

五华县人民政府办公室文件

华府办〔2022〕13号

五华县人民政府办公室关于印发五华县 综合交通运输体系“十四五” 发展规划的通知

各镇人民政府，县府直属和中央、省、市属驻五华各单位：

《五华县综合交通运输体系“十四五”发展规划》已经2022年第17次县政府常务会议审议通过，现印发给你们，请认真组织实施。实施过程中遇到的问题，请径向县交通运输局反映。



五华县综合交通运输体系 “十四五”发展规划

目 录

前 言

一、发展基础

（一）主要发展成就

- 1.综合交通网络日益完善
- 2.运输服务保障稳步提升
- 3.行业管理日益规范

（二）主要存在问题

- 1.交通基础设施短板依然明显
- 2.运输服务水平有待提升
- 3.支持保障力度有待加强

二、发展形势

三、总体要求

（一）指导思想

（二）规划原则

（三）发展目标

四、主要任务

（一）建设高品质综合立体交通网

- 1.高铁机场并驾齐驱

- 2.高速公路高效互联
- 3.普通干线持续优化
- 4.农村公路提质增效

（二）构建优质便捷的运输服务体系

- 1.打造高品质客运服务体系
- 2.构建高效率货运物流体系

（三）打造特色旅游交通

（四）构建可持续发展支撑体系

- 1.智慧交通体系
- 2.平安交通体系
- 3.绿色交通体系

（五）完善行业管理支撑体系

五、实施安排

六、政策保障

附表 1 五华县综合交通运输体系“十四五”重点建设项目

附表 2 五华县“十四五”期交通基础设施投资计划

附图 1 五华县综合交通网络现状图

附图 2 五华县综合交通运输“十四五”规划布局图

附图 3 五华县干线公路规划布局图（行政等级）

附图 4 五华县干线公路规划布局图（技术等级）

前 言

“十四五”时期是我国开启全面建设社会主义现代化国家新征程、向第二个百年奋斗目标进军的第一个五年，是我在全面建设社会主义现代化国家新征程中走在全国前列、创造新的辉煌的重要开局期；也是梅州市奋力开创苏区振兴发展新局面、全面建设社会主义现代化新征程的关键起步期。交通运输是国民经济中基础性、先导性、战略性产业，是重要的服务性行业。五华县委、县政府高度重视交通运输发展，坚持以交通先行引领五华高质量发展，在新时代、新起点、新征程上奋力谱写交通强国的五华篇章。

《五华县综合交通运输体系“十四五”发展规划》(以下简称《规划》)是五华县政府确定的重点专项规划之一。《规划》以《五华县国民经济和社会发展第十四个五年规划纲要》和国家、省、市、县相关规划为指导，根据五华县委县政府的系列战略部署，围绕构建安全、便捷、高效、绿色、经济的现代化综合交通运输体系，明确“十四五”时期五华县交通运输的发展目标、重点任务和政策取向，是政府部门履行职责的重要依据，是指导今后五年五华县综合交通运输发展的纲领性文件，为巩固决战决胜脱贫攻坚成果、推动高质量建设“工匠之乡·宜居五华”提供有力支撑，推动五华老区苏区振兴发展。

一、发展基础

（一）主要发展成就。

“十三五”时期，在县委、县政府的正确领导下，五华县牢牢把握广东省促进粤东西北地区振兴发展的战略机遇期，紧紧围绕“十三五”确定的发展目标和重点任务，主动作为，克难奋进，聚焦加快综合交通基础设施建设，着力提升运输保障能力，较好地完成了各项目标任务，为加快推进五华县高质量发展提供有力支撑。

“十三五”期间，五华县完成交通基础设施投资约 141 亿元，其中，高速公路投资约 92.74 亿元，占投资总额的 65.8%，普通国省干线公路投资约 8.81 亿元，占投资总额的 6.2%，县乡公路 29.81 亿元，占投资总额的 21.1%，农村公路投资约 9.32 亿元，占投资总额的 6.6%。

“十三五”时期，五华县公路通车总里程达到 4054.6 公里，全市排名第一；其中高速公路通车里程 178.1 公里，全市排名第一；普通国道 206.5 公里，其中二级以上公路达到 100%，普通省道 420.4 公里，其中二级以上公路占比达到 65.6%，三级以上公路占比 85.8%。基本形成以高速公路为骨架，国省干线为脉络，农村公路为补充的综合运输体系，交通设施详细指标见专栏 1。

专栏 1 五华县“十三五”交通基础设施指标

项目	单位	2015年	2020年
1.铁路营运里程	公里	22	22
2.公路通车里程	公里	3246.5	4054.6
其中高速公路里程	公里	77.1	178.1
其中国道里程	公里	25.6	206.5
国道二级及以上比例	%	100	100
其中省道里程	公里	269.1	420.4
省道二级及以上比例	%	100	66
其中农村公路里程	公里	2755.7	3222.8
3.建制村通客车比例	%	60%	100%
4.城区公交车万人拥有量	辆/万人	0.2	0.95
5.城区公交线路	条	2	4
6.城区公交车数量	辆	5	20

1.综合交通网络日益完善。

(1) 高铁、机场建设蓄势待发。

“十三五”期间，五华县积极配合省和梅州市建设计划，全面推进梅州至龙川高铁项目五华段前期工作，在与梅州市委、市政府的正确领导下，五华县委、县政府的共同努力下，成功争取高铁在华城设置站点，并全面完成了沿线的征地拆迁工作，高铁建设稳步推进，五华迈入“高铁时代”指日可待。通用机场建设进程加快，五华县通用机场已经纳入广东省重点工作项

目并于 2017 年获得民航中南局的场址批复，机场建设工作正稳步推进。

（2）高速公路网络不断完善。

“十三五”期间，全县高速公路建设完成投资 92.74 亿元，新建高速里程约 101 公里，高速公路网络雏形逐渐显现。2017 年 9 月济广高速五华段建成通车，不仅填补了五华县县域南北向无高速通道的空白，同时也进一步强化县城与北部、南部地区的联系；2020 年 11 月梅汕高速五华至陆河段建成通车，进一步加强梅州市南向通道纵深拓展的能力，支撑实现五华快速融沿海经济带建设；全力推进大丰华高速丰顺至五华段建设。至 2020 年底，五华县高速公路里程达到 178 公里，较“十二五”增长 130%，高速公路密度达到 5.5 公里/百平方公里，高速公路里程和高速路网密度居全市第一。

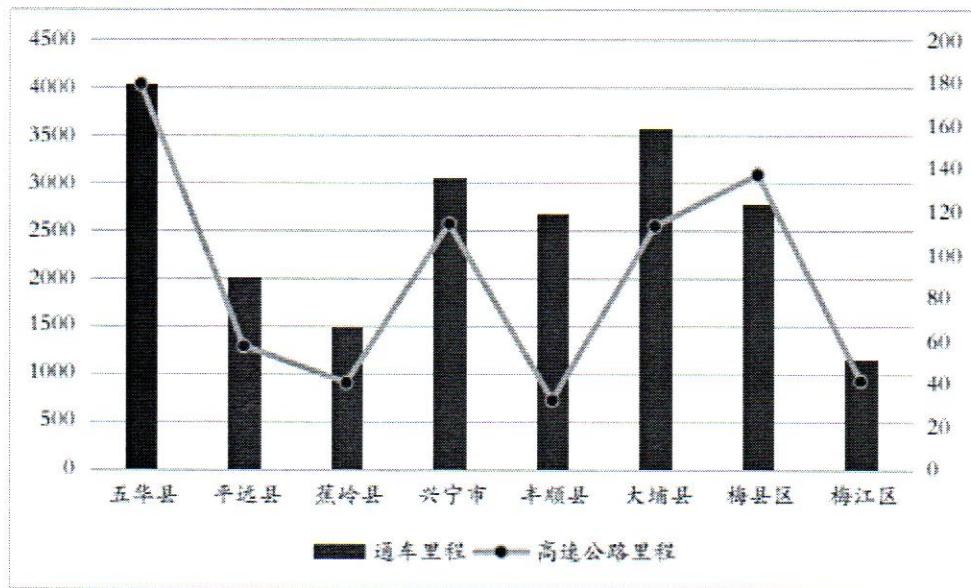


图 1 2020 年梅州市各县区公路概况

（3）普通国省道网络持续优化升级。

把握普通国省道规划修编的机遇，努力争取、积极协调，实现新增国道 180.9 公里，新增省道 132.7 公里，实现普通国省道覆盖全县所有乡镇。全面推进国省道提质升级工作，“十三五”期间，全县普通国省道建设约完成投资 10 亿元。改善国省道瓶颈路段，完成 G355 五华水寨至安流段、S223 周江冰坎至华阳新田等项目；提高新升省道路况，完成 G238 五华双璜至猫塘坳段、S120 五华长布至大田段、S239 枫林塘至罗湖段等项目的路面改造工程。

至 2020 年末，五华县普通国省道里程为 626.8 公里，其中国省道二级及以上公路比例为 76.9%。

（4）“四好农村路”建设取得新成效。

全面推动“四好农村路”建设高质量发展，“十三五”期间，县乡公路建设完成投资 29.81 亿元。完成县乡公路建设 120 公里，农村公路硬底化建设 1200 公里，通乡镇和建制村“畅返不畅”路段整治 119 公里、窄路基路面加宽改造 153 公里，公路安全生命防护工程 2200 公里，危桥改造 15 座。全面提升公路规模品质，优化农村公路功能，完成琴江生态景观大道、周江冰坎至华阳新田、兴华高速五华互通至县城连接线、环城大道至琴江公路、汕湛高速华阳互通至龙村连接线等路段改造。2018 年制定《五华县创建省“四好农村路”示范县工作方案》，2020

年印发《五华县 2020 年“四好农村路”建设攻坚工作方案》，同年成功争创“四好农村路”省级示范县，为五华县实施乡村振兴战略、打赢脱贫攻坚战提供有力支撑。至 2020 年末，五华县农村公路总里程达到 3224.3 公里，全县建制村通等级公路比例达 100%，建制村通双车道公里比例达 20%。

2.运输服务保障稳步提升。

(1) 公共交通服务稳步提升。

倡导“公交优先，绿色出行”的发展理念，加快发展城市公交，优化城市公交环境。颁布实施《五华县域城乡公交一体化建设规划》，积极推进公交优先的现代化公共交通体系建设。截至 2020 年末，全县拥有公交车 20 辆，其中电动公交车 6 辆，开通公交线路 4 条，覆盖县城及县城规划区域、学校、医院等地区，公交线路总里程 33 公里。扎实推进村村通客运工作，结合实际投入预约式车辆，完成全县 100% 行政村通客车任务。

(2) 邮政服务能力显著增强。

“十三五”期间，五华县邮政协发展迅速，基础设施服务能力持续增强。至 2020 年底，五华县拥有各类邮政网点 23 处，较“十二五”末增长 4.5%。邮政业务规模逐年上升，2020 年五华县邮政业务总量累计完成 1.14 亿元，同比增长 5.86%，相较于“十二五”末增长 12.5%，行业迅猛增长。

3.行业管理日益规范。

（1）加强规划引领作用。

“十三五”时期以来，五华县坚持“交通发展，规划引领”的发展理念，实现交通行业发展有规可依。完成《五华县域城乡公交一体化建设规划》的编制，进一步加强公交优先的发展战略。编制《五华县乡村振兴农村公路发展规划（2018—2022年）》，引导五华县农村公路科学、有序发展。落实国土空间规划体系“多规合一”的工作要求，积极开展重大交通基础设施项目的国土空间控制规划，协调处理与“三区三线”空间关系，为项目的建设实施做好战略性空间通道预留。出台《五华县推进绿色交通示范县三年行动工作方案》，推动全县交通运输行业提质增效、转型升级，为全力打造绿色交通示范县提供保障。

（2）强化交通执法手段。

“十三五”时期，全力抓好综合行政执法工作，严格落实上级执法工作部署，加大执法力度，细化路政管理，开展交通综合行政执法工作。通过电视、广告牌、座谈会和企业走访等方式加强对治超和打击非法运营工作的宣传，营造综合执法良好氛围。加强跨部门联合工作，在市局指导下，联合公安交警积极开展市县两级联合执法行动，到G205、S228、S238、S120规定巡查路段及高速公路收费站周边公路等运输线路开展执法巡查。

（3）加强行业市场监管。

贯彻落实省、市、县及上级交通主管部门有关做好节假日运输工作的指示精神，认真抓好春运、清明、“五一”、端午、国庆等假日旅客运输工作，专门制定出工作方案和道路运输保证应急预案，严格执行“以客为主、科学组织、协调配合、安全有序”的指导原则，圆满完成各项工作任务。加强公交车出租车管理，做好万通出租公司 40 部车辆的更新续期工作，并根据城市发展需要，新开通第 4 路公交线路。

（4）平安交通稳步推进。

“十三五”期间，五华县持续开展各类专项整治行动。紧抓安全生产责任，强化企业安全生成主体责任。加强对客运站场的监督管理，认真履行“三把关、一监督”职责。积极排查安全隐患，加强客货道路运输、危险化学品运输和在建交通工程等交通运输重点领域的隐患排查。强化危货运输管理，制订专项行动实施方案，加大与交警等相关部门联合整治道路运输安全秩序的工作力度，严厉打击超限超载、无证经营客、货运，违规搭客等非法从事道路运输的行为，消除道路运输安全隐患，防止重特大道路交通事故的发生。

（二）主要存在问题。

1. 交通基础设施短板依然明显。

融湾高铁大通道未形成。梅州至龙川高铁五华段目前正在全速建设中，预计十四五期内建成通车，因此以高速铁路实现

与大湾区的快速衔接仍尚需时日。五华作为梅州市融湾通道的首要节点城市，目前主要通过东西横向的汕湛高速与大湾区衔接，通达时间仍需3~4小时。

高速公路网络布局不完善。目前五华境内有济广高速、长深高速、汕湛高速、梅汕高速、华陆高速、丰华高速等6条高速，但是五华县地域广阔，高速公路网密度仅为5.5公里/百平方公里，低于广东省5.83公里/百平方公里的平均水平，而且高速公路网络服务范围偏东部，县域中西部的长布、周江等地区仍是高速公路的覆盖盲区，服务中西部生态旅游发展能力有限。

普通公路技术等级偏低。全县普通公路整体技术水平仍然不高，低等级公路比重偏高。新升国省道等级和路况较差，仍亟需升级改造。从全路网来看，低等级公路体量较大，尤其是农村公路，截至2020年仍有低等级公路约3266公里，其中四级公路近3036公里，从低等级公路的体量上来看排在全市首位。同时国省干线街道化问题也是日益凸显。

2. 运输服务水平有待提升。

公交客运服务有待提升。以公共交通为导向的发展理念仍需继续强化，公交线网未有效覆盖城区范围，公交线网布局有待进一步优化。公交车数量总体不足，城区万人公交拥有量较低。公交基础设施有待改善，县城公交站点大部分为简易站点，缺乏遮雨棚等候车设施。新型节能公交的配套充电站、停车场

建设亟待加强。

枢纽站场体系建设滞后。对外客运枢纽方式较为单一，目前仅以公路为主，以铁路为代表的综合客运枢纽尚未形成。而且现有的公路客运站等级普遍较低，已建的五华汽车客运站位于城区中心，受制于用地和交通已无法适应未来发展。公路货运站、物流园区尚未形成规模，难以适应今后经济社会的需求。

货运物流发展基础薄弱。缺乏完善的物流发展体制机制支撑，也缺乏物流园区平台与信息化平台支撑和龙头型物流企业来带动。物流基础设施和网络不够完善，基础设施衔接水平不高。

3.支持保障力度有待加强。

建设资金和用地紧缺。随着征拆标准、水土防治要求、材料和人工单价的提高，交通建设成本的不断提高，交通建设资金紧缺问题日益严峻。五华县经济基础较差，地方配套资金不足，本级交通建设财政预算少，仅靠争取上级（补助）资金推动，缺乏长效可靠资金来源。用地指标方面，新增建设用地指标控制越来越紧，用地供需矛盾紧张。

重大项目推进缓慢。重大项目前期立项除了要完成规划选址研究、地界勘探、水土保持方案报告书编制及审批等工作，涉及多个部门审批环节外，还要涉及省、市的审批进程，协调难度大、周期长。征地拆迁涉及部门单位较多，牵涉群众利益

较大，地方镇政府征地拆迁难度大、费用高，影响项目实施工作。

二、发展形势

“十四五”时期是我国经济社会发展的重要历史性窗口期，也是五华县推动高质量发展，振兴老区苏区建设的快速发展期。新阶段下经济社会发展面临新形势、新任务，机遇与挑战的交织并存，对五华县综合交通运输发展提出了新要求。

（一）落实交通强国战略，要求大力推进综合立体交通建设。

建设交通强国是以习近平同志为核心的党中央立足国情、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月召开的广东省交通强省建设大会对推进交通强省工作进行了全面部署，会议指出需科学把握“先行官”的定位、综合交通的方向、效益评估的标准和安全发展的底线，围绕打造新发展格局战略支点系统谋划推进，奋力推动全省交通建设高质量发展。

作为推进交通强国建设的重要载体，综合立体交通网是交通基础设施最高层次的空间网络，包括各种运输方式的主要通道和节点，是布局完善、规模合理、结构优化、资源集约、衔接高效、互联互通的海陆空骨架网络。因此，构建安全便捷高

效绿色经济现代化综合交通体系，发展人民满意交通，是实施国家战略的政治要求。

(二) 支撑双循环新发展，要求加快交通运输实现高质量发展。

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”，是中央充分结合当前国内国际形势发展提出的重要战略部署。交通运输作为重要基础领域和先行领域，要继续保持基础设施和服务能力适度超前配置，为形成双循环的新发展格局提供坚强的保障。五华县需保持交通基础设施较快甚至适度超前的发展速度，充分发挥交通运输基础设施对拉动国内需求，稳定经济增长的促进作用。要打通“大动脉”、畅通“微循环”，拓展交通运输网络的覆盖深度和广度，建设现代物流体系，提高运输保障能力，强化五华融入国内国际双循环的通道支撑。

(三) 区域发展新形势，要求打造快捷高效的综合运输通道。

随着国家粤港澳大湾区、深圳中国特色社会主义先行示范区的“双区战略”的持续推进，以及省以同等力度支持广州“四个出新出彩”工作部署的逐步推动，进一步巩固和提升了深圳、广州在湾区城市中的核心和引擎作用。五华要主动服务融入粤港澳大湾区、深圳先行示范区建设，积极对接广州“四

个出新出彩”，应以基础设施建设为先行，谋划建设战略型、网络型交通基础设施，加快“两高一场”等重大项目建设，推动发展条件稳步改善，实现与大湾区基础设施的快速衔接、互联互通。

（四）县域发展新格局，要求构建外联内畅的综合交通体系。

为加快实现五华振兴发展，破解城乡协调发展不均衡，在认真分析、落实省委“一核一带一区”新发展格局基础上，五华县提出“一城两带四区”的发展战略，根据资源优势、综合交通、园区位置、基础条件等特点和变化，推进城乡空间布局、产业发展、基础设施等高效统筹，推动形成“城+带+区”多点支撑、发展优势、协同联动的发展新格局，统筹推进五华县域经济发展。因此，亟需构建支撑五华新战略发展的综合交通体系，提高组团之间、县际之间、城乡之间的可达性和连通度，畅通县域交通“内循环”“微循环”，推动区域、城区、乡镇交通协调发展达到新高度。

全域旅游发展新格局，也要求大力推进交通和旅游融合发展，不断完善旅游交通设施，依托综合交通运输体系提升旅游交通服务品质，创新红色旅游、生态旅游、文化旅游、体育旅游产品，利用市场机制推动“交通+旅游”综合开发，为全域旅游发展提供有力支撑。

（五）行业发展新趋势，要求推动行业创新发展。

新一代科技革命和产业变革方兴未艾，未来交通系统智能化、绿色化、无人化、共享化发展态势日趋清晰。五华县要落实新型智慧城市建设行动方案，实施智慧交通创新工程，加快应用先进适用技术与交通运输行业深度融合，打造数字化、网络化、智能化的交通网络，满足出行即服务的需求。要利用科技手段提升交通运输安全发展水平，强化系统性风险防控，健全完善安全应急保障体系。要利用新科技、新材料加强资源节约集约利用，优化交通基础设施布局，提供绿色化、低碳化综合运输服务。

三、总体要求

（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，深入贯彻党的十九大和十九届历次全会精神，深入落实习近平总书记对广东重要讲话和重要指示批示精神，认真落实省委省政府“1+1+9”工作部署和梅州市“12345”工作举措。全力抢抓“双区”建设战略机遇，发挥中央支持老区苏区发展的政策优势，以加快构建现代综合交通运输体系为核心，以深化供给侧结构性改革为主线，以改革创新为动力，助力构建国内国际双循环体系。

认真落实《交通强国建设纲要》及广东交通强省建设大会

工作部署，构建五华县现代化综合交通体系，提升交通基础设施互联互通水平，主动融入粤港澳大湾区建设。围绕梅州市第八次党代会，五华县第十四次党代会的相关指示精神，以加快推进梅州苏区全面振兴为指引，落实县委“551”工作部署，构建五华县“一城两带四区”高质量发展新格局，进一步凸显五华县作为梅州融湾桥头堡区位优势。为实现“工匠之乡、宜居五华”新蓝图，打造成为梅州市域经济增长之星提供坚实保障。

（二）规划原则。

1.服务重大战略。支撑“一带一路”、融入“双区”等国家重大战略，落实省“一核一带一区”、乡村振兴发展等工作部署，加快交通基础设施对接，深化互联互通、直连直通，构建多元开放、畅顺快捷的交通网络，更好发挥交通运输的先行引领和支撑保障用。

2.坚持人民满意。坚持以打造人民满意交通为主旨，以促进民生改善为出发点和落脚点，体现社会期盼、群众智慧、基层经验，补齐交通运输短板，深化交通基本公共服务均等化，使交通运输发展成果更多更公平惠及人民群众。

3.突出统筹融合。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、物流等关联产业融合发展。

4.弹性适应预留。应对重大技术变革对交通出行、城市空间

结构和土地利用的影响，加强通道的空间预控，规划战略性空间储备用地，提高空间的包容性。

5.强化绿色安全。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。

1.总体目标。

到 2025 年，加快补齐五华县综合交通短板，以高速铁路、高速公路为骨架，普通铁路、国省干线为脉络，县乡公路为基础，高铁站、机场等枢纽为节点，构建外联内畅、高效优质，有力支撑五华产业平台的综合交通体系，基本形成“306090”交通时空圈，实现五华交通大跨越、迈上新台阶，打造成为区域性交通枢纽，为构建“一城两带四区”城市发展格局，打造成为梅州市域经济增长之星提供更坚实的保障。

“306090”交通圈：93%的乡镇 30 分钟通达高速公路出入口；中心城区与各乡镇、重要产业园区等重要组团之间 60 分钟通达；90 分钟通达大湾区、汕潮揭都市圈。

展望至 2035 年，交通综合竞争力取得跨越式提升，外联内畅、立体互联的现代综合交通运输体系更加完善。梅州融湾桥头堡的区位优势更加凸显，有力支撑五华县经济社会发展。

2. 具体目标。

高速铁路：建成高铁里程 29 公里，梅州至龙川高铁五华段实现运营通车；

高速公路：高速公路总里程达到 203 公里，建成大丰华高速丰顺至五华段约 25 公里；

普通公路：普通公路总里程达到 4097 公里；省道三级以上公路比例达到 90%；建制村通双车道四级公路比例达到 100%

公共交通：城区公交站点 500 米覆盖率超过 85%。新能源公交车使用率达到 100%。

详细规划指标见下表。

序号	指标	单位	2020 年	2025 年
1	铁路总里程	公里	22	51
	其中高速铁路里程	公里	0	29
2	公路总里程	公里	4054.6	4300
	其中高速公路里程	公里	179	203
	其中省道三级及以上公路占比	%	85.8	90
	其中具备条件建制村通双车道公路占比	%	20	100
3	城区公交线路	条	4	6
4	城区公交车辆数	辆	20	36
5	新能源公交车占比	%	30	100

6	通用机场	个	0	1
---	------	---	---	---

四、主要任务

(一) 建设高品质综合立体交通网。

1. 高铁机场并驾齐驱。

积极推动融湾向海铁路建设。围绕融湾2小时交通圈的目标，全力推动梅州至龙川高铁项目五华段的建设，实现高铁零突破，进一步缩短五华与粤港澳大湾区主要城市及与梅州市城区的时空距离。积极配合推动梅州至汕尾铁路项目五华段研究工作，打开五华融入沿海经济带建设新通道，提升区域互联互通水平，提前谋划五华境内的站点设置，争取在五华城区及五华南部分别设站，改善五华南北经济发展不平衡；高效利用普速铁路，依托梅州国际无水港和梅州综合保税区的联动发展，积极推动广梅汕铁路电气化改造，进一步开发广梅汕铁路货运价值，提高普通铁路的通行能力，打通连接深圳盐田港、广州黄埔港的铁路通道，推动公铁联运发展。

全力推进通用机场建设。加快五华县通用机场的建设，力争“十四五”期建成投入使用，开创五华航空新征程。大胆创新、提前谋划航空新事业，拓展五华县通用机场功能，增加经营服务范围，开展飞行员培训、航空体验、空中航拍、应急救援、商务通勤等活动，力争建成航空服务业中心。

专栏2 “十四五”时期五华县“双突破”重点项目

专栏2 “十四五”时期五华县“双突破”重点项目

(1) “双突破”项目 2 个

梅州至龙川高铁五华段：梅州至龙川铁路项目是龙岩经梅州至龙川铁路的组成部分，该线将与南三龙铁路、赣瑞龙铁路、龙漳（厦）铁路相联，是长三角经海西经济区联系珠三角地区的重要辅助通道。本项目始于梅汕高铁梅州西站，途经梅州市梅县区、兴宁市、五华县，河源市龙川县，接于赣深高铁龙川西站，梅州境内设兴宁南站、五华站，设计时速为 350 公里，线路全长 95.6 公里，其中五华段约 29 公里。

五华县通用机场：本项目已经纳入《广东省通用航空发展规划》《广东省综合立体交通网规划》等上位规划。规划为一类通用机场，初步选址在五华县横陂镇锡坑片区及河东镇平南片区。将主要服务于空中游览、商务通勤、私人娱乐飞行、驾照培训、应急救援等业务。

(2) 铁路前期研究项目 2 个

梅州至汕尾铁路五华段：本项目从深汕高铁深汕站引出，经汕尾市海丰县、陆河县，揭阳市揭西县、梅州市五华县、兴宁市，接入梅龙高铁兴宁南站，正线全长 180.8 公里，其中五华段约 65 公里，规划采用 350km/小时的速度目标值，沿途设兴宁南、五华、揭西、陆河、海丰、深汕等 6 个车站。

广梅汕铁路（五华段）电气化

2. 高速公路高效互联。

加快完善高速路网布局，优化区域路网结构，逐渐形成四通八达、高效互联的高速公路网络。路网重心向西平衡，加速构建快捷联通粤港澳大湾区的高速公路新通道。积极与河源市协调规划中的广州至紫金高速，推进五华至紫金高速公路前期工作，打造粤东地区通往大湾区的高速新通道，填补五华西部地区的高速空白。加快推进五华至惠东高速公路研究工作，构建新的大湾区——海西区的高速通道，进一步拉近五华与粤港澳

澳大湾区核心城市深圳等地的时空距离。

加强高速公路与地区的衔接，充分发挥高速公路的辐射带动作用，科学、合理设置高速公路互通，加快推进济广高速锡坑互通、转水互通的建设。

专栏3 “十四五”时期五华县高速公路重点项目

(1) 续建项目 1 个

大丰华高速丰顺至五华段

(2) 新建项目 2 个

济广高速转水互通、济广高速锡坑互通

(3) 前期研究项目 2 个

五华至紫金高速、五华至惠东高速

3. 普通干线持续优化。

“十四五”时期，继续加快推进国省干线升级改造，提高国省干线技术等级、通行服务及安全水平，加强与交通枢纽、旅游景区、产业园区的联系，国省干线二级以上占比大幅提升，其中普通省道三级以上比例达到 90%。

优化城区对外公路网络，消除瓶颈路段，重点加快推进国道 G238 线五华县城段，G238 五华县河东至安流段，省道 S223 线梅县区南口葵岗至水寨大坝段等项目的升级改造工程。

加强与高速公路衔接，加快推进 G238 线五华洋田至华城高速公路出口段等项目升级改造工程。

优化提升城镇间连通效率，实施 S508 双华至棉洋段、S228 兴宁至布美段等项目的升级改造，实现县域各镇之间的快速通

达。

专栏 4 “十四五”时期五华县干线公路重点项目

(1) 续建项目

S508 线五华县郭田至双华段新建工程、S239 线五华县河东至冰塘段路面改造、
S340 线五华县大都至梅林段路面改造工程等；

(2) 新开工项目

G238 线五华县城段改建工程、G355 线五华油田至安流段、G205 五华县齐乐
至董源段升级改造、S508 线双华至棉洋段升级改造等项目。

4. 农村公路提质增效。

围绕“乡村振兴，五华样板”的总体目标，协调推进新型城镇化战略和乡村振兴战略，继续深化“四好农村路”建设。推动农村公路高质量发展，向自然村、园区、景点和枢纽延伸，提升农村公路通达深度，构建广覆盖、多功能、高标准的农村交通基础设施网，争创国家级“四好农村路”示范县。

推进农村公路提档升级，加快农村公路“单改双”建设，稳步提高建制村通双车道四级公路比例，争取实现双车道公路“村村通”。完善乡村道路建设，充分发挥交通的行业指导、质量监督的作用，联合相关部门实施村内道路建设攻坚行动，巩固拓展自然村硬化路建设成果。

加快县乡道升级改造。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。改建一批

交通拥堵严重的县乡道路和重要联系道路，畅通乡镇进城下乡通道。

打造干支衔接顺畅路网，消除农村地区通往外界的交通瓶颈。改善农村公路与国省干线的连接状况，疏通“瓶颈路”，及时系统建好“连接线”。

加强县区经济线路建设。推进五华县循环经济产业园进场道路工程、五华县热矿泥益生湖旅游专线公路支线工程等项目；畅通与交通枢纽的衔接，提前谋划与五华高铁站、五华县通用机场的衔接公路。

创建精品示范农村公路，积极探索农村公路“+特色产业”、“+乡村旅游”等富民新模式，因地制宜建设旅游路、产业路，推动农村公路与产业项目同步建设。

“十四五”期间，规划改造县道乡道项目约300公里，实现县道均达到三级及以上标准，农村公路单改双152.5公里、危桥改造15座，进一步优化农村公路技术等级。

（二）构建优质便捷的运输服务体系。

1.打造高品质客运服务体系。

推进公交优先发展战略。优化调整公交线网，进一步调整、加密城市公交线网，根据五华县城市空间结构、客流需求和线网现状布局模式、客流状况，构建多层次的公交线网，提高城市公交出行舒适度、群众满意度。加强与五华高铁站、五华通

用机场等重要交通枢纽的衔接。

加强公交运力投放与车辆更新。提升公共交通服务供给能力，增加运力投放。推广新能源纯电动、汽电混合动力等清洁能源公交车辆应用，建设和完善充电站、充电桩等新能源公交车配套供电设施，加快五华县新能源公交站建设。到 2025 年，全县新能源公交车辆比例达到 100%。

加强城乡客运一体化发展。建设布局合理、层级分明的城乡公交场站体系，规划在中心城区设置一级公交枢纽站，华城镇、安流镇各设置 1 个二级公交枢纽站；岐岭、转水、潭下等其他镇各设置 1 个三级客运站，满足城乡客运的需求。城区公交尽可能向下延伸至乡政村，兼顾行政村的线网覆盖。

探索多元化公交服务。鼓励发展定制公交等精准柔性公交模式，加强旅游公交、通勤专线等方面研究，适应群众不同层次的出行需求。在充分调研五华县旅游景点分布和游客出行需求特征的基础上，结合传统村落、休闲农业聚集村、休闲农旅园、特色景观旅游名村等乡村特色旅游区域，优化调整既有旅游公交线路，并根据需要新增旅游公交线路串通 A 级景区等重要景点，提高旅游出行舒适度和便利性。

提升公路客运发展活力。结合未来高铁发展、公路客运发展趋势、群众出行习惯转变、城市规划发展等因素，优化整合目前公路客运资源，加快推进五华县新客运站迁建，实现公路

客运集约化发展。转变传统开发建设模式，探索公路客运站综合开发利用，支持附加旅游咨询、餐饮、商超、停车等增值服务功能，进一步改善提高公路客运站的财务效益。

2. 构建高效率货运物流体系。

加快优化物流网络布局。以高铁新城、安流产业园为中心，规划建设“县级现代物流产业园区”，强化各镇（工业园区）、中心村物流支点功能，构建物流园、分拨配送中心、末端配送网点的三级商贸物流网络，加快打造大物流发展格局。加快推进现代物流与梅州、河源、汕头、揭阳、潮州等区域合作，推动县级现代物流园打造成为区域性物流中转中心。积极推动广梅汕铁路华城站升级改造，打造铁路物流基地。

加快传统货运转型升级。鼓励传统货运场站向物流园区转型。支持公路货运站场改造和转型升级，适应甩挂运输等先进物流组织形式。统筹货运枢纽型物流园区与城市产业布局协调发展。支持改造和新建一批适应现代流通和消费要求的冷链物流仓储设施设备。加快推动商贸物流国际化。依托粤港澳大湾区菜篮子产品梅州配送中心，发展特色农产品智慧物流，打造智慧农业物流体系。

加快农村物流创新发展。全力推动和完善县、镇、村三级物流体系建设，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。加强农村邮政基础设施和服务网络建设与共享，支持邮政、快递、物流、商贸等企业共建共享基础设施和配送渠道。积极实施“快递进村”工程。

（三）打造特色旅游交通。

推进五华全域旅游发展新格局。结合五华县丰富的历史、文化、生态等资源，积极探索“旅游+交通”新业态发展模式，引导乡村振兴发展。探索实施“四好农村路+生态、+产业、+文化”融合发展模式，营造农村公路与环境、生态、自然景观相统一发展格局，以一条条资源路、旅游路、产业路，将农村和湾区大市场紧密联系在一起，开创五华乡村致富之路。

打造红色之路。充分利用好革命老区苏区的名牌，挖掘红色历史资源，推动革命老区交通基础设施建设与红色旅游融合发展，加强与梅州五华苏区革命历史博物馆、曾国华故居、东征军政治部旧址等红色教育基地、革命旧址的衔接，打造红色文化之路，催生更大的红色效应，释放更多的红色红利。

建设生态之路。践行“绿水青山就是金山银山”的发展理念，依托五华多彩丰富的自然生态资源，围绕七目嶂生态旅游区、白石嶂国家矿山公园、益塘水库旅游区等生态旅游区，规划建设沿江路、环山路、串景路等精品旅游公路，充分利用新丰寨旅游景区、益塘水库旅游区、热矿泥温泉度假村等资源优势，以点带面建成配套公共停车场、游客服务中心，开发一批自驾

游和旅游公路示范路线。以构建生态河道、景观河道为依托，打造“路、景、水”渗透交融的生态景观旅游环线。

发展文化之路。围绕五华县“文化之乡、华侨之乡、足球之乡、工匠之乡”的美誉以及五华足球的市场品牌效应，通过提升通景道路的联通水平和技术等级，发展观光公交、快速直达公交等方式，进一步加强县城中心、高铁站、客运站与文旅综合体、赛事场馆、文化遗址等景点的衔接，充分挖掘五华文旅产业的潜能，凸显五华的地域旅游特色。

（四）构建可持续发展支撑体系。

1.智慧交通体系。

强化交通信息平台顶层设计。探索研究智慧交通发展规划和信息化建设技术体系的顶层设计，明确2025年全县交通运输领域信息化智能化发展的重点领域、发展目标和发展路径。

推进公众出行服务智慧化。支持互联网企业、交通运输企业跨行政区域合作，与其他城市实现交通出行大数据共享共用，通过提供涵盖运输、租赁、修理等领域的综合信息服务，提升服务能力。完善智能公交系统，探索投入公交电子站牌，考虑在客流量较大的站点安装电子站牌，便于乘客等车及换乘，提升公交服务能力，优化群众出行候车体验。推动客运、旅游服务等信息实现融合共享。推进“互联网+客运”建设，加强网络平台建设，实现城市公交、客运等全网络出行信息服务查询与

发布。加快建设公交智能运营调度管理系统，实现数据采集、公交车辆调度、信息发布、服务咨询、安全监管等多种功能。

搭建县级农村综合物流信息服务平台。与现有互联网平台企业进行合作，整合邮政、商贸、快递等相关部门信息资源，有效融合电商企业、客运、物流企业及中介机构的自有信息系统，发挥各自优势，共同建设运营。加强与乡、村物流信息点的有效对接，强化信息的采集与审核，形成上下联动、广泛覆盖、及时准确的农村物流信息网络。

提高监督执法管理信息化水平。继续优化完善非现场执法监控系统的功能，积极探索“大数据+综合执法”，充分利用治超站非现场执法监测动态数据库资源，运用大数据高效打击非法营运，提高交通综合执法工作效能。

2. 平安交通体系。

推进“平安交通”建设。继续深入开展各领域的“平安交通”创建活动，及安全生产隐患排查治理“回头看”活动。强化危化品车辆、农村客运、船舶运输动态监管和安全防控，实现GPS和监控探头全覆盖，“两客一危一重货”车辆实时监控覆盖率达到并保持100%。督促汽车客运站落实实行全员安全生产责任制的要求。

提升交通基础设施安全保障能力。推进现有普通国省干线公路生命安全防护设施建设改造工程和农村公路安保工程，推

动农村公路危桥改造；加密重要路段交通运行路网监测设施，提升安全性能。建立公路基础设施安全状况评估体系，全面分析当前公路基础设施安全现状，提前开展风险防控。

提升综合应急管理能力。构建分层次的应急预案体系，建立健全交通运输突发事件应急处置跨区域、跨部门、跨行业联动机制，完善应急处置指挥的联动机制。建立突发事件智能调度与辅助决策平台，应急队伍、应急资源与装备一张图，进一步提升交通运输行业应急响应能力。有计划开展恶劣天气、重大交通运输事故等典型突发事件的实战演练演习。

提升安全管控水平。建设五华县公交应急指挥系统，在公共交通突发事件的事前预防、事发应对、事中处置和事后管理过程中，形成对突发公交事故的预防预警、快速响应、全方位监测监控、高效处置的运行机制和能力，保障公交乘客生命财产安全。在部分公交线路、车辆上开展城市公交车辆智能视频监控预警系统终端试点应用。推广应用“广东高速公路视频云联网平台”，提高信息系统运行效率和支撑效能。

3.绿色交通体系。

建设绿色交通设施。将绿色发展理念贯穿于交通基础设施工可、设计、建设、运营和养护全过程，新建公路、枢纽场站等工程项目，积极探索施工过程中先实施环境保护、再实施主体工程的绿色施工模式。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。

持续开展交通运输结构优化。推进多式联运型基础设施建设项目，提高城市公交占机动化出行比例，大力推动旅客联程联运、货运多式联运，促进集约高效低碳运输方式发展。

推广新能源设备设施。积极推广清洁能源应用，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、铁路货场等领域应用，到2025年，实现新能源公交车占比达到100%。加快充电换电基础设施建设，充电设施的设置充分考虑具备条件的公交客运站、高速服务区、景点、园区等。探索推进“交通+光伏”新模式，建设绿色低碳交通基础设施，因地制宜推进公路沿线边坡、国省道服务区、停车区等适宜区域合理布局光伏发电、充电桩等设施。公交首末站要同步规划、同步建设充电设施。推动纯电动化车辆延伸到出租汽车、农村客运、城市配送、城乡物流、营运货车等。

（五）完善行业管理支撑体系。

推进公路体制机制改革。深入推行“路长制”，压实各级政府责任，加快推进公路治理体系和治理能力现代化，加快构建以辖区政府主导，交通公路部门牵头，相关部门协同配合的工作机制，着力解决公路“脏、乱、差、堵”等群众反应强烈的问题，创建“畅、安、舒、美”的公路环境。

深入推进综合交通执法改革。创新管理模式，探索建立“智

慧交通综合执法平台”，解决罚款缴纳“最后一公里”难题。建设交通综合行政执法全过程记录数据采集站，实现执法全过程记录全覆盖与案卷一案一档一视频智慧化管理。构建交通运输综合行政执法可视化数据分析研判平台，为管理提供数据支撑和科学决策。提高执法水平，加强执法队伍业务培训。

规范公共交通行业管理工作。按照城市公共交通管理政策和标准规范实施管理，建立公共交通市场准入和退出、安全管理和应急保障、运营监管、票制票价、行业信息统计、从业人员培训等方面的基础管理制度和服务质量的考评。推进公共交通乘客委员会、绿色出行志愿者队伍的建设，让服务质量与财政补贴挂钩，促使企业提升公交服务品质。

继续推进党风廉政建设。落实党风廉政责任制，深化反腐倡廉教育，完善交通重点工程专项治理长效机制，明确职责分工到部门、到个人，建立评分机制。提高廉政风险防控水平，纪检监察机构将日常性监督和阶段性检查抽查相结合，严肃查处违纪违规行为。完善党员思想教育长效机制，建设党建基地。完善作风建设工作体系，优化机关作风建设的体制机制和方法手段，形成风清气正、廉洁高效的政务环境。

五、实施安排

根据全省综合交通运输“十四五”发展规划和梅州市综合交通运输“十四五”发展规划，结合五华县经济社会发展需要，

“十四五”期间五华县综合交通重点建设项目总投资约113.39亿元，主要包括铁路、机场、高速公路、普通公路及客货运枢纽等，其中普通国省道和县乡公路计划投资53.82亿元，具体投资情况见下表。

专栏5 “十四五”时期五华县综合交通重点项目投资概况			
序号	类别	涉及项目 总投资 (亿元)	“十四五”计划 完成投资 (亿元)
1	机场项目	2.50	1.00
2	轨道交通	166.23	36.40
3	高速公路	144.76	13.01
4	枢纽站场	9.12	9.12
5	普通国省道	48.86	30.02
6	县乡公路及主要联系公路	23.80	23.80
7	支持保障系统	0.04	0.04
合计		395.31	113.39

六、政策保障

(一) 加强组织协调。

建立健全部门协调机制，处理好公路、铁路、城市交通等部门的关系，协调好交通与自然资源、财政等部门的关系，做好各种交通方式、城乡交通和区域交通的统筹规划、建设和管理。建立和强化与周边城市以及交通主管部门之间的协调机制，为统筹规划建设跨地区的重大基础设施和运输服务管理体系，为

交通重大项目建设创造良好的外部条件，提供有力的组织保障。

（二）加强政策支持。

建立项目储备库制度，形成“任务项目化、项目目标化、目标节点化、节点责任化”的工作链，尽早开展规划项目的前期工作，推动规划落地。加强规划引领，明确思路目标，梳理重点任务，做到建设实施一批、研究报批一批、规划储备一批，保持交通可持续发展。加强与国家、广东省和梅州市有关规划对接，争取重点项目列入广东省和梅州市发展规划、专项规划和重大项目计划。

（三）加强资金保障。

建立健全稳定的财政投入保障机制，加大对战略性、公益性和综合性项目的支持力度。规范推进 PPP 交通项目实施，加快推动交通运输养护市场化改革，鼓励民资和外资参与，拓宽项目资本金来源，盘活项目存量资产，丰富社会资本进入和退出渠道。研究利用基础设施公募 REITs 等创新金融产品和融资模式，为交通项目建设提供金融支持，优化社会资源配置。推动全面实施预算绩效管理，加强交通运输行业地方政府隐性债务风险防控。

（四）加强用地保障。

将交通运输建设用地纳入国土空间规划中统筹考虑。建立土地总量控制的交通用地管理机制，编制交通用地三年滚动计

划，建立土地用地计划预报制度。结合土地管理政策，合理安排交通建设项目，优先考虑土地利用效率高、单位土地交通承载量大的高速公路等交通项目，鼓励通过既有资源改造提升交通供给能力，鼓励新建项目并线规划、综合开发、立体开发。

（五）加强人才建设。

加强人才队伍保障，强化交通运输领域人才队伍建设。建立健全人才使用与激励机制、人才资金保障，促进人才交流合作。依托重大工程，加强对专业技术和管理人才的锻炼和培养，加强创新队伍建设和科技创新人才培养。鼓励和支持业务骨干潜心于一线科研开发与工程技术工作；积极争取在政府公共财政预算中，建立交通运输人才发展专项资金，用于资助科技领军人才、优秀青年人才、急需紧缺人才的培养。

公开方式：主动公开

抄 送：县委办，县人大办，县政协办，县纪委办。

五华县人民政府办公室

2022年12月15日印发