

汕尾市综合立体交通网规划 (2021-2035年)

网上公示稿

汕尾市交通运输局
广东省交通运输规划研究中心
交通运输部规划研究院
二〇二二年十月

目 录

第一章 规划基础	1
第一节 发展现状	1
第二节 形势要求	6
第三节 运输需求	8
第二章 总体要求	10
第一节 指导思想	10
第二节 基本原则	11
第三节 发展目标	12
第三章 构建高效联通的综合立体交通网主骨架	16
第一节 布局思路	16
第二节 布局方案	17
第四章 完善外联内畅的综合立体交通网络	19
第一节 构建层次分明的轨道交通网	19
第二节 构建外联内畅的干线公路网	21
第三节 构建级配合理的干线航道网	24
第四节 建设充裕可靠的油气管道网	26
第五节 建设便民高效的邮政快递网	27
第五章 建成高效便捷的综合交通枢纽	28
第一节 建设现代高效的综合性港口	28
第二节 建设功能明确的机场体系	31

第三节 建设层次分明的综合客运交通枢纽	32
第四节 构建通畅便捷的地区性综合货运枢纽	34
第六章 推进综合交通融合发展	36
第一节 综合交通方式一体化融合	36
第二节 综合交通区域一体化融合	38
第三节 交通相关产业融合发展	41
第四节 交通网与信息网、能源网融合发展	44
第五节 综合交通运输体制机制一体化融合	45
第七章 推进综合交通高质量发展	46
第一节 推进安全发展	46
第二节 推进智慧发展	48
第三节 推进绿色发展和人文建设	50
第四节 提升治理能力	52
第八章 重大工程	54
第一节 大通道畅通工程	54
第二节 大港航提升工程	55
第三节 大枢纽提级工程	56
第四节 大物流发展工程	57
第五节 普通公路优化工程	58
第六节 交通融合发展工程	59
第七节 运输服务提质工程	59

第九章 国土空间规划衔接.....	60
第十章 环境影响评价	62
第十一章 投资匡算	63
第十二章 保障措施	64
第一节 加强党的领导	64
第二节 加强组织协调	65
第三节 加强实施管理	65
第四节 加强要素保障	66

附表

附表 1 汕尾市铁路网布局方案
附表 2-1 汕尾市高快速公路网布局方案
附表 2-2 汕尾市干线公路布局方案
附表 3-1 汕尾市主要航道网布局方案
附表 3-2 汕尾港各港区规划指标方案
附表 3-3 汕尾港港口岸线规划方案
附表 4 汕尾市民用运输机场布局方案
附表 5 汕尾市油气管道网布局方案
附表 6 汕尾市邮政快递枢纽布局方案
附表 7-1 汕尾市综合客运枢纽布局方案
附表 7-2 汕尾市综合货运枢纽布局方案

附图

附图 1 汕尾市区位图
附图 2 汕尾市综合立体交通网现状图
附图 3 汕尾市对外运输通道分布图
附图 4 汕尾市综合立体交通网规划布局图
附图 5 汕尾市区域轨道交通规划布局图
附图 6 汕尾市区域高速公路网规划布局图
附图 7 汕尾市轨道交通规划布局图
附图 8 汕尾市高快速路网规划布局图
附图 9 汕尾市干线公路网规划布局图
附图 10 汕尾市港口航道规划布局图
附图 11 汕尾市油气管道规划布局图
附图 12 汕尾市客运枢纽规划布局图
附图 13 汕尾市货运枢纽规划布局图

为深入贯彻落实《国家综合立体交通网规划纲要》《广东省综合立体交通网规划纲要》精神，构建汕尾市现代化高质量综合立体交通网，更好发挥交通在汕尾经济社会发展中的支撑引领作用，结合汕尾实际编制本规划。规划期为2021至2035年，远景展望到本世纪中叶，规划范围为汕尾市域（不含深汕特别合作区）。

第一章 规划基础

第一节 发展现状

“十三五”以来，汕尾市经济社会发展迈上了新台阶。2020年完成地区生产总值1123.8亿元，年均增长6.9%。经济结构持续优化，三次产业结构调整至14.2:36.3:49.5，第三产业对经济发展贡献力不断增长，经济增长转向二、三产业协同拉动，发展的协调性不断增强。伴随着汕尾市经济社会发展的质量和效益不断向好，汕尾市综合交通也跃上新台阶，综合立体交通骨架网络逐步建成，交通保障服务能力显著增强，有力支撑了汕尾经济社会的发展。

（一）综合交通支撑区域发展的基础不断夯实。截至2020年，全市公路通车里程达到5503公里，公路密度为125.2公里/百平方公里。其中，高速公路达到199公里，二级及以上公路达到934公里，占比16.97%，全市农村公路里程达4658公里，实现建制村和通100人以上自然村道路100%硬底化，初步形成了以沈海高速公路（深汕高速公路）、潮惠高速公

路、兴汕高速五华至陆河段、兴汕高速海丰至红海湾段（一期）等高速公路为主骨架，以国道G228、G235、G236、G324及省道S238、S240、S241、S337、S510等普通国省干线为重要支撑，以农村公路为脉络的公路网络。铁路营运里程86公里，在建广汕铁路、汕汕铁路，龙汕铁路、汕尾至梅州铁路等项目正在开展前期准备工作，将与既有厦深铁路共同构建干线铁路骨架网；港口基础设施建设加快，拥有18个生产泊位，其中3个5万吨级及以上泊位；珠三角二期惠州-曲溪-梅州成品油管道、粤东天然气主干管网海丰至惠来项目贯穿境内，里程约175公里，连接粤东及珠三角油气管道网络，有力保障了油气能源物资运输需要。

（二）交通运输服务保障能力持续增强。客货运输工具发展方面，民用汽车保有量呈现快速增长趋势，至2020年底，全市民用汽车保有量达到32.60万辆，为2015年的4.58倍，其中私人汽车达到29.52万辆；客货运量发展方面，受新冠肺炎疫情及国际形势变化等因素的影响，2020年全市公路客运总量514万人（2019年1221万人），呈现急剧下降的趋势。2015-2019年期间，客运总量年均下降0.32%，客运出行结构不断调整，铁路客运量持续大幅度提升，公路营业性客运发展持续放缓，其中，铁路年均增长20%。货运需求持续旺盛，2020年全市公路、水路货运总量2260万吨（2019年3071万吨）。2015-2019年期间，货运总量年均增长4.9%，其中，公

路年均增长7.03%，水路年均下降3.2%。随着港口建设的大力推进，运输结构不断优化，全市港口货物吞吐量呈现稳步增长趋势，2020年港口货物吞吐量达1274万吨，较十二五末增长48.48%，港口货运实现量质齐升。快递业发展迅猛，2020年，全市邮政行业业务总量完成17.89亿元，快递服务企业业务量完成7803.62万件。运输能力和效率持续提高，运输装备发展水平不断提升，圆满完成了重大节假日运输任务，有力保障了群众日常出行和货物流通。

（三）交通行业综合治理能力不断提升。加快推进智慧交通建设，推进实施《汕尾市智慧交通建设发展五年规划方案》，依托交通大数据平台辅助交通决策、交通治理及行业管理，以“互联网+交通”推进智慧交通建设，提高交通出行服务效率。不断推进“汕尾市公交监管系统”开发建设，完善公交运行监控系统和公交行业监管系统。加快汕尾港综合管理平台维护项目建设，实施科学高效港口监管，提高监管水平。扎实推进平安交通建设，制定出台了《汕尾市交通运输局安全生产约谈办法（试行）》、《汕尾市交通运输局安全生产监督检查制度》等制度，修改完善安全生产“权责清单”，以安全生产检查监督和安全生产监管执法为手段，强化隐患排查和源头管理。完善行业应急管理制度建设，印发实施了《汕尾市交通运输突发事件信息报告和处理制度》，有效提高应急保障能力。

总体上，汕尾市交通运输发展已进入了新的发展阶段，从“走得了”向“走得好”和“走得优”迈进，整体发展水平走跃上了新的台阶，但与建设“革命老区高质量发展示范区、沿海经济带靓丽明珠和现代化滨海城市”、满足人民群众美好生活需要和支撑汕尾经济社会高质量发展的要求相比，依然存在一些突出问题，交通基础设施、运输服务水平发展不平衡不充分等问题仍存在。

（一）交通运输发展平衡性协调性有待加强。（1）综合交通网络布局仍需完善、结构有待优化，互联互通和网络韧性还需增强。铁路建设滞后，至2020年底全市铁路运营里程仅86公里，铁路密度为1.77公里/百平方公里，低于全省2.72公里/百平方公里的平均水平，全市仅有厦深铁路贯穿境内，时速350公里高铁缺乏，无法与广州、深圳方向实现高速通达，不能满足汕尾融湾发展及深圳都市圈一体化发展需求；南北向缺乏快速铁路通道；货运铁路、疏港铁路建设较为滞后，严重制约货物流通及港口集疏运。高速公路网络布局尚未形成，高速公路密度为4.53公里/百平方公里，低于全省5.84公里/百平方公里的平均水平，市域内部未完全实现高速直接连通，东西向高速主通道局部路段供需紧张，北向与河源方向尚无快速直连通道，高速间转换衔接不畅。（2）区域交通发展不平衡不充分，海丰县、陆河市不通铁路，对外出行不便。部分乡镇存在高速覆盖盲区，普通国省道和农村公路

发展相对滞后，普通公路网技术等级普遍较低，整体路网效应发挥不够充分。

（二）交通枢纽的能级亟待增强。港口先行引领作用不强，基础设施发展不充分，近岸海域调整、生态红线等制约因素较多，码头泊位建设及临港产业发展速度较慢，规模较小，港口需求不足，港口集疏运体系尚不完善，不通高速不通铁路。铁路枢纽功能不强，线路单一，配套设施不完善，与其他交通运输方式衔接不畅，缺乏便捷的公交换乘条件，难以满足旅客便捷换乘的需求。民航服务方面存在较多短板，机场缺失，区域高质量快捷出行受限。

（三）交通服务水平有待提升。综合运输服务保障能力还不能很好地满足人民美好生活和社会经济发展需要，各种运输方式衔接不够便捷，结构不平衡、不合理问题突出；城乡客运服务均等化水平、公共交通出行分担率等还不高；货运物流基础薄弱，物流产业整体服务能力不足，货运物流配套设施和体系建设相对落后，且主要以公路运输为主。港口物流发展相对滞后，由于货运铁路建设滞后，多式联运发展受限，难以支撑城市对外货运联系的需求。行业现代化治理水平亟需进一步提升，智能交通、绿色交通发展任重道远。特别是信息化发展水平滞后，管理机制配置不够完善，不能很好地满足现代交通运输需求的快速增长。

第二节 形势要求

当今世界处于百年未有之大变局，国际经济政治等格局发生深刻调整，我国经济已由高速增长阶段转向高质量发展阶段，正在形成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。交通运输作为国民经济的重要组成部分和动脉系统，在交通强国战略、交通强省建设、“一核一带一区”、“双区”及“两个合作区”建设等多重战略推进背景下，汕尾交通要抢抓机遇，把有利条件、独特优势转化为实实在在的发展动能，激活经济高质量发展的动力活力。

（一）全方位融入开放新格局，要求进一步完善互联互通的通道布局。在“一带一路”倡议、“双区”引领发展、“两个合作区”建设等多重战略叠加作用下，汕尾市对外开放迎来新机遇。顺应开放新格局、加强区域互动合作，要求加快完善跨区域综合运输通道布局，陆路方面强化与粤港澳大湾区、粤东地区，以及江西、福建等内陆腹地的通道建设，特别强化与大湾区在综合交通枢纽、主要港口、骨架公路、城际铁路等系统的顺畅衔接，深度融入湾区现代交通体系；海运方面加快构建畅联高效的陆海联运通道，在巩固传统优势走廊的基础上优化拓展新的出海通道，进一步提升通道服务能力与联通水平，满足未来更大体量的运输需求，为汕尾全方位开放发展提供支撑。

（二）持续扩大支点影响力，要求进一步提升枢纽地位

与门户功能。沿海经济带发展赋予汕尾市衔接东翼地区和珠三角沿海地区战略支点的功能定位。进一步扩大汕尾在沿海经济带影响力，提升支点在区域发展格局中的位势，要求汕尾打造多层次一体化、海陆空深度融合的综合交通枢纽体系，强化汕尾港口、机场、综合客货运站场等的枢纽建设，增强各级枢纽功能协作和统筹联动，提升枢纽之间衔接、换乘、换装效率，提高枢纽体系对于跨区域运输往来的承接力与吸引力，扩大时空辐射范围，促进汕尾作为区域枢纽城市的地位升级。

（三）革命老区振兴发展，要求交通运输提供坚实保障。国务院<关于新时代支持革命老区振兴发展的意见>指出支持赣南等原中央苏区和海陆丰革命老区深度参与粤港澳大湾区建设，要求提升区域基础设施均衡通达程度，重点支持革命老区建设客流密度较大、路网功能突出的高铁以及有需求支撑的普速铁路，打通高速公路和国省道公路待贯通路段。发展特色产业体系，完善现代货运物流体系，提升创新能力，培育革命老区振兴发展新动能。

（四）构建汕尾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。汕尾市以“革命老区高质量发展示范区、沿海经济带靓丽明珠和现代化滨海城市”作为战略发展定位，构建“东承西接借梯登高、北向联通内陆腹地”区域格局。市域发展新格局要求汕尾交通强化与国土空间规划衔

接，统筹各种交通方式合理布局，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，支撑汕尾社会经济高质量发展。

第三节 运输需求

随着产业经济的发展，未来汕尾市人口将出现一定回流，出行结构将发生明显变化。结合第七次人口普查情况，预计到 2035 年，汕尾市常住人口将增长至 350 万人。通过优化生产、生活空间布局和配套设施建设，全市城镇化率将从目前的 57.12% 上升到 75% 以上，仍处于城镇化快速增长区间，外来人口、农村人口向中心城区集聚，各县（市）城区周边农村人口向城区集聚，同时外围农村人口向临近镇区集聚。随着“5+N”先进制造业产业集群格局形成，承接大湾区产业外溢，货物运输需求将快速攀升。

（一）客运需求分析

全社会客运需求持续增长。2035年，全市旅客出行总量（含小汽车出行量）将达到7667万人次，约为现状的2倍，年均增速为5.15%。随着居民出行偏好发生变化，客运出行结构随之发生显著变化，铁路、民航、小汽车需求占比不断提升，营运性客运需求结构更加优化，由现状以公路为主导方式的客运结构，转变为以公铁为主导方式。公路营运性客运量逐步恢复，占比由64.06%降至41.07%，而个性化的小汽车客运需求持续增长，预计2035年达5469万人；铁路客运需

求快速增长，年均增长10.76%，占比由35.94%增长至51.77%，逐步成为客运出行的主导方式之一；水运客运占比在1%左右，随着汕尾机场建成运营，预计2035年航空客运达160万人次，占比为6.2%。

表 1 汕尾市综合客运量预测表（万人）

运输方式	2019年		2020年		2025年		2035年		2020-2035 增速
	客运量	占比 (%)	客运量	占比 (%)	客运量	占比 (%)	客运量	占比 (%)	
公路	1221	75.65	514	64.06	682	50.90	1060	41.07	4.94%
铁路	393	24.35	288	35.94	657	49.03	1336	51.77	10.76%
水运	-	-	-	-	1	0.07	25	0.97	-
航空	-	-	-	-	-	-	160	6.20	-
合计	1614	100	802	100	1340	100	2581	100	8.10%
小汽车客运量	2331		2989		4032		5469		4.11%

备注：公路客运量为营运性客运量，小汽车客运量为高速公路、国省道上的小汽车客运量。

（二）货运需求分析

全社会货运需求平稳增长。预计2035年，汕尾市货运需求将达到约6559万吨，为现状的3倍，年均增速为7.36%。随着货运铁路的建设及港口功能提升，货运需求将随产业结构调整进一步优化，2035年港口货物吞吐量将达到7030万吨（不含合作区，下同）。公路货运保持稳定增长，依然占据主导地位；预计2035年，公路货运和铁路货运需求分别达到5734万吨和802万吨，占比分别为87.42%和12.23%。随着机场的运营，民航货运将达1000吨左右。

表 2 汕尾市货运量预测表（万吨）

运输方式	2019 年		2020 年		2025 年		2035 年		2020-2035 增速
	货运量	占比 (%)	货运量	占比 (%)	货运量	占比 (%)	货运量	占比 (%)	
公路	3061	99.67	2252	99.65	4322	99.67	5734	87.42	6.43%
铁路	-	-	-	-	-	-	802	12.23	-
水运	10	0.33	8	0.35	14	0.33	23	0.35	7.34%
航空	-	-	-	-	-	-	0.10	0.002	-
合计	3071	100	2260	100	4336	100	6559	100	7.36%
港口吞吐量	1310		1274		1900		7030		12%

第二章 总体要求

第一节 指导思想

以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，全面贯彻党的十九大和十九届历次全会精神，弘扬伟大建党精神，全面贯彻落实习近平总书记对广东系列重要讲话和重要指示精神，统筹推进“五位一体”总体布局，协调推进“四个全面”战略布局，立足新发展阶段，贯彻新发展理念，构建新发展格局，以推动高质量发展为主题，以深化供给侧结构性改革为主线，以改革创新为根本动力，以满足人民日益增长的美好生活需要为根本目的，坚持“适度超前、外融内联、融合互促、增效创新”，构建现代化高质量综合立体交通网，为推动汕尾建设成为革命老区高质量发展示范区、沿海经济带靓丽明珠和现代化滨海城市当好先行。

第二节 基本原则

服务大局、服务人民。发挥汕尾粤港澳大湾区东翼门户枢纽和沿海经济带战略支点作用，抢抓“双区”和“两个合作区”建设战略机遇，支撑广东交通强省建设。深度参与深圳都市圈、汕潮揭都市圈交通一体化建设，促进区域协调发展。坚持以人民为中心的发展思想，努力让广大人民群众享有更加公平、更有效率的交通服务，不断增强人民群众的获得感、幸福感、安全感。

先行引领、统筹协调。发挥交通运输对国土空间开发保护、产业发展、新型城镇化建设的支撑引领作用。统筹陆海、县际、城乡交通运输资源配置与协调发展。推进各种运输方式以及交通运输与相关产业的融合发展。

结构优化、品质升级。发挥不同交通方式技术经济优势，协同推进网络布局与结构优化。强化衔接联通，提升运输服务一体化水平。注重存量提质增效与增量供给创新，强化交通运输资源整合和集约利用，提升交通运输的整体效率。

创新智慧、安全绿色。坚持创新是第一驱动力，加强科技赋能，推进交通基础设施数字化、网联化、智能化发展。全面提升基础设施本质安全水平，提高系统韧性和设施耐久性，加强交通运输安全与应急保障能力建设。加快推进绿色低碳发展，促进交通与自然和谐发展。

第三节 发展目标

至 2035 年，基本建成便捷顺畅、经济高效、绿色集约、智慧先进、安全可靠的陆海统筹现代综合立体交通体系；全面接轨深圳、全力融入“双区”，汕尾作为沿海经济带重要交通枢纽、粤港澳大湾区东翼枢纽门户的城市地位基本确立，“306090”出行交通圈¹和“123”快货物流圈²全面实现。建设大通道、振兴大港航、发展大物流的战略目标卓有成效，有效支撑汕尾建设成为革命老区高质量发展示范区、沿海经济带靓丽明珠和现代化滨海城市。

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，交通运输融合发展、智慧发展水平与湾区基本同步，绿色发展成为示范标杆。

——**便捷顺畅方面。**对外互联互通，实现 30 分钟通达深圳，60 分钟通达广州、汕潮揭都市圈主要城市，90 分钟通达粤港澳大湾区主要城市。对内便捷成网，力争实现县县通高铁、乡镇通二级、建制村通双车道公路，所有乡镇 30 分钟内上高速。建制村快递服务通达率达 100%。

——**经济高效方面。**汕尾港枢纽效能和辐射范围明显提升，港口货物吞吐量达 7030 万吨，重要港区铁路进港率达

¹ “306090”出行交通圈：30 分钟到深圳，60 分钟到广州、汕潮揭都市圈，90 分钟通达大湾区其他城市；

² “123”快货物流圈：省内 1 天送达，国内及东南亚主要城市 2 天送达，全球主要城市 3 天送达。

到 50%以上，多式联运占比显著提升。各县（市）城区至各综合客运枢纽 30 分钟内可达。县乡村三级物流节点覆盖率 100%，建制村快递服务通达率 100%，物流增加值规模达 140 亿元。建成公共集约、通乡达村、便民高效的城乡服务网络。跨境寄递通道、国际寄递门户建设取得新突破。

——**绿色集约方面**。交通基础设施建设全过程、全周期绿色化基本实现，综合运输通道、岸线资源利用的集约化、综合化水平大幅提高。道路客运新能源车辆比例 100%，中心城区万人公共汽车拥有量不小于 20 标台，新能源公交车比例达到 100%，公交车站 500 米覆盖率达到 90%，绿色交通占全方式出行比例达 65%。

——**智能先进方面**。交通基础设施全要素、全周期数字化基本实现，数字化检测覆盖率达 100%、数据实时更新共享率达 90%以上、北斗信息服务实现全覆盖，路面感知与移动终端感知相融合的新感知系统全面形成，智慧出行与智慧物流发展成效显著，搭建智能快件箱 400 组以上。

——**安全可靠方面**。交通基础设施耐久性和有效性显著增强，设施安全隐患防治能力大幅提升，普通国、省道优良路率达到 90%以上，农村公路优良中率达到 100%。交通网络韧性提高，应对重大灾害或事故下的可替代、可修复和抗击打能力明显增强。交通安全水平显著提升，道路运输事故死亡人数下降率 40%。

表3 汕尾市综合立体交通网高质量发展指标表

属性	序号	指标名称	2020	2035	
高质量发展	便捷顺畅	1	享受半小时内上高速的乡镇占比（%）	90	100
		2	各县（市）城区至综合客运枢纽半小时可达率（%）	75	100
		3	高速铁路县级节点覆盖率（%）	50	100
		4	建制村快递服务通达率（%）	85	100
		5	邮政普遍服务满意度（分）	85.1	95
	经济高效	6	港口货物吞吐量（万吨）	1274	7030
		7	物流增加值规模（亿元）	19.3	145
		8	重要港区铁路进港率（%）	0	50
	绿色集约	9	新能源公交车辆比例（%）	96.32	100
		10	中心城区万人公共汽车拥有量（标台）	14.51	20
		11	绿色交通占全方式出行比例	-	65
		12	绿色分拨中心数	-	20
	智慧先进	13	基础设施数字化率	-	90
		14	数据实时更新共享率	-	>90
		15	智能快件箱（组）	83	>400
	安全可靠	16	普通国、省道优良路率（%）	81	>90
		17	农村公路优良中率（%）	95	100
		18	较大及以上等级道路运输行车事故万车死亡人数下降率（%）	-	40

表 4 汕尾市综合立体交通网布局指标表

属性	序号	指标名称	单位	2020 年	2035 年	
一体化融合	快速骨干网	1	高速铁路运营里程	公里	86	273
		2	高（快）速公路通车总里程	公里	199	473
	普通干线网	3	普速铁路运营里程	公里	0	45
		4	普通国省干线公路里程	公里	647	847
		5	沿海航道里程	公里	290	315
		6	输油（气）管道里程	公里	174.8	238.7
	通达基础网	7	支线铁路运营里程	公里	0	27
		8	农村公路里程	公里	4658	5450
		9	通用机场数量	个	0	1
	综合枢纽	10	通高铁的铁路站点数量	个	2	6
		11	港口万吨级及以上泊位数	个	3	131
		12	港口货物吞吐量	万吨	1273.7	7030
		13	港口集装箱吞吐量	万标箱	0	240
		14	民用机场年旅客吞吐量	万人	0	160
	运输服务网	15	县、乡、村物流网点覆盖率	%	100、100、80	100、100、100
		16	快递业务量	亿件	0.78	3.0

第三章 构建高效联通的综合立体交通网主骨架

第一节 布局思路

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，承担全市主要客货运输需求。综合立体交通通道布局规划的基本原则是：

（一）发挥西临大湾区、东临汕潮揭、北接河源梅州的区位优势，抓住“双区”建设、“双城”联动和构建“一核一带一区”区域发展格局的重大机遇，强化城市的战略支点作用，形成“东承西接借梯登高、北向联通内陆腹地”区域格局；

（二）与国家、省综合立体交通网主骨架充分衔接，连通周边主要经济区及周边地市、中心城区，提升全市对外开放格局；

（三）连接全市所有县级行政中心、主城区、重点镇、重要产业基地，连通主要陆路、海上和航空基础设施；

（四）满足国土开发和国防功能的需要，为全市主要经济走廊提供多条通道保障；主骨架内铁路干线、公路干线、沿海主航道以及油气主管道有机衔接和相互协调，体现全市交通多样性和集约型，促进形成以优势互补为基础的一体化交通体系。

第二节 布局方案

基于上述原则，把握区域发展新格局，以“融湾强带”为总牵引和总抓手，主动打造区域联通的“T型”支点，实施“西接、东承、北联”的区域发展策略，强化国家沿海通道，培育和拓展汕尾北上通道，构建形成“两横两纵”运输大通道组成的“井”字型综合立体交通网主骨架，支撑和引领汕尾经济社会发展。

（一）横一：沿海大通道。国家沿海通道重要组成部分，东向对接汕潮揭都市圈、海西城市群，西向连通粤港澳大湾区（深圳方向），串联汕头、潮州、揭阳、陆丰市、海丰县、主城区、深汕合作区、惠州、东莞、深港、珠澳、中山等节点，是粤港澳大湾区（深圳）与长三角（上海）主轴廊带组成部分，是广东沿海经济带发展的重要支撑。对外是汕尾联系粤港澳大湾区、汕潮揭都市圈的主要通道，对内是汕尾南部各节点的主要横向运输通道。

（二）横二：广惠汕通道。国家沿海通道重要组成部分，东向对接汕潮揭都市圈、海西城市群，西向连通粤港澳大湾区（广莞惠），串联潮州、揭阳、陆河、海丰、深汕合作区、惠州、东莞、广州等节点，对外是粤港澳大湾区（广州方向）与汕潮揭及海西经济区联系的主要通道，是汕尾经惠州、东

莞联动广州中部和南部发展轴，对接广州中心城区和南沙副中心的主通道；对内是汕尾东北向的主要横向运输通道，串联着海丰与陆河的主要经济轴带。

（三）纵一：汕河赣通道。省综合运输通道“汕尾北上通道”的组成部分，向北联通河源、江西等内陆腹地，串联红海湾副中心、主城区、海丰、紫金、龙川、江西等节点，对外强化与河源对接合作，构建汕河赣发展走廊，形成赣南-河源-红海湾入海通道，打通经河源通向江西的内陆腹地，构成汕尾市北上的货运主通道；对内是汕尾市西部的主要纵向通道，作为汕尾新港的主要集疏运通道。

（四）纵二：汕梅闽通道。省综合运输通道“汕尾北上通道”的组成部分，向北联通梅州、福建等内陆腹地，串联陆丰、陆河、五华、兴宁、福建等节点，构建汕梅闽发展走廊，形成赣东-梅州-碣石入海通道，打通经梅州通向福建的内陆腹地；对内是汕尾市东部的主要纵向运输通道，作为陆丰港区的重要集疏运通道。

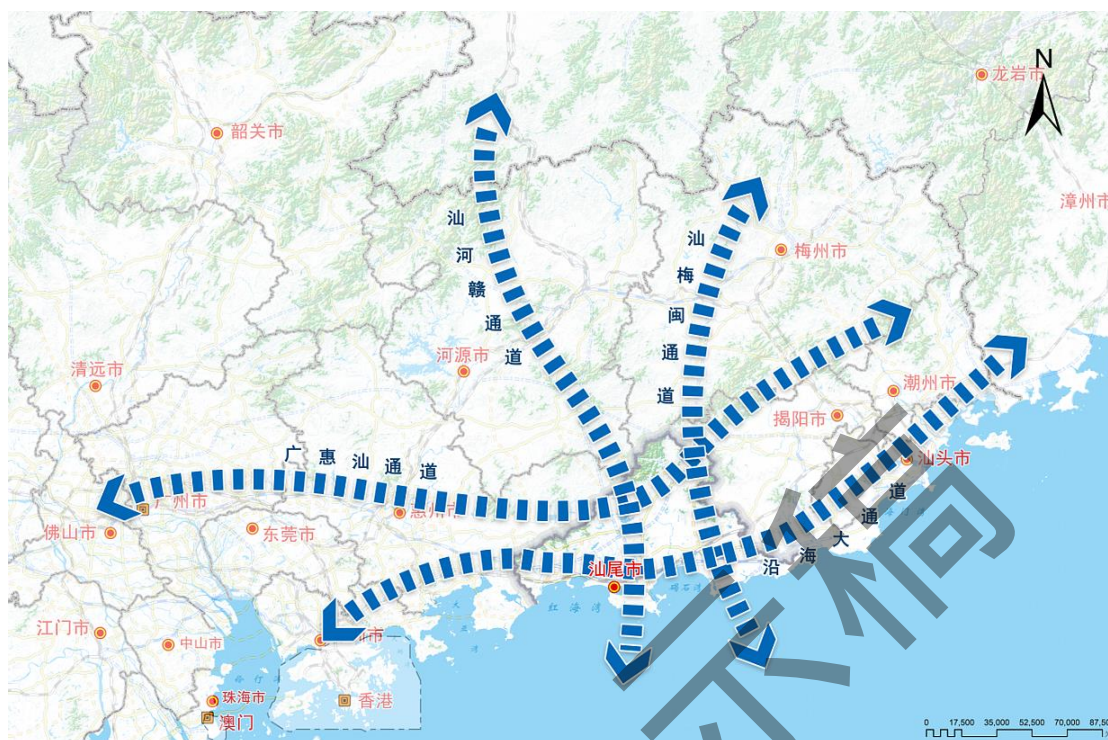


图1 综合运输通道布局示意图

第四章 完善外联内畅的综合立体交通网络

第一节 构建层次分明的轨道交通网

加快高速铁路建设。加快构筑东承西接的高铁线路大格局，向西积极融入双区，全面接轨深圳，强化与广州方向联系，深入衔接深汕特别合作区，加快推进广汕高铁建设，规划建设深汕高铁，全面提升汕尾西向的通道能力；向东携手汕潮揭，加快推进汕汕高铁建设，缓解既有厦深铁路的压力，形成汕尾至粤东地区及海西经济区的新通道。规划汕尾至梅州铁路，完善汕尾与大湾区（深圳方向）、河梅赣等区域的快速联系，新增东向出省高铁新线路，填补汕尾市海丰县、

陆河县的高铁空白，真正实现革命老区高质量发展。总体形成“两横一纵”的高速铁路网布局，其中“两横”分别为广汕-汕汕铁路、厦深铁路；“一纵”为深汕-汕梅铁路。

推进普速铁路建设。强化普速铁路货运功能，推进大宗货物及中长距离货物运输向铁路和水路有序转移，完善汕尾港集疏运体系，有利支撑汕尾港区码头建设，规划建设龙川至汕尾铁路、陆丰港区湖东作业区疏港铁路，完善内联外通的干线交通网，加快打通粤东北、赣南山区与沿海重要通道的快速联系，加快构筑汕尾北上的货运通道，同时为粤东，赣南地区提供一条新的出海通道。

谋划城际铁路建设。为衔接粤港澳大湾区和粤东地区城际铁路网，立足未来汕尾发展需要，解决汕尾与粤港澳城市群、粤东地区之间的公务、商务、旅游等出行需求，同时兼顾部分市域内部出行需要，谋划两条城际铁路，分别为深汕城际东延线及支线，深惠城际东延线，其中深汕城际东延线经海丰至陆丰南站，深汕城际支线经海丰、红草、汕尾站至红海湾，深惠城际东延线经马官、汕尾站、陆丰南、陆丰东至大南海汕尾基地。

专栏一：干线铁路及城际铁路布局

到2035年全市干线铁路及支线铁路总规模约345公里。

高速铁路。形成“两横一纵”高速铁路通道格局，其中“两横”分别为广汕-汕汕铁路、厦深铁路，“一纵”为深汕-汕梅铁路。2035年高速铁路规模将达到273公里左右。

普速铁路。龙川至汕尾铁路、陆丰港区湖东作业区疏港铁路，2035年普速铁路将达到约72公里。

城际铁路。谋划深汕城际东延线及支线、深惠城际东延线。

第二节 构建外联内畅的干线公路网

强化汕尾西融湾区、东联潮汕、北通腹地的区域对外通道格局，构建港口的集疏运体系，有效连接市域内各片区及重点功能区，支撑城市空间拓展，促进地方公路网与高速公路网的衔接顺畅，完善市域内高快速网、国省道干线网、农村公路基础网“三个层次公路网”的建设。形成以汕尾市区为中心，辐射各县（市、区），紧密衔接区域重要交通枢纽，快速通达粤港澳大湾区，对接深莞惠、连接粤东北，具有较高服务水平和优良畅通性的一体化公路网络。

完善高快速路网布局。实施《广东省高速公路网规划（2020-2035年）》，强化与“双区”、潮汕揭地区交通廊道的“硬联通”，提升通道可靠性，推进沈阳至海口国家高速公路汕尾陆丰至深圳龙岗段等高速公路繁忙路段的扩容改

造，推动深汕第二高速-珠东快速通道工程，谋划沈阳至海口国家高速公路汕尾陆丰至汕头段的改扩建工程；推进汕尾北向通道建设，联通河梅赣腹地，提高市域高速公路网覆盖率，强化高速路网对区域经济的拉动作用，推动紫金至汕尾、紫金至陆河高速的建设；加强高速公路网与重要港区、重点景区的衔接，完成兴宁至汕尾高速公路海丰至红海湾开发区段二期、揭普惠高速南延线建设工程，推动兴汕高速陆丰支线。注重高速路网的衔接转换，提升路网互联互通水平，推进甬莞高速-沈海高速海丰联络线的建设。优化完善高速公路互通立交设置，新增沈海高速梅陇、海丰东、潭西、博美、尖山等互通，新增甬莞高速海城互通，同时加强普通国省干线公路与高速公路的互联互通，推动兴汕高速沙港互通与国道G228连接线的建设。纳入本规划内的高速公路需实施改扩建的，按照《广东省交通运输厅关于高速公路改扩建管理办法》执行。

优化国省干线网。实施《国家公路网规划》和《广东省普通省道网规划（2016年-2030年）》，规划形成“四横五纵五联”的干线公路网布局。逐步消除干线瓶颈制约，推进普通国省道低等级路段升级改造、瓶颈路段改扩建、穿城过镇路段改线和规划待建路段开工新建，实现普通国道一级公路占比90%以上、省道二级及以上等级公路占比达70%以上；

优化市域国省干线与城市道路的衔接，提升汕尾与周边地市、汕尾市域各区县间的快速通达效率，推动市区与海城、红海湾同城化一体化发展；推进干线路网向旅游景区、产业园区等经济节点延伸，建设滨海旅游公路汕尾段，完善普通国省道干线服务体系，提升服务质量。

提升农村公路网。建设“四好农村路”，完善“微循环”体系，持续推进路网提档升级，结合城镇空间优化县、乡、村道布局，加强县、镇、村互联互通，降低节点间迂回率；加快推进农村公路四升三、建制村道路“单改双”、通自然村村道改造、危旧桥隐患整治等农村公路提档升级改造；提高“通村畅乡”能力，消除农村地区对外交通瓶颈，加强农村公路与国省干线衔接，提升建制村通双车道公路服务水平；建设美丽农村公路，创建精品示范路，提升农村公路服务乡村振兴能力。

专栏二：汕尾市公路网总体布局

汕尾市公路网包括高速公路、普通国道、普通省道、农村公路，到2035年规划总规模约6784公里。

高（快）速公路：构建“四横四纵”高快速公路骨架网络，总里程约463公里。“四横”为紫金至陆河高速、甬莞高速、沈海高速、深汕二高-珠东快速；“四纵”为甬莞-沈海高速海丰联络线、紫汕高速-兴汕高速海丰至红海湾段、兴汕高速及陆丰支线、揭普惠高速南延线。

普通国省干线公路：构建“四横五纵五联”的国省干线公路网，总里程约871公里。其中：

- 一横：南万-东坑，境内里程约 57.1 公里；
- 二横：黄羌-陂洋，境内里程约 94.6 公里；
- 三横：鹅埠-内湖，境内里程约 95.15 公里；
- 四横：小漠-甲东，境内里程约 136.2 公里；
- 一纵：内湖-湖东，境内里程约 23.7 公里；
- 二纵：河口-碣石，境内里程约 61.8 公里；
- 三纵：水唇-金厢，境内里程约 75.2 公里；
- 四纵：螺溪-城区，境内里程约 106.8 公里；
- 五纵：黄羌-红海湾，境内里程约 76.0 公里；
- 一联：碣石-甲子，境内里程约 38.2 公里；
- 二联：华侨-南塘，境内里程约 13.1 公里；
- 三联：西南-上英，境内里程约 24.0 公里；
- 四联：城东-东坑，境内里程约 21.5 公里；
- 五联：河口-附城，境内里程约 33.6 公里。

农村公路：完善包括县、乡、村道组成的农村公路网络，总里程约5450公里。

第三节 构建级配合理的干线航道网

结合广东省交通运输厅2020年印发的《广东省航道发展规划（2020-2035年）》及汕尾港主要港区的规划布置情况，打造“15-10-5”万吨级航道合理配置、层层推进的沿海

深水航道网。加快白沙湖作业区进港航道、甲湖湾电厂航道由10万吨级升级为15万吨级的改造提升工作，形成汕尾港主要港区深水航道全覆盖的基础设施竞争优势，充分利用深水岸线资源，提升沿海航道通航能力，适应全球船舶大型化趋势，满足大型散货船舶进出港需要和沿海大型综合性港区发展需要。策划东海岸作业区一港池10万吨级进港航道的建设方案，把握时机，谋划在前，提升陆丰港区资源分布和港区能力配置，确立东海岸作业区在区域运输中的重要战略地位。结合海工基地在建工程和二期码头的运输需求，将5000吨级进港航道提升至5万吨级，充分适应海洋工程装备大型化及其运载船型大型化的趋势。适时建设其他作业区进港航道，实现航道与泊位的适应程度，促进综合运输大通道的建设，推进运输结构调整。

为保障内河运输安全、通畅、高效，满足市域沿江（河）产业形成、水资源综合利用、绿色生态和旅游休闲发展需要，促进地方经济绿色发展，规划内河重要航道有黄江1、螺河1等，规划内河一般航道有螺河2、长东河等。

专栏三：汕尾市航道发展总体布局

1.重要航道：汕尾新港区进港航道、湖东作业区航道、东海岸作业区进港航道、田尾山作业区进港航道、黄江1、螺河1。

2.一般航道：马官航道、汕尾西线航道、汕尾东线航道、东洲航道、甲子航道、碣石航道、乌坎西线航道、乌坎东线航道、螺河2、长东河。

第四节 建设充裕可靠的油气管道网

完善油气主干管网。国家管网华南公司珠三角二期惠州-曲溪-梅州（汕尾段）成品油管道115公里，已建成运营；完善省天然气主干管网，在已建成运营的粤东天然气主干管网海丰-惠来联络线基础上进一步完善“2021工程”，推进粤东天然气主干管网惠州-海丰干线项目建设，新建省天然气主干管道约64公里，打通粤东至大湾区天然气主干管网通道。

优化天然气管网体系。加快推进天然气主干管道“县县通工程”及城镇配气管网建设，并有序向重点城镇延伸。重点建设粤东天然气主干管网支线以及城镇配气管网工程，实施天然气主干管网“县县通”接驳工程，建立健全一张网、县县通并有序向重点城镇延伸的天然气管道格局。规划建设汕尾中燃天然气接收门站、陆河门站、海丰县天然气输配系统工程一陶河门站、陆丰市河东门站等4座门站，接收省管网粤东主干线气源；新建一批LNG应急调峰储配站，加快

LNG应急调峰储配站建设工程，规划建设汕尾市城区LNG应急调峰储备站、海丰LNG应急调峰储备站、陆城LNG气化站、碣石LNG气化站、星都LNG气化站、甲子LNG气化站、陆河新河园区LNG气化站，形成主体多元、稳定可靠、价格合理的天然气供应格局。

第五节 建设便民高效的邮政快递网

加强基础网络建设，拓展升级邮政服务。科学引导快递物流基础设施建设，构建适应电子商务发展的快递物流服务体系，推动电子商务园区与快递物流园区发展，形成产业集聚效应，提高区域辐射能力。优化城乡网络布局，健全以县级物流配送中心、乡镇配送节点、村级公共服务点为支撑的配送网络。鼓励物流企业以县级客运站、乡镇交通综合服务站为物流服务节点，村级配送点采取与当地电信营业点、超市等市场主体合作模式，实施集中仓储、共同配送，促进“网货下乡、农资进村”和“农产品进城”的双向流通。支持农村物流骨干企业以品牌为纽带，采用特许加盟等多种方式，整合小微农村物流经营业户，改善农村物流市场主体过散、过弱局面。积极利用城乡公交网络优势，创新“快递坐公交”运营方式，推动农村小件快运发展。

推进寄递扩容转型。引导邮政、快递企业拓展个性化、

专业化、差异化、一站式寄递服务，鼓励向综合性寄递物流运营商转型，开拓冷链等新型服务，推动服务品类向生鲜、医药等高端品易逝品扩展，满足多层次、高品质、多样化消费需求。加速推进与现代制造业协同合作，从服务轻工制造业的产品销售引向服务高端制造业的内部流程，拓展产业内贸易服务网络。构建特色农副产品垂直服务渠道和区域服务网络，更好发挥“工业品下乡、农产品进城”双向渠道作用。

提升寄递服务质量。着力增品种、提品质、创品牌，以同城、省内为重点，形成层次化、差异化的寄递服务产品体系。全面实现同城半日达、省内两日达、全国三日达的服务能力。提高同城件、省内件、承诺时限达标率，实现全程时限更稳定更可靠。推进快递服务与电子商务无缝衔接的寄递服务产业链，提高揽投的便捷性、灵活性和精准性。加强统筹规划，大力推进智能快件箱建设布局工作。鼓励快递企业整合利用社会资源，构建快递末端寄递平台，扩大服务深度和广度。提高行业科技应用和自动化、信息化水平，促进产业转型升级，实现可持续发展。

第五章 建成高效便捷的综合交通枢纽

第一节 建设现代高效的综合性港口

构建“一港四区”港口空间布局。以汕尾港区为基础力

量，汕尾新港区、陆丰港区为主要发展主体，海丰港区为重要合作港区，形成汕尾港“一港四区”港口空间布局，助力汕尾市打造沿海经济产业带，发展海洋经济、数字经济和滨海旅游业。其中汕尾新港区以服务临港产业和散杂货公共运输需求为主，承担汕尾市集装箱喂给运输和近洋支线运输等功能；陆丰港区主要服务临港工业，以通用散杂货、油气化工运输为主；汕尾港区以发展邮轮及客运功能为主，兼顾支持系统功能；海丰港区发展煤炭、矿石等大宗散货，成品油等液体散货以及集装箱运输，同时带动工业开发、促进贸易发展、支撑腹地工业化与国际化等方面发挥重要作用。

奋起加快汕尾港基础设施建设。推动汕尾新港区白沙湖作业区公用码头工程的前期研究决策工作，拓展外贸集装箱业务，扩大红海湾经济开发区的开放水平，推动对外开放的高水平枢纽平台建设；加快陆丰港区海洋工程基地水工工程码头的建设速度，推动海工基地二期码头的前期工作，争先打造全省知名海上装备综合港区，吸引国内外大型风电企业和实力型海工企业落户基地，加速形成全产业链聚集的海工基地；推进陆丰港区湖东甲西作业区甲湖湾电厂二期工程的立项核准工作，实现汕尾港深水泊位建设的新突破；开展汕尾LNG码头工程的选址研究，挖掘清洁能源产业需求，完善腹地天然气供应网络；谋划揭阳大南海石化拓展区配套码头

工程等的前期工作，发展石化战略性支柱产业，与揭阳共同打造潮汕平原大石化工业板块。策划汕尾港陆丰港区田尾山作业区进港航道及东防波堤、东海岸作业区一港池进港航道及东防波堤的建设项目，提前谋划，精准发力，有效改善港口装卸环境，保障港区正常高效运营，提高港口竞争力。

完善港口集疏运体系。推进龙汕铁路港区段、陆丰港区湖东作业区疏港铁路的规划建设，形成汕尾港主要港区海铁联运全覆盖的竞争优势，进一步吸引货源，提高腹地辐射范围，提高铁路、水路运输比重，优化港口集疏运体系。推进红海湾特大桥规划建设，优化白沙湖作业区北部区域的陆上运输通道，改善通行条件，加速货物集散，完善客货分流体系；有序开展揭阳大南海石化拓展区基地大道、石化大道等重要交通通道建设，完善东海岸作业区石化区配套码头的基础设施和建设条件。探索田尾山作业区进港航道及东防波堤、东海岸作业区一港池进港航道及东防波堤等项目的开发建设机制，发挥政府和社会资本的各自优势，同时加大政府资金、政策支持，减轻企业前期建设压力。开展汕尾 LNG 接卸码头工程前期工作及其厂外管道的研究工作，提高全市天然气供储销体系水平和供应保障能力。

专栏四：重点港区布局

汕尾港区：以发展邮轮及客运功能为主，兼顾支持系统功能；

汕尾新港区：汕尾港重点发展港区，服务临港产业和散杂货公共运输需求为主，兼顾汕尾市集装箱喂给运输和近洋支线运输功能；

海丰港区：发展煤炭、矿石等大宗散货，成品油、LNG等液体散货以及集装箱运输；

陆丰港区：汕尾港重点发展港区，主要服务临港工业，以通用散杂货、油气化工运输为主。

第二节 建设功能明确的机场体系

形成以民用运输机场为主，若干直升机场为辅，城市候机楼为补充的航空基础设施，打造粤东地区航空运输枢纽。

推动民用运输机场建设。积极落实省综合立体交通网“3+4+8”民用运输机场体系布局，推进汕尾机场规划建设，推动汕尾市融入珠三角核心城市“一小时经济圈”，补齐汕尾航空短板。预留未来高铁机场站的建设条件，推动机场与铁路、城市道路等其他方式之间的快速中转和无缝衔接，完善机场集疏运体系，为汕尾机场建设夯实基础；通过深圳机场汕尾城市候机楼实现深圳机场与汕尾市的无缝对接，开通直达深圳机场巴士专线，推动汕尾与深圳宝安机场实现全天候公共交通通勤，更好满足当地市民航空出行需求。

积极推进通用机场和直升机起降点建设。落实《广东省通用机场布局规划（2020-2035年）》，有序推进通用机场

建设，或者在汕尾支线机场建设过程中合理规划建设或预留通用航空基础设施，并支持通用企业开展业务经营，提供以海洋资源开发、海事巡逻、海洋维权、海上搜救等为主的通航飞行服务。构建以公共服务为主体，覆盖全市各区县的直升机起降点布局，支持在具备条件的医院、学校、林区、景区、高层建筑等区域建设直升机起降点，满足自然灾害救援、紧急事件处置、城市消防、警务飞行、低空旅游、农业作业或供商业和个人使用等通航飞行需要。逐步完善飞行服务站等配套设施规划建设，提升低空飞行服务保障体系能力。

专栏五：机场体系布局

一、民用运输机场布局

支线机场：汕尾机场。

二、通用机场布局

汕尾海丰。

二、配套设施

若干直升机起降点、深圳机场汕尾城市候机楼。

第三节 建设层次分明的综合客运交通枢纽群

规划形成“1+4+6”综合客运枢纽布局，包括一级综合客运枢纽1个、二级客运枢纽4个、三级客运枢纽6个。

（一）打造一个综合客运主枢纽

汕尾综合客运主枢纽：由汕尾站、汕尾港区（旅游港）、

汕尾城区公路客运站三大枢纽组成，形成具有高速铁路、城际铁路、公路客运、城市公交、出租车、海上油轮等多种交通方式中转换乘功能的综合客运枢纽，成为汕尾市域对外以及粤东地区对外的综合客运枢纽，服务于汕尾市全市域，面向全国及珠三角，兼顾周边城市的部分客流。

（二）打造四个二级客运枢纽

规划 4 个二级综合客运枢纽，分别为汕尾机场、海丰综合客运枢纽、陆丰综合客运枢纽、陆河综合客运枢纽。其中**汕尾机场综合客运枢纽**主要服务汕尾市域面向省内及全国主要城市的航空出行；其余三个从集约发展、功能组团方便服务的角度出发，以承担县域对外公路、铁路旅客运输为重点，并有效衔接县域内城镇间的短途公路运输以及城市交通，其中**海丰综合客运枢纽**由汕尾至梅州铁路及龙川至汕尾铁路海丰站、海丰县公路客运站组成，主要服务于海丰县的对外客运出行需求；**陆丰综合客运枢纽**由厦深铁路陆丰站、汕汕高铁陆丰南站、陆丰客运站组成，主要服务于陆丰市的对外客运出行需求；**陆河综合客运枢纽**由汕尾至梅州铁路陆河站、陆河客运站组成，主要服务于陆河县域对外客运需求。

（三）建立六个三级客运枢纽

规划 6 个三级客运枢纽，分别为红海湾开发区、碣石、三甲、南塘、陆河新河物流园区项目（客货一体）、梅陇客

运枢纽，由乡镇客运站及部分铁路中转站组成，主要承担重点乡镇及重点功能组团的客运出行需求。

专栏六：客运枢纽体系布局

一、一级综合客运枢纽（1个）

汕尾综合客运主枢纽：汕尾站、汕尾粤运汽车总站、汕尾港区。

二、二级综合客运枢纽（4个）

汕尾支线机场；

海丰综合客运枢纽：海丰站、海丰粤运汽车总站；

陆丰综合客运枢纽：陆丰站、陆丰南站、陆丰粤运汽车总站；

陆河综合客运枢纽：陆河站、陆河粤运汽车客运站。

三、三级客运枢纽（6个）

红海湾开发区客运枢纽、碣石客运枢纽、三甲客运枢纽、南塘客运枢纽、陆河新河物流园区（客货一体）、梅陇客运枢纽。

第四节 构建通畅便捷的地区性综合货运枢纽

通过铁路、港口及公路干线，构建“东西通畅、南北贯通”的货运物流通道，向东联系闽东、潮汕地区，向西连接粤港澳大湾区、深圳先行示范区，向北通往赣南地区、粤北地区，向南出海，形成粤东通道、粤北通道、湾区通道以及出海通道，陆港联运，打造港口、高速公路网以及铁路网为一体的汕尾大物流货运流通结构。规划形成“三基地、五中心、多节点”的总体货运布局体系。

培育汕尾新港货运物流枢纽、赤坑货运物流枢纽以及大

南海货运物流枢纽，其中：充分发挥海港大进大出的物流集散功能，依托深汕合作区、联动深圳港区，推进汕尾新港形成以大宗散杂货储运为核心、以临港工业物流为特色、以集装箱储运、保税物流为补充的多功能综合型物流港区，打造成为粤东地区的海港物流枢纽；结合铁路和陆路交通优势，与汕尾新港实现陆港联运，培育赤坑物流基地作为区域性陆港联运综合物流枢纽；依托揭阳大南海石化产业基地，拓展三甲港油气接卸功能，培育大南海物流基地作为粤东地区的区域性石化物流枢纽。

建设**主城区、海丰县、碣石-湖东港、陆丰市及陆河新河物流园区(客货一体)**五大货运物流中心，其中前两者为综合服务型物流中心、后两者为货运服务型物流中心，为市域内重要城镇、产业园区的人口和产业提供物资集散服务职能。

依托城市内部主要交通通道，结合配送服务对象的空间分布，临近各工业片区、交易市场等布局。规划共布置了**11处物流配送中心**，主要分为综合服务型物流配送中心、货运服务型（海港型）物流配送中心及生产服务型物流配送中心三种类型。其中汕尾主城区3处，海丰县2处，陆河县1处，陆丰市5处。

专栏七：货运枢纽体系布局

一、货运物流枢纽（3个）

汕尾新港物流枢纽、赤坑物流枢纽、大南海物流枢纽。

二、货运物流中心（5个）

主城区物流中心、海丰县物流中心、陆河新河物流园区（客货一体）、碣石-湖东港物流中心、陆丰市物流中心五大物流中心。

三、物流配送中心（11个）

汕尾主城区：红草产业园配送中心、马官港配送中心及红海湾配送中心3处。

海丰县：深汕合作区拓展区配送中心及公平镇配送中心2处。

陆河县：陆河县配送中心。

陆丰市：星都配送中心、甲子镇配送中心、乌坎配送中心、华侨管理区配送中心及南塘镇配送中心5处。

第六章 推进综合交通融合发展

第一节 综合交通方式一体化融合

统筹综合运输通道建设。坚持国土空间资源高效利用原则，节约集约利用通道线位资源、岸线资源、土地资源、空域资源、水域资源，促进运输通道由单一向综合、由平面向立体发展，提高土地资源和通道资源利用效率。重点统筹考虑东西轴向多方式共用廊道的可能，推进广汕、汕汕、厦深、汕尾至梅州铁路与临近高速公路、普通干线在局部路段的复合型通道规划建设，支持改扩建和升级改造工程充分利用既

有线位。统筹协调公路、铁路、油气管道等线性基础设施建设的衔接问题。

推进综合交通枢纽一体化建设。加强铁路、公路、民航等交通枢纽设施共建共享，结合广汕高铁、汕汕高铁建设以及机场选址工作，推动新建综合客运枢纽的立体化、一体化设计；加快现有汕尾站客运枢纽的优化改造，促进站城一体化发展。依托汕尾港、汕尾机场、龙汕铁路、物流基地等打造海铁、空铁、公铁、公水等联运枢纽，建设一批面向产业集群和服务城市发展的公路货运枢纽。构建层次清晰、衔接高效的多层次轨道交通枢纽体系。完善物流枢纽布局，以汕尾港、铁路货运站及公路货运站为核心，统筹转运、口岸、保税、城市配送、邮政快递等功能，完善物流节点、配送中心规划建设，打造多层次、一体化、网络化的物流枢纽体系。

推动运输组织一体融合发展。完善旅客联程运输服务。推进汕尾机场、深圳宝安机场、揭阳潮汕国际机场、惠州平潭机场、汕尾站、汕尾港、各大公路客运站等运输服务信息共享、标准互认、结算平台互通，因地制宜发展“空铁通”、“空巴通”、公铁联运、海空联运等联运产品，加快建设“一站购票、无缝衔接、全程服务”的现代化旅客联程运输体系，打造“流淌在指尖上的出行”。以海铁、公水联运为重点，加快推进龙川至汕尾铁路、陆丰港区湖东作业区疏港铁路等

货运铁路建设，优化港口货物运输组织，振兴汕尾港贸易物流功能，重塑汕尾竞争优势。完善部分跨县公共交通定制专线的优化建设，新增开通陆河至邻县（市、区）的高铁站等重点专线，满足人民群众出行需求。

推动城市内外交通有效衔接。加强城市周边区域公路与城市道路高效对接，系统优化进出城道路网络，减少对城市的分割和干扰。统筹公路技术标准与城市道路标准的兼容问题，提升技术标准的匹配程度。加强高速公路、普通国省道城镇出入口段、过境段建设改造，按照多点承接、逐级消解的原则，适当增加干线公路进出城出入口，推进城市快速路与高速公路城区过境段衔接处全部实现互通转换，加快 G236 汕尾城区段、海丰县城过境段等项目建设改造。强化城际干线运输与城市末端配送的有机衔接，加快汕尾新港区和陆丰港区规划建设，配合推进城市周边铁路、公路枢纽站场改造，构建“外集内配、绿色联运”的公铁联运城市配送体系。

第二节 综合交通区域一体化融合

融入湾区交通一体化发展。积极融入粤港澳大湾区一体化发展，充分发挥“湾+区+带”的叠加优势，加快广汕高铁、深汕高铁、沈海高速汕尾陆丰至深圳龙岗段改扩建工程等项目，促进深汕城际铁路通勤化；加快推进深汕第二高速、甬

莞高速与沈海高速海丰联络线、融湾快速干线等项目的前期工作，推进交通基础设施互联互通，全面融入大湾区“一小时交通圈”。整合汕尾港区资源，积极承接大湾区核心城市港口集装箱运输和近洋支线运输等功能转移，与核心城市港口错位发展。加快汕尾机场规划前期工作，全力推进汕尾机场建设，打造粤东地区航空枢纽。

深度衔接深汕特别合作区建设。加强两地交通基础设施网络对接，有序推进沈海高速汕尾陆丰至深圳龙岗段的改扩建工程、广汕铁路及汕汕铁路建设，积极推动深汕梅铁路、深汕第二高速延伸至汕尾市区段通道、海丰至赤石（高铁站）一级公路、广东滨海旅游公路马宫至鲒门跨海大桥等项目的前期工作，规划深圳-深汕合作区-联检/红海湾客运码头海上客运航线，加上厦深铁路、甬莞高速及国道 G228 等既有通道，总体形成“三铁两高四路一水”的十通道布局。

加快与汕潮揭都市圈联动协同发展。潮汕地区同根同源，为城市间的合作共赢奠定良好的基础。加快汕汕高铁建设，进一步增提升联通汕潮揭都市圈的通道能力，推进揭普惠高速南延线、陆河水唇至惠来高速陆河段、珠东快速等项目建设，谋划陆丰港区湖东作业区疏港铁路，强化与汕潮揭都市圈的联动发展。

强化与河源、梅州等北向腹地的联通。以港口发展为依

托，完善南北向通道建设，加强汕尾与粤东北内陆地区的联系，加快推进龙川至汕尾铁路、兴汕高速海丰至红海湾开发区段二期等项目，谋划紫金至汕尾高速、兴汕高速陆丰支线等项目，强化汕尾与河源、梅州等区域的对接合作，打通由海向陆、山海协作的交通廊道。

推进县际间交通协调发展。推进更高水平的县际交通协调发展，着力加快兴汕高速海丰至红海湾段建设，促进汕尾市区与海丰同城化发展、与红海湾一体化发展，提升汕尾中心城区首位度和辐射力。加快普通国省道升级改造，推进G324、G236、S240等路段改扩建，形成中心城区与县城间、相邻县城间双通道（二级及以上公路）快速联系，推进汕尾市区、陆丰、海丰、陆河之间客运班线公交化运营，提升县际间交通服务水平和供给能力。

统筹城乡交通一体化发展。全面落实乡村振兴战略，推进“四好农村路”高质量发展体系建设。加快推动乡村交通基础设施提档升级，推进重点乡镇通二级及以上公路建设，推进建制村通双车道公路升级改造。提升农村公路与干线公路的衔接效率，实现衔接高速公路的农村公路技术等级达三级及以上、衔接普通国道的农村公路至少为四级及以上双车道。积极推进乡村地区普通国省道、农村公路生命安全提升工程建设及危桥改造，提升农村交通安全水平。完善城乡交

通运输网络，解决好农村地区广大群众出行“最初一公里”和“最后一公里”问题，推动全域公交发展，针对临近县城的农村地区，通过延伸城市公交线路或开通城乡公交的形式，实现城乡公交一体化，提高农村客运服务效率；针对距离城镇较远的农村地区，推动农村客运班线公交化运营，加密客运班次，保障基本公共客运服务供给。

第三节 交通相关产业融合发展

推动交通与临港经济融合发展。深入实施“融湾拓海”战略，推动港产城融合发展。加速汕尾港港口基础设施建设，强化汕尾港装卸储存、中转换装、多式联运、运输组织等基本功能，进一步提升运输能力，保障腹地能源和原材料供应。结合汕尾新港、龙汕铁路与兴汕高速，将红海湾临港经济区打造以综合保税、临港物流、装备制造生物医药、能源产业为主的平台。加快港口配套工程的建设，依托汕尾新港区、湖东港区、东海岸港区等重点港区临港产业的发展建设，在港区的后方配套建设集装箱物流园区、综合型物流园区和能源产业物流园区，为临港产业提供仓储、加工、运输等配套服务，形成大港口带动大物流的发展新格局，拓展港口物流腹地。积极拓展商贸、信息、水上旅游等服务功能，成为多功能的综合性港口。

推进交通与邮政快递融合发展。强化基础设施网络布局，新增中国邮政集团有限公司汕尾市分公司处理中心一处（汕尾市城区邮件处理集散中心），规划建设陆丰及陆河两个寄递共配中心，推动邮政业与交通运输业信息共享平台建设，实现信息互联互通，形成稳定便捷、经济高效的邮件快件铁路、公路等综合运输通道。进一步加强运输资源整合和共享，鼓励邮政及快递企业在汽车站、铁路站、物流园区设置快递分拨转运中心，推进海丰县快递物流园区建设。探索推进乡镇公路客运班线代运邮件及快件试点。推动在公路场站、火车站配套快件运输通道和装卸操作接驳场所，促进邮件快件“上车上铁”。支持发展高铁快递和电商快递班列、公路客运班车代运邮件快件，以及在有条件的边远地区布局无人机起降场地，保障寄递服务通达与时效。支持农村快递发展与“四好农村路”建设紧密结合，构建农产品寄递网络。

推动交通与现代物流融合发展。依托汕尾港区位条件及资源优势，加强与深圳港之间的相互联动，完善深汕陆路流通轴带，进一步扩大港口市场的腹地范围，强化汕尾海港流通轴带，推动区域物流产业发展。提升汕尾港口物流发展能级，布局临港物流园区，优化港口集疏运体系，推进疏港铁路、疏港公路建设，提升陆海联运效率，增强港口物流辐射能力。选择重要的疏港铁路与外部重大交通连接点布局区域

型物流节点，推进陆港联运物流布局。紧密围绕深汕合作区开发建设和产业承接所带来的流通需求，推动商贸物流、产业配套物流发展，以物流产业服务助力转移产业的二次创业。结合汕尾市产业结构特征，突出发展农产品物流和水产品冷链物流，完善冷链物流基础设施布局，推进海丰、陆丰、陆河冷链物流园建设，谋划汕尾冷链物流园，打通水产、生鲜蔬菜等特色农产品运输通道。远期依托高铁站、机场，探索发展高铁物流、航空物流，提高长距离运输效率。

推进交通与旅游融合发展。依托汕尾红色旅游、生态休闲旅游、滨海旅游资源，推进交通基础设施由单一交通运输功能向兼顾生态、旅游等复合功能发展，做好汕尾旅游“红、绿、蓝”文章。推进红色旅游公路建设，依托国道 G236、G228、G235 等干线公路打造以海丰红色旅游中心为核心的东部红色历史体验轴、南部红色滨海体验轴和北部红色乡村体验轴，形成以红官红场、澎湃故居等红色资源为核心，有广泛影响力的红色文化线、历史人文线。推动交通与生态休闲旅游融合发展，依托甬莞高速骨架，连接 S238、S337、S510、X140、X128 等干线公路，服务支撑北部乡村及特色温泉旅游带。推动交通与滨海旅游融合发展，依托碣石湾和红海湾，加强“海洋—海岛—海岸”立体开发，推出汕尾海上精品旅游航线，推动开通深圳—惠州—汕尾海上旅游航线，加快“海

上绿道”旅游发展。加快推进滨海旅游公路建设，与 G15 沈海高速公路共同形成提供差异化服务、功能互补的复合型公路走廊，结合汕尾沿海资源，探索开展陆岛旅游、游艇旅游、水上旅游等特色旅游项目。完善客运枢纽、高速服务区等交通设施旅游服务功能。顺应高品质、个性化需求，着力发展房车旅游、自驾游、低空飞行旅游等体验式交通旅游。依托铁路发展，适时开通广汕高铁、汕汕高铁旅游专列。

第四节 交通网与信息网、能源网融合发展

推进交通与信息网融合发展。加强数字交通基础设施建设，同时加强数据标准化建设、强化交通数据资源整合共享和应用，实现交通大数据共享共建，建设新一代交通运输综合信息通信专网。推进智慧高速公路、智慧铁路、智慧港航等建设，加快普通干线公路智慧化改造，推进车路协同智能网联交通设施体系建设。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化监控，实现公、铁、水重点路段航段以及桥隧、船闸等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。适应石化、新能源等产业发

展，完善煤炭、油气、电力等能源物资储运体系建设。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。巩固完善天然气供应“一张网”，提高天然气管网覆盖密度，构建多级制、高效安全的天然气输配系统，大力提升天然气管网供应能力，补齐城燃企业储气能力短板。统筹推进液化天然气（LNG）接收站布局，提高天然气中低压系统接收能力，加快各县（市、区）天然气中低压管网建设，推进天然气主干管网“市市通”“县县通”接驳工程，规划建设汕尾中燃天然气接收门站、陆河门站、海丰县天然气输配系统工程一陶河门站、陆丰市河东门站。加快我市天然气主干管网和LNG应急调峰储配站建设工作，规划建设一批LNG应急调峰储备站，强化城市天然气气源保障。

第五节 综合交通运输体制机制一体化融合

完善综合交通运输体制机制。理顺综合交通运输管理体制，加强部门职能协同、规范标准对接、运营服务衔接。建立健全综合交通运输规划统筹协调机制，强化上下联动和部门协作，实现多种运输方式统一规划、协同推进、高效衔接。完善综合交通运输服务衔接机制，建立交通与海关、海事、应急、邮政等部门应急联动、信息共享和高效协作等机制。

统筹区域综合交通协调发展。创新协调发展机制，有序推进深圳都市圈、粤东城市群基础设施互通、服务模式融通、协调机制畅通、建设标准相通。在港口协同发展、航空代码共享、跨地区协同管理创新等方面先行先试，推动汕尾市与粤港澳大湾区港口群和机场群协同互动、优势互补、错位发展。深化与邻近地市的交通协作，携手深汕合作区，共谋区域交通的一体化融合发展。

深化交通运输投融资体制改革。推进交通运输事权与支出责任改革。强化促进区域协调发展作用，突出省市县合力，形成覆盖全面、层级明晰的交通运输事权和支出责任框架。建立多层次、多元化交通运输投融资体系，推动交通基础设施综合开发，完善各种运输方式价格形成机制，逐步放开铁路、公路、水路、民航、邮政等竞争性环节价格，放宽市场准入，引导社会资本积极参与交通运输基础设施建设。鼓励金融机构按照市场化原则提供金融支持，鼓励交通企业通过发行债券、基础设施公募、REITs、保险资产管理产品等方式拓宽融资渠道。

第七章 推进综合交通高质量发展

第一节 推进安全发展

提高交通设施装备本质安全水平。建立完善现代化工程

建设和运行质量全寿命周期安全管理体系，实施全过程质量安全监管。加快先进建造设备和新技术、新材料集成应用，推进精品建造和精细管理，提升交通基础设施使用寿命和耐久性。加快现代信息技术在智能感知、智能诊断、监测评估、维修养护等方面应用，强化交通基础设施常态化预防性养护维护，加大病害治理力度，消除基础设施安全隐患，推动落实全生命周期养护。加快推进车型标准化，鼓励企业积极主动采用新装备，着力提升运输工具、公路水运工程领域大型机械设备安全和信息化水平。

提升安全运行监管能力。落实企业安全管理主体责任，积极推进企业安全生产信用建设。落实行业部门监管责任，强化安全生产监督检查执法，完善联合执法、隐患排查治理等工作机制。强化道路运输“两客一危一重”、水路危险货物运输、港口危化品装卸储存、高速公路和长大桥梁营运、公路水运工程施工安全风险防控和隐患排查治理，探索“互联网+安全监管”模式。加大重型货运车辆装载源头监管力度和动态监控，专项整治超限超载、非法营运、危险货物运输等，有效遏制重特大道路安全事故。

完善应急保障体系。积极响应全省全市“一盘棋”应急响应机制和重大突发事件“四个一”应急处置机制，加强跨部门、跨区域的综合交通运输突发事件应急会商与联动处

置。完善分层次的应急预案体系，有计划、有组织的开展各类突发事件应急处置演练，提升应急响应速度。加快建设汕尾省级公路交通应急装备物资储备保障中心以及沿海水上应急物资储备仓库建设。因地制宜引入高效海上运输工具、低空运输工具等设施设备强化应急物资运输保障，积极发展“无接触配送”。提升应急运输装备现代化、专业化和智能化水平，提高基层应急救援队伍和志愿者队伍的专业化水平。

第二节 推进智慧发展

推动交通基础设施数字化智能化建设。推动交通基础设施规划、设计、建造、养护、运行管理等全要素、全周期数字化，推进既有交通基础设施数字化智能化升级改造，推动交通感知网络与新建交通基础设施同步规划建设，构建路面感知与移动终端感知相融合的新感知系统，全面感知车流、人流、客流以及交通设施运行状况等信息，实现交通信息感知的全覆盖。积极对接省级交通运行协调和应急指挥中心，构建涵盖铁路、公路、航道、港口等智能感知系统，加强重要通道和枢纽数字化感知监测覆盖，增强关键路段、重要节点全天候全周期运行状态监测能力，让“哑设施”具备多维监测、智能网联、精准管控、协同服务能力，为业务应用、

交通运输安全、数据分析、应急指挥提供感知信息资源服务。针对重大交通基础设施工程，实现基础设施全生命周期健康性能监测，推广应用基于物联网的工程质量控制技术。

构建数字化的智慧出行服务体系。 积极推广以人为中心、多方式融合、多主体协同、全链条出行、一体化服务的“出行即服务（Maas）”理念，以数据衔接公众出行需求与服务资源，发展基于智能终端的一站式出行服务。鼓励平台型企业深化多源数据融合，整合线上和线下资源，打造数字化出行助手，完善信息查询、叫车约车、智能导航、在线票务、旅游规划等一站式出行服务，为旅客提供顺畅衔接的出行服务链。推动“互联网+”便捷交通发展，鼓励和规范发展定制公交、智能停车、智能公交、汽车维修、网络预约出租车、互联网租赁自行车、小微型客车分时租赁等城市出行服务新业态，满足不同群体出行多样化、个性化要求。

发展“互联网+”智慧物流新模式。 重视智慧物流培育发展，推动互联网与现代物流业融合发展。推动物流园区、大型仓储基地智慧化改造，提升现有仓储管理的成套化、自动化、智能化水平。加快实现物流活动全过程的数字化，推进铁路、公路、水路等货运单证电子化和共享互认，提供全程可监测、可追溯的“一站式”物流服务。推进城市物流配送全链条信息共享，完善农村物流末端信息网络。

第三节 推进绿色发展和人文建设

促进资源节约集约利用。加强交通基础设施布局与国土空间规划“三区三线”的衔接，集约利用土地、海域、岸线、通道线位等资源，提升用地用海用岛效率。统筹规划交通线路、枢纽等基础设施布局，推进综合交通运输通道共享共用。改扩建和升级改造工程应在满足安全性和服务水平的前提下，充分利用原有设施。新建工程要进行科学选线选址，避让基本农田，禁止耕地超占，推进实施岸线资源有偿使用制度，防止港口重复建设和岸线资源浪费。加大交通噪声、污染物、二氧化碳等交通污染监测和综合治理力度，加强交通环境风险防控，落实生态补偿机制。加强公路交通污染排放源头管控，综合统筹油、路、车治理，有效防治公路运输大气污染、噪声污染。强化港口污染治理，推进船舶污染物接收、转运及处置工作。

加强绿色生态交通设施建设。把生态保护理念贯穿于交通基础设施规划、设计、建设、运营、养护全过程，强化全过程环保监管。积极开展绿色铁路、绿色公路、绿色港口、绿色航道、绿色机场的建设，推进交通生态保护示范工程建设。针对早期建设不能满足生态保护要求的交通基础设施，实施交通生态修复提升工程，构建资源环境承载力和国土空

间开发适宜性相协调的生态化交通网络。加快新型绿色建筑材料、绿色节能建造、绿色施工工艺、智慧运营等在公路建设运营管理方面的应用。实施交通廊道绿化行动，在铁路、公路、港口码头周边大力开展洁化绿化美化行动，提升生态功能和景观品质，健全交通服务设施旅游服务功能，推进交通基础设施由单一交通运输功能向兼顾生态、旅游等复合功能发展。

推进运输装备绿色升级。加快交通用能低碳多元发展，推进交通运输装备能源清洁化，逐步淘汰高能耗、高排放的老旧装备和工程机械。加强新能源车辆在新城市公共汽车、出租汽车、城市配送、邮政快递等领域的推广使用。规划建设便利高效、适度超前的充换电网络，完善高速公路服务区、客运枢纽、物流园区、公交场站等区域充电站、加氢站配套设施建设。实施港口码头岸电设施改造，新建码头同步规划、设计、建设岸电设施，加快推进船舶受电设施改造，推动船舶靠港使用岸电常态化。积极推广太阳能、风能等可再生能源在交通基础设施建设运营中的应用。

落实交通降碳发展举措。充分发挥铁路、水运和城市公共交通的运输优势，持续推进结构性减排。推进多式联运型物流园区、铁路专用线建设，推动大宗货物“公转铁”“公转水”，逐步降低大宗货物和集装箱中长距离运输的公路分

担比例。大力实施公交优先战略，完善慢行交通系统建设，倡导绿色低碳出行。打造绿色集约的货运服务体系，大力发展城乡物流集中配送、共同配送、夜间配送。推广施工材料、废旧材料再生和综合利用，推进邮件快递包装绿色化、减量化和可循环，鼓励交通资源循环利用产业发展。制定交通运输领域碳达峰实施方案，建立运用市场化手段逐步扩大非化石能源和燃油车辆使用成本梯度，制定新能源车辆道路行驶优先权、停车优先权等引导措施促进新能源在运输装备中的广泛应用。

加强交通运输人文建设。加强无障碍设施建设，完善无障碍交通运输装备设备功能，推广应用低地板公交车、无障碍出租车，提高老弱病残孕等特殊人群出行便利程度和服务水平。提升交通基础设施、运输装备和运输服务水平，推动老年代步车使用规范，满足老龄化社会交通需求。创新服务模式，提升运输服务人性化、精细化水平。加强交通文明宣传教育，弘扬优秀交通文化，提高交通参与者守法意识和道德水平。

第四节 提升治理能力

深化交通运输行业改革。深化综合交通运输管理体制改
革，推进各种运输方式协调一体发展，完善跨方式、跨部门、

跨区域的综合交通运输管理体制和协调机制。健全综合交通运输法规和标准规范体系，有序推动地方性法规、政府规章立改废释，强化标准指导作用。深化交通运输综合行政执法改革，完善交通运输执法程序，以数据信息共享为基础，推进交通行政执法信息化建设，提升执法数字化、规范化水平。积极参与汕尾“数字政府”改革建设，融入市级政务云平台，推进社会治理的数字化转型，提升线上线下政务服务能力。

营造良好市场环境。深入推进简政放权，优化简化行政审批事项程序，压缩行政审批事项办理时间，全面优化交通运输营商环境。增强政府对交通运输行业 and 市场的监管能力，营造公平开放、竞争有序的现代交通运输市场。建立完善的行业信用管理体系，完善信用制度标准体系，推行以信用为基础的新型监管方式。完善运输市场价格形成机制，逐步放开竞争性环节价格，提高公共交通、农村客运等公益性服务定价透明度，更好地发挥价格在合理调节出行需求中的作用。

加强人才队伍建设。加强交通运输人才队伍建设。优化人才队伍结构，积极引进交通人才，完善交通人才队伍。弘扬劳模精神、工匠精神，完善人才引进、培养、使用、评价、流动、激励体制机制和以社会主义核心价值观引领行业文化建设的治理机制。加强创新型、应用型、技能型人才培养，

建设忠诚干净担当的高素质干部队伍，造就一支素质优良的劳动者大军。

第八章 重大工程

第一节 大通道畅通工程

铁路方面。加快广州至汕尾、汕头至汕尾、深圳至汕尾等高铁铁路项目的建设，推动实现广东省“市市通350高铁”；稳步推进运输结构调整，加快港口集疏运铁路通道项目的建设，推进大宗货物及中长距离货物运输向铁路和水路有序转移，推进龙川至汕尾、陆丰港区湖东作业区疏港铁路等货运铁路建设；推动谋划汕尾至梅州铁路，构建南北纵向高速铁路通道，完善汕尾与河梅赣等区域的快速联系，提升海陆丰革命老区深度参与粤港澳大湾区建设的支撑条件。

高快速路网方面。稳步推进沈阳至海口国家高速公路汕尾陆丰至深圳龙岗段改扩建项目（汕尾段）等国家高速公路改扩建工程，提升沈海高速大通道的通行能力和服务水平；加快推进兴宁至汕尾高速公路海丰至红海湾开发区段二期、揭普惠高速南延线等高速建设，积极推动陆河至惠来、深汕第二高速一珠东快速、紫金至汕尾、紫金至陆河、水唇至碣石（兴汕高速陆丰支线）、甬莞与沈海高速海丰联络线等高速公路的相关前期工作，构筑“四横四纵”的高快速路网布

局。优化高速出入口等设施设置，推进沈海高速尖山出入口、潮惠高速海城互通及沈海高速博美互通等工程建设。

第二节 大港航提升工程

加快全港公共运输泊位和临港产业泊位建设，完善航道、铁路、公路等集疏运配套设施，全面提升汕尾港综合发展能级。

推动汕尾新港区白沙湖作业区公用码头工程开展，实现汕尾港在公共运输泊位上的新突破，对接红海湾综合保税区，扩大红海湾经济开发区的开放水平；加快陆丰港区田尾山作业区在建海工基地码头的建设速度，推动海工基地二期码头、湖东甲西作业区甲湖湾电厂二期工程、汕尾LNG码头工程、揭阳大南海石化拓展区配套码头工程等的前期工作，着眼传统装卸储存功能，拓展综合服务及商贸服务，支撑全市海洋装备制造产业及能源石化产业的发展，聚力“万亩千亿”产业发展平台的建设，强化汕尾市的全省沿海经济带东翼战略支点功能。

加快一批主要港区进港航道的建设工程，加大政府资金、政策支持，打造“15-10-5”万吨级航道合理配置、层层推进的沿海深水航道网，加快白沙湖作业区进港航道、甲湖湾电厂航道由10万吨级升级为15万吨级的改造提升工作，策

划东海岸作业区一港池10万吨级进港航道的建设方案，谋划海工基地5000吨级进港航道提升至5万吨级的可行性研究，多点、针对性的提升汕尾港沿海航道通航能力，充分适应全球船舶大型化趋势，满足大型散货船舶进出港需要和沿海大型综合性港区发展需要。

推进龙汕铁路港区段、陆丰港区湖东甲西作业区疏港铁路的规划建设，形成汕尾港主要港区海铁联运全覆盖的竞争优势，进一步吸引货源，提高腹地辐射范围；推进红海湾特大桥的规划建设工作，优化白沙湖作业区北部区域的陆上运输通道，改善通行条件，加速货物集散，完善客货分流体系，完善港区配套集疏运通道和建设条件。

第三节 大枢纽提级工程

依托区位优势和未来通道优势，构建一体化的现代化综合客货枢纽，增强城市的旅客集散和货物中转能力，提升畅通循环的链接能级。

打造汕尾铁路枢纽。加快推进广汕高铁、汕汕高铁、龙汕铁路等项目建设，由此汕尾站接入3条高铁（广汕高铁、汕汕高铁、厦深铁路），1条普铁（龙汕铁路），并研究城际轨道项目的接入条件，结合汕尾站引导TOD建设，合理组织站体内不同交通方式接驳，将汕尾站构建成沿海地区的

重要铁路枢纽，更好地发挥汕尾“东承西接”的枢纽作用。

构筑空铁公联运枢纽。积极推进汕尾机场规划，以4C类支线机场为定位，加快推进机场选址工作，考虑开通航程为800~1500公里的国内航线，连通北京、上海、广州、武汉、长沙、成都、昆明、西安、厦门、杭州、桂林、三亚、南京等地区，预留未来高铁机场站的建设条件，推动机场与铁路、城市道路等各种运输方式之间的快速中转和无缝衔接，打造良好的机场集疏运体系，构筑空铁公联运枢纽，推动汕尾市融入粤港澳大湾区核心城市“一小时经济圈”。

第四节 大物流发展工程

强化货运物流枢纽集散能力。围绕“港口物流、产业物流和城乡物流”三大领域，推进汕尾新港物流基地、赤坑物流基地以及大南海物流基地三大货运物流基地及海丰县货运物流中心、陆丰市货运物流中心、碣石-湖东货运物流中心及陆河新河物流园区（客货一体）四大物流中心的建设。结合汕尾新港建设重点打造红海湾海铁联运枢纽，发展综合保税、冷链物流、集装箱、大宗散货等，引入龙汕铁路和兴汕高速连接线，完善港口集疏运条件。通过与粤港澳大湾区产业一体化错位协作、紧密衔接，全面推动汕尾市的现代货运物流快速发展，最终建设成为对接融入“双区”、“双城”

发展的地区性物流枢纽。

第五节 普通公路优化工程

推动普通干线升级改造。加快汕尾市域内国道一级公路建设，完成国道G228线甲子至南塘段改建工程、国道G235线陆河伯公岗至陆河教育园区段改建工程、国道G235线陆河县新田镇至海丰县交界段改建工程、国道G324线海丰县城至梅陇段改建工程等国道升级改造项目，承载汕尾区域内各县（市、区）重要乡镇、重要工业园区、重要铁路站场、港口码头等重要节点与公路主骨架的联系，形成公路主骨架的有效补充。提升省道服务品质，包括路况治理、路域环境、行车安全等，完成省道S241线海丰赤坑至汕尾城区段、省道S337线老鹰嘴至东坑段等省道建设工作，充分发挥公路的集疏运优势，保证出入境交通的顺畅，形成市域内市区及各县（区）间连接的第二通道，提高干线路网的可靠度。

提升农村公路建设品质。加快推进农村公路四升三、建制村道路“单改双”、自然村村道硬底化等农村公路提档升级改造，改善农村公路与国省道主干线的连接，稳步扩大农村公路网络覆盖程度，实现全市通建制村单车道公路升级为双车道，推动“四好农村路”高质量发展，畅通进村入户“最后一公里”。

第六节 交通融合发展工程

推进旅游交通发展。聚焦汕尾市沿线自然旅游资源和人文旅游资源，深化交通与旅游融合发展，重点推动滨海旅游公路汕尾段、地方生态旅游公路、红色旅游公路、特色航道、自驾车房车营地、邮轮游艇码头等项目建设，因地制宜推进沿线旅游资源开发和产业园区建设，更好发挥旅游公路带动地方经济，促进区域协调和乡村振兴发展的作用。

促进智慧交通发展。积极推进实施《汕尾市智慧交通建设发展五年规划方案》，继续推进汕尾市公交监管系统、汕尾港综合管理平台维护项目开发建设，完善公交运行监控系统 and 公交行业监管系统，实施科学高效港口监管，提高监管水平，重点加快推进综合交通信息指挥中心、ITS 共用信息平台、交通出行服务平台、城市公交通勤系统立项建设，重视智慧物流培育发展，推动互联网与现代物流业融合发展。有序推进 5G 基础设施建设，探索建设智慧道路和智慧片区，支撑“城市大脑”建设，实现出行服务人性化、行业管理精细化、交通决策科学化、港口物流智能化、智慧交通产业化。

第七节 运输服务提质工程

积极推动公共交通发展。推进实施《汕尾市城市轨道交通专项规划（2019-2025）》，提升公共交通出行方式分担率，

打造汕尾现代化城市公交运输体系。加快完善公交站亭站点建设，优化提升公交车监管水平。推进市区智能公共自行车系统建设工作，加强网约出租汽车等行业新业态监管工作，推进新能源出租车投放及后续管理工作，促进出租汽车行业健康发展。

拓展升级邮政服务。积极推进公共末端工程建设，统一规划建设由“公共营投（接驳）场所”“公共收寄设施和场所”等组成的城乡公共网络设施，优化邮政快递末端网点布局，建成覆盖市、县、乡、村四级的公共递送体系。推动城市居住社区配建邮政快递服务场所和设施，在街坊中心配置快递货物集散站。在城市老旧小区改造中，因地制宜开展智能快件（信包）箱等智能收投设施、邮政快递末端综合服务站等末端设施建设。每个建制村建设1-2个村级寄递物流综合服务站，鼓励有条件的乡、村布设智能快件（信包）箱。深化快递业“两进一出”（快递进厂、快递进村、快递出海）工程，推进农村电商配送末端网点建设，探索无人机、无人车递送和城市地下配送等，厚植畅通循环的澎湃动力。

第九章 国土空间规划衔接

本规划坚持需求导向，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。

本规划基于集约利用空间资源原则，统筹布局了全市综合立体交通网络。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；注重沿海等资源稀缺地区的设施共建、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，提高国土空间管控下的交通运输资源使用效率。加强与各级国土空间规划的衔接与协调，根据国土空间规划确定的国土空间格局和“三条控制线”，做好重点交通线位和枢纽节点的空间预留。在交通项目规划设计阶段，优化项目选址选线范围，尽可能避让生态保护红线和重要生态功能区，严守永久基本农田底线，不占或少占永久基本农田。

本规划以国土空间规划的“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。后期将根据规划研究、设计施工、运营等不同阶段的成果，与国土空间规划进行充分衔接，开展动态更新。

第十章 环境影响评价

本规划与国家、省、市重大发展战略及相关政策保持一致，以布局合理、覆盖广泛、集约高效、外通内畅的综合立体交通网络为目标，充分发挥各交通方式的比较优势和整体效能，为保障我国战略实施、推动区域协调发展、促进汕尾交通条件改善、资源能源利用效率提升等提供有力支撑。

规划坚持绿色发展理念，充分考虑既有设施的利用，集约节约利用土地、能源、岸线等资源，着力提升能效，提高资源综合利用水平。规划实施工程能会对环境产生不利影响，主要在资源占用、生态影响和污染排放等方面。交通建设会相应消耗一定的物资资源，可能对局部地区自然生态环境产生影响。同时，交通基础设施建设和运营也会向周边环境排放废气、污水、噪声等污染物。为最大限度的减少对环境的影响和破坏，本规划与汕尾市国土空间规划、生态环保等规划做了衔接，提出的项目总体符合“生态保护红线、资源利用上线、环境质量底线、环境准入清单”的基本要求，环境影响总体可控。

规划实施过程中，要根据生态环境保护的要求，预防和减轻交通基础设施建设养护和运输活动产生的环境影响。严守《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》、《建设项目环境保护管理条例》等法律法规。

严格项目审批和土地、岸线、环保等准入，根据资源环境承载能力合理确定建设安排。加强与“三线一单”生态环境分区管控方案的衔接。严守生态保护红线，保障生态空间性质不转换、面积不减少、功能不下降；调控综合运输结构和发展模式，保障区域环境质量底线；调控规划时序和资源占有规模，保障区域资源利用上线。加强规划实施效果跟踪评估。

第十一章 投资匡算

规划共涉及铁路建设项目 5 项约 259 公里，投资约 335 亿元；公路建设项目中高速公路建设项目 12 项约 341 公里，投资约 424 亿元、普通国省干线公路建设项目约 846 公里，投资约 373 亿元、农村公路建设项目投资约 254 亿元；港航工程重点建设项目 19 项，投资约 216 亿元；机场及配套设施建设项目 3 项，投资约 38 亿元；客货运枢纽（含物流园）建设项目 32 个，投资约 154 亿元；其余项目（普通国省干线公路服务设施建设项目、公共交通建设项目、智慧管理建设项目）投资约 6.5 亿元。项目涉及投资总额约 1806 亿元。其中“十四五”期间，汕尾市计划推进交通基础设施建设共 118 项，其中铁路建设项目 5 项，高速公路建设项目 8 项、普通干线公路建设项目 41 项、四好农村路建设项目 6 项、公路安全提升及危旧桥改造项目 8 项、港航建设项目 8 项、

机场及配套设施建设项目 3 项、客货运枢纽及物流建设项目 23 项、普通国省干线公路服务设施建设项目 4 项、公共交通建设项目 7 项、智慧管理建设项目 5 项。“十四五”期间投资总额约 674 亿元，中长期投资总额约 1066 亿元。

表 5 汕尾市重点交通建设项目投资表

重点建设项目	里程 (数量)	总投资(亿 元)	“十四五”投资 (亿元)	中远期投资 (亿元)
一、铁路建设项目	259Km	335	100	183
二、公路建设项目		1056	445	602
(一) 高速公路	341Km	424	212	207
(二) 普通干线公路	846Km	373	146	222
(三) 四好农村路	3910Km	254	82	172
(四) 公路安全提升及危 旧桥改造	8 个	5	4.5	0.5
三、港航建设项目	19 个	216	12	199
四、机场及配套设施建设项目	3 个	38	3	35
五、客货运枢纽(含物流园)	32 个	154	107	47
六、普通国省干线公路服务设 施建设项目	4 个	0.2	0.2	0
七、公共交通建设项目	7 个	6	5.8	0
八、智慧管理建设项目	5 个	0.5	0.5	0
合计		1806	674	1066

备注：部分项目为“十三五”跨“十四五”的项目。

第十二章 保障措施

第一节 加强党的领导

坚定不移加强党的全面领导，增强“四个意识”、坚定“四个自信”、做到“两个维护”，充分发挥党总揽全局、协调各方的领导核心作用，始终把党的领导贯穿推动全市交

通运输事业高质量发展全过程。发挥全面从严治党的引领保障作用，建设高质量工程、安全工程、廉洁工程。发挥各级党组织作用，激励干部担当作为，全面调动各级干部的积极性、主动性和创造性，以党建引领交通运输事业高质量发展。

第二节 加强组织协调

建立由市政府领导，相关部门分工协作的综合交通运输发展机制，明确发改、财政、自然资源、环保等各部门在规划实施过程中的任务分工和工作责任，及时研究协调土地、环保等方面的突出问题，形成合力，为规划顺利实施创造有利条件。建立区域一体、市县联动的工作机制，加强与深圳、惠州、揭阳、河源、梅州等毗邻地市的沟通与合作，在通道资源利用、路线衔接、技术标准选取和建设时序安排等方面加强协调，充分发挥跨区域路线的整体效益。

第三节 加强实施管理

建立健全规划动态监测、评估与修订机制。制定详细实施计划，确定重点任务、重大工程实施的时间表和路线图，确保规划实施组织到位、责任到位、投入到位、措施到位。加强规划实施情况的跟踪评估和监督检查，根据发展过程中出现的新政策、新情况、新问题，及时对规划目标、重点任务进行动态调整，增强规划的可操作性。

第四节 加强要素保障

强化财政资金引导，加大预算内投资对交通建设、养护的支持力度。拓宽融资渠道，统筹用好地方政府新增债券，完善政府和社会资本合作模式。支持各类金融机构依法合规为市场化运作的交通发展提供融资，引导社会资本积极参与交通基础设施建设。推动交通项目与土地资源一体化开发，探索公益性项目与经营性项目相结合的投融资模式。发展改革、自然资源、生态环境等部门要做好项目用地、用林、用海等要素支持保障工作。

附表 1 汕尾市铁路网布局方案

类型	名称	建设情况/标准	境内里程 (公里)	站点
高铁 (273 公里)	厦深铁路	已建 (250km/h)	86	陆丰、汕尾、 鲘门
	广汕铁路	在建 (350km/h)	32.94	赤石 (深 汕)、汕尾
	汕汕铁路	在建 (350km/h)	68.99	汕尾、陆丰 南、陆丰东
	汕尾至梅州铁路	规划 (350km/h)	84.95	陆河、海丰、 深汕
普铁 (72 公里)	龙川至汕尾铁路	规划 (160km/h)	45	公平、海丰、 汕尾东、红湖
	陆丰港区湖东作业 区疏港铁路	规划 (120km/h)	27.15	-
城际轨道	深汕城际东延线及 支线	规划研究	124.2	深汕、海丰城 际站、红草、 红海湾、遮 浪、陆丰南等
	深惠城际东延线	规划研究	157.6	鲘门、马宫、 汕尾、陆丰 南、陆丰东、 大南海等

附表 2-1 汕尾市高快速公路网布局方案

编号	路线名称	主要控制点	境内里程 (公里)	建设情况
合计			462.4	
一	纵线（4条）		149.6	
一纵	揭普惠高速南延线	甲子镇、甲西镇	11.3	规划
二纵	兴汕高速及陆丰支线	河口、八万、桥冲、碣石	61	陆丰支线为规划
三纵	紫汕-兴汕高速（海丰黄羌（市界）至汕尾红海湾田乾）	黄羌，平东、可塘、赤坑、田墘街道	59.2	紫金至汕尾段规划、兴汕二期在建
四纵	甬莞高速-沈海高速联络线	海丰西、梅陇	18.1	规划
二	横线（4条）		312.8	
一横	紫金至陆河高速	东坑、河田、南万	34.8	规划
二横	甬莞高速	水唇、东坑、河田、上护、河口、新田、西南、平东、公平、城东、深汕赤石	84	已建
三横	深汕二高-珠东快速	甲子、湖东、南塘、碣石、桥冲、金厢、东海、城东、上英、赤坑，城区红草、梅陇、深汕赤石	107	规划
四横	深汕高速（沈海高速）	华侨管理区、南塘、内湖、博美、城东、东海、河西、谭西、可塘、陶河、赤坑、城区红草、马宫、梅陇、深汕鲘门、小漠、鹅埠	87	已建

附表 2-2 汕尾市干线公路布局方案

干线公路布局：四横五纵五联，共 870.93 公里，其中横向干线 396.97 公里，纵向干线 343.57 公里，联络线 130.39 公里				
布局编号	路线起讫点	境内主要控制点	路线组成	境内里程 (公里)
一横	南万-东坑	河源苏区镇、南万镇、河田、东坑、揭阳大坪	S337 升级改造	57.1
二横	黄羌-陂洋	惠州新庵、黄羌、平东、西南、大安、八万、陂洋、揭阳葵潭	S510、S241、X125 升级改造、新建八万至陂洋路段	94.6
三横	鹅埠-内湖	惠东吉隆、鹅埠、鲘门、梅陇、附城、可塘、河西、城东、博美、内湖、葵潭	G228、G324	95.15
四横	小漠-甲东	小漠、鲘门、马宫、新港、遮浪、大湖、金厢、碣石、湖东、惠来神泉	广东省滨海旅游公路汕尾段	136.2
一纵	内湖-湖东	内湖、南塘、湖东	S238	23.7
二纵	河口-碣石	河口、八万、博美、桥冲、碣石	S238、X133 升级改造	61.8
三纵	水唇-金厢	揭西五云、水唇、东坑、河口、大安、河东、城东、金厢	G235、S240、X136 升级改造	75.2
四纵	螺溪-城区	螺溪、河田、上护、新田、平东、可塘、赤坑、东涌	S238、S241、X094 及 X134 升级改造	106.8
五纵	黄羌-红海湾	惠州高潭、公平、城东（附城）、红草、东涌、捷胜（田墘）、遮浪	G236	76
一联	碣石-甲子	碣石、南塘、甲子（西）	G228	38.2
二联	华侨-南塘	华侨管理区、南塘	X138 升级改造	13.1
三联	西南-上英	西南、潭西、上英	S510、X147 升级改造	24
四联	城东-东坑	城东、陶河、赤坑	G228 改线	21.48
五联	河口-附城	河口、平东、公平、附城	G235	33.6

附表 3-1 汕尾市主要航道布局方案

航道名称	起止点	现状等级	规划等级	航道长度 (km)
一、沿海主要航道				
马宫航道	马宫渔货码头至马洋排	1000 吨级	5000 吨级	22.6
汕尾西线航道	炮台油库码头至东碇屿	2000-5000 吨级	1 万吨级	35.4
汕尾新港区进港 航道	白沙湖作业区至外海	7 万吨级	15 万吨级	4.1
汕尾东线航道	汕尾港 1#浮标至遮浪角	5000 吨级	1 万吨级	46.7
东洲航道	东洲港码头至莱屿	1000 吨级	5 万吨级	11.5
小漠航道	小漠港区至外海	5 万吨级	15 万吨级	8
鲷门航道	鲷门渔货码头至马洋排	1000 吨级	5000 吨级	33.2
田尾山作业区进 港航道	田尾山作业区至外海	/	5 万吨级	2.1
湖东作业区航道	湖东作业区至外海	10 万吨级	15 万吨级	3.0
甲子屿作业区进 港航道		/	5 万吨级	1.9
东海岸作业区进 港航道		/	10 万吨级	5.4
碣石航道	碣石油气码头至遮浪角	5000 吨级	5000 吨级	27.2
乌坎西线航道	乌坎码头至遮浪	500 吨级	3000 吨级	34.8
乌坎东线航道	新开河口灯桩至田尾角	500 吨级	3000 吨级	29.2
甲子航道	甲子杂货码头至田尾角	300 吨级	1000 吨级	34.6
二、内河等级航道				
黄江 1	马宫（盐屿仔）至西溪水 闸	VI	III	17
黄江 2	西溪船闸至海丰县糖厂	VII	VII	18
大液河	三江口至大液桥	VII	VII	12

航道名称	起止点	现状等级	规划等级	航道长度 (km)
横河	横河船闸至县溪咀	VII	VII	3
长东河	渡头山（乌坎码头）至东山大桥	VII	VII（28km）	25
赤石河	出海口至赤石	VII	VII	15
螺东河	乌坎码头至乌树水闸	VIII	VII	20
螺河 1	烟港口至厦深铁路桥下游 400 米	IX	III	2
螺河 2	厦深铁路桥下游 400 米至 咸宜	IX	VII	37

网上公示稿

附表 3-2 汕尾港各港区规划指标表

港区名称	作业区/规划功能	泊位等级	泊位个数(个)	岸线长度(m)	用地面积(万m ²)	通过能力(万吨、万人)
	总计	500~150000	165	44.6		21301万吨、40万人
汕尾港区	小计	1000~50000	6	805	18.2	25万人
	(一) 汕尾作业区	1000~50000	3	575	10.6	25万人
	1. 客运泊位	1000~50000	3	575	10.6	25万人
	(二) 其他港口/码头	2000~3000	3	230	7.6	/
	1. 红海湾万聪修理码头	3000	1	110	5.3	/
	2. 红海修理码头	2000	1	55	0.8	/
	3. 万聪修理码头	3000	1	65	1.5	/
汕尾新港区	小计	1000~150000	32	9711	771.7	6599
	(一) 白沙湖作业区	5000~150000	29	9461	765.5	6558
	1. 通用泊位区	50000~150000	2	789	52.7	500
	2. 多用途泊位区	50000~150000	4	1400	107.9	1520
	3. 多用途、通用泊位区	10000~150000	21	6660	456.0	3880
	4. 支持系统泊位	/	/	200	22.3	/
	5. 汕尾电厂专用码头	3000~70000	2	412	126.7	658
	(二) 其他港口/码头	1000~3000	3	250	6.1	41
	1. 汕尾市信安实业有限公司码头	1000	1	100	2.0	11
2. 汕尾市红海湾东洲港天源投资有限	2000-3000	2	150	4.1	30	

港区名称	作业区/规划功能	泊位等级	泊位个数(个)	岸线长度(m)	用地面积(万m ²)	通过能力(万吨、万人)
	公司					
海丰港区	小计	1000~100000	47	12150	777.5	5580
	(一) 小漠港区	1000~100000	44	11894	775.9	5500
	1. 液体散货泊位区	1000~50000	11	2870	/	5500
	2. 通用泊位区	10000~100000	13	3470	204	
	3. 多用途泊位区	10000~70000	13	3330	230	
	4. 装备制造作业区	5000~70000	4	920	105.6	
	5. 物流园区	/	/	/	146.7	
	6. 远景发展区	/	/	/	/	
	7. 支持系统发展区	/	/	454	7	
	8. 公用配套设施区	/	/	/	7.2	
	9. 华润电厂	3000~100000	3	850	75.4	
	(二) 其他港口/码头	1000~3000	3	256	1.6	80
	1. 鲗门码头	3000	2	200	1.6	40
	2. 广石化鲗门油库码头	1000	1	56	/	40
	小计	500~100000	80	21910	1245.3	9122
	(一) 田尾山作业区	5000~50000	17	4249	220.8	1126
	1. 风电专用泊位	5000~10000	7	1021	95.5	426
	2. 多用途、通用泊位区	10000~50000	9	2690	119.7	700
	3. 支持系统泊位	/	/	400	4.9	/
	4. 陆丰核电	3000	1	138	0.8	/
	(二) 湖东甲西作业区	3000~150000	6	2056	270.6	2335
	1. 甲湖湾电厂配套码头	3000~150000	2	448	159.5	658.9
	2. 散货泊位	10000~150000	3	878	101.6	1076.1

港区名称	作业区/规划功能	泊位等级	泊位个数(个)	岸线长度(m)	用地面积(万m ²)	通过能力(万吨、万人)
陆丰港区	3. 支持系统泊位	/	/	200	/	/
	4. 工作船舶泊位	/	/	130	/	/
	5. LNG 泊位	8~26.6 万方	1	400	3.6	600
	6. 预留发展区	/	/	/	5.9	/
	(三) 甲子屿作业区	5000~50000	8	2100	101.0	600
	1. 多用途、通用泊位区	5000~50000	8	2100	101.0	600
	(四) 东海岸作业区	5000~100000	42	12850	643.5	5000
	1. 液体散货泊位	5000~100000	35	10490	41.7	3500
	2. 支持系统泊位	/	/	530	/	/
	3. 通用泊位区	10000~50000	6	1430	178.6	900
	4. LNG 泊位	8~26.6 万方	1	400	3.6	600
	(五) 碣石作业区	5000	1	135	4.3	15
	1. 碣石液化气成品油码头	5000	1	135	4.3	15
	(六) 乌坎作业区	500~50000	4	360	4.6	18
	1. 乌坎货运码头	500~1000	2	124	2.5	18
	2. 客运码头	10000~50000	2	236	2.1	0
	(七) 其他港口/码头	500	2	160	0.5	28
	1. 陆丰市甲子搬运装卸公司	500	2	160	0.5	28

附表 3-3 汕尾市港口岸线规划方案表

序号	岸线名称	岸线起止点	规划港口岸线长度 (km)			利用状况	规划用途
			合计	其中： 已利用	其中：预 留岸线		
合计			53.9	12.2	11.2		
1	小漠岸线	了哥咀至赤石河出口	13.6	3.6	3.1	已建华城石化配套码头、华润电厂配套码头，在建小漠国际物流港一期工程	通用、多用途、液体散货、支持系统泊位及预留发展岸线
2	鲗门岸线	鲗门红泉村至百安村	0.4	0.4	0.0	已建鲗门码头、广石化鲗门油库码头	通用件杂货、成品油泊位
3	马宫岸线	长沙湾至马宫湾	0.6	0.6	0.0	已建深汕石油码头、马宫供油站码头、红海修理码头、万聪修理码头	其他、成品油泊位
4	城区岸线	城区附近，品清湖口	1.6	1.6	0.0	已建港务码头、飞洋码头、海事泊位等	客运、支持系统泊位
5	小澳岸线	三日屿北	0.2	0.2	0.0	已建天源投资有限公司专用码头	通用件杂货泊位
6	白沙湖岸线	白沙湖西侧及北端	12.1	0.7	4.7	已建红海湾电厂码头	通用、多用途、散货泊位及预留发展岸线
7	施公寮半岛岸线	施公寮半岛西部和东部	9.5	0.8	3.4	已建红海湾万聪修理码头、汕头市信安实业码头	通用、多用途、支持系统泊位及预留发展岸线
8	乌坎岸线	乌坎港	0.4	0.2	0.0	已建乌坎货运码头	通用件杂货、客运泊位
9	碣石岸线	角清村附近	0.2	0.2	0.0	已建碣石液化气成品油码头	成品油泊位
10	田尾山岸线	田尾角以东	5.1	2.0	0.0	已建陆丰核电重件码头、在建陆丰海洋工程基地配套码头	风电专用、通用、多用途、支持系统泊位

序号	岸线名称	岸线起止点	规划港口岸线长度 (km)			利用状况	规划用途
			合计	其中： 已利用	其中：预 留岸线		
11	湖东甲西岸线	湖东甲西交界处，海甲山东侧	4.7	1.8	0.0	已建甲湖湾电厂配套码头	通用、多用途、散货、支持系统泊位、LNG 泊位
12	甲子岸线	甲子镇东侧	0.2	0.2	0.0	已建甲子搬运装卸公司码头	煤炭泊位
13	甲子屿岸线	甲子航道入口至甲子角麒麟山	2.2	0.0	0.0	未开发利用	多用途、通用泊位
14	东海岸岸线	湖仔墩至东海岸林场东北端	3.2	0.0	0.0	未开发利用	液体散货泊位、支持系统泊位、通用泊位

注：已利用岸线统计包括已建泊位岸线及在建泊位岸线。

附表4 汕尾市民用运输机场布局方案

序号	机场名称	功能定位	备注
支线机场			
1	汕尾机场	粤东地区重要节点机场，汕尾地区重要门户，深圳宝安机场辅助机场。	新建

附表5 汕尾市油气管道网布局方案

序号	管道名称	里程（公里）	备注
一、成品油管道			
1	国家管网华南公司珠三角二期惠州-曲溪-梅州（汕尾段）	115	已建成
二、天然气管道			
1	粤东天然气主干管网海丰-惠来联络线项目	123.7	已建成
2	粤东天然气主干管网惠州-海丰干线项目		在建
3	县县通工程	-	2021-2025年

附表6 汕尾市邮政快递枢纽布局方案

邮政快递枢纽	建设地点	建设内容及规模
中国邮政集团有限公司汕尾市分公司处理中心	城区	一处邮件处理集散中心：汕尾市城区中心30亩，总投资4000万元。
陆丰、陆河县级共配中心	陆丰市、陆河县	建设陆丰市、陆河县两个县级共配中心，建设面积分别为1500平方及500平方，两个项目总投资约500万元。
海丰县快递物流园区建设项目	海丰县	建设快递分拨转运中心、电商孵化基地、仓储配送一体化、客服办公中心、物流加工、集装箱操作、自动化分拣、办公、生活、停车场等。总占地约400亩

附表 7-1 汕尾市综合客运枢纽布局方案

序号	类型	枢纽名称	组成	功能
1	一级综合客运枢纽	汕尾综合客运主枢纽	汕尾站、汕尾粤运汽车总站、汕尾港区	服务汕尾市全市域，面向全国及珠三角，兼顾周边城市的部分客流
2	二级综合客运枢纽	汕尾支线机场	汕尾支线机场	汕尾市域面向省内及全国主要城市的航空出行
3		海丰综合客运枢纽	海丰站、海丰粤运汽车总站	县域对外铁路及公路客运出行需求
4		陆丰综合客运枢纽	陆丰站、陆丰南站、陆丰粤运汽车总站	
5		陆河综合客运枢纽	陆河站、陆河粤运汽车客运站	
6	三级客运枢纽	红海湾开发区客运枢纽	乡镇汽车客运站及部分铁路中转站	主要承担重点乡镇及重点功能组团的客运出行需求
7		梅陇客运枢纽		
8		碣石客运枢纽		
9		三甲客运枢纽		
10		南塘客运枢纽		
11		陆河新河物流园区项目（客货一体）		

附表 7-2 汕尾市综合货运枢纽布局方案

一、物流枢纽

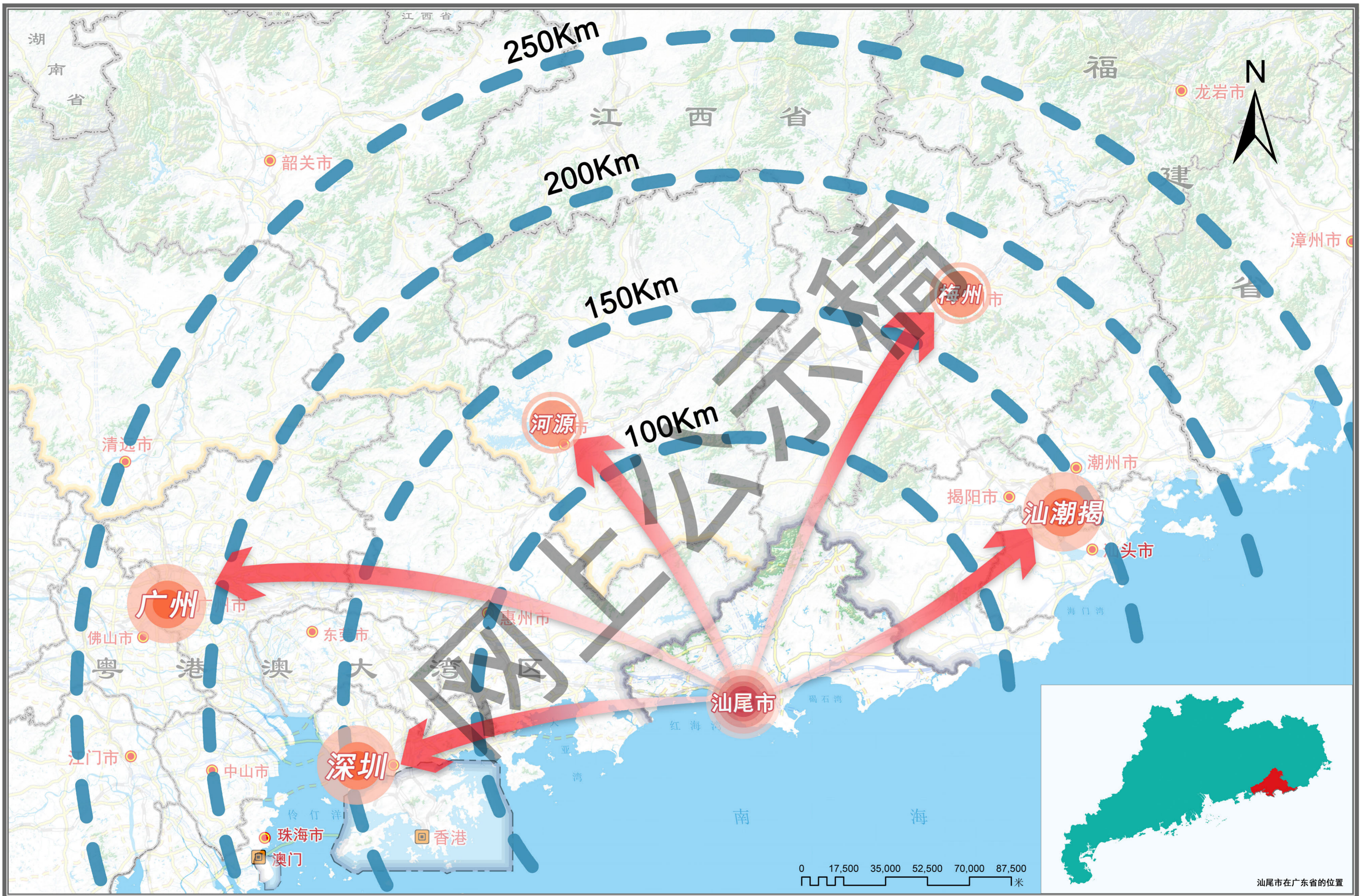
序号	物流枢纽	项目名称	建设阶段	建设内容及规模
1	汕尾新港物流枢纽	汕尾新港区 10-15 万吨级码头配套物流设施建设项目	新建	近期依托汕尾新港区 10-15 万吨级码头建设部分集装箱、散杂货及保税物流设施。
2	赤坑物流枢纽	汕尾综合性物流园区建设项目	新建	项目占地面积约 150 公顷，打造集食品加工、综合物流、电子商务为一体，实现工业物流、商贸物流及农副产品物流全覆盖的综合型现代物流平台。总投资额为 30 亿元。
3	大南海物流枢纽	大南海石化产业园（汕尾基地）	新建	建设标准化厂房、石化工业区、重装备产业区及港口物流区、科教研发区、综合服务区等配套设施，建设引水工程及污水处理厂等基础设施和货场、停车场、消防站等公共配套项目。总投资额为 6500000 万元，近期投资 500000 万元。其中，近期建设三个港池配套物流设施，预计物流部分投资 30000 万元。

二、物流中心规划方案表

物流中心	布局地点	发展规模	主要功能
主城区物流中心	选址于汕尾火车站北侧，结合汕尾火车站进行布局	规划物流中心用地规模控制在 15 公顷左右。	<ul style="list-style-type: none"> ● 以承担日用商品、生产原材料、农资农具、建材等生产生活必需品以及汕尾与其周边地区的地方农林产品和产业制成品 等的物流仓储、转运、分拨为主要职能； ● 建设配套中心城区电子商务发展核心的物流设施，服务信息技术、文化创意等电子商务产业； ● 作为汕尾市级应急物流中心，平时维护应急物流网络、制定工作方案，急时组织联络、调配各市县/区应急物流中心，统筹总体工作。 ● “十四五”期间，结合该物流中心，建设汕尾市邮件处理集散中心，用地面积约 3.45 公顷。
海丰县物流中心	选址于甬莞高速与 S242 交叉口附近，邻近甬莞高速海丰出入口，结合海丰生态科技城进行布局。	规划物流中心用地规模控制在 30 公顷左右。	<ul style="list-style-type: none"> ● 以服务海丰县县城及其周边的可塘、公平、梅陇等专业化产业城镇的产业园区服务为核心功能，在发展仓储、运输的基本职能基础上，突出发展物流加工、包装、配送和维修等服务职能，着力强化物流中心与中小生产业价值链的密切衔接，为产业园区的中小生产企业提供服务支撑； ● 建设配套海丰县电子商务发展核心的物流设施，服务金银首饰、珠宝、服装等专业镇电子商务产业； ● 将服务县域城乡物流配送作为物流中心的重要职能，推进县域地区农资、农产配送以及快递等物流服务职能的发展，畅通县域物流流通，促进城乡统筹发展； ● 适应新型城镇化发展要求，结合规划快递物流园，积极培育冷链物流、电子商务物流配送、废弃物物流等新型物流产业业态职能，逐步推动县域物流产业的升级，改善和提升城镇居民的生活

物流中心	布局地点	发展规模	主要功能
			环境； <ul style="list-style-type: none"> ● 作为海丰县应急物流中心，在市级应急物流中心指挥下，配合落实海丰县应急物流工作； ● 近期建设海丰县粮食物资储备建设项目、海丰县农产品加工物流园建设项目、海丰县高速口物流综合服务站场等物流相关项目。
陆河新河物流园区项目（客货一体）	潮惠高速公路新田出入口东侧	陆河产业转移园物流园区 12 公顷左右；其中，快递物流园 5 公顷。	<ul style="list-style-type: none"> ● 服务于陆河产业转移园以及陆河南部和陆丰北部城乡地区的生产服务型物流中心； ● 以服务产业转移园的工业原材料与产品的仓储、包装、运输为主要职能，兼顾周边城乡地区的农资农产与消费品配送服务，成为汕尾中北部地区的重要物流中心； ● 作为陆河县应急物流中心，在市级应急物流中心指挥下，配合落实陆河县应急物流工作。 ● 近期建设陆河县产业转移工业园区快递物流园建设项目、陆河县畜禽屠宰及冷链物流基地建设项目等物流相关项目。

物流中心	布局地点	发展规模	主要功能
碣石-湖东港物流中心	碣石-湖东港物流中心结合陆丰港区碣石作业区、田尾山作业区及湖东甲西作业区进行布局	<ul style="list-style-type: none"> ● 规划物流中心用地规模控制在 35 公顷左右； ● 碣石作业区规划保持现状 1 个 5000 吨级碣石液化气成品油码头； ● 田尾山作业区规划保留现状 3000 吨重件码头，新增 4 个 5 千-5 万吨级风电专用泊位，9 个 1-5 万吨级多用途、通用泊位； ● 湖东甲西作业区规划两个港池，12 个 3 千-15 万吨级泊位，通行能力可达 3295 万吨、集装箱 10 万 TEU； ● 湖东渔港规划一处一级渔港，建设供冰泊位、卸鱼泊位、物资泊位等。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 服务于汕尾（陆丰）海洋工程基地、陆丰市以及粤西北地区的货运服务型物流中心； ● 规划充分利用碣石及湖东甲西深水岸线的有利条件，建设碣石作业区、田尾山作业区及湖东甲西作业区，打造以服务陆丰市及周边地区的临港物流中心； ● 碣石作业区规划保持现状，主要以运输液化气成品油为主； ● 田尾山作业区规划以海上风电设施运输及临港工业服务为主，兼顾腹地散杂货运输； ● 湖东甲西作业区以服务新能源产业为特色，兼顾现代物流产业需求，承担电厂的原材料运输、汕尾港公共散杂货的运输及液化天然气装卸功能。规划有电厂散货泊位区、多用途通用泊位区及 LNG 泊位区，分别对应一港池、二港池及三港池。 ● 湖东一级渔港主要建设综合管理区、卸鱼及水产品交易区、制冰与贮冰区、冷冻与冷藏区、综合物资供应区、水产品粗加工产业区、冷链物流区等，发展渔业、水产品冷链及相关配套产业。 ● 近期建设湖东镇农产品交易市场及冷链物流基地、碣石海洋工程基地二期项目、陆丰市渔港经济区湖东一级渔港等相关项目。
陆丰市物流中心	于 G228 与 G324 交叉口以及沈海高速霞湖出入口，分别布局两处物流用地	规划物流园区面积控制在 15 公顷左右。	<ul style="list-style-type: none"> ● 以服务陆丰市域城乡地区为主的综合服务型物流中心； ● 以发展城乡农资农产、生活消费品和电子商务商品的配送服务为主要职能，并以物流带动电子商务业态向城乡地区延伸； ● 作为陆丰市应急物流中心，在市级应急物流中心指挥下，配合落实陆丰市应急物流工作； ● 近期建设陆丰市货运和快递物流园区等物流相关项目。



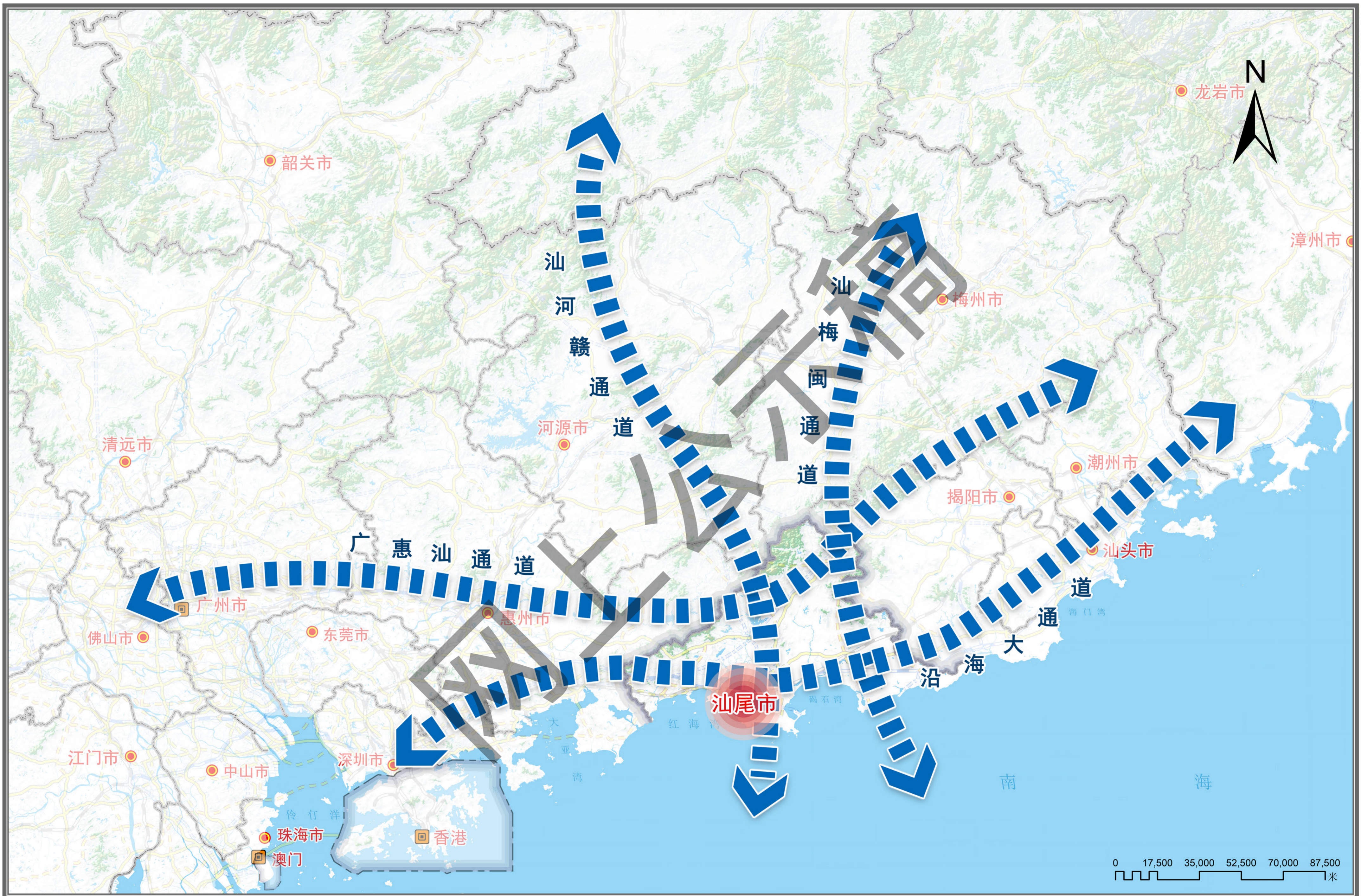
汕尾市综合立体交通网规划(2021-2035年)

汕尾市交通运输局

汕尾市区位图

广东省交通运输规划研究中心

二〇二二年十月



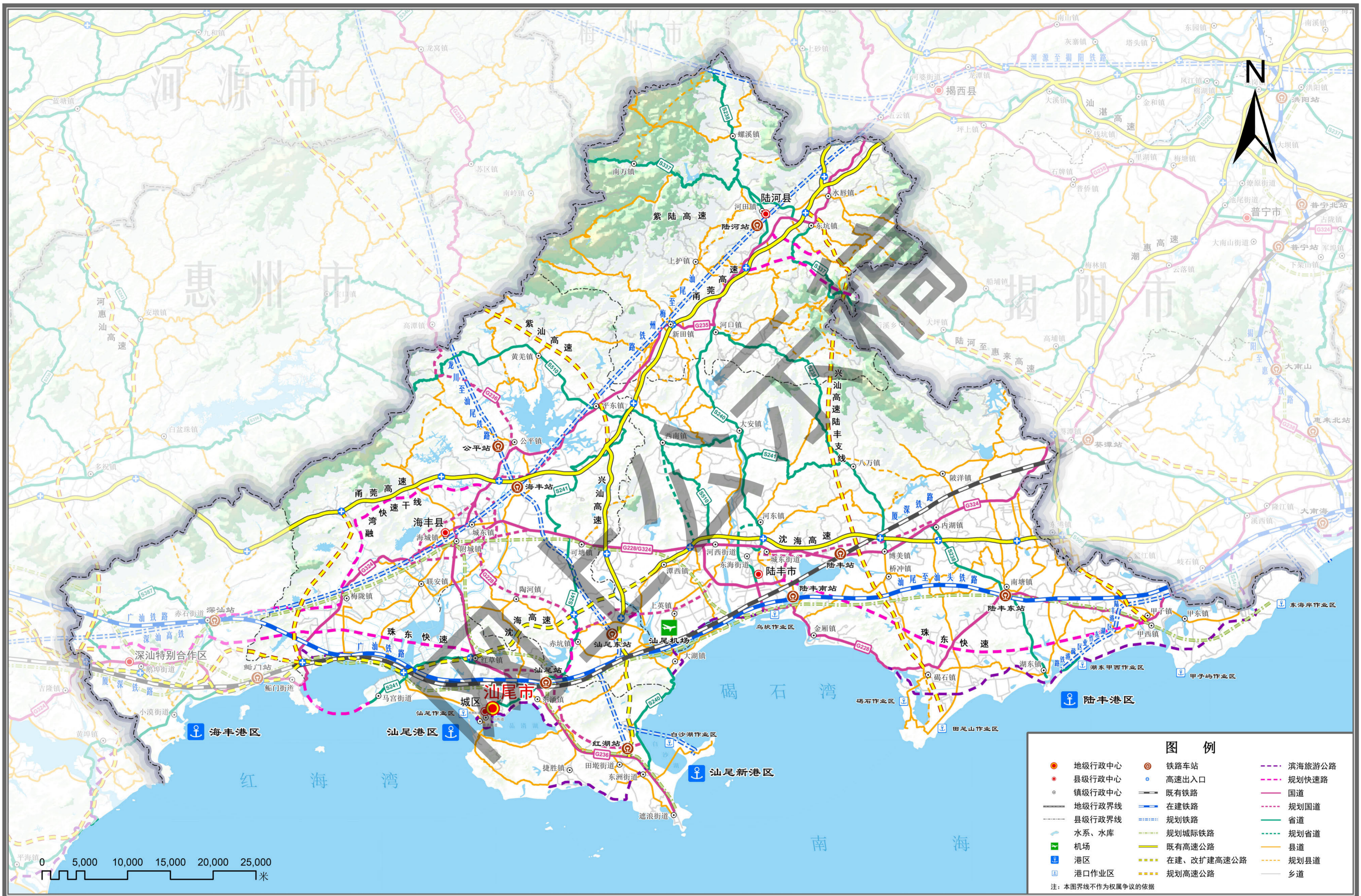
汕尾市综合立体交通网规划(2021-2035年)

汕尾市对外运输通道分布图

汕尾市交通运输局

广东省交通运输规划研究中心

二〇二二年十月



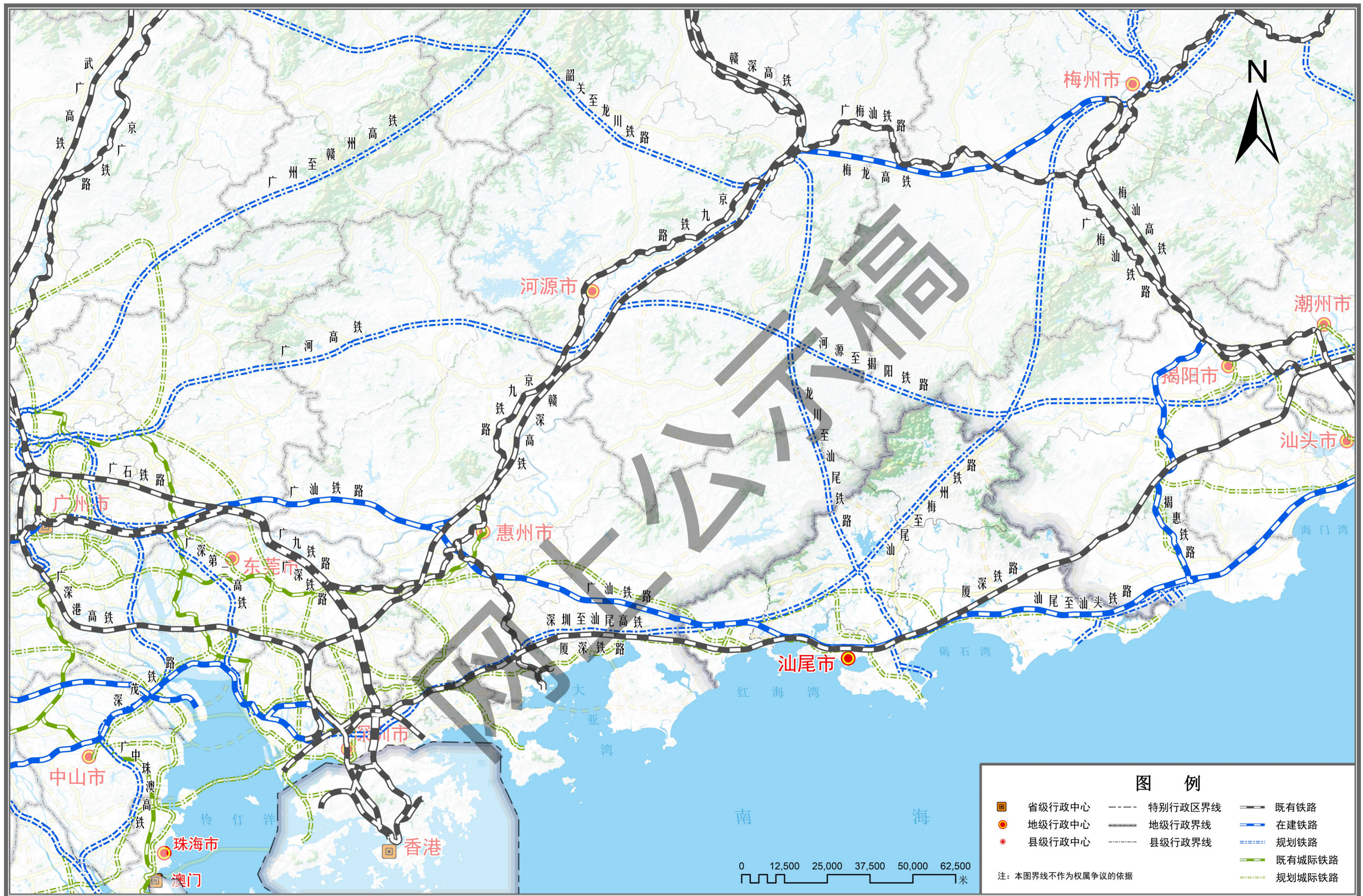
汕尾市综合立体交通网规划(2021-2035年)

汕尾市交通运输局

广东省交通运输规划研究中心

二〇二二年十月

汕尾市综合立体交通网规划布局图



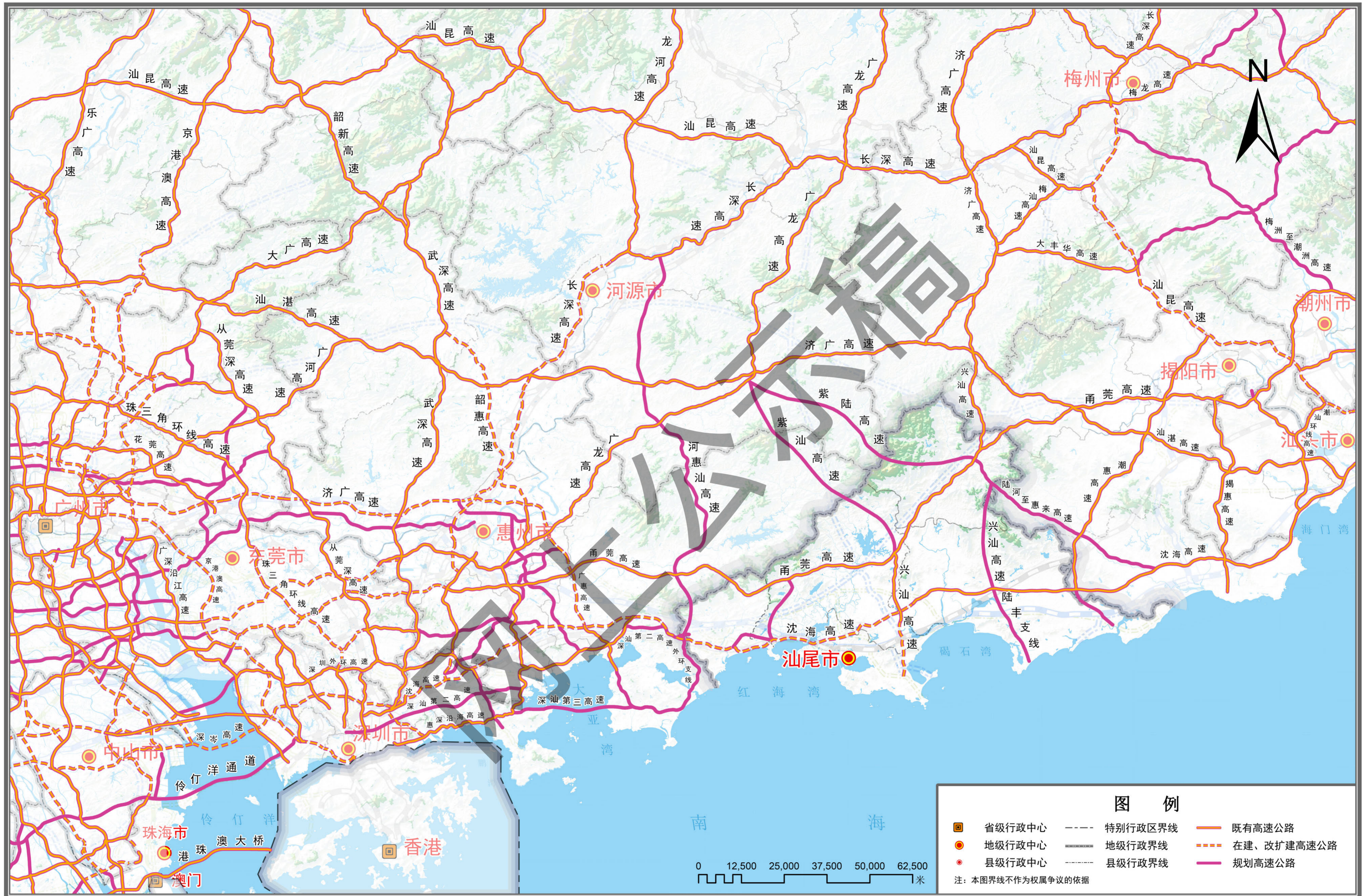
汕尾市综合立体交通网规划(2021-2035年)

汕尾市交通运输局

汕尾市区域轨道交通规划布局图

广东省交通运输规划研究中心

二〇二二年十月



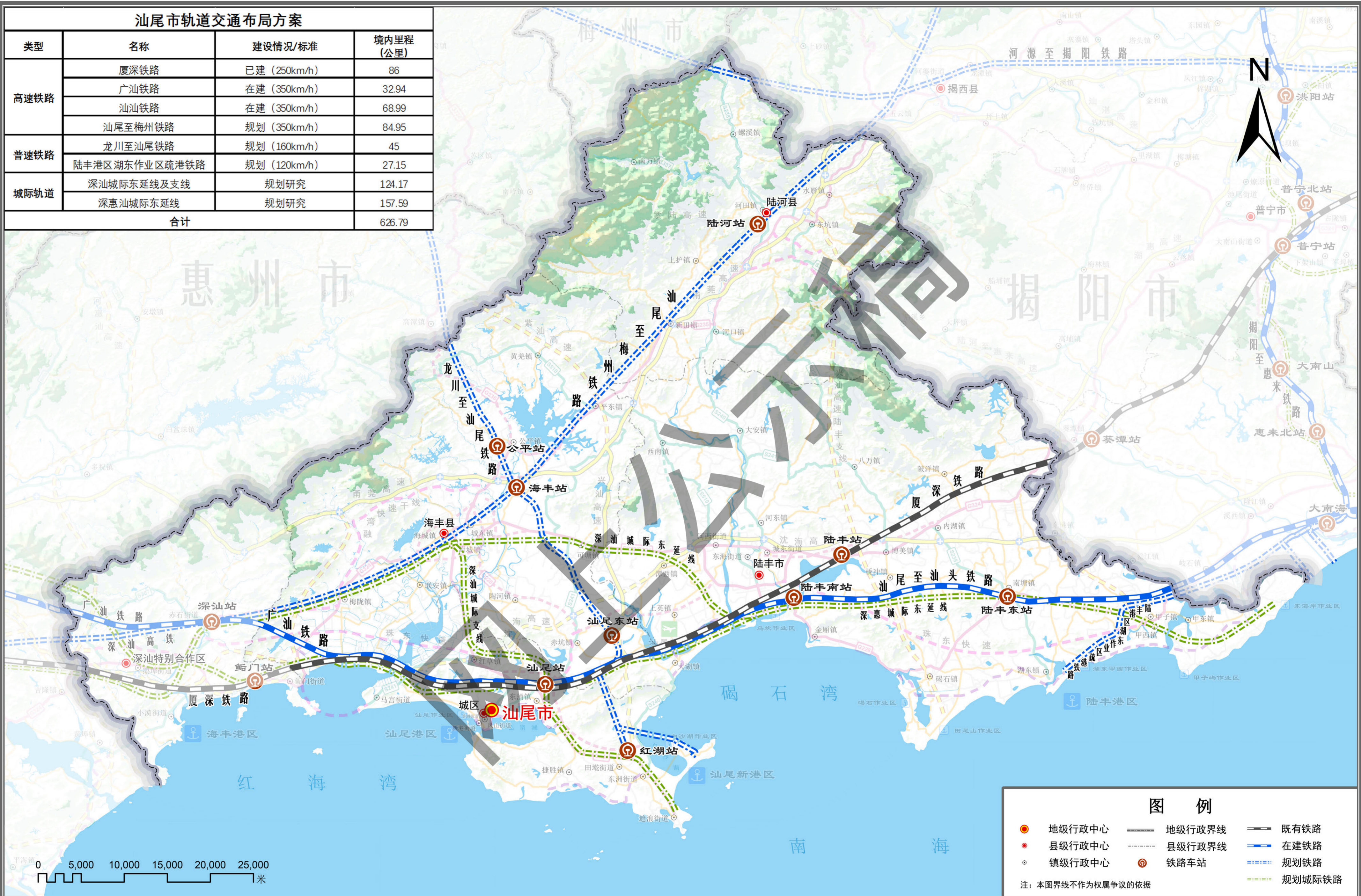
汕尾市综合立体交通网规划(2021-2035年)

汕尾市区域高速公路网规划布局图

汕尾市交通运输局

广东省交通运输规划研究中心

二〇二二年十月



汕尾市轨道交通布局方案

类型	名称	建设情况/标准	境内里程(公里)
高速铁路	厦深铁路	已建 (250km/h)	86
	广汕铁路	在建 (350km/h)	32.94
	汕汕铁路	在建 (350km/h)	68.99
普速铁路	汕尾至梅州铁路	规划 (350km/h)	84.95
	龙川至汕尾铁路	规划 (160km/h)	45
城际轨道	陆丰港区湖东作业区疏港铁路	规划 (120km/h)	27.15
	深汕城际东延线及支线	规划研究	124.17
	深惠汕城际东延线	规划研究	157.59
合计			626.79

图例

- 地级行政中心
- 县级行政中心
- 镇级行政中心
- 地级行政界线
- 县级行政界线
- 铁路车站
- 既有铁路
- 在建铁路
- 规划铁路
- 规划城际铁路

注：本图界线不作为权属争议的依据

汕尾市综合立体交通网规划(2021-2035年)

汕尾市轨道交通规划布局图

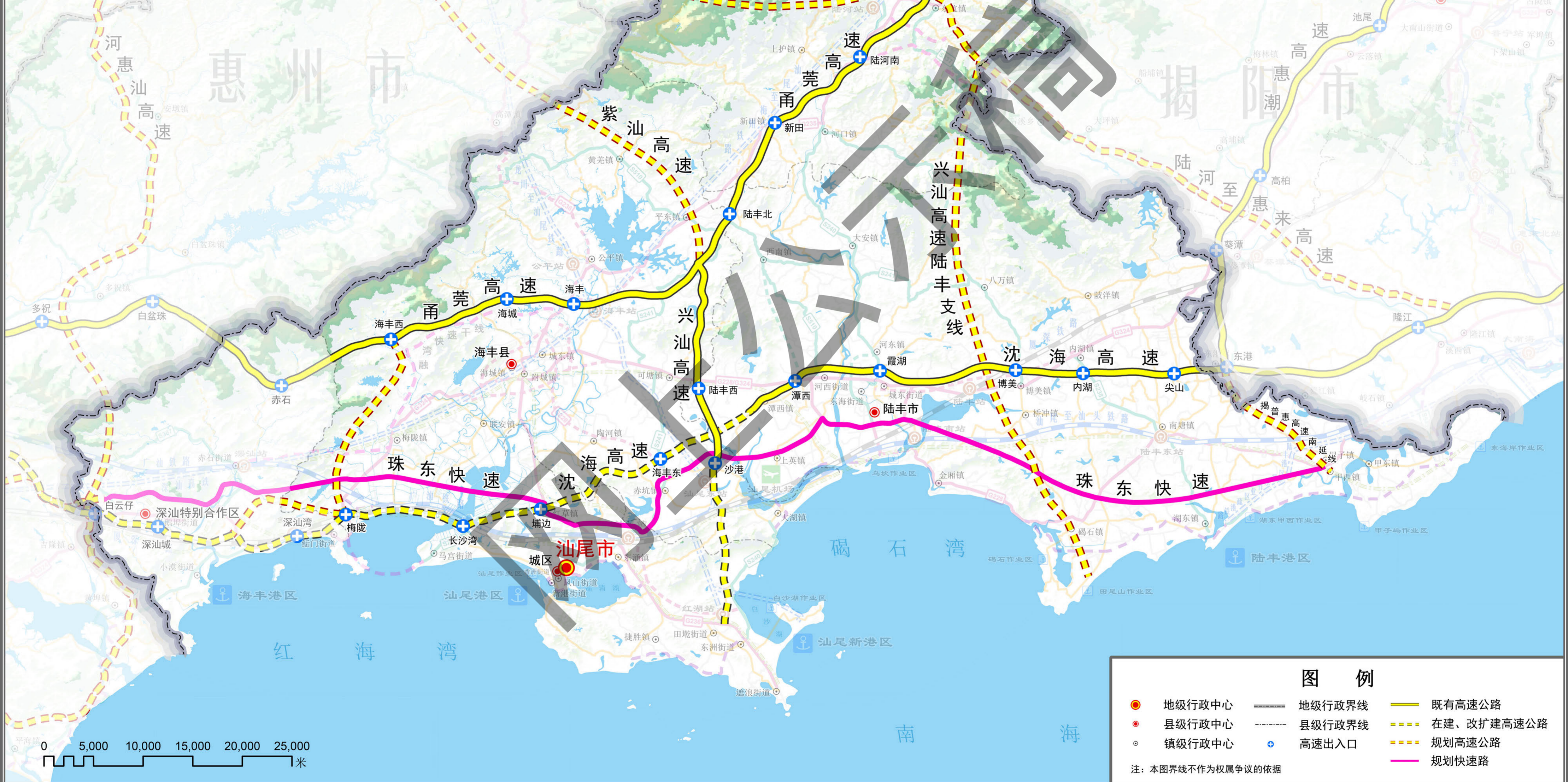
汕尾市交通运输局

广东省交通运输规划研究中心

二〇二二年十月

汕尾市高快速公路网布局方案

布局	路线名称	主要控制点	境内里程(公里)
纵线(4条)			149.6
一纵	揭普惠高速南延线	甲子、甲西	11.3
二纵	兴汕高速及陆丰支线	河口、八万、桥冲、碣石	61
三纵	紫汕高速-兴汕高速	黄羌、平东、可塘、赤坑、田陇	59.2
四纵	甬莞高速-沈海高速联络线	海丰西、梅陇	18.1
横线(4条)			312.8
一横	紫金至陆河高速	东坑、河田、南万	34.8
二横	甬莞高速	水唇、东坑、河田、上护、河口、新田、西南、平东、公平、城东、深汕赤石	84
三横	深汕第二高速-珠东快速	甲子、湖东、南塘、碣石、桥冲、金厢、东海、城东、上英、赤坑、红草、梅陇、深汕赤石	107
四横	深汕高速(沈海高速)	华侨管理区、南塘、内湖、博美、城东、东海、河西、谭西、可塘、陶河、赤坑、红草、马宫、梅陇、深汕鲘门、小漠、鹅埠	87
合计			462.4



干线公路布局：四横五纵五联，共870.93公里，其中横向干线396.97公里，纵向干线343.57公里，联络线130.39公里

干线布局	路线起终点	境内里程(公里)	干线布局	路线起终点	境内里程(公里)
一横	南万-东坑	57.08	四纵	螺溪-城区	106.81
二横	公平-陂洋	94.64	五纵	公平-红海湾	76.04
三横	鹅埠-陂洋	95.15	一联	碣石-甲子	38.22
四横	小澳-甲东	150.10	二联	华侨-南塘	13.09
一纵	内湖-湖东	23.70	三联	西南-上英	24.00
二纵	河口-碣石	61.83	四联	城东-赤坑	21.48
三纵	水唇-金厢	75.19	五联	河口-附城	33.60



图例

- 地级行政中心 (City-level administrative center)
- 县级行政中心 (County-level administrative center)
- 镇级行政中心 (Township-level administrative center)
- 地级行政界线 (City-level administrative boundary)
- 县级行政界线 (County-level administrative boundary)
- 横干线 (Horizontal main road)
- 纵干线 (Vertical main road)
- 联络线 (Linkage line)
- 次干线 (Sub-main road)

注：本图界线不作为权属争议的依据

汕尾市综合立体交通网规划(2021-2035年)

汕尾市干线路网规划布局图

汕尾市交通运输局

广东省交通运输规划研究中心

二〇二二年十月

