

**梅江区综合交通运输体系“十五五”
发展规划
(征求意见稿)**

梅州市梅江区交通运输局
梅州市公路勘察设计院有限公司
2026年6月

目录

1. 总则	1
1.1 规划背景与意义.....	1
1.2 规划范围与期限.....	1
1.3 规划依据.....	2
1.4 规划技术路线图.....	3
2. “十四五”发展评价	4
2.1 交通基础设施建设成效显著.....	4
2.2 运输服务水平稳步提升.....	7
2.3 行业治理能力逐步现代化.....	8
2.4 存在问题与挑战.....	9
3. “十五五”发展形势与需求	14
3.1 政策形势分析.....	14
3.2 经济形势分析.....	14
3.3 交通需求预测.....	16
4. 总体要求	20
4.1 指导思想.....	20
4.2 基本原则.....	20
4.3 发展目标.....	21
5. 综合交通网络	24
5.1 铁路轨道网.....	24
5.2 公路干线网.....	25
5.3 基础服务网.....	27
5.4 航空运输网.....	28
5.5 内河航道网.....	28
5.6 枢纽节点网.....	29
5.7 新基建网.....	30
6. 运输服务提质增效	31
6.1 优化客运体系，打造“湾区同城”出行体验.....	31

6.2	发展现代物流，赋能实体经济降本增效	33
6.3	促进交旅融合，支撑“全域旅游”示范创建	34
6.4	强化智慧赋能，培育交通服务新生态	35
6.5	健全精细管养体系，筑牢路网本质安全	36
7.	重点建设项目	38
7.1	铁路项目	38
7.2	公路项目	39
7.3	机场项目	41
7.4	航道项目	41
7.5	枢纽站场项目	42
7.6	支持保障系统项目	42
7.7	规划投资概览	43
8.	保障措施	44
8.1	政策法规保障	44
8.2	组织保障	44
8.3	资金保障	45
8.4	要素保障	45
8.5	资源环境保障	45
8.6	风险防控保障	46
8.7	监督评估保障	46

1. 总则

1.1 规划背景与意义

交通运输是国民经济和社会发展的基础性、先导性、战略性和服务性产业，是支撑区域协调发展、促进产业转型升级、提升人民生活品质的关键要素。梅江区作为梅州市的政治、经济、文化中心，其交通运输体系的发展水平直接关系到区域综合竞争力的提升和可持续发展能力的增强。当前，梅江区正处于全面推进苏区振兴发展、深度融入粤港澳大湾区建设、积极实施“百县千镇万村高质量发展工程”的关键时期，有必要立足当前、着眼长远，系统规划“十五五”期间的交通发展路径，以适应经济社会发展新要求，满足人民群众日益增长的美好出行需求。

编制《梅江区综合交通运输体系“十五五”发展规划》，旨在抢抓战略机遇，直面短板挑战，系统谋划未来五年交通发展蓝图，构建安全、便捷、高效、绿色、经济的现代化综合交通运输体系，为梅江区打造粤闽赣边区域性综合交通枢纽、推动经济社会高质量发展奠定坚实基础。

1.2 规划范围与期限

本次规划范围为梅江区行政辖区，包含城北、三角、长沙、西阳 4 个镇及金山、江南、西郊 3 个街道，总面积 570.61 平方千米，规划期限为 2026 年至 2030 年。

1.3 规划依据

- 中共中央国务院《交通强国建设纲要》（2019.9）；
- 中共中央国务院《国家综合立体交通网规划纲要》（2021.2）；
- 国务院《关于新时代支持革命老区振兴发展的意见》（2021.2）；
- 《中华人民共和国国民经济和社会发展第十五个五年规划纲要》；
- 交通运输部《“十五五”公路发展规划基本思路》（2025.5）；
- 交通运输部《“人工智能+交通运输”实施意见》（2025.9）；
- 《广东省国民经济和社会发展第十五个五年规划纲要》；
- 《广东省综合交通运输体系“十五五”发展规划》；
- 《广东省交通运输高质量发展三年行动方案（2025—2027年）》；
- 《梅州市国民经济和社会发展第十五个五年规划纲要》；
- 《梅州市综合交通运输体系“十五五”发展规划》；
- 《梅州市国土空间总体规划（2020-2035年）》；
- 《梅州市综合立体交通网规划（2021—2035年）》；
- 《梅州市推进交通运输高质量发展三年行动实施方案（2025-2027年）》；
- 《梅州市梅江区国民经济和社会发展第十五个五年规划纲要》；
- 《梅州市梅江区全域旅游发展规划》；
- 梅江区近五年国民经济和社会发展统计年鉴、统计公报及政府工作报告等。

1.4 规划技术路线图

本规划的编制过程遵循科学、民主、开放的原则，通过深入调研、现状评估、问题分析、需求预测、目标设定、项目谋划等环节，形成一套完整的规划体系。具体规划技术路线图如下：

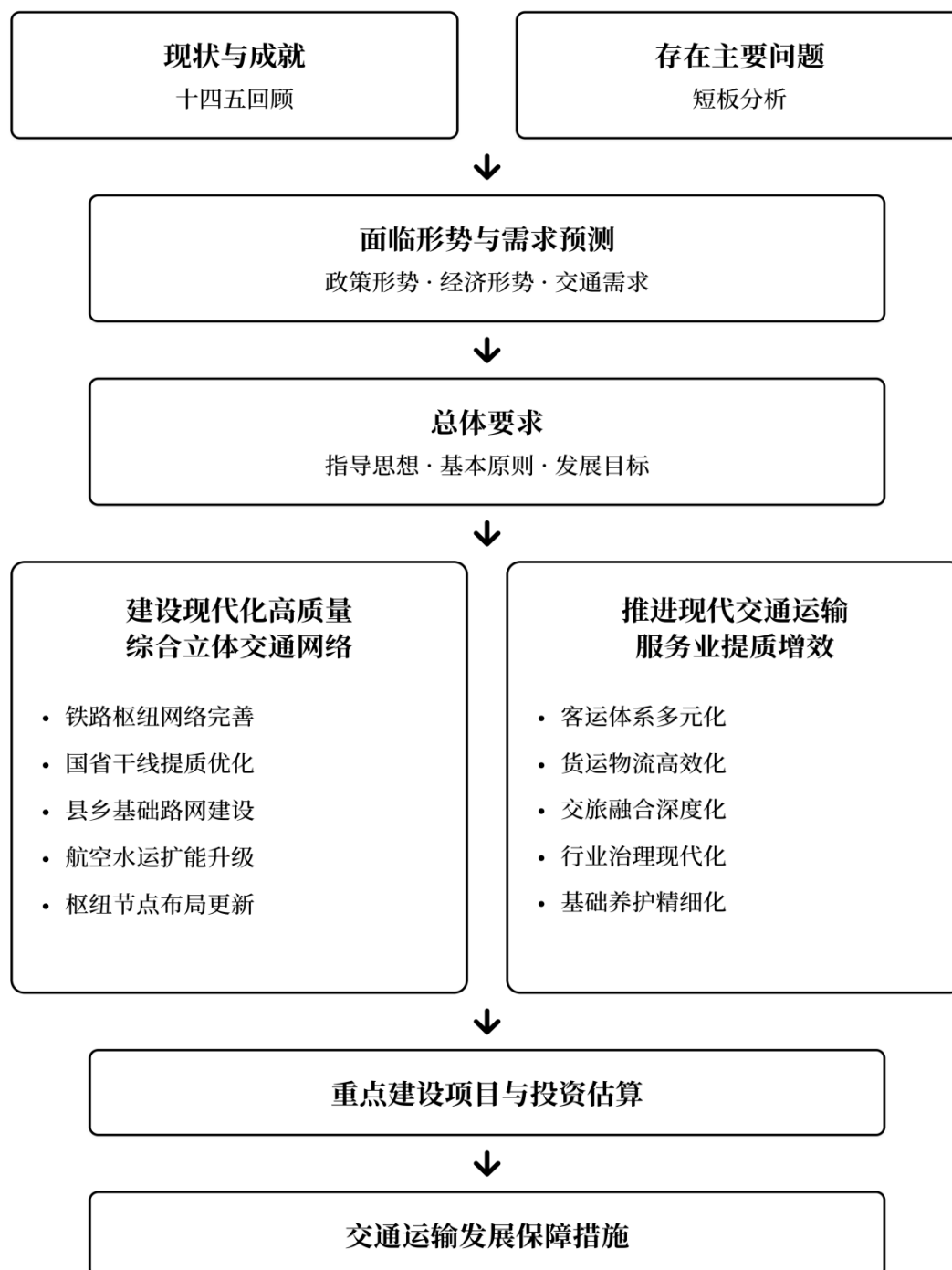


图 1-1 梅江区综合交通运输体系“十五五”规划技术路线图

2. “十四五”发展评价

“十四五”时期是梅江区交通运输事业发展承压奋进、转型升级的关键五年。面对复杂多变的外部环境和日益增长的内部需求，梅江区坚持以人民为中心的发展思想，聚焦构建现代化综合交通运输体系，在基础设施建设、运输服务提升和行业治理能力现代化方面取得了显著成效，为区域经济社会发展提供了坚实支撑。

2.1 交通基础设施建设成效显著

“十四五”期间，梅江区交通基础设施建设持续发力，多层次、立体化的综合交通网络逐步完善，区域对外连接能力和内部通达水平显著提升。

2.1.1 铁路网络加速成型，枢纽地位日益凸显

铁路建设取得突破性进展，梅江区作为粤闽赣边区域交通枢纽的地位进一步巩固。梅龙高铁于2024年9月顺利通车，标志着梅江区正式融入“轨道上的大湾区”，极大缩短了与珠三角核心区的时空距离，为区域经济社会发展注入了强劲动力。该线路的开通，使得梅州站、梅州西站双枢纽的辐射能力进一步增强，为梅江区构建多向高铁交汇的区域交通格局奠定了坚实基础。同时，瑞金至梅州铁路（梅江段）和武平至梅州高铁（梅江段）建设正在加快推进，这些项目的实施将进一步完善梅江区铁路网布局，提升区域对外互联互通水平，为梅江区打造十字枢纽铁路网核心区提供有力支撑。

2.1.2 公路网结构持续优化，不断完善

在公路网建设方面，梅江区持续优化路网结构，提升公路等级和服务水平。截至 2025 年底，全区公路通车总里程约 1117 公里，公路密度达 195.8 公里/百平方公里，位居全市前列。其中，高速公路通车里程约 40 公里，构筑起环城快速通道；国省道干线里程约 101 公里，路况水平（PQI）稳步提升；县（乡）道及农村公路总里程约 976 公里，深入实施“四好农村路”建设，全区路网结构进一步优化，基本形成了以高速公路为外环、国省干线为骨架、农村公路为脉络的综合交通网络。

高速公路建设成效：梅江区在“十四五”期间积极配合高快速路网建设与品质提升，境内以长深高速、梅龙高速、梅平高速为主骨架的高速路网整体运营效能显著增强，重点在三个维度取得实效：一是路域环境美化，持续开展高速公路沿线及出入口的景观绿化与环境整治，推行精细化保洁与生态修复，打造了展现客都形象的绿色交通画廊；二是枢纽功能强化，配合优化各互通立交及服务配套节点的功能定位，提升了主要通道的交通转换与辐射承载力，高速枢纽的主骨架支撑作用日益突出；三是衔接路网优化，重点推进高速出入口与城市快速路、主干路及国省道的衔接线改造，打通瓶颈路段，实现过境交通流的高效引流与快速疏解。

国省道干线建设成效：“十四五”期间，梅江区进一步加密了干线公路网，优化了路网结构，普通国道二级及以上比例、普通省道三级及以上比例分别达到 100%和 96%，国省道路面状况 PQI 优良路率达 89.32%。全区国省道重点升级改造项目持续推进，

重点实施完成了国道 G206 线梅江区育豪至城北段路面改造工程和国道 G205 线梅江区月梅至程江大桥段路面改造工程，通过优化道路线形、改善路面质量及提升安防设施，有效缓解了交通拥堵并显著提高了通行安全性。期间还实施了多条基于国省道网络优化的相关市政道路，包括紫合医院周边市政道路、元城小学周边道路、芹洋小内环路等建设项目，这些项目直接服务于国省道网络，提升了区域交通衔接效率。国省道干线公路改造有效提升了城市出入口的通行效率，减轻了城区交通压力，为城乡居民出行提供便捷条件的同时，也畅通了对外连接主通道，为区域经济发展提供了更加顺畅的物流通道。

县（乡）道及农村公路建设成效：截至 2025 年底，全区共实施县（乡）道公路项目 39 个（含路网联结工程），累计完成县（乡）道路升级改造 96.68 公里，相关产业道路网与旅游公路网结构均得到深度优化，路况质量持续改善。梅江区在深入推进“四好农村路”建设上也成绩斐然，“十四五”期间共规划建设 293.6 公里的“四好农村路”项目，涵盖经济干线 78.7 公里、路面硬化 9.6 公里、砂土路改造 18.5 公里、安全生命防护工程 25.4 公里等。整个梅江区已实现乡镇通三级以上公路比例达到 100%、建制村通等级路比例达到 100%，积极开展“四好农村路”示范县、示范镇创建活动，农村公路管养机制逐步健全，“路长制”实现全覆盖，为全市乃至全省农村公路建设提供了宝贵经验。农村公路的完善，不仅改善了农村居民的出行条件，更有效带动了乡村旅游、特色农业等产业发展，为乡村振兴战略的实施提供了坚实的交通保障。

2.1.3 航空水运多元协同，航运基础不断夯实

梅江区积极配合市级层面稳步推进梅州梅县机场迁建的相关筹备工作，通过科学论证与多方对接，迁建工程正平稳向迁建前期准备阶段过渡。在水运发展方面，近年来通过对梅江河梅江段实施系统的河道整治、清淤疏浚和水域环境美化等整治措施，通航环境和景观质量改善成效初显。

2.2 运输服务水平稳步提升

“十四五”期间，梅江区在公共交通、客运服务等方面持续优化，努力提升人民群众的出行体验。

2.2.1 城市公共交通绿色发展，服务能力持续增强

梅江区积极推进城市公共交通优先发展战略，公共交通服务能力和绿色化水平显著提升。截至2025年底，梅江区辖区城区范围内共有53条公交线路运营，线路全长1808公里，投入运营619辆新能源公交车。当前梅江区城区公交车已实现100%纯电动化，成为全省首批实现城区公交车100%电动化的地级市，城区万人公交车拥有率达到20标台，公交出行占机动化出行比例达到18.93%，以上指标均位居粤东西北山区市前列。为配合梅龙高铁开通，梅江区通过优化调整公交线路，实现了高铁与城市交通的无缝换乘，确保了“高铁入城”的便捷性。公共交通绿色发展有效减少了尾气排放，改善了城市空气质量，为市民提供了更加环保、舒适的出行选择。公交智能化水平也逐步提高，通过智能调度系统、实时信息发布等技术应用，提升了公交运营效率和乘客满意度。

2.2.2 城乡公交一体化有序推进

在基础设施建设方面，梅江区新建农村客运候车亭 35 个，有效改善了农村居民的候车条件。同时，推进乡镇综合运输服务站建设，拓展客运站场旅游集散、商贸服务、物流中转等增值服务功能。在运营服务方面，梅江区实现了建制村通客车比例 100%，通过实施农村客运公交化改造，降低了农村居民的出行成本，提高了出行便利性。例如，西阳镇、城北镇、长沙镇等偏远乡镇都开通了公交线路，让农村居民享受到了与城市居民同等的公交服务。在服务品质提升方面，梅江区注重提升农村公交的服务质量，通过优化线路布局、增加班次密度、延长运营时间等措施，满足了农村居民的日常出行需求。在融合发展方面，梅江区积极推进“公交+文旅”融合发展，为游客提供了“一站式”旅游出行服务。

2.2.3 维修驾培行业规范发展，服务保障能力提升

交通运输行业服务保障能力持续增强。在驾驶员培训方面，截止 2025 年末，共有驾培汽车驾驶员培训机构 9 个，摩托车驾驶员培训机构 3 个，累计培训摩托车驾驶员 1988 人，小车驾驶员 48707 人，为社会输送了大量合格的驾驶人才，有效满足了日益增长的驾驶需求。汽车维修行业也保持了健康发展态势，梅江区现有机动车维修企业 693 家，其中一、二类汽车维修企业 99 家，三类汽车维修企业 432 家，摩托车维修企业 162 家，为车辆安全运行提供了坚实的维修保障，有效维护了道路交通安全。

2.3 行业治理能力逐步现代化

梅江区在“十四五”期间大力推进交通信息化和智能化建设，

取得了一系列重要成果。区交通运输局坚持法治引领与科技赋能并重，全面深化交通运输综合行政执法改革，行业治理能力现代化水平逐步提高。

在智慧交通管理平台建设方面，梅江区持续推进智慧交通基础设施建设项目，建设内容包括公路指挥中心、智慧公路综合管理平台、公路信息采集、AI视频监控、公路安全预警、智慧交通信息发布等系统工程。在智能信号系统建设方面，梅江区在重要路口部署了AI交通信号灯，通过地磁传感器实时采集车流量，动态调整配时，这种智能化的信号系统有效提升了道路通行效率，减少了拥堵。在交通监控体系建设方面，梅江区新增多处电子监控设备，实现了智能交通指挥中心对整个城市道路交通状况的可视可控。

2.4 存在问题与挑战

尽管“十四五”期间梅江区交通运输发展取得了显著成就，但在交通运输行业快速发展过程中，对照“苏区融湾先行区”的高标准，也暴露出一些深层次的结构性矛盾和亟待解决的问题，这些问题将是“十五五”时期交通规划编制和实施需要重点关注和攻克的难点。

2.4.1 铁路通道十字枢纽尚未成型

虽然瑞梅铁路、武梅高铁目前已开工建设，但从现状看，梅江区作为闽粤赣三省交界处的中心城区，铁路网仍处于“补课”阶段，这是目前梅江区交通体系中较为突出的短板。

高等级通道紧缺：目前梅江区在运营的仅有漳龙普速铁路这

一条路线，向北（连接长三角）、向东（连接海西区）的高速通道仍在建设或规划中，尚未形成通车能力。

货运铁路空白：尽管工业产值大幅提升，但辖区内缺乏直通港口或大型产业园区的货运铁路专用线。大宗货物（如矿建材料、工业原料）只能依靠公路运输，导致物流成本居高不下，且造成国省道过早损坏。

梅州站能级不足：随着武梅高铁、瑞梅铁路的相继引入，现有的梅州市火车站建设年代较早，设计标准低，仅具备基本的普速客货运功能。站房面积狭小，缺乏现代化的高铁接驳设施，换乘困难，站前广场人车混行，缺乏与公交、长途客运及社会车辆的“零换乘”设计。若不进行大规模改扩建，将无法承载“十五五”期间爆发式增长的高铁客流。

2.4.2 城市过境交通与内部路网瓶颈

（1）、国省道“穿城”矛盾尖锐，城市交通梗阻

随着城市版图的扩张，原有的过境干线公路已被城市建成区包围，演变为“城市内道”，导致过境交通与城市交通严重干扰。

G205 国道梅县金盘桥至宪梓中学段：该路段是连接梅江区与梅县区的核心咽喉，也是贯穿城北片区的主动脉。目前，大量的过境重型货车与城市公交、私家车、非机动车在此混行。高峰期拥堵指数常年居高不下，且噪音、粉尘污染严重影响沿线学校和居民生活，存在极大的交通安全隐患，亟需实施改线工程实现“客货分离”。

G206 国道寨中至浒岭段：同样面临过境压力大、日常堵塞

极其严重、路面破损快的问题，现有的公路等级标准已难以适应日均数万辆的交通流量。

（2）、公路等级结构不优

全梅江区国省道中，一级公路占比偏低，二级及以下公路占比较高，县乡道公路等级普遍较低。

S333 线梅江区段瓶颈：作为城区连接梅州经济开发区、西阳镇与梅龙高速西阳出入口的重要通道，目前仍为二级公路，龙坑至客天下路口段高峰期拥堵现象严重，车辆人流混杂；银江隧道至梅江龙坑段目前路况较差，线型指标低，制约了沿线土地开发和产业落地。

县乡道通行保障能力不足：尽管全面实施了“单改双”，但大部分县乡道等级低，仅满足基本的通达需求，缺乏路肩、排水、安防设施和服务站等，抗灾能力弱。

2.4.3 产业物流与全域旅游交通短板

（1）、园区“孤岛效应”明显，物流成本较高

“最后一公里”未打通：梅州经济开发区、梅江区珠宝产业园等重点园区，对外连接道路等级低，多与社会车辆共用通道，缺乏直通高速出入口或铁路货运站的快速通道。

缺乏专业物流枢纽：全区至今缺乏一个集仓储、分拨、配送、信息服务于一体的大型现代化综合物流园区。物流企业散落在城郊结合部，呈现“小、散、乱”特征，导致物流集散效率低，无法满足第二产业占比 44.3%背景下的供应链需求。

(2)、旅游交通“进得来、散不开”

景区道路等级低：通往泮坑小密、清凉山、百岁山、樱花谷等核心景区的道路，多为四级或等外公路，路面宽度不足6米。

配套设施缺失：沿线多数道路仍缺乏服务站、观景台、旅游厕所等配套设施，高速公路服务区与停车区布局亦不完善，如城北片区缺乏具备综合服务能力的高速停车区。节假日期间，景区周边道路极易瘫痪，严重影响游客体验，制约了“客都”文旅品牌的进一步擦亮。

2.4.4 公路客运萎缩严重，转型发展亟待破局

受高铁快速发展和其他新兴交通运输形式的叠加影响，传统公路客运市场面临严峻挑战。辖区内唯一的汽车客运站——五洲城站，其客运量出现显著下滑。数据显示，该站日均发送人数从2021年的570人/日锐减至2023年的220人/日。客运量的持续萎缩，直接导致了该站的运营压力增大，并由一级站降级为三级站。这一变化深刻反映了传统公路客运在新的交通格局下面临的生存困境，也预示着交通规划必须向“零换乘”的综合枢纽转型。当前，公路客运的转型发展路径尚不清晰，如何适应新的市场需求，探索定制客运、城乡公交一体化、旅游客运等多元化服务模式，实现与高铁、航空等其他运输方式的有效衔接和差异化发展，是梅江区交通运输面临的重大课题。

2.4.5 内河航道通航能级受限，水运优势发挥不足

梅江河作为全区最重要的内河水运资源，目前存在通航标准低、基础设施老化等问题。现有的梅江锦江桥至梅江桥段航道尚

未达到通航相应等级要求，限制了大宗物资绿色运输能力的释放，且与沿岸文旅资源的衔接不够紧密。水运在综合交通运输体系中的占比极低，未能充分发挥其在生态旅游和绿色物流中的错位竞争优势，难以满足“十五五”期间构建水陆联运、交旅深度融合的新要求。

2.4.6 交通新基建布局滞后，数字治理能力有待提升

新基建配套不足：立体交通服务网构建滞后，特别是作为万亿级新赛道的低空经济，其基础设施尚属空白，通航起降点、无人机物流枢纽等关键节点建设缺位，难以满足低空文旅、末端配送等新兴场景的快速落地需求，交通基础设施对新兴产业的引导与支撑作用尚未充分发挥。

设施数字化率较低：交通数字底座支撑不足，传统交通基础设施的数字化升级缓慢，全区统一的交通大数据中心、智能调度系统等“软基建”缺位，无法有效赋能交通治理现代化与新业态发展，制约了交通与产业的深度融合。

2.4.7 建设资金缺口较大，财政压力持续增大

建设资金供需矛盾日益突出，资金不足已成为制约交通发展的核心瓶颈。地方财政收入的增长速度难以完全匹配交通基础设施建设的巨大投入需求，这严重制约了项目推进。此外，国省道养护、县乡道升级改造以及智慧交通建设等领域普遍存在资金缺口，面临“建养双难”的困境。当前传统财政筹资难度加大，亟需创新投融资模式、拓宽社会资本渠道，若资金无法有效保障，将直接阻碍规划落地与交通运输体系升级。

3. “十五五”发展形势与需求

“十五五”时期，梅江区交通运输发展既面临国家和省市战略叠加的重大机遇，也面临经济社会转型、区域竞争加剧、资源环境约束等多重挑战。梅江区正处于加快构建新发展格局、推动高质量发展的关键时期，深入分析这些机遇与挑战，对于科学谋划“十五五”时期交通运输发展具有重要意义。本章将从政策环境与机遇、经济社会发展以及交通需求变化多个维度进行深入剖析，为“十五五”规划的科学制定提供依据。

3.1 政策形势分析

“十五五”时期，国家层面将继续深化交通强国建设，推动区域协调发展战略，特别是粤港澳大湾区建设、支持革命老区振兴发展等重大战略，为梅江区交通运输发展提供了坚实的政策支撑和广阔的发展空间。广东省“百县千镇万村高质量发展工程”的深入实施，以及梅州市“融湾入海”战略的持续推进，都将交通基础设施建设和运输服务提升摆在突出位置。梅江区作为梅州市的中心城区，其交通运输体系的现代化水平，直接关系到全市的辐射带动能力和区域竞争力。这些政策导向要求梅江区交通运输体系必须在网络完善、枢纽高效、服务优质、智慧绿色等方面实现全面提升，以更好地支撑区域经济社会发展和人民群众美好出行需求。

3.2 经济形势分析

“十四五”时期，梅江区经济社会发展取得了显著成就，为

交通运输发展奠定了坚实基础。

3.2.1 经济总量与增长态势

如图 3-1 所示,2021 年至 2025 年,梅江区地区生产总值(GDP)持续增长。2021 年,全区 GDP 为 297.67 亿元,增速 4.6%。2022 年,在统计口径调整(实行在地统计)后,GDP 达到 301.22 亿元,增速 0.5%。2023 年,GDP 增至 318.93 亿元,增速 6.2%。2024 年,GDP 增至 324.91 亿元,增速 2.5%。2025 年,梅江区 GDP 已达到 333.62 亿元,增速 2.7%。梅江区经济总量多年来在全市中始终保持名列前茅,显示出中心城区的首位度和强劲的发展势头。经济的持续增长和产业结构的优化,将直接带动人流、物流的增长,对交通基础设施的承载能力、服务水平和智能化管理提出更高要求。

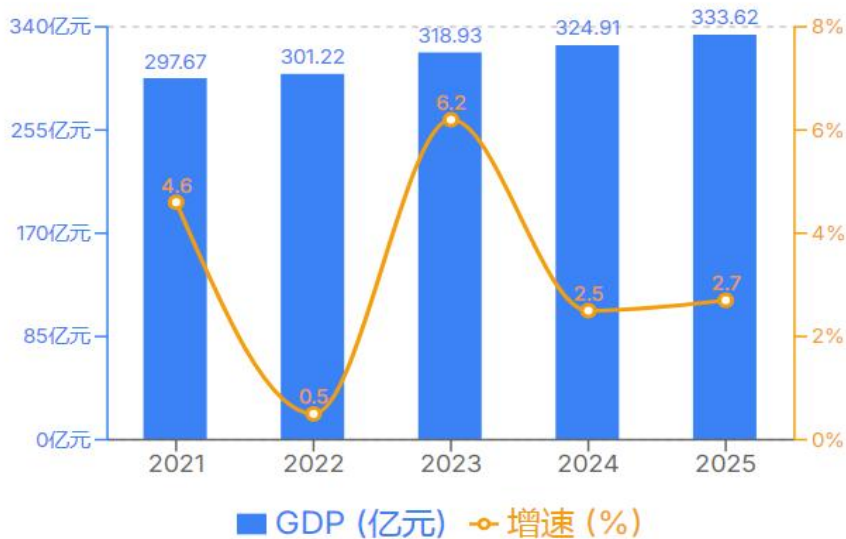


图 3-1 梅江区地区生产总值及增速 (2021-2025)

3.2.2 产业结构优化升级

在产业结构方面,梅江区三次产业结构持续优化,第二产业

占比显著提升，实体经济支撑作用增强。2021年，三次产业结构为7.7:32.3:60.0，2022年调整为3.3:42.9:53.8，2023年调整为3.1:43.2:53.7，2024年进一步优化为3.0:44.2:52.8。到2025年，三次产业结构已调整为2.9:44.5:52.6。第二产业比重从2021年的32.3%提升至2025年的44.5%，表明梅江区在推动工业转型升级、发展实体经济方面取得了积极成效。第三产业虽然占比略有下降，但仍是经济发展的重要组成部分。产业结构的优化，特别是第二产业的壮大，将直接带动大宗物资和工业产品的运输需求，对货运物流体系提出更高要求。

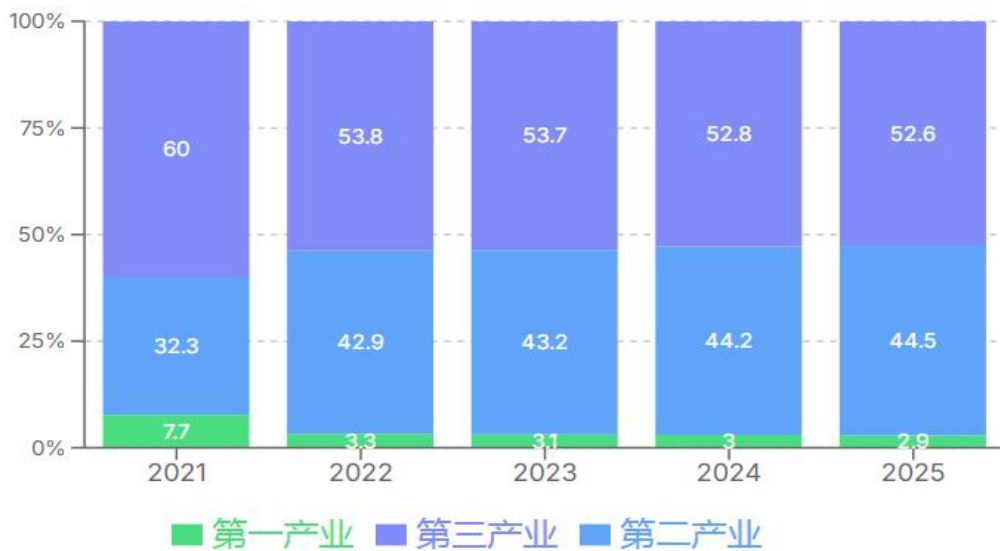


图 3-2 梅江区三次产业结构演变（2021-2025）

3.3 交通需求预测

交通需求是交通规划的基础。通过对历史客货运量数据的分析，可以揭示其发展规律，并对未来需求进行科学预测。

3.3.1 客运需求分析与预测

如表 3-1 所示，梅江区客运量在“十四五”期间呈现出先降

后缓升的趋势，并受到重大外部因素的显著影响。2016年至2019年，全区客运量保持相对平稳。然而，2020年受外部因素影响，客运量出现断崖式下跌，尽管2023年至2025年客运量逐步回升，但仍远低于之前水平。这一趋势的背后，除了相关客观因素的长期影响外，最主要的是梅龙高铁于2024年9月的顺利通车，对公路客运产生了显著的分流效应，使得公路客运量持续萎缩。梅江区五洲城站汽车客运站由一级站降级为三级站，充分印证了高铁对长途公路客运的巨大冲击。

表 3-1 梅江区客货运量历史回顾与预测(2016-2030)

年份	客运量 (万人)	客运周转量 (万人·公里)	货运量 (万吨)	货运周转量 (万吨·公里)	属性
2016	243	53496	1716	360458	历史值
2017	259	56976	1855	389510	历史值
2018	276	60880	1944	408500	历史值
2019	277	60968	2081	436964	历史值
2020	102.75	22606	976.45	204077.29	历史值
2021	65.51	14411.82	1422	298620.02	历史值
2022	62.26	13697.03	1358.32	285247.24	历史值
2023	126.14	27764.26	1490.83	311584.35	历史值
2024	178.28	39224.14	1508.37	316756.65	历史值
2025	185.33	40774.74	1533.56	322046.25	历史值
2026(预)	194	42630	1567	328970	预测值
2027(预)	203	44740	1605	337030	预测值
2028(预)	217	47805	1653	347141	预测值
2029(预)	233	51199	1707	358423	预测值
2030(预)	249	54783	1760	369534	预测值

展望“十五五”时期（2026-2030年），随着经济社会持续发展和人民生活水平提高，居民出行需求将继续增长。然而，客运结构将发生深刻变化，高铁作为快速、大容量的骨干客运方式，将继续占据主导地位，特别是在中长途出行方面。梅州站、梅州西站双枢纽的辐射能力将进一步增强，多向高铁交汇的格局将吸引更多客流。公路客运将面临进一步转型发展的压力，其功能将更多地转向短途接驳、定制客运、旅游客运以及与高铁、航空等其他运输方式的有效衔接和差异化发展。预计“十五五”期间，梅江区总客运量将保持稳步增长，但公路客运占比将持续下降，而铁路客运占比将显著提升。城市公共交通和慢行交通的需求将随着城市化进程和绿色出行理念的普及而持续增长。

3.3.2 货运需求分析与预测

如表 3-1 所示，梅江区货运量总体保持相对稳定增长态势。2020 年受外部因素影响略有下降，但 2021 年至 2025 年呈现恢复性增长，这与梅江区第二产业的持续发展和实体经济支撑作用增强的经济形势相吻合。产业结构的优化和工业生产的扩大，直接带动了原材料输入和产成品输出的需求。

展望“十五五”时期（2026-2030年），梅江区货运需求将保持稳步增长。这主要得益于以下几个方面：一是梅江区经济总量的持续增长和产业结构的进一步优化，特别是第二产业的壮大，将产生稳定的工业品和原材料运输需求；二是“百千万工程”的深入实施，将促进城乡物流体系的完善，带动农产品、消费品等流通；三是随着区域物流枢纽建设的推进和物流服务水平的提升，

梅江区作为粤闽赣综合交通枢纽的地位将进一步凸显，吸引更多区域性货物集散。预计“十五五”期间，梅江区货运量将保持年均约3%的增长速度，对多式联运、专业化物流和智慧物流的需求将日益迫切，要求物流基础设施和信息平台建设同步提升，以更好地服务区域产业发展。

综上所述，梅江区在“十五五”时期面临着前所未有的发展机遇，但也存在结构性挑战。经济的持续增长和产业结构的优化为交通运输发展提供了坚实基础，而客货运需求的变化则对交通运输体系的适应性和前瞻性提出了更高要求。梅江区需紧抓政策机遇，充分发挥中心城区优势，以创新思维和务实举措，构建更加完善、高效、绿色的综合交通运输体系。

4. 总体要求

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，全面贯彻党的二十大和二十届历次全会精神，深入落实习近平总书记对广东系列重要讲话和重要指示批示精神，紧扣省委相关工作部署与市委“苏区融湾先行”战略定位，立足梅江区作为粤闽赣边区域性中心城市核心区的功能属性，以“高质量发展”为核心主线，以“人民满意交通”为根本目的，通过重大交通基础设施的硬联通和运输服务体系的软联通，构建支撑区域协同、服务产业发展、惠及城乡民生的现代化综合交通运输体系，为梅江区打造粤闽赣边区域性综合交通枢纽核心区、争当苏区振兴发展排头兵提供坚实的交通保障。

4.2 基本原则

坚持规划引领，深度融湾。强化交通规划与国土空间规划、产业发展规划的“多规合一”。主动对标粤港澳大湾区交通建设标准，以高快速铁路和高等级公路为纽带，全面融入大湾区现代化交通网，构建向海而兴、向南而融的开放格局。

坚持立体互联，优化结构。着力补齐铁路货运和多式联运短板，推动运输结构调整。统筹铁路、公路、枢纽、水运及低空经济等多种运输方式协调发展，构建功能清晰、衔接顺畅的立体交通网络，实现由单一通道向综合枢纽转变。

坚持服务民生，统筹城乡。结合“百千万工程”，推动交通

资源向农村、向基层倾斜。既要建设畅通对外的大动脉，更要畅通服务产业园区、旅游景区和乡村振兴的“毛细血管”，推进城乡交通运输服务均等化，增强人民群众的获得感。

坚持智慧绿色，创新驱动。顺应交通运输数字化、绿色化发展趋势。加快新一代信息技术在交通领域的应用，前瞻布局低空经济等新业态。集约利用资源，推广绿色低碳运输方式，推动交通运输发展模式由要素驱动向创新驱动转变。

坚持底线思维，安全韧性。统筹发展与安全，完善交通安全双重预防机制。提升交通基础设施应对自然灾害的韧性和应急保障能力，确保交通网络在关键时刻“联得通、运得走、供得上”。

4.3 发展目标

4.3.1 总体目标

到2030年末，梅江区综合交通运输体系建设取得决定性成果，“内畅外联、多元协同、城乡融合、绿色智慧”的现代化交通新格局基本形成。全区交通基础设施网络更加完善，对外通道实现高水平互联互通，深度融入粤港澳大湾区“两小时交通圈”和海西经济区产业协作圈；内部路网结构得到显著优化，困扰中心城区的“过境交通干扰”问题得到根本缓解；综合运输服务品质显著提升，铁路枢纽能级大幅跃升，内河航道实现扩能升级，物流成本明显降低，低空经济等新业态初具规模，基本建成粤闽赣边区域性综合交通枢纽核心区。

4.3.2 具体目标

(1)、基础设施网络日益完善

铁路：到 2030 年末，全区铁路运营总里程达 68 公里，高速铁路在铁路网中占比显著提升。全力保障瑞金至梅州铁路、武平至梅州高铁如期建成通车，积极推动梅州至漳州高铁、蕉岭货运专用线、梅坎铁路等新改建项目按期动工，构建起多向交汇的“十字”铁路枢纽格局。

航空水运：稳步开展梅州梅县机场迁建前期工作，争取 2030 年正式开工建设。推进梅江 20.2 公里内河航道扩能升级工程，确保全线达到 V 级通航标准。

公路：到 2030 年末，全区公路通车总里程达 1137 公里，路网密度达到 199.3 公里/百平方公里以上。高标准完成国省干线改线绕城及升级改造工程，重点实施国道新改建约 9.4 公里、省道改建与路面功能修复 24.2 公里。全面升级县乡村公路及产业、交旅融合道路，升级改造县道 123.258 公里，新改建产业路 28.457 公里，提升改造核心景区旅游路 64.276 公里，实现 A 级及以上景区通双车道公路占比达 100%。持续实施乡村道改造、美丽农村路、生命安全防护等农村公路专项工程共 161.294 公里。

枢纽站场：完成梅州站综合交通枢纽改建工程，实现高铁、普铁、公交及社会车辆的“零距离换乘”。全面建成区域性综合物流园，构建起高效顺畅的县、镇、村三级物流节点服务体系。

(2)、运输服务品质全面保障

升级高质普惠的客货服务，实现“人享其行、物畅其流”。完善以梅州站为核心的 15 分钟便捷换乘机制，推动城乡公交与

定制客运差异化协同发展。优化现代物流体系，推行园区“统仓共配”模式，确保末端配送成本降低15%以上；引导大宗货物运输向铁路、水运有序转移，提高多式联运效率，构建降本高效的客货运输格局。

深耕绿色智慧与本质安全，夯实高质量发展底座。推动“交能融合”，布局公路充换电等新能源设施，确保公交与出租车100%纯电动化，助力梅江区2030年前如期碳达峰。同时，依托智慧交通网络强化“两客一危”及智能治超监管；试点建设低空经济综合服务基地拓展多元业态；常态化实施危旧桥隧与防灾生命防护工程，切实遏制重大事故并提升应急保畅效率。

表 4-1 梅江区综合交通运输体系“十五五”发展目标

指标	单位	2025年	2030年
1. 铁路营运里程	公里	32	68
普通铁路	公里	32	32
高快速铁路	公里	0	36
2. 公路通车里程	公里	1117	1137
高速公路	公里	40	40
国省道干线	公里	101	106
县（乡）道及农村公路	公里	976	991
3. 公交拥有率	标台/万人	20	20
公交纯电动化	%	100	100
4. 民用机场旅客年吞吐能力	万人次/年	12.6	14
民用机场货运年吞吐能力	吨/年	0.9	1
5. V级以上内河航道里程	公里	0	20.2

5. 综合交通网络

5.1 铁路轨道网

“十五五”期间，梅江区将针对铁路网密度不足且功能单一、缺乏高速客运及专线货运支撑的结构性短板，围绕国家、省、市战略部署，紧抓国家高铁网加密和革命老区铁路建设机遇，推动铁路网络由“普速单线支撑”向“高速多向交汇”跨越，由“客运为主”向“客货并重”转型。

5.1.1 构筑“十字形”铁路枢纽

依托梅州站与梅州西站双枢纽，重点打通南北向与东西向的快速通道，确立梅州市在粤闽赣三省交界处的十字交汇地位。

畅通北上跨省“大动脉”：全力保障瑞金至梅州铁路（梅江区段）及武平至梅州高铁（梅江区段）如期建成运营。这两条铁路是连接赣南苏区、闽西苏区与梅州苏区的红色纽带，项目的建成将彻底结束梅江区北上缺乏铁路覆盖的历史，有效提升梅江区向北的铁路客运能力，并兼顾部分货运需求实现与周边省份的高效互联。

构建东向入海“快速路”：在依托梅龙高铁融入粤港澳大湾区的基础上，积极谋划推进梅州至漳州高铁的规划建设。该项目将打通梅江区向东直达福建沿海城市及港口、对接海峡西岸经济区的横向大通道，进一步完善梅江区十字形铁路网核心区布局。项目建成后将显著提升梅江区在粤闽赣边区域的辐射能力，促进与海西经济区的深度融合。

5.1.2 补齐货运短板

针对辖区工业园区大宗货物长期依赖公路运输、物流成本高企的痛点，将“公转铁”作为优化运输结构的重中之重。

打通进园入企专用通道：重点规划建设蕉岭货运铁路专用线（梅江段）。该项目是梅江区工业园区接入国家铁路货运网的关键接口，实现辖区内大宗物资运输与国家铁路干线网的直接物理衔接，为梅江区及周边地区的工业园区提供便捷的铁路货运服务，解决重点企业铁路货运“进不来、出不去”的难题，大幅降低制造业物流成本，助力产业发展。

扩能既有普铁：规划实施梅坎铁路电气化改造工程。通过电气化改造和局部线路优化，释放既有普速铁路的货运潜能，提升路网整体调度灵活性，为承接大湾区产业转移提供大运量、低成本的物流通道，更好地服务沿线居民出行和货物运输。

5.2 公路干线网

梅江区作为中心城区，长期面临国省道干线与城市道路功能混杂的困境，过境重型货车穿城而过既造成拥堵又带来安全隐患。为此，公路网规划将坚持‘内畅外联、高效便捷’的核心思路，重点通过主要公路干线外移以实现过境交通与城市交通的物理分离，同步推进重要联络通道及服务设施提质升级，以系统性举措全面提升路网通行效率与服务品质。

5.2.1 实施“改线绕城”战略，剥离过境交通

重构城市西部快速环线：重点规划实施国道G205线梅县金盘桥至宪梓中学段改线工程。这个项目是有效破解梅江城区拥堵

的关键，通过按一级公路标准将线路外移，与剑英大道、客都大道衔接构成城市西部快速环线，将承担过境功能的国道干线引流至城市外围，彻底剥离穿越城区密集区的过境货运车流，还原城市道路的生活属性，腾挪城市发展空间，同时形成连接城北、城南高速出入口与城区的高效快速通道。

优化路网衔接：规划实施国道 G206 线梅江区寨中至梅县区浒岭段改建工程。通过增加旧国道与新规划快速环线的高效连接，形成更加便捷的出城通道，实现城区交通向外围骨干路网的快速疏散，确保梅江区与周边县区的干线衔接顺畅，进一步提升城区路网通达性。

5.2.2 推进干线提质工程

升级重要联络通道：规划实施省道 S333 线梅江区龙坑加油站至客天下路口段改建工程。该路段是城区连接梅州经济开发区、西阳镇与梅龙高速西阳出入口的重要干线，通过升级改造，将有效缓解高峰期的交通压力，提升进出城效率，更好地服务沿线园区和旅游景区。

提升路网健康水平：持续推进 S333 线梅县银江隧道至梅江龙坑段等干线的路面预防性养护及功能性修复养护，有效延长路面使用寿命，确保干线公路处于优良技术状况，保障公路车辆行驶安全舒适。

完善公路服务配套：结合高速公路网运行需求，新建梅州西环高速城北停车区，填补长深高速梅江区段服务设施空白，完善高速公路服务功能和提升服务品质。

5.3 基础服务网

深入落实“百千万工程”，聚焦产业旅游，畅通末端循环，将路网建设重心下沉，从单纯追求“通达”向服务“产业集聚”和“全域旅游”转变，着力打通制约发展的道路瓶颈。

5.3.1 编织园区互联产业路网

围绕梅州经济开发区、梅江区珠宝产业园和梅江区现代农业产业园等核心载体，构建园区路网体系，消除“孤岛效应”。

打通对外连接线：规划建设梅江区龙坑至莆田道路、西阳镇 S223 双黄至 S333 莆田连接线以及西阳镇 S333 线东升至龙岗改线工程等项目。这些道路将直接连通产业园区与高等级公路网，大幅缩短原材料和产品进出园区的时空距离，促进产业集聚和物流效率提升。

完善内部循环网：实施广东梅州经济开发区北区道路建设、珠宝产业园道路建设以及梅江区现代农业产业园公路建设工程，完善园区内部路网骨架，提升园区承载力和招商引资吸引力，为产业扩容提质提供顺畅的交通通道。

5.3.2 打造“快进慢游”旅游路网

依托丰富的文旅资源，构建“干线公路快进、旅游公路慢游”的交通网络，串联核心文旅资源，实现路景融合。

景区道路景观化：重点对清凉山、泮坑-小密风景区、百岁山、爱丽丝庄园等核心景区周边道路进行提档升级，包括公路等级提升、路面结构改善、增设旅游标注、标牌、景观绿化及服务站配套设施完善，使道路本身成为一道风景线。

5.3.3 夯实乡村振兴基础路网

持续推进 X950、X963 等一批县道的升级改造，全面提升县道通行能力；同时对梅江区农村公路实施乡村道改造、美丽农村路、危旧桥梁改造、渡改桥、生命安全防护、路面改造以及乡村公路服务站建设等专项工程，全面提升农村公路的服务水平和安全保障能力，为乡村振兴提供坚实的交通支撑，让农村公路真正成为农民致富的“加速带”。

5.4 航空运输网

积极配合推动梅州梅县机场迁建工程相关前期工作，着力构建现代化航空运输体系。在航线布局方面，进一步优化航线航班结构，持续加密至北京、上海等国内核心枢纽机场的航线班次，提高公商务出行便利度；稳步开通至香港、澳门等地区的定期航班，并在条件成熟时适时拓展至新加坡等东南亚国家的国际航线，深度融入粤港澳大湾区建设，助力“一带一路”倡议实施。通过干线与支线航线的高效衔接，努力构建航空“三小时时空圈”，实现梅江区与国内主要一线城市、经济发达区域及大人口规模城市的快速通达。

5.5 内河航道网

重点推进梅江锦江桥至梅江桥扩能升级项目，该项目的实施将有效改善梅江区的水运基础设施条件，充分发挥梅江水运的绿色生态优势，扭转内河航道等级偏低、通航能力受限的现状，积极探索“水陆联运、景城融合”的发展模式。通过对梅江锦江桥至梅江桥段航道进行整治与扩能，将航道标准提升至 V 级航道技

术等级以改善通航条件，增强梅江航道的货运承载力与水上旅游开发潜力，构建与铁路、公路相互补充的绿色生态交通走廊。

5.6 枢纽节点网

交通枢纽是综合立体交通网络的“心脏”，着力提升枢纽的集散效率和复合功能，推动交通节点向城市价值高地转型。

5.6.1 升级城市客运会客厅

以梅州站综合交通枢纽改建工程为核心，打造现代化城市门户。改变传统火车站功能单一的局面，通过全面优化站场布局，完善换乘设施，将梅州站建设成为集高铁、普铁、长途客运、城市公交、出租车等于一体的综合交通枢纽。同时强化枢纽与周边城市功能的融合，带动江南片区城市更新与商圈升级，实现“以站兴城”。

5.6.2 布局区域物流集散地

为响应国家区域发展战略，提升梅江区在粤闽赣边区域的物流集散能力，规划建设赣闽粤原中央苏区（梅州）区域性综合物流园（一期）。该物流园将集仓储、分拨、配送、信息服务等多功能于一体，重点发展农产品、工业品等特色物流。作为连接对外大通道和城市配送网络的关键节点，整合梅江区内分散的物流资源，构建“通道+枢纽+网络”的现代物流运行体系，降低物流成本，提升梅江区作为粤闽赣原中央苏区物流中心的辐射带动作用，为区域经济高质量发展提供强有力的物流支撑。

5.7 新基建网

顺应交通运输发展新趋势，提前谋划布局立体化、数字化交通等新基建基础设施，抢占未来发展制高点。

5.7.1 开辟“低空经济”新赛道

依托梅江区作为中心城区的市场优势，探索“低空+物流”、“低空+旅游”等新模式，规划建设梅江区低空经济综合服务基地。基地不仅是一个起降场，更是低空经济产业的孵化器，通过完善无人机及各类航空器停放、能源补给、测试及数据服务等配套设施，发展服务城市即时配送、低空文旅观光、农业运输、应急救援等场景应用，构建城市“低空交通网”，为区域高质量发展注入新动能。

5.7.2 赋能智慧交通数字网

规划实施梅州市梅江区智慧交通基础设施建设项目，该项目将运用大数据、云计算、物联网等先进技术，建设智能交通管理平台、交通信息服务系统、智能停车系统等，在实体路网的基础上，叠加一层数字神经网络。通过全域部署交通运行监测设施、智能信控系统和非现场执法系统，实现对路网运行状态的实时感知与精准管控，为公众提供更加便捷、高效、安全的出行服务。

6. 运输服务提质增效

“十五五”时期，是梅江区全面融入粤港澳大湾区的黄金窗口期，也是实体经济向高质量发展转型的攻坚期。随着铁路路网、公路路网及枢纽站场等基础设施的逐步完善，梅江区交通运输工作的重心将逐步从“增量建设”向“存量优化、服务提质”转移。坚持以人民为中心，以需求为导向，深入推进运输服务供给侧结构性改革，通过“客运多元化、物流链式化、交旅融合化、治理数字化、养护精细化”五大路径，重塑运输服务流程，构建安全、便捷、高效、绿色、经济的现代化综合运输服务体系。

6.1 优化客运体系，打造“湾区同城”出行体验

高快速铁路网多向贯通的新格局形成后，针对传统公路客运萎缩与高铁客流激增的现状，重点结合梅州站综合交通枢纽等关键节点，利用信息技术手段，推动客运服务由“单一段落”向“多元体系”转变，实现“人享其行”。

6.1.1 依托枢纽空间重塑，实现“零距离换乘”

优化立体换乘流线，充分利用梅州站综合交通枢纽改建后的立体化物理空间，建立铁路与城市公共交通的协同调度机制，全面革新站内换乘服务流程。在枢纽运营管理中，推广智能预检或免安检换乘模式，实现铁路旅客出站直接进入换乘区，无需二次安检。通过科学设置导向标识与人工智能引导，确保旅客在高铁、普铁、公交、出租车等方式之间的换乘时间控制在15分钟以内。

创新联程运输服务，积极探索“高铁+X”联程服务模式，深

化铁路与航空、道路客运的信息共享，推动跨方式时刻协调与票务一体化，探索推出一票制联程客票，为旅客提供“一次购票、一次支付、无缝衔接”的出行服务。

6.1.2 推动地面公交转型，响应多元化需求

重构城市公交线网，借助 G205、G206 国道改线后释放的城市道路空间资源，对城区地面公交系统进行深层次优化。针对过境大货车剥离的有利条件，在主要城市干道设置或优化公交专用道，提升公交运行速度；重点加密连接梅州西站、梅州站与江北、江南核心居住区的骨干公交频次；推广“微循环公交”模式，开通连接大型社区、学校至主要交通枢纽的短途接驳线路，解决市民出行的“起步一公里”难题。

引导公路客运定制化，结合五洲城汽车客运站的功能调整，引导传统客运企业加快转型，大力发展 9 座以下定制客运和商务快客，利用网络预约平台提供“门到门”接送服务，重点开行连接大湾区核心商圈、三甲医院的直通车，满足差异化、个性化的中长途出行需求。

6.1.3 升级高速配套品质与城市服务窗口

以梅州西环高速城北停车区的硬件设施为基础，引入高品质商业运营模式，改变传统停车区仅提供停车、如厕的单一功能。通过引入知名餐饮品牌、新能源超级快充站和司机之家，打造集休息、消费、文化展示于一体的现代化服务节点，全面提升过往司乘人员的通行体验，打造展示梅江形象的“迎宾窗”。

6.2 发展现代物流，赋能实体经济降本增效

针对辖区内物流成本偏高、供应链效率不高的痛点，重点转向资源整合与运输结构调整，抓住“铁路进园”的契机，全力构建“通道+枢纽+网络”的现代物流运行体系。

6.2.1 强化集约化运营与资源整合

以赣闽粤原中央苏区（梅州）区域性综合物流园为载体，推行物流资源的集约化管理与运营。引导城区内分散的快递、商贸物流企业入驻园区，鼓励企业共享仓储设施与配送车辆，推行“统仓共配”模式；通过统一分拨、统一配送，解决城市配送车辆空载率高、路线重复的问题，预计可降低末端配送成本15%以上。同时，在园区运营中植入供应链金融、保税物流、大数据分析等增值服务，支持物流企业从单纯的“运输商”向“供应链服务商”转型，为梅江区制造业提供原材料采购、库存管理、产成品分销的一体化解决方案。

6.2.2 深化“公转铁”运营与结构优化

利用蕉岭货运铁路专用线（梅江段）接入国家路网的硬件优势，重点抓好货运组织模式的革新。改变过去“铁路运到站、汽车转进厂”的脱节模式，构建“门到门”全程物流体系；鼓励铁路运输企业与园区企业签订长期互保协议，开行直达港口或国内主要消费地的货运班列，实现大宗货物从工厂装车后直达目的地，大幅降低转运损耗和物流成本；优化货运调度组织，积极引导煤炭、矿石、建材等大宗货物“弃公走铁”，建立绿色物流绩效评价机制，推动区域运输结构向绿色低碳转型。

6.2.3 畅通末端微循环与城乡双向流通

结合农村公路提质改造成果，完善县、镇、村三级物流配送体系。实施“客货邮”融合发展，推广农村客运车辆代运邮件快件模式，利用镇级客运站拓展物流服务功能，解决农村物流“最后一公里”成本高的问题。同时，依托产业路和旅游路网络，畅通“农产品上行”通道，加强与电商平台的合作，建立农产品产地直采直发机制，让梅江区的客家特产能够快速、低成本地走向全国市场。

6.3 促进交旅融合，支撑“全域旅游”示范创建

围绕清凉山、泮坑-小密风景区、客天下等梅江区核心文旅资源，通过软服务植入，将交通线打造为风景线，实现交通与旅游的深度融合发展。

6.3.1 构建“快进慢游”的服务网络

利用 S333 线等干线公路升级契机，优化通往客天下、爱丽丝庄园等核心景区的交通指引，提升“快进”服务效率；在节假日等旅游高峰期，实施景区周边道路的潮汐车道管理与信号灯绿波控制，保障游客进得来、散得开。在清凉山、百岁山等旅游公路沿线，不只是修路，更要完善运营配套。规范设置观景台、自驾车驿站和旅游厕所，引入移动餐车、文创商店等业态，策划推出“梅江区最美骑行路线”和“红色研学专线”，丰富“慢游”体验场景。同时，依托梅江锦江桥至梅江桥航道扩能升级工程，积极培育“水上游梅江”等特色航运服务业态。探索开发串联滨江景观、历史街区与特色乡镇的水上旅游航线，提供水路与陆路

景区无缝衔接的换乘服务，打造独具特色的立体化全域旅游运输体系。

6.3.2 完善旅游交通信息服务体系

对全区旅游交通标识进行拉网式排查与更新，重点完善连接景区与主干道、交通枢纽之间的指引标识，确保标识连续、规范、清晰，并增加多语种服务。推进智慧旅游交通服务，联合导航地图服务商，对梅江区主要景区、停车场、旅游厕所进行精准定位标注；开发“梅江智游”交通服务模块，提供景区周边实时路况查询、停车位预约等服务，有效解决“停车难、找路难”问题。

6.4 强化智慧赋能，培育交通服务新生态

顺应新一轮科技革命趋势，不再单纯依赖基础设施建设，而是侧重于数据资产的运营和新业态场景的培育，积极拥抱未来产业新赛道。

6.4.1 拓展低空经济多元化应用场景

以梅江区低空经济综合服务基地为核心，重点探索相关应用，构建商业闭环。鼓励物流企业在地形复杂的山区农村和交通繁忙的商业聚集区域，开通无人机急件配送航线，实现医疗样本、生鲜外卖的分钟级送达，拓展“低空+物流”场景。围绕客天下、明山嶂等景区，引入第三方通用航空企业，常态化运营低空观光、飞行体验项目，创新“低空+文旅”体验，打造梅江文旅新IP。建立“低空+治理”机制，将无人机纳入城市应急管理体系，建立无人机常态化巡查机制，在公路巡查、森林防火、交通疏导、

环境监测等领域实现“机器换人”，提升公共服务效率与响应速度。

6.4.2 夯实智慧交通数字底座与提升治理效能

依托智慧交通基础设施采集的海量数据，构建全域感知的数字交通网，重点提升数据分析与辅助决策能力。针对中心城区早晚高峰拥堵痛点，利用 TOCC（交通运行监测调度中心）数据，对主要路口信号灯实施自适应控制与区域协调控制，通过数据治堵，实现对城市拥堵的智能疏导。利用智能治超系统和电子警察数据，建立多部门联合执法机制，实现对“两客一危”车辆的实时监管以及对突发事件的快速响应，保障人民群众生命财产安全。整合公交、停车、共享单车等数据资源，推广 MaaS（出行即服务），提升数字化服务水平。

6.5 健全精细管养体系，筑牢路网本质安全

践行基础设施全寿命周期管理理念，坚持“预防为主、防治结合”的管养方针，将“养护”摆在交通可持续发展更加突出的位置。通过理顺体制机制、推广科学养护、深化安全防治，全面提升梅江区交通基础设施的耐久性与安全运行水平。

6.5.1 创新与健全公路养护体制机制

全面理顺公路管养权责。对于普通国省干线公路，统筹保障资金与技术力量，科学规范安排大中修、预防性养护工程，优化干线公路路网运行监测。对于农村公路，深化落实“路长制”，构建“县镇为主、行业指导、部门协作、社会参与”的农村公路

多元管养格局，建立与地方事权相适应的管养责任体系。健全以公共财政投入为主体的资金保障机制，积极引导社会力量共同参与，打通农村公路“建、管、养、运”融合发展的最后一公里。

6.5.2 推进科学精准养护与绿色低碳建养

提高精细化养护水平，加大公路日常养护力度。因地制宜、科学有序推进次差路面升级改造，加强普通国省道和重要县乡道的预防性养护与功能性修复工程。在养护施工中积极采用先进建造设备、低碳施工工艺及新型耐久长寿命材料，提升公路的使用年限和对重载交通的抵御能力。积极推动交通运输绿色低碳转型，紧抓国家设备更新政策机遇，大规模推广纯电动及新能源营运车辆。同步加快新能源充换电配套“软硬建养”升级，推动交通与能源领域融合发展，在重点干线公路、物流集散区布局建设超充站、重卡换电站、分布式光伏及储能设施，为全区交通行业在2030年前实现碳达峰提供坚实的绿色能源网络支撑。

6.5.3 强化重点隐患排查与本质安全提升

建立“动态排查与定期巡查”深度融合的常态化安全监管机制。聚焦高边坡、易受地质灾害或极端天气侵蚀路段、重载交通密集段开展拉网式排查，完善精细化的桥隧及边坡风险隐患动态管理台账。积极应用物联网感知、结构健康自动化监测及灾害智能预警等数字科技，提升对隐蔽病害、突发险情的预判能力。常态化、高质量实施危旧桥隧精准改造与安全生产防护设施提档升级，增强交通主动脉的抗灾韧性和突发事件后的快速恢复能力，坚决守住路网安全底线。

7. 重点建设项目

本章旨在详细阐述“十五五”期间梅江区综合交通运输体系发展的重点建设项目，这些项目是实现规划目标、构建现代化综合交通运输网络的关键支撑。通过对铁路、公路、航空、水运、枢纽站场以及支持保障系统等领域的精准投资和高效建设，梅江区将进一步巩固其作为粤闽赣边区域性交通枢纽的地位，有力支撑经济社会高质量发展。根据规划，梅江区“十五五”期间重点建设项目计划总投资约 107.92 亿元。

7.1 铁路项目

铁路作为构建区域性综合交通枢纽的核心骨架，在“十五五”期间将计划投资约 44.45 亿元，推进续建项目 2 个，谋划新改建项目 3 个，以进一步完善梅江区在多向高铁交汇格局中的地位，强化与周边区域的快速连接。

7.1.1 续建项目

瑞金至梅州铁路：该项目为单线客货共线铁路，设计时速 160 公里/小时。梅江段全长 19.175 公里，是连接江西瑞金与广东梅州的重要通道。在“十五五”期间，计划投资 4.96 亿元，预计于 2027 年全面完工。

武平至梅州高铁：该项目为双线电气化高速铁路，设计时速 250 公里/小时。梅江段全长 16.743 公里，是梅江区融入海西经济区、连接福建武平的关键线路。在“十五五”期间，计划投资 23.99 亿元，预计于 2028 年全面完工。

7.1.2 新改建项目

蕉岭货运铁路专用线（梅江段）：规划新建蕉岭货运铁路专用线，梅江区段长 4.8 公里，项目总投资 4.31 亿元，建设前期计划投资 0.1 亿元。

梅州至漳州高铁（梅江段）：规划新建梅州至漳州高铁，设计时速 350 公里/小时，梅江区段长 15.0 公里，项目总投资 27.2 亿元，建设前期计划投资 1.0 亿元（待定）。

梅坎铁路电气化改造工程（梅江段）：规划对梅州至坎市铁路进行扩能升级，梅江区段长 32.0 公里，计划投资 14.4 亿元（待定）。

7.2 公路项目

在“十五五”期间将计划投资约 28.50 亿元，聚焦高速公路、国省道干线和县（乡）道及重要联系道路项目的提质增效，以构建内畅外联、高效便捷的公路交通体系。

7.2.1 高速公路项目

梅州西环高速城北停车区：为提升西环高速行车安全性和舒适性，为过往司乘人员提供休憩、补给等服务，规划新建梅州西环高速城北停车区，总投资 1.10 亿元。

7.2.2 国省道干线项目

国省道干线是连接城乡、支撑区域发展的重要动脉，本阶段将计划投资约 5.78 亿元，重点推进以下改建项目 3 个和养护项目 1 个：

国道 G205 线梅县金盘桥至宪梓中学段改线工程(含市政配套工程): 规划实施 G205 线梅县金盘桥至宪梓中学段改线工程,按一级公路标准建设,梅江区段长 7.7 公里,项目总投资 5.06 亿元,“十五五”期间计划投资 3.41 亿元。

国道 G206 线梅江区寨中至梅县区浒岭段改建工程: 规划对 G206 线梅江区寨中至梅县区浒岭段进行改建,按一级公路标准建设,梅江区段长 1.7 公里,计划投资 1.53 亿元。

省道 S333 线梅江区龙坑加油站至客天下路口段改建工程: 规划对 S333 线梅江区龙坑加油站至客天下路口段进行改建,按一级公路标准建设,全长 5.2 公里,计划投资 0.56 亿元。

省道 S333 线梅县银江隧道至梅江龙坑段路面预防养护及功能性修复养护工程: 规划对 S333 线梅县银江隧道至梅江龙坑段进行路面预防养护,全长 19.0 公里,按二级公路标准实施,计划投资 0.28 亿元。

7.2.3 县(乡)道及重要联系道路项目

“十五五”期间,梅江区将结合区域发展特色,重点打造一批服务产业发展和旅游融合的产业路及旅游路,并持续推进县道升级改造和农村公路建设,计划投资约 21.63 亿元。

产业路: 规划建设一批服务园区的道路共长 28.457 公里,计划投资约 14.38 亿元。包括梅江区龙坑至莆田道路建设工程、梅江区西阳镇 S223 双黄至 S333 莆田连接线工程、梅江区西阳镇 S333 线东升至龙岗改线工程、广东梅州经济开发区北区道路建设工程、梅江区珠宝产业园 G206 国道至小密水库道路建设工程、

梅江区国道 G206 线至三村连接线工程以及梅江区现代农业产业园公路建设工程共 7 个项目。

旅游路：结合交旅融合发展战略，规划升级改造一批服务景区景点的旅游公路共长 64.276 公里，计划投资约 2.05 亿元。包括泮坑-小密风景区旅游公路、百岁山郊野公园旅游公路、爱丽丝庄园（樱花谷）景区周边旅游公路、清凉山郊野公园旅游公路以及圣山路-高观音风景区旅游公路提升改造工程共 5 个项目。

县道升级改造：持续推进县道升级改造，计划投资约 3.32 亿元，改造里程合计 123.258 公里。包括梅江区县道 X950 新田至县界公路改造工程、梅江区县道 X867 鲤溪-双黄公路改造工程、梅江区县道 X779 线秀竹至长沙公路改造工程以及梅江区县道 X963 东山至周塘公路改造工程等 11 个项目。

农村公路：计划投资约 1.88 亿元实施农村公路专项工程，包括梅江区乡村道改造、美丽农村路、农村公路危旧桥梁改造、梅江区长沙镇渡改桥、农村公路生命安全防护工程、农村公路路面改造工程以及梅江区乡村公路服务站建设共 7 个项目。

7.3 机场项目

梅州梅县机场迁建：主要配合开展梅县机场迁建工程的相关前期工作，推动航空 4E 规模枢纽迁建。该项目计划于 2030 年开工，“十五五”期间计划投资 1.0 亿元。

7.4 航道项目

梅江锦江桥至梅江桥扩能升级：“十五五”期间，规划按内

河 V 级航道标准对锦江桥至梅江桥的航段进行扩能升级，梅江区段长 20.2 公里，计划投资 5.05 亿元，预计于 2028 年开工，2030 年完工。

7.5 枢纽站场项目

枢纽站场是各种交通方式衔接转换的关键节点，对提升综合交通运输效率至关重要。在“十五五”期间将计划投资约 25.87 亿元，规划建设 2 个枢纽站场项目。

梅州站综合交通枢纽：规划对梅州站综合交通枢纽进行改建，改建范围包含站房面积 46500 平方米及改建漳龙线 4.89 公里，总投资 10.87 亿元。

赣闽粤原中央苏区（梅州）区域性综合物流园建设项目（一期）：规划新建赣闽粤原中央苏区（梅州）区域性综合物流园建设项目（一期），该项目占地约 197 亩，总投资 15.0 亿元。

7.6 支持保障系统项目

“十五五”期间，梅江区将重点加强智慧交通与低空经济等新基建领域的布局，提升交通系统的科技含量与立体化服务能力，计划总投资约 3.04 亿元。

梅州市梅江区智慧交通基础设施建设项目：规划新建梅州市梅江区智慧交通基础设施建设项目，覆盖全梅江区，总投资 1.54 亿元。

梅江区低空经济综合服务基地：规划试点建设 1 处低空经济综合服务基地，配合市级相关部门规划无人机起降点，占地面积约 10000 平方米，总投资约 1.50 亿元。

7.7 规划投资概览

“十五五”期间梅江区交通基础设施规划投资约 107.92 亿元，具体投资结构详情见下表。

表 7-1 梅江区“十五五”交通投资情况表

序号	项目类别	项目个数	“十五五”投资(亿元)	投资占比	备注
1	铁路	5	44.45	41.19%	包含续建和新改建铁路项目
2	公路	35	28.50	26.41%	包含高速公路、国省道、县乡道等 3 类项目
2.1	高速公路	1	1.10	1.02%	梅州西环高速城北停车区
2.2	国省道干线	4	5.78	5.35%	包含 G205、G206、S333 改建及养护项目
2.3	县乡道及重要联系道路	30	21.63	20.04%	包含产业路、旅游路、县道升级、农村路等
3	枢纽站场	2	25.87	23.97%	包含梅州站综合枢纽及物流园项目
4	机场	1	1.00	0.93%	梅县机场迁建
5	港口及航道	1	5.05	4.68%	梅江河航道扩能升级
6	支持保障系统	2	3.04	2.82%	包含智慧交通基础设施及低空经济基地项目
总计		46	107.92	100.00%	

8. 保障措施

8.1 政策法规保障

强化法治思维，为交通运输高质量发展提供坚实的制度环境。全面贯彻落实国家、省、市关于综合交通运输发展的法律法规与方针政策，确保规划实施与“百千万工程”、苏区振兴等宏观战略紧密衔接。结合梅江区实际，研究出台涵盖土地综合开发、投融资模式创新、低空经济新业态规范管理等方面的配套支持政策。持续深化交通运输领域“放管服”改革，优化营商环境，激发市场主体活力。全面加强交通运输综合行政执法队伍建设，规范执法行为，严厉打击各类违法违规经营活动，全力维护公平竞争、安全有序的交通市场环境。

8.2 组织保障

建立健全“政府主导、部门联动、社会参与”的综合交通运输发展协调机制。成立由区政府主要领导牵头的综合交通运输发展领导小组，统筹协调重大项目建设与跨区域交通衔接。明确区交通运输、发改、财政、自然资源等部门职责分工，压实责任，形成齐抓共管的强大合力。积极融入粤港澳大湾区建设，主动对接省、市重大交通战略，深化与周边县（区）的基础设施互联互通，共同提升枢纽辐射能级。同时，广泛引入专家智库和公众参与机制，加强项目前期论证，切实提升重大交通项目规划与决策的科学化、民主化水平。

8.3 资金保障

建立健全多元化、可持续的交通投融资机制。积极抢抓苏区振兴、交通强国试点等政策机遇，最大力度争取中央预算内投资、车购税补助及省级专项债券支持，充分发挥政策性开发性金融工具的低成本资金导向作用。深化交通投融资体制改革，大力推广“TOD”（以公共交通为导向的开发）和“交通+土地”综合开发模式，利用交通基础设施带动沿线土地增值，并反哺交通建设。拓宽社会资本参与渠道，鼓励通过特许经营、股权合作等方式吸引社会资本投资交通项目。严格落实项目全生命周期预算和绩效管理，严禁挤占挪用，确保建设资金投入产出效益最大化。

8.4 要素保障

统筹倾斜土地、人才与技术等核心发展要素，全力保障重大交通项目落地。将综合交通重点项目优先纳入区级重点项目库和国土空间总体规划，优先保障项目建设用地、用林等指标。优化资源要素审批流程，开辟重大项目前期审批“绿色通道”，妥善做好征地拆迁与群众安置工作，维护社会大局稳定。实施“人才强交”战略，加紧引进和定向培养懂规划、精管理、善运营的高层次复合型人才，充实基层交通执法与养护队伍。加大科技创新应用力度，全面推广BIM、物联网、大数据等新技术，推动基础设施向数字化、智能化加速转型。

8.5 资源环境保障

坚决贯彻生态文明思想，将绿色低碳理念贯穿于综合交通规划、设计、建设、运营和养护的全生命周期。严格落实生态保护

红线、环境质量底线和资源利用上线要求，严把交通项目环境准入关，依法执行环境影响评价制度，最大限度避让生态敏感区和水源保护区。大力优化交通能源结构，加快新能源和清洁能源运输装备在公交、物流等领域的推广应用，完善配套充换电基础设施网络。推行绿色施工工艺与废旧建材循环利用，严格控制交通项目建设和运营期间的扬尘、噪声与碳排放，实现交通运输发展与生态环境保护的和谐共生。

8.6 风险防控保障

统筹高质量发展与高水平安全，牢牢守住交通运输安全生产和防范化解重大风险的底线。建立健全重大交通项目社会稳定、生态环境、工程技术等综合风险评估与预警机制，做到风险源头识别与前置化解。严格工程建设质量与安全全过程监管，落实参建各方主体责任，坚决杜绝重特大质量安全事故发生。完善交通突发事件应急预案体系，加强应急救援队伍建设与物资装备储备，提升应对极端天气、自然灾害及突发公共事件的保通保畅能力。同时，强化项目财务监督与债务风险管控，坚决遏制地方政府隐性债务增量，确保资金链条安全稳健。

8.7 监督评估保障

完善规划实施的动态监测与长效闭环管理机制，确保既定目标任务如期完成。建立健全规划实施年度监测、中期评估和期末总结制度，依托大数据等信息化手段，对重大项目推进、核心指标完成情况进行动态跟踪。注重评估结果的应用，建立规划动态调整机制，根据宏观环境变化和梅江区实际发展诉求，按法定程

序适时对规划内容及项目库进行优化微调。积极引入第三方专业机构开展独立评估，提升监督评价的客观性与公信力。全面推行政务公开，畅通公众参与和监督举报渠道，主动接受社会各界对规划实施全过程的监督，确保规划落地见效。

梅江区综合交通运输体系“十五五”规划重点项目表

序号	项目名称	建设性质	规划技术等级 (单/双线、客/货、设计速度)	建设规模 (建设里程/占地面积)	开工年限	完工年限	项目总投资 (亿元)	“十五五” 规划投资 (亿元)	备注
五、高速公路项目							1.10	1.10	
1	梅州西环高速城北停车区	新建	高速公路停车区	停车区配套设施、出入口及连接线	2026	2030	1.10	1.10	
六、国省道干线项目							7.43	5.78	
1	国道G205线梅县金盘桥至宪梓中学段改线工程	改建	一级	梅江区境内7.70公里	2029	2031	5.06	3.41	
2	国道G206线梅江区寨中至梅县区浒岭段改建工程	改建	一级	梅江区境内1.70公里	2027	2030	1.53	1.53	
3	省道S333线梅江区龙坑加油站至客天下路口段改建工程	改建	一级	5.20公里	2026	2027	0.56	0.56	
4	省道S333线梅县银江隧道至梅江龙坑段路面预防养护及功能性修复养护工程	路面改造	二级	19.0公里	2026	2028	0.28	0.28	
七、县（乡）道及重要联系道路							22.01	21.63	
（一）产业路项目							14.38	14.38	
1	梅江区龙坑至莆田道路建设工程	新建	一级/三级	3.5公里	2027	2029	2.14	2.14	
2	梅江区西阳镇S223双黄至S333莆田连接线工程	新建	一级	1.938公里	2027	2029	2.67	2.67	
3	梅江区西阳镇S333线东升至龙岗改线工程	改建	一级/三级	9.167公里	2027	2029	5.80	5.80	
4	广东梅州经济开发区北区道路建设工程	新建	二级	2.93公里	2027	2029	0.55	0.55	
5	梅江区珠宝产业园G206国道至小密水库道路建设工程	新建	二级	1.843公里	2027	2029	1.23	1.23	
6	梅江区国道G206线至三村连接线工程	新建	二级	2.75公里	2028	2030	1.84	1.84	
7	梅江区现代农业产业园公路建设工程	新建/改建	三级	6.329公里	2026	2027	0.15	0.15	

梅江区综合交通运输体系“十五五”规划重点项目表

序号	项目名称	建设性质	规划技术等级 (单/双线、客/货、设计速度)	建设规模 (建设里程/占地面积)	开工年限	完工年限	项目总投资 (亿元)	“十五五” 规划投资 (亿元)	备注
	(二) 交旅融合“旅游路”项目			64.276			2.05	2.05	
1	梅江区清凉山郊野公园旅游公路提升改造工程	改建	三级	24.191公里	2026	2028	0.95	0.95	
2	梅江区泮坑-小密风景区旅游公路提升改造工程	改建	三级	12.35公里	2028	2029	0.33	0.33	
3	梅江区百岁山郊野公园旅游公路提升改造工程	改建	三级	12.835公里	2028	2029	0.34	0.34	
4	梅江区爱丽丝庄园(樱花谷)景区周边旅游公路提升改造工程	改建	三级	11.70公里	2029	2030	0.31	0.31	
5	梅江区圣山路-高观音风景区旅游公路提升改造工程	改建	三级	3.20公里	2027	2029	0.13	0.13	
	(三) 县道升级改造项目			123.258			3.70	3.32	
1	梅江区县道X950新田至县界公路改造工程	改建	三级/四级	4.308公里	2026	2027	0.05	0.05	
2	梅江区县道X867鲤溪-双黄(K0+000-K12+718)公路改造工程	改建	三级	12.718公里	2026	2030	1.08	1.08	
3	梅江区县道X871(K1+847-K16+301)金丰村至S223段公路改造工程	改建	三级	14.454公里	2026	2030	0.58	0.58	
4	梅江区县道X963(K0+000-K13+189)黄坑-青梅园段公路改造工程	改建	三级	9.753公里	2026	2030	0.39	0.39	
5	梅江区西阳镇县道X873线K8+944-K30+856段公路改造工程	续建	三级	21.426公里	2024	2026	0.25	0.05	在建项目
6	梅江区县道X963线K13+189-K14+655段公路改造工程	续建	三级	1.466公里	2025	2026	0.18	0.09	在建项目
7	梅江区县道X014丙村至西阳公路改造工程	续建	三级/四级	4.926公里	2025	2026	0.06	0.04	在建项目
8	梅江区城北镇县道X018线杨文至玉水公路改造工程	续建	三级	18.871公里	2025	2026	0.19	0.12	在建项目
9	梅江区县道X963东山至周塘(K14+655-K18+569)公路改造工程	改建	三级	3.914公里	2026	2027	0.08	0.08	
10	梅江区县道X779线秀竹至长沙(K0+000-K23+080段)公路改造工程	改建	三级	23.08公里	2026	2027	0.61	0.61	
11	梅江区西阳镇县道X873鲤溪至坪坑公路改造工程	改建	三级/四级	8.342公里	2026	2027	0.23	0.23	

