

广西高速公路网规划 (2018—2030 年)

广西壮族自治区交通运输厅
广西壮族自治区发展和改革委员会
2018 年 9 月

目 录

前言.....	1
一、规划基础.....	3
(一) 发展回顾及评价.....	3
(二) 发展形势及要求.....	5
二、指导思想、基本原则及规划目标.....	7
(一) 规划指导思想.....	7
(二) 规划原则.....	8
(三) 规划目标.....	8
(四) 规划期限.....	11
三、布局方案.....	11
(一) 布局思路.....	11
(二) 布局方案.....	14
四、规划效果.....	21
五、规划实施.....	25
(一) 资金与土地需求.....	25
(二) 近中期建设重点.....	25
六、措施与建议.....	26
(一) 积极争取国家政策支持，助力高速公路建设.....	26
(二) 强化规划统筹衔接，保障规划顺利实施.....	27
(三) 明确任务分工，细化实施方案.....	27
(四) 建立健全体制机制，加快项目推进.....	27

（五）拓展投资融资渠道，强化资金保障	28
（六）深化前期研究和方案论证，打造品质工程.....	29
（七）加强沿线资源产业融合发展，激活高速公路经济带.....	30
附表 广西高速公路网规划（2018—2030年）布局方案表	31

附图：

附图 1 广西高速公路网规划修编（2010—2020年）建设进展示意图（截止 2018年9月）

附图 2 广西高速公路网规划（2018—2030年）新增项目示意图

附图 3 广西高速公路网规划（2018—2030年）布局方案示意图

广西高速公路网规划（2018—2030年）

前言

自治区人民政府于2010年批准实施《广西高速公路网规划修编（2010—2020年）》后，我区高速公路建设进入较快发展时期，预计至2018年底已建和在建高速公路里程突破8000公里，对促进广西资源开发利用、区域经济合作、新型城镇化建设、脱贫攻坚战等方面发挥了极其重要的作用。

近十年来，广西经济社会发展环境发生了新的变化，党的十九大提出全面建设社会主义现代化强国宏伟目标的新征程，中央赋予广西“三大定位”新使命，“一带一路”倡议、中新互联互通陆海新通道、北部湾城市群发展规划、珠江-西江经济带发展规划、左右江革命老区振兴规划、桂林国际旅游胜地建设发展规划等区域经济合作战略相继实施，广西经济社会发展面临新的形势和发展机遇。

今后十多年时间，我区将为与全国同步基本实现社会主义现代化的宏伟目标努力奋斗。随着国家战略推进，我区经济加快转型发展，工业化城镇化进程加速，居民消费升级等，这对加快包括高速公路在内的交通基础设施建设，提高交通运输保障能力和服务水平提出了新的更高要求，迫切需要对这一时期的全区高速公路网进行统筹规划。

为落实自治区党委、政府工作部署要求，自治区交通运输厅和自治区发展改革委共同按照《公路法》和交通运输部的有关规定，组织高速公路网规划项目组于2018年2月初开展内部研究工作，研究我区高速公路网新增路线初步方案；于3月上旬，向各地市征集高速公路新增线路、建设模式等方面的意见；于3月中旬梳理完成地市意见并研究优化布局方案，并经多次研究讨论后，在4月中旬与5月中旬分别向自治区政府秦如培常务副主席、费志荣副主席汇报规划编制情况并落实有关指示；于5月下旬与自治区国土、林业、环保、住建、海洋渔业等厅局部门及各地市对接，核查影响路线可行的生态环境敏感因素、测算用地总量和占用基本农田数量，保障规划路线不存在否决性的生态环境因素，修改后形成规划（征求意见稿）；6月19日—6月27日，将规划（征求意见稿）向自治区有关厅局、各个地市、邻省交通厅及社会公众等征求意见，对反馈意见分析论证后，修改形成规划（送审稿）。于7月中旬，自治区交通运输厅、发展改革委召开了规划评估会议，邀请区内外专家、自治区相关部门和各地市政府参会，之后根据会议意见进行修改完善形成规划（报批稿）。

8月24日，自治区主席陈武主持召开自治区十三届人民政府第14次常务会议，研究审议通过了《广西高速公路网规划（2018—2030年）》。会后，根据会议相关意见进一步优化完善规划并上报。自治区政府于2018年9月25日以桂政函〔2018〕159号批复

实施本规划。

一、规划基础

（一）发展回顾及评价

广西高速公路发展起步于上世纪九十年代。从 1993 年桂林至柳州高等级公路建设至今，已经形成以南宁为中心连接各地市和“通江达海、出省出边”的高速公路网骨架，对促进全区经济社会快速发展，构建“两区一带”区域协调发展新格局提供了重要支撑。

以规划为先不断完善，有力指导了全区高速公路快速发展。2006 年，自治区人民政府批准实施《广西高速公路网规划（2006—2020 年）》，提出了“4 纵 6 横 3 支线”的高速公路网规划布局方案，规划总里程 5590 公里。2010 年，为了更好地指导和推进高速公路发展，特别是为贯彻落实《国务院关于进一步促进广西经济社会发展的若干意见》（“国发〔2009〕42 号”）文件精神，自治区人民政府批准实施《广西高速公路网规划修编（2010—2020 年）》，修编后的广西高速公路网规划布局方案为“6 横 7 纵 8 支线”，规划总里程 8000 公里（未包含远景展望线约 600 公里），实际规划里程约 8600 公里。在高速公路网规划修编执行过程中，为加快推进我区高速公路建设，自治区人民政府印发了《县县通高速公路建设工作方案》（“桂政发〔2014〕51 号”），县县通高速公路建设进程大大加快，原有大部分远景展望线也视同规划路线实施推进。

以高速公路为骨架，我区现代化综合交通网络基本形成。规划实施以来，我区高速公路建设进入较快发展时期。至 2017 年底，已建成高速公路 5259 公里。2018 年 在建和新开工高速公路突破 3000 公里，基本实现规划高速公路网的全面开工建设。目前以南宁为中心连接各地市和“通江达海、出省出边、衔接重要枢纽节点”的高速公路通道骨架基本形成，建成出省出边出海通道 22 个，对外辐射滇、贵、湘、粤等周边省份和东盟国家以及北部湾沿海港口，对内通达所有地级市和 89% 的县级节点（半小时内通达高速公路互通出口），基本实现以南宁为中心 2 小时可通达北部湾经济区城市与港口、6 小时通达全区 14 个地级市、一日通达邻省省会、邻国首都，彻底改变了传统交通格局和时空观念，大幅提高了综合运输能力和运输效率。

以高速公路建设为龙头，有效支撑和促进了广西经济社会发展。高速公路的快速发展，有效连接我区重要城镇、口岸、港口、枢纽、产业园区和周边省份，为服务国家对外工作大局，改善广西投资环境，深化区域经济合作，优化产业布局，加快城镇化发展，带动旅游业发展，促进全区经济社会快速发展提供了重要支撑。据测算，2010 年以来全区高速公路建设累计完成投资 2600 亿元，直接拉动 GDP 约 3000 亿元，拉动相关产业产值近 1 万亿元，提供了约 400 万个就业岗位。

广西高速公路发展虽然取得了显著的成绩，但在路网布局等方

面仍存在短板和薄弱环节，主要体现在：**一**是在新的区域经济合作态势下，出省出边出海通道数量仍显不足，与相邻周边省份以及东盟国家、北部湾沿海港口之间的联系有待进一步强化。**二**是南宁作为北部湾城市群核心城市与城市群内重要城镇及周边城市间的连接仍显不足，枢纽辐射能力有待增强。**三**是广西北部湾经济区、珠江-西江经济带、左右江革命老区、桂林国际旅游胜地的高速路网不够完善，区域内一体化发展的城镇节点间、相邻地级市间联系有待进一步加强。**四**是市与市之间的高速公路绕行里程较远，一些地市与县之间的连接仍显不足，钦州、河池、贵港等中心城高速公路过境线路布局不够完善，过境效率有待提高。**五**是泉南、广昆等早期建成的国家高速公路广西境路段逐渐呈现出服务水平降低、通行能力不足等问题，难以适应长远发展需要。**六**是部分区域路网不够便捷，车辆迂回绕行距离较长，路网效率、安全性和可靠性有待进一步提升。

（二）发展形势及要求

广西具有沿海、沿江、沿边的区位优势，发挥区位优势的关键在于交通，交通需要先行。党的十九大明确提出了建设交通强国的总体要求，中央赋予广西“三大定位”新使命，广西在“一带一路”倡议、中新互联互通陆海新通道建设、北部湾城市群发展规划等国家战略、区域经济合作中的优势地位日益突出，广西经济社会发展面临新的形势和发展机遇，对高速公路发展提出了新要求。

1. 落实建设交通强国的总体要求。党的十九大立足新时代新征程，作出了建设交通强国的重大决策部署，这要求新时代我区的高速公路网络覆盖更加全面，促进社会经济发展，以解决城乡间、区域间发展不平衡不充分的问题，以满足人民个性化、品质化、高效率的出行需求，为全面建成社会主义现代化强国提供有力支撑。

2. 落实“三大定位”新使命的要求。中央赋予广西的“三大定位”新使命，深度融入“一带一路”倡议，要求提升交通运输全方位对外开放能力，强化高速公路对外出省出边出海通道建设，推进与周边区域和国家的互联互通，进一步强化中心城市与节点互联互通的高速公路网络，更好地发挥交通基础设施的引领带动作用。

3. 服务于国家战略规划的要求。全面实施国家战略，北部湾经济区、珠江-西江经济带、左右江革命老区、桂林国际旅游胜地建设上升为国家战略，以及“南向、北联、东融、西合”等区域发展战略规划的实施，要求增强高速公路的服务作用，优化区域高速公路网络布局，加强我区江海联动通道建设，扩大高速公路网的平衡覆盖，促进城乡区域协调发展。

4. 引领社会经济发展的要求。随着新型城镇化、新型工业化、信息化、农业现代化及全域旅游发展，各项事业发展要求高速公路提高服务能力和通达水平，适度超前于经济发展，并继续发挥好对消化产能、稳定经济增长、促进民生改善的重要作用，确保到2020年与全国一道全面建成小康社会，到2035年与全国同步基本实现

现代化。

5. 统筹构建现代综合交通运输体系的要求。随着高速铁路、城际铁路、西江水运、普通干线公路的规划建设完善，交通枢纽节点的交通聚集和转换，要求高速公路加强衔接协调，合理配置和优化利用，充分发挥综合运输整体优势和组合效率。

6. 提高应急保障能力的要求。保障国家安全维护领土完整，实施稳边固边兴边战略，要求交通领域军民融合发展，加快具有国防战略意义的高速公路通道建设；为有效应对重大自然灾害、突发事件，要求统筹考虑重要高速公路通道及其辅助路线、迂回路线的布设，提高网络可靠性。

二、指导思想、基本原则及规划目标

（一）规划指导思想

以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，全面贯彻落实党的十九大精神，按照“交通强国”要求，落实“三大定位”新使命和“五个扎实”新要求，立足长远，科学谋划，衔接“一带一路”，围绕构建“南向、北联、东融、西合”的全方位开放发展新格局，构建布局完善、能力充分、覆盖广泛、衔接顺畅的现代化高速公路网络，以促进广西经济社会高质量发展，为2035年我区同步基本实现社会主义现代化的目标提供高效、便捷、安全的交通运输保障。

（二）规划原则

战略定位，全面引领。按照“交通强国”建设要求，落实“三大定位”新使命，进一步贯彻落实“建优建强北部湾经济区，以东融为导向提升做实珠江-西江经济带，以脱贫发展为重点振兴左右江革命老区，以世界一流为目标打造桂林国际旅游胜地”等国家战略，进一步完善高速公路网，充分发挥高速公路对改善民生、促进经济社会持续健康发展、带动区域合作的引领作用。

需求导向，科学布局。准确把握广西地理条件、人口和产业布局、交通需求，科学谋划高速公路网布局，提高路网密度和通达深度，充分促进发挥广西区位优势，适应群众日益增长的高速公路出行需求。

统筹规划、协调发展。统筹高速公路与城镇、土地利用、环境保护等的衔接和协调；统筹与其他运输方式的衔接和协调；统筹资源集约利用，使高速公路与社会协调发展互适。

适度超前、创新机制。把握好各阶段建设目标和重点，按适度超前的原则推进高速公路建设；创新交通投融资体制机制，充分发挥地市和社会资本的积极性和能动性，助推高速公路网建设。

（三）规划目标

1. 具体目标

广西高速公路网规划落实国家战略的具体目标为：

——引领北部湾城市群发展：高速公路布局引领促进北部湾城市群发展，新增南宁市作为“一核”与湛江、海口“两极”联系的大通道，构建北部湾城市群以“一湾双轴、一核两极”空间格局为框架的高速公路网络。

——提升珠江-西江经济带：提升珠江-西江经济带高速公路基础设施水平，衔接经济走廊产业园区及城镇，打造以“东融”为导向连接粤港澳大湾区的高速公路大通道，促进经济带城乡一体化、产业协同发展。

——振兴左右江革命老区：以高速公路服务均等化为指向，补充完善左右江革命老区高速公路交通基础设施，增强西南地区通边达海和面向东盟开发的高速公路大通道建设，促进革命老区社会经济发展振兴。

——打造桂林国际旅游胜地：以桂林市区、阳朔为两个核心，打造至周边省市便捷的高速公路通道，缩短与周边旅游集散地的距离，形成串联桂林各县份的高速公路市域大环线，增强延伸与贺州联系通道，促进桂贺旅游一体化发展。

2. 总体目标

到规划期末，建成“**互联多区、汇聚核心、外通内畅、衔接充分、布局平衡、可靠高效**”的高速公路网，高速公路建设发展以率先实现“**交通强区**”为指向，全面落实“**三大定位**”新使命，

实施国家战略，适应广西 2035 年基本同步实现社会主义现代化对高速公路的要求，有力地支撑广西经济社会发展。

——**互联多区**：加强与周边省份便捷互联，高速公路顺畅连接珠三角、长株潭、成渝、滇中、黔中等重要经济区及城市群，构建中南西南地区经广西面向东盟、粤港澳大湾区等地区的“南向、东融”大通道，实现出省出边出海均有便捷高速公路通道。

——**汇聚核心**：强化高速公路网络以南宁为核心，加强南宁与主要城市、北部湾城市群的连通；南宁与北部湾城市群内陆城市 3 小时通达率 90%，与全区各地市 3 小时通达率 80%，5 小时通达全区所有地市，增强南宁市作为北部湾城市群核心城市、广西壮族自治区首府的功能和地位。

——**外通内畅**：所有省界、边境县（市）至少有 1 条出省或出边对外通道；相邻地市之间有直连的高速公路，市与县有高速公路通达，相邻地市间 2 小时互通；地市中心城区 1 小时覆盖 90% 的县区，2 小时覆盖所有县区；满足中心城市及重要县级节点的高速公路过境线需求。

——**衔接充分**：高速公路网通达所有县（市、区），连接公路与铁路枢纽、港口、机场、边境主要口岸等重要交通枢纽节点及重要的工业园区、产业基地，覆盖重要的风景名胜区及所有 5A、4A 级旅游景区。

——**布局平衡**：结合区域经济、人口、产业发展需求完善路

网布局，合理加密广西东部地区主要城市间的高速公路通道，补充完善广西左右江革命老区高速路网覆盖广度，平衡完善路网总体布局。

——可靠高效：适应交通量增长的需求，对早期建成的国家高速公路路段实施扩容改造、提升通行能力，补充完善重点通道形成多条高速路共担疏导，增强路网可靠性和抗风险能力。

（四）规划期限

紧密结合国家新时代下的“两个一百年”奋斗目标，第二个百年奋斗目标划分为两个阶段，第一个阶段到 2035 年基本实现社会主义现代化，第二个阶段到本世纪中叶把我国建成富强民主文明和谐美丽的社会主义现代化强国。

按照交通适度超前于经济发展的规划原则，以交通发展提前实现第一阶段的发展目标，高速公路发展提前五年基本实现现代化，以引领经济社会发展，广西高速公路网规划期限为 2018 年至 2030 年。

三、布局方案

（一）布局思路

1. 功能定位

广西高速公路网是广西公路网中层次最高，运输能力最强的公路主骨架，是实施国家区域战略的重要落脚点，是国家高速公

路网和区域综合运输体系的重要组成部分，是具有全区政治、经济和国防意义的重要干线公路。高速公路网作为重要出省、出边、出海的公路运输主通道，作为连接首府、各市之间以及市与县城之间最便捷的公路通道，连接重要交通枢纽、旅游景区、产业园区，为全区经济建设、对外交流、社会发展和群众生活提供安全、舒适、高效和可持续的交通运输保障。

2. 布局思路

结合规划指导思想、规划目标和功能定位，广西高速公路网规划总体布局思路为：

一是打通完善中南、西南等内陆地区经广西面向东盟、通往粤港澳大湾区的高速公路线路通道，形成对外各节点互联、内部多通道共担的格局。

二是进一步强化南宁的核心辐射作用，加密完善北部湾城市群各节点城市之间以及北部湾城市群对周边地市的辐射线路，同时提升北部湾城市群对周边节点城市的辐射能力。

三是加强相邻地级市之间以及各市通往所辖县区的线路布局，强化内部联系，促进县域经济发展。

四是加强珠江-西江经济带、桂林国家旅游胜地等各经济区、旅游目的地之间互联的线路布局，推动区域联合、旅游融合发展；补充完善沿江重要节点城市与北部湾港、广东湛江等地的衔接，实现江海联动。

五是加密广西东部、北部湾经济区及珠西经济带人口密集地区的高速公路通道，适应经济产业及交通的发展需要；补充完善我区西部、左右江革命老区等高速路网覆盖广度，推进交通公共服务均等化，促进打赢脱贫攻坚战。

六是对国家高速公路拥堵路段实施扩容改造、提升通行能力，补充完善重点通道，增强路网可靠性和抗风险能力。

3. 布局原则

以规划目标为指向，在《广西高速公路网规划修编（2010—2020年）》的路线作为基础路网形态不变的基础上，针对路网主要薄弱环节，按照“完善出省出边出海通道，合理加密广西东部路网通道，提升左右江革命老区路网覆盖，强化市与市联系，补充市县联系，完善城市过境线，加强衔接、提升能力”的布局原则，进一步完善全区高速公路网。

在具体路线布局和遴选中，通过分析我区人口、交通量增长情况和经济社会发展、产业发展需求，同时考虑避让生态敏感区、基本农田，避让法律法规禁止进入和建设的生态敏感区，尽量不占、少占基本农田，避免或减少压覆矿产资源，并与周边省高速公路规划进行对接和预测高速公路合理规模，在三个路网规划布局方案比选的基础上，结合资金需求、地市建议线路等方面通盘考虑，重点采纳潜在交通需求量较大、经济社会效益较佳、对完善路网功能有重要作用的路段。

（二）布局方案

1. 新增路线

1) 新增省际通道 21 条

进一步完善省际出口通道布局，按照构建“南向、北联、东融、西合”通道的要求密切联系粤港澳大湾区、西南中南地区，规划新增重要省际通道节点 20 处（广东 8 处、湖南 4 处、贵州 6 处、云南 2 处），新增省际通道 21 条。即：对接**广东 9 条**：（1）南宁～湛江；（2）贵港～玉林～湛江；（3）博白～高州；（4）北流～高州；（5）平乐～平南～容县～信宜；（6）南宁～横县～玉林～阳江；（7）贵港～云浮；（8）苍梧～广宁；（9）信都～广东南丰。对接**湖南 4 条**：（10）桂林～江永；（11）灌阳～东安；（12）南宁～宜州～龙胜～城步；（13）资源～湖南通道。对接**贵州 6 条**：（14）荔浦（阳朔）～融安～从江；（15）河池～荔波；（16）南宁～巴马～天峨～贵州平塘～贵阳；（17）柳州～东兰～乐业～望谟；（18）田林八渡～册亨；（19）西林～兴义。对接**云南 2 条**：（20）西林～广南；（21）册亨～八渡～富宁。

2) 完善重要出边通道 9 条

加快构建贯穿南北与东盟中南半岛国家连接的跨国互联互通陆海新通道，衔接东盟自贸区，有效联通“一带一路”。包括：（1）百色～平孟口岸；（2）崇靖高速～岳圩口岸；（3）隆硕高速～硕龙口岸；（4）巴马～龙州～凭祥友谊关口岸；（5）崇左～

爱店口岸；（6）邕宁～友谊关口岸；（7）南宁～上思～峒中口岸；（8）南宁～上思～东兴口岸；（9）铁山港～钦州港～防城港～东兴～凭祥（友谊关）。

3) 完善出海通道 5 条

以广西北部湾港为桥头堡，增加向内陆腹地的辐射线路。新增：（1）南宁～上思～防城港（东兴）；（2）钦州勒沟港区疏港通道；（3）柳州～来宾～贵港～钦州港；（4）南宁五象新区～钦州～北海；（5）凭祥（友谊关）～东兴～防城港～钦州港～铁山港。

4) 加强市县间联系 29 条

完善广西北部湾经济区路网结构，增强核心经济区的辐射能力，加强市与市连接，加强市与县联系，强化中心城市的辐射带动作用。

加强市与市连接 9 条：（1）南宁～横县～玉林；（2）梧州～玉林～钦州；（3）贵港～玉林～湛江；（4）南宁～河池（宜州）；（5）来宾～贵港；（6）柳州（柳江）～河池（宜州）；（7）柳州（柳北片区）～桂林；（8）南宁～北海；（9）桂林～恭城～贺州。

市与县之间便捷连通 7 条：（10）柳州～金秀；（11）百色～那坡；（12）武宣～来宾～合山～忻城；（13）河池（宜州）～东兰～凤山～乐业；（14）河池（宜州）～罗城；（15）南宁大

塘~隆安~平果; (16) 南宁~大新。

县与县之间便捷连通 13 条: (17) 隆林~西林; (18) 巴马~田林; (19) 灌阳~全州; (20) 昭平~容县; (21) 平果~那坡; (22) 武宣~平南; (23) 融安~荔浦; (24) 平乐~荔浦; (25) 鹿寨~罗城; (26) 龙胜~融安~罗城; (27) 全州~资源~龙胜; (28) 上林~宾阳~横县; (29) 平南~岑溪。

5) 连接重要交通枢纽、旅游景区、产业园区

完善路网结构, 强化路网衔接, 增加 (1) 南宁~巴马; (2) 融安~元宝山; (3) 荔浦~金秀; (4) 南宁(沙井)~吴圩等高速公路; 并在具体项目方案设计方面进一步优化互通出口接驳交通枢纽、重要景区、产业园区。

6) 提高过境效率 7 条

为提升重点城市的高速公路过境效率, 减少车辆绕行, 对市行政中心的城市布设高速公路过境环线, 对多条高速公路交汇的重要县级节点合理布置完善过境环线。规划新增 7 条城市过境线。包括: (1) 南宁南过境线; (2) 柳州东过境线; (3) 梧州南过境线; (4) 钦州北过境线; (5) 河池(宜州)过境线; (6) 来宾西过境线; (7) 百色市南北过境线。城市环线的规模、具体形式、线位走向和路线衔接情况, 需结合城市规划、交通需求, 在前期工作中专题研究确定。

综合以上各因素, 新增路线合计 6600 公里 (已扣除重复里

程)。

2. 提升通道能力

为缓解主要通道及繁忙路段交通压力、提升服务水平，对早期建成、标准较低、交通需求量较大的高速公路通道进行扩容改造。规划建设扩容项目 8 条，包括：（1）国高网广昆线粤桂界至南宁（六景）高速公路；（2）国高网广昆线南宁至百色高速公路；（3）国高网泉南线湘桂界（全州）至柳州鹿寨高速公路；（4）国高网泉南线南宁至凭祥高速公路；（5）国高网兰海线钦州至北海（粤桂界）高速公路；（6）国高网汕昆线柳州至河池（宜州）高速公路；（7）国高网汕昆线桂林至贺州高速公路；（8）国高网兰海线南宁至武鸣高速公路。改扩建工程含部分路段的新建线路。

以上提升通道能力项目里程合计 1400 公里。

3. 布局方案

综合上述方案，《广西高速公路网规划（2018—2030 年）》布局方案为“1 环 12 横 13 纵 25 联”，总规模 15200 公里（已扣除重复路段里程），包括国家高速公路约 5000 公里，地方高速公路约 10200 公里。具体路线为（注：布局里程包含重复路段里程）：

1 环 “沿海～沿边～百色～河池～桂林～贺州～梧州～玉林～沿海”的环广西高速公路，全长 1850 公里。

横 1 灌阳（湘桂界）至湖南通道（湘桂界）高速公路，全长

180 公里

横 2 灌阳（湘桂界）至天峨（下老）高速公路，全长 498 公里

横 3 贺州（粤桂界）至西林（滇桂界）高速公路，全长 836 公里

横 4 贺州（灵峰）至隆林（板坝）高速公路，全长 886 公里

横 5 梧州（粤桂界）至乐业（黔桂界）高速公路，全长 662 公里

横 6 梧州（粤桂界）至那坡高速公路，全长 637 公里

横 7 梧州（龙眼咀）至硕龙高速公路，全长 574 公里

横 8 岑溪（筋竹）至百色（罗村口）高速公路，全长 721 公里

横 9 岑溪（粤桂界）至大新高速公路，全长 420 公里

横 10 北流（清湾）至凭祥高速公路，全长 449 公里

横 11 合浦（山口）至那坡（弄内）高速公路，全长 516 公里

横 12 铁山港至凭祥高速公路，全长 348 公里

纵 1 富川（湘桂界）至岑溪（粤桂界）高速公路，全长 327 公里

纵 2 全州（湘桂界）至容县（粤桂界）高速公路，全长 485 公里（含平乐至荔浦段 35 公里）

纵 3 龙胜（湘桂界）至铁山港高速公路（含松旺至铁山港东

岸段 21 公里), 全长 730 公里

纵 4 三江至北海高速公路, 全长 542 公里

纵 5 鹿寨至钦州港高速公路, 全长 334 公里

纵 6 全州(黄沙河)至友谊关高速公路(含南宁沙井至吴圩段 20 公里), 全长 731 公里

纵 7 桂林至钦州港高速公路, 全长 403 公里

纵 8 桂林龙胜(湘桂界)至峒中高速公路, 全长 606 公里

纵 9 南丹(六寨)至东兴高速公路, 全长 558 公里

纵 10 天峨(黔桂界)至北海高速公路, 全长 553 公里

纵 11 巴马至凭祥(友谊关)高速公路, 全长 260 公里

纵 12 天峨(黔桂界)至龙邦高速公路, 全长 307 公里

纵 13 贵州册亨至云南富宁广西段高速公路, 全长 90 公里

联络线 25 条及城市过境线, 全长 3705 公里(含重复里程), 详见附表。

高速公路改扩建 8 条, 全长 1400 公里, 详见附表。

本次规划在上一轮规划基础上合计新增高速公路建设规模 8000 公里(其中新增路线里程约 6600 公里, 高速公路改扩建里程 1400 公里)。规划实施后, 形成 15200 公里高速公路规模(扣除重复路段里程), 广西高速公路面积密度将达到 6.4 公里/百平方公里, 比上一版规划的面积密度 3.6 公里/百平方公里提升 78%。

规划具体路线方案情况详见附表、附图 2、附图 3。

4. 主要通道

通过与周边省份高速公路网衔接，形成中南西南地区连接粤港澳大湾区和东盟地区出省出海出边干线与支线结合的高速公路网络。

其中，西南连接粤港澳大湾区方向的对外大通道为：

- (1) 贵阳～都匀～桂林～贺州～广州～香港（主通道）
- (2) 贵阳～南丹～柳州～梧州～广州～澳门
- (3) 昆明～兴义～百色～南宁～玉林～广州（主通道）
- (4) 昆明～富宁～百色～钦州～湛江～广州
- (5) 昆明～崇左～玉林～信宜～阳江～珠海

其中，连接长株潭、长三角方向的对外大通道为：

- (1) 长沙～桂林～柳州～来宾～南宁～友谊关口岸（主通道）
- (2) 长沙～桂林龙胜～河池宜州～南宁～峒中口岸

其中，中新互联互通陆海新通道的对外大通道为：

- (1) 重庆～贵阳～金城江～南宁～钦州（防城港）～北海～湛江～海口（主通道）
- (2) 重庆～贵阳～天峨～巴马～南宁～北海～湛江
- (3) 成都～贵阳～巴马～田东～大新～龙州～友谊关口岸
- (4) 重庆～贵阳～乐业～百色～龙邦口岸
- (5) 重庆～贵阳～乐业～百色～那坡平孟口岸

通往广东、湖南、出海、出边的主通道原则上规划采用 8 车

道及以上高速公路标准，并与邻省高速公路建设标准衔接不低于邻省标准，受地形地质条件限制的局部路段可采用复线双通道；通往贵州、云南方向的主通道受地形地质条件限制，难以采用 8 车道标准的，考虑采用复线形成双通道。

四、规划效果

至规划末年，规划方案布局和路网密度较合理，实现“**互联多区、汇聚核心、外通内畅、衔接充分、布局平衡、可靠高效**”的高速公路网规划目标，总体布局效果如下：

(1)服务于“三大定位”，完善对外通道，新增省际通道 21 条（新增出省通道出口节点 20 处），新增出边通道 9 条（新增出边通道出口节点 5 处），新增出海通道 5 条（新增出海通道出口节点 4 处），出省、出边、出海通道数增加 35 条，达到 66 条，比原规划提升 113%；对外节点增加 29 处，达到 60 处，提升 94%。

(2)以南宁为中心，打造“南向、北联、东融、西合”的主要高速公路主干线，通往粤港澳大湾区、长株潭、黔中、滇中、北部湾、东盟国家等主方向的高速公路主通道规划为 8 车道及以上的高速公路或形成复线双通道，适应区域互联互通及经济合作发展需求。

(3)服务于南宁市作为区域核心城市的功能和地位，以南宁为中心高速公路连通各地市，实现到大部分地市的双通道连接，南宁市高速公路放射线从 7 条增加到 15 条，形成桂林~柳州~南

宁~沿海的3通道格局。

(4) 进一步增强市际、市县间联系，相邻地市之间有高速公路直连，相邻市与市有2条以上高速公路连接；地级市与县之间有高速公路通道，从地市出发2小时到达所辖县份；14个地市及有条件的重要县级节点均有高速过境环线。

(5) 形成“环广西高速公路”和内部城市节点环线，即“沿海~沿边~百色~河池~桂林~贺州~梧州~玉林~沿海”的环广西高速公路；“南宁~崇左~钦州~防城港~北海~玉林~南宁”的广西北部湾城市环线；“南宁~贵港~梧州~贺州~桂林~柳州~来宾~南宁”的东部城市环线；“南宁~百色~河池”的桂西城市环线，形成对外提前分流过境交通，对内多条高速路共担疏导，提高路网效率，增强路网可靠性和抗风险能力。

(6) 进一步促进县域经济发展，有2条以上高速公路通达的县份比例从75%提升到100%（县城城区半小时通达高速公路互通出口）；所有省界、边境的县（区）至少有1条对外出省或出边高速公路通道。

(7) 高速公路连通重要交通枢纽节点及边境主要口岸，覆盖全部重点工业园区，覆盖全部重要风景名胜区及5A、4A级景区。

(8) 形成围绕南宁、柳州、桂林等中心城区、环县城经济带、周边地市环线的多层次高速公路环线，进一步增强区域中心城市的经济带动作用，并分流过境交通量。

本轮高速公路网规划效果与原规划比较见下表。

本高速公路网规划效果与原规划比较表

对比指标	原规划	本规划方案	变化情况	备注
与广东通道数（条）	9	18	+9	-
与湖南通道数（条）	5	9	+4	-
与贵州通道数（条）	4	10	+6	-
与云南通道数（条）	3	5	+2	-
出边（越南）通道数（条）	4	13	+9	-
出海（北部湾）通道数（条）	6	11	+5	-
出省出边出海通道合计	31	66	+35	
规划新增出省通道 21 条、出边通道 9 条、出海通道 5 条，新增对外通道共 35 条，提升 113%				
与广东出省节点（处）	9	17	+8	
与湖南出省节点（处）	5	9	+4	
与贵州出省节点（处）	4	10	+6	
与云南出省节点（处）	3	5	+2	
出边（越南）节点（处）	4	9	+5	增加平孟、岳圩、硕龙、爱店、峒中口岸
出海（北部湾）节点（处）	6	10	+4	
出省出边出海对外节点合计	31	60	+29	
规划新增出省节点 20 处、出边节点 5 处、出海节点 4 处，新增对外节点共 29 处，提升 94%				
南宁放射线	7	15	+8	
市与市之间高速公路直连	否，有绕行	是，基本直连	形成直连	
市与市连接通道数	1~2 条	2~3 条	2~3 条	
市与县连接时效	60% 1 小时通达	90% 1 小时通达	+30%	
位于省界、边境的县有 1 条及以上对外通道，共 33 个县	23 个县	33 个县	+10 个县	
通达 2 条及以上高速公路县份比例	75%	100%	+25%	县城城区半小时内通达高速公路互通出口

专栏：“东融”效果

广西毗邻粤港澳大湾区，既是西南地区连接大湾区的重要通道，也是大湾区的经济腹地。粤港澳大湾区战略是广西提升区域地位的重大机遇，通过完善连接大湾区的高速公路规划，既推动广西“引进来”渠道建设，又打造广西“走出去”的重要通道：

1. 通道数量翻倍，促进一体化发展：规划实施后，广西与粤港澳联系的省际通道从 9 条增加到 18 条。其中，通往湛江、海口的高速公路通道增加 2 条，通往茂名、珠海、澳门的高速公路通道增加 4 条，通往广州、深圳、香港的高速公路通道增加 3 条。粤桂省际通道数增加，促进两地往来更加便捷，有助于推进经济一体化发展。

2. 路网加密，缩短运营里程：粤桂省际通道平均间距从 50 公里缩短到 25 公里。内陆腹地可以选择邻近的便捷高速公路通道，缩短了通往粤港澳大湾区的运营里程，有助于节约汽车客货运成本，促进物流业发展。

3. 连接广东 3 条省际主通道，推进“三大定位”实施：规划提出贵阳～桂林～广州～香港、重庆～贵阳～南宁～钦州（防城港）～北海～湛江、昆明～南宁～玉林～广州 3 条主通道的往广东出省路段为 8 车道高速公路标准，既拓展了西南地区出海出省连接的大通道，形成大动脉，进一步加快广西“三大定位”实施进程。

4. 粤桂交界的县区均有出省通道，进一步推动粤桂经济合作：与广东相邻的 9 个县（区）均有通往广东的直连高速公路通道。省际线

上重要的南北向、东西向通道均有高速公路连接，促进粤桂两省区区域间、县域间经济合作发展。与广东相邻的北海、玉林、梧州、贺州 4 个地市通往广东的通道从原来的 1 条、2 条、4 条、2 条分别调整为 1 条、7 条、7 条、3 条。形成钦州北防通往广东 4 条通道，南宁、百色通往广东 8 条通道，桂北往广东 6 条通道。

五、规划实施

（一）资金与土地需求

按当前物价水平进行投资规模匡算，2018 年至 2030 年建成规划高速公路网共需资金约 11600 亿元（其中，原规划在建高速、未开工的高速公路项目尚需投资约 3200 亿元；本次规划新增高速公路项目所需建设资金约 8400 亿元）。

初步匡算高速公路建设用地约为每公里 120 亩/公里（含高速公路连接线），建成规划高速公路网共需用地 112 万亩（其中，原规划续建项目用地为 12.1 万亩，原规划未开工项目 11.2 万亩，新增高速公路及改扩建项目需建设用地约 88.7 万亩，经过初步测算续建、原规划未建、新规划项目分别占用基本农田为 2.2 万亩、3 万亩、27.1 万亩，小计占用基本农田约 32.3 万亩）。

（二）近中期建设重点

按照“统筹推进、突出重点，分步实施、协调发展”的原

则，科学有序推进高速公路建设，合理确定近期（至 2020 年）、中期（至 2025 年）的建设任务和重点。一是推进出省、出边、出海“对外开放路”建设，特别是与边境口岸和北部湾海港口岸联接的“南向”大通道高速公路建设，进一步增强与邻省、东盟国家等周边区域的互联互通；二是推进原规划线路的延伸路段，尽快形成新规划布局纵横通道；三是推进北部湾城市群主要高速公路通道建设，增强南宁首府核心地位和辐射能力；四是推进早期建成的国家高速公路交通量大、共线路段的扩容改造，提升主通道服务能力和水平；五是有序推进主要城市重要过境高速公路环线建设，提高路网便捷性和交通衔接转换效率。

六、措施与建议

（一）积极争取国家政策支持，助力高速公路建设

充分利用国家建设“一带一路”和打造中国—东盟自由贸易区升级版及北部湾城市群、珠江-西江经济带、左右江革命老区振兴、桂林国际旅游胜地等区域协调合作发展、中新互联互通陆海新通道建设等有利形势，积极争取国家加大对广西高速公路建设的支持力度。坚持与国家发展规划协调一致，全力争取国家层面在发展战略、政策、规划、资金、土地等方面加大对广西高速公路项目建设的支持，特别是对资金投入和土地政策方面的倾斜。

（二）强化规划统筹衔接，保障规划顺利实施

科学统筹高速公路网规划与社会经济、土地利用、城市布局、生态环境等方面规划的衔接，多规结合。自治区各对应职能部门及各市、县相关部门加强指导和落实，为高速公路网规划项目预留线位资源和通道，保障规划的顺利实施。

加强与周边国家、省区的沟通衔接，在线路走向和建设时序方面做好统筹协调，提高建设协调推进力度，确保高速公路通道有效衔接，力争做到同步建设，同时投入使用，更好发挥通道整体效益。

（三）明确任务分工，细化实施方案

按照“政府统筹，区市共建，多元投资，合理分担”的原则，由自治区统筹安排全区高速公路建设任务，制定实施方案或行动计划，明确各方职责，并强化责任落实，集中力量，协同推进。

原则上涉及全局性、区域性或跨多个地市的国家高速公路路段和重要的出海出省出边的高速公路通道项目，由自治区层面统筹安排实施；对于地市境内的城市过境线、市到县连接的高速公路项目，由项目所在的地市统筹安排实施；对于地方积极性较高的跨地市项目，由所在地市协商共同推进，原则上由里程长的地市牵头。自治区交通运输厅负责总体指导和协调。

（四）建立健全体制机制，加快项目推进

一是建立领导机制，组建规格的高速公路建设领导小组，由自治区主要领导担任组长，自治区相关部门负责人和各地市主要

领导为成员，负责对高速公路项目建设的重大问题进行研究决策，加强领导，统一认识。

二是建立工作例会制度，自治区层面定期召开工作例会，专项研究分析和解决高速公路项目推进建设过程中的问题，做到事事有布置，件件有落实，协调推动高速公路项目加快建设。

三是创新前期工作机制，明确县、市、区三级政府和各相关职能部门责任分工，研究优化工作流程、环节，加强行政服务意识，探索创新有效推进前期工作、行政审批的办法，加快前期工作。

四是完善考核机制，将高速公路前期工作、征地拆迁、建设协调工作纳入政府考核体系，推行市长、县（区）长工作责任制，对承担高速公路建设的责任主体，涉及自治区各相关部门、市县及相关部门进行考核，加大责任追查力度。

五是完善信用评价体系，对高速公路投资方及相关设计、施工、监理单位进行信用评级评价，建立健全信用评价体系，并加强监督检查，促进高速公路建设市场和谐健康、有序发展。

（五）拓展投融资渠道，强化资金保障

一是积极争取上级补助资金支持，重点对国家高速公路网改扩建路段和局部改线优化路段以及符合国家战略定位的出省出边出海通道线路，由自治区层面积极向国家争取资金支持，同时积极争取对广西地方高速公路给予补助。同时完善交通综合预算管理，加大各级政府财政投入力度。充分发挥好国家补助资金、广西各级财

政资金的引导和杠杆作用，加强财务分析和资金监管，严格防范债务风险。

二是强化政府引导作用，推动设立广西高速公路投资基金，通过发行高速公路建设专项债券等，发挥财政性资金引导和示范作用，吸引社会资本投入。

三是建立高速公路 PPP 项目库，研究政府与社会资本共同参与高速公路建设相关细则，规范招商管理机制、流程和职责，提供招商的制度保障。

四是继续研究创新投融资模式、加强各投资方的合作。深入研究完善高速公路建设“区市共担（联动）”机制，充分运用并拓展政府与社会资本合作的建设模式，鼓励采用 EPC 的建设模式，吸引大型央企和有实力的社会资本参与广西高速公路建设，同时加强央企、社会资本与自治区平台公司、地市平台公司的合作以及自治区、地市平台公司之间的合作，鼓励采用“一揽子”打包方式承担多条高速公路项目。

（六）深化前期研究和方案论证，打造品质工程

深化细化开展项目前期工作，在遵循规划总体布局的前提下，充分研究论证，细化各线路衔接节点方案，研究深化规划路线交叉节点过境环线方案，科学确定路线走廊带、技术标准及细部控制性工程。注重高速公路与区域特色、自然人文环境、资源开放开发的融合。对地形地质条件复杂和涉及土地、生态等敏感因素路段，以

及关键的特大型桥梁和隧道等特殊工程，加强方案论证工作，做好方案比选工作，打造精品工程、绿色工程。

（七）加强沿线资源产业融合发展，激活高速公路经济带

在大力推进高速公路建设、扩大规模和覆盖的同时，不断创新理念，着力推进高速公路沿线资源开发开放，促进沿线土地开发、特色产业、文化旅游资源发展，加强智能交通、智慧交通、交通大数据的应用和建设，以服务升级为引导，培育新兴经济增长点，激活高速公路经济带。

附表 广西高速公路网规划（2018—2030年）布局方案表

编号	路线名称	规划里程 (公里)	其中重复 里程 (公里)	主要控制点	备注
	1环12横13纵25联	16358	1158	规划总里程 15200 公里（扣除重复里程）	环广西路线为纵横线的组成部分
	环广西	1850		沿海~沿边~百色~河池~桂林~贺州~梧州~玉林~沿海	均为重复里程
	横线小计	6727			规划里程含重复里程
横 1	灌阳（湘桂界）至湖南通道（湘桂界）	180		灌阳、资源、龙胜	桂林国际旅游胜地
横 2	灌阳（湘桂界）至天峨（下老）	498		灌阳、桂林、罗城、金城江、南丹、天峨	桂林国际旅游胜地、左右江革命老区
横 3	贺州（粤桂界）至西林（滇桂界）	836		贺州、昭平、蒙山、金秀、象州、忻城、都安、巴马、凌云、田林、西林	珠西经济带、左右江革命老区
横 4	贺州（灵峰）至隆林（板坝）	886		贺州、钟山、平乐、阳朔、荔浦、鹿寨、柳州、宜州、金城江、东兰、巴马、百色、田林、隆林	珠西经济带、左右江革命老区
横 5	梧州（粤桂界）至乐业（黔桂界）	662		苍梧、昭平、蒙山、金秀、柳州、东兰、凤山、乐业	珠西经济带、左右江革命老区
横 6	梧州（粤桂界）至那坡	637		梧州、平南、武宣、来宾、上林、马山、平果、德保、那坡	珠西经济带、左右江革命老区
横 7	梧州（龙眼咀）至硕龙	574		梧州、藤县、桂平、贵港、宾阳、武鸣、隆安、大新	珠西经济带、左右江革命老区
横 8	岑溪（筋竹）至百色（罗村口）	721		岑溪、玉林、兴业、南宁、隆安、平果、田东、田阳、百色	珠西经济带、左右江革命老区
横 9	岑溪（粤桂界）至大新	420		玉林、横县、南宁、大新	珠西经济带、左右江革命老区
横 10	北流（清湾）至凭祥	449		陆川、博白、浦北、灵山、南宁、宁明、凭祥	北部湾城市群、左右江革命老区
横 11	合浦（山口）至那坡（弄内）	516		合浦、钦州、崇左、靖西、那坡	北部湾城市群、左右江革命老区
横 12	铁山港至凭祥	348		铁山港、防城港、钦州港、东兴、凭祥	北部湾城市群

广西高速公路网规划（2018—2030年）布局方案表

续上表

编号	路线名称	规划里程 (公里)	重复里程 (公里)	主要控制点	备注
	纵线小计	5926			规划里程含重复里程
纵 1	富川（湘桂界）至岑溪（粤桂界）	327		富川、钟山、梧州、岑溪	桂林国际旅游胜地、珠西经济带
纵 2	全州（湘桂界）至容县（粤桂界）	450		全州、灌阳、恭城、平乐、昭平、平南、容县	桂林国际旅游胜地、珠西经济带
	并行线平乐至荔浦	35		平乐、荔浦	
纵 3	龙胜（湘桂界）至铁山港	709		龙胜、桂林、阳朔、荔浦、蒙山、平南、桂平、玉林、博白、铁山港	桂林国际旅游胜地、珠西经济带、北部湾城市群
	并行线松旺至铁山港	21		松旺、铁山港	
纵 4	三江至北海	542		三江、融安、柳州、武宣、贵港、浦北、合浦、北海	珠西经济带、北部湾城市群
纵 5	鹿寨至钦州港	334		柳州、来宾、贵港、横县、灵山、钦州港	珠西经济带、北部湾城市群
纵 6	全州（黄沙河）至友谊关	711		全州、兴安、桂林、柳州、来宾、南宁、崇左、宁明、凭祥	珠西经济带、北部湾城市群
	并行线南宁沙井至吴圩段	20		沙井、吴圩	
纵 7	桂林至钦州港	403		三皇、柳州、合山、上林、钦州	桂林国际旅游胜地、北部湾城市群
纵 8	桂林龙胜（湘桂界）至峒中	606		龙胜、罗城、宜州、忻城、上林、南宁、上思、峒中	桂林国际旅游胜地、北部湾城市群
纵 9	南丹（六寨）至东兴	558		南丹、金城江、都安、马山、武鸣、南宁、钦州、防城、东兴	左右江革命老区、北部湾城市群
纵 10	天峨（黔桂界）至北海	553		天峨、凤山、巴马、南宁、北海	左右江革命老区、北部湾城市群
纵 11	巴马至凭祥（友谊关）	260		巴马、田东、天等、大新、龙州、凭祥	左右江革命老区、北部湾城市群
纵 12	天峨（黔桂界）至龙邦	307		乐业、凌云、百色、德保、靖西、龙邦口岸	左右江革命老区
纵 13	贵州册亨至云南富宁（广西段）	90		旧州	左右江革命老区

广西高速公路网规划（2018—2030年）布局方案表

续上表

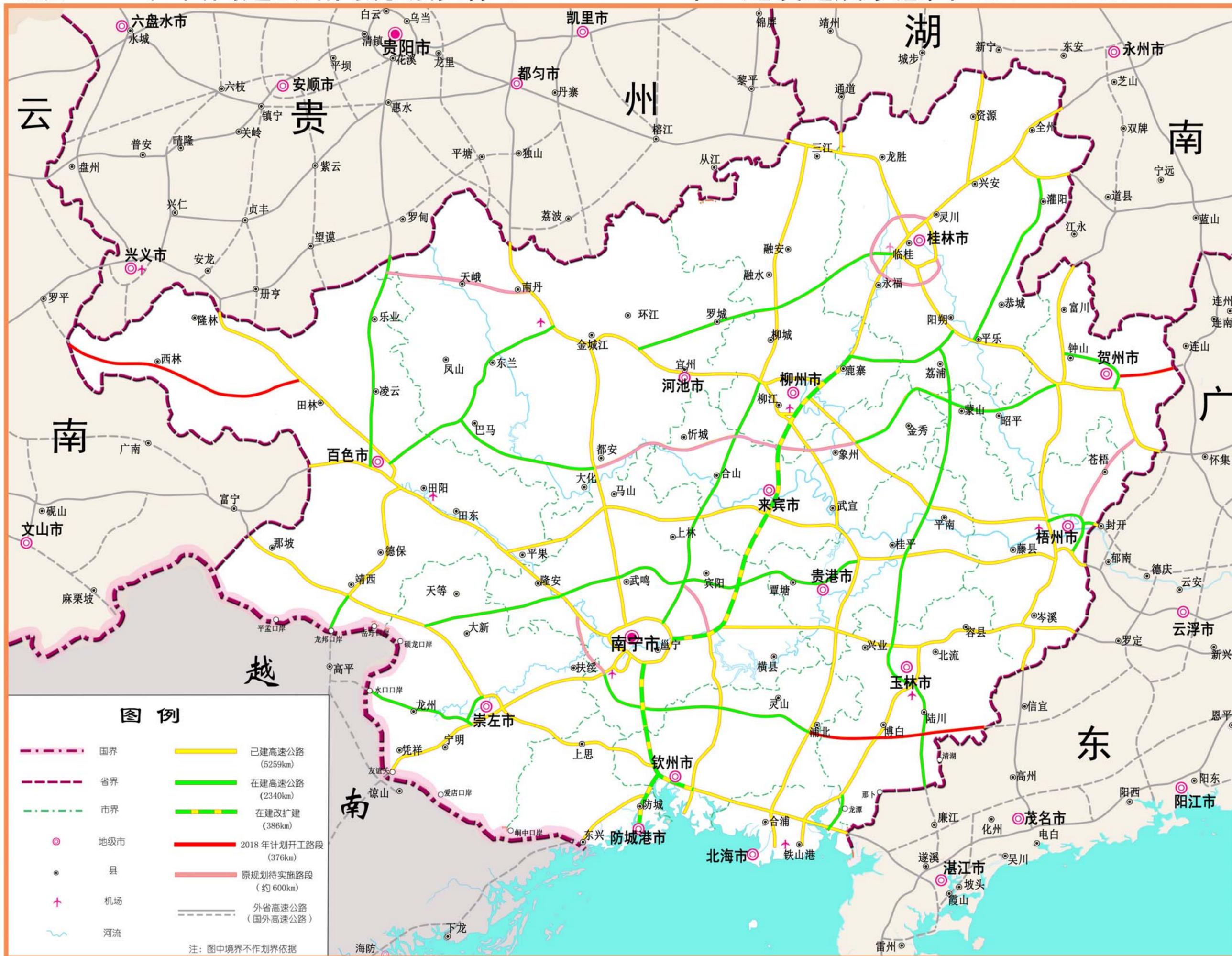
编号	路线名称	规划里程 (公里)	主要控制点	备注
	联络线小计	2826		规划里程含重复里程
联 1	桂林-恭城-贺州	120	桂林、恭城、钟山	
联 2	从江-融安-荔浦	210	从江、融安、荔浦	
联 3	罗城-柳城-鹿寨	102	罗城、柳城、鹿寨	
联 4	柳州-金秀	20	柳州、金秀	
联 5	柳州-平南-岑溪	247	柳州、平南、岑溪	
联 6	武宣-来宾-合山-忻城	110	武宣、来宾、合山、忻城	
联 7	铺门-信都-梧州	100	铺门、信都、梧州	
联 8	贵港-岑溪	186	贵港、岑溪（粤桂界）	
联 9	贵港-兴业-博白-湛江（广西段）	136	贵港、兴业、博白（粤桂界）	
联 10	玉林-湛江（广西段）	75	玉林、陆川、博白（粤桂界）	
联 11	北流-宝圩	68	北流、宝圩	
联 12	博白-清湖	43	博白、清湖	
联 13	南宁-湛江（广西段）	185	南宁、博白那卜（粤桂界）	
联 14	梧州-玉林-钦州	258	梧州、玉林、浦北、钦州	
联 15	上思-平果	130	上思、隆安、平果	
联 16	上林-横县	130	上林、宾阳、横县	
联 17	水口-崇左-爱店	156	龙州、崇左、宁明、爱店口岸	
联 18	百色-那坡-平孟	155	百色、那坡、平孟口岸	

编号	路线名称	规划里程 (公里)	主要控制点	备注
联 19	隆林委乐-西林-广南 (含往兴义段)	92	隆林、革步、西林	
联 20	岳圩口岸联线	8	岳圩口岸	
联 21	海棠-勒沟	20	钦州西港区	
联 22	上思-防城港	70	上思、防城港	
联 23	阳朔-荔浦	20	荔浦修仁	
联 24	资源-兴安	83	资源、兴安	
联 25	河池-荔波	102	宜州、环江、黔桂界	
	城市过境路线	879		规划里程含重复里程
1	南宁南过境线	140		
2	柳州高速过境线	120		
3	桂林外环高速	125		
4	梧州环城高速	118		
5	钦州北过境线	45		
6	玉林过境线	105		
7	河池(宜州)西过境线	40		
8	来宾西过境线	26		
9	贵港西过境线	34		
10	贺州北过境线	48		
11	崇左西过境线	18		
12	百色南北过境线	60		

编号	路线名称	规划里程 (公里)	主要控制点	备注
	高速公路改扩建	1400		规划里程为重复里程
1	G75/G7212 兰州至海口国家高速公路 广西钦州至北海段改扩建工程	138		
2	G72 桂林全州至柳州段高速公路改扩 建工程	254		
3	G80 广昆高速南宁至百色段高速公路 改扩建工程	198		
4	G78 柳州至河池（原宜州）高速公路 改扩建工程	85		
5	G78 汕昆高速阳朔至贺州段高速公路 改扩建工程	254		
6	G80 广昆高速南宁至岑溪段高速公路 改扩建工程	260		
7	G7211 吴圩机场至凭祥段高速改扩建 工程	169		
8	G75 兰州至海口国家高速公路 南宁至武鸣段改扩建工程	42		

附图1

广西高速公路网规划修编（2010—2020年）建设进展示意图（截止2018年9月）



广西壮族自治区发展和改革委员会
广西壮族自治区交通运输厅

二〇一八年九月

附图2

广西高速公路网规划（2018—2030年）新增项目示意图



广西壮族自治区发展和改革委员会
广西壮族自治区交通运输厅

二〇一八年九月

附图3

广西高速公路网规划（2018—2030年）布局方案示意图



广西壮族自治区发展和改革委员会
广西壮族自治区交通运输厅

二〇一八年九月