

湛江市综合交通运输体系 中长期发展规划

送审稿

湛江市交通运输局
广东省交通运输规划研究中心
二〇二二年五月

目 录

第一章 规划基础	1
第一节 发展现状	1
第二节 形势要求	4
第三节 需求预测	5
第二章 总体要求	8
第一节 指导思想	8
第二节 基本原则	8
第三节 规划目标	10
第三章 构建高效率综合立体交通主骨架	14
第四章 建设一体化综合交通枢纽系统	16
第一节 打造区域性航空枢纽体系	16
第二节 建设世界级港口基础设施	18
第三节 构建层次分明铁路枢纽体系	22
第五章 构筑多层次轨道交通网络	24
第一节 打造便捷高效高速铁路网	25
第二节 完善绿色经济普通铁路网	26
第三节 谋划城际铁路和城市轨道	28
第六章 完善外联内畅的公路网	31
第一节 构建“两环十射五联”高速公路网	31
第二节 构建“两横两纵三射”城市快速路体系	38

第三节 构建能力充分的普通公路网	41
第七章 建设世界级的航道网	46
第一节 加快构建高能级沿海航道网	46
第二节 推进内河航道特色化发展.....	49
第八章 构建保障有力的油气管道网	52
第九章 构建“人享其行”综合客运体系	54
第一节 加快构建多层级综合客运枢纽	54
第二节 优化完善多层次综合客运网络	56
第三节 推进琼州海峡运输一体化.....	58
第十章 构建“物优其流”货运物流体系	61
第一节 加快构建分工协作货运物流枢纽	61
第二节 加快构建经济高效货运物流网络	63
第十一章 环境影响评价	66
第一节 规划实施环境影响分析.....	66
第二节 规划实施环境影响评价.....	67
第三节 预防和缓解不良影响的措施与建议	67
第十二章 保障措施.....	69
第一节 完善体制机制	69
第二节 强化要素保障	70

主要附表:

附表 1 湛江市铁路网规划一览表

附表 2 湛江市高速公路规划布局表

附表 3 湛江市普通国道规划布局表

附表 4 湛江市普通省道规划布局表

附表 5 湛江港各港区功能定位一览表

附表 6 湛江市沿海航道规划布局表

附表 7 湛江市综合客运枢纽规划布局表

附表 8 湛江市货运物流枢纽规划布局表

主要附图:

NO.01 湛江市对外运输通道布局规划图

NO.02 湛江市综合交通体系布局规划图

NO.03 湛江市铁路网布局规划图

NO.04 湛江市公路网布局规划图

NO.04-1 湛江市高速公路布局规划图

NO.04-2 湛江城市高快速路布局规划图

NO.05 湛江市港航设施布局规划图

NO.06 湛江市机场体系布局规划图

NO.07 湛江市综合客运枢纽布局规划图

NO.08 湛江市货运枢纽(物流园区)布局规划图

为贯彻落实交通强国战略，加快构建现代化高质量综合交通运输体系，支撑湛江更好服务和融入国家发展大局，加快建设省域副中心城市，打造现代化沿海经济带重要发展极，编制本规划。规划期至 2035 年，远景展望到本世纪中叶。

第一章 规划基础

第一节 发展现状

改革开放特别是党的十八大以来，湛江市经济社会发展取得了巨大成就，2021 年末，全市常住人口 703.09 万人，城镇常住人口 326.66 万人，常住人口城镇化率 46.46%，全市实现地区生产总值达到 3559.93 亿元（初步核算数）。伴随着经济社会的快速发展，湛江市综合交通也实现了跨越式发展，基本形成了公路、水运、铁路、航空、管道等多种运输方式协调发展的综合运输体系，是广东省为数不多的五种运输方式齐全的地级城市。

全球联接度日益增强。湛江国际区位优势明显，是内陆通往东南亚、欧洲、非洲和大洋洲航程最短的城市，已成为全球运输网络节点城市。湛江是我国第一批对外开放的 14 个沿海城市之一，截止 2021 年底，湛江港已开通至新加坡、马来西亚、孟加拉国、泰国、柬埔寨、越南、日本与台湾、香港等国家和地区的外贸集装箱航线，已与世界 100 多个国家和地区通航，拥有 43 条集装箱航线（外贸 16 条，内贸 27 条）。湛江机

场已开通至泰国曼谷、柬埔寨金边及西哈努克、越南芽庄 3 条国际航线，年飞行班次 360 余班，年旅客运输量 3.7 万人次。

全国综合交通枢纽条件基本具备。湛江港是全国沿海主要港口，拥有全国少有、西南沿海最深的 40 万吨级进港主航道，拥有全国最大的汽车轮渡码头。港口年货物通过能力超过 3 亿吨，2021 年港口货物吞吐量达到 2.56 亿吨，完成旅客吞吐量 1262 万人次，集装箱吞吐量 140.47 万 TEU，滚装汽车吞吐量 377 万辆次。湛江机场开通国内航线 42 条，通达 41 个国内城市，与国内主要城市均建立了航空联系，2021 年湛江机场吞吐量达到 250.82 万人次，与上海、深圳、广州、成都、北京等城市联系紧密。国家沿海运输通道和二连浩特至湛江运输大通道交汇于湛江，成就湛江成为全国性综合交通枢纽。湛江国家公路运输枢纽地位突出，是原 45 个国家公路主枢纽城市之一，是国家 179 个公路运输枢纽之一。

区域中心城市影响力逐步显现。沈海高速和兰海高速两条国家高速公路在湛江交汇，湛江环城高速雏形已现，深湛铁路江门至湛江段建成运营、广湛高铁开工建设，合湛高铁、湛海高铁加快推进，运营铁路 5 条 344 公里，湛江至茂名、湛江至北海原油管线、湛江至珠三角成品油管线建成运营，“Y”字型运输通道不断夯实湛江枢纽中心地位。湛江已按照省域副中心城市定位，积极谋划推动区域重大交通基础设施的布局，在区域交通协调发展中，总体处于龙头地位。

市域交通保障能力不断夯实。公路交通基础设施不断完善，至 2021 年底，全市公路通车总里程达 2.25 万公里(全省第一)，公路密度 170 公里/百平方公里(全省第四)，无等外公路，规模总量继续保持全省前列。高速公路通车总里程 475 公里（全省第十），高速公路密度 3.58 公里/百平方公里，二级及以上公路里程 2400 公里（全省第七），平均技术等级 3.66。载运工具能力不断提升，全市载客汽车 68 万辆（载客汽车客位数 386.67 万个客位），其中，大中型载客汽车 5840 辆，小型载客汽车 67.27 万辆；轿车保有量达到 48.49 万辆；载货汽车 8.5 万辆（吨位 37.97 万吨），其中重型载货汽车 1.47 万辆。机动船 198 艘，其中，客船 30 艘、客货船 29 艘、货船 139 艘。建立健全了公交优先发展相关制度，建成海滨大道等一批公交专用道并实施“潮汐式”交通管理，公交路权优先和公交提速成效显著，公交服务范围不断扩大，公交基础设施保障能力不断提升，全市公交车 1249 辆(新能源公交车占比 85.9%)，运营线路 67 条 1271 公里，2021 年完成 3117.3 万人次客运量，有力保障了群众公交出行的需要。市内二级以上汽车客运站均建成旅客进出通道风雨连廊，并实现全省联网售票；农村客运服务实现三个百分百（100%镇有站、100%符合通客车条件的行政村通客车和 100%有候车亭）。特色旅游线路有序开展，新投入 3 条水上巴士航线，打造湛江湾美丽风景线。鼓励绿色出行，打造脚印城市，初步构建起公共自行车系统。

与建设交通强国、满足人民美好生活需要、支持国家和省对湛江的定位要求相比，湛江综合交通运输发展仍存在一些突出问题。主要表现在：一是对外运输通道不够完善，通道运输方式相对单一，民航和港口国际功能比较薄弱，国际国内影响力不强；出省高速铁路通道缺乏，三条高铁目前还处于推进前期工作阶段，特别是缺乏北向对接中部地区的高快速铁路通道，影响湛江全国性综合交通枢纽的加快形成；二是交通基础设施发展不够充分（廉江、雷州、徐闻尚未通高铁，高等级公路发展不足，平均技术等级、高速公路密度等指标全省倒数第一），网络功能布局不够协调，网络效率总体不高；三是交通服务品质整体较低，运输服务便捷性、舒适性、高效性等仍有较多“短板”，人民群众的幸福感、获得感、安全性还有待进一步增强。

第二节 形势要求

当前和今后一个时期，我国发展仍处于重要战略机遇期，但机遇和挑战都有新的发展变化。当今世界正经历百年未有之大变局，新一轮科技革命和产业变革深入发展，国际力量对比深刻调整，和平与发展仍是时代主题，人类命运共同体理念深入人心。同时国际环境日趋复杂，不稳定性不确定性明显增加，新冠肺炎疫情影响广泛深远，经济全球化遭遇逆流，世界进入动荡变革期。我国已转向高质量发展阶段，制度优势显著，经

济长期向好，市场空间广阔，发展韧性增强，社会大局稳定，全面建设社会主义现代化国家新征程开启，但发展不平衡不充分问题仍然突出。

国际国内新形势对湛江加快建设现代化高质量综合交通运输体系提出了新的更高要求，必须更加突出创新的核心地位，注重交通运输创新驱动和智慧发展；更加突出统筹协调，注重各种运输方式融合发展和城乡区域交通运输协调发展；更加突出绿色发展，注重国土空间开发和生态环境保护；更加突出高水平对外开放，注重对外互联互通和国际供应链开放、安全、稳定；更加突出共享发展，注重建设人民满意交通，满足人民日益增长的美好生活需要。要着力推动交通运输更高质量、更有效率、更加公平、更可持续、更为安全的发展，发挥交通运输在国民经济扩大循环规模、提高循环效率、增强循环动能、降低循环成本、保障循环安全中的重要作用，为全面建设社会主义现代化国家提供有力支撑。

第三节 需求预测

随着湛江经济高质量发展基础不断夯实，产业发展的日益完善，湛江市经济社会将继续保持较好较快发展。人口吸引力进一步增强，常住人口仍将处于上升的趋势，城镇化率进一步提高。随着人民生活水平的提高，人均出行次数也将显著提升，交通需求依旧较为旺盛。人口老龄化趋势日益明显，也要求提

供更加多元、更加人文的交通运输服务。

旅客出行需求稳步增长，高品质、多样化、个性化的需求不断增强。疫情对客运需求影响较大，短时间内客运需求仍将处于恢复阶段，未来随着交通网络日益完善，客运需求进一步恢复和激发，预计 2035 年湛江市客运总量将达到 1.3 亿人次左右，年均增速约为 9.87%（以 2019 年为基数年均增长 1.3% 左右）。客运出行结构发生显著变化，高铁、民航、小汽车需求占比不断提升，高品质、多层次、多样化、个性化的出行需求快速增长。铁路客运量快速增长，由 482 万人增长到 3000 万人，占比将由 14.15% 提高到 23.58% 左右，年均增长速度 13.95%；民航客运量也实现快速增长，由现状的 250.82 万人次提高到 720 万人次，年均增长速度 7.82%。公路客运呈现一定萎缩态势，水路客运基本维持平稳增长。

货物运输需求稳中有升，高价值、小批量、时效强的需求快速攀升。疫情对货运需求影响有限，随着湛江产业进一步完善，货物运输需求继续稳中有升，高价值、小批量、时效强的需求快速攀升。预计 2035 年货运需求达到约 3.9 亿吨，为 2019 年的 1.5 倍，年均增速为 3.11%（以 2019 年为基数年均增长 2.45% 左右），通过深入实施运输结构调整，铁路货运和水路货运需求增长明显，预计到 2035 年，铁路货运和水路货运需求将分别达到 6500 万吨和 1 亿吨，占比将分别达到 16.6% 和 25.6%。高价值、小批量、分散性、时效性强的货运需求依旧

旺盛，公路货运和民航货运需求仍将保持平稳增长态势，预计2035年，公路货运需求将达到2亿吨左右，占比为51.3%，仍占主导地位，民航货运需求将达4万吨左右。

表1 湛江市综合运输需求预测一览表

指标	单位	2021年（2019年）		2025年		2035年		年均增长率
		实际值	占比	预测值	占比	预测值	占比	2021-2035 (2019-2035)
客运量	万人	3407 (10300)	100% (100%)	8300	100%	12720	100%	9.87% (1.33%)
公路	万人	2123 (8691)	62.30% (84.38%)	6000	72.29%	8000	62.89%	9.94% (-0.52%)
铁路	万人	482 (563)	14.15% (5.47%)	1000	12.05%	3000	23.58%	13.95% (11.02%)
水路	万人	552 (748)	16.19% (7.26%)	800	9.64%	1000	7.86%	4.34% (1.83%)
民航	万人	250.82 (298.35)	7.36% (2.89%)	500	6.02%	720	5.66%	7.82% (5.67%)
货运量	万吨	25391 (26469)	100% (100%)	31502	100%	39004	100%	3.11% (2.45%)
公路	万吨	16337 (16921)	64.34% (63.93%)	18000	57.14%	20000	51.28%	1.46% (1.05%)
铁路	万吨	3180 (3047)	12.52% (11.51%)	5000	15.87%	6500	16.66%	5.24% (4.85%)
水路	万吨	4389 (5255)	17.29% (19.85%)	7000	22.22%	10000	25.64%	6.06% (4.10%)
管道	万吨	1486 (1245)	5.85% (4.70%)	1500	4.76%	2500	6.41%	3.79% (4.45%)
民航	万吨	0.58 (0.60)	0.00% (0.00%)	2.00	0.01%	4	0.01%	14.80% (12.59%)
港口货物 吞吐量	万吨	25555 (21570)		35000		52000		5.21% (5.65%)
集装箱 吞吐量	万 TEU	140.47 (111.53)		200		400		7.76% (8.31%)
滚装汽车 吞吐量	万辆	377 (336)		400		500		2.04% (2.51%)
旅客 吞吐量	万人	1262 (1494)		1770		2450		4.85% (3.14%)

备注：2021年括号中的数据为2019年的数据。公路、水路、管道预测数据基于历史数据，利用趋势外推法、弹性系数法、综合分析法等方法计算；铁路、民航、港口的预测数据基于既有相关专项规划；民航客运量指吞吐量。

第二章 总体要求

第一节 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二中、三中、四中、五中全会精神，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 and 协调推进“四个全面”战略布局，坚持稳中求进工作总基调，坚持新发展理念，坚持推动高质量发展，坚持以供给侧结构性改革为主线，坚持以人民为中心的发展思想，深入落实《交通强国建设纲要》任务要求，以建设人民满意交通为宗旨，以保障经济社会发展为使命，积极把握新时期湛江面临的重大机遇，进一步完善网络布局，优化体系结构，加强衔接协调，提升服务品质，增强系统韧性，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交通运输体系，为湛江全面建成“省域副中心城市、打造现代化沿海经济带重要发展极”当好先行，为湛江全面建成小康社会和实现社会主义现代化当好先行，为广东实现在全面建设社会主义现代化国家新征程中走在全国前列、创造新的辉煌作出湛江贡献。

第二节 基本原则

服务支撑、综合发展。服务粤港澳大湾区、深圳先行示范区、海南自贸港、西部陆海新通道等国家重大战略，以满足经

经济社会发展需求和人民群众美好生活需要为出发点，打造以大港口、大路网、大航空为主骨架的陆海空现代化综合立体交通枢纽，着力提升交通运输服务水平，努力实现“人享其行、物优其流”，发挥交通运输在区域经济协调发展、省域副中心城市建设中的“先行官”作用。

长远谋划、有序发展。规划不仅要聚焦湛江，也要放眼全国乃至世界。“跳出湛江看湛江”，要把湛江放在全球、全国、全省等多维视野下进行考量，审视新时期湛江发展面临的机遇与挑战，提出湛江发展战略和要求。规划既要对标先进高起点高标准，也要切合湛江实际可操作可实施；既要立足当前不平衡不充分突出问题，也要着眼长远，不走弯路不折腾。在当前交通加快发展的阶段，阶段性目标要适度超前，但也要为未来发展留有余地。

协调衔接、融合发展。“跳出交通看交通”。规划既要与国家 and 省的相关战略和宏观规划进行衔接，也要和湛江市域城镇体系、国土、环保、旅游、产业等相关子系统规划进行衔接，还要以更加开放的姿态，与周边省市相关交通规划进行衔接；系统内部综合交通网络与综合交通枢纽需要加强衔接，综合交通网络中，铁路网、公路网、航道网、油气管道网等网络之间需要加强衔接，综合交通枢纽中，不同层次、不同区域的枢纽也需要加强衔接。规划既要加强与外部系统的衔接，体现交通基础设施导向型发展和控制发展双重作用，也要突出综合发展

理念，协调好各种运输方式之间的关系，充分发挥各自比较优势和组合效率，统筹各种运输方式协调发展。

特色明显、品质发展。湛江位居粤、琼、桂三省（区）交汇处，是陆海联动发展的重要节点城市。湛江三面环海，拥有全国顶级航道和天然深水良港，海岛海湾星罗棋布，具备发展大港口及特色滨海旅游区的优势。湛江独特的地理区位和资源禀赋，造就湛江交通与众不同的特点，规划应体现湛江交通的特色，符合湛江交通发展的实际。

第三节 规划目标

总体目标：到规划期末（即2035年），湛江交通落后状况实现根本性转变，湛江与粤港澳大湾区、海南自由贸易港、广西北部湾经济区的三向通达能力全方位提升，湛江全国枢纽地位全面夯实，以海港、空港、高铁站为龙头，以快速交通网络为骨架，普通交通网络为基础，特色网络为补充的现代化综合交通运输体系基本形成，“123小时出行交通圈”基本形成，综合交通整体发展水平处于全省前列，成为交通强省的主要支撑和交通强国的重要支点，为湛江全面建成“广东省域副中心城市、现代化沿海经济带重要发展极”当好先行。展望2050年，更加安全、更加便捷、更加高效、更加绿色、更加经济的现代化综合交通运输体系全面建成，全国交通枢纽地位更加牢固，国际中转功能全面凸显，成为世界综合运输网络重要支点。

具体目标如下：

“123小时出行交通圈”基本形成。基本实现中心区与邻近副中心间30分钟通勤，湛江市区1小时可达各县（市、区），各县（市、区）1小时可达县域所有乡镇；基本实现湛江市区陆路2小时可达粤港澳大湾区核心城市和周边省会城市；基本实现湛江与全国主要城市3小时通达。

“县县通高铁”目标全面实现。广湛高铁、合湛高铁、湛海高铁、桂湛高铁建成运营，“五龙入湛”格局全面形成，高速铁路里程达到431公里。廉江、吴川、遂溪、雷州、徐闻等市县均建有高铁站场，湛江全域市县“县县通高铁”目标，铁路枢纽地位日益巩固。城际铁路（市域（郊）铁路）和城市轨道力争实现“零”的突破，疏港铁路全面建成，多层次轨道交通网络日益完善，铁路网总规模突破1000公里。

“外联内畅”公路网络全面构建。东向、南向、西向“三向”高速公路通行能力大幅提升，半岛内部高速公路编织成网，高速公路出行条件大幅改善，高速公路通车总里程实现翻番，达到900公里以上。普通国道全面达到一级公路标准（现状93%），普通省道二级及以上公路比重达到80%（现状72%），农村公路总体实现高质量发展，所有建制村通双车道等级公路基本实现。公路平均技术等级和路况水平显著提高，二级及以上公路里程达到4200公里左右，群众出行条件明显改善。

港航基础设施达到“世界级”水平。港航基础设施加快完

善，港口货物年通过能力达到8.8亿吨，集装箱吞吐能力达到730万TEU，港口旅客吞吐能力达到4550万人。湛江高能级航道网络基本形成，航道通过能力达到世界顶级航道水平，可满足40万吨级船舶进出港通航条件。湛江港航整体发展水平处于国内领先地位，成为亚洲重要的大型快速综合客运枢纽，成为世界能源、原材料等大宗散货运输网络主要集散中心之一，总体实现由“大港”向“强港”的转变。

“门户型”空港枢纽全面建成。4E级湛江吴川机场建成运营，机场供给能力大幅提升，旅客吞吐量有望超过700万人次，货邮吞吐量将超过4万吨。以轨道交通和高速公路为主体的集疏运体系全面完善。通用航空短板加快补齐，通用机场、直升机起降点等通用机场加快建设，多层次机场体系（运输机场、通用机场、直升机起降点）日益完善。民航枢纽城市地位日益巩固，助力湛江打造全国综合交通枢纽。

交通枢纽功能更加完善。铁路、公路、水路、民航枢纽功能进一步凸显，客运、货运枢纽更加综合，衔接更加紧密，布局更加合理。基本实现各县（市、区）内均设有综合客运枢纽，各镇有客运站、各村有候车亭，行政村客运班车通达率达到100%。公交都市建设取得显著成效，中心城区公共交通机动化出行比例、公交站点500米覆盖率、万人公交车辆拥有量等指标进一步提升。

表 2 湛江市综合交通运输体系 2035 年主要发展指标

指标	单位	2020 年	2035 年	2020-2035 增加值	备注
一、综合交通网络	公里	24272	27235	2963	
1. 铁路营运里程	公里	344	1131	787	
高速铁路	公里	75	431	356	新增广湛、合湛、湛海、桂湛
普速干线铁路	公里	269	311	42	新增河唇至合浦铁路
疏港铁路专用线	公里	0	96	96	建成宝满、东海岛、乌石疏港铁路、力争建成龙头沙支线、奋勇大产业园区铁路专用线
城际铁路	公里	0	170	170	湛茂阳及雷州支线、廉江至机场
市域（郊）铁路	公里	0			规划编制阶段
城市轨道	公里	0	123	123	既有规划
2. 公路通车里程	公里	22445	24000	1555	
高速公路里程	公里	415	987	572	
二级以上公路里程	公里	2321	4200	1879	国道 100%，省道 80%、县道 60%。
二级以上公路所占比重	%	10.34	17.5	7.16	
3. 航道里程	公里	919	1108	189	主要航道和重要航道
沿海航道里程	公里	609	798	189	
内河航道里程	公里	310	310	0	
其中内河高等级航道里程	公里	0	71	71	III级及以上航道为高等级航道
4. 油气管道里程	公里	564	996	432	根据既有相关规划
原油管道	公里	196	218	22	
成品油管道	公里	253	253	0	
天然气管道	公里	115	525	410	
二、综合交通枢纽					
1. 港口货物通过能力	亿吨	3.37	8.84	5.5	湛江港总体规划
2. 港口集装箱通过能力	万 TEU	80	730	650	
3. 港口汽车通过能力	万辆	628	705	77	
3. 港口旅客通过能力	万人	3178	4550	1372	
4. 机场旅客吞吐量	万人	250.82	720	497	湛江机场迁建工可
5. 机场货邮吞吐量	万吨	1	4	4	

第三章 构建高效率综合立体交通主骨架

湛江市综合立体交通网主骨架是国家和省综合立体交通网的重要组成部分，由湛江境内最为关键的线网构成，是湛江对外对内交通运输的主动脉，是支撑国土空间开发保护的主轴线，也是各种运输方式资源配置效率最高、运输强度最大的骨干网络。

在国家和省综合立体交通网主骨架布局指引下，依据区域发展战略和国土空间开发保护格局，结合未来交通运输发展和空间分布特点，提出湛江市综合立体交通网主骨架布局为“**一核五廊主骨架**”布局。

一核：按照省域副中心城市定位，进一步提升以港口、机场、铁路枢纽为内核的湛江枢纽体系能级，完善主要枢纽节点集疏运网络，打造以湛江市区为核心的高能级枢纽体系，高标准建设全国综合交通枢纽城市。

五廊：细化落实国家综合立体交通网布局的西部陆海走廊、广昆沿海走廊和二湛通道，规划建设以湛江为枢纽节点，东融粤港澳大湾区、西联广西北部湾、北接成渝城市群、南拓海南自贸港、东北向联通长江中游城市群的多方式、多通道、便捷化的交通走廊，支撑湛江成为服务粤港澳大湾区、海南自贸港、北部湾城市群、成渝城市群、西部陆海新通道、长江中游城市群等重大国家战略的全国性综合交通枢纽。

专栏 1 湛江市综合立体交通主骨架

一核：打造以港口、机场、铁路枢纽为内核高能级枢纽体系，高标准建设全国综合交通枢纽城市。

走廊 1：湛江-粤港澳大湾区走廊。湛江市区经湛江吴川、茂名电白、阳江至广州、深圳等大湾区核心城市。

走廊 2：湛江-广西北部湾走廊。湛江市区经湛江遂溪、廉江、广西北海至南宁等广西北部湾核心城市和昆明等滇中城市群核心城市。

走廊 3：湛江-成渝城市群走廊。湛江市区经湛江廉江、广西玉林、桂林至成渝城市群。

走廊 4：湛江-海南自贸港走廊。湛江市区经湛江雷州、徐闻、至海南自贸区。

走廊 5：湛江-长江中游城市群走廊。湛江市区经湛江吴川、茂名、永州、至长江中游城市群。

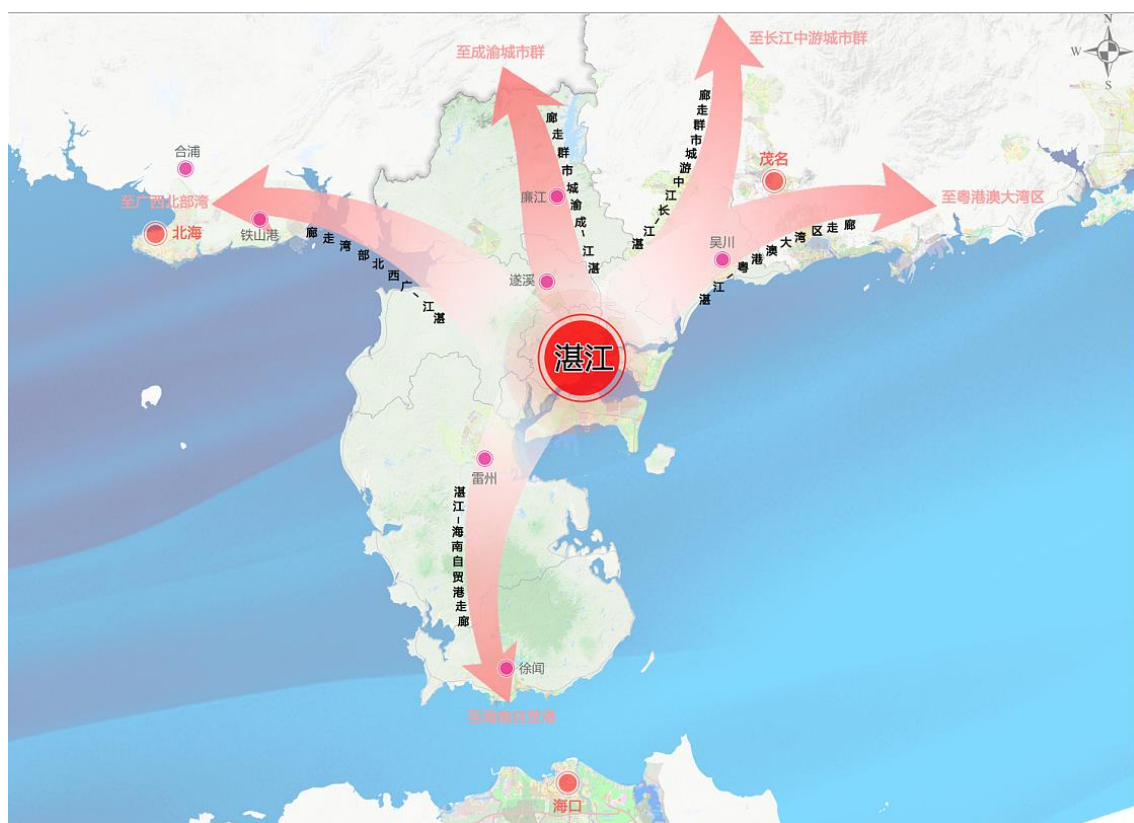


图 1 湛江市综合立体交通主骨架示意图

第四章 建设一体化综合交通枢纽系统

第一节 打造区域性航空枢纽体系

加快推进民用运输机场和通用机场建设，全面提升机场综合服务保障能力，积极参与粤港澳大湾区世界级机场群建设。

完善“1+7+N”机场体系布局。高标准建成湛江吴川机场，打造区域性干线门户机场。在既有湛江坡头、湛江新塘通用机场布局基础上，积极推进湛江徐闻、湛江雷州、湛江廉江、湛江南三岛、湛江救助飞行基地等5个通用机场规划建设。满足自然灾害救援、紧急事件处置、城市消防、警务飞行、低空旅游、农林作业或供商业和个人使用等飞行需要，在湛江境内谋划布局若干个公共应急、旅游景区、水上机场等直升机起降点。形成民用运输机场-通用机场-直升机起降点“1+7+N”三级机场枢纽布局体系，满足多样化航空运输服务需求。

加快推进航空枢纽基础设施建设。按照飞行区4E等级标准，建成湛江吴川机场，建成跑道及滑行道系统、精密进近系统、30个停机坪、6.18万平方米的航站楼，以及货运、机务维修、场务、消防救援、生产生活辅助用房、供电、供水、供气、排污等配套设施。预留控制好机场二期工程相关建设条件，择机启动二期项目建设。推动航空口岸及配套工程建设，积极申报建设国家级临空经济示范区，引进飞机维修、航空电子、精密加工飞保税物流等空港配套产业，打造全国一流、辐射国

内和东南亚地区的综合国际性空港经济区。近期重点推进湛江徐闻、湛江雷州 2 个通用机场建设，推进湛江坡头、新塘通用机场迁建工程，不断完善通用航空综合服务网络。

优化提升机场集疏运网络。强化机场交通枢纽功能，以高品质、高效率和舒适性为导向，积极推进湛江吴川机场集疏运网络建设。重点推进湛江机场高速、汕湛高速公路吴川支线东延线、沈海高速公路茂名至湛江段扩建工程、协同推进玉林至湛江吴川机场高速公路等项目建设，形成机场周边区域“三横一纵”高速公路网布局，巩固拓展机场经济腹地。加快推进深湛铁路湛江吴川机场支线及机场段预埋结构工程建设，谋划建设湛茂阳滨海城际、机场至廉江城际、机场至茂名高州城际、城市轨道交通 3 号线等项目，强化铁路枢纽与机场枢纽的一体化衔接。

专栏 2 湛江机场枢纽及集疏运重大工程

“1+7+N” 三级机场枢纽布局体系：1 个民用运输机场为湛江吴川机场，7 个通用机场为湛江坡头、新塘、徐闻、雷州、廉江、南三岛，湛江救助飞行基地（湛江吴川机场），若干个直升机起降点根据需要灵活布局。

“三横一纵” 高速公路集疏运网络：汕湛高速及化廉高速，沈海高速、湛江机场高速及吴川支线，玉林至湛江吴川机场高速。

多层次轨道交通集疏运网络：深湛铁路（深湛铁路湛江吴川机场支线工程）、谋划建设湛茂阳滨海城际（含雷州支线）、机场至廉江城际、机场至茂名高州城际、城市轨道交通 2 号线等项目。

第二节 建设世界级港口基础设施

湛江港是我国沿海主要港口和西南沿海港口群的龙头港；西部陆海新通道的主要出海口之一；是国家综合运输体系的重要枢纽和北部湾、广东省区域性国际航运物流中心；是我国发展国际多式联运、进行国际大宗商品交易和资源配置的重要平台；是粤西及中西部地区全面扩大对外开放的重要门户；是祖国大陆对接海南自贸港陆岛交通的桥头堡；是湛江市发展临港工业的重要载体。湛江港以大宗能源、原材料、集装箱和海峡客货滚装运输为主，积极拓展油气资源开发和邮轮客运等服务，着力集聚临港工业、物流、贸易、航运服务等要素，逐步发展成为布局合理、设施先进、功能完善、智慧绿色、高效便捷、安全环保、港城协调的综合性全国一流强港。

合理保护开发港口岸线。湛江市大陆海岸线 1243.7 公里，岛屿岸线长 779.9 公里，岸线总长度约 2024 公里，占广东省大陆海岸线的 30.23%，是我国拥有海岸线资源最多的地级市之一。港口岸线是经济社会可持续发展的重要资源，是港口发展的基础条件。坚持“统筹规划、远近结合、深水深用、科学开发、有效保护、优先发展公共码头”的原则，在综合考虑经济性、可行性以及相关规划符合性的基础上，提出湛江港保护开发岸线总长 159.3 公里，占全市海岸线总长度的 7.9%。已利用港口岸线 28.6 公里，未开发港口岸线 130.7 公里。

完善港区布局和功能分工。湛江港将形成“环一湾绕半岛辖十二区”的总体发展格局，即湛江港将环湛江湾和绕雷州半岛布局发展，划分为调顺岛港区、霞海港区、霞山港区、宝满港区、坡头港区、南三岛港区、东海岛港区、吴川港区、雷州港区、徐闻港区、遂溪港区、廉江港区等共十二个港区。其中，宝满港区、东海岛港区、徐闻港区和雷州港区乌石作业区为重点发展港区（作业区）。宝满港区以集装箱和通用散杂货运输为重点，承接霞山港区部分通用散货转移，逐步发展为区域性集装箱物流中心和港产城融合发展的现代化港区；东海岛港区以煤炭、原油、铁矿石等大宗能源、原材料以及钢铁、成品油、化工品等产成品运输为主，重点服务东海岛大型临港产业布局发展，兼顾腹地物资中转运输并拓展大宗商品交易交割功能；徐闻港区以客货滚装（车客渡、铁路轮渡）运输为主，兼顾服务临港产业、港口物流、城市生产生活物资运输，发展成为对接海南自贸港、服务陆岛交通运输的核心港区；雷州港区以液体散货、煤炭、货滚、集装箱运输为主，服务油气资源开发、电厂等临港产业，积极拓展港口物流功能，逐步发展成为对接海南自贸港货运主通道的大型现代化港区。

加快港口基础设施建设。重点加快推进湛江港东海岛港区日光通用杂货码头项目、湛江港东海岛港区杂货码头工程、湛江港霞山港区通用码头工程、宝钢湛江钢铁三高炉系统项目码头及其配套工程、中科合资广东炼化一体化项目液化烃码头工

程等在建项目建设，确保在建项目按时保质投产运行。同时，抓紧推进项目前期工作，新开工建设宝钢湛江钢铁项目 40 万吨级铁矿石码头、湛江湾实验室南三岛试验保障基地及试验码头工程、湛江港宝满港区集装箱码头一期扩建工程、东海岛港区杂货码头升级改造工程、东海岛港区散货码头工程、雷州港区乌石作业区货滚货运码头工程、东海岛港区 40 万吨级散货码头工程、巴斯夫一体化工程配套码头、廉江核电项目大件设备码头工程、招商湛江国际邮轮码头工程、琼州海峡北岸防台应急锚地工程、湛江港湾内锚地改扩建工程等项目。

专栏 3 各港区发展定位和功能分工

1. 调顺岛港区。以散、杂货运输为主，兼顾特种物资运输，主要承担腹地铁矿石、非金属矿石运输以及临港电厂煤炭供应。条件成熟后结合城市发展进行功能调整。
2. 霞海港区。以邮轮运输及相关产业发展为主，兼顾水上巴士等客运服务功能。
3. 霞山港区。以原油、成品油、铁矿石等大宗散货和杂货运输为主，兼顾散装粮食和化肥运输，主要为西南、中南、粤西、桂东以及湛江市服务，并承担水上客运和港口支持保障基地功能，远期结合城市发展进行内部功能优化调整。
4. 宝满港区。以集装箱和通用散杂货运输为重点，承接霞山港区部分通用散货转移，逐步发展为区域性集装箱物流中心和港产城融合发展的现代化港区。
5. 坡头港区。近期以中海油保障基地功能为主，服务石油企业设备运输，逐步拓展城市生产生活物资运输和科研保障基地功能。
6. 东海岛港区。以煤炭、原油、铁矿石等大宗能源、原材料以及

专栏3 各港区发展定位和功能分工

钢铁、成品油、化工品等产成品运输为主，重点服务东海岛大型临港产业布局发展，兼顾腹地物资中转运输并拓展大宗商品交易交割功能。承接其他港区散杂货运输功能搬迁，逐步发展成为集约化、规模化的大型综合性港区。

7. 南三岛港区。以邮轮、游艇客运以及服务海工装备制造、修造船和智慧海洋军民融合产业为主，兼顾南三岛、坡头等东岸片区生产生活物资运输。

8. 雷州港区。以液体散货、煤炭、货滚、集装箱运输为主，服务油气资源开发、电厂等临港产业，积极拓展港口物流功能，逐步发展成为对接海南自贸港货运主通道的大型现代化港区。

9. 徐闻港区。以客货滚装（车客渡、铁路轮渡）运输为主，兼顾服务临港产业、港口物流、城市生产生活物资运输，发展成为对接海南自贸港、服务陆岛交通运输的核心港区。

10. 吴川、遂溪、廉江港区。以服务临港产业和本地城市生产生活物资运输为主，结合旅游、临港重大项目和区域合作形势，逐步综合开发利用。

第三节 构建层次分明铁路枢纽体系

以中国铁路总公司 广东省人民政府关于湛江铁路枢纽总图规划（2016-2030 年）的批复（铁总发改函〔2019〕370 号）为指引，加快构建湛江地区多层次铁路枢纽体系。湛江铁路枢纽是我国南部沿海地区重要的铁路枢纽。湛江枢纽将形成衔接合浦（南宁）、广州、海安（海口）、深圳、黎塘等方向，合湛、湛海、广湛高铁，既有江湛、黎湛、粤海、河茂等铁路引入的“客内货外、客货分线”的枢纽格局。

打造“一主二辅”客运枢纽格局。形成以湛江北站为主要客站，湛江西（客）、湛江站为辅助客站的“一主二辅”格局。湛江北站主要办理合湛、广湛、湛海高铁动车始发终到作业和东西向动车通过作业。湛江站主要办理江湛铁路和部分合湛高铁动车始发终到作业，以及枢纽普客始发终到作业。湛江西站主要办理南北向客车通过作业，预留办理普客始发终到作业条件。枢纽内铁路客运站同步配套建设站前广场、市政道路、公交、地铁、水电气管网等市政配套设施。

完善铁路货运系统布局。扩建湛江西（货）站为二级铁路物流基地（英豪二级物流基地）（力争将湛江西铁路物流基地打造为全国一级物流基地），物流基地配套建设市政道路等市政设施。枢纽新建动车所段（湛江北站）规划配套高铁快运作业条件。规划建设宝满港区、东海岛港区铁路专用线。规划宝

满、东山站为港区技术作业站，塘口站承担枢纽其他解编作业。
规划建设乌石铁路物流枢纽。

加快推进枢纽重大工程建设。近期重点推进合湛高铁、湛海高铁、广湛高铁等高铁引入枢纽及相关工程以及英豪二级物流基地工程等项目建设。



图 2 湛江铁路枢纽总布局示意图

第五章 构筑多层次轨道交通网络

基于轨道交通功能特点、体制机制以及现实情况，湛江市轨道交通总体分为高速铁路、普通铁路、城际铁路、市域（郊）铁路和城市轨道等五个层次。高速铁路是湛江对外联系粤港澳大湾区、周边省市（区）及全国其他城市的交通骨架，是湛江构建全国性综合交通枢纽的重要抓手和依托，站间距一般为30~50公里左右，主要服务于中长途旅客运输。普通铁路包括普通干线铁路和疏港铁路专用线，普通干线铁路兼具客货运输功能，主要承担中长距离客货运输功能，是湛江对外运输通道的重要组成部分，疏港铁路专用线主要承担港口货物集疏运功能。城际铁路一般是修建在人口密度较大，经济较发达，人口流动很大的地区，一般设计时速在200-250公里/小时，站间距一般在10~20公里左右，主要服务于城市群公务、商务、旅游等出行，是专用的客运通道，主要提供沿线主要城市和中心城镇之间“公交化”、高品质的运输服务。市域（郊）铁路主要承担中心城区与郊区、重点城镇之间的日常通勤的短途城际功能，一般设计速度100-160公里/小时，站间距3-15公里。城市轨道是湛江中心城区公共交通的骨干，主要承担通勤交通功能，重点满足市区主要交通走廊客流出行需要，如地铁、轻轨等。

第一节 打造便捷高效高速铁路网

构建“四向通达”高铁网络融入全国高快速铁网。积极谋划湛江对外高速铁路网络,构建以高速铁路为骨架的对外交通网络,快速联通广州、深圳等粤港澳大湾区核心城市,快速联通南宁等北部湾城市群核心城市,快速联通海口等海南自贸港核心城市,快速联通成渝城市群,打造我国南部沿海地区重要的高铁枢纽,形成湛江与大湾区、北部湾、海南岛 2 小时陆路交通圈,与西南地区、长江中游城市群 3 小时交通圈,使湛江深度融入国家高铁网络,成为省内仅次于广州和深圳的全国性高铁枢纽。到规划期末,湛江市高速铁路总规模将达到 431 公里左右(深湛 91 公里(含机场支线 16.1 公里)、广湛 65 公里、合湛 78 公里、湛海 127 公里、桂湛 70 公里),高铁密度将达到 3.25 公里/百平方公里,成为名副其实的铁路强市。

加快形成“五龙入湛”高快速铁网络格局。贯彻落实《交通强国建设纲要》和《国家综合立体交通网规划纲要》,抢抓国家和省“十四五”规划契机,积极争取湛江战略性高铁通道列入国家和省相关规划。一是全力加快推进广州至湛江高铁湛江段项目建设,按照既定工期和建设计划,狠抓项目建设,确保“十四五”期建成运营,实现湛江真正意义上融入全国时速 350 公里的高铁网。二是加快推进深湛铁路湛江吴川机场支线工程前期工作,积极推进铁路与航空枢纽互联互通,确保“十四五”期末建成运营。三是全力落实合浦至湛江高铁湛江段建

设条件，力争“十四五”期末建成运营，确保2026年建成运营，加快补齐湛江西向高铁“短板”。四是积极配合湛江至海口铁路湛江段前期研究，加快落实项目建设条件，确保“十四五”期开工建设，尽快形成南向高铁能力，支撑湛江与海南相向而行。五是加强沟通协调，积极争取桂湛高铁（桂林（柳州）至湛江段）列入国家和省的相关规划及建设计划，推动择机启动建设。

表3 湛江市高速铁路网规划布局表

名称	境内里程 (公里)	境内主要站点	速度目标值 (km/h)	属性
一、高速铁路(5条，431公里)				
广湛高铁湛江段	65	吴川站、湛江东站（预留）、湛江北站	350	I级双线
合湛高铁湛江段	78	廉江南站、遂溪南站、湛江西站	350	I级双线
深湛铁路湛江段及机场支线	91	吴川站、湛江吴川机场站、塘缀站（越行站）、黄略站（越行站）、湛江西站	200（预留250）	I级双线
桂湛高铁湛江段	70	廉江西站、遂溪南站	350	I级双线
湛海高铁湛江段	127	湛江北站、雷州北站、龙门站、徐闻南（预留）、徐闻南山港站	350	I级双线

第二节 完善绿色经济普通铁路网

基于湛江产业特点和港口优势，着力提升湛江铁路货运通道功能和能力，加快补齐西向货运铁路“短板”，完善港口港区疏港铁路网络，提高铁水联运能力和效率，推进适合铁路运输的货物尽可能从公路运输转向铁路运输，积极推进运输结构优化调整。规划总体形成以河茂铁路、河唇至合浦铁路为横轴，

黎湛铁路、粤海铁路、东海岛铁路为纵轴的“十字型”普速干线铁路布局，里程约 311 公里，规划建设湛江宝满港区铁路专用线、湛江东海岛港区铁路专用线、粤海铁路乌石港区支线、廉江港区龙头沙支线等疏港铁路，规划疏港铁路专用线里程约为 96 公里。

提升普速干线铁路功能和能力。进一步挖潜湛江传统铁路的能力，最大限度发挥既有铁路的运输能力。积极推进既有粤海铁路电气化改造，助推粤西地区电气化成网。谋划黎湛铁路玉林至湛江段升级改造，提升南北纵向客运服务品质及货运能力。力争河唇至合浦铁路纳入国家和省铁路规划和建设计划，打通连接桂南和云南的铁路货运通道。

表 4 湛江市普速干线铁路网规划布局表

名称	境内里程 (公里)	境内主要站点	速度目标值 (km/h)	属性
一、普通干线铁路（5 条，311 公里）				
河茂铁路	7	河唇站	160	I 级双线
河唇至合浦铁路	42	廉江横山站、遂溪南站、湛江西货站	160	I 级双线
黎湛铁路	87	河唇站、廉江站、遂溪站、塘口站、湛江南站	160	I 级双线
粤海铁路	139	湛江西站、雷州站、徐闻北站、北港站	160	I 级双线
东海岛铁路 (干线)	36	湛江西站、湖光站、东山站、钢厂站	120	I 级单线

加快推进疏港铁路专用线规划建设。加快推进疏港铁路专用线项目建设，全力推进铁水联运工作，推进重要港区集疏运

条件改善。加快落实疏港铁路专用线建设条件，加快推进东海岛铁路宝满港区铁路专用线、东海岛铁路东海岛港区铁路专用线、粤海铁路乌石港区支线等项目开工建设，打通铁路进港口、进园区“最后一公里”，尽早形成疏港能力。谋划预留河唇至合浦铁路廉江港区龙头沙支线、奋勇大产业园区铁路专用线等项目建设条件，积极争取列入国家和省重点建设项目，推进铁路进港、进园。

第三节 谋划城际铁路和城市轨道

预留控制城际铁路建设条件。基于城际铁路主要服务城市群公务、商务、旅游等出行的功能定位，立足湛茂都市圈发展需要，积极谋划推进都市圈城际铁路规划建设。一是基于现实情况，近期重点优先利用深湛铁路、湛海高铁等高速铁路，在满足对外中长距离出行的同时，兼顾城际功能。二是从构建湛茂阳功能互补复合通道角度，规划建设湛茂阳城际铁路，支撑沿海经济带发展。三是完善湛江吴川机场集疏运体系，谋划建设廉江至机场城际铁路，总体形成廉江、湛江（雷州）为起点，在机场汇合后延伸至茂名滨海新区、阳江滨海新区的“Y”城际铁路布局，同时，预留机场联系茂名化州、高州、信宜等方向的城际铁路通道。四是考虑湛江市域铁路需求相对较小（通勤功能），既有黎湛铁路、粤海铁路等走廊能力尚有富余，市域客流走廊与既有普通铁路较吻合，湛江市域铁路发展总体以利

用既有铁路为主，形成以湛江为中心，以黎湛铁路和粤海铁路为走廊，对外辐射廉江和雷州的市域铁路布局。

专栏 4 湛江及周边区域城际铁路布局

1. 城际铁路布局。总体形成廉江、湛江（雷州）为起点，湛江吴川机场为支点向东延伸的“Y”城际铁路布局，总里程约 170 公里。预留机场联系茂名化州、高州方向的城际铁路通道。
- 湛茂阳城际铁路：**路线起于湛江北站，途径湛江海东新区、湛江吴川机场、吴川市区、茂名滨海新区、阳江滨海新区，向东衔接粤港澳大湾区城际铁路网。湛江境内主要设置湛江北站、湛江东站、龙头站、机场站、吴川站等，境内里程约 80 公里。设置湛茂阳城际铁路雷州支线，顺接湛茂阳城际铁路，从湛江北站引出，途径湖光、太平、沈塘、终于雷州市区（雷州站），里程约 50 公里。
- 廉江至湛江吴川机场城际铁路：**路线起于廉江市区（廉江站），途径良垌、塘缀，在湛江吴川机场衔接湛茂阳城际铁路，约 40 公里。
2. 市域（郊）铁路布局。湛江市域铁路发展总体以利用既有铁路为主，形成以湛江为中心，以黎湛铁路和粤海铁路为走廊，对外辐射廉江和雷州的市域铁路布局。

适时推进城市轨道规划建设。城市轨道是城市公共交通骨干，主要承担通勤交通功能。基于《湛江市人民政府关于同意湛江市城市轨道交通专项规划的批复》（湛府函〔2016〕23 号），结合《湛江市城市轨道交通专项规划修编》相关成果，提出湛江市城市轨道交通规划总体形成“鱼型+放射”线网架构，远景布局形成 7 条轨道交通线路（2050 年），线网总规模 247.2 公里（2035 年规模为 123.3 公里）。近期做好具体线路的前期深化工作，条件成熟后加快推进建设。

表 5 湛江市城市轨道交通线网方案

线别	线路起点	线路终点	全长 (km)	车站数 (个)	平均站间距 (km)
1 号线	赤水岭	湛江港	21.1	22	0.96
2 号线	湛江西站	湛江吴川机场	63.1	41	1.54
3 号线	三岭山公园	海东园区	30.9	25	1.24
4 号线	湛江西站	宝满港区	37.6	37	1.02
5 号线	湛江港	海东园区	23.5	21	1.12
6 号线	遂溪	海港新城	42.8	35	1.22
7 号线	职教基地	调顺	28.2	24	1.18
总计			247.2	205	2.26

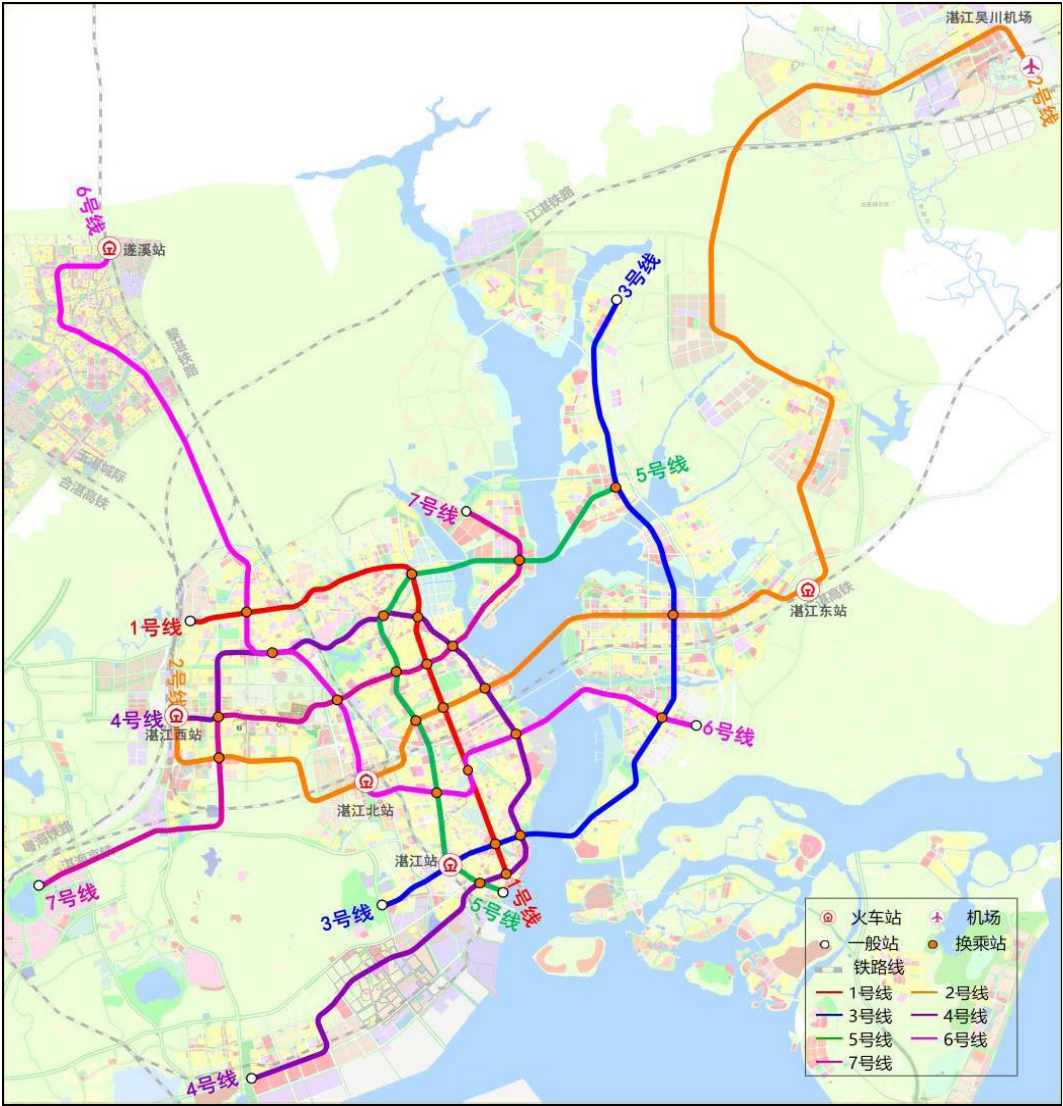


图 3 湛江城市轨道交通布局示意图

第六章 完善外联内畅的公路网

第一节 构建“两环十射五联”高速公路网

在综合交通运输体系中，高速公路主要功能可以概括为通道性交通功能和重要经济节点（县城、新城、机场、主要港口、重要景点、重要园区）的连通功能。基于功能导向、需求导向和目标导向，结合湛江地理区位和现实基础，在深入分析湛江经济社会发展诉求、综合研究区域交通格局变化等基础上，提出湛江（及周边区域）高速公路网形成“两环十射五联”的总体布局方案，规划总里程约 1400 公里，重复里程 230 公里。湛江市域范围内规划高速公路约 987 公里（现状 415 公里），高速公路密度将由现状的 3.13 公里/百平方公里提高到 7.44 公里/百平方公里。实现东融粤港澳大湾区有 3 条通道对接，西联广西北部湾有 2 条通道对接，北接成渝城市群有 2 条通道对接，南拓海南自贸港有 3 条通道对接，湛江交通区位优势将得到全面巩固和提升。

一环线：湛江环城高速，152 公里。

功能定位：湛江市区环城快速通道，满足外围组团快速出行需要，组织对外交通和过境交通、组织港口集疏运交通、形成区域网络形心。

项目情况：湛江环城高速共有 5 段组成，沈海高速公路高阳互通至林屋互通段为国家高速公路，规划按双向 8 车道进行

改扩建；汕湛高速公路林屋互通至坡头段，已建成通车，为双向 6 车道；汕湛高速公路南三岛大桥（坡头至南三岛段）为在建项目，计划 2023 年建成通车；湛江环城高速南三岛至东海岛段为规划项目，计划“十四五”开工建设；玉湛高速公路高阳互通至民安互通段已建成通车。

二环线：湛江绕城高速，262 公里（共线 76 公里）。

功能定位：组织市域对外交通和过境交通，满足沿线群众出行需要，组织港口集疏运交通。

项目情况：湛江环城高速共有 8 段组成，化廉高速已建成通车；汕湛高速公路樟椹互通至坡头段，已建成通车，为双向 6 车道；汕湛高速公路南三岛大桥（坡头至南三岛段）为在建项目，计划 2023 年建成通车；湛江环城高速南三岛至东海岛段为规划项目，计划“十四五”开工建设；东雷高速公路为在建项目，计划 2021 年底建成通车；东雷高速公路西延线雷州至纪家段为新规划项目，计划“十四五”后期开工建设；雷州半岛西线高速公路安铺至纪家段为新规划项目，计划“十四五”后期开工建设。

一射：玉湛高速公路，73 公里，对接广西玉林。

功能定位：主要承担湛江北上运输主通道功能，是湛江港拓展大西南内陆腹地的重要依托，是北部湾城市群一体化的重要抓手和依托。

项目情况：已建成通车，为双向四车道高速公路。

二射：玉林至湛江吴川机场高速公路，78 公里，对接广西玉林。

功能定位：是湛江吴川机场北部快速集散通道，是茂名化州地区沿线群众出行的快速通道。

项目情况：由两段组成，北段为玉林北流（省界）至茂名化州高速，省高速公路网新规划项目，均在茂名境内；南段为汕湛高速，已建成通车。

三射：汕湛高速公路，54 公里，对接广州。

功能定位：该项目是湛江融入粤港澳大湾区的重要快速通道，是“东融”第二快速通道。

项目情况：已建成通车，为双向四车道高速公路。

四射：沈海高速公路，55 公里，对接广州、佛山。

功能定位：该项目是国家高速公路网的重要组成部分，是湛江融入粤港澳大湾区的主要快速通道。

项目情况：正在按双向 8 车道高速公路标准改扩建。

五射：湛江至吴川高速公路，42 公里，对接珠海、香港。

功能定位：该项目是湛江吴川机场快速集散通道，湛江融入粤港澳大湾区的重要快速通道，是粤西沿海经济带发展的重要支撑。

项目情况：由两段组成，西段为汕湛高速公路吴川支线，已建成通车，东段为茂名至吴川高速公路湛江段，是省高速公路网新规划项目，计划“十四五”期开工建设。

六射：雷州半岛东线高速公路，121 公里。

功能定位：该项目是雷州至市区主要高速通道，是雷州半岛东部地区群众出行的快速通道。

项目情况：由两段组成，北段为玉湛高速雷州支线，计划“十四五”期开工建设，南段为玉湛高速雷州支线南延长线，新规划项目。

七射：湛徐高速公路，126 公里，对接海口。

功能定位：是国家高速公路网的重要组成部分，承担湛江城镇体系主轴线交通功能，承载组织过境交通和港口集疏运功能。琼州海峡通道建成后，是海南与内陆联系的主要陆路通道。

项目情况：湛徐高速公路及徐闻港支线已建成通车，预留 8 车道扩建条件，结合需求情况，适时开展扩建。琼州海峡跨海通道属于国家事权，湛江将积极配合通道的规划建设。

八射：雷州半岛西线高速公路，124 公里。

功能定位：该项目是粤港澳大湾区去往雷州半岛西海岸滨海资源区的快速通道，是对接海南自贸港的重要通道，是雷州港区的重要集疏运通道。

项目情况：省高速公路网新规划项目。

九射：兰海高速公路，66 公里，对接北海、南宁。

功能定位：国家高速公路网的重要组成部分，是湛江与北部湾城市群联系主要通道，是湛江辐射市域西北部城镇的主要通道，是北部湾城市群一体化的重要抓手和依托。

项目情况：已建成通车，预留 8 车道扩建条件，结合需求情况，适时开展扩建。

十射：湛江至南宁高速公路，80 公里，对接南宁。

功能定位：湛江与南宁两座中心城市之间的直连高速公路通道，是湛江与北部湾城市群核心城市联系的第二通道，是北部湾城市群一体化的重要抓手和依托。

项目情况：由两段组成，北段为省高速公路网新规划项目，约 23 公里，衔接玉湛高速公路，计划“十四五”期开工建设并建成通车，南段为已通车的玉湛高速公路，南段预留扩建 8 车道建设条件。

一联：湛江机场高速公路，24.5 公里。

功能定位：湛江市区联系湛江吴川机场的主要快速通道。

项目情况：省高速公路网新规划项目，由 3 段组成，总里程 24.5 公里，其中新建路段 11.596 公里，改造路段 7.198 公里，利用既有路段 5.744 公里。该项目为在建项目，计划 2022 年建成通车。

二联：湛徐高速公路乌石支线，22 公里。

功能定位：湛徐高速与滨海公路快速联系通道，雷州乌石港疏港高速公路。

项目情况：省高速公路网新规划项目，计划“十四五”期建成通车。

三联：东雷高速公路西延线，41 公里。

功能定位：是西海岸中段滨海资源区的重要集散线路，是东海岛下游产业布局重要廊道。

项目情况：省高速公路网新规划项目，力争“十四五”后期开工建设。

四联：湛徐高速调风支线，36 公里。

功能定位：是滨海公路与湛徐高速快速联系通道，是雷州半岛东部地区横向联系快速通道。

项目情况：省高速公路网新规划项目，安排远期实施。

五联：湛徐高速前山支线，44 公里。

功能定位：是徐闻东部区域与湛徐高速快速联系通道。

项目情况：新规划项目。

表 6 湛江市高速公路规划布局表

结构	名称	里程 (公里)	规划车 道数	主要功能定位
一环	湛江环城高速	152	4-8	组织对外交通和过境交通，拉大城市框架。
二环	湛江绕城高速	262	4-6	交通组织功能，组团间快速联系功能，支撑东海岛产业外溢发展功能。
一射	玉林至湛江高速	73	4（8）	北上运输主通道，疏港大通道，组织对外交通。
二射	玉林至湛江吴川机场高速	78	4-6	湛江吴川机场北部快速集散通道，茂名化州地区沿线群众出行的快速通道。
三射	汕湛高速	54	4	湛江融入粤港澳大湾区的重要快速通道，“东融”第二快速通道。
四射	沈海高速	55	6（8）	国家高速公路网的重要组成部分，湛江融入粤港澳大湾区的主要快速通道。
五射	湛江至吴川高速	42	4-6	湛江吴川机场快速集散通道，湛江融入粤港澳大湾区的重要快速通道，是粤西沿海经济带发展的重要支撑。
六射	雷州半岛东线高速	121	4	雷州至市区主要高速通道，雷州半岛东部地区群众出行的快速通道。
七射	湛江至徐闻高速	126	4（8）	国家高速公路网的重要组成部分，承担湛江城镇体系主轴线交通功能，承载组织过境交通和港口集疏运功能。
八射	雷州半岛西线高速	124	4	粤港澳大湾区去往雷州半岛西海岸滨海资源区的快速通道，对接海南自贸港的重要通道，雷州港区的重要集疏运通道。
九射	兰海高速	66	4（8）	国家沿海大通道重要组成部分，融入北部湾核心城市主骨架通道。
十射	湛江至南宁高速	80	4-8	湛江与南宁直连高速通道，北部湾城市群一体化发展重要支撑。
一联	湛江机场高速公路	25	4	湛江市区联系湛江吴川机场的主要快速通道。
二联	湛徐高速乌石支线	22	4	湛徐高速与滨海公路快速联系通道，雷州乌石港疏港高速公路。
三联	东雷高速西延线	41	4	西海岸中段滨海资源区的重要集散线路，是东海岛下游产业布局重要廊道。
四联	湛徐高速调风支线	36	4	滨海公路与湛徐高速快速联系通道，是雷州半岛东部地区横向联系快速通道。
五联	湛徐高速前山支线	43	4	是徐闻东部区域与湛徐高速快速联系通道。

第二节 构建“两横两纵三射”城市快速路体系

城市快速路是城市道路网中最高层次的网络,具有连续快速等特征,是高速公路与城市道路衔接转换的重要通道,主要服务于城市内部的中长距离客货运交通,承担市中心、次中心、各功能组团以及各主要物流中心的快速联通功能。

基于湛江市城市空间发展格局,结合《湛江市干线路网专项规划》等成果,湛江市城市快速路总体形成以赤坎-霞山-东海岛、坡头-海东-空港为纵轴,以赤坎-海东、霞山-坡头为横轴,湛江市区对外辐射廉江、吴川、雷州三个方向的“井+放射”布局形态。规划期内布局形成“两横两纵三射”快速路格局,规划总里程约为 220 公里。

一横：调顺快线，33 公里。主要承担湛江市区北部东西向快速交通功能，是湛江市区与湛江吴川机场联系快速通道。

二横：霞南快线，47 公里。主要承担湛江市区南部地区东西向快速交通功能，是南三岛与霞山联系的快速通道。

一纵：东强快线，56 公里。主要承担湛江东岸南北向快速交通功能，是海东新区、坡头区、南三岛联系的快速通道。

二纵：湛江大道，43 公里。主要承担湛江市区南北向交通主要骨架功能，是产业区与湛江市区联系的快速通道，是产业向北拓展的重要走廊带。

一射：湛江市区-廉江快速路。由湛江大道北延线和东强

快线北延线组成，主要承担湛江市区与廉江市区快速交通联系功能。

二射：海川快线。主要承担湛江市区与吴川市区快速交通联系功能，是海东新区对外快速通道。

三射：湛江市区-雷州快速路。由湖光快线和雷湖快线组成，湖光快线里程约 22 公里，雷湖快线里程约 9 公里，主要承担湛江市区与雷州市区快速交通联通功能。

表 7 湛江市城市快速路规划布局表

结构	线路名称	里程 (公里)	主要功能
一横	调顺快线	33	湛江市区北部东西向快速交通功能，是湛江市区与湛江吴川机场联系快速通道。
二横	霞南快线	47	湛江市区南部地区东西向快速交通功能，是南三岛与霞山联系的快速通道。
一纵	东强快线	56	湛江东岸南北向快速交通功能，是海东新区、坡头区、南三岛联系的快速通道。
二纵	湛江大道	43	湛江市区南北向交通主要骨架功能，是产业区与湛江市区联系的快速通道，是产业向北拓展的重要走廊带。
一射	湛江大道北延线	-	湛江市区与廉江市区快速交通联系功能。
	东强快线北延线	-	
二射	海川快线	3	湛江市区与吴川市区快速交通联系功能
三射	雷湖快线	9	湛江市区与雷州市区快速交通联通功能
	湖光快线	22	
联络线		7	
合计		220	



图 4 湛江市区城市快速路规划布局图

第三节 构建能力充分的普通公路网

普通公路是综合交通运输体系的重要组成部分，是保障经济社会发展和人民生活的重要基础条件。其中，普通国道和普通省道上连接高速公路网，下连接一般的联络集散公路，具有较高的高快捷性兼具较高的高通达性，起着“呈上启下”的作用，是湛江公路体系的骨干网络。农村公路是保障农民群众生产生活的基本条件，是农业和农村发展的先导性、基础性设施，是社会主义新农村建设的重要支撑。

全面提升普通国道路网效率。贯彻落实上位规划，全面提升境内既有规划的三条普通国道 385 公里（G207、G228 和 G325）通行能力和保障能力，最大限度发挥国道路线整体效益。一是对标国家和省的要求（普通国道二级及以上公路比重应达到 95%以上，湛江为 92.96%），加快低等级路段和瓶颈路段升级改造，加快完善路网结构，重点推进国道 G207 线雷州市邦塘至白沙段、国道 G325 线廉江向阳村至青平段、国道 G228 线吴川穿城段、国道 G207 线遂溪县穿城段、国道 G207 遂溪广前至雷林段、国道 G228 线遂溪县穿城段、国道 G228 线廉江石圭坡至广西交界山口段、国道 G228 线吴川市覃巴至黄坡段、国道 G228 线吴川梅录至黄坡段、国道 G228 线吴川市黄坡至麻章区北罗坑段、国道 G207 线雷州市谢家至蕃昌段、国道 G207 线雷州市南兴镇区段、国道 G228 线吴川大山江桥

改建和国道 G228 线吴川塘尾桥扩建等项目改扩建或改线工程建设，力争湛江境内普通国道达到一级公路标准，切实增强普通国道运输保障能力。二是强化养护管理，注重服务品质与服务质量，加强干线公路养护，科学安排大中修和预防性养护，全面提升路况水平。重点推进国道 G325 线廉江合江大桥至石岭段、国道 G325 线石岭至石圭坡段、国道 G207 线遂溪岭北至雷州草黎段、国道 G207 线茅垌至文化广场段、国道 G207 线遂溪白垌坡至岭北段、国道 G207 线雷州草黎至龙门段、国道 G207 线徐闻头铺至九头铺段、国道 G228 线麻章北罗坑至遂溪徐屋村段、国道 G228 线雍村至石圭坡段、国道 G228 线遂溪县田寮村至文化广场段等路段路面改造工程建设，全面提高路况水平。三是加快完善连接旅游景区的公路网络，提升旅游交通路网运输效率；拓展交通基础设施的旅游服务功能，提升交通基础设施服务水平。鼓励普通国省道结合旅游公路建设，因地制宜设置自驾车营地、房车营地、观景平台等旅游配套服务设施，提升旅游交通的服务质量，满足出行者多样化、个性化需求。积极争取广东滨海公路湛江段主线列入普通国道网规划，并加快推进滨海旅游公路湛江段建设。

全面完善普通省道网络布局。湛江境内新规划普通省道 20 条 1743 公里（原普通省道 812 公里），新规划省道中，湛江有约 931 公里农村公路组成，普遍存在技术等级较低、路况较差等问题。已建成普通省道 1369 公里，其中，一级公路 195

公里，二级公路 797 公里，二级及以上公路 992 公里，仅占 72.47%，三级及以上公路占比仅有 92.75%，离普通省道全部达到三级公路标准仍有较大差距。一是要重点推进调顺跨海大桥、省道 S374 线霞山百蓬至麻章田寮村段改建工程（湛江大道）、省道 S293 线麻章田寮村至海洋大学段扩建工程等 11 个在建项目建设，确保按时保质建成通车。二是要落实项目建设条件，强化项目建设要素保障，重点推进省道 S286 线湛江至廉江新塘仔段新建工程（湛廉快线）、省道 S289 线雷州市南兴至前山段改建工程、省道 S547 线徐闻县新寮至角尾段改建工程、省道 S544 线梅菪至塘缀段改建工程、省道 S284 改线工程等 45 个项目开工建设。三是要加快推进新规划省道前期工作进展，形成开工一批、储备一批的项目滚动机制。

全力推进“四好农村路”建设。按照习近平总书记要求，因地制宜、以人为本，构建与城镇布局优化、农村经济发展和农民安全便捷出行相适应的农村公路体系，把农村公路建好、管好、护好、运营好，为广大农民脱贫致富奔小康提供更好的保障。一是全面建设好农村公路，切实发挥先行官作用。全面完成通行改造工程、通畅改造工程、通达改造工程、生命安防整治工程等任务要求。推动农村公路三级及以上公路比例和路面铺装率大幅提升、镇到建制村全部实现通四级双车道公路。二是全面管理好农村公路，切实做到权责一致，规范运行。按

照建立事权与支出责任相适应的财税体制改革要求,构建符合农村公路特点的管理体制与机制。三是全面养护好农村公路,切实做到专群结合,有路必养。建立健全“县为主体、行业指导、部门协作、社会参与”的养护工作机制,全面落实县级人民政府的主体责任,充分发挥镇人民政府、村委会和村民的作用。四是全面运营好农村公路,切实服务城乡经济社会发展。坚持“城乡统筹、以城带乡、城乡一体、客货并举、运邮结合”总体思路,加快完善农村公路运输服务网络。建立农村客运班线通行条件联合审核机制。加快淘汰老旧农村客运车辆,全面提升客车性能。通客车的建制村2公里范围内要建设农村客运站点(招呼站)。农村客运站点(招呼站)应与新改建农村公路项目同步设计、同步建设、同步交付使用。推进县、镇、村三级物流站场设施和信息系统建设,推广货运班线、客运班车代运邮件等农村物流组织模式。

表 8 湛江市普通国道规划布局表

序号	编号	路线起讫点	境内主要控制点	总里程 (公里)	一级公路占比	备注
1	G207	乌兰浩特—海安	廉江良垌、遂溪遂城、城月、雷州客路、松竹、南兴、龙门、英利、徐闻下桥、海安	182	100.00%	既有普通国道
2	G228	丹东—东兴	吴川塘尾、黄坡、龙头、官渡、遂溪黄略、廉江横山、青平、高桥、广西山口(粤桂界)	153	82.72%	既有普通国道
3	G325	广州—南宁	廉江城北、石岭、雅塘、青平、高桥、广西山口(粤桂界)	50	18.85%	既有普通国道
4	广东滨海公路湛江段		吴川、湛江、雷州、徐闻、遂溪	583	—	滨海公路主线争取列入国家公路网规划
普通国道合计				968	普通国道按一级公路进行规划	

表 9 湛江市普通省道规划布局表

序号	路线编号	路线名称	主要控制点	境内里程 (公里)
1	S284	宝圩-坡头	黄坡、湛江乾塘、坡头	43.35
2	S285	蓬利-吴川	吴川长岐、梅菪	36.87
3	S286	湛江-南三	湛江、遂溪、廉江、良垌、龙头、坡头、麻斜、南三	119.15
4	S287	六深-附城	廉江六深、塘蓬、石岭、新民、安铺、遂溪界炮、杨柑、港门、乐民、江洪、雷州企水、乌石、覃斗、徐闻迈陈、海安、龙塘、前山、下洋、雷州调风、雷高、附城	379.08
5	S288	湖光-硇洲	麻章湖光、东山、东简、硇洲	59.32
6	S289	南兴-前山	雷州南兴、雷高、调风、徐闻曲界、前山	88.24
7	S290	白桔-流沙	廉江白桔、界炮、杨柑、北坡、雷州纪家、唐家、北和、覃斗、流沙	178.14
8	S293	石角-东简	廉江石角、河唇、城南、黄略、麻章湖光、东简	99.28
9	S373	塘尾-企水	吴川塘尾、黄坡、坡头、湖光、建新、雷州沈塘、杨家、唐家、企水	118.17
10	S374	平乐-杨柑	霞山平乐、麻章、遂溪岭北、洋青、杨柑	56.38
11	S375	客路-江洪	雷州客路、遂溪河头、江洪	40.01
12	S376	外罗-西连	徐闻外罗、锦和、曲界、南山、迈陈、西连	83.93
13	S388	那霍-界炮	廉江石角、和寮、塘蓬、青平、车板、营仔、界炮	135.75
14	S540	雅韶-吴川	吴川王村港、吴川	2.06
15	S543	平田-南海	廉江平田	2.77
16	S544	飞鹅头-塘缀	吴川兰石、振文、塘缀	66.42
17	S545	百龙-草潭	麻章百龙、城月、遂溪北坡、草潭	54.91
18	S546	火炬-白岭	雷州火炬、松竹、雷城、雷高、东里白岭	70.50
19	S547	新寮-角尾	徐闻新寮、和安、下桥、迈陈、角尾	91.20
20	S548	北港公路	徐闻火车站、徐闻北港码头	17.40
合计				1743

第七章 建设世界级的航道网

航道是港口客货运重要的集疏运基础设施,是综合交通运输体系的重要组成部分。依据全国航道和港口布局规划,结合航道所处地理位置、自然条件以及在综合交通运输体系和社会经济发展中的作用,广东省航道总体可划分沿海航道和内河航道。湛江市航道发展总体以《广东省航道发展规划(2020—2035年)》为指引,在上位规划指导下,加快构建以高能级沿海航道网为主体,以特色化内河航道为补充的多层次航道网络体系,补齐水运基础设施短板,优化湛江运输结构,支撑湛江市综合交通运输体系的构建和完善。

第一节 加快构建高能级沿海航道网

广东省沿海航道总体分为主要航道、重要航道、一般航道三个层次。沿海主要航道是指在全省重点货类运输系统中,承担重点货类干线运输功能的公共进港航道,是沿海航道体系的核心和骨干,是区域港口群的对外主通道,是区域经济可持续发展的重要支撑。沿海重要航道是指在全省重点货类运输系统中,承担重点货类支线运输功能的公共进港航道,是沿海航道网的重要组成部分,是连接全省沿海港口与港澳、国内沿海航线的重要纽带,对完善综合交通运输体系、促进区域经济协调发展、支撑广东省沿海经济带发展具有重要作用。沿海一般航道是指除主要航道、重要航道以外的其他航道,主要为本地区

的货物及其他物资运输服务，对地方经济有一定促进作用，是沿海航道网的有益补充。

构建多层次沿海航道体系。以上位规划为指引，加快推进构建“主要航道-重要航道-一般航道”三级航道体系，形成布局合理、能力充分等多层次沿海航道体系。推动形成以湛江港40万吨级航道（主航道）、东海岛港区航道、徐闻港区南山作业区进港航道等航道为主要航道，以湛江港内航道（主航道）、东海岛南航道、亚士德航道、雷州湾港区进港航道、雷州港区乌石作业区进港航道、遂溪港区北潭作业区主航道等航道为重要航道，以廉江港区营仔作业区主航道等其他29条航道为一般航道的沿海航道体系。规划沿海航道总里程约798公里，主要航道7条117公里，重要航道10条200公里，一般航道29条481公里。

全力推进航道基础设施建设。近期以推进沿海主要港口航道集疏运能力为抓手，全力推进湛江港30万吨级航道改扩建工程、湛江港东海岛港区航道工程（10万吨级）、湛江港亚士德航道工程（5万吨级）等在建和新开工项目建设。中远期将强化航道与港口发展规模相互适应，科学合理实施沿海超深水航道工程，重点推进湛江港进港主航道（40万吨级）、东海岛港区航道（30万吨级）、亚士德航道（15万吨级）、徐闻港区荔枝湾作业区主航道（5万吨级）、徐闻港区火车轮渡北港航道（5万吨级）、徐闻港区南山作业区进港航道（5万吨级）、

雷州港区流沙作业区主航道（20 万吨级）、雷州港区乌石作业区进港航道（15 万吨级）、遂溪港区角头沙作业区主航道（10 万吨级）、廉江港区龙头沙作业区进港航道（10 万吨级）、吴川港区塘尾作业区进港航道（5 万吨级）等项目规划建设，全面提升沿海航道等级。

专栏 5 湛江市沿海航道规划布局
1. 沿海主要航道 7 条 117 公里。分别为：湛江港 40 万吨级航道（主航道）、东海岛港区航道、徐闻港区海安作业区主航道、徐闻港区荔枝湾作业区主航道、徐闻港区火车轮渡北港航道、徐闻港区南山作业区进港航道及硃洲水道。 2. 沿海重要航道 10 条 200 公里。分别为：湛江港内航道（主航道）、东海岛南航道、亚士德航道、雷州湾港区进港航道、雷州港区流沙作业区主航道、雷州港区乌石作业区进港航道、遂溪港区北潭作业区主航道、遂溪港区角头沙作业区进港航道、廉江港区龙头沙作业区进港航道、吴川港区塘尾作业区进港航道。 3. 沿海一般航道 29 条 481 公里。分别为：廉江港区营仔作业区主航道、南三河航道、斗龙村航道、利剑门航道、王村航道、安铺（营仔）航道、安铺（北潭）航道、安铺（龙头沙）航道、安铺（犁头沙）航道、草潭航道、港门航道、乐民航道、江洪航道、企水航道、海康航道、乌石航道、流沙航道、六锦航道、新外航道、沙外行水道、外罗航道 2、和南航道、三吉航道、北沙航道、雷州航道、通明航道、东硃航道、博茂航道、石门航道。

第二节 推进内河航道特色化发展

湛江内河航道发展总体以需求为导向，坚持开发与保护并重原则进行发展，重点促进内河航道绿色发展和智慧发展，打造集航运、生态、旅游、文化等功能于一体的美丽航道。

推进重要高等级航道规划建设。重点推进南渡河、营仔河、城月河、鉴江、鹤地水库等重要航道高质量发展。南渡河出海口至南渡船闸段按一级航道（重要航道、河口航道）进行规划建设，营仔河口灯浮至营仔段按二级航道（重要航道、河口航道）进行规划建设，城月河河口至东岸段按三级航道（重要航道、河口航道）进行规划建设，鹤地水库石角至河唇（水库大坝）段按三级航道（绿色航道）进行规划建设，鉴江沙角漩至黄坡段按三级航道（重要航道、河口航道），九洲江 1 航道犁头沙（九洲江 1 号标）至安铺大桥段按二级航道（重要航道、河口航道）进行规划建设。

推进一般航道可持续发展。鹤地水库其他 9 段按照 V 级航道进行规划建设，重点打造绿色航道。鉴江黄坡至积美段按照 VI 级航道进行规划建设，重点打造绿色航道。城月河东岸至卜巢段按照 VI 级一般航道进行规划建设，袂花江梅菴中村至袂花镇按照 VII 级一般航道进行规划建设，南渡河南渡船闸至港头按照 V 级一般航道进行规划建设，南渡河港头至倜傥段按照 VI 级一般航道进行规划建设，小东江梅菴至高山段按

照 VII 级一般航道进行规划建设，营仔河营仔至高墩按照 VII 级一般航道进行规划建设，九洲江 2 航道安铺大桥至龙湾按照 VII 级一般航道进行规划建设。

表 10 湛江市内河航道规划布局表

序号	航道名称	起点名称	终点名称	航道里程 (km)	现状等级	规划等级	备注
合计				310			
高等级航道里程合计				68			
1	南渡河 1	南渡出海 口	南渡船闸	7	V	I	重要航道(河口航道), 通航 3000 吨海轮
2	营仔河 1	营仔河口 灯浮	营仔	6	VII	II	重要航道(河口航道), 通航 2000 吨海轮
3	城月河 1	河口	东岸	6	VII	III	重要航道(河口航道), 通航 1000 吨海轮
4	鹤地水库 1	石角	河唇 (水库大坝)	22	VI	III	重要航道(绿色航道)
5	鉴江 1	沙角漩	黄坡	12	V	III	重要航道(河口航道), 通航 1000 吨海轮
6	九洲江 1 航 道	犁头沙 (九洲江 1 号标)	安铺大桥	15	VII	II	重要航道(河口航道), 通航 2000 吨海轮
IV-VII 级航道里程合计				242			
绿色航道里程合计				89			
1	鹤地水库 2	林垌	主航道 A 点	5	150(客货 船)	V	一般航道(绿色航道), 150 吨(客货船)
2	鹤地水库 3	山底	主航道 B 点	11	150(客货 船)	V	一般航道(绿色航道), 150 吨(客货船)
3	鹤地水库 4	文锋	主航道 C 点	7	150(客货 船)	V	一般航道(绿色航道), 150 吨(客货船)
4	鹤地水库 5	丹兜	主航道 D 点	7	150(客货 船)	V	一般航道(绿色航道), 150 吨(客货船)
5	鹤地水库 6	兰山	主航道 E 点	11	150(客货 船)	V	一般航道(绿色航道), 150 吨(客货船)
6	鹤地水库 7	大坡	主航道 F 点	14	VI	V	一般航道(绿色航道), 150 吨(客货船)
7	鹤地水库 8	青年亭	主航道 G 点	1	VI	V	一般航道(绿色航道), 150 吨(客货船)
8	鹤地水库 9	桃园场	九队	6	150(客货 船)	V	一般航道(绿色航道), 150 吨(客货船)

序号	航道名称	起点名称	终点名称	航道里程 (km)	现状等级	规划等级	备注
9	鹤地水库 10	合掌	天地人	3	150(客货 船)	V	一般航道(绿色航道), 150 吨(客货船)
10	鉴江 2	黄坡	积美	24	VII	VI	一般航道(绿色航道)
11	城月河 2	东岸	卜巢	17	VII	VI	一般航道
12	袂花江	梅菪中村	袂花镇	22	VIII	VII	一般航道
13	南渡河 2	南渡船闸	港头	12	VII	V	一般航道
14	南渡河 3	港头	倜傥	29	VII	VI	一般航道
15	小东江	梅菪	高山	32	IX	VII	一般航道
16	营仔河 2	营仔	高墩	15	VII、VIII	VII	一般航道
17	九洲江 2	安铺大桥	龙湾	26	VII	VII	一般航道

第八章 构建保障有力的油气管道网

油气管道网是专用的液体或气体传输通道,是重要的专用货物运输通道,是综合交通运输体系的重要组成部分。根据省油气管道专项规划成果,梳理提炼湛江油气管道网规划布局。湛江油气管道总体目标是通过建立覆盖广泛、互联互通、公平开放的油气管网输送平台以及多层次储备调峰体系,着力构建布局合理、内畅外通、安全高效、智慧绿色的现代油气管网。

完善原油传输网络。湛江境内已建成原油管道 3 条,分别是中石化原油管道湛江至粤桂边界段,中石化原油管道廉江—茂石化,中石化原油管道湛江东兴炼厂油库—码头段,境内已建成原油管道约 200 公里。未来将继续按照上位规划部署,结合需求发展情况,加强原油码头配套输送管道和原油储备基地输送管道建设。

推进成品油管道互联互通。湛江境内已建成成品油管道 3 条,分别是国家管网华南公司珠三角一期湛江-珠三角段,国家管网华南公司湛江-廉江段、中石化管道湛江东兴炼厂厂区—码头及分销库等,境内既有成品油管道里程约 250 公里。近期将重点推进湛江乌石 17-2 油田群开发项目(包括 1 座海上生产平台、2 条约 22 公里海底管道、1 条约 22 公里海底电缆、陆上新建终端),根据需求情况,进一步推动完善炼化基地成

品油外输管道，服务炼厂和储备需求。

合理规划建设天然气管道。在全省天然气主干管网通达全省 21 个地市的基础上，加快建设天然气主干管道“县县通工程”，到 2022 年左右，实现天然气管道“县县通”。加快推进城镇配气管网建设，并有序向重点城镇延伸。重点建设湛江南海西部天然气管道登陆项目、建设湛江-徐闻天然气主干网项目等，进一步完善湛江天然气管道网络。

表 11 湛江境内油气管道网规划布局表

序号	管道名称	境内里程 (公里)	备注
一、原油管道		218	
1	中石化原油管道湛江—粤桂边界	131	已建成
2	中石化原油管道廉江—茂石化	59	已建成
3	中石化原油管道湛江东兴炼厂油库—码头	6	已建成
4	湛江乌石 17-2 油田群开发项目（1 座海上生产平台、2 条约 22 公里海底管道、1 条约 22 公里海底电缆、陆上新建终端）	22	十四五项目
二、成品油管道		253	
1	国家管网华南公司珠三角一期湛江—珠三角段	58	已建成
2	国家管网华南公司湛江—廉江	162	已建成
3	中石化管道湛江东兴炼厂厂区—码头及分销库等	33	已建成
三、天然气管道		525	
1	中石化广西 LNG 外输管道粤西湛江—茂名支线	115	已建成
2	湛江南海西部天然气管道登陆项目（新建 1 条长约 218 公里的输气海底管道（湛江市东海岛登陆）、1 座天然气接收终端）	218	十四五项目
3	天然气管道县县通工程（建设湛江—徐闻天然气主干管网工程）	192	十四五项目

第九章 构建“人享其行”综合客运体系

综合客运系统发展的总体目标是：以市场需求为导向，以综合客运枢纽为引领，加快完成层次清晰、网络畅达、品质优越的综合客运网络，不断满足人民群众出行的需要，切实增强人民群众的获得感。

第一节 加快构建多层次综合客运枢纽

综合客运枢纽是旅客完成全程运输的重要基础设施和衔接场所，承担着各种交通方式旅客集散、中转、换乘等多种功能，在城市内外交通及内部交通的联系中起着重要作用。从枢纽区域影响力和服务能力出发，结合设施规模及衔接方式，参考相关规划分类标准，将湛江市综合客运枢纽分为一级综合客运枢纽、二级综合客运枢纽和三级综合客运枢纽三个层次。

高标准建设 4 个一级综合客运枢纽。一级综合客运枢纽是指区域性特大型综合客运枢纽，是湛江市主要对外交通门户，主要承担中长途对外交通出行。加快构建以机场枢纽、高铁枢纽、水运枢纽为内核的，衔接多种运输方式的综合客运枢纽，着力推进综合客运枢纽一体设计、同步建设、同期运营，实现各种运输方式在枢纽内便捷高效换乘。高标准规划建设湛江吴川机场、湛江北站、湛江西站、徐闻南山港四个一级综合客运枢纽，全面夯实湛江作为全国综合交通枢纽城市的地位，擦亮

湛江综合交通枢纽名片。推进“枢纽+社区+产业”的开发模式，建设与城市空间、产业发展联动融合的立体式、复合型综合体和城市功能区，打造经济发展新的增长点。围绕四个一级综合客运枢纽，规划建设以湛江吴川机场为内核的空港新城、以湛江北站-湛江西站为内核的高铁城市片区、以徐闻客运港为内核的滨海旅游新城，通过综合交通枢纽的发展引领城市功能片区的开发，以枢纽经济体的发展促进综合交通枢纽的形成，实现交通与产业和国土空间统筹融合发展。

规划建设6个二级综合客运枢纽。二级综合客运枢纽是指城市大型综合客运枢纽，为湛江市次级对外交通门户，辐射临近城市及市域出行客流，主要承担中短途对外出行，以铁路特别是高铁站点为主体，衔接城市道路，配套建设常规公交、出租车等集疏运方式。以广湛高铁、合湛高铁、湛海高铁及桂湛高铁沿线高铁规划建设站点为核心，以推进综合客运枢纽一体设计、同步建设、同期运营为目标，重点做好吴川站综合客运枢纽、廉江西站综合客运枢纽、遂溪南站综合客运枢纽、雷州北站综合客运枢纽、徐闻南站综合客运枢纽（预留）、湛江东站综合客运枢纽（预留）规划建设工作。

优化完善8个三级综合客运枢纽服务功能。二级综合客运枢纽是指区县级综合客运枢纽，主要服务县市区内对外交通出行。以黎湛铁路、粤海铁路等铁路既有站点改造升级为重点，强化综合客运服务功能，提升运输服务质量。湛江境内规划的

8 个三级综合客运枢纽分别为湛江南站综合客运枢纽、廉江站综合客运枢纽、遂溪站综合客运枢纽、雷州站综合客运枢纽、徐闻北站综合客运枢纽、廉江南站综合客运枢纽、雷州龙门站综合客运枢纽、东海岛客运站综合客运枢纽。

专栏 6 湛江市综合客运枢纽规划布局

4 个一级综合客运枢纽。湛江吴川机场综合客运枢纽、湛江北站综合客运枢纽、湛江西站综合客运枢纽、徐闻南山港综合客运枢纽。

6 个二级综合客运枢纽。吴川站综合客运枢纽、廉江西站综合客运枢纽、遂溪南站综合客运枢纽、雷州北站综合客运枢纽、徐闻南站综合客运枢纽（预留）、湛江东站综合客运枢纽（预留）。

8 个三级综合客运枢纽。湛江南站综合客运枢纽、廉江站综合客运枢纽、遂溪站综合客运枢纽、雷州站综合客运枢纽、徐闻北站综合客运枢纽、廉江南站综合客运枢纽、雷州龙门站综合客运枢纽、东海岛客运站综合客运枢纽。

第二节 优化完善多层次综合客运网络

构建高品质对外运输主骨架网络。依托湛江吴川机场，引入高速铁路、城际轨道和城市轨道等，建设成为空铁联运的北部湾区域综合交通枢纽、主要对外门户交通枢纽、客流换乘中心；依托湛江北站和湛江西站，规划引入广湛客专、深湛铁路、合湛铁路、桂湛高铁和湛海铁路等 5 条高速铁路，增加客站始发终到功能，并以高铁站为核心，结合公路客运，打造成为北部湾区域交通枢纽、湛江铁路主枢纽；结合徐闻作为湛江对接

海南国际旅游岛桥头堡的区位优势，以徐闻客运港为中心，引入公路客运、公交等，并与规划通用机场无缝对接，打造成为粤西地区重要交通枢纽，湛江水上客运主枢纽。

优化完善市域性基础骨干客运网络。根据市场需求变化，积极发展县际重要客运枢纽之间的高速直达班线，进一步增强公路客运竞争力。主城区与各乡镇之间、城市主次中心与火车站、汽车站等对外交通枢纽之间，积极发展快速公交，规划形成“五横七纵”的公交专用道网络，总长度 178.6 公里（五横为吉祥路－振兴路－东盛路－文祥路－东城北路、金康中路－军民路－调顺路、乐山路－海湾大桥－海湾大道、湖光路－友谊路、东海大道，七纵为人民大道、湛川大道－东新路－建设路、海滨大道、奋勇大道、疏港大道－湖光大道、东山大道、林口西路）。快线在运营方式上，除传统的站站停方式外，在特定时段还可以采用大站快车、直达车等方式。研究发展公交 MaaS 服务，满足定制公交出行需求。研究落实公交场站政府建设和民用建筑配建，切实完善公共交通基础设施。

发展特色客运网络。规划配合湛江市各新城、新区大面积高强度的开发建设，同步配合建设城市地铁、新型有轨电车运输方式，以凸显新城的高端定位并响应“交通引导开发(TOD)”的城市交通发展战略。具体形式选择及走行的线路、停靠站点等可通过专项研究确定。另外，根据湛江市滨海及内海湾的自然条件，考虑在远期布设水上公交，分为海上公交及内河公交，

湛江海上公交线路主要服务点对点的游客出行，兼顾游览功能；内河公交线路主要服务游客内海湾及内河游览的需求。

积极推动辅助客运网络。规划建成完善的绿道与自行车出行服务系统，建设连续、安全、舒适的人行网络，沟通居民出行集中点。所有慢行系统均应结合公交设施建设，保证慢行系统与公交系统的无缝衔接，使慢行交通成为公交系统的重要支撑和补充，弥补公交服务范围在部分地区的空白。慢行交通方式在市区的全方式分担比不低于 45%，在老城区和慢行交通重点保障地区分担比不低于 55%。

巩固提升基本公共服务均等化水平。继续改进提升农村客运服务水平，优化加密县城到所辖乡镇以及中心镇到一般镇之间的客运班线，加强不同层次客运班线之间的衔接，实现具备通客车条件的所有行政村“村村通客车”，实现所有城市居民点 500 米范围公交覆盖，300 人口以上自然村附近 500 米范围内有农村客运站点。适时发展镇村农村客运网络，让基本公共服务更好服务人民群众。

第三节 推进琼州海峡运输一体化

琼州海峡通道是海南岛与大陆连接的重要通道，是湛江与海南两地的“黄金水道”，是海南和湛江两地发展的“生命通道”，主要承担海峡两岸旅客、客车滚装运输，以及进出岛物资的货车滚装运输。目前基本形成以海南至广东为主线，海南

至广西为支线的发展格局。琼州海峡旅客和客货车辆运量持续增长,2010-2019 年年均增长分别为 4.7%和 9.1%。预计到 2035 年进出海南岛旅客将达到 2600 万人(航空为主、水运为辅),年均增速 3.4%,滚装汽车将达到 690 万辆,年均增速 4.6%(小汽车增长较快)。未来将重点推进两地港航一体化,深入谋划交通大平台建设对接,构建形成以综合客运枢纽为核心,以滚装接驳运输为基础,以水上飞机、直升机、快速客船为补充的一体化客运体系。加快雷州乌石港区发展,强化与海南货运对接,形成北接雷州乌石港区南联海南洋浦港的货运大通道。

完善琼州海峡客滚运输基础设施布局。规划形成以海口港新海港区、湛江港徐闻港区南山作业区为主,海口港秀英港区(南港区现状泊位)、湛江港徐闻港区荔枝湾作业区为辅,海口港秀英港区(北港池部分泊位)、湛江港徐闻港区海安作业区为备用的空间布局。湛江港徐闻港区南山作业区港池东侧布置为客滚码头区,布置 1 万总吨客滚泊位 16 个,远期结合船舶大型化发展,可将部分码头等级提升至 2 万总吨;港池西侧预留高铁轮渡区,布局港口支持系统泊位;粤海铁北港作业区布局 2 万总吨火车轮渡泊位 2 个。在南山作业区东侧预留客滚运输岸线资源空间。荔枝湾作业区维持现状不变,未来视船型发展需求,可将部分码头等级提升至 1 万总吨。海安作业区规划调整为具备应急保障、船舶维修、救助保障等功能的保障基地。未来根据客滚运输需求,作为高峰期应急启用的备用港址。

在湛江港新增流沙湾防台锚地，将角尾湾作为北岸备选防台锚地。未来可根据危险品滚装运输需求和航线情况，加强统筹协调，结合港口规划修订工作，深化危险品滚装码头选址论证。

推进琼州海峡港航一体化发展。积极配合支持琼州海峡两岸港口“一张图”规划、“一盘棋”建设、“一体化”发展，推动港口布局优化和提质升级。创新完善港航服务模式，实行港口、船舶资源统一调配、统一作业、优化调整航线航班，提高港口及船舶作业效率。根据市场需求合理制定安排航线运力计划，优化班期密度，推进客滚运输班轮化运营，推行“定线、定港、定班、定时、定价”的“五定”管理运营模式，塑造粤海客滚精品航线。完善徐闻港综合客运枢纽功能，做好客运枢纽与城市公共交通、班线客运、铁路客运等多种运输方式的衔接，推动港口“车客分流、快进快出、优进优出”，建立快速集散、功能完备的集疏运系统。有效整合港口票务资源和数据，优化联网售票系统，完善互联网预约制度，引导旅客和车辆有序出行。推进南山客滚码头“智慧港口”建设及应用。推进客车、货车滚装运输分离，探索建立专业化的货车滚装运输通道，推进危险品货物车辆过海分类滚装。建立健全海峡客滚运输海上搜救应急响应协调机制，建立季节性、突发性应急预案，加强车辆和旅客集中滞留情况下的应急疏运组织工作。规划建设统一的应急处置平台和救助基地，完善应急救助机制。加强海上航行船舶动态监控。

第十章 构建“物优其流”货运物流体系

第一节 加快构建分工协作货运物流枢纽

物流枢纽是集中实现货物集散、存储、分拨、转运等多种功能的物流设施群和物流活动组织中心，通常依托港口、铁路场站枢纽和产业园区建设，是综合交通运输体系的重要节点和货物转运的中心。湛江是港口型国家物流枢纽承载城市，物流需求旺盛。湛江货运物流枢纽规划，以国家、省市相关规划为基础，结合湛江发展特点与需求，重点规划建设依托港口、机场的大型综合物流园区，规划建设依托产业发展并提供高附加值服务的专业化物流中心，规划建设面向流通企业和消费者的社会化共同配送中心，形成“综合物流园区—专业物流中心—配送中心”分工协作、高效配置的现代城市物流服务体系，实现物流资源优化配置和物流活动系统化组织，为优化经济空间布局和构建现代化经济体系提供有力支撑。

规划建设功能完备的 13 个综合物流园。综合物流园区是指依托湛江港区和铁路站场等设施，具备强大的物流辐射能力和物流存储能力，主要为湛江及北部湾地区近海、远洋的国际物流提供保税、加工、储运、多方式中转、集散、配送及车辆停放等方面的服务。规划建设湛江空港物流园、湛江港霞宝物流园、东海岛物流园、湛江赤坎物流园、海东新区物流园、湛江城西物流园、廉江物流园、廉江安辅-横山物流园、遂溪物

流园、吴川物流园、雷州沈塘-奋勇物流园、徐闻临港物流园、雷州乌石港口物流园等 13 个综合性物流园区，规划占地总面积为 1727 公顷。积极支持麻章建设北部湾经济区最大湛江农海产品交易中心。

构建完善 12 个专业化物流中心。专业物流中心是指具有某个领域专业性的物流活动场所，由单个或多个企业组成。重点围绕汽车、钢铁、石化、装备制造、水产品等湛江主导性产业，为企业生产提供储运、配送、车辆停放等物流配套服务。规划建设霞山港区物流中心、北站物流中心、霞山东新物流中心、麻章物流中心、调顺岛物流中心、湛江保税物流中心、雷州物流中心、徐闻物流中心、徐闻下桥物流中心、吴川黄坡物流中心、吴川站物流中心、遂城物流中心等 12 个专业物流中心，规划占地面积为 625 公顷。

完善中心城区物流配送中心规划布局。物流配送中心是指从事配送业务且具有完善信息网络的场所。结合城市发展区，主要为特定客户或末端客户提供高频率、小批量、多批次的生产性或生活性物资配送服务。城市物流配送中心具有配送功能齐全、辐射范围小等特点，宜根据用地布局规划及城市发展需求配套。结合湛江市区城市发展需要，在中心城区规划布局了 7 个物流配送中心，分别为海田商贸物流配送中心、汽车总站物流配送中心、云头桥物流配送中心、新华物流配送中心、霞山物流配送中心、湖光配送中心、太平配送中心，规划占地面

积 48 公顷。

专栏 7 湛江市货运物流枢纽规划布局
13 个综合物流园区。湛江空港物流园、湛江港霞宝物流园、东海岛物流园、湛江赤坎物流园、海东新区物流园、湛江城西物流园、廉江物流园、廉江安辅-横山物流园、遂溪物流园、吴川物流园、雷州沈塘-奋勇物流园、徐闻临港物流园、雷州乌石港口物流园等。规划用地面积 1727 公顷。 12 个专业物流中心。霞山港区物流中心、北站物流中心、霞山东新物流中心、麻章物流中心、调顺岛物流中心、湛江保税物流中心、雷州物流中心、徐闻物流中心、徐闻下桥物流中心、吴川黄坡物流中心、吴川站物流中心、遂城物流中心。规划用地面积 625 公顷。 7 个城区物流配送中心。海田商贸物流配送中心、汽车总站物流配送中心、云头桥物流配送中心、新华物流配送中心、霞山物流配送中心、湖光配送中心、太平配送中心。规划用地面积 48 公顷。

第二节 加快构建经济高效货运物流网络

坚持以需求为导向，以市场化为手段，构建完善湛江对外对内货物运输网络。构建面向商品生产地、消费地，以港口、物流园区、物流中心等为基点大宗货物运输网络，打造“宜水则水”、“宜铁则铁”、“宜空则空”、“宜路则路”的“四宜”货运体系，加快构建环境友好型运输结构。完善普通货物转运及配送网络规划研究，强化生产生活物资转运及配送服务，着力解决货运“最后一公里”问题。研究完善货运交通管理内容，引导城市客货运交通协调发展。

优化大宗货物运输网络。围绕港口、机场、铁路货运站和产业园区规划建设情况，依托日益完善的物流园区、物流中心等货运交通基础设施，构建枢纽转运型的对外货运骨架网络。大力发展“空-公-铁-水”多式联运、甩挂运输等先进货物运输形式，推动货运结构优化调整，提高一体化衔接水平和中转换装效率。推进“港站一体化”，实现港口码头与铁路货运站无缝衔接，为铁水联运创造条件。

完善普通货物运输服务网络。依托高速公路、铁路等交通基础设施，运用市场化手段，构建以港口、物流园区、物流中心等为基点，面向商品生产地、消费地普通货物运输网络。推进管理性降本增效，推动管理创新、组织创新，培育和支持平台型龙头骨干企业整合“小散弱”市场主体，以信息流引导实体流集约高效组织。加强货运龙头骨干企业对普通货物运输市场的引领，构建绿色、经济、合理的货运网络。鼓励传统货运企业积极融合大数据、云计算等先进信息技术，优化运输组织，实现物流资源的有效聚集和优化配置。推进客运班车小件快运系统建设，推进资源高效利用。

加快城市物流配送网络建设。加强货运配送体系规划研究，加强生产生活物资运送服务，着力解决货运“最后一公里”问题。打造便民的城市快递物流配送体系。推动城市配送车辆统一标识管理，规范快递物流配送车辆管理，保障配送车辆便利通行。鼓励货运枢纽站场升级完善快递配送功能，加强具有

电子商务功能和服务电子商务发展的货运站场及中转、分拨、配送等设施建设。鼓励发展共同配送等配送组织新模式。

第十一章 环境影响评价

第一节 规划实施环境影响分析

本规划是以发展战略为主的指导性规划，是指导和协调湛江市各种交通运输方式发展规划的依据。规划贯彻了创新、协调、绿色、开放、共享发展理念，采取了优化交通运输和能源结构、提高资源利用和运输效率、对接国土空间与生态保护要求等积极举措，加强了对境内铁路、公路、水运、民航等运输方式统筹规划引导，进一步优化了综合交通网的布局。

本规划涉及铁路、公路、水路、民航、管道等多种类型交通方式，规划的实施可能会对部分区域生态环境产生影响，主要体现在资源能源消耗、生态影响、污染排放、气候变化四个方面。各类交通基础设施建设需要消耗一定的土地、岸线、通道资源。交通工程建设养护和运输活动可能对局部陆生和水生生态产生一定影响，特别是与部分自然保护区、国家公园、饮用水水源保护区、基本农田等环境敏感目标，以及生态保护红线存在空间冲突。各类交通基础设施和运输工具将产生一定废气、污水、噪声和固体垃圾等污染物，特别是机动车、船、飞机产生的大气污染和水运行业的危化品泄露风险，如未得到妥善处理，可能对区域环境和人群健康带来损害。综合交通运输活动将消耗大量能源，可能产生一定规模碳排放，影响气候变化。

第二节 规划实施环境影响评价

规划与《全国主体功能区规划》《水污染防治行动计划》《节能中长期专项规划》《广东省城镇体系规划（2012-2020年）》《广东省沿海经济带综合发展规划》以及湛江市的相关国土空间和生态环保规划等相衔接协调，以保障经济社会环境协调发展。

总体上，规划提出的建设规模、项目布局、交通方式结构、建设时序等环境合理性较为充分，资源能源消耗、生态影响和环境影响总体符合“生态保护红线、资源利用上线、环境质量底线、环境准入清单”的基本要求，重点项目安排较为合理。规划从各种交通方式的规模、结构和布局等方面在规划前期开展管控，节约土地资源，提升资源综合利用。通过实施绿色公路、绿色航道、新能源利用等体现绿色可持续发展。规划对各类项目的建设的污染排放进行严格控制，减少对大气环境、水资源等影响。规划满足资源环境承载力要求，符合可持续发展理念，满足“三线一单”要求，规划实施产生的不利环境影响总体可控，生态安全 and 环境质量将得到有效保障。

第三节 预防和缓解不良影响的措施与建议

保护环境是我国的一项基本国策，是经济、社会发展的重要战略方针。规划实施过程中，要根据生态环境保护的要求，预防和减轻交通基础设施建设养护和运输活动产生的环境影

响。严守《环境保护法》、《环境影响评价法》、《建设项目环境保护条例》等法律法规和标准规范。严格项目审批和土地、岸线、环保等准入，根据资源环境承载能力合理确定建设安排。加强与“三线一单”生态环境分区管控方案的衔接。严守生态保护红线，保障生态空间性质不转换、面积不减少、功能不下降；调控综合运输结构和发展模式，保障区域环境质量底线；调控规划时序和资源占有规模，保障区域资源利用上线。加强规划实施效果跟踪评估。

第十二章 保障措施

第一节 完善体制机制

完善协调机制。加强与上级主管部门的沟通协调，及时将有关规划成果纳入上级各项规划。建立北部湾城市群地区联席会议制度，互通各地市规划建设情况，以更加开放的姿态加入到北部湾城市群地区经济建设中来。各级政府和相关职能部门，以更加开放的姿态，着力打破行政区划界限，加强省际间、地级市际间的沟通协调与合作，促进重大交通运输基础设施的资源共享。建立跨地区、跨部门的协调机制，明确相关的工作程序。

强化规划衔接。强化本规划在湛江市综合交通运输发展中的纲领性和指导性作用，做好各种运输方式专项发展规划以及各市县综合交通运输体系发展规划与本规划的衔接，加强各项指标对接。创新发展理念，依托现代信息技术，逐步加强交通运输发展规划与国民经济和社会发展规划、土地利用总体规划、城市总体规划等多行业发展规划的整合，力争做到“多规合一”。规划建设的交通基础设施项目，纳入城市总体规划、土地利用总体规划等专项规划，做好规划预留和控制，形成促进综合运输体系发展的良好外部环境。

强化人才保障。以综合交通运输管理体制为基石，以规划为抓手，深化综合交通运输体系体制机制创新，加快构建统筹

一体、运行高效、权责清晰的现代化综合交通运输体制机制。积极拥抱“大数据”、“互联网”等新兴业态，进一步推进信息技术、大数据等在交通领域的应用。积极引进培育一大批高素质交通人才队伍，构建强有力综合交通运输体系人才支撑。

第二节 强化要素保障

强化资金保障。抢抓省委省政府实施“一核一带一区”发展战略契机，积极争取省发展改革委、交通运输厅以及其他省有关单位在政策、技术和资金等方面对全市交通运输业发展的支持，共同推进全市综合交通运输体系建设。大力争取采取省市共建模式实施，积极争取国家和省专项投资补助。加大财政对交通基础设施建设的支持力度。加大项目推介力度，努力吸引社会资本投资，对具备条件的交通建设项目，积极探索采取BOT、EPC、PPP等模式。以资本为纽带，积极吸纳社会资金，发挥交通投资平台融资功能，大力支持平台企业通过发行企业债等方式筹措建设资金。加强与金融机构合作，积极争取国开行、农发行等政策性银行资金支持。

强化用地保障。交通建设项目需要利用大量土地，土地是影响交通发展的重要因素。要积极争取将规划建设项目纳入省重点建设项目计划或市国民经济和社会发展规划，以符合按列入土地利用总体规划重大（重点）建设项目清单办理用地手续的条件。用足用活国家现行土地政策，保障重点交通建设项目

用地。积极争取更多交通项目由省立项，由省统筹解决项目所需的用地计划指标；对于市重点建设交通项目，要做好土地利用总体规划，把交通用地指标纳入土地利用总体规划，在市年度用地计划指标中优先安排，应保尽保。

强化用海保障。交通（桥梁、港口、铁路等）建设项目需要利用海洋资源，保障用海对交通发展建设具有十分重要的意义。要积极争取将规划建设项目纳入国家级的规划，力争解决湛江交通发展所需的用海问题。

附表 1 湛江市铁路网规划一览表

名称	境内里程 (公里)	境内主要站点	速度目标值 (km/h)	属性	备注
一、高速铁路(5 条, 431 公里)					
广湛高铁湛江段	65	吴川站、湛江东站(预留)、 湛江北站	350	I 级双线	省重点项目, 在建项目
合湛高铁湛江段	78	廉江南站、遂溪南站、湛江西 站	350	I 级双线	省“十四五” 重点项目
深湛铁路湛江段 及机场支线	91	吴川站、湛江吴川机场站、塘 缀站(越行站)、黄略站(越 行站)、湛江西站	200(预留 250)	I 级双线	机场支线为 湛江市“十四 五”重点项目
桂湛高铁湛江段	70	廉江西站、遂溪南站	350	I 级双线	规划新建
湛海高铁湛江段	127	湛江北站、雷州北站、龙门站、 徐闻南(预留)、徐闻南山港 站	350	I 级双线	省“十四五” 重点项目
二、普速干线铁路(5 条, 311 公里)					
河茂铁路	7	河唇站	160	I 级双线	远期增建二 线
河唇至合浦铁路	42	河唇站、廉江站、石岭站、青 平站	160	I 级双线	规划新建
黎湛铁路	87	河唇站、廉江站、遂溪站、塘 口站、湛江南站	160	I 级双线	提升改造
粤海铁路	139	湛江西站、雷州站、徐闻北站、 北港站	160	I 级双线	电气化改造
东海岛铁路 (干线)	36	湛江西站、湖光站、东山站、 钢厂站	120	I 级单线	已建
三、疏港铁路专用线(5 条, 96 公里)					
宝满港区铁路专 用线	15	宝满港区	120	I 级双线	省“十四五” 重点项目
东海岛港区铁路 专用线	10	东海岛港区	120	I 级双线	省“十四五” 重点项目
粤海铁路乌石港 区支线	28	乌石作业区	120	I 级单线	省“十四五” 重点项目
廉江港区龙头沙 支线	28	龙头沙作业区	120	I 级单线	规划预留
奋勇大产业园区 铁路专用线	15	奋勇大产业园区	120	I 级单线	规划预留

名称	境内里程 (公里)	境内主要站点	速度目标值 (km/h)	属性	备注
四、城际铁路（3 条，170 公里）					
湛茂阳城际铁路	80	湛江北站、湛江东站、龙头站、 机场站、吴川站	200	I 级单线	规划预留
湛茂阳城际铁路 雷州支线	50	湛江北站、湖光站、太平站、 沈塘站、雷州站	200	I 级单线	规划预留
廉江至湛江吴川 机场城际铁路	40	廉江西站、良垌站、机场站	200	I 级单线	规划预留

附表 2 湛江市高速公路规划布局表

结构	名称	组成路段	里程 (公里)	重复里程 (公里)	车道 数	备注
基于湛江省域副中心城市定位，规划期内布局形成“两环十射五联”高速公路网络，规划总里程 987 公里（现状 415 公里），密度将由现状的 3.13 公里/百平方公里提高到 7.44 公里/百平方公里，实现与周边区域核心城市有多条通道对接。						
一环	湛江环城高速（152）	沈海高速高阳互通至林屋互通	42		8	改扩建
		汕湛高速林屋互通至坡头（S373）	22		6	已通车
		汕湛高速南三岛大桥（坡头至南三岛段）	16		4	在建项目
		湛江环城高速南段（南三岛至东海岛接东雷高速）	39		4	既有规划
		玉湛高速（高阳互通至民安互通）	34		4	已通车
二环	湛江绕城高速（262）	化廉高速	52		4	已通车
		汕湛高速樟椏互通至林屋互通	14		6	已通车
		汕湛高速林屋互通至坡头（S373）	22	22	6	已通车
		汕湛高速南三岛大桥	16	16	4	在建项目
		湛江环城高速南段（南三岛至东海岛接东雷高速）	39	39	4	既有规划
		东雷高速	35		4	在建项目
		东雷高速西延线雷州至纪家段	24		4	新规划
		雷州半岛西线高速安铺至纪家段	60		4	新规划
一射	玉林至湛江高速	玉湛高速和寮（省界）至海田支线终点（海田路）	73		4(8)	已通车
二射	玉林至湛江吴川机场高速	玉林北流（省界）至茂名化州	56		6	新规划，茂名境内。
		汕湛高速石湾互通至湛江吴川机场	22	14	6	已通车

结构	名称	组成路段	里程 (公里)	重复里程 (公里)	车道 数	备注
三射	汕湛高速	汕湛高速樟椹枢纽互通至包茂高速	54		4	已通车
四射	沈海高速	沈海高速公路林屋枢纽互通包茂高速	55		6(8)	改扩建
五射	湛江至吴川高速	汕湛高速吴川支线	27		4(6)	已通车
		茂名至吴川高速	15		4	新规划, 预留东延至西部沿海高速建设条件
六射	雷州半岛东线高速	玉湛高速雷州支线	30		4	高速化改造
		玉湛高速雷州支线南延长线	91		4	新规划项目
七射	湛江至徐闻高速	沈海高速高阳互通至徐闻南三	126		4(8)	已通车, 预留 8 车道扩建条件, 预留琼州海峡过海通道建设条件。
八射	雷州半岛西线高速	雷州半岛西线高速	124	46	4	新规划
九射	兰海高速	兰海高速公路湛江收费站至高桥	66		4(8)	已通车, 预留 8 车道扩建条件
十射	湛江至南宁高速	玉湛高速湛江市区至廉江塘蓬	57	57	4(8)	在建项目, 预留扩建 8 车道条件。
		廉江塘蓬至南宁(省界)	23		6	新规划。
一联	湛江机场高速公路	湛江机场高速公路(调顺大桥至湛江吴川机场)	25	13	6	在建项目。新建段 11.596 公里, 改造段 7.198 公里, 利用段 5.744 公里。
二联	湛徐高速乌石支线	湛徐高速乌石支线	22		4	新规划
三联	东雷高速西延线	东雷高速西延线(雷州至纪家)	41	24	4	新规划
四联	湛徐高速调风支线	湛徐高速调风支线(龙门至调风)	36		4	新规划
五联	湛徐高速前山支线	湛徐高速前山支线	43		4	新规划

附表 3 湛江市普通国道规划布局表

序号	编号	路线起讫点	境内主要控制点	总里程 (公里)	一级公路 所占比重	备注
1	G207	乌兰浩特—海安	廉江良垌、遂溪遂城、城月、雷州客路、松竹、南兴、龙门、英利、徐闻下桥、海安	182	100.00%	既有普通国道
2	G228	丹东—东兴	吴川塘尾、黄坡、龙头、官渡、遂溪黄略、廉江横山、青平、高桥、广西山口(粤桂界)	153	82.72%	既有普通国道
3	G325	广州—南宁	廉江城北、石岭、雅塘、青平、高桥、广西山口(粤桂界)	50	18.85%	既有普通国道
4	广东滨海公路湛江段		吴川、湛江、雷州、徐闻、遂溪	583	—	滨海公路主线争取列入国家公路网规划
普通国道合计				968	普通国道按一级公路进行规划。	

附表 4 湛江市普通省道规划布局表

序号	路线编号	路线名称	主要控制点	境内里程 (公里)
1	S284	宝圩-坡头	黄坡、湛江乾塘、坡头	43.35
2	S285	蓬利-吴川	吴川长岐、梅菪	36.87
3	S286	湛江-南三	湛江、遂溪、廉江、良垌、龙头、坡头、麻斜、南三	119.15
4	S287	六深-附城	廉江六深、塘蓬、石岭、新民、安铺、遂溪界炮、杨柑、港门、乐民、江洪、雷州企水、乌石、覃斗、徐闻迈陈、海安、龙塘、前山、下洋、雷州调风、雷高、附城	379.08
5	S288	湖光-硇洲	麻章湖光、东山、东简、硇洲	59.32
6	S289	南兴-前山	雷州南兴、雷高、调风、徐闻曲界、前山	88.24
7	S290	白桔-流沙	廉江白桔、界炮、杨柑、北坡、雷州纪家、唐家、北和、覃斗、流沙	178.14
8	S293	石角-东简	廉江石角、河唇、城南、黄略、麻章湖光、东简	99.28
9	S373	塘尾-企水	吴川塘尾、黄坡、坡头、湖光、建新、雷州沈塘、杨家、唐家、企水	118.17
10	S374	平乐-杨柑	霞山平乐、麻章、遂溪岭北、洋青、杨柑	56.38
11	S375	客路-江洪	雷州客路、遂溪河头、江洪	40.01
12	S376	外罗-西连	徐闻外罗、锦和、曲界、南山、迈陈、西连	83.93
13	S388	那霍-界炮	廉江石角、和寮、塘蓬、青平、车板、营仔、界炮	135.75
14	S540	雅韶-吴川	吴川王村港、覃巴	2.06
15	S543	平田-南海	廉江平田	2.77
16	S544	飞鹅头-塘缀	吴川兰石、振文、塘缀	66.42
17	S545	百龙-草潭	麻章百龙、城月、遂溪北坡、草潭	54.91
18	S546	火炬-白岭	雷州火炬、松竹、雷城、雷高、东里白岭	70.50
19	S547	新寮-角尾	徐闻新寮、和安、下桥、迈陈、角尾	91.20
20	S548	北港公路	徐闻火车站、徐闻北港码头	17.40
合计				1743

附表 5 湛江港各港区功能定位一览表

港区名称	功能定位	规划利用岸线 (m)		作业区名称	泊位数	规划能力
		规划	已利用		(个)	万吨
1. 调顺岛港区	以散、杂货运输为主，兼顾特种物资运输，主要承担腹地铁矿石、非金属矿石运输以及临港电厂煤炭供应。条件成熟后结合城市发展进行功能调整。	5440	4700		8	2315
2. 霞海港区	以邮轮运输及相关产业发展为主，兼顾水上巴士等客运服务功能。	1200	1200		2	0
3. 霞山港区	以原油、成品油、铁矿石等大宗散货和杂货运输为主，兼顾散装粮食和化肥运输，主要为西南、中南、粤西、桂东以及湛江市服务，并承担水上客运和港口支持保障基地功能，远期结合城市发展进行内部功能优化调整。	5800	5800	——	30	9669
4. 宝满港区	以集装箱和通用散杂货运输为重点，承接霞山港区部分通用散货转移，逐步发展为区域性集装箱物流中心和港产城融合发展的现代化港区。	9000	700	——	33	9000
5. 坡头港区	近期以中海油保障基地功能为主，服务石油企业设备运输，逐步拓展城市生产生活物资运输和科研保障基地功能。	2400	400		5	400
6. 南三岛港区	以邮轮、游艇客运以及服务海工装备制造、修造船和智慧海洋军民融合产业为主，兼顾南三岛、坡头等东岸片区生产生活物资运输。	8200	0	北涯	2	0
				蓝田	9	600
7. 东海岛港区	以煤炭、原油、铁矿石等大宗能源、原材料以及钢铁、成品油、化工品等产成品运输为主，重点服务东海岛大型临港产业布局发展，兼顾腹地物资中转运输并拓展大宗商品交易交割功能。承接其他港区散杂货运输功能搬迁，逐步发展成为集约化、规模化的大型综合性港区。	42500	8400	北作业区	87	30605
				东头山	7	3900
				南作业区	20	2400
8. 吴川港区	以服务临港产业和本地城市生产生活物资运输为主，结合旅游、临港重大项目和区域合作形势，逐步综合开发利用。	2000	0	塘尾	16	800
9. 徐闻港区	以客货滚装（车客渡、铁路轮渡）运输为主，兼顾服务临港产业、港口物流、城市生产生活物资运输，发展成为对接海南自贸港、服务陆岛交通运输的核心港区。	48700	3700	南山	34	7200
				北港	2	2000
				海安	7	1320

港区名称	功能定位	规划利用岸线 (m)		作业区名称	泊位数	规划能力
		规划	已利用		(个)	万吨
10. 雷州港区	以液体散货、煤炭、货滚、集装箱运输为主，服务油气资源开发、电厂等临港产业，积极拓展港口物流功能，逐步发展成为对接海南自贸港货运主通道的大型现代化港区。	26200	2300	流沙	30	6600
				乌石	22	7700
				后葛	11	1200
11. 遂溪港区	以服务临港产业和本地城市生产生活物资运输为主，结合旅游、临港重大项目和区域合作形势，逐步综合开发利用。	4300	800	角头沙	7	920
				北潭	6	300
12. 廉江港区	以服务临港产业和本地城市生产生活物资运输为主，结合旅游、临港重大项目和区域合作形势，逐步综合开发利用。	3600	600	龙头沙	6	1500
全港合计		159340	28600		344	88429

附表 6 湛江市沿海航道规划布局表

序号	航道名称	起止点	航道里程 (公里)	现状等级	发展规划 技术等级	备注
一、主要航道（7 条）			117			
1	湛江港 40 万吨级航道（主航道）	麻斜航道至 A30 超大型过驳锚地附近	64.1	30 万吨级	40 万吨级	主要航道，40 万吨级散货船
2	东海岛港区航道	东头山南面水域至 30 万吨级航道石头角航道	4.9		30 万吨级	主要航道，30 万吨级散货船
3	徐闻港区海安作业区主航道	海安作业区至外海	9	1000 吨级	3000 吨级	主要航道，3000 吨级杂货兼顾客滚船
4	徐闻港区荔枝湾作业区主航道	荔枝湾作业区至外海	10	1000 吨级	5 万吨级	主要航道，5 万吨级杂货兼顾客滚船
5	徐闻港区火车轮渡北港航道	火车轮渡北港作业区至外海	0.9	2 万吨级	5 万吨级	主要航道，5 万吨级杂货兼顾客滚船
6	徐闻港区南山作业区进港航道	徐闻港区南山作业区至外海	1		5 万吨级	主要航道，5 万吨级滚装船
7	硇洲水道	硇洲 1 [#] 灯浮至北方锚地 No. 1	27	2000 吨级	2000 吨级	主要航道，2000 吨级海轮
二、重要航道（10 条）			200			
1	湛江港内航道（主航道）	调顺岛港区港池航道至麻斜航道	17	7 万吨级	7 万吨级	重要航道，7 万吨级散货船
2	东海岛南航道	东海岛南港区至外海	48		15 万吨级	重要航道，15 万吨级散货船
3	亚士德航道	东海岛堵海大堤日光码头支航道至 30 万吨级航道东头山航道	10.2		15 万吨级	重要航道，15 万吨级集装箱船
4	雷州湾港区进港航道	雷州湾港区至外海	50		10 万吨级	重要航道，10 万吨级散货船
5	雷州港区流沙作业区主航道	流沙作业区至外海	5		20 万吨级	重要航道，20 万吨级散货船
6	雷州港区乌石作业区进港航道	乌石作业区至外海	5		30 万吨级	重要航道，30 万吨级散货船
7	遂溪港区北潭作业区主航道	北潭作业区至外海	10.4		5 万吨级	重要航道，5 万吨级散货船
8	遂溪港区角头沙作业区进港航道	角头沙作业区至外海	3.8		10 万吨级	重要航道，10 万吨级散货船
9	廉江港区龙头沙作业区进港航道	龙头沙作业区至外海	41		10 万吨级	重要航道，10 万吨级散货船
10	吴川港区塘尾作业区进港航道	吴川港区塘尾作业区至外海	10		5 万吨级	重要航道，5 万吨级散货船
三、一般航道（29 条）			481			

序号	航道名称	起止点	航道里程 (公里)	现状等级	发展规划 技术等级	备注
1	廉江港区营仔作业区主航道	营仔作业区至龙头沙作业区	1		1000 吨级	一般航道, 1000 吨级杂货船
2	南三水道	西门口至南三河口 1 号灯浮	25	500 吨级	3000 吨级	一般航道, 3000 吨级散货船
3	斗龙村航道	斗龙村东航道至南三岛南航道	23		6 万吨级	重要航道, 6 万吨级杂货船
4	利剑门航道	沙角漩至利剑门 1 号灯浮	16	500 吨级	1000 吨级	一般航道, 1000 吨级杂货船
5	王村航道	湛茂沿海干线航道 B 点至王村港	10	300 吨级	1000 吨级	一般航道, 1000 吨级散货船
6	安铺 (营仔) 航道	安铺 1 号灯浮至营仔河口灯浮	39	500 吨级	1000 吨级	一般航道, 1000 吨级散货船
7	安铺 (北潭) 航道	安铺 (犁头沙) 13 号标至北潭港	4	500 吨级	1000 吨级	一般航道, 1000 吨级散货船
8	安铺 (龙头沙) 航道	安铺 4 号标至龙头沙港	13	500 吨级	1000 吨级	一般航道, 1000 吨级杂货船
9	安铺 (犁头沙) 航道	安铺 6 号标至犁头沙	10	500 吨级	1000 吨级	一般航道, 1000 吨级杂货船
10	草潭航道	沙尾石至草潭港	33	300 吨级	1000 吨级	一般航道, 1000 吨级杂货船
11	港门 (石角) 航道	四石西至港门港	11	300 吨级	1000 吨级	一般航道, 1000 吨级杂货船
12	乐民航道	四石至乐民港	5	300 吨级	1000 吨级	一般航道, 1000 吨级杂货船
13	江洪航道	龙泥铲石至江洪港	37	300 吨级	1000 吨级	一般航道, 1000 吨级杂货船
14	企水航道	北部湾沿海干线航道 A 点至企水港	20	300 吨级	1000 吨级	一般航道, 1000 吨级杂货船
15	海康航道	北部湾沿海干线航道 B 点至海康港	20	100 吨级	1000 吨级	一般航道, 1000 吨级杂货船
16	乌石航道	北部湾沿海干线航道 C 点至盐庭角	10	300 吨级	3000 吨级	一般航道, 3000 吨级杂货船
17	流沙航道	水尾角至那澳	12	2000 吨级	3000 吨级	一般航道, 3000 吨级杂货船
18	六锦航道	六极岛码头至锦和东门下	2	100 吨级	1000 吨级	一般航道, 1000 吨级杂货船
19	新外航道	新寮岛码头至外罗码头	2	100 吨级	1000 吨级	一般航道, 1000 吨级杂货船
20	沙外行水道	白母沙至硃洲 1 号灯浮	30	500 吨级	1000 吨级	一般航道, 1000 吨级杂货船
21	外罗航道 2	外罗滩至外罗 2 号浮标	12	500 吨级	1000 吨级	一般航道, 1000 吨级杂货船
22	和南航道	和安码头至南海头	4	100 吨级	1000 吨级	一般航道, 1000 吨级杂货船

序号	航道名称	起止点	航道里程 (公里)	现状等级	发展规划 技术等级	备注
23	三吉航道	三吉港至硃洲 1 号灯浮	32	300 吨级	1000 吨级	一般航道, 1000 吨级 杂货船
24	北沙航道	和北 1 号灯浮至北进口	15	100 吨级	1000 吨级	一般航道, 1000 吨级 杂货船
25	雷州航道	南渡出海口至硃洲 2 号 灯浮	36	500 吨级	1000 吨级	一般航道, 1000 吨级 杂货船
26	通明航道	东岸至雷州 4 号 灯浮	30	100 吨级	3000 吨级	一般航道, 3000 吨级 杂货船
27	东硃航道	东南码头至硃洲淡水港	8	100 吨级	1000 吨级	一般航道, 1000 吨级 杂货船
28	博茂航道	湛茂沿海干线航道 A 点 至博茂港	10	300 吨级	1000 吨级	一般航道, 1000 吨级 杂货船
29	石门航道	鸡笼山至麻俸 (港界)	11	100 吨级	100 吨级 船舶	一般航道, 100 吨级船 舶

附表 7 湛江市综合客运枢纽规划布局表

序号	枢纽名称	位置及辐射方向	功能定位	主要衔接方式
1. 一级综合客运枢纽 (4 个)				
1	湛江吴川机场综合客运枢纽	吴川, 辐射全国及周边国家	粤西地区主要对外门户、区域客流换乘中心、空铁综合枢纽	航空、高铁、地铁、公路 (城市道路)
2	湛江北站综合客运枢纽	市区, 辐射全国	区域性铁路枢纽中心, 湛江市对外铁路主枢纽, 高铁站	高铁、地铁、公路 (城市道路)
3	徐闻南山综合客运枢纽	徐闻县, 辐射全国	广东南大门, 湛江水上客运主枢纽, 高铁站 (徐闻南山港站)	水运、高铁、通用机场、公路
4	湛江西站综合客运枢纽	市区, 辐射全国	区域重要交通枢纽、湛江重要对外铁路枢纽, 高铁站	高铁、地铁、公路 (城市道路)
2. 二级综合客运枢纽 (6 个)				
1	吴川站综合客运枢纽	吴川市, 辐射吴川市	吴川市主要对外交通枢纽, 高铁站	高铁、公路 (城市道路)
2	廉江西站综合客运枢纽	廉江市, 辐射廉江市	廉江市主要对外交通枢纽, 高铁站	高铁、公路 (城市道路)
3	遂溪南站综合客运枢纽	遂溪市区, 辐射遂溪县	遂溪县主要对外交通枢纽, 高铁站	高铁、公路 (城市道路)
4	雷州北站综合客运枢纽	雷州市区, 辐射雷州市	雷州市主要对外交通枢纽, 高铁站	高铁、公路 (城市道路)
5	徐闻南站综合客运枢纽 (预留)	徐闻县城, 辐射徐闻县	徐闻县主要对外交通枢纽, 高铁站	高铁、公路 (城市道路)
6	湛江东站综合客运枢纽 (预留)	海东新区, 湛江东岸片区	湛江市重要交通枢纽, 高铁与城际站	高铁、地铁、公路 (城市道路)
3. 三级综合客运枢纽 (8 个)				
1	湛江南站综合客运枢纽	霞山区, 辐射湛江市	霞山区对外交通枢纽, 普铁站	普铁、地铁、公路 (城市道路)
2	廉江站综合客运枢纽	廉江市区, 辐射廉江市	廉江市对外交通枢纽, 普铁站	普铁、公路 (城市道路)
3	遂溪站综合客运枢纽	遂溪市区, 辐射遂溪县	遂溪县对外交通枢纽, 普铁站	普铁、公路 (城市道路)
4	雷州站综合客运枢纽	雷州市区, 辐射雷州市	雷州市对外交通枢纽, 普铁站	普铁、公路 (城市道路)
5	徐闻北站综合客运枢纽	徐闻市区, 辐射徐闻县	徐闻县对外交通枢纽, 普铁站	普铁、公路 (城市道路)
6	廉江南站综合客运枢纽	横山镇, 辐射廉江南部	廉江南部地区对外交通枢纽, 高铁站	普铁、公路 (城市道路)
7	雷州龙门站综合客运枢纽	龙门镇, 辐射雷州南部	雷州南部地区对外交通枢纽, 高铁站	普铁、公路 (城市道路)
8	东海岛客运站综合客运枢纽	东海岛, 辐射湛江市域、邻近城市及周边地区	东海岛公路客运主枢纽	地铁、公路 (城市道路)

附表 8 湛江市货运物流枢纽规划布局表

序号	名称	占地面积 (公顷)	位置	功能与定位	运输 方式
一、综合物流园区（13 个，1727 公顷）					
1	湛江空港物流园	100	东部组团快速和东环疏港高速交汇处	服务空港经济区临空产业，具备仓储运输、分拨配送、流通加工、信息服务、保税监管等功能。	航空/公路/铁路
2	湛江港霞宝物流园	150	霞山区宝满港区西北侧	为临港工业园区企业提供仓储、集装箱拆装箱、杂货堆存、配送等物流服务。	水运/公路/铁路
3	东海岛物流园	200	疏港高速北侧，湛江大道以东	为东海岛相关企业提供矿石、煤炭、石油化工原料及产口品等物料的堆存、装卸等物流服务；同时兼顾东海岛全岛居民城市物流配送功能。	水运/铁路/公路
4	湛江赤坎物流园	100	海田路以东，G325 国道以南	主要服务调顺岛港区、赤坎区的建材、汽车汽配、机械机电、水产品以及食品批发市场，为商品流通提供综合物流服务。	公路/铁路
5	海东新区物流园	100	海东大道和海湾大道交汇处	为坡头区提供货物集散以及城市物流配送等服务。	公路/水运
6	湛江城西物流园	250	疏港大道以西，紧邻湛江火车西站	为火车西站货物提供中转、换装、仓储等服务，为周边批发市场提供仓储、配送、信息等物流服务，为周边工业及其延伸区企业的原材料、半成品、成品提供仓储、配送等物流服务；为湛江全市提供城市快速消费品配送服务。	公路/铁路
7	廉江物流园	200	汕湛高速 S287 出口附近	为廉江市企业生产提供储运、配送、货车停放等物流配套服务，并兼顾城市生产生活，建设城市生活物流中心。	公路/铁路
8	廉江安铺-横山物流园	130	渝湛高速横山 X680 出口附近	为安铺、横山工业园企业提供配套物流服务，兼顾两镇城镇居民的生产生活，建设城市生活物流中心。	公路
9	遂溪物流园	100	沈海高速 G325 出口附近	为遂溪县企业生产提供储运、配送、货车停放等物流配套服务，并兼顾城市生产生活，建设城市生活物流中心。	公路
10	吴川物流园	140	吴川火车站、S285 附近	为吴川市企业生产提供储运、配送、货车停放等物流配套服务，并兼顾城市生产生活，建设城市生活物流中心。	公路/铁路
11	雷州沈塘-奋勇物流园	140	沈塘工业园	为沈塘民营工业园、奋勇民营工业园企业提供配套物流服务。	公路/铁路
12	徐闻临港物流园	57	海安港口附近	为临海工业区企业提供配套物流服务，兼顾粤西地区与海南省货物中转运输服务。	水运/公路/铁路
13	雷州乌石港口物流园	60	雷州乌石港区附近	为临港工业区企业提供配套物流服务，为内陆与海南省货物提供中转运输服务。	水运/公路/铁路

序号	名称	占地面积 (公顷)	位置	功能与定位	运输 方式
二、专业物流中心（12 个，625 公顷）					
1	霞山港区物流中心	80	霞山新港路、新尚路、工农路、建设路交汇处附近	为湛江新港粮油批发市场的客户提供仓储、流通加工、信息处理等服务，为湛江港霞山港区的货物提供换装、仓储、集疏运及信息服务。	公路/水运
2	北站物流中心	80	北站路旁	为湛江火车站货物提供集疏运服务；为北站周围批发市场群提供仓储、配送，信息等物流服务。	公路/铁路
3	霞山东新物流中心	50	湖光路与东新路交汇处、火车南站附近	为湛江火车南站提供货物转运、仓储，为周边各类批发市场，工业企业提供仓储、配送服务。	公路/水运
4	麻章物流中心	50	金康中路，瑞云北路附近	为麻章工业园提供仓储、配送、信息等物流服务，为四川、广西以及海南、广州地区的长途转运货物提供转运、仓储、信息等物流服务。	公路
5	调顺岛物流中心	60	调顺岛北堤	为湛江港开展件杂货，如玻璃、木材等货物的转运、仓储等物流服务，为广西、海南及其湛江周边地区开展长途转运服务。	公路/水运
6	湛江保税物流中心	42	湛江临港工业园内	为粤西地区相关企业提供保税仓储、国际物流配送、国际中转、“一日游”、流通性简单加工和增值服务、分送集报、跨境电商、商品展示等服务。	公路/水运
7	雷州物流中心	40	雷州火车站附近	为雷州市区企业生产提供储运、配送、货车停放等物流配套服务，并兼顾城市生产生活，建设城市生活物流中心。	公路/铁路
8	徐闻物流中心	40	兰海高速 S376 出口附近	为徐闻县生产、生活提供储运、配送、货车停放等物流配套服务。	公路
9	徐闻下桥物流中心	33	兰海高速下桥出口附近	为下桥工业园企业提供配套物流服务	公路
10	吴川黄坡物流中心	50	G325/S373 附近	为深圳龙岗(吴川)产业转移工业园企业提供配套物流服务。	公路
11	吴川站物流中心	50	吴川火车站附近	利用吴川火车站货运功能，为城区生产、生活提供配送服务。	公路/铁路
12	遂城物流中心	50	遂城	为遂溪县企业生产提供储运、配送、货车停放等物流配套服务，并兼顾城市生产生活。	公路