

汕头市综合交通运输体系 发展“十四五”规划

汕头市交通运输局

2022年6月

目 录

前 言	1
第一章 发展现状与评价	2
一、“十三五”时期发展成就	2
二、存在问题	8
第二章 发展形势与要求	10
一、宏观形势	10
二、发展要求	10
三、需求预测	10
第三章 指导思想与目标	14
一、指导思想	14
二、基本原则	14
三、发展目标	15
第四章 主要任务	18
一、构建快速联通对外运输通道	18
二、打造衔接顺畅对内交通网络	21
三、夯实高水平全国交通枢纽地位	24
四、提升经济高效运输服务品质	26
五、强化智慧交通提质增效	29
六、促进绿色低碳交通发展	30
七、提升交通安全保障能力	31
第五章 保障体系	33
一、加强组织领导工作	33
二、完善行业治理体系	33
三、落实项目资金支持	33
四、深化人才队伍建设	34
五、强化资源要素保障	34

前 言

“十四五”时期是“两个一百年”的历史交汇期，是开启全面建设社会主义现代化新征程的首个五年期，也是交通强国建设的第一个五年期。当前经济发展已由高速增长转向高质量发展，面对机遇与挑战，党中央提出加快构建以国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进的新发展格局，省委、省政府在“一核一带一区”区域发展新格局的基础上做出了“双区”建设、“双城”联动的重大战略部署，市委、市政府积极对接融入“双区”建设、“双城”联动，快速推进深圳与汕头的深度协作，强化“核+副中心”动力机制，并以此形成联动互惠、双向互济的生动格局。

为把握战略机遇，完善我市综合交通运输体系，充分发挥交通运输对经济社会发展的基础性、支撑性、引领性作用，推动汕头建设成为现代化沿海经济带重要增长极、率先实现社会主义现代化，根据国家、省、市统一部署，依据《汕头市国民经济和社会发展的第十四个五年规划和二〇三五年远景目标纲要》和《广东省综合交通运输体系“十四五”发展规划》（以下简称“省‘十四五’规划”），汕头市交通运输局组织编制《汕头市综合交通运输体系发展“十四五”规划》。本规划是未来五年我市加快推进综合交通运输体系发展的总体蓝图，是制定交通运输发展相关政策、行业规划和安排重大交通建设项目与投资的基本依据。

第一章 发展现状与评价

“十三五”时期，汕头交通运输高速发展，基础设施网络进一步优化完善，综合交通运输服务水平和承载能力显著提升，行业发展取得长足进步，有力支撑了“十三五”时期社会经济快速发展。

一、“十三五”时期发展成就

“十三五”时期，汕头市扎实推进综合交通运输网络建设，着力提升运输服务水平，累计完成交通基础设施建设投资 553 亿元，高速公路密度排全省第 6，铁路实现动车进城，广澳港区二期码头、防波堤和航道二期“三大工程”全面建成，基本完成规划主要目标和任务，综合交通运输现代化水平全面提升。

（一）设施网络日臻完善

公路网络提质升级。“十三五”期末，全市公路通车里程 4034 公里，路网密度 183 公里/百平方公里，其中高速公路里程 227 公里，一级公路 314 公里，二级公路 470 公里，二级以上公路占比为 25%。

——**高速公路。**至 2020 年底，全市高速公路密度达 10.3 公里/百平方公里（全省第 6），超过全省（5.6 公里/百平方公里）和珠三角 9 市（9 公里/百平方公里）平均密度，比“十二五”时期末增长约 2 倍。甬莞、揭惠、汕湛和潮汕环线高速公路相继建成通车，形成三条往粤港澳大湾区的高速公路通道，环环相扣高速公路网基本形成，极大地推进了汕潮揭三市的同城化和一体化

发展。

——**普通国省干线**。“十三五”时期，新建成国道 324 线金凤高架桥、磊口大桥（右幅），完成国道 324 线、206 线、省道 234 线、237 线等路面改造工程及中修工程，原省养国省道基本完成升级改造。至 2020 年底，全市国道二级及以上公路占比 94.7%，省道二级及以上公路占比 57.9%。

——**农村公路**。完成农村公路建设 647 公里、安防工程 614 公里、改造危桥 55 座，实现县乡道安全隐患治理率、等级公路比率、自然村通硬化路率、农村公路路面铺装率 100%。

铁路建设顺利推进。广梅汕铁路增建二线及厦深联络线相继建成通车，实现高铁进城。汕汕铁路全面铺开，漳汕铁路启动工可编制。广澳港疏港铁路、粤东城际铁路汕头至潮汕机场段和汕头至潮州东段加快前期工作。“十三五”期末，铁路运营里程达 42.2 公里；其中，电气化铁路 35.9 公里，较“十二五”时期末年增长 46%。

港航体系升级加快。广澳港区二期工程、防波堤工程和航道二期工程“三大工程”全面建成。新增至香港、东南亚等集装箱班轮航线 4 条，具备停靠大型远洋集装箱船舶的硬件条件，初步奠定粤东港口群唯一核心港区的地位，“十三五”期末，全港 500 吨级以上泊位 37 个，万吨级深水泊位 14 个。港口货物通过能力 4222 万吨；集装箱年通过能力 198 万 TEU，港口功能从分散逐步向集中发展。

专栏一 “十三五”时期汕头市交通运输基础设施建设情况					
指 标	单 位	2015 年	2020 年	五年增加情况	
				增加量	年均增长 (%)
1.轨道交通运营里程	公里	42.2	42.2	0	0
其中电气化铁路	公里	24.6	35.9	11.3	7.9
其中高速铁路(>200Km/h)	公里	24.6	24.6	0	0
2.公路总里程	公里	3819	4034	215	1.1
其中高速公路里程	公里	76	227	151	24.5
其中二级以上公路里程	公里	767	1011	244	5.7
3.港口生产用码头泊位数	个	87	37	-50	-15.7
其中万吨级以上泊位数	个	19	14	-5	-2.1
4.港口货物年通过能力	万吨	5180.9	4222	-958.9	-4.0
集装箱年通过能力	万 TEU	117.9	198	80.1	10.9
5.中心城区城市公交车拥有率	标台/万人	5.4	15	9.6	22.7

说明：为做好内海湾整治工作，我市于2020年对汕头湾两岸码头进行了彻底整治，大部分码头通过整合搬迁，湾内港口功能主要转移到外海广澳港区。

客货枢纽协同发展。汕头站综合客运枢纽首期工程建成投用，并完成汕头站及基本站台改造，汕头站服务能力进一步提升，实现省内主要城市动车全覆盖，开通至香港高铁，实现与粤港澳大湾区互联互通。加快汕头高铁站及周边市政配套工程建设，打造汕头站综合交通枢纽。广澳国际集装箱物流中心加快建设，建成

后与广澳港区货运站打造公铁联运综合货运枢纽。

(二) 运输服务质量提升

运输保障稳中有变。“十三五”时期，汕头市客、货运输量及港口吞吐量总体呈现平稳态势。2020年，全市公路、铁路、航空客运量达1132、687、211万人次，公路、铁路、水路、民航货运量达7130、72、573、1.4万吨，港口货物吞吐量达3351万吨、集装箱吞吐量159万TEU。客运出行结构持续调整，高铁出行逐步普及，公路营业性客运量仍占主导性优势。公路营业性货运量保持较快增长，铁路及水路货运量呈现缓慢增长，港口吞吐量受外贸形势影响出现下降，但港口集装箱吞吐量持续增长。

专栏二 “十三五”时期汕头市客货运输量发展情况								
指标	单位	2016年	2017年	2018年	2019年	2020年	增加量	年均增长率
客运量合计	万人	2212	2321	2403	2918	2030	-182	-2%
公路客运量	万人	1555	1604	1635	1676	1132	-423	-8%
铁路客运量	万人	367	403	446	908	687	320	17%
水路客运量	万人	0	0	0	0	0	0	0
民航客运量	万人	290	314	322	334	211	-79	-8%
客运周转量合计	万人公里	560833	617772	640592	683527	436584	-124249	-6%
公路客运周转量	万人公里	209761	223031	227088	234191	170202	-39559	-5%
水路客运周转量	万人公里	0	0	0	0	0	0	0
民航客运周转量	万人公里	351072	394741	413504	449336	266382	-84690	-7%
货运量合计	万吨	6257	6497	7050	7679	7777	1519.6	6%
公路货运量	万吨	5405	5627	6087	7004	7130	1725	7%
铁路货运量	万吨	105	92	120	98.3	72.2	-32.8	-9%
水路货运量	万吨	745	776	841	575	573	-172	-6%
民航货运量	万吨	2.2	2	2	1.8	1.4	-0.8	-11%

货运周转量合计	万吨公里	1389751	1460876	1625060	753954	785919	-603832	-13%
公路货运周转量	万吨公里	340704	354248	404118	460800	486648	145944	9%
水路货运周转量	万吨公里	763731	814053	887701	290556	297474	-466257	-21%
民航货运周转量	万吨公里	2921	2734	2598	2598	1797	-1124	-11%
港口货物吞吐量	万吨	4985	4889.7	3963.4	3155	3351	-1634	-7.6%
集装箱吞吐量	万 TEU	124	129.9	130.7	135	159	35	5.1%

说明：2020 年受疫情影响，部分数据指标有所下降。

农村客运补齐短板。实现全市行政村通客运班车，推进农村客运公司化、规模化经营，推动城乡客运一体化和长短途客运互补经营。创新农村客运组织模式，采用早晚班车、节假日班车等灵活多样的方式，满足不同时段、不同区域农村群众出行需求。

公共交通取得长足发展。2016 年以来，全市增购新能源公交车 1686 辆，新开通公交线路 29 条。2020 年末全市公交线路 148 条，公交车 2336 辆，其中新能源公交车占 80%，中心城区公交站点 500 米半径覆盖率达到 95% 以上。至“十三五”期末，中心城区公交车拥有率 14.61 标台/万人。完成公交条例修订，强化出租车秩序整治管理，树立行业服务标杆；探索推进“巡游+网约”新模式，严格经营准入机制。

邮政发展态势良好。“十三五”期间，全市邮政行业业务总量 29 亿件，增长 10.2 倍，业务收入 171 亿元，增长 6.4 倍。其中，快递服务企业业务量增长 11.1 倍，收入增长 7.8 倍。快递业务经营许可法人企业 61 家，分支机构（分公司）103 家，全市邮政快递从业人员超 1 万人。

（三）改革创新推动发展

深化改革简政放权。取消年票制及礮石大桥、金鸿公路等 7 个收费项目，撤销普通公路收费站。承接省级下放行政职权 5 项，有效下放公路、道路客运站审批及验收事项。同时优化政务审批程序，提高审批效率。实现全国统一标准的驾驶计时培训监管服务平台省市联网。全市一、二类维修企业全部接入省汽车维修电子健康系统、数据对接率全省排名前列。

绿色交通持续发展。加快推动新能源车辆在公共交通领域的应用，完成全市公交车电动化率达到 80% 的省考核目标，出租车新能源及清洁能源占比 88.7%。强化码头岸电建设，按期完成广澳港区一期、二期工程岸电设施建设及调试，全市码头经营企业全部签订第三方船舶污染物接收协议书，船舶都具备处理油污水、污水设备设施。大力开展营运柴油车污染治理工作，建立营运车辆用车大户清单，2020 年，新增达标柴油货车 1944 辆。交通项目建筑工地全面落实“六个 100%”，深入整治运输过程扬尘、漏洒等违规行为。

智慧交通稳步推进。着力打造信息化公共交通，通过安装车载智能终端设备、建设电子站牌、开发汕头“车来了”“汕头公交”等 APP，实现了公交线路运行情况实时查询，研究制定全国一卡通及微信扫码乘车等支付实施方案，拓展乘客支付渠道，智能公交系统进一步完善。所有客运班车、三级以上客运站均可联网购票。南澳大桥实现 ETC 无感支付，如期完成 ETC 发行工作任务。

平安交通不断强化。创建“平安村口”333 个，“平安公交

线路” 129 条，完成“平安客运站”提升 1 个，完成行业安全生产专项规划、应急预案编制，开展汕头火车站、重点交通建设项目等行业综合应急演练，顺利完成重点节假日交通运输保障任务。

二、存在问题

近年来，汕头市抓住机遇集合资源，综合交通运输体系建设取得长足进步，但距离当前社会经济发展的需求仍有一定差距，供给能力、运输品质、服务水平均亟待提升，具体表现为：

（一）全国性综合交通枢纽地位有待提升

汕头是粤港澳大湾区与粤闽浙沿海城市群的支点城市，目前以高速铁路为主、高速公路为辅的衔接粤港澳大湾区与粤闽浙沿海城市群的“双快”体系尚未形成，港口向内陆辐射的能力受疏港铁路和广梅汕铁路制约，北向运输通道通而不畅，且缺乏延伸至京九铁路的主通道，难以满足全国性综合交通枢纽定位要求。

（二）区域交通互联互通水平有待加强

粤东城际铁路网络尚未形成，汕潮揭都市圈缺乏高效便捷的交通链接，不利于城市之间的资源合理配置与整合；部分区域高速公路存在短板，需进一步加密；国省干线公路街道化现象严重，过境交通与内部交通混杂，影响了公路通行能力和行车速度。

（三）多层次、一体化客货运输枢纽体系尚未形成

汕头站综合交通枢纽和广澳港区货运枢纽的枢纽功能仍有欠缺，客运交通枢纽综合化程度不高、无缝衔接不到位，物流站场体量小、能力弱，导致多式联运发展不充分，各种运输方式之间尚未能有效衔接，枢纽与产城融合不足。汕头港定位为粤东区域

集装箱枢纽港，但是整合力度不足，未能实现集约化发展，港口集疏运体系不完善。

（四）智慧交通发展尚处于起步阶段

随着汕头交通基础设施的不断完善，多种交通方式涌入并存，公共交通茁壮成长，客货运量持续攀升，交通运输系统日益复杂，既有的管理手段和方式难以满足瞬息万变的管理需求。特别是在多种交通运输方式日常运行管理、危化物运输、应急事件处理、公共交通运行、交通执法、设施养护、大型活动及重要节假日预案评估处置、部门数据信息共享等方面，智慧交通的建设落后于当前的行业管理需求。

（五）资金环境用地约束亟需破解

一是建设资金筹集困难。项目建设成本上涨，传统建设领域投资收益下行，对社会资本尤其是民间资金吸引力不强，PPP项目受现有收费政策条件限制推进难度大。地方经济相对薄弱，地方配套资金较为缺乏。二是生态环境影响制约。涉及生态敏感区、保护区等的建设项目推进困难，调规、报批等前期工作耗时长。三是用地指标相对紧张。涉及占用基本农田、用海的项目报批困难，客运站、仓储物流建设用地紧张，用地补偿费用高。

第二章 发展形势与要求

一、宏观形势

“十四五”时期是汕头比学赶超、大有作为的重要战略机遇期。国家、省大力支持汕头经济社会加快发展，汕头国家高新技术产业开发区揭牌、省赋予华侨经济文化合作试验区 24 条，都将为汕头发展带来众多“机会窗口”。汕头在国家 and 全省发展大局中的战略地位日益凸显，高效联接粤港澳大湾区和粤闽浙沿海城市群、引领汕潮揭都市圈建设、辐射推动内陆中部地区发展的枢纽作用更加突出，正逐步成为现代化沿海经济带重要增长极。新形势对我市综合交通运输发展提出了新的更高的要求，重点在于构筑大通道、完善互通网、培育主枢纽、推进智能化，同时要求更加注重衔接融合、创新驱动、改善民生、绿色发展。

二、发展要求

（一）“交通强国”战略要求汕头建设全国性综合交通枢纽

2019 年 9 月，中共中央、国务院印发《交通强国建设纲要》，提出到 2035 年基本建成交通强国。12 月，省交通运输厅被交通运输部列入交通强国建设试点单位，标志着国家在广东开展交通强国试点建设，2021 年 2 月，中共中央、国务院印发《国家综合立体交通网规划纲要》，对汕头市全国性综合交通枢纽定位标志着汕头交通运输发展进入新阶段，汕头交通运输在打造“港航为核、高速为先、公路提级、路网优化；铁路延伸、城轨突破、构建枢纽、融合发展；民生为本、平安为基、智慧交通、便捷出行”

的现代化交通运输体系的基础上，为汕头建设全国性综合交通枢纽提供保障，同时也将带动汕潮揭都市圈的整体跃升。

（二）广东省“一核一带一区”布局要求汕头加强省域副中心城市建设

2019年7月，省委省政府印发《关于构建“一核一带一区”区域发展新格局促进全省区域协调发展的意见》，其中汕头省域副中心的城市定位代表区域发展战略迈上新平台。汕头需坚持目标导向、需求导向、问题导向、效果导向，聚焦高质量发展要求，把握粤港澳大湾区和深圳先行示范区建设重大战略机遇，进一步增强汕头内生发展动力和辐射带动能力，推动与双区发展同频共振、合作共赢，加强直连直通、互联互通、多向连通的交通网络建设，提升基础设施品质，均衡通达深度，努力建设名副其实的省域副中心城市。

（三）国家综合立体交通网规划要求汕头交通向立体化、综合化发展

“十四五”时期是完善汕头市综合交通运输体系的关键时期，应全面分析和把握经济、社会、科技、人口等方面的发展状况，在科学准确地研判交通发展需要的基础上，对标发达城市交通发展特征，综合考虑交通网的物理形态属性和功能效果属性，突出布局完善、规模合理、结构优化、资源集约、衔接高效、互联互通，努力打造“宜铁则铁、宜公则公、宜水则水、宜空则空”的综合立体交通服务格局。

（四）双循环新发展格局要求汕头加快构建现代物流体系

以内循环为主体、国内国际双循环相互促进的新发展格局其实质在于以科技创新催生新发展动能，以深化改革激发新发展活力，以自力更生、高质量发展的内循环经济应对国际经济环境的极大不确定性。畅通的国民经济离不开高效的物流体系，这就要求交通运输行业加快构建现代物流体系，持续发挥好基础性、先导性、战略性、服务性作用，畅通国民经济循环。

（五）新基建要求汕头交通运输发展与时俱进

《2020年国务院政府工作报告》中首次将新基建内容纳入并提出重点支持“两新一重”（新型基础设施建设，新型城镇化建设，交通、水利等重大工程建设）建设。2021年，交通运输部印发《交通运输领域新型基础设施建设行动方案（2021-2025年）》。结合当前汕头交通运输发展的实际情况，新基建主要涉及城际高速铁路和城际轨道交通、新能源汽车充电桩、大数据中心几个方面，这要求汕头交通通过“跨界融合、共建共享、综合应用”，以智慧赋能交通，给交通发展注入新的活力，从而全面支撑现代化综合交通运输体系建设。

三、需求预测

客运方面，预计2020—2025年间客运年均增速为5.6%左右。预计2025年客运量达2666万人，为2020年的1.3倍。客运出行结构发生显著变化，高铁、民航、小汽车出行需求占比不断提升，高品质、多层次、多样化、个性化的出行需求快速增长。城市群之间、城市群内部出行需求更加旺盛，东部地区仍是我国客运需求最为集中的区域。未来汕头市客运量仍处于增长态势，但是，

由于高铁、航空的分流，运输结构的调整深入推进，营业性公路客运量将继续下降，公路客运量增速较“十三五”时期有所下降。

货运方面，随着运输网络的不断完善，货运需求增长将明显快于客运，预计2020—2025年间年均增速为7.1%左右。预计2025年货运量突破10000万吨，为2020年的1.4倍。货运结构不断调整，快递货运需求占比不断提升，煤炭、钢铁和冶金物资等大宗散货运输需求将于2025年左右达到峰值后基本稳定。高价值、小批量、分散性、时效性强的货运需求快速攀升。外贸货物运输保持长期增长态势，预计到2025年末货物吞吐量达到6200万吨，集装箱吞吐量达到300万标箱。

专栏三 “十四五”时期汕头市客货运输需求预测				
指标	单位	2020年	2025年	年均增长率%
一、客运量	万人	2030	2666	5.6
公路客运量	万人	1132	1250	2
铁路客运量	万人	687	1106	10
水路客运量	万人	0	0	0
民航客运量	万人	211	310	8
二、货运量	万吨	7777	10960	7.1
公路货运量	万吨	7130	10000	7
铁路货运量	万吨	72	116	10
水路货运量	万吨	573	842	8
民航货运量	万吨	1	2	5
三、港口货物吞吐量	万吨	3351	6200	13
集装箱吞吐量	万 TEU	159	310	14

第三章 指导思想与目标

一、指导思想

以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，全面贯彻落实党的十九大和十九届历次全会精神，深入贯彻习近平总书记出席深圳经济特区建立40周年庆祝大会和视察广东重要讲话、重要指示精神，以全方位推动高质量跨越发展为主题，以供给侧结构性改革为主线，以改革创新为根本动力，以满足人民日益增长的美好生活需要为根本目的，以《交通强国建设纲要》为行动指南，全面贯彻落实市第十二次党代会精神，认真落实《汕头市国民经济和社会发展的第十四个五年规划和二〇三五年远景目标纲要》战略部署，坚定不移服务“工业立市、产业强市”战略，构筑现代化交通运输基础设施体系，建设面向对外开放与合作、服务沿海、全省及全国的综合交通枢纽，推进交通运输全面、协调、可持续、高质量发展，为我市打造现代化沿海经济带重要发展极、率先实现社会主义现代化提供坚实的保障。

二、基本原则

——坚持民生为本。紧紧围绕国家、省、市重大决策部署，以提高人民获得感、幸福感、安全感作为交通运输发展的根本出发点和落脚点，发挥交通运输先行引领作用，推动交通基础设施与都市圈、产业集群、乡村振兴等联动发展，强化对经济社会高质量发展的支撑。

——坚持主动融入。主动融入“双区”建设、积极融入深圳

与汕头的“双城”深度协作，强化“核+副中心”的动力机制，加快汕头与双区的高效互联互通、消除时空壁垒，带动汕头经济的整体跃升。

——**坚持开放融合**。强化各方式协调衔接，推动交通运输综合化、一体化发展。引导交通运输与旅游、物流、应急综合保障等关联产业融合发展，积极培育新动能、新业态、新增长点，推动港口发展，驱动港（口）产（业）城（市）联动融合发展。

——**坚持高质量发展**。以供给侧结构性改革为主线。基础设施建设以补齐短板、优化存量、扩大增量为重点，提升设施网络服务能力和品质。运输服务从粗犷型向精细化、专业化、高效益转型发展。贯彻生态文明理念，促进交通与自然和谐共生，发展绿色交通，加快运输结构调整。提升交通基础设施网络的安全性和可靠性，提高应对自然灾害、突发事件保障能力。

三、发展目标

对外构建“3+2+2”高铁通道和“4+3+3”高速公路通道，对内加快实施“三环”粤东城际铁路骨架网和“镇镇通高速”建设。到2025年，综合立体交通网布局初步形成，基本实现汕潮揭都市圈半小时通勤、粤东1小时交通圈、粤港澳大湾区和粤闽浙沿海城市群2小时通达、与国内及东南亚主要城市3小时覆盖的“123”出行交通圈出行目标，步入高水平全国性综合交通枢纽行列。

——**公路体系更加健全**。构建“4+3+3”高速公路通道，推动实现“镇镇通高速”。公路网规模超过4144公里，其中高速公路达245公里、普通公路达3899公里。

——**铁路网络不断完善**。构建“3+2+2”对外高铁通道和“三纵”货运铁路通道，实施“三环”粤东城际铁路骨架网，市域范围铁路里程超过83公里，其中高速铁路约72.6公里，广澳港区疏港铁路与干线铁路实现有机衔接，铁路电气化率100%。

——**港口枢纽地位更加突出**。打造国家公共物流枢纽港和粤东地区枢纽港，形成以集装箱为主、以煤炭、LNG、散杂货为辅的发展格局，沿海港口年货物通过能力突破6200万吨，年集装箱通过能力达到380万TEU。

——**综合运输枢纽发展格局基本形成**。形成布局合理、能力充分、衔接顺畅的客货运枢纽场站体系。打造以汕头高铁站为主的客运枢纽格局，服务区域产业协同发展。支持港航龙头企业通过市场化方式推进汕潮揭港口资源整合，推进广澳港“一港三区”建设，加快广澳国际集装箱物流中心建设，形成以广澳国际集装箱物流中心为核心的多层次货运站场体系。

——**邮政快递业高速发展**。邮政快件业务量达到34亿件，年均增长18%，邮政业业务收入达到126亿元，年均增长7%。快递业务量达到33亿件，年均增长19%，快递业务收入达到122亿元，年均增长8%。

——**实现公共交通“1730”结构目标**。提升公共交通服务水平，中心城区公交站点500米半径覆盖率达到100%，公交车辆拥有量达到17标台/万人，城市公共交通出行分担率（含轨道交通、不含步行）提高到30%以上，基本建成“公交都市”。

——**以智慧化手段推进综合交通运输现代化**。充分发挥智慧

化手段在整合、处理、分析交通运输领域数字化信息方面的优势，构筑汕头市综合交通运输智慧管理云平台，通过共享融合、预案评估、辅助决策、智能管理等方式切实提高交通运输管理水平、提升交通运输服务质量，支撑平安交通、绿色交通、民生交通建设，全面推进综合交通运输现代化。

专栏四 “十四五”时期汕头市交通运输发展主要指标表				
指标	单位	2020年	2025年	“十四五”时期预计增加值
1.铁路营运里程	公里	42.2	83.9	41.7
其中电气化铁路	公里	35.9	83.9	48
其中高速铁路 (>200Km/h)	公里	24.6	72.6	48
2.公路总里程	公里	4034	4144	110
高速公路通车里程	公里	227	245	18
二级以上公路里程	公里	1011	1141	130
3.港口生产用码头泊位数	个	37	43	6
其中万吨级以上泊位数	个	14	17	3
4.港口货物通过能力	万吨	4222	6200	1978
集装箱年通过能力	万 TEU	198	380	182
5.中心城区城市公交车拥有率	标台/万人	15	17	2
6.建制村快递服务通达率	%	-	100	-

第四章 主要任务

围绕五年内完成投资 1000 亿元的目标，实施交通基础设施建设“十大工程”，谋划一批辐射东南沿海重要城市的铁路、高速公路项目。对外以“两高两港”为主干框架，构建连接大湾区、通达国内外的立体交通网。超前谋划“3+2+2”高铁通道，争取汕头至河源铁路纳入国家、省规划，加快广汕汕、漳汕高铁建设，高质量建设汕头火车站及枢纽一体化工程，打造全省领先、粤东最大的一站式综合交通枢纽；着力构建“4+3+3”对外高速公路通道，推动新建汕汾高速联络线、深汕东、汕汾、汕昆高速改扩建；加快广澳港区、海门港区基础设施建设，打造粤东港口群核心港区和公共物流枢纽港区。对内加快实施“三环”粤东城际铁路骨架网，谋划直达潮州、揭阳快速通道建设，完善机场紧密服务汕头的集疏运网络，打造以汕头为中心的汕潮揭半小时通勤圈。围绕“镇镇通高速”目标，完成海湾隧道、牛田洋快速通道、南澳联络线、潮汕大桥、京灶大桥等路网建设，分步实施骨干路网快速化改造，实现全市域 15 分钟上高速。

一、构筑快速联通对外运输通道

利用汕头位于国家“十纵十横”综合运输大通道和“一带一路”重要节点优势，整合各类交通方式资源，加快构建“3+2+2”对外高铁通道和“4+3+3”对外高速公路通道。

（一）完善铁路客货运输通道，提升枢纽能级

构建“3+2+2”对外高铁通道和“三纵”货运铁路通道，建

设区域铁路枢纽。按照“贯穿沿海、辐射内陆、串联港区”的总体思路，积极推进干线铁路建设，打造先进高效的区域铁路枢纽。高标准建成汕尾至汕头铁路汕头段，加快推动漳州至汕头铁路汕头段开工建设，实现汕头市向西连接粤港澳大湾区，向东连接粤闽浙沿海城市群，形成“广汕漳+厦深”沿海高速铁路双通道，全面融入国家高铁沿海大通道。联合周边地市推动区域内350公里/小时的高铁规划落地，积极谋划汕头经河源至韶关高铁项目纳入国家和省建设规划，构建汕头市北联腹地的第二通道和通往大湾区的高铁通道。以汕头广澳为物流基地，加快实施广澳港疏港铁路，启动延伸至海门港疏港铁路前期工作，完善港区集疏运体系，打造“公、铁、水”多式联运枢纽平台，提升粤东地区铁路运输综合服务水平。

专栏五 高铁通道及货运铁路骨架网

“3+2+2”对外高铁通道：

通过厦深铁路、广汕汕铁路以及汕头至河源铁路，连接深茂铁路、南广二线铁路、韶龙铁路等形成3条西向经粤港澳大湾区辐射湛江、南宁、贵阳的通道；

通过汕头至河源铁路、梅汕铁路连接赣深铁路、武广铁路形成2条北向辐射赣州、武汉的高铁通道；

通过漳汕铁路和梅汕铁路连接福厦漳铁路、梅州至龙岩铁路形成2条东向辐射厦门、合肥的高铁通道。

“三纵”货运铁路通道：规划建设广澳港、海门港疏港铁路，经广梅汕铁路连接京九铁路、瑞梅铁路、梅坎铁路等形成的辐射湘赣闽3个方向的铁路货运通道。

(二) 拓展高速公路网格局，实现镇镇通高速

推动形成“4+3+3”对外高速公路通道，实现“镇镇通高速”。配合加快潮汕环线高速公路三期京灶大桥建设，提升汕潮揭路网联通水平。针对高速公路网在澄海东部沿海片区短板问题，加快汕汾高速联络线前期工作并尽快启动建设，支撑汕头临港大型工业园六合核心区发展。推动深汕东、汕汾、汕昆高速改扩建，强化汕头市高速公路网区域性枢纽地位。谋划汕汾高速汕头火车站路段下地改隧工程，助力打造一流中央商务区。探索规划汕头至汕尾、西部加密线、南澳第二过海通道、广澳港区连接线等高速公路，积极开展前期研究，推动形成“4+3+3”对外高速公路通道，实现“镇镇通高速”。

专栏六 对外高速公路通道

“4+3+3”对外高速通道：

深汕东高速、汕湛高速、甬莞高速、汕头至汕尾高速形成的4条往粤港澳大湾区大通道；

汕头至饶平高速、汕汾高速、甬莞高速形成的3条往粤闽浙沿海城市群的通道；

汕汾高速联络线、汕昆高速、南澳第二过海通道形成的3条通往梅州、江西北向通道。

(三) 推进干线航道建设，提升粤东通航能力

提升内河航道能力，实施榕江、濠江和韩江航道扩能升级、配合省推进韩江三河坝至潮州港航道扩能升级工程，提升粤东地区沿江出海能力。依托榕江出海航道、汕头港远洋运输航线，实现与东

北亚、东南亚等港口的互联互通，强化海上丝绸之路重要门户功能。

二、打造衔接顺畅对内交通网络

加快推动粤东城际铁路建设，以轨道一体化构建汕潮揭城市群通勤体系；构筑层次分明、衔接顺畅的公路网络，推进汕潮揭区域综合交通共享互通。

（一）加快粤东城际铁路网建设

推动粤东城际轨道建设，加快实施汕头-机场-潮州-汕头与机场-揭阳“一环一射”段，力争省启动汕头至普宁城际铁路前期工作，谋划潮南-潮阳-机场城际铁路，为区域内城镇之间提供便捷、高效“公交化”客运服务，推动汕潮揭枢纽场站互联共享，实现汕潮揭地区中心城市“半小时通勤圈”。优化城市轨道交通线网规划方案，研究建立城际与城市轨道交通系统制式兼容和无缝衔接换乘体系，提升粤东地区铁路运输综合服务水平。

专栏七 “三环”粤东城际铁路骨架网

一环：汕头-潮州东城际铁路+潮州东-潮汕机场城际铁路+汕头-潮汕机场城际铁路；

二环：汕头-潮州东城际铁路+潮州东-潮汕机场城际铁路+潮汕机场-揭阳南城际铁路+揭阳南-揭阳城际铁路+揭阳-普宁城际铁路+汕头-普宁城际铁路；

三环：汕头-潮汕机场城际铁路+汕头-普宁城际铁路+潮南-潮汕机场城际铁路。

（二）推动汕潮揭都市圈路网一体化

完善城市对外通道建设。建成牛田洋快速通道工程、金砂西

路西延、汕头海湾隧道、汕北大道（凤东路）、潮汕大桥、南澳联络线一期工程、潮南区陈沙公路等项目，推动南澳联络线二期工程、汕南大道、澄饶快速路、海滨路西延等实施，谋划储备滨江大道、跨汕头湾新通道、汕头至潮州及汕头至揭阳快速路等项目，形成以汕头为中心，向市域六区一县及潮州、揭阳辐射发散的快速路网，向周边组团、产业园区、物流园区延伸辐射，支撑城市组团发展，推动实现全市域 15 分钟上高速。

完善出入口节点快速集散功能。推动沈海高速澳头、店市互通出入口改造，新增牛田洋快速通道山兜互通立交，谋划沈海高速公路凤东路互通（新津互通），提升对外出行效率，服务民生出行。推动铁路、高速公路连接线建设，畅通高铁站场和高速公路出入口与普通国省道干线“最后一公里”。

（三）提升干线公路网络整体服务水平

提质改造国省干线网。积极推进普通国省道低等级路升级改造和瓶颈路段改扩建，整体提升路网通行能力和效率，实现国道二级以上比例达 95%、普通省道三级及以上比例达 90%以上。针对国省道干线网存在街道化严重、新增部分技术等级偏低等问题，对全市国省道因地制宜按微改造、品质提升、路面改造、新改建、改线、快速化改造等分类分步实施，重点提质改造国道 324 线、国道 228 线、省道 234 线、省道 504 线、省道 235 线等一批国省道升级改造项目，完善沿线服务设施建设，提升路网基本公共服务水平。

补齐交通路网短板。以加快澄海区城市化进程为目标，建成

省道 504 线梅潭大桥、省道 503 线金鸿公路市政化改造等项目，补齐沿海和东西向通道短板；以振兴潮阳、潮南革命老区为契机，推动和成公路、省道 S235 线跨练江大桥、和平大桥复线等启动实施，加强两潮跨练江通道建设，推动汕南地区交通提质优化；以打造南澳 5A 级旅游景区为宗旨，加快南澳环岛路慢行系统和南澳祥圆公路建设。

（四）织密城乡一体畅达农村公路网

加快县乡道升级改造。合理安排建设计划，改善农村公路与高速公路和国省干线的连接状况，衔接高速公路的农村公路达三级以上，衔接国省道的农村公路达四级双车道以上。消除“断头路”，疏通“瓶颈路”，系统建好“连接线”，畅通乡镇进城下乡通道。改建一批交通拥堵严重的县乡道路和重要联系道路。提高新调升县道的技术等级和路面铺装水平。新建县道原则上按照不低于三级公路标准建设，新建乡道原则上按照不低于双车道四级公路标准建设。

深化“四好农村路”建设。推动农村公路高质量发展，向自然村延伸、向园区延伸、向景点延伸，构建广覆盖、多功能的农村交通基础设施网。推进镇至建制村“单改双”，基本实现建制村通双车道公路，全面实现镇到镇（乡）三级公路。创建一批精品示范农村公路。鼓励区、县评选省“四好农村路”示范县。建立“路长制”，落实农村公路管理职责。开展四好农村路“建养一体化”模式试点，创新管理模式。推进“美丽农村路”建设，美丽农村路连点成线、连线成网，激活农村发展资源，带动农村特色养殖业、农村电商等特色产业发展，全面助推乡村经济发展。

(五) 构建便捷融合交通旅游网

加强全域旅游的公路保障。加强交通运输与汕头市全域旅游发展总体规划的衔接，探索“交通+旅游”共融模式，构建覆盖全域的具有潮汕特色的复合型旅游网络，形成旅游公路主线、旅游公路连接线和旅游公路支线三个层次旅游公路网络，与高速公路、铁路和航空共同形成“快进慢游”旅游交通体系。

持续推进旅游公路建设。高质量分段建设广东省滨海旅游公路汕头段。加强高速公路与滨海旅游公路、旅游景点之间的连接公路建设，基本实现A级旅游景区（点）等通三级或以上公路。针对汕头拥有全省唯一海岛县和全国唯一中心城区内海湾的特点，重点对内海湾海滨路、码头等进行整治，推进环岛公路实施滨海旅游公路先行段建设，打造特色环岛路，促进“交通+旅游”融合。

加强公路旅游配套建设。推动旅游公路适当增加服务区（站、点）的旅游信息咨询、旅游商品展销等功能，展示汕头侨乡文化和旅游特色。推进南澳县环岛旅游停车系统及客运站场项目，优化旅游景区配套停车设施，打造具有南澳特色的旅游产业。

加强水路旅游配套建设。推动水上公交发展，协助打造内海湾休闲旅游精品路线、南澳海上拓展特种线，根据旅游资源和邮轮市场需求，探索谋划我市面向国内沿海航线的邮轮访问港。

三、夯实高水平全国交通枢纽地位

构筑以汕头火车站引领多点布局的客运枢纽体系和以广澳港区货运枢纽为核心的多层次货运枢纽体系，加快通用机场布局，打造高效便捷、共享互通的多层次综合交通枢纽。

（一）加快现代客运枢纽建设

完善综合交通枢纽总体规划布局。结合公路客运形势和出行习惯变化，开展《汕头市综合交通枢纽总体规划（2020-2035年）》专项规划，完善综合交通枢纽总体规划布局。鼓励以大型综合客运枢纽为载体，促进商贸金融等关联消费产业集聚发展，打造城市综合体。完善公路客运枢纽布局。调整优化新增客运站规模，集约、节约用地，推进汕头市西部交通枢纽建设。鼓励建设具有购票、取票、候车、物流等功能的旅客联程运输服务站点，开通专线客车与高铁车站无缝接驳。鼓励有条件的客运站设置专用区域，为公交线路、城际公交化线路和城乡道路客运一体化线路提供首末站服务。

推进综合客运枢纽一体化。紧抓汕汕铁路建设契机，以“站城融合”“零换乘”理念规划建设以汕头站、汕头南站、潮南站为核心的综合交通枢纽，推进枢纽一体化工程建设，促进各种运输方式顺畅衔接，优化城市功能空间布局，实现对外运输方式和城市交通运力匹配、时刻衔接，最大程度缩短旅客换乘距离和换乘时间。

增强枢纽旅游集散功能。规划市内主要的二级以上客运站集成旅游集散中心功能，规划在汕头南站建立旅游集散中心，提高旅游交通中转能力。加强客运码头与南澳旅游业的对接，为打造滨海休闲旅游基地奠定基础。

（二）聚焦港航枢纽体系建设

落实省关于强化粤东港口群发展合力的决策部署，构建布局合理、功能互补的“一主两副”港口群发展格局。以港口建设为

龙头，实施港口驱动战略，巩固提升汕头港作为全国沿海主要港口功能定位。重点发展广澳、海门外海深水港区，加大力度完善港区软硬件配套设施，全力提升港口服务水平和吞吐能力。积极推动广澳港区建成粤东核心港区和公共物流枢纽港区，继续扶持广澳港区集装箱业务发展，重点建设广澳港区三期工程、粤电汕头液化天然气接收站配套码头工程、石化码头及库区等临港产业发展，预留 LNG 资源储备港址，布局成品油及液体化工品装卸港；谋划华能煤炭中转基地续建工程，将海门港区建成粤东公用煤炭中转基地，提升汕头港大宗散货的通过能力。根据内海湾码头实际情况，优化调整湾内港区功能布局。

（三）推动通用机场规划建设

根据《广东省通用机场布局规划（2020-2035年）》，推动汕头新建通用机场选址和通用机场前期工作，及时开展机场周边配套路网规划研究，拓展通用航空新业态。

四、提升经济高效运输服务品质

坚持以人民为中心，以全链条快速化为导向，着力增强运输组织效能，不断提高旅客出行体验，推动货物运输降本增效，打造便捷舒适、经济高效的运输服务体系。

（一）构建高品质客运服务体系

城乡城际运输公交化。鼓励对于途经乡镇、行政村较多的城乡客运线路按城市公交模式运营。推动汕潮揭三市毗邻县际班线公交化运营，提高城乡道路客运车辆公交化比例，推动农村客运站（亭）与农村公路改扩建同步，实现汕头市所有区（县）城乡

客运一体化水平平均达 5A 或以上。鼓励定制客运、分时租赁、共享汽车、车辆合乘等新模式发展。优化拓展连通汕头与香港的高速水上客运航线网络。深化省际客运班线调整，争取更多往东南部省份的铁路班次经停汕头。

城市公交服务品质化。力争在“十四五”时期末实现中心城区万人拥有公交车达到 17 标台、中心城区核心区域公交站点 500 米服务半径覆盖率达到 100% 等指标，以吸引个体机动化出行和满足中高端出行需求为目标，引导多元化公共交通经营主体提升乘客出行体验，同步实现品质提升和服务增值。同时积极探索水上公交规划。继续以服务公交线网优化调整为重点，完善公交首末站和中途停靠站设施配套，优化公交运力配置和组织模式，提升公共交通出行效率。

农村客运服务标准化。根据路况条件和运输需求，在行政村“村村通客车”的基础上逐步扩大到较大自然村。对城市近郊区以及区县所在区域，提高农村客运通建制村标准（距离村委会 2 公里），有条件的地区鼓励缩短至 1 公里以内或 500 米以内。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、网约车、共享出行等服务模式向农村覆盖，实现更多的群众出行不用换乘直接进城下乡。

（二）建设现代化货运物流体系

打造粤东物流枢纽城市。推动《汕头市交通物流融合发展规划（2020-2035 年）》专项规划编制，稳步推动物流枢纽建设，构建功能明确、布局合理的多层次“轴辐式”物流网络节点体系。

努力把汕头建成辐射汕潮揭、联动粤港澳、沟通粤闽浙沿海城市群、面向国际的粤东物流枢纽城市。加强港口物流枢纽、快递物流园区规划研究，推进疏港铁路建设，加快国铁干线与汕头港重要港口枢纽的对接工作，实现海铁联运。

优化物流运输网络布局。完善物流基地、物流园区、物流配送中心三层物流节点网络。规划建设汕头广澳国际集装箱物流中心、南澳县物流中心项目及重要物流园区。建成3个以上省内具有一定规模的物流园区。

推进货物多式联运发展。加强中欧班列运输与国际陆海贸易新通道建设对接，推动疏港铁路建设，畅通海铁联运。利用铁路连通汕头港广澳港区、海门港区等主要港口港区，形成陆地作业港区，与铁路部门共同研究开展铁路集装箱运输、海铁联运等业务；探索“内河+铁路+海运”的“水铁水”多式联运方案，将广澳港区打造成为汕头港延伸服务的新平台，大力发展“铁路+仓储”运输模式，积极争取列为国家级或省级多式联运示范项目。加快推进多式联运“一单制”发展。

推进城乡货运物流一体化。继续鼓励引导乡镇客运站拓展商贸、物流、邮政快递等功能。打通物流园区、物流中心到农村的物流通道，推动交通物流、农业、旅游业、电商产业融合发展，探索形成农村货运物流专线组织模式。研究建立城乡一体的物流公共信息服务平台。

完善邮政基础网络。根据汕头市乡镇村划分模式和自然村分布特点，拟定普遍服务网点及其网络布局模式，巩固乡镇邮政网点

100%全覆盖成果，加强邮政普遍服务网点的村镇普及和布点优化，提高自然村、行政村邮政快递网点覆盖率。从快递下乡到快递进村，到“十四五”时期末建制村基本实现“村村通快递”。

五、强化智慧交通提质增效

建立汕头综合交通运输智慧管理云平台。充分发挥智慧化手段在整合、处理、分析数字化信息方面的优势，探索构建汕头市综合交通运输智慧管理云平台，在危化物运输、应急事件处置、公共交通运行、枢纽站场运行监管、交通执法、标准化施工、设施养护、大型活动及重要节假日预案评估处置等方面实现交通服务智能化、运输组织高效化和交通管理精细化，切实提高交通运输管理水平、提升交通运输服务质量。

推动交通基础设施新业态。推动交通基础设施网、运输服务网、能源网和信息网络融合发展，推广各类智能终端在公路、铁路、航道、港口、城市公交线网等交通基础设施的布局和应用，构建先进的交通信息基础设施，全面提升交通数字化水平。到2025年，实现5G覆盖汕头市境内的高速公路服务区和主要高速公路路段。

推进公众出行服务智慧化。持续完善汕头智能公交系统及查询软件服务功能，支持互联网企业、交通运输企业加强跨行政区域合作，助力汕头打造新型智慧城市。通过提供涵盖运输、停车、租赁、修理、救援服务等领域的综合信息服务，实现交通出行大数据共享共用，加快资源共享、交通互通、产业互动。

提升货运物流信息化服务。鼓励汕头市货运物流企业深化信

息资源共享、共建信息平台，支撑货源、运力、场站设施等资源跨市域一体化配置，并充分利用和不断完善既有专业化多式联运信息平台，拓展公铁水、水水等多式联运信息服务，构建覆盖多式联运全链条信息服务平台。

六、促进绿色低碳交通发展

推进绿色客货出行。推进多式联运型基础设施建设项目，提升城市公交机动化出行及绿色出行比例，力争到 2025 年公共交通机动化出行比例达到 30%以上。持续推动发展旅客联程联运和货物运输结构调整，促进集约高效低碳客货运输方式发展。

加强交通设施生态保护。把生态保护理念贯穿到交通基础设施规划、设计、建设、运营和养护全过程。开展交通基础设施生态修复，实施交通廊道绿化行动，在铁路、公路、航道沿江沿线大力开展绿化美化行动，提升生态功能和景观品质，支撑生态廊道构建。

推广节能环保设施设备。推广应用节能环保型运输装备，加快淘汰高能耗、高排放的老旧设备，推动纯电动化车辆延伸到出租汽车、城市配送、城乡物流等。到 2025 年，汕头市新增及更新公交车 100%使用新能源车型。电动汽车充电设施覆盖主要公交首末站、三级以上客运站。

建设绿色交通示范工程。新建高速公路、港口码头、航道及枢纽场站争创省绿色示范工程、品质工程，贯彻集约、节约、可循环、可持续要求，探索绿色施工模式。严格施工环境保护，严控施工污染，优先采用低碳、环保、节能的新材料、新技术。

健全绿色交通体系建设。推进绿色交通标准化建设，在交通建设等技术规范中严格贯彻绿色循环低碳要求。逐步建立汕头市交通运输绿色发展机制及考核评价指标体系。积极培育交通运输节能环保技术服务市场，大力推广合同能源管理。研究探索包含交通运输企业及社会公众交通活动的碳排放交易体系，积极引导交通运输企业参加碳排放交易试点，推进碳排放权交易市场建设。

七、提升交通安全保障能力

提升交通本质安全水平。全面增强交通基础设施本质安全，完善覆盖规划、设计、建设、运营、维护、更新、应急救援等各环节的全生命周期发展模式，落实质量安全终身责任制，实施全过程质量安全监管，谋划成立交通建设工程质量安全服务机构。持续加大交通基础设施安全防护投入，持续推进安全隐患排查治理体系化建设，坚持建养并重，强化预防性养护工作，加强干线公路和农村公路养护力度，提高耐久性、可靠性和使用寿命。农村公路年均大中修比例不低于5%。县乡道安全隐患治理率基本达到100%。提升城市综合防护能力，兼顾人民防空需求，重大交通枢纽工程预留人防警报用房。

加强运输秩序监管制度。重点抓好客运站、城市公交、水上客运、高速公路、港口危险货物、超限超载、重点工程等隐患排查治理与专项治理，深化构建“两客一危”、港口危化品、公路港口建设工程等重点领域动态监管和安防防控双重预防机制建设，实现北斗、GPS和监控探头全覆盖，督促汽车客运站落实实行全员安全生产责任制度的要求。

完善交通安全责任体系。综合运用法律、经济和行政手段，督促企业落实主体责任。继续对规模企业安全生产诚信等级进行达标考核，确保到 2025 年汕头市内主要客货经营企业安全生产诚信等级评定率达到 100%。建立安全生产违法行为信息库及相关管理制度，形成部门间违法违规行相互通报机制。

第五章 保障体系

一、加强组织领导工作

加强党的全面领导，充分发挥党总揽全局、协调各方的作用，建立统筹协调工作机制，强化部门协同、上下联动、军地互动，整体有序推进建设工作。按照规划目标和重点任务，大力组织实施一批事关全局和长远发展的综合交通运输建设重点项目。与市相关部门加强沟通配合，加强交通运输与住建、自然资源、人防、生态环境、水利、海洋渔业等有关规划的协调和衔接，建立交通项目规划和综合运输服务的常态化协调机制，将交通重大项目推进的相关工作任务完成情况纳入年度考核范畴，形成共同推进的工作格局，确保各项目标和任务有序推进。

二、完善行业治理体系

构建完善合理的“大交通”管理体制，实现交通运输主管部门负责本区域内综合交通运输的规划、建设与管理，统筹地方铁路、轨道交通的发展，理清理顺交通运输事权和职责，发挥交通运输规划在各类专项规划中的先导性和基础性作用。明确和落实地方政府对普通公路建设和养护管理的主体责任，推行普通国省道、农村公路的建设、养护一体化管理。

三、落实项目资金支持

建立健全持续稳定的交通基础设施公共财政保障制度，用好用足国家及省级相关的资金政策。积极争取国家关于铁路、国道、综合交通枢纽、多式联运、公交都市、绿色交通等方面的资金扶

持政策。争取省级财政、一般债、专项债等的支持力度。研究重点领域资金补助和财政贴息等政策。拓宽项目资本金来源，鼓励社会资本参与，健全资本进入和退出的机制与渠道。促进交通项目与土地综合开发、旅游等经营性项目一体化开发，推动交通运输新业态新模式发展。充分运用金融工具盘活存量优质资产。加强交通运输行业隐性债务风险防控。

四、深化人才队伍建设

培育高水平交通科技人才。坚持高精尖缺导向，培养交通科技创新人才，支持各领域各学科人才进入交通相关产业行业。打造素质优良的交通劳动者大军。弘扬劳模精神和工匠精神，造就一支素质优良的知识型、技能型、创新型劳动者大军。建设高素质专业化交通干部队伍。注重专业能力培养，增强干部队伍适应发展要求的能力，加强优秀年轻干部队伍建设，打造一支忠诚干净担当的高素质干部队伍。

五、强化资源要素保障

在国土空间规划中按照白名单制度，预留预控公路、铁路、港口、机场、管道等综合交通基础设施用地条件，处理好交通用地与“三区三线”的空间关系。强化资源要素保障，加强综合交通与生态环境、水利、人防和住建等专项规划的沟通衔接，为汕头市“十四五”时期乃至中长期综合交通基础设施建设打下良好基础条件。