

城事

打造“轨道上的城市”，有关部门详解《广州市交通发展战略规划》

14个高铁站五向分流 家门口能坐火车

一年一度的春运即将开启，“广州南”又将成为最忙碌的高铁站之一。在未来，广州南站乘客数量多、交通拥堵的问题将会得到破解。广州将规划“一心五向”铁路枢纽群，包含14个高铁站，以此实现枢纽间互联互通，提高列车直达性，为旅客就近乘车提供可能。

1月2日，广州市政府召开新闻发布会，市规划和自然资源局介绍了《广州市交通发展战略规划》（下称“规划”），规划面向2035年广州交通，提出打造全球重要综合交通枢纽，建设“轨道上的城市”，轨道交通占机动化出行比例近一半。

■新快报记者 黄闻禹 通讯员 穗外宣 穗规资宣

规划目标

建设全球重要综合交通枢纽 湾区城市“直连直通”

据了解，这并非广州首次编制交通发展规划。在1993年、2006年，广州分别编制了两轮交通发展战略规划：第一轮针对中心区交通拥堵问题，提出“内环路+七条放射线”的交通空间格局；第二轮在市域城市空间拓展的背景下，构建了“双快”交通体系和枢纽布局体系。两轮交通战略规划有效支撑了城市空间拓展，国际综合交通枢纽定位也不断得到巩固。

前不久，广州市委、市政府专题审议通过了《关于贯彻落实〈交通强国建设纲要〉的实施意见》，明确了广州交通发展到2020年、2035年以及2050年的阶段目标，其中到2035年，提出全面建成具有全球影响力的重要综合交通枢纽。

与上述实施意见一致，本次规划立足湾区、面向全球，深化落实“交通强国”、建设粤港澳大湾区战略，提出了一个目标、三组指标和六大发展战略（详细介绍附文后），其一个目标即建设“全球重要综合交通枢纽”。

同时，规划表示全面提升海陆空枢纽能级和功能，湾区城市交通设施从“互联互通”走向“直连直通”；建设“轨道上的广州”，完善结构性路网，大力发展战略智能交通，实现交通引领城市发展，推动广州实现老城市新活力和“四个出新出彩”。

铁路枢纽

缓解广州南站压力 14个高铁站实现“五向分流”

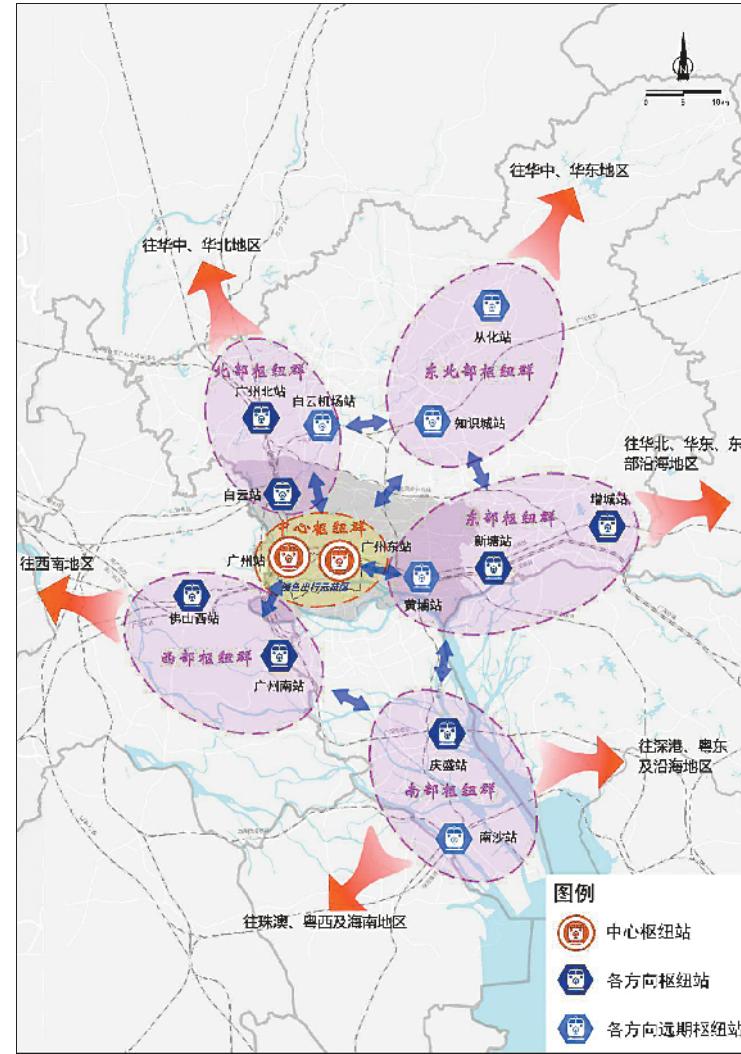
此前，《广州市国土空间总体规划（2018—2035年）》草案已经将广州铁路枢纽布局从现状的“五主三辅”优化为“五主四辅两预留”，这意味着，广州未来将有11个高铁站。本次规划则进一步明确为14处高铁站，提出规划“一心五向”铁路枢纽群。

具体而言，“一心”指位于中心城区的广州站和广州东站，经过改造提升后，将作为高铁站运行。“五向”则是分五个区域布局高铁站，分别为东向的黄埔站、新塘站、增城站，南向的庆盛站、南沙站，西向的广州南站、佛山西站、白云（棠溪）站、广州北站和位于白云机场新航站楼的机场站，以及东北向的从化站和知识城站。

据统计，去年春运期间，广州南站到发旅客总计2126.37万人次，日均到发53.16万人次。2019年1月至11月，广州南站日均到发达52.13万人次，已接近春运平均水平。规划后建成的14处高铁站，将通过多站布局、多点到发，实现分区进站、就近乘车。各个高铁站之间也将实现互通，能够分区使用高铁服务。这将有力缓解广州南站客流量过大、交通拥挤的难题。

此外，围绕“全球重要综合交通枢纽”的总目标，航空方面，规划强化白云机场大湾区核心枢纽机场定位，与湾区城市共建世界级机场群。增强全球城市连通度，形成全球“12小时航空交通圈”。

铁路方面，规划形成广湛、广河等10条出省铁路通道，实现广州至省内城市1.5小时互达，至长三角、成渝城市群5小时互达。建设湾区城市中心间高速直达轨道，实现与湾区各城市中心间60分钟直达。



■“一心五向”铁路枢纽群规划示意图

知多D

●一个目标

“全球重要综合交通枢纽”。高效连接全球，便捷直连湾区城市，支撑国际一流湾区和世界级城市群的建设；打造优质公交系统和道路空间，构建安全、便捷、高效、绿色、经济的现代化综合交通体系。

●三组指标

生产指标，“3060”时空目标，即市中心至南沙副中心、外围城区中心30分钟轨道直达，广州与湾区各城市中心60分钟轨道直达；生活指标，市域“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%；生态指标，市域绿色交通出行（包括公共交通、步行和非机动车）比例不低于75%。

●六大发展战略

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、更前瞻的引领发展。

轨道建设

新增平行线为3号线、5号线“减负”

本次规划在公共交通上明确提出由“公交都市”升级为“轨道都市”。建设“高速地铁—快速地铁—普速地铁”三个层级的城市轨道网络。

通过高快速地铁，不仅花都、增城、番禺、南沙、知识城、从化等外围城区中心30分钟到达市中心（东风路—黄埔大道一线），市中心60分钟抵达湾区城市中心。如沿滨江路、广园路走廊，规划新增东西向高速轨道，途经芳村、琶洲、鱼珠、新塘等区域，实现广佛一

网、穗莞多通道、广佛莞三市城市中心区轨道直达，提升广州东西向联系效率。

对于超负荷运行的3号线及5号线，规划新增平行线为其“减负”。新增广州大道线，与3号线平行，自北向南串联白云、天河、海珠、番禺4区，分担3号线客流压力。

对于5号线，规划新增东西向临江大道线，串联荔湾、海珠、天河、黄埔4区，在天河区、黄埔区临江大道段与5号线平行，分担5号线东段客流压力。



■广州正大力推进轨道交通建设。新快报记者 毕志毅/摄

拥堵治理

大力发展公共交通 构建大湾区南北、东西双通道

针对市民普遍反映高峰期交通拥堵情况，本次规划在道路方面提出了缓解拥堵的措施。会上，相关负责人表示，交通拥堵是个系统性问题，广州作为特大型城市，要解决交通拥堵首先要大力发展公共交通。广州未来还将继续推进以轨道交通为主体的公交优先策略。

本次规划提出构建大湾区南北、东西双通道。双通道由增佛（天）高速、广中江高速—南沙至常平高速—常虎高速、广清高速—佛江高速北延线—佛山一环—江珠高速、从埔高速—番禺至南沙东部快速构成，强化湾区城市间的道路直通，提升公路2小时覆盖湾区城市群的稳定性和可靠性。

据测算，双通道建成后，对外通道更加便捷通畅，广清高速交通流量降低20%，华快三期交通流量降低22%，华南二期交通流量降低18%。

与此同时，畅通中心城区骨架路网，打通断头路，提升路网连通水平，均衡路网交通分布。近期将重点建设火炉山隧道、白云一线、猎德大道北延线、花城大道东延线、江南大道南、车陂路隧道二期、汇景北路东延线、云溪路等重要通道。

据模型测算，2035年广州市域范围平均通勤距离增加至11公里，平均通勤时间控制在45分钟以内。高峰期干道网车速由现状23.1公里/小时提升至25公里/小时。