

琼州海峡北岸（徐闻）交通一体化规划 （公示稿）

公示稿

徐闻县交通运输局

深圳市城市交通规划设计研究中心股份有限公司

二〇二二年十二月

目 录

1	规划简介	2
1.1	工作背景.....	2
1.2	规划目的.....	2
1.3	规划范围与年限	3
2	主要内容	4
2.1	现状分析.....	4
2.2	趋势研判.....	6
2.3	交通发展目标	7
2.4	对外交通系统.....	7
2.5	城乡交通系统	12
2.6	县城交通系统	15
2.7	近期实施计划	19

1 规划简介

1.1 工作背景

徐闻县区位条件优越，位于中国大陆最南端，南临琼州海峡，东滨南海，西濒北部湾，北与雷州市接壤。同时，徐闻县位于中国-东盟经济圈、环北部湾经济圈及西部陆海新通道的交汇处，作为大陆对接海南自由贸易港的南门户城市，在区域政策和区位优势双加持下，未来发展可期。

近几年，中央和省委、省政府高度重视湛江发展，赋予湛江市建设省域副中心城市打造现代化沿海经济带重要发展极的使命。作为湛江市重要发展极之一，徐闻县应抓住历史性机遇，提早谋划综合交通系统布局，全方位推动交通升级换代，积极融入省域副城市建设，做好与海南相向而行。在国土空间规划编制背景下，湛江市城市空间结构规划布局发生重大调整，徐闻县城市定位进一步提升。主动适应区域发展新趋势，利用好区位及政策优势，积极谋划重大通道布局，成为城市发展的当务之急。

在此背景下，为加强徐闻县交通规划统筹，支撑建设广东对接服务海南自由贸易港的南门户城市，根据县政府工作安排，由徐闻县交通运输局组织开展《琼州海峡北岸（徐闻）交通一体化规划》的编制工作。

1.2 规划目的

旨在科学配置交通资源，合理安排城市交通各系统关系，统筹城市内/外、客/货、近/远期交通发展，形成支撑城市可持续发展的综合交通体系和城市综合交通发展的战略性规划，以支撑徐闻近期城市发展及建设广东对接服务海南自由贸易港的南门户城市。主要研究内容如下：

- （1）调研现状对外交通、城乡交通、县城交通发展情况及存在的问题；
- （2）解读相关规划，研判未来发展趋势；
- （3）制定不同情境下的交通发展目标及战略；
- （4）提出徐闻县综合交通规划的具体方案及措施；
- （5）拟定面向“十四五”的近期交通建设计划。

1.3 规划范围与年限

（1）规划范围：徐闻县县域（含 1 个街道、14 个乡镇），总面积 1979.6 平方公里。分县域、城区两个层面，研究对象含对外交通、城乡交通和县城交通。

（2）规划年限：基年 2020 年，近期 2025 年，远期 2035 年。



图 1 规划范围示意图

2 主要内容

2.1 现状分析

2.1.1 城市发展概况

（1）社会经济方面：近几年，徐闻经济增长比较稳定，但与湛江其它各县区相比，仍存在一定差距。2016-2020 年 GDP 年均增幅约为 8.2%，增速较快。2020 年 GDP 总量及人均 GDP 分别位列湛江第六和第五。一般公共预算收支变化总体平稳，2020 年公共预算收入 6 亿元，较 2019 年增长 11.6%。

（2）产业发展方面：徐闻农业经济在全县产业发展中占据绝对主导地位，与湛江其它各县区相比，第一产业比例较高。2020 年，徐闻第一产业占比约为 50%，第二产业占比约为 10%，第三产业占比约为 40%。

（3）人口规模方面：近几年，徐闻常住人口和增长率呈下降趋势，但城镇化率不断提高。2020 年常住人口约为 63.33 万人，较 2010 年下降 9.3%。城镇人口规模约为 23.84 万人，城镇化率为 37.65%。县城常住人口主要集中于中心城区（徐城街道、下桥、城北、南山、海安等），占全县总人口 45.9%左右。

（4）城市建设方面：城镇体系基本形成，县域形成了以中心城区为核心，以重点城镇为纽带，以一般城镇为依托的三级城镇体系。但重点城镇规模偏小，中心城区带动能力有限。中心城区现状建设用地以居住用地为主，其中，城乡建设用地面积占比 15.3%，城市建设用地占比 5.3%。

2.1.2 交通发展概况

1、对外交通设施

（1）航空方面：徐闻县民用航空出行主要依靠湛江吴川机场和海口美兰国际机场。中心城区距离湛江吴川机场约 170km，高速需要 2 小时，距离海口美兰国际机场直线距离约 50km，轮渡加上自驾或铁路的出行时间约为 2-4 小时。县域范围内仅设置 1 个直升机起降点，位于杏磊湾度假村，已开通徐闻至海口航线。近期拟新建 1 处跑道型通用机场，仍处于选址论证阶段。存在主要问题是现状到达机场的出行时耗长，出行方式主要通过自驾或火车轮渡；通用航空仍处于起步阶段，航线及功能单一，费用竞争优势较弱。

(2) 铁路方面：徐闻县境内仅有 1 条普速铁路（粤海铁路），设置 2 个铁路站（徐闻站和海安南站）。其中，徐闻站每日仅开行 6 列旅客列车，海安南站主要承担粤海铁路轮渡至海南列车的解编/编组任务，不对外发售列车班次和办理货运。存在主要问题是普速铁路发车频次低，发车时间无法服务日常出行；车站配套设施薄弱，难以发挥枢纽作用；高铁服务功能缺失，限制徐闻与湛江市区、北部湾、粤港澳大湾区的快速连通。

(3) 港口方面：徐闻港区是以琼州海峡滚装运输为特色的港区，现有海安、荔枝湾和南山 3 大作业区、4 个主要码头（海安港、海安新港、徐闻港、粤海铁路北港）对接海南，8 个渡口（6 条航线）实现部分乡镇之间交通联系。存在主要问题是在海南自由贸易港和西部陆海新通道建设的背景下，徐闻港区的港口功能定位及布局有待重新梳理；现状港口客货功能共享，缺乏专业化货运码头，疏港交通组织有待优化；恶劣天气条件下的停车配套及服务设施缺乏，对城市交通影响较大；琼州海峡两岸通航方式单一，出行时效低。

(4) 对外公路方面：徐闻县的对外公路通道呈现“三纵两横”的格局，“三纵”分别指湛徐高速（含支线）、国道 G207 和省道 S289，“两横”分别指省道 S376 和环半岛公路。徐闻县境内设置 4 个高速公路收费站，包括下桥收费站、徐城收费站、徐城西收费站和徐闻港收费站。存在主要问题是徐闻县域农业、旅游业资源丰富，但高速通道规划支撑不足；湛徐高速以西缺少南北向骨干公路，与雷州市（乌石港）交通联系不方便。

2、城乡交通设施

(1) 普通公路方面：徐闻县域范围内公路网（不含乡道及等外公路）通车总里程约 385 公里，主要乡/镇均实现县道等级以上公路覆盖。存在主要问题是横向仅 1 条骨干通道，南北两侧缺少东西向通道，出行时效低，且东西向过境交通对中心城区交通影响较大。

(2) 公路客运站方面：中心城区现有公路客运场站 6 处，各乡镇设置简易场站 6 处，基本实现主要乡镇公路客运覆盖。存在主要问题是现状场站设施比较简陋，且部分乡镇缺少固定场地。

(3) 旅游交通方面：徐闻旅游资源独具特色，自然环境优美，历史人文景观底蕴深厚，热带滨海旅游资源丰富。旅游接待人数及旅游业总收入增长明显，

旅客分布以省内游客为主。存在主要问题是配套设施不完善，可达性较差。

3、城区交通设施

（1）道路交通方面：徐闻城区道路主、次、支三级路网结构基本具备，道路网总规模约 151.8 公里，路网密度 2.7km/km²，远低于国标以及湛江市相关标准。存在主要问题是城区路网规模不足，且结构不合理；主要干道功能混杂，畸形交叉口较多；低等级道路断面偏窄。

（2）公共交通方面：中心城区拥有 4 条公交线路，1 个公交首末站（中心客运站），公交平均发车频率 10-15 分钟，公交万人拥车率约为 1.2 标台/万人，远低于国标的 7 标台/万人（中小城市）。存在主要问题是拥车数量少，场站面积小，缺乏港湾式停靠站，竞争力不足。

（3）静态交通方面：停车泊位以配建为主，路内占比较高，缺乏公共停车泊位。配建停车位主要分布在各个小区，路内停车位主要分布在城东大道、红旗二路、健康路、贵生路等，暂无公共停车泊位。存在主要问题是核心区停车供给不足，车辆违停严重，停车管理政策缺失；路内停车对道路运行影响较大。

（4）慢行交通方面：中心城区的非机动车道主要沿红旗一路与红旗二路布设，步行道沿贵生路、文塔路、东方一路、木棉路、木棉东路、健康路等布设，核心区大部分支路未设置慢行设施。存在主要问题是由于电动车停车或占道经营等问题，导致慢行空间不足，且出行品质较差。

2.1.3 总结

凭借区位及资源优势，在区域重大政策的影响下，徐闻经济社会发展迅速，未来发展空间潜力巨大。作为广东对接服务海南自由贸易港的南门户城市建设不断加强，但尚未形成一体化“海陆空铁”综合立体交通网络。城乡交通基础设施逐步完善，但与产业布局、空间结构耦合程度需进一步加强。县域范围交通运行情况总体良好，中心城区部分道路高峰时段存在一定程度的拥堵。绿色低碳交通运输体系尚未形成，短板较多。

2.2 趋势研判

从发展机遇方面看，徐闻地处西部陆海新通道、海南自由贸易港、粤港澳大湾区、北部湾城市群等国家重大战略交汇处，政策利好与区位优势明显。未来对

外交通需求将持续增长，要求徐闻把握发展机遇，逐步完善对外交通基础设施。一方面积极抢抓国家西部陆海新通道建设机遇，在深化陆海双向开放中推进高质量发展，发挥徐闻港资源优势，加快配套设施建设，推动基础设施互联互通，深化海陆双向开放合作，深度参与中国-东盟合作。另一方面，加强与海南省相向而行，承接自由贸易港发展政策红利，并承接大湾区高新技术产业转移，吸引人才。

从城市定位方面看，徐闻定位为广东对接服务海南岛的南门户城市，市域副中心城市及滨海生态旅游城市。要求徐闻县要统领湛江市域南部发展，作为与海南相向而行的核心平台，打造成为湛江融入国家战略区域的重要空间载体。

从产业发展方面看，徐闻将构建与海南高度互补、协调共荣的临海产业体系，重点建设临港产业园、生态工业集聚区、经济开发区，培育发展临港产业、海洋产业、新能源产业、航运服务、特色农渔业等产业集群。

2.3 交通发展目标

围绕对外交通、城乡交通、城区交通三个方面，构建区域共享、海峡一体、半岛协同、城区绿色的现代化综合交通体系，支撑徐闻参与湛江市域副中心城市建设，奋力与海南相向而行，打造南门户城市、市域副中心城市、滨海生态旅游城市。其中，对外交通方面，要建立区域共享、畅达高效的对外交通系统；城乡交通方面，要构建与产业发展、空间协同的城乡交通系统；中心城区交通方面，要打造便捷绿色、安全舒适的城市交通系统。最终实现“区域交通一体化、海峡交通一体化、半岛交通一体化、城乡交通一体化”四个“一体化”交通发展目标。

结合城市及交通发展目标，规划提出“共建共享海陆空铁综合立体交通网、打造区域融合发展的城乡交通网络、倡导双碳导向的城市绿色交通体系、构建安全舒适环境友好的品质交通”四大交通发展战略。

2.4 对外交通系统

2.4.1 铁路

措施一：推动湛徐高铁加快建设，并加开城际服务功能列车，以满足雷州半岛日常出行

考虑到徐闻未来铁路仅包含 1 条高速铁路与 1 条普速铁路，轨道层次较为单

一，无法满足城市间高频次、多停站的铁路客运需求。因此，建议引入城际铁路，加强徐闻与周边市县的联系，利用高速铁路剩余能力，开行相较高铁更高频次、停站更多的城际列车，满足雷州半岛旅客的城际出行需求。

措施二：谋划湛徐高铁在徐闻城区设站，服务徐闻县高铁出行

为提高城区居民高铁出行的便捷性，建议在徐闻城区设置一处高铁站。由于徐闻港站尚未明确是否对外开放售票，暂且无法判断徐闻港站是否能够服务南山组团客流。因此，设于徐闻城区的高铁站方案也需考虑该因素进行选址，本次规划提出四个选址方案：徐闻站方案、徐闻城北站方案、徐闻城西站方案、经开区站方案，并从交通组织、征地拆迁等方面进行了论证分析。

措施三：利用既有粤海铁路，提供市域（郊）铁路功能，推动城市组团发展

考虑到徐闻南部开发区组团与南山组团的客流需求，建议徐闻考虑预留开发区站与海安南站，作为市域（郊）铁路 S3 线的延伸，分别服务开发区组团与南山组团市域（郊）铁路客流。

措施四：打造“两主（徐闻站、徐闻港站）+三辅”的铁路客货运枢纽

结合徐闻高速铁路、普速铁路及市域（郊）铁路方案，徐闻境内未来将打造“两主+三辅”的铁路客货运枢纽格局。其中，徐闻站与徐闻港站为主枢纽，海安南站、开发区站与下桥站为辅枢纽。

2.4.2 航空

措施一：强化与湛江吴川机场的铁路联系

为强化徐闻与湛江吴川机场的铁路联系，应尽快推进湛海高铁的建设。徐闻航空出行可通过湛海高铁快速连接湛江西站，并在湛江西站通过深湛高铁快速连接湛江吴川机场，实现徐闻县与湛江吴川机场的快速通达。

措施二：适时加开机场专线，优化城市候机楼（或接驳点）布局

现状湛江吴川机场在徐闻设有一座城市候机楼，位于徐闻县爱民路与红旗一路交汇处徐闻汽车运输总站，具有办理徐闻的机票销售、航信查询、咨询问答、值机手续、交通集散、等候休息、商务服务等航空服务功能。后续建议加开机场大巴专线，在既有徐闻总站城市候机楼的基础上，增设徐闻站、县政府、经开区、海安港、徐闻港候机楼，扩大机场大巴服务范围，实现徐闻城区多点快速接驳机场的功能，提高徐闻航空服务质量。

措施三：构建“通用机场+水上飞机+直升机场”通用航空体系，打造 15 分钟航空圈

机场方面：本次规划提出布局 10 处通用机场，其中包括跑道型通用机场 1 处（即福田通用机场，功能包括公共服务、生产作业、航空消费、飞行培训等）、水上机场 1 处（即海安新港水上飞机，功能包括公共服务类、航空消费等）及直升机起降点 8 处。

航线方面：规划布局福田通用机场与湛江吴川机场、海口美兰机场的通用客运航线，加强徐闻与两大航空枢纽的快速联系。同时，通过海安新港水上飞机实现多方式过海，发展海上观光旅游产业，开设多条旅游航线，包括利用湛江市旅游资源的南三岛、鼎龙湾、企水湾航线，利用广西涠洲岛旅游资源的涠洲岛航线，利用海南旅游资源的明珠岛、海花岛航线。此外，加强县域范围内各直升机场与福田通用机场的衔接，加强徐闻低空飞行一体化服务保障，积极发展短途运输，打通航空运输微循环。

2.4.3 港口

措施一：预留南山作业区通用货运码头，打造对接海南自贸港一体化枢纽

结合南山片区产业发展规划及通用码头特点，本次规划建议预留南山港区作业区通用码头，主要承担南山片区临港产业货物运输及对接服务海南自由贸易港功能。同时，强调构筑与徐闻港国家级综合交通枢纽地位相适应的港口集疏运交通体系，实现疏港交通与城市交通协调发展，打造过境交通与城市交通合理分离、客运交通与货运交通分离的支撑港城园一体化的城市交通系统。

措施二：加快建设恶劣天气条件下的停车配套设施建设，减少停车对城市交通的影响

为对接徐闻港综合交通枢纽，保障特殊天气条件下的火车、小汽车停车位供应，更好地服务南山片区临港产业发展和物流运输集散，确保城乡公路客运和旅游交通中转顺利，需要加快徐闻港防波堤、航道、危险品检测站、综合交通枢纽、车辆待渡场、恶劣天气停车场及综合服务区等配套设施建设。同时，由于综合交通枢纽对外交通量大，进出交通组织复杂，为避免进出内外交通互相干扰，建议同步做好进出交通组织和影响评估论证工作。

措施三：充分利用港口岸线资源，综合谋划徐闻港区码头布局

本次规划徐闻港口远期形成“四主、五辅、九渡口”总体格局。其中，“四主”包括粤海铁路北港、徐闻港（包含高铁港）、海安新港和海安港。“五辅”包括博赊港、华丰港、南山港（通用货运码头）、角尾港和孝友港。“四主五辅”码头以客货（车客渡、铁路轮渡）运输为主，兼顾散杂货、集装箱运输，同时服务对接海南自由贸易试验区、临港工业开发、临港物流和城市生产生活物资运输。

“九渡口”指服务与雷州市交通联系及县域内部独立岛屿之间日常交通出行的渡口，包括石马渡口、罗斗沙渡口、外罗渡口、东门下渡口、六极渡口、和安渡口、洋前渡口、北莉渡口与冬松渡口。

措施四：统筹客货航线发展，全面对接国家重大战略区

客运航线方面：结合区域港口及航线布局，近期打造徐闻至海南（海口、儋州）的日常客运及旅游航线，加强徐闻港区与湛江湾内港、硇洲岛、海口港、杨浦港、三亚港的客运联系。预留徐闻远期至北部湾、大湾区、自由贸易港的邮轮航线。同时，依据琼州海峡两岸的客运需求，在海峡两岸形成覆盖全面的客运航线，其中“四主”码头与海南形成粤海铁路北港-粤海铁路南港、徐闻港-新海港、海安新港-秀英港的主要客运航线，覆盖大部分跨海客运需求。另外在海峡东西两侧利用辅码头南岭港与孝友港形成南岭港-马村港、孝友港-罗斗沙-木兰港的客运航线。

货运航线方面：向东北形成徐闻港区-湛江湾内货运航线，是徐闻与湛江市区物资流转的重要方式，向东设置对接粤港澳大湾区的航线，积极服务对接粤港澳大湾区建设。向南形成与海口港、洋浦港的货运航线，融入海南自由贸易港发展，同时继续向西对接东盟，拓展湛江港腹地，深度支持中国-东盟合作。向北形成与北部湾港货运航线，参与共建西部陆海新通道。同时，做好近、远期规划预留，其中近期以徐闻港、粤海铁路北港为主，远期预留博赊港、华丰港、南山港和孝友港，支撑徐闻沿海临港产业发展和对接服务海南物资供应。由主码头形成粤海铁路北港-粤海铁路南港、徐闻港-新海港货运航线。另外在海峡东西两侧利用辅码头形成华丰港-马村港货运航线以及南山港、博赊港、孝友港汇入海峡货运航道的航线。

措施五：完善过海交通方式，支撑徐闻打造“与海南相向而行”的桥头堡

交通接驳方面，充分利用徐闻港的区位优势，做好与常规公交、出租车、私

家车以及慢行等交通方式的无缝衔接，将徐闻港打造为对接海南自由贸易港、服务陆岛交通运输的综合交通枢纽。高铁客运方面，在徐闻港南山作业区预留高铁轮渡区和支持系统空间，为高铁过海提供岸线资源保障。出行方式方面，徐闻港与海安新港引入高速客船、水上飞机等快速交通工具，打造琼州海峡半小时交通圈。交通接驳方面，各港口枢纽做好水运与常规公交、长途客运、出租车、私家车以及慢行等交通方式的无缝衔接。客运航线方面，开辟观光航线、客运航线和车渡航线等多类型航线，满足不同人群的出行需求，并发展水上运动、水上观光等项目。

措施六：加强智慧港区建设，提升运行效率和管理水平

建议先从港口物流企业物流信息系统建设入手，在此基础上统筹规划建设港口物流信息系统平台，实现信息资源共享，形成网络体系优势互补，最终实现港口物流服务和经济效益的提高。同时，统一管理方面推动琼州海峡港航一体化发展，实现琼州海峡运输统一调度、信息共享。

2.4.4 高速公路

措施一：协同推动东线高速延伸至徐闻，并尽快开展前期研究，落实方案具体线位

为了更好衔接上位规划，同时服务徐闻东部城镇居民出行，加强博赊港的集疏运体系建设，带动徐闻东部曲界菠萝的海旅游产业、热带水果种植业、瓜菜种植业、外罗渔业等产业发展。因此，建议尽快开展雷州半岛东线高速（湛江-雷州段）线位方案研究工作。本次规划建议东线高速选线位于曲界和东部乡镇组团之间，终点至博赊港（对接服务海南备用港口）。

措施二：推动西线高速延伸至角尾，与滨海旅游公路共同支撑西侧南北向快速交通联系

为了更好衔接上位规划，加强乌石港与华丰港之间的快速联系，完善华丰港集疏运体系，支撑粤海特别合作区建设，同时更好地服务徐闻西部城镇，带动徐闻南极村旅游业及迈陈瓜菜种植业的发展。建议西线高速线位沿流沙湾东侧布设，终点至华丰港（预留），远期对接洋浦港，往北串联乌石港。

措施三：利用环半岛公路串联东西线高速通道，打造疏港快速通道

考虑博赊港、徐闻港、海安港、华丰港及乌石港的连通及疏港便捷性，为支

撑远期粤海合作区交通联系，结合徐闻在编国土空间规划城区空间布局，建议将环半岛公路定位为支撑粤海合作区发展及连通对接服务海南主要港口的高速联络通道，起终点分别接东、西线高速。

措施四：做好横向高速通道预留，支撑县域东西两翼发展

根据《徐闻县城总体规划》，徐闻县域规划形成“三纵两横”高速公路网，“两横”为规划新建的湛徐高速前山支线和湛徐高速角尾支线，推动徐闻县域生态、产业、旅游的融合发展。湛徐高速角尾支线与前山支线实现徐闻北侧东西串联，衔接角尾乡、曲界镇和前山镇，是徐闻县重要的产业发展通道、旅游通道和城镇发展通道。本次规划建议横向高速总体线位起点位于县城北侧，支线直达南极村和曲界两个重点发展片区，支撑县域旅游发展及农产品外运。

2.5 城乡交通系统

2.5.1 干线公路

措施一：规划形成“一环三横三纵”的骨干公路网，实现中心城区与各乡镇之间快速可达

本次县域公路网规划形成“一环三横三纵”的总体布局：

➤ 一环：即滨海旅游公路及支线，主要功能为串联雷州半岛、市区、吴川滨海旅游资源，支撑滨海旅游产业的发展，徐闻境内承担西部城镇-沿海港口-南山镇-海安镇-龙塘镇-东部城镇的交通联系，支线将角尾（南极村）与滨海旅游公路连接，为处于农业生产不适宜区的角尾乡发展旅游及其他产业提供支持。

➤ 一横：即 S547，承担迈陈镇-下桥镇-农场-和安镇-新寮镇的交通联系；

➤ 二横：即 S376，承担西连镇-迈陈镇-中心城区-农场-曲界镇-锦和镇-外罗的交通联系，同时适当分离穿越中心城区的过境交通及带动南部片区发展；

➤ 三横：即环半岛公路，承担南山镇-海安镇的横向交通联系，起点与雷州半岛西线高速相连，终点与雷州半岛东线高速相连，作为高速公路连接线，支撑粤海合作区发展；

➤ 一纵：即 S290，承担角尾乡-迈陈镇-雷州的交通联系；

➤ 二纵：即 G207，连接市界-良桐-遂溪-岭北-城月-雷州-徐闻县城-火车轮渡码头，徐闻境内承担南山港/海安港-中心城区-下桥镇-湛江的交通联系；

➤ **三纵：**即 S289，徐闻境内承担前山镇-曲界镇-农场-雷州的交通联系。

措施二：完善普通公路网络，确保县域相邻乡镇之间 15 分钟可达

为支撑城镇体系构建，通过规划调整、规划新增等手段，县域范围内共规划 22 条县道，完善普通公路网络，在县域相邻乡镇之间构建 15 分钟交通圈。

表 2-1 县域普通公路统计表

道路编号	备注	道路编号	备注
X01	现状 Y347/Y348 升级	X12	规划 X838 调整，预留升级省道条件
X02	规划 X843 调整	X13	现状 X694，预留升级省道条件
X03	现状 X698 调整	X14	现状 X696，预留升级省道条件
X04	规划 X840 调整	X15	规划 X839
X05	现状 Y279 升级	X16	规划 X840 调整
X06	规划 X841 调整	X17	现状 X702
X07	规划 X842	X18	规划 X835
X08	规划 X823	X19	规划 X836
X09	规划 X837 调整	X20	现状 X695
X10	现状 X693	X21	现状 Y223 升级
X11	规划 X842 调整	X22	现状 Y350 升级

措施三：推动近期公路升级改造或改拓建，打通瓶颈点，提升通道服务能力

结合广东省“十四五”国省道规划要求，推动近期公路升级改造或改拓建，打通县域交通主要瓶颈点，提升通道服务能力。本次规划重点推进国道 G207 线徐闻县头铺至九头铺段改造工程、省道 S547 线徐闻县新寮至角尾段改建工程、省道 S376 线徐闻县城段改建工程及省道 S289 线徐闻县前山镇至山海村段改建工程等升级改造工程，加强东西两侧联系通道的服务能力，提升联系效率。

2.5.2 城乡公交

措施一：统筹城乡公路客运站布局，支撑城区与各乡镇之间的客运交通联系。

完善场站设施：本次规划公路客运枢纽合计 19 处，包括综合性公路客运枢纽 1 处、二级公路客运枢纽 4 处、三级公路客运枢纽 4 处、四级公路客运枢纽 7 处，支撑城区与各乡镇之间的客运交通联系。

优化公交线路：为了优化城乡公共交通线网结构，加快基础设施建设，通过

发展多层次公共交通服务，构建城乡一体化公共交通体系，本次规划围绕滨海小镇、村庄开通“一程多站”的城乡公交线路，打造县域1小时通勤圈。

形成一体化管理：规划中远期进一步动城乡客运公交化改革，构建城乡一体化公共交通体系，为人民提供安全、便捷、优惠、舒适的公共交通服务，在城乡公交运管管理方面应做到政策统一、运作高效、利益协调、持续发展。

措施二：推动城乡客运站建设，适当分离城区公路客运交通功能

为更好服务沈海高速以西城乡客运发展，建议新建城西客运站，定位为一般型公路客运站，重点服务西侧城镇至中心城区长途客运及公交出行。

2.5.3 旅游交通

措施一：加快推动滨海旅游公路示范段建设，促进环岛滨海旅游资源开发

滨海旅游公路徐闻段应充分展现徐闻县最美的海湾、岸线等生态资源景观，打造最具特色的滨海旅游经济带，使其成为服务沿海经济重大区域发展平台建设，带动沿海特色小镇规划建设。结合徐闻重点片区开发时序，建议先行建设滨海旅游公路南山片区段及南极村段，并打造成为示范段。

措施二：依托铁路、港口、公路枢纽布局，打造县域旅游集散中心

借鉴其他城市发展经验，依托铁路、港口、公路枢纽建设较为完善的基础设施、旅游接待设施和旅游配套设施。本次规划布局2处旅游客流集散中心，使其成为徐闻旅游经济的增长极，并通过其对旅游小镇、旅游生态社区及周边区域的辐射和带动作用，构建起功能互补、空间联动的旅游集散地体系。

措施三：开通直达景区的旅游公交专线，发展水上特色旅游公交线路

以三湾两角、中国大陆南极村为核心，打造滨海旅游共享带；以“菠萝的海”为特色，发展热带农业特色景观；以“大汉三墩”贵生书院、渡海作战遗址等为代表，弘扬徐闻海丝、汉文化、红色文化，发展文化休闲旅游。结合以上发展重点区域，规划滨海旅游西线、滨海旅游东线、中部旅游西线和中部旅游东线等4条旅游公交专线，串联各个旅游景点及集散中心，大力支持全域旅游建设。规划海南水上旅游西航线、海南水上旅游东航线、海口水上旅游航线、北部湾水上旅游航线和湛江湾水上旅游航线共计5条水上旅游线路，分别直达海南、北部湾、湛江市区等。

措施四：升级景区主要联络通道及配套服务设施，提升景区旅游出行体验

提升进出景区道路等级：加快完善连接旅游景区的公路网络，提升旅游交通路网运输效率，并针对部分景区进出主要乡道采取升级改造，拓宽道路断面、加铺沥青路面等措施。

完善景区配套指引设施：拓展交通基础设施的旅游服务功能，提升交通基础设施服务水平，主要是完善景区配套指引设施，完善景区及进出道路的标志标线、旅游指引等，提升旅游出行体验。

拓展景区内部出行方式：结合具体旅游景点资源及内部设施布局多样的交通工具，满足旅行者多样化、个性化需求。可考虑布设新型旅游轨道交通等先进交通工具，同时按照一定的旅游景观要求进行设计，与自然风光相映成趣。适当的旅游交通工具可以让游客既把沿途风光尽收眼底，起到交通路线的作用，同时自身又是景观走廊，给人以美的享受。

2.6 县城交通系统

2.6.1 城区道路

措施一：规划“六横六纵”骨架主干路网，实现城区快速对外交通出行

结合徐闻城区土地利用、空间结构、对外通道（高速、国道、滨海旅游公路）、港口枢纽等，做好城区骨架主干路网（省道穿城段、重要主干路）的交通规划衔接，整体形成“六横六纵”骨架主干路网。

措施二：规划“九横九纵”普通主干路网，加强城区重点功能组团之间的交通联系

为服务各组团内部中长距离交通出行，工业集聚组团规划形成“三横三纵”主干路网，核心城区、南山组团、经开组团和海安组团规划形成“六横六纵”主干路网，中心区最终形成“九横九纵”的规划普通主干路网络局。

措施三：打通次干路网，加密支路网，完善内部路网微循环

本次规划路网总规模 782.5 公里，建设用地范围内的路网密度 9.7km/Km²，满足《湛江市城市规划管理技术规定》相关要求。依据交通需求模型预测分析，远期城区路网运行饱和度基本在 0.7 以下，服务水平良好。

措施四：优化瓶颈道路节点渠化方案，提升交叉口整体通行效率和秩序

针对现状城区部分道路交叉口存在交通组织不合理、交通设施不完善等问题，

以木兰大道-G207 等重要节点交通改善为抓手，通过优化交通组织、完善交通设施和加强交通管理等措施，达到提升道路通行效率的目的。

措施五：推动城区近期综合治理，“短平快”缓解交通拥堵

结合创文创卫需要，建议徐闻滚动开展交通综合治理，可逐年制定综合治理行动计划，保证行动措施落到实处。坚持“问题导向”原则，从路网、公交、停车、慢行、管理等方面制定全方位近期治理方案。针对学校、医院、核心商圈、老旧居住区等重点区域进行综合改善，盘活交通资源，减轻道路交通压力。

2.6.2 公共交通

措施一：发挥政府、企业及民间资本的各自优势，创新公共交通发展模式

考虑到政府财力有限，近期宜借助市场力量，分担政府财政压力，以“培育客流、提供持续可靠的服务为核心目标”。远期以国有控股为主，引入民间资本，成立股份制公交公司，进行公交体制改革，逐步推行城乡一体化。建议研究制定详细的公交改革实施方案，包括运营主体、补贴政策、车辆回收、管理体制、经营权回购、监督体制等，为远期的国有控股创造条件。

措施二：采取“主线+支线”的运营模式，构建层次分明公交线网体系

主线覆盖城区主要客流通道、城区、主要交通枢纽与乡镇中心(重要居住区)，重点培育公交客流。支线主要覆盖城区支路，走街串巷，也包括乡镇中心与行政村之间的联系，以扩大服务覆盖范围为主。

措施三：加强公交场站设施建设，规划形成“枢纽站+首末站+综合车场”三类体系

远期中心城区公共交通出行总量约 2.8 万人次/小时，预测所需公交车辆总计 420 标准车，需设置首末站约 4.1-5.0 公顷、停车场约 3.8-4.4 公顷、保养场+修理厂约 1.8-2.8 公顷，共计 9.8-12.2 公顷。本次规划公交场站 25 处，总面积 10.8 公顷。其中枢纽站 6 处，首末站 17 处，停保场 2 处。

2.6.3 慢行交通

措施一：构建“步行+自行车+绿道”慢行网络体系，满足居民日常出行及休闲健身

慢行交通网络由绿道、自行车廊道和步行廊道共同构成，承担短距离集散交

通和休闲娱乐出行服务，慢行网络既是连接通道，也是公共活动空间。步行系统主要承担公共交通的接驳、短距离的通勤、商业购物和休闲出行；自行车系统主要承担公共交通的接驳、中距离通勤出行和休闲出行；绿道系统是慢行系统的重要组成部分，主要提供休闲、娱乐、健身等活动。本次规划步行网络总规模 640 公里，自行车网络总规模 640 公里，绿道网络总规模 132.6 公里。

措施二：优化道路断面资源配置，保障慢行交通运行空间

断面设置：根据道路等级和道路资源，优化横断面布置。

二次过街：非机动车交通流量较小的路口建议采用非机动车随同行人通行。同时在人行横道上设置行人安全岛，把人行横道分为两部分，使行人和非机动车分两相位来完成横穿道路。缩短行人一次过街距离，方便老人及交通弱者的同时，还可以缩短次干路的绿信比，增加主干路的绿信比，从而缩短周期长度，提升道路通行效率。

前置等候：核心城区非机动车流量大且路口空间条件允许的情况下，建议采用非机动车随同机动车通行。在人行横道与停止线间区域设置非机动车前置等候区，将非机动车提前放置在待行区中等候，利用电动自行车数量多、体积小、启动快的特点，对机动车与非机动车车流分离，有效消除“机非”冲突，保障车辆安全有序地通行。

措施三：严格执行非机动车停车配建标准，满足非机动车停车需求

原则上所有新建项目需严格执行《湛江市城市规划管理技术规定》中关于非机动车配建标准要求，强化非机动车配建标准的实施监督，将非机动车停车位配建实施作为建筑竣工验收的主要标准之一。

措施四：试点发展城区公共自行车租赁，提升慢行交通出行服务

本次规划建议结合慢行休闲网络试点公共自行车租赁系统，在靠近滨水廊道、旅游景点、主要居住小区、公交站点周边等位置增设公共自行车租赁点，供市民或旅游者使用。

措施五：强化电动车产销源头管理，严格落实使用登记制度

坚持制度引导、分区引导、管理引导和分期引导同步，加强电动车使用的全过程管控。

措施六：依托精细化的设计，打造舒适安全、富有活力、绿色生态的街道，

提升城区的交通品质

借鉴国内外经验，倡导从单一关注机动车使用者的通行效率，到综合平衡道路各种使用者的出行体验，打造“完整街道”。通过整合沿街两侧的有效资源，对重要进出口及公共空间进行交通优化和景观品质提升，完善公共配套设施，建设安全街道、品质街道、活力街道。通过鼓励人们健康出行，确保行人、自行车和汽车各行其道，提高街道安全性。通过增加公共活动空间，增进人与人之间的友谊，增强街道的吸引力，提高道路两侧土地的价值。

2.6.4 停车系统

措施一：建立合理的停车供应结构，实现动静态交通协调发展

逐步形成以配建停车为主体、以社会公共停车场为补充、以路内停车为辅助的差异化停车供应体系。

措施二：采取分区差异化停车管理策略，鼓励绿色交通出行

借鉴其他城市经验，综合考虑用地性质与强度、区域交通设施供应水平、区域交通运行状况和交通出行特征等因素，将城区划分为三类停车区域，对不同区域采取差异化的管控策略。其中，现状县城核心区为一类区，现状县城核心区外围重点商业区、居住区、大型公共设施周边等区域为二类区，中心城区范围内的新开发集中重点商业区、居住区等区域为三类区。

措施三：严格落实停车配建标准，优化公共停车布局

原则上所有新建项目需严格执行《湛江市城市规划技术管理规定》停车配建标准要求，确保停车缺口不会快速增大。同时，以城市停车策略为指导，遵循远近结合、分区控制、因地制宜、可操作性的原则，进行路外公共停车场布局，挖潜路外停车供应，切实发挥“公共停车为辅”的作用。本次规划公共停车场 40 个，总面积在 26.3 万平方米左右，泊位数约 9900 个。其中原规划公共停车场 30 个，新增公共停车场 10 个，并以公园绿地形式进行用地预留控制。

措施四：动态调整核心区路内停车泊位布局，规范路内停车秩序

以贴近需求、分散布置、减少干扰为原则，近期建议取消城东大道、文塔路、东方二路、东方三路部分路内停车位，设置徐海路、爱民路动态临时停车位。

措施五：制定差异化停车收费政策，加强路内停车管理

制定路内路外不同收费政策来调节停车需求，路外的公共停车场采用低收费

的形式，路内停车采用高收费，以减少路内停车，鼓励路外停车。加强对违章停车的管理，特别是加强对交通拥挤区域违章停车的处罚力度，减少违章停车对道路交通的影响，同时也可提高部分路外停车场的使用率。

措施六：完善新能源配套设施，支持新能源汽车发展

统筹规划、合理建设相关配套设施，编制新能源汽车充电配套设施建设规划。响应落实国家相关政策，扶持新能源汽车发展，助力实现“双碳”发展目标。

2.6.5 智慧交通及管理

措施一：推动智慧交通基础设施建设，提升交通智能化水平

基于 5G、物联网、云计算、人工智能等新兴技术，加快智慧道路、智慧高速及智慧港口建设，促进交通高效智慧发展。

措施二：积极推进智慧交通应用场景建设，实现交通精准化管理

积极推动智慧公交、智慧停车、智慧慢行、智慧出行等智能设施的建设，推动实现交通精准化管理。

措施三：加大交通管理设施投入，提升交通出行环境体验

通过加大交通管理设施的投入，如标志标线改善、非机动车管理、信息服务发布的措施，提升交通出行环境体验。

措施四：加强交通需求引导，构建可持续发展的城市交通体系

通过混合用地开发、公交优先政策、经济杠杆调节、均衡出行时空等交通需求引导策略，构建可持续发展的城市交通发展体系。

2.7 近期实施计划

结合城市近期开发建设，本着近远结合、先易后难、先行示范、重点优先的原则，拟定共计 40 项行动。其中，建议完成共计 30 项、启动共计 10 项。

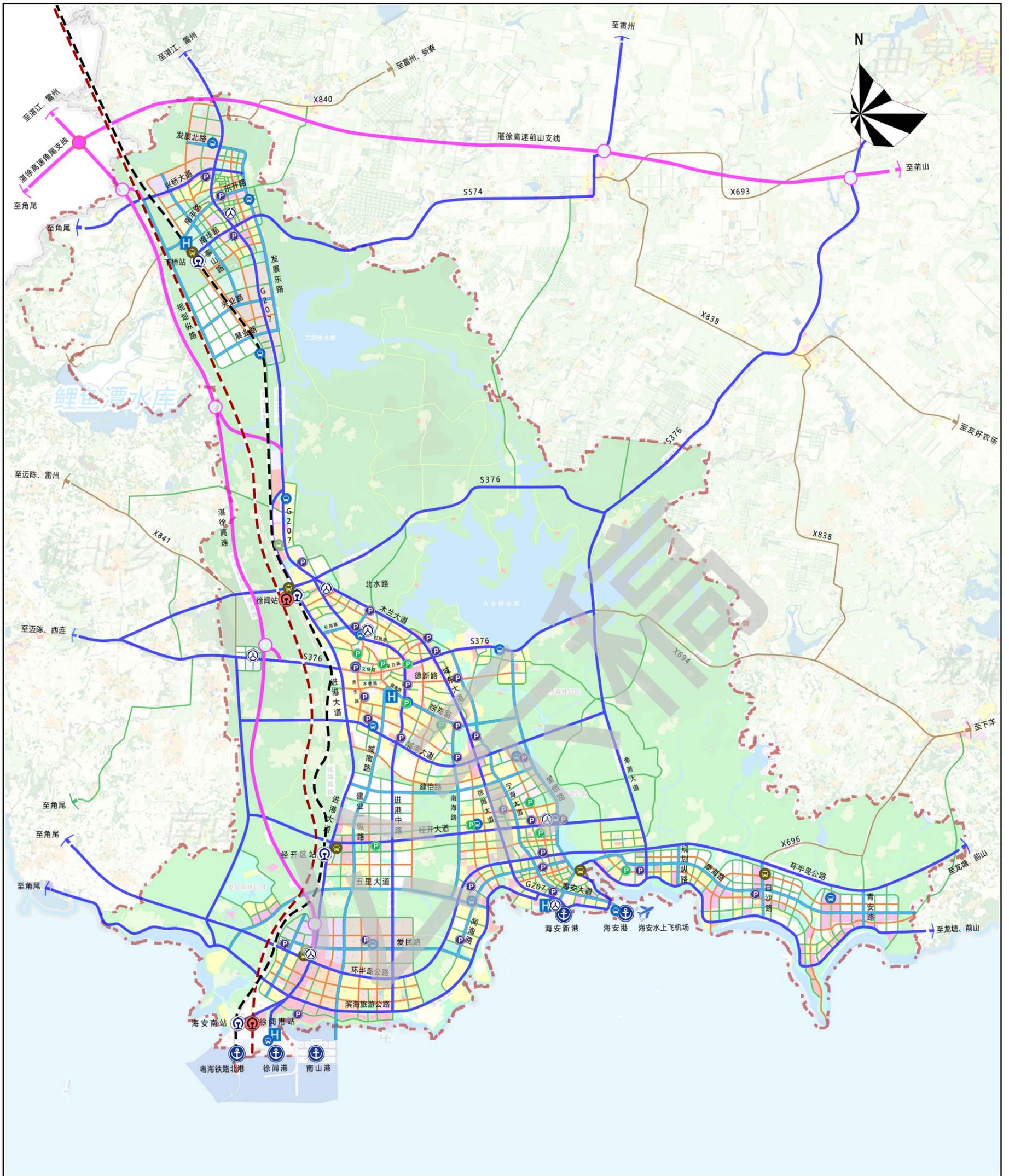
表 2-2 近期行动计划一览表（一）

类别		序号	工作内容
对外交通	建设项目	航空	1 开通若干条徐闻-湛江吴川机场快速巴士专线，优化城区候机楼布局
		港口	2 建成恶劣天气条件下的停车保障及配套设施，开展交通组织分析及影响评估论证工作
			3 协同推动琼州海峡两岸港航一体化运营管理工作

类别		序号	工作内容	
前期工作	铁路	4	协同推动湛徐高铁的前期研究工作，争取在徐闻城区设站	
		5	协同推动粤海铁路市域（郊）改造前期研究工作，争取增设经开区站和南山站	
	航空	6	开展福田跑道型通用机场前期研究工作	
		7	推动徐闻水上飞机布点，开展水上飞机选址前期研究工作	
	港口	8	推动开展以南山作业区为核心的港口综合枢纽对外及内部交通组织专题研究工作	
		9	推动开展海南自由贸易港封关运作后，徐闻交通如何对接海南的交通专题研究工作	
		10	推动博赊港、南山港、华丰港、南岭港、孝友港作为徐闻全面对接服务海南新增港口的前期研究工作	
高速公路	11	推动西线高速、东线高速、前山支线、角尾支线的前期选址研究工作，争取纳入上位空间规划		
城乡交通	建设项目	12	推动国道 G207 城区段升级改造工作	
		13	推动环半岛公路中心城区段建设工作	
		14	推动省道 S547、S376、S289 等徐闻境内的升级改造工作	
		15	推动 S290 南延至徐闻县境内建设工作。	
		16	开通以旅游集散中心为核心的若干条至县域主要景点旅游公交专线	
	前期工作	公路客运站	17	开展南山客运站功能调整及重新选址的前期研究工作
18			开展以旅游集散中心为核心的徐闻水上旅游交通专题研究工作	
城区交通	建设项目	19	推进 S376 城区段（城南大道）改线建设工作	
		20	推进木兰大道-爱民路、徐海路-城东大道等 9 个路口交通渠化改善工作	
		公交	21	推进徐闻站、徐城西、大水桥、徐海路、经开大道共 5 处公交场站建设工作
			22	推进大水桥水库、南山镇和海安镇沿海地区滨水绿道示范段建设工作
		慢行	23	推进中心城区公共自行车租赁点试点工作
			24	推进贵生公园、徐城西、文化广场、南山客运站、南山港共 5 处公共停车建设工作
	停车	25	推进城东大道、文塔路、东方二路、东方三路等城区主干路路内停车泊位动态调整工作	
		26	推进徐闻中心城区智慧交通试点建设工作，提升交通综合管理水平	
	前期工作	城市道路	27	开展南山片区路网交通专题研究工作
		公交	28	开展徐闻县公交体制机制改革实施方案专题研究工作
停车		29	开展停车收费政策专题研究工作	
交通管理		30	开展徐闻中心城区近期交通综合治理专题研究工作	

表 2-3 近期行动计划一览表（二）

类别		序号	工作内容
对外交通	建设 项目	铁路	1 协同推动湛徐高铁的建设工作
		航空	2 建成以福田通用机场为核心的通用航空固定运营基地
国省道		3 推动滨海旅游公路徐闻示范段建设工作，争取全线建成通车	
		4 推进现状 Y347、Y348、Y279 等乡道升级改造工作	
		5 推进规划 X840、X842、X836 等县道的建设工作	
城乡交通		公路客运站	6 推进城西客运站、南山客运站等规划场站建设工作
		城区交通	城市道路
慢行			8 推进中心城区“步行+自行车+绿道”的绿道网络建设工作
交通管理			9 推进新能源配套设施建设，鼓励新能源汽车发展
			10 严格执行非机动车、机动车停车配建标准，规范运行秩序



图例	高速公路	主干路（一般）	支路	高铁线路
	主干路（骨架）	次干路	县道	普铁线路
	高速互通立交	高速公路收费站	高铁站	普铁站
	港口	公交停保站	客运站	通用机场（水上飞机场）
	公交枢纽站	公交首末站	既有规划公共停车场	通用机场（起降点）
			规划新增公共停车场	

项目名称：琼州海峡北岸（徐闻）交通一体化规划		图名：中心城区综合交通规划图
委托方： 徐闻县交通运输局	深圳市城市交通规划设计研究中心股份有限公司 SHENZHEN URBAN TRANSPORT PLANNING CENTER CO.,LTD	图号：附图02
		日期：2022.12