

惠州市综合立体交通网规划 (2022-2035年)

总 则

为贯彻落实国家、广东省综合立体交通网规划纲要，加快建设交通强国示范城市，构建惠州市现代化高质量综合立体交通网，有力支撑现代化经济体系和社会主义现代化建设，根据《交通强国建设纲要》《国家综合立体交通网规划纲要》《中共广东省委 广东省人民政府关于贯彻落实〈交通强国建设纲要〉的实施意见》《中共广东省委 广东省人民政府关于印发〈广东省综合立体交通网规划纲要〉的通知》等相关要求，结合工作实际，编制本规划。规划基年为2021年，规划期为2022年至2035年，远景展望到本世纪中叶。

一、规划基础

(一) 发展现状

改革开放特别是党的十八大以来，惠州深入贯彻落实习近平总书记对广东系列重要讲话和重要指示批示精神，牢牢把握交通

“先行官”定位，继续践行“交通带动产业，产业支撑城市”发展理念，围绕实现“对外大连通、对内大循环”，全力推进大通道、大枢纽、大网络等重大工程建设，形成了集海陆空铁水于一体的综合交通网络，为惠州强化大湾区东部枢纽门户地位，推动湾区协同发展、竞国内一流城市提供有力支撑。

1. 综合交通骨架网络初步形成。2017年莞惠城际开通运营，2021年赣深高铁建成通车，“三纵一横一联”铁路网络基本形成。截至2021年底，惠州境内铁路通车里程323公里，其中高速铁路141公里。目前，惠州由汕湛高速、济广高速、河惠莞高速、甬莞高速、沈海高速、惠深沿海高速、从莞高速、武深高速、长深高速、惠大高速等构成“六横四纵”的高速公路格局。随着惠州市1号公路（惠霞高速）建设启动，“丰”字交通主框架建设拉开序幕，“五横五纵”骨干快速路网日趋完善，中心城区“两环十射”快速进出城道路系统加快构建，农村公路“最后一公里”路面畅通工程全面完成。截至2021年底，惠州市公路通车总里程约13515公里，其中高速公路861公里，普通国省道1385公里，农村公路11269公里，公路网密度119.1公里/百平方公里。惠州持续擦亮“四好农村路”示范品牌，五个县级行政区域全部获评全国及省级“四好农村路”示范县。惠州市沿海、内河航道兼具，目前拥有马鞭洲航道、碧甲航道、东江航道等多条重要航道。惠州机场定位为区域枢纽机场，发挥深圳第二机场作用，主要为惠州及周边地市服务，航线已覆盖全国80%省会城市。

2. 客货运输枢纽能级逐步增强。铁路枢纽体系不断健全，赣

深高铁惠州北站、博罗北站、仲恺站开通运营，与厦深铁路惠阳站、惠东南站，京九铁路惠州站，惠大铁路惠州西站、大亚湾站构成“三主三辅两货”的铁路枢纽体系。2019年铁路客运到发规模约2500万人次，受新冠病毒感染疫情影响，2021年铁路客运规模约1700万人次。2021年铁路货运量约900万吨。目前，惠州有公路客运站场33个，基本形成了“4+3+11+8+6+1”¹的公路客运枢纽体系。莞惠城际开通后，公路客运量在2017年达到峰值，疫情发生以后，下降趋势更加明显，2020年公路客运量约911万人次，同比下降80.5%，2021年持续降至874万人次，公路客运枢纽转型发展正在推进。惠州港现有荃湾、东马、惠东、东江内河4个港区，至2021年底有各类生产性泊位81个，其中万吨级以上泊位数27个，2021年全港货物吞吐量9644万吨，集装箱通过能力51万TEU，正逐步向沿海亿吨大港迈进。惠州机场2021年旅客吞吐量约201万人次，新冠病毒感染疫情期间在广东民航机场中同比降幅最小。

3. 运输服务保障能力显著提升。惠州市统筹做好新冠病毒感染疫情防控和重大节假日运输工作，持续加强路网和重点物资运输保通保畅，保障人民群众健康、安全、顺畅、满意出行。坚持公交优先，持续推进深莞惠公交一体化，开通至深圳、东莞跨市公交线路。截至2021年底，全市开通公交线路237条，运营车辆3119辆，中心城区公交覆盖率达90%，公共交通机动化分担率达33%。客货运输结构逐步优化，受新冠病毒感染疫情影响，

¹ “4+3+11+8+6+1”是指4个一级客运站，惠州汽车客运站、惠东汽车客运总站、惠阳汽车客运总站、博罗县城中心客运站；3个二级客运站；11个三级客运站；8个四级客运站；6个五级及简易客运站，1个城市候机楼。

2020年、2021年铁路客运量超越公路客运量，占主导地位。2021年全市货运总量2.7亿吨，其中，水路货运量1.3亿吨，公路货运量1.1亿吨，水路及公路货运占主导地位。快递业保持较快增长，2021年完成快递业务量4.9亿件（全省第九），乡镇快递网点覆盖率达100%。

4.现代行业治理水平日趋完善。“一城一交”大交通管理体制基本形成，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。智慧交通管理体系不断完善，惠州综合交通网络运行协调与应急调度中心（TOCC）有序运行，初步建成智慧出行服务、行业管理和决策分析平台。完善网约车管理系统，实现网约车运输证全流程“指尖办”。升级交通路网监测平台，实现路网运行拥堵态势实时感知。推进“两客一危一重货”100%安装智能视频监控报警装置，保障危险货物运输车辆安全。加快新能源基础设施建设，实现公交车电动化达100%，港口码头装卸机械电气化达100%。

随着综合交通运输体系不断完善，惠州市践行“交通带动产业、产业支撑城市”的发展理念，正在从“交通大市”向“交通强市”迈进，但与强化大湾区东部枢纽门户地位、支撑惠州市经济社会高质量发展的要求相比，依然存在一些突出问题。

一是湾区东部枢纽承载能力仍需加强。惠州机场基础设施能力有限，现有机场跑道、飞行区等已难以适应客流快速增长，机场交通接驳体系较为单一，对周边地市辐射不足，难以发挥深圳第二机场功能。港口体系能级不高，岸线资源分散难以整合，沿

海港口本地集装箱货源支撑不足，内河港口货运量逐年下降，与湾区亿吨大港仍存在差距，港口缺乏客运等衍生功能，港城未实现互惠互利。铁路枢纽布局缺乏有效统筹，客运量最大的惠阳站位于城市南端，对主城区发展带动效应差，城际铁路客流效益有待提升。

二是交通网络内外衔接效率有待提升。目前，惠州仅开通莞惠城际轨道，轨道交通未能网络化运营，无法覆盖主要客流廊道。高速公路区域发展较为不均衡，对龙门及东南部等旅游资源集中区域的辐射不足。高等级公路即二级以上公路占比 17.0%，位居全省第十三位，平均技术等级偏低。国省道城区路段混合交通较严重，骨干快速路体系需加快建设，交通转换节点不够优化，中心城区进出城耗时较长。惠州港集疏运体系有待完善，惠大铁路运能一般，碧甲作业区尚未通达高速公路与铁路，港口及其集疏运沿线未能布局物流、商贸、交易枢纽，不能实现物流“一张网”服务网络。

三是综合交通运输服务品质尚需优化。城市出行结构与城市发展阶段耦合度不高，机动车出行比例偏高，小汽车及电动车出行比例占 48%。集约化的公共交通吸引力偏低，城市公交候车环境、候车时间、换乘便捷度还需改进，中心城区部分慢行通道不连续，以平面过街为主且步行环境不佳。随着市内人均出行强度不断增加，主城区高峰道路拥堵较为严重，城区停车难问题也较为突出。人民群众出行的获得感和幸福感还有待加强。运输结构调整需继续深入推进，铁路货运量在运输结构中占比较低，仅

3.4%，多式联运发展不够。

四是交通运输引领产业发展能力不强。惠州市重点打造的7个千亿级工业园区与“丰”字交通主框架、骨干快速路、国省干道、货运枢纽衔接不够，难以支撑惠州产业集群发展。交通物流降本增效亟需深化，铁路货运量虽排名全省第五，但货运品类单一，货运市场主体培育不够，多式联运组织模式发展不足。航道网缺乏规划建设，国际大型化船舶需减载进港，海运的价格优势较弱，影响港口货物吞吐量。惠州机场货运站规模偏小，年货物吞吐能力仅2万吨，惠州机场与深圳机场的货运联运效率不高，航空物流企业有待培植。惠州港后方产业布局及物流园区建设滞后，影响港区招商引资工作。公路货运枢纽业务转型需加快引导，以延伸产业服务链条。

（二）形势要求

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，新冠病毒感染疫情影响广泛深远，不稳定性不确定性明显增加。我国已进入高质量发展阶段，惠州应立足发展优势，提高战略谋划能力，努力在危机中育先机、于变局中开新局。惠州市交通运输要立足新发展阶段，贯彻新发展理念，融入新发展格局，更注重质量效益、一体融合、创新驱动、绿色智慧，为推动更加幸福的国内一流城市建设迈出更加坚实的步伐。

1. “双区驱动”系列政策机遇，要求惠州加快形成“对外大联通、对内大循环”的交通格局。习近平总书记视察广东时，明确

指出要“使粤港澳大湾区成为新发展格局的战略支点、高质量发展的示范地、中国式现代化的引领地”，赋予粤港澳大湾区以新的定位，广东省将举全省之力携手港澳加快建设国际一流湾区和世界级城市群，为推进中国式现代化建设发挥更大作用。惠州作为粤港澳大湾区和深圳都市圈的重要节点城市，应抢抓重要历史机遇，以“丰”字交通主框架为引领，加快交通基础设施建设，提升交通运输联通水平，推进交通运输高质量发展，加快实现1小时内通达广州、深圳、香港，打造与粤港澳大湾区城市高度融合、辐射粤东、粤北及闽赣的区域性门户交通枢纽。

2. 落实交通强国及交通强省建设，要求惠州构建综合立体交通网络强化大湾区东部枢纽门户地位。党的十九大以来，以习近平同志为核心的党中央擘画了《交通强国建设纲要》宏伟蓝图，为现代综合交通制定了“路线图”。广东交通充分发挥交通“先行官”作用，向着建设交通强国、建设先行示范省的目标全速前进。惠州也需要加快完善内畅外快、便捷开放、高效带动、智慧绿色的大交通网络，加快构建交通强国示范城市，发挥惠州作为珠三角连接粤东北及闽赣的门户作用，打造承东接西、连南带北的交通枢纽，强化惠州大湾区东部枢纽的门户地位。

3. 面临深圳都市圈、深莞惠产城融合等机遇，要求惠州继续践行“交通带动产业，产业支撑城市”发展理念。深圳都市圈将加快提升东莞、惠州副中心发展能级，建设跨区域产城融合组团，推动深莞惠一体化发展。惠州将以交通一体化为先导，提升枢纽发展能级，推动都市圈基础设施互联互通，加快深莞惠轨道交通

设施及干线道路网络延伸对接，快速连通主要城区，改善边界区域交通，推动湾区协同发展。惠州交通需践行“交通带动产业，产业支撑城市”发展理念，不断解放和发展交通运输生产力，支撑惠州打造“3+7”工业园区格局、“2+1”现代产业体系，向“千亿园区，万亿产业”目标迈进。

4. 推进区域协调发展，优化国土空间结构，要求惠州强化在新发展格局中的交通先行引领功能。惠州作为粤港澳大湾区高质量发展重要地区，要打造成为国内一流城市，将依托“丰”字交通主框架，形成“丰脊拥湾，山海联动”的城市空间结构，推动惠州从临湖沿江集聚到向海向外开发。交通作为协调区域发展的骨架和脉络，将承担起引导空间秩序、空间集约、高质量发展等多重任务，也是推动惠州市国土空间协调布局和发展质量共同优化的重要抓手。惠州市综合立体交通网规划是支撑惠州空间发展战略实现和约束空间使用、优化空间结构、协调空间组织关系的重要手段和途径。

（三）运输需求

随着经济社会的快速发展和新型城镇化的深入推进，未来惠州市人口规模、年龄结构、空间分布以及出行需求将发生明显变化。根据既有经济社会相关规划，结合第七次全国人口普查情况，预测到 2035 年，惠州市域常住人口规模将达到 850 万人左右，结合深圳都市圈一体化发展趋势，服务人口预计达到 950 万人。惠州市将逐步引导人口向市域南部集中，全市城镇化率将从 72.9% 上升至 80% 以上。随着深圳都市圈建设进程的加快及惠州产业集群的发展，客货运输需求及结构都将发生明显的变化。

1. 客运需求分析

客运出行需求旺盛。预计 2035 年，惠州市全社会客运量（含小汽车客运量）将达到 5.7 亿人次，为 2019 年的 1.8 倍，2019-2035 年年均增速达 3.9%。客运出行结构发生较为明显的变化，轨道、航空、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。营运性客运需求总量达到 9600 万人次，其中铁路客运需求快速增长，2035 年预计达到 5000 万人次，占比约 52%，成为客运出行的主导方式；公路营运性客运量随着铁路和小汽车交通的发展逐步下降，2035 年营运性客运量预计降至 2000 万人次，占比约 21%；航空客运量伴随机场能级及腹地规模的提升，将达到 2500 万人次左右；随着惠州滨海旅游等业态发展，水路客运量预计将达到 100 万人次左右，占比约 1%。小汽车客运量将达到 4.8 亿人次左右，年均增长 4.4%。总体来说，惠州市客运出行需求更加多元化发展，与粤港澳大湾区及深圳都市圈的商务、旅游、通勤交互需求日益旺盛。

表 1 惠州市综合客运量预测表（万人）

运输方式	2019 年		2020 年		2021 年		2025 年		2035 年		2019-2035 年均增速
	客运量	占比	客运量	占比	客运量	占比	客运量	占比	客运量	占比	
铁路	2468	33.3%	1526	57.5%	1686	60.7%	2243	51.8%	5000	52.1%	4.5%
公路	4668	63.0%	911	34.3%	874	31.5%	1557	36.0%	2000	20.8%	-5.2%
民航	255	3.4%	201	7.6%	201	7.2%	500	11.5%	2500	26.0%	15.3%
水路	18	0.3%	15	0.6%	15	0.5%	30	0.7%	100	1.0%	11.3%

营业性 客运量合计	7409	100%	2653	100%	2776	100%	4330	100%	9600	100%	1.6%
小汽车客运 量	23648		25395		27680		36023		47524		4.4%
全口径 客运总量合 计	31057		28048		30456		40353		57124		3.9%

2. 货运需求分析

货运需求稳步增长。预计 2035 年惠州市货物运输总量将达到约 3.9 亿吨，为 2019 年的 1.3 倍，年均增速为 1.7%。邮政快递业务量将达到 8.7 亿件左右（2020 年邮政快递业务量达到 4.5 亿件），年均增速约为 4.5%。伴随着惠州“2+1”产业集群发展，货运需求将随产业结构调整进一步优化。预计 2035 年，公路、铁路、水路、民航、管道货运承运量分别达到 15000 万吨、2000 万吨、20000 万吨、20 万吨和 1600 万吨，占比分别为 38.8%、5.2%、51.8%、0.1%和 4.1%，水路和公路货运需求保持平稳增长态势，仍占主导地位，民航货运增速最快。惠州作为大湾区制造业和外贸出口大市，产业链更长、附加值更高、时效性更强的货物需求日渐旺盛。

表 2 惠州市综合货运量预测表（万吨）

运输 方式	2019 年		2020 年		2021 年		2025 年		2035 年		2019-2035 年均增速
	货运量	占比	货运量	占比	货运量	占比	货运量	占比	货运量	占比	
公路	12506	42.2%	7757	33.5%	11108	41.8%	12000	40.9%	15000	38.8%	1.1%
铁路	594	2.0%	551	2.4%	906	3.4%	1000	3.4%	2000	5.2%	7.9%

水路	15347	51.8%	13629	58.9%	13375	50.3%	15000	51.0%	20000	51.8%	1.7%
民航	1	0.0%	1	0.0%	1	0.0%	4	0.0%	20	0.1%	21.5%
管道	1185	4.0%	1208	5.2%	1200	4.5%	1380	4.7%	1600	4.1%	1.9%
合计	29633	100%	23146	100%	26589	100%	29384	100%	38620	100%	1.7%

二、总体要求

（一）指导思想

以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，全面贯彻党的二十大精神，深入贯彻落实习近平总书记视察广东系列重要讲话、重要指示精神，以及关于交通运输系列重要论述，围绕高质量发展首要任务和新发展格局战略任务，锚定“走在前列”总目标，围绕粤港澳大湾区“一点两地”的新定位，全面支撑“百县千镇万村高质量发展工程”，完善综合交通基础设施布局，统筹各种交通方式融合发展，更加注重内畅外快、高效衔接、一体融合、创新驱动、绿色智慧，打造一流设施、一流技术、一流管理、一流服务，形成规模合理、结构优化、衔接高效、资源集约的现代化综合立体交通网络，建成交通强国示范城市，为惠州加快打造广东高质量发展新增长极和建设更加幸福国内一流城市提供有力支撑，为广东在推进中国式现代化建设中走在前列作出惠州贡献。

（二）基本原则

——**服务全局、先行引领**。贯彻落实粤港澳大湾区和深圳中国特色社会主义先行示范区等重大国家战略，支撑惠州建设成为大湾区东部门户枢纽，发挥交通在区域空间优化、产业布局调整、都市圈协同发展的先行引领作用和在畅通现代物流体系、融入

“双循环”新发展格局的关键作用，打造内畅外联、一体融合、保障有力的综合立体交通网。立足粤港澳大湾区互联互通、深圳都市圈协同发展要求，将粤港澳大湾区打造成为联通国内国际双循环的战略支点，形成开放发展的区域联动发展格局。

——**强心育极、服务人民**。强化市级统筹，辐射带动，形成梯度有别、重点突出、动力强劲的城镇发展空间结构，打造具有区域支撑带动作用的新增长极。以交通带动产业，以产业支撑城市，完善网络、提升枢纽、区域联动、支撑发展，满足公众高品质、多样化、个性化出行需求，建设人民满意交通，切实增强人民群众获得感、幸福感、安全感。

——**综合立体，统筹融合**。坚持系统观念，全局性谋划综合立体网络整体布局，推进通道集约、线位优化、线路共享、立体发展，实现供给和需求更高水平的动态平衡。在宏观层面加强地上、地下、水上、空中各种交通方式的立体互联；在中观层面加强通道资源的综合统筹，实现综合交通通道内多种交通方式资源的最优配置；在微观层面加强枢纽空间的集约共享，实现各种交通方式的有效衔接。在效果层面用较少的资源发挥更高水平的网络效应和组合效率。

——**创新智慧、安全绿色**。注重前沿科技深度应用，强化科技赋能交通发展，提升智慧交通发展水平。以实现碳达峰、碳中和目标为引领，强化资源集约利用，鼓励绿色低碳出行。统筹发展和安全，加强交通运输安全与应急保障能力建设。同时推进集约复合的运输通道建设，做好与国土空间、生态环境保护等规划的衔接协调。

（三）发展定位

惠州作为粤港澳大湾区重要节点城市，将围绕加快构建大湾区内外联动的战略支点、强化大湾区东部门户枢纽地位、打造大湾区乃至全国南北出海新通道的发展定位，主动融入国家发展战略，坚持“通道、枢纽、网络”一体建设，强化“海港、陆港、空港、信息港”四港联动，全面提升惠州内外网络辐射能力、高效统筹客货运输服务组织，加快构建现代物流产业体系，推进综合交通运输高质量发展，努力建设成为辐射全国、直连湾区、畅通全域的现代化综合立体交通枢纽城市。

（四）发展目标

惠州市综合立体交通网将围绕“强支点、筑通道、建枢纽、深融合、重品质”五大核心策略，促进海陆空铁联动发展，实现交通引领强万亿产业、湾区协同发展竞一流城市。

至 2035 年，海空两港链全球，公铁两网联湾区，城乡交通畅全域，智慧绿色创未来，夯实惠州“12345”综合交通战略，率先建成内畅外快、高效衔接、一体融合、创新驱动、绿色智慧的现代化高质量综合立体交通网，形成“30123”出行交通圈和“1123”快物流圈，全速打造大湾区东部门户枢纽，全力建设全国南北出海新通道，全面建成交通强国示范城市，交通基础设施现代化水平、交通运输网络运转效率、综合交通体系高质量发展等方面位居粤港澳大湾区前列，构建大湾区内外联动的战略支点，有力支撑惠州加快打造广东省高质量发展新增长极和建设更加幸福国内一流城市。

——“12345”综合交通战略：聚焦一个核心目标（建成交通

强国示范城市)，协同推进“双区”建设（以交通互联互通推进粤港澳大湾区、深圳先行示范区建设），构建三大战略性重要枢纽（提升铁路、空港、海港枢纽能级）、实现四项综合交通高质量融合发展（交通运输跨方式、跨领域、跨区域、跨产业融合发展）、打造五位一体大交通网络（铁路网、公路网、航道网、航空网、管道网）。

——“30123”出行交通圈：惠州市市区与主要组团、周边地市30分钟通达，与深圳等湾区核心城市、粤东主要城市1小时通达，与粤西、粤北城市2小时通达，与国内主要城市3小时通达。

——“1123”快货物流圈：市内当天送达，省内1天送达，国内及东南亚城市2天送达，全球主要城市3天送达。

至本世纪中叶，新技术、新业态加快发展，综合立体交通网向更高质量、更高效率、更高品质迈进，全面建成设施互联、运行高效、管理协同、服务优质、人民满意、保障有力的现代化高质量综合立体交通网，建设成为大湾区内外联动的战略支点，全面服务和保障惠州社会主义现代化强市迈入新征程。

表3 惠州市综合立体交通网高质量发展指标表

属性		指标名称	2021年	2025年	2035年	备注
高质量发展	便捷顺畅	1. 高速铁路县级及以上节点覆盖率(%)	80	80	100	省75 (行政区划口径)
		2. 市区上高速时间(分钟)	25	15	12	—
		3. 市区进机场时间(分钟)	50	45	40	省60
	经济高效	4. 交通运输对经济增长贡献率(%)	—	5	10	—
		5. 多式联运量占总货运量比率(%)	—	5	20	—
		6. 进港铁路线路装卸能力占总吞吐能力比重(%)	—	15	30	—

	绿色 集约	7.城市道路客运新能源车辆比例(%)	—	60	100	省 100
		8.城市中心城区公交占机动化出行比例(%)	33.1	40	50	—
	智慧 先进	9.交通基础设施数字化率(%)	—	30	100	省 100
	安全 可靠	10. 道路运输事故死亡人数下降率(%)	—	15	40	省：至 2035 年下降 40%

表 4 惠州市综合立体交通网布局指标表

属性		指标名称	2021 年	2025 年	2035 年	2021-2035 增加值
一体化 融合	快速骨 干网	1. 高速铁路里程（公里）	141	258	400	259
		2. 高速公路里程（公里）	861	1120	1467	606
		3. 普速铁路里程（公里）	148.3	148.3	157	8.7
		4. 城际铁路、市域铁路里程（公里）	33.3	40	200	166.7
		5. 普通省道三级以上公路占比（%）	90	95	100	10
		6. 内河等级航道里程（公里）	77	180	221	144
		7. 油气管道里程（公里）	642.4	724.9	904	261.6
		8. 城市快速路里程（公里）	—	100	400	—
	通达基 础网	9. 城市轨道里程（公里）	0	0	70	70
		10. 铁路专用线里程（公里）	0	0	19	19
		11. 农村公路里程（公里）	11200	11500	12200	1000
		12. 通用机场（个）	0	1	3	3
	综合枢 纽	13. 万吨级泊位数（个）	27	40	45	18
		14. 港口货物吞吐量（万吨）	9644	15000	20000	10356
		15. 民用机场客运吞吐量（万人次）	201	500	2000	1799

属性		指标名称	2021年	2025年	2035年	2021-2035 增加值
		16.民用机场货邮吞吐量（万吨）	1	4	20	19
		17.邮政、快递业务量（亿件）	4.9	6	8.7	3.8
		18.建成综合交通换乘中心（GTC）机场数量（个）	0	1	1	1
	运输服务网	19.省会城市航点覆盖率（%）	80%	85%	100%	20%
		20.沿海主要港口内贸集装箱航线数量（条）	4	6	10	6

三、迈向交通强市，构筑综合立体交通新格局

（一）构建多向拓展的综合立体运输通道

为落实广东省综合立体交通网规划纲要，支撑打造粤港澳大湾区新发展格局战略支点，强化深圳都市圈协同联动发展，服务惠州市丰脊拥湾，山海联动的“1+1+1”城市空间结构，按照“双区驱动，承东接西，连南带北，通山达海”的总体思路，打造干线铁路、城际铁路、高速公路、普通国省道的关键线路组成的多通道、大容量、快速化的“1带2轴2廊”综合立体运输通道。

——**深惠汕沿海经济带**。国家综合立体交通网中长三角—粤港澳主轴、广东省综合立体交通网中沿海通道的重要组成部分，也是广东省“一核一带一区”区域发展新格局中沿海经济带建设的重要支撑，将打造成为惠州市构建“2+1”现代化产业集群、推动陆海高质量协同发展的重要蓝色极带。深惠汕沿海经济带向西连接深圳、中山乃至粤西地区，向东连接汕尾、揭阳乃至汕潮揭都市圈，对内联通惠阳区、大亚湾区、惠东县，助推惠州打造广东高质量发展新增长极及粤港澳大湾区重要节点城市，是惠州助推深圳都市圈、粤港澳大湾区区域经济联动发展的重要通道。

——**深惠河发展轴**。国家综合立体交通网中京津冀—粤港澳主轴、广东省综合立体交通网中京深港通道的重要组成部分，通道向北连接河源进而进入江西、京津冀等地区，是广东重要的北上通道。深惠河发展轴向西南连接深圳、香港，向东北连接河源、江西乃至京津冀城市群，对内联通惠阳区、惠城区、博罗县，是加深广东与港澳经济联系、促进深圳都市圈内部交通联系的主要发展轴，也是发挥惠州作为珠三角连接粤东北及闽赣的门户作用的重要通道。

——**广惠汕发展轴**。广东省综合立体交通网中沿海通道的重要组成部分。通道向西连接广州、佛山、肇庆进而通往广西，向东连接汕尾、汕潮揭都市圈乃至福建，对内联通博罗县、惠城区、惠东县，是促进广州都市圈、深圳都市圈、汕潮揭都市圈联动发展的主要交通轴，也有利于惠州提升枢纽能级、迈向枢纽门户、提升区域竞争力。

——**南北交通走廊**。依托“丰”字交通主框架的南北轴线，打造成惠州市南北向的主要交通廊道。通道向北连接韶关、湖南，向南延伸至惠州港，自北向南对内联通龙门县、博罗县、惠东县、惠城区、仲恺区、惠阳区、大亚湾区、惠州港，是串联惠州北部生态发展区和南部城市发展区，推动惠州从临湖沿江集聚到向海向外开放，打造成为大湾区乃至全国南北出海新通道的主要通道。

——**莞惠交通走廊**。依托“丰”字交通主框架的中部轴线，打造成惠州市东西向的主要交通廊道。通道向西延伸至东莞、广州，向东延伸至揭阳、潮州，自西向东对内联通仲恺区、惠城区、惠

东县。此条通道沿线串联潼湖生态智慧区、仲恺高新区、金山新城等重要节点，是惠州实现“交通带动产业，产业支撑城市”的重要交通走廊，也是促进深莞惠一体化，实现深圳都市圈协同高质量发展的重要通道。

专栏一：惠州市综合运输通道布局

按照“双区驱动，承东接西，连南带北，通山达海”的总体思路，打造多通道、大容量、快速化“**1带2轴2廊**”的综合立体运输通道，由干线铁路、城际铁路、市域铁路、高速公路、普通国省道的关键线路组成。

——**深惠汕沿海经济带**：现有1条高速铁路（厦深铁路）、2条高速公路（沈海高速、惠深沿海高速）、2条普通国省道（G228、S387），新增1条高速铁路（深汕铁路）、2条高速公路（深汕第二高速、惠东环稔平半岛高速），形成2条高速铁路、4条高速公路、2条普通国省道的沿海交通带。

——**深惠河发展轴**：现有1条高速铁路（赣深铁路）、1条普铁干线（京九铁路）、1条高速公路（长深高速）、1条普通国道（G205），新增1条高速铁路（深河铁路）、1条城际铁路（深惠城际），形成2条高速铁路、1条城际铁路、1条普铁干线、1条高速公路、1条普通国道的交通发展轴。

——**广惠汕发展轴**：现有1条高速公路（广惠高速）、1条普通国道（G324），新增1条高速铁路（广汕铁路）、1条高速公路（惠肇高速），形成1条高速铁路、2条高速公路、1条普通国道的交通发展轴。

——**南北交通走廊**：现有1条普铁干线（惠大铁路）、2条高速公路（武深高速、惠大高速）、4条普通国省道（G205、G220、S259、S254），新增1条市域铁路（S3），2条高速公路（惠霞高速、韶惠高速），形成1条普铁干线、1条市域铁路、4条高速公路、4条普通国道的交通走廊。

——**莞惠交通走廊**：现有1条城际铁路（莞惠城际）、2条高速公路（河惠莞高速、甬莞高速）、1条普通省道（S120），新增1条城际铁路（深惠城际），形成2条城际铁路、2条高速公路、1条普通省道的交通走廊。

（二）建设开放多级的综合交通枢纽城市

广东省综合立体交通网规划将构建多层次一体化的枢纽城市体系，提升枢纽城市质量和数量，夯实服务新发展格局战略基础。惠州将着力提升综合交通功能和枢纽发展能级，构建“2+N”的枢纽城市体系，打造为区域性综合交通枢纽城市。

打造惠城区、惠阳区为综合交通重要枢纽节点，定位为“**空铁融合核心区**”——实现机场扩容，加速轨道成网。以空港、轨道两大龙头提升综合交通枢纽能级，依托枢纽推动土地综合开发，培育枢纽廊道经济。

打造惠东县、博罗县、龙门县、仲恺区、大亚湾区为综合交通一般枢纽节点，定位为“**产城融合、交旅融合发展区**”——以港口为龙头，建设惠州港现代物流集聚区；以高速公路、铁路为骨干对接深圳都市圈、广州都市圈建设。推动综合交通一般枢纽节点与周边区县联动发展，引领市域高质量发展，促进交通旅游融合发展。

（三）完善陆海联动增效提质的运输网络

推动海陆空共济，构建支撑国内国际双循环的运输通道。构建畅通国内、连通国际的通道经济发展新格局，加强与“一带一路”沿线国家经贸合作，构建以惠州机场、惠州港、铁路枢纽为三大综合交通主枢纽，海陆空多方式协同的国际国内运输通道。积极发展全货机运输，拓展国际航空航线网络；引进国际航运龙头企业，开辟国际海运航线；谋划惠州铁路国际物流枢纽，以中欧、中老班列为重点，拓展陆路运输通道。拓展立足湾区辐射全国的多维通道，加强与广州都市圈联系，织密与粤港澳大湾区城

市间的运输支线网络，依托惠州机场、国家铁路拓展面向国内华中、华东及华北地区的交通干线通道。

完善集疏运体系，构建服务新发展格局的物流运输网络。依托铁路、空港、海港交通主枢纽，重要产业集聚区，拓展大通道、打造大枢纽、建设大口岸、搭建大平台、营造大环境，优化完善惠州市域集疏运体系，增强一体化运输组织，促进交通运输提质增效。构建多层次立体化的物流运输网络，强化干线运输、区域分拨、多式联运、仓储服务、跨境物流、城市配送等多种物流资源向枢纽周边园区集聚，提升产业链供应链竞争力，推进交通运输与先进制造业、商贸服务业融合发展。

四、统筹海陆空铁，完善外联内畅立体交通网

以统筹融合为导向，着力补短板、重衔接、优网络、提效能，更加注重存量资源优化利用和增量供给质量提升。轨道拓展成网，公路衔接顺畅，水运通江达海，航空广泛覆盖，邮政普惠高效，总体形成由高效互联的快速骨干网、畅通完善的普通干线网、广覆深达的基础服务网组成的综合立体交通网。

到 2035 年，全市综合立体交通网实体线网总规模合计约 1.85 万公里，其中由干线铁路、城际铁路、高速公路组成的快速网约 2300 公里，由骨干快速路、普通国省道、干线航道网、油气管道网组成的干线网约 4000 公里，由农村公路、城市轨道、铁路专用线组成的基础网约 1.24 万公里。

（一）高效互联的快速骨干网

1. 四通八达的干线铁路网

加快推进广汕铁路、深汕铁路建设，预留广河铁路、深河铁

路设施通道，依托铁路战略性大通道带动辐射泛珠三角地区。实施惠大铁路电气化改造，提升惠大铁路运能，积极开拓打造惠州西国际陆港。构建“四横四纵”干线铁路布局，实现具备条件的港区、产业集聚区、物流园区与铁路干线高效衔接，夯实惠州地区性铁路枢纽地位，成为广东省 9 个铁路枢纽城市之一。预计到 2035 年，惠州市干线铁路规模将达到 591 公里。

2. 一体衔接的城际铁路网

强化都市圈城际铁路互联互通，构建“一环一联”城际铁路网，谋划多向通道联系湾区重要城市，西向配合深圳东进战略，增强广惠、莞惠、深惠协同发展，构建深莞惠“半小时”通勤圈，促进深莞惠经济圈基本运输服务均等化。东向增强对河源、汕尾及粤东地区的辐射，构建东西向快速交通联系轴带。加快推动莞惠城际小金口至惠州北段、深惠城际建设，构建惠州与广深佛莞的十字型城际直通主骨架网络，实现惠州主城区、惠州南站、惠州机场与深圳、东莞的快捷联系；预留深大城际通道，参与建设“轨道上的大湾区”，实现惠州与深圳的快速交通联系，同时增强惠州机场辐射能力。

3. 互联高效的高速公路网

在现状“六横四纵”的基础上，进一步优化织密高速公路网，重点完善“丰”字交通主框架，推进一号公路（惠霞高速）建设，加快实施东西轴线（惠坪高速公路、惠州机场高速公路）及沿江轴线（惠肇高速公路），绘就惠州城市发展的“交通轴、产业带、经济廊”。完善惠州至深圳、东莞、河源、韶关等地的高速公路通道，加快推动深汕第二高速、龙恺高速、河惠汕高速等项目建

设，促进惠州市对接广深莞、辐射粤东北。优化完善机场集疏运体系，规划建设惠坪高速、惠州机场高速，助力惠州机场打造成为珠三角东岸的空港经济枢纽。推进惠东环稔平半岛高速建设，助力全域旅游发展，打造大湾区康养旅游高地。总体形成“十横八纵两加密”高速公路网，实现与相邻地市2条以上高速公路直连，区县间2条以上高速公路直通，总里程超过1450公里。

专栏二：惠州市快速骨干网布局

到2035年，由干线铁路、城际铁路、高速公路组成的快速骨干网约2300公里：

——干线铁路网：

形成“四横四纵”干线铁路网布局。四横：广河铁路（规划）、广汕铁路（在建）、厦深铁路、深汕铁路（在建）；四纵：深河铁路（规划）、赣深铁路、京九铁路、惠大铁路（复线电气化改造），总里程591公里。

——城际铁路网：

形成“一环一联”城际铁路网布局。一环：深惠城际（规划）、深大城际（规划）；一联：莞惠城际，总里程138公里。

——高速公路网：

形成“十横八纵两加密”高速公路网布局。十横：汕湛高速+广河高速、广紫高速、广惠高速+惠东环稔平半岛高速、惠州至肇庆高速、河惠莞高速、潮莞高速、沙田至清溪高速、惠坪高速、沈海高速、惠深沿海高速+深汕第二高速；八纵：河惠汕高速、惠霞高速、长深高速、惠大高速+惠龙高速、武深高速+韶新高速、龙恺高速、大广高速、从莞高速、紫汕高速；两加密：惠州机场高速、惠霞高速惠东支线，总里程1467公里。

(二) 畅通完善的普通干线网

1. 联通核心的市域铁路网

在完善城际铁路网基础上，积极推进惠州市域铁路线网规划相关研究工作。以轨道交通统筹城市功能区，加快市域核心区互联互通、成环成网。依托惠大铁路、惠霞高速通道，打造市域南北向主骨架通道，串联各重要组团及功能平台，打造仲恺-惠城-空港经济区-惠东的东西向主骨架通道，实现市域空间一体化发展。通过加密线串联核心区，构建惠阳—惠东、博罗—仲恺、惠城—龙门骨干通道，加密惠阳、大亚湾辅助客流通道，同时串联各产业平台、重要交通枢纽及旅游景点。重点推进惠大铁路复线电气化改造、惠霞市域铁路等 7 条市域铁路规划建设。

2. 集约高效的骨干快速网

结合区域及城市发展要求，以“丰”字轴线主骨架为基础，构建“湾区可达、区域快联、多心加密、组团互通”的骨干快速路网体系。为支撑大湾区畅联、都市圈一体、全市域高质量发展，统筹全域骨架路网一张图，形成“五横五纵”骨干快速路网，支撑城市空间拓展及外围重点城镇发展，加强惠州主城区、城市组团、产业园区和重大发展平台之间的快速联系，推动湾区要素融通和产业协作。

3. 便捷畅通的国省干线网

以适应普通国省道高质量发展需要，夯实支撑经济发展的交通设施基础，提升普通国省道通行能力，加快低等级路段提档升级，强化国道二级公路及以上比例基本达到 100%、省道三级公路及以上比例达到 100%。拓展路网服务功能，加强对连接经济开发区、产业园区、交通枢纽、沿海港口等重要节点经济干线路

段的改造。提升路网运行效率，推进普通国省道城镇过境段、出入口路段改造，对交通拥堵、混合交通严重的国省道穿城路段进行改造。同时加快完善连接旅游景区的公路网络，推动交通旅游融合发展。

4. 通江达海的干线航道网

发挥惠州毗邻港澳、向海而兴、河流密布的独特优势，加快沿海及内河航道达海、通江、联网、互通，形成以惠州港石化基地进港航道、东江航道为核心，内外连通、干支衔接的航道“一张网”，总里程 608 公里，与多种运输方式衔接形成综合交通体系。推进沿海航道扩能升级，重点推进荃湾港区进港航道等级提升工程、东联作业区航道扩建工程、碧甲作业区航道扩建工程，推动船舶大型化、智能化和绿色化发展，促进港口、物流、产业、城市布局优化和协同发展，为惠州打造万亿级石化能源新材料产业集群提供支撑。提升东江航运能力，发展内河绿色航运，为沿江经济和产业发展注入航道力量。

5. 能力充裕的油气管道网

加快构建清洁低碳、安全高效、智慧创新的现代能源体系，打造粤港澳大湾区能源产业基地和科技创新中心，建设海陆联动、功能齐全的能源管道网，总里程 904 公里。健全天然气供应网络，推进粤东天然气主干管网惠州-海丰干线、惠州 LNG 接收站外输管道项目建设，加快建设天然气主干管道“县县通工程”。提升油气供给保障，服务炼厂及产业园油品原料需求，完善成品油分销体系，建设综合能源加注站。推动能源绿色低碳转型，高质量发展可再生能源，引导传统化石能源与新能源融合互补发展。

专栏三：惠州市普通干线网布局

到2035年，由市域铁路网、骨干快速网、国省干线网、干线航道网、油气管道网组成的普通干线网约4000公里：

——**市域铁路网**：由市域铁路S1线、S2线、S3线、S4线、S5线、S6线、S7线组成，总里程487公里，其中与惠大铁路、深惠城际、深大城际共线152公里。

——**骨干快速网**：以“丰”字轴线主骨架为基础，形成“五横五纵”骨干快速路网布局，总里程747公里。

——**国省干线网**：构建提升区域联系、覆盖全部乡镇的普通国省干线网，总里程1385公里。包括国道（6条/541公里）：G220东深线、G355福巴线、G228丹东线、G205山深线、G324福昆线、G236芜汕线；省道：（14条/844公里）：S120广华线、S122荔大线、S230紫多线、S243彭多线、S254从澳线、S259马平线、S340曹石线、S353龙塘线、S356高横线、S357平东线、S380麻福线、S387鹅坪线、S510白附线、S529双龙大道。

——**干线航道网**：形成以惠州港石化基地进港航道、东江航道为核心，内外连通、干支衔接的航道网，总里程608公里。

沿海主要航道（2条/40公里）：马鞭洲航道（30万吨级）、荃湾港区进港主航道（15万吨级）；沿海重要航道（3条/20公里）：东联航道（5万吨级）、碧甲航道（10-15万吨级）、惠东港区平海航道（10万吨级）；沿海一般航道（5条/88公里）：桑星航道、亚婆角航道、澳头航道、港三航道、惠马交通航线。

内河等级航道（3条/221公里）：东江、金山湖航道、西枝江2。内河等外航道（176公里）按照Ⅶ以下航道进行规划控制。加强与省相关规划对接，待优化惠大运河（63公里）发展规划技术等级。

——**油气管道网**：包含天然气管道、成品油管道、原油管道，总里程904公里。

天然气管道（8条/586公里）：国家管网集团广东省管网公司广州-惠州干线、东莞支干线、中石油深圳LNG应急调峰站外输管道、粤东天然气主干管网惠州-海丰干线（在建）、粤东天然气主干管网惠州-河源支干线（规划），国家管网集团西气东输分公司西气东输二线广深支干线、西气东输三线闽粤支干线，广东能源集团天然气有限公司惠州LNG接收站外输管道项目，广东大鹏液化天然气有限公司惠州市区支线、深圳坪山分输站至惠州LNG电厂主线等。

成品油管道（2条/205公里）：中海油销售东莞储运有限公司惠莞成品油管道，国家管网华南分公司珠三角成品油管道。

原油管道（1条/113公里）：大亚湾华德石化有限公司“马-广”长输原油管道。

（三）广覆深达的基础服务网

1. 衔接顺畅的农村公路网

立足于服务“乡村振兴”大局，支撑“百县千镇万村高质量发展工程”，形成以县道为骨架、乡村道为支撑、全面覆盖广大乡村的农村公路网，总里程约1.22万公里。继续推进“四好农村路”高质量发展，持续提高“通村畅乡”能力，实现有条件的建制村通双车道公路比例达100%，畅通进村入户最后一公里。加强与国省干线、城市道路的有效衔接，推动乡村振兴综合示范带道路提升，通过农村公路衔接工业、产业园区、旅游景点等重要经济节点“串点成线、由线成网”。

2. 服务便利的城市轨道网

引导市民集约化出行，优化城市出行结构，重点推进城市轨道交通1号线、2号线和3号线规划建设，适时推动深圳、东莞城市

轨道延伸线规划建设，总规模约 195 公里。规划新型中小运量交通供给，形成多网融合、均衡覆盖、跨市协同的布局方案。以惠城区为核心，连接惠州机场、惠州北站、惠州南站等重要枢纽。深度对接深圳、东莞城市轨道交通网，推动跨市轨道规划建设，促进与深莞同城化发展。

3. 进港入园的铁路专用线

为构建支撑多式联运更高效、运输结构更优化、降本增效更明显的铁路集疏运体系，利用既有干线铁路设施，加快铁路专用线建设，打通铁路运输“最后一公里”。大宗货物年运量 150 万吨以上的大型工矿企业、新建物流园区及粮食储备库原则上接入铁路专用线或管道。加快惠州新材料产业园铁路专用线、粤港澳大湾区（广东·惠州）绿色农产品生产供应基地铁路专用线建设，依托铁路串联惠州大亚湾石化基地、泰美码头等节点，加快货物“公转铁”“铁水联运”，助力实现碳达峰碳中和目标。加强疏港铁路专用线规划研究，形成支线丰满的港区专用铁路网络，赋能惠州港现代物流集聚区建设。

4. 普惠高效的邮政快递网

构建多层次邮政快递枢纽体系。发挥惠州区域枢纽功能，建成普惠城乡、区域一体、衔接高效的邮政快递网络。构建骨干快递网络，推动邮政快递企业与惠州机场、惠州站、惠阳站、惠州北站和公路货运场站的合作。加强快递与航空、铁路信息互联互通，推广跨方式快速换装转运标准化设施设备，优化干线运输、支线运输和城市配送的一体化衔接。优化快递网络布局，推动“两进一出”工程，即快递进村，实现每个建制村至少一个集客货运

与邮政快递等共为一体的农村物流服务站；快递进厂，推动快递业与制造业融合发展，加快邮政快递企业入驻粤港澳大湾区（广东·惠州）现代物流产业基地，推动惠阳智慧物流枢纽中心等园区升级改造，推进顺丰粤东智慧供应链科技创新总部基地及中通快递区域总部建设；快递出海，建设惠州国际快件处理中心，发展国际干支联运。持续提升寄递效率，省内和粤港澳城市群内基本实现当日达或次日达。惠州市建制村快递服务覆盖率 100%，满意度等服务指标保持在较高水平，形成安全绿色、协同创新、人性智慧、便捷多元的服务体系。

专栏四：惠州市基础服务网布局

到2035年，由农村公路、城市轨道、铁路专用线、邮政快递网组成的基础服务网约1.24万公里：

——**农村公路网：**

由县乡村道组成的农村公路网1.22万公里。其中，县道2200公里，乡道5000公里，村道5000公里。

——**城市轨道网：**

由城市轨道1号、2号、3号线，深圳8号线、14号线、16号线、19号线、21号线延伸线，东莞4号线延伸线组成，总里程195公里。

——**铁路专用线：**

由惠州新材料产业园铁路专用线、粤港澳大湾区（广东·惠州）绿色农产品生产供应基地铁路专用线组成，总里程19公里。远景预留惠州港疏港铁路专用线建设条件。

五、深化区域协同，打造大湾区东部门户枢纽

立足构建粤港澳大湾区内外联动战略支点定位，建设区域性

综合交通枢纽城市，形成惠州空港、铁路、海港三大战略性重要枢纽，以“客运枢纽带动城市发展，货运枢纽助力经济发展”构建联动深圳、东莞、河源、汕潮揭等地区的区域性枢纽集群，将惠州打造成为大湾区东部门户枢纽。

（一）共建共享大湾区世界级空港群

强化惠州机场能级。打造千万级干线机场，提升粤港澳大湾区航空枢纽功能，打造面向全国的区域枢纽机场。新建南航站楼、第二及第三跑道、扩建货运区、预留航空保税区，形成惠州机场“三条跑道、二航站楼、一货运区”运行格局。拓展“一带一路”沿线国家和地区，开辟日韩、东南亚客运航线。引进大型物流企业航空货运业务，构建全货机航线网络，大力发展大湾区农产品跨境物流及贸易。完善与深圳机场市场拓展、空域资源、航空货运等合作机制，解决惠深机场快速通道及边界通关问题，与深圳机场谋求错位发展、形成互补共赢，共建世界级机场群。

高标准建设惠州空港经济区。创新军民合用机场合作机制，释放空港枢纽产业效能，依托机场构建空港产业经济体系，结合怡发工业园、中韩产业园等园区高端装备、新材料、高新技术等特色产业优先发展航空物流，大力发展保税加工、国际金融贸易、航空区域总部等临空服务业，促进上下游产业对接、产业平台共享，打造空港经济产业高地。推动广东自贸区惠州联动发展区扩容，将空港经济区纳入广东自贸区惠州联动发展区，积极谋划申报自贸港及综合保税区。

完善机场集疏运体系。打造以机场为枢纽的高效便捷交通网

络，形成辐射深圳、东莞、河源、汕尾等方向的综合交通运输体系。推动深惠城际轨道接入机场，预留深河高铁、城市轨道3号线、疏港第二铁路机场支线通道和接入条件，实现机场与轨道的无缝换乘，扩大机场服务覆盖范围。推进机场高速、Z5快速路、惠州大道改线、平横大道等骨干道路建设，实现机场枢纽快速衔接骨干路网，服务腹地直连直通高端航空出行需求。打造“以人为本，绿色低碳，智慧高效”的机场枢纽接驳体系，提供精细化、品质化换乘接驳服务。推进疏港第二铁路机场货运场站设施建设，完善机场仓储、物流、保税区的交通配套设施，建立空铁港路货运多式联运体系，实现机场“客货分离，独立高效”，将惠州机场打造成国际货运枢纽。

推进通用机场建设。优化布局结构，完善功能定位，推进惠东、博罗、龙门通用机场规划选址及建设，预留飞行服务站等配套设施建设空间。联动河源、汕尾建设涵盖航空旅游、公务飞行、短途客货运、作业飞行等功能的通用机场体系。研究粤港澳跨境直升机飞行业务，打造复合型通关口岸，加快空中观光、跳伞运动、无人机物流等交通运输新业态发展。

（二）提升惠州港国际陆海枢纽能级

推进惠州港扩能升级。努力打造湾区新发展战略支点，推动惠州港港口地位由广东省区域性重要港口提升为国家综合立交通网沿海主要港口。打造粤港澳大湾区世界级港口群重要节点，构建服务粤港澳大湾区，畅通国内、连通国际的通道经济发展新格局。紧密契合惠州“石化强市”战略，坚定不移做大产业港，构

建“一港两地四区”格局，重点建设荃湾现代物流集聚区、碧甲临港产业区。推动港口与产业、城市等联动发展，以支撑世界级绿色石化产业基地为目标，逐步建成以石油化工产品、集装箱、大型散货为主的综合型港口，兼顾发展粮食、矿石、煤炭、小金属等国家战略资源。建设智慧绿色港口，加快推进东江内河港发展，与东江航道扩能升级工程同步建设，发挥江海联运、铁水联运优势，聚焦发展石化专业航运服务，寻求港口经济新增长点。加强港口集疏运体系建设，推动惠大铁路服务升级，规划疏港铁路专用线连接惠州机场、新材料产业园、泰美站等枢纽，支持惠东环稔平半岛高速设立碧甲互通服务碧甲港区，强化铁水、公水多式联运，沿线布局建设内陆无水港，发展江海联运，打造大湾区乃至全国南北出海新通道。

推动贸易港区建设。深度参与深港口岸经济带建设，谋划建设惠州港现代物流集聚区，规划建设海港综合保税区，适时推动自由贸易港区及其配套功能建设，形成以海陆枢纽、口岸门户、内陆港、海外仓为支撑的国际陆海联运物流服务体系。以产业壮大带动港口贸易规模增长，打造石化能源新材料类产品区域性集散中心。深化深莞惠海洋经济合作，强化三市海洋科技合作交流。巩固提升“惠盐组合港”通关模式，发展集装箱物流。主动对接周边小漠港等港区，发挥港口整合优势。加快推动惠东港区开发建设，预留大型综合港发展空间，释放海洋资源潜力。强化多式联运服务，在惠州站设立海关监管仓，构建至香港及乃至国外的出口通道。逐步实现产业港与贸易港双轮驱动，加快港口建设与商

贸流通、滨海旅游体系的充分衔接，打造优势互补、协同发展的粤港澳大湾区港口群。

（三）夯实区域性重要铁路枢纽定位

构建多层次铁路客运枢纽体系。发挥大湾区东岸区域综合枢纽功能，优化铁路枢纽资源配置，打造“4+3+5”的多层级铁路枢纽体系，重点强化惠州北站、惠州南站枢纽能级。依托铁路枢纽推动城市内外交通有效衔接，加强四大主站的高效衔接交通系统，引入城际轨道、城市轨道、长途客运、常规公交等交通方式，推动各类运输方式无缝隙、一体化换乘。以枢纽建设为着力点，推动站城一体、产城融合开发模式，打造高质量临站经济，形成枢纽“以点带面”扩散式发展模式，加快铁路枢纽经济高质量发展。

强化铁路枢纽货运集散功能。谋划高铁物流发展，强化枢纽货运集散功能，推动“适铁”货物由公路向铁路运输转移，加速形成与现代流通体系相适应的现代化铁路货运体系。围绕为产业服务为首要任务，规划惠州铁路国际物流枢纽，积极争取开通中欧国际班列，将惠州西国际陆港打造为大湾区东岸物流枢纽中心。利用京九铁路既有货运站，增加铁路冷链物流服务延伸至深圳、香港等地，打造惠州地区冷链物流基地。以粤港澳大湾区（广东·惠州）现代物流产业基地-博罗枢纽经济集聚区为基础打造农产品物流枢纽，依托“杨村镇站”站场升级机遇、粤港澳大湾区（广东·惠州）绿色农产品生产供应基地、博罗县预制菜产业园规划建设实施带来的大量物流需求，发展多式联运，提升联通效率，为构建全品类现代物流体系打下坚实基础。

（四）推进公路客货运枢纽转型发展

优化整合公路客运枢纽布局。以打造综合客运枢纽为方向，统筹布局，突出功能。结合枢纽站功能定位及实际客流情况，强化“路、站、运”一体规划，整合优化综合客运枢纽布局，重塑客运枢纽及集疏运体系，推进既有 33 个公路运输枢纽转型发展，加快公路客运的规模化、集约化运营，提升旅客出行体验。持续优化形成衔接机场、高铁的客运网络，加快推进传统汽车客运站向集客运、商业、旅游集散、邮政、物流、汽车后服务和文化体育等为一体的综合服务体转变，推动既有场站与其他产业融合发展。

推进公路货运枢纽转型升级。鼓励依托公路货运站场拓展现代物流服务功能，以公路货运枢纽（园区）为集疏运体系重要节点，结合市内“3+7”千亿级产业园、大湾区（广东）绿色农产品生产供应基地、跨境电商等产业布局，推动公路货运枢纽与物流园区的融合发展，布局 7 大物流基地和 N 个物流站点。大力引导支持公路货运站场向综合型货运物流枢纽转型升级，依托市内高速公路、铁路通道以及港口航道，推动公铁联运、公水联运等多种方式联运发展。

专栏五：惠州市综合交通枢纽总体布局

——航空主导型客运枢纽布局：

区域枢纽机场：惠州机场；

通用机场：惠州惠东、惠州博罗、惠州龙门。

——水运主导型客运枢纽布局：

惠东客运码头（大澳塘港口客运码头）、荃湾客运码头（大亚湾水上客运码头）。

——铁路主导型客运枢纽布局

“4+3+5”客运枢纽：4主枢纽：惠州北站、惠州站、惠州南站（原惠城南站）、惠阳站（原惠州南站）；3辅枢纽：博罗站、仲恺站、惠东南站（原惠东站）；5一般枢纽：博罗北站、罗浮山站、惠东站（原惠东南站）、龙门站、永汉站。

——公路主导型客运枢纽布局：

“6+N”客运枢纽：6主枢纽：惠州客运站、惠阳客运站、惠东客运站、大亚湾客运站、仲恺客运站、博罗县城中心客运站；N辅枢纽。

——综合货运物流枢纽布局：

“4+7+N”货运物流枢纽布局：4物流枢纽：铁路物流枢纽（惠州西站）；海港物流枢纽（惠州港“一港两地”）；空港物流枢纽（惠州机场空港经济区）；粤港澳大湾区农产品物流枢纽（博罗县泰美镇）。7物流基地：惠城区、惠阳区、惠东县、博罗县、龙门县、仲恺区、大亚湾区物流基地。N物流站点。

六、强化高效衔接，实现综合交通一体化融合

把握“大融合”发展趋势，推进区域间、方式间、网络间交通一体融合发展，加快实现设施“硬连接”、服务“软联通”、运行“一体化”，全力提升交通融合发展水平。

（一）综合交通方式一体化融合

建设集约融合的综合立体交通走廊。根据国土空间规划总体

要求和自然禀赋，强化土地、岸线、海域、空域、水域资源节约集约利用。促进交通通道由分散向集中、由平面向立体发展，减少对城市空间的分割，鼓励建设公铁复合、高快复合等复合廊道，推动惠大铁路复合廊道、惠霞高速复合廊道等“丰”字交通复合廊道研究，支持改扩建和升级改造充分利用既有线位。合理开发利用线性交通基础设施桥下空间及综合枢纽地下空间，推进轨道交通建设与沿线地块、道路、地下公共通道等工程建设相衔接，实现用地高度集约利用。

建设高效便利的枢纽节点体系。统筹规划综合交通枢纽设施，推动不同交通方式站场集中布局、空间共享、立体换乘。打造多式联运港口及铁路枢纽，谋划惠州港铁路专用线，推动铁路直通集装箱与大宗散货港区，实现物流综合效率最优。打造功能复合综合客运枢纽，有条件的高铁站引入轨道交通或市域铁路，惠州机场、惠州北站、惠州南站等实现2条以上轨道交通引入，统筹各种运输方式集中布局，打造全天候、一体化换乘环境。加快惠州机场高速公路建设，实现惠州机场和空港经济区与中心城区半小时内通达。打造枢纽经济新标杆，加强机场、铁路站场周边综合开发，推进站产城融合发展，利用汽车客运站场闲置功能区域增加快递物流、旅游集散等功能。结合高速公路、“丰”字轴线等线位走向，实现客运枢纽高效内外衔接转换，提升集散客流运输效率。

推动城市内外交通有效衔接。推进“四网融合”，推动干线铁路、城际铁路、市域铁路统筹建设、协同管理、联动运营，做好

与城市轨道交通衔接。打造高度融合的路网体系，统筹惠城中心区环城高速无缝对接干线路网，打造惠城中心区“两环十射”的快速进出城路网体系，实现全方位、全区域 15 分钟上高速，30 分钟各组团互通。重点推动南山快速路工程（一期）建设项目和惠州市鹅城大桥及引道工程建设项目建设，优先启动三环路、惠泽大道快速化改造。

推动运输组织一体融合发展。打造联程联运客运服务体系，推进铁路、公路、水运、民航等运输服务信息共享、标准互认、支付兼容，提升旅客跨方式全程出行体验。实施深莞惠一体化运输管理，通过规范市场管理、优化运营模式等方式实现经济圈内人便其行，货畅其流。推动多式联运发展，以惠州港为枢纽发展重点，发挥东江、惠大铁路、京九铁路等优势，开展江海联运、铁水联运业务。在重要货运枢纽集散点，打造 2 公里范围内的公铁联运无缝衔接，优化货物运输组织。以惠州机场为着力点，加快推进空铁联运体系建设，打造“航空+高铁”快速货运系统。

（二）综合交通区域一体化融合

推动粤港澳大湾区交通一体化发展。以交通互联互通、产业互补协同为主要支撑，扎实推进粤港澳大湾区建设。积极参与打造“轨道上的大湾区”，预留沪（深）广高速磁浮线通道，加快广汕、深汕等高速铁路及莞惠城际小金口至惠州北段、深惠城际等城际铁路建设。共建世界一流港口群，深化与深圳盐田港、汕尾小漠港等合作，建设大湾区东部组合港，实现优势互补。加快千万级干线机场建设，推进惠州机场飞行区扩建工程，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。推动现代物流体系建设，规划建设粤港澳大湾区（广东·惠州）绿色农产品生产供应基地。

推动深圳都市圈交通运输协同发展。构筑区域融合的对外道路网络，加快构建“丰”字交通主框架，推进惠霞高速、惠肇高速、惠坪高速等项目建设，促进都市圈路网一体化。深入推进深莞惠交通一体化发展，强化深莞惠海空枢纽资源整合，提升海港空港服务功能。强化交通基础设施布局整体谋划，推动将惠州市域铁路 S3 线及深惠跨市轨道交通纳入《深圳都市圈城际铁路和市域（郊）铁路规划》。加快推进中部轴线、清新深快速等项目建设，增强惠莞通道互联互通能力。对深莞惠跨市边界道路进行优化衔接和补充加密，实现三市边界地区城市道路全贯通。加强与周边地市规划统一及功能衔接，与河源共同推进深河铁路、广紫高速建设，与汕尾对接河惠汕高速、惠阳至惠东城际线位。

推进城乡交通运输一体化发展。完善城市道路网络，提高城市交通韧性，营造高品质出行环境。同时立足以县城为重要载体的城镇化建设，强化县城交通基础设施和公共交通服务向周边乡镇、农村延伸和覆盖。发展全域公交，推动城市公交、接驳客运、农村客运运力资源共享共用。高质量建设“四好农村路”，加强农村资源路、产业路、旅游路建设，助力乡村振兴。

（三）交通运输与相关产业融合发展

推动交通运输与“2+1”产业集群深度融合。聚焦石化能源新材料、电子信息、生命健康等重点领域，依托“交通+产业”大平

台发展模式，推动交通运输、商贸流通、电子商务等资源共享共建，构建高质量现代化交通产业链。依托“丰”字交通轴线，整合轨道交通、高快速路、空港海港等各类交通基础设施，引导产业沿交通干线和辐射区域集聚布局，引导资源要素向“3+7”产业园区汇聚。借助深圳都市圈交通方式融合契机，加快完善重大发展平台铁路、公路、城市道路配套集疏运设施，以运输链带动产业链发展。

推进交通运输与邮政快递融合发展。统筹布局机场、港口、铁路等重要枢纽专用集疏运货运通道和寄递绿色通道、空铁联运区，实现邮政快递集中“上车上传上机”。鼓励邮政、快递企业与航空、铁路、水路运输企业加强合作，加强联运标准衔接、信息共享。拓展邮快、快快、交邮合作模式，推动农村客货邮融合发展。支持无人机投递、智能配送、无接触寄递等新模式发展。

推进交通运输与旅游融合发展。推进交通基础设施由单一交通功能向兼顾生态、旅游等复合功能发展。加快惠州市旅游公路建设，有序推进省滨海旅游公路惠州段规划建设，加强干线公路与重要旅游景区衔接，打造汇集生态、购物、滨海等各种休闲类型的旅游度假模式。通过龙恺高速，连接龙门温泉度假区、罗浮山、南昆山等重要景区，联动增城、从化等地区打造北部生态康养主题游憩带。通过南北轴线与惠东环稔平半岛高速，连接中心城市综合旅游区与稔平半岛滨海旅游区，打造全域旅游格局。合理利用港口岸线资源，引进游艇、海上游船等滨海休闲旅游客运服务功能，打造高端水上休闲服务基地。

推进交通运输助力乡村振兴。立足于服务“乡村振兴”大局，持续推动乡村交通提档升级。加强农村公路与国省干线衔接，创建精品示范路，加速农村公路补短板，提高“通村畅乡”能力。依托“四好农村路”建设成果，打造“五好”公路美丽廊道，推进乡村旅游品质化、特色化、集聚化发展。改善农村客运安全通行条件，优化服务供给，推动集约化发展。引导各地有序推进城乡公交线路向城区周边重点镇村延伸和农村客运班线公交化改造，提升城乡客运均等化服务水平，助推乡村生活共同富裕。

（四）交通网与信息网、能源网融合发展

推进交通网与信息网融合发展。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，推进智慧物流公共信息平台建设。加强交通基础设施与信息通信基础设施统筹布局、协同建设，在建设公路、铁路、港口航道等交通基础设施时同步落实 5G 等通信网配建要求，推进智慧交通建设。打造智慧交通赋能支撑体系，完善行业数据共享交换机制，满足交通运输等多部门数据共享需求，强化大数据驱动交通管理与服务能力。

推进交通网与能源网融合。统筹交通基础设施与能源设施规划建设，充分考虑煤炭、油气等能源输送特点，畅通面向全国的油气管道，保障“输能”。支撑大亚湾世界级石化产业基地建设，探索江海联运、罐箱多式联运建设，推动港口码头、铁路专用线与能源管网衔接，强化交通基础设施与 LNG、石化码头等能源基础设施共建共享。融合“用能”，因地制宜推进公路铁路沿线等区

域合理布局光伏发电设施，支持有条件的港区、公路服务区、交通场站建设充换电、加气设施，推广新能源交通体系，支撑交通领域的碳中和目标达成。

七、筑起惠民之州，推进综合交通高质量发展

（一）推进安全发展

提升交通基础设施安全水平，加强新材料、新结构、新装备、新工艺和新标准在重大工程中的应用。强化基础设施安全管理，完善桥梁、隧道等关键通道、重要节点的安全运行监测与风险评估工作，至 2035 年综合立体交通网安全设施完好率达到 90%。完善安全治理体系，推动“互联网+安全监管”执法模式。通过视频监控获取违规车辆车牌、路径等信息，依托统一的联网数据后台进行协同办案，强化“两客一危一重货”等车辆的动态监管、安全防控和非现场执法能力。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、安全风险分析研判水平，加强跨区域跨部门应急联动，同时建立公路、铁路、道路运输等领域专业应急救援队伍，增强应急救援社会协同能力。

（二）推进智慧发展

智慧品质赋能，深化精细治理。持续更新维护智慧平台建设，充分发挥 TOCC 在规划、管理等多维度应用推广，推动交通感知网络与交通基础设施同步规划建设，深化智慧公交、智慧物流等场景应用。推进智慧公路建设，研究建设具有全息感知、智能管理、智慧管控的智慧道路，深化高速公路 ETC 拓展应用。推进

智慧民航建设，提高智能设备应用比例，同步升级数据中心，实现机场精细化管理。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，加快装卸、运输、仓储等环节自动化升级改造。建设便捷高效的智慧出行体系，深入推进公交调度智能化、巡游出租车网约化。近期统筹落实交通基础设施一张图，适时推动建设交通仿真分析平台，提供定量化数据分析研判，辅助交通管理决策，提升政府交通治理能力。

（三）推进绿色发展

推进绿色低碳发展。持续优化运输结构。推进大宗货物及中长距离货物运输向铁路和水运有序转移，探索定制化快速货运班列，大力发展江海直达、干支直达运输，大力发展多式联运，打造绿色低碳循环发展的交通运输体系。推进惠州公交都市建设，并配合轨道、中小运量等公交设施，完善惠州公交设施网络，通过路权、场站、线网及政策等方面多项措施并举，构建公共交通为主体的城市绿色出行系统。全面实施绿色出行续航工程和低碳运输工程，推广使用新能源和清洁能源交通运输装备，促进交通能源动力系统低碳化、清洁化、高效化发展。强化生态环境保护，以走经济发展与生态保护协同并进绿色发展道路为指引，将生态文明理念贯穿交通基础设施规划、建设、运营和养护全过程。

推动优质慢行系统建设。加快完善慢行系统顶层规划设计，明确慢行交通的分区差异化建设指引，构建布局合理、功能清晰、层次分明的慢行网络。以“人本位”理念完善慢行交通设施，强化精细化设计，统筹街道“U”型空间全要素管理，制定交叉口、人

行过街等重要区域的详细设计指引。根据规划设计指引，加大自行车专用道、人行步道及相关基础设施建设力度，逐步织补城市慢行微循环系统，加快构建“全覆盖”的慢行交通系统，充分保障慢行基本路权。结合城市水体、山体建设慢行休闲廊道，推动慢行系统与碧道系统有机融合，构建安全、连续、舒适的城市慢行交通体系。

加强交通运输人文建设。围绕主要商圈、景区、老城区、规划轨道站点，优化慢行接驳网络，加强公交接驳服务，探索建立轨道、公交、慢行三网融合机制。以中心区为示范，建设连续无障碍慢行交通廊道，综合提升街区品质，构建慢行友好的出行环境，提升行人、骑行者的慢行体验感。加强交通文明宣传教育，弘扬优秀交通文化。

（四）提升治理能力

深化交通运输行业改革，建立以大数据、信用信息共享的新型治理机制，从小而实的场景入手推进数据共享、大数据赋能，形成开放有序的交通运输市场。加强交通运输法治建设，探索公路交通、水路交通、轨道交通等领域综合立法，构建涵盖公铁水空等各种方式互相衔接的综合交通法规制度体系框架。完善行业标准规范体系，制定旅客联程联运、货物多式联运等地方标准，开展车路协同等新领域技术标准研究。横向加强部门联合协作，纵向推动市、县（区）、镇（街）全链条治理。加强交通运输人才队伍建设，优化人才队伍结构，加强创新型、应用型、技能型人才培养，为惠州交通强市建设提供广泛的智力支持和坚强的人

才保障。

八、环境影响评价

（一）环境影响分析

本规划贯彻落实国家、省重大发展战略及相关政策，以构建内畅外快、高效衔接、一体融合、创新驱动、绿色智慧的综合立体交通网络为目标，充分发挥了各交通方式的比较优势和交通系统的整体效能，为保障战略实施、推动区域协调发展、促进省市交通条件改善、资源能源利用效率提升等提供有力支撑。

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的影响程度，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。

为最大限度的减少对环境的影响和破坏，本规划与省、市国土空间规划、生态环境保护等规划做了衔接，提出的项目总体符合“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。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。总体来说，环境影响可控。

（二）环境影响对策

设计阶段的环境保护对策。在总体设计中，通过对比多个路

线方案，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。

实施阶段的环境保护对策。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。加强与惠州市“三线一单”生态环境分区管控方案的衔接。施工期将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。加强规划实施效果跟踪评估。

营运阶段的环境保护对策。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，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，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，规划具有环境可行性。

九、保障措施

一是衔接国土空间规划。加强与各级国土空间规划衔接与协调，根据国土空间规划确定的国土空间格局和“三条控制线”，做好重点交通线位和枢纽节点的空间预留。对已协调解决空间矛盾冲突，与“三区三线”等国土空间规划管控要素衔接一致、属性齐全、选址不再发生变更或虽有少量变更但不涉及占用永久基本农田的建设项目，可带精准位置纳入国土空间规划“一张图”，其他项目原则上按示意形式上图，待建设项目获得规划审批批准后，动态更新国土空间规划数据库。

二是加强组织领导协调。坚持党的全面领导，全面贯彻落实交通强省、交通强市战略，建立惠州市交通强市领导小组，推动建立省市协调、部门协同机制。加强与省交通运输厅、省发展改革委及相关部门沟通联系，主动争取新规划、谋划项目纳入省级规划，推动解决综合立体交通网建设中的前瞻性、战略性重大问题。加强与周边深圳市、东莞市、河源市等地市交通部门的区域

协调合作，强化部门协同和上下联动，推动各类交通基础设施统筹规划、协同建设。

三是深化体制机制改革。完善惠州市综合交通规划建设管理体制机制，推进铁路、公路、水路、民航等运输方式统筹协调发展，加快与粤港澳大湾区、深圳都市圈其他城市间跨市交通互联互通，推进多层次轨道交通融合发展及公路与城市道路规划建设管理一体化。进一步贯彻落实国务院关于中央与地方财政事权和支出责任划分的部署要求，加快理顺公路养护管理事权关系。完善交通物流体系，优化流通链条，切实降低社会物流成本。深化收费公路体制改革，推动自由贸易试验区航运政策改革创新。

四是加强资金要素保障。强化财政资金引导，积极争取中央预算内资金、公路和水运建设专项资金、政府专项债券资金支持。加强市、区两级财政对综合交通枢纽建设的精准支持。充分发挥市场作用，积极引导社会资本参与综合立体交通网建设。推动交通项目与土地资源一体化开发，探索公益性项目与经营性项目相结合的投融资模式。发展改革、自然资源、生态环境等部门要做好项目用地、用林、用海等要素支持保障工作。

五是加强规划实施管理。强化各级各类规划的统筹衔接，建立惠州市综合立体交通网重大项目库，将本规划中的交通基础设施项目纳入各级国土空间规划，强化土地资源供给。在完善惠州市综合立体交通网规划体系的基础上，编制铁路、公路、水运、民航、邮政等专项规划，加强其他交通运输相关规划与本规划的衔接，明确重大工程、重大项目、重大政策的实施要求，重大交

通基础设施项目可先期开展相关方案研究。加强规划动态监测与实施评估，结合经济社会发展实际和规划评估结果，对本规划进行动态调整或修订。