

海南现代综合交通运输体系规划

目 录

一、发展环境.....	1
（一）现实基础。	1
（二）形势需求。	3
二、总体要求.....	4
（一）指导思想。	4
（二）基本原则。	5
（三）发展目标。	6
三、构建现代基础设施.....	7
（一）完善综合交通网络布局。	7
（二）建设现代综合交通枢纽。	8
四、提升优质运输服务.....	9
（一）推进客运一体化发展。	10
（二）提升货运和物流效率。	10
（三）培育交通旅游新业态。	11
（四）增强保障功能和能力。	11
五、推进先进技术应用.....	12
（一）推动智慧互联共享。	12
（二）促进绿色可持续发展。	12
（三）构建快速通达系统。	13
六、规划实施.....	13

（一）加强组织领导。	13
（二）深化改革创新。	13
（三）强化研究论证。	14
（四）创新投融资模式。	14
（五）加强人才保障。	15
七、环境影响评价.....	15
（一）环境影响分析。	15
（二）预防和减缓环境不良影响措施。	16

海南现代综合交通运输体系规划

为贯彻落实《中共中央 国务院关于支持海南全面深化改革开放的指导意见》(中发〔2018〕12号),推动海南加快构建现代综合交通运输体系,编制本规划。规划期限为2020年至2025年,远期展望至2035年。

一、发展环境

海南省位于我国最南端,北依琼州海峡,西临北部湾,东、南面向南海,与粤港澳大湾区紧密相邻,地理位置独特,战略区位优势显著,生态资源丰富。全省陆地(包括海南岛和西沙群岛、中沙群岛、南沙群岛的岛礁)总面积3.54万平方公里,海域面积约200万平方公里,是我国最大的经济特区。

(一) 现实基础。

建省和兴办经济特区30多年来,海南省交通运输快速发展,基础设施网络逐步完善,岛内岛外交通连通水平显著提升,运输服务能力不断增强,新业态新模式快速涌现,总体适应经济社会发展需要。

交通基础设施网络逐步完善。初步形成以环岛高速铁路、高速

公路为骨干，港口、机场为支撑，跨海轮渡和油气管道为补充的综合交通网络，实现了纵贯南北、横穿东西、环岛运行、内外联通。截至 2019 年底，高速铁路营业里程 653 公里，高速公路通车里程 1171 公里，“四方五港”港口格局基本形成。拥有海口美兰、三亚凤凰、琼海博鳌、三沙永兴等机场。

运输服务能力和支撑水平大幅提升。高速铁路服务覆盖全省四分之三以上的人口，“海澄文”与“大三亚”经济圈实现 1.5 小时高效联通。乡镇和行政村通班车率达到 100%。港口完成货物吞吐量 1.9 亿吨，其中集装箱 268 万标准箱。海口美兰、三亚凤凰机场枢纽地位不断提升，旅客吞吐量约占全岛 98%。城市公共交通服务水平持续提高。（详见专栏 1）

交通运输新业态新模式快速涌现。旅游交通加快发展，邮轮游艇消费持续增长。低空旅游、摆渡飞行、海洋油气勘探、海上救助、农林作业等通用航空供给持续多样化发展。交通新业态不断涌现。交通运输低碳发展深入推进。

专栏 1 海南综合交通运输现状主要指标				
指标名称		2015 年	2019 年	增长
基础设施	铁路营业里程（公里）	1039	1039	—
	其中：高速铁路（公里）	653	653	—
	公路通车里程（公里）	26860	38106	42%
	其中：高速公路（公里）	803	1171	46%
	乡镇通沥青（水泥）路率（%）	100	100	—
	沿海港口万吨级及以上泊位数（个）	50	74	48%
	民用运输机场数（个）	2	4	100%

	油气管网里程（公里）	660	824	—
运输服务	高速铁路客运量（万人）	1527	3214	110%
	沿海港口货物吞吐量（万吨）	15356	19839	29%
	其中：沿海港口集装箱吞吐量（万标箱）	154	268	74%
	民航航班正常率（%）	70	84	增长14个百分点
	建制村通客车率（%）	83	100	增长17个百分点
智能低碳	城市公共交通“一卡通”覆盖率（%）	11	93	增长82个百分点
	交通运输CO ₂ 排放量（万吨标煤）	101	107	6%

但与新时代全面深化改革开放要求相比，海南交通运输发展仍有一定差距，主要表现在以下几方面。

综合交通网络存在结构性矛盾。东部地区骨干通道能力不足，中部地区路网覆盖不足，跨琼州海峡运输受天气影响通而不畅，海口、三亚机场能力饱和，港口功能定位及结构仍需进一步优化，旅游交通网络尚待完善，综合交通枢纽的现代化水平不高。

运输服务质量和效率有待提升。适应国际旅游岛和自由贸易港发展要求的综合服务不足，节假日主要景区、重点路段交通拥堵严重，物流组织效率偏低，邮轮游艇服务质量不高，自驾车房车、智能交通、共享交通、低碳交通等新业态发展缓慢。针对重大疫情、自然灾害等突发事件的交通物流应急组织和保障水平有待提升。

综合交通运输体制机制有待健全。规划建设运营统筹协调力度不够，资源集约节约利用效率不高，统一开放的运输市场尚未形成。

（二）形势需求。

当今世界正处于百年未有之大变局，我国经济已由高速增长阶段转向高质量发展阶段，在新的历史条件下，推动海南全面深化改

革开放，对综合交通运输体系发展提出新的更高要求。

建设现代化经济体系要求提高交通网络化现代化水平。按照适度超前、互联互通原则，着力补齐设施短板，构建安全、便捷、高效、绿色、经济的现代化综合交通运输体系，为交通强国建设提供有力支撑。

建设中国特色自由贸易港要求打造面向两洋的国际枢纽。依托独特区位优势，以综合交通运输体系融合产业链、供应链，形成面向太平洋和印度洋的国际枢纽，更好服务中国特色自由贸易港建设。

建设国际旅游消费中心要求全面提升交通运输服务质量。增强全岛一体化运输服务能力，推动交通与旅游深度融合发展，拓展普遍运输服务覆盖范围，把握互联网、人工智能等现代技术发展趋势，提供智能化、便捷化交通运输服务。

建设国家生态文明试验区要求推进交通运输低碳发展。转变发展方式，优化运输结构，倡导低碳出行，强化资源集约节约和循环利用，减少污染物排放，降低对陆地、海洋生态环境的影响。

建设国家重大战略服务保障区要求增强交通运输支撑能力。深度融入海洋强国、“一带一路”建设，与粤港澳大湾区、西部陆海新通道协同发展。加强突发事件交通应急救援能力建设。

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

十九大和十九届二中、三中、四中全会精神，牢固树立和贯彻落实新发展理念，按照高质量发展的要求，统筹推进“五位一体”总体布局和协调推进“四个全面”战略布局，坚持以供给侧结构性改革为主线，认真落实党中央、国务院关于支持海南全面深化改革开放的决策部署和《交通强国建设纲要》要求，牢牢把握交通运输的服务属性和支撑引领功能，以服务人民为中心，以优化提升为重点，以改革开放创新为动力，**加快建成便捷顺畅、快速连接，智慧引领、低碳畅行，连通陆岛、海陆空一体，通达全球的现代综合交通运输体系**，更好引领中国特色自由贸易港建设，更好支撑海南全面深化改革开放试验区、国家生态文明试验区、国际旅游消费中心和国家重大战略服务保障区建设，更好服务国家发展大局。

（二）基本原则。

补齐短板、提升质量。坚持以满足人民美好生活和便捷出行需求为目标，围绕国际旅游消费中心建设，盘活用好存量资源，优化配置增量资源，着力完善交通网络布局，不断优化运输结构，全面提升运输服务质量、效率和安全应急保障能力，增强人民出行获得感、幸福感、安全感。

改革创新、开放融合。着眼中国特色自由贸易港建设，全面深化改革，创新模式，探索路径，推动交通与产业、经贸、旅游等深度融合发展，有效激发市场活力，培育新消费新需求，提升国际互联互通水平，为将海南打造成为我国面向太平洋和印度洋的重要对外开放枢纽提供交通保障。

适度超前、量力而行。围绕海南全面深化改革开放战略定位，按照现代经济体系、城镇体系、经贸流通体系发展要求，对接“一带一路”、粤港澳大湾区、西部陆海新通道建设要求，适度超前配置交通设施和运输能力，结合发展实际和自身财力，防范地方债务风险，做到量力而行。

智慧共享、绿色发展。充分利用 5G、人工智能、大数据、物联网等现代信息技术，加强共享交通、无人驾驶等新业态新模式培育应用，以智能化带动海南交通运输现代化发展，坚持生态优先、绿色发展，将生态保护红线意识贯穿交通发展各环节，推动海南交通运输智慧低碳可持续发展。

（三）发展目标。

到 2025 年，高速环岛、海口和三亚之间 1.5 小时快速通达，高速铁路客运量 4000 万人；公路通车里程 40000 公里，其中高速公路 1400 公里，“丰”字型+环线高速公路网络基本形成；沿海港口万吨级及以上泊位数达到 80 个，“四方五港”分工格局更加完善；民用运输机场达到 5 个，建成以海口、三亚、琼海等机场为核心，其他机场和通用机场为补充的综合机场体系，成为通达全国，面向太平洋、印度洋的航空枢纽。基本建成内通外畅、服务优质、功能完备、智慧低碳的现代综合交通运输体系框架，城市公共交通“一卡通”覆盖率达 95%，一体化运输服务质量大幅提升，对海南自由贸易试验区和中国特色自由贸易港、生态文明试验区、国际旅游消费中心和重大战略服务保障区的支撑引领能力明显增强。

展望到 2035 年，建成现代综合交通运输体系，运输服务能力和质量全面升级，国际互联互通水平显著提升，基本实现交通运输现代化，更好服务海南全面深化改革开放。

三、构建现代基础设施

构建以环岛高速铁路、高速公路、航空运输为骨干，省内国省道、农村公路为基础，大型机场、港口为枢纽，层次清晰、便捷畅通的综合交通基础设施体系。

（一）完善综合交通网络布局。

在已建成的以高速铁路、高速公路为主的“田”字型运输通道骨架基础上，建设横向公路通道，研究纵向铁路通道，形成“丰”字型+环线的多层次综合交通网络格局（详见专栏 2、专栏 3）。

推进轨道交通建设。充分利用既有环岛高速铁路，开行城际列车，并实现与机场、港口、城市公共交通的无缝衔接。加快推进“海澄文”综合经济圈和“大三亚”旅游经济圈城际轨道交通规划，争取“十四五”开工建设。

完善公路网络质量。在“田”字型公路基础上，形成“丰”字型+环线的高等级公路格局，连通港口、机场、航天城、产业园、旅游景区等。完善普通公路网络，建设村村通畅、安全便捷的农村公路，提高覆盖水平。

专栏 2 海南综合运输通道布局

外环主通道

环岛综合运输通道，起自海口，经文昌、琼海、万宁、陵水、三亚、东方、洋浦、临高，环绕至海口止，由海口通过跨海轮渡等方式与内地湛江连接。

“丰”字形主通道

一纵：海口经琼中至三亚运输通道，起自海口，经屯昌、琼中、五指山、保亭，至三亚。

三横：文昌至临高运输通道，起自文昌，经定安、澄迈，至临高。琼海至洋浦运输通道，起自琼海，经屯昌、儋州，至洋浦。陵水至东方运输通道，起自陵水，经保亭、五指山、乐东，至东方。

专栏3 海南综合运输通道建设项目

铁路

规划建设洋浦至儋州铁路。规划研究海口至三亚中线铁路。研究以海口、三亚市为核心的多层次轨道交通网络规划方案。开展跨琼州海峡铁路建设方案研究。

公路

建成琼海经琼中至洋浦高速公路。建设文昌经定安、澄迈至临高，陵水经保亭、五指山、乐东至东方等高等级公路。建设海口经定安至琼海、海口经澄迈至儋州、陵水经三亚至乐东等环岛高速公路重点路段升级改造工程。研究推进环岛高速公路向重点港口、旅游区延伸的联络线建设。推进环岛环热带雨林国家公园旅游公路建设。

（二）建设现代综合交通枢纽。

构建以海口、三亚全国性综合枢纽为主，洋浦、文昌、琼海、东方、琼中、三沙等为基础的综合交通枢纽框架，延伸辐射范围，提升战略保障功能和国际服务能力。推进现代综合客运枢纽建设，加强铁路车站与机场、大型客运码头、公路客运站等设施同站布置和无缝衔接，大力推广“立体布局”“同台换乘”模式，实现旅客便捷中转换乘。建设海口、三亚、洋浦等国家物流枢纽。（详见专栏4）

优化港口分工格局。围绕探索建设中国特色自由贸易港和西部

陆海新通道总体规划的实施，优化整合港口资源，重点支持海口、洋浦港做优做强，提高现代化、集约化水平。将洋浦港打造成为区域性国际集装箱中转以及油气化工等专业化码头为主的枢纽港，加强与西部陆海新通道衔接。进一步提升海口作为综合性港口，三亚以邮轮旅游为主的港口，洋浦以集装箱等外贸进出口为主的港口，八所港、清澜港、三沙港作为地区性港口的服务功能，形成层次清晰、分工合理、互补协同的港口格局。强化港口与铁路、航空等联程联运和无缝衔接，完善海口、八所、清澜等港口疏港公路通道。

提升机场服务水平。适应国际旅游岛建设要求，构建海口、三亚区域枢纽机场，加密国际航空网络，提升航空服务水平。优化民航海口美兰、三亚凤凰、琼海博鳌机场进离场航线。三亚新机场在前期工作中充分论证连接环岛高铁和预留城际铁路直接引入的可行性。推动岛内机场一体化运营，完善集疏运体系，实现机场与高速公路、高铁、海运的无缝衔接。有序推进通用机场建设，使之与民用运输机场协同发展。

专栏 4 海南综合交通枢纽建设项目	
港口	建设海口港、洋浦港集装箱码头工程，以及海口港综合客运枢纽、滚装码头工程等。完善港口集疏运体系，构建便捷高效邮轮母港配套交通网络。
机场	建设海口美兰机场扩建工程。加快推进三亚新机场前期工作。开展儋州机场、东方/五指山机场前期工作。

四、提升优质运输服务

（一）推进客运一体化发展。

加快发展岛内岛外空铁、海铁等旅客一体化联程联运，推进岛内与岛外各种交通运输方式运力、班次、信息等有效对接，实现高铁、航空、海运等不同方式间旅客出行一站式服务。以海口、三亚为重点，建成若干集多种运输方式换乘、商务、娱乐为一体的现代化综合客运枢纽，旅客出行更加便捷、安全可靠。充分利用环岛高速铁路、普速铁路开行城际列车、市域（郊）列车，发展大站快车、站站停等多样化城际、都市圈铁路服务。优化民航客运组织，明显提升服务能力和品质，实现航班正常率达 85%。推进琼州海峡港航资源整合。进一步提升交通“一卡通”互联互通服务水平。推进城乡客运一体化发展，鼓励运输企业与互联网等新业态融合，发展农村定制班车、网络预约出租汽车、共享汽车等服务新业态。游艇旅游以及热带农业旅游等消费稳步增长，旅游购物、免税购物与快递物流等服务实现协同发展，低空旅游等通用航空发展加快，显著增强旅游交通服务品质。研究提出快速跨越琼州海峡的铁路与海运一体化运输方案。

（二）提升货运和物流效率。

推进货物运输和现代物流融合发展，以提高集装化和运载单元标准化为重点，全面提高集装箱、生产生活资料、热带农业和农作物、冷链物流等运输组织效率，有效降低物流成本。加快完善区域、城市、乡村多层级货运物流服务网络，融合交通、电商、邮政、快递等，积极发展乡村运输服务站点，促进城乡配送和农村物流发展，

加强冷链物流基地建设，加快构建冷链物流体系，加强交通基础设施与国家物流枢纽等物流基础设施的融合发展，推进城乡交通一体化。完善国际运输服务网络，推动海南与“一带一路”沿线国家和地区开展更加务实高效的合作。增强以海口港、洋浦港为主的海运服务能力。在西海岸依托洋浦、东方、马村港等港口发展临港经济，推进海口、三亚新机场临空经济区建设，逐步形成大宗物资仓储、交易、加工、保税、贸易等产业集群以及金融、保险、租赁等高端服务业。

（三）培育交通旅游新业态。

挖掘海岛旅游资源，依托综合交通网络，构建集出行、休闲、体验、娱乐、消费为一体的“快进慢游”新模式。围绕滨海旅游景区、休闲度假区、特色农业区、中部热带雨林国家公园等区域，发展环岛旅游公路及驿站、自驾车、房车营地等旅游新产品，鼓励企业在高铁车站、港口、机场周边开展汽车租赁业务，推广异地还车服务。建设适合发展环岛游的港口基础设施，依托三亚邮轮母港，发展邮轮游艇业务，延伸邮轮游艇及娱乐、演艺、文化等产业链，培育旅游观光、体育与各类体验等新消费。利用中南地区空域精细化管理改革的成果发展通用航空，满足短途运输、应急救援、医疗救助等民生服务需求，培育飞行培训等新业态。围绕高铁车站、轮渡码头、邮轮码头等实施高品质综合开发，形成集交通、旅游、商贸为一体的现代化城市综合体。

（四）增强保障功能和能力。

强化平安交通安全发展支撑体系建设，提升安全生产重大风险防范化解能力。坚持平时服务和灾时应急相统筹，加快完善应对重大疫情、自然灾害等突发事件的交通物流应急组织和保障体系。注重交通运输运行监控监测和防灾预警，建立应急救援体系。

五、推进先进技术应用

（一）推动智慧互联共享。

通过 5G、大数据、物联网、人工智能等先进技术应用，对传统基础设施进行智能化改造，布局智慧交通系统，融合传统基础设施和新型基础设施的发展，逐步实现交通运输工具的智慧感知、信息共享、智慧化管理。探索自动驾驶车辆、智能船舶、无人机物流、无人快递、智能工地、共享汽车、北斗卫星导航等示范应用。加强不同运输方式间、不同运营主体间交通运输信息资源融合应用，提高交通智慧管理水平，实现一卡（机）通达全岛，提升交通运输效率与效益。

（二）促进绿色可持续发展。

大力发展轨道交通、水运等低碳交通运输方式。推广城市公交、出租车、城市配送、汽车租赁等使用新能源和清洁能源运输工具，大力发展新能源汽车共享租赁平台。在全岛布局建设电动汽车充电设施，为应用电动汽车提供支撑。鼓励靠港船舶使用岸电、靠港飞机使用地面电源和空调。集约节约利用有限的土地、海域、空域、通道等资源，实施最严格的生态保护和污染防治，使交通主要污染物排放强度持续下降，CO₂排放强度下降 15%，节能减排取得显著

成效。强化船舶污染物接收转运处置设施的衔接和有效运行。注重交通基础设施建、管、养、运协调发展，贯彻全生命周期管理理念，实现可持续发展。

（三）构建快速通达系统。

以现代快速技术装备连通陆岛，是交通运输现代化发展的重要方向。按照海南与内地其他地区间铁路精准连接的要求，推进跨琼州海峡铁路轮渡快速化发展，尽可能缩短跨越海峡的时间，提升通达效率和服务质量，视需要研究高速动车组轮渡过海的可行性、经济性。研究探索以民用飞机、快速运载工具为重点，构建快速通达的运输装备系统。

六、规划实施

（一）加强组织领导。

坚持党对一切工作的领导，充分发挥党总揽全局、协调各方的领导核心作用。按照“中央统筹、部门支持、省抓落实”总体要求，在推进海南全面深化改革开放领导小组领导下，国家有关部门、海南省要建立长效工作机制，为本规划实施创造有利条件。国家有关部门要按职责分工，加强沟通协调，完善相关配套政策，协调推进重大项目和重大工程。海南省要切实承担规划实施主体责任，各市县区抓好落实，明确推进机制，细化落实重点任务，积极推进交通强国建设试点。加强规划实施的事中事后动态监测，根据落实情况及时动态调整。

（二）深化改革创新。

完善符合中国特色自由贸易港发展要求的交通运输政策体系，破除行业分割，构建综合交通运输管理体制机制，充分发挥市场配置资源的决定性作用。以资本为纽带，整合港口资源，强化港口分工协作。深化空域精细化管理改革，理顺机场管理体制。以航空航运为牵引，探索实施更高水平的物流、贸易、投资自由化便利化政策，重点推动服务贸易创新发展。围绕国际海上货运、航空运输、国际邮轮运输等领域，培育具有综合服务能力的本地化运输企业。探索创新国际船舶登记制度。研究探索公路里程费改革。研究航空航运燃料免税及交易改革。加强国际运输风险防控体系建设。推进“双随机、一公开”跨部门联合监管。

（三）强化研究论证。

深入推进交通运输重大战略性、政策性问题研究和重大工程论证以及重大项目储备。重点围绕现代化快速船舶跨海设施与装备、现代化多制式轨道交通发展、现代化综合交通枢纽、智能化新能源装备以及交通基础设施与其他基础设施融合发展等问题开展研究。重点围绕琼州海峡跨海运输，研究铁路轮渡、汽车滚装等跨海峡运输在海口与马村等之间的客货分流运行的可行性方案。研究完善东海岸深水港口的布局、旅游度假区和五指山风景区山地轨道交通建设方案等。

（四）创新投融资模式。

根据交通运输领域中央与地方财政事权和支出责任，按照党中央、国务院有关文件要求，加大资金支持力度，坚持量力而行、尽

力而为。依法合规推广政府和社会资本合作（PPP）模式，鼓励社会资本通过特许经营等方式参与交通项目建设、运营和维护。研究建立交通基础设施公益性、政策性补贴机制，完善交通设施用地综合开发配套政策，为社会资本进入创造便利条件。在风险可控前提下，加大政策性、开发性等金融机构信贷资金支持力度，扩大直接融资规模，支持保险资金通过债权、股权等多种方式参与海南重大交通基础设施建设。

（五）加强人才保障。

打好培养人才、吸引人才、留住人才、用好人才的政策组合拳。加快符合海南发展实际的交通运输专业化、复合型人才队伍建设，培养亟需的多层次、高技能人才，加强重点领域技术人才、管理人才培养力度。强化与交通专业智库和科研院所合作，做好国外智力引进工作，全面提升人力资本的支撑保障能力。

七、环境影响评价

（一）环境影响分析。

海南作为国家生态文明试验区，对生态环境保护与高质量发展要求很高。本规划实施不可避免会对环境产生影响，主要体现在资源占用、生态影响、污染排放和社会经济影响方面。交通基础设施建设需要消耗一定的资源，并可能对局部地区资源承载力产生影响。各交通基础设施运营产生的废气、污水、噪声和固体垃圾等污染物，如未得到妥善处理，会对周边大气、水等生态环境和经济社会运行产生一定影响。政策适应性方面，本规划紧密结合国家经济

社会发展战略要求，有利于海南全面深化改革开放目标的实现，能较好地与国家综合交通运输相关规划相适应；资源承载力方面，本规划充分考虑既有交通运输设施的利用，集约节约利用土地、能源等资源，鼓励发展轨道交通等占地少、能耗低的运输方式，鼓励综合交通枢纽综合开发，着力提升资源综合利用水平和能效水平；环境可持续方面，本规划注重发展城市公共交通等方式，倡导绿色出行，较好地体现了绿色发展要求。本规划对交通运输污染排放提出严格的控制要求，在不同技术标准要求下，交通基础设施建设和运营对气环境、声环境和水环境的影响均在可控范围之内。此外，本规划能较好地与各类环境敏感区相协调。通过严格落实规划和建设项目环境影响评价制度，加强交通基础设施节能环保和风险防控能力，规划实施产生的不利环境影响总体可控。

（二）预防和减缓环境不良影响措施。

节约集约利用资源和做好污染物排放控制。优化交通运输结构，优先发展资源节约型、环境友好型运输方式。鼓励轨道交通、公路等共用线位、桥位资源，减少土地占用。发展先进适用的节能减排技术，加强运输工具节能减排新技术的研发和应用。采用新型、节能的运输工具和推行较高排放标准，鼓励使用清洁能源，逐步淘汰落后技术和高能耗、低效率的运输设备，提高铁路电气化水平，实施营运车船燃料排放消耗限制标准，推广清洁环保车辆。

积极开展环境恢复和污染治理。积极采取措施，防止水土流失，做好地形、地貌、生态环境恢复和土地复垦工作；合理设计项目线

路走向和场站选址，避绕水源地、风景名胜等环境敏感区域，保护生态环境；注重景观恢复，积极推动生态恢复工程和绿色通道建设，逐步恢复和改善交通建设中遭破坏的生态环境和自然景观；鼓励运输企业清洁生产工艺，加强交通运输领域工业“三废”和生活废物的资源化利用，积极开展船舶岸电、烟气脱硫除尘等工作。

加强环境管理，完善环境监控体系。严格执行《中华人民共和国环境保护法》和《中华人民共和国环境影响评价法》等法律法规，严格项目审批和土地、环保准入以及规划制度和监测方法，强化建设项目全过程环境管理，建立完善、统一、高效的环境监测体系。

附件：海南现代综合交通运输体系规划示意图

