

大亚湾综合交通规划
(2021-2035 年)
(公告稿)

惠州市自然资源局大亚湾经济技术开发区分局

2023 年 11 月

一、规划背景

近年来，惠州市紧紧围绕“打造国内一流城市”这一核心目标，完善“对外大连通、对内大循环”综合交通运输体系。在此背景下，大亚湾经济技术开发区自然资源分局组织开展了《大亚湾综合交通规划（2021-2035年）》，紧抓“丰”字交通建设机遇，全力以赴抓项目、提效率、保稳定、促发展，高标准融入大湾区大交通体系。

二、规划范围与年限

1、规划范围

核心研究范围指大亚湾经济技术开发区全域，扩展研究范围为惠州市域范围，背景研究范围为惠州和深圳市域范围。

2、规划年限

近期规划至2025年，远期规划至2035年。

三、规划目标与策略

1、交通发展目标

构建“提高城市区域门户地位、支撑城市高质量发展、改善城市交通新面貌、提升人民出行幸福感”的现代化综合交通体系。

2、交通发展策略

（1）提升城市地位。通过引入铁路轨道、提升枢纽能级、规划港口通航等，快速连通融入湾区直连湾区城市中心和片区节点，提升大亚湾城市地位。

（2）支撑城市发展。通过构建铁路轨道与骨干道路“双网”体系，提升城市交通总体运行效率，支撑大亚湾城市发展。

（3）改善交通面貌。通过规划港口集疏运交通体系，治理城市停车问题，利用智慧交通管理模式，改善城市面貌提升人居环境。

（4）提升人民幸福。通过以人为本打造公交、慢行、品质交通，精细化规划设计治理，提升人民出行幸福感。

四、规划方案

1、区域铁路

通过区域铁路互通互联，积极融入大湾区建设，实现国家立体网可达性目标，全面提升大亚湾湾区东部门户枢纽地位，规划区域铁路共 5 条，分别为惠大铁路和厦深铁路（现状）、深汕高铁（在建）、深大城际（规划）及市域铁路 S3（规划），实现与湾区主要城市中心便捷通达的目标。

2、城市轨道

以“城市轨道覆盖城市发展轴”为引领，打造多层次、一体化轨道交通服务体系，加强与深圳市、惠州市轨道网络规划对接和预留，规划城市轨道线路 4 条，分别为惠州 1 号线、惠州 4 号线、深圳 16 号线和深圳 8 号线，强化大亚湾与深圳、惠城、惠阳等地区的区域联动和城市服务。

3、轨道枢纽

为打造城市新中心、综合立体交通换乘枢纽，规划构建“两主三辅”枢纽体系，其中“两主”为对外综合铁路枢纽，包括澳头站和大亚湾站；“三辅”为轨道枢纽站，包括响水河站、中兴中路站和猴仔湾站，提升片区交通设施服务水平。

4、城市道路

为减少过境交通对中心区的影响、提高路网韧性，规划形成“两环八横十二纵”的骨干路网体系，保障交通快速集散，强化片区对外出行。

在干线路网布局的基础上，契合城市空间拓展趋势，按照国标高标准要求，形成级配合理、布局完善的一体化路网体系，规划形成总里程 859.7km，密度 8.6km/km²的城市道路网，改进片区内部循环，进一步加强大亚湾区内部交通的完整性和便利性。

5、货运体系

支撑港城协同发展，保障疏港、产业货运快进快出，统筹片区内骨干通道，新增物料专用通道和危化品专用高速出入口，打造大亚湾货运道路体系，实现片区客货分离，减少产业对城市交通的影响。

6、通用航空

为构建以公共服务为主、海洋服务并重、兼顾航空消费的通航综合服务网

络，结合大亚湾内医院、旅游公园、度假景区、石化区等区域的航空出行需求，规划 17 处直升机起降点，打造低空航行服务保障体系。

7、常规公交

为确立以枢纽为核心、首末站为主体、综合车场为坚实后盾的“功能明确、规模适当、布局合理、用地协调”的公交场站体系，基于最新经批准的相关上位规划用地方案，综合考虑现状枢纽、公交发展需求、城市各功能区发展规划基础上研究提出公交场站 11 个，其中，综合车场 1 个，占地 1.25 万 m²；公交首末站 10 个，占地 2.66 万 m²，提升公交服务水平和出行品质。

8、停车设施

为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，全区规划社会公共停车场 217 处、泊位 5.87 万个（含现状），调控机动车动态停车需求，维持城市动静态交通的平衡。同时，为缓解重点区域停车难问题，利用闲置用地规划临时社会停车场 15 处、泊位 2915 个。

9、慢行设施

满足多元化、低碳、绿色出行需求，建设连续安全、便捷可达、舒适健康、全龄友好的慢行步道和自行车道系统，同时结合人行过街需求，提升人行过街安全性，规划建设 16 处人行立体过街设施，联动大亚湾碧道、生态景观廊道、郊野径等休闲网形成慢行“多网合一”助力实现碳达峰、碳中和。

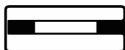
五、保障措施

城市交通建设与管理是一个牵涉到公安、交通、城建、工商、企业等多部门或单位的复杂的系统工程，需要联合上述相关部门或单位，共同参与城市交通系统的规划建设和管理，协调好各部门或单位之间的存在的分歧，共同解决交通建设与管理过程中存在的问题，实施“协同工作制度、联席会议制度、督查督办制度、信息共享制度”四项工作保障机制，确保交通管理体系有机融合与协作沟通。

城际轨道布局规划图



图
例



铁路



城际铁路



远景铁路

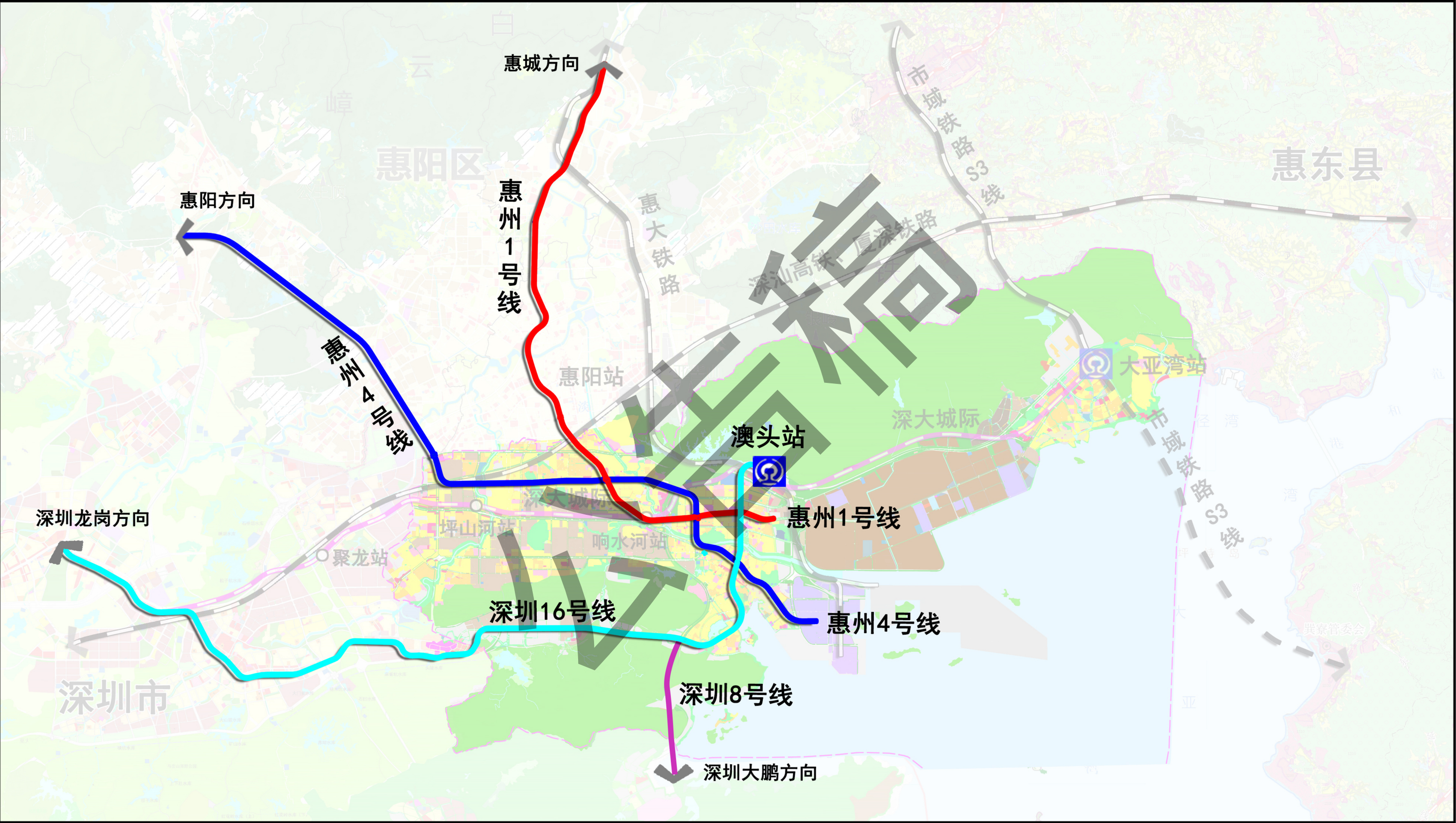


枢纽站点



一般站点

城市轨道布局规划图



图

例



惠州1号线



惠州4号线



深圳8号线



深圳16号线



铁路站点

干线路网布局规划图

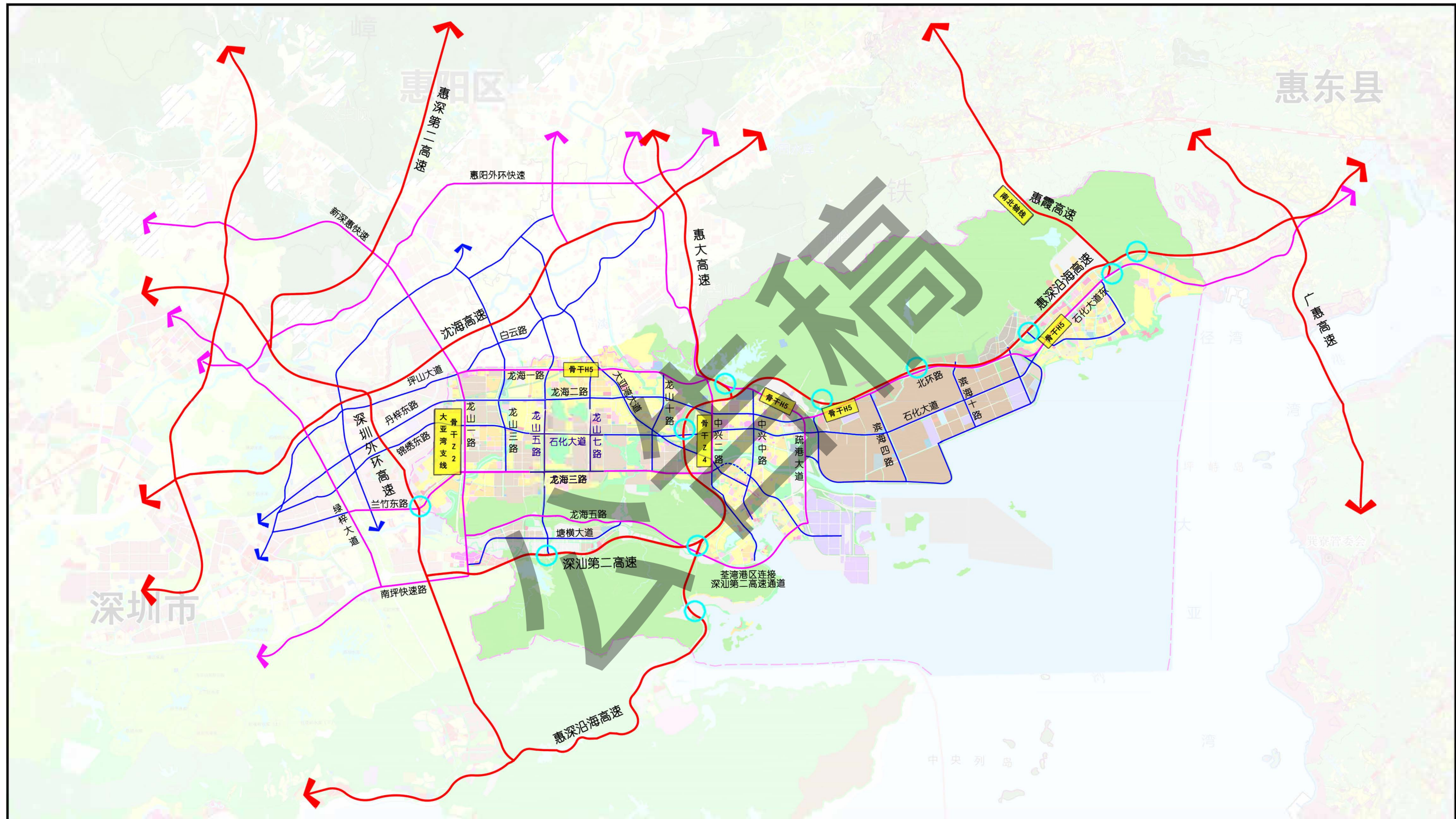


图
例

Page 10

高速路

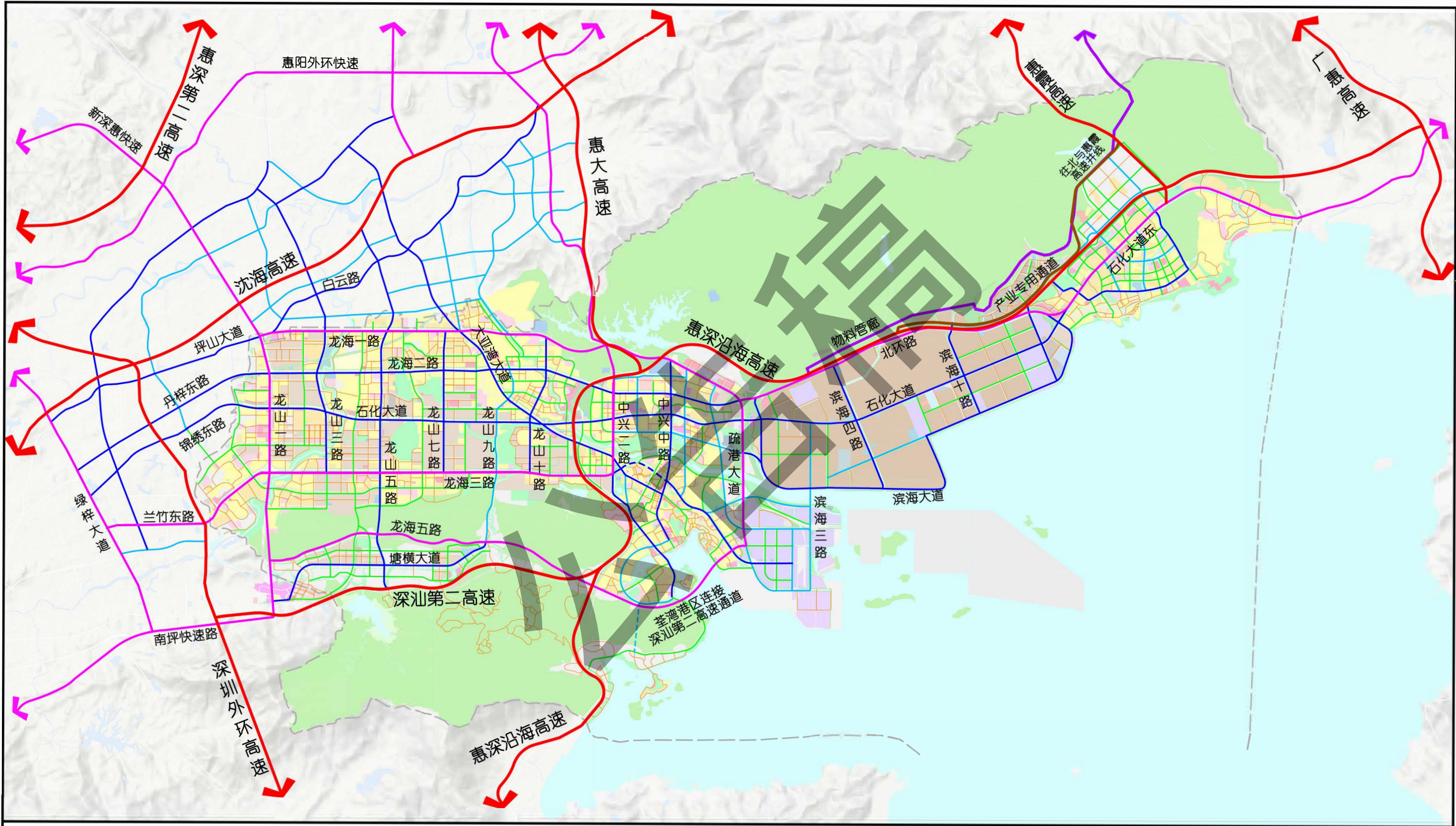
快速路

10

干线性主干道

○ 高速出入口

一体化路网布局规划图



图

例



高速路



快速路



干线性主干道



一般性主干道



次干道



支路

货运通道布局规划图

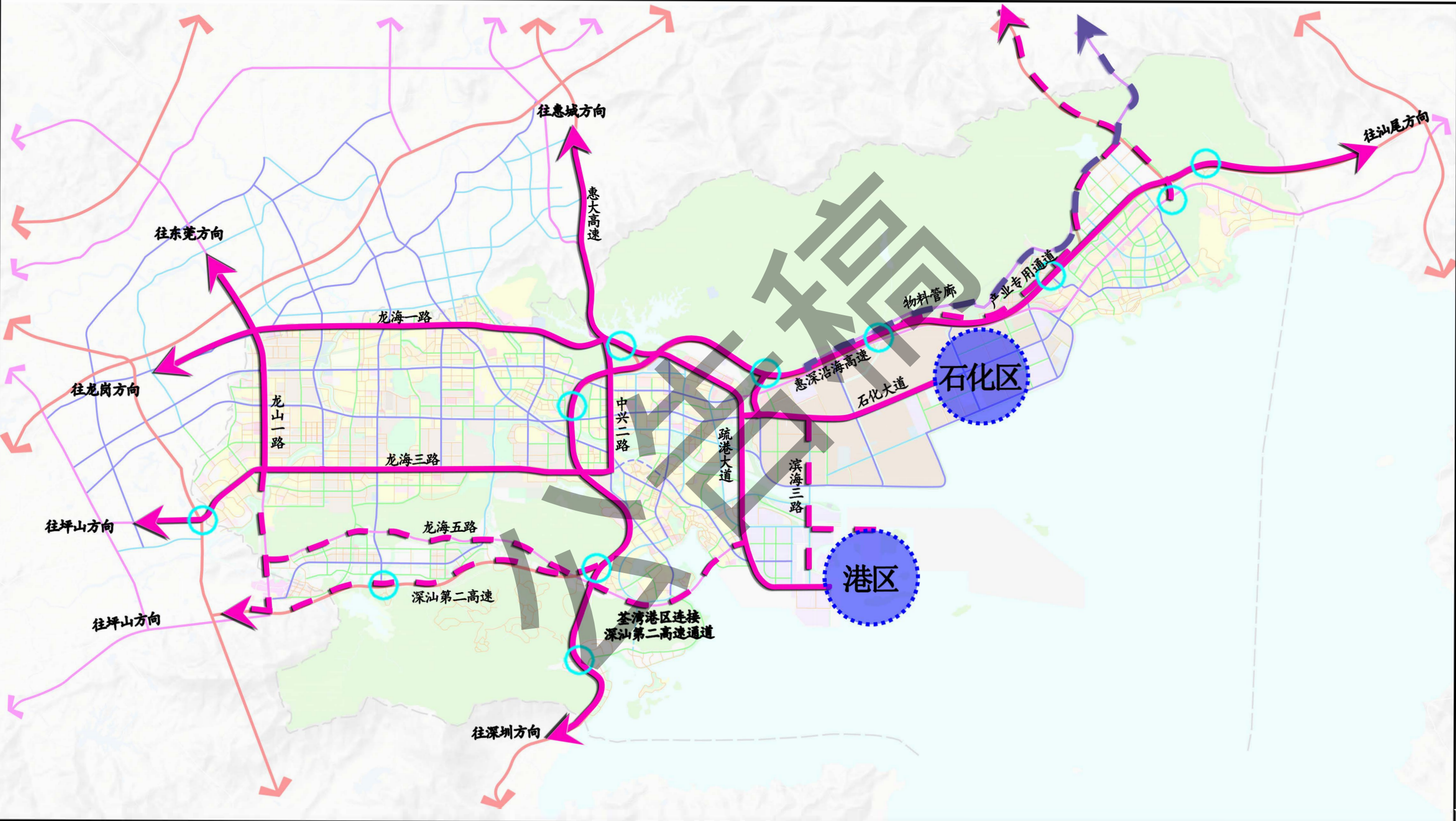


图
例



货运通道（现状道路）



货运通道（规划道路）

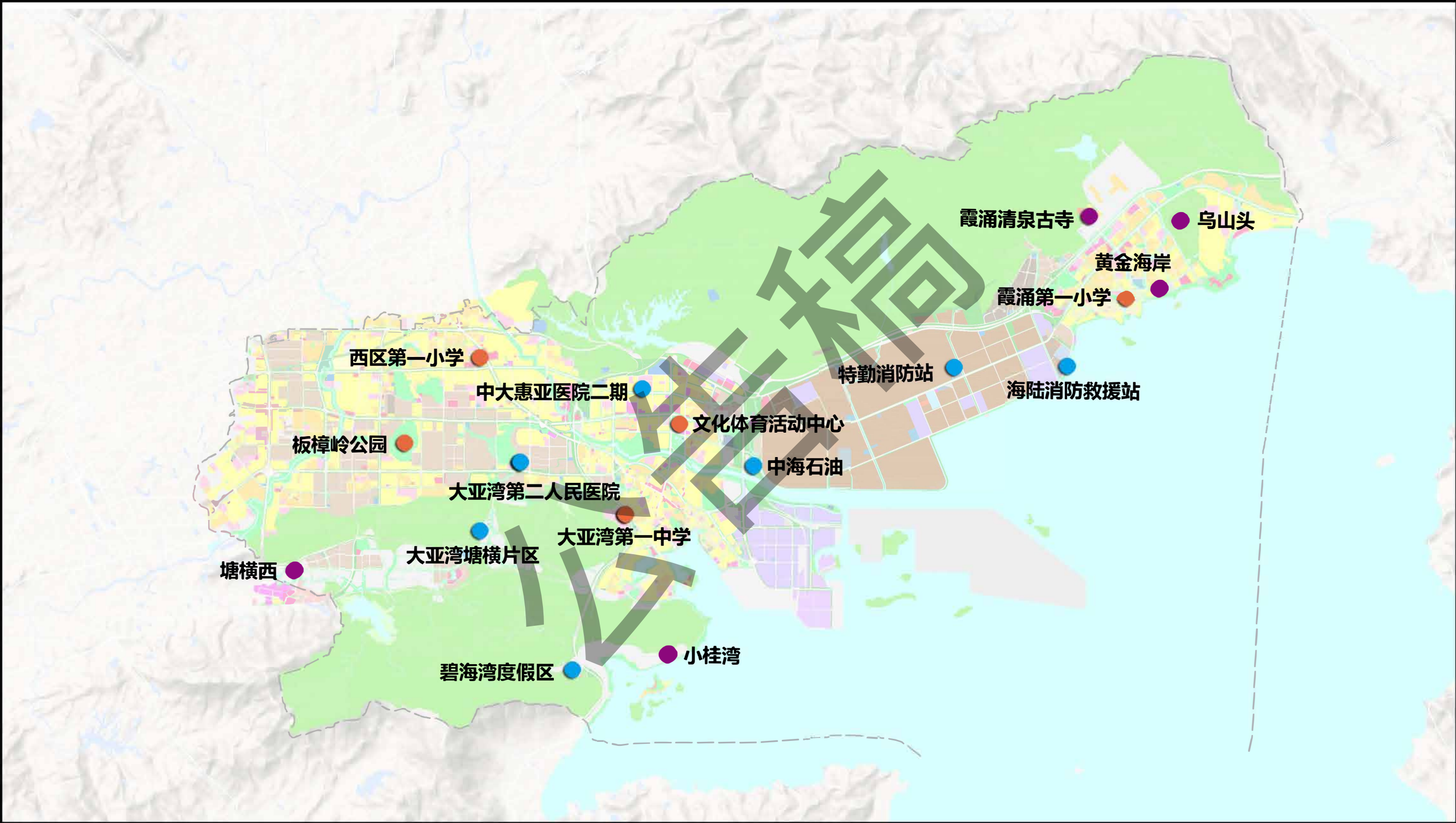


物料管廊



高速出入口

通用航空布局规划图



立体过街设施布局规划图

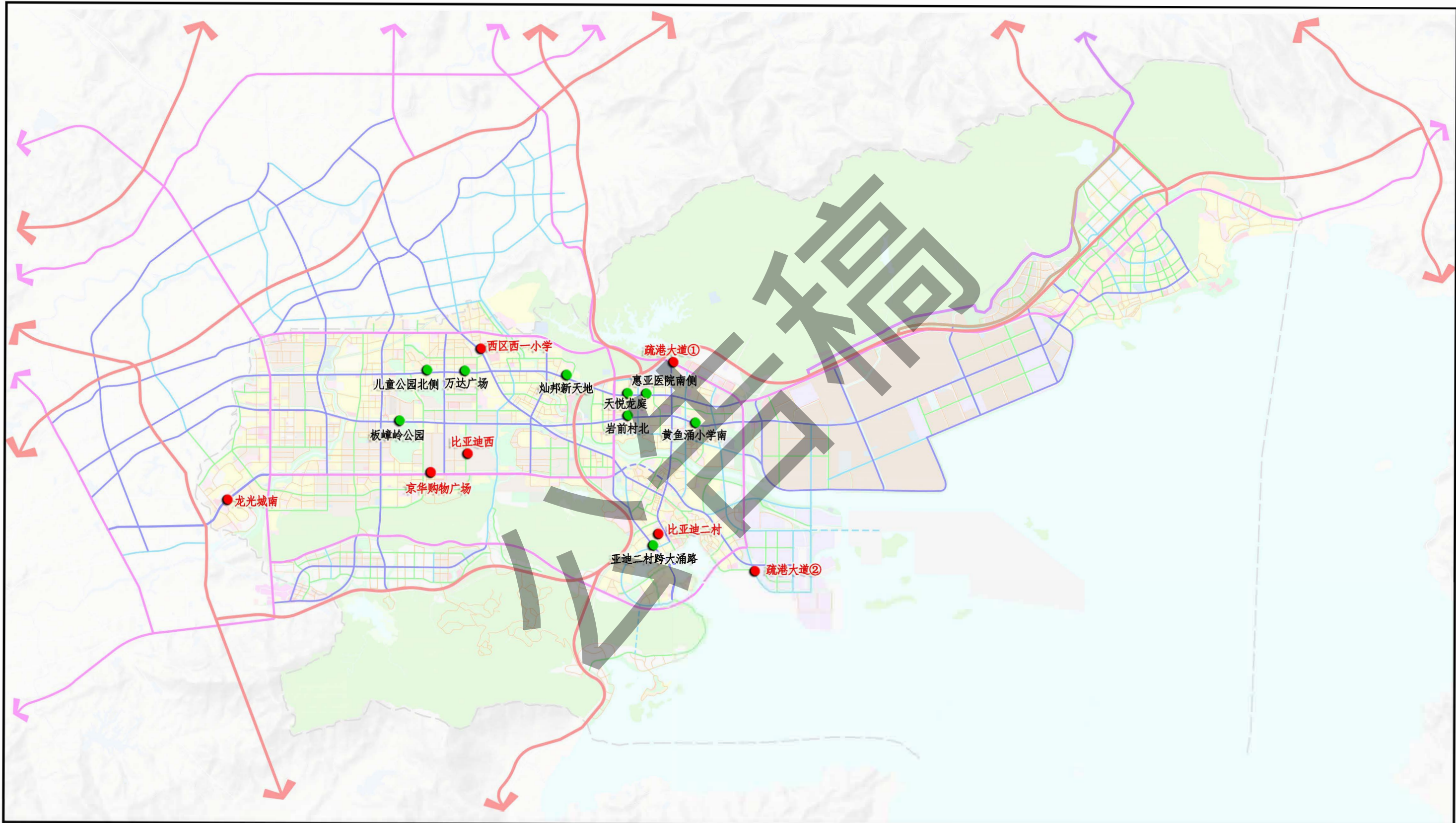


图
例

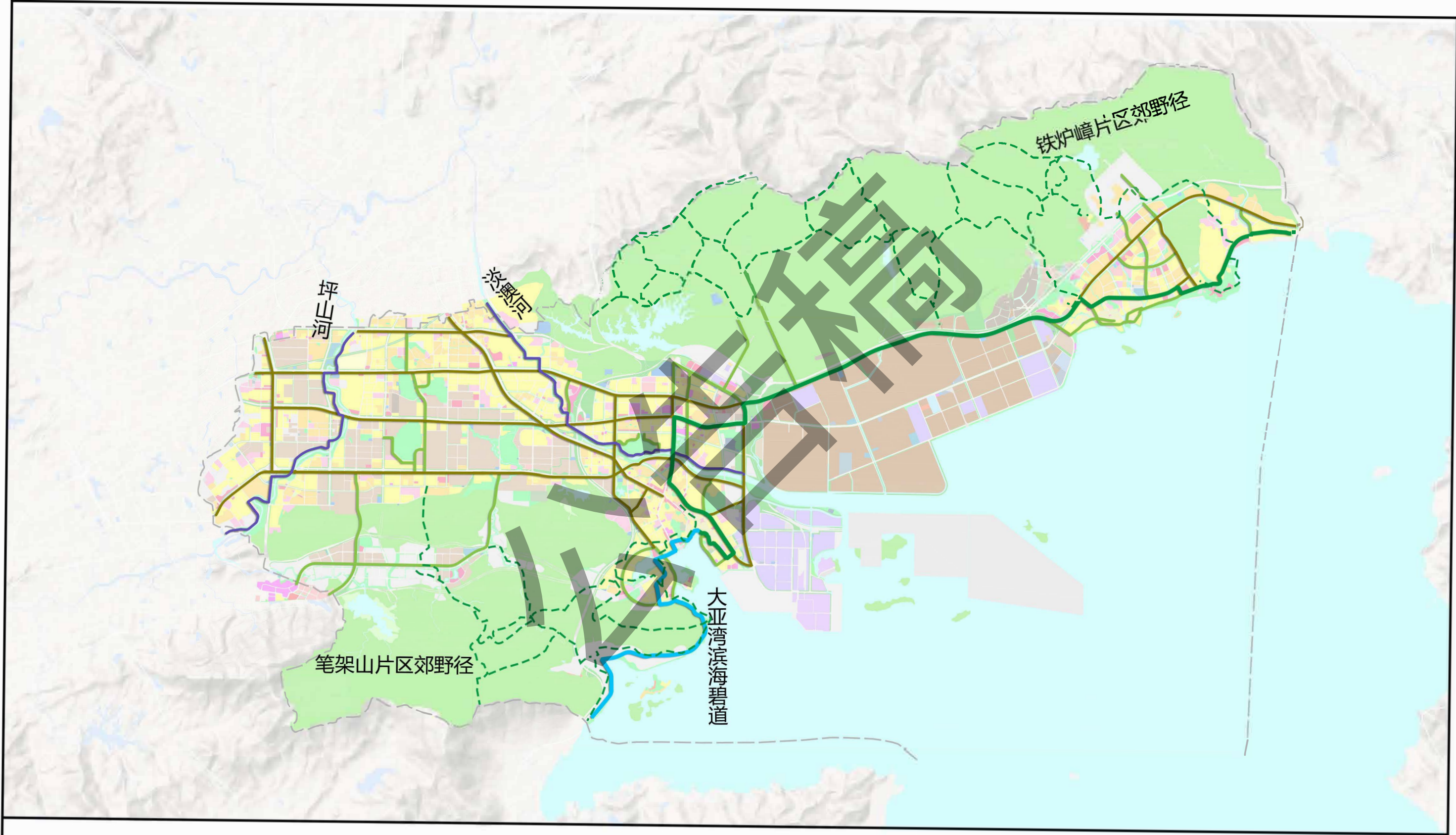


现状过街天桥



近期新建立体过街设施

特色慢行道布局规划图



图

例



滨海碧道



生态景观廊道



区域绿道



城市绿道



社区绿道



郊野径