广东省高速公路服务区

布局规划

**（2020-2035年）**

**2020年10月**

**目 录**

前 言 1

一、规划基础 2

（一）发展现状 2

（二）形势要求 2

二、总体思路 4

（一）指导思想 4

（二）基本原则 4

（三）规划目标 5

三、布局方案 6

（一）等级分类 6

（二）功能配置 6

（三）服务区平均间距 6

（四）用地规模 7

（五）布局方案 8

（六）布局效果 8

四、实施安排 9

（一）近期（2020-2025年） 9

（二）中远期（2026-2035年） 11

五、环境影响评价 11

六、保障措施 12

（一）加强组织协调，确保规划实施 12

（二）保障用地落实、完善配套设施 12

（三）完善投资机制，保障资金供给 13

（四）重视地域文化融合，凸显地方特色展示 13

附件：高速公路服务区用地规模测算

附表：1.广东省高速公路服务区功能配置表

 2.广东省高速公路服务区规划布局表

 3.广东省高速公路特色服务区近期建设表

附图：1.广东省高速公路服务区现状分布图

 2.广东省高速公路服务区规划布局图

 3.广东省高速公路服务区建设时序图

# 前 言

高速公路服务区是体现广东交通文化的重要窗口，是传播岭南地域特色文化的重要平台，是服务过往车辆和司乘人员的重要场所。对满足司乘人员休息、餐饮、购物等需求，预防疲劳驾驶，并为车辆提供必要的加油、维修服务，消除行车安全隐患等具有重要作用，也是提升交通运输服务质量的重要内容。

根据《广东省高速公路网规划（2020-2035年）》，至2035年，全省高速公路网总规模将达到1.5万公里。为同步建设好服务设施，满足日益增长的休憩和车辆服务需求，构建现代交通运输服务体系，特制订本规划。本规划坚持系统性、前瞻性、战略性原则，并保持适度开放性，是指导全省高速公路服务区建设发展的依据文件，规划期限为2020年至2035年，展望到2050年。

# 一、规划基础

## （一）发展现状

### 1.规模总量稳步增长。截至2019年底，全省已建高速公路服务区154对、停车区59对。服务区和停车区平均间距为 42.3公里、密度为2.4对/百公里，其中服务区平均间距为58.5公里、密度为1.7对/百公里。服务区平均占地面积83亩，平均建设面积6649平方米。

### 2.功能设施日趋完善。卫生间和超市配备率为100%，加油站和餐饮设施配备率分别达到85%和80%，车辆维修场所配备率达到一半以上，基本满足司乘人员休憩需求以及车辆维修需要。部分服务区还配备了住宿、母婴室、第三卫生间、充电桩、信息查询机、无线网络等便民设施，服务区功能设施日趋完善。

### 3.服务水平日益提高。自2016年国家开展高速公路服务区质量等级评定和厕所卫生整治提升工作以来，我省高速公路服务区服务水平日益提高，卫生间“脏、乱、差”状况明显改善，停车引导更加科学有序。

## （二）形势要求

我国正处于全面建成小康社会决胜阶段和开启社会主义现代化强国建设的新时期，经济已由高速增长阶段转向高质量发展阶段。社会公众不仅要求满足基本通行需求，更加重视服务的获得感，更加重视多层次、多样性的个性化服务。经济社会发展对我省高速公路服务区提出了新的更高的要求。

**1.十九大报告提出建设“交通强国”，要求提升高速公路服务区服务质量。**

十九大报告明确提出要建设“交通强国”，党中央、国务院印发了《交通强国建设纲要》，要求交通运输高质量发展，不断增强人民群众的获得感、幸福感、安全感。高速公路服务区作为提供高速公路司乘人员休憩和车辆维修的场所，需要提升服务质量和水平，助力“交通强国”建设。

**2.实现“四个走在全国前列”、当好“两个重要窗口”，要求高速公路服务区发展走在全国前列。**

### 我省围绕实现“四个走在全国前列”、当好“两个重要窗口”的目标要求，将率先构建推动经济高质量发展的体制机制，率先建立现代化经济体系，率先形成全面开放新格局，率先营造共建共治共享社会治理格局。高速公路服务区作为为司乘人员提供出行服务的重要窗口，地方形象的展示窗口，需要在建设管理、服务质量等方面也率先走在全国前列。

**3.高速公路建设不断推进，要求服务区规划布局同步更新。**

规划至2035年，我省将建成约1.5万公里的高速公路网络。现有的高速公路服务区布局已无法满足高速公路的发展需求，需要进行同步更新和升级改造。

**4.以服务升级引导消费升级，要求拓展高速公路服务区功能，提升服务区经营效益。**

依托高速公路服务区平台，与高速公路沿线的旅游产业、物流产业、民俗文化相结合，打造一批特色服务区，以服务升级引导消费升级，提升高速公路服务区的经营效益、培育交通运输行业新兴经济增长点。

# 二、总体思路

## （一）指导思想

全面贯彻党的十九大精神，坚持以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，统筹推进“五位一体”总体布局，协调推进“四个全面”战略布局，着力解决人民日益增长的美好生活需要和不平衡不充分发展之间的矛盾，着力推进“交通强国”建设，突出服务区的公益性服务属性，以提升服务质量为主线，打造人民群众满意的高速公路服务区；处理好政府与市场、近期与远期、存量与增量、公众效益与经济效益之间的关系；坚持需求导向和问题导向，通过完善规划布局、加强升级改造、补齐服务短板，支撑构建“一核一带一区”区域发展格局，推动我省加快实现“四个走在全国前列”奋斗目标。

## （二）基本原则

**——统筹协调、适度超前。**依托高速公路网规划，统筹不同线路、不同区域、不同功能服务区的布局。适度超前规划高速公路服务区，做好规划引导和用地等资源预留。

**——合理布局、优化配置。**统筹考虑路线区位、技术标准、交通情况及服务设施的使用特性，合理确定服务区间距、等级规模和功能配置。

**——分类指导、体现特色。**根据服务区地理区位、资源优势、营运需求等因素，对服务区进行分类，因地制宜拓展服务功能，打造特色服务区，支撑沿线地区经济产业发展。

**——强化监管、科学发展。**健全管理体系，加强营运监管，提升服务区建设及营运管理水平，实现服务区健康、可持续发展。

## （三）规划目标

**总体目标：**

规划至2035年，我省将建成布局合理、功能完善、服务优质、特色鲜明、环境和谐的高速公路服务区系统。

**近期（2020-2025年）：**

至2025年，现有高速公路服务区间距偏大、规模不足等问题基本得到解决。在建和新建高速公路的服务区实现与高速公路主体工程同步建设，同步开通营运。已建和规划建设高速公路服务区实现充电设施全覆盖。打造具有示范效应的特色功能服务区和优质品质服务区，完成若干个特色优质示范服务区建设。推动智慧服务区建设。

**中远期（2026-2035年）：**

至2035年，完成规划新建服务区建设，形成与高速公路网络相匹配的服务区体系。完成现有服务区的升级改造，优化服务区设施配置，提升服务区服务功能。完成规划的特色拓展功能服务区建设，满足司乘人员多元化、个性化需求，打造成为地方历史文化和产业特色的展示窗口。大力推进优质品质服务区建设，服务区服务水平大幅提升，满足人民群众出行服务品质化需求。全面推进高速公路服务区信息化建设，打造现代智慧服务区。

# 三、布局方案

## （一）等级分类

我省高速公路服务区根据功能分为I类服务区、II类服务区和III类服务区（含停车区）。

**1.I类服务区**

提供全功能服务。一般设置停车、如厕、加油、餐饮、住宿、医疗救助、车辆保养维修等设施。根据服务区所处的地理位置和路段情况，可建设旅游休闲（含房车营地）、商务会议、物流仓储、商业综合体等设施。

**2.II类服务区**

提供多功能服务。一般设置停车、如厕、加油、餐饮、便利店等设施。

**3.Ⅲ类服务区（含停车区）**

提供基础功能服务。一般设置在I类、II类服务区之间，主要设置停车、如厕、便利店等服务设施，可根据具体情况设置加油设施。

## （二）功能配置

服务区基本功能设施主要包括停车场、加油站、公共卫生间、第三卫生间、母婴室、室内外休息区、餐厅、商品零售点、便利店、超市、充电桩、加气站、汽车维修点、住宿区、医疗救护站等。拓展功能设施主要包括旅游、物流、商贸、娱乐休闲、展览展销中心等。

## （三）服务区平均间距

根据交通量差异，全省以I类、II类服务区平均间距不超45公里，I类、II类、III类服务区（含停车区）平均间距不超25公里展开布局。

## （四）用地规模

按照《公路工程项目建设用地指标（〔2011〕124号）》《高速公路交通工程及沿线设施设计通用规范》（JTG D80—2006）和《广东省高速公路服务设施设计和验收指南》相关规定，服务区基本功能用地面积由基本设施面积和其他设施面积组成。其中，基本设施面积一般包含停车场、厕所、餐厅面积；其他设施面积以基本设施面积作为计算基础，根据其与基本设施的关系确定。

广东省高速公路服务区基本功能用地面积推荐值

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| 服务区类型 | 用地面积（亩/处） | 建筑面积（平方米） |
| I类服务区 | 120-300 | 8000-46000 |
| II类服务区 | 60-120 | 4500-10000 |
| III类服务区（含停车区） | 15-60 | 1000-4500 |

在用地条件紧张的情况下，应优先保障停车场、公共卫生间等基本服务功能用地，停车场、公共卫生间、餐厅、加油站等公共设施用地之和占服务区基本功能用地面积的比例应不低于85%。同一路段设置有多个服务区，应重点保证断面交通量大、驶入率高、邻近大中型城市或交通枢纽的服务设施的用地规模。

服务区拓展功能用地可按照经营性用地出让方式解决。

## （五）布局方案

至2035年，全省规划布局高速公路服务区618对，包含I类服务区139对、II类服务区213对、III类服务区（含停车区）266对。其中：保留现状服务区124对，取消现状服务区3对，改造或重建现状服务区86对，规划新增服务区408对。

此外，结合《广东省高速公路网规划（2020-2035年）》中规划的远景展望线，远景规划新增服务区41对。

## （六）布局效果

**1.平均间距大幅缩短。至**2035年，服务区平均间距为24.3公里，间距缩短近一倍；密度为4.1对/百公里，每百公里增加1.7对。其中，I类、II类服务区平均间距为44.8公里，缩短13.7公里；密度为2.2对/百公里，每百公里增加0.5对。实现所有服务区间距不超过25公里，所有I类、II类服务区间距不超过45公里。

**2.布局更加合理。**主要通道、大中城市周边、省界、旅游目的地、产业聚集地附近均设置了I类服务区。共规划I类服务区139对，平均间距109公里。

**3.特色更加凸显。**结合区位环境，融合挖掘地域文化和人文特色，设置具备旅游、休闲、商贸、物流、客运等拓展功能的特色服务区，打造广东省宣传地域文化、树立良好形象的窗口。

**——旅游休闲型：**全省A级旅游景区、省文化和旅游特色村、省旅游风情小镇附近可开发建设旅游休闲型服务区。根据旅游资源配置和服务区承担的角色，可分为旅游资源配套型、旅游综合体型、旅游目的地型等。

**——商贸服务型：**城市或乡镇出入口、机场、火车场站、港口、大型制造企业或大型农产品生产基地附近可开发建设贸服务型服务区。根据服务区所在区位、贸易需求和产业特色，可分为商贸综合体、主题购物中心、批发贸易市场、会议展示中心等。

**——地方特色型：**历史文化名城、历史文化名镇、特色小镇、46个全省农产品优势区附近可开发建设地方特色型服务区。根据服务区沿线地区特色、资源优势，可分为特色餐饮、特产展销、地方宣传展示等类型。

**——物流服务型：**城市出入口附近可设置以城市配送服务为主的服务区，物资集散地附近可设置以物流中转服务为主、配合物资集散的服务区。

**——客运服务型：**靠近城市且周边无客运场站的服务区可设置长途客运接驳站，建立开放式的新型客运枢纽。

依据特色服务区规划选址原则，结合实际建设需求，至2025年开发建设107对特色服务区。中远期根据实际发展情况组织论证特色服务区规划建设。

# 四、实施安排

## （一）近期（2020-2025年）

**——**加快推进G15高速公路徐闻服务区等74对在建服务区建设，需投资约39.1亿元，建设用地6971亩。其中67对服务区与主线新建工程一并建设，7对服务区需另行独立建设。

**——**规划新建G15高速公路圣堂服务区等118对服务区。其中I类服务区33对、II类服务区40对、III类服务区（含停车区）45对，投资约81.4亿元，新增用地匡算约10436亩。75对服务区与主线新建工程一并建设，实现与高速公路的同步建设、同步开通运营；41对服务区在已建高速公路上独立建设，加密已有高速公路服务区密度。

**——**升级改造G15高速公路阳江服务区等46对现有服务区。其中I类服务区24对、II类服务区19对、III类服务区（含停车区）3对，投资约44.6亿元，新增用地匡算约3504亩。其中，13对服务区与主线新建工程一并建设，33对服务区需另行独立建设。通过原地改造、原地扩建、迁址重建等方式，扩大服务区规模、增强服务能力，满足司乘人员和车辆服务需求。

**——**结合新能源汽车发展需求，已建和在建高速公路服务区全面覆盖建设充电设施，规划新建服务区预留充电设施用地。

**至2025年：**

服务区平均间距达到31.4公里，密度达到3.2对/百公里；其中I类和II类服务区平均间距达到42公里，I类和II类服务区平均间距达到国家推荐标准。原有高速公路路段服务区服务能力短缺问题得到极大缓解，服务区基本服务供给充足。示范性特色优质服务区建设完成，成为全省服务区建设发展的示范和标杆。初步建成充电服务基本保障充分、充电补电及时高效、干线车辆畅行无忧的城际充电服务网络体系。服务区功能设施完善，卫生设施达到厕所革命要求，为各类人群服务的设施齐全。

## （二）中远期（2026-2035年）

规划新建服务区216对，其中I类服务区9对、II类服务区42对、III类服务区（含停车区）165对。改造服务区40对，其中改造I类服务区17对、II类服务区19对、III类服务区（含停车区）4对。与服务区同步建设充电设施，实现服务区充电设施全覆盖。打造现代智慧服务区，大幅提升服务区服务水平，满足人民群众出行服务品质化需求。

**至2035年：**

服务区平均间距为24.3公里，密度为4.1对/百公里，平均间距较目前缩短近一倍。其中，I类和II类服务区平均间距达到42.8公里，密度为2.3对/百公里。主要通道、大中城市周边、省界、旅游目的地、产业聚集地附近均设置了I类服务区。结合区位环境，融合挖掘地域文化和人文特色，设置具备旅游、休闲、商贸、物流等拓展功能的特色服务区，打造宣扬社会主义核心价值观和展示广东省地域文化及良好形象的重要窗口。

# 五、环境影响评价

广东省高速公路服务区覆盖全省区域，包括自然生态区、城镇人口密集区、工业区等，生态系统类型丰富，环境影响类型的多样化较为明显。高速公路服务区规划建设要践行高效、绿色、安全等发展理念，严守生态保护红线，严格按规定做好项目环境评价，落实废水、废气、噪声等各项污染防治措施，建立健全环境风险应急防范机制。坚决落实节能减排和绿色交通有关政策，实现生态绿色交通可持续发展，充分考虑现有设施的综合利用，加快完善服务区充电桩配置，助力推广新能源汽车。

# 六、保障措施

## （一）加强组织协调，确保规划实施

各级交通运输主管部门加强与发展改革、财政、自然资源、生态环境、住房和城乡建设、文化和旅游、国资、能源等部门的沟通协调，统筹谋划、合力推进高速公路服务区规划实施。本规划保持适度开放性，服务区选址可结合实际情况适当调整，具体在项目设计批复中确定。做好规划实施评估，建立规划动态调整机制。

## （二）保障用地落实、完善配套设施

按照集约节约用地原则，科学确定服务区用地面积，争取将高速公路服务区纳入市县国土空间规划。新建或改扩建高速公路项目，服务区作为高速公路项目的附属设施，与高速公路主体项目一并办理用地手续。优化服务区加油站规划布点，完善供水、供电、排污等配套设施，支持服务区污水就近接入市政管网统一处理。加强与5G基站、充电桩等产业布局衔接，促进传统基建与“新基建”、新能源产业融合发展。

## （三）完善投资机制，保障资金供给

推进服务区营运管理体制机制改革，提升高速公路服务区的现代化和智能化运维水平。探索推进专业公司统一经营与租赁经营相结合的经营管理模式，推进高速公路服务区经营管理向连锁规模化经营和管理专业化方向发展。积极探索通过PPP模式，引入社会资本参与，降低公共服务成本，提高公共服务供给效率。

## （四）重视地域文化融合，凸显地方特色展示

结合当地传统文化、旅游、商业、农业、物流等资源，加强沟通协商，共同策划特色服务区建设，发挥高速公路服务区作为区域和城市对外宣传的窗口，和传播地域文化、树立良好形象、带动土地开发利用、促进特色产业发展的重要作用。复合功能型特色服务区按照综合利用、一体设计、统筹建设的原则规划设计，形成服务区交通、商业、文旅等多功能融合发展的新格局。