

海丰县综合交通运输体系 “十四五”发展规划

(公示稿)

海丰县交通运输局

广东省交通规划设计研究院集团股份有限公司

二〇二三 年 二 月

前 言

“十四五”时期是我国进入新时代、开启全面建设社会主义现代化国家新征程的重要阶段，是广东省携手港澳建成具有全球影响力的国际科技创新中心、成为新发展格局的战略支点的加速期，也是海丰县融入粤港澳大湾区、深圳先行示范区，建设成为全国新型城镇化建设示范县、沿海经济带靓丽明珠排头兵的关键时期。“十四五”综合交通运输规划是进入新时代、开启全面建设社会主义现代化国家新征程的五年规划，是全面推进交通强国、交通强省建设的第一个五年规划，也是推动交通运输高质量发展、贯彻落实中央完善规划体系、加强规划衔接要求的五年规划。

制定《海丰县综合交通运输体系“十四五”发展规划》（以下简称《规划》）意义重大。《规划》以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，以国家和省、市等上位规划和重大政策为指引，以公路、铁路、航空等交通运输方式为对象，围绕奋力当好汕尾建设沿海经济带靓丽明珠排头兵、奋进全国“百强县”的重要部署，以全面接轨深圳、全力融入“双区”、携手汕潮揭联动发展新格局为战略方向，抢抓时代机遇，提出了海丰县“十四五”期间综合交通运输发展总体目标、总体思路，明确了主要任务、保障措施，是今后五年全县综合交通发展的总体部署和统筹安排，是编制交通专项规划、确定重大项目、实施建设计划的基本依据，对优化全县综合交通资源配置，促进全县综合交通协调发展具有重要的指导作用。

目 录

第一章 发展基础.....	3
第一节 社会经济现状.....	3
第二节 交通发展成就.....	5
第三节 主要存在问题.....	12
第二章 发展形势及需求.....	14
第一节 发展形势	14
第二节 发展需求	14
第三章 发展思路及目标.....	17
第一节 指导思想	17
第三节 发展目标	17
第四章 建设高质量基础设施体系.....	20
第一节 建设高效互联的综合交通网络.....	20
第二节 建设无缝衔接的综合交通枢纽.....	25
第五章 打造高品质运输服务体系.....	28
第一节 打造集约高效的现代物流体系.....	28
第二节 打造覆盖广泛的公共交通体系.....	30
第六章 构建高标准支持保障体系.....	31
第一节 发展先进可靠的现代治理体系.....	31
第二节 发展数字创新的智慧交通体系.....	32
第三节 发展节能生态的绿色交通体系.....	34
第七章 保障措施.....	35
第一节 加强组织领导协调.....	35
第二节 强化投资机制保障.....	35
第三节 重视相关规划衔接.....	35

第四节 注重人才队伍建设.....	36
第五节 提升宣传引导能力.....	36

第一章 发展基础

第一节 社会经济现状

海丰县地处广东省东南部，隶属汕尾市，东接陆丰市，西接惠东县，南与汕尾城区接壤，东北与陆河县相接，紧邻粤港澳大湾区，是深圳都市圈通往粤东的必经之地。海丰县与珠江三角洲、香港、澳门相邻，西距广州 290 公里、距深圳 197 公里，东距汕头 180 公里，水路至香港 81 海里，海陆交通方便，是粤东城市群进入珠三角的桥头堡，居粤东地区陆上交通要津。2020 年，汕尾市委全会聚焦“一盘棋”推进县域高质量发展，确立了海丰依托毗邻深汕特别合作区的区位优势，发挥融入大湾区“桥头堡”和对接先行示范区“主阵地”作用的发展总目标。

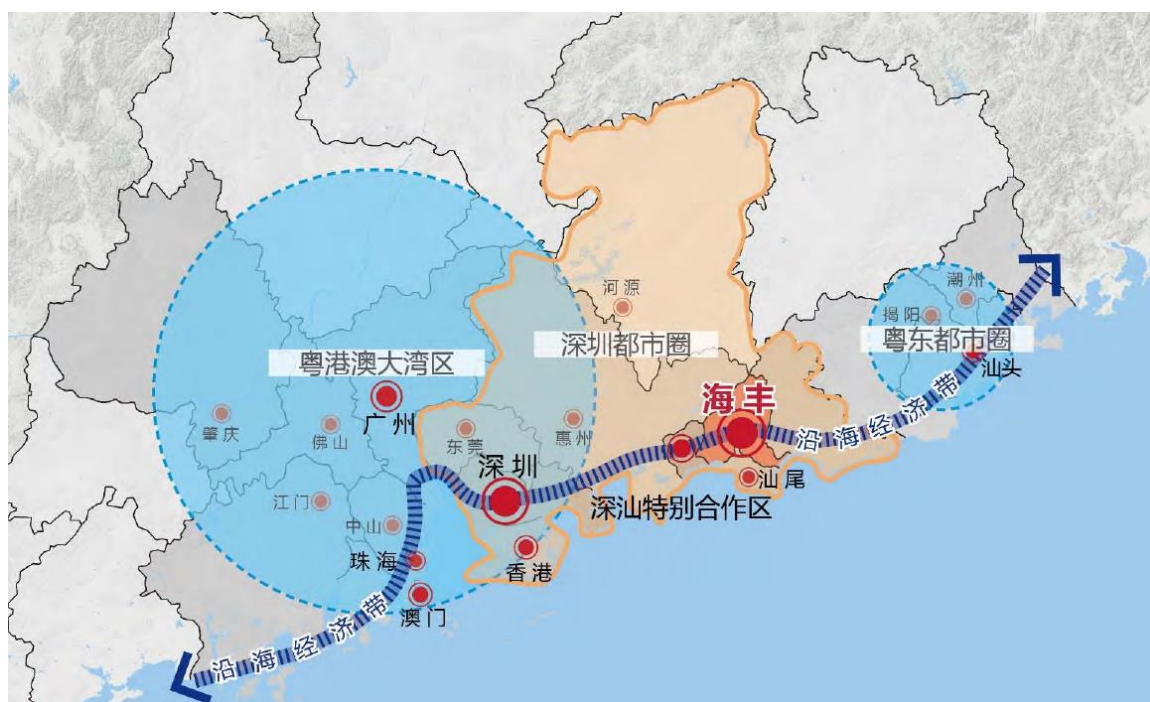


图 1 海丰县区位示意图

“十三五”以来，海丰县经济运行总体平稳，多项经济指标总量和增

幅居全市前列。2020 年，全县实现地区生产总值 349.8 亿元，比上年增长 5.1%，“十三五”期间年均增长 7.2%。全年累计完成农林牧渔业总产值 66.1 亿元，比上年增长 5.2%。全部工业增加值 133.8 亿元，比上年增长 3.5%；规模以上工业增加值 59.2 亿元，增长 4.3%。三次产业结构从“十三五”初期的 12.1：47.6：40.3 调整为 11.0：45.0：44.0。

2020 年年末全县户籍人口 77.9 万人。全年全社会固定资产投资比上年增长 15.0%。全年地方一般预算收入 10.6 亿元，其中，税收收入 7.5 亿元；财政一般预算支出 60.9 亿元。全年社会商品零售总额 144 亿元。全年全县居民人均可支配收入 28506 元，按居住地分，城镇居民人均可支配收入 33807 元，增长 8.0%；农村居民人均可支配收入 19258 元，增长 10.3%。

表 1 “十三五”期间海丰县主要社会经济发展指标一览表

年份	地区生产总值 (亿元)	人均地区生产 总值(元)	常住人口 (万人)	农林牧渔业总 产值(亿元)	人均可支配收入 (元)
2015	270.5	33943	73.50	56.26	19086
2016	295.1	37035	73.52	60.72	20428
2017	292.3	39752	73.55	51.82	22029
2018	313.8	42662	73.57	55.43	23870
2019	336.8	45749	73.65	61.83	26247
2020	349.8	47477	73.69	66.10	28506

注：资料来源于《汕尾统计年鉴（2021 年）》，2020 年海丰国民经济和社会发展统计公报。

2020 年在汕尾市所辖的 1 区 2 县 1 市中，海丰县经济发展保持良好态势，各项基础数据处于中上水平，其中，全年地区生产总值为 349.77 亿元，排名第三；人均地区生产总值为 47477 元，排名第二，仅次于汕尾市城区；常住人口 73.69 万人，排名第二；农林牧渔业总产值 65.01 亿元，排名第二；工业总产值 319.01 亿元，排名第三。

表 2 2020 年海丰县及周边县（市、区）主要社会经济发展指标一览表

县（市、区）	地区生产总值（亿元）	人均地区生产总值（元）	常住人口（万人）	农林牧渔业总产值（亿元）	工业总产值（亿元）
城区	320.25	70843	39.44	51.05	420.66
陆丰市	364.71	29383	121.96	119.93	360.83
海丰县	349.77	47477	73.69	65.01	319.01
陆河县	89.09	35785	24.85	25.47	79.54

注：资料来源于《汕尾统计年鉴（2021 年）》。

“十三五”以来，海丰县经济运行总体平稳，地区生产总值以及人均生产总值在汕尾各县（市、区）中排名前列，在广东省 122 个县（市、区）中位列第 63，处于中游水平。但“十三五”期间生产总值增速逐年放缓，产业结构有待进一步优化，未来区域经济增长仍有较大提升空间。“十四五”期间需要紧紧抓住粤港澳大湾区建设重大机遇，积极发挥海丰县在“东承西接”中的区位优势，全力推动重大项目建设，向西全面接轨深圳，切实承接好大湾区、先行区辐射效应，实现海丰与“双区”协同一体发展；向东全面对接汕头、携手汕潮揭，不断增创发展新优势、拓展发展新空间，努力建成全市“东承西接”先行县，奋力实现高质量发展。

第二节 交通发展成就

“十三五”期间，海丰县交通发展紧紧围绕“立足当前、着眼长远，深化改革、创新驱动，统筹兼顾、协调融合，问题导向、项目支撑，远近结合、合理引导”的总体要求，坚持“规划引领，适度超前，重点突出，统筹建设”的基本原则，全力推进综合交通基础设施建设，不断增强运输保障能力，切实加强交通行业治理，初步形成了以铁路、高速公路为主骨架，普通国省干

线为重要支撑，农村公路为脉络的综合交通运输体系，为加快海丰县高质量发展提供了有力支撑。

1. 交通基础设施建设全面推进

(1) 公路网广度与深度持续提升

“十三五”期间，海丰县全力加强公路建设，基本形成了以沈海高速、潮惠高速、兴汕高速为主骨架，以国道 G235、G236、G324 及省道 S240、S241、S510 等普通国省干线为重要支撑，以农村公路为脉络的层次分明、布局合理、衔接顺畅的公路网络体系。

截至 2020 年，海丰县全县公路总里程达到 1585.87 公里（不含深汕合作区），公里网密度为 120.50 公里/百平方公里。按技术等级划分，高速公路里程达到 81.67 公里，占比 5.15%；二级及以上公路达到 291.45 公里，占比 18.37%。全县基本消除等外公路，且高等级公路占比显著提升。按行政等级划分，全县干线公路（国省道）里程达到 266.47 公里，占比 16.80%；农村公路（县乡村道）总里程 1319.40 公里，占比 83.20%。县公路网的广度和深度较“十三五”初期得到了较大提升。

表 3 2020 年海丰县公路上里程一览表（单位：公里）

公路等级		高速公路	一级公路	二级公路	三级公路	四级公路	合计	占总里程比例
干线公路	国道	67.33	25.27	55.03	14.92	1.69	164.25	10.35%
	省道	14.34	0.000	27.21	36.87	23.80	102.22	6.45%
农村公路	县道	0	9.91	30.32	46.49	5.59	92.32	5.82%
	乡道	0	5.19	48.56	119.99	456.33	630.08	39.73%
	村道	0	0.000	8.28	28.13	560.60	597.01	37.65%
合计		81.67	40.36	169.42	246.40	1048.02	1585.87	100.00%

公路等级	高速公路	一级公路	二级公路	三级公路	四级公路	合计	占总里程比例
占总里程比例	5.15%	2.54%	10.68%	15.54%	66.08%	100.00%	-

注：资料来源于海丰县交通运输局。

高速公路建设初具规模。“十三五”期间，海丰县积极推进高速公路建设，潮惠高速、兴汕高速（一期）建成通车，有效加强了海丰与揭西、陆河等周边地市的快速联系，进一步完善了粤东地区的高速公路网络。河惠汕高速公路已完成前期规划工作，兴汕高速（二期）工程正在加快推进，目前已完成全面交地工作，项目建设各项工作进展顺利。

普通国省道网络持续优化。“十三五”期间，海丰县不断推进普通国省道提质改造，完成实施 S242 线经黄羌至陆河新田公路海丰段、海丰县南三环环路至联安镇坡平村柏油路建设工程；推进莲花大道项目累计完成工程量约 24957 万元，现已全面建成通车；积极推进 G324 线海丰县城至梅陇段改扩建，2020 年 12 月开始开工建设，截至目前，已累计完成总投资的 28%；积极推进 G324 线海丰可塘至县城段的改扩建，已完成工程可行性报告编制上报审批等前期工作；积极推进 G228 线海丰梅陇至后门段、G235 线南坑至公平镇段等 6 个国省道升级改造项目的规划。全县普通国省干线公路网逐步完善，有效连通了县域内重点产业、旅游节点，干线公路服务效能有效提升。

四好农村公路建设量质并举。“十三五”期间，海丰县按照省委省政府、市委市政府关于乡村振兴战略部署，加大资金投入力度，量质并举，全力推进四好农村公路建设，助力乡村振兴发展，打赢脱贫攻坚战。至 2020 年底，

全县农村公路里程达到 1319.40 公里，完成建设资金投入 6648.71 万元，完成通行政村的道路 100%硬底化，实现具备通行条件的行政村 100%通客车。目前海丰县正在实施“四好农村路”决胜攻坚建设项目共计 75.434 公里，将进一步形成与高速公路、国省干线有效连接，覆盖全县、乡、建制村及一定人口规模自然村的互联互通的农村公路网络。

(2) 轨道交通建设稳步推进

“十三五”期间，海丰主动响应国省重大战略，积极融入“双区”驱动和全省“一核一带一区”区域发展格局，积极配合推进高速铁路建设，全力推进广汕高铁、汕汕高铁等高铁项目前期工作。项目建成后将有助于海丰提升对外通道能力，提升百姓出行品质，缩短与大湾区的时空距离，积极融入“珠三角”“汕潮揭”一小时经济圈。

(3) 干线公路安防水平大幅提升

“十三五”期间，海丰县陆续完成 G228 线、G235 线、G236 线、S241 线 4 条干线公路的 5 个公路安全生命防护工程的建设，完成治理里程共计 54.862 公里；同时完成大液二桥、大钳西桥、青年水库桥、鹤田桥、尚仁家桥、长桥二桥 6 座危桥的改造工作，保障了农村公路沿线居民的出行安全，方便了沿线乡镇等地经济往来，对于完善区域公路运输网及促进农村经济发展具有重要意义。

2. 交通运输服务水平日益提升

公路货运能力不断增强。“十三五”期间，海丰县客货运输结构持续优化。受新冠疫情影响，2020 年客运量 332 万人，同比下降 29.36%，旅客周

转量 25540 万人公里，同比下降 5.07%；货运量 888 万吨，同比增长 19.19%；货物周转量 92132 万吨公里，同比增长 4.83%，公路货运能力保持稳定正增长。

落实农村客车“村村通”。“十三五”期间，海丰县积极落实上级“村村通”的工作，成立建制村通客车核查工作小组并赴全县 12 个镇 203 个建制村，深入核实建制村通车、候车亭和招呼站设置、服务质量、安全运营等情况，实现具备通行条件的行政村 100%通客车，为广大农村居民出行提供了更优质的条件。

公共交通“科学化”发展。“十三五”期间，海丰县新规划了公交线路 11 条，预设 6 条延长线辐射到重点镇，新增公交站点 84 个，线路总里程 128.27 公里。规划建设公交站点（候车亭、临时站牌）412 个。其中，利用现有 272 个公交站点，新增建设公交站点 140 个。

新能源运输“绿色化”发展。“十三五”期间，海丰县不断加快交通行业推广新能源应用工作，目前全县燃油类公共汽车和出租车已全面完成更新换代，拥有新能源出租车 58 辆，新能源公交车 300 辆，新能源汽车停保场 2 个，充电桩 105 个。

交通信息建设“智慧化”发展。“十三五”期间，完成县城公交车红海通 100%全覆盖，实现了微信支付等电子支付方式，以及智能报站功能，方便了乘客的出行需要。

3. 交通行业治理体系逐步完善

行业监督管理水平显著提升。五年来，海丰县相关部门持续排查治理全

县“两客一危”企业、客运站场和维修企业安全隐患和上级安全生产部署落实情况，主要检查客运站场安全管理机构设置、站场封闭式管理和“三不进站、六不出站”、进（出）站口、旅客安检、车辆安检等岗位人员在位履职、消防设施配备、旅客实名制售票、车辆回场必检记录等情况；检查道路运输企业车辆动态监控系统安装、运行、值班、预警提示、违章处理情况；检查危货运输车辆、驾驶人、押运员资质和检测、证照及安全设施设备等情况；落实 35 户一、二、三类机动车维修企业签订了《2020 年度海丰县机动车维修行业安全生产责任书》

治超执法工作卓有成效。“十三五”时期，为加强治超工作力度，整顿货运行业乱象问题，维护货运行业市场健康发展，县交通运输局执法队伍大力开展打击超限超载违法行为和整顿货运乱象专项行动，2020 年在国道 324 线可塘埔上公路养护中心设置治超卸货场并投入使用，同时联合交警部门启动联合治超执法工作，采取流动执法巡查与设点设岗定点检查相结合的方式，充分发挥科技治超执法手段，严厉打击道路货运车辆超限超载、非法改装等违法违规行为。与交警部门联合查处超限超载货车 565 宗，有效打击货运车辆超限超载现象，取得良好的整治效果。

交通运输行政审批服务不断加强。“十三五”期间，行业行政审批服务水平不断提升，群众、企业办理相关业务效率大大提高。五年间，海丰县交通运输主管部门办理行政许可和行政服务事项共计 7574 件。其中新增许可 612 件，配发道路运输证 2436 件；公路工程施工许可 2 件；公路路政许可 1 件；机动车维修经营备案 209 件；换证、转出、注销、车辆年审等业务 1264

件，办理普货车辆网上年审 1301 件、客运车辆网上年审 663 件，办结率 100%。新增县内客运班线 12 条，新增客运车辆 69 部，货运公司 18 家，驾校 2 家。

第三节 主要存在问题

1. 公路运输为主导，综合交通运输体系有待构建

海丰县综合交通运输体系尚未完全成形，综合交通基础设施仍处于加速成网阶段，综合交通运输体系有待加强。至“十三五”末，海丰县境内铁路运营里程为 21.9 公里，铁路密度为 1.71 公里/百平方公里，低于全市 1.96 公里/百平方公里的平均水平。目前海丰县县域内尚无航空基础设施，航空出行主要依托周边城市机场，中长距离出行较为不便，难以满足群众民航出行需求。铁路、航空发展滞后影响了海丰县运输结构调整及多式联运发展步伐。

2. 高等级公路占比低，路网结构有待优化

至“十三五”末，海丰县公路网密度为 120.50 公里/百平方公里，低于全市以及全省的平均路网密度，公路网络仍待进一步加密。从路网技术等级结构来看，高等级公路占比依然偏低，目前海丰县公路网中二级及以上公路占比为 18.37%，低于广东省二级及以上公路 19.00% 的占比。国省干线的升级改造推进较慢，仍有 14.92% 的国道为三级公路，23.80% 的省道为四级公路。农村公路仍需进一步提质增效，提升技术等级和铺装水平。从路网布局结构来看，现状对外运输大通道布局不充分，县域西部的梅陇镇、联安镇等镇区是衔接周边地市的薄弱环节，缺少南北向快速通道。现状干线路网通达深度欠缺，应进一步强化与乡村旅游区与重要产业点的衔接。

3. 货运物流基础薄弱，配套设施建设亟待加强

目前海丰县货运物流基础仍较为薄弱，物流枢纽站场、物流园区、仓储等物流基础设施建设相对滞后，物流标准化和信息化水平低，导致物流成本高、效率低。货运物流企业整体竞争力不强，大多数物流园区、物流配送中心等物流运作基础设施大部分还处在规划起步阶段，大部分企业以“小、散、差”存在，体量偏小未成规模，运输装备标准化、组织化和专业化总体不高。运输方式主要以公路运输为主，但却缺少强有力的综合物流枢纽作为支撑，配套设施与高速通道的联系不够紧密。

4. 城乡客运发展滞后，运输服务水平有待提升

海丰县现状客运服务有效供给能力不足，运输方式较为单一，主要依托公路运输，难以满足多层次的客运需求。城乡客运发展不平衡，线路通达深度、覆盖水平不足，各乡镇的公交换乘站、首末站等基础设施明显不足。农村客运与城市公交发展不够协调，也导致一定程度上的衔接不畅，客运服务无法惠及各个乡镇。随着城市规模扩张，乡镇居民对高质量出行的需求也愈发强烈。

5. 交通行业支持保障体系仍需健全，信息化水平有待提高

海丰县交通运输行业现代化治理体系尚未健全，信息化发展水平滞后，管理机制配置不够完善，尚未建立综合性交通信息化管理平台以及电子政务系统，在交通运行态势评估、交通运行动态监测、交通应急调度指挥、交通数据分析决策和交通信息服务管理方面缺乏快捷方便的信息化手段，一定程度上制约了海丰交通发展。

第二章 发展形势及需求

第一节 发展形势

1. 强化“双区”引领，要求海丰加快交通基础设施建设
2. 落实交通强国，要求海丰完善综合立体交通网络
3. 振兴革命老区，要求海丰打造高效综合运输通道
4. 对接深汕合作区，要求海丰主动落实交通协同发展要求
5. 支撑乡村振兴，要求海丰加速提升运输服务品质
6. 保证顺畅出行，要求海丰发展绿色交通出行系统
7. 引领创新发展，要求海丰推动智慧交通设施建设

第二节 发展需求

1. 客运需求特征

(1) 居民出行总量提升、出行结构转变

基于对经济人口稳步增长、新型城镇化进程加快以及居民消费能力快速提高的判断，海丰县客运总量将呈现进一步增长态势。随着海丰红色旅游资源的不断开发，居民出行结构目的也将多元化，旅游、休闲出行占比将持续提高。

(2) 与周边城市联系进一步加强

随着深汕合作区发展的不断推进，海丰县与周边地区的快速通勤需求将不断提高。海丰地处汕尾市融入大湾区的前沿位置，区位优势明显，生态旅游资源富集，周边城市节假日旅游、自驾车出行等将会出现快速增长。

(3) 客运服务趋向于“高品质、优体验”

随着社会发展，居民出行服务要求更趋向于便捷、舒适、安全、均等，主要体现为需要更加高频高发的城乡客运和更加便捷舒适的轨道交通，并强调快速准时、多方式衔接、零距离换乘等。客运服务不仅要继续提高公共服务均等化水平，提升居民出行效率，更要注重出行过程中的居民的体验感、幸福感。

2. 货运需求特征

(1) 货运规模持续扩张

随着融湾步伐加快以及深汕经济合作区的深入构建，将加速海丰承接“双区”产业转移和升级，运输强度和需求层次将持续发生变化，所需运输货物的总量和运输频率也将不断增多，货运规模将进一步扩张。

(2) 货运物流趋向于“高效率、低成本”

根据有关研究，从“十四五”到 2030 年前后，我国大宗散货运量达到峰值，货运量增速下降，货运需求由高速增长进入一个长期的平稳增长期。未来单位 GDP 货运强度虽有所降低，货运总需求仍将持续增加。提高物流效率、降低物流成本成为全社会的价值追求，多式联运发展需求明显增加，货运一体化水平将成为衡量物流效率的重要标志。

3. 客货运量需求预测

结合 2015-2020 年海丰县客货运输量的发展趋势，并根据对未来内外发展形势及客货运输需求特征的判断，采用弹性系数法、趋势外推法等多种方

法进行分析，预测得到海丰县“十四五”期间客货运量需求。

未来海丰县客货运量仍呈现稳步增长态势，公路客货运输量依然占主导地位。随着铁路、港口等基础设施的不断完善，运输结构的深入调整，公路客运量将部分向铁路转移，增速较“十三五”时期有所放缓；公路货运量将少部分向水路转移，并保持平稳增速。受新冠疫情影响，海丰县 2020 年的客运量均出现了大幅下降，为准确预测“十四五”的客货运需求，本报告选取 2019 年作为预测基年。根据预测，至“十四五”末，海丰县公路客运量为 581 万人，年均增速 3.5%；公路货运量为 1649 万吨，年均增速 9.4%。

表 4 海丰县“十四五”客货运输量需求预测

指标	客运量	客运周转量	货运量	货运周转量
	公路	公路	公路	公路
单位	万人	万人公里	万吨	万吨公里
2019 年	473	45858	962	115975
2025 年	581	55721	1649	195575
年均增速	3.5%	3.3%	9.4%	9.1%

第三章 发展思路及目标

第一节 指导思想

以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，全面贯彻党的十九大、二十大和十九届二中、三中、四中、五中全会精神，深入贯彻习近平总书记在广东考察时的重要讲话和重要指示批示精神，统筹推进“五位一体”总体布局，协调推进“四个全面”战略布局，坚持以人民为中心，坚持新发展理念，坚持稳中求进工作总基调。以深化供给侧结构性改革为主线，以加快构建现代综合交通运输体系为核心，紧紧围绕交通强国建设总体要求，统筹各种交通方式发展，完善交通基础设施布局，提升运输服务和行业治理水平，为海丰建设“双区”产业转移重要承接地、拓展区，奋进全国“百强县”，建设沿海经济带靓丽明珠排头兵贡献交通力量。

第三节 发展目标

1. 总体目标

到 2025 年，基本建成“内畅外联、服务可靠、绿色智能、安全高效”的现代综合交通运输体系。交通基础设施衔接高效、能力充分、结构合理；城乡客运一体化水平、物流组织集约化水平进一步提高；交通应急保障能力和绿色交通、智慧交通支撑能力显著提升；行业治理能力和行政执法水平明显改善。打造辐射粤东地区的物流枢纽中心，全力支撑海丰建设成为“全国百强县”、“双区”产业转移重要承接地、拓展区和沿海经济带靓丽明珠排

头兵。

2. 具体目标

铁路：配合推进广汕高铁、汕汕高铁等高铁建设；配合推进汕梅高铁、龙汕铁路前期工作，远期争取在龙汕铁路与汕梅高铁交汇处设置枢纽站点。

“十四五”末县域铁路总里程达到 54 公里，铁路密度达到 4.1 公里/百平方公里。

公路：构建互联互通“高速公路快速网”，形成“五横三纵”高快速路网布局，“十四五”末高速公路总里程达到 100 公里；构建高质高效“国省道干线网”，推进国、省道主干线优化改造，加快海丰县域内国道一级公路建设，计划新改建国省干线 140 公里，普通国道一级及以上占比达到 60%，二级及以上占比达到 100%，普通省道三级及以上占比达到 90%；构建覆盖广泛“农村公路基础网”，加快推进通建制村道路“单改双”等农村公路提档升级改造，改善农村公路与国省道主干道的连接，稳步扩大农村公路网络覆盖程度，农村公路里程突破 1500 公里，建制村通硬化路率达到 100%。公路网密度达到 128 公里/百平方公里。

港航：配合推进海丰港区建设，完善连接港区交通基础设施。

航空：根据上位规划，配合落实汕尾机场布局选址。

公共交通：构建“1+6+N”县域公交网体系，“1”为一个县城中心全覆盖，“6”为六条延长线辐射重点镇，“N”为 N 条线路兼顾其他镇；升级站点设施，设置站点 207 个，其中普通站点 137 个，换乘站点 70 个。

近期形成 11 条线路为主的城镇公交线网，线路总里程 128 公里，覆盖

道路里程 88 公里，县城中心 300 米公交覆盖率 86%，500 米公交覆盖率 100%。

物流运输：打造“1+1+2”物流运输体系，即 1 个物流基地，1 个物流中心，2 个配送中心。城乡物流一体化服务不断完善，城市配送、农村物流更加高效有序，县、镇、村三级物流服务站覆盖率达到 100%。

表 5 海丰县“十四五”综合交通运输体系发展目标一览表

主要指标	单位	2020 年	2025 年
铁路运营里程	公里	22	54
其中：高速铁路运营里程	公里	0	32
铁路网密度	公里/百平方公里	1.7	4.1
公路通车里程	公里	1586	1686
其中：高速公路通车里程	公里	82	100
公路网密度	公里/百平方公里	120.5	128
普通国道一级及以上比例	%	56	60
普通国道二级及以上比例	%	90	100
普通省道三级及以上比例	%	77	90
建制村通客车比例	%	100	100
县、镇、村物流网点覆盖率	%	100、100、80	100、100、100

2. 公路建设

建立以“高速公路快速网、国省道干线网、农村公路基础网”构成的“三张公路网”，对内构建引导城镇布局、旅游发展、产业发展，协调生态环境的高品质交通网络，实现县域主要节点快速畅通连接；对外全面融入区域发展格局，充分衔接周边地市，助力海丰与深汕合作区同城化发展，打造“双区”产业转移重要承接地、拓展区。到“十四五”期末，基本形成内畅外联的公路网络格局，为海丰建成全国新型城市化示范县提供有力支撑。

（1）高快速路

促进高快速路互联互通。“十四五”期间，积极推进甬莞与沈海高速公路海丰联络线、潮惠高速海城互通及服务區等建设项目，配合推进沈海高速海丰段改扩建工程、兴宁至汕尾高速公路海丰至红海湾段等建设项目，填补海丰县西部镇区南北向对外大通道的空白，构建海丰高速公路环线，实现高速网络全域覆盖。到2025年，全县高速公路总里程突破100公里。

积极推动海丰至赤石(高铁站)一级公路海丰段建设工程、海丰县城北五环（海丰城东至梅陇段）公路建设工程、融深快线等项目建设，完善对接深汕合作区的快速路网配套，拉近与大湾区核心城市的距离，加快海丰融湾步伐。远期形成“五横三纵”高快速路网布局。

表6 海丰县“五横三纵”高快速路网布局一览表

布局	组成部分	设计速度 (公里/小时)	车道 数	建设情况
纵一	兴汕高速	100	4	在建
纵二	珠东快速支线	80	6	规划
纵三	甬莞与沈海高速公路海丰联络线	100	4	规划

横一	潮惠高速	100	6	已建
横二	融深快线-三环路-G324	80	6	规划
横三	赤梅快速路-南五环快速路	80	6/4	规划
横四	沈海高速	100/120	4/8	改扩建
横五	珠东快速	80	6	规划

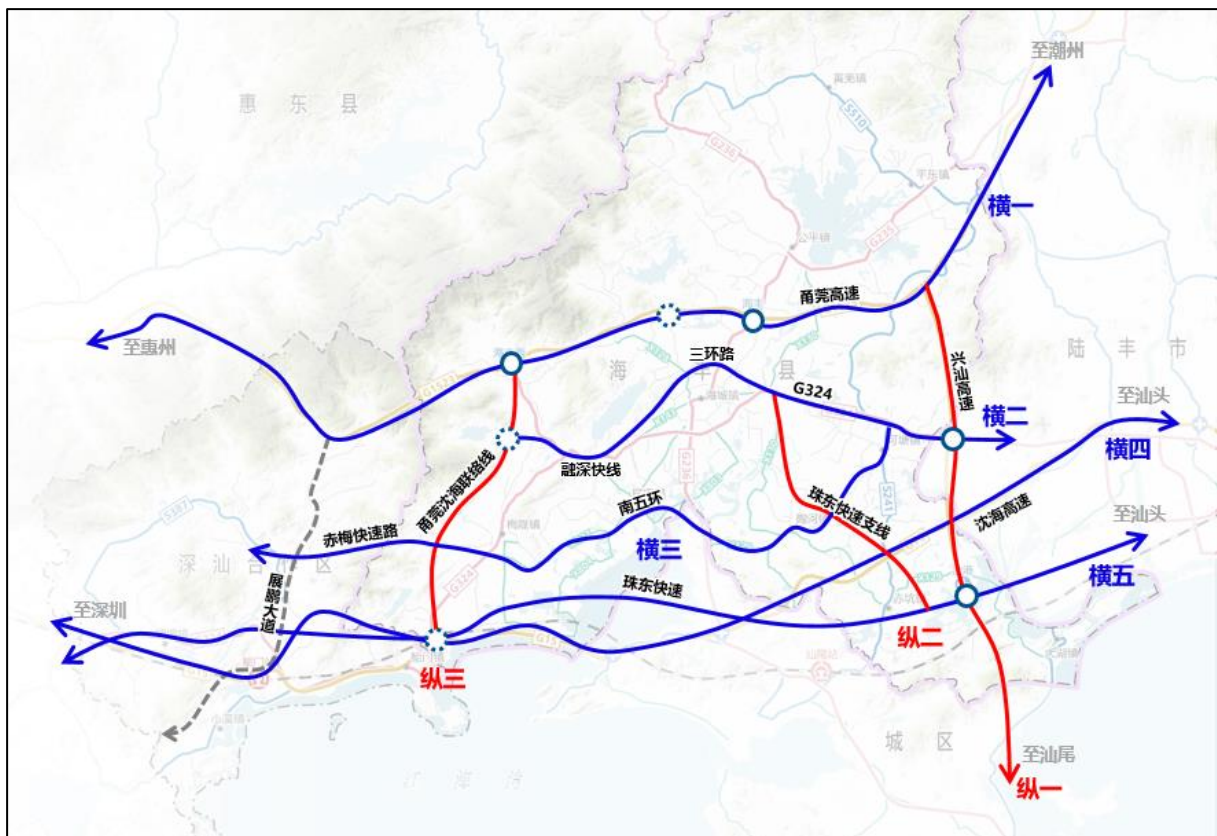


图 3 海丰县“五横三纵”高快速路网布局图

(2) 国省干线

加快国省干线升级改造。“十四五”期间，应围绕国省道难点、堵点、瓶颈路段、低等级路段等薄弱环节，稳步推进国省干线提质改造，打造覆盖广泛、衔接顺畅、行驶安全、服务优质的“国省道干线网”，增强国省干线运输保障功能。重点实施国道 G228 路面升级改造工程、国道 G236 线海丰县公平镇至东园村段改建工程、国道 G324 线海丰县城至梅陇段改建工程等国省干线建设项目；力争在“十四五”末开工建设国道 G235 线海丰县公平

镇过境段改建工程、国道 G235 线南坑至公平镇段改造工程等项目。随城市化进程加快，远期谋划 G235 南延，疏解南北向过境交通，充分释放县城道路交通资源，形成更加集约高效的国省干线系统。

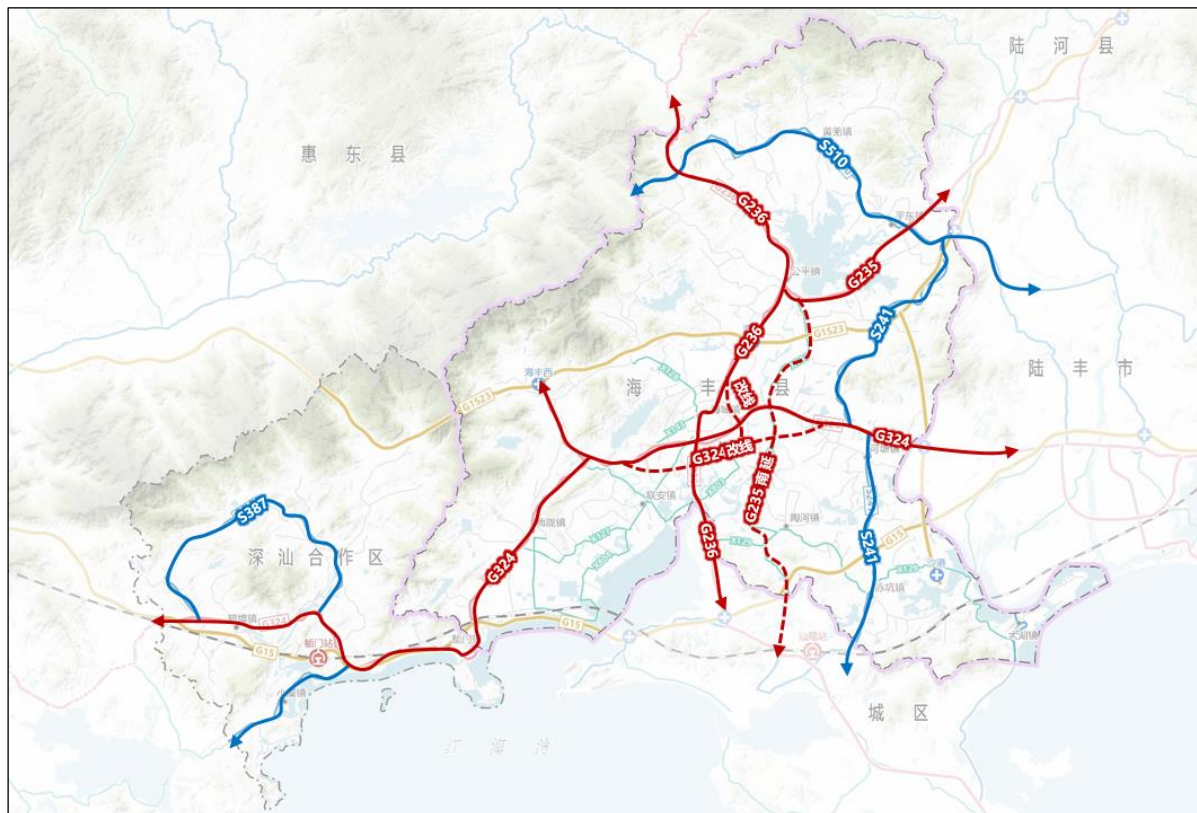


图 4 海丰县国省干线系统规划图

(3) 农村公路

推进四好农村公路建设。“十四五”期间，做好农村公路统筹规划，加强农村运输基础设施建设，提升农村公路服务能力，重点落实四个方面建设任务：**一是**加快县道网的提档升级，建设里程约 53 公里；**二是**推进建制村双车道公路建设，建设里程约 84 公里；**三是**实现衔接普通国省道的农村公路单改双，建设里程约 48 公里；**四是对**交通量较大的乡、村道进行提质改造，建设里程约 3 公里（项目详情见附表 2~5）。稳步扩大农村公路网络覆

盖程度，构建覆盖广泛“农村公路基础网”，推动“四好农村路”高质量发展。到 2025 年，实现农村公路与国省干线公路以及城市道路的有效对接互通；实现农村公路零危桥，确保农村公路更加畅通、安全、舒适、美丽。

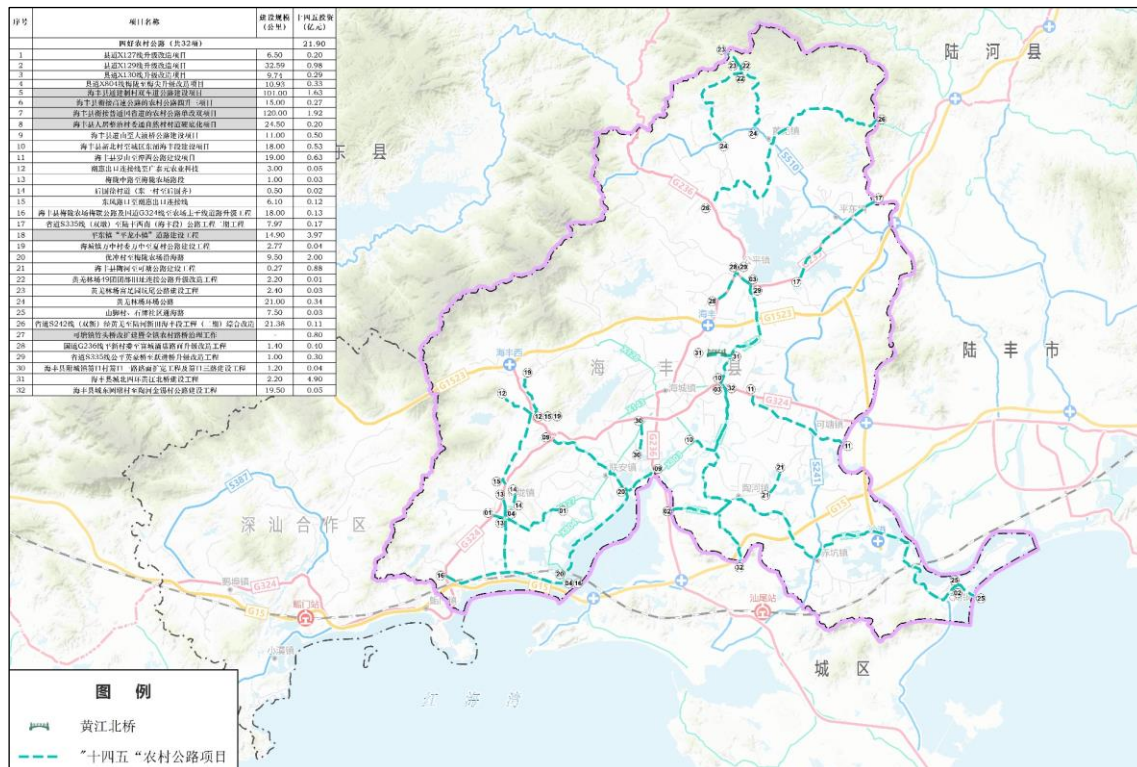


图5 海丰县“十四五”规划农村公路项目示意图

大力发展乡村旅游路。以国省道旅游干线为主干，农村公路为次、支线，把“四好农村路”建设成为“旅游路”“产业路”“致富路”，全面提升旅游路网通达深度，增强旅游景区的便捷性、直达性，强化各旅游区之间的沟通联系，为打赢脱贫攻坚战与服务乡村振兴战略提供有力的交通运输支撑，打造海丰红色旅游新名片。

3. 公路养护

深化公路管理养护。有序推进实施县、乡、村三级“路长制”，实现“县

道县管、乡道乡管、村道村管”的分级管理体制。加强公路养护管理，为群众提供安全、畅通、美化的交通出行环境，大力推进危旧桥隐患整治，加速公路扩容提质、养护管理。“十四五”期间，推进落实国道 G228 线雷公田路段边坡整治、G236 线灾毁重建工程、海丰县危桥改造、整治修复工程、海丰县联安镇乡道 Y302 线圆优段公路损坏抢修复工程，不断完善及养护道路交通基础设施，推进“建养一体”，打造美丽、畅通、安全的公路出行体验，同时为提升海丰运输服务质量做好基础准备。

第二节 建设无缝衔接的综合交通枢纽

1. 机场建设

配合推进汕尾机场布局谋划。根据《汕尾市国土空间规划（2020-2035 年）》，规划汕尾机场于海丰东侧，初步选址规模约 305 公顷。“十四五”期间，积极配合上级部门推进汕尾机场谋划，加快机场选址工作，提前完善机场周边交通基础设施，规划地方道路与机场的衔接。未来结合汕梅高铁线位规划海丰站与汕尾机场组成空铁联运枢纽，助力海丰打造成为辐射粤东地区的物流中心。

2. 港口建设

联动区域港航布局。“十四五”期间，配合汕尾市完成海丰县小漠港区规划建设，并提前谋划联接港区的交通基础设施，完善港口集疏运体系，提升港口服务水平，推动海丰与深圳都市圈核心港口对接，深化港产联动、海陆联动，加速引导产业集聚，带动海洋经济发展，将海丰打造成为汕尾全面

对接深圳都市圈的桥头堡。

3. 客运站场建设

打造全域覆盖的客运枢纽体系。“十四五”期间，围绕客运“便捷换乘、衔接顺畅”的目标，大力推进客运站场建设，构建多层级的客运枢纽体系。实现综合客运站场镇区全覆盖，满足各乡镇居民的日常出行需求，提高城乡出行公平性；同时，落实好新的海丰县公交专项规划，加快县城和农村公交站点（候车亭、临时站牌）建设步伐，提升交通运输整体效率和服务水平；其次，加强多功能的乡镇客运站-旅游集散中心建设，增加旅游客运线路的站场和班次，覆盖全域，实现重点景区、镇场和农村的无缝衔接，助力海丰打响红色旅游名片。

4. 货运站场建设

构建衔接顺畅的货运枢纽体系。围绕货运“无缝衔接”目标，结合产业布局、城乡规划和物流需求，统筹公路货运枢纽布局，进一步加强与产业集聚区等的有效对接，并鼓励传统货运场站向物流园区转型升级，构建衔接顺畅的货运枢纽体系。“十四五”期间，大力推进海丰县高速口物流综合服务站场建设，依托对外大通道加快海丰物流行业高质量发展。推动实施国道G324东西侧两个过境综合服务区建设，服务过境客货交通，提升海丰交通品质。

第五章 打造高品质运输服务体系

第一节 打造集约高效的现代物流体系

1. 完善物流节点布局，引领全县物流发展

推动海丰物流节点建设，打造“1+1+2”的物流节点布局，即一个物流基地、一个物流中心、两个配送中心，强化与枢纽、铁路、高等级公路等之间的连接，加快赤坑物流基地、海丰县物流中心、公平镇配送中心、深汕合作区拓展区配送中心的建设，分层次提供物流服务。形成衔接省内，覆盖全市，深入全县的物流服务体系，积极参与到大湾区、粤东、闽西、赣南等地区的物流合作，同时注重市域内主要城镇、产业园的物资集散服务与城乡物流配送服务。

表 7 海丰县物流节点布局一览表

物流节点		位置	面积 (公顷)	功能定位
类型	名称			
物流基地	赤坑物流基地	龙汕铁路赤坑站及兴汕高速出入口周边	150	与汕尾新港开展铁港联运，以油气、能源、矿石等大宗散杂货物流服务为主要职能，兼顾保税物流（无水港）、物流加工、区域期货交易平台的交割服务、集装箱储运等功能，结合商贸物流，以“互联网+”为导向积极打造区域大宗商品交易平台
物流中心	海丰县物流中心	海丰县城	90	服务于海丰县城、周边城镇及海丰产业转移工业园、生态科技城等的综合服务型物流中心
配送中心	深汕合作区拓展区配送中心	海丰县梅陇镇	35	服务于深汕合作区、梅陇镇及其周边城乡地区的综合型配送中心
	公平镇配送中心	海丰县公平镇	5	服务于公平镇（包括公平产业集聚区）及其周边城镇的综合型配送中心

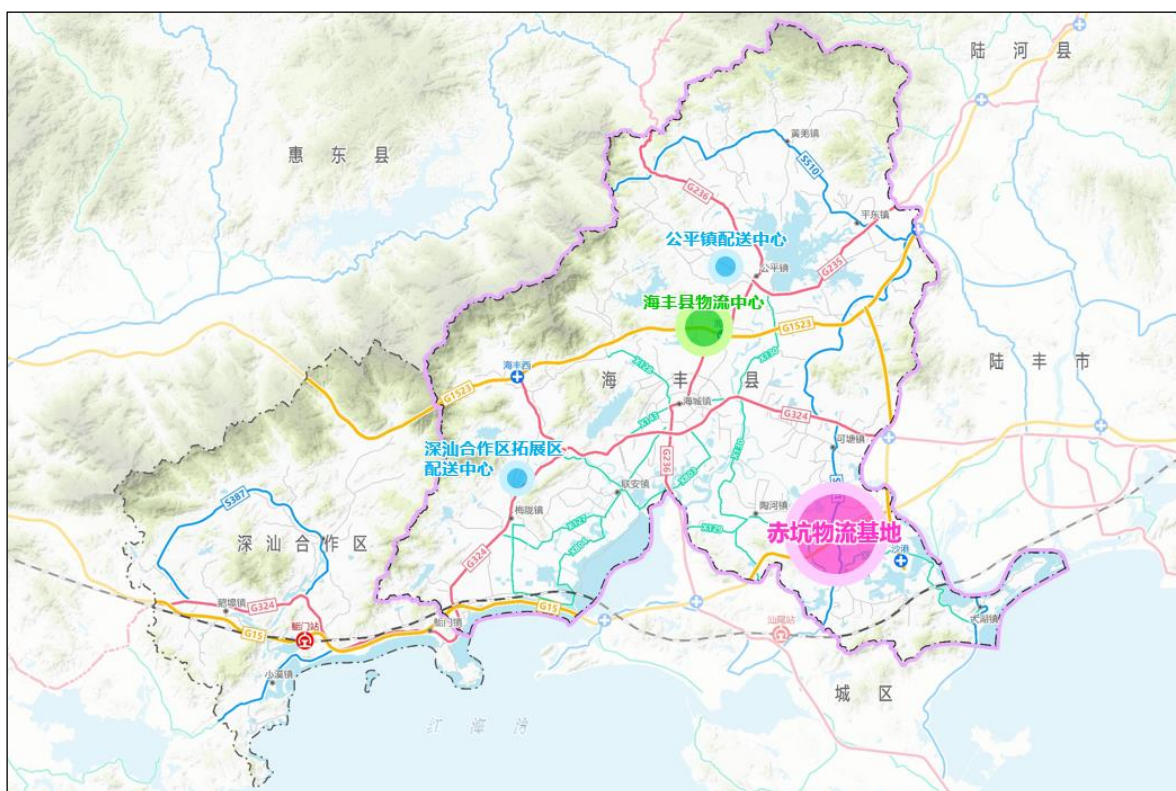


图 7 海丰县“1+1+2”物流节点规划布局示意图

2. 提高城乡物流服务能力

深化“交邮结合”，推进“快递进村”，加快农村物流建设，完善县、乡、村三级物流节点体系。支持快递、邮政深度合作，共同打造物流集散中心，共建共用，共享运力，实现物流功能叠加。探索与农村客运的合作模式，利用已有的客运场站、超市等因地制宜地开展“多站合一”物流服务，保障农村物流“最后一公里”的实现，推动农产品的“上行”与城市工业产品的“下行”。支持发展农村电商，借助网络销售平台，增强农村物流服务的供给，并培养优势电商企业，设立电商服务站，提高农村物流服务的直接通达和覆盖能力。

第二节 打造覆盖广泛的公共交通体系

1. 完善公共交通服务网络

“十四五”期间，加速构筑完善的新型城镇化公共交通体系，在已开通汕尾火车站公交线路的基础上，争取开通鲘门站公交线路。整合县城公交与乡镇客运线路资源，加强公交线路与县城中心各重要组团的衔接，实现对城区的全覆盖，对重点镇的辐射，对乡村的连接，并最终形成“1+6+N”的公交网络体系。整合重复线路，缩短班次时间间隔，增加发车频次，提高载客运输效率，根据民众的实际需求，推进公交专用道的建设，打造以人为本、公交优先的公共交通出行环境。推进实施海丰县公交专项规划，加快县城和农村公交站点（候车亭、临时站牌）建设步伐，指导相关公交公司进一步优化公交线路，逐步完善城乡公交客运网络。

2. 提高公交枢纽站服务水平

利用已有的乡镇客运站与农村客运候车亭进行功能调整，实现对城市公共交通的开放共享，保证公交场站的供给。推进海丰县一镇一站综合客运车场建设项目，增强县内镇间的联系，做到综合客运枢纽覆盖到每一个镇，具备条件的建制村通客车比例达到100%。加强公交客运枢纽与其他交通方式的衔接，保障乘客换乘舒适度，并解决“最后一公里”问题。增加站点无障碍设施的建设，满足伤残人士等特殊人群的出行需求，加强配套设施服务。加快公交站台智慧化建设，利用“互联网+交通”技术，实现车辆与平台的互通互联，为站点提供信息预报，提高民众出行的便捷与舒适体验。

第六章 构建高标准支持保障体系

第一节 发展先进可靠的现代治理体系

1. 深化行业体制改革

坚持法治引领，完善综合交通法规体系。交通法治体系方面，围绕交通运输工作规范化、程序化、法治化的目标，健全完善综合交通运输法规制度体系、重大行政决策机制，行政执法行为规范体系；交通运输管理体制改革的方面，进一步理顺交通运输管理体制，切实加大政府职能转变，处理好政府和市场关系，推进重点领域改革。强化规划协同，实现“多规合一”、“多规融合”。

2. 提升执法服务能力

建立健全学法制度，增强行政执法人员业务素质，进行系统性的法律法规知识培训，所有行政执法人员取得行政执法证后再上岗，进一步提高行政执法人员业务水平。强化窗口管理，提高服务意识，在行政服务中心政务大厅设立交通服务窗口，为群众和企业提供更规范有序、方便高效的服务环境。简化办事程序，加快推进“互联网+政务服务”建设，实现交通运输政务服务“一网通办”，进一步提高办事效率。

3. 夯实党风行风建设

强化职责职能，深入推进机关效能建设和交通运输综合行政执法队伍建设，巩固群众路线教育和“不忘初心，牢记使命”活动成果，增强干部职工争先创优、廉洁自律意识，切实解决“四风”及交通管理工作中的突出问题，

全面提高自身素质和履职能力，建设敢担当、能负重、有作为的交通队伍，促进交通运输行业快速发展。

第二节 发展数字创新的智慧交通体系

1. 提高公众出行智能化服务水平

坚持创新驱动，夯实信息化基础，以智能化推进交通运输的转型升级，促进行业治理水平不断提升。加快智慧公交系统建设，发展旅客联程运输，强化旅客联程运输公共信息服务，积极倡导“出行即服务”理念。推动“互联网+”便捷交通发展，鼓励和规范定制公交、智能停车、网约车等城市出行服务新业态发展。推动农村地区电子地图导航服务范围扩大，进一步向建制村和乡村道覆盖。加强各类出行服务信息的融合应用，利用城市公交调度系统数据、手机信令等数据，为群众出行路线安排、城市公交线网优化、运输企业运力有序投放等提供支撑。

“十四五”期间，重点推动海丰县域智慧停车系统建设，实现停车的动态监控，停车诱导，系统联动及信息化服务等。大力推进“互联网+行政执法”、信息化移动执法和非现场执法治超，积极探索执法全过程同步网络管理。



图 8 海丰县智慧停车系统布点示意图

2. 提升行业管理信息化水平

开发综合出行服务平台、综合交通协调调度与应急处置平台等系统，实现交通综合调控、运行指挥、应急处置和信息发布等业务功能，并为政府部门、运营企业和社会公众提供信息服务。推进基于互联网的交通行政许可办理、综合执法、市场监管、安全应急处置等交通监管新模式向基层延伸。推进海丰县公路、铁路、邮政、城市公共交通等监管系统联网，加快推进交通、公安、环保、质监等部门数据交换和监管行动，实现各种运输方式的信息共享，不断提升交通行业管理信息化水准。

第三节 发展节能生态的绿色交通体系

1. 推动低碳出行和节能减排

加强交通运输节能环保基础能力建设，强化车辆节能减排技术应用，加大新能源和清洁能源车辆在城市公交、出租汽车、城市配送、邮政快递等领域应用，新增或更新的公交、出租、物流配送等车辆中新能源汽车比例达到100%，并加快新能源配套设施建设。推进绿色交通宣传与文化建设，鼓励公众使用绿色出行方式，大力发展公共交通，积极倡导绿色发展、低碳出行，完善慢行设施建设。“十四五”期间，着力推动新能源公交车基本实现城乡100%全覆盖。

2. 强化生态保护和污染防治

严抓生态保护，严控施工污染，优先采用低碳、环保、节能的新材料、新技术。强化工程施工粉尘综合防治，重点推进主要作业区的大型堆场防风抑尘设施的建设。提高继续利用或再利用废旧材料的比例，积极开展废旧路面、沥青等材料再生综合利用，扩大工业废料及建筑垃圾在交通基础设施建设中的无害化处理和综合利用。强化营运货车污染排放的源头管控，推广应用高效、节能、环保的车辆装备。

第七章 保障措施

第一节 加强组织领导协调

“十四五”时期，是建设高质量现代化综合交通运输体系的关键时期，交通重大项目建设任务更多、难度更大，需要相关部门给予更大的支持，各有关部门要加强沟通配合，建立重大交通项目建设协调会商制度，及时研究协调重大项目前期工作中涉及土地、选址、环保、资金等方面的突出问题，按年度分解明确各有关部门的目标任务，确保规划确定的各项目标和任务有序推进。

第二节 强化投资机制保障

全力做好交通建设资金保障，按照“政府主导、分级负责、多元筹资、规范高效”的原则，完善政府主导的交通运输基础设施公共财政保障制度，强化各级财政保障。积极争取国家和省市专项投资补助，整合有关资源，有效利用既有建设资金，扩充融资模式，实现全县交通运输业滚动、可持续发展；以资本为纽带，积极吸纳社会资金，拓展投融资渠道。

第三节 重视相关规划衔接

注重规划与全县国民经济和社会发展规划、城镇体系发展规划、国土空间规划等相关规划的相互平衡、相互衔接。加强与县自然资源和规划局、县文广旅体局、县农业农村局等相关部门的沟通和协调，将公路、客运枢纽、物流园区等基础设施建设用地纳入国土空间规划范围。

第四节 注重人才队伍建设

加快人才队伍建设，建立健全人才使用与激励机制，强化人才资金保障，促进人才交流合作。以用人单位制度建设为载体，建立切合本单位实际的收入分配制度，加大收入分配向一线部门业务骨干倾斜的力度，大幅度提高优秀拔尖人才的收入待遇与保健待遇，鼓励和支持专业技术人员坚持走职业化、专业化道路。

第五节 提升宣传引导能力

交通运输作为关系国计民生的社会性、服务性公益事业，与老百姓的生活息息相关。应最大限度地协调用好各方各类宣传资源，让更多的干部、民众了解并参与到“十四五”交通运输发展规划的建设当中，集思广益，形成合力，使“十四五”规划落到实处。