

潮州市城市综合交通体系规划 (2021—2035 年)

公示稿

潮州市交通运输局

2023 年 2 月

目 录

一、 规划概述	1
1.1 规划背景	1
1.2 规划范围	1
1.3 规划期限	1
二、 交通发展基础	1
2.1 交通发展现状	1
2.2 主要存在问题	4
三、 交通发展目标与战略	6
3.1 交通发展目标	6
3.2 交通发展战略	7
四、 对外交通系统规划	8
4.1 铁路规划	8
4.2 公路规划	10
4.3 港口规划	11
4.4 机场规划	12
五、 城市道路系统规划	13
5.1 道路功能分级	13
5.2 主骨架道路规划	13
5.3 基础性道路规划	14
5.4 市域路网总体方案	15
5.5 分区路网方案	15
5.6 道路红线控制标准	16
六、 公共交通系统规划	17
6.1 公交线网体系规划	17

6.2	公交站场布局规划	18
6.3	公交专用道规划	18
七、	慢行系统规划	19
7.1	慢行道规划	19
7.2	人行过街设施规划	19
八、	城市停车系统规划	20
8.1	停车分区及发展指引	20
8.2	公共停车场规划	21
8.3	配建停车标准优化建议	21
8.4	路内停车发展建议	22
九、	水上交通系统规划	23
9.1	综合性码头规划	23
9.2	水上交通发展建议	23
十、	客货运枢纽规划	24
10.1	客运枢纽规划	24
10.2	客运枢纽发展建议	25
10.3	货运枢纽规划	26
10.4	货运通道规划	27
10.5	货运交通管理建议	27
十一、	交通管理与交通信息化规划	27
11.1	交通管理规划	27
11.2	交通信息化规划	29
十二、	近期建设计划	29
12.1	铁路	30
12.2	港口	30
12.3	航道	30

12.4 道路系统	30
12.5 公共交通	31
12.6 慢行交通	31
12.7 静态交通	31
12.8 水上交通	31
12.9 客货运枢纽	32
12.10 智慧交通	32

一、 规划概述

1.1 规划背景

为贯彻落实交通强国、交通强省精神，应对潮州市交通发展面临的新形势、新要求，根据市政府工作要求，由市交通运输局组织编制《潮州市城市综合交通体系规划（2021—2035年）》，旨在支撑潮州市国土空间总体规划编制，促进交通要素与国土空间其它要素的有效协同，与此同时，通过科学规划近、远期重大交通基础设施，提出解决当前交通问题的系统方案，构建现代化、一体化的综合交通体系，推动潮州交通可持续发展。

1.2 规划范围

本次规划的研究范围为潮州市域，与潮州市国土空间总体规划一致，其中，陆域面积 3159.89 平方公里，海域面积 543.13 平方公里。

1.3 规划期限

本次规划的规划期限与潮州市国土空间总体规划一致，规划期限为 2021—2035 年，其中，近期至 2025 年，远期至 2035 年，远景展望至 2050 年。

二、 交通发展基础

2.1 交通发展现状

（1）对外交通

航空：目前主要依托揭阳潮汕机场，潮州市区与其直线距离约 17 公里。揭阳潮汕机场为 4E 级，定位为广东省区

域枢纽机场，主要辐射粤东地区汕潮揭三市，航线以国内为主，兼顾东南亚国际航线。

铁路：现有铁路线 3 条，分别为厦深铁路、梅汕客专、广梅汕铁路，总里程 122.1 公里。现有铁路站 4 个，其中，高铁站 2 个（潮汕站、饶平站），普铁站 2 个（潮州站、潮安站）。

港口：潮州港 2021 年全年货物吞吐量 1713 万吨，已建成金狮湾和三百门 2 个沿海港区，共 14 个泊位，其中 6 个万吨级以上泊位。潮州市航道总里程 360 公里，其中内河航道 328 公里，沿海航道 32 公里。

公路：潮州市现有公路总里程 5470 公里，现有高速公路 4 条，分别为沈海高速、宁莞高速及潮州东联络线、潮汕环线高速和大潮高速；普通国省道 17 条，分别为 G228、G324、G355、G539、S221、S222、S227、S231、S232、S233、S333、S501、S502、S503、S504、S505、S506。

（2）城市道路

潮州市中心城区初步形成“环+放射”的路网体系。其中，环线由绿榕南路、绿榕西路、绿榕北路、环城西路、南堤路等组成，放射线分别为 S233、新风路、潮汕路、护堤路、潮州东大道、韩江大桥、X075、潮州大道等。

中心城区现有跨韩江桥梁 4 座，从北到南依次为金山大桥、韩江大桥、潮州大桥、如意大桥，另外有 1 座外环大桥在建。

中心城区外围共有 10 个高速公路出入口。其中，宁莞高速出入口 4 个，分别连接新风路、瓷兴路、S227、S231 和 S232；汕昆高速/潮汕环线高速共用出入口 1 个，连接炮浮路；潮汕环线高速出入口 3 个，分别连接潮汕路、S504 和

X074；沈海高速出入口 1 个，连接潮州东大道。

潮安城区和饶平城区的道路网自成体系，北部山区、南部沿海地区的路网覆盖相对较低。

（3）公共交通

2021 年公交客运量为 948 万人次。现有公交线路 83 条，线路总里程约 1300 公里。

现有独立占地的公交站场 12 个，其中部分公交站场结合长途汽车客运站设置。现有大型综合车场共 2 个，分别为桥东车站、饶平新城客运站。现有公交站场自有 82 个充电车位，租赁及其它合作充电车位 24 个。

（4）慢行交通

居民日常出行以中短距离出行为主，步行交通出行比例较高。目前中心城区的市政道路基本设有人行道，主干路的人行道相对较宽，次支路的人行道普遍较窄。

中心城区过街设施以平面过街为主，主要交叉口已基本实现人行过街信号控制，次支路交叉口则大多数为无信号灯控的人行斑马线。中心城区内现有立体过街设施 9 处，均为人行天桥。

中心城区的枫春路、潮州大道、绿榕北路、新洋路等部分道路上设有非机动车专用道。

（5）静态交通

中心城区现有路外公共停车场 20 处，泊位约 4117 个，路内停车设施 76 处，泊位 6729 个。现状路内停车区域划分为三类，不同停车区域采取不同的收费标准。现状路内停车采用智慧化管理，在一定程度上缓解了“停车难”问题。

2.2 主要存在问题

(1) 对外运输通道不够完善，交通枢纽能级有待提高。铁路方面，潮州与广州、深圳等粤港澳大湾区核心城市直连直通的高铁仅有厦深铁路，节假日运力趋于饱和；中心城区尚无铁路枢纽，市民铁路出行不便。港口方面，大型码头数量偏少，进出港航道等级较低，难以适应船舶大型化发展的需要；港口集疏运主要依靠普通公路，立体高效的疏港交通体系尚未形成。公路方面，高速公路对北部山区的辐射和服务较弱，南北发展差距明显；普通公路的公路网总体技术等级偏低，普通国省道中双向四车道及以上道路里程占比仅 30%。

(2) 高效便捷的路网体系尚未形成，路网整体运行效率偏低。目前城市骨架路网主要由普通公路及一般城市主干路构成，跨组团快速通道较为缺乏，中心城区与潮安、饶平城区的联系时间约需要 1 小时。中心城区进出城通道不够快捷，新风路、潮汕路等进出城道路交通功能混杂，运行车速偏低，市中心进出高速公路需要近 30 分钟时间。老城区道路等级低，红线窄，拓宽改造难度大，随着机动车交通的快速增长，交通压力日益增加。韩江新城、高铁新城等重点发展片区的路网建设相对滞后，与周边地区的互联互通不足。

(3) 公共交通发展相对滞后，营运服务水平有待提升。受私家车、网约车发展以及疫情冲击，公交客运量逐年下降。公交线网布局不够合理，线路重复系数高，外围地区覆盖薄弱。公交站场建设相对滞后，首末站场用地缺乏，部分首末站只能占用道路空间发车和停靠，配套服务设施

缺乏。公交运营服务时间短，部分线路发车间隔长，受道路交通运行状况影响，公交准时性难以保障。

（4）慢行系统建设不够完善，慢行安全性有待提升。中心城区步行道被侵占现象比较普遍，影响步行系统的通畅性和连续性。非机动车道空间不足，机非混行现象普遍。行人立体过街设施数量偏少，过街信号设施建设有待加强。外围地区的慢行交通系统发展滞后，步行设施和非机动车道设置缺乏，交通安全性有待提升。

（5）停车设施供需矛盾大，停车管理有待加强。中心城区现状停车泊位缺口较大，泊位需求满足率不足 50%。路边乱停乱放现象普遍，影响机动车、非机动车以及行人的正常通行。

（6）客货运站场布局不尽合理，功能升级迫在眉睫。公路客运站主要集中在市区和县城，北部山区的车站覆盖较弱。受公路客运市场环境的影响，传统公路客运站经营困难。现有货运站场呈“小而散”分布，缺乏大型专业化货运枢纽，信息化、标准化程度低，货运枢纽布局与产业布局的融合度不够，部分主要产业集聚区未配套货运枢纽站场。

（7）交通智慧化建设尚处于初级阶段，应用广度和深度有待加强。智慧交通顶层规划缺失，交通信息化应用体系尚未建立。出行服务的品质有待提升，现阶段为公众提供的综合性出行信息服务，以电子站牌、小程序或 APP 集成的公交类通用性、片段式服务为主，为公众提供全场景、动态的信息服务尚缺乏基础。

三、交通发展目标与战略

3.1 交通发展目标

以满足人民日益增长的美好生活需要为中心，紧密围绕“一带一路”、粤港澳大湾区、汕潮揭都市圈等国家及区域发展战略，紧密围绕潮州“一轴两带”区域发展格局和“一廊三心四片区”城镇空间格局，打造粤东交通枢纽门户，构建“通道快捷、枢纽引领、网络高效、品质优越”的城市综合交通系统，为“在更高起点打造沿海经济带上的特色精品城市、把潮州建设得更加美丽、谱写现代化潮州新篇章”当好先行，为广东在新征程中走在全国前列、创造新的辉煌作出潮州贡献。

具体发展指标如下：

潮州市综合交通发展指标

指标		现状	2025 年目标	2035 年目标
通道快捷	对外客运时效性	到达汕头、揭阳中心城区大于 1 小时	1 小时内通达汕头、揭阳中心城区	0.5 小时内通达汕头、揭阳中心城区
		到达粤港澳大湾区核心城市大于 2 小时	2 小时内通达粤港澳大湾区核心城市	2 小时内通达粤港澳大湾区核心城市
		到达部分广东省主要城市大于 4 小时	4 小时基本覆盖广东省主要城市	3 小时基本覆盖广东省主要城市
		到达海西经济合作区主要城市约 3 小时	2.5 小时通达海西经济合作区主要城市	2 小时通达海西经济合作区主要城市
对外出行结构	客运	铁路 39%	铁路 ≥ 40%	铁路 ≥ 50%
		铁路 < 1%，水运 18%	铁路 ≥ 3%	铁路 ≥ 5%
	水运 ≥ 20%		水运 ≥ 30%	

指标		现状	2025 年目标	2035 年目标
枢纽引领	中心城区通达主要客运枢纽时间	40 分钟	30 分钟	15 分钟
	货运枢纽通达市域腹地时间	70 分钟	60 分钟	40 分钟
	多方式衔接综合交通枢纽数量	3	6	8
网络高效	高峰小时干道网饱和度	平均饱和度 0.7	平均饱和度 ≤ 0.65	平均饱和度 ≤ 0.65
	干道网平均速度	中心城区约 20km/h	中心城区内 ≥ 25km/h	中心城区内 ≥ 30km/h
			外围区 ≥ 30km/h	外围区 ≥ 35km/h
出行时间	中心城区 30 分钟上高速公路、与城市副中心 50 分钟通达	中心城区 20 分钟上高速公路、与城市副中心 40 分钟通达	市域主要节点 20 分钟上高速公路、与城市副中心 30 分钟通达	
品质优越	非机动车出行率	58.80%	≥ 60%	≥ 60%
	中心城区公交出行在机动化出行中的分担率	8.80%	≥ 10%	≥ 20%
	万人公交车拥有量	5	≥ 6	≥ 10

3.2 交通发展战略

(1) 门户塑造战略：强化大枢纽大通道建设，打造粤东交通门户枢纽。构筑高效便捷的铁路网络，完善铁路客货运站场布局，巩固和提升潮州作为粤东铁路枢纽的地位。建设专业化现代化港口，构建多通道复合型的集疏运通道体系，发展成为广东省重要沿海工业大港。构建快速通达的高速公路网，高效快捷的干线公路网，覆盖完善的农村公路网，全面提升公路网络服务水平。构筑以揭阳潮汕机场为主，饶平通用机场为辅，直升机起降点为补充的区域共享航空体系，打造粤东通用航空产业先行示范区。

(2) 网络优化战略：完善道路、公交、慢行网络，便捷居民群众高效出行。构建功能清晰、结构合理、通达高效的道路网，支撑潮州市区域发展格局和城镇空间格局。构建多层次、广覆盖的公共交通网，为居民提供更便捷、更高效、更舒适的出行服务。构筑安全、连续、舒适、便捷的慢行交通网，营造高品质的慢行空间。

(3) 枢纽驱动战略：建设集约高效枢纽体系，推动站城一体融合发展。构建覆盖广泛、换乘高效的客运枢纽体系，实现铁路、公路等对外交通方式与公交、出租车等城市内部交通的无缝衔接，支撑各组团发展。构建与潮州产业发展相匹配的货运枢纽体系，构筑通达可靠的物流通道，提升物流运输能力和效率。

(4) 品质提升战略：打造精细化智慧化交通，营造优质宜人出行环境。加快智慧交通建设，提高交通系统运行效率。实施交通需求管理，引导私人机动车的合理使用。构建以配建停车为主、公共停车为辅、路内停车为补充的停车设施体系，实现停车供需基本平衡，逐步缓解居民停车难问题。在做好韩江生态保护和饮用水源保护的前提下，积极发展水上客运精品航线，充分满足城市内河货运需求，打造具有潮州特色的水上交通系统。

四、对外交通系统规划

4.1 铁路规划

以汕漳铁路、粤东城际铁路等重大项目建设为契机，构筑层级分明、高效便捷、四通八达的铁路网络，完善铁路客货运站场布局，巩固和提升潮州作为粤东铁路枢纽的地位。

（1）高速铁路

规划形成“三横一纵”高速铁路网，预留沪深广高速磁悬浮通道。

“三横”：厦深铁路，里程 85.3 公里，设计时速 250 公里/小时，已建；汕漳铁路，里程 20.5 公里，设计时速 350 公里/小时，在建；广河客专延长线，里程 54.4 公里，设计时速 350 公里/小时，规划预留。

“一纵”：梅汕客专，5.1 公里，设计时速 250 公里/小时，已建。

规划高铁站 4 座，包括潮汕站、饶平站、韩江新城站、饶平南站。

（2）城际铁路

落实粤东城际“一环一射”的规划布局，潮州境内规划两段城际铁路，分别为潮州东至潮汕机场段、潮州东至汕头段，总里程 30 公里，设计时速 160 公里/小时。规划城际站 8 座，包括潮州东站、湘桥站、半岛广场站、韩江新城站、潮州东站、如意站、浮洋站、潮汕站。

（3）普速铁路

规划形成“两主一支四专”的普速铁路网。

“两主”：广梅汕铁路，里程 31.7 公里，设计时速 120 公里/小时，已建；大潮铁路，里程 74.7 公里，设计时速 160 公里/小时，规划新建。

“一支”：大潮铁路饶平支线，里程 5.6 公里，设计时速 160 公里/小时，规划新建。

“四专”：分别为港区煤炭专用线、港区石油专用线、港区物资综合专用线、港区油气专用线，总里程 7.6 公里，设计时速 80 公里/小时，规划新建。

4.2 公路规划

以高速公路和普通国省道干线公路为骨架，农村公路网为基础，构建高效率、广覆盖的公路网络，对外快速通达粤港澳大湾区、厦漳泉城市群和赣粤闽原中央苏区，融入汕潮揭都市圈半小时通勤圈，对内高效连接中心城区、区县级行政中心、区域重要交通枢纽、重要产业集聚区和重要乡镇，畅通内外双循环。

（1）高速公路

落实广东省高速公路网规划，结合潮州市发展诉求及实际情况，规划形成“四横四纵”的高速公路网络总体布局，总里程 380.3 公里，较现状新增 177.3 公里，高速公路网密度达 12.0 公里/百平方公里，规划高速出入口 34 个，较现状新增 15 个。

“四横”：潮州饶平至潮安文祠高速公路，51.4 公里，规划新建；宁莞高速，74.2 公里，已建；沈海高速+潮汕环线高速，56.3 公里，部分改扩建；汕头至饶平沿海高速，17 公里，规划新建。

“四纵”：大潮高速至潮州港金狮湾港区延长线高速，80 公里，规划新建；大潮高速，55.5 公里，已建；潮南高速+潮州东联络线+潮南高速南延线，31.5 公里，部分规划新建；汕昆高速，14.4 公里，规划改扩建。

（2）干线公路

结合潮州市经济社会发展方向和重点，以及既有相关规划，潮州市规划形成“两环十九射四横三纵二十五次”的干线公路网络总体布局，总里程约 1028 公里，其中一级公路 514.5 公里，二级公路 513.5 公里，干线公路网密度达 32.5 公里/百平方公里。

4.3 港口规划

依托优良的建港条件和陆域发展空间，加快发展临港工业配套码头建设，积极发展公共物流码头，提高集疏运能力，做大做强能源、煤炭和大宗散货等运输业务，打造大型工业港。力争到 2025 年潮州港泊位通过能力基本满足 4000 万吨的运输需求；到 2035 年泊位通过能力适度超前，成为超 1 亿吨的现代化港口。

（1）港区规划

落实潮州港总体规划，潮州港规划形成“一港四区”的总体格局，四个港区分别为金狮湾港区、三百门港区、西澳港区和韩江港区，其中韩江港区为内河港区。潮州港金狮湾港区、三百门港区、西澳港区合共规划码头泊位 55 个，占用陆水总面积 5324.2 公顷。

（2）岸线利用规划

潮州港沿海岸线自然长度 26.6 公里，其中金狮湾港区岸线长约 9.4 公里，三百门港区岸线长约 5.4 公里，西澳港区岸线长约 10.6 公里，海山岛岸线长约 1.2 公里。

（3）航道规划

规划至 2035 年潮州市内河航道总里程为 325 公里，其中三级以上航道 49 公里；沿海航道总计 15 条，里程合计 112.9 公里。

（4）集疏运体系规划

潮州港规划形成“一铁二高”的集疏运交通主骨架，“一铁”为大潮铁路，“二高”为现有大潮高速、规划新建的大潮高速至潮州港金狮湾港区延长线。潮州港的“最后一公里”集疏运主要通过连接港口各作业区的公路连接线实现。

4.4 机场规划

打造以揭阳潮汕机场为主，以通用机场为补充的区域共享航空体系，与揭阳、汕头携手共建共享粤东航空设施。把握国家和省加快发展通用航空的战略机遇，打造粤东通航产业先行示范区，推动通航产业发展。

（1）揭阳潮汕机场交通衔接规划

揭阳潮汕机场的集疏运网络以铁路、高速公路和地方干线公路组成，规划形成 2 条铁路、3 条高速公路、3 条地方干线道路的机场集疏运系统。

2 条铁路：梅汕客专、粤东城际铁路潮州东至潮汕机场段。

3 条高速公路：宁莞高速、汕昆高速、潮汕环线高速。

3 条地方干线道路：炮浮路（潮州）—炮浮路（揭阳）、高铁机场路（潮州）—机场路（揭阳）、东彩路（潮州）—东湖至刘畔线（潮州）—潮汕二环—兴潮大道（揭阳）。

（2）通用机场规划

打造以揭阳潮汕机场为主、以通用机场为补充的区域共享航空体系，与揭阳、汕头携手共建共享粤东航空设施。规划建设饶平通用机场，把握国家和省加快发展通用航空的战略机遇，打造粤东通航产业先行示范区，推动通航产业发展。

以公共服务为主体功能，在各区县布局直升机起降点，包括公共应急直升机起降点、旅游景区直升机起降点、水上机场（水上直升机起降点）、商业和个人设施直升机起降点。

五、城市道路系统规划

5.1 道路功能分级

结合潮州市发展实际，根据道路的功能定位和等级，将潮州市道路系统分为4个层次，分别为快速通道、主干路、次干路和支路。

快速通道：主要承担过境交通、对外中长距离联系、组团之间快速联系主通道等功能，设计速度为60公里/小时，双向6-8条车道，以满足快速交通通行功能为主，具有中央分隔、主线控制出入等特点，重要节点采用立交控制。

主干路：主要承担组团对外中短距离出行以及内部联系主通道，作为骨架路网的重要组成部分，设计速度为40-60公里/小时，双向6-8条车道，交通功能与服务功能并重，重要交叉口采用简易立交控制，一般交叉口大多采用信号灯控制。

次干路：主要承担城市内部中短距离出行、组团内部微循环交通联系功能。设计速度为30-40公里/小时，双向4条车道。

支路：主要承担城市内部短距离出行、组团内部微循环交通联系功能。设计速度为20-30公里/小时，双向2条车道。

5.2 主骨架道路规划

潮州市规划形成“一轴两环十射一横一纵”的快速通道系统，主要承担主要组团之间快速交通联系，以及城区与高速公路出入口的快速衔接功能。

“一轴”：指潮州大道-潮州东大道，贯穿潮州老城区

和韩江新城核心区，是潮州中心城区的核心轴线通道。

“两环”：分别指由外环北路、外环西路、炮浮路、外环南路、意东三路和凤东路组成的中心城区外环，以及由G228（改线）、环城北路和G324组成的饶平城区外环。其中，中心城区外环起到快速串联老城区、韩江新城、高铁枢纽等核心片区、分流中心城区过境交通压力和货运交通联系通道作用。饶平城区外环主要承担分流饶平城区过境交通，衔接对外通道的功能。

“十射”：向外放射的十条道路，是中心城区、饶平城区对外交通的主通道，以及快速衔接高速系统的连接道路，主要服务各组团对外和相互之间的快速联系。

“一横”：指东彩路，东西贯通串联潮汕快速东线、潮汕路和潮汕快速西线等纵向通道，对接汕头和揭阳骨干路网，服务潮安区东西向交通快速通行。

“一纵”：指G228（改线），接汕头汕北大道，实现饶平城区与汕头的快速交通联系。

5.3 基础性道路规划

基础性道路系统主要是在主骨架路网系统布局的框架下，结合各个组团内部的土地利用情况来制定，作为城市的基础和主体，主要满足城市中短距离交通和组团内部出行，以实现交通点与点之间的通达。基础性道路包括一般性主干路、次干路和支路。

主干路是中心城区及各组团内部的主要联系通道，与快速通道共同构成各大功能组团内的路网主体。

次干路的主要作用是连接主干路和支路，主要为组团内交通服务，分担主干路的交通流量。

支路是城市路网的加密，是城市交通微循环的主体，主要发挥服务周边、收集地块交通的功能，尽可能打通瓶颈路段，构建通达的支路网络系统。

5.4 市域路网总体方案

潮州市规划形成“四横四纵”的高速公路网和“一轴两环十一射一横一纵”的快速通道系统，再辅以各组团内部由主干路、次干路和支路组成的基础性路网系统。全市规划路网总里程为 5029.5 公里，其中，高速公路 380.3 公里，快速通道 256.4 公里，主干路 1399.1 公里，次支路 2993.7 公里。

5.5 分区路网方案

(1) 中心城区：规划形成“一轴+两环+十七射”的骨干路网体系。

“一轴”：潮州大道-潮州东大道。

“内环”：由绿榕北路、绿榕西路、绿榕南路、南堤路组成。

“外环”：由外环北路、外环西路、炮浮路、外环南路、凤东路、意东三路组成。

“十七射”：分别为新风路、炮浮路西延线、潮汕快速西线、X813+S506、潮汕路、潮汕快速东线、S232（护堤路）、S504、砚峰路-潮汕环线高速磷溪连接线、溪口大道南延线、国道 G539（凤东路）、北山路（S232）、S231、潮州饶平至潮安文祠高速公路东塘连接线、S227、X075、S233。

(2) 潮安城区：规划形成“六横七纵”的骨架路网体系。

“六横”：东彩路、金和路、彩塘路、潮安大道、安南路、X071。

“七纵”：潮汕快速西线、X813、潮汕路、新安大道、仙华路、潮汕快速东线、S232。

(3) 饶平城区：路网规划方案：核心区构筑“一环+一轴+两射”的骨干路网体系。

“一环”：由 G228（改线）、环城北路和 G324（丹东线）组成。

“一轴”：黄冈大道。

“两射”：S502、G228（改线）。

5.6 道路红线控制标准

高速公路：线形标准参照国家现行规范，根据地区现状、规划控制条件、功能作用确定道路设计速度，高速公路设计速度 100-120 公里/小时，地形困难路段和城市建成区采用 80、100 公里/小时，郊区和其它地区采用 120 公里/小时。

快速通道红线控制宽度为 40-60 米，双向设置 6-8 条车道，其中城区部分取高值，郊区部分取低值。

主干路红线宽度为 32-40 米，双向设置 6-8 条车道，其中城区取高值，郊区取低值。

次干路红线宽度为 20-22 米，双向设置 4 条车道。

支路红线宽度为 12-16 米，双向设置 2 条车道。

特殊功能的道路，如景观道路、步行道、滨江路等，其道路红线应根据控制性详细规划确定。

改建、扩建道路的红线宽度，用地有条件的按照新建道路标准执行，用地紧张或拆迁量比较大的地区，可根据

实际情况适度调整。

六、公共交通系统规划

6.1 公交线网体系规划

根据线路的功能定位，潮州市公交线网体系分为公交快线、公交干线、公交支线、城乡公交和特色公交五个层次。

公交快线：功能定位为公交线网的骨架，主要承担跨区域中长距离的联系，快速连接潮州中心城区、高铁新城、潮安城区、饶平城区等城市主次中心，串联大型客流集散点，同时服务高铁站等交通枢纽与重要地区的联系。延伸现有公交快线，扩大对中心城区、潮安城区和饶平城区的覆盖；增加老城区与韩江新城、凤泉湖高新区等重要片区、饶平城区与饶平南站等重要轨道站点、潮安城区与江东-东凤组团之间的公交快线，加强重要组团之间的公交联系。

公交干线：功能定为公交线网的主体，主要承担组团内部以及相邻组团之间的联系，沿主要公交客流走廊布置，快速疏散沿线公交客流。加密中心城区、高铁新城、潮安城区、饶平城区与周边重点城镇的干线网络；韩江新城、凤泉湖高新区结合新区建设同步完善干线网。

公交支线：功能为针对公交干线网布局的盲区进行补充加密，扩大城市公交服务范围，服务街区之间运输，接驳轨道站点、码头、公交枢纽站等。积极发展镇村级公交支线，服务片区内中短距离出行，并为公交快线、公交干线喂给客流，建议采用小型客车适以应镇村内狭窄的道路状况。

城乡公交：功能为服务城区与偏远镇村之间的公交联系，增强城区对周边地区的辐射和拉动作用，一般采用普通或中级客车，在乡镇端注重联系大型客流集中点，与农村客运线网衔接。

特色公交：功能为公交网络体系的补充，主要为乘客提供特设服务，满足多样化、个性化的出行需求，主要形式有旅游公交、通勤公交、通学公交、定制公交等。

6.2 公交站场布局规划

根据公交站场需求规模及规划布局原则，潮州市共规划公交站场 94 个，站场总面积 246293 平方米。

（1）公交枢纽站

全市规划公交枢纽站 14 个，主要结合铁路站、长途汽车客运站等对外交通枢纽设置，站场总面积 58878 平方米。其中，现状保留及改扩建公交枢纽站 10 个，规划新建公交枢纽站 4 个。

（2）公交首末站

全市规划公交首末站 77 个，站场总面积 106415 平方米。其中，现状保留及扩建公交首末站 9 个，规划新建首末站 68 个。

（3）公交综合车场

全市规划公交综合车场 3 个，用地总面积约 81000 平方米。其中，现状保留及改扩建综合车场 2 个，本次规划新增综合车场 1 个。

6.3 公交专用道规划

在潮州中心城区规划“两横两纵”的公交专用道网络，总长度 59 公里。

“两横”：分别为新风路-潮枫路、潮州大道-潮州大桥-潮州东大道。

“两纵”：分别为潮汕路-枫春路-新洋路-春荣路-金山大桥-北桥路、意东三路-砚峰路。

七、慢行系统规划

7.1 慢行道规划

(1) 休闲性慢行道规划

对接潮州市碧道规划、绿道规划以及旅游发展规划，结合潮州市生态要素和风景名胜分布，全市规划形成 19 条休闲性慢行道走廊，总长度 603.5 公里。

(2) 通勤生活性慢行道规划

规划形成“慢行单元+慢行主廊道+慢行联络道”的慢行网络体系。慢行主廊道主要依托城市主干路设置，主要承担中长距离的通勤性慢行出行。慢行联络道主要依托城市次干路和支路设置，承担短距离的生活性慢行出行，以及承担公共交通“最后一公里”出行。

7.2 人行过街设施规划

潮州中心城区规划立体过街设施 75 座，其中，现状已建 9 座，规划新建 66 座。规划新建的立体过街设施主要分布在新风路、潮汕路、潮州大道、潮州东大道、外环北路等未来拟实施快速化改造的交通干道，以及外环南路等规划新建的快速通道上。

八、城市停车系统规划

8.1 停车分区及发展指引

为指导停车基础设施的合理有序建设，实现分区域精细化管理，划定潮州市停车分区。综合考虑人口、土地、交通等多种因素，将潮州停车分区划分为三类区域：

(1) 一类区：限制发展区

分区范围：中心城区核心区，即内环路（绿榕南路-绿榕西路-绿榕北路-环城西路-环城南路-南堤路）以内区域+潮州古城。潮安城区核心区，即由龙华路-广梅汕铁路-护堤路-大霞路-潮汕路围合的区域。饶平城区核心区，即由饶平大道-黄冈大道-沿河北路-环城北路-霞西路-建设路围合的区域。

发展指引：从长远看应适度从紧控制停车位供给，引导居民使用公共交通、慢行交通等绿色交通出行。但由于历史欠账原因，现阶段一类区的停车供需矛盾较为突出，近期应通过充分挖潜空间资源，加强公共停车场建设，以缓解停车难问题。

(2) 二类区：适度发展区

分区范围：中心城区：外环快速路以内的区域（除一类区）。潮安区：高铁新城、庵埠镇+彩塘镇（除一类区）。饶平县：快速路外环围合区域（除一类区）。

发展指引：应适度超前规划建设停车设施，充分适应未来停车需求，实现停车位供给与需求基本平衡。

(3) 三类区：宽松发展区

分区范围：除一类区和二类区以外的其它区域。

发展指引：用地建设条件相对宽松，应按照高标准规划建设停车设施，充分满足居民停车需求。

8.2 公共停车场规划

将潮州中心城区划分为 4 个区域，分别为核心区、西片区、东片区与生态区，合共规划社会公共停车场 356 个，停车泊位共 32184 个。

核心区：规划布局社会停车场 119 个，总停车泊位 10224 个；

西片区：规划布局社会停车场 88 个，总停车泊位 9200 个；

东片区：规划布局社会停车场 149 个，总停车泊位 12760 个；

生态区：出于生态保护考虑，无规划社会停车场。

8.3 配建停车标准优化建议

（1）结合停车分区，差异化制定停车配建标准。根据潮州市不同区域发展特点，制定分区的停车配建标准，并辅以停车管理，促进城市经济与动静态交通的协调发展。如一类区（限制供应区）新建建筑停车配建标准应控制上限，二类区（适度发展区）、三类区（宽松发展区）新建建筑停车配建标准应控制下限。

（2）完善建筑物类型划分和计算单位。根据国家建筑物分类标准，结合实际需求，增加交通枢纽、工业用地、物流仓储类别配建标准，完善居住、办公、医院类别，细化商店商铺、影剧院类别。对于配建基数单位，建议医院按照床位数量计算停车位，酒店宾馆按照客房数量计算停车位，商品住宅以户计算停车位。

(3) 适当提高停车矛盾突出区域建筑物配建停车标准。对于医院、学校、商业等停车矛盾较为突出的建筑类型，应通过开展专项调查和研究，优化配建停车指标。鼓励城市更新项目在满足建设项目配建停车指标的基础上超额增建停车泊位，作为公共停车位对外提供停车服务，缓解区域停车位紧缺问题。

(4) 加强货车、出租车、非机动车等其它类型车辆的停车配建管理。根据不同建筑物的停车需求，应适当配建其它类型的停车泊位，如装卸货泊位、出租车上下客泊位、旅游巴士泊位、无障碍停车位、学校校车及学生临时接送停车位等。补充非机动车（含电动自行车）以及充电桩配建要求。

(5) 建立停车配建标准定期评估及滚动修编机制。在停车配建指标实施的过程中，跟踪调查分析停车位需求的动态变化，研判城市交通结构和停车需求发展趋势，对配建指标进行及时修编，提高适应性和科学性。

8.4 路内停车发展建议

路内停车设施的设置实行负面清单管理，并以清单为依据逐步清理现存不合理停车位。以下路段和区域原则上不应设置停车设施：

(1) 快速路主路和交通性干道。

(2) 公交车专用道、人行道内（人行道内的行人有效通过区）。

(3) 交叉口、铁路道口、急弯路、桥梁、陡坡、隧道以及距离上述地点不足 50 米路段。

(4) 单位和居住小区出入口两侧 10 米以内的路段。

(5) 公交站、急救站、加油站、消防栓或者消防队(站)门前以及距离上述地点不足 30 米路段。

(6) 距路口渠化区域起点(渐变段起点) 20 米以内的路段。

(7) 水、电、气等地下管道工作井以及距离上述地点 1.5 米以内的路段。

九、水上交通系统规划

9.1 综合性码头规划

综合考虑韩江沿岸陆域用地条件、交通集散条件、现有码头设施再利用、韩江饮用水源保护等因素,规划 13 处综合性码头,分别为:峙溪码头、金舟码头、金山码头、韩祠码头、古城码头、凤城码头、仙洲岛码头、半岛码头、龙湖码头、小红山码头、汛洲码头、汛洲西码头、欧边码头。综合性码头具备客运、旅游、货运、执法、应急救援等两种或以上功能。码头建设项目在实施阶段需与相关规划协调,严格遵循法律法规,按要求报相关行政主管部门批准。

9.2 水上交通发展建议

(1) 强化水陆交通衔接,完善码头配套功能。重点将城市道路、公交线路、绿道、自行车道接入码头,在码头陆侧配套建设公交站场、公共停车场、自行车停放点、出租车上落客点等交通设施,提高地面交通与水上交通换乘的便捷性和舒适性。对于功能重要、客流量大、用地条件充裕的旅游码头,应按照旅游集散枢纽的定位进行规划建设,配套建设独立占地的公交首末站、公共停车场,完善

旅游问询、零售商业、公共厕所等服务设施。

(2) 注重码头与韩江两岸景观风貌的融合。综合性码头除满足使用功能要求以外，还应通过造型、色彩等外观设计与周围环境景观相融合，突出地域特色。

(3) 以发展水上交通为契机，推动码头周边区域更新发展。在建设码头的同时，应注重陆域建设，促进城市开发，以码头为核心，整合周边地块，导入创意休闲、餐饮娱乐等新业态，集聚人气，带动片区更新发展和城市品质提升。

十、客货运枢纽规划

10.1 客运枢纽规划

综合考虑城市空间格局、人口分布、客流需求、交通网络布局等因素，结合潮州市现有客运枢纽及既有规划情况，规划形成“3+4+9”的客运枢纽体系，即3个门户型综合客运枢纽，4个区域型客运枢纽，9个市域型客运枢纽。

(1) 门户型综合客运枢纽

功能定位：门户型综合客运枢纽是潮州乃至汕潮揭都市圈的主要对外交通门户，以高铁站为主体，具备两种或以上对外交通方式，对外主要提供大范围、长距离的省内、省际出行服务，对内提供超行政区范围、可达汕潮揭都市圈的交通服务。

规划布局：共3个，分别为1个主枢纽，即潮汕站综合客运枢纽，以及2个次枢纽，即韩江新城综合客运枢纽与饶平南综合客运枢纽。

(2) 区域型客运枢纽

功能定位：区域性客运枢纽是潮州市次级对外交通门

户，以高铁一般站、普铁站为主体，对外主要承担中长距离的省内和城市群间的出行服务，对内提供市域范围的覆盖服务。

规划布局：共4个，分别为饶平站、潮安站、潮州站、潮州东站。

（3）市域型客运枢纽

功能定位：市域型客运枢纽一般以重要公路客运站、城市公交枢纽站为主体，对外主要提供都市圈范围内城市间的出行服务，对内提供市域内跨区出行服务。

规划布局：共9个，分别为饶平新城客运站、潮安汽车客运站、潮州公交总站、凤凰汽车客运站、三饶汽车客运站、茂芝汽车客运站、桥东公交枢纽（即桥东交通综合运输枢纽）、凤泉湖公交枢纽、彩塘公交枢纽。

10.2 客运枢纽发展建议

（1）强化枢纽一体化衔接

同站布置各类客运站场，综合客运枢纽内的铁路站、公路客运站、公交车站之间应尽可能做到同站布置。便捷枢纽站场内部换乘，鼓励同站换乘、立体换乘。完善交通标识引导，枢纽内各类交通设施的标识引导系统应统筹考虑，相互协调。建立一体化建设机制，新建大型综合客运枢纽原则上应由统一主体负责枢纽整体设计和建设。

（2）推动枢纽功能优化升级

支持公路客运站转型，完善公路客运站的公共交通综合服务功能。积极推进“站运游”融合，结合对外枢纽站场建设旅游集散中心，为游客提供咨询、购票、乘车等服

务。探索“客货邮”发展模式，推动邮政快递企业与客运企业融合发展，共享站场和运力资源。

（3）促进枢纽与城市融合发展

加强站城一体开发，促进交通与城市、产业发展深度融合。提升综合开发品质，以综合客运枢纽为重点，有序拓展枢纽商业服务功能，顺应消费需求多样化、个性化趋势，调整、拓展和提升枢纽服务。培育临站经济新业态，发展现代物流、商贸、会展、电子商务等站城一体融合的临站经济。

10.3 货运枢纽规划

结合城市空间格局、产业园区布局以及交通网络分布，潮州市规划形成“2+8+6”的货运枢纽体系，即 2 个综合物流枢纽，8 个物流中心，6 个配送中心。

（1）综合物流枢纽

功能定位：以港口、铁路站等对外交通设施为依托，对外提供大范围、长距离的国际、国内货运服务，大力发展公铁联运、水铁联运、水水联运等多式联运。

规划布局：共 2 个，分别为潮州港物流枢纽、潮州站物流枢纽。

（2）物流中心

功能定位：结合潮州市产业布局，为产业园区、高新技术开发区等提供与产业发展相匹配的生产性货运服务，同时兼顾城市货物配送功能。

规划布局：共 8 个，分别为潮安站物流中心、凤泉湖物流中心、东山湖物流中心、大岭山物流中心、西山溪物流中心、樟溪物流中心、黄冈物流中心、饶北物流中心。

（3）配送中心

功能定位：主要为生产资料配送与城市生活性物流配送需求提供短距离的货运服务。

规划布局：共6个，分别为和平配送中心、湘桥配送中心、高铁新城配送中心、韩江新城配送中心、凤凰配送中心、饶平配送中心。

10.4 货运通道规划

结合货运枢纽和产业园区布局，以货运铁路、高速公路、干线公路为主要载体，规划形成2条铁路货运主通道、11条高速公路货运主通道以及数十条以干线公路为主体的货运次通道，打造便捷高效的综合立体货运通道体系。

10.5 货运交通管理建议

（1）改善货运枢纽管理模式，提高设施资源利用效率。强化专业市场管理，降低货运对城市交通的影响。建立货运交通配载信息平台，提高运输效率。

（2）加强对货运车辆的管理，鼓励城市配送货车和大型集装箱货车发展，大力扶持“货的”发展，对货运运营问题车辆进行重点管理，大力治理“客改货”车辆，加强监管和整治“泥头车”的违法行为。

（3）与货运通道等级相适应，完善潮州市货车禁限措施，完善重点货运源周边道路的交通组织管理。

十一、交通管理与交通信息化规划

11.1 交通管理规划

坚持以人为本理念，逐步建立一套“高效、有序、公

平、安全”的城市交通管理机制，以充分发挥城市交通设施的最佳效益，全面提升城市交通运行效率。优化交通组织管理，进一步挖掘道路设施潜力，提高交通系统运行效率。优化配置各种交通方式对道路时空资源的使用，促进交通结构合理化。持续改善道路交通系统运行的安全性。构建高效的智能交通基础设施，为解决城市交通问题开辟新途径。

（1）加大交通管理设施建设投入，优化交通组织管理。优化中心城区交通信号控制，扩大交通信号控制范围。进一步完善交通标志标线、安全护拦、交通监控等道路基础设施。构建城市交通微循环，优化交通组织管理。

（2）持续推进交通安全管理工作。加强交通安全的宣传教育，加强对重点群体的宣传教育，严格驾驶员训练及牌照发放，完善道路交通安全立法，使道路使用者行为更安全，使道路环境更安全，使车辆行驶更安全。

（3）加强交通需求管理。城市交通结构引导，对各种交通方式实施区域差别化管理措施，优化城市交通结构。公交需求引导，完善公交专用道系统，设置公交优先信号，落实公交优先的规划理念。停车需求引导，利用管理手段调节停车需求，规划控制停车需求的合理分布，采用信息新技术提高停车效率。

（4）推广交通新技术应用。建立停车信息诱导系统、公交乘客信息系统、驾驶者信息系统、旅游出行信息系统等，建立先进的公交营运调度系统，完善交通信号控制系统，建设城市交通管理信息中心，积极推广立体停车，逐步减少路内停车泊位。

（5）注重环境保护。推广电动、混合动力及燃气等清

洁汽车在公交系统的应用。开发应用道路降噪新技术，加强噪声管制。保障步行和非机动车交通出行空间。

11.2 交通信息化规划

充分利用大数据平台，构建“高效、安全、环保、舒适、文明”的智能型城市交通系统，理顺管理体制，推动设施和技术层面的系统整合，有效提高潮州市交通运输系统的管理水平和运行效率，以支持潮州“智慧城市”建设。

（1）发展模式

充分利用已有的交通信息资源，系统的规划建设潮州市智能交通指挥中心，采用“自上而下”的发展模式，面向政府部门、企业以及出行者提供智能交通信息综合服务。

（2）体系框架

提出潮州市智能交通（ITS）体系框架，整个系统包括一个交通指挥中心和五个交通管理子系统。一个交通智慧中心是指智能交通大数据综合平台。五个交通管理子系统分别为综合交通信息服务系统、交通控制与管理系统、公共交通系统、智能交通运输与物流信息系统以及紧急事件快速响应系统。

（3）建设模式

在提出的潮州市智能交通体系框架的基础上，采用顺序性的建设模式，以交通指挥中心为核心，完善五个交通管理子系统的建设，在此基础上初步建立潮州市 ITS 的基础框架，采取政府主导、规划指引、分布实施的建设模式。

十二、 近期建设计划

近期（至 2025 年）按照“强枢纽、优网络、提服务、

塑品质”的建设思路，重点推进交通项目 232 项，总投资约 926.25 亿元。

12.1 铁路

近期推进铁路建设项目 3 项，分别为汕漳铁路潮州段、粤东城际铁路潮州东至潮汕机场段、粤东城际铁路潮州东至汕头段，总投资 182.89 亿元。

12.2 港口

近期建设港口码头重点工程项目 8 项，总投资约 110.39 亿元，具体项目包括：潮州港金狮湾港区潮州亚太燃油仓储有限公司公共通用码头及配套公路项目、潮州港扩建货运码头散装干散物料仓储物流项目、潮州华瀛天然气接收站项目码头工程、华丰中天 5 万吨 LPG 码头升级改造工程、潮州华瀛液化天然气接收站项目二期码头工程、潮州港金狮湾旗头山码头、潮州市华丰造气厂 HF2#泊位迁建工程、广东中湛石油化工有限公司 5000 吨级泊位改扩建工程。

12.3 航道

近期建设航道建设项目 5 项，分别为韩江三河坝至潮州港航道扩能升级工程潮州段、金狮湾进港主航道、大埕湾 LNG 码头进港航道、柘林湾进港外航道、柘林湾进港内航道，总投资约 50.02 亿元。

12.4 道路系统

(1) 高速公路：近期推进高速公路项目 6 项，总投资 177.52 亿元，具体项目包括：续建宁莞高速潮州东联络线，宁莞高速浮山、意溪互通扩建，新建潮州饶平至潮安文祠

高速公路、潮南高速、大潮高速至潮州港金狮湾港区延长线（一期），汕昆高速潮州段改扩建。

（2）普通公路及市政道路：近期推进项目 74 项，其中，续建项目 3 项，新建项目 15 项，改扩建项目 37 项，快速化改造项目 3 项，路面改造项目 16 项，总投资 327.78 亿元。

12.5 公共交通

（1）公交站场：近期规划建设公交站场 46 个，其中公交首末站 37 个，公交枢纽站 8 个，公交综合车场 1 个，总投资约 1.38 亿元。

（2）公交专用道：近期规划建设“一横一纵”公交专用道（绿色交通共享车道），“一横”为潮汕路（如意路段）-潮枫路，“一纵”为潮州大道，共计 12 公里，总投资 0.12 亿元。

12.6 慢行交通

近期规划建设 12 条碧道，3 条绿道，22 座人行过街天桥，总投资约 2.86 亿元。

12.7 静态交通

近期计划在停车矛盾较为突出的热点片区建设公共停车场 30 个，停车泊位合计约 12616 个，总投资约 8.7 亿元。

12.8 水上交通

近期建设韩江综合性码头 6 座，分别为金舟综合性码头、金山综合性码头、仙洲岛综合性码头、小红山综合性码头、汛洲综合性码头、欧边综合性码头，总投资 3 亿元。

12.9 客货运枢纽

(1) 客运枢纽：近期推进客运枢纽站场项目 6 项，包含 3 个铁路站、1 个汽车客运站以及 2 个公交枢纽，总投资 14.66 亿元。

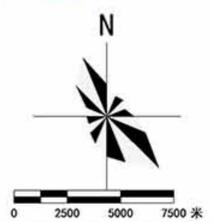
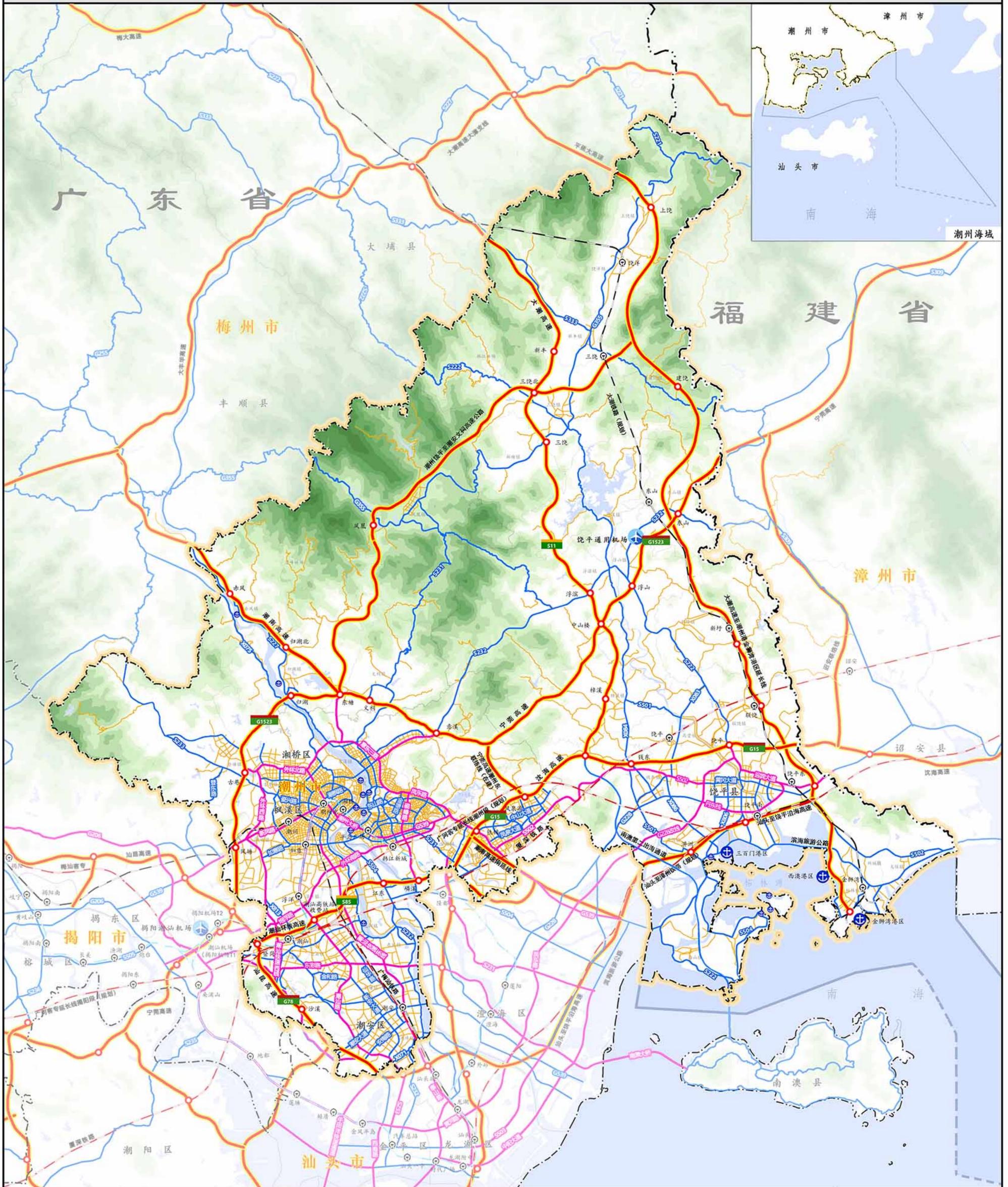
(2) 货运枢纽：近期计划推进货运枢纽站场项目 7 项，总投资 46.14 亿元。

12.10 智慧交通

近期计划推进智慧交通项目 2 项，总投资约 0.79 亿元。

潮州市城市综合交通体系规划（2021—2035年）

综合交通系统规划图



- | | | | |
|----|------|-------|-----|
| 图例 | 高速铁路 | 快速通道 | 铁路站 |
| | 城际铁路 | 主干路 | 港区 |
| | 普速铁路 | 次支路 | 机场 |
| | 高速公路 | 高速出入口 | |