揭阳市综合立体交通网规划

（2021-2035年）

2023年11月

目 录

[一、发展基础 1](#_Toc3826)

[（一）发展成就 1](#_Toc31648)

[（二）存在问题 4](#_Toc12021)

[二、形势要求 6](#_Toc25159)

[三、需求预测 8](#_Toc29709)

[四、机遇与挑战 10](#_Toc16504)

[五、综合立体交通网规划解读 12](#_Toc1847)

[（一）国家综合立体交通网规划纲要解读 12](#_Toc23399)

[（二）广东省综合立体交通网规划纲要解读 13](#_Toc8250)

[六、发展目标及战略 15](#_Toc7560)

[（一）指导思想 15](#_Toc21115)

[（二）基本原则 15](#_Toc15482)

[（三）发展目标 17](#_Toc30115)

[（四）发展战略 19](#_Toc28584)

[（五）发展对策 20](#_Toc12366)

[七、综合立体交通网布局规划 24](#_Toc17577)

[（一）构建布局完善的综合立体交通网 24](#_Toc7518)

[（二）建设畅通高效的综合立体交通主骨架 25](#_Toc18403)

[（三）构建层次分明的轨道交通网络 26](#_Toc2206)

[（四）构建外联内畅的干线公路网 28](#_Toc11003)

[（五）建设通江达海的航道网 32](#_Toc26083)

[（六）建设能力充裕的油气管道网 32](#_Toc8221)

[（七）建设普惠高效的邮政快递网 33](#_Toc32204)

[八、建设高效便捷的综合交通枢纽 35](#_Toc6172)

[（一）建设布局合理的港口枢纽 35](#_Toc26052)

[（二）打造国内一流的航空枢纽 36](#_Toc17144)

[（三）构建层次分明的客货枢纽 37](#_Toc17666)

[九、推进综合交通融合发展 40](#_Toc27996)

[（一）综合交通运输方式融合发展 40](#_Toc13976)

[（二）区域综合交通一体化融合发展 41](#_Toc27385)

[（三）交通与相关产业融合发展 42](#_Toc22727)

[（四）交通网与运输服务网、信息网及能源网融合发展 44](#_Toc31994)

[十、推进综合交通高质量发展 46](#_Toc23608)

[（一）增强安全保障能力 46](#_Toc23783)

[（二）强化智慧交通发展 47](#_Toc14801)

[（三）打造绿色可持续交通运输体系 47](#_Toc6051)

[（四）加强交通运输人文建设 48](#_Toc11311)

[（五）推动行业治理能力现代化 49](#_Toc372)

[十一、规划方案评估 50](#_Toc12826)

[十二、建设计划 51](#_Toc4918)

[（一）重点轨道项目 51](#_Toc18795)

[（二）重点公路项目 52](#_Toc16928)

[（三）港口 54](#_Toc20022)

[（四）机场 56](#_Toc11978)

[十三、国土空间规划衔接 57](#_Toc2105)

[（一）支撑国土空间开发 57](#_Toc11609)

[（二）集约利用空间资源 57](#_Toc227)

[（三）注重规划动态监管 58](#_Toc30706)

[十四、环境影响评价 59](#_Toc20080)

[（一）规划实施环境影响分析 59](#_Toc9703)

[（二）规划实施环境影响评价 59](#_Toc9442)

[（三）预防和缓解不良影响的措施与建议 60](#_Toc5440)

[十五、保障措施 62](#_Toc17387)

[（一）加强组织协调 62](#_Toc8583)

[（二）深化区域合作 62](#_Toc20741)

[（三）加强资金保障 63](#_Toc6663)

[（四）强化要素保障 63](#_Toc26429)

[（五）加强实施管理 64](#_Toc15062)

附图1 揭阳市区位图

附图2 揭阳市社会经济发展现状图

附图3 揭阳市综合交通系统现状图

附图4 揭阳市城镇体系规划图

附图5 揭阳市镇村布局规划图

附图6 揭阳市生态红线分布图

附图7 揭阳市产业布局分布图

附图8 揭阳市旅游景点分布图

附图9 揭阳市邮政快递站点现状分布图

附图10 揭阳市对外运输通道分布图

附图11 揭阳市区域铁路网布局图

附图12 揭阳市区域高速公路网布局图

附图13 内部运输通道分布图

附图14 揭阳市轨道交通规划布局图

附图15 揭阳市高速公路网布局图

附图16 揭阳市干线路网规划布局图

附图17 揭阳市水运分布图

附图18 揭阳市油气管道布局规划图

附图19 综合客运枢纽布局方案图

附图20 综合货运枢纽布局方案图

附图21 揭阳市旅游公路网布局图

附图22 揭阳市综合交通系统规划图

为深入贯彻落实《中共中央、国务院关于印发<国家综合立体交通网规划纲要>的通知》、《中共广东省委、广东省人民政府关于印发<广东省综合立体交通网规划纲要>的通知》精神，构建现代化高质量综合立体交通网，助力交通强国、交通强省的建设，结合我市实际编制本规划纲要。规划期为2021年至2035年，远景展望到本世纪中叶。

# 一、发展基础

## （一）发展成就

近年来，揭阳市交通运输发展重心从“规模发展”逐步向“高质量发展”转变，综合立体交通网实现了跨越式发展，高速铁路及高速公路等快速骨架网络基本形成，干线网络及基础网络得到显著完善，综合交通枢纽运输能力显著提升，运输服务有效改善，切实为揭阳社会经济发展，发挥了基础性、先导性、战略性和服务性作用。

**一是综合交通骨架网络基本形成。**国家铁路网、公路网、航道网等主骨架通道基本建成，综合立体交通实体线网规模达到8594公里。至2022年底，铁路网运营里程151公里，其中高速铁路109公里，初步实现与粤港澳大湾区、海西经济区及梅州方向的高速连通；公路通车里程7634公里，其中高速公路通车里程389公里，实现揭阳每个县（市、区）具有两条以上高速公路通道，与周边城市有两条以上高速公路连通；内河航道里程469公里，其中高等级航道29公里；沿海航道23.2公里；油气主管道里程317公里，有力保障了油气能源物资运输需要。

**二是普通公路布局及结构显著完善。**到2022年底，全市普通地方公路通车里程7244公里，实现了国道通达县级行政节点、省道连接乡镇的规划目标，等级结构明显高于全省平均水平。普通国道二级及以上比重达100%，普通省道三级及以上比重达89.8%；农村公路（县、乡、村道）等外路清零，全部达四级及以上等级。

**三是揭阳潮汕机场枢纽功能日益凸显。**目前，揭阳潮汕国际机场可实现中长途航线和大型飞机起降的干线机场功能。机场跑道长度为3200米，机场飞行区等级为4E级，能满足B747、B777等E类飞机运行条件，站坪面积为40万平方米，机位总数达到46个，可满足年旅客吞吐量1450万人次、年货运吞吐量超过9万吨。2022年，机场旅客吞吐量为355万人。

**四是港航设施布局日益完善。**近年来，随着揭阳市经济的不断发展，外向程度不断提高，粤电煤炭码头和中海油LNG码头被批准为一类口岸对外开放，同时中委合资广东石化2000万吨/年重油加工工程原油码头和产品码头、中海油粤东LNG专用码头、前詹通用码头、大南海东岸公共防波堤工程和进港航道等项目的推进或完工，为揭阳港未来发展奠定了坚实基础。到2022年底，全市在营码头28座，各类生产性泊位共54个。其中，榕江港区各类生产性泊位35个；惠来沿海港区港口各类生产性泊位19个。2022年揭阳港货物吞吐量2990万吨。

**五是综合运输服务能力显著增强。**随着综合交通运输网络的完善，揭阳市运输能力和效率得到显著提升，有力保障了人民群众的日常出行和货物流通。2022年揭阳境内营运性客运量为1457万人次，其中公路客运发送量为507万人次（占比34.8%），铁路客运量为595.1万人次（占比40.8%），揭阳潮汕机场客运吞吐量为355万人次（占比24.4%）；2022年揭阳境内货运量为2941万吨，其中公路货运量为2763.3万吨（占比94%），铁路货运量为65.4万吨（占比2.2%），内河航道水运货运量为112.3万吨（3.8%）。目前揭阳客货运输仍以公路为主，但轨道及航空在客运的占比显著提升，未来随着公铁、水铁、空铁联运稳步推广，揭阳运输结构将得到进一步优化。揭阳快递业发展迅猛，2022年快递业务量达37.3亿件，排名全国第六、全省第三。

表1 揭阳市交通运输基础设施现状

| **项目** | | | **单位** | **数量** |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 铁路 | | 铁路运营里程 | 公里 | 151.33 |
| 高快速铁路里程 | 公里 | 109.16 |
| 普通铁路里程 | 公里 | 42.17 |
| 内河航道里程 | | | 公里 | 469 |
| 公路 | 公路 | 公路总里程 | 公里 | 7634 |
| 公路网密度 | 公里/百平方公里 | 144.9 |
| 平均技术等级 | / | 3.2 |
| 干线公路  (含国、省、县道) | 干线公路里程 | 公里 | 1549 |
| 干线公路网密度 | 公里/百平方公里 | 29.4 |
| 干线平均技术等级 | / | 1.33 |
| 站场 | 铁路客运站 | | 个 | 5 |
| 铁路货运站 | | 个 | 3 |
| 公路客运站场 | | 个 | 10 |

## （二）存在问题

揭阳市交通取得了长足的发展，但与建设交通强国、满足人民群众美好生活需求和构建新发展格局、支撑经济社会高质量发展的要求相比，不平衡不充分问题仍然存在，主要表现为：

**一是对外通道供给不足。**揭阳城区及揭西县缺乏与粤港澳大湾区、海西经济区直联直通的高速铁路通道，揭阳境内现状已通车铁路共有三条，其中与大都市圈联通的高铁仅有厦深铁路，在建的有汕汕铁路。揭阳港北上货运铁路通道尚未建成，高效铁水联运系统暂未形成。

**二是干线路网布局有待完善。**揭阳市域快速干线路网系统暂未形成，部分核心节点无法快速直联直通；干线公路覆盖范围不广，部分乡镇不能直接与干线公路网连接；普通干线路网与高速公路出入口衔接不畅，无法发挥快速通行效率；穿城公路与城市道路功能混合，导致公路街道化，过境交通、对外交通及内部交通在道路上混行，在一定程度上影响交通出行效率。

**三是公路技术等级结构偏低。**普通国省干线公路中一级公路所占比例较小，并且部分普通省道存在三级或四级公路。从全路网技术等级来看，揭阳市一、二级公路总里程1699公里，占揭阳市公路总里程的22.3%，全路网的平均技术等级水平为3.2，说明揭阳市高等级公路比重较小，平均路网技术等级为三-四级，技术等级水平偏低。

**四是枢纽服务能力有待提升。**轨道站点、港口及机场等重大交通枢纽的衔接效率不高，集疏运通道有待优化。境内交通枢纽整体布局层次不清晰，枢纽间的协同作用未体现，整体运输效率有待提升。综合交通枢纽未发挥其交通时空优势，对城市用地开发的带动作用不明显。

**五是综合运输结构有待优化。**交通运输格局不健全，厦深铁路、梅汕客专相继通车运营后，有效改善了客运出行结构，但铁路、港口基础设施供给不合理，物流产业仍是低端粗放型发展，高端服务尚未形成，以致大运量、低能耗的铁路、水路运输不能充分发挥，货运仍以公路运输为主。虽然铁路、水路货运量在逐年增长，但公转铁、公转水的运输效果不明显，铁路货运比重持续低迷，公路承担的中长途货运比例居高不下。

# 二、形势要求

当今世界正经历百年未有之大变局，国际经济政治等格局发生深刻调整，我国开启全面建设社会主义现代化强国新征程，经济发展由规模增长转向高质量发展阶段，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发展之间的矛盾。为适应国际及国内新形势，构建以国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进的新格局将是我国发展的重大战略任务，交通运输作为国民经济的重要动力系统，是双循环的重要纽带和基础支撑，揭阳交通要从畅通循环角度把握对交通运输的新要求，紧抓发展机遇，充分发挥交通的先导支撑作用。

（一）广东省“一核一带一区”区域发展新格局，要求揭阳交通为沿海经济带建设提供有力支撑。2019年7月，省委、省政府印发《关于构建“一核一带一区”区域发展新格局促进全省区域协调发展的意见》，提出加快构建由珠三角核心区、沿海经济带、北部生态发展区构建的“一核一带一区”发展新格局，提升区域基础设施均衡通达程度。揭阳作为沿海经济带的重要组成部分，应紧紧围绕打造世界级沿海产业带，完善综合交通基础设施布局，构建互联互通的综合立体交通网络，打造高质量的沿海大通道。

（二）“双区”建设、“双城联动”，要求揭阳强化与粤港澳大湾区的衔接。粤港澳大湾区是我国打造的经济发展高地，也是我国参与国际竞争与合作的平台；深圳建设中国特色社会主义先行示范区以及广州推动“四个出新出彩”将推动广深双核实现更大的跨越式发展。揭阳作为粤港澳大湾区东进汕潮揭都市圈的门户城市，应主动完善与大湾区核心区的快速衔接通道，缩短与大湾区通行时间，在新一轮生产力布局中抢抓先机。

（三）推进汕潮揭都市圈建设，培育粤东经济增长极，要求打造一体协同的综合立体交通网。从发达经济体和国内发达地区来看，城市群和都市圈是城市化的高级形态，是现代技术创新和产业集群的主要平台。汕潮揭三市经济关联高、人文往来密切、发展空间广阔、交通区位优势明显，具备都市圈发展建设的良好基础。揭阳应紧抓粤东城际建设契机，完善都市圈骨架网络，并加强与周边区域高快速通道的对接，推进都市圈一体化建设。

（四）构建揭阳市域国土空间总体格局，需要高效集约的综合立体交通网支撑。揭阳市以“建设宜居宜业宜游的活力古城、滨海新城，打造沿海经济带上产业强市”作为战略发展定位，规划形成“一轴三极、一带四廊、三区多组团”的总体格局。市域发展新格局要求揭阳交通强化与国土空间规划衔接，充分发挥交通网络对城市发展格局及要素流动的引导作用，实现各类发展要素在国土空间上协调有序发展，支撑揭阳社会经济高质量发展。

# 三、需求预测

未来随着汕潮揭都市圈一体化和揭阳“一轴三极、一带四廊、三区多点”发展格局的深入推进，揭阳市人口规模、空间分布、城镇和产业发展格局以及运输需求将发生明显变化。

客运方面，随着高速铁路、粤东城际铁路、高快速路等网络逐渐完善，以及人均汽车保有量的不断提升，居民人均出行频率将进一步提高，预计2023-2025年营运性旅客出行量年均增速为3.2%左右，2026-2035年间放缓至2.2%，2025年和2035年营运性客运需求分别为3790万人次，4720万人次。客运结构发生显著变化，轨道、民航、小汽车需求占比不断提升，高品质、多层次、多样化、个性化的出行需求快速增长。2035年，铁路客运量占比27%，公路客运量占比53%。汕潮揭都市圈仍是客流主要目的地，同时揭阳与粤港澳大湾区、海西经济区等城市群的联系将更加紧密，客流将显著增长。

表2 揭阳市客运需求及结构预测（单位：万人次）

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **年份** | **2025年** | | **2035年** | |
| **客运量** | **占比** | **客运量** | **占比** |
| 公路 | 2440 | 64% | 2500 | 53% |
| 铁路 | 770 | 21% | 1270 | 27% |
| 民航 | 580 | 15% | 950 | 20% |
| **合计** | **3790** | **100%** | **4720** | **100%** |
| 小汽车  客运量 | 24400 |  | 44671 |  |

货运方面，预计2023-2025年货运需求年均增速为4%左右，2026-2035年间放缓至3.3%，2025年和2035年货运需求分别为6221万吨，8594万吨。到2035年公路货运、铁路货运和水路货运占比分别为77%、9%、14%。预计2023-2025年货邮政快递业务年均增速为13.9%左右，2026-2035年间放缓至7.8%，2025年和2035年邮政快递业务量分别为45亿件，95亿件。

表3 揭阳市货运需求及结构预测（单位：万吨）

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **年份** | **2025年** | | **2035年** | |
| **货运量** | **占比** | **货运量** | **占比** |
| 公路 | 5550 | 89% | 6600 | 77% |
| 铁路 | 525 | 8% | 733 | 9% |
| 水运 | 137 | 2% | 1240 | 14% |
| 民航 | 9 | 0.14% | 21 | 0.24% |
| **合计** | **6221** | **100%** | **8594** | **100%** |

# 四、机遇与挑战

发展优势：揭阳地处粤港澳大湾区与海西经济区的地理轴线中心，是两个城市群的衔接支点，可享受到粤港澳大湾区及海西经济区两大功能区的经济辐射和带动，具有良好的区位优势。揭阳是广东省6个综合交通运输方式齐全的城市（广州、深圳、珠海、惠州、湛江、揭阳），拥有铁路、公路、机场、沿海港口及管道五种运输方式，是粤东地区运输方式最齐全的城市。

发展劣势：揭阳市与汕头、潮州、梅州及汕尾市接壤，周边城市无论从GDP还是人均GDP来看均处在全省中下游水平，无法对揭阳产生较大的辐射带动作用。由于汕头是广东省域副中心城市，在粤东地区的城市定位和交通定位相对更高，导致揭阳的交通定位与实际交通重要度不匹配。揭阳市虽然综合立体交通运输方式完善，但交通网络的整体效率还有待提升，对社会经济的支撑作用不足。

发展机遇：揭阳作为汕潮揭融入大湾区的门户，未来“双区”建设、“一核一带一区”发展格局的构建，将为揭阳发展提供更好的契机；同时交通强国、强省建设将交通运输高质量发展推向新的阶段，为揭阳交通发展带来重大发展机遇；最后，随着汕汕铁路、粤东城际铁路、揭阳至河源铁路等重大项目的建设或谋划，揭阳市综合立体交通网也将快速完善，揭阳市交通门户功能将进一步提升。

发展挑战：揭阳与粤港澳大湾区不直接接壤，与大湾区核心区的直线距离在300公里左右，出行时间相对较长，不利于承接大湾区的外溢资源，与清远市、河源市及汕尾市等环大湾区城市的竞争处于劣势。受广东省地区发展不平衡影响，揭阳与粤港澳大湾区经济发展差距较大，同时揭阳大型骨干企业不多，暂未形成完善的产业链，揭阳人力、物力及财力等资源要素仍存在外流的风险。随着国家、省、市实施严格的土地政策和生态红线政策，土地、生态、环境等约束逐步加强，交通发展将面临越来越严峻的资源环境压力。

# 五、综合立体交通网规划解读

## （一）国家综合立体交通网规划纲要解读

《国家综合立体交通网规划纲要》是第一个以党中央、国务院文件发布的交通运输规划纲要，是第一个关于我国现代综合立体交通网中长期发展的规划，也是对推进我国社会主义现代化国家建设、加快建设交通强国具有时代意义的纲领性文件，与《交通强国建设纲要》共同构成了加快建设交通强国的顶层设计。

国家规划纲要的发展目标是到2035年，基本建成便捷顺畅、经济高效、绿色集约、智能先进、安全可靠的现代化高质量国家综合立体交通网，实现国际国内互联互通、全国主要城市立体畅达、县级节点有效覆盖，支撑“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)。到本世纪中叶，全面建成现代化高质量国家综合立体交通网，实现“人享其行、物优其流”，全面建成交通强国，为全面建成社会主义现代化强国当好先行。规划的主要任务为三项。

一是优化交通布局，重点构建70万公里的交通网线，建设6轴、7廊、8通道的主骨架，建设100个综合交通枢纽城市，完善面向全球的运输网络。

二是推进融合发展，推进各种运输方式的融合发展，推进交通基础设施网络和服务网络、信息网络的融合发展，推进各个区域间交通协调发展，推进交通运输与旅游业、现代制造业、快递物流业、现代物流业的融合发展。

三是实现高质量发展，推进安全发展、智慧发展、绿色发展，提升交通运输治理水平。

## （二）广东省综合立体交通网规划纲要解读

省规划纲要的主要目标是到2035年，全面建成发达的快速骨干网、完善的普通干线网、广泛的通达基础网，综合运输通道和枢纽体系更加高效可靠，运输服务更加优质便捷，统筹融合和高质量发展跃上新水平，“12312”出行交通圈（珠三角地区内部主要城市间1小时通达、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）和“123”快货物流圈（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）全面实现，交通强省基本建成。交通基础设施网络、综合运输服务水平、交通体系高质量发展等方面位居全国前列，粤港澳大湾区综合交通发展水平进入全球先进行列。展望2050年，新技术、新业态加快发展，综合立体交通网向更高质量、更高效率、更高品质迈进，粤港澳大湾区综合交通发展水平全球领先，交通强省全面建成。规划明确了4项重点任务。

一是建立高效便捷的综合交通枢纽系统，包括建设世界一流港口群，建设全球卓越机场群、建设互联互通口岸群、建设综合交通枢纽群。

二是构建完善的综合立体交通网，包括构建多网融合的轨道交通网，外联内畅的干线公路网，通江达海的干线航道网，能力充沛的油气管道网和普惠高效的邮政快递网。

三是推进综合交通融合发展，包括综合交通方式一体化融合，综合交通区域一体化融合，交通运输与相关产业融合发展，交通网与信息网、能源网融合发展等。

四是推进综合交通高质量发展，包括推进安全发展，推进智慧发展，推进绿色低碳发展和人文交通建设，提升治理能力。

# 六、发展目标及战略

## （一）指导思想

以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，全面贯彻党的二十大精神，深入贯彻习近平总书记对广东重要讲话和重要指示批示精神，统筹推进“五位一体”总体布局，协调推进“四个全面”战略布局，立足省委“1310”工作部署以及关于构建“一核一带一区”区域发展格局要求，落实省委第十三次党代会、广东省高质量发展大会精神，服务广东省委“百县千镇万村”高质量发展，落实揭阳市委第七次党代会精神，贯彻新发展理念，服务构建新发展格局，以推动高质量发展为主题，对外强化与粤港澳大湾区及海西经济区联系，支撑汕潮揭交通一体化，对内围绕“一轴三极、一带四廊、三区多点”的国土空间格局，构建快速便捷、高效集约、一体协同、智慧安全、绿色人文的现代化高质量综合立体交通网，为揭阳建设宜居宜业宜游的活力古城、滨海新城，沿海经济带上的产业城市提供有力支撑，为加快建设交通强国贡献揭阳力量。

## （二）基本原则

**——视野宽广、区域协同。**规划立足汕潮揭都市圈，连通粤港澳大湾区及海西经济区，面向全国，着眼规划统筹、资源整合、区域共享，以更加开放的姿态打造外联内畅、互联互通的综合立体交通网，支撑“双区”建设、“一核一带一区”新格局构建。

**——轴带引领、多极发展。**立足市域“一轴三极、一带四廊、三区多点”的国土空间总体格局，完善交通核心走廊，支撑城市核心轴带构建。重点推进揭普惠发展轴上的高快速路网系统构建，推进揭阳中心城区、普宁城区、揭阳滨海新区三大区域发展极的互联互通。围绕市域产业布局，构建支撑沿海经济带及其他相关经济走廊的干线交通体系。

**——综合立体、统筹融合。**充分发挥各种运输方式的比较优势和组合效率，推进运输结构优化调整，统筹推进各种交通运输方式网络布局发展，构建综合立体、衔接紧密、功能完善、高效经济的综合交通运输网络。推进各种运输方式间、区域交通间、交通与相关产业间、交通与运输服务网、信息网及能源网的融合发展，提升综合交通运输的整体效率。

**——智慧安全、绿色人文。**注重科技创新赋能交通发展，推动交通基础设施数字化发展。全面改善交通安全水平，重点提升交通基础设施安全保障水平、完善行业安全治理体系、构建应急物资运输保障体系、强化交通运输应急保障能力。创新绿色交通发展模式，助力“碳达峰、碳中和”，促进交通与自然和谐发展。创新服务模式，构建人民满意交通，彰显人文交通。

## （三）发展目标

至2035年，基本建成畅通便捷、高效集约、一体协同、智慧安全、绿色人文的综合立体交通网；“123出行交通圈”、“123快货物流圈”和“102030集散交通圈”全面实现；揭阳在汕潮揭全国性综合交通枢纽的重要度显著提升，交通网络连通能力显著增强，海港及空港带动作用显著提升，有效支撑沿海经济带上产业强市的构建。

展望2050年，全面建成高质量、高效率、高品质的现代化综合立体交通网；交通网络辐射周边、畅达全国、连通全球，运输服务优质均等，交通治理高效智慧；揭阳交通发展水平位于粤东前列。

说明：**“123出行交通圈”**——汕潮揭都市圈主要节点1小时通达、大湾区及海西经济区2小时通达，国内主要省会城市3小时通达。

**“123快货物流圈”**——省内及厦漳泉都市圈1天送达，国内2天送达，东亚地区主要城市3天送达。

**“102030集散交通圈”**——市域主要节点10分钟上干线公路、20分钟上高速公路、30分钟通达交通枢纽。

注：主要节点指乡镇以上行政中心、主要产业园区及旅游景点。

**表4 揭阳市综合立体交通网布局指标**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | **2022年** | **2025年** | **2035年** |
| **综合立体网里程（公里）** | 8594 | 9361 | 10232 |
| **铁路（公里）** | 151 | 305 | 555 |
| 其中高速铁路（公里） | 109 | 155 | 280 |
| 其中城际铁路（公里） | 0 | 0 | 67.6 |
| **公路（公里）** | 7634 | 8000 | 8568 |
| 其中高速公路（公里） | 389 | 393 | 490 |
| 其中一二级公路（公里） | 1699 | 1900 | 2332 |
| **油气主干管道（公里）** | 317 | 547 | 600 |
| **内河航道（公里）** | 469 | 469 | 469 |
| 其中三级以上航道（公里） | 29 | 42 | 42 |
| **沿海航道（公里）** | 23.2 | 40.4 | 40.4 |
| **港口设计通过能力（万吨）** | 3433 | 11000 | 27921 |
| **万吨级以上泊位数（个）** | 3 | 20 | 40 |
| **揭阳潮汕机场客运吞吐量（万人）** | 355 | 1450 | 2370 |
| **通用机场数量（个）** | 0 | 1 | 2 |
| 邮政快递业务量（亿件） | 35.3 | 45.5 | 95 |

**表5 揭阳市综合立体交通网服务目标**

| **属性** | **序号** | **指标名称** | **2022** | **2025** | **2035** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 快速便捷 | 1 | 交通枢纽对乡镇等主要节点30分钟覆盖率（%） | 42 | 60 | 90 |
| 2 | 高速出入口对乡镇等主要节点20分钟覆盖率（%） | 85 | 90 | 95 |
| 3 | 快递进村覆盖率（%） | 85 | 95 | 100 |
| 高效集约 | 4 | 揭阳港海铁联运货运量（万吨） | 0 | 300 | 500 |
| 5 | 两种以上运输方式复合通道数（个） | 0 | 3 | 5 |
| 6 | 多集散方式综合交通枢纽个数（个） | 1 | 5 | 7 |
| 一体协同 | 7 | 揭阳与潮汕对接城际轨道（条） | 0 | 2 | 3 |
| 8 | 揭阳与潮汕对接干线速路（条） | 9 | 11 | 15 |
| 绿色人文 | 9 | 公交车新能源车辆比例（%） | 95.8 | 98 | 100 |
| 10 | 城区公共交通占机动化出行比率（%） | 5 | 10 | 20 |
| 11 | 无障碍公交车占比（%） | 0 | 20 | 50 |
| 智慧安全 | 12 | 智慧监测设备覆盖率（%） | - | 30 | 100 |
| 13 | 智慧交通管理平台 | 0 | 0 | 1 |
| 14 | 道路运输事故死亡人数下降率（%） | - | 20 | 40 |

## （四）发展战略

整体发展思路与国家及省综合立体交通网规划保持一致，围绕优化布局、统筹融合、高质量发展三项重点任务，提出**“畅通道、强枢纽、促融合、高质量”**四项发展策略。

**畅通道：**推进高速铁路等重大交通基础设施建设，畅通对外主要运输通道；完善粤东城际铁路及高快速路网等干线布局，畅通揭阳及汕潮揭内部快速运输通道；推进揭阳市农村公路扩容提质，完善内部基础运输通道。

**强枢纽：**推进揭阳潮汕机场及揭阳港的扩容提质，强化核心枢纽对揭阳经济的辐射带动作用，并围绕核心枢纽，构建层次分明的客货运枢纽。

**促融合：**依托综合立体交通网，促进不同运输方式间、揭阳与周边区域间、交通与产业的融合发展。

**高质量：**提升交通运输安全、智慧、绿色、人文等软实力，构建现代化交通治理体系，实现交通运输高质量发展。

## （五）发展对策

**1.畅通道**

**依托重大轨道交通基础设施，构建功能及层级清晰的轨道交通网。**依托河源至揭阳铁路、汕尾至梅州、揭阳至惠来铁路、粤东城际铁路等重大交通基础设施的建设及谋划，从交通需求及区域发展的角度，分层级进一步优化揭阳轨道线网，构建多网融合的轨道交通网。

**围绕交通需求及城市发展格局，构建外联内畅的干线路网。**围绕区域交通需求及城市发展格局，刻画揭阳市域交通出行通道；同时结合国内经验及揭阳实际情况，对揭阳市干线路网进行层次划分；最后依托通道的交通功能，匹配不同层级的路网，最终构建外联内畅的干线路网。

**推进城乡交通服务均等化，构建广覆盖高品质的农村公路。**针对揭阳市农村公路技术标准偏低、局部覆盖率不高等特点，补齐农村公路的交通发展短板，提升农村公路和客运网品质，实现城乡交通服务均等化，构建广覆盖高品质的农村公路。

**2.强枢纽**

**强化合作协同，构建协调有序、能力充沛的港口系统。**强化揭阳港与广州港合作项目落地，适度培育发展国际多式联运；推动汕潮揭港口差异化发展，构建协调有序的粤东港口群；优化揭阳港港区布局，加快万吨级以上泊位建设，构建能力充沛的港口系统。

**把握航空发展需求，构建四通八达、布局合理的航空系统。**深化分析航空运输的发展趋势及需求分析，构建以民用航空+通用航空协同发展的揭阳机场布局；围绕汕潮揭航空客货运需求，进一步优化揭阳潮汕机场航线发展方向及交通设施布置。

**围绕重大交通枢纽，构建层次分明的客货运枢纽群。**客运系统以揭阳潮汕机场为核心，铁路站点为主体，构建分类型综合客运枢纽，分别满足不同层级的客运需求。货运系统以揭阳港为核心，构建枢纽型、区域型两大类货运枢纽，分别满足区域大规模货运、市域重点平台货运需求。

**3.促融合**

**依托综合交通枢纽，推进交通运输方式间融合。**综合交通枢纽是不同运输方式衔接转换的重要节点，通过整合综合交通枢纽的不同运输方式，构建无缝衔接体系，提高综合立体交通网的整体效率，最终实现交通运输方式的融合发展。

**依托高快速交通网络，推进区域交通运输协调发展。**依托揭阳潮汕机场，实现揭阳与全国主要核心城市3小时通达；依托高速铁路实现揭阳与粤港澳大湾区及海西经济区主要城市2小时通达；依托高快速公路及粤东城际铁路实现汕潮揭都市圈1小时通达。

**推进公路与城市道路有效衔接，实现城市内外交通的融合发展。**加强城市周边区域公路和城市道路高效对接，系统优化进出城道路网络，推动规划建设统筹和管理协同。

**围绕揭阳产业需求，推进交通与产业的融合。**揭阳定位为沿海经济带上的产业城市和宜居宜业宜游的活力古城、滨海新城，同时也是全国重要的邮政快递强市，揭阳市应充分发挥综合交通运输优势，构建客货运流通便捷顺畅的交通体系，推进交通与第二产业、邮政业、旅游业的融合发展。

**4.高质量**

**推动集约化发展，构建绿色交通体系。**以“碳达峰、碳中和”为绿色发展的指引，推动大运量公共交通系统发展，实现客运绿色集约化发展；推动以港口为中心的多式联运系统构建，实现货运集散绿色发展；重点推进铁路及公路等新建重大交通基础设施的集约化布局，推进复合通道建设，节约土地资源。

**整合交通全过程，构建智慧交通。**推进交通基础设施数字化，依托既有信息平台，整合交通规划、建设、运营管理、养护全过程，构建智慧运行管控平台、智慧运输管理平台、智慧执法管理平台、智慧出行服务平台；提升交通决策科学性、建设及运营管理的安全性，依托数字化手段提升交通基础设施的监管。

**完善交通设施建设标准，构建人文交通。**完善交通基础设施的建设标准，满足不同群体出行多样性、个性化要求；完善无障碍装备设备，提高特殊人群出行便利程度和服务水平；健全老年人交通运输服务体系，满足老龄化社会交通需求；弘扬优秀交通文化，提高交通参与者守法意识和道德水平。

**完善安全管理体系，提升安全保障水平。**通过完善交通安全设施、完善交通安全生产体系、强化交通应急救援能力，有效完善安全管理体系，提升安全保障水平。

**完善治理体系、提升治理能力。**通过优化政务服务，大力提升营商环境，扩大社会参与、培育交通文明等方面的工作举措，进一步完善交通治理体系，有效提升交通治理能力。

# 七、综合立体交通网布局规划

## （一）构建布局完善的综合立体交通网

以打造汕潮揭全国性综合交通枢为方向，着力补短板、重衔接、优网络、提效能，注重存量资源优化利用和增量供给质量提升，完善铁路网、公路网、航道网、油气管道网、邮政快递网，构建以高等级铁路及公路为主干，水运、民航、管道比较优势充分发挥的综合立体交通网。

至2025年，揭阳市综合立体交通网实体线网总体规模合计9361公里，其中铁路网约305公里（其中高速铁路155公里，普速铁路149.9公里），公路网约8000公里（其中高速公路393公里，一二级公路1900公里），内河航道约469公里（高等级航道42公里），沿海航道40.4公里，油气管道网547公里。

至2035年，揭阳市综合立体交通网实体线网总体规模合计10232公里，其中铁路网约555公里（其中高速铁路280公里，城际铁路67.6公里），公路网约8568公里（其中高速公路489.6公里，一二级公路2332公里），内河航道约469公里（高等级航道42公里），沿海航道40.4公里，油气管道网600公里。

## （二）建设畅通高效的综合立体交通主骨架

综合立体交通网的主骨架由两种或两种以上交通方式线路组成，承担揭阳市与核心节点的客货运输需求。依据区域发展战略和国土空间开发保护格局，结合交通运输发展和区位特点，构建“两横一纵”综合立体交通网主骨架。

1.“一横”

海西经济区至广州快速通道（揭阳城区对外通道）：串联广州、河源、揭阳市揭西县及揭阳中心城区、潮州、漳州、福州等区域。

功能定位：横一通道承袭国家沿海综合运输通道布局，是东南沿海地区陆海统筹发展的支撑纽带，是粤港澳大湾区联动海西经济区的重要运输大通道，是揭阳及汕头向西对接大湾区深圳极核、向东沟通海西经济区腹地的主要通道。

2.“二横”

海西经济区至深圳快速通道（沿海通道）：串联深圳、汕尾、揭阳惠来沿海片区、汕头、潮州、厦门、福州等区域。

功能定位：横二通道是一条与国家沿海通道平行的运输大通道，是未来粤港澳大湾区联动海西经济区的第二通道，是揭阳及潮州向西对接大湾区广州极核、向东沟通厦漳泉都市圈的重要通道，是潮汕机场发挥区域综合交通枢纽作用的主要集散通道。

3.“一纵”

粤东北上通道：总体为“人”字型纵向运输通道，串联揭阳三中心（惠来、普宁、中心城区）、汕头城区、梅州、赣州、南昌等区域。

功能定位：粤东北上通道是赣闽粤原中央苏区合作共建的纽带，是粤东-赣南沟通联系的主要运输大通道，是汕潮揭都市圈与赣州都市区联动发展的桥梁，通道同时兼顾着整合揭阳空港、海港资源的功能。

## （三）构建层次分明的轨道交通网络

**加快高快速铁路网建设。**推进汕尾至汕头铁路的建设，完善国家沿海通道；加快河源至揭阳铁路、汕尾至梅州铁路的前期研究工作，完善揭阳城区及揭西对外运输主骨架；至2035年基本建成“三横两纵”高速铁路网，实现揭阳市主要城区2小时快速通达粤港澳大湾区及海西经济区核心城市。

**强化普速铁路货运功能。**加快揭阳至惠来铁路建设及广梅汕铁路的扩能改造，完善揭阳市骨架货运铁路网；推进揭惠铁路中石油广东炼化一体化项目专用线、大南海通用码头专用线、中石油揭阳LNG专用线和前詹支线等铁路专用线的建设及谋划，延伸铁路货运“最后一公里”，提升货运铁路竞争力；远期推进陆丰港湖东作业区疏港铁路线建设，实现揭阳港与汕尾港合力，共同强化粤东片区北上货运通道；远期推进揭惠铁路揭西支线建设，强化揭西产业园对外货运通道。至2035年基本建成“2主3专3支线”的货运铁路网，强化揭阳市对梅州及江西方向的货运吸引力，并与中欧铁路班列紧密衔接。

**完善粤东城际铁路网骨架。**重点推进粤东城际铁路“一环一射线”揭阳南至潮汕机场、揭阳至揭阳南、潮州东至潮汕机场、汕头至潮汕机场四个粤东城际铁路项目建设；积极开展汕头至普宁城际铁路的规划建设工作；预留远景年展望线粤东城际铁路揭东支线的建设条件；规划至2035年基本建成联通粤东主要区域的城际铁路网，实现粤东城际铁路成网成环，全面实现汕潮揭中心区半小时通达，主要县（市、区）间1小时通达。

|  |
| --- |
| 专栏一 轨道交通网规划布局  揭阳境内高速铁路、普速铁路及城际铁路，到2025年总规模约为305公里，到2035年总规模为555公里。  **三横两纵高速铁路：**横一是河源至揭阳铁路，横二是厦门至深圳铁路，横三是汕头至汕尾铁路；纵一是汕尾至梅州铁路，纵二是梅汕铁路。高速铁路规模2025年将达到155公里，2035年将达到280公里。  **两主三专三支线普速铁路：**主一是广梅汕铁路，主二是揭惠铁路，3条专用线分别为大南海通用码头专用线、中石油揭阳LNG专用线、中石油广东炼化一体化项目专用线，三条支线是陆丰港湖东作业区疏港铁路、揭惠铁路揭西支线、揭惠铁路前詹支线。普速铁路2025年将达到150公里，2035年将达到207.3公里。  **五条城际铁路：**粤东地区基本建成串联主要核心节点的城际铁路主骨架，揭阳境内城际铁路分别为揭阳至揭阳南、揭阳南至潮汕机场、潮州东至潮汕机场、汕头至潮汕机场、汕头至普宁。城际铁路规模2035年将达到67.6公里。 |

## （四）构建外联内畅的干线公路网

**完善高速公路网覆盖能力。**推进潮汕环线联络线延长线京灶大桥建设，加快汕梅高速公路埔田互通立交连接线、新增梅林互通、鳌江互通、棉湖互通、崎岭互通及汕梅高速中德金属城出入口等项目的规划研究，提升高速公路的集散效率；同时推进陆河至惠来高速、汕梅高速扩建、揭惠高速公路普宁市区联络线、揭普惠高速南延线项目的规划建设，完善高速公路主干线；规划至2035年，“四横三纵三联络线”的高速公路网骨架进一步完善，基本实现揭阳市域主要乡镇节点20分钟上高速；远景年建设丰顺至揭西高速公路，提升揭西东北部高速公路覆盖率，实现揭西与丰顺及梅州方向的快速连通。

**优化地方干线路网布局。**以揭阳市域空间布局结构发展为基础，构建揭阳市区辐射周边市县区，并实现镇镇联通，有效衔接产业园区、旅游景点景区的地方干线公路网络。地方干线路网以普通国省道为基础，通过纳入部分通道功能较强的县道，新增局部线路，规划形成“四环二十一射三横四纵三十八次干线”的干线公路网络总体布局；至2035年，“四环二十一射”基本达到一级公路标准，“三横四纵三十八次干线”基本达到二级公路标准，实现揭阳市地方干线路网对主要产业节点、乡镇及行政村的快速覆盖。

**推进农村公路品质提升。**近期重点推进农村公路改造提升、路域环境整治等工作；实现每个行政村至少通一条双车道农村路，三级及以上农村公路全面衔接干线公路、覆盖乡镇、产业园、旅游景点等区域。中远期应完善乡镇农村公路管理机构，并明确县（市、区）、乡镇、村三级的管养职责。

|  |
| --- |
| 专栏二 揭阳市公路网总体布局  按公路行政等级分为高速公路、普通国道、普通省道、农村公路，至2035年规划总规模为8568公里，其中高速公路489.6公里，普通国道380公里，普通省道586公里，农村公路7112公里。  按公路功能分为高速公路、地方干线公路及支线公路。  **高速公路：**在落实国家及省高速公路网规划基础上，揭阳远期规划构建“四横三纵三联络线”的高速公路网格局，预留远景展望线丰顺至揭西高速。高速公路规模2025年为393公里，2035年达到490公里。  四横：汕头至梅州高速、汕头至湛江高速、潮州至惠州高速、深圳至汕头高速；  三纵：为揭阳至惠来高速、揭普惠高速及南延线、五华至陆河及陆河至惠来高速；  三联络线：潮汕环线联络线（含京灶大桥）、揭惠高速普宁市区联络线、汕梅高速埔田互通立交连接线；  **地方干线公路：**规划形成“四环二十一射三横四纵+三十八次干线”的干线公路网络总体布局，干线公路网规模规划至2025年为1385公里，规划至2035年为1733.7公里，其中一级路为814.2公里，二级路为919.5公里。其中主干线为：  一环：揭阳市区环线，里程约33.5公里；  二环：普宁城区环线，里程约37.5公里；  三环：惠来城区环线，里程约30.6公里；  四环：揭西城区环线，里程约23.3公里；  一射：揭阳市区至汕头龙湖区，里程约16.2公里；  二射：揭阳市区至潮州潮安区，里程约10.9公里；  三射：揭阳市区至潮州湘桥区，里程约12.1公里；  四射：揭阳市区至梅州丰顺县，里程约33.2公里；  五射：揭阳市区至揭西城区，里程约55.1公里；  六射：揭阳市区至普宁城区，里程约27.9公里；  七射：普宁市区至揭西城区，里程约38.4公里；  八射：普宁城区至汕尾陆丰市，里程约31.4公里；  九射：普宁城区至惠来城区，里程约33.5公里；  十射：普宁城区至汕头潮南区，里程约12.1公里；  十一射：普宁城区至汕头潮南区，里程约8.2公里；  十二射：惠来城区至陆丰市，里程约23.7公里；  十三射：惠来城区至汕头潮阳区，里程约32.7公里；  十四射：惠来城区至汕头潮阳区，里程约23.9公里；  十五射：揭西城区至陆河县，里程约8.9公里；  十六射：榕城区至汕头潮南区，里程约3.4公里；  十七射：榕城区至汕头潮南区，里程约4.5公里；  十八射：惠来城区至汕头潮南区，里程约4.3公里；  十九射：普宁城区至汕头潮南区，里程约9.9公里；  二十射：惠来城区至汕头潮南区，里程约9.8公里；  二十一射：榕城区至汕头龙湖区，里程约16.2公里；  一横：揭阳北部横向联系通道，里程约68.6公里；  二横：揭阳中部横向联系通道，里程约75.9公里；  三横：揭阳南部横向沿海通道，里程约64公里；  一纵：揭阳东北部纵向通道，里程约48.6公里；  二纵：揭阳东部纵向通道，里程约108.8公里；  三纵：揭阳中部纵向通道，里程约100.1公里；  四纵：揭阳西部纵向通道，里程约134.2公里； |

## （五）建设通江达海的航道网

围绕揭阳港货运集散需求，内河航道重点提升榕江港区周边航道技术等级，沿海航道结合广东省航道总体布局规划，重点完善揭阳沿海港区各作业区进港航道。规划至2035年内河航道总里程469公里，高等级（Ⅲ级以上）内河航道5条，总里程42公里；沿海航道7条，总里程40.4公里，通航等级按15万吨-40万吨海轮规划。

|  |
| --- |
| 专栏三 揭阳市航道发展总体布局  **5条高等级内河航道：**榕江（石头村至双溪咀段）、榕江北河1（双溪咀至榕东大桥）、榕江北河2（榕东大桥至梅东大桥）、榕江南河（双溪咀至榕华大桥段）、龙江（神泉港）。  **7条沿海航道：**南海作业区第一作业区进港航道、南海作业区第二作业区进港航道、神泉作业区进港航道、前詹作业区第一作业区进港航道、前詹作业区第二作业区进港航道、资深作业区进港航道、靖海作业区进港航道。 |

## （六）建设能力充裕的油气管道网

完善油气管道网主骨架，构建多层次的油气管道网。推进中石油广东炼化一体化项目成品油管道联络线建设，实现中石油广东炼化一体化项目与珠三角成品油管道的对接，完善成品油集散通道，构建“1主1支”成品油管道布局。强化揭阳城镇天然气管道与国家、省、市主干道的接驳管道建设，重点推进揭阳中石油昆仑燃气有限公司揭阳天然气管道工程及联络线的建设，构建“2横2纵4支”的天然气主管道网布局。

|  |
| --- |
| 专栏四 揭阳市油气管道布局  **成品油主管道（1主1支）：**1主为珠三角成品油管道二期（惠州-揭阳-梅州段），1支为中石油广东炼化一体化项目联络线。  **天然气主管道（2横2纵4支）：**2横为西气东输粤闽支干线和粤东天然气主干管道网（海丰至惠来、揭阳至梅州），2纵为揭阳中石油昆仑燃气有限公司揭阳天然气管道工程和粤东LNG管道揭阳段，4支为揭阳天然气管道工程榕城区联络线、普宁城区联络线、普宁西部联络线、粤东LNG配套管线普宁南支线。 |

## （七）建设普惠高效的邮政快递网

优化邮政快递业总体发展布局，围绕揭阳“中国快递示范城市”和全国性邮政快递枢纽城市的定位，结合揭阳境内各区域邮政快递业发展特征，推进普宁市、榕城区、揭东区、揭西县及惠来县的差异化发展，将普宁市打造成揭阳市创建“中国快递示范城市”的先行区，将榕城区打造成航空快递物流中心，将揭东区打造成邮政快递行业区域处理中心聚集区，将揭西县打造成农产品快递物流集散中心，将惠来县打造成全市冷链快递物流中心，通过建设揭阳快递产业带，形成带动全市邮政业高质量发展的新动力源。

推动电子商务与快递物流集聚发展，推进物流快递园区建设，重点推进产业转移工业园、空港机场片区、揭东新亨西岗工业区和揭东锡场揭阳北站片区、大南海石化工业区等五个规划建设项目，鼓励其他县（市、区）规划建设配套园区。

完善末端邮政设施，实现邮政快递配送对乡镇100%覆盖，邮政快递服务点对行政村100%覆盖。推进将快递服务网点纳入公共服务设施规划，在城市新建住宅小区和旧城改造中落实配套建设。鼓励快递企业应用智能快件箱，加快推进全市快递配送全覆盖。

|  |
| --- |
| 专栏五 揭阳市邮政发展总体格局  普宁市——“中国快递示范城市”的先行区  榕城区——航空快递物流中心  揭东区——邮政快递行业区域处理中心聚集区  揭西县——农产品快递物流集散中心  惠来县——全市冷链快递物流中心 |

# 八、建设高效便捷的综合交通枢纽

## （一）建设布局合理的港口枢纽

**推进汕潮揭港口协同发展。**坚持汕潮揭一体化发展方向，加强区域港口统筹协同发展，突出揭阳产业特点和区域特色，实现错位发展，将揭阳港打造为广东沿海的地区性重要港口和大型工业港，以发展能源、原材料和通用散杂货运输为主。

**优化港口岸线利用。**推动港口与城市总体布局规划相互协调，促进港口与城市共同发展，对揭阳沿海港区及榕江港区岸线进行优化调整。惠来沿海岸线自然长度111.5公里，本次规划港口岸线为18.2公里，占外海岸线的16.3%。规划榕江港口岸线为25.7公里。

**调整揭阳港总体布局。**推进榕江港区老旧码头规范提升，加快沿海港区码头、泊位及航道建设，构建“两港十区”的港口新格局，即揭阳港划分为惠来沿海港区和榕江港区。惠来沿海港区包括南海作业区、神泉作业区、前詹作业区、资深作业区、靖海作业区；榕江港区包括仙桥作业区、炮台作业区、石头作业区、青屿作业区和地都作业区。规划至2035年揭阳港码头通过能力约2.8亿吨。

|  |
| --- |
| 专栏六 揭阳港总体功能布局  南海作业区：为大南海石化产业服务，以油品、石化产品等能源类货物为主，兼顾部分散杂货、汽车滚装和集装箱的货种，大力发展公共物流服务。  神泉作业区：主要发展旅游、水上客运。  前詹作业区：主要为临港产业服务，以通用泊位和散货泊位为主，兼顾多用途泊位的功能。  资深作业区：规划作为超大型原油船运输装卸储存的专业化港区。  靖海作业区：主要为临港产业服务，以通用泊位和散货泊位为主。  仙桥作业区：以通用和多用途功能为主。  炮台作业区：以油气化工、通用、多用途功能为主。  石头作业区：以通用和多用途功能为主。  青屿作业区: 以油气化工和多用途功能为主。  地都作业区: 以多用途、通用、液体化工功能为主。 |

## （二）打造国内一流的航空枢纽

**构建能力充沛的粤东区域枢纽机场。**结合揭阳潮汕机场的客流预测，系统制定揭阳潮汕机场各阶段的规模及建设计划。规划至2035年，机场停机位60个，航站楼面积为22.3万平方米、货运库面积为4.4万平方米、停车场面积为13.4万平方米。规划远景年旅客吞吐量按2800万人次考虑，新建一条跑道及一座航站楼。

**拓展国际国内航空网络。**强化与广州白云国际机场、深圳宝安国际机场的互联互通，通过机场联运，加快融入国际航空网络；开通东南亚及东北亚方向的国际航线，补齐揭阳潮汕机场国际航线的短板，满足国际航空需求。

**完善通用机场布局。**根据广东省通用机场布局规划，规划在普宁、惠来新增两处通用机场。普宁通用机场初步选址在普宁市西部乡镇；惠来通用机场初步选址在粤东新城和隆江镇之间。

## （三）构建层次分明的客货枢纽

**综合客运交通枢纽布局。**以机场、铁路站点为主体，构建“1主5辅”的综合交通客运枢纽。

门户型综合客运枢纽（1主）：揭阳潮汕国际机场客运枢纽，以航空为主导，快速衔接国家铁路干线、城际轨道、高快速路、城市公交等，重点提供汕潮揭都市圈对国内重点城市及国际的中长途交通出行服务，打造都市圈资源共享的对外交通“窗口”。

区域型综合客运枢纽（5辅）：包括揭阳站客运枢纽、揭阳东客运枢纽、普宁客运枢纽、惠来客运枢纽、揭西客运枢纽，以铁路枢纽站为主导，快速衔接城际轨道、高快速路、大中运量公交、常规公交、出租车等，提供揭阳各城市组团对外城市群及汕潮揭都市圈的交通出行服务，是揭阳市融入区域交通骨干网络的重要节点。

表6 揭阳市综合客运枢纽布局方案表

| **等级** | **名称** | **建设**  **性质** | **功能定位** |
| --- | --- | --- | --- |
| 门户型综合客运枢纽 | 揭阳潮汕国际机场综合客运枢纽 | 扩建 | 汕潮揭都市圈对外航空门户，区域集散功能、门户枢纽功能和国际中转功能一体化 |
| 区域型综合客运枢纽 | 揭阳站综合客运枢纽 | 已建 | 汕潮揭都市圈西部门户枢纽，服务于都市圈对外和城际客流快速转换 |
| 揭阳东综合客运枢纽 | 新建 | 揭阳市对外交通的区域门户之一，服务于揭阳市对外通往粤港澳大湾区的中长途客流，兼顾都市圈城际客流快速转换 |
| 揭西综合客运枢纽 | 新建 | 揭西县对外客运枢纽，主要服务于揭西往来城市群及都市圈的客流 |
| 普宁综合客运枢纽 | 改扩建 | 普宁市对外客运枢纽，服务于普宁通往深圳、厦门等地区中长途客流与都市圈城际客流换乘 |
| 惠来综合客运枢纽 | 新建 | 国家沿海通道上的枢纽，位于揭阳滨海新区，轨道交通为主，公路配套，连接通用航空枢纽 |

**货运交通枢纽布局。**依托港口、机场、铁路及公路等交通枢纽、物流园区，规划构建“3+6”货运枢纽体系。

枢纽型综合货运枢纽（3个）：包括空港货运枢纽、揭阳港货运枢纽、揭阳北货运枢纽，托揭阳潮汕国际机场、揭阳港重点港区等重大基础设施，以水运和铁路运输为主体，高速公路、干线公路为补充，重点增强揭阳市空港、海港的对外辐射能力，建设成为粤东地区的现代化综合性物流枢纽。

区域型综合货运枢纽（6个）：包括地都货运枢纽、揭东货运枢纽、揭西货运枢纽、英歌山货运枢纽、普宁货运枢纽、惠来货运枢纽，依托揭阳市铁路货运站、一般性港区、重点产业发展平台等，以水运和高速公路为骨干，以铁路和干线公路为补充，建设为揭阳市的专业物流中心。

表7 揭阳市综合货运枢纽布局方案表

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **等级** | **名称** | **功能定位** |
| 枢纽型综合货运枢纽 | 空港综合货运枢纽 | 依托揭阳潮汕国际机场，以航空物流为主、配送物流为辅，为揭阳临空产业园提供航空货运服务，远期发展国际中转、配送、采购和贸易等物流业务 |
| 揭阳港综合货运枢纽 | 依托揭阳沿海港区，以能源、原材料、通用散杂货运输为主，重点为大南海石化产业园提供专业物流服务，联合广州港发展国际多式联运，逐步培育为广东沿海地区性重要港口和大型工业港 |
| 揭阳北综合货运枢纽 | 依托新亨铁路货站，以货运中转、仓储交易等物流服务为主，联动沿海港区发展公海铁联运 |
| 区域型综合货运枢纽 | 地都货运枢纽 | 依托揭阳榕江港区，以通用散杂货运输为重点，逐步发展为综合性货运枢纽 |
| 揭东货运枢纽 | 为揭东经济开发区服务，面向榕江新城，以城市物流配送为主，兼顾工业物流 |
| 揭西货运枢纽 | 服务于揭西县产业园，以生产资料和工业品综合物流服务为重点，发展现代物流产业 |
| 英歌山货运枢纽 | 服务于普宁市产业转移工业园，以高新制造业产业集群为基础支撑，逐步发展成综合性货运枢纽，兼顾普宁北部城市物流服务功能 |
| 普宁货运枢纽 | 普宁市城区的货运枢纽，以普宁东部创新城为核心，以城市物流配送为主，兼顾工业物流 |
| 惠来货运枢纽 | 惠来县城区的货运枢纽，以惠来滨海新城为核心，重点提供城市物流服务 |

# 九、推进综合交通融合发展

## （一）综合交通运输方式融合发展

**统筹综合交通通道规划建设。**坚持国土空间资源高效利用原则，深入分析交通功能、加强方案比选，优先布局多层立体的综合交通走廊。推进揭阳至潮汕机场城际、汕头至潮汕机场城际、潮州东至潮汕机场城际在揭阳境内与G206、环市北路、揭阳大道、望江北路、机场路等道路的“立体化”建设，集约利用城市空间资源。在河源至揭阳铁路、汕头至普宁城际铁路等项目前期研究中，探讨与临近公路构建复合通道的可能性。

**推进综合交通枢纽一体化规划建设。**加强铁路、公路、民航等设施共建共享，以高铁站、机场为核心，推动新建综合客运枢纽立体化、一体化设计，加快既有综合客运枢纽设施的功能改善和整合提升，推动不同交通方式站场集中布局、空间共享、立体换乘。重点推进揭阳潮汕机场内高铁站点、城际站点、机场航站楼、公路客运站及公交枢纽站的统筹优化布局，力争机场交通中心内高铁、城际、机场及公路之间的步行换乘时间在10分钟内；其他铁路站点实现公铁、铁铁步行换乘时间不超过10分钟；加快揭阳港集疏运铁路、公路及联运换装设施建设，推进海铁、公水联运的无缝衔接，提升多式联运效率与物流综合服务水平。

**推动运输组织一体化融合发展。**打造联程联运客运服务体系。推动揭阳潮汕机场内铁路、公路、民航等运输服务信息共享、标准互认，结算平台互通，降低运输方式间的换乘时间。以潮汕机场站为试点，推动干线铁路与粤东城际铁路的融合发展，实现运营管理和服务“一张网”，推进轨道交通服务一体化。依托揭阳港，开展海铁联运业务，实现“一次申报、一次查验、一次放行”，大幅提升货运效率；依托揭阳潮汕机场，打造“航空+高铁”快速货运系统，构建现代物流供应链体系。

**推动城市内外交通有效衔接。**加强干线公路与高速公路的衔接，完善高速公路出入口衔接道路，推进揭阳市域主要节点与高速公路直连直通，实现乡镇及主要产业节点20分钟上下高速。加强干线公路与城市道路的高效对接，系统优化进出城道路网络，推动规划建设统筹和管理协同，减少对城市的分割和干扰，重点完善与“四环二十一射”快速干线对接的城市道路建设。

## （二）区域综合交通一体化融合发展

**推进与大湾区及海西经济区交通运输协同发展。**推进汕汕铁路、河源至揭阳铁路、汕尾至梅州铁路等重大交通基础设施建设及谋划，完善揭阳联通粤港澳大湾区对外大通道，实现4条高速铁路3条高速公路对接大湾区、支撑“一核一带一区”区域协调发展新格局构建。谋划推进揭阳至潮州铁路，完善揭阳联通海西经济区大通道，实现3条高速铁路、2条高速公路对接海西经济区，推动海西经济区沿海轴带协同发展。

**构建汕潮揭都市圈交通运输一体化融合发展。**以提升汕潮揭各市基础设施连接性、贯通性为重点，推动基础设施一体化建设及管养，畅通机制，着力加快区域重大基础设施建设，完善汕潮揭都市圈高快速交通网络。轨道交通重点推进粤东城际铁路的建设及谋划，积极利用普速铁路和高速铁路提供城际列车服务。依托高速公路、普通国省道干线、提升对接道路通行能力，构建都市圈高快速公路网。统筹汕潮揭港口群发展，构建“一主两重”港口群格局，积极提升港航服务能力，完善港口集疏运通道建设，强化“港-产-城”联动发展。合力推进揭阳潮汕机场扩容升级及航线拓展，大力发展通用航空，推动普宁、惠来等地通用机场建设。组建跨区域公交集团公司，推行同城化公共交通费用标准，逐步建立同城化公交线路网络。

## （三）交通与相关产业融合发展

**推进交通枢纽与邮政快递融合发展。**推动在铁路、机场、城市轨道等交通场站建设邮政快递专用处理场所、运输通道、装卸设施。在重要交通枢纽实现邮件快件集中安检、集中上机（车）。推动不同运输方式之间邮件快件装卸标准、跟踪数据等有效衔接，实现信息共享。

**促进邮政快递与产业融合发展。**支持邮政、快递物流园区和电商园区协同建设。在建设电商园区时，在园区内或周边规划安排邮政、快递、仓配用地，满足邮政企业、3个以上品牌快递企业仓储及处理需求。鼓励制造企业与快递企业加强资源共享，盘活闲置的土地厂房、仓储物流设施和运输能力。持续打造快递服务现代农业金牌项目，培育农业“一镇一品”，以揭西县金和镇为样板，打造“互联网+农业”培育小镇。联合市农业农村局加强产业园农产品物流体系建设，支持农业产业园实施邮政快递“乡村服务升级”行动计划，农业产业园内新设或更新改造的邮政普遍服务网点、快递网点，可按相关规定申请补助。

**推进交通与旅游融合发展。**充分发挥交通促进全域旅游发展的基础性作用，打造具有揭阳特色、突出生态优势、舒适宜游的交旅融合体系。强化交通网“快进慢游”功能，加强交通干线与重要旅游景区衔接。规划构建15条旅游干线通道，串联揭阳市15个3A级以上景点，通过对旅游路的特色改造，提升旅游景观；结合交通枢纽布设，规划设置7处（机场站、惠来站、岐山客运站、揭东站、揭西站、普宁站、葵潭站）旅游集散服务中心，满足公共交通旅游出行需求。

**推进交通枢纽与城市融合。**积极推进临站经济，强化枢纽站点的辐射带动作用，推广站城一体化发展模式，打造集一站式出行、商旅、购物、娱乐等服务于一体的交通综合体和高品质生活圈。结合粤东新城的建设，围绕汕汕铁路、粤东城际铁路及揭惠铁路惠来站，构建交通枢纽带动产业发展的粤东门户。

**推进交通运输助力乡村振兴。**巩固拓展交通运输脱贫攻坚成果，全面推进乡村振兴。提升农村地区外通内联水平，有序实施乡镇通三级及以上公路建设、农村公路提档升级和建制村通双车道改造，强化农村公路与干线公路、城市道路以及其他运输方式的衔接。加强“一村一品、一镇一业”农村路、传统古村落农村路、旅游农村路的建设。提高农村交通安全保障能力，改善农村交通环境，实施农村公路危旧桥改造和安全提升工程。巩固具备条件的乡镇和建制村通客车成果，提升客运服务均等化水平，优化农村地区客运服务供给。推动县、镇、村三级农村物流节点体系建设，畅通农产品进城、农业生产资料和农民生活消费品下乡的物流服务体系。

## （四）交通网与运输服务网、信息网及能源网融合发展

**推进交通基础设施网与运输服务网融合发展。**提高交通运输网动态运行管理服务智能化水平，打造以全链条快速化为导向的便捷运输服务网，构建海陆空融合协同的多式联运网络。

**推进交通与信息网融合发展。**大力发展数字交通，加强数字交通基础设施建设，建设新一代交通运输综合信息通信专网。推进智慧港航建设，加快普通干线公路智慧化改造。推进智慧港口、智慧机场、智慧车站枢纽建设，加快基于5G技术、物联网、人工智能、BIM等新技术与交通要素数字化改造示范设施建设。加强交通基础设施智能监控，实现公、铁、水重点路段及重要节点的交通感知网络全覆盖，实现交通基础设施数字化运营管理。

**推进交通网与能源网融合。**适应揭阳石化及天然气等能源产业发展的需求，推动港口码头、铁路专用线等交通设施与能源管网衔接，强化交通网与能源设施共享共建，集约利用资源，提升能源物资运输保障水平。加快珠三角成品油管道二期中石油广东炼化一体化项目联络线，揭阳液化天然气（LNG）接收站、大南海分输站的建设，确保能源供应安全和稳定。

# 十、推进综合交通高质量发展

## （一）增强安全保障能力

**提升基础设施安全保障水平。**推动BIM、地理信息、智能建造等技术运用，实现全寿命周期信息全覆盖。强化交通基础设施的安全防护设施建设，加强标志标线、信号灯、防撞、治超、交通监控、电子执法等交通设施的规划、建设与维护管理，保障基础设施安全可靠。

**完善行业安全治理体系。**建立健全安全生产标准化体系、安全隐患排查和安全预防控制体系，完善和落实交通运输安全生产和管理制度。健全道路运输“两客一危一重货”、水路危险货物运输、港口危化品装卸储存、公路水运工程施工安全风险防控和隐患排查治理双重预防机制。进一步完善“两客一危一重货”智能监控系统、内河船舶智能监管系统、网络货运平台等建设，推动“互联网+安全监管”模式。加强公路货运市场治理，依法加强公路货运市场环境治理，强化重型货运车辆装卸源头监管和动态监控。

**强化交通应急救援能力。**完善交通行业突发事件应急预案，健全应急值守、信息报送、指挥协调和应急处置等机制，推进交通运输系统值班室实体化建设，提升应急指挥的信息化和决策水平。

## （二）强化智慧交通发展

**加强智能交通发展信息共享融合。**强化交通行业数据共享，积极利用政府部门、通信运营商、交通运输企业及互联网企业等交通大数据资源，建设完善交通数据共享平台，加强交通运输管理的大数据分析应用。

**大力提升交通智慧化水平。**推动监测设备与交通基础设施同步建设，提升交通基础设施感知水平，2025年前，实现5G覆盖全市境内的公路服务区及客运枢纽；在保障数据安全的基础上，推动交通运输、公安交警等部门的交通数据资源的整合共享，加快交通基础设施的数字化发展。

## （三）打造绿色可持续交通运输体系

**推进资源循环利用产业发展。**推广施工材料、沥青等废旧材料再生和综合利用。推进邮件快件包装绿色、减量，提高资源再利用和循环利用水平。到2025年底禁止使用不可降解的塑料胶带，免胶带纸箱应用比例提高到20%以上，基本实现邮件快件绿色化、减量化和可循环。

**集约布局交通基础设施。**强化对交通基础设施底线管控，实现交通与城镇开发边界管控的相互协调。采取交通设施与其他用地复合利用的模式，与生态结合打造绿色交通廊道，支撑土地资源的集约节约，近期重点研究粤东城际铁路、河源至揭阳铁路与沿线高快速路局部构建复合通道的可能性。

**推进运输结构调整，大力发展高运量交通方式。**推进粤东城际铁路建设，填补汕潮揭大运量快速公共交通系统空白，支撑都市圈客运由公路向轨道交通转移。加快揭阳至惠来铁路及进港支线铁路建设，推进广梅汕铁路电气化改造，完善揭阳货运铁路通道，推进大南海通用码头专用线、中石油揭阳LNG专用线、中石油广东炼化一体化项目专用线、揭惠铁路前詹支线等项目的建设及谋划，推进铁路进港口和物流园区，解决“铁路运输最后一公里”问题，降低物流成本，提高铁路货运竞争力。推动形成统一的多式联运规则和全程服务规范，加强联运信息共享，建立多式联运协同联动机制，推动实现铁水、公铁、公水、空铁多式联运“一单制”。

## （四）加强交通运输人文建设

**构建高品质慢行及无障碍设施。**完善步行和自行车出行网络，加快构建慢行系统网络，推动道路慢行空间品质提升，构建连续立体步行系统。强化步行、自行车骑行与粤东城际铁路站点、常规公交系统的衔接，推动机动化与慢行交通网融合，形成便捷的慢行接驳系统；加强人行道及市政设施的养护，优化人行过街设施，加大无障碍慢行设施建设投入，方便残障人士、老人、婴儿车通行。

**打造适应特殊人群的公共交通。**加大公共交通投入，完善公共交通票价和优惠政策，提升对老年人及学生的优惠力度；逐步提升无障碍公交车辆的占比，优化公交站台设施的布置，提升特殊人群上下公交车的便利度。

**提升交通参与人员综合素质。**开展交通执法人员、客货运服务人员的交通文明宣传教育，弘扬优秀交通文化，提高交通参与者守法意识和道德水平；同时为公交司机及货运司机等工作人员，提供良好的休息环境，改善其工作环境。

## （五）推动行业治理能力现代化

**扩大社会参与，培育交通文明。**健全交通行业公共决策机制，鼓励行业组织积极参与行业治理，拓宽公众参与交通治理渠道。全方位提升交通参与者文明素养，推动全社会交通文明程度大幅提升。

**加强交通运输人才队伍建设。**聚焦重大交通基础设施的建设，强化与国内一流交通运管机构的合作，加强科技人才和创新团队培养及引进，提升揭阳高水平交通人才的储备。健全交通行业人才选用机制，最大限度激发和释放干部创新创造活力，增强干部队伍适应交通强国建设要求的能力，培养一批敢于担当，勇于创新的高素质、专业化、年轻化交通干部。

# 十一、规划方案评估

规划至2035年，揭阳市综合立体交通网突破1万公里，较现状增长18.9%。其中铁路555公里，较现状增长267.5%；公路8568公里，较现状增长12.4%；油气主管道600公里，较现状增长89.3%。

到2035年，揭阳市干线公路总里程达到2223公里，其中高速公路489.6公里，一级公路814.1公里，二级公路919.5公里，干线公路网密度达到42.4公里/百平方公里，较现状提升71.7%。

到2035年，揭阳市轨道总里程达到555公里，其中高速铁路280公里，普通铁路207.3公里，城际轨道67.6公里；轨道网密度达到10.9公里/百平方公里，为现状的3.5倍，轨道线网密度显著提升。

# 十二、建设计划

## （一）重点轨道项目

**高速铁路。**推进汕尾至汕头高速铁路揭阳段项目建设，实现揭阳沿海地区90分钟内通达广州、深圳，力争2023年通车。联合潮州市积极推进河源-揭阳-潮州高速铁路的前期规划研究，与赣深铁路、广河客专在河源东站对接，实现揭阳城区快速通达广州、揭阳“县县通高铁”。推进汕尾至梅州铁路项目前期工作，争取与河源至揭阳铁路在揭西县城设置枢纽站点。积极对接广铁集团，通过运营组织优化，依托拟通车的梅龙高铁及梅汕铁路，构建揭阳中心城区通达广州的快速高铁通道。

**城际铁路。**近期重点推进汕头至潮汕机场、揭阳至揭阳南、揭阳南至潮汕机场、潮州东至潮汕机场4条城际铁路建设，争取2026年建成通车。组织开展汕头-普宁城际铁路前期研究工作，逐步完善粤东城际铁路骨架网。

**普速铁路。**推进揭阳至惠来铁路建设（含中石油广东炼化一体化项目专用线、大南海通用码头专用线），力争2025年通车，补齐揭阳货运铁路短板。谋划陆丰港区湖东作业区疏港铁路、揭惠铁路前詹支线、揭惠铁路揭西支线，进一步加强铁路对港口集疏运的支撑作用。

表8 轨道交通重点建设项目计划表

| **序号** | **项目名称** | **建设**  **性质** | **里程**  **（公里）** | **总投资**  **（亿元）** | **建设年限** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|
|  |
| **近期（2021-2025）** | | | | | |
| 1 | 汕尾至汕头铁路（揭阳段） | 续建 | 46 | 63.2 | 2019-2023 |
| 2 | 揭阳至惠来铁路 | 新建 | 107.7 | 132.8 | 2020-2025 |
| 3 | 汕头至潮汕机场城际铁路（揭阳段） | 新建 | 22.2 | 44.3 | 2021-2026 |
| 4 | 揭阳南至潮汕机场城际铁路 | 新建 | 15.5 | 55.5 | 2021-2026 |
| 5 | 潮州东至潮汕机场城际铁路  （揭阳段） | 新建 | 6.5 | 27.7 | 2021-2026 |
| 6 | 揭阳南至揭阳站城际铁路 | 新建 | 12.4 | 48.2 | 2021-2026 |
| 小计 |  |  | 210.4 | 371.7 |  |
| **中远期（2026-2035）** | | | | | |
| 1 | 揭阳至河源铁路 | 新建 | 95 | 162 | 远景展望 |
| 2 | 汕尾至梅州铁路揭西以西段 | 新建 | 30 | 51 | 远景展望 |
| 3 | 汕头至普宁城际铁路 | 新建 | 11 | 24 | 2026-2030 |
| 4 | 揭惠铁路陆丰港湖东作业区专用线 | 新建 | 16 | 20 | 远期 |
| 5 | 揭惠铁路揭西支线 | 新建 | 20.6 | 26 | 远期 |
| 6 | 揭惠铁路前詹支线 | 新建 | 14.73 | 15 | 远期 |
| 小计 |  |  | 187.3 | 298 |  |

## （二）重点公路项目

**高速公路。**推进潮汕环线高速公路（含潮汕联络线）三期工程京灶大桥、埔田互通立交连接线、揭惠高速普宁市区联络线、陆河至惠来高速公路揭阳段、揭普惠高速公路南延线揭阳段的建设工作，提升高速公路对城镇的连通能力。新增梅林互通、鳌江互通、棉湖互通、崎岭互通以及汕梅高速公路中德金属城高速公路出入口，填补高速公路覆盖盲区。

**普通国省道。**继续推进普通国省道低等级路段升级改造和穿越城镇路段改线建设，优化干线公路布局，提升技术等级结构。重点推进国道G206线揭阳新亨至地都段改建工程、国道G238线普宁益岭至惠来惠城段改建工程、国道G228线惠来靖海月山至石化大道段新建工程、国道G235线揭西县五经富七村至大洋路口段升级改造、省道S337线惠来县溪西至葵潭段升级改造、省道S235线惠来县华湖至神泉段升级改造、省道S236线普宁市延长埔至占苏段升级改造等建设项目。

**农村公路。**优化农村公路网结构，持续推进农村公路提质升级。重点推进近期重点推进县道升级改造、“四好农村路”建设、单车道改双车道、路域环境整治、打造特色农村路等工作，加强农村公路与国省干线衔接，促进县、乡、村间的互联互通，实现农村公路跨越式发展。

表9 高速公路重点建设项目计划表

| **序号** | **项目名称** | **建设**  **性质** | **里程**  **（公里）** | **计划建**  **设时间** | **总投资**  **（万元）** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|
|  |
| **近期（2021-2025）** | | | | | |
| 1 | 陆河至惠来高速公路揭阳段 | 新建 | 57 | 2025-2028 | 1060000 |
| 2 | 潮汕环线高速公路（含潮汕联络线）三期工程京灶大桥 | 新建 | 2.05 | 2021-2025 | 89573 |
| 3 | 揭普惠高速公路南延线揭阳段 | 新建 | 1.9 | 2023-2025 | 31000 |
| 4 | 汕梅高速公路改扩建项目一期工程 | 改扩建  （新建） | 15.2 | 2023-2026 | 235000 |
| 5 | 埔田互通立交连接线 | 新建 | 5 | 2024-2027 | 75000 |
| 6 | 揭普惠高速公路梅林互通立交工程 | 新建 |  | 2024-2025 | 16500 |
| 小计 |  |  | 81.2 |  | 1507073 |
| **中远期（2026-2035）** | | | | | |
| 1 | 深汕高速公路仙庵出入口互通立交及连接线道路改造工程 | 新建 | 2.615 | 待定 | 13000 |
| 2 | 揭普惠快速干线（揭惠高速公路普宁市区联络线工程） | 新建 | 32.7 | 待定 | 600000 |
| 3 | 汕梅高速公路（G78）中德金属城高速公路出入口 | 新建 | 1.3 | 待定 | 11700 |
| 4 | 汕揭高速揭阳段 | 扩建 | 23.8 | 待定 | 待定 |
| 5 | 丰顺至梅州高速 | 新建 | 38 | 2030-2035 | 420000 |
| 6 | 沈海高速揭阳段 | 扩建 | 67 | 2025-2030 | 1000000 |

## （三）港口

加快建设揭阳港惠来沿海港区南海作业区通用码头、液体散货码头、LPG码头，以及揭阳港前詹作业区通用码头一期工程、中石油广东揭阳LNG项目接卸码头、广物巨正源基地产业项目配套码头泊位、广东520万方原油商储库建设工程配套30万吨原油码头、蓝水深远海通用码头、惠来电厂二期煤码头、惠来电厂3000吨级散货码头项目。完成揭阳港惠来沿海港区神泉南岸防波堤改造工程、揭阳港大南海东岸公共码头防波堤工程、进港航道工程。推进榕江港区码头项目规范提升或改造升级。

表10 港口航道重点建设项目计划表

| **序号** | **项目名称** | **建设性质** | **建设规模** | **计划建**  **设时间** | **总投资**  **（万元）** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 1 | 揭阳港惠来沿海港区南海作业区液体散货码头 | 新建 | 一个5万DWT液体散货泊位（34#泊位） | 2023-2026 | 52365 |
| 2 | 揭阳港惠来沿海港区南海作业区LPG码头 | 新建 | 一个5万吨级LPG泊位（33#泊位）及相应附属设施 | 2023-2026 | 29931 |
| 3 | 揭阳港惠来沿海港区南海作业区通用码头 | 新建 | 1个70000DWT通用泊位和3个50000DWT多用途泊位及相应配套设施 | 2023-2027 | 265721 |
| 4 | 中石油广东揭阳LNG项目接卸码头 | 新建 | 1座可靠泊8万-26.6万立方米LNG运输船专用码头 | 2024-2026 | 129000 |
| 5 | 广物巨正源基地产业项目配套码头泊位 | 新建 | 1座10万吨级和1座5万吨级液化烃泊位 | 待定 | 150119 |
| 6 | 广东520万方原油商储库建设工程配套30万吨原油码头 | 新建 | 1个原油码头30万吨级泊位，防波堤工程1座 | 2023-2025 | 157467 |
| 7 | 惠来电厂二期煤码头 | 新建 | 1个10万吨级煤码头 | 待定 | 80000 |
| 8 | 惠来电厂3000吨级散货码头 | 扩建 | 1个3000吨级散货码头 | 待定 | 11000 |
| 9 | 揭阳港前詹作业区通用码头一期工程项目 | 续建 | 1个7万吨级通用泊位、1个3千吨级通用泊位及一个工作船泊位 | 2013-2024 | 240713 |
| 10 | 揭阳港惠来沿海港区神泉南岸防波堤改造工程 | 新建 | 防波堤总长2874m | 2024-2025 | 22800 |
| 11 | 揭阳港大南海东岸公共进港航道 | 续建 | 进港航道7.45公里，通航宽度265米，满足10万吨级油散货船通航 | 2020-2024 | 30425 |
| 12 | 揭阳港大南海东岸公共码头防波堤工程 | 续建 | 防波堤工程5.3公里，其中东防波堤长3.48公里，西防波堤长1.82公里 | 2020-2024 | 111573 |
| **合计** |  |  |  |  | **1281114** |

## （四）机场

推进机场换乘设施与粤东城际铁路潮汕机场站同步建设，实现机场航站楼与城际车站、交通中心、高铁站便捷换乘，进一步改善机场集疏运条件、提升航空服务水平和枢纽运营效率。进一步拓展国际及地区航线网络，重点开通揭阳机场至东南亚及东北亚主要城市的客运航线、东南亚地区货运航线；远期结合客流需求，考虑在现状航站楼北面新建T2航站楼，并新建第二跑道。

# 十三、国土空间规划衔接

## （一）支撑国土空间开发

本规划周期较长，未来交通供给和需求都将发生深刻变化。人民享有美好交通服务的需求将显著增长，需要持续的高质量交通供给相匹配。规划坚持需求导向，根据交通需求和支撑重大战略的现实需要，优化交通基础设施供给结构，充分利用存量资源，扩大优质增量供给，提升交通基础设施供给能力、质量和效益，提高资源配置效率和全要素生产力。通过交通与国土空间开发的融合发展，顺应、培育和释放新的交通需求，实现更高水平的交通供给与需求的动态平衡，使人民真正享有美好交通服务。

## （二）集约利用空间资源

加强规划与三条控制线划定的衔接，按照合理布局、集约高效的原则，统筹综合立体网络布局。通过预留重大基础设施廊道，统筹管控和高效利用国土资源，优先布局制式多样、多层立体的复合通道；注重核心区域的设施共建、资源走廊共享，系统谋划综合枢纽，利用交通运输综合体、多式联运区等新载体，整合各类交通功能，提高国土管控下的交通运输资源使用效率。合理确定与国土空间规划“三区三线”的关系，做好线位重要节点的空间预留，严守生态底线，注重无害化穿越；严守永久基本农田底线，尽量避免直接穿越，实现交通基础设施总量在控制边界中的有序增长。在规划设计阶段，紧密结合辖区和项目实际，优化项目选址选线范围，避让重要生态功能区，少占或不占永久基本农田。

## （三）注重规划动态监管

以国土空间规划的“一张图”为基底，构建综合交通基础设施“一张图”和动态空间信息平台，建立健全综合交通规划与国土空间规划的动态协调机制。本规划时空跨度较长，交通基础设施布局在规划研究阶段难以获得精准线位，后期根据相关控制因素的变化，在国土空间规划中进行阶段性动态更新。

# 十四、环境影响评价

## （一）规划实施环境影响分析

本规划涉及铁路、公路、水路、民航、管道等多种类型交通方式，规划实施过程中可能对资源环境产生影响，主要体现在资源利用、污染排放、生态格局影响等方面。资源利用主要是规划建设项目的建设运营会占用土地资源、矿产能源、自然岸线等。污染排放影响指各类基础设施建设运营过程产生的废气、污水、噪音和固体废物等对局部区域环境质量产生不利影响。生态格局影响主要是规划通道可能会对区域空间造成割裂。

## （二）规划实施环境影响评价

规划与《揭阳市“三线一单”生态环境分区管控方案》相衔接协调，规划方案选线时尽量避让饮用水源保护区等环境敏感区情况，以保障交通基础设施与经济社会环境协调发展。本规划满足资源环境承载力要求，符合可持续发展理念，促进各种资源予以充分利用，满足“三线一单”要求，从各种交通方式的规模、结构和布局等方面在规划前期开展管控，节约土地资源，提升资源综合利用。通过实施绿色公路、绿色航道、新能源利用等体现绿色可持续发展。规划对各类项目建设的污染排放进行严格控制，减少对大气环境、水资源等影响。

## （三）预防和缓解不良影响的措施与建议

**集约高效利用资源。**加强资源利用的科学化、集约化和精细化，尽量减少土地、岸线、海域的占用，通过改造、扩容等手段，积极提高各类既有交通设施的资源利用效率，实现对能源、资金、土地和环境等的集约高效利用。推进水土流失和岸线的综合治理。建立市场化、生态化、多元化的补偿机制。

**注重生态保护。**合理设计项目线位走向和场站选址，注重生态保护，尽量避让永久基本农田和生态环境较敏感区域，不突破“三线一单”要求。建设一批绿色公路、绿色港口、绿色航道，提高生态系统的稳定性、观赏性和抗灾能力。

**强化污染防治。**大力推进节能环保新技术、新装备、新手段，全面推进清洁能源和新能源车船应用，提高能源资源使用效率，加速淘汰高耗能的老旧车船，减少环境污染。落实船舶大气污染物排放控制区实施方案有关要求，全面推进港口岸电建设和船舶受电设施改造，推广靠岸船舶使用岸电。强化港口、公路服务区、枢纽站场等水污染防治，开展生态型污水处理技术应用。通过采用先进筑路材料、设置绿化隔音带和隔声屏障等措施，降低交通噪声污染。

**加强环境管控。**严格执行《中华人民共和国环境保护法》《中华人民共和国环境影响评价法》《建设项目环境保护条例》《广东省建设项目环境保护管理条例》，后期建设需结合《关于印发揭阳市声环境功能区划（调整）的通知》（揭市环〔2021〕166号）》的要求进行建设项目的管理，规划包含的建设项目按要求开展项目的环境影响评价工作，严把规划、土地、岸线和环保等准入制度，严格执行“三同时”制度，做好规划项目施工、运行阶段的环境监管。完善“资源—利用—环境”监管体制，规范和加强机构队伍建设，建立风险管控标准体系和技术体系。

# 十五、保障措施

## （一）加强组织协调

依托揭阳市综合立体交通网规划编制工作组，统筹推进揭阳市综合立体交通网规划编制、项目建设、沟通协调、合作交流等事宜，及时协调解决工作推进过程中的难点卡点问题。市政府加强工作协调及指导，强化部门协同和上下联动，形成各方式、各部门间的工作对接机制，推动各类基础设施统筹规划、协同建设。建立重大交通项目建设协调会商制度，及时研究协调重大项目前期工作中涉及土地、选址、环保、资金等方面的突出问题，按年度分解明确各有关部门的目标任务，确保规划确定的各项目标和任务有序推进。

## （二）深化区域合作

充分利用汕潮揭同城化联系会议制度，协调三市相关项目和重点工作，抱团发展、共谋发展。以揭阳综合立体交通网规划编制为契机，推动汕潮揭都市圈轨道交通、城市公交、组合港建设等重大共同事务规划，统筹协调涉及区域内两个以上城市交通运输的重大交通基础设施规划建设，包括国铁、城际轨道、干线路网、港口、机场、区域综合客运枢纽、区域综合货运枢纽等领域；商议确定城际公交、城际长途客运的发展。加快汕潮揭都市圈同城化政策研究，研究制定规范统一运输市场管理的相关政策，在资源利用、资金政策等方面研究同城化政策措施，增强同城化发展的协调性和整体性。

## （三）加强资金保障

积极争取省发展改革委、交通运输厅以及其他省有关单位在政策、技术和资金等方面对全市交通运输业发展的支持，共同推进全市综合交通运输体系建设。大力争取采取省市共建模式实施，积极争取国家和省专项投资补助。加大市财政对交通基础设施建设的支持力度，适度提高农村公路建设市级配套补助资金标准。深化交通投融资改革，拓宽融资渠道，加大预算内投资和一般债券、专项债券对交通建设的支持力度。推动交通项目与土地资源及产业、旅游等经营性项目一体化开发，探索从土地出让收入中计提交通专项建设资金。设立综合立体交通网建设专项资金，加强项目池、资金池、资源池对接，防范新增政府债务风险。

## （四）强化要素保障

建立揭阳市综合立体交通网重大项目库，并纳入国土空间规划，强化土地资源供给。建立健全交通重大项目建设审批工作机制，发改、自然资源、生态环境、林业等部门要作为审批责任主体单位，加强计划管理、主动对接服务，优化审批流程、开辟绿色通道，确保交通重大项目前期工作和建设运营顺利推进。工程实施要加强与国土空间“三区三线”的协调，强化资源空间复合利用，突出综合与立体思维，提高交通建设资源利用效率，盘活闲置交通用地资源，节约集约利用土地、岸线、空域等稀缺资源。建立国土和交通规划的动态调整管理政策。

## （五）加强实施管理

强化综合立体交通网规划的约束性，市级有关部门、各县（市、区）政府要加强相关规划与综合立体交通网规划的衔接，明确重点任务，细化重大工程、重大项目、重大政策的实施要求。建立市县（区、市）联动规划项目推进机制，细化任务，明确职责，有序推进实施。定期开展规划实施评估，加强重点项目监管，建立动态监测评价机制。

附表 揭阳市综合立体交通网规划方案布局表

| **类别** | **名称** | | |
| --- | --- | --- | --- |
| 一、铁路 （555公里） | 高速铁路（280公里） | 3条横线 | 河源至揭阳铁路、厦深铁路、汕汕铁路 |
| 2条纵线 | 汕尾至梅州铁路、梅汕铁路 |
| 1条联络线 | 揭阳东至普宁铁路（远景预留，暂不纳入2035年里程统计） |
| 普速铁路（207.3公里） | 2条主干线 | 广梅汕铁路、揭惠铁路 |
| 3条专用线 | 中石油广东炼化一体化项目专用线、大南海通用码头专用线、中石油揭阳LNG专用线 |
| 3条支线 | 陆丰港区湖东作业区疏港铁路、揭惠铁路揭西支线、揭惠铁路前詹支线 |
| 城际铁路（67.6公里） | 5条 | 揭阳至揭阳南、揭阳南至潮汕机场、潮州东至潮汕机场、汕头至潮汕机场、汕头至普宁 |
| 二、公路 （8568公里） | 高速公路 （490公里） | 4条横线 | 汕头至梅州高速、汕头至湛江高速、潮州至惠州高速、深圳至汕头高速 |
| 3条纵线 | 揭阳至惠来高速、揭普惠高速及南延线、五华至陆河及陆河至惠来高速 |
| 3条联络线 | 潮汕环线联络线（含京灶大桥）、揭惠高速普宁市区联络线、汕梅高速埔田互通立交连接线 |
| 普通国道（380公里） | 6条 | G206、G228、G235、G238、G324、G539 |
| 普通省道（586公里） | 11条 | S228、S234、S235、S236、S237、S239、S255、S337、S508、S509、S549 |
| 农村公路（7112公里） | 县、乡、村道 | 县道963公里、乡道3428公里、村道2721公里 |
| 三、水运  （航道里程509公里） | 惠来沿海港区布局 | 南海作业区 | 泊位数40个，为大南海石化产业服务，以油品、石化产品等能源类货物为主 |
| 神泉作业区 | 泊位数7个（不含游艇泊位），对外客运口岸和游艇中心 |
| 前詹作业区 | 泊位数15个，以多用途泊位和散货泊位为主，兼顾集装箱运输 |
| 资深作业区 | 泊位数4个，为超大型原油船运输装卸储存的专业化港区 |
| 靖海作业区 | 泊位数7个，以煤炭等散杂货运为主 |
| 榕江港区布局 | 仙桥作业区 | 泊位数6个，以通用和多用途为主 |
| 炮台作业区 | 泊位数9个，以油气化工、通用、多用途为主 |
| 石头作业区 | 泊位数10个，以通用和多用途为主 |
| 青屿作业区 | 泊位数13个，以油气化工和多用途为主 |
| 地都作业区 | 泊位数30个，多用途、通用、液体化工 |
| 港口岸线 | 惠来沿海岸线（18.2公里） | 南海作业区岸线、神泉作业区港口岸线、前詹作业区岸线、资深作业区岸线、靖海作业区岸线 |
| 榕江岸线（25.7公里） | 南河左岸岸线、南河右岸岸线、北河左岸岸线、炮台下游岸线 |
| 沿海航道 （40.4公里） | 7条 | 南海作业区第一作业区进港航道、南海作业区第二作业区进港航道、神泉作业区进港航道、前詹作业区第一作业区进港航道、前詹作业区第二作业区进港航道、资深作业区进港航道、靖海作业区进港航道 |
| 内河航道 （469公里） | Ⅲ级以上42公里；Ⅲ级以下航道427公里 | |
| 四、航空 | 运输机场 | 揭阳潮汕机场 | 4E级机场，区域枢纽机场 |
| 通用机场 | 普宁机场 | 初步选址在普宁市西部乡镇，重点发展工业及农业服务、应急救援、短途运输等通用航空业务 |
| 惠来机场 | 初步选址在粤东新城和隆江镇之间，重点发展商务、海上旅游航空业务 |
| 五、油气管道（600公里） | 成品油主管道 | 1条主线 | 珠三角成品油管道二期（惠州-揭阳-梅州段） |
| 1条支线 | 中石油广东炼化一体化联络线 |
| 天然气主管道 | 2条横线 | 西三线闽粤支干线、粤东天然气主干管道网 |
| 2条纵线 | 揭阳中石油昆仑燃气有限公司揭阳天然气管道工程、粤东LNG管道揭阳段 |
| 4条支线 | 揭阳天然气管道工程榕城区联络线、揭阳天然气管道工程普宁城区联络线、揭阳天然气管道工程普宁西部联络线、粤东LNG配套管线普宁南支线 |
| 其他互联互通项目 | 国家主干网与城镇天然气网互联互通项目 |
| 六、邮政快递 | 普宁市 | “中国快递示范城市”的先行区 | |
| 榕城区 | 航空快递物流中心 | |
| 揭东区 | 邮政快递行业区域处理中心聚集区 | |
| 揭西县 | 农产品快递物流集散中心 | |
| 惠来县 | 全市冷链快递物流中心 | |
| 七、客运枢纽 | 主枢纽 | 1个 | 潮汕机场综合客运枢纽 |
| 副枢纽 | 5个 | 梅汕铁路揭阳站，河源至揭阳铁路揭阳东站、揭西站，厦深铁路普宁站、汕汕铁路惠来站 |
| 八、货运枢纽 | 一类货运枢纽 | 3个 | 空港货运枢纽、揭阳港货运枢纽、揭阳北（新亨）货运枢纽 |
| 二类货运枢纽 | 6个 | 地都货运枢纽、揭东货运枢纽、揭西货运枢纽、英歌山货运枢纽、普宁货运枢纽、惠来货运枢纽 |

公开方式：主动公开

抄送：市委各部委办，市人大常委会办公室，市政协办公室，市纪 委办公室，市法院、检察院，揭阳军分区，各人民团体，各新闻单位，中央、省驻揭各单位。