	自佛山西站城际场引出，经狮山、里水、炭步、江高，止于广州北站城际场。总里程约 47 公里，其中广州境内里程约 15.3 公里。	新开工	2874920	200000
3	穗莞深城际（新塘-白云机场）	广东珠三角城际轨道交通有限公司	新建城际铁路 77.7 公里，全线位于广州市境内。	续建	3515382	934782
4	广清城际二期	广东珠三角城际轨道交通有限公司	双线城际铁路，全长约 26.1 公里，全线位于广州市境内，起点为广州站，经白云站、江高站至广州北站。	续建	1450000	875000
5	广州东至花都天贵城际	广州地铁集团	新建线路约 38 公里，全线位于广州市境内。	新建	3560000	382894
6	广州东至花都天贵城际广州北站联络线	待定	在应湖线路所预留引入广州北站的联络线条件，长约 8.9km，实现广清城际与广花城际互联互通，满足清远中心区与越秀中心和天河中心的高速直达联系，支持国家城乡融合发展试验区广东广清接合片区发展，同时提升广州北站区位优势，提升北向枢纽门户功能。	策划	-	-
7	芳村至白云机场城际北延线	待定	自白云机场 T2 航站楼引出，经临空数智港，止于港头村。	策划	-	-
小计					13887102	3764476

序号	项目名称	项目实施主体	建设规模	建设性质	计划总投资 (万元)	“十四五”期间 投资(万元)
二、地铁						
1	轨道交通 24 号线	广州地铁集团	起于纪念堂站，止于广州北站，线路全长 31.6 公里，采用全地下敷设方式。	新建	2686000	561910
2	轨道交通 9 号线西延线工程	广州地铁集团	长度约 7.6 公里，东起于飞鹅岭站，西至炭中路站。	前期研究	待定	待定
3	轨道交通 35 号线	广州地铁集团	始于 24 号线东镜站，止于原花东客运站，长约 26 公里。为实现花都区与知识城地区城市轨道交通联系，远景规划预留 35 号线向东延伸至新和站，延伸段长 10 公里，与 14 号线主线、支线形成换乘。	前期研究	待定	待定
小计					2686000	561910
三、有轨电车						
1	X9+X9 支	待定	花都区区内线路长度 10km，站点 12 座。	前期研究	待定	待定
2	X6 支	待定	区内线路长 12km，站点 13 座。	前期研究	待定	待定
小计					待定	待定
合计					16573102	4326386

附表 4 花都区“十四五”期间公路建设项目

序号	项目名称	项目实施主体	道路等级	建设规模	建设性质	计划总投资 (万元)	“十四五”期间 投资(万元)
一、高速公路							
1	佛清从高速北段	广东佛清广高速公路有限公司	高速公路	项目起于花都区赤坭镇官坑（接项目南段），经赤坭镇，清远市石角、源潭镇，从化市鳌头，终于太平镇井岗，路线全长 86.1km（穗境段约 43km，其中：花都区 14km、从化市 29km）。	续建	424998	198700
2	从化街口至花都北兴高速公路改扩建工程	广州广从高速公路有限公司	高速公路	改扩建路段长 14.99 公里，分段采用 6 车道和 8 车道的高速公路标准进行改扩建，项目加宽主线桥梁 13 座，其中大桥 3 座、中小桥 10 座；接长涵洞通道 59 道；增设互通式立交 1 座（凤凰城互通）、增设服务区 1 处（木棉服务区）。	续建	137510	30000
3	清远清新至广州花都高速公路（佛江高速北延线）	广东湾区交通建设投资有限公司	高速公路	推荐路线起于佛山和顺镇，终于清远龙潭镇，总长 38.83km，其中广州段约 22 公里。	新建	918000	700000
4	惠肇高速白云至三水段线（含红棉大道支线）	待定	高速公路	本项目路线全长约 32.8km。本项目主线推荐方案起点位于太成立交，路线走向为自东向西，终于佛清从高速范湖服务区南侧附近，路线全长 26.6km。在主线 K12+900 位置设置红棉支线，并设马溪立交与主线相接，沿现状红棉大道向南进行布设，终点设置和顺立交连通西二环高速及佛山一环，路线全长 6.1km。	新建	2800000	1395000

序号	项目名称	项目实施主体	道路等级	建设规模	建设性质	计划总投资 (万元)	“十四五”期间 投资(万元)
5	广连高速	中交广连高速公路投资发展有限公司	高速公路	项目起于广州花都区山前枢纽互通(接机场二高),经花都、从化,终于从化区鳌头镇(接佛清从高速),路线全长约18.7公里。	续建	695340	486000
小计						4975848	2809700
二、国省道							
1	花都大道(机场北进场路口至红棉大道段)扩建改造工程	花都区交通运输局	国省道	起于S118线与机场北进场路口相交处,止于平步大道与红棉大道交接处,全长12.45公里,规划红线60米,双向6及8车道。	续建	222237	80910
2	炭步大桥重建工程	花都区交通运输局	国道	总长1.71km,道路规划红线宽度为60m,桥梁长度878.4m(含耳墙长度),桥梁部分采用双向八车道。	续建	27511	14237
3	G106加建沥青路面和排水箱涵工程(花都大道-山前大道)	花都区交通运输局	国道	项目起点位于G106与花都大道交界处,终点位于G106国道与山前大道交界处,长7.3公里,宽37米,6车道加铺沥青,整治排水设施和绿化工程。	续建	25000	25000
4	G106加建沥青路面和排水箱涵工程(平步大道-龙口)	花都区交通运输局	国道	项目起点位于G106龙口村,终点位于G106国道与平步大道道交界处,长2.95公里,宽37米,6车道加铺沥青,整治排水设施和绿化工程。	续建	18400	18400
5	广清高速桥底G107国道升级改造工程(金华路-金狮大道)(旧107国道升级改造工程)	花都区交通运输局	国道	项目分南北段,南段起于新华立交,止于海布立交;北段起于海布立交,止于山前旅游大道;全长13公里,宽度60米,双向8车道。	改扩建	40000	40000

序号	项目名称	项目实施主体	道路等级	建设规模	建设性质	计划总投资 (万元)	“十四五”期间 投资(万元)
6	肇花高速国泰出口至广清产业园国道G107线市政化改造升级工程	花都区交通运输局	国道	肇花高速国泰出口至广清产业园需途经国道107线及德龙大道，途经国道G107线共3.4公里，其中位于清远界内约0.75公里，花都区界内约2.66公里。工程拟将现状双向四车道改建为双向六车道，设计标准按一级公路兼城市道路功能标准设计，设计时速为60km/h，道路标准红线宽度33.5米。	改扩建	30000	30000
7	国道G106线城西村至龙口加油站段	花都区公路养护所	国道	路面改造	新开工	9536	9536
8	国道G321线四角围至大涡段	花都区公路养护所	国道	路面改造	新开工	9020	9020
9	省道S118线花都区杨荷至港头村段	花都区公路养护所	省道	路面改造	新开工	8300	8300
10	省道S381线花都区花东至花城段	花都区公路养护所	省道	路面改造	新开工	10500	10500
11	省道S381线花都区南航大道至白石村段	花都区公路养护所	省道	路面改造	新开工	9000	9000
12	省道S118线花都区港头村至大塘段	花都区公路养护所	省道	路面改造	新开工	4800	4800
13	国道G321线黄村-大涡段改造工程（原名：省道S118（黄村-大涡段）拓宽改造工程）	花都区交通运输局	国道	项目起于S118线与S267线、兴华路交叉口西侧，沿S118线旧路向西，终于花都区与佛山市三水区交界处大涡村范湖大桥东桥头，路线全长7.620公里，近期实施宽度为33.5米，双向六车道。	策划	99652	1000

序号	项目名称	项目实施主体	道路等级	建设规模	建设性质	计划总投资 (万元)	“十四五”期间 投资(万元)
14	省道 S118 线花东立交-杨荷桥改造工程	花都区交通运输局	省道	起于花东镇花东立交，终于杨荷桥，长 13.71 公里，宽 22 米，双向 8 车道。	策划	280000	1000
15	省道 S381（三水-G107）改扩建工程	花都区交通运输局	省道	西起三水交界，东至 G107，全长 5.5 公里，宽 35 米，由双向 4 车道公路按双向 6 车道市政化改造。	策划	120000	120000
16	花都区 S267 线巴江大桥重建工程	花都区交通运输局	省道	省道 S267 线巴江大桥因超载车辆屡禁不止，造成桥梁结构损坏、病害进一步发展，存在严重的安全隐患问题，为保证行车安全，该项目对省道 S267 线巴江大桥进行拆除重建。并对 S267 线珠江水泥厂至红棉大道辅道段进行扩建改造，并优化该路段的线型。	策划	48912	1000
17	省道 S118 线杨荷大桥重建工程	花都区交通运输局	省道	杨荷大桥为花都通往从化的重要桥梁，车流量大且重大型车辆较多，经评定为三类桥梁。该项目对省道 S118 线杨荷大桥进行拆除重建。	策划	65000	1000
18	赤坭大道（车城大道至赤坭园区段）拓宽	花都区交通运输局	省道	道路改造。	策划	待定	待定
小计						1027868	383703
三、县道及以下							
1	Y772 道路改造完善工程	花都区交通运输局	乡道	该项目位于花都区，起点是山前旅游大道，终点是永聚贤山庄，全长 5.99 公里，宽度为 7-15 米，双向 2-4 车道。	改扩建	30000	30000
2	Y838 道路改造完善工程	花都区交通运输局	乡道	该项目位于花都区，起点是山前旅游大道，北与规划道路相连通，长 2.2 公里，双向 4 车道。	改扩建	25000	25000

序号	项目名称	项目实施主体	道路等级	建设规模	建设性质	计划总投资 (万元)	“十四五”期间 投资(万元)
3	Y748 延长线工程 (延长至三水区芦苞大道)即 X275 古树大道延长线	花都区交通运输局	乡道	该项目位于花都区赤坭镇, 起于 Y748 线终点, 止于三水芦苞大道, 路线长约 2 公里, 红线宽为 60 米, 双向 2 车道。	新建	80000	80000
4	莘田大桥重建工程	花都区交通运输局	县道	路线长约 0.6 公里, 红线宽为 19.4 米, 双向 4 车道, 设计速度 40 公里/小时。	策划	20000	1000
5	金狮大道(X284 两赤)路面改造工程 (南航大道-广清高速)	花都区交通运输局	县道	总长约 6 公里, 规划红线宽 50 米, 双向八车道。	策划	80000	1000
小计						235000	137000
总计						6238716	3330403

附表 5 花都区“十四五”期间城市道路建设项目

序号	项目名称	项目实施主体	道路等级	建设规模	建设性质	计划总投资 (万元)	“十四五”期 间投资(万 元)
一、快速路							
1	红棉大道工程（南段）	花都区交通运输局	快速路	全长 8.13 公里，规划路宽 50-60 米，设计时速 60 公里/小时，双向 8 车道。	续建	204719	23000
2	空铁大道(广州北站至广州白云国际机场快速通道首期)	花都区交通运输局	快速路	起于雅瑶中路与聚宝路的交叉处，止于迎宾大道东延线，全长约 5.76 公里，红线宽度为 50 米，双向六车道。	续建	254867	80535
3	空铁大道（广州北站至广州白云国际机场快速通道二期）	花都区交通运输局	快速路	起于新街大道与工业大道交叉口，止于广花一级公路，全长约 3.4 公里，红线宽度为 40-60 米，双向六车道。	续建	243600	243600
4	花都大道快速化改造（花山立交-花东立交）	花都区交通运输局	快速路	起于机场高速北延线花山立交相交，止于机场第二高速公路花东立交相交，全长约 6.22 公里，红线宽度为 60 米，双向八车道。	改扩建	237626	92492
5	新花大道（花都大道-迎宾大道）工程	花都区交通运输局	快速路	北起花都大道，南至迎宾大道，线路全长 8.65km，规划为城市快速路，采取主辅分离，规划红线为 60m。受征地和拆迁影响，近期按 51m 实施，路基标准断面双向 10 车道。	新建	385000	385000
6	永九快速路北延线（二期）	广州市中心区交通项目管理中心	快速路	位于白云、花都两区，南起永九快速路北延线（钟落潭高职园区段），北接花都区平步大道（省道 S118）。设计速度 80 千米/小时，设计速度 60 千米/小时。主线为双向 6-8 车道，全长约 3.41 千米。	新建	待定	待定

序号	项目名称	项目实施主体	道路等级	建设规模	建设性质	计划总投资 (万元)	“十四五”期 间投资(万 元)
7	红棉大道工程(北段)	花都区交通运输局	快速路	全长约 10.5 公里, 红线宽度为 50 米, 双向八车道。	新建	167500	167500
8	机场北进场路(花都大道-山前旅游大道)	花都区交通运输局	快速路	起于花都大道, 止于山前旅游大道, 全长约 6.27 公里, 红线宽度为 40-60 米, 双向六车道。	续建	140782	86174
小计						1634094	1078301
二、主干路							
1	工业大道(新街大道-G107-花港大道)跨天马河桥梁工程	花都区交通运输局	主干路	长度 780 米, 主桥长 520 米, 桥宽 33 米, 设计时速 60km/h。	续建	10900	5833
2	平石路(建设北路-凤凰北路)工程	花都区交通运输局	主干路	路线长约 2.18 公里, 道路宽度 40 米。	续建	18285	9025
3	三东大道(玫瑰路-规划支路)隧道工程	花都区交通运输局	主干路	规划红线 50 米, 设计行车速度 60 公里/小时; 工程全长约 1670 米, 其中, 改造道路段约 587 米, 下穿隧道段约 1083 米, 隧道标准段采用双向六车道断面, 主隧道设置右进右出匝道与市民广场地下空间二层相连。	新建	91233	91233
4	平石路(莲山路-G106 国道)工程	花都区交通运输局	主干路	全长约 1.519 公里, 规划红线为 40 米, 双向六车道。	新建	44006	44006
5	机场第二高速至 T2 航站楼连接线工程	花都区交通运输局	主干路	起于机场第二高速王庄收费站, 止于机场大道北, 全长约 3.34 公里。红线宽度为 25-90 米, 双向六车道。	新建	140782	86174
6	儿童公园周边道路工程(平石路、瑞莲路)	花都区交通运输局	主干路	平石路: 全长 1.44 公里, 红线宽 40 米, 双向六车道, 道路等级为城市主干路。 瑞莲路: 全长 1.13 公里, 红线宽 30 米, 双向	续建	22000	20000

序号	项目名称	项目实施主体	道路等级	建设规模	建设性质	计划总投资(万元)	“十四五”期间投资(万元)
				四车道，道路等级为城市次干路。			
7	莲山路（商业大道-永安路）工程	花都区交通运输局	主干路	路线起于永安路，止于商业大道，全长 4.5 公里，红线宽度 50 米，双向 8 车道。	续建	122700	122700
8	花侨大道（国际冷链产品交易中心项目周边道路）	花都区交通运输局	主干路	位于花都区花东镇四联村花都国际冷链交易中心项目周边，道路总长约 3 千米，城市主干路，规划红线宽 40 米，双向 6 车道。	新建	30000	30000
9	滨湖路（雅瑶桥-新街大道）二期工程	花都区交通运输局	主干路	全长 1.1 公里，道路规划红线宽度 40 米。	新建	25000	25000
10	滨江路二期（广清高速-荔红南路）工程	花都区交通运输局	主干路	全长 2.5 公里，道路规划红线宽度 40 米。（其中征拆费及管线迁改费 15000 万元）	新建	69980	69980
11	新街大道(工业大道-金华路)工程	花都区交通运输局	主干路	长约 1.9 公里，宽 40 米。（其中征拆费及管线迁改费 4000 万元）	新建	28000	28000
12	工业大道（新街大道—荔红南路）拓宽改造工程	花都区交通运输局	主干路	东起新街大道，西至广清高速西侧已建成 6 车道工业大道，全长 0.98 公里，道路规划红线宽度 40 米。	改扩建	20000	20000
13	炭步大道（四角围-西二环）快速化改造工程	花都区交通运输局	主干路	起点位于四角围南侧，终点位于西二环高速炭步出入口，路线全长约 5.310km。采用城市主干路（快速化）标准建设，双向 8 车道。全线共设主线跨线桥 1403.32m/3 座（其中民主路跨线桥 454.44m、兴华路跨线桥 474.44m、城南路跨线桥 474.44m），主线下穿隧道 480.0m/1 座（沿江大道下穿隧道），小桥 10.0m/1 座（四角围小桥），人行天桥 4 座。	策划	199308	1000

序号	项目名称	项目实施主体	道路等级	建设规模	建设性质	计划总投资 (万元)	“十四五”期 间投资(万 元)
14	清远太石路与花都红棉大道对接线工程	花都区交通运输局	主干路	路线长约 5.5 公里。红线宽度为 60 米，双向八车道，设计速度 80 公里/小时。	策划	130000	1000
15	炭南路西南涌大桥新建工程	待定	主干路	全长 1.3km，其中主线桥梁长度 0.76km,宽 40m，其余为路基段。	策划	82336	1000
16	港口大道（S118-红棉大道）工程	花都区交通运输局	主干路	全长约 3.25 公里，宽 60 米，双向 8 车道。	策划	60000	1000
17	新南大道（荔红南路从工业大道-车城大道）工程	花都区交通运输局	主干路	长约 1.9 公里，红线宽 40 米，双向 6 车道。	策划	45000	1000
18	望亭路-商业大道跨铁路立交工程	花都区交通运输局	主干路	路线全长 1.2 公里，其主线桥长 945 米。道路规划红线宽度 40 米，主线按城市主干路标准设计，双向 6 车道，设计车速 60 公里/小时，辅道按城市次干路设计，双向 4 车道，设计车速 40 公里/小时。	策划	211414	1000
19	花狮大道（芙蓉大道-机场北进场路）工程	花都区交通运输局	主干路	起点位于芙蓉大道，终点位于机场北进场路，全长 8.5 公里。	策划	250000	1000
20	花北大道（机场北进场路-S118 公路）工程	花都区交通运输局	主干路	起点位于机场北进场路-终点位于 S118 公路，全长 3.6 公里。	策划	200000	1000
21	车城大道改造工程	花都区交通运输局	主干路	总长约 3.646 公里，规划红线宽为 60m，双向八车道。	策划	78399	1000
22	平步大道西延线	花都区交通运输局	主干路	线路全长 7.266 公里，路基标准断面双向八车道，设计速度为 60km/h，规划红线 60 米。	策划	217454	1000

序号	项目名称	项目实施主体	道路等级	建设规模	建设性质	计划总投资 (万元)	“十四五”期 间投资(万 元)
23	镜湖大道(延伸段)工程一期	花都区交通运输局	主干路	项目位于花都区新雅街范围内,西起于铁路东线,东止于广花公路,全长0.94公里,规划道路红线宽60米,双向六车道。计划实施一期北侧半幅,道路宽27米。	策划	4745	100
24	广清大道南延线(狮清路 砼路面加铺工程)	花都区交通运输局	主干路	该项目另一表述名称为“狮清路砼路面加铺”,位于广州市花都区狮岭镇,路线起于狮清路与花都进垃圾场道路交叉口,终于花都 与清远交界处,全长2.35公里,设计速度拟 采用60公里/小时,采用沥青混凝土路面。建 设主要包括道路工程、桥涵工程、交通 工程、绿化工程、照明工程、电力管沟工程 等。	策划	15000	1000
25	黄河路(荔红南路-花港大道)	花都区交通运输局	主干路	长度约1.1公里,宽40米,位于工业大道南 侧,呈东西走向,是连接新华街与秀全街的一 条重要市政道路。	策划	待定	待定
26	迎宾大道东延线	待定	主干路	长度约3公里,宽约40米,填补三东大道以 南,商业大道以北的区域内东西向路网的空 白	策划	待定	待定
合计						2116542	563051
三、次干路及以下							
1	曙光路(三东大道-平步大道)工程	花都区交通运输局	次干路	路线长1.577公里,道路宽度40米。	续建	23928	13213

序号	项目名称	项目实施主体	道路等级	建设规模	建设性质	计划总投资 (万元)	“十四五”期 间投资(万 元)
2	公益路（三东大道-平步大道）工程	花都区交通运输局	次干路	路线全长 1.68 公里，道路宽度 40 米。	续建	17464	5209
3	花都区秀全中学新校区周边道路工程（东边路一期、东波路一期、南侧路）	花都区交通运输局	次干路	东边路一期长 1.21km，宽度 30m；东波路一期长 0.45km，宽度 20m；南侧路长 0.59km，宽度 20m。	续建	24487	16896
4	秀全中学新校区东边路（田螺岭-南二经济社果园）工程（二期）	花都区交通运输局	次干路	长约 1.77 公里，道路红线宽 30 米，设计速度 40 公里/小时。	续建	16570	13318
5	进垃圾场道路（山前大道-红崩岗水库）工程（又名狮清路工程）	花都区交通运输局	次干路	长 3.9 公里，宽 15.5 米。	续建	10000	6772
6	蓝楹街（杜鹃二街-黄槐路）工程	花都区交通运输局	次干路	路线长 3.213 公里，道路宽度 20 米。	续建	13107	4221
7	中电科产业园区周边道路工程（一期）	花都区交通运输局	次干路	永利路（广花一级公路-凤凰南路）东西走向，长 1512 米，红线宽 40 米，道路等级为城市次干路，双向六车道，设计速度为 50 千米/小时；电科路东西走向，长 1429 米，红线宽 20 米，道路等级为城市支路，双向四车道，设计速度为 30 千米/小时。	续建	23600	16700
8	茶碑路（天马河以西路段）道路工程	花都区交通运输局	次干路	全长 0.47 公里，宽 30 米。	续建	2800	2432
9	杜英二街（平步大道-平石路）工程	花都区交通运输局	支路	全长 0.45 公里，宽 30 米。	续建	3964	3900
10	北站大陵村片区道路工程	花都区交通运输局	次干路	中陵路：全长 700 米，红线宽度 40 米，双向六车道；规划路：全长 720 米，红线宽度 30	新建	98756	98756

序号	项目名称	项目实施主体	道路等级	建设规模	建设性质	计划总投资 (万元)	“十四五”期 间投资(万 元)
				米，双向四车道；天马河东侧规划道路：全长 650 米，红线宽度 20 米，双向两车道；规划道路：全长 800 米，红线宽度 30 米，双向四车道。			
11	永安路（建设北路-莲山路）工程	花都区交通运输局	次干路	道路全长 3.26 公里。标准路幅宽度为 30 米，双向 4 车道，设计车速 40 公里/小时。	续建	43417	43417
12	中电科产业园区周边道路工程（二期）	花都区交通运输局	次干路	曙光路（建设路-龙船西路）南北走向，长 507 米，红线宽 40 米，道路等级为城市次干路，双向六车道，设计速度为 40 千米/小时，建设路（广花一级公路-凤凰南路）东西走向，长 1402 米，红线宽 40 米，道路等级为城市次干路，双向六车道，设计速度为 50 千米/小时。	新建	104491	104491
13	景天东路工程(曙光路-G106 国道)	花都区交通运输局	次干路	路线全长 3.5 公里，红线宽度 30 米，双向四车道，设计车速 40 公里/小时。	新建	90000	90000
14	花都区秀全中学新校区北侧道路工程（二期）	花都区交通运输局	次干路	道路长 0.59km，宽度 20m。	新建	1923	1878
15	学府路（雅居乐中学—平步大道）工程	花都区交通运输局	次干路	路线长约 0.84 公里，红线宽度 36 米，双向四车道，设计速度 40 公里/小时。	新建	63300	63300
16	观明路西延线工程	花都区交通运输局	次干路	长约 2.5 公里，红线宽 30 米，双向 4 车道。	新建	25000	25000
17	广雅中学周边道路工程	花都区交通运输局	次干路	邝村东路为城市次干路：起于南接雅瑶中路，止于接三向东路，红线宽度 30 米；三向东路为城市次干路：起于接邝村东路，止于接雅瑶中学最西面，红线宽度 30 米；曙光路为城市次干路：起于接雅瑶中路，止于接雅	新建	7500	7500

序号	项目名称	项目实施主体	道路等级	建设规模	建设性质	计划总投资(万元)	“十四五”期间投资(万元)
				瑶中路，红线宽度40米，双向六车道。			
18	旅南东路及连接线工程 (花东物流地块辅道)	花都区交通运输局	次干路	路线起于山前旅游大道-止于规划路，长约1.3公里，宽30米，双向六车道。	新建	17000	17000
19	永安东路(菜鸟段)	花都区交通运输局	次干路	位于京东物流园区项目和中远项目地块之间，起点位于支路三，终点位于机场北进场路，长约280米，宽30米，双向六车道，道路等级为城市次干路。	新建	4000	4000
20	大涡路(炭步工业园周边路)	花都区交通运输局	次干路	该项目位于花都区炭步镇大涡村工业园周边，长约900米，红线宽约40米(拓宽位置宽50米)。	新建	10000	10000
21	富邦路工程	花都区交通运输局	次干路	道路总长625米，共包含2条道路：其中富邦路次干路1条，道路长度360米，规划宽度30米；其中规划一路支路1条，道路长度265米，规划宽度15米。	新建	7000	7000
22	永安东路(物流地块段)	花都区交通运输局	次干路	该项目位于花都区花东镇，机场北进场路周边京东物流地块西侧，该段长约350米，红线宽30米。	新建	3000	3000
23	田美东路(商业大道-迎宾大道)工程	花都区交通运输局	次干路	西起商业大道，东至迎宾大道，长1.5公里，规划宽度40米，双向6车道。	新建	42000	42000
24	狮岭大道(平步大道—三东大道)工程	花都区交通运输局	次干路	全长1.2千米，红线宽为40米，双向六车道，设计速度40千米/时。	新建	90000	90000
25	金谷北路(旅南路-山前旅游大道)工程	花都区交通运输局	次干路	长约1.1公里，宽40米，双向四车道。	新建	20000	20000

序号	项目名称	项目实施主体	道路等级	建设规模	建设性质	计划总投资 (万元)	“十四五”期 间投资(万 元)
26	岭西大道工程(新赤公路-民航学院)	花都区交通运输局	次干路	路线总长约 0.95 公里, 宽度 30 米, 双向六车道。	新建	15000	15000
27	田心路(G107 国道—红棉大道)工程	花都区交通运输局	次干路	路线长约 1.3 公里, 红线宽为 30 米, 双向 4 车道, 设计速度 40 公里/小时。	新建	50000	50000
28	茶园北路(三东大道-规划支路)工程	花都区交通运输局	次干路	项目全长约 1312m, 道路宽度为 30 米, 双向四车道。	新建	7219	7219
29	三东大道西延线工程	花都区交通运输局	次干路	三东大道西延线工程位于花都区秀全街, 整体呈南北走向, 南起迎宾大道, 北至广清高速公路, 全长约 2631.962 米。规划红线宽度 40 米, 双向六车道, 按城市次干路标准设计, 设计速度为 40 公里/小时, 采用沥青混凝土路面。建设内容主要包括道路工程、桥梁工程、排水工程、隧道工程、交通工程、电力电缆沟工程及综合管线工程等。	策划	103572	1000
30	石岗安置区周边道路工程	花都区交通运输局	支路	杜英一街长 571 米, 宽 15 米; 杜英三街长 548 米, 宽 20 米; 葱兰东街 457 米, 宽 20 米; 茶梅街长 323 米, 宽 20 米。	续建	6765	2821

序号	项目名称	项目实施主体	道路等级	建设规模	建设性质	计划总投资 (万元)	“十四五”期 间投资(万 元)
31	京东一期地块支路二(支路三-机场北进场路)	花都区交通运输局	支路	工程位于广州市花都区临空物流片区,花都区政府东北方向约10km,广州白云国际机场北方向2.5公里。项目呈东西走向,西起支路三,终点止于机场北进场路,全长约240米。	新建	1743	1300
32	菜鸟项目西侧支路三	花都区交通运输局	支路	工程位于广州市花都区临空物流片区,花都区政府东北方向约10km,广州白云国际机场北方向2.5公里。项目呈南北走向,北起支路一,往南分别与支路二、永安东路平交,终点止于次干路一,全长约1181米。	新建	6200	4500
33	荷花路(三东大道-景天路)工程	花都区交通运输局	支路	工程位于花都区花城街,道路规划等级为城市支路,设计速度为30km/h,道路红线宽度为20m,双向2车道。道路分为A、B两段,荷花路A线东起于凤凰北路,往西延伸至与荷花路B线相交,全长约310m;荷花路B线呈南北走向,其南起于规划路,往北延伸至与荷花路A线相交,全长约212m。采用沥青混凝土路面。	新建	5118	4000

序号	项目名称	项目实施主体	道路等级	建设规模	建设性质	计划总投资 (万元)	“十四五”期 间投资(万 元)
34	公安技术用房周边道路工程	花都区交通运输局	支路	本项目共有 2 条线路，分别位于公安地块的西侧及南侧，其中 A 线位于公安技术用房西侧，北起平步大道、南止于 C 线，长约 0.22km；C 线起点连接 A 线，规划为城市支路，规划红线宽 15 米。	新建	2959	2000
35	永富路-田心变电站电力隧道工程	花都区交通运输局	支路	项目位于广州市花都区中南部，建设的穿山过河隧道线路路径全长 2212 米（含工作井长度），设置 6 座工作井，分 7 段隧道区间。	新建	23174	23174

序号	项目名称	项目实施主体	道路等级	建设规模	建设性质	计划总投资 (万元)	“十四五”期 间投资(万 元)
36	乐同村安置区进场道路 (迎宾大道—赤米经济社)	花都区交通运 输局	支路	该项目位于花都区秀全街天马河以东、京广铁路以西，起点接迎宾大道，终点与乐同村安置区相接，全长约 1.46km，宽 15-30m，道路等级为城市支路，分 A、B、C 三线，其中 A 线呈南北走向，起点接迎宾大道，长约 1km，终点接 B 线；B 线与乐同村安置区南侧平行，呈东西走向，长约 0.3km，起终点为安置区的东西两端；C 线与乐同村安置区西北侧平行，呈东西走向，长约 0.16km，起终点为安置区的西北侧俩端。采用沥青混凝土路面。	新建	10991	10758
37	花卉大道（阳光路-芙蓉大道段）	待定	次干路	全长约 3.9km，加强同花都中轴线区域东西向交通联系。	策划	待定	待定
38	恒益西路（广清高速-红棉大道北延线段）	待定	支路	全长约 1km，路面改造。	策划	待定	待定
39	曙光路南段（新华路以南至与白云区交界）	待定	次干路	全长约 1.8km，强化新雅街与花都城区连接，缓解新雅教育片区的交通拥挤。	策划	待定	待定
40	茶碑路下穿隧道	待定	次干路	线路长 150m，宽度为 30m。	策划	待定	待定
41	学府二街下穿隧道	待定	支路	线路长 160m，宽度为 20m。	策划	待定	待定

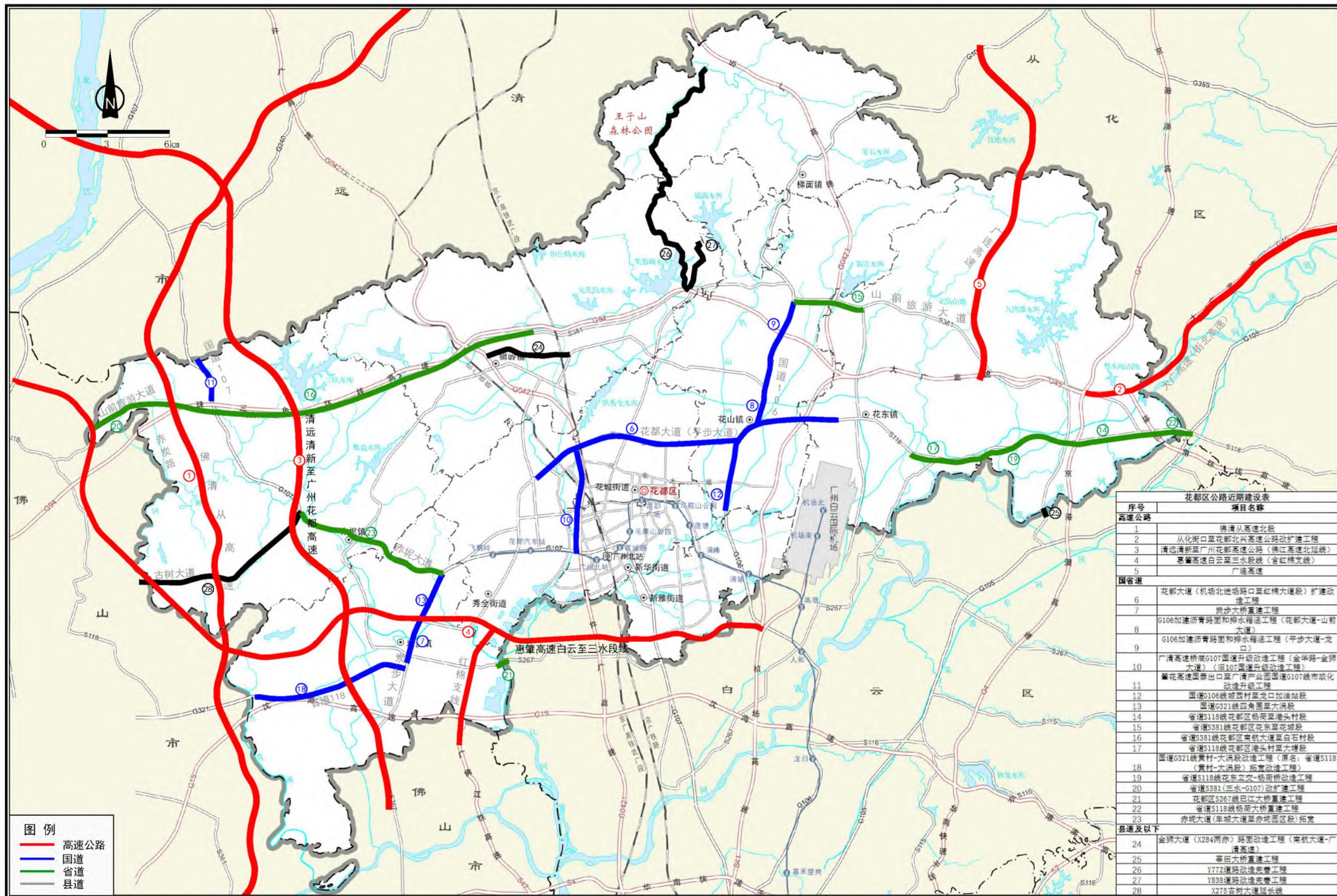
序号	项目名称	项目实施主体	道路等级	建设规模	建设性质	计划总投资 (万元)	“十四五”期 间投资(万 元)
小计						996048	831775
四、其它							
1	广清高速新华立交改造工程	花都区交通运输局	/	改造农新大桥至新华立交收费站路段，渠化匝道接农新路平交口，拓宽匝道 200 米并增加 3 个收费口。	改造	4000	4000
2	广清高速螺塘立交	待定	/	在狮岭皮革城西南侧接通田心路。	策划	待定	待定
3	广清城际狮岭站周边衔接道路	待定	/	研究站点周边规划衔接道路，解决交通出行问题。	策划	待定	待定
4	雅瑶涌、雅瑶支涌一河两岸的道路	待定	/	新增道路，提升新雅街东西向的通行能力。	策划	待定	待定
小计						4000	4000
总计						4750684	2477127

附表6 花都区“十四五”期间其它交通建设项目

序号	项目名称	项目实施主体	建设规模	建设性质	计划总投资 (万元)	“十四五”期间投资 (万元)
一、公交站场及站场综合体						
1	公交站场	花都区交通运输局	公交首末站9个，公交综合车场5个。	新建	待定	待定
2	站场综合体	中国铁路广州局集团有限公司	国铁综合体（广州北站）。	新建	待定	待定
小计					待定	待定
二、停车场						
1	公共停车场	花都区交通运输局	一般公共停车场27个，P+R停车场10个，景区停车场3个。	新建	待定	待定
2	路内停车	花都区交通运输局	23445个路内停车泊位，停车道路总长度为130.49km。	新建	待定	待定
小计					待定	待定
三、立体过街设施						
1	人行天桥	花都区交通运输局	31座	策划	待定	待定
小计					待定	待定
四、物流园区						
1	物流园项目	待定	空港物流园（西园区）、空港物流园（东园区）、风神汽车物流基地、花都（狮岭）物流园、广州高铁快运物流基地、花都港口物流园。	新建或续建	待定	待定
小计					待定	待定

序号	项目名称	项目实施主体	建设规模	建设性质	计划总投资 (万元)	“十四五”期间投资 (万元)
五、港口						
1	花都港扩建项目	广州港股份有限公司	花都港码头的装卸机械设备、堆场等硬件条件进行更新改造，推动周边土地整合，建设国际平行贸易进口车展贸物流中心。	续建	80000	80000
小计					80000	80000
合计					待定	待定

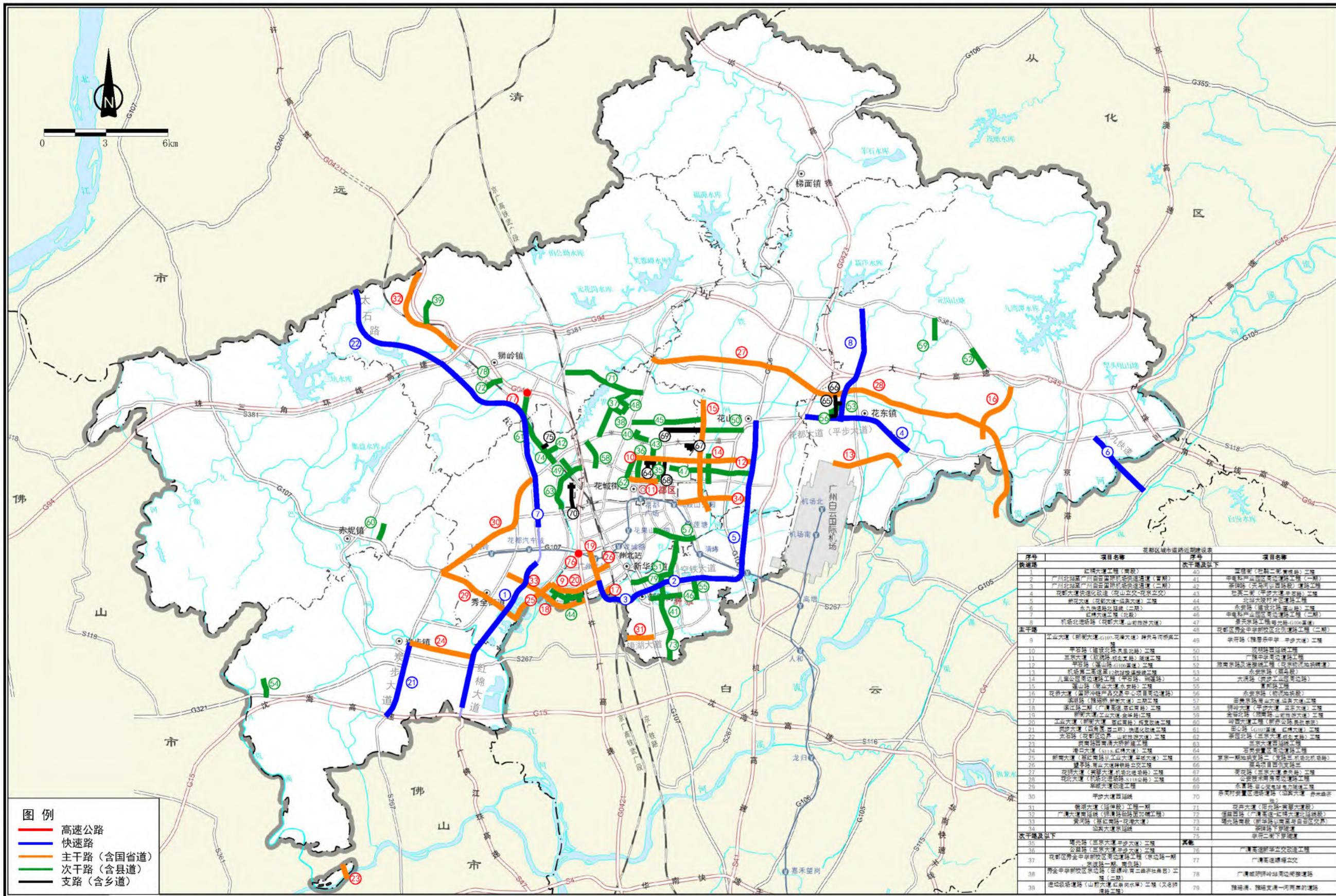
附图1 花都区“十四五”期间公路建设项目规划图



图中各条线路走向仅为示意，最终以实施过程实际批复为准

审图号：粤AS(2022)027号

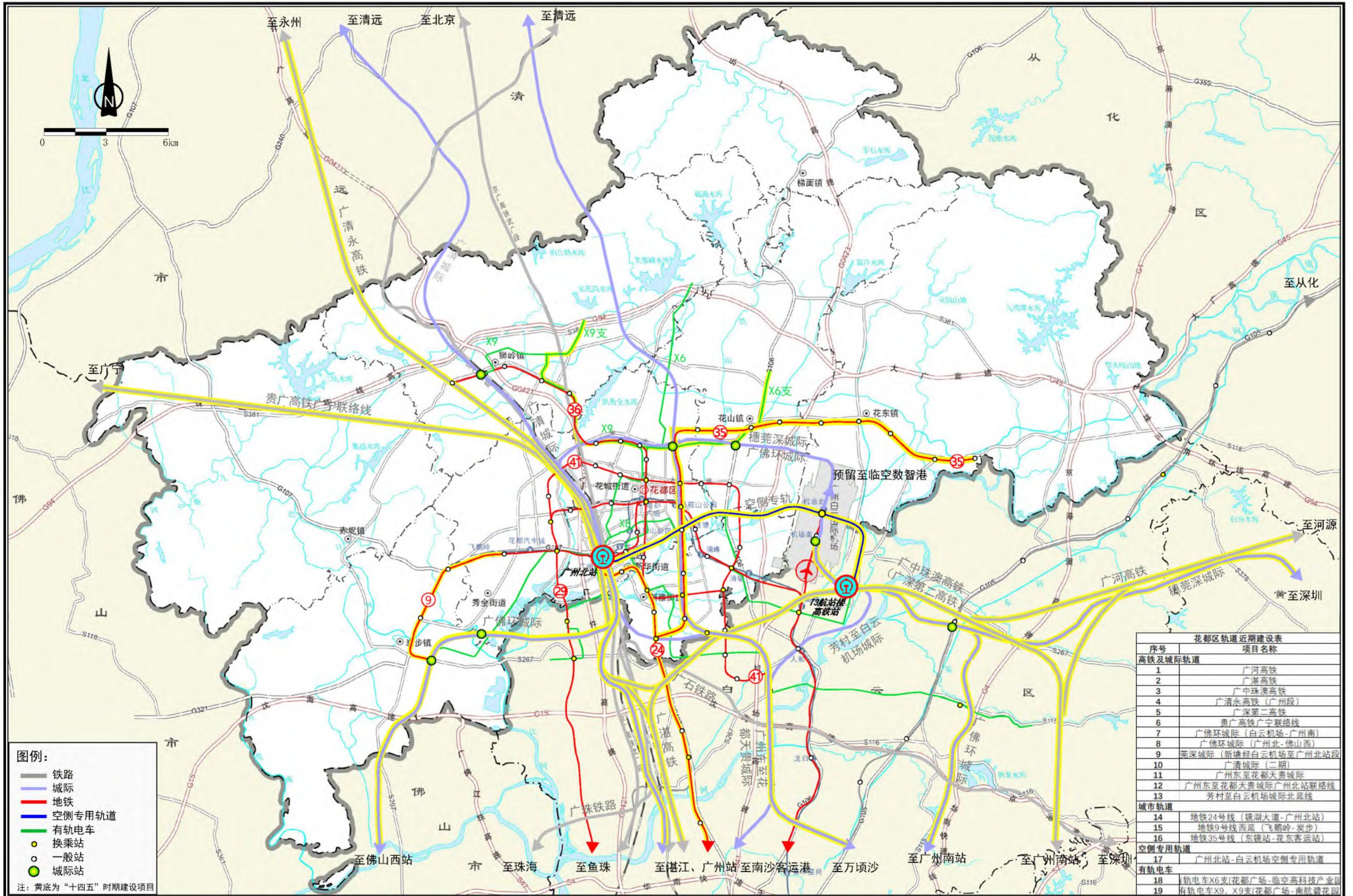
附图2 花都区“十四五”期间城市道路建设项目规划图



图中各条线路走向仅为示意，最终以实施过程实际批复为准

审图号：粤AS(2022)027号

附图3 花都区轨道交通线网规划图



图中各条线路走向仅为示意, 最终以实施过程实际批复为准

审图号: 粤AS(2022)027号