

河源市综合交通运输体系发展 “十四五”规划

2022年8月

目 录

前 言	5
一、发展基础	5
(一) 发展成就	5
(二) 存在问题	14
二、发展要求	16
(一) 形势要求	16
(二) 需求预测	19
三、发展目标	23
(一) 指导思想	23
(二) 发展原则	24
(三) 发展目标	25
四、主要任务	28
(一) 构建能力充分的基础设施体系	28
(二) 打造高质高效的运输服务体系	47
(三) 打造交旅融合的全域旅游交通体系	52
(四) 构建高效普惠的邮政快递体系	54
(五) 建设创新可靠的支持保障体系	56
五、规划环境影响分析及对策	61
(一) 环境影响分析	61
(二) 环境影响对策	62

六、投资与用地匡算.....	63
七、重大项目安排.....	64
(一) 铁路项目.....	64
(二) 高速公路项目.....	66
(三) 普通公路.....	68
(四) 航空机场.....	69
(五) 港口航道项目.....	69
八、保障措施.....	70
(一) 加强组织领导.....	70
(二) 强化资金保障.....	70
(三) 强化用地保障.....	71
(四) 协调三区三线.....	72
(五) 预留通信设施.....	72
(六) 严格监督考核.....	72
附件:1.河源市综合交通运输体系发展“十四五”规划建设项目表	
2.河源市“十四五”重大交通基础设施规划建设示意图	

前 言

“十四五”时期是我国由全面建成小康社会向基本实现社会主义现代化迈进的关键时期，也是“一带一路”倡议、交通强国、粤港澳大湾区、广东“一核一带一区”、深圳建设中国特色社会主义先行示范区、支持广州“四个出新出彩”等发展战略进入全面推进和整体提升的重要时期。加快完善河源市综合交通运输体系是建设融入粤港澳大湾区的生态优先、绿色发展排头兵和幸福和谐美丽河源的重要支撑。

根据河源市政府统一部署，河源市交通运输局负责编制《河源市综合交通运输体系发展“十四五”规划》（以下简称《规划》），内容涵盖公、铁、水、空多种交通运输方式，规划期为2021至2025年，展望到2035年。《规划》是河源市国民经济和社会发展规划体系中的重要专项规划，是全市综合交通运输发展未来五年的指导性规划，同时也是保障国家、省综合交通运输体系“十四五”发展规划有效落地的区域性规划。《规划》提出以优化完善综合交通基础设施为重点，完善运输服务与管理，以未来五年政府投资效益最优解为目标导向，贯彻落实综合交通中长期发展规划，实现行业发展愿景。

一、发展基础

（一）发展成就

“十三五”时期，是河源交通运输史上投资规模最大、建设速度最快、发展成效最好、人民受益最多的五年。河源市牢牢把握广东省促进粤东西北地区振兴发展的战略机遇期，以打通对外高快速通道和支持“城市组团式发展”为重点，围绕服务国家“乡村振兴”、省“一核一带一区”等重大战略，扎实推进综合交通基础设施网络建设，稳步提升运输服务管理水平，初步形成了以高速公路、铁路为主骨架，国省道为干线，农村公路为支线的综合交通运输体系，有力支撑河源市经济社会平稳较快发展和全面建成小康社会。

1. 规划指导引领作用凸显

规划指导计划，投资创历史新高。“十三五”期间，河源市综合交通运输体系深入推进供给侧结构性改革，将列入规划、条件成熟的重大项目纳入实施计划，加大交通基础设施补短板力度，累计完成交通基础设施投资 579 亿元，占全市固定资产投资总额的 15%，是前 10 年（“十一五”和“十二五”期）总投资的 1.8 倍，交通运输投资为河源市稳增长促发展作出了重大贡献。《河源市综合交通运输体系发展“十三五”规划》提出的主要指标顺利完成，高速公路通车里程达 712 公里，农村公路实现 100 人以上自然村

通硬化路目标，实现 100%行政村通客车，市区中心城区公交站点 500 米覆盖率达 100%。

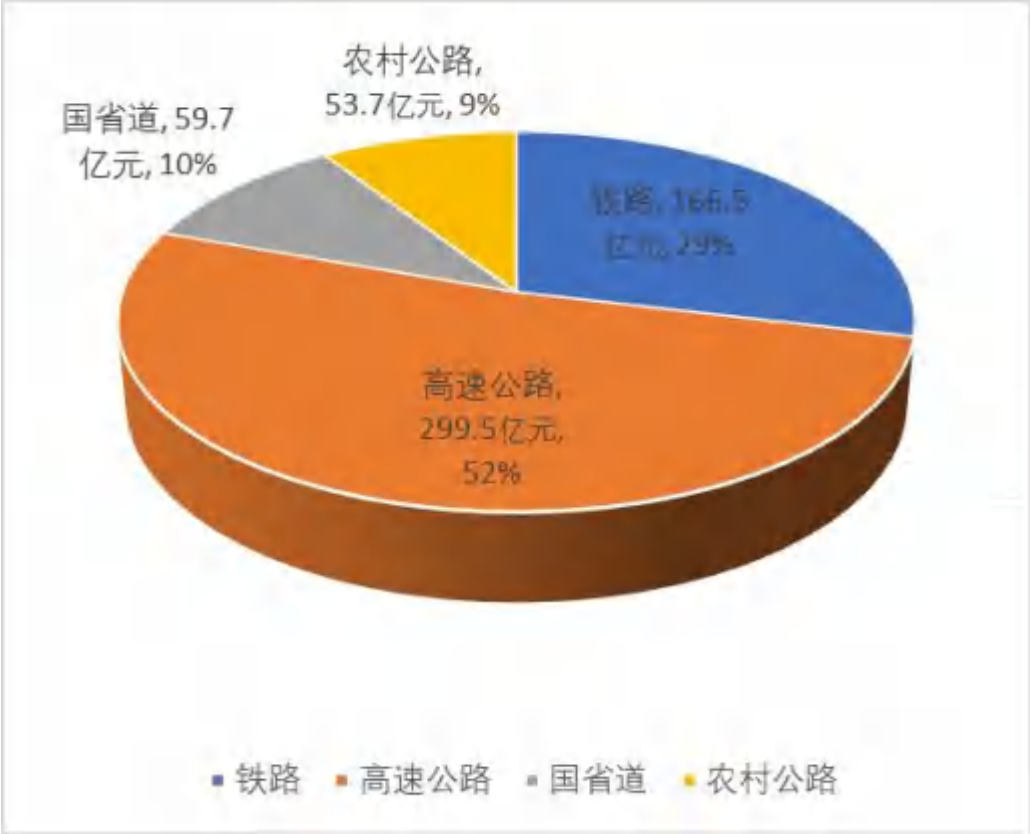


图 1 “十三五”时期河源市各类交通运输投资完成情况



图 2 “十二五” “十三五” 时期河源市交通运输投资完成情况

表 1 河源市交通运输“十三五” 时期主要指标完成情况

指标	单位	2015 年	2020 年	增量
铁路总里程	公里	227	227	0
公路总里程	公里	15795	17333	1538
公路网密度	公里/百平方公里	100.9	110.7	9.8
高速公路里程	公里	369	712	343
高速公路网密度	公里/百平方公里	2.4	4.6	2.2
二级以上公路比重	%	9.7%	11.2%	1.5%
农村公路里程	公里	14359	14351	-9
内河航道里程	公里	0	128	128
码头泊位数	个	8 (非生产性)	0	-8

指标	单位	2015 年	2020 年	增量
等级客运站	个	43	44	1
公交线路数	条	40	55	15
公交车辆数	辆	450	530	80
新能源公交车数	辆	24	489	465
市区建成公交站点 500 米覆盖率	%	<85	100	15
建制村通客车比例	%	61	100	39
建制村通邮率	%	/	100	/
建制村快递服务通达率	%	/	85.53	/

规划明晰发展对策，储备项目增强发展后劲。“十三五”期间，完成了《河源市公路网规划（2013—2030年）》，组织有序开展综合立体交通网、轨道交通、航空机场、客货运枢纽、灯塔盆地骨架路网等规划研究，明晰了交通发展战略、任务，新谋划了河惠汕高速、广河高铁等一批新项目。加强重大项目的国土空间规划衔接和上级规划衔接，新规划的龙寻高速、河惠汕高速等项目成功纳入省高速公路网规划，河源、龙川、连平、东源、紫金通用机场列入省通用机场规划，广河高铁列入粤港澳大湾区基础设施互联互通规划，为河源市多方向、多通道“融湾”“融深”奠定基

础。

2.基础设施建设成效显著

高速铁路“零”突破。“十三五”期间，开工建设赣深高铁和梅龙高铁，在建高铁里程 207 公里，居全省第一。赣深高铁于 2021 年底建成通车，实现了河源融入粤港澳大湾区、深圳都市圈 1 小时交通圈。梅龙高铁河源段计划于 2024 年建成通车，与赣深高铁一起，使河源成为沪广、京深港两条国家通道的重要节点。加快推进中长期铁路网规划研究，谋划了广河、深河、厦（汕）昆、赣广、河揭高铁及韶关经河源至汕尾铁路等一批铁路新通道。

高速公路接近翻一番。“十三五”期间，建成汕昆高速、武深高速、广龙高速等省内高速公路通道。全市高速公路通车里程 712 公里，较“十二五”期末新增 343 公里，是粤东西北地区高速公路里程增量最多的地市。到 2020 年底，形成“三横四纵”高速公路网络（三横：汕昆、长深、汕湛高速，四纵：广龙、龙河-长深、大广、武深高速）。长深高速公路河源热水至惠州平南段改扩建前期工作进展顺利，河惠汕、广紫、梅河韶（连平武）、紫汕等高速项目前期规划研究工作加快推进。

国省干线进一步完善。“十三五”期间，普通国省道规划建设全面加快，规划调整省道 17 条，实现县县通国道 2 条以上、镇镇通省道，86% 乡镇实现 30 分钟到达高速公路出口，完成国省道新改建和路面改造 527 公里。至“十三五”期末，普通国省道里程达 2270 公里（其中国道 783 公里、省道 1487 公里），全省排名第 4，其中二级及以上公路 1056 公里，占普通国省道总里

程的 46.5%。普通国省道技术等级稳步提高，路网结构不断优化。积极推进普通国省道服务设施建设，普通国省道的公共服务水平得到全面提升。

表 2 河源市“十三五”与“十二五”时期公路指标对比情况

公路指标	单位	2015 年	2020 年	全省排名	增量
公路总里程	公里	15795	17333	5	1538
公路网密度	公里/百平方公里	100.9	110.7	15	9.8
高速公路里程	公里	369	712	4	343
高速公路网密度	公里/百平方公里	2.4	4.6	16	2.2
二级及以上公路里程	公里	1535	1945	12	410
二级及以上公路占比	%	9.7	11.2	18	1.5
普通国省道里程	公里	1067	2270	4	1203

“四好农村路”成绩显著。“四好农村路”建设全面推进，建设和改造农村公路 7813 公里，完成“畅返不畅”整治、窄路加宽、砂土路改造、公路安全生命防护工程等任务。建制村实现 100%通硬化路，7585 个 100 人以上自然村、255 个省定贫困村实现村道硬底化，受益群众高达 301 万人。农村公路全面消灭砂土路，等级路比例、路面铺装率分别从 95%、68%提升到 100%，农村公路列养率达 100%，有力支撑脱贫攻坚、乡村振兴和全面建成小康社会。紫金县被评为首批“四好农村路”全国示范县，源城区、东源县被评为省级“四好农村路”示范县。基本建立农村公路“路长

制”。

客运枢纽能级不断提升。赣深高铁河源东站、龙川西站、和平北站综合交通枢纽及配套工程开工建设，正在加快研究河源火车站提质改造方案。

货运基础设施扎实推进。铁路方面，河源电厂二期扩建工程埔前站及厂内专用铁路扩建改造项目稳步推进，已完成投资 1.89 亿元。港航方面，东江航道河源段全面恢复通航，河源港源城港区码头、江东新区古竹码头完成初步规划选址，新港客货码头升级改造项目开工建设。邮政快递网络方面，到 2020 年底全市邮政业拥有邮政普遍服务营业网点 116 处，其中设在农村的 94 处，镇级快递实现全覆盖，建制村通邮率达 100%，建制村快递服务通达率达 85.53%。

3. 运输服务管理稳步提升

旅客运输提升服务水平。中长途客运结构调整取得成效，多层次客运服务网络基本建立，城际客运、城区公交及城乡客运不断优化完善。市区中心城区公交站点 500 米覆盖率达 100%。全市实现 100%行政村通客车。全市五县两区城乡道路客运一体化发展水平评价全部达到 4A 级以上。开通河源站、龙川站至广州、深圳始发列车。

表 3 河源市“十三五”与“十二五”时期综合运输对比情况

指标	单位	2015	2020	增量
货物运输量	万吨	7047	7081	34
公路	万吨	6495	6455	-40

指标	单位	2015	2020	增量
水运	万吨	15	33	18
铁路	万吨	537	593	56
货物运输周转量	万吨公里	874960	943870	68910
公路	万吨公里	870800	935870	65070
水运	万吨公里	4160	8000	3840
旅客运输量	万人	3564	1000	-2564
公路	万人	3257	765	-2492
水运	万人	33	18	-15
铁路	万人	274	218	-56
旅客运输周转量	万人公里	384365	111024	-273341
公路	万人公里	383230	110343	-272887
水运	万人公里	1135	681	-454
民用汽车保有量	万辆	18.4	46.6	23.8

注：因 2019 年货运量统计口径发生变化，表 3 中 2020 年数据为换算成原统计口径的数据。

货运物流加快降本增效。制定印发《河源市推进运输结构调整实施方案》，推动大宗运输逐步向铁路、水运转移。到 2020 年底，全市水路、铁路承担的货物运输量显著提高，2020 年全市水路货物运输量为 33 万吨，较 2015 年增长 122%。全市铁路货物发送量为 593 万吨，超过省下达 2020 年任务指标 357 万吨。开通河源至广州港、河源至四川货运专列，实现了港口、铁路集装箱联运全过程信息的无缝对接。积极推动深圳盐田国际在河源市挂牌成立内陆港，实现了河源内陆港建设“零”的突破。实施了

新冠病毒疫情期间高速公路免费通行、鲜活农产品运输“绿色通道”等减税降费措施，有效降低了社会物流成本。深化收费公路制度改革，积极取消高速公路省界收费站，推动 ETC 全面使用。

新业态新模式规范发展。鼓励开发“互联网+”便捷交通、智慧物流服务，共享交通、定制客运、网络平台货运、即时递送等得到蓬勃发展。传统道路客运加快向定制客运转型升级，引进深圳巴士集团开通深圳—河源城际定制包车。深入推进客运联网售票，跨市、省际客运班线全面实行实名售票和实名查验制。出台《河源市出租汽车行业改革实施方案》和《河源市网络预约出租汽车经营服务管理实施细则》，加强预约出租车经营管理，新许可 5 家网约车管理平台，核发网约车驾驶员从业资格证 1770 份，丰富了市区出行选择需求。快递+电商、快递+制造业等跨产业融合发展不断深入。

智慧交通发展跃上新台阶。建成启用河源综合交通运输智能管理信息平台，实现与河源网上办事大厅数据共享互通，交通运输信息化管理水平大幅提升。启用公交智能调度系统，推行“车来了”实时公交 APP,河源市民实现了公交“掌上出行”。“互联网+”便捷交通、智慧交通等试点统筹推进，高速公路出行信息覆盖率达 100%。建立汽车维修电子健康档案系统，实现全市 100%一类维修企业、80%二类维修企业联网。

绿色交通迈出新步伐。倡导“优先公交、绿色出行”，大力推广新能源车在公交行业的应用，环城公交线路增至 2 条、定制公交线路 3 条；新能源公交车增至 489 辆，占全市公交车数量 530

辆的 92%，超额完成全市 80% 的指标任务；全市新能源物流配送车达 168 辆，占比为 22.7%。积极推动基础设施与工艺装备节能、路用材料循环利用。淘汰落后营运“黄标车”、营运船舶。

安全应急保障进一步强化。建立健全“党政同责、一岗双责、失职追责”安全生产责任体系。排查整治道路客运变相挂靠、危险货物非法营运等安全隐患，实施高速公路治超非现场执法。扎实推进省挂牌整治（东源）交通运输行业扫黑除恶专项斗争。行业安全生产形势持续稳定向好。

（二）存在问题

“十三五”期间，河源市综合交通发展水平有了显著提升，但由于经济总量低、基础薄弱等特点，与交通强国建设、高质量发展，建设融入粤港澳大湾区的生态优先、绿色发展排头兵和幸福和谐美丽河源的要求相比，仍存在一定差距，交通基础设施、运输服务水平发展不平衡不充分等问题仍存在。

1. 网络枢纽短板亟需补强

处于环湾区位，但“融湾”“融深”较困难。铁路方面，与周边城市衔接的梅龙铁路正在建设，广河、深河、赣广等“融湾”“融深”重大高铁项目尚处于前期规划研究阶段，且需要协调周边地市共同推进。公路方面，对外衔接高快速公路通道数量总体不足、断面功能不协调。航道方面，东江航道虽已恢复通航，但因等级低、码头船闸等设施不健全尚未有货物运输，水运港口支撑作用不明显。

基础网络规模较大，提升改造速度缓慢。截至 2020 年底，

河源市公路通车里程 17333 公里，公路网密度 110.7 公里/百平方公里，远低于全省平均 124.7 公里/百平方公里，二级以上公路里程 1945 公里，仅占 11.2%，远低于全省平均值 19.0%。建制村通双车道比重 52.6%，低于全省平均值 64%。低等级公路占比偏大，技术等级结构不合理，交通网络通行能力受限。农村公路基础网络规模较大，提升改造速度缓慢。

综合交通枢纽发展滞后。既有枢纽服务能力普遍较低。河源火车站、和平火车站、龙川火车站等级较低、规模较小、客货运服务能力较弱。港口码头泊位等级较低，服务能力有限。枢纽衔接有待加强。既有火车站集疏运主要以公交、的士、私家车为主，未有配套的公路客运站，枢纽衔接能力有待加强。综合枢纽发展较慢。赣深高铁河源东站、龙川西站、和平北站、河源北站“十三五”末才启动建设。河源市支线机场及通用机场建设均未起步。

2. 服务品质效率仍需提高

客货运输结构相对单一。客货运输过度依赖公路，货运集疏运体系较为单一、整体运输效率不高，公铁联运、水铁联运等多式联运模式发展滞后。

公共服务均等化水平有待提升。城乡间运输服务发展仍不平衡，农村客运服务网络深度、广度有待加强，农村物流基础设施网络仍不够完善。城市公交覆盖率和水平仍然较低，市区每万人拥有的公交车数量 5.1 标台，中心城区居民公共交通机动化分担率仅占 15%，与省公共交通均等化指标要求存在较大差距。

高品质多样化服务供给仍不充分。运输服务新旧业态发展不

平衡，传统业态转型升级步伐缓慢，定制巴士、旅游客运、公务包车等服务模式发展滞后；网约车、共享交通等新业态还没有迈入规范化、可持续发展的轨道；传统货运向现代供应链管理、全流程物流服务转型较为缓慢，与实体供应链创新融合不足；货物多式联运水平不高；运输服务与现代农业、商贸流通、文化旅游等产业融合发展有待深化。

3.支持保障力度有待加强

资金筹措能力不足。全市交通运输投资主体单一，融资平台和渠道较小，社会资本参与度不高。智慧绿色交通发展需进一步加快。交通运输行业信息数据资源整合共享和协同应用能力不强。交通科技和信息化应用水平有待继续提高。绿色低碳交通发展模式转变较缓慢。行业监管和安全维稳压力大。交通运输安全生产形势依然严峻，行业监管水平与新业态、新模式发展不完全适应，安全保障能力需进一步加强。

二、发展要求

（一）形势要求

纵观国际国内发展形势，“十四五”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，河源综合交通运输发展要抓住机遇、应对挑战，加速基础设施成网优化、服务管理转型提升，提升综合交通服务水平，打造粤东北交通门户枢纽。

1.构建“双循环”的新发展格局，要求河源加快交通基础设施建设，融入国内国际交通大网络。习近平总书记提出要推动形成

“以国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进的新发展格局”，要求我们要抓住扩大内需这一战略基点，紧抓供给侧结构性改革这条主线的同时，注重需求侧管理，重视经济循环。“十四五”时期，河源要打通“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，提高运输保障能力，强化河源“融湾”“融深”的通道支撑；要提高内循环效率，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.国家和省重大战略部署，要求建设更快捷高效的综合交通网络，积极融入粤港澳大湾区大交通体系，强化粤东北交通门户枢纽地位。“双区”¹建设，构建“一核一带一区”²区域发展新格局、省以同等力度推动支持广州“四个出新出彩”等国家和省的一系列战略部署，将进一步巩固和提升深圳、广州核心和引擎作用。河源地处“双区”辐射带动第一圈层，具有区位优势上的天然优势；同时是深圳对口帮扶市，具有长期产业共建的坚实基础。“十四五”时期，河源将充分发挥既有“区”的本质，又有“核”的特质的独特优势，积极谋划“融湾”“融深”高快速通道，加强与核心城市快捷直达、与其他城市高效通达的综合交通网络建设。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，为交通发展预留空间。

3.响应交通强国发展战略，要求交通运输向高质量发展，推动城乡区域交通协调发展达到新高度，建设人民满意交通。“十四

¹ 粤港澳大湾区、深圳中国特色社会主义先行示范区。

² “一核”指珠三角核心区，“一带”指沿海经济带，“一区”指北部生态发展区。

五”时期，河源要按照国家县域新型城镇化示范、广东省建设交通强国示范省等要求，增强区域交通发展不充分、城乡交通发展不平衡等弱项，补齐市域、县域网络综合技术等级不高、城区道路网络不完善、运输结构不协调等发展短板，加快构建发达的快速网、完善的干线网、广泛的基础网和一体衔接的枢纽体系，加强交通对乡村振兴、新型城镇化、全域旅游等战略的支撑，不断增强人民群众对交通运输的获得感。

4.打造生态经济发展新标杆的新使命新任务，要求交通运输向绿色可持续发展，在服务全国、全省发展大局中实现绿色崛起。当前我国经济已由高速增长阶段转向高质量发展阶段，加强生态文明建设、推动绿色发展，是实现高质量发展的题中之义，“十四五”时期将是我国落实绿色发展理念、实现经济绿色转型的关键期。省委十二届十次全会赋予了河源打造生态经济发展新标杆的新使命新任务，“十四五”时期，河源将始终坚持生态优先的理念，进一步转变交通运输行业发展方式，将绿色发展理念贯穿整个行业发展过程中，以交通运输的绿色发展有力支撑行业可持续发展，扎实推进建设融入粤港澳大湾区的生态优先、绿色发展排头兵和幸福和谐美丽河源建设，打造生态经济发展新标杆。

5.全球新一轮科技革命和产业革命，要求交通运输行业通过科技赋能提高可持续发展能力。新一轮科技和产业革命蓄势待发，多种重大颠覆性技术不断涌现，为交通行业供、需两侧提供了发展新动能。需求方面，高端化、个性化、体验性出行服务需求及高准时性、低货损、小批量等新兴物流需求高速增长。供给

方面，无人驾驶、智慧物流等新技术、“一站式”客运出行服务等新业态、新模式将在“十四五”时期落地应用。网约车、定制客运、无人机配送等新业态新模式不断涌现，要求交通与新一轮科技革命推动的数字化、信息化深度融合。在新一轮科技革命和产业变革中，河源或将迎来转型升级的“拐点”，在更多领域和范围实现突破。

（二）需求预测

1. 交通运输需求特征

从空间分布角度，根据手机信令数据，分析得到河源市对外出行分布特征，河源至其他地市日均出行量如表 4 所示，河源市对外出行分布示意图如图 3 所示。河源对外通道以河源-惠州、河源-深圳、河源-广佛、河源-东莞、河源-梅州、河源-韶关为主，主要辐射珠三角核心地区和周边城市。

表 4 河源到其他地市出行量一览表

城市	出行量（人次/日）	占比	城市	出行量（人次/日）	占比
惠州市	3491	28.42%	汕头市	116	0.94%
深圳市	2827	23.02%	清远市	119	0.97%
广州市	1792	14.59%	汕尾市	99	0.81%
东莞市	1521	12.38%	江门市	66	0.54%
梅州市	921	7.50%	肇庆市	57	0.46%
佛山市	437	3.56%	潮州市	45	0.37%
韶关市	368	3.00%	云浮市	25	0.20%

城市	出行量 (人次/日)	占比	城市	出行量 (人次/日)	占比
中山市	176	1.44%	阳江市	0	0.00%
揭阳市	130	1.06%	湛江市	0	0.00%
珠海市	92	0.75%	茂名市	0	0.00%



图 3 河源到其他城市现状月平均日出行总量

表 5 河源境内高速公路现状服务水平情况

项目名称	2019 年 (PCU/D)	V/C 比	服务水平	2020 年 (PCU/D)	V/C 比	服务 水平
龙河高速公路	39959	0.28	一级	39329	0.27	一级
惠河高速公路	70366	0.49	二级	71554	0.50	二级
汕湛高速公路揭西大 溪至博罗石坝段	35584	0.25	一级	37823	0.26	一级

河龙高速公路	21445	0.15	一级	20223	0.14	一级
梅河高速公路	13477	0.09	一级	14145	0.10	一级
汕昆高速公路龙连段	4325	0.03	一级	5047	0.04	一级
武深高速公路仁化至 新丰段一期	12568	0.09	一级	15554	0.11	一级
大广高速	46600	0.32	一级	43804	0.30	一级
广龙高速	-			10947	0.08	一级

从通道角度，基于 2019、2020 年高速公路交通量数据，评估河源市境内所属高速公路的现状服务水平，评估结果如表 5 所示，境内高速公路均处于一级服务水平或二级服务水平。

近两年数据显示，2020 年虽受疫情影响，大部分境内高速公路交通量依然保持正增长，预计未来区域内高速通道需求将继续保持增长趋势。

2. 交通运输需求预测

(1) 客运需求

表 6 河源市“十四五”时期客运量预测表

运输方式	单位	2020 年	2025 年	2035 年	年均增速	
					2020-2025	2025-2035
铁路	万人次	218	926	3144	33.55%	13.00%
公路(含小汽车)	万人次	3671	18095	21998	37.58%	1.97%
#公路营业性	万人次	765	3194	3258	33.09%	0.20%
水运	万人次	18	52	116	23.64%	8.35%
合计		3907	19073	25258	37.31%	2.85%

#营业性合计	1001	4172	6518	33.04%	4.56%
--------	------	------	------	--------	-------

新冠疫情的影响逐渐消退，预计“十四五”初期客运量基本回升到疫情前发展水平。随着粤港澳大湾区建设进程加快，河源市列入深圳都市圈副中心城市，与大湾区核心城市及其他珠三角城市之间的出行需求依然旺盛，河惠深、河广跨市交流更加频繁。随着河源区域一体化和新型城镇化进程的发展，近期人口流动将持续加速，交通出行需求将进一步扩大，出行总量进一步增长。高速铁路的开通将导致高铁出行需求日益增长，且随着经济社会的发展，个人小汽车出行需求依然保持较快增长，传统客运除基本公共服务外，将逐步向接驳客运、定制客运转转移。2020年河源市客运量为1000万人次，结合经济发展水平及人口规模等社会发展情况，利用模型预测未来特征年的客运总需求，预测至2025年，全社会客运量约为3700万人次。

(2) 货运需求

表7 河源市“十四五”时期货运量预测表

运输方式	单位	2020年	2025年	2035年	年均增速	
					2020-2025	2025-2035
铁路	万吨	593	890	1067	8.45%	1.84%
公路	万吨	6455	7423	7794	2.83%	0.49%
水运	万吨	33	60	500	12.51%	23.62%
快递业务量	万件	2255.7 2	6817	/	24.76%	/
邮政业务总量	亿元	6.95	14.16	/	15.30%	/

在国家双循环新格局的大力驱动下，河源市货运需求将逐步复苏，货运需求涨幅明显高于客运。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。随着产业的不断发展壮大，生活型和消费型货运需求进一步增长，外贸货物运输受国际形势影响可能呈波动发展态势。货运总量会继续保持增长态势，而增速将稳步减缓。2020年河源市货运量为7081万吨，结合经济社会发展情况，利用模型预测未来特征年的货运总需求，预测河源市2025年货运需求总量将达8000万吨。

三、发展目标

（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，深入贯彻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对广东系列重要讲话、重要指示精神，统筹推进“五位一体”总体布局，协调推进“四个全面”战略布局，贯彻新发展理念，以推动交通运输行业高质量发展为主题，以深化供给侧结构性改革为主线，以改革创新为根本动力，以满足人民日益增长的美好生活需要为根本目的，紧紧围绕交通强国、“双区”建设等战略部署，全面落实省委、省政府“1+1+9”工作部署和“一核一带一区”区域发展格局，加强“双区”引领，以“融湾”为纲、“融深”为牵引，以网络化布局、一体化融合、高质量发展为导向，紧盯建设融入粤港澳大湾区的生态优先、绿色发展排头兵和幸福和谐美丽河源的战略目标，加

快构建安全、便捷、高效、绿色、经济的现代综合交通运输体系，把河源建设成为粤东北交通门户枢纽。

（二）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、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，结合河源市城市发展战略，满足经济社会发展需要。

突出统筹融合。加强政策协调和规划衔接，优化区域功能布局，推动区域城乡协调发展。强化各方式协调衔接，推动交通运输综合化、一体化发展，形成布局合理、功能完善、衔接顺畅、运作高效的基础设施网络。引导交通运输与旅游、物流等关联产业融合发展，培育新业态、新模式、形成新动能，不断增强发展的整体性。

坚持改革创新。推动技术、制度、政策及管理方式改革创新，让创新成为交通运输提质增效的根本动力。充分发挥粤港澳科技研发与产业创新优势，促进创新要素自由流动，激发各类创新主体活力，加快形成以创新为主要动力和支撑的经济体系，营造良好的市场环境和政策环境

借力“双区效应”。以强烈的核心标杆意识，借力“双区效应”，主动对接、主动支持、主动服务“双区”，深化与双区互联互通、直连直通，构建多元开放、畅顺快捷的区域快速通道网络，拓展新空间、实现新发展。推动形成全面全域“融湾”“融深”的“水陆空铁”高效联运的现代综合交通运输体系格局。

强化绿色安全。贯彻生态文明理念，坚持节约资源和保护环境的基本国策，衔接国土空间规划，促进交通与自然和谐共生，发展绿色交通，提升交通运输安全保障能力，促进交通运输可持续发展，为河源实现建成融入粤港澳大湾区的生态优先、绿色发展排头兵，建设幸福和谐美丽河源的战略目标提供交通支撑。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。

（三）发展目标

1. 总体目标

到 2025 年，基本建成内畅外达、高效便捷、方式协调、安全可靠的区域交通大格局，基本形成全域全面“融湾”“融深”的“水陆空铁”高效联运的现代综合交通运输体系，基本实现河源“12131”交通圈，努力建成大湾区外围物流基地，为粤东北交通门户枢纽建设打下坚实基础，大力促进河源“融湾”“融深”发展，有力支撑幸福和谐美丽河源建设。

“12131”交通圈：构建高效便捷的高快速通道网络，以时间换空间，打造河源到大湾区、深圳都市圈及周边城市高铁 1 小时交通圈，高速公路 2 小时交通圈；依托高快速铁路通道，基本实现 1 小时对接周边机场；打造河源到闽赣及海西地区主要城市 3 小时交通圈；构建畅通的市域交通循环体系，打造中心城区、各县城、中心镇、重要产业园区等重要板块之间市域 1 小时交通圈。

展望 2035 年，“米”字型对外通道格局基本形成，外联内畅、立体互联的现代综合交通运输体系更加完善，全域全面“融湾”“融

深”能力更加充分，实现“1123”出行交通圈（即：市域及周边地市1小时直达，广深都市圈1小时通勤，大湾区所有城市2小时通达，国内主要城市3小时到达），交通综合竞争力取得跨越式提升，粤东北交通门户枢纽地位更加凸显，有力支撑河源经济社会发展。

2.具体目标

（1）基础设施建设

铁路：完成赣深、梅龙高铁建设，高速铁路里程达207公里，干线铁路营运里程达435公里，初步建成融入大湾区一体化的铁路骨架网络，融入深圳都市圈1小时交通圈。争取“十四五”末开工建设广河高铁，打造3高铁2普铁的高快速铁路网络格局，提升河源粤东北交通门户枢纽地位。加快建设河源市综合保税区铁水联运专用线。

轨道交通：规划研究惠州至河源城际铁路，探索高新区至东源县城及东源县城至灯塔盆地城市轨道交通。

公路：完成高速公路新改建51.8公里，高速公路里程达721公里，加快构建“五横五纵二联”的高速公路网格局。加速普通公路提档升级改造，普通国道二级及以上公路比重达90%以上，普通省道三级及以上公路比重达83%以上。深入推进“四好农村路”建设，提升建制村通双车道公路比例，全市打造不少于500公里“美丽农村路”，每个乡镇至少建设1条“美丽农村路”，30个乡镇创建成市级“四好农村路”建设先进镇，5个县（区）创建成省级“四好农村路”示范县（区），河源创建成省级“四好农村路”示范市。

县、乡镇农村公路机构(含乡镇人民政府明确的农村公路工作机构)设置率达到 100%。实现县城至中心镇通二级及以上公路比例达 100%，县城至一般乡镇通二级及以上公路比例达 70%、通三级及以上公路比例达 100%。

港口、航道：推动东江航道扩能提升，按内河Ⅲ级、1000 吨级航道建设运营，构建粤东北地区沿江出海绿色通道，实现铁水联运、江海联运。加快河源港源城港区码头、江东新区古竹码头 2 个 1000 吨级码头建设，确保与东江航道扩能升级同步建成运营。

民航：加快谋划河源机场布局规划，构建与白云机场、深圳机场、惠州平潭机场功能互补的航空服务体系，推动河源积极融入大湾区世界级机场群。推进河源支线运输机场、河源（江东）通用机场规划建设，加快推进龙川、东源、连平、紫金通用机场前期工作，争取将和平通用机场纳入省通用机场布局规划。

枢纽站场：新建续建高等级客运站场 8 个，统筹各种交通运输方式的衔接，形成协调高效的枢纽格局。

邮政快递：全市所有建制村快递服务通达率 100%，行政村物流网点覆盖率达 100%。

（2）谋划推动一批项目

积极谋划厦昆高铁、河揭高铁、深河高铁、广紫高速、梅河韶（连平武）高速等一批新的高铁高速项目，做好项目前期工作。

表 8 河源市“十四五”时期综合交通运输体系主要指标

类别	指 标	单位	2020 年	2020 年全 省水平	2025 年	增量
综合交 通网	1.铁路营运里程	公里	227	4868	435	208
	其中：高速铁路	公里	0	2100	207	207
	2.公路通车里程	公里	17333	22.2 万	17444	111
	其中：高速公路	公里	712	10690	721	51.8 (含长深改扩建 42.8 公里)
	普通国道二级及以上比率	%	82.5	90	90	7.5
	普通省道三级及以上比率	%	73.4	82.7	83	9.6
	3.内河航道里程	公里	128		128	0
运输服 务	4.中心镇通二级及以上公路比 例	个 (%)	15(79)	/	19 (100)	4 (21)
	5.乡镇通二级及以上公路比例	个 (%)	52(55)	/	69(73)	17 (18)
	6.乡镇通三级及以上公路比例	个 (%)	94(99)	/	95 (100)	1 (1)
	7.中心城区公共交通机动化出 行分担率	%	15	/	40	25
	8.行政村物流网点覆盖率	%	/	80	100	/

四、主要任务

(一) 构建能力充分的基础设施体系

1.打造“米”字型对外通道



图 4 河源市“米”字型对外通道格局

依托铁路、公路骨干线路，打造面向长江经济带与粤港澳大湾区、海南自贸港，对接海上丝绸之路“两个扇面”的高水平对外通道，构筑河源“米”字型综合对外通道格局，发挥河源“承南起北”双向桥头堡作用。打造京深港通道，实现河源南联粤港澳大湾区、北通长江中游城市群；打造沪广、广河通道，实现河源与长三角、海西城市群及与海南自贸港、北部湾城市群的快速连通；打造河韶、河汕通道，实现河源与长株潭城市群及汕尾、深汕合作区的快速连通；打造河清、河源-粤东通道，实现河源与汕潮揭都市圈及粤北、粤西地区的快速连通。

表 9 河源市“米”字型对外通道运输方式一览表

对接国家/ 省通道	河源通道	铁路	高速公路、国道	航道
京津冀-粤 港澳主轴	京深港通道 (北京方向)	京九铁路、赣深高铁、 赣广高铁	龙河-长深高速、广龙高速、大 广高速、河惠汕高速延伸至赣 州、国道 G105、国道 G238	
京津冀-粤 港澳主轴	京深港通道 (深圳方向)	京九铁路、赣深高铁、 深河高铁、深惠-惠河 城际	龙河-长深高速、广龙高速、河 惠汕高速、国道 G205、国道 G236	东江 航道
长三角-粤 港澳主轴	沪广通道 (上海方向)	漳龙铁路、梅龙高铁	长深高速、梅河韶(连平武) 高速、国道 G205	
长三角-粤 港澳主轴	广河通道 (广州方向)	广梅汕铁路、广河高铁、 赣广高铁、广惠-惠河 城际	汕湛高速、大广高速、广紫高 速	东江 航道
/	河源-粤东通 道	广梅汕铁路、河揭高铁	汕湛高速、汕昆高速、广紫高 速	
/	河清通道	广梅汕铁路、广河高铁、 广清-广惠-河惠城际	汕湛高速	
汕昆横向 通道	河韶通道	厦(汕)昆铁路、韶龙 铁路	汕昆高速、梅河韶高速(连平 武)、国道 G105、国道 G358	
汕尾北上 通道	河汕通道	韶关经河源至汕尾铁路 (龙汕铁路)	河惠汕高速、紫汕高速、国道 G236	

2.完善“融湾”“融深”通道

积极布局“融湾”“融深”高速通道，凸显河源位于沪广、京深港通道交汇点的区位优势。加快推进河源至广州、深圳“2+2+1”高快速通道建设，即：到广州有赣深-广汕高铁、广河高铁 2 条高铁通

道，广河、广紫 2 条高速公路通道，广州-惠州-河源 1 条城际轨道；到深圳有赣深、深河 2 条高铁通道，长深、河惠汕-广龙-惠深 2 条高速公路通道，深圳-惠州-河源 1 条城际轨道。



图 5 河源融湾融深高快速通道规划图

（1）构建高快速铁路骨架通道

总体布局：“十四五”时期努力构建“四横五纵”[“四横”：厦（汕）昆高铁、广河高铁、河揭高铁、广梅汕铁路；“五纵”：赣深高铁、赣广高铁、深河高铁、京九铁路、韶关经河源至汕尾铁路]铁路骨架网。

实现与大湾区核心城市 1 小时互通。赣深高铁 2021 年建成通车，实现河源融入粤港澳大湾区、深圳都市圈 1 小时交通圈；通过赣深高铁+广汕高铁（2022 年通车），实现河源与广州 1 小时左右互通。积极配合开展深河高铁前期工作，实现河源至深圳拥有两条高铁通道。全力推动广州至河源高铁规划建设，新增一条河源通往广州的高铁通道。积极推进赣广高铁前期工作，构建连平县直连广州的快速客运通道。

推动与周边城市快速通达。加速梅龙高铁建成通车，构建河源市通往汕潮揭都市圈的高速客运通道，形成河源与汕潮揭都市圈高铁 1 小时交通圈。加快推进韶关经河源至汕尾铁路（龙汕铁路）前期研究工作，构建河源出海铁路通道。积极开展厦（汕）昆高铁韶关至龙川段前期工作，谋划河源至揭阳高铁，强化河源与周边城市联系的东西快速客运通道。

夯实结构调整基础条件。积极推动京九铁路提速改造，增开河源至深圳城际列车，努力实现火车出行公交化。推动开通河源（龙川）至深圳、东莞、惠州等沿海港口地市的海铁联运班列，打通内陆连接“海上丝绸之路”的快速通道。

积极推动融入粤港澳大湾区城际轨道。积极谋划惠河城际，提供河源经惠州向广州、深圳的城际轨道服务，形成便捷联系广州、深圳双中心，串联周边的城际轨道网，强化河源-广州、河源-深圳两条交通快速走廊的功能，积极融入“轨道上的大湾区”；加强城际铁路与市域空间结构的耦合，串联中心城区、深河合作区

等重点功能组团；加强各层次轨道交通的功能组织，强化枢纽功能，形成多层次轨道交通网络，引导市域空间结构有序发展。

表 10 河源市轨道交通网一览表

名称	类型	建设标准 (km/h)	规划里程 (公里)	设站数 (座)	已建里程 (公里)	在建里程 (公里)
赣深高铁	高速铁路	350	171.8	4	0	171.8
梅龙高铁	高速铁路	350	35	1	0	35
广河高铁	高速铁路	350	87	2	0	0
深河高铁	高速铁路	350	30	1	0	0
厦(汕)昆高铁韶 关至龙川段	高速铁路	350	109	待定	0	0
赣广高铁	高速铁路	350	54	1	0	0
河揭高铁	高速铁路	350	81	待定	0	0
京九铁路	普速铁路	160	0	12	193	0
广梅汕铁路	普速铁路	120	0	2	35	0
韶关经河源至汕尾 铁路(龙汕铁路)	普速铁路	160	200	待定	0	0
惠河城际	城际铁路	250	90	待定	0	0

专栏 1 河源“十四五”时期高快速铁路网重点项目

赣深高铁(2021年底建成通车)：赣深高铁是一条连接赣州与深圳的高速铁路，是《中长期铁路网规划》中京港(台)通道”的重要组成部分，全长436.37千米，其中河源段171.8公里，设和平北、龙川西、河源北、河源东4个站，总投资220亿元，2021年底建成通车。

梅龙高铁(在建)：线路自梅汕高铁梅州西站引出，沿途经过梅州市梅县区、兴宁市、五华县和河源市龙川县，线路全长约95.6公里，

河源境内长 35 公里，总投资 49 亿元，计划于 2024 年建成通车。梅龙高铁西与赣深高铁、广河铁路衔接沟通珠三角地区，东接梅汕铁路沟通粤东地区（潮汕揭）。

广河高铁：路线西起广州北站，向东经从化、龙门、源城、东源，止于龙川，全长 247 公里，河源段 87 公里。广河高铁是珠三角至粤东、赣闽内陆地区快速客运通道的重要组成部分，将长三角、海西、粤港澳大湾区、北部湾区及东盟贸易区等区域快速串联。同时也是广州至河源高铁延伸至揭阳汕头（河源至揭阳铁路）通道的组成部分，广河高铁+广清永高铁、广河高铁+广宁联络线+贵广高铁，将是河源、汕潮揭都市圈、梅州市通往成渝双城经济圈的新通道。项目已纳入《粤港澳大湾区基础设施互联互通规划》和《广东省都市圈综合交通运输发展规划专题研究——广州都市圈专题》。

韶关经河源至汕尾铁路（前期研究）：路线自京九线改建后的义合站，经紫金、惠东、海丰，到达汕尾新建的红湖站，全长 348 公里，其中河源段 200 公里。韶关经河源至汕尾铁路是粤北生态区与东部沿海经济带快速交流的重要新通道，是京九铁路与京广铁路的重要组成部分，为京九铁路提供快捷出海通道，是重要的铁海联运通道。

深河高铁（前期研究）：规划线位起于深圳坪山站，经龙岗、坪山、惠阳、惠城、博罗、源城、江东新区，接入河源东站，长 120 公里，其中河源段 30 公里。深河高铁是赣深高铁在深圳都市圈的加密线，也是粤港澳大湾区、深圳都市圈与长三角中下游城市圈快速联系的重要新通道，有助于加强都市圈内部快速联通，辐射带动周边城市发展，推动“深河特别合作区”规划建设。项目已纳入《广东省都市圈综合交通运输发展规划专题研究——深圳都市圈专题》。

厦（汕）昆高铁韶关至龙川段（前期研究）：路线起于韶关，向东经翁源、连平，与赣广高铁连平站共站，出站后继续向东南至龙川县与梅龙高铁衔接，全长约 219 公里，其中河源段 109 公里。厦昆高铁韶龙段是厦昆高速通道的重要组成部分，是联系云桂、粤北、海西地区的重要基础设施，能有效增强北部生态区联系，促进区域经济协

同发展。

赣广高铁（前期研究）：路线东起赣州信丰，经龙南、全南、连平、新丰、从化，西迄花都广州北站，全长 311 公里，其中河源段 54 公里。赣广高铁是京九通道的重要组成部分，是赣粤地区快速铁路网的重要组成部分，将珠三角、北部生态区、长三角、华北等区域快速串联，能有效促进区域联动发展。

河揭高铁（前期研究）：路线起于河源东站，出站后向东而行，至紫金与韶关至汕尾铁路共设紫金站，经双下出河源市境内，后经揭西至揭阳，引入梅汕高铁揭阳站，线路全长约 191.7 公里，河源市境内长约 81 公里。本项目是联系粤港澳大湾区、粤北、粤东地区的重要通道，是增强大湾区对粤东地区经济带动的重要基础设施。

惠河城际（前期研究）：规划线位从惠州站引出，途径博罗进入江东新区，接入赣深铁路河源东站。项目已纳入《广东省都市圈综合交通运输发展规划专题研究——深圳都市圈专题》，“十四五”时期将开展规划研究。

（2）优化高速公路骨架通道

总体布局：“十四五”时期努力构建“五横五纵二联”（五横：汕昆高速、长深高速、广紫高速、汕湛高速、梅河韶（连平武）高速；五纵：广龙高速、河惠汕高速、龙河-长深高速、大广高速、武深高速；二联：龙寻高速、紫汕高速）高速公路网络格局。

表 11 河源市“五横五纵二联”高速公路网一览表

布局	名称	建设性质	规划里程 (公里)	已建里程 (公里)	在建里程 (公里)
一横	汕昆高速	已建	0	127	0

布局	名称	建设性质	规划里程 (公里)	已建里程 (公里)	在建里程 (公里)
二横	长深高速	已建	0	120	0
三横	广紫高速	规划研究	290	0	0
四横	济广高速	已建	0	83	0
五横	梅河韶(连平武) 高速	规划研究	290	0	0
一纵	广龙高速	已建	0	206	0
二纵	河惠汕高速	规划建设	112	0	0
三纵	龙河高速	已建	0	100	0
四纵	大广高速	已建	0	60	0
五纵	武深高速	已建	0	16	0
一联	龙寻高速	在建	9	0	9
二联	紫汕高速	规划研究	140	0	0

扩展“融湾”“融深”通道。推进河惠汕高速公路前期工作，争取“十四五”时期先行启动东源义合至紫金好义段建设。积极开展广州至紫金高速规划研究，强化河源与广州都市圈主要城市的联通，改变与广州单一通道格局，推动河源至紫金段高速开工建设，实现河源市区与紫金县城快速连通。完成长深高速河源热水至惠州平南段改扩建，加快推进龙河高速公路和平上陵至东源热水段改扩建前期工作，消除河源“融湾”“融深”大动脉瓶颈。

完善与周边城市的联系通道。建成龙川至寻乌高速，增加河源出省通道，提高路网联通度。积极谋划紫金至汕尾高速，实现河源与东部沿海地区的快速连通。联合梅州、韶关、赣州等地市

共同谋划梅河韶（连平武）高速、河惠汕高速延伸至赣州等项目，强化河源与周边城市的联通水平。

专栏2 河源“十四五”时期高速公路网重点项目

龙川至寻乌高速（在建）：连接济广高速和广龙高速，河源段长9公里，投资约18亿元，计划2024年建成通车。

河源至紫金高速公路（规划建设）：起点位于柏埔镇西侧，与规划的河惠汕高速设置枢纽互通立交后，途径柏埔镇、黄塘镇，终点接广龙高速，建设里程长约39.776公里，设计速度100公里/小时，双向四车道，设6个立交、主线收费站1处，投资约56.56亿元。设置连接线LK线对接国道G205东移线，顺接迎客大道，长约4.3公里，投资约3.63亿元。总投资约60.19亿元。

河（源）惠（州）汕（尾）高速公路（规划建设）：河惠汕高速是《广东省高速公路网规划（2020~2035年）》中，我省东北部地区一条重要的南北走向的中远期高速公路。规划路线起于灯塔盆地腹地，在东源县船塘镇与汕昆高速公路相接，经东源县、紫金县，进入惠州市惠东县和深汕合作区，终点止于小漠港，全长约195公里，其中河源段长约112公里。远期可继续向北延伸至江西省赣州市，在定南县与定南联络线相接，继续向北至赣州市区。

广州至紫金高速（规划研究）：规划线位西起增城从天河至增城高速接出，经博罗、城南、江东新区、紫金，向东进入梅州五华，与大丰华高速相接。项目有助于加强河源与广州、深圳两个都市圈主要城市的联通，改变广河两市单一通道格局，实现河源与广州的直接联系。项目已纳入《广东省都市圈综合交通运输发展规划专题研究——深圳都市圈专题》。

梅河韶（连平武）高速（规划研究）：规划线位起于梅州平远接规划的平（远）武（平）高速，经梅州兴宁，河源龙川、和平、连平，进

入韶关，横向连接济广、广龙、龙河、大广、武深等高速。梅河韶高速是横向贯穿粤东北部、赣闽粤原中央苏区县南部山区的大动脉，将有效拉近赣闽粤三省原中央苏区县之间的时空距离，有效推动原中央苏区县连片抱团发展。

紫金至汕尾高速（规划研究）：规划线位起于紫金县，接广龙高速，向东南经龙窝、苏区进入汕尾陆河。紫汕高速有利于加强河源与东部沿海地区的联系。

高速公路改扩建：长深高速公路河源热水至惠州平南段改扩建工程、龙河高速公路和平上陵至东源热水段改扩建工程（前期工作）。

表 12 河源市与周边城市路网衔接情况

衔接区域	衔接城市	现状及规划	类型	条数	路线名称
深圳都市圈	惠州、深圳	现状（“十三五”期末）	高速公路	3	长深高速、武深高速、广龙高速
			普速铁路	1	京九铁路
			国道	3	G205、G236、G355
			省道	5	S120、S230、S259、S340、S243
	在建及“十四五”时期新开工	高速公路	1	河惠汕高速	
		高铁	1	赣深高铁	
	中远期规划	高铁	1	深河高铁	
		城际铁路	1	惠河城际	
	深汕合作区	在建及“十四五”时期新开工	高速公路	1	河惠汕高速
		中远期规划	普速铁路	1	韶关经河源至汕尾铁路
广州都市圈	广州	现状（“十三五”期末）	高速公路	3	广河高速、大广高速、广龙高速
		在建及“十四五”时期新开工	高铁	1	广河高铁

衔接区域	衔接城市	现状及规划	类型	条数	路线名称	
周边区域		中远期规划	高速公路	1	广紫高速	
			高速铁路	1	赣广高铁	
	韶关	现状（“十三五”期末）	高速公路	3	汕昆高速、武深高速、大广高速	
			国道	2	G358、G105	
			省道	2	S259、S341	
		中远期规划	普速铁路	1	韶关经河源至汕尾铁路	
			高铁	2	赣广高铁、厦昆高铁	
	赣州	现状（“十三五”期末）	高速公路	3	大广高速、龙河高速、广龙高速	
			普速铁路	1	京九铁路	
			国道	4	G105、G236、G238、G358	
			省道	3	S238、S511、S512	
		在建及“十四五”时期新开工	高速公路	1	龙寻高速	
			高铁	1	赣深高铁	
		中远期规划	高速公路	1	河惠汕高速向北延伸至赣州	
			高铁	1	赣广高铁	
		梅州	现状（“十三五”期末）	高速公路	2	长深高速、汕湛高速
				普速铁路	1	广梅汕铁路
				国道	3	G205、G238、G355
				省道	7	S333、S339、S228、S341、S238、S120、S340
			在建及“十四五”时期新开工	高铁	1	梅龙铁路
中远期规划	高速公路		2	梅河韶高速、广紫高速		
	高铁	1	厦昆高铁			
汕尾	现状（“十三五”期末）	高速公路	2	汕昆高速、汕湛高速		
		普速铁路	1	广梅汕铁路		
		国道	1	G236		

衔接区域	衔接城市	现状及规划	类型	条数	路线名称
			省道	1	S337
		在建及“十四五”时期新开工	高速公路	1	河惠汕高速
		中远期规划	高速公路	1	紫金至汕尾高速
			普速铁路	1	韶关经河源至汕尾铁路
			高铁	1	河揭高铁

3. 夯实内部交通网络

加强市域（郊）铁路研究。谋划新型轨道交通建设，布局市域组团间轨道交通网，支撑河源市域一体化发展，规划研究中心城区轨道交通高新区至东源县城、东源县城至灯塔盆地等项目，实现市域内外围组团快速通达。

加强不同层级公路互联互通。加强高速公路互通立交和出入口研究，在重要客流通道、节点和交通瓶颈区域合理布局高速公路互通立交和出入口，增强高速公路与普通干线公路的衔接，重点推进粤赣高速公路顺天互通立交、武深高速连平县崧岭互通立交、广龙高速紫金西互通立交等一批互通立交建设，做好中远期规划高等级公路衔接互通立交和出入口的空间预留。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，完善和提升各层级公路互联互通的综合服务功能。

完善普通国省干线网络。推动 23 条国省道升级改造，推进国道 G205 线热水至埔前段改线、国道 G236 线紫金县龙潭至升平段改建、省道 S253 线顺天至灯塔段改建、省道 S512 线和平县湫源至热水段路面改造等 70 项 1143.5 公里国省建设，提升公路技术等级、通行服务能力及安全水平，到“十四五”末期普通国道二级及

以上比重达 90%以上，普通省道三级及以上比重达 83%以上。加强干线公路养护，强化细化普通国省道的日常养护工作，深入开展预防性养护，建立常态化预防性养护制度和周期性养护制度。

完善市域交通循环体系。优化城市过境公路与城市道路的连接线，推进重要组团间快速联通，构建畅通的市域交通循环体系，提升中心城区与相邻县(区)之间的道路服务水平，打造中心城区、各县城、中心镇、重要产业园区等重要板块之间市域 1 小时交通圈，实现 90%乡镇 30 分钟通达高速公路出口，推进“一主两辅四组团”间的快速衔接，推动城市空间发展格局更加成熟。加强公路与城市道路衔接的研究，推进公路与城市道路一体化融合发展。

表 13 河源“一主两辅四组团”市域交通衔接情况

市域组团	连接国省干线
中心城区	G205、G355、S229、S230、S243、S253、S259、S341、S514
灯塔盆地	G205、G358、S253、S229、S341、S512
古竹-义容	S230
紫金	G355、G236、S120、S243、S337、S340
龙川	G205、G236、G238、S228、S230、S238、S243、S341、S512
和平	G238、G358、S229、S253、S511、S512、S513
连平	G105、G358、S253、S513、S341

构建灯塔盆地外联内通骨架路网，助力灯塔盆地农高区快速发展。依托赣深高铁、韶关经河源至汕尾铁路和厦(汕)昆高铁，构建“一横两纵”轨道交通轴线；借助广龙、河惠汕、汕昆及长深高速，构建“两横两纵”高速交通主动脉；加快国道 G205、G238、G358 线，

省道 S229、S243、S253、S341、S512 线升级改造，搭建“四横三纵”干线路网骨架。强化骨架网络与重大运输通道和综合交通枢纽的快速衔接，促进灯塔盆地融入市域“航空、铁路、高速、航道”多模式、一体化的对外综合交通体系，实现灯塔盆地与主城区和周边县（区）快速连接，助力灯塔盆地农高区快速发展。

推进干线航道扩能升级。大力推进东江河源独石至东莞石龙航道扩能升级工程建设，将东江航道河源至惠州段 70 公里航道提升至三级航道，通航能力提升达到 1000 吨，将东江打造成粤东北绿色示范航道，构建粤东北地区出海绿色通道，为铁水联运打下基础。按照“政府引导、市场主导、企业主体”原则，提升内河港口能力，加快河源港源城港区、古竹码头建设，与东江航道升级建成同步运营。加强与客货运码头衔接道路的规划研究，强化港口码头集疏运能力。

专栏 3 河源“十四五”时期干线网络重点项目

市域轨道交通（规划研究）：市区轨道交通高新区至东源县城、轨道交通东源县城至灯塔盆地。

高速公路互通立交：龙河高速公路顺天互通立交、武深高速连平县崧岭互通立交、广龙高速紫金西互通立交等。

国省道升级改造：完成 23 条新编国省道升级改造，建设里程共 1143.5 公里，其中一级公路 391 公里、二级公路 615 公里、三级公路 103 公里。完成国道 G236 线龙川县丰稔至县城段、国道 G236 线紫金县龙潭至升平段、省道 S253 线顺天至灯塔段、省道 S229 线东源县船塘至骆湖段、省道 S120 线紫金林田至好义段等改建工程，国道 G205 线热水至埔前段、国道 G205 线龙川县城段、国道 G105 线连平县城过境段、省道 S120 线紫金县中坝镇段等改线工程，国道 G238 线和平县古寨段、省道 S512 线和平县湫源至热水段等路面改造工程。

干线航道：东江河源独石至东莞石龙航道扩能升级工程。

4.打造农村公路成网示范

创建省级“四好农村路”示范市。推动建制村通双车道公路改造、新编县道网提档升级等工程，打造“一村一路、多路成网、多村成片”的农村公路网体系。到 2025 年底，完成农村公路建设里程 5888 公里，通乡镇三级及以上公路比例达 100%，70%乡镇通二级及以上公路，其中中心镇 100%通二级及以上公路，有效提升建制村通双车道公路比例。积极推动“四好农村路”示范创建，全市打造不少于 500 公里“美丽农村路”，每个乡镇至少建设 1 条“美丽农村路”，有 30 个乡镇创建成市级“四好农村路”建设先进镇，5 个县（区）创建成省级“四好农村路”示范县（区），河源创建成省级“四好农村路”示范市。认真抓好交通运输部“交通强国”农村公路管理养护体制改革试点工作，全面组织开展深化农村公路管理养护体制改革工作，建立完善“二级总路长+县乡村道路长”的三级农村公路路长制组织体系，提升农村公路养护水平。

加速农村公路补短板，助力乡村振兴。补齐农村公路发展短板，充分发挥农村公路在乡村振兴中的先行引领作用，助力乡村振兴。加快县乡道升级改造，新建县道原则不低于三级公路技术标准，新建村道原则不低于双车道四级公路技术标准，提高县乡道技术等级和路面铺装水平，重点推进县道 X155 线东源县康禾至龙紫路连接线路面大修、X185 线隆街至雷公磔段路面改造工程、县道 X837 线中洞至中坝袁田段改建工程等项目，改建一批交通拥堵严重的县乡道路和重要联系道路，畅通乡镇进城下乡通道。提升衔接高速公路、普通国省道的农村公路等级，至 2025 年基本实现衔接高速公路和国省道的农村公路路段达三级及以

上。实施省际边界县交通提升工程，畅通县城内部省道-县道-乡道-村道微循环，推进公路安全生命防护工程和危桥改造建设，实现县乡道安全隐患治理达 100%。

打造灯塔盆地农村公路成网示范，推进农业农村高质量发展。紧密结合新型城镇化建设和产业园区发展需要，加速农村公路成网，推动农村公路与乡村旅游、特色农业、产业园区等融合发展。鼓励各县（区）打造“一镇一特色，一县一品牌”，打造“公路+”休闲锻炼、乡村旅游、人文历史、健康养生等地方特色品牌，支撑和服务乡村振兴战略。重点以灯塔盆地作为农村公路成网先行示范，高标准打造“四好农村路”灯塔盆地现代版，把灯塔盆地打造成为引领河源未来农业农村高质量发展的综合平台。完善灯塔盆地内部路网衔接，重点推进灯塔盆地示范区锦昌路、绣富路、富民路、农业大道等项目建设，增加核心镇与周边镇区连接通道，“串点联线成网”，优化交通出行体验。加强公路与农村经济发展统筹协调，充分发挥公路效益，助力农村经济发展，加强公路对农业产业园、农产品加工业的支撑作用。

专栏 4 河源“十四五”时期农村公路建设项目

“四好农村路”建设：完成农村公路建设里程 5888 公里，乡镇通三级以上公路比例达 100%，县、乡镇农村公路机构(含乡镇人民政府明确的农村公路工作机构)设置率达到 100%。河源创建省级“四好农村路”示范市，龙川、和平、连平创建省级示范县，打造 500 公里“美丽农村路”。

县乡道改造：县道 X155 线东源县康禾至龙紫路连接线路面大修、X185 线隆街至雷公礮段路面改造工程、县道 X837 线中洞至中坝袁田段改建工程等一批县乡道项目。

灯塔盆地农村公路成网示范：锦昌路、绣富路、富民路、农业大道等。

5.形成多方式交通枢纽布局

综合性交通枢纽是实现不同运输方式、城际城市交通一体衔接、高效运转的重要支撑。“十四五”时期打造一批客货运枢纽，实现跨区域人员交流快捷便利、货物中转集散高效绿色的多枢纽布局，进一步锚固和提升河源粤东北交通门户枢纽地位。

依托铁路枢纽，打造区域性交通门户枢纽。落实枢纽综合开发理念，发挥枢纽辐射带动作用，以重大交通枢纽为平台汇聚人流、物流，推动枢纽业态与经济发展、城市建设、综合交通融合发展，打造站城一体融合的枢纽经济。加快推进河源东站、龙川西站、和平北站、河源北站等综合客运枢纽建设，推动河源站升级改造，按照站城一体原则，采用一体设计、同步建设、同期运营的方式在同一建筑体内实现与城市公共交通的直接衔接。落实公共交通引导土地开发(TOD)，融合城乡客运、城市公交、出租汽车、慢行交通等多种市内运输方式，推进河源东站、龙川西站、和平北站及河源北站综合客运枢纽配套设施建设，推动不同运输方式无缝隙、一体化换乘，完善枢纽服务功能。积极构建以铁路、高速公路、普通干线公路、城市道路等多层级的枢纽集疏运体系，配套建设公交客运枢纽、社会停车场等枢纽配套设施，增强以专线巴士、出租车、公交车为主的公共交通集疏运功能。

依托空港枢纽，积极融入大湾区世界级机场群。综合考虑深圳机场、惠州平潭机场等周边机场的航空服务覆盖现状，充分发挥河源环湾区位优势，主动接受大湾区辐射带动，加快河源机场谋划布局，构建与白云机场、深圳机场、惠州平潭机场功能互补

的航空服务体系，推动河源积极融入大湾区世界级机场群。着力打造“1+3+4+N”（即1个兼顾通用航空服务的运输机场——河源支线运输机场；3个A1级通用机场——河源（江东）、龙川、连平通用机场；4个A2级通用机场；N个直升机起降点）机场体系。重点推进河源支线运输机场、河源（江东）通用机场规划建设，加快推进龙川、东源、连平、紫金通用机场前期工作，争取将和平通用机场纳入省通用机场布局规划，推动机场与高铁、城际铁路、城市公交线路无缝衔接、协同发展。

依托货运枢纽，建设湾区外围物流基地。推动河源市域铁路集装箱中心站、内陆无水港物流园区建设，推动河源市综合保税区铁水联运专用线规划建设，加快推进货运场站进出衔接道路建设，支持货运枢纽（物流园区）与区域内产业互动，积极探索港口码头、物流配送、工业园区紧密衔接的发展模式，提升港站集疏运能力和运行效率，推进与保税、临港（站）物流园区和工业园区的经济融合。重点依托龙川火车站，建设龙川海铁联运综合物流园区、无水港港区和公铁水转运中心，促进多式联运专用载运设备、快速转运设备应用，以及“一单制”全程无缝运输服务，致力将龙川打造成为全省山区综合性物流基地典范。协调自然资源部门落实货运枢纽所需土地资源，加快枢纽周边相关配套智能仓储、保管、车辆维修、综合服务设施等基础设施建设。

推进公路客运站转型升级和功能调整。结合当前及预测公路客运形势和群众出行习惯变化，调整优化客运站规模，研究搬迁、停运腾退或降级个别城区内现有客运站场，集约、节约用地。推

进有较大公路客运需求的县（区）客运站建设，建设龙川县城北客运站、连平县客运中心站、灯塔客运枢纽站等县级综合客运站场，基本实现各县（区）至少有一个县级综合客运站。鼓励传统客运站以商养站，有条件的县（区）先行先试，在保障运输服务基本功能的前提下，开展综合开发利用，延伸拓展旅游、停车等服务功能。对确有需要建设镇级客运站的乡镇，可以增设镇村综合服务站，或采用定制班线满足群众出行需求。鼓励有条件的客运站设置专用区域，为公交线路、城际公交化线路和城乡道路客运一体化线路提供首末站服务。

专栏 5 河源“十四五”时期综合交通枢纽建设项目

铁路枢纽：河源东站综合交通枢纽、龙川西站综合交通枢纽、和平北站综合交通枢纽、河源北站综合交通枢纽、河源站升级改造等。

空港枢纽：河源（江东）通用机场、龙川通用机场、东源通用机场规划建设，河源支线运输机场、连平通用机场、紫金通用机场、和平通用机场前期研究。

综合枢纽配套工程：河源东站综合客运枢纽配套工程、龙川西站综合客运枢纽配套工程、和平北站综合客运枢纽配套工程、河源北站综合客运枢纽配套工程。

其他客运枢纽：龙川县城北客运站、连平县客运中心站、灯塔客运枢纽站。

货运枢纽：龙川海铁联运综合物流园区等。

（二）打造高质高效的运输服务体系

1. 构建绿色高效的货运物流体系

(1) 完善物流基础布局

加强物流规划引领。修编河源市货运枢纽规划，重点支持具备多式联运、干支衔接等功能的货运枢纽（物流园区）建设，强化重要枢纽节点与干线铁路、高等级公路和城市主干道间的连接。鼓励依托公路货运站场拓展现代物流服务功能，推动公路货运枢纽与物流园区的融合发展，支持公路货运站场新建和改建甩挂运输、城市配送功能区。

打造物流节点融入大通道。依托综合立体交通骨干网和交通枢纽站场布局，发挥沪广、京深港通道节点优势，加快粤苏皖赣物流大通道河源节点建设，将河源打造成为大通道上的物流节点以及国家物流网络区域节点，突显河源市物流中心集散中转作用。

协调推进物流园区建设。协调发展改革、工业和信息化、商务等部门及各县（区）推进物流园区建设，重点推进高新区综合物流园区（综合保税区）建设，主动承接粤港澳大湾区现代物流外溢，打造粤东北物流枢纽；协调推进灯塔盆地农高区物流园、源城现代物流基地、东源盐东共建物流园等规划建设，支撑县域产业物流配送。按照货运“无缝衔接”的要求，完善货运枢纽（物流园区）周边衔接路网，强化货运枢纽集疏运功能，提高货物换装的便捷性、兼容性和安全性，降低物流成本。

搭建物流公共信息服务平台。以物流企业和物流园区为依托，借助深圳对口帮扶的力量，构建资源共享的物流信息服务平台，对接深圳全市性物流公共信息服务平台及广东省公共物流信息平台，推进物流信息资源整合和开放共享，为多式联运发展提供技术支撑。

（2）加快推广多式联运

优化调整货运结构，推进多式联运发展。补齐铁路、港口码头集疏运基础设施短板，推进铁路专用线直达堆场、码头，为大宗货物及中长距离货物运输向铁路和水运转移提供基础条件，规划研究疏港铁路，做好国土空间规划预留，推进河源市综合保税区铁水联运专用线规划建设，规划研究大顶铁路专用线，推动多式联运发展。加快韶关经河源至汕尾铁路规划建设，构建河源市出海铁路通道，依托龙川海铁联运综合物流园区，推进海铁联运发展。推动东江航道扩能升级，推进源城港区码头建设，加快推动新港客货码头升级改造，规划研究义合综合码头，加强与大湾区水上互联互通，打通水上出海通道，推动货运向铁水联运、江海联运发展。鼓励企业加快运载单元、快速转运设备、专用载运机具升级改造，推广内陆集装箱，促进集装化、厢式化、标准化装备应用。

引导传统货运站转型。支持公路货运站场改造和转型升级，适应甩挂运输等先进物流组织形式。对业务逐步萎缩且不具有交通区位优势的道路货运站场，应根据城市总体规划和产业布局进行撤并；对拥有货物集结、中转、仓储、运输等功能，适宜向物流节点发展且具备交通优势的，可实现传统业务向现代物流转化，向物流园、物流中心转变。统筹货运枢纽型物流园区与城市产业布局协调发展，引导不同运输方式在园区内统筹布局和衔接配合，加强公路货运站场与铁路站、港口的配套，提高多式联运功能和中转服务效率。

完善城乡货运物流。完善集客运、货运、邮政、快递等功能

于一体的乡镇运输服务站布局，推进村级农村服务点建设，加强乡村“最后一公里”物流快递末端基础设施建设。到 2025 年，县、乡、村三级物流节点设施覆盖率达 100%，实现县县有分拨，镇镇有网点，村村通快递。结合“快递进村”工程，充分利用现有电商物流园区、镇客运站、农村物流服务站等设施，依托农村客运，联合邮政等部门开通农村物流末端配送线路，发展农村物流线上、线下业务，打造农产品的产、运、销一体化农村物流服务体系，打造农村电商示范工程，推动交通物流、农业、旅游业、电商产业融合发展，全面提升农村物流服务水平，支持河源新型农业发展和乡村振兴。

促进物流创新发展。发展城市绿色货运配送，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、统一配送、集中配送、分时配送等集约化配送模式，发展云仓等共享物流模式。推动冷链物流、高铁物流等专业物流模式创新发展，推进大件货物、危化品等特种物流全程无缝监管。依托赣深、梅龙等高铁通道，推动高铁物流发展。

专栏 6 河源“十四五”时期货运物流建设项目

物流园区：高新区综合物流园区（综合保税区）、龙川海铁联运综合物流园区、源城现代物流基地、东源盐东共建物流园等物流园区、综合信息中心。

货运结构调整：韶关经河源至汕尾铁路规划建设，东江航道扩能升级，源城港区码头，新港客货码头升级改造。

2. 打造便捷舒适的客运服务体系

(1) 构建协同高效的城际客运服务体系

深化湾区城际客运公交化。应对赣深高铁的开通，加快传统道路客运转型升级，鼓励定制化、“互联网+”交通等新业态应用，以 MaaS (Mobility as a Service ，出行即服务) 为理念，提供高质量一站式“门到门”客运服务。鼓励发展河源与广州、深圳、惠州、深汕合作区及大湾区其他主要城市之间的定制化、高端化的商务通勤快速客运，推动与惠州客运公交化、一体化运营，加快道路客运电子客票应用。

发展全出行链新业态。鼓励开展联程运输服务，推动道路客运、公交企业与铁路、水运衔接开展联程联运服务，推行“一票制”。鼓励建设具有购票、取票、候车、物流等功能的旅客联程运输服务站点，开通专线客车实现与高铁车站无缝接驳。创新各运输方式在综合客运枢纽内换乘的安检、验票互认模式。

提高城乡客运服务水平。推动城乡公交顺畅对接，推进城市公共交通和周边短途客运班线融合，增设市区到灯塔盆地等城市外围组团、重要乡镇、旅游景区及其他主要客流集散点的公交线路，新增适量城乡公交支线公交车辆；研究开通灯塔盆地区域内大镇之间的公交线路，加强灯塔盆地区域内大镇之间的交通互通；考虑将城乡公交线路接入城市公交枢纽内，打造城乡间高效换乘枢纽场站体系，实现城乡客流便捷换乘。

挖掘水路客运潜力。结合河源市全域旅游发展规划，积极探索水上休闲旅游发展模式。发展生态特色航道，将景观资源与水上观光相结合，开辟东江、新丰江水上游道，深化“东江画廊”、万绿湖等水上特色旅游产业。积极推动中心城区公共客运码头规

规划建设，建成河源港江东新区古竹码头，规划研究义合综合码头旅游客运功能，建立游客中心，打造东江水上交通。

（2）构建便捷顺畅的城市出行服务体系

统筹城市公交与长途客运、城际客运、城乡客运、慢行交通等其他城市客运要素间的协同联动，形成以集约化公交体系为骨架，常规公交为主体，出租汽车、定制公交、网约车为补充，公共自行车等慢行交通为延伸的现代化公共交通系统。

优先发展公共交通。继续以服务公交线网优化调整为重点，完善公交首末站和中途停靠站设施配套，优化公交运力配置和组织模式，提高换乘便捷度，提升公共交通出行效率和吸引力，到2025年，中心城区公共交通机动化出行分担率达40%。推动全市域实现与全国交通一卡通互联互通。依托高铁、城市轨道交通，加强常规公交与高铁站、城市轨道站点、客运站、景区等重要节点的接驳衔接，强化公交集疏运功能。

发展公交新业态。积极鼓励新能源推广应用。鼓励和支持更多市民采用“步行+自行车”的绿色出行方式出行，提高公共交通、慢行交通、共享交通出行比例，提供多样化优质公交服务。完善非机动车道、步行道等慢行交通基础设施建设。发展共享交通，推动汽车、自行车租赁业规范化、网络化适度发展。统筹发展巡游和网络预约出租汽车，努力构建多样化、差异化出行服务体系。

（三）打造交旅融合的全域旅游交通体系

打造交旅融合的“快进慢游”全域旅游交通体系。响应国家全域旅游、优质旅游发展战略，对接河源市全域旅游发展规划，立足民航、高铁、高速等交通方式，以机场、高铁站场、公路客运

站为节点，构建“快进快出”旅游交通网络，重点高质量建设东江百里画廊旅游公路；依托旅游公路主线、旅游公路连接线和旅游公路支线三个层次旅游公路网络，完善满足旅游体验的“慢游”内循环交通网络，重点推进环万绿湖绿道示范段、东江画廊风景道建设。通过构建完善的“快进慢游”全域旅游交通体系，深入推进国家级、省级全域旅游示范区创建，打造全域旅游“河源样本”。

加快推进具有旅游服务功能的普通干线公路建设。提升高速公路互通、连接旅游景区的国省干线的路面铺装水平和沿途景观，升级国道 G105、G236、G238、G355、G358 等主要省际道路域景观档次，提高自驾舒适性，增强旅游景区可达的便捷性。

加强红色旅游农村公路建设。加强与河源红色景点、革命老区、旧址等旅游资源的衔接，建设古驿道、绿道等慢行系统的连接公路。规划建设沿江路、环湖路、环山路、串景路等精品示范农村旅游公路，加强景区联动，凸显河源市旅游地域特色。强化通景农村公路的绿化、美化、净化工作。重点打造四都至青山湖旅游公路、闽粤赣边五兴龙县苏维埃旧址红色旅游公路、连平县大湖镇红色旅游公路、紫金县敬梓镇旅游公路、上陵将军山红色旅游公路、热水镇九连革命旧址等旅游景观路，促进交通建设与农村地区资源开发、产业发展有机融合。

加强旅游公路配套建设。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，新增国道 G205 礞下停车区、国道 G205 高埔服务区、省道 S242 安良服务区、省道 S512 热水服务区等

一批普通国省干线公路服务站，推进国道 G205 仙塘服务区、国道 G236 径贝服务区、省道 S229 长塘服务区、省道 S253 忠信服务区、省道 S340 义容服务区等一批普通国省干线公路服务站改造，拓展公路旅游功能。鼓励汽车客运站与旅游集散中心合作，在汽车客运站设置景区专用候车室，实现运游一票到底，开展旅游客运专线、旅游直通车、旅游公交、景区小交通等运游结合特色业务。

加强水路旅游配套建设。加快旅游客运码头建设，建成江东新区古竹码头等客运码头，规划研究义合综合码头旅游客运功能，开发东江水上旅游航线，强化水上旅游功能。

专栏 7 河源“十四五”时期旅游公路相关建设项目

快速旅游公路：百里东江画廊旅游公路。

漫游风景道：环万绿湖绿道示范段、东江画廊风景道。

具有旅游服务功能的干线公路：国道G358线连平县三角至油溪段景观提升、国道G205线龙河高速灯塔出口段景观提升、省道S253线忠信至灯塔段景观提升、省道S230线东环快速路段景观提升等。

通景旅游公路：四都至青山湖旅游专线公路、闽粤赣边五兴龙县苏维埃旧址红色旅游公路、连平县大湖镇红色旅游公路、紫金县敬梓镇旅游公路等。

新建普通干线公路服务站：国道G205礞下停车区、国道G205高埔服务区、省道S242安良服务区、省道S512热水服务区等。

改造普通干线公路服务站：国道G205仙塘服务区、国道G236径贝服务区、省道S229长塘服务区、省道S253忠信服务区、省道S340义容服务区。

水路旅游：江东新区古竹码头。

(四) 构建高效普惠的邮政快递体系

完善邮政快递基础设施建设。优化基础网络布局，加快建设覆盖城乡的邮政基础设施，构建邮件处理中心、邮政局（所）、社区邮政便民服务点和农村邮政便民服务站（村邮站）组成的三级邮政服务网。优化快递网络空间布局，构建普惠城乡、服务优质、安全高效的县、镇、村的三级快递服务网络体系，实现乡乡有网点，村村通快递。加快邮政普遍服务营业网点标准化建设，推进邮政服务进园区、进商区、进政区、进小区、进校区、进景区，解决“最后一公里”的瓶颈问题，提升末端服务能力。

推进快递进村工程。通过邮快合作、快快合作、交快合作、快商合作等多种方式整合资源，完善农村地区快递基础设施建设，提升邮政业在农村末端的服务能力和水平，到2022年底实现全市建制村快递服务通达率达100%，全面提升农村快递的服务水平，进一步畅通“工业品下乡，农产品进城”渠道，促进河源乡村振兴。充分发挥农村地区邮政网点健全、配送网络通达的优势，同快递企业合作开展农村快件代收代投服务。积极推动紫金物流产业园建设，打造农村电商物流供应链服务平台，鼓励快递企业积极参与和平县、紫金县、龙川县国家电子商务进农村综合示范县及东源县、连平县省级电子商务进农村综合示范县建设，支持快递业务与农村电子商务融合发展，利用村级电子商务配送站点提供快件收转投、自提服务。依托灯塔盆地国家现代农业示范区建设，推动开展农村物流产业链示范工程。

积极推动“交邮融合”。充分利用大力开展交通基础设施规划建设之契机，推进在民航、铁路、公路枢纽及物流园区同步规划、

同步建设邮件、快件处理中心等邮政快递基础设施，鼓励运输企业加强与邮政快递企业合作，实现交通与邮政快递融合发展。大力推进邮、快件“上高铁、上火车、上汽车”项目，实现多种方式联运。依托赣深、梅龙高铁的开通，探索高铁运邮快件模式。鼓励邮政、快递企业利用乡镇运输服务站、公路服务驿站、货物站场建设仓储场地、分拨中心。

（五）建设创新可靠的支持保障体系

1.建设先进适用智慧交通

积极开展智慧交通发展规划编制工作。规划、整合、构建河源智慧交通设施系统，从基础设施、行业管理、交通监管、信息服务、交通执法、安全防控等各个方面制定完善的智慧交通发展规划。

推动构建交通数据中心。汇集全市政府部门、企事业交通相关数据，按照统一标准实现数据跨部门、跨层级整合，建立数据共享与开放机制，构建交通数据中心。推进河源市公路、水路、民航、铁路、邮政、城市公共交通等监管系统联网，加快推进交通、公安、环保、质监等部门数据交换和监管行动，实现各种运输方式的信息共享。

提升出行服务智慧水平。继续提升相关交通出行 APP 的功能和用户体验，加强有效交通信息的实时推送。依托互联网、大数据、新能源等技术，优化城市交通规划，打造舒适、便捷、绿色的城乡智慧公共交通系统，推动构建深圳都市圈公交一体化，推行公交一卡通，为大湾区旅客到河源观光旅游休闲提供便利的

出行条件。

推动“一单到底”的全程物流信息化服务。加快建设行业、区域和面向物流快递企业的公共信息服务平台，促进物流快递信息交换和共享。启动“物联网”的前瞻性研究工作，率先发展“物联网”探索创新“互联网+高效物流”、“智慧物流”等新模式。鼓励全市传统货运企业利用先进信息技术，优化运输组织；鼓励创新物流信息平台功能，实现物流资源的有效聚集和优化配置。

推进农村公路管理信息化。推动建立农村公路综合监管平台，逐步实现农村公路智能化管理。研究建立智慧路长信息管理系统，开展智慧路长信息管理平台应用试点，协助“路长制”落地实施。

2.促进节能环保绿色发展

集约利用交通通道线位资源。推进交通轴线国土空间规划工作，主动优化空间布局，统筹铁路、轨道、公路、市政道路与综合管廊线位立体规划，加强廊道建设与城市规划衔接，引导城市空间有序拓展。

提升港口污染应急能力。优化港口污染治理模式，新建港口码头同步推进环保设施建设，健全环保标准制度，积极推进原油、成品油装船码头油气回收，分阶段、分区域开展码头油气回收设施改造。

推进交通节能减排。优化运输结构，推广高效运输组织方式。提高水路、铁路承担的大宗货物运输量，充分发展水路运输，降低全市公路货运分担率，加快发展城市公共交通；大力发展多式

联运、集装箱运输和甩挂运输等高效运输组织方式；提高物流信息化水平，打造“互联网+高效物流”，提升交通货运与物流信息化发展水平。

加快新能源和清洁运输装备推广应用。强化车辆节能减排技术应用，推广混合动力汽车、新能源车、CNG车等节能环保车型；完善加气站、充电桩等配套设施建设；持续推动落实公交电动化的目标任务；推进城市绿色货运配送，加大新能源城市配送车辆推广应用力度；推广LNG绿色能源船和电动船等新能源船舶；继续推进既有铁路电气化改造。

推广资源综合利用和循环利用技术。鼓励按照“减量化、再利用、资源化”原则选择交通基础设施建设材料和施工工艺，实现材料再生循环利用；推广高速公路服务区、港口、铁路站段水资源综合循环利用。

3.提升交通应急保障能力

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，坚持建养并重，强化预防性养护工作，特别是加大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。

推进“平安交通”建设。继续深入开展各领域的“平安交通”创建活动以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，安装重型货车视频监控系统，实现GPS和监控探头全覆盖。督促汽车客运站落实全员安全生产责任制度的要求。

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，确保到 2025 年河源市内主要客货经营企业安全生产诚信等级评定率达到 90%以上。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相互通报机制。

完善安全预控体系。推进铁路、公路、水运各方式，以及安监、公安各部门间的安全生产监管监察信息共享。充分利用信息化、智能化、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。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。结合东江和万绿湖等重点水域码头规划建设，配套建设信息化监管设施，包括 CCTV 监控，智能化预防船舶碰撞桥梁系统，全面提升东江和万绿湖航道航运监管感知能力和智能化水平。

加强应急能力建设。结合省交通应急体系建设，构建完善普通国省干线公路的应急预案体系，完善应急设施设备和救援队伍，加强资金保障。组织开展多种形式的实战演练演习，提升普通国省道突发事件的应急处置能力。继续推进河源省级公路交通应急装备物资储备保障中心建设，更好地满足河源应对重大公路交通突发事件（抢险救灾和国防交通战备）对装备物资和保障队伍的要求。加强水上搜救能力建设，提升水上搜救水平。在东江干流航道沿线和万绿湖沿岸乡镇水域，布局建设水上搜救网络，分段设置水上搜救工作站，并配备工作码头、船艇、物资仓库和物资，以及其他专业设备，实现东江干流水上搜救管理工作网格化。

4.提升行业治理效能

建立行业信用体系。贯彻落实交通运输部《关于加强交通运输行业信用体系建设的若干意见》，依托已有行业考核制度，健全信用信息档案，建立健全交通运输社会征信体系和市场主体分类分级管理制度，逐步建立具有监督、申诉和复核机制的综合信用考核评价体系。

深化行业改革。坚持法治引领，完善综合交通法规体系。交通法治体系完善方面，围绕交通运输工作规范化、程序化、法治化的目标，健全完善综合交通运输法规制度体系、重大行政决策机制，行政执法行为规范体系；交通运输管理体制改革方面，进一步理顺交通运输管理体制，切实加大政府职能转变，处理好政府和市场关系，推进重点领域改革。强化规划协同，实现“多规合一”“多规融合”。

推动养护管理体制机制改革。紧抓河源作为交通运输部农村公路养护体制改革全国试点市机遇，制定《河源市深化农村公路管理养护体制改革方案》，进一步理顺管理体制，明晰各级政府及各级管理部门权责，明确其管理事权和支出责任，县道的养护纳入县级事权，乡村道的养护纳入镇级事权。建立普通公路管养监督考核机制，并将考核情况纳入地方政府政绩考核结果中。完善农村公路养护资金筹措机制，加快建立“以县级人民政府财政投入为主，省、市两级政府为辅，多渠道筹资相结合”的农村公路发展资金筹措机制。

优化营商环境。健全市场治理规则，深入推进简政放权，破

除区域壁垒，防止市场垄断，完善运输价格形成机制，构建统一开放、竞争有序的现代交通市场体系。全面实施市场准入负面清单制度，构建以信用为基础的新型监管机制。

扩大社会参与。健全公共决策机制，实行依法决策、民主决策。鼓励交通行业组织积极参与行业治理，引导社会组织依法自主、规范自律，拓宽公众参与交通治理渠道。推动政府信息公开，建立健全公共监督机制。

培育交通文明。推进优秀交通文化传承创新，加强重要交通遗迹遗存、现代交通重大工程的保护利用和精神挖掘，讲好中国交通故事。弘扬交通精神，增强行业凝聚力和战斗力。全方位提升交通参与者文明素养，引导文明出行，营造文明交通环境，推动全社会交通文明程度大幅提升。

五、规划环境影响分析及对策

（一）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。

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，避让自然保护地、一级国家级公益林、一级保护林地和国有林场；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。如确实无法避让，应严格按相关规定和程序上报审批。建设项目涉及使用林地的，需依法依规办理林业有关手续后，方可开工建设。从规划阶段的深度来看，本次规划布局方案不会对环境造成较大的影响。

（二）环境影响对策

1.设计阶段环保对策

设计过程中的选线、勘察与设计是贯彻环保思想的重要途径之一。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。项目选址应尽量避免绕生态严格控制区、自然保护区、饮用水水源保护区、生态空间等环境敏感区，确实无法避让的，应按相关法律、法规和程序完善相关手续；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，对软弱土地段作特殊处置；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。

2.施工期公路环境影响减缓对策

在施工过程中，要高度重视生态环境保护，采取各项污染防治和生态保护措施，避免生态环境污染。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。应做好时间安排，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。

3. 运营期的环境保护对策

运营期间，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。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。

六、投资与用地匡算

实施重大项目带动战略，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，将规划的交通运输重点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，安排交通运输重点建设项目 122 项（类），交通基础设施建设计划总投资约 764.36 亿元，其中：铁路轨道 187.70 亿元，高速公路 211.63 亿元，国省干线

公路 161.84 亿元，农村公路 73.30 亿元，港口航道 51.70 亿元，枢纽站场 69.32 亿元，其它支撑保障项目 8.88 亿元。

表 14 河源市综合交通运输“十四五”时期建设项目投资汇总表

重大工程	“十四五” 时期投资 (亿元)	年度投资计划				
		2021 年	2022 年	2023 年	2024 年	2025 年
一、铁路轨道(4 项)	187.70	47.00	36.90	31.70	42.10	30.00
二、高速公路(8 项)	211.63	4.70	7.90	56.48	70.43	72.12
三、普通国省道(70 项)	161.84	24.54	20.49	33.84	43.86	39.10
(一)普通国道(26 项)	83.38	15.18	13.36	16.45	21.58	16.80
(一)普通省道(44 项)	79.29	9.36	7.13	17.39	22.28	22.30
四、农村公路(2 类)	73.30	5.66	11.09	17.52	18.47	20.55
五、港口航道(4 项)	51.70	0.10	0.20	0.20	24.00	27.20
六、枢纽站场(17 项)	69.32	25.12	10.93	8.67	8.10	16.50
七、其它支撑保障(17 项)	8.88	0.68	1.69	2.51	2.09	1.91
合计(122 项/类)	764.36	107.80	89.20	150.92	209.06	207.39

七、重大项目安排

(一) 铁路项目

1. 续建项目

(1) 赣深高铁河源段，路线全长 171.8 公里，总投资约 220 亿元，“十四五”时期计划完成投资 69 亿元，已于 2021 年底建成通车。

(2) 梅龙高铁河源段，路线全长 35 公里，总投资约 49 亿元，“十四五”时期预计完成投资 46 亿元，预计 2024 年建成通车。

2.新开工项目

(1) 广河高铁，路线全长约 247 公里，总投资约 542 亿元，其中河源段约 87 公里，投资约 151 亿元，争取“十四五”期末开工建设。

(2) 河源市综合保税区铁水联运专用线，长约 3 公里，投资约 2.7 亿元，计划 2022 年开工建设。

3.储备项目

(1) 韶关经河源至汕尾铁路，路线自京广线韶关站引出，经韶关曲江、翁源，连平、东源义合站，紫金、惠州惠东、汕尾海丰，到达汕尾红海湾地区新建的红湖站，全长约 348 公里，总投资约 285 亿元，其中河源段约 201 公里，投资约 138 亿元。

(2) 深河高铁，路线起于深圳枢纽坪山站，经深圳龙岗、坪山，惠州惠阳、惠城、博罗，紫金、江东新区，终止河源东站，全长约 120 公里，总投资约 281 亿元，其中河源段约 30 公里，投资约 62 亿元。“十四五”时期深化规划研究工作，争取“十五五”期间建设。

(3) 厦（汕）昆高铁河源段，路线起于韶关市，经翁源、连平，与赣广高铁的连平站共站，至龙川与梅龙高铁相接，全长约 219 公里，总投资约 350 亿元，其中河源段约 109 公里，投资约 174 亿元。“十四五”时期深化规划研究工作，争取“十五五”期间建设。

(4) 赣广高铁，路线起于赣州信丰，经龙南、全南、连平、新丰、从化，迄于广州北站，全长约 311 公里，总投资约 452 亿元，其中河源段约 54 公里，投资约 75 亿元。“十四五”时期深化规划研究工作，争取“十五五”期间建设。

(5) 河揭高铁，路线起于河源东站，经紫金、揭西，接入梅汕高铁揭阳站，全长约 192 公里，总投资约 307 亿元，其中河源段约 81 公里，投资约 129 亿元。“十四五”时期深化规划研究工作，争取“十五五”期间建设。

(6) 惠河城际，线位从惠州站引出，经博罗、江东新区，接入赣深铁路河源东站，全长约 90 公里，总投资约 158 亿元，其中河源段 35 公里，投资约 53 亿元。“十四五”时期开展规划研究工作。

(7) 市区轨道交通高新区至东源县城、轨道交通东源县城至灯塔盆地。

(二) 高速公路项目

1. 续建项目

龙寻高速，连接济广高速和广龙高速，河源段长 9 公里，投资约 16 亿元，项目计划 2024 年建成通车。

2. 新开工项目

(1) 长深高速公路河源热水至惠州平南段改扩建工程河源段，改扩建 42.8 公里，计划 2022 年开工建设，预计“十四五”期末建成。

(2) 河源至紫金高速公路，起点位于柏埔镇西侧，与规划

的河惠汕高速设置枢纽互通立交后，途径柏埔镇、黄塘镇，终点接广龙高速，建设里程长约 39.776 公里，设计速度 100 公里/小时，双向四车道，投资约 60.19 亿元。力争 2023 年开工建设。

(3) 河惠汕高速，已纳入《广东省高速公路网规划(2020~2035年)》，路线起于东源义合，与长深高速(梅河高速)相接，经东源、紫金，进入惠州惠东和深汕合作区，终点止于小漠港。路线全长约 145 公里，总投资约 220 亿元，其中河源段约 61.3 公里，投资约 116 亿元。力争东源义合至紫金好义段 2023 年开工建设。

3. 储备项目

(1) 龙河高速公路和平上陵至东源热水段改扩建工程，改扩建长度约 82 公里。

(2) 广紫高速，规划线位从天河至增城高速接出，经博罗、城南、江东新区、紫金，向东进入梅州五华，止于大(埔)丰(顺)

(五) 华高速。项目建设有助于加强河源与广州、深圳两个都市圈主要城市的联通，改变广河两市单一通道格局，实现河源与广州的直接联系，东西向对外交通无需绕行南北向通道。“十四五”时期深化规划研究工作，争取纳入省高速公路网规划。

(3) 梅河韶(连平武)高速，规划线位起于梅州平远经梅州兴宁，龙川、和平、连平，进入韶关。项目是横向贯穿粤东北部、赣闽粤原中央苏区县南部山区的大动脉，横向连接济广、广龙、粤赣、大广、武深等高速，将有效拉近赣闽粤三省原中央苏区县之间的时空距离，有效推动原中央苏区县连片抱团发展。“十

四五”时期开展规划研究工作，争取纳入省高速公路网规划。

（4）紫金至汕尾高速，起于紫金，接广龙高速，经紫金县龙窝、苏区，进入汕尾陆河。紫金至汕尾高速是河源东南部快速连接东部沿海经济带的重要通道，有助于加强与汕潮揭都市圈的联系。“十四五”时期开展规划研究工作，争取纳入省高速公路网规划。

（三）普通公路

1.普通国省道

全面提升公路技术等级、通行服务能力及安全水平，打造高品质的国省干线公路网，普通国道二级及以上比重达90%以上，省道三级及以上比重达83%以上。加快国道G205线热水至埔前段改线工程、国道G205线龙川县城段改线工程、国道G236线紫金县龙潭至升平段改建工程、省道S253线顺天至灯塔段改建工程、省道S229线东源县船塘至骆湖段改建工程、省道S120线紫金林田至好义段改建工程等70个国省干线公路项目建设项目，建设里程共1143.5公里，其中一级公路391公里、二级公路615公里、三级公路103公里，总投资280.02亿元，“十四五”时期计划投资161.84亿元。

2.“四好农村路”建设

加快“四好农村路”建设，“十四五”时期农村公路建设里程5888公里，投资73.3亿元，着力打造“一村一路、多路成网、多村成片”的农村公路网体系，建设通村畅乡农村路网，重点推动建制村通双车道公路改造、连接高速公路的农村公路“四改三”、连接国

省道的农村公路“单改双”、新编县道网提档升级，农村公路安全提升工程、县乡道路面改造、“一村一路”亮化提升工程。

（四）航空机场

江东、东源、龙川、紫金、连平 5 个通用机场已纳入《广东省通用机场布局规划（2020-2035）》，争取“十四五”期末江东、东源、龙川通用机场开工建设，和平通用机场纳入省通用机场布局规划。重点推进河源支线运输机场、河源（江东）通用机场规划建设，加快推进龙川、东源、连平、紫金通用机场前期工作，争取和平通用机场纳入省通用机场布局规划，推动机场与高铁、城际铁路、城市公交线路无缝衔接、协同发展。

（1）河源支线运输机场，定位为国内民用支线运输机场，辐射河源市及周边区域，兼顾区域部分货运需求及通航发展需求，飞行区等级 4C，跑道 2800 米，机位数量近期 9 个、远期 17 个，总用地约 3000 亩，投资约 22 亿。已开展项目规划研究工作，经过多次综合分析和比选，拟将东源县义合作为首选场址。“十四五”时期深入推进项目前期工作，开展机场选址等专题工作。

（2）河源（江东）通用机场，初步选址在江东新区古竹镇亚儒岭场址，定位为 A1 级对公众开放的通用机场，初步规划建设 1200 米跑道，3000 平方米航站楼，满足公务机通用航空飞行。江东新区已完成河源通用机场首选场址研究，正向民航、军方申报机场场址审核，“十四五”时期加快推进项目前期工作，争取开工建设。

（五）港口航道项目

(1) 东江河源至石龙航道扩能升级工程，全长 223 公里，拟按Ⅲ级航道、1000 吨级升级，投资估算约 140 亿元，其中河源段 70 公里，投资约 45 亿元。省东江航道事务中心正牵头全力推进前期立项等工作，计划 2024 年开工建设。

(2) 河源港源城港区码头，初步选址位于源城区埔前镇双头村东北侧江边区域，用地面积约 35.5 万平方米，岸线长约 1.8 公里，预设 12 个 1000 吨级货运泊位，设计年吞吐量 1000 万吨，总投资约 7.2 亿元。已于 2021 启动前期工作，力争“十四五”中期开工建设，与东江航道扩能升级同步建成运营。

(3) 江东新区古竹码头，初步选址位于江区新区古竹镇西侧、东江东岸，用地面积约 33.7 万平方米，规划岸线长约 0.9 公里，预设 2 个客运泊位，8 个 1000 吨级货运泊位，设计年吞吐量 500 万吨，客运量 54 万人次，总投资约 6 亿元。已于 2021 年启动前期工作，力争“十四五”中期开工建设，与东江航道扩能升级同步建成运营。

八、保障措施

(一) 加强组织领导

规划实施过程中，要统一思想、高度重视、周密部署、精心组织，各部门、各单位要加强组织领导，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。

(二) 强化资金保障

一是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。二是深化交通发展建设投融资政策改革。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。完善并推广交通重点建设项目“BOT+EPC+股权合作”“ABO+股权合作+EPC”等新型投融资模式，加强前期工作立项，做大做强本地企业。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。三是用足用活国家和省相关政策，争取更多资金支持。用足用活国家、省支持革命老区和原中央苏区发展政策，争取更多资金支持。结合我省交通运输领域省级与市县财政事权和支出责任划分改革实施方案，争取省级资金补助。结合《车辆购置税收入补助地方资金管理暂行办法》，加强项目储备，做好项目规划，争取更多车购税补助资金。争取市县级财政加大对交通建设的投入。

（三）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考虑。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、航道等交通项目，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。

（四）协调“三区三线”

推动综合交通运输体系与国土空间规划紧密对接，在国土空间规划的引领下做好战略性空间通道预留。根据本规划交通网络格局、枢纽体系与“三区三线”的协调问题，厘清综合交通网络格局与生态、农业、城镇三类空间的相互影响，促进和支撑河源市国土空间规划及“多规合一”实施。同时，加强与省国土空间规划和省交通专项规划等上层规划的衔接。

（五）预留通信设施

规划应与市通信基础设施建设规划衔接，并根据《广东省通信设施建设与保护规定》（广东省人民政府令第256号），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的电信间、设备间、机房、管道、线缆、杆路等通信设施，以及电源、天线位置、天面空间等通信设施配建条件，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。

（六）严格监督考核

加强规划实施考核与监督。建立规划实施定期考核机制，按照规划实施的目标责任和任务分工，围绕全市“十四五”规划纲要和本规划确定的指标任务，全面考核各县（区）、各有关部门的贯彻落实情况；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，发挥行政监察、组织人事、统计审计等部门对规划实施的监督作用，发挥社会各界对规划实施情况的监督作用，开展第三方公众评价。加强交通运输法治建设，在交通运输规划、建设、运营、管理的各个环节、各个领域提供法治支撑，进一步完善综合交通法规体系；完善交通行政执法体制，创新监管模式，整合执法资源，增强安全监管和应急保障能力。

公开方式：主动公开