

韶关市人民政府办公室文件

韶府办〔2021〕13号

韶关市人民政府办公室关于印发韶关市综合 交通运输“十四五”发展规划的通知

各县（市、区）人民政府，市政府有关部门、有关直属机构，中
省驻韶有关单位：

经市人民政府同意，现将《韶关市综合交通运输“十四五”
发展规划》印发给你们，请认真组织实施。实施过程中遇到的问
题，请径向市交通运输局反映。

韶关市人民政府办公室

2021年12月21日

韶关市综合交通运输“十四五”发展规划

2021 年 12 月

目 录

第 1 章 规划概述.....	- 1 -
1.1 规划背景.....	- 1 -
1.2 规划范围.....	- 2 -
1.3 规划期限.....	- 2 -
1.4 研究对象.....	- 2 -
1.5 规划依据.....	- 2 -
1.6 规划思路.....	- 4 -
第 2 章 “十三五” 发展基础.....	- 6 -
2.1 综合交通运输发展成就.....	- 6 -
2.2 存在的问题.....	- 14 -
第 3 章 “十四五” 发展形势与需求.....	- 17 -
3.1 宏观形势分析.....	- 17 -
3.2 面临的新要求.....	- 21 -
3.3 需求预测.....	- 23 -
第 4 章 “十四五” 发展总体思路.....	- 24 -
4.1 指导思想.....	- 24 -
4.2 基本原则.....	- 25 -
4.3 发展目标.....	- 26 -
第 5 章 强化运输主骨架，构筑综合立体运输通道.....	- 30 -
5.1 支撑国家级综合立体运输通道.....	- 31 -
5.2 完善区域快速综合运输通道.....	- 32 -
第 6 章 加强一体衔接，建设综合立体交通网络.....	- 33 -

6.1 完善广覆深达的干线公路网.....	34	-
6.2 优化通江达海的内河水运网.....	49	-
6.3 构建干支相依的铁路轨道网.....	53	-
6.4 建设辐射周边的民航机场网.....	55	-
6.5 建设功能完善的场站枢纽网.....	56	-
第7章 促进提质增效，打造综合运输服务体系.....	61	-
7.1 构建快速便捷的客运出行服务体系.....	61	-
7.2 完善集约高效的货运物流服务体系.....	66	-
7.3 鼓励规范新业态新模式发展.....	70	-
7.4 完善惠民安全的城市民生运输服务体系.....	71	-
第8章 加强科技创新，推动智慧绿色交通发展.....	76	-
8.1 加快推进智慧交通建设.....	76	-
8.2 加快推进绿色交通建设.....	78	-
8.3 加强智慧绿色交通项目谋划.....	83	-
第9章 夯实发展基础，提升安全应急保障能力.....	85	-
9.1 大力开展公路联合治超.....	85	-
9.2 健全交通安全应急体制机制.....	86	-
9.3 强化安全应急设施建设.....	87	-
9.4 加强网络智能安全系统建设.....	87	-
9.5 加强交通安全生产监管.....	88	-
9.6 加强安全应急队伍建设.....	89	-
第10章 项目投资估算.....	89	-
第11章 环境评估.....	97	-

11.1 综合评价.....	- 97 -
11.2 环境保护对策及措施.....	- 98 -
第 12 章 保障措施.....	99
12.1 制度保障.....	- 99 -
12.2 要素保障.....	- 101 -
12.3 技术保障.....	- 103 -
12.4 人才保障.....	- 104 -
附图 1 “十四五”高速公路项目建设图.....	107
附图 2 “十四五”普通国道项目图.....	108
附图 3 “十四五”普通省道项目图.....	109
附图 4 “十四五”内河水运项目布局图.....	110
附图 5 “十四五”铁路项目规划布局图.....	111
附图 6 “十四五”民航机场规划布局图.....	112
附图 7 “十四五”客货运枢纽项目建设图.....	113

第1章 规划概述

1.1 规划背景

韶关市地处广东省北部，北接湖南、江西，南连珠江三角洲，是粤北政治、经济、文化中心和交通枢纽。现辖浈江区、武江区、曲江区、乐昌市、南雄市、仁化县、始兴县、翁源县、新丰县和乳源瑶族自治县，总面积 1.84 万平方公里，市区面积 2856 平方公里。“十三五”时期以来，韶关市坚持以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，深入贯彻落实党中央、国务院和省委、省政府决策部署，全面加强交通基础设施建设，综合交通运输体系不断完善，对国民经济和社会发展的支撑作用进一步加强。

“十四五”时期是“两个一百年”奋斗目标的历史交汇期，是广东省高质量发展的重要战略机遇期，是推动粤港澳大湾区建设和深圳建设中国特色社会主义先行示范区的关键时期。“十四五”规划是在全面小康基础上开启全面建设社会主义现代化新征程的第一个五年规划。交通运输作为经济社会发展的基础性、先导性和服务性行业，是经济发展的重要基础和先决条件。为加快构建韶关市综合交通运输体系、提高交通运输保障能力、率先基本实现交通运输现代化，市交通运输局与市发改局组织编制了《韶关市综合交通运输“十四五”发展规划》。

规划在全面分析韶关市“十三五”时期综合交通发展情况基础上，客观评价“十三五”时期韶关市综合运输发展取得的成绩和存在的问题，分析“十四五”时期面临的形势以

及国家层面、省级层面、市级层面的上位规划，提出“十四五”时期发展思路及目标，明确了“十四五”时期综合交通发展方向和主要任务，为韶关市综合交通运输“十四五”时期发展指明方向、提供依据。

1.2 规划范围

本次规划范围为韶关市全域，面积 1.84 万平方公里。包括：浈江区、武江区、曲江区、仁化县、始兴县、翁源县、新丰县和乳源瑶族自治县，以及韶关市代管的乐昌市、南雄市。

1.3 规划期限

规划期限为 2021—2025 年，基年为 2019 年。

1.4 研究对象

以推动构建韶关市综合交通运输体系为切入点，以提供优质客货运输服务为目标，本次规划研究对象涵盖韶关市境内铁路、公路、水运、民航、邮政 5 种运输方式，包括运输通道、干线网络、站场枢纽、运输服务及支持保障体系等。

1.5 规划依据

(1)《交通强国建设纲要》，交通运输部，2019 年

(2)《“十三五”现代综合交通运输体系规划》，2017 年 2 月

(3)《全国综合交通网中长期发展规划》，国家发展改革委，2007 年 11 月

(4)《国家公路网规划（2013 年—2030 年）》，交通运输部，2013 年 6 月

(5)《中长期铁路网规划》，国家发展改革委、交通运输部、中国铁路总公司，2016年7月

(6)交通运输部《关于推进综合交通运输体系建设的指导意见》

(7)《粤港澳大湾区综合交通运输发展纲要》

(8)《广东省综合立体交通网规划纲要》

(9)《关于深化泛珠三角区域合作的指导意见》

(10)《深圳市交通强国试点方案》

(11)《广东省综合交通运输体系“十四五”发展规划》

(12)《广东省高速公路网规划(2020年—2035年)》

(13)《广东省普通省道网规划(2016年—2030年)》

(14)《广东省内河航运发展规划(2010—2020年)》

(15)《广东省航道发展规划(2020—2035年)》

(16)《韶关市“十三五”交通运输发展规划》

(17)《韶关市国土空间规划(2020—2035年)》

(18)《韶关市城市总体规划(2015—2035年)》

(19)《韶关市旅游规划》

(20)《韶关市高速公路网规划(2014—2030年)》

(21)《韶关市航运规划》

(22)《韶关港总体规划》

(23)《韶关国家公路运输枢纽总体规划》

(24)《韶关市城市公交线网规划》

(25)《韶关市旅游交通发展规划》

(26)《韶关市统计年鉴》

1.6 规划思路

规划主要包含 4 个方面内容：一是现状分析，总结梳理韶关市“十三五”时期在交通基础设施建设、运输服务水平提升、“四好农村路”建设、旅游交通发展、平安交通等方面取得的成就和存在的问题；二是形势研判，从打造交通强国建设韶关篇、全面对接粤港澳大湾区和深圳先行示范区、支撑韶关市经济社会高质量发展三个层面研究“十四五”时期综合交通运输发展面临的新形势新要求，对“十四五”时期客运量和货运量进行定量预测和分析；三是总体思路，研究提出“十四五”时期综合交通运输发展的指导思想和基本原则，对综合交通网络、综合运输枢纽、客运系统、货运系统、支持系统提出发展目标；四是项目方案，对“十四五”时期综合运输通道、公路、水运、铁路、民航、邮政、场站、信息化等方面重点项目进行规划，完成项目投资估算，提出相关保障措施。

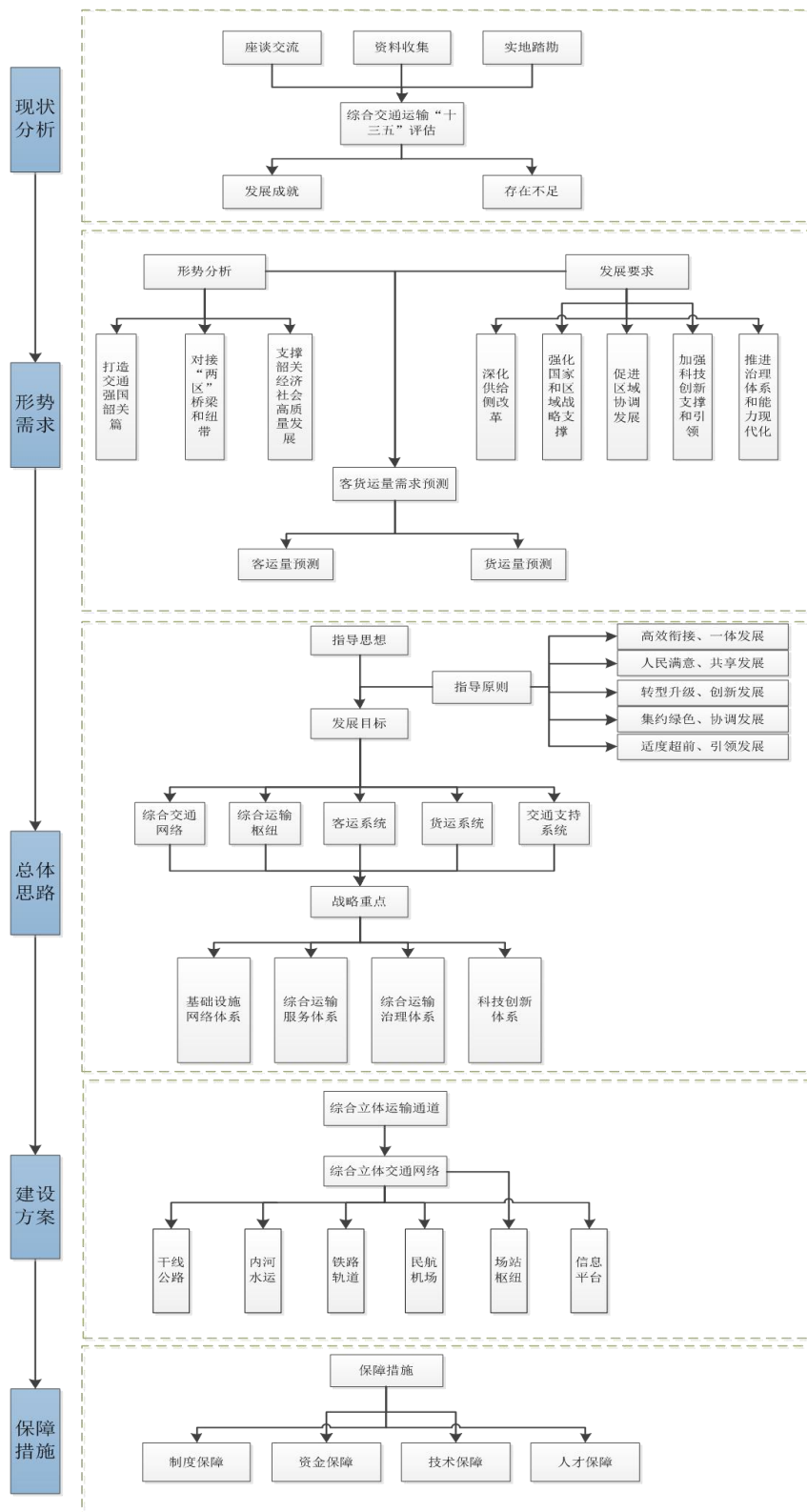


图 1-1 规划编制技术路线图

第2章 “十三五”发展基础

2.1 综合交通运输发展成就

2.1.1 基础设施建设成效显著

“十三五”期间韶关市基础设施建设速度加快，基础设施网络布局初步形成，供给能力显著提高。大力推进以高速公路为重点的交通基础设施建设，加快构建“八高四铁二航”综合立体交通网络体系，为韶关市经济社会发展提供有力保障。2016—2020年，韶关市交通基础设施建设共完成投资约416亿元，已形成以“八高三铁二航”为主骨架的综合交通网〔八高：京港澳高速公路、南韶高速公路（原韶赣高速公路）、乐广高速公路、韶关北环高速公路、大广高速公路、武深高速公路、汕昆高速公路、韶新高速公路；三铁：京广高铁、京广铁路、赣韶铁路；二航：北江航道、韶关丹霞机场〕。实现县县通高速公路，成为粤北首个、全省第四个拥有环城高速公路的城市；普通国省道、旅游公路、“四好农村路”建设都取得积极进展。目前，从韶关乘坐高铁到广州仅需50分钟，到深圳仅需100分钟，到武汉仅需190多分钟。韶关市是广东省内二类口岸的地级市之一，拥有铁路口岸2个，公路口岸2个，韶关新港水运货物24小时可直达港澳。

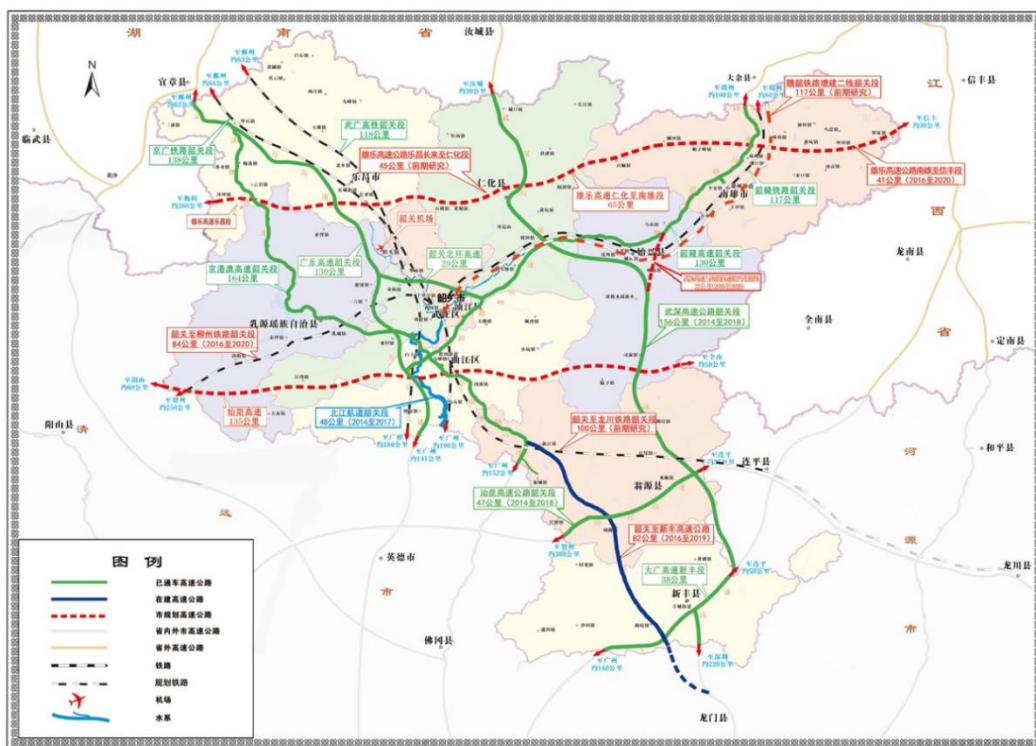


图 2-1 韶州市综合交通主骨架网络示意图

(1) 公路

截至 2020 年底,全市公路通车里程位列全省第 6,达 1.7 万公里,比“十二五”增加 945 公里,公路密度 92.37 公里/百平方公里,比 2015 年提升 5.3%。

按行政等级分,高速公路 688.9 公里,高速公路通车里程在全省位列第 7、粤东西北第 4;普通国省道 2472 公里,农村公路 1.4 万公里;通 100 人以上自然村、278 个省定贫困村通 20 户以上自然村公路路面实现硬底化。

按路面类型分,高级、次高级路面公路 1.47 万公里,占公路通车总里程的 86.5%。

按技术等级分,等级公路 1.69 万公里,占公路通车总里程的 99.4%。其中高速公路 688.9 公里,占比 4%;一级公

路 221.8 公里，占比 1.3；二级公路 827.7 公里，占比 4.9%。
二级及以上高等级公路里程 1736.3 公里，占比 10.2%。

表 2-1 “十三五”末与“十二五”末公路里程对比表

	总里程(公里)	公路网密度(公里/百平方公里)	高速公路(公里)	一级公路(公里)	二级公路(公里)	三四级公路(公里)
2015 年末	16131	87.7	491	212	827	14601
2020 年末	17076	92.37	688.9	221.8	827.7	15163.7
增长率(%)	4.8%	5.3%	39.9%	4.6%	0.1%	3.9%

(2) 水运

韶关港地处珠江水系的北江中上游，韶关港码头主要分布在北江、武江和浈江两岸，分为乌石、白土、新港、浈江、武江五个港区。韶关港已有相对设施较完善的 50~300 吨级泊位 61 个，港口主要运输货种有水泥、矿石、煤炭、煤灰、竹木、钢材和集装箱等。韶关港货物通过北江、西江等内河航道可通江达海，直达清远市、珠三角地区、港澳地区和广西的部分地区。

“十三五”期间，大力推进航道升级。北江航道扩能升级项目韶关至清远千吨级船闸通航，包含孟洲坝枢纽二线船闸、濠湮枢纽二线船闸、白石窑枢纽二线船闸、飞来峡枢纽二三线船闸、清远枢纽二线船闸在内的 5 座千吨级船闸通航。千吨级船舶从韶关孟洲坝下游通往佛山三水的平均航行时间大幅缩短。

截至 2020 年底，韶关市航道里程合计 698 公里，“十三五”时期增长 80.8%，其中等级航道 256 公里。辖区内重点规划发展航道包括北江（大坑口分界石至韶关）49 公里，武

江（韶关至坪石）129 公里，浈江（韶关至水南桥）130 公里，龙归河（上乡至社主）10 公里。

（3）铁路

截至 2020 年底，韶关市铁路运营总里程 491.8 公里，其中：京广高铁 118 公里、京广铁路 138 公里、赣韶铁路 117 公里、省属地方铁路 61 公里、各大厂矿铁路专用线 57.8 公里。已形成“两纵一横”国有铁路大干线和省属地方铁路及大厂矿铁路专用线的区域内铁路网格局。

1）京广铁路

京广铁路是历史较长的国铁纵向大干线，为 I 级客货共线铁路，列车最高运营速度 160 公里/小时。京广铁路韶关段途经韶关乐昌市、浈江区、武江区、曲江区，总里程 138 公里，坪石至韶关段现状开行旅客列车 74 对/日、图定货物列车 24 对/日，图定停靠列车 122 趟/日，通过能力已经饱和。

2）京广高铁

京广高铁韶关段途经乐昌市、乳源瑶族自治县、浈江区、武江区和曲江区，总里程 118 公里。韶关站是沿线地级市最大的停靠站之一，图定停靠列车 177 趟/日，通过能力趋于饱和。

3）赣韶铁路

赣韶铁路韶关段途经南雄市、始兴县、仁化县、曲江区和浈江区，西接京广线的韶关东站，总里程 117 公里，设有南雄、始兴、丹霞山 3 个中间客运站。赣韶铁路为国铁 I 级、

单线建成、运行时速 160 公里/小时（预留 200 公里/小时）、全线电气化。既有赣韶线设计通过能力 35.5 对/日，现状开行旅客列车 4 对/日，开行直通货物列车 3 对/日，摘挂货物列车 1 对/日，均为普速客车，通过能力尚有较大富余。

4) 省属地方铁路

韶关市域内省属地方铁路共有两条：

坪石至湖南宜章梅田铁路，又称坪梅铁路或坪梅线，为开发梅田煤矿资源而修建。坪梅铁路韶关段里程 28 公里，规划运力 600 万吨/年，使用用力 130 万吨/年。

韶关市浈江区黄岗至仁化县格顶铁路，又称黄格铁路或黄格线，为开发沿线煤矿和凡口铅锌矿等资源而修建。黄格铁路总里程 33 公里，规划运力 600 万吨/年，使用用力 200 万吨/年。

5) 各大厂矿铁路专用线

各大厂矿铁路专用线为各大厂矿自行出资建设和使用的铁路专用线，资产归各大厂矿所有。韶关市域内共有 10 条各大厂矿铁路专用线，共计里程 57.8 公里，各大厂矿铁路专用线均与京广线连接。

(4) 民航

韶关丹霞机场位于乳源瑶族自治县桂头镇，距离韶关市区 30 公里，项目总投资约 16.67 亿元。飞行区按 4C 级标准，航站楼按 1.28 万平方米建设，民用航站与军航设施分开建设。设计年旅客吞吐量 100 万人次、货邮吞吐量 4000 吨、飞机起降 9500 架次。该项目已列入国家、民航和省、市“十

三五”规划，为省、市重点项目，于 2021 年 11 月建成通航，是广东省第 9 个民用机场。

（5）枢纽

1）客运枢纽。

“十三五”时期，建设芙蓉客运站、乐昌东站、东郊客运枢纽站。截至 2020 年底，全市等级道路客运站 21 个，其中一级客运站 1 个（韶关综合客运枢纽），二级客运站 7 个。

韶关综合客运枢纽站是公路、铁路及公交“三位一体”的综合型换乘枢纽，为全市居民提供全区域的省际、市际间的公路快速客运服务，与京广高铁韶关站、城市公交枢纽站、社会车辆停车场共同实现快速中换乘服务。集疏运条件：对内通过丹霞大道、韶州大道、建设大道联通市区主要干道，对外通过韶关大道可以快速进入京珠高速公路、南韶高速公路、广乐高速公路，实现集疏运。

2）货运枢纽

“十三五”时期，北江港区乌石枢纽项目启动建设，规划建设 1000 吨级泊位 40 个，吞吐量为 4130 万吨/年，岸线长度约 3350 米，总投资约 19 亿元，该项目建成后将充分发挥北江航运的优势，实现海运、内陆河运和铁路运输高效协作，实现“铁水联运”，大幅降低大宗商品进出物流成本。

2.1.2 运输服务水平大幅提升

大力推进行政村通客运客车，实现全市 1205 个行政村通客车，行政村通客车率达 100%。运营农村客运班线 236 条，农村客运车辆 500 辆。

提升各县（市、区）公交覆盖率和水平。制定《韶关市区客运服务质量提升专项行动实施方案》，积极推动公交服务质量提升。完成全市3区5县公交车辆、农村客运车辆的全国一卡通升级改造。目前，全市共有公交车辆781辆，市辖三区580辆，线路82条，市辖区线路66条，其中公交快线11条，普通城乡公交线路55条，城市公交线路运营已经形成“快线+普线”多层次网络，有效满足城市居民公共交通出行需求。

2020年，韶关市公路客运周转量15.4亿人公里；年末民用汽车拥有量43.46万辆，比“十三五”时期末增长143.3%，其中私人汽车39.62万辆、占91.2%；公路货运周转量70.8亿吨公里，水路货运周转量116.3亿吨公里。

2.1.3 大力推动“四好农村路”建设

以“四好农村路”示范县为载体，突出示范引导，以点带面，全面深入推进“四好农村路”建设。市政府印发《韶关市加快推进“四好农村路”建设实施方案》，明确农村公路建管养运主体责任及各部门职责。省政府将我市连同粤北地区其他3个地市和潮州市列为全省先行建设实施区域。推动乐昌市通过国家、省级部门评审，成功创建国家级“四好农村路”示范县，南雄市、仁化县、始兴县成功创建省级“四好农村路”示范县。

“十三五”期间，完成农村公路路面硬化3300公里，窄路面拓宽改造1300公里，安全生产防护工程5000公里，“畅返不畅”整治工程1075公里，危桥改造120座。

2.1.4 推动交通运输与旅游融合发展

推动旅游交通公路项目与南岭生态旅游公路规划有机衔接，将旅游交通公路规划项目 10 个、共 403.8 公里纳入《广东南岭生态旅游公路规划》。高标准高质量精心谋划推进阅丹公路建设，阅丹公路由 9 条道路组成，总长约 54.6 公里。有序推进南华大道、国道 G106 线、省道 S521 线等旅游公路项目建设。

2.1.5 夯实交通运输安全发展底线

“十三五”期间，韶关市以强化隐患排查为基础，持续保持安全生产平稳态势。一是强化道路运输管理，以“两客一危”监督管理工作为重点，强化重点车辆动态监管，加大客运站点、交通稽查站点的检查力度，规范旅客运输服务市场。二是开展治超治违，联合公安部门积极开展打击非法营运专项行动，推进治理车辆超限超载联合执法常态化制度化，开展异地用警联合治超行动。三是完善安全生产制度，健全安全监管长效机制，细化各项安全措施，持续找问题、堵漏洞、除隐患，对安全生产工作再加强、再夯实，加强交通运输安全生产风险评估和预警、预控，完善应急体系，提升项目安全管控水平。四是开展专项整治活动，重点在道路水路运输、在建交通工程、公路养护三个领域开展专项整治，积极开展“安全生产月”“安全生产万里行活动”和“平安交通”创建等活动。

2.2 存在的问题

（1）综合交通基础设施建设仍显薄弱

一是综合运输通道能力不足。韶关市对外通道主要包括广惠（广州、惠州）、清远、郴州、赣州、河源 5 个方向，目前韶关市域内的高等级公路和铁路主要集中在广州、惠州、郴州、赣州 4 个方向。通往清远、河源的东西向高等级通道缺乏，不利于韶关市在粤北地区枢纽地位的提升。

二是干线网络规模不够。韶关市高速公路密度为 3.78 公里/百平方公里，明显低于全省 5.01 公里/百平方公里平均水平。区域内仅有京广高铁 1 条高速铁路，缺少城际快速轨道交通。等级航道仅占航道总里程三分之一，制约内河水运优势的发挥。

三是农村交通基础设施标准较低。3.5 米窄路基农村公路比例很高，农村公路缺少安防设施的现象仍较为普遍，农村客运站普遍在四级及以下，农村交通对巩固脱贫攻坚成果和乡村振兴战略的支撑还需要进一步加强。

（2）各种运输方式衔接尚不顺畅

一是综合客运枢纽建设滞后。铁路、公路运输站场各自规划、分别建设、功能单一，缺少资源的统筹整合，旅客联程运输换乘、转乘极不便利，增加了出行周转次数和旅行时间，制约了综合运输的发展，不符合人民群众对于一体化出行、一站式服务的要求。目前，韶关市仅有韶关高铁站 1 个综合客运枢纽，其他铁路站、公路客运站、公交站以及内河码头均缺少有效衔接。

二是物流园区集疏运问题依然突出。公铁、铁水等多式联运在全社会货运量的比例很低，铁路、港口等货运枢纽普遍存在“最后一公里”衔接不畅的问题。尤其是园区铁路专用线很少，韶关港至今没有铁路与其衔接，主要靠公路开展集疏运，制约了物流业降本增效，对交通运输支撑实体经济发展和生态环境治理造成较大影响。

（3）综合交通运输结构不平衡

一是网络区域布局不平衡。韶关市干线交通运输网络大多集中在市区和各县城中心附近，山区乡村网络欠发达，高等级网络连通度较低，线网分布不均衡，综合交通网络体系还不完善，交通运输对经济社会发展先行引导效果不显著。

二是运量结构不平衡。铁路和水运在综合运输结构中的比例较低，全社会客货运量仍主要由公路承担，铁路、水运在长距离、大宗货物运输方面的比较优势没有发挥出来，资源要素配置不合理，造成了综合交通运输系统整体效率不高。

（4）城乡交通运输一体化发展水平还不高

一是城市交通运输公共服务水平有待提升。城市道路规划不完善，阻碍城市公共交通的发展及整体的通达性，公交线网的覆盖程度不够，尤其是在芙蓉新区等新建城区和县城周边。公交场站用地问题突出，公交车停靠较为混乱。缺少财政强有力支持，公交发车频次、乘车环境、服务人员整体素质有待提升。

二是农村客运发展水平较低。农村客运承包经营仍然存

在，经营行为不够规范、服务水平较低、安全隐患较大等问题仍然比较突出。现有的农村客运站利用率不高，闲置现象较为严重。

三是城市公交与农村客运一体化衔接不够。缺少城市公交与农村客运线路、场站总体统筹规划，城市、城际两个客运网络的整体功能没有得到充分发挥，农村基本公共交通出行服务均等化水平有待提高。

四是农村物流体系还不成熟。县、乡、村三级物流节点布局不完善，缺少统一的物流公共服务平台，物流市场小、散、乱，农村物流与客运、邮政融合不够，对农业农村现代化的支撑力有待加强。

（5）交通与旅游融合发展亟需加强

一是旅游公路建设资金无法有效保障。目前，部、省两级对旅游公路没有专项资金补助，一般都是依靠市县两级财政和社会融资解决资金问题。鉴于国家 PPP 政策的不稳定性，旅游公路发展资金长效机制亟需建立。

二是旅游客运发展有待规范。韶关市旅游班线、旅游包车等经营主体仍然分散，市场集中度较低，发展不规范，无法满足快速增长的旅游需求。旅游客运市场缺少有力的市场主体进行规范化经营，在旅游客运需求较为不稳定的情况下，很难统筹相关资源进行集约化经营，造成旅游客运效益不高，难以可持续经营。

第3章 “十四五”发展形势与需求

3.1 宏观形势分析

3.1.1 国家层面：着力打造交通强国韶关篇

2019年9月，中共中央、国务院印发《交通强国建设纲要》，掀开了新时代交通运输工作的新篇章。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，是新时代做好交通工作的总抓手。《交通强国建设纲要》提出，从2021年到本世纪中叶，分两个阶段推进交通强国建设。到2035年，基本建成交通强国。现代化综合交通体系基本形成，人民满意度明显提高，支撑国家现代化建设能力显著增强；拥有发达的快速网、完善的干线网、广泛的基础网，城乡区域交通协调发展达到新高度；基本形成“全国123出行交通圈”“全球123快物流圈”，旅客联程运输便捷顺畅，货物多式联运高效经济；智能、平安、绿色、共享交通发展水平明显提高，城市交通拥堵基本缓解，无障碍出行服务体系基本完善；交通科技创新体系基本建成，交通关键装备先进安全，人才队伍精良，市场环境优良；基本实现交通治理体系和治理能力现代化；交通国际竞争力和影响力显著提升。到本世纪中叶，全面建成人民满意、保障有力、世界前列的交通强国。基础设施规模质量、技术装备、科技创新能力、智能化与绿色化水平位居世界前列，交通安全水平、治理能力、文明程度、国际竞争力及影响力达到国际先进水平，全面服务和保障社会主义

现代化强国建设，人民享有美好交通服务。

综合交通运输“十四五”规划是我国进入新时代、开启全面建设社会主义现代化国家新征程的第一个五年规划，是全面推进交通强国建设的第一个五年规划，是推进交通运输高质量发展的五年规划。韶关市认真学习领会习近平总书记关于交通运输发展的系列重要讲话精神，主动对标交通强国建设要求，坚持目标导向和问题导向相统一、立足省内和放眼全国相统筹、全面规划和突出重点相协调、战略引领和操作实施相结合，加强组织领导，加强部门协调，加强调查研究，扎实做好“十四五”规划编制工作。

3.1.2 区域层面：做好全面对接融入粤港澳大湾区和深圳先行示范区的桥梁和纽带

2019年2月，中共中央、国务院印发《粤港澳大湾区发展规划纲要》，明确提出：到2022年，粤港澳大湾区综合实力显著增强，粤港澳合作更加深入广泛，国际一流湾区和世界级城市群的基本框架基本形成。到2035年，大湾区形成以创新为主要支撑的经济体系和发展模式，经济实力、科技实力大幅跃升，国际竞争力、影响力进一步增强；宜居宜业宜游的国际一流湾区全面建成。由广州、深圳、珠海、佛山、惠州、东莞、中山、江门、肇庆9市和香港、澳门两个特别行政区形成的粤港澳大湾区，面积5.6万平方公里，人口6672万人，截至2017年底，地区生产总值突破10万亿元，占全国12.3%，经济总量超过俄罗斯、美国旧金山湾区，与韩国持平，逼近纽约湾区；人均生产总值14.6万元，是全国平

均水平的 2.5 倍，粤港澳大湾区城市群已成为中国开放程度最高、经济活力最强的区域之一，经济发达、高新产业集聚、对外开放程度高、区域合作紧密，已具备建成国际一流湾区和世界级城市群的基础条件。打造粤港澳大湾区、建设世界级城市群是中央作出的重大战略部署，对于充分发挥粤港澳三地独特的优势，建设世界级城市群，保持湾区经济长期繁荣稳定，推动国家提高城市竞争力和影响力具有重要的意义。

韶关市南连粤港澳大湾区，是粤港澳大湾区的重要腹地。2020 年 1 月 8 日，广东省委书记李希到韶关市开展调研，要求韶关全面对接融入粤港澳大湾区和深圳先行示范区，紧紧抓住粤港澳大湾区建设和支持深圳建设中国特色社会主义先行示范区重大历史机遇，提高交通基础设施互联互通水平，打造高水平重大平台，充分借力“双区”、广深“双核”的科技、人才、企业、公共服务等优质资源，在全面对接融入“双区”建设中实现更高水平发展。

3.1.3 自身层面：全面支撑韶关经济社会高质量发展

“十三五”期间，韶关市国民经济保持平稳发展。2019 年全市实现地区生产总值 1318.4 亿元，比上年增长 6.0%。人均地区生产总值 4.37 万元（按年平均汇率折算为 6341 美元），增长 5.1%。2019 年，第一产业增加值 174.4 亿元，增长 5.1%，对地区生产总值增长的贡献率为 11%；第二产业增加值 443.4 亿元，增长 4.5%，对地区生产总值增长的贡献率为 24.5%；第三产业增加值 700.6 亿元，增长 7.1%，对地区

生产总值增长的贡献率为 64.5%。三次产业结构由 2018 年的 12.8: 34.7: 52.5 调整为 13.2: 33.6: 53.2。分区域看：市区生产总值 653.26 亿元、增长 5.8%，占全市生产总值 49.5%，人均生产总值 6.19 万元（8975 美元）；县域生产总值 665.15 亿元、增长 6.4%，占全市 50.5%，人均生产总值 3.4 万元（4922 美元）。现代产业中，先进制造业增加值 117.16 亿元、增长 7.2%，现代服务业增加值 318.84 亿元、增长 3.2%。产业结构高级化趋势明显，服务业对经济增长贡献率显著提高，旅游业发展步伐加快，金融业发展不断创新，商贸流通业发展加快推进，经济逐步转向高质量发展。

当前，韶关市综合交通基础设施规模不断增长，各种运输方式加快发展，运输服务水平逐步得到提升，但总的来看，与未来韶关市经济社会发展需求相比，仍然存在瓶颈和制约：基础设施总体规模仍然不足、运输结构亟待优化、运输服务水平较低、行业智能化、信息化发展不够、绿色发展依然繁重等。因此，韶关市综合交通运输“十四五”发展规划，要以打造综合立体交通网络为目标，按照“规模合理、方式协调、安全可靠、便捷高效、绿色集约和经济惠民”基本原则，加强综合运输大通道和大枢纽建设，提升综合运输服务质量和水平，创新综合交通运输管理机制和行业监管模式，尽快补齐民航、水运发展短板，大力发展城乡客运一体化、水铁联运、运游融合，全面提升交通运输信息化水平，有力推动韶关市与珠三角地区互联互通，发挥韶关市在粤北区域枢纽和桥头堡作用，为对接珠三角西岸装备产业带和东岸产

业带提供有力支撑。

3.2 面临的新要求

3.2.1 深化供给侧结构性改革，要求各种运输方式加强衔接和统筹

深化供给侧结构性改革，是当前和今后一个时期韶关市经济社会发展的主线，也是韶关市综合交通运输发展的主线。按照“巩固、增强、提升、畅通”八字方针，韶关市综合交通运输发展根本要求就是提高综合交通运输网络效率，大力发展多式联运，发挥多种交通运输方式比较优势，促进物流业降本与增效相结合，切实降低企业经营成本，推动交通运输更好服务实体经济。

3.2.2 强化国家和区域战略支撑，要求综合交通运输融合发展

韶关市交通运输是经济社会的重要基础产业，对强化经济社会战略的实施起到了重要支撑作用。随着交通强国、粤港澳大湾区、深圳先行示范区、“一核一带一区”等国家和区域战略的深入实施，要求韶关市综合交通运输发展更加注重与国土空间、生态资源以及旅游、商贸等产业融合发展，促进各种运输方式克服外部约束，精准对接经济社会发展需求，形成“交通+”、“+交通”融合发展新模式。

3.2.3 促进区域协调发展，要求统筹规划综合运输通道与枢纽

韶关市交通运输是经济社会发展的“先行官”，具有很强的先导作用。未来推动韶关市内部组团协调发展，要求进

进一步强化综合交通运输在区域发展中对城镇空间布局、产业集聚、人口流动等方面的引导作用。综合交通运输发展，应当根据各（县、区）区位产业特点，科学规划综合交通基础设施布局，打通区域间综合交通运输通道，构建多层次立体综合运输枢纽体系，促进要素高效流通，服务城镇协调发展。

3.2.4 加强科技创新支撑和引领，要求综合交通运输更多应用新技术新模式

从历次科技革命和产业革命发展来看，交通运输一直是科技创新的优先扩散领域。在新一轮世界科技革命浪潮中，要求综合交通运输继续发挥先行作用，加快交通工具革新和运输组织模式变革。一方面应当加大对新技术新业态新模式在韶关市综合交通运输基础设施、运载装备、运输服务、行业监管中的运用，为科技创新提供实践基础；另一方面，更应当突出科技创新引领作用，推动交通运输前瞻性基础研究、引领性原创成果重大突破，使韶关市综合交通运输成为科技创新的动力源和试验田。

3.2.5 推进治理体系和治理能力现代化，要求进一步完善综合交通运输体制机制和法规标准

实现治理体系和治理能力现代化是全面深化改革的总目标，要求韶关市综合交通运输改善发展软环境，提升行业管理效能，统筹各种运输方式协调发展。应当进一步深化交通运输大部门体制改革，建立权责清晰、衔接顺畅、运行高效的综合交通运输管理体制机制。

3.3 需求预测

3.3.1 客运量预测

报告基于韶关市全社会客运量的历史数据，结合未来经济社会发展水平和客运发展趋势，考虑到疫情等不确定性因素可能造成的影响，采用回归分析法、弹性系数法等方法分别对全社会客运量进行预测，然后采用组合预测法，参照国内同类城市的发展经验，确定两种方法的权重，计算韶关市未来特征年全社会客运量预测值，在征求专家意见基础上，得到预测结果。

表 3-1 韶关市 2025 年全社会客运量预测值

模型	回归分析		弹性系数法	推荐值	平均增长率
	二次	三次			
全社会客运量 (万人次)	55904	56018	56193	56000	5.43%

表 3-2 韶关市各种运输方式客运量预测结果

	运输方式	预测值 (万人次)	分担率 (%)
客 运 量	公路	36559	85.00
	铁路	6353	14.77
	航空	43	0.10
	水路	56	0.13
	总量	43011	100

3.3.2 货运量预测

本报告基于韶关市不同运输方式货运量的历史数据，结合经济发展所处阶段和未来货运发展趋势，综合考虑疫情等不确定性因素对韶关市经济社会影响，采用 BP 神经网络法、线性回归法、弹性系数法分别对全社会货运量进行预测，得到韶关市未来全社会货运量的预测结果。

表 3-3 韶关市 2025 年全社会货运量预测值

	BP 神经网络法	线性回归法	弹性系数法	推荐值
全社会货运量（万吨/年）	43276	40857	38125	41000

表 3-4 韶关市 2025 年各种运输方式货运量预测结果

	货运量 (万吨)	比例(%)
公路	25627	62.72
铁路	5540	13.56
水运	9688	23.71
航空	1.2	0.0029
总量	41000	100

第 4 章 “十四五” 发展总体思路

4.1 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和十九届历次全会精神，深入贯彻习近平总书记关于交通强国建设的重要论述精神，认真落实省委十二届九次全会和李希书记在韶调研讲话精神，按照市委的决策部署，坚持稳中求进工作总基调，坚持以人民为中心的发展思想，坚持以供给侧结构性改革为主线，贯彻新发展理念和高质量发展的要求，牢牢把握交通运输“先行官”定位，以《交通强国建设纲要》为统领，积极落实粤港澳大湾区战略要求，着力强化运输主骨架、构筑综合立体运输通道，着力加强一体衔接、建设综合立体交通网络，着力促进提质增效、打造综合运输服务体系，着力加强科技创新、推动智慧绿色交通发展，着力夯实发展基础、提升安全应急保障能力，充分发

挥在粤北区域交通枢纽和桥头堡作用，为韶关市高质量融入粤港澳大湾区、深圳先行示范区“双区”，争当北部生态发展区高质量发展排头兵提供有力的交通运输保障。

4.2 基本原则

4.2.1 高效衔接、一体发展

着力破除各县（市、区）区域分割，统筹谋划区域交通一体化衔接，实现由传统的“行政区独立发展”向“面向服务区域的统一供给”转变。提升与清远、河源、惠州、赣州、郴州等周边地区交通运输互联互通水平，共建粤北、赣湘地区一体化交通网络。强化各种运输方式间的一体化衔接，统筹地上、水上、空中各种交通方式发展，强化各方式衔接协调，发挥综合交通基础设施网络效应和组合效率。突出综合交通枢纽建设，加强枢纽空间布局的集约共享，打造“零换乘”的综合客运枢纽和“无缝衔接”的综合货运枢纽，实现方式间有效衔接。

4.2.2 人民满意、共享发展

坚持以人民为中心的发展思想，突出交通服务人民的基本属性，交通基础设施规模和布局要符合未来客货运输的发展趋势，在时间、成本、品质、安全等维度不断提升交通基础设施服务水平，提高综合立体交通网络的可达性、公平性，满足人民美好生活需要，满足安全、便捷、舒适、绿色、经济的运输服务需求，提升交通运输供给能力、质量和效率，不断增强人民群众的获得感、幸福感和安全感。

4.2.3 转型升级、创新发展

扎实推进交通运输供给侧结构性改革，充分关注存量资源的升级改造，有序扩大增量资源的优质供给，推进交通基础设施由高速发展转向高质量发展。以创新和改革为引擎，积极吸纳和集聚创新要素资源，推进交通科技创新，打造智能化交通基础设施，探索新一代交通基础设施发展，建设包容开放的政策环境、创新高效灵动的管理手段，为新技术新业态的率先应用提供发展土壤。

4.2.4 集约绿色、协调发展

充分考虑韶关市资源禀赋条件及环境承载能力，注重节约集约利用土地、水域、岸线、过江通道、空域等资源，做好与国土空间规划对接，做好生态红线避让和生态补偿机制设计，推进交通与外部空间的统筹协调发展。

4.2.5 适度超前、引领发展

适度超前现有经济社会和产业的发展阶段，既要杜绝盲目的、与实际脱节的超前带来的浪费，也要杜绝过于保守造成交通运输业的发展受到制约。满足资源节约型、环境友好型社会的发展要求，倡导智慧交通、绿色交通、平安交通，增强企业社会责任感，广泛实行节能措施，推广新能源技术应用，从而促进综合交通运输体系符合社会、经济生态效益以及人民群众的生产生活需求，健康、可持续地发展。

4.3 发展目标

到 2025 年，基本建成“三大体系”（综合交通枢纽体系、综合交通线网体系、综合运输服务体系），不断完善“六大

通道”（粤湘通道、赣粤桂通道、粤赣运河通道、粤赣通道、赣韶湘通道、环珠三角通道），逐步实现“五网融合”（公路网、铁路网、民航网、水运网、邮政网），基本形成“两个交通圈”（“123 出行交通圈”“113 快货物流圈”），基本建成布局完善、结构合理、立体互联、高效智能、绿色安全、共享友好的综合立体交通网络，为韶关市高质量融入粤港澳大湾区、深圳先行示范区“双区”，争当北部生态发展区高质量发展排头兵提供有力的交通运输保障。

——建成“三大体系”。建成以韶关综合客运枢纽站为载体，整合民用机场、铁路客货站（场）、公路客货站（场）、水运港口等实体枢纽资源的综合交通枢纽体系；建成特色鲜明、一体化的高品质快速交通网、高效普通干线网、深度覆盖基础网等综合交通线网体系；建成衔接省际、覆盖市域的综合运输服务体系，实现客运体系便捷安全服务优质，货运体系安全绿色高效。

——完善“六大通道”。进一步打通北部赣韶湘通道和粤赣通道，提升粤湘通道运输能力，统筹谋划粤赣运河通道前期工作，拓展广韶、深韶城际交通快速通道，重点建设高速铁路、高速公路、高等级航道重点项目，全面提升韶关市对外客货运输能力，实现区域高水平互联互通。

——实现“五网融合”。公路网、铁路网、民航网、水运网、邮政网自身短板得到补齐，实现一体化协同发展，形成以铁路、高速公路和支线机场为主体的高品质快速交通网，以普通铁路、普通国道、普通省道、水运航道为主体的

高效普通干线网，以农村公路、支线铁路、通用航空、库（湖）区航运为主体的深度覆盖基础网。

——形成“两个交通圈”。“123 出行交通圈”，市内县（市、区）1 小时通达、全省主要城市间 2 小时到达、全国主要城市 3 小时覆盖；“113 快货物流圈”，省内 1 天送达、国内主要城市 1 天送达、国内绝大多数地区 3 天内送达，实现与粤港澳大湾区以及周边重要节点城市的快速联通。

4.3.1 综合交通网络

（1）公路

高速公路里程超过 800 公里，密度超过 4.3 公里/百平方公里，实现县与县高速公路相连，县城、工业园区等重要节点 15 分钟内上高速公路。国省道二级及以上公路里程比“十三五”时期提升 20%以上，农村公路提质增效，推动“四好农村路”示范市创建。

（2）铁路

提升高速铁路对外运输能力，谋划推进厦昆高铁韶关至龙川段、沪穗高铁韶关至赣州段重点项目，提升韶关市对外通道快速运输能力和效率。扩充横向铁路快速运输通道运能，提升跨赣、粤、桂的区域铁路货运通道服务能力。推动韶关港白土作业区等产业园区铁路专用线建设。争取“十四五”期间先行开工建设厦昆高铁韶关至龙川段。

（3）港口航道

借助国家粤赣运河建设战略机遇，提高武江、浈江、锦江、南水（龙归）河航道等级。将珠江水系高等级航道网延

伸至南雄市，为打通长江水系与珠江水系水上大通道奠定基础。到 2025 年，等级航道通航里程超过 290 公里。

紧抓与广州港战略合作有利契机，加强北江港区、武江港区、浈江港区协调功能，以北江港区为重点，着重提升市区旅游作业区邮轮服务能力，完善新港作业区货运功能，加强白土作业区码头泊位建设，适时开展乌石综合交通枢纽扩能建设，全面提升韶关港吞吐能力和专业化作业水平。建成千吨级泊位 33 个。

（4）民用航空

完成韶关丹霞机场改扩建工程，以发展民航客货运输为主，兼顾发展通用航空，开通北京、上海、沈阳、郑州、成都等地航线，谋划构建以机场为核心的综合交通运输体系和航空经济园区，以机场带动航空人流、物流、旅游等产业发展，大力发展商务、旅游、物流、会展、酒店、高端制造和通用航空产业，建设成为华南地区和广东省重要的旅游目的地支线机场，承接广州大型国际枢纽的功能疏解和备降机场功能及白云国际机场客货分流。推进县（市、区）通用航空发展，建成 1 个通用航空机场。

表 4-1 韶关市综合立体交通网规划目标

指标		2020 年	2025 年	增长比例
干线公路	高速公路	688.9 公里	800 公里	16.48%
	一级公路	221.8 公里	390 公里	75.83%
	二级公路	827.7 公里	1260 公里	52.23%
水运	航道	698 公里	698 公里	-
	其中：等级航道	256 公里	293 公里	14.45%
	千吨级泊位	0 个	33 个	-
铁路	高速铁路	118 公里	前期研究	-
	普通铁路	315 公里	前期研究	-
	铁路专用线	58.1 公里	前期研究	-
民航	民航机场	0 个	1 个	-
	通用机场	0 个	1 个	-

4.3.2 综合运输枢纽

到 2025 年，韶关市建成 5 个以上客运枢纽，6 个以上货运枢纽。城市建城区公交枢纽 500 米覆盖率达到 100%，加快农村交通综合服务站点布设，实现“乡乡有站、村村有点”。

4.3.3 客运系统

到 2025 年，长途客运服务模式进一步优化，满足群众多样化出行需求；城市公共交通服务车辆逐步增加，城市公交车辆达 800 标台，出租车达 500 辆。农村客运全面实现“三个 100%”的基础上，客运服务水平得到较大提高。初步形成比较完善的客运系统。

4.3.4 货运系统

到 2025 年，货运组织化水平有所提高，货运市场更加规范，现代物流快速发展，运输车辆和运输船舶不断更新，货运装备水平明显改善。

4.3.5 交通支持系统

到 2025 年，交通科技创新体系得到加强，创新能力明显提高；交通信息化水平得到较大提升，在重点交通领域实现突破；交通运输安全应急水平持续提升，应急指挥调度能力显著提高；节能减排和环境保护效果不断凸显。

第 5 章 强化运输主骨架，构筑综合立体运输通道

加快构建与粤港澳大湾区“水陆空”“东中西”全面对接的大通道，持续提升通达“双区”“双核”时效。提升粤

湘通道、赣粤桂通道两大国家级综合运输通道能力，谋划粤赣运河国家通道建设，强化区域运输通道在韶关市域范围内的连通和延伸工程，推进韶关对广州、深圳、东莞为重点方向的放射状通道格局，进一步推进“广韶同城”“深韶对接”“莞韶对口帮扶”，支撑韶关市全面融入“双区”尤其是“双核”产业链、供应链、价值链和创新链。

5.1 支撑国家级综合立体运输通道

5.1.1 粤湘通道

通道覆盖乐昌市、乳源瑶族自治县、浈江区、武江区、曲江区、翁源县、新丰县 7 个县（市、区），以京广铁路、京广高铁、京港澳高速公路、广乐高速公路、国道 G240 等国家干线为依托，以公路、铁路为主要运输方式，形成南北走向的国家层级运输通道，北至京津冀地区，南至珠三角地区，主要服务于南北方向的中长途运输和过境交通，是珠三角地区北向大通道之一，也是韶关市全面融入珠江三角洲的重要依托。

5.1.2 赣粤桂通道

通道覆盖南雄市、仁化县、始兴县、浈江区、武江区、曲江区、乳源县 7 个县（市、区），以厦昆高速铁路、韶柳铁路、赣韶铁路、南韶高速公路、国道 G323 等干线为依托，以公路、铁路为主要运输方式，东可延伸至厦门、泉州，西至昆明、成都，横连闽、赣、粤、湘、桂、黔、滇等省大片地区的江南大干线，形成华东华南与西南地区及东南亚国家直接相联系的重要运输新通道，主要服务于东西方向的中长

途运输和过境交通，也是韶关市最主要的横向综合运输通道。

5.1.3 粤赣运河通道

粤赣运河北连长江，南接珠江水，是赣南和广东之间除铁路运输和高速公路运输之外的又一条便捷运输通道。粤赣运河通道以水路为主，覆盖南雄市、仁化县、始兴县、浈江区、曲江区 5 个县（市、区），主要承担适合水运的中长途运输，并兼顾旅游、观光等客运功能。

5.2 完善区域快速综合运输通道

5.2.1 粤赣通道

通道覆盖南雄市、仁化县、始兴县、翁源县、新丰县 5 个县（市），以赣韶铁路、南韶高速公路、国道 G106 等公路干线为依托，形成一条衔接江西与珠三角的南北走向运输通道，接连接湖南株洲、江西赣州、广东河源，是韶关市主要的纵向运输通道，主要承担赣州方向的中长途运输服务。

5.2.2 赣韶湘通道

通道覆盖南雄市、仁化县、浈江区、乳源县、乐昌市 5 个县（市、区），以雄乐高速公路、国道 G535 等公路干线为依托，以公路为主，形成一条东西走向的省际运输通道，加强韶关、江西与湖南之间的联系，主要承担赣州、郴州方向的中长途运输服务，是韶关市主要的横向运输通道，为三地旅游资源联动发展夯实基础。

5.2.3 环珠三角通道

通道覆盖翁源、新丰两县，以汕昆高速公路、大广高速公路、国道 G358 等公路干线和潞江、新丰江航道为依托，以公路运输为主，水路运输为辅，形成一条环珠三角的快速通道，直接沟通江西赣州、广东清远、河源，主要承担清远、河源方向的中长途运输服务，是韶关市主要的横向综合运输通道。



图 5-1 综合运输通道布局图

第6章 加强一体衔接，建设综合立体交通网络

突出韶关市粤北地区交通枢纽中心地位，根据地理区位、城镇布局、产业分布等实际，加强国土空间规划的指导和约束作用，统筹协调铁路、公路、水运、民航、管道、邮政等基础设施规划建设，实现各种方式设施网络立体互联，构建多中心、网络化、区域协调、平衡发展的综合立体交通网。形成以高速公路、国家铁路、城市快速道路、水运航道

为主干网，普通国省干线、城市主干线、地方铁路为次干线网，农村公路、城市次干线、铁路专用线为“最后一公里”的综合立体交通网络。

6.1 完善广覆深达的干线公路网

6.1.1 高速公路

加快实施高速公路“133”工程，完善“四纵五横二环”高速公路网，在已通车高速公路基础上，加快推进相关重点项目建设。“十四五”期间，重点实施高速公路项目6个，包括：翁源至新丰（韶新）高速公路、武深高速公路始兴联络线、信丰（省界）至南雄高速公路（雄信高速）、韶州互通（欧山互通）立交、马坝枢纽互通立交、韶关北环高速黄浪水互通立交，“十四五”期间计划完成投资145亿元。加快推进韶关至连州高速公路前期工作，开展南雄至乐昌高速公路前期研究。

（1）翁源至新丰（韶新）高速公路

韶新高速公路是韶关市“四纵五横二环”高速公路网布局结构中的“四纵”，该高速公路与京港澳高速公路组合形成贯通韶关南北的第一大通道，总里程246公里，翁源至新丰段长约83公里。“十四五”期间预计完成投资31亿元，完成建设里程83公里。已于2021年6月29日建成通车。

（2）武深高速公路始兴联络线

武深高速公路始兴联络线连通南韶高速公路，建设规模29.4公里，采用双向4车道高速公路标准建设，设计速度为

100 公里/小时，项目投资估算 47 亿元。该项目已于 2020 年 9 月开工建设，预计 2023 年完成。

（3）信丰（省界）至南雄高速公路（雄信高速）

雄信高速是韶关市“四纵五横二环”高速公路网布局结构中的“一横”，即雄乐高速公路东段，起点位于南雄市界址镇省界处，终点位于南雄市珠玑镇鹅颈坡北侧接南韶高速公路，全长约 41.3 公里，采用双向 4 车道高速公路标准建设，设计速度为 120 公里/小时，项目投资估算约 47.2 亿元。

（4）韶州互通（欧山互通）立交

韶州互通立交项目与韶州大道衔接采用平交方式，新建匝道约 4 公里，新建匝道桥约 600 米，延长涵洞 6 座，新建收费站及站房 1 座，采用主线双向六车道高速公路技术标准，设计速度 100 公里/小时，匝道设计速度 40 公里/小时。“十四五”期间预计完成投资 1.1 亿元，完成建设里程 4 公里及相关附属设施。已于 2021 年 9 月 29 日建成通车。

（5）马坝枢纽互通立交

新增两条匝道（共 2.8 公里），“十四五”期间预计完成投资 1.3 亿元，完成建设里程 2.8 公里。

（6）韶关北环高速黄浪水互通立交

A 型单喇叭方案连接 G323 线，匝道长度 1.961 公里，其中桥梁长度 584.2 米，新建收费站 1 个。“十四五”期间预计完成投资 2.4 亿元，完成建设互通立交一座、匝道里程 1.961 公里及附属设施。

（7）韶关至连州高速公路

韶关至连州高速公路是韶关市“四纵五横二环”高速公路网布局结构中的“一横”，即始阳高速公路西段（韶关市区至清远界），始于韶关市武江区接京港澳高速公路，经乳源瑶族自治县大布镇至清远界，长约 65 公里，估算投资约 100 亿元，“十四五”期间加快推进前期工作。

（8）南雄至乐昌高速公路

雄乐高速公路是韶关市“四纵五横二环”高速公路网布局结构中的“一横”，起点位于南雄接南韶高速公路，终点位于乐昌接广乐高速，全长约 150 公里，采用双向 4 车道高速公路标准建设，设计速度为 100 公里/小时，项目投资估算约 150 亿元，“十四五”期间开展前期研究工作。

（9）韶关丹霞机场高速公路

近期规划研究路段：起于韶关市区（武江区十里亭桥附近），沿县道 X313 线方向往北布线，接糖寮互通上韶关北环高速公路，利用现有北环高速公路在乳源东枢纽转至乐广高速公路，于桂头镇附近利用省道 S250 通道走廊，新建机场高速终点段（高架）至丹霞机场。路线里程长约 30 公里（其中，新建段长约 14 公里，即起点段 7 公里+终点段 7 公里；利用既有高速公路约 16 公里），设计速度 100 公里/小时，双向四车道，投资估算 21 亿元。

中远期规划研究路段：起于韶关丹霞机场，往北上跨（或下穿）武广高铁和京广铁路，至乐昌市北乡镇附近与规划的雄乐高速公路相接（雄乐高速公路已纳入省高速公路网规划，规划为中远期实施的项目）。该方案路线里程长约 15 公

里，设计速度 100 公里/小时，双向四车道，投资估算 23 亿元。

6.1.2 普通国省干线

全面提升韶关市国省干线技术等级，增加对外出口，减少过境交通对城市交通的干扰。“十四五”期间计划实施普通国省道项目 56 个，建设规模 945.2 公里，投资估算 127.56 亿元。普通国道项目 23 个，建设规模 353.4 公里，总投资 76.57 亿元。其中“十三五”续建项目 4 个，“十四五”期间新建改建项目 9 个、路面升级改造项目 10 个；建设一级公路 187.65 公里，二级公路 172.99 公里，桥梁 4137 延米；普通省道项目 33 个，建设规模 591.8 公里，投资估算 50.98 亿元，“十四五”时期新建改建项目 6 个、路面改造项目 27 个；建设一级公路 24.37 公里，二级公路 218.55 公里，三级公路 336.15 公里，四级公路 36.51 公里，桥梁 590 延米。

表 6-1 韶关市“十四五”普通国省干线项目表

序号	县级行政区	项目名称	路线编号	建设性质	建设规模（公里）							“十四五”投资（万元）
					合计	一级	二级	三级	四级	桥梁 (延米)	隧道 (延米)	
普通国省道					945.196	212.019	391.541	336.155	36.512	4727		1275584
一、普通国道					353.401	187.648	172.993			4137		765793
1	乳源瑶族自治县	国道 G323 线乳源瑶族自治县上围至沙坪段	G323	续建	39.141		39.141					25977
2	乐昌市	国道 G535 线乐昌市乐城至桥头段	G535	续建	7.5		7.5					83211
3	乐昌市	国道 G535 线乐昌市老坪石至上埔段	G535	续建	13.160		13.160					34450
4	南雄市	国道 G220 线南雄市区过境段改线工程	G220	改建	16.7	16.7						76500

5	始兴县	国道 G323 线始兴县城过境段改线工程	G323	续建	7.600	7.6						25647
6	始兴县	国道 G323 线始兴县马市段改线工程	G323	改建	7		7					8400
7	曲江区	国道 G240 线曲江中学至乐广高速乌石出口段改建工程	G240	升级改造	8	8						18706
8	仁化县	国道 G323 线仁化县丹霞山出口至小观园段	G323	升级改造	20.760	20.5				260		57681
9	曲江区	国道 G240 线曲江区广乐高速乌石出口至英德交界段	G240	升级改造	17.269	17.269						20000
10	始兴县	国道 G535 线始兴县下窖（江西交界）至顿岗段	G535	升级改造	35.160		35.16			488		64450
11	翁源县	国道 G358 线翁源县陂头（连平界）至翁源县城段	G358	升级改造	13.866		13.866					18000
12	新丰县	国道 G220 线新丰县城段改线工程	G220	新建	7.237		7.237					20756
13	浈江区 乳源瑶族自治县	国道 G323 线韶关市区过境段改线工程（湾头至桂头段）	G323	新建	31.600	31.6				2914		80000

14	曲江区	国道 G106 线曲江林场至沙溪段	G106	改建	4.9	4.9						5300
15	翁源县	国道 G106 线翁源县新江至翁城段	G106	改建	6.440	6.44						18000
16	仁化县	国道 G106 线仁化胡坑高速出口至县城段	G106	升级改造	5.820	5.820						22000
17	乳源瑶族自治县	国道 G323 线乳源县桂头至县城段	G323	升级改造	25.850	25.85				475		20000
18	仁化县	国道 G106 线仁化广东桥至武深高速城口南出口路段	G106	路面改造	8.018		8.018					3000
19	翁源县	国道 G358 线翁源南龙至官渡段	G358	路面改造	33.348		33.348					16500
20	翁源县	国道 G106 翁城至官渡段	G106	升级改造	15.15	15.15						55721
21	翁源县	国道 G220 线翁源县城过境段	G220	改建	5.113	5.113						36919
22	始兴县	国道 G323 线始兴县马市至五里山段	G323	路面改造	8.563		8.563					2569

23	乐昌市	国道 G535 乐昌过境段改线工程	G535	改建	22.706	22.706						52006
二、普通省道					591.795	24.371	218.548	336.155	36.512	590		509791
24	南雄市	省道 S342 线南雄市全安镇至帽子峰段	S342	升级改造	16.09		16.09					28000
25	南雄市	省道 S342 线南雄市区过境段改建工程	S342	改建	7.085		7.085					33749
26	浈江区	省道 S248 线浈江区犁市至黄岗段	S248	新建	4.770	4.77						19949
27	乐昌市	省道 S247 线乐昌市金水湾至龙山温泉段	S247	升级改造	32.456		32.456					30000
28	翁源县	省道 S245 线翁源坝仔至六里段	S245	升级改造	33.500		33.500					40000
29	仁化县	省道 S246 线仁化康溪至大岭段改线工程	S246	新建	8.280		8.280					38200
30	乐昌市	省道 S248 线乐昌北乡至长来段改线工程	S248	新建	9.657	9.657						29500

31	曲江区	省道 S521 线消雪岭至樟市段	S521	升级改造	4.04		4.04					5778
32	曲江区	省道 S521 线樟市至罗坑段	S521	路面改造	23.791			23.791				9529
33	曲江区	省道 S521 线沙溪至乌石段段	S521	升级改造	6.324		6.324			590		12464
34	曲江区	省道 S521 线枫湾至罗坑段	S521	升级改造	2.102			2.102				830
35	乐昌市	省道 S518 线乐昌市上廊至九峰段	S518	升级改造	13.765			13.765				13425
36	乐昌市	省道 S249 线乐昌市秀水村至大罗岭段	S249	升级改造	8.712			8.712				14112
37	新丰县	省道 S245 线新丰县佛子坳至回龙鸡岭段	S245	升级改造	11.110		11.110					15361
38	新丰县	省道 S355 线新丰县沙田至长江村韶新高速出口段	S355	升级改造	16.055		16.055					33005
39	翁源县	省道 S245 线翁源县红楼组至周陂段	S245	升级改造	21.646		21.646					38460

40	始兴县	省道 S244 线始兴县凉口至罗坝段	S244	升级改造	12.261		12.261					7070
41	始兴县	省道 S244 线司前镇街段改线工程	S244	改建	5			5				3000
42	始兴县	省道 S244 线罗坝至司前镇段路面升级改造工程	S244	升级改造	47			47				8437
43	曲江区	省道 S292 线曲江区樟市至小莲塘段	S292	升级改造	7.566			7.566				3800
44	曲江区	省道 S521 线曲江区枫湾镇至 G106 段	S521	升级改造	11.056		11.056					5500
45	仁化县	省道 S517 线城口至红山段路面改造工程	S517	升级改造	31.356			31.356				7644
46	新丰县	省道 S347 线新丰县梅坑至回龙段	S347	路面改造	41.616		41.616					14500
47	曲江区	省道 S248 线曲江区冶炼厂至转溪段	S248	路面改造	9.944	9.944						5292
48	南雄市	省道 S342 线帽子峰至塘面段	S342	路面改造	50.776		1.069	13.195	36.512			12750

49	南雄市	省道 S516 线南雄市水口至黎口段	S516	路面改造	23.319			23.319				8402
50	南雄市	省道 S516 线南雄市界址至南亩段	S516	路面改造	32.113			32.113				12110
51	乳源瑶族自治县	省道 S249 线乳源瑶族自治县沙坪至红星坪段	S249	路面改造	17.097			17.097				15387
52	乳源瑶族自治县	省道 S249 线乳源瑶族自治县大桥至桂头段	S249	路面改造	50.809			50.809				45728
53	乳源瑶族自治县	省道 S246 线乳源瑶族自治县凌角垭至一六段	S246	路面改造	5.310			5.31				4779
54	仁化县	省道 S517 线仁化县高坪电站至凡口段	S517	路面改造	22.033			22.033				5273
55	仁化县	省道 S517 线塘洞至长江段路面改造工程	S517	路面改造	20.687			20.687				12576
56	仁化县	省道 S517 线仁化县红山至高坪电站段	S517	路面改造	12.300			12.3				2952

6.1.3 “四好农村路”

全面推进“四好农村路”建设，贯彻落实农村公路管理养护体制改革，积极推动通建制村单车道改双车道等工程（四级公路“单改双”、县乡公路提升等级和乡村旅游公路建设）、农村公路危桥改造工程、农村公路养护工程，完善农村公路高质量发展体系。加强广东南岭国家公园内部和对外交通联系，提升粤北生态发展区交通运输服务水平，推动农村公路向村组、园区、景点延伸，构建广覆盖多功能的农村交通基础设施网。积极谋划“四好农村路”示范市创建，支持南雄市、仁化县等地创建国家级“四好农村路”示范县。

韶关市“十四五”期间计划建设农村公路 2802.75 公里，总投资 43.43 亿元，其中：通乡镇四升三项目 1 公里，建制村单改双车道项目 2733 公里，通经济节点（3A 景区）项目 91 公里，衔接邻省公路单改双车道项目 0.75 公里，渡改桥项目 2 座、4270 平方米。

表 6-2 韶关市各县（市、区）“十四五”农村公路项目表

县区	通乡镇四升三 （公里）	建制村单改双车道（公 里）	通经济节点(3A 景区)(公 里)	衔接邻省公路单改双车道 （公里）	横水渡渡改桥（座 /面积）	总投资（万元）
乐昌		560				84000
南雄		480	57	0.75		89205
曲江	1	203				27267
仁化		225	12		1/2400	37470
乳瑶族自 治源县		216	22			39000
始兴		240			1/1870	36000
翁源		325				48750
武江		109				16350
新丰		285				42750
浈江		90				13500
合计	1	2733	91	0.75	2/4270	434292

6.1.4 旅游公路

贯彻落实《广东南岭生态旅游公路规划（2020-2035年）》要求，规划主线沿G323、G106线自东向西横穿韶关市，包括环丹霞山公路、环南水湖公路等，构建“快进漫游”全域旅游交通网络，服务旅游片区间的快速通达，协调城市交通和旅游交通的关系，建设串联各大旅游区域、重点旅游集镇的骨架网络，引领性提升韶关市公路旅游服务功能。依托红色旅游资源，着力加强红色旅游公路建设，以长征文化公园走廊为主要通道，重点完善乐昌市、南雄市、仁化县旅游景点的串联。完善旅游公路慢性交通设施，在浈丹公路等具备条件的线路增设慢行步道设施。

“十四五”时期，韶关市计划实施旅游干线公路项目10个，规划建设里程403.8公里，投资估算24.4亿元，以二级公路、三级公路为主；旅游支线公路项目87个，以三级公路、四级公路为主，建设规模869.52公里，计划投资56.07亿元。

表 6-3 韶关市干线旅游公路项目表

序号	项目名称	建设规模 (公里)	“十四五”投资 (万元)
1	广东南岭生态旅游公路梅关古道至珠玑古巷段	23	23000
2	广东南岭生态旅游公路环丹霞山段	89	98000
3	国道 G323 线始兴县城过境段（改线工程）	7.6	27000
4	曲江高级中学至国道 G106 段	2.6	2000
5	南岭 1 号路	93.8	27000
6	枫湾温泉旅游公路	29.5	5000
7	环车八岭旅游公路	104.5	15000
8	灵溪河大桥至新凉亭旅游公路改建工程	7.5	8000
9	省道 S342 线南雄全安镇至帽子峰段	16.3	30000
10	省道 S521 线曲江区消雪岭至罗坑路段	30	9000
合计		403.8	244000

表 6-4 韶关市各县（市、区）“十四五”旅游公路项目表

县区	项目数	建设规模 (公里)	“十四五”投资 (万元)
乐昌	8	43.09	26476.9
南雄	23	259.824	149517
仁化	13	191.145	58875
曲江	5	47.635	50610
乳源	9	37.149	63271
始兴	11	81.955	36266
翁源	9	83.284	87578
新丰	7	52.975	50240
浈江	2	16.5	21393
武江	3	41.46	16506
合计	87	869.524	560732.9

6.1.5 疏港公路

统筹考虑北江港区的功能定位、物流需求与建设条件以及发展实际，开展疏港公路项目 6 个，共计里程 52.4 公里，总投资约 22.9 亿元。主要包括：国道 G240 线武江区社主至曲江区京港澳高速公路韶关南出口段，里程约 18 公里，投资约 11.6 亿元；国道 G240 线曲江中学至乐广高速公路乌石出口段，里程约 8 公里，投资约 1.8 亿元；国道 G240 线乐广高速公路乌石出口至英德交界段，里程约 16 公里，投资约 7.2 亿元；省道 S521 线沙溪至乌石段，里程约 7.8 公里，投资约 1.79 亿元；新港作业区至 Y179 韶州大道和 S248 交汇处，里程约 1.7 公里，投资约 0.39 亿元。韶关港白土港区疏港公路新建工程，起点位于曲江经济开

发区白土工业园，与振兴南路相接，终点与省道 S292 线平交，路线总长 0.87 公里，投资约 0.1 亿元。

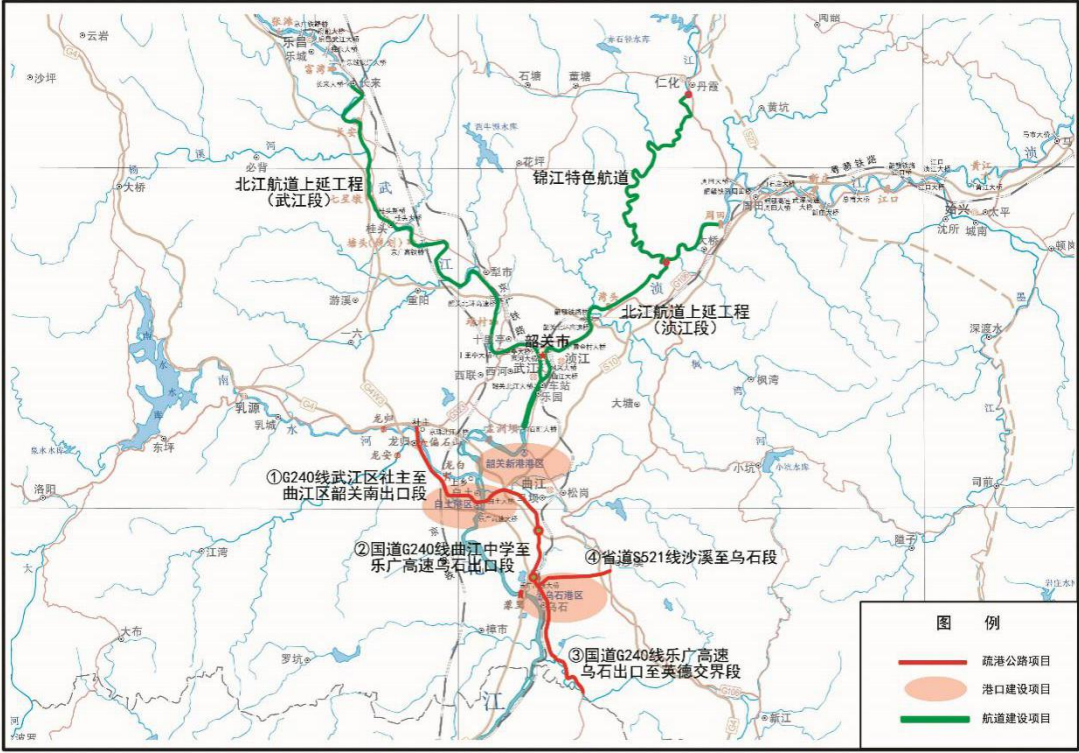


图 6-1 疏港公路规划项目图

6.2 优化通江达海的内河水运网

加快推进北江内河主通道扩能升级，提升互联互通水平，推进北江、浚江、武江 3 个港区和大坑口、乌石、白土等 11 个作业区能力建设，合理划分各个港区和作业区功能，形成能力充分、结构优化、协同高效的内河水运体系，将韶关港发展成为以能源、原材料等大宗货物运输为主，兼顾集装箱运输，具备装卸储运、多式联运、水上旅游服务、临港产业、口岸服务、现代物流服务、信息服务和生活休闲等功能的综合港区。“十四五”期间重点开展北江航道扩能升级上延工程、锦江特色航道工程、浚江段航道

升级工程等 3 个内河航道项目和北江港区乌石综合交通枢纽、白土作业区一期、新港改造提升一期、曲江水上服务区建设、武江港区乐昌作业区、浈江港区始兴作业区、大坑口货运码头等 7 个内河港口项目，“十四五”期间计划投资 68.11 亿元。

6.2.1 内河航道

（1）北江航道扩能升级上延工程

全长约 63 公里，包括北江（通天塔至百旺大桥）6 公里，武江（长来至通天塔段）57 公里，工程总估算约 868517 万元，“十四五”期间计划投资 379009 万元。主要工程内容包括船闸工程（新建船闸 4 个：长安船闸、七星墩船闸、塘头船闸、溢洲船闸）、桥梁工程（拆除重建桥梁 8 座、防撞加固 3 座）、航道工程等。

（2）锦江特色航道工程

全长约 37 公里，包括锦江（黄屋电站至锦江口）37 公里生态旅游特色航道工程，投资估算 57781 万元，“十四五”期间计划投资 57781 万元。

（3）浈江段航道升级工程

浈江段在交通强国纲要和内河航运发展规划已列入粤赣运河范围，马坝河（河口 2 公里）和樟市河（河口 1 公里）是北江干流的支流，区位优势，且均位于库区航道内，河道目前开发受限条件少，具备未来作为韶关港口发展补充岸线条件。“十四五”期间开展Ⅲ级航道前期工作，提前谋划专线航道建设。

（4）粤赣运河建设工程

粤赣运河是长江水系连接珠江水系的国家交通大动脉，北连长江、南接珠江，建成后长江与珠江航程可减少 1200 多公里。粤赣运河项目已列入《国家综合立体交通网规划纲要》，北起九江市鄱阳湖口，穿越鄱阳湖、赣江干流，经南昌市、吉安市、赣州市入桃江，在赣州市信丰县穿越分水岭，到达广东境内浈水，经南雄市到韶关市北江，沿北江至西江三水河口，规划全长约 1228 公里，建设标准为 1000 吨级标准航道。其中，韶关市与新丰越岭段（分水岭至南雄）浈江河段约 89 公里，不具备通航条件。浈江段（南雄至韶关）123 公里，现为七级航道，拟规划为三级航道。北江段（韶关至三水河口）258 公里，正在试通航，“十四五”可正式通航。“十四五”期间，积极推进粤赣运河韶关段前期研究工作。

6.2.2 内河港口

（1）北江港区乌石综合交通枢纽一期工程

续建韶关港乌石综合交通枢纽一期工程，位于曲江区乌石镇北江左岸的粤江发电公司厂区和永顺沙场等沿河地带。规划建设 12 个 1000 吨级散货码头泊位以及配套设施，岸线长度 935 米，港区面积约 42 万平方米，以煤炭、矿石和矿建材为主，年设计吞吐量 1000 万吨，总投资 11.17 亿元。

适时谋划乌石综合交通枢纽项目二期工程：进一步扩大港区范围，规划建设 1000 吨级泊位 15 个，吞吐量为 1600 万吨/年，岸线长度约为 1500 米。

（2）韶关港北江港区白土作业区一期工程

新建韶关港白土作业区一期工程，位于白土乐广高速公路大桥北江右岸。规划建设 8 个 1000 吨级泊位，岸线长度 615 米，港区面积约 24.3 万平方米，以集装箱、件杂货为主，年设计吞吐量 320 万吨（件杂货 120 万吨、集装箱 20 万 TEU），总投资 6.99 亿元。

（3）新港改造提升项目（一期）

项目位于市区南郊 8 公里，北江左岸。规划建设 7 个 1000 吨级泊位，岸线长度 615.5 米（其中货运岸线 546.5 米，工作船岸线 69 米），年设计吞吐量 310 万吨（件杂货 140 万吨、集装箱 17 万 TEU），港区面积 15.8 万平方米，投资估算 5.91 亿元。

拟分三期进行，2022 年前开展项目一期工程，建设 1000 吨级泊位 2 个，工作船（游船泊位）2 个，码头岸线总长度 234 米，一期总投资 1.27 亿元。

（4）武江港区乐昌作业区项目

武江港区乐昌作业区项目，建设 1000 吨泊位 8 个，吞吐能力 480 万吨，航道等级Ⅲ级，通航里程 21 公里，总投资 5 亿元。

（5）浈江港区始兴作业区项目

始兴港作业区项目，建设 1000 吨泊位 4 个，吞吐能力 130 万吨，航道等级Ⅲ级，通航里程 38 公里，总投资 2.5 亿元，“十四五”期间开展前期研究。

（6）大坑口货运码头项目

研究推进大坑口货运码头建设，适时启动改建工程。

6.3 构建干支相依的铁路轨道网

完善“二纵二横”铁路网布局规划，依据国家和广东省上位规划，着力推进高速铁路建设，形成“三高三普”铁路网布局，推动铁路客运与货运协调发展，全面提升铁路对外运输能力。“十四五”期间，推进厦昆高铁韶关段、沪穗高铁韶关段 2 个高铁项目，争取先行开工建设厦昆高铁韶关至龙川段；继续开展韶柳铁路韶关段、韶龙铁路韶关段 2 个普通铁路项目研究工作；谋划韶关北江港区疏港铁路项目。

6.3.1 高速铁路

（1）厦昆高铁韶关段

昆明至厦门高速铁路(按 350 公里/小时标准建设)全长 1824 公里，其中新建线路正线长 1728 公里，利用在建梅龙高铁线路正线长 96 公里，全线投资约 3156 亿元。其中广东省境内正线长 559 公里，投资约 1021 亿元，韶关市境内正线长 175 公里，投资约 319 亿元。全线经过的主要区域节点包括：厦门、漳州、梅州、河源（龙川）、韶关、郴州、清远、贺州、梧州、来宾、柳州、河池、百色、兴义、昆明。

（2）沪穗高铁韶关段

线路自昌赣深高铁赣州西站深圳端方向别引出向南，在南康西部设南康西站，之后线路大致沿既有赣韶铁路走行，依次在大余县东北部设大余北站，在南雄市北部设南雄北站，在始兴县北部设始兴北站，在仁化县周田镇设丹霞山西站，之后经韶关城区北侧方向别引入京广高铁韶关站既有车场，在既有车场西侧预留新建车场的条件，并预留接入该车场的正线。新建线路全长 198.481 公里，估算总投资约 335 亿元，其中韶关段正线长 122.566 公里，估算总投资约 208 亿元。

6.3.2 普通铁路

（1）韶柳铁路韶关段

韶柳铁路从京广线的马坝站（初步设想，以后设为韶关南）引出，经过乳源瑶族自治县、阳山县、连州市、连南县、连山县，进入广西区的贺州市，到达柳州市。韶柳铁路新建线路正线总长度 534 公里，规划设计通过能力 37.5 对/日。其中，广东段正线总长度 224 公里，韶关段 84 公里。韶柳铁路项目预估投资总额 377 亿元，广东段投资 158 亿元，韶关段投资 63 亿元。

（2）韶龙铁路韶关段

新建韶关至龙川铁路正线全长约 206.3 公里，项目总投资概算 136 亿元，其中韶关市境内线路长度约 95 公里，投资概算约 63 亿元。线路自京广线韶关站引出，经韶关市曲江区、翁源

县、河源市连平县、东源县，进入京九铁路龙川北站，是国铁 I 级单线普速铁路，速度目标值 160 公里/小时。

6.3.3 铁路专用线

韶关北江港区疏港铁路。新建白土港铁路专用线、乌石港铁路专用线、韶南站至韶关东下行联络线，共计 17 公里。目前，正开展前期研究工作。

6.4 建设辐射周边的民航机场网

韶关民航机场总体按照“一体三翼”进行布局，“一体”指韶关丹霞机场，以民航客货运输为主；“三翼”指南雄、乐昌、翁源 3 个通用机场，以短途高端商务出行、旅游、农药喷洒、紧急救援以及航空教练培训等功能为主。“十四五”期间重点建设韶关丹霞机场、南雄通用机场，计划投资 10.66 亿元。

6.4.1 韶关丹霞机场

韶关丹霞机场规划定位为“支线机场”，目前已开通运营，规划近期以发展民航客货运输为主，兼顾发展通用航空，远期构建以机场为核心的综合交通运输体系和航空经济园区，以机场带动航空人流、物流、旅游等产业发展，建设成为华南地区和广东省重要的旅游目的地支线机场，承接广州大型国际枢纽的功能疏解和备降机场功能及白云国际机场客货分流。

6.4.2 通用航空

适应建设国家生态文明先行示范区需要，完善韶关市通用航空机场布局，满足工业巡线、森林航空护林、应急救援、航空旅

游、短途运输等通航飞行要求，构建粤北山区通用航空生态综合服务网络。“十四五”期间计划在南雄市建设1个通用机场，主要承担短途高端商务出行、旅游、农药喷洒、紧急救援以及航空教练培训等功能。开展乐昌市、翁源县布局2个通用机场的前期研究工作。

6.5 建设功能完善的场站枢纽网

6.5.1 客运枢纽

依托高铁站、机场，建设高等级综合客运枢纽，加强公路长途客运、铁路客运、民航客运、城市公交、出租车等多种客运方式的有效衔接，实现一体化换乘，提升综合客运枢纽的吞吐能力和辐射范围。构建以韶关高铁站综合客运枢纽为主，韶关丹霞机场和韶关东站为辅，各个县（市、区）客运站为基础，布局合理，层次分明，分工明确的“一主二辅多点”的客运枢纽体系。

“十四五”期间，规划建设3个客运枢纽项目，包括：

（1）东郊客运枢纽站新建项目，车站等级为三级站，建设规模约19800平方米，总投资7096万元，“十四五”期间计划投资1200万元。

（2）南雄汽车客运站新建项目，车站等级为二级站，建设规模54000平方米，总投资13500万元，“十四五”期间计划投资12500万元。

(3) 翁源汽车客运站新建项目，车站等级为二级站，建设规模 17000 平方米，总投资 6000 万元，“十四五”期间计划投资 6000 万元。

依托客运枢纽，大力发展枢纽经济。结合城市总体规划和国土空间规划，合理确定客运枢纽及周边区域用地布局、规模和范围。统筹枢纽建设与城镇空间布局和产业发展，强化区域联动开发。统筹整体开发与局部开发、平面开发与立体开发，促进交通与城市、产业发展深度融合。以高速铁路客运站、机场航站楼等为主体，建设一批集交通、商业、商务、会展、文化、休闲等为一体的开放式城市功能区。对枢纽用地的地上、地下空间及周边区域，在切实保证交通功能的前提下，做好交通影响分析，鼓励土地综合开发，收益应用于补贴枢纽设施建设运营。

6.5.2 货运枢纽

依托航空产业园、华南先进装备产业园等大型产业园区和韶关港、邮政快递物流园，规划打造“三港六园多节点”的现代物流发展空间布局。把韶关市打造成为粤北、湘南、赣南甚至更广大的内陆地区产品进入粤港澳大湾区的集散中转枢纽和交易高地。其中，三港包括粤北国际物流中心、韶关港综合货运枢纽、航空产业园等综合物流港口；六园包括曲江装备制造产业物流园、翁源综合物流园、区域配送与快递物流园、乳源综合物流园、仁化宝能综合物流园、南雄综合物流园等区域性综合物流园区；多节点是以乡镇物流节点、企业配送网点、仓储配送中心、货运

集配中心等物流集配网点。优化物流园区周边集疏运体系，提升货物集散能力和效率，增强物流园区辐射腹地广度和深度，增强韶关市在粤北地区物流枢纽地位。“十四五”期间重点谋划6个项目：

（1）北江港区乌石综合交通枢纽项目

同内河港口“北江港区乌石综合交通枢纽项目”。

（2）粤北国际物流中心

规划位于韶关市浈江区中部，十里亭镇东侧，黄岗火车货运站边，项目用地7457亩，投资估算80000万元。以建设汽车零配件、机械装备等工业原辅料及产成品为主、城市生活资料为辅的综合型物流园区，含综合保税物流中心、早籼稻华南粮食交割仓、国际行邮快件中心、机械装备展示中心以及铁路口岸监管场、进出境车辆检查验场、铁海联运无水港等口岸建设等项目。其中，韶关黄岗铁路货场项目，位于广乐高速公路北连接线以南、京广铁路线（黄岗火车站东片区）及省道S246以东的区域，拟与广铁集团合作，改扩建黄岗货运站，将其升级为占地1146亩，年吞吐量700万吨国家二级货运站场。投资估算62400万元。

（3）韶关航空产业园

依托韶关丹霞机场，总面积为18.89平方公里，其中机场核心片区9.81平方公里，乳源桂头片区6.35平方公里，长乐片区2.73平方公里。韶关航空产业园以桂头为桥头堡，辐射带动乳桂经济走廊高质量发展，建设成为依托珠三角，面向中南地区的

“丹霞生态航城”，打造粤北区域性空港物流枢纽、粤湘赣航空旅游服务中心、韶关都市区航空生态宜居小镇。航空产业园总体城市建设用地规模约 11 万平方公里，以“临空+通航”为双轮驱动，空港物流为强势支点，融合航空产业与旅游业，重点建设机场核心发展片区、桂头城镇发展片区、长乐发展片区。其中机场核心片区重点发展空港物流与商贸旅游服务板块、通航运营与加工贸易板块、航空旅游与文化创意板块；桂头城镇发展片区重点发展空港小镇与综合配套板块；长乐发展片区重点发展航空运动与休闲板块。

（4）韶关市现代综合物流园

拟建项目选址在韶关市东部片区，位于莲花大道商贸物流产业带北部，东郊客运枢纽旁，地块面积约 200 亩，紧邻国道 323 线。投资估算 51000 万元。功能定位分为三大类：核心功能，快递、仓储、保税仓、物流与配送功能；增值功能，在完成核心功能的基础上，根据入园客户需求提供的各种延伸业务活动的功能；配套功能，为满足核心功能和增值功能的顺利实现所配套开发的个各种服务型功能。

（5）韶关市保税物流中心（B 型）

建设地点为韶关市曲江区白土镇白土港西侧，规划用地约 0.106 平方公里，投资估算 32241 万元。建成后，对于辐射带动粤北地区的区域经济发展，服务以加工贸易企业为主体的保税仓储物流，以跨境电商为主体的国际采购和国际配送，以及以港口

进出口集装箱货物为主体的外贸集装箱物流服务有着长远的意义。项目包括三部分：海关现场办公设施、卡口、查验场、暂扣仓库、围网和巡逻通道等报关报检设施；国际配送区、集装箱处理区、国际采购区等业务设施；管理、经营办公设施、保安、给排水、供电、消防、通风、安全、卫生和信息系统等配套设施。

（6）始兴现代物流园区

始兴现代物流园区新建项目，位于武深高速公路始兴南出口附近，项目总用地 1000 亩，其中仓储、物流、商服用地 500 亩，“十四五”期间计划投资 10000 万元。

表 6-5 韶关市“十四五”站场枢纽建设项目表

项目名称	建设性质	建设规模（平方米）	站级标准	开工年	完工年	“十四五”投资（万元）
客运枢纽项目						
韶关东郊客运枢纽站	新建	19800	三级	2019	2021	1200
南雄汽车客运站	新建	54000	二级	2020	2025	2000
翁源汽车客运站	新建	17000	二级	2021	2025	6000
货运枢纽项目						
粤北国际物流中心（含黄岗铁路货场项目）	新建	4971000		2022	2025	80000
韶关航空产业园	新建	前期研究		2022	2025	-
韶关市现代综合物流园	新建	133333				-
始兴现代物流园区项目	新建	666666		2022	2025	10000
韶关市保税物流中心（B 型）	新建	106000		2021	2023	32241
北江港区乌石综合交通枢纽项目	新建	-				-

第7章 促进提质增效，打造综合运输服务体系

7.1 构建快速便捷的客运出行服务体系

7.1.1 大力推进旅客联程运输发展

创新旅客联程运输组织模式。推动公共汽电车、出租汽车企业与铁路、公路、航空企业建立常态化合作机制，以韶关丹霞机场、韶关高铁站为中心枢纽，推进公交专线、夜间班次和定制客运服务；加强在运营时刻、组织调度、运力安排等方面的协同衔接和应急响应。加快培育专业化的旅客联程运输经营主体，有序推进第三方出行服务平台整合不同运输方式信息资源，试点推行客票信息查询、跨方式出行规划、联程客票代购等“一站式”出行服务；鼓励成立旅客联程运输企业联盟，并通过建立健全经营主体信用评价体系来规范联运经营。推进道路运输电子客票应用，提供移动终端购票、刷身份证检票等无接触式服务，为探索旅客联程运输电子客票创造条件。

提升不同运输方式一体化衔接水平。统筹规划枢纽内不同运输方式的到发区、换乘通道布局，加快韶关综合客运枢纽联程运输功能优化改造，实现枢纽功能布局集约高效、空间贯通、客流衔接有序便捷。规范枢纽站场导向标识系统，提升联运交通导向标识统一度、连续性和辨识度。加强无障碍服务设施建设，满足特殊人群和重点旅客在购票、候车、检票等环节个性化需要。鼓励各种运输方式共建共享售票、取票、乘降、驻车换乘（P+R）

等联运设施设备。鼓励枢纽站场设置封闭、连续的联运旅客换乘通道。规范并鼓励运输企业在枢纽站场为联运旅客提供“行李直挂”服务，实现行李运送“一站到底”。积极发展城市候机楼和高铁无轨站，结合机场和高铁客运枢纽建设，探索布局建设以韶关为中心，同时服务周边的城市候机楼和高铁无轨站，开展摆渡服务，实现信息查询、票务、候乘、行李托运等配套服务功能。

7.1.2 完善城际客运服务体系

完善城际客运服务网络。围绕铁路、公路、民航等城际客运方式，提升以铁路、航空为主的大容量快速通道的客运服务品质。推进韶关融入粤港澳大湾区和深圳先行示范区，谋划韶关至广州、韶关至深圳城际轨道，研究开行城际快速客运专线。推进道路客运与铁路、民航等运输方式有机衔接和差异化发展，以韶关高铁站为枢纽，结合机场建设以及厦昆高铁、沪穗高铁、京广高铁复线推进情况，加强高铁、民航旅客集疏运体系建设，强化道路客运、城市公交、城乡公交与高铁站、机场航站楼的衔接。研究推动韶关与赣州、清远、河源等毗邻县市区开行城际公交。

推进道路客运转型升级。调整长途客运班线结构，逐步减少营运线路里程在 800 公里以上的道路客运班线数量，推进道路客运接驳运输规范化发展。优化班线客运运营模式，深入推进韶关市到毗邻市县之间的城际客运班线公交化改造；发展客运站“一站多点”模式，鼓励客运站在城区范围内的客流密集地点设立停靠点，放松中途下客管制。整合长途客运资源，发展包车客运、

旅游客运、定制班线、机场快线、商务快客等特色客运服务。

7.1.3 构建多层次城市客运服务体系

深入实施公交优先发展战略。确立公共交通在城市客运体系中的主导地位，引导以公共交通为导向的城市公共交通发展模式，构建以“公交快线为区域联通骨架，公交干线、支线为基础支撑，城乡客运、出租车客运、慢行交通为补充”的多模式一体化客运服务体系，探索定制公交、城市 BRT、智轨等新模式。持续优化城市公交线网结构。紧密结合城市空间发展布局，构建完善匹配客流需求的多层次公交网络，形成覆盖主要客流走廊、串联城区重要客流集散点的公交骨干网，公交站点 500 米半径人口基本覆盖的基础支撑网，提升公共交通网络通达广度与深度。提前规划新开通高铁站与县（市、区）城区连接的公交线路，结合客流需求特征采取快慢线组合运营模式，并做好与城区公交线网的多点衔接换乘，实现高铁站公交线路至城区客流节点两次换乘全覆盖。统筹完善公共交通枢纽体系，加快建设公交首末站和枢纽站，服务城市公交干线与公交快线、城乡公交间的便捷换乘。加大公交专用道建设力度，优先在城市中心城区及交通密集区域形成连续、成网的公交专用道，提高公交运营效率。探索发展定制公交、夜间公交、社区公交等多样化公交服务。提升公共交通服务质量。推进韶关市区公交成本规制，建立可持续的政府购买服务机制，切实加强财政保障。加快城市公交车辆更新迭代，推动乳源城市公交电动化改造。建立在城市公交、城乡公交领域全

面推进公共交通移动支付体系建设，实现公共交通“一卡通”乘车在韶关全域全覆盖。统一票制票价，建立符合韶关市城市与交通出行特点的多层次差别化的票价体系，研究推出“三日通”、“周卡”等多元化票种，为短期来韶关市旅游、参加商务活动的乘客提供便利。加快推进公交大数据平台建设，提升智能化管理水平，建设覆盖全市范围的公共交通动态信息服务客户端。

大力发展绿色慢行交通。加强步行道和自行车专用道等城市慢行系统建设，按照城市绿道标准建设改造步行和自行车道，改善步行和自行车骑行环境，健全与快速交通系统间的围护、隔离设施，构建安全、连续、舒适的城市慢行交通体系。城镇新建道路严格按照规范要求设置步行和自行车道，自行车道原则上应避免与步行道共板设置。按照每平方公里 100 辆左右的标准投放公共自行车。大力发展公共自行车系统，公共自行车服务站点应分区、分类布设在换乘枢纽、公交站点、绿道驿站以及学校、医院、商业中心、集中居住区和集中办公区等人流密集区域周边，并合理设置标识、标牌，方便群众使用。完善自行车停车系统，发展“自行车+公共交通”换乘模式，修建和预留主要的公共交通站点与商业及居住区的公共自行车租赁点和共享单车停车位。

适度发展出租汽车。加强运力动态监测，综合考虑城市人口规模、经济发展水平、城市交通拥堵状况等因素，科学调整巡游出租车运力规模。规范发展网络预约出租汽车，加强对汽车经营者、车辆和驾驶员的许可管理，建立运价动态调整机制，对预约

出租汽车运价实行政府指导价或市场调节价。完善出租汽车服务设施布局，结合城区公交场站、大型交通枢纽及大型商圈、居住区等出行需求旺盛地点，构建三级出租汽车服务网点，为乘客和出租汽车运营提供便利。加强监管力度，创新信息化监管手段，升级巡游出租汽车信息化监管平台，推动与公安、市场监管等市直部门的信息共享，保障群众安全便捷出行。

7.1.4 深入推进城乡客运一体化发展

构建多模式农村客运服务体系。巩固“十三五”时期具备条件的乡镇和建制村通客车成果，推进农村客运标准化规范化发展，提升农村客运服务质量和水平。着重发展片区经营方式，推动客运车辆充分辐射整个片区内的所有村镇，综合农村公里现状、通行条件、运力运量等因素，统一核定具有通行条件的通村公路，实行农村客运片区运营。充分利用数字化网络技术，以电话、微信、网络平台为载体，大力推进农村客运响应式、区域约租车等服务模式发展，灵活调度农村客运车辆，采取线路偏移模式和枢纽接驳模式作为农村地区试行模式，以半弹性或完全弹性的班次服务满足乘客需求。

促进城乡公交有机衔接。在浈江、武江等城镇化水平和居民出行密度较高的地区，实施全域公交，缩短发班间隔、增加停靠站点、统一服务标准、运输价格、车型配置和外观标识，推行高频率发车、流水式发车、滚动式发车等公交化运行模式。因地制宜推进城乡客运班线公交化改造，对乳源、南雄等条件较好的重

点乡镇和建制村，鼓励通过城市公交线网延伸或客运班线公交化改造，提升标准化、规范化服务能力，发展“城乡公交+乡村班线客运公交化运营”“城乡班线客运公交化运营+镇村公交”“城乡公交全覆盖”等多种模式。采用公交化运营的客运班线，经当地县（市、区）政府组织评估后，符合要求的可使用未设置乘客站立区的公共汽车。

整合客运市场资源。积极推进“一县一主体”，鼓励开展道路客运区域经营，积极培育骨干龙头客运企业，整合分散的客运经营主体。鼓励和引导城乡道路客运经营主体以资产为纽带实施公司化改造，建立健全现代企业制度，加强规范化规模化运营，提高发展质量。积极引入规模、资金、管理、服务有优势的企业投资经营城乡道路客运，有条件的地区可积极推进城市公共交通、短途班线客运经营主体的统一，优化资源配置，培育骨干运输企业和城乡道路客运一体化服务品牌，形成区域内业务整合、服务统一、组织集约、竞争有序的格局。完善道路客运的质量信誉考核体系，引导企业提升服务质量、承担社会责任。

7.2 完善集约高效的货运物流服务体系

7.2.1 加快推进货物多式联运发展

加快推动“公转铁”进程。加大政策支持与财政补贴力度，推进大型工矿企业及物流园区加快铁路专用线建设进度，推动专用线进厂矿、进园区，打通铁路“前后一公里”。鼓励支持公路运输企业积极主动对接铁路运输两端业务，强化对铁路最先和最

后一公里的接驳和集散服务，优化短途接驳与集散运输组织，构建铁路干线运输和公路末端配送紧密衔接的全程组织链条。加强与货主、物流企业的沟通协调，深入推进煤炭、焦炭、矿石、钢铁、粮食等重点战略物资及中长距离货物铁路运输。整顿和规范道路运输市场秩序，通过市场化手段引导运输向铁路转移。

推广先进多式联运组织模式。加快多式联运转运、换装设备 and 专业化车辆装备的推广应用，提高集装箱厢式化水平。积极推进运载单元标准化，以集装箱为切入点，探索实施集装箱车辆高速公路通行优惠和进出重点物流园区“定向降费”政策，积极引导市场发展标准化集装箱车辆，满足铁路转运对公路集装箱运输需求，有效引导中长距离货物运输向公铁和陆空等联运方式转变。鼓励发展集装箱租赁等专业化服务，推动运载单元共享共用、循环利用。

积极培育多式联运经营主体。支持公路运输企业与铁路、水路运输企业加强协作，通过兼并、重组、收购、参股控股、联盟合作等方式整合货运资源，加快培育全程负责、一体化服务的多式联运经营人。引导和规范依托货运枢纽（物流园区）、信息网络的平台型物流企业成长壮大，加快向无车承运人、货运经纪人等现代物流中介组织转型发展。支持企业建设多式联运经营管理信息系统，探索开展多式联运“一单制”示范（试点）和创新改革，一个主体到底、一单到底、一箱到底和全程负责。

7.2.2 推动道路货运集约化发展

推动行业规模化集约化发展。以冷链物流、零担货运、网络平台道路货运经营等为重点，加快培育道路货运龙头骨干示范企业，鼓励企业对接无车承运平台，货源、车源上网交易。探索行业协会机制，充分发挥行会作用，通过合法的合同规范促进个体司机、运输企业、行业协会之间的合作。

全面提升道路货物运输组织。推进甩挂运输发展，支持甩挂运输试点企业加强与粤港澳大湾区重点区域的甩挂运输联盟协调对接，统一牵引车、挂车相关标准，建立挂车池，实现货运资源与运力的优化共享和调配；推进甩挂运输与公铁联运、陆空联运等多种运输方式间的一体化运输，同时加强干线甩挂运输和城市配送衔接。支持物流企业以托盘、包装箱、周转箱等为单元，推动包装、储存、装卸、搬运、分拣、配送、运输等物流各环节一体化运作。

加快车辆装备升级改造。持续推进车型标准化，综合利用财政支持、经济补偿、市场调节等手段，积极稳妥淘汰国三及以下老旧柴油货车，加快实施机动车国六排放标准，新增新能源车辆。开展常压液体危险货物罐车专项治理工作，严把新罐车准入关，加强执法监督管理。加快推进敞顶集装箱、厢式半挂车等标准化运载单元的推广应用。全面普及货车不停车电子收费系统，对标准货车 ETC 通行实行优惠。

7.2.3 推动城乡物流协调发展

健全城市配送三级节点体系。对接韶关市城市总体规划，整合提升物流中心、公共配送中心、末端配送网点为支撑的三级配送网络体系。强化城市物流园区配送功能，促进城际干线运输和城市配送有机衔接，实现入城货物集中至城市物流中心，进而为配送集约提供基础。加快建设具有仓储、集配、运输等功能于一体的公共服务型冷链物流园区。强化传统批发、农贸市场标准化改造，推动向公共配送中心转型升级。规划建设与物流中心配套和服务地区经济发展、民生需求的专业性配送中心。加快自动终端以及末端网点基础设施与设备的布局与规划建设，依托菜鸟驿站、丰巢、京东无人配送车等网络化加盟模式，引导大型居民社区建设公共自助提货柜，整合网送、快递配送站点和便利店、物业公司、药店，在各类便利店设立自提点、配置手持终端设备。

推动物流资源集聚整合。拓展服务功能，实现网络节点共建共享。加强交邮合作，支持运力资源互用互补，提高物流综合服务能力。推动交通运输与邮政快递在农村地区加强合作，提高农村快递物流服务覆盖率，构建“韶货出关”特色农产品专项快递物流通道，支撑农村经济发展。统筹利用交通运输与邮政快递、商务、供销、农业等各方资源，推动实现产、运、销一体化的农村物流服务。加快构建畅通便捷、经济高效、便民利民的县、镇、村三级物流服务体系，促进农产品、农村生产生活物资、邮政快递寄递物品等高效便捷流通。

7.3 鼓励规范新业态新模式发展

7.3.1 深化客运与旅游融合发展

加强旅游交通基础设施规划建设。加快干线公路与景区公路连接线及相邻区域景区之间的公路建设，统筹考虑观景台、旅游标志标牌等设施与交通基础设施统一规划设计。强化客运枢纽、高速公路服务区等交通设施旅游服务功能，推动符合条件的客运枢纽建设旅游客运集散中心或旅游客运超市，为游客提供乘车出行、旅游咨询、信息查询等旅游服务，高速公路服务区增设游憩、娱乐、购物等功能，鼓励在公路路侧空间充足路段建设驿站、营地、观景设施和厕所等。推动旅游景区建设旅游集散中心、旅游客运站场或停靠站点，完善旅游客车停泊和游客集散功能。鼓励旅游车船使用绿色能源，配合推进旅游景点周边的充电桩建设。

提升旅游客运服务水平。全面对接《广东南岭生态旅游公路规划》，以丹霞山、广东南岭国家公园、南华寺、珠玑古巷、环车八岭等龙头旅游品牌为依托，完善旅游客运网络体系。积极发展红色旅游，加快开通市区与乐昌市、仁化县、南雄市等地长征文化公园景点间的旅游公交线路，开通黄金周、小长假等重大节假日定制旅游线路。逐步提高旅游客运车辆档次，改善旅游客运车辆车型结构，不断完善旅游包车经营网点，打造旅游客运精品服务网络，大力发展定线旅游、房车旅游、自驾游、游艇旅游、低空飞行旅游等体验式交通旅游，满足游客高品质、个性化的运输需求。打造智慧旅游公共服务平台，推广景区门票网上预约、

旅游一卡通、智能导游系统等模式，开发“车票+门票”“车票+门票+宾馆”等运游融合服务产品，为社会公众提供多样化交通出行、旅游等综合信息服务。

7.3.2 推进货运产业融合发展

推动货运服务与制造业融合。以产业转型升级为基础，把握信息技术发展契机，打造集原材料供应、中间产品和产成品储运、分销等为一体的现代物流供应链服务，以高质量的物流服务吸引和承接产业转移。支持物流企业开展服务化转型，适应以个性化定制、柔性化生产、资源高度共享为特征的虚拟生产、云制造等现代供应链模式，为制造企业提供供应链一体化服务。研究建设韶关船舶产业园内河“绿色·智能”船舶智能制造基地。

推动货运服务与流通业融合。鼓励商贸流通企业自有仓库、车辆、设施、网点、配送队伍等资源向社会开放，与货运枢纽（物流园区）、乡村邮政网点、综合服务站、汽车站等设施资源整合共享。鼓励物流企业、电子商务与实体贸易企业搭建可共用的电子平台，整合流通领域实体店和物流领域仓储配送等资源。推进电商快递与新零售服务融合，全面适应快速分拨、精准递送等商贸流通新要求。构建以消费者体验为中心的数据驱动型便民利商新业态，促进线上线下互动。

7.4 完善惠民安全的城市民生运输服务体系

7.4.1 大力治理城市交通拥堵

优化城市交通路网设施。依据韶关市中心城区地形地貌、功

能布局等特点，构建快速路+主干线城市骨干交通网络。研究推进主城区小环线建设，依托凤凰路-启明路-浈江大道北-新华南路-新兴路，建设准快速路为标准的主城区快速小环线，缓解老城核心区的交通拥堵问题。推进“七横六纵”的城市骨干交通网络，加强新城中心、老城中心、曲江副中心以及各组团之间的快速联系。“七横”：朝阳路-凤凰路-鑫汇路、沐阳大道-工业路-解放路-大学路、芙蓉北路-生态路、芙蓉路-环山路、百旺路、韶州大道、武江区社主-曲江区韶关南出口(省道 S240)。“六纵”：机场快线-韶关大道、省道 S246-丹霞大道-芙蓉大道南、武江大道、浈江大道-曲江大道、莲花大道、车韶大道。加强次干道和子路的建设，改善路网结构，提高道路整体效能。同时完善行人过街设施、调整公交线路及场站、消除道路平交路口瓶颈、完善交通工程配套设施、搞好道路养护和维修、完善公交配套设施、新建公交港湾、调整道路出入口设置、清理城区电线杆占路等。

整合公共交通资源。统一收回市区公交线路经营权，按照国家相关规定实行特许经营。聘请第三方机构制定市区公交线路特许经营方案，有限选择具备运营管理经验、技术资金实力雄厚的龙头企业，负责市区公交线路运营、保障以及服务质量提升等综合工作。采取成本规制模式购买公交服务。优化韶关市区公交站场布局，结合水上公交、快速公交线网进行规划编制，推动公交站场及配套设施规划建设，在城市片区规划、路网改造、旧城区改造、道路通行设置的同时，注重落实公交站场、港湾式停靠站、

站牌等配套设施及管养工作，形成以各大首末站为枢纽方式，采取接驳形式，提升公交准点率，加速通行率，解决城区拥堵问题。

加强对私家车出行管理。合理有序发展小汽车交通，保证道路承载量与私人小汽车的平衡增长，积极采取各类不同政策，合理调节小汽车的出行。引导私家车错时出行，增加私家车的停车设施，推行“拼车”出行的“合乘车制”，组织安全可靠的“校车”替代私家车接送以及对私家车采取一定的限行措施等来缓解交通拥堵。引导社会车辆的使用，科学引导私家车拥有量和上路行驶。严格控制过境交通的入市率，调整停车收费，利用经济杠杆减少车辆出行率。

7.4.2 有序引导网约车、共享单车规范发展

进一步优化网约车、共享单车发展环境。按照《关于进一步加强网约出租汽车管理的指导意见》《关于鼓励和规范互联网租赁自行车发展的指导意见》要求，落实网约车、共享单车相关政策，强化服务意识，优化完善准入条件、审批流程和服务，打破“玻璃门”“旋转门”，为平台经济营造良好的营商环境。加快网约车、共享单车合规化进程，落实平台公司的主体责任，严守行业安全稳定的底线。营造新老业态融合发展、公平竞争的市场环境，统筹平衡新老业态的关系，寻求最大公约数。

加强多部门协同监管。建立交通运输新业态协同监管协调机制，由发改、财政、自然资源、公安、交通运输等多部门共同参与。创新监管方式，探索实现数字监管、信用监管、协同监管、

行业自律和社会监督相结合的综合监管体系。夯实监管责任，坚决打击非法营运，确保交通运输新业态协同监管工作取得实效，保障广大群众出行安全、便捷。

健全网约车、共享单车信用体系。强化信用管理，推进信用记录共享应用，通过信用体系规范平台经济经营者和参与者的行为，努力提升人民群众获得感、幸福感和安全感。

7.4.3 科学规范城市停车规划

加强停车设施建设。重点针对小岛片区、西河北旧城片区、西河南旧城片区、沙洲尾片区、浚江滨江片区、火车站片区、城南老居住片区等停车难热点地区，充分利用城市闲置边角地带、公共绿地和休闲广场的地下空间，加强停车设施建设。建立多元化投资体系，采取“谁投资、谁经营、谁受益”原则，实行财政奖励机制，鼓励市场主体投资建设公共停车场。严格执行建筑物配建停车位指标，并实行“增配”与“差额”政策。因地制宜发展立体停车场，充分利用空间资源，提高停车位服务供给。

提高停车泊位利用率。鼓励城市中心区公共服务设施的配建停车场向社会开放，并通过收费进行管理。加强路内停车管理，保证城市道路通畅和交通秩序良好，安装停车咪表计时收费，采用分级、分时段的收费标准，提高泊位周转率，并对违章停车严格处罚。制定合理的停车收费级差，以费率多样化为手段，如中心区费率应高于外围区，路内停车费率应高于路外，高峰时段费率应高于非高峰时段，调节停车需求空间和时间分布。

强化停车管理与宣传。健全管理机构，加强合作，依照法律明确各管理部门的权限职责，做到既明确其分工，又规定相互配合的内容。建立停车场信息管理系统。推进全国 ETC 智慧停车城市试点建设，加强停车设施的信息系统建设，建立停车分级诱导系统、停车自动入库系统、停车与消费奖励系统等，提高全市停车设施管理水平。加强宣传力度，规范使用者的行为，增强民众“自备车位”、“停车入位”和“停车交费，有偿使用”的良好意识。

7.4.4 加强城市生活性快递物流保障

统筹规划建设物流配送节点网络。优化韶关市内末端共同配送节点网络，在浚江、曲江、武江等城区范围建设服务于城市配送高效转换的城市配送中心，并在各街道、社区统筹建设各类货物装卸点、公共配送站，推动形成有机衔接、层次分明、功能清晰、协同配套的城市货运配送节点网络体系。

完善物流配送配套设施。对快递配送车辆的车型、载重、制动标准及使用管理进行分类明确、统一规定，制定上路行驶和停靠标准，逐步淘汰不合格用车。将快递终端设施纳入城市公共服务基本建设范畴，使智能投递柜等快递终端设施能和垃圾站、邮政投递点等一起，在社区公共服务设施建设中统筹考虑，提高现有物流资源使用效率。

加强寄递物流业监管。严格落实管理责任。严格落实拆包验视达到 100%、实名登记 100%、X 光检测 100%的工作要求，严格

按照认定标准切实加强对禁寄物品、违禁物品、危险物品的检查、甄别和管控。

第8章 加强科技创新，推动智慧绿色交通发展

8.1 加快推进智慧交通建设

8.1.1 加快数字交通建设

深入贯彻落实交通运输部《推进综合交通运输大数据发展行动纲要(2020—2025年)》和广东省“数字交通”建设实施方案，推进工程建设数字化，加强BIM、GIS地图、区块链、人工智能等技术在交通基础设施规划、设计、建造、运营管理中的应用，打造智慧工地。积极推动公路、水路领域重点路段以及隧道、桥梁、交通枢纽等重要节点的交通感知网络覆盖。加强智能交通发展信息共享融合，强化交通行业数据共享，积极利用政府部门、通信运营商、交通运输企业及互联网企业等交通大数据资源，建设完善交通数据共享平台，加强交通运输管理的大数据分析应用。积极推广标准化货运电子运单，加强与铁路、民航、邮政等部门物流相关信息系统对接，推动区域间、城市间相关物流平台间的互联互通和信息共享。实现政务大数据有效支撑综合交通运输体系建设，交通运输行业数字化水平显著提升。

8.1.2 推进智慧交通平台建设

加强交通信息化建设顶层设计，合理划分服务职能，以市场为导向、分类合作，推进智慧交通的行业管理、公众服务、商业服务等平台建设。以政府购买服务、政府和社会资本合作等方式，促进服务行业管理的政府服务平台建设和服务大众的公众服务平台建设。鼓励交通行业各类创新主体建立创新联盟，推动协同创新，支持民营企业提高科技创新能力，支持战略合作企业开展面向社会的商业服务平台建设，努力实现行业管理、公众服务、商业运作和数据价值链间的良性互动，将韶关市交通运输信息化建设推向市场、推向云端。

8.1.3 推进新技术深度应用

推进 5G 技术、视频识别、区块链、大数据、云计算、北斗定位导航、先进感知系统等新技术在交通运输领域的深度应用。开展智慧公路、智慧枢纽和智慧物流建设。鼓励重点物流园区和骨干物流企业开展仓储、转运设施和装备的智能化改造，通过在载运工具上装备具有多模通信、多维感知、高精度定位、智能网联功能的终端设备，实现载运工具的自动化和网联化，开展智慧枢纽建设。推进物流组织高效化，加快推进韶关市物流公共信息平台、重点物流企业信息管理系统，积极推进物流上下游中小物流企业的接入，大力发展“互联网+”物流组织新模式新业态，整合各类物流平台数据资源，构建覆盖物流各环节的物流数字化

管控系统，推动为社会公众提供高效化物流服务，提升物流全环节管理和信息服务能力。

8.1.4 推进物流装备标准化

抓好物流设备标准化，推动物流载具标准化，鼓励物流企业采用先进适用技术和装备，加快使用集装箱、箱式、冷藏、散装、液罐、城市配送等规范化厢式化专业化的公路货运车辆和多轴重载大型车辆，推进物流车型标准化，提高物流装配效率。在电子商务与快递物流领域扩大互联网、大数据、云计算、机器人、人工智能等现代信息技术及装备的应用，优化服务网络，大力推进库存前置、智能分仓、科学配载、线路优化，整合各类物流信息资源，推动服务变革，提升服务效率，努力实现信息协同化、服务智能化。鼓励现有仓储和转运设施的信息化改造，推广深度感知智能仓储系统建设，提升仓储运管水平和作业效率。鼓励道路运输企业应用全球卫星定位系统、卫星导航系统、行车记录仪和条形码技术，加强对车辆的动态管理和企业内部管理。

8.2 加快推进绿色交通建设

贯彻落实中央有关碳达峰、碳中和重大决策部署，按照中央财经委第9次会议关于“交通领域要加快形成绿色低碳的运输方式”“鼓励绿色出行”等要求，结合韶关市交通运输发展实际，促进交通运输全面绿色低碳转型。一是推动绿色交通基础设施建设，将生态环保理念贯穿交通基础设施规划、建设、运营和维护全过程，统筹利用综合运输通道线位、土地等资源，加大岸线、

锚地等资源整合力度和利用效率，推进废旧路面、建筑垃圾、工业固废等在交通建设领域的循环利用。二是优化调整交通运输结构，加快推进大宗货物和中长距离运输的“公转铁”“公转水”，大力发展多式联运，提升集装箱铁水联运和水水中转比例，开展绿色出行创建行动，提高绿色出行比例。三是加强碳排放和污染防治协同控制，加快新能源、清洁能源推广应用，推进营运车船能效提升，强化车辆排放检验与维护制度实施，深入推进实施船舶排放控制区。

8.2.1 提高土地资源利用效率

统筹利用综合运输通道线位资源和运输枢纽资源，协调通道内各种运输方式的线位走向和技术标准，促进各种运输方式在枢纽节点的有效整合，提高枢纽建设对土地资源的利用率，建设绿色交通廊道。严格建设项目用地审查，优化公路工程建设方案，高效利用线位资源，合理确定建设规模，大力推广节约用地。鼓励利用旧路改扩建，因地制宜控制公路建设永久用地和临时用地，提高土地资源综合利用效率。加强对施工临时用地的恢复管理，严格执行工程建设中采取改地、造地、复垦等措施要求，集约节约利用土地资源。积极探索交通运输资源循环利用的发展模式，完善相关标准规范和评价指标体系。

8.2.2 推动绿色组织模式

强化公交出行，积极引导民众公交出行、绿色出行，加快构建绿色出行服务体系，加快推进城乡公共交通一体化发展，全面

提升公共交通服务品质，完善城市慢行交通系统，提升自行车便民服务水平，提高城市绿色出行比例。

鼓励货运物流企业规模化集约化发展，加快推进云计算、大数据、移动互联等先进信息技术应用，大力推动“互联网+”运输的发展，加强货源组织和运力调配，降低车船空驶率，提高运输效率，优化交通运输结构。

加快多式联运装备和标准化专业化装备应用，大力发展多式联运，实现煤炭等大宗货物由公路货运为主向铁路货运为主的结构调整。鼓励发展“驼背”运输、甩挂运输、滚装运输等运输组织方式。推广城市绿色货运配送，鼓励企业开展统一配送、集中配送、共同配送等集约化运输组织模式。加大对物流园区（货运枢纽）、物流企业支持力度。

8.2.3 推进载运装备技术升级

继续深化车辆运输车治理，全面推进货运车辆标准化、厢式化、轻量化，加快推进敞顶集装箱、厢式半挂车等标准化运载单元的推广应用，提高行业整体运输效率，减少不必要排放。加快道路货运车辆装备升级改造，推广新能源、清洁能源、智能化、数字化的先进交通装备及大型成套技术装备，以城市公交、出租汽车、城市配送、邮政快递为突破口，由城市范围逐步向区间运输延伸，由客运为主逐步扩大到客货运普遍采用新能源和清洁能源营运车辆。到“十四五”末，实现营运客车、城乡公交、出租车100%更换为清洁、环保的新能源车。强化公路货运污染排放

源头管控，持续推进老旧和高能耗、高排放营运车辆淘汰更新，推广应用高效、节能、环保的车辆装备。严格施行汽车检测与维护（I/M）制度，确保在用车辆达到能耗和排放标准，积极推广绿色汽车维修技术，加强对废油、废水和废气的治理，提升汽车维修行业环保水平。

8.2.4 推广资源循环技术应用

推进基础设施建设和养护等环节中资源循环技术的广泛应用，广泛采用可再生材料，促进资源综合循环利用。推广使用交通废弃物循环利用的新材料、新工艺、新设备，倡导标准化设计及工厂化预制，提高资源再利用水平。加强公路生产、生活污水循环利用，大力开展路面材料、施工废料、弃渣等资源的再生和综合利用，建设资源循环利用试点工程。以工程应用急需的高性能材料、工艺和装备为重点，积极推广废旧路面材料冷再生、热再生等循环利用技术和施工工艺。推广公路钢结构桥梁、交通运输领域装配式建筑。继续推进公路运输枢纽、高速公路服务区雨水和污水循环利用。

8.2.5 加强邮（快）件包装治理

推动邮政行业绿色生产方式革命，进一步落实《推进电子商务与快递物流协同发展的意见》，推进快递包装减量化、绿色化和循环利用，倡导标准化、共享化运输设备的研发和应用。加强邮（快）件包装治理，逐步淘汰重金属和特定物质超标的包装材料；推动健全落实快递包装生产者责任延伸制度；鼓励企业优化

分拣作业流程，建立完善统一指挥调度体系，推进分拣环节智能化、标准化、集约化，减少冗余作业环节和能耗。全市符合《快递封装用品》系列国家标准的包装材料应用比例达到90%以上，大幅提升环保包装材料应用比例；单件包装封装胶带、填充物等材料平均用量明显减少，其中封装胶带减少20%，80%以上的电商快件不再进行二次包装，电子运单使用实现全覆盖。循环中转袋使用基本实现全覆盖；城市地区90%以上的快递营业网点设置包装废弃物回收再利用装置。

8.2.6 严格实施生态修复

贯彻落实习近平生态文明思想，大力发展绿色交通。严守生态保护红线，推进生态选线选址，强化生态环保设计，避让耕地、林地、湿地等具有重要生态功能的国土空间。优化公路建设路线，合理避让各类自然保护区、森林公园等生态敏感区，尽量拟合原地形，减少高填深挖，采取水土保持、动物通道设置、植物和湿地保护等有效措施，减少公路建设对生态环境的影响。严格执行国家和地方污染物排放控制标准，严格落实生态保护和水土保持措施，严格实施生态修复、地质环境治理恢复与土地复垦，评估因交通基础设施建设对山体进行开发利用造成的生态环境影响，实施地质环境治理恢复与土地复垦。加强公路施工和运营过程中的污染治理，确保污染物达标排放，推广应用公路营运期固体废物分类收集、处理等环保技术。突出精准治污、科学治污、依法治污，深化柴油货车和散装物料运输车污染治理，全面建立机

动车排放检测与强制维护（I/M）制度。结合公路改建，对穿越或靠近生态敏感区且造成一定生态环境影响的已建公路，进行生态修复，有效改善公路路域生态环境功能。

8.3 加强智慧绿色交通项目谋划

根据韶关市综合交通运输发展实际，从政务运行、运营管理、服务转型、安全监管等领域，谋划一批重点项目，提升交通运输信息化智能化水平。

（1）智能站务管理系统

按照全省“一票到家”建设目标，将韶关粤运现有智能站务管理系统进行更新，实现所属站场售票、检票、报班、联程联运售票等模块标准化、规范化、模块化管理。项目已完成前期需求调研、部分开发工作。总投资 100 万元，“十三五”期间完成投资 20 万元，“十四五”期间计划投资 80 万元。

（2）智慧客运系统

通过信息化手段实现客运企业站场智能化、安全技术智能化、管理精细化。提供多样便民化服务，进一步提高市民出行体验。该项目正在建设中，预计 2022 年完成建设。总投资 200 万元，“十四五”期间投资 100 万元。

（3）智慧出行系统

根据韶关区域市民出行需求及目前可提供多样式出行服务模式建立韶关智慧出行平台，为市民提供“一站式”出行服务。“十四五”期间投资 300 万元。

（4）始兴智能交通项目

“十四五”期间，始兴规划建设4个信息化建设项目：始兴交通信息网，投资100万元；升级GPS跟踪定位系统，投资500万元；完善车载视频监控系统，投资500万元；完善电子政务建设，投资50万元。

（5）北江韶关段绿色智能航运示范工程

推进北江干线韶关段和锦江生态旅游航道的船舶远程驾控、智能排闸、岸基监管等示范应用，开展锦江生态旅游航道纯电动旅游客船运营，实施韶关港乌石、白土作业区绿色智慧作业示范，构建韶关市北江干线航段和锦江生态旅游航道水域环境监管及应急体系。“十四五”期间计划投资12000万元。

（6）北江港区绿色综合服务区

在樟市码头上游规划建设北江港区综合服务中心，项目利用岸线500米，总占地面积90545平方米（约135亩）。建设水上服务区以及航道锚地，配套建有加油泊位、LNG加注泊位，同时设置管理服务泊位，主要为过往船舶提供靠泊、供水、加油加气和固（液）体垃圾回收等服务。“十四五”期间计划投资20000万元。

（7）新丰江绿色航道项目

在新丰江现有航道基础上，建设开发旅游价值较高、开发条件较好的绿色航道，建设里程14.6公里，包括3段：新丰江县城段3.6公里，打造新丰“一江两岸”工程，主要包括沿江美化亮化旅游航道，并引入小型竹排、脚踏船进行水上旅游观光；马头镇大席水口至半江镇古渔村段8公里，以20人座观光船为主，

开展新丰江碧道沿岸观光旅游体验；大席电站至大席水口段约 3 公里，开通大席电站到大席水口旅游航道，打造集生态景点观光、水陆休闲娱乐、生态农业观光和养生度假为一体的综合性生态旅游项目。“十四五”期间积极推进项目的前期研究工作。

第 9 章 夯实发展基础，提升安全应急保障能力

9.1 大力开展公路联合治超

深入推进联合执法常态化制度化。深入推进公路治超执法专项整治行动，通过排查整改，完善机制，深入走访，实现常态化制度化管理；严格执行联合执法工作机制，联合公安部门，制定印发公路联合治超方案，确保货运源头监管、定点联合执法、流动联合执法、高速公路入口检测管理、“一超四罚”和信用治超等重点工作落实；严格落实行政执法“三项制度”，严格执行罚款决定与收缴分离制度，强化督导检查；加强执法队伍培训和政策宣传，开展好主题为“规范执法 护路为民”路政宣传月活动。

实施普通国省干线公路治超非现场监测点布局规划。在 G105、G106、G107、G220、G240、G323、S248、S347 等 8 条南北、东西向国省干线公路，规划设置治超非现场执法监测点共 30 个，通过在省界防护、市界防护、重点源头单位布防、重要

桥梁隧道保护、卡住咽喉，扼守要道设置非现场监测点，利用科技手段对过往车辆进行不停车检测，不断加大对违法超限车辆的整治力度，提升治超执法水平。

建设市级货运源头监管信息系统平台。接入全市源头企业共计 356 家的检测、监控设备和数据，各县（市、区）监控本辖区源头企业检测和监控设备的运行情况，对进出场货运车辆装载情况进行监控，发现超限车辆进出场站自动报警，并能自动采集上传至市级平台，由市级平台与省交通综合行政非现场执法软件平台（省治超联网管理信息系统）对接，达到省市共管。

9.2 健全交通安全应急体制机制

建立健全交通安全生产风险分级管控和隐患排查治理双重预防机制，有效防控系统性风险，推进实施隐患清零。强化安全生产事故调查评估，开展安全生产事故深度分析，针对事故暴露的问题和隐患，改进安全管理和事故预防措施。健全突发事件应急管理体制机制、法规制度和预案体系，提高交通事件智能检测与预警水平，强化属地责任，建立部门协同、区域联动的交通调度与应急指挥体系。建立健全跨方式跨部门综合交通预警、应急信息沟通机制，推进铁路、公路等运输方式和邮政，以及与应急、公安等部门间的安全生产监督管理信息共享，构建重大公共突发事件交通应急系统。完善综合交通应急预案，健全应急值守、信息报送、指挥协调和应急处置等机制，推进交通运输系统值班室实体化建设，提升应急指挥的信息化和决策水平，提高预案的针

对性和操作性。建设具有交通特色的应急救援队伍，加强应急保障车辆和装备、物资配备。

9.3 强化安全应急设施建设

强化交通基础设施的安全防护设施建设，加强重大交通基础设施实时监控、救援与保障的投入，加强标志标线、治超、交通监控、电子执法等交通设施的规划建设与维护管理，保障基础设施安全可靠。完善安全生产投入保障机制，落实安全风险分级防控、隐患排查治理双重预防机制，切实提高工程质量和耐久性。提升运输装备安全性能和本质安全水平，加强交通运输车辆等重点设备的安全运行监测与预警系统建设，强化车辆技术管理，强化营运车辆技术检测和维护保养。实施农村交通安全系统提升工程。加强战略通道应急装备物资储备基地与救援中心建设。加强穿越生态环境敏感区路段的应急物资配备，提升危化品车辆泄露事故应急能力。

9.4 加强网络智能安全系统建设

充分运用大数据、物联网、移动互联和智能感知等技术，建立集监测、预警和控制于一体的网络智能安全监管平台和基础数据信息系统，逐步实现安全生产预测预警、监测监控、远程指挥以及安全生产基础数据的采集分析、趋势研判和监督，提高运行监测监控能力。加强与公安部门、应急部门的衔接合作、信息共享工作，利用天眼工程、卡口监控，实时发布动态通行信息，建立动态协同的安全风险处置机制。强化交通基础设施的养护能力

和质量，加强铁路、公路等重点基础设施以及运输车辆等重点设备的安全运行监测与预警系统建设，完善特殊路段的安全防护设施的设置和建设，健全网络及信息安全制度，加大信息系统安全预防措施，做好应急情况处置及通报工作。逐步建立自然灾害交通防治体系，提高基础设施防灾抗灾能力。

9.5 加强交通安全生产监管

完善安全生产监管和应急管理工作职责，强化企业主体责任，实行全员安全生产责任制，落实行业安全监管责任，形成政府统一领导、各部门协同联动、全社会共同参与的交通安全治理格局。落实政府监管责任，强化安全生产监督检查执法，完善联合执法、风险分级管控、隐患排查治理、事故和重大险情技术调查等工作机制，全面构建交通安全预防控制体系。严控交通运输系统的运营管理，加强对网约车、道路客运、危化品运输等重点领域的安全管控，持续完善危险货物管理制度标准。加强道路交通安全综合治理，强化道路施工安全监管，提高交通执法监管的社会化、法治化、智能化、专业化能力和水平。加大通航建筑物运行监管力度，确保航道畅通、安全，促进依法治航和水运经济社会效益发挥。创新交通安全监管方式，健全交通安全监管体系，抓好基础要素管理，落实风险防控措施，严肃事故处理，落实企业主体责任，形成安全生产“闭环管理”。

9.6 加强安全应急队伍建设

严格实行企业全员安全生产责任制，明确各企业的责任人员、责任范围和考核标准，强化企业主要负责人和安全生产管理人员的安全考核。加强公路交通应急人才队伍和志愿者队伍建设，加强应急救援专业装备、设施、队伍建设，并结合突发事件、抢险救灾等行动，组织开展综合演练，增强现场处置和应急保障能力。积极引导保险、非政府救援团体等社会力量，加入应急救援体系，强化社会协同应对能力，完善征用补偿机制。推进交通运输安全文化建设，鼓励社会参与，提升全面交通安全素养。

第 10 章 项目投资估算

“十四五”时期，韶关市交通项目投资估算约 491.94 亿元，其中铁路计划投资待定，公路计划投资 394.86 亿元（高速公路 145 亿元，普通国省干线 132.56 亿元，农村公路 43.43 亿元，旅游公路 73.87 亿元），水运计划投资 68.11 亿元（内河航道 43.68 亿元，内河港口 24.43 亿元），民航计划投资 10.66 亿元，场站枢纽计划投资 14.21 亿元（客运枢纽 1.97 亿元，货运枢纽 12.22 亿元，农村候车亭 0.02 亿元），智慧绿色交通项目计划投资 3.36 亿元，平安交通项目计划投资 0.74 亿元。

表 10-1 韶关市综合交通运输“十四五”发展规划建设项目表

类别		名称	建设性质	投资估算 (万元)	“十四五”计划 投资(万元)
铁路		厦门至昆明高速铁路韶关段(先行开工建设韶关至龙川段)	新建	3190000	前期研究
		沪穗高铁韶关至江西赣州段	新建	2080000	前期研究
		韶柳铁路韶关段	新建	630000	前期研究
		韶龙铁路韶关段	新建	630000	前期研究
		韶关北江港区疏港铁路(白土港、乌石港、韶南站至韶关东下行线)	新建	170000	前期研究
公路	高速公路	翁源至新丰(韶新)高速公路	新建	550000	310000
		武深高速公路始兴联络线	新建	488000	470000
		信丰(省界)至南雄高速公路(雄信高速)	新建	472000	472000
		韶州互通(欧山互通)立交	新建	11000	11000
		马坝枢纽互通立交	新增匝道	13000	13000
		韶关北环高速黄浪水互通立交	新建	24000	24000
		韶关至连州高速公路韶关段	新建	1000000	150000
		南雄至乐昌高速公路	新建	1500000	前期研究
		韶关丹霞机场高速公路	新建	440000	前期研究
	国省 干线	国道 G323 线乳源瑶族自治县上围至沙坪段等普通国道 23 个项目	新建、改建、 路面改造	765793	765793

类别		名称		建设性质	投资估算 (万元)	“十四五”计划 投资(万元)
		省道 S342 线南雄市全安镇至帽子峰段等普通省道 33 个项目		新建、改建、 路面改造	509791	509791
	农村 公路	乐昌市	建制村单改双车道项目 560 公里	升级改造	84000	84000
		南雄市	建制村单改双车道项目 480 公里、通经济节点（3A 景区）项目 57 公里、衔接邻省公路单改双车道 0.75 公里	升级改造	89205	89205
		曲江区	通乡镇四升三项目 1 公里、建制村单改双车道项目 180 公里	改建	27267	27267
		仁化县	建制村单改双车道项目 225 公里、通经济节点（3A 景区）项目 12 公里、渡改桥项目 1 个	新建	37470	37470
		乳源瑶族自治县	建制村单改双车道项目 216 公里、通经济节点（3A 景区）项目 22 公里	改建	39000	39000
		始兴县	建制村单改双车道项目 240 公里、渡改桥项目 1 个	新建	36000	36000
		翁源县	建制村单改双车道项目 325 公里	整治	48750	48750
		武江区	建制村单改双车道项目 109 公里	改建	16350	16350
		新丰县	建制村单改双车道项目 285 公里	新建	42750	42750
		浈江区	建制村单改双车道项目 90 公里	新建	13500	13500
	疏港公路	国道 G240 线武江区社主至曲江区京港澳高速公路韶关南出口段		改建	116000	116000
		国道 G240 线曲江中学至乐广高速公路乌石出口段		改造	18000	18000
		国道 G240 线乐广高速公路乌石出口至英德交界段		改造	72000	72000
		省道 S521 线沙溪至乌石段		改造	17900	17900

类别		名称		建设性质	投资估算 (万元)	“十四五”计划 投资(万元)
		新港作业区至 Y179 韶州大道和 S248 交汇处		改造	3900	3900
		韶关港白土港区疏港公路新建工程		新建	1000	1000
	旅游 公路	市级干线	南岭 1 号路等十条市级谋划旅游公路	新改建	244000	244000
		浈江区	犁市镇大村至隆塘边新建工程、森林公园生态旅游公路	新建	21393	21393
		武江区	S520 线龙归至江湾段、西河至重阳乡村精品线路 旅游路线提升改造工程	改建	12206	12206
			江湾至牛尾岭新改建工程	改建	4300	4300
		曲江区	科技大道东延长线	新建	10000	10000
			G106 线沙溪路口至百丈崖、S521 线消雪岭至罗坑段、大塘塘 口至枫湾笔架山、马坝镇杨屋桥至乌石电厂、芦溪旅游景区公 路	改建	40610	40610
		乐昌市	Y695 线九峰至新天堂、Y611 线西坑口至上西坑、Y648 羊古田 至大坪、Y735 麻冲至水浸角、Y696 线大廊坳至鳳落路面改造 工程	改建	19124	19124
			华南教育历史研学基地旅游公路	新建	1000	1000
			S249 线至百臻农业生态园、S248 线至户昌山古村	改建	6353	6353

类别		名称		建设性质	投资估算 (万元)	“十四五”计划 投资(万元)
		南雄市	主田镇政府至江西龙源坝、乌迳镇新田长征路改建工程、将军庙至梅关古驿道改建工程、鱼鲜至汪汤公路改建工程、南雄市S342线至观音山段公路改建工程、南雄市观音山至背迳段公路改建工程、南雄市邓坊泉水谷漂流度假村公路改建工程、南雄市江头至武岭公路改建工程、南雄市主田至五社公路改建工程、南雄市五社至武岭公路改建工程、南雄市主田旅游大道改建工程、南雄市主田镇河堤绿道建设工程、南雄市上嵩至梨树公路改建工程、南雄市邓坊风电观光公路改建工程、南雄市里东至大部公路改建工程、南雄市横岭至帽子峰林场绿道改造工程、南雄市横岭停车场至帽子峰景区公路改建工程、南雄市江头至青嶂山顶公路改建工程、南雄市苍石寨旅游公路改建工程、南雄市火烧桥至孔江国家湿地公园公路改造工程、南雄市梅关古道公路改建工程、南雄市里坑龙至廖地长征路改建工程、南雄市大塘至上朔长征路改建工程	改建	149517	149517
		仁化县	G323(大路甫)至芙芷坝段公路、上洞至暖坑旅游公路工程、丹霞山南门景区公路、湾头枢纽-丹霞山北门	新建	50186	50186
			Y629线灵溪河大桥至新凉亭, X335线上社至马岭、云龙寺至石塘, Y526线蛇离至苦竹坪, X802线周田至韶石山段, Y543线车湾至车头段路面改造工程	改建	8689	8689
		乳源瑶族自治县	牛尾岭至岭溪新改建工程	新(改)建	10000	10000
			Y965线龙头村至云门、一六至罗屋公路改建工程、游公坑至老游溪公路、游溪镇至上狮庙、大布至将军谭公路改建工程	改建	37418	37418
			公坑尾一村至二村、公坑村至方洞、公坑尾至方洞公路新建工程	新建	15853	15853

类别		名称		建设性质	投资估算 (万元)	“十四五”计划 投资(万元)
		始兴县	X344 线周所至花山段、Y326 线八一至黄所段、罗坝至燎原长围旅游公路、C548 老虎岭至长坑、X793 线马市至大丘麻垌段、Y368 上营至刘张家山林场路面升级改造工程	新(改)建	16426	12322
			南韶高速公路总甫出口至心泉谷、始兴县隘子过境段公路	新建	7934	7934
			太坪至水南、X793 线当吊排至总甫新村段、X794 线隘子至太坪公路改造工程	改建	16010	16010
		新丰县	X853 线丰城至西坑、茶洞口至红叶公园、大风门至西莲山、W988 线梅坑至梅南、板岭至文义旅游公路(第一期)、Y994 线书田坑至塘山、大风门至双门墩公路改建工程	改建	50240	50240
		翁源县	东华山风景区旅游公路改建工程和 X347 线三华至周陂段旅游公路改建工程	改建	64078	64078
			半溪嘉华温泉度假村中心公路	改建	3500	3500
			李洞桃花谷至丰山接国道 G358 公路、周陂龙田城公路、翁城幽兰山庄公路、岩庄水库白水礞公路、九曲水生态旅游度假村公路、广东青云森林公园公路、龙华快活林景区公路	改建	20000	20000
水运		北江航道扩能升级上延工程		新建	905142	379009
		锦江特色航道工程(黄屋电站至锦江口)		新建	50000	57781
		浈江段航道升级工程		改建	待定	前期研究
		粤赣运河建设项目		改造	-	前期研究
		北江港区乌石综合交通枢纽一期工程		新建	111700	111700
		韶关港北江港区白土作业区一期工程		改造	69900	69900
		新港改造提升项目(一期)		新建	59100	12700

类别		名称	建设性质	投资估算 (万元)	“十四五”计划 投资(万元)
		武江港区乐昌作业区项目	新建	50000	50000
		浉江港区始兴作业区项目	新建	25000	前期研究
		大坑口货运码头项目	改造	待定	前期研究
民航		韶关丹霞机场建设	改建	166700	56600
		南雄通用机场	新建	50000	50000
客运场站	浉江区	东郊客运枢纽站	新建	7096	1200
	南雄市	南雄汽车客运站	新建	13500	12500
	翁源县	翁源汽车客运站	新建	6000	6000
货运站场	浉江区	粤北国际物流园(含黄岗铁路货场项目)	新建	80000	80000
	浉江区	韶关市现代综合物流园	新建	51000	前期研究
	曲江区	韶关市保税物流中心(B型)	新建	32241	32241
	曲江区	韶关船舶产业园内河“绿色·智能”船舶智能制造基地	新建	待定	前期研究
	始兴县	始兴现代物流园区项目	新建	10000	10000
	乳源瑶族自治县	韶关航空产业园	新建	待定	前期研究
农村候车亭	始兴县新建农村候车亭 30 个		新建	75	75
	仁化县新建农村候车亭 20 个		新建	120	120
	始兴县改建农村候车亭 20 个		改建	50	50

类别	名称	建设性质	投资估算 (万元)	“十四五”计划 投资(万元)
智慧绿色交通项目	智能站务管理系统	新建	100	80
	智慧客运系统	新建	200	100
	智慧出行系统	新建	300	300
	始兴智能交通项目	新建	1150	1150
	北江韶关段绿色智能航运示范工程	新建	12000	12000
	北江港区绿色综合服务区	新建	20000	20000
	新丰江绿色航道项目	改造	-	-
平安交通建设项目	公路治超非现场监测点项目	新建	7360	7360
	市级货运源头监管信息系统平台	新建	80	41
合计			15674327	4919400

第 11 章 环境评估

11.1 综合评价

本规划以绿色低碳作为主要原则和目标，采用优化运输结构、集约节约利用通道资源、对接国土空间与“三线一单”管控要求等积极举措，避免穿越生态红线特殊环境敏感区，符合土地资源承载力要求，污染物排放可以控制在达标水平范围内，符合国家运输产业政策和结构调整及节能低碳政策，符合国土空间、城镇布局和产业布局等相关规划，综合交通运输发展规划方案从环境角度评价总体合理。

本规划与《交通强国建设纲要》《国家综合立体交通网规划纲要》《粤港澳大湾区综合交通运输发展纲要》《广东省综合交通运输“十四五”发展规划》《深圳市交通强国试点方案》《广东省高速公路网规划（2020年—2035年）》《广东省普通省道网规划（2016年—2030年）》《广东省航道发展规划（2020—2035年）》等规划有效衔接，贯彻新发展理念，以高质量发展为导向，对区域内铁路、公路、水路、民航、综合客运枢纽、公路货运枢纽等进行统筹规划引导，符合国家生态文明建设的具体要求，对韶关市“十四五”时期交通运输的发展具有重要支撑作用。

本规划实施过程中会对环境产生一定影响，主要体现在资源占用、生态影响、污染排放和社会经济四个方面。施工期和运营期产生的废气、污水、噪声和振动、固体垃圾、电磁辐射等污染物，会对周边生态和环境产生一定影响。为最大限度减少对环境

的影响和破坏，本规划充分衔接国土空间规划，严格落实“三线一单”管控要求，严格执行规划和建设项目环境影响评价、环保“三同时”等制度，提高节能环保能力，规划实施产生的不利影响总体可控。

11.2 环境保护对策及措施

——遵守环境保护法律法规。严格执行《中华人民共和国环境保护法》《中华人民共和国环境影响评价法》《中华人民共和国水污染防治法》等法律法规，禁止在饮用水水源一级保护区内新建、改建、扩建与供水设施和保护水源无关的建设项目。

——强化环境保护管理制度。严格执行环境影响评价制度和环保“三同时”制度，推进生态选线选址，落实生态保护和水土保持措施，进行生态保护专题设计。落实新修改的《建设项目环境保护管理条例》，强化环境保护主体责任，组织对配套建设的环境保护设施进行验收。加强项目从规划到设计、施工、运营全过程的环境管理体系建设。

——积极开展环境污染治理。在规划阶段和设计阶段，合理规划，优化线位，选线尽量远离居民点等环境敏感点。加强施工管理，合理安排施工作业时段。合理划定保护距离，积极采取先进材料、隔声屏障等综合措施有效防治和降低噪音和振动等影响，加大对建设、运营过程中的各类污染物的回收和处置等，实现污染物达标、减量排放。积极利用可再生能源和低碳清洁技术，实现综合交通运输碳中和。

——严格落实环境风险防范和应急措施。严格执行《突发环境事件应急预案管理暂行办法》，建立有效的环境风险防范与应急管理体系，完善环境风险事故预防和应急处置机制，加强区域应急物资调配管理，构建更加安全、环保的综合交通运输网络。

第 12 章 保障措施

12.1 制度保障

交通运输是典型的公共服务行业，具有社会性、公益性和共用性等公共服务行业特征，这些属性特征决定了在该行业领域政府管理与宏观调控的必要性和重要性。综合运输体系从建设规划、路站线建设序列统筹、建设项目组织与质量监督、建养运一体化组织协调、交通运输市场培育与管理等，无不贯穿着政府这只有形的手的作用。因此，为确保韶关市综合交通健康蓬勃发展，构建科学、完善的建设与管理保障体系至关重要。

12.1.1 进一步深化交通管理体制，为综合交通发展营造良好的政府管理服务环境

进一步积极探索建立完善综合交通管理体制，从着力强化交通的公共服务职能、提高社会管理水平入手，以建立服务型政府为目标，整合优化和转变管理职能。推进交通行政管理职能与交通基础设施建设、经营职能分开，加快建立政企分开、权责明确、管理高效、监督到位的交通管理体制；改革农村公路管养体制，

实行管养分离。创新市场经济条件下的专业化的客货运站场经营模式，提高市场对资源配置、运营效率方面的调控能力。

12.1.2 深化投融资改革，为拓展公路建设资金融资渠道提供政策依据

按照“谁投资、谁建设、谁经营、谁受益”的原则，进一步深化交通投资体制改革。加快构建公路财政框架下的交通投资与管理体制，明确与事权对应的财权，扩大并法定各级财政用于交通发展的资金规模，保障财政性资金对公益性基础设施的投入，建立鼓励非公有资本参与交通基础设施建设与运营的机制，加强对非公有资本的准入、运营和退出监管，促进基础设施运营效率的提高；探索新型的公路投融资及管理机制，实现收费公路与不收费公路的统筹发展。

12.1.3 建立健全规划项目实施全过程监督机制

建立健全规划项目实施的全过程监督机制，在项目立项、工可、招投标、实施、验收的各领域各环节，加强质量、进度、资金的监督管理。在规划实施完成后，按照国家相关行业管理部门及省市交通主管部门规定开展公路基础设施建设项目后评价工作，保证规划项目实施的工程质量，确保规划目标的有效实现。

12.1.4 加强行业指导发挥政策性导向作用，培育综合交通发展健康的市场环境

贯彻落实交通运输部提出的实现交通发展方式的“三个根本性转变”要求，充分发挥市场准入、税收和财政政策等的政策宏

观调控作用。就目前养护市场化出现的新问题，创新理念，研究探索适合韶关市经济社会发展实际的建设养护市场化模式，坚决消除地方保护主义思想，培育公平、透明的交通建设养护市场竞争环境。加强运输市场的源头管理，通过市场准入，科学调控与平衡运输市场供需，鼓励交通运输企业向规模化、网络化和高效化方向发展，鼓励货运企业向现代物流企业发展；加强动态监管，坚决打击黑车黑户，保护守法运输经营者的利益，营造健康活跃的运输市场环境。

12.1.5 充分重视交通行业的先导性作用，为交通行业发展提供良好的政策环境

充分重视交通行业的基础性服务性与先导性职能，充分发挥交通行业在韶关市经济社会发展中的引导性作用，努力破解资金不足与土地资源短缺等制约交通发展的重要瓶颈。加大政策倾斜，在公路、港口、铁路及交通枢纽等交通基础设施建设中提供优惠的土地政策与税收支持，对交通基础设施征地按照公益性或准公益性基础设施性质收费，在城建税、配套费、土地使用税、营业税、土地增值税和所得税等享受国家有关税收优惠政策。

12.2 要素保障

12.2.1 加强交通建设资金的精细化管理，提高交通建设资金使用效率

将公路建设资金筹措与管理作为交通行政职能的重要组成部分，对交通建设养护资金来源进行分类梳理，分级确立相对稳

定的投资来源和渠道，最大限度争取上级财政与专项投资；通过科学划分市与县两级政府、交通主管部门及管理机构的事权与财权，落实综合交通建设资金筹措与管理职责，通过交通规划、设计、建设实施全过程精细化管理，提高资金使用效率。

12.2.2 统筹市级政府财政资金，实现公路、水路、铁路、机场建设协调发展

市级政府财政资金及专项基金主要向公路基础设施建设转移，重点支持公路建设特别是农村公路建设，水运（港口）、地方铁路建设尽量选择社会融资及企业集资的方式，提高财政资金使用效率，充分履行政府投资建设公共服务产品的职能。此外，市、县政府还可出台一些优惠政策，如在路用材料供给、土地占用、拆迁房屋、拆迁电力电讯等方面制定一些相关政策、规定，弥补公路建设资金的不足。

12.2.3 积极培育融资环境，拓展多样化交通基础设施投资渠道

在公路建设、养护、客货运站场建设领域，通过银行授信、政府贴息的方法，建立不同层次的交通发展融资平台，坚持“国家投资、地方筹资、社会融资、利用外资”和“贷款修路、收费还贷、滚动发展”等行之有效的筹资方式，通过多种渠道拓展交通发展资金。

12.2.4 优化通道资源配置，强化交通重点项目国土空间资源保障

加强综合交通运输体系规划与国土空间规划的协同，突出国土空间规划对交通项目的约束引导作用，前瞻性预留京港澳高速磁悬浮等新一代运输通道线位资源。对铁路、高速公路、国省干线等重点项目，强化土地、林地资源的基础保障，有序推进项目落地实施。加强航道资源保护，留足航道建设发展空间，提升北江、浚江、武江航道通过能力，强化韶关港水运枢纽地位。

12.3 技术保障

围绕韶关市综合交通运输发展，重点在交通建养技术、智能交通技术、运输组织技术、安全保障技术及绿色交通技术等方面加强研究，以保障韶关市综合交通运输体系可持续发展。

12.3.1 建立科技成果推广机制与激励机制

由韶关市交通主管部门牵头，建立科技成果推广机制，并对适应本地发展需要的科技成果在行业内宣传推荐，使行业先进的科技成果能够在韶关市交通行业得到普遍应用。建立科技成果应用与创新激励机制，通过招投标的指标与分值设置、经营企业质量信誉考核等手段，提高企业应用科技成果的积极性和科技创新的主动性，带动全行业科技发展水平的提高。

12.3.2 加强交通建设与运营领域的科技成果应用

结合韶关市综合交通运输在未来一个时期的发展重点，在交通工程基础设施建设技术、公路工程基础设施养护管理与改造技

术等方面重点开展科技成果推广应用。

12.3.3 广泛应用科技成果实现综合交通可持续发展

建立交通行业资源节约型发展机制，在交通发展与国土资源有效利用，工业废料与再生技术的应用、车辆、船舶节能与代用燃料应用，车辆、船舶废气、噪声、排污治理技术，交通发展生态保护与水资源综合利用技术，疏浚土综合利用技术研究及推广，环境评价方法与管理技术等方面，加强科技成果的推广应用。

12.4 人才保障

12.4.1 明确交通行业人才需求

对韶关市交通系统人才资源开发现状展开全面系统的调研，进一步具体地掌握交通行业及各机构各部门人才短缺与需求情况，明确人才工作总体目标与发展重点。

12.4.2 建立交通行业人才分类培养制度

实施党政人才培养工程、经营管理人才培养工程、高层次专业技术人才培养工程、高技能人才培养工程，加快培养和造就交通行业高素质人才队伍。

12.4.3 完善交通行业人才发展机制

创新人才培养机制、人才吸引机制、人才使用机制、人才考核评价机制，不断加强交通人才队伍的能力建设。

逐步建立和完善人才工作机制，营造良好人才成长环境。形成覆盖人才引进、使用、培养、激励保障等环节较完备的工作制

度。制订加强和改善人才工作的具体政策。建立以政府为导向、用人单位和社会力量为主体的人才奖励体系。

12.4.4 重点加强交通行业专业技术人才选拔使用

对专业技术人才的选拔培养主要采用三种方式，即加快培养、大力引进、委以重任。

一是加快培养。主要是继续教育培训。抓好交通系统干部职工学历教育，采用与对口专业大学联合组织举办专业工程硕士班等方式加强专业技术人才培养，学员的学习费用按政策由单位、学员本人共同承担。

二是大力引进。畅通人才引进的“绿色通道”，大力引进各种高层次人才。面向社会公开招聘工作人员，直接到高等院校引进高层次人才。

三是委以重任。一是抓住交通基础设施建设及管理中的关键问题，加强领导、加大投入，采取重点攻关、联合攻关、引进消化吸收等多种形式，深入开展科技攻关，锻炼一批人才。二是通过重点工程、主要技术岗位上培养使用专业技术人才，鼓励、支持和选送专业技术人员到重点工程建设一线、设计、施工单位接受培训和深造。三是成立交通建设咨询专家库。专家库由全市交通系统的有关领导和专业技术人员组成，主要任务是为全市交通建设和发展的重大事项提供咨询，为交通建设管理决策出谋划策。包括建设项目初步设计、施工图设计、招标文件、设计方案

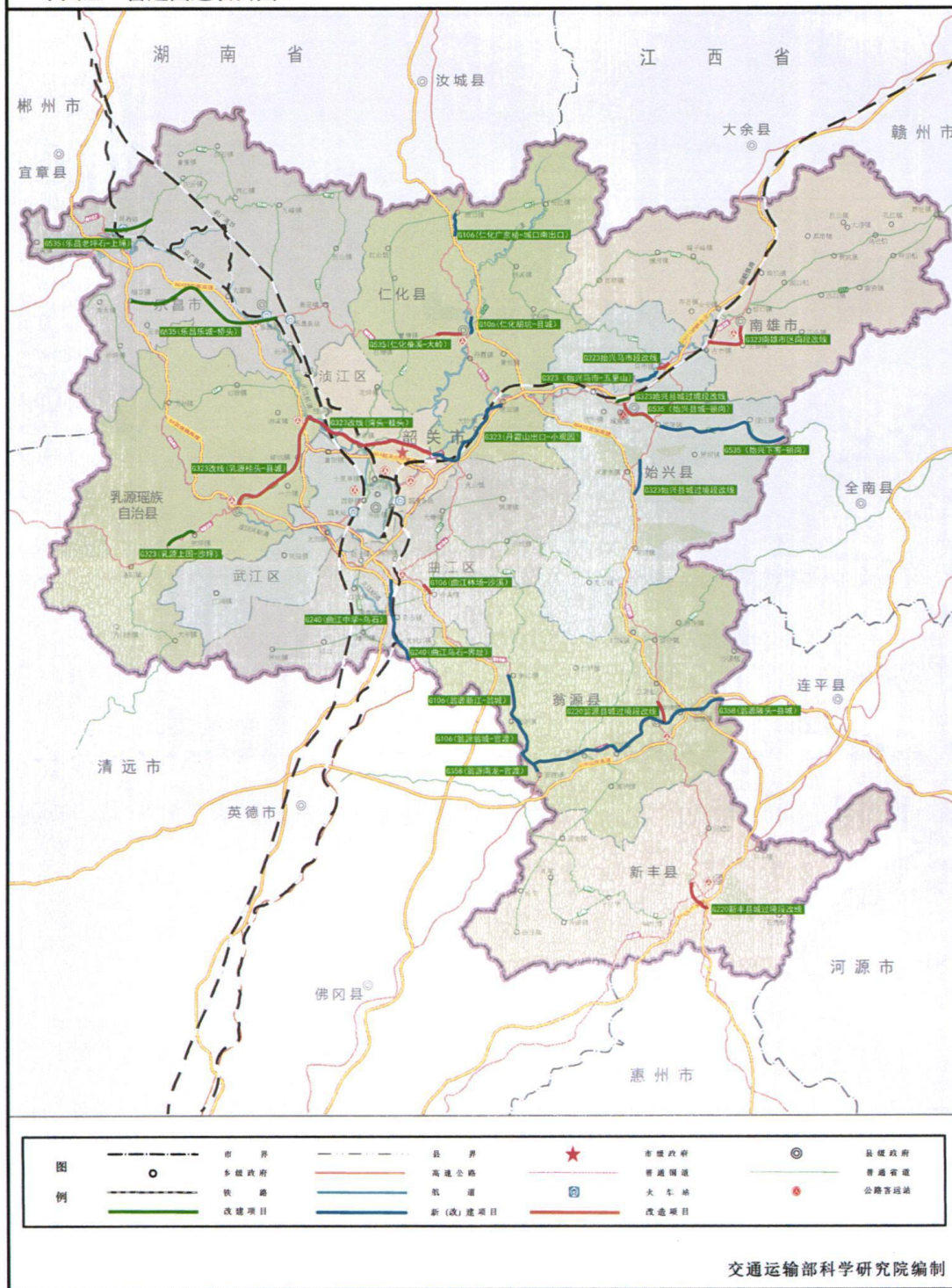
变更、桥梁检测方案等都组织专家进行评审，充分发挥咨询专家库的作用，确保民主决策和科学决策。

12.4.5 充分重视交通行业技能人才培养

针对交通技能型人才短缺的矛盾，尽快启动“交通行业技能型紧缺人才培养工程”，重点对交通事业发展有重要影响的主干专业技能型紧缺人员。充分发掘各类培训机构的潜力，经过强化培训和实践锻炼，造就更多高技能人才，并重点建设一批技能人才示范性培训基地。通过评选行业技术能手等活动，树立先进典型，鼓励和推动更多高技能人才快速成长。

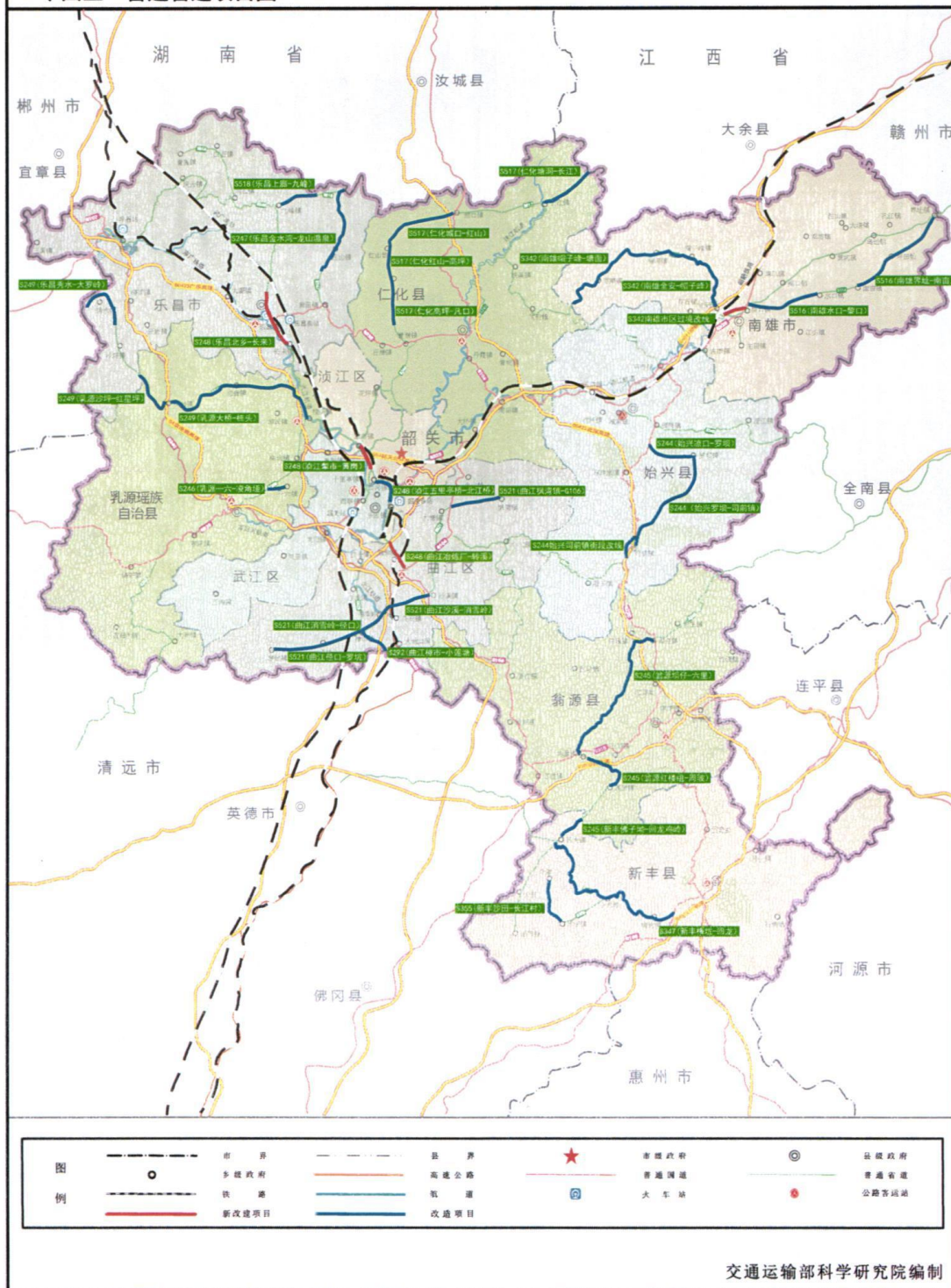
韶关市综合交通运输“十四五”发展规划

“十四五”普通国道项目图

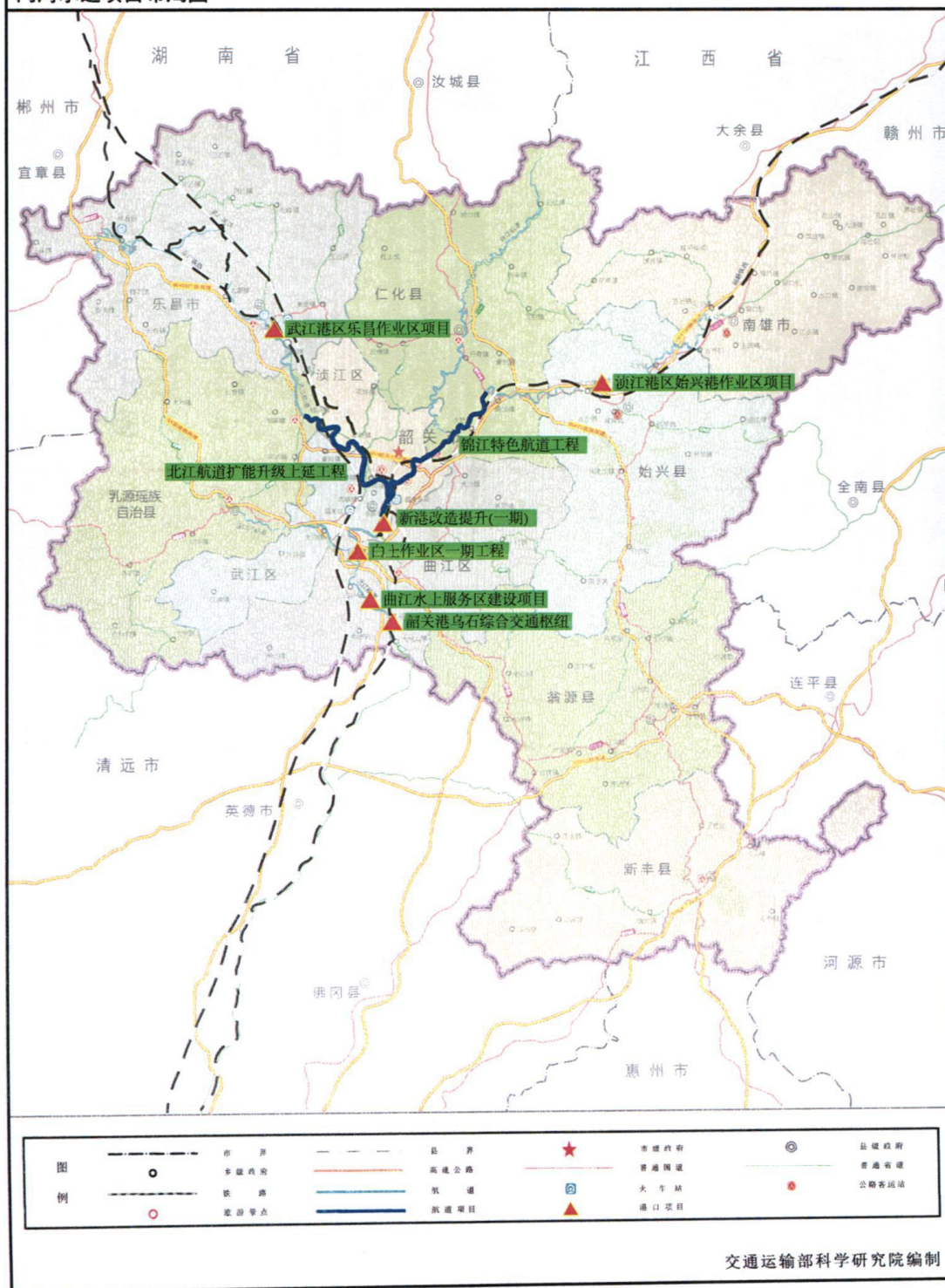


韶关市综合交通运输“十四五”发展规划

“十四五”普通省道项目图

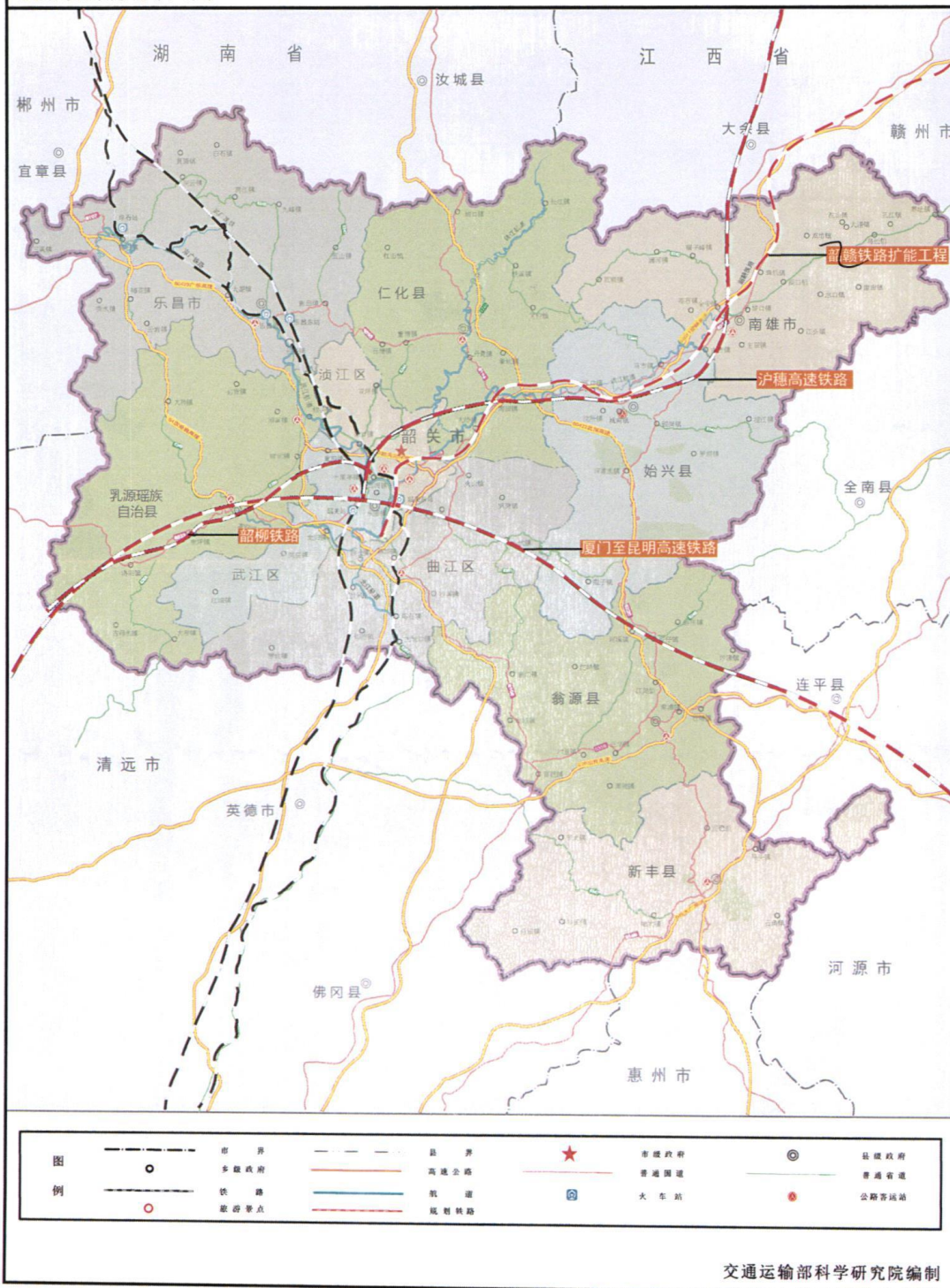


内河水运项目布局图



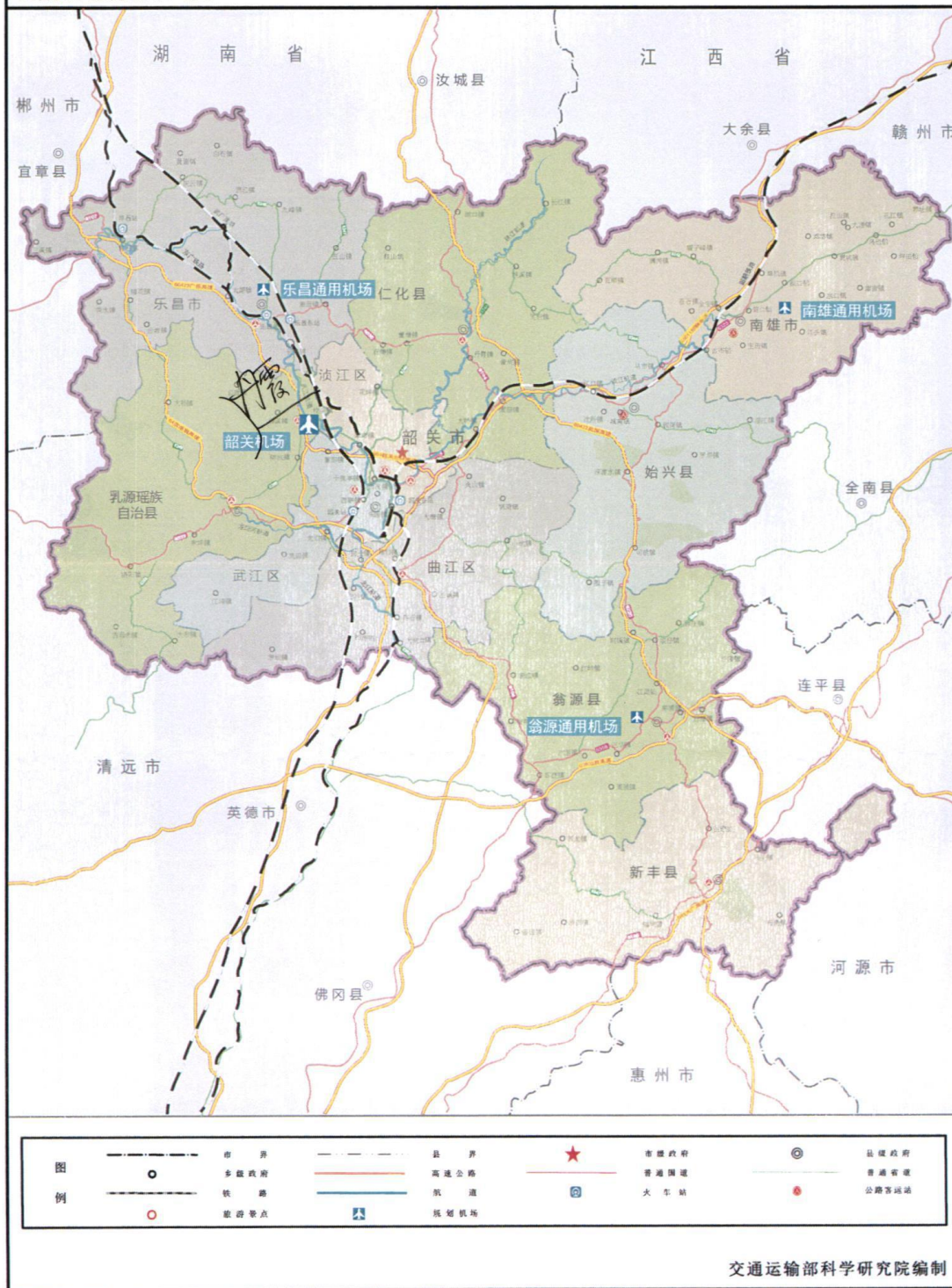
韶关市综合交通运输“十四五”发展规划

铁路项目规划布局图



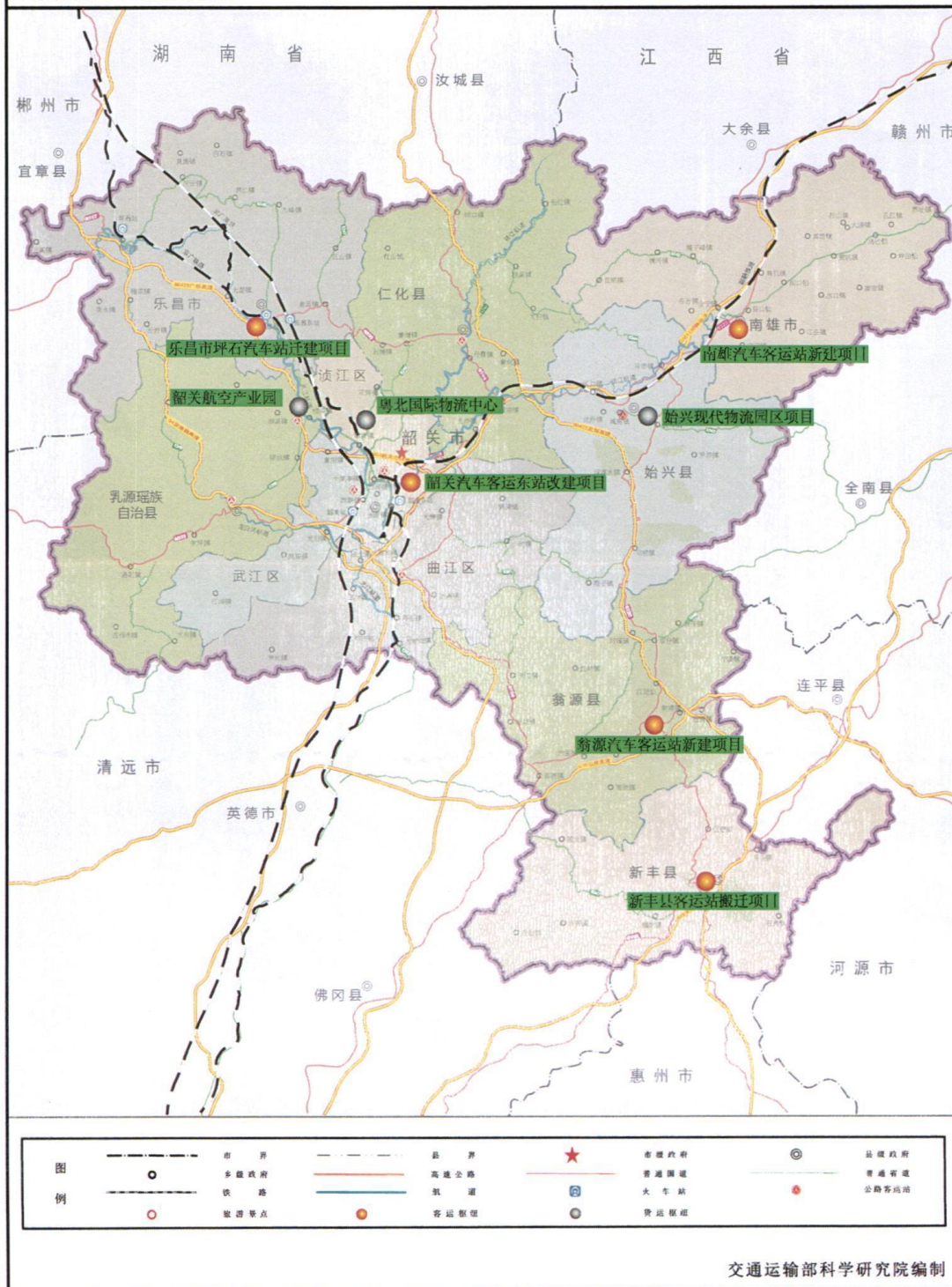
韶关市综合交通运输“十四五”发展规划

民航机场规划布局图



韶关市综合交通运输“十四五”发展规划

客货运枢纽项目建设图



公开方式：主动公开

抄送：市委办公室，市人大常委会办公室，市政协办公室，市纪委办公室，市中院，市检察院。

韶关市人民政府办公室

2021 年 12 月 27 日印发
