

# 韶关市综合立体交通网规划 (2021-2035 年)

(公众征求意见稿)

韶关市交通运输局

广东省交通运输规划研究中心

二〇二二年十一月



# 目 录

一、规划基础.....	1
(一) 发展现状.....	1
(二) 形势要求.....	6
二、总体要求.....	9
(一) 指导思想.....	9
(二) 基本原则.....	9
(三) 发展目标.....	11
三、综合立体的交通发展格局.....	12
(一) 切合时代的发展路径.....	12
(二) 全面拓展的运输通道.....	13
四、外联内通的综合交通网络.....	14
(一) “外联”畅通的骨架网.....	14
(二) “内通”畅顺的干线网.....	16
(三) “广泛”畅达的基础网.....	17
(四) “特色”畅享的交旅网.....	19
五、高效便捷的综合交通枢纽.....	20
(一) 功能明确的内河港口枢纽.....	20
(二) 布局合理的民航运输枢纽.....	21
(三) 层级有序的综合客运枢纽.....	21
(四) 保障有力的综合货运枢纽.....	22
六、统筹融合的综合交通体系.....	22
(一) 运输方式间融合发展.....	22

(二) 区域一体化融合发展.....	24
(三) “交通+”产业融合发展.....	26
七、高质量发展的综合交通体系.....	29
(一) 交通安全应急保障.....	29
(二) 智慧交通运输体系.....	30
(三) 绿色交通发展体系.....	31
(四) 交通行业治理能力.....	32

为贯彻落实《交通强国建设纲要》《国家综合立体交通网规划纲要》，更好发挥交通在韶关经济社会发展中的支撑引领作用，构建韶关市现代化高质量综合立体交通网，有力支撑现代化经济体系和社会主义现代化建设，结合工作实际，编制本规划。规划期为 2021 年至 2035 年，远景展望到本世纪中叶。

## 一、规划基础

### （一）发展现状

迈入新世纪以来，韶关依托广东北大门、南方交通要冲的区位优势，交通发展快马加鞭、乘势而为，基本形成运输方式齐全、一体化发展特征凸显、组合效率蓄势而发的综合立体交通网，尤其 2021 年底韶关丹霞机场正式通航，进一步巩固和放大区域性枢纽城市地位。

1. **多层次公路网络体系基本成型。**截至 2020 年底，全市公路总里程为 17076 公里，排名居全省第 6 位，公路网密度为 92.37 公里/百平方公里，排名居全省第 19 位。高速公路通车总里程为 688.9 公里，排名居全省第 7、粤东西北第 4，初步形成了以京港澳高速、乐广高速、武深高速、南韶高速、韶关北环高速、汕昆高速、韶新高速、大广高速为主骨架的“三横四纵一环”高速公路网现状格局。普通国省道 2472 公里，初步形成了由 8 条国道（G105、G106、G107、G220、G240、G323、G358、G535）和 23 条省道（S244、S245、S246、S247、S248、S249、S250、S251 等）为骨干的干线路网格局。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全面实现硬底化，乐昌市成功创建国家级“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。

**2. “两纵一横”铁路网格局已建立。**截至 2020 年底，全市铁路运营总里程为 651 公里，初步形成“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。其中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，韶关段总里程为 138 公里，目前通过能力已经饱和；京广高铁是我国客运量最大、运输最为繁忙的高铁线路，列车最高运营时速 350 千米/小时，韶关段总里程为 118 公里，韶关站是沿线地市最大的停靠站，目前通过能力也趋于饱和；韶赣铁路是连接江西赣州与韶关的国铁 I 级单线客货共线铁路，列车最高运营速度 160 公里/小时，韶关段总里程 117 公里，目前通过能力尚有较大富余。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和浈江区黄岗至仁化县格顶铁路，总里程约 61 公里。韶关市域内共有 32 条各大厂矿铁路专用线，均与京广线相连，总里程约 217 公里。

**3. 港航水运体系实现新突破。**韶关主要有北江、浈江、武江、龙归河、新丰江、墨江等 5 条通航河流，截至 2020 年底，韶关市航道里程合计 698 公里，其中 VII 级以上航道里程为 256 公里。十三五末，随着北江航道扩能升级项目韶关至清远千吨级船闸通航，北江航道由 V 级航道升级为 III 级航道，

航道通航能力显著提升，千吨级船舶从韶关孟州坝下游通往佛山三水的平均航行时间大幅缩短，对引导沿江产业布局、支撑临港工业开发和外向型经济发展、促进区域物资对外交流等提供有力支撑。韶关港地处珠江水系的北江中上游，码头主要分布在北江、武江和浈江两岸，分为乌石、白土、新港、浈江和武江 5 个港区。已有相对设施较为完善的 50~300 吨级泊位 61 个，港口主要运输货种有水泥、矿石、煤炭、竹木、钢材和集装箱等。

**4. 民用航空机场正式投入运营。**韶关丹霞机场位于乳源瑶族自治区桂头镇，是广东省第 9 个民用机场，距离韶关市区 30 公里。飞行区等级按 4C 级标准，航站楼 1.27 万平方米，跑道长度为 2800 米，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，于 2021 年 11 月底建成通航，首条航线为中国南方航空执飞的北京大兴国际机场航线，通航一个月旅客吞吐量为 1 万人次。机场投运后初期计划开通北京、上海、杭州、昆明、南宁航点，后续将陆续开通成都、西安、沈阳、福州、海口、揭阳、湛江等航点，通达至国内重点旅游城市，逐步打造连通全国热门旅游城市的环飞航线。

**5. 客货运枢纽逐步向综合运输转变。**截至 2020 年底，全市等级道路客运站共 21 个，一级客运站 1 个（韶关综合客运枢纽），二级客运站 7 个。其中韶关综合客运枢纽是公路、铁路及公交“三位一体”的综合型换乘枢纽，实现高速铁路、长途客运、城市公交、出租汽车、社会车辆等多种交通工具

的无障碍、快速换乘。货运站场以铁路站场为主，在营铁路货运站场 7 个。积极发展多式联运，“十三五”期已启动建设北江港区乌石枢纽项目，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。

**6. 综合运输服务能力大幅提升。**随着综合交通运输网络的完善，韶关市运输能力和效率得到双提升，有力保障了人民群众的日常出行和货物流通。2019 年韶关境内营运性客运量为 7118 万人次，其中公路客运发送量为 5638 万人次，铁路客运发送量为 1480 万人次；2019 年韶关境内货运量为 24467 万吨，其中公路货运发送量为 16998 万吨，铁路货运到发量 1897 万吨，内河航运水运发送量为 5572 万吨。各县（市、区）公交覆盖率和水平不断提升，全市共有公交车辆 781 辆，其中市辖三区 580 辆，城市公交线路运营已形成“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。农村客运服务水平稳步提升，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，为脱贫致富奔小康和乡村振兴注入了强大的动力。

尽管韶关交通运输发展取得了较大成就，但整体水平仍然较低，与建设“六新”韶关、争当北部生态发展区高质量发展排头兵的要求相比，仍存在一定差距，交通运输的“瓶

颈”作用仍未完全消除，结构性矛盾仍较突出。

一是**区域综合交通枢纽地位和能级有待提升**。韶关对外通道主要包括广州都市圈、深圳都市圈、江西、湖南和广西五个方向，目前南北向交通大廊道基本形成，但京港澳铁路通道趋于饱和，且缺乏通往广西北部湾城市群方向、粤东及海峡西岸地区的东西横向通道，与深圳都市圈尚未构建复合型通道。综合交通枢纽建设相对滞后，目前仅有韶关高铁站一个综合客运枢纽；韶关港港口规模小、专业化服务水平差，集疏运体系不完善，航道等级低，航运发展仍处于较低水平；以丹霞机场为核心的“公铁水空”无缝衔接、多式联运的集疏运体系亟待构建；其他铁路、公路运输站场各自规划、分别建设，缺乏统筹整合。

二是**市域综合交通网络有待完善**。普通干线公路网密度和结构不合理，全市公路网密度为 92.7 公里/百平方公里，排名居全省 19，远低于全省平均水平 124.7 公里/百平方公里；全路网二级及以上公路占比、普通国道二级及以上公路占比、普通省道三级及以上公路占比居全省倒数第一，且远低于全省平均水平。城区快速干线公路尚未成网，穿城干线如国道 G323 主要承担对外交通联系功能的同时，也承担了较多的城市内部交通功能，降低了路网整体运行效率；城区各核心组团之间联系时效性不高，干线数量和能力亟待双提升，同时中心城区与外部组团联系效率较低。山区干线路网布局不合理、通达深度不足、覆盖水平较低，特别是乐昌、仁化、南雄之间，缺乏高效便捷的直连快速干线。

三是综合运输服务高质量发展亟待推进。受高铁、城际铁路、网约车的猛烈冲击，公路客运量急剧下滑，公路客运行业在夹缝中处境艰难，客运服务亟待转型升级。城市公交线网覆盖程度不完善，特别是芙蓉新区等新建城区和县城周边；现有农村客运站利用率不高，农村客运发展水平较低；城市公交与农村客运缺乏统筹规划，城乡交通运输一体化发展水平不高。交通旅游亟待深度融合，尚未形成旅游公路发展资金长效机制，难以保障广东南岭生态旅游公路等项目建设进度和质量；旅游客运市场缺乏有力的市场主体进行规范化经营，市场集中度较低，难以满足快速增长的旅游需求。

## **(二) 形势要求**

国际形势发生复杂而深刻的变化，当今世界处于百年未有之大变局，我国经济已由高速增长阶段转向高质量发展阶段，开启全面建设社会主义现代化强国新征程，人民对美好生活的要求不断提高，经济长期向好，市场空间广阔，发展韧性强大，正在形成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。为适应国际国内新形势，交通运输作为国民经济的重要组成部分和动脉系统，是双循环的重要纽带和支撑，韶关要抢抓历史机遇，充分发挥交通的先导性支撑作用。

1. 交通强国建设，要求韶关交通运输加快实现高质量发展。建设交通强国是党中央立足国情、着眼全局、面向未来作出的重大战略决策，是全面建成社会主义现代化强国的重要支撑，是新时代做好交通工作的总抓手。2021年9月，广

东省召开交通强省建设大会，广东省将紧紧围绕交通强国热点、难点，大胆探索，勇于创新，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，奋力推动交通基础设施高质量发展、交通与旅游产业融合发展、智慧交通建设、枢纽服务效率提升、综合交通运输管理体制机制改革等，为韶关交通运输实现高质量发展提供了制度保障，韶关应积极参与省交通强国试点建设，加快构建内联外通、高效优质立体综合交通体系。

**2. “双区”和横琴、前海两个合作区建设，要求韶关加快构建互联互通、高效便捷的综合交通运输体系。**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，提高交通基础设施互联互通水平，打造高水平重大平台。韶关要加快构建与粤港澳大湾区“水陆空”全面对接的大通道，推动高铁、城轨、高速公路、赣粤运河和丹霞机场等水陆空联运综合交通网络取得跨越式发展，持续提升通达“双区”“双核”时空可达性，努力把韶关打造成为对接“双区”和支持“两个合作区”建设的先行响应地、大湾区辐射带动内陆发展的枢纽节点、大湾区虹吸效应和集聚资源的落脚地桥头堡。

**3. 构建“一核一带一区”区域发展新格局，要求韶关交通转型升级。**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》，提出加快构建由珠三角核心区、沿海经济带、北部生

态发展区构建的“一核一带一区”发展新格局，提升区域基础设施均衡通达程度。韶关作为“一区”北部生态区中的核心城市，在全省区域协调发展和带动北部山区振兴中具有重要使命，良好的生态环境是最大的优势，应化生态优势为发展优势，基于优越的生态环境和丰富的旅游文化资源，加快谋划具有韶关特色的“快进慢游”旅游交通网络，高质量推动北江干流段碧道建设，完善省域道路绿网生态廊道、广东红军长征路以及区域性交通干道沿线生态景观林带建设，奋力争当北部生态发展区高质量发展排头兵。

**4. 构建韶关市域国土空间总体格局，建设“六新”韶关，要求打造集约高效的综合立体交通网。**韶关市以“湾区后苑、粤北中心、岭南名郡、善美韶关”为发展愿景，规划形成“一主三副两轴三区”的空间格局。市域发展新格局要求韶关交通强化与国土空间规划衔接，充分发挥交通网络对城市发展格局及要素流动的引导作用，实现各类发展要素在国土空间上协调有序发展。改革重塑新韶关，要求加快打造专业化的客货运输服务体系，构建配套标准化、专业化的货运物流网络，推进交通与新型工业化、新型城镇化、农业现代化、旅游产业化发展深度融合，支撑韶关从改革开放的“边沿”变成扩大内需的“前沿”，从生产原材料的“供应地”变成产业综合开发利用的“主战场”。

## 二、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，全面贯彻党的十九届历次全会和二十大报告精神，深入贯彻习近平总书记对广东系列重要讲话和重要指示批示精神，统筹推进“五位一体”总体布局，协调推进“四个全面”战略布局，全面落实省委“1+1+9”工作部署，以交通强国建设等上位规划为指引，以推动交通运输行业高质量发展为主题，以深化供给侧结构性改革为主线，以改革创新为根本动力，以满足人民群众日益增长的美好生活需要为根本目的，抢抓“双区”和横琴、前海两个合作区建设重大机遇，围绕韶关以非凡之举推进新型工业化、新型城镇化、农业农村现代化、资源资产价值化、改革攻坚系统化、治理体系和治理能力现代化，深入推进交通供给侧结构性改革，加快统筹公路、铁路、航空、水运等各种运输方式的协调发展，打造外联内通“水陆空”立体综合交通体系，为韶关建成北部生态发展区高质量发展排头兵、粤港澳大湾区向北辐射的门户枢纽，形成山水生态特色鲜明、宜居宜业的历史文化和旅游名城提供有力支撑。

### (二) 基本原则

**长远谋划，服务大局。**“跳出韶关看韶关”，规划要把韶关放在全球、全国、全省等多维视野下进行考量，审视新时期韶关发展面临的机遇与挑战，提出发展战略和要求。规

划既要对标先进高起点高标准，也要切合韶关实际可操作可实施；既要立足当前不平衡不充分突出问题，也要着眼长远发展定位，为服务国家“一带一路”、粤港澳大湾区、深圳建设先行示范区、横琴和前海两个合作区建设、乡村振兴等重大战略充分展现韶关担当。

**分区引领，特色发展。**立足韶关市域“一主三副两轴三区”的国土空间总体格局，完善交通核心走廊广清韶协作发展轴和韶莞深协作发展轴，支撑“两轴融湾”。统筹谋划三区交通发展定位，实现各片区特色发展，中部核心发展区重点推进老城区、高新区、曲江城区等组团之间的高效互联互通，南部融湾平台发展区重点构建支撑产业发展的干线交通体系，北部生态融合发展区突出生态优先、绿色发展。

**综合立体，统筹融合。**统筹谋划区域交通一体化，提升韶关与清远、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。充分发挥各种运输方式的比较优势和组合效率，推进运输结构优化调整，统筹推进各种交通运输方式网络布局发展，构建综合立体、衔接紧密、功能完善、高效经济的综合交通运输网络。强化交通与相关产业、交通与运输服务网、信息网及能源网的融合发展。

**绿色智慧，品质发展。**以高质量发展为主题，以生态绿色为底色，以碳达峰、碳中和推动绿色转型发展，严格落实能耗双控约束目标，加强生态选线选址与红线管控，以集约复合的绿色运输通道建设推进绿色基础设施发展。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。扎实推进交通运输供给侧结构性改革，优化存量、创新增量、提升质量，为韶关实现高质量发展注入强劲动力。

### **(三) 发展目标**

到 2035 年，围绕构建交通发展走在粤东西北前列、水陆空一体化的区域性枢纽城市，打造高质量出行圈、高效率物流圈的客货运双体系，形成融入广佛、对接深港澳、辐射内陆腹地的通道大格局，建成以韶关丹霞机场、韶关站、韶关港、国家公路运输枢纽锚固的内联外通综合立体交通网络，实现公路网、铁路网、民航网、水运网、邮政网“五网融合”，紧扣“12345”夯实“六新”韶关，凸显区域中心城市引擎作用，有力支撑韶关建成粤港澳大湾区向北辐射的门户枢纽、山水生态特色鲜明的历史文化和旅游名城。

**人便其行高质量出行圈：**市域内 1 小时公路交通圈，广清韶 1 小时高铁交通圈，韶关与深圳都市圈以及省内其他主要城市 2 小时高铁交通圈，与周边省会城市 3 小时高铁及航空交通圈。

**货畅其流高效率物流圈：**市域内半日送达、省内 1 日送达、国内 2 日送达。

展望至 2050 年，全面建成高质量、高效率、高品质的现代化“水陆空”综合立体交通网以及人享其行、物优其流的现代综合交通运输体系，新技术广泛应用，交通治理高效智慧，综合交通发展水平稳居粤东西北前列。

## 三、综合立体的交通发展格局

### (一) 切合时代的发展路径

#### 1. 韶关融湾入珠的交通支撑

省域层面的一体化发展对具体地区提出了更高的要求,对于韶关而言综合立体交通网尚在往成熟发展的过程中,难以满足跨越发展的迫切需求,也不能支撑韶关与粤港澳大湾区的高效交通联系。韶关作为京港澳黄金通道上的节点,需要以“枢纽”的形式承担交通方式转换的功能,积极衔接上位交通规划,提高对外辐射能力,在更广阔的区域范围与其他城市进行交通功能的分工与协作,提升其在省域一体化中的地位,并带动市域其他县区组团发展。

#### 2. 内外交通体系的一体布局

加强韶关内外交通体系联通实现一体布局,一是要加强综合立体交通网中的对外交通系统与市域内的交通系统的联通,解决韶关对外交通廊道中的综合立体交通骨干线网与在市域内支撑城镇发展的低等级交通线网联系不够紧密的问题,二是加强传统的区域交通系统与城市道路交通系统的联通,解决传统城市对外交通系统与城市道路交通系统存在冲突的问题,从而使不同级别的交通网络真正实现整合。

#### 3. 协同国土空间的融合发展

国土空间规划强化了“多规合一”的原则,在全局上对城市空间资源使用以及各系统对空间使用方案之间相互关系

进行统筹安排,实质上形成了综合立体交通规划体系与其他中长期规划协调的政策窗口。充分利用这个政策窗口,韶关需在国土空间规划平台上对综合立体交通网规划进行必要的调整与优化,争取支撑城市发展的重大交通基础设施的空间资源配置,合理构建综合立体交通网和客货运体系,以综合立体交通骨架网络引导城乡空间发展,以多级和多式交通联运体系适应及引领区域和城乡的产业发展。

## **(二) 全面拓展的运输通道**

综合运输大通道是区域之间、城市之间跨区域运输的主动脉,是支撑国土空间开发的主轴线。基于国家“六轴七廊八通道”和广东省“三横六纵两联”综合交通网主骨架,根据韶关地理区位和主要经济活动特征,结合国土空间发展格局、未来区域城镇发展定位、产业布局和交通需求空间特征,总体上形成“融湾向海双走廊+通闽达桂新走廊+两联”的运输通道形态结构,构建韶关快速联通广佛极核、深港极核、海西经济区、湖南、赣州和广西“六向”发展格局。

融湾向海双走廊指京港澳通道和赣韶深通道,总体上对应国家层面“京津冀-粤港澳主轴”,落实在韶关市域予以拆分,拟强化韶关与深圳、香港的联系,实现由“联通”向“直通”转变,提升韶关融入粤港澳大湾区的力度和广度。

通闽达桂新走廊指东起海西经济区,经汕潮揭地区和河源,西达广西及大西南地区,通过新走廊的规划建设培育横向通道,补齐韶关“纵强横缺”通道布局短板,实现从单一通道主要节点向复合通道重要交点转变,有效提升韶关枢纽

城市能级。

两联指两条区域性综合运输通道韶赣湘通道和环珠三角通道。加强区域通道之间的衔接，增强通道的韧性和可靠性。

## 四、外联内通的综合交通网络

### （一）“外联”畅通的骨架网

#### 1. 四通八达的高速铁路网

加快建设高速铁路网，全面构建“南融北联东西贯通”的高速铁路新格局。积极推进厦昆高铁韶关段前期研究工作，争取先行开工建设厦昆高铁韶关至龙川段，填补粤北地区东西向高速铁路通道空白，构建粤东潮汕揭地区经梅州、河源龙川、韶关等粤北山区快速进入中西部地区的出省通道，支撑闽粤桂经济带建设；积极争取沪穗高铁韶关段列入国家和省相关规划，打通赣州经韶关与广州的直接联系通道，带动沿线旅游开发和经济发展，助力赣闽粤原中央苏区振兴发展；适时推动省联合相关省份，共同争取国家支持开展京港高铁第二通道前期研究工作，缓解京广高铁、广深港高铁客运交通压力，强化粤港澳大湾区与长株潭都市圈、武汉都市圈之间的高效联通，支撑韶关深度“融湾”“融深”。

积极谋划城际轨道，融入“轨道上的大湾区”。加快推动广从轨道快线延伸至韶关新丰开展前期研究，实现韶关新丰与广州直连直通，带动沿线旅游开发和经济发展，夯实新丰作为韶关南部融入“双区”的先行区功能。适时谋划韶清（韶关至清远）城际轨道，加强沿线城市服务功能，有效缓

解京广铁路通道运能紧张状况，支撑韶关城区快速连通广佛、全面融入轨道上大湾区。

## 2. 复合多廊的高速公路网

打造“五纵四横一环二联”高速公路网。积极推动韶关至连州高速建设，打通粤、桂、赣三省间的省际通道，填补粤北地区横向高速公路的空缺。加快建成信丰（省界）至南雄高速，适时开展韶关至江西（全南）高速、井雄全高速公路等远期展望高速公路前期研究工作，推进韶赣区域高速公路进一步加密成网，打造赣粤生态旅游、红色文化走廊，加快赣闽粤原中央苏区融入粤港澳大湾区发展的步伐，助力“苏区+湾区”联动发展。积极推动南雄至乐昌高速开工建设，打通韶关北部三县南雄、仁化、乐昌之间快速联系通道，促进沿线旅游资源开发，支撑长征国家文化公园建设。积极推动韶关丹霞机场高速开展前期研究，建设韶关丹霞机场集疏运高速通道，拓展机场对外辐射范围，强化空港物流园区等沿线产业组团的联系。推动韶关未来构建5条高速公路大通道高效融入粤港澳大湾区，3条高速公路大通道辐射湖南，以及4条高速公路大通道辐射江西的新格局。

## 3. 干支联动的干线航道网

以《广东省航道发展规划（2020-2035）年》为指引，以保护航道资源、建设现代化航道、服务区域经济为宗旨，牢牢把握水上南北大通道赣粤运河战略机遇，切实做好韶关地区航道的规划、建设和养护管理工作，实现航道的合理有序开发，打造韶关北江、武江、浈江黄金水道，锦江等绿色

航道发展新格局。适时推进重要干线零碳水上服务区建设，兼顾实现低能耗低污染、方便船民生活、促进航运生产，着力打造绿色、节能、低碳水上服务区，形成绿色港航新发展格局。

## **(二) “内通”畅顺的干线网**

### **1. 衔接顺畅的城市道路网**

依据韶关中心城区地形地貌、功能布局等特点，对外构建“双环+放射”的快速路网，加强中心城区对外的快速联系；城区内构筑“三横四纵”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，实现 10 分钟重要组团内部顺畅联系，30 分钟中心城区内部便捷联系，45 分钟市域各城镇间快速联系。

### **2. 泛在均衡的干线公路网**

以城镇体系规划和经济社会发展为指引，以促进城镇空间结构发展为本目标，以优化组团间联系为核心任务，综合考虑韶关各县（市、区）行政单元空间分布特征，通过对国道、省道和重要干线进行增量调整和存量升级，疏通干线公路的“瓶颈路段”，打通毗邻市、毗邻县、组团与组团、毗邻镇之间的“断头路”，提出韶关普通干线公路总体形成“一环八射二联”的主骨架网络为主，未纳入主骨架的国道、省道以及部分县道组成的集散层为辅的布局形态。

### 3. 融合并举的普速铁路网

强化普速铁路货运功能，提升韶关地区性铁路枢纽地位。加快推动赣韶铁路扩能升级，释放普速铁路货运功能，提高通行能力，强化珠三角、北部湾地区与长三角、海西地区之间的联系；积极推动韶柳铁路韶关段、韶龙铁路韶关段前期研究工作，打通横贯福建、江西、广东、广西、贵州的东西铁路大动脉，大大改善粤北和桂北民族地区区位条件和交通条件。拓展支线铁路服务覆盖范围，重点完善韶关北江港区集疏港铁路网，加快推进白土港铁路专用线、乌石港铁路专用线等项目建设，实现铁水联运，夯实韶关港作为广东内河地区性重要港口，提升运输体系效率、助推产业转型升级。

#### (三) “广泛”畅达的基础网

##### 1. 密织惠民的农村公路网

构建高品质农村公路网络。到 2035 年，形成“规模结构合理、设施品质优良、治理规范有效、运输服务优质”的农村公路交通运输体系，农村公路网络化水平显著提高，农业园区及 3A 级旅游景区通二级或以上等级道路，镇到镇(乡)、连接高速公路的农村公路三级及以上等级公路比例达 100%，衔接国省道的农村公路四级(双车道)及以上等级公路比例达 100%，建制村通村公路、产业路双车道比例达到 100%。到 2050 年，全面建成与农业农村现代化发展相适应、与生态环境和乡村文化相协调、与现代信息通信技术相融合、安全便捷绿色美丽的农村公路交通运输体系，农村交通更加安全便

捷、智能高效、绿色低碳，充分满足广大群众对美好出行的需求，保障乡村全面振兴。

## 2. 便捷普适的邮政快递网

建设普惠城乡、衔接高效的邮政快递网络。构建覆盖城乡、配套衔接、布局合理、便民惠民的邮政、快递骨干网和末端投递网，对外依托航空、铁路、高速公路构建面向全国、国际的干线寄递通道；对内依托国省干线、城市道路、农村公路网，加强交邮融合，加快建设县、乡（镇）、村三级农村物流体系，不断完善面向社区、村组的寄递服务体系。健全农村物流交通运输物流网络，打通快递下乡进村“最后一公里”，充分利用农村和社区综合服务站、邮政网点、村邮站、供销社等公共服务平台及企业自办等资源建立“快递下乡”专线，使快递服务网络有序向农村地区延伸。

## 3. 能力充裕的天然气管网

以韶关市天然气需求分布为导向，结合广东省天然气输配网络，加快市域天然气管道规划布局。规划建设乐昌天然气支干线（乐昌支线及坪石镇支线）、乳源支干线（韶关-乳源项目）、仁化支线、始兴支线、南雄支线、曲江支线、翁源支线、新丰专线等 8 条“县县通”管道，提升资源保障能力，实现韶关市天然气主干管网“县县通”，为下一步实现“镇镇通”、“村村通”提供管网支撑和气源保障；为建设天蓝、水清、土净、地绿的美丽韶关强力护航。远期在全市“县县通”的基础上，推进天然气管道“镇镇通”、“村村通”。推进市域各县区、开发区、高新区、主要工业园区及重点企

业等支线管道建设，实现天然气支线全覆盖。

#### **(四) “特色”畅享的交旅网**

##### **1. 锦绣韶关的全域交旅网**

依托韶关丹霞机场、高铁、城际轨道、高速公路等构建贯穿全市的“快进”综合交通主骨架，重点规划厦昆高铁、韶关至连州高速、丹霞机场高速等，提升韶关市主要旅游景点的通达性和便捷性，实现游客远距离快速进出目的地。依托区域国省道、县乡道、景区直达道路、旅游公路、通用航空、水运等，构建与沿线旅游景点、旅游特色村紧密结合的多方式多层次“慢游”支线网络，重点推进连通丹霞山、南华寺、南岭、珠玑古巷等重点景区的旅游公路建设，实现韶关城区通往丹霞山、南华寺道路达到1级公路标准，县城通往4A级旅游景区道路达到2级公路标准，县城通往其他重要旅游景区道路达到3级以上公路标准，构建全域旅游格局。

##### **2. 线性画廊的旅游公路网**

**加快建设广东南岭生态旅游公路**，打造南岭旅游振兴、生态保护、文化复兴、脱贫致富、民族发展之路，成为落实“一核一带一区”发展战略的重要抓手、地方政府拉动经济发展的重要引擎和广东公路高质量发展的重要载体。**加快打造广东红军长征路**，遵循红军长征在韶关的行军路线，依托红军长征线路提升改造等建设工程，串联起红军长征途经乡镇，整合发生在长征路上的重要历史事件和文化记忆，并统筹周边历史文化、自然生态、文旅游憩等优质资源以及广东

绿道、南粤古驿道、广东万里碧道等游径，打造一条长征国家文化公园(广东段)的历史文化主轴。

### 3. 水韵丹霞的旅游航道网

围绕高标准打造丹霞山沿江旅游风光带，加快推进锦江绿色航道建设，重点建设节能低碳、资源节约、生态环保、航景融合、安全畅通、智慧建养的绿色航道，主要服务丹霞山旅游风景区水上旅游和韶关市区游览观光等，促进韶关市全域旅游发展。

## 五、高效便捷的综合交通枢纽

### (一) 功能明确的内河港口枢纽

韶关港是广东省内河地区性重要港口和区域综合运输体系的重要组成部分，是粤北、湘南、赣南地区水陆物资转运枢纽，是粤北及周边地区融入粤港澳大湾区和一带一路的重要口岸，是临港产业发展的重要支撑，也是促进交旅融合发展的重要平台。规划韶关港总体形成以北江港区为核心，以浈江和武江港区为补充的大中小泊位相结合、布局合理、功能完善的“一港三区、14个作业区和若干旅游码头”的总体布局。韶关港将发展成为以能源、原材料等大宗货物运输为主，兼顾集装箱和旅游客运的多功能综合性港口；韶关港的主要功能包括装卸存储、中转和多式联运服务、信息服务、口岸服务、临港产业服务、旅游客运等。

## **(二) 布局合理的民航运输枢纽**

韶关民航机场规划总体形成“1+3”的布局形态，其中“1”是指韶关丹霞机场；“3”指南雄通用机场、乐昌通用机场和翁源通用机场等3个通用机场。其中韶关丹霞机场按照“飞起来、好起来、优起来”三步走长远发展战略，规划近期以发展民航客货运输为主，兼顾发展通用航空，积极开通国内热门旅游城市航线，逐步构建完善的国内航空运输网络。远期围绕打造华南地区和广东省重要的旅游目的地支线机场，构建以韶关丹霞机场为核心的综合交通运输体系和航空经济园区。进一步完善韶关市通用航空机场布局，近期重点先行推动南雄通用机场建设，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。远期规划陆续建成乐昌通用机场和翁源通用机场。

## **(三) 层级有序的综合客运枢纽**

面向全国、区域和市域服务范围，以构建多层立体、高效便捷、零距离换乘的综合客运枢纽为导向，统筹布局各种交通方式，构建以韶关丹霞机场、韶关站综合客运枢纽两个门户型客运枢纽为主体，韶关东站综合客运枢纽、韶关南站综合客运枢纽两个地区型客运枢纽为辅，以及以乐昌综合客运枢纽、韶关东郊客运枢纽、始兴综合客运枢纽等九个一般型客运枢纽为节点的“二主二副九节点”综合客运枢纽体系。重点打造立体式、零换乘、多功能、多层次，集轨道交通、城市公交、长途客运、出租车为一体的综合交通枢纽，着力促进客运枢纽的综合化、互联化和一体化。

#### **(四) 保障有力的综合货运枢纽**

面向全国、区域和市域服务范围，以构建综合立体、衔接紧密、多式联运的综合货运枢纽为导向，统筹布局各种交通方式，构建以韶关港综合货运枢纽、丹霞机场空港国际物流园两个一级货运枢纽为主，以韶关市现代综合物流园、曲江综合货运枢纽、乐昌综合货运枢纽等8个二级货运枢纽为辅，以南雄市统仓共配物流中心、始兴现代物流园、韶关物流配送中心等若干个三级货运枢纽为节点的“两主八辅多节点”三级货运枢纽（物流园）体系，形成“向南依港出海，向北辐射内陆，东西互联互通”的物流联运体系，构建韶关经济新增长极。

### **六、统筹融合的综合交通体系**

#### **(一) 运输方式间融合发展**

**构建综合立体交通走廊。**坚持国土空间资源高效利用原则，深入分析交通功能、加强方案比选，优先布局多层立体的综合交通走廊，支持改扩建和升级改造工程充分利用既有线位。围绕京港澳、汕昆、深韶赣等主要通道，构建对外交通快速化、城际交通便捷化的多模式复合走廊。城际间形成“轨道+高速”的带状连接形态，实现走廊上客货运输的分离，重点研究韶柳铁路、韶龙铁路、韶清城际等与邻近公路构建复合通道的可能性，促进交通运输走廊上的交通结构向合理方式转变。市域内形成“铁路+高速+普通国省干线”珠链式连接形态，重点推进厦昆高铁韶关段、丹霞机场高速、韶关

至连州高速、韶关至江西（全南）高速与国道 G323、G240、G106 以及城市快速路的立体化建设，高效连通中心城区与外围组团，通过功能置换实现城市部分功能外迁以及内部功能集约，推动市域空间结构合理布局。

**建设集约高效的综合交通枢纽体系。**统筹规划综合交通枢纽设施，推动不同交通方式站场集中布局、空间共享、立体换乘。韶关南站、翁源站等新建综合客运枢纽统筹各种功能设置，高效衔接多种运输方式，做到一体化设计建设。韶关丹霞机场、韶关高铁站等既有综合客运枢纽设施应加快功能完善和整合提升，积极推动 TOD 开发，实现公共交通、小汽车、慢行等交通方式与枢纽无缝衔接、便捷换乘，力争综合交通枢纽内不同运输方式之间的步行换乘时间在 10 分钟内。加快韶关港集疏运铁路、公路，机场集疏运高速、联运换装设施建设，推进水陆空联运的无缝衔接，提升多式联运效率与物流综合服务水平。

**推动客运组织高质量融合发展。**以韶关丹霞机场、韶关高铁站、韶关东站等综合客运枢纽为重点抓手，加强航空、高铁、城际轨道、地面公共交通等多种运输方式的线路组织衔接，突出航空运输与高速铁路的“双高优势”，推进长途、城际、城市客运系统“三网融合”，提升韶关整体品质化出行水平，有力支撑韶关融入广州都市区 1 小时交通圈、粤港澳大湾区 2 小时交通圈。强化旅客联程基础设施建设，加强丹霞机场、韶关站、乐昌东站等枢纽的联运服务配套设施共建共享，包括售票、取票、乘降、驻车换乘等。建设跨运输

方式的联程客运系统，鼓励企业加快互联网+交通等新业态应用，发展联程联运和“一票制”，稳步推进粤港澳大湾区“一票式”联程客运服务体系建设。

**推动货运组织一体化融合发展。**创新货物运输组织模式，依托港口、机场以及铁路，推动水陆空多式联运发展。重点优化韶关港货运枢纽、丹霞机场空港国际物流园联运设施空间布局，打造区域多式联运中心，构建服务湘赣、粤北以及粤港澳大湾区的水陆空运输通道。加快推进铁路货运枢纽站场、铁路专线等项目建设，重点推进韶赣铁路扩能升级、韶柳铁路、韶龙铁路、韶关北江港区疏港铁路等项目，实现铁路干线运输与韶关港、大型企业、工业园区、物流园等的高效联通和无缝衔接，为大宗货物及中长距离货物运输向铁路和水运转移提供基础条件。以北江航道为依托，大力发展公铁水多式联运，加快对沿线大中型码头进港铁路和疏港公路的统筹规划建设，设置集装箱铁水联运枢纽和区域多式联运中心，打造具有影响力的多式联运枢纽，为韶关高新区高质量发展提供经济、便捷、安全的运输服务。大力推广应用集装箱、厢式半挂车等标准化运载单元和货运车辆，引导联运市场发展壮大。

## **(二) 区域一体化融合发展**

**推进韶关“融湾出省”交通运输一体化发展。**加快构建以轨道交通和高速公路为主体的“融湾出省”高快速交通网络。实现11条高快速通道对接粤港澳大湾区（其中8条高快速通道对接广佛，3条高快速通道对接深圳），有效支撑韶

关深度融入粤港澳大湾区。实现 3 条高快速通道联系潮汕揭，有力支撑构建全省“一核一带一区”区域协调发展新格局。实现 6 条高快速通道高效衔接湖南，8 条高快速通道高效衔接江西，加速粤赣湘红三角区域一体化发展。实现 4 条高快速通道沟通广西，推动粤桂区域世界级旅游资源高效联动，支撑文化和产业协同发展。

**推进韶关与相邻省市高效衔接。**加快推进韶关分层次、分重点全面对接周边相邻省市，实现与周边地市规划相协调，公路技术等级与建设时序相匹配，构建以轨道交通、高速公路为骨架，国省干线为骨干，其他道路为补充的对外衔接路网体系。加快建成雄信高速，积极推动韶关至连州高速、韶关至全南高速等开展前期研究，升级改造国道 G106、G323、G535、省道 S517 等一批与周边衔接的干线公路，基本建成以高速公路、高等级公路为主，干支协调、能力充分、便捷高效、开放互联的高质量衔接路网，有效满足韶关市与周边相邻城市经济社会发展需求。重点研究韶关与广州、清远高效融合路网，推动韶关高效融入粤港澳大湾区核心区。

**推动内外交通无缝衔接。**强化干线公路与高速公路的衔接，完善高速公路出入口衔接道路，推进韶关市域主要节点与高速公路直连直通，实现乡镇一级主要节点 20 分钟左右上下高速。加强干线公路与城市快速路、主干路的高效对接，系统优化进出城道路网络，推动规划建设统筹和管理协同，减少对城市的分割和干扰，实现中心城区内外干线道路的无缝对接。强化高铁站、机场、客运枢纽等与城市道路、公交、

轨道、停车等系统之间的无缝衔接，打造“零换乘、一体化”综合交通枢纽锚固的内外畅连交通体系。积极推进公路和城市道路建管养体制改革，为实现城市内外交通一体化提供制度保障。

### **(三) “交通+”产业融合发展**

**推进交通运输与邮政快递融合发展。**加强高速公路、铁路、航空等交通基础设施与邮政快递基础设施的统筹布局，重点推进韶关丹霞机场空港国际物流园建设，吸引国内外知名快递产业进驻，发展高端航空快递物流服务。曲江综合货运枢纽、始兴综合货运枢纽等新建交通枢纽统筹考虑布局邮件快递处理中心、邮政快递分拨中心、操作场站、安全检查和运输通道等。统筹优化枢纽内、外道路设施，畅通快件进出通道，确保内外集疏运衔接顺畅、运行便捷高效。大力开展交邮合作，健全以县级分拨、乡镇网点、村级寄递物流综合服务站为支撑的三级农村寄递物流网络，提高农村物流网络连通度和覆盖面。推广“定时、定点、定线、定车”的“四定”农村物流货运班线、快递班车等模式，推广县至乡镇沿途行政村的双向邮件快件运输服务。

**推动交通运输与制造商贸业深度融合。**紧紧围绕韶关产业转型升级以及高新区高质量发展需求，强化交通基础设施引领与辐射作用，推进交通运输向现代物流产业链上下游延伸，构建“交通+产业”大平台发展模式，以运输链带动产业链发展。重点加快推进韶关空港物流园、韶关港等多式联运物流枢纽建设，推动交通运输与韶关高新区商贸流通、电子

商务等资源共享共建，建设集运输、展销、仓储、配送、物流信息、跨境电商配套服务等为一体的综合物流服务基地，实现产业要素高度融合，形成以物流枢纽为要素流动组织者的枢纽经济新模式，推动经济转型升级；加快完善直达韶关高新区“一园十区”的干线路网及相应的物流场站，推动形成流通顺畅、运转高效、具有规模的商贸物流体系，支撑韶关打造成为高效联通粤港澳大湾区与内地，“南货北运”“北货南运”的区域性商贸物流枢纽经济城市。

**推进交通运输与旅游融合发展。**充分发挥交通促进全域旅游发展的基础性作用，打造具有韶关特色、突出岭南风度、禅韵丹霞的文旅融合体系。重点打造南岭生态旅游公路、广东红军长征路等两条具有全省示范意义的旅游公路。积极推动锦江绿色航道开发建设，丰富旅游航道及船舶供给产品，构建多元旅游交通格局。鼓励开通旅游观光巴士，以丹霞山专线、南华寺专线、珠玑专线、大峡谷专线、云门山专线等为试点，推动开通中心城区、高铁站、客运站、丹霞机场等游客集散地串联重点景区和特色文化地标景观的旅游客运线路。鼓励各县(市、区)增开城区到乡村旅游点客运线路。构建“交通+旅游”服务区(站点、营地)体系，以曲江服务区、樟市服务区、梅花北服务区、乐昌粤北停车区等高速公路服务区为依托，拓展旅游咨询、旅游宣传等服务功能，将高速公路服务区打造成为旅游形象展示窗口。

**推进交通运输助力乡村振兴。**继续把建设“四好农村路”作为助力脱贫攻坚和服务乡村振兴战略的基础性、先导性任

务，建管养运协调推进。提升农村地区外通内联水平，有序实施乡镇通三级公路建设、老旧公路改造和窄路基路面加宽改造，强化农村公路与干线公路、城市道路以及其他运输方式的衔接。以乡村振兴精品路线统筹农村经济、资源、产业、旅游等，重点谋划一批解决产业园区对外通道要求的产业致富路，以及打造一批以红色游、研学游、乡村游、祈福游、养生游等为主题的精品旅游线路，形成“一路通、百业兴”发展景象。提高客运服务均等化水平，优化农村地区客运服务供给。推动县、乡、村三级农村物流节点体系建设，畅通农产品进城、农业生产资料和农民生活消费品下乡的物流服务体系。提高农村交通安全保障能力，改善农村交通环境，服务乡村生态宜居。

## 七、高质量发展的综合交通体系

### (一) 交通安全应急保障

**提升交通基础设施安全水平。**强化交通基础设施性能安全监测技术手段，严格开展桥梁、隧道等重点设施和路边路、高速公路边坡等重点区域的检查、检测。强化交通基础设施防护性养护维护、安全评估，加强长期性能观测，完善数据采集、检测诊断、维修处治技术体系，加大病害治理力度，及时消除安全隐患。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。

**强化交通运输安全监管。**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。加强重点车辆运输安全治理，全面强化旅游客运、危险货物道路运输、农村客运等重点领域全过程、全链条安全监管，提升行业安全发展水平。推进建立道路运输从业人员职业技能等级认定制度，健全完善职业技能等级认定评价标准体系。

**强化交通应急救援能力。**完善公路水路交通突发公共事件应急体系，提高应对公共突发事件的应急能力，提高事故预防、处置和救助能力。加强与公安、应急管理局等部门的监测数据交换和应急响应联动，深入开展公路水路交通各类突发事件风险普查和监控。督促交通运输生产企业有针对性

地完善应急预案，配备相应的应急物资，并组织开展演练。强化港口动态监管及应急指挥体系，完善应急设施设备和救援队伍。做好恶劣天气条件下防范安全生产事故的预防措施，严防暴雨、台风等恶劣天气造成伤亡事故的发生。

## **(二) 智慧交通运输体系**

**提升交通基础设施和监管智能化水平。**推动交通运输基础设施与信息基础设施一体化建设，鼓励具备多维感知、高精度定位、智能网联、模式识别功能的终端设备在公路、铁路、航道、港口、民航、邮政等交通基础设施的布局和应用。积极推进 5G 覆盖韶关市境内的高速公路服务区、主要高速公路路段以及高铁站，全面提升韶关交通基础设施智能化、数字化水平。继续优化非现场执法监控系统的功能和完善布局治理超限超载非现场执法监测点，切实提高交通综合执法工作效能。

**加快智慧交通平台建设。**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。积极推进韶关市综合交通运输协调指挥中心建设，实现对全市公路、铁路、水路、邮政、城市公共交通等各运输方式运行情况的全面掌握，实现各种运输方式、各部门信息共享，增强对全市交通运输整体运行情况的宏观掌控能力。同时要深化各业务领域管理服务应用系统建设，完善公路养护管理、路政管理、客运出行、物流监管等系统。

**提升物流信息服务水平。**依托铁路网络、公路网络、航

空网络、水运网络及实体物流园区，充分利用云计算、大数据、物联网、人工智能等技术，为线上线下物流运输、仓储配送、商品交易、金融服务、物流诚信等业务提供一站式、全方位服务，形成覆盖线上线下的物流生态系统。鼓励全市传统货运企业利用先进信息技术，优化运输组织，加快推动无人仓、无人车、无人机等在货运物流领域的应用。鼓励创新物流信息平台功能，除具备整合运力资源、货源资源外，提供业务撮合、支付场景配适等一站式物流供应链解决方案。

### **(三) 绿色交通发展体系**

**推进绿色低碳发展。**贯彻落实碳达峰、碳中和的重大战略决策，围绕优化交通运输结构、加强交通运输生态保护和污染防治、资源集约节约利用、节能降碳等方面开展绿色交通建设。积极推进生态工程技术在交通基础设施设计、建设、养护和运营等全过程的综合运用，最大限度保护重要生态功能区、避让生态环境敏感区。构建生态化交通网络，打造公路、铁路、北江、浚江和武江沿线绿色生态走廊，打造具有韶关特色的绿色交通品牌。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。逐步构建“集约、高效、绿色、智能”城市绿色货运配送体系，有效破解城市配送“三难”、交通拥堵、大气污染等问题，促进物流业降本增效。

**持续优化交通运输结构。**调整优化客货运结构，促进不同运输方式各展其长、良性竞争、整体更优。推进铁路、公路、水运、民航等客运系统有机衔接和差异化发展，提升公共客运的舒适性和可靠性，吸引中短距离城际出行更多转向

公共客运。大力发展多式联运，加快推进大宗货物和中长距离运输的“公转铁”“公转水”。加快完善水运系统，重点推进北江港区、武江港区以及北江港区铁路专用线等集疏运干线等建设。提升铁路运能，加快推进铁路货运网络建设，充分利用高速铁路客运网逐步完善释放的运能，加速提升赣韶铁路的货运能力。

**加强基础设施生态保护。**严格落实生态环境保护要求，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，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。落实国土绿化行动，大力推广公路边坡植被防护，在铁路、公路、航道等设施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。联合旅游等部门健全交通服务设施旅游服务功能，打造国家级示范旅游风景道，促进交通旅游融合发展。

#### **(四) 交通行业治理能力**

**构建行业标准化体系。**落实交通运输部、广东省交通运输厅印发的各类交通运输标准化规范及管理办法，结合韶关本地交通发展现状，制定契合韶关本地发展的交通标准化条例，统筹协调铁路、公路、水路、民航和邮政工作，构建韶关交通行业标准化体系，全面提高韶关交通行业标准化管理水平。韶关交通行业标准化体系要明确各部门职责分工和管理基本原则，以及标准化体系规划、标准制定、实施等方面，

要求与上位法协调衔接，充分吸纳上位法相关内容和有关要求，坚持与现行各领域标准化规范与管理制度充分衔接。

**加强交通运输人才队伍建设。**新时期交通强国建设和智能网联交通发展对交通工程专业的人才培养提出了新的要求，以韶关交通发展需求为导向，重塑人才培养目标，强化与国内一流交通运管机构的合作、加强科技人才和创新团队培养及引进，提升韶关高水平交通人才的储备。要建立健全年轻干部发现储备、培养锻炼、统筹配备、选拔任用工作机制，最大限度激发和释放干部创新创造活力，引导干部队伍加快知识更新、能力培养、素质提升，不断增强专业能力、专业素养、专业精神，适应交通强国建设要求的能力。