

汕头交通志

汕头市交通委员会编

汕头交通志

汕头市交通委员会编

—— 序 ——

历史的发展表明,交通运输业作为社会分工的一部分,是国民经济“先行官”。工农业生产、人民日常生活和国防建设的空间活动范围、活动力度及活动速度无不与交通运输业发展状况有关。在当代社会中,它既是工农业生产和城乡交流的桥梁和纽带,同时又是国际交往和国际贸易的重要窗口。

发达的交通运输,是社会进步的重要标志之一,一个地区乃至国家,交通运输业的发达程度如何,直接地影响着经济的发展速度。发达的交通运输,必然会促进经济的快速发展,相反,交通滞后,经济的发展就受到制约。改革开放以来,潮汕地区经济的发展之所以较快,可以说在一定程度上得益于便利、发达的交通运输,“经济要发展,交通必先行”,交通运输对经济、社会的发展发挥着越来越重要的作用。

汕头地处广东省东南沿海,东南濒临南海,距西太平洋国际航线仅5海里,有许多天然港湾,境内拥有韩江、榕江、练江、黄岗河和龙江五大水系,航道纵横交织,国道324线、206线在境内相交,并与多条省道相接,形成四通八达的公路网,水陆空运输十分便利,地理位置优越,历来是粤东地区及闽西南、赣南的交通枢纽和货物集散地。尤其是港口,早在1861年,汕头港已被辟为对外通商口岸,本世纪三十年代,年进出汕头港的船舶总吨位数列居全国沿海各港第三位,素有“岭东之门户,华南之要冲”的称誉。建国后,特别是改革开放以来,汕头的交通事业有了长足发展,基础设施建设的规模、资金投入力度都是前所未有的,公路、铁路、港口、航运、航空均进入一个全新的发展时期。

作为记载潮汕地区交通事业发展状况的专志《汕头交通志》,经过了编纂人员多年的辛勤努力,终于完成了编纂工作并定稿付印,这是我市交通事业的一件十分有意义的事情。《汕头交通志》的记载范围不同于一九九一年四月编印的《汕头地方交通志》,它较为全面、系统和翔实地记载有史以来至一九八七年潮汕地区交通事业(大交通)发展的轨迹,是我市交通事业的“资料库”,对后代将起着存史、资治和借鉴作用,也是广大交通系统干部职工了解、研究汕头交通发展史的参考读物,愿它在汕头两个文明建设中发挥应有作用。



一九九八年十月

目 录

概 述	(1)
第一章 交通设施	(1)
第一节 公路、桥梁	(1)
一、省养公路	(1)
二、地养公路	(23)
三、桥梁	(52)
附:重要桥梁	(55)
省养公路大中型桥梁一览表	(59)
第二节 航道	(66)
一、主流航道	(66)
(一)、韩江	(66)
(二)、榕江	(73)
(三)、练江	(79)
(四)、濠江	(80)
二、支流航道	(81)
(一)、韩江水系	(81)
(二)、榕江水系	(84)
(三)、龙江水系	(95)
三、航标	(98)
第三节 港口(码头)	(101)
一、内河港口	(101)
(一)、韩江水系主要港口码头	(101)
(二)、榕江水系主要港口码头	(102)
(三)、练江水系主要港口码头	(103)
(四)、黄岗河水系主要港口码头	(103)
二、沿海港口	(104)
(一)、汕头港	(104)
(二)、西堤港	(104)
(三)、三百门港	(105)
(四)、海山港	(105)
(五)、柘林港	(105)
(六)、南澳港	(105)
(七)、海门港	(105)
(八)、莱芜港	(105)
(九)、靖海港	(105)
(十)、资深港	(105)
(十一)、神泉港	(105)
(十二)、达濠港	(106)

三、废弃港口	(107)
第四节 渡口	(109)
一、公路渡口	(109)
二、横水渡口	(111)
第五节 机场	(120)
附：潮汕铁路	(122)
汕樟轻便车路	(122)
汕潮电车铁路	(122)
第二章 运输事业	(123)
第一节 公路运输	(123)
一、客运	(123)
二、货运	(125)
三、运输工具	(127)
四、运输企业	(128)
第二节 水路运输	(135)
一、内河运输	(135)
二、海洋运输	(137)
三、船舶	(140)
四、运输企业	(142)
五、船舶代理	(160)
附：汕头市交通系统客货运量运力情况统计表	(165)
第三章 交通工业	(175)
第一节 船舶修造	(175)
第二节 汽车修造	(176)
第三节 其他	(183)
第四章 交通管理	(185)
第一节 公路运政管理	(185)
第二节 水路运政管理及安全监管	(185)
第三节 公路路政管理	(188)
第四节 航道管理	(189)
第五节 海上打捞救助	(205)
第六节 交通稽征	(205)
第五章 交通机构沿革	(209)
一、汕头市交通办公室	(209)
二、汕头市交通局	(209)
三、汕头市公路局	(211)
四、汕头航政局	(216)
五、汕头港务局	(221)
六、粤东航道局	(224)
七、汕头海上安全监督局航标区	(226)
编 后	(227)

概 述

汕头市地处广东省东南部,位于东经 115°05'65"至 117°19'35",北纬 22°53'18"至 24°16'10"。东西长 161 公里,南北宽 148.3 公里,总面积 10364 平方公里。东北与福建省诏安、平和两县接壤。西北邻省内梅县地区的丰顺、大埔县,西接梅县地区的五华县和惠阳地区的陆丰县,东南濒临南海。汕头市设有 6 个市辖区,一个经济特区和潮州市、潮阳县、普宁县、惠来县、揭阳县、揭西县、澄海县、饶平县、南澳县等九个县(市)。1986 年全市总人口 930.69 万人。

汕头市海岸线全长 389.3 公里(其中陆岸线 265.6 公里,岛岸线 123.7 公里),有韩江、榕江、练江、黄岗河、龙江 5 大水系 64 条支流,通航里程共 1590 公里,还有四通八达的公路网,水陆交通十分方便,且历史悠久。

水运,潮汕地区的水上运输主要是内河运输和海洋运输。内河运输在原始社会晚期(距今约 4 千多年前),在韩江、榕江、练江上下游及滨海一带已有古人使用“独木舟”进行渡运和捕捞。海洋运输在汉元鼎 5 年(公元前 112 年)东粤王余善攻打南粤王相吕嘉时才开始出现,当时已使用“楼船”。

潮汕地区的河、海水上运输大致可分为 4 个历史发展时期。即原始社会独木舟时期;商代的木板船至清代汕头开埠(1860 年)前的木帆船运输时期;汕头市开埠后至民国期间逐步发展机动船(电船)运输时期;建国后大力发展机动船和大型船运输时期。

陆运,潮汕地区陆上运输自古代至现代清光绪 21 年(1905 年)主要靠人力和畜力进行短途运输和就地搬运。光绪 22 年(1906 年)后开始有狭轨铁路运输,民国 11 年(1922 年)开始修筑公路后才有公路汽车运输。民国 22 年(1933 年)抗日战争爆发后铁路被炸毁,公路受破坏,陆上运输又以人力畜力为主。

1945 年日本投降,国土重光,为交通事业次第复苏,日见生机。但随之是解放战争,经济萧条,民生凋零,无力重建,许多公路虽间有路基存在,有的也修好路基,但桥涵无力修复,只好取各行车公司集资以得路权,失陷期间失去的行车专利年限得以补还,使公路逐步恢复和延伸共修复及增辟公路里程达 723.9 公里,比抗战前夕的 1169.8 公里尚少 445.9 公里,但可通车者只有 426.9 公里,不可通车者达 297 公里。1949 年 7 月,国民党军胡璉兵团溃逃经潮汕,沿途焚桥毁路,使公路交通又陷于瘫痪。

解放后,交通事业在党和人民政府的重视下,成立水陆交通运输管理机构,没收官僚资本,实行社会主义改造,修浚航道,兴筑公路,随着工农业生产的发展,交通事业建设步伐加快。

1979 年中国共产党十一届三中全会以后,经过一系列的改革,出现了国营、集体、个体一齐办交通的新格局,废除了独家经营制度,交通运输生产力迅速发展,综合运输能力有较大提高,并开创了外向型运输,公路建设也已从市县乡镇向村公路延伸。

据统计,1979 年至 1988 年改革开放十年间,公路建设投资 2.3 亿元,新建公路 483.7 公里,改建公里 243.7 公里,新(改)建桥梁 174 座 5556.3 米,主要有新(改)建北河、南河、枫口、下埔、北溪、隆江、江东、安澜、和平、黄岗等十座大桥;港口建设投资 1.63 亿元,新建大小码头 26 座 1898.5 米,主要有:新建五千吨级码头 4 座,包括客运码头、煤炭、粮食、杂货专用码头及港口客运大楼、新建三百门二个 1.6 万吨级单浮筒锚地泊位,年通过能力总共客运 40 万人次,货物 215 万吨,新建内河 1000 吨级和 500 吨级码头各一个,通过能力 25 万吨;新增运力投资 1.15 亿元,新增船舶 1199 艘 35838 吨位,2962 座位 25599 千瓦,新增货汽车 608 台,客汽车 699 台,尤其是发展了三艘沿海大轮

净载重 8520 吨,两艘港澳线客轮 1170 客位;机场建设投资 0.54 亿元,延长跑道至 2500 米,站坪扩建 2400 平方米,还有航道建设投资 0.05 亿元,站房建设投资 0.35 亿元。

1988 年底全市海河港口靠泊能力 50 吨级以上港口码头泊位有 283 个,其中 500 吨级泊位 20 个,3000 至 5000 吨级泊位 12 个,比 78 年增加 8 个。汕头港务局生产用码头泊位 10 个 995 米,比 10 年前增加 7 个 645 米,港口通过能力达 320 万吨,比 1979 年 150 万吨增长 1 倍多;水运沿海船舶运力达 4.2 万吨位和 1396 客位,其中交通部门 2.7 万吨位和 1396 客位,开通了沿海南北航线及港澳航线,这样,以汕头港为中心枢纽,各县沿海、内河中小港相配套的水运网络初步形成。

至此,全市已形成多层次、多形式、多成份办交通的新格局,运输紧张状况有很大缓和。全社会民用机动车 1988 年底拥有 81436 台,比 1978 年增长 6 倍,其中拥有汽车 16842 台,增长 4 倍;营运机动车辆 32566 台,增长 1.9 倍,其中客汽车增长 5.4 倍,货汽车增长 2.9 倍;而交通部门的货汽车占全社会的比例从 19.3% 下降为 7.2%,客汽车从 54% 下降为 22.4%;全社会民用营运船舶 88 年底拥有 103423 吨位,增长 18.6%,交通部门的运力占全社会的比例从 67.1% 下降为 50.8%,航行港澳线船舶有 105 艘 30706 吨位、1568 客位,88 年全社会完成货运量 3272.9 万吨,周转量 193892.2 万吨公里,客运量 5856.7 万人次,周转量 288298.3 万人公里,港口吞吐量 645 万吨,其中汕头港务局吞吐量 286 万吨,比 79 年增长 87%,保证了工农业生产及人民生活的需要;交通管理网络初步形成,交通管理的职能基本上转移到交通行业管理上来,全市交通管理站(所)67 个,交管人员 477 人,运输市场管理逐步改善。在生产经营方式上实现三个转变:一是从单一运输形式转向水路、公路、铁路等多种运输工具相协作的综合运输,全市已有十三家联合企业与全国 27 个省市 76 家联运部门建立联运关系,基本形成一票到家,全程负责的内联乡镇、外接干线的联运网络。二是从单纯为本地区运输服务转向以国内运输为主,逐步扩大外向型运输,直接为外贸物资进出口服务。目前已有 18 个单位与港商使用经营汽车直通香港货运业务;市区水运公司永泰码头经过扩建,已成为地方交通对外运输货物进出口的重要口岸之一,年进出口货物吞吐量达 14.5 万吨;潮州市联运公司 1988 年 6 月 28 日同香港宏富国际货运有限公司签订国际联运协议,是我市第一家开通国际联运的企业。三是从生产型转向经营型,贯彻一业为主,多种经营方针,开拓新的生产渠道,创办与交通运输相配套的吃、宿、产、运销等跨行业多种经营。

公路技术等级有所提高,农村交通条件有了改善。全市 1988 年底公路通车里程 3844.7 公里,比 78 年增加 446.6 公里,其中等级路 2168.7 公里,占总数 56.3%,比 80 年增加 265.8 公里,二级路有 141.7 公里,填补了空白;有路面里程 3594.2 公里,比 79 年增加 513.8 公里,其中高级次高级路 569.4 公里,占总数 15.8%,比 79 年增加 306.5 公里;全市行政村通车率已达 82.4%,实现乡镇镇通汽车,形成全市公路网;揭阳三座大桥建成,为我市开辟一条通往广州不需过渡的通道;汕头渡口的改造,使渡运能力比 78 年提高了 7.5 倍,缓和过渡难的问题。支流航道的维修尺度基本达到水运部门的要求,航标建设也有较大发展,标灯已大部分安装太阳能电池。

十年间,我市民航事业登上了新高度,78 年航线只有 1 条,通航城市只有 1 个,航线 360 公里,88 年航线发展到 7 条、通航城市 7 个、航线 12277 公里,其中国际航线 7336 公里,全年航班 1597 班次,发送旅客 16.4 万人次,客运量达 32.1 万人次,缩短了汕头与各地空间距离,为国内国际间的旅客运输提供交通方便。

追古观今,汕头的交通事业成就喜人,前程似锦。汕头市人民群众和交通系统的广大干部职工正在锐意改革,大胆创新,谱写汕头交通发展史的新篇章。

第一章 交通设施

第一节 公路·桥梁

一、省养公路

在全市 3661 公里公路中,省养公路 1281.5 公里,地养公路 2379.5 公里。在省养公路中有:

(一)、国道

汕头属国家干线公路(称国道)的有:烟汕线、福昆线二条共 235.4 公里,占省养里程 18.38%,它贯穿全市成 T 字型走向,是汕头陆上交通的大动脉。1987 年国道公路平均车日流量达 9904 车次。它们是:

烟汕(206)线

烟汕线起自山东烟台,终于汕头。境内从揭阳与丰顺交界的九斗起,沿原官汕线经新享、马牙至曲溪转入庵曲线,经炮台、地都至鮑浦转入汕鮑线,经大港至新乡,再转入官汕线至汕头汽车总站。为原揭丰路、安揭路的揭阳与曲溪段,庵曲路、汕鮑路与潮汕铁路的一段连接而成,境内全长 70.1 公里,贯穿我市西北,是汕头、揭阳通往兴梅、江西等地的重要国道公路。

自九斗经马牙至曲溪段,叫官汕线,其揭阳至丰顺段原称揭丰公路,揭阳至潮安段原称安揭公路,始筑于 1922 年,成于 1932 年 2 月,当年 4 月 1 日由安揭行车公司行车至潮安界的深坑,是汕头第一条通行汽车的路段,8 月 1 日由深坑通车至潮安,由安裕公司行车。揭阳至丰顺段原称揭丰公路,1930 年筑至丰顺界的九斗,1932 年全线筑成,当年 6 月 1 日由揭成公司行车至丰顺,是汕头第二条通行汽车的公路。各段均属各行车公司自修自养,路况极差。1950 年 9 月潮汕公路处成立后,11 月即接养安揭段 34 公里,是第一条实行专业养护的路段。1951 年 1 月揭丰、安揭、护堤等线段定为国防干线,改称官汕线并于 1952 年底接养全线。自曲溪经炮台至鮑浦段 31.1 公里叫庵曲线,原称汕揭路,为失陷时期日军所筑。鮑浦至新乡段 4.8 公里叫汕鮑线,原称避难路,为汕头失陷前国民政府为市民逃避日机轰炸疏散而筑,未行车。1983 年为沟通汕头大学的公路交通而修复。

国道烟汕线是我市的重要干线,全线达二级路 10 公里,四级路 60.1 公里。有高级次高级路面 43.5 公里。现全线已被改造为二级路以上,均为高级次高级路面,全线桥梁 36 座 1024 米均为永久式,1987 年全线平均车日流量 8095 车次。

福昆(324)线

福昆线起自福州,终于云南昆明,境内自饶平与福建交界的汾水关起,沿原汕汾线经黄冈、樟林、澄海至市区龙湖村,越汕头市过汕头渡口,转入广汕线经棉城、和平、流沙、池尾、葵潭至惠来与陆丰交界的双坑止。全长 165.3 公里,贯穿于饶平、澄海、汕头市区、潮阳、普宁、惠来五县一市成东西走向,是汕头通往惠阳、深圳、广州的重要国道公路。

汕汾线起自汕头市龙湖村,经下埔桥入澄海经埔美、樟林、黄冈至福建交界汾水关,原为汕樟、安黄、黄诏线连接而成,长 62.2 公里,是汕头通往福建的主要干线。汕汾线的汕头至樟林段(汕樟

路)开筑于1928年9月10日,下埔桥(老桥)也于当年筑成桥面宽4米长105米,是汕头第一座最长的钢筋混凝土公路桥,1932年8月通车至澄海,1933年1月通车至东里,6月通车至樟林,全线始通,由汕樟行车公司自修自养。樟林至黄冈段原称安黄公路,因黄冈河所隔仅通车至姑嫂桥畔。黄冈至汾水关段称黄诏公路,均1931年筑,1933年由惠通公司行车至诏安,1951年底由公路处接养,并改由潮州东津起沿潮樟线经樟林,黄冈至汾水关段改称潮汾线,列主要干线。1958年5月黄冈渡口改建为58跨268.5米的简支木桥,1959年7月20日外砂公路水利桥闸建成,1960年11月莲阳桥闸建成,1961年11月东里桥闸建成后始改汕樟成为汕汾线。

福昆线的汕汾段至龙湖村止,跨越市区过汕头渡口转入广汕线。广汕线起自岩石经棉城、流沙、池尾、葵潭至陆丰交界的双坑止,全长103.1公里。原为东干线的普陆路(池尾至陆丰)及普汕路(池尾至汕头)的一段接连而成。双坑至汕头段皆始筑于1928年,成于1930年,惟因蜈田岭高、坡陡、石多,难修而止于磊口。直至1945年11月由岩石日军收容所监督日军俘虏修筑岩石至磊口段,全线始通。它是以县分筑,商民集资,官督民办延接而成,由东路行车管理处行车,自1933年11月21日起可由磊口乘车直至惠州,并于1934年3月8日在磊口补行广汕通车典礼。复元后由连通公司修复通车,新中国成立后,省府对广汕公路建设极为重视,1950年3月下令抢修广汕公路建设,1952年底接养全线,成立汕头渡口所,使广汕公路成为汕头公路交通的大动脉。

国道福昆线是我市重要的公路干线,1987年全线有二级路34.1公里,三级路48.7公里,四级路82.5公里。现全线均已改造为二级路以上,均为高级水泥路面。全部桥梁76座4059米均为永久式,1987年全线平均车日流量达10676车次。

(二)、省道

我市有省干线公路(称省道)13条666.1公里,占省养公路52%,它们是:

内隆(523)线

内隆线起自陆丰内湖经南塘、甲子入惠来与陆丰交界的览表,经岐石与隆江,长13公里。内隆线原称隆览公路,抗战前已筑成路基,因览表海堤未建而止于览表,1961年5月海堤筑成而通车,是惠来、陆丰间沿海省道公路。全线为四级路,桥梁5座118米均为永久式,1987年日车流量2108车次。

汕凤(527)线

汕凤线始于汕头杏花,经庵埠——东风、潮州,过湘子桥,经文祠、大山至凤凰接丰柏线上,全长81.8公里。汕凤线汕头至潮州东门段原称护堤路,由潮安下七都乡绅组织筑路会在梅溪北堤人行路道上修筑的,1927年冬开筑,1932年通至龙湖,1933年通至庵埠,1934年6月16日通至汕头,由丰乐公司行车。1951年政务院核定官汕线为国防公路,护堤路与官汕线一段,列主要干线使用,直至1967年官汕线至枋溪改行潮汕铁路段,护堤线改为汕凤线,作次要干线使用。自东津(广济桥头)至凤凰段原称安凤公路,1933年通至文祠,1937年通至大水溪,1952年冬粤东支前指挥部组织修筑牛牯岭路段,至1953年5月完成,全线始通。该线技术标准较低,现有四级路8.2公里,等外路73.6公里,有高级次高级路面15.5公里,全线桥梁12座862米均为永久式,1987年车日流量达5227车次

磊广(528)线

磊广线起自磊口经珠浦、达濠至广澳、全长19.4公里。磊广线原称汕达路,1933年筑至达濠,由惠潮公司行车,1956年修筑达濠至广澳段7公里,1965年作省养支线,1984年由特区集资改建磊口至达濠段11.4公里,使其达到二级路,全部桥梁3座25米均为永久式,1987年车日流量达3081车次。

葵和(529)线

葵和线起自葵潭,经塘田、隆江、惠城、仙庵入潮阳境经溪头、沙陇至和平,全长 86.2 公里,是广汕线的迂回路线,是潮阳、惠来的物资运输路线。葵和线惠城至葵潭段原称惠葵公路,1928 年筑至桥头仔,1933 年筑成通车,1934 年通至和平,全线始通,由惠潮公司行车。1947 年由连通公司修复通车,1956 年接养。全线有四级路 86.2 公里,有高级次高级路面 14.6 公里,全部桥梁 38 座 1257 米均为永久式,1987 年车日流量达 3344 车次。

池樟(530)线

池樟线起自池尾,沿池揭线至马牙,重越国道烟汕(206)线的马牙至曲溪段 7.7 公里,进入官汕线曲溪巨枋溪段,转枋潮线入潮州再重越汕凤(527)线,过韩江大桥而入潮樟线至樟林止,全长 86.4 公里,由原池揭线,官汕线的曲溪至枋溪段、枋潮线和潮樟线连结而成,横贯普宁、揭阳、潮州和澄海一市三县,是汕头的重要省道公路。

池揭线起自池尾经洪阳至揭阳马牙止,由原东路第一干线北干线的普陆路、揭普路接连而成,全长 38.8 公里。池尾至洪阳段原称普陆(丰)路,1928 年筑 1930 年成,1931 年通车。洪阳至揭阳段原称揭普路,1929 年筑 1930 年成,1931 年通车,1932 年联通揭阳。因南北二河所隔,旅客止于新寮渡而转船至榕城。1951 年 2 月设北河、南河、仙桥三渡口而使车辆可达揭阳。官汕线曲溪至枋溪段 21.5 公里,原称安揭公路,始筑于 1922 年,是汕头开筑公路之始,1932 年 2 月筑成,4 月 1 日通至深坑,8 月 1 日通至潮州,是汕头第一条通车公路。枋潮线起自枋溪至潮州西门止,长 5 公里(详阅省道 531 线)。潮樟线起自潮州东津经铁铺入澄海至樟林止,长 21.1 公里。潮樟线原称安黄路,至樟林转东北行至黄冈达诏安,原系东干线的北路,1929 年始筑,1933 年成,1934 年由安凤公司行车。1951 年 3 月由省交通厅修复通车,并交公路处接养,接养后改潮樟线经黄冈至汾水关为潮汾线,列主干线。1959 年至 1961 年汕樟线的外砂、莲阳、东里三座公路水利桥闸建成后,1963 年省公路局改汕樟公路经樟林至汾水关为汕汾线,改潮樟线为次要干线。池樟线现有二级路 3.7 公里,四级路 61.4 公里,等外路 21.3 公里,有高级次高级路面 80.2 公里,全部桥梁 36 座 1257 米均为永久式,1987 年车日流量 7218 车次。

潮安——汕头(531)线

潮安至汕头线起自枋溪,庵埠至汕头新乡止。长 35.6 公里,原为潮汕铁路,1939 年 6 月失陷前,国民政府下令拆毁潮汕铁路,失陷期间日军将路基改为公路,1957 年加宽,1969 年底汕头至葫芦市段 8.6 公里渣油路面竣工,是汕头首段黑色路面,现全线已达四级路,均为高级次高级路面,桥梁 14 座 272 米均为永久式,1987 年日车流量 11120 车次。

揭阳——陆丰(532)线

揭阳至陆丰线起自榕城西门,沿揭河线至河婆,转入安池线河婆至五云段 6.8 公里至五云,再沿陆五线至陆河县与揭西交界的伯公坳止,全长 75.7 公里,由揭河、安池、陆五等线段连接而成。

揭河线起自榕城西门经白塔、五经富、灰寨至河婆,长 64.1 公里,抗战期间,沿线的五经富、灰寨、河婆等地未被日军侵占,成为潮汕抗日的大后方,揭河公路为此而修筑,未经营行车,1953 年以民办公助方式组织民工建勤修复通车,1956 年列次要干线养护。陆五线起自五云经径下至陆河交界伯公坳,长 4.8 公里,进陆河县至陆丰,1964 年以民办公助方式修筑,筑成后作地方公路养护,1972 年作次要干线为省养。揭陆线现有四级路 25.9 公里,等外路 49.8 公里,有桥梁 21 座 861 米均为永久式,1987 年日车流量 3205 车次。

环岛(533)线

南澳环岛线起自后江码头经后宅、云澳、深澳回后宅,是环岛的干线公路,长 32.7 公里。由原

隆澳、隆云、隆深三线联成。隆澳至后江码头段系日军修筑作军路，1936年筑成。隆深、隆云二线为失陷期间修筑，未行车，1959年由驻军修复通车，均为等级外公路，桥梁17座215米均为永久式。1987年日车流量1707车次。

黄冈——三饶(534)线

黄冈至三饶线起自黄冈，沿原黄浮线经浮山、浮滨、汤溪至三饶，全长47.6公里。由原黄浮线和三钱线的浮滨至三饶段接连而成。黄浮线原称饶黄公路，1932年12月筑成，1933年由广发公司行车，1956年接养作县乡公路。三钱线自浮滨经汤溪至三饶段20.3公里，原与黄浮线接连称饶黄公路，1931年通车，由利民公司行车，1958年汤溪水库建成后，水库段18公里改依山傍水而行，路况较差。黄三线均属等级外公路，有永久式桥10座394米，1987年日车流量2044车次。

丰柏(535)线

丰柏线起自潮安与丰顺交界的伯公坳，经凤凰、三饶、新丰、茂芝、上善至饶平与福建交界的柏嵩关止，由原饶丰、饶和公路接连而成，境内长78.6公里，1955年定为国防二线，是重要的军用路线，一直作主干线养护，1986年定为省道公路。伯公坳至三饶段原称丰饶公路，三饶至茂芝段原称饶和公路，1933年基本筑成，1934年筑成，皆以田亩及人丁派工，军队督护而成的军路，未行车。1955年至1956年曾抢修通车，1959年因水毁而断，1962年再修复通车，全线急弯多，纵坡大，均属等级外路，有永久式桥27座678米，1987年日车流量2520车次。

茶阳——上善(538)线

茶上线始于茶阳终于上善，全长71.4公里。境内自下善至上善长6.1公里，筑于1959年，筑成后作地方公路养护，1965年列次要干线归省养，该技术标准低，均属等外级路，有永久式桥4座65米，1987年日车流量973车次。

五经富——华城(540)线

五经富至华城线起于五经富，经汤坑至五华华城止，境内至丰顺交界的埔仔寨，长7.2公里，至汤坑27.4公里。五汤段系1971年民办公助新筑的地方公路，1976年列省养次要干线，均属等外级公路，有永久式桥4座79米，1987年日车流量1529车次。

安流——前埔(541)线

安流至前埔线起自五华安流，境内起自五华交界的猫圻坳，沿安池线至五云，重越省道揭阳至陆丰的532线的五云至河婆段6.8公里，继续沿安池线经里湖至池尾，转东行重越国道福昆324线池尾至流沙段4.3公里，再折南行沿流前线至惠来前埔止。全长126.3公里，境内长95.8公里，由原安池，流前线串成。安池线原称普华路，属东路第一干线的支线，分池河、河安二段。池河段1932年初筑成，当年11月通车至河婆，河安段1932年4月兴筑，10月筑成，1933年由东兴公司行车，1939年为阻日军进犯而破坏，1956年修复。流前线始于流沙经石头墟，越过大南山入惠来经河田至前埔，长39.8公里，抗战前筑至石头墟，1958年全线筑成。安流至前埔线有四级路38.3公里，等外路57.5公里，有永久式桥20座733米。1987年日车流量2721车次。

(三)、县道

我市省养县道24条(段)357.2公里，县乡公路都从国道省道公路出发，各自通向乡镇农村、林场矿区，形成了公路交通网，对发展工农业生产，繁荣市场经济起到积极的作用。

马白线 起自洪阳马南山经塔脚、三州至揭阳白塔，长13.9公里，属四级路，有永久式桥8座118米，木桥1座274米，1953年为驻军而筑的军用公路。

司神线 起自司马浦经两英、雷岭入惠来经华湖至神泉，全长40.4公里。该线由原司华线、惠泉线接连而成。司华线原称雷岭公路，1933年3月筑至两英，1934年8月筑成。华湖至神泉段

原称惠泉公路,1932年5月筑成,全线抗战时破坏,直至1957年方修复通车,全线属等外路,有永久式桥7座233米,1987年日车流量2409车次。

庵曲线 起自庵埠大监经葫芦市至甌浦止。长7.4公里,原为庵曲线一段,因甌浦至曲溪段列为国道,故该段改为县道,全线有永久式桥4座134米,1987年日车流量3663车次。

洪和线 起自洪阳经姚厝围、谷饶至和平,全长37公里,原从谷饶延至关埠,称普关路,1947年筑成。和平至谷饶段原称和谷路,1933年筑成路基后未行车,直至1958年始修筑通车,全线均属等外路,有永久式桥10座216米,1987年日车流量2417车次。

白新线 起自白塔经曼头山营地至新享,长15公里,1954年为驻军所筑的四级路,有永久式桥4座378米,1987年日车流量2106车次。

三钱线 起自浮滨经樟溪至钱东,长22.5公里,原称饶钱公路,1931年筑,1933年通车的等外路,有永久式桥8座200米,1987年日车流量2244车次。

葵西线 起自葵潭经伯界至鳌江,长19.8公里,1958年筑的四级路,有永久式桥3座61米,1987年日车流量1786车次。

庵泉线 起自仙庵顶溪经靖海至神泉,长9.7公里,1930年筑,1933年通车,1987年日车流量1711车次。

里坪线 起自里湖终于大坪,长36.5公里,1956年筑的等外路,有永久式桥14座351米,1987年日车流量1759车次。

崩高线 起自崩坎经葵坑至高埔,长8.1公里,1956年筑的等外路,有永久式桥2座31米,1987年日车流量559车次。

占其线 起自占陇终于麒麟,长11.4公里,1956年筑的四级路,有永久式桥5座197米,1987年日车流量3369车次。

雨钟线 起自雨堂终于钟堂,长3.5公里,1959年筑的等外路,1987年日车流量1496车次。

洪棉线 起自洪阳终于棉湖,长8公里。原称普东(关)路,1932年筑成,1933年通车的四级路,有永久式桥3座69米,1987年日车流量2824车次。

后金线 起自后溪终于金石,省养至关埠,长25.7公里,1953年至1956年修筑的四级路,有永久式桥6座172米,1987年日车流量1640车次。

潮海线 起自棉城经龟头海至海门,长11.1公里,1933年筑,1935年通车的等外路,有永久式桥2座38米,1987年日车流量2831车次。

下新线 起自下埔经三合至新溪,长5公里,1953年筑的等外路,有永久式桥2座38米,1987年日车流量2364车次。

碧铁线 起自碧岗经所城至大埕,长12.9公里,1933年至所城,1956所修通的等外路,有永久式桥6座98米,1987年日车流量1709车次。

所柘线 起自所城终于柘林,长6.6公里,1934年筑,未行车,1956年修复通车的等外路,1987年日车流量1109车次。

灰洪线 起自灰寨至峙头,长2.3公里,1958年修筑的四级路,1987年日车流量1373车次。

鹤蕉线 起自鹤巢经金石,沙溪至蕉山,长22.2公里,1954年修筑的等外路,有永久式桥3座59米,1987年日车流量4075车次。

安丰线 起自枋溪经古巷、丁塘至枋树员,长17.5公里,抗战前始筑,未行车,1953年修复的等外路,有永久式桥8座282米,1987年日车流量4846车次。

榕环线 起自进贡门沿榕城一圈回进贡门,是1959年接养的环城路,属三级路,有永久式

桥 3 座 35 米,1987 年日车流量 7262 车次。

灰棉线 起自灰寨终于棉湖,现养至石牛埔止 9.2 公里,是 1956 年修筑的等外路,,有永久式桥 1 座 16 米,1987 年日车流量 1729 车次。

石钱线 起自石牛埔至钱坑,长 7 公里,1956 年修筑的等外路,1987 年日车流量 1204 车次。

(四)、乡道

省养的乡道公路有 6 条 22.8 公里,其技术标准较低,有四级路 2 公里,等外路 20.8 公里,有永久式桥 12 座 322 米,它们是:田心至桥柱线 2 公里,新丰至九村线 10 公里,枋溪至春城楼线 3.4 公里,雨亭至新乡线 1.1 公里,古巷至夫人宫线 5.4 公里,玉浦至马牙线 0.9 公里。

汕头公路逐年养护里程情况表

1987年12月

	省 养 里 程	地 养 里 程	合 计	省养年均 好路率%	备 注
1949年		40	309.3		无专业养护、属各行车公司自养。
1950年	34	74			始设潮汕公路处各公司自养。
1951年	330	129			
1952年	347.5	179			设22个道班,有监工215人
1953年	604.8	194.5			12月潮汕公路处撤
1954年	1759	223.5			粤东养路总段包梅县、惠阳等地 设9个养路段。
1955年	1706	270.5			
1956年	983	383.1			划出惠阳,设11个工区。
1957年	1189.9	513.8			设12个工区
1958年	1189.9	1100.6			6月3日合并交通局设公路科
1959年	2546.8	1148.8			
1960年	3276.3	989			
1961年	3291.3	933.9			设18个工区,194个道班
1962年	3292	872.2			设汕头公路局
1963年	2968	920.3			划出紫金县
1964年	2968	751			
1965年	1593.4	859.4			划出梅县地区
1966年	1593.4	886.1			
1967年	1593.4	1003.3			
1968年	1593.4	1015.2			

续上表

	省 养 里 程	地 养 里 程	合 计	省养年均 好路率%	备 注
1969年	3150.4				包地道统养
1970年	3150.4				包地道统养
1971年	3150.4				包地道统养
1972年	3084.6				包地道统养
1973年	3084.6				包地道统养
1974年	1659			41.89	划出地道
1975年	1659			55.3	
1976年	1659			68.8	
1977年	1659			72.5	
1978年	1659			73.6	
1979年	1659			52	
1980年	1658			69.4	
1981年	1659			74	
1982年	1659			85.7	
1983年	1659			86.5	
1984年	1281.2			94.7	划出海陆丰
1985年	1281.2			96.7	
1986年	1281.2			91.3	
1987年	1281.2	2379.5		93.5	

省养公路交通流量情况表

	1978年	1983年	1985年	1987年
广汕线	1528	2959	5431	10221
官汕线	1763	4597	7339	11597
汕汾线	1333	4547	8045	11431
池揭线	863	2348	4287	4929
丰柏线	453	1295	1840	2520
潮樟线	919	3266	4555	6158
揭河线	805	1908	2452	3163
安池线	526	1364	2075	3458
马白线	376	1332	三洲桥断	
司神线	327	1020	1747	2490
流前线	157	639	1398	1682
葵和线	676	1438	2492	3344
洪和线	338	967	1599	2417
庵曲线	1229	2721	3061	3663
内隆线	349	565	1567	2108
汕凤线	473	2324	3229	5227
陆五线	455	675	772	1330
三钱线	808	2116	1935	2244
五汤线	390	876	1027	1529
白新线	655	1969	2159	2106
枫潮线	2252	7096	8695	12779
环岛线	328	682	1162	1707
茶上线	390	722	952	973
葵西线	188	417	1133	1786
庵泉线	283	518	1317	1711

续上表

	1978 年	1983 年	1985 年	1987 年
里坪线	275	578	1354	1759
崩高线	140	221	423	559
占麒线	335	1775	2727	3369
洪棉线	215	1213	2022	2824
雨钟线	117	732	1258	1496
后金线	282	919	1178	1640
潮海线	399	1514	1633	2831
磊广线	259	1526	1769	3081
汕鮑线	—	3882	5847	9563
下新线	460	927	2348	2364
黄浮线	910	2273	1753	1936
碧铁线	410	826	1083	1709
所柘线	440	510	809	1109
灰泮线	418	721	1105	1373
鹤蕉线	496	2040	2711	4075
安丰线	447	2503	2060	4846
榕环线	795	5460	6578	7262
灰棉线	334	771	859	1729
石钱线	307	965	1037	1204
田桥线	170	660	877	1097
新三线	308	525	1064	1612
枫春线	908	1766	1989	2150
西新线	446	1724	1855	2045
古夫线	358	1304	1510	2657
玉马线	331	1173	1882	2232