

# 兴宁市综合交通运输体系中长期发展规划 (2020—2035年)

2023年9月



# 目 录

前 言 .....	5
一、发展基础 .....	6
(一) 发展成就。 .....	6
(二) 存在问题。 .....	9
二、发展要求 .....	11
(一) 形势要求。 .....	11
(二) 需求预测。 .....	15
三、总体要求 .....	15
(一) 指导思想。 .....	15
(二) 发展原则。 .....	16
(三) 规划目标。 .....	17
四、综合交通网络布局规划方案 .....	19
(一) 综合交通网络布局。 .....	19
(二) 公路发展规划。 .....	20
(三) 铁路发展规划。 .....	25
(四) 民航发展规划。 .....	25
五、综合客货运系统规划方案 .....	27
(一) 客运发展规划。 .....	27
(二) 货运发展规划。 .....	30
六、现代交通运输发展策略 .....	31
(一) 智能交通发展策略。 .....	31

(二) 绿色交通发展策略。 .....	32
(三) 完善现代交通治理。 .....	33
<b>七、社会稳定风险分析 .....</b>	<b>34</b>
(一) 决策、审批流程风险。 .....	34
(二) 能否有效满足社会需求的风险。 .....	34
(三) 规划拟建项目征地拆迁的风险。 .....	34
(四) 环境遭破坏的风险。 .....	35
(五) 社会舆论导向的风险。 .....	35
<b>八、保障措施 .....</b>	<b>36</b>
(一) 加强规划实施管理，确保规划的顺利实施。 ....	36
(二) 加强投融资体制改革，保障交通建设资金。 ....	36
(三) 推进四好农村路建设，支撑乡村振兴发展。 ....	37
(四) 构建资源节约型、环境友好型交通。 .....	37
(五) 加强信息化管理，提升公路服务水平。 .....	37
<b>附件 兴宁市综合交通运输规划建设项目的表 .....</b>	<b>39</b>

# 前 言

为贯彻落实《交通强国建设纲要》《广东省综合立体交通网规划纲要》，加快构建兴宁市现代化综合交通运输体系，打造内联外通高效便捷的流通体系，促进城乡一体化协调发展，更好发挥交通对经济社会发展的引领和支撑作用，我市组织开展了《兴宁市综合交通运输体系中长期发展规划》，规划期限为 2020—2035 年。

规划到 2035 年，我市总体建成畅通安全、开放便捷、优质高效、绿色智能的现代化综合交通运输体系，综合交通网络布局完善、结构合理、衔接顺畅，交通基础设施水平、公众出行服务水平、现代物流发展水平明显提升，“六纵十一横十二节点”的综合交通网络全面建成，实现从兴宁市出发的“1233”交通圈，为把我市建设成为赣闽粤原中央苏区对接融入粤港澳大湾区振兴发展先行区、赣闽粤原中央苏区对接融入粤港澳大湾区的梅州副中心城市提供坚实支撑。

《兴宁市综合交通运输体系中长期发展规划（2020—2035 年）》将作为我市推进公路、铁路、民航、客货运枢纽（站场）等交通基础设施建设审批的主要依据，也是推进交通运输行业持续健康发展、巩固和完善全面建成小康社会成果的重要政策文件。

## 一、发展基础

### （一）发展成就。

兴宁市由梅州市代管，位于梅州市西北部，东连梅县，南邻丰顺，西接五华和河源龙川，北毗江西寻乌。下辖兴田、福兴、宁新 3 个街道以及宁中、永和、径南、水口、新圩、坭陂、刁坊、新陂、叶塘、大坪、罗岗、罗浮、石马、合水、龙田、黄陂、黄槐 17 个镇，共 36 个居委会和 455 个村委会，总面积 2104.85 平方千米。2020 年户籍人口 116.35 万人。

“十三五”期间，我市以打造现代综合交通运输体系为主题，以促进交通运输高质量发展为主线，紧抓公路、铁路两张网和客货运枢纽站场建设，以提能力、优结构、强衔接、促民生为主导，累计投入交通建设资金 35 亿元，公路、铁路重大项目建设成效显著，综合交通网络布局不断完善，运输服务能力和品质持续提升，有力支撑我市打造“一城一廊一带”发展新格局。

#### 1. 铁路建设取得新突破。

2019 年 10 月 11 日梅汕高铁开通运营，梅州市正式融入全国高铁网络，实现了梅州苏区人民盼望已久的“高铁梦”，也拉近了兴宁与潮汕平原、珠三角地区的时空距离。2019 年 12 月 15 日，梅龙高铁在兴宁市径南镇黄坑村率先动工，实现了兴宁高铁从规划蓝图到落地兑现的质变，兴宁人民高铁出行的“朋友圈”越来越大，兴宁市打造梅州市融入粤港澳大湾区先行示范区的优势更加凸显。

## 2. 公路发展进入新阶段。

2020 年底，全市公路通车总里程 3049 公里、面积密度为 145 公里/百平方公里，较梅州市面积密度高 11%。其中，高速公路里程约 114 公里、面积密度为 5.41 公里/百平方公里，比梅州市平均水平高 21%。

高速公路骨架加速完善。我市主动思考、提前谋划，规划布局全市高速公路网络。“十三五”期间，全市全力支持兴华高速项目施工建设，该项目于 2017 年 9 月建成通车，较原工期提早 3 个月。“十三五”期末，除兴宁至寻乌高速和梅河韶高速兴宁段外，其余高速路线均已建成通车，全市高速公路网络骨架已初显雏形。此外，加快了高速公路出入口联络线规划建设，建成东环大道（梅河高速兴宁东出口）、省道 S225 线至济广高速叶塘互通口公路等工程，推进实施河惠莞高速公路麻布岗互通出口至罗浮连接线公路等项目。

国省干线支撑引领加强。2013 年，国家发展改革委印发了《国家公路网规划（2013 年—2030 年）》的通知。与 2015 年（规划调整前）相比，“十三五”末兴宁市境内新增普通国道 G355（福州—巴马线），新增普通国道里程 14 公里。“十三五”期间省交通运输厅先后印发了《广东省普通省道网规划（2016 年—2030 年）》和《广东省普通省道线位规划》，根据规划，我市境内普通省道由 2015 年 4 条、193 公里提升至 2020 年 7 条、387 公里，新增线路有省道 S223 线、省道 S228 线、省道 S239 线、省道 S333

线和省道 S339 线（另境内省道 S120 线调整为国道 G355 线），新增里程 195 公里、新增比例约 101%。调整后，普通国省道 5 公里覆盖行政村新增 66 个、新增人口 8.34 万人，覆盖行政村比例上升至 97.14%、覆盖人数上升至 98.26%。普通国省道覆盖深度、广度明显提升，对经济社会发展支撑作用明显加强。

农村公路规划建设升级提质。“十三五”期间，全市以“四好农村路”建设为重点，编制完成《兴宁市乡村振兴农村公路发展规划（2018—2022 年）》，该规划为我市“四好农村路”建设奠定基础，也为普通县道提质发展明确方向。“十三五”时期共完成 831 公里新农村公路硬底化项目，1745 公里县乡道生命防护工程，151 公里窄路基路面扩宽改造工程，12 座危桥改造项目。2019 年我市获得“四好农村路”省级示范县（省交通运输厅、农业农村厅和扶贫开发办公室联合发布）荣誉称号。

### 3. 运输服务迈上新台阶。

公共交通品质稳步提升。“十三五”期间，全市以公交车辆升级为重点，积极争取新能源公交中央资金补助。“十三五”期间新购置新能源公交汽车 290 辆，新增路线 12 条，至 2020 年，全市 100% 公交车实现全面新能源化。

农村客运有序推进。“十三五”期间，全市新建成候车亭 15 个、新增农村客运车辆 18 台、新开设农村客运班线 8 条、新增 47 个行政村通客车，至“十三五”末全市符合通班车条件的行政村 100% 通客车。



#### 4. 行业管理取得新成效。

交通执法稳步推进。全市依法规范运输市场秩序、维护路产路权，重点加强“两客一危”、非法运输和超载超限工作，“十三五”期间共出动执法车辆 6778 辆次、执法人员 40047 人次、检查车辆 7376 辆次、查处违法案件 3174 宗。此外，市交通运输局积极协调配合相关主管部门开展了“非法运输成品油”“涉烟打假打私”“校车安全”“危险货物运输”“创文创卫”“扫黑除恶”等系列整治行动，支撑和保障经济社会的有序发展。

安全生产有序开展。坚持“以人民为中心”，弘扬“生命至上、安全第一”的发展思想，认真履行交通安全管理职责，贯彻落实安全生产法规和规定，严格执行安全生产管理制度，“十三五”期间全市安全生产有序平稳。

#### （二）存在问题。

我市综合交通网络初具雏形，但是综合交通发展水平与交通强国发展目标、与人民对美好生活的向往还存在一定的差距，主要存在以下几个问题：

##### 1. 综合交通网络仍需进一步完善。

目前，我市高速铁路和航空运输仍处空白，高速公路处于成网阶段，市内干线网络服务水平相对较低，农村基础网络普惠广度和覆盖深度不足。

公路发展不平衡、不充分。在公路规模方面，南部和西部地区公路网比较发达，东部和北部地区公路比较少；在公路技术等

级方面，国省干线中二级及以上公路主要分布在城区以南地区，北部地区以四级公路为主；在公路布局方面，受地形影响，公路以纵向分布为主，东西横向联系不足（尤其是北部地区）；在公路技术等级结构上，总体技术水平较低，四级及以下公路占比80.1%。

重建轻养，重增量、轻存量等问题较为普遍，公路交通保畅通能力不足，路网整体运行效率不高。客货运枢纽和站场总体匮乏，建设进度滞后，站场衔接不畅、换乘不便，农村交通出行条件有待提升。

## 2. 运输服务品质效率有待进一步提升。

我市运输一体化水平和便利化程度有待提高，运输方式间换乘不够便利，信息服务仍未实现共享；交通公共服务均等化水平仍待提高巩固，农村地区公路等级低、安全可靠性能差；公路货运仍然承担全社会绝大部分运输任务。市域货运物流基础设施网络仍有待完善，货运站场和物流园区总体匮乏，规模偏小，农村地区物流发展相对滞后，市、镇（街道）村三级物流网络仍有待建立。

## 3. 行业发展要素保障有待进一步加强。

交通运输行业发展资金供需矛盾突出，需进一步创新基础设施投融资模式，加大财政投资和补助力度，并制定和完善吸引社会资本投入的相关政策；公路管养技术人员少，配套资金投入不足，机械化程度低。此外，交通行业信息化水平仍有待提高，交

通出行指引信息、客运信息和物流信息管理仍有待提高；区域内智能交通发展尚处于起步阶段，绿色交通基础仍较薄弱，节能减排法规制度与标准规范体系尚未健全。

## 二、发展要求

### （一）形势要求。

“十四五”时期是我国全面建成小康社会、实现第一个百年奋斗目标的决胜阶段，广东省率先全面建成小康社会，迈上率先基本实现社会主义现代化的新征程。与此同时，国内经济步入新常态，全省经济社会发展面临进一步深度调整和转型攻坚，对我市综合交通运输发展和公路交通发展也提出了新要求。

#### 1. 经济社会发展新形势对综合交通发展提出新使命。

2020年是全面建成小康社会、实现第一个百年目标的一年。“十四五”是开启全面建设社会主义现代化国家新征程，向第二个百年奋斗目标迈进的第一个五年。一方面，经济发展迈入新阶段，社会主要矛盾已转化为人民日益增长的美好生活需要和不平衡不充分的发展之间的矛盾，人民群众对运输多样化、高品质、高效率提出更多更高的要求；另一方面我市人均GDP与全国平均水平有较大的差距、仍处于发展初级阶段，“十四五”以及未来一段时间交通需求将保持持续增长态势，交通基础设施也将保持一定规模增长，完善基础设施网络、提质运输服务水平仍为主调。

## 2. 国土空间规划新政策对综合交通建设带来新契机。

2019年5月，国务院新闻办公室发布了《关于建立国土空间规划体系并监督实施的若干意见》（以下简称《若干意见》）。《若干意见》指出国土空间规划体系将主体功能区规划、土地利用规划、城乡规划等空间规划融合为统一的国土空间规划，实现“多规合一”，强化国土空间规划对专项规划的指导约束作用，是党中央、国务院作出的重大部署。

国土空间规划明确了各专项规划和国土空间规划的衔接内容和衔接要求。但在当前不同层次的空间规划体系中对于空间结构起到重要调控作用的综合交通骨架，并没有引起足够的重视。我市应紧抓国土空间规划的契机，做好综合交通运输体系发展规划，发挥交通网络骨架调控作用，优化交通设施布局，保障交通设施用地，为未来交通发展做好空间预留。

## 3. 交通强国建设对综合交通工作提出新任务。

党的十九大立足新时代新征程，提出了实施乡村振兴战略、建设“交通强国”的重大决策部署，为交通运输高质量发展提供了根本遵循。《交通强国建设纲要》明确提出：围绕“一个总目标”，建设“人民满意、保障有力、世界前列”的交通强国；分“两个阶段”实施，即到2035年基本建成交通强国，到本世纪中叶全面建成交通强国；实现“三个转变”，即交通发展由追求速度规模向更加注重质量效益转变，由各种交通方式相对独立发展向更加注重一体化融合发展转变，由依靠传统要素驱动向更加

注重创新驱动转变；打造“四个一流”，即打造一流的设施、一流的技术、一流的管理、一流的服务；构建“五个价值取向”，即构建安全、便捷、高效、绿色、经济的现代化综合交通体系。在交通强国发展战略下，我市建设人民满意的综合交通运输体系要统筹存量和增量、统筹传统与新型交通发展、统筹发展与安全相互关系。

#### 4. 省委省政府重大部署对综合交通工作指明新方向。

2019年2月国务院印发《粤港澳大湾区发展规划纲要》，提出要加强基础设施建设，畅通对外联系通道，提升内部联通水平，推动形成布局合理、功能完善、衔接顺畅、运作高效的基础设施网络，为粤港澳大湾区经济社会发展提供有力支撑；2019年8月9日中共中央、国务院印发了《关于支持深圳建设中国特色社会主义先行示范区的意见》，提出到本世纪中叶，深圳以更加昂扬的姿态屹立于世界先进城市之林，成为竞争力、创新力、影响力卓著的全球标杆城市。2022年9月，《支持梅州对接融入粤港澳大湾区加快振兴发展总体方案》获国家批复实施；2023年4月，梅州市印发了《梅州市对接融入粤港澳大湾区加快振兴发展实施方案》，建设赣闽粤原中央苏区对接融入粤港澳大湾区振兴发展先行区成为梅州市战略发展定位。粤港澳大湾区的发展和深圳社会主义先行示范区的建设要求我市应紧跟时代发展步伐，主动融入大湾区，接受大湾区产业转移。主动融入大湾区发展，首要任务就是加快构建综合交通运输体系，通过梅龙高铁接赣深、

广河等高速铁路，融入粤港澳大湾区铁路网络。同时，综合交通的发展将有利于落实“一核一带一区”的区域发展格局和省委“1310”具体部署，有利于我市夯实“赣闽粤原中央苏区对接融入粤港澳大湾区振兴发展先行区”“赣闽粤原中央苏区对接融入粤港澳大湾区的梅州副中心城市”发展基础。

#### 5. 梅州市发展新格局对综合交通工作明确新重点。

近年来，梅州市委、市政府立足“一区两城”战略定位，聚力抓好“五个突出”，加快建设苏区融湾先行区，打造赣闽粤原中央苏区对接融入粤港澳大湾区的门户城市和粤北地区区域性中心城市，推动苏区与湾区联动发展、合作共赢。构建“一区两城”梅州发展定位，关键要强化基础支撑“硬实力”，加快现代基础设施体系建设。在“一区两城”“融湾入海”建设过程中，要统筹考虑交通建设与园区、新区建设，与交通基础的互联互通，促进产城联动、产城融合。因此，我市作为梅州市区域副中心应该加快构建快速综合交通体系，做好与梅州市其它地区的交通衔接。

根据国家、省、梅州市相关政策和工作部署，我市综合交通运输体系发展规划应着眼于长远，积极响应国家、省和梅州市提出的经济社会发展目标，加快推进交通运输转型升级，推进区域交通一体化协调发展，充分发挥我市作为梅州市融入粤港澳大湾区先行地示范区、赣闽粤原中央苏区对接融入粤港澳大湾区的梅州副中心城市的规划定位，全面推进公路、铁路、航空等基础设

施建设和运输服务协调发展，加强县乡村道建设、管理和养护，全面提升市域综合交通网络基础设施水平和综合运输服务水平。

## （二）需求预测。

根据我市“十二五”“十三五”客货运输量增长情况及国家、省、梅州市国民经济和社会发展“十四五”规划、2035年远景目标等发展趋势，规划预测2035年我市客运周转量约为65000万人公里，货运周转约为530000万吨公里。

表1 兴宁市主要运输生产指标预测

指标	单位	2019年	2035年 预测值	2019—2035年 年均增长率
客运周转量	万人公里	51900	64767	1.39%
货运周转量	万吨公里	392000	526887	1.87%

备注：1、2014年以后，兴宁市统计年鉴不再公布兴宁市客运量和货运量，报告未对客运量和货运量进行预测；2、2020年由于疫情影响，数据较为异常，暂未纳入。

## 三、总体要求

### （一）指导思想。

坚持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精神，认真落实省委十三届二次全会精神、省委书记黄坤明来梅调研指示要求、梅州市委八届五次、六次全会和兴宁市委十四届三次全会工作部署，深入推进苏区振兴、融湾发展“两

大战略”，践行“创新、协调、绿色、开放、共享”五大发展理念，围绕省“四个坚持、三个支撑、两个走在前列”和“两个一百年”的奋斗目标，贯彻落实“交通强国建设”战略目标，全面落实粤东西北和原中央苏区两大振兴政策，深入推进“三大抓手”，坚守“两条底线”，优化经济结构，统筹城乡发展，加强生态保护，改善重点民生，全面提升经济社会发展的质量和效益，更加注重质量效益、一体化融合、创新驱动，打造一流设施、技术、管理、服务，推动交通高质量发展，构建便捷顺畅、经济高效、绿色集约、智能先进、安全可靠的现代化高质量综合立体交通网，为把我市建设成为赣闽粤原中央苏区对接融入粤港澳大湾区振兴发展先行区、赣闽粤原中央苏区对接融入粤港澳大湾区的梅州副中心城市提供更有力的支撑和保障。

## （二）发展原则。

按照国家、省、梅州市关于加快推进综合交通运输体系发展的有关工作部署和要求，为做好我市综合交通运输体系发展规划，应坚持以下原则：

适度超前，引领发展。深刻领会交通运输当好发展“先行官”的内涵和要求，坚持发展是第一要务，继续保持交通基础设施和运输服务能力适度超前配置，切实发挥交通运输对经济增长的稳定和促进作用，引领区域和城乡加快发展。

深化改革，创新发展。把握综合改革试点机遇和“万众创新”政策环境，坚持改革引领，创新驱动，全面推进体制改革、理念



创新、制度创新、科技创新和管理创新，使创新贯穿交通运输发展全过程，破解发展难题，增强发展动力。

统筹协调，开放发展。体现统筹协调、开放包容理念，统筹运输方式协调发展；统筹对外通道、内部网络、枢纽节点同步发展，推进区际、城际、城乡交通均衡发展，加强沿海对外开放与内陆深入拓展协同推进，实现交通运输行业开放发展。

提质增效，转型发展。大力推进交通运输行业提质增效和转型升级，提升交通运输供给能力、服务品质，推动综合交通运输服务效能的最大化。引导交通运输进一步贴近人民群众需求，全面挖掘和释放行业潜能，不断拓宽服务内涵。

补齐短板，共享发展。坚持发展为了人民、发展依靠人民、发展成果由人民共享，以促进民生改善为出发点和落脚点，补齐交通运输短板，推进交通基本公共服务均等化，深入推进交通运输精准扶贫，使交通运输发展成果更多更公平地惠及人民群众，支撑贫困落后地区同步实现小康。

绿色安全，永续发展。转变行业粗放型增长方式，树立绿色发展理念，切实推进资源节约和环境友好型的低碳绿色交通运输系统建设；筑牢“安全第一”思想，切实加强安全监管、预防预警和应急处置体系建设，提高交通运输系统的可持续发展能力。

### （三）规划目标。

#### 1. 总体目标。

到 2035 年，我市总体建成畅通安全、开放便捷、优质高效、

绿色智能的现代化综合交通运输体系，综合立体交通网络布局完善、结构合理、衔接顺畅，交通基础设施水平、公众出行服务水平、现代物流发展水平明显提升，“六纵十一横十二节点”的综合立体交通网络全面建成，实现从我市出发的“1233”交通圈，打造梅州副中心城市区位优势，为梅州市融入粤港澳大湾区的先行地示范区、赣闽粤原中央苏区对接融入粤港澳大湾区提供更有力的支撑和保障。

备注：从兴宁市出发的“1233”交通圈，是指兴宁市连通梅州市区的“1小时经济圈”、融入珠江三角洲的“2小时经济圈”、3小时到达海西地区主要城市的时空圈和所有乡镇实现30分钟上高速的生活圈。

## 2. 具体目标。

交通运输网络通畅水平更高。“一纵两横”铁路干线全面建成，公路通车总里程达到4247公里。其中：高速公路总里程208公里、国道60公里、省道387公里、县道434公里、乡村公路约3158公里。国省道全面通达乡镇，县乡公路全面覆盖农村地区。

城乡居民出行服务更加便捷。“四好农村路”全面建成，建制村全面实现通班车，100人以上自然村路面全面实现通硬底化路，城乡道路客运车辆公交化比率达60%以上。公交服务质量乘客满意度达85%或以上。

交通运输运行更加智能环保。交通基础设施智能感知覆盖率达70%；县城公交、出租车以及两客一危车等重点营业性运输装

备卫星定位动态监控覆盖率达 100%；公路客运站联网售票开通率达 100%。

行业治理交通安全成效显著。全市安全监管和应急保障能力显著提高，安全水平明显提高。

## 四、综合交通网络布局规划方案

### （一）综合交通网络布局。

#### 1. 综合交通主通道。

我市综合交通主通道由“两纵三横”5 通道组成。其中纵向通道分别是：济广高速+S225+S228 通道、兴宁至寻乌高速+S226+S223+兴汕铁路通道；横向通道分别是：梅河韶高速+S333 北部横向通道、G205+长深高速+梅龙高铁中部综合通道、畲华高速+G355+S223 南部横向通道。

#### 2. 综合交通网络布局。

我市综合交通网络布局由公路网、铁路网和综合客货运枢纽站场等组成。按照综合交通运输网络的布局原则，统筹不同层面运输需求，进一步完善综合立体交通网络结构，提升网络整体利用效率，总体上构成“六纵十一横十二节点”的布局。其中：铁路 3 条（一纵两横），干线公路通道 14 条（五纵九横），客运枢纽 9 个，货运枢纽 3 个。

各主要通道和节点的构成如下：

六纵：S226+G355+G206 纵一通道、济广高速纵二通道、兴

宁至寻乌高速+汕昆高速纵三通道、S225+S228纵四通道、S239纵五通道、江西赣州经兴宁至汕尾铁路纵六通道。

十一横：梅河韶高速北部通道、S333北部通道、S339+S239北部通道、S228中部通道、G205中部通道、广梅汕铁路中部通道、梅龙高铁中部通道、长深高速中部通道、S223南部通道、畲华高速南部通道、G355+S228南部通道。

十二节点：兴宁南站汽车站、兴宁新城客运站、水口镇汽车站、坭陂镇汽车站、兴宁汽车总站、合水镇汽车站、罗岗镇汽车站、黄陂镇汽车站、罗浮镇汽车站、兴宁综合物流园、兴宁西货运站、叶塘镇物流园[东莞石碣(兴宁)产业转移公园园南区]内]。

## (二) 公路发展规划。

### 1. 干线公路网。

根据兴宁市高速公路、普通国省道和县道网规划布局，以及各干线公路的走向和承担的交通功能，规划将兴宁市干线公路总体布局方案确定为“五纵九横”，总里程约656公里。

表2 兴宁市干线公路布局方案表

结构	功能定位	组成路段
纵一	加强市域西北部与中南部的联系	S226、G355、G206
纵二	加强市域东北部与中部的联系	济广高速
纵三	加强市域西北部与中南部的联系	兴宁至寻乌高速、汕昆高速
纵四	加强市域东北部与中南部的联系	S225、S228
纵五	加强市域中部纵向联系	S239

结构	功能定位	组成路段
横一	北部高速公路通道	梅河韶高速
横二	加强北部乡镇的交通联系	S333
横三	加强北部乡镇的交通联系	S339、S239
横四	加强中部乡镇的交通联系	S228
横五	兴宁市中部对外快速通道	G205
横六	兴宁市中部对外高速通道	长深高速
横七	加强南部地区交通联系	S223
横八	兴宁市对外高速通道	畲华高速
横九	加强南部地区交通联系	G355、S228

### (1) 高速公路。

根据国家公路网规划、省高速公路网规划和梅州市综合交通运输体系发展规划，结合我市未来的发展布局了济广高速公路、长深高速、汕昆高速、畲华高速、兴宁至寻乌高速和梅河韶高速，总里程约 208.4 公里。上述高速公路主要承载地区过境和对外交通功能，在我市综合交通网络中，承担着市域内纵向和横向快速通道功能，也是我市与梅州市区之间的快速通道。

规划的兴宁至寻乌高速，沿线经过永和镇、宁中镇、龙田镇、合水镇、黄陂镇、罗岗镇、罗浮镇，主要功能定位是加强了我市西北部地区与中南部地区的交通联系，构建了梅兴华丰产业集聚带北上江西的快速联系通道和促进潮汕地区北上开拓腹地，路线

总长约 65.46 公里。

规划的梅河韶高速，沿线经过罗岗镇和黄陂镇，主要功能定位是加强兴宁市北部乡镇之间以及与梅州市区之间的交通联系，同时承载梅州市与河源市、江西省交通联系，路线总长约 29.01 公里。

## （2）普通国省道。

根据国家公路网线位规划（粤境段）、广东省普通省道网规划，我市普通国道规划路线共 3 条（G205、G206、G355），里程 59.91 公里；普通省道规划路线共 7 条（S223、S225、S226、S228、S239、S333、S339），里程 387.40 公里。

## 2. “四好农村路”规划。

按照“建好、管好、护好、运营好”的要求，全面推进我市“四好农村路”规划建设。实现市域农村公路由“线”到“网”、由“窄”变“宽”、由“通”向“好”协调发展，服务全市农村地区经济社会发展和群众的便捷出行，为实施乡村振兴战略提供良好的交通运输保障。我市“四好农村路”主要由县道（市域内干线）和乡村公路组成。

### （1）县道网。

我市县道网规划总规模约 434 公里，规划在保留既有县道 8 条（合计约 100 公里，不含已升级为普通省道的路段）的基础上，新升级县道 19 条（含既有县道延长线），新增里程约 334 公里。

表 3 兴宁市县道网规划路线一览表

序号	线路名称	里程（公里）
1	X005 水口-圆湖	23.6
2	X007 岑丰-赤贝	30.5
3	X010 龙罗线	7.1
4	X015 岗汾线	59.8
5	X016 合松线	20.2
6	X033 蓝坑-石马	9.8
7	X037 黄陂-石坑	11.1
8	X043 水口-河东	2.2
9	X046 黄槐-马赤	7.7
10	X048 新陂-叶塘	2.2
11	X841 黄陂-蕉坑	21.4
12	X842 永和-马山	18.8
13	X843 雯兰-李塘	15.1
14	X844 永和-曹田	15.8
15	X845 大二-龙东	12.4
16	X846 宁中-龙田	14.1
17	X847 合水-新桥	22
18	X848 李塘-下庄	14.6
19	X849 蓝布-太湖	6.9

序号	线路名称	里程（公里）
20	X947 瑶石线	16.4
21	X948 大柘-罗浮	47.3
22	X958 三渡桥-小都	11.3
23	X968 新下线	31.3
24	X976 五新线	12.7
合计		434.3

## （2）乡村公路。

我市现状公路等级结构为：高速公路 114 公里（不含规划路线）、普通国道 60 公里、普通省道约 387 公里、县道约 100 公里、乡道约 1829 公里、村道约 559 公里，合计约 3049 公里。

根据我市有关部门和镇政府提出的乡村公路规划建设的建议，同时考虑到新农村公路的逐步推进，经规划分析和预测，乡道的规划里程可达到约 1547 公里（不含升级为县道的里程），村道的规划里程预计可达到约 1611 公里。

### 3. 公路网规划实施效果评价。

到 2035 年，我市公路规划总里程将达到约 4247 公里，其中：高速公路 208 公里、普通国道 60 公里、普通省道 387 公里、县道约 434 公里、乡道约 1547 公里、村道约 1611 公里。

按规划方案实施后，我市高速公路总里程增加约 94 公里，增幅为 82.9%；县道网总规模增加 334 公里，增幅为 334.2%；乡



道网由于有一部分乡道升级为县道，规划里程略有下降，为规划前的 84.6%；村道的规划总里程增加约 1052 公里，增幅为 188.4%。

### （三）铁路发展规划。

梅州市通过构建“三横二纵”的干线铁路网络，以实现东联海峡西岸地区并辐射长三角地区，南接潮汕地区并通过海港走向世界，西通珠江三角洲并沟通港澳地区，北达赣闽并连接中原地区，与高速公路一并形成综合运输大通道。

我市铁路网主要是布局规划一纵两横，分别是江西赣州经兴宁至汕尾铁路，广梅汕铁路和梅龙高铁。其中梅龙高铁起于梅汕客专梅州西站，出站后向西南绕麓湖山县级自然保护区行进，经梅县区南口镇后进入兴宁市境内，途经径南镇、坭陂镇，下穿长深高速公路、上跨汕昆高速公路，于我市西南设兴宁南站，出站后往西南跨越漳龙铁路后进入五华县境内，经转水镇，下穿济广高速公路，于华城镇五口塘设五华站，出站后上跨岐岭河，经岐岭镇进入河源市龙川县境内，经登云镇、附城镇、老隆镇，下穿在建河惠莞高速公路，上跨改建国道 G205，于漳龙铁路北侧跨越东江，之后转向西南并行既有京九铁路引入在建赣深高铁龙川西站。梅龙高铁正线全长 95.604 公里，兴宁境内长约 31 公里，设计速度目标值 350km/h。

### （四）民航发展规划。

#### 1. 梅县新机场迁建有关情况。

梅县机场位于梅州市中心城区，受地理位置和现有规模的影

响，已逐步无法满足梅州市发展需要，在省和梅州市有关规划中，拟对其进行迁建。根据规划，梅县新机场近期飞行区指标为 4C，近期规划跑道长度 2600 米，远期按 3000 米控制，2035 年旅客吞吐量为 92 万人，2050 年旅客吞吐量 307 万人，未来将打造成为服务覆盖粤、闽、赣三省交界地区的粤东北重要支线机场。

## 2. 兴宁市候机楼规划。

空港异地城市候机楼（以下简称“异地候机楼”）是机场航空服务及机场航站楼基本功能向机场周边城市（郊县）的延伸和拓展，基本功能包括机场航站楼除登机前安检以外的全部功能。

异地候机楼最重要的功能是异地值机功能，可以使一部分旅客在进机场之前完成除安检以外的全部手续，大大缩短旅客在机场航站楼内的停留时间，从而达到减缓前方机场航站楼客流压力的目的。通过将机场的航空服务直接前置送到周边城市（县区）的中心，对于扩大机场的有效辐射半径有积极作用。异地候机楼一般可为当地航空乘客提供便捷的机票预定购买及领取登机牌等值机服务；可以为旅客前往机场提供全封闭、一站式的便捷运输服务，为旅客节约去往机场的时间和交通费用；还可以依托与前方机场良好的实时信息连通，提供及时准确的航班信息和咨询服务。

我市城区到梅县机场距离约 51 公里，车程约 50 分钟，到揭阳潮汕机场距离约 120 公里，车程约 1.5 小时，随着我市经济社会快速发展，尤其是旅游业的蓬勃发展，以及人民群众生活水平

的提高，我市选择高端出行的人员呈现快速增长的态势，有必要尽快开通异地候机楼业务。

根据我市交通和区位现状情况，建议异地候机楼应选择设置在交通便捷、空间充足、外观现代的公共建筑内，一般与高级酒店、车站等联合设置。规划我市候机楼选址在兴宁新城客运站（规划）或兴宁南站汽车站（备选），异地候机楼应具备机票预定购买、领取登机牌、异地值机、航班信息咨询、空港快线始发终到等功能，为旅客节约去往机场的时间和交通费用。

空港快线（机场客运专线）一般应点到点运送梅县机场、揭阳潮汕国际机场配套的客运站（或指定的停靠点），中途不设停靠点。空港快线运营车辆应统一标识，统一发班，不得在起讫站点以外上客或运送非民航旅客，其线路和站点一般不得随意进行变更或调整。

## 五、综合客货运系统规划方案

### （一）客运发展规划。

#### 1. 客运枢纽和站场布局。

结合我市城市总体规划、人口分布、交通现状条件和未来高铁站的设置，规划在我市设置客运枢纽和站场 9 处（现状 1 处），其中区域客运枢纽 2 处（兴宁新城客运站、兴宁南站汽车站）、小型客运站 7 处（兴宁汽车总站，水口镇汽车站、坭陂镇汽车站、合水镇汽车站、罗岗镇汽车站、黄陂镇汽车站、罗浮镇汽车站），

其他镇应保证每个镇至少设一个简易站或招呼站（配客点）。

区域客运枢纽位于县城中心城区，主要提供大范围、长距离的省际、区域城市（城市群）间的出行及乘客中转换乘需求的服务，主要包括铁路客运站、重要公路客运站等。小型客运站主要服务于市内各镇（街道）之间的沟通联系，为市域群众提供中短途的客运服务。

表 4 兴宁市客运枢纽站场布局方案

序号	名称	衔接交通方式	规划技术等级	占地面积（平方米）	位置
1	兴宁南站	梅龙高铁	规划	-	坭陂镇、刁坊镇
2	兴宁站	汕梅铁路	已建	-	福兴街道
3	兴宁汽车总站	公路	已建		兴田街道
4	兴宁新城客运站	公路	一级（规划）	67000	福兴街道
5	兴宁南汽车站	公路	一级（规划）		坭陂镇、刁坊镇
6	水口镇汽车站	公路	四级（规划）	6000	水口镇
7	坭陂镇汽车站	公路	四级（规划）	6000	坭陂镇
8	合水镇汽车站	公路	四级（规划）	6000	合水镇
9	罗岗镇汽车站	公路	四级（规划）	5000	罗岗镇
10	黄陂镇汽车站	公路	四级（规划）	6000	黄陂镇

序号	名称	衔接交通方式	规划技术等级	占地面积 (平方米)	位置
11	罗浮镇汽车站	公路	四级 (规划)	6000	罗浮镇

## 2. 提升综合运输服务水平。

以运输需求为导向，注重发挥市场主体的积极性、主动性和创造性，不断提升综合运输服务水平，让人民群众在交通运输发展中有更多获得感。科学安排火车站等枢纽场站的公共交通运力，优化运营时间和发车班次，畅通旅客出行“最先和最后一公里”；鼓励发展公铁等长途旅客联程联运，积极探索行李联程托运服务；加快培育承担综合运输业务的市场主体，支持运输企业通过多种形式联盟发展，推动实现客货运输“一票到底”。

鼓励运输企业积极创新服务理念和手段，适应客运多样化和货运社会化需要。鼓励开展定制班车包车、专线专车等客运服务试点，提供多样化约车服务，支持客运企业发展 O2O（线上虚拟+线下实体）运输等新型服务模式。

## 3. 提高农村运输服务水平。

加快完善农村客运服务，在巩固“三个百分百”的基础上，有序提升农村客运站（亭）等级，采取灵活多样的客运组织形式及安全适用的车型，基本实现 100%建制村通客车；有条件的地区可对城市周边农村客运班线实施公交化改造，试点发展镇村公交。统筹利用农村客运资源，增加农村客运站物流和邮

政服务功能。

## （二）货运发展规划。

### 1. 货运枢纽（物流园区）布局。

货运枢纽选址一般应依托干线公路、铁路，提供物品运输、配送、仓储、流通加工等物流服务，主要承担地区货运的集散服务。综合性物流园一般依托产业基地或重点工业，为工业园区的生产制造型企业提供一体化物流服务。

根据兴宁市产业布局和综合交通网络规划，兴宁市货运枢纽（物流园区）规划为“一主两辅”布局。

表 5 兴宁市货运枢纽（物流园区）布局表

编号	名称	规模 (亩)	位置	功能定位	主导运输 方式
1	兴宁综合物流园	-	福兴街道	铁路货运站 多式联运	铁路、公路
2	兴宁西站货运站	-	福兴街道	铁路货运站 多式联运	铁路
3	叶塘镇物流园	-	叶塘镇	综合性物流园区 通用集散中心	公路

### 2. 提升货运效率和服务水平。

依托广梅汕铁路，开展多式联运示范工程试点，推进多式联运设施建设，完善多式联运枢纽和站场设施。深入推广甩挂运输，促进“互联网+”与甩挂运输的深度融合，将甩挂运输作为货运

物流业转型升级新引擎，建设以甩挂运输、多式联运为核心的互联互通、高效衔接的货运物流服务网络。

提升快件运输水平。优化客运班车小件快运系统，有序推进公路客运班车代运快件试点和快件甩挂运输方式；规范货运和配送车辆，保障配送车辆便利通行，建设城市共同配送体系；鼓励快递龙头企业整合社会配送运力资源，发展以互联网为平台、以新能源汽车为载体的新型城市配送新业态。

## 六、现代交通运输发展策略

### （一）智能交通发展策略。

#### 1. 构建智能交通感知网络。

推广各类智能终端在公路、铁路等交通基础设施网络的布局和应用，加强对交通基础设施风险状况、运行状态的数据采集，全面提升交通领域要素资源在线化率。利用无线射频识别技术（RFID）、二维码、智能卡等技术手段，实现对高附加值货物等运行状况跟踪监测。

#### 2. 推进运输服务智能化。

推广电子不停车收费、公共交通一卡通、移动支付、电子客票和电子检票，提升交通支付智能化水平。加快省级平台与市、县货运枢纽场站、物流园区互联互通和一体化信息化系统监视。

#### 3. 推进交通监管智能化。

推进基于互联网的交通行政许可办理、综合执法、市场监管、

安全应急处置等交通监管新模式向基层延伸。推进公路、铁路、邮政、公共交通等监管系统联网，加快推进交通、公安、环保、质监等部门数据交换和监管联动。

## （二）绿色交通发展策略。

### 1. 推进交通运输节能减排。

强化结构性节能减排，优先发展铁路、城市公共交通等低能耗运输方式，倡导绿色出行。优化交通运输能源消费结构，积极推广应用清洁能源、新能源车辆，完善加气站、充电桩等配套设施建设；大力调整优化车辆运力结构，加快高能耗、高排放的老旧车辆更新淘汰。

### 2. 推进资源节约循环利用。

统筹利用通道、土地资源，合理规划通道上各种运输方式空间布局，提高通道运输集约效应；推行适应节约集约利用土地要求的交通运输工程技术，提高建设用地利用效率；加大资源综合利用和循环利用技术推广力度，鼓励按照“减量化、再利用、资源化”原则选择交通基础设施建设材料和施工工艺，实现材料再生循环利用。

### 3. 加强基础设施生态环境保护。

协调好交通基础设施建设与生态环境保护关系，交通基础设施布局选址应尽可能绕避环境敏感区，对无法绕避的项目，应通过多方案比选确定环境综合最优方案，确保项目建设对生态资源和生态环境影响降至最低。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，推广建设生态型、环境友好型交通基础设施。

### （三）完善现代交通治理。

#### 1. 完善综合交通运输管理体制。

进一步完善综合交通发展体制机制，统筹全市综合交通发展规划和建设协调；落实普通公路建设养护管理的主体责任，推行普通国省道、农村公路建设养护一体化。推进承担行政职能的事业单位改革，将公路行政管理职能归口交通运输部门。按照交通运输部、广东省交通运输厅关于推进交通运输综合改革以及构建“大交通”管理体制的部署，逐步完善我市“大交通”管理体制，推动将公路、铁路、航空、邮政等行业统一归口到交通运输部门管理。

#### 2. 健全交通运输市场运行机制。

加快政府职能转变，全面清理交通运输部门行政审批事项，建立部门权责清单制度，研究公布交通运输市场负面清单，强化交通运输事中事后监管。完善交通运输市场信用体系，逐步建立具有监督、申诉和复核机制的综合考核评价体系，建立健全交通运输市场主体和从业人员“黑名单”制度，实施动态监管。

#### 3. 强化交通运输安全保障能力。

落实安全监管责任，强化安全监管，不断完善交通领域安全生产工作机制与应急体系建设，打造让群众放心的平安交通。落实行业安全生产监管“一岗双责”，严格执行责任追究、“一票否

决”制度；强化企业安全生产主体责任；建立并落实行业安全生产日常检查和定期巡查制度，认真组织开展安全生产专项整治，推进交通安全标准化和事故隐患排查治理建设。完善各运输方式应急预案及应急指挥体系，构建交通运输应急救援网络。

## 七、社会稳定风险分析

根据本规划的特征，并参考以往我市交通基础设施建设项目社会稳定风险评估资料，主要从规划的合法性、合理性、可行性及可控性角度进行综合论证，甄别出本规划最主要的社会稳定风险因素，以及其风险概率（很低、较低、中等、较高、很高）、影响程度（可忽略、较小、中等、较大、严重）和风险程度（微小、较小、一般、较大和严重）。

### （一）决策、审批流程风险。

规划从立项、委托到编制的过程基本符合相关规定要求。该风险因素发生的风险概率为很低，影响程度较小，风险程度较小。

### （二）能否有效满足社会需求的风险分析。

本规划从现状和未来需求方面的分析较为客观，规划的目标和任务较有针对性，可操作性较强。该风险因素发生的风险概率很低，影响程度较小，风险程度较小。

### （三）规划拟建项目征地拆迁的风险。

本规划的规划项目在具体落实到建设实施阶段，各个项目的动工建设必然会占用各种土地，对当地居民，特别是以水田、园

地和林地为主要生活经济来源的农村居民将造成一定的影响，所以补偿安置的方式将直接影响农民今后的生活。未来大量基础设施的开工建设必定会给部分当地居民造成影响。根据以往建设项目的风险评估调查，受访者最担心的是征地拆迁的问题；而对于征地拆迁补偿不满意的处理方式中，通过问卷调查等各种调查方法的结论可知，大部分受访者表示会找相关部门解决，说明大部分群众还是能通过正常的途径来解决问题。

鉴于项目尚处于规划阶段，在本阶段征地拆迁因素发生的风险概率较低，影响程度较小，风险程度较小。

#### （四）环境遭破坏的风险。

根据以往经验，项目的建设不可避免的会对周边的环境产生一定的影响，但只要保护措施落实到位，大部分不利的影响仍然是可以避免的。

鉴于项目尚处于规划阶段，在本阶段生态环境风险因素发生的概率较低，影响程度较小，风险程度较小。

#### （五）社会舆论导向的风险。

本规划不同于具体的建设项目，规划根据省市相关发展战略和政策，地区的城市发展、经济趋势、产业布局等拟定了中长期发展的交通建设项目，拟建项目的具体线位、技术标准等仍处于初步研究阶段。但由于项目一旦确定并进入开工建设阶段就必然会对沿线部分居民的切身利益造成影响，在项目的具体标准未落实前，群众容易受到一些社会上已发生过的同类项目的负面舆论

的影响，而对规划中的拟建项目产生严重抵触情绪。

本规划成果在印发之前已完成社会公示流程，征求社会公众意见，让社会公众了解规划的方案，这可以极大减少社会负面舆论。社会舆论导向的风险在关注的期间偶尔出现或发生，该风险发生的概率为较低，影响程度为较小，风险程度较小。

**综合上述分析，本规划社会稳定风险为低风险。**

## **八、保障措施**

兴宁市综合交通运输体系发展规划将作为我市推进综合交通网络建设和综合运输发展的主要依据。为充分发挥规划的宏观指导作用，保障项目建设决策的科学、合理和协调一致，确保发挥效益，提出以下保障措施：

（一）加强规划实施管理，确保规划的顺利实施。

强化规划的约束性，本规划中的交通基础设施项目纳入国土空间规划，各相关规划做好与本规划的衔接。建立规划项目推进机制，细化任务，明确职责，有序推进实施。重大交通基础设施项目可先期开展相关方案研究。发展改革、自然资源、生态环境等部门做好项目用地、用林等要素支持保障工作。定期开展规划实施评估，加强重点项目监管，建立动态监测评价机制。

（二）加强投融资体制改革，保障交通建设资金。

今后一段时期，兴宁市交通基础设施建设任务繁重，为保证兴宁市综合交通运输体系发展规划顺利实施，要建立和逐步完善县乡村道建设投融资渠道，用足用活国家、省和市相关支持补助

政策，积极拓展新的投融资模式。一是积极争取国家（中央车购税）和省级（燃油税）交通建设补助资金支持；二是积极争取梅州市级财政资金补助，加大县财政的投资补助力度。三是充分发挥资本和市场的作用，大力推广政府和社会资本合作（PPP）模式，创新投融资方式，多渠道筹集县道建设养护资金。

### （三）推进四好农村路建设，支撑乡村振兴发展。

一、认真贯彻落实习近平总书记重要指示精神，推进“四好农村路”建设。一是按照省、市工作部署，抓紧落实全省“四好农村路”建设实施意见，明确各部门各乡镇的责任；二是加大财政资金保障力度，按照科学合理的比例加大建设、养护资金投入；三是全面推进品质工程建设，确保工程质量、工程安全；四是全面推进建制村客运通达工作。

### （四）构建资源节约型、环境友好型交通。

在综合交通运输体系发展中必须全面贯彻“十分珍惜、合理利用土地和切实保护耕地”的基本国策，注意环境保护和资源的合理、有效利用，树立集约高效利用资源的理念，正确认识交通基础设施建设对生态环境的影响，在综合交通网建设项目的规划、设计、施工、养护等各个环节，实施严格的环境保护措施，确保交通运输与生态环境的和谐发展。

### （五）加强信息化管理，提升公路服务水平。

以推进兴宁市综合交通运输体系发展实施为契机，积极推进综合交通信息化、智能化建设，依托国家和省级路网监测与应急处置平台，逐步完善公路交通信息采集与发布系统，建立和完善

县乡村道数字化地理管理系统（GIS 系统），提升综合交通网整体运行效率，增强路网安全与应急处置能力，提高综合运输网络整体服务水平。

## 附件

兴宁市综合交通运输规划建设项目表

序号	项目名称	建设性质	规模(公里)	技术等级	建设期限
一	<b>铁路</b>		<b>80.52</b>		
1	梅龙铁路	新建	30.52	高铁	2019-2024
2	江西赣州经兴宁至汕尾铁路	新建	50.00	铁路	2026-2035
二	<b>高速公路</b>		<b>183.60</b>		
3	兴宁至寻乌高速	新建	65.46	高速	2025-2030
4	梅河韶高速	新建	29.01	高速	2026-2035
5	济广高速黄陂镇甘专互通工程	新增	--	--	2025-2030
6	汕昆高速公路揭阳新亨至梅州畲江段扩建工程(兴宁段)	改扩建	1.03		2022-2026
7	济广高速(平兴段)坪洋出口至罗浮镇支线工程	新建	31.10	高速	2026-2035
8	梅河高速公路兴宁段改扩建升级改造工程	改扩建	33.00	高速	2026-2035
9	兴畲高速公路兴宁段改扩建升级改造工程	改扩建	24.00	高速	2026-2035
三	<b>国省道项目</b>		<b>463.87</b>		
10	国道 G205 线兴宁市径心兴宁梅县交界处至永和镇段	改建	26.26	一级	2024-2027
11	国道 G355 线兴宁市水口镇松陂至横石段改建工程	新建	14.05	一级	2024-2026
12	省道 S223 线梅县区扶大至五华县水寨段改建工程(兴宁径南白石一水口井下段)	新建	29.82	一级	2024-2027
13	省道 S225 线兴宁市新陂至火车站段改建工程	改建	6.16	一级	2024-2027
14	省道 S226 线兴宁市罗浮(省界)至新陂段	改造	63.79	二级	2023-2026
15	省道 S226 线兴宁市叶塘至宁江大桥段改线改造工程	新建	9.00	二级	2024-2026
16	省道 S226 线兴宁市妇幼保健院至国道 G205 段洋岗段连接线公路改建工程	改造	3.22	一级	2025-2027
17	省道 S226 线兴宁市妇幼保健院至高速公路兴宁东出口段改建工程	改造	8.57	一级	2022-2023
18	省道 S226 线兴宁东高速出口至 S225 线新圩段	改造	14.01	二级	2024-2026

序号	项目名称	建设性质	规模(公里)	技术等级	建设期限
19	省道 S228 线兴宁市叶塘镇汤湖村至新生村段改建工程	新建	5.35	二级	2025-2027
20	省道 S228 线兴宁市曲塘至合水段改线改造工程	改造	5.07	二级	2025-2028
21	省道 S228 线兴宁市龙田至径南段	改造	38.90	三级	2023-2026
22	省道 S228 线兴宁市水口彭洞至水口段	改造	9.62	三级	2024-2026
23	省道 S239 线梅县石坑至龙北圩段改造工程	改造	17.56	三级	2025-2028
24	省道 S239 线兴宁市龙田大桥至宁江大桥段改造工程	新建	9.17	二级	2023-2026
25	省道 S239 线兴宁市赤巷口至兴宁大道段	新建	5.48	一级	2024-2027
26	省道 S333 线兴宁市黄陂三佳村莲塘岗至黄陂粒坑段	改造	5.33	二级	2025-2027
27	省道 S333 线兴宁市黄陂甘专至罗岗圩段改建工程	改建	10.70	二级	2024-2026
28	省道 S333 线兴宁市罗岗至龙川段	改造	6.03	二级	2025-2027
29	省道 S339 线兴宁市黄陂镇岗背至大坪秋水段	改造	16.15	二级	2025-2028
30	梅西高速出口至兴宁市罗岗旅游公路新建工程(省道 S242 延长线)	新建	32.36	二级	2024-2027
31	国道 G205 线兴宁市新陂镇茅塘至兴宁五华交界段改造工程	改造	4.06	一级	2026-2035
32	国道 G206 线兴宁市提升改造工程	新建	14.00	一级	2026-2035
33	省道 S225 线兴宁市黄槐至叶塘段	改造	40.05	二级	2026-2035
34	省道 S225 线兴宁市水口绕圩镇段改建工程	改扩建	2.90	一级	2026-2035
35	省道 S228 线兴宁市叶塘至龙川石坑段	改造	28.90	二级	2026-2035
36	省道 S228 线兴宁市水口至宋声段	改造	18.90	二级	2026-2035
37	省道 S239 线兴宁市兴宁大道至坭陂平安寺段	改造	18.46	二级	2026-2035
四	<b>联络线工程</b>		<b>55.55</b>		
38	河惠莞高速公路麻布岗互通出口至兴宁市罗浮连接线公路工程	新建	9.10	三级	2020-2025
39	兴宁高铁综合广场至梅华线连接线(S226 线改线方案)	新建	14.60	一级	2022-2025
40	兴宁高铁站连接锦绣大桥及省道 S226 连接线	新建	8.25	一级	2026-2035



序号	项目名称	建设性质	规模(公里)	技术等级	建设期限
41	兴宁高铁客运站至五华高铁客运站(规划)连接线	新建	23.60	一级	2026-2035
五	<b>县乡道改造工程</b>		<b>381.25</b>		
42	县道 X015 线济广高速坪洋出口至罗岗霞岚升级改造	新建	15.00	二级	2022-2025
43	兴宁市县道 X016 线合水镇至松口岭段改建工程	新建	20.08	二级	2023-2025
44	县道 X843 雯兰—李塘段升级改造	改造	14.01	二级	2021-2025
45	县道 X947 线马上至马石段升级改造	改造	5.46	三级	2023-2025
46	县道 X948 线渡田河至浮中段升级改造	改造	12.75	三级	2023-2025
47	兴宁新圩互通至梅县畚江	改造	13.74	三级	2025-2027
48	县道 X005 线水口至新坪段升级改造	改造	22.40	二级	2026-2035
49	县道 X007 线新南至浮美段升级改造	改造	27.83	二级	2026-2035
50	县道 X037 线大一至大二段升级改造	改造	4.28	二级	2026-2035
51	县道 X845 线浊水至龙东段升级改造	改造	17.76	二级	2026-2035
52	县道 X976 线五新线梅子至五华新民	改造	3.00	三级	2026-2035
53	县道 X976 线新联至梅子段升级改造	改造	12.87	二级	2026-2035
54	县道 X046 线黄槐至市界段升级改造	改造	7.70	三级	2026-2035
55	县道 X841 线黄陂至蕉坑段升级改造	改造	21.40	三级	2026-2035
56	县道 X037 线黄陂至市界段升级改造	改造	11.10	二级	2026-2035
57	县道 X848 线李塘至下庄段升级改造	改造	14.60	三级	2026-2035
58	县道 X033 线蓝坑至石马段升级改造	改造	9.80	三级	2026-2035
59	县道 X846 线宁中至龙田段升级改造	改造	14.10	三级	2026-2035
60	县道 X842 线永和至马山段升级改造	改造	18.80	三级	2026-2035
61	县道 X844 线永和至曹田段升级改造	改造	15.80	三级	2026-2035
62	县道 X043 线水口至河东段升级改造	改造	2.20	三级	2026-2035
63	县道 X968 延长线升级改造	改造	9.70	三级	2026-2035
64	县道 X968 线合水—新桥段升级改造	改造	22.00	三级	2026-2035
65	东环大道新建公路工程	新建	5.00	一级	2026-2035

序号	项目名称	建设性质	规模(公里)	技术等级	建设期限
66	一江两岸二期(西岸兴城至水口)(东岸兴宁大道至水口)	新建	42.00	二级	2026-2035
67	兴宁市罗浮镇至阳天嶂旅游公路	新建	11.30	三级	2026-2035
68	兴宁市宁中至和山岩旅游景区公路	新建	4.29	三级	2026-2035
69	兴宁市黄陂镇大二村至樟坑村	新建	2.28	三级	2026-2035
六	<b>站场工程</b>				
70	兴宁市高铁干线路网及站前综合广场和配套工程(含兴宁高铁站综合交通枢纽)	新建	9.23	--	2022-2027
71	县、镇、村三级物流	新建	--	--	2021-2025
72	水口公交站	新建	--	--	2024-2027
73	兴宁市新城客运站	新建	--	--	2024-2027
七	<b>镇域道路、桥梁工程</b>		<b>131.46</b>		
74	国道 G205 线兴宁市宁新洋里跨线桥建设工程	新建	0.95	--	2024-2025
75	国道 G205 线兴宁市新陂茅塘跨线桥建设工程	新建	1.26	--	2024-2025
76	兴宁市刁坊镇 S225 线至黄沙农业基地公路工程	新建	4.22	--	2021-2023
77	兴宁市宁中镇兴东生态园新建道路	新建	3.26	三级	2024-2026
78	兴宁市县道 X015 线至伟泓教育基地道路新建工程	新建	2.00	三级	2024-2026
79	广梅园跨江大桥	新建	10.00	--	2024-2028
80	畲江北出口至 G355 连接线工程	新建	5.10	--	2024-2028
81	S225 线岐岭下大桥	新建	0.50	--	2025-2028
82	光夏—X012 (Y438、Y442、Y425) 乡道升级改造	新建	5.00	三级	2024-2027
83	宋声苏区大道	新建	7.00	--	2023-2026
84	和山休闲农业旅游产业园公路	新建	3.26	--	2021-2023
85	宁中镇文峦新街沥青路面改造工程	新建	1.70	--	2024-2027
86	宁中镇文峦老街环境综合整治工程(沥青路面及铺设排水管道)	新建	1.10	--	2024-2028
87	宁中镇骑行绿道建设工程	新建	20.00	--	2024-2028
88	鸳鸯河至金绿公司道路扩宽项目	新建	2.00	--	2023-2027

序号	项目名称	建设性质	规模(公里)	技术等级	建设期限
89	合水镇乐群至教礼高速公路出口三级公路改造项目	新建	2.00	三级	2020-2023
90	合水镇府前大道 1.3 公里道路沥青罩面工程项目	新建	1.30	--	2020-2023
91	合水镇洋田至铁山茶场 3.5 公里道路硬底化及亮化工程项目	新建	3.50	--	2025-2028
92	合水移民新村至龙北 3 公里道路沥青罩面及亮化工程项目	新建	3.00	--	2025-2028
93	合水中学至二三区、合水二街、龙北圩镇街道(龙霞街、龙仙街、龙山街、供销街)	新建	8.00	--	2025-2028
94	湖岭村整村道路沥青罩面及亮化工程示范项目	新建	10.00	--	2025-2027
95	黄龙大道新建工程	新建	5.00	--	2024-2028
96	苏区大道(兴宁市大坪镇屏汉村至金坑村旅游公路工程)	新建	13.00	--	2025-2029
97	大坪镇七村联动社会主义新农村示范区建设项目	新建	5.50	--	2025-2028
98	S225 线连接沿宁江路道路工程	新建	1.20	--	2023-2027
99	罗浮镇浮南村至河源市龙川县新田镇二级公路建设	新建	8.60	--	2025-2028
100	赐裕鞋业南侧道路工程	新建	0.54	--	2025-2028
101	国道 G205 线兴宁市中心城区跨线桥建设工程	新建	1.59	--	2026-2035
102	省道 S226 线兴宁市东岳宫跨线桥建设工程	新建	0.88	--	2026-2035
八	<b>支持保障工程</b>				
103	水口充电站	新建	--	--	2020-2023
104	充电桩	新建	--	--	2023-2027