

江门市综合立体交通网规划 (2022 - 2035 年)

**江门市交通运输局
广东省交通运输规划研究中心
二〇二五年九月**

目 录

一、规划基础	1
(一)发展现状	1
(二)形势要求	2
(三)运输需求	3
二、总体要求	3
(一)指导思想	3
(二)基本原则	4
(三)发展目标	4
三、构建综合立体交通发展新格局	7
(一)构建多向联通的综合运输通道	7
(二)融入国内国际双循环运输网络	8
四、建成便捷高效的综合交通枢纽	9
(一)现代集约的港口码头群	9
(二)共建湾区世界级机场群	12
(三)人畅其行的综合客运枢纽	12
(四)货畅其流的综合货运枢纽	14
五、完善外联内畅的综合立体交通网络	17
(一)集约互联的轨道交通网	17
(二)外畅内快的干线公路网	19
(三)通江达海的干支航道网	21
(四)保障有力的油气管道网	22
(五)普惠高效的邮政快递网	22
六、推进综合交通融合发展	23
(一)综合交通方式一体化融合	23
(二)综合交通区域一体化融合	26

(三) 交通运输与相关产业融合发展	28
(四) 交通网与信息网、能源网融合发展	32
七、推进综合交通可持续发展	33
(一) 推进安全发展	33
(二) 推进智慧发展	35
(三) 推进绿色发展和人文建设	36
(四) 提升治理能力	37
八、重大工程和近期工作重点	38
(一) 港航提升工程	39
(二) 航空补短工程	39
(三) 枢纽锚固工程	40
(四) 公路畅通工程	40
(五) 物流枢纽工程	41
(六) 智慧交通工程	42
九、保障措施	43
(一) 加强组织领导协调	43
(二) 加强要素支撑保障	43
(三) 完善投资融资政策	44
(四) 加强规划实施管理	44

为深入贯彻落实《中共中央 国务院关于印发〈国家综合立体交通网规划纲要〉的通知》和《中共广东省委 广东省人民政府关于印发〈广东省综合立体交通网规划纲要〉的通知》精神，夯实江门市区域性综合交通枢纽城市地位，构建江门市现代化高质量综合立体交通网，助力交通强国、交通强省的建设，依据《国家综合立体交通网规划纲要》《广东省综合立体交通网规划纲要》《珠江口西岸都市圈发展规划》《江门市国土空间总体规划》等规划和我市实际编制本《规划》。规划期为2022-2035年，远景展望到本世纪中叶。

一、规划基础

（一）发展现状。

经过交通大会战，江门市承东启西、连南贯北的铁公水综合立体交通网初步成型，铁路运营里程220公里（其中高速铁路¹125公里），公路通车里程10091公里（其中高速公路634公里），内河七级以上航道养护里程512公里（其中高等级航道215公里）。珠西综合交通枢纽优势日益凸显，拥有珠西综合交通枢纽江门站（8站台20线）等9个高铁、城际客运站，江门北站已初步实现“一中心连通三港口²”组合港功能，江门港港口货物吞吐量破“亿”吨，建成华南地区最大的内河智慧码头高新区公共码头，沿海经济带上的江海门户地位不断夯实。

¹ 高速铁路：运行时速≥200公里的干线铁路、城际铁路，下同。

² 广州南沙港、珠海高栏港和深圳盐田港

与此同时，江门市综合立体交通网仍然存在发展不平衡不充分等问题。主要表现在：一是往广州、深圳的通道还不完善，与大湾区其他城市市区之间轨道直达互通效率低；与省新谋划的深中城际尚未对接；通往广州的沈海高速公路江门段节假日部分路段拥堵。二是港口与航空发展存在结构性短板，沿海港口万吨级以上公共码头泊位较少；港口存在“小、散、乱”的问题；各县级城区到区域枢纽机场用时较长；通用机场规划、低空飞行器起降点布局仍处于起步阶段。三是市域网络布局有待优化，铁路及高速公路网密度在珠三角排名靠后；南部广海湾地区尚未有铁路覆盖，缺少直达广州新机场的高速公路；东部快速路（含快速化国省道，下同）尚未成网；市域东中西部城区之间、城区与产业园区之间快速交通供给不足；中西部地区交通网络较薄弱。四是融合发展水平有待提高，交通与物流融合发展不足，珠西物流枢纽地位不够突出，货运物流枢纽布局有待优化，枢纽物流服务功能还需增强；交农文旅商融合发展处于起步阶段，景区“最后一公里”路况水平需继续提高。

（二）形势要求。

一是打造国内国际双循环重要交汇点，要求增强枢纽战略承载能力。二是把握“双区”建设重大机遇，主动对接“大桥经济”，要求构建高质量综合立体交通网络。三是构建新时代侨都高质量发展新格局，支撑“百千万工程”，要求

区域、产城、城乡交通协调发展达到新高度。四是落实交通强国和交通强省建设部署，要求建设人民满意交通，坚持交通服务人民、服务产业。

（三）运输需求。

在奋力构建新时代侨都高质量发展新格局进程中，未来江门市经济社会发展将实现跨越提升，经济总量、人口规模以及出行需求将发生明显变化，交通运输需求仍呈增长趋势。预测2035年江门市旅客出行量（含小汽车客运量）将达约4.6亿人次，货运需求将达3.2亿吨，江门港吞吐量将达2.6亿吨。

二、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，全面贯彻落实党的二十大和二十届二中、三中全会精神，深入贯彻习近平总书记对广东系列重要讲话和重要指示批示精神，按照省委“1310”具体部署和市委“1+6+3”工作安排，立足新发展阶段、贯彻新发展理念、构建新发展格局，坚定推动高质量发展，统筹发展和安全，抢抓“大桥经济”“黄金内湾”历史机遇，优化“承东启西、连南贯北”综合运输通道网络，着力在补短板、强弱项、固底板、扬优势上下功夫，在强枢纽、拓通道、优网络、深融合上破难题，支撑广东建设交通强省、江门建设交通强市，加快融入国家和省交通“主骨架”，打通“大动脉”、畅通“微循环”，打造安全、便捷、高效、

经济、开放的现代化综合立体交通网络，为再造一个现代化新江门，奋力构建新时代侨都高质量发展新格局发挥好交通先行作用。

（二）基本原则。

服务大局，人民满意。服务国家和省重大战略部署，支撑江门构建新时代侨都高质量发展新格局，以更加开放的姿态打造外联内畅、互联互通的综合立体交通网。立足人民满意交通，助力区域平衡发展，使江门市东西部交通运输发展更加优质均衡，促进地区共同富裕。

服务产业，融合创新。增强交通服务产业发展能力，构建快捷高效的出行交通圈和快货物流圈，助力提高江门产业竞争力和承接产业转移能力，提高江门物流服务大湾区先进制造业及世界级城市群的适配性。推进综合交通融合发展，在融合过程中创新、转型，增强交通行业发展动能，提升社会整体循环效率，培育新的经济增长点。

低碳绿色，安全智慧。落实碳达峰、碳中和要求，加快发展绿色低碳交通运输方式，集约节约利用空间资源。统筹高质量发展和高水平安全，加强交通运输安全与应急保障能力建设。推进交通基础设施数字化、网联化，提升智慧发展水平，发展交通新质生产力。

（三）发展目标。

到2035年，江门市初步建成便捷顺畅、经济高效、低碳

集约、智慧先进、安全可靠的现代化高质量综合立体交通网，有力打造珠西枢纽新姿态、江海门户新优势、中国侨都新平台、大桥经济新图景，初步实现海陆铁空融湾区、通江达海链全球，成为大湾区西部交通枢纽门户、国内国际双循环重要交汇点，助力江门构建新时代侨都高质量发展新格局，在区域平衡发展、促进共同富裕上走在全省前列。

——便捷顺畅。快速交通服务覆盖各县级城区、乡镇和产业园区核心区，其中高速铁路达 250 公里，高速铁路县级节点覆盖率 100%，高速公路达 800 公里，普通国道二级以上比例达 100%，普通省道三级以上比例达 98%，建成 1 个通用机场或支线机场。市区市域通勤更加便捷，打造“1133”市内出行交通圈：乡镇 15 分钟、产业园区核心区 15 分钟到高速公路出入口，各县级城区与产业园区核心区 30 分钟到高铁站或城际铁路站，重要港区作业区 30 分钟到铁路站。都市圈城际通勤更加高效，形成“1234”对外出行交通圈：江门市与区域枢纽机场、珠三角主要城市 1 小时通达，与粤东西北主要城市 2-2.5 小时通达，与周边省份主要城市 3 小时左右通达，与国内主要城市 4 小时左右通达。交通基础设施无障碍化率大幅提升，特殊人群出行便利程度进一步提高。

——经济高效。“通道+枢纽+网络”现代物流设施体系、集约高效现代物流服务体系更加健全，形成“1123”快货物流圈：市内当天送达，省内 1 天送达，国内及东南亚主要城

市 2 天送达，全球主要城市 3 天送达。珠西物流枢纽、江门港战略枢纽地位更加凸显，多式联运换装 1 小时完成率 $>90\%$ ，港口货物吞吐量达 2.6 亿吨。以铁路为主导的综合客运枢纽体系基本建成，新建综合客运枢纽 5-10 分钟换乘。交通资源开发利用彰显江门市地方特色，路衍经济和枢纽经济蓬勃发展。

——低碳集约。 港口资源整合取得明显成效。综合运输通道新增交通基础设施多方式国土空间综合利用率、交通基础设施绿色化建设比例大幅提高。绿色集约的客货运输网络全面构建，道路客运和城市客运交通新能源车辆比例达 100%，交通能源动力系统更加清洁高效。

——智慧先进。 交通基础设施一体化感知传输体系全面构建，交通基础设施数字化率稳步提升，智慧港口、智慧航道、智慧枢纽、智慧公路等建设取得突破。数据实时更新共享率 $>90\%$ ，公路沿线充电基础设施网络进一步加密优化。

——安全可靠。 交通行业安全治理能力、交通设施本质安全水平明显提升。交通运输安全与风险管控体系更加完善，交通网络韧性和应急保障能力明显增强，重点区域多路径连接比率 $>95\%$ ，重特大事故发生率持续下降。

展望 2050 年，江门市全面建成现代化高质量综合立体交通网，全面实现“人享其行、物优其流”，全面建成效率更高、品质更优、服务更好、群众幸福感更强的人民满意交通，成

为联通世界、通达全国、畅行全省、外快内畅的交通强市。

三、构建综合立体交通发展新格局

（一）构建多向联通的综合运输通道。

在广东省综合立体交通网主骨架基础上，构建对接“大桥经济”、连通大湾区“黄金内湾”、承接产业梯度转移的“黄金通道”，形成江门市“四横四纵”综合运输通道布局。

一横：广佛江阳通道，串联鹤山、开平、恩平，向东北通往佛山、广州及以远地区，向西通往粤西、海南自贸港。

二横：北部横向通道，向东通往佛山副中心（顺德）、广州副中心（南沙）及珠三角东岸，向西通往广州新机场、肇庆，延伸接入广东省沪广—西江通道，通往广西。

三横：深中江阳通道，串联江海、新会、台山、开平、恩平，向东通往中山、深圳及珠三角东岸，向西通往粤西北部、北部湾城市群。

四横：南部沿海通道，串联银湖湾、广海湾、镇海湾，向东通往珠海、澳门、深圳、香港，向西至粤西、海南自贸港。

一纵：东部产城融合通道，串联鹤山、蓬江、江海、新会，向北至佛山、肇庆及以远地区，向南通往珠海、澳门。

二纵：珠西北上通道，串联蓬江、江海，增加江门市区至佛山、广州的通道容量。

三纵：中部陆海空通道，串联鹤山、开平、台山，向北

至广州新机场、肇庆，延伸接入广东省粤贵川通道，通往成渝双城经济圈，向南至大广海湾、上下川岛。

四纵：西部陆海通道，串联恩平、台山，向西北至云浮、肇庆，延伸接入粤贵川通道，通往成渝双城经济圈，向南至镇海湾。

（二）融入国内国际双循环运输网络。

布局“四向”物流通道。落实《江门市现代物流高质量发展实施方案》，形成东向陆海联运国际物流主通道、南向陆海联运国际物流辅通道、北向国内物流主通道和“一带一路”物流通道、西向国内物流辅通道和东南亚物流通道。

提升国际运输服务能力，融入国际大循环运输网络。大力发展战略性新兴产业，发展江海联运、铁水联运、铁空联运，促进多式联运与中欧、中老等国际班列业务联动。积极构建江门市面向“一带一路”沿线、RCEP³、中东欧国家的国际货运班列网络，努力成为更多国际班列的始发地，助力江门打造国际物流基地。借助广州新机场等区域枢纽机场，搭建通达亚、非、欧、美、大洋洲的“空中走廊”。完善跨境寄递服务体系，优化跨境寄递服务网络，发展国际寄递业务。

提高市际省际运输效率，联通国内大循环运输网络。优化江门与粤港澳大湾区城市之间的客货运输网络，融入大湾区1小时交通圈。提升内贸服务能力，加大珠江流域内河航

³ 《区域全面经济伙伴关系协定》

线及港澳航线拓展力度，开发精品直航快线。推进与原材料省份的点到点省际铁路货运班列的常态化开行，研究发展“一站式”揽货和“点对点”“门到门”全程定制化班列服务，保障产业链、供应链的安全、稳定、高效。依托物流通道，有效联通江门冷链物流基地与国内国际冷链市场，研究开通连接江门特色农产品产地和主要消费城市的小编组直达冷链班列、公路冷链专线。

四、建成便捷高效的综合交通枢纽

（一）现代集约的港口码头群。

明确战略枢纽定位。江门港是广东省地区性重要港口和地区性综合运输体系的重要枢纽，是大广海湾经济区开发建设的重要引擎，江门市参与粤港澳大湾区建设、率先实现现代化的重要战略资源，是珠三角西部地区连接港澳、促进对外贸易发展的重要口岸。江门港以能源、原材料、散杂货和集装箱运输为主，大力发展临港产业，积极拓展港口物流、商贸、信息、旅游客运等服务。

明晰转型升级路径。江门港以强新会、优广海、促内河为发展思路，大力发展临港产业和滨海休闲旅游，完善现代港口服务功能，加快推进港口产业结构升级，提升江门港在粤港澳大湾区港口群中的地位，促进对外开放水平提升和实现港城共荣，逐步发展成为珠江西岸的综合性大港。

江门港布置3个沿海港区、4个内河港区，配置形成以万

吨级为引领、3000吨级以上为主力的码头泊位群。推动港口集约化发展、绿色化转型和智慧化升级。用好崖门出海航道，持续强化新会港建设和港口资源整合力度，力争尽快开通直航东南亚航线，做大做强新会港。加快新会港区万吨级以上码头、大型滚装码头和广海湾港区大型深水泊位建设，吸引大型临港产业落户，助力高端装备制造业发展。集约化建设内河港区，推进开平、鹤山等内河港区老旧码头的改造和搬迁工作，破解港城矛盾，实现港口与城市的和谐发展。

集约利用港口岸线资源。加强岸线审批和使用动态管理。整合与江门产业布局不符、开发方式粗放、使用利用率低的港口岸线，淘汰老旧散小低效码头，推动影响城市功能发挥的港口码头退出或转型，盘活闲置废弃的港口岸线。为港口岸线预留足够水陆域纵深，强化港口用地、用海要素保障，预留港口发展战略空间。

优化港口码头结构。集中连片开发港区，加强规模化、专业化公用港区建设。建设适配临港产业的深水码头，提升等级偏低、不适应船舶大型化发展趋势的码头等级，改造、优化码头布置以适应现代物流发展。鼓励港口岸线、航运物流资源一体化整合，支持港口公共码头建设项目引入社会资本，积极争取国际金融机构贷款支持。推动高新区码头等项目集约化、规模化发展。研究广海湾港区建设特大型深水港，进一步夯实“港口+平台+制造”优势。

推进港产协调联动。利用江门产业比较优势和港口规模优势，优先引进港口偏好型的产业集群及战略性新兴产业项目，支撑珠江西岸先进装备制造业强市建设。规划建设大型滚装码头，为二手汽车交易市场或新能源运输装备企业、产业落户江门创造条件。策划建设江门市砂石交易中心、装配式建筑产业基地、钢材交易市场等，实现港口从矿建材料装卸中转向储运基地、产业产品基地转型。谋划建设广海湾LNG储备集散基地项目，争取打造成为国家重要的大宗商品加工与储运基地，预留大型临港产业水运发展空间。探索“前港后园”的港产一体发展模式，促进沿海、沿江产业集聚发展。

提升整体发展实力。巩固提升现有组合港模式，深化江门港与粤港澳大湾区主要港口重要港区联动发展。依托深江经济合作区加快银湖湾和广海湾片区港口开发建设，规划建设深江经济合作区5万吨公共码头。建立顺畅高效的集疏运体系，以江海联运、铁水联运为重点，大力开展多式联运。推动传统港口向“港口+现代物流”升级，提升江门港物流功能和区域辐射能力。谋划沿海港区创建国家一类开放口岸。提升港口现代服务业功能，助推口岸服务能力提升，全面提高沿海港口对外开放服务能力。构建与滨江、滨海休闲旅游相适应的综合性游艇及客运码头。优化江门港锚地布置方案，适应近远期江门港航道、港区发展建设的规模要求，保障船只锚泊的安全，有效疏导进港船舶。

（二）共建湾区世界级机场群。

补齐航空运输短板。形成规模适当、布局合理、层次分明、功能完善的“1+3+N”机场体系[1个支线机场、3个A1/A2级通用机场、N个A3级/B类通用机场及eVTOL（电动垂直起降飞行器）等低空飞行器起降点]。加强江门支线机场前期研究，明确功能定位和规模。规划建设台山、恩平、江门通用机场，承担低空旅游、农林作业、应急救援、短途客货运等服务。培育拓展低空飞行应用场景。构建省内支线通勤网络、短途运输网络、末端点对点即时配送网络。

强化低空保障支撑。开展全市低空飞行器起降点布局规划和低空空域规划，推动无人机管制空域划设调整，加强支撑多运营主体的融合飞行公共航路航线规划，推进低空飞行基础设施体系和服务保障体系建设，支撑低空经济发展。

建设大湾区机场的中转枢纽。参与共建湾区世界级机场群，助力未来大湾区机场间国际、国内客流的分工协调。江门站通过高快速铁路连接各个枢纽机场，成为大湾区机场的中转枢纽。主动衔接周边枢纽机场集疏运网络规划。

（三）人畅其行的综合客运枢纽。

打造以联程运输为特色的综合客运枢纽服务体系。新建综合客运枢纽场站要统筹不同交通方式集中布局，以空间共享、立体或同台换乘为导向，推动珠肇高铁鹤山西站等新建综合客运枢纽5-10分钟换乘。支持客运枢纽向城市综合体转

型。在具备条件的汽车客运站（点）设立高铁无轨站、城市候机楼。既有枢纽场站要提质改造换乘设施，完善统一、连续、明晰的换乘导向标识系统。布设封闭式联运换乘通道，开展不同交通方式间双向或单向“安检互认”，提升旅客换乘中转的便利性和舒适度。

构建以铁路功能为主的“主+副+多节点”客运枢纽体系。江门站为主站，承担市域、城区的对外客流及交汇线路客流转换功能，是江门市区域门户、城市客厅。蓬江北站、广海湾枢纽站为副站，分别承担江门中心城区、未来广海湾地区对外客流及市域客流的集疏运及交汇线路客流转换功能。其中蓬江北站是江门中心城区向东对接深中、向北对接广佛、向南对接珠海的主要铁路枢纽，广海湾枢纽站是江门南部向东对接深珠、向北对接广佛的主要铁路枢纽。研究建设江门中部台开综合交通枢纽，承担江门中西部地区对外客流及市域客流的集疏运和转换功能。研究在产业园区核心区布局轨道站点。构建产城之间、园区之间快速通勤客运（公交）网络。发展适合江门城市空间、产业空间的轨道TOD（以公共交通为导向的开发）、TID（轨道交通站点开发）模式，倡导集约立体的场站设计布局。

优化既有公路客运枢纽布局和功能。适应客运需求特征变化，拓展公路客运站的旅游商贸及综合服务功能，推进既有公路客运枢纽转型发展。江门汽车总站等站场继续保留客

运功能并进行综合开发，其他客运站转型为招呼站或客货邮综合服务站。建设江门市城区汽车客运站（含深圳宝安国际机场江门候机楼），打造“一站式”航空服务综合体，为旅客提供快捷舒适的接驳登机服务。腾退或降级的客运站场，研究规划调整为公交场站或停车场。研究客运站土地资源在公共交通领域的重新分配和再利用，缓解车辆停放及充电难问题。加强在轨道站点配套建设公路客运招呼站或停靠点。

打造运游一体的水路客运枢纽。提升港口客运站服务品质，美化净化候船服务设施，营造整洁舒适的候船环境。提升旅游客运船舶和设施品质。完善水路客运枢纽的陆路交通接驳服务。加强港口客运站水上旅游线路建设，深入挖掘水路旅游资源。结合航道旅游资源，研究创新发展西江城市发展游船路线、潭江游船路线等水路旅游服务产品。积极申报水路旅游客运精品航线试点。

（四）货畅其流的综合货运枢纽。

优化物流空间布局。响应广东省“制造业当家”及江门“工业立市、制造强市”战略部署，构建“2158N”[两个物流枢纽（珠西物流枢纽、港口物流枢纽）、一个冷链物流基地、五个主要物流园区、八个主要物流中心、N个其他货运物流节点]综合货运枢纽体系，有效衔接上下游、促进经济循环流转，吸引服务产业链长、带动性强的物流企业向物流枢纽集聚并吸引产业导入，形成物流集聚区。

打造珠西物流枢纽。增强江门北站始发直达和集零成整的中转能力。依托江门北站、鹤山南站，连接盐田、南沙、高栏港三大海运枢纽港，稳定开行、开拓中亚、中欧班列，连通东盟、“一带一路”沿线国家，打造陆港型物流枢纽，成为中欧合作和对接 RCEP 的战略平台。加快江门北站建设铁路物流基地，提升干线物流组织能力，完善铁路口岸功能，拓展保税物流等现代物流功能，将江门打造成为以铁水联运、公铁联运为特色的国际物流枢纽基地，吸引物流企业集聚，助力导入供应链上下游企业。研究设立集装箱还箱点，推进珠西国际集装箱调拨中心项目建设。统筹规划高铁物流基地。推动铁路站场服务向重要港区、大型产业集聚区延伸。

提升港口物流枢纽。依托广海湾港区、新会港区、主城区港区，推进港口后方物流园区规划建设，完善物流基础设施，增强港口物流节点功能。谋划深江经济合作区公共码头配套物流园区及综合保税区，打造珠江西岸地区高水平开放及高质量发展的重要平台。提高“水水中转”效率，推动内河港口与沿海枢纽港口联动发展。提升枢纽通关能力和作业效率，拓展江海联运、水水中转、铁水联运等干线大运量业务，延伸港口物流产业链，培育针对东南亚、日本等近洋航线集装箱直达运输，打造珠三角西岸重要的江海联运基地。

建设国家骨干冷链物流基地。以台山和开平两个片区为基地核心，服务深港、珠澳农产品冷链物流，对接 RCEP、链

接全球，创建珠江西翼冷链物流与产业融合发展示范区，为粤港澳大湾区核心城市提供优质农产品供应服务。加强枢纽冷链物流专用设施配置。推动周边区域机场在江门布局航空异地货站⁴、机场外地前置仓，提供冷链货源地收发运、属地报关查验、卡车转运等一站式服务。研究发展“冷链物流基地-冷链班列（口岸）-海铁联运-国际海运”的冷链多式联运模式，提高跨境生鲜农产品冷链物流效率。完善冷链物流枢纽与农业基地之间的末端网络。

布局建设服务江门产业格局的物流园区、物流中心。沿潭江、沿银洲湖规划物流园区、物流中心，支撑临港产业规模扩张和区域水运货物集散，推进开平三埠港物流园陆域堆场与水域码头建设，预留远期仓储、保税、临港产业用地；配套银洲湾产业园供应链需求，积极谋划新会江睦银洲湾物流园。规划建设深圳机场江门物流分拨中心，为产业园区提供航空物流分拨服务，打造服务大湾区、辐射周边的航空物流分拨服务枢纽。研究预留鹤山共和、址山片区、江门支线机场及其他大型工业园区布局物流园区或物流中心。

完善城乡物流节点。以服务城市建成区和乡镇生活物流需求为重点，构建以城市公共配送中心、乡镇客货邮综合服务站、村级公共服务点为支撑的城乡配送网络。重点建设乡镇客货邮综合服务站，统筹乡镇和农村客运站场、电商产业

⁴ 航空异地货站，指建设、运营主体在货源地设立的具备部分空侧货站功能，集收运、预安检、理货、报关等服务于一体的航空货站。

园、电商示范站、邮政服务站等站点资源。研究拓展服务站城乡服务功能，推动一站多用、一网多用，服务覆盖所有乡镇和建制村。实现建制村快递服务通达率达100%。研究利用城市周边具备条件的服务区建设物流仓库和配送中心，形成快速、高效、灵活的小型物流节点。

五、完善外联内畅的综合立体交通网络

（一）集约互联的轨道交通网。

加密多向区域干线铁路通道。形成“两纵两横”出市高标准铁路通道格局，夯实珠西枢纽地位。北向，建成珠肇高铁江机段，谋划深江高铁南延线和珠西高铁，强化通往广州市、京津冀、成渝能力。东向，建成深江铁路、珠肇高铁江珠段，预留珠阳高铁，强化通往深圳市、港澳、粤东和长三角能力。西向，形成珠肇高铁-深南高铁、江湛铁路-广湛铁路-合湛高铁、珠阳高铁（预留）-广湛高铁-湛海高铁（规划）通道，通往粤西、北部湾、云贵地区、海南自贸港。

集约布局都市圈城际（市域）铁路及城市轨道网络。形成“三纵二横”城际（市域）铁路，与干线铁路共同形成与广州、深圳都市圈主要城市及广州新机场“30-60分钟城际交通圈”，提升都市圈城际通勤效率。加快广佛江珠城际铁路前期工作，谋划深中江城际、珠斗城际-深珠城际通道，研究构建联通深圳都市圈的珠西都市圈环线城际铁路，助力推进珠江口东西两岸深度一体化发展。预留台山经开平至新机场城

际、深中江城际西延线通道，提高中西部地区铁路覆盖水平。

积极利用城际铁路、干线铁路承担部分市域铁路、城市轨道功能，打造中心城区与城市副中心、产城节点之间“30 - 60分钟市域通勤圈”。借鉴国内成功经验，研究以市场化方式利用铁路富余运能，通过优化运输组织、增设（存）车站、客运化改造等手段开行市域、城际列车。规划利用广佛江珠城际先期替代城市轨道交通部分功能。研究利用铁路富余运能公交化开行市域列车。优化城市轨道交通规划布局，统筹财力支撑和发展需要，适时启动城市轨道交通建设。预留延伸城市轨道对接佛山、中山、珠海条件，融入大湾区城市轨道交通网。

构建外畅内联货运（客货兼顾）铁路网络。形成“两横两纵两补充”货运铁路布局，增强珠西物流枢纽承载能力。谋划鹤山至台山铁路，辐射沿线产业园区，连接广海湾港区，提升区域铁水联运能力，进一步夯实江门北铁路物流基地定位。谋划的深江高铁南延线预留冷链物流流动车组运输条件，服务江门国家骨干冷链物流基地建设。预留通道连接鹤台铁路与广茂铁路，形成江门市西向货运走廊。提高广珠铁路利用效率，服务沿线产业园区。

推动优势产业沿物流枢纽及（货运）铁路沿线站点集聚，助力江门制造“走出去”。谋划预留江门北站铁路专用线、广海湾港区铁路专用线。加强重要港口作业区码头与铁路的衔接

接，推动疏港铁路、铁路专用线延伸进码头，延长铁路物流链条。大宗货物年运量150万吨以上的大型工矿企业、新建物流园区及粮食储备库原则上接入铁路专用线或管道。用好铁路货运功能，研究发展高铁快运、铁路冷链运输，与广州新机场、深圳宝安国际机场等周边枢纽机场共同发展应急药品、冷链生鲜的空铁联运模式，发挥江门站处于大湾区机场中转枢纽作用。

打造互联互通多层次轨道网络。以便利旅客出行、满足跨线客流出行需求，便于生产力设施资源共享为原则，应用国内和省内相关研究成果，推动多层次轨道互联互通、换乘便捷、一票通达。

（二）外畅内快的干线公路网。

骨架公路，采用高速公路标准，规划形成“六横六纵两联+展望线”布局，实现江门与周边地市之间均有3条或以上的高速公路，都市圈城际互联互通更高效便捷。对外强化与广佛、深莞、珠江口跨江通道、广州新机场的对接与联系，加快南海至新会高速建设，对接广州都市圈；推进深圳至南宁高速规划建设，对接深珠通道并引导车流人流向深江合作区集聚；新建江肇第二高速、南沙至广州新机场高速，东接狮子洋通道、西至广州新机场；谋划广州新机场至台山高速公路。对内增强市域副中心和产城节点的交通承载力，建成银洲湖高速，谋划江罗高速东延，加快广台高速开平至台山

段开工，开展江珠高速扩建前期研究。预控通道资源，预留黄茅海通道西延线路，发挥江门作为粤港澳大湾区与粤西之间的桥梁作用；研究广海湾高速、镇海湾高速（及北延至云浮）展望线，形成城市中西部地区纵向发展轴带。完善高速公路出入口布局，服务城区、乡镇和产业园区快速出行。

主线公路，由快速路（含快速化国省道）及普通国道、重要省道、重要县道组成，总体形成“十四纵十横”布局，覆盖乡镇及以上行政节点、重要交通枢纽节点、经济节点（产业园区核心区、3A级及以上旅游景区等）。快速路形成区市直连、产城直通、园区互联的“十一纵九横”布局。加强县级城区与产业园区核心区连接路段提质改造。畅通县级城区国省干线，推进国道G325、G240等改线及快速化改造。实施滨江快线、产业大道等，推动快速路成环成网。推进顺鹤高快速通道规划建设，谋划会港大道东延线、新斗跨海通道等跨市快速通道，与周边地市快速路互联互通。提升国道G228整体技术等级及路面质量，实现江门市普通国道技术等级达到二级及以上标准。消除省道瓶颈路段，推进穿城镇拥堵路段改线、交通量较大的低等级路段升级改造，推动普通省道三级及以上公路比重稳步提高。建设滨海旅游公路、邑美侨路、环台开核心景区公路等旅游公路，提升普通国省道服务设施的旅游功能。

次干线公路，由不属于主线公路的其他省道以及部分

重点经济网络公路构成，形成对江门站等重要枢纽、高速公路出入口、中心八镇、深江合作区等重点发展地区、旅游景区及产业园区等节点的多路径覆盖，改善提升节点交通便利性，提升路网稳定性及整体服务水平。完善黄茅海跨海通道出入口周边的连接路网。规划建设省道S386黄茅海通道赤溪东出入口至西部沿海高速都斛出入口段改建工程、东站场南路、发展大道过江通道、潭江大道等。预留都斛至斗山、产业大道南延、沙堆至斗门莲州等通道。实现重要港区疏港公路全部达到二级公路标准。

支线公路，由农村公路构成，广泛覆盖人口聚居的主要村庄，直接服务农民群众出行和农村生产生活。实施新一轮农村公路提升行动，有序实现建制村通双车道公路，及较大规模人口自然村通双车道公路。加强与骨架公路、主次干线公路的有效衔接，持续提高通村畅乡、外通内联能力。加强乡村旅游路、产业路、资源路建设，持续创建精品示范路、美丽农村路，提升服务乡村振兴、“百千万工程”能力。

（三）通江达海的干支航道网。

以沿海航道和河口航道为骨干、内河高等级航道为脉络，构建高质量航运网络体系，助力江门从沿江发展向拥江抱海发展转变，夯实沿海经济带上的江海门户地位。

规划继续提升崖门航道等级，充分发挥崖门航道效益，助力提升新会港能级，推进水运与沿线城市、产业融合发展。

推进广海湾作业区30万吨级进港航道规划建设，适应全球船舶大型化趋势，满足沿海大型综合性港区发展需要。保持内河高等级航道服务水平，适应主城、鹤山、开平、台山港区发展需要，实现内河港口与沿海港口高效衔接，畅通辐射大西南的水运通道。推动航道网内畅外联，谋划高水平联通潭江与西江，增强地区多口入海的江海联运通道能级。有序开发西江航道、潭江航道旅游潜力，助力打造西江城市发展旅游带、潭江水岸风情旅游带。

（四）保障有力的油气管道网。

用好珠三角成品油输送管道，推动成品油管道运输互联互通。构建省市互通的天然气网。依托大广海湾的区位优势和能源产业基础，适时启动新会-台山天然气主干管道项目建设，保障地区能源安全，夯实江门能源供应中心和新能源集聚区地位。融入全省天然气一张网，完善天然气输配系统，推进珠中江区域天然气主干管网项目等工程。促进城市中高压管网的互联互通。

（五）普惠高效的邮政快递网。

打造“3+4”邮政快递分拨中心体系。蓬江区以杜阮镇为核心区，服务中心城区，辐射滨江新区。新会区以枢纽新城为核心区，服务老城区和枢纽新城，辐射乡镇。江海区以东海路及与金瓯路附近区域为核心区，逐步向东拓展，主要服务江海区制造业、商业中心。鹤山市以沙坪街道为核心区，

未来逐步向东北滨江片区发展，主要服务鹤山市，辐射服务周边地区。台山市在南部片区和北部片区发展，主要服务台城及周边乡镇，辐射台山全域地区。开平市以翠山湖片区为核心区，主要服务长沙、三埠街道，辐射水口镇等周边地区。恩平市以恩城街道为核心区，主要服务恩城及周边乡镇。

加快“三片区联动”的邮政业网络布局。依托枢纽节点搭建省内、省际以及国际邮政快递运输通道，构筑立足大湾区、服务全省、联通全国、面向全球的邮政快递服务网络。北部片区引进快递巨头企业在江门北部地区投资建设珠江西岸区域总部，打造集快递、快运、冷链、仓储、电商（含跨境电商中心）于一体的快递枢纽，形成辐射周边地市的邮政快递服务网络。东部片区打造电商供应链产业基地，支持邮政快递企业投资建设电商供应链中心，形成涵盖快递物流、仓储配送、商务办公等电商快递服务网络。西部片区加强冷链快递网络建设，发挥江门农业产业优势，统筹西部快递物流园区和冷链物流节点布局，形成供港、澳农产品全程冷链物流快递网络。

六、推进综合交通融合发展

（一）综合交通方式一体化融合。

统筹综合运输通道规划建设。加强与国土空间、生态保护等相关规划的衔接协调，促进通道线位、港口岸线、土地、海域等资源节约集约利用。合理保护和预留通道内发展线位

资源，统筹规划跨市及市内的过江线位廊道，鼓励建设复合型通道。完善江门与中山、珠海之间，潭江两岸之间，银洲湖两岸之间，及市区与潮连、荷塘之间的过江通道空间布局。按照技术可行、规划管控的原则，预控公铁两用、高快速两用过江（跨海）复合通道空间。研究推进新斗跨海通道、深南高速与沙堆至罗坑公路线位共走廊等复合型通道规划建设。合理开发利用线性交通基础设施桥下空间以及综合枢纽地下空间。预控高速公路服务区、高速公路出入口、大型铁路站场及重要港区周边范围用地。

建设功能集约、一站多能型枢纽。发展枢纽经济，推动综合交通枢纽周边地区统一规划，提高主要交通枢纽的引流、驻留能力，促使客运枢纽从“换乘”向“换乘+商务（或旅游集散）”、货运枢纽从“物流”向“物流+制造（或商贸或口岸）”等功能形态发展。江门站等综合客运枢纽统筹商务办公、旅游集散、快递分拨功能区布局。强化珠西物流基地等综合货运枢纽内多式联运换装设施和集疏运体系建设，推动既有货运枢纽场站资源和服务功能集聚整合。拓展江门现有“四合一”⁵客运站场发展理念，综合开发传统汽车客运站。创新TOD（以公共交通为导向的开发）、TID（轨道交通站点开发）模式，优化交通划拨用地综合利用机制，在满足交通主体功能的基础上，推进场站综合开发。发展客货邮综合服务站，

⁵四合一：指集客运、物流、旅游、购物于一体。

拓展城乡综合服务功能，推动新业态下沉乡村，助力“百万工程”。

推动城市内外交通有效衔接。增强江门站始发终到功能，灵活组织城际、市域等开行方案，提供差异化出行服务。推进城市快速路、主干路与高速公路高效衔接，持续提升高速公路出入口服务能力。探索高速公路立交改造与国土空间复合利用，带动沿线地区多元化发展、推动更大范围的城市更新。完善城市物流配送系统，加强城际干线运输与城市末端配送有机衔接。加强综合客运枢纽与城市公交网络系统有机整合，加强各种对外交通方式与城市公交的衔接，推进轨道出行、公交出行、慢行系统的一体融合。

缓解城市交通拥堵。优化提升进出城道路网络，有针对性对出城道路进行快速化提升和改造，完善城区主要高速公路出入口周边网络。加强重要干道红线及重要节点交叉口形式研究。践行“窄马路、密路网”的城市道路布局理念，建设快速路、主次干路和支路级配合理的道路网系统。有序拓宽老城区瓶颈路，优化次干路、加密支路，改善空间连通性、交通可达性，打通瓶颈路段和交通拥堵点，畅通微循环效率，提升城市交通品质。统筹考虑城市慢行交通、静态交通系统。提高城市绿色交通分担率，解决城市交通短距离机动化出行日益增长的问题。强化城区停车调控，加强停车有效供给，研究利用城区腾退汽车客运站用于停车设施建设，形成配建

停车为主体、公共停车为辅助、路内停车为补充的停车格局。推进立体停车场、智慧停车场建设。

深化交通网与运输网融合。以运输场景活动为牵引，培育和发展新质生产力。**货运方面。**积极推进公转水，提升港口换装能力和服务效率，推广应用标准化运载单元，鼓励推动“散改集”。增强铁水联运、江海联运服务能力和便捷通关服务功能，提升铁路陆港、沿海港区和内河港区的货运物流组织现代化水平，发展形成江海联运、铁水联运精品线路。鼓励铁路运输企业与公路物流企业开展业务合作，推进铁路干线运输与末端公路接驳运输衔接，提升全程物流组织效率。探索开发市内、城际等低空物流航线。整合江门本地货源，鼓励货运物流企业加密开通直达国内重要节点城市货运专线班次。完善高速公路服务区布局，发展服务区“跨境+内运”联程联运服务。**客运方面。**积极参与大湾区出行即服务（MaaS）系统试点应用，融入大湾区“一票式”联程客运服务体系，在县域、城乡等更大范围实现“一次购票、一次支付、一证（码）通行”。优化综合客运枢纽内部换乘流线，扩大“安检互认”覆盖范围。规范和完善高铁站、城际铁路站接驳交通。扩大城市候机楼覆盖范围。探索发展城际飞行场景，探索开通市内、城际等低空客航线试点。

（二）综合交通区域一体化融合。

大力推动市域中心八镇联动发展。对外完善高速公路、

快速路等骨干路网，加强镇区与铁路站场、与高速公路出入口的便捷连接，提升开平港区、台山公益港区货运通过能力。对内加强镇与镇之间、镇与产业园区之间快速联通能力，提升改造相关路线技术等级。积极研究跨县域公交线路。打通重要农村公路微循环。

大力推动大广海湾经济区路网建设。对外完善黄茅海跨海通道周边路网，加快大型深水泊位码头建设，提升交通承载能力。对内加强深江合作区、港邑产业园等产业集聚区间快速联通能力建设，加强广海湾半岛东西部交通联系及与银湖湾之间的交通联系，更好地服务产业振兴转型升级。

促进市域东西部区域平衡发展。完善高快速骨架网络，实现东、西部城区之间的快速连通。增强西部地区承接产业转移能力，构建东、西部园区互联交通线路，吸引产业链上下游梯次化在东西部布局。挖潜西部旅游资源和华侨文化底蕴，发展特色旅游交通，彰显西部侨乡城市独特魅力。有序推进深南高速公路、滨海旅游公路规划建设，增强南部沿海通道联动江门东、西部旅游资源作用。

推进珠西都市圈交通运输一体化发展。联合周边地市共同研究珠西都市圈多层次轨道交通布局。衔接中山市快速骨干网，推进深江铁路等全线建成通车，推动外海大桥扩建、马滘大桥扩建、新中公路全线贯通，共同争取深中江城际铁路纳入上级规划。与珠海市协同深化深圳至南宁高速、珠斗

城际、新斗跨海通道等项目前期研究，加强江海联运、铁水联运合作。与珠海、阳江市共同谋划扩充沿海通道，预留珠阳高铁通道，增强对沿海经济带、珠西产业带发展的带动作。提高与毗邻市交界地区交通基础设施互联互通水平。加强与周边地市在港口物流发展方面的互补与合作，加强与珠海港合作，谋划共建现代化国际深水港，探索共同开辟重要近远洋航线。

助力深江合作、粤港澳合作发展。用好深中通道、黄茅海通道，提升经佛山、中山、珠海对接广州、深圳、港澳的通道能力。深化与深圳的港、航、运合作，建设深江合作区公共码头、深圳宝安国际机场江门候机楼，加强与深圳盐田、广州南沙的港航合作，参与共建世界一流港口群。

(三) 交通运输与相关产业融合发展。

1. 推进交通运输与邮政快递融合发展。

新建交通枢纽统筹考虑布局邮政快递分拨中心、操作场站、安全检查和运输通道。研究江门站高铁快递枢纽建设，预留高铁快递发展条件。探索将现有的交通管理所改造为快递、邮政和客运共享的客货邮综合服务场所，在交通运输便利的郊区，建设适合邮政快递可持续发展的邮件处理中心。支持无人机投递、智能配送、无接触寄递等新模式发展。

2. 推进交通运输与产业物流融合发展。

挖掘、增强交通基础设施服务产业物流的功能，推动交

通物流降本提质增效。

依托江门市综合立体交通网，构建便捷通畅的产业物流通道，完善交通枢纽、物流节点与产业园区之间的快速联系路网。大力推动铁路货场、物流节点道路基础设施升级改造，打通连接枢纽的“最后一公里”。谋划拓展高速公路服务区物流功能，利用交通设施周边碎片化地块发展现代物流服务。

增强交通枢纽、物流节点的冷链物流功能，提高“最先一公里”冷链物流处理能力，发展冷链甩挂运输、定制运输。探索发展农渔产品源头跨区域合作，开发山、海产品等冷链回程货源，提高全程冷链物流服务能力。

推动交通运输与生产、制造和流通环节整合，向供应链上中下游延伸，培育壮大生产物流、制造业物流。鼓励物流组织模式与业态创新，优化运输链，升级供应链，发展全程物流，提升产业竞争力。

鼓励港口企业发挥港航资源优势，构建“采购-生产-销售”一体化、全供应链物流服务体系。谋划直通东南亚的货运航线，降低国际海运成本。

推动交通运输、商贸流通、电子商务等资源共享共建，建设集运输、仓储、配送、信息、展销等为一体的综合物流服务基地，打造智能物流共享经济、平台经济、体验经济新业态。

优化电商城乡配送网络，支持交通运输、物流企业联合

构建城市、农村智能物流配送联盟，支撑配送服务向农村延伸，打通农资、消费品下乡和农产品进城高效便捷通道。

支持各大航空公司、货运代理在江门设立办事处、建立航空货站，建设高效卡车集散网络，发展“卡车航班”“异地货站”运营模式，承接江门地区航空物流业务。

3. 推进交通运输与旅游融合发展。

构建高质量运游一体的旅游交通体系，支撑江门高标准建设全域现代旅游产业示范区，服务好“江门3.3精彩之旅”品牌打造。加强交通与旅游基础设施规划统筹，构建“两廊道三联络多支线”旅游交通网络，形成串珠成链、江海互连、岛岸联动、景区覆盖的全域旅游格局。

“快进漫游”网络要衔接、服务江门市侨乡之旅、红色之旅、乡村振兴、自驾营地等旅游主题。建设人畅其行的综合客运枢纽体系，优化交通枢纽的旅游集散、交通换乘服务。推动公路服务区转型升级，拓展生态、旅游、娱乐、房车营地等功能，精心打造一批融合侨乡文化特色、具有示范效应的特色服务区。因地制宜在旅游资源丰富的乡镇建设集客运、货运、快递、旅游等功能于一体的综合服务站。

发展路衍经济，充分利用赤坎古镇及碉楼5A景区的客流集聚效应，规划建设具有侨乡文化辨识度的邑美侨路，化“流量”为“留量”，并将客流引导到江门全域。创新“高速服务区+特色餐饮+旅游休闲”模式。推动水上旅游与陆地观

光产品有机结合，研究开发西江-江门水道、潭江水路客运游览项目，打造“水陆联游”“山海联游”等消费新热点。创新低空飞行与旅游融合场景，研究在台山川岛、开平赤坎古镇等旅游集聚地，开发“空中观光+飞行体验”为主要内容的低空旅游项目。

大力发展战略性新兴产业，建设海上特色交通。以川岛为核心开发上川岛、下川岛、那琴半岛及镇海湾之间的旅游航线。加强川岛内部联动，开发三洲-大洲海丝夜游和上下川环岛游航线，发展川岛特色文旅产品。提升上下川岛陆岛交通码头服务能力。打造银湖湾、川岛等游艇基地。依托沿海东西向航路，研究发展沿海、滨海及海岛旅游客运。在广海湾、川岛预留发展邮轮访问港、水上飞机等多元化功能的岸线和配套条件。利用港口资源条件，鼓励发展帆船运动休闲、渔业生态旅游等交通相关新业态。

4. 推进交通运输助力乡村振兴。

贯彻落实省“百千万工程”部署，推进城乡区域交通运输协调发展，全面推进乡村振兴。高水平实现国道“县县通”、省道“镇镇通”、行政村双车道“村村通”，“美丽农村路”串点成线、成环成网，县镇村公路微循环更加通畅。实施农村公路危旧桥改造和安全提升工程，提高农村交通安全保障能力，改善农村交通环境。巩固具备条件的乡镇和建制村通客车成果，提升客运服务均等化水平，优化农村地区客运服务。

供给。完善县、镇、村三级农村物流节点体系，畅通农产品进城、农业生产资料和农民生活消费品下乡的物流服务体系。

5. 推动交通运输与装备制造业融合。

发挥江门市先进制造业优势，打造交通运输装备制造基地。构建交通运输装备制造、修、改、拆的全产业生态圈，聚集上中下游企业，打造高端装备制造业产业集群，发展新质生产力。发展现代航运服务业、船舶与海洋装备产业等临港产业。支持适应大湾区铁路网运营的铁路新车型、新设备的研制开发，推动轨道交通装备做大做强，拓展延伸轨道交通产业链。加快新能源运输装备制造业发展，推动重卡和商用车及零部件等产业高端化、智能化、电动化。加快发展低空经济，培育低空经济产业链，引入eVTOL等航空器整机制造和电池、传感器等核心零部件及关键材料研制企业。推动交通建筑新材料发展。加强与广州、佛山、深圳在轨道交通、新能源汽车等产业的合作，深入推进珠江西岸先进装备制造产业带建设。围绕冷链物流产业链上下游需求，加快轻型、微型新能源冷藏运输装备研发制造，构建适应不同场景的冷藏运输装备规格体系，推进冷藏车等制造企业向产业链两端延伸拓展，逐步形成有影响力的冷链运输装备制造产业集群。

（四）交通网与信息网、能源网融合发展。

推进交通网与信息网融合发展。加强数字交通基础设施建设，新建项目预留信息基础设施、设备的管道、空间，鼓

励信息基础设施与交通基础设施同步规划、同步设计、同步建设。积极应用适用的智慧公路成果，加快高速公路、普通干线公路智慧化改造，推进车路协同智能网联交通设施体系建设。推动“智慧港口”建设，完善码头管理信息化平台，配置远程智能操控系统，探索“关港联动、智慧监管、数字赋能”的智慧码头模式。

推进交通网与能源网融合。统筹交通基础设施与能源设施规划布局，强化交通与能源基础设施共建共享。推动港口码头与能源管网衔接，完善油品接收、储运设备，提高江门广海湾港区能源集聚、储备功能，打造大湾区能源储备基地。推广应用新能源交通装备。加快（高速）公路服务区、交通枢纽、公交首末站等场所充电基础设施建设。促进交通基础设施网与适应新能源发展的智能电网融合发展。

七、推进综合交通可持续发展

（一）推进安全发展。

提升交通设施本质安全水平。统筹好行业高质量发展和高水平安全，始终把平安交通摆在突出位置，树立全寿命周期高质量发展理念，加强隐患排查和监测预警，推动行业安全监管向事前预防转型。加强新技术、新工艺、新材料、新设备的应用，高标准高质量打造桥梁工程、隧道工程等交通基础设施。恶劣天气前后加强对铁路、公路等路基路况边坡的安全隐患排查工作。推进精品建造和精细管理。推进交通

基础设施标准化、预防性、精细化、规范化养护，保障设施运行安全。加大安全设施投入力度，提升交通基础设施安全防护水平。加强灾害防御设施建设，提高抵御自然灾害能力和应对突发事件快速修复能力。强化重点路段安全治理，加大危桥等老旧设施改造。加快航道临空桥梁防船舶碰撞系统建设，强化桥梁主动防撞预警能力。

完善行业安全治理体系。健全交通运输安全生产制度和机制，强化现代化信息手段在运行监测、事故感知、预测预警、安全监管等方面的应用，提升安全管理能力。强化道路运输“两客一危一重”、水路危险货物运输、港口危化品装卸储存、长大桥梁（隧道）施工安全等领域的风险防控和隐患排查治理，推广“互联网+安全监管”模式。依法加强公路货运市场环境治理，强化重型货运车辆装卸源头监管和动态监控。

强化交通运输应急保障能力建设。构建高效的应急指挥体系。统筹应急物资保障基地建设和应急运力储备，优化专业应急救援力量布局，加强应急救援专业装备配备和资金保障，形成高效应急保障网络。开展多种形式的演练演习，提升交通运输突发事件应急处置能力。推进“平急两用”交通设施建设。强化重大突发公共卫生事件等应急响应机制建设，加强跨区域跨部门应急联动，建立公路、铁路、水路、道路运输等领域专业应急救援队伍，增强应急救援社会协同。支

持应急运输设施设备创新应用。

（二）推进智慧发展。

推进交通基础设施数字化建设。推进铁路、公路、港口、航道、邮政和客货运枢纽设施数字化采集、传输、管理与应用体系建设，推动监测设备与交通基础设施同步建设。实现5G覆盖江门市境内的高速公路服务区、高速公路路段、高铁站、城际铁路站和重要交通枢纽。增强港口基础设施、港区环境、运行状态的动态监测能力，有序推进集装箱码头、大宗干散货码头作业自动化，发展港口“通关+物流”一体化联动服务，实现企业、海关、码头三方无缝对接。

研究推动交通基础设施数字化转型升级。推动云计算、大数据、物联网、人工智能等新技术与交通深度融合，加快关键节点智慧通行服务、干线通道主动管控等成熟场景的应用，推动交通基础设施智慧扩容、安全增效、产业融合。

构建数字智慧的运输服务体系。加强智能网联汽车研究，根据江门市发展条件，适时将车联网、5G、卫星通信信息网络、自动驾驶、港口自动化作业等在交通运输行业应用，探索自动驾驶试点。引进并借助大型互联网出行服务技术，完善“侨都出行”出行服务平台，积累和构建江门本地出行特征数据库，打造指尖出行助手，优化改善江门的交通出行服务，推动客运、旅游服务等信息融合共享。完善智能公交系统，建设城乡公交智慧站点，优化群众出行候车体验。发展

共享交通。推动江门市大型物流园区智慧化改造。推进网络货运健康发展，培育本地网络货运品牌企业。鼓励江门市货运、物流企业深化信息资源共享，共建信息平台，构建覆盖全链条的物流信息服务平台。研究构建无人机智慧物流体系，依托通用机场开展物流无人机运输、末端物流即时配送。

（三）推进绿色发展和人文建设

推进绿色低碳发展。落实《江门市碳达峰实施方案》。研究制订江门交通运输行业“碳达峰”政策体系。深化运输结构调整，加强运输需求引导调控，构建绿色集约的客货运输网络。推动交通运输大规模设备更新。加快交通能源动力系统清洁化、低碳化发展，推进 LNG 动力船舶应用，引导内河船舶积极使用清洁能源。加强港口清洁能源推广应用，加快靠港船舶使用岸电基础设施建设，推进港口水平运输机械应用 LNG。加强公路沿线充电基础设施有效覆盖，实现高速公路服务区快充站全覆盖。推进交通基础设施绿色化建设、改造。促进交通基础设施与生态空间协调发展，推行生态选线选址，强化生态环保设计，最大限度保护重要生态功能区、避让生态环境敏感区，加强永久基本农田保护。强化交通规划和项目环境影响评价，完善行业环境保护参与机制。加强科技攻关，改进施工工艺，从源头减少交通噪音、污染物、二氧化碳等排放。

加强交通运输人文建设。提升老龄化交通运输服务供给，

提供“零障碍”运输服务，打造“零痛点”出行体验。加强适老化交通设施规划建设，加大无障碍交通运输设备配置和改造力度。交通枢纽要完善连续无障碍交通廊道，优化慢行接驳网络，加强公交接驳服务。健全老年人交通运输服务体系，满足老龄化社会交通需求。创新服务模式，提升运输服务人性化、精细化水平。在货车司机集中的公路沿线服务设施、货运枢纽站场和交通物流园区等区域，建设一批功能实用、经济实惠、服务便捷的“司机之家”项目。营造良好的文明创建氛围，加强交通文明宣传教育，弘扬优秀交通文化，提高交通参与者守法意识和道德水平。

（四）提升治理能力。

深化体制机制改革。完善江门市级综合交通规划建设管理体制机制。推进铁路、公路、水路、通用航空、低空飞行等运输方式统筹协同发展。推进公路与城市道路规划建设管理一体化。理顺公路养护管理事权关系。完善物流行业管理体制。

加强交通运输法治建设。深化交通运输法治政府部门建设，把法治要求贯穿于综合交通运输规划、建设、管理、运营服务、安全生产各环节全过程。加强交通运输新业态管理。强化行政权力制约与监督，全面提高法治理念和依法行政能力。全面加强规范化建设，提升交通运输执法队伍能力和水平，严格规范公正文明执法。

建立新型行业治理体系。建立健全涵盖交通运输工程建设、运输服务、运营管理等领域的闭环式、全过程行业信用监管体系。完善守信激励和失信惩戒制度，健全“黑名单”制度，推动建立跨区域、跨行业信用奖惩联动机制，鼓励引导行业协会和加强培训教育，提升管理整体素质。建立政府、社会、市场共建共治的新型治理体系。

优化交通运输营商环境。深入推进“放管服”改革，构建统一开放、竞争有序的交通市场体系，完善落实鼓励支持民营交通企业发展、道路运输企业转型发展的政策措施。加快道路货运车辆检验检测改革，规范公路货运执法行为。推进公路养护领域市场化改革。大力发展“互联网+政务服务”。不断完善行政许可事项清单和实施规范，进一步完善交通综合执法机制。

加强交通运输人才队伍建设。加强交通人才培训基地、技能鉴定基地建设，支持开展产教融合和职业技能教育培训，培育江门本地交通人才。加强人才梯队建设，积极引进交通人才和交通跨界型人才，完善行业人才队伍。大力弘扬劳模精神和工匠精神，建设忠诚干净担当的高素质干部队伍，造就一支素质优良的劳动者大军。

八、重大工程和近期工作重点

实施港航提升、航空补短、枢纽锚固、公路畅通、物流枢纽、智慧交通等六大工程。

近期按《广东省交通运输高质量发展三年行动方案（2025—2027年）》《江门市综合交通运输体系发展“十四五”规划》等执行，实施一批重大建设项目。

（一）港航提升工程。

主动融入粤港澳大湾区世界一流港口群和现代化航运体系建设，打造珠江西岸综合性枢纽港。优化港口资源配置，推进新会港区、广海湾港区专业化现代化建设及内河港区码头扩能提升，建设一批沿海港区深水码头、规模化内河码头，构建适配临港产业的码头群。有序推进邮轮、游艇等港口休闲旅游发展。增强航运综合服务功能和全球资源配置能力。完善铁水联运、江海联运体系。建设智慧、绿色港航。有序提升崖门出海航道等级，提升西江出海主通道承载能力。

近期工作重点：完成《江门港总体规划》修编。推进开平三埠港搬迁等项目建设。加快深江经济合作区5万吨公共码头规划建设。加快广海湾港区广海湾作业区进港航道及防波堤起步工程建设。研究谋划劳龙虎水道、虎跳门水道扩能提级工程，建设崖门航道指挥中心（雷达站），启动崖门出海航道三期工程、锚地和水上服务区前期研究工作。深化大广海湾超大型深水港前期研究工作。

（二）航空补短工程。

积极谋划江门支线机场，推动通用机场规划建设，形成规模适当的运输机场、通用机场体系。构建对接广州新机场

及其他区域枢纽机场的快速交通体系。完善城市候机楼布局。

近期工作重点：加快江门支线机场及通用机场规划建设。加快珠海至肇庆高铁江门至珠三角枢纽机场段建设，推进江肇第二高速前期工作，争取广州新机场至台山高速纳入上位规划。

(三) 枢纽锚固工程。

巩固并提升珠西枢纽地位，形成江门对外高标准铁路通道，增强快速通达广州、深圳、港澳及京津冀、长三角、成渝等地区的能力。建设“轨道上的江门”，构建珠西都市圈与广州都市圈、深圳都市圈直连直通、一体衔接的大湾区城际铁路网。预留北向拓展、沿海延伸、市域成环的铁路通道。

近期工作重点：推动珠海至肇庆高铁江门至珠海段、深圳至江门铁路加快建设。争取广佛江珠城际佛山平洲新城至江门段早日动工。加强深江高铁南延线、鹤台铁路、珠斗城际、深中江城际等谋划项目研究，争取纳入上级规划。

(四) 公路畅通工程。

进一步完善高速公路网络。加强与周边地市快速路、主干路联系。加快沿海国道、国省道城镇过境段、产城连接路段及低等级路段扩容提质和升级改造。加强产业园区，及中心八镇、黄茅海跨海通道出入口周边地区等区域路网微循环。完善旅游公路网络，推动交通与旅游融合发展。实施公路安全提升、危旧桥（隧）改造等专项工程，加强公路安全韧性

与应急能力建设。

近期工作重点：建成银洲湖高速，完成深岑高速龙湾至共和段改扩建工程。加快南海至新会高速江门段建设，推动广台高速开平至台山段、江肇二高等早日开工。深化深南高速前期工作，争取深南高速新会段提前启动建设。积极谋划广州新机场至台山高速、广海湾高速等纳入省级规划。

建成江门大道南西线、国道G240台山大江至那金段改线工程、国道G325鹤山址山至开平塘口段改线工程、国道G240新会会城至牛湾段改建工程，建设顺鹤高快速通道、国道G325鹤山桃源至址山段改建工程、产业大道、国道G228台山段升级改造。完善黄茅海跨海通道出入口周边连接路网。加强八镇路网微循环研究，推进省道S532、S384、S273等中心八镇的衔接镇域路网项目建设。

补齐港区码头疏港公路短板，建成省道S275线王府洲至独湾码头段改建工程等疏港公路项目。提升具备条件的建制村通双车道公路比例。有序推进开平市邑美侨路规划建设。

（五）物流枢纽工程。

高起点、高标准构建“通道+枢纽+网络”现代物流运行体系。打造珠西物流枢纽。建设国家骨干冷链物流基地。围绕全市综合交通枢纽、产城节点、产业园区，合理布局物流园区、物流中心，完善物流服务网络，推动物流枢纽节点周边道路基础设施升级改造。规划建设高铁快递枢纽、智慧物

流园区。推进运输、物流、快递设施共建共享。

近期工作重点：根据《江门市现代物流高质量发展实施方案（2025—2027年）》推进相关重点任务。提升江门北站综合货运枢纽功能，加快推进珠西国际物流中心建设。推进开平三埠港物流园陆域堆场与水域码头建设。完善物流园区周边基础设施配套的规划建设，促进物流产业聚集。建设引进几大快递巨头的片区分拨中心。

（六）智慧交通工程。

推动交通基础设施向数字化转型、智能化升级。应用智能视频分析等技术，提升路网智能调度、应急响应水平。推进港口运行智能化。积极拓展大数据、互联网、人工智能等在运输服务领域的应用场景，创新服务产品和模式。鼓励建设融合智能停车、能源补给等功能的公路服务区。全面推广应用交通运输电子客票。提升物流智慧水平。完善智能末端配送设施。

近期工作重点：探索自动驾驶试点，培育和发展交通新质生产力。5G覆盖江门市境内的公路服务区、干线公路、高铁站、城际铁路站和重要交通枢纽。提升“侨都出行”平台“出行即服务”能力。完善智能公交系统。建设智慧码头，推进港口服务和监管的信息化，提高港口作业的综合生产效率和安全性。在有条件的物流园区、货运场站、港口码头开展无人化运输作业。优化完善非现场执法监控系统。

九、保障措施

（一）加强组织领导协调。

全面贯彻落实交通强国、交通强省战略，建立江门市领导小组，统筹推进交通强市建设，强化部门协同。加强与省交通运输厅、省发展改革委及相关部门沟通联系，主动争取谋划项目纳入上级规划，推动解决综合立体交通网建设中的前瞻性、战略性重大问题。加强与邻近地市交通运输部门的区域协调合作。建立健全都市圈地市联动机制，形成合力推进综合立体交通网规划建设。

（二）加强要素支撑保障。

对列入规划的重大基础设施项目强化用地（海）保障、资金投入、金融保障支持。对纳入国家或省级规划（行动方案）的交通基础设施重大项目，在不严重影响生态环境的前提下，予以用地用海等方面的保障倾斜；对涉及占用永久基本农田和新增围填海的重大项目，要积极争取国家支持。积极争取中央专项资金以及政策性、开放性金融机构专项贷款支持。充分用好政府专项债，研究合理提升地方一般债的发行规模。建议有针对性地提高市本级补助标准，集中投向各县（市、区）实施的普通公路等非经营性公共交通基础设施建设。用好市场化融资手段，引导民间投资参与重大基础设施项目建设，在交通领域规范实施政府和社会资本合作新机制。

（三）完善投融资政策。

强化财政资金引导，积极发挥财政性资金对优化交通供给结构的关键性作用。贯彻落实深化投融资体制改革的意见，激发民间投资潜力，优化政府投资安排方式，防范和化解地方政府债务风险。拓宽融资渠道，加大预算内投资对交通建设的支持力度，统筹用好地方政府新增债券、自身财力、社会资本用于符合条件的交通建设项目，研究建立多式联运产业投资基金。灵活运用信托基金等金融工具盘活项目存量优质资产。推动交通项目与土地资源及产业、旅游等经营性项目一体化开发，探索公益性项目与经营性项目相结合的投融资模式。谋划储备优质项目，积极争取上级资金和政策支持，拓宽筹资融资渠道。

（四）加强规划实施管理。

本规划纳入国土空间规划“一张图”实施监督信息系统统一管理。完善交通规划与国土空间规划等相关规划协调机制和动态调整管理政策。健全规划项目推进机制，细化任务，明确职责，有序推进实施。在符合国土空间规划要求的前提下，保障本规划项目土地等资源供给。发展改革、自然资源、生态环境等部门做好项目用地、用海等要素支持保障工作。规划批准实施后，应定期对实施情况进行评估，加强重点项目监管，建立动态监测评价机制。形势和发展条件发生重大变化的，要及时组织开展针对性的研究，对规划研究成果进行调整，并及时报上级主管部门备案。