

**潮州市综合交通运输体系发展中长期规划**  
**(2016-2030 年)**

**文 本**

**广东省交通运输规划研究中心**  
**二〇一七年十二月**

# 潮州市综合交通运输体系发展中长期规划 (2016-2030 年)

编制单位：广东省交通运输规划研究中心

咨询证书：工咨甲 12320060031

发证机关：国家发展和改革委员会

项目审定人：尹良光 (教授级高工)

项目审查人：李慧山 (教授级高工)

胡永军 (高级经济师)

谢文峰 (教授级高工)

项目负责人：孙双泉 (教授级高工)

游锦龙 (高级工程师)

广东省交通运输规划研究中心

二〇一七年十二月

# 目 录

前 言 .....	1
一、发展基础 .....	3
(一) 主要成就 .....	3
(二) 存在问题 .....	6
二、发展要求与需求预测 .....	9
(一) 发展要求 .....	9
(二) 需求预测 .....	11
三、发展目标和发展战略 .....	16
(一) 指导思想 .....	16
(二) 发展原则 .....	16
(三) 发展目标 .....	16
(四) 发展战略 .....	19
四、综合交通网络布局规划方案 .....	22
(一) 汕(头)潮(州)揭(阳)地区综合运输通道布局方案 .....	22
(二) 潮州市(汕潮揭地区)轨道交通网络布局方案 .....	24
(三) 潮州市(汕潮揭地区)高速公路网络布局方案 .....	27
(四) 潮州市(汕潮揭地区)干线公路网络布局方案 .....	29
(五) 潮州市(汕潮揭地区)沿海内河航道布局方案 .....	44
(六) 潮州市(汕潮揭地区)综合客运枢纽布局方案 .....	47
(七) 潮州市(汕潮揭地区)综合货运枢纽布局方案 .....	50
(八) 潮州市(汕潮揭地区)主要枢纽集疏运系统布局方案 .....	53
(九) 潮州市主城区城市主干线布局方案 .....	55
五、综合客运系统规划方案 .....	58
六、综合货运系统规划方案 .....	59
七、油气主干管网发展规划方案 .....	60
八、支持保障系统规划方案 .....	61

九、环境影响评价 .....	62
(一) 环境影响识别 .....	62
(二) 规划实施中环境影响减缓措施 .....	62
十、近期重点行动计划 .....	63
(一) 计划目标 .....	63
(二) 主要行动 .....	64

附件：广东省交通运输厅关于印发《潮州市综合交通运输体系发展中长期规划》专家评审意见的通知(粤交规函〔2015〕2954号)

附图：

- NO.01 汕(头)潮(州)揭(阳)地区综合运输通道布局规划图
- NO.02 潮州市(汕潮揭地区)轨道交通网络规划方案图
- NO.03 潮州市(汕潮揭地区)高速公路网络规划方案图
- NO.04 潮州市(汕潮揭地区)干线公路网络规划方案图
- NO.05 潮州市(汕潮揭地区)综合客运枢纽规划方案图
- NO.06 潮州市(汕潮揭地区)综合货运枢纽规划方案图
- NO.07 汕(头)潮(州)揭(阳)地区港航运输系统布局规划图
- NO.08 汕(头)潮(州)揭(阳)地区主要综合运输枢纽集疏运系统布局规划图
- NO.09 汕(头)潮(州)揭(阳)地区新国道、省道网规划方案布局图
- NO.10 汕(头)潮(州)揭(阳)地区高速公路建设规划图
- NO.11 汕(头)潮(州)揭(阳)地区干线公路建设规划图
- NO.12 潮州市(汕潮揭地区)综合交通网络规划方案图
- NO.13 潮州市南部城市发展带综合交通网络规划方案图
- NO.14 潮州市干线公路网络框架结构布局规划图

# 前 言

改革开放以来，潮州市经济发展跃上新台阶，产业结构优化升级，基础设施更加完善，人民生活明显改善，社会事业获得新发展，体制改革迈出新步伐。与此同时，交通运输作为国民经济的“先行官”实现了跨越式发展，交通网络日趋完善，运输服务与行业管理水平稳步提升，交通对经济社会可持续发展的支撑与先导作用不断增强。

近年来，潮州市交通运输发展取得了显著成效。进入新的历史时期，潮州市经济社会发展面临一系列新的形势，一是《珠江三角洲地区改革发展规划纲要》和《关于加快建设海峡西岸经济区的若干意见》以及省委省政府促进粤东地区加快发展的一系列政策措施的实施，为潮州市承接产业转移提供了机遇，实现跨越式发展；二是汕头、潮州、揭阳三市认真贯彻落实省第十一次党代会决策部署和省有关重大战略规划，统一思想认识、领导高度重视、任务逐步清晰，在涉及同城化的工作机制、发展规划、合作项目等方面进行了积极务实的探索，取得初步成效，为加快推进汕潮揭同城化创造了有利的环境和条件；三是2013年7月26日，省委省政府召开“全省进一步促进粤东西北地区振兴发展工作会议”，确定“把粤东西北培育成新增长极”，并明确首要抓手“加强交通基础设施建设，构建快速交通运输体系”；四是为了贯彻落实广东省委省政府《关于进一步促进粤东西北地区振兴发展的决定》精神，推进潮州中心城区东拓，促进汕潮揭城市群发展，探索广东区域合作新模式，省发展和改革委员会和潮州市人民政府共同编制了《广东潮州新区发展总体规划》(以下简称“新区规划”)，“新区规划”将潮州新区建设成为广东深化对台经贸合作的桥头堡以及宜业、

宜游、宜居的现代化新区；五是 2013 年 6 月 28 日，国务院批准同意撤销潮安县，设立潮州市潮安区。潮安区将紧紧抓住“省委省政府振兴粤东西北地区发展，市委市政府实施城市东扩、扩容提质发展战略和潮安撤县设区”三大机遇，发挥潮安“特色产业、地理区位和交通枢纽”三大优势，做强做大特色产业、现代服务业、战略性新兴产业、园区经济高铁经济和加快新型城镇化步伐，把潮安建设成为领跑粤东的经济新区、粤东中心区域；六是大唐电厂、华丰石化基地、深圳（潮州）产业转移工业园为载体的产业集群化发展势头迅猛。此外，随着揭阳潮汕机场的建成通航、厦深铁路潮州潮汕站即将建成营运、粤东港口群多元化发展趋势逐步彰显，区域综合交通运输格局将会产生重大变化。

加快综合交通运输体系建设，充分发挥各种运输方式的组合效率和整体优势，满足经济社会发展带来的巨大运输需求和日益增长的多层次、高品质、高效率的运输需要，是适应潮州经济社会发展的客观要求；同时，加快综合交通运输体系建设，推进运输方式间、地区间一体化协调发展和有效衔接，深化运输结构调整，优化交通资源配置，实现可持续发展，是交通运输自身发展的必然要求。

潮州市交通运输发展虽然取得一些进步，但从综合交通运输体系的构建角度来说尚处于初步阶段，主要表现在每种运输方式和现有经济发展模式提出的交通发展目标和建设方案是合理的，但各种运输方式进行组合时，就会产生许多缺陷和相互矛盾之处。因此，需要用新的发展理念，从更高的层面对综合交通运输体系的中长期发展进行顶层设计和系统研究。为贯彻落实省委、省府“汕潮揭”同城化发展战略，实现“加快转型升级，建设幸福潮州”的总体要求，把潮州着力打造国内外有重要影响力的历史文化名城、国内重要的特色产业基地、广东重要临港产业基地，努力建设宜业、宜游、宜居的现代化滨江城市，潮州市交通运输局委托广东省交通运

输规划研究中心编制《潮州市综合交通运输体系发展中长期规划》，从总体上确定潮州市综合运输体系中长期发展目标和发展模式，系统地研究综合交通运输体系的构成和资源优化配置，统筹各种运输方式、不同区域、不同时期的协调发展，提出重大基础设施网络布局方案和重点建设任务。

规划范围为潮州全市域，具体涵盖湘桥区、潮安区、枫溪区管委会、饶平县，总面积为 3146Km<sup>2</sup>。

同时，鉴于潮汕地区（指汕头市、潮州市和揭阳市）地理相连、交通互通、产业互补、生活相依、文化同源的“血脉相连，唇齿相依”融合关系，以及省委、省府“汕潮揭”同城化、一体化发展要求，以及汕头市交通运输局已经委托广东省交通运输规划研究中心编制《汕头市综合交通运输体系发展中长期规划》（2012-2030 年）和揭阳市交通运输局委托编制《揭阳市综合交通运输体系发展中长期规划》（2012-2030 年），规划研究范围拓展至整个潮汕地区，总面积为 10451 Km<sup>2</sup>（汕头 2064.4 Km<sup>2</sup>、揭阳 5240.5 Km<sup>2</sup>），以界时融合形成《汕（头）潮（州）揭（阳）地区综合交通运输体系发展中长期规划》。

规划期限为 2016~2030 年，其中近期为 2016~2020 年，远期为 2021~2030 年，远景展望至 2050 年。规划基年为 2015 年。

## 一、发展基础

### （一）主要成就

#### 1. 基础设施建设快速发展

潮州市紧紧抓住国家扩大内需、加快基础设施建设和广东省加快粤东经济社会发展的契机，加快综合运输体系建设，公路、站场、港口、铁路建设取得较大发展。

**公路建设成效显著。**公路规模持续增长，2015 年末全市公路里程达 5048

公里，比 2006 年的 4496.3 公里增加了 551.8 公里，公路密度由 2006 年的 142.9 公里/百平方公里增加到 160.46 公里/百平方公里。路网技术等级和通达深度不断提高，顺利完成国省道公路升级改造及镇通行政村公路硬底化改造，实现国省道上等级及行政村 100%通公路。全市一、二级公路增至 679.18 公里；高级、次高级路面增加到 3909 公里，有铺装路面比例增加至 77.5%，养护里程达 100%。掀起高速公路建设大会战，潮(州)惠(东)高速一期潮汕环线加快推进。

**干线铁路迎来大发展。**建成厦深铁路潮州段，厦深铁路全线通车，根本性地改善汕潮揭地区的交通运输条件。厦深铁路潮汕站设站于潮州市，以其为中心形成粤东新的经济圈，并带动发展潮州高铁经济区。广梅汕铁路扩能项目列入国家铁路建设“十二五”规划，前期工作抓紧推进。做好潮州港铁路支线规划建设前期工作，届时将增强潮州港作为区域性重要港口竞争能力。

**港航建设取得新成绩。**潮州港已拥有泊位 13 个，其中万吨以上泊位 4 个，泊位货物年通过能力达 1475 万吨。潮州港朝着“整合资源、综合建设”方向发展，亚太通用码头、潮州港公用航道及西澳港区综合建设项目前期工作进展顺利，潮州港扩建货运码头及三百门新港区综合开发项目于 2014 年 6 月开工建设。

## 2. 运输服务水平稳步提升

**运输保障能力稳步提高。**运输供给能力不断增长，2015 年，潮州市完成客运量 2660 万人、货运量 4935 万吨，有力保障春运、“黄金周”等重要节假日运输。运输装备水平不断提升，客车朝着高级化发展，货车向大吨位、重型车发展。

**运输一体化有新进展。**市区内建设城市候机楼，开通了连接潮汕揭阳机场客运专线，实现空地衔接。实现公交一卡通联网，潮州市区公交一卡

通纳入全省公交一卡通，持卡可通行已纳入一卡通网络的其他地市。农村客运基本实现“三个百分百”，全市具备通车条件的行政村 100%通客车和 100%有候车亭，100%的镇配有客运站，农村基本出行服务不断提高。城乡客运网络不断优化，初步形成以城区为主，不断向周边延伸的城乡客运网络。

**运输信息化应用稳步推进。**加快在营运客车、危险品运输车辆安装 GPS、汽车行驶记录仪的推广力度；危险品运输车辆安装 GPS 达到 100%。依托全省道路运政管理信息系统的卫星定位联网监控工作已经展开，并取得阶段性进展。公路收费站安装车辆电子标签系统，大大地提高车辆通过收费站的通行速度。

### 3. 行业管理水平不断提高

**体制改革进一步加快。**初步构建了大交通部门机构。签订了《粤东四市经济社会协作框架协议》，初步建立一体化协调机制。积极推动税费改革，实施收费年票制，逐步取消政府还贷二级收费站。出台《潮州市农村公路管理养护体制改革实施方案（试行）》，加快农村公路管理养护体制改革。全面完成交通行政执法改革工作。

**行业管理进一步加强。**加强运输市场准入监管，重点做好从业资格管理、经营许可审批的准入把关；加强了线路调整和调控，运输结构趋向合理化。出台了《潮州市公共汽车客运服务规范（试行）》、《潮州市道路运输行业质量信誉年度考核工作规范》等规章，为行业管理提供制度保障。

加强道路运输市场整治，开展专项执法整治活动，大力打击黑站（票）点和违规经营车辆，促进市场秩序进一步好转。坚决杜绝乱停乱放、拉客宰客、超限超载等违法违规行为，使全市特别是市区的营运市场进入规范、有序、安全、健康的运行轨道。

加强建设市场监管，执行“政府监督、市场监理、企业自检”三级质

量管理制度，落实建设工程招投标、双合同、一岗双责等制度规定，开展工程建设领域突出问题专项治理工作，促进行业向规范化转变。

加强安全生产监管，出台《潮州市交通运输企业安全生产标准化建设实施方案》。实行安全生产“一岗双责”。开展交通基础设施隐患整治和“平安工地”建设；大力加强道路运输安全监管，明显遏制运输车辆超速现象。建立健全应急预案。安全生产形势稳定好转。

**推进行业节能减排。**积极开展交通运输行业节能减排示范项目活动。营运性车船能耗和排放逐年下降。淘汰营运黄标车。积极推广应用新能源车辆。

## **(二) 存在问题**

### **1. 交通基础设施总体较落后**

公路网规模较小且分布不平衡。潮州市路网规模在全省排第 16 位，高速公路、一级公路规模排第 21、19 位，公路网规模和技术等级水平处于全省的中下游水平的状况，影响了潮州市与周边地区的交通运输对接能力。而且，大部分道路都集中在中南部地区，中南部地区道路技术等级等级明显高于北部山区，严重影响了潮州北部、东部地区乃至全市经济的发展。

港口码头泊位分散、规模小，而且尚未按专业化、规模化的要求来规划布局。进港航道水深不足，内河航道等级低，均为五级以下航道。港口集疏运系统不完善，缺乏疏港公路和疏港铁路，难以支撑潮州港口扩展经济腹地。

### **2. 交通服务水平较低**

干线公路街道化严重，道路通行能力下降，全市干线公路网平均车速不足 50 公里/小时，既造成干线瓶颈，也影响城市、城镇的日常交通。公路运输业“散、小、弱”特点依然突出。客运车辆结构单一，客运枢纽建

设滞后，站场规模少，等级低，难以满足城乡客运多样化的需求。货运运力结构不合理，甩挂运输发展缓慢；港口服务功能单一，只保留在装卸搬运和堆存业务，难以满足城乡日益增长的物流服务需求。

### 3. 交通管理方式较粗放

行业管理信息化和智能化应用水平偏低，行业监管较为粗放。公路的建、管、养、运分离，重建轻养、重建轻管仍未根本扭转。节能减排、安全保障、应急处置体系亟待进一步加强。交通运输管理的机制体制改革仍有待进一步深化。

2015 年潮州市综合交通运输体系主要指标汇总表

表 1

类别	指标	单位	数量	备注
交通网络规模及能力	铁路营运里程	公里	83.8	
	其中高速铁路	公里	52.1	
	公路总里程	公里	5048.1	
	其中等级公路	公里	4975.2	
	公路密度	公里/百平方公里	160.46	
	干线公路	公里	411.3	
	其中高速公路	公里	52.8	
	二级及以上公路	公里	729.9	
	农村公路里程	公里	4636.751	
	内河航道	公里	359	
	其中三级及以上航道	公里	0	
	民航机场	个	1	揭阳潮汕机场
	航线	条	33	揭阳潮汕机场
	其中国际航线	条	3	揭阳潮汕机场
	港口泊位数	个	13	
	其中万吨级以上泊位	个	4	
	港口货物通过能力	万吨	1475	
	码头岸线长	米	1887	
	公路客运站场	个	15	
其中三级及以上站	个	3		

类别	指标	单位	数量	备注
	铁路站场	个	3	
	其中高铁站	个	2	潮汕站、饶平站
运载工具	机动车保有量	辆	632161	
	民用汽车保有量	辆	214744	
	其中客车	辆	185002	
	货车	辆	27323	
	摩托车保有量	辆	417109	
	人均汽车保有量	辆/千人	81.32	常住人口
	营运客车	辆	503	
	其中高级客车占比	%	48.50%	
	客位数	位	16488	
	营运货车	辆	15635	
	吨位	吨	47296	
	民用机动船	艘	<b>325</b>	
	载重吨	吨	89628	
	公共汽车	标台	231	2014年
	每万人拥有标台数	标台/万人	1.38	城镇人口167.4万人
	运营线路里程	公里	526.8	2014年
	出租汽车	辆	917	
运输量	客运量	万人	2660	
	其中公路客运量	万人	2255	
	铁路客运量	万人	405	
	货运量	万吨	4935	
	其中公路货运量	万吨	4072	
	铁路货运量	万吨	7	
	水路货运量	万吨	856	内河水运量
	城市客运量	万人	2101	2014年
	其中公共汽车客运量	万人	1248	2014年
	港口吞吐量	万吨	1144.44	
	港口适应度	-	0.78	
	沿海港口货物吞吐量	万吨	1136.6	
	集装箱吞吐量	万TEU	0.10	

## 二、发展要求与需求预测

### (一) 发展要求

#### 1. 经济社会持续快速发展，要求继续扩大有效运输能力

未来一段时期，潮州乃至整个汕潮揭地区工业化将继续深入发展，城镇化、国际化、信息化进程不断加快，经济规模不断扩大、客运需求与货运需求将持续增长，与珠江三角洲之间经贸联系将更加紧密，与海西经济区融合也进一步增强，城际和城市客运需求快速释放，要求提升交通网络外通水平，加快完善连通汕潮揭地区与海西经济区、珠三角地区及广东其他地市的高速公路网、国省干线路网。未来 10-20 年，汕潮揭地区逐步实现现代化，居民日均出行次数增长，机动化出行规模扩大，需要适应经济圈空间结构变化和城际通勤、通学出行显著增加的需求，保持适度的交通基础设施建设规模，拓展交通网络的覆盖深度和广度，提升交通网络内联水平，优化结构、打通瓶颈、添补线路、改善换乘（装），实现交通网络全面、高效覆盖整个都市圈。

#### 2. 汕潮揭地区同城化发展，要求进一步提升一体化水平

汕头、潮州和揭阳三市地域相邻、历史相承、文化同源、生活相通、经济相融、交通互通，地区城镇化水平较高，形成了若干城市连绵发展带，随着城市化进程的加快和城市连绵发展带的不断延伸，同城化融合发展趋势日益增强。2012 年 5 月 9 日，省第十一次党代会明确了“促进‘汕潮揭’同城化”发展战略。打破城市间传统的行政分割和保护主义的限制，促进地区基础设施尤其是交通网络一体化，是汕潮揭地区同城化过程中由发展走向成熟的重要支撑。同城化趋势下交通需求将逐渐呈现出内向性、高密性等特征，城市间出行逐渐演变为城市内出行，大型综合运输枢纽辐射强度更高，客货运输系统服务范围更广，要求基础设施形成“一张网”，以提升总体服务能力与服务水平。

### 3. 推进两型社会建设发展，要求着力转变运输发展方式

未来一段时期，潮州乃至整个汕潮揭地区交通运输需求不断增长且更加多样化，同时资源、环境约束日益强化，扩大交通基础设施规模和能力的空间是有限的，交通发展面临日益严峻的外部约束，矛盾将进一步凸显。通过优化运输结构、创新管理体制机制、应用科学技术来挖掘交通运输系统潜力的要求非常迫切。要克服需求增长与有限空间之间的矛盾，关键是要转变交通运输发展方式，提升技术水平、推进节能减排、保护生态环境，发展绿色交通，实现由单一的基础设施扩张向集约型交通发展的转变，加快信息化和智能型发展步伐，提高科技对交通结构优化的支撑能力。主要包括：加快发展铁路、城际轨道和民航，发挥多种运输方式的组合优势；大力发展公共交通，引导更多出行需求转向公共交通；打破行政界限，促进交通运输资源共享，提高资源利用效率；优化交通组织，实施需求管理，提高设施能力和通行效率。

### 4. 客货运输需求多样发展，要求提升运营管理服务水平

未来一段时期，随着城乡居民收入水平提高和经济结构调整，旅客运输需求呈现多样化、多层次特征，货物运输需求呈现高价值、高频次趋势，对运输服务的安全性、舒适性、时效性、便捷性、可达性提出了更高要求。潮州乃至整个汕潮揭地区要满足国际、对外、城际以及市域内的多层次客货运输需求，必须发挥区域整体优势，实现交通基础设施的共建共享，促进运输市场的统一规范，提升运营管理一体化水平。应以服务运输需求为先导，避免人为因素对一体化运输市场的阻碍，创新管理思路和模式，统筹规划交通基础设施，促进港口、机场、铁路站等区域大型枢纽分工合作；共享信息资源，构建公共信息平台，在电子票务、出行信息、呼叫应召、枢纽换乘等领域提供整合三市、各方式的统一信息服务，为甩挂运输、多式联运等先进组织方式的精细化、动态化管理提供支撑，改善大型枢纽集散的交通组织状况，为生产要素低成本、无障碍流动营造良好的环境。

## (二) 需求预测

### 1. 运输需求发展趋势

#### **客运。**

随着汕头、潮州、揭阳三市一体化与同城化发展，区域客运需求将呈现新的特点，市际客运联系将更加紧密，跨界通勤出行将进一步增加，与周边地区客运来往更加频繁。

现代服务业发展及多中心网络化城市群空间结构的形成，导致中心城区对外客流，中心城区之间以及与次中心区域、城市组团之间的城际客流显著增长，对客运服务的时效性、舒适性、便捷性、安全性提出更高要求。随着城际轨道、城市轨道网络的建设，便利、舒适、安全的轨道网络将会吸引大量旅客，轨道出行将成为三市客运出行的重要方式。

中心城区将成为集聚商务客流、通勤客流的核心。随着次中心区域、城市组团规模扩大和人口集聚，特别是居住区的发展，组团之间或穿中心城区而过的日常工作行程不断增长，远距离通勤开始增加，通勤模式日趋多样化，对“1小时交通圈”的需求强度越来越高。越来越多的人口和就业机会扩散到发展新城、产业园区，与中心城区之间产生大量的通勤交通，以及外来务工人员的周末、月末出行客流，形成高强度放射状客运需求走廊，城际廊道客运的快速化和枢纽换乘的便捷化需求日益突出。

居民生活水平进一步提高，机动车保有量以及民航、水上旅游需求都呈现增长趋势。居民对黄金周、小假期的旅游运输提出高效、畅通、舒适的诉求，为发展民航客运、邮轮、游艇、水上客运服务等创造了广阔空间。区域对外交往将更为频繁，区域内主要对外客运枢纽客流量将稳步增长。

#### **货运。**

随着产业结构优化升级，轻型化、高附加值、高新技术的产品将逐步增加，导致货运强度下降、货运量增长速度趋缓。同时，新兴产业将进一

步增加，仍然会促进货运需求的增长。

轻型化、高附加值、高新技术的产品占外贸比重增加，港口承担集装箱以及大宗物资运输将稳步增长，城际、对外公路通道货运需求和民航货邮运输需求显著增加，对货运服务的快速性、及时性、经济性提出更高要求。

石化、电子、汽车、能源等重化工行业迅速崛起，对能源、原材料等大宗物资运输需求进一步增加，特别是重化工业的临海临港布局，集装箱货物仍将是港口运输的主体，煤炭、原油等大宗干散货和液体货可望保持较快增长的发展趋势，铁路、管道在港口集疏运中发挥更加重要的作用。

适于航空运输的轻型化、高附加值、高新技术产品数量进一步增加，汕潮揭地区民航货邮运输需求快速增长，对航空运输的航线航班密度、机场保障能力和服务水平提出了更高要求。

随着居民消费水平提升、现代物流业发展以及众多产业园区的开发建设，商品流通需求呈现出多品种、小批量、零库存的特征，将产生更多的城际、对外货运需求。未来国际物流园区之间、国际物流园区与国内物流园区之间、物流园区与口岸之间的货物运输需求都会显著增长。

## 2. 运输总量与结构预测

应用曲线拟合法、时间序列法和弹性系数法，并根据经济社会对交通运输发展的需求，以及潮州市客货运输发展趋势和基本特征分析，在咨询专家意见的基础上，综合确定潮州市客货运输量预测值。同时根据潮州市交通方式结构现状，结合其他城市的交通方式结构分析，预测潮州市未来交通方式结构。

公路仍占主体地位，未来潮州市公路运输随着经济社会的发展与公路网络的不断完善在运输总量上虽然有所增长，但其在综合运输体系中所占的比重将随着铁路与轨道交通运输的发展而有所下降。

铁路、轨道运输的比重将日益增加，大运量的城际轨道交通将承担一定比例的运量；随着厦深铁路、疏港铁路、粤东地区城际轨道等铁路、轨道的规划建设，潮州市未来铁路与轨道运输的发展将有一个突破性的快速发展期。

水路运输将有所发展，尤其是货运，在国家大力发展内河水运、鼓励铁水联运发展的大环境下，能发挥潮州市及粤东地区内河及港航资源优势，获得一定的增长；而水路客运有所恢复，但所占份额仍很小。

民航运输按照属地原则，不考虑航空运输的分担比例。

总体来说，潮州市未来综合运输体系的构成将发生较大的变化，其中铁路、轨道的运输量的比重将逐渐上升，这是由于未来铁路、轨道的大容量和快捷性将吸引一部分公路客运和水路货运量，并对区域运输量产生明显的诱增效应；公路运输的比重将逐渐下降，其下降原因主要是受轨道、铁路的转移分流影响，其下降过程与铁路、轨道建设的进程密切相关。

潮州市中长期交通运输预测指标

表 2

指标	单位	2015 年 实际值	2020 年 预测值	2030 年 预测值	2015-2020 年均增长	2020-2030 年均增长
<b>客运量</b>	<b>万人</b>	2388	8184	13540	5.95%	5.16%
公路客运量	万人	1971	7610	11966	5.44%	4.63%
水路客运量	万人	12	17	30	9.88%	5.84%
铁路客运量	万人	405	557	1544	16.51%	10.73%
<b>货运量</b>	<b>万吨</b>	4525	8500	16000	5.83%	6.53%
公路货运量	万吨	3662	6588	11360	5.33%	5.60%
水路货运量	万吨	856	1615	2880	6.55%	5.96%
铁路货运量	万吨	7	298	1760	17.66%	19.45%
<b>港口货物吞吐量</b>	<b>万吨</b>	<b>1144</b>	<b>3545</b>	<b>6900</b>	6.39%	6.89%
集装箱吞吐量	万 TEU	<b>10</b>	<b>25</b>	<b>100</b>	12.14%	14.87%

注：铁路数据包括轨道交通数据。

### 3. 通道运输需求预测

#### 2030 年通道运输分布预测

单位：万 PCU/D

表 3

通道名称	通道主要组成路段	运输需求
沿海通道（省界）	沈海高速、甬莞高速、G324 等	15
汕潮揭南北通道	汕昆高速、汕湛高速、G206 等	13
沿海通道(至珠三角)	沈海高速、甬莞高速、潮惠高速、G324 等	19
榕江跨海通道	海湾大桥、苏埃通道、礮石大桥、潮汕环线、汕头跨海一线	29
汕头至潮州通道	沈海高速、S231、S232、S233、潮汕枢纽射线一、二、三等	17
汕头至揭阳通道	汕昆高速、G206、汕湛高速、潮汕联络线、S234、S237、G324、汕揭一线、二线等	25
揭阳至潮州通道	S335、潮揭一线、二线、潮汕枢纽北环等	16
南北疏港通道	揭惠高速、潮惠高速、S235、S236 等	10
南澳跨海通道	南澳大桥等	3

### 4. 主要枢纽运输需求预测

#### 揭阳潮汕机场客货运量预测

表 4

特征年	预测航空客运 实际需求 量 (万人)	预测潮汕机场 客运实际发生 量 (万人)	预测航空货运 实际需求 量 (万吨)	预测潮汕机场 货运实际发生 量 (万吨)
2020年	531.4	451.7	10.0	8.5
2025年	745.3	633.5	14.0	11.9
2030年	1045.3	888.5	19.6	16.6
2035年	1244.9	1058.2	24.0	20.4
2040年	1787	1519	36	31

数据来源于《广东省潮汕民用机场总体规划》，上海民航新时代机场设计研究院，2007年12月。

潮州港部分货物、集装箱、旅客吞吐量预测水平

单位：货物（万吨）、旅客（万人次）

表 5

货种（客运）	2015 年	2020 年	2030 年
煤 炭	1300	1900	2600
原 油			700
化肥及农药	15	30	50
石油气、天然气及制品	330	660	1700
非金属矿石	20	25	30
钢 材	50	150	250
矿建材料	40	80	120
粮 食	30	50	100
盐	15	20	30
木 材	25	30	50
水 泥	220	360	510
集装箱（万吨）	60	150	600
万 TEU	10	25	100
其 他	55	90	160
总 计	2160	3545	6900
旅 客	20	35~45	60

厦深铁路潮汕各站旅客发送量

单位：万人

表 6

站名	旅客发送量
饶平	270
潮汕	486
潮阳	130
普宁	239

### 三、发展目标和发展战略

#### (一) 指导思想

以实现“两个一百年”奋斗目标和中华民族伟大复兴的中国梦为愿景，以“打造国内外有重要影响力的历史文化名城”为主题，以“扩容提质”驱动发展和汕潮揭同城化发展为主导，以转变方式、提升能力、优化结构、强化衔接为主线，逐步实现由各种运输方式独立发展向综合协调一体化发展转变、由通道建设为主向通道与枢纽建设并举转变、由建设为主向建设与服务并举转变、由要素投入为主向要素投入、科技进步和机制创新并举转变，全面推进综合交通运输体系建设支持潮州市经济社会跨越发展、协调发展、创新发展、共享发展、可持续发展。

#### (二) 发展原则

**大视野。**着眼于“十年大发展”，阶段性交通运输供给能力和服务水平适度超前于客货运输需求；展望“百年蓝图”，运输通道和交通网络规划方案能体现“完美”的发展理念和“理想”发展追求。

**大交通。**着眼于交通运输发展方式转变，实现运输结构整体优化和各种运输方式内、方式间在区域间、城市间、城乡间、城市内协调发展。

**大网络。**着眼于汕潮揭交通一体化发展，实现地区内交通基础设施有效衔接和共建共享，交通运输资源整合利用和开放共赢，形成“一张网”。

**大融合。**着眼于交通运输与城镇体系布局融合发展，两者相互作用、相互促进、同步转型升级，实现城镇体系与交通运输集约化和可持续发展。

#### (三) 发展目标

**发展定位：**广东对接海西经济区的“东大门”；发展高铁经济和海港经济的重要载体；建设现代化滨江城市和历史文化名城的重要支撑。

发展目标：到 2030 年，建成能力充分、结构合理、衔接顺畅、层次分明、运行高效、服务优质、绿色发展的现代化综合交通运输体系。

**能力充分。**满足经济发展和社会进步的客货运输增长的需求，提供普遍和有保障的服务，网络规模不断扩大。

**结构合理。**多种运输方式的优势充分发挥，综合交通网中各种交通方式组成的功能结构更加合理。在交通方式内部，技术水平不断提高，内部结构更加完善。

**衔接顺畅。**发挥各种运输方式客运零换乘和货运无缝衔接功能的综合客运枢纽和综合货运枢纽建设取得明显成效，不同运输方式的衔接更加顺畅；不同运输方式内部衔接更加顺畅；地区基础设施网络实现无缝衔接。

**层次分明。**干线、集散道路和联络道路和大、中、小枢纽（站场）功能层次明晰，布局合理，连接紧密。

**运行高效。**形成以城际轨道、高速客运为主体的快捷客运体系；形成以甩挂运输、多式联运为代表的快捷货运体系。

**服务优质。**形成以信息化、智能化、规范化为主题的支持保障系统。一体化的综合交通运输规划、建设、运营协作机制完全建立。

**绿色发展。**集约节约利用土地、通道、岸线等资源，提高资源的综合利用水平。加大节能减排力度，提高用能效率，建设资源节约和环境友好型的低碳绿色交通。基于新能源汽车发展趋势与需求，充电、加气等设施功能配置与基础设施网络、现代化运输服务体系同步发展。

潮州市综合交通运输体系 2030 年发展指标

表 7

指标名称	指标单位	指标值
综合交通网总里程	Km	1420
轨道交通营运里程	Km	303
其中干线铁路	Km	208
其中城际轨道	Km	95
公路总里程	Km	1047
其中高速公路里程	Km	233
其中二级以上公路里程	Km	804
内河航道通航里程	Km	69
其中三级以上航道里程	Km	0
港口货物通过能力	亿吨	0.75
路网平均技术车速	Km/h	30
公交线网密度	Km/Km <sup>2</sup>	3.0
公共交通分担率	%	40
万人拥有公交车数量	标台	10

说明：表中公路里程（包括总里程、高速公路里程、二级以上公路里程）数值统计范畴仅为本次规划高速公路、干线公路布局线路（含部份城市主干线，主要为一级公路），不包括农村公路、城市道路等，故公路里程统计值与常规统计报表中数据不一致。

#### (四) 发展战略

##### 1. 借力“扩容提质”实现综合交通提速发展(新区推动战略)

**发展思路：谋划“港城一体”的新区快捷交通网络，强化高铁枢纽和海港枢纽集疏运系统，提质城区交通水平**

为确保全省实现“三个定位、两个率先”的战略，省委、省府2013年7月作出“进一步促进粤东西北地区振兴发展的决定”，并将潮州定位为“广东特色经济示范区、重要临港产业基地、粤东特色旅游目的地、有重要影响力的历史文化名城”。此外为全省实现新一轮大发展提供了广阔的发展空间，并有条件为加快建设文明、宜居、承载力和可持续发展能力强的“理想城市”作出探索，广东省第十一次党代会明确提出，支持粤东西北地级市城区扩容提质、聚集发展、率先崛起。

基于此，继潮安撤县设区后，一个全新规划、重新定位的潮州新区将在潮州中部腹地崛起。潮州新区规划从促进中心城区扩容提质，突出区域合作创新主题，发挥潮文化、著名侨乡影响力，积极探索粤台、粤闽合作新模式，吸引海外潮人回归创业等方面出发，提出潮州新区的五个发展定位，包括：建设成为滨江临海城市的重要载体、广东特色产业优化升级先导区、广东对台经贸合作桥头堡、国家新兴海洋产业基地、全球潮人故里及潮汕文化胜地。

此外，厦深铁路建成通车为潮州“扩容提质”创造了良好的契机，根据规划厦深铁路潮汕站区拟打造成高规格的集物流、商住、娱乐于一体的商贸物流中心，厦深铁路饶平站区拟打造成为以高速铁路交通为依托的饶平县区域交通枢纽，服务海西经济区的新兴商贸中心。

综合交通提速发展是潮州“港城一体”城市空间发展新格局的主要支撑，是城区扩容提质的着力点，是承载是城市组团间经贸、商务和通勤快捷联系的必要条件，必须快速构建综合交通运输体系引领城市功能的实现和土地使用方案的落实，充分发挥土地和交通紧密的内在联系和能动作用，

必须推进综合交通快速发展承载发展新区跃进式增涨的客货运输需求，以“时间争取空间”支撑潮州的战略定位。实现综合交通提速发展的关键着力点分解为实现高铁枢纽通达网络，完善海港快速疏港通道，提质城区交通水平。

## 2. 围绕汕潮揭同城化实现综合交通协同发展(区域互动战略)

### 发展思路：推进城轨规划建设，构建地区高快速网，共建共享重大枢纽

促进区域协调发展是广东加快转型升级，实现科学发展的重要战略，同时也是最重要、最艰巨的任务之一，协调发展将成为引导城市化深入、提高区域竞争力的主要手段。随着《珠江三角洲地区改革发展规划纲要（2008—2020年）》的深入实施，“广佛肇”、“深莞惠”和“珠中江”三大经济圈建设成效显著，珠三角一体化进程稳步推进，为粤东区域协调发展提供了典范；近年来，推进粤东地区一体化上升为国家和广东经济社会发展战略，《全国主体功能区规划》提出“推进汕潮揭（汕头、潮州、揭阳）一体化”，《关于促进粤东地区实现“五年大变化”的指导意见》提出“推动汕头、潮州、揭阳三市集聚融合发展，建设‘汕潮揭’城市群”、《粤东地区经济社会发展规划纲要》（2011-2015年）提出“建设形成点圈一体、块带结合的空间发展布局；形成一体化的‘汕潮揭’都市圈”，《粤东城镇群协调发展规划》提出“发展成为促进广东区域协调发展地示范区、广东深化粤台合作的先导区、环珠江三角洲地区重要的经济增长支点、东南沿海重要的现代产业基地”。2012年5月，省第十一次党代会明确了“促进‘汕潮揭’同城化”发展战略。一体化、城市群、都市圈和同城化不同的关键词表达区域协调发展同一个愿景。

综合交通协同发展是区域协调发展的主要抓手和实现同城化的重要内容，其实质是交通一体化，即统一规划、统一建设，实现基础设施网络的有效衔接与优化配置，实现交通运输服务的深化合作，实现交通信息服务的互联互通，以地区同城化带动交通一体化，以交通一体化支持地区同城

化，通过“双轮”互动实现协同发展。实现综合交通协同发展行动部署演绎为共同推进干线（疏港）铁路和粤东（汕潮揭）地区城际轨道网规划建设，共建地区高快速网，共建共享重大枢纽，以期提升地区整体优势和竞争力。

### 3. 紧扣现代交通内涵实现综合交通优化发展(软硬联动战略)

**发展思路：强化枢纽运营能力，构建横纵运输大通道，发展现代化客货运输，构建协同支持系统**

当前，交通运输发展已进入构建综合运输体系的新时期，发挥综合运输整体优势和组合效率对于支撑经济社会全面协调可持续发展至关重要。加快发展现代交通运输业、构建综合运输体系是经济社会发展的客观要求，是交通运输自身发展的必须要求，是实现交通运输科学发展的迫切要求；加快发展现代交通运输业、构建综合运输体系总体上要逐步实现由各种运输方式独立发展向综合协调一体化发展转变、由通道建设为主向通道与枢纽建设并举转变、由建设为主向建设与服务并举转变、由要素投入为主向要素投入、科技进步和机制创新并举转变。综合交通网的优化发展是发展现代交通运输业、构建综合运输体系的基础。

综合交通网优化发展的关键是实现各种运输方式的有效衔接，实现各种运输方式有效衔接的关键是加强节点建设。综合客运枢纽和货运枢纽是综合交通网的重点节点，是城际和城市交通运输系统衔接的关键环节，是切实提高运输效率的有力抓手。推进运输枢纽规划建设是推进现代交通运输业、构建综合运输体系的突破口和主要切入点。潮州乃至粤东地区当前面临轨道交通大发展、机场刚建成运营以及公路运输枢纽规划全面实施的良好时机，综合交通网优化发展应以加快推进综合客运枢纽规划建设，加强货运枢纽及集疏运系统规划建设为主要任务，注重枢纽的优化布局和功能衔接，注重统一规划建设，以期实现客运“零换乘”和货运“无缝衔接”。

现代交通发展的内涵除强化枢纽运营能力外，还涵盖构建运输大通道，发展现代化客货运输，构建协同支持系统。

## 四、综合交通网络布局规划方案

### (一) 汕(头)潮(州)揭(阳)地区综合运输通道布局方案

基于节点定义层次和通道重要度,根据汕(头)潮(州)揭(阳)地区在国家与全省范围内交通区位及其自身节点联系的需要,将其综合运输通道总体上划分为两个层次:跨区通道和区内通道。其中区际通道原则上服从上一层次所确定的国家和省级通道,服务节点包括外部重要节点和区内一级节点,区内通道原则上服务产业发展及城镇体系规划需要及交通联系强度要求,服务节点包括区县城市节点、中心镇和经济开发区,即二级节点和三级节点。

### 汕(头)潮(州)揭(阳)地区“二横、三纵、五联”综合运输通道布局规划

表 8

结构	名称	主要连接节点	功能定位
一横区际通道	国家南北沿海运输大通道(主通道)	华北及长三角地区和福建厦漳泉地区(外部)、饶平(二级)、东里(三级)、莲上(三级)、澄海(二级)、汕头主城区(一级)、濠江(二级)、潮阳(二级)、陇田(三级)、惠来(二级)大南海石化新城(二级)、港澳和珠三角等(外部)。	① 服从国家、广东省、海西经济区等上一层次综合运输通道布局方案,提升汕(头)潮(州)揭(阳)地区在全国和区域层面的交通区位,促进与临近经济区的经济联系和交通运输衔接;② 服务粤东城镇群协调发展规划,拟合南部滨海城镇产业聚合轴,引导产业带和城镇轴的形成和发展,加速沿线城镇化进程和地区同城化进程。
二横区际通道	国家南北沿海运输大通道(辅通道)	华北及长三角地区和福建厦漳泉地区(外部)、三饶新丰(三级)、潮州主城区(一级)、空港-高铁站新城(一级)、揭阳主城区(一级)、卅岭产业新城(三级)、港澳和珠三角等。	① 作为国家南北沿海运输大通道的辅通道,与一横运输通道一并构建国家、广东省、海西经济区等上一层次综合运输大通道,以强化国家运输通道的安全性和可靠性,提升汕(头)潮(州)揭(阳)地区在全国和区域层面的交通区位,促进与临近经济区的经济联系和交通运输衔接;② 服务粤东城镇群协调发展规划,拟合北部传统城镇产业聚合轴,引导产业带和城镇轴的形成和发展,加速沿线城镇化进程和地区同城化进程。
一纵区际通道	潮州(潮州港新城)-梅州(江西)通道	潮州港新城(二级)、三饶新丰(三级)、梅州及闽西南、赣东南地区(外部)。	① 构建沿粤闽界新通道,完善潮汕门户地区综合交通网络系统,改善和提升梅州大埔、潮州新丰等山区对外交通联系,促进经济发展;② 构建和完善潮州港高快速集疏运系统,拓展港口腹地。

结构	名称	主要连接节点	功能定位
二纵 区际 通道	广东粤东- 江西瑞金 通道	汕头广澳港区(一级)、汕头主城区(一级)、空港-高铁站新城(一级)、揭阳主城区(一级)新亨(三级)、华中地区及闽西南、赣东南地区(外部)。	① 服从广东省综合运输体系布局确定汕头-潮州-揭阳-梅州-江西瑞金上层次综合运输大通道,提升汕(头)潮(州)揭(阳)地区在区域层面交通区位,促进与梅州、赣东南、闽西南地区经济联系和交通运输衔接,更大程度上发挥潮汕机场和沿海主要港口汕头港的影响和辐射作用;② 服务粤东城镇群协调发展规划,拟合东部汕头经梅州至赣南的功能拓展轴,强化汕潮揭都会区区域性服务职能,引导产业带和城镇轴的形成和发展。
三纵 区际 通道	广东粤东- 珠三角 (粤西)通道	汕头广澳港区(一级)、潮阳(二级)、和平(三级)、潮南(二级)、陈店(三级)、两英(三级)占陇(三级)、普宁(二级)、里湖(三级)、揭西(二级)、珠三角和粤西地区(外部)/华中地区及闽西南、赣东南地区(外部)。	① 依托省高速公路网横二汕头至湛江高速,形成汕潮揭地区至珠三角地区(广州)和粤西地区新通道,承接珠三角核心区产业转移,促进全省产业升级与区域协调协调发展,并基于兴宁至汕尾高速,形成至华中地区和江西第二通道,强化汕潮揭地区在粤北(梅州)、赣东南、闽西南地区交通区位;② 服务汕头市城镇空间发展结构和揭阳市城镇空间发展结构,拟合汕头沿G324 发展主轴和揭阳中部生态功能拓展轴,引导产业带和城镇轴形成和发展。
一联 区内 通道	潮州-汕头- 南澳通道	潮州主城区(一级)、潮安(二级)、汕头主城区(一级)、南澳(二级)。	① 充分利用并提升既有 S232、S233 干线,形成潮州至汕头快捷运输通道,推进地区同城化发展,拟合潮州市主体功能区纵向开发主轴;② 揭升既有 S336 干线,强化南澳县与汕头主城区的快捷联系。
二联 区内 通道	潮州(潮州港 新城)-惠来 (大南海)通道	潮州港新城(二级)、饶平(二级)、潮州主城区(一级)、空港-高铁站新城(一级)、关埠(三级)、谷饶(三级)、潮南(二级)、惠来(二级)、大南海新城(二级)。	① 构建快捷的集疏运网络,强化揭阳潮汕机场和厦深铁路潮汕站区域门户枢纽功能;② 强化揭阳“两港”互动,强化饶平县与潮州主城区的快捷联系,拟合潮州市主体功能区横向开发主轴。
三联 区内 通道	揭阳-潮阳 通道	揭阳主城区(一级)、关埠(三级)、潮阳(二级)。	① 强化牛田洋沿江西岸交通联系,与东岸形成平行通道促进同城化趋势下的城镇之间联系;② 改善汕头西岸交通区位。
四联 区内 通道	梅州-惠来 通道	华中及闽西南/赣东南地区(外部)、卅岭新城(三级)、棉湖(三级)、普宁(二级)、惠来(二级)、靖海(三级)。	① 强化梅州出海交通条件;② 强化惠来至普宁、揭阳主城区快捷联系,提升揭阳港沿海港区集疏运能力。
五联 区内 通道	揭阳-汕尾 通道	揭阳主城区(一级)(新亨(三级))、洪阳(三级)、普宁(二级)、葵潭(三级)、汕尾(外部)。	① 服从广东省主体功能区规划,拟合揭阳纵向开发主轴;② 服务揭阳市城镇空间发展结构,拟合揭普惠服务功能拓展轴,形成市域范围内沿南北主要交通干线的南北向城镇拓展轴,引导产业带和城镇轴形成和发展。

## (二) 潮州市(汕潮揭地区)轨道交通网络布局方案

基于概念性规划方案，运用功能层次分析、逐线规划扩充法充实线网构架并初步定义线路走向形成汕潮揭地区轨道交通总体网络与布局方案（其中服务于中长距离的干线铁路原则上遵循国家、省颁布的上一层规划方案）。

当前，汕潮揭地区正处于快速发展期，发展空间与发展潜力巨大，其未来经济社会发展水平难以准确预测和评估，为尽可能避免类似地区轨道交通规划因认识水平相对保守至日后发展受到拘束带来的困扰，布局规划方案总体上基于“完美方案”理念勾勒；同时基于汕潮揭地区当前经济社会发展水平和“十年大发展”等近期战略发展规划，基于“现实方案”概念在总体网络中定义骨架线路（其余线路定义的远景扩展线路）。

骨架线路服务于地区主要行政中心、主要运输枢纽之间的联系，通道特征明显、运输需求强度高，定义骨架线路 10 条，合计里程约 380Km。

扩展线路服务于地区次要行政中心之间及其至主要运输枢纽的联系，有较大的运输需求发展潜力，对促进和支持其经济社会发展和地区协调发展具有重要意义，定义的扩展线路 7 条。

根据地区轨道交通总体布局方案，为打造复合交通走廊和实现同一运输方式一体化发展，对具体线路基于服务范围、功能定位、客运性质、线路长度等研究探索其建设制式(标准)。

## 潮州市(汕潮揭地区)城际轨道网络布局方案

基于汕潮揭地区同城化发展战略、综合交通运输网络一体化发展要求及城际轨道交通线网互联互通的本质要求，城际轨道交通线网以汕潮揭地区为规划研究范围进行布局研究

表 9

序号	规划名称	线路走向	长度 (Km)	属 性	制式 (标准)
干线铁路					
1	<b>厦深铁路</b>	厦门新站、漳州、 <b>潮州</b> 、汕头、普宁、汕尾、惠州、深圳北站	502	国铁 I 级	铁路
2	<b>厦深铁路 汕头联络线</b>	韩江特大桥、龙湖南站、 <b>潮安</b> 、汕头北、汕头站	22.9	国铁 I 级	铁路
3	<b>沿海客运专线 (漳州至汕尾)</b>	漳州、 <b>潮州饶平</b> 、汕头、揭阳、陆丰、汕尾	316	国铁 I 级	铁路
4	<b>广梅汕铁路</b>	广州东、东莞东、惠州、河源、龙川、华城、兴宁、梅州、丰顺 揭阳、 <b>潮州</b> 、汕头	597	国铁 II 级	铁路
5	<b>梅州至潮汕铁路 广梅汕铁路二线</b>	北起梅州市，途经丰顺、揭阳，南至 <b>潮州</b>	115.5	国铁 I 级	铁路
6	<b>潮州港疏港铁路</b>	揭阳玉滘、 <b>古巷</b> 、 <b>意溪</b> 、 <b>黄冈</b> 、 <b>金狮湾港</b>	80.34	国铁 II 级	铁路
7	揭阳港疏港铁路、汕头港疏港铁路兼俱城际轨道交通功能				铁路
地区轨道					
1	<b>线路一(R01): 汕头-江东-潮州东</b>	汕头站、外砂、澄海、上华、 <b>江东站</b> 、 <b>潮州东站</b>	35	骨架线路	铁路 (AC 25KV)
2	<b>线路二(R02): 潮州东-潮汕机场</b>	<b>潮州东</b> 、 <b>潮州南</b> 、 <b>潮汕站</b> 、揭阳潮汕机场	22	骨架线路	铁路 (AC 25KV)
3	线路三(R03): 汕头-潮汕机场	汕头、鮑浦、新寮、炮台、揭阳潮汕机场	40	骨架线路	铁路 (AC 25KV)
4	线路四(R04): 揭阳南-普宁	揭阳南站、仙桥、洪阳、大坝、普宁	40	骨架线路	铁路 (AC 25KV)

序号	规划名称	线路走向	长度(Km)	属性	制式(标准)
5	线路五(R05): 汕头-普宁	汕头火车站、滨海、潮阳、胪岗、两英、仙城、下架山、普宁	75	骨架线路	铁路 (AC 25KV)
6	<b>线路六(R06): 潮汕站-外砂</b>	<b>潮汕站、金石、彩塘、潮安、外砂</b>	17	骨架线路	铁路 (AC 25KV)
7	线路七(R07): 潮汕机场-揭阳北	潮汕机场、渔湖、揭阳南站、揭阳北站	28	骨架线路	铁路 (AC 25KV)
8	<b>线路八(R08): 汕头-饶平</b>	汕头火车站、新溪、湾头、盐鸿、 <b>饶平</b>	54.5	骨架线路	铁路 (AC 25KV)
9	线路九(R09): 普宁-惠来	普宁、惠来	35	骨架线路	铁路 (AC 25KV)
10	<b>线路十(R10): 潮州-饶平</b>	<b>潮州东、仙田、铁铺、饶平</b>	32	骨架线路	铁路 (AC 25KV)
11	线路十一(R11): 普宁-揭西	普宁、揭西	——	扩展线路	铁路 (AC 25KV)
12	<b>线路十二(R12): 揭阳-潮州南</b>	揭阳、玉滘、 <b>潮州站、潮州南站</b>	——	扩展线路	铁路 (AC 25KV)
13	线路十三(R13): 揭阳-揭西	揭阳火车站、霖磐、蓝城、五经富、揭西	——	扩展线路	铁路 (AC 25KV)
14	线路十四(R14): 炮台(潮汕机场)-惠来	炮台、关埠、谷饶、潮南、惠来	——	扩展线路	铁路或 城市轨道交通
15	线路十五(R15): 揭阳(仙桥)-潮阳	仙桥、关埠、西胪、潮阳	——	扩展线路	铁路或 城市轨道交通
16	线路十六(R16): 潮阳-惠来	潮阳、仙庵、惠来	——	扩展线路	铁路 (AC 25KV)
17	线路十七(R17): 外砂-南澳	澄海砂沙、海滨新城、南澳后宅	——	扩展线路	铁路 (AC 25KV)

注：线路制式来源专题十《粤东(汕潮揭)地区轨道交通网发展研究》，铁路制式与城市轨道交通制式主要差异为供电制式，铁路制式为交流制—AC25Kv，城市轨道交通为直流制—DC750V 或 1500V。

### (三) 潮州市(汕潮揭地区)高速公路网络布局方案

根据广东省高速公路网规划，汕潮揭地区布局有沈海高速、汕昆高速、甬莞高速、汕湛高速、兴宁至陆河高速、潮惠高速、揭惠高速、潮汕环线和大潮高速，已确定的高速公路在省网中主要承载地区过境和对外交通功能，在汕潮揭地区综合交通网络中，不同线路将重新赋予新的功能和定位，且可编织融合地区发展特点的网络结构。与此同时，为适应、支持和引领地区经济社会快速发展，系统完善地区高速公路网络布局，规划新增揭阳陆河至惠来高速、潮州至梅州高速，以构建揭阳惠来港区与沿海产业带辐射至梅州、江西及以北的纵向快捷通道，提升潮汕地区至梅州、赣东南和闽西南的通行能力，增强潮汕运输枢纽（潮汕机场和潮汕站）对梅州的集聚辐射功能，同时与既有汕梅高速等形成合力，确保通道的可靠性。

基于潮汕机场和潮汕站在汕潮揭地区综合交通运输体系中的关键地位，并鉴于以其为几何中心，汕头、潮州、揭阳三市三足鼎立的区域形态，形成高速公路网络概念性总体架构：“一圈、三环、九射、二纵、一支”。其中潮州市域范围高速公路网络可定义为“三纵两横”，即三纵：(1) 大埔-潮州高速；(2) 梅州-潮州高速+甬莞-沈海高速连接线；(3) 汕头-梅州高速(潮州段)；两横：(1) 宁波-东莞高速(潮州段)；(2) 沈阳-海口高速(潮州段)+潮汕环线(潮州段)。

#### 汕(头)潮(州)揭(阳)地区高速公路网络布局方案

单位: Km

表 10

结构	组成路段	里程	功能定位
一圈	G78(汕梅高速)埔上立交至溪头立交	14.3	① 组织潮汕机场—潮汕站新城对外交通和过境交通；② 组织空港、高铁站集疏运交通；③ 提升潮汕机场—潮汕站新城在综合交通网络中的地位，形成地区枢纽形心，促进三市同城化发展；④ 形成三市高速公路一体化网络，促进三市同城化发展。
	潮汕环线高速溪头立交至牛田洋立交	13.7	
	潮汕环线高速揭阳支线牛田洋立交至灶浦立交	16.7	
	G15W3(甬莞高速)灶浦立交至埔上立交	18.9	

结构	组成路段	里程	功能定位
一环 汕头环线	G78 汕梅高速溪头立交至金洲立交	14.6	① 组织汕头市主城区对外交通和过境交通；② 与城市总体发展规划相融合，支撑“扩容提质”战略；③ 与一圈、潮州高速环线、揭阳高速环线串联成线打造主城区之间快捷联系通道。
	G15 汕汾(深汕)高速金洲立交至牛路立交	42.4	
	潮汕环线牛路立交至牛田洋立交	24.4	
二环 潮州环线	G15W3 甬莞高速埔上立交至意溪立交	40.0	① 组织潮州市主城区对外交通和过境交通；② 与城市总体发展规划相融合，支撑“扩容提质”战略；③ 与一圈、汕头高速环线、揭阳高速环线串联成线打造主城区之间快捷联系通道。
	甬莞-沈海高速连接线意溪立交至铁铺立交	5.9	
	G15 汕汾高速铁铺立交至上北立交	10.9	
	潮汕环线上北立交至登岗立交	20.1	
三环 揭阳环线	G15W3 甬莞高速灶浦立交至揭阳西立交	25.6	① 组织揭阳市主城区对外交通和过境交通；② 与城市总体发展规划相融合，支撑“扩容提质”战略；③ 与一圈、汕头高速环线、潮州高速环线串联成线打造主城区之间快捷联系通道。
	S17 揭惠高速揭阳西立交至新亨立交	22.9	
	G78 汕梅高速新亨立交至埔上立交	26.4	
一射	<b>G15(沈海高速)金洲立交往福建方向</b>	44.3	承载汕潮揭城市群与福建、长三角交通联系。
二射	G15(沈海高速)牛路立交往珠三角方向	75.1	承载汕潮揭城市群与珠三角城市群交通联系。
三射	S14(汕湛高速)河浦立交往粤西方向	106.6	承载汕潮揭城市群与珠三角及粤西交通联系。
四射	S13(揭惠高速)揭阳南立交往惠来方向	56.5	强化惠来与揭阳市交通联系、惠来沿海港口集疏运通道。
五射	S17(揭惠高速)揭阳西立交往汕尾港方向	64.7	承载汕潮揭城市群与珠三角及粤西交通联系。
六射	G15W3(甬莞高速)揭阳西立交往珠三角方向	46.2	承载汕潮揭城市群与珠三角城市群交通联系。
七射	G78(汕昆高速)新亨立交往梅州方向	14.2	承载汕潮揭城市群与梅州及以远交通联系。
八射	<b>潮州至梅州高速归湖互通往梅州方向</b>	16.9	承载潮州市与梅州市交通联系，组织潮州新区对外交通。
九射	<b>G15W3(甬莞高速)意溪立交往福建漳州方向</b>	36.3	承载汕潮揭城市群与福建、长三角交通联系。
一纵	<b>大(埔)潮(州港)高速公路</b>	54.4	潮州港的重要集疏运通道，改善粤东北山区的投资环境，促进闽西粤东山区的经济发展。
二纵	S19(兴宁至陆河高速)+陆河至惠来高速	53.9	揭阳港的重要集疏运通道；汕潮揭地区西部的重要南北干线。
一支	潮汕环线高速澄海支线	9.6	澄海中国钨城、六合新城等发展新区对外快捷通道。

#### (四) 潮州市(汕潮揭地区)干线公路网络布局方案

基于汕潮揭地区同城化发展战略、综合交通运输网络一体化发展要求及干线公路“一张网”互联互通的本质要求，干线公路以汕潮揭地区为规划研究范围进行布局研究。总体布局为“环连环”格局，即“城市环线+城际连线”。

① 汕头市域以片区行政中心为基点构建汕头主城区快速环线(涵盖濠江)、澄海快速环线、潮(阳)潮(南)快速环线、南澳快速环线。

② 揭阳市域以片区行政中心为基点构建揭阳主城区快速环线(涵盖蓝城新区)、潮汕枢纽快速环线、普宁快速环线、惠来快速环线、揭西快速环线。

③ 潮州市域以片区行政中心为基点构建潮州主城区快速环线、潮汕枢纽快速环线、潮安快速环线、饶平快速环线。

④ 城市环线至城市环线总体上构建两条及以上城际快速连线，以保障片区之间公路交通的可靠性。

⑤ 城市环线与城际连线原则上串连成线，以减少交通组织转换，形成直接通道，提高通行效率。

基于汕潮揭地区高速公路、干线公路布局方案，结合潮州市地域形态与城镇化集聚发展分布情况，潮州市高速公路网络可定义为“三纵两横”形态结构，干线公路网络形成疏密有序、轻重有致、南畅北通、东纵西网、内融外连、城乡一体、层次分明的“两环十七射、二纵三横三十八联”框架结构，与城市发展格局整体拟合。

潮州市干线公路网络一览表

表 11

框架结构名称	路线组成
一环：潮州内环	南堤路、绿榕南路、绿榕西路、绿榕北路、西园路、环城西路、环城南路
二环：潮州外环	X074、环山路、外环东路、外环南路、外环西路、外环北路
第 01 射	潮饶二线
第 02 射	潮澄一线(S335)
第 03 射	潮澄二线(S231)
第 04 射	潮澄三线(X051)
第 05 射	汕潮一线(原 S232)
第 06 射	汕潮二线(新 S232)
第 07 射	潮潮一线+潮安西环(S233)
第 08 射	潮汕枢纽一纵+X078
第 09 射	潮汕枢纽北环
第 10 射	潮揭二线(S335)
第 11 射	潮揭一线
第 12 射	S233
第 13 射	X075
第 14 射	X073
第 15 射	S231+S234
第 16 射	S234
第 17 射	X084+X079
第一纵	S222+滨海旅游公路支线+饶澳大桥
第二纵	X084+X086+三百门新港区疏港道路
第一横	X087+潮饶一线（X086 及西延线）+潮汕枢纽一射+潮汕枢纽一横
第二横	G324
第三横	滨海旅游公路+澄饶一线
第 01 联	X081
第 02 联	X082
第 03 联	进港大道
第 04 联	饶平南环
第 05 联	饶平外环北路
第 06 联	澄饶二线+饶平西环

框架结构名称	路线组成
第 07 联	X085+X087 钱东段
第 08 联	饶平站进站路
第 09 联	X083+厦深铁路饶平火车站疏站北路
第 10 联	X080
第 11 联	X001
第 12 联	S221
第 13 联	汾高速公路潮州互通立交至径南工业园连接线一级公路
第 14 联	潮海路
第 15 联	潮(安)澄三线（龙华路）
第 16 联	潮(安)澄二线（彩塘路）
第 17 联	潮安彩东路
第 18 联	砲台路+潮汕路
第 19 联	东彩路
第 20 联	潮安东环（站前路）
第 21 联	环镇南路
第 22 联	登沙大道
第 23 联	潮汕枢纽东环
第 24 联	潮汕枢纽二横+X078
第 25 联	炮浮路揭阳段+厦深铁路潮汕站进站路
第 26 联	X093 炮浮线至 S232 线护堤路连接道路
第 27 联	潮州跨江四线（东西溪大桥）
第 28 联	同心路
第 29 联	安澄路
第 30 联	砚峰路+潮汕环线磷溪连接线
第 31 联	潮州跨江三线（潮州大道、潮州大桥、潮州东大道）
第 32 联	创业二路东延线
第 33 联	金马大道+溪北一路
第 34 联	潮州跨江二线（韩江大桥、东山路）
第 35 联	潮州跨江一线（春荣路、北景路、金山大桥、北桥路）
第 36 联	银槐北路
第 37 联	X072
第 38 联	X073

为适应广东省经济社会发展的新形势和新要求，有效衔接国家公路网规划，更好地指导省级干线公路建设，推进广东省公路交通科学发展，2013年广东省交通运输厅组织开展了普通省道网规划调整研究工作，对比前一年度，潮州境内新增国道 96.279 公里/2 条，新增省道 278.925 公里/8 条。

**潮州市境内普通国省道公路路线和调整变化情况表**

表 12

国省道名称	路线主要途经点	里程 (公里)	备注
G324(既有)	汾水关、白村、北山、九溪桥	25.010	福昆线
G355(新增)	柏嵩关、上饶、饶洋、新丰、三饶、新塘、凤凰、伯公坳	76.410	原 S334 柏丰线
G539(新增)	下长宁、官塘、S335 线高尔夫球场、潮州大桥西桥头、潮州大桥、潮州大道、后陇村	19.869	潮州大桥、潮州东大道及部分原 S335 樟公线
小计		121.289	<b>其中新增国道里程 96.279 公里</b>
S221(既有)	石龙坳、上善	5.98	长上线
S222(既有+延线)	食饭溪、韩江林场、三饶、浮山、联饶、黄冈、新港、岭下、海山	88.789	坑海线
S227(新增)	原 X072(白莲、赤凤、铺头)+原 X073(龙溪、大深坑、头塘、团三、意溪)	27.75	其中原 X072 线白莲村至龙溪村 16.893 公里，原 X073 线龙溪村至意溪 10.857 公里
S231(既有)	凤凰、文祠、意溪、黄金塘、韩师、潮江桥东、泗溪桥、堤顶、阳坑桥	51.068	凤湾线
S232(既有+延线)	原线：春城楼、潮州大道口、东田、红莲池。 延线：原 X074 麻村、永安、锡镁、桂坑、武坪；原 Y466 武坪、三约、葛埔；原 X084 葛埔、夏校、坪溪、五祉、溪滨；原 X079 浮山路口、浮山镇、东南村、东山镇、东明村	85.29	原潮汕线 31.980 公里 延线原 X074 意草线 12.805 公里 原 Y466 约 3 公里 原 X084 钱坪线 19.404 公里 原 X079 浮东线 14.740 公里 原 XA35 溪口—农信社 3.361 公里
S233(既有)	大凹、枫树员、古巷、凤塘、枫溪、浮洋、潮安大道、葫芦市	55.826	留汕线，古巷至凤塘段改线（潮州市外环西路）
S333(既有+延线)	延线原 X001 根子栋、九村圩、洞泉村、大楼村、荣西村、新丰、扬康、建饶、麻寮村	34.48	潮州境内 S333 延线利用原 X001

国省道名称	路线主要途经点	里程 (公里)	备注
S501(新增)	原 X084 浮滨、大榕铺村、灯塔村、下院村、烈火村； 原 Y490、Y491、Y540 烈火、上广、下广、军寨； 原 X083 军寨、高北村、上浮山、下浮山； 原 X086 下浮山 G324、井州 S222	38.1	原 X084 钱坪线 14.577 公里 原 Y490、Y491、Y540 约 11.969 公里 原 X083 下军线 5.589 公里 原 X086 铁井线 5.965 公里
S502(新增)	原 X086 铁铺、仙岩村、坑门村、八角楼村、径南村、径新村、砚山村、施厝村、下浮山 G324 原 X087 紫云村、龙眼城、上林、北门、白村 原 X081 碧岗、仙春、北山桥、所城、高埕、大埕、上东、铁芦岗	48.369	原 X086 铁井线 17.760 公里 原 X087 白塔线 12.936 公里 原 X081 碧铁线 17.673 公里
S503(新增)	原 Y551 径南至汕头市界	2.57	潮州境内 S503 利用原 Y551 约 2.57 公里
S504(新增)	S335 下水头、洋东、X051 江东路口、饶砂、后洋	30.04	潮州境内约 30.04 公里
S505(新增)	潮汕枢纽一射+潮澄三线(揭阳榕城、炮台、登岗、沙溪、江东、上华、澄海)	17.759	潮州境内约 17.8 公里
S506(新增)	原 X078 鹤巢、仙三村、塔下村、沙一村、宏一村、军营、蕉山	22.250	潮州境内 S506 利用原鹤蕉线
小计		506.637	其中新增省道里程 278.925 公里，不包含重复里程

注：具体数据以省最终审定数据为准。

汕(头)潮(州)揭(阳)地区主要城区“城市环线”布局方案

表 13

名称	编号	组成路段	起点	终点	等级	长度(Km)	基本情况	组成路段线位来源
潮州主城区城市环线								
潮州北环	CZ 01	外环北路	外环西路/S20 连接线	银槐北路	城市快速	4.26	规划	潮州市城市总体规划(2011)
	CZ 02	外环北路	银槐北路	意东三路/北桥路	城市快速	6.77	规划	潮州市城市总体规划(2011)
潮州东环	CZ 03	意东三路	外环北路/北桥路	S335/东山路	城市快速	3.46	已建	既有线位
	CZ 04	S335/汕汾高速引道	东山路	外环东路	城市快速	3.98	已建	既有线位
	CZ 05	外环东路	S335	外环南路/S231	城市快速	3.62	规划	潮州市城市总体规划(2011)
潮州南环	CZ 06	外环南路	外环东路/ S231	外环西路/S335 连接线	城市快速	17.41	规划	潮州市城市总体规划(2011)
潮州西环	CZ 07	外环西路	外环南路/ S335	外环北路/S20 连接线	城市快速	9.13	规划	潮州市城市总体规划(2011)
潮州内环	CZ 08	南堤路	环城南路~枫春南路	枫春南路~绿榕南路	城市快速	1.24 +2	已建	潮州市中心城区道路交通综合研究(规划)(2014-2030年)
	CZ 09	绿榕南路	南堤路	潮汕路	城市快速	1.92	规划	潮州市中心城区道路交通综合研究(规划)(2014-2030年)
	CZ 10	绿榕西路	潮汕路	潮州大道	城市快速	3.01	规划	潮州市中心城区道路交通综合研究(规划)(2014-2030年)
	CZ 11	绿榕北路	潮州大道	西荣路	城市快速	2.65	已建	潮州市中心城区道路交通综合研究(规划)(2014-2030年)

名称	编号	组成路段	起点	终点	等级	长度(Km)	基本情况	组成路段线位来源
潮州内环	CZ 12	西园路	西荣路	西河路	城市快速	0.34	已建	潮州市中心城区道路交通综合研究(规划)(2014-2030年)
	CZ 13	环城西路	西河路	城新路	城市快速	1.15	已建	潮州市中心城区道路交通综合研究(规划)(2014-2030年)
	CZ 14	环城南路	城新路	韩江大桥	城市快速	0.61	已建	潮州市中心城区道路交通综合研究(规划)(2014-2030年)
潮州一射	CZ 15	南堤路	绿榕南路	外环南路	城市快速	4.09	已建	潮州市中心城区道路交通综合研究(规划)(2014-2030年)
潮州二射	CZ 16	潮汕路	枫溪广场/绿榕南路	外环南路	城市快速	5.89	已建	潮州市中心城区道路交通综合研究(规划)(2014-2030年)
潮州三射	CZ 17	新风路	枫溪广场	外环西路	城市快速	6.21	已建	潮州市中心城区道路交通综合研究(规划)(2014-2030年)
潮州四射	CZ 18	振工东路	银槐西路	绿榕西路	城市快速	1.16	已建	潮州市中心城区道路交通综合研究(规划)(2014-2030年)
	CZ 19	振工西路	银槐西路	外环北路	城市快速	4.03	已建	潮州市中心城区道路交通综合研究(规划)(2014-2030年)
潮州五射	CZ 20	潮州大道	南堤路	外环北路	城市快速	5.42	已建	潮州市中心城区道路交通综合研究(规划)(2014-2030年)
潮州六射	CZ 21	新洋路	枫春路	银槐北路	城市快速	3.14	已建	潮州市中心城区道路交通综合研究(规划)(2014-2030年)
	CZ 22	银槐北路	凤新东路	外环北路	城市快速	1.26	已建	潮州市中心城区道路交通综合研究(规划)(2014-2030年)
潮州跨江一线	CZ 23	春荣路	新洋路	西荣路	城市快速	1.08	已建	潮州市中心城区道路交通综合研究(规划)(2014-2030年)
	CZ 24	北景路	西荣路	金山大桥	城市快速	0.98	已建	潮州市中心城区道路交通综合研究(规划)(2014-2030年)

名称	编号	组成路段	起点	终点	等级	长度(Km)	基本情况	组成路段线位来源
潮州跨江一线	CZ 25	金山大桥	春榕北路	北桥路	城市快速	1.50	已建	潮州市中心城区道路交通综合研究(规划)(2014-2030年)
	CZ 26	北桥路	金山大桥	意东三路	城市快速	1.50	已建	潮州市中心城区道路交通综合研究(规划)(2014-2030年)
潮州跨江二线	CZ 27	韩江大桥	南堤路	东山路	城市快速	1.50	已建	潮州市中心城区道路交通综合研究(规划)(2014-2030年)
	CZ 28	东山路	韩江大桥	S335	城市快速	3.13	已建	潮州市中心城区道路交通综合研究(规划)(2014-2030年)
潮州跨江三线	CZ 29	潮州大桥	南堤路	潮州东大道	城市快速	1.50	规划	潮州市中心城区道路交通综合研究(规划)(2014-2030年)
潮州跨江四线	CZ 30	东西溪大桥	南堤路	外环南路	城市快速	7.04	在建	潮州市中心城区道路交通综合研究(规划)(2014-2030年)
潮州新区一横	CZ 31	意东三路	外环北路/北桥路	S335/东山路	城市快速	3.46	已建	既有线位
	CZ 32	S335/汕汾高速引道	东山路	外环东路	城市快速	3.98	已建	既有线位
潮州新区二横	CZ 33	金马大道	东山路	砚峰路	城市快速	2.49	规划	潮州市中心城区道路交通综合研究(规划)(2014-2030年)
	CZ 34	溪北一路	砚峰路	外环东路	城市快速	2.01	规划	潮州市中心城区道路交通综合研究(规划)(2014-2030年)
潮州新区三横	CZ 35	同心路	东西溪大桥引道	溪南七路	城市快速	5.95	规划	潮州市中心城区道路交通综合研究(规划)(2014-2030年)
潮州新区四横	CZ 36	潮州东大道	潮州大桥	S335	城市快速	8.98	规划	潮州市中心城区道路交通综合研究(规划)(2014-2030年)

名称	编号	组成路段	起点	终点	等级	长度(Km)	基本情况	组成路段线位来源
潮州新区一纵	CZ 37	溪口大道	汕汾高速引道	外环东路	城市快速	4.51	已建	潮州市中心城区道路交通综合研究(规划)(2014-2030年)
潮州新区二纵	CZ 38	砚峰路	汕汾高速引道	外环南路	城市快速	5.58	规划	潮州市中心城区道路交通综合研究(规划)(2014-2030年)
潮州新区三纵	CZ 39	安澄路	东山路	创业二路	城市快速	5.04	规划	潮州市中心城区道路交通综合研究(规划)(2014-2030年)
<b>潮州潮安城区城市环线</b>								
潮安西环	CA 01	潮汕公路 S233	潮汕市界	东彩路	城市快速	13.24	已建	既有线位
潮安东环	CA02	站前路及延线	东彩路	泰山路	城市快速	11.03	规划	潮安县城市总体规划(2011)
潮安纵线	CA03	潮汕路 X088	S233	S233	城市快速	9.34	已建	既有线位
<b>潮州饶平(潮州港经济区)城市环线</b>								
饶平环线	RP 01	X087/G324 复线	X086/X087	G324	城市快速	11.48	已建	既有线位
	RP 02	G324	X087	进港大道	城市快速	2.70	已建	既有线位
	RP 03	进港大道	G324	港城大道/滨海旅游公路	城市快速	4.71	规划	潮州港经济区总体规划(2012)
	RP 04	港城大道	港城大道/滨海旅游公路	新六路/海城大道	城市快速	10.48	规划	潮州港经济区总体规划(2012)
	RP 05	海城大道	新六路/港城大道	X086/X087	城市快速	7.49	规划	潮州港经济区总体规划(2012)

名称	编号	组成路段	起点	终点	等级	长度(Km)	基本情况	组成路段线位来源
<b>潮汕枢纽片区城市环线</b>								
潮汕枢纽北环	KG 01	潮汕枢纽北环	G206 改线东段	潮州西环/南环	城市快速	11.53	规划	<u>本次规划新增线位</u>
潮汕枢纽西环	KG 02	G206 改线南段	潮汕枢纽北环	炮(台)潮(南)线	城市快速	6.13	规划	空港经济区总体规划(2012)
潮汕枢纽南环	KG 03	潮汕枢纽南环	潮汕枢纽西环	环镇南路/X078 金石	城市快速	3.15	规划	<u>本次规划新增线位</u>
	KG 04	环镇南路	潮汕枢纽二纵	潮汕枢纽东环	城市快速	3.55	规划	<u>本次规划新增线位</u>
潮汕枢纽东环	KG 05	潮汕枢纽东环	环镇南路/X078 金石	潮州南环	城市快速	11.42	规划	<u>本次规划新增线位</u>
潮汕枢纽一横	KG 06	机场路	揭阳东环	潮汕枢纽东环	城市快速	6.37	已建	既有线位
潮汕枢纽二横	KG 07	潮汕二环	潮汕枢纽二纵	潮汕枢纽东环	城市快速	6.80	规划	空港经济区总体规划(2012)
潮汕枢纽一纵	KG 08	潮汕枢纽一纵	潮州西环/南环	潮汕枢纽南环	城市快速	4.79	规划	<u>本次规划新增线位</u> (潮州市城市总体规划 2015-2030)
潮汕枢纽二纵	KG 09	中心大道	潮汕枢纽北环	潮汕枢纽南环	城市快速	5.90	规划	<u>本次规划新增线位</u>
潮汕枢纽三纵	KG 10	登岗大道	揭阳东环/南环	潮汕枢纽南环	城市快速	12.11	规划	<u>本次规划新增线位</u>

汕(头)潮(州)揭(阳)地区主要城区“城际连线”布局方案

表 14

名称	编号	组成路段	起点	终点	等级	长度(Km)	基本情况	组成路段线位来源
汕头主城区—潮州主城区城际连线								
汕潮一线	汕潮 01	原 S232	泰山路北延线(梅溪村)	潮州南环（护堤路）	一级公路	27.05	已建	既有线位
	汕潮 02	潮州东环-S232	潮州东环	S232	一级公路	4.79	规划	<u>本次规划新增线位</u>
	汕潮 03	S232-潮澄三线 X051	S232	潮澄三线 X051	一级公路	2.00	规划	<u>本次规划新增线位</u>
汕潮二线	汕潮 04	新 S232	汕头泰山路(市界)	潮州南环（护堤路）	一级公路	30.00	规划	<u>本次规划新增线位</u> (潮州市城市总体规划 2015-2030)
潮州主城区—揭阳主城区城际连线								
潮揭一线	潮揭 01	潮揭路 (古巷-登塘-揭阳公路)	潮州环线/外环北路	揭阳金属城北环	一级公路	14.35	规划	<u>本次规划新增线位</u>
潮揭二线	潮揭 02	S335	潮州环线/新枫路	揭阳东环/G206 改线段	一级公路	9.16	已建	既有线位
潮州主城区—澄海城区城际连线								
潮澄一线	潮澄 01	S335	潮州环线/外环东路	金鸿公路	一级公路	11.82	已建	既有线位/加延线
潮澄二线	潮澄 02	S231	潮州环线/外环南路	澄海环线/潮汕二环	一级公路	24.00	已建	既有线位
潮澄三线	潮澄 03	江东大道	潮州环线/外环南路	S17 立交	一级公路	2.21	已建	潮州市城市总体规划(2011)
	潮澄 04	江东大道延线	S17 立交	X051	一级公路	2.17	规划	<u>本次规划新增线位</u>
	潮澄 05	X051	江东大道延线	澄海环线/潮汕二环	二级公路	10.71	已建	既有线位

名称	编号	组成路段	起点	终点	等级	长度 (Km)	基本 情况	组成路段线位来源
<b>潮州主城区—饶平城区城际连线</b>								
潮饶一线	潮饶 01	X086 及其西延线	潮州五横	饶平环线/海城大道	一/二级 公路	37.67	部分 已建	<u>既有与本次规划新增线位</u>
潮饶二线	潮饶 02	潮饶公路	潮州东环	饶平环线/X087	二级 公路	34.50	规划	<u>本次规划新增线位</u>
<b>潮州主城区—潮安城区城际连线</b>								
潮潮一线	潮潮 01	S233	潮安西环/潮汕路	潮州南环（潮汕路）	一级 公路	10.51	已建	既有线位
<b>潮安城区—澄海城区城际连线</b>								
潮澄一线	潮澄 01	X077/东彩路及延线	潮安环线/站前路	澄海西环/澄江公路	一级 公路	5.95	规划	<u>既有与本次规划新增线位</u>
潮澄二线	潮澄 02	彩塘路及延线	X078	S232	一级 公路	11.95	规划	<u>既有与本次规划新增线位</u>
	潮澄 03	潮汕二环澄海连接线	S232	澄海 G324	一级 公路	6.87	规划	<u>既有与本次规划新增线位</u>
潮澄三线	潮澄 04	龙华路及延线	X078	澄海环线/澄江公路	一级 公路	11.31	规划	<u>既有与本次规划新增线位</u>
	潮澄 05	澄海干线	澄海环线/澄江公路	澄海环线/金鸿路	一级 公路	11.44	规划	<u>既有与本次规划新增线位</u>
<b>澄海城区—饶平城区城际连线</b>								
澄饶一线	澄饶 01	澄饶沿海线 (闽粤沿海通道组成部分)	金鸿公路/ S335 延线	洪海路	一级 公路	10.79	规划	<u>本次规划新增线位</u>
澄饶二线	澄饶 02	凤东路	澄海环线/S335 延线	金鸿公路/盐洪线	一级 公路	6.00	规划	澄海区城镇体系规划(2010)
	澄饶 03	盐洪线	金鸿公路/凤东路	西环路	一级 公路	7.03	规划	<u>本次规划新增线位</u>
	澄饶 04	西环路	盐洪线	海城大道	一级 公路	2.70	规划	潮州港经济区总体规划(2012)

名称	编号	组成路段	起点	终点	等级	长度(Km)	基本情况	组成路段线位来源
饶平城区—南澳县城际连线								
饶澳大桥 (南澳跨海二线)	饶澳 01	饶澳大桥	饶平海山 S222	南澳环线 S336	二级公路	5.60	规划	<u>本次规划新增线位</u>
潮汕枢纽片区城市对外连线								
潮汕枢纽 一射	潮汕枢纽 连线 01	X093 炮浮线潮州段 +潮州五横	空港环线/东环	汕头市界/樟隆公路	一级公路	13.07	规划	潮州市公路网规划(2006)
	潮汕枢纽 连线 02	樟隆公路	汕头市界/潮州五横	金溪路	二级公路	10.59	已建	既有线位
	潮汕枢纽 连线 03	金溪路	樟隆公路	凤东路	一级公路	7.00	规划	澄海区城镇体系规划(2010)
潮汕枢纽 二射	潮汕枢纽 连线 04	X078	潮汕枢纽南环/环镇南路	汕头北岸环线	一级公路	16.89	已建	既有线位
	潮汕枢纽 连线 05	G206 新线(X078)	潮汕枢纽南环	X078/潮阳路	一级公路	9.67	规划	<u>本次规划新增线位</u>
潮汕枢纽 三射	潮汕枢纽 连线 06	炮(台)潮(南)线	潮汕枢纽南环/西环	潮南西环/X052	一级公路	30.25	规划	<u>本次规划新增线位</u>
潮汕枢纽 四射	潮汕枢纽 连线 07	炮浮路揭阳段+ 厦深铁路潮汕站进站路	G206	S233	一级公路	13.94	规划	<u>本次规划新增线位</u>
潮汕枢纽 五射	潮汕枢纽 连线 08	炮台路	G206	S233/X088	一级公路	17.40	规划	<u>本次规划新增线位</u>
潮汕枢纽 六射	潮汕枢纽 连线 09	登沙大道	潮汕枢纽南环	潮安西环/S233	一级公路	5.28	规划	<u>本次规划新增线位</u>

名称	编号	组成路段	起点	终点	等级	长度(Km)	基本情况	组成路段线位来源
<b>重要干线公路</b>								
重要干线 01		S221	上饶上善(S334)、梅州大埔		二级公路	5.94	已建	既有线位
重要干线 02		S222	饶平海山、黄冈、联饶、浮山、汤溪、三饶、梅州大埔桃源		二级公路	83.26	已建	既有线位
重要干线 03		S231	潮州意溪、文祠、凤凰		二级公路	31.04	已建	既有线位
重要干线 04		S233	潮州古巷、田东圩、梅州留隍		二级公路	25.42	已建	既有线位
重要干线 05		S234	梅州留隍、潮州凤凰、新塘、三饶、新丰、饶洋、上饶、上善、福建平和县九峰		二级公路	75.90	已建	既有线位
重要干线 06		X001	饶平建饶、新丰、梅州大埔光德		二级公路	23.85	已建	既有线位
重要干线 07		X072	潮安文祠、归湖、赤凤、梅州留隍 改建段(归湖镇区至梅州交界段), 14.598 公里 同 X073 按四车道, 路基 24.5 米宽改建		一级公路	25.01	改建	既有线位
重要干线 08		X073	潮安意溪、归湖		一级公路	13.19	改建	既有线位
重要干线 09		X074	潮安意溪、武坪		二级公路	10.74	已建	既有线位
重要干线 10		X075	外环北路-韩西村-梅州交界段		二级公路	20.90	改建	既有线位
重要干线 11		X084+X086 +三百门港区疏港路	潮安武坪、饶平上社、浮滨、樟溪、钱东、洪洲、三百门港区(三百门港区疏港路为城市主干道, 1.3 公里)		二级公路	60.08 +1.30	已建	既有线位

名称	编号	组成路段	起点	终点	等级	长度(Km)	基本情况	组成路段线位来源
重要干线 12		X079	饶平浮山、东山		二级公路	14.74	已建	既有线位
重要干线 13		X081	饶平碧冈、所城、大埕		二级公路	17.67	已建	既有线位
重要干线 14		X082	饶平所城、拓林		二级公路	5.89	已建	既有线位
重要干线 15		X083+厦深铁路饶平火车站疏站北路	饶平 X087、高堂、联饶		二级公路	5.59+5.0	已建 新建	既有线位 潮州市 2016-2018 年综合交通网建设计划
重要干线 16		饶平进港大道	汕汾高速、仙春、拓林		一级公路	13.50	已建	既有线位
重要干线 17		饶平外环北路	中山公园、下尾铺		二级公路	5.00	已建	既有线位
重要干线 18		饶平站进站路	锦裕学校、饶平站		二级公路	3.00	已建	既有线位
重要干线 19		X093 炮浮线至 S232 线护堤路连接道路(炮浮路延线)	X093 炮浮线、S232 线护堤路连接道路		一级公路	8.50	规划	潮州市 2016-2018 年综合交通网建设计划(潮州市城市总体规划 2015-2030)
重要干线 20		X085	钱东、洪洲、三百门港区		二级公路	5.00	已建	既有线位
重要干线 21		滨海旅游公路 (闽粤沿海通道组成部分)	与汕头市交界	福建省界	一级公路	39.50	规划	潮州港经济区总体规划(2012)
重要干线 22		G324	葵潭、普宁、潮南、潮阳、汕头、澄海、饶平		一级公路	167.5	已建	既有线位
重要干线 23		汕汾高速公路潮州互通立交至径南工业园连接线一级公路	汕汾高速铁铺互通、径南工业园		一级公路	5.8	规划	<b><u>本次规划新增线位</u></b>
重要干线 24		创业二路东延线	创业二路、潮饶一线		一级公路	6.0	规划	<b><u>本次规划新增线位</u></b> (潮州市城市总体规划 2015-2030)

## (五) 潮州市(汕潮揭地区)沿海内河航道布局方案

为强化汕(头)潮(州)揭(阳)地区沿海港口与国际、港澳、国内航线的高效联系,保持进港航道通过能力和等级适度超前于港区需求,为沿海港口的发展提供有力支撑,布局形成以广澳进港航道为主要航道,以汕头港进港航道、海门港区进港航道、靖海进港航道、前詹作业区航道、潮州港进港航道为重要航道,其他航道为有益补充的汕(头)潮(州)揭(阳)地区沿海航道网。

充分发挥水运优势,引导大宗散货等适水货物通过内河航道集疏运,以有效缓解公路运输压力,实现沿海港口与内河港口更有效连通,汕(头)潮(州)揭(阳)地区内河航道布局规划为:以1000t级及以上高等级航道为骨干航道,以300t~500t级航道为地区重要航道的干高支低、分层推进、江河—海口直达的“两千流、两通道、一支流、一延伸”航道网。

汕(头)潮(州)揭(阳)地区沿海航道网规划表

表 15

序号	航道名称	主要服务范围	规划等级		
一、潮州港					
1	潮州港进港航道	三百门港区、西澳港区(大金門)	VII	五万	重要航道
		金狮湾港区、西澳港区(金狮湾进港航道)	V	十万	
		金狮湾港区、西澳港区(柘林湾进港航道)	V	十万	
2	东里河外航道		XII	一千	一般航道
3	海山水道		XII	一千	一般航道
4	深饶航道	深澳码头	XII	一千	一般航道
5	乌五航道	三百门港区	XII	一千	一般航道
6	小金门航道	三百门港区、后江渔港码头	XII	一千	一般航道
7	东小门水道	柘林渔港码头	XII	一千	一般航道
8	大澳水道		XII	一千	一般航道
9	黄岗水道		XII	一千	一般航道
10	笠港水道	海山渔港码头	XII	一千	一般航道
11	碧洲水道		XII	一千	一般航道

序号	航道名称	主要服务范围	规划等级		
二、汕头港					
1	诏汕干线西段	广东省沿海东西运输通道(潮州、汕头段)	IX	一万	一般航道
2	布一航道	云澳渔港码头、布袋澳油气码头	V	十万	一般航道
3	广澳进港航道	广澳港区	I	三十万	主要航道
4	汕头港进港航道	老港区、珠池港区、马山港区、堤内港区	VII	五万	重要航道
		老港区、珠池港区	VIII	三万	
5	汕海航道	广东省沿海东西运输通道(汕头段)	VIII	三万	一般航道
6	海门港区进港航道	海门港区	IV	十五万	重要航道
7	前汕航道	前江滚装战备码头、前江码头、鹿仔坑码头	X	五千	一般航道
8	莱长航道	长山尾车轮渡码头、莱芜码头、星海码头	XII	一千	一般航道
9	后澄航道	巨赢水泥厂码头、猴鼻尖码头	X	五千	一般航道
10	莲阳河外航道		XII	一千	一般航道
11	外沙河外航道		XII	一千	一般航道
12	新津河外航道		XII	一千	一般航道
13	海门港内航道	新雄贸易有限公司石油化工码头	XII	一千	一般航道
14	汕澄航道	广东省沿海东西运输通道(汕头段)	X	五千	一般航道
三、揭阳港					
1	海甲航道	广东省沿海东西运输通道(揭阳段)	VIII	三万	一般航道
2	靖海进港航道	靖海作业区	IV	十五万	重要航道
3	资深进港航道	资深作业区	I	三十万	重要航道
4	前詹进港航道	前詹作业区	IV	十五万	重要航道
5	神泉进港航道	神泉作业区	IX	一万	一般航道
6	南海进港航道	南海作业区	V	十万	重要航道

汕(头)潮(州)揭(阳)地区内河航道规划一览表

表 16

航道名称	起点名称	终点名称	航道里程 (Km)	规划航道等级	规划的航道尺度 (m)			备注
					水深	宽度	弯曲半径	
一、韩江流域								
韩江干流	三河坝	潮州枢纽	115	4	2.0	50	330	内河航道
东溪	潮州枢纽	南溪桥闸	16	4	2.0	50	330	内河航道
东里河	南溪桥闸	浮任	24	3	2.4	60	480	内河航道
西溪	潮州枢纽	大衙	24	5	1.6	40	270	内河航道
新津河	大衙	新港口	16	5	1.6	40	270	内河航道
梅溪	光华桥	礮石大桥	3	3	4.5	80	450	海轮航道
二、榕江流域								
榕江	觉石大桥	双溪咀	39	10000t	8.1	130	650	海轮航道
榕江南河	双溪咀	榕华大桥	19	3000t	6.0	100	650	海轮航道
	榕华大桥	河婆	83	500t				内河航道
榕江北河	双溪咀	榕东大桥	5	3000t	6.5	100	650	海轮航道
	榕东大桥	梅东大桥	10	1000t	4.8	100	480	海轮航道
三、其他航道								
达濠水道	河渡口	礮石大桥	20	5	1.6	40	270	内河航道

## (六) 潮州市(汕潮揭地区)综合客运枢纽布局方案

结合综合交通出行链上下层次性，按照服务腹地覆盖范围大小，将综合交通客运枢纽分成4个层次：地区门户客运枢纽、区域客运枢纽、市域客运枢纽和城市公交枢纽。

门户客运枢纽功能定位：从地域视角看，门户客运枢纽位于发展阶段较高的地区或城市，对外主要提供大范围、长距离的国际、省际出行服务，对内提供超行政市区范围、可达都市圈范围的覆盖服务。

区域客运枢纽功能定位：从地域视角看，区域客运枢纽位于区域内主要城市，对外主要提供大范围、长距离的省际和大区域城市（城市群）间的出行服务，对内提供市区范围的覆盖服务。

市域客运枢纽功能定位：从地域视角看，市域客运枢纽对外主要提供都市圈范围内城市间的出行服务，对内提供城市片区组团级的覆盖服务。

城市公交枢纽功能定位：从地域视角看，城市公交枢纽主要指重要公交线路首末站，为市区内跨社区出行提供服务。

### 潮州市(汕潮揭地区)综合客运枢纽布局方案

基于汕潮揭地区同城化发展战略、综合交通运输网络一体化发展要求及客运枢纽辐射影响范围和服务对象的广泛性，门户客运枢纽和区域客运枢纽以汕潮揭地区为规划研究范围进行布局研究

表 17

序号	名称	主要服务对象 (方式)	现状与规划 技术等级	属地与位置	集疏运方式
<b>汕潮揭地区门户客运枢纽</b>					
1	揭阳潮汕机场	民航	4D级(4E级)	揭阳登岗镇	高速公路、快速干线、城际轨道
2	潮州潮汕站	厦深铁路	一等站(已建)	潮州沙溪镇	高速公路、快速干线、城际轨道
<b>汕潮揭地区区域客运枢纽</b>					
1	汕头站	广梅汕铁路	已建	汕头泰山路	高速公路、快速干线、城际轨道
2	潮州站	广梅汕铁路	已建	潮州新风路	高速公路、快速干线、城际轨道
3	揭阳站	广梅汕铁路	已建	揭阳环市北路	高速公路、快速干线、城际轨道
4	饶平站	厦深铁路	已建	潮州黄冈镇	高速公路、快速干线、城际轨道

序号	名称	主要服务对象 (方式)	现状与规划 技术等级	属地与位置	集疏运方式
5	谷饶站	厦深铁路	已建	汕头谷饶镇	高速公路、快速干线、城际轨道
6	普宁站	厦深铁路	已建	揭阳普宁市	高速公路、快速干线、城际轨道
7	葵潭站	厦深铁路	已建	揭阳葵潭镇	高速公路、快速干线、城际轨道
8	汕头客运总站	公路	一级(已建)	汕头潮汕路	快速干线
9	潮州客运总站	公路	一级(已建)	潮州潮枫路	快速干线
10	揭阳客运总站	公路	一级(已建)	揭阳榕华大道	快速干线
<b>潮州市域客运枢纽</b>					
1	潮州站	城轨 1/8/14 号线	规划	潮州市区	快速干线
2	磷溪站	城轨 14 号线	规划	潮州	城市主干路
3	铁铺站	城轨 14 号线	规划	潮州	城市主干路
4	饶平站	城轨 14 号线	规划	潮州	城市主干路
5	潮汕站	城轨 1/2 号线	规划	潮州	城市主干路
6	潮安站	城轨 1 号线	规划	潮州	城市主干路
7	长途中心客运站	公路	一级(已建)	潮州市区	城市主干路
8	潮州客运总站	公路	二级(已建)	潮州市区	城市主干路
9	客货汽车客运站	公路	二级(已建)	潮州市区	城市主干路
10	城南汽车客运站	公路	二级(规划)	潮州市区	城市主干路
11	城东汽车客运站	公路	二级(规划)	潮州市区	城市主干路
12	高铁枢纽换乘中心	公路	二级(规划)	潮安县	城市主干路
13	潮安县汽车客运站	公路	二级(已建)	潮安县	城市主干路
14	潮安县沙溪客运站	公路	三级(规划)	潮安县	城市主干路
15	潮安县江东客运站	公路	三级(规划)	潮安县	城市主干路
16	潮安县凤凰客运站	公路	三级(规划)	潮安县	城市主干路
17	潮安县金石客运站	公路	三级(规划)	潮安县	城市主干路
18	潮安县古巷客运站	公路	三级(规划)	潮安县	城市主干路
19	潮安县铁铺客运站	公路	三级(规划)	潮安县	城市主干路
20	饶平县汽车客运站	公路	二级(已建)	饶平县	城市主干路
21	饶平县新城区客运站	公路	一级(规划)	饶平县	城市主干路
22	饶平枢纽客运站	公路	二级(规划)	饶平县	城市主干路
23	饶平县钱东客运站	公路	三级(规划)	饶平县	城市主干路
24	饶平县城客运站	公路	三级(规划)	饶平县	城市主干路

序号	名称	主要服务对象 (方式)	现状与规划 技术等级	属地与位置	集疏运方式
25	饶平县海山客运站	公路	三级(规划)	饶平县	城市主干路
26	饶平县浮山客运站	公路	三级(规划)	饶平县	城市主干路
27	饶平县三饶客运站	公路	三级(规划)	饶平县	城市主干路
28	饶平县新丰客运站	公路	三级(规划)	饶平县	城市主干路
29	饶平县上饶客运站	公路	三级(规划)	饶平县	城市主干路
30	水运码头：陈厝楼码头、南堤码头、濶溪码头、仙洲东、仙洲西码头、桥东码头、意溪码头、归湖码头；承担韩江两岸客运、游客沿江观光旅游和潮州至梅州的客运服务等功能。				

### 潮州市城市公交客运枢纽系统

表 18

编号	站场名称	编号	站场名称
枢纽类型：市域公交枢纽			
1	市公共汽车公司站	3	南桥站
2	池湖站	4	桥东站
枢纽类型：区县公交枢纽（首末站）			
1	潮安县城公共汽车站	10	奎元站
2	饶平县城公共汽车站	11	凤塘收费站站
3	凤塘韩钢站	12	径南开发区站
4	金山中学站	13	意溪站
5	易初莲花站	14	归湖站
6	南国明珠站	15	文祠站
7	交警支队站	16	东风站
8	陶瓷学院站	17	彩塘站
9	河头站	18	饶平新城区客运站站
枢纽类型：公交换乘枢纽（首末站）			
1	职业技术学校站	13	玉窖站
2	淡浮院站	14	春城楼站
3	古巷镇政府站	15	陈厝楼站
4	一八八医院站	16	官塘站
5	磷溪镇政府站	17	梅溪站
6	大新乡站	18	

## (七) 潮州市(汕潮揭地区)综合货运枢纽布局方案

结合主要货物运输出行链上下层次性，按照服务腹地覆盖范围大小，将综合交通货运枢纽分成3个层次：国际货运枢纽、国内货运枢纽和地区物流配送中心(物流园)。

国际货运枢纽：依托“海港”“空港”的交通优势，对外提供大范围、长距离的国际、省际货运服务。

国内货运枢纽：依托铁路场站、公路枢纽等，为沿海经济带、高新技术开发区等提供与产业发展相匹配的国内货运服务。

地区物流园区(配送中心)：依托产业园、工业园等，为满足零售消费与生产资料配送需求提供短距离的货运服务。

### 潮州市(汕潮揭地区)综合货运枢纽布局方案

基于汕潮揭地区同城化发展战略、综合交通运输网络一体化发展要求及综合货运枢纽辐射影响范围和服务对象的广泛性，国际货运枢纽以汕潮揭地区为规划研究范围进行布局研究

表 19

序号	名称	主要服务对象(方式)	现状与规划技术等级	属地或位置	功能定位
<b>汕潮揭地区国际货运枢纽</b>					
1	汕头港广澳港区 (含广澳铁路货站、 广澳集装箱物流中心)	远洋运输	国家沿海 主要港口	汕头市	主要功能是为近、远洋集装箱运输、大宗散杂货及石油化工、液体化工运输提供服务，将成为具有物流园区、临海加工、保税仓储等多功能的综合性港区。
2	汕头港海门港区 (含海门铁路货站、 海门物流中心)	远洋运输	国家沿海 主要港口	汕头市	主要功能是为临港工业走廊提供服务，将以进口能源物资和原材料运输为主，以大型临港工业项目为起步，为打造粤东沿海能源和仓储基地、石化产业链服务。
3	揭阳空港高新 产业物流园	民航运输	规划	揭阳市 空港经济区	重点发展自由贸易、保税仓储、物流中转、物流配送、国际采购、展览展示、加工出口，为粤东乃至海西地区的空港物流中心。
4	揭阳港神泉作业区 (含神泉综合国际 物流园区)	远洋运输	广东省 重要港口	揭阳市 惠来县	以海运物流为主导，开展港-路多式联运方式，建设石化专业物流中心、外贸货物集散地、集装箱货物集散地。

序号	名称	主要服务对象(方式)	现状与规划技术等级	属地或位置	功能定位
5	揭阳港靖海作业区 (含靖海国际物流港)	远洋运输	广东省重要港口	揭阳市惠来县	以海运物流为主导,发展港路多式联运,打造外贸货物集散地、集装箱货物集散地。
6	潮州港西澳港区 (同金狮湾铁路货站、西澳港区物流园组合,向下一层次组合,下同)	远洋运输	广东省重要港口	潮州市饶平县	为主要为临港产业开发提供服务,以承担集装箱运输为为主,兼顾发展散杂货的水陆中转运输,具有货物装卸、储存、保税仓储、现代物流、出口贸易等功能。
7	潮州港金狮湾港区 (同作业区货站、金狮湾港区物流基地组合)	远洋运输	广东省重要港口	潮州市饶平县	以承担煤炭、矿石、水泥气等大宗散货的中转运输为主。是潮州港集大宗散货水陆中转运输和临港重化工业开发等多功能为一体的综合性港区。
<b>潮州市国内货运枢纽和地区物流园区(配送中心)</b>					
1	疏港铁路古巷货站	铁路运输	规划	潮州市	铁路货站
2	疏港铁路意溪货站	铁路运输	规划	潮州市	铁路货站
3	疏港铁路钱东货站	铁路运输	规划	潮州市	铁路货站
4	疏港铁路饶平东货站	铁路运输	规划	潮州市	铁路货站
5	疏港铁路金狮湾货站	铁路运输	规划	潮州市	铁路货站
6	疏港铁路作业区货站	铁路运输	规划	潮州市	铁路货站
7	潮州西澳港区物流园	远洋运输	48 万 m <sup>2</sup>	西澳港区	国际综合性物流园:依托保税区,发展集装箱、物流仓储、增值出口加工、商贸展示、物流信息、保税等综合物流服务。
8	金狮湾港区物流基地	国内及远洋运输	30 万 m <sup>2</sup>	金狮湾港区	国际综合性物流园:依托临港产业,承担煤炭、油气等大宗散货的集散、中转、仓储、公水联运、铁路水联运等物流服务。
9	潮汕高铁站物流园	铁路、公路	20 万 m <sup>2</sup>	潮汕高铁站	综合性物流园:依托潮汕高铁站发展货物仓储、集散、物流配送等综合性物流服务。
10	潮州火车站物流中心	铁路、公路	15 万 m <sup>2</sup>	潮州火车站	综合性物流中心:依托广梅汕铁路发展公路货运、仓储、公铁联运、铁水联运等综合性物流服务。
11	饶平火车站物流中心	公路、铁路	15 万 m <sup>2</sup>	饶平火车站	综合性物流中心:依饶平站发展货物仓储、集散、物流配送、公铁联运等综合性物流服务。
12	径南开发区物流中心	公路运输	15 万 m <sup>2</sup>	径南开发区	综合性物流中心:发展物流仓储、运输、包装、货运交易等综合性物流服务。
13	潮州市公路货运中心站	公路运输	10 万 m <sup>2</sup>	潮州经济开发区	货站:公路货运、货运代理、停车、包装、货运交易等综合性物流服务。
14	桥东货站	公路运输	7.5 万 m <sup>2</sup>	桥东新区	货站:公路货运、货运代理、停车、包装、货运交易等综合性物流服务。
15	登塘货站	公路运输	7.5 万 m <sup>2</sup>	潮安区	货站:公路货运、货运代理、停车、包装、货运交易等综合性物流服务。

序号	名称	主要服务对象(方式)	现状与规划技术等级	属地或位置	功能定位
16	潮州韩东服装物流园	公路运输	15万 m <sup>2</sup>	湘桥区	服装产业物流中心：依托潮州市区服装产业，发展现代仓储、专业配送、市场展示和批发采等物流服务。
17	潮州枫溪物流园	公路运输	25万 m <sup>2</sup>	枫溪区	陶瓷产业物流园：依托枫溪区陶瓷产业优势，发展物流仓储与运输、商业会展、采购等综合性物流服务。
18	潮安彩塘物流中心	公路运输	12.5万 m <sup>2</sup>	潮安区	不锈钢产业物流园：依托潮安镇不锈钢产业优势，发展物流仓储与运输、商业会展、采购等综合性物流服务。
19	潮安庵埠物流中心	公路运输	17.5万 m <sup>2</sup>	潮安区	食品产业物流中心：发展食品交易、运输、装卸等物流服务。
20	循环产业物流园	公路运输	20万 m <sup>2</sup>	潮安区	专业物流园：电器电子产品、废金属、废橡塑等废旧物资堆放集散、仓储运输、分拣加工、交易等物流服务。
21	潮安特色产业物流园	公路运输	25万 m <sup>2</sup>	潮安区	特色产业物流园：依托潮安塑料工艺、不锈钢、印刷包装等产业，发展现代仓储、专业配送、市场展示和批发采购等物流服务。
22	潮安古巷物流中心	公路运输	10万 m <sup>2</sup>	潮安区	特色产业物流中心：发展陶瓷成品交易及配套物流服务等。
23	饶平三饶货运站	公路运输	7.5万 m <sup>2</sup>	饶平县三饶镇	特色产业物流中心：发展陶瓷成品交易及配套物流服务等。
24	饶平新丰货运站	公路运输	7.5万 m <sup>2</sup>	饶平县新丰镇	特色产业物流中心：发展陶瓷成品交易及配套物流服务等。
25	黄岗货运中心	公路运输	10万 m <sup>2</sup>	饶平县	货运中心：依托水族机电及配套产业链发展机电器材的集散、运输等物流服务
26	三百门物流基地	远洋运输	30万 m <sup>2</sup>	饶平县	主要为地方经济发展和临港工业开发提供服务，以承担腹地集装箱、件杂货、成品油、粮食等货物运输以及陆岛运输为主
27	潮安凤塘货运站	公路运输	7.5万 m <sup>2</sup>	潮安区凤塘镇	特色产业物流中心：发展陶瓷成品交易及配套物流服务等。
28	饶平联饶货运站	公路运输	7.5万 m <sup>2</sup>	饶平县联饶镇	特色产业物流中心：发展陶瓷成品交易及配套物流服务等。
29	饶平浮山货运站	公路运输	7.5万 m <sup>2</sup>	饶平县浮山镇	特色产业物流中心：发展陶瓷成品交易及配套物流服务等。
30	潮汕高铁快递集散中心	公路运输	5万 m <sup>2</sup>	潮汕高铁站	承担潮州快递集散功能。

## (八) 潮州市(汕潮揭地区)主要枢纽集疏运系统布局方案

枢纽集疏运功能从基本的客货运输联系，向更高层次的经济辐射、物流信息传递等功能延伸，促使枢纽从传统的一个“点”向区域化空间概念拓展。汕(头)潮(州)揭(阳)地区综合运输枢纽集疏运既是充分发挥枢纽功能的保障，也在城市对区域辐射延伸方面的具有积极意义；布局方案总体上遵循满足对外交通需求、体现对城市用地开发的引导作用、体现枢纽资源的区域共享与优化配置、适应各要素之间有机衔接要求、突出多式联运与无缝衔接。

### 揭阳潮汕机场、潮州潮汕站集疏运系统布局方案

表 20

主要集疏运方向 (片区)	集疏运 方式	主要承载线路
汕头片区 (主城区, 含潮州潮安)	城际轨道	R01 线、R02 线+R03 线
	高速公路	G78(汕昆高速)
	干线公路	G206、潮汕枢纽二射
汕头濠江潮阳片区	城际轨道	R11 线+R12 线
	高速公路	S20(潮莞高速)+潮汕二环(含潮汕联络线) +S14(汕湛高速)
	干线公路	潮汕枢纽三射、汕揭三线
汕头潮南片区	城际轨道	R11 线
	高速公路	S20(潮莞高速)+S13(揭惠高速)
	干线公路	潮汕枢纽三射
汕头澄海片区	城际轨道	R01 线+R09 线
	高速公路	G78(汕昆高速)+潮汕二环
	干线公路	潮汕枢纽一射
汕头南澳片区	城际轨道	R01 线+R09 线+R10 线
	高速公路	G78(汕昆高速)+潮汕二环
	干线公路	潮汕枢纽二射+澄海环线+南澳大桥
揭阳片区 (主城区、含揭东区)	城际轨道	R03 线+揭阳城市轨道交通
	高速公路	G78(汕昆高速)
	干线公路	揭阳环线、G206、环市南路、南环望江北路

主要集疏运方向 (片区)	集疏运 方式	主要承载线路
揭阳蓝城片区	城际轨道	R03 线+揭阳城市轨道交通
	高速公路	S20(潮莞高速)
	干线公路	揭阳环线、揭阳一横、揭阳二横
揭阳普宁片区	城际轨道	R11 线+R05 线、揭阳城市轨道交通+R04 线
	高速公路	S20(潮莞高速)+S17(揭普高速)
	干线公路	潮汕枢纽四射+汕普一线
揭阳惠来片区	城际轨道	R11 线
	高速公路	S20(潮莞高速)+S13(揭惠高速)
	干线公路	潮汕枢纽四射+S13(揭惠高速)
揭阳揭西片区	城际轨道	R15 线、揭阳城市轨道交通
	高速公路	S20(潮莞高速)
	干线公路	揭阳环线、揭揭一线、揭揭二线
潮州片区(主城区)	城际轨道	R01 线
	高速公路	S20(潮莞高速)
	干线公路	潮汕枢纽环线+潮州环线
潮州饶平片区	城际轨道	R01 线+R14 线
	高速公路	G78(汕昆高速)+G15(沈海高速)
	干线公路	潮汕枢纽四射+澄海环线+澄饶二线/G324

汕头港广澳港区集疏运系统布局方案

表 21

主要集疏运方向 (区域)	集疏运 方式	主要承载线路
梅州及以远地区	干线铁路	疏港铁路+广梅汕铁路
	高速公路	G15(沈海高速)+G78(汕昆高速)
汕头市区	高速公路	G15(沈海高速)
	快速干线	汕头环线
潮州市区	高速公路	G15(沈海高速)+G78(汕昆高速)
	快速干线	汕头环线+S232/S233
揭阳市区	高速公路	S14(汕湛高速)+S13(揭惠高速)
	快速干线	汕头环线+S234

### (九) 潮州市主城区城市主干线布局方案

潮州市主城区城市路网布局规划原则上引用既有已批规划，一则尊重既有规划的可持续性与完整性及城市规划部门的权威性，二则可更清晰地厘清综合交通运输体系与城市发展总体规划宏观层次与中观层次之间的关系；同时基于“一张网”布局理念与发展要求，为实现公路与城市道路有效顺畅的融合，对既有规划谋划的主要干线在“大路网”中重新定义结构属性，并与地区干线公路网具体线位相对应。

#### 潮州市主城区城市主干线布局方案

表 22

编号	道路名称	起止	宽度 (米)	与地区干线公路 布局的对应关系
城区50米及50米以上道路（包括36米外环东路红山段）				
1	潮汕路	枫溪广场~外环南路	50	潮州二射 CZ 16
2	潮州大道	南堤路~外环北路	50	潮州五射 CZ 20
3	潮州东大道	潮州大桥~高速引道	60	潮州跨江三线 CZ 29
4	外环北路	枫骊公路~银槐北路	50	潮州北环 CZ 01-02
5	外环北路	银槐北路~意东三路	50	潮州北环 CZ 01-02
6	外环南路	外环西路~溪口大道	50	潮州南环 CZ 06
7	外环西路	外环北路~外环南路	50	潮州西环 CZ 07
8	外环东路	溪口大道~汕汾高速引道	50	潮州东环 CZ 32
9	外环东路	汕汾高速引道~北山路	36	潮州东环 CZ 32
10	汕汾高速引道	东山路~汕汾高速立交	50	潮州东环 CZ 32
11	枫春路	体育馆~潮州大道	50	
12	枫春路	潮州大道~枫溪广场	50	
13	意东三路	外环北路~东山路	50	潮州东环 CZ 31
14	新风路	枫溪广场~外环西路	50	潮州三射 CZ 17

编号	道路名称	起止	宽度 (米)	与地区干线公路 布局的对应关系
<b>韩江西岸30~40米道路</b>				
15	江东大道	东西溪大桥~潮揭高速公路	36	
16	新洋路	银槐北路~枫春路	40	<b>潮州六射 GZ 21</b>
17	潮枫路	汽车站~陈桥涵	36	
18	潮枫路	陈桥涵~枫溪广场	40	
19	枫春南路	体育馆~南堤路	40	
20	银槐北路	外环北路~新洋路	36	<b>潮州六射 GZ 22</b>
21	银槐西路	银槐北路~新风路	36	
22	银槐南路	新风路~南堤路	36	<b>潮州六射 GZ 22</b>
23	磷溪大道	同心路~外环东路	36	
24	西河路	永护路~西园路	30	
25	春荣路	新洋路~西荣路	30	<b>潮州跨江一线 GZ 23</b>
26	北景路	西荣路~金山大桥	36	<b>潮州跨江一线 GZ 24</b>
27	振工西路	银槐西路~外环北路	40	<b>潮州四射 GZ 19</b>
28	振工东路	银槐西路~绿榕西路	40	<b>潮州四射 GZ 18</b>
29	兴工北路	外环北路~振工西路	36	
30	北站二路	外环北路~绿榕北路	30	
31	绿榕北路	西荣路~潮州大道	36	<b>潮州内环 GZ 11</b>
32	绿榕西路	潮汕路~潮州大道	36	<b>潮州内环 GZ 10</b>
33	绿榕南路	潮汕路~南堤路	36	<b>潮州内环 GZ 09</b>
34	城新路	枫春南路~环城西路	30	
35	城新西路	枫春南路~银槐南路	36	
36	城新南路	银槐南路~凤南路	36	
37	西园路	河头~西荣路	32	<b>潮州内环 GZ 12</b>
38	环城西路	河头~城新路	32	<b>潮州内环 GZ 13</b>
39	环城南路	城新路~韩江大桥	32	<b>潮州内环 GZ 14</b>
40	南较西路	枫春南路~凤新南路	30	

编号	道路名称	起止	宽度 (米)	与地区干线公路 布局的对应关系
41	南堤路	枫春南路~外环南路	32	<b>潮州一射 CZ 15</b>
42	兴工路	古竹公路~枫骊公路	36	
43	如意路	新风路~东西溪大桥	36	
44	站前一路	新风路~潮汕路	36	
45	凤浮路	藏龙路~外环南路	36	
46	幸福路	如意路~外环南路	36	
47	吉祥路	银槐南路~外环南路	36	
48	凤南路	潮汕路~南堤路	36	
49	西溪路	鳗场路~外环西路	36	
50	彩虹路	潮枫路~枫春路	36	
51	泰安路	新风路~潮枫路	36	
<b>意溪地区30~40米道路</b>				
52	北山二路	意东三路~北山路	36	
53	北山路	意东三路~外环东路	36	
54	北桥路	金山大桥~意东三路	36	<b>潮州跨江一线 CZ 26</b>
<b>桥东和磷溪地区30~40米道路</b>				
55	东山路	卧石路~汕汾高速引道	40	<b>潮州跨江二线 CZ 28</b>
56	东山路	韩江大桥~卧石路	32	<b>潮州跨江二线 CZ 28</b>
57	安澄路	固溪二桥~创业二路	36	<b>潮州新区三纵 CZ 36</b>
58	砚峰路	汕汾高速引道~外环南路	32	<b>潮州新区二纵 CZ 35</b>
59	溪口大道	汕汾高速引道~外环东路	36	<b>潮州新区一纵 CZ 34</b>
60	磷溪大道	同心路~外环南路	36	
61	同心路	东西溪大桥引道~溪南六路	36	<b>潮州新区二横 CZ 33</b>
62	创业二路	外环南路~同心路	36	
63	溪南一路	埔涵路~东西溪大桥引道	30	
64	溪北一路	砚峰路~外环东路	36	<b>潮州新区一横 CZ 32</b>
65	中兴二路	仙田路~砚峰路	22	

## 五、综合客运系统规划方案

构建潮州市内部、潮州市往汕潮揭地区、潮州市对外三级相对独立而又紧密衔接配合的综合客运系统，通过合理布局，分工协同，充分发挥不同运输方式的比较优势，达到优化交通运输资源配置，实现不同运输方式、不同网络层次运输能力充分且相互匹配、衔接紧密、运行流畅，形成层次清晰、广泛覆盖、优质高效的更加方便快捷、安全高效、节能环保、可持续发展的潮州市综合客运体系，并最终实现引导城市合理布局、便利人民群众出行的目的。

### (1) 构建层次清晰、衔接紧密、广泛覆盖的市域内部客运系统

实施城市公共交通优先发展战略，按照“紧凑城市、模式多元、统筹衔接、空间提升”理念，大力发展城市公共交通，到2030年形成潮州中心区与潮安区、饶平县间以高速直达客运为快速主骨架，常规公交（含班线客运、农村公交）为主体，出租车客运为补充的，“快、干、支、辅、特”层次清晰、衔接紧密且广泛覆盖的公共交通系统。实现市域内部客运系统占机动化出行的比率达到40%、出租车占机动化出行的比率达到5%左右。

### (2) 构建联系密切、沟通顺畅的汕潮揭区域客运系统

形成汕潮揭中心城区间以城际轨道、高速直达客运为主体，普通跨市班车及出租车客运为补充；三市各县区间以高速直达班线为骨干，远期以城际轨道为骨干，普通班线为主体；毗邻地区以普通班线为主体，部分客流集中地区开行跨市公交，以出租车运输为补充的汕潮揭一体化客运系统。实现汕潮揭三市主城区间30分钟可达，任意县区主城区间2小时可达。

### (3) 构建能力充分匹配、衔接顺畅、快速通达的对外客运系统

以潮汕机场、厦深高铁潮州站及潮州火车站为依托，积极提升潮州市区至潮汕机场及高铁站之间的接驳服务水平，充分发挥航空与铁路在潮州与外围地区间中远距离客运联系的主力作用，打造潮州市以航空、高铁为

主体的中远距离高速客运系统；加强潮州市各区县客运枢纽的建设，以公路客运枢纽及潮州高铁站为依托，形成以高速直达班线客运为主体、其他道路运输形式为补充的省内跨市及闽赣周边地区跨省的客运系统。

## 六、综合货运系统规划方案

抓紧潮州港口大发展契机，依托深圳（潮州）产业转移工业园、潮州港经济区、特色产业基地等重点产业园区（基地）的带动，积极配合潮州市沿海重要港口城市建设，以协同化、物流化、绿色化、信息化发展战略为指引，构建辐射广泛、绿色高效、服务优质、海陆空协调发展的综合货运系统，支撑潮州市经济发展。根据货运系统的服务区域和影响范围，结合潮州市特殊的地理位置和交通运输条件，本次规划将潮州市综合货运系统划分为地区物流配送系统、国内货运系统、国际货运体系三大系统。

**地区物流配送系统：**依托潮州市区及潮安、饶平特色产业基地和大型专业市场规划，构建功能完善、绿色环保、及时可靠的地区物流配送系统，满足潮州地区零售消费与生产资料配送需求，并有效支撑汕潮揭同城化物流配送发展需要。

规划建设 7 个城市零售商贸配送中心共 27 万平米，11 个生产资料物流配送中心（含货运站、物流园区）共占地面积 160 万平方米，1 个快递集散中心占地面积 5 万平方米。以 7 个配送中心为核心，推进城市配送功能向农村和城市周边区域延伸，构建覆盖城乡及周边区域的一体化配送网络系统；以 11 个生产资料物流配送中心（园区）为核心，推进特色产业的集约化、专业化发展，构建覆盖粤东地区的特色产业物流配送系统；以 1 个快递集散中心为节点，与粤东各市快递园区联合，共同打造粤东地区同城快递网。

**国内货运系统：**依托沿海经济带、深圳（潮州）产业转移工业园等重点园区或经济发展区的带动，建成与潮州市产业发展相适应的运转高效、

辐射通达、绿色经济的国内货运系统。

规划 11 个对外货运枢纽，规划面积共 223 万平方米，以主要对外运输枢纽为依托，现代化节能环保运输设备为载体，大力发展公铁、公水多式联运，构建辐射通达、转运高效的运输集散网。

**国际货运系统：**深化港口对外开放，提升港口航运能力，积极推进以港口为中心的保税加工、保税物流业发展，完善现代物流配套设施，提高物流服务水平、优化便捷通关环境，通过港口联盟发展战略，提升竞争力，吸引国际船班、拓展内陆腹地，构建通关便捷、统一开放、服务优质的国际大宗货物运输系统；同时完善与揭阳潮汕机场衔接的物流集疏运系统，建成高附加值的物流集散网络，满足粤东及粤闽赣地区外贸货物集散需求。

规划潮州 2 个国际货运物流园区，与汕头、揭阳两市其他 6 个国际物流园共同构成汕潮揭地区国际货运枢纽；通过港口群战略联盟发展模式，提升港口整体竞争能力；优化通关环境开展国际物流合作，拓展国际物流市场，开通更多的国际航线、航班，构建以覆盖东南亚为主的国际货运网络；提高国际货运服务质量与标准，构建现代化产业服务体系。

## 七、油气主干管网发展规划方案

根据《广东省油气主干管网规划》，到2020年，广东省将建成连通各地的完善天然气管道网络，实现“气化全省”。气源包括南海海上天然气陆地终端、沿海LNG接收站、内陆跨省长输管道等天然气供应渠道，天然气资源供应总量预计约600亿立方米/年，省内建成天然气主干管道约4000公里，总投资约540亿元，形成全省联网、多气源互补、资源共享、开放使用、安全可靠的天然气管网系统。

《规划》涵盖汕潮揭地区的布局为：“十二五”期间，结合粤东、粤西LNG接收站的建设，建设珠三角地区通达粤东、粤西的天然气管道，到2015年形成以珠江三角洲为中心，向东西两翼和北部延伸，通达全省21个市的

天然气主干管网；粤东LNG配套项目工程：依托粤东LNG项目，建设连接潮州、汕头、揭阳、梅州等地的粤东天然气输送管网，全长710公里，计划于“十二五”期间开工建设。



## 八、支持保障系统规划方案

以综合交通运输管理体制为基石，以多元化投融资体制为抓手，以完善的法律法规为依据，以严格的标准规范为指引，以先进的信息化技术为手段，以健全的安全应急体系为保障，以高素质的人才队伍为主体，构建一个支撑潮州市综合客货运输体系高效运转的支持保障系统。

- (1) 构建资源集中，统筹一体的综合交通运输管理体制；
- (2) 构建多元化，可持续的交通运输投融资机制；
- (3) 构建全方式、多维度的法律法规体系；
- (4) 构建管理创新、运输组织创新的信息系统；
- (5) 构建促进衔接、简化流程的行业标准规范体系；
- (6) 构建可靠、高效的安全应急系统；
- (7) 打造一支高素质的人才队伍。

## 九、环境影响评价

### (一) 环境影响识别

综合交通运输体系尤其是基础交通网络的规划实施将带来区域性、结构性的环境影响，主要涉及生态系统、环境质量、自然资源、社会环境等方面。环境影响识别需判断影响性质（有利与不利、直接与间接、短期与长期、可逆与不可逆等）、范围和程度，重点识别规划实施导致的不利、直接、长期、不可逆和累积性影响。

### (二) 规划实施中环境影响减缓措施

#### 1. 生态保护

根据规划涉及环境敏感区的不同保护要求，划定禁止穿越区域（包括自然保护区核心区与缓冲区、风景名胜区的特级及一级景区、世界自然与文化遗产、饮用水水源地一级保护区等）和限制穿越区域（主要包括自然保护区实验区、风景名胜区的一般景区、水产种质资源保护区、饮用水水源地二三级保护区、森林公园、地质公园、重要湿地、原始天然林、珍稀濒危野生动植物集中分布区、居民集中居住区等）。

根据规划涉及区域的资源环境特点，提出节约土地、减轻生态与环境影响的施工方案，最大限度地减缓交通网络建设的生态影响。对于受到较大影响的生态系统或重要生态功能区，提出针对性的生态恢复或生态修复方案；对于受规划实施影响后不可恢复或难于修复的生态系统和重要生态功能区，应提出生态补偿措施或生境替代方案。对于公路建设可能导致的水土流失、生境破坏、生态阻隔等问题，应提出针对性的对策措施；对于受影响的野生保护动物，应提出针对性的保护要求。

#### 2. 污染控制

针对规划实施后污水及主要污染物的排放增量，结合区域环境基础设

施建设相关规划，提出污水处置方案建议。对于穿越敏感水体且可能导致污染风险的路段，应提出设置桥面径流收集系统、建设应急事故池等工程措施的建议。

结合区域环境空气和声环境保护相关要求，确定合理的大气污染和噪声控制目标，针对可能受影响的重要环境敏感区提出必要的污染防控措施。结合区域用地布局规划方案，提出网络沿线规划建设的要求。

针对规划实施后环境风险事故形势，结合区域事故应急体系的现状和规划，提出具有针对性、可操作性的环境风险防控措施。

### 3. 资源能源节约

从合理选线、灵活掌握建设标准等方面提出节约用地要求；从综合运输体系建设、车辆能源结构优化等方面提出能源集约利用对策和建议。

### 4. 社会经济发展

从征地拆迁补偿、文物和宗教设施保护、路网沿线用地管控等角度提出减轻规划实施对社会经济环境不利影响的对策措施。

## 十、近期重点行动计划

### (一) 计划目标

近期（至2020年前）是推进“加快转型升级、建设幸福潮州”战略的关键时期，同时也是构建潮州市乃至整个汕潮揭地区现代综合交通运输体系的战略机遇期，起好步、开好局，筑实发展基础、铆足发展动力具有重要意义。

围绕构建“构建区域性和省际衔接的现代化综合交通枢纽”总体目标，以“立足粤东大门”、“扩容提质”、“汕潮揭同城化”为发展导向，轨道交通规划建设取得实质性进展，地区高速公路基本网络化，铁路港和海

港公路集疏运系统基本完善，城市主骨架、市际主通道基本建成，运输服务和体制机制与基础设施建设并举发展与创新，综合交通运输体系新格局总体上适度超前经济社会发展的需求。

## （二）主要行动

### 1. 全面落实“同城化”交通发展任务

为进一步促进汕头、潮州、揭阳三市同城效应，共同打造布局合理、功能完善、联系紧密的城市群，省交通运输厅牵头编制了《汕（头）潮（州）揭（阳）交通运输同城化发展规划》。《规划》明确到**2020**年，城际轨道交通力争实现零突破，高速公路网络骨架基本形成，港口、空港和铁路枢纽站场等综合运输枢纽站场及其周边的集疏运体系总体完善；客货运流转顺畅有序，运输市场规范统一。布局完善、结构合理、功能完备、衔接紧密的综合运输体系基本建立，汕潮揭境内“半小时生活圈、一小时经济圈”基本形成，汕潮揭交通运输同城化全面实现。

《规划》除轨道交通、高速公路外就普通国省道干线明确了一系列建设任务，重点以提高路面质量为中心有计划有重点地实施国省道干线公路改善工程，充分发挥干线公路的交通集散功能；国道基本达到二级及以上技术标准，省道消除沙土路，结合城市功能改造穿越城镇路段；同时注重高速公路连接线建设，实现干线公路与高速公路网的有效衔接，充分发挥高速公路网的功能。

### 2. 进一步落实“绿色交通”发展任务

绿色交通是一个全新的理念，强调的是城市交通的“绿色性”，即减轻交通拥挤，减少环境污染，促进社会公平，合理利用资源。其本质是建立维持城市可持续发展的交通体系，以满足人们的交通需求，以最少的社会成本实现最大的交通效率。《广东省综合交通运输体系发展“十二五”

规划》明确“促进交通运输业绿色发展”，国内外经验表明，绿色交通发展行之有效的措施有扎扎实实落实公交优先战略、强化精细的交通工程设计、采取合理的交通需求管理措施以实现城市交通供求关系的动态平衡等。

基于“绿色交通”发展理念和经济社会发展水平，潮州市交通运输应进一步落实公交优先，确保增加新能源公交车辆规模达**200**台以上；贯彻落实《汕潮揭公共交通同城化工作方案》，加大公共交通同城化力度、推行出租车联运、依托省汽车客运联网售票系统扩大客运联网售票范围。依托潮州市区及潮安、饶平特色产业基地和大型专业市场规划，构建功能完善、绿色环保、及时可靠的地区物流配送系统，满足潮州地区零售消费与生产资料配送需求，并有效支撑汕潮揭同城化物流配送发展需要。依托沿海经济带、深圳（潮州）产业转移工业园等重点园区或经济发展区的带动，建成与潮州市产业发展相适应的运转高效、辐射通达、绿色经济的国内货运系统。

### 3. 联手推进地区城际轨道项目规划建设

2011年12月，省发展和改革委员会对《粤东地区城际轨道交通规划研究》进行国内公开招标采购，2017年中标单位中铁工程设计咨询集团有限公司编制完成了《规划》报告，布局规划了“一线两环加射线”路网方案，并提出近期2020年建设汕头至潮州东、潮州东至潮汕机场、汕头至潮汕机场等，先行构成汕头、揭阳、潮州三个城市的主轴线，形成有效连接。

潮州同汕头、揭阳三市，应时不我待、只争朝夕，联手形成合力，会同省发展和改革委员会加快推进《规划》的编制工作和报批立项；应着眼于地区交通发展大局，理解和认同《规划》“粤东同城化、交通一体化”编制理念，尽快稳定布局规划方案，并做好土地控制规划；应着眼于交通发展方式转变，积极推进骨架线路建设，不仅缓解城际主通道交通压力，而且

发挥示范带动效应，以“一线”带动“一网”，以引导地区城镇群合理布局和协调发展。

#### 4. 主动推进广梅汕铁路二线等规划建设

根据《广东省综合交通运输体系发展“十二五”规划》，拟“加快交通运输线网建设，大力发展轨道交通”，其中将广梅汕龙湖南至汕头段增建二线（含厦深铁路进汕头站联络线工程）、广梅汕铁路龙川至龙湖电气化工程、粤东疏港铁路列为重点推进项目，以实现主要通道客货分线，提高通道的运输效率和运输能力，提升港口辐射能力和整体竞争力，改善地区运输结构。

目前上述相关项目已基本完成前期研究工作，此外为贯彻落实省委省政府加快粤东西北振兴发展的战略部署，2014年潮州疏港铁路联合筹备组、汕头疏港铁路联合筹备组和揭阳疏港铁路联合筹备组正式挂牌成立，标志着疏港铁路从原来由各市独立筹建转变为由省、市联合筹建，促进项目建设进一步加快。其中广梅汕铁路潮州段改线项目是适应城市规划布局，改善城区交通环境的需要，主动推动项目建设对促进城市经济发展，增强汕潮揭地区对外辐射能力具有深远意义。

#### 5. 着力推进既定高速公路项目规划建设

着眼于汕潮揭地区高速公路基本网络化、至珠三角地区和海西地区高速公路多通道基本形成，着力推进国家高速公路和出省高速公路通道性项目建设，积极推进汕潮揭区内联网高速公路和主要港站枢纽集疏运高速公路干线性项目建设，构建布局基本完善、对外辐射能力强、服务水平高、保障可靠的公路骨架网络。

2013年4月，为深入贯彻落实党的十八大和习近平总书记视察广东重要讲话精神，省委十一届二次全会和省《政府工作报告》强调要加快推进

重要基础设施建设，促进全省经济持续健康发展，加快实现“三个定位、两个率先”总目标。推进基础设施建设尤其是粤东西北地区交通基础设施建设是当前和今后一段时期各级政府的工作重点，省政府印发的《加快推进全省重要基础设施建设工作方案（2013-2015年）》涉及潮州市的项目有甬莞高速潮州至惠州段、甬莞高速省界至潮州古巷段、潮汕环线高速、大潮高速，着力推进既定项目建设，应凝聚共识、形成加快项目建设强大合力，刚柔并济、千方百计破解征地拆迁难题，多措并举，想方设法解决建设资金瓶颈。

## 6. 积极推动潮汕站和潮州港集疏运建设

厦深铁路潮汕站和潮州港作为潮州乃至整个汕潮揭地区综合交通运输体系的重大枢纽节点，对于推动城市经济发展、引导城市空间布局和交通网络布局起着非常重要的作用；其集疏运系统不仅实现枢纽与其腹地之间的空间运输联系，而且已经超越地理学概念，集疏运功能从基本的客货运联系向更高层次的经济辐射、物流信息传递等功能延伸；作为集疏运系统重要组成的干线公路，在功能延伸方面更能促使枢纽从传统的一个“点”向区域化空间概念拓展。

根据集疏运系统布局规划方案，厦深铁路潮汕站和潮州港两大枢纽干线公路集疏运主要需完善（新建）的项目有潮汕枢纽环线、潮汕枢纽四射、潮汕枢纽五射、潮汕枢纽六射、大潮高速进港支线等，基本上呈现线路长、跨市域、经城镇等特点，推进难度大。积极开展前期路线规划与工程可行性研究，尽快稳定线位，预留用地，纳入相关规划，待时机成熟以顺利推进项目实施建设；与此同时，做好做实项目前期研究工作，留足时间探索干线公路建设的多元化筹融资机制或交通引导发展(TOD)模式，做到从容建设，确保速度、规模服从效益和质量。

## 7. 有序开展城市主骨架和市际主通道研究

在“加快转型升级，建设幸福广东”的新历史时期，省委、省政府审时度势，高瞻远瞩地作出了全面提高全省城市化发展水平的重要战略部署。省第十一次党代会明确提出支持粤东西北地级市城区扩容提质、聚集发展、率先崛起，并制定印发了《广东省促进粤东西北地区地级市城区扩容提质五年行动计划》。《行动计划》要求“拓展城市空间，科学开发城市新区”，并明确加快推进汕头东部新城、潮州东城新区、揭阳空港经济区等城市新区建设，同时要求改变沿区域交通干线蔓延扩张和以同心圆方式向外扩张的发展模式。

基于城镇群多中心快速干线网络“城市环线+城际连线”布局理念，《规划》全面梳理了汕潮揭地区干线公路，并充分体现和融合“扩容提质”和“同城化”发展要求，布局新增了一批城市主骨架和市际主通道线路，潮州市域内主要有潮州北环、潮州南环、潮安东环、饶平环线、潮揭一线、潮饶二线、潮澄一线、潮澄二线、潮澄三线、澄饶一线、澄饶二线、饶澳大桥等，项目特点类同枢纽集疏运新建项目，线路长、跨市域、经城镇、推进难度大，有序开展项目前期路线规划与工程可行性研究具有积极意义。

## 8. 适时开展单一客货运枢纽场站建设研究

综合客运枢纽和货运枢纽是大力推进综合交通运输体系的切入点和突破口，单一枢纽场站建设对规范运输市场、优化运输组织、提高城市形象具有积极的意义。目前，潮州客、货运输枢纽（站场）发展缓慢，客运枢纽方面一体化理念的综合枢纽建设总体滞后，公交场站严重缺乏，枢纽结构配比不合理；货运枢纽方面场站设施简单、功能单一，基本上只有仓储、停车、装卸等功能，许多货运场站甚至仅仅作为货车停车场或是采用临时货物装卸站场，场站配套设施不完善，缺乏货物装卸设备，机械化程度低，主管部门对行业的支持和引导政策滞后。

结合综合交通出行链上下层次性，按照服务腹地覆盖范围大小，《规划》定义了地区门户客运枢纽、区域客运枢纽、市域客运枢纽和城市公交枢纽四个综合交通客运枢纽层次；货运方面布局了一批地区物流配送中心、国内货运枢纽和国际货运枢纽。总体而言潮州市枢纽场站建设尤其是货运物流发展相对薄弱，适时有序开展单一场站建设的前期研究工作，论证建设的可行性，特别是摸清土地可利用情况，做好控制预留，以期为后续大发展提供必要条件。