梅州市人民政府文件

梅市府〔2024〕6号

梅州市人民政府关于印发《梅州市综合立体交通网规划（2021—2035年）》的通知

各县（市、区）人民政府（管委会），市府直属和中央、省属驻梅各单位：

现将《梅州市综合立体交通网规划（2021—2035年）》印发给你们，请认真贯彻实施。实施过程中遇到的问题，请径向市交通运输局反映。

梅州市人民政府

2024年5月27日

电子公文：F20240151

梅州市综合立体交通网规划

（2021—2035 年）

梅州市人民政府

2024 年 5 月

目　录

一、规划基础.....3

（一）发展现状.....3

（二）形势要求.....6

（三）运输需求.....9

二、总体要求.....11

三、构建高效率综合立体交通网主骨架.....15

（一）厦梅广通道.....15

（二）龙梅深通道.....15

（三）赣梅汕通道.....16

（四）粤北生态发展走廊.....16

（五）粤东沿江出海走廊.....16

四、构建畅达互联的综合立体网络.....17

（一）建设多层次的轨道交通网.....17

（二）构建外联内畅的干线公路网.....19

（三）构建通江达海的内河航道网.....23

（四）建设普惠高效的邮政快递网.....23

（五）建设综合集约的能源管道网.....24

五、构建高效便捷的综合交通枢纽群.....25

（一）铁路主导的综合交通枢纽.....25

（二）高效便捷的公路运输枢纽.....26

（三）重塑现代化高效内河港口.....27
（四）布局完善的航空枢纽体系.....29
六、推进综合交通融合发展.....30
（一）综合交通方式一体化融合发展.....30
（二）综合交通区域一体化融合发展.....32
（三）推进交通与相关产业融合发展.....34
（四）交通网与信息网、能源网融合发展.....36
（五）综合交通运输体制机制一体化融合.....37
七、推进综合交通高质量发展.....38
（一）强化安全保障.....38
（二）推进智慧发展.....39
（三）推进绿色发展和人文建设.....40
（四）提升治理能力.....41
八、保障措施.....43
（一）加强组织协调.....43
（二）强化实施管理.....43
（三）加强资金保障.....43
（四）加强人才保障.....44

我市地处粤闽赣三省交界处，是全国革命老区重点城市，广东省唯一全域原中央苏区的地级市。为落实国家、省综合立体交通网规划纲要相关要求，贯彻落实省委“1310”具体部署，实施“百千万工程”等重大战略，围绕建设苏区融湾先行区的战略任务，推进交通运输高质量发展，更好发挥交通在经济社会发展中的支撑引领作用，我市编制了《梅州市综合立体交通网规划》。本规划范围为梅州市域,统筹考虑与粤港澳大湾区及其他周边地市、区域的连接。规划对象涵盖铁路、公路、水运、民航、管道和邮政，以及未来可能出现的新型交通运输方式，以发展区域交通为重点内容。规划基期为2020年，规划期限为2021—2035年，远景展望到本世纪中叶。

一、规划基础

（一）发展现状。

近年来，我市围绕振兴发展的主题，聚焦交通基础设施薄弱环节，全力加快综合交通建设，以高速公路、铁路为骨架，民航机场为节点，普通国省干线为骨干，农村公路为脉络的综合交通运输体系初具规模，有力支撑我市经济社会的稳步发展。

1.综合交通网络逐步完善。

随着梅汕高铁的通车运营，梅州正式接轨国家高铁网络。截至2022年，全市铁路通车总里程318公里，其中高速铁路71.8公里，普速铁路246.2公里。全市公路通车总里程达到20841公里（全省第二）。其中高速公路通车总里程752公里（全省第五），大丰华高速丰顺至五华段、大潮高速（含大漳支线）、梅平高速、

梅州东环高速、兴汕高速（含畲江支线）等项目相继通车。国省道总里程达到3117公里(全省第一),农村公路里程16972公里。基本实现二级公路“县县通”,三级公路“镇镇通”,率先实现“村村通”“组组通”全覆盖，行政村实现了村村通水泥路、村村通客车，100人（20户）以上自然村实现100%通硬化路，具备条件的建制村通双车道比例达到75.7%。梅县区、兴宁市、蕉岭县、五华县、梅江区成功创建“四好农村路”省级示范县，是全省示范县最多的地市。

2.综合交通枢纽体系不断健全。

铁路枢纽体系不断完善，目前梅州西站已开通广州、深圳、珠海、厦门、武汉等城市的直达线路,2019年随着梅汕高铁开通,铁路客运量增长迅猛达到76%，铁路发送量140.8万人次，2020年受疫情影响全社会客货运量总体下滑，但铁路客运仍有小幅增长，2021年达到149.9万人次。梅州梅县机场作为支线机场的服务保障能力不断加强，先后开通往北京、上海、广州、深圳、西安、郑州、长沙、珠海、海口、重庆、湛江、荷泽等城市的航线，2019年旅客吞吐量创历史新高达到67.3万人，2022年因疫情影响下降至19.1万人。

3.运输服务保障能力逐步增强。

综合运输能力和效率持续提高，运输装备发展水平不断提升,圆满完成重大节假日运输任务,有力保障人民群众日常出行和货物流通。2021年全市客运总量534万人次，受私家小汽车普及、网约车、高铁开通等多重影响，公路客运下降趋势明显，

仅有339万人次。货运需求持续旺盛，公路货运量11207万吨、铁路货运量603万吨，较2015年分别增长6.6%和34.2%。民用汽车增长迅速，全市民用汽车总量68.6万辆，其中私人小汽车40.5万辆，自2010年以来年均增速达到19.8%。城区每万人拥有公交车12.6标台，公交出行占机动化出行比例达到16.9%，公交出行满意度达到75.8%，在粤北地区均居于前列。快递进村服务覆盖率达到100%，基本实现快递服务“村村通”。

总体上，我市交通运输发展已进入了新的发展阶段，但整体发展依然是全而不强，对照国家、省相关重大发展战略，与满足人民群众对美好生活向往的需求和支撑梅州经济社会高质量发展的要求相比，我市交通运输发展仍然存在一些突出问题。

一是粤闽赣交通枢纽能级有待提升。梅州是粤港澳大湾区与长三角地区快速连接的重要节点，但在高速铁路方面仅有南向的梅汕高铁，西融大湾区、北通长三角、东连海西区的高速铁路网络未完全打通，梅州的铁路枢纽功能仍未能充分显现。出省出市高速公路通道有待完善，对梅州实施融湾入海战略支撑能力仍显不足，衔接赣闽地区的高速通道仍有待织密，与大湾区联系的通道主要由汕湛高速承担，尤其是节假日拥堵现象明显，区域路网畅通保障能力不高。沿江出海水运大通道未畅通，韩江—汀江航道作为粤东地区的唯一出海航道，目前全线仍为五级航道，内河航道等级较低，港口设施不完善，梅州港发展总体滞后。民航发展竞争力不强，对政策依赖性较高，尤其是近年来由于民航资金补贴不足，航线缺乏价格优势和竞争力，航线资源逐渐收窄，同

时梅州梅县机场位于城区范围，与城市发展的相互制约矛盾日益显现。

二是市域交通网络不够完善。市域高速公路网络布局不够完善，平远、蕉岭、大埔、丰顺等相邻县之间未实现高速公路直接连通，县际出行仍需绕行，时效性较差；丰顺东部、梅县北部、五华西部、兴宁北部等地区仍存在高等级公路覆盖盲区。普通公路网结构有待优化，低等级公路比重较大，其中三级以下公路里程17792公里，占普通公路比重为86.3%。干线公路城镇化问题突出，部分干线公路穿越城市建成区、圩镇路段，存在交通拥挤、通行效率低、安全隐患高等问题。中心城区对外交通衔接不够高效，城区外环快速路未成形。

三是综合交通运输服务亟待升级。运输结构不合理，大宗货物运输方式主要以公路运输为主，铁路运输比例较低，公铁联运、公水、铁水联运等多式联运发展较慢，物流总体成本较高，大容量、长运距、多批次的铁路运输优势未能有效发挥。受高铁、网约车等新型交通出行方式的影响，公路客运量出现急剧下降，公路客运行业亟需转型升级。新能源基础设施滞后，充电桩、充电站等新能源配套设施不足。

（二）形势要求。

未来一段时期是梅州全面建成社会主义现代化的关键时期，也是加快建设苏区融湾先行区、推进经济社会高质量发展、落实“百千万工程”的关键阶段。交通运输作为国民经济的重要组成部分和动脉系统，既要抓住机遇乘势而上，也要迎接挑战更好地

发挥先行和支撑作用。

1.融“双区”、连闽赣，要求加快构建“西融、东联、北拓、南畅”的交通大格局，支撑梅州加快建设苏区融湾先行区。国家出台《支持梅州对接融入粤港澳大湾区加快振兴发展总体方案》，梅州成为广东省继横琴、前海、南沙之后又一国家级平台。建设赣闽粤原中央苏区对接融入粤港澳大湾区振兴发展先行区是梅州当前的首要任务，要充分发挥“苏区+湾区”政策叠加优势，凸显梅州作为连接大湾区与海西区、汕潮揭沿海都市圈与赣南闽西内陆腹地之间联通拓展必经节点和“桥头堡”地位作用，增强梅州交通“西融、东联、北拓、南畅”能力，构建完善互联互通交通基础设施网络，实现“湾区+苏区”联动发展，为加快建设苏区融湾先行区提供有力支撑。

2.交通强国建设和交通强省建设加快推进，对我市加快补齐“短板”，增强发展优势，巩固区域性交通枢纽地位提出了更高的要求。建设交通强国是党中央立足国情、着眼全局、面向未来作出的重大战略决策，是全面建成社会主义现代化强国的重要支撑，是新时代做好交通工作的总抓手。2021年9月，省委、省政府召开广东交通强省建设大会，对推进交通强省建设工作进行全面部署、推动落实，要求准确把握新发展阶段交通运输工作的新形势新要求，加强前瞻性思考、全局性谋划、战略性布局、整体性推进，把握好“先行官”的定位、综合交通的方向、效益评估的标准、安全发展的底线，高质量推进交通强省建设。梅州地处粤港澳大湾区和海西区、长三角等三大经济区的重要连接点上，也是汕潮

揭沿海都市圈与赣南闽西内陆腹地的重要联接纽带，要积极发挥粤闽赣区域性综合交通枢纽城市作用，加快补齐交通基础设施短板，巩固提升既有区位优势，为交通强省和交通强国建设贡献梅州力量。

3.全面建设社会主义现代化国家，要求推动交通运输高质量发展。党的二十大报告指出，高质量发展是全面建设社会主义现代化国家的首要任务，实现高质量发展是社会主义现代化的本质要求。要牢牢把握高质量发展主题，深入贯彻新发展理念，统筹考虑铁、公、水、空、管、邮等多层次、综合性交通运输方式，谋定梅州市综合运输通道布局、描绘好综合立体交通网络、布局好综合交通枢纽，推进各种交通运输方式融合发展、一体衔接；统筹交通运输发展存量和增量，在综合交通枢纽、绿色交通、智能交通、联程联运和多式联运等重点领域持续发力，以质量变革、效率变革、动力变革，推动量的合理增长和质的有效提升，形成系统性、体系性发展路径，为梅州实现经济社会高质量发展提供强有力的支撑。

4.服务乡村振兴、实现共同富裕，要求交通运输提供坚实保障。要致富，先修路；要幸福，修好路。巩固拓展脱贫攻坚成果同乡村振兴有效衔接，是当前和今后一个时期交通运输工作的重中之重。要围绕服务乡村振兴战略，以交通设施网络一体化、客货运输物流体系畅通推进城乡交通互联互通、融合发展，精准补齐农村地区交通发展短板，推动交通项目更多向进村入户倾斜，形成支撑交通强省试点的“四好农村路”梅州模式，为全面推进

乡村振兴、助力农业农村现代化、实现共同富裕提供坚强的农村交通运输保障。

5.人民群众对美好生活的需要不断发展，要求建设人民更加满意的交通。交通关系国计民生，服务千家万户。人民群众对美好生活的追求和向往，体现在交通运输方面就是要实现“行得了”到“行得好”、“运得出”到“运得畅”，不断满足人民群众更加优质、个性化、多样化的美好出行需求。要着力推动交通运输更高质量、更有效率、更加公平、更可持续、更为安全的发展，着力提供更加便捷高效智慧的交通服务，落实“碳达峰”“碳中和”新要求，倡导更加绿色的出行方式，关注人口老龄化趋势，更加注重交通的人文建设，让交通更加有“温度”。

（三）运输需求。

随着经济社会发展、产业结构转型升级和新型城镇化的深入推进，梅州的城市功能将逐步完善，未来人口规模、年龄结构、空间分布及出行需求将发生明显变化，人口外溢情况也将得到缓解。根据既有经济社会相关规划，结合第七次全国人口普查情况，预测到2035年，梅州市城镇化率达到65%，常住人口将达到450万人左右。客货运输总量、结构及空间分布也将发生显著调整。

1.客运需求分析。

全社会客运需求持续增长。2035年，全市旅客出行总量（含小汽车出行量）将达到14465万人次，年均增速为3.95%。随着居民出行偏好发生变化，个性化出行需求逐渐增长，客运出行结构将发生显著变化，铁路与小汽车需求显著提升，公路营运性客

运需求进一步优化。

未来客运结构将从以公路为主导方式，逐渐转变为以公铁为主导方式。预计公路营运性客运量将逐步回升，从2021年的339万人增长至2035年1238万人,其次小汽车客运需求将持续增长，2035年将达12139万人；随着铁路基础设施建设的不断完善，铁路客运需求持续增长，2035年增长至767万人，逐步成为客运出行的主导方式之一；2035年水路客运达21万人，航空客运达200万人，客运结构将不断优化。

表1　梅州市综合客运量预测表（万人）

运输方式	2021年		2035年		2021—2035
	客运量	占比（%）	客运量	占比（%）	增速
公路	339	63.5%	1238	55.62%	9.69%
铁路	150	28.1%	767	34.46%	12.37%
水运	1.01	0.2%	21	0.94%	24.20%
航空	44.03	8.2%	200	8.98%	14.69%
合计	**534**	**100%**	**2226**	**100%**	**11.42%**
小汽车客运量	7878		12139		3.14%
合计（含小汽车）	8412		14365		3.95%

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

2.货运需求分析。

全社会货运需求平稳增长。预计2035年，梅州市货运需求将达到约22211万吨，年均增速为4.61%。随着货运铁路的逐步建

设、航道的扩能升级与港口的功能提升的实施，货运结构将进一步优化调整。

未来货运结构将从以公路为主导,逐渐转变为以公铁为主导、水运共同分担的货运结构。2035 年公路货运增长至 15878 万吨，年均增速 2.52%；铁路货运和水运货运显著增长，至 2035 年铁路货运需求达 4586 万吨、水运货运达 1747 万吨，占比分别为 20.65%、7.87%；航空货运达到 1000 吨。

表 2　梅州市货运量预测表（万吨）

运输方式	2021 年		2035 年		2021—2035
	货运量	占比（%）	货运量	占比（%）	增速
公路	11207	94.86%	15878	71.49%	2.52%
铁路	603	5.10%	4586	20.65%	15.59%
水运	4.39	0.04%	1747	7.87%	53.36%
航空	0.02	0.0002%	0.1	0.0005%	12.69%
合计	11814	100%	22211	100%	4.61%

注：铁路货运量为到发总量。

二、总体要求

以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导,全面贯彻党的二十大精神,落实习近平总书记关于交通运输工作重要论述和对广东系列重要讲话、指示批示精神。紧抓粤港澳大湾区建设、交通强国、交通强省等重大机遇，贯彻落实省委“1310”具体部

署，实施“百县千镇万村高质量发展工程”等重大战略，以高质量发展为牵引，以服务大局、统筹协调、绿色低碳、安全可靠、智慧创新为导向，加快构建综合立体交通体系，支撑梅州建设交通强市，建设区域性综合交通枢纽，打造赣闽粤原中央苏区“融湾入海”重要支点和服务国内大循环节点城市，为梅州建设苏区融湾先行区发挥交通先行作用。

至2035年，全面建成安全可靠、便捷顺畅、经济高效、绿色集约的高质量综合立体交通网，基本形成“西融、东进、北拓、南畅”的全方位对外开放综合交通格局，打造赣闽粤原中央苏区“融湾入海”重要支点和服务国内大循环节点城市。基本实现“1122”出行交通圈和“123”快货物流圈，粤闽赣区域性枢纽城市的区位能级显著提升，有力支撑梅州建设苏区融湾先行区。

（“1122”出行交通圈：市域1小时交通圈，至汕潮揭都市圈1小时通达，至粤港澳大湾区主要城市2小时内通达，至海西经济区主要城市2小时通达；“123”快货物流圈：快递货物省内1天送达、国内及东南亚主要城市2天送达、全球主要城市3天送达。）

——高水平交通网络。

统筹铁路、公路、水运、民航等方式，形成全方位联动的大容量、快速度、高效率、优品质的综合立体交通网络，实体线网总规模约2.4万公里，其中高速铁路营运里程386公里，普速铁

路411公里，基本实现县县通高铁（动车），公路通车总里程2.3万公里（其中高速公路约1000公里），内河高等级航道里程81公里。

——高品质运输服务。

基本实现综合客运枢纽10分钟换乘，城区（县城）15分钟上高速、镇（街）30分钟上高速，城区（县城）20分钟进高铁站，市县30分钟通达，县县60分钟通达。民航旅客吞吐量突破200万人次；铁路客运到发总量767万人次，货运到发总量达到4586万吨。

——高质量发展体系。

精品建造和精细管理深入推广，抵御自然灾害和应对突发事件的能力显著提高。现代信息技术深入应用，数字交通体系基本建成。绿色集约的客货运输网络全面构建，交通能源动力系统更加清洁、高效，交通发展与生态空间更加协调。资源空间利用更加集约高效，交通融合深度和广度迈上更高水平。人文交通建设深入推进，特殊人群出行便利程度和服务水平进一步提高。

展望2050年，建成高质量、高效率、高品质的现代化综合立体交通网，综合交通运输全面实现数字化、智能化、一体化发展，形成“人享其行，物优其流”的客货交通圈，建设人民满意、保障有力、全省前列的交通强市，为梅州苏区全面振兴、共同富裕提供有力支撑。

表 3　梅州市综合立体交通网高质量发展指标表

属性	序号	指标名称	单位	2021 年	2035 年
便捷顺畅	1	高速铁路县级节点覆盖率	%	37.5	87.5
	2	乡镇节点半小时上高速覆盖率	%	82.7	90
	3	市域县际间 1 小时通达率	%	67	100
经济高效	4	两种以上运输方式复合通道数	条	3	7
	5	铁路、水运等集约运输方式货运量占比	%	4.1	22.5
绿色集约	6	交通基础设施绿色化建设比例*	%	-	95
	7	清洁能源及新能源公交比例	%	99.3	100
智慧先进	8	交通基础设施数字化率*	%	-	100
	9	智慧高速公路占比*	%	-	100
安全可靠	10	道路运输事故死亡人数下降率*	%	-	10%
	11	综合立体交通网安全设施完好率	%	-	95

注：带“*”为省指标，可根据上级下达指标调整。

表 4　梅州市综合立体交通网布局指标表

属性	序号	指标名称	单位	2021 年	2035 年
快速骨干网	1	高速铁路运营里程	公里	72	386
	2	高速公路通车总里程	公里	752	1000
普通干线网	3	普速铁路运营里程	公里	246	411
	4	普通国省干线公路里程	公里	3112	3170
	5	内河高等级航道里程	公里	0	81
	6	输油（气）管道里程	公里	-	540
通达基础网	7	支线铁路运营里程	公里	0	90
	8	农村公路里程	公里	16990	18780
	9	通用机场数量	个	0	4

属性	序号	指标名称	单位	2021 年	2035 年
综合枢纽	10	民用机场年旅客吞吐量	万人	44.0	200
	11	民用机场年货邮吞吐量	吨	187	1000
	12	铁路客运量	万人	294	767
	13	铁路货运量	万吨	605	4586
	14	港口货运吞吐量	万吨	4.0	1747
运输服务网	15	通航城市数量	个	13	30
	16	快递业务量	万件	6481	27000

三、构建高效率综合立体交通网主骨架

立足“一区两城”战略定位，发挥梅州东接海西经济区，西临粤港澳大湾区的区位优势，在贯彻落实国家综合立体网“六轴七廊八通道”和广东省“三横六纵两联”的通道总体布局下，结合梅州自身国土空间开发保护格局，构建“三通道两走廊”的综合立体交通网格局,为梅州实现高质量发展提供支撑和引领作用。

（一）厦梅广通道。

是“粤港澳大湾区—长三角”主轴廊带国家沿海通道（复线）组成部分，也是广东省综合立体交通网沪广—西江通道的重要组成部分。在市域内部串联大埔、梅州城区、兴宁、五华，对外西向连接粤港澳大湾区（广州都市圈），通往河源、东莞、广州、佛山等地区，东向连通海西经济区（厦漳泉都市圈），串联福建漳州、厦门、泉州等地区。

（二）龙梅深通道。

是国家粤港澳大湾区—长三角主轴在梅州市的深化落实，是深圳中国特色社会主义先行示范区—赣闽粤原中央苏区先富带后富、实现共同富裕的实践之路。在市域内部串联蕉岭、梅州城区、

五华，对外西向连接粤港澳大湾区（深圳都市圈），串联深圳、惠州、汕尾、深汕特别合作区等，东向连通海西经济区（闽西地区），可通往龙岩、三明，辐射寻乌、瑞金等地区。

（三）赣梅汕通道。

是广东省粤东北上通道的重要组成部分。在市域内部串联平远、梅州城区和丰顺，对外往北联系赣州、吉安及以北的大南昌都市圈，南向连通汕潮揭都市圈通往汕头、揭阳，是粤东地区北拓腹地的重要通道，也是内陆地区南下出海对接汕头港、揭阳港等沿海港口的重要通道。

（四）粤北生态发展走廊。

该通道为北部横向通道，市域内部串联平远南部、兴宁北部。对外可通往河源、韶关及清远等粤北地区，往西延伸至湖南郴州、广西贺州等地区。

（五）粤东沿江出海走廊。

该通道直接联系潮州港，是粤东及赣南、闽西等内陆地区经梅州通往潮州港便捷出海的重要通道。

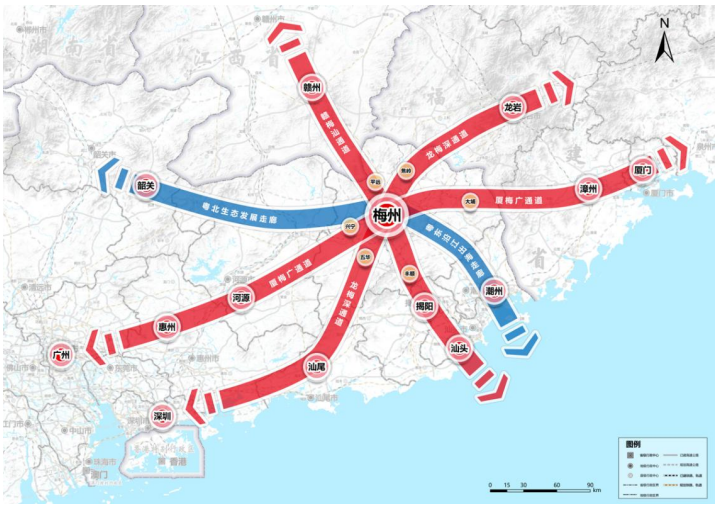

图 1　梅州市综合运输通道布局图

专栏1　梅州市综合运输通道布局（含规划项目）
厦梅广通道 串联城市：梅州（大埔、兴宁、五华）、广州、惠州、河源、漳州、厦门。 铁路组成：梅州至龙川高铁、梅州至漳州高铁、广梅汕铁路。 公路组成：汕湛高速、长深高速、大丰华高速大埔至丰顺段、大丰华高速丰顺至五华段、五华至紫金高速、大漳高速等。 **龙梅深通道** 串联城市：梅州（蕉岭、五华）、深圳、惠州、汕尾、龙岩。 铁路组成：梅州至武平铁路、梅州至汕尾铁路、蕉岭货运铁路专用线、梅坎铁路。 公路组成：济广高速、长深高速、五华至惠东高速、梅县至永定（上杭）高速、梅龙高速、平武高速等。 **赣梅汕通道** 串联城市：梅州（平远、丰顺）、揭阳、汕头、赣州、吉安、南昌。 铁路组成：瑞梅铁路、梅汕高铁、广梅汕铁路。 公路组成：汕昆高速、梅汕高速、济广高速、梅平高速、G35济广高速兴宁至寻乌（复线）、丰顺至揭阳高速等。 **粤东沿江出海走廊** 串联城市：梅州（丰顺县、大埔县）、潮州。 铁路组成：大埔至潮州港疏港铁路。 公路组成：大潮高速、梅潮高速、平蕉大高速等。 航道组成：韩江三河坝至潮州港航道。 **粤北生态发展走廊** 串联城市：梅州（梅县区、兴宁市）、河源、韶关、清远。 公路组成：长深高速、梅河韶高速等。

四、构建畅达互联的综合立体网络

（一）建设多层次的轨道交通网。

加快高速铁路建设。构建融湾出省的高速铁路大格局，完善粤港澳大湾区经梅州往海西经济区的大通道建设，打造西向快速融入粤港澳大湾区，东向紧密衔接海西经济区、长三角城市群，

北向强化粤闽赣通道联系，南向联动沿海经济带发展的“十字型”的高速铁路网，全面提升梅州铁路交通枢纽能级。

向西往粤港澳大湾区，建成梅州至龙川高铁，积极谋划梅州至汕尾高铁，实现梅龙高铁—广河高铁、梅汕高铁—广汕高铁（深汕高铁）2条高铁大通道直达粤港澳大湾区核心地区。向东往海西经济区，建成梅州至武平铁路，实现国家高速铁路区域连接线龙（岩）龙（川）铁路的全线贯通；加快推动梅州至漳州高铁规划研究，构建形成新的高铁出省通道，全面打通粤港澳大湾区与海西区、长三角的高铁通道，向东北往闽浙方向可通过杭广通道直达杭州。向西北往赣南及华中方向,加快推进梅州至赣州高铁的规划研究工作,争取将梅赣高铁纳入“八纵八横”的厦渝通道构建形成厦汕渝通道，打通华中地区经赣南、梅州连接东南沿海潮汕地区的出海新通道。向南往汕潮揭都市圈，结合粤东城际及揭阳潮汕机场等对梅汕客专运能方案进行充分的研究利用。

加快普速铁路建设。加快构建“十字型”普速铁路网，提升梅州干线铁路货运保障能力，强化普速铁路的货运功能。全力推进瑞金至梅州铁路建设，打通汕潮揭地区经梅州北上与赣南、瑞金等内陆地区的联系通道。加快广梅汕铁路电气化升级改造，打通广梅汕铁路龙川至汕头龙湖南段的电气化瓶颈。谋划推进铁路集疏运和货运枢纽基础设施建设，积极实施公铁、铁海等多式联运，推动铁路专用线接入重点港区、大型物流园区、工矿企业，打通铁路运输“最后一公里”，重点加快蕉岭货运铁路专用线、大埔至潮州港疏港铁路的规划建设，构建粤东沿海地区经梅州北上

拓展的货运通道。

谋划推动市域（郊）铁路发展。补齐梅州轨道交通短板，高效利用铁路廊道，盘活既有铁路站场资源，在广梅汕铁路电气化升级改造的基础上，积极探索梅州至揭阳市域（郊）铁路的可行性，兼顾城市轨道和货运铁路的功能，强化梅州主城区与梅州南部地区的联系，改善沿线地区的交通出行条件和投资环境，为城市扩容提质提供交通基础，同时实现与粤东城际铁路高效衔接，进一步强化与汕潮揭都市圈的联动发展。

专栏 2　梅州市轨道交通布局
“十字型”高速铁路网： 一横：梅州至龙川高铁+梅州至漳州高铁 一纵：梅州至武平铁路+梅汕高铁、梅州至汕尾高铁 **“十字型”普速铁路网：** 一横：广梅汕铁路、梅坎铁路 一纵：瑞梅铁路、梅州至潮州港疏港铁路、蕉岭货运铁路专用线

（二）构建外联内畅的干线公路网。

构建“二环十四射三加密”高速公路网。以《国家公路网规划》《广东省高速公路网规划（2020—2035 年）》为指引，规划形成“二环十四射三加密”高速公路网，进一步加强与粤港澳大湾区、海西经济区及汕潮揭地区交通廊道的“硬联通”。积极落实并优化潮州至南昌、泉州至梅州国家高速公路在梅州境内线位布局，加快推动平武高速、大丰高速、平蕉大高速公路建设。完善高速公路出省通道建设，积极推动梅县至永定（上杭）高速公路开工建设，开展 G35 济广高速兴宁至寻乌段（复线）前期工作

争取纳入上级规划，强化毗邻省份高速公路互联互通，支撑省际边界重点产业平台建设。强化与周边地市互联互通，完成汕梅（汕昆）高速改扩建，扩容内陆地区经梅州出海的高速通道。积极开展五华至紫金高速、五华至惠东高速公路前期工作争取纳入上级规划，构建粤东地区通往广州都市圈、深圳都市圈的高速新通道。研究谋划梅河韶高速公路，加强与河源、韶关的联系，打通北部生态发展区横向大通道。

专栏 3　梅州市高速公路网布局

高速公路网布局为“两环十四射三加密”，规划总里程约 1200 公里（含展望线）。

一环：梅州东环+长深高速+梅龙高速

两环：平蕉大高速+大潮高速+大丰华高速+济广高速

一射：梅平高速+济广高速江西方向

二射：平武高速

三射：长深高速福建方向

四射：梅县至永定（上杭）高速

五射：梅龙高速

六射：大漳支线

七射：大潮高速潮州方向

八射：梅潮高速

九射：梅汕高速+汕昆高速汕头方向

十射：梅汕高速汕尾方向

十一射：梅汕高速+济广高速+五华至惠东高速

十二射：五华至紫金高速

十三射：长深高速河源方向

十四射：梅河韶高速

加密一：G35 济广高速兴宁至寻乌段（复线）

加密二：汕湛高速

加密三：丰顺至揭西高速

优化高速公路互通配置。充分发挥高速公路对沿线经济的带动作用，优化完善高速公路互通设置，科学合理增设高速公路互

通出入口及联络线，串联沿线重点产业平台、镇（街）、园区、景区等重要节点，有效盘活沿线资源要素，进一步提升高速公路支撑县域经济发展的能力。加快推进长深高速白渡、塔牌互通，济广高速锡坑、转水互通，汕昆高速广梅园互通等项目建设。加快推动河惠莞高速罗浮连接线等镇（街）便捷通高速工程建设。基本实现镇（街）30分钟左右上高速。

构建“两环十射”干线公路网。落实《国家公路网规划》和《广东省普通省道网规划》，结合我市国土空间规划，构建“两环十射”的普通干线路网总体布局，高质量实现畅通国道通县城、强化省道通镇（街）辐射。

加快国省道低等级路段、瓶颈路段提档升级。提升国道通畅县城，推进县城、中心镇国道拥堵路段、出入口路段的扩容改造，重点加快推进梅州城区国道G205和G206改线工程、国道G205线蕉岭县樟坑至蕉华段、G206线丰顺县苏姑山至揭阳市交界段等项目规划建设。加快县城通乡镇的国道低等级路段升级改造，提升路网等级，实现二级公路“县县通”。改造省道辐射乡镇，持续推进省道低等级路段升级改造。加快推进省道圩镇拥堵路段城镇密集地区干线公路过境段、交通量较大的低等级路段升级改造，助力美丽圩镇建设，发挥省道联城带村功能。加强省道与产业园区、主要旅游景区、交通枢纽等节点的衔接，实现干线公路、三级公路“镇镇通”。

到2035年，全市普通国道二级以上达到100%，普通省道三级以上达到95%。连接4A级及以上景区普通国道和省道路段分

别达到二级和三级标准。与高速公路出入口连接线相接的普通国道路段达到二级及以上标准、普通省道路段达到三级及以上标准，与相邻省市衔接的国省道均达到二级及以上。

构建广覆盖的农村公路网。全面贯彻落实乡村振兴发展战略，结合城镇空间规划优化农村公路布局，加快推动乡村交通基础设施提档升级，消除农村地区对外交通瓶颈，加强农村公路与普通国省干线的衔接，推进镇村互联互通，大力改善农村地区出行条件，逐渐推动农村公路发展从覆盖行政节点向覆盖乡村经济节点转变，从规模增长为主向高质量发展转变。

实施“百千万工程”，持续推进“四好农村路”建设，着力打造群众满意的“畅通、安全、舒适、美丽、优质”农村公路路域环境，提升农村公路服务乡村振兴能力。提高农村公路双车道覆盖范围，积极实施通行政村公路单改双工程，实现具备条件的行政村“村村通”双车道。持续推进低等级县道升级改造，提高县道三级公路比例，畅通一批县城及中心镇辐射干线。围绕美丽乡村的主题，积极建设美丽农村路，创建精品示范路，争取镇镇都有“美丽农村路”。深化“四好农村路”示范效应，推动丰顺县、大埔县创建“四好农村路”省级示范县，实现梅州全部县级行政区入选省级示范，积极争创国家级“四好农村路”示范县，夯实乡村振兴交通基础保障。

到2035年，梅州市农村公路三级路比例达到17%，具备条件建制村通四级双车道以上公路比重达到100%，镇镇通三级以上公路达到100%，衔接普通国道和省道的农村公路四级及以上

双车道占比分别达到50%和35%，实现3A以上景区、产业园区通三级及以上公路。农村公路的通达深度、联通水平、服务能力和服务品质进一步提升，支撑建设“百千万工程”典型县。

（三）构建通江达海的内河航道网。

落实广东省航道网规划“八通、两横、一网、三连、四线”的总体布局，推进内河航道扩能升级，打造对内拓展、联通海港的江海联运的水运网络。重点推进韩江三河坝至潮州港扩能升级工程，打通粤东地区南北水运纵向大通道，补齐粤东地区交通基础设施短板。进一步完善梅州内河航道网络，适时开展梅江、汀江、石窟河等航道扩能升级前期研究。积极发展生态特色航道，将景观资源与水上观光相结合。完成韩江三河坝至潮州港扩能升级工程，建成高等级航道（Ⅲ级以上）81公里。

专栏4　梅州市航道发展总体布局

韩江航道：

1.三河坝—潮州港，规划为Ⅲ级航道，梅州境内规划里程81公里。

梅江航道：

1.锦江桥（丙村镇）—三河坝，规划为Ⅲ级航道，规划里程55公里；

2.锦江桥（丙村镇）—梅江桥，规划为Ⅴ级航道，规划里程28公里；

3.梅江桥—水寨大桥，规划为Ⅶ级航道，规划里程78公里。

汀江航道：

1.石市（芦下坝）—三河坝，规划为Ⅲ级航道，梅州境内规划里程40公里。

石窟河航道：

1、石窟河口—新铺镇，规划为Ⅴ级航道，规划里程34公里；

2、新浦镇—河子口，规划为Ⅶ级航道，规划里程56公里。

（四）建设普惠高效的邮政快递网。

完善邮政枢纽体系。充分发挥梅州地区性邮政快递枢纽的集

散优势，构建以梅州市快递物流园为主，8个县级分拨中心和若干个中心镇综合性快递服务站点联动发展的“1+8+N”邮政快件分拨体系。积极争取国家邮政局、海关总署、中国邮政集团等部门支持，推动建成梅州国际邮件交换站。

完善寄递网络布局。依托枢纽节点搭建省内、省际以及国际邮政快递运输通道，打造连通国际国内、区域城际一体、普惠城镇乡村、衔接高效的邮政快递网络，建成覆盖粤闽赣、联通全球主要经济体的国际寄递网络。结合梅州未来高铁网络发展及运输需求，适时开通高铁货运专列，适应多样化物流需求，发展多形式的高铁快运服务，在具备条件的高铁场站发展“点到点”高铁快运班列服务，发挥高铁运输高时效、大运能、全天候、绿色环保的优势。

完善末端邮政设施。加强城乡邮政基础设施建设，积极构建完善县、镇、村三级工业品下乡、农产品入城配送体系，推进解决农村物流“最后一公里”及农产品“最初一公里”，补齐物流货物配送及农产品的销售短板，提升物流整体服务水平。提高城区末端配送和农村快递网点覆盖率,鼓励有条件的农村地区实现智能快递箱进村。

（五）建设综合集约的能源管道网。

完善天然气管网布局。推进区域管网和支线管网建设，建设西气东输三线闽粤支干线工程(梅州段),实施天然气主干管网“县县通”工程。完善中心城区和各县（市、区）管网系统、天然气

门站、调压站等设施建设。统筹协调天然气与交通基础设施的系统布局，新建铁路、公路等交通线网设施同步预留充足的廊道空间。到2035年，天然气长输管道规模达到440公里，成品油长输管道规模达到100公里。

五、构建高效便捷的综合交通枢纽群

（一）铁路主导的综合交通枢纽。

构建“二主九辅”铁路客运枢纽体系。完善铁路主导型综合客运枢纽布局，强化梅州区域铁路枢纽能级，优化铁路枢纽资源配置，建设以铁路为主导的综合客运枢纽群。依托梅州至龙川高铁、梅州至武平铁路、梅州至漳州高铁等铁路网络，构建以梅州站、梅州西站为主枢纽，兴宁南站、五华站、丰顺东站、畲江北站、蕉岭站、雁洋西站、大埔北站、五华西站、平远站等铁路站点为辅的铁路客运枢纽体系。完善优化铁路客运站配套设施，预留轨道交通、城市公交、公路客运、出租汽车等多种运输方式的接入，实现客运换乘“零距离”，全面提升枢纽服务水平和辐射能力。

构建“1基地5中心”铁路货运枢纽体系。依托“三主二干”货运铁路网络，围绕梅州国际陆港（松棚铁路物流基地）和梅州综合保税区的“区港联动”效应，通过货运铁路网络连接深圳盐田港、广州港、汕头港、潮州港等港口，实现与重要沿海港口“海铁联运、山海联动”发展，充分利用铁路口岸功能、保税物流等优势，谋划开设运营中欧班列，打造服务地区、连通全国、面向

国际的粤闽赣地区陆港型物流枢纽。加快梅州国际陆港物流配套设施建设，进一步提升多式联运组织功能、集装箱作业能力和口岸物流水平。优化国际陆港与梅州综合保税区的衔接。打造运转高效的铁路货运枢纽，进一步挖掘铁路站场的潜能，推动梅州站、华城站、兴宁站、平远站、大埔站等具备货运功能的铁路站向铁路物流中心转型。

专栏 5　梅州市综合客运枢纽布局

一、铁路客运枢纽

二主：梅州站、梅州西站

九辅：兴宁南站、五华站、丰顺东站、畲江北站、蕉岭站、雁洋西站、大埔北站、五华西站、平远站

二、铁路货运枢纽

铁路物流基地：梅州国际陆港（松棚铁路物流基地）

铁路物流中心：梅州站、平远站、华城站、兴宁站、大埔站等

（二）高效便捷的公路运输枢纽。

优化整合公路客运枢纽。结合未来轨道交通、公路运输发展形势及站场实际情况，同时兼顾不同客运群体的需求保障公众出行服务，优化整合公路客运站场资源，实现公路客运集约化发展。推动公路客运站与高铁站点、机场等一体化规划建设，打造综合客运枢纽。客运站场逐步向招呼站、便捷站等轻量化站场发展，充分发挥公路客运灵活优势，鼓励在客流密集地增设停靠点，扩大公路客运的服务覆盖面。对于原客运站场，通过调整为公交场站或停车场等用途，或强化与其他产业的融合发展进行综合商业开发，进一步盘活土地资源。强化信息技术对公路客运的支撑，

通过建设客运信息平台，引导公路客运线路朝预约化、定制化、个性化发展，由大站集散向多点串联发展，进一步提高公路客运的运营能力和服务水平。

高效灵活的公路货运枢纽。围绕梅州市产业集群、大型园区、大型批发市场等重要产业节点布局，结合产业发展特点和物流需求，构建涵盖综合、商贸、农贸、快递及冷链等领域的“1+5+8+N”公路主导型货运枢纽体系，即创建1个国家骨干冷链物流基地，规划5个综合商贸物流园区，8个物流中心（配送中心）和N个城乡货运节点，形成覆盖全市、服务产业的公路货运枢纽格局，进一步优化全市物流产业发展空间结构。

专栏6　梅州市公路货运枢纽布局

“1+5+8+N”货运枢纽布局

创建国家骨干冷链物流基地：

广东供销（丰顺）天业冷链物流产业园、广东供销（大埔）天业冷链物流产业园、广东供销天兴冷链物流中心、广东汉光超顺农产品加工冷链物流园、梅县区数字化空港冷链物流园

5个综合商贸物流园：梅州市快递物流园、海吉新城农副产品商贸物流园、梅州市嘉兴物流园、兴宁毅德商贸物流城、平远县城东物流园

8个物流中心（配送中心）：梅州畲江物流中心、梅州北物流中心、扶大物流中心（梅州西）、大埔县综合物流中心（大埔站）、丰顺县综合物流中心（丰顺站）、蕉岭农产品物流中心、兴宁市物流配送中心（兴宁站）、华城综合物流中心（华城站）

N个城乡货运节点：以适应城市片区、乡镇生产生活的货运需求为导向，构建形成以县级物流集散（配送）中心为重点，乡镇综合物流服务站、村级物流网点、社区物流配送点等末端服务点支撑的覆盖城乡的城乡货运体系。

（三）重塑现代化高效内河港口。

构建“2+7+N”港口布局。围绕全省构建以珠三角港口集群

为核心，粤东、粤西港口集群为发展极的“一核两极”港口总体发展格局。构建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、畲江、茶阳、高陂作业区为基础，其他各港点为补充的综合性港口。充分发挥梅州港江海联运、水水中转的内河港口优势，强化与沿海港口的联系，进一步拓展粤东地区汕头港、潮州港、揭阳港等港口的腹地，提升梅州港作为地区性重要港口的能级。

加快港口基础设施建设。完善港口集疏运体系建设。围绕港口总体布局，加快港口周边铁路、公路等基础设施建设，推动公铁水的快速联动，构建完善、便捷、畅通的港口集疏运体系，加快推进大埔至潮州港疏港铁路，打通连接内陆港口与沿海的南北动脉。提升港口码头现代化设施水平，推动港口实现规模化、专业化、集约化发展。加大港口配套设施的规划建设，提高港口货运码头的靠泊能力和接卸效率，根据水运物流企业的需要，大力发展高效专业化的集装箱码头、专业散货码头。结合省 LNG 接收站规划，依靠韩江航道便捷的转运条件，规划在大埔港区建设 LNG 加注码头。

培育发展港口经济。依托韩江水系大通道，加快推进梅州港大埔港区建设，完善港口现代物流配套设施和港口集疏运网络，提升港口整体运行效率。大力发展专业化集装箱码头、专业散货码头，打造内河枢纽经济。充分发挥梅州港的物资转运优势，培育大埔港区临港物流园区，强化内陆腹地与汕头港、潮州港、揭阳港等沿海港区的联系。

专栏 7　梅州市港口规划布局
“2+7+N”港口布局 构建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、畲江、茶阳、高陂作业区为基础，其他各港点为补充的综合性港口。

（四）布局完善的航空枢纽体系。

梅州市航空枢纽总体规划为“一主四辅”的布局形态，其中“一主”为梅州梅县机场；“四辅”为五华通用机场、梅县通用机场、平远通用机场和大埔通用机场。

提升机场枢纽能级。积极推动梅州梅县机场迁建工程，把梅州梅县机场建设成面向东南亚，连接全国重要城市的粤闽赣地区重要支线机场，实现与揭阳潮汕机场的协同发展。积极拓展航线网络，提升民航品质。提升机场运营保障能力，进一步加密通往长三角、京津冀及东南亚等主要城市的航线航班。强化民航运输对“1122”出行交通圈和“123”快货物流圈的服务支撑。到2035年争取实现通航城市增至30个以上、年旅客吞吐量达200万人次以上、货邮吞吐量达到1000吨。

探索低空领域新业态。加快推进通用机场建设，围绕建设国家生态文明先行示范区，构建布局合理、功能完善、衔接紧密的通用机场体系，打造粤闽赣省界地区通用航空运营重要节点。提升通用机场服务网络和覆盖范围，拓展“通航+”业态，促进通用航空与本地产业融合发展，承担短途运输、应急救援、低空旅游、森林防火、农林作业、环境监察、航空培训等通航服务。逐

步完善飞行服务站等低空飞行网络规划布局和配套基础设施建设，提供更多的应用场景，不断提升低空飞行服务保障体系能力，支持具备条件的医院、学校、林区、景区、交通枢纽、高层建筑等建设低空飞行起降点。

培育临空货运经济。充分发挥梅州梅县机场作为国家对外开放一类航空口岸的功能，积极探索临空货运经济。结合梅州新机场的规划，谋划培育空港物流园区，发展航空物流，提供快捷高效的国内国际航空直运、中转、出口加工、转口贸易等业务。依托梅州跨境电商平台，拓展精密电子产品、医疗器械等高附加值的适空产品，打造面向东南亚国家和国内主要城市为主体市场的航空货运网络。

专栏 8　梅州市航空枢纽布局
“一主四辅”航空枢纽布局 一主：梅州梅县机场 四辅：五华县通用机场、梅县区通用机场、大埔县通用机场、平远县通用机场。

六、推进综合交通融合发展

（一）综合交通方式一体化融合发展。

建设集约高效的综合立体交通走廊。坚持国土空间资源高效利用原则，节约集约利用通道线位资源、土地资源、空域资源、水域资源，促进运输通道由单一向综合、由平面向立体发展，提高土地资源和通道资源利用效率，减少对城市空间的分割。鼓励建设公铁复合、高快复合等复合型廊道。结合用地规划情况，探索梅州至漳州高铁等轨道交通规划项目在梅州城区内与临近公

路建设局部复合型通道的可行性。

推进综合交通枢纽一体化规划建设。统筹规划综合交通枢纽设施，做好枢纽发展空间预留、用地功能管控和开发时序协调，加强铁路、公路、民航等设施共建共享，促进“站产城”融合发展，打造枢纽经济新生态。

强化交通枢纽与城市功能的有机融合，推动综合客运枢纽向城市综合体转型，适度拓展枢纽商业、商务、会展、文化休闲等功能。推动综合客运枢纽中各种运输方式集中布局，实现空间共享、无缝衔接、立体换乘。结合梅州至龙川高铁、梅州至武平铁路建设以及新机场选址工作，引导新建铁路客运枢纽向立体化、一体化方向发展。

加快综合货运枢纽联运与集疏运体系建设，统筹转运、保税、邮政快递等功能，提升多式联运效率与物流综合服务水平，依托梅州国际陆港、梅州港等，打造公铁、公水联运枢纽。加强货运枢纽内各方式间转换设施设备配置，打造高效多式联运平台。

推动交通运输组织一体化融合发展。提升旅客联程联运服务水平，推进梅州西站、梅州站等已建铁路站场，兴宁南站、五华站等铁路站点与梅州梅县机场、公路客运站等实现运输服务信息共享、标准互认，结算平台互通，降低运输方式间的换乘时间，实现高效便捷换乘，打造“一票制”全程畅行服务生态链。

推进多式联运高质量发展，强化不同运输方式之间的衔接，充分利用梅州的铁路和水运资源，大力发展公铁、公水、铁水等多式联运方式。加快多式联运专用载运设备、快速转运设备及联运信息技术的应用，推动多式联运“一单制”全程运输服务。以

建设梅州国际陆港为契机，加快连接深圳、广州、汕头、潮州等地港口的集疏运铁路建设，打通铁海公多式联运大通道，实现内陆与国际航运的贯通。重点加快大埔至潮州港疏港铁路、蕉岭货运铁路专线、瑞梅铁路建设。

（二）综合交通区域一体化融合发展。

加强与粤港澳大湾区交通一体化发展。全面强化与粤港澳大湾区的融合发展，推动融湾快速大通道建设。全力推动梅州至龙川高铁建设，积极谋划梅州至汕尾高铁项目，构建梅州—广州都市圈、梅州—深圳都市圈的融湾高铁双通道，实现全面融入粤港澳大湾区“2小时交通圈”。加快开展五华至紫金、五华至惠东高速公路的前期研究工作，促进地区间各种要素的快速流通，进一步深化、巩固与粤港澳大湾区之间的产业合作。

加强粤闽赣交通一体化发展。聚焦“一区两城”定位，提升梅州作为粤闽赣区域性交通枢纽的功能，强化与周边省份的互联互通，加快培育、打通粤东北上大通道。全面提升赣闽粤苏区交通基础设施互联互通水平，构建区域一体化综合立体交通网络。全力推进瑞金至梅州铁路、梅州至武平铁路建设，加快开展梅州至漳州高铁、梅州至赣州高铁规划研究。加强省际公路通道规划建设，织密粤东北部地区的高速出省通道，加快推动平远至武平高速、梅县至永定（上杭）高速公路建设，积极谋划G35济广高速兴宁至寻乌段（复线）。全面打通省际边界干线公路节点、断点，推进省道S226、S334、S223等出省干线项目建设，实现粤闽赣省界公路等级标准一致，基本实现跨省镇镇通二级以上公路。

加强与汕潮揭都市圈交通一体化发展。积极参与沿海汕头港、

潮州港和揭阳港的港航合作，充分发挥粤东港口集群效应。进一步提升联通汕潮揭都市圈的通道能力，强化南北交通走廊联系，完善与汕潮揭一体化、同城化设施网络和战略支撑。全力推进汕昆高速改扩建项目建设，开展梅潮高速公路、梅州丰顺至揭阳揭西高速前期研究，推动大埔至潮州港疏港铁路、广梅汕铁路电气化改造的前期工作。积极谋划梅州至揭阳市域（郊）铁路，全面加强梅州与汕潮揭都市圈的联动发展。

推动城市内外交通有效衔接。结合国土空间规划与交通布局规划，加强城区周边公路与城市道路的高效对接，系统优化进出城道路网络。推进干线公路绕城段提级改造，减少对城市的分割和干扰，重点加快 G205 和 G206 改线工程、学子大道延长线等项目建设，合理引导过境交通和货运车辆绕城行驶，实现城市内外交通顺畅衔接，提升区域干线公路网和城市运行的整体效率。统筹公路与城市道路标准的兼容问题，提升技术标准的匹配程度，从“骨架完善”、“高快衔接”、“内外转换”角度，统筹城市骨架快速路、主干路与高速公路、干线公路规划建设。

完善园区周边衔接路网。加强梅州综合保税区、高新技术产业园区衔接路网建设，加快推进综保北路、广梅园互通及连接线、畲江北互通及连接线等道路建设，加快构建园区“三纵四横五联络”干线公路网络，实现与周边高速公路、高铁站、物流园区、港口码头等的高效联通。

推进县际间交通协调发展。强化县际之间高速公路互联互通，建成大丰华高速大埔至丰顺段，加快平蕉大高速实施建设，打通北部平远、蕉岭、及大埔之间的快速联系通道，实现市域外

环高速全线贯通，实现外环六县（市）的高速互联互通。加快县际间国省干线升级改造，推进G206、G235、S223等路段改扩建，提升县际交通服务水平和供给能力。

推进城乡交通运输一体化发展。推进城乡客运一体化，构建便捷惠民的城乡公交体系。创新农村客运运营模式，鼓励有条件的地区农村客运线路进行公交化改造和开行城乡直通车，推动定制客运、共享出行等服务模式向农村覆盖。推动城乡公交线路接入城市公交枢纽。鼓励支持有条件的县（市、区）积极创建交通运输部城乡交通运输一体化示范县。完善县域物流配送中心和建制村物流服务点，构建县、镇、村三级农村物流体系，打通农村网络购销运输配送渠道，实现农村物流各类物资“最后一公里”和“最初一公里”的有序集散和高效配送。加快打造“县镇半小时”“镇村半小时”通勤圈，持续增强圩镇人口集聚度和综合承载力。

（三）推进交通与相关产业融合发展。

推进交通与邮政快递融合发展。创新交邮融合服务模式，强化“交邮快”融合发展，探索“运邮合作”“客货同网”等协同发展模式。完善交通基础设施的邮政设施布局，新建和规划的交通枢纽统筹考虑邮政快递分拨中心、操作场站、安全检查和运输通道建设。推动农村客货邮融合发展，依托农村客运站点、城乡公交首末站、农村公路养护站、乡镇供销社等站点，拓展客运乘车、邮件快件寄递、农产品供销、新能源充电等功能，统筹解决群众出行、货运物流、邮政快递等服务的“最后一公里”。充分利用线路资源推动交邮网络共建共享，鼓励推广农村客运、城乡公交车辆捎带邮件快件，探索统仓共配、统一配送、定时定点定线的农

村物流“货运班车”模式。推动在公路运输场站、铁路站配套快件运输通道和装卸操作接驳场所，促进邮件快件“上车上铁”。

推进交通与旅游融合发展。依托梅州全域苏区、客家文化、足球文化、历史文化和自然风光等旅游资源，推进交通基础设施由单一交通运输功能向兼顾生态、旅游等复合功能发展，高水平创建全域旅游示范区。

强化“公路+旅游”的融合发展，积极构建全域旅游公路网，建设一批具有示范意义的旅游公路项目，推进大埔县汀江—韩江红色生态旅游公路建设，打造成省内文旅生态旅游公路样板。结合梅州客家文化、红色文化特点，以商旅综合、研学一体为理念谋划打造主题教育特色服务区。依托地区旅游资源优势，建设干线公路与高速公路共用的双开放式服务区,提高服务区服务能力、经济效益和综合竞争力。

探索“水路+旅游”发展模式，充分利用梅州丰富水系，打造“一江一碧道”的水上特色旅游交通项目。依托韩江航道，打通大埔—丰顺—潮州的出海和水上巴士线路；依托梅江航道，推进“三龙电站—江北古城—雁洋—松口—三河坝”段风光旅游线路；依托汀江航道，打造汀江茶阳至青溪旅游特色航道建设。完善水上旅游配套交通设施，规划建设一批功能齐全、能力充分，并能兼顾观光、出行于一体的综合性客运码头。依托韩江三河坝至潮州港扩能升级工程建设松口水上服务区、高陂水上服务区。

推进交通运输助力乡村振兴。围绕乡村振兴发展的主旨任务，全面提升农村交通品质。提升农村地区外通内联水平，推动农村公路联结国省道升级改造、县道提档升级、通建制村“单改双”

等工程，推动农村公路连片成网，增强运输保障能力。结合“四好农村路”建设，推进特色农产品区和旅游资源公路建设，支撑乡村产业兴旺，将农村地区和湾区大市场紧密联系在一起，促进农业转型和农民增收，实现“修一条路、造一片景、富一方民”。

推进交通与产业融合发展。积极发展路衍经济，集聚沿线经济要素，建成一批具有引领示范作用的路衍经济项目，成为梅州经济发展的新增长点，助推交通运输转型发展新路径。推动交通运输、商贸流通、电子商务等资源共享共建，建设集运输、仓储、配送、信息、展销等为一体的综合物流服务基地，打造智能物流共享经济、平台经济、体验经济新业态。积极引导“TOD”发展模式，推动站城一体化开发，实现交通与产业、城镇、商贸等联动融合发展。依托梅州站、兴宁站、五华站等高铁枢纽，探索“站城人一体化”发展模式，推动梅县新城、五华高铁新城等枢纽新城的发展。规划梅州至赣州高铁，打造粤货北上通道，强化粤赣协同开放力度，加强区域产业深度合作。

（四）交通网与信息网、能源网融合发展。

推进交通网与信息网融合发展。加强数字交通基础设施建设，统筹交通基础设施与信息基础设施布局、协同建设，提升基础设施安全保障能力和运行效率。完善交通基础设施数字化采集、传输、管理和应用体系，推动加快基于5G技术、北斗导航、物联网、人工智能、BIM等新技术与交通基础设施融合发展，支持交通新基建规划建设。加强交通基础设施智能化监控，实现公、铁、水重点路段航段以及桥隧、船闸等重要节点的交通感知网络全覆盖，推动行业管理精准化、决策科学化，实现交通基础设施

数字化运营管理。

推进交通网与能源网融合发展。推进交通基础设施与能源设施统筹布局规划建设，充分考虑煤炭、油气、电力等各种能源输送特点，强化交通与能源基础设施共建共享，提高设施利用效率，减少能源资源消耗，完善能源物资储运体系建设。

推动港口码头、铁路专用线等交通设施与能源管网衔接，强化交通网与能源设施共享共建，集约利用资源，提升能源物资运输保障水平。加快推进大型石油和煤炭储备基地建设，统筹推进液化天然气（LNG）、煤炭接收站布局，确保能源供应安全和稳定。促进交通基础设施网与智能电网融合，适应新能源发展要求。

（五）综合交通运输体制机制一体化融合。

完善综合交通运输体制机制。深化综合交通运输管理体制改革，加强部门职能协同、规范标准对接、运营服务衔接。健全综合交通运输规划统筹协调机制，强化上下联动和部门协作，实现多种运输方式统一规划、协同推进、高效衔接。完善综合交通运输服务衔接机制，建立交通与海关、口岸、应急等部门应急联动、信息共享和高效协作等机制。加强与城市道路管理部门的沟通协调，明晰公路与城市道路事权和责任划分。

统筹区域综合交通协调发展。创新协调发展机制，协同相邻省市组建区域交通建设协调工作小组，有序推进粤闽赣省际区域、汕潮揭都市圈的基础设施互通、服务模式融通、协调机制畅通、建设标准相通。

深化交通运输投融资体制改革。推进交通运输事权与支出责任改革。强化促进区域协调发展作用，突出省市县合力，形成覆

盖全面、层级明晰的交通运输事权和支出责任框架。建立多层次、多元化交通运输投融资体系，推动交通基础设施综合开发，完善各种运输方式价格形成机制，放宽市场准入，引导社会资本积极参与交通运输基础设施建设。鼓励金融机构按照市场化原则提供金融支持，鼓励交通企业通过基础设施公募、REITs、保险资产管理产品等方式拓宽融资渠道。

七、推进综合交通高质量发展

（一）强化安全保障。

提高交通基础设施安全水平。加强基础设施安全保障，建立完善基础设施全寿命周期的安全管理体系，加强建设和运营的全过程安全监管，提高基础设施建、管、养安全标准水平。加快先进建造设备和新技术、新材料集成应用，提升交通基础设施使用寿命和耐久性，提高抵御自然灾害的能力和自然灾害等突发事件的快速恢复能力。加强公路安全生命防护工程和危桥改造，对事故多发路段及存在安全隐患的道路积极开展专项排查，实现县乡道安全隐患治理率达到100%。积极开展铁路沿线安全隐患排查，加强铁路沿线乡镇设施维护，定期检查围栏防护、警示标志的完损情况。科学、合理规划设计新建、改建公路项目的线形方案，优化平、纵线形组合，避免连续急弯或长陡坡的线形，充分考虑道路平面交叉设置，提高道路安全性能和运行效率。

完善行业安全治理体系。健全交通运输安全生产制度和机制，强化现代化信息手段在运行监测、事故感知、预测预警、安全监管等方面的应用，提升安全管理能力。强化治超联合执法和源头治理，完善普通公路治超治非现场执法监测点建设。加强“两

客一危一重”、水路危险货物运输、长大桥梁（隧道）施工安全等领域的风险防控和隐患排查治理，推广“互联网+安全监管”模式，完善相关监管系统和平台的建设。依法加强公路货运市场环境治理，强化重型货运车辆装卸源头监管和动态监控。

完善综合交通应急保障体系。健全完善综合交通应急管理体制、机制，优化交通运输应急管理机构职能配置，加强跨单位、跨行业间的协调联动，按照“统一领导、快速反应、综合协调、分级负责”原则，建立市、县两级应急管理机构。结合省交通应急体系建设，提升普通国省道突发事件的应急处置能力，推进梅州省级应急储备保障中心建设。完善综合交通应急预案体系，组织相关应急预案的修订完善，编制与应急预案配套的指南、须知类指导手册。强化重大突发公共卫生事件等应急响应机制建设，开展多种形式的演练演习,提升交通运输突发事件应急处置能力。支持采用无人机等新型应急运输设施设备的应用。

（二）推进智慧发展。

推动交通基础设施智慧化建设。加强智慧交通顶层设计，推进交通领域向数字化、智慧化转型升级，全面实现交通行业数字化管理，推进梅州市交通运输综合监控中心建设，整合共享轨道、公路、城市道路、民航、水运、公交等数据资源，提高综合交通“软联通”的水平。加强与周边省市数据的互通共享，谋划建设粤闽赣区域的交通数据中心。实施基础设施智能化升级，推进智慧高速、智能铁路、智慧航道等建设，加快普通干线公路智慧化改造，推进车路协同智能网联交通设施体系建设。推动交通感知网络与新建交通基础设施同步规划建设,构建路面感知与移动终

端感知相融合的新感知系统。

强化数字智慧的运输服务支撑。推进车联网、物联网、人工智能等新技术与交通运输深度融合，以新业态发展加速交通运输转型。围绕出行链和供应链，完善“全链条”“一站式”综合交通运输大数据平台，打造山区城市无人驾驶示范基地，加强与自动驾驶企业的合作研究，探索适合山区城市的无人驾驶技术和应用场景，助推高端创新和数字经济产业的发展，探索山区城市无人驾驶公交的发展。鼓励在重点园区、枢纽站场、城市道路等重点区域加强车联网部署，做好与5G和智慧城市发展的统筹衔接。积极探索“大数据+综合执法”，优化完善非现场执法监控系统，充分利用治超站非现场执法监测动态数据资源，运用大数据高效打击非法运营，切实提高交通综合执法工作。

（三）推进绿色发展和人文建设。

推进交通绿色低碳发展。积极落实交通领域“碳达峰”政策体系，建立梅州交通绿色发展机制及评价体系。加强交通基础设施与生态空间协调发展，推行生态选线选址、节地技术、强化水土流失防护，最大限度保护重要生态功能区。探索梅州山区特色的绿色施工模式，争取新建公路、航道及枢纽场站纳入国家或省绿色示范工程，打造一批绿色交通示范项目。加强客货运输需求低碳引导，鼓励绿色出行方式，建设安全可靠、路况友好的慢行交通系统。坚持公交优先发展，提高公交站点对居民区、商业中心、学校、园区等节点的覆盖，提升城市公交出行比例。持续优化调整货物运输结构，推进铁路专用线建设和韩江航道升级工程，减少大宗商品的公路货运比例，大力发展多式联运，构建“宜铁

则铁、宜水则水、宜公则公”的货物运输结构，促进货物运输集约高效低碳发展。

推广绿色低碳基础应用。推进交通领域节能降碳改造，推广城市公交、出租车和货运车辆使用清洁能源，稳步推进广梅汕铁路、梅坎铁路电气化改造，内河船舶推广使用清洁能源。完善新能源配套设施建设，提高新能源充电设施覆盖，谋划推动站场（含汽车站、高铁站、火车站、公交站场等）、国省道服务区和停车区的光伏、储能、充电一体化绿色化改造项目。加强基础设施绿色低碳，推广绿色照明、变频控制、温拌沥青等节能降碳技术，推广太阳能、风能等可再生能源在交通基础设施建设和运营中的应用。

加强交通运输人文建设。围绕满足不同出行群体的多样化、个性化要求，统筹推进公共服务均等化和个性服务品质化。加强无障碍设施建设，完善无障碍交通运输装备设备功能，推广应用低地板公交车、无障碍出租车，提高老弱病残孕等特殊人群出行便利程度和服务水平。健全老年人交通运输服务体系，满足老龄化社会交通需求，推动老年代步车使用规范，满足老龄化社会交通需求。

（四）提升治理能力。

健全公路体制机制。加强普通公路管养保障能力，强化普通国省干线的养护管理，科学、合理安排各项养护工程，优化干线公路的路网运行监测和应急能力建设；健全“县镇为主、行业指导、部门协作、社会参与”的农村公路养护工作机制，建立事权与责任相适应的农村公路养护体制，建立以公共财政为主的农村公路养护资金保障机制。

加强交通法治建设。建立健全交通运输法治体系。深化交通

运输法治政府部门建设，加强交通运输法律法规的宣传实施。坚持依法行政，完善重大行政决策制度，优化重大行政决策程序，完善决策后评估制度。深化交通运输综合行政执法改革，提升执法队伍素质能力，推进严格规范公正文明执法。规范网约车、网络货运平台等交通运输新业态管理。

改革船闸管理体制。规范枢纽船闸运行管理，研究由航道部门统一管理各枢纽船闸，实现船闸管理“四统一”即统一全线水位调节、统一集中调度船舶、统一规范日常维护、统一全线船闸修理。不断优化梅江、汀江梯级联调航运方案，对韩江的梯级实施同步联调，统一调度放水发电，保证船闸放行船舶时的航运基流。从根本上解决船闸运行管理中出现的各种矛盾，尽可能减少船舶候闸时间，提高水运运能。

营造良好市场环境。深入推进简政放权，优化简化行政审批事项程序，压缩行政审批事项办理时间，全面优化交通运输营商环境。增强政府对交通运输行业和市场的监管能力，营造公平开放、竞争有序的现代交通运输市场。完善运输市场价格形成机制，逐步放开竞争性环节价格，提高公共交通、农村客运等公益性服务定价透明度，更好地发挥价格在合理调节出行需求中的作用。

完善行业信用管理体系。建设行业信用监管体系，推行以信用为基础的监管方式，健全涵盖交通运输工程建设、运输服务、运营管理等领域的闭环式、全过程行业信用监管体系。完善守信激励和失信惩戒制度，健全“黑名单”制度，推动建立跨区域、跨行业信用奖惩联动机制，鼓励引导行业协会和加强培训教育，提升管理整体素质。

八、保障措施

（一）加强组织协调。

健全完善工作协调机制，加强跨方式、跨行业、跨区域之间的沟通协调，妥善解决规划任务推进过程中涉及的瓶颈困难。成立跨部门、多层面的统筹协调小组，加强交通与发改、自然资源、生态环境等部门衔接，形成各方式、各部门间的工作对接机制，及时研究协调重大项目推进涉及的土地、选址、环保、资金等方面的突出问题。落实主体责任，细化目标，明确时间表及责任分工，确保规划任务顺利推进。

（二）强化实施管理。

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

（三）加强资金保障。

紧抓“百千万工程”、粤港澳大湾区、苏区融湾先行区建设和乡村振兴等重大政策机遇，推动重大项目列入国家和省级上位规划统筹建设，积极争取国家及省级资金支持。统筹各级资金加大对交通基础设施建设的支持力度，按照市级与县级财政事权和支出责任落实交通运输领域资金保障。深化交通投融资体制机制改革，推行采用多元化方式拓宽融资渠道，发挥市场在资源配置中的决定性作用和更好发挥政府作用，积极引导社会资本参与交

通设施建设运营。盘活存量资源的融资潜力，积极探索基础设施领域不动产投资信托基金（REITs）等融资模式。加强债务管理，建立债务风险防控长效机制，有效防范和化解政府债务风险。推动交通项目与土地资源及产业、旅游等经营性项目一体化开发，探索公益性项目与经营性项目相结合的投融资模式。

（四）加强人才保障。

加强交通运输人才队伍建设。构建完备人才梯次结构，积极培养引进专业精通、跨界融合的紧缺人才。健全人才激励保障和工作服务机制，完善人才引进、培养、使用、评价、流动、激励体制机制。弘扬劳模精神和工匠精神，加强创新型、应用型、技能型人才培养，造就一批有行业影响力的本地交通人才队伍，为实现规划各项目标任务提供强有力人才保障。

公开方式：主动公开

抄送：市委各部门，市人大常委会办公室，市政协办公室，市纪委办公室，梅州军分区，市法院，市检察院。

梅州市人民政府办公室　　2024年7月5日印发