

福州市县道公路网规划（2025-2035 年）  
（征求意见稿）

福州市交通运输局

# 第一章 概述

## 一、规划背景

为深入贯彻习近平总书记关于“四好农村路”重要指示精神，落实好《农村公路条例》和《新一轮农村公路提升行动方案》对新时期农村公路发展提出的新要求，福州市交通运输局结合福州市农村经济社会发展实际情况，在全省国省道公路网规划框架下，组织各县（市、区）交通主管部门编制了《福州市县道公路网规划》，作为下阶段福州市农村公路规划建设的指导性文件。

## 二、规划依据

### （一）法律法规、管理办法、规范标准

1. 《中华人民共和国公路法》（中华人民共和国主席令第 86 号）；
2. 《中华人民共和国城乡规划法》（中华人民共和国主席令第 74 号）；
3. 《农村公路条例》（中华人民共和国国务院令第 813 号）；
4. 《中华人民共和国公路管理条例实施细则》（中华人民共和国交通运输部令 2009 年第 8 号）；
5. 《公路工程技术标准》（JTG B01-2014）及其他相关公路技术规范；
6. 《农村公路建设管理办法》（中华人民共和国交通运输部令 2018 年第 4 号）；

7. 《农村公路养护管理办法》（中华人民共和国交通运输部令 2015 年第 22 号）；

8. 《公路工程项目建设用地指标》（建标〔2011〕124 号）；

9. 《福建省农村公路建设管理实施细则》（闽交〔2022〕12 号）；

10. 《公路网规划编制办法》（交规划发〔2010〕112 号）。

## （二）政策规划

1. 《交通强国建设纲要》；

2. 《国家综合立体交通网规划纲要（2021—2050 年）》；

3. 《国家公路网规划》（发改基础〔2022〕1033 号）；

4. 《中共中央 国务院关于支持福建探索海峡两岸融合发展新路 建设两岸融合发展示范区的意见》；

5. 《关于推动“四好农村路”高质量发展的指导意见》（交公路发〔2019〕96 号）；

6. 《关于实施乡村振兴战略的实施意见》（闽委发〔2018〕1 号）；

7. 《福建省农村公路网规划调整工作指导意见》（以下简称《指导意见》）；

8. 《福建省国土空间规划（2021—2035 年）》；

9. 《福建省综合立体交通网规划纲要》；
10. 《福建省国省道公路网规划（2024—2035年）》；
11. 《福州市国土空间总体规划（2021—2035年）》；
12. 《福州市国民经济和社会发展第十四个五年规划和二〇三五年远景目标纲要》；
13. 《关于印发〈福州市国土空间专项规划符合性审核办法（试行）〉的通知》（榕自然综〔2025〕429号）及其他福州市相关规划政策文件。

### **三、规划范围与年限**

#### **（一）规划范围**

福州市行政区域范围（不含平潭），总面积 11596.62 平方公里，下辖 6 区、5 县、1 市，合计 12 个县级行政区。

#### **（二）规划对象**

农村公路包括县道、乡道和村道。本次规划重点对规划范围内的县道进行布局研究。对乡道、村道的布局原则与规模总量提出建议，乡、村道规划方案以所在县（市、区）人民政府批复为准。

#### **（三）规划年限**

规划年限为 2025 年至 2035 年，规划基年为 2024 年。

## 第二章 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，深入贯彻落实党的二十大和二十届二中、三中、四中全会精神，全面贯彻新发展理念，按照省委、省政府和市委、市政府部署要求，围绕推动高质量发展首要任务和构建新发展格局战略任务，紧扣建设“现代化国际城市”总目标，统筹扩大内需和深化供给侧结构性改革，统筹新型城镇化和乡村振兴，坚持从福州市城乡发展的实际和需要出发，科学布局农村公路网络，着力推进农村公路结构优化，推动农村交通基础设施提档升级，强化农村公路的衔接融合，提升城乡一体化水平，更好满足农民群众日益增长的美好生活需要，为福州加快建设现代化国际城市提供支撑，为稳步推进福州农业农村现代化发展当好先行，为推进乡村全面振兴、加快实现全体人民的共同富裕奠定基础。

### 二、规划原则

#### （一）统筹兼顾、加强衔接

以农村乡镇、建制村、自然村及旅游节点、开发区、港区、产业点、资源点、交通枢纽等为节点，综合区域经济发展、产业布局、地形条件、人口数量等因素，符合区域经济发展规划、国土空间规划、综合立体交通网规划等上层规划要求，并注重与乡村振兴规划、产业发展规划、文旅发展规划等相关规划及毗邻市农村公路网规划的衔接。

## **（二）因地制宜、功能匹配**

以满足群众生产、生活为重点，考虑经济产业发展、人口分布等因素，统筹沿海与山区的发展需求，在技术经济可行的前提下，适度提升网络化水平。综合考虑地形地貌与交通需求特征，合理把握路线功能，确保拟建技术标准与路线功能相匹配。县道尽量减少重复路段，乡、村道原则上不设重复路段。

## **（三）规模适当、经济合理**

坚持优化存量、适度增量，充分利用既有道路，尽量保持既有农村公路网络形态和编号体系总体稳定，合理确定县、乡、村道规模结构，形成金字塔型结构，实现路网规模结构与建管养运能力、资金筹措能力相适应。现状为等外路或无路，建成后基本无社会效益，或明确不具备建设条件，在规划期限内无法建成的道路，原则上不纳入农村公路规划。

## **（四）集约生态、安全可靠**

在农村公路规划建设中充分考虑资源禀赋条件及环境承载力，注重土地节约集约利用，加强生态环境保护，贯彻低碳发展理念，避让环境敏感区和生态脆弱区，促进农村公路与自然和谐发展。把安全作为发展的前提，坚持“安全第一”理念，按照“预防为主、综合治理”的方针，提高公路安全性、可靠性。

### 三、规划目标

#### (一) 总体目标

到 2035 年，农村公路网规模密度、等级结构、覆盖广度、通达深度全面提升，形成结构合理、覆盖广泛、互联互通、衔接顺畅的农村公路网络，各级行政节点的连通更加便捷顺直，乡镇、建制村、自然村、交通枢纽、旅游节点、开发区、产业点、资源点等主要节点全面覆盖，城乡居民出行、货物流通条件有效改善，适应并适度超前新时代福州城乡经济社会发展需要，有力支撑现代化国际城市建设及乡村振兴。

#### (二) 具体目标

**县道：**县城与所辖乡镇之间、有条件相邻乡镇之间至少有一条县道及以上公路连接。重要节点<sup>1</sup>至少有一条县道及以上公路连接。规划技术标准原则上不低于三级公路，特殊困难路段不低于双车道四级公路。

**乡、村道：**乡镇与所辖建制村之间、有条件相邻建制村之间有一条乡道及以上公路连接，一般节点<sup>2</sup>原则上有一条乡道及以上公路连接。建制村与所辖自然村之间、有条件相邻自然村之间有一条村道及以上公路连接。乡道规划技术标准不低于四级公路，村道规划技术标准原则上不低

<sup>1</sup> 重要商品生产集散地、重要资源区、开发区、港区、重要交通枢纽、重点旅游节点（省级及以上风景名胜区、世界自然文化遗产、国家森林公园、国家地质公园、“3A”级及以上旅游区等）。

<sup>2</sup> 除重要节点之外的旅游景区（点）、产业园区、资源点

于四级公路，特殊困难路段不低于小交通量农村公路四级公路（Ⅱ类）

## 第三章 规划方案

### 一、县道布局方案

根据相关法律法规关于农村公路的功能定位的规定，结合《指导意见》以及福州市交通发展需求，确定福州市县道公路网规划的布局思路。

**总体保留。**充分尊重公众的出行习惯，维持农村公路既有路网形态稳定，保留符合规划原则与功能定位的县道。

**局部调整。**扣除新增为国省道的县道，调减已不符合经济社会发展需求、建设条件困难的路段。机耕道、村内道路及已纳入城市规划的市政道路，原则上不纳入县道公路网规划。

**优先纳入。**根据《指导意见》，原普通国省道调整后的老路，及近年来新增建设，但不在普通国省道和上一轮农村公路规划范围的高速公路互通连接线、乡镇便捷通高速项目、原“镇镇有干线”项目、疏港公路、旅游公路等，优先纳入县道网。

**促进互联。**促进相邻地市县道公路网连段成网，推动县城与所辖乡镇、有条件的相邻乡镇间连通县道及以上等级公路，提升公路网络服务区域协调发展、增强中心城镇辐射能力，支撑福州都市圈建设、促进山海联络，助力乡村振兴战略落地生根。

**扩大覆盖。**着力扩大公路网络覆盖深度与广度，围绕工业、文旅等产业建设发展，推动县道网实现对重点旅游景区、交通枢纽、产业园区等节点的衔接连通，提升公路网服务经济社会发展的能力。对于覆盖节点的划分选择，详见下表。

表 1 农村公路覆盖节点

序号	类型	主要节点
1	重要交通节点	高速公路出入口、高铁站、重要港区、县级以上客货运站（物流园区）等
2	重要文旅节点	3A 级及以上旅游景区、省级及以上旅游度假区、风景名胜區等
3	重要经济节点	县级及以上开发区（或重点产业园区）、市县级及以上现代农业园区等

经布局调整，全市县道调减 641.2 公里，调增 824.6 公里，净新增 182.4 公里。调整后，全市共规划县道 131 条、1719 公里。

## 二、乡村道布局方案

### （一）乡道

以建制村为节点，以乡镇为中心，在上一级规划路网基础上，通过合理连接，在乡镇与所辖建制村之间、有条件的 3 个及以上建制村之间构建便捷联系的乡道网。同时，加强乡道对旅游景区（点）、产业园区、资源点等一般交通节点、经济节点、文旅节点的连通。乡道规划总里程约 4542 公里。

### （二）村道

以自然村为节点，从满足农村最基本的出行要求出发，通过合理连接，推进农村路网向有条件自然村延伸，在建制村与所辖自然村、有条件自然村、建制村与村内主要生产节点之间布局村道。村道规划总里程约 6603 公里。

### 三、总体规划方案

规划调整后，福州市农村公路规划总规模约 12864 公里，其中县道 131 条 1719 公里、占比 13.4%，乡道 4542 公里、占比 35.3%，村道 6603 公里，占比 51.3%。乡、村道规划方案以所在县（市、区）人民政府批复为准。

表 2 福州各县（市、区）农村公路网规划情况表

单位：公里

县（区）	县道	乡道	村道
仓山区	0	0	0
闽侯县 (含高新区)	268	752	1123
闽清县	365	637	1371
永泰县	278	815	1262
福清市	258	752	1113
长乐区	137	430	429
马尾区	27	76	22
连江县	162	481	588
罗源县	130	399	557
晋安区	93	200	139
<b>福州市</b>	<b>1719</b>	<b>4542</b>	<b>6603</b>

### 四、规划效果

#### （一）规模结构更加合理

福州市农村公路基本满足规划节点连通和经济社会发展要求。农村公路行政等级结构更加合理，由 13:40:47 调

整为 13.4: 35.3: 51.3，基本形成金字塔形结构，路网层次更加清晰，功能更加明确。

## **（二）路网效率明显提高**

市、县（区）、乡镇、建制村、自然村之间联系进一步加强，与周边区域互联互通不断强化。全市相邻县、有条件乡镇间均实现县道及以上公路直接连通。所有重要商品生产集散地与开发区、重要交通枢纽、AAA级及以上旅游景区均有县道及以上公路连接；其余旅游景区（点）、产业园区、资源点均有乡道及以上公路连接。农村公路网络化程度进一步提高，市域联系更加便捷，有效带动路衍经济发展，服务乡村振兴发展。

## **（三）技术标准全面提升**

到 2035 年，福州市县道基本达到三级及以上技术标准，其中二级路以上比例达到 17%，乡道和村道基本达到等级公路标准。乡镇通三级路比例达到 100%、建制村通双车道比例、较大自然村通硬化路比例也将大幅提升，乡村交通基础设施全面提档升级，“四好农村路”建设全面推进。

## **（四）安全韧性显著加强**

全市所辖乡镇基本实现县道及以上公路多路连通，高速互通均有县道及以上公路或市政道路衔接，高速沿线走廊带均有“一主一备”迂回通道，公路与城市道路充分衔接，高速公路、普通公路以及城市道路实现“三网融合”

发展，路网韧性不断提升，面对突发事件和自然灾害的可靠性有效提高，有力支撑区域经济社会高质量发展。

## 第四章 综合评价

### 一、经济社会效益评价

规划农村公路建成后，区域连通条件优化，资源流通、配置更加合理，为农村现代化发展注入新活力，新型城镇化和乡村振兴的发展加快推进，有效带动福州经济快速发展。

#### （一）支撑产业经济发展

本轮农村公路网规划实施后，福州市域交通运输体系持续完善，福州市各级行政节点、交通节点、文旅节点、经济节点之间的时空距离明显缩短，人口、资源流动的地缘障碍有效降低，生产要素流动更加顺畅，工农产业的加快发展，全域旅游建设不断推进，区域间产业合作互补持续加强，区域资源配置更加合理，有力支撑现代化国际城市建设。

#### （二）支撑乡村振兴发展

规划实施后，农村公路通达深度进一步延伸，实现全市所有建制村、较大自然村的覆盖，城乡交通服务均等化水平有效提高。县城与乡镇、乡镇之间、乡镇与建制村之间的联系将得到明显增强，县城对乡镇、乡镇对建制村的带动作用将更加凸显，促进物资、信息、人才、商品等资源要素双向流通，一定程度降低运输成本，有效促进区域农村经济的发展，新型城镇化和乡村振兴的发展步伐加快。

## 二、环境影响评价

### （一）环境影响总体评价

贯彻落实习近平生态文明思想，立足优化农村公路规划布局，与国土空间规划、综合交通规划等有效衔接，大力推动公路交通绿色发展，持续深化生态省建设。新增线路要尽可能减少和消除对环境的破坏与不利影响，但部分线路仍与环境敏感目标存在局部空间冲突，实施过程也将对部分区域生态环境产生影响。例如：农村公路基础设施建设涉及部分生态保护红线、永久基本农田等环境敏感区，将对局部地区资源承载力产生影响；基础设施建设、运营产生的废气、污水、噪声和固体垃圾等污染物可能会对周边大气、水等生态产生一定影响。实施阶段通过严格落实规划和建设项目环境影响评价制度，加强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将总体可控。

### （二）环境影响保护措施

**优化规划布局。**实施国土空间规划和生态环境分区管控要求，严守生态保护红线、永久基本农田，按照“保护优先、避让为主”原则，择优选取路线方案。对涉及生态保护红线、自然保护地、生活饮用水水源保护区等环境敏感区的项目应优先予以避让；确实无法避让的，应符合相

关法律法规规定并按照规定要求进行充分论证，尽可能采取无害化穿（跨）越方式，强化减缓和补偿措施。

**促进资源节约利用。**统筹利用交通廊道资源，路线尽可能与其他交通方式共用线位；严格控制新改建项目的建设规模，充分利用存量资源，利用既有设施扩能改造，多方案比选、合理布线、占补平衡；推广施工材料、废旧材料再生综合利用，提高基础设施建设标准和技术装备现代化水平。

**强化生态环境保护。**将绿色交通标准纳入环境准入的门槛条件，做好水土保持和生态环境恢复工作；合理选择排水方式，完善路面环保排水系统，杜绝路面残留物通过排水排入农田；在项目建成后，及时复绿、复垦，恢复临时用地；在项目运营期，关注运输产生的大气和噪声污染，防范水环境风险。

**完善环境管理制度。**在实施过程中，严格执行环保措施，降低对环境和公众生活的不良影响；加强规划实施效果跟踪评估和风险防范各项工作，及时发现重大不良环境影响，修正环保措施；建立健全生态补偿机制，强化对野生动植物的保护。

### **三、土地利用影响评价**

#### **（一）土地利用总体评价**

本次规划特别强调与国土空间规划的协调，以促进交通发展与土地资源保护的平衡。规划布局优先考虑现有道路的升级改造，以减少对未开发土地的占用。然而，新建路线的开发不可避免地影响了当前的土地使用模式，包括农田、林地及其他未开发地区。这种影响需通过科学评估和合理规划来尽量减轻，确保土地利用效率最大化，同时保护生态和农业资源。

## **（二）土地利用保护措施**

**优化路线实施方案。**根据国土空间规划和生态环境分区的要求，遵循最小化土地干预的原则，选择最合适路线。在设计阶段，优先使用已破坏或低生态价值的土地，避免对高价值农田和生态敏感区的影响。

**合理选定技术标准。**在满足需求和技术标准前提下，尽可能的利用老路，减少对土地资源的占用。不片面追求高标准、高指标，在满足交通需求的情况下，灵活运用技术标准、指标，在具有良好视觉效果的同时减少占地。

**完善土地管理制度。**引导项目使用非耕地，鼓励利用“四荒”资源，尽量不占用或者少占用耕地，确需占用一般耕地的应纳入年度耕地“进出平衡”方案，严格规范用地范围边界和用地规模标准。

## 第五章 保障措施

### 一、加强组织领导

高度重视农村公路网规划建设，落实“县道县管、乡村道乡村管”，强化各层级各部门间的协调联动，加强与财政、发改、自然资源和规划、住建、生态环境、水利、林业等部门的协调对接，进一步细化任务、明确权责，严格实行计划管理，分阶段落实具体建设改造任务，有序推进农村公路建设，针对重点项目成立前期工作专班，全程专人跟踪、协调、服务和指导，推动项目前期报批工作，确保规划任务的有序推进和规划目标的实现。

### 二、抓好项目谋划

建立滚动计划项目库，确保“开工一批、建成一批、储备一批”，保持项目建设的持续性。按照“量力而行、分步实施”的原则，综合考虑区域经济发展、路网状况、交通需求、地方财力、融资渠道等因素，在满足使用功能和确保安全的前提下，统筹安排项目建设，其中优先确保交通运输部年度农村公路建设考核任务顺利完成。

### 三、拓展融资渠道

在用足农村公路切块补助资金的基础上，积极转变以往单纯依靠补助的思路，借鉴各地优秀经验，将路网与园区、农业、旅游串联，采取“农村路网+经营性项目”“农村路网+借款人综合收益”“农村路网+收益权”“农村路网+产业”等模式，灵活开展交通项目融资，参考“福路贷”

等融资模式，多谋划生成一批符合贷款要求且未来确有收益的项目，探索创新投融资模式，推动实现项目可持续发展。

#### **四、强化要素保障**

密切关注国家、省市相关政策情况，切实将上级政策用足用好，着力解决交通建设中要素制约难题。在规划勘察设计阶段尽量避让基本农田与生态红线，加强与国土空间规划等相关规划衔接，前期研究阶段即让用地、用林审批部门介入，优化线路设计，减少前期审批困难。依法加快用地用海用林、环境影响评价、水土保持等手续办理，为规划项目实施提供政策和要素支持。

附件：福州市县道公路网规划示意图