

佛山市交通发展“十四五”规划

目 录

前 言.....	1
第一章 发展基础和发展环境.....	2
第一节 发展成就.....	2
第二节 发展差距.....	7
第三节 形势挑战.....	9
第二章 指导思想和主要目标.....	12
第一节 指导思想.....	13
第二节 发展原则.....	13
第三节 发展目标.....	14
第三章 湾区竞合——建设湾区西部交通枢纽.....	18
第一节 推进珠三角枢纽（广州新）机场枢纽建设	18
第二节 强化湾区海港间共建共享.....	20
第三节 构建四通八达铁路网格局.....	21
第四节 逐步加密完善高速公路网.....	22
第四章 全域同城——塑造集约组团城市.....	23
第一节 打造多层次客运枢纽体系.....	24
第二节 加快完善道路网基础设施.....	25
第三节 加速轨道交通网络化建设.....	27
第五章 高质发展——提供品质交通服务.....	29
第一节 深化客运行业转型和升级.....	29
第二节 大力发展规模化运输方式.....	30

第三节	提供多元化品质公交服务	32
第四节	建设连续性慢行交通系统	33
第五节	推进交通高水平节能减排	35
第六章	智慧引领——打造智慧交通大脑	37
第一节	打破数据多源头管理壁垒	37
第二节	搭建互联网智慧管理平台	37
第三节	试点智慧道路和片区建设	39
第七章	治理提效——构建精准治理体系	40
第一节	探索交通出行引导性机制	41
第二节	常态化开展交通综合治理	41
第三节	强化交通管理和安全管理	43
第八章	投资匡算	45
第九章	保障措施	46
第一节	加强制度保障	46
第二节	加强规划衔接	47
第三节	加强要素保障	47
第四节	加强考核评估	48

前 言

“十三五”时期，佛山市坚持以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，认真落实省委“1+1+9”工作部署，在市委、市政府的正确领导下，坚持以构建“畅达、高效、绿色、公平、安全的一体化综合交通运输体系，全面建成珠三角西部枢纽城市、高品质的公交优先发展示范城市”为总目标，不断推进交通基础设施建设、提高综合运输服务品质、优化运输体制机制、提升综合运输服务水平，为佛山市“十四五”实现更高水平发展夯实基础。

“十四五”时期是佛山进入新发展阶段，推动经济社会发展向更高质量、更高水平、更高层次迈进的关键时期。当前，国内区域发展格局深刻调整，佛山既面临系列重大发展机遇，也面临不少困难和挑战。在此背景下，佛山应提前谋划未来5年交通运输发展方向，打好建设交通强国的关键开篇之战。因此，科学编制《佛山市交通发展“十四五”规划》，对于推进交通强国建设、加强全市综合交通发展总体部署、整合优化交通资源配置、促进交通协调发展具有重要指导作用，同时对支撑佛山“粤港澳大湾区极点城市、全省地级市高质量发展领头羊、面向全球的国家制造业创新中心”的目标定位，具有重大现实意义。

第一章 发展基础和发展环境

“十三五”期间，佛山立足“珠三角核心地区辐射粤西沿海及西江流域的门户枢纽城市、先进制造业基地、国家历史文化名城”的定位，加快建设珠三角湾区西部枢纽，完善区域和城市交通体系建设，支持区域一体化和城市强中心多组团格局发展，取得了一系列成就。在新的时代背景下，应准确把握国内外新形势对交通发展的新要求，充分认识交通发展中存在的突出问题，紧抓新机遇，迎接新挑战。

第一节 发展成就

“十三五”期间，佛山在珠江西岸的交通枢纽地位显著增强，顺利完成“十三五”规划主要目标任务，为“十四五”时期实现更高水平发展夯实了基础。

区域交通立体升级。持续推进国铁城际、综合客运枢纽等区域设施建设，初步形成集“航空、铁路、水运、公路”四位一体的区域综合交通运输体系。航空方面，积极推动珠三角枢纽（广州新）机场规划选址高明，复航沙堤机场，通航城市增加至8个（春运期间增至12个），年旅客吞吐量达到87.77万人次。铁路方面，建成广佛肇城际和佛山西站、三水北站，开通直达香港高铁，铁路运输年客运量达1285.42万人次。港口水运方面，形成“三横三纵”的骨干航道，完成北滘港区扩建、了哥山港区码头主体工程，佛山港年吞吐量达9285万吨（其中，集装箱吞吐量405万TEU），较2015年增长51%。高速公路方面，完成佛江高

速（江珠高速北延线佛山段）、佛（山）清（远）从（化）高速公路南段一期等 5 条高速公路改造工程，推动广佛肇高速、广中江高速等项目建设，形成以广佛为核心的“双轴三环九射”、域内“两环四纵五横”的高速公路网络，通车里程达 551 公里，较“十二五”期末增加约 72 公里，增幅达 15%，高速公路网密度 14.5 公里/百平方公里，位列广东省第 3 位。

城市交通网络升级。城市轨道、道路和常规公交网络逐步完善，形成更为贯通、便捷、高效的内部交通体系。城市轨道方面，广佛线实现全线通车运营，年客运量快速增长至 1.94 亿人次，较 2015 年增长 239%。高明有轨电车建成通车，佛山市城市轨道交通 2 号线一期、3 号线、广州市城市轨道交通 7 号线西延线、南海新交通项目工程正稳步推进，城市轨道交通网络初步形成。普通道路方面，新（改）建城市道路 351 公里、改造农村公路 431 公里。海华大桥、番海大桥通车，广佛两市开启全域同城化新篇章。打通“断头路” 141 条，路网连通性大大提升。常规公交方面，新建公交场站 101 个、公交专用道 69.6 公里、公交充电站 137 个、充电桩 1649 支，运营公交车辆 100% 实现新能源化。公交改革推陈出新，佛山被交通运输部确定为“十三五”期间第一批公交都市示范城市创建城市。全面系统推进公共交通深化改革，全市统筹的公交治理架构基本形成，公交 TC 管理模式被评为省城市公共交通行业十大最具影响力事件。

综合运输服务升级。运输组织模式日渐丰富，提供更为丰富、

多样化的综合交通运输服务，2020年11月，佛山通过广东省综合运输服务示范城市创建评审验收。客运方面，开通佛山至珠海客运班车、往返香港中港城客船等服务，与港珠澳客运接驳能力明显增强。货运方面，推进铁水联运、公铁联运等发展，打造粤港澳大湾区“7+5”多层节点网络多式联运示范工程，入选国家第三批多式联运示范工程项目名单。引入驮丰大型货运中介，探索发展公铁驮背运输模式。三水港开通接驳香港、南沙、深圳西部港区、深圳东部港区的直航航线，“蛇口—顺德组合港”作为粤港澳大湾区组合港首个应用项目成功落地。2019年，佛山入围第二批全国绿色货运配送示范工程创建城市名单，并印发实施《佛山市推进运输结构调整实施方案》，推动更多公路货物运输尤其是中长距离运输向铁路和水运转移，形成运输结构调整长效工作机制和运输结构不断优化的良性格局。国家发展改革委、交通运输部联合印发《关于做好2020年国家物流枢纽建设工作的通知》，佛山成为2020年广东省唯一入选的国家物流枢纽。

交通管理力度升级。多年来佛山持续开展交通综合治理，在小汽车较2016年新增84万辆，佛山市城市轨道交通2号线一期、3号线以及佛江高速（江珠高速北延线佛山段）、佛（山）清（远）从（化）高速公路南段一期等5条高速公路全面施工的情况下，基本实现了“公交车速稳步提升、路网车速保持平稳”的工作目标，取得较好的治理效果，体现综合治理“绣花功夫”。需求管理方面，以主动需求管理为原则，制定一揽子远近结合的交通需

求管理政策，近期以停车管理为重点，先后出台《佛山市利用自有建设用地设置机械式停车设备管理办法》《佛山市停车场管理办法》等文件，停车发展政策体系不断完善。禅城、南海、高明区相继实施路内停车收费，经济手段调控交通需求效果明显。交通执法方面，全市共建设 5398 套电子科技执法设备，覆盖城市主要干道和主要区域。“十三五”期间共开展 84 项交通管理专项整治活动，加强对重点车辆、重点人员的监管。2019 年实施电动自行车上牌管理，进一步规范电动自行车发展。深入推进治超工作，全市普通公路科技治超点达 52 个，高速公路科技治超点达 105 个，“全天候、全路网”科技治超网络初步形成，全省首创“交通审核+交警处罚”的事后查处科技治超模式，极大提升了执法效率。

探索智慧交通发展。建成智慧停车管理系统、道路交通指数运行监测平台、智能公交系统、辅助公交平台等一系列智慧交通平台，提高交通管控效率。编制《佛山市“数字道路”建设规划》，探索智慧交通新基建，千灯湖公园启动运营自动驾驶无人车，三龙湾科技城建设智慧大道和智慧交通体验示范片区。2020 年交通运输部印发《关于开展 ETC 智慧停车城市建设试点工作的通知》，佛山与深圳同批次入选 ETC 智慧停车试点城市，先期开展试点工作。

专栏 1 “十三五”规划指标完成情况

指标		2015 年	“十三五”目标值	“十三五”完成值	完成情况
畅达	至贵阳、武汉、厦门	4 小时	4 小时	4 小时	完成

	与珠三角主要城市中心城区	150 分钟	120 分钟	120 分钟	基本完成（除惠州外）
	至广佛肇核心区	60 分钟	45 分钟	45 分钟	完成
	至广佛都市圈主要区域交通设施	90 分钟	60 分钟	70 分钟	基本完成
高效	轨道站点 500 米覆盖建设用地比例	全市域 0.7%	全市域 1.5%	1.0%	接近完成
		中心城区 3.5%	中心城区 10%; 副中心 4%; 五组团 1%	中心城区 4.5%	难以完成
	轨道站点 500 米覆盖人口岗位比例	全市域 2.0%	全市域 5%	全市域 3.3%	接近完成
		中心城区 8.4%	中心城区 15%; 副中心 7%; 五组团 6%	中心城区 11.6%	接近完成
	对外设施、轨道站配套公交接驳站比例	10%	15%	15%	完成
	公交场站密度	中心城区 0.1 个/平方公里	祖庙、千灯湖、智慧新城、佛山新城等核心片区 1 个/平方公里	0.4 个/平方公里	接近完成
	公交与小汽车全程出行时间比	小汽车 2.4 倍	小汽车 1.7 倍以内（中心城区 1.5 倍以内）	全市域 1.8-2.3 中心城区 1.7	基本完成
	高峰期道路平均车速	全市域 37 公里/时	全市域不低于 32 公里/时	32.14 公里/小时	完成
		中心城区 22.1 公里/时	中心城区不低于 23 公里/时	22.69 公里/小时	基本完成
绿色	公共交通占机动化出行比例	全市域 17.1%	全市域 35%	15.1%	难以完成
		中心城区 30.1%	中心城区 50%; 大良容桂副中心 45%; 狮山副中心 40%; 大沥组团 35%; 陈村北滘组团 35%; 西南组团 30%; 西樵组团 30%; 高明组团 30%	中心城区 43.47%	部分完成（中心城区接近完成，其他组团难以完成）

	骨干公交占公交方式比重	全市域 7.1%	全市域 15%	5.5%	难以完成
		中心城区 17.3%	中心城区 28%	10.1%	难以完成
	清洁能源公交车辆所占比重	56.7%	90%	100%	完成
			纯电动车辆 80%	92.9%	完成
公平	城市干道人行道覆盖率	89%	95%	95%	完成
	新建及改建交通设施无障碍率	60%	85%	80%	接近完成
安全	道路交通事故万车死亡人数	2.88	2.1	1.57	完成

第二节 发展差距

“十三五”期间，佛山综合交通发展取得了不俗的成就，但在区域协调发展、城市空间结构调整和城市更新改造等大环境下，现状综合交通发展还存在一定的短板，与交通强国提出的“四个一流”还存在较大差距。

一是外部竞争力还有待提升，区域枢纽地位仍不牢固。当前，佛山空、铁区域交通设施仍然薄弱，综合交通核心竞争优势不明显，珠江西岸交通枢纽城市地位不牢固。空铁出行主要依靠广州白云机场、广州南站和广州东站等枢纽，据统计，全市空铁客流依赖广州枢纽出行均占比 70% 以上。目前佛山到京津冀、长三角、成渝全国三大城市群出行时间较长。与粤港澳大湾区主要城市的出行时长约 1-2 小时，尤其是与深港、惠州联系不畅，尚不能满足轨道上大湾区主要城市间 1 小时通达的要求。城市客运枢纽体系尚未形成，缺乏大型综合性客运枢纽，难以支撑枢纽城市功能定位。

二是内外部协调发展待改善，设施分布不均衡不充分。佛山城乡发展参差不齐的问题随着组团出行量不断增长而逐渐突出，城中有村、村中有城，致使城市轨道和道路设施在布局时顾忌因素较多，分布不均衡。尤其是跨市、跨区的交通设施衔接还存在一些问题亟待解决，与周边城市的对外联系通道仍不完善。一方面，既有规划对外通道尚未充分落实，如上一版综合交通规划修编提出的广佛之间 53 条规划通道仅建成 50%；另一方面，广佛之间仅有 1 条城市轨道衔接，高峰期出现车厢较拥挤状况，单条轨道线路越发难以满足快速到达广州核心区的诉求。

三是交通服务品质仍需改善，运输结构调整遭遇瓶颈。随着民航平民化、高铁网络化、城乡公交一体化和私家车普及化发展，公路客运行业被挤压严重，现有道路客运服务品质缺乏市场竞争力，客运量逐渐萎靡。据统计，佛山公路客运量增长率（-13.8%）远低于广东省增长率（-4%），公路客运发展面临转型期。货物运输仍以公路为主，占比约 87%，铁水比例失衡，难以开展更规模化、集约化的联运方式。城市内部常规公交客运量连年降低与补贴逐年增加存在突出矛盾，各区公交线网发展不平衡、公交站场历史欠账多、公交路权保障不足，导致公交分担率提升遇到较大阻碍，城市交通出行结构优化遭遇瓶颈。慢行设施网络不连续，尤其是自行车及电动自行车道缺乏，难以满足市民日益增长的出行需求。

四是交通技术水平仍然不足，智慧交通发展任重道远。虽然

建设了一系列平台系统，但是各类平台小而散，建设标准不统一，共享化水平不高。全市综合交通运输发展尚未形成一体化、可视化、标准化的交通信息管理平台，数据管理主体多、融合度不足，共建共享存在行政壁垒。智慧交通设施建设仍处于起步探索阶段，如智慧停车、智慧灯杆、车联网、自动驾驶等交通前沿科技推广应用不足。

五是交通治理能力亟需强化，出行环境品质仍需提升。目前已实施的交通需求管理政策单一，路内停车收费在全市范围推进缓慢，且收费标准低于珠三角同类城市，小汽车综合使用成本偏低，对其使用调控力度不足。交通拥堵状况虽有缓解但仍不容乐观，高峰路网车速与中山、深圳等城市相比仍有较大差距，未来在广湛高铁、城市轨道交通第二期建设项目开工后，大面积占道施工预计将进一步加剧中心城区交通拥堵。随意变线、不按规定行驶等交通违法行为频发，交通安全隐患较大。

第三节 形势挑战

一、阶段性特征

“十四五”时期是我国开启全面建设社会主义现代化国家新征程和衔接“两个一百年”的关键期，具有历史交汇和承上启下的特点，同时也是我国改革开放以来最为关键、国内外形势最为复杂的阶段，世界百年未有之大变局深度演化与我国社会主义现代化建设新征程开局起步相互交融。因此，佛山面临的发展环境也发生阶段性变化。一是国家新征程下发展方式由高速增长转向

高质量发展。党的十九大明确指出，经过长期努力，中国特色社会主义进入了新时代。我国“十四五”时期发展全面深刻转型，发展方式由高速增长转向高质量发展，交通运输发展也将由过去粗放式增长向集约化、精细化和高质量转变。二是湾区背景下广佛更深层次融合发展新阶段。《粤港澳大湾区发展规划纲要》明确了“发挥香港—深圳、广州—佛山、澳门—珠海强强联合的引领带动作用，深化港深、澳珠合作，加快广佛同城化建设，提升整体实力和全球影响力，引领粤港澳大湾区深度参与国际合作”。佛山作为地级城市与特别行政区、经济特区并列，承载着协同打造世界级城市群的重要使命。三是佛山经济总量突破万亿后，经济社会进入转型升级发展新阶段，传统制造业向科技产业转型、粗放式经济发展向高质量发展转型。未来随着湾区一体化融合发展不断深入，佛山社会经济人口势必会再上台阶，交通作为支撑城市和产业发展的基础设施也将面临经济持续增长、人口快速流入的冲击，并迈入关键转型的新阶段。

二、内外部机遇

“十四五”期间佛山交通发展面临诸多新形势、新挑战，综合交通运输发展迎来重大机遇。

国家层面：建设交通强国为实现人民满意交通指明了重点方向。十九大报告指出“中国特色社会主义进入新时代，我国社会主要矛盾已经转化为人民日益增长的美好生活需要和不平衡不充分的发展之间的矛盾”。为实现人民对交通的美好期许，《交通

《强国建设纲要》提出打造一流设施、一流技术、一流管理、一流服务，建成“人民满意、保障有力、世界前列”的交通强国目标。随着“国内国际双循环”“碳达峰、碳中和”的提出以及《中共中央关于制定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》《国家综合立体交通网规划纲要》印发，各项政策文件均对全市交通运输发展提出了更高要求和全新指导，未来佛山应重点在区域立体交通方面补齐短板，构建“人享其行、物优其流”的运输体系，以广佛极点为基础，融入国家综合立体交通网络，支撑双循环体系建设。

湾区层面：“双区”利好叠加为佛山开辟更广泛的发展空间。《粤港澳大湾区发展规划纲要》印发，粤港澳大湾区上升为国家战略，佛山需借力推进粤港澳大湾区新格局建设发展。2019年8月，中共中央国务院发文支持深圳建设中国特色社会主义先行示范区，推动深圳进一步高质量发展。“双区”建设是总书记、党中央总揽全局、面向未来、运筹帷幄谋划的战略布局，要牢牢扭住粤港澳大湾区建设这个纲，把粤港澳大湾区建设作为新时代改革开放的总牵引和高质量发展的重要动力源，推进“一核一带一区”区域发展新格局。重大战略利好将助力佛山参与更广泛的国际分工、合作和竞争，佛山应充分借势借力，打造湾区一体化、互联互通、互利共赢的区域交通网络。

广佛层面：全域同城推动交通向更广范围、更深层次融合发展。进入新发展时期，广佛两市进入更高层次全域同城化阶段。

2019年5月两市政府签署的《共建广佛高质量发展融合试验区备忘录》明确共建广佛高质量融合发展试验区，构建“1+4”融合发展格局。2020年《政府工作报告》中提出“携手推进粤港澳大湾区建设取得新成效，广佛迈入全域同城化新阶段”，首次提出“全域同城”的发展概念，为后续同城化工作指明了工作方向。各种政策文件利好促进广佛两地经济文化交流、助力广佛全域同城化建设，未来佛山应积极对接广州，构建更为便捷畅达的同城化、一体化交通运输体系。

城市层面：城市结构优化和大数据时代的来临带来更深远影响。佛山全面优化城市空间布局，构建“1+1+7”组团式、多中心、网络化城镇空间格局，中心城区面积将拓展至1000平方公里以上，进一步推动强中心发展。城市空间结构的优化调整对交通设施的配套提出更高要求，佛山交通运输体系需与之紧密配合、高度衔接，支撑城市中心城区、重点片区和组团的建设发展。同时，大数据时代来临和5G技术的日臻成熟，为交通发展带来了前所未有的契机。交通与大数据、5G技术融合是未来发展的必由之路，佛山应抢先抓住契机，利用先进科学技术，构建智慧交通体系，全面提升运输服务和整体交通品质。

第二章 指导思想和主要目标

“十四五”时期，立足“粤港澳大湾区极点城市、全省地级市高质量发展领头羊、面向全球的国家制造业创新中心”的目标定位，佛山应加快完善综合交通基础设施体系，全面提升综合交

通运输服务质量，为促进经济社会高质量发展提供强有力支撑。

第一节 指导思想

以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，全面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，深入贯彻习近平总书记对广东系列重要讲话和重要指示批示精神，以建设人民满意交通为中心思想，以设施完善、服务提升、技术升级、管理优化为发展导向，促进区域快速网络升级、助力城市干线网络完善、推动城市基础网络优化，突出“四个一流”新要求，助力“碳达峰、碳中和”，实现佛山综合交通运输新发展，争当全省地级市高质量发展领头羊，为奋力开创广东交通强省建设新局面作出更大佛山贡献。

第二节 发展原则

——坚持以人为本。从市民的出行需求和特点考虑综合交通体系规划，提升交通系统的整体服务水平，提供个性化、多样化、品质化的出行服务，建设人民满意交通体系。

——坚持规划衔接。交通规划要落实国家、省有关规划和佛山市“十四五”规划纲要的要求，加强与国土空间总体规划和综合交通规划修编等相关规划协调衔接。

——坚持交通先导。交通基础设施规划应适度超前，充分发挥交通设施对城市空间拓展、土地利用优化以及产业布局调整的引导和支撑作用。交通政策和规划研究也应超前储备，提前引领区域和城市交通发展，明确发展思路和方向。

——坚持方式融合。充分发挥各种运输方式作用和优势，积极构建“水陆空铁”多方式联运，提升综合运输效率和服务水平。

——坚持可持续发展。促进交通与土地利用、资源环境的协调，优化形成合理的交通出行结构，建设环境友好型和资源节约型的城市交通系统。

——坚持协调发展。交通发展要契合佛山组团式空间结构特征，对于不同发展区域、不同发展阶段要充分考虑，制定不同程度的考量指标、规划任务和行动计划，以促进全市交通协调、均衡发展。

第三节 发展目标

以建设人民满意交通为中心思想，以交通强国“四个一流”为思路主线，构建覆盖全市、通达湾区、联络世界的国际化现代化一体化综合交通运输体系，力争将佛山市打造成为省级交通强国示范城市和省级综合交通运输高质量发展领头羊，落实“便捷开放、高效共享、经济协调、绿色品质、安全友好”5个维度的综合交通发展指标。

——建设更具国际性、综合性的湾区西部交通枢纽城市。依托佛山得天独厚的区位优势，向东联系广州、深圳等湾区核心城市，向西联系肇庆、江门等珠三角城市和更远的粤桂黔地区，形成湾区西部和大西南联动发展的重要枢纽。到2025年，实现与京津冀城市群6小时可达，与长三角和成渝城市群5小时可达，与泛珠三角地区4小时可达，融入全国城市群发展。至粤港澳大

湾区主要城市实现 60 分钟互达，强化湾区间互联互通。到 2025 年，力争新增 175 公里客运铁路和 18 公里普速铁路，佛山区域设施发展水平和区域辐射能力逐步提升。

——塑造更加强中心、更具特色化的集约组团城市。国土空间总体规划中提出将中心城区扩展至 1000 平方公里以上，进一步突出“强中心”发展战略，未来佛山将构建“1+1+7”组团式、多中心、网络化城镇空间格局，既要特色发展，又要集约强化，形成全市发展合力。到 2025 年，逐步均衡市域交通基础设施的分布，增强与广州核心区、外围组团核心区间快速联系，新增 115 公里的城市轨道交通开通运营、力争新增 390 公里的普通道路建成通车，实现广佛都市圈 45 分钟互达，广佛中心城区 30 分钟快速通达，市域各组团中心区间 40 分钟互达，禅桂新核心区内部 30 分钟互达的目标。

——提供更具多元化、可持续发展的品质交通服务。未来市民对于交通出行的需求和要求将会更加突出，为实现人民满意交通的目标，交通出行服务应更加注重品质化发展。到 2025 年，重点通过城市轨道建设成网，优化调整出行结构，力争实现绿色交通比例不低于 70%。同时，要更加注重货物运输服务绿色集约发展，以建设生产服务型国家物流枢纽为契机和载体，大力发展枢纽经济，培育枢纽经济集聚区，推动区域物流协同发展，扩大佛山制造在全国的辐射影响范围和经济发展空间。

——打造更具示范性、创新性的智慧交通大脑。结合互联网

技术的深入发展和不断革新，超前谋划、提前布局佛山智慧交通体系，探索由依靠传统的要素驱动向更加注重创新驱动转变，支持未来“城市大脑”建设，为城市和交通提供更智慧化的管控方式。

——构建更加完善、更具效能的精准治理体系。交通治理和管理作为交通发展的末端管控，要进一步强化管控力度和深度，不断完善，凸显效能，全力推进行业治理体系和治理能力现代化。

专栏 2 佛山市交通发展“十四五”指标体系

指标	单位	区域/类别划分	现状	“十四五” 期末
一、便捷开放				
区域可达性	小时	至京津冀	6-8	6
		至长三角	5-6	5
		至成渝	5-6	5
		泛珠三角地区	4-5	4
客货运结构 ⁽¹⁾	%	公路客运	75.6	67.6
		公路货运	86.6	76.5
		铁路客运	22.4	30.0
		铁路货运	1.0	3.5
		水路客运	0.5	0.5
		水路货运	12.4	20.0
		航空客运	1.5	1.7
		航空货运	0.001	0.03
二、高效共享				

城市畅达性	分钟	粤港澳大湾区主要城市	120	60
		广佛都市圈	60	45
		广佛中心城区	45	30
		市域各组团中心区	45	40
		禅桂新核心区	40	30
三、经济协调				
高峰期路网车速	公里/小时	全市域	32.14	不低于 33
		禅桂新核心区	22.69	不低于 23
		顺德副中心	25.9	不低于 26
		三水、高明	28.6	不低于 29
高峰期公交车速	公里/小时	全市域	18.71	不低于 19.0
		禅桂新核心区	15.9	不低于 17.0
		顺德副中心	17.7	不低于 19
		三水、高明	19.7	不低于 21
高峰期公交/小汽车全程出行时间比 ⁽²⁾	——	禅桂新核心区	1.7	1.5-1.7
		顺德副中心	2.0	1.8-2.0
轨道站点 800 米覆盖人口和岗位	%	三水、高明	2.2	1.8-2.0
			4.5（岗位）	不低于 14.8
		禅桂新核心区	14.6（人口）	不低于 39.2
			14.4（岗位）	不低于 37.8
轨道站点 800 米覆盖建设用地	%	市域	2.7	不低于 10.7
		禅桂新核心区	10.0	不低于 33.5
信号灯联网联控	%	全市域	30	100
四、绿色品质				

绿色交通出行比例 ⁽³⁾	%	全市域	54	不低于 70
		禅桂新核心区	64	不低于 75
自行车及电动自行车道覆盖率 ⁽⁴⁾	%	全市域	54	不低于 70
		禅桂新核心区	54	不低于 80
农村路发展水平	%	通建制村双车道道路比例	100	100
		通自然村双车道道路比例	62	75
五、安全友好				
道路交通事故死亡率	人/万车	全市域	1.57	1.4

注：

（1）客货运结构：公路客货运指的是利用道路设施来运输人和物的出行量，其中公路客运包括了私人汽车出行量。

（2）高峰期公交/小汽车全程出行时间比：公交出行时间包含出行起终点两段的接驳时间；接驳时间具体指通过步行、自行车骑行或其他交通方式到达公交站的时间。

（3）绿色交通出行比例：指的是居民使用城市轨道交通、公共汽电车、自行车和步行等绿色出行方式的出行量占全部出行量的比例。

（4）全市域各区重点镇街：包含禅城区；南海区桂城、大沥、狮山、西樵；顺德区大良、容桂、乐从、陈村、北滘；三水区西南、云东海；高明区荷城，含西江新城。

第三章 湾区竞合——建设湾区西部交通枢纽

粤港澳大湾区建设背景下，佛山必须着力完善空铁水和高速公路等区域设施，逐步完善综合交通服务体系，全面提升佛山在湾区发展中的功能定位，建设更具国际性、综合性的湾区西部交通枢纽城市。

第一节 推进珠三角枢纽（广州新）机场枢纽建设

打造国际空港新枢纽。推进珠三角枢纽（广州新）机场建设，构建与广州白云国际机场快速联系通道，共建国际航空枢纽，协力打造粤港澳大湾区世界级机场群。结合珠三角枢纽（广州新）机场建设，分年度落实《中国民航四型机场建设行动纲要（2020—2035年）》的相关要求，开展四型机场规划研究，提前谋划四型机场的顶层制度设计，并明确建设目标、任务和路径、具体方案等内容，充分体现新时代高质量发展要求。根据《广东省通用机场布局规划（2020—2035年）》，提前规划研究佛山通用机场的布点、选址、集疏运等内容。加强珠三角枢纽（广州新）机场集疏运体系规划建设，特别是机场快线方案研究，实现佛山中心城区与珠三角枢纽（广州新）机场的快速联系。通过引入广湛、珠肇高铁等区域轨道线路和佛肇、广明高速等高快速路，逐步构建以航空功能为主的综合型交通枢纽。开展珠三角枢纽（广州新）机场临空经济区规划，明确管理体制—空间规划—交通布局—产业发展等未来发展思路和路径，依托珠三角枢纽（广州新）机场打造空港经济区，带动周边土地开发，促进融合发展。

提升机场服务水平。近期在沙堤机场搬迁之前继续保持其航运功能，考虑适当新增部分直达旅游线路，丰富市民出行选择。逐步完善沙堤机场周边道路网络，同时增设部分公交线路，加强常规公交接驳，依托佛山市城市轨道交通3号线实现“地铁+航空”出行服务。开展候机楼布局规划研究，重点加强与深圳宝安机场、香港机场和珠三角枢纽（广州新）机场的联系，新增杏坛

候机楼、北滘候机楼、新城候机楼、乐平候机楼 4 处候机楼，覆盖顺德、三水主要镇街，增加乘机选择性。试点改造升级禅城、南海和顺德 3 处候机楼，开设值机、信息查询、行李托运等功能，提供机场“一站式服务”，力争实现远程登机目标。

专栏 3 珠三角枢纽（广州新）机场集疏运交通体系

到“十四五”期末，珠三角枢纽（广州新）机场周边将力争形成“两高铁”、“三高速公路”的集疏运体系。“两高铁”即广湛及珠肇高铁（珠三角枢纽机场－江门段、高明－肇庆东段）；“三高速公路”即广明、珠三角环线及佛肇云高速。

第二节 强化湾区海港间共建共享

推进水道扩容提升工程。扩能升级顺德水道、潭洲水道，优化完善“三横三纵”骨干航道网络。顺德水道按内河Ⅱ级航道、通航 2000 吨级船舶要求进行建设，同时推进碍航桥梁拆除重建工程，完成龙江二桥拆除重建，开展三洪奇大桥（新、旧）、西樵大桥（旧）的拆除重建前期工作。潭洲水道按内河Ⅳ级航道、通航 500 吨级客、货运船舶要求进行建设，同时开展大沙大桥、林头大桥两座桥梁的拆除重建前期工作。

提升港口资源利用效能。全面推动港口资源整合和集约化发展，推进了哥山港二期、高明高荷码头等 7 个货运码头新建、扩建工作，提升港口岸线利用效率。建设顺德客运港枢纽中心、高明君御游艇码头和里水游船码头，开拓旅游游船服务。开展水上旅游观光线（水上巴士）方案研究并试点运营，打造旅游观光（文化—旅游—美食线路）品牌。依托广深港打造“枢纽+支线”组合港，创新海关检查“一单制”互认，开通集装箱专线“穿梭巴

士”，推动陶瓷、纺织品出口，发展江海联运和公水联运，依托大湾区枢纽港进行国际运输。优化五大港区的集疏运系统，推进一批疏港道路改造提升，逐步完善主要港口与干线公路的衔接。大力发展港口多式联运，引导和鼓励如海天、美的等本地大型制造企业大宗适水货物“陆转水”运输，推进港口水运绿色发展。

推动港口腹地建设发展。探索佛山港口发展战略，依托顺德新港，推进内河国际航运中心建设，推动临港产业园的发展，实现港产城联动一体化发展。积极争取新增 1 处保税物流中心规划建设，并推进顺德新港综合保税区建设。研究制定并出台本地激励政策，鼓励本市各类企业水运货物“本地化”港口办理，进一步规范港口经营服务性收费，严格执行港口收费计费办法，不得违规加收任何价外费用。鼓励各港口实施降低煤炭、矿石等大宗货物港口装卸费。

第三节 构建四通八达铁路网格局

积极谋划区域轨道发展方向。开展区域轨道交通前期研究，包括铁路货运站场布局规划方案研究和佛山市深度参与广东省交通强国试点省建设的轨道交通规划研究，明确未来区域轨道交通发展方向与思路，积极承接湾区广深核心城市轨道交通资源外溢，争取更多区域资源，建设现代化铁路强市。

加快推进区域轨道建设。推进广湛、珠肇高铁（珠三角枢纽机场—江门段、高明—肇庆东段）、广州南至广州站联络线三条国铁线路和广佛环线（佛山西站至广州南站段）、广佛环线（佛

山南站至广州北站段)、佛山经广州至东莞城际、广佛江珠城际四条城际线路的建设工作,进一步融入国家、湾区铁路网络发展,实现区域交通的快速通达。进一步优化研究肇顺南城际功能定位和提升为高铁的可行性,尽快稳定线位,加强与深港极点联系。

推进货运铁路设施建设。推进广东南海一汽大众铁路专用线工程、南沙港铁路两条货运铁路建设,完善大运量货物集疏运通道,为深入推进公铁联运、铁水联运等集约化运输方式提供坚实基础。尽快启动柳广铁路(佛山段)预可研工作,充分论证其在“十四五”期间开工的必要性及可行性。结合柳广铁路规划建设的机遇,积极争取新建三水南边货场,形成以三水南边、南海官窑、丹灶三大枢纽为主的“铁三角”枢纽布局格局,打造公铁联运枢纽。

专栏 4 “十四五”期末佛山区域轨道网络分布

<p>到“十四五”期末,佛山将形成“三横两纵”的区域客运高速铁路网络,“两横一纵”的区域货运轨道线路和“一环三射”的城际轨道网络(含建成和正在建设)。</p> <p>“三横两纵”的区域客运高速铁路网络:“三横”,即贵广高铁、南广高铁、广湛高铁;“两纵”即珠肇高铁、武广客专。“两横一纵”的区域货运轨道线路:“两横”即广茂铁路和南沙港铁路,“一纵”即广珠铁路。“一环三射”的城际轨道网络:“一环”即广佛环线(南环+西环),“三射”即广佛肇城际、广珠城际和佛山经广州至东莞城际。</p> <p>肇顺南城际、广佛江珠城际、柳广铁路将在“十四五”期间,重点开展前期研究工作,尽快稳定方案,并力争开工建设。</p>
--

第四节 逐步加密完善高速公路网

推进高速路网衔接建设工程。开展清远至高明高速、肇庆至高明(机场西部)高速公路等4条高速公路前期研究工作,积极

推进广佛第二高速公路、南海至新会高速、广佛肇云等项目建设，加强与广州、江门、肇庆等周边城市联系。完成广明高速公路金白互通立交、西二环高速公路桃园路互通立交和广珠西线高速公路碧桂园互通立交建设工程，提高立交节点通行效率。开展全市高速出入口布设规划，实现高速公路镇街覆盖 100%，镇街核心区 15 分钟进入高速公路系统。开展新增高速详细方案研究，落实路由、红线控制、断面形式、敷设方式、征拆量等内容，尽量降低对主要城区的影响。

加强与跨江通道衔接。协调中山推进东部外环高速二期工程、佛中高速工程建设，加强与深中通道的衔接。开展广台高速公路支线工程前期研究，衔接莲花通道或海鸥通道，进一步加密与深圳、东莞等珠江东岸城市的联系。

专栏 5 “十四五”期末佛山高速公路分布

到“十四五”期末，佛山将建成“十一横七纵”的区域高速公路，具体如下：

“七纵”：珠三角环线高速、沈海高速、佛清从高速、佛开高速、佛江高速及北延线、广珠西线高速-广州环城高速、东新高速；

“十一横”：珠三角环线高速、广州绕城高速（北环）、广佛肇高速、二广高速、广佛第二高速公路-广昆高速、佛肇高速、广明高速、广台高速公路支线-南海新会高速、广州绕城高速、广中江高速、深岑高速。

第四章 全域同城——塑造集约组团城市

加快推进广佛全域同城化，重点完善市域枢纽体系，推进道路和轨道设施均衡布局、互联互通，通过引入广州轨道快线助力深度融合，共享共建广佛优质生活圈。充分衔接国土空间总体规划，落实交通设施用地控制，深化推进“强中心”发展战略，支

撑城市中心、重点方向和重点片区建设开发，塑造更加强中心、多组团特色化的集约组团城市。

第一节 打造多层次客运枢纽体系

打造综合型交通枢纽。提高既有枢纽佛山西站利用效能，与中国国家铁路集团有限公司和中国铁路广州局集团有限公司等运营部门协调，争取增加佛山西站始发终到列车数量，尤其是至深港、贵广和南广的列车，未来将佛山西站打造成为更综合的MaaS服务枢纽点。推进珠三角枢纽（广州新）机场、广湛高铁佛山站、珠肇高铁高明站等枢纽建设，逐步完善城市轨道、常规公交等接驳设施。开展顺德区龙江站、均安站和顺德学院站三处综合客运枢纽研究并适时启动建设，强化交通一体化衔接，锚固城市发展，其他涉及广佛江珠城际、广佛环城际（佛山西站－广州北站）、肇顺南城际等枢纽站点，结合轨道建设同步施工。建设城市轨道交通枢纽，结合在建轨道和城市轨道交通第二期线路建设情况，推进7处城市轨道交通客运枢纽建设，完善多层次枢纽体系。

提升枢纽综合功能定位。开展广湛高铁佛山站集疏运体系和站城一体化规划，研究高铁站周边交通集疏运体系和站场布局方案等内容。开展广湛高铁佛山站周边地区综合规划，研究枢纽周边用地、片区开发方案，落实“站城一体”开发理念，通过规划引领新高铁站高品质建设。完善佛山西站、三水南站、三水北站等枢纽站点周边交通配套设施建设，增加慢行、公交、出租车接

驳指引等，提升枢纽人性化服务水平。开展顺德枢纽（含顺德学院、龙江枢纽和均安站）、珠肇高铁高明站周边集疏运体系和站城一体规划，强化枢纽与城市融合发展，塑造高铁城际枢纽“站、城、人”共同体。

专栏 6 “十四五”期末佛山市四级综合客运枢纽

至“十四五”期末，若在广湛高铁、珠肇高铁（珠三角枢纽机场-江门段）、珠肇高铁（高明-肇庆东段）三条高铁线路和广佛环线（佛山西站-广州南站段）、广佛环城际（佛山西站-广州北站）、佛山经广州至东莞城际三条城际线路建成后，全市将形成“3个一级综合枢纽+5个二级综合枢纽+N个三级、四级综合枢纽”的多层级枢纽体系，前期研究轨道线路涉及的枢纽站未统计在内。

“3个一级综合枢纽”为珠三角枢纽（广州新）机场（航空主导型）、广湛高铁佛山站（铁路主导型）和佛山西站（铁路主导型）；“5个二级综合枢纽”为三水南站、珠肇高铁高明站、顺德学院站、张槎站、顺德北站；三级客运枢纽主要依托城际站点设置，部分接驳城市轨道交通线路；四级客运枢纽主要是依托城市轨道交通站点设置。

第二节 加快完善道路网基础设施

持续开展快速路研究及建设。推进 10 条对外衔接快速路的研究及建设工作，其中桂丹路接肇庆规划快速路、三花公路接肇庆大旺工业大道是加强佛山与肇庆的快速联系，三善大桥扩建、禅炭路快速化、一环北拓、广佛新干线快速路等工程是加强与广州快速衔接。推进季华路西延线工程、禅西大道南延等 22 条市域内部快速路的前期研究及建设工作，支撑城市空间布局优化和重大产业园区的建设，其中碧桂路北延、伦桂路北延、华阳路快速化三条通道是三龙湾科技城的重要骨干道路。

持续推进市域主次干道研究及建设。开展《佛山市中心城区

道路网规划》修编，支撑城市中心城区建设发展。各区要加强主次支路网规划建设，提高城市道路系统运行效率和可达性。持续推进 19 条对外主次干道前期研究及建设，其中 16 条衔接广州、1 条衔接中山、2 条衔接肇庆，不断完善与周边城市的联系。推进 11 条跨区道路和区内 22 条主次支路的前期研究及建设，提升五区内外路网连通性，落实“全域同城”发展战略。另外，全市持续打通 71 条“断头路”，提高路网连通性，畅通微循环，分担主要干道交通压力。

推进公路高质量建设发展。推进 G105 国道改线、云勇公路工程等 21 条国省道的前期研究及建设，完善国省道路网体系。深刻落实乡村振兴战略，推动十四五“四好农村路”的规划实施，滚动制订年度建设计划，至“十四五”期末，全市农村路发展水平全面提升，管理体制运行高效，通建制村道路 100% 达到双车道以上，通自然村道路 75% 达到双车道以上。重点推广三水区“四好农村路”全国示范区经验，推动南海、顺德、高明区创建全国示范区，推动佛山创建“四好农村路”全国示范市，支撑全市推进省级美丽乡村示范区、示范镇（街道）、示范村和市级乡村振兴示范村建设。

深化道路建管养体制机制改革。出台《佛山市城市道路管理办法》和《佛山市农村公路养护管理实施细则》，进一步完善道路建管养体制机制。编制《佛山市道路设施品质提升设计指引》，结合地铁施工计划，落实中心城区主要道路管理改造提升及后续

管养工作。推广路用材料和交通渣土再生利用技术，探索道路建设养护绿色新模式。深入推进路域环境整治，抓好高速公路、国（省）干线公路重点路段及出入口环境优化提升，持续开展综合专项行动，提高对道路环境的重视程度。强化市政道路和农村公路养护，加强对道路开挖统筹管理，到 2022 年农村公路列养率达 100%，年均养护工程比例 $\geq 5\%$ ，中等及以上农村公路占比 $\geq 75\%$ 。确保国省道路况水平，普通国省道预防性养护平均每年实施里程比重不少于 8%，确保“十四五”期末，普通国道 MQI 达 90 以上，普通省道 MQI 达 88 以上，普通国道 MQI 优等路率达 90% 以上，普通省道 MQI 优等路率达 85% 以上，普通国道路面使用性能指数 PQI 达 88，普通省道路面使用性能指数 PQI 达 86。

专栏 7 “十四五”期末佛山市域快速路网体系

根据《佛山市高快速路网规划（2021—2035 年）》，截至 2019 年年末，佛山市建成快速路 303.2 公里，快速路网布局形态呈“六横八纵+一环西拓”结构。“六横”为桂丹路-海八路、季华路、魁奇路及三龙湾大道、佛陈路、龙高路-红旗路、南国路；“八纵”为禅西大道、佛山大道、桂和路、华阳路及其南延线、乐龙路-同兴路、伦桂路、G105、碧桂路；“一环西拓”包括东西二线、碧云路、三水二桥公路、汇金路-桂丹西路、白金线、杨西大道及北延线、高明大道。

“十四五”期间，将继续推进一环西拓部分工程建设和季华路西延、塘西大道三期南延等市域快速道路的改扩建及新建工程。在“十四五”期末，所有建设项目均落实的情况下，市域将形成“九横九纵”的布局形态。

第三节 加速轨道交通网络化建设

强化轨道交通规划引领。完成《佛山市轨道交通发展“十四五”规划》《佛山市轨道交通线网修编》，指导未来轨道交通建设

发展。开展广佛轨道快线衔接的详细方案研究，包括广州市城市轨道交通 17 号线、33 号线引入顺德详细方案研究，广州市城市轨道交通 10 号线支线、19 号线引入南海详细方案研究等。适时开展佛山城市轨道交通第三期建设规划的编制工作，提前做好沿线的用地控制。

推进城市轨道设施建设。加快推进佛山市城市轨道交通 2 号线一期、3 号线和广州市城市轨道交通 7 号线西延 3 条在建线路工程，并开通成网运营，初步形成全市轨道骨架网络。推进城市轨道交通第二期建设项目，加快佛山市城市轨道交通 2 号线二期、4 号线一期和 11 号线开工建设。适度发展低运量交通系统，加快南海新交通试验段、里水有轨电车示范段工程 2 条在建新交通轨道线路建设，鼓励各区结合需求开展低运量轨道交通规划，并适时启动工程建设，丰富轨道交通服务层级，完善市域轨道线网接驳体系，提升服务品质。

提升城市轨道设施效能。优化广佛线运营组织模式，考虑早高峰加密佛山至广州方向单边轨道发车频次，或增设魁奇路至西塱的小交路列车，提高广佛线运输能力。完善同济路、澜石、东平等广佛线站点出入口设置，加强地铁站点出入口与住宅小区、商业设施及过街通道的联系，实现地铁与周边建筑一体化衔接，适度增加新开通轨道线路的出入口数量，尽量保障道路每个方向均有站点衔接。完成《佛山市轨道交通近期通车线路交通接驳体系规划研究》，对佛山市城市轨道交通 2 号线一期、3 号线中心

城区范围内的 27 个轨道站点开展交通接驳规划研究。推进轨道站点周边接驳设施建设，促进轨道线网、道路网络、公交线网、慢行网络四网融合发展，同时考虑结合轨道客流需求合理布设停车场设施，鼓励市民停车换乘。

促进城市、交通、土地协同发展。强化土地要素保障，在国土空间总体规划、控规中落实交通设施用地，推动综合交通基础设施建设，打造“公交走廊”“轨道走廊”，促进人口岗位集聚。研究并出台鼓励 TOD 综合开发政策，促进城市、土地和交通集约发展。完成城市轨道交通第二期建设项目 12 个站点 TOD 控制规划方案编制，并稳步推进 TOD 开发建设。

第五章 高质发展——提供品质交通服务

推动交通发展从追求速度和规模向更加注重质量和效益转变，通过发展高效、集约的客货运输，构建绿色、健康、便捷、高效的公共交通出行体系，完善慢行交通基础设施等措施全面提升交通运输服务品质，吸引小汽车出行方式转移，实现交通运输高质量发展，为市民提供更可持续、更多元化的品质交通服务。

第一节 深化客运行业转型和升级

推动客运集约化创新化发展。受高铁城际和私人交通出行的影响，传统道路客运行业面临前所未有的挑战，客运量呈现逐年下滑趋势，因此需要重点深化道路客运改革。开展佛山市公路客运站发展规划编制工作，明确未来发展需求和定位，并提出公路客运站布局的优化方案、发展模式，满足未来粤港澳大湾区城市

间融合发展需要。研究并出台《佛山市道路客运招呼站设置与管理规范》，同时制定《佛山市道路客运配客站点整体规划布局方案》，加强客运站整合，优化全市公路客运枢纽和站点布局。积极开展道路客运改革试点并推广，包括定制客运服务、自主增减运力以及客运班线联程联运等，培育行业规模化、集约化、网络化的大型龙头骨干企业，扩大经营规模，提高抗风险能力。推动道路客运与旅游融合发展，开发“车票+门票+住宿”等运游融合服务产品，打造有吸引力的复合型旅游线路。开展公路客运站转型升级和功能调整研究，根据客流变化和市场需要，拓展旅游集散、邮政快递、物流配送、餐饮零售等服务功能，实现传统客运站向集车站、商贸、旅游集散等功能于一体的综合服务设施转型。

第二节 大力发展规模化运输方式

完善货运发展顶层设计。推进现代流通体系建设，完善流通领域制度规范和标准，建设商贸流通体系、应急物流体系等，支撑构建“双循环”新发展格局。编制《佛山市货运行业发展规划》《佛山市物流业空间布局规划》，制定全市统一的一揽子货运发展政策，促进货运物流长期可持续发展，明确货运物流发展方向。制定佛山市现代物流业发展专项资金管理办法，设立佛山市现代物流发展专项资金。落实《佛山生产服务型国家物流枢纽建设实施方案（2021—2023年）》，加快建设佛山生产服务型国家物流枢纽，加快构建“通道+枢纽+网络”的现代化物流运作体系。鼓励货运站场企业积极开展业务模式创新、物流技术创新，申报高

新技术企业认定，享受降低企业所得税的税收优惠政策。完善重点项目审批用地支持政策，建立审批“绿色通道”，解决新增建设用地指标问题，同时建议对符合占用永久基本农田条件的项目纳入用地预审范围。

推进货运基础设施建设。加快官窑货场、南鯤码头、普洛斯物流园等物流园区的建设，扩大佛山物流园区在国内外的辐射能力。优化整合公路货运场站和配套设施建设，逐步清退城市中心城区内的公路货运场站和商品批发市场，引导货运站场向城市外围地区发展。落实货运枢纽所需土地资源，加快枢纽周边智能仓储、保管、车辆维修、综合服务等相关配套基础设施建设。

推动货运高质量发展。推广铁水联运模式，推进“无水港”建设，逐步建立一条完整的内河班轮与铁路班列联运物流通道，后续建立一张铁水联运物流通道网，支撑佛山建设生产服务型国家物流枢纽。依托珠三角枢纽（广州新）机场，积极谋划航空多式联运，强化空铁联运、陆空联运，丰富航空运输功能。推广甩挂运输，继续遴选并完成1个甩挂运输试点项目申报，广泛推广网络化、企业联盟、干支衔接等甩挂模式，通过“粤港澳－东盟1+N甩挂运输”试点项目向国内国际拓展，鼓励和支持公共“挂车池”“运力池”“托盘池”等共享模式。完善城市共同配送网络和农村物流网络体系，推动城乡物流协调发展。推动配送模式创新，统筹配送供给资源，发展统一配送、集中配送、共同配送、夜间配送、分时配送等多种形式集约化配送。推进货运物流跨业

融合，鼓励发展“交通+物流”、“旅游+物流”等。

第三节 提供多元化品质公交服务

完善公交体制机制及管理政策。面临客运量下降的不利局面，应重点从财政、机构、服务等方面持续深化公交市级统筹一体化改革，完善市 TC 公司组织架构，建立绩效考核体系，健全公司内部管理制度。构建基于市 TC 的公共交通新技术专业化治理融合平台，建设公共交通大数据联合实验室，强化数据分析对公交运营的支撑。建立健全公交管理政策规范，完善公交发展顶层制度设计，如修编《佛山市公共汽车客运管理办法》，进一步明确公共交通运输规划、建设、运营、服务等机制；修编《佛山市城建项目公交场站配建管理办法》及完善配套规范，加强公交场站配建的落实力度。研究公交运营专项资金管理相关办法，努力建立资金管理长效机制和多渠道资金筹集机制。开展公交运营服务票制票价专项研究、公交地铁换乘优惠政策研究，建立与运营成本、财政补贴等相关联的公交定价机制和满足不同群体出行需求的公交票制体系。完成公交都市示范城市的考评工作，并成功通过验收。探索发展 BRT，丰富公交线网体系，实现与佛山市城市轨道交通 2、3 号线良好衔接，为市民提供更多元化的出行方式。

优化提升公交运营组织服务。持续优化全市公交线网布局，结合轨道交通布局以及片区发展需求，基于全市公交出行数据分析，优化调整与轨道交通等相衔接的公交线路，促进各种公共交通方式之间的线网有机融合。持续拓展高品质、多元化辅助公交

和响应式公交服务，探索微循环小巴发展，持续开通夜间公交，串联佛山夜间地标景点、覆盖重要客运枢纽及其他夜间经济活跃区域，支撑城市后疫情时代夜间经济发展；整合交通和旅游资源，适时开通旅游景点与重要客运枢纽联络的旅游公交专线；编制城市公交社区规划并开展建设工作，在禅城、南海各选 1 处示范区推进城市公交社区试点，重点探索响应式公交服务，逐步在全市范围推广。开展广佛公共交通高质量融合发展规划，加强与广州的常规公交融合发展，并适时进行优化调整，力促线网互联互通，设施共建共享，实现佛山市内公交和地铁使用同一乘车码，在此基础上力争实现两市公共交通乘车码互联互通。持续完善公交专用道、公交场站、公交专用进口道等公交基础设施建设，支撑公交运营服务优化提升。南海、顺德、高明、三水区分别新增公交专用道不少于 75 公里、32 公里、10 公里、10 公里，禅城可根据道路运营情况适当增加。持续推进城市主干道和重要交叉口公交优先进口道及优先信号灯建设，力争“十四五”期末中心区公交优先通行交叉口比率达 26 %。各区成立公交场站建设管理机构，并落实资金保障，滚动编制年度公交场站建设计划和实施方案，根据《佛山市公交场站规划修编及用地控制规划》落实相关建设计划。推行“一镇一枢纽，一村一场站”，试点打造镇级枢纽及村级首末站示范场站，各区每个镇（街道）至少新建 1 处公交枢纽站，优先考虑与轨道站点复合的综合枢纽站建设。

第四节 建设连续性慢行交通系统

构建多层次、多功能的品质化慢行系统。结合近年来电动自行车和互联网租赁自行车快速发展的新形势，编制《佛山市慢行交通专项规划》，研究制定适合城市和交通未来发展的慢行规划方案和交通政策指引。推进自行车及电动自行车专用道建设工程，2021－2022年，在全市重点区域内新建、提升自行车及电动自行车专用道1500公里，其中，新建755公里，提升745公里。同时，在全市重点区域内建设8条高品质自行车及电动自行车专用道示范路，其中禅城、南海、顺德区各2条，高明、三水区各1条。2023－2025年，持续推进全市自行车及电动自行车道建设工作。开展非机动车通行环境综合整治行动，充分挖掘次支路网及街区穿越小径空间，对自行车路权重构、打通既有自行车道“断头路”，提升片区自行车道网络连通性。推进全市26个慢行片区系统综合改善提升工程，包括学校、公园等片区慢行改善，打造“全民共享、全龄友好”的慢行交通体系，同时各区分别打造1处交通品质示范区，通过改造慢行设施、完善商铺立面、增设休闲设施、构建智慧交通、完善标志标线等手段，激发慢行街区活力。完善慢行系统配套设施布局及建设，提高慢行出行吸引力，5年内新增不少于48座立体过街设施，主动排查国省道、城市道路行人过街标志标线模糊、安全设施简陋问题，增设路段过街安全设施，如过街岛、防撞柱、反光标识、信号灯等，保障行人过街安全。落实《佛山市自行车停放点设置技术导则》，推进自行车停放区规划建设，覆盖公交、轨道站点及学校、商业、

办公等重点区域。推进以“三环六带”为主体结构的碧道建设，打造“水美佛山，人水和谐”的岭南水乡。

第五节 推进交通高水平节能减排

推进交通运输物流领域碳达峰工作。研究制定交通运输物流领域碳达峰工作实施方案并推进实施，推进交通运输物流领域能源结构转型，推进绿色交通基础设施建设，构建绿色高效交通运输体系。

推进新能源设施建设与应用。持续推进新能源车辆更新，重点推进氢能源车辆的产出与应用。出台佛山市新一轮新能源汽车（社会车辆）推广应用补贴办法，完善新能源汽车购置补贴，制定充换电、加氢基础设施建设补贴实施细则。落实公共服务领域新能源汽车推广目标要求，新增出租车100%使用新能源车，到2025年，出租车新能源占比60%以上。同时，新增或更新的党政机关、公共机构、市政等车辆全部使用新能源汽车，鼓励新增物流车辆使用新能源汽车。在工程建设项目中，推广氢能源渣土运输车辆。根据氢能源公交车辆增加情况，结合城市发展和客流需求，适当增开氢能源公交线路，并探索推广氢燃料电池有轨电车示范线路。研究出台用电补贴、便利使用等促进新能源汽车消费的具体政策措施，如适当减免路内外停车收费、在城市市区划定新能源汽车夜间专用停车区等，引导消费者树立绿色低碳的消费理念。编制《佛山市电动汽车充电设施“十四五”规划》并落实，明确“十四五”期间佛山电动汽车充电设施发展方向和建设

计划。根据《佛山市氢能产业发展规划（2018—2030年）》，持续推进加氢站建设。根据《广东省推进新型基础设施建设三年实施方案（2020—2022年）》要求，争创国家氢燃料电池汽车推广示范城市。推广船舶技术标准化，引导推广适合在佛山内河航域行驶的标准化船型，推动货运船舶油改电工作，发展电动船舶。加快岸电设施建设，推进靠港船舶使用岸电。推进排放控制区建设，落实珠三角船舶排放控制区政策，加快岸电推广使用，引导靠港船舶使用岸电。按照省推广LNG船舶有关要求，加快西江、北江LNG加注站规划建设，落实LNG加注站建设试点任务。积极推广液化天然气（LNG）船型应用，发展清洁能源船舶，研究制定现有运输船舶LNG动力改造资金补贴方案，推动货运船舶LNG动力改造。

提升交通运输绿色管理力度。落实《佛山市绿色货运配送示范工程实施方案》，制定市级相关专项配套资金支持政策，积极创建全国绿色货运配送示范城市。制定并实施新能源货车差别化通行管理政策，在各区中心探索设立5处“绿色物流区”，全天24小时禁止轻型柴油货车（安装虹狐氢擎机等节能、减排设备的车辆除外）行驶，并严格执法。强化柴油客车、货车污染治理，出台《佛山市国Ⅲ柴油车提前报废鼓励补贴实施方案》，至“十四五”期末完成全市国三及以下柴油车辆（含客车）淘汰。持续扩大限行范围，分阶段实施国三及以下柴油货车限行。加强大气污染防治立法，推进柴油货车OBD尾气实时监测及数据联网，加

大车辆排放环保检测。建立机动车超标排放信息数据库，将超标排放车辆、运输企业和司机信息纳入“黑名单”，依法向社会公开并进行处罚。

第六章 智慧引领——打造智慧交通大脑

依靠科技走向自主创新是佛山实现经济可持续发展的必然选择，通过引入高新技术企业、产学研合作、人才培养等手段，依托一环创新圈、三龙湾科技城等平台建设，加强智慧交通引领，由依靠传统的要素驱动向更加注重创新驱动转变，打造更具示范性、创新性的智慧交通大脑。

第一节 打破数据多源头管理壁垒

加强交通大数据共建共享。完成《佛山市智能交通发展规划》编制，强化规划引领，提出全市智能交通发展思路与规划方案，指导全市智能交通建设，打造未来具有佛山特色的智能交通系统应用工程。完成佛山市交通运输行业数据治理体系研究，制定数据标准化应用和采集规范。公安机关对电子警察和卡口等数据进行脱敏处理，实现与交通部门共享，同时共享车辆上牌、违章、事故情况等数据，全面支撑城市交通综合治理工作。

第二节 搭建互联网智慧管理平台

完善交通出行服务智慧化建设。建设交通综合信息服务平台，融合处理来自各业务平台的服务信息，打造交通数字驾驶舱，实现综合交通大数据“一屏统览”，交通政务处理“一网通办”。推进交通服务平台智慧化建设，完成佛山市智能公交平台二期建

设，修编车载智能终端技术规范、编制智能公交平台的操作规范。完善辅助公交平台功能，实现利用手机信令等交通大数据准确识别客流需求，规划辅助公交开行线路，丰富市民出行选择。完善出租汽车和网约车监管平台，加强出租汽车和网约车运营大数据分析，对运营中存在隐患、涉嫌违规的行为进行监测与判定，识别出的违规运营、无证运营等相关信息，为执法提供数据参考。打造互联网租赁自行车信息监管平台，接入车辆标识、投放时间、定位分布信息、运营状态等数据，实现数据实时共享。打造全市一体化智能停车平台，实现全市各类公共停车场（位）的动静态停车信息全部接入市级平台系统。推广路内智慧收费系统，三年内对已实施收费的路内泊位完成100%智能化改造。落实《关于开展ETC智慧停车城市建设试点工作的通知》《粤港澳大湾区ETC智慧城市应用先行示范区研究》，推广ETC在城市停车场的广泛运用，建设智慧停车工程，实现无感支付停车服务。

提升货运物流信息化水平。推进佛山“智慧港口”建设，提高港口自动化和智能化水平。加快推进佛山市物流标准化试点工作，推广物流标准化设施设备应用，逐步提高装卸自动化水平和装卸效率。落实《佛山生产服务型国家物流枢纽建设实施方案（2021—2023年）》，建设佛山国家物流枢纽智慧服务平台，为企业提供智慧物流服务和信息化管理服务。推进航空综合物流信息平台建设，推动实施货运便利通关政策，提供全过程一体化信息服务。构建多式联运和江海联运信息服务平台，助力运输结构

优化调整。

第三节 试点智慧道路和片区建设

推进互联网+交通新基建。印发《佛山市数字道路建设管理规定》，落实“数字公路（道路）”建设，2020-2022年，实现道路数字化，即实现道路基础设施全面数字化与全息感知，建成数字道路“大数据中心”、建成“交通一张图”，实现业务协同与可视化，重点桥梁、路段的监测感知体系全面建成，实现实时监测、形成数字道路示范应用；2023-2025年，实现基本智能化，基于大数据、智能数据挖掘等算法的决策支持软件为管理者和出行者提供更为科学、合理的方案。结合新基建推动交通设施数字化改造，完成三龙湾科技城智慧大道、佛陈路、陈村大道和东平路4条道路综合改造提升。推进禅城、三龙湾科技城南海片区分别打造1处全民友好智慧交通体验示范片区，形成全市智慧交通建设工作的“佛山标准”。推进BIM技术和装配式结构在交通新基建中的应用。开展自动驾驶道路基础设施建设标准及管理政策研究，印发《佛山市智能网联车辆道路测试管理实施细则》。建设市级信号控制综合管控平台，3年内实现全市五区交叉口信号控制设备100%接入，并统筹优化全市域的交通信号配时。各区每年至少新增2个路口的自适应控制交通信号灯、1条干道绿波带，利用人工智能技术和新型交通智能设施，试点推行行人过街信号实时自动优化，全面提升交通运行效率。增设一批高清电子执法设备，强化对交通违法行为的处罚，形成交通违法严管态势。

重点完善公交专用道抓拍系统，至 2022 年实现已建成公交专用道抓拍系统覆盖率达 100%。进一步完善升级全市科技治超网络，落实《佛山市一体化科技治超监测点布局规划（2021—2025 年）》建设任务，“十四五”期间完成 124 个普通公路科技治超监测点建设并投入使用，全市 91 个高速公路收费站入口称重监测点一并纳入一体化科技治超体系，最终形成以科技治超为主、人工治超为辅的佛山全市科技治超监测网，改善道路交通安全环境，促进货物运输行业良性发展，推进治超领域治理体系和治理能力现代化建设。

推进智慧交通产业化发展。完善投融资体系，加快建立技术、市场和资本共同引领的智能交通产业发展模式。积极构建智慧交通产业联盟，优化产业市场秩序，建立智慧交通市场准入制度，引导智慧交通产业健康发展。打造智慧交通产学研基地，优化科研资金投入机制，建设一批具有影响力的实验室、试验基地、技术创新中心等创新平台。建设智能汽车与智慧交通产业创新示范区，重点培育和发展智能网联汽车、整合信息技术、汽车、交通等多领域力量，着力推进智能汽车电子产业创新发展。

第七章 治理提效——构建精准治理体系

全面构建现代化社会治理体系是城市发展趋势，更是紧迫任务。因此，佛山近期将以路内停车收费为主要抓手，多措并举实施交通需求管理，合理调节小汽车出行需求，同时持续开展交通综合治理。通过构建更加完善、更具效能的精准治理体系，提升

交通运行效率和安全水平，保障交通运输可持续发展。

第一节 探索交通出行引导性机制

实施停车难纾解工程。完善停车发展政策，全面推广并严格执行路内停车收费，动态跟踪评估实施效果，并结合实际情况适时优化调整，坚持利用经济杠杆调节小汽车使用。开展路内停车泊位改善规划并实施专项清理整治，对于影响消防安全、动态交通运行以及行人通行的不合理车位进行持续优化调整，逐步实现停车“退路入库”，释放的清退空间优先保障慢行交通路权。完善市级停车政策体系，制定公共停车场建设发展政策、公共停车场建设财政补贴实施细则、停车设施运营服务规范和行业服务标准等一系列政府政策文件和相关标准。各区分别制定机械式立体停车设备设置管理指引或工作细则，进一步推广机械式立体停车设备设置与应用。加快推进全市域公共停车场规划、建设，至“十四五”期末实现泊车比不低于 0.6 的目标。

深化需求调控管理。探索“步行巴士”模式，在有条件的小学周边设置“步行巴士”专用道，保障学生慢行安全，引导上下学绿色出行。拓展多层次校车，形成小学校车、中学定制公交为主的多层次校车服务，同时制定《佛山市校车运行管理细则》等文件，规范补贴和监管责任，通过政府购买服务等方式推广校车服务。探索交通拥堵治理与大气污染治理联动机制和市民自愿停驶机制并适时启用，引导市民绿色低碳出行。

第二节 常态化开展交通综合治理

滚动实施交通堵点综合治理。常态化开展交通综合治理，实施拥堵热点滚动排查和精细化改造，全面改善出行环境并提升出行效率。落实《佛山市交通拥堵综合治理三年行动计划（2020—2022年）》拥堵热点改善任务，结合未来几年交通动态变化情况，滚动制定并实施《佛山市交通拥堵综合治理三年行动计划（2023—2025年）》，各区实施拥堵热点排查工作并完成不少于100处交通拥堵热点改善。启动道路交通详细改善方案研究工作，对缺乏精细化设计、主辅交织严重、节点未渠化等问题突出的重点通道进行排查，并开展详细改善方案规划设计，逐步落实改善方案，各区每年至少完成1条道路综合改善提升。开展道路沿线标志标线标牌优化提升工程，及时修复破损标志标线标牌，细化预告、告知及确认三级标志指引系统，强化道路指引信息衔接，提升道路通行能力。针对高速ETC改造后，与之衔接的城市道路通行能力不匹配的情况，识别49个对外高速出入口周边交通拥堵、安全、品质等问题，制定交通综合改善方案并实施。加强对佛江高速（江珠高速北延线佛山段）、佛（山）清（远）从（化）高速公路南段一期等5条高速公路全线开通后出入口周边交通运行监测与评估，优化沿线道路指示，对改造后的收费站出入口存在的“X型交织段”问题进行梳理，制定交通详细改善方案并落实。

加强施工疏解审查与管理。落实《佛山市占道施工交通疏解工作制度》《全市占道施工审批管理工作方案》，有条件的占道施

工项目实施“占一还一”，进一步强化部门联动、市区分级审批管理。对即将开工建设的大型轨道项目，如广湛高铁、里水有轨电车和城市轨道交通第二期建设项目等，提前启动交通疏解规划研究工作，包括建设时序优化、各种方式交通组织、相关道路及节点优化等，并结合建设时序落地实施，最大程度降低占道施工对交通运行的影响。

第三节 强化交通管理和安全管理

强化交通运行秩序管理。加强对互联网租赁自行车、汽车租赁、网约车和电动自行车等交通业态监管。研究建立与城市发展相匹配的共享自行车投放机制，规范共享电动自行车秩序管理，完善停放设施建设，滚动开展乱停乱放专项执法行动，并对全市年度互联网租赁自行车发展评估和服务质量进行考核，定期发布评估和考核结果。规范汽车租赁行业运营，加强共享汽车政策规划引导，统筹布局租赁网点以及充电桩等配套设施，提升服务标准。整合佛山现有巡游出租车资源，探索网约车与巡游出租车融合发展新模式，将佛山打造为全省出租车巡网融合试点城市，实现错位协同发展。实施《佛山市电动自行车管理规定》，开展电动自行车上牌登记，推行“带牌销售”，定期开展电动自行车交通秩序专项整治，尤其对快递、外卖等配送行业要实施重点监管。进一步深化城市道路交通管理，提高交通执法强度与广度，全面推广警家校护畅模式，缓解由于上下学接送学生造成的校园周边交通拥堵，保障上下学交通安全，实现拥堵片区内幼儿园、小学

100%覆盖。开展机动车违停“净街”行动，划设路内禁止停车路段，全市五区共选取6个区域作为停车持续严管重点区域，通过高频巡查、严格执法等措施，规范路内停车秩序，治理乱停车问题。开展常态化交通执法行动，各区每年至少新增1个交通严管区、2条严管路，并增设标志标牌，针对性整治各种违法交通违法行为。依托省道路运输车辆智能监管系统，加强对公路营运的载客汽车、危险货物运输车辆、半挂牵引车以及重型载货汽车（总质量为12吨及以上的普通货运车辆）的安全监督管理。推进交通综合执法改革，加强联合执法、科技执法和信用执法，完善执法体制机制，保障各项工作有序开展。

强化交通安全管理与文明教育。强化交通行业和企业安全源头监管，落实安全生产主体责任。按照上级规定，加强道路运输企业质量信誉考核，对客运行业、出租行业、公交行业、驾培行业、汽修行业等企业进行严格把关。加强管控风险源点，探索实施安全风险等级管理制度，健全完善长效监管机制，督促企业依法依规建立健全安全生产责任体系、管理制度体系、投入保障体系、教育培训体系、隐患排查治理体系、应急救援体系，有效提升企业本质安全水平，不断夯实安全生产基础。各区分年度完成高速公路、国省道、城市道路和农村公路等道路安全隐患排查与专项整治，完善交通安全基础设施。加强对大件运输、港口安全作业、货运、港航类及危险品货运的交通运输安全监管。深入推进交通安全文明宣传教育，提升全民交通安全意识。建立交通和

交警联合的交通安全宣传教育机制，确定年度交通安全教育主题，在全市范围内每年开展1次大型宣贯活动，通过组织有奖竞答宣传活动，增加趣味性和吸引力，提高全民参与度。加强车辆驾驶员教育监管，建立驾驶员诚信档案管理制度，强化安全培训，并关注驾驶员身心健康。

第八章 投资匡算

“十四五”期间，佛山市交通项目共安排342项，计划投资总额2800.7亿元。其中，区域交通设施计划投资1121.67亿元，含空港航运0.27亿元、港口水运131.98亿元、国铁城际658.82亿元、高速公路330.6亿元；城市交通设施计划投资1635.13亿元，含客运枢纽66.9亿元、普通道路625.87亿元、城市轨道942.36亿元；品质交通类项目计划投资22.13亿元，含道路客运0.07亿元、货运交通0.58亿元、公共交通1.4亿元、慢行交通20.03亿元和节能减排0.05亿元；智慧交通类项目投资17.97亿元；综合管理类项目投资3.8亿元，含需求管理0.15亿元、拥堵治理3.6亿元和交通管理0.05亿元。具体项目及投资计划见附表。

专栏8 “十四五”项目投资计划表

分类	计划项目数量（项）	“十四五”投资(亿元)
空港航运	10	0.27
港口水运	18	131.98
国铁城际	17	658.82
高速公路	19	330.6

客运枢纽	11	66.9
普通道路	115	625.87
城市轨道	24	942.36
道路客运	6	0.07
货运交通	15	0.58
公共交通	15	1.4
慢行交通	7	20.03
节能减排	18	0.05
智慧交通	33	17.97
需求管理	10	0.15
拥堵治理	9	3.6
交通管理	15	0.05
总计	342	2800.7

第九章 保障措施

为保障未来 5 年全市交通发展的总体部署有效落地，应着力加强制度保障、加强规划衔接、加强要素保障、加强考核评估，充分发挥交通对社会经济发展的支撑和促进作用。

第一节 加强制度保障

持续深入学习贯彻习近平新时代中国特色社会主义思想，充分发挥党总揽全局、协调各方的领导核心作用，把党的领导始终贯穿规划编制实施的全过程，为实现规划目标任务提供坚强的政治保障。完善区域交通协调机制，统筹推进广佛同城项目、沟通相关事宜、协调建设管理。完善大交通管理体制，依托佛山市交通重大工程项目建设指挥部，统筹协调全市“十四五”期间重大

项目有关工作，尤其是涉及到跨市、跨区项目，保障各项工作任务顺利落实。各区、各部门要充分认识本规划的重要性，按照市委、市政府统一部署，推进规划任务实施。

第二节 加强规划衔接

强化规划引领，做好本规划与各级规划之间的衔接。加强本规划与国家、省相关上位规划的衔接，根据最新的政策形势动态优化规划方案体系。加强本规划与市国民经济和社会发展规划、国土空间总体规划、产业发展规划、环境保护规划、水利、市政等规划之间的协同实施，促进不同基础设施间的融合联动发展，提高规划实施的科学性和系统性。各区相关规划要主动加强与本规划发展目标、重大项目、重点工作等方面的衔接，保障规划任务在各区专项规划中的充分落实。

第三节 加强要素保障

本规划应作为重大项目安排建设用地、财政建设资金和配置资源的重要依据，结合地方财力状况与项目进度，市、区两级业务主管部门向同级财政申报年度预算。加强交通与城市、土地协同发展，将项目用地纳入各级国土空间总体规划编制，并在控制性详细规划中落实，为交通项目建设提供用地规划保障。创新体制机制，优化交通国企业务板块，支持交通国企做大做强，充分发挥龙头骨干作用，实现跨越升级发展。加快新技术、新材料、新工艺在交通领域的研发与应用。注重引进交通科技人才，完善用人机制，加强交通管理行业中专业技术队伍建设。完善交通管

理的法制体系和技术标准体系，规范在规划、建设、运营、管理和服务方面的工作行为。

第四节 加强考核评估

建立健全规划实施工作机制，做好信息沟通、工作协调及监督评估工作，形成条块联动、分级负责的工作体系。加强规划实施监测评估，做好年度监测评估、中期评估和总结评估，强化结果运用。