

新会区综合交通运输体系发展 “十四五”规划

江门市新会区交通运输局
江门市新会区发展和改革局
广东省交通运输规划研究中心

2022年11月

新会区综合交通运输体系发展 “十四五”规划


编制单位：江门市新会区交通运输局、江门市新会区发展和改革局、广东省交通运输规划研究中心

资信证书：甲级（公路、水运（含港口河海工程））

证书编号：12440000725980552K-18ZYJ18

发证机关：中国工程咨询协会

分管领导：

 (教授级高工)

项目审查人：

 (教授级高工)

项目审核人：

 (高级工程师)

项目负责人：

 (工程师)

主要参加人员：

施 薇（局 长）

刘健荣（副局长）

陈锡汉（区大湾区办专职副主任）

张钜泉（股 长）

金 华（股 长）

区锦江（股 长）

林瑞玲（科 员）

张兆宝（科 员）

目 录

一、规划概述	5
(一) 规划背景	5
(二) 规划范围	5
(三) 规划期限	5
(四) 规划对象	5
(五) 主要规划依据	5
二、发展基础	6
(一) 发展成就	8
(二) 存在问题	17
三、发展要求	20
(一) 外部发展要求	21
(二) 内部发展需求	24
四、发展目标	27
(一) 指导思想	27
(二) 发展原则	27
(三) 发展目标	30
五、共建轨道上的大湾区	31
(一) 推动项目加快建设	32
(二) 谋划项目提前储备	32
六、建设“四纵四横”高快速主骨架网	33
(一) 东西贯通，银洲湖两岸天堑架通途	34
(二) 南北通畅，全面构建域内高快速双通道	34
(三) 东扩北延，构筑四通八达对外快速出口通道	35

七、打造“四纵四横”快速干线网络体系	37
(一) 构建园区衔接快速干线网	37
(二) 构建一体化同城交通网	38
(三) 完善域内交通循环畅通网	39
八、打造全面覆盖基础网	41
(一) 深化“四好农村路”建设	41
(二) 完善产城融合道路	41
(三) 优化邮政基础网络	42
九、打造特色旅游交通	42
(一) 加快开展全域旅游公路规划	42
(二) 打造舒适便捷的慢游网	42
十、强化珠西枢纽能级	43
(一) 谋划增加江门站轨道交通线	43
(二) 建设提升江门站集散辐射网	43
十一、共建世界级港口群	43
(一) 提升港口岸线规划能级。	44
(二) 建设一流水运基础设施。	44
(三) 全面推动水运交通高质量发展。	45
十二、打造高品质运输服务体系	46
(一) 打造高品质出行服务体系	46
(二) 构建高效率货运服务体系	47
十三、构建可持续发展支撑体系	48
(一) 构建智慧交通体系	48
(二) 推进低碳绿色发展	48

(三) 夯实平安交通基础	48
十四、实施五大重点工程	50
(一) 轨道交通工程	51
(二) 高快速路工程	51
(三) 国省干线工程	51
(四) 县(乡)道及重要联系道路工程	52
(五) 港航工程	52
十五、保障措施	53
(一) 加强组织领导, 明确责任分工	53
(二) 落实资金投入, 保障建设用地	53
(三) 突出工作重点, 重视前期论证	54
(四) 强化评估考核, 实施动态监控	54
(五) 加强宣传教育, 做好舆论引导	54

- 附件：1. 新会区“十四五”交通基础设施项目表
2. 新会区“十四五”交通基础设施近期实施项目表（2021年-2023年）
3. 江门市新会区“十四五”交通发展现状示意图
4. 江门市新会区“十四五”重大交通基础设施规划建设示意图
5. 江门市新会区“十四五”重大交通基础设施规划建设示意图（轨道交通）
6. 江门市新会区“十四五”重大交通基础设施规划建设示意图（高快速路）

7. 江门市新会区“十四五”重大交通基础设施规划建设示意图（快速路）
8. 江门市新会区“十四五”重大交通基础设施规划建设示意图（国省干线）
9. 江门市新会区“十四五”重大交通基础设施规划建设示意图（县乡道）
10. 江门市新会区“十四五”重大交通基础设施规划建设示意图（水路）

一、规划概述

（一）规划背景

交通运输是国民经济中基础性、先导性、战略性产业，是重要的服务性行业。进一步完善新会区综合交通运输体系，是新会区落实粤港澳大湾区建设、广东省“珠西战略”、江门市“珠西行动”等重大战略，构建珠西枢纽重要载体，打造粤港澳大湾区西翼枢纽门户城市的客观要求。为了更好地协调综合交通运输与城市和国民经济的发展，推动新时期下新会区的高质量发展，为新会区“十四五”期间的交通运输发展提供依据和指引，根据《新会区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》，并与江门市“三区并进”、新会区“一园三中心”等相关政策及规划相衔接，制定本规划。

（二）规划范围

规划范围为江门市新会区，土地总面积 1354.71 平方公里。

（三）规划期限

规划期限为“十四五”期，即 2021—2025 年。

（四）规划对象

新会区全区范围内的综合交通运输体系，规划对象涵盖公路、铁路、水路和城市公交运输服务，不含城市道路。

（五）主要规划依据

1. 《中华人民共和国公路法》（2004 年主席令第 19 号）；
- 《中华人民共和国铁路法》（2015 年 4 月 24 日修正版）；
- 《中华人民共和国道路运输条例》（2019 年国务院令第 709 号）；

《道路货物运输及站场管理规定》（2019年6月20日修正版）；《道路旅客运输及客运站管理规定》（2020年交通运输部令 第17号）；《广东省农村公路条例》；

2. 《关于支持深圳建设中国特色社会主义先行示范区的意见》；

3. 《粤港澳大湾区发展规划纲要》；

4. 《横琴粤澳深度合作区建设总体方案》；

5. 《广东省高速公路网规划（2020—2035年）》；

6. 《广东省航道发展规划（2020-2035年）》；

7. 《广东省普通国省干线公路服务设施布局规划（2020-2030年）》；

8. 《广东省综合交通运输体系“十四五”发展规划》；

9. 《江门市加快构建“三区并进”区域发展新格局实施方案》；

10. 《江门市综合交通一体化规划（2018-2035）》；

11. 《江门市综合交通运输体系发展“十四五”规划》；

12. 《新会区国民经济和社会发展第十四个五年规划和2035年远景目标纲要》；

13. 《江门市县道网规划（2020-2030年）》；

14. 《新会区公路网规划（2018-2030年）》；

15. 《关于印发新会区“十四五”规划编制工作方案的通知》（新府办〔2020〕15号）。

二、发展基础

“十三五”期间，新会区围绕构建互联互通、便捷高效的综合交通运输体系的总体目标，修铁路、建公路、疏航道，全力推进大交通项目建设，基本形成了由铁路、公路、水路等多种交通运输方式组成的综合交通运输体系，总体适应了国民经济和社会的发展需求，逐步巩固了新会区作为粤港澳大湾区西翼枢纽门户城市的地位。

“十三五”期间，交通运输基础设施累计完成投资超 190 亿元，约为“十二五”时期的 4 倍，一张外联内通的交通运输基础设施网络已初具雏形。其中，轨道交通运营里程达 75 公里（其中高速铁路运营里程 28 公里），较“十二五”期末增长 55.3%，居于全市第一；公路通车总里程达 1537.3 公里（其中高速公路总里程 55.3 公里），较“十二五”期末增长 16.3%；农村公路实现全区建制村通村公路硬底化率 100%，自然村通村公路硬底化率 99.5%；高等级航道通航里程达 210 公里，港口码头泊位达到 121 个（万吨级泊位 4 个），较“十二五”期末增长 22.2%，沿海港口万吨级及以上泊位数量居于全市第一；珠西综合交通枢纽江门站建成并投入使用，成为广东省内第四大轨道交通枢纽。

表 1 新会区综合交通运输“十三五”主要指标变化情况

指 标	单 位	2010 年	2015 年	2020 年	较“十二五” 期末增长
1. 轨道交通运营里程	公里	0	48.3	75	55.3%

指 标	单 位	2010 年	2015 年	2020 年	较“十二五” 期末增长
其中高速铁路	公里	0	0	26.7	-
2. 公路总里程	公里	1231.5	1321.7	1537.3	16.3%
其中高速公路里程	公里	53	53	55.6	4.9%
其中二级以上公路比重	%	25.4	24.9	25.6	2.8%
3. 港口生产用码头泊位数	个	88	99	121	22.2%
其中万吨级以上泊位数	个	0	4	4	0%
4. 港口货物通过能力	万吨	600	1839	3500	17.1%

（一）发展成就

1. 网络覆盖加密拓展。

“十三五”期间，新会区继续加密拓展交通运输网络，全力推动珠西枢纽江门站、深茂铁路、珠肇高铁、中开高速、佛开高速南段扩建、银洲湖高速、中江高速扩建、江鹤高速扩建、南新高速、江门大道、G240国道新会段、新中公路、大泽至共和公路等一系列重大交通基础设施项目建设，一张承东启西、贯通南北的交通网络加速成型。

（1）交通投资年年突破。2016年以来，新会交通实施交通大会战，坚持以供给侧结构性改革为主线，紧紧抓住并全面用好重要战略机遇期，发挥好政府投资杠杆撬动作用，以及市场机制和社会投资作用，累计完成交通基础设施建设投资 193.46

亿元，约为“十二五”时期的4倍。交通建设年度投资总额先后突破了20亿、30亿、40亿元、50亿元大关，连续5年领跑全市，在四市三区中排名第一，有力地促进了交通基础设施的发展、服务水平的提高和转型升级，对经济稳增长发挥了积极的作用。

（2）交通规划引领作用凸显。编制完成《新会区公路网规划》（2018—2030年），实现多个项目列入上位规划，银洲湖高速（新会段）纳入省网规划并加快建设，深南高速新会段、南海至新会高速（新会段）、中江高速外海至睦洲支线工程（新会段）纳入省网规划并已开展前期工作，中开高速即将建成通车，未来将新增四条高速公路大通道高效联通大湾区核心城市。

（3）轨道骨架基本形成。“十三五”时期，新会区轨道交通发展迈入新阶段，境内轨道交通总里程达75公里。继2011年广珠城际轨道和2012年广珠铁路通车后，2018年7月，深茂铁路江茂段建成通车运营。三条铁路“X”型轨道交通骨架基本形成。同时，“十三五”期末，深茂铁路深江段、珠肇高铁江门至珠三角枢纽机场段工程开工建设，轨道建设进一步提速。

（4）公路网络日趋完善。截至“十三五”期末，全区公路通车里程达1,543.8公里，相比“十二五”期末增加222.1公里，其中，高速公路57.25公里，一级公路235.9公里，二级公路131.27公里，三级公路547.02公里，四级公路572.35公里。每百平方公里公路密度从“十二五”期末的97.56公里增加至

114 公里。

高速公路不断扩容。2016 年底，建成江门至罗定高速新会段，新会区新增 1 条联通粤西、广西的高速通道；2019 年底，佛开高速新会段改扩建建成通车，助推粤西地区融入粤港澳大湾区建设；横贯银洲湖东西两岸的中开高速新会段全面开工建设，总体进展顺利，2020 年底罗坑互通至凤山互通建成通车；全力推进银洲湖高速于 2020 年底全线动工，将填补银洲湖两岸没有南北向高速公路的空白；江鹤高速、中江高速扩建，中江高速外海至睦洲支线以及南新高速等工程前期工作顺利开展。

快速路网实现零突破。“十三五”期间，全力建设全长 88 公里的江门大道新会段，累计完成投资约 100 亿元，进一步构建支撑江门经济发展的“脊梁骨”和南北交通“大动脉”。2016 年底，江门大道五邑路至东甲立交段主道试通车，新会快速路实现“零”的突破；2018 至 2019 年，江门大道五邑路至三江段、江门南（西）线银鹭立交至小冈大桥段共 22.7 公里相继建成通车；2020 年，江门大道南（东）线全线左幅通车；目前，江门大道南（西）线双水段、南（东）线三江至南门大桥段正在加快建设，一张贯穿南北的区域快速路网日渐完善。

国省干线提质升级。国道 G240 线新会段改扩建工程进入全面启动阶段，作为江门市区往粤西、台开恩的主要通道，是推动新会、开平和台山实现互联互通、打造一体化交通的重要项目，其建成通车后，可彻底解决新会西部片区的交通拥堵问题，解决深江产业园大泽和司前园区、以及罗坑园区对外交通

问题。强力推进省道 S269 高沙线独联至沙角段路面改造工程开工建设，推动省道 S384 线大泽至共和段改建建成通车。

完善其他公路。新会区先后完成了新中一级公路三江至睦洲段、江湾路二期、三和公路路面改造、会七线路面加宽等一批干线公路工程项目建设，进一步改善了区内交通路网通行条件。新中一级公路大鳌特大桥至大鳌圩镇的路段正在建设中。

桥梁建设成效显著。2016 年以来先后完成了大洞大桥、南坦大桥、七堡大桥、小冈大桥和虎坑大桥等一批区内主要桥梁的扩建，并对四类危桥、涵洞进行了维修加固。银鹭大桥于 2018 年 12 月底建成通车后，进一步密切了银洲湖东西两岸的交通联系，大大缩短了行车时间，群众出行更为便捷。

（5）“四好农村路”建设超额完成。“十三五”期间，新会区大力推进建、管、养、运“四好农村路”建设工作，持续开展农村公路改造升级、道路硬底化、安全生命防护等一系列民生工程，农村公路由窄变宽，由差变好，从少到多，连线成片。完成“四好农村路”任务，累计完成农村公路建设超 90 公里，总投资近 2 亿元，截至“十三五”期末，新会区农村公路总里程达 1296.351 公里，其中县道 100.944 公里、乡道 408.293 公里、村道 787.114 公里。完成通达行政村实现道路全面硬底化目标，全区建制村 205 个，均做到通村公路硬底化，硬底化率 100%；自然村 1657 个，通村公路硬底化 1649 个，硬底化率 99.5%，农村地区公路通行条件和路况水平明显提升，有力推动了美丽乡村的建设，2020 年新会区获评为省级四好农村路示范

县。持续做好农村公路管理养护工作，建立健全“区为主体、行业指导、部门协作、社会参与”的养护机制，扎实推进镇（街）管养机构建设，实现“县道县养、乡道乡养、村道村养”，全区公路养护全年平均好路率保持在较好水平，其中县道好路率达 95%、乡村道好路率达 92%，确保公路安全畅通。

（6）珠西综合交通枢纽江门站建成并投入使用。珠西枢纽江门站位于江门市新会区，是珠中江地区最大、始发线路最多、站台数量最多的铁路枢纽站，与珠三角北部的广州南站和佛山西站、珠三角东部的深圳北站形成“三足鼎立”格局，成为珠三角向粤西甚至大西南沟通、承东启西的主要枢纽。江门站包含深茂铁路、广珠城轨、广珠铁路等多条始发线，站场设计建设 8 台 20 线规模，同时预留广佛江珠城轨、江恩城际、珠江肇高铁接入条件。江门站集高铁（地铁）、道路客运、公交、出租车为一体，新会公汽分公司由江门站发出 26 条公交线路（日均 1350 班次），基本覆盖三区主要城区、新会区各行政镇以及台山市、鹤山市部分乡镇；长途客运站投入使用后，进站的道路客运班线达 56 条，其中省际 29 条（包括广西、湖南等市民出行较多的地区省份）、市际 26 条（含广州、深圳、珠海等省内重点城市）、县际 1 条。

（7）港航水运能力进一步提升。加快开发境内的崖门出海航道、崖门水道、西江虎跳门水道、潭江水道和劳龙虎水道等丰富航道资源，建成高等级航道通航里程 210 公里，通过西江黄金水道、潭江水道与西江流域和潭江流域地区实施货物水路运

输及中转服务，通过珠三角主要高等级航道网，快捷与深圳港、广州港、珠海港等珠三角主要港口江海联运。为进一步完善和提升高等级航道网，全力推动崖门出海航道二期工程 2020 年底顺利动工，届时万吨级海轮可全潮进入银洲湖，银洲湖港口实现近洋、远洋直达水路运输。

加快新会港区港口码头基础设施，完成天马港二期万吨级码头升级建设，良发码头正式投入运营，高宝隆码头 5000 吨级泊位和原 3000 吨级泊位改造工程完成投入运营，嘉洋矿材码头工程动工建设、双水电厂码头复工建设。截至 2020 年底，新会区港口生产性泊位 121 个，其中已建成规模以上码头泊位中，有 4 个万吨级泊位，17 个 5000 吨级泊位，港口吞吐能力进一步提升。2020 年全区港口货物吞吐量万吨，集装箱吞吐量超万 TEU，港口货物及集装箱吞吐量比“十二五”期末翻一番。

2.运输服务提质增效。

(1) 便民公交稳步推进。截止“十三五”期末，全区城乡公交线路达到 95 条，较 2015 年底增加 14 条，全区公交客运量累计超 1 亿人次，较好地满足了市民的公交出行需求。制定年度公交线路优化计划，优化调整线路，初步构建了直达快线、快速专线、常规公交、微循环四个层次的公交服务网络。完成城西枢纽站公交车充电桩建设，积极推动同庆路公交首末站建设各项前期工作，规划建设新峰路、石涧公园、珠西枢纽等 8 块公交首末站或公交枢纽站场，为公交可持续发展提供坚实的基础与保障。积极推进港湾式停靠站和候车亭建设，累计升级

改造 92 个公交候车亭，为市民提供更为舒适、便捷的乘车环境。积极推进智能化公交建设，投入 250 万元为全区所有公交车升级建设智能公交系统，全区公交车实现微信支付全覆盖，实现“先乘车，后付费”，解决乘客乘车时没带零钱的困扰，同时完善公交车无线上网、智能公交全覆盖等便民设施，提升乘客快捷、智能的乘车体验。

（2）客运班车村村通达。新会区所有行政村于 2018 年全面实现“村村通班车”目标（按统计口径），全区行政村客运班车（公交）通达率达 100%，全区覆盖城乡公交线路达到 95 条。同时，不断完善公交基础设施建设，建成运营全市首个“四合一”农村客运站示范点，建设升级农村公路候车亭，优化车辆发车班次和间隔，极大地方便了群众出行，为提升农村综合交通水平、打好脱贫攻坚战、实施乡村振兴打下坚实的交通基础。

（3）现代物流加快升级。建成新会港口岸天马港区二期工程万吨级泊位，集装箱吞吐能力达到 9 万标箱，进一步提升新会区江海联运能力，既满足了银洲湖区域大型企业的进出口需求，又与江门大广海湾保税物流中心的项目形成物流链联动，提高运输优势。加快建设新会港保税物流中心（B）型，打造融进出口贸易、物流、跨境电商、保税展示交易、金融服务等于一体的现代物流综合平台，助推新会物流专业市场加快转型升级。建设银洲湖现代物流基地，打造集仓储、包装加工、配送、保税物流等功能于一体的物流基地，构建珠三角西部货物

运输集散地和物流中心。

3.绿色安全水平提升。

(1) 加快发展绿色交通。推动城市公共交通领域新能源汽车快速发展，2016年至今，鼓励和引导公交企业更新置换新能源公交车累计240台，并已经全部投入使用，2020年7月实现全区公交电动化率100%，为市民提供绿色、低碳的出行环境。积极推动港口水污染和大气污染综合治理，完成46个码头泊位共37套港口岸电设备试点安装和推广工作；防治港口码头船舶污染；开展港口危险废弃物专项整治行动，坚决打好碧水保卫战。做好行业污染源头防治工作，开展机动车维修行业专项整治行动，从源头上杜绝汽车维修行业废气、废水、废油等问题的发生；严格落实交通工程扬尘防控措施，坚决打好蓝天保卫战。

(2) 深入创建平安交通。2016年以来，全区大力创建“平安交通”，在减少事故总量、防范和遏制较大以上安全生产事故方面收到了明显成效，行业安全生产形势总体平稳向好。开展“防灾减灾日”、“安全生产月”、安全知识培训班、应急演练等宣传教育和培训活动，营造良好社会氛围，提高行业从业人员的安全意识和管理水平。严格执行检查频率制度、抽检制度、隐患排查机制等制度，以制度保障安全生产职责的履行，扎实开展道路交通运输行业“道路运输平安年”、“夏季攻势”、平安交通“百日行动”等各项工作，以行动推动安全生产工作的落实。常态化开展以隐患排查整治为重点的专项行

动，狠抓道路运输、在建交通工程、港口与水路运输以及公路航道养护等重点行业和领域的安全生产工作，确保行业安全生产形势持续稳定向好。不断完善行业应急预案体系建设，落实应急物资和人员机械力量储备，组织开展各类综合应急演练，加强应急救援队伍建设等措施，切实做好节假日期间及汛期的安全防范工作，做好防台风防汛抗洪抢险等应急救援准备工作。创建“平安工地”，扎实开展“防坍塌、防坠落、反三违”专项整治。推动完善渡口渡船安全监管机制，试点并推广“侨乡幸福渡”党建品牌工程，进一步提升乡镇渡口、渡运安全水平。

4.改革创新不断深化。

（1）深化改革行政审批制度。根据相关工作安排部署，做好行政许可事项目录“1+3”清单、公共服务事项的梳理、调整，编写和录入行政许可事项办事指南、业务手册，清理行政审批中介服务，加快交通运输行业行政审批标准化建设。同时，根据《省优化公共服务流程方便基层群众办事创业工作方案》要求，对交通运输相关的行政许可审批事项进行提速，进一步提高了群众的办事效率。

（2）提升行业科技管理水平。积极推动视频监控系统建设，通过远程监控和互联网技术，加强对重点生产经营单位和重点车船的实时动态监管，规范经营行为。以科技执法为切入点，建设公路治超非现场执法系统，同时实施源头治超试点工作，建设永久治超场，有效提升了执法效能；创新监管手段，

通过港航视频智能监控系统进行全天候实时监控，加强对港口码头和乡镇渡口的实时动态管理。科技兴安，通过建设运行虎坑大桥桥梁防碰撞智能预警系统，播发助航信息，拦截超高航次，捕获超速航次，有效预防船舶碰撞桥梁事故发生；全省首创安装渡口智能客流统计系统，有效提高渡口渡船的安全监管水平；启动安装公路渡口不停车超限超载检测预警系统，建立行业安全生产应急管理平台，提高监管效能。如期完成 ETC 发行工作任务。

（二）存在问题

1.综合交通网络尚未成网。

目前新会区综合交通基础设施网络虽初具雏形，但仍处于加速成网阶段，总量仍需进一步增加、结构仍需继续优化。轨道交通等级不高，连接大湾区核心城市和区域机场的高速铁路尚未建成；高速公路里程和密度偏低，银洲湖核心区域缺乏高速通道；快速路未能成网，不能充分发挥快速路网的最大效益；崖门出海航道通航等级有待提高，未能真正通航万吨级海轮。

（1）轨道交通等级和数量有待提升。目前新会区境内已通车的铁路有三条，已有铁路运行速度较低，亟需打通与湾区核心城市直连直通的高速铁路。广珠城际轨道为 200 时速，广珠铁路为 120 时速，深茂铁路也只属于快速铁路，缺少时速 350 公里的高铁与粤港澳大湾区核心城市连接。深茂铁路深圳至江门段、珠江肇高铁处于筹建阶段，广佛江珠城际规划建设滞

后，江门市城市轨道交通受国家政策影响未能启动建设。新会区轨道交通有待进一步向高速铁路提级，进而促进人流、物流的空间位移数量和频次，促进各种生产要素的聚集扩散作用，促进新会区以及江门市与各城市间包括与大湾区核心城市间的合理分工和配合，融入大湾区发展。

（2）公路路网结构有待完善。一是路网结构上高等级公路占比低。截至 2020 年底，高速公路仅为 55.6 公里，占比仅为 3.62%，而二级以上等级公路占比也只有 25.6%，较“十二”期末的 24.9% 增加不到 1 个百分点。全路网平均技术等级仅为 2.9，全路网密度 113.4 公里/百平方公里，高于江门市的 101.8 公里/百平方公里，但高速公路网密度仅 4.10 公里/百平方公里，低于江门市的 4.79 公里/百平方公里。

二是对外联系上通道衔接不够畅顺。西部片区，对外出口通道有佛开高速、新台高速，而其连接公路 G240 国道存在着较为突出的交通拥堵问题；东部、南部片区，与中山珠海的联系通道仅有江珠高速，难以适应新会区日益增长的对外交通需求。

三是高快速路网布局不平衡。目前建成通车的高速公路基本分布在新会区四周，没有深入银洲湖区域经济核心腹地，未能充分发挥高速公路对经济发展的促进作用。银洲湖两岸高快速路通道严重不足，制约了银洲湖片区的发展。东部缺乏南北向主干道，中部缺乏东西联系通道，真正的承东启西、贯通南北高快速路网有待加速形成。

四是进入快速路网的内部联系有待改善。江门大道、G240线、新中公路等快速路建设，路网格局初步形成，但园区以及各乡村道路与这些快速路连接的毛细血管有待加强和改善，主干道与次干道联系要加强，以充分发挥快速路网的最大效益，充分发挥路网效应。

(3) 水路运输基础设施水平有待提高。新会区虽然航道资源丰富，但航道等级偏低，难以满足大型运输船舶的航运需求，崖门出海航道全潮未能达到1万吨级通航能力，限制了大吨位船舶进港，制约了水路运输业尤其是江海联运的发展。由于目前岸线实行无偿使用制度，岸线使用存在占而不用、多占少用、深水浅用等现象。公用型作业区发展较慢，没有体现岸线利用集约规模开发的原则，未能较好地满足园区发展对水路运输的需求。

2.现代物流水平亟需提高。

现代物流业作为一种新兴服务产业已成为我国加快经济增长方式转变和推进经济产业结构调整的重要支点。经济全球化和国际贸易的深入发展，使得物流业在区域经济发展中的带动作用日益加强。现代化的物流不仅能大幅提升物流企业经营利润，而且有助节约物流成本，帮助企业形成生产竞争以外的核心竞争力。当前，新会区物流企业规模小、发展水平不高，物流业与工业之间的联动发展不够。缺乏综合交通货运站场、铁路站场货运量偏低、港口物流能力发展不足，江海联运优势未能充分发挥，物流信息化程度不高，物流专业人才面临短缺。

亟需立足全区物流发展现状，分析物流发展中存在的问题，并结合当前综合交通运输条件、物流运输结构、园区发展等，加强物流基地建设，建立多式联运体系，逐步形成“布局完善、功能完备、协同高效、深度融合”的货运枢纽体系，推动物流业现代化发展。

3.工程建设制约亟需破解。

一是建设推进亟需破解制约因素。建设受前期工作和征地拆迁影响较大，破解建设推进制约因素的力度有待进一步加大。一方面，项目前期工作涉及部门多、审批层次高、程序耗时长，且受国家政策调整影响较大，如用地指标、建设模式、立项审批等，影响项目按计划推进的不可控因素多；另一方面，在建工程受征地拆迁和管线迁改掣肘的问题比较突出，征地交地工作经常出现滞后，无法及时满足施工用地要求，成为了影响和制约工程施工进度的主要因素。

二是建设资金需要加大保障力度。近年来新会区铺开建设和开展前期工作的交通项目多，资金需求量巨大，再加上人工、材料价格上涨等因素，造成交通建设成本不断增加，资金缺口较大。此外，部分项目已陆续进入政府回购期，回购还贷资金压力很大，地方财政负担较重。

三、发展要求

党的十九大提出，中国特色社会主义进入新时代，我国社会主要矛盾已经转化为人民日益增长的美好生活需要和不平衡不充分的发展之间的矛盾。到建党一百年时建成经济更加发展、

民主更加健全、科教更加进步、文化更加繁荣、社会更加和谐、人民生活更加殷实的小康社会，然后再奋斗三十年，到新中国成立一百年时，基本实现现代化，把我国建成社会主义现代化国家。为实现“两个一百年”奋斗目标，报告提出了“贯彻新发展理念，建设现代化经济体系”的发展战略，其中“交通强国”是重要的一环，为今后综合交通运输发展指明了方向。

（一）外部发展要求

1. 粤港澳大湾区发展新机遇，要求全力构建对外四通八达、对内互联互通的交通大格局，强化大湾区西枢纽门户城市地位。

随着 2019 年《粤港澳大湾区发展规划纲要》发布，广东省委、省政府印发《关于贯彻落实〈粤港澳大湾区发展规划纲要〉的实施意见》，以香港、澳门、广州、深圳为核心引擎，推动构建“一核一带一区”的区域发展新格局，加快建设大湾区连通东西两翼沿海地区和北部生态发展区以及贯通沿海经济带的快速大通道，推进珠江—西江经济带、琼州海峡经济带、粤桂黔高铁经济带等沿江、沿海、沿重要交通干线的经济带和粤桂合作特别试验区等跨省合作平台建设，带动珠江-西江经济带创新绿色发展。同时，支持江门大广海湾经济区建设，加快江门银湖湾滨海地区开发，推动江澳绿色经济合作，探索粤澳合作发展的新模式，打造绿色智慧海滨新城、粤港澳大湾区产业服务平台。

在粤港澳大湾区发展新格局下，湾区交通基础设施建设步入新的快速发展阶段，将全面建成支撑“一核一带一区”区域发展新格局的现代化的综合交通运输体系，为推进粤港澳大湾区建设发展提供坚实的基础。一是推进大湾区交通基础设施互联互通，计划到2022年底，大湾区交通基础设施支撑保障能力得到进一步增强，高效便捷的现代综合交通体系基本形成，基本达到当前世界一流湾区水平，实现“12312”交通圈（湾区内实现以香港—深圳、广州—佛山、澳门—珠海为核心的1小时交通圈，湾区至粤东西北各市陆路2小时通达，至周边省会城市陆路3小时通达，与全球主要城市12小时通达）；二是加快构筑大湾区内部快速交通网络，以贯通内地与港澳及珠江口东西两岸为重点，打造大湾区内部快速交通网络，满足大湾区日益增长的交通需求；三是积极推进国家重点运输通道和大湾区辐射周边的综合运输通道，加快完善西江流域综合运输通道，充分发挥珠江-西江黄金水道运输干线功能。

新会区处于广、深都市圈1小时交通圈内，又处于广、深向粤西辐射的必经通道，是广、深产业外溢的重要承接地。新会区应以交通运输作为基础和先导，全面对接国家和省综合运输大通道，提升交通网络对外辐射能力，巩固和确立江门交通门户、大广海湾先行区、先进装备制造业重点扩展区的定位。要加快对标对接深圳—香港、广州—佛山、珠海—澳门三大核心组团，加强与核心城市快捷直达、直连直通，与其他城市高效通达、互联互通的交通网络建设。

2.综合交通运输规划新理念，要求科学谋划综合交通网络及枢纽建设，把握历史机遇构建综合立体交通网。

《国家综合立体交通网规划纲要（2021—2050）》正在编制当中，《纲要》初步提出：将加强地上、地下、水上、空中各种运输方式的立体互联，加强枢纽空间的集约共享，实现各方式有效衔接。明确了国家综合立体交通网是我国交通基础设施最高层次的空间网络，是综合交通运输体系的基础，是一张布局完善、规模合理、结构优化、资源集约、衔接高效、互联互通的海陆空骨架网络，将构造宜铁则铁、宜公则公、宜水则水、宜空则空的综合交通网络运输体系，具备覆盖国土、连通全球的能力。

《纲要》的出台，将是综合交通运输发展的新理念，综合交通运输将达到一个新高度，新会区正处在综合交通网络及枢纽建设最好的历史时期，需要深刻把握历史机遇，提高新会区综合交通运输的发展水平。

3.国土空间规划体系新趋势，要求交通规划进行转型与创新性变革，保障综合交通系统的高质量发展与高品质建设。

根据《中共中央国务院关于建立国土空间规划体系并监督实施的若干意见》以及交通运输部《关于做好交通基础设施国土空间控制规划有关工作的通知》的有关文件精神，开展交通基础设施国土空间控制规划工作，是贯彻落实党中央、国务院关于加强国土空间开发和保护决策部署，推进国土空间规划体系“多规合一”，实现交通基础设施建设线位、点位等空间资源

有效预留，保障现代化交通强国建设和交通运输可持续发展的重要举措。从“多规合一”到国土空间规划体系的提出，充分体现了国家规划管理体制和规划治理思路的转变。此背景下，交通规划作为国土空间规划体系的一部分也面临迫切的深层次变革，应当转变交通规划的思维，建立完整的综合交通规划体系，推动综合交通规划与国土空间规划的同步研究与编制，完善政策法规与技术标准，促进综合交通与国土空间的协调发展，从而实现全域范围综合交通系统的高质量发展与高品质建设。

（二）内部发展需求

1. 江门三区一市战略新格局，要求提高片区与市域、片区内部各组团之间的可达性和连通度，实现片区交通内畅外联。

根据《江门市东部城市带发展战略规划（2018—2035年）》，江门东部城市带包括江门市东部的蓬江区、江海区、新会区和鹤山市等三区一市，横跨了都市核心区、生态发展区和大广海湾区等三大区域。《江门东部“三区一市”城市空间发展战略规划》提出：江门市东部“三区一市”的总体定位——中国侨都，珠江三角洲西岸新的中心城市，产城融合示范城。空间发展战略为北展南拓，中调西进，强化轴线，沿江出海。在空间结构上，东部“三区一市”将建“一轴、一核、三片区”。一轴，即南北向江门大道发展轴线；一核，即蓬江和江海城市发展核心；三片，鹤山片区、蓬江（江海）片区、南部新会片区。其中，新会片区为江门交通门户、大广海湾先行

区、先进装备制造业重点扩展区。在产业发展上，东部“三区一市”布局8个产业中心，包括江门高新区、轨道产业园、小微企业创新创业基地示范区、银洲湖临港产业基地、银湖湾现代服务基地、西部工业城、滨江新城产业园和鹤山工业城。

江门东部“三区一市”大战略的落实要发挥交通运输基础、先导和支撑引领作用，强化新会区与其他两区一市的交通一体化发展，同时要抓紧区域内部南部、西部交通短板，强化东西部连接条件，提高组团之间、县际之间、城乡之间的可达性和连通度，全面构建一个支撑“三区一市”大战略内畅外联的综合交通运输体系。

2.综合交通运输现代新体系，要求实现“1个转变、2向补足、3式联运”，全面满足国民经济和社会发展需求。

“十四五”时期是新会区实现“1个转变、2向补足、3式联运”的重要时期，即由高速公路时代向高速铁路时代的转变，补足全域南北向、中南部地区东西向高快速通道，强化铁路、公路、水路一体化3式联运，构建综合交通运输现代新体系，也是满足“十四五”时期国民经济和社会发展需求的必然要求。

衔接国家“八纵八横”高速铁路网，向高速铁路时代转变，借助城际铁路，连接广深及周边重要城市。公路交通以高快速路网内联外通，水路运输向近洋远洋发展，物流运输由分散布局转向铁路、公路、水路一体化和多式联运，客运体系以高铁、城际与城市快速公交无缝衔接，加快形成承东启西枢纽门

户。

3.乡村振兴战略实施新挑战，要求全面推进“四好农村路”建设，为乡村振兴战略和社会主义新农村建设提供重要支撑。

党的十九大作出中国特色社会主义进入新时代的科学论断，提出实施乡村振兴战略的重大历史任务。农村公路是农业和农村发展的先导性、基础性设施，是实现乡村振兴战略和社会主义新农村建设的重要支撑。

习近平总书记指出“要求农村公路建设要因地制宜、以人为本，与优化村镇布局、农村经济发展和广大农民安全便捷出行相适应，要进一步把农村公路建好、管好、护好、运营好，逐步消除制约农村发展的交通瓶颈，为广大农民脱贫致富奔小康提供更好的保障”。

《乡村振兴战略规划（2018—2022年）》指出“以示范县为载体全面推进“四好农村路”建设，深化农村公路管理养护体制改革，健全管理养护长效机制，完善安全防护设施，保障农村地区基本出行条件。”

《广东省农村公路条例》对农村公路规划、建设、养护、管理和运营体制做出规定，明确“县道的建设应当不低于三级公路的技术标准；乡道的建设应当不低于四级公路的技术标准；村道的建设根据当地实际需要确定技术标准”的要求。2018年8月，江门市人民政府办公室关于印发《江门市全域推进农村人居环境整治建设生态宜居美丽乡村的总体方案》的通知提出：2025年底前通自然村完成村道路面硬化。

四、发展目标

（一）指导思想

第十四个五年规划，要以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，全面贯彻党的十九大和十九届历次全会精神，立足新会区发展的历史方位和节点，抓住“一带一路”国家级战略，“粤港澳大湾区”建设，广东省“珠西战略”及沿海经济带开发，以及江门市“珠西行动”等战略机遇，紧扣“一园三中心”总体布局，充分发挥沿江沿海的天然优势，以“交通强国”为指引，以创新、协调、绿色、开放、共享为发展理念，以供给侧结构性改革为主线，着力对接区域交通网络，提升各产业园区的公路通行能力和内联外通水平，着力完善高快速通道，助力区域一体化协调发展，着力打造珠西综合交通枢纽，巩固交通枢纽门户地位，基本建成一张布局完善、规模合理、结构优化、资源集约、衔接高效、互联互通的现代立体综合交通网络。

（二）发展原则

科学规划，适度超前。我国经济已由高速增长阶段转向高质量发展阶段，正处在转变发展方式、优化经济结构、转换增长动力的攻关期，建设现代化经济体系是跨越关口的迫切要求和我国发展的战略目标。必须坚持质量第一、效益优先，以供给侧结构性改革为主线，推动经济发展质量变革、效率变革、动力变革，提高全要素生产率，着力加快建设实体经济、科技创新、现代金融、人力资源协同发展的产业体系，着力构建市

场机制有效、微观主体有活力、宏观调控有度的经济体制，不断增强我国经济创新力和竞争力。未来国民经济社会发展、经济结构战略性调整、人民群众生产生活的新期待等都要求交通基础设施建设要适度超前，以满足未来更长时期的需要。新时代交通运输要充分体现战略性、先导性、服务性，都要求交通运输在新时代必须适度超前。

协调发展，统筹兼顾。坚持协调发展，关键在于处理好在发展过程中的重大关系，具体表现在：推动区域协调发展，推动城乡协调发展，推动物质文明和精神文明协调发展等。推动城乡协调发展，在于健全城乡发展一体化体制机制，健全农村基础设施投入长效机制，推动城镇公共服务向农村延伸，提高社会主义新农村建设水平。坚持实践创新、理论创新，协调推进“四个全面”战略布局。要做好经济与社会、城乡区域、人与自然、国内国外、政治经济文化、新“四化”、政府与市场、经济建设与国防建设等重大关系的协调发展，以确保如期全面建成小康社会。涉及经济、政治、文化、社会发展各个领域，其根本要求是统筹兼顾。

因此，需从新会区乃至江门市全市整体利益出发，协调统筹考虑综合交通建设，城乡发展。统筹各种运输方式之间的协调发展，充分发挥各种运输方式之间的比较优势和组合效率，尽可能使各种交通运输方式既保持发展又融为一体。实现公、铁、水一体化衔接配合，交通基础设施一体化发展。

共享发展，改善民生。坚持以人民为中心的发展思想，让

改革发展成果更多更公平惠及全体人民。提高保障和改善民生水平，加大优质公共产品和服务供给，不断促进社会公平正义，使人民获得感、幸福感、安全感更加充实、更有保障、更可持续。对照均等化指标和小康指标补短板，使农村地区人民也能享受到均等化的交通基本公共服务。进一步推进公交优先战略的实施，努力提高公共交通服务水平。实施乡村振兴战略，进一步推进“四好农村路”建设，加快推进农村公路建管养运协调可持续发展。

绿色发展，保护生态。大力推进生态文明建设，树立绿色发展理念，坚持节约资源和保护环境的基本国策，实行最严格的生态环境保护制度，坚持最严格的耕地保护制度和最严格的节约用地制度，推动形成绿色低碳的生产生活方式和城市建设运营模式。坚持节能环保、节能减排理念，发展低碳交通运输体系。走资源节约、环境友好的发展道路，构建绿色交通运输体系。倡导绿色出行，全面构建经济效益与生态效益有机统一的综合交通运输可持续发展的新格局。遵循“尊重自然、顺应自然、保护自然”的理念，以交通运输行业转变发展方式为契机，加强生态文明建设，加大行业生态保护和污染治理力度，切实推进交通绿色发展，保护生态。

创新驱动，改革引领。实施创新驱动发展战略，完善区域协同创新体系，集聚国际创新资源，建设具有国际竞争力的创新发展区域。实施创新驱动发展战略，聚焦“四个交通”发展实际，全面深化改革，推动重点领域和关键环节改革取得新突

破。以深化科技体制改革为根本动力，以激发创新活力为主要目的，促进政府职能转变，增强科研单位科技供给能力，强化企业创新主体地位，为促进交通运输转型升级提质增效提供支撑引领作用。党的十九大赋予交通运输行业建设交通强国的新使命，交通要强，更要依靠科技支撑。将创新摆在发展全局的核心位置，打造以科技创新为引领的创新发展体系。要着眼于强基础，也要着手补短板。

量力而行，按需建设。结合规划区经济社会发展及综合交通体系现状，在规划项目的规模和实施安排方面，充分考虑环境、土地、资金等制约因素，注重项目建设在规划期内的可行性。提出立足于新会区实际发展需要且操作性强的规划方案，在项目建设规模和建设安排上应重视与经济实力相匹配，降低项目资金风险。

（三）发展目标

1.总体目标。

到2025年，构建“贯通东西、畅通南北、东扩北延”的区域交通发展新格局，基本形成以珠西综合交通枢纽为依托，以高快速铁路、高快速公路为骨架，普通国省道为干线，农村公路为基础，对外快速衔接，对内高效畅达的现代综合立体交通体系，交通基础设施总体居于珠江西岸各县（市、区）前列，基本实现“153060”出行交通圈，支撑新会推进“一园三中心”，打造江门高质量发展标杆。

“153060”出行交通圈是指，新会区各镇15分钟内上高

速；新会城区与区域所有乡镇实现 30 分钟联通；与粤港澳大湾区中心城市实现 60 分钟联通。

2.具体目标。

铁路：全面融入“双区”，铁路营运总里程达到 92 公里，其中高速铁路 45 公里。

公路：公路通车总里程达到 1885 公里。基本形成“四纵四横”高快速公路网络，其中高速公路 139 公里，建成快速路 65 公里。全面实现镇镇 15 分钟上高速。

水路：港口航道能力进一步增强，建成崖门水道二期万吨级出海航道，万吨级以上泊位达到 12 个，港口货物通过能力达到 4500 万吨。

表 2 新会区“十四五”综合交通运输主要发展指标

指标	单位	2020 年	2025 年	属性
1. 轨道交通营运里程	公里	75	92	预期性
其中高速铁路	公里	28	45	预期性
2. 公路总里程	公里	1537.3	1885.0	预期性
其中高速公路里程	公里	55.6	139	预期性
3. 港口生产用码头泊位数	个	118	148	约束性
其中万吨级以上泊位数	个	4	12	约束性
4. 港口货物通过能力	万吨	3500	4500	约束性

五、共建轨道上的大湾区

推进深茂铁路、珠肇高铁、广佛江珠城际建设，加快谋划

广佛江珠城际江门支线（银洲湖城际）、珠斗城际（深珠城际西延），初步建成“轨道上的新会”，期末轨道交通里程达 92 公里。

（一）推动项目加快建设

建成深茂铁路深圳至江门段（新会段），融入深港 1 小时都市圈，实现新会至深圳机场站 40 分钟、至深圳西丽站 50 分钟左右通达；路线通过深圳机场站至深圳北站联络线，搭接广深港高铁，实现新会至深圳市中心福田 50 分钟、至香港西九龙站 70 分钟左右通达；可通过深圳西丽站、深圳北站通往粤东、厦门、上海等地。

建成珠肇高铁江门至珠三角枢纽机场段，开工建设珠江肇高铁江门至珠海段，提升巩固珠西综合交通枢纽地位，填补区域没有 350 公里时速高铁的空白，实现新会至珠三角枢纽机场 30 分钟通达，路线串接广湛高铁、广中珠澳高铁、贵广高铁、南广高铁，实现新会 60 分钟内直达广州市区、珠海横琴，实现新会区直达粤西湛江市，直通贵州、云南及成渝都市圈，全面打通西南、北向通道，提升和巩固珠西综合交通枢纽地位。

推动广佛江珠城际广州芳村至江门段建设，融入广佛 1 小时都市圈，实现新会至广州芳村站 30 分钟通达，可与广州地铁及穗莞深线直接换乘，可通过广佛江城际轨一芳村至白云机场城际直达广州白云机场，助推新会与广佛城市的一体化进程。

（二）谋划项目提前储备

积极争取广佛江珠城际江门支线（银洲湖城际）、珠斗城际

（深珠城际西延）等纳入省级规划，形成区内快速轨道走廊；推动城市轨道交通1号线建设及延伸至佛山，构筑新会、蓬江、鹤山与佛山的客流主通道，融入湾区城市轨道交通网。

专栏1 部分高铁项目简介

深茂铁路深江段。线路自深圳西丽站引出，经深圳机场、东莞，以隧道越珠江口，经广州南沙、中山、江门市江海区、新会区，接入江湛铁路江门站，线路长136km（含深圳北至机场联络线21km）。路线是国家“八纵八横”沿海通道的重要组成部分，也是近期深圳与西南地区高铁通道的组成部分，同时兼顾大湾区内部跨江城际客流。

珠江肇高铁珠三角枢纽机场至江门段。线路自江门站起，经江门鹤山、佛山高明后，向西引入珠三角枢纽机场衔接广湛高速铁路。预留未来延伸至南宁方向、肇庆东站方向条件，新建正线全长约77km，设计速度350公里/小时。在新会新建本线与深茂铁路深江段联络线12公里，即未来珠江肇高铁还将联通至深茂铁路，到达深圳，深圳将通过深茂铁路深江段、江门联络线、珠江肇高铁与南广高铁、贵广高铁在肇庆东站接轨，从而形成深圳与南宁、贵阳间高铁大通道。

六、建设“四纵四横”高快速主骨架网。

全面构建新会区“四纵”（江珠、银洲湖、南新台、江门大道）“四横”（中江、中开、斗恩、西部沿海）高速公路主骨架，形成对内纵横贯穿银洲湖核心腹地，对外全面对接粤港澳大湾区的高速运输网络。到2025年末，努力实现高速公路通车

里程达到 139 公里，构建 7 条骨架大通道对接广佛、5 条对接深港、3 条对接珠澳的全新格局。

（一）东西贯通，银洲湖两岸天堑架通途

力争中开高速早日建成通车，全面对接广深港经济带，打通与大湾区东部深度融合发展交通“主动脉”。同时，中开高速通过三江互通和双水互通对接江门大道南东线和南西线，成为连接银洲湖东、西两岸的重要通道。推动深圳至南宁高速（原斗门至恩平高速公路）（新会段）项目前期工作，进一步强化银洲湖两岸人流、物流、信息流、资金流等要素高效流动。

（二）南北通畅，全面构建域内高快速双通道

全力推进银洲湖高速新会段建设，填补银洲湖两侧没有南北向高速公路的空白，带动并支撑银洲湖沿线产业带的发展、促进沿线各个城镇的协调发展、推动区域经济的全面发展。同时，银洲湖高速公路将串联江鹤高速、中开高速和规划中的斗恩高速等多条高速公路，构筑起银湖湾滨海新区联系广佛地区和珠三角其他城市的快速通道，推进银湖湾滨海新区产城融合发展。推进江珠高速公路扩建工程前期工作，往南可直通珠海港和珠海机场，经珠海大桥可达澳门，经港珠澳大桥可达香港，进一步强化江门侨乡和珠海特区乃至港澳地区经济社会的共同发展。全面建成江门大道快速主骨架，完成广佛江快速通道新会会城至崖门段工程（会城至双水段）、广佛江快速通道江门段（三江至南门大桥）工程，加快推进广佛江快速通道新会会城至崖门段工程（双水至崖门段），全面形成打通会城、

三江、古井、双水、崖门的南北快速交通“大动脉”，全面发挥江门大道作为支撑经济发展“脊梁骨”的重要作用。

（三）东扩北延，构筑四通八达对外快速出口通道

完成中江高速改扩建，完善新会区与珠江三角洲高速公路网的对接布局，进一步畅通新会区，特别是东部片区睦洲、三江、大鳌联动发展区通往珠三角的路网通道；同时，缓解区域交通拥堵、改善行车条件，提高路网服务水平。加快开工建设南海至新会高速（原新台高速北延线）新会段，项目实施后对增加路网连通度、完善区域高速公路网、缓解现状高速公路交通压力、促进沿线旅游业、工业大力发展和和谐社会建设，特别是对于改善北部深江产业园司前园区对外交通不畅的现状具有重要的意义。

专栏 2:三纵四横高速公路简介

纵一：江珠高速（已建），江珠高速（已建），江珠高速公路，北接深岑高速，经礼乐镇、睦洲镇、进入珠海市上横，跨越西江荷麻溪水道后，经莲洲镇、六乡镇、白蕉镇、鹤洲镇，连接港珠澳大桥和黄茅海通道，全长 53.3 公里，双向四车道，拟扩建为双向八车道。新会区范围里程约 14.7 公里，设置睦洲互通立交。

纵二：银洲湖高速（在建），起于蓬江区棠下镇，接珠三角环线高速公路，往南经杜阮镇，鹤山市共和镇，新会区大泽镇、会城街道、双水镇，终于新会区崖门镇，接西部沿海高速公路，全长约 52.7 公里。全线采用双向 6 车道高速公路技术标准，项目起点至苍山隧道段设计速度为 120 公里/小时，苍山隧道至终点段

设计速度为 100 公里/小时。新会区范围里程 42 公里，设置会城、七堡、小岗、朱村、富美、崖门、崖南互通立交。

纵三：南新高台高速（在建），由南新高速和新台高速组成，南新高速起点与广东省佛山市南海区广州绕城高速西樵段（G1508）相接，往南经佛山南海区九江镇，江门鹤山市古劳镇、龙口镇、鹤城镇、址山镇，终点位于江门市新会区司前镇，与新台高速顺接；新台高速起点于新会司前镇司顺接南新高速，往南经台山市的牛湾、大江、台城、冲蒺、斗山等乡镇，与广东 S32 西部沿海高速公路南北立交相接。新会区范围里程约 13 公里，设置司前、牛湾互通立交。

横一：深岑高速（已建），是国家高速长深高速公路（G25）的一条联络线，是 2013 年印发的《国家公路网规划（2013-2030 年）》中的一条新增国家高速公路，沿线主要控制点为：深圳、中山、江门、新兴、罗定、岑溪。新会区范围里程约 4 公里，设置龙湾、古猛互通立交。

横二：中开高速（在建），起于中山马鞍岛，与深中通道、东部外环高速以立交的形式相接，经中山境内跨越西江磨刀门水道进入江门新会，主线长约 44km。中开高速公路江门段全长 85.6 公里，东西向串联新会、台山、开平、恩平，按双向六车道标准建设，设计时速 120 公里/小时。新会区范围里程 41.4 公里，设置大鳌、九子沙、三江、双水、天亭、罗坑互通立交。

横三：深圳至南宁高速（原斗门至恩平高速公路）（规划），江门市境内的段落，东起斗门镇的江珠高速，贯通台山、开平、恩平三市，横向串联江珠高速、高栏港高速延伸线、银洲湖高速、新台高速、高恩高速南延线和沈海高速。拟采用双向六

车道高速公路技术标准，设计速度 100km/h。新会区范围里程约 23.1 公里，拟设置沙堆、古井、崖门互通立交。

横四：西部沿海高速（已建），西部沿海高速（已建），位于广东省西部，东起于广东省珠海市香洲区唐家湾镇下栅，与 G0425 广澳高速公路、G94 珠三角环线高速公路、S47 江珠高速公路、S49 新台高速公路相连，西止于广东省阳江市阳东区东城镇奕垌，连接 G15 沈海高速公路开阳段。全长 201.194 公里，双向四车道，阳江段和珠海段设计时速 100km/h，其余路段均为 120km/h。新会区范围里程约 17 公里，设置金门、崖南互通立交。

七、打造“四纵四横”快速干线网络体系

加快国道干线改扩建，提升技术等级和路面等级，提升与产业园区衔接的、串联个镇街的快速联通能力，规划形成“四纵四横”的快速干线公路网络布局，构建“内外双循环”。

内环指新会区环城快速，形成中心城区保护环，避免外部车流穿越核心，增加路网集散空间，疏解核心区交通拥堵，有效支撑中心城区实现高质量发展。

外环指园区组团环线，形成外围保护环，承担城市内外交通转换的功能，有效屏蔽长距离过境车流穿越中心区；实现城区与沿线各乡镇组团，以及各产业组团之间的快速联系，支撑产城高效联动发展；加强被银洲湖分割的三大地块之间的交通联系。

（一）构建园区衔接快速干线网

加快构建与园区衔接的快速干线网，提高园区快速联通能

力。完成国道 G240 线新会会城至牛湾段改建工程一期，改善新会往粤西、开平、台山方向交通条件，满足新会城区、深江产业园大泽、司前园区及规划罗坑园区交通需求；完成省道 S384 线（原大圣线）大泽至共和段改建工程，实现大泽镇及深江产业园大泽园区进入共和高速互通，完善大泽园区基础设施建设需求；加快推进省道 S271 延长线新建公路工程一期（银垦大道），连接西部沿海高速，并由东北至西南贯穿银湖湾滨海新区核心区，为沿途新澳重大技术装备创意产业园、御泉国际酒店和华立学院等项目提供交通配套；加快省道 S532 址山新基村至司前新建村段改建工程规划，加强新会与鹤山的联系，缓解司前现状道路的交通压力，构建司前工业园区快速联通干线；加快规划省道 S385 三江洋美至会城银鹭立交段改建工程（银鹭大道东延线），构建睦洲、三江、大鳌联动发展区的快速联通干线；加快规划省道 S385 线双水小冈至罗坑工业园段改建工程，构建罗坑规划园区的快速联通干线；加快规划省道 S532 罗坑工业园至双水朱村段改建工程，构建双水规划教育产业园的快速连通干线。

（二）构建一体化同城交通网

持续提升边界的交通快速连通水平，新增三条干线通道进全面加强与蓬江、江海一体化同城交通网络，实现 10 条干线支撑与周边区域的直连直通。

加快完成会港大道一期工程、省道 S364 外海大桥至江门大道扩建工程，构筑完善新会东部对外联系快速路网，有效缓解

交通压力，提升通行效率，促进新会与蓬江区、江海区的融合提质；加快谋划省道 S269 线江海至斗门改线工程，构建新会区银洲湖东岸继江门大道外与市中心城区对接的又一条南北走向交通主干道，加强与蓬江、江海以及珠海交通的内联外通，促进江门市南部融合发展区建设；加快谋划、产业大道、新斗莲洲跨江通道、新斗跨海通道（滨海新区至珠海富山新城过江通道）、南门大桥改建工程，进一步促进江港澳合作不断深化，形成各功能区域统筹建设、协同发展的格局，推动新会区高质量发展。

（三）完善域内交通循环畅通网

优化完善区域内部重要交通节点，不断提高域内交通循环畅通水平。加快完成省道 S272 肇珠线睦洲至南镇段改建工程，打通江门通往珠海过境交通新通道重要节点，带动睦洲镇乡村旅游业发展；推动新中一级公路新建工程，打通大鳌末端瓶颈，优化完善大鳌镇的路网建设，强化新中公路沿线三江、睦洲和大鳌三个镇的联系，方便当地群众和厂企出行；推动省道 S271 新崖线路面改造工程（南坦桥至梅冈立交段、岭头立交至崔华根桥段），打通新会主城区西侧进出快速大通道，形成城区快速小循环。

表 3 新会区“十四五”“四纵四横”的快速干线公路网络

布局	干线名称	重点项目	功能定位
纵一	睦洲、三江至斗门线	省道 S269 线江海至斗门改线工程(胜利路南延线)	支撑新会东部、东南部区域高效融入江门市区；轨道交通装备园的重要纵向服务线。

布局	干线名称	重点项目	功能定位
纵二	快速路东线	广佛江快速通道江门段（三江至南门大桥）工程	支撑新会城区协同蓬江、江海联动发展，融入主城区 20 分钟通勤圈，合力打造江门“强中心”；纵贯整个银洲湖东西两岸，是银洲湖东西两岸沿线产业的生命线，推动中心城区城市功能与银洲湖产业带、高新区产业发展联动提升，支撑打造产城融合示范区；江门站的重要纵向集疏运通道，有效屏蔽中心城区的交通压力。
纵三	快速路西线	广佛江快速通道新会会城至崖门段工程	
纵四	大泽至崖门线	省道 S532 罗坑工业园至双水朱村段改建工程、国道 G240 线新会会城至牛湾段改建工程、桃源至大泽公路（谋划）	承担城区节点与重大产业平台深江产业园大泽园区、罗坑园区间的往来交通；有效屏蔽中心城区的过境交通。
横一	江海至址山线	国道 G240 线新会会城至牛湾段改建工程、省道 S532 址山新基村至司前新建村段改建工程	江门站的重要横向集疏运通道；有效缓解大泽、司前常态化交通拥堵问题；承担城区节点与重大产业平台深江产业园大泽园区、司前园区间的往来交通。
横二	大鳌至罗坑线	新中一级公路新建工程、银鹭大道东延线、省道 S385 线双水小冈至罗坑工业园段改建工程、国道 G240 线新会会城至牛湾段改建工程	是城区辐射新会东部和西部区域，联通城镇节点最多的一条的横向通道；承担城区节点与重大产业平台轨道交通装备园、罗坑园区间的往来交通。
横三	沙堆至崖门线	沙罗公路工程	服务于“珠中江”一体化建设；银洲湖东西两岸沙堆、古井、崖门之间的直接联系通道。
横四	莲洲至滨海新区线	省道 S271 延长线新建公路工程一期（银垦大道）	是银湖湾滨海新区的重要横向通道；是新会南部区域银洲湖东西两岸的便捷联系通道。

八、打造全面覆盖基础网

完善以县道、乡道为主体的农村公路网，改善城乡交通出行条件，提升群众获得感、幸福感，规划建设美丽农村路 52 公里，实施危旧桥改造工程不少于 3 座，实施农村公路安全提升工程不少于 6 公里，实现危桥、危险路段改造率 100%。

（一）深化“四好农村路”建设

持续推进路网提档升级，加强县、镇、村互联互通，降低节点间迂回；提高“通村畅乡”能力，消除农村地区对外交通瓶颈，加强农村公路与普通国省干线衔接，提高衔接普通国、省道的农村公路路段双车道四级及以上公路比例，提升建制村通双车道公路服务水平疏通“瓶颈路”，及时建好“连接线”；提升衔接高速公路的农村公路路段技术等级，使乡镇便捷连接高速公路互通及交通枢纽；推进农村公路建设项目更多向进村入户倾斜，支持村内道路建设和改造，做好农村公路与村内道路的衔接；继续创建一批精品示范农村公路；推进农村公路建设项目更多向进村入户倾斜，做好农村公路与村内道路的衔接，将符合要求的村内道路纳入农村公路规划建设；持续做好农村公路管理养护工作，不断探索完善四好农村路养护机制；加强农村道路交通安全管理。

（二）完善产城融合道路

建成新县道 X575 沙堆至古井公路工程、新县道 X578 新会区崖门镇乡道等项目，实现“一路通、百业兴”。提高县道的技术等级和路面铺装水平，提前研究提升新县道 X568、X569、

X570、X572 等部分路段等级，谋划一批储备项目。

（三）优化邮政基础网络

拟定普遍服务网点及其网络布局模式，在现有乡镇邮政网点 100%全覆盖的基础上，加强邮政普遍服务网点的布点优化，提高自然村、行政村邮政快递网点覆盖率。推动快递下乡到快递进村，实现建制村“村村通快递”。

九、打造特色旅游交通

（一）加快开展全域旅游公路规划

加快开展全域旅游公路规划，依托高铁、城际轨道、高速公路等干线通道将各镇旅游景点串珠成链，构建贯穿全区的“快进”旅游大环线；依托区域省道、县乡道、景区直达道路、旅游公路等，构建与沿线旅游景点、旅游特色村紧密结合的“慢游”支线公路网络。支撑新会形成“一核引领、四心脉动、一轴联动”的全域旅游空间发展格局。有序推动省滨海旅游公路新会段建设。

（二）打造舒适便捷的慢游网

加强公路旅游配套设施，将观景台、旅游标志标牌等设施与交通基础设施统一规划、设计，充分体现新会侨乡文化及旅游特色；推动高速公路服务区因地制宜拓展务区增设休憩娱乐、旅游信息和特色产品售卖等服务功能，结合地域特色配套房车车位、加气站、新能源汽车充电桩等设施设备，建成一批特色主题服务区。加强水路旅游配套建设。打造银湖湾游艇基地，结合沙堆镇游艇产业发展，鼓励和支持企业开发游艇、帆

船等滨海运动旅游项目。

十、强化珠西枢纽能级

进一步完善珠西枢纽江门站，形成集高路、城际轨道、公路客运等多种对外交通运输方式，配套城乡客运、城市公交、城市轨道（预留）、出租汽车等多种对内运输方式的综合交通枢纽，全面提升珠西枢纽江门站能级，夯实珠西枢纽地位。

（一）谋划增加江门站轨道交通线

加快与大湾区核心城市交通基础设施互联互通进程，推动深江铁路、珠肇高铁等重点轨道交通项目加快建设，积极谋划引入更多高铁、城际路线，打造江门站珠西都市圈主枢纽，引入更多高铁、城际路线；不断强化江门站始发功能，争取开通更多江门站始发列车，逐步开行江门通往全国中西部和东部主要城市的始发列车。

（二）建设提升江门站集散辐射网

打造“六主六次多支”江门站综合交通枢纽集疏运网络，谋划江门站东广场，完善江门站周边道路交通系统，打造以江门大道、银鹭大道、胜利大道、新乐路、科韵一路为骨架的对外对内联系干道系统，规划区域内部联系各片区、各街坊的道路支线系统，进一步发挥江门站轨道交通枢纽的集散和辐射作用。

十一、共建世界级港口群

抓住粤港澳大湾区建设的难得机遇，按照省委赋予江门“珠江西岸新增长极和沿海经济带的江海门户”的定位，积极

参与粤港澳大湾区世界级港口群建设，以组建利用率更高和竞争力更强的银洲湖片区港口为目标，构建大湾区西翼枢纽港口组成部分，实现崖门出海航道通航海轮由全潮 5000 吨、乘潮 10000吨提升至全潮10000吨、乘潮20000吨，万吨级以上泊位由 4 个增加至 12 个，港口货物通过能力由 3500 万吨提升至 4500 万吨。

（一）提升港口岸线规划能级

根据节约集约利用岸线资源的原则，推进江门港新会港区港口岸线布局规划实施，突出新会港区的比较优势、产业特色、运输专长，推动与粤港澳大湾区主要港口形成优势互补、协同高效的港口发展格局，推动港口岸线与产业园区的联动发展，推动重大项目配套码头建设，支持临港产业发展。

（二）建设一流水运基础设施

打造银洲湖“黄金水道”。银洲湖（崖门水道）是进出新会港区的重要通道，现在为5千吨乘潮1万吨海轮，规划为5万吨级海轮航道，“十四五”重点推进崖门出海航道二期工程建设（满足1万吨级全潮2万吨级乘潮单向通航），适时谋划开展崖门出海航道三期工程（3万吨级）研究工作，建设珠三角高等级骨干航道网。以银洲湖（崖门水道）为重点，整合潭江、虎跳门、磨刀门、江门水道等水道优越条件，规划岸线长度不少于120km，为新会区发展港口经济提供更优质的岸线资源。

规划建设公用作业区。加快在古井、双水、崖门建设公用港口码头，改善园区水路运输环境，为园区招商引资创造有利

条件，吸引更多企业落户银洲湖。双水公用作业区规划以集装箱、散杂货等运输为主，主要为纸业基地及周边地区经济发展服务；古井公用作业区规划为发展集装箱、散杂货运输、汽车滚装、成品油及液体化工等功能，可为东部片区的公共运输、重化工业带以及临港产业服务，为建设珠西大型金融交易市场，对接深圳前海联合交易中心提供支撑；崖门公用作业区为南部片区粤澳产业园服务，以散货、杂货运输和支持保障为主。

（三）全面推动水运交通高质量发展

积极推进运输结构调整，加强水运与陆运的联动发展、沿海港口与内河港口的联运发展。完善港口公路集疏运体系，进一步融合公路网规划与港口码头规划，提升内河重要港区疏港公路技术等级，推动码头通达干线公路“最后一公里”规划建设，补齐内河港口疏港公路存在的短板。推动沿海港口与内河港口的接驳水运，提升货物江海联运、水水中转运输比例。

支持推动港口企业扩能升级。着力优化整合码头和岸线资源，逐步腾退老旧、简易码头，引导企业按地域、货类集约化经营，引导鼓励沿岸码头企业改型扩能升级。提高内河运输专业化水平，鼓励港口企业通过技术改造提高运输组织和装卸效率，进一步挖掘港口生产潜力，提高港口的服务水平和竞争力。

支持加快培育现代航运服务机构。加大水路运输运营企业招商引资力度，力争引进实力雄厚、航运资源丰富的国有大型

航运企业，开通沿海和远近洋直达航线或挂港航线，鼓励发展保税物流、进口分拨配送、商品汽车物流、冷链物流、跨境电商、国际中转等业务，进一步建设优势互补、互惠共赢的水运服务体系。

打造智慧绿色平安水运。推动港航数字化、智能化、智慧化发展；强化港口污染防治，推动港口绿色低碳发展和能源清洁低碳安全高效利用，推进水运绿色发展；强化水运行业安全管理，建设平安港口、平安航道。

进一步完善水运治理体系和治理能力。加强水运规划、岸线使用、市场监管等行业管理标准化和管理制度建设，加强发展政策、规章及规范性文件的立、改、废等工作，强化安全监管能力，全面提升水运现代化治理水平。

十二、打造高品质运输服务体系

（一）打造高品质出行服务体系

持续构建品质公交。建设保障有力、设施完善、运营高效、良性发展的公交体系，实现公交一体化发展，将高品质公交服务打造为新的城市名片。以吸引个体机动化出行和满足中高端出行需求为目标，引导多元化公共交通经营主体提升乘客出行体验，并根据市场需求自主提供其他途中增值服务，延伸公共交通服务链条，同步实现品质提升和服务增值。继续以服务公交线网优化调整为重点，完善公交首末站和中途停靠站设施配套；优化公交运力配置和组织模式，提高出行便捷度，提升公共交通出行效率和吸引力。

推动城乡城际公交化。继续鼓励对于途经乡镇、行政村较多的城乡客运线路按城市公交模式运营；依托公路快速通道，加密中心城区至司前、崖门、沙堆等，以及跨行政区划的至佛山、中山、珠海等的公交化线路；优化拓展连通新会与澳门、香港的高速水上客运航线网络。

推动农村客运高标准均等化。农村客运在实现行政村“村村通客车”的基础上，根据路况条件和运输需求，逐步扩大到较大自然村；鼓励有条件的地区农村客运线路进行公交化改造和开行城乡直通车；推动定制客运、网约车、共享出行等服务模式向农村覆盖，让群众出行不用换乘直接进城下乡。

推动运输旅游融合一体化。把握港珠澳大桥通车契机，用好侨乡资源，加强高品质交通+旅游供给；鼓励汽车客运站与旅游集散中心合作，在汽车客运站设置景区专用候车室，实现运游一票到底；开展旅游客运专线、旅游直通车、旅游公交、景区小交通等运游结合特色业务。

（二）构建高效率货运服务体系

立足现有工业，实现发展协同化，依托园区建设，推动物流集群化，发挥区位优势，实现物流网络化，加强技术应用，推动物流智慧化，推动物流合作，促进物流一体化。完善物流网络布局，协调推进物流园区建设，构建物流网络节点体系，强化枢纽集疏运建设；加快物流行业转型升级，整理现有物流资源，鼓励传统货运企业现代化升级，推进物流一体化发展；推进货物多式联运发展。

十三、构建可持续发展支撑体系

（一）构建智慧交通体系

进一步优化完善硬件配套设施和智慧交通应用软件，利用科技手段提升管理水平，积极推动视频监控系统建设，加强对重点生产经营单位和重点车船的实时动态监管，通过现代信息技术手段，进一步发挥已有交通基础设施功能作用，提升交通运行管理效益，更好服务经济社会发展。

（二）推进低碳绿色发展

综合实施交通运输结构优化、组织创新、绿色出行、资源集约、装备升级、污染防治、生态保护等措施，抓重点、补短板、强弱项，推进绿色交通建设。一是不断优化运输结构，提升交通运输整体运行效率、节约能源、降低排放；二是创新运输组织，推广高效运输组织方式、提高物流信息化水平，持续改善交通运输效率不高、空驶率高、能耗排放大等情况；三是推动交通运输资源集约利用，集约利用岸线及航道资源、提高交通基础设施用地效率、促进资源综合循环利用、推广应用节能环保先进技术等；四是深入推进交通运输污染防治，进一步强化关停码头监控，推动岸电设施建设，并常态化做好港口岸电日常维护，加强车辆排放污染防治，深入开展机动车维修行业危险废物排查整治。

（三）夯实平安交通基础

持续提升交通基础设施安全水平。进一步完善覆盖规划、设计、建设、运营、维护、更新、应急救援等各环节的全生命

周期的交通安全监管，持续加大交通基础设施安全防护投入，强化常态化预防性养护，实施普通公路安全提升工程，特别是加强干线公路和农村公路养护力度，提高耐久性、可靠性和使用寿命，强化重点路段安全治理，加大危桥等老旧设施改造力度，县乡道安全隐患治理率基本达到 100%。完善桥区标志标识，提升桥梁防撞能力，提高航道通航保障水平。

持续提升安全运行监管水平。深入开展重点领域的安全隐患专项整治和安全生产专项检查督查行动，确保行业安全生产形势持续稳定向好。加强对重点企业、重点部位、重点时段的日常巡查和监管，采取有效措施，督促企业严格落实主体责任，不断提升安全生产管理水平。针对在建交通工程点多线长的实际，结合“平安工地”创建工作要求，扎实开展“防坍塌、防坠落、反三违”专项整治。加强与海事、应急管理部门和属地镇街的沟通协作，推动完善渡口渡船安全监管机制，进一步提升乡镇渡口渡运安全水平。深入开展行业不稳定因素和苗头的滚动排查，及时有效处置各类矛盾和纠纷，健全和完善长效工作机制，确保行业大局持续和谐稳定。

持续强化应急保障能力。牢固树立“防大汛、抗大风、抢大险、救大灾”的意识，完善应急预案的针对性和可操作性，充分做好行业防御各项准备工作。加强应急专业队伍和志愿者队伍建设，提升突发事件的应急响应能力，统筹应急物资保障建设和应急运力储备，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。强化重大突发公共卫生事件等应急响应机制建设。

十四、实施五大重点工程

按照建成一批、开工一批、储备一批、全面布局、重点突出的原则，“十四五”时期规划实施五大重点工程，具体建设项目 72 个（包含储备项目 28 个），计划总投资约 375 亿元。其中，配合省市推动铁路、高速建设项目 16 个，总投资 226 亿元；我区投资公路建设项目 41 个，总投资 115 亿元。

表 4 新会区“十四五”重点交通基础设施项目建设投资表

重大工程	“十四五”计划投资（亿元）
一、轨道交通工程（共 7 项）	81.2
二、高快速公路工程（共 11 项）	156.3
（一）高速公路（共 8 项）	128.8
（二）快速路（共 3 项）	27.5
三、国省道干线工程（共 21 项）	81.1
四、县（乡）道及重要联系道路工程（17 项）	6.4
五、航道码头（共 16 项）	50.0
（一）航道	15.9
（二）码头	34.1
总 计	374.9

（一）轨道交通工程

续建项目：深茂铁路深圳至江门段（江门段）、珠海至肇庆铁路江门至珠三角枢纽机场段（新会段）。

新开工项目：珠江肇高铁江门至珠海段（江门段）、广佛江城际广州芳村至江门段（新会段）。

储备项目：城市轨道交通一号线项目（新会段）、广佛江珠城际银洲湖支线、珠斗城际（深珠铁路西延线）（新会段）。

（二）高快速路工程

续建项目：中开高速（新会段）、银洲湖高速（新会段）、广佛江快速通道新会会城至崖门段工程、广佛江快速通道江门段（三江至南门大桥）工程。

新开工项目：南海至新会高速（新会段）、江鹤高速改扩建（新会段）、中江高速外海至睦洲支线工程（新会段）、中江高速改扩建（新会段）。

储备项目：深圳至南宁高速（原斗门至恩平高速公路）（新会段）、江珠高速公路扩建工程。

（三）国省干线工程

续建项目：新中一级公路新建工程、会港大道一期工程、省道 S364 外海大桥至江门大道扩建工程、省道 S270 古港线新会城区段改线工程、省道 S384 线大泽至共和段改建工程等项目。

新开工项目：国道 G240 线新会会城至牛湾段改建工程、省

道 S385 洋美至会城银鹭立交段改建工程（银鹭大道东延线）、省道 S385 线双水至罗坑改建工程、省道 S532 罗坑工业园至双水朱村段改建工程、省道 S532 址山新基村至司前新建村段改建工程、省道 S271 新崖线路面改造工程（南坦桥至梅冈立交段、岭头立交至崔华根桥段）、省道 S272 肇珠线睦洲至南镇段改建工程、省道 S271 延长线新建公路工程一期（银垦大道）等项目等项目。

储备项目：省道 S269 线江海至斗门改线工程(胜利路南延线)、沙堆至罗坑公路、新斗跨海通道（滨海新区至珠海富山新城过江通道）、南门大桥扩建工程、省道 S269 线龙泉至南朗段改线工程、省道 S272 肇珠线南镇至莲溪段改建工程、省道 S272 肇珠线牛牯田至新沙段改建工程、广东省滨海旅游公路新会段（主线）等项目。

（四）县（乡）道及重要联系道路工程

新开工项目：新县道 X575 沙堆至古井公路工程、新会区新马单渡口改建大桥工程、新县道 X578 新会区崖门镇乡道 Y007 洞三线道路改造工程、省道 S271（崖西村）至华商学院连接公路工程等项目。

储备项目：杜阮至大泽公路、国道 G228 至华立学院连接公路工程、江门市横四干线公路会城七堡至司前段、桃源至大泽公路、乡道 Y216 改线工程等项目。

（五）港航工程

1.航道

续建项目：崖门出海航道二期工程（原名：崖门万吨级航道整治工程）。

2.码头

续建项目：高宝隆物流基地码头工程、嘉洋矿物材料精细加工项目配套码头工程、亚太纸业项目配套码头工程、双水发电厂 5000 吨级码头工程、新会港区博元实业多用途码头工程。

新开工项目：江门港新会港区三和码头改扩建工程、江门港新会港区穗花码头改扩建工程、江门港新会港区银湖码头工程、江门市恒达管桩有限公司配套码头项目、江门市华津金属制品有限公司码头项目、李锦记新会生产基地码头、新会 LNG 加注站配套码头、新会港区鸿泰码头工程。

储备项目：新会客运港货运化改造工程项目、江门港新会港区崖门作业区 10000 吨级通用码头工程。

十五、保障措施

（一）加强组织领导，明确责任分工

建立综合协调机制，做到统一规划、统一管理，对重点项目、重点工程，要做到主要负责人亲自抓。同时，围绕规划发展目标 and 主要任务，细化工作分工，明确工作责任，逐步逐项落实目标任务。

（二）落实资金投入，保障建设用地

加强项目资金和建设用地保障落实力度。一是要根据项目建设安排和投资需求，落实政府资金投入，加大资金保障，确保各项工程进度持续推进。二是要贯彻“多规合一”要求，对

于工作方案中确定的项目，要及时纳入当地土地利用总体规划、城镇规划等规划方案，提早做好用地预留和管控，保障项目用地。

（三）突出工作重点，重视前期论证

充分认识全面开展重点项目前期工作的重要性和紧迫性，重视项目前期论证，认真开展线路走向、经济效益、环境影响、社会稳定等方面的前期论证工作，降低项目后续推进环节的风险。

（四）强化评估考核，实施动态监控

建立科学合理的考核指标，完善综合评价考核机制，落实责任制。对于规划期重点项目，建立项目管理台账，制定工作方案和节点计划，进行全过程动态监管，以便于及时发现问题，有效加强项目管理。

（五）加强宣传教育，做好舆论引导

准确把握交通基础设施建设工作的新思路、新理念，加强宣传引导，增强宣传工作的计划性和主动性，从群众利益出发，积极回应群众关注点。要坚持正确的舆论导向，做好舆论引导，深入宣传项目建设的重大意义，争取群众的配合，助推项目建设。