

佛山市高快速路网规划（2021—2035 年）

目 录

| | | |
|-----|----------|----|
| 第一章 | 规划背景 | 1 |
| 第二章 | 发展基础 | 1 |
| 第三章 | 发展形势 | 4 |
| 第四章 | 总体要求 | 6 |
| 第一节 | 指导思想 | 6 |
| 第二节 | 基本原则 | 6 |
| 第三节 | 规划目标 | 7 |
| 第五章 | 规划方案 | 8 |
| 第一节 | 高速公路布局规划 | 8 |
| 第二节 | 快速路布局规划 | 15 |
| 第三节 | 实施规划 | 22 |
| 第四节 | 规划效果 | 23 |
| 第六章 | 保障措施 | 25 |
| 第一节 | 加强组织协调 | 25 |
| 第二节 | 强化要素保障 | 25 |
| 第三节 | 加强规划实施 | 25 |

第一章 规划背景

为贯彻落实《粤港澳大湾区发展规划纲要》《交通强国建设纲要》《国家综合立体交通网规划纲要》，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，更好支撑佛山经济社会和综合交通运输体系发展，开展佛山市高快速路网规划编制工作。本规划旨在形成布局更加合理、覆盖更加全面、功能更加协调、运行更加可靠的一体化高快速路网络，提升佛山与粤港澳大湾区其他城市“快联快通”水平。

规划范围为佛山市域，统筹考虑广佛全域同城化及与周边地市衔接。规划年限为 2021—2035 年，其中，近期为 2021—2025 年，中期为 2026—2030 年，远期为 2031—2035 年。

第二章 发展基础

2020 年年底，全市常住人口 949.89 万人，地区生产总值初步核算为 10,816.47 亿元，三次产业结构为 1.5: 56.4: 42.1。佛山市已站在经济总量破万亿的发展新起点。

截至 2020 年年底，高速公路通车总里程约 551 公里，高速公路网密度达 14.5 公里/百平方公里，排名全省第 3 位。既有规划高速公路均已建成，形成“两环四纵五横”高速公路网布局，全面融入全省高速公路网络，与珠三角其他城市基本实现 2 小时通达。快速路通车总里程约 303 公里，快速路网密度达 8 公里/百平方公里，“六横八纵+一环西拓”快速路网布局基本形成。高速公路与快速路快速发展，对优化城市空间布局、推动五区协调

发展、促进区域互联互通发挥重要作用，有力支撑了佛山经济社会发展。

表 1 佛山市高速公路现状表

| 总体布局 | 布局名称 | | 组成路段 | 里程（公里） |
|------------|----------|----|-----------|----------|
| 两环四纵 五横 | 两环 | 环一 | 珠二环高速 | 97.8 |
| | | 环二 | 珠三角环线高速 | 39.29 |
| | 四纵 | 纵一 | 广州西环佛山段 | 7.37 |
| | | | 广珠西线高速 | 38.68 |
| | | 纵二 | 佛江北高速 | 36.91 |
| | | | 佛江高速公路佛山段 | 30.04 |
| | | 纵三 | 广佛高速+佛开高速 | 42.46 |
| | | 纵四 | 佛清从高速南段一期 | 16.04 |
| | | | 佛清从高速南段二期 | 25.99 |
| | | 五横 | 横一 | 广佛肇高速新建段 |
| | 广佛肇高速改造段 | | | 16.32 |
| | 横二 | | 广三高速+广贺高速 | 37.8 |
| | 横三 | | 广昆高速 | 11 |
| | 横四 | | 广明高速 | 110.94 |
| | 横五 | | 广中江高速 | 8.6 |
| | 其他 | | 东新高速 | 4.82 |
| | | | 江罗高速 | 6.08 |
| | | | 高恩高速佛山段 | 6.27 |
| | | | 三水大桥 | 8.49 |
| 合计 | | | | 550.5 |

表 2 佛山市快速路现状表

| 结构 | 组成路段 | 里程（公里） |
|------|-----------|--------|
| 六横 | 桂丹路+海八路 | 18.44 |
| | 季华路 | 10.27 |
| | 魁奇路+三龙湾大道 | 18.75 |
| | 佛陈路 | 8.78 |
| | 龙高路+红旗路 | 36.7 |
| | 南国路 | 7.5 |
| 八纵 | 禅西大道 | 12.31 |
| | 佛山大道 | 20.46 |
| | 桂和路 | 11.92 |
| | 华阳路及其南延线 | 10 |
| | 乐龙路+同兴路 | 14.03 |
| | 伦桂路 | 6.16 |
| | 国道 G105 | 14.41 |
| | 碧桂路 | 19.09 |
| 一环西拓 | 东西二线 | 5.93 |
| | 碧云路 | 12.92 |
| | 三水二桥公路 | 18.15 |
| | 汇金路+桂丹西路 | 17.26 |
| | 金白线 | 10.11 |
| | 杨西大道及北延线 | 15.1 |
| | 高明大道 | 14.89 |
| 合计 | | 303.2 |

我市高快速路发展虽然取得了显著的成绩，但与新形势、新要求 and 人民群众的新期待相比，仍有较大差距，主要表现在：一是局部路段和节点影响路网整体运行效率。南二环、沙贝立交等路段和交通节点供需矛盾突出，广珠西线、东新高速等路段容量已接近饱和，已成为制约路网整体效率的主要瓶颈。二是高速公路与快速路协调性不足，过境交通和市内快速交通不能有效分离，“进城慢出城慢”等问题仍然存在，老百姓出行获得感有待加强。三是高快速路支撑城市协调发展的适应性有待提升，随着城镇体系的发展和城市空间结构优化，原有高快速路网络仍然存在覆盖不足、联通不够等问题。通道资源日益紧张，外部约束逐渐增强，要素保障难度不断加大，迫切需要强化统筹协调、系统谋划，适应发展需要。

第三章 发展形势

交通运输是国民经济的先行官，道路网是交通基础设施的重要组成部分，其中，高速公路是区域交通的主骨架，快速路是城市发展的大动脉。当前，我国已进入新发展阶段，佛山市站在经济总量突破万亿的发展新起点，交通运输发展面临一系列新的形势和要求。

“双区”和两个合作区建设引领区域协调发展新格局。《粤港澳大湾区发展规划纲要》《关于支持深圳建设中国特色社会主义先行示范区的意见》《横琴粤澳深度合作区建设总体方案》《全面深化前海深港现代服务业合作区改革开放方案》相继印发实

施，要求佛山高起点高站位系统谋划高快速路网布局，提升内部联通水平，畅通对外联系通道。

交通强国建设要求交通运输发挥先行引领作用。《交通强国建设纲要》《国家综合立体交通网规划纲要》对交通强国建设进行了全面部署。省委、省政府出台关于贯彻落实《交通强国建设纲要》的实施意见并召开交通强省建设大会，对交通强省建设作出全面部署。高快速路是综合立体交通网的重要组成部分，做好规划建设是落实交通强国战略和交通强省建设的重要举措。

城市能级提升和空间结构优化需要高快速路发挥支撑引导作用。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，需要高快速交通进一步发挥支撑作用。佛山市是我国重要的制造业基地，机械装备、家电家具、陶瓷建材、食品饮料等传统优势产业基础雄厚，制造业集群化、规模化特征明显，作为我国制造业转型升级综合改革试点，需要高快速交通发挥服务功能，助力产业转型升级。未来城市空间结构优化调整也需要强化高快速交通的引导功能。

区域交通格局变化需要优化佛山高快速路网规划布局。南沙大桥建成通车，深中通道加快建设，狮子洋、莲花山等跨江通道抓紧谋划，未来区域交通格局将发生重大调整，需要进一步完善与跨珠江口通道衔接，提升与珠江口东岸城市互联互通水平。《广东省综合交通运输体系“十四五”发展规划》将珠三角枢纽（广

州新)机场与广州白云机场、深圳宝安机场定位为三大国际枢纽机场。高标准定位要求高标准规划机场集疏运体系,完善机场配套高快速路网。

第四章 总体要求

第一节 指导思想

坚持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,立足新发展阶段、贯彻新发展理念、构建新发展格局,深入贯彻落实省委“1+1+9”工作部署,以推动高质量发展为主题,以深化供给侧结构性改革为主线,以满足人民日益增长的美好生活需要为根本目的,充分把握“双区”和横琴、前海两个合作区建设重大机遇,更加注重质量效益、一体化融合、创新驱动,打造布局更加合理、覆盖更加全面、功能更加协调、运行更加可靠的高快速路网体系,支撑佛山构建现代化综合立体交通网络,为佛山“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”的目标定位提供有力支撑。

第二节 基本原则

适度超前,引领发展。充分发挥交通运输先导性、基础性、战略性作用,坚持交通基础设施适度超前配置,加快完善高快速路网,进一步发挥高快速路在区域协调发展、城市空间结构优化调整等方面的引领作用。

补齐短板，共享发展。以人民群众美好出行需要为指引，加快疏通高快速路“瓶颈”路段，缓解重要节点交通拥堵，提升群众出行获得感。加快构建珠三角枢纽（广州新）机场高快速路集疏运网络，强化与区域大通道的高效衔接，促进与周边其他城市互联互通，共享区域发展机遇。

高效集约，绿色发展。贯彻绿色发展理念，坚持高快速路发展与生态环境保护并重，注重综合交通走廊高效利用，集约利用土地，建设环境友好型的绿色高快速路网络。

统筹规划，分步实施。统筹考虑人口、产业、生态等因素，结合国民经济和社会发展规划、国土空间规划，系统谋划高快速路网布局。根据城市建设重点、要素保障情况，突出重点，分步推进。

第三节 规划目标

一、总体目标

至 2035 年，佛山市高快速路发展水平总体实现大幅提升，人民群众获得感显著增强。高速公路通车里程达到 900 公里，快速路通车里程达到 1000 公里，联通湾区、融通广佛、畅通市域、直通枢纽的高快速路网基本建成，“343”通道目标和“603010”时效目标顺利实现，有效支撑佛山重大战略实施，为佛山经济社会高质量发展当好先行。

二、具体目标

“343”通道目标：与周边相邻城市高速公路通道不少于 3

条（其中，与广州高速公路通道不少于 10 条）；中心组团与外围组团高快速通道不少于 4 条；珠三角枢纽（广州新）机场与中心城区高快速通道不少于 3 条。

“603010”时效目标：佛山市中心城区与周边相邻城市中心城区 60 分钟可达（其中，广佛核心区间 30 分钟可达）；相邻组团中心间 30 分钟可达；市内主要节点（行政中心、产业园区、旅游景区、交通枢纽等）10 分钟可进入高快速路。

第五章 规划方案

佛山市高快速路网由高速公路和快速路两部分组成。高速公路是区域交通的主骨架，以长距离交通为主，主要承担对外交通和过境交通等功能。快速路是城市发展的大动脉，以中长距离交通为主，主要承担市域组团（或主要人口中心）之间的快速交通功能，对外衔接高速公路，对内衔接城市主次干道。坚持高快一体、高效衔接布局思路，协同布局高速公路与快速路，共同形成区域快速路网体系，提升佛山与粤港澳大湾区其他城市“快联快通”水平。

第一节 高速公路布局规划

佛山市总体形成“十纵十三横”高速公路网布局，总里程约 920 公里。

纵一：肇明高速+广明高速西南段+高恩高速。

路线走向：起于佛肇市界，向南途经更合，止于佛云市界。

功能定位：主要承担佛山高明、肇庆与江门西部地区联系的

过境交通以及佛山境内南北向高速联系功能。

纵二：珠三角环线高速西南段。

路线走向：起于佛肇市界，向南途经荷城、明城、杨和，止于佛江市界。

功能定位：珠三角环线高速重要组成路段，主要承担佛山与沿线城市、肇庆与江门高速联系功能。

纵三：清远至高明高速。

路线走向：起于佛清市界，向南途经南山、芦苞、云东海、西南、荷城，衔接南沙至高明高速。

功能定位：主要承担清远与珠江西岸城市联系的过境交通功能，承担佛山市域西部南北向高速公路通道功能，承担缓解广州绕城高速交通压力等功能。

纵四：广州绕城高速西段。

路线走向：起于广佛市界，向南途经乐平、狮山、丹灶、西樵、九江，衔接佛开高速。

功能定位：主要承担西部片区南北向高速公路通道功能，承担佛山西部片区与广州白云机场的高速联系功能。

纵五：佛清从高速。

路线走向：起于广佛市界，向南途经乐平、狮山、南庄、龙江、九江，衔接广台高速。

功能定位：佛山市中部南北向高速通道，主要承担佛高区三水园、南海园及佛山生产服务型国家物流枢纽客货集散功能，承

担佛山中心城区联系清远及以北地区交通功能，疏解南北向过境交通压力。

纵六：佛开高速。

路线走向：起于广三高速，向南途经大沥、张槎、龙江、九江，止于佛江市界。

功能定位：主要承担佛山与江门鹤山、开平等地高速联系功能。

纵七：佛中高速。

路线走向：起于广台高速，向南途经龙江、杏坛、均安，止于佛江市界。

功能定位：主要承担佛山和中山两市中心城区直连通道功能，通过衔接相关高速公路承担佛山与江门、珠海联系功能。

纵八：佛江高速+佛江高速北延线。

路线走向：起于广佛市界，向南途经里水、大沥、桂城、陈村、北滘、勒流、杏坛、均安，止于佛中市界。

功能定位：主要承担佛山中心城区联系清远、中山、珠海等地对外交通功能，承担佛山中心城区南北向过境交通功能。

纵九：许广高速+广州西环高速+广珠西线高速+中山东部外环高速。

路线走向：起于广佛市界，向南途经大沥、桂城、陈村、伦教、北滘、大良、容桂，止于佛中市界。

功能定位：串联佛山中心城区、顺德、广州南站、南沙港，

主要承担区域交通枢纽集疏运功能，承担佛山、广州与东莞、深圳、中山、珠海等地联系的过境交通功能。

纵十：东新高速。

路线走向：起于广佛市界，向南途经北滘、大良，止于广佛市界。

功能定位：主要承担佛山与广州南沙、番禺的高速联系功能。

横一：珠三角环线高速北段。

路线走向：起于佛肇市界，向东途经芦苞、大塘，止于广佛市界。

功能定位：珠三角环线高速重要组成部分，主要承担粤东地区与粤西地区联系的过境交通，佛山与珠三角环线高速沿线城市高速联系功能。

横二：惠州至肇庆高速。

路线走向：起于佛肇市界，向东途经南山、芦苞，止于广佛市界。

功能定位：主要承担佛山至肇庆封开及出省通道功能，分担广州北环高速、广佛肇高速、北二环高速过境交通压力。

横三：增佛高速。

路线走向：起于佛肇市界，向东途经乐平、里水，止于广佛市界。

功能定位：主要承担广佛北部片区横向直联通道功能，分担北二环高速交通压力。

横四：广佛肇高速。

路线走向：起于佛肇市界，向东途经云东海、狮山、里水，止于广佛市界。

功能定位：主要承担广佛肇三市城区间高速联系功能，支撑广佛肇构建“一小时生活圈”。

横五：二广高速+广佛高速。

路线走向：起于佛肇市界，向东途经云东海、狮山、大沥，止于广佛市界。

功能定位：主要承担佛山至肇庆封开、广西等方向的快速联系功能，承担广州与肇庆北部片区、广西联系过境交通功能。

横六：广昆高速及东延。

路线走向：起于佛肇市界，向东途经西南、丹灶、狮山、大沥，止于广佛市界。

功能定位：主要承担广佛两市核心区直连通道功能，承担分流广三高速、广佛高速交通流，缓解沙贝互通及临近路线交通压力等功能。

横七：佛肇云高速。

路线走向：起于佛肇市界，向东途经白坭、丹灶、狮山，止于佛清从高速。

功能定位：佛山中心城区至珠三角枢纽（广州新）机场新高速公路通道，主要承担佛山向西联系云浮、广西的高速通道功能。

横八：广明高速+广明高速城区段。

路线走向：起于肇明高速，向东途经更合、明城、荷城、西樵、南庄、乐从、陈村，止于广佛市界。

功能定位：主要承担广佛地区与珠三角西部、粤西等城市的高速联系；承担佛山中心城区与广州南站、珠三角枢纽（广州新）机场等枢纽的高速联系功能。

横九：南海至新会高速+广明高速+广台高速及支线。

路线走向：起于佛江市界，向东途经九江、西樵、乐从、北滘，止于广佛市界。

路线功能：主要承担佛山至江门西部地区高速通道功能，缓解佛开高速交通压力，承担佛山与珠江口东岸城市高速联系功能。

横十：广州绕城高速南段。

路线走向：起于佛开高速，向东途经九江、勒流、伦教，止于广佛市界。

功能定位：对接南沙大桥，承担顺德中部片区东向对外联系功能；作为广州绕城高速组成部分，疏解广佛区域南部片区过境交通。

横十一：南沙至高明高速。

路线走向：起于江肇第二高速，向东途经明城、杨和、荷城、杏坛、容桂，止于广佛市界。

功能定位：主要承担广佛南部地区至珠三角枢纽（广州新）机场高速直联通道功能，分流南二环高速等横向通道交通压力。

横十二：江肇第二高速+广中江高速。

路线走向：起于佛肇市界，向东途经更合、明城、杨和、均安，止于广佛市界。

功能定位：主要承担肇庆、江门、中山与珠三角枢纽（广州新）机场联系功能，承担佛山、肇庆与江门、中山等地的交通联系功能。

横十三：深岑高速。

路线走向：起于佛云市界，向东途经更合，止于佛云市界。

功能定位：承担深圳、中山、佛山、江门等地与云浮及广西联系的过境交通功能。

依据“环线绕两城、射线联湾区”的理念，规划高速公路在广佛区域形成“五环三十射”布局，如下表：

表 3 广佛区域“五环三十射”高速公路布局表

| 布局 | | 功能 | 组成 |
|----|-----------|------------------------------|--|
| 五环 | 广佛两市主城联系环 | 强化两市主城区快联快通，实现广佛核心区 30 分钟生活圈 | 广佛高速、佛开高速、广明高速城区段、东新高速、广州环城高速南段、华南快速干线、广州环城高速北段 |
| | 都市区保护环 | 分离广佛都市区过境交通 | 佛清从高速南段、广台高速及支线、南沙港快速路、华快三期、广佛肇高速 |
| | 市域串联环 | 串联广佛都市区外围功能组团和发展平台 | 广州绕城高速、京广澳高速 |
| | 枢纽联通环 | 串联白云机场、南沙港、珠三角枢纽（广州新）机场等区域枢纽 | 清远至高明高速、南沙至高明高速、狮子洋通道、新派高速、广深沿江高速、惠州至肇庆高速、佛清从高速、增佛高速 |
| | 湾区联通环 | 强化广佛与湾区其他城市的互联互通 | 珠三环、广中江、常虎高速、莞深高速、增莞高速 |

| | | | |
|-----|-----------|----------------------------------|--|
| 三十射 | 北向通道 7 条 | 联通粤北地区以及长株潭、京津冀城市群 | 佛清从高速、佛江北延线、广清高速、乐广高速（机场高速）、广连高速、京港澳高速、大广高速 |
| | 南向通道 11 条 | 联通香港-深圳、澳门-珠海两大湾区极点以及珠江口东西两岸其他城市 | 莞深高速、南光高速、广深高速、广深沿江高速、东新高速、广澳高速（中山东部外环）、广珠西线高速、佛江+中山西环、佛中+佛江高速、佛开高速、南新高速 |
| | 西向通道 6 条 | 联通粤西地区、北部湾城市群 | 广明高速、佛肇云高速、广昆高速、广佛肇高速、二广高速、惠州至肇庆高速三水至封开段 |
| | 东向通道 6 条 | 联通粤东地区、海峡西岸经济区以及长三角城市群 | 广河高速、增天高速、济广高速、河惠莞高速、广龙高速、佛莞高速 |

第二节 快速路布局规划

佛山市总体形成“十纵十二横”快速路网规划布局，总里程约 1064 公里。

纵一：省道 S528。

路线走向：起于佛清市界接省道 S528 清远规划线位，向南沿现状省道 S528 布线，途经南山，止于佛肇市界接省道 S528 肇庆规划线位。

功能定位：主要承担南山南北向快速交通服务及与周边快速路衔接等功能。

纵二：碧云路+三水二桥公路+梅西大道+金白线+杨西大道+省道 S272（杨西大道南延），支线：金白线+河岗大道。

路线走向：主线起于塘西大道，向南沿国道 G240 布线，经

云东海、西南接三水二桥，跨东平水道后继续向南经白坭，接富龙西江特大桥，横跨西江后沿杨西大道布线，止于佛江市界接江门省道 S272。支线起于季华路西延，向南沿河岗大道布线，止于龙高路。

功能定位：主要承担云东海、西南、白坭、杨和间联系等功能。

纵三：省道 S118+塘西线+塘西大道及南延线+樵金路+南九路。

路线走向：起于佛肇市界接省道 S118 肇庆段，向南沿省道 S118、塘西线、塘西大道及南延线、樵金路、南九路布线，途经南山、大塘、芦苞、云东海、丹灶、西樵，止于佛江市界接江门省道 S270 江门段。

功能定位：主要承担支撑南山片区接入全市快速路系统功能，承担南山片区、大塘、三水城区、南海西部的快速联系功能。

纵四：国家生产服务型物流枢纽连接线+南象路+官华路+虹岭路+禅西大道及南延。

路线走向：起于三花公路，向南与佛清从高速共走廊布线，途经乐平，后沿虹岭路、禅西大道布线，止于龙高路。

功能定位：主要承担官窑货场、佛高区三水园、南海园快速交通服务功能，承担乐平、狮山、张槎、九江间快速联系功能；承担支撑南北产业发展轴发展等功能。

纵五：禅炭路+佛山大道。

路线走向：起于广佛市界接广州白云四线，向南沿禅炭路布线，途经里水、大沥，后沿现状佛山大道继续向南布线，经石湾、乐从，止于佛江市界接江门国道 G325。

功能定位：主要承担里水、大沥、祖庙、乐从、龙江间快速联系等功能，承担佛山中心城区南北向快速联系功能。

纵六：乐龙路+同兴路，支线：百安公路。

路线走向：起于三乐公路，向南沿乐龙路、同兴路布线，途经龙江，止于龙高路。支线起于龙洲公路，向南沿百安公路布线，途经杏坛、均安，止于佛中市界，对接中山古神大道，次支线止于佛江市界接江门大道。

功能定位：主要承担佛山新城与龙江、杏坛、均安间快速联系等功能。

纵七：桂和路+桂澜路+华阳路及南延。

路线走向：起于广佛市界对接广州炭步大道，向南沿桂和路布线，途经里水、大沥，后沿海八路、桂澜路布线，于佛陈大桥处继续沿华阳路布线，向南利用县道 X783 线位延伸至杏坛，止于南国东路。

功能定位：主要承担里水、大沥、勒流、杏坛、顺德城区与中心城区快速联系功能，承担支撑桂城、禅城、佛山新城、顺德城区联动发展等功能。

纵八：伦桂路及北延、南延线。

路线走向：起于建设大道，向南沿伦桂路及北延线布线，途

经桂城、陈村、北滘、伦教，并借均南路线位延伸至均安，止于佛江市界接江门华盛路。

功能定位：主要承担大沥、桂城、陈村、北滘、伦教、均安间快速联系功能，承担支撑广佛同城发展带等功能。

纵九：广珠公路（国道 G105）。

路线走向：起于广佛市界接广州国道 G105，向南沿国道 G105 佛山段布线，途经北滘、伦教、大良、容桂，止于佛中市界接中山国道 G105 北线。

功能定位：主要承担陈村、北滘、伦教、大良、容桂间快速联系功能，承担支撑广佛同城发展带等功能。

纵十：港口路+碧桂路及北延线。

路线走向：起于广佛市界，向南沿港口路、碧桂路及北延线布线，途经桂城、陈村、顺德城区，止于佛中市界接中山新沙水公路。

功能定位：主要承担桂城、陈村、北滘、大良、容桂间快速联系功能，承担支撑广佛同城发展带等功能。

横一：三花公路（国道 G324）。

路线走向：起于佛肇市界接肇庆三花公路，向东沿三花公路布线，经乐平，止于广佛市界接广州炭范公路。

功能定位：主要承担乐平东西向快速联系及与周边快速路衔接等功能。

横二：西乐大道+幸福路。

路线走向：起于塘西线，向东沿西乐大道布线，途经乐平，继续向东沿幸福路布线，途经里水，止于广佛市界对接广州白云五线。

功能定位：主要承担乐平、里水间快速联系功能，承担支撑一环创新圈构建等功能。

横三：东西二线+汇景路。

路线走向：起于塘西大道，向东沿东西二线、汇景路布线，途经云东海、狮山、里水，止于广佛市界对接广州白云一线。

功能定位：主要承担云东海、狮山、里水的快速联系功能；承担支撑一环创新圈构建等功能。

横四：广云路+建设大道。

路线走向：起于碧云路，向东沿现状广云路及建设大道布线，途经西南、三水城区、狮山、大沥，止于广佛市界接广州大坦沙路。

功能定位：主要承担西南、三水城区、狮山、大沥间快速联系。

横五：广佛新干线。

路线走向：起于西二环，向东沿广佛新干线布线，途经丹灶、狮山、大沥，止于广佛市界接广佛出口放射线二期。

功能定位：主要承担丹灶、狮山、大沥间快速联系，承担支撑广佛产城协同发展轴等功能。

横六：桂丹路+海八路。

路线走向：起于佛肇市界接肇庆规划线位，向东沿桂丹路、海八路布线，途经白坭、丹灶、狮山、桂城，止于广佛市界接广州龙溪大道。

功能定位：佛山市中心城区东西向主要快速通道，主要承担佛山与广州中心城区快速联系功能，承担白坭、丹灶、狮山、桂城间快速联系等功能。

横七：季华路+金府路连接线（接肇庆）。

路线走向：起于佛肇市界接肇庆市金府路，向东与纵二（明富路）共线位，后沿季华路及西延线布线，途经荷城、丹灶、南庄、祖庙、桂城，止于广佛市界接广州南浦大道。

功能定位：佛山市中心城区东西向主要快速通道，主要承担荷城、南庄、祖庙、桂城间快速联系功能。

横八：魁奇路+三龙湾大道。

路线走向：起于广明高速出口，向东沿魁奇路及魁奇东路布线，途经南庄、石湾、祖庙、桂城，止于广佛市界接广州南大干线。

功能定位：禅城区与广州南站的主要联系通道；主要承担南庄、绿岛湖、石湾、祖庙、桂城、广州南站间快速联系功能。

横九：佛陈路。

路线走向：起于华阳路，向东沿佛陈路布线，途经陈村，止于广佛市界接广州双涌路（海华大桥）。

功能定位：主要承担石湾、陈村与广州南站片区快速联系

等功能。

横十：高明至机场快速路+平山大道+吉利大道+三乐路。

路线走向：起于珠三角枢纽（广州新）机场，向东利用丽江路、平山大道继续布线，途经更合、明城、荷城、西樵，后沿吉利大道、三乐公路布线，途经南庄、乐从、北滘，止于广佛市界接广州沙湾干线。

功能定位：是珠三角枢纽（广州新）机场主要的快速路集疏运通道，主要承担佛山新机场、高明城区、西樵、乐从、北滘间快速联系等功能。

横十一：龙洲公路。

路线走向：起于南九路，向东沿龙洲公路布线，途经西樵、龙江、勒流、伦教、大良，止于广佛市界接广州市良路。

功能定位：主要承担西樵、龙江、勒流、伦教、大良间快速联系功能。

横十二：合和大道+高明大道+龙高路（国道 G324）+高富路+红旗路，支线南国路+南国东路。

路线走向：起于佛云市界接云浮国道 G359，主线向东沿合和大道、高明大道、龙高路、高富路、红旗路布线，途经更合、明城、荷城、九江、杏坛、容桂，止于碧桂路。支线起于江顺大全，向东沿南国路、南国东路布线，途经杏坛、大良，止于广佛市界接广州黄榄干线。

功能定位：主要承担珠三角枢纽（广州新）机场、荷城、九

江、杏坛、大良、容桂、顺德城区间快速联系等功能。

第三节 实施规划

一、分期实施思路

根据统筹规划、分步实施的原则，落实好国家及省相关规划的要求，优先安排与跨珠江口战略通道对接、新机场集疏运配套完善以及交通供需矛盾突出的项目，按照轻重缓急，结合要素保障情况，统筹安排项目实施时序，形成在建一批、开工一批、储备一批的梯次实施态势。

二、实施计划

（一）高速公路实施计划。

高速公路近期实施 181.5 公里，中期实施 124 公里，远期实施 64.3 公里。

近期（2021—2025 年）：新开工广昆高速东延线、佛中高速、南沙至高明高速公路一期、江肇第二高速、南海至新会高速（佛江市界至西二环段）、中山东部外环高速二期（中山黄圃至翠亨高速公路南北延线）、佛肇云高速（佛肇市界至西二环段）等，续建广佛肇高速。

中期（2026—2030 年）：新开工广台高速支线、清远至高明高速公路、增佛高速、惠州至肇庆高速白云至三水段、肇明高速。

远期（2031—2035 年）：新开工惠州至肇庆高速三水至封开段、广明高速城区段、南沙至高明高速公路二期（顺德城区段）、佛肇云高速（西二环至佛清从高速）、南海至新会高速（西二环

至广台高速)。

(二) 快速路实施计划。

快速路近期实施 243.9 公里，中期实施 467.6 公里，远期实施 49.7 公里。

近期(2021—2025 年): 新改建或快速化改造三乐路、广佛新干线、高明至机场快速路、伦桂路北延、龙洲公路、龙高路、塘西线及南延线、三花公路、国道 G105 等，续建季华西路、碧桂路北延线等。

中期(2026—2030 年): 新改建或快速化改造新开工合和大道、明富路—省道 S272、华阳路及南延、禅炭路、樵高路、吉利大道、乐从大道、禅西大道、省道 S118、南九路、伦桂路南延、均南路、百安路、广云路、建设大道、河岗大道、桂丹路、西乐大道、幸福路、汇景路、国家生产服务型物流枢纽连接线、南象路、官华路、虹岭路等。

远期(2031—2035 年): 新改建或快速化改造季华路、肇庆金府路连接线、佛山大道、省道 S528 等。

(三) 资金与用地需求。

规划期内，高快速路总投资约 4995.7 亿元，其中，高速公路投资约 2242 亿元，快速路投资约 2753.7 亿元；高快速路新增用地匡算约 72,972.2 亩，其中，高速公路新增用地匡算约 47,465.8 亩，快速路新增用地匡算约 25,506.4 亩。

第四节 规划效果

布局更加合理：提出的布局方案与佛山市城市空间布局、广佛区域空间结构相匹配，高速公路全部纳入《广东省高速公路网规划（2020—2035年）》，快速路与国民经济与社会发展规划、国土空间规划、综合交通规划等相衔接。规划高快速路总规模达1984公里，密度达到52公里/百平方公里，路网覆盖水平大幅提升。完善珠三角枢纽（广州新）机场周边高快速路网络，新增广台高速支线对接莲花山通道、南沙至高明高速对接狮子洋通道等，重要设施和战略通道得到有效衔接。

衔接更加顺畅：佛山市与周边地市规划高速通道均超过3条，其中，清远方向4条，肇庆方向7条，云浮方向3条，江门方向4条，中山方向4条，广州方向11条；中心组团与外围组团高快速通道均超过4条；珠三角枢纽（广州新）机场与中心城区规划高快速通道4条，佛山与广州白云机场、南沙港等区域交通枢纽实现多通道高速联系格局，完全实现规划提出的“343”通道目标。高快速路一体化布局，内外交通转换效率得到大幅提升，根据测算，规划路网全面实施后，能够实现规划提出的“603010”时效目标。

用地更加集约：综合利用交通廊道，统筹规划了7条高快速复合通道，分别是广佛新干线与广昆高速东延、广台高速支线与三乐路、佛清从高速南段与快速路纵四线北段、南九路与南海至新会高速、增佛高速与快速路横二线东段、百安路与佛中高速、佛肇云高速与桂丹路。

第六章 保障措施

第一节 加强组织协调

充分发挥佛山市重大工程建设总指挥部和交通重大工程项目建设指挥部统筹协调作用，解决高快速路项目建设中存在的重大问题，确保规划实施。建立市、区联动和部门联动机制，强化协调，有关部门、各区政府严格落实“并联审批”制度，进一步简化审批程序，加快推进高快速路建设项目。加强与铁路、枢纽等协调衔接工程项目，保持积极沟通，尽早稳定建设方案，达成一致意见后推进实施。

第二节 强化要素保障

保障用地落实：做好规划相关成果规划控制和用地预留，加强与生态保护红线、水源保护区、自然保护区等各类规划的衔接，将项目用地纳入各级国土空间总体规划编制。积极开展高快速路项目沿线土地整备储备，为规划实施提供用地保障。

筑牢资金保障：强化财政资金引导，加大预算内投资对高快速路网建设的力度，拓宽融资渠道，统筹用好地方政府新增债券，鼓励引导社会资本参与高快速路建设，完善政府和社会资本合作模式，支持各类金融机构依法合规为市场化运作的项目提供融资，通过市场化方式加快推进项目建设。

第三节 加强规划实施

高效做好前期工作，统筹近期与中期、远期实施计划，适当提前做好各规划项目前期研究工作，增强规划的可实施性，确保

项目能够落地。加强重点项目监管，建立动态监测评价机制，明确规划、建设、管理、养护等分工与职责，分解目标任务。规划实施过程中应结合各区实际，落实沿线相关责任，将高快速路建设涉及的相关工作纳入沿线各区人民政府的总体工作计划，依靠各区力量，在各区的职权、责任范围内，协同推进项目建设，并做好监督考核。