增城市综合交通体系建设
“十二五”规划

增城市交通运输局

2011 年 10 月

目　　录

一、“十一五”期间交通运输、设施建设回顾.....1
（一）“十一五”交通现状.....1
（二）“十一五”交通建设情况.....6
（三）“十一五”交通规划成果.....9
二、增城市“十一五”交通发展存在问题分析.....9
（一）公路网发展不适应经济发展需要.....9
（二）铁路交通与道路系统衔接不畅，站场设置不合理.....10
（三）水路交通发展缓慢，水路运输竞争力不强.....11
三、增城市“十二五”综合交通体系发展规划.....11
（一）发展目标.....12
（二）规划内容.....13
（三）重点工程规划.....17
（四）公共交通.....19
（五）加强运输管理.....20
（六）建设资金投入.....20
四、增城市“十二五”综合交通体系发展的政策措施.....20

增城市综合交通体系建设“十二五”规划

为进一步推进全市经济社会的可持续发展和交通运输事业的科学发展，根据《增城市国民经济和社会发展第十二个五年规划编制工作方案》的工作部署，制定综合交通体系建设“十二五”规划。

一、“十一五”期间交通运输、设施建设回顾

（一）“十一五”交通现状

1、公路：公路交通是我市目前最主要的对外交通方式，主要由高速路、快速路和国道、省道承担。在增城境内，途经的高速公路有广惠高速公路、广深高速公路和北三环（一期）高速公路。广惠高速贯穿我市南部新塘镇、石滩镇，分别在永和、仙村、石滩、三江共设置了四个出入口；广深高速公路经过我市西南角，斜穿新塘镇，设置了新塘1个出入口；北三环（一期）高速公路途经我市中南部荔城街、石滩镇，分别在荔城、石滩共设置了二个出入口；广园东快速路目前通车路段为广州至新塘镇并延长至东莞中堂镇，规划中的广园东快速延长线四期将延长至石滩镇沙庄。此外，还有在建中途经我市中北部中新镇、小楼镇、正果镇的广河高速公路，途经我市中北部增江街、正果镇、小楼镇、派潭镇的增从高速公路及处于前期规划工作阶段途经我市中部荔城街、朱村街、中新镇的北三环（二期）高速公路。目前增城

市内，有两条国道G107广深公路、G324广汕公路和6条省道S119荔新公路、S256增派公路及荔三公路、S118坪中公路、S355温南公路、S380正福公路、S379石萝公路穿过。县道有X196、X261、X268、X269、X288、X289、X290、X291、X293、X294和X305线；乡道有Y313、Y325、Y345、Y457、Y460、Y467等198条线。全市282个行政村通水泥路，占100%。100人以上自然村通水泥路760条，占60%。

增城市公路通达里程2377.97公里（一级公路222.567公里，二级公路171.136公里，三级公路412.88公里，四级公路753.471公里，等外公路742.097公里。）。其中：高速公路56.619公里，快速路19.193公里，国道56.782公里，省道256.627公里，县道162.865公里，乡道1200.577公里，村道625.307公里。在建广河高速44.136公里，增从高速40公里（主线33公里，支线7公里）。其中：广深高速（广州至深圳）公路经新塘镇路段6公里，立交出口接107国道距离新塘城区2.5公里。广惠高速（广州至惠东）公路增城路段37.02公里，经我市新塘镇、石滩镇，分设永和出口接坪中公路距新塘城区4.5公里；仙村出口接荔新一级公路距荔城城区16公里；三江出口接荔三一级公路距荔城城区6公里。广州北三环(沙庄至花都)高速一期全程13.6公里，经我市荔城街、石滩镇，与广惠、莞深高速互通。荔城出口接荔新一级公路，距荔城市区1.5公里，麻车出口接石新三级公路（4车道路面）距石滩镇城区2公里。广园东

快速路经新塘镇路段19.193公里，分设有新塘、新新、中新、荔新、塘美、新沙、沙埔、仙村、十字窖9个出入口。广河高速（广州至河源）公路在我市路段44.136公里（在建），经我市中新镇、小楼镇、正果镇，分设有中新互通立交、二龙立交、腊布立交、正果立交、梳脑河立交5个出口。增从高速（增城至从化）公路在我市路段40公里（在建，其中主线33公里、支线7公里），经我市派潭镇、小楼镇、正果镇、增江街，接博罗（从莞高速），分设有派潭立交、小楼立交、正果立交、扶罗立交4个出口。国道G324广汕公路在我市路段35公里，完成八车道路面改造（沥青路面），在我市中新镇接广州萝岗九龙镇，经朱村街、荔城街、增江街四丰接博罗县。国道G107广深公路在我市新塘镇路段9.8公里，正在改线为六车道路面。东接东莞市中堂镇，西接广州萝岗区。省道S119荔新公路荔新一级（快速）公路全长29.7公里，起点荔城接G324国道，途经石滩镇，终点接新塘镇解放北路与G107国道广深公路。省道S119增龙公路荔城至正果镇城区段一级公路路面17公里，三级公路路面11.5公里，起点增江街东山路，终点正果浪拔村。省道S256荔三一级公路全程13.02公里（沥青路面），起点增江街四丰接G324国道，终点石滩镇沙庄接东莞市石碣镇。省道S256增派一级公路全程26.8公里（沥青路面），起点荔城街接荔城大道，经小楼镇，终点在派潭镇高村村接派高旅游公路（派潭至高滩白水寨）。增滩一级公路全程17.05公里，起点荔

城接 G324 国道，终点石滩火车站。省道 S118 坪中公路在我市路段 36.5 公里，全路段 4 车道一级公路，起点新塘镇接 G107 国道，经新塘永和、中新镇，终点中新镇福和与从化市相接。省道 S380 正福公路在我市路段 31.159 公里，全路段 2 车道二级公路，起点正果番丰村，终点中新镇福和墟。S379 石萝公路在我市路段 45.162 公里，起点石滩镇上围村，我市境内终点至新塘镇岭头村。

增城市境内交通基本上形成了以荔城和新塘为中心，呈放射状的公路网格局。现有省道以上等级主要对外出入口 16 个，主要分布在西部和南部，其次是西北部、东部和东北部。西部的 5 个出入口主要实现增城与广州市区的联系，南部 4 个出入口主要实现增城与东莞、深圳等地的联系。西北部 3 个出入口主要实现增城与从化以及粤北地区的联系，东部 2 个出入口主要实现增城与惠州以及粤东地区的联系。东北部 2 个出入口主要实现增城与惠州龙门的联系。

2、公共客运：我市现有公共客运车辆 768 台。其中城市公共汽车拥有量 179 台；农村客运车辆 194 台；县际班车 331 台；省内跨市班车 62 台；省际班车 2 台。出租车 271 台。城市公共汽车运行时速约 35 公里/小时，客运班车运行时速达到 40 公里/小时以上。公交线路覆盖荔城市区和新塘城区各主要道路及各大客运站。公路客运班车与广州、深圳、东莞、惠州、佛山、珠海、阳江等地级市有直达班车。在全市 9 个镇街设有 15 个客运站。其中荔城市区 3 级站 3 个、

简易站 1 个；新塘城区 3 级站 2 个、简易站 3 个；石滩、派潭镇、中新镇城区及中新福和区简易站各 1 个；正果镇、增江街临时站各 1 个。朱村街、小楼镇未设有客运站。全市农村客运终点站 18 个，公交、客运班车候车亭 144 个。

3、铁路：广深准高速铁路横跨我市新塘镇、石滩镇，设有新塘、仙村、三江车站（货运）。全程 28 公里。

4、内河航运：水运交通主要是沿增江和东江的内河航运，区内通航河道有50多公里，有荔城、石滩、仙村、新塘4个港口码头区。增江为东江下游的一级支流，发源于惠州龙门县，流经龙门县、增城市自官海口汇入东江。定级河段自龙潭布至官海口全长66公里，其中上游龙潭布至正果，长16公里，航道技术等级VI级，维护等级八级，维护标准水深0.7米，航宽8米，该段由于1989年建成的正果发电站拦河坝未能设置船闸造成人为断航；正果墟至人民桥航段长24公里，航道技术等级VI级；维护等级八级，维护标准水深0.7米，航宽8米；人民桥至官海口航段长26公里，航道技术等级Ⅴ级，维护等级七级，维护标准水深0.8米，航宽15米，通航保证率85%。现航行于增江的船型多为50—300吨级自航船，但石滩至官海口航段，航行条件相对较好，一般通行100—300吨级船舶。300吨级船舶亦可乘潮抵达石滩。东江增城境内航道自石滩草头洲至东江口长30公里，位于增城市的南部，是增城市与东莞市的界河。航道管理归属东莞航道局，航道技术等级为IV级，维护等级为六级，维护标准水深

为1.0米，航宽25米，全段有潮水涨退，可通航300吨级船舶。

5、港口码头：我市在新塘镇设新塘港口，属东江水道连通珠江出海。新塘港最大可靠泊千吨级集装箱货轮（主要受铁路桥标高影响）。2009 年港口吞吐量 250 万吨。有航线直通香港、澳门。

6、机场：我市荔城市区至广州白云机场全程高快速公路，从荔新快速路经广惠高速至北二环高速至机场高速，全程约 70 公里，从 G324 国道经北二环高速至机场高速，全程约 68 公里。

（二）“十一五”交通建设情况

至 2010 年底，我市交通建设取得了显著成绩，主要完成了江龙大桥加固工程及收费站“四站合一”整合工作，广汕公路荔城至中新段改造工程、荔三、增派公路大修工程、省道 S119 增正公路改造工程等重点工程，正在实施有 G107 国道新塘段改线一期工程。具体有如下几点：

1、江龙大桥加固工程。江龙大桥于 2006 年 4 月出现险情，在省交通厅、广州市交委的关心支持下，我市于 2007 年年底完成江龙大桥加固维修工程。

2、收费站整合工作。根据 2008 年我市工作安排，实施江龙、荔三、小楼、郑田“四站合一”收费站整合工作。经省政府于2008年12月17日同意实施(粤办函[2008]787号)，撤销省道 S256 线小楼、省道 S256 线荔三 3 个公路收费站，其债务并入江龙大桥收费站统一偿还，实行统贷统还。收费

站整合工作于2009年11月全面完成。

3、广汕公路荔城至中新段改造工程。该工程于2009年9月10日动工，项目起点位于荔城街三联路口，经朱村街、中新镇，终点在中新镇与萝岗区交界处，全长19.25Km，按双向八车道沥青砼路面、一级公路结合城市快速路标准建设，建设红线宽55m。计划总投资8.65亿元。该项目于2010年7月13日竣工通车。

4、荔三、增派公路大修工程。荔三公路、增派公路大修工程于2009年6月16日经省发改委核准同意工程建设(粤发改交[2009]586号、粤发改交[2009]587号)；经依法定程序完成监理单位、施工单位招投标后，于2009年9月4日开始动工，2010年1月完成两路主体工程建设。荔三公路大修工程计划投资1.7亿元，增派公路大修工程计划投资3.75亿元。荔三、增派公路大修工程是按现有规模和标准进行大修，路面经处理加铺沥青，墟镇路段横断面结合城市规划建设需要布设。沿线桥梁、构造物根据检测确定维修方案，完善全线排水及标志标线设施。

5、省道S119增正公路改造工程于2006年动工，2009年初建成，全长11.23公里，分段实施，总投资1.31亿元，双向四车道一级公路。

6、进一步扶持农村公路建设，推进自然村道硬底化、自然村道桥梁改造工程。2003年底，我市实现全市282个行政村道水泥硬底化工程（占100%），现进入自然村道硬底化

建设。我市100人以上的自然村道水泥路建设里程共1264公里，至2010年年底，已通水泥路684个自然村，通达里程766公里，占总计划60%，计划在2012年年底前完成。我市经过多方努力筹集资金于2006年底完成了农村公路的行政村道89座桥梁改造。

7、抓好各项规划的编制工作。适应国家投资体制的改革先批规划后批项目再建设的需要，我们狠抓落实各项规划的编制工作。一是《增城市公路网规划》。根据行政区域的调整联系省公路勘察设计院完成了送审稿的修编工作，于2007年11月13日进行了专家评审会议，2008年8月完成评审修改工作。二是《增城市农村公路交通系统工程》。2006年完成了该规划的编制工作，并与广东交职院联合上报省交通厅申报了《增城市农村公路交通系统工程研究》科技项目，并获准立项。于2007年8月30日组织召开了专家评审会，一致评定《增城市农村公路交通系统工程》对我国农村公路交通建设与管理具有领先水平的指导意义和参考依据，会上一致通过评审。该项目评定为2007年增城市科技进步三等奖。

8、跟踪和配合做好广河、增从、北三环（一期）高速公路的推进。北三环高速公路一期于2008年12月28日全线通车。广河、增从高速公路是省重点建设项目。我市各个部门、镇（街）的密切联系，积极关注工程动态和进度，做好有关协调工作。

（三）“十一五”交通规划成果

一是2008年完成的《增城市公路网规划》评审。二是2006年完成《增城市农村公路交通系统工程》。三是2005年完成《增城市道路客运线网规划》。

二、增城市“十一五”交通发展存在问题分析

由于优越的地理区位，增城市的对外公路交通较为发达，已经发展成为珠三角东岸交通走廊的一部分，但仍明显存在公路过境交通不堪重负，铁路和水路交通发展缓慢等问题。

（一）公路网发展不适应经济发展需要

公路过境交通与市内交通混杂，严重影响道路的通行能力。如国道G107广深公路新塘段。不仅仅要担负广州到东莞的过境交通，同时由于它在新塘镇城区穿过，其周边已经形成了较为发达的产业带，其必然还担负着新塘镇部分的内部交通。如增城市区中心也存在上述问题，特别是跨增江的增城大桥、人民桥仅有2车道，雁塔大桥4车道，已严重不适应我市经济发展及市民出行要求。公路网发展不适应经济发展需要主要原因体现在：一是路网结构不合理，呈带状发展，主干线之间联系不足，不能很好地发挥路网的功能。二是路网密度较低，南北发展不平衡，与我市的经济发展不平均。三是公路网等级低，等级结构不合理。四是外部与内部交通混杂，区内交通联系相对薄弱，东西不畅，南北不顺。

五是安全舒适性差，交通事故增多。六是中南部地区公路交通量大，拥挤度较大，行车速度不快。七是快速公路交通网络尚未形成，与周边地区路网的衔接不顺畅，特别是往广州方向的公路交通。因此:

1、加快建设广惠高速与广州市区快速路的连接线。广惠高速公路目前从广州萝岗至惠州惠东，是粤东地区、东莞、增城至广州的大动脉，由于未接通广州市内环等快速公路，使粤东地区和增城进入广州市要绕道北二环高速再转广深高速、北环高速、华南快速，不但延长路程，并且增加了三个收费站。对粤东、增城的车辆造成极大不便。

2、加快广州至增城的轨道交通建设。把地铁延伸至我市的新塘和荔城。我市的新塘和荔城是广州东部板快的重要组成部分，假如地铁能早日延伸到新塘和荔城，增城将能更好融入到广州大都市中，接受广州的辐射带动。

3、加快建设广河高速公路、增从高速公路和北三环（二期）高速公路。上述三条高速路贯穿我市 8 个镇街（除新塘镇外），目前的道路交通远远不能适应我市经济、旅游发展需要。广州北三环二期工程的规划建设也亟待需要协调加快推进工作步伐。

（二）铁路交通与道路系统衔接不畅，站场设置不合理

增城境内虽然有铁路经过，但并没有成为出行和货运的主要交通方式。造成这种现状主要是因为铁路交通存在着以下诸多问题：增城市内各火车站普遍存在与道路系统衔接不

畅的问题，车站与码头之间联系不足，货物周转时间增加，降低了仓库堆场的利用率等等。广深铁路新塘站、仙村站、三江站均不能满足发展的要求。因此，整合客货站场，提供充分的发展用地和配套服务设施，将是充分发挥铁路运输优势的关键。

（三）水路交通发展缓慢，水路运输竞争力不强

增城市水运曾在解放初获得较大发展，但自从1998年以来，运量一直持续下降。原因在于增城内河通行能力低，船舶老旧，待航时间长，运价下跌，从而导致水路运输竞争力不强，内河航运逐年萎缩。东江航运由于受桥梁建设的限制，未能得到充分发挥，新塘港码头靠泊能力本可达到3000t以上，但由于江上桥梁建设对航运活动考虑不足，在很大程度上限制着航道的通行能力，目前仅为1000t；而增江则由于初溪水利枢纽暂无通航设施，造成了增江中上游与下游间的断航，且因无序采砂，航道受到一定程度的破坏。

三、增城市“十二五”综合交通体系发展规划

“十二五”期间，增城市综合交通的发展要力求实现四个方面的转变，即：实现发展理念从侧重技术经济向注重提高人民生活质量，体现“以人为本”和“人与自然和谐”的方向转变；实现发展内容从偏重基础设施建设向注重基础设施、运输服务和管理的全面发展，强调运输系统的整体性、功能性和协调性的方向转变；实现发展方式从注重资源配置效率向效率与公平并重，增强交通运输的国土开发功能的方

向转变；实现发展动力从注重依靠传统技术应用和劳动者数量投入向重视高新技术应用和劳动者素质提高，以信息化提升传统交通运输业，实现质量型、效益型的超常规快速发展的方向转变。

（一）发展目标

根据增城市2010年基本实现现代化对综合交通的要求，结合增城市经济发展规划和城镇规划，确定增城市“十二五”综合交通发展规划的目标为：继续加强道路桥梁基础设施建设，积极配合广州市和铁路部门做好地铁13号线、16号线、21号线、穗莞深城际轨道、广惠汕高速铁路、广州近郊列车等轨道交通以及广州东部新塘交通枢纽中心的规划建设，全力支持配合广河、增从高速公路建设及北三环（二期）高速公路、花莞高速公路的规划建设；继续加快完善对接广州市及增城周边地区的道路、城市主干道建设，协调满足过境交通、对外交通、内部交通等不同距离、不同目的出行需要的区域、市域范围内公路与城市道路衔接，分区域交通、地区交通、对外交通三个层次；同步建设好“十二五”规划负责实施的政府投资交通重点建设项目，解决增城市范围内道路通行能力差、桥梁通行拥堵问题，推进一批道路景观升级改造工程，达到美化、亮化、黑色化和标准化，进一步加快我市经济开发区与周边各镇、街的区域性道路规划建设，为统

筹城乡区域协调发展打下良好的基础。通过加大我市公共客运供给，实施市区、新塘城区及两区至各镇（街）的全市区域公交客运，提高政府公共客运服务水平，加快推进公共客运服务均等化，实现安全、优质、便捷、畅达的公交客运服务的目标；航道方面，通过整治，初溪至石滩铁路桥达到V级航道标准，石滩铁路桥至观海口达到IV级航道标准。港口方面，组建增城港，调整和提高新塘港区，建设石滩港区。综合运输枢纽方面，基步实现石滩、新塘和荔城三地综合运输枢纽的打造，形成高效、便捷的换乘体系和多式联运系统。基本形成惠及城乡、全民共享的安全、便捷、经济、可靠的多层次城乡一体化的交通服务体系，构建我市发达的交通网络，满足居民出行需求。

（二）规划内容

1、加强交通专项发展规划

坚持以科学发展观统领交通建设，以建设广州东部综合门户功能区为定位，集中力量推进交通枢纽站场、轨道交通、道路交通等战略性交通基础设施建设，加强战略性基础设施项目的策划、规划和设计，充分发挥战略性基础设施对城市发展的导向性以及提升城市竞争力和承载力的关键作用，增强我市可持续发展的动力和国家中心城市广州“东进”桥头堡的战略地位。“十二五期间”，根据增城市综合交通建设和发展所面临的特殊形式以及其发展趋势，在2008年完成《增

城市公路网规划》评审、2006年完成《增城市农村公路交通系统工程》以及2005年完成《增城市道路客运线网规划》的基础上，为适应十二五期间社会经济、交通发展的需求，以超前的眼光正确处理新建与提高现有设施利用效率的关系，确保交通科学发展，在“十二五”期间完成对《交通系统规划》、《道路交通系统规划》、《公共交通规划》、《停车交通系统规划》、《慢行交通系统规划》、《物流系统规划》、《交通运行组织规划》、《综合运输枢纽规划》、《航道港口规划》等一系列综合交通体系建设专项规划。基于以上研究，全面实施“科技兴交”战略，提升综合交通的总体科技水平，大力推进“绿色交通”战略，实现交通的可持续发展。

2、加快基础设施建设

2011年目标

1、加快推进道路规划建设。推进建设广河、增从高速公路增城段出入口整治工程，增城大桥改造工程，小正公路改造工程，正果大道1.1公里升级改造工程，增正公路正果段路灯工程，新新公路新塘路段8.5公里改造工程，朱石公路建设工程(全长8.904公里)。启动规划增城大道增江段(雁塔桥至荔三路口）5.9公里改造工程（前期完成项目的征地拆迁及污水、自来水、燃气、通讯等管线综合规划布设），新城大道12.25公里改造工程以及配合协调推进广惠南铺道（对接萝岗区东区）、新塘东江大道（对接广州港疏港道路）的规划建设。配合协调广州市有关部门推进我市轨道交通建

设。

2、建设100人以上农村自然村水泥路250公里。建立农村公路养护管理机制。改造农村自然村道危桥改造24座共673米。

3、完善农村客运班车服务，完善镇街、农村客运站点网络配备功能，建设三江、朱村、正果客运站点。完成新塘一级汽车客运站建设，继续推进增城一级汽车客运站建设。进一步提高城市公交服务水平，开通石滩至东莞石碣、新塘至东莞中堂镇相邻镇的客运公交化线路。完善农村客运班车服务。计划增开农村客运班车线路2条，投入车辆10台。建设城市公交和农村客运班车候车亭40个。大力发展跨市公路客运网络，开通1—2个地级市客运班车线路。总结客运车辆车厢内视频监控管理示范经验在全市推广应用。

2012年目标

1、加快推进道路规划建设。推进建设增从高速公路增城段出入口整治工程，增城大桥改造工程，小正公路改造工程，新新公路新塘路段改造工程，朱石公路建设工程，增城大道增江段改造工程，新城大道改造工程。规划建设光辉大桥工程,解决增江两岸交通瓶颈;规划建设增城市新城区(三联至裕达隆）主干道建设工程16.436公里，解决国道穿城交通不畅的问题；规划建设石滩大桥建设工程，解决石滩镇因石滩公路铁桥通行能力差造成两岸交通瓶颈问题。配合协调推进广惠南铺道（对接萝岗区东区）、新塘东江大道（对

接广州港疏港道路）等5条与广州市对接的城区主干道以及朱新大道（朱村至新塘）等4条开发区与周边各镇的区域性道路项目的规划建设

2、全面实现100人以上农村自然村道水泥硬底化。

3、继续推进增城一级客运站建设，加快完善城市公交服务水平，增加公共交通履盖面，计划新开线路3条，新增车辆21台。提高农村客运班车服务质量，对有条件的行政村客运班线实行公交化运营。增开农村客运班线2条，增加车辆20台。全面实现城市公交、农村客运班车智能化系统管理。通过增城、新塘两个一级客运站的幅射，规划建设石滩镇汽车客运站作为主枢纽站的配套功能站。建设城市公交和农村客运候车亭40个。

2013年目标

1、加快推进道路规划建设。继续推进建设光辉大桥工程，增城市新城区（三联至裕达隆）主干道建设工程，石滩大桥建设工程。启动规划建设广园东仙村出入口至石滩东西大道连接线工程7.7公里；规划建设广园东与香山大道出入口改造工程，解决立交出入不顺畅；规划建设增龙公路正果大桥至铁扇关段11公里路段改造工程。

2、制定农村公路养护管理办法，建立市、镇（街）出资，村出劳动力的三级联运农村公路养护机制。

3、计划新增城市公交线路2条，增加车辆18台。计划新增农村客运班线1条，新增车辆4台。通过增城、新塘两

个一级客运站的幅射，规划建设派潭镇汽车客运站点作为主枢纽站的配套功能站。建设城市公交和农村客运候车亭 40 个。

2014 年目标

1、加快推进道路规划建设。继续推进广园东仙村出入口至石滩东西大道连接线工程，广园东与香山大道出入口改造工程，增龙公路正果大桥至铁扇关段改造工程。

2、计划新增城市公交线路 2 条，新增车辆 16 台。计划新增农村客运班线 1 条，新增车辆 6 台。通过增城、新塘两个一级客运站的幅射，规划建设小楼镇汽车客运站作为主枢纽站的配套功能站。建设城市公交和农村客运候车亭 40 个。

2015 年目标

1、加快推进道路规划建设。继续推进广园东仙村出入口至石滩东西大道连接线工程。

2、计划新增城市公交线路 5 条，新增车辆 45 台。计划新增农村客运班线 2 条，新增车辆 10 台。公共交通每万人达到中等城市 15 标台的水平。通过增城、新塘两个一级客运站的幅射，规划建设中新镇汽车客运站作为主枢纽站的配套功能站。建设城市公交和农村客运候车亭 40 个。

（三）重点工程规划

“十二五”增城市重点做好地方公路桥梁改造与高速公路连接线工程建设，完善增城道路体系建设；进一步优化城市公路布局，拓展新兴的城市空间，改善城市环境，加快城

乡一体化的进程；提高城市道路的对外辐射能力，保证社会经济的可持续发展。根据“十二五”工作安排，加快推进项目前期工作。一是已委托资质单位进行工程可行性研究的编制工作；二是加紧协调有关职能部门做好工程立项等前期工作。具体情况如下:

一是增城大桥改造工程。桥梁全长为340米,桥面宽36.5米。主要建设桥梁及桥梁工程和路灯。二是小正公路改造工程。全长12.582公里，双向两车道。沥青路面、绿化、路灯。三是增正公路正果段路灯工程，全长5.8公里。四是增城大道增江段改造工程(雁塔桥至荔三路口)。全长5.56公里，一级公路，路基宽55米，双向八车道。五是新城大道改造工程。全长12.25公里，一级公路结合城市主干路，近期按照双向6车道建设（远期按照双向8车道建设)，按照总宽80米控制。主要建设道路（沥青砼路面)、桥涵、排水、绿化、路灯、人行道等工程。六是光辉大桥建设工程。全长2.232公里，跨增江河539米，桥宽36.5米，双向六车道。主要建设桥梁、道路（沥青路面)、绿化、路灯、人行道等工程。七是广园东与香山大道出入口改造工程。全长1.25公里。项目分近、远期实施，近期主要是立交改造，完善交通标志标线等配套工程。八是增城市新城区(三联至裕达隆）主干道建设工程。全长16.436公里，一级公路双向四车道，路基宽40米。主要建设道路（沥青砼路面)、桥涵、互通立交、跨增江大桥、排水、绿化等工程。九是广园东仙村出入

口至石滩东西大道连接线工程。全长 7.7 公里，路基宽 40 米，双向六车道。主要建设道路（沥青砼路面）、排水、绿化、路灯、人行道及跨河桥梁 2 座、跨广深铁路桥 1 座等工程。十是增龙公路正果大桥至铁扇关段改造工程。全长 11 公里，一级公路，路基宽 23 米，双向四车道。征地拆迁、道路（砼路面）、桥涵、排水、绿化等工程。

（四）公共交通

通过优化调整常规公交线网，完善市域公交发展体系，加快公交服务向农村地区延伸覆盖，推动城乡交通设施共建、联网、共享。

1、推进公共交通服务均等化。为落实省委省政府提出建设幸福广东的战略决策，推进公共交通服务均等化，扩大增城市公交客运覆盖面，体现科学发展观示范市的示范作用，切实为市民提供安全、优质、便捷、畅达的公交客运服务。深入贯彻落实科学发展观，通过加大我市公共客运供给，实施市区、新塘城区及两区至各镇（街）的全市区域公交客运，提高政府公共客运服务水平，促进公共客运服务均等化，实现安全、优质、便捷、畅达的公交客运服务的目标。

2、构筑新型公路客运场站体系。“十二五时期”，针对城际轨道和道路交通的发展，公路客运场站必须进一步发挥门到门的优势，构筑以主枢纽客运站为核心，各层级客运站及配客点辅助和客运体系。同时，完善客运站规模和线路的

优化调整，引导乘客采用轨道交通、公交等方式换乘出行。

（五）加强运输管理

“十二五时期”，进一步加强法律法规的执行力度，规范交通发展各个环节，完善监管系统，推行规范化服务，提高行业服务质量水平，维护运输市场秩序，营造公平、健康、有序的市场经营环境。加大力度充分利用信息化手段，建立完善科学高效的执法管理体系，推动交通执法形象和执法外观统一工作。把我市发展道路运输市场和完善道路运输市场的良性运作机制作为管理目标，形成“货畅其流，人便于行”的交通网络。

（六）建设资金投入

由增城市财政统筹建设投资。

四、增城市“十二五”综合交通体系发展的政策措施

（一）稳步增加政府资金投入，进一步明确政府的有效投资领域。继续实行政府交通建设专项财政资金制度，并扩展政府资金来源与投入方式，保证充足的资金用于交通基础设施的建设；政府投资首先应保证对于明显公益性基础设施的投入，同时按照社会公平原则加大地区间转移支付力度，对北部山区公路改造和农村公路建设给予适度倾斜。

（二）大力推进“绿色交通”战略，实现综合交通的可持续发展。增城市综合交通发展必须大力推进“绿色交通”战略。一方面，加强工程项目的前期研究工作，对交通项目

的环境影响和代价做出合理评估和判断，尽量降低交通建设对环境所产生的负面影响，合理利用土地资源，防止交通建设对人文遗迹和自然保护区的破坏。“十二五”大规模的交通建设，应尽量避免侵占农田保护区、高产农田以及优美的自然景观资源，对不可以避免地对农田的侵占，要采取“易地开发”的原则，做到基本农田保护区的动态平衡。另一方面，制订严格的废气排放标准和环境保护法，建立大气环境监测系统，控制汽车排污量，加强交通管理，降低交通系统运行对环境所产生的负面影响。缓解交通建设及交通运行与环境保护之间矛盾，建立一个与自然和社会环境友善和谐、污染程度少、土地使用合理、能源消耗适度的绿色综合交通体系，实现增城综合交通系统的可持续发展。

（三）坚持规范化、制度化运作，提高公路建设组织管理水平。按照“围绕规划、快速推进、确保质量”的总体要求，用规范化、制度化运作的理念和方式高标准建设好交通工程项目。一是严格执行招投标制度，工程建设必须按照招投标程序严格进行。二是强化质量监控体系，通过政府监督、社会监督、业主监督和聘请工程监理及工程自检，严把工程质量关。三是建立严格的责任追究制度，确保每项工程都能达到合格或优良等级。

增城市交通运输局

二〇一一年十月十三日