

江门高新区（江海区）综合交通 运输体系发展“十四五”规划 (征求意见稿)



目录
CONTENTS

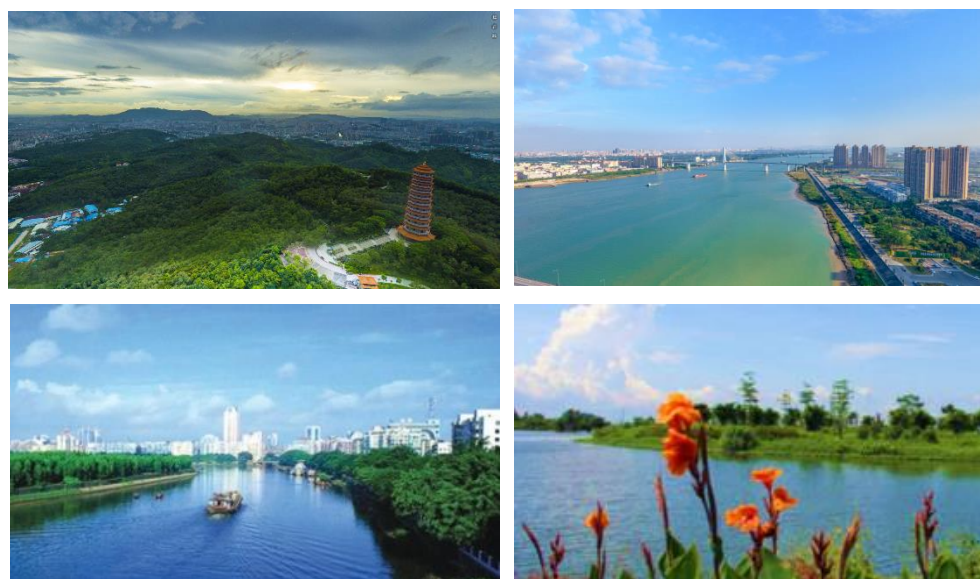
一、规划概述.....	3
二、发展基础与条件.....	5
三、交通发展趋势及需求预测.....	20
四、规划目标与规划策略.....	31
五、形成互联互通的道路设施网络.....	33
六、构建多元发展的公共交通体系.....	44
七、打造舒适便利的慢行交通系统.....	47
八、构建集约高效的静态交通系统.....	51
九、完善港口及客货运交通体系.....	55
十、“十四五”期间重点建设项目.....	61

一、项目概述

1.1 研究背景

“十四五”时期，是江门市落实《粤港澳大湾区发展规划纲要》、《关于支持深圳建设中国特色社会主义先行示范区的意见》、《交通强国建设纲要》、《国家综合立体交通网规划纲要》等国家层面战略，及《关于构建“一核一带一区”区域发展新格局促进全省区域协调发展的意见》、《广东省交通强国建设纲要贯彻实施意见》等省级层面部署的重大机遇期。

江海区作为江门市对接珠江东岸的桥头堡，是江门市打造珠江西岸交通枢纽和粤港澳大湾区西翼枢纽门户城市的重要战略支点。为把握战略机遇，完善江海区自身综合交通运输体系，充分发挥交通运输对当前和今后经济社会发展的基础、支撑、服务作用，根据江海区政府统一部署，江海区住房和城乡建设局组织编制本次规划。



一、项目概述

1.2 规划范围

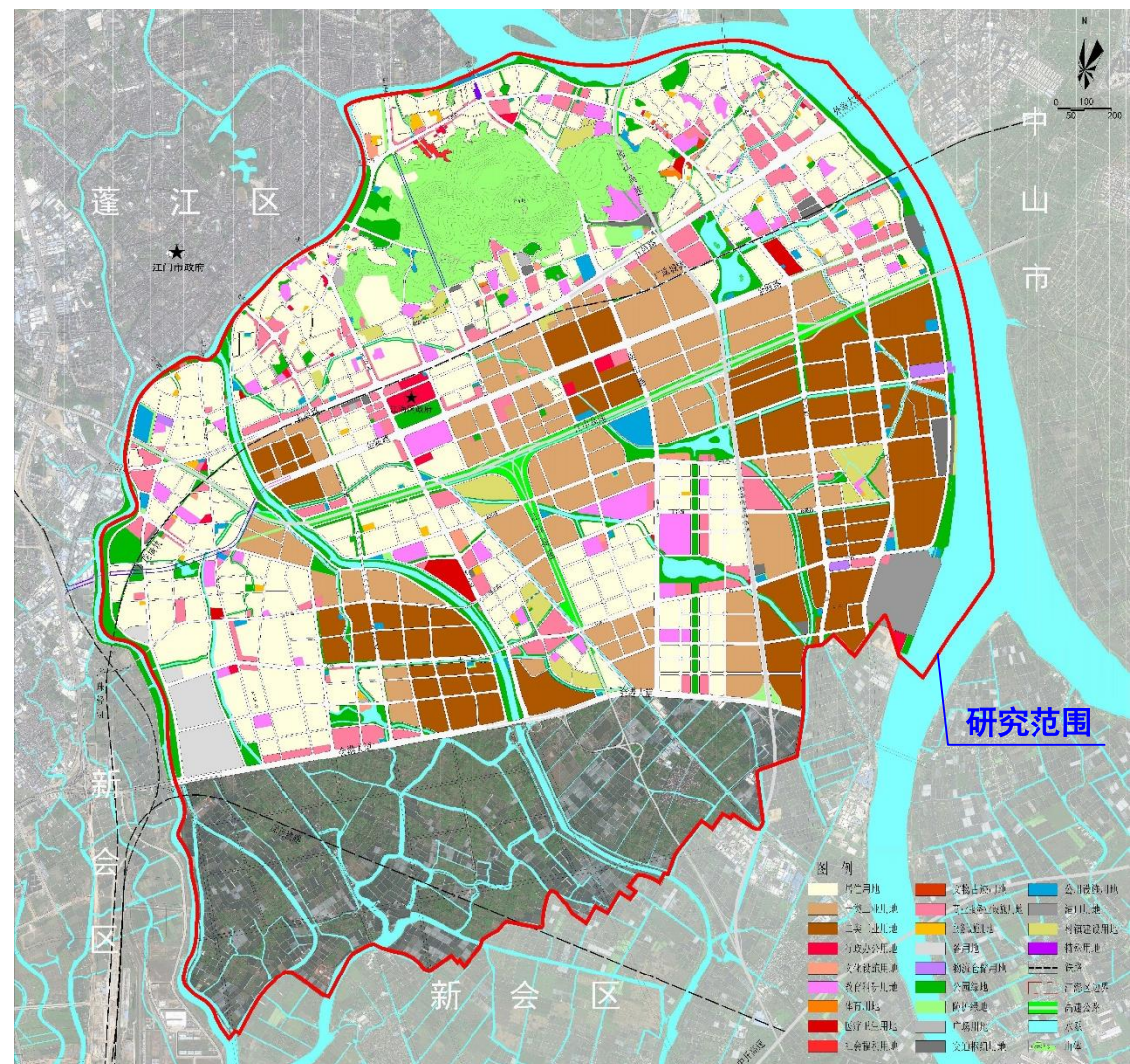
规划范围包括江海区全域，对于战略性的交通资源，规划研究范围拓展至周边区域。

1.3 规划期限

规划期限为十四五时期（2021-2025年），并适当考虑中远期的发展需求。

1.4 规划依据

- 《中华人民共和国城乡规划法》；
- 《江门市城市总体规划（2010-2020）》；
- 《江门市城市总体规划（2017-2035年）》（送审稿）；
- 《江门市人口发展规划（2020-2035年）》；
- 《江门市综合交通一体化规划（2018-2035年）》；
- 《江门市城市公共交通专项规划（2018-2035）》；
- 《城市综合交通体系规划标准GB/T 51328-2018》；
- 其它相关规范、标准。



规划范围示意图

二、发展基础与条件

2.1 “十三五” 发展回顾

交通设施现状

江海区交通基础设施日益完善，已形成包括城际轨道、城市道路(高快速路、主次干路、支路)、客货运交通枢纽场站和公路网的交通设施网络体系，基本能满足现状江海区的交通需求。江海区近年来加快推动交通基础设施互联互通建设，逐步实施区内“十纵六横”为骨架的道路网络。

“十纵”

- 礼西路 礼乐路
- 胜利南路 东海路
- 金星路 南山路
- 龙溪路 江睦路
- 连海路 沿江路

“六横”

- 江海路 麻园路
- 五邑路 金瓯路
- 一行路 会港大道



二、发展基础与条件

2.1 “十三五” 发展回顾

交通设施现状

■ 城际轨道

目前仅广珠城际1条轨道线路，区内里程13km。

■ 城市道路网

快速路：里程11.3km，仅五邑路1条，主线全线贯通。

主干路：里程66.3km，包括金瓯路、胜利路和南山路等。

次干路：里程19.8km，包括永康路、东宁路和中华大道等。

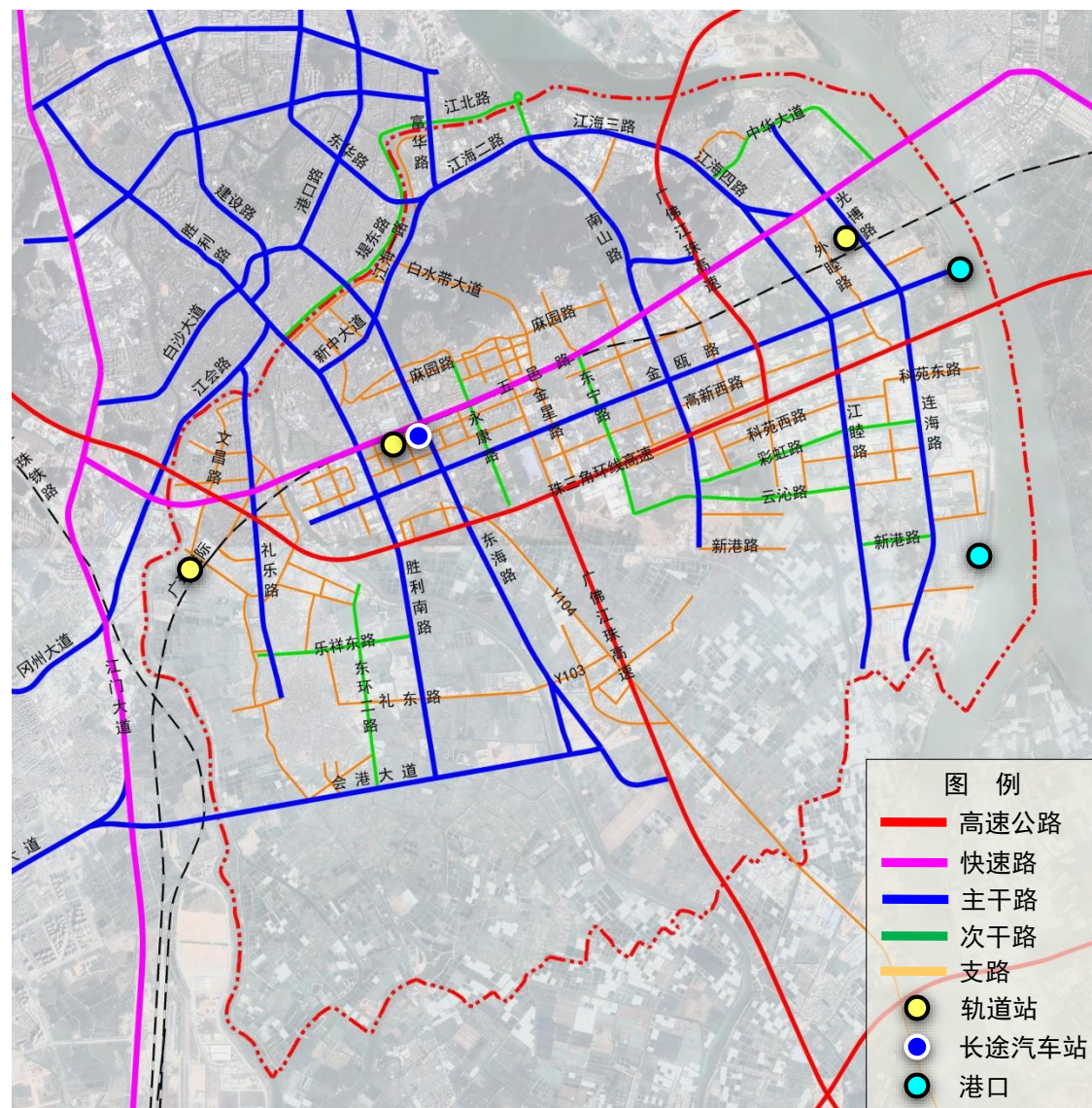
支路：里程117.7km，包括江南路、白水带大道和麻园路等。

■ 客货运枢纽场站

轨道站：江门东站、礼乐站（闲置）和外海站（闲置）。

港口：港澳客运码头（客运港）和江门高新港（货运港）。

长途汽车站：江海汽车客运站。



二、发展基础与条件

2.1 “十三五” 发展回顾

交通设施现状

■ 公路网

江海区已形成包含高速公路、省道、县道、乡道和村道的功能清晰、层次分明的公路网络，区内总里程达246km。

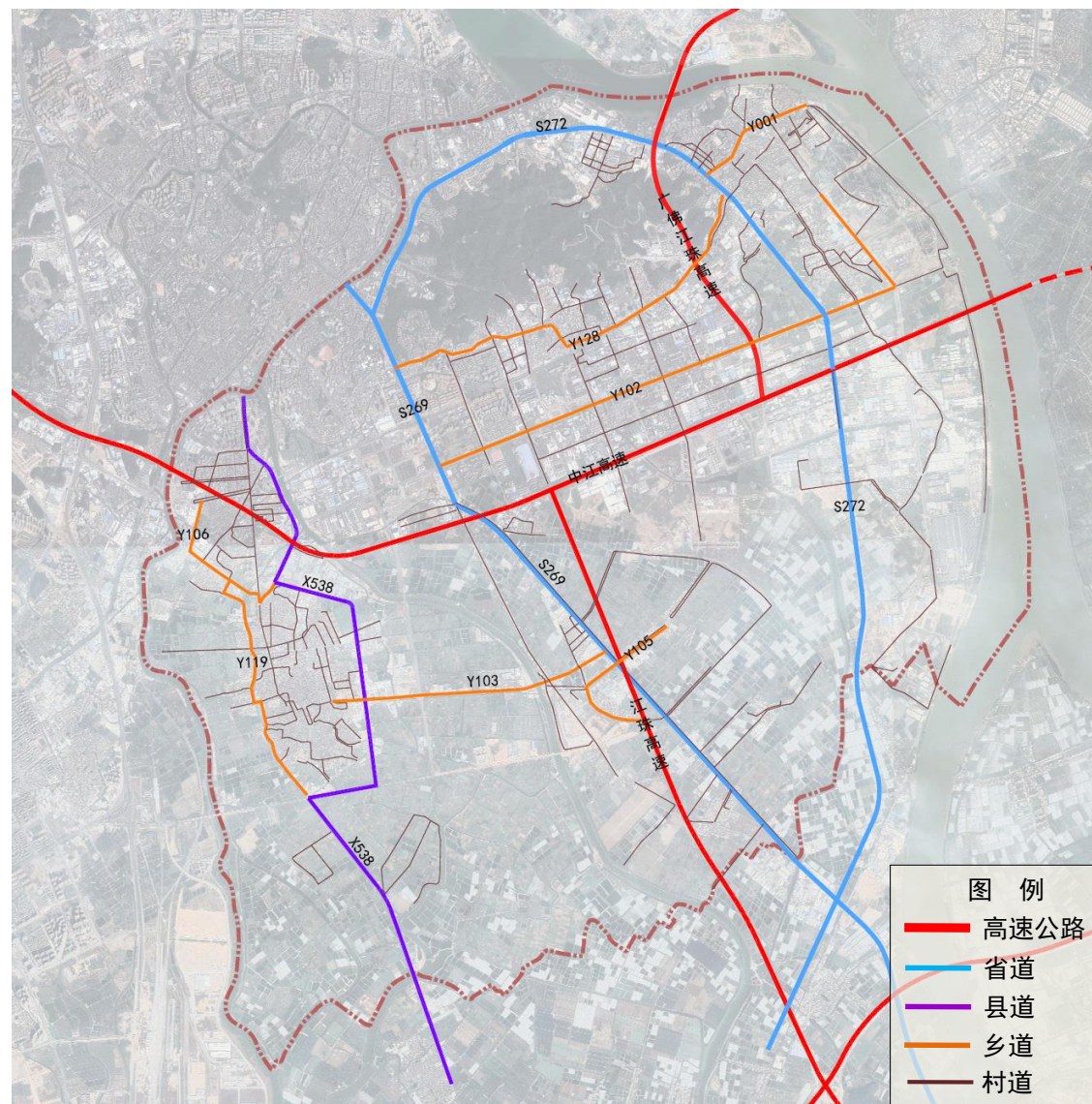
高速公路：里程30.7km，包括江中高速、江珠高速和广中江高速。

省道：里程23.4km，包括S272和S269。

县道：里程10.1km，仅X538。

乡道：里程27.8km，包括Y001、Y102、Y103、Y105、Y106、Y119和Y128等7条道路。

村道：里程154.1km，共计150条道路。



二、发展基础与条件

2.1 “十三五” 发展回顾

1、道路网络体系不断完善，促进城市内外一体化发展

■ 新建高快速

①广中江高速江门段和南山路（江海路-五邑路）建成通车，使江海区融入广佛1小时生活圈。

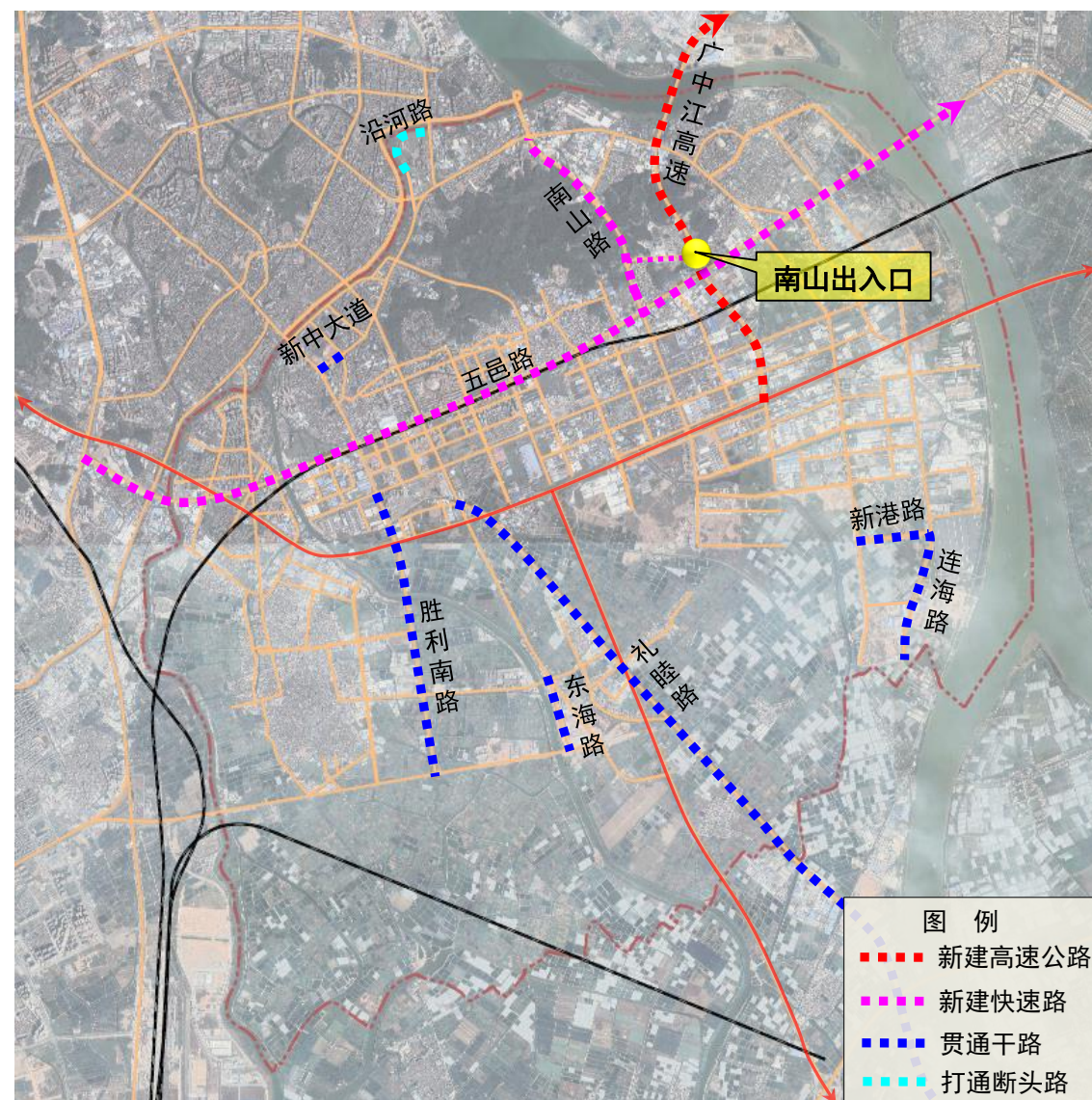
②五邑路（江海段）快速化改造，十三五末主线贯通，有效促进三区融合发展。

■ 贯通干道

东海路改道、连海路（新港路-高新路）、新中大道（中沙路-胜利南路）、胜利南路（金瓯路-会港大道）和新港路（南山路-连海路）等5条干道建成通车，及礼睦路扩建完成，有效加强片区间交通联络，促进组团融合发展。

■ 打通断头路

打通麻园路（多处局部路段）和沿河路（演艺中心至江门大桥底），有效缓解麻园片区和演艺中心片区出行难问题。



二、发展基础与条件

2.1 “十三五” 发展回顾

2、客货运枢纽场站加快建设，促进融入区域发展

■ 江海综合客运枢纽建成

江海汽车客运站于2017年底建成并投入使用，集城轨、长途客运、短途客运和城市公交于一体的江海综合客运枢纽落成，提升江海区接驳五邑及周边地区的便捷性。

■ 江门高新港首期建成运营

3个泊位落成，有效缓解市港口货运供不应求的问题，带动高新区物流园区发展，促进江门外贸物流发展。



江海汽车客运站



江门高新港

二、发展基础与条件

2.1 “十三五”发展回顾

3、公共交通设施供应能力提高，出行结构有所优化

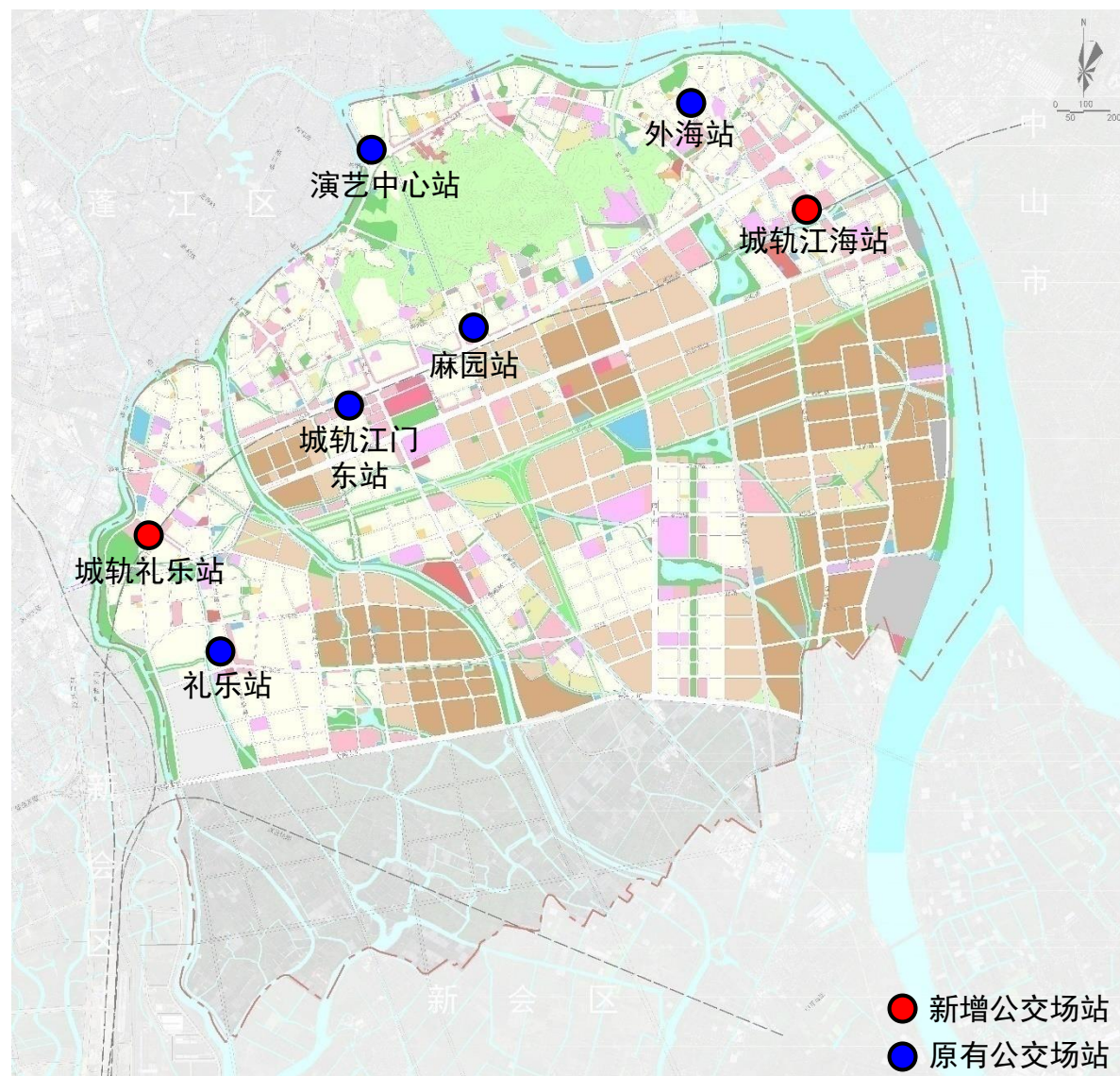
■ 公交场站

十三五期间公交场站数量增加2个，达到7个，公交场站面积增加54%，达到2.65万m²，场站建设取得较大发展。

■ 公交出行比例

公交分担率由2015年的4.9%，上升至现状的5.14%。

（公交分担率数据依据2019年江门市政府批复的《江门市综合交通一体化规划》）



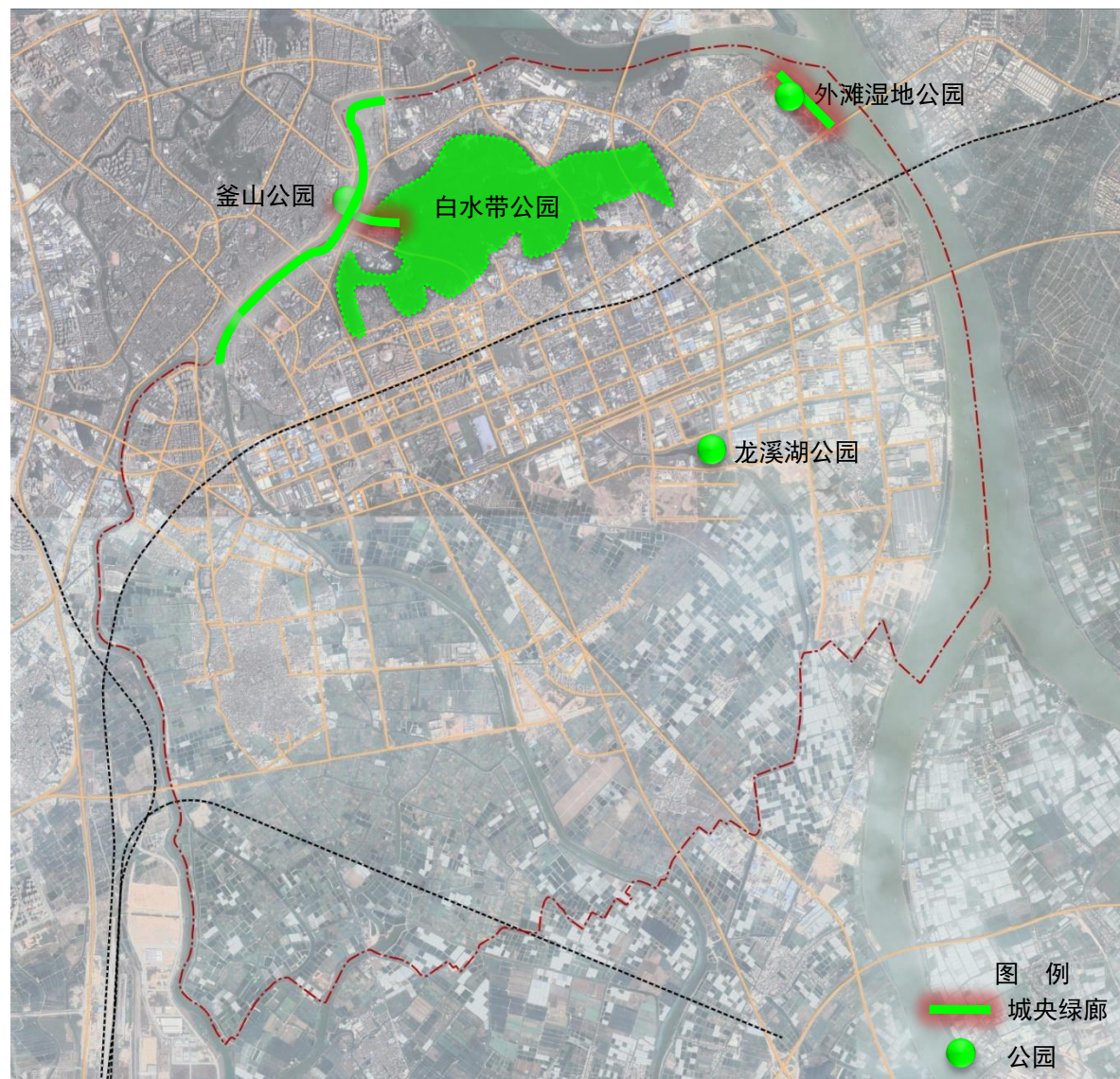
二、发展基础与条件

2.1 “十三五”发展回顾

4、慢行系统不断完善，慢行品质显著提升

十三五期间，江海区有序建成了城央绿廊启动段和外滩湿地公园段和龙溪湖慢行系统，区内慢行交通出行环境大幅提升。

城央绿廊启动段和外滩湿地公园段“四道”贯通工程，跑步道、骑行道、漫步道和绿化道不间断、无障碍贯通。龙溪湖慢行系统是一条长约2.5km的环湖绿道，结合龙溪湖公园升级改造项目建设。



二、发展基础与条件

2.2 存在问题分析

1、对外运输通道能力不足

■ 铁路

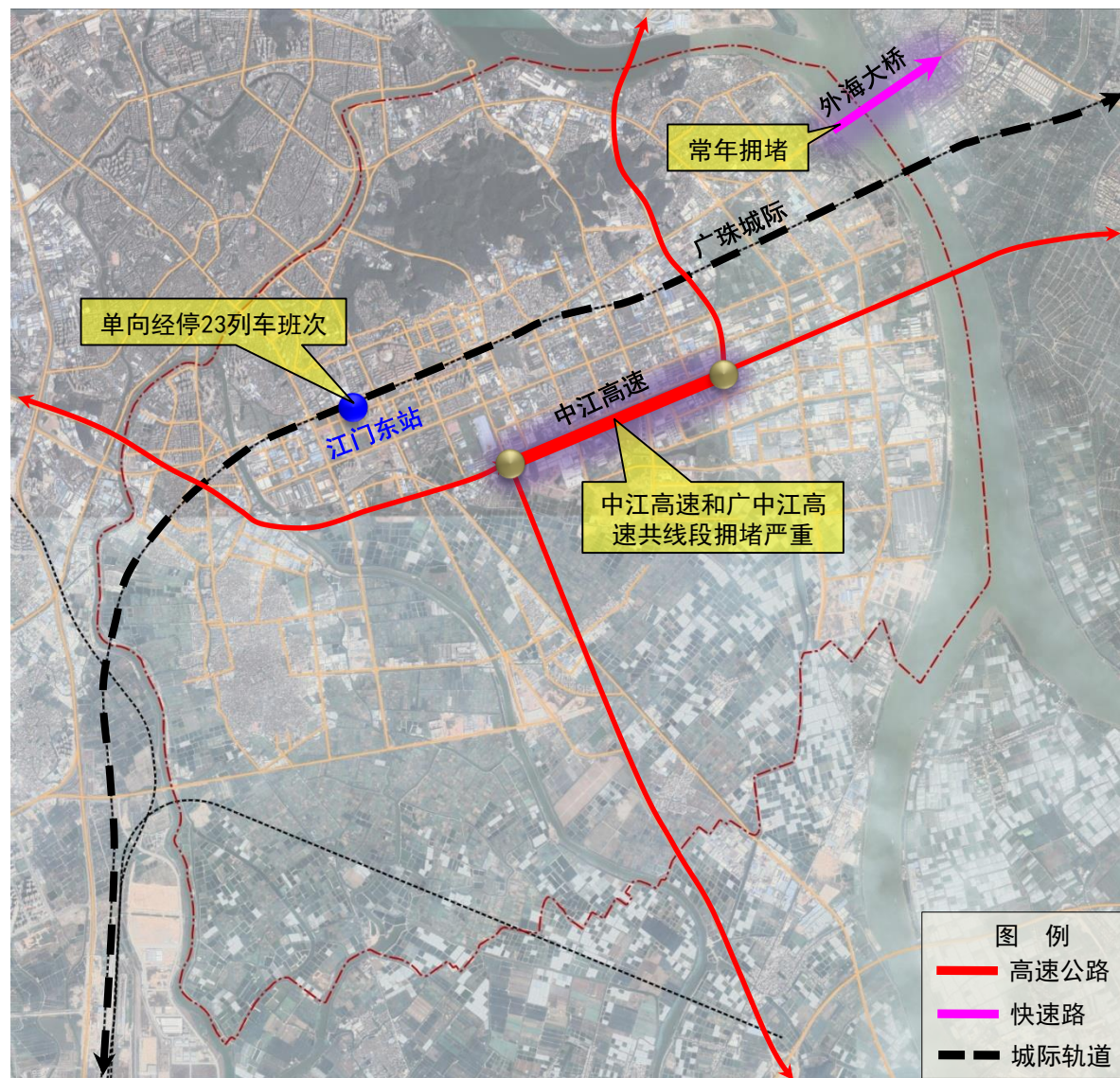
仅有广珠城际1条线路经停江门东站。共停靠23车次，且均为途径线路。线路主要发往广州南站、江门站、阳江站和湛江西站。

■ 高速公路

中江高速交通拥堵日趋严重，尤其是龙溪立交至四村立交路段形成明显的交通瓶颈。日均车流量超过7万标准车次/天，且年增速超过10%，远超设计能力（5万标准车次/天）。

■ 普通公路

东向与中山的交通联系通道仅外海大桥1条，且该大桥常年处于拥堵状态。



二、发展基础与条件

2.2 存在问题分析

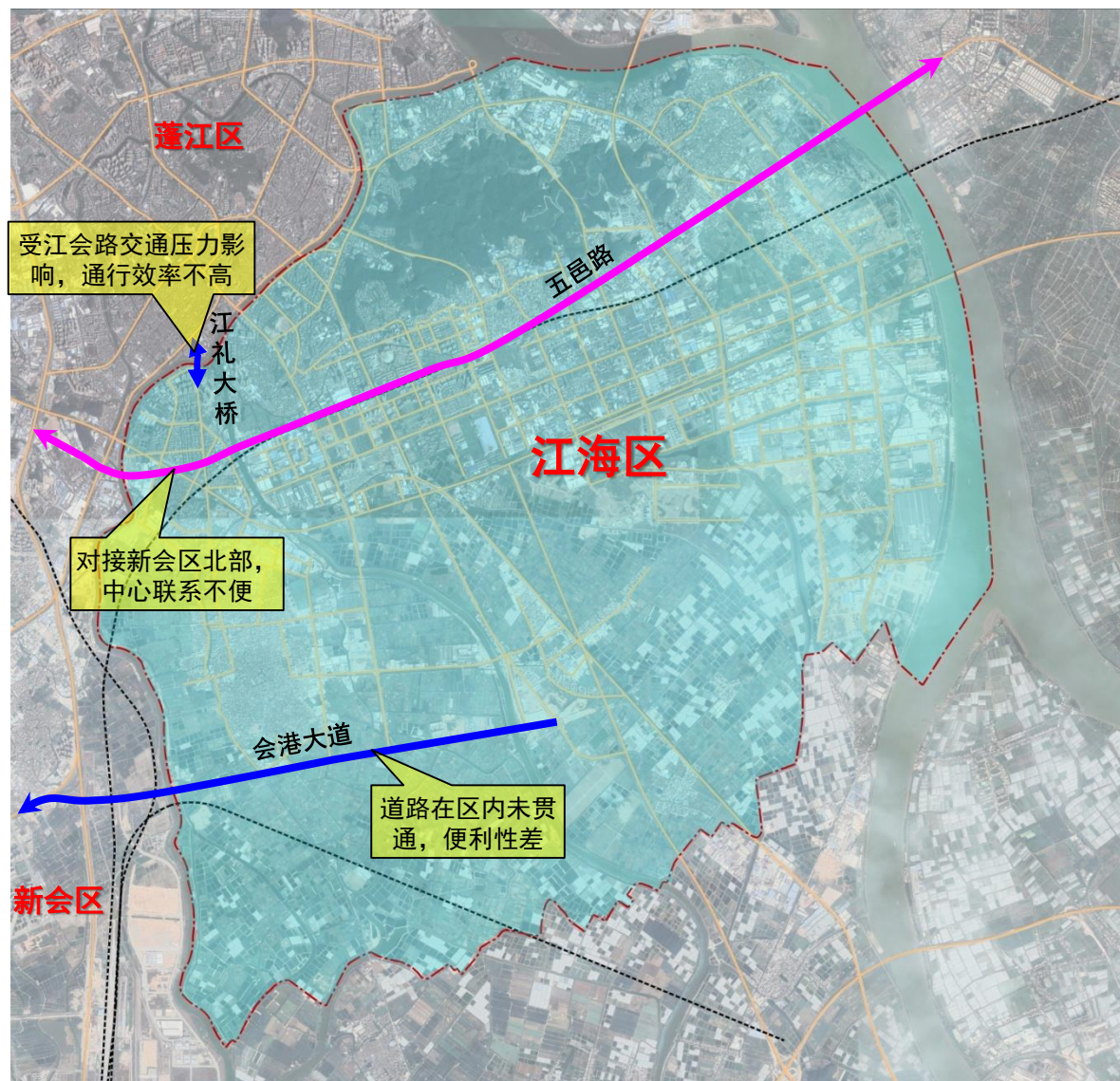
2、与蓬江和新会等周边区域联系不够便利

■ 礼乐街道与蓬江区

仅江礼大桥1条联系通道，且受江会路交通压力影响，整体通行效率不高。

■ 江海区与新会区

联络通道较少，仅五邑路和会港大道2条通道。其中五邑路横贯江海区，对接新会区北部，中心联系相对不便；会港大道直接对接新会大道，与中心区联系便利，但其在江海区内未贯通，江南街道、外海街道局部区域需要进行多次转换才能衔接会港大道，便利性较差。



二、发展基础与条件

2.2 存在问题分析

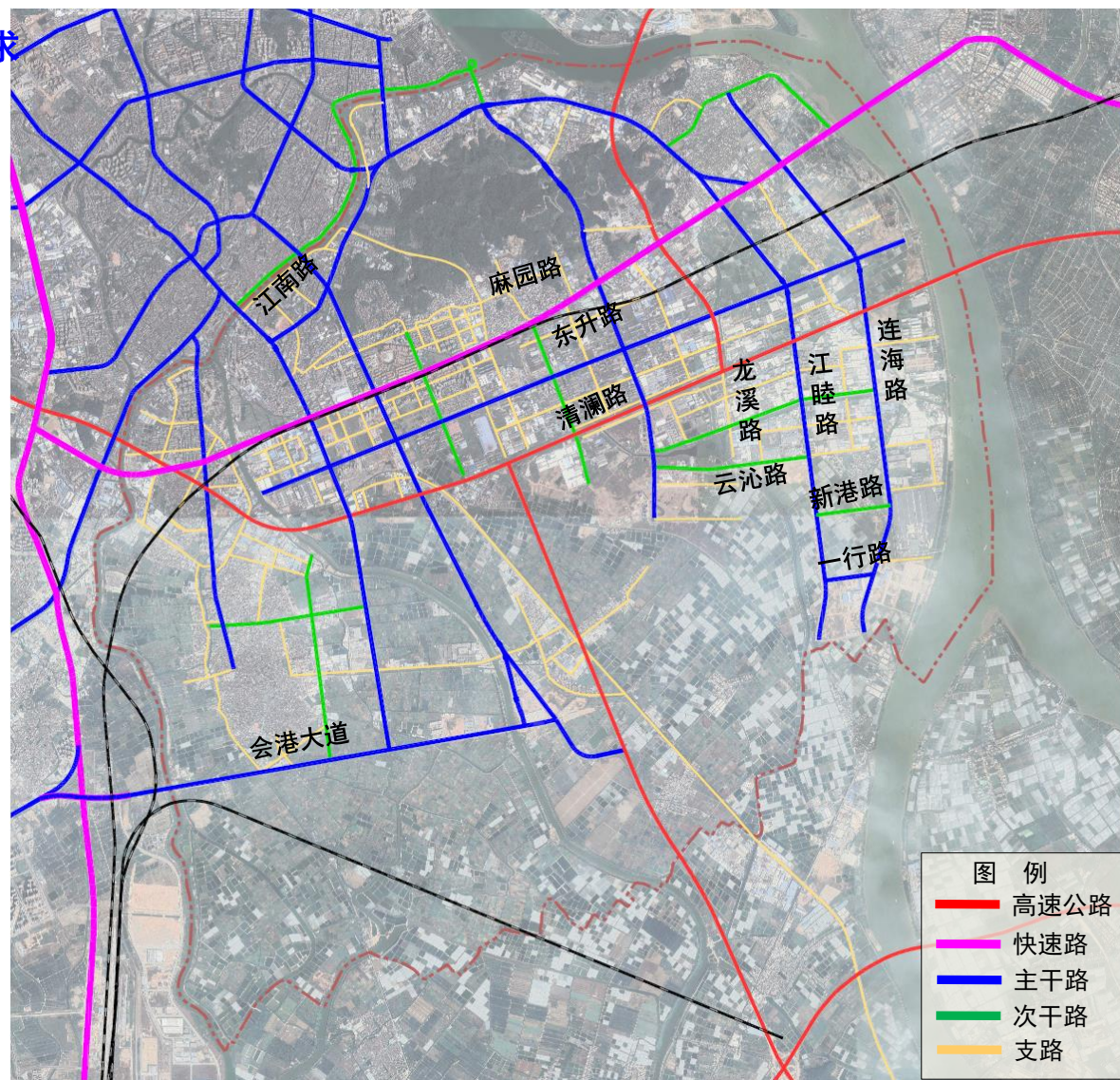
3、路网体系尚未完善，难以支撑城市空间快速拓展的需求

■ 骨架路网尚未完善

会港大道、一行路、云沁路、新港路等尚未实现区内贯通，连海路、龙溪路、江睦路等尚未按规划建设完成，严重影响交通联络效率，制约城市空间的有序拓展。

■ 联系性道路有待加强

麻园路、清澜路、东升路和江南路等断头路或瓶颈路段，严重影响路网可达性，对区内整体路网的通行能力带来较大影响。



二、发展基础与条件

2.2 存在问题分析

4、公路网设施水平较低，农村基础设施仍存在提升空间

■ 部分农村公路同时承担城市道路和公路功能，且与其他城市道路、不同层次公路之间衔接不畅

农村公路与城市道路往往存在接口较少，衔接不畅的问题；县道与省道间多为四级公路联络，整体通行能力和效率较低。

■ 部分农村公路建设标准低，服务能力差

部分农村公路宽度窄、路面铺装差，严重影响服务能力。

■ 道路断面单一，对沿线区域服务不足，且景观不佳

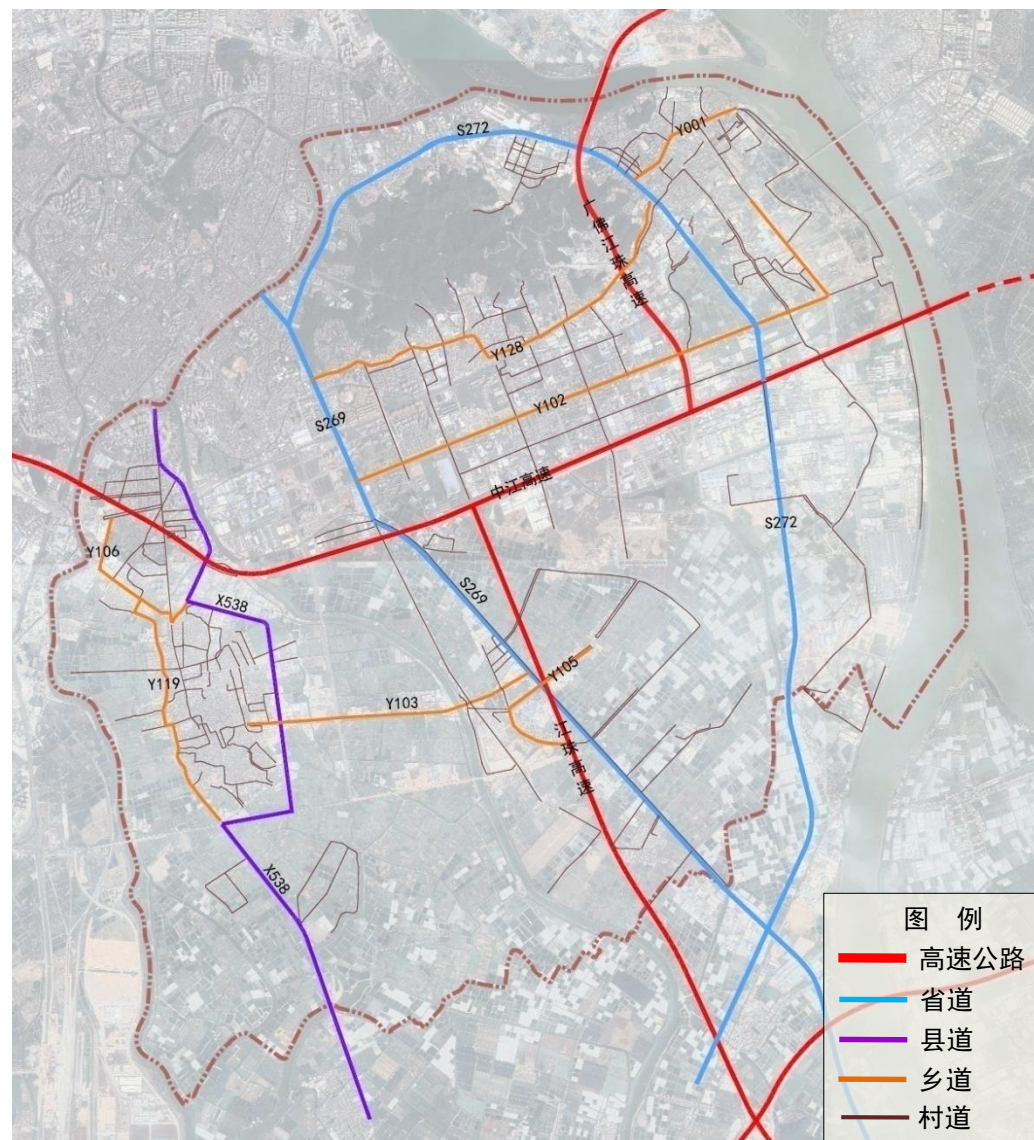
农村公路存在千路一面的现象，大部分农村公路未能根据途径区域的特点进行差异化断面设计，难以达到美丽乡村的建设要求。

■ 农村公路配套设施不完善

部分农村公路缺乏必要的安全设施、绿化设施以及路灯、标志标线等必要配套设施。

■ 农村公路养护资金投入不足

养护资金较为缺乏，导致部分道路养护不足，且养护机械化程度低、欠专业化及规范化。



二、发展基础与条件

2.2 存在问题分析

5、公交发展缓慢，公交基础设施配套严重不足

■ 公交发展缓慢

2015年江海区日均公交出行量约为3.21万人次，公交分担率4.9%；2019年江海区日均公交出行量约为3.82万人次，公交分担率5.14%，仍然维持较低水平。

■ 公交基础设施配套不足

至2019年公交场站数量为7个，场站总面积为2.65万m²，但车均场站面积仍然与国家规范的要求存在明显的差距。

现状公交场站基本信息一览表

编号	公交场站名称	公交场站性质	场站面积 (m ²)
1	麻园站	停保站	9388
2	外海站	首末站	404
3	礼乐站	首末站	1567
4	城轨江门东站	枢纽站	4651.5
5	演艺中心公交站	首末站	1139.2
6	城轨江海站	未启用	5827.98
7	城轨礼乐站	夜间停车	3523.58
合计			26501.26



公交枢纽站



简易式公交站牌

二、发展基础与条件

2.2 存在问题分析

6、慢行交通环境有待提升优化

■ 慢行系统尚未形成网络

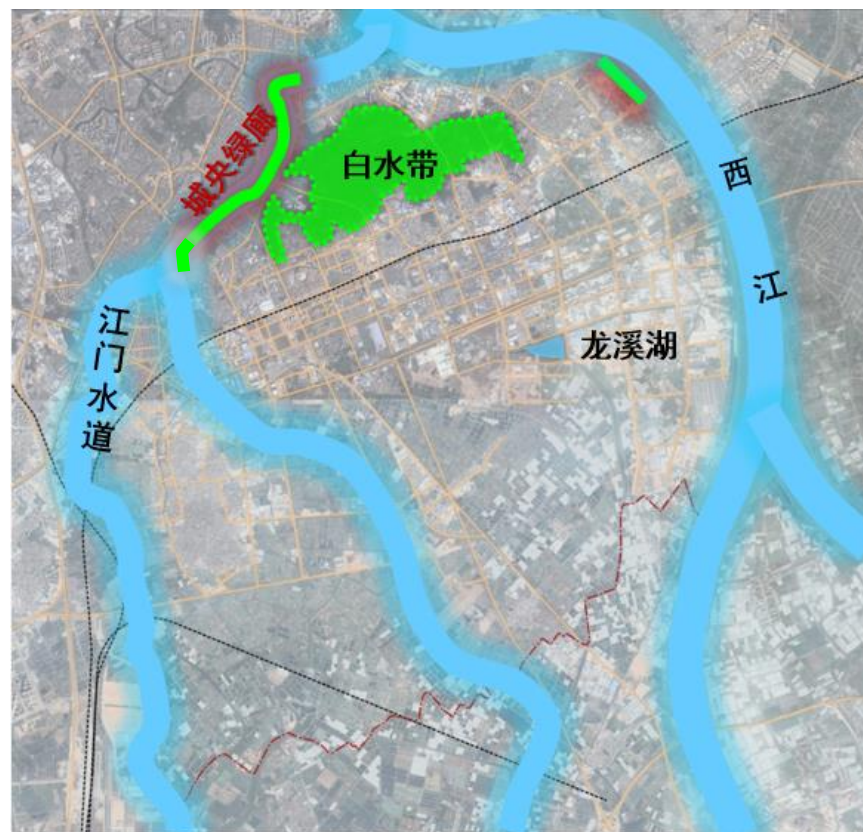
江海区坐拥白水带、龙溪湖、江门水道和西江水岸等青山绿水，山水资源丰富，但各自相互独立、自成一体，尚未相互连通形成体系，亟需构建串接各休闲景观节点的慢行网络。

■ 慢行立体过街设施缺乏

江海区现状无人行立体过街设施，交通性干道五邑路、东海路和江海路的两侧慢行交通联系尤为不便。

■ 非机动车乱停乱放

非机动车停车秩序混乱，占用人行道、车行道停车的现象，街巷、荒地等处皆可见其踪影。



占用人行道经营



共享单车无序停放

二、发展基础与条件

2.2 存在问题分析

7、停车设施供应不足，停车难问题日益凸显

■ 停车供需缺口日益加大

随着近年来小汽车保有量的持续快速增长，停车位的缺口越来越大，供需矛盾日益严重。

■ 停车设施历史欠账较多

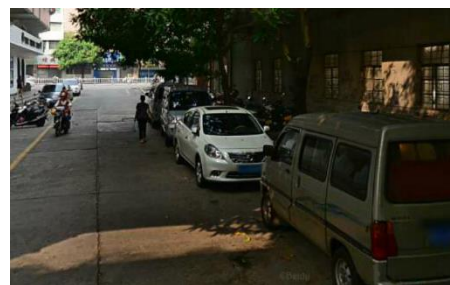
历史原有建筑停车配建标准较低，大量建筑配建车位很少甚至未配建车位；存在较大的停车设施历史欠账问题，加剧停车供需矛盾。

■ 路边停车和临时停车为主

建筑临街建设，缺少空地；大型公共建筑（医院、学校、市场等）等可供使用的车位很少；核心区域或人口密度区域大部分为道路停车及空地停车。

■ 部分占道停车影响道路运行

部分道路存在占道停车现象，静态交通影响道路动态交通运行，造成局部道路交通拥堵。



二、发展基础与条件

2.2 存在问题分析

8、港口客货运交通体系尚未完善，且集疏运方式单一

■ 港澳码头

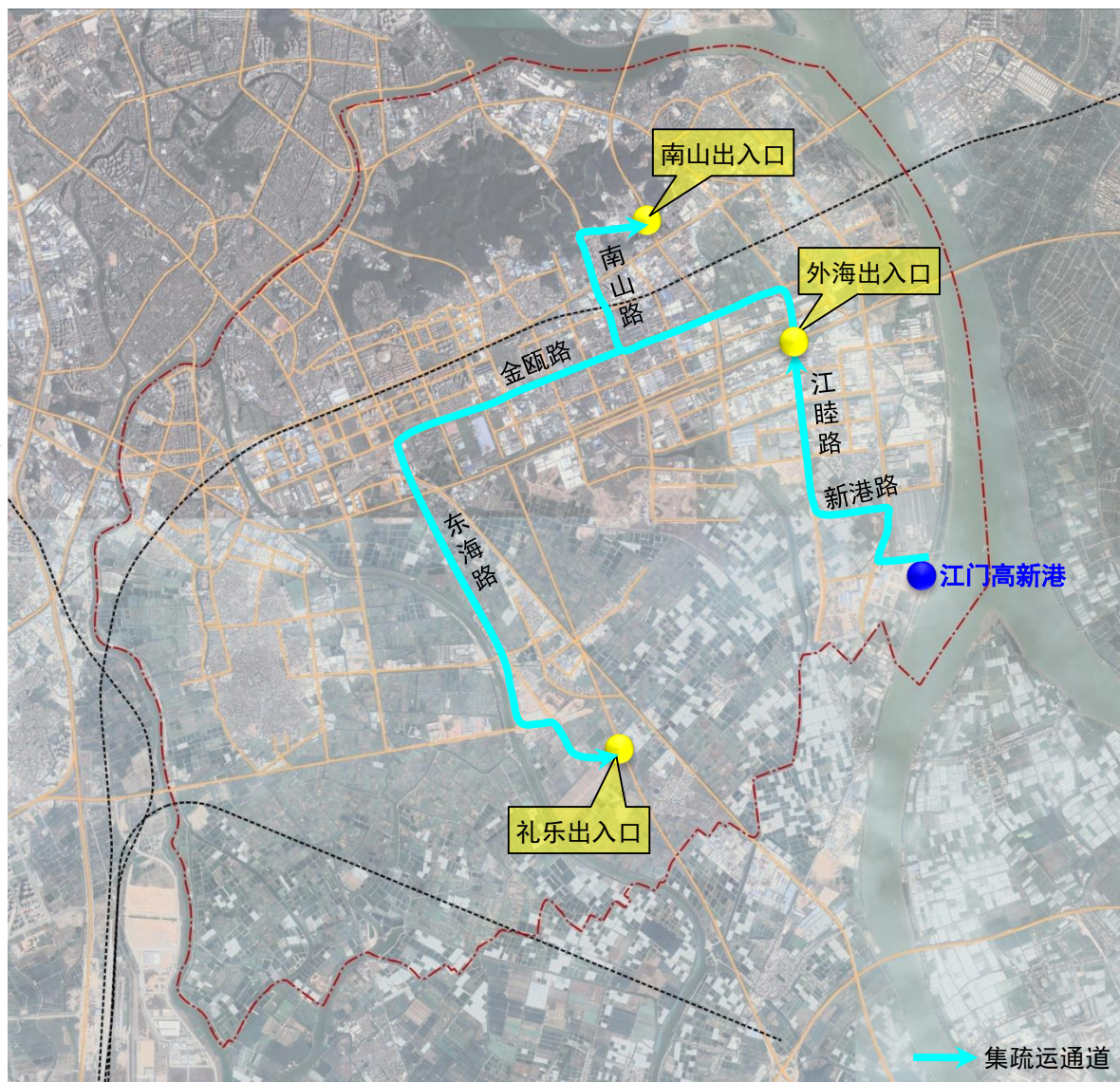
主要承担对外客运功能，但线路及班次较少(1班次/日)，客运量严重偏低，现状受疫情影响处于停运状态。

■ 江门高新港

一期水上码头主体工程已完工，但现状货运集疏运主要依托公路，方式较为单一，需进一步完善多式联运机制；且码头与主要高速公路出入口的衔接不够便利，衔接高速出入口的通道有待加强。



港澳客运码头

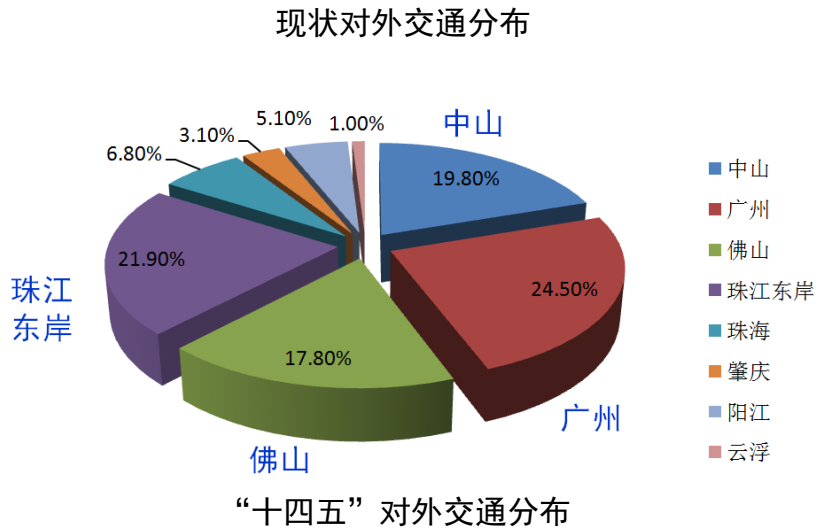
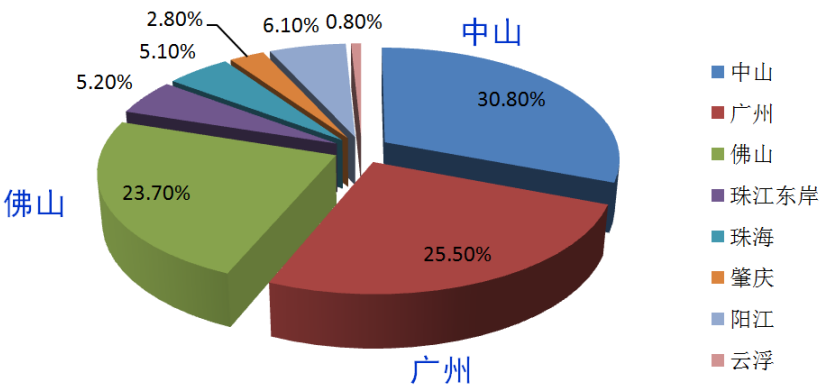
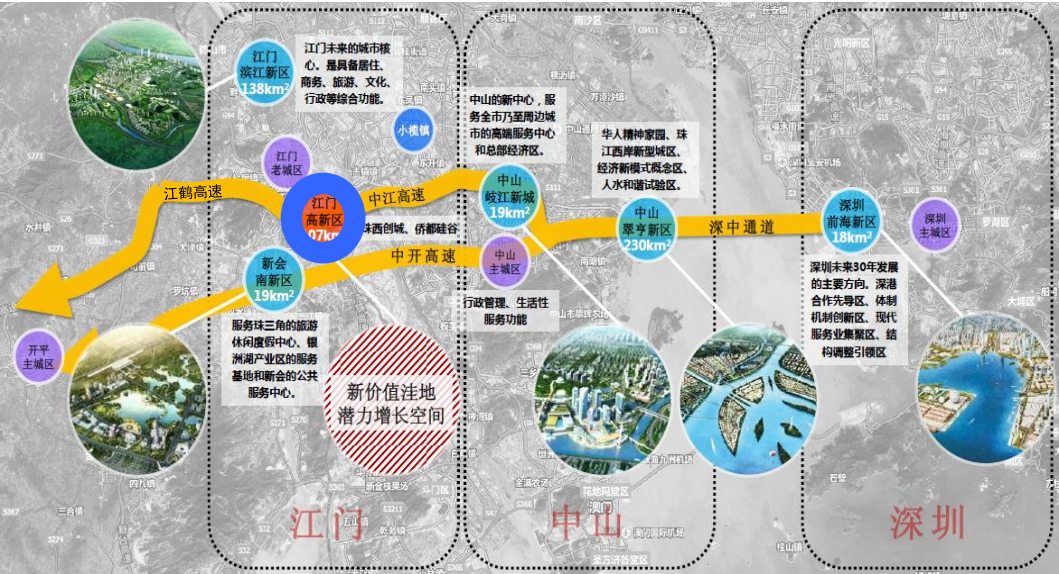


三、交通发展趋势与需求预测

3.1 交通发展趋势

1、粤港澳大湾区战略助力区位提升，对外与过境交通将显著增长

在粤港澳大湾区国家战略的“多中心网络化”发展格局中，江门位于区域发展轴线与深港、珠澳轴线的交汇点，近期需重点加强与大湾区中心城市（深圳、香港及广州）的衔接，打造珠江西岸新的增长极。预计“十四五”期间江海区与珠江东岸的交通联络将大幅提升，与广佛的交通联络仍然将维持较高水平。

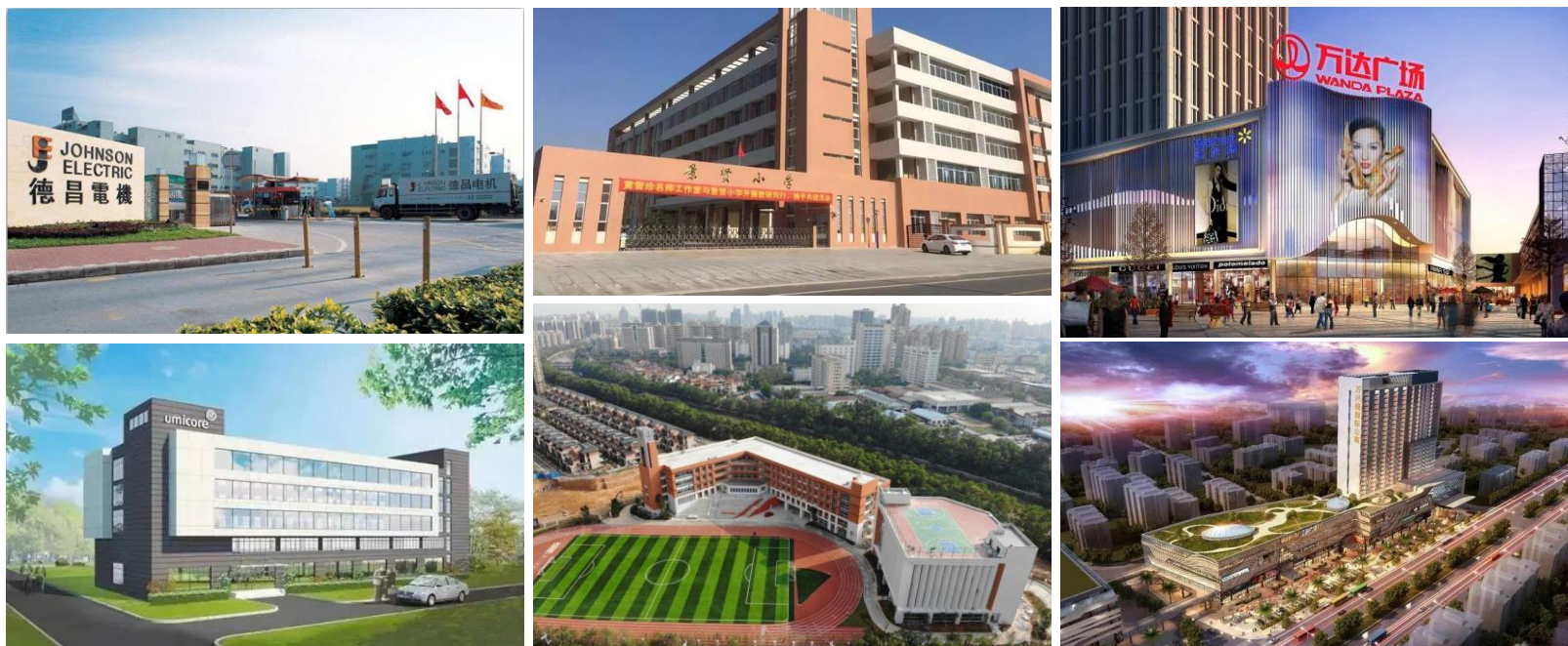


三、交通发展趋势与需求预测

3.1 交通发展趋势

2、公共服务配套逐步完善助力职住日趋平衡，区域内交通联系将大幅增长

随着招商引资力度的不断加大、公共设施的不断完善、基础设施的日益增加，未来江海区的人口及用地规模将进一步扩大、空间结构将持续动态调整。届时，区内将逐渐趋于职住平衡，区内交通联络需求将大幅增长，亟需对城市骨干交通基建的规模及布局进行优化调整，支撑江海区的建设。



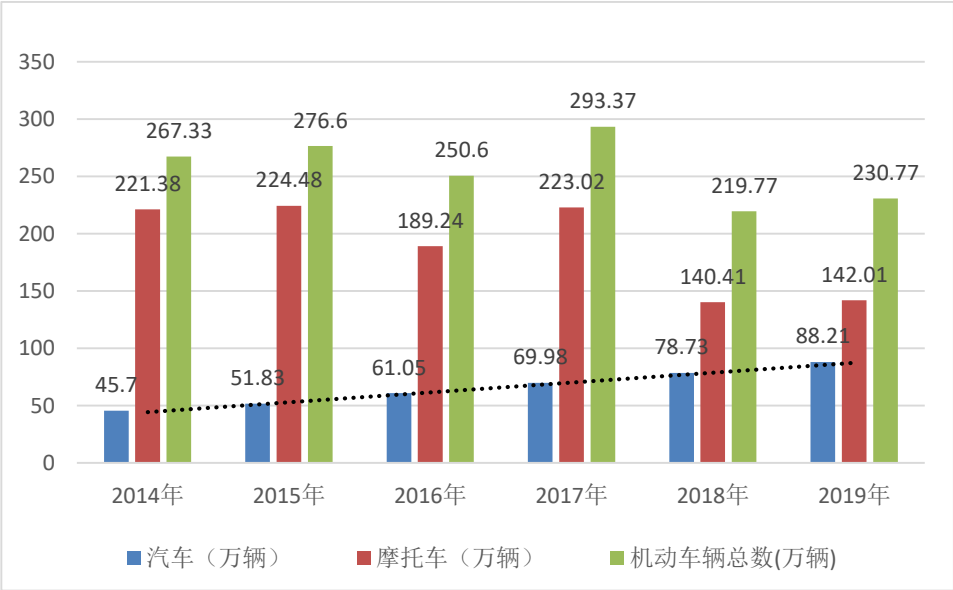
三、交通发展趋势与需求预测

3.1 交通发展趋势

3、私人机动化交通激增致使“行车难、停车难”问题凸显，出行结构亟待优化

随着社会经济水平提高，私人机动化出行增长迅猛，尤其是摩托车出行向小汽车出行转移显著。2014年至2019年，小汽车保有量由45.7万辆增至88.21万辆，年均增长14.1%，“行车难、停车难”问题日益突出。

加之公交发展缓慢，难以吸引私人交通向公共交通转移，出行结构亟待优化。公交线网不完善、场站缺口大、缺乏优先路权等问题，导致准点率低、候车时间长，竞争力明显不足，公交分担率提升缓慢。



近年来江门市机动车保有量变化情况

三区一市居民出行方式结构

出行方式	蓬江	江海	新会	鹤山
步行	28.60%	24.05%	26.25%	28.23%
自行车	5.09%	7.25%	7.56%	5.33%
摩托车	34.92%	45.83%	40.97%	40.37%
公交	6.71%	5.14%	3.63%	2.97%
私家车	23.40%	15.71%	18.83%	19.33%
其他	1.29%	2.02%	2.75%	3.76%

三、交通发展趋势与需求预测

3.1 交通发展趋势

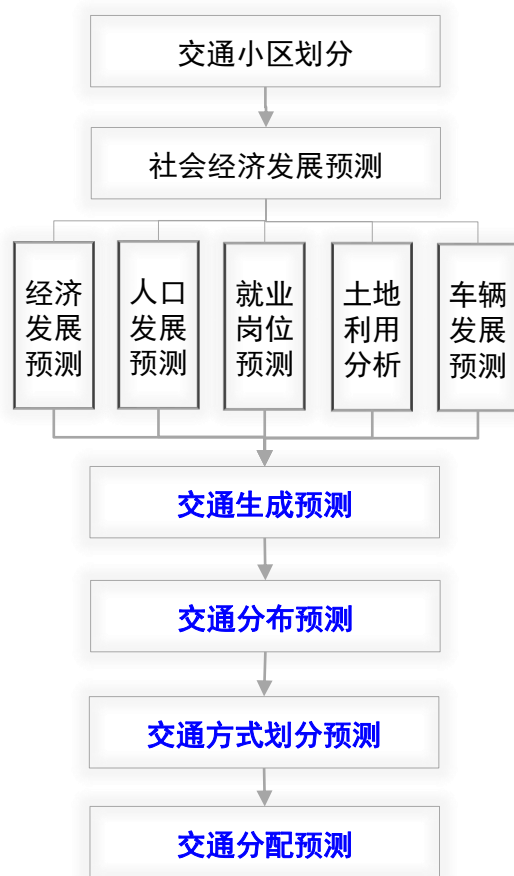
4、构建现代综合交通运输体系，要求加强多种运输方式的衔接与协调、推进多式联运

建设安全便捷、畅通高效、绿色智能的现代综合交通运输体系，是经济社会发展的客观要求。“十四五”时期，江海区要统筹公路、铁路、水路及城市交通的协调发展，优化基础设施结构，完善综合交通网络，加强各种运输方式的深度融合与有效衔接，更好发挥铁路运输和水运在大宗货运中的比较优势，大力发展多式联运，提高中转效率，降低运输成本，为旅客的便捷出行和货物的高效运输提供更加可靠的保障，为国民经济平稳发展提供更加有效的支撑。



三、交通发展趋势及需求预测

3.2 需求分析与预测



基本预测流程

本次交通需求预测，将在前期交通调查和现状分析的基础上，首先对与交通密切相关的社会经济的一些方面（如用地、人口、经济、车辆保有量）进行预测，然后采用国内外广泛使用的、技术上成熟的四阶段预测方法的前三步即进行交通发生、出行分布、方式划分进行预测，至于第四阶段交通分配则在既有路网规划中进行。

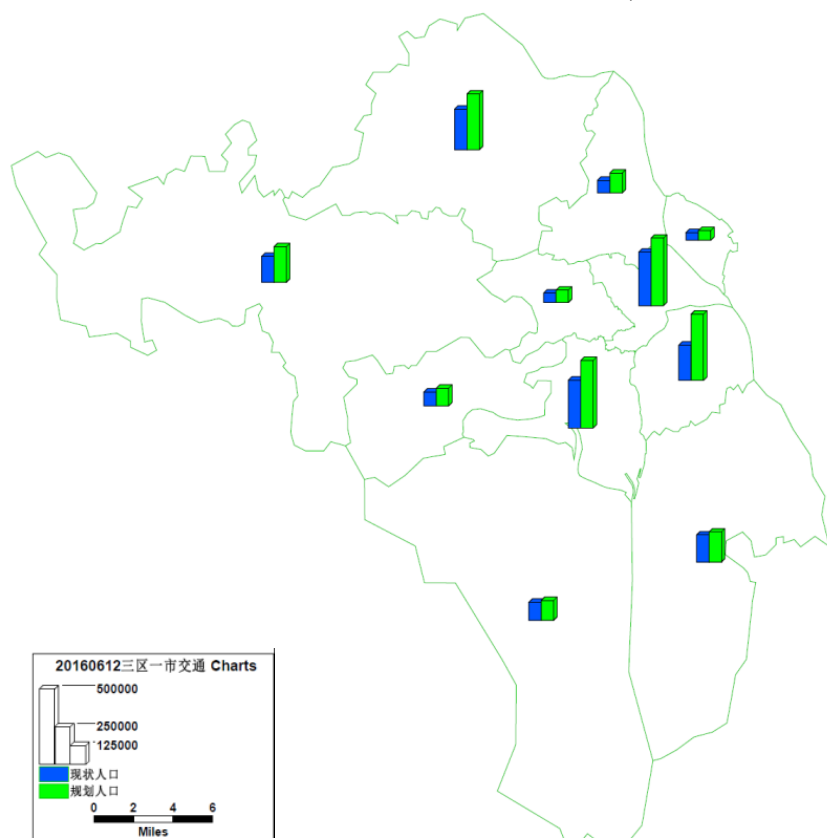
三、交通发展趋势及需求预测

3.2 需求分析与预测

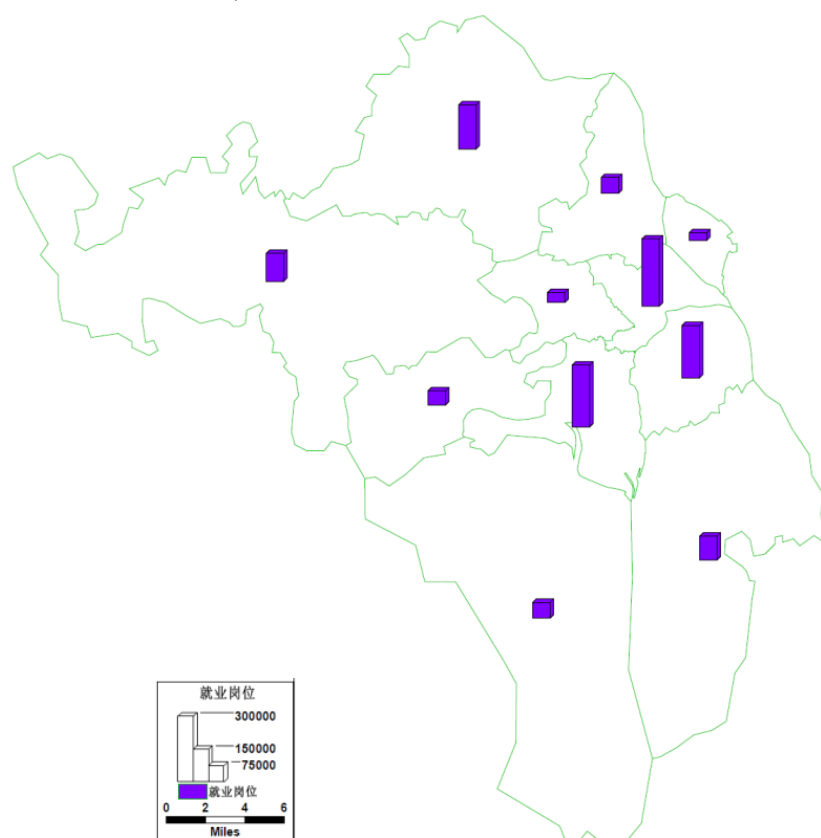
经济发展预测——2019年江门市GDP为3146.64亿元，根据《江门市人口发展规划(2020-2035年)》的预测结果，2025年江门市GDP为4735.98亿元，年均增长7.05%，按增长率反推，江海区2025年GDP367.09亿元。

人口发展预测——按《江门市人口发展规划(2020-2035年)》，2025年江门市总人口为530万人，其中江海区总人口为38万人。

就业岗位预测——依据人口及土地利用规划，预测全市就业岗位为291.51万个，江海区就业岗位20.9万个。



人口发展预测结果



就业岗位预测结果

三、交通发展趋势及需求预测

3.2需求分析与预测

机动车保有量预测

当前江门处于机动化快速发展阶段，2019全市轿车保有量为55.17万辆，是2010年13.86万辆的3.98倍，年均增长17%。小汽车拥有量主要受经济发展水平、小汽车拥有成本、城市交通政策（公共交通政策、小汽车发展政策）等因素的影响。本次规划建立了小汽车拥有量与经济发展水平（GDP总量）、小汽车拥有成本的S形曲线回归分析模型，如下：

$$y = \frac{\alpha}{1 + \exp(\beta \lg(x) + \gamma)}$$

式中：y——千人小汽车拥有率；

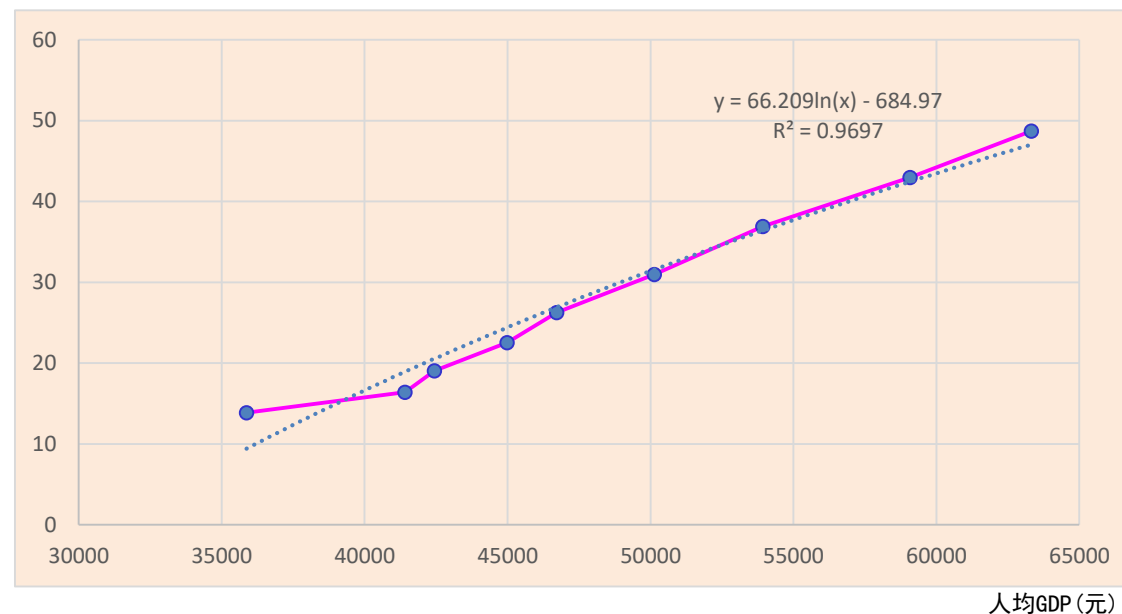
x——人均GDP（美元）；

α——常量（本次规划取160）；

β、γ——待定参数（本次规划β=-4.5，γ=18.268）。

通过对2010年-2018年小汽车拥有水平与人均GDP数据回归分析，其相关性R²达到0.9697，说明小汽车拥有水平与人均GDP具有很好的相关性。

机动车保有量(万辆)



2010-2019年江门市轿车保有量与人均GDP拟合趋势线

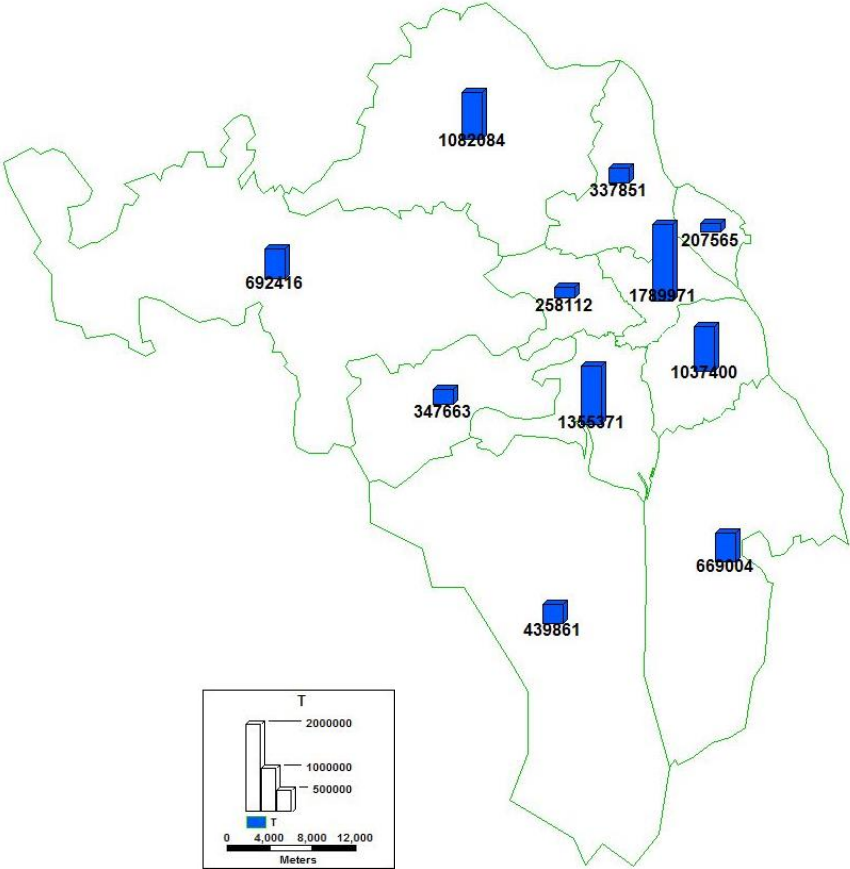
根据《江门市人口发展规划(2020-2025年)》，2025年人均GDP为89358元，按上述模型预测2025年江门市轿车保有量为69.84万辆，达到2019年的1.27倍。

三、交通发展趋势及需求预测

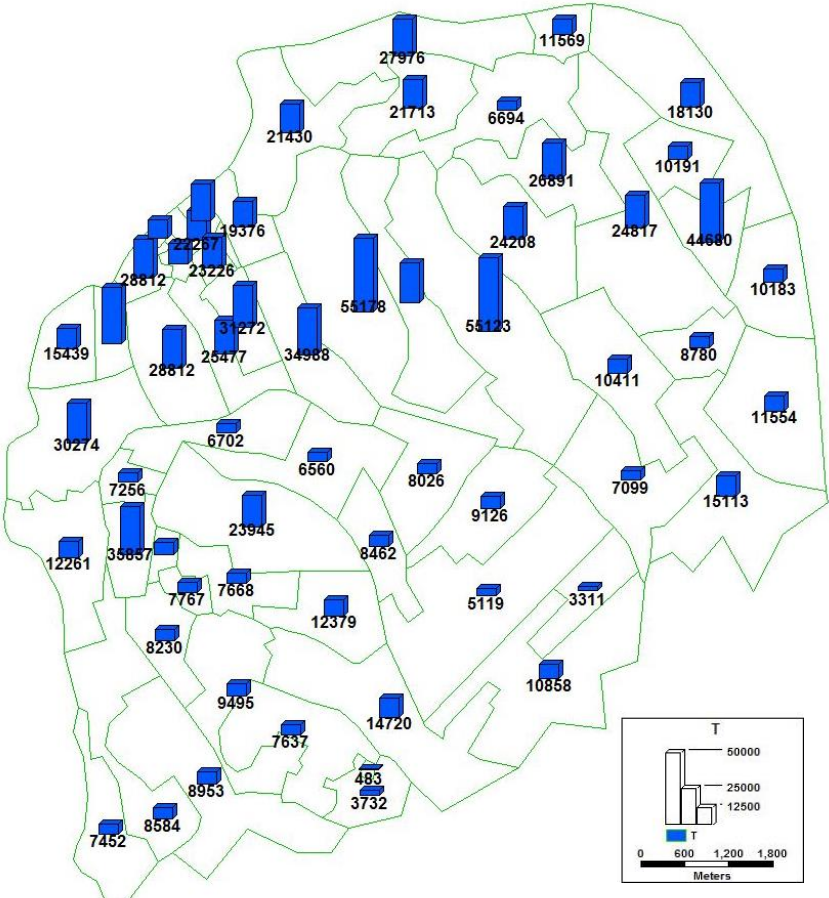
3.2需求分析与预测

交通生成预测

在三区一市范围内，中心组团的交通生成量最高，其次是新会组团、鹤山北组团和江海组团，荷塘组团的交通生成量最低。江海区的交通生成量达到103.74万人次/天。



三区一市2025年居民出行生成预测结果(人次/天)



江海区2025年居民出行生成预测结果(人次/天)

三、交通发展趋势及需求预测

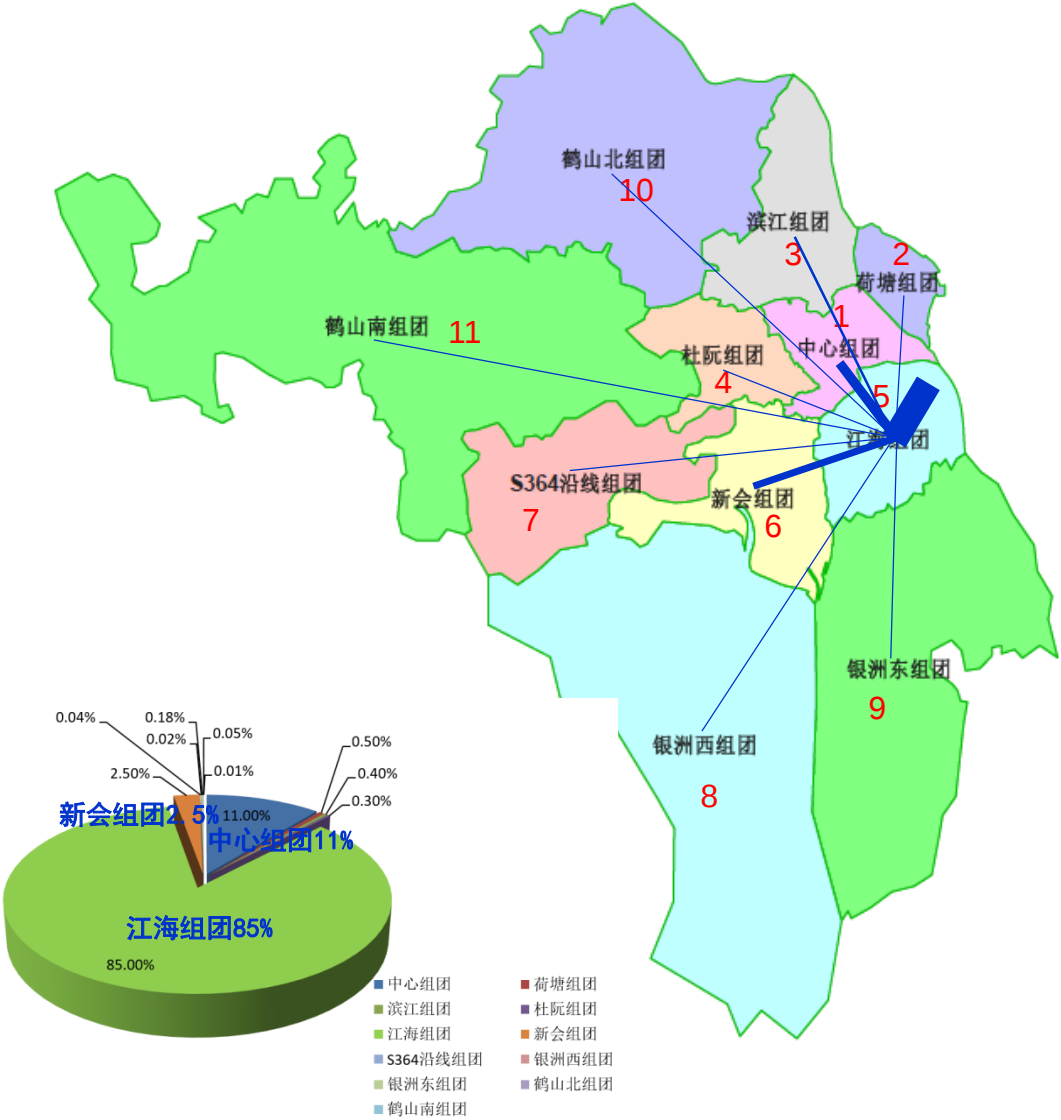
3.2需求分析与预测

交通分布预测

江海区交通出行主要以江海区内存行为主，所占比例达到85%；此外，江海区主要对外联络中心组和新会组团，所占比例分别为11%和2.5%。

现状及预测出行分布情况

区域	现状出行比例	预测出行比例
中心组	14.76%	11.00%
荷塘组团	0.01%	0.50%
滨江组团	0.44%	0.40%
杜阮组团	0.34%	0.30%
江海组团	82.94%	85.00%
新会组团	1.25%	2.50%
S364沿线组团	0.01%	0.04%
银洲西组团	0.01%	0.02%
银洲东组团	0.18%	0.18%
鹤山北组团	0.05%	0.05%
鹤山南组团	0.01%	0.01%



预测出行分布示意图

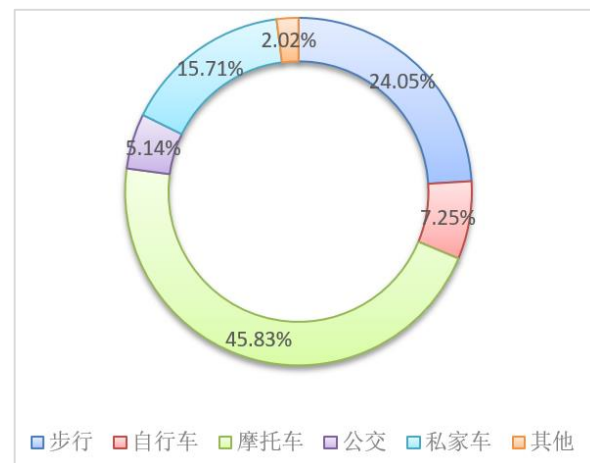
三、交通发展趋势及需求预测

3.2需求分析与预测

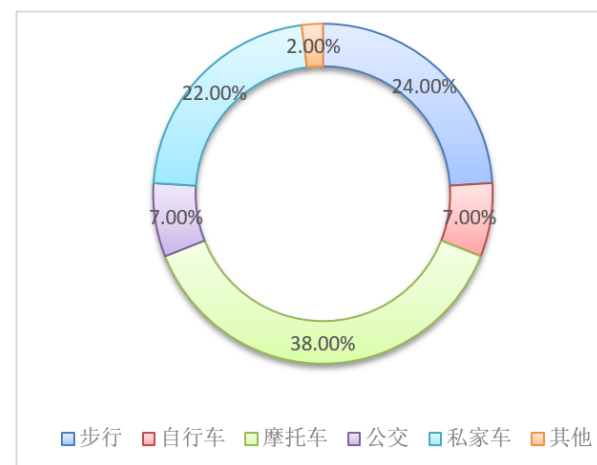
交通方式划分预测

对比现状，2025年居民出行方式结构主要有以下变化：

- （1）随着经济的发展、生活水平的提高和汽车保有量的增加，小汽车出行比例明显提高（15.7% → 22%）。
- （2）摩托车的出行比例有所降低，但其所占比例仍然较高（45.8% → 38%）。
- （3）随着公交投入的增加和设施的完善，预计2025公交出行比例将有所提升（5.1% → 7%）。



现状居民出行方式结构(2017年)



预测居民出行方式结构(2025年)

三、交通发展趋势及需求预测

3.2需求分析与预测

交通分配预测

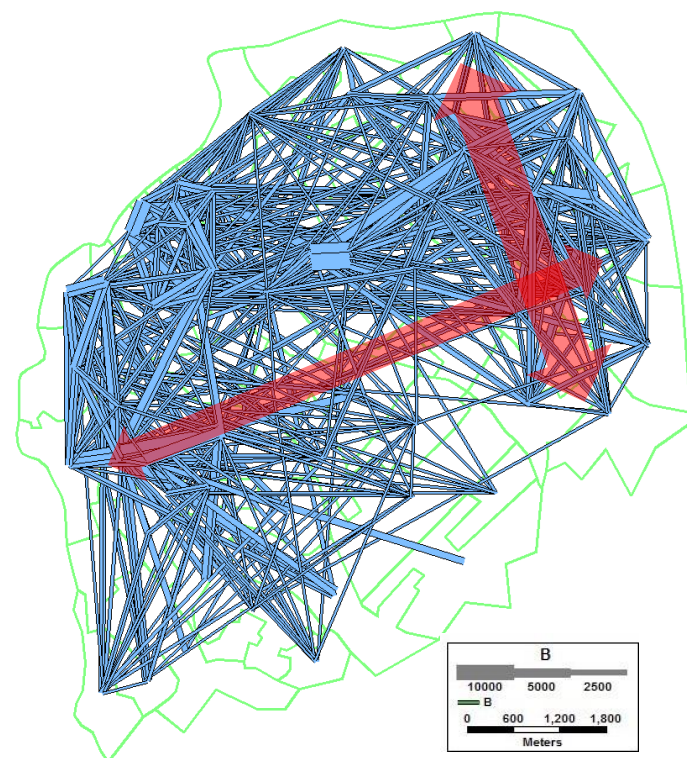
交通分配就是把各种出行方式的空间O-D量分配到具体的交通网络上，通过交通分配所获得的路段、交叉口交通量资料是检验道路规划网络是否合理的主要依据之一。

对比现状，2025年江海区对外交通联络量明显提升，其中与蓬江区联络量最大，达到30187pcu/h。

江海区内部交通联络有所提升，其中中江高速以南东西向交通联络和江珠高速以东南北向交通联络较现状大幅提升，需加强联络通道的建设。



2025年三区一市居民出行蛛网图 (pcu/h)

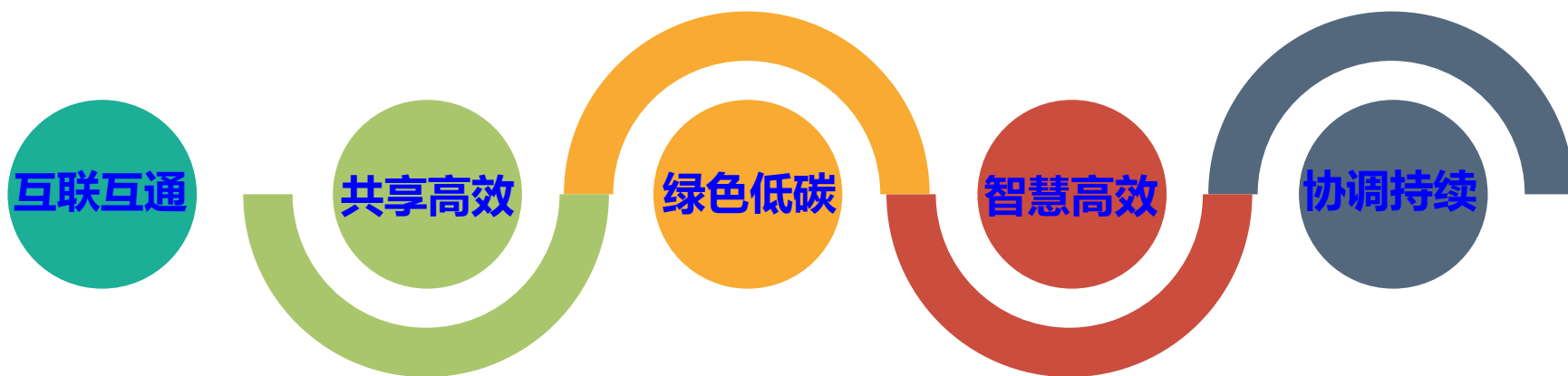


2025年江海区居民出行蛛网图 (pcu/h)

四、规划目标与规划策略

4.1 总体规划目标

到2025年，江海区对外交通明显提升，内部路网互联互通，老城疏解新区通畅，公交、慢行及停车设施加快完善，“公、铁、水”等多种运输方式有效衔接，基本形成“**互联互通、共享发展、绿色低碳、智慧高效、协调持续**”的综合交通网络体系。



四、规划目标与规划策略

4.2 规划策略



五、形成互联互通的交通系统网络

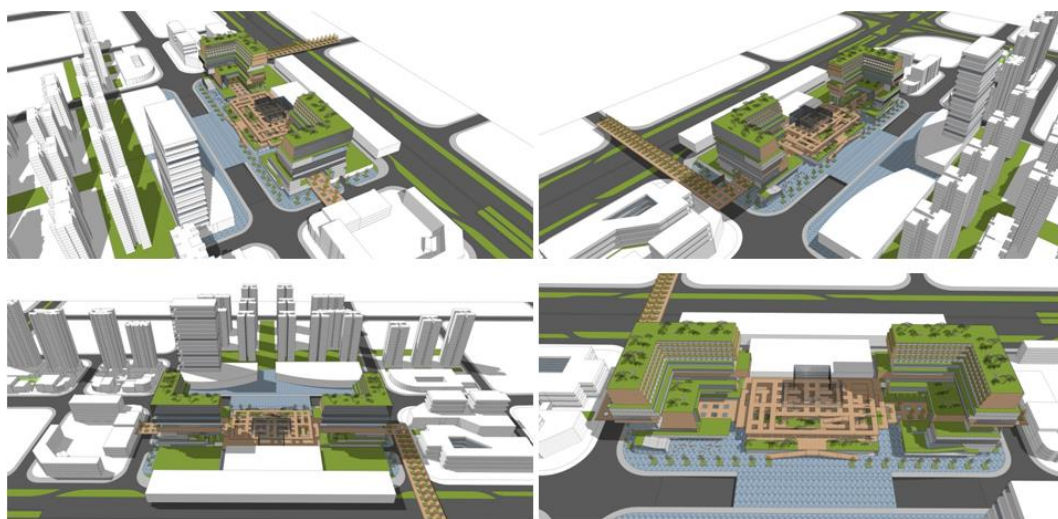
5.1 推动区域性重大交通设施建设，加快融入湾区发展

1、江门东站功能提升整合

结合城市空间结构转变以及轨道建设提速的发展趋势，将江门东站打造成为以城市/城际轨道和公路客运功能为主、公共交通功能为辅的综合换乘枢纽。树立江门东门户形象，围绕TOD发展模式打造以车站为核心的城市副中心。

发展策略：

- **城市耦合**—— 枢纽布局与城市中心体系相协调，支撑带动城市空间体系形成。
- **轨道主导**—— 适应区域综合运输发展趋势，重点围绕城际轨道/城市轨道打造综合客运枢纽体系。
- **用地协同**—— 充分发挥客运枢纽可达性优势，整合枢纽周边用地，提升土地利用效率；协调枢纽与城市功能布局关系，实现交通功能与城市功能融合发展。
- **设施集约**—— 枢纽设施布局集约化，建设集轨道、公交、停车等多方式立体化的综合客运枢纽。



五、形成互联互通的交通系统网络

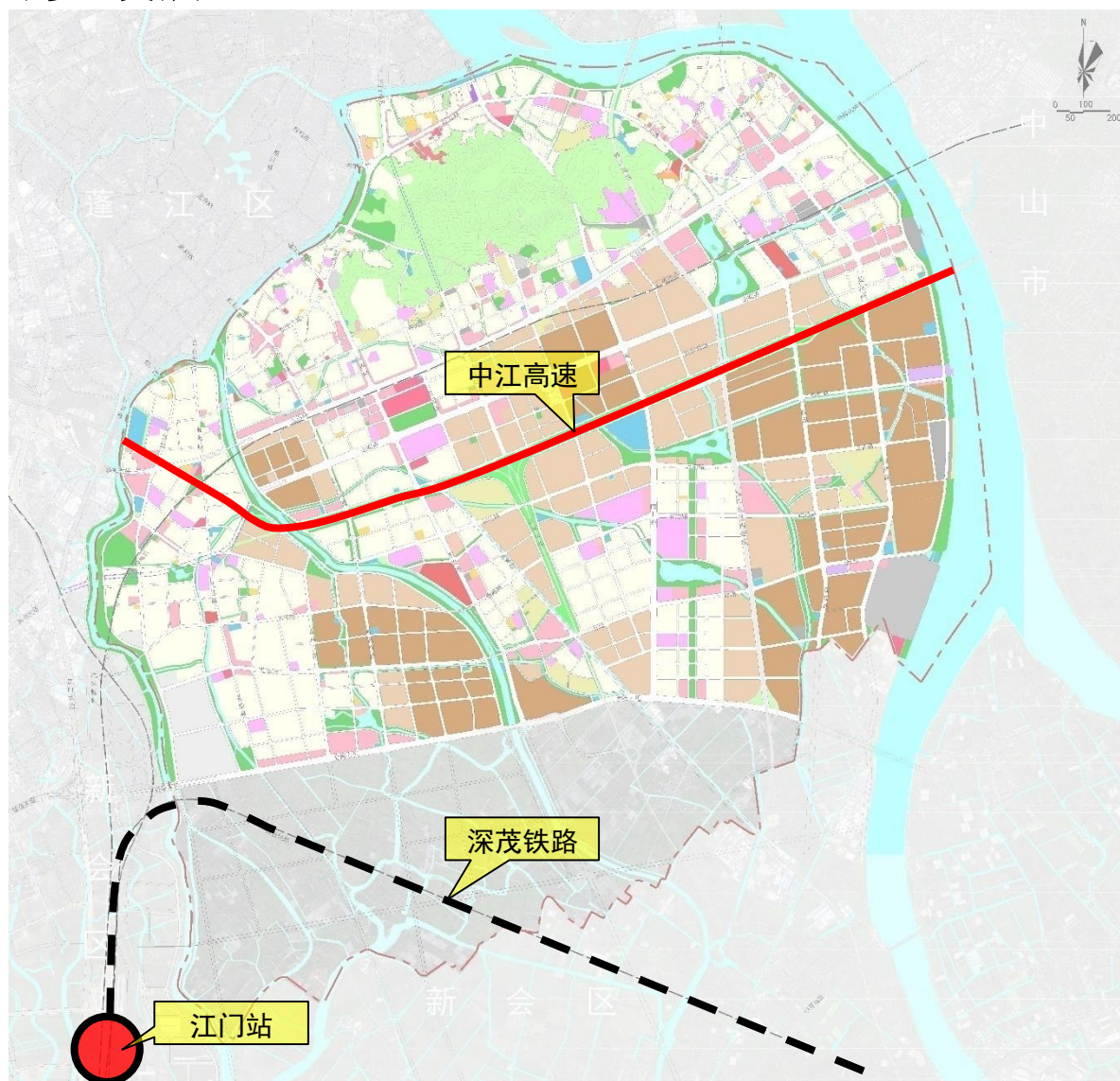
5.1 推动区域性重大交通设施建设，加快融入湾区发展

2、深茂铁路（江门段）建设

积极推动深茂铁路（江门段）建设，提升江门市区域枢纽地位，积极融入国家高速铁路网，使江门市成为连接珠三角与粤西地区的重要铁路枢纽城市，加强江门市的对外高速铁路联系。

3、中江高速扩建

积极推动中江高速（江门段）改扩建工程，提升中江高速的通行能力，提高交通运行效率，强化江门至广州地区、深圳等地区的东西向高速通道联系。



五、形成互联互通的交通系统网络

5.1 推动区域性重大交通设施建设，加快融入湾区发展

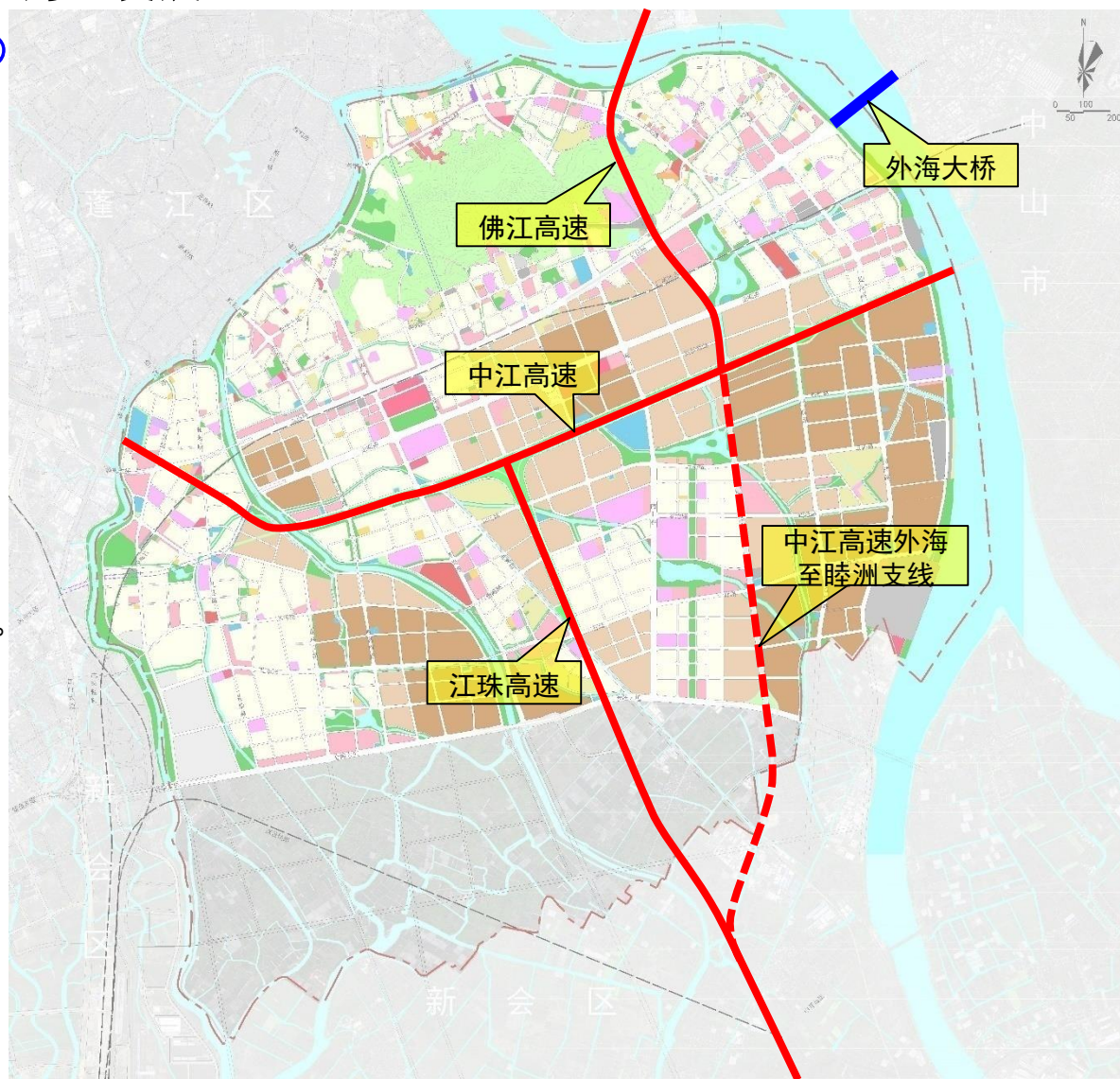
4、建设中江高速外海至睦洲支线（江珠高速局部改线）

优化改善高速公路网络衔接构型，实现江珠高速与佛江高速的有效对接。

受南山（白水带民俗信仰区）的地形影响，新建成的佛江高速南延线与既有江珠高速形成错位衔接，导致深罗高速和佛江-江珠高速在南山区域形成共线瓶颈段。为有效解决该段高速公路网络的瓶颈，建议佛江高速与中江高速互通后，继续南延顺接江珠高速，并对佛江高速龙溪路枢纽互通进行改造，取消既有江珠高速改线段与深罗高速的互通，调整为江门市与江珠高速出入口功能。

5、五邑路外海大桥扩建

结合五邑路快速化改造，对五邑路外海大桥进行扩建，提高外海大桥的通行能力，加强江海区东西向对外交通快速联系。



五、形成互联互通的交通系统网络

5.2加强与蓬江、新会交通联系，推动区域融合发展

1、近期项目

船厂跨江桥梁

推进船厂桥的建设，通过文昌路对接蓬江区环市三路，加强江海区与蓬江区之间的交通联系。

金瓯路西延线（胜利南路-礼乐路）

推动金瓯路西延线（胜利南路—礼乐路）工程建设，强化内部东西向交通联系。

会港大道一期工程（江门大道-东海路）

加快推进会港大道一期工程（江门大道—东海路）建设，加强江海区与新会区之间的快速交通联系。

2、远期项目

会港大道东延线

推动会港大道东延线工程建设，加强江海区与中山市之间的快速交通联系，完善江海区快速路网体系。

金瓯路西延线（礼西路—江门大道）

通过金瓯路对接江门大道，加强江海区与新会区之间的交通联系。

五、形成互联互通的交通系统网络

5.3完善城市骨架路网，支持城市空间有序拓展

完善城市内部骨架路网，加强城市内部各功能组团间的交通联系，提升骨架路网的通行能力，提高城市出行效率，有效支撑城市近期建设和空间拓展的需求。

近期项目

新建一行路（东海路—连海路）（双8车道）
改扩建礼东路（东环二路—东海路）（双8车道）
新建云沁路（东宁路—东海路）（双8车道）
新建新港路（景观东路—连海路）（双8车道）
改扩建江睦路（中江高速—会港大道）（双8车道）
新建南山路（新港路—一行路）（主道双6、辅道双4）
新建龙溪路（金辉路—一行路）（双6车道）
改扩建连海路（金瓯路—会港大道）（双8车道）
改扩建礼西路（江门河—金瓯路西延线）（双6车道）

远期项目

新建金星路（江门大桥—江珠高速四村立交）（主道双6、辅道双4）
新建南山路（一行路—会港大道）（主道双6、辅道双4）
新建龙溪路（一行路—会港大道）（双6车道）
新建礼西路（金瓯路西延线—会港大道）（双6车道）
江珠高速快速化改造（四村立交—睦洲支线）

五、形成互联互通的交通系统网络

5.4提高区内路网可达性，提升道路系统服务能力

提高内部路网可达性，加强局部道路的衔接，打通部分尽端路，加强相邻地块间的交通联系，提升道路系统的整体服务能力。

近期项目

新建江南路（胜利大桥—金瓯路）（双4车道）
改扩建麻园路（金星路—南山路）（双4车道）
新建东升路—富民路之间断头路（双4车道）
新建清澜路（永康路—麻园河）（双4车道）
新建中心医院江海分院东侧规划路（双6车道）
改扩建礼睦路（江珠高速—番薯冲桥）（双6车道）
新建临江路（中华大道—江中高速）（双4车道）

远期项目

改扩建白水带大道（公园北门—五邑路）（双4车道）
新建江睦路（江海路—五邑路）（双8车道）
新建明泰三路—高新西路之间断头路（双4车道）
新建东升路（龙溪路—连海路）（双4车道）

五、形成互联互通的交通系统网络

5.5完善农村公路网络，推动乡村全面振兴

1、调整农村公路功能，适应新型城镇化发展要求

根据国内城市的发展经验，城镇化水平达到一定程度，城市发展到一定程度的规模，部分公路的交通功能将被城市功能化，将被附加上城市交通的功能，纳入到城市道路系统中。

在未来规划建设中，农村公路不再单纯以满足农村地区基本通达为目标，农村公路中的部分县、乡、村道，应具有地区内相互衔接，加密、丰富干线公路网结构的作用，进而逐步更多地承担起中等距离、中运量的次干线交通集散功能和城市道路功能。



Y103乡道也承担了城市道路（礼东路）功能



X538县道也承担了次干线公路（东环路）功能

五、形成互联互通的交通系统网络

5.5完善农村公路网络，推动乡村全面振兴

2、优化农村公路网布局，提高农村公路网服务能力

（1）加强省、县及乡道建设，完善公路路网骨架

依据《江门市综合交通运输体系发展“十四五”规划》，落实涉及区域内的相关省、县、乡道，完善内部公路网络体系，提高公路网的服务能力，对接周边区县与外围乡镇，畅通乡镇进城下乡通道，保证公路网络的整体均衡性和可达性，助力新型城镇化发展。

建设项目

省道S269江海至斗门改线工程

省道S272改线工程

X538江礼大桥-南冲高桥

Y103礼东路（礼乐东环二路至礼睦路）

（2）推动村道升级改造，改善道路通行条件和服务能力

推动农村公路高质量发展，构建广覆盖、多功能的农村交通基础设施网，助力城乡融合发展，全面推动乡村振兴。

建设项目

沙律横龙脊山大道路面改造

东升南大江大路升级改造

前进兰花围村道升级改造

石鹤利新村道路路面改造

直冲村道改造

旧麻园路（麻一段）改造

三福里村道改造（建安里-礼乐路）

跨龙村村道改造（村委会-礼深一路）

礼乐第二初级中学南侧村道升级改造

向东村荣盛街西延村道升级改造

五、形成互联互通的交通系统网络

5.5完善农村公路网络，推动乡村全面振兴

3、优化农村公路断面，因地制宜建设景观路和示范路

以解决进村入户“最后一公里”的交通问题为基本出发点，结合区域整体资源禀赋特点，推动一批文化旅游路、产业致富路、田园休闲路、山水宜居路和郊野观光路的建设，形成“一路一景”，加快交旅融合发展，助力美丽乡村建设。



五、形成互联互通的交通系统网络

5.5完善农村公路网络，推动乡村全面振兴

4、完善农村公路配套设施，提升居民出行品质

结合不同农村公路的功能完善相关配套设施，包括公交站台、慢行通道、路灯照明、绿化环境、路牌标识等设施，创建一批精品示范农村公路，完成“四好农村路”建设的同时提升居民出行品质。



齐备完善标志系统



景观优美的绿化设施



彰显文化的公交站台



宽阔舒适的慢行空间



美观实用的照明设施

五、形成互联互通的交通系统网络

5.5完善农村公路网络，推动乡村全面振兴

5、创新养护管理机制，促进农村公路可持续发展

农村公路管养资金相对其他功能性道路，较为匮乏，在新型城镇化推进过程中，随着农村公路所承担功能的转变，其养护资金不应再单纯的受限于农村公路的行政等级。要对部分重要农村公路适时的进行定位调整，实现有区别的养护资金支持。需要针对承担不同功能的道路进行有区别的定位划分。对于交通量大，功能地位显著的农村公路，要及时申报提档升级，寻求更多的养护资金；对于转型为城市化道路的农村公路，要及时纳入市政道路管理部门的养护范围内。



完善农村公路管理养护体制

- 省、市级人民政府加强统筹和指导监督
- 县级人民政府履行主体责任
- 发挥乡村两级作用和农民群众积极性

强化农村公路管理养护资金保障

- 落实成品油税费改革资金
- 加大财政资金支持力度
- 强化养护资金使用监督管理
- 创新农村公路发展投融资机制

建立农村公路管理养护长效机制

- 加快推进农村公路养护市场化改革
- 加强安全和信用管理
- 强化法规政策和队伍建设

六、构建多元发展的公共交通体系

6.1 优化常规公交线路网络

1、优化常规公交线网结构

构建直达快线、高频公交、基本公交和微循环公交四个层次常规公交线网体系。

直达快线：采用点式运输模式，为长距离出行乘客提供快速运输服务。

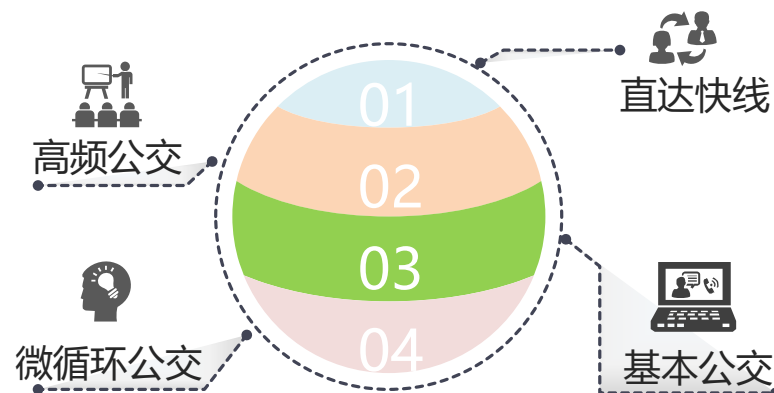
高频公交：采用线式运输或者大站快车运输模式，覆盖城市主要客流走廊，为相邻组团间中长距离出行乘客和走廊沿途集散客流提供快速运输服务。

基本公交：包含干线公交和支线公交，为组团间中距离出行乘客和走廊沿途集散客流提供中速运输服务。

微循环公交：覆盖城市各个角落，加密公交覆盖，保障短途直达性，并为上层线网提供客流接驳服务。

2、拓展多元化公交服务

鼓励拓展火车站、客运枢纽站、主要景点、厂企、学校等多元化定制公交和旅游巴士服务，为市民和游客提供多元化、差异化公交出行服务。



六、构建多元发展的公共交通体系

6.2完善公交场站配套设施

- 1、推动公交场站建设。加快推动公交枢纽站、首末站和停保场等场站建设，重点推动产业新城站、彩虹路站、南方职业技术学院站、向前站、连海路站、光博汇站和港澳客运码头站等公交场站建设。启用现状已有的城轨江海站和城轨礼乐站公交首末站。在用地出让阶段，落实居住小区、商务区、主要旅游点、公园、学校、医院、大型枢纽站等建设项目配建公交站场。
- 2、推动港湾式公交停靠站建设。新建或改建城市主次干道同步建设港湾式公交停靠站，具备条件的道路100%设置公共交通港湾式停靠站。
- 3、推动公交候车亭品质提升。结合道路新建、改（扩）建，重点改造升级城市主干道公交候车亭，营造舒适、安全、美观的候车环境。建议在五邑路和东海路进行公交候车亭品质提升试点。



六、构建多元发展的公共交通体系

6.3保障公共道路路权优先

- 1、**推进公交专用道网络建设。**依据主要公交客流走廊开展公交专用道建设，近期建设五邑路(江门河-江海路)、和东海路(江门河-五邑路)公交专用道，与蓬江区公交专用道组合形成环状网络。远期推动江海路、东海路、五邑路和会港大道局部路段公交专用道建设。
- 2、**实施专用道沿线公交优先信号控制。**对公交专用道沿线交叉口进行公交优先信号及公交专用进口道的改造，保障公交车在交叉口的通行效率。
- 3、**加强公交专用道监管。**在路段、交叉口和公交车内配备完善的公交专用道监控设备，加强对公交专用道监管，严格查处违法使用、占用公交专用道行为，保障公交专用道的专用路权。



七、打造舒适便利的慢行交通系统

7.1 设置连续舒适慢行交通网络

构建“一环四横四纵”的慢行系统

一环：环绕西江、江门水道、麻园河、龙溪河及彩虹河形成的滨水休闲慢行系统。

四横：江海路、五邑路、云沁路、一行路—礼东路。

四纵：胜利南路、东海路、南山路、江睦路。

近期建设项目

休闲慢行道：完善城央绿廊濠北段、金溪段、外海段和高新区段，结合彩虹河、龙溪河和麻园河生态修复新建碧道，形成完整连续、滨水宜人的慢行休闲网络。

通勤慢行道：规划在现状通勤慢行道基础上，结合近期城市骨架路网的建设完善慢行通勤道，构建四横四纵的通勤慢行网络。

南山路（新港路—一行路）；云沁路（南山路—胜利南路）；一行路（江睦路—胜利南路）；江睦路（新港路—一行路）。建议城央绿廊建设保留江门河沿岸的岸线。

7.2 完善行人立体过街设施

规划新增七处人行天桥

（1）下沙人行天桥——结合下沙水上人家公园建设，加强江门水道和礼乐河两岸慢行联系，便利居民出行。

（2）江门东站人行天桥——便利居民步行进出江门东站，提升客流疏散能力和服务水平。

（3）中环广场人行天桥——加强道路两侧商业、居住、学校之间交通联系，便利居民出行。

（4）天鹅湾人行天桥——加强道路两侧居住、学校之间交通联系，便利天鹅湾小学和幼儿园师生过街。

（5）江门一中北侧人行天桥——加强道路两侧居住、学校之间交通联系，便利江门一中师生过街。

（6）濠北小学人行天桥——加强道路两侧居住、商业、学校之间交通联系，便利濠北小学师生过街。

（7）江海站人行天桥——加强桃江片区与七东片区之间交通联系，便利中路小学师生及中路市场居民过街。

七、打造舒适便利慢行交通系统

7.3加强互联网租赁自行车管理

1、明确自行停放区的设置要求

在哪里设置

在交通枢纽场站、居住区、商业区及公共设施周边分散布置，停放区与主要人流出入口的距离不宜大于30米。除禁止自行车骑行或停放的道路和快速路主线外，其余道路均可设置，其中次干路以上道路以行车安全以及道路顺畅为前提，支路以便民为原则。

宜设置在道路设施带内，应保证自行车车身放置不超过路缘石外沿。宜在临街单位“门前三包”责任区内设置。

应满足何要求

自行车停放区宜设置在平缓的地面，最大坡度不宜大于4.0%。在人行道设置自行车停放区，应保证停放车辆后人行道的剩余宽度不小于2米。

不同区域城市道路	人行道剩余宽度 (m)
快速路辅路、主干路	3.0 (2.5)
次干路	2.5 (2.0)
支路	2.0 (1.5)
商业或公共场所集中路段	4.0 (3.0)
火车站附近路段	4.0 (3.0)
长途汽车站附近路段	3.0 (2.5)
轨道交通出入口、综合客运枢纽周边50m范围内	3.0 (2.5)

规模如何控制

应按小规模、高密度的原则分组设置，每组停车泊位数以10~30辆为宜，具体组数可结合道路条件、景观要求和停放需求合理设置。

七、打造舒适便利慢行交通系统

7.3加强互联网租赁自行车管理

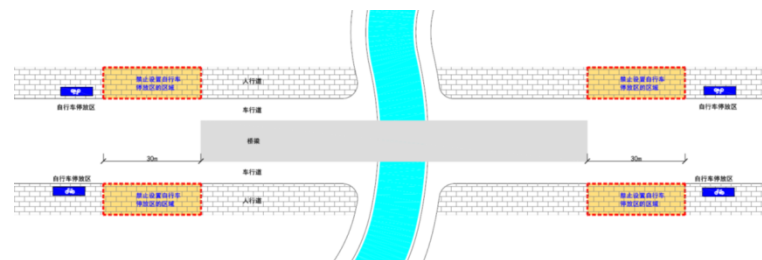
2、加强对禁止自行停放区域的管理

(1) 不便于自行车行驶或停放容易带来安全隐患的区域

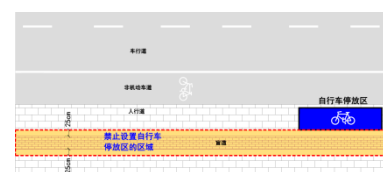
机动车道、非机动车道及消防通道。禁止非机动车通行的道路、桥梁及隧道。未设置非机动车道的快速路。积水、排水不畅或危险边坡的人行道。坡度大于4.0%的人行道。铁路道口、桥梁或隧道与道路连接处出入口30米范围内的人行道。

(2) 设置后会影行人通行或设施使用的区域

宽度3.5米以下及设置后不满足通行带最小宽度要求的人行道。无障碍设施、盲道及两侧各0.5米范围内的人行空间。市政工作井中心半径1.5米范围内的人行道。人行道斜坡、人行横道线等两侧各5米范围内的人行道。公交中途站站台路缘线5米范围内的人行道。消防设施半径5米范围内的人行道。人行天桥或地道出入口5米范围内的人行道。医院、学校、市场等主要出入口两侧20米范围内的人行道。交叉口范围与路缘石曲线端点间距15米内的人行道。影响沿街商铺正常经营或沿线人员及车辆进出的空间。相关部门划定的禁止自行车停放的路段。



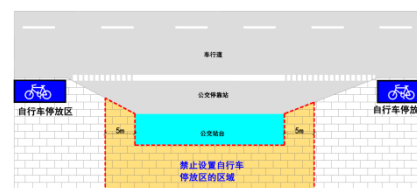
机动车桥梁连接处自行车停放区设置要求



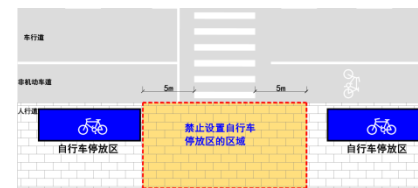
盲道周边自行车停放区设置要求



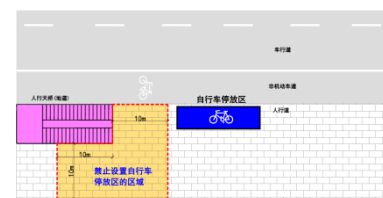
市政工作井周边自行车停放区设置要求



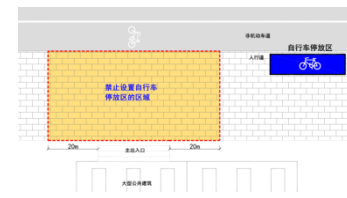
公交停靠站周边自行车停放区的设置要求



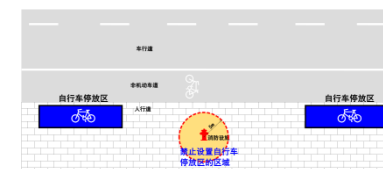
人行横道周边自行车停放区的设置要求



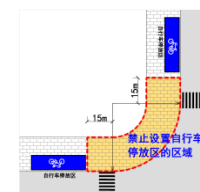
天桥或地道周边自行车停放区设置要求



大型公共建筑周边自行车停放区设置要求



消防设施周边自行车停放区的设置要求



交叉口范围内自行车停放区设置要求

七、打造舒适便利慢行交通系统

7.3 加强互联网租赁自行车管理

3、完善自行车停放区配套设施

(1) 设置规范合理的自行车路面标记

已施划自行车路面标记的，可不设置自行车停车标志。已设置自行车停车标志的，可不施划自行车路面标记。

(2) 配套坚固耐用的自行车停车架

次干路（含）以上等级城市道路宜设停车架，重点区域其他道路及其他区域道路可设停车架。

(3) 设置自行车停车标志和禁停标志

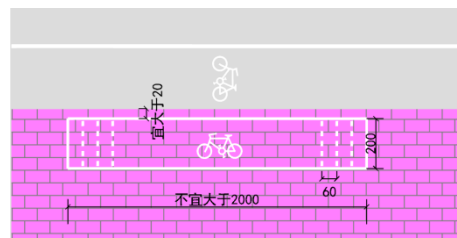
已施划自行车路面图形标记的，可不设置自行车停放区标志。

多个连续的自行车停放区只设置1个停放区标志。

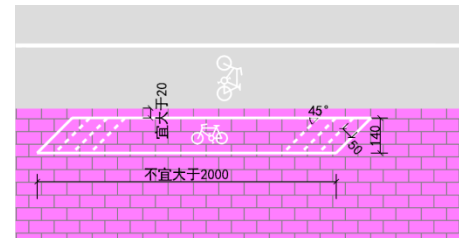
禁止自行车停放的路段，在路段起终点设置禁停标志，如禁停路段较长，须重复设置禁停标志，间隔宜为100米。

(4) 严格执行共享自行车电子围栏管理

电子围栏由企业负责划设，并报相关主管部门审批。不同企业划设电子围栏原则上应共享。企业对共享自行车使用者未入栏、停车不规范行为进行记录，并纳入使用者信用记录。



垂直排列式自行车停放区设置示例一（单位：cm）



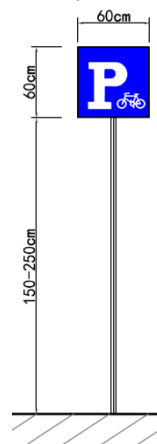
斜向排列式（45度）自行车停放区设置示例一（单位：cm）



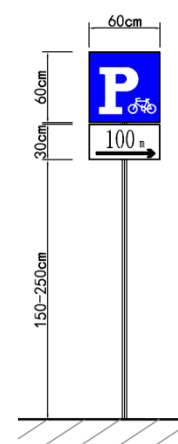
卡位式自行车停车架



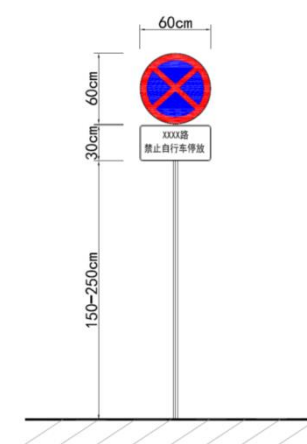
插槽式自行车停车架



停放区标志牌示意图



停放区方向指示牌



禁止停放区标志牌示意图

八、构建集约高效静态交通系统

8.1 鼓励公共停车场建设，缓解供需矛盾

结合土地利用情况及各区域的停车供需情况，结合主要公园绿地、广场用地、交通枢纽场站布局规划22个公共停车场，缓解停车供需矛盾。

近期重点推动推动礼乐站停车场、江门东站停车场、蓬苑广场停车场、江海四路停车场、江海站停车场和港澳码头停车场等6个公共停车场停车场建设。建议合理利用桥下空间，作为临时停放场地。

8.2 鼓励机械式车库及充电车位建设

鼓励建设机械式立体停车库。针对老城区，原有的街道布局、老建筑改造难度大，建设地下停车库制约因素较大，建议充分利用边角地、绿地或原平面停车点等地点，建设占地小、容量大的机械立体停车库，以缓解停车难问题。

推动“停车+充电”模式。电动汽车是绿色交通发展的必然趋势，随着新能源汽车的热销，充电桩已成为其推广的制约因素，因此建议新建停车场库合理规划充电车位，保障充电车位配比不低于20%，采取政府引导、多方参与的方式，确保“停车+充电”模式有效缓解充电难问题。



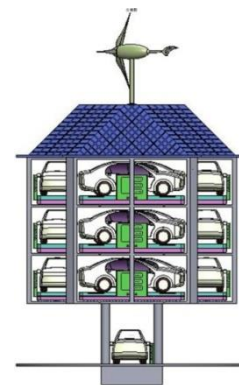
机械式立体停车库



机械式立体停车库



充电停车位



十字楼式智能停车充电站

八、构建集约高效静态交通系统

8.3完善停车配建标准，加大执行力度

现状停车配建标准分类少，部分指标不合理。建议结合周边城市的先进经验，细化停车配建分类、优化停车配建指标参数，并严格执行配建标准；引导江海区停车设施建设走向秩序化的良性循环，从根本上解决停车供应与动态交通增长之间的协调发展问题。

现状停车配建指标（5大类）

建设项目类别		计算单位	标准车位
住宅	普通住宅	车位/100m ² 住宅建筑面积或车位/1户	1.2
	保障性住房(包括租赁房、公租房等)	车位/100m ² 住宅建筑面积	0.5
行政办公、商业商务、社区配套服务用地		车位/100m ² 建筑面积	1
教育	幼儿园	车位/100学生	2
	小学、中学	车位/100学生	3
	大、中、专院校	车位/100学生	4
工业(物流)	一般工业(物流)	车位/100m ² 建筑面积	0.2(0.4)
	工业升级改造开发	车位/100m ² 建筑面积	0.5
其他		车位/100m ² 建筑面积	1

规划停车配建指标建议（8大类、24小类）

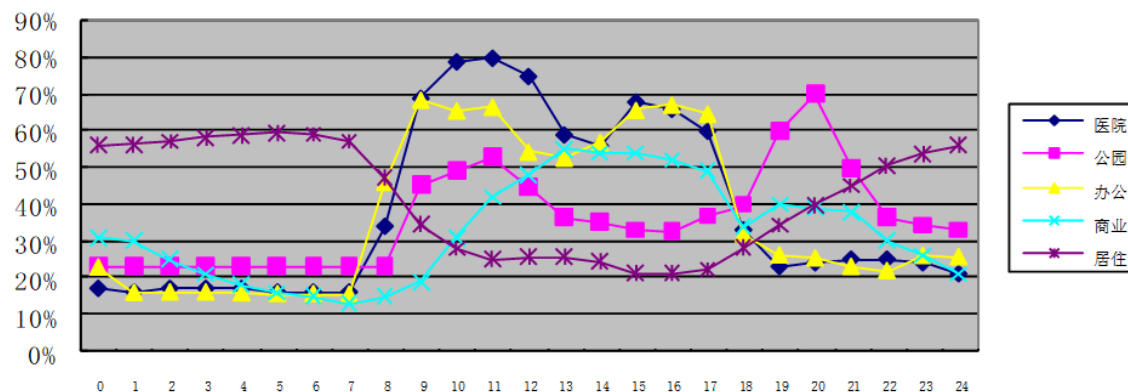
用途	分类	单位	标准
住宅	单身宿舍	车位 / 户（套）	0.3~0.5
	单元式住宅	车位 / 户	≥1.0（以上每增加50m ² 增加1.0）
	独立式住宅	车位 / 户	≥1.5
商业	商业区	车位 / 100m ² 建筑面积	≤取2.0，超过以上部分取0.4~1.5
	独立购物中心、专业批发市场	车位 / 100m ² 建筑面积	1~2.5
	酒店	车位 / 客房	0.2~0.5
	餐厅	车位 / 10座	0.8~2.0
办公	行政办公楼	车位 / 100m ² 建筑面积	0.4~2.0
	其它办公楼	车位 / 100m ² 建筑面积	0.3~1.0
工业	厂房	车位 / 100m ² 建筑面积	0.1~0.6
	仓库	车位 / 100m ² 建筑面积	0.4~0.6
	物流园区	车位 / 100m ² 建筑面积	0.2~0.5
公园	综合、专类公园	车位 / 100m ² 占地面积	0.5~1.5
文体设施	大型体育场馆	车位 / 100座	3.0~5.0
	小型体育场馆	车位 / 100座	2.0~3.0
	市级影剧	车位 / 100座	4.0~5.5
	一般影剧院	车位 / 100座	2.0~4.0
	博物馆、图书馆	车位 / 100m ² 建筑面积	0.5~1.0
	展览馆	车位 / 100m ² 建筑面积	0.5~1.0
	会议中心	车位 / 100座	3.0~4.5
医疗设施			每1诊室设1-2个小汽车位(2.0~2.5/100m ² 建筑面积)
教育设施	中学	车位 / 100学生	0.7~1.5，至少设2个校车停车处
	小学	车位 / 100学生	0.5~1.2，至少设2个校车停车处
	幼儿园	车位 / 100学生	0.6~1.2，至少设2个校车停车处

八、构建集约高效静态交通系统

8.4鼓励超配车位，推动停车共享

鼓励困难区域超配车位。旧城区及部分核心区域现状人口密集、开发强度较大，且大部分建筑配建标准低，停车供应缺口大，单纯依靠建设公共停车场难以满足需求。为此，建议上述区域新建项目适度超配车位，超配车位面向公众开放。通过有计划的城市更新改造，逐步缓解周边已建地区的停车压力。

推动停车设施共享开放。鼓励企事业单位停车泊位非工作时间有偿错时共享。鼓励各单位利用停车高峰时间差异，互相借用停车泊位。制定落实住宅小区停车位不予出售比例政策，秉承“比例合理”“相对集中”“靠近道路”“出入方便”等原则，划定住宅小区不予出售车位，方便对外开放运营。



办公类：上下班停车高峰是9-18点，停车时间长(约9小时)；办事停车高峰为10-11以及15-17点，停车时间较短(1.5小时)

居住类：高峰是20:30-7:30点，停车时间长(11小时)。

商业类：高峰是11-17点以及19-21点，停车时间较短(2小时)。

医院类：高峰是10-13点以及16-17点，停车时间较短(2小时)

公园类：高峰是10-13点以及19-21点，停车时间较短(2小时)。

各类用地的出行时段分布示意图

八、构建集约高效静态交通系统

8.5制定差异停车费率，降低停车需求

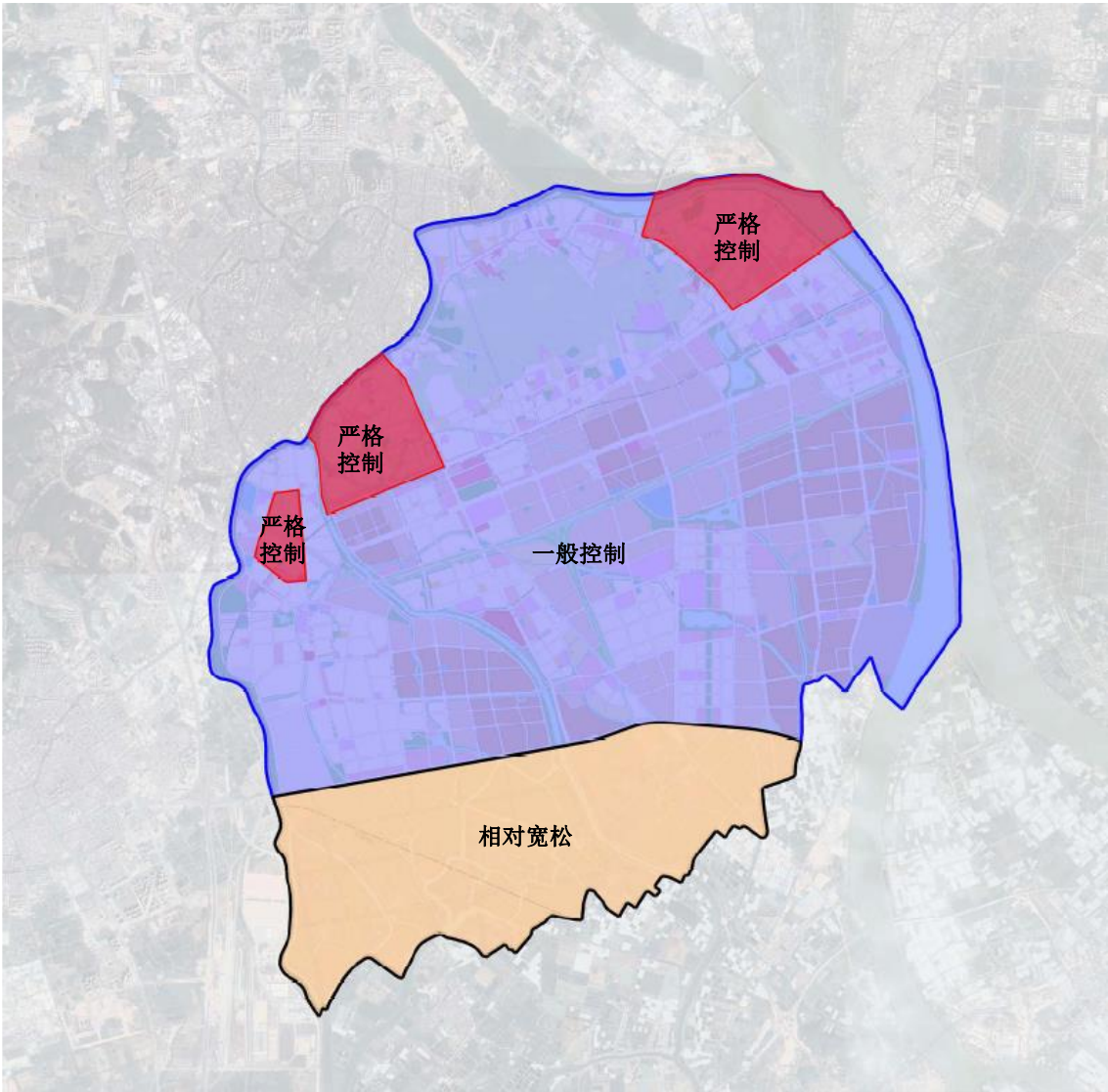
停车严格控制区：商业、居住、办公设施高度集中，整体开发强度大，难以提供充足车位，采取较高的停车收费，并严格执法，禁止乱停乱放。

停车一般控制区：居住人口较为密集，采取一般性停车控制政策，适当提高停车费率，引导社会资本兴建公共停车场。

停车相对宽松区：外围地区，由于停车需求较小，停车供需矛盾不突出，采取相对宽松的停车政策。

停车设施的收费建议

停车分区	严格控制区	一般控制区	相对宽松区
小车	首三小时内5元/小时，以后5元/小时	首三小时内3元/小时，以后3元/小时	2元/小时
大车	首三小时内8元/小时，以后10元/小时	首三小时内5元/小时，以后5元/小时	3元/小时



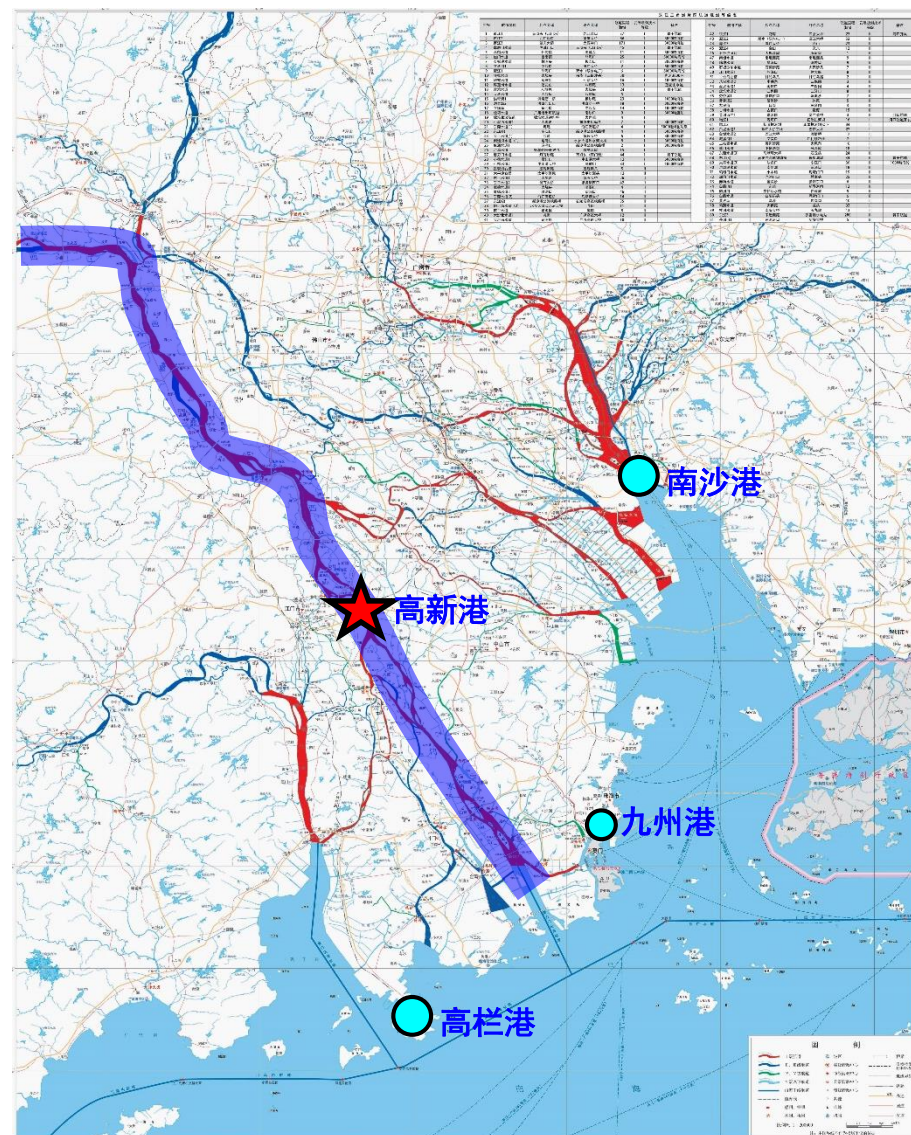
九、完善港口及客货运交通体系

9.1 推动西江主航道扩能升级

现状西江航道(江门段)为珠三角流域三级航道,航道通航能力偏低,明显制约江海区乃至江门市内河航运(尤其是货运交通)的发展。

建议按《广东省内河航道中长期规划研究》的要求,将西江航道按一级航道标准进行扩能升级,提升通航能力与航道水平,打造西江干线至珠江口港口群的高质量黄金水道。以多式联运等方式联动利用广州南沙港、深圳盐田港、深圳高栏港等港口,支撑承接广州、深圳产业转移,积极融入海上丝绸之路货运物流合作网络。

依托西江航道和岸线资源,将江门高新港打造江海区乃至江门市的内河航运枢纽。



九、完善港口及客货运交通体系

9.2 积极发展水上客运交通

1、发展水上旅游交通，串联周边主要旅游景观节点

现状港澳客运码头航线为江门往返香港，每天各一班次。且由于新冠肺炎疫情影响，该航线已停开。为合理利用码头岸线资源，推动旅游业发展，建议开通上下川岛、荷包岛、东澳岛等旅游景点航班，并适当增加与香港、澳门之间航线频次。

2、推动港澳客运码头升级改造

现状港澳客运码头客运量规模偏小，设施规模仅能满足四级港口客运站的旅客聚集量要求。现状配套设施仅有地面小汽车停车场，缺少公交服务和必要的商业配套。为支撑水上旅游交通的发展需求，建议结合航线开设的需求，将港澳码头客运站升级为三级或二级港口客运站，增设公交场站，并合理配套商业服务设施。



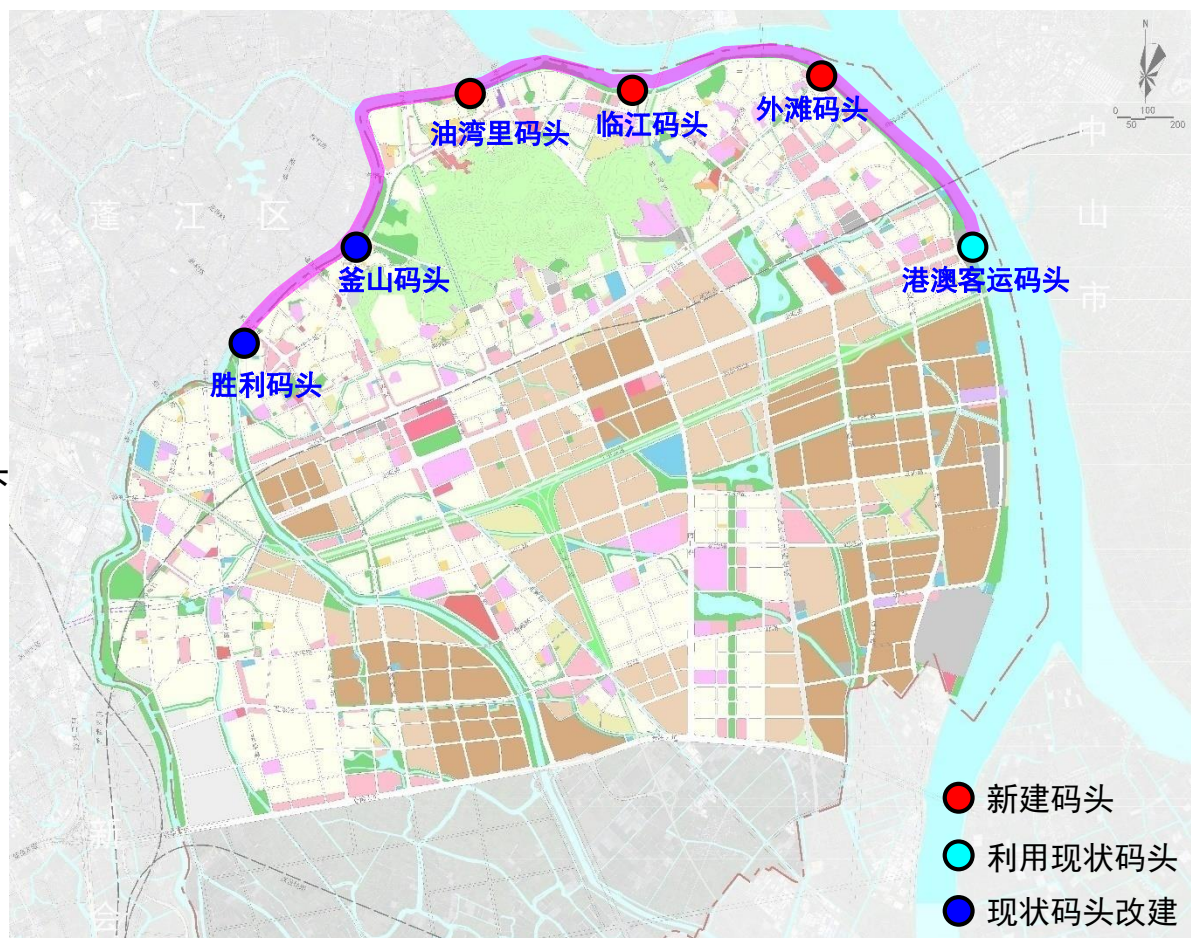
九、完善港口及客货运交通体系

9.2 积极发展水上客运交通

3、开通水上观光巴士，拓展城市休闲空间

合理利用江门河及西江岸线资源，开通一条由下沙公园连通至港澳客运码头的水上观光示范线（全长12.9公里），与城央绿廊隔水相望，蓝绿相印，相得益彰；充分体现和展示城央绿廊与江门河、西江组合形成的滨水特色空间。

沿线设置6个码头，其中胜利码头、釜山码头为现状码头改建，油湾里码头、临江码头和外滩码头为新建，港澳客运码头为利用现状码头。



九、完善港口及客货运交通体系

9.3 推动江门高新港及配套设施建设

1、加快江门高新港二期及三期建设

江门高新港拟建设11个3000DWT多用途泊位，岸线总长1332米，工程总投资为25亿元。首期项目用地范围为600亩（自北向南），岸线长约732米，拟建6个3000DWT多用途泊位，设计年内外贸吞吐量100万标箱，总投资12亿元。

江门高新港一期项目已建成3个泊位，江门市港口经济的核心竞争力得到了有效提升。加快推动高新港二期和三期的建设，将拉动江门市港口货运吞吐量的大幅增长，并将高港打造成为广东省首个内河智能港口，使其成为粤西、粤北货运的集散港，为把江门市打造成为珠西乃至西江黄金水道的枢纽城市奠定坚实基础。



江门高新港现状



江门高新港效果图

九、完善港口及客货运交通体系

9.3 推动江门高新港及配套设施建设

2、完善高新港集疏运通道建设

加强高新港与高速公路出入口的衔接，提升高新港货运的集疏运交通效率。分离高新港货运交通与城市客运交通，避免互相干扰。

通道1（高新港-礼乐出入口）：江睦路-会港大道-东海路。

通道2（高新港-南山出入口）：江睦路-五邑路-南山路。

通道3（高新港-外海出入口）：一行路-江睦路。

为保障高新港货物对外高效集散需完善的道路：

江睦路（五邑路-会港大道）；

一行路（东海路-连海路）。



九、完善港口及客货运交通体系

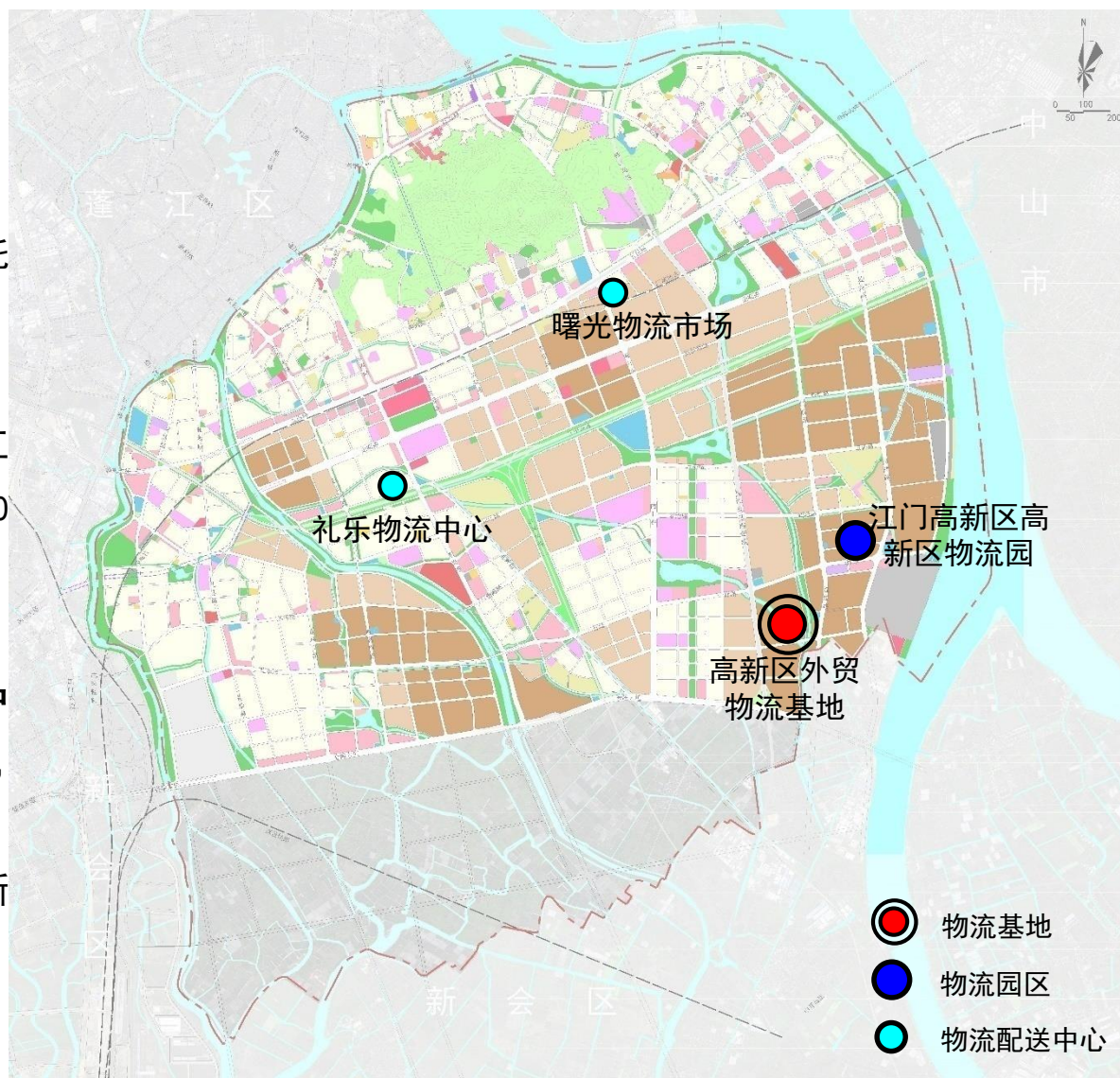
9.4构建高效率货运物流体系

优化物流网络布局，构建包含物流基地、物流园区、物流配送中心三个层次物流节点网络体系。规划形成“1+1+2”物流网络布局。

1个物流基地：高新区外贸物流基地（新建）。主要依托江门高新港建设，位于高新港后方，规划占地面积约1700亩，作为配套的物流基地。

1个物流园区：江门高新区物流园（新建）。园区地处江门高新港作业区后方，占地总面积500亩，建筑面积约20万平方米，总投资约5.12亿元，也已纳入国家和江门市的枢纽规划。

2个物流配送中心：曙光物流市场（改建），礼乐物流中心（新建）。曙光物流市场位于南山路30号，占地40亩，属于改建项目，需在现状基础行进行优化提升。礼乐物流中心位于新丰村流沙围地块，占地128亩，属于规划新建项目，需利用现有厂房，盘活未利用土地。



十、“十四五”期间重点建设项目

为实现规划目标、落实发展任务，“十四五”时期规划实施铁路、高速公路、快速路、重要联系道路、公路网、公交设施、慢行设施、停车设施、港口码头及物流站场等九大重点工程，涉及建设项目97个，其中包含储备项目17个。储备项目在“十四五”时期主要开展前期研究工作。

江门高新区（江海区）“十四五”交通基础设施项目统计表

重点建设项目			正式项目（项）	储备项目（项）	合计
一	铁路、轨道交通		2	1	3
二	高速公路		2	0	2
三	快速路		3	2	5
四	重要联系道路		17	8	25
五	公路网		14	0	14
六	公交设施	公交场站	7	2	9
		公交专用道	2	4	6
七	慢行设施	慢行道	11	0	11
		人行天桥	7	0	7
八	停车设施		6	0	6
九	港口码头及物流站场	港口码头	5	0	5
		物流站场	4	0	4
合计			80	17	97

十、“十四五”期间重点建设项目

10.1 铁路及轨道交通建设项目

正式项目

续建：深圳至江门铁路江门段

升级改造：江门东站

储备项目

轨道2号线

10.2 高快速路建设项目

高速公路

正式项目

续建：中江高速扩建（江海段）

新建：中江高速外海至睦洲支线工程

快速路

正式项目

改扩建：会港大道一期工程（江门大道-东海路）、连海路（金瓯路—会港大道）、五邑路外海大桥

储备项目

会港大道东延线、金星路（滨江快线）（江门大桥—江珠高速四村立交）

十、“十四五”期间重点建设项目

10.3 重要联系道路建设项目

正式项目

续建：南山路（新港路—一行路）

改扩建：礼东路（东环二路—东海路）、江睦路（中江高速—会港大道）、礼西路（江门河—金瓯路西延线）、麻园路（金星路—南山路）、礼睦路（江珠高速—番薯冲桥）、临江路（中华大道—江中高速）

新建：船厂跨江桥梁（礼西路—环市三路）、金瓯路西延线（胜利南路—礼乐路）、一行路（东海路—连海路）、云沁路（东宁路—东海路）、新港路（景观东路—连海路）、龙溪路（金辉路—一行路）、江南路（胜利大桥—金瓯路）、东升路—富民路之间断头路、清澜路（永康路—麻园河）、中心医院江海分院东侧规划路

储备项目

南山路（一行路—会港大道）、金瓯路西延线（礼乐路—江门大道）、礼西路（金瓯路西延线—会港大道）、龙溪路（一行路—会港大道）、江珠高速快速化改造（四村立交—睦洲支线）、江睦路（江海路—五邑路路段）、白水带大道（公园北门—五邑路）

10.4 公路网建设项目

省道

省道S269、省道S272

县道

X538江礼大桥—南冲高桥

乡道

改扩建Y103礼东路（礼乐东环二路—礼睦路）

村道

沙律横龙脊山大道路面改造、东升南大江大路升级改造、前进兰花围村道升级改造、石鹤利新村道路路面改造、直冲村道改造、旧麻园路（麻一段）改造、三福里村道改造（建安里—礼乐路）、跨龙村村道改造（村委会—礼深一路）、礼乐第二初级中学南侧村道升级改造、向东村荣盛街西延村道升级改造

十、“十四五”期间重点建设项目

10.5 公交建设项目

公交场站

正式项目

启用已有场站：城轨江海站、城轨礼乐站

新建：产业新城站、彩虹路站、南方职业技术学院站、向前站、连海路站、

储备项目

光博汇站、港澳码头站

公交专用道

正式项目

新建：五邑路(江门河-江海路)、东海路(江门河-五邑路)

储备项目

新建：江海路(东华大桥-五邑路)、东海路(五邑路-会港大道)、五邑路(江海路-外海大桥)、会港大道(东海路-江门大道)

10.6 慢行系统建设项目

慢行道

新建：城央绿廊（滘北段）、城央绿廊（金溪段）、城央绿廊（外海段）、城央绿廊（高新区段）

改造：麻园河（碧道）、龙溪河（碧道）、彩虹河（碧道）

结合道路新建：南山路（新港路—一行路）、云沁路（南山路—胜利南路）、一行路（江睦路—胜利南路）、江睦路（新港路—一行路）

人行天桥

新建：下沙人行天桥、江门东站人行天桥、中环广场人行天桥、天鹅湾人行天桥、江门一中北侧人行天桥、滘北小学人行天桥、江海站人行天桥

十、“十四五”期间重点建设项目

10.7 停车场建设项目

正式项目

改建：礼乐站停车场、蓬苑广场停车、江海站停车场、港澳码头停车场

改扩建：江门东站停车场

新建：江海四路停车场

10.8 港口码头及物流站场建设项目

港口码头

续建：江门高新港二期、江门高新港三期

升级改造：西江主航道、港澳客运码头

新建：水上观光巴士示范线

物流场站

改建：曙光物流市场

新建：高新区外贸物流基地、江门高新区物流园、礼乐物流中心