

江门高新区（江海区）综合交通运输体系 “十五五”发展规划

（征求意见稿）

江门市江海区交通运输局

二零二五年十二月

目 录

前 言	- 1 -
第一章 发展回顾	- 3 -
一、发展成就	- 3 -
二、问题和挑战	- 7 -
三、规划依据	- 10 -
第二章 总体要求	- 12 -
一、指导思想	- 12 -
二、发展形势	- 12 -
三、发展目标	- 16 -
第三章 城市枢纽活力友好、集约高效	- 19 -
一、高水平共享共建大湾区客运枢纽	- 19 -
二、高质量建设通江达海的航运枢纽	- 20 -
三、高品质共建货畅其流的物流枢纽	- 21 -
第四章 交通网络结构完善、互联韧性	- 23 -
一、面向全国，共建融合高效的多层轨道网	- 23 -
二、畅达湾区，完善深度互联的干线公路网	- 24 -
三、外联内畅，构建高效活力的城市道路网	- 24 -
四、链接乡村，打造侨乡特色的农村公路网	- 26 -
第五章 运输服务经济安全、便捷舒适	- 27 -
一、推动客运高效协同，形成多方合力	- 27 -

二、推动新业态发展，丰富出行体验	28 -
三、推动货运提质增效，构建现代物流	29 -
四、推动交旅融合发展，培育新消费场景	31 -
第六章 交通发展人本智慧、绿色低碳	33 -
一、有机更新，提升优质交通服务供给	33 -
二、智慧赋能，推动交通运输行业信息化	34 -
三、绿色生态，构建低影响的建管养体系	34 -
四、减碳节能，持续优化交通运输结构	36 -
第七章 交通治理体系综合、保障有力	37 -
一、构建包容有序的常态交通体系	37 -
二、打造城市名片的人文交通体系	38 -
三、建立快速响应的应急交通体系	39 -
第八章 保障措施	41 -
一、加强党的领导，出台保障政策	41 -
二、加强资金保障，拓宽投融资渠道	41 -
三、加强用地保障，优先落实交通用地	42 -
四、加强队伍建设，筑牢行业发展基石	42 -
五、加强宣传引导，合力促进交通运输发展	43 -
附表：江门高新区（江海区）综合交通运输体系“十五五”规划项目表	44 -

前 言

“十五五”时期在基本实现社会主义现代化进程中具有承前启后的重要地位，是基本实现社会主义现代化夯实基础、全面发力的关键时期，要巩固拓展优势、破除瓶颈制约、补强短板弱项，为基本实现社会主义现代化奠定更加坚实的基础。也是江海区深入贯彻落实习近平总书记对广东系列重要讲话和重要指示精神，认真贯彻省委“1310”¹具体部署，坚定推进市委“1+6+3”²工作安排，锚定“一点两地”全新定位，奋力打造粤港澳大湾区新增长极的重要阶段。

交通运输在国民经济和社会发展中具有基础性、先导性和战略性功能。当前，江海区正在努力建设“九横九纵”路网体系，构建现代化综合交通运输体系 and 高品质高效能高融合城市交通运行体系，为全力打造珠江西岸现代产业枢纽、

¹ “1310”具体部署指2023年6月20日省委十三届三次全会提出的总体发展框架，“1”指锚定“走在全国前列”总目标；“3”指激活改革、开放、创新三大动力；“10”指纵深推进粤港澳大湾区建设，以高水平科技自立自强支撑高质量发展，以制造业当家构建现代化产业体系，全面推进县域振兴、城乡区域协调发展，深入推进海洋强省建设，抓好“百县千镇万村高质量发展工程”，深入推进绿美广东生态建设，扎实推进文化强省建设，用心用情抓好民生社会事业，扎实推进法治广东、平安广东建设十大新突破。

² “1+6+3”工作安排是江门市委落实省委部署的具体方案，“1”指坚持“党建引领”一条主线，“6”指聚焦科技、产业、园区、文旅、侨务、安全六大重点领域，“3”指实施“区域平衡发展、民生福祉提升、治理效能优化”三大攻坚行动。

打造粤港澳大湾区新增长极更好地发挥支撑带动作用。“十五五”期间，江海区将紧紧抓住粤港澳大湾区一体化的发展机遇，高质量建设综合交通系统，助力江海区走在珠江西岸前列。江海区《综合交通运输体系“十五五”发展规划》以国家和省市“十五五”规划为指导，明确“十五五”时期综合交通的发展思路、目标、重点任务和保障措施，是政府履行职责和指导今后五年江海区综合交通发展的纲领性文件和重要依据。

第一章 发展回顾

一、发展成就

“十四五”时期，江海区牢牢把握交通先行理念，深入实施“互联互通”“共享发展”“绿色低碳”“智慧高效”“协调持续”五大发展策略，“十四五”规划总体执行情况良好，重点任务和重大项目全面有序推进。基本建成“枢纽+通道+网络”的现代综合交通体系，交通设施规模、设施能力、设施品质和服务水平总体达到湾区城市中较高水平，有力支撑了粤港澳大湾区重要节点城市、珠西综合交通枢纽的建设。

（一）“枢纽+通道+网络”体系更加巩固高效。“十四五”期间，高新港年货物吞吐量增长迅速，年均增长约9.69%；推动了与南沙港、盐田港、蛇口港江海联运，开通“组合港”航线，实现货物出口“一次报关、一次查验、一次放行”，基本形成对江门打造珠江西岸先进制造业强市的有力支撑；2025年12月，高新港进境肉类、水果指定监管场地通过专项验收并投入使用，标志着高新港冷链进口基础设施建设取得关键突破，终结了本地进口生鲜长期依赖外地口岸的历史，完善了口岸功能，从而更好服务区域经济发展。推进江门东站升级改造，重新启用江海站、礼乐站。积极配合深江铁路建设，保障铁路按时推进。完成中江高速扩建，极大提升了江门东出广深的的能力。推进实施一行路、南山路、新港路、

高新路等道路工程项目 43 项，有效支撑了重点功能区建设，缓解了路网结构性矛盾。完成会港大道改扩建工程，提高了江门大道对江海区南部的辐射能力和带动作用，完善了高新港的集疏运网络。推进城市主干路延伸建设，提高了路网对外围地区的服务能力。推进产业园区配套路网建设，支撑了科技引领、工业立市的城市战略。推进农村公路提档升级工程和“四好农村路”建设，提高了农村公路网的保障能力和文化特色，助力乡村振兴。

（二）高品质交通设施保障更加有力友好。建成东海路人行天桥、五邑路永康人行天桥、五邑路南方职院人行天桥，提高了慢行过街的安全性和便利性。持续推进慢行观光道、跑步道、骑行道、绿化道“四道”贯通工程，推进城央绿廊建设、下沙公园二期、江门纸厂河滨公园（一期）、江门大桥至北街大桥河滨公园（油湾公园）建设，提升了城市宜居宜游水平。完成外海、南山、礼乐收费站绿化升级，提升了江海门户形象；完成 10km 农村公路绿化提升工程，建成“一路一特色”的精品农村公路，助推“四好农村路”成为地方靓丽名片。

（三）多层次运输服务体系更加丰富多元。江海区已构建城际、常规公交、辅助公交、香港专线班车、智能网联汽车组成的多层次客运服务体系，提供了多元化的客运服务。

广珠城际在江海区从东至西依次设置江海站、江门东站、礼乐站，当前每日有 10 车次停靠（江门东站 8 车次、其余各 1 车次）。全区现拥有常规公交线路共 29 条，分跨区、区内两个层次；建成公交站点 124 个，建成公交场站 7 个，面积 22858.68m²，配备 20 套充电桩；2023 年日均客运量约 1 万人次/日；2024 年江海区城市公共交通满意度综合得分 87.25%，高于全市 86.58% 的平均水平。辅助公交中，个性化定制公交 85 条，网约车发展迅速。在江海中环广场开通香港永东巴士公司的香港专线站点，每天安排 15 个班次往返，最大限度为市民探亲、旅游和商务提供便利交通服务。在江门东站启动了“萝卜快跑”智能网联汽车试点，丰富了乘客出行体验。货运方面，高新港货物吞吐量持续增长，2022 年至 2024 年分别完成 217.26 万吨、232 万吨、269.94 万吨，集装箱吞吐量分别完成 36.16 万 TEU、39.11 万 TEU、44.04 万 TEU。

（四）综合交通发展更加绿色智慧。严格管控交通基础设施建设中的施工污染，优先采用低碳、环保、节能的新材料、新技术，如中江高速扩建在国内首次试用减碳沥青。高新港智慧化升级持续推进，龙门吊全自动化运作、闸口人脸识别、人工智能技术实现一道闸多个联检部门共同控制查看、泊位智能调控试运行、实时视频监控做到第一时间发现潜在

安全隐患、引入自动驾驶卡车等。推进新能源客运车辆取得明显成效，客运车辆新能源化率提升至100%；有序推进货运车辆新能源化；实现城市公交车、出租车新能源车辆率100%。打造6家汽车维修“无废4S店”和1家绿色钣喷汽车维修企业。

（五）综合交通治理更加精细体系。建管并重持续推进拥堵黑点的治堵工作，提高路网运行精细化治理水平。2023年引入智慧停车系统，极大提升了路内停车效率和秩序，实现释放路内停车资源和提高通行能力双赢。全面实行农村公路权责清晰的“路长制”管理机制。实施“包容审慎”的交通运输领域监管，彰显交通执法的柔性和温情。大力推进“放管服”审批制度改革，通过“并联审批”“一网申办、全省通办”“一件事一次办”“证照分离”等措施提高交通营商环境。持续提升本质安全水平，推进“平安交通”建设。在“四好农村路”建设中重点加强了交通安全设施建设，提高了农村交通安全水平。建立“两客一危一重”违法违规行为红色预警和源头企业约谈警示机制。“两客一危一重”车辆100%安装智能视频监控报警装置，并将数据接入广东省“两客一危一重”智能监管系统，实现危险货物运输从托运、承运的全链条监管。持续推进科技治超工作，实施高速公路治超非现场执法，形成“线上+线下”“事前+事中+事后”一体化的

科技监管模式。目前已在重点货运通道、公路桥隧等处建成全天候治超不停车检测监控点2个。以党建送温情引领行业治理，2024年成立了江海区交通运输行业委员会，通过组织牵线、服务搭台，关爱凝聚从业人员，切实解决了交通运输企业和从业人员的“急难愁盼”；发起了在交通运输企业成立党支部的行动，目前已有3家企业成立了党支部，加强党在交通运输行业的组织覆盖和工作覆盖，为优质交通运输服务供给提供坚实的组织保障。

二、问题和挑战

（一）综合交通枢纽能级和辐射能力有待提升。总体而言，江海区综合交通枢纽与湾区国际枢纽衔接不足，辐射珠西地区薄弱，对内服务不佳，与高效集约的现代综合枢纽体系尚有差距，对打造江海门户支撑不足。河港方面，高新港设施能力不足，仅建成一期3个3000吨级多用途泊位，集疏运体系初步建成，港口“小、散、乱”问题明显，对打造珠江西岸先进制造业强市、优化江门市运输结构的支撑不足。航空方面，对接广深珠港澳枢纽机场群的主动性不强，低空经济规划尚处于前期起步阶段。铁路方面，广珠城际江海站、江门东站、礼乐站覆盖强但途经班次少，服务薄弱；与珠西枢纽的江门站衔接不畅，对江门站支持能力有限。

（二）对外通道资源约束性强既有通道有待扩能。江海

区三面环水，跨江（河）通道建设成本高，尤其东面跨西江通道还要受省级规划管控，通道资源约束性强。在新建通道受强约束条件下，面对交通需求快速增长，提升既有通道能力变得十分迫切。外海大桥常态化拥堵，市民反应强烈；五邑路（南山路以东段）仍为主干路标准，与西段快速路标准不匹配；佛江高速南山收费站能力不足、江珠高速礼乐收费站的可达性不畅，影响高速的服务能力；佛江高速-江珠高速错位相接，利用中江高速转换导致龙溪立交~四村立交段（长约 3.2km）车流交织严重，交通日益拥堵。

（三）高效率干道网和广覆盖的基础网有待补强。干道网断头现象多且有多处瓶颈，影响干道网整体效率；干道网对产业园区支撑不足，园区内路网不尽完善；农村公路网建设标准偏低且设施配套不强、侨乡特色不足，交通带动乡村振兴的力度有待进一步加强。

（四）高品质交通运输服务供给有待加强。全区交通运输服务差异化、多元化、精细化、智慧化水平不高，各运输方式间的协作水平偏低。公路运输一家独大，水运和铁路运输双低，运输结构不合理，多式联运发展滞后。客运方面，航空服务薄弱，航运服务弱而不强，城际服务薄弱，公路客运、水路客运市场严重萎缩导致客运站难以经营而关停，常规公交长期处于竞争劣势地位，新运输业态发展尚处于早期

起步阶段。货运方面，公路运输专业化水平较低，物流企业小散弱特征明显；公水、公铁、水铁运输总体处于起步阶段，整体运输效率和服务质量不高。数字化方面，新质科技在交通运输领域应用不足，人工智能发展对提升交通运输服务品质还有很大挖掘空间。

（五）综合交通治理水平有待提高。随着生活水平提高，市民对交通获得感要求更高。交通治堵方面，需求已逐渐由“不堵”转向“通畅”，更快的同时要求更包容、更舒心。静态交通方面，停车难问题愈发显现，停车建设水平滞后、历史欠账问题的影响越发严重。慢行交通方面，独立非机动车道网亟需解决，快递、外卖车辆行驶不规范现象较普遍，增加了道路交通安全风险。货运方面，货车超载、超限违规运输等违法行为时有发生，治超智慧化水平亟需提升。应急交通方面，对交通反应能力、保障能力、适应能力和恢复能力有更高的要求。

（六）交通投资放缓，行业高质量转型发展有待提速。随着国家城镇化水平和总体交通需求趋于平缓，宏观政策逐步收紧，交通运输领域固定资产投资下降。叠加化债和财政紧约束影响，资金将成为交通投资的强约束条件，并要求更高的交通投资效率。交通投资将与强需求、强引领相匹配，“两重”项目将优先纳入建设计划。

三、规划依据

1. 《中共中央关于制定国民经济和社会发展第十五个五年规划的建议》
2. 《关于加快推进农村客货邮融合发展的指导意见》（交运发〔2023〕123号）
3. 《中共广东省委关于深入学习贯彻习近平总书记重要讲话重要指示精神 奋力在推进中国式现代化建设中走在前列的决定》
4. 《广东省人民代表大会常务委员会关于促进粤港澳大湾区内地九市内涵式高质量发展的决定》
5. 《珠江口西岸都市圈发展规划（2023-2030年）》
6. 《广东省“十五五”规划纲要》（在编）
7. 《广东省综合交通运输体系“十五五”发展规划》（在编）
8. 《广东省交通物流降本提质增效实施方案》
9. 《广东省交通运输领域数据治理发展规划（2024-2030年）》
10. 《广东省交通运输高质量发展三年行动方案（2025—2027年）》（粤府办〔2025〕5号）
11. 《江门市“六大工程”实施方案》
12. 《江门市全面推进“百县千镇万村高质量发展工程”

促进城乡区域协调发展的实施方案》

13. 《江门市“十五五”规划纲要》（在编）
14. 《江门市综合交通运输体系“十五五”发展规划》（在编）
15. 《江门市国土空间总体规划（2021-2035年）》
16. 《江门市综合立体交通网规划（2022-2035年）》
17. 《江门高新区·江海区“十五五”规划发展战略与发展思路》（在编）

第二章 总体要求

一、指导思想

全面贯彻习近平新时代中国特色社会主义思想，深入贯彻党的二十大和二十届历次全会精神，围绕全面建成社会主义现代化强国、实现第二个百年奋斗目标，以中国式现代化全面推进中华民族伟大复兴，统筹推进“五位一体”总体布局，协调推进“四个全面”战略布局，完整准确全面贯彻创新、协调、绿色、开放、共享的新发展理念。以建设人民满意交通为目标，以交通强国建设为主线，紧抓“大桥经济”“黄金内湾”历史机遇，积极描绘基本实现交通运输现代化的新蓝图，着力推进综合交通一体化网络，着力实现综合交通对地区发展的先行支撑，着力提升综合交通运行服务的效率品质，着力推动交通设施发展布局，着力促进综合交通治理日趋完善，彰显区域发展新优势，为再造一个现代化新江门贡献更大力量。

二、发展形势

（一）夯实社会主义现代化基础，要求交通先行支撑

“十四五”是社会主义现代化承前启后的五年，“十五五”是夯实社会主义现代化基础的关键时期。展望“十五五”，江海区面临历史性发展机遇。从国际上看，世界百年未有之

大变局带来的影响将更加深刻，国际高水平技术经济合作与竞争更加深入。从国内看，实现高质量发展，构建全方位高水平对外开放格局呈现千帆竞发、百舸争流的大好局面。从全市看，江门要立足打造珠西综合交通枢纽、粤港澳大湾区西翼枢纽门户城市，进一步发挥承东启西、连南接北的区位优势，构筑现代化的大通道大枢纽，积极融入“双区”国家战略。

围绕新发展阶段，坚持新发展理念，适应新发展格局，对标交通运输现代化要求，加快构建现代综合交通体系，是江海区全力打造珠江西岸现代产业枢纽、打造粤港澳大湾区新增长极的先行支撑。

（二）融入“双区”国家战略，要求交通内外强连通

随着粤港澳大湾区加快建设世界级城市群、深圳先行示范区改革向纵深推进，有利于推动与全球产业链、价值链、供应链的深度融合，实施更深更广的人才交流、技术交流等跨境协作。要求综合交通发展以更高站位和更宽视野加强系统性谋划，塑造开放发展的新优势，强化立体互联的枢纽新格局，便捷联系全球。

江门市将立足打造珠西综合交通枢纽、粤港澳大湾区西翼枢纽门户城市，进一步发挥承东启西、连南接北的区位优势，构筑现代化的大通道大枢纽。这也要求江海区综合交通

发展为创新要素流动及强化与市域各区域的联动发展提供有力支撑。

（三）促进区域协调发展，要求交通支撑新空间格局

“十五五”期间，江海区将加快推动区域协调发展。全区范围内推动城市空间、产业布局、资源配置更加科学合理，要素功能全面增强，依托城市空间资源和发展特征。城区紧密围绕“三区两带一轴”³发展新格局，强化市域一体化联动发展，构筑最富有活力和最高品质的城市空间。

综合交通发展要实现与城市空间和产业布局的协同，构筑“九纵九横”的路网体系，支撑城市空间拓展与协调，引导产业合理化布局，实现要素的高效互动。

（四）推进产业高质量发展，要求交通运输提质增效

“十五五”期间，江海区将坚持实体经济为本、制造业当家，做大国家高新区、国家安全应急产业示范基地两大战略平台，奋力打造珠江西岸现代产业枢纽。

综合交通需突破基础性、服务性行业的界限，注重发挥先导性、引领性作用，以交通先行，支撑产业从高速度发展逐步转入高质量发展。同时，对于高品质、多样化、人性化的客运出行服务以及全链条、一单制、一体化的货运物流服

³ “三区”指城市品质提升示范区、产城人融合发展区、都市农业生态区，“两带”指高品质产城示范带、高新智造产业带，“一轴”指科技创新轴。

务需求将持续增长。综合交通要紧紧围绕高质量发展的主线，设施增量发展与存量优化并重，逐步缩小交通结构矛盾，提高交通服务质量。

（五）落实绿色发展理念，要求交通运输更绿色低碳

中央财经委员会第九次会议把“碳达峰”和“碳中和”纳入生态文明建设整体布局，要求实现2030年前“碳达峰”、2060年前“碳中和”的目标。“十五五”时期是“碳达峰”的关键期。交通运输既是能源消耗和碳排放的重要来源，也是推动绿色发展、实现“碳中和”的关键领域。

当前，江海区交通绿色低碳转型技术应用深度不足，交通基础设施防灾减灾水平有待提升，重大风险预警防控体系尚不完善，影响可持续发展基础保障能力。“十五五”期间，江海区需推进交通运输全面绿色低碳转型。要求交通基础设施向集约化转变，将生态环保理念贯穿交通基础设施规划、建设、运营和维护全过程；要求交通运输结构向绿色化转变，加快推进大宗货物和中长距离运输的集约化方式，大力发展多式联运，开展绿色出行创建行动，提高绿色出行比例；要求交通运输工具向清洁化转变，加快新能源、清洁能源推广应用，推进营运车船能效提升。

（六）打造人民满意交通，要求交通运输更人本公平

“人民满意”是交通强国建设的首要目标，也是江海区

综合交通发展的重要方针。“十五五”期间，高新区综合交通发展应以提高人民出行幸福感和获得感为服务导向，全面完善交通政策法规和标准体系建设，积极推动新技术、新方法、新应用，健全基层自治、安全应急保障等相关能力，坚持通过治理能力的提升，加强公共服务均等化，落实生态优先理念，全面促进城市高质量发展。

（七）迎接数字化时代，要求交通运输模式与时俱进

交通运输作为经济社会发展的“先行官”，以智慧交通建设为突破口，推动交通基础设施“建、管、养、运”全链条数字化、智能化转型，将为建设交通强国注入强劲动能。

当前，江海区交通跨部门数据资源整合共享机制不够健全，传统治理模式难以适应新业态发展需求，数字化治理体系建设滞后于技术发展步伐。“十五五”期间，需以智慧交通建设为突破口，利用互联网、大数据等新技术，推进交通运输资源在线集成，变革现有客货运输模式，鼓励多元信息服务和整合，加快研究配套政策和监管保障，增强交通运输科学治理能力。

三、发展目标

（一）总体目标

到 2030 年，江海区对外交通能力明显提升，内部路网

畅通，老城疏解新区通畅，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“外联内畅、多元发展、绿色低碳、智慧共享、协调融合”的综合交通运输体系。

区域交通一体高质。大力推进区域交通设施互联互通，紧密衔接区域重大交通枢纽。紧抓高速铁路建设的发展机遇，推进港口资源整合和高等级码头建设，促使江海区进一步融入区域交通网络。全力配合推动江门珠西综合交通枢纽、粤港澳大湾区西翼枢纽门户城市落地，支撑江海区创新发展的能力进一步加强。

全面建成“123”出行交通圈：客运出行1小时通达全市，2小时通达粤港澳大湾区，3小时通达全国主要城市群；乡村地区形成30分钟便捷生活圈。

全面建成“123”物流交通圈。物流1天送达全省，2天送达全国，3天送达全球。

骨干网络优联畅通。加快道路网络完善，形成“九纵九横”的干道网，实现重要功能区、主要交通集散点20分钟可达高快速路，提升路网平均速度。

人民感受日益美好。落实绿色低碳理念和人文关怀理念，交通品质日益提升，交通出行体验更加美好，平安交通建设扎实推进。治理现代化水平明显提高。“四好农村路”高质

量发展取得新成效，建制村通双车道比例达到 100%，县乡村三级物流体系持续完善。

智慧化转型步入新阶段。加快提升交通信息化水平，着力提高交通系统效率和效益，着力解决群众关心的交通民生热点、难点问题，提供更丰富、更优质、更安全的交通服务。

（二）主要指标

表 1 江海区综合交通运输体系“十五五”规划主要指标

类别	序号	指标	2025 年	2030 年	类型
枢纽能级提升	1	港口 3000 吨级泊位数（个）	3	6	预期性
	2	港口货物吞吐量（亿吨）	230	365.4	预期性
	3	港口集装箱吞吐量（万标）	48.3	70.8	预期性
	4	城际旅客发送量（万人次）	80.3	88.33	预期性
路网结构完善	5	城市道路通车里程（公里）	68	91	预期性
	6	“四好农村路”里程（公里）	210.6	213.7	预期性
优质服务供给	7	全区绿色方式出行比例	40%	45%	预期性
	8	新能源公交车辆比例（%）	100%	100%	预期性
	9	城区公交站点 500m 覆盖率	100%	100%	约束性

第三章 城市枢纽活力友好、集约高效

一、高水平共享共建大湾区客运枢纽

（一）稳妥推进低空交通建设，促进低空经济发展。融入全市“三核三区一走廊多节点”⁴的低空经济发展格局，支持打造大湾区西翼低空交通综合枢纽。稳妥推进低空垂直起降枢纽、起降点和网络建设。

（二）加强衔接江门站，提高枢纽经济的带动作用。江门站规划汇集珠肇高铁、深茂铁路、广珠铁路、广珠城际新会支线、广佛江珠城际和谋划的珠西高铁，是大湾区西翼最大的通往粤西、北部湾及西南地区的门户枢纽。加强与江门站衔接，提供高品质的换乘服务，利用好枢纽的辐射带动作用，促进经济发展。

（三）提升江门东站能级，打造以江门东站为核心的公共交通体系。积极争取增加每日途经江门东站的城际班次，妥善处理与江海站、礼乐站的关系，提高江门东站的吸引力。持续优化常规公交线网，提高城际与常规公交衔接的便利性，增加江门东站对蓬江区的辐射力。进一步优化江门东

⁴ “三核”指三大核心功能区：低空整机智造测试核、低空先行应用展示核、“机场+”融合发展核；“三区”指三大应用场景区：文旅载人应用区、水域创新应用区、行业服务应用区；“一走廊”指低空装备制造走廊，以中阳高速为主轴、G325国道为辅轴，布局形成大湾区西翼低空装备先进制造产业走廊；“多节点”指覆盖全市、协同发展的低空经济产业节点网络。

站周边交通组织，提高地面交通效率，减轻五邑路的阻隔影响。进一步深化智能网联汽车在江门东站的应用场景，稳步推进自动驾驶的试点工作，打造智慧出行，丰富地面交通接驳方式，提升站点的引流能力。

二、高质量建设通江达海的航运枢纽

（一）加快高新港设施能力建设，提升港口能级。加快推进高新港一期工程3个3000吨级泊位续建，力争推进二期工程5个3000吨级泊位建设，尽快形成二类口岸规模，发挥内河枢纽港功能。推动高新港保税区建设。加强与新会港区、广海湾港区、鹤山港区、台山港区、恩平港区的分工协作，共同推动将江门港打造成为珠江西岸的“水上门户”。

（二）加快疏港设施建设，完善集疏运体系。推进会港大道、连海路提质升级，构建北接中江高速和五邑路，西连江珠高速和江门大道的十字集疏运通道。推进高新港周边高新产业园配套路网建设，强化港产城一体协同发展。依托完善的集疏运体系，加强与江门北站间“水铁陆”联运，优化江门交通运输结构，更好服务珠西产业升级。

（三）推进港口绿色智慧化，以科技提品质。新建泊位实现岸电设施全覆盖，持续提升港口岸电使用率。探索船舶污水在岸收集，减少船舶对港口水体污染。持续推进传统能源船舶更新淘汰，探索氢、氨、甲醇、电等清洁能源动力的

船舶推广应用。有序推进内河船舶船型标准化。加快推进人工智能技术、无人驾驶技术在港口全过程运营中的应用场景，科技赋能提升港口智慧化水平。

（四）推进港口资源整合，提升港口集约化水平。研究推进老旧码头能力提升和综合利用，整合功能雷同的小散码头，淘汰关停不符合发展要求的老旧码头，提高岸线使用效能，提升港口专业化水平，促进港口高质量发展。

三、高品质共建货畅其流的物流枢纽

（一）推动共建“2158N⁵”综合货运枢纽体系，助力江门打造大湾区西翼门户生产服务型物流枢纽。协同推进高新港陆侧物流园区规划建设，加强用地和空间保障，完善物流基础设施，打造以高新港为核心、周边物流园区为辅助的城市物流节点。协同推进江海安全应急产业园物流中心建设，建设江门市应急物资调度配送平台。引入和培育服务安全应急产业发展的物流企业，促进物流园区与高新产业园区深度融合发展。

（二）完善城乡物流配送体系，加强配送末端网点建设。构建“城市货运枢纽为核心、乡镇配送中心为支撑、村和社区末端配送网点为覆盖”的城乡配送网络。打通区镇村三级

⁵ “2158N”指两个物流枢纽（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。

配送通道，打通配送最后一公里，办好快递进村，实现自然村快递服务通达率达 100%。应用 AI 大数据和自动化分拣技术，提高配送效率和精准度。引导市场力量在城区周边分散布局小件杂物的集散地，开展运输、仓储、配送、中转、包装等综合性物流服务，形成快速、高效、灵活的小型物流节点。鼓励共同配送，推行城市配送统一车型标准。

第四章 交通网络结构完善、互联韧性

一、面向全国，共建融合高效的多层轨道网

（一）共建深江铁路和江门站，促进江门辐射粤西、融入湾区、面向全国。推进深江铁路续建工作，支持江门向东融入大湾区“1小时生活圈”，共享大湾区中心城市的门户枢纽，打破江门向东无铁路通道的局面。依托江门站，形成珠西最大的换乘铁路枢纽，向东对接沿海通道、赣深通道直达厦漳泉和长三角地区，向南可至横琴粤澳深度合作区，向西南可连粤西沿海和海南自贸区，向北可接南广、贵广、武广通道直达大西南和中部地区。

（二）争取广珠城际江门支线开行更多班次，提高城际服务水平。充分发挥广珠城际江门支线的设施能力，争取更多的班次经停江门东站，待深江铁路开通运营后有序协同推进城际运行公交化。改善城际“设施好服务弱”的现状，助力打造轨道上的江海。妥善处理江门东站与江门站关系，将城际上更多的通勤、商务客流由江门站引至江门东站。

（三）开展珠西高铁江海段线位规划研究工作，提前纳入规划管控。对珠西高铁江海段开展规划研究，落实通道、线位、铁路保护区，提前纳入片区详细规划进行管控，为将来高铁建设提供保障。

二、畅达湾区，完善深度互联的干线公路网

（一）协同推进江珠高速扩建，提升纵向通道能力。配合江珠高速扩建，加强保障工作。研究礼乐收费站扩建方案并纳入高速扩建工程，提升江珠高速对江海、新会东部的服务能力。研究礼乐出入口连接线与会港大道节点的提升方案，并争取纳入高速扩建工程同步考虑，提高会港大道与高速的交通转换效率。

（二）推进佛江高速南山收费站扩建，打破高速出入口瓶颈。将南山收费站由现状“四进七出”的车道组合扩建为“六进七出”，扩建2条进口车道，缓解高峰时段常态化交通拥堵，打破高速出入口瓶颈，提高佛江高速对江海的服务能力。

（三）推进胜利路南延线建设，加强与三江镇、中开高速联系。建设胜利路南延线（会港大道～新中公路S385段），提升向南连接三江镇、睦洲镇的交通能力，促进江海与新会东南部互联互通；打通与中开高速江睦出入口联系，加强与高速衔接，提高中开高速对片区的辐射带动作用。

三、外联内畅，构建高效活力的城市道路网

（一）快速路网提质扩能。推进五邑路（南山路～外海大桥段）快速化改造工程，协调推进外海大桥扩建工程，全

面提升五邑路通道能力。研究滨江快线、荷海快线方案，稳妥推进项目建设，构建江海与蓬江、荷塘的快速联系通道，增加北向骨架路网供给。加快推进连海路快速化改造和南延至新中公路，提升高新港纵向集疏运通道能力。协调推进会港大道东延线建设，提升高新港横向集疏运通道能力，补强江海东南部与新会区弱联系短板。

（2）主干路网外延内拓。加快推进金瓯路西延线工程，新增主城区与江门大道联系通道，分流五邑路交通压力。研究推进站场东路对接南山路工程，加强江门站的辐射带动作用。推进江睦路北延线对接江海四路，改造错位相接，提升外海片区纵向交通能力。推进龙溪路南延线工程，打通与会港大道联系。推进新港路西接乐祥路工程，推进一行路西接礼东路工程，打通断头路。协调推进江睦路南延至会港大道，与连海路南延线一并接通会港大道，完善局部主干路网。

（3）次支路网畅通循环。完善次支路网，如推进正德路（南山路-龙溪路）、新德路（一行路-高新路）、誉德路（南山路-沙河西路）、康和路（金欧路-港升路）等道路建设，提高了路网集散能力和局部交通循环能力。交通拥堵片区，加强循环交通建设，畅通路网末端毛细血管。推进产业园区次支路网建设，带动地块开发，服务产业发展。

四、链接乡村，打造侨乡特色的农村公路网

（一）全面提升省县乡道交通承载力。加快推进礼睦路（S269）、江三线（X538）、新民线乐民街段（Y106）品质提升工程，提高农村公路网主骨架的交通承载能力和交通韧性，促进城乡路网均衡发展。

（二）建好侨乡特色的“四好农村路”。推进农村公路等级、横断面、配套设施、景观改造，解决进村入户“最后一公里”问题，提升通达能力、通行能力和交通安全水平。推进农村公路特色化改造，促进交旅融合发展。结合五邑文化、岭南文化、江海资源、山水禀赋，建成一批高品质文化旅游路、产业致富路、田园休闲路、山水宜居路和郊野观光路，助力乡村振兴。

（三）建设美丽农村路彰显乡村新气象。加快推进江海美丽农村路建设，推动工农文旅融合发展，以线带面提升乡村整体风貌，促进城乡高质量融合发展。

第五章 运输服务经济安全、便捷舒适

一、推动客运高效协同，形成多方合力

（一）深度整合客运资源。构建布局完善、层次清晰、分工明确、衔接顺畅、智慧绿色的客运服务体系，引导各客运方式由同位竞争转向协同共生。推动形成“以高铁、城际为主体，地面客运为辅助，水运为补充”的对外客运服务体系。高铁承担联系全国主要城市群的功能，实现跨区域人员和要素流动；城际承担联系大湾区内部中心城市和节点城市的功能，实现跨市通勤、商务、休闲往来；地面客运作为铁路运输的有效补充和延伸，服务铁路网未能覆盖的城乡区域，发挥基础保障性、灵活、门到门服务的作用；水运提供特色化、旅游休闲化的个性选择，彰显江海特色。形成“以绿色出行为主体，个体机动化出行为辅助”的内部客运体系。持续推动“公交+慢行”双优先战略，力争绿色出行分担率达到45%。不断优化公交线网，推出优质公交供给，提升常规公交竞争力；完善高品质的慢行网络，建设连续的独立非机动车道网。有序促进小汽车消费，常态化开展精细化交通治堵工作，不断满足市民美好生活需要。稳妥推进网约车和自动驾驶出租车协同发展。

（二）提高多交通方式顺畅衔接。构建以综合客运枢纽为核心的衔接换乘体系。推进江门东站提质升级，加强换乘

便利性和无障碍化改造，提高换乘设施容量，打造为集合城际、常规公交、小汽车、网约车、自动驾驶出租车、慢行交通等多种交通方式为一体的综合性枢纽。应用5G、大数据、人工智能、物联网等新质技术，加速推动枢纽智慧化，提高枢纽整合各客运方式的能力和效率。

（三）地面客运拓展“客运+”多元服务。积极应对区域客运方式转向铁路和私家车，常规公交客运逐年萎缩的现实，主动探索推动“客运+”服务。持续推进常规公交线网优化，围绕江门东站，打造“快线+干线+支线+特色线”的线网层级，提供“骨干快速+基本保障+特色定制”的多元公交服务。加强拓展公交在上下学、通勤、厂企定制、旅游、婚庆、研学等方面的专线和包车业务。推进“公交+货邮快递”融合发展。应用“互联网+”主动推出高品质定制包车服务，提高包车业务的规范性、专业性和安全性。

二、推动新兴业态发展，丰富出行体验

（一）大力引导网约车健康发展。完善网约车行业服务质量评价体系，规范行业发展。依法做好网约车许可，营造公平市场环境。加强对网约车平台公司监督管理，督促落实管理主体责任，清理整顿不合规行为。

（二）积极推动智能网联汽车发展。根据市场发展形势，深化江门东站区域的智能网联汽车应用场景，扩大自动驾驶

试点测试区域，丰富市民出行体验，提升江海现代化形象。在高新港稳妥推进自动驾驶货车应用，提高作业效率。

（三）研究推进低空交通发展。探索低空交通在农业、文旅、应急救援、高附加值货物运输、巡检、行政执法等方面的应用场景。

（四）协同培育水上巴士交通。利用江海良好的水上资源，强化白水带、西江、江门河之间的山水联动，突出水陆一体、交旅融合，积极探索培育精品航线产品，推进水上巴士的培育建设。研究打造常规水巴、如约水巴、观光水巴等有特色和新鲜趣味体验的水上交通。探索盘活港澳码头，结合商业商务中心、旅游景点、历史文化资源等完善水上巴士航线网络和基础设施，重点开发有侨乡特色的旅游航线，满足市民个性化出行需求，助力江门建设高品质滨海国际旅游城市。推动游艇会完善水上观光项目、海上垂钓项目，探索引进港澳客户的游艇和共享客源，促进粤港澳大湾区联动发展；配合相关部门推动“龙游江海”水上巴士项目。推动完善水上客运服务体系，优化提升水上客运与陆上交通方式间的换乘便利性，为文旅消费提供新热点、新场景。

三、推动货运提质增效，构建现代物流

（一）有序推进运输结构优化。以高新港为中心，全面提升水运在全运输方式的比重，有效扭转公路运输比重过高

的问题。深度推进“组合港”建设，加强与南沙港、盐田港、蛇口港等大湾区海港深度合作，推进江海联运，持续提升水水中转比例。加强高新港与江门北站铁水联运。鼓励引导公路运输企业发展甩挂运输。

（二）加强货物多式联运服务。加快推广集装箱、托盘等标准化运载单元在多式联运中的应用，减少中转装卸环节，实现“不倒箱、不开箱”的全程一体化运输，提高联运效率。鼓励引导企业加大多式联运装备技术研发和创新。完善多式联运“一单制”模式，推动票据单证格式、计费规则、保险理赔等标准统一。鼓励企业通过“一次委托、一次结算、一次保险”实现全程责任覆盖，提升服务连贯性。强化跨运输方式信息共享，打通铁路、公路、港口物流数据链。

（三）推动冷链运输高质量发展。构建全链条冷链物流体系，健全产地预冷存储网络、中转集散分拨枢纽、销地冷链配送网络。鼓励企业加大冷链装备技术研发。应用区块链溯源、大数据智能调度、物联网实时监控，提升冷链物流仓储全过程信息化和智能化。推广应用多温层新能源冷链运输车辆。

（四）引入培育平台型物流企业。积极引入国内平台型物流企业，保障用地需求，带动全区物流行业高质量发展。积极培育壮大物流平台型企业，引导在多式联运、综合运输、

危化品运输方面有发展能力的企业做大做强。发起创建物流品牌企业行动，组织大型物流企业申报或升级5A、4A级物流企业。积极为中小型物流企业发展营造良好环境，鼓励中小型物流企业开展运输联盟合作，引导向专精特新方向发展。

（五）推动物流安全健康发展。构建物流监管体系，打造物流行业数字化监管平台，实现物流领域全过程监管。加强道路危化品运输管理，严格道路危化品运输企业市场准入，常态化开展道路危化品运输专项整治行动。待《江门港总体规划（2025-2030年）》批准实施后，加快推动高新港“危险品集装箱资质”申请，以丰富港口物流多样性，更好地支持江海产业发展。推行危运电子单管理，实现危化品运输从托运到交付的全过程无缝监管。支持网络货运平台发展，引导良性竞争，对网络货运企业分级分类差异化监管。

四、推动交旅融合发展，培育新消费场景

（一）完善旅游交通网络。水陆空铁一体，加强高品质旅游交通基础设施供给，打造“快进慢游”的交通体系。依托西江、江门河，协同培育水上观光巴士，打造江海水上会客厅。推进城市道路品质提升、农村公路景观改造，完善旅游指示标志系统，构建互联互通的景路一体的旅游路网。探索低空交通在旅游观光的应用。加强城际站与江门市主要旅游景区的公共交通直达服务，实现零换乘。

（二）开发主题化旅游线路和节点。协同打造 1~2 条“交通+旅游+生态+文化”深度融合的，在大湾区西翼有一定影响的交旅融合示范路。在城市公园、白水带和西江沿岸精选出 1~2 处风光秀丽、交通便利的区域布置标准化、高品质的房车营地和露营地。

第六章 交通发展人本智慧、绿色低碳

一、有机更新，提升优质交通服务供给

（一）持续增加停车供给，缓解停车难矛盾。推动桥下灰空间改造。充分利用桥下空间，因地制宜改造为公共停车场、绿化、运动场所等积极空间。重点推动新礼大桥、新民大桥、礼东大桥桥底公共停车场改造，为周边片区增加停车供给。鼓励立体停车发展，充分利用边角地、公园绿地、老旧小区等已建用地的空地建设机械式停车库。推动现状地面停车场立体化改造，增加停车泊位供给。引导节假日期间企事业单位内部停车场对外开放使用，缓解假期休闲停车压力。鼓励共享停车发展，提升旧城区既有停车泊位潜力。

（二）推动公共充电桩建设，满足充电需求。结合商业中心、停车场、交通枢纽、公园绿地、大型广场等持续增加公共充电桩建设，应对日益增长的新能源汽车充电需求。研究提高停车配建标准中新能源汽车泊位占比。

（三）完善慢行交通设施，提高慢行品质。推进立体过街设施建设，研究建设五邑路东南村人行天桥、金瓯路人行天桥、江门一中北侧人行天桥、滘北小学人行天桥、江海站人行天桥五座立体过街设施，提高过街安全性。加快完善城区独立非机动车道网建设，提高电动自行车交通安全。有序推进适老化、无障碍化改造，营造全龄友好的慢行氛围。

二、智慧赋能，推动交通运输行业信息化

（一）加强信息化基础设施建设，推进信息化全场景覆盖。进一步推广摄像头、雷达等感知设备在公路、铁路、水路等领域的应用，覆盖路况、车况、客流、物流等核心数据采集场景。优先在港口、高铁站等交通枢纽、城市道路重点路段实现 5G 全覆盖。

（二）加快新质科技推广应用，促进智慧物流发展。加快推动区块链、物联网、大数据、5G 网络技术应用，拓展人工智能、机器人应用场景，推进物流基础设施数字化改造。加快智慧公路、智慧港航、智慧物流枢纽、智慧物流园区等发展，为智慧联运新场景提供载体。推动物流数据开放互联，建立跨部门物流数据互联和整合机制、企业物流数据采集、提取、应用、保护机制。建立透明的供应链追溯体系，实现货物物流数据实时、深度处理，实现物流路径和运输方案动态优化，实现智能仓配运一体化、自动分拣和订单处理。

（三）运用科技手段，强化智慧监管与执法。利用视频监控、AI 识别、大数据分析，实现对超速、超载、非法营运、违规停泊等行为的自动抓拍，实现精准执法、智慧执法。

三、绿色生态，构建低影响的建管养体系

（一）严守生态底线，从源头降低生态负面影响。加强

交通基础设施与国土空间规划“三区三线”的衔接，优先选择对生态环境影响最小的线路方案，避免占用永久基本农田、生态保护红线等敏感区域。交通规划时避免阻断动物迁徙通道、河流、沟渠，确保生态系统连续性。

（二）推广绿色低碳的施工技术，减少资源消耗。 施工建设应避免大填大挖，对临时占地进行表土剥离保存，施工后及时选用本土植物进行复绿，恢复土壤肥力和植被覆盖。严格控制施工过程中的污染排放，设置围挡、喷淋降尘装置，减少扬尘和尾气污染。推广再生沥青、再生混凝土、钢渣骨料等再生建材，减少资源消耗。

（三）全方位精细化管理。 优化运输结构，推进“公转铁、公转水”，降低公路货运占比，减少尾气排放和道路磨损。发展绿色客运，进一步推广公共交通优先，配套共享单车、步行系统，构建绿色出行交通网络。鼓励新能源汽车的使用，建设充电桩、换电站等配套设施。建立路网运行监测平台，实时掌握道路信息，及时处置异常，对重载车辆实行限行、称重管控，减少路面过度磨损。在高速公路、铁路沿线设置声屏障、种植降噪绿化林带，降低对居住区和学校的噪声干扰。

（四）低影响养护，减少生态干扰。 利用无人机巡检、雷达探测等技术，实时监测道路情况，提前识别路面裂缝等

问题，根据设施类型和问题类别，及时进行合理养护，避免养护不足或过度养护。提高再生材料在养护过程中的使用率，实现资源的循环利用。推广电动清扫车等新能源设备在养护现场的使用。

四、减碳节能，持续优化交通运输结构

（一）强化铁水货运骨干作用，降低对公路运输的依赖。

推动深江铁路建设，加强与港口、工业园区的连接，减少对柴油货车的使用。推广新技术，降低铁路运输单位能耗。推进港口自动化改造，建设自动化码头，提升水运分担率。通过船舶岸电系统实现港口能源结构优化、降低运营成本、提升供电可靠性，为港口绿色转型提供支持。

（二）推广新能源和清洁能源应用，实现节能减排。

优先鼓励在城市物流配送、网约车、出租车、公交等领域推广使用新能源车辆，替代燃油车，降低碳排放。加快淘汰高能耗柴油货车。

第七章 交通治理体系综合、保障有力

一、构建包容有序的常态交通体系

（一）补齐设施和服务短板，实现全龄友好。坚持“小街区、密路网”理念，缩短居民出行距离，提高社区可达性。划定机动车、非机动车、行人的专用通行空间，优先保障公共交通、步行和自行车道的路权，减少对小汽车的过度依赖。提供适配性的交通服务，解决老年人、残疾人、孕妇、儿童等群体出行痛点。

（二）优化交通线路与设施布局，提升交通换乘的便捷性。合理规划交通站点和交通线路，使不同交通方式的换乘点尽量靠近，减少换乘距离。优化换乘流程，推行一卡通、移动支付等，实现不同交通方式的票务互通。

（三）强化路网监测，及时缓解交通拥堵。实时监测交通情况，通过线上平台发布路况提示，引导公众规避拥堵和安全风险。通勤高峰时段，优化公交发车间隔，增设潮汐车道。在校园、医院、商圈等主要区域增设临时疏导岗，精准管控重点路段、重点区域高峰时段秩序。推广“P+R”接驳模式，减缓重要站点和区域交通拥堵。

（四）坚持“包容性”发展理念，强化执法监管。对轻微的交通违法实行“首次警告、再次处罚”；对超速、肇事逃逸等严重违法行为依法从严查处。对重载车辆实行限行、

称重管控。针对老年人、残疾人、外来人员等群体，开展交通规则普及教育，避免“一刀切”处罚。

二、打造城市名片的人文交通体系

（一）提升设施品质，优化交通服务体验。改善江海站、江门东站及公交站点等的候车环境，提供舒适的座椅、遮阳避雨设施，确保站点清洁卫生。加强无障碍设施建设，提高旅客体验感，并及时开展服务评估。加强人行过街天桥等设施的景观化处理，美化设施环境。

（二）促进交通与文化深度融合，打造特色交通节点。在主要交通路口、站点，融入江海区的礼乐龙舟文化、外海太虚拳等文化元素，增设外海面、礼乐梁氏传统木雕制作工艺、刘氏铜木镶嵌传统制作工艺等传统技艺展示空间，通过图文、实物展示或 3D 体验互动装置，向乘客介绍当地文化。开发江海区交通与人文展销的手机应用 APP，提供实时交通信息、景点导航、展销活动推荐等功能。用户可以通过应用 APP 查看附近的展销点、购买特色产品，并参与线上互动活动。利用智能公交站台、电子路牌等智能交通设施展示江海区的特色人文信息，吸引乘客的关注。

（三）依托慢行步道和风景道，举办大型赛事。举办骑行、徒步等交通主题的文旅活动，将路线设计与江海区的特色人文展销点相结合，在骑行或徒步路线的起点、终点设置

文化驿站，提供江海区特色文创产品、特色美食的展销服务，展示当地的自然风光和人文历史。

（四）串珠成链，打造文化主题的交通线路。通过公交线路、旅游专线与交通接驳，将交通线路与文化景点串联，让乘客在乘车过程中感受城市文化。一是设计主题公交线路，串联区内核心景点，如白水带风景区、陈少白故居、茶庵寺等，其次在车身、车厢内展示江海区历史文化、自然风光、非遗技艺等元素。二是完善交通枢纽与旅游景区之间的交通接驳，为乘客提供便捷的换乘服务。

三、建立快速响应的应急交通体系

（一）完善应急管理体系，提高应急能力。建立专职应急机构，明确职责分工，负责路网监测、应急调度、物资储备管理等工作及应急预案的制定，实现统一指挥、分级负责。

（二）构建智慧化监测与预警系统，实现各部门信息共享。利用物联网、AI摄像头、卫星遥感等技术，对重点区域进行实时监测，及时发现安全隐患，并通过多渠道推送预警信息。加强与公安、消防、医疗、环保等部门的协作，实现信息共享、资源协同。

（三）强化应急队伍建设，融入市级“应急第一响应人”网络体系。组建专业抢险队伍，开展常态化驻训和实战演练。加强企事业单位合作，形成多方合力的应急队伍，实现资源

共享。

（四）建立健全协调治理机制，提高应急能力。建立突发疾病、灾害等场景的交通应急响应机制，预留应急车道，保障救护车、消防车优先通行。公交、地铁设置应急疏散通道，明确应急指引。

第八章 保障措施

一、加强党的领导，出台保障政策

坚持党的全面领导，充分发挥党总揽全局、协调各方的作用，把党的领导贯彻到交通运输发展各领域、各环节。

高度重视交通运输服务提升工作，加强组织领导，各科室按照职能分工，制定工作方案和实施步骤，细化落实主要目标和重点任务，统筹协调推进重大项目，完善相关配套政策措施。进一步完善联合协同机制，加强沟通配合，形成“分工负责、配合高效、协同推进”的工作格局。

进一步研究出台交通运输相关配套政策及实施机制，保障规划任务的高水平推进。

二、加强资金保障，拓宽投融资渠道

加大全区交通建设投资力度，加快建立投资主体多元化、融资渠道多样化的现代交通运输投融资体制。积极争取上级部门专项资金和政府财政资金投入，加强和规范交通建设资金的管理和使用。探索政府和社会资本合作模式，利用市场机制鼓励和引导社会资本参与站场建设和运营服务，增强交通建设资金保障。多方位拓宽水运企业融资渠道，研究船舶抵押贷款、船舶融资租赁等政策，加大融资力度。加大项目策划和招商引资工作力度，有目的、有计划地开展招商引资

工作，吸引更多社会投资者参与全区交通建设发展。

三、加强用地保障，优先落实交通用地

加强部门协同联动。进一步加强与自然资源、发改、财政、环保、住建等部门的沟通协调，完善用地、用海、用能、环保等政策。落实好土地总量控制的交通用地管理机制，执行土地用地计划预报制度。

严格耕地保护与占补平衡。结合江门市国土空间总体规划和土地管理政策，合理安排交通建设项目，完善建设项目相关手续。对于不可避免占用耕地和永久基本农田的交通项目，应严格落实占补平衡和补划方案，确保耕地数量不减少、质量不降低，确保项目合法合规。

建立用地保障台账与动态管理。对交通项目用地需求、用地报批、存在问题等进行台账式管理，实时跟踪项目进展，及时协调解决堵点难点问题，保证项目按规划实施。

四、加强队伍建设，筑牢行业发展基石

加强交通运输行政执法队伍建设。对行政执法人员的职业道德、法律知识、业务水平、执法技能要进行经常性培训、教育与考核，不断提高其道德水准和职业素质，积极完善执法队伍制度建设，促进执法队伍正规化建设，提高执法队伍的执法效能。要坚持文明执法，不得粗暴对待当事人，不得

侵害执法对象的人格尊严。对徇私枉法、执法违法、侵犯市民利益引发社会不稳定的执法人员，要从严处理，坚决清除出行政执法队伍，保持队伍的公正性、纯洁性。

加强对交通运输人才工作的组织领导，积极制定符合新形势要求的交通运输行业人才工作的规划和考核办法。强化人才激励机制，加强晋升、评优、考察等反映有效的激励机制建设。创新人才引进机制，针对交通行业特点，自主培养管理人才，侧重引进技术人才和购买服务，采用灵活方式引进使用高层次人才，建立决策智囊团，为交通发展提供决策支持。

五、加强宣传引导，合力促进交通运输发展

充分发挥互联网、传统媒介的作用，大力宣传提升交通运输行业服务水平的工作举措，保障市民能及时有效获取到交通运输行业信息并进行意见反馈。组织交通运输企业积极创新形式多样、生动活泼的优质服务和活动，树立先进典型，发挥示范作用，形成学习先进、崇尚先进、争当先进的良好风气，全面提升交通运输服务水平。

附表：江门高新区（江海区）综合交通运输体系“十五五”规划项目表

序号	项目名称	建设内容及规模	建设性质	建设年限	总投资 (万元)	已完成投资 (万元)
一、轨道交通（1项）						
1	深江铁路建设	国铁 I 级，设计时速 250km/h，江海区内线路长约 4.74km，无站点。	续建	2021-2026		
二、综合枢纽（2项）						
1	高新港泊位建设	一期工程 3 个 3000 吨级泊位续建，力争推进二期工程 5 个 3000 吨级泊位建设。	续建、新建	2026-2030		
2	江门东站提升工程	提升江门东站形象，优化周边交通组织，减轻五邑路对慢行接驳的阻隔影响。	储备	2026-2027		
三、道路网（73项）						
3.1 高快速路网（8项）						
1	江珠高速扩建	协同推进江珠高速由双向 4 车道扩建为双向 6 车道，同步扩建礼乐出入口，力争将礼乐出入口连接	新建	2026-20230	23000	

江门高新区（江海区）综合交通运输体系“十五五”发展规划

序号	项目名称	建设内容及规模	建设性质	建设年限	总投资 (万元)	已完成投资 (万元)
		线与会港大道节点提升工程纳入高速扩建项目。江珠高速江海段内长约 5.74km。				
2	佛江高速南山收费站 扩建	收费站进高速方向车道数由 4 条扩建为 6 条件。	新建	2026-2027	500	
3	五邑路（南山路以东 段）快速化及外海大桥 扩建	五邑路东段由现状主干路提升为快速路，五邑路-连海路节点由现状十字信号节点立交化（互通立交），同步推进外海大桥扩建。五邑路红线宽度 100m，快速化段长约 3.54km。	改造	2026-2030	150000	
4	会港大道东延线（南山 路-大鳌镇）	定位为快速路，协同新会推进建设，红线宽度 80m，双向 12 车道，全长约 5.58km，江海段长约 2.02km。会港大道（南山路-龙溪路）“十四五”期间已完成工可，长约 1.52km。	续建、新建	2026-2029	50096	
5	连海路快速化（五邑路 -高新路）	定位为快速路，现状为主干路标准，红线宽度 60m，长约 6.72km。	储备	2028-2030	100000	

江门高新区（江海区）综合交通运输体系“十五五”发展规划

序号	项目名称	建设内容及规模	建设性质	建设年限	总投资 (万元)	已完成投资 (万元)
6	连海路南延线（高新路-新中公路）	定位为快速路，协同新会区推进建设，红线宽度60m，全长约6.95km，江海段长约172m。	储备	2029-2030	3200	
7	滨江快线方案研究	协同蓬江推进方案研究，落实规划管控。	储备	2029-2030	100	
8	荷海快线方案研究	协同蓬江推进方案研究，落实规划管控。	储备	2029-2030	100	
3.2 主干路网（12项）						
9	胜利南路南延线（会港大道-新中公路）	定位为主干路，协同新会推进建设，红线宽度60m，全长约7.69km，江海段长约3.09km。	新建	2026-2028	57475	
10	金瓯路西延线（礼乐路-江门大道段）	定位为主干路，协同新会推进建设，红线宽度50m，全长约2.17km，江海段长约1.58km。	新建	2026-2028	24490	
11	站场东路（南山路-江门大道）	定位为主干路，协同新会推进建设，红线宽度40m，全长约8.91km，江海段长约7.59km。	新建	2027-2029	94116	
12	文昌路提升工程（船厂跨江桥-五邑路段）	定位为主干路，进行扩建和品质升级，红线宽度30m，长约1.39km。	改造	2027	4170	
13	乐祥路西延线（礼乐路	定位为主干路，协同新会推进建设，红线宽度36m，	储备	2028-2030	14285	

江门高新区（江海区）综合交通运输体系“十五五”发展规划

序号	项目名称	建设内容及规模	建设性质	建设年限	总投资 (万元)	已完成投资 (万元)
	-江门大道)	全长约 2.24km，江海段长约 1.28km。				
14	江睦路北延线（五邑路 -江海四路）	定位为主干路，红线宽度 60m，长约 542m。	新建	2026-2028	32561	
15	江睦路南延线（高新路 -会港大道）	定位为主干路，协同新会推进建设，红线宽度 60m， 全长约 1.15km，江海段内长约 118m。	新建	2028-2030	2195	
16	新港路西延线（东宁路 -胜利路）	定位为主干路，西接乐祥东路，红线宽度 52m，全 长约 3.46km。其中东宁路-东海路段已完成立项。	新建	2026-2028	75775	
17	一行路西延线（南山路 -礼乐大桥）	定位为主干路，红线宽度 50m，全长约 1.75km。 同步扩建礼乐大桥。	新建、改造	2029-2030	39495	
18	东海路全要素提升改 造（江海一路-礼睦路）	定位为主干路，红线宽度 60m，长约 2.3km。	储备	2029-2030	18000	
19	东海路（礼睦路-礼乐 大桥）改造	定位为主干路，红线宽度 60m，将现状 25m 断面 按规划扩宽，长约 2.3km。	改造	2026-2028	66828	
20	礼东路（环镇路-礼乐	定位为主干路，红线宽度 50m，长约 1.9km。	新建	2026-2028	14728	

江门高新区（江海区）综合交通运输体系“十五五”发展规划

序号	项目名称	建设内容及规模	建设性质	建设年限	总投资 (万元)	已完成投资 (万元)
	大桥)扩建工程(二期)					
3.3 次干路网（31项）						
21	江南路（五邑路-云沁路）	定位为次干路，红线宽度 30m，长约 1.64km。	在建	2023-2026	28009	
22	龙兴路（景观东路-龙溪路）	定位为次干路，红线宽度 24m，长约 0.55km。	新建	2026-2028	5959.31	
23	侨贤路（云沁路-新港路）	定位为次干路，红线宽度 24m，长约 0.45km。	新建	2026-2028	4682.12	
24	高新东路（富宁路-沿江路）	定位为次干路，红线宽度 30m，双向 4 车道，长约 0.3km。	新建	2026-2028	2700	
25	富宁路（金瓯路-高新东路）	定位为次干路，红线宽度 24m，双向 4 车道，长约 0.5km。	新建	2026-2028	3600	
26	临江路（金瓯路-云清路）	定位为次干路，红线宽度 40m，双向 6 车道，长约 0.75km。	新建	2026-2028	9000	

江门高新区（江海区）综合交通运输体系“十五五”发展规划

序号	项目名称	建设内容及规模	建设性质	建设年限	总投资 (万元)	已完成投资 (万元)
27	临江路（五邑路-金瓯路）道路工程	定位为次干路，红线宽度 40m，长度约 1.68km。	新建	2028-2029	42089.91	
28	礼睦路（江珠高速-番薯冲桥段）扩建	又为 S269，定位为次干路，红线宽度 30m，长约 3.6km。	改造	2028-2029	19637	
29	东宁路（一行路-高新路）	定位为次干路，红线宽度 40m，长约 0.5km。	储备	2026-2028	9995	
30	沿江路（礼东路-会港大道）	定位为次干路，红线宽度 30m，长约 0.8km。	储备	2028-2029	12544	
31	麻园路 C 段（金星路-得发路）	定位为次干路，红线宽度 30m，长约 0.4km。	储备	2028-2029	11809	
32	乐兴路（胜利南路-沿江路）	定位为次干路，红线宽度 30m，长约 1.5km。	新建	2026-2027	16830	
33	乐荣路（会港大道-乐兴一路）	定位为次干路，红线宽度 30m，长约 500m。	新建	2026-2027	5993	

江门高新区（江海区）综合交通运输体系“十五五”发展规划

序号	项目名称	建设内容及规模	建设性质	建设年限	总投资 (万元)	已完成投资 (万元)
34	沿江路（文昌沙公园-礼义路）	定位为次干路，红线宽度 30m，长约 1.0km。	储备	2028-2029	18500	
35	高新路（南山路-礼睦路）	定位为次干路，红线宽度 40m，长约 0.73km。	储备	2028-2029	13982	
36	滘头西路（江南路-胜利南路）	定位为次干路，红线宽度 24-38m，长约 0.9km。	储备	2029-2030	24755	
37	麻园路 E 段（东宁路-南山路）	定位为次干路，红线宽度 30m，长约 1.2km。	储备	2028-2029	26288	
38	东升路（东宁路-南山路）	定位为次干路，红线宽度 20m，长约 1.0km。	储备	2028-2029	9158	
39	健兴路（乐行一路-会港大道）	定位为次干路，红线宽度 30m，长约 1.0km。	储备	2029-2030	12000	
40	乐兴三路（胜利南路-沿江路）	定位为次干路，红线宽度 30m，长约 1.5km。	储备	2029-2030	16830	

江门高新区（江海区）综合交通运输体系“十五五”发展规划

序号	项目名称	建设内容及规模	建设性质	建设年限	总投资 (万元)	已完成投资 (万元)
41	东荣路（乐祥路-会港大道）	定位为次干路，红线宽度 30m，长约 1.73km	储备	2027-2028	15570	
42	东升路（南山路-沿江路）	定位为次干路，红线宽度 30m，长约 2.02km。	储备	2027-2028	16240	
43	望月湖西路（五邑路-龙溪路）	定位为次干路，红线宽度 24m，长约 1.2km。	储备	2027-2028	8640	
44	望月湖东路（五邑路-东升路）	定位为次干路，红线宽度 24m，长约 0.7km。	储备	2027-2028	5040	
45	湖光路（金瓯路-江睦路）	定位为次干路，红线宽度 24m，长约 0.9km。	储备	2027-2028	6480	
46	湖兴路（龙溪路-望月湖西路）	定位为次干路，红线宽度 24m，长约 0.4km。	储备	2027-2028	2880	
47	湖平路（望月湖东路-江睦路）	定位为次干路，红线宽度 24m，长约 0.26km。	储备	2028-2029	1872	

江门高新区（江海区）综合交通运输体系“十五五”发展规划

序号	项目名称	建设内容及规模	建设性质	建设年限	总投资 (万元)	已完成投资 (万元)
48	东进路（康和路-连海路）	定位为次干路，红线宽度 30m，长约 0.77km。	储备	2028-2029	6930	
49	兴业路（五邑路-东升路）	定位为次干路，红线宽度 30m，长约 0.518km。	储备	2028-2029	7127	
50	侨文路（龙湖路-新港路）	定位为次干路，红线宽度 30m，长约 0.45km。	储备	2028-2029	4116.79	
51	永德路（会港大道-睦东路）	定位为次干路，红线宽度 35m，长约 1.13km。	储备	2028-2029	11800	
3.4 支路网（22 项）						
52	江三线改扩建（合箩冲桥-会港大道）	江三线为县道 X538，推进改扩建，长约 1.41km。	改造	2026	1692	
53	新民线提升（乐民街段）	新民线为乡道 Y106，推进改造提升，长约 1.26km。	改造	2027	2520	
54	康和路（金瓿路-港升	定位为支路，红线宽度 30m，长约 0.630km。	新建	2029-2030	3780	

江门高新区（江海区）综合交通运输体系“十五五”发展规划

序号	项目名称	建设内容及规模	建设性质	建设年限	总投资 (万元)	已完成投资 (万元)
	路)					
55	新德路（一行路-高新路段）	定位为支路，红线宽度 30m，长约 0.707km。	新建	2026	6300	
56	正德路（南山路-龙溪路段）	定位为支路，红线宽度 24m，长约 1.36km。	新建	2026-2027	12225	
57	武东地段规划三路（南段）	定位为支路，红线宽度 30m，长约 0.3km。	新建	2026-2027	2416	
58	誉德路（南山路-沙河西路）	定位为支路，红线宽度 24m，长约 1.9km。	新建	2027-2028	27000	
59	东昌路（会港大道-乐兴一路）	定位为支路，红线宽度 24m，长约 0.25km。	储备	2028-2029	3030	
60	礼东留用地集中安置区规划路	定位为支路，红线宽度 15m，长约 0.6km。	储备	2029-2030	2700	
61	桃江路（规划三路-东	定位为支路，红线宽度 24m，长约 0.25km。	储备	2029-2030	1522	

江门高新区（江海区）综合交通运输体系“十五五”发展规划

序号	项目名称	建设内容及规模	建设性质	建设年限	总投资 (万元)	已完成投资 (万元)
	升路)					
62	连河南路（沙河东路-江睦路）	定位为支路，红线宽度 15m，长约 0.41km。	储备	2029-2030	2274	
63	龙湖路（云沁路-东宁路）	定位为支路，红线宽度 30m，长约 0.77km。	储备	2029-2030	6900	
64	湖堤北路（望月湖东路-江睦路）	定位为支路，红线宽度 15m，长约 0.25km。	储备	2029-2030	1125	
65	湖堤南路（望月湖东路-江睦路）	定位为支路，红线宽度 7m，长约 0.250m。	储备	2029-2030	525	
66	侨晴路（云沁路-新港路）	定位为支路，红线宽度 24m，长约 0.66km。	储备	2029-2030	4752	
67	贤德路	定位为支路，红线宽度 16m，长约 0.71km。	储备	2029-2030	3400	
68	萃德路	定位为支路，红线宽度 16m，长约 0.71km。	储备	2029-2030	3400	
69	信贤路	定位为支路，红线宽度 24m，长约 0.56km。	储备	2029-2030	4000	

江门高新区（江海区）综合交通运输体系“十五五”发展规划

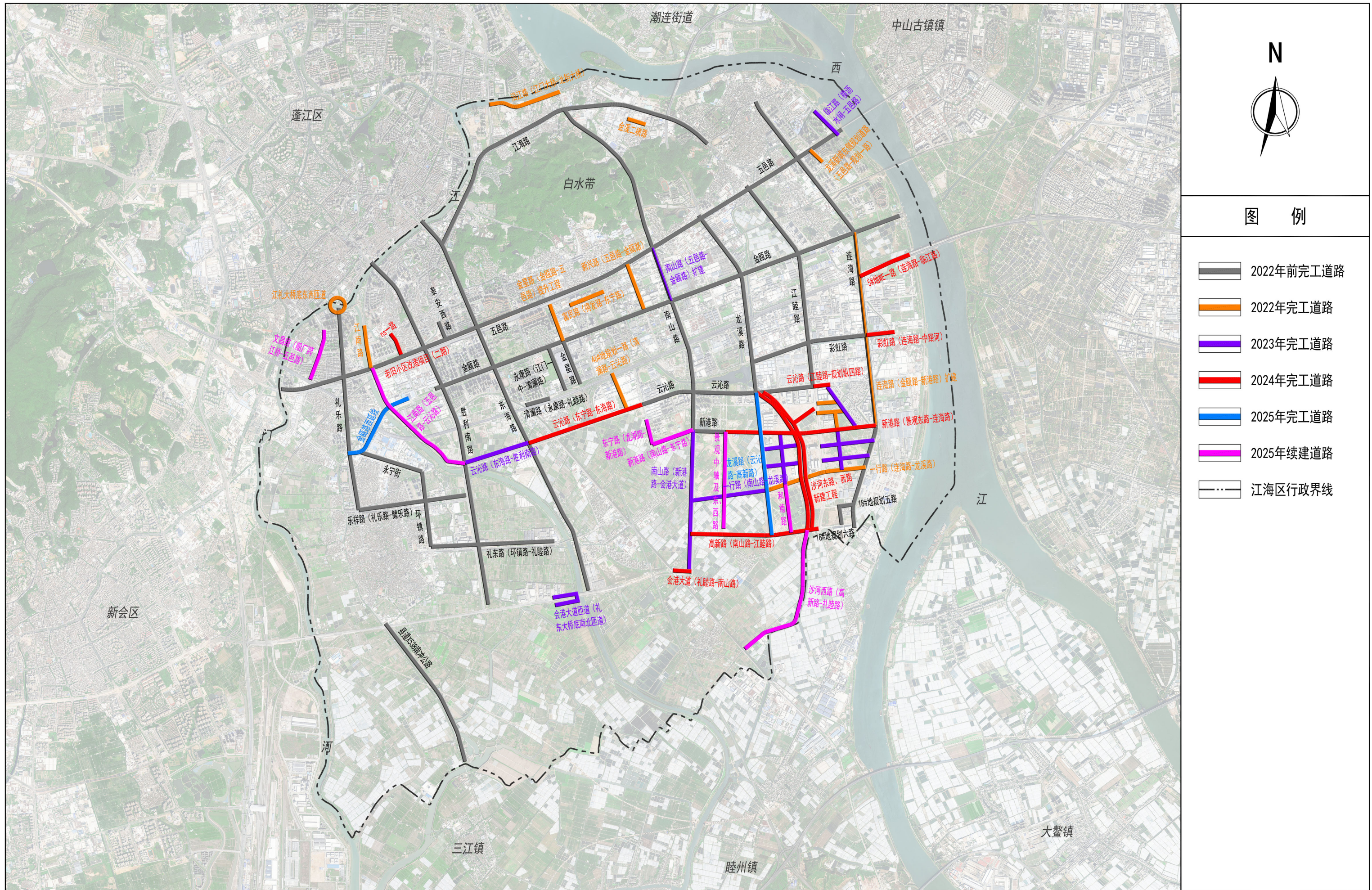
序号	项目名称	建设内容及规模	建设性质	建设年限	总投资 (万元)	已完成投资 (万元)
70	达贤路	定位为支路，红线宽度 24m，长约 0.49km。	储备	2029-2030	3500	
71	全德路（启德路-沙河西路）	定位为支路，红线宽度 24m，长约 0.83km。	储备	2029-2030	6000	
72	萃贤路（会港大道-礼睦东路）	定位为支路，红线宽度 24m，长约 0.6km。	储备	2029-2030	4320	
73	启德路（会港大道-礼睦东路）	定位为支路，红线宽度 24m，长约 0.87km。	储备	2029-2030	6300	
四、常规公交（1项）						
1	公交线网优化	落实《江门市市区公交线路优化调整报告(2025)》，协同新增线路 3（快线），优化 15 路、24 路、39 路（干线），优化 46 路、60 路（支线），优化 D450/D451 线路（网约快线）。同时，持续对线网运行效率和服务水平进行动态评估，根据实际情况对线网进行必要优化。	改造	2026-2030		

江门高新区（江海区）综合交通运输体系“十五五”发展规划

序号	项目名称	建设内容及规模	建设性质	建设年限	总投资 (万元)	已完成投资 (万元)
五、静态交通（1项）						
1	桥下灰空间公共停车场改造	新礼大桥、新民大桥、礼东大桥桥底公共停车场改造，增加公共泊位。	改造	2026	2400	
六、慢行交通（2项）						
1	人行天桥	研究建设五邑路东南村人行天桥、金瓯路人行天桥、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。	储备	2026-2030	3000	
2	马鬃沙河沿线慢行系统（新港路-高新路）改扩建	北起新港路，南至高新路，沙河东路、沙河西路与马鬃沙河间的慢行空间改造提升，面积约9.3万m ² 。	储备	2026-2027	11863	

江门高新区（江海区）综合交通运输体系“十五五”发展规划

图01 “十四五”时期建设的道路

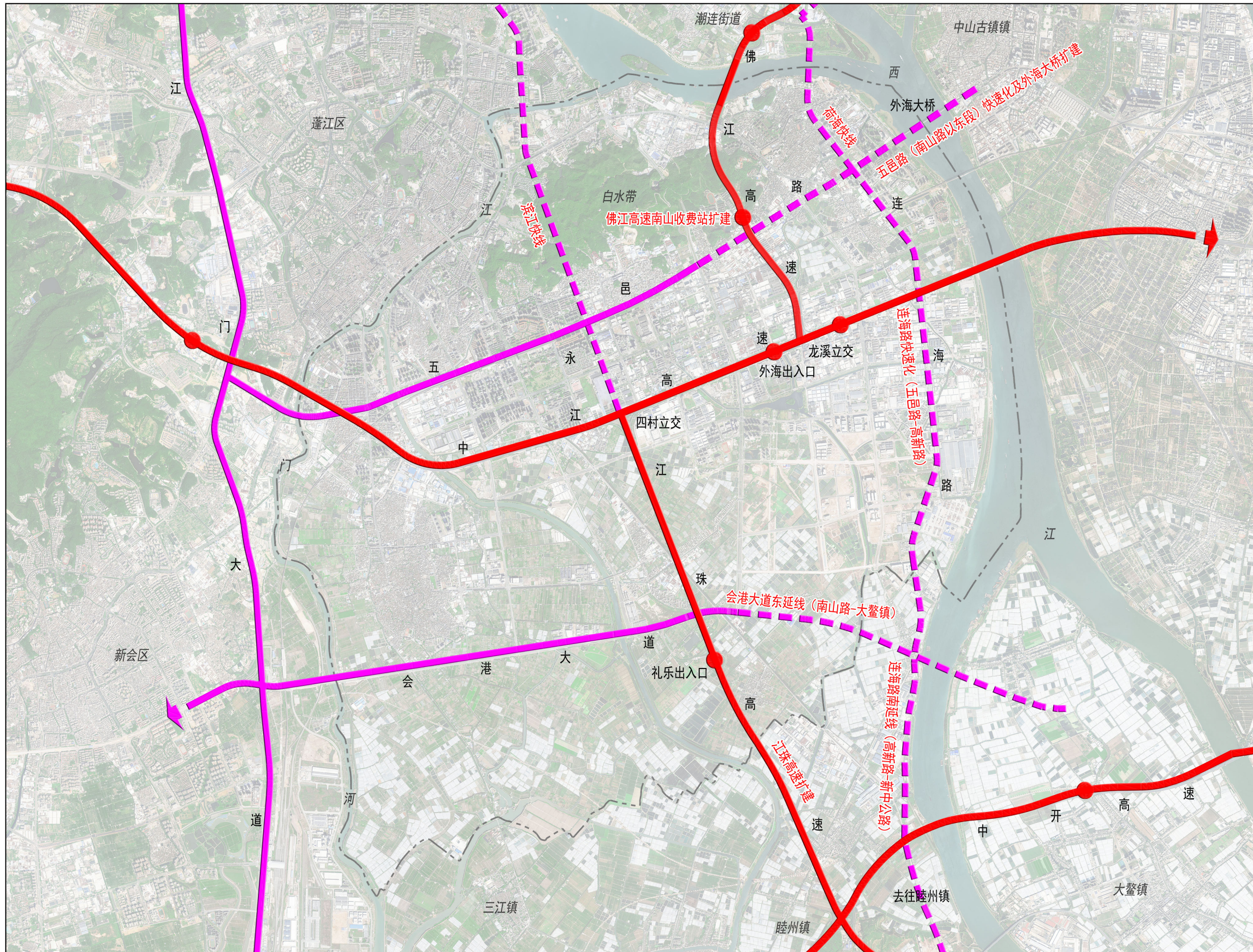


图例

-  2022年前完工道路
-  2022年完工道路
-  2023年完工道路
-  2024年完工道路
-  2025年完工道路
-  2025年续建道路
-  江海区行政界线

江门高新区（江海区）综合交通运输体系“十五五”发展规划

图02 “十五五”时期高快速路网规划图

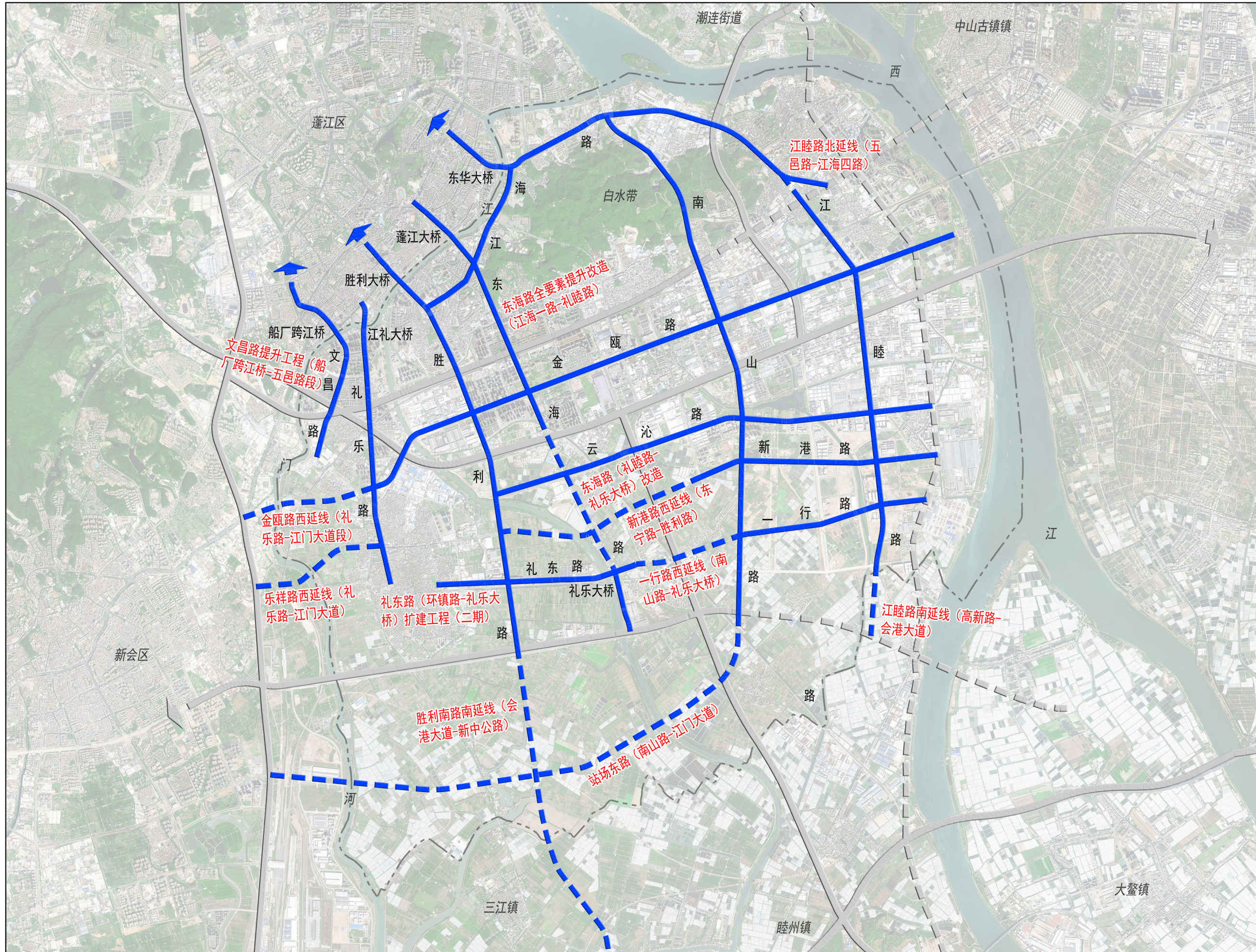


图例


- 现状高速公路及出入口
- 现状快速路
- 规划快速路
- 江海区行政界线

江门高新区（江海区）综合交通运输体系“十五五”发展规划

图03 “十五五”时期主干路网规划图



图例

-  现状主干路
-  规划主干路
-  江海区行政界线