

揭阳市综合立体交通网规划 (2021-2035 年)

公示稿

揭阳市交通运输局
广东省交通规划设计研究院集团股份有限公司
二〇二三年三月

目录

一、规划基础	1
(一) 发展现状	1
(二) 形势要求	4
(三) 运输需求	6
二、总体要求	7
(一) 指导思想	7
(二) 基本原则	8
(三) 发展目标	9
三、构建综合立体交通发展新格局	10
(一) 构建布局完善的综合立体交通网	10
(二) 建设畅通高效的综合立体交通主骨架	11
四、优化综合立体交通网布局	12
(一) 构建层次分明的轨道交通网络	12
(二) 构建外联内畅的干线公路网	14
(三) 建设通江达海的航道网	16
(四) 建设能力充裕的油气管道网	17
(五) 建设普惠高效的邮政快递网	18
五、建设高效便捷的综合交通枢纽	19
(一) 建设布局合理的港口枢纽	19
(二) 打造国内一流的航空枢纽	20

(三) 构建层次分明的客货枢纽	21
六、推进综合交通融合发展	22
(一) 综合交通运输方式融合发展	22
(二) 区域综合交通一体化融合发展	23
(三) 交通与相关产业融合发展	24
(四) 交通网与运输服务网、信息网及能源网融合发展....	26
七、推进综合交通高质量发展	27
(一) 增强安全保障能力	27
(二) 强化智慧交通发展	28
(三) 打造绿色可持续交通运输体系	29
(四) 加强交通运输人文建设	30
(五) 推动行业治理能力现代化	31
八、保障措施	31
(一) 加强组织协调	31
(二) 深化区域合作	32
(三) 加强资金保障	32
(四) 强化要素保障	33
(五) 加强实施管理	33

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。规划期为2021年至2035年，远景展望到本世纪中叶。

一、规划基础

（一）发展现状

改革开放特别是党的十八大以来，揭阳交通深入贯彻落实习总书记对视察广东重要讲话精神和对广东工作一系列重要指示精神，立足省委省政府实施“1+1+9”工作部署以及关于构建“一核一带一区”区域发展格局要求，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，为揭阳社会经济发展充分发挥了基础性、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8623km。至2021年底，铁路网运营里程151km，其中高速铁路109km，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 7624km，其中高速公路通车里程 390km，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 469km，其中高等级航道 42km；沿海航道 62km；油气主管道里程 317km，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 2021 年底，全市普通地方公路通车里程 7234 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 89.6%，均高于全省平均水平；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。2021 年底机场完成扩建工程，飞行区等级已由 4D 级提升至 4E 级，机场跑道长度由 2800 米延伸至 3200 米，机位总数增加至 46 个，运输能力得到显著提升。2021 年揭阳潮汕机场旅客吞吐量达 573.4 万人次。

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，神泉作业区被国务院批准为一类口岸并通过验收，同时中委合资广东石化重油加工配套原油码头和成品油码头、神泉作业区中海油粤东 LNG 专用码头、中石油配套码头、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 2021 年底，揭阳港建成各类运营港口泊位 45 个（其中 10 万吨级泊位 3 个）；揭阳港货物吞吐量 2768 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。2021 年揭阳境内营运性客运量为 1630 万人次，其中公路客运发送量为 658 万人次，铁路客运发送量为 399 万人次，揭阳潮汕机场客运吞吐量为 573 万人次；2021 年揭阳境内货运量为 2940 万吨，其中公路货运发送量为 2830 万吨，铁路货运到发量为 70 万吨，内河航道水运发送量为 40 万吨。目前揭阳货物运输仍以公路为主，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，2021 年快递业务量达 35.3 亿件，排名全国第六，全省第三。

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对，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；揭阳港北上货运铁路通道缺失，高效铁水联运系统暂未形成。

二是干线路网的布局有待完善。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；干线路网与高速公路出入口衔接不畅，无法发挥高速公路的快速集散效率；穿城公路与城市道路功能未理顺，在一定程度上影响城区交通出行效率。

三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。

(二) 形势要求

首先，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。2022年党的二十大再次提出要坚持把发展经济的着力点放在实体经济上，加快建设交通强国，为新时代交通运输发展指明了方向。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性支撑作用。

其次，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。广东省高质量发展大会提出“百县千镇万村”高质量发展，要求揭阳加快建设高质量交通运输体系，支持县、镇、村高质量发展。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。

再次，“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西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，缩短揭阳与大湾区的通行时间，以在新一轮生产力布局中抢抓先机。

同时，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。

最后，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）运输需求

未来随着汕潮揭都市圈一体化和揭阳“一轴三极、一带四廊”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、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 2021-2025 年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 万人次和 4720 万人次,小汽车客运量分别为 24400 万人次和 44671 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。

货运方面,预计 2021-2025 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 2021-2025 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。

二、总体要求

(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，立足省委省政府实施“1+1+9”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，落实揭阳市委七届四次全会精神，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、三区多组团”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。规划要立足汕潮揭都市圈，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，对接横琴粤澳深度合作区和前海深港现代服务业合作区。

——轴带引领、多极发展。立足市域“一轴三极、一带四廊、三区多组团”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 快货交通圈”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 货运交通圈”——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。

三、构建综合立体交通发展新格局

（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纽为方向，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 9383 公里，其中铁路网约 305km（其中高速铁路 155km，普速铁路 149.9km），公路网约 8000km（其中高速公路 394km，一二级公路 1900km），内河航道约 469km（高等级航道 42km），沿海航道 62.4km，油气管道网 547km。

至 2035 年，揭阳市综合立体交通网实体线网总体规模合计 10254 公里，其中铁路网约 555km（其中高速铁路 280km，城际铁路 67.6km），公路网约 8568km（其中高速公路 489.6km，一二级公路 2332km），内河航道约 469km（高等级航道 42km），沿海航道 62.4km，油气管道网 600km。

（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。

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。

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。

四、优化综合立体交通网布局

（一）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；推进河源至揭阳铁路、汕尾至梅州铁路的规划研究工作，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；推进大南海通用码头专用线、中石油揭阳 LNG 专用线及中石油广东炼化一体化项目专用线、揭惠铁路前詹支线等铁路线的建设及谋划，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专用铁路线建设，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“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项目建设；积极开展汕头至普宁城际的规划建设；预留远景年展望线粤东城际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，实现粤东城际成网成环，全面实现汕潮揭中心区半小时通道，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专用线、揭惠高速揭西支线、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。

（二）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、揭惠高速公路普宁市区联络线及汕梅高速中德金属城出入口、揭普惠高速梅林互通工程等项目的规划研究，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

国省道干线为基础，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“单改双”、路域环境整治、建设提升等工作；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、矿产、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 8568km，其中高速公路 489.6km，普通国道 380km，普通省道 586km，农村公路 7112km。

按公路交通功能分为高速公路、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，揭阳规划构建“四横三纵三联络线”的高速公路网格局。四横为汕头至梅州高速、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，三联络线为潮汕环线(含联络线京灶大桥)、揭惠高速普宁联络线、汕梅高速埔田互通立交连接线；预留远景展望线丰顺至揭西高速。高速公路规模 2025 年为 394 公里，2035 年达到 489.6km。

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 1733.7km，其中一级路为 814.2km，二级路为 919.5km。

(三) 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，重点完善揭阳港各港区进港航道。规划至 2035 年内河航道总里程 469km，高等级（Ⅲ级以上）内河航道 5 条，总里程 42 公里，通航等级按 1000 吨-1 万吨海轮规划；沿海航道 10 条，总里程 62.4 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）、榕江北河 1（双溪咀至榕东大桥）、榕江北河 1（榕东大桥至梅东大桥）、榕江南河 1（双溪咀至榕华大桥）、龙江 1（神泉港）。

10 条沿海航道：南海作业区 1#港池航道、南海作业区 2#港池航道、南海作业区 3#港池航道、前詹作业区西部功能区航道、前詹作业区中部功能区航道、前詹作业区东部功能区航道、资深作业区进港航道、靖海航道、神泉进港航道、龙江外航道。

（四）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管道网（海丰-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。

（五）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。

五、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 111.5km，本次规划港口岸线为 18.2km，占外海岸线的 16.3%。规划榕江港口岸线为 25.7km。

调整揭阳港总体布局。推进榕江港区老旧码头清理整顿，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 年揭阳港货物吞吐量达 1.57 亿吨。

专栏五 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

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；争取新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。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。1主为揭阳潮汕机场综合客运枢纽，5辅分别为梅汕铁路揭阳站，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。

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，即3个一类货运枢纽分别为空港货运枢纽、揭阳港货运枢纽、揭阳北（新亨站）货运枢纽，6个二类货运枢纽分别为地都货运枢纽、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。

六、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、汕尾至河源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。推进揭阳至潮州铁路及汕漳铁路的

建设，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、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，推动汕头、饶平、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、城市轨道交通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。规划在建设电商园区时，在园区内或周边安排邮政、快递、仓配用地，并能够满足邮政企业、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，通过提升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。

七、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

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。强化底线管控，对交通基础设施，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、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。

八、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席会议制度，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权、专项债权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

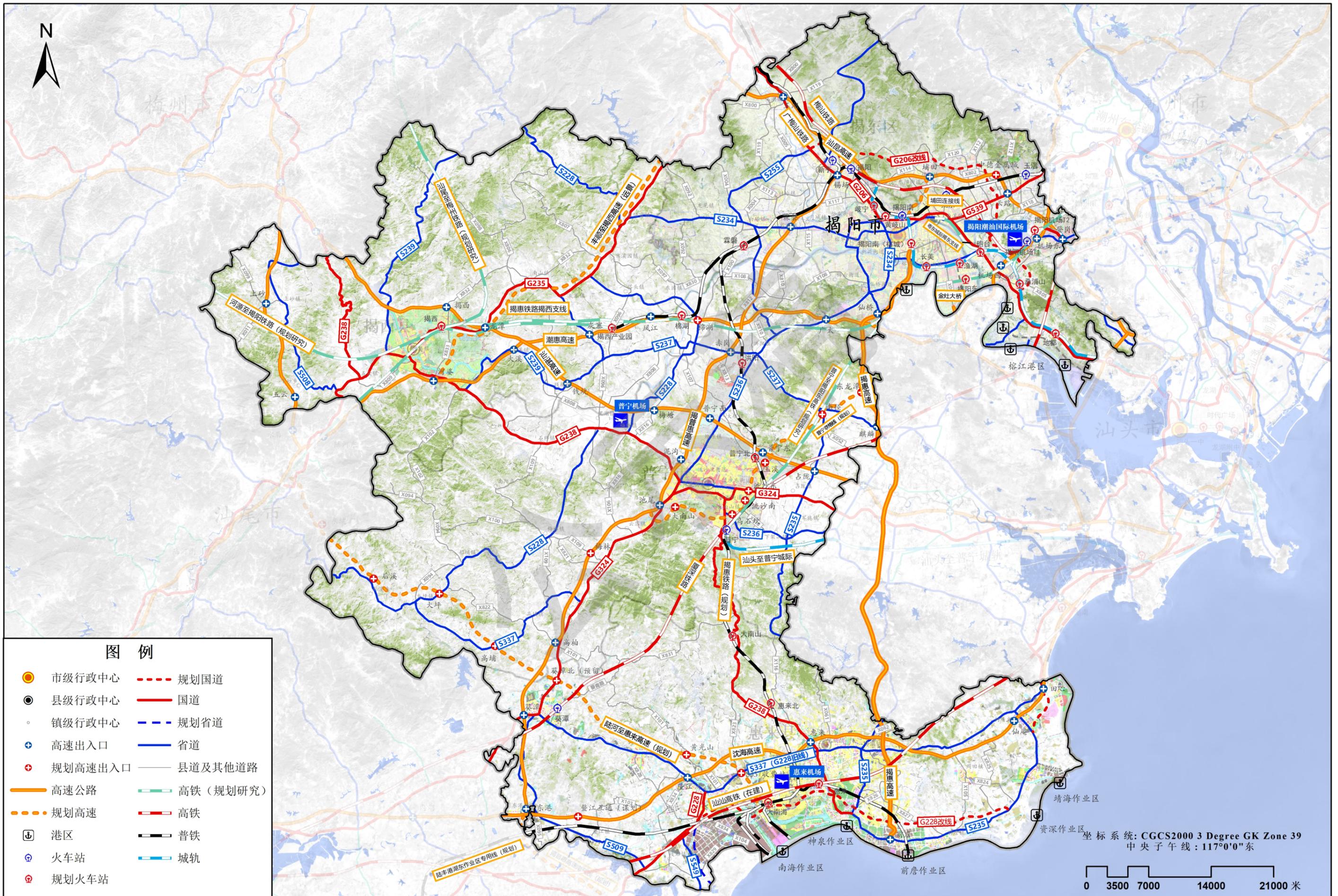
索从土地出让收入中计提交通专项建设资金。设立综合立体交通网建设专项资金，加强项目池、资金池、资源池对接，防范新增政府债务风险。

（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。



图例

- 市级行政中心
- 县级行政中心
- 镇级行政中心
- ⊕ 高速出入口
- ⊕ 规划高速出入口
- 高速公路
- - - 规划高速
- ⚓ 港区
- 🚉 火车站
- 🚉 规划火车站
- - - 规划国道
- 国道
- - - 规划省道
- 省道
- 县道及其他道路
- 高铁(规划研究)
- 高铁
- 普铁
- 城轨

坐标系统: CGCS2000 3 Degree GK Zone 39
中央子午线: 117°0'0"东

