

东莞市综合交通运输体系发展“十四五” 规划

2021年12月

目 录

前 言	I
第一章 发展成就	1
第一节 基础设施形成新格局.....	1
第二节 运输服务登上新台阶.....	3
第三节 管理水平上升新高度.....	5
第四节 发展改革拉开新序幕.....	7
第五节 “十三五”发展总体评估.....	9
第二章 存在问题和发展趋势	13
第一节 现状问题.....	13
第二节 发展趋势.....	19
第三章 指导思想和主要目标	26
第一节 指导思想.....	26
第二节 基本原则.....	26
第三节 总体思路.....	27
第四节 总体目标.....	28
第五节 具体目标及指标.....	31
第六节 五大重点工程.....	33
第四章 综合交通发展规划和行动任务	37
第一节 构建链接全球的外联工程.....	37
第二节 打造多网融合的内畅工程.....	42
第三节 建设绿色集约的品质工程.....	47
第四节 探索创新示范的智慧工程.....	53
第五节 共建以人为本的治理工程.....	56
第五章 保障措施	61
第一节 深化体制改革.....	61
第二节 强化用地保障.....	62
第三节 创新投融资模式.....	63
第四节 严格监督考核.....	64
第五节 加强人才保障.....	65

附表：东莞市综合交通运输体系发展“十四五”规划项目

附图：东莞市“十四五”重大交通基础设施规划建设示意图

前 言

交通运输在国民经济和社会发展中具有基础性、先导性和战略性功能。当前，我市正在努力构建现代化综合立体交通运输体系，围绕“三区”叠加的战略机遇期和加快转型发展的重要窗口期，对标深圳、广州等湾区标杆城市，高质量打造具有示范意义的交通强国城市范例，助力我市在“双万”新起点上持续加快高质量发展。

《东莞市综合交通运输体系发展“十四五”规划》是《东莞市国民经济和社会发展第十四个五年规划和 2035 年远景目标纲要》、《广东省综合交通运输体系发展“十四五”规划》在我市综合交通运输领域的细化和落实，规划在贯彻落实《交通强国建设纲要》、《国家综合立体交通网规划纲要》等上位规划的基础上，提出了未来五年我市综合交通发展的总体部署和统筹安排，是编制交通专项规划、确定重大项目、制订建设计划的基本依据，对优化综合交通资源配置、促进综合交通协调发展具有重要指导作用。

第一章 发展成就

第一节 基础设施形成新格局

“十三五”期间，我市全面实施《东莞市综合运输体系发展“十三五”规划》（以下简称综合交通“十三五”规划），着力完善基础设施网络、提升城市交通服务品质、优化可持续发展水平、提升智能交通管理能力，基本建成“外联内畅、绿色高效、安全智能”的现代综合交通体系，为推进城市高质量发展提供有力支撑。

（一）轨道网络加快形成，区域枢纽地位得到提升

我市全面推动轨道交通系统建设，加快对接国家铁路网络，与粤港澳大湾区城市协同建设轨道网络。“十三五”期间，全面步入轨道时代，交通枢纽地位显著增强，区域辐射力持续提升。广深港高速铁路、广深铁路和京九铁路等3条铁路大动脉贯穿东莞，建成总里程104.5公里。建设莞惠城际东莞段66.5公里，全线于2017年运营通车；建成穗深城际铁路东莞段53.4公里，全线于2019年正式运营通车。城市轨道2号线运营总里程37.8公里，2019年日均客流增长至14.73万人次，2020年下降至9.58万人次；城市轨道1号线于2019年开工建设。建成高铁枢纽一座、普铁枢纽三座、城际枢纽多座。

（二）干线路网优化升级，快捷交通网络基本建成

我市着力推进高快速公路和主干公路建设，推动镇际、

村际联网路改造，基本形成以高快速路为龙头、国省道为骨架、主干道路通镇街的较便捷完善道路交通网络，初步实现全市“一小时生活圈”。“十三五”期间，共开展了 97 个道路建设项目，其中公路83个、市政道路14个，建设里程505.98公里，累计完成投资约 244.95 亿元。完成高速公路建设项目 6 个，完成里程 95.98 公里，完成投资 163.62 亿元。开展 91 个干线公路、农村公路和市政道路建设和升级改造项目，完工里程 224.97 公里，完成投资约 81.32 亿元。“四好农村路”建设取得一定成效，实现了建制村公路通达率 100%、自然村通硬化路率 100%、建制村通公交率 100%，农村公路安全隐患治理率达到 100%，公路提档升级任务基本完成。通过实施道路养护提质工程，加大日常检查和养护力度，道路通行品质和安全系数得到全面提升。

（三）港口航运能力增强，水上交通要道初步拓展

我市积极参与国家“一带一路”倡议，大力实施区港联动、产城融合，加快推动临港产业集聚发展，积极打造大湾区关键货运支撑港口。“十三五”期间，港口建设进程加快，航道和集疏运体系系统性优化升级，港航运输能力日益提升，港口水运工程建设固定资产投资累计完成 29.96 亿元。新建成码头 6 座，泊位 24 个，新增设计通过能力 1559.4 万吨、集装箱 63.9 万 TEU，滚装汽车 26 万辆。我市港口累计完成货物吞吐量 8.64 亿吨，年均增长率为 8.02%，是“十二五”时期的 1.62 倍；累计完成集装箱吞吐量 1895.91 万 TEU，

年均增长率为 1.04%，是“十二五”的 1.85 倍。完成竣工验收码头工程 25 项，完成码头结构加固改造工程 7 项，推进沙田港区三期、虎门港宏川化工码头工程、麻涌深粮粮食仓储码头等全市港口重点项目建设，推动东莞港与周边港口错位联动发展，协助推进中外运石龙码头改扩建项目，助推珠江东岸区域协调发展。港澳客运码头至澳门水上客运航线于 2019 年 10 月 11 日正式开航，进一步提升水上交通效率。

第二节 运输服务登上新台阶

（一）公交优先持续推进

我市持续完善常规公交顶层设计，推动公交管理改革创新，促进公交可持续发展。“十三五”期间，完成第二轮公交资源整合，结束“一镇一公汽”模式，全面实行以片区公交为主体的一体化公交模式，形成城区片区、水乡片区、东部片区、滨海湾新区、松山湖功能区五大公交专营区，定期系统优化公交线网结构。实施公交购买服务方案，科学制订补贴方案以及服务考核、运营指标考核、补贴调整等系列配套政策，开展公交票价改革等工作，激励企业主动作为，有效提升公共交通组织能力。同时学习借鉴公交都市，提供了有基本保障、多样化的公交出行服务。截至 2020 年底，全市共营运车辆数 6330 辆（6649 标台），公交纯电动化率达 100%。公交经营线路 466 条，公交线路总长度 8842 公里，划设公交专用道 62.5 公里。为进一步保障公交站场落地实施，

提高公交服务水平，制定了《东莞市公交站场配建管理办法》、《东莞市公交站场配建技术指引》。

“十三五”期间，出租车、共享单车齐头发展。截至 2020 年底全市网络预约出租汽车约 2.4 万辆，日均客运量约 66.7 万人次；城市巡游出租汽车约 0.2 万辆，日均客运量约 10.7 万人次；共享单车约 60 万辆。开展出租车文明服务九大提升行动、“一对一”文明服务谈话，推动巡游出租车转型升级，引导滴滴出行平台与我市三大出租车集团公司融合发展。

（二）运输生产持续增长

我市综合运输能力与服务水平不断提高。“十三五”期间，全社会客运、货运规模体量进一步扩大，公路客运量增长显著。2020 年全年全市交通运输、仓储和邮政业实现增加值 250.17 亿元。全年公路货物运输量 9647.38 万吨，货物周转量 78.88 亿吨公里，分别较 2015 年增长 8%、10%。2020 年水路货物运输量 7491.49 万吨，较 2015 年增长 46.6%，货物周转量 449.89 亿吨公里，较 2015 年增长 3.4%。2020 年全年公路运输完成客运量 828.35 万人次，旅客周转量 11.44 亿人公里；水路运输完成客运量 3.08 万人次，旅客周转量 200.26 万人公里。全年港口旅客吞吐量 3.08 万人次，全年港口货物吞吐量 19856.57 万吨，较 2015 年增长 51.0%。

（三）物流行业蓬勃发展

我市传统货运向现代物流业转型加速，尤其是快件货运得到快速增长。2020 年邮政发送信函 3696.65 万件，邮政快

递包裹 22.93 万件。物流主体规模平稳发展，截止 2020 年底，全社会普通货运车辆 30251 辆，车辆数量全省排名第二；国内外大型物流企业在东莞市集聚的步伐明显加快，京东全球物流总部、菜鸟网络、顺丰等在东莞相继落地一批物流项目。落实供给侧结构性改革部署，着力减轻运输企业负担，免除货物港务费地方政府留存部分，进一步降低港航物流成本。

第三节 管理水平上升新高度

（一）交通治理成效显著

我市坚持标本兼治的工作原则，通过短平快的综合治理，提升道路网络主要节点通行效率。“十三五”期间，共完成 5 批 115 个交通拥堵节点治理。实行交通治理“一区一策”，开展试点学校学生接送工作并形成常态化工作机制，在东莞大道—鸿福路口、市人民医院等片区开展综合治理，逐步缓解片区交通拥堵问题。改善前后中心城区晚高峰期交通拥堵延时指数由 1.693 降至 1.429，下降 15.6%，平均车速由 29.7km/h 提升至 33.2km/h，提高 11.8%，高德交通健康指数国内排名第九，东莞大道、旗峰路、鸿福路-八一路-松山湖大道通行效率提升显著。推进“一站一策”，对虎岗高速、从莞高速、莞深高速等高速公路共 29 个高速路收费站出入口实施治理，有效缓解了高速路收费站出入口拥堵。加强停车管理，出台了《东莞市机动车停放服务收费管理实施细则》以及《关于加强停车设施规划建设管理的实施意见》等一揽

子停车规划建设管理系列政策，重构东莞停车管理体系和政策。

（二）运行管理成绩突出

我市深入整治行业乱象，以科学管理为抓手，提升交通运行服务水平。“十三五”期间，开展交通需求管理政策研究，合理调控机动车使用。着力推进市区货车及黄标车限行等举措，有效降低车辆尾气排放污染，开展城市道路扬尘和泥头车专项整治行动，打好了蓝天保卫战。对道路客运变相挂靠等 8 个方面乱象集中进行整治，强化运输市场秩序监管。深化建设平安交通，以治理超限超载、非法营运、危险货物运输等为重点，有效打击了交通运输市场各类违法行为；组织开展各类突发事件应急演练活动，妥善处置突发事件，行业安全基础进一步夯实。全市基本实现主要交叉口信号灯控管理，建成公安交警支队交通指挥系统，实现多方位智能化管控。此外，建立快处快赔工作机制，推广交通事故 E 处理、警保联动机制，深化推广便民举措。

（三）智慧引导交通发展

我市智慧交通系统初具规模。“十三五”期间，综合交通前端感知设施已基本覆盖城市道路、基础设施、高速公路、客运站场、公交轨道、港口航运、重点车辆、运输执法、停车等 9 个方面，为智慧交通应用奠定了一定的数据基础。已形成较为完备的道路交通指挥调度体系，在全市警务统一调

度体系下开展道路交通运行管控及交通应急处置，有效支撑全市道路突发事件的应急处置及交通管控。交通相关信息化系统已基本覆盖交通运输行业管理及交通管控业务，大部分以行业监管为主，信息服务为辅。全市交通信息化相关系统共计 104 个，部省等上级配发信息系统占比近 40%。同时公交出行信息服务水平得到极大提升，完善东莞通 APP 功能，添加扫码乘车、公交线路查询、公交站点查询、地铁“云”购票、线路规划等通用式公交服务功能。

第四节 发展改革拉开新序幕

（一）大交通体制初步构建，交通管理集中统一

我市扎实构建大交通体制，统筹打造综合交通大格局。“十三五”期间，整合交通领域政策、规划、建设、管理、服务等各方面职责，基本形成“1+2+33¹”大交通管理新格局，确立了规划、建设、管理职能集中到交通局的大交通管理模式。组建东莞市综合交通运输联席会议办公室，形成“交通局+市镇两级交通联席办”的管理机制，2019 年开展品质交通千日攻坚行动，突击解决交通短板和痛点，升级交通联席办制度，形成“总指挥部+园区/镇街分指挥部”两级管理构架，由总指挥部统筹推进全市品质交通千日攻坚行动主要工作，各镇街成立相应的分指挥部承接承办和统筹本镇街（园区）相关工作。为适应城市轨道交通发展需要，设立了市轨

¹“1+2+33”：“1”即建立了跨部门的综合交通运输联席会议机制。“2”即新整合的市交通运输局和市公安局交警支队。“33”即 33 个镇街（园区）交通分局。

道交通局，负责全市城市轨道规划、建设、运营管理及轨道站点 TOD¹综合开发规划工作，从根本上解决了体制性障碍，实现了交通管理的集中统一。

（二）创新交通投融资模式，破解资金土地困局

我市持续优化基础设施资源配置，创新轨道基础设施建设与投融资模式。“十三五”期间，为推动全市轨道交通建设，研究并印发《关于创新体制机制加快轨道交通建设发展的若干意见》、《东莞市轨道交通建设管理办法》、《东莞市轨道交通建设投融资管理办法》、《东莞市轨道交通站场地区规划管理办法》、《东莞市轨道交通站点周边土地专项储备管理办法》等一系列政策文件，明确轨道交通发展建设思路，破解轨道交通项目资金、土地需求难题，保障轨道交通项目持续推进实施。

（三）完善大交通法制体系，提升行业治理能力

我市进一步完善交通运输法治建设。“十三五”期间，出台《东莞市网络预约出租汽车经营服务管理实施细则（暂行）》，加强网约车平台运营管理；出台《促进互联网租赁自行车规范发展的指导意见（试行）》，实现共享单车理性化、规范化、安全化发展；出台《东莞市道路桥梁桥下空间利用和管理办法（试行）》，推进桥下空间的安全管理和有效利用；出台《东莞市电动自行车管理条例》，规范电动自行车管理，

¹以公共交通为导向的发展模式（transit-oriented development）。

预防和减少交通事故；出台《东莞市城市道路占用、挖掘管理办法》、《东莞市城市桥梁检测和养护维修管理办法》、《东莞市绿道管理办法》等，保证城市道路完好、安全和畅通，改善城市面貌。

第五节 “十三五”发展总体评估

（一）发展目标指标评估

“十三五”期间，我市共设立基础设施、服务水平、科技与信息化、绿色交通、安全应急、行业管理 6 大类共 57 项指标。由于“十三五”指标体系中大量指标存在设定不合理、无意义、无法评估等问题，故仅针对以下具有实际指导意义且与东莞市交通发展息息相关的 14 项指标进行评估。“十三五”期末，干线道路网密度、城市轨道交通通车里程、港口货运吞吐量、集装箱吞吐量、市区居民出行时间、主要功能组团进入快速路时间与公共停车泊位数等 7 项指标基本完成；而常规公交线网覆盖率、万人常规公交拥有量、常规公交平均候车时间、与周边城市平均交通联系时间、东莞主要功能组团与相邻城市重要功能组团的出行时间、东莞市主要功能组团与主要区域交通枢纽的交通联系时间、公共交通出行占机动化出行比等 7 项指标完成度一般。

表 1 “十三五”期间主要指标完成情况

具体指标	序号	指标要求	2020 年指标要求	2020 年实际值	完成情况
道路网络发展目标	1	干线道路网密度 (km/km ²)	>1.5	2.3 (中心城区)	基本完成

城市公共交通网络发展目标	2	城市轨道交通通车里程 (km)	37.8	37.8	完成
	3	常规公交线网覆盖率 (%)	≥100	中心城区 500 米 75.41%	未完成
	4	万人常规公交拥有量 (标台/万人)	≥10	7.05	未完成
港口、水运、航道发展目标	5	港口货运吞吐量 (万吨/年)	17000	19807	完成
	6	集装箱吞吐量 (万 TEU/年)	400	342 (2019 年为 404)	完成
客运交通出行服务目标	7	市区居民平均出行时间 (min)	30	22	完成
道路交通出行目标	8	主要功能组团进入高快速路的时间 (min)	≤10	10	基本完成
	9	常规公交平均候车时间 (min)	<10	12.5	未完成
对外交通出行目标	10	与周边城市平均交通联系时间 (min)	≤60	75	未完成
	11	东莞主要功能组团与相邻城市重要功能组团的出行时间 (min)	≤60	中心城区到福田>70	未完成
	12	东莞市主要功能组团与主要区域交通枢纽的交通联系时间 (min)	≤45	中心城区到深圳机场>60	未完成
停车规划目标	13	公共交通出行占机动化出行比例 (%)	>40	12	未完成
	14	公共停车泊位数 (万个)	≥30.8	29.7	未完成

(二) 重大交通基础设施建设及重点工作评估

“十三五”期间，我市轨道、道路、港口、公交共完成投资 531.08 亿元，其中高速铁路、城际轨道超额完成（佛莞城际、深茂铁路超额完成）；高速公路、国省道公路以及边界衔接道路完成度良好；城市轨道、干线道路以及其他县乡道项目完成度一般。总体完成度良好。

表 2 “十三五” 期间规划项目投资完成情况汇总表

项目名称	“十三五” 规划投资额 (亿元)	“十三五” 完成投资额 (亿元)	备注
一、轨道项目	555.36	169.92	——
1、高速铁路	5.51	32.05	“十三五” 难以估算深茂、赣深实际投资
2、城际轨道	66.46	82.76	超额完成
3、城市轨道	483.39	55.11	主要 1 号线建设滞后
二、道路项目	586.28	244.95	——
1、高速公路	266.00	163.60	主要莞番高速建设滞后
2、国省道公路	29.00	7.63	主要轮渡路等建设滞后
3、其他道路	291.28	73.72	主要环莞快速建设滞后
三、港口项目	——	29.96	——
四、公交	——	86.25	——
1、城市轨道运营补贴	——	5.63	实行成本规制
2、常规公交运营补贴	——	70.50	实行成本规制
3、车辆购置	——	10.12	车辆整合和新能源换购

未完成项目主要有城市轨道、莞番高速公路桥头至沙田段、常虎高速虎门港支线二期、S358 轮渡路升级改造、桑茶快速路东城段及东延线、环莞快速路三期、麻涌东江大桥拓宽、龙江东江大桥等重大工程，涉及建设资金共 399.09 亿元。主要有以下几个原因：

1. 协调统筹不足，导致项目审批滞后，影响开工时点。轨道交通及高速公路等重大项目，需与国家发改委、省厅等相关部门协调，由于部分方案尚不稳定，协调难度较大、周期长，方案变更时易造成设计修编审查等前置性约束。

2. 规划深度不够，未考虑与城市规划之间的协调。道路项目中，缺乏道路详细规划，方案与城市规划及地方交通缺乏协调。如莞番高速规划未能考虑与共线的连马路改扩建

需求，造成后期连马路改扩建工程提出共同建设计划后，莞番高速的建设进程被拖慢；莞番高速公路桥头至沙田段三期工程在方案设计阶段，反复调整方案，导致工程建设滞后；常虎高速虎门港支线二期以及 S358 轮渡路升级改造工由于可能与狮子洋通道对接，需等待狮子洋通道方案确定方能启动建设。

3. 项目建设遇到拆迁、建设资金不足的问题。道路项目中，莞番高速公路桥头至沙田段、桑茶快速路东城段及东延线均在建设过程中遇到征地拆迁缓慢的情况导致工程建设滞后；城市轨道交通及高速公路等重大项目资金需求大、投融资模式单一，缺乏合理的建设计划统筹，也是限制其建设进度的一个重要原因。

第二章 存在问题和发展趋势

第一节 现状问题

对标“双万”城市的高品质、高要求，目前我市交通发展还存在不少痛点难题，主要体现在外联设施有待进一步赋能、内畅交通体系建设与城市发展有待进一步协同、交通供给侧改革有待进一步深化、交通体系建设有待进一步提质、交通治理现代化有待加强等方面。

（一）外联交通体系难以支撑大湾区区域融合发展需求

目前东莞综合交通枢纽辐射能级不足，引以为豪的通道优势难以适应和满足新时期发展诉求。铁路方面，与广大内地腹地和区域中心直连直通的高铁服务不足，我市地处广州、深圳之间，重大区域对外铁路以通过性为主，火车站的始发车对数较少，大量铁路出行需转乘至广州南站、深圳北站，与内地联系不便。缺乏直接服务中心区的始发铁路枢纽，虎门火车站兼顾服务长途铁路通道与区域铁路通道，而中心城区尚无铁路枢纽，中心城区市民铁路出行不便，行程时间较长，连通效率低下。港口方面，目前进出港航道条件难以适应船舶大型化发展需要，港口后方陆域用地紧张，同时集疏运方式一直以公路为主，导致港口疏港交通与城市交通相互影响、相互制约，拖车占用道路临时停放、频繁空驶等问题突出，港城矛盾日益凸显。公路方面，货运站场用地较为粗放，集约化程度低，运输组织模式难以满足以电子商务和快

递运输为主要特征的新兴物流产业。

对外出行方式单一，过于依赖公路通道联系，区域交通体系性不足，与周边城市协同性不够。城际轨道方面，通道与重要节点发展不适，缺乏东莞重点片区与湾区城市重要发展平台以及重要交通枢纽的快速直连直通铁路设施，目前建成的广深港客运专线、广深铁路、穗莞深城际均与东莞市中心城区、松山湖片区偏离，未与广深科技创新走廊吻合，同时缺乏南北向的城际通道，无法实现深圳福田中心、龙华、东莞常平、生态园至惠州、增城的串联发展，对湾区高新技术及人员的快速流动支撑和服务不足。公路方面，边界地区与毗邻城市道路网络衔接整合不足，对外交通干道如虎门大桥、广深高速等交通压力较大导致拥堵频发，影响交通流高效转换。

（二）城市内部交通网络与城市产业空间发展缺乏耦合

城市空间形态由分散式铺开发展向“三心六片”集聚开发转变，既有交通设施供给与服务模式对空间结构转变引导、支撑不足。铁路枢纽多而不强，与“三心”的直线距离基本在 15km 以上，对城市中心体系辐射不足、服务不够，对强化三心联系作用有限。现状 2 号线一二期轨道线路与大型过境通道（东莞大道、莞太路）重叠，导致轨道两侧空间被交通性干道割裂，两侧空间功能联系不强、衔接不畅，难以发挥轨道交通引导城市功能结构优化的作用。轨道局部走向与客流走廊匹配较弱，通勤需求服务不足，在建地铁 1 号线中

段走向为“城区-大岭山-松山湖”，难以支撑现状“城区-寮步-松山湖”客流走廊。中心城区城市轨道交通建设不足，未集聚轨道资源支撑中心城区首位度提升。既有轨道枢纽站点以商住功能为主，公服等功能较为缺乏，站点同质化严重，站城融合度不高。三心之间缺乏通道支撑，时效性较差，难以支撑一体化发展格局。

经济转型关键时期，产业链现代化水平逐步提升，交通服务与现代化产业发展需求不匹配。我市产业结构逐步由密集型传统加工业向先进制造业、高新技术制造业等高端产业转型，同时第三产业在经济总量中占比逐年增大，尤其电子信息类产业占比逐年增高。当前交通运输体系难以满足现代产业的仓储、物流需求，与智能、高效的运输要求不匹配。同时交通基础设施对松山湖、滨海湾新区等核心创新平台和重要研发节点的供给不足，交通设施布局与产业布局错位，难以提供高水平交通运输服务。

（三）交通设施供给模式难以满足城市可持续发展需求

交通设施供给以传统道路供给为主要方式，轨道交通和交通场站用地占比较低，难以支撑城市高品质建设和可持续发展。我市城市空间资源约束加紧，现状开发强度达到 51.3%，部分镇街开发强度超过 60%，国土开发接近极限，增量资源面临匮乏。现状道路与交通设施用地（166.4km²）占全市城乡建设用地（1080.0km²）的 15.4%。道路设施占全市交通运输用地的 58.2%，轨道交通、交通场站分别占比 0.5%和 6.6%。

交通设施供给以传统道路为主，轨道交通、交通场站用地占比较低，难以支撑城市高品质建设和可持续发展。

过去镇街自下而上自发建设交通设施的模式导致道路等交通基础设施割裂，交通运输体系性不足，未充分发挥运输效能。路网建设规模趋于饱和，部分通道内高快速路供给和需求不匹配，规划及建设不够精准和系统性，造成关键走廊的客货冲突严重。部分重要的干线道路连接转换处较为薄弱，在中心城区外围以及部分城乡结合部区域易形成瓶颈，路网的网络效率难以提升。此外，镇街自下而上自发建设模式导致镇街间缺乏统筹协调，次支路道路网络连通性较差，断头路较多，交通网络疏散能力差。

停车供需矛盾突出，现有停车设施供给模式难以满足日益增长的停车需求。历史配建标准过低导致停车设施缺口大，截至 2020 年底，我市机动车保有量达 341.8 万辆，而全市停车泊位仅有 160 万个，按照行业相关规范，停车缺口约 280 万个。虽然停车配建标准已经根据实际情况优化调整，但由于部分区域落实不到位，停车设施供需矛盾仍然突出。

（四）交通结构和道路环境难以支撑品质东莞建设目标

公交客流由外向型长途出行向内向型通勤客流需求转变，公共交通服务较差，未能提供有竞争力的出行选择。目前突出快线为主的轨道发展思路促进了中心城区、松山湖、滨海湾新区“三位一体”大空间格局形成，但站间距较大，覆盖人口岗位有限，对缓解城市交通拥堵功效微弱。轨道交

通这类高投资产品未能优先集中应用于中心区等关键地区，无法支撑中心区首位度提升。常规公交场站供需缺口较大，路权优先保障不足，公交线网及站点候车环境等长期未优化调整，导致公交车全链条出行便捷性、舒适度较差，难以满足新的经济环境和生活情境下新的公交出行需求。同时现有经营模式下公交企业缺乏主动响应市场需求、改善服务、提高公交客流量的激励机制。管理方面，缺乏对居民使用小汽车出行的政策引导，难以推行公交优先。“滴滴打车”、“嗒嗒巴士”等“互联网+交通”新业态对传统交通运输服务形成较大冲击，政府部门未能系统、及时出台相应的管理和鼓励政策，难以适应新技术的应用与发展。

我市货运交通需求旺盛，且货物运输组织发生结构性变化，当前客货冲突严重。一方面我市制造业发达，长久以来货运交通量较高，另一方面随着国家外向型经济结构逐步向内向型经济结构转变，生产货运（依赖港口等交通枢纽的对外大宗商品）和生活货运（在城市内部的快递物流）运输占比结构发生变化，同时部分过去通过深圳港对外运输的货物逐步转向东莞港对外通道，引起城市内部货运交通流分布的改变。但当前我市快速路体系尚不完善，东西向仅环城路和东部快速，缺乏低廉、高效、安全的货运通道，且公路网缺乏系统梳理和统筹，定位模糊，功能混乱，使得货运交通必须经过城市中心区关键路段，客货混行严重，影响交通出行效率和城市生活品质，造成效率和品质“双低”的局面。

交通环境难以满足高新企业及人才对高品质出行体验的要求。慢行交通网络部分缺乏系统性，品质有待提升。步道、自行车道路权缺失，路段过街设施不足，绿道网、通勤慢行网、公交网缺乏有效衔接。慢行设施缺乏人性化设计，部分慢行步道、自行车道较窄，且慢行空间内市政设施布置杂乱，路面铺装不平整，缺乏风雨连廊等设施，部分天桥出入口设计与实际居民出行方向不匹配导致大量过街市民绕行等问题严重，慢行体验较差。此外，现状停车挤压慢行空间现象严重，行人及自行车无路可走，且慢行空间缺乏趣味设计，街区整体活力不足，以人为本空间规划理念未落实。停车设施缺口严重，违停现象普遍，影响道路运行秩序及城市生活品质。原有停车泊位配建标准较低，独立占地公共停车场规划建设难落地，新增供给滞后于快速增长的停车需求，导致停车设施缺口日渐增大。同时由于停车收费标准执行不到位等原因，停车泊位周转率较低，公众对停车资源利用不充分。此外，停车执法界面不清晰，尤其是路内违法停车成本较低，导致停车乱现象严重。

（五）城市交通出行服务和治理缺乏智慧交通设施引导智慧交通系统建设滞后，对政府科学精准决策、管控交通运行助力甚微，亦无法为市民提供便捷智慧的出行服务。感知设备覆盖密度低，视频以上代产品为主，未能形成一体化监测体系。交通运输决策分析以统计数据经验判断为主，处于“盲人摸象”状态。行业信息化管理系统量大而不精，

多方原因造成系统烟囱林立、信息协同联动不足。人性化的出行信息服务较为缺乏，定制出行服务尚在探索，公众可获取的其他方式出行信息极其有限。

交通运行秩序综合整治、弹性引导有待加强。由于电子执法设备覆盖不足、种类较少，目前交通运行秩序整治仍需依靠人力，执法效率以及应急反应能力亟待提升。同时对待占道施工作业、绿化管养作业等问题长期缺乏精细化管理，扰乱正常道路交通运行。另外，交通运行秩序缺乏引导，目前“机动车礼让行人”等宣传教育活动取得了一定进展，但对标一流城市仍存在一定差距。

第二节 发展趋势

（一）双循环新格局要求畅通现代流通网络体系

从国家层面看，国际外部大环境发生深刻变化，应对中美贸易冲突、疫情影响等国际新形势，党的十九届五中全会提出了加快构建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，这是我国在经济发展战略和路径上作出的重大调整完善。

党中央、国务院立足国情、着眼全局、面向未来，印发《交通强国建设纲要》（以下简称《建设纲要》），明确到2035年，基本建成交通强国。现代化综合交通体系基本形成，人民满意度明显提高，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”和“全球 123 快货物流圈”¹，旅客联程运输便捷顺畅，货物多式联运高效经济；智能、平安、绿色、共享交通发展水平明显提高，城市交通拥堵基本缓解，无障碍出行服务体系基本完善；交通科技创新体系基本建成，交通关键装备先进安全，人才队伍精良，市场环境优良；基本实现交通治理体系和治理能力现代化；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。

为加快建设交通强国，中共中央、国务院印发了《国家综合立体交通网规划纲要》，提出我国要始终保证适度超前的高质量综合交通基础设施供给体系，继续加强与我国城市群、城镇带、产业集群布局相匹配的立体交通走廊建设，有效支撑国土空间开发和城乡区域协调发展战略实施，加快构建国际综合运输大通道，加强与周边国家互联互通，打造具有全球竞争力的交通网。到 2035 年，基本建成“6 轴 7 廊 8 通道”国家综合立体交通骨干网、百万公里国家综合立体交通网、百个左右国家综合交通枢纽，综合交通运输发展水平居世界前列，资源高效配置，实现国际国内互联互通、城市群际立体畅通、中心城市高速连通、地市之间顺畅通达、县级节点有效覆盖。到 2050 年，全面建成现代化高质量国家

¹ “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 快货物流圈”（国内 1 天送达、周边国家 2 天送达、全球主要城市 3 天送达）。

综合立体交通网，实现“市通高铁有机场、县通高速有国道、村通快递有燃气、海运民航通全球、公铁管道通邻国”的美好愿景，交通基础设施规模质量、技术装备水平、科技创新能力、智慧安全绿色发展水平居世界前列，为我国提高国际竞争力、深度参与全球经济奠定坚实基础，充分满足人民美好生活需要，有力支撑我国全面建成社会主义现代化强国。

2021年10月习近平总书记在第二届联合国全球可持续交通大会上指出交通是经济的脉络和文明的纽带。要顺应世界发展大势，推进全球交通合作，书写基础设施联通、贸易投资畅通、文明交融沟通的新篇章。第一，坚持开放联动，推进互联互通。各国要开放包容、互联互通，相互助力、互利共赢。第二，坚持共同发展，促进公平普惠。各国一起发展才是真发展，大家共同富裕才是真富裕。第三，坚持创新驱动，增强发展动能。要大力发展智慧交通和智慧物流，推动大数据、互联网、人工智能、区块链等新技术与交通行业深度融合，使人享其行、物畅其流。第四，坚持生态优先，实现绿色低碳。建立绿色低碳发展的经济体系，促进经济社会发展全面绿色转型。第五，坚持多边主义，完善全球治理。要践行共商共建共享的全球治理观，集众智、汇众力，动员全球资源，应对全球挑战，促进全球发展。

（二）交通强省新部署要求引领高质量发展典范

从省级层面看，交通建设是促进区域协调发展的关键抓手，广东要抓好交通强省建设，加快构建“12312”出行交

通圈¹和“123”快物流圈²，全省基础设施通达程度将迈上新台阶，大湾区各地市将进一步丰富对外联系层次和联通能力，共同构建区域一体化综合立体交通网络。

我省召开交通强省建设大会，要求全面贯彻落实党中央、国务院《交通强国建设纲要》、《国家综合立体交通网规划纲要》。省委书记李希指出，要深刻认识交通运输在应对“两个大局”深刻变化中的重要战略意义，深刻认识交通运输对构建新发展格局、优化区域经济布局、保障和改善民生、建设社会主义现代化国家的重要意义，以交通强省建设助力广东在新征程中走在全国前列、创造新的辉煌。要认真落实交通运输工作新任务新要求，科学把握“先行官”的定位、综合交通的方向、效益评估的标准和安全发展的底线，围绕打造新发展格局战略支点系统谋划推进，奋力推动全省交通建设高质量发展。要强化组织领导和统筹协调，为推动交通强省建设提供强有力保障。各地级以上市要落实主体责任，推动交通强省建设工作落到实处。要打造高素质专业化交通人才队伍，加强政策引导，汇聚参与交通强省建设的强大合力。

省长马兴瑞强调，着眼打造新发展格局战略支点，充分发挥交通运输先行引领功能，高水平推进交通基础设施建设，加快构建内外高效联通的综合立体交通运输网络，持续优化综合运输服务质量和效率，毫不松懈抓好“平安交通”建设，

¹ “12312”出行交通圈，即以香港深圳、广州佛山、澳门珠海为核心的1小时交通圈，珠三角地区与粤东粤西粤北地区2小时通达，与国内及东南亚主要城市3小时通达，与全球主要城市12小时左右通达。

² “123”快物流圈：实现货物国内1天送达，东南亚主要城市2天送达，全球主要城市3天送达。

着力提升交通运输行业治理体系和治理能力现代化水平，我市交通建设需坚持高标准、高站位、高质量，结合我省交通运输发展特点，加快推动“12312”出行交通圈、“123”快货物流圈、“三横六纵两联”综合立体交通网主骨架和“2+3+8+8”多层次枢纽城市体系建设，使粤港澳大湾区与长三角、京津冀、成渝经济圈之间形成“双通道”格局，提升畅通循环的链接能级，奋力推动广东交通强省建设走在全国前列。

我省交通既要抓住机遇乘势而上，也要迎接挑战更好地发挥先行和支撑作用。《广东省综合立体交通网规划》要求我省努力成为“一带一路”倡议枢纽、经贸合作中心和重要引擎，构建面向全球的高水平开放格局，提升国际枢纽门户能级。发挥粤港澳大湾区作为国家经济社会发展大局中的重要发展极的优势，以更高站位、更宽视野，加强系统性谋划，体现广东特色优势，加快形成安全、便捷、高效、绿色、经济的现代化综合交通运输体系。重点完善跨珠江口通道和粤港澳大湾区城际铁路网规划建设，为广州、深圳和珠江西岸都市圈建设提供综合交通运输支撑。通过“双区”建设、“双城”联动，推动珠三角核心区优化发展，形成带动全省发展的主动力源。加快构建由珠三角核心区、沿海经济带、北部生态发展区构成的“一核一带一区”区域发展新格局，提升区域基础设施均衡通达程度。作为经济社会发展的先行，广东交通应紧紧围绕高质量发展的主线，统筹各种交通方式发

展及与省外的衔接，完善全省综合交通基础设施布局，强化各交通方式融合，形成布局完善、规模合理、结构优化、资源集约、衔接高效、互联互通的综合立体交通网络。

（三）“双万”时代新起点要求打造创新品质交通

从市级层面看，我市人口已过千万、GDP 即将迈入万亿，已成为粤港澳大湾区融合发展、广东省高质量发展的探路者和排头兵，肩上的担子更加沉重。而在城市建设上，当前我市的城市化滞后于工业化，浅度城市化造成了城乡形态混乱、空间利用粗放等一系列问题，需要推进城市化由浅入深，实现人口素质现代化，树立城市品牌形象。在“双万”城市新起点上，要树立四种新思维推动高质量发展。一是有新的追求，向建设更高水平的新一线城市挺进；二是有新的境界，牢固树立正确的发展观；三是有新的格局，敢于创新突破；四是有新的责任担当，凝聚全市人民群众的力量推动城市发展。

在城市空间结构不断优化、生态和土地资源等对交通发展的约束下，我市要以减量规划为导向，以拓展产业发展空间为核心，重构空间规划体系。要树立“精明增长、紧凑城市”理念，以存量盘活、品质提升为重点，大力拓展优化城市发展空间，推动土地利用方式由增量扩张向存量提升转变，城市发展由外延扩展式向内涵提升式转变，推动轨道 TOD 建设，支撑城市空间优化和高质量发展。以“两主六辅”枢纽，耦合城市空间。支撑“多中心、分片区、网络化”城市

布局方向，全力加快中心城区、松山湖、滨海湾新区“三位一体”都市核心区交通直连直通，以通勤轨道和公交走廊引导城市建设，适度提升中心城区首位度，加快形成“中心引领、廊道支撑、片区协同、节点开花”的城市空间格局。

同时，未来我市将更加注重城市品质的提升，尤其是三心提质后将引起高端产业、教育等优质资源进一步集聚，当前大城区通勤特征日渐明显，过去以小汽车为主的道路运输方式在交通拥堵日益严重的情况下难以为继。亟需转变交通体系建设思路，提高公交服务水平，打造品质化慢行空间，以优质绿色出行方式引领高效一体化综合交通体系发展，引导市民绿色出行，打造集约低碳的出行生态体系。此外，移动互联技术、物联网技术等“互联网+”时代下的新业态将带来客货运组织需求的新变化，要求加快互联网与交通运输领域的深度融合，我市需要变革现有客货运输和组织模式，鼓励多元信息服务和整合，研究相应配套政策和监管保障，研究相关信息化平台建设，推动运输服务管理由粗放型向精细化转型。

第三章 指导思想和主要目标

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，全面贯彻落实党的十九大和十九届二中、三中、四中、五中全会精神和习近平总书记对广东重要讲话和重要批示指示精神，统筹推进“五位一体”总体布局和协调推进“四个全面”战略布局，坚定不移贯彻新发展理念，坚持稳中求进工作总基调，坚持以推动高质量发展为主题，全面贯彻省“1+1+9”工作部署，主动对标交通强国城市范例和公交都市的定位要求，奋力推动东莞在全省实现总书记赋予广东的使命任务中承担更大责任、走在前列。

第二节 基本原则

服务大局，先行支撑。紧扣习近平新时代中国特色社会主义思想，服从于粤港澳大湾区、广州、深圳都市圈等上位规划，服务于市产业布局及新一轮国土空间规划，发挥交通先行官作用，推动支撑国内社会经济发展的交通通道网络、交通装备、交通服务和相关的交通技术、交通产业发展，助力经济“内循环”发展。

创新驱动，示范引领。支持深圳建设中国特色社会主义先行示范区，建设广东省制造业供给侧结构性改革创新实验区，依靠创新驱动的内涵型增长，在区域交通协同、城市交通治理、交通科技创新等领域，率先突破交通法律法规、技

术标准、体制机制等方面问题，壮大创新主体，构建机制完善、充满活力的交通创新驱动体系，在交通强国建设中发挥先行示范作用，树立交通可持续发展标杆。

高效绿色，以人为本。深刻理解城市空间结构与产业转型升级变化，剖析城市交通特征演变机理，优化城市交通运输体系，以提升绿色出行比例为核心，理解“5D”交通模式¹内涵，强化高品质、快捷化、差异化、定制化的客运服务供给，切实推进资源节约和环境友好型的低碳绿色交通运输系统建设，促进综合交通组织结构不断优化。

多方联动，合力推进。紧扣交通治理体系和治理能力现代化发展要求，强化顶层设计，建立实施机制，完善配套政策体系，加强与中央、省、周边城市对接，调动政府、企业、研发机构、社会公众等各方力量，确保工作取得良好成效。

第三节 总体思路

按照《交通强国建设纲要》提出的打造“四个一流”决策部署，必须牢固树立“综合交通、品质交通”发展理念，实现“四个转变”：发展目标上，从公路交通转向综合交通。更加注重水、陆、空、铁交通立体多维衔接和协同，发挥多种交通运输方式的比较优势和组合效率。发展内涵上，从功能交通转向品质交通。更加注重对通道资源进行重新分配、

¹ “5D”交通模式：POD（以人为本的交通发展模式）、BOD（以自行车为主导的交通发展模式）、TOD（以公交为主导的交通发展模式）、XOD（交通导向、教育设施导向、文化设施导向、综合医疗设施导向、体育运动设施导向、生态设施导向等在内的、满足现代城镇发展多种需求的开发模式的统称）、COD（以小汽车为导向的交通发展模式）。

集约化利用以及道路品质的全面提升，打造功能复合的城市发展廊道，以高品质的交通助推城市品质提升。发展模式上，从常规公交转向公交都市。更加注重公共交通优先发展，扩大高品质公共交通服务供给，实现轨道、常规公交、慢行系统、出租车、网约车等公共交通体系的有机融合、无缝衔接。发展路径上，从以小汽车为中心转向以人为中心。更加注重将交通资源由车向人倾斜分配，交通空间注重快慢结合，更加重视人的出行体验和获得感。

着眼五年发展，重点畅通国内大循环和链接国内国际双循环的立体综合网络，打造链接国内国际双循环的现代化枢纽城市；强化国土空间与大交通体系的耦合性、枢纽能级与万亿大城市的匹配性，打造富有活力和国际竞争力的高品质现代化都市；加强科技创新平台直通直连、科技要素高效流动，支撑我市打造具有全球影响力的湾区创新高地；强化现代化物流体系、现代化邮政业、支撑多元产业协同，提升产业链供应链现代化水平，支撑我市打造以科技创新为引领的湾区先进制造中心；健全交通法制体系、需求管控体系、交通拥堵治理体系，打造城市治理体系和治理能力现代化范例；夯实品质公交、品质道路、品质社区、智慧交通建设，打造民生幸福美好城市。

第四节 总体目标

“十四五”期间，要按照交通强省大会部署，着眼“一

核一带一区”区域发展格局，强化综合交通枢纽功能，深度融入全省综合交通建设体系。进一步坚持以人民为中心的发展思想，以供给侧结构性改革为主线，同时注重需求侧管理，着眼“十四五”发展和 2035 年远景目标，充分发挥我市作为广深联结纽带的作用，以构建立体化综合交通网络体系、智能化综合交通技术体系、现代化综合交通治理体系、品质化综合交通服务体系“四个体系”为总体目标。

（一）构建立体化综合交通网络体系

强化综合交通体系规划研究，以系统思路统筹水、陆、铁、空等基础设施规划建设，进一步增强交通基建投资，分近、中、远期储备一批重大交通项目，形成项目滚动机制，构建现代综合立体交通网。加速推动轨道网络建设，完善道路网络结构，形成近期以路网为主体，远期以轨网为主体，其他交通运输方式为支撑的立体化交通运输网络体系，推动我市与深圳、广州等湾区核心城市的基础设施互联互通，有利支撑湾区融合发展，提高东莞内外部交通辐射能力，助力东莞畅通国内循环，参与国际循环，进一步提升城市吸引力和竞争力。

（二）构建智能化综合交通技术体系

建成综合交通运行指挥中心，充分发挥智慧交通的基础性引领作用。瞄准前沿科技领域，加强新技术新基建推广。综合运用物联网、云计算、大数据等前沿技术，实现人、车、路与环境的协调发展。以创新驱动、科技驱动为我市交通发

展提供新动能，推动交通运输行业现代化、智慧化升级。完善智慧交通顶层设计，建立适合智慧交通产业发展的体制机制，强化数字技术赋能，由依靠传统要素驱动向创新驱动转变，加速推动“智慧大脑”建设。

（三）构建现代化综合交通治理体系

通过交通法治建设、需求管控体系、交通拥堵治理、安全稳定管控等一系列手段，着力推进综合交通治理体系和治理能力现代化建设。以“政府引导、市场调节、社会共治”的理念，建立“三位一体”相互协调的整体性治理架构。建立健全实施机制，进一步加强管控力度、广度和深度，推动社会共治体系和交通文明建设，同时结合各片区特点，采取差异化的策略，实现各区均衡发展，全面提升交通治理现代化水平。

（四）构建品质化综合交通服务体系

高品质规划建设和全周期精细管理服务并重，扩大高品质公共交通服务供给，大力发展多式联运，提高运输服务质效，以交通品质提升为牵引推动城市品质提升。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。以集约化发展模式为导向，推动轨道 TOD 建设，构建绿色便捷的慢行和公共交通出行体系，全面提升交通运输服务品质，实现交通运输高质量和可持续发展。完善轨道详规、道路详规等规划体系，加大项目前期研究经费投入，充分利用前期研究经费，适度超前深化项目工可等前期研究工作，协同国土空

间规划，保障项目的可落地性。

第五节 具体目标及指标

外联内畅。打造更具竞争力和影响力的湾区重要节点城市，融入区域一体化发展，提高至国际国内及湾区核心地区的通达效率，支撑市域国土空间格局优化调整，缩短“城市三心”之间以及中心城区与节点镇街之间的交通联系时耗，构建对外高效、内部畅达的综合立体交通网络。

品质绿色。深度融合城市空间与交通布局，坚持交通引导城市空间拓展、交通支撑社会经济发展的理念，构建适合我市发展的绿色交通模式，制定理性、精明的交通供给策略，提升公共交通和慢行交通的出行体验，推动城市交通出行结构优化，促进城市品质化、可持续发展。

智慧安全。提高城市交通便捷、智慧、安全服务水平，提升市民交通出行安全系数和幸福感，严守交通运输安全底线，同时利用创新性的智慧手段提高城市交通韧性，强化城市交通体系面对不确定因素的抵抗力、恢复力及适应力。

表 3 “十四五”时期东莞市综合交通运输体系主要发展指标

分项目标	序号	指标	现状值 (2020年)	目标值 (2025年)	指标类型	指标释义
外联	1	轨道建成里程	262.2km	≥350km	预期性	高铁、国铁、城际、地铁总建成里程
	2	高快速路总里程	450.4km	≥550km	预期性	高速路、快速路总里程
	3	港口集装箱吞吐量	405万标箱	≥600万标箱	预期性	现状为2019年数据

	4	湾区城市1小时直达率	50%	70%	预期性	与粤港澳大湾区其他城市1小时互通的城市数量占湾区城市总数的比例，2025年澳门、珠海、肇庆等城市尚难以实现目标
内畅	5	三心45分钟直达率	33.30%	100%	预期性	中心城区、松山湖、滨海湾之间以最优交通方式45分钟直达的比例。目前仅中心城区-松山湖可实现45分钟直达
	6	中心城区次支路网密度	4km/km ²	≥4.2km/km ²	预期性	——
品质绿色	7	公交机动化分担率	7%	≥15%	约束性	——
	8	全市非机动车道新增里程	——	300km	预期性	——
	9	物流末端覆盖率	——	三心两公里100%覆盖 全市五公里100%覆盖	预期性	以城市快递末端网点为中心，实现三心两公里全覆盖，全市五公里全覆盖
智慧安全	10	智慧交通一期建成率	——	100%	预期性	包含智慧交通小脑、综合交通运行监测与指挥调度平台、智慧交通样板示范区三个部分
	11	道路交通万车死亡人数	1.3	0.9	约束性	“十四五”下降约30%。2020年深圳为0.62人/万车，广州2.2人/万车，佛山1.6人/万车。广东省“十四五”要求下降20%。

注：2020年由于疫情影响，港口集装箱吞吐量数值有异常，采用2019年数据为基数。

第六节 五大重点工程

为初步建成现代立体综合交通运输体系，支撑城市高质量发展，主动对标交通强国城市范例和公交都市的定位要求，立足“立体大交通”体系性系统性完善、“通道走廊城市”向“战略节点城市”转变、大湾区和深广都市圈深度融合以及公交优先、慢行友好、物流高效的品质谋求、智慧交通创新驱动等五位一体的高质量发展之路，重点实施构建链接全球的外联工程、打造多网融合的内畅工程、建设绿色集约的品质工程、探索创新示范的智慧工程、共建以人为本的治理工程等“五大工程”，以综合交通、品质交通提升城市品质内涵，增强我市承载力、吸引力和竞争力。

（一）构建链接全球的外联工程

围绕补短板、提质量，强化区域机场枢纽可达性，统筹通道、枢纽和网络，加强多种运输方式有效衔接，以建设区域高铁铁路枢纽、大湾区关键货运支撑港口、国家公路枢纽为目标，巩固提升综合交通枢纽地位，支撑东莞构建“一带一路”战略支点以及粤港澳大湾区网络化结构重要战略节点，引领城市腹地参与更高水平区域竞争，增强城市竞争力和辐射力。通过南借深圳、北接广州、东合惠州、西融湾区四大战略，融入广佛大都市区-深港大都市区的南北发展轴带，强化东西轴向发展，在交汇处形成要素集聚的节点高地，创新区域轨道交通一体化发展，构建布局完善的高速路网体系，营造开放协同的区域格局。融入深圳都市圈协同发展，加强

与广州、深圳、惠州边界道路对接，促进都市圈路网一体化发展，在深莞同城化地区以深圳标准配套交通设施与服务，打造最成熟的前沿科技成果转化基地和独角兽产业化基地。

（二）打造多网融合的内畅工程

以强心集聚，提高城市地位为宗旨，创新交通协同发展机制，完善城市内部轨道网络、主干路网骨架。加快推动市域轨道快线骨架建设，构建覆盖“城市三心”、主要轴带、重要节点的多模式、多层级的轨道交通系统，引导“三心六片”城市空间形态形成，促进组团统筹联动发展。建设“中心城区—松山湖高新区—滨海湾新区”三心之间多层次综合立体交通网，促进城市发展要素集聚，完善中心城区与节点镇街联系、重点产业片区联系、枢纽对外联系的快速路网体系，统筹完善主干次支道路网络，丰富道路类型，强化道路网络连通性和网络性，释放道路设施运输效能。

（三）建设绿色集约的品质工程

对标湾区核心城市，坚持高品质规划建设和精细化管理服务并重的原则，以“以人为本”的指导思想，畅通我市内部交通循环，提升交通运行品质，打造公交优先、慢行友好的可持续城市交通。品质公交方面，加大常规公交设施供给，研究新型品质公共交通方式，促进轨道、公交、慢行“三网”融合，合理规划公共交通线路以及乘客上下客站点，提升公共交通服务水平，提高市民公共交通出行体验。品质道路方面，重点推动城市道路向品质道路、美丽道路、智慧道路转

变。品质慢行方面，推动全市重要街道慢行示范区建设，增加非机动车专用道的设施建设。以 TOD 开发理念为导向，提升交通战略引导和支撑，将城市建设用地集中于轨道交通站点等交通可达性较高的地区，优化国土空间格局，降低机动车高拥有状态下市民对私家车等高资源消耗型交通方式的依赖，充分发挥“轨道交通+土地开发”的效用。利用复合通道打造城市廊带，带动城市功能提升。盘活点状交通设施用地，挖潜低效国土空间资源，深度推进产城一体化开发。

（四）探索创新示范的智慧工程

推动新技术与交通行业深度融合，强化数据资源赋能交通发展，加快构建智慧交通基础设施、信息类智慧交通技术平台、创新类智慧交通应用服务新基建体系，在重点片区打造综合性智慧交通创新样板，以新业态新模式引领交通领域数字化消费新需求，为交通高质量发展提供全新动能。以“数据链”创新应用为主线，建设“数据驱动、融合创新、市镇衔接、精细治理、品质服务”的东莞新一代智能化综合交通技术体系，全面构建全要素、全方式、全周期的东莞数字交通体系，建成高度城镇化的城市交通智慧大融合新标杆。全面形成以交通大数据为核心引擎的东莞智慧交通发展新模式，率先推动全面城镇化后的出行服务新体验，开创智慧交通可持续发展新格局，树立大湾区时代高质量发展的城市交通典范，推动人、车、路、港与城市发展的和谐统一，助力东莞高质量发展。

（五）共建以人为本的治理工程

全面提升现代化交通综合治理能力，建设现代化、精细化城市交通治理模式，将交通事故及伤亡率控制在较低的水平。拥堵治理方面，采用“管控+引导”的组合拳，以交通法治建设、交通需求管理政策、拥堵节点改善等一系列手段提高城市韧性，针对不同发展问题，采取有针对性的治理措施，同时加大交通违法违规行为的管理力度，推动配套管理政策的实施，实现“人畅其行、车畅其道”。静态交通方面，利用静态交通设施供给、停车收费政策以及停车管理办法等一系列手段合理引导小汽车使用，促进静态交通和动态交通协调发展。行政执法方面，加强各部门协同执法力度，强化非现场执法能力，对城市客运、危运以及其他交通运输行业领域隐患因素进行详细排查，提高交通运输行业安全系数。

第四章 综合交通发展规划和行动任务

第一节 构建链接全球的外联工程

加快建设现代流通体系，打造链接国内国际双循环的现代化枢纽城市。全力参与“轨道上的大湾区”建设，推动佛莞城际、中南虎城际、深惠城际、常平至龙华城际等湾区主要城际轨道建设；完善我市与广深惠跨市路网对接，形成“五纵五横五连”¹高速路网格局，加快松山湖科学城至光明科学城通道、海堤路-滨江大道、麻涌东江大桥等关键跨市廊道建设；理顺“二主六辅”八大枢纽功能定位，提升枢纽对东莞城市发展的引导作用；畅通国际综合航运网络，拓展完善东莞港“湾区快线”，打造东莞-深圳、东莞-广州组合港，推进香港-东莞国际空港中心项目建设，推动跨境货物海空高效联运，将东莞港建设成为粤港澳大湾区关键货运支撑港；完善区域航空接驳体系建设，创新多式联运路径，探索研究通用航空体系发展，推进我市通用机场建设。

行动 1：协调推进区域轨道交通加速成网

强化我市对接国铁网以及与大湾区重要节点、空港等区域重大枢纽的快速轨道联系，支撑创新走廊人才等资源要素交互。“十四五”期间加快推进赣深高铁（含站房改造）、深茂铁路深圳至江门段、广深第二高铁（东莞段）、佛山经广州至东莞城际（广州 28 号线）、中南虎城际（南沙至塘厦）、

¹五纵：广深沿江高速、广深高速、莞深高速、从莞高速、博深高速；五横：莲花山通道及东延线、番莞高速、常虎高速、惠塘高速、深外环高速；五连：清平高速、龙大高速、虎门大桥、新派高速、常虎延长线。

塘厦至龙岗城际、常平至龙华城际、佛莞城际等项目建设，加快东莞与湾区核心城市、主要城市的轨道联通，争取在“十四五”末期，我市中心城区通过轨道可实现 1 小时内到达广、深核心城区。

表 4 东莞市“十四五”国铁、城际铁路重点建设项目

(1) 国家铁路及配套工程

建设工程：赣深高铁（含站房改造）、深茂铁路深圳至江门段、广深第二高铁（东莞段）等

(2) 城际轨道

建设工程：中南虎城际（南沙至东莞南站）、塘厦至龙岗城际、佛山经广州至东莞城际、常平至龙华城际、深惠城际、佛莞城际等

行动 2：促进广深惠区域一体化路网对接

支撑大湾区城市互联互通，“十四五”期间全面推进莞番高速、常虎高速改扩建工程、珠三角环线高速东莞至深圳段及龙林支线改扩建、常虎高速延长线、莲花山通道及东延线和狮子洋通道的建设；持续推动我市与广州的边界路网建设，推动东江大桥、东江通道、新槎大桥、江龙大桥等项目建设；重点考虑我市南部九镇与深圳都市圈共建共享交通基础设施的连通工作，优先支持松山湖片区与深圳光明科学城片区、滨海湾新区与深圳大空港地区的跨市对接道路建设。加快推动松山湖科学城至光明科学城通道、丹平快速二期等项目规划建设；全力推动海堤路与深圳滨江大道的对接，“十四五”期间启动海堤路建设；加快推动振安路升级改造，充分利用振安路升级改造的契机加强振安东路与深圳市政道

路的便捷连通；加强滨海湾新区东湾大道、滨海湾大道与深圳填海地区路网的规划对接，锚固我市在深圳都市圈中的重要地位。谋划国道 G107 长安与深圳衔接路段全面提质工程。

表 5 东莞市“十四五”边界路网衔接重点建设项目

(1) 与广州、深圳对接高速公路

建设工程：莞番高速、珠三角环线高速东莞至深圳段及龙林支线改扩建、广深高速改扩建、常虎高速改扩建、常虎延长线、莲花山通道及东延线、狮子洋通道等

(2) 与广州、深圳、惠州衔接道路

规划/研究工作：东莞市区路网衔接详细规划研究

建设工程：麻涌东江大桥扩建、东江通道、江龙大桥、松山湖科学城至光明科学城通道、东莞市海堤路-深圳滨江大道、新公常路、丹平快速二期、东湾大道等

行动 3：构建功能和地位分明的枢纽体系

进一步挖潜东莞在大湾区的区位优势，加快建设东莞地区综合交通枢纽，抢占大湾区交通网络节点资源，提升在大湾区世界级轨道枢纽群中的功能和地位，促进东莞由铁路通道型向枢纽型转变。理顺我市“二主六辅”八大枢纽的功能定位，按照其所在地的城市区位、产业基础和承担的交通功能等因素，制定各自相应的发展目标和建设内容，强化各枢纽在城市未来格局中承担的具体作用。依托广深第二高铁始发站、东莞东站、虎门高铁站、东莞站、东莞西站、东莞南站、滨海湾站、松山湖站等枢纽站场，打造主次分明、契合组团型城市空间结构的“二主六辅”综合交通枢纽布局，完

成《东莞地区铁路枢纽总图规划》编制工作，开展东莞市“二主六辅”综合交通枢纽规划研究。

表 6 东莞市“十四五”综合交通枢纽建设项目及研究工作

(1) 轨道交通枢纽规划研究

规划/研究工作：《东莞地区铁路枢纽总图规划》

(2) 轨道交通枢纽集疏运体系建设

建设工程：赣深客专东莞南站（塘厦站）交通配套设施建设工程、广深港高铁虎门站站房扩建及站前广场基础设施工程、广深铁路常平站站房改造等

行动 4：打造更高效的港航水运发展模式

东莞港是广东沿海的地区性重要港口和地区综合交通体系的重要枢纽，是沿海集装箱支线港；是东莞市经济社会发展和对外开放的重要依托，是珠江三角洲东部地区联系国内外市场的重要口岸；是腹地能源、原材料物资运输的重要中转港。东莞港北连广州港、南接深圳港，有优越的出海航道，随着未来广州、深圳城市产业转型升级与港口产业功能调整，东莞港将以“承接、延续与合作”为发展理念，深化与广州港、深圳港的互补发展模式，有侧重地拓展珠三角港口群的服务范围。以珠三角航运发展为依托，加强区域间的协调与衔接，使内河航运成为促进区域经济合作以及联接“泛珠”地区和港澳地区的重要通道，为东莞市融入“泛珠”经济圈和国际市场创造更有力的条件。“十四五”期间，推进珠江口港口资源优化整合，加快推进沙田港区西大坦作业区 1#~3#泊位工程，作为建设粤港澳大湾区关键货运支撑港

的重点项目；发挥内河集装箱运输干线港优势的东莞港内河港区石龙作业区东莞中外运石龙码头改扩建工程；以及加强粤港合作的港澳客运码头搬迁工程。完善港口集疏运体系。立足于区位优势和水水中转优势，为大宗货物运输提供水水中转和铁水联运服务，并实现与各种运输组织方式的有效衔接。

表 7 东莞市“十四五”港口航运重点建设项目

(1) 港口航运建设项目

建设工程：沙田港区西大坦作业区 1#~3#泊位工程、东莞港沙田港区三期工程（9#、10#泊位）、东莞水上巴士首期航线、港澳客运码头搬迁工程、广州南沙港区（11#、12#、14#泊位）工程、东莞港沙田港区立沙岛作业区宏川石化码头工程

行动 5：推动区域航空枢纽衔接体系发展

充分利用深圳宝安机场、广州白云机场的国际航空枢纽地位，加强区域航空枢纽对东莞市的辐射作用，优化深圳机场、广州机场东莞城市候机楼布局，完善城市候机楼值机功能，实现城市候机楼提前值机、行李托运等登机功能，缩短旅客登机流程中的等候时间，提升旅客的服务体验，实现与广深港澳等主要城市的航空枢纽快速便捷对接。探索通用航空发展路径，加强通用机场整体布局规划，发挥通用航空“小机型、小航线、小航程”的特点，积极发展短途航空运输，做好与各类交通运输方式的相互衔接。完善航空应急救援体系，鼓励和加强通用航空在抢险救灾、医疗救护等领域的应用，

提升快速反应能力。充分做好机场场站用地的规划和预留工作。

第二节 打造多网融合的内畅工程

加快建设以“中心城区—松山湖高新区—滨海湾新区”三心直连交通走廊为骨干的多层次综合立体交通网，打通城市内循环加快高质量转型发展。加快推动轨道骨干网络建设，市域轨道快线骨架建设、普线成网建设，引导“三心六片”城市空间形态发展；持续完善全市路网结构，基本形成布局合理、衔接高效、循环畅通的路网体系。持续推动环莞快速三期、环城南路-莞长路-连马路-沁园路段（新松山湖第二通道）、白沙南路等市域干线道路工程建设，完善市域主干路网体系。重点加强三心次支路网建设。持续推进全市断头路打通工程；推进邮政业与综合交通运输系统全方位深度融合，加快推动邮件快件处理中心、快递物流园区等基础设施与全市综合交通运输体系规划衔接。加快多式联运通道建设。

行动 6：建设与城市空间契合的城市轨道

持续推进城市空间格局优化，立足于城市“三心六片”空间结构，以跨市商务出行需求和市内通勤出行需求为依据，加快市域快线建设，推动通勤线路研究，构筑高效、便捷的城市轨道交通网络，发挥枢纽对城市空间扩展的引导作用，强化中心城区首位度，提高城市聚集度。

推动城市轨道交通 1 号线一期建设，强化中心城区与松山湖

片区的快速联系，串联西北片区、中部片区和东南片区。强化中心城区、滨海湾新区、松山湖以及虎门、常平等镇街的快速轨道联系，推动 2 号线三期和 3 号线一期建设。

强化中心城区重点片区的通勤需求服务，通过城市轨道引导和优化城市产业空间结构，引领中心城区品质跃升，积极推动中心城区通勤轨道线路 6 号线、7 号线、8 号线与 12 号线的前期研究工作。

表 8 东莞市“十四五”城市轨道交通重点建设项目

(1) 城市轨道交通项目

建设工程：1 号线一期工程、2 号线三期工程、3 号线一期工程

行动 7：完善功能和层级明晰的路网体系

持续完善全市路网结构，基本形成布局合理、衔接高效、循环畅通的路网体系，全面打通市域干线路网骨架，加快推进各区次支路网规划建设。

以路网体系支撑我市“三心”城市格局，加强“三心”经济要素流通，促进我市“三心”协同发展，重点推进环城南路-莞长路-连马路-沁园路段（新松山湖第二通道）、G107 提质改造等道路建设。重点推动水乡功能区、银瓶合作创新区、东莞国际商务区等重点地区及平台的路网建设，推动交通设施资源向重点发展平台倾斜，集中力量打造城市发展新增长极，大力提升城市能级。推动松山湖集聚创新发展，发挥高新区对周边镇的辐射带动作用，打造区域协同发展示范区，重点推进松山湖大道至常平环常西路联络线工程、松山

湖大道同沙立交新建左转匝道工程以及 G107 提质改造建设，加快滨海湾新区高起点建设，推动滨海湾新区集约高效、产城融合发展，重点加快推进滨海湾站枢纽建设，全力打造滨海湾站 TOD。推动水乡功能区统筹发展，围绕建设高质量统筹发展示范区为目标，建设外联内畅交通路网体系，加快推动水乡第二通道、水乡环线南环（水乡大道-港口大道）等骨干路网建设。推动银瓶合作创新区绿色高质量发展，重点推动粤海银瓶合作创新区基础设施建设，推动粤海产业园高质量建设。

加强中心城区与黄江、凤岗、企石的通道的联系，提升中心城区对边界重镇的凝聚力与向心力，“十四五”期间规划推进 S357 莞樟路提质改造、清龙路等道路建设，形成中心城区与黄江之间“高+快”、“快+快”的快速衔接通道；规划推进国道 G220 凤岗段、塘厦段提质改造以构造中心城区与凤岗之间“高+快”的快速衔接通道以及形成中心城区与企石镇之间“快速路+干线性主干道”的快速衔接通道。

完善市域主干路网体系，支撑城市内部跨组团出行需求，持续推动环城南路-东部快速连接线工程、G107 提质改造、环莞快速三期、桑茶快速路及东延线、中洪路和谢常路及延长线升级改造、环城路大修、振安路升级改造、沿海公路（滨海湾段）等工程建设。

加大全市次、支路网建设力度。以城市更新、轨道站点 TOD 规划等为契机，推进城市次支路网建设，重点完善中心

城区、松山湖和滨海湾的次支路网建设，开展中心城区次支路网专项研究工作。结合城市次、支路网建设密度要求，在控制性详细规划及城市更新规划编制阶段落实次、支路建设指标及用地保障。

有序推进全市断头路打通工程，加快打通望万路、中洪路等断头路，推动进港中路、南路和北路建设。落实《东莞市魅力小城街道设计指引》，优化次支路网断面，补齐次、支道路功能短板，强化道路空间要素一体化设计，实现魅力小城街道发展目标。在大型居住区、商业区等探索窄马路密路网、封闭道路对外开放工作，盘活道路资源存量，强化路网末端系统连通性，改善城市交通微循环系统。

围绕国家、省、市建设“四好农村路”总体目标，优化农村公路路网结构，提高建设、管理水平，加强养护管理，保持路面运行技术条件在较高水平，为全面建成小康社会提供有力保障。

表 9 东莞市“十四五”干线路网重点建设项目

(1) 市域干线道路体系

研究工作：《东莞市干线路网体系研究》

(2) 市域快速路

建设工程：环莞快速路三期长安莲湖路至龙大高速段、环莞快速路三期莞深高速至东部快速段、环莞快速路三期龙大高速至莞深高速段工程、桑茶快速路及东延线工程、环城路大修工程、松山湖大道至常平环常西路联络线、环城南路-莞长路-连马路-沁园路段（新松山湖第二通道）、白沙南路、G107 提质改造等

（3）城市干线道路

建设工程：水乡环线南环（水乡大道-港口大道）、沿海公路（滨海湾段）、望中路中线工程、望沙路延长线、长安振安路升级改造工程、莲湖路升级改造、X239 线谢常路及延长线（X239 线谢岗段）升级改造工程、S358 轮渡路、水乡大道延长线、东江南支流港湾大桥、滨海湾新区东湾大道、县道 X232 线环常东路段工程、望沙路升级改造工程、莞太路品质提级等

（4）危旧桥梁及桥下空间

建设工程：X231 线凤岗铁路桥拆除重建工程、县道 X246 角社大桥应急工程

（5）断头路

建设工程：望万路、东平大道延长线、X239 常平至谢岗、X310 桥头段、望中路、进港北路、进港中路、月湖路延长线、中洪路、从莞高速谢坑出入口（塘厦互通）至塘厦桥清路连接线工程、清溪谢坑至塘厦横塘道路、从莞高速合水出入口至县道 X886 道路工程等

（6）重要平台周边配套项目

建设项目：粤海银瓶合作创新区基础设施建设项目等

行动 8：打造便捷的现代化邮政物流体系

推进东莞邮政业与综合交通运输系统全方位深度融合，加快推动邮件快件处理中心、快递物流园区等基础设施与全市综合交通运输体系规划衔接。加快多式联运通道建设，构建能力匹配的集疏运通道。依据东莞产业发展特点，研究邮件快件处理中心、快递物流园区的布局方案，鼓励和引导企业加快推进与主要公路、铁路站点配套的邮政快递网点和集散中心建设。鼓励邮政企业、快递企业与交通运输企业依照“有偿、互惠、共赢”的原则创新合作模式，开展城市运输、社区配送等多层次的设施和网络运营合作，在各镇街（园区）、村（社区）开展公共配送平台建设，完善邮件快件运输网络，

合作构建“最后一公里”快递服务体系。

结合用地空间和产业布局调整，适应产业结构升级后货运需求特征变化，梳理客货运通道并加强交通组织管理，有效剥离客货交通。开展东莞市货运体系规划研究工作，研究识别城市货运特征和主要货运走廊，优先推进关键货运通道建设，建设东莞港、广东（石龙）铁路国际物流基地、立沙岛石化物流园等主要物流园区与湾区城市高效直连的货运快速走廊，加强东西向货运通道建设，构建市区绕城快速货运交通圈。同步滚动优化区域货车通行管制方案，调整重要通道客货功能，实现核心区及关键走廊的客货分离，有效疏解交通拥堵。进一步完善虎门、沙田、常平等地区物流快递配送道路网络，研究高速物流快递收费减免等鼓励政策。

第三节 建设绿色集约的品质工程

提升交通运行品质，打造交通与城市高效协同、公交慢行优先的可持续城市交通。全面升级公交服务，统筹规划建设“轨道交通+常规公交+中小运量”的多层次“大公交”网络体系，促进“三网”融合，持续推进公交线网规划，加快推动中心城区、三江六岸中运量公交规划研究，结合滨水空间景观特色打造品质公交示范线路。合理分配各种出行方式的路权和空间，强化道路景观环境设计理念，重点落实莞太路以及 G220 凤岗段、塘厦段等重要干道提质改造工程。全面推进品质慢行体系建设，打造慢行友好城市，推动全市重

要街道慢行示范区建设，增加非机动车专用道的设施布局。推动轨道沿线 **TOD** 开发，优化城市布局提高国土资源利用效率；利用复合通道打造城市廊带，带动城市功能提升，加快 G107 通道的规划研究；盘活点状交通设施用地，挖潜低效国土空间资源，通过综合开发等方式盘活高速公路出入口、高速公路沿线服务区、长途汽车客运站等交通设施用地。

行动 9：打造有吸引力竞争力的公交服务

确立公交优先的发展理念，统筹规划建设“轨道交通+常规公交+中小运量”的多层次的“大公交”网络体系。通过运用现代化技术和公共交通资源，建设一个功能齐全、高效便捷、安全经济、方便舒适的可持续公共交通系统。

提升公交服务水平。开展公交线网优化调整工作，根据公交需求以及线路功能推动“快-干-支-微”常规公交线网规划，打造多层次、多元化的公交线网体系，结合市民实际需求，进一步优化中心城区公交线网，加密发车频次。加大常规公交设施供给，转变场站发展模式，推动“公交场站多功能综合开发+首末站随土地出让配建开发”的建设模式，通过强制配建，旧城更新等方式增加一批公交首末站，提升常规公交供给水平。优化完善公交司乘人员服务意识培训及考核制度，通过加强企业服务意识培训及考核力度，开展东莞“最美公交司机”评选、“公交司乘人员服务质量考核”等系列活动，全面提升公交企业司乘人员的服务意识，增加市民对东莞公交品牌形象的好感度。

推动公交专用道建设。结合现有公交客流廊道、道路条件以及轨道线路规划情况，构筑网络化、系统化的高效公交专用道系统，合理分配道路资源，大力提升城市交通整体运行效率。优先推动中心城区公交专用道规划建设，协同城区片区公交线网优化调整同步实施。同时结合公交专用道宣传引导工作、执法劝导期、动态调整机制等配套措施，强化侵占公交专用道行为监管和市民公交出行意识，引导市民参与公交出行、绿色出行。

提升公交优惠力度。推行公交联程优惠政策，鼓励公共交通出行，降低公交出行成本，提升公交吸引力，进一步拉动公共交通客流。优化公交补贴模式，研究以客流效益为主要导向的补贴模式，提高公交企业主观能动性，间接激励公交企业主动提高服务质量，思考客流增效策略，进一步提升公交竞争力。探索研究在中心城区核心区域试行公交免费政策，增加运力，缩短主要客流走廊发车间隔，对候车区进行品质化改造，提升公交可达性、可靠性和舒适性，培养市民公交出行习惯。

适时推动中小运量轨道线网规划建设。结合不同片区的实际需求特征和片区发展特征，在城市轨道覆盖不足的片区推广中小运量轨道线网的规划与建设。在城市核心区域、特色旅游景区等开展中小运量轨道交通建设试点。积极研究中运量公共交通方式（如有轨电车、胶轮有轨电车等）在中心城区、三江六岸、松山湖片区、环同沙片区等地的应用，深

入研究线路方案，制式比选、实施路径、投融资模式以及运营管理模式等。加快推动中心城区、三江六岸地区中运量公交的规划研究，结合滨水空间景观特色打造品质公交示范线路。

表 10 东莞市“十四五”品质公交重点建设项目

(1) 品质公交示范项目

建设工程：中心城区中小运量轨道线路、“三江六岸”中小运量轨道线路、中心城区公交专用道建设

行动 10：推动城市发展廊道品质提升建设

秉承品质优先的理念，以人为本，合理分配各种出行方式的路权和空间，保障人行和非机动车通行顺畅。同时，要强化道路景观环境设计理念，通过精细化设计将品质提升延伸到建筑前区空间，同步考虑建筑立面至街道平面的整个“U”型空间的协调发展。“十四五”期间，重点落实莞太路提质改造工程以及 G220 凤岗段、塘厦段提质改造等重要干道的品质提升工程。全面提升临深各镇与深圳对接道路的品质，尤其是慢行品质，重点谋划国道 G107 长安与深圳衔接路段提质改造工程，提升原有公路的市政配套和慢行空间，将 G107 长安段打造为临深示范道路，全面提升临深干道的门户形象。同时，谋划市区一批主、次干道的品质提升，以及支路围合街区的街道品质提升。

表 11 东莞市“十四五”品质道路重点建设项目

(1) 道路品质提升工程

建设工程：莞太路提质改造工程、G220 凤岗段提质改造、G220 塘厦段提质改造、G107 提质改造（大岭山-长安段）

行动 11：促进彰显人本位的慢行体系建设

大力推动绿色交通发展，常态化开展市、镇中心区人行和非机动车路权保障综合整治行动，强化慢行的路权保证和原有道路空间资源的重新分配。通过压缩机动车通行空间为非机动车专用道建设和人行活动空间拓宽提供保障条件。推动慢行系统骨干网络的建设与改造，完成慢行系统骨干网络布局及试点方案，规划建设一批非机动车专用道路和慢行骨干道路。重点推动建立全市非机动车道设计规范以及东莞大道品质提升工程、中心城区慢行示范街区建设、市直管绿道连通、东莞大道-鸿福路商圈城市二层步行系统工程、鸿福路综合提升项目等工程建设。

表 12 东莞市“十四五”品质慢行重点建设项目

(1) 品质慢行示范区建设项目

建设工程：东莞大道品质提升、东纵路道路慢行系统规划建设项目、市直管绿道连通项目、环城路光明社区至同沙公园段慢行设施完善项目、鸿福路综合提升项目等

行动 12：加快轨道站点 TOD 站城一体建设

凭借位于广深连接处以及南部接壤深圳的天然优势，我市将成为大湾区都市圈的重要节点城市，邻接深圳的南部九镇将成长为深圳都市圈的重点发展地区。依托广州、深圳的溢出效应和我市国土空间的战略发展重点，在现有轨道、主干道路骨架基础上，选取具有战略地位的轨道站点进行 TOD

开发，谋划能与城市产业转移、城市空间发展相匹配的城市空间结构，通过轨道、主干道路等多种交通方式在空间上的集中布局，引导城市产业和人口向轨道站点周边聚集，引导城市空间布局优化，以“轨道与城市交融共生”的理念，打造高品质站城一体化开发，引领城市建设。

行动 13：推进更集约的交通运输系统建设

摒弃以往传统单一的交通通道仅承担交通功能的理念，利用轨道走廊、干线公路走廊等线性走廊打造功能复合的城市发展廊道，结合城市发展和国土空间战略方向，对通道资源进行重新分配和集约化利用。重点深化中部 G107 通道的规划研究，以 2035 年城市格局作为发展蓝图，对走廊两侧城市国土空间、城市功能和产业发展进行统筹考虑和重新梳理，重新审视其交通功能定位，外迁其过境交通主干道功能，避免大量过境交通与未来集中城市开发的相互矛盾，助推通道两侧土地高质量发展。此外，结合深圳都市圈建设进度和深圳近、中期城市功能外迁动态，深入系统地研究莞深高速改扩建工程，争取在“十四五”中后期谋划推动莞深高速南段（塘厦至松山湖段）市政化改造的可行性，推动莞深高速两侧对深圳北部城市功能和产业功能的承接，释放高速公路两侧的城市用地，为国土空间的发展争取资源。

行动 14：促进交通设施用地存量优化建设

重点考虑现有交通设施用地的存量优化，通过综合开发、公共服务配套、转变公交功能等方式、盘活高速公路巨型出

入口、高速公路沿线服务区、各镇街长途汽车客运站等现状产出效益较低、占地较大的点状交通设施用地资源。参照工改工、工改 M0 方式，创新交通设施用地综合开发模式，在保证交通用地功能的前提下试点开展更新活化政策研究，建立更新机制，释放土地活力。

第四节 探索创新示范的智慧工程

推动新技术与交通运输行业深度融合，强化数据资源赋能交通发展。重点推进智慧交通小脑、综合交通运行监测与指挥调度平台等项目建设，推动建成交通领域信息数据高度覆盖、深度融合、共享共用，指挥联动、业务协同的智慧交通系统；开展面向公众的出行服务运营平台建设，为公众提供“最后一公里”和“门到门”的定制化便捷交通出行服务。

推动交通运输领域科研基地体系建设，推动交通科技产业化规模化发展，打造一批国际领先的交通运输平台型企业。研究交通运输领域新型基础设施建设的标准体系，分类拟定关键性、基础性标准，指导工程建设。协同广州、深圳等建立适应自动驾驶、自动化码头、无人配送的基础设施规范体系。

行动 15：加快综合交通智慧基础设施建设

以综合交通的信息化深度融合为抓手，以提升政府交通治理能力、改善公众交通出行品质为目标，打造“数据驱动、融合创新、市镇衔接、精细治理、品质服务”的东莞新一代智慧交通系统，支撑大交通体系发展。以全息感知、精准研

判、一体管控、全程服务等手段打通交通的规划、建设、管理、决策全链条，形成“可生长、可运营”的智慧交通服务品牌。

重点推进智慧交通小脑（大交通数据中心）、综合交通运行监测与指挥调度平台（大交通综合平台）、智慧交通样板示范区等项目建设。以数据汇聚为抓手，构建全市统一的交通大数据平台。建立支撑全市业务创新、协同联动的交通数据挖掘分析支撑平台，为综合交通大会战重点任务提供必要的基础业务平台支撑和基于数据的研判决策支撑，成为综合交通大会战的强有力的信息化服务保障。打造集感知、管控、服务等功能于一体的智慧交通样板示范区。

行动 16：推动智慧交通创新应用服务研究

完善交通领域网络安全工作运行机制，明确网络安全监管范围、重点对象、权责界限，督促落实公路、水路、铁路等企业的网络安全主体责任、统筹加强重点部位监督管理技术手段建设。提升车联网、船联网等重要融合基础设施安全保障能力，加强交通信息系统安全防护，加强关键信息技术创新力度，提升自主可控能力，促进全市智慧交通建设的可持续发展。

探索研究“MaaS（出行即服务）”在东莞的应用模式，通过构建“三个一体化”，建立面向公众、交通管理者、出行服务商、运营商等对象的出行服务平台。构建公共交通票务一体化，研究制定公共交通联运票价制度，完善比价合理、

层次分明的公共交通票制票价体系。构建公共交通资源一体化，与相关部门或单位沟通协调，开展东莞市公共交通资源票务及调度系统整合工作。构建出行平台监管与服务一体化，完善现有的运营监管平台，分批次陆续将轨道、公交、出租车、共享单车等实时运营数据接入运营监管平台。同时，开展面向公众出行的出行服务运营平台建设，为公众提供“最后一公里”、“门到门”的定制化便捷交通出行服务。

行动 17：完善智慧交通发展科研生态环境

培育智慧交通创新主体，全面提升智慧交通科技研发水平。加强以国家重点实验室、国家技术创新中心等重要载体为引领的交通运输领域科研基地体系建设，鼓励社会投资科技基础设施，推动一批科研平台纳入国家科技创新基地建设，推进创新资源跨行业共享。打造一批国际领先的交通运输平台型企业，推动交通科技产业化规模化发展。鼓励在交通基础设施项目建设中应用建筑信息模型（BIM）技术，促进产业基础能力提升。

行动 18：超前研究智慧交通技术标准规范

适度超前探索和完善交通新技术应用适配的标准规范。研究交通运输领域新型基础设施建设的标准体系，分类拟定关键性、基础性标准，及时将试点成果转化为标准，指导工程建设。推动完善通信网络、北斗系统、环境感知、交通诱导与管理、BIM、数据融合等标准规范，协同广州、深圳等智慧交通技术较成熟地区建立适应自动驾驶、自动化码头、

无人配送的基础设施规范体系。探索交通数据交易和智能网联汽车合法上路、开展运营、事故认定等智慧交通前沿技术在应用层面的实施路径。

表 13 东莞市“十四五”智慧交通重点建设项目

(1) 智慧交通建设项目
建设工程：智慧交通小脑（大交通数据中心）、综合交通运行监测与指挥调度平台（大交通综合平台）、智慧交通样板示范区等

第五节 共建以人为本的治理工程

全面提升现代化交通综合治理能力，创新现代化、精细化城市交通治理模式。拥堵治理方面，构建依托交通大数据为基础支撑的拥堵治理新模式，建立健全长效治堵机制和公众参与机制。按照“一区一对策”等原则，持续推动医院、商圈等重点片区交通综合治理，同时加大对交通违法违规行为的查处力度。静态交通方面，更加注重促进静态交通与动态交通协调和可持续发展。加快推动停车管理办法出台，进一步完善停车资源统筹整合，盘活存量、增加供给。加强完善停车收费调控措施，发挥经济杠杆作用，引导机动车健康增长。行政执法方面，加强各部门监管力度，从推进“四基四化”建设、智慧执法创新、执法人才培养、服务质效提升、党建品牌深化等五个方面综合提升交通运输综合行政执法队伍素质能力，提高交通运输行业安全系数。

行动 19：推动可持续的交通治理体系建设

构建依托交通大数据为基础支撑的拥堵治理新模式。建

立交通治理信息化动态评估机制，开展东莞市交通综合治理方案及评估工作，并设立道路交通堵点、乱点、安全隐患点基础台账，为精准治堵提供定量化分析工具，进一步完善常态化治堵工作机制。持续推动“短平快”治堵工程，按照“一点一方案”的原则，推行“微创新”改造，推广应用可变车道、借道左转、单向交通、共乘车道、潮汐车道、“拉链式”交替通行等新型交通组织方式。围绕主干道路常发拥堵路段，动态梳理排查拥堵节点，开展交通拥堵节点专项整治工作，持续推动交通拥堵片区改善，按照“一区一对策”的原则，持续推动医院、商圈等重点片区交通改善工程。

表 14 东莞市“十四五”交通拥堵综合治理重点建设项目

(1) 拥堵综合治理建设项目

建设工程：交通拥堵节点专项整治、石竹路下穿四环路通道工程、植物园片区交通综合治理、人民医院区域交通综合治理、妇幼保健院区域交通综合治理、松山湖大道同沙立交新建左转匝道工程等

行动 20：形成动态静态交通协同发展格局

进一步完善停车规划、建设、收费及管理闭环体系建设。优化以配建停车位为主、路外公共停车位为辅、路内停车位为补充的停车供给结构，形成布局合理、规模适度、运行高效、与道路容量相协调的停车供给体系。建立健全停车设施规划体系，开展全市停车设施专项规划及各镇街停车设施子规划编制工作，并纳入各镇街（园区）控制性详细规划。持续推进路外公共停车场建设，合理挖潜利用城市边角空地、

高快速路桥下、工业厂房等存量空间建设路外公共停车场，鼓励在已批建设用地上利用厂房改建、地下空间开发等方式增建停车设施，因地制宜建设立体停车设施。按照差别化的停车供给策略，明确城市停车体系发展分区标准，动态修订城市建筑物配建停车泊位标准。重点针对停车设施缺口较大的住宅区，统筹内部公共空间挖潜停车设施。规范路内停车位设置，避免影响道路交通运行，对停车供需矛盾突出的住宅区、医院等可在周边道路合理、灵活设置时段性路内停车泊位，缓解局部停车矛盾，并逐步减低路内停车泊位数量。引导形成小汽车“用者自付”观念，动态优化停车收费制度，通过停车收费引导小汽车合理使用。理顺村道、城市次支路体系划分，逐步将农村公路调整为城市道路，进一步规范村社区围蔽停车收费管理。加强智慧停车管理体系建设，加强停车信息共享，强化停车精细化智能化管理，完善停车信息服务。强化违法停车执法力度，形成管理闭环。“十四五”期间，重点推动停车设施新增、市自然资源局机械式立体停车库试点项目等项目建设。同步完善市场准入制度，合理降低停车设施建设运营主体的准入标准，改革停车设施投资建设、运营管理模式，消除社会参与的既有障碍。深入开展停车立法工作，理顺停车管理体系，规范停车秩序。加强严管区、人行道等违法停车执法力度。结合建筑退让红线区域停车秩序负面清单管理制度，有序清退部分停车，改善城市整体形象。研究修订增加违法停车处罚标准的相关法律，提高

违法成本。

表 15 东莞市“十四五”静态交通重点建设项目

(1) 静态交通建设项目

建设工程：新增停车设施、立体停车库试点项目、停车立法等

行动 21：构建交通运输综合行政执法体系

持续深入推进交通综合执法改革工作，以建设人民满意交通为出发点和落脚点，以提升交通运输综合行政执法队伍的素质能力为主线，从推进“四基四化”建设、智慧执法创新、执法人才培养、服务质效提升、党建品牌深化等五个方面综合提升我市交通运输综合行政执法队伍素质能力。深入推进以“基层执法队伍职业化、基层执法站所标准化、基础管理制度规范化、基层执法工作信息化”为主要内容的“四基四化”建设，重点落实“行政执法公示、执法全过程记录、重大执法决定法制审核”3 项制度；构建智慧执法新模式，重点推动治超非现场执法监测点建设以及非现场执法系统设备升级，推动运输执法向“定点清除”式“精准化”执法模式的转型，实现执法效能“质”与“量”的双提升；开展人才培养新征程，推进综合业务素质提升。着力培养跨门类、跨专业综合执法人才。加强执法队伍岗位训练，突出现场检查、调查取证、应急处置、案卷制作等模拟训练以及执法信息系统、新型执法装备应用训练。重点推动行政执法人员业务培训以及跨镇街、跨部门联合执法专项行动；拓宽群众监督渠道，搭建新媒体监督平台，畅通政务网站、微信公众号、

手机应用程序、便民服务热线等公众参与渠道，广泛开展执法效能评议，接受人民群众监督；在交通运输行政执法队伍中开展讲政治、优作风、强服务专题教育工作，以优作风为关键，突出整治问题、肃清顽疾环节，通过自查自纠、专项巡查、分类处理等方式，全面整治执法不廉、办案不公、担当不力等突出问题，实现执法队伍风清气正。

表 16 东莞市“十四五”交通行政执法重点行动任务

(1) 开创“四基四化”新局面
“行政执法公示、执法全过程记录、重大执法决定法制审核”3项制度、行政裁量权基准制度、行政执法责任制
(2) 构建智慧执法新模式
治超非现场执法监测点建设、非现场执法系统设备升级
(3) 开展人才培养新征程
行政执法人员业务培训、跨镇街、跨部门联合执法专项行动
(4) 打造服务提质新气象
普法责任制、交通重点行业领域法治宣传教育工作
(5) 开辟党建教育新境界
“市交通执法讲堂”、“讲政治、优作风、强服务”专题教育工作

第五章 保障措施

第一节 深化体制改革

优化整合内部运行机制。相关主管部门申请开展项目规划研究、前期工作和智能交通项目的，应做好充分论证并按相关规定申报。交通部门与自然资源部门建立交通规划联合工作小组，根据事权，就指标约束、刚性管控、弹性引导等做好衔接与协调。在交通专项规划和城市规划等方面，自然资源部门涉及交通的城市规划和空间安排须由交通部门审查并提出意见，而交通部门的交通专项规划和交通功能设计须由自然资源部门审查和统筹，实现交通专项规划和城市规划、交通功能和城市空间管控的双统筹、双审查。同时与公安交警部门建立协同执法机制，必要的时候由市领导牵头，形成多部门协同的联席工作机制，助力提升整体交通管理效能。加强与周边城市交通规划、管理、建设的协调机制，注重重大交通战略设施的协调组织。发挥政协、社会公众及新闻媒体等对政府部门的监督作用，协调不同利益群体的出行诉求，使交通规划能够更好地满足人民的出行需要。

建立交通工程品质相关规范，出台道路详细设计导则，提供可量化、可操作的标准，形成“以人为本”的综合交通、品质交通理念；完善项目前期费用使用管理办法，加大项目前期研究经费投入，完善道路及轨道等重大设施详细化规划体系，保障项目的可落地性；优化项目前期工作流程，合并

减少审批环节，推动项目尽快落地；研究项目余泥渣土统筹调度处理办法，建立余泥渣土调度机制，满足全市主要项目的余泥渣土处理需求及用土需求；优化工程管理模式，引导施工单位采用新材料、新工艺、新技术提升工程品质，研究推广工程代建制，建立高品质的代建单位库。

第二节 强化用地保障

强化与国土空间规划有效衔接，坚持土地利用与交通协调发展。全面强化、保障与国土空间规划的科学衔接和高度融合。在国土空间规划框架下，深化与广铁集团、市属国有企业合作，持续推动低效交通设施用地改造开发，释放更多空间资源，保障重大交通用地，支撑城市发展。针对重大交通设施和通道，在市镇两级国土空间规划中落实用地规模和红线，确保重大交通设施、通道的落地性。严格控制全市建设总量增量，优化全市交通发展模式，以公共交通优先带动“强心提质”的城市发展战略。优先保障铁路通道、城际轨道以及区域战略性通道的用地需求；公共交通枢纽场站、公共停车场、交通接驳设施等须在规划中优先安排落实；针对用地紧张的地区，考虑与绿化、公建等用地相结合配置交通设施。

构建用地保障机制，制定各层级（市级、功能区、镇街）规划交通设施落地政策，明确各层级交通规划设施需要落实的程度和上下层级传导衔接机制，精准配置用地指标，强化

用地管控，落实工作责任，提升服务意识，合理引导和解决交通设施规划与国土空间规划土地指标冲突问题，促进各层级规划的交通设施顺利落地，优先保障公共交通基础设施用地，促进公共交通优先发展。

研究制约项目建设的项目用地规模、用地指标、旧路用地手续不完善等问题的解决办法，促进项目建设提速增效；破解征地拆迁严重制约工程建设的痛点问题；优化管线迁改，消除管线迁改制约项目推进的难点痛点。

第三节 创新投融资模式

深化交通建设公共财政保障机制改革。积极争取国家和省专项投资补助，加大财政对公共交通建设与维护的投入。鼓励市镇两级财政统筹谋划一批重点项目，积极通过发行专项债券筹集资金。通过创新财政贷款贴息、以奖代补、先建后补等方式支持交通重点项目建设。深化交通发展建设投融资政策改革，扩宽多元化融资渠道，多渠道引进社会资本参与交通工程建设，完善并推广交通重点建设项目“BOT+EPC+股权合作”，积极推动重大项目参与基础设施领域不动产投资信托基金（REITs）试点，有效盘活存量资产，提升直接融资比重，降低债务风险，推动基础设施投融资市场化、规范化健康发展。着力挖掘交通建设项目预期收益权和其他可用经营性资源的投资价值；支持国有企业用好公司债券、企业债券等融资工具；积极探索特许经营、股权

合作、委托经营等多种方式。强调以成本效益分析结果作为交通基建投资决策依据，减少盲目决策。妥善处理轨道建设存量债务，严格控制新增债务。通过多种渠道增加轨道建设资本金来源。创新轨道债券发行方式，提高直接债务融资比例，有效降低融资成本。发挥地方政府专项债券作用，带动社会资本投资，保障轨道项目合理融资需求。建立健全轨道债务风险监测预警机制，加强对政府项目出资能力、运营补亏能力的审核。

第四节 严格监督考核

加强规划实施考核与监督。建立规划实施定期考核机制，按照规划实施的目标责任和任务分工，围绕全市“十四五”规划纲要和本规划确定的指标任务，全面考核各镇街、各有关部门的贯彻落实情况；坚持单位自评和统计部门监测相结合，引入第三方评估，增强规划考核的客观性和科学性；畅通规划实施的监督渠道，发挥行政监察、组织人事、统计审计等部门对规划实施的监督作用，发挥社会各界对规划实施情况的监督作用，开展第三方公众评价。同时加强交通立法建设。完善交通规划体系，系统制定本地化交通规划技术指引及标准，强化交通规划引领作用。加强交通运输法治建设，在交通运输规划、建设、运营、管理的各个环节、各个领域提供法治支撑，进一步完善综合交通法规体系；完善交通行政执法体制，创新监管模式，整合执法资源，增强安全监管和

应急保障能力。

第五节 加强人才保障

加强人才队伍建设，建立并完善人才培养体系，打造创新创业人才高地。牢固树立“人才资源是第一资源”的思想，把人才工作摆在与交通建设工程同等重要的位置，纳入交通运输行业跨越式发展的总体目标，积极培养高素质的交通运输业人才。加大人才队伍建设的投入，把“人才队伍建设”投资等同于重点工程投资，有计划按比例地投资，注重培养后备人才，用好现有人才，鼓励自学成才，打造高新人才。完善教育培训体系，加强与教育部门、高等院校、报考和在读学生的联系与合作，培育和吸引优秀人才为交通行业发展出力。建立人才激励体系，坚持价值与报酬对等、重奖科技、重奖人才的原则，建立人才资质认定、专业技术能力及综合素质考核、人才价值评定、岗位贡献、科技创新成果奖励等制度，最大限度地调动各类交通人才的积极性，更好地吸引人才、留住人才、凝聚人才。

附表

“十四五”期间谋划交通类项目一共 166 个，项目总投资约 4516 亿元，“十四五”期间完成投资约 2883 亿元，“十四五”期间市财政计划完成投资约 964 亿元。具体如下：

（一）轨道交通建设项目总投资约 1994.0 亿元，“十四五”期间投资 1122.2 亿元，“十四五”期间市财政投资约 398.2 亿元；

（二）轨道枢纽配套设施建设项目总投资约 69.3 亿元，“十四五”期间投资 69.3 亿元；

（三）高速公路及出入口建设项目总投资约 1262.3 亿元，“十四五”期间投资 1262.3 亿元，“十四五”期间市财政投资约 49.1 亿元；

（四）干线路网建设项目（包括快速路建设项目、部分国省道提质改造项目）总投资约 535.2 亿元，“十四五”期间投资约 426.6 亿元，“十四五”期间市财政投资约 426.6 亿元；

（五）广、深、惠衔接道路建设项目总投资约 64.2 亿元，“十四五”期间投资 64.2 亿元，“十四五”期间市财政投资约 48.3 亿元；

（六）其他道路建设项目（包括重大平台配套设施建设项目、断头路建设项目、其他城市道路建设项目以及部分国省道改造项目）总投资约 248.8 亿元，其中“十四五”期间投资约 161.9 亿元，“十四五”期间市财政投资约 104.2 亿元；

（七）港航建设项目总投资约 92.7 亿元，“十四五”期间投资约 52.3 亿元；

（八）品质公交建设项目总投资约 37.1 亿元，“十四五”期间投资约 18.2 亿元，其中“十四五”期间市财政投资约 17.9 亿元；

（九）品质慢行建设项目总投资约 51.5 亿元，“十四五”期间投资约 50.0 亿元，其中“十四五”期间市财政投资约 8.2 亿元；

（十）静态交通建设项目总投资约 146.2 亿元，“十四五”期间投资约 99.8 亿元，其中“十四五”期间市财政投资约 0.08 亿元；

（十一）交通拥堵节点治理建设项目总投资约 11.9 亿元，“十四五”期间投资约 11.9 亿元，其中“十四五”期间市财政投资约 4.9 亿元；

（十二）智慧交通建设项目总投资约 2.6 亿元，“十四五”期间投资约 2.6 亿元；

市财政投资约 2.6 亿元。

一、建设项目库

附表 1 轨道交通建设项目（单位：万元）

序号	项目名称	里程 (km)	总投资	“十四五”期间市财政投资
1	赣深高铁（东莞段）	28.0	480000	39200
2	深圳至江门铁路（东莞段）	13.6	500000	117500
3	广深第二高铁（东莞段）	47.8	1910000	95000
4	佛莞城际（东莞段）	9.3	310000	0
5	中南虎城际	51.8	1790000	267500
6	深惠城际	12.1	630000	127500
7	佛山经广州至东莞城际	36.7	3750000	750000
8	常平至龙华城际	20.0	730000	37500
9	塘厦至龙岗城际	21.7	750000	37500
10	1 号线一期工程	57.5	3960000	458282
11	2 号线三期工程	17.3	1430000	573529
12	3 号线一期	51.5	3700000	1478768
	合计	367.3	19940000	3982279

注：上述项目总投资为暂估数，具体金额以项目立项时投资审核数为准。赣深高铁市财政投资按

其他国铁和城际轨道市财政投资按“十四五”总投资 25%资本金匡算，城市轨道交通市财政投资数据来源于《规划调整（2021-2026）资金平衡及财政承受能力论证报告》。

附表 2 轨道枢纽配套设施建设项目（单位：万元）

序号	项目名称	总投资	“十四五”期间市财政投资
1	赣深客专东莞南站（塘厦站）交通配套设施建设工程	508403	——
2	广深港高铁虎门站站房扩建及站前广场基础设施工程	184669	——
3	广深铁路常平站站房改造	——	——
合计		693072	0

附表 3 高速公路及出入口（单位：万元）

序号	项目名称	里程 (km)	总投资	“十四五”期间市财政投资
1	莞番高速	56.3	2216557	265818
2	常虎高速改扩建（甬莞-莞佛高速公路谢岗至虎门及虎门港支线一期改扩建工程）	53.1	1920000	0
3	常虎高速延长线	6.5	320000	38400
4	莞深高速改扩建（珠三角环线高速东莞	55.7	1820900	0

	至深圳段及龙林支线改扩建工程)			
5	广深高速改扩建	47.4	2100000	0
6	莲花山通道及东延线	28.4	2239200	0
7	狮子洋通道	14.0	1754624	0
8	博深高速沥林出入口	——	43230	43230
9	龙大高速龙环立交（环莞三期）改造工程	——	80000	80000
10	常虎高速环莞二期立交工程（怀德立交）	——	40727	40727
11	公常公路 X232 与莞深高速交汇节点改造工程	3.3	26494	22405
12	深圳外环高速东莞段黄洞互通工程	5.2	61571	0
	合计	290.7	12623303	490580

附表 4 干线路网建设项目（单位：万元）

序号	项目名称	里程（km）	总投资	“十四五”期间市政投资
1	环莞快速路三期龙大高速至莞深高速段工程	7.3	205012	170012
2	环莞快速路三期莞深高速至东部快速段	16.5	683469	683469

3	环莞快速路三期长安莲湖路至龙大高速段	12.1	337800	337800
4	环城南路-莞长路-连马路-沁园路段（新松山湖第二通道）	16.0	492900	219712
5	白沙南路	4.4	270000	270000
6	松山湖大道至常平环常西路联络线工程	4.9	66355	66355
7	松山湖大道同沙立交新建左转匝道工程	——	21556	21535
8	环城南路-东部快速连接线工程	2.4	80000	80000
9	大湾区大学连接线（沿海公路滨海湾段）	3.2	65000	65000
10	水乡环线南环（水乡大道-港口大道）	15.8	200000	0
11	滨海湾大道工程	10.4	200597	0
12	滨海湾新区东湾大道	8.8	472329	0
13	桑茶快速路及东延线工程	12.3	194100	98459
14	G220 塘厦段提质改造	10.5	105800	105800
	G220 凤岗段提质改造	14.9	76000	76000
15	G107 提质改造（大岭山—长安段）	25.6	——	——
16	S357 莞樟路提质改造	32.7	400000	400000
17	东平大道快速化改造	13.0	260000	260000
18	环城路大修工程	27.0	270000	270000

19	清龙路	16.0	180000	180000
20	水乡大道延长线	4.2	71893	3552
21	水乡大道升级改造工程（中洪节点）	0.8	17100	0
22	中洪路	19.4	162036	0
23	望万路工程	2.8	98800	0
24	进港中路	——	——	——
25	水乡第二通道	15.3	421400	0
合计		296.3	5352147	3307694

附表 5 广、深、惠衔接道路（单位：万元）

序号	衔接地区	项目名称	里程（km）	总投资	“十四五”期
1	深圳	丹平快速二期东莞衔接工程	0.9	48000	
2		松山湖科学城至光明科学城通道（东莞段）首期工程	4.3	68095	
3		东莞市海堤路-深圳滨江大道	1.0	50000	
4		新公常路	2.7	16200	
5		东湾大道	2.8	14000	
6		岭南大道	3.0	18539	
7		沙湖大道	3.2	17528	
8		大山塘二街	2.5	15000	

9		天堂新街-南天路	2.0	12000	
10		泗黎路	1.9	9769	
11		向阳路	0.9	3528	
12		工业大道	0.5	2700	
13		高尔夫大道	4.2	2542	
14		东兴大道	0.3	1800	
15		广州	新建东江通道	2.8	198000
16	麻涌东江大桥扩建		1.1	16000	
17	江龙大桥		0.9	55000	
18	新槎大桥		1.6	64000	
19	惠州	县道 X886 清溪九乡至东风坳路升级改造工程	3.4	28940	
合计			39.9	641641	4

附表 6 其他道路建设项目（单位：万元）

序号	项目名称	里程（km）	总投资	“十四五”期 政投
1	粤海银瓶合作创新区基础设施建设项目	——	670000	——
2	鸿福西路-银龙路跨江通道工程	1.8	192000	1920
3	镇际联网 1 号路	2.8	70000	——
4	长安振安路升级改造工程	13.1	106511	519
5	石竹路下穿四环路通道工程	——	17144	169

6	X239 线谢常路及延长线（X239 线谢岗段）升级改造工程	12.4	50931	559
7	X241 虎门龙头山至长安四环路路段大修工程	9.2	40209	401
8	X195 石排段（石洲-石横大道）升级改造工程	7.1	36617	366
9	进港北路	3.6	30000	300
10	X241 虎门至厚街段	6.0	28399	283
11	X886 清溪北环路口至清水路口路段大修工程	8.7	22982	229
12	X195 横沥下沙至神山大桥路段大修工程	5.8	21600	215
13	X239 常平至谢岗	1.5	19266	192
14	X310 桥头段	4.9	19214	191
15	X247 茶山段（含温增桥扩建）	1.6	18766	187
16	X240 长安至虎门段	1.4	16703	166
17	口岸大道至环莞快速路三期联络线	1.6	16600	166
18	东江南支流港湾大桥	2.7	94678	150
19	从莞高速谢坑出入口（塘厦互通）至塘厦桥清路连接线工程	1.9	6870	585
20	莲湖路改线工程	0.4	5209	300
21	县道 X246 角社大桥应急工程	0.5	8681	183

22	X231 线凤岗铁路桥拆除重建工程	0.2	13000	107
23	望中路	3.7	53400	534
24	虎门大道东（县道 X241 段）工程	2.5	35000	350
25	从莞高速合水出入口至县道 X886 道路工程	2.0	28500	285
26	望沙路延长线	1.8	18700	187
27	桥头镇桥东路南五街（东太湖路）工程	1.7	12230	122
28	月湖路延长线	1.5	11138	891
29	清溪谢坑至塘厦横塘道路	2.6	6208	620
30	X249 东太路改建项目	1.4	4294	424
31	沿江高速洪梅出入口连接道路扩建提升工程	0.5	1831	183
32	县道 X241 厚街段（厚新路-厚虎路）升级改造工程（一期厚新路段）	1.4	1680	168
33	县道 X241 厚街段（厚新路-厚虎路）升级改造工程（二期厚虎路段）	0.5	1500	150
34	望沙路升级改造工程	4.5	26592	0
35	威远岛内环路（西段）提升改造工程	4.1	17367	0
36	福海路南延线工程	2.3	61687	0
37	海战馆路北延线市政工程	2.7	44069	0
38	虎门大道南延线市政工程	1.1	25883	0
39	望中路中线工程	2.4	15500	0

40	环市南路上跨广深铁路工程	——	34000	0
41	威远大桥工程	0.8	39024	0
42	水乡新城南路	3.7	100000	0
43	东平大道延长线	1.7	12000	0
44	大岭山镇建设路延长线工程	2.4	15150	750
45	生态园 7 号路延长线工程	1.7	8849	——
46	国道 G228 东莞市清溪至平山段路面改造工程	17.9	52200	522
47	国道 G220 桥头石水口至樟木头段路面改造工程	13.0	37900	379
48	S358 线东莞市轮渡路段	6.4	49000	326
49	S529 线东莞市黄泥塘至卢屋村段（原县道 X232 环常东路段）	4.4	69796	697
50	S357 莞惠公路樟木头至谢岗段路面大修工程	17.0	80375	338
51	省道 S529 线东莞市黄江镇东环二路口至黄牛埔路口段	3.8	11200	112
52	S529 线东莞市黄江 G94 高速口至龙见田加油站段	2.7	1640	164
53	旗同大街	4.1	41646	——
54	西环路延长线	8.0	64000	0
	合计	211.4	2487739	1042

附表 7 港航建设项目（单位：万元）

序号	项目名称	建设内容	总投资	“十四 期间 投
1	沙田港区西大坦作业区 1#~3#泊位工程	50000 吨级多用途泊位 3 个	300000	
2	东莞港沙田港区三期工程 (9#、10#泊位)	50000 吨级多用途泊位 2 个	192395	
3	东莞水上巴士首期航线码 头工程	35m 长客船客运泊位 3 个	4687	
4	港澳客运码头搬迁工程	突提码头 5 座，44m 客船泊位 8 个，联检泊位 2 个	73000	
5	广州新沙港区 11、12、14# 泊位工程	——	345000	
6	东莞港沙田港区立沙岛作 业区宏川石化码头工程	建设一个 2 万吨级石化码头泊位 (可靠泊一艘三千吨级化工品 船)	12000	

合计	——	927082	
----	----	--------	--

附表 8 品质公交建设项目（单位：万元）

序号	项目名称	建设内容	总投资	“十四五” 财
1	中心城区中小运量线路	在中心城区建设 10 公里的中小运量示范线路。	100000	
2	“三江六岸”中小运量线路	在“三江六岸”地区建设 21 公里的中小运量示范线路。	210000	
3	中心城区公交专用道建设	中心城区公交专用道 100 公里。	4400	
4	综合公交车场	集停车场和充电设施于一体的多功能公交场站 1 座。	50000	
5	公交首末站建设	建设一批公交首末站	——	
6	公交站台改造	重要路段公交站台港湾式改造若干。	1064	
7	莞长路等四条主干公路公交候车亭	莞长路等四条主干公路公交候车亭改造提升 300 个。	2857	
8	电子站牌	中心城区公交站台电子站牌改造 100 个。	2415	
合计		——	370736	1

附表9 品质慢行建设项目（单位：万元）

序号	项目名称	建设内容	总投资
1	莞太路品质提级	对全长 5.7km 的道路进行品质提升改造。	81967
2	东莞大道-鸿福路商圈城市二层步行系统工程	建设环第一国际片区、台商大厦片区（含火炼树片区）、民盈国贸片区的城市二层慢行连廊系统，预估各段总长合计约 850 米（不含市民中心—国贸中心二层连廊）。	16900
3	东莞大道品质提升工程	<ol style="list-style-type: none"> 1.东莞大道慢行空间进行整体策划改造，道路品质提升 2.8km。 2.市规划展览馆北山登山径约 5000 m²。 3.丽峰路、美峰路全要素改造提升 3175 m²。 4.体育路-旗峰路全要素改造提升 24837 m²。 5.簪花岭村公共慢行通道 3250 m²。 6.黄旗山公园入口广场提升 26475 m²。 7.元美东路改造提升 11760 m²。 8.簪花路全要素改造提升约 12880 m²。 9.新增或改造公交站 5 个。 10.石竹路（元美东路-体育路）改造提升 4318 m²。 11.会展北路改造提升 4050 m²。 12.东莞大道与鸿福路路口公园约 47600 m²。 	16400

4	东纵路慢行系统提升项目	对长约 2.6 公里的现状道路，优化慢行空间结构。	3178
5	东城中路慢行系统品质提升工程	对长约 2.25km 的现状道路进行品质提升	10000
6	环城路光明社区至同沙公园段慢行设施完善项目	针对环城路光明社区至同沙公园段慢行设施缺失问题，通过新增人行道及梯道、改造提升人行道设施、增加照明设施、对桥底进行彩绘等方式，完善慢行交通，方便周边市民慢行出行。	191
7	推进市直管绿道连通	在环城东路、环城南路和松山湖大道部分路段的双向人行道上建设透水混凝土绿道及相应的配套设施，总长度约 49.6 公里。	4882
8	推动道路慢行空间品质提升	各镇街中心区每年打造不少于两条慢行品质示范街道建设，每年不少于 3 公里。	360000
9	推动构建连续、立体步行系统	在过街需求集中、条件适宜的路段，新建 30 处立体过街设施。	21000
10	推动轨道、公交、慢行三网融合	完成 10 个轨道站点片区三网融合示范建设。	——
11	鸿福路综合提升项目	优化鸿福路的交通功能及组织，智慧化升级设施、管理、服务。整合鸿福路街道两侧建筑退让线范围内“U”空间，提升全线整体环境品质。	——
合计		——	514519

附表 10 静态交通建设项目（单位：万元）

序号	项目名称	建设内容	总投资
1	立体停车库试点	市自然资源局机械立体停车库等停车设施试点。	3050
2	推动停车设施项目建设	到 2022 年底，全市新增停车位不少于 18 万个，其中配建停车位不少于 9 万个，路外公共停车位不少于 9 万个，中心城区新增路外公共停车位不少于 1.5 万个。	1459000
合计		——	1462050

附表 11 交通拥堵节点治理建设项目（单位：万元）

序号	项目名称	建设内容	总投资	“十 市
1	植物园片区交通综合治理	路网、公交、慢行、停车等多种措施。	14000	
2	交通拥堵节点专项整治	连续三年每年完成两批交通拥堵节点整治。	24000	
3	妇幼保健院区域交通综合治理	路网、公交、慢行、停车等多种措施。	6369	

4	人民医院区域交通综合治理	路网、公交、慢行、停车等多种措施。	6980	
5	治超非现场执法点规划建设	在超限超载重型车辆严重的公路路段，建设20个治超非现场执法点。	16988	
6	加大电子警察密度	分批新建及更新电子警察；完善拥堵片区的违停球、电子警察等交通技术监控设备建设。	25556	
7	加大整治摩托车、电动三轮车和共享单车工作力度	持续加大摩托车、三轮车和共享电动车的治理力度	0	
8	推广道路交通事故快速处理联动机制	持续推进、推广交通事故快速处理服务	0	
9	新增严管路	各镇街每年建设一条严管路	——	
10	县道 X233 塘厦段 K11+115 平交路口改造工程	设置上跨蛟平大道的半定向和迂回式匝道桥。	12480	
11	S120 省道莞龙公路石龙南二桥段治堵工程	增设跨线桥。	12711	
合计			——	119084

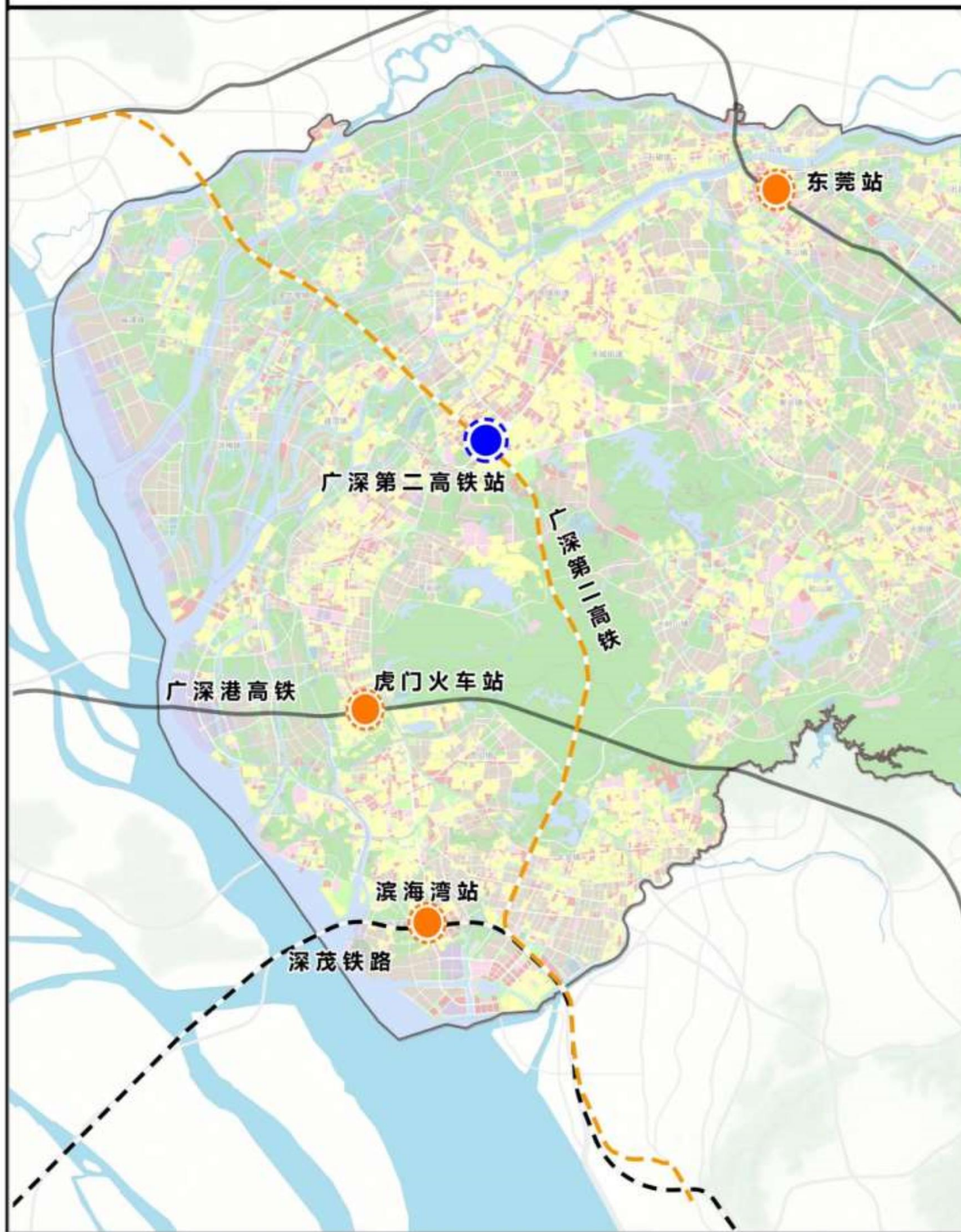
二、智能交通项目库

附表 12 智能交通建设项目（单位：万元）

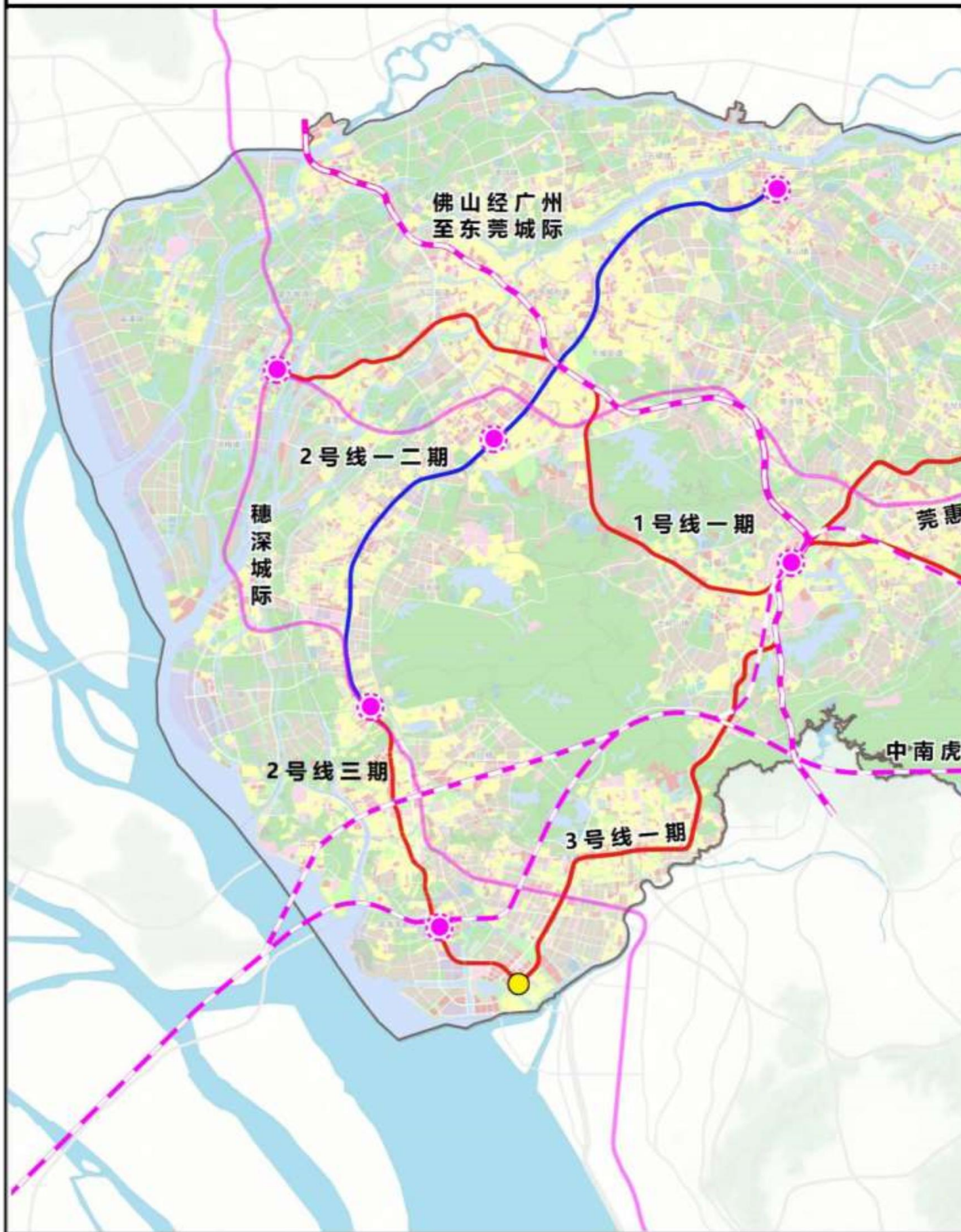
序号	项目名称	建设内容	总投资
1	智慧交通小脑 （大交通数据 中心）	创建交通数据共享机制，搭建东莞市智慧交通小脑。对交通行业动、静态数据进行全面整合，汇聚港航、高速、公交、出租、轨道、停车、客运、货运和互联网等数据，实现全市交通数据深度解析和挖掘，形成综合交通监测、交通融合决策、协调指挥与应急联动等平台能力，实现对“智慧交通样板示范区”乃至整个东莞市的交通运输、公安交管、公众服务等三大领域的运行监测及业务赋能，从而提升全市交通信息化智慧水平。	5172
2	综合交通运行 监测与指挥调 度平台（大交通 综合平台）	建设上接省、下联镇（街道、园区）、横向到边、纵向到底的全市统一的综合交通运行监测与指挥调度平台，全面统筹协调交通业务跨地区、跨部门、跨层次联动。	2506
3	智慧交通样板 示范区	基于智慧交通小脑及指挥调度平台，以城区四区为建设范围，在信息采集前端（路口信控、视频监控、流量检测等）、交通管控（信号控制、事件检测、AR 实景指挥、集成指挥、智慧出租、智慧执法等）、	18116

		信息服务等方面构建一套完整的智慧交通管控体系，在疏导城区交通拥堵的同时充分发挥引领示范作用。	
合计			25794

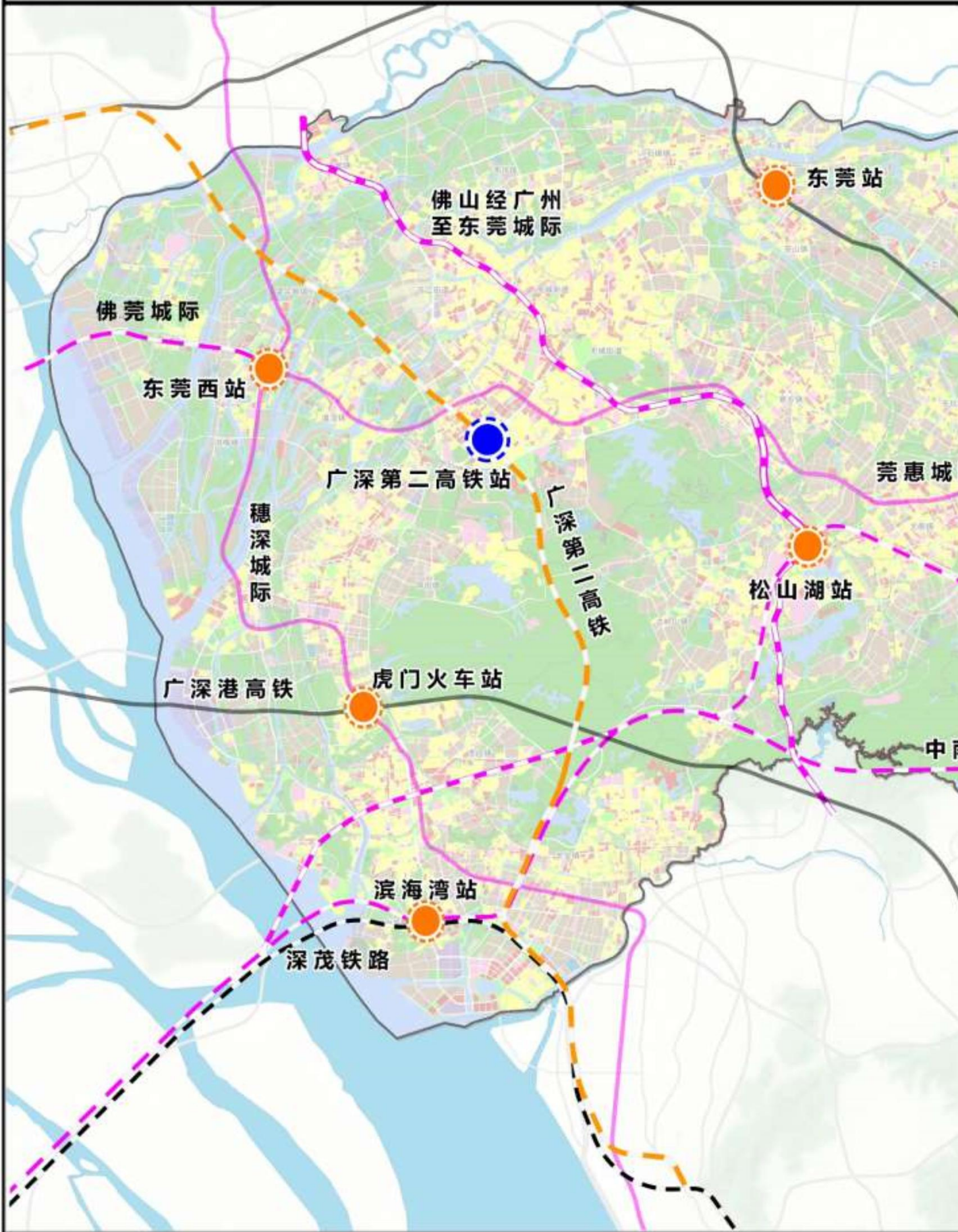
东莞市综合交通运输体系发展“十四



东莞市综合交通运输体系发展“十四五”



东莞市综合交通运输体系发展“十四



东莞市综合交通运输体系发展“十四

