

梅州市综合交通运输体系发展中长期规划
(2016-2030 年)

文 本
(报批稿)

广东省交通运输规划研究中心
二〇一八年一月

梅州市综合交通运输体系中长期发展规划


(2016-2030 年)


文 本


编制单位：广东省交通运输规划研究中心

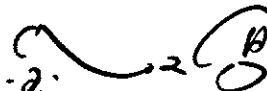
咨询证书：工咨甲 12320060031


发证机关：国家发展和改革委员会

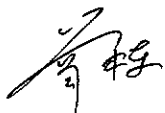
项目审定人：  (主任 高级工程师)

项目审查人：  (副主任 教授级高工)

项目审核人：  (副总工 高级经济师)

 (室主任 教授级高工)

项目负责人：  (高级工程师)

 (工 程 师)

规划研究成果组成及参编人员

规划研究成果名称	项目负责人	项目审核人	项目审查人
① 规划文本 梅州市综合交通运输体系发展 ② 图 册 中长期规划(2016-2030年) ③ 研究报告	游锦龙 (高级工程师) 曾 栋 (工程师)	张 琼 (高级经济师) 金双泉 (教授级高工)	朱信山 (教授级高工)
专题一：梅州市综合交通运输发展基础研究	金双泉 (教授级高工)	游锦龙 (高级工程师)	张 琼 (高级经济师)
专题二：梅州市综合交通运输发展战略研究	游锦龙 (高级工程师)	金双泉 (教授级高工)	张 琼 (高级经济师)
专题三：梅州市综合交通运输发展需求预测研究	汪作为 (工程师)	金双泉 (教授级高工)	尹良龙 (教授级高工)
	刘 恒 (工程师)	戴剑军 (工程师)	丘建栋 (高级工程师)
专题四：梅州市综合交通网络规划研究	游锦龙 (高级工程师)	张 琼 (高级经济师) 谢凌峰 (教授级高工)	朱信山 (教授级高工)
专题五：梅州市综合客运系统规划研究	曾 栋 (工程师)	叶瑞云 (高级工程师)	张 琼 (高级经济师)
专题六：梅州市综合货运系统规划研究	邱自萍 (高级工程师)	叶瑞云 (高级工程师)	张 琼 (高级经济师)
专题七：梅州市综合交通运输体系发展“十三五”规划	游锦龙 (高级工程师)	张 琼 (高级经济师)	朱信山 (教授级高工)

其他参编人员：罗敬思（高级工程师）、邓浒楠（高级经济师）、陈振春（高级工程师）
胡迎鹏（高级工程师）、郑健良（高级工程师）、肖 鸣（高级工程师）
方 顺（工 程 师）、周 群（助理工程师）、赵长相（助理工程师）、
于珊珊（助理工程师）、欧阳喜军（助理工程师）

目 录

前 言	1
一、发展基础	2
(一) 主要成就	2
(二) 存在问题	7
二、发展要求	11
(一) 国家新战略的实施要求大力推进综合交通运输体系建设	11
(二) 区域经济协调发展要求着力构建综合交通运输网络	11
(三) 省级相关政策对梅州综合交通提出新要求	11
(四) 梅州振兴发展要求把梅州建成珠三角、汕潮揭东进北拓内陆腹地的桥头堡	12
(五) “一区两带六组团”发展新格局要求梅州有快速综合交通体系支撑	12
三、发展目标和发展战略	14
(一) 指导思想	14
(二) 发展原则	14
(三) 发展目标	15
(四) 发展战略	16
四、综合交通网络布局规划方案	20
(一) 梅州市综合运输通道布局方案	20
(二) 梅州市港口、航空重要节点规划方案	21
(三) 梅州市干线铁路布局规划方案	26
(四) 梅州市主要干线公路（高速公路）网络布局方案	27
(五) 梅州市次要干线公路布局方案	29
(六) 梅州市主要集散公路布局方案	36
(七) 与周边地市公路网衔接规划方案	44
(八) 梅州市旅游公路规划方案	46
(九) 梅州市航道布局规划方案	47
(十) 梅州市城市交通网络规划方案	48
五、综合客运系统规划方案	49
(一) 对外客运枢纽体系	49

(二) 内部客运枢纽体系	51
六、综合货运系统规划方案	53
(一) 综合服务型货运枢纽	53
(二) 生产服务型货运枢纽	54
(三) 货运服务型枢纽	55
七、支持保障系统规划方案	56
八、生态环境保护	56
(一) 土地资源保护措施	56
(二) 生态资源保护措施	57
(三) 水环境保护措施	58
(四) 空气环境保护措施	58
(五) 噪声防治措施	59
九、近期重点行动计划	60
(一) 计划目标	60
(二) 主要行动	62

附图：

- NO.01 梅州市综合交通网络现状图
- NO.02 梅州市综合运输通道布局规划图
- NO.03 梅州市综合交通网络规划方案图
- NO.04 梅州市干线铁路网络规划方案图
- NO.05 梅州市主干线（高速）公路网络规划方案图
- NO.06 梅州市次要干线公路网规划方案图
- NO.07 梅州市主要集散公路网规划方案图
- NO.08 梅州市港航规划方案图
- NO.09 梅州市机场（通用机场）规划方案图
- NO.10 梅州市综合客运枢纽规划方案图
- NO.11 梅州市综合货运枢纽规划方案图
- NO.12 梅州市新普通国省道网规划方案图
- NO.13 梅州市旅游公路布局规划方案图

前 言

梅州市位于广东省东北部，地处闽、粤、赣三省交界处。现阶段梅州市正处于加快振兴发展的攻坚时期，梅州市提出“打造成为广东原中央苏区绿色发展示范区、粤东北交通枢纽城市、文化旅游特色区、世界客都”的发展定位。在省委、省政府的大力支持下，梅州市的交通建设实现了快速发展，发挥了交通作为经济社会发展先行官的作用，但由于梅州地处闽粤赣边的南岭山区，各种交通运输方式发展不同步，尚未形成方便快捷的综合交通运输体系，难以满足梅州市未来经济社会快速发展的需要。

近年来，在国家层面上，党的十九大提出建设交通强国，为交通发展指明了方向，同时为了落实国家“三大战略”和“四个全面”战略布局，提出应努力推进综合交通、智慧交通、绿色交通、平安交通建设，加快构建现代综合交通运输体系，为全面建成小康社会提供坚实保障，为实现第二个百年目标和中华民族伟大复兴的中国梦发挥支持和引领作用；在省级层面上，提出“四个坚持、三个支撑、两个走在前列”的发展目标，出台了《中共广东省委 广东省人民政府关于促进粤东西北地区振兴发展的决定》（粤发〔2013〕9号）等文件，明确提出广东应该以交通基础设施建设、产业园区扩能增效、中心城区扩容提质为“三大抓手”，实施重点突破，推动粤东西北地区加快发展；在新的经济形势和政策要求下，梅州市提出发展“一区两带六组团”的新构想，要求着力构建快速综合交通体系，努力把梅州建设成为珠三角、汕潮揭东进北拓内陆腹地的桥头堡。以上这些要求，为梅州市综合交通运输体系发展提供了难得的机遇。

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，是适应梅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。

梅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。为进一步促进粤东西北地区振兴发展，确保全省实现“四个坚持、三个支撑、两个走在前列”的目标；为着力构建梅州市“一区两带六组团”的新格局，把梅州建设成为全国生态文明建设实验区、广东文化旅游特色区、闽粤赣边区域中心城市、世界客都，梅州市交通运输局委托广东省交通运输规划研究中心编制《梅州市综合交通运输体系发展中长期规划》(2016-2030年)，从总体上确定梅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。

规划范围为梅州市全域，涵盖中心城区（梅江区、梅县区）、兴宁市、平远县、蕉岭县、大埔县、丰顺县、五华县，总面积 15876.06km²。

规划期限为 2016~2030 年，其中近期为 2016~2020 年，中远期为 2021~2030 年。规划基年为 2015 年。

一、发展基础

(一) 主要成就

1. 交通基础设施建设实现持续迅猛发展

“十二五”时期，全市交通基础设施建设完成投资 316.85 亿元，是“十一五”（122 亿元）时期总投资的 2.6 倍、年均增速为 21%，投资额和增速创历史新高。全市公路通车总里程达 17705 公里，新增 1845 公里，公路密度 112 公里/百平方公里，较“十一五”期末提高 12%；全市铁路通车总里程 276 公里，与“十一五”期间持平。内河航道通航里程达到 830 公里，已建成 V 级（300 吨）以上等级航道 139 公里，增加 40 公里；城区公共交通运营车辆 1016 辆，增加 900 多辆，公交车拥有率达到 12.5 标台/万人，较“十一五”期末增加 71%；通班车的行政村 1663 个，增加 32 个，较“十一五”期末提高 2%，具备通车条件的行政村通客车率实现 100%。

高（快）速铁路取得突破性进展。“十二五”时期全市铁路建设完成投资 3 亿元，实现了梅州市十几年来没有新建铁路的突破。2015 年 4 月广梅汕客运专线梅州至潮汕段（梅州段）先行段顺利动工建设。此外，铁路规划建设项目储备充分，发展态势良好。瑞金至梅州铁路现进行工可编制，龙川至梅州至龙岩铁路列为中铁总 2016 年拟安排预可研项目。

高速公路实现跨越式发展。“十二五”时期全市高速新增 223 公里，完成投资 214.39 亿元，较“十一五”时期增长 470%，创历史新高。顺利建成梅（州）大（埔）高速公路及其东延线、济（南）广（州）高速公路平远至兴宁段、汕（头）湛（江）高速公路五华段；开工建设兴（宁）汕（尾）高速公路兴宁至五华段（含畲江支线）、梅州至平远高速公路、大埔至潮州高速公路（含大埔至漳州支线）。到 2015 年末，全市高速公路总里程达 482 公里，密度达 3.04 公里/百平方公里。实现全市“县县通高速”，新增梅大和济广 2 条出省高速通道，内通外联的高速公路网络进一步完善。

国省道服务能力大幅提升。“十二五”时期全市国省干线公路完成投资 40.55 亿元，较“十一五”时期增长 72%。顺利完成国道 205 线改造示范工

程及“迎国检”工程，顺利动工梅畲快线等一批重大项目。全市国省道通车里程由 1307 公里增加至 1591 公里，居全省第三，其中国道 808 公里、省道 783 公里。到 2015 年末，全市普通国省道二级以上公路的比重为 82.41%。干线公路的技术等级、安全水平、通行能力、抗灾能力大幅度提高，服务能力不断拓展，整体环境更加顺畅、安全、舒适和美化。

县乡公路全面加快完善。“十二五”时期全市县乡村公路完成投资 41.61 亿元，较“十一五”时期下降 10.57%。升级改造县乡公路 1300 公里、完成新农村公路路面硬化 3200 公里。重建设轻养护局面得到根本改变，“十二五”时期全市县乡公路养护资金投入 11.6 亿元，较“十一五”时期增长 48%，完成安全隐患路段整治 1100 公里、危桥改造 138 座；建成约 906 公里绿色景观公路和一批乡道示范路；各县（市、区）农村公路列养率达到 100%，经常性养护率县道保持 100%、乡道达到 92%，县道综合好路率达到 88%，乡道综合好路率达到 68%。到 2015 年末，全市地养公路通车里程达 15632 公里，其中：县道 1965.8 公里、乡道 10396.5 公里、村道 3218 公里、专用公路 51.7 公里；地方公路桥梁总数达 2752 座 78336 延米，成为全省路网最密集的地区之一。

航运建设稳步推进。“十二五”时期全市航道建设完成投资 1.18 亿元，较“十一五”时期增长 10.28%。完成梅江、汀江航道整治工程和韩江三河坝至汕头航道整治工程，梅江梅江桥至单竹窝电站约 50 公里从七级提升至六级航道，梅江单竹窝电站至三河坝、汀江茶阳至三河坝、韩江三河至三河大桥约 60 公里以及梅州辖区韩江三河坝以下 79 公里从七级提升至五级航道。“十二五”期末，梅州内河航道通航里程达 830 公里，其中已建设好的五级航道 139 公里，形成干支相通的韩江水系 300 吨级内河航道网。

2. 客货运输量持续增长，运输服务水平整体提升

“十二五”期间，随着综合交通网络的完善，路网通达度进一步提高，

梅州市客、货运输量快速增长，综合运输能力显著增强。

公路运输平稳增长。2015 年全社会公路水路客运量 2859 万人、旅客周转量 395170 万人公里（自 2014 年起公路仅含长途营运客车客运量，不含城市和公路私家车辆客运量）；货运量 7820 万吨、货物周转量 1775960 万吨公里，“十二五”期间年均分别增长 13.83%、19.24%，运输服务实现量质齐升，达到“十二五”规划预期目标，有力支撑了全市经济社会的快速发展。

民航运输实现快速发展。“十二五”时期梅县机场完成旅客吞吐量 56.3 万人次，较“十一五”时期增长 270%。完成飞行区扩建、机场航站楼维修改造和连接楼建设，新开通 7 条航线，航线增至 9 条，通航广州、香港、珠海、台中、海口、上海、天津、郑州、长沙、西安、雅加达、北京等 12 个城市，每周航班量达到 46 班，2015 年末旅客吞吐量达 22.7 万人次，对外快速辐射的民航运输系统雏形基本形成。已完成梅县机场迁建工程项目论证研究报告、梅县机场迁建工程选址报告编制工作。

城市公共交通取得长足发展。“十二五”时期，梅州市全面落实公交优先，大力实施公交惠民政策、大力发展新能源公交，推动城市公共交通快速发展。梅州城区公交车数量从不足 100 辆发展至 1016 辆（折合 855.2 标台），城区公交线路由 8 条增至 49 条，公交运营线路里程超过 1500 公里，运营辐射范围由不足 100 平方公里发展至 3054 平方公里，年客运量从 500 多万人次增加到 3500 万人次。梅县区 19 个镇（街）公交线路全面开通，实现城乡公交一体化，公交惠民政策惠及 27 万多市民。

邮政行业整体实力快速增强。“十二五”时期，邮政行业收入、行业总量、快递业务收入、快递业务量年均增长率分别为 17%、19.38%、19.77%、27.14%。截至 2015 年底，全市共有普遍服务网点 159 个，三农服务站 150 个，便民服务站 232 个，助农取款点 758 个，村邮站 430 个，行政村通邮

率达到 100%；全市取得快递业务经营许可的企业 36 家，备案分支机构 86 家，共设置快递网点 427 个，其中民营企业设置农村快递服务网点 258 个；全市设置 2 个以上快递末端服务网点的乡镇共有 93 个，占比达 83%，天天、韵达、申通等 6 家快递企业在 21 个行政村设置农村快递服务网点，农村快递网点布局趋向密集。2015 年，全市邮政行业收入累计完成 5.4 亿元，邮政行业总量累计完成 5.6 亿元，快递业务收入累计完成 1.39 亿元，快递业务量累计完成 1178.35 万件。

3. 行业治理改革规范发展

加强规划引领。编制完成《梅州国家公路运输枢纽总体规划》、《梅州港口总体规划》、《梅州市绿色交通发展规划》等规划，开展了《梅州市综合交通运输体系发展中长期规划（2016-2030 年）》的编制工作，绘就综合交通运输体系发展新蓝图。

推进行业改革。按照国家和省的统一部署，积极推进政府职能转变，编制完成市级交通部门 254 项权责清单，取消政府还贷二级公路收费站。组建梅州市高速公路建设投资有限公司，落实地方共建主体。积极实施 PPP、BOT+EPC 投融资建设模式，积极探索土地资源的沿线土地开发模式，全力拓宽交通建设融资渠道，努力缓解建设资金难题。

4. 绿色安全保障发展

交通节能减排成效显著。成功组织开展节能减排示范项目、货运绿色运输；推广应用新能源汽车，全面淘汰营运黄标车；开展企业低碳交通运输专项行动、节能宣传和公交出行宣传活动，助力创建国家节能减排财政政策综合示范城市。2015 年底，梅州城区 1016 辆公交车中纯电动公交车 520 辆、LNG 公交车 272 辆，清洁能源公交车比例达 78%，居全省前列。

安全形势持续向好。全面实行安全生产“一岗双责”，推进“平安交通”、

平安企业和企业安全生产标准化建设，完善行业应急预案体系，健全值班应急等工作机制，完成营运客车、重型货车和教练车安装卫星定位行车记录仪并形成定期监督通报机制。“十二五”期间，全市交通运输行业共发生生产安全事故 47 宗、死亡 58 人、受伤 43 人，其中较大事故 3 宗、死亡 10 人、受伤 11 人，一般事故 44 宗、死亡 48 人、受伤 32 人，水路交通未发生一般及以上安全生产事故，行业安全生产形势总体稳定并趋好。

（二）存在问题

1. 交通基础设施总量不足，综合交通网络亟待加快完善

目前梅州是全省未通高铁的地市之一，最突出问题是缺少对外交通快速大通道，到达广州、深圳、厦门等发达中心城市的车程时间需 4-5 个小时，难以直接接受发达地区经济技术辐射。近十年来，全市的铁路和水路建设停滞不前，公路的客货运量约占全社会总运输量的 98%，综合交通运输制约经济发展的“瓶颈”作用日益明显，“两高一场”建设十分迫切。

高速铁路建设仍处于起步阶段。目前梅州境内仅有梅坎和广梅汕两条普通铁路，均是设计时速为 80 公里/小时的非电气化单线铁路，运行速度低。梅汕客专于 2015 年开工建设，预计 2019 年建成通车，短期内无法适应全市群众快速对外的交通需求。

公路网的整体技术水平不高，路网结构不合理。至 2015 年底，全市公路总通车里程 1.77 万公里，二级以上的高等级公路比重仅为 14.7%，而四级及等外公路（13575 公里）比重高达 76.67%。全市公路网大多呈发散型，射线多、环线少，县际快速路网尚未形成，连接产业基地和旅游景点的公路服务能力总体不高。全市已建成的高速公路主要服务于各县通往梅州市中心城区以及梅州市对外的交通联系，各县之间缺少互相联系的高速公路，“外通内连”高速公路主骨架尚未形成。

内河航运未充分发挥其功能。梅州辖区航道总里程 830 公里，六级（含

六级)以下航道 691 公里。总体上梅州内河航道等级较低,潮州广济桥至汕头光华桥 42 公里河段涉及多座桥梁净空达不到通航 300 吨航道建设标准要求,韩江从梅州三河坝至汕头出海航道通航能力受到限制,未能充分发挥内河大运量的功能。

民航运输规模偏小。梅县机场飞行区等级为 4C 级,现有 9 条航线,12 个通航城市,2015 年旅客吞吐量 22.7 万人次。总体上梅县机场航线少、旅客运量偏小,现有机场在市区内,机场净空环境差,机场自身已无发展空间,且极大制约城市的扩容提质,亟待进行迁建。

客货运站场建设滞后。梅州市区现有 4 个客运站和 3 个社会公用型货运站,均于早期建设,客货运站场存在规模小、设施陈旧、布局不尽合理等问题,且未考虑与铁路、民航等的有效接驳,不能适应客货运市场的发展要求,距国家公路运输枢纽城市发展目标还有较大差距。

2. 一体化、均等化服务和智慧交通建设薄弱,综合运输服务水平亟待加快提高

全市一体化的综合交通枢纽建设仍然处于空白,市区现有 4 个客运站和 3 个社会公用型货运站,建设年代较远,均存在规模小、设施陈旧、布局不尽合理等问题,且未考虑与铁路、民航等的有效衔接,各种运输方式换乘不便,方式间没有实现信息共享,信息化管理水平亟待提高。物流基础设施网络不够完善,运输装备标准化、组织化和专业化总体不高,多式联运等发展缓慢,与国家公路运输枢纽城市发展定位存在较大差距。此外,城市公共交通出行比例不高,出租车的服务质量难以满足群众需求,城际、城乡、农村客运发展不平衡,均等化服务还需进一步夯实;部分农村地区公路安全问题较为突出,制约客车、班车对行政村的覆盖和通达。

3. 资金、环境等刚性约束日益突出,综合保障能力亟待全面加强

山区交通基础设施建设投资大、工期长、投资回报率相对较低，重大交通基础设施项目立项难、融资难、建设难。综合交通运输各部门负债严重。至 2015 年末全市综合交通运输体系建设的缺口资金高达近 82 亿元，其中高速公路和铁路约 30 亿元、国省道约 15 亿元、农村公路约 10 亿元、安全生命防护工程约 25 亿元。地方财政资金投入和融资手段有限，投融资体制改革仍在探索。资金问题已经成为制约交通建设可持续发展的重要瓶颈。此外，由于梅州是全省的生态发展区，自然保护区、森林公园、高标准农田等环境敏感点连片设置，土地、环境等资源因素对交通运输发展的刚性约束不断增强，交通运输可持续发展面临巨大挑战。全市大交通管理体制没有全面推开，综合交通运输规划建设管理体制尚未真正建立。

2015 年梅州市综合交通运输体系主要指标汇总表

表 1

指标	单位	数量	备注
1.干线铁路营运里程	公里	276	
2.公路总里程	公里	17789	
其中高速公路	公里	482	
3.内河航道里程	公里	830	
4.生产用码头泊位数	个	76	
5.港口货物通过能力	万吨	751	
6.民航机场数量	个	1	梅县机场
其中沿海港口	个	0	
7.国道二级以上公路比例	%	91	
8.建制村通客车比例	%	81.54	
其中沿海港口	万吨	0	
9.城市公交车拥有率	标台/万人	12.5	
10.客运量	万人	3033	

指标	单位	数量	备注
公路客运量	万人	2847	
铁路客运量	万人	152	
水路客运量	万人	12	
民航客运量	万人	23	
11.货运量	万吨	8174	
公路货运量	万吨	7774	
铁路货运量	万吨	353	
水路货运量	万吨	46	
民航货运量	万吨	1	
12.客运周转量	万人公里	437580	
公路客运周转量	万人公里	395037	
铁路客运周转量	万人公里	37985	
水路客运周转量	万人公里	133	
民航客运周转量	万人公里	4425	
13.货运周转量	万吨公里	1852482	
公路货运周转量	万吨公里	1768997	
铁路货运周转量	万吨公里	76454	
水路货运周转量	万吨公里	6963	
民航货运周转量	万吨公里	68	

二、发展要求

(一) 国家新战略的实施要求大力推进综合交通运输体系建设

党的十八大提出，以科学发展为主题、以加快转变经济发展方式为主线是关系我国发展全局的战略抉择。加快构建综合交通运输体系是支撑我国经济转方式、调结构的重大举措。党中央国务院统筹国际国内两个大局，把新型城镇化发展作为经济结构调整和经济增长的重大引擎。新型城镇化要求充分发挥交通运输在城镇布局、人口和产业集聚、经济社会发展中的先行和引导作用。因此，国家新战略的实施要求大力推进综合交通运输体系建设。

(二) 区域经济协调发展要求着力构建综合交通运输网络

梅州市地处海峡西岸经济区和赣闽粤原中央苏区，“两大区域”经济发展要求梅州加快铁路、高速公路、水运、民航等交通基础设施建设，构建融入周边重要城市的综合交通运输网络，实现区域经济一体化发展，形成资源要素优化配置、地区优势充分发挥的协调发展新格局。

(三) 省级相关政策对梅州综合交通提出新要求

广东省委、省政府确定了 2018 年率先全面建成小康社会的目标。率先全面建成小康社会对广东的交通运输发展提出更高的要求，要求更加关注保障改善民生、更加关注发展不平衡问题、更加关注交通运输发展现代化。

梅州市处于粤东西北地区，“进一步促进粤东西北地区振兴发展的决定”提出把梅州市建设成为全国生态文明建设试验区、广东文化旅游特色区、粤闽赣边区域性中心城市、世界客都。要求粤东西北地区提速升级基础设施，到 2015 年实现县县通高速，尽快贯通跨省界高速公路，形成以高速公路为骨架，公路、铁路、机场、港口、航道衔接顺畅的综合运输网络。

(四) 梅州振兴发展要求把梅州建成珠三角、汕潮揭东进北拓内陆腹地的桥头堡

现状梅州县域经济仍然比较落后，交通条件差，是制约梅州发展的拦路虎。梅州要加快振兴发展，必须尽快补齐交通设施短板；必须坚持交通先行，以构建综合交通运输体系为重点，重点打通出市交通通道，推动形成与周边地区更紧密的经济联系，逐步把梅州建设成为珠三角、汕潮揭东进北拓内陆腹地的桥头堡。

(五) “一区两带六组团”发展新格局要求梅州有快速综合交通体系支撑

这两年，梅州市委、市政府认真审视梅州实际，发挥生态优良、文化厚重、红色苏区优势，正视交通不便、工业薄弱、产城分离短板，扬长补短，提出着力构建“一区两带六组团”发展新格局的发展思路。“一区两带六组团”基本内涵是立足梅州生态发展区的功能定位，以“五大发展理念”为引领，以构建快速交通体系和现代信息基础设施为支撑，以发展新型工业化为主导，以发展绿色健康文化旅游产业为特色，以推进中心城区扩容提质为引擎，以城市综合服务能力的显著提升支持县城和城乡统筹发展，推动发展转型、产业升级、城市升值。

要建设好“一区两带六组团”发展平台，关键要有快速综合交通体系的支撑。在“一区两带六组团”建设过程中，要统筹考虑交通建设与园区、新区建设，与交通基础的互联互通，促进产城联动、产城融合。因此，梅州市应该加快构建快速综合交通体系，争取以交通的大改善带来梅州的大发展。

梅州市中长期交通运输预测指标

表 2

指标	单位	2015 年 预测值	2020 年 预测值	2030 年 预测值
客运				
合计	万人	3033	4732	9791
公路客运量	万人	2847	4400	9068
铁路客运量	万人	152	239	499
水路客运量	万人	12	14	18
民航客运量	万人	23	80	207
货运				
合计	万吨	8174	14214	33122
公路货运量	万吨	7774	13774	32608
铁路货运量	万吨	353	388	450
水路货运量	万吨	46	52	62
民航货运量	万吨	0.7	1.0	2.7

三、发展目标和发展战略

(一) 指导思想

高举中国特色社会主义伟大旗帜，全面贯彻党的十八大和十九大精神，以邓小平理论、“三个代表”重要思想、科学发展观、新时代中国特色社会主义思想为指导，坚持“四个全面”和“四个交通”战略布局，践行“创新、协调、绿色、开放、共享”五大发展理念，围绕省“四个坚持、三个支撑、两个走在前列”总目标和梅州振兴发展为主线，认真落实粤东西北和原中央苏区两大振兴发展政策，按照“一区两带六组团”发展格局，以构建“珠三角、汕潮揭东进北拓内陆腹地的桥头堡”、“粤东北门户枢纽城市”和“国家公路运输枢纽城市”为定位，以改善区位条件、服务产业发展、提升交通服务品质、提高可持续发展水平为目标，突出加快出省出市通海运输大通道建设和综合交通枢纽建设，为梅州构建“一区两带六组团”发展新格局，加快振兴发展提供坚实的交通支撑保障。

(二) 发展原则

大视野。着眼于区域协调发展，贯彻“五大发展理念”，推进“四个交通”全面发展，提高交通供给质量效率、降低运输服务成本，实现振兴发展目标，建设富庶美丽和谐幸福梅州。

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“三区”（海峡西岸经济区、赣闽粤原中央苏区、粤东西北地区）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、产业布局融合发展，两者相互作用、相互促进、同步转型升级，实现城镇、产业布局与交通运输集约化和可持

续发展。

(三) 发展目标

发展定位：珠三角、汕潮揭东进北拓内陆腹地的桥头堡，粤东北交通枢纽门户，国家公路运输枢纽；发展“一区两带六组团”、空港经济与综合保税区的重要载体；梅州全面建成小康社会的重要支撑。

发展目标：到2030年，完成新机场建设，形成“三横二纵”干线铁路网络”和“两环十一射四加密”高速公路布局，构建能力充分、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。形成以高速铁路、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。

梅州市综合交通运输体系 2030 年发展指标

表 3

指标名称	指标单位	指标值
综合交通网总里程	公里	22868
铁路营运里程	公里	625
其中高速铁路	公里	232
公路总里程	公里	21413
其中高速公路里程	公里	1106
内河航道通航里程	公里	830
其中三级以上航道里程	公里	176
万人拥有公交车数量	标台	18

(四) 发展战略

梅州市将从“点、线（带）、面”三位一体上构建能力充分、结构合理、衔接顺畅、层次分明、运行高效、服务优质、绿色发展的综合运输体系。“点”为梅州市“双港”，即梅州新机场和综合保税区；“线（带）”为梅州“一区两带六组团”；“面”为“三区”，即海峡西岸经济区、赣闽粤原中央苏区和粤东西北地区。

1. 以“双港”发展为驱动，实现综合交通全新发展

战略思路：重新构建新空港通达网络，完善梅州综合保税区物流体系。

梅县机场受地理位置和规模的影响，远期不能满足梅州市发展需求，考虑对其进行迁建，搬迁选址暂定畚江北。梅州新机场近期飞行区指标为4C，近期规划跑道长度2600米，远期按3000米控制，2030年旅客吞吐量为92万人，2050年旅客吞吐量307万人，未来将打造成为服务覆盖粤、闽、

赣三省交界地区的粤北重要支线机场。梅州新机场暂定选址位置现状交通条件比较差，因此，重新构建新空港通达网络是梅州新机场实现其功能定位的重要保障。

梅州综合保税区将立足区域生态特色，重点开展保税加工和保税物流业务，逐步拓展保税服务和创新业务，通过有选择地承接珠三角地区产业转移，延长区域已有优势产业链，打造梅州产业发展新引擎，为梅州建设成为珠三角、汕潮揭东进北拓内陆腹地的桥头堡、融入“21 世纪海上丝绸之路”建设提供重要支撑。目前梅州综合保税区已有国威电子、广东赛翡蓝宝石、广铁集团、线艺、卡莱橡胶等 5 个企业提出了明确的入驻需求，项目总投资额 28.5 亿元，占地面积 900 亩（约 0.6 平方公里）。其中，广铁集团计划在现有广梅铁路松棚站的基础上，建设具备无水港集装箱业务等功能的现代铁路物流园，并在梅州综合保税区内配套建设国际物流项目。该国际物流项目计划投资 2 亿元，占地面积 200 亩，重点开展两方面业务：一是为周边区域的贸易企业、生产企业的出口提供出口集拼业务；二是为腹地企业区域企业提供进口配送业务，同时进行跨境电商进口产品的仓储及国内配送，建设跨境电商的进口配送中心，属于保税物流中的“物流复合型”。该项目是梅州完善投资环境的重要举措，项目运营将完善梅州国际物流服务设施，为梅州市特色产品走出去提供平台，为梅州引进国际先进制造业和现代商贸企业提供支撑，从而为梅州产业转型提供助力。

梅州综合保税区规划项目的实施，对交通运输的基础设施、运输装备及货运组织方式提出了更高的要求，必须加快推进货物运输装备标准化，着力优化货运机构，提升机场、铁路、内河水运在全社会货运量中的比重，以多式联运为突破口，着力提升运输效率，有效降低物流成本，构建现代的物流体系。

2. 依托“一区两带六组团”实现综合交通统筹发展

战略思路：打造高快速路、快速铁路网络，快速衔接珠三角、粤东及

内陆地区，提升产业集聚带交通辐射力。

梅州嘉应新区是梅州产业发展的主要平台，是梅州中心城区扩容提质的重要载体，对深化全面改革，探索生态文明建设新模式，培育新的经济增长点，推动发展新型城镇化，带动城乡跨越式发展，促进全省区域协调发展均具有重大意义。《梅州嘉应新区发展总体规划》提出要建设高效便捷的综合交通体系。按照“对外快速连通，对内全面畅通”的要求，融入珠三角，连接汕潮揭，借力海西区，大力推进高铁、高速公路和机场“两高一场”等重大交通基础设施建设，为梅州经济起飞创造基本条件。

梅兴华丰产业集聚带是贯彻落实国家《赣闽粤原中央苏区振兴发展规划》和省委省政府《关于进一步促进粤东西北地区振兴发展的决定》的战略要求。为建设成为原中央苏区振兴发展示范区、珠三角与原中央苏区经济合作平台、广东山区绿色产业发展基地的定位，梅兴华丰产业集聚带要加快推进战略性交通设施建设，衔接珠三角、汕潮揭、海西经济区、赣州等地区的交通设施，支持产业带联动区域发展；统筹产业带及周边路网与枢纽建设改造，提升基础设施等级和密度，打造高效便捷的交通运输体系。

梅江韩江绿色健康文化旅游产业带以梅江为发展主轴，韩江为发展辅轴，以梅江区为支点，蕉岭、丰顺为弓弦，形成一把力量蓬勃的大弯弓，利箭出梢，打造引领梅州城市未来的国家养生休闲示范区。“一心·一带·三集群”的空间结构要求梅州市在公路上要按照打通环线，连接潮汕的思路进行建设，加快完善区域内部高速公路网络，实现县县通高速；加快推进国省道扩能改造功能，完善提升抵达主要景区县乡道，扩大交通网络覆盖。在铁路方面，全力推进梅汕客专通车，加快规划建设双龙高铁、瑞梅铁路，推动梅州进入高铁时代。在航空方面，要加快推进机场与旅游航线建设。

根据梅州市“一区两带六组团”的战略构想，梅州市应优先加强与珠三角、粤东地区交通通道的研究和建设，加强彼此之间的交通联系，从而提升“一区两带六组团”的通达效率；其次，应逐步加强其与福建和江西

出省通道的规划和建设，逐步实现区域经济联动发展。

3. 紧扣“三区”经济腾飞实现综合交通协同发展

战略思路：推进铁路规划建设，构建地区高快速网，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“三区”协调发展提供了典范。近年来，在经济全球化和区域经济一体化的大背景下，海峡西岸经济区和赣闽粤原中央苏区振兴发展上升到国家层面，梅州全市域都纳入这两个区域。《海峡西岸经济区发展规划》提出“从服务、引导和促进区域经济协调发展出发，大力加强基础设施建设，构建以铁路、高速公路、海空港为主骨架主枢纽的海峡西岸现代化综合交通网络，使之成为服务周边地区发展、拓展两岸交流合作的综合通道”；《赣闽粤原中央苏区振兴发展规划》提出在赣闽粤原中央苏区构建现代综合交通运输体系的目标；《关于进一步促进粤东西北地区振兴发展的决定》明确提出“加快以交通项目为重点的基础设施建设，到2015年实现县县通高速，尽快贯通跨省界高速公路，形成以高速公路为骨架，公路、铁路、机场、港口、航道衔接顺畅的综合运输网络”。从“三区”的规划来看，综合交通体系建设无不成为区域经济发展的重要抓手和前提。

综合交通协同发展是区域协调发展的主要抓手，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。实现综合交通协同发展行动部署演绎为共同推进干线铁路规划建设，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。

四、综合交通网络布局规划方案

(一) 梅州市综合运输通道布局方案

基于节点定义的层次，参照通道重要度计算公式，标定运输通道重要度。根据梅州市在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。

梅州市“二横、三纵、五联”综合运输通道布局方案

表 4

结构	名称	主要连接节点	通道功能
一横跨区通道	兴宁-梅县-大埔东西向主通道	珠江三角洲地区和河源市（外部）、华城（三级）、兴宁市市区（一级）、梅州市主城区（一级）、雁洋（三级）、茶阳（三级）、福建龙岩市及长三角地区（外部）。	① 服从广东省、海峡西岸经济区等上一层次综合运输通道布局方案，提升梅州市在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 服务梅州市城市总体规划，依托梅河高速、梅大高速、双龙高铁等区域交通大动脉构建东西向联系珠三角、海峡西岸经济区和赣闽粤原中央三大经济区的“次沿海”发展轴，作为梅州对接国家战略、融入大区域发展的依托。
二横跨区通道	五华-丰顺-大埔东西向辅通道	河源（外部）、安流（三级）、丰顺县城（一级）、丰良（三级）、留隍（三级）、潭江（三级）、高陂（三级）、大埔（二级）、茶阳（三级）、福建漳州市及长三角地区（外部）	① 在海峡西岸经济区“次沿海”发展轴和沿海发展带之间，构建一条东西向辅通道，加快梅州市南部地区快速融入海峡西岸经济区，加强梅州市与厦漳泉地区之间的交通联系。② 统筹协调梅州南部地区主要乡镇的经济发展，加强彼此之间的交通联系。③ 强化梅州南部旅游景点之间的交通联系，形成旅游发展轴线，促进梅州绿色经济发展。
一纵跨区通道	平远-兴宁-五华南北向主要通道	江西及华中地区（外部）、仁居（三级）、平远县城（二级）、石正（三级）、兴宁市市区（一级）、五华县城（二级）、安流（三级）、河源市和珠三角地区（外部）	① 服从梅州市城市总体规划城市空间布局，以兴宁为支点，向北连接平远县城，对接赣南，向西南连接五华县城，对接珠三角，构建了梅州西部南北向交通通道，引导形成市域的工贸拓展带，促进沿线城镇绿色工业和商贸物流等服务业的发展。② 构建和完善梅兴华丰产业集聚带对外交通联系，扩大产业辐射范围。
二纵跨区通道	蕉岭-梅县-丰顺南北向主要通道	福建龙岩市及长三角地区（外部），广福（三级）、蕉岭县城（二级）、新铺（三级）、梅州主城区（一级）、畲江（三级）、丰顺县城（一级），揭	① 部分服从广东省上一层次综合运输通道布局方案，提升梅州市在区域层面的交通区位，加强梅州市与潮汕地区和福建之间的交通运输衔接。② 服从梅州市城市总体规划城市空间布局，以中心城区为支点，向北连接蕉岭县城，对接闽西，向南连接丰顺县城，对接汕潮揭，引导形成市域的城镇

结构	名称	主要连接节点	通道功能
		阳市、汕头市和潮州市（外部）	综合拓展带，促进经济综合发展。③ 构建和完善梅兴华丰产业集聚带对外交通联系，拟合梅兴华丰产业集聚带的沿江产业集聚带和交通产业拓展带，扩大产业辐射范围。
三纵跨区通道	梅州东部南北向辅通道	福建龙岩市及长三角地区（外部）、松源（三级）、雁洋（三级）、高陂（三级）、潮州市（外部）	① 承载梅州与潮州之间的交通联系，构建梅州东部产业与潮州港之间的集疏运系统；② 加强梅州东部旅游景点之间的交通联系，形成旅游发展轴线，促进梅州绿色经济发展。
一联区内通道	平远仁居-蕉岭-梅县松源通道	平远仁居（三级）、蕉岭县城（二级）、松源（三级）	完善梅州北部交通条件，加强北部旅游景点之间的交通联系，促进旅游产业发展。
二联区内通道	平远-蕉岭-大埔通道	平远县城（二级）、蕉岭新铺（三级）、大埔县城（二级）	强化平远、蕉岭、梅县、大埔四个县（区）之间经济联系，促进沿线旅游产业的发展。
三联区内通道	梅县畲江-兴宁罗浮通道	畲江（三级）、兴宁市市区（一级）、罗浮（三级）、江西及华中地区（外部）	① 加强广梅产业园与东莞石碣（兴宁）产业转移园之间的联系，强化各园区之间的产业协作，加快产业集聚；② 加强与江西及华中地区的交通联系，促进跨地区的产业合作，扩大梅兴华丰产业集聚带产业辐射范围。
四联区内通道	梅县畲江-五华通道	畲江（三级）、水口（三级）、五华县城（二级）	加强广梅产业园与广州番禺（五华）产业转移园之间的联系，拟合梅兴华丰产业集聚带的沿江产业集聚带，强化各园区之间的产业协作，加快产业集聚。
五联区内通道	梅州-潮州通道	梅州主城区（一级）、留隍（三级），潮州市、汕头市和揭阳市（外部）	① 与一纵蕉岭-梅县-丰顺南北向主要通道一并构成梅州通往潮汕地区的综合运输大通道，强化通道安全性和可靠性；② 承载梅州市与潮州市交通联系；③ 构建梅州市通往潮汕机场、潮汕高铁站的第二条快速交通通道。

（二）梅州市港口、航空重要节点规划方案

1. 港口规划方案

港口性质：梅州港是广东省内河重要港口，是粤东北地区的重要交通枢纽，是梅州市现代物流和临港工业发展的重要基础，是腹地经济社会发展的重要依托。梅州港将以原材料、工业产品、建筑材料、内外贸集装箱等货物运输为主，相应加快发展港口物流、保税、商贸服务，促进并带动临港工业区的形成，逐步发展成为内外贸结合、客货兼顾、并具备装卸存

储、中转换装、运输组织、临港开发、现代物流等功能的综合性、现代化港口。

岸线规划方案：根据各主要航道的水陆域条件、宜港岸线资源分布、开发利用和梅州市城市发展对岸线利用的要求，梅州市境内港口岸线划分为两类：第一类为港口客运发展岸线，第二类为港口货运发展岸线。港口发展岸线可作为梅州市近、中、远各时期港口发展的储备岸线，近期只对岸线涉及的相关水陆域作为一种不可再生的资源加以保护，为港口的可持续发展留有余地。梅州港共规划港口岸线 23 段，岸线长度 10865m，其中，已利用港口岸线 3 段，岸线长 1200m；规划港口发展岸线 20 段，岸线长度为 9665m：客运码头岸线 6 段，岸线长度 712.8m；货运码头岸线 14 段，岸线长度 8952.2m。上述规划利用岸线未全部包含现状已利用码头岸线，如沿江石灰石码头、砂石码头等零散分布码头所占用的岸线。梅州港岸线利用规划具体详见表 5 和表 6。

港口客运码头岸线利用规划表

表 5

序号	岸线名称	所在河流	岸别	起迄点	港口岸线长度	岸线利用现状	规划用途
1	梅州港区雁洋作业区	梅江	左岸	雁洋火车站至观音角	200	未利用	梅江旅游客运
2	梅州港区雁洋作业区	梅江	右岸	存异庄至麒麟寨	200	未利用	梅江旅游客运
3	梅州港区松口作业区	梅江	左岸	铁路大桥下游	78.2	未利用	梅江旅游客运
4	梅州港区松口作业区	梅江	左岸	元魁塔下游	78.2	未利用	梅江旅游客运
5	大埔港区三河作业区	韩江	左岸	三河渡口码头至三河坝战役纪念馆	78.2	未利用	梅江、韩江旅游客运
6	大埔港区三河作业区	韩江	右岸	连接县道 072 线与乡道 246 线之梅江桥至三河城	78.2	未利用	梅江、韩江旅游客运

港口货运码头岸线利用规划表

表 6

序号	岸线名称	所在河流	岸别	起迄点	港口岸线长度（米）	岸线利用现状	规划用途
1	梅州港区梅城作业区	梅江	右岸	蔡四庄对岸	400	未利用	货运码头
2	梅州港区雁洋作业区	梅江	左岸，石窟河右岸	省道 223 线石窟河桥至坝尾	1800	未利用	货运码头
3	梅州港区雁洋作业区	梅江	左岸，石窟河左岸	省道 223 线石窟河桥至省道 223 线梅江桥	1000	未利用	货运码头
4	梅州港区松口作业区	梅江	右岸	松口河源对岸	644	未利用	货运码头
5	梅州港区松口作业区	梅江	左岸	铜琶村至付屋岌岗	643.2	未利用	货运码头
6	梅州港区新铺作业区	石窟河	右岸	湖滨墩下游	700	未利用	货运码头
7	梅州港区新铺作业区	石窟河	左岸	罗寨村下游	600	未利用	货运码头
8	梅州港区畚江作业区	梅江	右岸	G78 汕昆高速大桥大桥下游	300	未利用	货运码头
9	梅州港区畚江作业区	梅江	左岸	广梅汕铁路大桥上游	300	未利用	货运码头
10	大埔港区三河作业区	梅江	左岸, 汀江右岸	X072 线梅江桥至朱德大桥	698	未利用	货运码头
11	大埔港区三河作业区	汀江	左岸	朱德大桥至舟角院	689	未利用	货运码头
12	大埔港区茶阳作业区	汀江	左岸	汀江茶阳大桥下游	478	未利用	货运码头
13	大埔港区高陂作业区	韩江	左岸	田家炳上游	400	未利用	货运码头

港区规划方案：梅州港规划由梅州港区、大埔港区等 2 个港区以及各市县港点组成，将形成客运以梅州港区为核心，货运以大埔港区为核心，以梅城、雁洋、松口、新铺、畚江、三河、茶阳、高陂作业区为基础、以各市县港点为补充的大中小泊位相结合、布局合理、功能完善的综合性港口。具体详见表 7。

梅州港总体布局规划表

表 7

规划名称	所在行政区域	性质及用途	备注
一、规划港区			
梅州港区	中心城区		
大埔港区	大埔县		
二、规划作业区			
梅城作业区	中心城区	旅游货运	
雁洋作业区	雁洋新城	旅游客运及货运	
松口作业区	松口镇	旅游客运及货运	
新铺作业区	新铺镇	货运	
畚江作业区	畚江镇	货运	
三河作业区	三河镇	货运及旅游客运	
茶阳作业区	茶阳镇	货运	
高陂作业区	高陂镇	货运	
三、规划港口			
蓬辣码头	蓬辣头		建材码头
银江码头	银江河口		建材码头
高陂码头	高陂镇	海事公务码头	
留隍码头	留隍镇	海事公务码头	
三、其它码头	包括采砂码头、渡口客运码头		

2. 机场（通用航空）选址方案

（1）梅州新机场规划方案

梅县机场受地理位置和规模的影响，远期不能满足梅州市发展需求，且其位于中心城区，对周边建设用地影响较大，噪音影响范围大，不利于未来打造城市综合服务核心的空间战略布局，远期考虑对其进行迁建。根

据相关规划梅州新机场近期飞行区指标为 4C，近期规划跑道长度 2600 米，远期按 3000 米控制，2030 年旅客吞吐量为 92 万人，2050 年旅客吞吐量 307 万人，未来将打造成为服务覆盖粤、闽、赣三省交界地区的粤东北重要支线机场。另外，自 2014 年 2 月开展新机场选址工作以来，通过设计单位图上作业，现场踏勘，多轮比选，确定了三个预选场址，分别是梅县梅南镇与水车镇之间的高山崳场址，兴宁径南镇田心场址及梅县大坪镇双花塘场址，比选结果暂定高山崳场址（即畲江北）。因此，为了充分利用现有研究资料，尊重已有的研究成果，本报告将梅县机场迁建的地址定在高山崳场址（即畲江北），交通网络在此前提下进行布局。

（2）通用航空选址方案

通用航空是指除军事、警务、海关缉私飞行及公共航空运输飞行以为的各类航空活动，包括从事工业、农业、林业、渔业和建筑业的作业飞行以及医疗卫生、抢险救灾、气象探测、海洋监测、科学试验、教育训练、旅游观光、商务旅行、私人飞行等航空活动。

随着国家经济社会的快速发展，通用飞行作业市场需求增长迅速，但通用机场发展滞后，一定程度上制约了通用航空事业的发展。近年来国家力推进低空领域管理改革，加快低空空域开放的进程，推动通航事业发展。根据中国民用航空局在编的《通用机场布局规划》中关于全国通用机场布局规划，至 2030 年我国通用机场总量将达到 2000 个左右，将基本实现“县县通机场”的战略构想。

梅州市是广东省典型山区地貌，山多地翘，点对点低空通航服务有利于梅州市交通、经济发展。结合通航机场布局的普遍服务、资源共享及分层分类的主要布局影响因素，拟在全市共规划 4 个通用机场，通过与梅县主机场互动、互联、互通，共同搭建梅州市“一主四辅”的空中交通网络，同时也将助力梅州构建更为完善的多元化、立体化交通网络。

梅州市通用航空枢纽布局

表 8

序号	机场名称	所属地区	建设情况	建设类别	备注
1	五华县通用机场	五华县	规划	一类通用机场	
2	梅县区通用机场	梅县区	规划	一类通用机场	
3	大埔县通用机场	大埔县	规划	一类通用机场	
4	平远县通用机场	平远县	规划	二类通用机场	

(三) 梅州市干线铁路布局规划方案

加快既定干线铁路的规划和建设，构建东联海峡西岸、联通长三角地区，西通珠江三角洲、沟通港澳地区，南融潮汕地区、通过沿海港口走向世界，北达赣闽、连接中原地区，与高速公路一并形成复合性、多元化运输大通道。

加快梅汕客专建设，统筹推进双龙高铁、瑞梅铁路前期研究和建设，构建“三横二纵”干线铁路网络，形成快速客货运对外铁路通道。

干线铁路布局方案说明

表 9

布局名称		组成部分	功能定位
横线	干线铁路 一横	梧州至汕头铁路	强化广东铁路对外通道，加强梅州与汕头、珠三角地区的联系。
	干线铁路 二横	广梅汕铁路畲江至河源路段+梅坎铁路	加强梅州与珠三角地区、福建地区的联系。
	干线铁路 三横	双龙高铁	梅州连接广州、深圳、北京的快速通道，同时也是梅州通往福建以及上海等长三角地区的快速出省通道。
纵线	干线铁路 一纵	瑞梅铁路+广梅汕铁路畲江至揭阳段	梅州通往江西、长三角地区、潮汕地区快速通道。
	干线铁路 二纵	梅汕客专	梅州通往潮汕地区、珠三角快速通道。

(四) 梅州市主要干线公路（高速公路）网络布局方案

根据广东省高速公路网规划和广东省高速公路 2015 年至 2017 年建设计划及中远期规划，梅州市布局有长深高速、汕昆高速、汕梅高速、梅大高速、济广高速、梅平高速、梅州东环高速、大丰华高速、畚华高速、大潮高速等，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，在梅州市综合交通网络中，不同线路将重新赋予新的功能和定位。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，规划新增梅潮高速、平焦大高速、连梅高速、兴龙高速、平武高速、五华至东源高速，以此构建梅州通往福建、江西及以北纵向快捷通道，加强梅州与原赣闽粤中央苏区的经济往来，提升梅州至赣东南和闽西南的通行能力；增强梅州与潮汕地区的交通联系，加强潮汕运输枢纽（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；增强梅州市各县之间的交通联系，形成县域之间的快速交通通道，促进各县经济均衡发展。梅州市高速公路总体布局方案为“两环十一射四加密”，具体如下表。

梅州市主要干线公路（高速公路）布局方案

表 10

结构	组成路段	里程(Km)	功能定位
一环	S12 梅大高速程江立交至丙村南立交	24.9	①在主城区范围内构建快速联系通道； ②组织主城区对外交通，减轻城区交通压力，分流过境交通。
	S1211 梅州东环高速	14.6	
	G25 长深高速柿子坪立交至程江立交	21.4	
二环	S68 大丰华高速	110.8	①形成市域范围内一体化高速公路网络，促进辖内各区县协同发展；②加强梅兴华丰产业集聚带对外交通联系，强化其对外经济辐射带动作用；③构建旅游交通快速联系通道，加强区域内各景区之间的联系。
	S11 大潮高速赤山立交至下径立交	23.8	
	平（远）蕉（岭）大（埔）高速	85.0	
	G35 济广高速平远北立交至华阁立交	97.1	
一射	G25 长深高速柿子坪立交往福建方向	60.2	承载梅州市与福建、长三角交通联系。
二射	S12 梅大高速丙村南立交至三河段	36.3	承载梅州市与福建、长三角交通联系。
	梅大高速东延线	23.8	
三射	S68 梅漳高速赤山立交往福建方向	30.1	承载梅州市与厦漳泉地区交通联系。
四射	S11 大潮高速赤山立交往潮州方向	11.0	承载梅州市与潮州市交通联系。
五射	梅（州）潮（州）高速	55.5	①缓解汕梅高速交通压力，保障汕梅交通通道交通安全；②承载梅州市与潮州市交通联系；③构建梅州市通往潮汕机场、潮汕高铁站的第二条快速交通通道。
六射	S19 汕梅高速程江立交至畚江立交	27.8	①承载梅州市与揭阳市交通联系；②构建梅州市通往潮汕机场、潮汕高铁站的快速交通通道。
	G78 汕昆高速畚江立交往揭阳方向	44.2	
七射	S19 畚华高速	26.5	①构建梅兴华丰产业集聚带对外快速联系通道；②承载梅州市与汕尾市、珠三角交通联系。
	G35 济广高速华阁立交至安流立交	14.9	
	S19 五华至汕尾高速	24.8	
八射	五华至东源高速	43.6	承载梅州市与河源市交通联系。
九射	G25 长深高速程江立交往河源方向	78.7	承载梅州市与河源市、珠三角交通联系。
十射	连（平）梅（州）高速	45.5	承载梅州市与河源市、江西交通联系。
十一射	S66 梅平高速	33.1	承载梅州市与江西、长三角交通联系。
	G35 济广高速平远北立交往江西方向	26.8	
加密一线	G78 兴奋高速	26.8	①构建梅兴华丰产业集聚带北上江西的快速联系通道；②促进潮汕地区北上开拓腹地。
	兴（宁）龙（川）高速	36.9	
加密二线	S14 汕湛高速梅州段	40.0	承载梅州市与潮汕地区、珠三角交通联系。
加密三线	G35 济广高速安流立交至樟树塘立交	17.8	主干线的重要组成部分，承载梅州往河源及珠三角地区交通联系。
加密四线	平武高速八尺镇至差干镇	23.8	主干线的重要组成部分，承载梅州往福建西部交通联系，与福建建长武高速一起构建加强沿线地区旅游和客家文化沟通的南北向高速公路。

(五) 梅州市次要干线公路布局方案

次干线公路网布局将充分结合城镇总体空间格局，以中心城区、城市新区、产业发展带、重要城镇等重要节点为出发点，以快速化它们彼此之间联系为目标，通过新建或既有道路快速化改造，布局次干线交通网络，实现强化中心城区的辐射带动、加强县域之间经济联系、与主要干线网络构成复合交通通道，提高路网的安全稳定性的目的。另外，次干线公路网络布局根据梅州市的区位条件，与每个相邻地市之间构建至少一条快速干线公路，以此加强中心城区的对外交通联系。

梅州市次干线公路网络为“两环九射十一联络线”的总体布局方案，布局方案详细情况详见表 11 和表 12。

梅州市次要干线公路布局方案

表 11

层次	主要组成路段	里程 (公里)	功能定位
次要干线 一环	G205 +客都大道+环城公路	36.68	减轻城区交通压力，分流过境交通。
次要干线 二环	G205+G238+S223+五华东环 +G355+S226+S228+SG235+S227 +X006+S332+S225	406.56	①市域范围内环形快速干线公路，加强各区县之间快速联系；②加强其它射线之间快速转换。
次要干线 一射	G205 环市西路路口至河源市路段	77.36	梅州与河源市之间快速干线公路，加强梅州与珠三角地区之间的交通联系。
次要干线 二射	G206 客都大道路口至八尺镇与江西交界处	79.87	梅州与江西之间快速干线公路，加强中心城区与平远县、江西省之间的交通联系。
次要干线 三射	G205 城北镇至广福镇与福建交界处	68.45	梅州与福建省之间快速干线公路，加强中心城区与蕉岭县、福建省之间的交通联系。
次要干线 四射	S223 环市西路路口至松源镇与福建交界处	111.12	梅州与福建省之间快速干线公路，加强中心城区与雁洋新城、梅县北部重要乡镇、福建省之间的交通联系。
次要干线 五射	S333+G235+X072+S227+G235	106.27	梅州与福建省之间快速干线公路，加强中心城区与大埔县、福建省之间的交通联系。

层次	主要组成路段	里程 (公里)	功能定位
次要干线 六射	S242+S233	114.52	梅州与潮州市之间快速干线公路，加强中心城区与梅兴华丰集聚带、潮州市之间交通联系。
次要干线 七射	G206 客都大道路口至丰顺与揭阳交界处	81.01	梅州与揭阳市之间快速干线公路，加强中心城区与梅兴华丰集聚带、丰顺县、揭阳市之间交通联系。
次要干线 八射	S223+G238+G355+S239+S340+S238	155.18	梅州与汕尾市之间快速干线公路，加强中心城区与梅州新机场、梅兴华丰集聚带、五华县、汕尾市之间交通联系。
次要干线 九射	梅畲快线+S228+畲江快线+G355	123.37	梅州与河源市之间快速干线公路，加强中心城区与梅州新机场、梅兴华丰集聚带、五华县、河源市之间交通联系。
次要干线 联络线 1	G238 华城至河源交界处	17.32	区域干线公路的组成部分，加强梅州与河源的交通联系。
次要干线 联络线 2	G358 平远八尺镇至福建交界处	37.00	区域干线公路的组成部分，加快平远北部对外的旅游交通出行，同时加强梅州与福建的交通联系。
次要干线 联络线 3	G206 平远改线段	12.93	区域干线公路的组成部分，分流平远县城过境交通流量，减少城市交通的压力。
次要干线 联络线 4	G235 三河大桥至福建交界处	32.38	区域干线公路的组成部分，加强大埔县县域内部以及梅州与福建的交通联系。
次要干线 联络线 5	G235 大埔县银江镇至丰顺县埔寨与揭阳交界处	82.65	区域干线公路的组成部分，加强大埔县与丰顺县之间以及丰顺与揭阳之间的交通联系。
次要干线 联络线 6	G206 丰顺建桥镇环西村至丰良镇+G355 丰良镇至留隍镇	52.05	区域干线公路的组成部分，加强丰顺县重要乡镇之间以及梅州与潮州之间的交通联系。
次要干线 联络线 7	G206 丰良镇至北斗镇	19.48	区域干线公路的组成部分，加强丰顺县重要乡镇之间的交通联系。
次要干线 联络线 8	G355 畲江快线至 G206 路段	3.48	区域干线公路的组成部分，加强梅兴华丰产业集聚带对外交通联系。
次要干线 联络线 9	G355 五华县东环路至 X031	8.48	区域干线公路的组成部分，加强五华县的对外交通出行。
次要干线 联络线 10	G238 五华县安流至揭西县交界处	29.31	区域干线公路的组成部分，加强梅州与揭阳之间的交通联系。
次要干线 联络线 11	梅畲快线畲江镇洋背塘至 G206 畲江镇角口	2.51	区域干线公路的组成部分，加强梅兴华丰产业集聚带对外交通联系。

梅州市次要干线公路布局方案

表 12

名称	组成路段	起点	终点	规划等级	长度 (公里)	基本情况	组成路段线位来源
次干线一环	G205	剑英大道	长深高速	一级公路	0.61	已建	既有线位,与次要干线一射共线
	环城路	G206	G206	一级公路 (城市快速)	8.79	规划	梅州市城市总体规划(2015-2030)
	客都大道	G206	S333/金燕大道	城市快速	3.79	已建	既有线位
	环城路	S333/金燕大道	剑英大道	一级公路 (城市快速)	23.49	规划	梅州市城市总体规划(2015-2030)
次干线二环	G205	S225/站前大道	G238	一级公路	10.28	已建	既有线位,与次干线一射共线
	G238(原 S228)	G205	S223(原 X969)	一级公路	21.90	已建	既有线位
	S223(原 X969)	G238	长乐大桥	二级公路	1.62	已建	既有线位,与次干线八射共线
	五华北环路+东环路	长乐大桥	G355(原 S120)	城市快速	5.10	规划	五华县县城总体规划
	G355(原 S120)	五华东环路	S226(原 S228)	一级公路	3.73	已建	既有线位
	S226(原 S228)	G355	S228	二级公路	22.92	已建	既有线位
	S228	S226(布美)	S226(黄竹坪)	二级公路	9.90	已建	既有线位
	S226(原 S228)	S228	G235	二级公路	27.80	已建	既有线位
	G235(原 S244)	S226	G355	一级公路	29.21	已建	既有线位

名称	组成路段	起点	终点	规划等级	长度 (公里)	基本情况	组成路段线位来源
	G355	G235	S227	二级公路	17.95	已建	既有线位
	S227	G355	X006	二级公路	49.52	已建	既有线位，含 S222 共线段 0.847 公里
	X006	S227	G235	二级公路	22.76	已建	既有线位
	G235(原 S333)	X006	朱德纪念大桥	一级公路	13.73	已建	既有线位
	朱德纪念大桥	G235	S227		0.72	已建	既有线位
	S227	朱德纪念大桥	S332	二级公路	28.23	已建	既有线位，与次干线四射共线 0.77 公里。
	S332	S227	S225	二级公路	33.55	已建	既有线位
	S225	S332 白渡	S332 新铺	二级公路	8.12	已建	既有线位
	S332	S225 新铺	S225 徐溪	二级公路	6.50	已建	既有线位
	S225	S332 徐溪	G205	二级公路	93.02	已建	既有线位
次干线四射	G205	G206	岐岭镇与河源交界处	一级公路	77.36	已建	既有线位，长度不含与次干线一环和二环共线里程 10.89 公里。
次干线四射	G206	客都大道	八尺镇与江西交界处	一级公路	79.87	已建	既有线位
次干线四射	G205	G206	广福镇与福建交界处	一级公路	68.45	已建	既有线位
次干线四射	S223	G206	松源镇与福建交界处	一（二）级公路	111.12	已建	既有线位，长度包含 S244 共线段 4.05 公里

名称	组成路段	起点	终点	规划等级	长度 (公里)	基本情况	组成路段线位来源
次干线五射	S333	G206	G235	二级公路	30.64	已建	既有线位,长度不含与次干线一环共线里程 0.69 公里
	G235	S333	三河大桥	一级公路	34.57	已建	既有线位
	X072	三河大桥	S227	二级公路	2.67	已建	既有线位
	S227	中山大桥	G235	二级公路	25.34	已建	既有线位,长度不含与次干线二环共线里程 0.77 公里
	G235	S227	茶阳与福建交界处	二级公路	13.05	已建	既有线位
次干线六射	S242	环城路	G206	一级公路 (城市快速)	19.21	已建	既有线位
	S242	G206	S233	二级公路	22.37	已建	既有线位
	S233	S242	留隍镇与潮州交界处	二级公路	72.94	已建	既有与广东省普通省道网规划线位
次干线七射	G206	客都大道	建桥镇环西村	一级公路	53.31	已建	既有线位
	G206 改线段	建桥镇环西村	北斗镇庆瑶村	一级公路	11.44	规划	本次规划新增线位
	G206	北斗镇庆瑶村	丰顺与揭阳交界处	一级公路	16.26	已建	既有线位
次干线八射	S223	G206	G238	一(二)级公路	63.32	已建	既有线位,长度不含与次干线二环共线里程 1.622 公里
	G238	S223	G355	一级公路	4.58	已建	既有线位
	G355	G238	S239	一级公路 (城市快速)	2.13	已建	既有线位

名称	组成路段	起点	终点	规划等级	长度 (公里)	基本情况	组成路段线位来源
	S239	G355	S340	二级公路	15.36	已建	既有线位
	S340	S239	S223	二级公路	34.16	已建	既有线位
	S238	S340(梅林)	五华与陆河县边界处	二级公路	35.63	已建	既有线位
次干线九射	梅畲快线	环城路	S228	一级公路	23.13	规划	广东梅兴华丰产业集聚带发展总体规划
	S228	梅畲快线	畲江快线	一级公路 (城市快速)	9.77	已建	既有线位
	畲江快线	S228	G355	一级公路 (城市快速)	3.55	规划	广东梅兴华丰产业集聚带发展总体规划
	G355	畲江快线	五华东环路	一级公路 (城市快速)	18.22	已建	既有线位，长度不含与次干线二环共线里程 3.73 公里
	G355 饶城段 (五华)	五华东环路	X031	一级公路 (城市快速)	10.62	规划	五华县县城总体规划
	G355	X031	华阳镇与河源交界处	一级公路	58.08	已建	既有线位
次干线联络线 1	G238	G205	五华与河源交界处	一级公路	17.32	已建	既有线位
次干线联络线 2	G358	G206	差干镇与福建交界处	一级公路	37.00	已建	既有线位
次干线联络线 3	G206 平远改线 段	平远县城东	G206 伯公坳附近	一级公路	12.93	规划	平远县城市总体规划
次干线联络线 4	G235	三河大桥	朱德纪念大桥	一级公路	2.67	已建	既有线位
	G235 大埔绕城 段	仁和大桥	大埔大道	一级公路	4.31	规划	既有与大埔县城市总体规划

名称	组成路段	起点	终点	规划等级	长度 (公里)	基本情况	组成路段线位来源
	G235	大埔大道	茶阳镇竹园头	一级公路	21.62	已建	既有线位
	G235 茶阳饶城段	茶阳镇竹园头	茶阳镇土头岗	二级公路	3.81	规划	本次规划新增线位
次干线联络线 5	G235	S333	埔寨镇与揭阳交界处	一（二）级公路	82.65	已建	既有线位，长度不含与次干线二环共线里程 28.51 公里
次干线联络线 6	G206	建桥镇环西村	S242	二级公路	31.31	已建	既有线位
	G355	S242	留隍镇与潮州交界处	二级公路	20.74	已建	既有线位，长度不含与次干线二环共线里程 17.95 公里
次干线联络线 7	G206	S242	北斗镇庆瑶村	二级公路	19.48	已建	既有线位
次干线联络线 8	G355	畚江快线	G206	一级公路	3.48	已建	既有线位
次干线联络线 9	G355	五华东环路	X031	一级公路 (城市快速)	8.48	已建	既有线位，长度不含与次干线八射共线里程 2.13 公里
次干线联络线 10	G238	G355	棉洋镇与揭西县交界处	一级公路	29.31	已建	既有线位
次干线联络线 11	梅畚快线	畚江快线	G206 畚江镇角口	一级公路	2.51	规划	广东梅兴华丰产业集聚带发展总体规划

(六) 梅州市主要集散公路布局方案

主要集散公路利用部分次干线公路形成“四环二十联”的布局方案。主要集散公路“四环”与次干线公路呈现“环连环”、“环套环”的格局，加强了次干线公路之间的交通转换，加强了区域内部重要交通节点之间的交通联系。

主要集散公路环线布局方案说明

表 13

层次	名称	主要控制点	里程(公里)	功能定位
主要集散公路一环	五华快速环线	河东镇、水寨镇、潭下镇、长布镇、华阳镇、龙村镇、棉洋镇、双华镇、郭田镇	158.68 (185.69)	①加强梅兴华丰产业集聚带对五华县的经济辐射；②加快县域乡镇之间的联系。
主要集散公路二环	兴(宁)梅(县)快速环线	水口镇、新墟镇、坭陂镇、刁坊镇、新陂镇、叶塘镇、大坪镇、萝岗镇、黄陂镇、石坑镇、城北镇、程江镇、梅南镇、水车镇、畚江镇	132.55 (180.35)	①加强梅兴华丰产业集聚带对梅县区和兴宁市的经济辐射；②完善梅州新机场对外的通达网络；③加强梅县与兴宁市之间交通联系；④加强梅县和兴宁市各自内部乡镇之间的联系。
主要集散公路三环	大(埔)梅(县)快速环线	雁洋镇、松口镇、青溪镇、茶阳镇、西河镇、大东镇、枫朗镇、高陂镇、洲瑞镇、银江镇	185.30 (229.23)	①东部旅游环线公路；②加强梅县区和大埔县之间的联系；③加强梅县区和大埔县内部乡镇之间的联系。
主要集散公路四环	平(远)蕉(岭)梅(县)快速环线	雁洋镇、松口镇、桃尧镇、松源镇、南礫镇、蓝坊镇、蕉城镇、泗水镇、上举镇、差干镇、仁居镇、东石镇、大柘镇、热柘镇、石扇镇、丙村镇	190.59 (262.67)	①北部旅游环线公路；②加强梅县区、平远县、蕉岭县三者之间的联系；③加强梅县区、平远县、蕉岭县内部乡镇之间的联系。

注：里程所在列括号内的数值包含次干线共线段长度。

主要集散公路联络线布局方案说明

表 14

层次	路段组成	层次	路段组成
联络线 1	S120	联络线 11	S239
联络线 2	S221	联络线 12	S242
联络线 3	S222	联络线 13	S255
联络线 4	S223	联络线 14	S332
联络线 5	S224	联络线 15	S333
联络线 6	S225	联络线 16	S334
联络线 7	S226	联络线 17	S339
联络线 8	S227	联络线 18	S340
联络线 9	S228	联络线 19	S341
联络线 10	S238	联络线 20	S508

梅州市主要集散公路布局方案

表 15

名称	组成路段	起点	终点	规划等级	长度 (公里)	基本情况	组成路段线位来源
主要集散公路 一环	S239 (原 X034)	G355	G238	一级公路	3.41	已建	既有线位
	S223 (原 X034)	G238	S120	二级公路	21.17	已建	既有线位
	S120 (原 S239)	S223	S238	二级公路	34.55	已建	既有线位
	S238	S120	Y171	二级公路	3.77	已建	既有线位
	Y171 及延长线	S238	S223	二级公路	13.44	规划	既有+新规划线位
	S223	Y171 及延长线	S340	二级公路	20.61	已建	既有线位, 长度不含与次干线 9 射共线 1.45 公里
	次干线 8 射	S223	Y301	二级公路	2.76	已建	利用次干线 8 射线位
	Y301	S340	G238	二级公路	15.39	已建	既有线位
	次干线联络线 10	Y301	X952	一级公路	5.22	已建	利用次干线联络线 10 线位
	S508 (原 X033)	G238	S239	二级公路	21.71	已建	既有线位
	S239 (原 X029)	S508	Y236	二级公路	11.52	已建	既有线位
	郭田至双华公路	S239	S226	二级公路	13.11	规划	新增线位
	次干线二环	郭田至双华公路	G355	一(二)级公路	16.75	已建	利用次干线二环线位
	次干线联络线 9	五华东环路	S239	一级公路 (城市快速)	0.83	已建	利用次干线联络线 9 线位

名称	组成路段	起点	终点	规划等级	长度 (公里)	基本情况	组成路段线位来源
主要集散公路 二环	S228 (原 X023)	畚江快线	S225	一级公路	7.07	已建	既有线位
	S225	S228	G205	一级公路	29.42	已建	既有线位
	次干线二环	G205	S226	二级公路	3.49	已建	利用次干线二环线位
	S226	S225	S333	二级公路	38.3	已建	既有线位
	S333	S226	Y138	三级公路	4.75	已建	既有线位
	Y138+Y140	S333	S225	三级公路	6.55	已建	既有线位
	次干线二环	Y140	S333	二级公路	3.16	已建	利用次干线二环线位
	S333	S225	Y265	二级公路	17.77	已建	既有线位
	Y265	S333	S242	二级公路	8.93	已建	既有线位
	S242	Y265	环城公路	二级公路	19.76	已建	既有线位
	次干线一环	S242	梅畚快线	一级公路 (城市快速)	7.92	规划	利用次干线一环线位
	次干线九射	环城公路	畚江快线	一级公路 (城市快速)	33.23	已建/规划	利用次干线九射线位

名称	组成路段	起点	终点	规划等级	长度 (公里)	基本情况	组成路段线位来源
主要集散公路 三环	S224	S223	Y151	二级公路	15.39	已建	既有线位
	Y151+Y174	S224	G235	二级公路	15.83	已建	既有线位
	次干线五射	Y174	S333	一级公路	1.52	已建	利用次干线五射线位
	S333 (原 X008)	G235	S227	二级公路	31.46	已建	既有线位
	次干线二环	S333	X006	二级公路	11.34	已建	利用次干线二环线位
	S227	X006	S221	二级公路	18.69	已建	既有线位
	S221	S227 枫朗	S227 大东	二级公路	9.08	已建	既有线位
	S227	S221	G235	二级公路	60.67	已建	既有线位
	次干线联络线 4	S227	茶阳镇竹园头	一级公路	7.79	已建	利用次干线联络线 4 线位
	G235	茶阳镇竹园头	S227	一级公路	1.9	已建	既有线位
	次干线五射	S227	S332	一级公路	1.72	已建	利用次干线五射线位
	S332	G235	S227	二级公路	32.27	已建	既有线位
	次干线二环	S227	S223	二级公路	7.27	已建	利用次干线二环线位
	次干线四射	S332	S224	一级公路	14.3	已建	利用次干线四射线位

名称	组成路段	起点	终点	规划等级	长度 (公里)	基本情况	组成路段线位来源
主要集散公路 四环	S224 (含原 X019)	S223	石扇至热水公路	二级公路	26.94	已建	既有线位
	石扇至热水公路	S224	S239	二级公路	14.41	已建	既有线位
	S239	石扇至热水公路	S334	二级公路	36.31	已建	既有线位
	S334 (原 X036)	S239	G358	二级公路	9.49	已建	既有线位
	次干线联络线 2	S334	S239	一级公路	22.49	已建	利用次干线联络线 2 线位
	S239	G358	S334	二级公路	12.35	已建	既有线位
	S334 (含 X046、X972 等)	S239 上举	G205	二级公路	42.40	已建/规划	既有与广东省普通省道网规划线位
	次干线三射	S334 蕉岭北	S334 蕉岭南	一级公路	4.15	已建	利用次干线三射线位
	S334 (含原 X045)	G205	S223	二级公路	26.17	已建	既有线位
	次干线四射	S334	X025	一级公路	25.12	已建	利用次干线四射线位
	X025	S223	S227	二级公路	5.39	已建	既有线位
	S227	X025	S223	二级公路	17.13	已建	既有线位
次干线四射	S227	S224 丙村	一级公路	20.32	已建	利用次干线四射线位	

名称	组成路段	起点	终点	规划等级	长度 (公里)	基本情况	组成路段线位来源
主要集散公路 联络线 1	S120	五华与紫金交 界处	G238	二级公路	18.94	已建	既有线位，长度不含与主要集散公路一 环共线段 26.37 公里
主要集散公路 联络线 2	S221	G235	S227	一级公路	18.68	已建/规划	既有与新增线位(S221 湖寮县城改线段)
		S227	大埔与潮 州交界处	二级公路	9.73	已建	既有线位，长度不含与主要集散公路三 环共线段 9.08 公里
主要集散公路 联络线 3	S222	S334 蓝坊	大埔与潮 州交界处	二级公路	122.01	已建	既有线位长度不含与主要集散公路三环 和次干线二环共线段 1.14 公里
主要集散公路 联络线 4	S223	S120 潭下	Y171 及 延长线	二级公路	41.85	已建/规划	既有与新增线位
主要集散公路 联络线 5	S224	S334 蕉岭北	S333 坪上	二级公路	44.58	已建	既有线位，长度不含次干线 4 射、主要 集散公路三环和四环共线段 46.37 公里
主要集散公路 联络线 6	S225	S224 雁洋	S332	三级公路	20.38	已建	既有线位
		S332	S224 三圳	二级公路	5.05	已建	既有线位
		平远振兴街	S332	二级公路	1.76	已建	既有线位
		S228	G355	二级公路	0.52	已建	既有线位
主要集散公路 联络线 7	S226	兴宁与江西交 界处	S333	二级公路	27.58	已建	既有线位
		S225	S223	二级公路	24.49	已建	既有线位
主要集散公路 联络线 8	S227	梅县与福建交 界处	X025	二级公路	8.52	已建	既有线位
		G355	丰顺与潮 州交界处	一级公路	7.48	已建	既有线位

名称	组成路段	起点	终点	规划等级	长度 (公里)	基本情况	组成路段线位来源
主要集散公路 联络线 9	S228	兴宁与龙川交 界处	G205	三级公路	58.38	已建	既有线位
		G205	S225	一级公路	26.739	已建	既有线位，长度不含与次干线 9 射和主 要集散公路二环共线段 17.17 公里
		G355	丰顺与揭 西交界处	二级公路	56.1	已建	既有线位，长度不含与次干线二环共线 段 9.90 公里
主要集散公路 联络线 10	S238	五华与河源交 界处	S120	三级公路	11.45	已建	既有线位
		Y171 及延长线	G355	二级公路	23.95	已建	既有线位
		G355	S340 梅林	二级公路	4.26	已建	既有线位
主要集散公路 联络线 11	S239	平远瑞溪	揭西良田	二级公路	128.99	已建	既有线位，长度不含与其它布局的共线 段 78.87Lm。
主要集散公路 联络线 12	S242	S239	Y265	二级公路	8.03	已建	既有线位
		S333	X028	三级公路	19.44	已建	既有线位
		X028	G355	二级公路	7.48	已建	既有线位
主要集散公路 联络线 13	S255	S233	丰顺与揭 阳交界处	二级公路	12.65	已建	既有线位
主要集散公路 联络线 14	S332	大埔与福建交 界处	G235	二级公路	15.87	已建	既有线位
		S255 白渡	X038	二级公路	36.79	已建	既有线位,长度不含与次干线二环共线段 6.18 公里
		X038	G206	一级公路	14.78	已建	既有线位

名称	组成路段	起点	终点	规划等级	长度 (公里)	基本情况	组成路段线位来源
主要集散公路 联络线 15	S333	大埔与潮州交 界处	S227	二级公路	20.99	已建	既有线位
	S333 (原 X026)	环城路	G205	一级公路	11.33	已建	既有线位
	S333 (原 X026)	G205	Y265	二级公路	22.02	已建	既有线位
	S333 (原 X014)	S225	Y138	三级公路	5.62	已建	既有线位
	S333	S226	兴宁与龙 川交界处	三级公路	7.38	已建	既有线位
主要集散公路 联络线 16	S334	梅县与福建交 界处	S223 松源	二级公路	7.86	已建	既有线位
		S239 上举	原 X036	二级公路	8.16	已建	既有线位
		G358	平远与江 西交界处	三级公路	13.5	已建	既有线位
主要集散公路 联络线 17	S339	S225	兴宁与龙 川交界处	三级公路	21.25	已建	既有线位
主要集散公路 联络线 18	S340	S238	五华与紫 金交界处	二级公路	19.3	已建	既有线位
主要集散公路 联络线 19	S341	S120 潭下	五华与龙 川交界处	二级公路	15.73	已建	既有线位
主要集散公路 联络线 20	S508 (原 Y297)	S238	五华与揭 西交界处	二级公路	5.38	已建	既有线位

(七) 与周边地市公路网衔接规划方案

地区高速公路网络和干线公路网络基于“一张网”布局理念在宏观层次与中观层次总体上勾勒了公路网络骨架与结构形态，基本理顺了梅州市与周边地市公路（道路）之间的连接关系。梅州市现状与周边地区衔接公路主要有45条，其中潮州市7条、揭阳市11条、汕尾市1条、河源市13条、江西省4条、福建省9条。本次规划新增7条对外衔接高速公路出口，分布是梅州与潮州方向新增大潮高速和梅潮高速相衔接，梅州与揭阳方向新增五华至汕尾高速，梅州与河源新增五华至东源高速、连梅高速公路相衔接，梅州与福建方向新增平武高速和梅漳高速相衔接。

梅州市与相邻地区公路衔接规划情况

表 16

相邻地区	网络层次	梅州市衔接道路				
		路线名称	现状技术等级	现状车道数	规划技术等级	规划车道数
潮州市	主要干线	大潮高速大埔段			高速公路	4
		梅潮高速丰顺段			高速公路	4
	次要干线	G355（原 S334）丰顺段	二级公路	2		
		S233 丰顺段	二级公路	2		
	主要集散公路	S221 大埔段	二级公路	2		
		S333（原 X001）大埔段	三级公路	2	二级公路	2
		S222 大埔段	二级公路	2		
		S227（原 X072）丰顺段	二级公路	2	一级公路	4
	次要集散公路	Y211 丰顺段	四级公路	1	二级公路	2
揭阳市	主要干线	汕梅高速丰顺段	高速公路	4		
		汕湛高速五华段	高速公路	6		
		五华至汕尾高速五华段			高速公路	4
	次要干线	G206 丰顺段	一级公路	6		
		G235（原 S224）丰顺段	二级公路	4	一级公路	4
		G238（原 S238）五华段	二级公路	2	一级公路	4
	主要集散公路	S255（原 Y281）丰顺段	四级公路	2	二级公路	2
		S228（原 X094）丰顺段	二级公路	2		
		S239（原 Y230）丰顺段	四级公路	2	二级公路	2
		S508（原 X297）五华段	四级公路	1	二级公路	2
次要集散公路	Y122 丰顺段	四级公路	1	二级公路	2	

相邻地区	网络层次	梅州市衔接道路				
		路线名称	现状技术等级	现状车道数	规划技术等级	规划车道数
		X952 五华段	四级公路	2		
汕尾市	次要干线	S238 (原 X004) 五华段	三级公路	2	二级公路	2
河源市	主要干线	汕湛高速五华段	高速公路	6		
		五华至东源高速			高速公路	4
		长深高速五华段	高速公路	4		
		连梅高速兴宁段			高速公路	4
	次要干线	G355 (原 S120) 五华段	二级公路	2	一级公路	4
		G205 五华段	二级公路	2	一级公路	4
		G238 (原 S228) 五华段	二级公路	2	一级公路	4
	主要集散公路	S340 (原 Y387) 五华段	四级公路	1	二级公路	2
		S120 (原 S239) 五华段	二级公路	2		
		S238 (原 X151) 五华段	四级公路	2	三级公路	2
		S341 (X152) 五华段	二级公路	2		
		S228 (原 X002) 兴宁段	三级公路	2		
		S339 兴宁段	三级公路	2		
		S333 (原 Y495)	四级公路	1	三级公路	2
次要集散公路	X003 五华段	二级公路	2			
江西省	主要干线	济广高速平远段	高速公路	4		
	次要干线	G206 平远段	二级公路	2	一级公路	4
	主要集散公路	S226 兴宁段	四级公路	2	二级公路	2
		S334 (原 X036) 平远段	四级公路	2	三级公路	2
福建省	主要干线	平武高速平远段			高速公路	4
		长深高速蕉岭段	高速公路	4		
		梅大高速东延线	高速公路	4		
		梅漳高速大埔段			高速公路	4
	次要干线	G358 平远段	二级公路	2	一级公路	4
		G205 蕉岭段	二级公路	2	一级公路	4
		S223 蕉岭段	四级公路	2	二级公路	2
		G235 (原 S332) 大埔段	二级公路	2		
	次要集散公路	S334 (原 X022) 松源段	三级公路	2	二级公路	2
		S227 (原 X975) 桃尧段	三级公路	2	二级公路	2
S332 (原 S221) 茶阳段		二级公路	2	二级公路	2	

(八) 梅州市旅游公路规划方案

梅州市旅游资源丰富，本规划将结合梅州市旅游景点的分布，对公路的旅游功能进行梳理，然后依托现有和规划普通国省道和县乡道，提升低等级县乡村公路技术等级，打通断头路、瓶颈路，规划构建“一环四线两联”的旅游公路布局，串联全市的主要旅游景点。

梅州市旅游公路布局规划说明

表 17

名称	主要控制点	里程 (公里)
一环	差干镇、上举镇、泗水镇、广福镇、长潭镇、文福镇、松源镇、桃尧镇、松口镇、青溪镇、茶阳镇、西河镇、大东镇、枫朗镇、高陂镇、小胜镇、留隍镇、潘田镇、汤西镇、八乡山、双华镇、棉洋镇、安流镇、周江镇、长布镇、潭下镇、华城镇、新陂镇、叶塘镇、大坪镇、罗岗镇、黄陂镇、黄槐镇、石正镇、中行镇、河头镇、仁居镇。	659.31
一线 (梅城至松源)	西阳镇、丙村镇、雁洋镇、松口镇、桃尧镇、松源镇。	83.33
二线 (雁洋至枫朗)	雁洋镇、大麻镇、三河镇、湖寮真、百侯镇、枫朗镇。	85.88
三线 (梅城至留隍)	三角镇、长沙镇、梅南镇、龙岗镇、大龙华、黄金镇、留隍镇。	86.80
四线 (梅城至平远)	程江镇、城北镇、大坪镇、梅西镇、石正镇。	51.30
联络线一 (上举镇至五指石)	上举镇、差干镇、五指石	21.54
联络线二 (安流镇至龙狮殿抽水蓄能电站)	安流镇、梅林镇、龙村镇	61.66

(九) 梅州市航道布局规划方案

内河航道布局规划为：以韩江、汀江 1000t 级高等级航道为骨干航道，以梅江、石窟河 300~500t 级航道为地区重要航道的干高支低、干支互通、江海通达的内河航道网。

梅州市内河航道规划一览表

表 18

航道名称	起点名称	终点名称	航道里程 (公里)	现状等级	规划技术等级
韩江航道	三河坝	留隍蔗溪口	81	七	III
汀江航道	三河口	石市(芦下坝)	40	七	III
梅江航道	三河口	锦江桥(丙村镇)	55	七	III
	锦江桥(丙村镇)	梅江桥	28	七	V
	梅江桥	水寨大桥	78	九	VII
石窟河航道	石窟河口	新铺镇	34	九	V
	新铺镇	河子口	56	九	VII
黄金河航道	站口	黄金镇	12	九	VII

(十) 梅州市城市交通网络规划方案

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。

根据中心城区用地结构特点和道路承担的交通流特征，建立功能明确、级配合理、相对完善的片区城市道路网络，合理布局越江桥梁，在现状道路网络基础上构建“两环八放射”的骨架道路网和“方格网”的次干路、支路网系统。

“两环”：外环路，道路红线宽度 60 米；中环路，道路红线宽度 60 米。

“八放射”：

放射一：梅松路（国道 G205）；

放射二：国道 G206；

放射三：国道 G205、广梅路；

放射四：宪梓大道及西沿段；

放射五：梅华路；

放射六：国道 G205；

放射七：省道 S333；

放射八：省道 S223。

五、综合客运系统规划方案

梅州市客运枢纽分为对外客运枢纽体系和内部客运枢纽体系。其中对外客运枢纽体系主要由门户客运枢纽、区域客运枢纽组成。内部客运枢纽体系由市域客运枢纽、城市公交枢纽组成。到规划年，逐步形成多层次多服务的一体化客运枢纽体系。

(一) 对外客运枢纽体系

门户客运枢纽：主要依托民航、高快速铁路的方式，是地区面向国内外的重要交通门户，对外主要提供大范围、长距离的国际、省际出行服务，主要包括机场、大型高快速铁路客运站等。

门户客运枢纽布局方案

表 19

序号	名称	主要服务对象 (方式)	规划技术等级	占地面积 (平方米)	属地与 位置	交通衔接
1	梅县新机场 综合枢纽	民航	4D 级	2200000	梅县区	高铁、公路客运、 城市公交
2	梅州西站	双龙高铁、 梅汕高铁	规划	-	梅县区	公路客运、城市公交
3	梅州站	瑞梅高铁、 广梅汕铁路、 双龙高铁	规划	-	梅江区	公路客运、城市公交

区域客运枢纽：区域客运枢纽位于区域内主要城市，主要提供大范围、长距离的省际、区域城市（城市群）间的出行及乘客中转换乘需求的服务，主要包括高快速铁路客运站、重要公路客运站等；

区域客运枢纽布局方案

表 20

序号	名称	主要服务对象 (方式)	规划技术等级	占地面积 (平方米)	属地与位置
1	兴宁南站	双龙高铁	规划	-	兴宁市
2	五华站	双龙高铁	规划	-	五华县
3	雁洋西站	双龙高铁	规划	-	梅县区
4	蕉岭站	双龙高铁	规划	-	蕉岭县
5	畲江北站	梅汕客专	规划	-	梅县区
6	丰顺东站	梅汕客专	规划	-	丰顺县
7	建桥站	梅汕客专	规划	-	丰顺县
8	平远站	瑞梅铁路	规划	-	平远县
9	兴宁站	广梅汕铁路	已建	-	兴宁市
10	畲江站	广梅汕铁路	已建	-	梅县区
11	丰顺站	广梅汕铁路	已建	-	丰顺县
12	华城站	广梅汕铁路	已建	-	五华县
13	大埔站	梅坎铁路	已建	-	大埔县
14	梅州西综合客运枢纽	公 路	一级(规划)	50000	梅县区
15	江北客运站	公 路	一级(已建)	40000	梅江区
16	梅州市中心枢纽汽车站	公 路	一级(规划)	46300	梅县区
17	梅县新城客运站	公 路	二级(已建)	13000	梅县区
18	梅州畲江客运站	公 路	一级(规划)	36000	梅县区
19	金盘客运站	公 路	一级(规划)	41000	梅县区
20	平远客运站	公 路	二级(规划)	28000	平远县
21	蕉岭客运站	公 路	二级(规划)	28000	蕉岭县
22	大埔客运站	公 路	二级(规划)	28000	大埔县
23	丰顺客运站	公 路	二级(规划)	30000	丰顺县
24	五华客运站	公 路	一级(规划)	50000	五华县
25	兴宁新城客运站	公 路	一级(规划)	67000	兴宁市

(二) 内部客运枢纽体系

市域客运枢纽：主要依托各中、小型客运站场，包括公路客运站、客运码头等，加强各县区城镇或组团之间的沟通联系，主要为城市提供中短途的客运服务。

市域客运枢纽布局方案

表 21

序号	名称	主要服务对象 (方式)	规划技术等级	占地面积 (平方米)	属地与位置
1	锭子桥客运站	公路	四级(已建)	5600	梅江区
2	江南客运站	公路	三级(已建)	9100	梅江区
3	城东客运站	公路	五级(规划)	1500	梅县区
4	松口客运站	公路	三级(已建)	10000	梅县区
5	雁洋客运站	公路	三级(规划)	14000	梅县区
6	丙村客运站	公路	三级(已建)	12000	梅县区
7	松源客运站	公路	四级(已建)	3310	梅县区
8	桃尧客运站	公路	五级(已建)	1500	梅县区
9	梅西客运站	公路	四级(规划)	4000	梅县区
10	隆文客运站	公路	五级(规划)	1500	梅县区
11	南口客运站	公路	五级(已建)	1500	梅县区
12	白渡客运站	公路	四级(规划)	6000	梅县区
13	石扇客运站	公路	五级(规划)	1500	梅县区
14	大坪客运站	公路	五级(规划)	1500	梅县区
15	水车客运站	公路	五级(规划)	1500	梅县区
16	梅南客运站	公路	四级(规划)	6000	梅县区
17	东岳客运站	公路	三级(规划)	15000	兴宁市
18	坭陂客运站	公路	四级(规划)	10000	兴宁市
19	水口客运站	公路	四级(规划)	10000	兴宁市
20	罗浮客运站	公路	四级(规划)	6000	兴宁市
21	黄陂客运站	公路	四级(规划)	6000	兴宁市
22	合水客运站	公路	四级(规划)	6000	兴宁市

序号	名称	主要服务对象 (方式)	规划技术等级	占地面积 (平方米)	属地与位置
23	罗岗客运站	公路	四级(规划)	5000	兴宁市
24	华城客运站	公路	三级(规划)	15000	五华县
25	安流客运站	公路	三级(规划)	15000	五华县
26	河东客运站	公路	四级(规划)	8000	五华县
27	龙村客运站	公路	四级(规划)	5000	五华县
28	潭下客运站	公路	四级(规划)	5000	五华县
29	长布客运站	公路	五级(规划)	1500	五华县
30	棉洋客运站	公路	五级(规划)	1500	五华县
31	广福客运站	公路	五级(规划)	1500	蕉岭县
32	华侨客运站	公路	五级(规划)	1500	蕉岭县
33	新铺客运站	公路	四级(规划)	5000	蕉岭县
34	仁居客运站	公路	五级(规划)	1500	平远县
35	石正客运站	公路	四级(规划)	5000	平远县
36	丰良客运站	公路	三级(规划)	10000	丰顺县
37	留隍客运站	公路	四级(规划)	5000	丰顺县
38	潭江客运站	公路	五级(规划)	1500	丰顺县
39	埔寨客运站	公路	四级(规划)	5000	丰顺县
40	内岭客运站	公路	四级(规划)	5000	丰顺县
41	东里客运站	公路	四级(规划)	5000	丰顺县
42	高陂客运站	公路	三级(已建)	11000	大埔县
43	百候客运站	公路	五级(规划)	1500	大埔县
44	大东客运站	公路	五级(规划)	1500	大埔县
45	茶阳客运站	公路	五级(规划)	1500	大埔县
46	雁洋客运码头	水路	规划	-	梅县区
47	松口客运码头	水路	规划	-	梅县区
48	三河客运码头	水路	规划	-	大埔县
49	高陂码头	水路	规划	-	大埔县
50	麓湖码头	水路	规划	-	大埔县

城市公交枢纽： 根据梅州市未来人口分布、产业园区及城市经济发展

趋势，将规划 5 个大型公交换乘枢纽实现区域内大型客运枢纽的客流快速集散；并规划 6 个中小型换乘枢纽，整体提升城市各片区的公交客运服务。

梅州市城市主要公交客运枢纽

表 22

编号	名称	编号	名称
大型换乘枢纽			
1	梅县新机场公交枢纽	2	梅州站公交枢纽
3	畚江北站公交枢纽	4	梅州西站公交枢纽
5	梅州市公共汽车总站换乘枢纽		
中小型换乘枢纽			
1	五华县公交枢纽	2	兴宁市公交枢纽
3	蕉岭县公交枢纽	4	平远县公交枢纽
5	大埔县公交枢纽	6	丰顺县公交枢纽

六、综合货运系统规划方案

梅州市综合货运枢纽体系主要由综合服务型货运枢纽、生产服务型货运枢纽及货运服务型枢纽三个层次组成。

(一) 综合服务型货运枢纽

依托保税园区、重点工业园区，借助于交通枢纽，打造两大物流基地，发展物流仓储运输、增值出口加工等综合物流服务。

梅州市综合服务型货运枢纽

表 23

编号	名称	规模 (万平方米)	属地或 位置	功能定位	运输方式
1	梅州市现代铁路物流园	100	梅县区	综合物流园区：为区内、区外有保税物流需求的企业提供出口集拼、进口配送、口岸物流等。	铁路、公路
2	畚江物流中心	20	梅县区	主要为畚江园区工业提供物流基础设施平台服务，面向粤东北地区，形成以公铁联运为支撑的物流集散中心。	铁路、公路

(二) 生产服务型货运枢纽

依托地区产业空间布局，为工业集聚地区的生产制造型企业提供一体化物流服务，主要服务于生产制造业物料供应与产品销售。

梅州市综合生产型货运枢纽

表 24

编号	名称	规模 (万平方米)	属地或 位置	功能定位	主导 运输方式
1	海吉星农产品商贸物流园	26.7	梅江区	提供农产品展示、交易、电子商务、智能化仓储等服务，并实现地区间的货物流转。	公路
2	扶大物流中心 (梅州西)	9.3	梅县区	主要为产业园区及周边地区，满足新能源、新材料等产品物流需求，并提供城市物流配载服务。	公路
3	梅州北物流中心	10	梅县区	服务于城北先进制造工业园以及周边地区，满足机械装备等大宗尚品物流需求	公路
4	梅州东升物流中心	13.3	梅县区	主要服务于东升生态工业园以及周边地区，满足电子信息、健康医药等高新技术产品物流需求。	公路
5	荣嘉国际综合商贸 现代物流园	8.3	梅县区	主要有保税物流中心，国际快件中心，电子商务中心，进出口交易中心等。	公路
6	城东农副产品批发 物流中心	5	梅县区	建设集农产品收购、加工、储存、物流配送、连锁经营，展示展销、电子商务为一体的新型农副产品流通业态。	公路
7	兴宁市综合物流园	10	兴宁市	综合性产业物流园区：主要提供仓储、转运、包装、配送、信息等物流服务。	公路
8	五华县综合物流园	30	五华县	综合性产业物流园区：工业园配套物流中心，为园区提供仓储、配送、货运等物流服务。	公路
9	平远综合物流园	13	平远县	综合性产业物流园区：工业园配套物流中心，为园区提供仓储、配送、货运等物流服务。	公路
10	大埔县综合物流园	5	大埔县	综合性产业物流园区：工业园配套物流中心，为陶瓷产业集聚地区提供仓储、配送、货运等物流服务。	公路
11	丰顺县埔寨高科技 物流产业园	6	丰顺县	为国内航空附加值的货物提供仓储、中转、加工包装、快速物流、配送信息等全程物流服务。	公路
12	蕉华工业区健康绿 色产品物流园	6	蕉岭县	特色产业物流园：提供农产品交易、绿色食品加工、仓储、中转、配送等物流服务。	公路
13	蕉华农产品物流园	5	蕉岭县	特色物流园：提供集农产品收购、加工、储存、配送等物流服务。	公路

(三) 货运服务型枢纽

依托公路、铁路站点及港口、提供物品运输、配送、仓储、流通加工等物流服务，主要承担地区货运的集散服务。

梅州市货运服务型枢纽

表 25

编号	名称	规模 (万平方米)	属地或 位置	功能定位	主导 运输方式
1	大埔货运站	0.5	大埔县	货物仓储、运输、集散	公路
2	丰顺货运站	0.5	丰顺县	货物仓储、运输、集散	公路
3	蕉岭货运站	0.5	蕉岭县	货物仓储、运输、集散	公路
4	华城物流中心	4	五华县	依托广梅汕铁路，发展货物仓储、运输、集散。	公路
5	广梅汕铁路兴宁西 货运站	-	兴宁市	铁路货运站	铁路
6	广梅汕铁路清潭货 运站	-	梅县区	铁路货运站	铁路
7	广梅汕铁路丰顺货 运站	-	丰顺县	铁路货运站	铁路
8	瑞梅铁路平远货 运站	-	平远县	铁路货运站	铁路
9	梅坎铁路大埔货 运站	-	大埔县	铁路货运站	铁路
10	梅坎铁路丙村货 运站	-	梅县区	铁路货运站	铁路
11	梅坎铁路梅南货 运站	-	梅县区	铁路货运站	铁路
12	梅州港区梅城作 业区	-	梅江区	以集装箱、散杂件运输为主	水路
13	梅州港区雁洋作 业区	-	梅县区	以散杂件运输为主	水路
14	梅州港区松口作 业区	-	梅县区	以散杂件运输为主	水路
15	梅州港区畚江作 业区	-	梅县区	以集装箱、散杂件运输为主	水路
16	梅州港区新铺作 业区	-	梅县区	以散杂件运输为主	水路
17	大埔港区三河作 业区	-	大埔县	以内外贸集装箱、杂件、煤炭运输为主	水路
18	大埔港区茶阳作 业区	-	大埔县	以内外贸集装箱、杂件、煤炭运输为主	水路
19	大埔港区高陂作 业区	-	大埔县	以散杂件运输为主	水路

七、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，构建一个支撑梅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。

八、生态环境保护

交通运输的可持续发展是未来交通运输发展的主导方向，其主要内容之一就是环境的可持续发展。项目环境影响评价应结合工程特点、所在区域的环境特征及环境功能区划，突出重点、兼顾一般，并根据项目建设规模和所在地区环境敏感程度，合理确定环境评价工作的总体要求；环境保护措施应以“保护优先、预防为主、防治结合、注重实效”为原则，并符合相关的环境保护法规，对方案进行技术可行性、费用效益比、可操作性等论证。梅州市综合交通运输发展应从土地资源、生态资源、水环境、空气环境、噪声防治五个方面做好保护工作。

（一）土地资源保护措施

规划阶段应该把“尽量不占、少占耕地和基本农田，充分利用闲置土地和既有项目改造”作为选址的主导思想。

在具体项目的工程可行性分析研究阶段，着重抓住项目选址问题，提出比选方案。在比选过程中既要从整体的技术经济上进行分析比较，又要从占用耕地的多寡好坏上认真选择，对耕地等土地资源的占用应作为第一位的重要约束。

项目建设征用土地，应遵照《中华人民共和国土地管理法》有关规定进行办理，并结合各地国土规划，合理使用土地资源。

涉及占用耕地的，应制定耕地占补平衡方案，补回数量相等质量相当的耕地，落实耕地占补平衡；涉及基本农田的项目应按照《基本农田保护条例》的有关规定，制定基本农田补划方案，同时，办理农用地转用审批手续、缴纳耕地开垦费、落实基本农田耕作层合理利用。项目选址，应避免压覆重要矿场。

（二）生态资源保护措施

整体保护措施。（1）避让生态保护对象；（2）合理规划穿越山地线路或站场，减少对山地生态系统的破坏；（3）减少平原区生态破坏；（4）在可绿化地区加大公路绿化和植物防护工程；（5）积极推广可持续发展的设计理念。

水土流失防治措施。（1）坚持“谁开发、谁保护，谁造成水土流失，谁负责治理”的总原则；（2）在项目阶段合理规划具体线位走向，从源头避免控制水土流失的产生；（3）采取生物措施、工程措施和农艺措施相结合的办法。

生态敏感目标的减缓措施。对于自然保护区和引用水源保护区，应采取合理布线，遵循地形选线、地质选线与环保选线相接合的原则，尽量避让自然保护区和引用水源保护区，减少对自然保护区、饮用水源保护区和生态环境的影响；对于其他敏感区域，在具体项目阶段，对可能涉及到生

态敏感区的路段，应遵循相关法律法规的规定，应提前开展相关调研分析，避免由于工作深度不足造成对环境的破坏。

（三）水环境保护措施

在项目设计阶段，应做好现场踏勘工作，认真调查论证项目选址与地表水系的相互关系，避开饮用水源地；对线性工程，在设计阶段要认真调查论证项目与地表水体的相互关系，设计足够的桥梁、涵洞，以减少高路基对地表径流的影响；对枢纽站场，在设计阶段尽量避开敏感水体。

在施工阶段，应严格施工管理，施工废水和生活污水集中收集处理，严禁乱排，废渣应妥善处置；加强对排水设施的管理和修缮。

在运营期，针对目前在建及已建项目服务设施等生活污水处理设备制定长期监测方案，避免其对周边环境的污染。生活污水应统一收集、处理，并对废水排放去向及污染物是否达标排放等定期监测并存档。路线跨越河流处在桥梁两侧醒目位置设置限速、禁止超车等警示标志。项目养护中要完善排水系统，加强对排水设施的管理和养护。

（四）空气环境保护措施

规划布局应加强与城市总体规划的衔接，预留大气防护距离，使公路、铁路、港口和站场中易发生粉尘、废气的排放点与环境敏感目标保持必要的距离要求。

规划建设期要针对扬尘产生环节采取积极有效的措施，尽量减轻扬尘产生，最大限度地防止扬尘扩散，降低施工区域和对周围敏感目标的尘污染。施工场地应尽量远离敏感目标，工地周边必须设置围挡，采用洒水、遮盖物或喷洒覆盖剂等措施防治扬尘；遇有4级以上大风天气，停止土方施工，并做好遮盖工作。

运营期应推动采用先进的车辆技术，降低能耗，减少尾气排放。加大环境管理力度，执行汽车排放车检制，汽车排放状况抽查，限制尾气排放超标车辆上路，淘汰超期服役的高排机动车；提高车用油品质量，鼓励使用清洁的替代燃料。大力发展以清洁能源为主的公共交通，加快发展轨道交通，发展电动、混合动力汽车，加大建设清洁能源汽车的配套设施，进一步优化交通结构，增加公共交通在出行中的比例；严格控制机动车规模，有效减少机动车污染物排放。对于涉及散货储运的港口、站场，在散货装卸、运输、堆存等环节中应采取必要的扬尘防护措施，提高作业环境的除尘效率，同时应配备洒水车，在干燥多风季节及时定时洒水降尘，视天气和站场作业情况，进行洒水降尘，减轻扬尘污染对站场内和周边区域环境的影响。站场供热应尽量利用城市集中供热系统，采用清洁能源，并安装烟气除尘装置。

（五）噪声防治措施

1、公路、城市道路交通噪声防治措施

（1）通过不同选线方案的声环境影响预测结果，分析敏感目标受影响的程度，提出优化的选线方案建议；

（2）根据工程与环境特征，对局部线路进行调整、敏感目标搬迁、邻路建筑物使用功能变更、改善道路结构和路面材料、设置声屏障和对敏感建筑物进行噪声防护。

2、铁路、城市轨道噪声防治措施

（1）通过不同选线方案声环境影响预测结果，分析敏感目标受影响的程度，提出优化的选线方案建议；

(2) 根据工程与环境特征，对局部线路和站场进行调整，敏感目标搬迁或功能置换，轨道、列车、路基（桥梁）、道床的优选，列车运行方式、运行速度、鸣笛方式的调整，设置声屏障和对敏感建筑物进行噪声防护。

3、机场噪声防治措施

(1) 通过不同机场位置、跑道方位、飞行程序方案的声环境影响预测结果，分析敏感目标受影响的程度，提出优化的机场位置、跑道方位、飞行程序方案建议；

(2) 根据工程与环境特征，给出机型优选，昼间、傍晚、夜间飞行架次比例的调整，对敏感建筑物进行噪声防护或使用功能变更、拆迁等具体的措施方案及其降噪效果。

九、近期重点行动计划

(一) 计划目标

至 2020 年，初步形成以高速铁路、高速公路和空港为主骨架、主枢纽，外联内畅，快速对外的现代综合交通运输体系，总体适应梅州经济社会发展的需要，力争实现梅州至汕潮揭 1 小时、珠三角 2 小时、海西区大部分城市 3 小时左右通达。

1. 干线铁路。建成高铁 72 公里，实现通高铁的目标。力争开工建设高、快速铁路 284 公里，全面掀起高铁建设热潮，规划至 2020 年全市铁路通车里程达到 348 公里，初步形成以高速铁路为骨架，快速高效的铁路运输网络。

2. 公路网络。新增高速公路 263 公里，规划至 2020 年全市高速公路总里程达到 745 公里，密度达 4.7 公里/百平方公里；完成国省道升级改造及穿城路段、瓶颈路段改造工程约 800 公里，国道全面通达县城，基本达

到二级以上标准；省道基本通达乡镇，力争达到三级以上标准，力争实现县到镇 1 小时到达；完成对接城（镇）区、园区、景区的重点经济（旅游）网络以及县际、镇际断头路公路建设 1500 公里，力争实现重点工业园区 10 分钟左右上高速、90% 的乡镇 30 分钟左右上高速公路、3A 以上景区通三级及以上公路；完成新农村公路路面硬化改造工程 2000 公里，农村公路安全生命防护工程基本完成交通运输部部署要求任务，安全水平基本达标；基本建成全面覆盖、布局合理、干支协调、安全畅通的普通公路网络。

4. 航空设施。完成梅县机场跑道改造、停机坪扩建；完成新机场的立项前期工作，力争开工建设；拓展航线、加密航班，新开西南、东北方向航线，增开华中、华东、中南及东南亚地区等航线；加快推进通用机场建设，开工建设五华县通用机场，开展梅县区通用机场和大埔县通用机场前期研究；基本形成快速对外的航空运输网络。

5. 港航设施。力争开工建设梅县松口、大埔高陂、三河坝等客货运码头，启动石窟河（石窟河口—新铺镇）航道整治工程前期工作，加大港口投资力度，加强航道的维护管理，提升韩江主通道航道技术等级，建成六级航道直达梅城东山港的水路运输网络，建成五级航道直达梅县松口港、大埔茶阳港。为地处内陆山区的闽西南及梅州地区大宗货物运输提供一条便捷的水运出海通道，促进区域经济协调发展。

6. 枢纽站场设施。建成梅州市汽车枢纽中心站、兴宁综合物流园、梅州西火车站等一批客货运枢纽站场，加快构建梅州国家公路枢纽城市，基本建成与城乡道路客运发展相协调、与群众安全便捷出行相适应的客运站场体系。

7. 邮政网络。按照构建闽粤赣三省快递（物流）集散中心的定位，全市邮政业业务总量达到 15.87 亿元，年均增长约 25%；实现邮政业业务收入 12.86 亿元，年均增长约 18%。不断完善邮政基础设施，提升邮政普遍服务

终端能力，重点加强农村邮政设施建设；建设布局科学的快递物流园区和快件分拨中心，实现农村各乡镇快递服务网点全覆盖，实现“县县有分拨，乡乡有网点，村村通快递”。

8. 运输服务。基本形成便捷、舒适、安全的一体化客运体系和开放、高效、及时、可靠的一体化货运体系，综合运输结构进一步优化，运输服务基本实现均等化，公共交通优先发展战略进一步强化。2016—2018年期间加快未通农村客运班线的建制村窄路面扩宽改造、安保设施改造、候车厅建设，实现具备条件的建制村客运通达率100%；2020年实现城市公交车拥有率达到15标台/万人。

9. 交通管理。加快发展平安交通，继续加强干线公路灾害防治工程，逐步扩大灾害防治范围，推进公路灾害防治监管体系建设，有效降低公路灾害的发生率和经济损失；加大危旧桥梁安全隐患排查及整改力度，保障公路桥梁通行安全。加强国省干线超限超载监测站建设，加强非现场执法监督；加大路面查纠力度，与公安部门以固定超限检测站点为依托，分工合作、联合执法。

（二）主要行动

1. 着力构建现代化的综合交通网络

（1）建设快速运输网

加快高（快）速铁路、高速公路和新机场、通用机场建设，建成“二横三纵三联络”的综合运输通道，实现梅州快速对外通达。

高（快）速铁路网。“十三五”时期，全力加快建设广梅汕客运专线梅州至潮汕段，确保2019年建成通车，实现梅州高速铁路零的突破；加快推进瑞金至梅州铁路和龙川经梅州至龙岩高铁的项目前期工作，争取早日动工。

构建连接珠三角、海西区的快速通道，打通潮汕平原北拓腹地的大动脉，力促贯穿梅州、赣州、龙岩三市的铁路大动脉同步建设。

高速公路网络。“十三五”时期，以出省出市出海高速公路建设为重点，全面开工建设并建成兴汕高速公路兴宁至五华段（含畚江支线）、梅州至平远高速公路、梅州东环高速公路和大丰华高速丰顺至五华段；力争建成大潮高速（含大漳支线）梅州段，力争提前开工建设大丰华高速大埔至丰顺段，新增 2 条出省出市高速公路通道，基本形成“两环八射两加密”高速公路主骨架。按照“建成一批、动工一批、储备一批”的思路，争取开展梅州至潮州、平远至连平（含汕昆高速畚江至兴宁段北延线）、平（远）蕉（岭）大（埔）、平远至（福建）武平等高速公路规划研究工作。

航空运输网。“十三五”期，进一步完善航线网络布局，加密航班，密切与长三角、京津冀、热点城市、东南亚等城市群的联系，加快形成粤闽赣边区重要支线机场；完成推进新机场的前期工作，并力争开工建设新机场，同时充分考虑高速公路、高铁站点与新机场的有效衔接，将其打造成为一体化的现代化综合交通枢纽；整合高速公路、高铁站点和新机场等各种交通资源，建设梅州空港产业园，有效提升梅州航空口岸对外开放水平；积极发展通用航空，力争建成五华通用机场，开展梅县区通用机场和大埔县通用机场的前期研究，满足空中游览、私人娱乐飞行、私人驾照培训、托管、应急救援、飞机制造组装等需求。

（2）完善提升基础运输网

完善普速铁路、普通公路、邮政设施等基础运输网建设，提升运输服务水平。

普速铁路。加快推进广梅汕铁路龙川至龙湖南等既有线路的技术改造，实施无人看守道口立交化改造，提升整体服务效率。

普通公路。紧紧围绕全市产业布局，以改善瓶颈路段（城镇、工业区）通行能力、提高路面质量为中心，加快推进 G205、G206、G235、G238、G355、G358 及 S223、S225 等国省干线穿城路段和对外通道的升级改造（改建）工程，消除交通瓶颈路段和穿越城镇的交通拥挤路段，进一步提升国省干线网络的整体通行能力和服务水平；加快推进对接产业园区、城（镇）区、农业基地、旅游景区等重点经济网络公路和县乡公路（桥梁）建设，打通县际、镇际断头路，新增升级一批县道公路，全面优化路网结构；按照“改善民生、优化路网、扶贫优先”的思路，加快推进 2000 公里通 300 人以上自然村公路路面硬化改造工程。优先推进贫困村和建制村窄路面公路拓宽改造工程，全面实施农村公路生命安全防护工程。

港航。按照加快振兴黄金水道的目标要求，全力推进石窟河（石窟河口—新铺镇）航道整治工程前期工作，并力争启动梅江、韩江客货运码头的建设，改善内河航道通航条件，提升内河航道通航能力。

邮政设施。积极推进邮政基本公共服务均等化建设，统筹城市和农村地区邮政普遍服务协调发展。强化邮政普遍服务网点新增和改造，着重完善农村网点的民生服务功能，整合村邮站、便民服务站等资源，延伸相关增值服务，提高农村普遍服务信息化水平；深化邮政投递能力建设，优化投递段道，更新投递车辆，促进城乡邮路有效提速；依托交通运输资源和供销网络资源，加强农村邮政物流基础网络设施与农村物流配送中心建设的衔接，推动建立县级快递分拨中心，提升农村地区快件转运效能，实现“村村通快递”；建设以梅兴华丰产业集聚带为核心的快递物流园区，推动快件处理中心与铁路、公路和机场的建设同步规划，发挥产业集聚和带动效应；推广快件箱等智能快递投递设施在社区、商区、校区的应用，解决末端投递“最后一公里”难题。

2. 逐步构建综合交通枢纽体系

结合国家和省综合运输通道布局，完善国家公路运输枢纽城市功能，加快构建公路、铁路、机场无缝对接，高效服务的综合交通枢纽。

（1）客运枢纽建设

积极推进《梅州国家公路运输枢纽总体规划》实施，加快建设国家公路运输枢纽，形成以国家公路运输枢纽为龙头的客运站场服务系统。“十三五”时期重点增强枢纽布局与城市空间布局规划衔接，加强新机场、高铁站、公路客运站、公交站之间的衔接，着力打造多种运输方式衔接顺畅的立体化综合客运枢纽。着重加快建设梅州市中心枢纽汽车站、梅州西综合客运枢纽站、梅州金盘客运站3个国家客运枢纽；加快推进兴宁市新城客运站、蕉岭县级公路客运站、大埔县城公共汽车客运站、五华县汽车客运站等县级客运站建设；推动梅县区石扇、梅西、大埔县茶阳、百侯、大东、丰顺县潭江、埔寨、东里等乡镇汽车客运站的建设，形成层次分明的客运站体系。

（2）货运枢纽建设

按照《梅州国家公路运输枢纽总体规划》，加快建设梅州西物流中心、梅县畚江物流中心，加快构建便捷的现代化物流平台；以兴宁综合物流园为示范，积极引导物流园区建设，鼓励传统货运场站向物流园区转型升级。

3. 提升综合运输服务水平

以运输需求为导向，立足梅州实际，注重发挥市场主体的积极性、主动性和创造性，不断提升综合运输服务水平。

（1）提高信息化服务水平

全力推进智慧交通建设，加快构建综合交通运输系统公共信息平台，推进信息技术在交通规划、城市公共交通管理、行政执法、行业监管、安全保障以及便民、利民、惠民等方面的应用，重点建设综合交通服务信息

系统、综合行政非现场执法系统、交通行业管理信息系统、公众出行信息服务系统等，实现信息共享，资源整合，提高服务效率。完善公交出行信息服务标准，实现全省公交一卡通覆盖率 100%。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。

（2）提高城乡公共服务水平

大力推进公交优先发展战略，加快建设以公共电汽车、出租车为主体的公共交通服务网络，优化公交线路，公交无缝对接机场、火车站和直通主要景区，推动梅州市区实现城乡公交顺畅对接，提升公交服务水平；推进完善梅县区客运班线公交化改造，实现 2020 年城市公交车拥有率达到 15 标台/万人的目标。基本建成以地面公交为基础、出租车为补充、信息系统为手段、交通枢纽为衔接的现代化城市公共交通体系。全力推进镇通建制村公路中不能满足安全通客车要求的窄路基路面公路拓宽改造，同时采取灵活多样的客运组织形式，提高农村居民交通出行的便捷性。

（3）提高邮政服务水平

加强邮政业与交通运输业相关标准的衔接，加快实现邮件快件在各种运输方式上的快速运递。支持快递物流园区建设，引导快递企业进入园区，利用园区内基础设施建设的集聚化、集约化，建设快递服务功能区。完善农村邮政快递基础网络，支持邮政企业利用农村客运场站、镇交管所、农村客运班车等开展农村物流服务，提升农村物流网络化服务水平；推进骨干邮政快递企业与大型公路运输企业合作，依托城际、城乡客运班线网络发展小件快运、包裹快递业务；推动在机场建设航空快件集散中心、空港快递物流园区，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，促进快件“上机上铁”。

4. 发展智能绿色综合交通系统

(1) 加快智能交通发展

充分利用移动互联网、大数据、云计算等新一代信息技术，全面提升运输服务管理智能化水平。加快推动行政许可、综合执法、市场监管、安全应急等领域交通信息化应用向基层基础延伸，促进信息化与业务的深度融合，提升交通治理能力和服务水平。统筹规划各类智能终端在公路、铁路、航道、港口、机场、城市公交线网等交通基础设施网络的布局和应用，进一步加大对车辆、船舶等运载装备的卫星定位、智能监测和无线网覆盖，实现全市不同政府部门、政企间的共建共享，基本形成实时在线的智能感知网络。加强国省干线超限超载监测站建设，加强非现场执法监督。

(2) 打造绿色交通系统

以绿色交通建设为抓手，把绿色循环低碳发展理念贯穿落实到交通运输发展的各个领域和各个环节，加快推动交通运输行业转型升级。

① 积极创建绿色交通城市

按照全省创建绿色交通省的统一要求，推进全市综合交通运输体系的结构节能减排，强化交通运输各领域绿色、循环、低碳技术创新及应用推广，完善交通节能减排、环境保护等管理手段，争取把梅州建设成为绿色交通城市。

② 实施公交优先发展战略，倡导绿色出行

全面落实公交优先发展战略，大力推广使用清洁能源、新能源汽车，加快推进加气站、充电桩、光伏电站等配套设施建设。优化公交运营线路，提升公交服务质量。加快建设智能化公交信息平台，推动实现公交调度管理、信息查询智能化。大力推广共享单车、共享微公交，推动梅州中心城区和各县（市、区）城区主干道和次干道完善自行车道和行人步道等

城市慢行系统建设，加快构建以“城市公共交通+自行车/步行”为主体，出租车和共享微公交为补充的绿色出行系统。

③ 坚持节约、集约，实现绿色发展

统筹利用综合运输通道资源，加强行业节能新材料、新技术、新工艺、新装备等研发与推广应用工作。鼓励按照减量化、再利用、资源化原则选择交通基础设施建设材料和施工工艺。大力推广应用节能环保型运输车船，并同步开展充电充气设施规划，研究将充电桩统筹纳入高速公路配套建设。提高城市出租车、公交车、重型货车使用液化天然气、压缩天然气的比例，鼓励采用清洁能源、新能源车辆开展物流（快递）配送业务。大力发展机动车“绿色维修”，提升排放维修技术和装备水平。加快淘汰高能耗、高排放的老旧工程机械、工程船舶等。

④ 建设绿色示范航道

加快推进梅州航道绿色发展。开展韩江航道扩能运输优势比较研究，按照 1000 吨级规划韩江航道，推进韩江三河坝至潮州港航道扩能升级工程前期工作，打造韩江“黄金水道”。开展韩江绿色航道建设实施方案研究，鼓励绿色环保新材料、新能源、新技术、新工艺在航道建设、养护中的应用。推广应用一体化航标灯具、航标遥控遥测等节能环保技术。在枯水期实施梯级联调（航运）方案，引导船舶合理安排航线和时间，最大限度利用水深，减少燃料消耗与排放。鼓励发展节能环保型运输船舶，建设绿色示范航道。

⑤ 建设绿色示范站场

进一步优化站场布局，推进枢纽站场等基础设施建设，开展站场绿色节能设计，推广绿色照明及节能设备的应用，加快推进新能源运输装备的配套设施建设，开展站场废弃物回收利用、污水处理等生态环保建设，推进站场信息化管理系统建设项目等，建设 1-2 个绿色示范站场。

⑥ 建设绿色示范运输企业

加快淘汰黄标车、老旧落后船型，加大源头治超力度，引导企业将高能耗营运车船主动退出市场，鼓励企业更新使用清洁能源、新能源车船。积极推进运输企业规模化、集约化和网络化发展，大力发展甩挂运输，构建甩挂运输联盟。支持重点用能企业开展能效综合提升示范，鼓励企业自觉承担节能减排责任，推动能源管理体系、计量体系和能耗在线监测系统建设，积极探索营运车辆退出市场的耗能标准，培育一批绿色示范运输企业。

5. 增强现代化综合交通治理能力

按照简政放权，转变政府职能的要求，进一步厘清政府与市场的边界，着力构建和完善适应综合交通运输发展的体制机制，加快推进交通运输行业治理体系和治理能力现代化。

（1）完善综合交通运输管理体制

按照部省关于“大交通”管理体制的部署，稳步推进交通运输大部制改革，逐步构建完善市、县“大交通”管理体制。推动交通运输、公路管理、邮政管理、航道管理、民航管理、铁路监管、海事监管等部门建立跨行业综合运输协调联动机制。落实县级政府对普通公路建设和养护管理的主体责任，推进普通国省道、农村公路建设养护一体化。

（2）健全交通运输市场运行机制

深入贯彻落实党中央、国务院关于深化行政审批制度改革，加强事中事后监管的要求，加快政府职能转变，全面清理交通运输部门行政审批事项，建立部门权责清单制度，加快建立和强化交通运输事中事后监管制度。完善出租车汽车价格动态调整机制，形成与公共交通合理的比价关系。完善交通运输市场信用体系，逐步建立具有监督、申诉和复核机制的综合考

核评价体系，建立健全交通运输市场主体和从业人员“黑名单”制度，实施动态监管。

（3）强化交通运输安全保障能力

强化企业安全生产主体责任，落实行业安全生产监管“一岗双责”，建立健全行业安全定期巡查制度。完善交通运输安全监管和应急管理信息平台，整合交通安全与应急信息，实现信息统一报送和统计。建设易燃易爆和有毒有害危险品运输全程管理系统。强化安全应急体系建设，推动建立省市联动的应急救援机制，完善各种运输方式应急预案及应急指挥体系。

6. 加强区域交通合作

主动对接国家“一带一路”倡议，深化泛珠三角区域合作和闽粤赣十三市区域合作，结合梅兴华丰产业集聚带和梅州保税区的规划布局，加快构建通往珠三角、潮汕地区、福建和江西四大综合运输通道。

（1）积极融入国家“一带一路”交通走廊建设

充分发挥梅州作为世界客都，华侨之乡的优势，深化机场、铁路运输等国际合作，擦亮梅县松口是“印度洋海上丝绸之路第一港”的品牌，努力把梅州建设成为“一带一路”的“世界客都”。通过航线合作、物流园区建设等合作形式，主动加强与“一带一路”沿线国家在经贸、旅游等方面的合作，拓展国际航线网络，加强与广州白云国际机场、香港国际机场等机场的合作，拓展联飞航班。

（2）深化闽粤赣十三市区域及原中央苏区交通合作

认真贯彻《赣闽粤原中央苏区振兴发展规划》和闽粤赣十三市区域合作联席会议制度，主动在政策争取、项目规划、运输管理、交通执法等方面全面深化与江西和福建的交通运输合作。加快推进瑞梅铁路、龙川至梅州至龙岩铁路（梅州段）前期研究和建设工作；协调推进赣闽粤边界地区国省道升级改造同步实施，提高出省通道通行能力；加快推进梅州至潮州

高速公路、平远至连平（含汕昆高速畲江至兴宁段北延线）、平远至（福建）武平的规划研究工作。加快区域国家公路运输枢纽建设，依托交通基础设施网络，建立多种交通运输方式紧密衔接配套的综合物流体系。

（3）加强粤东西北地区交通运输合作

加快推进梅汕高铁和龙川至梅州至龙岩铁路的建设，加快形成珠三角连接粤东西北的轨道交通网；加快梅县机场的迁建，实现其与区域内其它机场协调发展，达到共同构建具有竞争性的民航运输和服务网络的目的。做好梅州市与粤东地区交通建设的衔接工作，把梅州打造成为珠三角、潮汕揭东进北拓内陆腹地的桥头堡。