**新会区综合交通运输体系发展**

**“十四五”规划**

**（征求意见稿）**

江门市新会区交通运输局

江门市新会区发展和改革局

2021年8月

**目 录**

前言 1

第一章 发展基础 2

第一节 发展成就 3

第二节 存在问题 13

第二章 发展要求 19

第一节 外部发展要求 19

第二节 内部发展需求 23

第三章 发展目标 27

第一节 指导思想 27

第二节 发展原则 27

第三节 发展目标 31

第四章 发展任务 33

第一节 夯实织密综合交通网络 33

第二节 立体打造综合交通枢纽 39

第三节 提质增效运输服务能力 40

第四节 改革创新行业治理体系 44

第五章 重点项目建设安排 47

第一节 建设项目 47

第二节 建设资金 50

第六章 保障措施 52

第一节 加强组织领导，明确责任分工 52

第二节 落实资金投入，保障建设用地 52

第三节 突出工作重点，重视前期论证 52

第四节 强化评估考核，实施动态监控 53

第五节 加强宣传教育，做好舆论引导 53

前言

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○三五年远景目标纲要》，并与江门市“三区并进”、新会区“一带两核三组团”等相关政策及规划相衔接，制定本规划。

第一章 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（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（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.轨道交通营运里程 | 公里 | 0 | 48.3 | 75 | 55.3% |
| 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% |

**第一节 发展成就**

**一、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。

**（一）交通投资年年突破**

2016年以来，新会交通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。尤其是实施交通大会战以来，交通建设年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。

**（二）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，与广珠铁路、广珠城际江门支线一起，形成“X”型的客货运输大通道，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动工建设，轨道建设进一步提速。

**（三）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动工建设，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，填补银洲湖两侧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，全力建成江门大道新会段全长88公里，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，新会快速路网实现“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，并成为深江产业园大泽、司前园区与江门市区的重要交通连接线。强力推进省道S269高沙线独联至沙角段路面改造工程动工建设，推动省道S384线大泽至共和段改建建成通车。

**完善其他干线公路。**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及大鳌圩镇至新联村段正在建设中。

**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，并对旧桥、危桥进行了维修加固。尤其是银鹭大桥于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。

**（四）“四好农村路”建设超额完成**

“十三五”期间，新会区大力推进“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。做好农村公路管养工作，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。

**（五）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，站场目前建设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。

**（六）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，通过珠三角主要高等级航道网，快捷联系深圳港、广州港、珠海港等珠三角主要港口。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。

加快升级境内港口码头基础设施，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5,000吨级泊位和原3,000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。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,全区港口综合通过能力约6000万吨，集装箱吞吐量超55万TEU，港口货物及集装箱吞吐量比“十二五”期末翻一番，港口吞吐能力进一步提升。

**二、运输服务提质增效**

**（一）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块公交首未站或公交枢纽站场，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。

1. **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，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。

1. **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。开工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。

**三、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，监控关停码头，防止死灰复燃；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。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，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。

**四、改革创新不断深化**

**（一）深化改革行政审批制度**

根据区府办、编办和行政服务中心的工作安排部署，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。

**（二）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。

**第二节 存在问题**

**一、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；高速公路里程里程偏低，缺乏东西向高速通道，南北向高速通道不足；快速路未能成网，不能充分发挥快速路网的最大效益；水道通航等级仍需提高，未能通航万吨级海轮。

**（一）轨道交通等级有待提升**

目前新会区已建成的75公里轨道交通等级不高，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350KM/h能与粤港澳大湾区核心城市和区域机场快速连接的高速铁路。未来，轨道交通规建也存在不少难题有待破解，深茂铁路深圳至江门段（连接深圳市）尚未建成，珠江肇高铁（连接广湛至广州市）有待建成，广佛江珠城际（连接广州市）规划建设停滞，另外，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。

**（二）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。

**二是路网布局上高速通道不足失衡。**目前，全区境内东西向高速通道南部的西部沿海高速和北部的G240国道，缺乏腹部东西向横跨银洲湖两岸的快速通道，南北向高速通道有东侧的江珠高速以及仅在会城至三江段通车的江门大道，缺乏真正西侧和中部南北向快速通道，一张真正的承东启西、贯通南北高速路网有待加速形成。同时，各区域之间高速通道不平衡问题相对突出。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。

**三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。

**四是内部联系上快速路网尚未成型。**目前，新会大道会城至三江段虽已通车运营，但南不至银湖湾滨海新城，西未通深江产业园，尚未能充分发挥快速路网的最大效益。另外，内部主、次干线间的联系不足，难以充分发挥路网效应。

**（三）水路设施水平有待提高。**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，崖门进出口航道乘潮勉强达到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。同时，由于目前岸线实行无偿使用制度，岸线使用存在一定的浪费现象，缺乏利用规划，企业占用岸线长度与港口设施建设规模不相称。此外，大多数临港企业都要求建设专用码头，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。

**二、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，港口物流能力发展不足，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，并结合当前物流结构、对外贸易情况和先天条件等，推动物流业现代化发展。

**三、客货站场建设相对滞后**

综合货运枢纽建设是现代综合交通运输体系的重要组成部分，也是落实交通强国、珠西战略的重要支撑举措，对加快区域高质量跨越发展具有重要意义。当前，粤港澳大湾区一体化发展、广东省“珠西战略”及沿海经济带开发在新会区交汇叠加，随着新会区即将迈入高铁时代，打造综合货运枢纽、发展枢纽经济面临着前所未有的绝佳机遇。当前，客货运站场建设未能适应客货运需求发展，缺乏综合客货运枢纽，应当抢抓机遇，进一步扩大江海联运优势，提升港口枢纽能级，完善物流枢纽网络，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。

**四、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，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。

第二章 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。

**第一节 外部发展要求**

**一、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，强化大湾区西一枢纽门户城市地位**

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。加快推进黄茅海、莲花山、狮子洋、伶仃洋等重要通道前期工作，有序推进东莞至深圳、常平至虎门、江门至中山、深圳至岑溪等高速公路拥堵路段扩能改造，推进深中通道等尽快建成通车，满足大湾区日益增长的跨江交通需求；**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。

**二、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。

**三、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。

**第二节 内部发展需求**

**一、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、小微企业创业创新基地示范区、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。

**二、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、水路一体化多式联运，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。

区域客运体系由高速公路时代向高速铁路时代转变，要求高铁、城际和城市交通多网融合发展。在新的机遇期，新会要衔接国家“八纵八横”高速铁路网，借助城际铁路，连接广深及周边重要城市。同时，完善城市轨道系统、骨干道路系统和城市快速公交系统，推动区域一体化和市域协同发展，适应“区域交通城市化”和“城市交通区域化”的发展趋势。

高快速路需进一步发展。一直以来，新会区的高快速路基本分布在北部，而且基本为东西向，南北向缺乏高快速通道。因此，“十四五”期是新会区补足南北向及中南部地区东西向高快速通道的重要时期。南北向高快速通道的建设，将与潭江水道、崖门水道一起，形成公水综合运输大通道，对新会区交通门户的形成、江门市沿江出海的发展战略有重要的意义。

在新的经济发展时期，区域货运交通系统将由分散布局转向铁路、公路、水路一体化和多式联运，新会枢纽的货运组织功能需要进一步强化。

**三、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。

第三章 发展目标

**第一节 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”国家顶级战略，“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“一带两核三组团”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，主动融入大湾区发展，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。**

**第二节 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。坚持节能绿色环保、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。

**第三节 发展目标**

**一、总体目标**

以珠西枢纽为核心，构建珠西交通门户；以轨道运输为骨架，建设“轨道上的新会”；以两岸高快路为重点，完善交通大动脉；以枢纽港口为支点，提升公铁水联运能力；以“四好农村路”为支撑，助力乡村振兴战略，至2025年，基本建成一张层次分明、运营高效、衔接顺畅、服务优质的综合立体交通运输网络，全面融入粤港澳大湾区。

**二、具体目标**

**交通网络互联互通。**到2025年，铁路、城际、城市轨道总里程达到92公里左右，全面对接粤港澳大湾区轨道网，高速公路里程达到139公里左右，基本实现“镇镇通高速”，东西向高速通道形成，充分发挥路网效益，推动新会区与周边地区公路网衔接，破解对外衔接困局，基本实现镇至行政村通四级双车道的建设目标，农村公路发展取得显著成效。

**枢纽衔接一体高效。**全面建成由多种轨道运输方式、公路运输方式组成的功能完善的一体化珠西综合枢纽，组建利用率更高和竞争力更强的银洲湖片区港口，共同构建大湾区西翼枢纽港口，加快现代综合客运站场建设，形成新会区多式联运枢纽节点布局。

**运输服务提质升级。**出海航道达到万吨级，沿海港口公共基础设施扩能强基，进一步完善公交线网布局，持续提升公共交通均等化服务水平，建成完善、便捷、畅通的内外物流通道，基本形成技术先进、便捷高效、安全有序的现代物流服务体系，建设一批设施齐全、功能完善、特色突出、服务周到的旅游公路，实现公路交通、景观和游憩功能的有机结合。

**绿色安全水平提升。**快速发展城市公共交通、出租车和物流领域新能源汽车，资源节约集约利用和节能减排成效显著，交通运输主要污染物排放持续下降。交通运输安全监管和应急保障能力显著提高，重特大事故得到有效遏制，安全水平明显提升。

**表 2 新会区十四五时期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 |

第四章 发展任务

**第一节 夯实织密综合交通网络**

以江门市珠西枢纽为核心，江门大道为脊梁，构建以高速铁路、城际铁路、城市轨道、高速公路、快速路为主体的区域快速交通网络。加快发展轨道交通，打造以高速铁路和城市轨道为主导的快速轨道交通客运体系，形成多层次的轨道交通网络；完善优化高快速路布局，建设“五横六纵”高快速路网络；加快崖门万吨级航道整治，扩能强基港口基础设施；以“四好农村路”建设为重点，全面深化新农村公路建设。全力构建内畅、外联、互通的综合交通网络，全面融入粤港澳大湾区。

**一、推进轨道交通建设**

全面推进深茂铁路、珠江肇高铁、广佛江珠城际、江门轨道交通1号线新会区境内段的规划建设，通过构筑“**双圈一枢纽**”，初步建成“轨道上的新会”，期末轨道交通里程达92公里。

**融入深港1小时都市圈，加快建成深茂铁路江门至深圳段（新会段）**，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、粤东北地市。

**融入广佛1小时都市圈，配合推动广佛江城际轨道建设**，届时，新会区到广州市区通行时间仅需30分钟，且可与广州地铁及穗莞深线实现直接换乘，可通过广佛江城际轨-芳村至白云机场城际可实现新会直达广州白云机场，进一步助推新会与沿线城市的一体化进程；**配合推动城市轨道交通1号线项目建设实施**，构筑新会与鹤山、棠下、滨江、蓬江客流主通道，并通过研究延伸1号线形成对接佛山的城市轨道交通或市域（郊）铁路，融入大湾区城市轨道网。

**巩固珠西综合交通枢纽地位，建成珠江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**，填补区域没有350公里时速高铁的空白，实现新会区30分钟连接珠三角枢纽机场；路线串接广湛高铁、广中珠澳高铁, 实现新会区60分钟左右直达广州市区、珠海横琴；路线串接贵广、南广高铁，实现新会区向西南可直达省域副中心湛江市区，向西北直通贵州及成渝都市圈，全面打通西南、北向通道，巩固珠西综合交通枢纽地位。

**二、完善高速公路网络**

全面构建新会区“**三纵**”（江珠、银洲湖、南新台）“**四横**”（深岑、中开、深南、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 公里左右。

**东西贯通，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”。届时，从新会会城前往深圳的行车时间约需1个小时左右。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，将结束新会区中部双水、三江等地没有高速公路的历史，成为连接银洲湖东、西两岸的重要通道，改善东西向陆路交通绕行现状，对新会区实现内联外通、改善银洲湖产业带发展条件具有重大意义。**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交通联系，完善新会与珠海之间的联系通道，促进区域社会经济协调发展。

**南北通畅，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](https://baike.baidu.com/item/%E6%B8%AF%E7%8F%A0%E6%BE%B3%E5%A4%A7%E6%A1%A5%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B1%9F%E7%8F%A0%E9%AB%98%E9%80%9F%E5%85%AC%E8%B7%AF/_blank)可达香港，进一步强化[江门](https://baike.baidu.com/item/%E6%B1%9F%E9%97%A8%22%20%5Ct%20%22https%3A//baike.baidu.com/item/%E6%B1%9F%E7%8F%A0%E9%AB%98%E9%80%9F%E5%85%AC%E8%B7%AF/_blank)侨乡和珠海特区乃至港澳地区经济社会的共同发展。

**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，进一步畅通新会区通往珠三角的路网通道，推动中山、新会区经济联动；同时，缓解区域交通拥堵、改善行车条件，提高路网服务水平。**加快动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，特别是大湾区的发展均具有极其重要的意义。

**三、打造快速干道骨架**

加快构建以江门大道为骨架、快速向周边发散的贯通南北、东西通畅的快速干道网，支撑城市各组团一体化发展。

**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、广佛江快速通道江门段（三江至南门大桥）工程，**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。对内，可完善区域交通体系，形成银洲湖区域半小时经济生活圈，串起新会区南北经济产业带，有效整合银洲湖两岸资源，拉动经济发展相对缓慢的区域一体化发展；对外，可北接广佛都市圈，资金流、人才流、物流等生机勃勃的“血液”将会沿着江门大道的主干顺流而下，进一步助推新会与珠三角经济高地一体化发展。

**持续提升与周边市区之间的互联互通水平，全力推动新中一级公路新建工程全面完工，**打通新会通往珠江三角洲东面经济发达地区的出口，同时进一步完善新会的交通运输网络，加强新会其余地区与沿线三江、睦洲和大鳌三个镇的联系，并优化完善镇街的路网建设，将三江到大鳌的车程从半个小时缩短到十分钟，方便当地群众和厂企出行；**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、鹤山市的融合提质；**提前谋划新斗跨海通道（滨海新区至珠海富山新城过江通道），**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。

1. **提质改造国省干线**

加快国道干线改扩建，实现区域组团间快速连通。

**提升与园区衔接的相关国省道技术等级**，服务产城融合示范区建设，构筑工业园的高等级路网，提高园区对外联通能力。**完成国道 G240线新会会城至牛湾段改建工程**，改善新会往粤西、开平、台山方向交通条件，提高国道干线通行能力，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，提升和改善区域交通路网，完善大泽园区基础建设需求；**完成省道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创业园、御泉国际酒店和华立学院等项目提供交通配套。

**提升县城区至周边城镇间省道技术等级和路面等级**，推进省道S270古港线新会城区段改线、省道S272肇珠线睦洲至南镇段（K133+900～K137+885）、省道S385线双水至罗坑改建、省道S532线双水至罗坑改建、省道S532司前至址山路段改建、省道S271新崖线路面改造等项目，促进县域经济发展。

**五、提升干线航道等级**

完成崖门出海航道二期工程，实现1万吨级船舶全潮单向通航、2万吨级乘潮单向通航，构建西江出海集疏运主通道，充分发挥新会江海相连的西江门户优势，提升港区对外通航能力；结合珠海港黄茅海作业区进港航道的建设，开展崖门出海航道三期工程（3 万吨级）研究工作。实施港口基础设施“扩能强基”工程，完善港口码头总体规划修编，加快银洲湖两岸码头建设，转型升级建设公共码头，推动智慧码头和智能口岸建设进程，满足园区水路运输需求，服务临港海洋装备制造业。

**六、加快农村公路建设**

结合乡村振兴战略和“四好农村路”示范区创建工作要求，加大“四好农村路”示范路项目建设力度。协调和支持各镇（街）加快新农村公路建设，提升路容路貌水平，助力美丽乡村建设。在完成具备条件的建制村通硬化路和通客车任务基础上，有序推进较大人口规模自然村（组）等通硬化路建设。支持村内道路建设和改造，加强农村道路交通安全管理。

**第二节 立体打造综合交通枢纽**

**一、提升珠西枢纽能力**

打造珠西现代客运枢纽，全力加快江门站配套设施工程建设，将其建设为集铁路、城际轨道、公路客运三种对外交通方式，配套城乡客运、城市公交、城市轨道（预留）、出租汽车等多种运输方式，实现客流“零换乘”的综合客运枢纽，打造成为区域性门户枢纽，成为引领区域 互动合作、城市拓展和功能提升的重要载体。做好站场周边衔接公路、城市道路的集疏运组织方案。强化公共 交通、自行车、出租车等方式与高铁、城轨站点的无缝衔接。

**二、共筑西翼枢纽港口**

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，加强与江门港、高栏港等港口合作，共同构建大湾区西翼枢纽港口。

**三、打造水陆联运体系**

进一步有效整合铁路、公路、港口、航道等优势资源，重点探索与珠海陆港、海港、空港联动发展，共同构筑珠江西岸水陆联动重要节点。配合推进崖门出海航道二期工程，建设高等级航道网络，提升国际航运功能。通过广珠铁路、江门大道南段、银洲湖高速和崖门出海航道，对接高栏港，打造江海铁联运走廊。

**第三节 提质增效运输服务能力**

**一、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。

**二、优化内外客运**

**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。**推动联程运输服务一站式**，继续鼓励互联网+定制客运模式创新，开展联程运输服务，开展城际、机场、校园、旅游专线等定制线路；大力发展高铁衔接客运，推进跨运输方式客运联程系统建设；支持道路客运、公交企业，与铁路、民航、水运衔接开展联程联运服务；应用信息技术创新农村客运组织模式；促进农村客运网络和城市公交网络的合理衔接和有效融合；规划建设新会司前汽车客运站、沙堆四合一客运站。

**三、升级现代物流**

基于物流业发展现状及未来物流业发展趋势，新会区将聚焦在商贸物流、制造业物流、农产品物流、电子商务物流、智慧物流五个重点领域。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。**一是**积极推进试点市场原地转型升级，紧抓重点区域试点专业批发市场的转型升级，提升市场交易、信息化应用、产业联动、展示与国际化经营功能及物流服务水平，引导向现代展贸交易中心发展。**二是**着力实施专业市场业态转型，重点推动新会水果食品批发市场、新会摩托车交易市场等推广应用电子商务、现代分销方式向购物中心、商业街业态转变。**三是**突出发展规划引领专业市场转型升级，选取符合发展规划调整优化条件的专业市场为试点，推进专业市场转型升级建设，打造符合新会区特色产业特色的专业市场集聚区。

**四、建设智慧交通**

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。

**五、推进绿色交通**

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。

**六、打造平安交通**

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。牢固树立“防大汛、抗大风、抢大险、救大灾”的意识，充分做好行业防御各项准备工作，加强应急救援队伍建设，提升突发事件的应急响应能力。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。

**第四节 改革创新行业治理体系**

**一、改革体制机制**

继续加强行业管理，着力推进文明交通建设工作，巩固创文、创卫工作成果，适时开展相关专项整治行动，认真落实“双随机一公开”各项工作。以事业单位机构改革为契机，优化运管队伍结构，建立激励机制，加强队伍建设。

深入推进简政放权、放管结合、优化服务改革，最大程度取消和下放审批事项，加强规划引导，推动交通项目多评合一、统一评审，简化审批流程，缩短审批时间；研究探索交通运输监管政策和管理方式，加强诚信体系建设，完善信用考核标准，强化考核评价监督。

**二、拓宽融资渠道**

拓宽融资渠道，着力缓解资金矛盾。面对财政资金收支压力大和交通建设全面铺开的矛盾，进一步加强与上级交通、公路部门沟通协调力度，积极争取上级给予资金支持，同时，积极通过各级平台招商引资，引入社会资本参与交通项目建设，采取投融资加施工总承包和PPP模式等方式，拓宽融资渠道，全力破解项目建设资金短缺难题。

**三、创新工作机制**

创新工作机制，着力破解项目难题。敞开思路，大胆创新，采取超常规的做法，加快推动项目前期工作。通过市区联动，积极争取市一级在办理项目立项和用地指标方面给予大力支持；通过部门联动，在符合国家政策和法律法规的前提下，协调相关职能部门简化审批程序，并联同步开展项目专项论证工作；通过区镇联动，强化统筹协调，多措并举，有效破解征地拆迁工作遇到的难点问题，为项目顺利开工建设奠定基础。

**四、规范项目管理**

规范项目管理，着力抓好质量、环保、安全生产和廉政建设。坚持按基建程序办事，严格执行项目责任人制度、工程监理制度、合同管理制度、工程招投标制度；坚持按科学规律办事，反对盲目赶工抢工期，加强施工现场管理和巡查，对重点工程、重点部位、重点工序做到全方位、全过程监控，确保施工质量和安全生产；深入开展交通工程建设领域同步预防工作，强化关键环节、重点岗位的廉政监督，打造阳光工程、廉洁交通。

第五章 重点项目建设安排

按照“建成一批、开工一批、储备一批”原则，重点推动轨道交通、高快路、国省干线公路、县（乡）道及重要联系道路、港口航道、枢纽站场等6大板块共76个交通基础设施项目建设，总投资**370.4亿元**。其中，提速建设续建项目18个，总投资239.65亿元，进一步巩固粤港澳大湾区西翼综合交通枢纽门户地位；加快启动新开工项目32个，总投资125.24亿元，进一步夯实织密综合交通运输网络；科学谋划储备项目26个，总投资5.5亿元，为中长期发展提供坚实支撑。

**第一节 建设项目**

**一、轨道交通**

**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）、广佛江珠城际江门支线（银洲湖城际）、珠斗城际（深珠铁路西延线）（新会段）。

**二、高快速公路网**

**（一）高速公路**

**续建项目：**中开高速（新会段）、银洲湖高速（新会段）、中江高速改扩建（新会段）。

**新开工项目：**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）。

**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。

**（二）快速路**

**续建项目：**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。

**储备项目：**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）。

**三、国省干线公路**

**续建项目：**国道G240线新会会城至牛湾段改建工程、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。

**新开工项目：**省道S385线双水至罗坑改建工程、省道S271延长线新建公路工程一期（银垦大道）、省道S532线双水至罗坑改建工程等项目。

**储备项目：**广东省滨海旅游公路新会段（主线）、省道S269线龙泉至南朗段改线工程、省道S269线江海至斗门改线工程等项目。

**四、县（乡）道及重要联系道路**

**新开工项目：**国道G228至华立学院连接公路工程、新县道X575沙堆至古井公路工程、省道S271(水背村)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、江门市横四干线公路会城七堡至司前段、新县道X568田边村至古猛村段改扩建工程等项目。

**五、港口航道**

**（一）港口**

**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。

**新开工项目：**江门鸿达造船有限公司码头新建工程、新会港区博元实业多用途码头工程、江门市恒达管桩有限公司配套码头项目等项目。

**储备项目：**江门港新会港区江门市银湖拆船有限公司码头三期工程、新会客运港货运化改造工程项目。

**（二）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）。

**六、枢纽场站**

**（一）客运场站**

**新建项目：**新会司前汽车客运站、沙堆四合一客运站。

**第二节 建设资金**

“十四五”期间，交通基础设施重点项目建设初步估算资金共计370.4亿元。

**表 3 新会区“十四五”重点交通基础设施项目建设投资表**

|  |  |
| --- | --- |
| **建设内容（项数）** | **十四五投资（亿元）** |
| 一、轨道交通（铁路、城轨、城市轨道共7项） | **73.9** |
| 二、高快速路 | **154.6** |
| （一）高速公路（共7项） | **124.7** |
| （二）快速路（共7项） | **29.9** |
| 三、国省干线公路（共16项） | **72.7** |
| 四、县（乡）道及重要联系道路（共21项） | **19.8** |
| 五、港口、航道 | **49.3** |
| （一）港口码头（共15项） | **33.4** |
| （二）航道整治（共1 项） | **15.9** |
| 六、枢纽站场（共2项） | **0.2** |
| 合计 | **370.4** |

第六章 保障措施

**第一节 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，围绕规划发展目标和主要任务，细化工作分工，明确工作责任，逐步逐项落实目标任务。

**第二节 落实资金投入，保障建设用地**

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。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。

**第三节 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。

**第四节 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。

**第五节 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。