

饶平县公路网规划

(2016-2035 年)

一、规划背景

饶平县地处粤东沿海，位于广东省最东端，素有“粤首第一县”、“广东东大门”之称。东和东北与福建省诏安县、平和县交界，北与梅州市大埔县接壤，西和西南与潮州市潮安区和湘桥区、汕头市澄海区毗邻，南濒南海，与南澳县隔海相望。全县总面积 2227.06 平方公里，其中陆域面积 1694.06 平方公里，海域面积 533 平方公里，海（岛）岸线长 136 公里。2015 年全县辖 21 个镇、1 个林场，户籍总人口 107.26 万人，人口密度为 633 人/平方公里。

饶平县居汕头—厦门经济特区之间，为连接海峡西岸经济区和珠江三角洲的交汇点和融合点，属原中央苏区县，是一座文化底蕴深厚、民营经济发达、产业特色明显、发展潜力巨大的城市；县城黄冈距广州市 518 公里，距汕头市 54 公里，距潮州市 45 公里，地理区位优势，但是公路建设相对落后，东西向和南北向公路发展不平衡。近年来，饶平县经济社会发展又面临一系列新的形势，一系列国家、区域性政策措施和规划的出台，将为饶平成为承接珠三角产业转移的热土，推

动县域经济社会快速发展提供难得的机遇：

1. 国家级经济区辐射。随着《珠江三角洲地区改革发展规划纲要（2008-2020年）》、《海峡西岸经济区发展规划(2011-2020年)》及《赣闽粤原中央苏区振兴发展规划》等相继出台，饶平县将大大受益于海西经济区、珠三角经济圈及中央苏区等经济体的辐射。

2. 县域空间结构重塑。近年来，广东省委、省政府印发《关于进一步促进粤东西北地区振兴发展的决定》、促进粤东地区加快发展的一系列政策措施的实施、汕潮揭同城化进程的推进及农村公路精准扶贫工作的相继展开等都为饶平县承接产业转移提供了机遇，饶平县域空间结构将重塑。这将要求饶平县公路交通全方位对接“汕潮揭”及珠三角地区路网。

3. 经济社会发展驱动。2015年，全县生产总值226.77亿元，比2010年增长64.90%，年均增长10.52%；人均GDP由2010年的14992元提高到25600元，年均增长10.52%，均高于广东省增速。饶平县经济的持续快速增长，对当地交通提出了更高的要求。

4. 重大基础设施推进。2013年底，助力饶平交通运输实现跨越发展的厦深铁路开通，饶平县铁路实现零突破，并设有饶平站；大潮高速、甬莞高速饶平段将陆续通车；广东省滨海公路规划研究正在展开；一系列重大基础设施的建设使得饶平交通区位发生重大改变，饶平对外大通道迎来了重大发展机遇。随着国家、省重大交通基础设施落地饶平，饶平县公路交通亟需与重大交通基础设施进行衔接。

5. 与相关上位规划及周边地市交通的对接。目前，《国家公路网线位规划》、《广东省普通省道网规划(2016-2030年)》已经印发，《潮州市综合交通运输体系发展中长期规划》正在报批，饶平县公路网技

术等级和行政等级均发生了较大变化，亟需对饶平县公路网进行规划。同时，考虑到潮州、汕头、揭阳等周边地市新一轮交通规划（如《潮州市综合交通运输体系发展中长期规划（2013-2030）》、《汕头市综合交通运输体系发展中长期规划（2012-2030）》及《汕（头）潮（州）揭（阳）交通运输同城化发展规划（2013-2030）》等）已完成，饶平县交通基础设施规划亟需与上位规划及周边地市、县（区）进行对接，以构建布局完整、互联互通的交通网络。

总之，经济社会快速发展、区域重大基础设施建设项目的持续推进以及一系列上位规划的报批印发等，促使饶平县交通格局发生重大变化。外部新形势与内部新要求，为饶平县实现经济跨越发展带来了难得的机遇。

经济跨越，交通支撑，规划先行。构建科学合理的综合交通运输体系是饶平县实现经济跨越式发展的重要支撑，也是饶平县当前和今后交通运输业发展的主要任务。而完善公路网规划，则是构建综合交通运输体系的重要工作和环节。饶平县迫切需要以外部新形势和内部新要求为契机，统筹干线公路与城市发展战略协调发展，优化路网布局，并与周边地市进行对接，构建互联互通的交通网络。基于此，2016年3月，饶平县交通运输局委托广东省交通运输规划研究中心开展《饶平县公路网规划（2016-2035年）》编制工作。

本规划范围为饶平县域，含21个镇及韩江林场，总面积2227平方公里，其中陆域面积1694平方公里。

本次规划研究期限为2016-2035年，其中近期为2016-2020年，中远期为2021-2035年；规划基年为2015年；特征年分别为2020年和2035年。

本次规划对象为饶平县域范围内的所有公路，含兼具公路功能的城市快速路、主干路。规划对干线公路网（主骨架、主干线、次干线公路）进行布局规划，农村公路只进行总量分析。

二、需求预测和发展要求

（一）需求预测

1. 根据公路运输量、汽车保有量的发展特点和趋势，结合经济社会和综合运输发展趋势，预测未来公路运输量。预测饶平县 2020 年公路客、货运量分别为 3225 万人、1655 万吨，2035 年公路客、货运量分别为 9929 万人、4201 万吨。预测到 2035 年，饶平县民用汽车拥有量突破 8.9 万辆，私人小汽车拥有量突破 8.6 万辆。

2. 基于我中心建立的“广东省交通运输规划研究平台”，结合研究范围内的经济社会和现状交通量调查数据对广东省综合交通规划模型进行校核，构建本次规划的交通量预测子模型，实现区域范围内公路的交通量预测。

3. 方案测试。经方案测试，2035 年，规划的饶平县干线公路网拥挤度为 0.68，规划方案能较好地满足饶平县公路交通需求。

（二）发展要求

1. 紧密结合县域发展新要求，充分发挥公路网络的引导和支撑作用；适应经济的快速增长要求，提高公路网络服务水平；支持城市扩容提质和促进新型城镇化，合理处理公路和城市（城镇）道路关系。

2. 顺应综合运输发展趋势，发挥公路交通优势，加强与工、农产

业园区、旅游景区及运输枢纽的衔接，支撑饶平县新型工业化、农业现代化发展及综合运输体系构建。

3. 积极应对区域发展新形势，全面融入区域高速交通运输网络；优化干线路网结构，加快完善县域主骨架和主干线路网；把握国家推进城镇化的机遇和国省道规划调整时机，加强县乡村道建设；

4. 深化改革，以“多规融合”为目标统一规划平台，加强规划协调；推进公路建养机制改革，走可持续发展的公路交通道路。

三、指导思想和规划目标

（一）指导思想

高举中国特色社会主义伟大旗帜，以邓小平理论、“三个代表”重要思想、科学发展观和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精神，围绕“四个全面”战略布局，按照“三个定位、两个率先”总目标和省委、省政府促进粤东西北振兴发展的战略部署，结合饶平县“一中心三片区”发展新布局 and 战略定位，牢固树立创新、协调、绿色、开放、共享发展理念，用好用足原中央苏区县政策，以闽粤经济合作区开发建设为引擎，深化改革开放，推进依法行政，创新和投资“双轮”驱动，协调推进经济、政治、文化、社会和生态文明建设，着力打造闽粤台经济融合发展桥头堡和绿色发展示范区，加快“粤东大门、苏区大港、美丽农村、幸福家园”建设进程。

（二）规划目标

1. 总体目标

全面提升全县路网等级标准，逐渐实现由“初步连通”向“覆盖成网”、由“连片成网”向“提档扩能”、由“树状网络”向“网格化网络”的重大转变。至 2035 年，全县公路网总里程达到 3100 公里左右，其中高速公路约 114 公里，一级公路约 415 公里，二级公路约 290 公里；形成以饶平县城为中心、辐射各镇（场），紧密衔接区域重要交通枢纽，快速通达珠三角，对接海西经济区、连接粤东北，具有较高服务水平和优良畅通性的一体化公路网络。

2. 具体目标

(1) 快速融入区域路网。饶平县与相邻地市至少有 1 条高速公路联系，饶平县城与周边地市基本达到 40 分钟高快速路通达；县城、重要乡镇通 1 条以上干线公路（二级或以上），各乡镇至饶平县城 45 分钟内通达；南部沿海、中部丘陵、北部山区三个组团由 2 条以上干线公路（二级或以上）串联，实现 30 分钟可达；各组团内部乡镇及相邻乡镇之间通 1 条以上干线公路（二级或以上），基本达到 20 分钟内通达。饶平县城 15 分钟内上高速公路，95%的城镇 30 分钟以内上高速公路；路网运行速度达到 50km/h。

(2) 衔接充分。干线路网连接所有乡镇，与县城、重要工业园区路网有机衔接，能有效屏蔽过境交通，保证出入境交通的顺畅；连接县域主要铁路、港口、物流中心及旅游景点，与区域综合运输体系协调发展并充分发挥公路的集疏运优势。

(3) 上等级改造。完成国道、省道及重要县道上等级改造，国、省道基本改建达到二级及以上公路技术标准，个别山区条件困难或环境

敏感区附近路段达到三级公路技术标准，其中，县城及各乡镇过境路段应结合城市道路设计标准进行设计。

(4) 农村公路畅通安全。聚焦扶贫公路，以畅通、安全为中心提高农村公路服务水平，农村公路通达率明显提高，300人以上自然村通四级及以上公路。

(5) 公路可持续化发展，打造集约环保的绿色公路交通及旅游公路。尊重自然生态环境，节约土地资源，协调公路与生态保护区关系。

根据公路网发展的总体目标、交通运输需求及建设条件，综合对高速公路规模，及普通公路中一、二级公路规划的分析，并对全路网规模、干线路网比重、二级以上公路比重等目标进行平衡，得到饶平县全路网及干线公路网技术等级结构配置情况如表1和表2所示。

表1 饶平县全公路网技术等级结构规划（单位：公里）

特征年	高速公路	一级公路	二级公路	三级公路	四级及以下公路	合计
2015（基年）	25	52	223	87	1994	2382
2020	114	250	190	76	1950	2580
2035	114	415	295	456	1820	3100

表2 饶平县干线公路网技术等级结构规划（单位：公里）

年度	高速公路	一级公路	二级公路	三级公路	四级及以下公路	合计
2015（现状）	25	52	178	68	14	337
2020	114	250	145	56	0	565
2035	114	415	215	276	0	1020

四、布局规划方案

(一) 层次划分

按功能和作用将饶平县公路网划分为四个层次：主骨架公路、主干线公路、次干线公路和农村公路，前三个层次统称为干线公路，共同组成饶平县干线公路网。

本规划仅研究前三个层次即主骨架公路、主干线公路、次干线公路的布局。对第四层次的农村公路，只就其中的重要农村公路进行总量规划。

第一层次：主骨架公路

主骨架公路是饶平县公路网的最高层次，以国家和广东省高速公路网规划为指引，为全国性和省域性运输通道。它主要承担广东省与东南福建、粤东北地区与赣南闽西南山区、粤东与珠三角地区和海西经济区等联系的过境交通；使饶平县城与周边重要城市便捷连接，与珠江三角洲核心区、海西经济区等便捷衔接，与区域重要交通枢纽如机场、火车站、港口等快速衔接。它主要承担长距离、大运量的交通出行，以实现快捷性为主要目的。

第二层次：主干线公路

从行政等级看，主要由国道、省道、县道组成。它提供饶平县城与重要乡镇、重要工业园区及重要铁路站场、港口码头的便捷连接，以及与周边相邻市、县重要城镇之间较为便捷的联系；承载上述节点与公路主骨架的联系，是公路主骨架的有效补充；并且作为县域内县

城及各乡镇间连接的第二通道，提高干线路网的可靠度。它承担一定的中、长途交通出行，以实现通达性为主，兼顾快捷性。

第三层次：次干线公路

主要由未能纳入主干线公路布局的省道、县道以及部分主要乡道组成，为提高现有路网通达性，还需规划一定量的新建线路。该层次公路的主要功能是承担县域内各乡镇、工业园区、旅游景区与主骨架公路、主干线公路之间的联系，重要乡镇与周边乡镇之间的联系，一般乡镇与附近重要乡镇的联系。该层次公路以第一层次和第二层次公路为依托，主要承担中、短途交通，偏重于通达性，扩大干线公路辐射范围，提高干线路网的通达深度。

第四层次：农村公路

由部分乡道、村道组成，该层次公路以满足可达性为主要，类似于人体的毛细血管，以满足路网的通达深度为主要目的，主要承接次干线公路之间的联系与转换，连接乡村居民点与村、镇政府所在地，还连接地方工业园区、重要农场（基地）、水库等与干线公路网及乡镇，以及连接旅游景点与干线公路网及乡镇、为短途交通服务。因此该层次公路技术标准低，单个线路里程短，但数量非常多，总里程长，是公路网中最基础的部分。

饶平县干线公路网由主骨架、主干线、次干线三个层次构成，其中主骨架布局为“一纵二横”，共 114 公里，主干线布局为“三纵八横”共 11 条线路组成，共约 484 公里，次干线 49 条，共 418 公里。

（二）主骨架公路布局规划

主骨架公路网由“一纵二横”共3条线路组成，总规模约为114公里，其中纵向主线54公里，横向主线60公里，全部规划为四车道高速公路。

纵一：大埔至潮州饶平（S11大潮高速饶平段）

路线由梅州市大埔县进入饶平县境内，途径新丰、三饶、新塘、汤溪、浮滨、樟溪等，饶平境内长约54公里。

该公路是构建潮州通往厦漳泉和汕潮揭地区及赣南、闽西南山区经大埔至汕潮揭的出省出海快速通道；将推动粤东北地区的经济快速发展，推动潮州港腹地的内拓，是江西南部、福建西北部、广东东北部出海的新通道，更好地服务当地经济的发展；与汕汾高速公路、甬莞高速、梅大高速公路和国道G324线相接，对于改善粤东北山区的投资环境，促进闽西粤东山区的经济发展有重要的战略意义；对加快潮州港的开发建设，调整产业布局，带动临港经济发展将起到重要作用；同时本线路还串结饶平县公路网主骨架中的一横线汕汾高速公路和二横甬莞高速公路，对饶平县对外交通出行有重要的疏导作用。

横一：宁波至东莞（G15W3饶平段）

路线由福建平和往西进入饶平境内，途径饶平县东山镇、浮山镇、浮滨镇、樟溪镇，往西至潮州湘桥区、潮安区对接潮惠高速，饶平境内全长约35公里。

该公路是广东省连接福建省的重要通道，也是潮州市连接珠三角地区的快速道路，对于沟通潮州市乃至粤东地区与珠三角地区和海西经济区的联系，促进经济发达地区向粤东地区的经济辐射和产业转移，

实现区域协调发展具有十分重要的作用；路线同时是饶平联系潮州市区的重要线路，对沿线城镇的发展将有重大的促进作用；路线与主骨架纵线连接，形成了饶平北部山区通往珠三角、海西经济区的便捷通道。

横二：汕头至汾水关（G15 沈海高速饶平段）

粤境内，路线起于汕头海湾大桥北桥头，接已建成通车的汕头海湾大桥和深（圳）汕（头）高速公路，途经汕头龙湖区外砂、澄海区上华、店市、潮州市铁铺进入饶平县境内，途经钱东、高堂、黄冈、联饶等乡镇，到达汾水关，继续往东可至福建诏安及以远。该路线饶平县境内全长约 25 公里。

该公路是沟通粤闽两省以及潮汕地区之间的经济大动脉，它的建成通车对缩短粤闽两省的距离具有重要意义；作为连接广东汕头、深圳及福建厦门三个经济特区的交通主干道，进一步加强了厦门、汕头以及深圳三个特区的经济联系，改善了包括饶平在内的潮汕地区公路运输状况；它是饶平县城与汕头、厦门两个特别行政区的便捷联系通道；该路线横穿饶平，途经黄冈县城，为沿线城镇发展提供有力支撑。路线连接主骨架纵线，是饶平北部山区通往饶平县城、潮州港区及海西经济区的便捷通道，同时可有效屏蔽过境交通对饶平县城干扰。

（三） 主干线公路布局规划

主干线公路由“三纵八横”共 11 条线路组成，总规模约 484 公里。其中，纵向干线 212 公里，横向干线 272 公里，重复里程约 83 公里。

县城交通的快速疏散系统、衔接汕潮揭城市群和重大枢纽的线路主要采用一级公路技术标准，山区、地形条件复杂线路主要采用二级公路技术标准。主干线布局方案如下，规划布局见附表 2、附图 3：

纵一（Z1）：上饶-饶洋-新丰-三饶-新塘

路线接福建省道 S207，起于广东饶平与福建漳州和平县交界柏松关，往南经过上饶上善接省道 S221，继续往南沿黄冈河向西南穿过饶洋、新丰、三饶，在三饶粮田往镇区西北向经溪东村过溪西村、南新村田寮进入新塘界，终于饶平县界。路线是新国道 G355（原省道 S334）的组成部分。

路线沿饶平北部山区镇发展主轴布设，有效联接了北部山区 5 镇，是饶平北部核心区向北向南辐射的重要通道。本路线是高速公路重要的衔接公路，与大潮高速高速三饶互通直接相连，全长约 55 公里。路线按一级公路规划。

纵二（Z2）：三饶-汤溪-浮滨-樟溪-钱东-洪洲-海山

路线起于三饶顶楼，往南经凤岭、新塔接 S222，继续向南，进入汤溪镇境内，垮过汤溪水库向南纵穿汤溪镇，途经溪头、北坑、麻寮、围罗进入浮滨镇，沿黄冈河向南经新寮、大新溪、土坑至浮山镇黄田港，继续南下至樟溪，穿过望海岭果林场，至钱东新寮、砚山、大陇，与 G324 相交后，东南方向穿过钱东、洪洲，接入 S222，垮三百门港区向南，终于海山镇。路线由宁莞高速公路新丰三饶连接线、S222、新省道 S501（原县道 X084）、县道 X084 的部分路段改造而成。路线规划里程 80 公里，受地形限制割藤埔至汤溪段按二级四车道公路规

划，其余路段规划为一级公路。

路线往北将连接饶平北部、梅州及以远（赣南），有效贯通了饶平北部、中部及南部三个片区，是饶平经济发展的主动脉，也是联系饶平火车站的重要通道。本路线是高速公路重要的衔接公路，与甬莞高速（横一）、汕汾高速（横二）相连。

纵三（Z3）：建饶-汤溪-浮山-新圩-联饶-黄冈-所城-柘林

路线起于建饶亚塘（省界），向南经中团、秀溪、饶南、锡坑至车岭，向南延伸经汤溪镇青竹径、居豪，进入浮山境内，接入新省道 S232（原县道 X079）。路线继续向南经浮山东洋接入省道 S222，沿黄冈河向南经坪洋，进入新圩，过文祠、西山、新石，进入联饶，经高登，下穿厦深铁路，经下饶、汕汾高速（G15），进入黄冈境内。经上林，接饶平北环、饶平北环与进港公路连接线，至碧春接进港公路，经仙春、沿柘林湾向南穿过所城，终于亚太码头。

路线沿 Z2 平行方向布设，有效沟通建饶、汤溪、浮山、新圩、联饶、黄冈、所城、柘林等乡镇与饶平县城的联系，串联起饶平县城、港区、革命老苏区镇（东山、联饶）及是饶平中部商贸中心（浮山）。同时本路线是高速公路重要的衔接公路，与汕汾高速黄冈互通相连，路线全长约 77 公里，其中省界至建饶段按二级四车道技术标准规划，其余路段按一级公路规划。

横一（H1）：上饶下善-省界

路线起于上饶镇与梅州大埔交界，经永善、下善、二善、接 G355，继续向东延伸，经红岩，终于上饶镇与福建交界处。该路线由现状省

道 S221、乡道改造组成。路线规划里程约 14 公里。路线按照二级公路规划。

该路线向西连接梅州，向东可连接福建漳州，是饶平北部对外联系的東西向干线通道；可分担一部分东西向过境交通。

横二（H2）：新丰-建饶

路线由梅州大埔进入新丰镇，向东经锡康、汕水、新葵、扬康进入建饶镇，经饶中、黄村，终于饶平与福建交界的和里洞。路线由新省道 S333（原县道 X001）改造而成。路线规划里程 36 公里，新丰至建饶镇区按照一级公路规划，其他按照二级四车道公路规划。

路线横贯饶平县北部地区，路线东联福建诏安霞葛镇（接 S523），往西可至大埔光德、高陂等地，沿线贯穿饶平北部多个人口较为稠密的村镇，是饶平北部中心点东西向辐射建饶等沿线村镇的主要线路，也是对接粤北、沟通福建的重要通道。

横三（H3）：三饶-汤溪-东山

路线起于三饶镇坪溪，经韩江林场、黄坪、溪西、河口、大门坑、红丰、湖岭、西山，终于东山镇。路线由现状省道 S222、部分乡道改造或新建组成。该路线规划里程为 35 公里，全线按照二级公路规划。

路线往东是饶平北对接福建的重要通道，往西是联系大埔甚至粤北等地区的重要公路。同时本路线是高速公路重要的衔接公路，与大潮高速三饶互通相连。

横四（H4）：浮滨-浮山-东山

路线起于浮滨镇南坑（饶平县界），往东途径浮滨葛埔、东里、

古山、上社、五社、中断、塞上、虎头山、德业,在浮山接入省道 S222,向东进入浮山镇境内,经东洋,进入东山镇,经长教、东山,终于东明(饶平县界)。路线由新省道 S232(原县道 X084、X079)改造而成,全长约 37 公里,路段按二级公路规划。

路线东部连接福建诏安,往西是联系潮州市区的重要干线,是饶平中部片区东西向重要的联系通道。路线连通潮州市区、饶平中部五镇二场的商贸中心—浮山。同时本路线是东西向甬莞高速通道的重要补充;是高速公路重要的衔接公路,与大潮高速浮滨互通相连。

横五(H5): 钱东-黄冈-所城-大埕

路线起于钱东径南(饶平县界),往东经径南、径新、砚山、李厝进入黄冈境内,继续向东过龙眼城横跨黄冈河,经联光、霞西、下尾铺接 G324,至碧岗向东南方向延伸,横穿所城和大埕,终于铁湖岗(县界)。路线由新省道 S502(原县道 X081、X087、X086)改造或新建组成,全长约 45 公里,全线按一级公路规划。

路线往东可至漳州、厦门地区,往西直接联系潮州市区、汕头,是粤闽两省沿海地区经济、文化往来的“黄金走廊”,也是饶平对接潮州新区、海西经济区的重要通道。

横六(H6): 钱东-黄冈

路线基本沿国道 G324 布设,起于钱东新乡,往东横贯钱东镇,经西港、晏洋棣,进入饶平县城黄冈镇,向东经后港、南惠、碧港横穿黄冈,终于汾水关农场(县界)。

路线往东可至漳州、厦门地区,往西直接联系汕头。路线串联粤

东交通枢纽之称的钱东镇及饶平县政治、经济、文化中心黄冈，也是饶平对接汕头、厦门经济特区的重要通道。路线全长约 25 公里，全线按一级公路规划。

横七（H7）：广东滨海旅游公路潮州段

路线起于闽粤交界铁炉岗，与横五线（H5）共线至上东，往西途经大埕、所城、柘林、黄冈、汫洲、海山，终点澄饶联围高沙，通过省道 S504 与汕头市金鸿公路和东部沿海经济带滨海公路连接。路线上东至柘林段为新建路段，柘林至南任段利用饶平现状进港公路，南任向西与闽粤沿海大通道共线，海山段线位沿海规划，全长约 43 公里，全线按一级公路规划。

路线是广东滨海旅游公路的重要组成路段，向东对接福建漳州、厦门，向西串联广东 14 个沿海城市，对于改善广东省区域交通环境、加快沿线旅游资源开发，提升港口集疏运服务，促进港口间功能互补、腹地共享等都具有重要意义和深远影响。它将饶平县大埕、所城、柘林、黄冈、汫洲、海山等沿海乡镇连成一线，加强了沿线镇区交通联系，是一条促进发展、交旅相融、外联内通的沿海大通道。

横八（H8）：闽粤沿海大通道

路线起于闽粤交界铁炉岗，与横五线（H5）共线至上东，继续向西经高埕、南任、碧洲接入主干线横七（H7），共线至饶平边界。路线上由省道 S502（原县道 X081）及 S222、S504 及闽粤大通道规划路段组成。路线全长 37 公里，其中上东至高埕段按二级四车道标准规划，其余路段按照一级公路规划。

路线是滨海公路的重要补充线路，集交通，经济建设、防洪防潮、旅游观光等功能于一体。

（四）次干线公路布局规划

规划次干线公路共 51 条，约 423 公里，主要采用三级公路技术标准。部分连接重要节点公路采用一级、二级公路技术标准，次干线命名以大写字母 C 开始，如第一条次干线命名为 C1，依次类推。

（五）重要线路的规划研究与谋划

1. 广东滨海旅游公路潮州段

横七线铁炉岗至澄饶联围高沙规划为连接大埕、所城、柘林、黄冈、洪洲、海山等镇的沿海观光大道，该干线公路为目前广东省交通运输厅谋划建设“岭南文化与海洋文化相融、交通发展与旅游发展相通”的沿海景观公路的饶平段,技术标准分段采用一级及以上标准。

该干线公路把沿海旅游资源（大埕湾碧海银滩、古哨大所城、金狮湾度假村、西澳岛的“白鹭天堂”、海山镇“中华海龙”旅游区等等）串联集聚，把景区变成旅游休闲胜地，形成“快进慢游”的旅游格局，按照集公路通道、旅游服务、产业带动、景观打造为一体的公路服务体系进行规划建设，打造真正的景观公路，实现交通供给侧改革；强化区域协同，以风景公路为带动，推动“旅游+”，串联沿线镇区，打造滨海旅游特色小镇，结合沿海新型城镇化建设和农业产业化、工业现代化建设，引领产业发展，推进沿海经济带统筹发展；坚持合理利用标准，有效融合原貌，将景观公路沿线既有景点进行提升，路线设计

与景区相融合，分段研究，形成“公路+生态”建设新模式，打造景观廊道，实现生态交通建设。该公路转变和提升了原来公路的建设理念，将公路建设充分与沿线产业开发、城镇化建设、扶贫开发、生态文明建设和旅游开发等有机结合，将旅游公路、旅游景点、风景名胜、沿线产业作为一个完整的旅游景区来打造，真正实现“路-景-产”三位一体，力促交通供需改革，努力实现交通基础设施从单纯满足出行功能向交通、生态、文化传播、旅游、消费等复合功能转变。同时，考虑该公路尽可能多的连接旅游景点，又带动沿线经济发展，同时具备公路通达功能，需要政府层面主导，采用“省、市、县”联动共建管理机制，打造“交通+生态旅游+扶贫”一体化新模式。

（六）公路网分期建设规划

近期（2016-2020），建成国家、省高速公路网规划在饶平县境内的高速公路，使饶平县主骨架网络尽快融入国家、省高速公路网络，构建较完整的公路主骨架网络；重点对部分有迫切需求的主干线公路和次干线公路进行改造，提高公路等级，打通断头路段和瓶颈路段，完善干线公路网络，基本形成饶平县干线公路网。近期，干线公路网建设里程约 406 里。其中，续建高速公路 89 公里；新建一级公路约 79、二级公路约 0 公里、三级公路 2 公里；改建一级公路约 102 公里、二级公路 83 公里，三级公路 51 公里。

中远期（2021-2035），建设重点是优化干线公路网络，进一步提高主干线公路和次干线公路的技术等级和通行能力；加大乡村公路的建设、改造力度，使全市公路网总规模和总体技术状况、服务水平均

得到较大的提升，最终形成与周边地市联系便捷，县域内各乡镇通达顺畅，布局合理，干支配合，四通八达，功能协调的公路网络。中远期，干线公路建设里程 488 公里。其中，新建一级公路 42 公里、二级公路约 15 公里、三级公路 36 公里；改建一级公路 121 公里、二级公路 92 公里，三级公路约 182 公里。

（七）路网用地需求及投资匡算

1. 干线路网用地需求

饶平县干线公路网规划期内用地总需求 2051 公顷，其中近期即 2020 年前建设用地需求 1102 公顷；中远期，即 2021~2035 年建设用地需求 961 公顷。具体见表 3。

在规划期各类型公路建设中，一级公路用地需求为 1457 公顷，占全路网规划新增用地的 47.1%。

表 3 饶平县干线公路网各规划期新增用地测算表（单位：公顷）

时期	高速公路		一级公路		二级公路		三级公路		合计
	新建	改建	新建	改建	新建	改建	新建	改建	
2016-2020	0	0	492	373	0	215	5	17	1102
2021-2035	0	0	268	324	65	142	88	74	961
合计	0	0	760	697	65	357	93	91	2063

2. 干线路网投资匡算

匡算规划期内饶平县干线公路网投资约 341.2 亿元，扣除干线公路网中高速公路投资后为 296.1 亿元。

对于干线公路网，近期安排投资约 155.9 亿元，其中一级公路约 124.7

亿元，二级公路约 26.5 亿元，三级公路 4.7 亿元；中远期安排投资约 139.8 亿元，其中一级公路约 93.7 亿元，二级公路 23.8 亿元，三级公路约 18.0 亿元，跨海大桥约 4.3 亿元。具体见表 4、表 5。

从各规划分期所需资金进行分析，扣除高速公路建设费用后，近期、中远期分别需完成全部规划投资的 52.7%、42.3%。

表 4 饶平县干线公路网各规划期投资匡算（单位：亿元）（含高速）

时期	高速公路		一级公路		二级公路		三级公路		跨海大桥	合计
	新建	改建	新建	改建	新建	改建	新建	改建		
2016-2020	45.1	0.0	61.2	63.5	0.0	26.5	0.2	4.5	0	201.0
2021-2035	0.0	0.0	34.1	59.6	3.8	20.0	3.4	15.0	4.3	140.2
合计	45.1	0.0	95.3	123.1	3.8	46.5	3.6	19.5	4.3	341.2

表 5 饶平县干线公路网各规划期投资匡算（单位：亿元）（不含高速）

时期	一级公路		二级公路		三级公路		跨海大桥	合计
	新建	改建	新建	改建	新建	改建		
2016-2020	61.2	63.5	0.0	26.5	0.2	4.5	0	155.9
2021-2035	34.1	59.6	3.8	20.0	3.4	15.0	4.3	140.2
合计	95.3	123.1	3.8	46.5	3.6	19.5	4.3	296.1

3.全路网用地需求及投资匡算汇总

饶平县全公路网规划期内用地总需求 3094 公顷，其中近期，即 2020 年前建设用地需求 1160 公顷；中远期，即 2021-2035 年建设用地需求 1934 公顷。农村公路用地需求为 1031 公顷，占全路网用地需求的 33.3%。

匡算规划期内饶平县全路网总建设投资约 365.1 亿元，扣除高速

公路投资总额约 45.1 亿元，建设投资约 320.0 亿元。具体见表 6、表 7。

表 6 饶平县全路网各规划期用地及投资需求汇总（含高速）

时期	用地需求（公顷）			投资需求（亿元）		
	干线路网	农村公路	合计	干线路网	农村公路	合计
2016-2020	1102	58	1160	201.0	0.2	201.2
2021-2035	961	973	1934	140.2	23.7	163.9
规划总需求	2063	1031	3094	341.2	23.9	365.1

表 7 饶平县全路网各规划期用地及投资需求汇总（不含高速）

时期	用地需求（公顷）			投资需求（亿元）		
	干线路网	农村公路	合计	干线路网	农村公路	合计
2016-2020	1102	58	1160	155.9	0.2	156.1
2021-2035	961	973	1934	140.2	23.7	163.9
规划总需求	2063	1031	3094	296.1	23.9	320.0

（八）综合评价

1.路网技术评价

与基年 2015 年比较。规划末年，公路网总里程达到 3100 公里，公路密度达到 182.99 公里/百平方公里，比 2015 年提高 30.16%，超过广州市 2030 年的预测水平（139.78 公里/百平方公里）。路网等级结构显著改善，二级及二级以上公路所占比重由 2015 年的 12.59% 提高到 26.65%，全路网平均技术等级由 2015 年的 3.67 提高至 3.11。

干线公路里程达到 1021 公里，干线公路密度达到 60.27 公里/百平

方公里。干线公路网以二级及二级以上公路为主体，高速公路和一级公路所占比重由 2015 年的 22.79%提高到 51.80%，干线路网的平均技术等级从 2015 年的 1.98 提高到 1.64。

表 8 各规划年干线公路网等级结构情况

年份	项目	高速公路	一级公路	二级公路	三级公路	四级及以下公路	合计
2015	里程 (km)	25	52	178	68	14	336
	比例 (%)	7.34%	15.45%	52.82%	20.05%	4.08%	100%
2020	里程 (km)	114	252	145	57	0	568
	比例 (%)	20.03%	44.39%	25.54%	10.04%	0.00%	100%
2035	里程 (km)	114	415	217	275	0	1021
	比例 (%)	11.14%	40.66%	21.26%	26.94%	0.00%	100%

表 9 各特征年公路网技术评价指标汇总表

评价指标		单位	指标值		
			2015 年	2020 年	2035 年
面积密度	全路网	公里/百平方公里	140.59	152.30	182.99
	干线路网		19.84	33.53	60.27
连通度	全路网	--	1.66	1.80	2.16
	干线路网	--	1.34	2.26	4.07
平均技术等级水平	全路网	--	3.67	3.35	3.11
	干线路网	--	1.98	1.26	1.64
高等级公路比例	全路网 (二级及以上)	--	12.59%	21.55%	26.65%
	干线路网 (一级及以上)		22.79%	64.42%	51.80%
干线路网拥挤度		--	0.85	0.73	0.68

2.路网运行情况

到 2035 年,饶平县 95%的乡镇可在 30 分钟以内上高速公路。(2015

年饶平县 30 分钟以内上高速的乡镇约占 40%)。

饶平县全县 100%的区域可在 10 分钟内进入干线公路网。以 10 分钟内进入干线公路网的区域面积进行测算，2035 年饶平县干线公路网覆盖率为 100%。

经方案测试，2035 年，规划的饶平县干线公路网拥挤度达到 0.68，规划方案能较好地满足饶平县公路交通需求。

3.与全省、潮州市及周边地区路网衔接

与上位路网规划的衔接。到规划期末，国家高速公路、省高速公路的饶平段全部纳入饶平县主骨架公路网，均按高速公路规划，实现了饶平县公路网与国家、省高速公路网规划的有效衔接。

与广东省普通国道、省道网规划的衔接。饶平县公路网规划全面落实了最新广东省普通国道、省道的规划方案，并根据饶平县城发展规划与需求，对相关路线进行改线优化调整。饶平境内的 2 条国道、7 条省道和 4 条县道全部纳入饶平干线路网，其中国道有两条分别为国道 G324、G355（原省道 S334）；省道分别为：S221、S222、S232（原县道 X084、X079）、S333（原县道 X001）、S501（原县道 X084、X083、X085）、S502（原县道 X081、X087、X086）、S504；县道有 4 条，分别为：X082、X084、X080、X086。

与潮州市公路网规划衔接。潮州市境内落实《潮州市公路网规划（2006-2030 年）》除高速公路外的干线公路共有“六纵、五横、九连”。

与地市路网衔接。饶平往潮州市区的通道从现在的 1 条线路增加至 3 条，往大埔方向的通道从现有的 2 条线路增加至 6 条线路，往汕头方向的通道将从现在的 1 条线路增加至 3 条线路，往福建方向的通道从现在的 6 条线路增加至 12 条线路。

与其他重要规划衔接。到规划末年，饶平县公路网能与县域各主要城区及重要工业园区路网、城市发展战略、旅游线路合理衔接；与区域综合运输体系有机衔接，适应区域交通一体化发展的要求。

4.与饶平县相关发展规划的协调性

(1) 饶平县公路网与城市发展战略相协调，使公路交通成为饶平县产业园区扩能增效、中心城区扩容提质的有力支撑，有利于饶平主动承接珠江三角洲发达地区及海西经济区的经济辐射，并沟通东南福建与赣南闽西南山区，强化饶平县承东启西的作用。

一是规划了主骨架 3 条、11 条主干线和若干条次干线，实现公路网与 3 大产业园区的有机衔接。

二是规划提出了干线公路经过各城区路段的建议线位，使干线公路网实现与各主要县城路网有机衔接，有效屏蔽县城交通，既为过境交通提供一条避绕县城的快速通道，也为县城拓展预留空间。

(2) 规划了若干条干线路网与旅游景点衔接，使公路网串接各旅游景区，完善景点的交通配套，使得饶平县旅游区之间形成有效的组团优势，更有利于吸引游客。

(3) 饶平县公路网实现与区域综合运输体系有机衔接，有力支撑饶平县成为连接海峡西岸经济区和珠江三角洲的融合点、闽粤台融合发展的桥头堡。

5. 与环境保护与生态建设相协调

本次规划的干线公路，基本都避开了主要环境敏感点的核心区域，有些路线即使靠近或穿过环境敏感点的边缘，也可在预可、工可阶段

通过具体的线位优化比选进行绕避。因此从规划阶段的深度来看，本次路网规划布局方案不会对环境造成较大的影响。总体上，在对规划方案进行充分完善，完成与水利、渔业、环保、旅游等相关部门充分协调，严格落实本章的公路网规划环境影响分析评价提出的各项环境保护及风险防范措施的基础上，本规划基本具有环境可行性。