

汕尾市中心城区道路工程专项规划

(公示稿)

汕尾市住房和城乡建设局

2025年12月

第1章 概述

1.1 规划范围与期限

1.1.1 规划范围

研究范围：《汕尾市国土空间总体规划（2021—2035年）》确定的中心城区范围，总面积397.6km²，包含7个街道和3个镇，分别为新港街道、香洲街道、凤山街道、田墘街道、东洲街道、遮浪街道、马宫街道、红草镇、东涌镇、捷胜镇。

规划范围：原规划范围为汕尾市中心城区，包括市城区和红海湾经济开发区。因红海湾已开展市政专项规划编制，本项目规划范围调整为中心城区扣除红海湾经济开发区的范围，包含4个街道和3个镇，分别为新港街道、香洲街道、凤山街道、马宫街道、红草镇、东涌镇、捷胜镇。

1.1.2 规划期限

近期至2027年，远期至2035年。

1.2 规划目标

建立与汕尾城区相适应的功能结构清晰、布局科学合理、服务水平优良、快速高效的道路网系统，以适应汕尾城区建设现代化城市道路交通系统和长远发展的要求。具体规划目标如下：

（1）功能概念清晰的道路设计

道路的技术等级和标准应当首先服从其功能定位，即首先要满足路网总体功能结构所决定的功能属性要求。根据明确的道路功能定位来设计道路的等级和断面形式。路幅宽度要考虑到断面形式的远近结合和与车道数的匹配，充分利用道路空间，也要考虑到可能出现的非机动车道功能转变的要求。

（2）畅通的路网节点

不同的节点有不同的功能要求，道路节点的形式及设计标准要以其功能要求为主要依据。快速路出入口的规划建设应充分考虑与周边路网容量的匹配问题，平面交叉口应在规划时保证路段与交叉口通行能力的匹配。

（3）富于弹性的道路网规划建设方案

由于未来发展受诸多难以预见的因素影响，因此在制订道路网络的规划方案时，应对未来种种不确定因素的影响进行估计，使规划的路网能够适应未来

发展的需求和便于分期建设实施。

1.3 规划原则

(1) 遵循上位规划原则

本次专项规划是在控规的基础上结合实施情况和建设要求，进行的深化和建议，因此必须符合控规的基本要求。

(2) 可操作原则

道路专项规划是为今后市政道路施工图提出设计指引，因此必须结合规划和实施要求提出合理可行的方案，确保内容具备可操作性，为后续工程设计提供依据。

第2章 道路工程规划

2.1 道路红线规划

在总体规划下，区域路网布局按高快速路、国省道路网和片区内主次干路、支路结构体系分为两个层面。高快速路和国省道是主要的对外交通通道和片区之间沟通的通道；主干路系统未完善前，次干路、支路是片区内部交通循环的主要载体。

本次规划路网对外联系的通道，南北向有沿河快速、海汕公路、沈海高速、兴汕快速，S240等道路，东西向有珠东快速、X804、马官大道等道路。道路平面线形设计，在道路路网规划的基础上进行，根据道路路网规划已大致确定的道路走向、道路之间的方位关系，以道路中线为准，按照行车技术要求及详细的地形、地物资料、工程地质条件，确定道路红线范围内在平面上的直线、曲线路段与它们之间的衔接；具体确定交叉口的形式、桥涵中心线的位置，以及公共交通停靠站台的位置与部署等。

道路网规划调整原则：

1. 基于道路设计施工图调整道路规划。
2. 基于国土空间规划划定的城镇开发边界和现行控规，更新专项规划路网。
3. 基于道路线形规范，合理调整线形。

2.2 道路纵断面规划

道路纵断面线形指道路中线在垂直水平面方向上的投影。它反映道路竖向的走向、高程、纵坡的大小，即道路起伏情况。城市道路的纵断面设计，是结合城市规划要求、地形、地质情况，以及路面排水、工程管线埋设等综合因素考虑，所确定的一组由直线和曲线组成的线形设计。

道路纵断面设计的主要内容是根据道路性质、等级、行车技术要求和当地气候、地形、水文、地质条件、排水要求以及城市竖向设计要求、现状地物、土方平衡等，合理确定连接有关竖向控制点（或特征点）的平顺起伏线形。它具体包括：确定沿线纵坡大小及坡段长度以及变坡点的位置；选定满足行车技术要求的竖曲线；计算各桩点的施工高度，以及确定桥涵构筑物的标高等。

2.3 道路横断面规划

依据设计原则及需考虑的影响因素，横断面布置时分别从机动车道、非机

动车道、人行道、附属设施以及它们之间的关系来系统地考虑。

(1) 机动车道

车道数及车道宽度：小车车道宽一般不少于3.25米，大车车道或混行车道宽一般不少于3.5米。

(2) 非机动车道

车道形式：独立、与人行道共板两种。

独立非机动车道可以是利用支路建立的非机动车专用道路、行驶空间独立的非机动车道或与机动车道用物理分隔的方式或划线的方式。通常情况下，干路上如果允许设置非机动车道，必须采用物理分隔方式，以保障交通安全。

非机动车与人行道共板适用于非机动车较少或需要限制非机动车的干路，优点：可以减少公交停靠与非机动车的干扰，而且也方便将来道路的拓宽改造。非机动车道可以布置在人行道的外侧或内侧，如果干路两侧土地开发强度较高，人流、车流出入较频繁，非机动车道宜布置在内侧，反之宜布置在外侧。

非机动车过街：主干路和交通性次干路在路段禁止非机动车横穿，交叉口采用与行人过街同样的规则，左转二次过街。生活性次干路在路段限定地点允许非机动车穿越，交叉口可根据非机动车流量采用左转二次过街或左转专用信号相位过街，或者设置非机动车过街天桥。

(3) 人行道

人行道宽度：人行道的宽度主要与沿街的用地性质及人群活动特点有关，规划人行道一般不小于3m，当人行道与非机动车道共面并邻接时，可取不小于2m。

人行过街：根据主干路和交通性次干路车流量和待行区面积确定设施形式，主要采用人行横道线平面过街设施；横跨车流量大的主干路时，考虑采用立交过街设施。

(4) 绿道

遵循汕尾市绿道总体规划和理念，结合非机动车道和人行道布置原则，提供方便、宜人的步行和非机动车空间。结合服务带、侧绿化带以及绿化退缩带的宽度，灵活布置人行道与非机动车道，形成“绿道”。

(5) 分隔设施

中央分隔带：其宽度应综合考虑行人过街安全岛的设置，交叉口进口道的

拓宽、车辆掉头以及将来分隔带改造为机动车道的需要。其形式：快速路采用绿带分隔；干路采用绿带分隔，有特殊景观要求时其宽度可加大；双向机动车道数小于4的支路可采用划线分隔。快速路以及重要的主干路考虑到景观因素，中央分隔带可额外拓宽。

侧分隔带：可采用不少于1.5米侧绿化带隔离机动车道与非机动车道，也可采用机非分隔护栏进行分隔，分隔栏设置宽度宜为0.5m。当非机动车与行人共面，非机动车流量大且宽度足够时，人非共面的断面可通过绿带作线状硬分隔，当非机动车流量小宽度受限时，可通过行道树、休憩座椅等作点状软分隔。

(6) 公共交通

公交线路功能与道路等级相结合，在主干路和交通性次干路上规划布置以快速公交为主，在次干路和支路上规划布置以常规公交为主。

车站形式：主干路机动车专用道要求设港湾车站，交通性主干道应结合交通性次干路尽量设港湾车站，其他一般采用路边停靠形式，但需划线规定站位。

轨道站应尽量与行人过街设施综合考虑，便于与地面公交线路车站、出租车候客站的衔接。

长途客运汽车站、火车站、客运码头主要出入口50m范围内应设公共交通车站。修建公共交通车站时必须修建候车亭，公交站亭不能设于高压电缆下，同时应达到防雨、抗震、抗风、防雷、防盗的要求，还要符合消防验收的规定。

(7) 道路照明

照明灯具可设置在中央分隔带、人行道上，具体设置根据实际情况而定。布置在机非分隔带的照明灯具必须考虑为将来断面改造留有余地。

(8) 绿化景观

道路绿化能够减轻车辆尾气、交通噪声对环境的污染，丰富街道景观。规划时尽可能提高道路绿地率。

(9) 路边停车与出租车

道路停车以尽量不干扰交通流、充分利用道路空间为原则。

快速路禁止路内停车；生活性次干路可根据交通量和道路宽度确定是否设置路边停车带；支路一般允许短时路内停车。

规划提出了各级道路的标准断面，并根据道路两侧的土地利用情况，衍生出不同的变化断面，可根据场地实际情况分期建设，分期建设时要注意做好管

线的预埋和衔接，避免远期建设时重复开挖。

本次采用的车道宽度和路缘带宽度为推荐宽度，实际运用中应根据设计速度进行调整。调整后节省下的宽度补充至慢行道。设置分隔带分隔非机动车道的断面，人行道与非机动车道的位置可灵活互换：若道路两侧多为商业开发、住宅区等，人行道设置在外侧；若多为绿地等人流量较小的地块，可将非机动车道设置在外侧。

2.4 道路交叉口规划

在道路网布局基本确定后，道路交叉口是制约道路通行能力的咽喉，道路交叉口形式的选择是发挥该道路网交通功能的关键所在。在交叉口规划问题上，主要体现以下几个方面的原则和思路：

应改变以往只注重道路宽度不重视交叉口规划设计的旧观念，加强对交叉口的渠化设计。

区分主要、次要交通，尽量简化立交型式，避免对交叉口规划的盲目立交化、大型化，造成对城市土地资源和财政资金的浪费。

交叉口规划设计中注意减少对周围居民生活环境的影响和增强与城市景观的协调。

交叉口规划设计应体现“以人为本”设计理念，充分考虑行人及非机动车交通的便利。

道路交叉口的主要类型分为立体交叉和平面交叉两大类。道路节点应结合路网交通组织、交通量设置平交、立交的形式和类型。

2.5 道路公共交通设施规划

公交车中途停靠站是公交乘客最常使用的且直接影响乘客对公交印象的设施，因此，它的规划建设必须在道路建设使用中优先考虑。汕尾常规公交车中途停靠站的规划应按照以下原则实施：

站距——以尽量缩短乘客到达站点的步行距离，能够吸引沿线更多出行者选择公交为准则。中心区尽量加大站点密度，站间距控制在 300 米-500 米，外围区控制在 500-800 米。

站点选址——应尽量靠近居住区、大型公共设施、对外交通枢纽、各类市场出入口，换乘或到发距离不大于 100m。交叉口附近设置中途站点时，在不造成交通拥堵的前提下，可尽量靠近交叉口布设。路段上设置中途站时，同向

换乘距离不应大于 50 米，异向换乘距离不应大于 100 米，对置设站，应在车辆前进方面迎面错开 30 米。

2.6 道路慢行交通系统规划

(1) 远近期相结合

随着城市规模、结构形态、用地布局的变化以及非机动车与步行在城市客运交通结构中的地位变化，在路网布局、道路等级、横断面形式等方面为远期城市交通的发展留有余地。

(2) 与其他交通方式相协调

慢行交通系统规划应有全局的观念，协调好与其他交通方式的关系。重点要配合公共交通规划，尽可能建立公交、非机动车的换乘系统，同时解决好换乘点的停车问题。在关键节点（如公交枢纽）进一步细化慢行接驳通道设计，例如电动自行车停车、人行过街设施（含电动自行车过街坡道），提升“最后一公里”出行体验。

(3) 满足非机动车与步行交通的需求

慢行系统规划应该能满足需求，特别是市民的出行需求。要做到功能明确、系统清晰，使非机动车与步行的出行方便、迅速、安全。

(4) 机非分离

规划时尽可能使机非分离，形成独立网络。受条件限制时，无法完全分离处应协调好两者的关系，进行必要的分隔，以保障安全并减少相互干扰。

(5) 非机动车路网布局与主要流向相一致

规划的非机动车路网，应与居民出行的主要流向相一致，并应与不同区域的交通需求相协调，以利于非机动车路网功能的正常发挥。

(6) 要有适当的路网通达性

规划的非机动车路网应有一定的连通性、可达性，避免断头、卡口和堵口路段。

(7) 尽可能简化交通管理

非机动车与步行路网的规划应与交通管理相结合，规划方案要便于管理，为交通管理创造有利条件，采用较简便的交通管理措施就可以保证规划方案的实现。

(8) 环保、生态原则

结合滨水临山特征建立与绿化结合的生态型非机动车、步行交通体系，促进宜居城乡建设。

2.7 道路路面结构规划

2.7.1 机动车道

沥青底基层宜采用半刚性材料，基层可采用刚性、半刚性或柔性材料；面层各层的混合料类型应与道路等级、交通荷载等级以及使用要求相适应，并符合下列规定：

- ① 轻交通道路，宜选用密级配 AC-C 型混合料。
- ② 中等交通道路，宜选用密级配粗型 AC-C 型混合料。
- ③ 重交通和特重交通道路，应选用 SMA 混合料、密级配粗型 AC-C 型混合料，结合料应使用改性沥青或高性能沥青。
- ④ 轻交通等级支路可选用冷拌沥青混合料。
- ⑤ 中面层和下面层应选用密级配 AC 型混合料。特重交通和重交通等级的道路，根据情况中面层采用改性沥青密级配 AC 型混合料或 SMA 混合料。

2.7.2 非机动车道

(1) 非机动车道主要供非机动车行驶，包含与机动车道共面和与人行道共面两种。

(2) 当非机动车道与机动车道共面时，非机动车道路面结构应与机动车道路面结构一致。如采用标线分离，应禁止单侧双向通行。

(3) 当非机动车道与人行道共面时，应符合以下的规定。

非机动车与人行交通混行时，非机动车道路面结构应与人行道一致。

当道路宽度具备条件时，应设置独立的非机动车道，并靠近车行道侧布置。非机动车道面层可采用彩色砼路面、露骨料透水混凝土或彩色沥青混凝土路面。

为了人与自然的和谐相处，生态、环保的理念应当融入道路设计中，可采用透水路面结构。

(4) 当非机动车道和人行道采用透水性路面时，应按结构透水或结构排水的原则对基层以下的结构做出相应的处理，将下渗雨水汇集导入排水系统，以实现设计的意图和效果。

2.7.3 人行道

(1) 人行道铺装面层应平顺、抗滑、耐磨、美观，表面应平整，边角齐全，厚度均匀，色泽一致。

(2) 人行道铺装材料宜采用混凝土透水砖或天然花岗石石材，厚度宜为8cm。

2.8 道路风貌规划

道路是城市风貌的重要载体，也是城市公共活动的重要空间。

道路风貌按城市客厅、重要城市节点、历史文化风貌区、风景旅游道路、其他区域等分类进行规划。

城市客厅： 主要包含品清湖环湖线、海滨大道、香江大道、翰海大道、东城大道及与其相交的放射状道路。道路风貌须与环湖滨海公园景观相互协调，宜以通透、简约、现代为主要特点。城市家具、公交车站亭等设施可结合汕尾独特的海洋历史文化等进行专项论证。

重要城市节点： 主要为火车站、客运码头、汕尾市区中央商务区及周边区域。道路风貌宜以简约、现代为主要特点，突出汕尾的建设品质。

历史文化风貌区： 主要为坎下城周边及吉祥路、西门街、城内路、城南路、通港路等道路。道路风貌宜以维持现状、增设人性化设施的提升为主。

风景旅游道路： 主要为滨海旅游公路。因道路沿线较长，宜以绿色、生态为风貌特色，按经过的不同路段景观特点，设置不同的风景主题。

其他区域： 如红草、马宫等产业集聚区。道路风貌宜结合产业特点，以满足园区通行需求的简约、现代风貌为主要特点。

第3章 近期建设规划

3.1 近期建设目标

根据汕尾市实际情况，近期道路建设的重点为区域内主骨架路网的建设，以及对已建成的主干网的联结和往下分层发展。

3.2 近、中期建设计划

老城区近中期建设道路总长度约 1.2 万公里；中央商务区近中期建设道路总长度约 5.6 万公里；金町湾片区近中期建设道路总长度约 2.4 万公里；马宫片区近中期建设道路总长度约 2.1 万公里；红草高新区近中期建设道路总长度约 1.2 万公里；光明产业区近中期建设道路总长度约 2.2 万公里；捷胜片区近中期建设道路总长度约 2.1 万公里。