源城区公路及“四好农村路”中长期

发展规划

源城区人民政府

二〇二〇年四月

目 录

第一章 发展基础 - 1 -
1.1 概述 - 1 -
1.1.1 规划背景 - 1 -
1.1.2 区域发展 - 7 -
1.1.3 现状问题 - 21 -
1.2 规划依据 - 23 -
1.3 规划范围与期限 - 25 -
1.4 规划编制思路 - 25 -
第二章 总体要求 - 27 -
2.1 指导思想 - 28 -
2.2 基本原则 - 28 -
第三章 发展目标 - 30 -
第四章 发展要求 - 31 -
4.1 提高农村公路建设质量 - 31 -
4.1.1 优化农村公路结构层级 - 31 -
4.1.2 保障农村公路运行安全 - 32 -
4.2 提升农村公路管理水平 - 33 -
4.2.1 规范农村公路管理体系 - 33 -
4.2.2 完善农村公路管理内容 - 36 -
4.3 优化农村公路养护品质 - 37 -
4.3.1 规范农村公路养护体系 - 38 -
4.3.2 完善农村公路养护内容 - 40 -
4.4 完善农村公路运营体系 - 42 -
4.4.1 推动农村客运高质量发展 - 42 -
4.4.2 促进农村物流多元化布局 - 45 -
4.4.3 加强农村公路安全化运营 - 46 -

第五章　发展布局 - 48 -
5.1 布局思路 - 48 -
5.2 布局规划 - 49 -
5.2.1 构建快速畅通的外联通道 - 49 -
5.2.2 打造安全舒适的内通路网 - 53 -
5.2.3 提升农村公路的建设质量 - 56 -
5.2.4 凸显美丽乡村的特色交通 - 60 -
5.3 路网布局 - 67 -
第六章　实施计划 - 70 -
6.1 “四好农村路”建设项目 - 70 -
6.2 农村公路生命安全防护工程 - 71 -
6.3 农村公路防灾减灾建设项目 - 71 -
第七章　保障措施 81
7.1 加强组织领导 81
7.2 形成工作合力 81
7.3 强化要素保障 82
7.4 严格监督考评 82
7.5 强化队伍建设 83
7.6 加强舆论引导 83

第一章　发展基础

1.1　概述

1.1.1 规划背景

河源市位于广东省东北部、东江中上游，东部与梅州市、汕尾市交界，南部与惠州市毗邻，西部与韶关市接壤，北部与江西赣州相连，具有“南接珠三角、北连大内陆”的优越区位。全市下辖源城区、东源县、龙川县、紫金县、连平县、和平县共五县一区。

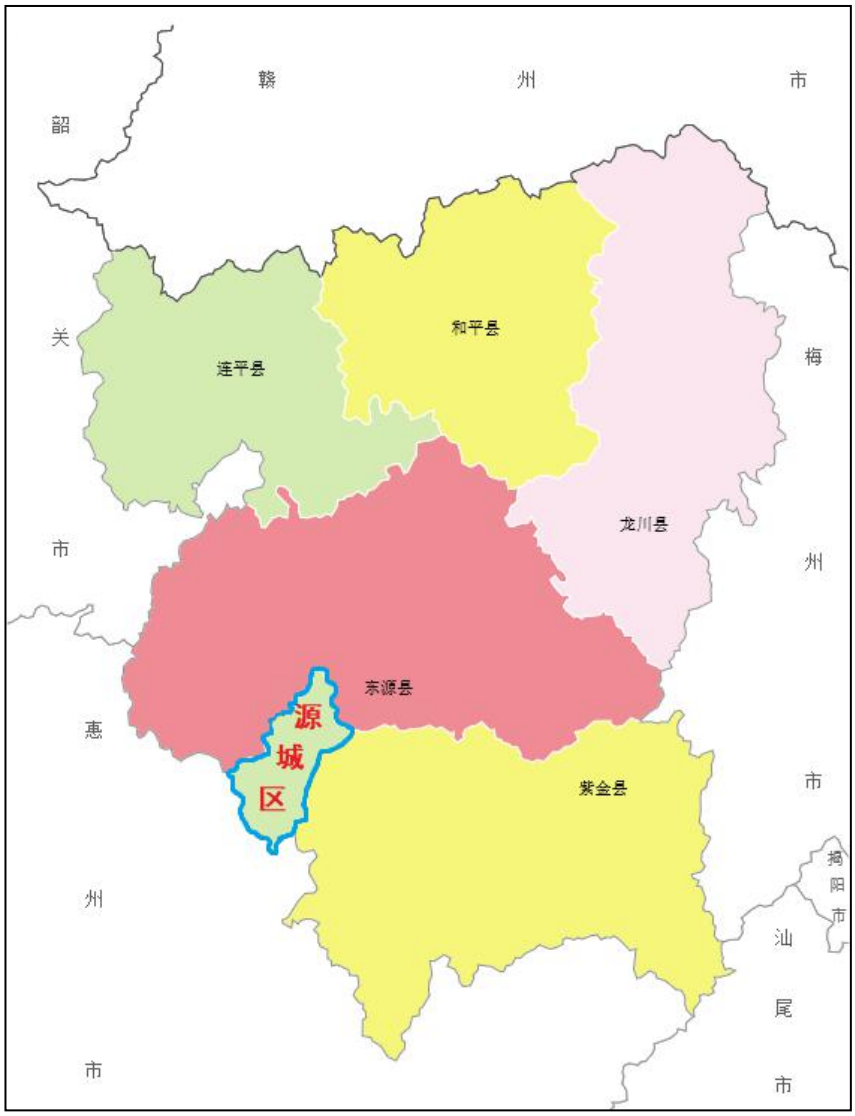

图 1-1　源城区区位

源城区为河源市辖区，是中共河源市委、市人民政府所在地，也是河源市的政治、经济、文化中心。位于广东省东北部，河源市的最南端。源城区以老城区为中心，东与紫金县临江镇接壤，南与博罗县石坝镇相邻，西与东源县新港镇交界，北与东源县仙塘镇相连。

源城区位于经济发达的珠三角地区与贫困山区的结合部，距离广州市 180 公里、深圳 176 公里、香港 200 公里。作为河源市的经济腹地，源城区拥有良好的发展条件，但在当前世界经济形势下，区域发展也面临着一定的挑战。粤港澳大湾区的规划必将为源城区的经济发展带来重大机遇，在外部经济环境的压力之下，乡村振兴战略作为解决之道也为源城区发展提供了新的方向。提升区域交通基础设施建设水平、超前规划区域农村公路，充分发挥交通“先行官”的作用，是源城区充分应对“机遇与挑战”的重要抓手。

1、粤港澳大湾区规划促成发展新格局

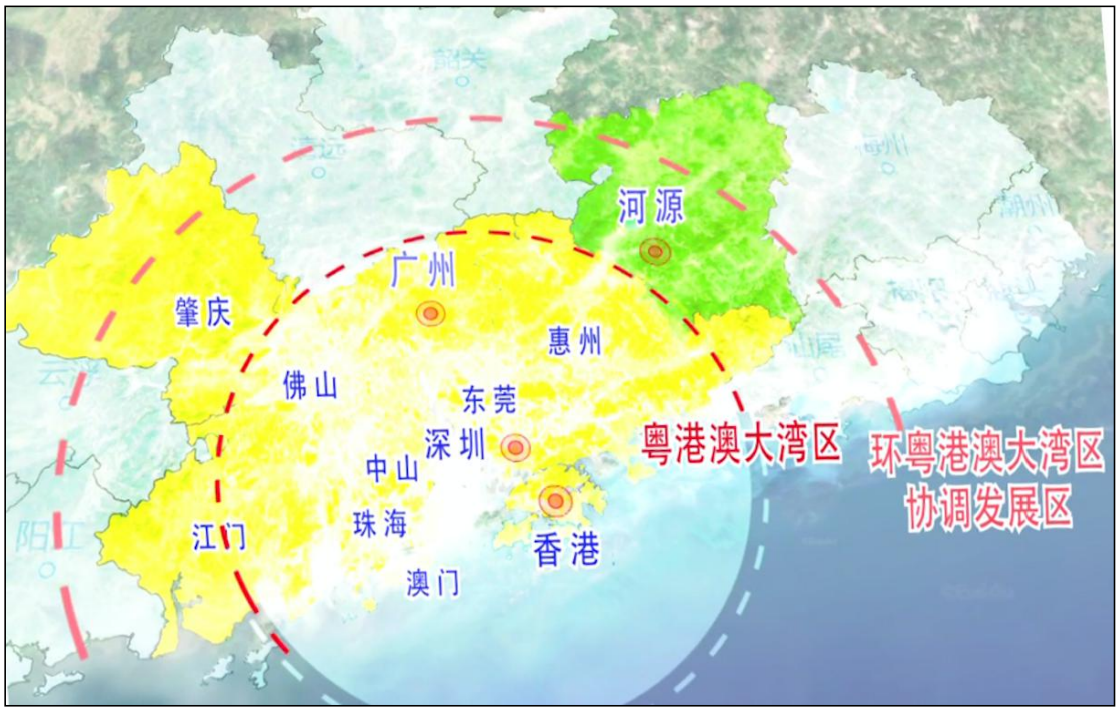

图 1-2　河源在粤港澳大湾区的区位

从粤港澳大湾区在2016年《中华人民共和国国民经济和社会发展第十三个五年规划纲要》中首次正式出现，到2019年国务院正式印发《粤港澳大湾区发展规划纲要》，这一世界级湾区的横空出世为河源市发展带来前所未有的机遇。作为紧邻大湾区东北部的城市，河源市是连接内大陆与大湾区的纽带，而源城区则直接与大湾区城市——惠州相接，是大湾区进入河源的门户。为了更好地发挥源城区的区位优势，加快区域振兴发展的步伐，编制源城区公路规划显得十分必要和紧迫。目前，源城区的发展拥有新的外部环境优势，但同时也面临着内部条件的制约，在内外双重因素的作用下，结合粤港澳大湾区规划，从外借力，从内突破，建设功能协调、布局合理的交通网络，完善交通基础设施建设，才能实现“引进来”和“走出去”并重，才能在大环境中抓住新发展机遇、贯彻新发展理念，达到建设现代化经济体系的目的。

建设粤港澳大湾区，是习近平总书记亲自谋划、亲自部署、亲自推动的国家战略，是新时代推动形成全面开放新格局的新举措，也是源城区实现经济腾飞的助燃剂。河源市委七届四次全会提出的河源市粤港澳大湾区东北部核心城市的战略定位，体现了党的十九大关于“推进粤港澳大湾区建设”、“以城市群为主体构建大中小城市和小城镇协调发展的城镇格局”、以及广东省委十二届二次全会提出的“粤港澳大湾区要引领全省协调发展”的要求。

在国家积极打造粤港澳大湾区建设背景下，源城区应积极响应国家政策，抓住这一历史机遇，全面谋划融入到大湾区的发展中去。在对外交通方面，规划源城区公路网络是实现城市提质扩容的重要途径，是以交通先行引领城市发展的重要抓

手，是源城区实现高起点城市规划的重要基石，是贯彻河源市打造粤港澳大湾区东北部核心城市发展战略的核心内容。

随着广深港高铁香港段的开通、港珠澳大桥的顺利通车，粤港澳大湾区建设正不断提速。源城区必须结合自身区位优势，赶上粤港澳大湾区建设发展的顺风车，加快融入粤港澳大湾区，接受大湾区这一经济引擎的辐射和拉动，打开河源的“入海口”，实现海陆内外联动、南北双向互济的开放格局。

2、乡村振兴战略提供发展新思路

2017 年 10 月，习近平总书记在党的十九大报告中首次提出了“实施乡村振兴战略”，报告提出“加快推进农业农村现代化”，农村的现代化会使农民享受更好的生活。

乡村振兴战略是按照产业兴旺、生态宜居、乡风文明、治理有效、生活富裕的总要求所制定的，旨在建立健全城乡融合发展体制机制和政策体系，加快推进农业农村现代化，是在城乡一体化格局下，顺应农村供给侧结构性改革、新型产业发展，结合农村产权制度改革，实现中国乡村现代化、新型城镇化、社会经济全面发展的一种可持续性模式。

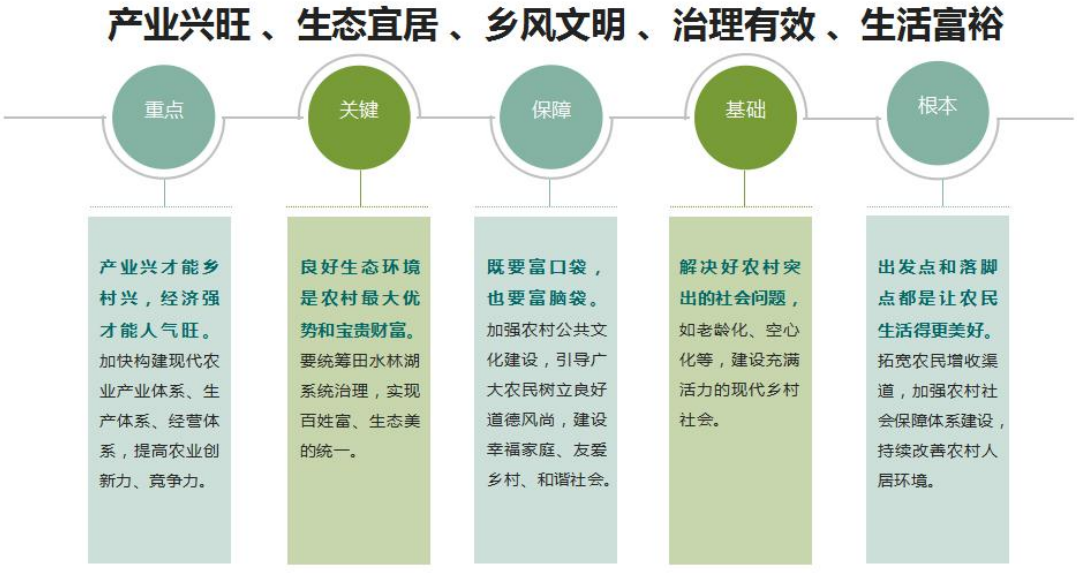

图 1-3　乡村振兴战略图解

现阶段经济发展呈现新常态、地方经济增长乏力，农业发展须承担更多的功能需求；传统农业园区、乡村旅游发展模式固化，转型升级面临较大压力；农业供给侧改革，社会资本高度关注农业，综合发展的期望较强；土地政策日趋严格、管理强度加大，有限空间内的升值区间变窄。在此情况下，乡村振兴战略为区域发展提供了方向。

2018 年 5 月，河源召开全市乡村振兴工作会专题会议，会议指出河源要坚定不移走中国特色社会主义乡村振兴道路，紧紧围绕建设粤港澳大湾区东北部核心城市的战略定位和建设生态河源、现代河源“两个河源”的发展思路，按照产业兴旺、生态宜居、乡风文明、治理有效、生活富裕的总要求，深入推进“1+6+N”，确保乡村振兴 3 年取得重大进展、5 年见到显著成效、10 年实现根本改变，让农村成为安居乐业的美丽家园，奋力开创新时代“三农”工作新局面。

2018 年 11 月，河源市正式启动《河源市乡村振兴战略规划（2018-2022 年）》编制工作。

2019 年 4 月，河源市委市政府提出了《河源市关于对标三年取得重大进展硬任务扎实推动乡村振兴的实施方案》，方案中，将“加快推进‘四好农村路’”作为专题列入了“提升民生保障建设和服务水平”之中。

3、“四好农村路”建设提出发展新要求

习近平总书记于 2014 年 3 月 4 日对“四好农村路”建设作出重要指示，农村公路建设要因地制宜、以人为本，与优化村镇布局、农村经济发展和广大农民安全便捷出行相适应，要进一步把农村公路建好、管好、护好、运营好，逐步消除制约农村发展的交通瓶颈，为广大农民脱贫致富奔小康提供

更好的保障。

随后，交通运输部制定了《关于推进“四好农村路”建设的意见》，在全国组织开展以建好、管好、护好、运营好农村公路为主要内容的“四好农村路”建设。

广东省交通运输系统已明确将“四好农村路”建设工作作为当前和今后一个时期的头号工作来抓，提出了《加快推进“四好农村路”建设的实施意见》,为确保将工作落到实处，还将“四好农村路”建设工作纳入地方政府实绩考核。

农村公路是公路网的重要组成部分，是保障农民群众生产生活和农业农村发展的先导性、基础性设施，是社会主义新农村建设的重要支撑，也是城乡人流、物流、信息流沟通的重要载体，是解决“三农”问题和全面建成小康社会的客观需要。党中央、国务院、交通运输部和省委、省政府高度重视农村公路工作，对农村公路发展做出了战略部署，为农村公路发展、服务“三农”明确了思路和方向。

河源市近年来不断强化农村公路建设，在今年的全市乡村振兴工作会议上，明确“将开展农村公路发展规划”、“制定农村公路管理办法和加快推进‘四好农村公路’建设的政策措施”作为年度考核任务。源城区谋划公路发展规划，重点研究“四好农村路”规划方案，是在上位规划的指导下寻求自身发展突破的重要途径。

4.“十四五”综合交通运输发展规划展现新动态

2019 年 7 月 30 日，交通运输部召开“十四五”综合交通运输发展规划编制工作启动视频会，标志着规划编制工作全面启动。

交通是区域发展的先行官，公路交通作为源城区主要的

交通方式，其发展规划具有长远意义；农村公路作为公路网络中的“毛细血管”，是交通运输系统中的重要组成部分，所以编制源城区公路及“四好农村路”规划正当时。

1.1.2 区域发展

1.1.2.1 社会经济发展情况

根据源城区人民政府网统计数据，截至2018年，源城区户籍人口32.54万人，常住人口52.57万人，地区生产总值为398亿。

为研究区域发展规律和国民经济社会增长趋势，依据最新统计年鉴《河源年鉴2018》进行趋势分析。截至2017年年底，源城区户籍人口32.13万人、常住人口49.01万人，城镇人口比例98.59%，地区生产总值379亿元，人均地区生产总值7.76万元，三次产业结构比重约为0.7:54.7:44.6，近六年保持平稳，规划区近几年社会经济发展状况势头良好。

表1-1 河源市2008~2017年社会经济发展情况

年份	常住人口（万人）	GDP（亿元）	三大产业构成比例
2008	39.01	114	1.7：54.1：44.2
2009	42.04	134	1.4：55.7：42.9
2010	46.53	156	1.3：55.2：43.5
2011	46.91	186	1.2：55.0：43.8
2012	47.35	214	1.1：53.8：45.1
2013	47.88	244	1.0：53.6：45.4
2014	48.28	299	0.8：58.2：41.0
2015	48.44	314	0.8：57.4：41.8
2016	48.67	342	0.8：55.3：43.9
2017	49.01	379	0.7：54.7：44.6
2008~2012年均增长率	3.95%	13.38%	
2013~2017年均增长率	0.47%	9.25%	

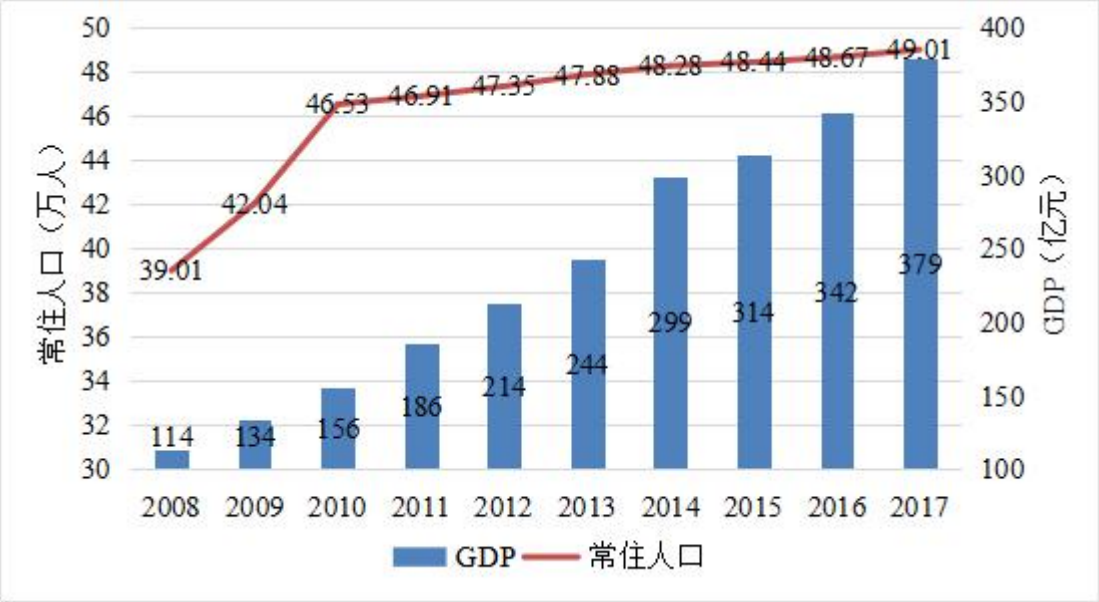

图 1-4　2008-2017 年源城区人口及 GDP 增长情况

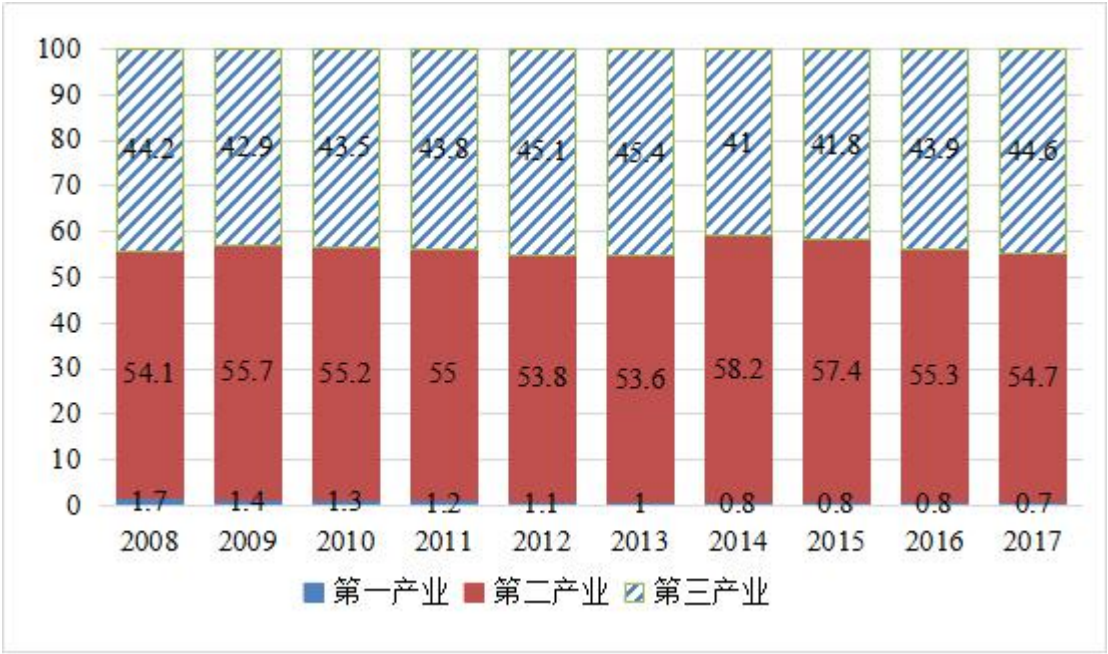

图 1-5　2008-2017 年源城区三产构成情况

分析数据可以看出，自 2010 年开始，源城区常住人口数量增长渐缓。分析主要原因，由于深圳、广州等特大城市距离河源较近，对源城区人才形成了特大城市的“虹吸效应”，导致 2008~2012 五年间，源城区常住人口平均增长率由 3.95%陡降至近五年的 0.47%。但源城区经济仍保持较快增长趋势，2008~2012 年间，地区生产总值（GDP）年均增长率为 13.38%，2013~2017 年间，地区生产总值年均增长率为

9.25%，从全国来看，保持在中等稳定水平。分析年鉴统计资料，源城区三产结构比例较为稳定，第一产业占比、第二产业占比始终保持在53%以上，自2014年后，第三产业占比保持着逐年升高的态势。

1.1.2.2 城镇结构现状

源城区全区共有2个镇（源南镇、埔前镇）、5个街道（上城街道、东埔街道、新江街道、源西街道、高埔岗街道），42个社区居委会，28个村委会（不包括江东新区、高新区）。

1.1.2.3 交通发展现状

1、对外交通现状

（1）公路

高速：G25，长春-深圳高速公路，简称长深高速，全长3585Km。在广东省境内经过梅州、河源、惠州、深圳，源城区段与粤赣高速共线。在河源市，经过龙川县、东源县、源城区。在源城区范围内北起高塘村，向南止于坪围村，区内里程33.423Km，双向四车道，沥青混凝土路面，路面宽度24.5m，路基宽度26m，设计速度100Km/h；设互通四个，分别是河源互通（城北收费站）、桂山互通（河源收费站）、白田互通（城南收费站）、埔前互通（埔前收费站）。作为源城区内唯一高速，长深高速是源城区南北交通大通道，也是源城区对外交通的唯一高快速走廊。

国道：G205，205国道是中国华北、华东、华南地区的一条国道，起点为河北省秦皇岛市山海关区，终点为广东省深圳市，全程3160Km。在广东省境内经过梅州、河源、惠州、深圳。在河源市，经过龙川县、东源县、源城区。在源城区范围北起高塘村，向南止于莲塘岭村，区内里程

34.358Km，技术等级为一级公路，双向四车道，部分路段双向六车道，沥青混凝土路面，设计速度80Km/h，部分路段设计速度100Km/h。国道205是源城区内南北向重要的交通廊道，纵贯中心城区重要区域，是源城区发展的南北主轴，城区内其他市政道路也多围绕国道205向东西延展。

省道：S514，514省道为源城区北部东西向道路，东起源南镇胜利村，经黄沙大道向西接万绿湖大道，止于魏子山。其中，黄沙大道段路线全长2.757Km，技术等级一级公路，双向四车道，水泥混凝土路面，设计速度100Km/h；路线上跨东江，设胜利大桥一座，桥梁全长705m。万绿湖大道段路线全长10.249Km，技术等级为一级公路，双向六车道，沥青混凝土路面，设计速度80Km/h。

S253，253省道为源城区南北向道路，北起高塘村，向南经百子园至桂山路口，向西至桂山旅游区。其中，南北向路段经升级改造为规划西环路部分路段；桂山路口处向西至桂山旅游区，此东西向路段规划为桂山旅游大道。桂山旅游大道路线全长15.118Km，技术等级为三级公路，双向两车道，水泥混凝土路面，设计速度30Km/h。

S230，230省道为源城区东北部一条南北向道路，北起河职院，向南止于和平村，路线全长5.776Km，技术等级为一级公路,双向四车道,水泥混凝土路面,设计速度100Km/h。

（2）铁路

源城区范围内现有铁路为京九铁路，在源城区建设大道西设三等站一座，离深圳站195公里，离广州东站220公里。京九铁路为源城区对外交通重要的公共交通方式，具有运量大、运距远的优点。

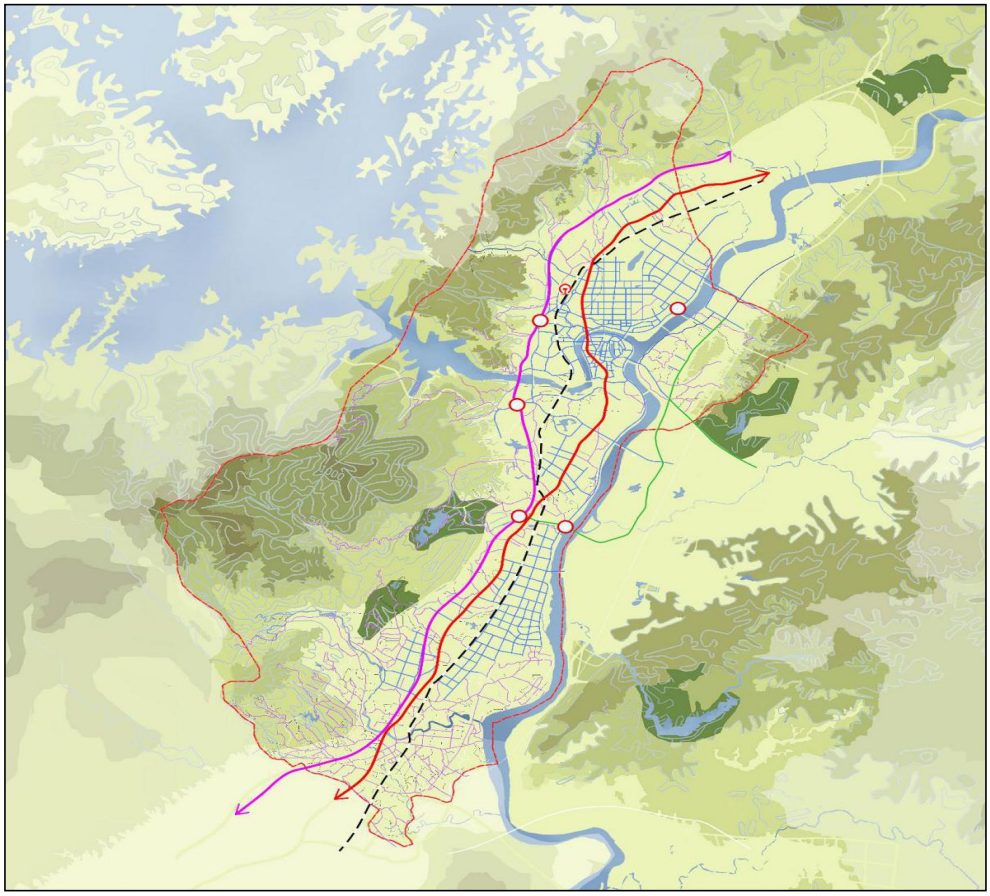

图 1-6　源城区对外综合交通现状

（3）水运

源城区范围内水系主要有新丰江、东江，水运条件优渥，但目前尚无运营中港口码头。

（4）航空

源城区范围内暂无机场，距离较近的机场主要为：惠州平潭机场、深圳宝安机场、广州白云机场、揭阳潮汕机场。

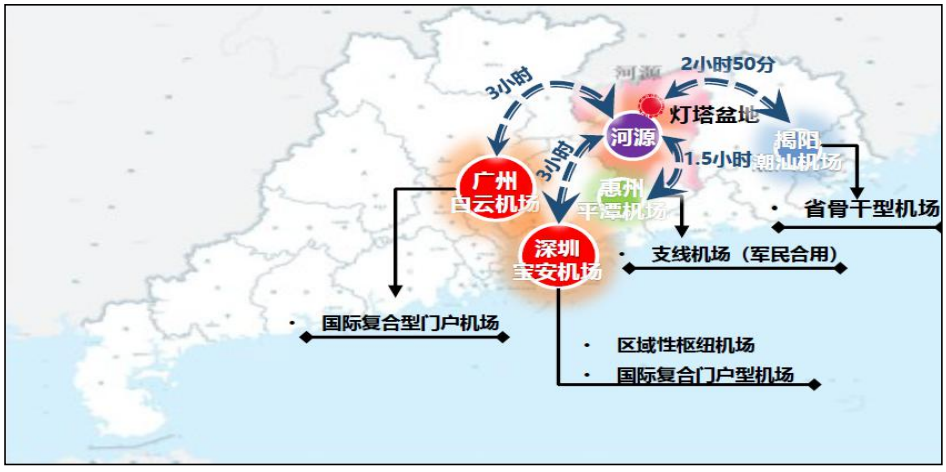

图 1-7　源城区周边机场分布

2、对内交通现状

因地形条件特殊，规划区地域呈狭长状，东西向道路里程较短，城区北部道路呈方格网状分布。在城南及城西，受山体、水源保护地、生态保护地影响，路网呈树杈状分布，路网连通度有待提高。

截止2018年，源城区公路里程现状如下表所示。

表1-3　源城区现状道路统计

道路等级		**里程（Km）**
高速公路		33.423
国道		34.358
省道		35
县道		4.978
乡道		445.637
村道		303.041
合计		**856.437**
等级公路	高速公路	33.423
	一级	81.021
	二级	57.277
	三级	74.051
	四级	600.836
	小计	**846.608**
等外公路		9.829
合计		**856.437**
有铺装路面（高级）	沥青混凝土	74.131
	水泥混凝土	537.445
	小计	**611.576**
未铺装路面（中级、低级、无路面）		244.861
合计		**856.437**

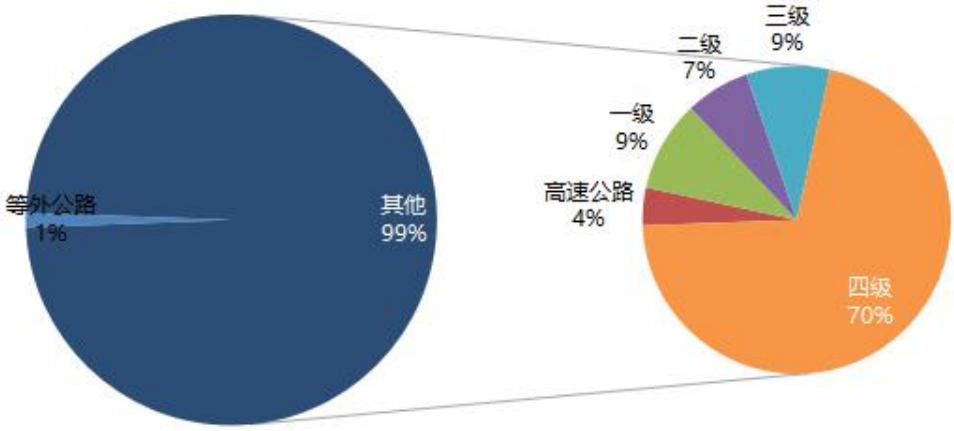

图 1-8　源城区现状道路等级分布

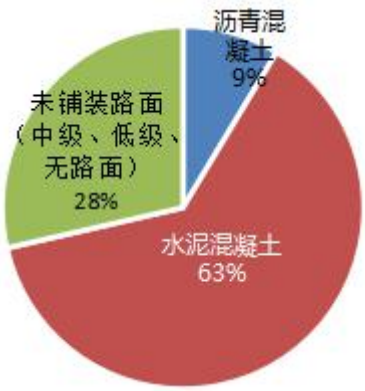

图 1-9 源城区现状道路路面铺装情况

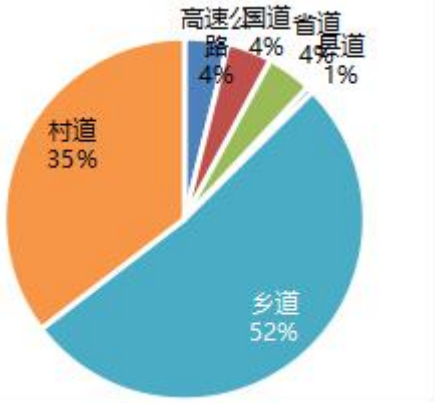

图 1-10 源城区现状道路行政等级划分

注：数据来源——公路路网数据管理平台 4.5.4

1.1.2.4 旅游发展现状

1、旅游发展分析

据河源市 2019 年政府工作报告，2018 年全年接待入市游客 3587 万人次，增长 12.1%；实现旅游总收入 316.7 亿元，增长 16.1%。2013 年至 2018 年，河源市旅游业发展呈现快速增长趋势，旅游业的发展，急需完善的交通体系配套，同时，完善的交通体系也可以进一步促进旅游业发展。

表 1-4　2013~2018 年河源市旅游业发展情况

河源市	2013	2014	2015	2016	2017	2018
人数（万人次）	1908.42	2201.47	2536.81	2855.03	3201.03	3587
收入（亿元）	153	177	211	238	272.86	316.7

图 1-11　2013~2017 年河源市旅游人次和旅游收入变化情况

源城区旅游业在近五年也得到了较大发展。据河源市统计年鉴可得如下数据。

表 1-5　2013~2017 年源城区旅游业发展情况

源城区	2013	2014	2015	2016	2017
人数（万人次）	469.61	717.36	832.42	946.17	1067.72
收入（亿元）	46	66	80	91	105

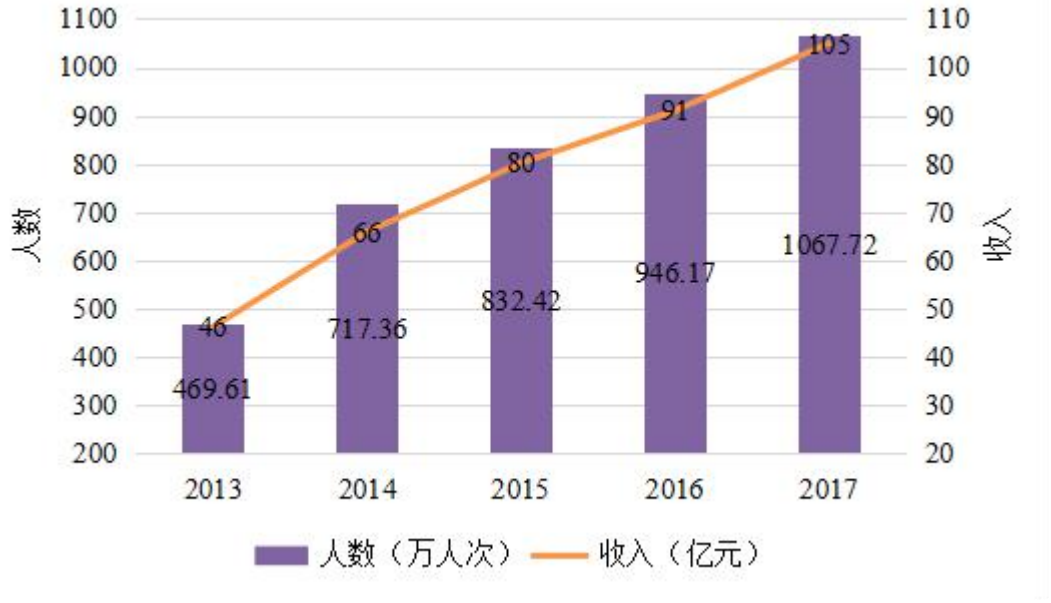

图 1-12　2013~2017 年源城区旅游人次和旅游收入变化情况

由图表数据可以看出，2013~2014 年间，源城区旅游业取得了较大发展，旅客人数和旅游业收入都有较高增长率，2014~2016 年间增长放缓，2017 年，旅游业发展增速较前一阶段又有所提升。

2、旅游结构与布局

现状规划区内，目前并未形成有序的旅游结构体系，旅游产业、景点的分布呈现自然散布状态，自然景点主要分布在埔前镇片区和西部山地片区，人文景观主要分布在老城区。

据《河源年鉴》等相关资料，对源城区主要景点、旅游区游客人数及旅游业收入进行统计，发现源城区旅游项目以河源市恐龙博物馆参观和巴伐利亚庄园游玩为主。尤其是巴伐利亚庄园自 2014 年投入试运营以来，较大地促进了源城区旅游业发展。

表 1-6　2013~2017 年源城区主要旅游区接待游客数

主要旅游区接待游客数（万人次）	2013	2014	2015	2016	2017
新丰江大坝旅游区	8.22	6.98	6.18	6.79	4.84
河源市恐龙博物馆	6.05	14.50	8.83	11.08	30.49
农夫山泉广东万绿湖有限公司	0.18	2.05	3.17	4.79	6.16
巴伐利亚庄园	0.00	6.10	29.52	75.98	91.34

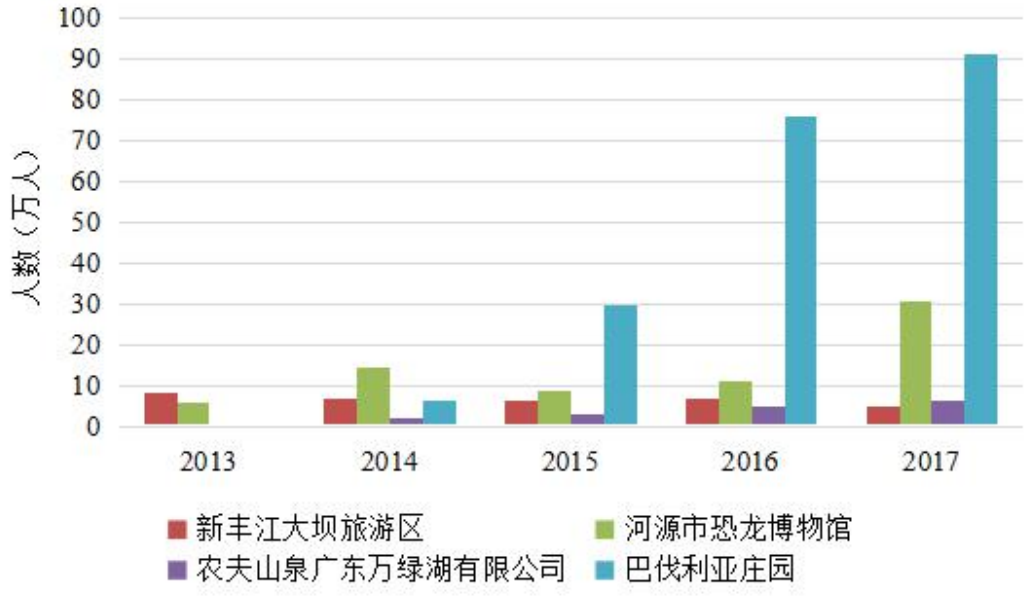

图 1-13　源城区主要旅游区接待游客情况

分析源城区游客来源，外部游客主要来自北侧江西省、福建省的跨省游，以及来自南侧广州、深圳的生态游；内部游客主要来自老城区。

源城区内旅游路线主要分为：

生态休闲游线　将以居住生产为主的老城区、高新区与生态旅游为主的埔前镇、桂山片区沟通连接，为都市人群提供节假日休闲旅游体验。

郊野体验游线　位于规划区西北部，连接香车水库森林公园，旅游重点凸显郊野游玩体验。

规划区内现有省立绿道、市立绿道、社区绿道、步行绿道四级绿道体系，主要串联滨江公园带、埔前镇、七寨湖森林公园、新丰江大坝旅游区等主要景点。

3、旅游发展相关规划

据《河源市全域旅游发展规划（2018~2030 年）》内容，对源城区旅游资源规划进行如下分类梳理。

源城区旅游发展规划主要打造以两江四岸、恐龙文化、巴伐利亚庄园、客天下温泉等为龙头的商旅休闲、文化旅游、温泉康养产品。在旅游资源规划上，主要分为以下几类：

红色旅游资源：河源市革命烈士陵园、埔前镇泥金村抗日先锋队泥金乡队部旧址、埔前三角岭解放战争遗址博物馆。

客家文化旅游资源：客天下、太平古街、李焘故居、乡梦邻里特色民宿、双下古村落、罗焕荣故居、老城“四宝”。

美丽乡村旅游资源：埔前 5 村连片开发项目、高埔岗特色民宿区项目。

表 1-7　源城区旅游资源规划

类别	核心资源景区（5级、5A）	重点资源景区(3级4级、3A4A)	一般资源景区(1级2级、1A2A)
源城区	两江四岸、恐龙遗址博物馆+文化公园	客天下水晶温泉旅游度假区、巴伐利亚庄园、南天中医药生态养生谷、百米高喷、新丰江大坝、野趣沟旅游区、响水国际旅游度假区、香车疗养旅游度假中心等	酷派弘稼现代休闲农业、七寨湖公园、客家文化公园、东江湾公园、河源市文化广场、太平古街、李焘故居、鳄湖公园、龟峰塔、笔架山公园、新丰江美食街、农夫山泉观光工厂等

《河源市全域旅游发展规划（2018-2030）》对河源市近中远期旅游发展情况进行了预测，具体结果如下。结合河源市旅游发展情况及源城区旅游资源规划，对源城区旅游公路规划将起到指导作用。

表 1-8　河源市近中远期旅游接待人次、旅游收入预测

年份	2017年	2020年	2025年	2030年		2013~2016年平均增长率
年增长率		15%	15%	15%（高）	10%（低）	
旅游人次（万人次）	3201.03	4868.37	9792.02	19695.26	15770.15	14.16%
旅游收入（亿元）	272.86	414.99	834.68	1678.84	1344.27	15.60%

1.1.2.5　产业发展分析

根据《河源市中心城区产业发展规划（2017～2025）》，2016年源城工业园作为广东省电子电器专业园区实现工业总产值超200亿，产出效益达1.33%。

根据《规划》布局，河源市产业发展空间总体布局呈“两心两环”发展格局。其中，源城区老城区、新城区是产业发展“两心”的一部分，源城产业园是“两环”中“引领发展环”的一部分。以“两心”辐射内部“引领发展环”，以内部“引领发展环”辐射外部“延伸辐射环”，最终实现以中心城区的率先振兴带动全市整体提升的联动发展。

根据重点产业规划，结合现有产业基础与产业发展平台布局，在中心城区着力打造新一代信息技术产业、高端装备、

新材料产业、绿色低碳产业、大健康产业及现代服务业六大集聚区，通过合理布局产业、突出发展重点、抓住发展机遇，形成错位发展、互补发展、协作发展的良好态势。其中，源城区老城区和新城区是现代服务业的集聚区。源城区老城区强化文化功能，凸显文化、历史根基，发展重点是完善生活配套，建设现代化文化旅游区；新城区是未来都市经济发展的核心，随着高铁站的建设，亟需完善城市生活性服务配套，重点发展金融、信息服务、电子商务、商务会展、工业设计等高端生产性服务业。源城片区重点推进现有项目建设宣传，结合人文资源、历史底蕴，提高品牌影响力。

《规划》指出，在新一代信息技术产业空间布局上，源城区重点发展信息终端设备、智能硬件等制造领域，依托精电显示、雅达电子、皓勤电子等重点企业，加强与深圳大鹏新区对口帮扶，提升重点产品生产技术水平，推动产业集群发展。结合源城产业特色，建设“互联网+”小镇，培育创新型互联网企业，大力发展互联网新技术、新产品，打造特色互联网基地。在生态旅游业空间布局上，源城区依托现有旅游产业资源，重点推进现有项目建设宣传，结合人文资源、历史底蕴提高品牌影响力。

根据规划所列重大项目，源城区签约的重大项目如表 1-9 所示，升级改造重点片区的农村公路将对促进区域经济发展起到极大作用。

表 1-9　源城区重大项目列表

序号	签约年份	项目名称	合同投资额（万元）	预计产值（万元）	预计年税收（万元）	产业分类
1	2015	河源市鑫华光电科技有限公司	30000	25000	1200	新一代电子信息
2		河源市华域重工有限公司	30000	20000	1000	绿色低碳产业
3		广州智航电子科技有限公司	30000	15000	2250	新一代电子信息
4		河源市航嘉源实业有限公司	30000	15000	800	新一代电子信息
5		深圳市奇正电子科技有限公司	30000	12000	600	绿色低碳产业
6		河源市源城区环河电子有限责任公司	30000	10000	700	新一代电子信息
7		北京智华驭新汽车电子技术开发有限公司投资项目	25000	3000	200	新一代电子信息
8		深圳市首熙机械设备有限公司投资项目	20000	80000	2000	绿色 低碳产业
9		深圳市皓勤电子有限公司	30000	25000	1200	新一代电子信息
10		东莞市联胜电子科技有限公司	30000	20000	1000	绿色低碳产业
11		深圳王博纳米热能技术有限公司投资项目	30000	15000	2250	新一代电子信息
12		河源市冠辉光电科技有限公司	30000	15000	800	新一代电子信息
13		河源市伟仕实业有限公司	30000	12000	600	绿色低碳产业
14	2016	广东华筑铝合金模板有限公司	100000	100000	3000	新材料产业
15		河源市雄华科技园	50000	80000	5000	新材料产业
16		广东贝仕达克科技有限公司	60000	35000	2000	新一代电子信息
17		河源市丰裕电子科技有限公司	35000	35000	1200	新一代电子信息
18		东莞新劲电子有限公司	50000	30000	1000	新一代电子信息
19		河源市鼎盛混凝土有限公司	50000	30000	1000	新材料产业
20		河源数码港科技有限公司	50000	30000	1000	新一代电子信息
21		广东众智华创科技有限公司	30000	30000	1200	新一代电子信息
22		广东金太阳新能源汽车有限公司	10000	25000	1500	高端装备制造
23		河源市耐宝新型建材有限公司	50000	20000	1000	新材料产业
24		河源市富乐实业有限公司	32000	20000	1000	新一代电子信息

序号	签约年份	项目名称	合同投资额（万元）	预计产值（万元）	预计年税收（万元）	产业分类
25		广东圣威包装科技有限公司	31000	20000	1500	新材料产业
26		住友电工电子制品(深圳)有限公司	30000	20000	800	新一代电子信息
27		河源市联腾实业有限公司	30000	20000	800	新一代电子信息
28		河源小山电子科技有限公司	12000	20000	1000	新一代电子信息
29		河源穗丰金谷实业有限公司	30000	15000	800	大健康产业
30		广东理想智能包装有限公司	10000	15000	800	新材料产业
31		河源市星火科技有限公司	10000	10000	500	新一代电子信息
32		河源市家顺康食品科技有限公司	10000	10000	500	大健康产业
33		河源市华旭光学膜科技有限公司	10000	8000	600	新一代电子信息
34		河源市你惠嵌实业有限公司	10000	8000	500	新一代电子信息
35	2017	深圳市斗牛科技有限公司投资项目	40000	100000	2000	新一代电子信息
36		深圳市康海电子有限公司投资项目	50000	80000	1500	新一代电子信息
37		深圳大鹏(河源源城)智能科技数码城	50000	60000	2000	新一代电子信息
38		珠海市辉盈电子项目	50000	35000	2000	新一代电子信息
39		河源市宝丰凯铂电子科技有限公司	26000	35000	500	新一代电子信息
40		深圳市集创兴科技有限公司投资项目	100000	30000	1000	高端装备制造
41		深圳市影领电子科技有限公司	30000	30000	1000	新一代电子信息
42		深圳市嘉溟科技有限公司投资项目	30000	30000	1000	新一代电子信息
43		永固汉思木业(河源)有限公司	30000	20000	1000	新材料产业
44		广东熙研健康产业有限公司	30000	15000	1200	大健康产业
45		汕头市益广金属制品有限公司投资项目	10000	15000	800	新材料产业
46		深圳市鸿兴达包装材料有限公司投资项目	10000	8000	650	新材料产业

1.1.3 现状问题

源城区作为河源市主城区，现阶段交通状况已不能较好地满足区域经济发展和人民生活需要。在公路交通发展上，主要存在着外联通道单一、内联路网不畅的问题。区域对外交通联系大通道主要为粤赣高速和205国道，粤赣高速源城区段是龙河高速G4511和长深高速G25的共线段,面临着交通瓶颈问题；而205国道由于穿过中心城区，导致区内交通与过境交通混杂，目前面临巨大交通压力。在区域内部交通路网上，由于过境交通与内部交通混杂，导致区域内上下班高峰期交通拥堵问题明显；又因路网结构不均衡、连通性较低，导致部分出行绕行距离较大、行程时间较长。因此，源城区拓展对外联系通道、打通内部交通路网是促进区域经济发展、缓解交通拥堵、增进民生福祉的需要。

在农村公路发展上，通过过去一段时间的努力，源城区农村公路建设、管理、养护、运营的各项工作已取得明显成绩,但从区域农村公路发展水平出发,综合考虑“四好农村路”建设的各项要求和未来农村公路的发展趋势，仍存在一些问题，主要体现在以下几个方面：

1、建设问题

农村公路路网结构尚待优化。目前，农村公路路网布局以树状为主，节点之间相互连通的程度较低；部分区域道路条件较差、建设标准较低，单车道比例偏高，安保工程、服务站等设施不够完善，行驶的舒适性不高。

2、管理问题

目前，河源市农村公路的管理工作主要是由县、镇一级相关主管单位开展。县区交通运输主管部门负责农村公路建设、养护与管理工作；县/区公路管理机构承担县道的养护管理、乡村道养护的行业管理；乡镇人民政府（街道办事处）负责村道建设、乡村道养护与管理的实施，以及乡、村道日常养护与管理工作。在现实情况中，乡镇农村公路乡村道路管理力量薄弱，存在管理机构不健全，管理体制不完善，人员队伍配备不齐等问题。

3、养护问题

农村公路管养工作在公路管养系统中处于薄弱环节，存在养护队伍力量不足、养护资金来源有限、养护机械配备不全等问题，管养水平较低。农村公路局部路段由于缺少管养导致路域环境质量不高。主要表现在路面质量参差不齐，部分农村公路存在路面破损、裂缝、不均匀沉降等问题；部分农村公路标志标线设置率不高，安全隐患主要分布在低等级公路急弯陡坡、临水临崖、视距不良以及危险桥隧等位置；部分农村公路绿化有待完善，重要节点景观需加以点缀，以提升公路绿化和景观的特色，局部岩土裸露，边坡植被退化，绿化缺乏修剪较为杂乱，有待加强补植和管养。

4、运营问题

源城区农村公路运营方面，主要问题有公交沿线港湾式停靠站、一般停靠站及候车亭、路牌信息等设施不完善，候

车条件较差，城乡交通运输一体化发展水平距5A标准还有一定差距；农村客运效益和效率有待提高；农村地区物流服务整体上供给不足、效率较低，农村物流服务点布局有待完善，现有物流资源有待整合优化；农村物流与电商、特色产业等的融合发展有待加强。

5、其他问题

“要想富，先修路”，农村地区经济社会发展滞后的重要因素是交通条件。目前农村地区特色农业、农家乐、民宿等产业蓬勃发展，但是部分农村公路通行能力和运输服务水平难以适应发展的需求，对农村经济发展、农民增收致富产生较大影响。农村地区旅游资源丰富，但是部分通景公路等级较低，到达不便，难以提升景区的吸引力和旅游资源开发。

1.2 规划依据

1.《乡村振兴战略规划（2018-2022年）》，中共中央、国务院，2018.9

2.《农村公路建设管理办法》，中华人民共和国交通运输部，2018.4

3.《农村公路建设质量管理办法》，中华人民共和国交通运输部，2018.11

4.《农村公路养护技术规范》，中华人民共和国交通运输部，2019.3

5.《关于推动“四好农村路”高质量发展的指导意见》，中华人民共和国交通运输部、国家发展改革委、财政部、自然

资源部、农业农村部、国务院扶贫办、国家邮政局、中华全国供销合作总社，2019.8

6.《关于推进乡村振兴战略的实施意见》，中共广东省委、广东省人民政府，2018.5

7.《广东省农村公路发展规划（2019-2035年）》，广东省交通运输厅，2018.12

8.《广东省交通运输厅关于服务和支撑乡村振兴战略推进“四好农村路”规划建设的指导意见》，广东省交通运输厅，2019.3

9.《广东省“四好农村路”高质量发展行动纲要》，广东省交通运输厅，2019.3

10.《广东省实施乡村振兴战略规划（2018－2022年）》，2019.7

11.《河源市国民经济和社会发展第十三个五年规划纲要》，河源市人民政府，2016.3

12.《河源市公路网规划（2013-2030年）》，河源市交通运输局，2016.1

13.《河源市综合交通运输体系发展“十三五”规划》，河源市交通运输局，河源市发展和改革局，2017.5

14.《河源市城市总体规划（2009-2020）》，河源市人民政府，2016.3

15.《河源市全域旅游发展规划（2018-2030）》，河源市文化广电旅游体育局，2018.10

16.《河源市关于加快推进“四好农村路”建设的实施方案》，河源市人民政府、河源市交通运输局，2019.3

17.《关于对标三年取得重大进展硬任务扎实推动乡村振兴的实施方案（讨论稿）》，河源市人民政府，2019.4

18.统计年鉴、土地利用总体规划及相关专项规划等。

1.3 规划范围与期限

1、规划范围

规划范围：源城区行政辖区，总面积361.5平方公里。

重点研究范围：除城市规划区以外的城郊区域。

2、规划期限

规划期限：近期2020~2022年，中期2023~2027年，远期2028~2035年。

1.4 规划编制思路

项目研究从六大板块展开，首先搜集整理与项目主体相关的文件资料，包括相关文件搜集、相关单位座谈、外出实地踏勘等，主要达成以下目标：贯彻上级文件精神、摸清区域发展需求及了解源城区实际情况；其次，对搜集整理的前期资料进行分析，同时分析源城区经济社会、地理资源、城镇结构、交通设施、产业布局、旅游规划及交通现状问题等相关方面的现状和规划文件，分析结果将是指导农村公路发展布局的基础；第三，在前期调研、资料分析的基础上，从“建好”、“管好”、“养护好”和“运营好”四个方面，提出源城区“四好农村公路”中长期发展思路和要求；第四，根据发展

要求，提出建设布局理念及方案，突出源城区农村公路发展特色；第五，在上述基础上，总结源城区“四好农村路”建设规划项目，做出项目建设安排及资金测算；最后，为规划能够落地实施提出保障措施建议。期间，研究制定规划布局的指导思想、基本原则，为规划提供正确方向。

紧跟现状问题，规划思路从以下四个方面展开：

一是解决外联单一问题，增加源城区对外连接通道，降低区域对外交通压力，助力河源融入粤港澳大湾区建设。

二是解决内联不畅问题，优化区域内部路网结构，提升路网连通度，加强“四好农村路”规划建设，推动乡村振兴战略实施。

三是破解城乡二元结构，打造源城区特色农村公路，促进区域交通发展与旅游经济、产业布局深度融合，助力全域旅游与美丽乡村建设。

四是解决农村公路运营问题，提升城乡公交运营效益，完善物流节点规划布局，提高客货运服务现代化水平，形成城乡交通运输一体化格局。

具体编制思路如下图所示。

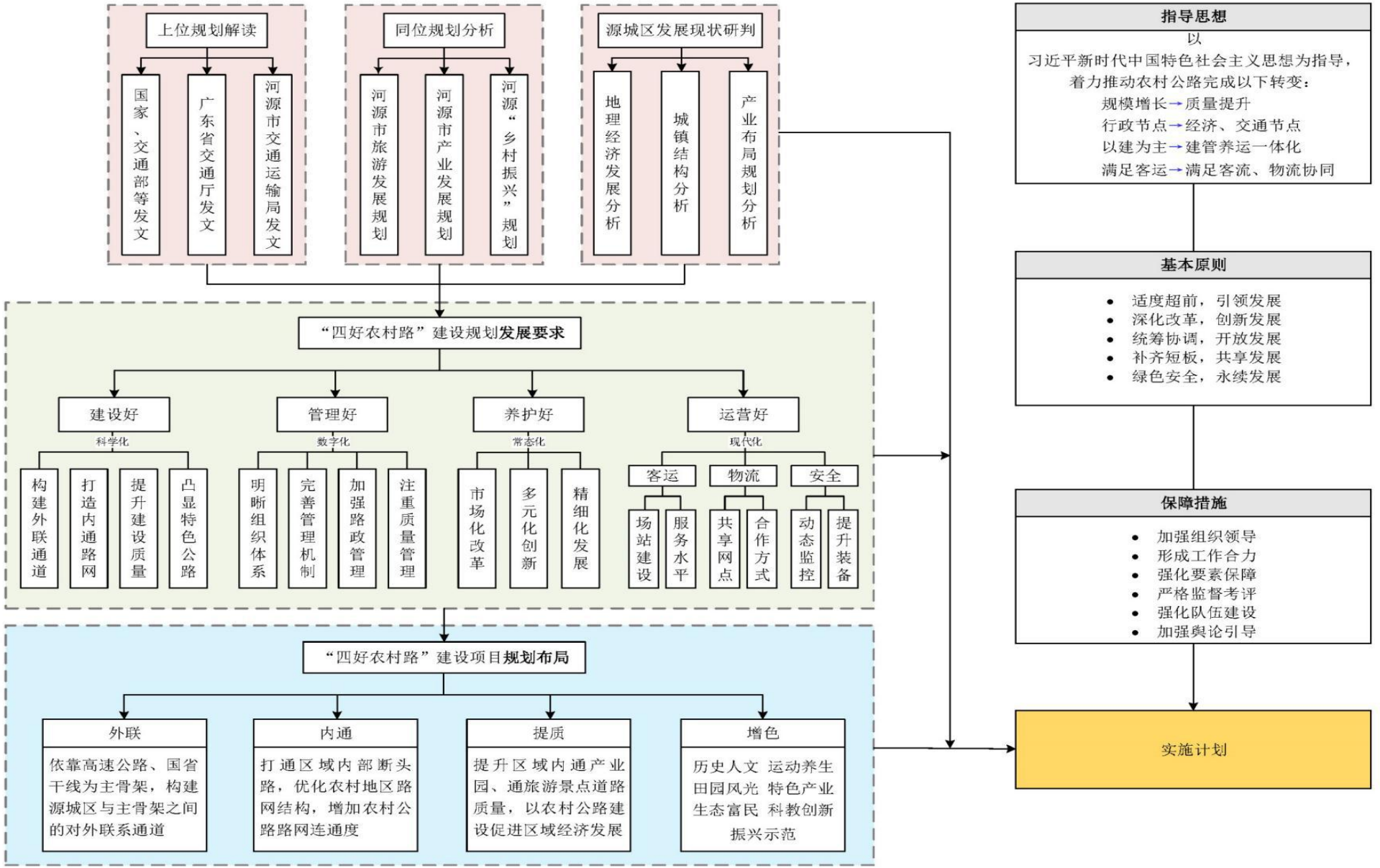
上位规划解读
国家、交通部等发文
广东省交通厅发文
河源市交通运输局发文
同位规划分析
河源市旅游发展规划
河源市产业发展规划
河源“乡村振兴”规划
源城区发展现状研判
地理经济发展分析
城镇结构分析
产业布局规划分析
“四好农村路”建设规划发展要求
建设好
科学化
构建外联通道
打造内通路网
提升建设质量
凸显特色公路
管理好
数字化
明晰组织体系
完善管理机制
加强路政管理
注重质量管理
养护好
常态化
市场化改革
多元化创新
精细化发展
运营好
现代化
客运
场站建设
服务水平
物流
共享网点
合作方式
安全
动态监控
提升装备
“四好农村路”建设项目规划布局
外联
依靠高速公路、国省干线为主骨架，构建源城区与主骨架之间的对外联系通道
内通
打通区域内部断头路，优化农村地区路网结构，增加农村公路路网连通度
提质
提升区域内通产业园、通旅游景点道路质量，以农村公路建设促进区域经济发展
增色
历史人文 运动养生
田园风光 特色产业
生态富民 科教创新
振兴示范
指导思想
以
习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，
着力推动农村公路完成以下转变：
规模增长→质量提升
行政节点→经济、交通节点
以建为主→建管养运一体化
满足客运→满足客流、物流协同
基本原则
适度超前，引领发展
深化改革，创新发展
统筹协调，开放发展
补齐短板，共享发展
绿色安全，永续发展
保障措施
加强组织领导
形成工作合力
强化要素保障
严格监督考评
强化队伍建设
加强舆论引导
实施计划

图 1-17　项目研究思路

第二章　总体要求

2.1 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、三中全会精神、广东省十二届五中全会精神，深入贯彻习近平总书记重要讲话精神，落实乡村振兴战略部署，按照“建好、管好、护好、运营好”的总要求，加快农村公路供给侧结构性改革，消除制约农业农村发展的交通运输瓶颈，着力推动农村公路发展从规模增长为主向质量提升转变；从覆盖行政节点为主向覆盖乡村经济节点、交通节点转变；从以建为主向建管养运一体化发展转变；从满足农村客运发展为主，向满足农村客流、物流协同发展转变；为广东省全面建成小康社会、实现“四个走在全国前列”、实现乡村全面振兴提供更有力的交通运输服务保障。

2.2 基本原则

适度超前，引领发展。按照习近平总书记对广东工作的要求，结合源城区农业农村工作实际，从打赢脱贫攻坚战、实施乡村振兴战略的高度深化对建设农村公路重要意义的认识，保持农村交通基础设施和运输服务能力适度超前配置，引领区域和城乡加快发展，当好脱贫攻坚、乡村振兴的交通先行官。

深化改革，创新发展。坚持改革引领，创新驱动，努力破除制约农村公路发展的瓶颈与障碍，全面推进新时代农村公路养护体制改革，持续推动“四好农村路”示范创建，建设有特色、有新意的“特色路”，创新符合新时代发展要求的农

村客运、物流营运模式，打造典型示范，破解发展难题，增强发展动力。

统筹协调，开放发展。综合考虑农村公路与城镇化发展、农业生产力布局调整的协调发展，统筹农村公路与汕湛高速、205 国道有机衔接、均衡发展，坚持建设、管理、养护、运营一体发展，推进农村客运、物流同步发展，加强农村公路与全域旅游融合发展。

补齐短板，共享发展。以促进民生改善为出发点和落脚点，补齐农村公路发展短板和影响农村出行的短板，重点打通区域断头路和瓶颈路，结合农村发展情况推进交通运输精准扶贫，深化农村交通基本公共服务均等化，使交通运输发展成果更多、更公平地惠及广大人民群众。

绿色安全，永续发展。牢固树立绿水青山就是金山银山的理念，在农村公路建设中注重环境保护和资源的合理、有效利用，实现与自然环境的和谐统一；筑牢“安全第一”思想，切实加强农村公路和农村客货运输的安全监管、预防预警和应急处置体系建设。

第三章　发展目标

到2022年，农村公路发展取得重大进展，农村公路路网结构逐步完善，路况水平大幅提升、路域环境得到改观、路侧绿化基本实现，管理体制机制全面理顺、“路长制”“桥长制”展开顺利，客运和物流服务水平有效提升、建制村基本完成客运物流网点布设。总体达到道路畅通、安全、可持续发展的目标，如期完成全面建成小康社会的各项交通任务。

到2027年，农村交通条件和出行环境得到根本改善，基本建成布局合理、连接城乡、安全畅通、服务优质、绿色经济的农村公路网络，政策体系基本健全，建管养运可持续发展长效机制基本建立，治理能力和水平显著提高，物流体系基本完善，运输服务品质显著提升，服务乡村振兴战略、统筹城乡发展和建设现代经济体系作用明显。

到2035年，城乡公路交通公共服务均等化基本实现，体系完备、治理高效的农村公路管理养护体制机制全面建立，农村公路全面实现品质高、网络畅、服务优、路域美，有效支撑交通强国建设，服务乡村振兴战略、统筹城乡发展和建设现代经济体系作用更加充分。

第四章　发展要求

4.1 提高农村公路建设质量

4.1.1 优化农村公路结构层级

从路网布局结构、技术等级结构等方面优化源城区农村公路建设质量。在路网布局上，通过“外联内畅通、提质增色”的布局思路，使源城区农村路网从树杈状向网格状逐步转变；在技术等级结构上，通过对道路升级改造、提质扩容增加源城区高等级农村公路，提升村民通行条件进而改善人居环境。

扩展对外联系通道，强化区域辐射能级。以贯穿区域的长深高速（G25）、205 国道、西环路及与区域相邻的汕湛高速为区域对外联系的主骨架，通过农村公路与主骨架相交相连，实现区域居民对外的交通联络。为提高区域骨架路网的辐射效应，规划旅游景观大道、汕湛高速蓝田出口连接线道路方案。

打通对内交通循环，理顺农村路网结构。在对内交通优化上，通过打通区域断头路、提升农村路网的连通度，理顺农村公路路网结构。在局部地区完成路网由树形结构向网状结构的转变，打造农村公路区域内局部微循环系统，从而构建内部畅通的农村公路网、提升村民出行效率。埔前镇农村公路路网结构多呈现树杈状，在功能转换上大大降低了中北部网格状路网结构的效率，应构建通村连片的农村公路串联通道，带动农村地区组团式发展，改变城乡二元化现状，形

成城乡一体化格局。

提升道路建设品质，优化农村人居环境。提升农村公路建设质量、路域环境、配套服务设施，打造高品质的农村公路出行体验、提升行驶舒适度，使农村公路建设从规模速度型向质量效益型转变。针对通往景区、农业产业园、物流园区等区域的经济路，适当提升道路等级，为促进经济发展提供交通配套，提出道路升级改造项目。

打造特色农村公路，促进区域协调发展。以“畅、安、舒、美、绿”为基本原则，打造源城区“历史人文路”、“运动养生路”、“田园风光路”、“特色产业路”、“生态富民路”、“科教创新路”、“振兴示范路”，通过不同特色的农村公路促进区域协调发展，凸显乡村振兴建设成果、展现美丽乡村精神风貌。

4.1.2 保障农村公路运行安全

1、高质量建设农村公路

（1）明确农村公路设计原则

贯彻“安全、经济、适用、和谐”设计理念，坚持因地制宜、就地取材、循环利用、节约用地的设计原则。要坚持量力而行，尽力而为，推行限额设计。农村公路规划设计既要综合考虑农村经济社会规划和路网等级结构，合理确定技术等级和建设方案，更要考虑镇村经济能力，筹措建设资金方案，控制工程规模和造价。双车道乡村道宜采用一次整修路基，加铺加固路肩设计方案，后期加铺路面。

（2）推行农村公路建设项目包工程管理

以源城区为单位，捆绑形成一至两个农村公路建设项目

包，完成勘察设计、招标投标、审查审批、施工等基建程序，提高工作效率。一个建设项目包含辖区内的公路新改建工程、路面改造工程、公路安全生命防护工程、危桥改造工程、窄路拓宽工程等多类型项目，以及农村公路停靠站、候车亭等交通服务设施。

发挥大型企业的专业能力和社会责任担当，以“保本微利”为原则，鼓励大型企业参与“四好农村路”建设。择优选择具有公路相应设计施工总承包资质的大型企业组织实施建设，承担“项目包”的设计、施工、监理、质量控制及3到5年的养护作业。

2、改善农村公路行车安全

源城区部分农村公路存在路面沙化、破裂的情况，部分桥梁存在防护措施不全、建设年代久远的情况。结合广东省交通运输厅《广东省“四好农村路”高质量发展行动纲要》的要求和“6.10”、“6.12”洪灾农村公路水毁情况申报，按计划实施危桥改造及农村公路安全生命防护工程，到2020年底，现有危桥改造率达100%，县道、乡道及通镇村客运线路的村道安全隐患治理率基本达到100%。

4.2 提升农村公路管理水平

4.2.1 规范农村公路管理体系

深化农村公路体制改革，依法管理好农村公路，加快推动农村公路治理体系和治理能力现代化。

1、明晰农村公路管理组织体系

按照“县道县管、乡道村道乡镇管”的分级管理原则，完

善县、乡镇农村公路管理体系和建制村村道管理议事机制。明确镇人民政府(街道办事处)农村公路工作机构负责乡道、村道的建设和养护管理工作，组织协调村民委员会配合做好相关工作。村民委员会在镇人民政府街道办事处的指导下，协助做好村道的建设和养护等相关工作。

2、规范农村公路管理机构

全面提升乡镇农村公路管理机构规范化水平，遵循“七个一”建设，即：明确一名分管领导、落实一个专门机构、组建一支养护队伍、安排一处办公场所、筹措一笔管养经费、健全一个运行机制、完善一套内业台账，推进农村公路镇级管理站规范化创建，为统筹城乡交通发展和社会主义新农村建设服务。

队伍至少配备一名专职工作人员(管养里程在50公里以上的镇至少2名工作人)，管理人员应具有一定的公路专业知识，主动接受区级交通公路部门的行业指导和技术培训，承担农村公路管理职责。鼓励任务较重的镇招募专职协管员，村道建设中发挥村民委员会的组织协调作用。

3、完善农村公路管理机制

（1）健全农村公路管养机制

以建设规范化、制度化、科学化的农村公路管理体系为目标，由公路站具体负责对农村公路养护管理的监督和指导。明确政府农村公路养护与管理的责任主体地位，认真履行上级政府制定农村公路管理、养护、养护资金筹措以及养护机械使用管理等方面的具体职责。

建立养护监管与考核制度，完善《源城区农村公路养护管理工作考核办法》，落实农村公路养护责任，强化交通、公路主管部门对乡镇农村公路养护管理站检查考核。区政府将农村公路养护管理工作纳入对镇级政府年度目标考核内容，以镇农村公路养护管理站规范化建设和乡村道日常养护质量为重点，定期对全区农村公路养护管理工作检查。

（2）推行农村公路“路长制”、“桥长制”模式

按照“责任明确、管养有效、奖惩有力”的原则，探索建立农村公路路长、桥长管理制度，逐步创新农村公路管理模式。2020年年底前在埔前镇展开“路长制”农村公路管理模式试点、在全区范围展开“桥长制”农村公路桥梁管理模式初步建设：初步成立区、镇（街道）两级路长桥长办公室，基本完成区、镇（街道）、村的三级路长桥长体系建设。2022年，路长桥长管理模式逐渐成熟，区设立总路长、总桥长，由区人民政府区长担任；各镇（街道）设立镇路长、桥长，由镇长（街道办事处主任）担任；各建制村设立村路长、桥长，由村民委员会主任担任。路长、桥长负责管辖路段和桥梁相关工作的总调度、总协调，监督检查分路长、分桥长和相关部门履职情况，统筹协调热点、难点问题，确保路段干净、整洁、安全、美观，确保桥梁日常安全监管、超载超限情况巡查及隐患发现处理和上报等工作落实到位，结合辖区内实际情况研究完善道路、桥梁突发事故风险响应和管理机制。将农村公路及桥梁的管养、路域环境整治、桥梁安全的动态监管等纳入镇（街道）中心工作范畴，对路长所负责道路、

桥长所负责桥梁的相关信息在路侧桥旁立牌公开，进一步提高镇一级管路护桥的责任意识。

4.2.2 完善农村公路管理内容

1、加强农村公路路政管理

（1）加强路政管理

建立“政府负责、部门执法、群众参与、综合治理”的农村公路路政管理体制，健全“区级统一执法、镇村协助执法”的路政管理工作机制，明确农村公路路政管理和执法工作，实现农村公路路政管理全覆盖。到2020 年，基本建立“县有路政员、乡有监管员、村有护路员”的路产路权管理体系，规范执法行为，提高执法水平。制定乡规民约，提高沿线群众的护路爱路意识，保护农村公路的路产路权。加强与镇一级政府及部门的协调配合、沟通，落实交通、公安治超联合执法，逐步推进治超非现场执法，重点查处农村公路违法超限运输、非法营运、损坏路产路权等行为，加强货运源头管理。

（2）整治路域环境

开展路域环境综合整治。有针对性地开展专项行动，保障安全畅通、实现环境优化。组织实施农村公路净化、美化、绿化“三化”工程，将“四边三化”整治与“美丽乡村公路”建设等工作有机结合，全面提高公路绿化率。结合美丽乡村建设对农村公路两侧违法建筑、非公路标志进行拆除，清理公路用地范围内堆积物，实现路田分家、路宅分家，打造标准、规范、舒适、优美的通行环境，达到路域环境整治全覆盖。

2、完善农村公路指路体系

针对农村公路交通服务中的薄弱环节，不断提高服务能力和水平，开展农村公路指路体系建设，重点推进村道交叉口指路标志建设，完善提升县乡道交叉口指路标识建设，根据乡村旅游、特色产业等需求推进其他标志建设，提升对沿线重要美丽经济要素的引导和服务。

3、加强农村公路建设质量管理

落实交通运输部《农村公路建设质量管理办法》，建立健全上下协调、控制有效、覆盖全面的农村公路建设质量齐抓共管工作机制；严把设计关、材料关、施工首件关、质量公示关、过程把控关、工程验收关、质量考核关、信用评价关等“八大关口”；建立质量约谈和挂牌督办制度，督促落实农村公路质量责任；提升农村公路工程质量耐久性。推动建立农村公路建设信用评价体系。

4、注重农村公路数据管理

（1）加强数字化管理

完善农村公路数据库和桥梁安全隐患数据库，建立全省统一的建设任务清单项目库，建立“一路一档、一桥一档”。建立集档案管理、数据分析和计划编排三位一体的农村公路建设工程和养护工程数据库，提高决策科学化水平。

（2）加强动态化监管

利用已建信息采集和通信网络设施资源，补充必要的公路网运行状态监测手段和传输通道，并整合手机信令、移动互联网等社会信息资源，完善公路网动态运行监测体系。

4.3 优化农村公路养护品质

4.3.1 规范农村公路养护体系

通过开展“有路必养、养必到位”专项行动，以及完善管理方式、提高市场化水平、推广新技术等手段，实现对农村公路高品质养护，维护和巩固建设发展成果。

1、建立科学养护制度

建立科学养护决策制度，定期对公路进行检查，对养护需求进行分析，制定有针对性的的养护计划，提升公路管养效率。对于车流较多路段、重要休憩点等重要区域，要加强日常的清扫、保养等工作，保持路容路貌整洁美观；大力推进预防性养护，良等路和中等路以中修为主，合理控制大修方案；加大高坡软基综合养护，强化有效防治与生态美观的结合；大力推进绿色养护技术，加强“四新技术”的推广应用，提升废旧路面材料循环利用率。

2、创新养护管理模式

推进养护市场化改革。推行养护市场准入制度，出台相关优惠政策鼓励社会资本参与农村公路养护。建立健全政府与市场合理分工的公路养护组织模式，逐步改变管养一体化的模式，平稳有序推进农村公路养护市场化改革，实行管养分离，探索实施“建设养护一体化”模式。以养护质量为重点，建立养护质量与计量支付相挂钩的养护工作机制。加快建立以质量和安全为核心的信用评价体系，构建公平有序的养护市场环境。

推进养护多元化创新。全面落实小修保养常态化、中修大修专业化、安全隐患排查整治制度化。构建“县道专业队伍

养护、乡村道多元化养护”的养护运行模式。县道的修复养护工程应当采用专业化养护方式；乡道、村道的修复养护工程由乡镇人民政府采用专业化养护、群众性养护等多种方式进行，可以委托村民委员会组织实施。对于预防养护工程，鼓励通过分段承包、定额包干等办法，吸收沿线群众参与，引导农民积极参与农村公路养护，促进农民增收。

将农村公路客运候车亭纳入农村公路养护范畴一并养护。

3、提高养护市场化水平

破解农村公路点多、线短、面广、管理困难等矛盾，按照建设项目包管理模式，把农村公路改造工程与大中修养护工程汇总整合为建设项目包，推进农村公路养护工程市场化进程，通过竞争机制择优选取专业养护队伍实施，提升养护专业化水平。乡道、村道的小修工程、维修保养、日常养护等由乡镇人民政府采用专业化养护或群众性养护等多种方式进行，也可委托村民委员会组织实施。鼓励从事农村公路养护的事业单位和社会力量组建养护企业，参与农村公路养护市场竞争。推广一事一议等方式，鼓励农民投工投劳，让农民更多参与建设管理养护。

4、推广养护新技术应用

在农村公路养护中，大力推广应用新材料、新技术、新工艺、新设备，积极利用“互联网+”等现代化手段，全面提高农村公路信息化、智能化养护水平，推广废旧材料再生循环利用、农村公路路面自动化检测等技术，及时总结推广成本低、效率高、效果好的养护技术，大力提升养护质量和资金

使用效益。加大机械化设备投入，逐步全面实施机械化养护，采用高效专用设备。提升农村公路养护队伍专业化素质和水平。研究建立养护工区，探索养护工作的区域化管理。

4.3.2 完善农村公路养护内容

1、开展精细化小修保养

在进一步健全日常养护运行机制的基础上，全面加强农村公路小修保养工作，提前预防和及时治理发生的病害，延缓公路使用性能下降的速率，延长公路寿命周期。明确日常养护管理责任与意识，树立精细化养护理念，强化管理职能；深化日常养护规范体系建设，全面落实各项规章制度，强化绩效考核，促进日常养护质量提升。

2、实施路面大中修工程

全面推行公路预防性养护；加快路面“白改黑”改造，提升公路行驶的舒适度；增加“四新”技术的应用推广，加强路面材料循环利用的研究应用。切实加大重要农村公路大中修实施力度，科学合理安排年度大中修实施项目，实现周期性养护良性循环，确保公路路况稳定，逐步提高公路优良路率。

要按照对当地经济社会发展影响较大路段优先、路域环境整治路段优先、路况质量较差路段优先、受益区域人口较多路段优先、人民群众需求较大反响强烈的路段优先的原则实施路面维修，确保农村公路路况质量总体保持良好状态。

3、推进安全生命防护工程

全面推进农村公路安全设施完善，进一步加大投入力度，做到主动防护与被动防护相结合，推进工程与改善管理相结

合，着力改善行车安全条件。逐步完善已建农村公路安全设施，并稳步实施农村公路安保专项处治工程；新建、改建或扩建的农村公路建设项目，其安保工程必须与新改建工程同时设计、同时施工、同时验收。以临水临崖路段、严重灾毁路段、校车客运班车营运路段、急弯陡坡为重点，完善安全设施建设，全面消除安全隐患，全面完成农村公路安全生命防护工程建设。加强运行农村客运线的公路安全设施日常维护，保证农村客运的畅通和安全。

4、实施危桥病隧改造工程

根据农村公路桥梁隧道现状及通行需求发展，针对常见通病，坚持预防为主的策略，及早发现、及时维护；加大桥梁维修改造力度，对桥面铺装平整度、桥头跳车现象、护栏完整性、基础稳定性等方面采取针对性的措施以提高工程整体质量；加强隧道维修加固及改造，保持隧道路面与主线路面相一致，有效处置结构下沉变形、砂浆脱落、渗水等问题；实现农村公路桥隧定期检查制度得到全面落实，危桥病隧当年发生当年治理。

5、增强安全应急保障能力

针对农村公路交通运输需求不断增大以及台风、洪水、泥石流等灾害的影响，进一步加强公路应急救援能力建设，建立健全公路应急保障机制，各级政府和相关部门要密切配合，协调行动，高效有序地开展救灾工作，保障公路畅通，最大限度地减少灾害损失。

加强区、镇两级应急指挥平台建设，实现公路应急指挥

平台互联互通、指挥直达，应急抢险力量联勤联动，应急处置响应快速、处置高效；强化对重要路段、地质灾害隐患点和交通量大、交通构成复杂路段的视频监控及自动化数据采集，实现重点路段可视、可测、可控。

6、推进景观绿化提升工程

继续开展农村公路绿化补植和提升，要统筹工程绿化的生态功能、景观功能以及防护、行车安全等交通功能，逐步完善行道树、花草补植等工作，应坚持“栽、管、护”相结合，定期组织开展绿化巡查，及时对绿化树木进行修剪、防虫、除害等，绿化景观不得遮挡行驶视线和影响标志标牌功能的正常发挥。在结合美丽乡村、乡村振兴的基础上，因地制宜、适地种树植草，通过丰富绿化层次和色彩搭配，形成各具特色、四季四象的绿化景观。

4.4 完善农村公路运营体系

4.4.1 推动农村客运高质量发展

1、完善农村客运网络、站场建设

提高城乡交通运输一体化发展水平。按照“城乡统筹、以城带乡、城乡一体、客货并举、运邮结合”的要求，完善城乡客运线网布局，努力实现城乡居民单次出行直达各乡镇，农民群众经一次换乘可到县城。

加强城乡客运网络节点建设

科学规划和建设标准适宜、经济实用的农村客货运站点，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，通过开通专线客车与就近的高铁车站、民航机场无

缝接驳。推进公交停靠站向农村客运班线车辆开放共享，方便换乘。鼓励和支持农村客货运站场用地依法立体开发使用。加快农村旅游景区、人口密集区域的公共交通、个体交通的服务基础设施建设，有条件的地区应预留建设智能立体停车库的用地。

（2）推动城乡客运优化发展

综合统筹公路客运与城市公交的线网布局、运力投放和衔接转换。鼓励发展镇村公交，形成以县城区为中心，乡镇为节点、重点建制村为末梢的城乡公交网络。大力推进农村客运公司化、规模化经营，鼓励城乡客运经营主体通过收购、兼并或入股等形式进行整合，推动城乡交通运输一体化和长短途客运互补经营。推进地方城乡交通运输一体化示范工程建设，总结推广城乡公共交通一体化试点经验。拓展城乡客运服务链条，推动城乡交通运输一体化和长短途客运互补经营，打通城乡之间的“微循环”。

（3）加快农村乡镇客运站建设

因地制宜调整镇村客运或公交线网规划布局，加强镇村客运首末站、回车场、候车亭、停靠站或招呼站等设施建设。与农村公路改造工程同步设计、同步建设、同步交付使用。提升乡镇客运站、建制村候车亭、招呼站等站点的建设标准，可视条件规划建设港湾式站点和候车亭，配置车辆到站信息显示屏。结合城乡客运现状和规划布局，对具有始发班线的乡镇、存在较大集散客流的乡镇，优先建设乡镇客运站；对于中途停靠的乡镇、客流较小的乡镇，在满足停车等候、乘

客上下车需求的基础上，有条件的可建设简易的客运站，无条件的可规范停靠区域，加强保障设施和安全管理。

2、提升农村客运服务品质

（1）提高农村客运服务标准

建设以城区为中心、乡镇为节点、覆盖建制村、延伸自然村、连接乡村旅游景点的农村客运服务网络体系。实现符合通客车条件的建制村通客车比例达100%。鼓励有条件的地区农村客运线路进行公交化改造。对城市近郊区以及县城城关镇所在区域，提高农村客运通建制村标准（距离村委会2公里),有条件的地区鼓励缩短至1公里以内或500米以内。

（2）创新城乡客运组织模式

允许农村客运突破传统客运班车经营模式，采用圩日班车、早晚班车、节假日班车、区间驻点循环班车等更加灵活多样的组织形式。针对部分农村地区客源稀少、传统班车经营困难等实际情况，利用互联网技术，推进“互联网+运输服务”在农村客运中的应用，通过假日班车、电话预约、网络预约等服务模式，精准解决偏远乡村群众出行难问题，打造适宜农村地区出行的“定制客运”，满足不同时段、不同区域村民出行需求。充分发挥乡镇客运站的枢纽作用，推进长途客运和农村客运融合发展，逐步推广农村群众出行“一票制”，实现以长补短、以短促长的良性循环。

（3）推进农村交旅融合发展

利用“旅游+”的发展契机，加强农村客运与旅游的融合，通过乡镇客运站的功能拓展，引入旅游集散中心，以“游运结

合”的模式，推动旅游客运和乡村客运网络协调发展；结合公路交叉口服务站等设施,探索“主通道+分支联系”的城乡客运模式。积极支持传统村落、休闲农业园区、特色小镇等乡村特色旅游区域开通乡村旅游客运专线（直通车）、公交旅游线路等运游结合产品，打造特色旅游精品线路。鼓励以农村客运、城乡公交车辆为载体，打造特色风景的车身，展现当地的地域风情，有效提升地方旅游形象。鼓励搭建乡村旅游客运综合服务平台。

4.4.2 促进农村物流多元化布局

1、完善农村物流服务点

（1）加强物流节点统筹规划

完善农村物流基础设施。重点推进镇级、村级农村物流服务设施建设，构建农村物流三级服务设施体系，建立区级农村物流中心中转、镇物流服务站分拨、村级农村物流服务点配送三级物流网络，实现区域内农村物流网络节点的全覆盖。

（2）增强物流节点服务能力

加快完善区级农村物流节点停车装卸、仓储配送、流通加工、电商快递、邮政寄递等综合服务功能，健全镇和村级物流节点快递收寄、电商交易、信息查询、便民缴费等功能，实现“一点多能、多站合一”。针对农村客运站场服务体量不大，按照“多站合一、资源共享”的模式，引导乡镇客运站建成集客运、物流、商贸、邮政、快递、供销等多种服务功能于一体的综合服务站，更集约、更有效地推进农村客货运输发展。

2、创新物流服务方式

利用“互联网+”，推动农村电商物流服务网络建设。按照“客货并举，运邮服务结合”的发展模式，推广客运班线代运邮件等农村物流组织模式，整合交通、供销、商贸、电商、邮政、快递等资源，推进县乡村三级农村物流配送网络建设，畅通农产品进城、工业品和生活消费品下乡的双向物流服务体系，满足农村地区物流服务需求。针对人口规模相对较大、特色农产品生产集聚、物流需求旺盛的地区，可培育跨区域农村物流服务企业，创先发展城乡货运公交、农村物流班车、小件快运等农村物流模式。支持企业在农村物流领域发展无车承运物流模式。鼓励物流龙头企业、快递电商、中小企业物流联盟延伸农村经营服务网络，积极参与农产品网上销售、流通追溯和运输配送体系建设。

4.4.3 加强农村公路安全化运营

1．加强营运车辆动态监管

建立城乡客运、农村客运、农村货运运营监控平台体系，以及运营数据报送管理制度，逐步实现农村客车 GPS 车载终端安装率达 100%、智能视频监控设备安装率达 100%。农村客运经营者应实时向交通运输主管部门上传卫星定位数据

2．提升运输装备现代化水平

推广节能环保型车辆应用于农村客运和农村物流，提高农村客运的新能源车辆占比。研究农村地区的电动汽车充电设施规划建设。鼓励农村物流企业应用标准化、专业化设备，鼓励有条件地区开展农产品冷链仓储物流体系建设，推广适

用于农村物流的厢式、冷藏等专业化车型。

3．加强运输安全执法监督

善客运班线通行条件联合审核机制，规范组织农村公路通行条件审核。落实农村客运安全监管责任和企业安全主体责任，强化司乘人员的安全培训和教育，确保车辆技术状况良好。加强农村客运的执法监督，及时查处通建制村客运车辆违法违规经营行为。研究建立农村客运、物流安全生产诚信体系。

第五章　发展布局

5.1 布局思路

农村公路布局总体上要适应区域内农村经济和社会发展。源城区农村公路主要串联乡镇以及村落，以城镇为中心，完善周边县道、乡道、村道布局，促进新型城镇化发展；同时要连接普通国省道未覆盖的经济节点（农业产业园区、3A级旅游景区（点）等），促进区域旅游业和农业的发展；此外要连接干线路网与交通站场、农村客运站（亭）、农村物流节点，增强农村公路的衔接转换能力，形成结构合理、四通八达的农村公路网，提升路网整体效益。总体上以“外联内畅、提质增色”对源城区农村公路发展进行布局规划。

在区域对外交通联络上，以高速公路、国道为主骨架，重点谋划县、乡道与主骨架路网的衔接转换；同时，以县、乡道提高区域与主要国省干线和商品生产、集散地的公路的便捷联系水平，同时加强与主城区、开发区、农业产业园区、旅游景区（点）等重要经济节点，运输枢纽站点、高速公路互通等交通节点的有效衔接，拓展区域对外交通通道，提升对外交通转换效率及质量。

在区域对内交通优化上，重点加强乡、村道规划布局。乡道规划布局，以镇（街道）为中心，以建制村为主要节点，在县道的基础上，进一步提高镇（街道）与镇（街道）之间公路以及连接镇人民政府（街道办事处）所在地与建制村的公路的便捷联系水平，加强对普通国省道、县道与区域内的

经济节点、交通节点的有效连接。村道规划布局，以一定人口规模自然村为主要节点，在乡道的基础上，以满足农村群众最基本的出行需求为出发点，进一步提高建制村与建制村、建制村与自然村、建制村与外部公路的有效连接（不包括村内街巷和农田间的机耕道），形成多村连片发展。

在农村公路品质管理上，加强镇与镇、建制村与建制村之间互联互通，降低节点间的迂回率、改善节点通达水平，重点考虑满足脱贫攻坚和地区资源开发利用需要，使路网结构处于网状结构与树状结构之间。增强农村公路建设质量管理，加快农村公路发展从规模速度型向质量效益型转变，充分发挥交通基础设施对农村经济的促进作用。

在农村公路特色发展上，充分发挥“特色路”的引领带动作用，结合各区域特色打造特点鲜明的特色示范路，“以线带面”全面推动各个区域均衡发展。

5.2 布局规划

5.2.1 构建快速畅通的外联通道

1．旅游景观大道：加快推动旅游景观大道项目落地，增加源城区南部与中心城区交通通道，打造片区南北交通高快速走廊。旅游景观大道是河源市中心城区西环路的一部分，起点在源南镇墩头村，西南接中兴大道，向南依次串联源城西部景点，沿途经过七寨湖公园、客天下水晶温泉国际旅游度假区、巴伐利亚庄园等旅游景点，终点在高埔岗街道大水井村接龙岭一路，构建源城西部区域南北向景观走廊，达到景点相连的效果，以交通发展促进旅游经济发展。旅游景观大道规划双向四

车道，水泥混凝土路面，一级路，全长 10.105Km。

图 5-1　旅游景观大道效果图

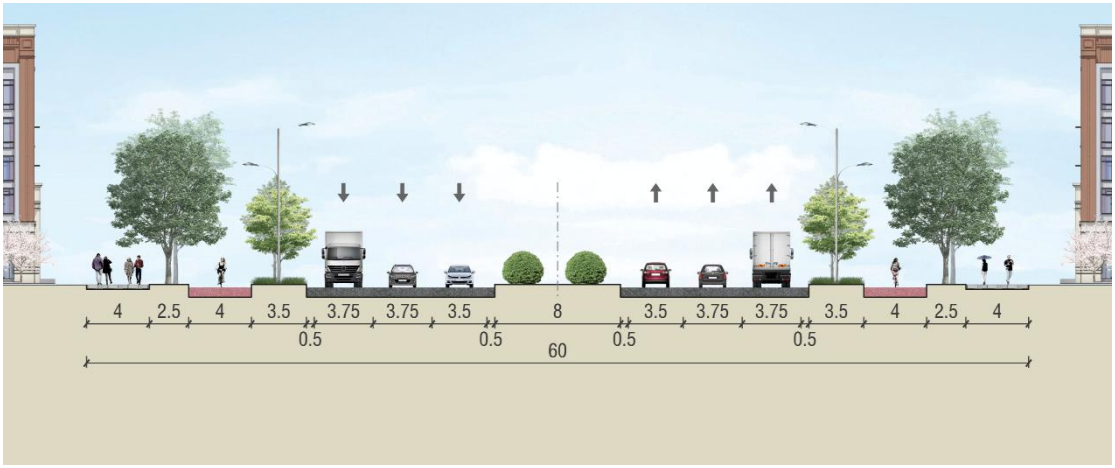

图 5-2　旅游景观大道横断面布置（一）

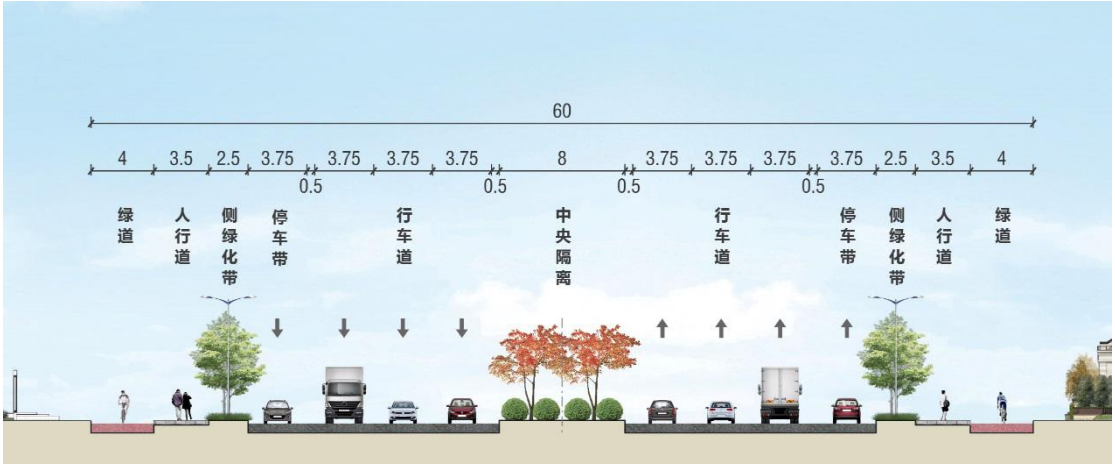

图 5-3　旅游景观大道横断面布置（二）

2．汕湛高速蓝田出口连接线：加快推进汕湛高速连接线落地，提高源城区对汕湛高速的利用效率，加快区域对外交通转换。汕湛高速蓝田出口连接线是源城区重要的战略通道。现阶段源城区对汕湛高速的利用仅通过埔赤路（Y138）接省道 S340 在惠州市蓝田镇完成转换，源城区内上下汕湛高速的过境交通需要经过埔前镇集镇区域，因此过境交通量一方面对埔前镇的区域内交通造成压力，另一方面缺少直接有效的快速通道。汕湛高速蓝田出口连接线工程，将过境交通外移，构建源城东南部南北向通道，带动东南区域沿江地带土地开发利用，是源城南部重要的战略性通道。汕湛高速蓝田出口连接线起于高新区兴业大道，向南经过双头村，在河源电厂东部沿江布线，于河源-惠州界附近接乡道 Y138，后经省道 S340 接汕湛高速蓝田出口收费站。连接线规划双向六车道至双向四车道，沥青混凝土路面，一级路，全长 10.192Km。

图 5-4　汕湛高速蓝田出口连接线效果图

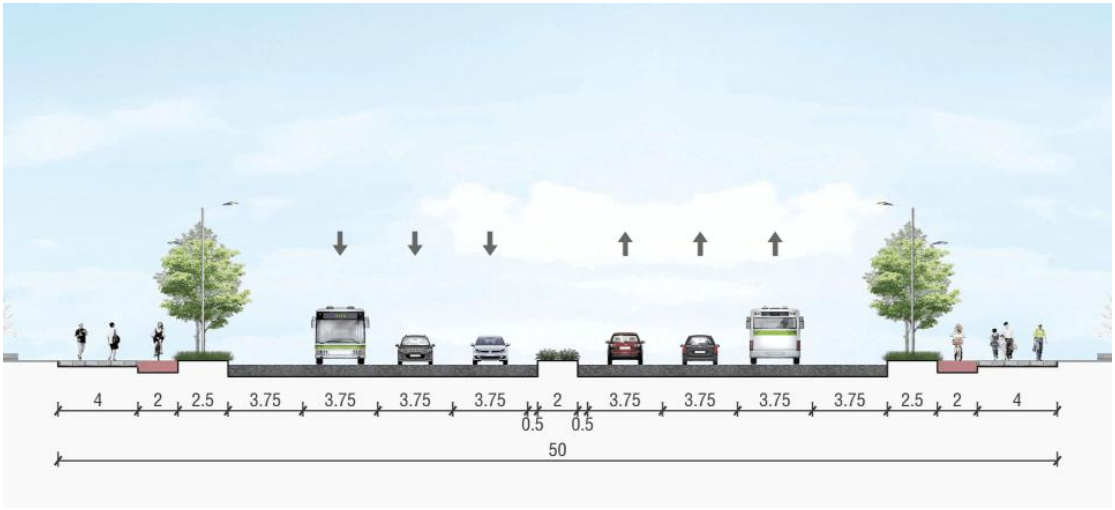

图 5-5　汕湛高速连接线高新区段 50 米宽路基横断面

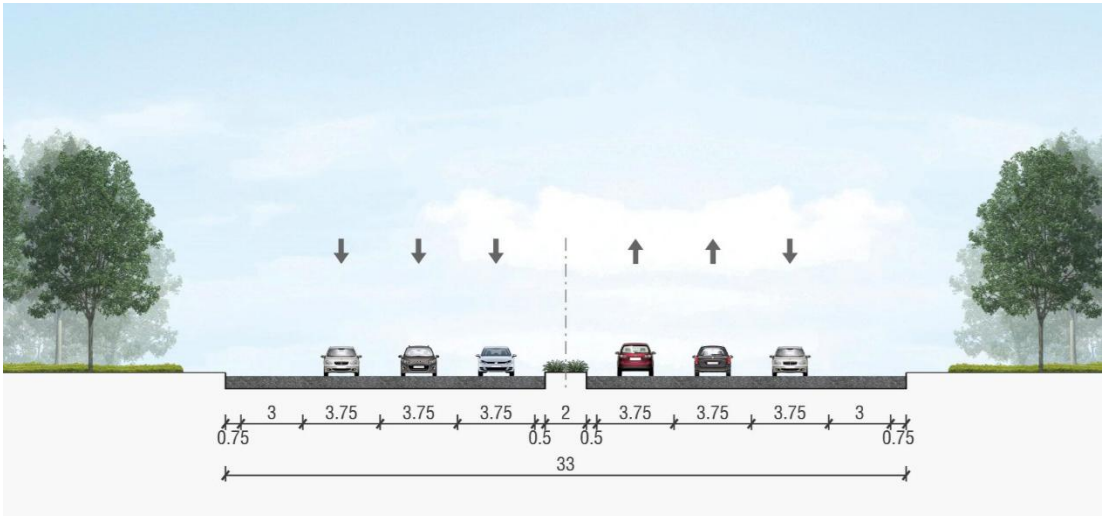

图 5-6　汕湛高速连接线埔前镇段 33 米宽路基横断面

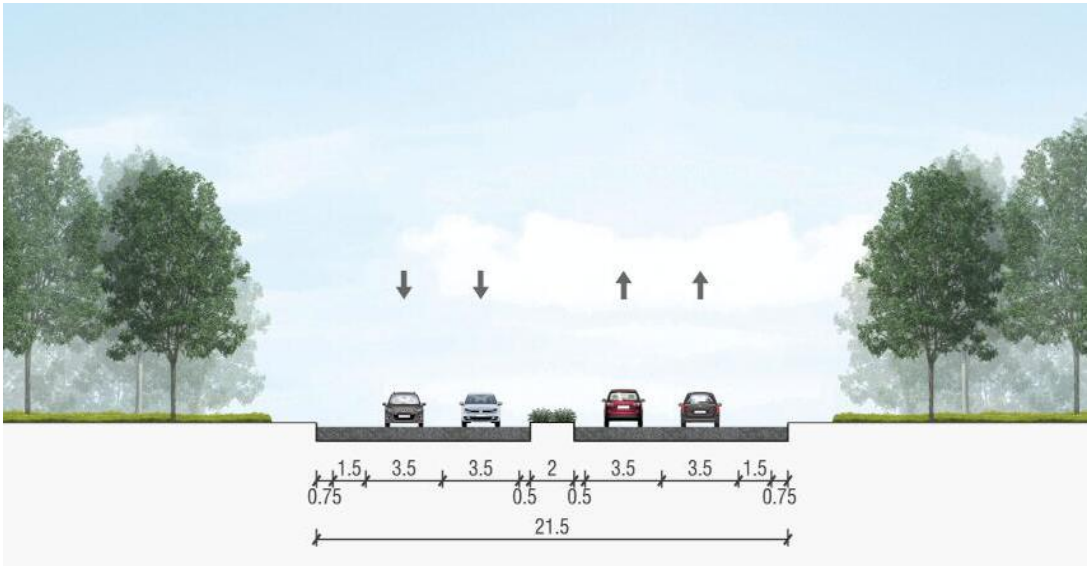

图 5-7　汕湛高速连接线惠州段 21.5 米宽路基横断面

5.2.2 打造安全舒适的内通路网

1．鹏城大道：加快推动鹏城大道建设进度，规划埔前西部五村连片发展蓝图。埔前镇西部村落交通路网呈现明显的树杈状，村落之间无法互联互通，通过鹏城大道将陂角、高围、上村、埔前、坪围村串联起来，村落之间路网联通，促进五村连片、交融发展。鹏城大道新建主线道路全线段10.4Km，项目前段4.2Km利用原有7m路面；后段6.2Km全为新建路基20m，其中路面（14m）、绿化（2*1.75m）、自行车道（1*2.5m）。道路目前处于在建阶段，建成后将较好地解决交通制约的瓶颈问题，满足外地旅客旅游、当地村民及附近居民的出行要求，强化与镇域交通网络的联系。路线规划为水泥混凝土路面，三级路，起点为埔前镇205国道（坪围路口），沿Y145乡道跨惠河高速公路、途经坪围洞、龙陂、坪围、佛龙、泥径、接Y186乡道、过黄洞坝水库、大和岭、上新屋、大坑等村小组，终点为陂角村陂角小学（与Y199乡道相交），路线走向基本执行美丽乡村规划线路。

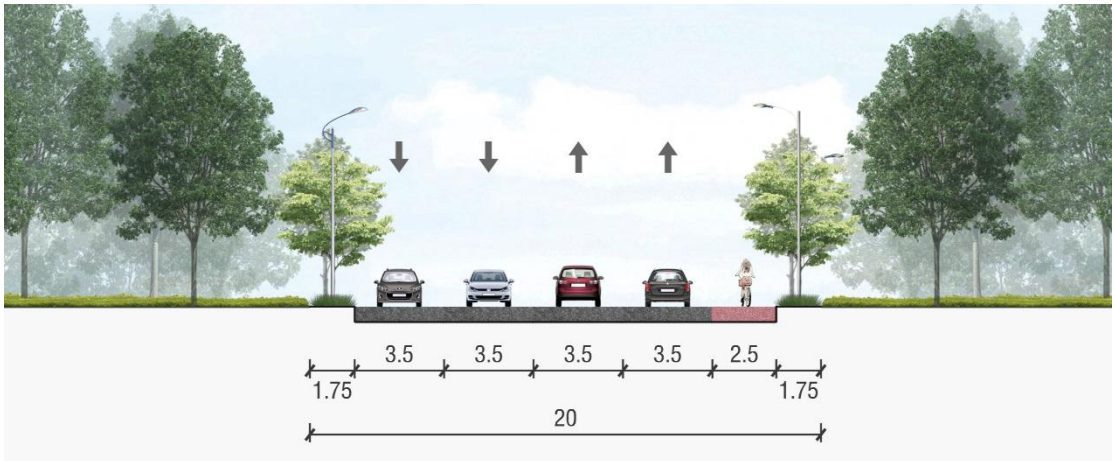

图 5-8　鹏城大道横断面布置图

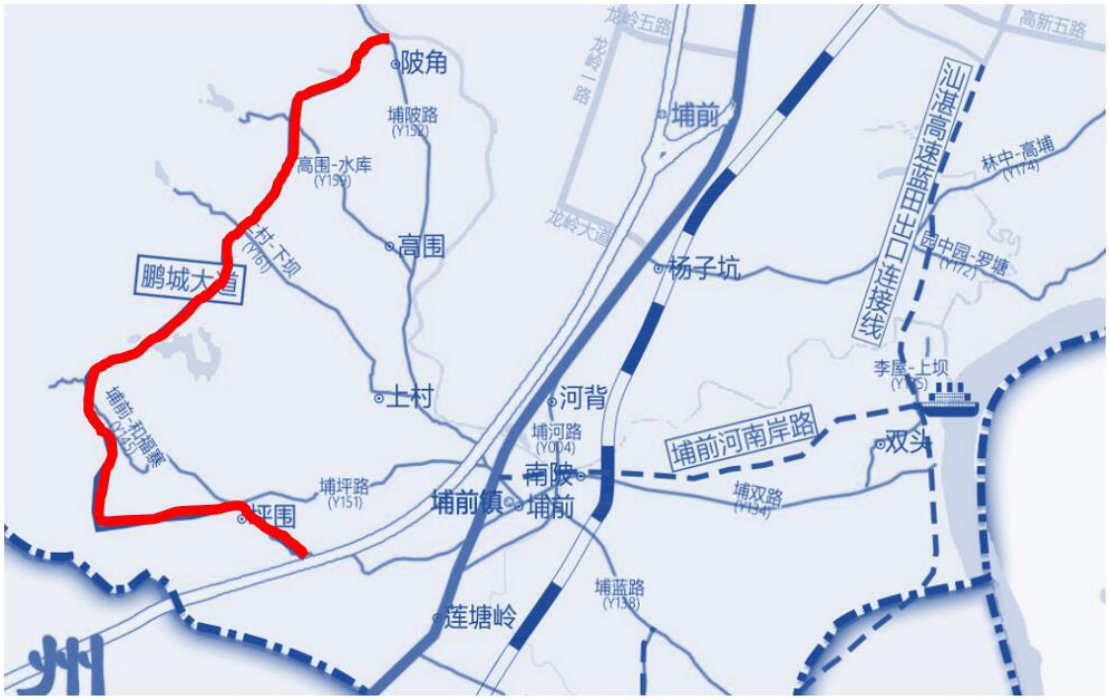

图 5-9　鹏城大道规划线位

2．南环路：中期在埔前镇东南部临东江规划源城区南环路，构建埔前东部村村连片发展蓝图。埔前镇东部村落路网呈现一定网络化程度，但交通设施发展水平对于通村连片还有一定距离。通过规划源城区南环路，将鹏城大道、G205、莲塘岭、赤岭、中田、双头、汕湛高速连接线联系起来，借力鹏城大道，从而打通埔前南部村落交通干道，串联源城南部片区，实现村村连片发展。南环路起点位于 Y131 与 G205 交叉处，沿 Y131 上跨京九铁路向东经赤岭后，路线向北，通过部分新建道路在中田村与村道 C149 相接，后上跨京九铁路后与 Y138 相交，通过 Y138 与汕湛高速连接线相连，至此为源城区南部村落提供上下汕湛高速的通道，增强汕湛高速在埔前镇的辐射效应。规划南环路路线全长约 3.019Km，技术等级为三级，双向两车道，路面宽度 7m。

3．埔前河南岸路：远期规划新建埔前河南岸路，路线呈东西走向，沿埔前河南岸布线，起于 G205，沿埔前河南岸

直至河源港。规划埔前河南岸路技术等级为一级，双向四车道，道路里程 4.8Km 左右。道路连接河源港与 G205，是重要的疏港公路。项目建成后以道路建设促进片区物流产业和港口航运发展，同时也是埔前镇沿河的景观路，是埔前镇亲水休憩路，也是新埔前的展示窗口。

图 5-10　埔前镇东部路网优化布局

以鹏城大道、南环路构建埔前镇西部、东部片区村村连片、协同发展的局面。

4．体育产业园路：中期规划体育产业园路，路线位于源城区北部，呈南北走向，沿现状道路纬十五路向北延长，过恒大名都，上跨京九铁路后穿粤赣高速，向北达体育产业园。规划体育产业园路为二级公路，水泥混凝土路面，双向四车道，路线全长 4.29Km。道路连接雅居乐、恒大地块，是改善区域内部交通环境的重要项目；同时提高城区至体育产业园的可达性，助力河源“旅游+体育”融合发展，促进第三产业快速增长。

图 5-11　体育产业园路规划线位

5.2.3 提升农村公路的建设质量

1．香车公路（Y321）：香车公路即乡道 Y321 线，起于源西街道白岭头村，止于香车水库，路线全长 6.15Km，路面沙化，部分路段较为严重。其中，白岭头-高屋山段全长 3.974Km，为三级公路，双向两车道，水泥混凝土路面，路面宽 6.5m；高屋山-香车水库段全长 2.176Km，为单车道，水泥混凝土路面，四级公路，路面宽度 4m，路面破损较为严重；在香车桥处，2016 年评定桥梁技术状况为三类，防护设施简陋。根据《河源市综合交通运输体系发展“十三五”规划》，香车公路提升道路等级为三级公路，针对香车公路高屋山-香车水库段 2.176Km 进行提质升级，路面拓宽至 6.5 米，并对香车桥进行桥梁加固，对全线路面进行治理。

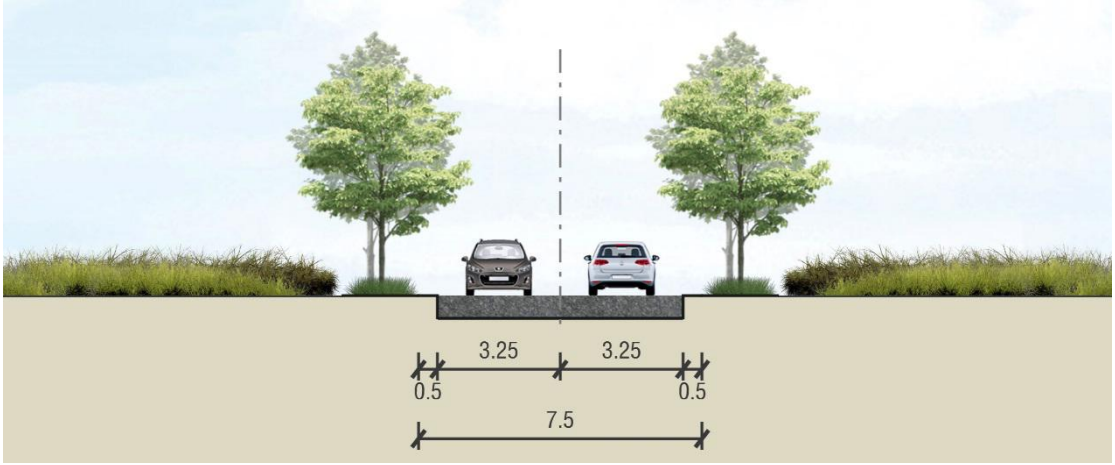

图 5-12　香车路横断面布置图

图 5-13　Y321 香车公路升级改造对比

2．望郎回风景区旅游路（Y322）：望郎回风景区旅游路，即乡道 Y322。起点位于源西街道白岭头村，与 Y321 交叉处，向北下穿长深高速（G25）达望郎回风景区，路线全长 1.824Km。道路现状为四级公路，Y321-叶屋段 1.249Km 为水泥混凝土路面，路面宽度 3.5m，叶屋-腰和石段 0.575Km 为砂石路面，路面宽度 3.5m。根据《河源市综合交通运输体系发展“十三五”规划》，中期规划本线路作为望郎回风景区的配套交通设施，提升等级为二级公路，双向两车道，水泥混凝土路面。

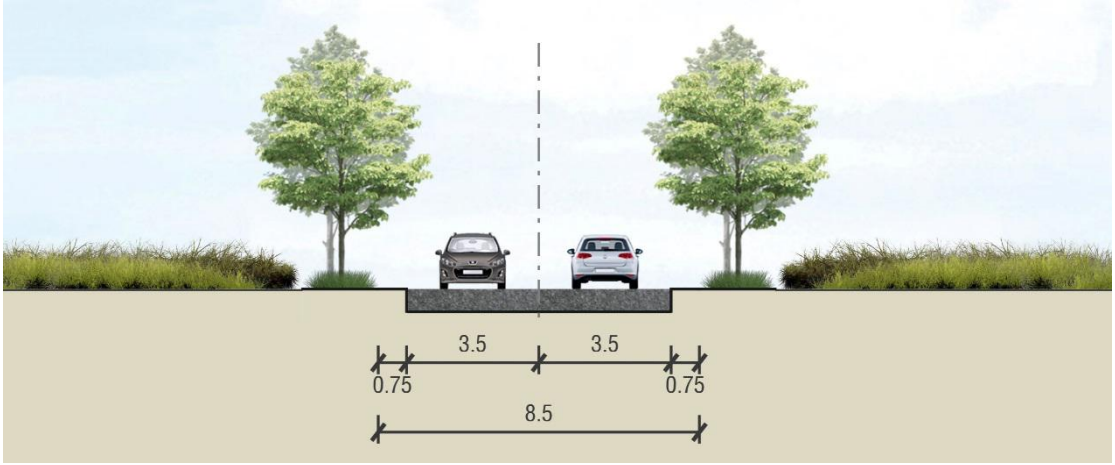

图 5-14　望郎回风景区旅游路

图 5-15　Y322 望郎回风景区旅游路升级改造对比

3．望郎回公路改建工程（Y325）：望郎回公路，即乡道Y325，是通往望郎回风景区的另一条道路。路线起于源西街道白岭头村与 Y002 相交处，即市水泥厂路口，后向西北下穿长深高速（G25）向北达望郎回风景区。其中，Y002-东埔水泥厂段 1.031Km 为三级公路，水泥混凝土路面，宽 6m；东埔水泥长-沥背村段 0.066Km 为四级公路，水泥混凝土路面，宽 3.5m；沥背村-望郎回段 2.113Km 为四级公路，砂石路面，宽 3.5m。根据《河源市综合交通运输体系发展“十三五”规划》，近期规划消除砂石路面，提升本路线为三级公路，双向两车道，水泥混凝土路面，路面宽 6.5m，全线 3.21Km。

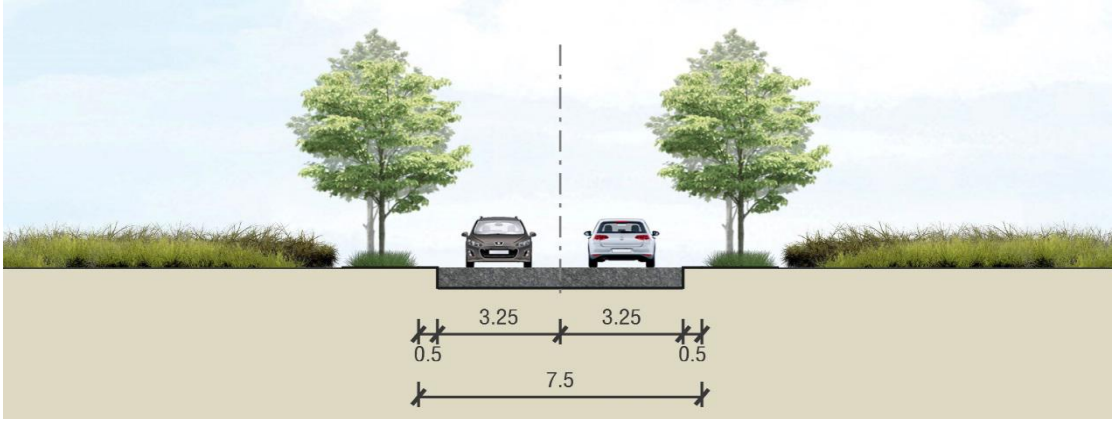

图 5-16　望郎回公路横断面布置图

图 5-17　Y325 望郎回公路升级改造对比

4．埔蓝路（Y138，埔前-赤塘）：埔蓝路，即乡道 Y138，起于埔前镇 Y134 交叉口，经过埔前镇中田村赤塘，继续向东南，在河惠交界处与近期规划汕湛高速蓝田出口连接线相交，后二者共线，与省道 S340 相交，接汕湛高速。埔蓝路埔前-赤塘段规划中期提升道路等级为一级，双向四车道，沥青混凝土路面，全线 3.175Km。

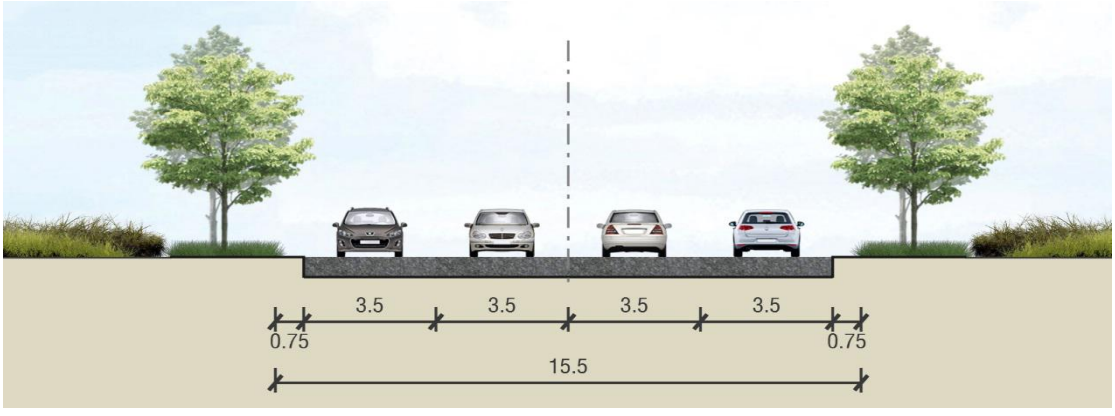

图 5-18　埔蓝路横断面布置图

图 5-19　Y138 埔蓝路等级提升对比

5.2.4 凸显美丽乡村的特色交通

1．历史人文路：乡道 Y161，上村主通道，现状道路路面宽度 4.5m，单车道，水泥混凝土路面。上村作为革命先烈罗焕荣、战斗英雄罗华盛的故乡，是革命老区村。结合上村乡村振兴规划，将乡道 Y161 改造为具有上村特色的“历史人文特色路”，将农村公路作为村容村貌村文化展示的通道之一，提升村民文化自信。近期规划将 Y161 升级为三级公路，路面宽度 6.5m，双向两车道，沥青混凝土路面，道路两侧加强绿化处理，新增标牌标语，建设文化展示区，展示区域人文历史，彰显地方特色文化，在宣传上村“红色精神”的同时提升村民交通出行环境，打造埔前镇红色历史人文路。

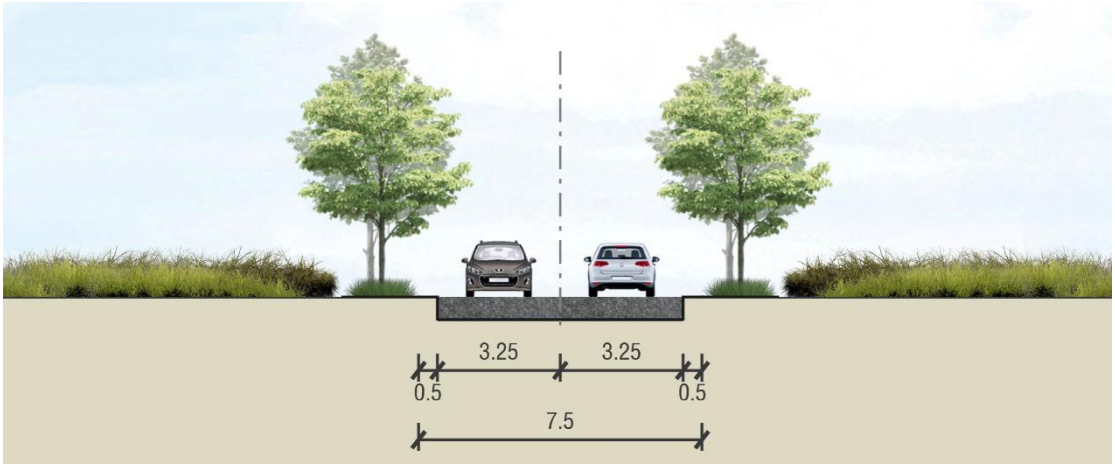

图 5-20　乡道 Y161 横断面布置图

图 5-21　Y161 上村历史文化路改造对比

2．运动养生路：七寨湖运动路（Y251，白田-七寨），七寨湖大道，即乡道 Y251 白田-七寨线，起于源南镇白田村 G205 处，向西下穿长深高速（G25）后经龙潭口至七寨，在七寨湖公园与 Y256 相交。路线全长 4.232Km，现状道路宽度部分为 4m 路面、6m 路基，部分为 4m 路面、5m 路基，水泥混凝土路面，为四级公路。根据《河源市综合交通运输体系发展“十三五”规划》及河源市乡村振兴行动方案，白田-七寨公路提升道路等级为三级公路。结合 Y251 现状道路情况，路侧青山绿水，为天然富氧环境，近期规划在现状道路上适当拓宽，升级为三级公路、6.5m 宽沥青混凝土路面，并在路面单侧开辟 2m 宽彩色沥青作为自行车专用道，打造源南镇以自行车骑行为特色的运动养生路。

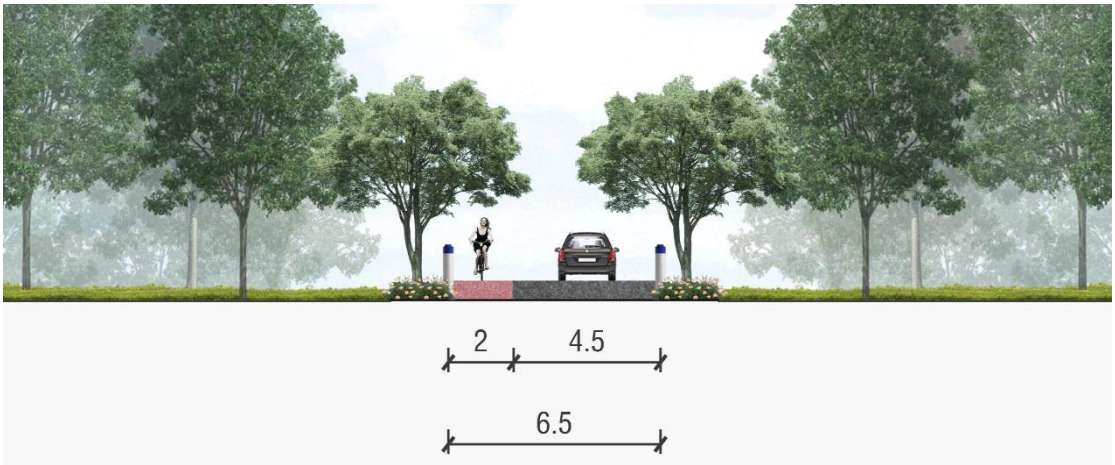

图 5-22　七寨湖运动路横断面布置图

图 5-23　Y251 七寨湖运动养生路改造对比

3．田园风光路：埔双路，埔前-双头，乡道 Y134，现状路面宽 6.5m，双向 2 车道，三级；规划提升道路通行品质，路面升级为沥青混凝土路面，打造“田园风光路”，双侧设置自行车道。

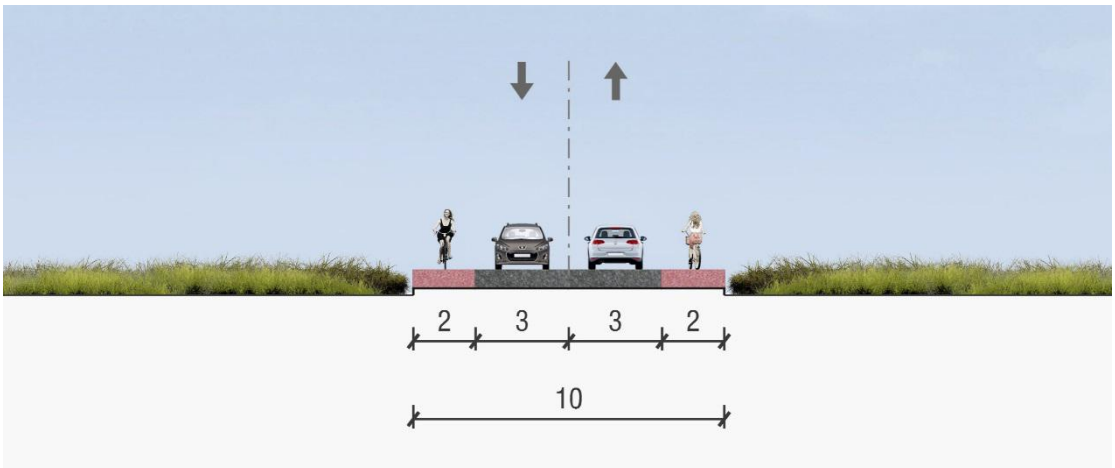

图 5-24　埔双路横断面布置图

图 5-25　Y134 埔双田园风光路改造对比

4．特色产业路：河源特产街，新江三路，即乡道 Y333，林晚凹村-大坝顶段。现状为四级公路，双向两车道，水泥混凝土路面，路面宽 6m。道路连接新丰江大坝景区与城区，沿路为河源土特产店、河鲜美食店，是富集河源美食文化的特色产业路。近期规划提升线路中部分路段建设品质，对路容路貌及路侧立面进行统一规划设计，打造河源特色美食商业街，形成河源美食新名片。规划路段位于源西街道庄田村，起于 Y333 与西环路交叉处，止于下穿广深高速（G25）段，全长 0.5Km，路面改造为沥青混凝土路面，双向两车道，拓展路面宽度为 12.5m，道路两侧增设非机动车道，方便行人、游客、食客、土特产求购者通行。

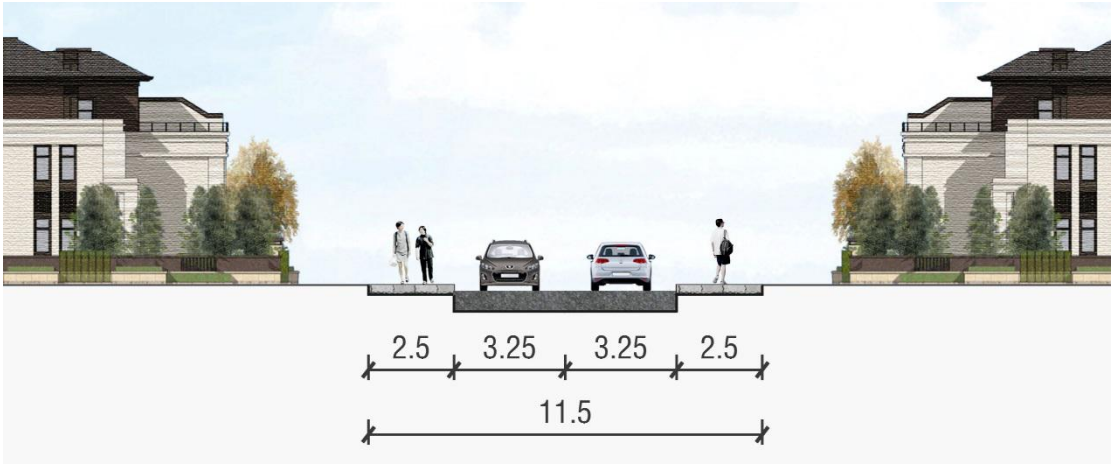

图 5-26　Y333 横断面布置图

图 5-27　Y333 庄田特色产业路改造

5．生态富民路：Y289，乡道 Y289 起于源南镇白田村龙潭口，向西与 Y251 相交，是通往七寨湖的路径之一。道路目前为四级路，单车道，水泥混凝土路面。部分路段路面宽 4m，部分路段路面宽 3.5m。道路沿线分布有大小果园数个，主要经营葡萄采摘、百香果采摘等项目，是重要的经济产业路线。近期规划作为农村生态富民特色路，将农业园与农村公路建设相结合，提升道路等级，优化沿线路侧景观，以交通促进农村生态经济发展。规划提升道路等级为三级，路面宽 6.5m，双向两车道，全线 1.634Km。

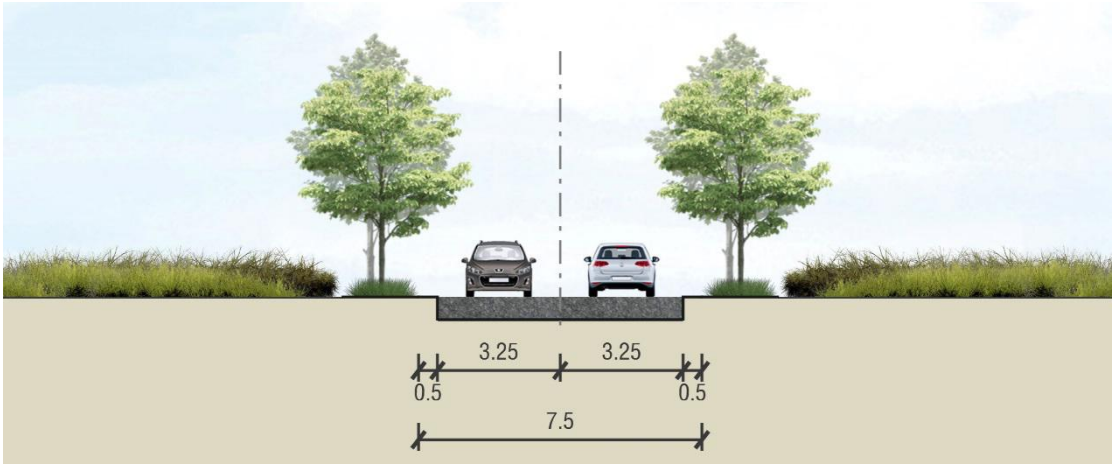

图 5-28　Y289 横断面布置图

图 5-29　Y289 白田富民生态路改对比

6．科教创新路：Y133，乡道 133 埔前-中田，起于埔前乡道 Y138（埔蓝路），向南过中田村后向西下穿铁路后向西

北，在莲塘岭村与 G205 相交。路线全长 3.175Km，双向两车道，水泥混凝土路面，路面宽 6-7m。规划中将路段重点打造为科教文创路，路面结构设置为 2+4 的形式，其中 2m 铺设彩色沥青，作为步行及自行车道，4m 保持原水泥混凝土路面作为车行道。道路 Y138-中田村委会段两侧多为林木，中田村委会-G205 段两侧多为农田，依靠两侧资源可形成农科创新、田野教育等基地，以农村公路与农业科学研究和学生教育实践相结合的创新形式扩大农村公路的作用和影响力，达到“农村公路+”的复合效果。

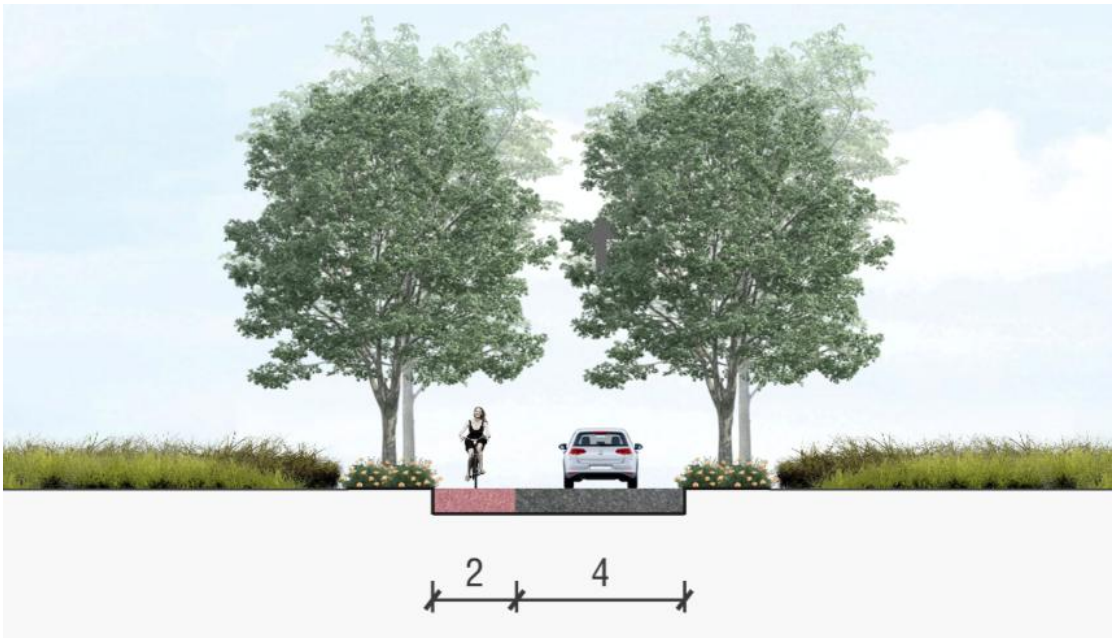

图 5-30　Y133 横断面布置图

图 5-31　Y133 中田科教创新路改造对比

7．振兴示范路：Y152，乡道 Y152，埔前-一级电站，起于埔前乡道 Y004，向北经过上村、高围、陂角，在陂角村小坑桥向西南直至河源市界。路线全长 11.576Km，其中，埔前至陂角小学段为三级路，双向两车道，沥青混凝土路面，路面宽 9m（1.5+3+3+1.5），路线在陂角小学附近经过春沐源景区；陂角小学至河源市界段为单车道水泥混凝土路面，路面破损较为严重。规划中将上村-陂角段 3.704Km 重点打造为乡村振兴路，路面铺设彩色标线，道路沿途田园乡野风景优美，是展示乡村振兴建设成果的重要窗口，同时也是通往春沐源景区的乡野公路。

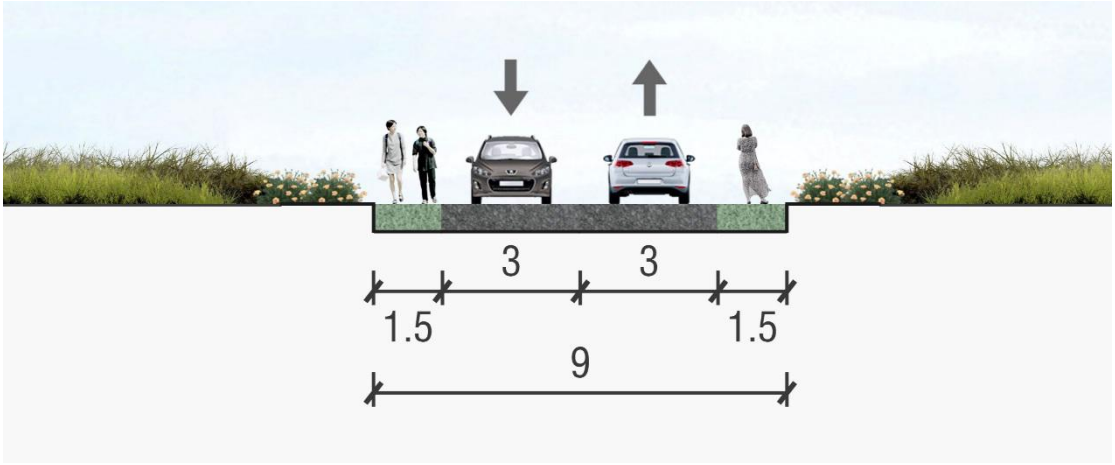

图 5-32　Y152 横断面布置图

图 5-33　Y152 陂角振兴示范路改造对比

5.3 路网布局

通过统筹规划，最终形成源城区全域“五横四纵”的主骨架结构，以及景点连接、村村连片的发展格局。

横一：万绿大道+永和路，源城北部重要东西向走廊，连接城区至万绿湖风景区。

横二：桂山旅游大道+迎客大道，即 S253+Y276，组成源城区中部东西向交通要道。横二东与 G25 高速相交，有效组织源城区内交通流上下高速，以完成内外交通转换；西有迎客大桥接国道 G355，是东部地区交通进出源城区的重要走廊。

横三：马口-桂山+东环路（东西段），即 Y256+东环路，横三贯穿源城区中部，西至七寨湖公园，向东连接东环路，完成对外交通转换，是区域中部重要的交通走廊。

横四：下屋-林中-高埔，即 Y153+Y174，横四走廊在源城区南部埔前镇，横贯东西，串联埔前片区村落至 G205，通过 G205 与 G25 在广深高速埔前出口的连接，完成埔前村镇交通上下高速转换。

横五：坪围-埔前-河源港，即 Y151+埔前河南岸路，横五走廊是埔前镇集镇区域重要的民生路，尤其远期规划埔前河南岸路，建成后连接 G205 与河源港，是重要的经济路线，另一方面，道路临埔前河而建，规划为市政路，是村镇居民亲水休憩的平台。

纵一：G25，长春-深圳高速公路（源城区粤赣高速），贯穿源城区全域的南北向对外交通快速通道。

纵二：G205，国道205，构成源城区南北向对外交通的第二条重要通道，同时承担源城区内部纵向交通量，是老城区与新城区的重要交通纽带。

纵三：西环路+旅游景观大道，西环路由城北地区沿粤赣高速向南至迎客大道，是重要的城市快速通道；旅游景观大道作为连接源城区内重要旅游景点的景区串联路，旅游景观大道是构成源城区南北向交通的重要旅游景观路、旅游经济路，也是展示源城区快速发展的名片和窗口。西环路+旅游景观大道形成了城西片区纵贯南北的城市快速走廊。

纵四：东江大道+沿江东路+南堤路+滨江大道+汕湛高速蓝田出口连接线，是源城区另一条重要南北向通道，除承担城市南北向交通外承担了上下汕湛高速交通量的转换功能，扩大了源城区对汕湛高速的利用率，将汕湛高速变为源城区“第二条”高速公路。

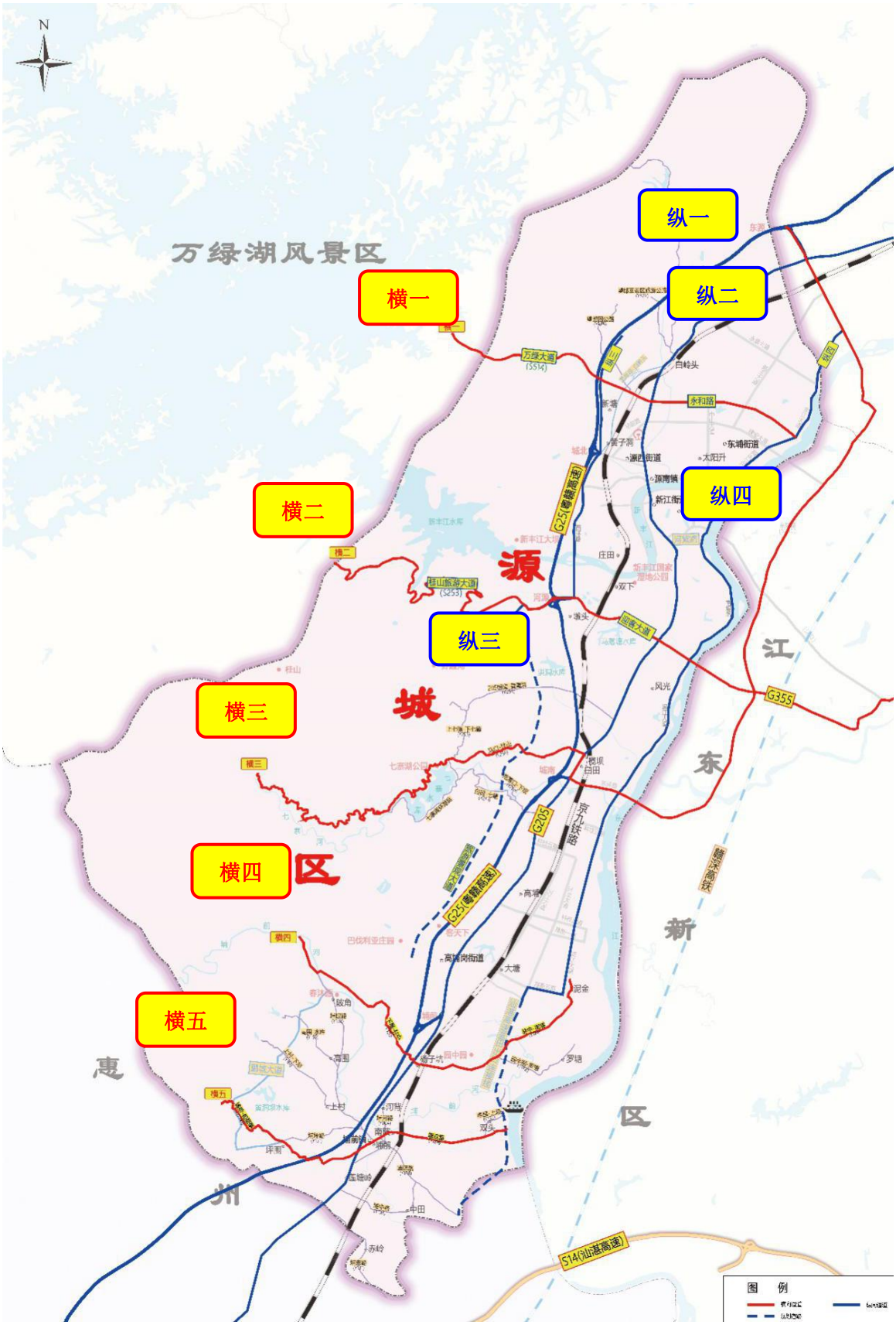

图 5-33　源城区公路发展图

第六章　实施计划

6.1 “四好农村路”建设项目

遵循统筹规划分期实施的原则，根据规划路网的重要性与可操作性，确定规划线网的分期建设方案。

结合源城区发展实际，分近、中、远期安排源城区公路建设计划，各阶段实施项目见表 6-1。截至 2035 年，共计资金投入约 18.47 亿元。其中，近期包括在建项目共投入 14.75 亿元（旅游景观大道投入约 8 亿元），项目内容一方面集中在构造片区对外交通大道，提升片区对高速公路、国道等高快速骨架路网的利用效率，另一方面集中精力打造具有特色的农村公路，促进各村镇发展百花齐放、齐头并进；中期规划建设项目旨在优化路网结构，促进村镇串联，同时提升农村公路品质，消除居民聚居区砂石路，投入约 2.18 亿；远期规划项目主要集中在沿埔前河片区土地的开发利用上，同时配合源城港建设发展，承担疏港公路作用，在路网建设成熟后促进区域组团式发展，投入约 1.54 亿。详细建设计划及资金测算见表 6-2。

表 6-1 源城区公路建设计划

建设阶段	项目类型	项目名称	投资估算（亿元）
近期	外联	旅游景观大道、汕湛高速蓝田出口连接线	12.4
	提质	香车公路、望郎回公路	0.34
	增色	上村路、七寨湖大道、埔双路、新江三路、龙下路、埔陂路、埔中路	2.01
小计			**14.75**
中期	内畅	南环路、体育产业园路	1.17
	提质	望郎回景区旅游路、埔蓝路	1.01
小计			**2.18**
远期	内畅	埔前河南岸路	1.54
小计			**1.54**
合计			**18.47**

6.2 农村公路生命安全防护工程

农村公路交通安全是源城区“四好农村路”建设发展的另一个重要内容，建设农村公路生命安全防护工程是“建好”农村公路必不可少的一部分。坚持突出重点、分步实施，着力整治事故多发易发路段隐患，以满足公众安全出行基本需要。根据《河源市加快实施“四好农村路”行动计划（2019-2022）》要求，对源城区农村公路生命安全防护工程进行梳理，共进行生命安全防护工程223项，合计33.354Km，详细建设计划及资金测算见表6-3。

6.3 农村公路防灾减灾建设项目

防灾减灾救灾工作事关人民群众生命财产安全，事关社会和谐稳定，也是贯彻落实党中央、国务院关于加强防灾减灾救灾工作的决策部署，提高全社会抵御自然灾害的综合防范能力，切实维护人民群众生命财产安全的需要。

为减少灾害带来的损失、降低灾害对基础设施服务功能带来的影响，巩固基础设施建设、预防并重视潜在危害，提高基础设施的抗损毁和快速恢复保障能力，对源城区农村公路汛期易生灾害点进行摸排分析，以助力于“四好农村路建设”。

源城区“四好农村路”防灾减灾建设计划见表6-4。

表 6-2　源城区“四好农村路”建设规划项目实施计划

编号	序号		道路名称	道路编号	起点	终点	里程（Km）	控制点	现状等级	现状路面	现状车道数	规划等级	规划路面	规划车道数	投资估算（亿元）	建设时序
1	外联	1	旅游景观大道	新建	中兴大道	龙岭一路	10.105	双头、榄坝				一级	沥青	6	8.00	近期
2		2	汕湛高速蓝田出口连接线	Y138、S340	蓝田收费站出口	兴业大道	10.192	双头、蓝田				一级	沥青	6	4.40	近期
3	内畅	1	鹏城大道	Y145、Y186	G205	陂角小学	10.4	坪围洞、龙陂、和福寨、坪围、佛龙、泥径、黄洞坝水库、大和岭、上新屋、大坑				三级	水泥	4	1.36	在建
4		2	南环路	Y131、C149、Y138	G205	汕湛高速连接线	3.019	莲塘岭、赤岭、中田、双头				三级	水泥	4	0.37	中期
5		3	埔前河南岸路	新建	G205	河源港	4.8					一级	水泥	4	1.54	远期
6		4	体育产业园路	纬十五路			4.29					二级	水泥	4	0.8	中期
7	提质	1	香车公路	Y321	高屋山	香车水库	2.176		四级	水泥	1	三级	水泥	2	0.22	近期
8		2	望郎回景区旅游路	Y322	Y321	腰和石	1.824		四级	水泥	1	二级	水泥	2	0.25	中期

编号	序号		道路名称	道路编号	起点	终点	里程（Km）	控制点	现状等级	现状路面	现状车道数	规划等级	规划路面	规划车道数	投资估算（亿元）	建设时序
9	提质	3	望郎回公路	Y325	沥背村	望郎回	2.113		四级	砂石	1	三级	水泥	2	0.12	近期
10		4	埔蓝路	Y138	Y134	赤塘	3.175	何屋、黄屋	三级	水泥	2	一级	沥青	4	0.76	中期
11	增色	1	上村路	Y161	Y152	坝下	3.191	上村	四级	水泥	1	三级	水泥	2	0.26	近期
12		2	七寨湖大道	Y251	G205	七磜	4.232	龙潭口、下坝	四级	水泥	1	三级	水泥	2	0.42	近期
13		3	埔双路	Y134	Y004	双头	3.122		三级	水泥	2	三级	沥青	2	0.37	近期
14		4	新江三路	Y333	西环路	G25	0.5		四级	水泥	2	三级	沥青	2	0.06	近期
15		5	龙下路	Y289	Y251	Y251	1.634	龙潭口、下坝	四级	水泥	1	三级	水泥	2	0.16	近期
16		6	埔陂路	Y152	上村	陂角	3.704	陂角	二级	沥青	2	二级	沥青	2	0.59	近期
17		7	埔中路	Y133	Y138	G205	3.175	中田	三级	水泥	2	三级	水泥	2	0.15	近期
合计															**19.03**	

表 6-3　源城区“四好农村路”安全生命防护工程建设计划

序号	路线编码	路线名称	隐患里程(公里)	序号	路线编码	路线名称	隐患里程(公里)	序号	路线编码	路线名称	隐患里程(公里)
总计											**33.354**
1	C654	马屋村—东源大道	0.368	16	C650	黄沙村—毛三队	0.213	31	C298	莲塘背—泥北坑	0.194
2	C667	工业园—冼屋场	0.325	17	C572	三和电子厂—回迁点	0.205	32	C732	石桥头—大坑	0.193
3	C812	钢村厂-移民点	0.276	18	C308	岗顶—水唇	0.205	33	C560	铁路桥头—墩头果场	0.192
4	C585	牛栏坑—大塘	0.269	19	C176	矮岭岗-和平村	0.204	34	C751	万绿大道—木厂村	0.191
5	C562	塔坑—渡口	0.267	20	C402	下园—社干爷	0.204	35	C302	油麻坪-长排	0.191
6	C993	电厂路口-河头	0.258	21	C537	国黄线—门屋	0.204	36	C421	捕狗坑—老小学	0.19
7	C994	到洪线-山塘	0.255	22	C597	杨屋—龙坪	0.204	37	C408	木棉排—竹社公	0.189
8	C789	黄屋坑—山腰	0.25	23	C726	围背—马古山	0.201	38	C353	田心—鱼苗场	0.188
9	C806	建设大道-光源	0.246	24	C244	牛栏窝—老人村	0.198	39	C538	沥塘—深夫井	0.186
10	C849	竹新队-205 国道	0.243	25	C678	罗陂坑—农湖山庄	0.198	40	C573	双桂公路—轧钢厂	0.186
11	C758	石苟坪—打石坑	0.235	26	C362	温氏—新泥王	0.197	41	C583	陈屋—坪寨	0.186
12	C584	土狗坑—西女山	0.231	27	C334	塘子龙—横岭坝	0.196	42	C444	205 国道边—铁塘岭	0.186
13	C529	白田桥头—五指毛桃基地	0.22	28	C823	榕树头-李屋	0.195	43	C420	捕狗坑—松树坑	0.185
14	C518	桂山路—横坑	0.216	29	C944	西环路边-江源回迁点	0.195	44	C600	杨屋背—煤气库	0.185

序号	路线编码	路线名称	隐患里程(公里)	序号	路线编码	路线名称	隐患里程(公里)	序号	路线编码	路线名称	隐患里程(公里)
15	C436	万洞—水库	0.216	30	C664	长坑—205 国道	0.194	45	C248	安记—沙岗陂	0.184
46	C253	李屋—石头坑	0.18	61	C800	丰叶大道—刘屋	0.169	76	C822	木厂-万绿宝	0.16
47	C309	赤卫—田心塘	0.18	62	C953	北直街-环城西	0.168	77	C221	205 国道边—瓦片雪	0.16
48	C332	江子嘴—塘子龙	0.179	63	C552	九队—墩头村委会	0.168	78	C407	下坝—渡口	0.159
49	C705	望郎回—叶屋	0.176	64	C450	铁路桥下—水巷基建	0.167	79	C797	高万线—温泉	0.158
50	C821	国道边-万绿宝	0.175	65	C398	水唇—下沙尾	0.167	80	C798	学校—国道边	0.157
51	C156	村委会-龙潭口	0.175	66	C445	利屋背—石山下	0.167	81	CA13	东环路边-黄沙	0.157
52	C177	对门岭-大岭排	0.174	67	C233	埔赤路—埔前新村	0.165	82	C674	新市区—学前坝	0.157
53	C190	李屋前—范屋岭	0.174	68	C950	群丰-东环路边	0.164	83	C195	学湖—三益坝	0.156
54	CA16	东埔安置点一路-二路	0.174	69	C368	岭背坑—中学背	0.162	84	C547	开关厂—岩前	0.155
55	C807	建设大道-水厂背	0.174	70	C401	安树园—塘排	0.162	85	C702	沙岗墩—黄泥塘	0.154
56	C149	中田-赤塘	0.173	71	C570	廖屋—双桂公路	0.162	86	C424	水基—新陂	0.154
57	C303	出水沥—下农场	0.171	72	C210	水口—下窝	0.161	87	C787	宝源桥头—桐子坑	0.153
58	C313	赤卫背—麻屋地	0.171	73	C203	莲塘小村—樟下	0.161	88	C601	煤气库—东环路	0.152
59	C715	205 国道—二九二	0.17	74	C582	梅子坑—赤坑	0.161	89	C306	龙见顶—铁搭岗	0.151
60	C456	黄沙凹—樟下	0.17	75	C755	响水—五斗租	0.16	90	C719	武警路—叶屋	0.151

序号	路线编码	路线名称	隐患里程(公里)	序号	路线编码	路线名称	隐患里程(公里)	序号	路线编码	路线名称	隐患里程(公里)
91	C995	源黄线-胜利村小组	0.15	106	C660	兴子上—吉坑	0.14	121	C377	深潭—罗耕运	0.136
92	C441	大陂头—牛奶场	0.149	107	C720	燃汽站—何屋	0.14	122	C540	九雅塘—金牛湖	0.134
93	C814	新村-市场	0.149	108	C277	小寨见—见顶	0.14	123	CA01	李屋-伍屋	0.134
94	C545	风光村委会—石岗布	0.147	109	C371	中学背—岭背坑	0.139	124	C242	小寨口—下浪果场	0.134
95	C567	阿婆庙—大坝	0.147	110	C810	中山大道-文昌路	0.139	125	C533	狐狸凹—正坑	0.134
96	C569	格塘—上楼	0.147	111	C440	新陂-了哥岩	0.139	126	C355	周村—下新屋	0.133
97	C731	移民点—魏子山	0.146	112	C610	老围—大水坑	0.139	127	C422	南蛇坑—大坑	0.133
98	C803	砖厂—开发区	0.146	113	C227	大坑口—埔双路	0.138	128	C617	马子坪—黄竹坑	0.133
99	C565	格塘—阿婆庙	0.145	114	C259	莲花—三角塘	0.138	129	C712	湖其塘—205 国道	0.133
100	C709	黄果沥—楼子下	0.145	115	C595	东环路—毛家岭	0.137	130	C310	田新—新莲	0.132
101	C677	牛栏窝—江坑凹	0.144	116	C716	机修厂—粉末公司	0.137	131	C438	万洞—岩上水库	0.132
102	C786	铁路桥下—宝源学校	0.144	117	C728	东盛厂背—205 国道	0.137	132	C914	河义路边-回迁点	0.132
103	C802	吉潭—伯公坳	0.143	118	C744	东日—黄西塘	0.137	133	C275	竹篙溜—山脚	0.132
104	C663	205 国道边—对门山	0.142	119	C361	新泥王-扬子坑	0.136	134	C766	205 国道边—万绿大道	0.131
105	C783	仰天湖—曾屋	0.141	120	C829	微波站-西坑	0.136	135	C322	泥潭—沈屋背	0.131
136	C657	开发区—奥头	0.131	151	C791	斗麻—高岭下	0.123	166	C571	牛暗湖桥—树毛坪	0.115

序号	路线编码	路线名称	隐患里程(公里)	序号	路线编码	路线名称	隐患里程(公里)	序号	路线编码	路线名称	隐患里程(公里)
137	C502	龙新—山塘	0.131	152	C264	塘角岭—塘尾	0.123	167	C530	马口—李屋	0.115
138	C669	205 国道—长坑	0.131	153	C527	国道边—马口岗	0.123	168	C662	楼下—茅埔	0.115
139	C311	新莲—河头	0.131	154	C218	何屋—铁路边	0.122	169	C546	石峡—三王坝	0.115
140	C723	国道铁路桥下—下村	0.131	155	C831	陶瓷厂侧-何屋	0.122	170	CA14	黄沙-东埔安置点	0.115
141	C847	国道边-广晟	0.131	156	C933	黄屋-李屋	0.12	171	C528	华嘉—水岭山	0.114
142	C788	山腰—黄屋坑	0.13	157	C187	梁屋-赤塘	0.12	172	C804	埔中线—大涧	0.114
143	C196	永红—前信	0.129	158	C342	高围点—沙树岗	0.12	173	C652	福星—东江边	0.114
144	C576	农场路口—榕树下	0.128	159	C886	埔坪路-埔陂路	0.12	174	C192	和平村-埔双路	0.114
145	C777	下塘桥—坪地金	0.128	160	C423	大埔—南达	0.119	175	C354	凹子龙—塘角岭	0.113
146	C158	石柿-大望	0.127	161	C774	双塘村—打狗坑	0.119	176	C727	围背—人民公园	0.113
147	C373	中学背—上下罗	0.126	162	C157	龙潭口-塘唇	0.118	177	C167	双头小学-大王宫	0.113
148	C427	下段—白莲塘	0.124	163	C318	铁牛塘—田老背	0.118	178	C656	杨梅坪—尖坑	0.113
149	C504	大水坝—高新区	0.124	164	C278	小寨见—正坑岭	0.116	179	C267	塘尾—刘屋	0.113
150	C245	李屋-老人村瓦窑	0.145	165	C435	丰叶大道—高埔	0.115	180	C589	东环路—河义路	0.112
181	C769	石苟坪—金钩	0.111	196	C776	双塘村—双塘桥	0.107	211	C792	埔唇路—赤岭祠堂	0.103
182	C771	大坑口—大石岩	0.111	197	C392	高桥背—大塘	0.106	212	C447	李屋背—绿豆坑	0.103

序号	路线编码	路线名称	隐患里程(公里)	序号	路线编码	路线名称	隐患里程(公里)	序号	路线编码	路线名称	隐患里程(公里)
183	C289	薜屋—小坑	0.11	198	C523	马口—七星光	0.106	213	C938	建材厂-石山下	0.103
184	C511	埔前塘—古坪	0.11	199	C388	老屋—黄蜂岭	0.105	214	C416	大塘头—高北公	0.102
185	C779	飞鹅岭—田心	0.11	200	C541	榄树下—东江边	0.105	215	C841	205 国点道-高速公路回迁	0.102
186	C830	丰石线-谢屋	0.11	201	C756	响水—面房山	0.105	216	C209	敬老院—铁厂	0.102
187	C784	曾屋村—庄田村委会	0.11	202	C763	木厂村—五一村	0.105	217	C386	塘内—窑前	0.101
188	C429	下段—格岭	0.109	203	C265	塘尾—周村	0.105	218	C390	大松山—禾岭	0.101
189	C442	车站—对门岗	0.109	204	C430	新埔—赤竹坑	0.105	219	C934	李屋-邹屋	0.101
190	C765	金钩—205 国道	0.109	205	C280	小寨岭-和福寨路口	0.104	220	C730	移民点—关爷山	0.1
191	C391	老新屋—旱塘	0.108	206	C321	田心—高坑	0.104	221	C383	三中—杨子坑	0.1
192	C220	埔坪路—瓦片雪	0.108	207	C741	苟排—百子园	0.104	222	C503	205 国道—园艺场	0.1
193	C293	赤卫—长坑	0.108	208	C170	赤塘-大岭排	0.103	223	C397	林中背—塘内	0.1
194	C286	老罗下水库—大坝	0.107	209	C387	牛角龙塘面—企岭	0.103				
195	C543	红石柱—邝屋	0.107	210	C513	水缺头—岭顶	0.103				

表 6-4　源城区“四好农村路”防灾减灾建设计划

序号	路线名称	所在乡镇	区段起点桩号	区段终点桩号	处治里程（Km）	现状类型	隐患类型	处治方案	资金测算（万元）
合计					**2.425**				**797.41**
1	S253	源南镇	K153+150	K153+250	0.1	高边坡路段	灾时易发生塌方	圬工防护	100
2	S253	源南镇	K153+650	K153+850	0.2	高边坡路段	灾时易发生塌方	圬工防护	200
3	S253	源南镇	K156+450	K156+650	0.2	高边坡路段	灾时易发生塌方	圬工防护	200
4	Y256	源南镇	K2+900	K3+000	0.1	高边坡路段	灾时易发生塌方	圬工防护	80
5	Y256	源南镇	K6+300	K6+400	0.1	高边坡路段	灾时易发生塌方	圬工防护	80
6	Y321	源西街道办	K0+600	K0+660	0.06	挖方边坡路段	（落石路段）		2.20
7	Y321	源西街道办	K1+000	K1+160	0.16	挖方边坡路段	灾时易发生塌方	边坡放缓	2.16
8	Y321	源西街道办	K1+350	K1+720	0.37	挖方边坡路段	灾时易发生塌方	边坡放缓	5.11
9	Y321	源西街道办	K1+720	K1+750	0.03	填方边坡路段	灾时易发生塌方	圬工防护	12.26
10	Y321	源西街道办	K1+750	K1+800	0.05	挖方边坡路段	灾时易发生塌方	边坡放缓	0.48
11	Y321	源西街道办	K1+805	K1+900	0.095	填方边坡路段	灾时易发生塌方	圬工防护	38.84
12	Y321	源西街道办	K1+840	K2+120	0.28	挖方边坡路段	灾时易发生塌方	边坡放缓	2.20
13	Y321	源西街道办	K2+120	K2+200	0.08	填方边坡路段	灾时易发生塌方	圬工防护	32.70
14	Y321	源西街道办	K2+240	K2+270	0.03	挖方边坡路段	灾时易发生塌方	边坡放缓	0.38

序号	路线名称	所在乡镇	区段起点桩号	区段终点桩号	处治里程（Km）	现状类型	隐患类型	处治方案	资金测算（万元）
15	Y321	源西街道办	K2+295	K2+315	0.02	填方边坡路段	灾时易发生塌方	圬工防护	8.18
16	Y321	源西街道办	K2+320	K2+440	0.12	挖方边坡路段	灾时易发生塌方	边坡放缓	2.29
17	Y321	源西街道办	K2+460	K2+490	0.03	填方边坡路段	灾时易发生塌方	圬工防护	12.26
18	Y321	源西街道办	K2+490	K2+570	0.08	挖方边坡路段	灾时易发生塌方	边坡放缓	0.56
19	Y321	源西街道办	K2+610	K2+650	0.04	挖方边坡路段	灾时易发生塌方	边坡放缓	0.48
20	Y321	源西街道办	K2+660	K2+700	0.04	填方边坡路段	灾时易发生塌方	圬工防护	16.35
21	Y321	源西街道办	K2+700	K2+940	0.24	挖方边坡路段	灾时易发生塌方	边坡放缓	0.97
22	Y321	源西街道办	K2+940	K2+975	0.035	填方边坡路段	灾时易发生塌方	圬工防护	14.31
23	Y321	源西街道办	K2+980	K3+050	0.07	挖方边坡路段	灾时易发生塌方	边坡放缓	0.46

第七章　保障措施

7.1 加强组织领导

规划实施过程中，要切实加强工作组织保障，强化对建设工作的指导、督促、检查和协调。各级各部门要高度重视“四好农村路”建设，健全党委统一领导、政府负责、交通运输主管部门统筹协调的领导机制，建立健全区级统筹、镇村抓落实的工作机制。区成立高水平建设“四好农村路”建设领导小组，由区长任组长，区政府分管交通工作的领导任副组长，交通、农业农村、发改、公安、财政、自然资源、生态环境、文广旅体等相关部门负责人为成员。各镇（街道）要建立相应领导协调机制，确保组织到位、责任到位、措施到位。加大人力、物力、财力投入，确保“四好农村路”建设的各项任务落地见效。

7.2 形成工作合力

各有关部门要按照职责，强化资源要素支持和制度供给，做好协同配合，形成“四好农村路”建设工作合力。交通运输主管部门负责统筹协调推进“四好农村路”建设；发展改革部门要优化农村公路建设项目前期工作审批；财政部门要落实保障“四好农村路”建设和养护资金需求及农村公路管理机构运行和人员基本支出；自然资源部门要保障农村公路基础设施改造和建设的新增建设用地计划指标；农业农村部门要保障农村公路基础设施改造和建设的林地定额指标；公安部门要加强农村公路交通安全监管；应急管理部门要将农村公路交通安全监管工作纳入安全生产责任考核。

7.3 强化要素保障

加快建立以区公共财政为主、省市支持为辅的资金筹措机制。拓宽思路、统筹整合。根据《广东省涉农资金统筹整合实施方案（试行）》及《河源市涉农资金统筹整合方案（试行）》文件精神，积极推进行业间涉农资金统筹。将“农村人居环境整治”中建设“四好农村路”任务与其他相关涉农专项规划相结合，以规划引领涉农资金统筹整合和集中投入。鼓励通过企业和个人捐款，以及利用道路冠名权、沿线源开发权、绿化权等多种方式筹集社会资金；鼓励山区等水毁频发、抗灾能力弱的镇（街道），试行农村交通基础设施灾毁和客运车辆保险。坚持集约用地原则，充分利用原有公路的线形和资源进行改造提升，切实保障农村公路和客货运站场建设用地。各有关部门要加强协调合作，对于规模小、数量多、技术简单的一般建设项目，要采取灵活方式，简化建设报批程序。

保障交通用地。将“四好农村路”建设用地纳入土地利用总体规划和城市总体规划、城乡规划。年度土地利用计划应适当向“四好农村路”倾斜，适度扩大用地供给，优先保障“四好农村路”项目用地。在不占用永久基本农田的前提下，宽度小于 8 米的农村道路用地按农用地管理。

7.4 严格监督考评

将“四好农村路”建设纳入区对镇（街道）的考核内容，并建立健全分级负责、上下联动的督查机制，及时发现和解决问题，推动责任和任务落实。考评工作突出目标导向、问

题导向和结果导向，推动重点任务完成和政策落实，强化行业管理，不断提升“四好农村路”服务“三农”和脱贫攻坚的能力和水平。

7.5 强化队伍建设

加强农村公路人才队伍建设，选派一批有经验、有才干的人才充实农村公路建设队伍。加强从业人员的继续教育与培训，制定人才培养规划，采用全员培训、专业培训、理论辅导与实际操作相结合等培训教育方式，提高农村公路从业人员的管理能力和专业技能，为农村公路的建设提供坚强的人才保障和技术支撑。

7.6 加强舆论引导

加大新闻宣传和舆论引导力度，综合运用报纸、电视、广播、网络、墙报等宣传媒介，总结好、宣传好、推广好“四好农村路”在人畅其行、货畅其流中服务乡村振兴、服务脱贫攻坚、服务全面小康等方面的成绩和典型事迹，引导好、激发好广大群众爱路护路的内生动力，大力营造比学赶超氛围，充分调动地方工作积极性。

公开方式：主动公开

河源市源城区人民政府办公室　　2020 年 4 月 28 日印发

（共印 110 份）