

序号	意见和建议	采纳情况
1	加快推进台开经鹤山至高明机场高速建设。 (想办法在十五五规划前两年内开工建设，这条高速本来属于机场规划配套高速之一，但是一直不重视导致滞后，其他高速都基本不是开工就准备开工了！这条高速可以让鹤山西部、开平市区、台山市区高速到达，未来就不用去白云机场和珠海机场等周边机场，大大缩短通勤时间，客流是客观的，就应该快推进建设)	采纳。规划广州新机场至台山高速（原台开至珠三角枢纽机场高速）已纳入《江门市综合交通运输体系“十五五”发展规划（征求意见稿）》。我局正积极争取将该项目纳入省级高速公路网规划，以满足项目动工建设条件并加快项目建设
2	规划编制新的高速(新共和互通立交西至肇明高速二期更合衔接即江鹤高速西延)，走向:从新共和互通立交西走-沿高尔夫球场西走向-继续西走上跨G325-在鹤城鹤山皇冠公司西侧与鹤城融创后面设置互通收费站-再西沿鹤城镇中部到南新高速鹤城西再进行互通-再继续西走到宅梧镇东侧设互通-再西走与规划台开至机场高速设宅梧中部互通-再西走到双合北部设收费站-最后接入肇明高速二期与广台高速衔接点。 规划建设必要性原因有如下： 1. 与准备建设的江肇第二高速即广中江高速西延机场高速和现有的深岑高速并不冲突，间距足够、客流足够、可行性足够。 2. 可以解决深岑高速与沈海高速共线客流大问题。 3. 把高尔夫球场征收了，高尔夫球场当初不知道为什么搞太鸡肋了浪费一大片好土地就应该重新规划，未来作为鹤山工业区北拓开发土地储备与高速配套开发进行招商引资开发工业区，不仅加密鹤山东西走向高速路网，还带来政府税收和就业岗位。 4. 还能带动未来鹤城皇冠那带工业区工业聚集开发，不仅利好招商引资，收费站互通鹤城城中路和g325国道进行配套开发。 5. 并可以与在建的南新高速鹤城西交通互通转换，形成“L”型北上广佛，东进江门中山深圳。 6. 宅梧东部区域设互通收费站必要性，解决宅梧镇区东部上高速便利性，现有的深岑高速(江罗高速段)对于宅梧东部来说实在太鸡肋在宅梧镇最南部，就差一点就开平地界！也不知道谁设计的！虽然过去时间不远，但是上高速往东走还要南下上太奇葩了，而且那边地块也不进行工业或商业等开发，从便利性和经济未来发展这么多年过去了，时间证明当时的规划失败，不赶时间还不如走双和公路还可以免费，谁还去走南下上高速，所以宅梧东部区域太缺高速口了。 7. 并接入规划台开至机场高速北上，规划互通立交交通转换，再次形成“L”型北上机场至肇庆出省甚至西南省份高速通道。 8. 从高速路网规划大局来看，新高速口台开至机场高速北接角度来说，未来将是共和全域、鹤城全域、新会主要最顺直不绕路“第三条机场高速”，也形成了“江肇第三高速”，蓬江南部和江海拥有第二条选择前往机场高速通道，加上待建江肇第二高速、规划待建台开至机场高速，形成前往机场多层次通道高速路网重要性 9. 双合北侧设高速互通口，这样鹤山又一个镇高速路口均衡镇，还能带动鹤山双合万洋众创城招商引资进行工业开发发展，打造鹤山的、江门的空港经济区！打造鹤山西部与机场经济发展机遇机会(宅梧双合)经济增长极！ 10. 肇明高速二期是接入广台高速更合段，规划新高速也西进接入，不仅对于鹤山和江门来说，就如第8点形成“江肇第三高速” 总结:不管从工业经济发展、城乡融合发展、交通便利、客流量、加密高速路网可行性充足，希望能规划这条新走向高速，而且从征收出资角度再结合现实现状土地来说也就高尔夫球场、鹤城中部与南新高速鹤城西互通段涉及征收，其他就大部分不是林地就是未开发土地，出资财政压力在可控范围。	需进一步研究。项目近期暂不具备实施条件。市民建议的“江鹤高速西延”与既有深岑高速（江罗段）共走向，间距约10公里。在深岑高速（江罗段）、江鹤高速扩建工程建设的过程中，已多次论证在共和将高速公路西延方案。因土地、环境保护、经济效益建设条件等因素受限，经省主管部门组织专家评审后，高速公路西延方案未被采用。如今后外部制约因素发生变化，将适时启动可行性研究。
3	建议谋划深岑高速(即江罗高速段平连立交东延至接银洲湖高速)，同样能解决共线沈海高速客流拥堵问题，还能打通新会大泽工业区万洋众创城发展，新会新增长极，顺接银洲湖高速，打通高速互通便利性	部分采纳。项目暂不具备实施条件，需进一步研究。江罗高速东延线已按规划预留通道纳入《江门市综合立体交通网规划》，目前正在开展路线走向研究等工作。
4	加快推动南沙至机场高速(顺德至鹤山城区东段)，加快推进路网最终方案	采纳。正在配合省交通运输厅、佛山市交通运输局开展南沙至广州新机场高速公路前期工作，正在进一步深化研究穿越大雁山路段、鹤山主城区路段走向。
5	加快推动江门至机场快速路、台开经鹤山至机场快速路，加密快速路路网	采纳。江门主城区至机场快速路已纳入《江门市综合立体交通网规划》，目前正在开展工程可行性研究报告编制；台开经鹤山至机场快速路与规划广州新机场至台山高速（原台开至机场高速）共走廊，正谋划建设。

序号	意见和建议	采纳情况
6	加快推动广海湾深水港建设、深江铁路南延广海湾、珠(江)阳高铁建设、江门站广珠客货货场重新四位一体统筹规划。	以下分点答复。
	1. 加快广海湾深水港建设，方便未来工业区外贸出海，不用走广州深圳，规划30～50万吨深水港，打造新的增长极	采纳。正在开展江门大广海湾超大型深水港开发方案研究，谋划建设广海湾超大型深水港，争取纳入上级规划。
	2. 深江铁路南延重新适应时代规划，就不应该像以前十三五十四五规划250客货动车了。 应该重新规划分离式成江门站广珠货场、珠肇场、广珠城际江门支线都有联络线引出，经涯门镇粤澳江门产业合作示范区、广东省华立技师学院(江门校区)至广海湾设江门南站，350高速铁路和250客货共同走廊，但是350和250千万别共线，与共同走廊不一样概念 (高铁350线:江门各站场高铁和动车站场引出联络线后南下跑350时速高铁江门站-涯门镇站-广海湾江门南站，这样站距合适，互通性足够能北上) (货运线:江门站广珠货场引出南下-涯门站货场-银洲湖滨海新区货场-广海湾江门南站货场)	采纳。根据《江门多层次轨道交通及中长期铁路网规划》，未来沟通广海湾地区规划形成客货双通道北上，其中客运可利用深江高铁南延线衔接地区主要客站江门站实现北上，货运利用规划的鹤台铁路衔接台山、开平、鹤山衔接地区主要货运站江门北站实现北上。
	3. 珠江阳高铁，考虑线路问题和站距问题，银洲湖滨海新区站应主要放在珠阳高铁，但是至于与涯门站也应该设联络线，而且也经过开平恩平两市，也应该设站新开平南站(原开平南站更名)、恩平南站 (珠海鹤洲-银洲湖滨海新区站-广海湾江门南站-开平南站-恩平南站350时速高铁)	需进一步研究。规划珠阳高铁衔接深珠高铁未来形成一条沿海新高铁通道。目前既有深茂铁路已覆盖了开平、恩平主城区，因此珠阳高铁考虑在江门境内沿海布置，主要服务银湖湾新城和广海湾新城，覆盖开平、恩平南部地区后接入阳江。
	4. 江门站广珠货场改造客货 由于江门北站至江门站区间处于未改造，所以现在改造难度不大，改造成250客160或250货这样比较合理了，1打通江门北与江门站普速度客货运，与未来形成南沙港铁路与广珠铁路江门北至江门站区间客货运，再延长广海湾江门南站客货运 (广州南沙站-江门北站-江门站-江门南站，南沙到江门北160客货，江门北至江门区间250客160～250货，江门站至江门南站客350高铁货250)这样总体就很合理	需进一步研究。目前在建和规划的珠肇高铁、深江铁路、深江高铁南延线已覆盖江门主城区、鹤山、广海湾和广州南沙，未来将进一步考虑研究广珠铁路客运化改造。
7	规划350高铁、250货铁路和250城际铁路至广海湾江门南站 (1. 350高铁场、250货场、250城际铁路:宅梧站-台开同城江门西站-台山南部台山南站-广海湾江门南站) 注:城际铁路不应该与国铁共线应拥有自己独立运营权，最好地下结合未来真正意义的城市轨道交通铺设便利换乘	采纳。根据《江门多层次轨道交通及中长期铁路网规划》研究成果，已考虑规划深江高铁南延沟通广海湾地区服务客运、规划鹤台铁路服务广海湾港区的集疏运。
8	城市轨道交通规划。1. 规划与远期的佛山地铁9号线机场快线接驳规划，参考广佛地铁广佛线、广州地铁2、7、22号线与佛山地铁2号线换乘经验、广州地铁3与10号线预留拆解新线等，将当初规划4号线变更成主线和支线，前期一起运行交路短线等，未来支线可分解新线路预留条件 (规划主线:新会-江海-蓬江-共和-鹤城-宅梧-双合-更合换乘佛山地铁9号线至机场) (规划支线:宅梧引出-开平市区-台山市区)	需进一步研究，近期暂不具备实施条件。江门市已开展城市轨道交通线网研究，目前国家对于城市轨道交通的发展政策有所收紧，下步将细化分析江门市客流需求和财务承载能力，从系统制式、建设时序、规划方案等多方面研究未来江门市城市轨道交通的发展方向与策略。

序号	意见和建议	采纳情况
9	加快广佛江城际建设。目前广佛28号线已经拿到施工图纸，广州段目前通过省评审，也加快佛江段，多走走省得到支持 1. 是接入鹭洲还是顺德北站还是双接入也得重新规划(因为现在顺德北站很早预留了同站台换乘而鹭洲是28号线主线，顺德北是广东城际)	采纳。目前推荐方案为双接广佛环城际和佛穗莞城际（28号线），后期需进一步结合佛山市意见深化研究。
	2. 站点鹤山段只有鹤山东站站点辐射能力有限，是否鹤山段增加东部新城站点，起码辐射能力发个还多点	需进一步研究，近期暂不具备实施条件。受环境因素限制，目前设置鹤山东站，如靠近鹤山既有城区或者增加站点，项目可批性、经济合理性、运输时效性较差。
	3. 过西江就应该进行过江隧道，避免特殊天气影响等各种原因影响运营	部分采纳。目前推荐方案暂为隧道过江，在下阶段深化研究中将会与过江桥梁方案进一步比选论证。
	4. 制式列车编组问题，就应该采取广州地铁18和22号线一样，市域C或D型车，大编组8车，充分考虑载客量与启停问题，应采用地下铺设	采纳。目前考虑使用兼容广佛环城际和佛穗莞城际的车型，可贯通运营至广州市、东莞市中心。推荐编组采用8车、4车灵活编组增加发车频率。江门市中心段采用地下敷设，其他区段采用桥梁、路基形式减少工程投资。后续将进一步论证。
10	关于“基本原则”的修改意见：现有四项原则（稳中求进、服务为本、统筹兼顾、安全智能）较为全面，但可以进一步突出江门特色和时代要求。（一）建议增加“开放协同，强化枢纽”原则。1. 理由：江门作为粤港澳大湾区西翼枢纽门户，其发展高度依赖于与广佛、深港、珠澳等核心区域的协同联动。规划中多次提到“大桥经济”、“黄金内湾”、“珠西枢纽”，增加此原则可更鲜明地体现江门在区域发展中的主动姿态和战略定位。2. 表述建议：“坚持开放协同、强化枢纽。积极融入粤港澳大湾区建设等国家战略，强化与周边城市交通基础设施的互联互通和规则衔接，提升江门承东启西的枢纽能级，在服务区域协调发展中展现更大作为。”	部分采纳。将深入研究和制定“十五五”规划的基本原则。
11	关于“发展思路”的修改意见：“12685”的框架清晰，但部分表述可更精准，逻辑关系可更紧密。“6大聚焦”的逻辑顺序可优化。1. 意见：当前顺序为“服务战略-融合发展-投资-安全-新质生产力-体制改革”。建议调整为“服务战略-体制改革与投资保障-新质生产力（智慧绿色）-融合发展-安全韧性”。2. 理由：“体制改革”和“资金保障”是实施规划的基石，应前置；“新质生产力”是驱动发展的新动能，放在“融合发展”和“安全”之前，逻辑更顺。即：先明确方向和保障，再谈驱动引擎，然后是发展路径，最后是底线保障。3. 修改建议：调整“六大聚焦”的叙述顺序，使逻辑链条更清晰：聚焦服务重大战略（方向）→聚焦体制机制改革与稳定投资（保障）→聚焦培育新质生产力（动力）→聚焦融合发展（路径）→聚焦提升安全韧性水平（底线）。	部分采纳。我局将按重要性、轻重缓急等相关要素，进一步研究“十五五”规划思路路径。
12	关于“重点任务”的修改意见：重点任务覆盖全面，项目具体，但部分任务的战略优先级和实施路径可更清晰。（一）任务一“建设高质量综合立体交通网络”1. 意见：应进一步明确“四横四纵”通道中，“十五五”期间需要优先打通的“卡脖子”路段和关键工程。例如，与中山、珠海衔接的快速通道“通而不强”问题，需列出具体项目和突破性举措的时间表。	采纳。将结合省有关文件精神，打通外海大桥、南门大桥等与中山、珠海“瓶颈路”。

序号	意见和建议	采纳情况
13	对“建设现代化轨道交通网”的意见一：明确“十五五”期铁路建设的绝对核心：保障国家干线铁路建成通车。（1）意见：规划中同时提及珠肇高铁、深江铁路、南沙港铁路客运化改造、鹤台铁路等多个项目，主次不够清晰。（2）修改建议：1.首要任务（刚性目标）：将“全力保障深江铁路、珠肇高铁（江门至珠三角枢纽机场段、珠海至江门段）在‘十五五’初期建成通车”作为最高优先级的任务单独列出。这是江门融入大湾区核心区的“任督二脉”，必须倾尽全力保障，其意义远大于其他项目。应明确表述其带来的“深港1小时交通圈”效应。2.重点推进任务：将“同步完成南沙港铁路客运化改造（江门段）工程，开通至广州南沙的便捷通勤列车”作为第二优先级。此举能快速激活江门与广州城市副中心的联系，投资小、见效快。3.研究谋划任务：将鹤台铁路、深江高铁南延线、珠西高铁等列为“中长期谋划项目”，建议表述为“深入开展前期研究，积极争取纳入上级规划”，避免分散近期有限的资源和注意力。	部分采纳。将按重要性、成熟度等条件考虑优先级。深江铁路、珠肇高铁是我市重点推进的在建铁路项目，南沙港铁路客运化改造工程（江门段）已基本完成建设，上述项目的建设对构建我市干线铁路网络具有重要意义。鹤台铁路、深江高铁南延线、珠西高铁等项目已列入“十五五”谋划项目库。
14	对“建设现代化轨道交通网”的意见二：提升城际铁路规划的策略性和紧迫感。（1）意见：对广佛江珠城际的表述为“全力推进”，但对深中江城际、珠斗城际等多为“谋划推动”或“同步谋划”，策略性不足。江门东向互联短板远比北向突出。（2）修改建议：将“积极争取将深中江城际（或深珠城际西延线）纳入大湾区城际铁路近期实施计划，力争‘十五五’期间启动建设”作为城际铁路网建设的核心任务。这是江门直接对接深圳前海、中山翠亨等热点区域的关键，应提升其战略地位。	部分采纳。广佛江珠城际已纳入上级铁路网规划，在政策上具备建设条件。深中江城际尚未纳入上级，“十五五”时期将积极谋划，争取纳入上级规划，争取项目早日建设。
15	对任务八“深化综合交通运输体系改革”1.意见：投融资模式创新是解决“交通投资后劲不足”的关键，但规划提出的措施（如PPP、TOD）较为常规，缺乏针对江门实际（如侨资利用、路衍经济开发）的创新性举措。2.修改建议：增加“探索设立交通基础设施投资基金”、“鼓励侨资参与交通项目建设”、“深化公路桥下空间及沿线土地综合开发”等更具体、更具江门特色的投融资创新路径研究。	部分采纳。将按国家关于投融资模式相关规定，结合《江门市桥梁桥下空间合理利用管理办法》等深化研究投融资新路径。
16	对“十五五”时期江门交通运输发展的补充建议（一）深化与港澳的轨道连接谋划。除了通过珠肇高铁连接珠海横琴，应积极研究经深江铁路南延线或未来深珠通道，实现与香港的更直接轨道联系，强化“大桥经济”的港澳维度。	采纳。深江铁路南延线已纳入《江门市综合交通运输体系“十五五”发展规划（征求意见稿）》。
17	对“十五五”时期江门交通运输发展的补充建议（二）轨道交通从“途经枢纽”向“功能枢纽”转变。江门不能满足于成为高铁线路的途经点，必须通过强大的集疏运网络和站城一体化开发，将交通流量转化为经济增量。	采纳。“十五五”时期将重点用好珠西综合交通枢纽江门站争取更多始发车次，优化江门站等铁路场站周边交通路网衔接。
18	对“十五五”时期江门交通运输发展的补充建议（三）强化轨道专业人才和技术支撑。“十五五”期间，铁路建设运营将进入高速发展期。建议与高校、科研机构合作，定向培养和引进轨道交通专业人才，为长远发展储备智力资源。	部分采纳。在政策允许范围内，进一步研究强化专业人才和技术支撑的途径。
19	建议完善规划项目储备。个人认为当务之急是加快江门城区到各区县的国道改扩建、快速路的建设，对于开平来说，早日规划落实珠三角机场高速、旅游公路，谋求下一批开平快速通达江门城区、周边地市的快速路项目	采纳。“十五五”时期将重点推动国道G325线、G240线全线高等级改扩建贯通，规划广州新机场至台山高速（原台开至机场高速），整县推进开平-台山农文旅融合发展，构建环台开核心旅游路网。
20	建议加快推动十四五重点项目的建设。尤其是项目在建状态的，拖延一时是民生大事。加快G325、G240这路段的改扩建项目，建成银洲湖高速等项目，极大提升江门市内经济发展。	采纳。将加快银洲湖高速、国道G240线台山段、新会段、G325线开平段改扩建工程等项目建设。
21	建议切实要保障资金和要素。当前形势下，项目规划到落地困难重重，在建和建成的时间计划不断拖延，核心就是资金不足和征拆困难。因此建议要多方筹措资金，考虑成立多个专项资金和专项债保障项目实施。	部分采纳。将用好上级补助、专项债券等政策性资金，推动项目建设。
22	建议创新工作方式。个人认为，有两个点可以重点突破。第一个点是充分发挥区域协调发、粤港澳大湾区、深江两市合作机制、县域城镇化等政策优势，加强与周边地市的协作，共同谋划好交通各级线路，协调好各项问题。第二个点是做好高速出入口、高铁、国道重要交汇点周边地块的土地开发。作为经常去广佛两市旅游的自驾游市民，不可避免有一种感觉，过了九江大桥到佛山后，明显高速出入口周边，新型产业厂房、研发基地、公立医院、住宅用地琳琅满目，土地利用效率和开发强度较高，城市面貌焕然一新；返程时过了江门市区，大片的农田、林地，高情商说法就是“自然风光优美，开发潜力巨大”。因此，过境的司机、旅客第一印象应要重视。为了提升珠西的门户、高质量发展，除了畅通交通体系“硬联通”，还要着力开发通道沿线的地块，探索“TOD模式、交农文旅“等一体化发展，既能平衡财政收支，甚至增加土地出让收入，又能展现现代化的风貌，应可重点考虑。	部分采纳。将加强与周边地市的沟通，协同推进项目建设。同时推动公路两侧绿化景观提升，配合有关部门加强公路沿线土地开发利用等。

序号	意见和建议	采纳情况
23	对航空发展部分建议：目前我市航空规划和发展还是一片空白，规划还停留在纸面，提出多年的台山通用机场也是毫无进展。现在还提出规划支线机场目标，实有点独力难支，空中楼阁之感。因为环珠三角基本被大机场包围，佛肇机场准备动工，甚至阳江也比江门抢先一步，江门现在才起步，规划，审批，建设都举步维艰。所以建议把有限的资源放在连接各大机场的交通连接上。以高快速路连接佛肇，深圳和珠海机场，提升居民空乘的便捷度，利用黄茅海通道的优势尽快开通台开南部片区直达珠海机场-澳门机场-香港机场的班车，串联国际，国内航空通道。	采纳。正积极谋划珠肇高铁、江肇机场高速等通机场便捷通道建设。
24	在机场的规划上要谨慎务实，把通用机场和支线机场建设要统一起来，放置在同一区域，先期建设通用机场，预留支线机场区域。前期主要发展低空经济，低空物流，高增值短途客运，观光体验方面为主，避免盲目求大求全，造成资源浪费。待日后市场成熟可以逐步扩建支线机场功能，支钱机场规划标准不能低于4C标准，否则没有实际价值。具体选址可以放置在斗山，端芬，赤水一带市域中心。	部分采纳。正积极推动通用机场建设，谋划建设支线机场，积极发展低空经济。
25	轨道交通建设方面远远落后于发达地区，甚至比不上粤东，肇庆，清远区域。市区中心至今还是手无寸铁，广佛江珠城际十几年仍未落地，出现棠下站建好多年未开的尴尬局面。建议应结合深化广佛江珠城际、深江高铁南延线和珠西高铁的规划，与顺德区强强联合把城轨和高铁合并建设新通道，通过大站快线的模式加快推进轨道交通，充分借力，减少站点，压缩成本，设立经江门站引出，沿江门大道设蓬江站（地下枢纽）-滨江新区站（棠下站引支线接入）-顺德站-芳村站-广州站，南向经江门站-（双水、崖门合设站）-银湖湾站-广海湾站（与珠阳高铁并线）。彻底解决江门南北快速铁路的痛点。	部分采纳。正积极推动广佛江珠城际，谋划深江高铁南延线和珠西高铁等项目的建设。广佛江珠城际方案需进一步研究。
26	建议加快建设中江城际，广州18号线已建到中山兴中站，建议尽快衔接。经中山古镇进入潮连-蓬江站枢纽，快速接入大湾区轨道交通。	需进一步研究，近期暂不具备实施条件。江门市已开展城市轨道交通线网研究，目前国家对于城市轨道交通的发展政策有所收紧，下步将细化分析江门市客流需求和财务承载能力，从系统制式、建设时序、规划方案等多方面研究未来江门市城市轨道交通的发展方向与策略。
27	建议加快珠阳高铁建设，形成串联广海湾-银湖湾-珠海-深珠通道-深圳（港澳）的主动脉，推进南部海洋新区发展。	采纳。珠阳高铁已纳入《江门市综合交通运输体系“十五五”发展规划（征求意见稿）》。
28	高速公路方面，必须尽快织密交通网络，提高通达性，一是尽快启动深南高速江门段建设，是连接深珠通道的关键环节。二是打通高速断头路。规划提到“十五五”期，谋划推动新增新台高速工业新城互通立交工程、西部沿海高速公路沙栏互通工程、西部沿海高速公路上川互通工程等高速公路出入口项目。更应重点完成斗山枢纽的全互通改造，（斗山出入口目前只有北向方向，却无法往南联通黄茅海和西部沿海高速方向，对黄茅海通道的使用和广海湾片区发展造成很大障碍）建议以斗山枢纽化改造，建设黄茅海通道西延线，联通斗山，端芬，接深南、广台高速，串联台山中部、开平南部和恩平市区，促进广大中部区域的发展和崛起。同时要尽快加快G228都斛圩到斗山转盘段，银湖湾到都斛段的扩建，随着黄茅海通道、周边道路衔接和广海湾新区的发展，两车道已经造成巨大瓶颈，已经严重阻碍了地区的发展和通行需要。三是加快双水鸿福路的扩建，连接好江门大道西线-银洲湖高速朱村出口-天亨高速出口-罗坑高速出口，才能充分发挥两条高速的作用。（见下图红色为高速，蓝色为快速路）	部分采纳。深南高速已纳入《江门市综合交通运输体系“十五五”发展规划（征求意见稿）》。鸿福路是市政路，相关部门正积极推动建设。我市正积极推动G228分段实施建设，将积极开展斗山互通改造、黄茅海通道西延线研究。
29	快速路方面，近年江门市的快速路取得了长足的进步，但市区的交通通达性仍然有很大的障碍，江门大道已经不堪重负，未能快速联通珠海、中山、佛山快速路网，必须尽快打通。江门东西部快速路网不畅，台山G240快速路初步建成，到迟迟无法接通新会段，而台山G240也没有与新台高速互通，也大大限制了其作用。建议加快产业大道的建设，尽快打通市区经大泽到台山到广海湾的第二江门大道建设，与G240形成十字交叉。新台G240还要加快东接江门大道西线，西联开平市区，远期可以再经银鹭大道东延，接通胜利南路和南山路，形成快速形成东西向快速路网。（见图红色部分）	部分采纳。我市正加快推动G325、G240建设，产业大道已完成工可编制，项目已纳入《江门市综合交通运输体系“十五五”发展规划（征求意见稿）》。
30	城市交通方面，目前市区交通不畅，交通拥堵等方面仍然突出，市内快速路网还远未形成，过江通道严重受限。部分西部县区道路主道还是两车道，严重阻碍地方的发展。（详见下图市区快速路设计）	采纳。我市正加快构建“十一纵九横”快速路网建设。市民提议图示线路，如滨江快速、胜利路南延、银鹭大道东延线等项目正积极谋划建设，已纳入《江门市综合交通运输体系“十五五”发展规划（征求意见稿）》。