

惠州市综合交通运输“十四五”发展规划

目 录

前言.....	- 1 -
第一章 发展环境.....	- 2 -
第一节 发展成就.....	- 2 -
第二节 存在问题.....	- 6 -
第三节 形势要求.....	- 8 -
第四节 运输需求.....	- 9 -
第二章 总体要求.....	- 10 -
第一节 指导思想.....	- 10 -
第二节 发展原则.....	- 11 -
第三节 发展目标.....	- 12 -
第四节 发展策略.....	- 15 -
第三章 构建畅通双循环的战略新枢纽.....	- 17 -
第一节 建设千万级干线机场.....	- 17 -
第二节 打造大湾区重要港口.....	- 18 -
第三节 夯实区域性铁路枢纽.....	- 20 -
第四节 支撑融合型经济建设.....	- 22 -
第四章 建成引领新格局的“丰”字交通.....	- 23 -
第一节 建成丰字交通主框架.....	- 23 -
第二节 优化织密高快速路网.....	- 23 -
第三节 提档升级普通公路网.....	- 24 -
第四节 打造交旅融合公路网.....	- 25 -
第五节 深度对接广深莞路网.....	- 26 -
第五章 提升更有幸福感的城乡交通服务.....	- 26 -
第一节 畅通城区道路网络.....	- 26 -

第二节	打造优质公交服务.....	- 27 -
第三节	打造品质慢行交通.....	- 28 -
第四节	完善停车有效供给.....	- 28 -
第五节	健全拥堵综治体系.....	- 29 -
第六节	打造快速便捷的客运服务体系.....	- 30 -
第七节	完善高效经济的货运物流体系.....	- 31 -
第六章	完善赋能高质量发展的行业管理.....	- 33 -
第一节	构建智慧交通体系.....	- 34 -
第二节	推进低碳绿色发展.....	- 36 -
第三节	夯实平安交通基础.....	- 37 -
第四节	提高行业治理能力.....	- 38 -
第七章	实施安排与投资匡算.....	- 39 -
第八章	规划环境影响分析及对策.....	- 39 -
第一节	环境影响分析.....	- 39 -
第二节	环境影响对策.....	- 40 -
第九章	保障措施.....	- 41 -
第一节	加强组织领导.....	- 42 -
第二节	强化资金保障.....	- 42 -
第三节	强化用地保障.....	- 42 -
第四节	协调三区三线.....	- 43 -
第五节	预留通信设施.....	- 43 -
第六节	严格监督考核.....	- 44 -

- 附件：1. 惠州市综合交通运输“十四五”发展规划建设项目表
2. 惠州市“十四五”重大交通基础设施规划建设示意图

前 言

“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进军的第一个五年，是广东省奋力在全面建设社会主义现代化国家新征程中走在全国前列、创造新的辉煌的第一个五年，是惠州市建设更加幸福国内一流城市的重要机遇期。同时，“十四五”也是国家落实交通强国建设纲要、广东省建设交通强省和完善综合立体交通网络、惠州市构建“丰”字交通主框架、强化大湾区东部枢纽门户地位的黄金时期。交通运输是惠州市打造珠江东岸新增长极、粤港澳大湾区高质量发展重要地区和更加幸福国内一流城市的“先行官”和重要支撑。

《惠州市综合交通运输“十四五”发展规划》立足于贯彻落实《交通强国建设纲要》《国家综合立体交通网规划纲要》《广东省综合立体交通网规划纲要》等上位规划和广东交通强省建设大会精神，提出了未来一段时期惠州市完善综合交通网络、提升综合运输服务、推进行业持续发展和行业治理等方面的主要任务，是《惠州市国民经济和社会发展第十四个五年规划和 2035 年远景目标纲要》《广东省综合交通运输体系发展“十四五”规划》在惠州市综合交通运输领域的细化和落实，是今后五年安排重大项目和政府投资、指导交通发展的重要依据。

第一章 发展环境

第一节 发展成就

“十三五”时期，惠州市建设大湾区东部交通枢纽门户成效显著，交通基础设施累计完成投资 828.5 亿元，较“十二五”（640 亿元）增长 29.5%。《惠州市综合交通运输体系“十三五”规划》（含中期调整）主要指标顺利完成。到“十三五”末，高速公路通车里程 850.7 公里，保持全省第二；万吨级港口码头泊位数达到 31 个；建制村客车通达率达 100%；中心城区公交占机动车出行比例达 49.2%，万人公共交通车辆拥有 20.6 标台，超额完成规划目标，惠州市基本形成多种交通运输方式协调发展的大交通格局。

表 1 惠州市交通运输“十三五”规划主要指标完成情况

指 标	单 位	2015 年	2020 年 (规划)	2020 年 (实际)	完成情况
1.轨道交通运营里程	公里	204	238	238	完成
高速铁路(>200Km/h)	公里	56	89	89	完成
2.公路总里程	公里	13475	13500	13446	-
高速公路里程	公里	587	850	850.7	完成
3.港口生产用码头泊位数	个	43	75	65	-
万吨级港口码头数	个	21	31	31	完成
4.港口货物通过能力	万吨	10315	13000	15000	完成
集装箱吞吐能力	万 TEU	94	120	118	基本完成
5. 中心城区万人公共交通 车辆拥有量	标台	12.7	16	20.6	超额完成
6. 中心城区公交占机动化 出行比率	%	38	46	49.2	超额完成

注：1.2020 年规划目标为“十三五”规划中期调整数。2.高快速铁路指设计速度 200km/h 及以上的铁路，含城际铁路，下同。3.省对农村公路统计里程进行核实和调整导致公路总里程下降。4.省对部分废旧码头进行了撤并导致生产用码头泊位数量减少。

1. 规划先行开创新局面。

完成以《惠州市“丰”字交通主框架总体布局规划》为引领，以《惠州市高速公路网规划（修编）》《惠州市城市轨道交通线网规划》《惠城中心区过江通道规划》等专项为支撑的一批重大规划，开创“交通带动产业、产业支撑城市”发展新模式，奠定惠州未来发展新格局。新规划的1号公路（惠霞高速公路）、惠坪高速公路、机场高速公路、惠肇高速公路、环稔平半岛高速公路、莞惠城际小金口至惠州北段等项目成功纳入上位规划。

2. 网络建设迈上新台阶。

骨架网络建设提速。大手笔规划启动“丰”字交通体系建设，赣深铁路惠州段、广汕铁路惠州段开工建设，潮惠高速惠州段、汕湛高速惠州至清远段、河惠莞高速惠州段、从莞高速惠州段、武深高速博罗至新丰段建成通车，纵横东西、贯通南北交通主骨架基本成型，群众出行更加顺畅快捷。

干线网络加快提升。国省干线实施“上等升级”改造，完成国道G236惠东高潭公梅至汕尾交界段改扩建工程等项目，至2020年末全市国道二级以上公路比重达到95%。干线航道加快升级，惠州港马鞭洲主航道30万吨扩建工程等有序推进。油气管网基本成型，建成珠三角管道二期成品油管道（惠州-曲溪-梅州）等项目。

基础网络不断完善。“四好农村路”建设成效显著，全市200人以上自然村和46个省定贫困村中20户以上村民聚居地全部通路路面硬化路，等级公路比例和路面铺装率均基本达100%，惠阳区、惠东县获评全国“四好农村路”示范县称号，博罗县、龙门

县成功创建省级“四好农村路”示范县。市区道路网继续密织，建成四环路南段、第三东江大桥、惠新大道、小金河大道等，改造拓宽新联路，金龙大道等出城道路快速化改造有序推进。邮政基础网络加大覆盖，全面实现快递服务网点乡镇覆盖率 100%。

枢纽能级不断增强。惠州机场完成干线机场规划建设方案论证研究，完成扩建航站楼及配套设施工程。赣深高铁惠州北站综合交通枢纽配套工程动工建设，惠州火车站客运完成设施提质改造。建成惠州港荃湾港区煤炭码头一期工程、30 万吨级华瀛石化燃料油调和配送中心及配套码头等一批大型码头项目。正式启用新的惠州市汽车客运站。

3. 服务水平展现新气象。

运输服务保障有力。客运出行结构持续调整，高铁出行逐步普及，水路货运、港口吞吐量保持较快增长，展现较强发展动力。民航航线已覆盖全国 78% 的省会城市，“十三五”期间增速全省第一，增速大幅超过规划预期，全国排名从 119 名跃升至第 55 名。

表 2 惠州市交通运输“十三五”运输量增长情况

指标	单位	2015年	2016年	2017年	2018年	2019年	2020年	2016-2019年均增速	2016-2020年均增速
公路客运量	万人	6158	6422	6617	6616	4668	911	-6.7%	-31.8%
公路货运量	万吨	10234	10935	11401	12070	12506	7757	5.1%	-5.4%
水路货运量	万吨	11476	12520	13292	14010	15347	13629	7.5%	3.5%
港口货物吞吐量	万吨	7013	7658	7214	8757	8956	9676	6.3%	6.6%
港口集装箱吞吐量	万 TEU	26.9	26.6	35.4	43.4	41.3	46	11.3%	11.3%
民航旅客吞吐量	万人	37	54.6	95.7	188	255.4	198.5	62.2%	40.0%

公交优先发展成效显著。惠州市获“广东省首批公共交通示范城市”称号，惠州中心城区公共交通占机动化出行比例 49.2%，万人公交车拥有量 20.6 标台，公交站点 500 米范围覆盖率达 99%，公共交通乘客满意度达到 7.64，公交服务水平居全省前列。完成惠城区、大亚湾开发区和仲恺高新区公交行业 TC 模式改革，建立科学规范的公交财政补贴机制。创新打造“快干支微”多样化、多层次线路公交网络，新增 11 条、调整 39 条公交线路，新建 20 个、改造 73 个公交站。

交通出行条件更加完善。深莞惠三市开通跨市公交一体化线路 29 条。依托厦深高铁实现深惠汕地区捷运化运行。“村村通客车”任务提前一年完成。全市县、区城乡道路客运一体化发展水平全部达 AAAA 以上。促进巡游出租车行业转型升级，推动网约出租车规范经营。成立智慧共享停车指挥中心，建成多个智慧停车场，有效缓解“停车难”问题。

货运物流提质增效。推进运输结构调整，取消引航附加费，完成 ETC 推广任务，促进物流降本增效。建成荃湾港区煤炭码头进港铁路，夯实多式联运基础。增强港口物流节点作用，惠州港和深圳盐田港创新实施“惠盐组合港”运作，主动承接盐田港集装箱货运市场的分流。惠州港与马来西亚关丹港缔结友好港口，积极参与“一带一路”建设。

城乡物流网络广泛覆盖。基本实现了小件货物托运网络覆盖全市，建制村基本开通货运物流、邮政、快递等服务，各县、区（除龙门）均实现了农村物流服务全覆盖。乡镇快递网点覆盖率

达到 100%。

4. 改革创新取得新成效。

体制改革迈出新步伐。整合陆、海、空、铁和城市交通等交通体系的规划、建设、管理职能，统一归口交通主管部门，“一城一交”大交通管理体制基本形成，完善了交通项目“规划、建设、管理”的纵向管理链条。

智慧交通建设取得新成就。惠州市综合交通网络运行协调和应急调度中心（TOCC）建成投入试运营。建成公交视频监管指挥中心以及公交运营监管系统。实现公交、农村客运车辆电子移动支付及“岭南通·惠州通”各县、区覆盖。建成一批智能化公交站牌和基建项目综合管理平台、非现场执法综合管理系统。

绿色平安交通扎实推进。列入部、省绿色公路示范工程的汕湛高速惠清段等 3 个项目建成通车。全市公交车辆 100% 电动化。“两客一危”车辆 100% 安装车载智能视频监控装置，智能视频监控数据 100% 接入省重点车辆监控预警融合平台。积极开展“平安工地”“平安公路”“平安站场”建设活动。修订完善突发事件应急预案，开展较大规模的应急演练近百场次。

第二节 存在问题

1. 枢纽地位需进一步提升。机场供给水平有待提升，现有机场跑道、飞行区等已难以适应快速增长客流，机场高快速接驳体系不够完善，辐射半径小，难以充分发挥深圳第二机场功能。港航体系能级不高，公共泊位偏少，港区水陆域不足，港口岸线资

源未能有效开发利用，现有码头规模难以支撑惠州市万亿级临港产业发展；出海航道等级还需要提升以适应国际航线主流船型的通航需求。与深圳、广州之间直连直通的高速公路通道不足，湾区东部枢纽承载力有待加强。

2. 交通网络短板亟需补强。高速公路对东南部、北部等旅游资源集中区域的辐射和服务仍然不足。国省道二级以上比例仅66%，国省道城区路段混合交通较严重，农村公路通达深度和服务水平还有提升空间。快速路体系未完全形成，串联城市机场、各高铁站及产业平台之间快速交通网络功能不强。中心城区进出城耗时较长，中心城区跨江、跨河通道不足，城区各组团间的高效直连道路需加快完善。

3. 综合运输服务水平有待提高。城市公交候车环境、候车时间、换乘便捷度还需改进。惠州机场异地候机服务需进一步加强。文旅融合服务水平仍有待提升。中心城区核心区停车难问题较为突出。中心城区部分慢行通道不连续。拥堵综合治理政策需进一步完善。运输结构调整需继续深入推进。铁水联运等多式联运的硬软件条件均需要补齐和加强。农村客货运输服务深度和广度需进一步提高。

4. 管理保障能力尚需增强。TOCC数据范围还需进一步拓展，存在部分数据更新不及时和跨部门数据孤岛问题。交通基础设施智能化不足，大湾区城市间交通信息的互联互通和开发应用潜力有待挖掘。交通运输行业安全隐患和潜在风险仍然存在，安全监管和应急救援能力有待提高。

第三节 形势要求

1. 双循环新发展格局，要求继续加快交通基础设施建设，提升交通运输内联外通水平，融入国内国际交通大网络。要支撑广东打造新发展格局战略支点，充分发挥交通运输先行引领功能，为建设交通强省作出惠州贡献。要打通“大动脉”、畅通“微循环”，着力拓展交通运输网络的覆盖深度和广度，提高海陆空枢纽承载力，强化惠州融入国内国际双循环的通道支撑；要提高循环效率，完善综合客、货运输枢纽，打造高效优质的一体化运输服务体系。

2. “双区”引领新态势，要求建设更快捷高效的综合交通网络，加速融入深圳都市圈。要抢抓“双区”建设重大机遇，提升区位优势，加强与核心城市直连直通，与其他城市互联互通的交通网络建设。着力谋划事关战略性、全局性的重大项目，纳入到相应层级的国土空间规划，为交通发展提供政策支撑和空间预留。

3. 产业集群发展新模式，要求建成“丰”字交通主框架，实现交通带动产业，产业支撑城市。要整合轨道、高速公路、两港、骨干快速路等各类交通方式和基础设施，构筑综合立体交通网络，引导产业沿交通干线和辐射区域集聚布局，将资源要素向园区汇聚，助力构建惠州市“2+1”现代产业集群，服务“3+7”工业园区，实现对外大联通、要素大聚集，拓展城市空间结构，支撑城市升级和外围重点城镇的发展。

4. 响应交通强国和交通强省新战略，建设更加幸福国内一流城市和大湾区品质城市，要求交通运输向高质量发展，对标提升城乡区域交通协调发展水平。推动交通建设高质量发展，要补强

交通弱项，补齐发展短板，加快构建发达的快速网、完善的干线网、广泛的基础网和衔接一体的枢纽体系，大力发展枢纽经济，加强交通对城市首位度提升、乡村振兴、新型城镇化、全域旅游等的支撑，推动交通高质量发展。

5. 新基建激发新动能，要求进一步推动行业智慧安全绿色发展。发挥惠州新基建优势，加强交通科技创新，推进大数据等技术与交通运输行业深度融合，打造数字化、智能化的综合交通运输体系。要利用新科技提升交通运输安全发展水平，强化系统性风险防控，健全完善安全应急保障体系。要响应碳达峰要求，利用新技术加强行业资源节约集约利用，优化交通基础设施布局和运输结构，提高绿色低碳综合运输供给能力。

第四节 运输需求

客运方面。随着深圳都市圈建设进程加快，惠州市与大湾区核心城市和其他珠三角城市之间的出行需求依然旺盛，深莞惠跨市交流更加频繁，城市群内部中短途城际出行以及同城化通勤出行将呈现需求体量大、需求类型多等特点，公路客运量（小客车）将保持快速增长。同时，随着惠州市高铁、城际铁路陆续建成通车，预计惠州市轨道出行需求将迎来大幅增长。民航客运逐步恢复并将继续维持快速增长趋势，预计民航客运吞吐量达到 500 万人次或以上。

货运方面。在国家双循环新发展格局下，惠州市货运需求将快速复苏、增长明显。货运结构不断调整，快递货运需求占比不

断提升，高价值、小批量、分散性、时效性强的货运需求依然保持快速攀升势头。在运输结构调整政策下，公路货运量增速下降、水路货运量增速上升。

表 3 惠州市交通运输“十四五”公路水路运输需求预测

	单位	基年	2025 年	十四五预计增速	十三五增速
公路客运量 (营运性)	万人	4668	3161	-7.5%	-6.7%
公路客运量 (小客车)	万人	25395	36023	6%	-
公路货运量	万吨	12506	15867	4.9%	5.1%
水路货运量	万吨	15347	22264	7.7%	7.5%
港口货物吞吐量	万吨	9676	15000	9.5%	11.3%
民航旅客吞吐量	万人	255	500	14.4%	40.5%

注：公路、水路、民航取 2019 年为基年，其他指标取 2020 年为基年。港口吞吐量参考惠州港（沿海、内河）总体规划修编。公路客运量（小客车）参照交通运输部《交通强国战略研究》中的推算方法，结合广东省、惠州市实际计算。

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，全面落实党的十九大和十九届历次全会精神，深入贯彻习近平总书记在庆祝中国共产党成立 100 周年大会上的重要讲话，以及关于粤港澳大湾区和深圳先行示范区建设重要论述、对广东重要讲话、重要指示批示精神，抢抓“双区”建设重大机遇，积极对接横琴、前海合作区建设，立足新发展阶段、贯彻新发展理念、构建新发展格局，

以推动高质量发展为主题，以深化供给侧结构性改革为主线，以改革创新为动力，以提升城市综合实力为导向，以满足全市人民日益增长的美好生活需要为根本目的，落实省委省政府和惠州市委市政府工作部署安排，积极参与构建“一核一带一区”区域发展格局，实施深度融深融湾行动，以交通强国和交通强省建设等部署为指引，加强前瞻性思考、全局性谋划、战略性布局、整体性推进，锚定城市发展目标，践行“交通带动产业、产业支撑城市”理念，加快推进“丰”字交通主框架建设，推动轨道交通、高速公路、空港海港互联互通，发挥惠州作为珠三角连接粤东北及闽赣的门户作用，积极参与国内大循环、促进国内国际双循环，构建高效畅通的现代化综合立体交通网络，把惠州港建设成为“对内大循环、对外大联通”的重要枢纽，强化大湾区东部枢纽门户地位，为惠州打造珠江东岸新增长极、粤港澳大湾区高质量发展重要地区和国内一流城市提供重要支撑，为广东交通强省建设作出惠州贡献。

第二节 发展原则

服务重大战略。支撑国家“一带一路”、粤港澳大湾区、深圳建设先行示范区、建设横琴粤澳深度合作区和前海深港现代服务业合作区、乡村振兴等战略，以及省“一核一带一区”、支持广州“四个出新出彩”等部署，及惠州市城市发展战略，满足经济社会发展需要。

对标对接先进。以强烈的核心标杆意识，加快交通基础设施

对接，加强服务品质对标看齐，深化直连直通、互联互通，构建多元开放、畅顺快捷的区域快速通道网络。

坚持人民满意。以促进民生改善为出发点和落脚点，体现社会期盼、群众智慧、基层经验，补齐交通运输短板，深化交通基本公共服务均等化，使交通运输发展成果更多更公平惠及人民群众。

突出统筹融合。强化各方式协调衔接，推动交通运输综合化、一体化发展。引导交通运输与制造业、旅游业、邮政快递等关联产业融合发展。

适度弹性预留。应对重大技术变革对交通出行、城市空间结构和土地利用的影响，衔接国土空间规划，加强通道的空间预控，规划战略性空间储备用地，提高空间的包容性。

强化绿色安全。贯彻生态文明理念，促进交通与自然和谐共生，加快运输结构调整，推动行业低碳绿色发展。提升交通基础设施网络的安全性和可靠性，提高应对自然灾害、突发事件保障能力。

第三节 发展目标

1. 总体目标。

到 2025 年，总体形成承东接西、连南带北、顺畅安全、智慧低碳的综合交通运输体系，海陆空大交通格局初步成型，“丰”字交通主框架建设成效显著，打造内联外畅，互联互通的“12345”综合交通发展格局，初步建成联通珠三角、辐射粤东北的大湾区

综合交通枢纽，以及大湾区乃至全国南北出海新通道，为惠州打造珠江东岸新增长极、粤港澳大湾区高质量发展重要地区和国内一流城市提供重要支撑，为广东交通强省建设作出惠州贡献。

“12345”是指，构建1大体系（一城一交的大交通体系），深度对接2大都市圈（广州、深圳两大都市圈），打造3大战略性枢纽（大湾区重要港口、千万级干线机场、区域重要铁路枢纽），建设4个高质量融合示范助力广东交通强省建设（交通轴线与产业带融合示范、综合客运枢纽站场与城市发展融合示范、都市圈毗邻地市跨界地区镇街路网融合示范、地级市公路与城市道路规划建设融合示范），形成5个交通时空圈（通过高快速路，惠州市市区与主要组团之间30分钟左右互通；通过高铁，惠州市与周边地市之间30分钟互通；惠州市与香港、珠三角和粤东其他地市之间60-90分钟互通；与粤西、粤北其他地市之间2小时左右互通；通过高铁和民航，惠州市与相邻省份省会城市和国内主要城市3小时左右互通）。

展望2035年，内畅外快、便捷开放、高效带动、智能绿色的大交通网络更加完善，全面建成一流设施、一流服务、一流管理的现代化综合交通运输体系，全面建成交通强国示范城市和大湾区东部交通门户枢纽、全国南北出海新通道，交通综合竞争力位居全国前列，有力支撑惠州市建设国内一流城市。

2. 具体目标。

公路、道路：基本形成“九横八纵三加密”高速公路网、“五横五纵”骨干快速路骨架、“两环十射”中心城区快速进出城道路

体系，高速公路力争达到 1210 公里左右、保持全省第二，普通省道三级及以上公路比例达 95%，有条件的建制村通双车道公路比例达 100%；中心城区路网密度达到 8 公里/平方公里左右。

铁路、轨道：全面融入“轨道上的大湾区”和国家高铁网，铁路里程达 524 公里，其中高速铁路、城际铁路达到 375 公里左右。

港口：惠州港建成“对内大循环、对外大联通”的重要枢纽，万吨以上码头达到 40 个或以上，港口吞吐量争取达 1.5 亿吨。

民航：旅客吞吐量达到 500 万人次。

综合枢纽：新建综合客运枢纽各运输方式间换乘时间 5 分钟左右，基本实现客运“零距离”换乘。港口、机场等枢纽的货物多式联运无缝衔接水平明显提高。

城乡出行服务：推动城轨公交化运行，实现广深港惠“一小时生活圈”。中心城区公共交通占机动化出行比例达到 50%以上，新建主次干道均设置自行车道，优质生活圈 15 分钟慢行方式可达。努力实现 20 户以上较大自然村通客车比例达到 100%。

城乡物流服务：全市建制村快递服务通达率 100%，满意度等服务指标保持在较高水平。

智慧绿色安全：5G 网络基本覆盖高速公路干线及主要服务区、高铁站和机场，重要通道、重要枢纽场站和重点运载装备实现数字化监测全覆盖率。运输结构日益合理，运输能耗水平和二氧化碳排放强度明显下降。交通运输安全与风险管控体系更加完善。

表 4 惠州市交通运输“十四五”规划主要指标

指 标	单 位	2020 年	2025 年	增量
1.1 铁路营运里程	公里	238	524	286
1.2 高速铁路(>200Km/h) 营运里程	公里	89	375	286
2.1 高速公路通车里程	公里	850.7	1210	359.3
2.2 普通省道三级及以上公路比例	%	89.6	95	5.4
2.3 有条件的建制村通双车道公路比例	%	-	100	-
2.4 中心城区路网密度	公里/平方公里	6.9	8	1.1
3.港口万吨级港口码头数	个	31	40	9
4.港口货运吞吐量	万吨	9676	15000	5324
5.民航旅客吞吐量	万人	200.5	500	299.5
6.新建综合客运枢纽各运输方式间换乘时间	分钟	-	5	-
7.中心城区公交占机动化出行比率	%	49.2	50	0.8
8.步行、自行车/电动车出行比例	%	-	53	-
9.建制村快递服务通达率	%	56	100	-

注：普通省道三级以上比重、建制村通双车道公路比例等公路技术等级比例要求可根据省下达指标调整。

第四节 发展策略

践行先进发展理念，开创运输能力更加提升、运输服务更加便利的交通运输发展新局面，建设“四个交通”，绘就“四个新”。

1. 构建立体交通，塑造新枢纽。

支撑广东交通强省建设，突出高水平开放发展，提升枢纽能级和资源配置能力，提升畅通循环的链接能级，融入国内国际双

循环，建设全国南北出海新通道；坚持抓空间布局强枢纽支撑，强化协调融合发展，推动城市内外交通有效衔接，坚持站场建设与城市综合开发相结合，释放交通枢纽片区土地价值，推进站城融合，打造枢纽经济、融合型经济¹。

2. 建成“丰”字交通，引领新格局。

创新发展理念，释放发展空间，立足交通带动产业、产业支撑城市，以“丰”字交通主框架为引领，全力加快“313”²等重大项目建设，构建高快速路网骨架，完善基础网络和周边衔接路网，提高畅通循环的支撑能力。引导产业沿“丰”字交通转移、集聚，促进交通、产业、城市融合，形成城市发展的“交通轴、产业带、经济廊”，助力惠州打造现代产业集群。

3. 推进惠民交通，展示新形象。

坚持人民至上，共享交通发展成果，强化交通运输供给，提升畅通循环的整体效能，推动“人享其行、物优其流”。提升城市首位度，完善快速进出城交通网络，建设快速路、主次干路和支路级配合合理的道路网系统。提升城乡交通服务品质，推进乡村振兴，提高人民群众幸福感、获得感，提升城市惠民形象，为打造一流城市增彩添色。

4. 建设品质交通，增强新动能。

坚持可持续发展，推动智慧、低碳、绿色、平安发展，加强行业治理体系构建，强化交通创新赋能，筑牢畅通循环的保障体

¹融合型经济是以培育产业主体和支柱产业、实现区域经济优势为目标，打破行政隶属关系，融合各方优势，实行一体化运行的经济机制和发展模式。

²第一个“3”是南北、东西、沿江三条“丰”字交通轴线；“1”是环稔平半岛高速公路；第二个“3”是鹅城大桥、南山快速路、惠州湾产业新城宏达路。

系；拓展智慧交通发展空间，助力培育综合交通产业，因势利导培育新业态企业，推动交通运输企业强起来，增强发展动能。

第三章 构建畅通双循环的战略新枢纽

第一节 建设千万级干线机场

高标准建设地区性功能机场。按照我省“5+4”骨干机场定位，推进惠州机场规划建设，高标准建设惠州千万级干线机场，发挥深圳第二机场功能。按照“一步规划、分步实施”分阶段推进干线机场建设，同步谋划空港经济区建设以及集疏运体系。近期按照飞行区4E标准，推进惠州机场飞行区扩建工程、惠州机场二期扩建工程，新建第二跑道、航站楼及相关配套设施，提升机场服务能力。

强化机场交通枢纽功能。强化多种运输方式的有效衔接，规划机场引入深惠城际轨道延伸线路、城市轨道交通、惠坪高速及机场高速等重要集疏运线路，预留高铁通道构建以机场为依托的区域性门户枢纽。

积极提升机场能级。加密惠州至长三角、京津冀、成渝双城经济圈等国家重大战略空间的航班，提高航线竞争力和服务品质。谋划开放空港口岸和开辟国际航线。积极接洽并逐步打造符合城市发展战略方向的主运营基地航空公司。推动与深圳机场在市场拓展、空域资源等方面建立有效合作机制，承接深圳机场外溢需求，助力建设粤港澳大湾区世界级机场群。

推进机场客货并举。强化和提升惠州机场货运功能，合理布局货运设施，研究扩大货运服务区域，提升机场内货物运输的便捷性以及快速运输的高效性。规划发展空港物流园区，带动和吸引贸易、航空物流相关产业，打造功能完善、便捷高效、产业集聚、绿色生态的重要空港枢纽。

完善市域通用航空规划布局。构建覆盖全市及周边海域的通用航空综合服务网络，研究惠东、博罗、龙门等地的通用机场选址，“十四五”时期规划建设惠东通用机场，谋划通用机场产业发展。

第二节 打造大湾区重要港口

明确港口战略枢纽定位。港口兴则城市兴，惠州港是天然深水良港，港口大发展是惠州人民的美好夙愿。要下大力气破解障碍、统筹资源，优化功能定位，努力把惠州港建设成为服务和融入新发展格局、实现“对内大循环、对外大联通”的重要枢纽，打造大湾区乃至全国南北出海新通道。完成《惠州港总体规划》修编，助力建设大湾区世界级港口群及世界级石化基地。沿海港口发展以石油及化工品运输为主、集装箱业务为辅、水上客运为补充，大力推进石化产业和滨海休闲旅游业发展，争取打造能源自由贸易港。内河港区以能源、原材料等散杂物资运输为主，兼顾集装箱运输，着重推进内河港口货运码头规模化集约化发展，支持沿江产业发展。

明晰港口转型升级路径。坚持港产城融合发展，加快布局港

区现代物流集聚区，延伸港口产业链条，提升惠州港吸引和服务临港产业的综合能力，推动惠州港从产业港向贸易港、产业港并重转型。建设物流港口，以石油化工、能源科技、钢铁建材等优势产业为核心资产，引入战略合作者，完善港口仓储物流设施，建设惠州湾区临港智慧物流园区。巩固提升“惠盐组合港”通关模式，将惠州港打造成为华南地区区域性物流配送中心。加强惠州港与深圳、广州、东莞等港口联动发展。推动组合港间通关一体化工作。积极推动传统航运物流业转型升级，积极发展航运金融、航运电商服务等业态。

提升港口服务战略能力。拓展港口发展空间，统筹岸线、航道、码头等资源，盘活处置好港区历史用地，优化港口水域陆域布置。推进落实荃湾港区规划调整，优化调整大亚湾水产保护区，盘整收回荃湾港区闲置土地，研究开发利用稔平半岛东南部沿海岸线，破解发展空间限制。提升港口基础设施服务能力，以埃克森美孚惠州乙烯、恒力 PTA 等重大项目建设为抓手，推动惠州港荃湾港区荃美石化码头、惠州港惠东港区 LNG 码头工程、恒力石化惠州通用码头及进港航道扩建提升等港航基础设施建设，提高万吨级码头泊位数，增加公共物流码头比例，有力支撑惠州市万亿级石化能源新材料产业发展。实施惠州港内河港区源路通码头工程等项目，提升内河港口设施规模化、专业化水平。

提高港口多式联运能力。完善港口集疏运网络，充分发挥惠州港物流节点的作用，提升铁水联运比例。规划惠大铁路复线电气化改造，实施惠州港荃湾港区、碧甲作业区、东联作业区进港

航道等级提升工程，加快东江河源至石龙航道扩能升级，推进惠大运河前期研究工作，推进码头配套原油管线、成品油管道等项目建设。推进惠州港口铁水联运、江海联运配套码头、锚地等基础设施建设，推动“海陆空铁”多式联运无缝衔接。依托惠州港开展公铁海集装箱多式联运、大宗货物“散改集”运输，探索“内河+铁路+海运”的“水铁水”多式联运方案，争取纳入国家或省级示范工程。支持港口与铁路合作，将具备条件的内陆铁路货场建设为无水港，推动集装箱集疏运由公路向铁路转移。抓紧引进国际航运龙头企业，开辟更多国际海运航线，加强与“一带一路”沿线国家和地区经贸合作。优化内贸集装箱航线，协调外贸集装箱航线与内河水运实现运输联动。

加强旅游客运支撑。规划建设高速客运泊位和游船泊位，打造巽寮湾游艇基地，启动休闲船舶和游艇码头规划建设，推动公共游艇码头规划建设。研究规划东江旅游码头、滨海重要景区旅游码头。根据邮轮市场需求，建设面向国内沿海航线的邮轮访问港。

第三节 夯实区域性铁路枢纽

优化完善铁路枢纽布局。规划形成“四主七辅³”铁路枢纽体系，夯实惠州在大湾区的重要铁路枢纽地位。在具备条件的铁路客站建设站内便捷换乘中心、旅游集散中心，推动铁路枢纽与城市交通融合发展。提升铁路枢纽货运能力，规划建设惠州为二级铁路物流基地。研究高铁站增设物流通道和场地，提升现代物流服务

³ “四主”：惠州北站、惠城南站、惠州站和惠州南站，“七辅”：惠州西站、博罗站、博罗北站、罗浮山站、惠东南站、惠东站、仲恺站、龙门站（规划广河高铁站）。

功能。

打造一流铁路枢纽站。深度融入“以人为本”“站城融合”的理念，打造多向联通、方式综合、空间统筹、换乘便捷的高铁枢纽。高标准建成赣深铁路惠州北站综合交通枢纽，打造区域门户、城市客厅，助力高铁北站新城建设。推进广汕铁路惠城南站综合交通枢纽建设，发挥站展融合项目优势，带动金山新城产业发展。扩容升级厦深铁路惠州南站，规划大亚湾开发区综合交通枢纽中心，满足轨道接入条件，提升对接深圳的前沿枢纽的服务能力。加强高铁站枢纽周边交通疏导，提高换乘效率。

全面融入“轨道上的大湾区”。高速铁路形成“三横一纵⁴”主骨架，建成赣深铁路惠州段、广汕铁路惠州段、深汕高铁惠州段，融入国家综合交通立体网京津冀-粤港澳主轴、长三角-粤港澳主轴，进一步发挥西接广州、南连深圳、东接沿海经济带、北连通长江经济带作用，实现惠州-广州、惠州-深圳 30 分钟互通。城际铁路加快连线入网，实施莞惠城际小金口至惠州北段，有序推进深惠城际坪地至沥林北段建设，配合做好深圳机场至大亚湾城际惠州段相关工作。规划深惠城际延伸至惠城南站、机场、惠东。研究深汕城际走廊。

完善市域铁路、城市轨道布局。谋划市域铁路规划，推进惠大铁路复线电气化改造工程，形成市区到大亚湾的便捷通道。研究推进惠州新材料产业园基地铁路专用线、博罗绿色农产品物流基地铁路专用线等项目，提升京九铁路泰美、杨村站场功能，谋划连接惠州机场-惠东南站-惠东站-稔平半岛的轨道交通线路，以

⁴ 三横：厦深铁路惠州段、广汕铁路惠州段、深汕高铁惠州段，一纵：赣深铁路惠州段。

及谋划深大城际延伸至霞涌、惠东。完善城市轨道交通规划，推动城市轨道、城际铁路、市域铁路互联互通。研究适合惠州市产城一体的 TOD 开发模式。支持深圳将城市轨道交通延伸至惠州临深片区，配合深圳市实施深圳地铁 14 号线延伸至惠州惠阳，规划深圳地铁 21 号线、16 号线延伸至惠州，深度对接深圳城市轨道交通网。

加强铁路货运能力建设。强化货运场站集散功能，依托铁路货运枢纽，探索谋划中欧班列始发站，进一步增强货运枢纽竞争能力。以粤港澳大湾区（惠州）枢纽经济集聚区（物流新城）规划建设为契机，研究发展以铁路为纽带的多式联运模式。推进传统铁路货运场站向城市物流配送中心、现代物流园区转型发展。鼓励港口、物流园区、物流企业与铁路运输企业开展合作，构建门到门接取送达网络，提供全程物流服务。发挥疏港铁路功能，与深圳、东莞市共同研究推动深莞惠地区开行小编组、短途小运转集装箱铁路班列，构建区域铁路捷运系统。配合厦深高铁开行货运业务研究，支持发展高铁货运。推进大宗货物运输结构调整，推动适箱货物集装箱运输。

第四节 支撑融合型经济建设

构建惠州湾产业新城路网骨架。完善起步区骨干路网规划，推动新城外联内通通道建设，实现扎实起步。

完善临空经济区交通配套。推进空港经济区骨干路网体系建设，促进临空经济区与城市互动发展。

完善惠州高铁北站新城交通配套。推进惠州北站片区骨干路网建设，完成赣深铁路惠州北站综合交通枢纽配套工程、周边道路建设工程，实现高铁站点区域与城市空间和谐共融，打造站城融合高质量发展样板。

加快惠城南站片区路网建设。推进惠城南站片区骨干路网建设，完成广汕铁路惠城南站综合交通枢纽配套项目，加强高铁站与周边高速公路、城市快速路之间的快速联系。

第四章 建成引领新格局的“丰”字交通

第一节 建成“丰”字交通主框架

围绕构建对外大联通的交通大动脉，加快建成引领新发展格局的“丰”字交通主框架，高质量完成交通强国试点任务。全力推进1号公路（惠霞高速）建设，推动陆海呼应、江海联动。全面对接广深科技走廊，加快实施东西轴线（惠坪高速公路、惠州机场高速）及沿江轴线（惠州至肇庆高速公路惠城至增城段），带动沿线产业和组团片区发展，打造支撑社会经济发展的交通轴、产业带、经济廊。

第二节 优化织密高快速路网

进一步优化织密高速公路网，基本形成“九横八纵三加密⁵”

⁵ 九横：汕湛高速惠州段+广河高速惠州段、广惠高速+广惠东延线+惠东环稔平半岛高速、惠州至肇庆高速公路惠城至增城段、河惠莞高速惠州段、甬莞高速惠州段、沙田至清溪高速公路、惠州至坪山高速公路、沈海高速惠州段、深汕第二高速惠州段+惠深沿海高速惠州段；八纵：河惠汕高速公路惠州段、惠霞高速及水口支线、长深高速惠州段、武深高速惠州段+韶惠高速惠州段、惠大高速+惠龙高速、龙门至仲恺高速、大广高速惠州段、从莞高速惠州段；三加密：惠州机场高速公路、惠州至坪山高速公路新圩支线、惠霞高速惠东支线。

高速公路网布局。建成惠龙高速，实现市区与龙门县之间高速公路1小时互通。加快推进惠东环稔平半岛高速建设，开展龙门至仲恺高速前期研究，预留好规划廊道，助力全域旅游发展。实施惠河高速改扩建工程惠州段，解决长深通道拥堵问题。完成沈海高速惠州段扩建，新建深汕第二高速惠州段，实现惠州与深圳市及深汕合作区已建高速公路均达到6车道或以上。做好与河源(梅州)、汕尾等市间间的高速公路通道规划前期研究，助力粤东北地区共同富裕。

有序推进完善“五横五纵”骨干快速路网及五条联络线的建设，加强市中心城区、城市组团、经济功能区和重大发展平台之间快速通达。加强快速路与金山新城、惠州湾产业新城及千亿级工业园区的衔接，完善对旅游景区、产业园区等经济节点的覆盖，提升快速路整体服务水平。

加强高快速路与城区及重要枢纽节点衔接，完成广惠高速金龙互通、长深高速平南互通等新、改(迁)建。完善中心城区、县城区范围的高速公路互通布局，提高城区对外出行效率，提升城市出入口形象。

第三节 提档升级普通公路网

实施升级改造工程，提高国省干线公路技术等级和路面质量，加快国道G236线惠东县紫金交界至高潭公梅段、省道S353线龙门至水贝段改建工程等低等级国道路段提档升级，到“十四五”末，实现普通省道三级及以上公路比重达95%。

开展国道 G324 北上规划建设，加快重点路段改扩建，推进国道 G324 线惠城东江大桥、国道 G324 线博罗龙华至增城交界段改扩建等项目，实现重要组团间快速连通。

优化城市过境公路与城市道路的连接线，扩容改造国省道城镇过境段，实施国道 G324 线吉隆环城改线惠东县吉隆环城北路西段道路改建工程等项目，减轻城（镇）区交通压力。

第四节 打造文旅融合公路网

立足于服务“乡村振兴”大局，加速农村公路补短板，畅通进村入户最后一公里。推进“四好农村路”高质量发展，提高建制村通双车道公路服务供给，实现有条件的建制村通双车道公路比例达 100%。推动乡村振兴综合示范带道路提升，以“串珠成链、并链成环”的思路，打造南、北两个环线路网，提高衔接普通国道、省道的农村公路路段双车道四级及以上公路比重，消除农村地区通往外界、城区的交通瓶颈，推动衔接县域工业园区、农业产业园区、林区的公路建设，通过农村公路将县域经济节点“串点成线、由线成网”。

加快旅游公路建设。有序推进省滨海旅游公路惠州段规划建设。提升普通国省道的旅游服务功能，推进国道 G355 线龙门油田至永汉段改建工程等项目，提高景区周边道路通行能力。开展美丽农村路、红色旅游公路及古驿道、碧道等慢行系统连接公路建设，打造旅游景观路。加快“旅游+交通”融合进程，将公路及配套服务设施建设与旅游设施建设相结合，完善普通国省干线公

路沿线服务区、旅游驿站、汽车营地、休息区、停车区或便民服务点等服务设施建设，新、改一批融入惠州文化特色的国省道服务站、停车区，拓展公路的旅游功能。探索将汽车绿道⁶等规划理念融入旅游旅游公路规划建设。

第五节 深度对接广深莞路网

加强国土空间规划对接，按照通道功能优先保障、提高综合效益、注重生态环境保护等原则，逐步实施惠州市与周边地市路网衔接有关项目。增强惠广、惠深、惠莞、惠河、惠汕、惠韶等通道能力，重点推进惠州与广州、深圳、东莞之间道路的规划建设，以及现状道路升级、断头路打通等，与高快速路网共同形成干支协调、能力充分的高质量衔接路网。与广州对接方面，加快推进惠肇高速建设工作，尽快打通与广州直联的第二通道，充分释放沿线土地开发潜力，实现广惠协同发展。与深圳对接方面，加快惠坪高速建设，抢抓“双区”驱动重大发展战略，主动与深圳对接，实现两地深度融合发展。与东莞对接方面，加快完善中部轴线建设，构建一体化区域衔接路网体系，推动区域一体化发展。

第五章 提升更有幸福感的城乡交通服务

第一节 畅通城区道路网络

完成主城区“两环十射”⁷快速进出城道路体系建设。分批次对

⁶ 汽车绿道，指以满足观光休闲为主要目的的慢行汽车公路。汽车绿道对促进旅游资源开发具有重要意义。

⁷ 两环：内环（三环路）、外环（四环路+1号公路+惠河高速），十射：小金河大道（+惠博大道）、金龙大道、惠民大道、惠泽大道、惠澳大道、南山快速路、鹅岭南路（+仲恺大道）、金恺大道、永联路、江南大道。

环线和进出城道路进行快速化提升和改造，重点实施金龙大道快速化改造、南山快速路、惠泽大道改造等项目，到“十四五”末基本实现中心区主要区域与最近高速进出口 10~15 分钟可达。

推进中心城区过江通道规划建设。完善跨江通道总体布局规划方案，体现“一桥一景、大气磅礴”特色。推进 1 号公路跨东江大桥、跨西枝江大桥、东西轴线跨西枝江大桥、中部轴线（沙澳大桥）、金鸡大桥、湖山大桥等建设，建成鹅城大桥等新过江通道，加强江河两岸交通、经济联系，缓解核心区过江交通压力。进一步织密中心区路网，拓展城市空间。

完善县城区道路网络，助力县城新型城镇化发展。博罗县建设博罗县滨江西路、振兴大道等项目。惠东县推进环城西路、惠东县机场路等项目。龙门县实施龙门县城东环路、文兴大道等项目。惠阳区重点建设新深惠快速路、惠阳区将军东路二期建设项目等项目。大亚湾开发区建设中兴二路等项目。仲恺高新区建设新华大道三标拓宽建设工程、智慧大道等项目。

强化城市道路微循环和支路建设，打通瓶颈路段和交通拥堵点。践行“窄马路、密路网”的城市道路布局理念，建设与干路级配合理的支路道路网，盘活道路资源存量，打通核心区断头路，拓宽老城区瓶颈路，畅通片区微循环。

第二节 打造优质公交服务

对标公交都市提升服务水平。对照公交都市指标完善公交发展政策。推进公交路权优先，规划建设市区公交优先道示范段。

完善“快干支微”线网结构，提高换乘便捷度、公交正点率，高峰时段缩短发车间隔，减少群众候车时间，改善公交站候车环境，提高公交出行获得感。加强公交枢纽站、首末站建设，研究“首末站（枢纽类）+综合车场+商业综合体”开发模式。探索构建“丰”字路网快速公交体系。完善定制公交等出行服务产品。规范出租汽车、共享单车及其他交通新业态发展。探索开通水上巴士线路，打造城市水上风景线。

加强人文交通建设。提高老年人、残疾人、儿童等特殊人群公交出行便利程度和服务水平，完善公共交通及机场、车站、码头等客运枢纽无障碍设施。号召市民文明行车、文明乘车，推行“礼让斑马线”，提升整体交通文明水平。

第三节 打造品质慢行交通

打造城市连续、舒适慢行系统，完善立体人行过街设施。规划建设慢行廊道系统，串联各个城市公园的景观路，推动慢行系统与碧道系统有机融合。规划建设公园相关慢行过江通道。

构筑安全连续自行车网络。规划新建一批自行车换乘枢纽，解决居民“最后一公里”出行。完善自行车交通系统基础设施，保障自行车通勤交通路权，并适当设置减速带、可升降隔离桩等设施，保障自行车出行安全。

第四节 完善停车有效供给

强化城区停车调控。落实《惠城区停车设施专项规划

（2020-2025）》等相关规划，形成配建停车为主体、公共停车为辅助、路内停车为补充的停车格局。精准控制主城区核心区内交通紧张地区的停车供给，继续推进立体停车场、智慧停车场建设。引导居民选择合理的交通出行方式，调控机动车动态停车需求，维持城市动静态交通的平衡。

加强停车有效供给。推动惠城区实施停车分区、收费差异化以及错时共享、夜间停车、闲置用地开发建设停车场等差异化的停车供给策略。适度增加外围地区停车供给，结合轨道交通站点建设 P+R 停车场，鼓励换乘公共交通方式进入市中心。研究利用中心城区腾退汽车客运站、公园绿地地下空间等用于停车设施建设。

第五节 健全拥堵综治体系

实施片区综合治理。结合畅通工程相关工作，加快惠城中心区桥西桥东片区、江东水口片区、江北片区、河南岸片区等 4 大片区交通综合治理。排查片区常发交通拥堵点，滚动开展治理，有序减少道路交通瓶颈节点或路段。

推进道路设施改造。优化路口交通组织，完善交叉口交通设施，实施惠州学院路口、三新北路-文华一路交叉口、新沥路-新湖一路交叉口等堵点改造工程，提高道路通行能力。

推进“数字治堵”。研究在部分过江通道及进出城道路新开辟潮汐车道，提高进出城通道效率。建设公交优先道违章抓拍系统，为公交优先路权分配创造条件。探索研究非本市籍中小客车错峰

管理措施，均衡交通时空分布。

加强专业市场道路沿线交通秩序整治。加强对影响城市交通运作的货运市场、批发市场周边的综合整治，降低货运交通对城市交通的负面影响。

第六节 打造快速便捷的客运服务体系

构建层次分明、衔接顺畅的客运服务网络，深化各种运输方式资源整合，加快推进客运出行多式联运，提升出行效率和服务品质。

提升客运枢纽站场布局。以枢纽站场为区域客运中心、重点站场为重要集散地、首末站为客运节（端）点，打造高效便捷无缝对接的客运集疏运体系。加快旅客联程运输发展，推动不同运输方式枢纽和站场集中、空间共享、立体或同台换乘，推动不同运输方式企业共享运输线路、站场、信息等资源，提供一体化出行服务。

优化客运服务网络结构。加快构建层次分明、衔接顺畅的客运服务网络，打造以高铁和航空为重点的大容量干线客运服务网络，以城乡客运和公共交通为主体的中短途便捷客运服务网络。围绕综合客运枢纽、高铁站、机场等开行集疏运班线，加快构建与铁路、民航、水路等相衔接道路客运集疏运网络，推进各类客运枢纽高效衔接。

推进多种客运方式优势互补。打破传统道路客运发展固有模式，发挥道路客运在中短途领域“门到门”“点到点”的比较优势，

鼓励客运班线通过定制化、公交化等机动灵活的组织模式，强化与铁路、航空、水运等多种客运方式的衔接，实现大中小运量等多种运输方式相互支持相互补充的客运体系。

发展全出行链服务。鼓励发展高端定制商务客运。推进城际铁路公交化运营，实现广深港惠“一小时生活圈”。鼓励开展机场、高铁联程“一票制”运输服务，设立惠州机场异地城市候机楼，推进东部、北部山区和稔平半岛高铁无轨站⁸建设。探索开通惠州与香港的水上客运航线，争取开通深惠汕海上客运航线，深化与深港澳汕合作。

推进高标准城乡客运服务。鼓励有条件的地区将农村客运逐步扩大到较大自然村，努力实现 20 户以上较大自然村通客车比例达到 100%。鼓励发展预约农村客运，研究开通较大人口建制村与县城的直通线路。继续推进城市公交向城市近郊乡镇及全域延伸。鼓励各县争取创建城乡客运一体化示范县。

推动运游一体化。研究现有客运站场综合开发，鼓励汽车客运站与旅游集散中心合作，发展客运旅游相结合的新模式，实现运游一票到底。积极配合大湾区“一程多站”旅游精品线路开发，助力惠州打造文化旅游名城。打造特色化、定制化交通旅游线路，开辟串联各景区的旅游客运线路。研究发展惠州近海水上客运游览观光航线。

第七节 完善高效经济的货运物流体系

⁸高铁无轨站指在没有高铁线路经过的城市开设的具有“购票、取票、候车”功能的专门站点，通过开通专线大巴与就近高铁火车站无缝相连，将客流引入高铁，让边远地区群众也能快捷出行。

依托“丰”字交通主框架构建的大交通网络和大交通管理框架，结合我市城市发展规划及产业园区布局，统筹推动站场系统、物流基地、运输方式、连接通道等多种交通要素互联互通、深度融合和无缝衔接，着力构筑“海陆空融合、江海河联动、公铁水互通”的综合集疏运体系，促进人流、物流高效顺畅，支撑经济社会高质量发展。

增强惠州物流枢纽中心功能。将惠州市打造成为珠江东岸物流中心、大湾区重要物流枢纽基地、全国高铁快递重要城市。培育面向大湾区的各类现代物流园区，推动快递物流园区升级改造。依托铁路货运枢纽，建设广东铁路国际物流基地等，争取开通更多中欧班列，增强产业集聚力和物流竞争力。规划建设粤港澳大湾区（惠州）枢纽经济集聚区（物流新城）。

发展城市绿色货运配送。研究在城市中心区逐步试点设立“绿色物流片区”，优化城市公路货运站场布局，引导货运站场向城市外围地区发展。统筹优化城市末端共同配送网络节点建设。鼓励发展共同配送等集约化配送模式，推动城市末端配送集约化、平台化。完善智能末端配送设施，发展无接触配送。

加强城乡物流配送能力建设。研究现有城区客运站场拓展物流功能及综合开发。完善集客运、货运、邮政、快递等功能于一体的乡镇综合运输服务站布局，鼓励利用县级客运站闲置功能区域改造增加物流分拨功能。推进县乡村级物流节点设施建设，加强乡村“最后一公里”物流快递末端基础设施建设，实施“快递进村”行动计划，实现村村通快递，建制村快递服务通达率 100%。

支持有条件的地区布局建设无人机起降场地，打造无人机农村投递示范区。

加强冷链物流体系建设。以惠州优势农业产业为基础，结合产业空间布局，合理设置冷链物流节点、物流基地，构建全程冷链快递物流体系。

推动货运物流组织模式创新。推进“互联网+高效物流”新业态发展。鼓励道路货运无车承运人发展。培育发展物流新平台，探索“互联网+专线整合”“互联网+共同配送”等管理新模式。探索建立高速公路服务区物流网络，打造“跨区域干线甩挂运输+区域内城市共同配送”运输模式。

优化物流基地布局，形成绿色高效物流圈。以惠州优势产业为基础，结合产业布局规划，优化物流园区布局，合理设置物流节点、物流基地，推动一批货运枢纽（园区）项目落地。在物流园区、物流中心规划预留物流基地建设，不断完善货运系统。探索“公转铁”“公转水”的可行路径，加快推动公铁联运、公水联运等多式联运发展，引导公路货运枢纽业务转型，延伸服务链条，形成绿色高效物流圈，有效推动物流降本增效，服务惠州市经济发展。

围绕物流需求，构建各枢纽之间快速有效联通。推进货运铁路、港区铁路专用线、进港航道等多式联运设施建设，补齐铁水公联运、江海联运、空铁联运的硬件短板。依托“丰”字交通主框架轴线网络，实现各货运枢纽、货运场站间快速互联互通。优化货运枢纽空间布局，提升枢纽多式联运功能，联通各类出入口、

通道、枢纽，形成点线面相结合，“公铁水空”多式联运的货运集疏运体系。学习借鉴先进的联运案例和商业模式，形成适合惠州市产业发展的“内河+铁路+海运”“水铁水”“空铁公”等特色联运方案。

第六章 完善赋能高质量发展的行业管理

第一节 构建智慧交通体系

大力发展智慧交通和智慧物流，推动大数据、互联网、人工智能、区块链等新技术与交通行业深度融合。

建设新型基础设施。推动交通感知网络等信息基础设施与交通基础设施同步规划、同步设计、同步建设，形成全面覆盖、泛在互联的智能感知网络。2025年前，实现5G覆盖惠州市境内的主要高速公路路段、“丰”字交通轴线、城市主干道路，及高速公路服务区、高铁站、城际枢纽站和惠州机场。

建设智慧公路。研究建设具有全息感知、数据收集决策、智慧管控等智能化运营管理的智慧道路。积极推动实现大湾区先进城市车联网先导区标准规范在惠州适用互通。

打造智慧枢纽。建成综合客运枢纽运营与应急管理系统。综合客运枢纽积极配置智能联程导航、票务服务、安检互认等服务设施，推动售取票、换乘、停车等服务“一码通行”。

建设“智惠”城市交通大脑。按照惠州“城市智脑”的统一部署，持续提升“惠州 TOCC”能级，有效发挥 TOCC 决策和服务市民出

行的功能。研究开发更契合综合交通管控、公共交通出行需求的多元智慧应用。研究与深圳、东莞市交通信息管理系统进行数据交互。

提升出行服务智慧水平。建设基于 GIS 的交通规划辅助决策平台、交通运行与仿真决策系统，为公众提供科学合理的出行指引。编制交通公共数据开放清单，分级授权开放海量静态交通信息资源，让交通数据发挥更好效益。建成惠州智慧停车项目，提高停车效率。

发展智慧物流。把智慧港口、智慧园区和网络货运作为推动智慧物流发展的重要抓手。建设智慧港口和物流平台，推进惠州港多式联运数据信息化建设，实现铁水联运数据共享与实时交换，推进多式联运“一单制”发展。港口引进自动化、智能化、低碳绿色的装卸设备，鼓励使用智能卡口，提升进出车辆、货物的识别和核放速度。推动惠州市内大型物流园区智慧化改造，完善园区全方位感知基础信息化设施，支持仓储企业改造建设立体仓库及自动化仓库。推进网络货运健康发展，规范网络货运企业行为，培育惠州本地网络货运品牌企业，优化货运运力资源配置，依托网络货运企业建立现代化运输模式。推进货运车联网与港口、物流园区、仓储设施、配送网点等信息互联，实现物流运输在线调度、全流程监测。

加强数据赋能交旅融合。分析挖掘深圳、惠州的交通、旅游数据价值，打造更优质的交通旅游服务。

促进智慧交通及相关联产业发展。借助惠州市电子信息产业

优势，及建设数据中心的战略机遇，大力发展智慧交通前沿领域技术，鼓励新技术与交通运输行业融合发展，探索智慧交通场景应用，培育形成智慧交通产业生态。以惠州组建广东省高端汽车电子制造业创新中心为契机，加强高端汽车电子产品的相关制造技术研发，推进有关智能驾驶国家标准的制定工作，提升惠州在全省汽车产业链、（汽车）战略性新兴产业集群中的地位。

第二节 推进低碳绿色发展

持续推进运输结构调整。综合提升各种交通运输方式的基础设施网络效率，加快形成绿色低碳交通运输方式。大力发展铁水联运、江海联运，推广大宗货物陆转水、陆转铁，引导东江沿岸大宗货物运输宜水则水，促进形成水运替代效应。优化公共交通系统、慢行交通系统、无障碍出行系统，提升城市公交机动化出行及绿色出行比例，完善以服务“步行+公交”“自行车+公交”出行为主的绿色交通体系。

全面推进绿色公路建设。加强绿色基础设施建设。吸收应用惠州市绿色公路示范工程的建设经验和技術，对新开工的高速公路、有条件的国省道按照绿色公路要求开展建设（改扩建）。

加大清洁能源和新能源在运输装备中的应用。新增和更新的公共汽车、出租汽车、城市物流配送车辆、邮政快递车辆全部采用新能源和清洁能源，逐步提升城市物流配送领域车辆电动化率。推进 LNG 动力船舶应用，引导内河船舶积极使用清洁能源。鼓励新增和更换港口作业机械、港内车辆和拖轮等优先使用新能源

和清洁能源，加快提升港口作业机械和车辆清洁化比例。补齐电动汽车充电设施短板，电动汽车充电设施覆盖具备条件的公交首末站、三级以上客运站、高速公路服务区。

提升港口污染应急能力。新建港口码头同步推进环保设施建设，分阶段、分区域开展码头油气回收设施改造。加强船舶排放控制。推广港口岸电、LNG等新能源和清洁能源应用。新建10万吨级以上集装箱码头配套建设岸电设施或预留建设岸电设施空间和容量。

发展绿色交通前沿领域技术。借助惠州市石化能源新材料产业优势，及国家和省推动“碳达峰”“碳中和”的战略机遇，吸引绿色交通产业向惠州集聚，助力新能源汽车产业集群建设。

统筹协调设施布局建设。统筹交通与信息、能源、水利等各类基础设施布局建设，促进资源共享、线位共用、功能互融。统筹交通网络、输电网络、油气管网规划，建设交通能源综合大通道。全面挖掘交通基础设施能源化潜力。加强港口航道与水利设施的规划建设衔接，统筹内河航运发展和水资源综合利用。积极推进交通基础设施军民融合发展。

第三节 夯实平安交通基础

提升行业本质安全水平。提升交通基础设施的安全水平和抗灾能力，特别是加强干线公路和农村公路、桥梁养护力度，提高耐久性、可靠性和使用寿命。继续深入开展各领域的“平安交通”创建活动，及安全生产隐患排查治理“回头看”活动。强化危化品

车辆、农村客运、船舶运输动态监管和安防防控，保持“两客一危一重货”车辆实时监控覆盖率达 100%。完成重型货车安装使用智能视频监控报警装置和驾驶盲区预警系统任务。

完善交通安全生产责任体系。综合运用法律、经济和行政手段，督促企业落实主体责任。继续对规模企业安全生产诚信等级进行达标考核。建立安全生产违法行为信息库及相关管理制度，形成部门间违法违规行为相互通报机制。

打造新型安全监管和应急保障模式。利用大数据等科技手段提升动态监测预警、舆情监测、安全风险研判水平。建立健全跨方式、跨部门的综合交通预警、应急信息沟通机制。推进先进技术加持应急抢险。

第四节 提高行业治理能力

推进综合交通融合发展。推进在民航、铁路等交通枢纽同步建设邮政快递处理设施，实现交邮融合。构建“交通+产业”大平台发展模式，以运输链带动产业链发展，推动交通运输、商贸流通、电子商务等资源共享共建，推动交通运输与制造商贸业深度融合。统筹交通与信息、能源、水利等各类基础设施布局建设，促进资源共享、线位共用、功能互融。统筹交通网络、输电网络、油气管网规划，建设交通能源综合大通道。全面挖掘交通基础设施能源化潜力。加强港口航道与水利设施的规划建设衔接，统筹内河航运发展和水资源综合利用。积极推进交通基础设施军民融合发展。

完善大交通规划体制机制。由市交通运输局牵头统筹交通规划职能，实现交通系统规划“一张蓝图”。深度对接融合国土空间规划。推行交通专项规划清单制管理，推进重要设施控制性详细规划工作，完善规划和建设传导。

推动农村公路体制机制改革。全面建立县乡村三级路长制，推动“四好农村路”工作政府主体责任落实。全面建立以县级公共财政为主、省市支持为辅的资金筹措机制。推行农村公路“建养一体化”模式。

加强信用交通建设。加快构建以信用为基础的行业新型监管机制，从“管行为”向“管信用”转型提升。实现市内工程建设、运输、公交、港航企业信用监管工作常态化。进一步健全交通运输安全生产信用制度。

第七章 实施安排与投资匡算

通过重大项目带动，以增量投资促进综合交通运输结构调整优化。加强前期工作，储备重大项目，将规划项目逐年纳入年度重点项目计划中，形成建成一批、开工一批、储备一批的滚动机制，“十四五”时期投资约 2130 亿元。

第八章 规划环境影响分析及对策

第一节 环境影响分析

项目建设不可避免对环境产生影响，规划应十分重视对自然

环境的保护，遵循惠州市生态分级控制规则。路线走向和技术标准选择中，要充分预估交通建设对环境影响程度，尽量减少对自然环境的影响，坚决避免穿越自然保护区，对于经过自然保护区边缘地带的路线也应充分考虑路线走向，避免对自然保护区产生较大影响，力求促进交通建设与自然资源的和谐发展。

本规划新增的项目，主动避开了禁止开发区域以及生态严控区，部分路线可能靠近或穿过环境敏感点，可在预可、工可阶段通过具体的线位优化比选进行绕避。从规划阶段的深度来看，本次规划方案不会对环境造成较大的影响。

第二节 环境影响对策

设计阶段环保对策。在总体设计中，应进行多个路线方案的比较，结合生态、自然人文景观、社区规划、社会环境的实际情况，选取路线走向与当地规划相协调，经济技术指标高、平纵面线形美观顺畅、工程量小、投资经济、对沿线环境影响小的最优方案。加强与国土空间规划的衔接，结合实际优化项目选线范围，严格避让生态保护红线，尽量避免占有永久基本农田。在路基设计中力求填挖平衡，避免大填大挖，局部地段废方充分利用；路基路面防护与排水工程设计合理、全面，采用先进、技术可行的防护工艺，对软弱地基段作特殊处置；做好水土保持设计，取土场、弃土场的选址合理，设置弃土挡墙、拦砂坝、截水沟与绿化工程，以减少水土流失。

施工期环境影响减缓对策。环境保护重点放在水土保持与路

基防护排水工程、施工噪声、扬尘防治、生态植被影响上。应作好时间安排，减少噪声、振动对周围居民的干扰，防止尘土、烟气降低环境空气质量，危害人畜、庄稼；沥青掺合搅拌与配料场应选在下风口且远离村镇处。在路基填筑开挖时做到局部地段填挖平衡，严禁大爆破，以免造成山体或房屋崩裂、坍塌。做好路基防护与排水工程（挡墙、排水沟、盲沟、绿化等）的综合防护体系设置。

营运期的环境保护对策。应注意沿线两侧自然生态、社会环境的恢复与维护，加强环保工作。进行路基稳定、防护与排水设施及坡体加固的维护，禁止一切污染物排入水体，结合当地特色的地形地貌，进一步加大公路周围的景观绿化，造就一个良好的公路营运环境。加强噪声防治，有针对性地降低公路交通噪声，根据公路沿途城市建设情况，采用降噪路面、种植降噪绿化林带、声屏障等多种措施，降低路段噪声对沿线居民区的影响。同时，在敏感水体路段设置化学危险品运输申报点和报警系统，进行安全检查，对运输危险品车辆实行全程监控和泄漏及密封性检查，防止危险品污染水体突发事件的发生。

总体上，在对规划方案进行充分完善，完成与水利、渔业、环保、旅游等相关部门充分协调，严格落实各项环境保护及风险防范措施的基础上，规划基本具有环境可行性。

第九章 保障措施

第一节 加强组织领导

规划实施过程中，各地要加强组织领导，明确实施主体责任和保障主体责任，明确责任部门和责任人。充分发挥相关建设指挥部、领导小组等政府协调指挥机构的积极作用，协调解决涉及地方政府及群众利益的问题，加快推动项目建设进程。

第二节 强化资金保障

深化交通建设公共财政保障机制改革。积极争取国家和省专项投资补助，加大财政对公共交通建设与维护的投入；创新财政贷款贴息、以奖代补、先建后补等方式支持交通重点建设项目。深化交通发展建设投融资政策改革。拓宽民间投资领域和范围。依法支持对高速公路沿线土地进行综合开发，构建高速公路多元化的盈利渠道，以辅助解决建设和营运资金缺口。鼓励社会资本参与港口、内河航运等基础设施建设。着力挖掘交通建设项目预期收益权和其他可用经营性资源的投资价值；依法支持国有企业用好公司债券、企业债券等融资工具；积极探索特许经营、股权合作、委托经营等多种方式。强调以成本效益分析结果为交通基建投资决策依据，减少盲目决策。

第三节 强化用地保障

将交通运输建设用地纳入国土空间规划中统筹安排。建立土地总量控制的交通用地管理机制，编制交通用地三年滚动计划，建立土地用地计划预报制度。结合土地管理政策，合理安排交通

建设项目，优先考虑土地利用效率高、单位土地交通承载量大的高速公路等交通项目，鼓励通过既有资源改造提升交通供给能力，鼓励新建项目并线规划、综合开发、立体开发。加强与东江岸线规划衔接。

第四节 协调“三区三线”

加强全市交通基础设施规划与三条控制线划定的衔接，预留重大基础设施廊道，优先布局制式多样、多层立体的复合通道；注重资源稀缺地区的设施共建、资源走廊共享，系统谋划综合枢纽，利用运输综合体、多式联运区等新载体，整合各类交通功能。做好线位重要节点的空间预留，严守生态底线，注重无害化穿越；严守永久基本农田底线，尽量避免直接穿越，实现交通基础设施总量在控制边界中的有序增长。优化项目选址选线范围，避让重要生态功能区，少占或不占永久基本农田。

第五节 预留通信设施

加强与市通信基础设施建设规划衔接，在新建、改建、扩建的公路建设项目预留通信设施的建设空间、建设位置、用电容量及其配套资源；建设项目的建设、设计单位应当按照通信设施建设、设计标准和规范，将建(构)筑物内和建设项目用地范围内的通信管线、配线设施、基站和室内分布系统等所需通信设施以及通信设施配建条件，纳入建设项目的的设计文件，并与主体工程同时施工、同时验收。

第六节 严格监督考核

建立规划实施定期考核机制。坚持单位自评和统计部门监测相结合，引入第三方评估，增强规划考核的客观性和科学性。畅通规划实施的监督渠道，发挥社会各界对规划实施情况的监督作用。

