

2024

广州市交通发展年度报告

GUANGZHOU TRANSPORT DEVELOPMENT ANNUAL REPORT



广州市规划和自然资源局
广州市交通规划研究院有限公司

目 录

第一章 年度交通综述	1
一、交通发展情况	1
二、趋势与建议	4
第二章 国际综合交通枢纽	7
一、总体情况	7
二、航空枢纽	7
三、航运枢纽	9
四、铁路枢纽	10
五、公路枢纽	10
六、邮政快递	11
第三章 广州与湾区交通	12
一、交通设施	12
二、交通需求	12
三、“黄金内湾”跨江需求	13
四、南沙对外交通	14
五、东部中心对外交通	14
第四章 城市交通需求与供应	15
一、人口与经济	15
二、机动车发展	16
三、交通需求特征	16
四、交通基础设施	17
五、交通与空间协同	17
第五章 道路空间利用	19
一、城市道路	19

二、乡村道路.....	22
第六章 公交都市建设.....	24
一、总体情况.....	24
二、地铁.....	24
三、有轨电车.....	25
四、常规公交.....	25
五、出租车.....	26
六、互联网租赁自行车.....	26
七、水上巴士.....	26
第七章 综合交通治理.....	27
一、交通管理.....	27
二、新型交通.....	27
三、交通环境.....	29
四、交通可持续发展评估.....	29
附录 2024 年交通大事记.....	30

第一章 年度交通综述

一、交通发展情况

2024 年，广州交通始终坚持以高质量发展为首要任务，持续提升交通枢纽能级和推进城乡交通融合发展，枢纽客货运量再创新高，湾区城市联系愈加紧密，低空经济、智慧交通等新质生产力因地制宜稳步发展，保障了城市交通平稳有序运转，较好支撑了经济社会高质量发展。

1、对外交通运输保持增长

白云机场客货运量再创新高。机场旅客年吞吐量 7637 万人次，超过 2019 年的 7339 万人次，略低于上海浦东（7679 万），单一机场全国排名第二。从城市多机场旅客吞吐总量来看，上海双机场为 12473 万排名第一，北京双机场为 11678 万排名第二，成都双机场为 8734 万排名第三，广州 7637 万排名第四。国际及地区旅客年吞吐量重返千万规模，达到 1462 万人次，同比增长 78.9%。机场货邮年吞吐量 238.3 万吨，单一机场内地排名第二，同比增长 17.3%。白云机场积极拓展国际化货运合作和航线，开通了 55 个定期全货机航点，航线网络覆盖了欧洲、美洲和中东等多个市场，国际及地区货邮年吞吐量 159.2 万吨，同比增长 15.5%，占货邮年吞吐量的 67%。

广州港枢纽服务持续做大做优。广州港集装箱年吞吐量为 2645 万 TEU，居全国第五和全球第六，同比增长 4.1%；货物年吞吐量为 6.9 亿吨，全国和全球均居第五，同比增长 1.8%。

对本年报中将出现的一些主要地域名词解释如下：

- ◆广州市（全市）：指十一区；
- ◆中心四区：指荔湾、越秀、天河和海珠四区；
- ◆中心六区：指荔湾、越秀、天河、海珠、白云和黄埔六区；
- ◆核心区：指环城高速围合地区；
- ◆粤港澳大湾区（湾区）：本报告中仅包含广州、深圳、佛山、东莞、珠海、肇庆、惠州、江门、中山 9 市的数据，不包含香港、澳门特别行政区的数据。

高铁深入中心城区初见成效。广州铁路旅客年发送量 1.39 亿人次，同比增长 8%；货运量 2751 万吨，同比增长 9%，连续五年保持正增长。广州南站年旅客发送量 8938 万人次，日均 24.4 万人次，居全国第一。白云站开通运营一年来日均发送量达到 1.9 万人次，广州东站在广汕高铁开通一年后日均发送量增幅 10%，达到 5.7 万人次，广州站、广州东站、白云站三站旅客总规模同比增加 25.4%，高铁进中心初见成效。白云站、广州东站与广州站共同形成“三位一体”的中心城区组合枢纽，中心城区市民到达高铁站可节省 20-30 分钟路程时间，促进了高铁在中心区域的集散，分担了广州南站的运输压力，使全市铁路运力布局更加合理。

2、区域交通中心地位不断提高

跨城出行热度持续提升。广州对外衔接通道总量达到 91 条，与全省 20 地级市城际出行量达到 366 万人次，同比增长 6.5%，广州与湾区城市间日均出行量 320 万人次，同比增长 4.4%。广佛南环城际、佛莞城际、南中高速（含万顷沙支线）、深中通道等区域重大交通基础设施的开通带热大湾区旅游出行，市民在更大尺度范围内旅游休闲成为新的跨城联系增长点，广州与湾区城市间的非工作日日均出行量高出工作日的 6.7%，其中与珠海、惠州等旅游城市非工作日日均出行量高出工作日 24%、18%，助推大湾区宜居宜业宜游“生活圈”加快形成。

湾区两岸交流跨越式增长。区域重大交通基础设施的完善不断提升湾区两岸交流联系便捷性，其中广佛南环城际、佛莞城际开通后番禺到东莞出行时间缩短约 12 分钟，深中通道建成后日均车流量 8.4 万车次、万顷沙支线 2.0 万车次，万顷沙往深圳出行缩短近 1 小时，分流了南沙大桥、虎门大桥等跨珠江口通道压力，南沙大桥、虎门大桥高峰期平均车速分别提升 42%和 32%，强化了广州与深圳、中山等地的联系，进一步巩固南沙在黄金内湾交通体系中的核心地位。湾区两岸交流联系快速增长，南沙大桥、虎门大桥、深中通道三条跨珠江口通道日均道路车流量达到 32.7 万标准车，同比增长 20%。

都市圈“双城”联动延续向好势头。广佛间日均出行量 189.6 万人次，同比增长 2.4%，为深莞间的 1.42 倍，居湾区城市第一。广州与湾区东岸城市联动进一步加强，穗莞间日均出行量为 51 万人次，同比增长 4.1%，居湾区“双城”联动的第四位。广州跨城通勤人口 61 万，同比增长 5.2%，大都市通勤圈初具规模，

广佛间跨城通勤人口达 37.5 万人，其次穗莞间为 9.2 万人。

道路资源区域服务功能突出。全市道路网中，日均活跃机动车总量 417 万辆，同比增长 7.4%，按出行量统计外地车占比 34%。广州作为国家中心城市，承担了大量的过境交通，其中高速公路和快速路过境交通占比为 20%和 18%，广州对大湾区周边城市的交通服务显著。

3、交通与空间协同持续向好

“环+放射”轨道支撑空间集聚发展。建成运营首条轨道环线地铁 11 号线，“环+放射”的城市轨道线网骨架结构基本形成。11 号线串联白鹅潭、广钢新城、琶洲、金融城、白云新城、广州站站城一体地区等重点组团，促进中心城区多组团“串珠式”发展，促进沿线功能互补和城市空间结构完善；11 号线开通有利于均衡全网客流，减少环内换乘站压力，磨碟沙站、沙园站、昌岗站等环内换乘客流分别下降 43%、21%、15%；同时，11 号线进一步强化了进出城线路之间换乘衔接，提高外围组团间联系效率。全网轨道站点 800 米人口岗位覆盖率为 38.8%，中心城区达到 58.3%，人口、岗位密度是非轨道覆盖建设用地区域的 2.5 倍和 2.9 倍，轨道交通支撑城市沿廊道集约型发展，引导城市集约发展水平居全国前列。

高品质交通促进人口就业由核心区向外围地区转移。近五年，核心区人口岗位密度由 4.43 万个/平方公里降至 4.22 万个/平方公里，降幅为 4.6%。近郊区、外围城区的人口岗位密度分别增长 2.2%和 7.7%，达到 1.11 万个/平方公里和 0.21 万个/平方公里。近五年核心区对外道路交通量降低 0.6%，进出核心区地铁客流降低 3.5%，中心城区人口和功能过度集中的压力得到一定程度缓解。

通勤距离和时间维持稳定。全市通勤平均出行距离 8.9 公里、平均通勤时间 38.7 分钟，与 2023 年相比基本持平。反映居民生活品质的 45 分钟以内通勤人口占比 79%，处于高位水平。

4、交通出行方式持续向个性化和多样化发展

绿色出行稳定保持全国前列水平。中心城区绿色出行比例 74%（含步行、自行车、电动自行车、常规公交、轨道交通），居全国超大城市前列。广州地铁运营里程达到 705 公里，日均客运量和周转量分别为 888 万人次、7640 万人公里，分别增长 3.6%和 3.0%，已达到 2019 年的 98%和 107%。近五年广州地铁短距离客流规模有所降低（5 公里内减少 11.8%），长距离客流持续增长（30 公里以上

增加 35.3%），支撑了城市空间拓展。地铁日客流强度 1.36 万人次/公里，高于北京（1.21）、上海（1.28），不及深圳（1.52）。

电动自行车骑行量持续高位增长。截至 2024 年底，电动自行车的上牌总量 576 万辆，同比增长 28%。全市 74% 家庭拥有电动自行车，其中近三成拥有两辆及以上。电动自行车日均骑行量 903 万人次（含全过程电动自行车出行，电动自行车与其他出行方式的接驳出行），同比增长 8.9%，其中长距离出行（超过 5 公里）占比 31%，正承担着机动化功能。电动自行车是我市绿色出行的主要增长点，但当前发展存在骑行安全、交通秩序、街道停车环境等问题，已经引起全社会广泛关注。

个体机动化分担率持续增长。截至 2024 年底，全市小客车（含微型客车）拥有量 351.8 万辆，年增速从 2015 年的 1.3% 逐年增加至 2024 年的 9.8%，呈现高速增长态势，其中新能源车增量约占总增量的 94%。小客车保有量增长带动方式分担率增加，2024 年中心城区个体机动化出行（含小客车、出租车等）比例 24.7%，同比增加 0.9 个百分点，对道路交通运行和停车供给带来一定挑战。

二、趋势与建议

2025 年是广州市国土空间总体规划获批后实施的开局之年，也是“十五五”的谋划之年。在国土空间总体规划“6+4”城市性质和“建设具有经典魅力和时代活力的中心型世界城市”愿景指引下，广州交通既要上承国家和省的战略要求，积极谋划国际性综合交通枢纽城市新蓝图、推动黄金内湾加速融合，又要顺应市民心声和产业诉求，以《城市交通可持续发展评估指标体系》为标尺检视城市交通发展，以全运会为契机提品质，以高品质交通助力城市发展转型升级。

1、谋划国际铁路枢纽发展新蓝图，激活中心型世界城市建设新动能

把握新一轮广州铁路枢纽总图规划修编机遇，进一步优化广州铁路客货运枢纽布局，谋划国际铁路枢纽发展新蓝图。一是加快推进贵广高铁广宁联络线，打通大湾区西向至贵昆、成渝的走廊，高标准打造面向中南半岛的国际铁路枢纽，加快柳广铁路建设，缩短西向至南宁、昆明的铁路货运里程，支撑广货出海。二是抢抓战略机遇期推进实施广珠（澳）高铁，建成湾区西岸城市北上首条高铁通道，向北衔接广清永、京广高铁，向西衔接贵广高铁广宁联络线，向东衔接广河

高铁、赣深高铁，填补湾区西岸城市直接链入国家“三纵”高铁网的空白。

2、高标准打造黄金内湾交通网，推动珠江口重大交通基础设施共建共享

在全省着力打造“黄金内湾”的背景下，广州应进一步发挥省会城市的担当和引领作用，推动珠江口重大交通基础设施共建共享。推进莲花山通道建设，形成黄金内湾北段的東西向大通道，提速实施增莞番高速，强化串联广佛莞的高速环路，加快实施黄埔至南沙东部快速通道，打通湾区西岸科创走廊大通道，促进黄金内湾骨架路网完善。高标准推进黄金内湾轨道交通建设，将中南虎、肇顺南城际提升为高铁，进一步提升两岸城市高铁互联互通水平。

3、关注城市通勤效率，提升青年人才通勤体验

幸福的通勤体验是激活青年创新创造活力的关键，当前广州单程通勤在1小时以上的人口规模达153万，占全部通勤人口的13.5%，以“90后”（35岁以下占比60.8%）、高学历（本科以上占比75.3%）、中产男性（月收入万元以上占65.1%）为主，是城市活力和创新动力的中坚力量。这部分人主要依赖轨道交通通勤，应围绕轨道站点做“文章”提升通勤体验。一是在对外放射的轨道线路重要站点打造“通勤生活综合体”，完善生活便利设施，包括电单车停放场、菜市场、便利店等，实现通勤和生活服务的二合一。二是推进在外围轨道低客流站点周边为青年人才提供可承受的保障性住房，在用地条件相对成熟、可实施性强的低客流轨道站点周边，利用专项债等政策工具建设保障性住房。

4、深化电动自行车治理，引导各类交通方式协调发展

2024年，广州市出台了《广州市电动自行车管理规定》，聚焦解决非法改装、超速、逆行、擅闯红灯、违规停放等突出问题。以此为基础，深入推动电动自行车全链条管理，一是创新探索AI赋能电动自行车治理，对电动自行车违规行为进行实时监测、自动预警和智能劝导；二是通过大数据等手段识别电动自行车出行规律，针对关键道路和节点，一路一策，因地制宜推进精细化“微改造”；三是严格电动自行车违法查处，强化电动自行车停放行为管理，改善停放秩序；四是重构地面公交线网，以日趋成型的轨道网络为背景，推动公交线路在“轨道密集区做减法、空白区做加法”，构建多层次公交服务体系，引导各类交通方式协调发展。

5、以全运会为契机推动城市风貌品质提升，打造广州城市品牌

《广州市国土空间总体规划（2021-2035 年）》明确要加强风貌塑造和品质提升。城市风貌构件是构成城市整体风貌品质的重要元素，建议以广州举办第十五届全国运动会为契机，推动城市风貌构件优化管控工作。一是按照广州市公共设施基本分类，制定分类分项风貌构件清单，规范设置场景，协调各类构件的风格及色系，形成统一的城市风貌。二是按照标准化、通用化、系列化、模块化的设计理念，建立广州特色的构件标准，融入广州城市 DNA。三是结合城市品质提升工作，选取重点路段、重点区域率先实施和评估，再逐步全市推广应用，形成广州构件品牌。

6、“以路为媒”绘制城乡融合新画卷，助力乡村全面振兴

继续深入推进“百千万工程”、环“南昆山—罗浮山”引领区建设，结合广州“山水城田海”自然格局，系统谋划一批特色道路项目，助力乡村全面振兴，打造人与自然和谐共生、城与乡融合发展的中国式现代化广州样板。一是以农村公路升级改造为基础，构建全长 2500 公里的风景道网络，串联各类乡村资源点，营造“千里乡韵”漫步场景；发展路衍经济，盘活风景道利用率，打造“乡村风景道+”模式，鼓励乡村风景道与产业园区、旅游景区、重点村镇等一体开发。二是支撑环“南昆山—罗浮山”引领区建设，推动在从化、增城打造 400 多公里的最美旅游公路和一批特色公路驿站，牵引“百千万工程”落地实施。三是推进贯通广州的 520 公里山海骑行道，通过更新路面、拓宽骑行空间、新建必要贯通段等“小切口”方式进行升级，打通断点、提升骑行环境，将骑行空间贯通成网。

7、发挥新质生产力领航作用，打造超大城市交通发展新范式

一是加快推进低空基础设施、管控平台、空域航路、应用场景等先行先试。加快建设《广州市低空基础设施体系建设方案》提出的“1+5+100”基础设施体系，推进市级低空飞行综合管理服务平台开发建设及试运营，协调军、民航部门共同规划融合多场景多主体的飞行公共航路网络，推动低空文旅、无人机物流、应急救援等特色场景率先落地。二是 AI 赋能 CSPON 系统构建。加强 DeepSeek 等大语言模型与 CSPON 系统的融合，推动交通与国土空间协同规划专业知识库的本地化部署和智能化应用，提升 CSPON 系统在交通与国土空间协同治理方面的自主学习、智能分析和持续演进能力，提升城市交通治理决策水平。

第二章 国际综合交通枢纽

一、总体情况

2024 年广州市对外运输客运总量达 3.3 亿人次，日均客运量为 90.7 万人次，较上一年增长 9.0%；货运方面，完成货运量 9.5 亿吨，日均货运量 259.8 万吨，较上年增长 2.4%。整体而言，2024 年广州市客货运输均实现正增长，枢纽能级不断提升，国际综合交通枢纽地位不断凸显。

表 2-1 2024 年各运输部门完成运量

运输部门	客运量 (万人次)	同比增长 (%)	货物运输量 (万吨)	同比增长 (%)
铁路	14542.6	11.1	2553.9	1.2
公路	7708.7	-1.7	52214.4	3.4
水路	457.0	5.8	37657.1	0.9
民航	10502.5	15.3	151.4	13.8
管道	/	/	2516.2	6.1
合计	33210.7	9.0	95092.9	2.4

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

二、航空枢纽

1. 设施建设

广州白云国际机场已建成 T1、T2 两座航站楼，2025 年 1 月第四跑道投入使用，正式进入“四跑道时代”。目前在建第五跑道、T3 航站楼及其综合交通中心，T3 航站楼已实现封顶合拢。

交通集疏运系统已建成 2 条轨道（地铁三号线、广清城际-广州东环城际）、7 条高速公路（珠三环高速、惠肇高速、北二环高速、机场高速、大广高速、广连高速、机场第二高速北段），在建 6 条轨道（广河高铁、广湛高铁、新白广城

际、广佛东环城际、广花城际和芳白城际）、1 条高速公路（机场第二高速南段），集疏运系统持续优化提升。

2.运量发展

2024 年，全年广州白云国际机场旅客吞吐量 7636.9 万人次，创历史新高，超过 2019 年规模（7339 万），单一机场位居全国第 2，仅低于上海浦东国际机场。航空旅客吞吐量快速提升，同比增长 20.9%，增速高于深圳宝安国际机场，但低于上海浦东国际机场和北京首都国际机场。其中，国内旅客吞吐量为 6174.4 万人次，同比增长 12.3%；国际及地区旅客吞吐量为 1462.5 万人次，同比增长 78.9%，增速显著高于国内旅客。2024 年广州白云国际机场货邮吞吐量 238.3 万吨，同比增长 17.3%，连续 5 年内地机场排名第 2。

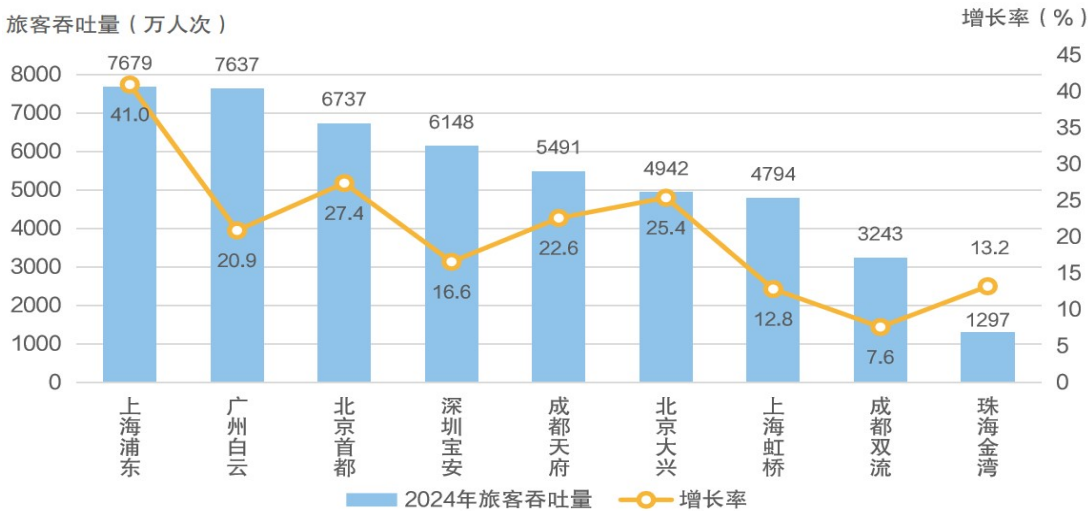


图 2.1 2024 年全国主要机场旅客吞吐量

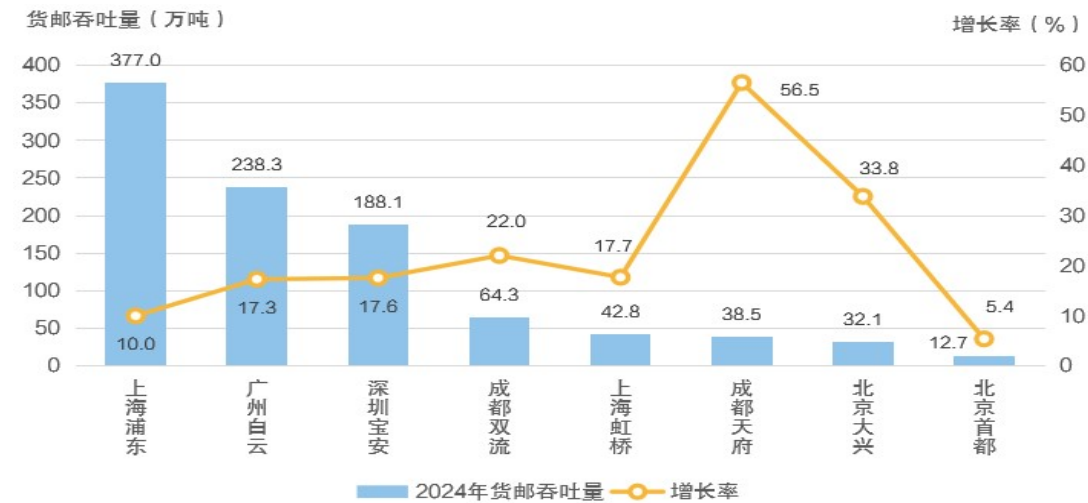


图 2.2 2024 年全国主要机场货邮吞吐量

数据来源：各机场官网

三、航运枢纽

广州港货物吞吐量、集装箱吞吐量持续增长，国际航运枢纽能级不断提升。2024 年共完成货物吞吐量 6.9 亿吨，同比增长 1.8%，全球全国均居第五；集装箱吞吐量 2645 万标准箱，同比增长 4.1%，居全球第六、全国第五。

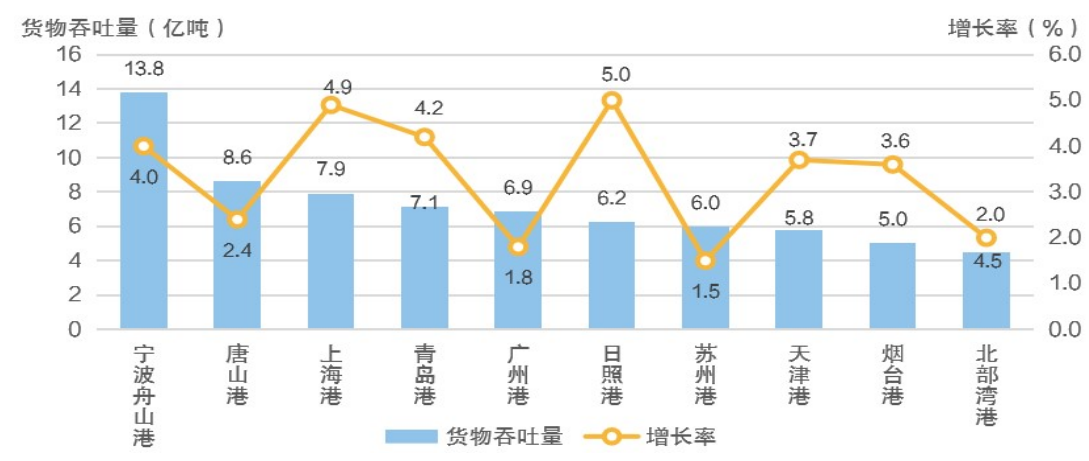


图 2.3 2024 年全国主要港口货物吞吐量

数据来源：广州港数据来源于广州港务局官网，其余各城市按交通运输部官网统计。

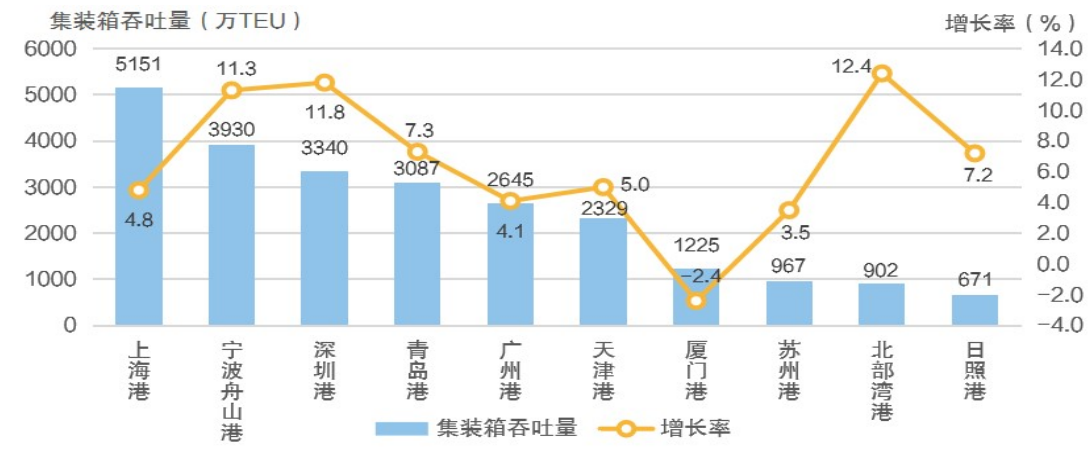


图 2.4 2024 年全国主要港口集装箱吞吐量

数据来源：广州港数据来源于广州港务局官网，其余各城市按交通运输部官网统计。

四、铁路枢纽

1. 设施建设

线路方面，高铁和普铁均维持 5 条，其中 5 条高铁为（京广高铁含联络线、广深港高铁、贵广高铁、南广高铁、广汕高铁）、5 条普铁为京广铁路、广深铁路、广珠铁路、广石铁路、南沙港铁路；城际轨道在 2023 年的广珠城际、广佛肇城际、穗深城际、广清城际一期、广州东环城际花都站至白云机场北站段基础上，增加广佛南环城际广州南站至佛山西站段、广惠城际，达 7 条（段），湾区城际正逐步成网。市域内国铁、城际通车运营总里程 518 公里，形成客货列车基本分线运行的双“人”字型格局。在建线路 11 条，合计 336 公里。

枢纽方面，维持 2023 年建成的 8 座客站（广州站、广州东站、广州南站、广州白云站、广州北站、庆盛站、新塘站、增城站），以及广州铁路集装箱中心站（广州国际港）一期、增城西、大朗、下元等 15 座货站。在建白云机场 T3 高铁站、南沙站 2 座客站。枢纽站数量与 2023 年持平，白云站逐步承担武汉、南昌、郑州、西安、北京、粤东等地高铁始发终到作业，以及与深圳的城际列车到发，高铁进中心步伐加快。

2. 客运发展

2024 年广州铁路旅客发送量 1.39 亿人次，日均旅客发送量 38.0 万人次，同比增长 8.0%。广州南站日均旅客发送量 24.4 万，同比下降 2.0%，占铁路旅客发送总量的 64.4%，相对上年降低 6 个百分点；广州站日均发送量 3.1 万，同比降低 9.0%；广州东站日均发送量 5.7 万，同比增加 9.9%；白云站投入使用 1 年后日均旅客发送量达到 1.94 万。广州站、广州东站、白云站日均发送量合计达到 10.7 万，相对上年增长 25.4%，高铁进中心成效初显。

五、公路枢纽

作为广东省省会和全省公路中心，广州市的高速公路承担了区域服务与城市内部出行等多重复合功能。从车辆对道路的占有率看（按车辆行驶距离的累加，即车辆周转量计算），20%用于过境出行，42%用于城市对外出行，38%用于城市内部出行，区域服务功能突出。

公路客运站方面，近年来广州持续推进中心城区公路客运站搬迁与布局优化工作，2024 年海珠客运站迁移至西侧毗邻的海珠交通换乘枢纽大楼，原站址停止使用。目前中心城区保持 8 座长途汽车客运站，全年客运量 439.6 万人次，日均 1.2 万人次，同比下降 18%，公路客运站客流规模持续下降。

六、邮政快递

2024 年，广州市邮政行业寄递业务量 144.9 亿件，同比增长 21.5%，全市邮政行业业务收入累计完成 1056.9 亿元（不包括邮政储蓄银行直接营业收入），同比增长 9.7%。

快递业服务收入 986.2 亿元，同比增长 10.0 %。快递业业务量 142.5 亿件，居全国城市前列，同比增长 24.5%。其中，同城、异地、国际及港澳台业务量分别占全部快递业务量的 11.6%、87.5%和 0.9%。

表 2-2 近年广州市快递业发展情况表

类型		2020 年	2021 年	2022 年	2023 年	2024 年
快递业务收入（亿元）		694.1	817.2	840.4	892.2	986.2
快递业务量（亿件）		76.2	106.8	101.3	114.5	142.5
快递 业务 量 结 构	同城（亿件）	11.2	15.8	14.4	13.5	16.6
	异地（亿件）	63.6	89.6	85.9	99.4	124.6
	国际及港澳台（亿件）	1.44	1.38	0.98	1.65	1.3

数据来源：广州市邮政管理局

第三章 广州与湾区交通

一、交通设施

2024 年新开通轨道包括广佛南环、佛莞城际，道路包括南中高速、深中通道及万顷沙支线。全市对外衔接通道由 87 条增加至 91 条，包括 73 条道路、18 条轨道（不计重复统计）。其中，佛山方向道路 32 条、轨道 9 条，东莞深圳方向道路 11 条、轨道 4 条，清远韶关方向道路 12 条、轨道 3 条，中山方向道路 5 条、轨道 2 条，惠州方向道路 14 条，轨道 3 条。

二、交通需求

2024 年广东省 21 市间日均出行量 985 万人次，同比增长 5.4%。湾区城市间日均出行 721 万人次，同比增长 4.6%，广佛南环、佛莞城际和深中通道的通车进一步拉动湾区城市间联系。广州与省内 20 市间日均出行量 366 万人次，同比增长 6.5%，总量和增幅均高于深圳（244 万人次、增长 5.7%），广州进一步巩固了在全省的交通中心地位。

大湾区层面，广州与湾区城市间（不含港澳）日均出行 320 万人次，同比增长 4.4%，继续强化了湾区核心引擎地位。同城化层面，广佛两市间日均出行量 189.6 万人次，同比增长 2.4%，为深莞间的 1.42 倍，但增幅略低于深莞的 2.8%。穗莞、广深间日均出行量分别为 50.7 万人次和 23 万人次，同比增长 4.1%和 9.1%，深圳和中山之间日均出行量 6.1 万人次，同比增长 155%，增长势头迅猛，广佛南环、佛莞城际和深中通道进一步拉动东西两岸城市的联动。

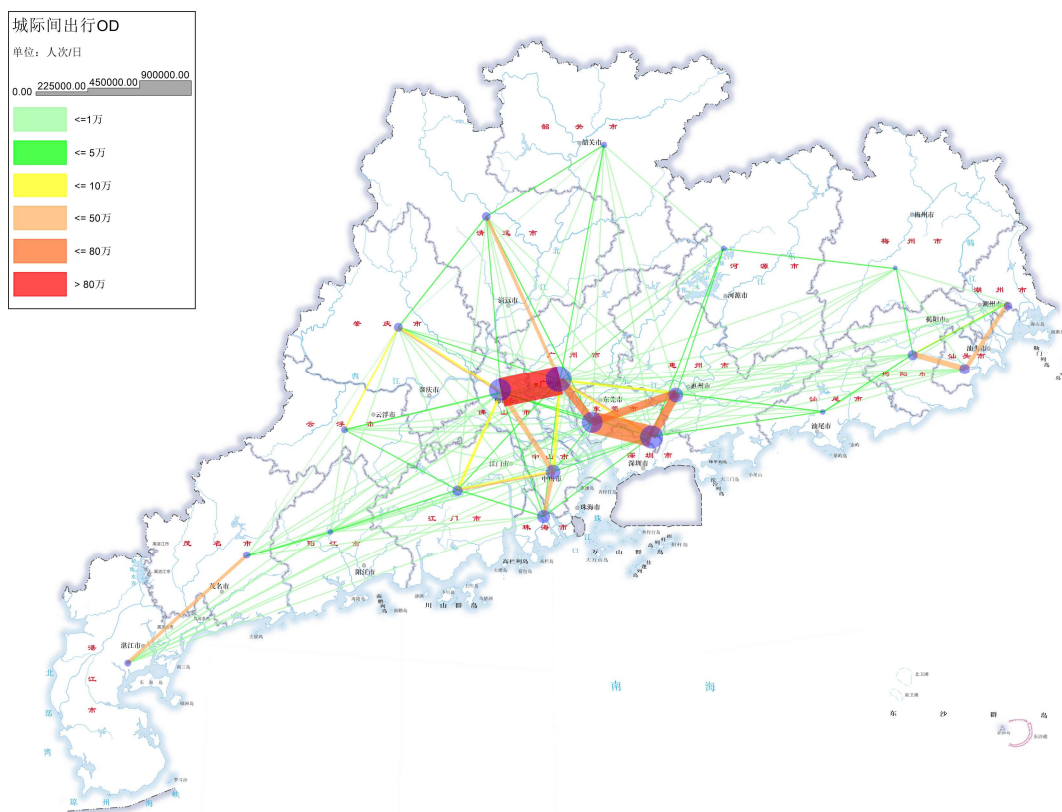


图 3.1 2024 年广东省内城市间出行分布情况

数据来源：广州市交通规划决策支撑平台

大湾区 9 市间跨城通勤人口总量 128.6 万人，同比增长 0.2%，相比 2019 年增长 3.1%。广州在大湾区（包括清远）的跨城通勤人口 61 万人，同比增长 5.2%，相比 2019 年增长 5.7%，流入与流出比例大约为 2:1。广州跨城通勤人口以广佛为主，达到 37.5 万人，穗莞之间跨城通勤人口 9.2 万人，广深之间 2.7 万人。

三、“黄金内湾”跨江需求

在新增广佛南环、佛莞城际、深中通道重大设施的基础上，“黄金内湾”现状跨江总需求达到 75.4 万人次/日，相对上年增长 29%。

深中通道主线于 2024 年 6 月 30 日开通，万顷沙支线 10 月 30 日开通。深中通道全日流量日均约 8.4 万车次/日，万顷沙支线约 2.0 万车次/日。

广佛南环、佛莞城际 5 月 26 日开通，与已开通的佛肇城际、莞惠城际首尾相连，实现“四线”贯通运营，连起肇庆、佛山、广州、东莞、惠州，形成一条全长 258 公里、横跨 5 座城市、呈东西走向的交通大动脉。佛肇“四线”全线日均客运量约为 6.66 万人次。

四、南沙对外交通

1. 交通设施

南沙区现状对外衔接通道共 18 条，包括 14 条道路、4 条轨道（不计重复统计）。其中广州中心城区及番禺方向道路 5 条、轨道 3 条，佛山方向道路 2 条，中山方向道路 5 条（相对上年新增南中高速、万顷沙支线）、轨道 1 条，东莞深圳方向道路 2 条、轨道 1 条。

2. 对外出行需求

南沙与大湾区城市（含广州）日均出行量 92.7 万人次，同比增长 3.9%，其中与广州中心六区出行增幅 11.5%，增长明显，但与周边城市同比增长仅 3.1%。

南沙通勤人口总量 52.5 万人，同比增长 1.4%，其中跨区通勤人口占比 25%，同比仅增加 1 个百分点。南沙区与周边城市的跨城通勤人口为 2.8 万人，同比增长 7.7%，其中南沙与佛山、东莞间跨城通勤人口 1.5 万人、0.3 万人，与上年基本持平，在南中高速、万顷沙支线开通后与中山通勤人口达到 0.8 万人，相对上年增长 33%，增长较为明显。

五、东部中心对外交通

1. 交通设施

东部中心现状对外衔接通道共 31 条，包括 27 条道路、4 条轨道（不计重复统计）。其中广州中心城区及番禺方向道路 10 条、轨道 4 条，从化及北部方向道路 8 条（相对上年新增从埔高速），东莞深圳方向道路 9 条、轨道 2 条。

2. 对外出行需求

东部中心与大湾区城市（含广州）日均出行量 195.5 万人次，同比增长 2.1%。其中与广州市内其他区域出行增幅 2.1%，与周边城市出行同比增长 2.2%。

东部中心通勤人口总量 151.2 万人，同比增长 3.9%，其中跨区通勤人口占比 27.7%，同比增加 0.4 个百分点。东部中心与周边城市的跨区通勤人口为 3.8 万人，同比增长 2.7%，其中东部中心与东莞间跨城通勤人口 3.1 万人，同比增长 3.3%，东部中心与东莞联系更加紧密。

第四章 城市交通需求与供应

一、人口与经济

1.人口

2024 年广州市常住人口 1897.8 万人，同比增加 15.1 万人，增长 0.8%，常住人口继续增加。整体来看，2024 年各区人口均呈现一定增长态势，其中白云区、番禺区、花都区增量相对较高，而荔湾区、海珠区、天河区增加相对有限。

表 4-1 近年广州市各行政区常住人口发展情况（单位：万人）

行政区	2020 年	2021 年	2022 年	2023 年	2024 年
荔湾区	124.2	113.0	112.4	113.3	113.5
越秀区	103.7	104.9	102.9	96.0	98.0
海珠区	182.0	182.2	179.8	176.8	177.0
天河区	225.1	223.9	222.2	223.8	224.3
白云区	375.9	368.9	363.7	366.7	369.6
黄埔区	126.9	119.8	119.2	122.2	123.5
番禺区	267.3	281.8	280.7	282.3	284.5
花都区	165.1	170.9	170.6	172.9	175.1
南沙区	84.9	90.0	92.9	96.8	98.4
从化区	72.0	72.7	74.0	73.3	74.0
增城区	147.1	152.9	155.0	158.7	160.0
合计	1874.0	1881.1	1873.4	1882.7	1897.8

数据来源：广州市统计局

2.社会经济

根据广东省地区生产总值统一核算结果，2024 年广州市地区生产总值为 31032.5 亿元，按不变价格计算（下同），同比增长 2.1%。其中，第一产业增加值 334.47 亿元，同比增长 1.0%；第二产业增加值 7839.45 亿元，同比增长 0.7%；第三产业增加值 22858.58 亿元，同比增长 2.6%。

二、机动车发展

1.拥有量

截至 2024 年底，广州市机动车拥有量 415.4 万辆，同比增加 31.3 万辆（其中新能源汽车增量 29.5 万，约占机动车增量的 94%）。全市小客车（含微型客车）拥有量 351.8 万辆，同比增加 31.5 万辆，千人小客车拥有量 185 辆。

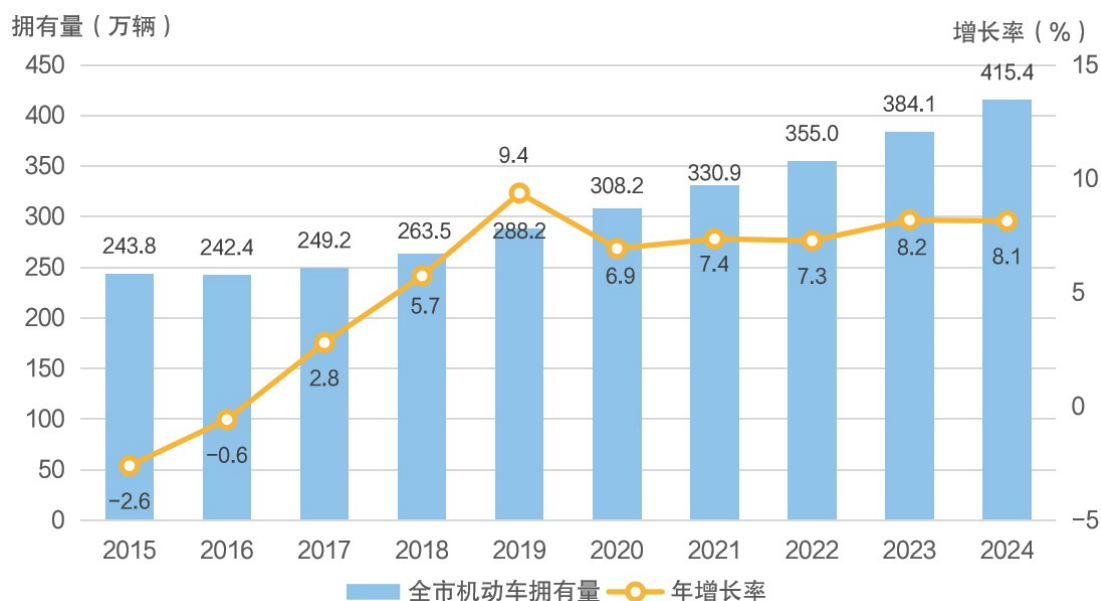


图 4.1 近年广州市机动车发展情况

2.新能源汽车

2024 年，新能源（含货车）上牌总量 36.6 万辆。截至 2024 年底，全市新能源汽车保有量达到 113.8 万辆，同比增加 29.5 万辆，占机动车保有量比例为 27.4%，同比增加 5.5 个百分点。

三、交通需求特征

1.出行总量

全市全方式出行总量 4741 万人次/日，同比增长 1.9%；机动化出行总量 2464 万人次/日，同比增长 2.4%。中心城区全方式出行总量 2751 万人次/日，同比增长 1.2%；机动化出行总量 1273 万人次/日，同比增长 2.7%。

2.方式结构

中心城区全方式出行中，步行和骑行（自行车和电动自行车）占比 53.7%，同比降低 0.7 个百分点。个体机动化出行（含小客车、出租车等）比例 24.7%，

同比增加 0.9 个百分点。轨道交通和常规公交占比 20.5%，同比减少 0.1 个百分点。绿色出行（含慢行交通、公共交通¹）比例 74.2%，同比减少 0.8 个百分点。中心城区机动化出行中，公共交通占机动化比例为 44.3%，同比减少 0.9 个百分点。

四、交通基础设施

1.道路设施

2024 年建成通车深中通道、万顷沙支线、南中高速、佛清从高速公路北段鳌头南至中和里互通段，以及金光隧道、宁埔大道（开发区段）等道路。全市道路里程增至 12473 公里（未含街巷路及乡村路），其中高速公路（含快速路）1685 公里，形成“三环+十九射”的高快速路主骨架路网。

2.城市轨道设施

截至 2024 年底，广州开通运营地铁 17 条（段）、有轨电车 2 条（段）。在建地铁 9 条（段）、有轨电车 1 条。

地铁通车运营里程 705 公里，运营线路 17 条（段），地铁站点数 293 座（换乘站计一次）。广州地铁三号线东延段（番禺广场~海傍）开通运营，东延段的开通进一步强化番禺东部亚运城片区与市桥中心的联系。广州市首条地铁环线十一号线开通运营，十一号线串联 9 条地铁线路，途经天河、白云、越秀、荔湾和海珠五个中心区，在进一步填补中心城区轨道覆盖空白的同时，十一号线的开通将显著增强轨道线网连通性，标志着广州市“环线 + 放射线”地铁网络格局的基本形成。

五、交通与空间协同

1.轨道交通与空间结构

地铁十一号线开通后，全市轨道站点覆盖水平进一步提高，其中全市轨道站点 800 米人口岗位覆盖率为 38.8%，同比增加 1.8 个百分点，中心城区达到 58.3%，同比增加 2.9 个百分点。轨道站点 800 米范围内建设用地区域的人口、就业密度

¹ 公共交通指轨道交通、常规公交，慢行交通指步行、自行车和电动自行车。

分别为 2.1 万人/平方公里、1.2 万个/平方公里，是非轨道覆盖建设用地区域的 2.5 倍和 2.9 倍。

2. 圈层流动性

全市跨区通勤热度持续增长，十一个行政区之间跨区通勤人口占全市通勤人口的比例为 25.1%，同比增加约 1.7 个百分点。从各圈层通勤交互情况来看，进出第二圈层通勤人口 116 万，已连续两年超过第一圈层（108 万）。

3. 通勤距离与时耗

近年来广州市引导中心城区非核心功能不断向外围转移，居民通勤尺度有略微增加，全市平均通勤距离为 8.9 公里，全市平均通勤时耗 38.7 分钟，相对上年均有轻微增长。

反映城市运行效率和居民生活品质的 45 分钟以内通勤出行比例指标达到 79.1%，同比下降 0.3 个百分点，但仍维持在较高水平，城市通勤出行分布较为稳定。

单程通勤在 1 小时以上人口规模已达到 153 万，占总通勤人口的比例约 13.5%。这 153 万人口中，35 岁以下人口占 60.8%，本科学历以上占 75.3%，月收入在万元以上占 65.1%，男性占 74.5%，是城市活力和创新动力的中坚力量。这部分通勤者的就业地集中在珠江新城、北京路商圈等，中心城区占 58.3%，居住地分布于近郊或外围地区，其中白云、番禺、增城、黄埔和花都五区合计占 70.7%。同时这部分通勤者 72%居住在地铁站 800 米覆盖范围之外，较多采用“电动自行车+地铁”出行模式。

第五章 道路空间利用

一、城市道路

1. 机动车交通

(1) 进出口道路

市域主要进出口²白天 12 小时交通量 199 万标准车，同比增长 2.8%。分区域来看，各区域进出交通量基本均呈增长趋势，其中花都区进出口交通量增幅最高，达到 8.4%，其次为从化区、中心六区，增幅分别 6%、3.8%，表明市域不同圈层的车流交互密切。

(2) 核心区对外交通

核心区对外交通量轻微增长 1.8%，各个方向与上年相比均呈增长趋势。从交互量来看，四个方向车流占比基本维持稳定（各方向流量占比与 2023 年基本一致），与北部交换量最大，白天 12 小时交通量为 94 万标准车，占比 40%；南部、西部、东部三个方向流量占比均在 20%左右。

单车道负荷方面，各走廊道路均处于高位运行状态，道路空间被最大化利用，东部走廊交通压力最大，达到 1.03 万标准车/车道/白天 12 小时。

(3) 核心区内部交通

① 过江通道

核心区过江通道白天 12 小时交通量 125.3 万标准车，同比降低 2.8%，受到电动自行车更广出行的影响，核心区过江车流开始出现下降态势。其中东部走廊基本维持稳定，西部、中部走廊受电动自行车快速增长等原因过江机动车流降低 5.7%、5.4%。

② 道路车速

核心区晚高峰主次干道平均车速 23.2 公里/小时，相对上年增加 1.7%，仍低于 2022 年水平（24.2 公里/小时）。2024 年在机动车出行量进一步增长的背景下，车速同比仍略有提升，主要因白云大道下穿隧道建成通车、地铁 11 号线建成后芳村大道和新滘路等道路沿线围蔽减少，车速均有明显提高，而白云大道、芳村

² 包括广州市全部的对外高速公路、快速路、主干路，以及重要的次干路。

大道、新滘路作为中心城区交通主动脉，运作改善后对全网通行效率提高有明显助力作用，同时 2024 年广州市在 24 个路口“双微改造”、106 个路口非机动车秩序优化改造、48 个交通拥堵点治理也逐渐成效。

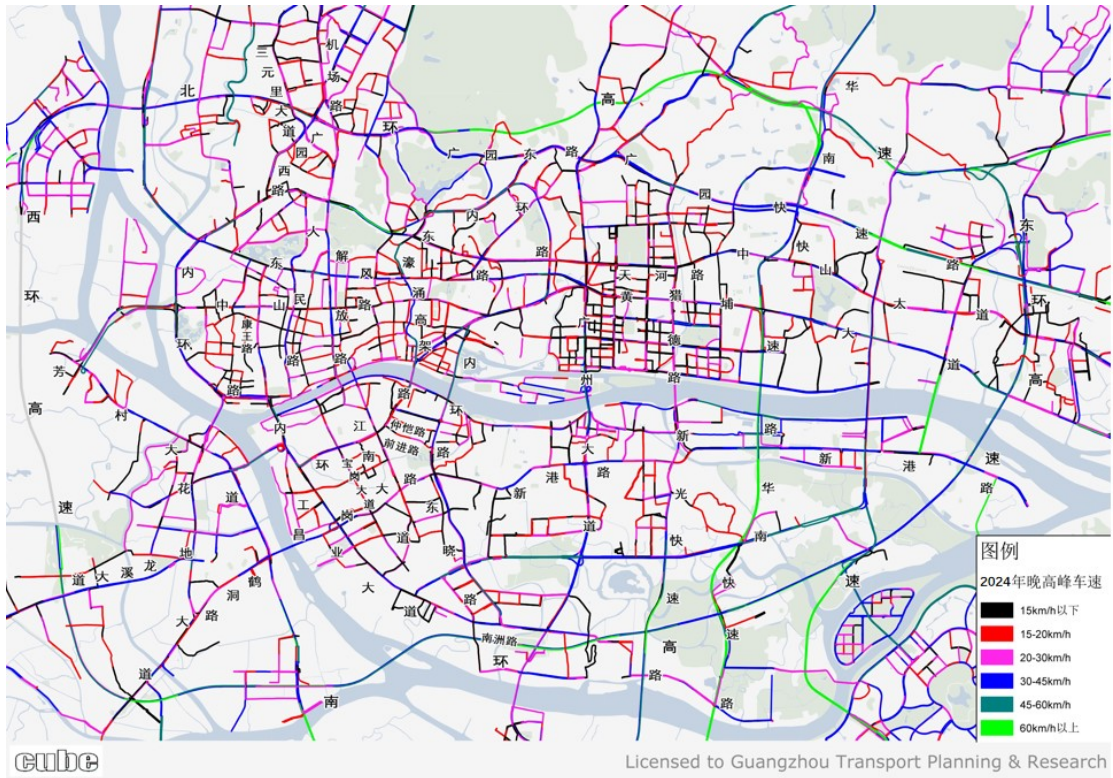


图 5.1 2024 年核心区道路车速分布

(4) 常发性拥堵点

中心城区常发性拥堵点 55 个，相对上年减少 5 个。其中，7 号线沿线的丰乐路片区因地铁通车运作好转，金沙洲片区因金沙洲大桥开通电动自行车专用车道拥堵有所好转。

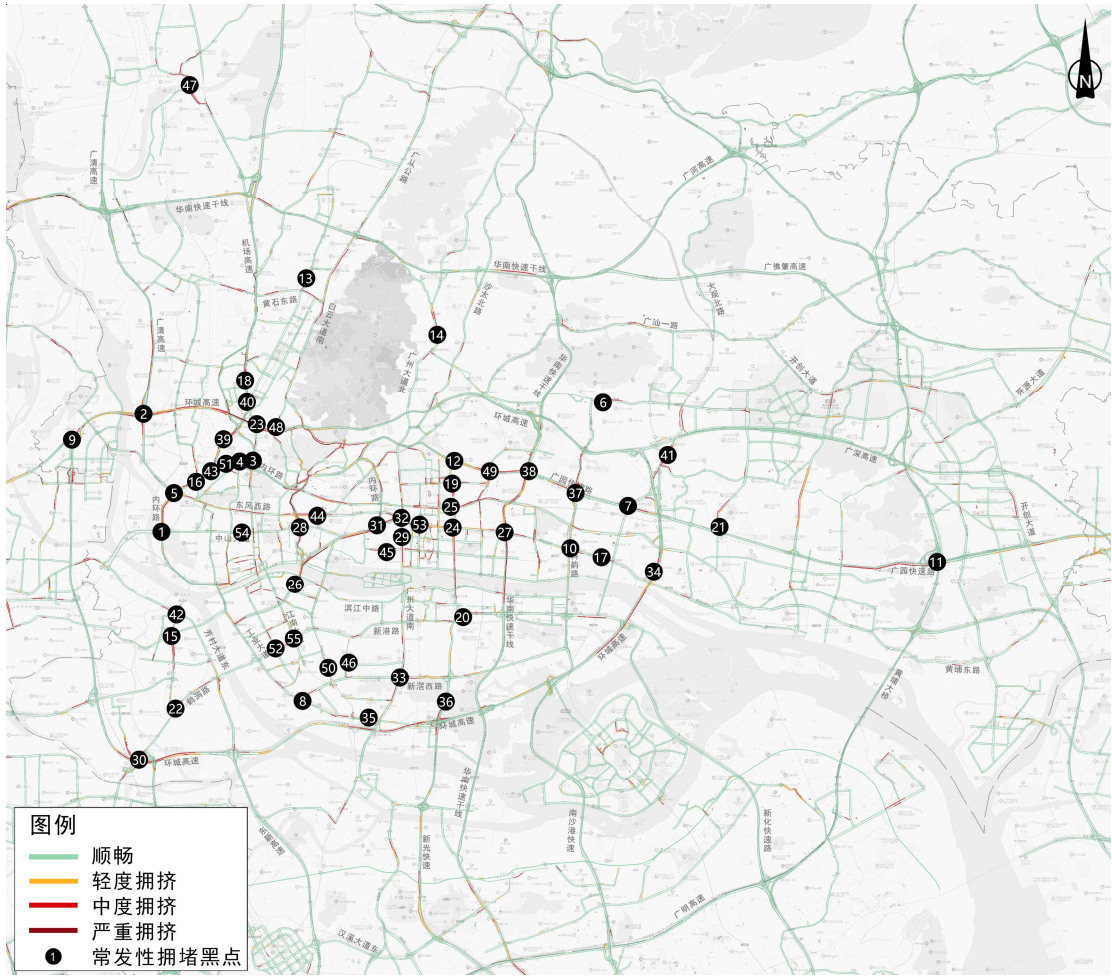


图 5.2 2024 年广州中心城区常发性拥堵点分布图

2. 非机动车交通

(1) 交通设施

近年来广州市大力推进非机动车道改造建设工作，2022 年全市建设改造非机动车道 547 公里、增设机非隔离栏 137 公里、完善 64 个路口机非隔离设施，2023 年新建非机动车道 501 公里、增设 120.66 公里机非隔离栏，2024 年建设改造非机动车道 357 公里，增设机非隔离栏 70 公里。通过 3 年改造实施，目前已形成约 1400 公里非机动车道网络格局。

(2) 电动自行车出行

①电动自行车画像

超过七成家庭已拥有电动自行车：广州市于 2021 年 11 月 2 日实施电动自行车上牌，截至 2024 年底电动自行车的上牌总量为 576 万辆，同比增长 28%。现状

日均骑行量已达 903 万人次，同比增长 8.9%。根据调查现状拥有电动自行车的家庭比例约 74%，其中约三成拥有 2 辆及以上，约 80% 为近 5 年新增用户。

出行距离短、中、长“三分天下”：电动自行车出行 3 公里以内短距离出行占比 37%，3-5 公里中距离出行占比 32%，大于 5 公里的长距离出行占比 31%，短、中、长距离出行占比大致相当。长距离出行占比超三成，电动自行车正在出行中扮演着机动化的角色。

②电动自行车接驳地铁

根据对全市地铁线路站点集散客流电动自行车接驳抽样调查，第一圈层地铁站点高峰接驳比例约 5%，第二圈层地铁站点约 14%，第三圈层地铁站点约 20%，从中心往外围呈现明显的递增趋势。

从各个站点的接驳规模来看，整体呈从中心往外围递增的趋势。其中第一圈层中杨箕站、客村站、东湖站电动自行车接驳量较高；第二圈层中嘉禾望岗站、大沙地站、江夏站电动自行车接驳量较高；第三圈层站点中市桥站、南浦站、人和站接驳量较高。

二、乡村道路

现状广州市农村公路总里程约 5938 公里，其中县道 805 公里、乡道 2519 公里、村道 2614 公里，公路网已基本成型，基本实现农村区域内互联互通。现状已建成多条美丽乡村路，如高岳公路（X292）、从化温泉大道、花都古树大道、白云 S116、黄埔麦村村道、番禺联岛路、南沙星海路等，形成良好的示范效应。现状已建成 3400 公里绿道网、1242 公里碧道网，如沿 X292、山前旅游大道等公路建立的绿道碧道为公路打造了高品质慢行空间，同时绿道碧道网也是对农村公路的补充，如流溪河碧道、海鸥岛碧道等可供少量车辆行驶，为沿线村民出行提供便利。

广州市 2024 年 9 月 23 日印发《广州乡村风景道专项总体规划和建设技术指引》（以下简称《规划》），规划构建全长 2500 公里的乡村风景道网络。自《规划》印发以来，广州市重点推进风景道建设工作，2024 年已完成新建道路 6.22 公里、改造提升道路 40.99 公里、差路治理 1.3 公里、危桥改造 3 座、断头路打

通 6.22 公里，同时各区积极推选风景道精品示范段项目，加快农村公路建设和升级改造。

第六章 公交都市建设

一、总体情况

2024 年全市公共交通日均客运量 1565 万人次，同比增长 2.0%，其中地铁、有轨电车、网络预约出租车有所增长，常规公交、巡游出租车、互联网租赁自行车、水上巴士客运量下降。

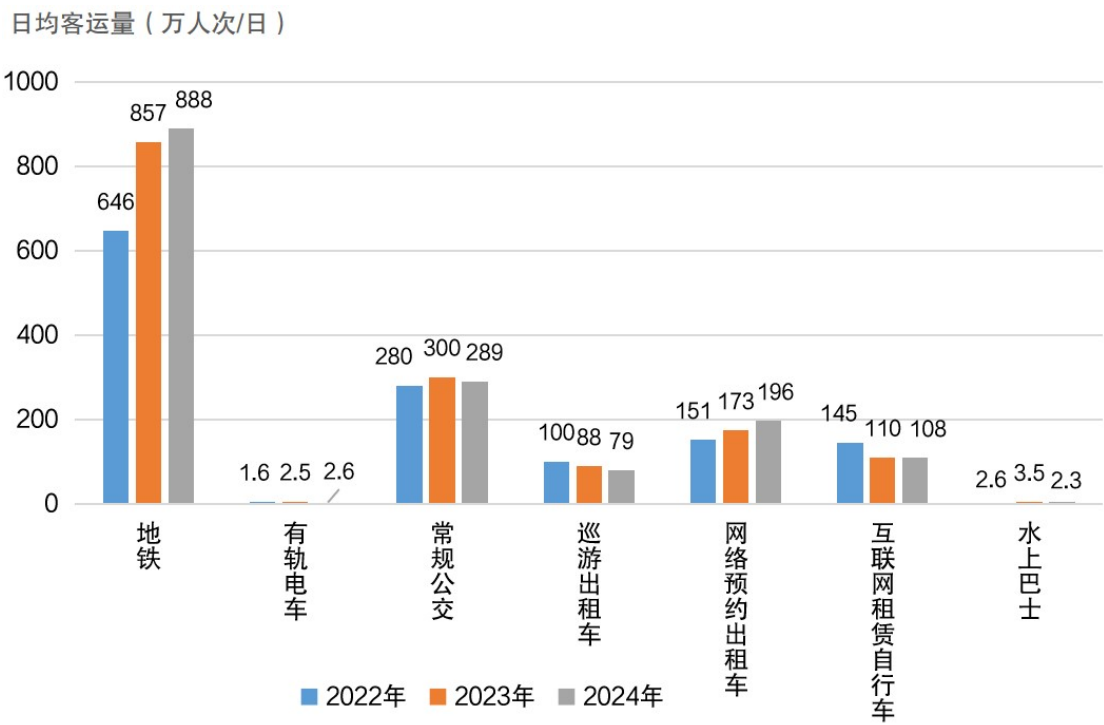


图 6.1 近年各类公共交通方式日均客运量变化情况

二、地铁

1.客运量

2024 年广州地铁客运总量 32.5 亿人次，日均客运量 888 万人次/日，同比增长 3.6%，约为 2019 年（日均 906 万人次）的 98%，日均客运强度 1.36 万人次/日/km，位居全国前列。其中，工作日日均客运量为 925 万人次/日，客运强度 1.41 万人次/日/公里，休息日日均客运量 808 万人次/日，休息日客运量居全国第一。各月份中，2 月受春节影响客流较低，7 月日均客运量最高，达 949 万人次/日。

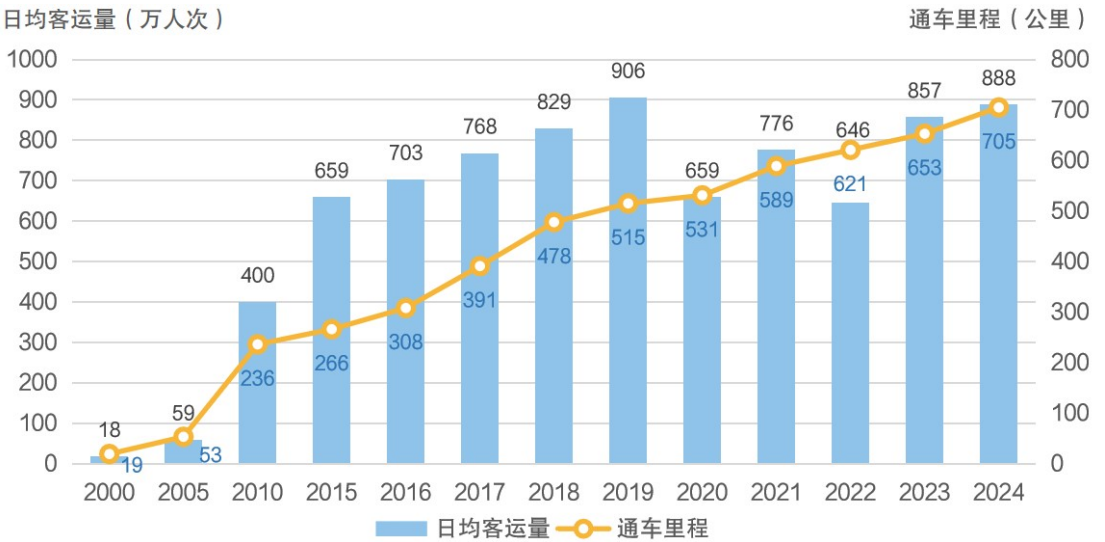


图 6.2 近年广州地铁线网和客流发展历程

2.十一号线客流情况

广州地铁十一号线于 2024 年 12 月 28 日开通，线路全长 44.2km，开通运营 29 座车站（广州火车站、广州东站暂缓开通），其中换乘站 14 座，与 9 条线路换乘。目前，十一号线全日客运量约 50.7 万人次，其中进站量 24.6 万人次，换入量 26.1 万人次，换入客流比例约 52%，为全网各线路中最高。

三、有轨电车

广州在运营有轨电车线路 2 条，合计 22.1 公里，共设 30 座车站。海珠有轨电车试验线长度 7.7 公里，车站 11 座（其中广州塔站、广州塔东站于 2024 年 11 月 13 日起因施工停运），2024 年日均客运量 1.42 万人次，与上一年持平。黄埔有轨电车 1 号线长度 14.4 公里，车站 19 座，2024 年日均客运量 1.17 万人次，同比增长 12.0%。

四、常规公交

2024 年全市常规公交日均客运量 289 万人次/日，同比下降 3.4%，其中 BRT 日均客运量 25.8 万人次/日，同比下降 6.0%。近年来轨道交通、网约车、共享单车、电动自行车等出行方式的快速发展，常规公交客运量相比 2019 年以前已大幅下降，现状基本稳定在 300 万人次/日以下水平。

五、出租车

2024 年全市巡游出租车总量为 15969 辆，全市日均客运量为 79 万人次/日，同比减少 10.4%。近年来由于网约车出行增多，巡游出租车客运量逐渐减少。全市网约车日均运营车辆数为 7.1 万辆，日均客运量 196 万人次/日，同比增长 13.1%。

六、互联网租赁自行车

2024 年广州市互联网租赁自行车日均客运量为 107.8 万人次，同比下降 1.5%。受电动自行车快速增长的影响，互联网租赁自行车客运量近 3 年均呈下降趋势。

七、水上巴士

2024 年全市运营水上巴士线路 6 条，日均客运量 2.3 万人次/日，同比下降 32.5%。近年来随着地铁线网不断完善、电动自行车的快速发展等，市民乘客的出行方式日趋多样化。

第七章 综合交通治理

一、交通管理

2024 年全年建设改造 357 公里非机动车道，增设 70 公里机非隔离栏。排查整治交通安全隐患 20241 处，同比上升 122.24%。完成 24 个路口“双微改造”、106 个路口非机动车秩序优化改造、48 个点位交通拥堵点治理。结合十五运会工作要求，完成 399 条主次干道交通标牌整治，共计整治交通标识标牌 3500 余处。

二、新型交通

2024 年，广州市紧扣“12218”现代化产业体系建设主题向新出发，不断丰富自动驾驶、低空经济等新技术应用场景，深化完善基础设施建设、产业链构建、法律法规保障等，加快推进新质生产力产业落地。

1. 自动驾驶

广州在自动驾驶领域的积极布局与创新举措正在加速推进，尤其是在开放自动驾驶测试和车路云一体化等方面，为自动驾驶技术的发展和应用场景提供了良好的支持和平台。

测试道路里程位于全国前列：截至 2024 年广州市已累计开放 1298 条测试道路（含南沙全域开放，累计单向里程 2499.83 公里），累计开放 10 条高快速测试道路（合计单向里程 263.27 公里），位于全国前列。累计测试总时长超过 124 万小时、累计测试总里程达 2297 万公里，其中 2024 年测试时长超 32 万小时，测试里程超 579 万公里。

积极推动智能网联汽车“车路云一体化”技术的试点应用：广州汇集了汽车整车制造、自动驾驶系统集成、共享出行平台、第三方检验检测机构、智能网联零部件生产等行业头部企业，先后获评国家智能网联汽车与智慧交通应用示范区，以及首批“双智试点”城市，同时也是国内首个车联网车载终端应用突破 1 万辆的城市。

不断丰富自动驾驶新场景：黄埔区生物岛（全国首个 5G 自动驾驶应用示范岛）、海珠区琶洲等地陆续投入 50 辆自动驾驶巴士，开通了广州塔、生物岛等

6 条自动驾驶便民线路。南沙区、花都区、黄埔区获批开展混行试点，共 6 款车型、64 辆自动驾驶车辆开展常态化示范运营。此外，自动驾驶环卫车和货运车也在广州各区开展公开道路测试。

创新开展“基础地图+北斗增强”提升智能网联汽车定位和感知能力：广州市规划和自然资源局通过政府主导，采集并制作了智能网联汽车基础地图，并制定了《广州市智能网联汽车基础地图要素数据规范》。同时通过“众源更新”方式，利用资质地图服务商在实际测试中采集的数据实现及时更新。此外，结合北斗卫星导航系统，构建高精度的智能网联汽车北斗位置增强服务体系，进一步提高了智能网联汽车在复杂环境下的定位和行驶安全性。

2.低空飞行

低空经济在广州的快速发展正在成为全球关注的焦点。今年以来，广州加快了低空经济基础设施的建设和政策的支持，逐步形成了产业链和技术平台，推动了基础设施、物流航线、飞行器等方面的发展。

基础设施与应用示范方面，4 月 18 日广州大学城低空经济应用示范岛发布活动举行，宣布启动飞行汽车基础设施建设，规划首批四个起降点及配套设施，为“低空+通勤”“低空+旅游”“低空+应急”等应用示范打基础，助力其打造全国首个低空经济应用示范岛。

低空航线方面，3 月 29 日广州市首条城市医疗集团低空医疗配送快线首航，较传统地面运送时间缩短了 65%。7 月首条市区低空飞行航线“广州塔—海心沙”完成跨江飞行演示。

飞行器智造方面，广州加快推动飞行汽车、eVTOL（电动垂直起降飞行器）等低空飞行器的取证及量产进程。4 月 7 日中国民航局在广州颁发全球 eVTOL 行业首张无人驾驶载人航空器生产许可证，标志着广州企业亿航成为 eVTOL 行业全球首家“三证”齐全的企业，为低空飞行器的规模化生产奠定了基础。10 月 27 日，小鹏汇天的飞行汽车智造基地已正式动工，成为全球首个大规模量产飞行汽车的工厂，规划年产能 1 万台。11 月 12 日，小鹏汇天“陆地航母”成功完成了全球首次飞行。广汽集团也在计划推出具备城际出行能力的飞行汽车，在粤港澳大湾区城市间实现“多元站点-地面交通-空中交通”全链条立体智慧出行服务。

法规与规划方面，广州积极推进低空经济的立法与规划。5 月出台《广州市

低空经济发展实施方案》，11月《广州市低空经济发展条例》拟进行二次审议表决，为**低空经济发展立法**，逐步开通市内、城际、跨境等低空客运航线。这一系列政策为低空经济的商业化应用奠定了坚实的基础。目前广州有低空经济相关企业300多家，核心企业69家，广州开发区、黄埔区已形成完整产业链，汇聚50家重点企业，产业规模近130亿元。

三、交通环境

1.环境空气质量

2024年，广州市空气质量全面达标，优良天数比例达94%；PM_{2.5}浓度均值为21微克/立方米，历史最优，连续5年达到世卫组织第二阶段标准，在国家中心城市保持最优。

2.道路交通噪声

2024年，全市昼间道路交通噪声平均等效声级为68.9分贝，同比减少0.5分贝，处于标准规范规定的良好等级水平。相比于2023年，荔湾区、黄埔区、南沙区、花都区、增城区的道路交通噪声等效声级均有所下降，其中荔湾区和黄埔区的降幅超过1.0分贝。

四、交通可持续发展评估

2024年9月14日广州市发布《城市交通可持续发展评估指标体系》（DB4401/T 279—2024）指标体系着重从就业、健康、公服设施可达、品质体验等市民身边具体事切入，着力引入有温度、可感知的指标，填补了国内交通可持续发展标准化制定工作领域的空白。

根据对指标体系中主要指标的测算统计，2024年广州市在绿色交通出行、枢纽可达性等方面发展较好，达到国际先进城市水平，显示广州市在交通多样性发展和枢纽建设方面取得了一定成绩，但仍需加快15分钟生活圈构建以及次支路网完善。

附录 2024 年交通大事记

1 月 6 日 “无人驾驶” 车辆在广州南沙开启收费运营

在经历了 8 个月的远程载客测试阶段后，小马智行的“无人驾驶”车辆在广州南沙开启收费运营。小马智行的“无人驾驶”车辆收费站点将覆盖广州南沙城区等主要区域，运营时段为 8:00—22:30，收费标准与广州市出租车收费标准一致。

1 月 21 日 佛山地铁 2 号线广州南站换乘通道正式启用

佛山地铁 2 号线广州南站换乘通道于 1 月 21 日起正式投入使用，实现了佛山地铁 2 号线，广州地铁 2 号线、7 号线、22 号线的高效互联互通，是广佛首个实现四线站内付费区换乘的通道。该通道实现“站内换乘”，减少跨城通行的市民进出站、重新安检时间，将为广佛乘客节约通行时间约 4 分钟。

2 月 25 日 五山路与广园路立交工程正式启动

五山路与广园路立交工程计划在广园快速路东往西方向增设单向三车道隧道，地面道路增设五山路与广园快速路节点的北往东、西往北交通转向功能改造。五山立交工程项目施工将分五个阶段实施，计划总工期约 16 个月，2 月 25 日起五山路与广园路立交工程围蔽施工为第一阶段施工计划，主要涉及路段绿化迁移及管线迁改。

3 月 23 日 北环高速停止收费，环城高速全线进入“免费时代”

广州北环高速公路（S15 沈海高速公路广州支线）于 1993 年底全线竣工通车，是我国最早建成通车的高速公路之一，呈东西走向，西起沙贝，东至广氮，全长 21.65 公里。在通车 30 年后北环高速于 3 月 23 日起停止收费。

4 月 18 日 广州发布国内首个低空经济应用示范岛

广州大学城低空经济应用示范岛发布活动在番禺区举行，发布国内首个低空经济

应用示范岛，活动上番禺区人民政府与小鹏汇天签订《共同推动飞行汽车应用示范框架协议》，并联合发布飞行汽车应用场景探索清单，同时宣布启动飞行汽车基础设施建设，首批规划在大学城建设四个飞行汽车起降点。

4 月 30 日 《广州市综合立体交通网规划（2023—2035 年）》印发

规划明确广州市综合立体交通网总规模和主骨架布局，着力打造高能级综合门户枢纽、构建高效率城市交通网络、促进综合交通高标准协同、推进综合交通高质量发展，是指导广州市综合交通运输发展的中长期规划。

5 月 18 日 沈海高速火村至龙山段改扩建工程获国务院批准

沈海高速火村至龙山段（北二环高速）改扩建项目获国务院批准，项目沿原路线进行改扩建，路线起于火村立交，对接广州珠江黄埔大桥，向西北方向经萝岗、长平、八斗后转向西行，经太和镇、大源街、龙归街、人和镇、江高镇后，终于龙山立交，顺接西二环高速公路，线路全长约 39 公里。

5 月 26 日 广佛南环、佛莞城际开通，广东城际“四线”贯通连五城

广佛南环、佛莞城际 5 月 26 日开通，与已开通的佛肇城际、莞惠城际首尾相连，实现“四线”贯通运营，连起肇庆、佛山、广州、东莞、惠州，形成一条全长 258 公里、横跨 5 座城市、呈东西走向的交通大动脉。全线设 39 座车站，其中，广州 5 座车站、佛山 9 座车站、肇庆 6 座车站、东莞 12 座车站、惠州 7 座车站，列车最高运行时速为 200 公里。

6 月 30 日 深中通道通车

6 月 30 日，历时七年建设的国家重大工程深中通道正式通车试运营。深中通道东起于机场互通立交，西至翠亨东互通，通道跨越伶仃洋全长约 24 千米，实现“深莞惠”与“珠中江”两大城市群跨海直连。深中通道集“桥、岛、隧、水下互通”于一体，是世界上综合建设难度最高的跨海集群工程之一。

7 月 1 日 “开四停四” 改为 “高峰限行”

广州市发布《广州市公安局交通警察支队关于调整非广州市籍小客车通行管理措施的通告》，将现有的“开四停四”管理措施优化调整为“高峰限行”管理措施，于 2024 年 7 月 1 日起实施，有效期 5 年。工作日 7 时 30 分至 9 时，17 时至 19 时禁止非广州市籍小客车（含临时号牌车辆，下同）在本市管控范围内道路通行，管控范围与现有“开四停四”管控范围未有调整。

7 月 31 日 广花路快捷化改造项目主线通车

7 月 31 日，广花路快捷化改造项目主线通车。作为广州北部通往广州中心城区的重要交通干道，广花路快捷化改造完成后，主线取消红绿灯，双向 6 车道拓宽至双向 8~10 车道，让花都到中心城区的车程缩短至半小时。

8 月 1 日 佛清从高速北段工程全线通车

佛清从高速公路北段项目鳌头南至中和里互通段顺利通车。佛清从高速北段工程广州花都赤坭至清远清城龙塘段于 2023 年 1 月 16 日正式通车，清远南至从化鳌头段于 2024 年 1 月正式通车，本次鳌头南至中和里互通段通车后，佛清从高速北段正式实现全线开通运营。

9 月 1 日 金光隧道通车

金光隧道位于珠江新造水道，为番禺区第一条过江隧道，该项目呈南北走向，左线全长 2430 米，右线全长 2710 米，隧道设计双向四车道。金光隧道开通后，通过南大干线，大学城与附近几大产业平台将连通在一起，标志着广州大学城真正进入“连片发展”新阶段。

9 月 1 日 第二批智能网联汽车高快速测试道路开放

广州市开放第二批共 8 条高快速公路智能网联汽车测试路段，总长约 158 公里，包括东新高速、莞莞高速、新化快速、机场第二高速、北二环高速、广州绕城高速黄埔大桥段、广台高速及广深沿江高速。截至目前，广州市已开放 933 条测试

道路，单向里程约 1980 公里，其中高快速公路开放里程超 260 公里。

9 月 14 日 《城市交通可持续发展评估指标体系》发布

《城市交通可持续发展评估指标体系》（DB4401/T 279—2024）9 月 14 日发布，10 月 14 日开始实施，指标体系着重从就业、健康、公服设施可达、品质体验等市民身边具体事切入，着力引入有温度、可感知的指标，并传导融合国家部委发布的交通强国建设、城市体检评估等指标要求，让城市交通治理工作更聚焦。

9 月 15 日 《广州市国土空间总体规划（2021—2035 年）》获国务院批复

作为全国市级国土空间规划唯一试点，《广州市国土空间总体规划（2021—2035 年）》（以下简称《规划》）获国务院首批批复。该规划是广州推动高质量发展、率先实现社会主义现代化的纲领性文件，是全市国土空间保护和开发利用的政策和总纲。

9 月 23 日 金沙洲大桥开通电单车专用道

金沙洲大桥新建“电单车专用道”于 9 月 23 日开放通行。“电单车专行”的临时坡道临近松南路和金沙洲路的路口，坡道入口处立有禁止机动车和行人上桥的告示。临时通道完工通车后，桥上交通有了很大改善，电单车从坡道上桥直接进入金沙洲大桥的非机动车道，与机动车分流，较大提高了通行秩序和交通安全。

10 月 18 日 广佛出口放射线二期（南海段）工程主线 A 线通车

广佛出口放射线二期（南海段）工程主线 A 线全面拉通，广州段 A 线高架桥同步开放试运行。工程通车后进一步促进广佛两市路网融合，加速核心城区的无缝连接，市民仅需 5 分钟车程即可从广州市荔湾区直达佛山市南海区，同时也为广佛全域同城化和区域融合高质量发展提供了强有力的交通支撑。

10 月 19 日 宁埔大道（开发区段）通车

宁埔大道是增城和黄埔互联互通的主要道路，其中宁埔大道（开发区段）市政道路工程总长约 0.73km，西接云埔一路，东至宁埔大道（增城段）。宁埔大道全线通车将为广州东部中心建设赋能提速。

10 月 30 日 南中高速（含万顷沙支线）通车

南中高速位于广州市南沙区南部和中山市东北部，是加强广州、深圳、中山等粤港澳大湾区核心区域互联互通的重要通道工程。项目全长约 32.4 公里，由主线及南沙联络线（万顷沙支线）组成，项目通车，南沙至中山城区的行车时间将缩短到 15 分钟以内、至深圳的行车时间将缩短到 20 分钟以内。

11 月 1 日 三号线东延段开通

地铁三号线东延段西起番禺广场站，沿亚运大道向东延伸至海傍站与四号线换乘，线路全长 9.6 公里，共设傍江站、石碁南站、海涌路站、海傍站 4 座车站。东延段开通后，将与既有三号线贯通运营，为广州番禺中部、亚运城附近居民带来更多便利。

11 月 18 日 《广州市综合交通体系规划（2023—2035 年）》印发

《广州市综合交通体系规划（2023—2035 年）》（下称《规划》）正式印发，《规划》衔接落实国土空间总体规划，立足湾区，协同港澳，面向世界，突出更高效的对外链接与更人本的城市交通两大导向，高效组织城市空间。

12 月 11 日 广州大道快捷化改造一期全线主路通车

广州大道快捷化改造一期（洛溪桥南—广州南站）工程项目北起洛溪桥南，南至汉溪大道，全长 7.2km。12 月 11 日群贤路节点隧道正式开通试运行，标志着该工程全线主路通车，通车后从洛溪大桥南至广州南站最快只需 20 分钟车程，提升了番禺区交通网络的便捷性和流畅性，为南站片区提供新的发展动力。

12 月 28 日 广州地铁 11 号线正式开通

12 月 28 日大湾区内首条闭环城市轨道交通线路广州地铁 11 号线正式通车，11 号线全长约 44.2 公里，均为地下线，共设 31 座车站换乘站达 26 座，开通初期 14 座与既有线路换乘。线路途经天河、白云、越秀、荔湾和海珠五个中心区，连接白鹅潭、广钢新城、琶洲、金融城、白云新城、广州站站城一体地区等重点组团，进一步强化城市轨道网络衔接效率，方便市民出行。

12 月 30 日《广州市电动自行车管理规定》实施

省十四届人大常委会第十三次会议批准了《广州市电动自行车管理规定》，于 2024 年 12 月 30 日起施行。规定共 8 章 55 条，立足电动自行车全链条管理，聚焦解决非法改装、超速、逆行、擅闯红灯、违规停放等突出问题，为电动自行车管理提供有力法治保障。

12 月 30 日广州动物园南门公交站场开建立体停车库

2024 年 12 月 30 日，动物园南门公交站场立体停车库启动建设。该工程充分利用周边紧邻住宅、热门景点和商业繁华地段的优势，创新探索“公交站场+智慧立体停车场+商业综合体”的综合开发模式，推进存量资源提质增效，建成后预计将提供 184 个现代化智能立体停车泊位。

广州市交通规划研究院有限公司

GUANGZHOU TRANSPORT PLANNING RESEARCH INSTITUTE CO., LTD.

地址：广州市越秀区广卫路10号(自编)西侧1-6层

电话：86-20-83330805 传真：86-20-83369251

网址：www.gtpr.cn 邮编：510030

审图号：粤AS(2025)017号