

江门市县道网规划（2020-2030 年）

【成果】

江门市交通运输综合服务中心

湖南省公路设计有限公司

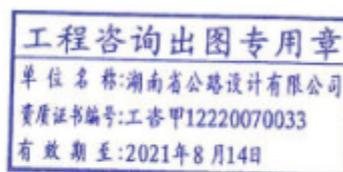
二〇二〇年十二月

江门市县道网规划（2020-2030年）

成果

编制单位：湖南省公路设计有限公司

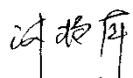
资质证书：



项目负责人：



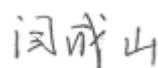
主任工程师：



总工程师：



总经理：



编制日期：二〇二〇年十二月

目 录

第 1 章 概述	1
1.1 规划背景.....	1
1.2 规划范围和期限.....	1
1.3 规划思路.....	3
1.4 规划内容.....	3
1.5 规划依据.....	4
1.6 规划过程.....	5
1.7 规划结论.....	5
第 2 章 经济社会及交通发展现状	9
2.1 地理位置及自然条件.....	9
2.1.1 地理位置.....	9
2.1.2 自然条件.....	9
2.1.3 行政划分.....	9
2.2 经济社会发展概况.....	10
2.2.1 经济.....	10
2.2.2 人口.....	11
2.3 交通运输发展现状.....	11
2.3.1 公路运输.....	11
2.3.2 港航运输.....	12
2.3.3 轨道运输.....	12
2.3.4 枢纽建设.....	13
2.3.5 公共服务.....	13
2.3.6 交通一体化建设.....	13
2.4 公路网现状.....	13

2.5	县道网现状及综合评价	16
2.5.1	县道网现状	16
2.5.2	县道网现状存在问题分析	19
第 3 章	经济社会和交通发展需求	21
3.1	与上层次规划、相关规划的衔接和协调	21
3.1.1	《粤港澳大湾区（城际）铁路建设规划》	21
3.1.2	《广东省高速公路网规划（2020-2035 年）》	22
3.1.3	《广东省普通省道网线位规划（2016-2030 年）》	22
3.1.4	《江门市城市总体规划（2017-2035 年）》	23
3.1.5	《恩平市中心城区总体规划（2016-2030）》	25
3.1.6	《台山市城市总体规划（2014-2030）》	27
3.1.7	《江门市轨道交通发展一体化规划》	29
3.2	经济社会发展需求	30
3.2.1	城市人口发展规模预测	31
3.2.2	机动车保有量预测	31
3.3	综合运输发展需求	32
3.4	城市交通需求预测	35
3.4.1	市域交通需求预测	35
3.4.2	三区一市交通需求预测	36
3.5	交通发展趋势和挑战总结	38
第 4 章	规划目标	41
4.1	指导思想和规划原则	41
4.2	规划目标	42
第 5 章	布局方案	43
5.1	路网规模研究	43
5.2	布局研究思路	44

5.2.1	功能定位.....	44
5.2.2	节点分析.....	45
5.2.3	布局思路.....	49
5.3	布局方案.....	50
5.3.1	布局研究过程.....	50
5.3.2	布局方案.....	51
第 6 章	实施安排.....	59
6.1	用地规模和资金需求.....	59
6.1.1	用地规模匡算.....	59
6.1.2	资金需求匡算.....	60
6.2	分期实施安排.....	61
6.2.1	分期实施时序安排原则.....	61
6.2.2	近期建设计划.....	61
第 7 章	综合评价.....	71
第 8 章	政策措施建议.....	74
8.1	规划层面政策建议.....	74
8.2	实施和管理层面政策建议.....	75
8.3	用地控制政策建议.....	76
8.4	投融资政策建议.....	77
8.5	工程实施措施建议.....	77
第 9 章	风险评估.....	80
附件 1:	县级市（区）与其他部门或镇区意见及回复.....	82
附件 2:	评审会意见及回复.....	88

附表目录

附表 1：江门市县道网现状一览表

附表 2：江门市县道网规划一览表

附图目录

P01：江门市县道网现状示意图

P02：江门市县道网规划节点图

P03：江门市县道网规划示意图-总图

P04：近期建设计划示意图

第1章 概述

1.1 规划背景

江门市位于珠江三角洲西部，区位优势独特，东连广佛都市圈、深港澳经济圈两大龙头，西扼省战略西拓的区位优势，是珠三角与粤西连接的重要交通枢纽。江门市已初步建立公路、水路、铁路等运输方式协调发展的综合运输体系，有力地支撑江门市经济社会发展。

根据《粤港澳大湾区发展规划纲要》，江门市是大湾区重要节点城市。根据《广东省国民经济和社会发展第十三个五年规划纲要》，江门市定位为珠三角西翼与粤西地区联系的交通门户、珠江西岸综合交通枢纽。根据《国家公路网规划（2013年-2030年）》和《广东省普通省道网规划（2016年-2030年）》、《广东省普通省道网线位规划》，全省约8300公里的县道升级为普通国省道，对江门市普通公路的功能和布局产生了重大影响。

为全面贯彻党的十九届五中全会精神，贯彻习近平总书记出席深圳经济特区建立40周年庆祝大会和视察广东重要讲话重要指示精神暨学习，落实促进区域协调发展、加快形成以国内大循环为主体国内国际双循环相互促进的新发展格局，贯彻省委、省政府“一核一带一区”区域发展格局的工作部署，落实省委、省政府赋予江门市打造珠江西岸新增长极和沿海经济带上的江海门户新定位、新使命，以粤港澳大湾区建设为‘纲’，以支持深圳建设中国特色社会主义先行示范区为引领，推动全面深化改革向纵深发展，以“双区”建设引领广东新时代改革开放，落实市委、市政府构建“三区并进”区域发展格局的工作部署，适应国省道的调整，进一步完善江门市综合交通运输体系，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，有必要加快开展江门市县道公路网规划调整的编制研究工作，明确未来县道公路网布局和建设重点。

1.2 规划范围和期限

本次规划的范围为江门市目前的行政区划范围，包括3区（江海区、蓬江区和新会区）4县市（鹤山市、台山市、开平市和恩平市），总面积9541平方公里。



图 1-1 江门市行政区划图

本次规划年限与《国家公路网规划（2013 年-2030 年）》、《广东省普通省道网规划（2016 年-2030 年）》和《江门市公路网规划（2004-2030 年）》的规划年限相对应。规划基年为 2020 年，近期为 2020~2023 年，远期为 2023~2030 年。

1.3 规划思路

县道公路连接的交通集散点具有点多、面广、分散、运量小等特性，决定了县道公路网规模大、线路短、车流量小等特点，同时占有的数据资料相对缺乏，因此在规划中要求采用的方法简单实用、可操作性强，做到理论与实际相统一，定量计算与定性分析有机结合。本次县道公路网调整规划的技术路线如下图所示。

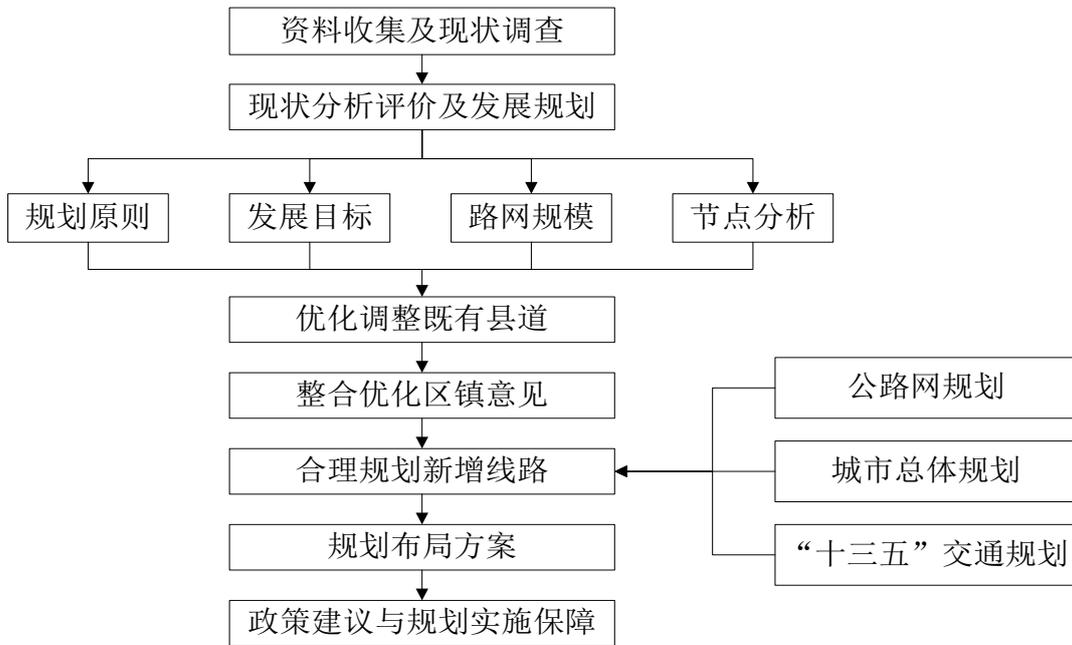


图 1-2 江门市县道网规划技术路线

1.4 规划内容

(1) 项目概述

阐述项目的规划背景、规划范围和期限、规划思路以及规划过程，并简要说明规划原则、目标、方案和实施安排等方面的主要结论。

(2) 经济社会及交通发展现状

介绍规划区域的地理位置及自然条件，分析规划区域内人口、产业、城镇、资源等经济社会发展状况，重点把握与交通运输密切相关的区域特征；分析规划区域内各种运输方式的运输线路、枢纽等重要基础设施基本情况，对现状县道网进行分析及综合评价。

(3) 发展需求分析

根据现状情况，对规划区域内经济社会发展需求、综合运输发展需求以及县道交通需求进行分析。

(4) 规划目标

根据经济社会和交通发展的总体要求提出规划的指导思想和原则，并结合县道网现状和发展条件提出县道网规划目标。

(5) 布局方案

论证路网规模、说明县道网布局研究思路方法以及其功能、分析影响因素、确定并阐述布局方案。

(6) 实施安排

说明规划路网的已建、在建和待建情况，匡算用地规模和建设资金需求；根据根据经济社会和交通发展需求、投资能力，提出近期建设计划。

(7) 综合评价

从路网规模、密度、技术等级、覆盖程度等方面，评价规划路网的服务能力和质量。

(8) 政策措施建议

提出保障规划顺利实施的政策措施建议。

1.5 规划依据

- (1) 《粤港澳大湾区发展规划纲要》
- (2) 《公路工程技术标准》(JTGB01-2014)
- (3) 《公路网规划编制办法》(交规划发〔2010〕112号)
- (4) 《国家公路网规划(2013年-2030年)》
- (5) 《农村公路养护管理办法》(中华人民共和国交通运输部令2015年第22号)
- (6) 《粤港澳大湾区(城际)铁路建设规划》
- (7) 《广东省高速公路网规划(2020-2035年)》
- (8) 《广东省高速公路服务区布局规划(2020-2035年)》
- (9) 《广东省农村公路统计管理规定(试行)》
- (10) 《广东省交通厅关于印发广东省县道网规划调整指导意见的通知(粤交规〔2017〕973号)》
- (11) 《广东省普通省道网规划(2016年-2030年)》(成果)
- (12) 《广东省普通省道网线位规划方案》

- (13) 《广东省普通国省干线公路服务设施布局规划（2020-2030年）》
- (14) 《江门市城市总体规划（2017-2035年）》
- (15) 《江门市公路网规划（2004-2030年）》
- (16) 《江门市综合交通运输体系发展十三五规划》
- (17) 《江门港口总体规划(2004-2020)》
- (18) 《江门市工业产业布局与发展规划》
- (19) 《江门市旅游发展总体规划（2013-2025年）》
- (20) 其他相关标准规范、规划、办法、调研资料等

1.6 规划过程

2017年10~11月，全面收集江门市经济社会发展现状和规划资料、综合交通运输发展现状和规划资料，并开展了相应的调研调查；根据省厅关于县道网规划调整相关指导要求，同步征求镇区县道网规划调整初步意见。

2017年11~12月，完成县级市（区）县道网初步规划调整意见收集整理，研究初步布局方案。

2017年12月~2018年1月，根据相关意见修改完善，完成县道网规划初步方案（汇总方案），向公路站相关领导汇报，并提交省公路局审查。

2018年2月至4月，根据相关意见、省公路局相关要求等修改完善，完成县道网规划送审初稿，提交省公路事务中心进一步审查。

2018年5月至6月，根据相关意见修改完善，完成县道网规划送审方案。

2018年6月20日，通过专家评审会。

2018年7月至8月，根据相关意见修改完善，完成成果稿方案。

2018年9月至2020年5月，按照各区县新反馈意见修改，进行方案公示。

2020年6月至今，根据相关意见修改完善，形成本次成果方案。

1.7 规划结论

一、布局方案研究

1、布局方案研究

（1）层次研究

按照我国对各种公路行政等级的界定，江门市各县级市（区）的县道网规划

调整建议是基于本次规划原则及多次调研交流结果而提出的，较为全面恰当。可纳入本次县道网规划，根据目前江门市县级市（区）的行政区划情况，结合江门市实际情况，采用“分层布局法”设计江门市县道网络，共分为两个层次：主干层和加密层。

1) 主干层

对接周边城市，或连接县级市（区）中心与外围乡镇，或串联两个及以上镇（街道），兼顾对沿线的开发区、产业园区、景区、港口、铁路站场和高速互通的覆盖，提供县域或县际交通联系；

2) 加密层

对路网密度偏少的乡镇区域进行适当加密，以保证网络的整体均衡性和可达性。

(2) 技术标准

县道宜采用三级以上公路技术等级，车道数宜为双向 2 车道以上，设计车速宜为 40km/h 以上，具体技术标准按照有关规范执行。

2. 布局方案

本次规划方案根据各县级市（区）现状县道公路网及规划路网，分别对主干层和加密层进行规划布局。

至 2030 年，江门市规划县道 89 条，总里程 1418.374 公里（与国省道共用线长度未纳入县道里程），较现状里程增长 114.54%。

二、用地规模和投资需求

经过匡算得出江门市县道网的用地规模和投资需求；

江门市县道网建设新增总用地面积为 13011.9 亩，其中：主城区共需新增用地面积 4.5 亩，新会区共需新增用地面积 1071 亩，台山市共需新增用地面积 1758.5 亩，鹤山市共需新增用地面积 2479.1 亩，恩平市共需新增用地面积 3631.5 亩，开平市共需新增用地面积 4071.8 亩。

江门市县道公路建设共需投入资金 69.16 亿元，其中：蓬江区需投入资金 0.08 亿元，新会区需投入资金 5.37 亿元，台山市需投入资金 12.90 亿元，鹤山市需投入资金 10.37 亿元，恩平市需投入资金 9.68 亿元，开平市需投入资金 30.84 亿元。

三、近期建设重点

按照本次规划制定的分期实施安排原则和近期建设重点，本次选取了 23 条县道公路中的部分路段，共计 164.269 公里，为近期建设重点任务。其中 7 条县道路段为新建项目，建设里程为 53.635 公里，新增用地规模匡算为 4640.56 亩，投资估算为 410329 万元；16 条县道路段为改扩建项目，建设里程为 110.634 公里，改扩建用地规模匡算为 1731.8277 亩，投资估算为 343678.43 万元。

四、建养管理机制

为了更好的保证县道网规划的实施与管理，本次规划文本对县道公路的建养管理机制进行研究。首先根据现行县道公路的建养政策及参考了其他城市的建养机制，对江门市县道网的建养机制从规划层面政策、实施和管理层面政策、用地控制政策、投融资政策以及工程实施政策提出了优化建议。

五、方案总结

根据县道网的统计指标，对县道网规划方案进行评价如下：

（1）路网规模技术

江门市县道网规划总条数 89 条，总里程为 1418.37 公里。

（2）公路通道方面

- 1) 邻县级市（区）之间，至少有 3 条县道及以上等级的公路直接联系；
- 2) 县级市（区）政府所在镇（街道）与该辖区内其他各个镇（街道）之间，至少有 1 条县道及以上等级的公路直接联系；
- 3) 相邻镇（街道）之间，至少有 1 条县道及以上等级的公路直接联系。

（3）技术等级方面，实现“消灭四级及等外公路”，所有规划县道要达到三级及以上公路技术等级。

各县级市（区）县道公路网变化情况如下表所示

表 1-1 江门市县道网技术等级统计（公里）

区域	现状里程（公里）	规划里程（公里）	同比增幅
蓬江区	23.2	58.78	153.37%
江海区	10.19	9.54	-6.34%
新会区	100.95	226.99	124.85%
恩平市	101.55	209.28	106.09%
鹤山市	99.79	298.31	198.93%
开平市	145.03	190.47	31.33%
台山市	180.42	425.01	135.56%
合计	661.13	1418.37	114.54%

第2章 经济社会及交通发展现状

2.1 地理位置及自然条件

2.1.1 地理位置

江门域位于珠三角西部，西江下游，东连中山，东南连珠海，西连阳江、云浮，北连佛山，位于东经 $111^{\circ} 59' 51'' \sim 113^{\circ} 15' 22''$ ，北纬 $21^{\circ} 33' 58'' \sim 22^{\circ} 51' 33''$ 。市域范围包含三区四市，辖蓬江区、江海区、新会区，代管台山、开平、恩平和鹤山四个县级市，总共辖 62 镇、17 个街道办事处，南北长约 80 公里，东西长约 120 公里，陆域面积 9541 平方公里。在其周围半径 200 公里范围内有香港、澳门、深圳、珠海、广州等华南地区具有国际性的金融、信息、商贸、工业及口岸城市群，处于我国对外改革开放，参与世界经济贸易竞争的重要前沿阵地。

2.1.2 自然条件

江门境内地势自西北向东南倾斜，西、北部属山地丘陵区，东部、中部多冲积平原，东南部为山地丘陵及沿海平原区。平原占区域总面积的 40% 左右，其余为山地和丘陵区。西江和潭江流经本区域东部和中部，向南汇入南海。境内西江和潭江河段具有良好的江海直达通航条件，潜力很大。江门、新会、鹤山、开平和台山等五个港口，已开通了港、澳客货运航线，恩平港已开通香港货运航线。江门市域海岸线较长，距珠江口国际航运线 100 公里左右。

江门市属亚热带海洋性气候，年平均气温 $21.5 \sim 22^{\circ}\text{C}$ ，一月平均气温 13°C ，七月平均气温 29°C 。雨量充沛，年降雨量 $1800 \sim 2600$ 毫米，五~九月为雨季。本区多台风。

2.1.3 行政划分

江门市现辖蓬江、江海、新会（三区）和代管台山、开平、恩平、鹤山 4 个县级市。

- ◆ 蓬江区，面积 321.97 平方公里，政府驻地环市街道，旧称江门市城区；
- ◆ 江海区，面积 109.16 平方公里，旧称江门市郊区；
- ◆ 新会区，面积 1354.71 平方公里，政府驻地会城街道，地处江门市区西南部，古称冈州，是广东历史文化名城，1992 年撤县设市，2002 年撤

市设区；

- ◆ 台山市，面积 3286.3 平方公里，政府驻地台城街道，原称新宁县，1914 年改名台山县，1992 年撤县设市；
- ◆ 开平市，面积 1656.94 平方公里，政府驻地长沙街道，1649 年建县，1993 年撤县设市；
- ◆ 鹤山市，面积 1082.73 平方公里，政府驻地沙坪街道，新中国成立后曾与高明县（今佛山区高明区）合称高鹤县，1981 年恢复鹤山县，1993 年撤县设市；
- ◆ 恩平市，面积 1693.6 平方公里，政府驻地恩城街道，220 年建县，1994 年撤县设市。

2.2 经济社会发展概况

2.2.1 经济

经广东省统计局统一核算，2019 年全市实现地区生产总值（初步核算数）3146.64 亿元，比上年增长 4.3%。人均地区生产总值达到 68194 元，增长 3.5%。

分产业看，第一产业增加值 254.23 亿元，增长 6.3%；第二产业增加值 1352.54 亿元，增长 2.5%；第三产业增加值 1539.87 亿元，增长 5.8%。三次产业结构为 8.1：43.0：48.9。

全年居民消费价格比上年上涨 3.0%。分类别看，食品烟酒类价格上涨 7.5%，衣着类价格上涨 2.6%，居住类价格上涨 0.6%，生活用品及服务类价格上涨 2.0%，交通和通信类价格下降 1.5%，教育文化和娱乐类价格上涨 1.3%，医疗保健类价格上涨 2.5%，其他用品和服务类价格上涨 3.6%。工业生产者出厂价格下降 0.2%，商品零售价格上涨 2.2%。

年末私营企业 7.15 万户，注册资金 2120.05 亿元，从业人数 47.88 万人，分别比上年增长 7.9%、16.7%和 1.0%；个体工商户 43.89 万户，注册资金 234.65 亿元，从业人数 71.72 万人，分别比上年增长 12.2%、21.1%和 8.8%。

全年税收收入 502.02 亿元，比上年下降 3.6%。其中，工业收入 238.84 亿元，下降 9.6%；房地产业收入 97.67 亿元，增长 14.9%；批发零售业收入 38.92 亿元，下降 17.3%；金融业收入 27.60 亿元，增长 11.5%；租赁和商务服务业收入 11.08 亿元，下降 16.8%。

全年地方一般公共预算收入 256.80 亿元，比上年增长 5.3%。其中，税收收入 174.34 亿元，增长 0.8%。全市地方一般公共预算支出 424.02 亿元，比上年增长 12.0%。其中，教育支出 84.67 亿元，增长 7.6%；卫生健康支出 47.76 亿元，增长 8.6%；社会保障和就业支出 68.33 亿元，增长 19.1%。

2.2.2 人口

2019 年末，年末全市常住人口 463.03 万人，其中城镇人口 308.89 万人，占常住人口的比重（常住人口城镇化率）为 66.71%，比上年提高 0.21 个百分点；乡村人口 154.14 万人，占常住人口的 33.29%。年末人口密度 487 人/平方公里，比上年提高 3 人/平方公里。年末公安户籍人口 400.11 万人。

全年城镇新增就业 47118 人，城镇失业人员再就业 31953 人。城镇登记失业率 2.12%，比上年末降低 0.25 个百分点。促进创业人数 4836 人。

2.3 交通运输发展现状

江门市作为粤西重要交通走廊，是全国 179 个国家公路运输枢纽之一。境内共有 3 条国道、19 条省道、11 条高速公路。国道 G325、G240、G228 线成“Z”字形覆盖全市，佛开、开阳、江鹤、江中、江珠、江肇、江罗、新台、广中江高速、高恩、西部沿海高速行成了交通主干网络。串联东部三区一市的我市第一条城市快速路江门大道分段建设，快速路网骨架雏形初现；境内西江、潭江两大流域均有河海联运之利，已通航广州、梧州和港澳等地。

2.3.1 公路运输

2019 年度，江门市公路运输货运量 13226.17 万吨、货物周转量 1355295.75 万吨公里；公路运输客运量 8708.64 万人、客运周转量 579149.36 万人公里。

高快速路方面，广中江高速、江罗高速、高恩高速、佛开南扩建通车，开阳高速扩建、中开高速罗坑互通至凤山互通段和开春高速将在“十三五”期末实现通车，黄茅海跨海通道、银洲湖高速和中江高速扩建项目启动建设，承东启西的大动脉进一步畅通；江门大道三江以北段和银鹭立交至小冈大桥段建成通车、三江至南门大桥段左幅试通车，银鹭大桥西岸至双水段加紧施工。江顺大桥竣工并获中国建设工程“鲁班奖”，开平环城公路基本建成，台开快速、五邑路、会港大道加快建设。

国省干线公路方面，升级改造加快推进，解决普通国省道城市出入口路段、

城市过境路段瓶颈问题，省道 S270 古港线新会城区段改线工程 K0+741.081~K5+700 段、国道 G325 鹤山大雁山至桃源段改线建成通车，国道 G325 鹤山址山至开平塘口段改建工程、国道 G240 台山大江至那金段改扩建工程启动建设。国道 G240 新会会城至牛湾段、国道 G240 那金至广海段正加快开展前期工作。

农村公路方面，总里程达 7153 公里，等级公路比率为 100%，实现了 100 人以上自然村通水泥路，全市 1056 个行政村客运班车（公交）通达率达 100%，全面完成“村村通班车”和直接通邮率 100% 目标。蓬江区获评“四好农村路”省级示范县。

2019 年，全市道路客运企业 23 家，其中客运班车企业 15 家（有 9 家同时具备旅游包车资质），旅游包车企业 8 家。全市共有营运客车 1284 辆，54253 座，其中：客运班车 978 辆，39701 座；旅游包车 306 辆，14552 座。全市 1050 个行政村通客车或公交车，农村客运（公交）通达率 100%。目前全市客运站场 77 个，农村客运候车亭 658 个。其中：等级站 20 个（一级站 5 个，二级站 3 个，三级站 4 个、四级站 3 个，五级站 5 个），简易站 13 个，招呼站 37 个，未定级客运站 7 个。客运线路覆盖全市乡镇，辐射全省各地，跨越周边省区。

2.3.2 港航运输

2019 年度，江门市水路运输货运量 3675.01 万吨、货物周转量 426913.53 万吨公里；水路运输客运量 226.43 万人、客运周转量 6219.41 万人公里。

2019 年完成港口货物吞吐量 6832 万吨，完成集装箱吞吐量 158.27 万标箱。江门港被列为地区性重要港口；新会港区天马港被列为国家一类货运口岸。2014 年，省政府批准江门市建设大广海湾区。

加快广海湾港区、新会港区、恩平港区建设，推动深水泊位建，加快内河航道等级和通航能力的提升。完成那扶河及镇海湾出海航道工程，崖门出海航道二期工程启动建设；江门港新增 3 个万吨级以上泊位数，建成高新区公共码头主体工程 3 个 3000 吨泊位，亚太纸业项目配套码头工程 2 个 5000 吨级泊位、高宝隆物流基地码头上游 1 个 5000 吨级泊位和改造原 3000 吨级泊位

2.3.3 轨道运输

相继开通了广珠城际铁路江门支线、广珠铁路货运专线、江湛铁路，接入了国家铁路网络，全市铁路通车里程达到 205 公里。珠西综合交通枢纽江门站开通

运营。深圳至江门铁路、南沙港铁路动工建设，珠肇高铁江门至珠三角枢纽机场段、南沙港铁路兼顾客运功能项目将于“十三五”期内开工。

2.3.4 枢纽建设

在新一轮国家运输枢纽规划中，江门市被列为 179 个国家公路运输枢纽之一。江海综合客运枢纽建成运营；完成江门北站货场一期扩建工程；珠西综合交通枢纽江门站配套长途客运站、公交站场同步开通营运。

2.3.5 公共服务

“十三五”时期，江门市客、货运输量及港口吞吐量总体呈现增长趋势，综合运输能力显著增强。2019 年，全市公路、水路客运量达 8709、226 万人次，全市公路、水路货运量达 13226、3675 万吨，港口货物吞吐量达 6832 万吨；客运装备向高级化、货运装备向大（重）型化发展，有力保障经济社会运行，以及历年春运及重大节假日运输任务。

2.3.6 交通一体化建设

相继编制完成《综合交通一体化规划（2018-2035 年）》、《江门市公路运输枢纽总体规划》、《江门港总体规划》、《珠中江交通基础设施一体化规划》、《江门市交通运输枢纽布局规划》等重点规划；先后与广州、佛山、珠海、中山、云浮等市建立联席会议机制；积极推进市际公交网络对接，成为全省首批使用公交一卡通的五个城市之一，与全省及香港、澳门互通。

2.4 公路网现状

截至 2019 年，江门市公路通车里程 9514.97 公里，其中国道 681.63 公里，占公路里程的 7.16%，省道 1177.071 公里，占公路里程的 12.37%，实际管养县道 659.139 公里（《广东省普通省道网线位规划》已于 2018 年 2 月批复，普通公路结构有较大调整，大部分县道调整已升级为省道，但县道实际养护里程目前仍为 661.139 公里），占公路总里程的 6.93%，其余全部为乡村公路。

其中国道 6 条，分别为 G325、G240、G228、G15、G2518、G94，其中 G15 为沈海高速，G2518 为深岑高速，G94 为珠三角环线高速，G228 汶村圩-华坑段（7.091 公里）为高速公路。

省道 24 条，分别为 S5、S20、S32、S47、S49、S269、S270、S271、S272、S273、S274、S275、S276、S295、S297、S364、S367、S369、S384、S385、S386、

S532、S533、S534，其中有四条为高速路，S5为高恩高速（广台高速），S20为广中江高速，S32为西部沿海高速，S47为江珠高速（广佛江珠高速），S49为新台高速，县道14条，乡道817条，专道0条，村道4347条。

表 2-1 江门市历年技术等级公路里程统计表（单位：公里）

年份	公路密度 (公里/百 平方公里)	总计	高速	一级	二级	三级	四级	等外
2007	103.5	9918.3	350.6	675.9	824.1	1430	4603.2	2034.5
2008	104	9926	351	707	806	1438	4594	2030
2009	104	9890	344	718	774	1477	4604	1972
2010	104.9	9971.7	370.7	723.1	805.6	1475.4	4662.6	1934.3
2011	105.28	10005.97	378	740.5	781.12	1490.38	4725.3	1890.66
2012	105.33	10010.16	378	729.29	809.52	1484.85	4743.1	1865.39
2013	105.31	10008.25	378	727.38	809.52	1484.85	4743.1	1865.39
2014	105.31	10008.25	378	727.38	809.52	1484.85	4743.1	1865.39
2015	105.39	10018.20	385.08	734.4	821.68	1468.55	4791.3	1817.18
2016	105.70	10084.97	436.90	740.90	840.77	1457.89	4791.3	1817.18
2017	106.95	10166.37	455.39	830.88	866.82	1409.27	4786.6	1817.37
2018	101.79	9674.68	455.39	869.20	908.65	1510.01	5806.2	125.27
2019	100.11	9514.97	488.97	918.52	921.40	1538.69	5641.9	5.504

表 2-2 2019 年江门市行政公路等级统计条数

指标名称	公路条数（条）
国道	6
其中高速公路	4
省道	24
其中高速公路	5
县道	35
乡道	817
专道	0
村道	4347

表 2-3 2019 年江门市公路里程分布表（单位：公里）

行政等级	总里程	等级小计	高速	一级	二级	三级	四级	等外里程
合计	9514.97	9509.47	488.97	918.52	921.39	1538.69	5641.91	5.50
国道	681.63	681.63	261.07	256.30	146.71	17.13	0.44	——
省道	1680.34	1674.83	227.90	455.90	435.28	409.43	146.33	5.50
县道	661.139	661.139	——	42.68	221.80	355.93	40.69	0.00
乡道	2730.02	2730.02	——	105.62	138.75	644.42	1841.23	0.00

行政等级	总里程	等级小计	高速	一级	二级	三级	四级	等外里程
专用公路	0.00	0.00	---	---	---	---	0.000	---
村道	4267.12	4267.12	---	88.91	113.70	410.60	3653.92	0.00

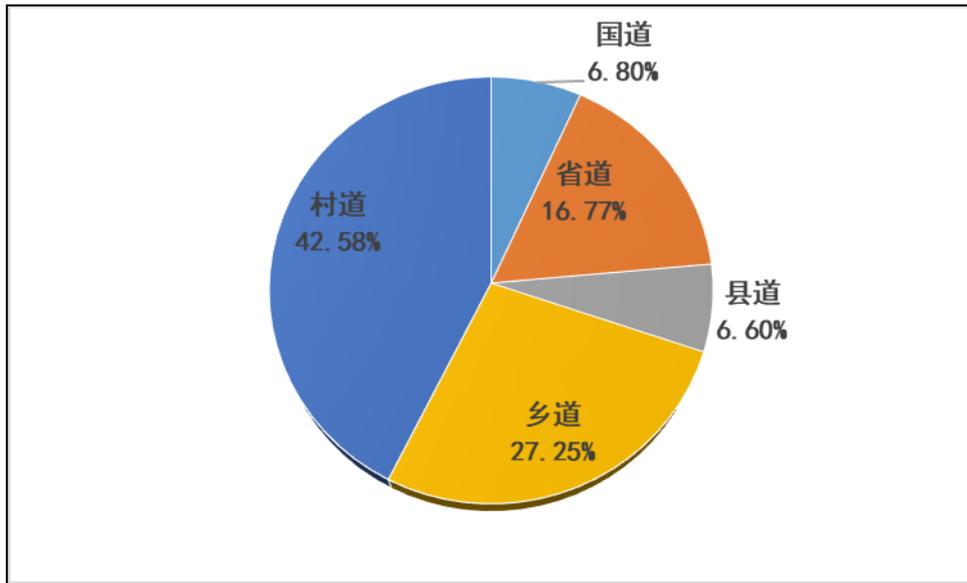


图 2-1 2019 年江门市公路行政等级构成图

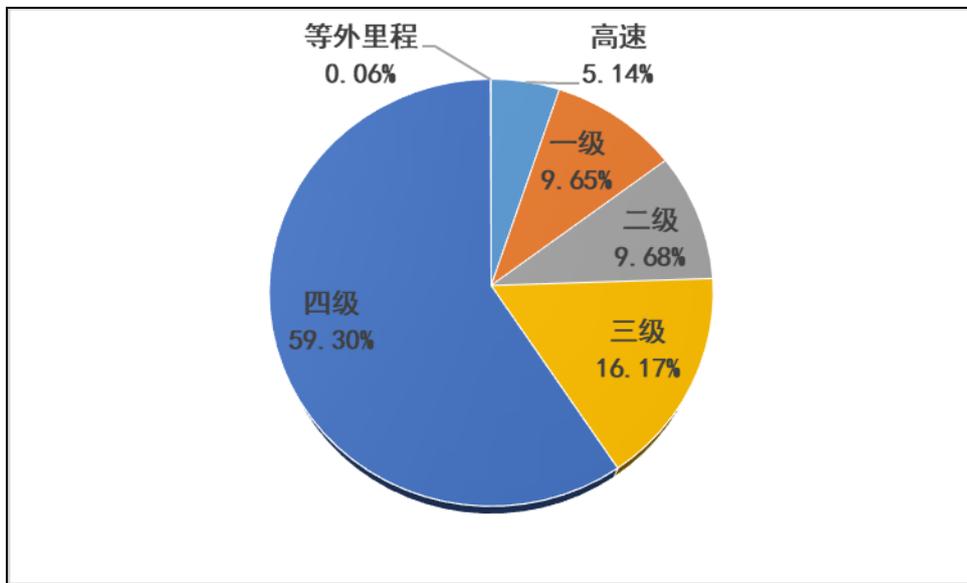


图 2-2 2019 年江门市公路技术等级构成图

根据《广东省普通省道网线位规划》（2018 年 2 月批复）的规划方案，全省普通省道网布局方案由 11 条省会放射线、77 条北南纵线、45 条东西横线和 51

条联络线共 184 条路线组成,总里程 22012.307 公里(实际里程 20152.409 公里,重复里程 1859.898 公里)。2017 年 3 月,省交通运输厅和省发改委联合印发了《广东省普通省道网规划(2016 年-2030 年)》,明确了江门市普通省道规划表、省道公路网线位规划图,江门市普通省道由 11 条调整为 19 条,其中新增普通省道 9 条,分别为 S269、S295、S297、S384、S385、S386、S532、S533、S534;取消省道 1 条,为原 S365 麻阳线;原管养的省道线位均有局部调整,其中 S271、S273、S274、S276、S364 线位调整较大。

2.5 县道网现状及综合评价

2.5.1 县道网现状

目前,江门市共有管养县道 35 条,合计里程 661.139 公里,占江门市所有行政等级道路中的 6.93%,当中包括一级公路 42.68 公里,二级公路 221.8 公里,三级公路 355.93 公里,四级公路 40.69 公里。。

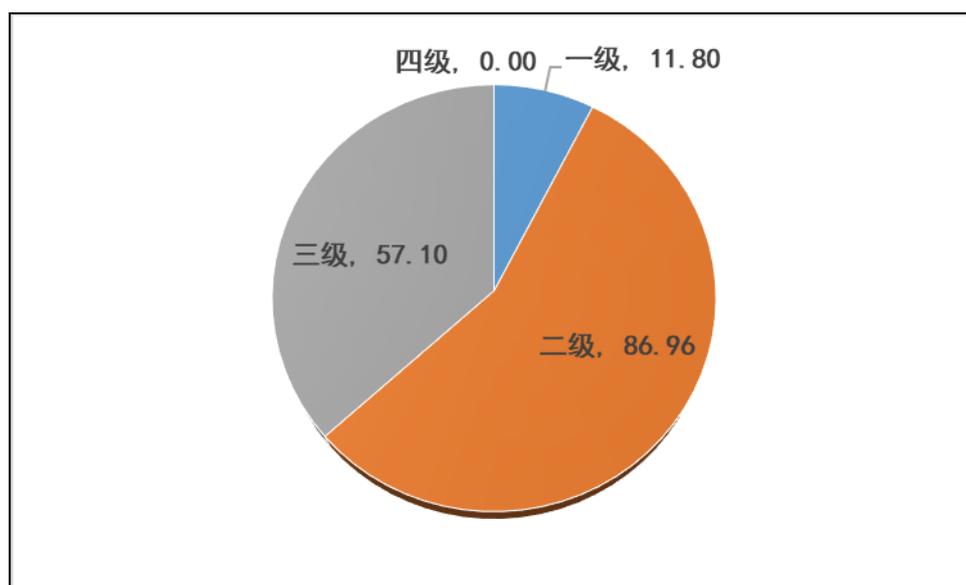


图 2-3 江门市现状县道等级构成图 (单位: 公里)

江门市现状县道分布于各行政辖区情况分别是:蓬江区 23.199 公里,占江门市所有县道里程的 3.51%;江海区 10.189 公里,占江门市所有县道里程的 1.54%;新会区 100.949 公里,占江门市所有县道里程的 15.27%;台山市 180.419 公里,占江门市所有县道里程的 27.29%;开平市 145.027 公里,占江门市所有县道里程的 21.94%;鹤山市 99.785 公里,占江门市所有县道里程的 15.09%;恩平市 101.55 公里,占江门市所有县道里程的 15.36%。

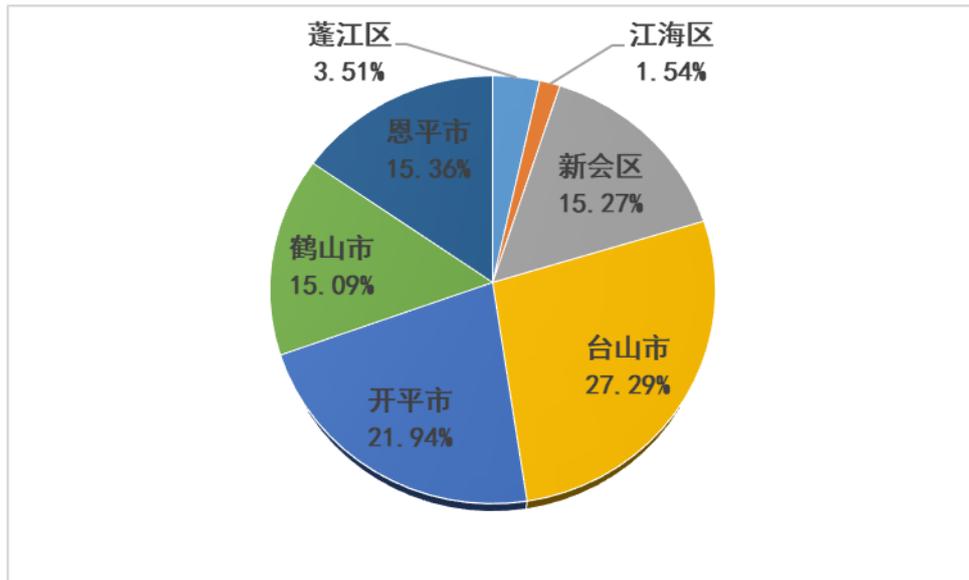


图 2-4 江门市各县级市（区）现状县道各行政区分布构成图

根据以上图文可知，台山市的县道里程最长，覆盖率最大。

表 2-4 江门市现状县道一览表

序号	线路编号	线路名称	线路位置		现状里程	所经县区
			起点	终点		
1	X463	奄双线	杜村	合成	3.841	鹤山市
2	X492	杨宅线	四堡林场	宅梧镇	17.46	鹤山市
3	X504	更宅线	屏山界	宅梧	11.027	鹤山市
4	X524	明靖线	云益村口	更宅线	20.166	鹤山市
5	X532	松古线	S270 古港线	荷塘镇	23.199	蓬江区
6	X533	官横线	官田	横栏西江口	21.243	新会区
7	X534	马稔线	马坦	岑村	32.078	恩平市、开平市
8	X535	大合线	大槐圩	大槐	13.138	恩平市
9	X536	双合线	双合镇	田村界	11.189	鹤山市
10	X537	谷西线	谷埠	丽水	13.406	鹤山市
11	X538	江三线	江礼大桥	官田	15.538	江海区、新会区
12	X539	双公线	双水墟	公益	33.393	新会区、台山区
13	X540	矛向线	茅步	南门大桥	27.624	新会区
14	X541	小罗线	小冈	罗坑社区居委会	6.903	新会区
15	X542	会七线	新苍线	七堡	5.687	新会区
16	X543	横东线	横塘	东山	34.565	台山市、开平市
17	X544	那洪线	那扶圩	湾江村	9.937	台山市、恩平市
18	X545	台蚬线	台城镇	蚬冈	39.291	台山市、开平市
19	X546	斗海线	斗山镇	海口埠圩	7.911	台山市
20	X547	都赤线	都斛	赤溪	12.997	台山市
21	X548	大井线	大同市	井东庙山桥	33.46	台山市
22	X549	上沙线	三洲圩	沙堤村	19.288	台山市
23	X550	略独线	略尾	独湾码头	9.696	台山市
24	X551	升海线	升平村	海宴华侨农场	10.774	台山市
25	X552	新水线	新昌	水步	14.232	开平市、台山市

序号	线路编号	线路名称	线路位置		现状里程	所经县区
			起点	终点		
26	X553	荻白线	荻海	白沙	21.252	开平市、台山市
27	X554	新宅线	联和村委会入口	宅梧	6.78	开平市、鹤山市
28	X555	赤马线	赤坎	马冈镇	20.241	开平市
29	X556	月沙线	月山墟	沙塘圩	17.552	开平市
30	X557	桥牛线	台山桥头	牛眠沙	9.128	开平市
31	X558	江四线	江洲	四九	27.617	恩平市、开平市
32	X559	恩堡线	广联泰路口	堡城	32.916	恩平市
33	X560	大锦线	石山	锦江水库工程管理处	8.884	恩平市
34	X561	大圣线	大泽	楼迳村	77.608	新会区、鹤山市、开平市
35	X581	横南线	獭山	南朗	0.795	新会区
合计					661.11	——

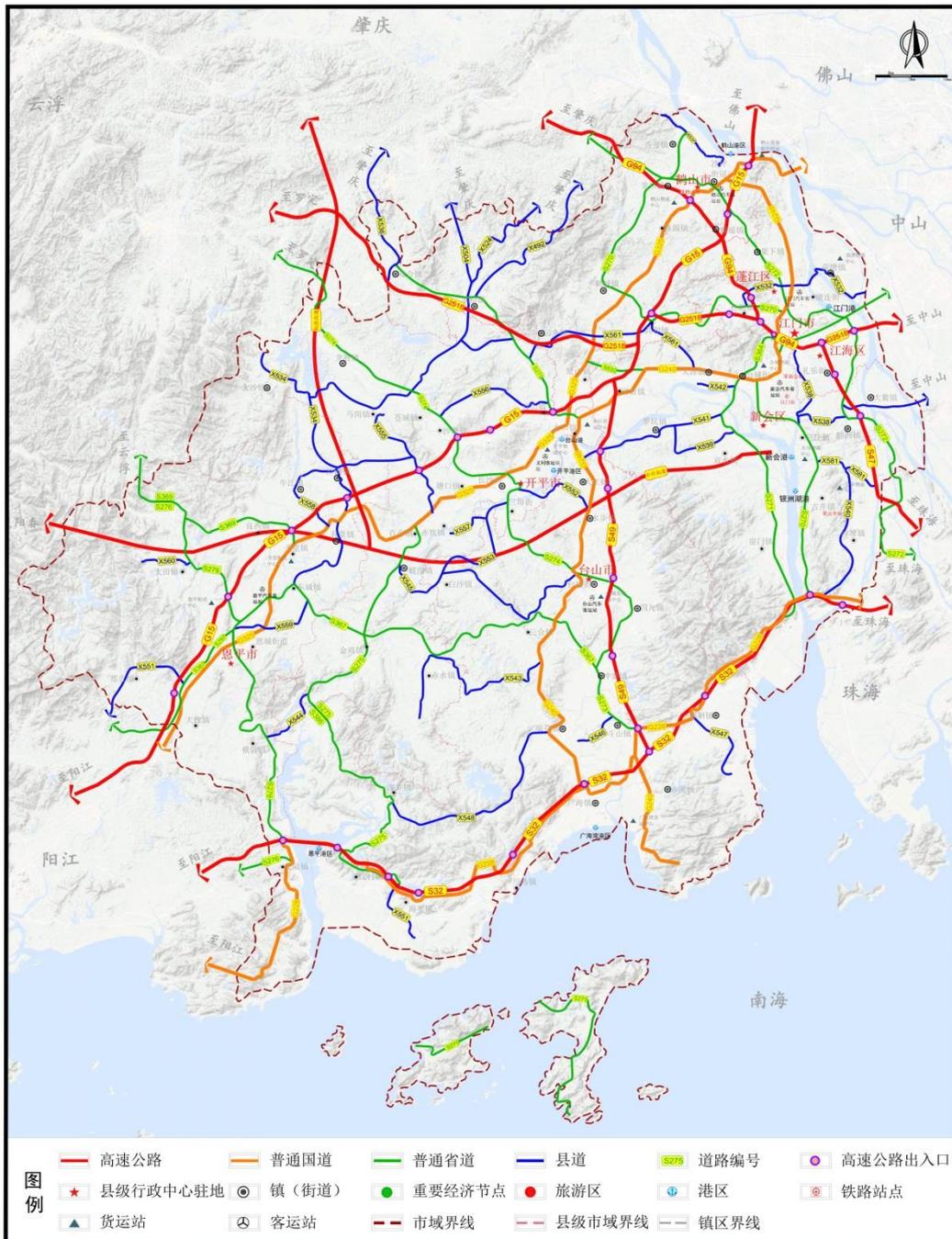


图 2-5 江门市县道网现状图

2.5.2 县道网现状存在问题分析

1. 规模仍有增长需要，路网里程和路网覆盖度有进一步提升空间

县道公路作为服务县域经济发展、引导县城和新型小城镇发展最重要的交通载体，需要提供较高服务品质，带动和支撑新型城镇化发展。目前江门市县道 661.118 公里，仅占公路总里程的 6.6%，规模较小。随着地区经济的快速发展，越来越多的新增经济和交通类节点涌现，现有的县道无疑对这些新增节点的覆盖

度不足，未能充分发挥公路作为基础设施所具有的产业导向作用和综合交通体系的支撑作用，县道公路网的覆盖度有待进一步提升。

2. 县道网等级水平有待提升

江门市技术等级二级及以上等级的县道公路占比 40%，县道公路网的技术等级水平有待进一步提升，以满足农村经济的快速发展的需求。

3. 部分实际承担县道功能的道路尚未纳入县道

目前存在部分已建成且实际承担县道功能的道路，尚无县道行政等级身份，亟待纳入县道网。

第3章 经济社会和交通发展需求

3.1 与上层规划、相关规划的衔接和协调

3.1.1 《粤港澳大湾区（城际）铁路建设规划》

该规划按照科学布局、统筹衔接、创新发展、支撑引领的原则，在继续实施并优化原珠江三角洲地区城际轨道交通网规划基础上，进一步加大城际铁路建设力度，做好与大湾区内高铁、普速铁路、市域（郊）铁路等轨道网络的融合衔接，形成“轴带支撑、极轴放射”的多层次铁路网络，构建大湾区主要城市间 1 小时通达、主要城市至广东省内地级城市 2 小时通达、主要城市至相邻省会城市 3 小时通达的交通圈，打造“轨道上的大湾区”，完善现代综合交通运输体系。近期到 2025 年，大湾区铁路网络运营及在建里程达到 4700 公里，全面覆盖大湾区中心城市、节点城市和广州、深圳等重点都市圈；远期到 2035 年，大湾区铁路网络运营及在建里程达到 5700 公里，覆盖 100% 县级以上城市。

其中，珠西地区布局以江门、珠海鹤洲、中山北站为主，珠海、中山、蓬江、横琴站为辅的“三主四辅”枢纽。

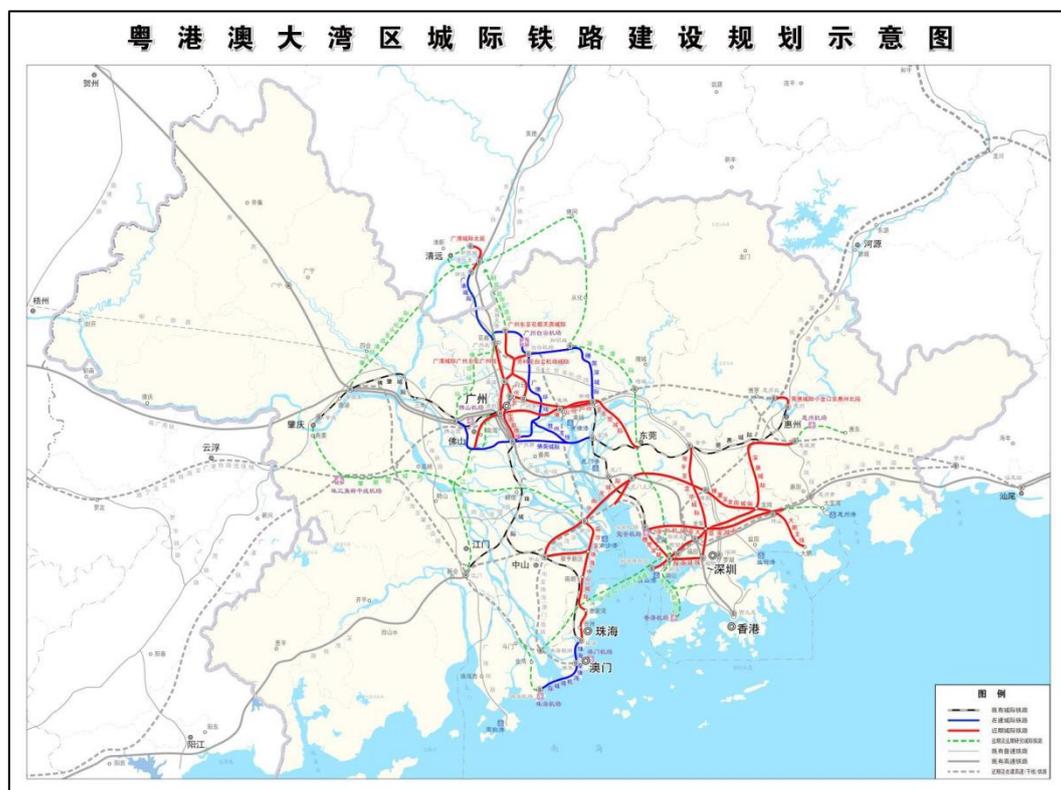


图 3-1 粤港澳大湾区（城际）铁路建设规划

3.1.2 《广东省高速公路网规划（2020-2035年）》

根据《广东省高速公路网规划（2020-2035年）》，广东省全省规划构建以“十二纵八横两环十六射”为主骨架，七十条加密线和联络线为补充，形成以珠江三角洲为核心，沿海城市、港口、机场和铁路枢纽为重点，支撑粤港澳大湾区深度合作发展、引领东西两翼及沿海经济带发展、快捷通达周边省区的高速公路网络。到规划期末（2035年），全省高速公路总里程达到约15000公里。

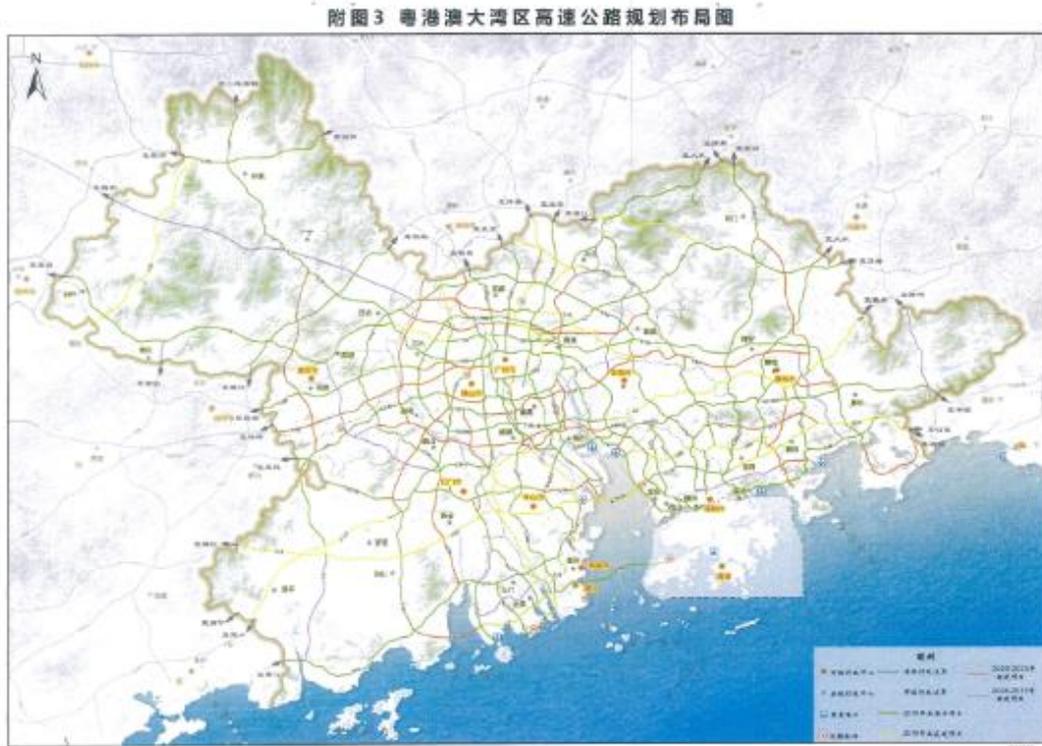


图 3-2 广东省高速公路网规划（2020-2035年）（粤港澳大湾区范围）

3.1.3 《广东省普通省道网线位规划（2016-2030年）》

根据《广东省普通省道网线位规划》成果文件，规划2030年全省普通国道总里程达到2.95万公里，公路网密度和里程进一步增加，为调整前的1.7倍，路网覆盖范围显著扩大。

表 3-1 《广东省普通省道网线位规划》规划前后对比情况

指标	规划前	规划后	增加里程
规划国道总里程（万公里）	1.76	2.95	1.19
普通国道里程（万公里）	0.41	0.93	0.52
普通省道里程（万公里）	1.35	2.02	0.67

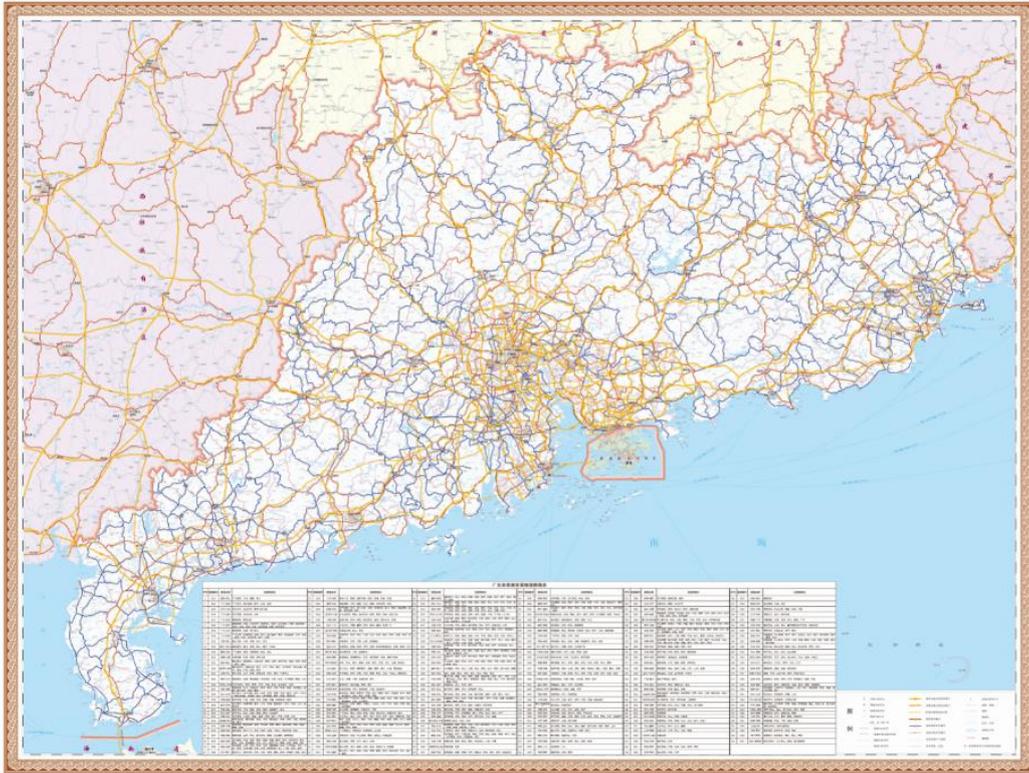


图 3-3 广东省普通省道网线位规划（2016-2030 年）

3.1.4 《江门市城市总体规划（2017-2035 年）》

一、“三线”的划定

在市域范围内划定生态保护红线、永久基本农田保护红线、城镇开发边界，并由国家实行分类管控。

- 1、生态保护红线：面积约 1573.72 平方公里，占市域总面积的 16.56%。
- 2、永久基本农田保护红线：面积为 1529.78 平方公里，占市域总面积的 16.1%。
- 3、城镇开发边界：面积为 993 平方公里，占市域总面积的 10.45%。控制远景市域城镇开发边界面积为 1900 平方公里。

二、市域城镇空间结构

构建“两心两带六组团”的大城格局。

“两心”：以江门中心城区和鹤山中心城区构建江门市域主中心，引导台山、开平同城发展，构建市域副中心。

“两带”：沿中开和广湛重要通道，串联江门主要城市发展地区的城市发展带；沿滨海交通通道，串联江门南部滨海发展平台的海洋发展带。

“六组团”：包括中心组、台开副中心组、鹤新产业组团、恩平产城组团、银湖湾滨海新城组团、广海湾海洋经济组团。

三、市域综合交通网络

1、优化轨道交通网。规划江门市形成“3（高速铁路）、3（普速铁路）、4（城际轨道）、7（城市轨道）”轨道交通总体格局。“3 高速铁路”为深茂铁路、深江肇铁路、深圳至江门至南宁铁路；“3 普速铁路”为广珠铁路、鹤台（广海湾）铁路、广州南沙港铁路；“4 城际轨道”为广珠城际江门支线、广佛江珠城际、江恩城际及南延线、珠斗城际及西延线；此外利用鹤台铁路兼顾城际功能，规划预留银州湖支线通道。

2、完善高速公路网。推进“五横五纵二联”的高速路网格局。“五横”即广中江高速及西延线、深岑高速、中开-开春高速、斗恩高速及西延线、西部沿海高速；“五纵”为佛江高速及江珠高速、沈海高速、银洲湖高速、新台高速及北延线、广台高速；“二联”即江肇高速、香（洲）台（山）高速（黄茅海大桥）。

3、加强与周边干线机场的交通衔接。规划利用深江肇铁路、江罗高速公路衔接珠三角新干线机场。按照广东省通用机场布局要求规划建设通用机场，加快恩平、台山、开平等地的通用机场建设。

4、合理布局综合交通枢纽。依托高铁、普铁、城际站，强化路网对接和多种交通方式衔接，构建综合交通枢纽，形成“两中心、多节点”枢纽格局。其中，客运枢纽规划构建“一主五辅多节点”格局。“一主”为江门站；“五辅”为江门东、蓬江、鹤山东、开平南、恩平；“多节点”为其他车站。货运主要依托广珠铁路、鹤台（广海湾）铁路、南沙港铁路形成“一主一辅多节点”物流枢纽布局。“一主”为江门北；“一辅”为江门南；“多节点”为其他车站。

江门市城市总体规划（2017-2035年）

市域高快速路网规划图

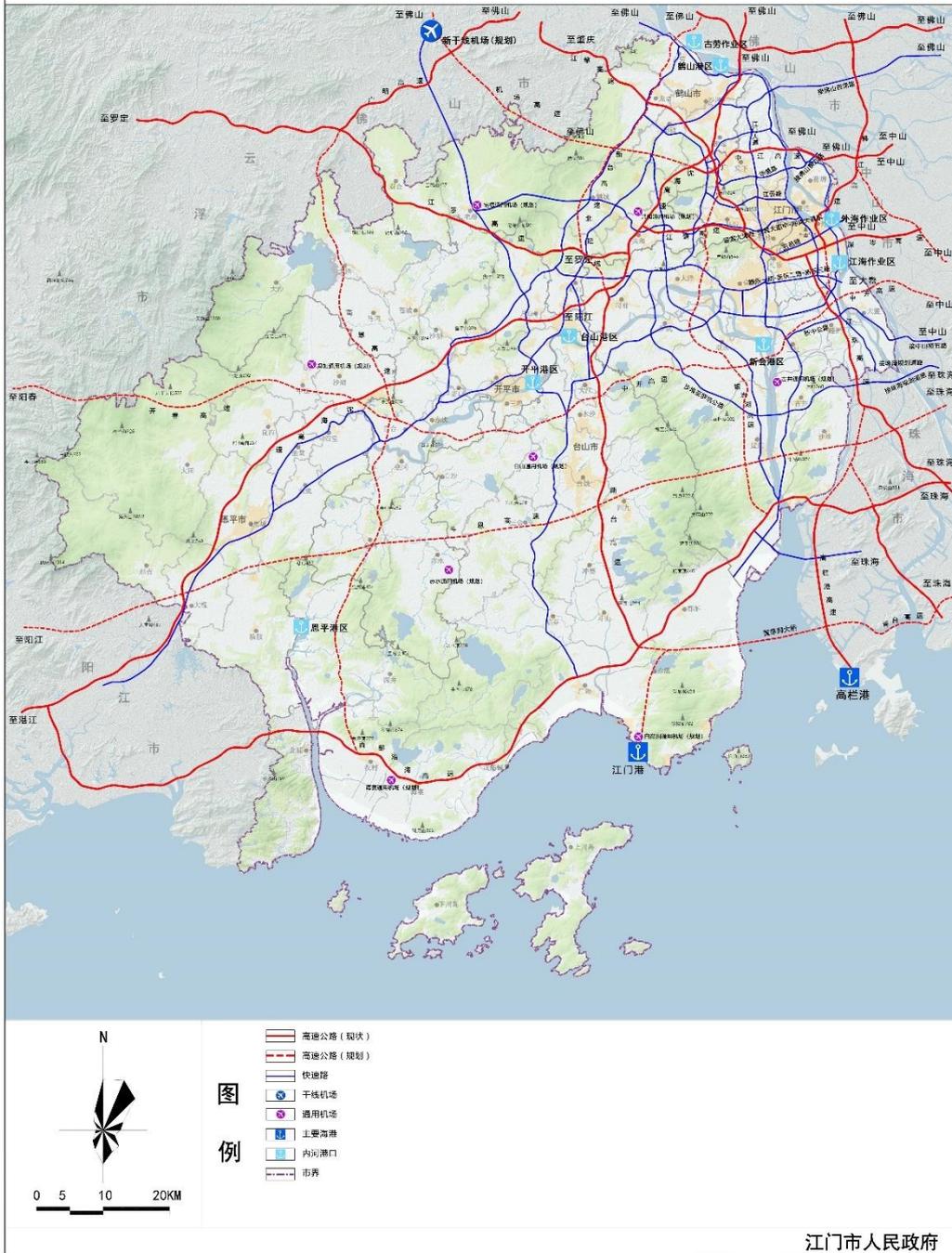


图 3-4 市域高快速路网规划图

3.1.5 《恩平市中心城区总体规划（2016-2030）》

《恩平市中心城区总体规划（2016-2030）》对于恩平市的综合交通发展规划大体如下：

（一）发展战略

统筹区域发展，强化区域之间的合作与联系，加强城镇之间的合作联系，坚持市域城镇协调发展。建立快速、便捷、安全、舒适的交通系统，优化交通结构，创造良好的交通环境，确立恩平市交通枢纽的地位。

（二）规划目标

1、以社会经济发展战略和目标为基础，建立区域综合性立体交通网络体系。

2、充分考虑区域范围内道路交通特征，处理好过境交通、市区对外交通和市区内部交通之间的关系。

（三）市域综合交通体系规划

规划以恩平市中心城区为中心，以高等级公路和铁路为骨架，通过公路、铁路联系阳江机场（规划）、广州白云机场、鹰咀湾码头，形成“海、陆、空”三位一体的综合性立体交通网络。

1、公路规划

市域公路交通形成“两横两纵四环”的主干路公路网络格局。

市域主干路规划

“两横”：一横为开阳高速公路，自阳江起，经大槐镇、恩平市中心城区、君堂镇、沙湖镇；往东通往开平市；二横为 G325 国道横线，由阳江市起，经大槐镇、恩平市中心城区、君堂镇、沙湖镇；往东通往开平市。

“两纵”：一纵为鹤台高速公路，自肇庆市起，经开平市进入恩平市域，途牛江镇、良西镇、恩平市中心城区，南至台山市；二纵由 S276（腰那线）改造而成。规划改建 S276 公路为二级公路。

“四环”：即通过改扩建现有省道及县道，提升等级，串接各镇与中心城区。

“1 环”： 325 国道与 S276 线、横陂至大槐线串联横陂镇；

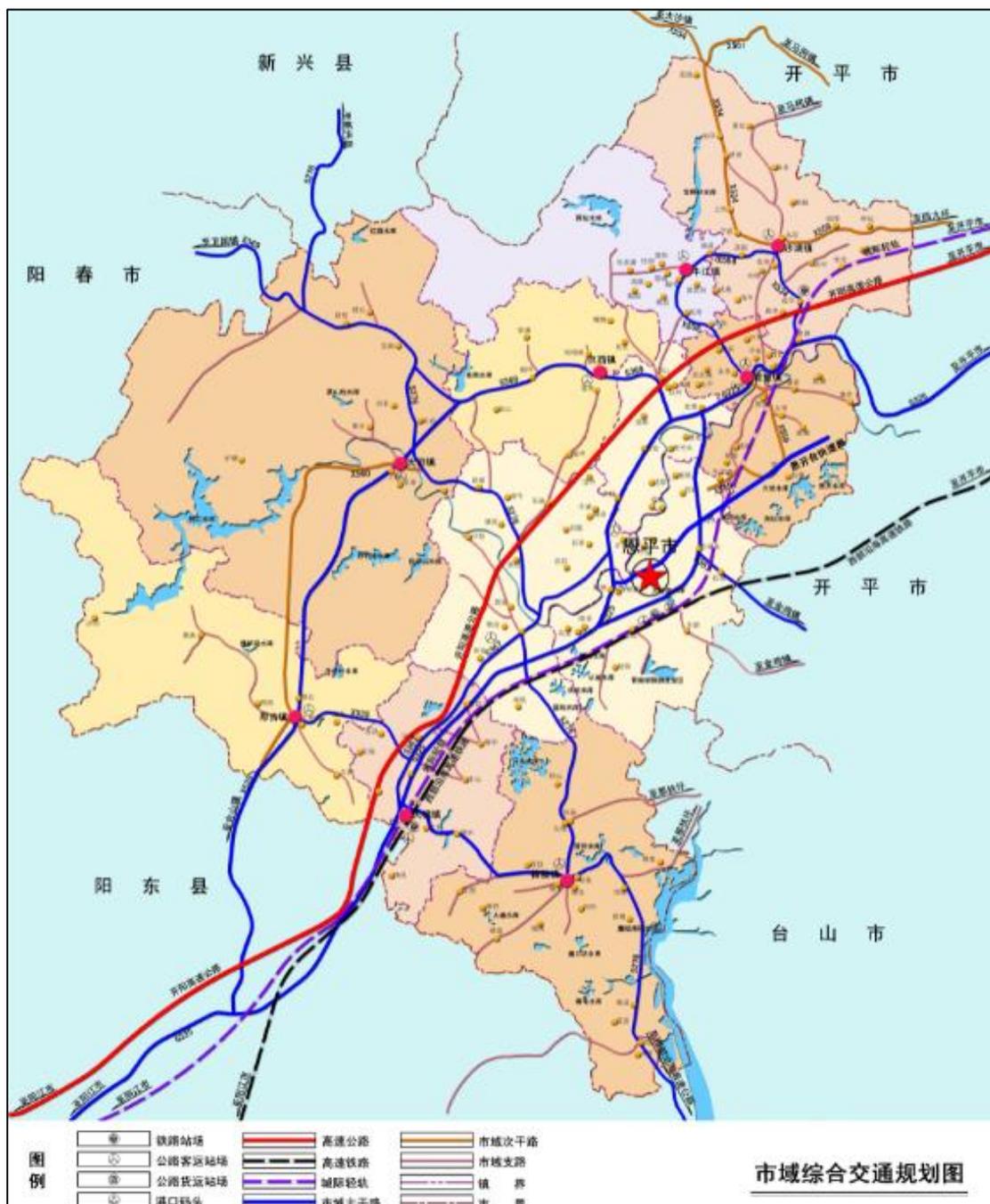
“2 环”： 325 国道与 X535 线、那吉至大田线、S267 线将恩平市中心城区、大槐镇、那吉镇、大田镇串联起来；

“3 环”： 325 国道、恩平市中心城区与 S267 线、S369 线将恩平市中心城区、大田镇、良西镇串联起来；

“4 环”： 325 国道与 X558 线、X534 线将君堂镇、牛江镇、沙湖镇串联起来。

市域次干路规划

规划市域次干路有 5 条，分别有 X534、X558、X559、X560、X535 组成。



3.1.6 《台山市城市总体规划（2014-2030）》

《台山市城市总体规划》对于台山市公路网规划的指导意见主要有一下几点：
目前台山已经形成通达性较好的省县乡道公路网络，但整体上公路级别较低。规划根据最新一轮的国省道规划方案对台山境内公路进行升级，并根据完善网络、促进全域旅游的需要，新增 3 条县道。

1) 国道：规划 2 条国道，技术等级一级，双向 4-6 车道。包括将 S365 升级为 G228；将 S274 台城以南路段、S273 赤溪路段升级为 G240，台城以北路段新

建。

2) 省道：规划 9 条省道，以改建升级为主，技术等级在二级以上，双向 2-4 车道。

3) 县道：规划 8 条县道，其中保留 3 条，扩建 2 条，新增 3 条，技术等级在三级以上，双向 2-4 车道。保留 X544、X551、X543；扩建上川岛环岛公路 X549、下川岛环岛公路 X550。

新增县道包括：大隆洞水库南 S534、S386 联络线，利用现有乡道升级；汶村海宴沿海公路，局部利用现有县道 X551，串联滨海旅游景观资源；隆文-沙栏联络线，连通大隆洞景区与岛岸联动组团。

4) 乡道：所有行政村乡道全覆盖，技术等级在四级以上，双向 2 车道。

最终，形成“六横四纵”的主干公路体系。



图 3-5 台山市城市总体规划综合交通规划图

3.1.7 《江门市轨道交通发展一体化规划》

《江门市轨道交通发展一体化规划》总体规划上形成“3 快、3 普、7 城际”区域轨道网络格局。

“3 快”：深茂铁路、深江肇铁路、深圳至江门至南宁铁路；

3.2.1 城市人口发展规模预测

根据最新印发《江门市人口发展规划（2020-2035）》，至 2035 年，市域常住人口预计达 600-700 万人，中心城区常住人口预计为 300 万人。

3.2.2 机动车保有量预测

结合江门机动车发展趋势，比对国内外城市普遍水平，采用多种方法对于规划年江门机动车保有水平进行预测。

江门机动车保有量在近十年经历了快速增长，到 2019 年，机动车保有量为年末机动车拥有量 230.77 万辆，民用汽车 88.21 万辆，轿车 55.17 万辆，摩托车 142.01 万辆，挂车 5408 辆。近年来，摩托车保有量的下降，江门机动车保有量呈现出近十年下滑，但是汽车仍然保持了每年近 10 万辆的增长速度。对比国内外其他城市机动化发展历史可以发现，虽然在保有总量方面各城市有所差异，但是在千人保有水平上，则呈现出很强的规律性。即使是纽约、伦敦、东京、北京等世界级大都市，千人机动车保有量都在 200 辆以上时开始进入相对成熟阶段，道路拥堵、停车困难等交通问题开始逐渐突出，一些城市如北京等也开始出台一些机动车数量和出行需求的管控政策，千人机动车保有量通常不会超过 300 辆（平均每个家庭基本拥有一辆小汽车）。在人口密度相对较高的东京区部、内伦敦和纽约市，机动车保有量甚至在 250 辆左右时呈现出缓慢下降的趋势。

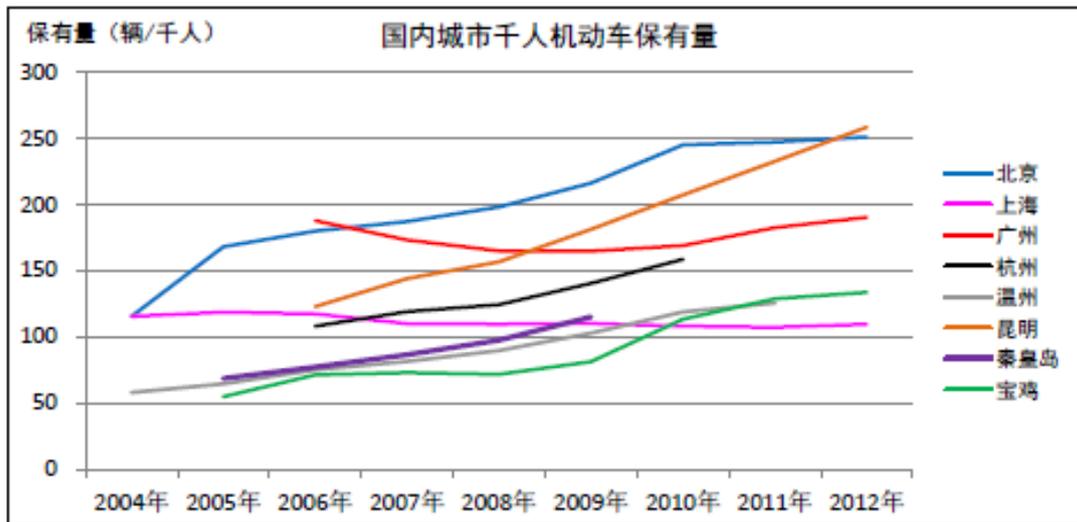


图 3-7 国内城市千人机动车保有量变化

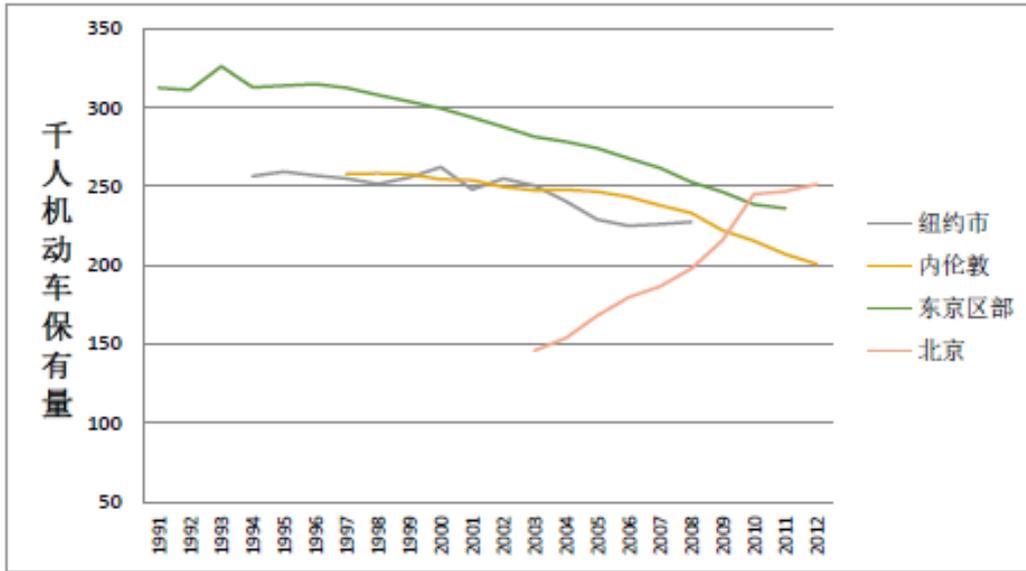


图 3-8 国外城市千人机动车保有量变化

参照国内外经验，按照千人机动车保有量 300 辆测算，到 2035 年，江门市三区一市范围内机动车保有量约为 85 万辆，以此作为机动化发展的控制指标。

另，摩托车保有量受管理政策影响较大，难以给出准确预测。

3.3 综合运输发展需求

1.形式要求

在外内部战略部署、区域交通格局的调整下，江门市综合交通运输发展仍处于基础设施成网优化、服务管理转型提升的黄金时期，同时，也是江门市构建珠西枢纽格局的战略机遇期，江门市综合交通运输体系面临着新一系列新的要求。

双循环新发展格局要求继续加快交通基础设施建设，融入国内国际交通大网络。构建“以国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进的新发展格局”，是中央充分结合当前国内国际形势发展提出的重要战略部署。交通运输作为重要基础领域和先行领域，要保持基础设施和服务能力适度超前配置，为形成双循环的新发展格局提供坚强的保障。江门市应继续维持交通大会战的干劲不松、力度不减，保持交通基础设施较快甚至适度超前的发展速度，充分发挥交通运输基础设施对拉动国内需求，稳定经济增长的促进作用。要打通“大动脉”、畅通“微循环”，着力拓展交通运输网络的覆盖深度和广度，提高运输保障能力，强化江门融入国内国际双循环的通道支撑；要提高循环效率，完善综合客、货运输枢纽，建设珠西客流、物流中心，打造高效优质的一体化运输服务体系。

湾区发展新态势要求建设更快捷高效的综合交通网络，强化珠西枢纽门户地位。粤港澳大湾区、深圳中国特色社会主义先行示范区的“双区战略”，以及我省“一核一带一区”战略布局、省以同等力度推动支持广州“四个出新出彩”部署，将进一步巩固和提升深圳、广州市核心和引擎作用。跨江通道建设频率明显加快，大湾区珠江口两岸的物理分割局面将被缝合，湾区城市间的时空距离将进一步压缩。江门市处于广、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。江门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，巩固和确立珠西先进制造业基地、珠西综合交通枢纽、珠西物流中心和沿海经济带的江海门户的定位。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。同时，着力谋划事关战略性、全局性的重大项目，纳入到相应层级的国土空间规划，为交通发展预留空间。

市域发展新格局要求构建东西部外联内通立体化交通体系，推动形成“三区并进”发展格局。协调发展就是要“补短板”，注重解决发展不协调不平衡问题。国家新型城镇化战略、乡村振兴战略为加快发展中小城市，优化城镇规模，促进乡村产业兴旺指明了方向。2020年《政府工作报告》中“两新一重”的新表述，将是未来一段时期的工作重点，其中一个“新”即新型城镇化。江门市东、西部发展差异大，城乡发展不平衡明显，交通发展不平衡不充分较为突出。要落实《江门市加快构建“三区并进”区域发展新格局实施方案》《江门市东部城市带发展战略规划（2019-2035年）》《江门市西部发展区发展战略规划（2019-2035年）》，完善三区之间及内部高快速路网，构建东西部外联内通立体化交通体系，提升区域快速通达能力。要进一步加强都市核心区交通聚集辐射功能，提升大广海湾区交通发展能级，补齐生态发展区交通发展短板。要把服务新型城镇化战略与乡村振兴战略结合起来，发挥交通运输基础、先导和支撑引领作用，推动区域、城市、乡镇交通协调发展达到新高度，提高组团之间、县际之间、城乡之间的可达性和连通度，提高江门市特色小镇的交通衔接水平，实现市域交通内畅外联。

支柱产业发展新模式需要构建专业化运输服务体系。世界产业发展实践表明，产业集群是产业现代化发展的主要形态，是提升区域经济竞争力的内在要求，也

是现代产业体系建设的主要内容。当前和未来一段时期，高端制造业和旅游服务业已成为国家的支柱产业，是现代产业体系的重要组成部分。现代产业体系的发展，离不开专业化客货运输服务体系。战略性产业以集群形式发展，旅游产业以全域空间发展。《广东省人民政府关于培育发展战略性新兴产业集群和战略性新兴产业集群的意见》提出将江门等地打造成为主导产业突出的全国高端装备制造重要基地，同时在江门等地形成各具特色的激光与增材制造产业集群。《广东省人民政府办公厅关于印发广东省促进全域旅游发展实施方案的通知》提出，形成珠三角都市旅游核-滨海旅游产业带-北部生态旅游区-粤港澳世界级旅游休闲湾区的布局。江门市要高起点布局高端高新产业，建设“5+N”重大产业发展平台，需要构建配套标准化、专业化的货运物流网络以支撑重大产城平台建设。同时，江门市兼有“核”“带”“区”“湾”各类旅游资源，要利用交通先导作用，建设“大湾区西翼旅游交通枢纽城市”，加快完善“快进漫游”交通网络，谋划通道对接重大文旅项目，形成有特色、专业化的旅游客运服务体系。

新基建引领交通发展新趋势，要求推动行业智慧安全绿色发展。当前新一代科技革命和产业变革方兴未艾，为交通行业供、需两侧提供了发展新动能。需求方面，高端化、个性化、体验性出行服务需求，及高准时性、低货损、小批量等新兴物流服务需求高速增长。供给方面，无人驾驶、智慧物流等新技术、“一站式”客运出行服务等新业态、新模式将落地应用。对此，国家交通强国建设纲要、国家立体交通网络规划、推动基础设施高质量发展意见、加快推进新型基础设施建设及国土空间规划等顶层规划已刻画了未来交通系统智能化、绿色化、无人化、共享化发展趋势。江门市交通运输行业应加强交通科技创新，推进大数据、物联网、人工智能、云计算、区块链以及新能源、新材料等技术与交通运输行业深度融合，打造数字化、网络化、智能化的交通网络，满足出行即服务的需求。要利用新科技提升交通运输安全发展水平，强化系统性风险防控，健全完善安全应急保障体系。要利用新技术加强资源节约集约利用，优化交通基础设施布局，提供绿色化综合运输服务。

2.需求预判

根据交通运输部的判断，当前和今后一段时期，交通运输生产将伴随着经济发展的新常态，向中高速增长转变。尽管增速放缓，但随着江门市交通基础设施

建设继续推进,客货运输需求保障力度进一步提升,客货运输总量仍将持续增长。

3.4 城市交通需求预测

3.4.1 市域交通需求预测

以江门未来年规划人口为基础,结合分区间经济强度、空间距离等因素,采用重力模型法对于规划年城市分区间交通需求进行预测。

根据新一轮城市总规规划的人口目标,到 2035 年,三区一市常住人口 300-400 万人,结合开平、台山、恩平总规对于城市人口的发展目标,对规划年江门分区组团间出行需求

预测预测如下图。

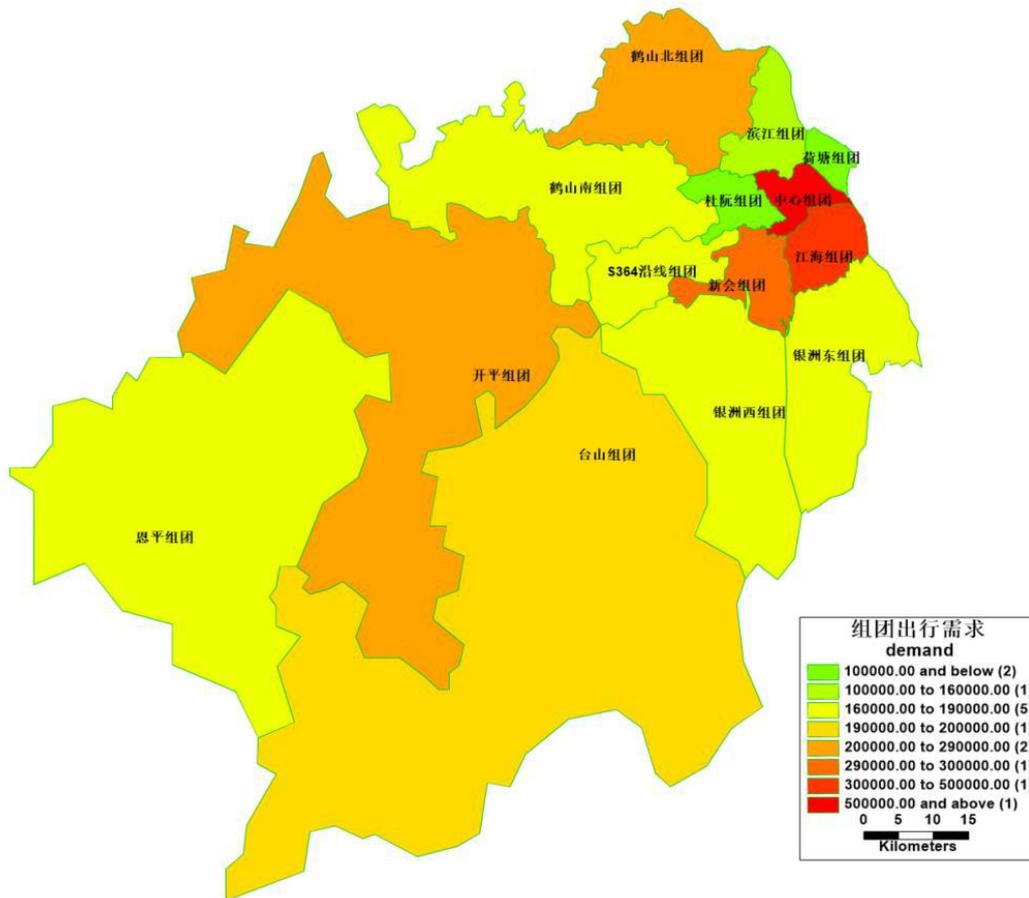


图 3-9 江门各组团出行需求预测 (2035 年)

在此基础上,根据重力模型,考虑经济和空间距离等因素,对于组团间交换量预测如下图所示。

对于重要通道流量分析发现中心组团、江海组团和新会组团三个核心之间的交换量最大,其中中心组团和江海组团交换量最大,为每日 11 万人次,新会组团与江海组团交换量为 5.5 万人次。外围组团与中心组团交换一般通过中间组团

转换，如鹤山北组团通过滨江组团到达中心组，其中鹤山北组团与滨江组团通道需求为 3.5 万人次，滨江组团与中心城区组团通道交换量为 5.3 万人次。外围三个县内部出行比例较高，与其他组团交换量相对较低，其中台开组团由于空间距离较近，联系较为密切，为每日 3.5 万人次，恩平主要联系方向为吸引力较强的中心组和临近的开平组团。

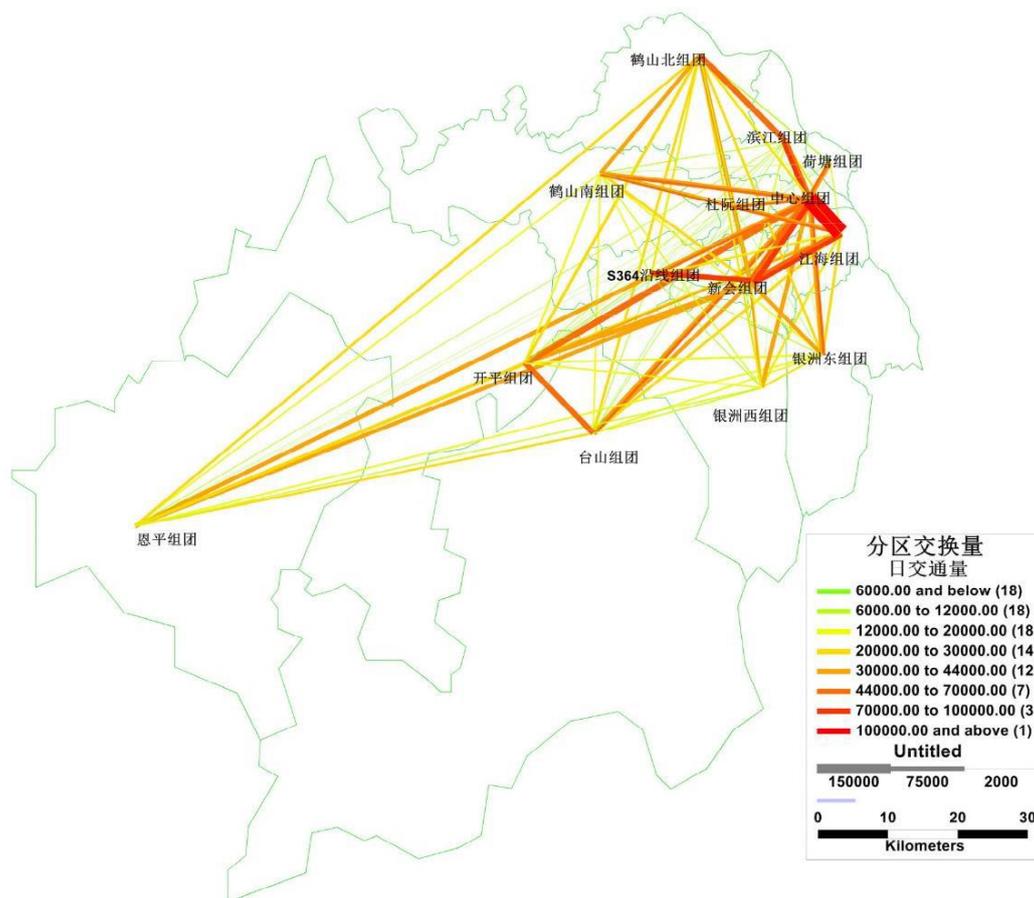


图 3-10 江门组团间交通需求预测（2035 年）

3.4.2 三区一市交通需求预测

1. 交通产生与吸引

根据预测，2035 年三区一市人口集中在中心城区、新会和鹤山城区。按照综合交通调查的出行率 2.73，对三区一市的各个小区的出行量进行计算，算得每日出行人次约 778 万人次。

基于各个交通小区人口和岗位数量，计算出产生和吸引量。预测显示，交通产生量和吸引量的分布与人口分布态势基本一致，主要集中在中心城区和新会、鹤山城区。但是由于城市外围工业园区和工厂提供了较多工作岗位，因此，外围地区存在一定数量的交通出行吸引需求。

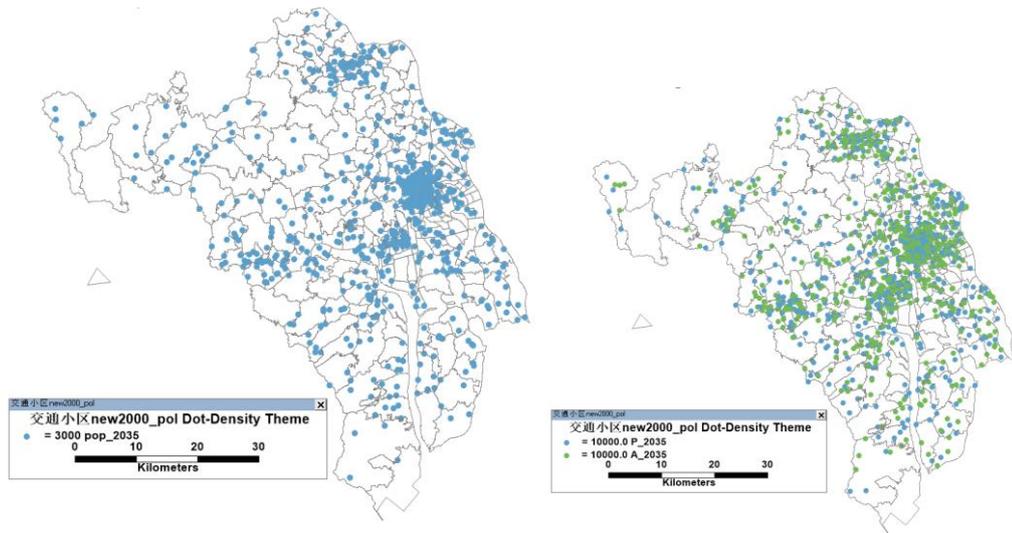


图 3-11 三区一市人口与交通出行密度分布（2035 年）

2. 组团间通道客流需求

结合交通分布结果，利用蛛网图分析组团间主要通道的客流需求量级。

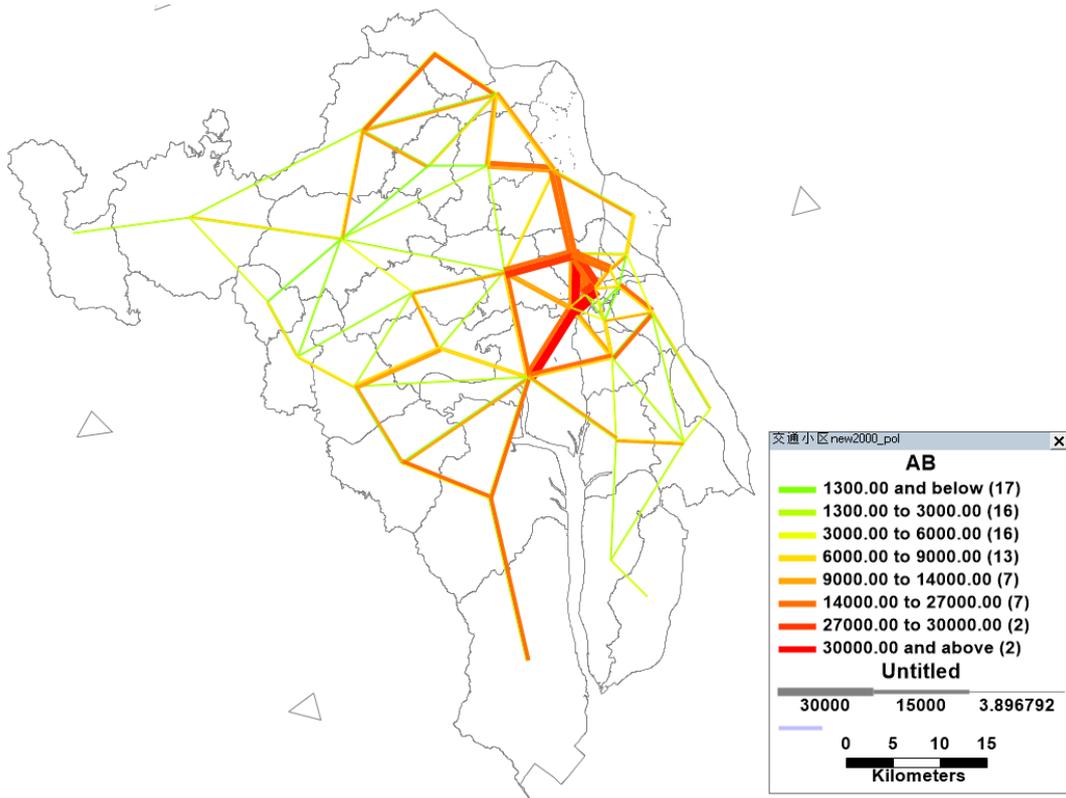


图 3-12 三区一市中区客流蛛网图（2035 年）

分析发现，三区一市范围内存在明显的需求强度差异，具有中心强、外围弱的显著特征，在交通设施布局中要予以充分考虑。其中，蓬江组团间以及与周边临近组团间客运联系强度较高，单向客运交通需求在 3-6 万人次每日，客运需求呈现出沿中心圈层式递减的特征。新会和鹤山的中心城区对于周边组团也有一定

的客运联系需求，单向客运需求在 1-2 万人次每日。外围组团间的客运联系强度相对较弱，一般单向客运联系需求低于 1 万人次每日。

3.5 交通发展趋势和挑战总结

挑战一：枢纽经济与综合交通体系的优化

枢纽成为多层次交通网络的中心，枢纽经济和枢纽城市成为江门重要的发展动力。江门位于珠江西岸滨海走廊，是珠西与珠东衔接的门户。随着“一带一路”战略、沿海大通道、粤港澳大湾区等一系列国家战略的提出，江门的区位门户优势日益凸显。并且，江门在打造区域枢纽的同时，也要以利用枢纽效能为契机，整合市区功能，实现市域一体化、协调发展。

枢纽经济的核心是枢纽资源与城市发展的深度融合。从现实角度来看，江门与广深联系强度偏低，交通走廊沿线的产业组团的规模和影响力不足以辐射更大范围，城市功能布局与对外通道之间的协调度还有待加强，枢纽功能发育较为缓慢。珠三角区域综合运输资源整体呈现以广州、深圳两大核心枢纽高度集聚的态势，区域内不同地区交通区位条件差异显著，珠三角东西两岸交通设施布局落差显著，东岸密集走廊延续着对各种资源和要素的强大集聚力。江门与“广深”两大核心城市之间陆路交通通道建设较为滞后，极大的制约了江门城市功能的提升和产业转型的动力。

挑战二：区域交通与城市交通的一体化衔接

区域客货运体系由高速公路时代向高速铁路时代转变，要求高铁、城际和城市轨道多网融合发展。江门在十二五期间已经完成了铁路设施从无到有的转变，给高速铁路时代打下了良好的开端。在新的机遇期，要整合多层次交通体系，既要衔接国家“八纵八横”高速铁路网，更要利用城际铁路，连接广深，加强与周边重要城市的快速通达联系，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，推动市域一体化和三区一市协同发展，适应“区域交通城市化”和“城市交通区域化”的发展趋势。区域货运交通系统将由分散布局转向一体化和多式联运，江门枢纽的货运组织功

能需要进一步强化。江门作为珠江口西岸产业增长极的发展定位，必然要以高效的物流组织为前提，形成以区域、市域产业布局和主要货运枢纽为依托的货运网络。货物运输组织模式将改变现状相对分散、小型化组织形式为专业化的集

中运输组织模式。在第三方物流发展的推动下，以物流中心或货运枢纽进行的运输组织将成为物流或货运的主体，在运输方式结构上，对铁路、水运等低成本货运系统的依赖将随着设施建设水平提高而加深。

挑战三：骨干交通与城市空间发展的协调

江门进入城市空间扩展的关键时期，必须借助骨干交通实现空间格局的重构。随着“一轴、三片区”城市结构的发展，江门城市空间沿南北轴向拓展，形成多中心结构。

现状交通需求向主城区以外的更大范围分布，但是由于缺乏快速路系统，中长距离交通联系效率偏低，难以支撑城市空间的有序拓展。在形成空间结构过程中，交通网络的层次性和功能划分至关重要。一是对外、区域、城市分区联系、组团联系与组团内交通组织适当分离，形成与交通特征相适应的组团内与组团间交通系统。二是快速交通需求增加，需要建设快慢分流的道路系统。三是江门作为枢纽城市，需要协调物流、工业等产业发展和城市发展，交通运行上客运交通和货运交通需要适度分离。

外围组团的发展，要优先考虑大中运量快速公交系统的支撑。江门市缺乏城市层面的大中运量交通，随着出行总量的迅猛增长和出行距离的大幅增加，仅仅依靠有限的道路资源难以承载不断增长的机动车出行需求。从缓解组团间交通压力，提高出行公平性角度，要格外重视大中容量快速公交系统的发展，优先布局，作为引领城市空间拓展的主要举措。

挑战四：公交优先与个体机动化的关系

过高的摩托车使用量不利于公共交通建设，而摩托车使用者转向小汽车，城市交通将不堪重负。江门市是摩托车大市，摩托车出行比例达到 38%，而公交出行比例仅为 5.46%。与同等规模城市相比，江门市城市交通结构的个体机动化比例过高，而公共交通比例过低，呈现一种失衡的状态。伴随小汽车的快速普及，以及公共交通的止步不前，将来摩托车使用者中会有较大比例转向小汽车使用者，因此可以预见未来江门市机动化发展管控的挑战将十分艰巨。

江门亟须完善公交发展的内外部环境，优化交通结构，重视绿色交通和以人为本的交通设计。当前由于江门市公交发展已经错失了与机动化进行竞争的机会，导致了交通结构的失衡。未来要顺应出行需求的特征变化，构建多层次的公共交

通网络，通过轨道交通、BRT 系统的建设，提升公交网络的机动性，通过支线公交改善公共交通的可达性，提高公共交通的吸引力。同时，建设良好的慢行系统是江门城市面貌更新的重要途径。

步行交通不仅是城市公共交通出行的补充，更是组团内出行的主要方式，同时也是滨江旅游城市的特色和彰显生态文明建设水平的重要形式。交通供需矛盾更加严峻，需要建立技术与政策综合一体化的交通运行管理措施。交通需求快速增长与道路建设空间缩小的矛盾逐步凸显，道路资源短缺长期存在，一方面，要求城市交通管理必须精细化、智能化，随着科学技术的不断进步，提高交通管理的水平，充分挖掘道路资源的潜力，保证道路交通运行的有序、高效。

第4章 规划目标

4.1 指导思想和规划原则

1、指导思想

以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，全面贯彻党的十九大、十九届二中、三中、四中、五中全会精神，深入贯彻习近平总书记关于十四五规划编制工作的重要指示，深入落实省委“1+1+9”工作部署、江门市委“1+1+5”工作举措，构建“三区并进”区域发展格局，坚定不移贯彻创新、协调、绿色、开放、共享的新发展理念，紧扣城市发展定位，以交通强国建设等上位规划为指引，根据《农村公路养护管理办法》和《广东省农村公路统计管理规定（试行）》，县道是指具有全县（区、县级市）政治、经济意义，联结县城和县内乡（镇）、主要的商品生产和集散地等重要交通节点的公路，以及不属于国道、省道的跨县（区、县级市）的主要公路。县道是乡村公路的主骨架，主要承担区域中短距离的客货运输，具有集散和联结功能，是对普通国省道的完善和补充，在公路网中起到“上承国省道，下联乡村道”的重要作用。开展县道网规划调整工作，是适应国省干线公路网布局优化和保障普通公路持续健康发展的需要，是适应经济社会发展与新型城镇化建设，补齐区域与城乡发展短板、保障和改善民生的重要保证。

以满足居民出行需求为根本出发点，以服务新型城镇化、农村经济转型升级和综合交通运输体系构建为导向，按照“适应上位规划、优化现有路网、满足覆盖需求、提升服务能力”的思路，统筹规划、合理布局，完善“承上启下、内联外接”的县道公路网络，为江门市经济社会发展提供基础支撑。

2、规划原则

本次规划应体现符合性、整体性、前瞻性、继承性和可行性原则。

- 1) 符合性原则。要服从区域经济社会发展总战略、总目标，要符合综合交通运输发展要求，而且要与国省干线公路规划相协调，并做好与土地利用总体规划、城镇体系规划、旅游规划等规划的衔接。
- 2) 整体性原则。要把区域公路网作为一个有机整体统筹考虑，既要注重完善县道自身结构与布局，又要注重与国省道、乡道的功能差异和网络衔接，同时还要注重与相邻市、县（区）路网的协调，处理好局部与整体

关系。

- 3) 前瞻性原则。要深入研究区域经济社会和交通运输的发展趋势，着眼于提前全面建成小康社会和社会主义现代建设的需要，充分考虑未来公路交通发展需求，提高前瞻性，处理好近期与远期的关系。
- 4) 继承性原则。要以既有县道为基础，既要注重规划新路线，又要注重对既有路线优化和调整，同时注重加强新规划路线与既有路线的衔接，考虑县道的网络形态、编号体系的延续，处理好继承和发展的关系。
- 5) 可行性原则。要注重规划在一定时期的可行性，要立足于区域经济社会、公路交通发展的实际，充分考虑环境、土地、资金等因素，处理好当前需要与未来发展的关系。

4.2 规划目标

1、总目标

本次规划总体目标为有效服务于江门市经济社会发展，促进各县区、各镇相互连通，推进经济结构调整及县域经济快速发展；服务于城乡一体化建设，统筹城乡协调发展，加强和改善民生。

2、具体目标

(1) 通道建设方面，实现“311”目标

- 相邻县级市（区）之间，至少有 3 条县道及以上等级的公路直接联系；
- 县级市（区）政府所在镇（街道）与该辖区内其他各个镇（街道）之间，至少有 1 条县道及以上等级的公路直接联系；
- 相邻镇（街道）之间，至少有 1 条县道及以上等级的公路直接联系。

(2) 技术等级方面，实现“消灭四级及等外公路”；

- 所有规划县道要达到三级及以上公路技术等级。

第5章 布局方案

5.1 路网规模研究

方法一：连通度法测算

根据《公路网规划编制办法》（交规划发〔2010〕112号），连通度法也称节点模型法，它反映的是公路网各个节点间的连接程度，其理论依据是网络几何学。连通度为1时路网为树状结构，节点间多为2路连通；连通度为2时路网为方格网状，节点多为4路连通；连通度略大于3时路网布局为三角网状，节点多为6路连通。根据连通度计算公式可以建立县道网合理规模的连通度模型如下：

$$L = C \cdot \xi \cdot \sqrt{N \cdot A}$$

式中：L - 路网规模(公里)；

C - 路网连通度；

ξ - 路网变形系数；

N - 区域内节点数；

A - 区域面积（平方公里）。

当C接近1时，路网布局为树状，节点多为二路连通；当C为2时，路网布局为方格网状，节点多为四路连通；当C大于3时，路网布局为三角网状，节点多为六路连能。

由上述模型可以看出，在行政区划及区域面积相对稳定的情况下，影响合理发展规模的重要参数有路网连通度及路网变形系数。通常情况下，影响连通度的主要因素是节点的分布密度，分布密度大则各节点的平均距离就较短，路网的边数就相对较多。对路网变形参数来说，影响其取值的主要因素是区域的地形情况，如果区域地形多为山岭重丘，则该地区的路线弯曲程度较大，因此路网变形系数也较大；如果区域地形多为平原，则路网变形系数较小。另外，道路技术状况也影响路网变形系数的取值。道路技术等级高，受公路工程设计标准对线形设计的约束，路网变形系数小；同理，低等级道路的路网变形系数大。根据江门市实际情况确定江门市连通度法测算县道网规模的基本数据如下：

表 5-1 连通度法测算县道连通度的数据

区域面积 (平方公里)	节点数 (个)	路网变形系数	连通度
9541	237	1.2	2.0~2.2

根据上述参数及计算方法，测算江门市规划县道及以上等级路网合理规模在 3424~3844 公里。根据国省道（含高速）相关规划，规划国省道（含高速）总里程约 2300 公里，则江门市规划县道合理规模在 **1124~1542 公里**。

方法二：根据省厅相关要求测算

根据广东省交通厅《广东省交通厅关于印发广东省县道网规划调整指导意见的通知》（粤交规〔2017〕973 号），地级以上市辖区内县网规划的总里程，应不超过该市现状公路统计总里程的 15%。

江门市现状公路通车里程为 10084.965 公里，确定江门市县道公路网发展规模上限应为 1512 公里。

综上所述，江门市规划县道合理规模在 **1147~1512 公里**。

5.2 布局研究思路

5.2.1 功能定位

1、公路在道路网中的功能定位

在道路网络中，公路是指联接城市之间、城乡之间、乡村与乡村之间、和工矿基地之间按照国家技术标准修建的，由公路主管部门验收认可的道路。公路承担的主要是对外的、中远距离的交通功能，城市道路所承担的主要是城市内部的集散交通功能。

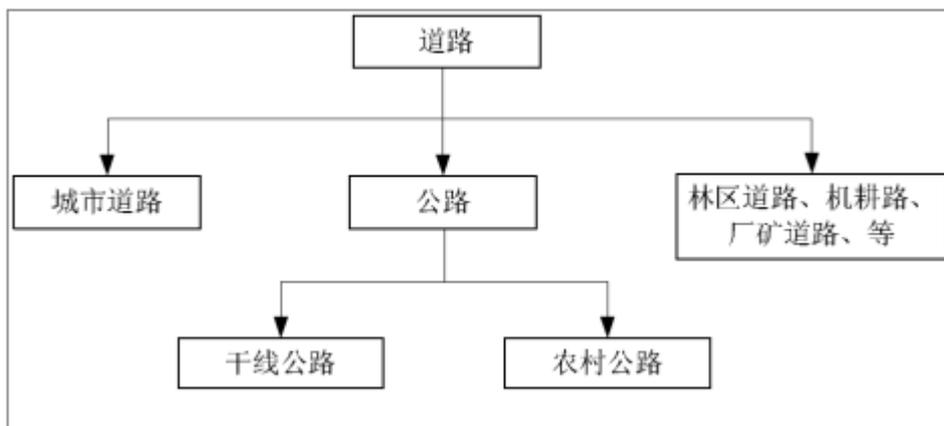


图 5-1 道路功能等级分布示意图

根据大城市的发展经验，城市化水平达到一定程度，城市发展到一定程度的

规模，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。

2、县道网在公路网络中的功能定位

县道是指具有全县（区、县级市）政治、经济意义，联结县城和县内乡（镇）、主要的商品生产和集散地等重要交通节点的公路，以及不属于国道、省道的跨县（区、县级市）的主要公路。县道是乡村公路的主骨架，主要承担区域中短距离的客货运输，具有集散和联结功能，是对普通国省道的完善和补充，在公路网中起到“上承国省道，下联乡村道”的重要功能。

5.2.2 节点分析

1. 行政类节点

在现有的县道公路网中，已经初步实现了县级市（区）城区和大部分所辖乡镇（街道）节点的连通，本次规划的主要目的则是在此基础上，提高县道公路网的节点连通度，完善区域路网的结构，以全部县级市（区）城区和乡镇（街道）为节点进行路网布局规划。

随着江门市城镇体系规划的实施和城镇化进程的不断加快，以乡镇（街道）合并为代表的行政区划调整幅度和频率也日益加强，单一乡镇所辖的范围不断扩大，数量逐渐减少，行政区划的变化较大。因此，在本次路网布局规划中充分考虑到这一情况，在最新江门市行政区划的基础上选择路网节点。

通过梳理，选取江门市行政类节点 78 个，具体状况如下表所示：

表 5-2 江门市行政类节点选取一览表

辖区	节点类型	节点名称	小计
蓬江区	街道	白沙街道、潮连街道、环市街道	3
	镇区	棠下镇、荷塘镇、杜阮镇	3
江海区	街道	外海街道、礼乐街道、江南街道	3
	镇区	——	0
新会区	街道	会城街道	1
	镇区	大泽镇、司前镇、沙堆镇、古井镇、三江镇、崖门镇、双水镇、罗坑镇、大鳌镇、睦洲镇	10
鹤山市	街道	沙坪街道	1
	镇区	雅瑶镇、龙口镇、古劳镇、桃源镇、共和镇、址山镇、鹤城镇、宅梧镇、双合镇	9
恩平市	街道	恩城街道	1

辖区	节点类型	节点名称	小计
	镇区	良西镇、牛江镇、圣堂镇、沙湖镇、东成镇、君堂镇、横陂镇、大槐镇、那吉镇、大田镇	10
台山市	街道	台城街道	1
	镇区	大江镇、水步镇、四九镇、都斛镇、赤溪镇、冲葵镇、斗山镇、广海镇、川岛镇、端芬镇、海宴镇、汶村镇、三合镇、北陡镇、深井镇、白沙镇	16
开平市	街道	长沙街道、三埠街道	2
	镇区	月山镇、水口镇、赤水镇、金鸡镇、蚬冈镇、百合镇、赤坎镇、塘口镇、大沙镇、马冈镇、龙胜镇、苍城镇、沙塘镇	13
合计	行政类节点	——	73

2. 经济类节点

根据《江门市旅游发展总体规划》、《江门市城市总体规划(2011-2020)》、《江门市工业产业布局与发展规划》等上层规划,总结出本类节点主要包括旅游景区、作业经济区、其他三类。

通过梳理,选取江门市经济类节点72个,具体如下表所示:

表 5-3 江门市经济类节点选取一览表

辖区	节点类型	节点名称	小计
主城区	旅游景区	——	--
	作业经济区	——	--
新会区	旅游景区	圭峰山国家森林公园、古兜温泉、小鸟天堂、新会侨博园、宋元海战旅游文化区、碗山窑址、崖门炮台、沙堆镇革命烈士纪念碑、小岗猫耳山古海蚀遗址	9
	作业经济区	交山林场、天马农场、曾坑林场、大营盘林场、崖西林场	5
台山市	旅游景区	良洞旅游区、石笔潭北峰山森林公园、台山温泉度假村、梅家大院、富都温泉度假村、烽火角水闸、海永无波公园、鸡罩山海龙湾度假区、海角城旅游度假区、银湖湾、黑沙湾度假区、龙湾沸墨、原始森林猕猴保护区、金沙湾旅游区、飞沙滩旅游区、银沙滩旅游区	16
	作业经济区	镇海湾生态发展片、永江林场、沙岗湖、红岭种子园	4
鹤山市	省级以上农业园区	共和生态公园	1
	旅游景区	广东人民抗日解放军司令部旧址、彩虹古道、七瓮井	3
	作业经济区	四堡林场、云冲林场	2

辖区	节点类型	节点名称	小计
恩平市	旅游景区	岑洞漂流区、君子山自然保护区、锦江温泉、石头村旅游区、河东名人山庄、冯如故居、歇马举人村、泉林度假乐园、金山温泉、响水潭旅游区、鳌峰山旅游区	11
	作业经济区	河排林场、清河湾综合场、西坑林场	3
开平市	旅游景区	立园、薛公岩旧址、开元塔、自力村碉楼群、方氏灯楼、南楼纪念园、烈士陵园、瑞石楼、合山铁桥、马降龙碉楼群、开平碉楼小镇温泉度假区	11
	作业经济区	新联林场、六合林场、水井林场、牛牯石林场、石榴塘农场、梁金山、翠山湖产业转移工业园	7
合计	经济类节点	——	72

3. 交通枢纽类节点

根据《江门国家运输枢纽规划》、《江门市综合交通运输体系十三五规划》、《江门港总体规划(2004-2020)》，总结出这一类型的节点主要包括高速公路互通、铁路站、沿江港口、客运站场以及物流站场五大类。

通过梳理，选取江门市交通枢纽类节点 87 个，具体如下表所示。

表 5-4 江门市交通枢纽类节点选取一览表

辖区	节点类型	节点名称	小计
主城区	高速公路互通	外海、四村、礼乐、龙湾、杜阮、杜阮北、蓬江	7
	客运站场	五邑汽车客运站、江门江海综合客运枢纽、江门汽车客运站、荷塘客运站、江门滨江新城综合客运枢纽	5
	物流站场	江会快速货运中心、高新区物流园区、棠下物流园区、荷塘物流中心	4
	港口	江门港	1
	铁路站	江门南站、江门站、江门东站	1+2
新会区	高速公路互通	珠港、睦州	2
	客运站场	新会汽车总站、新会中心南客运站、双水汽车客运站	3
	物流站场	江门天马物流园区、古井物流园区、双水快速货运中心、	3
	港口	新会港、银洲湖港、	2
	铁路站	新会站、古井站、三江站、崖门站、大泽站、司前站、	2+4
台山市	高速公路互通	大江、台城、冲蒺、都斛、广海、南北、上川、海晏、汶村、沙溪、北陡、斗山	12
	客运站场	台山汽车客运站	1
	物流站场	台城北物流中心、广海湾货运中心	2

辖区	节点类型	节点名称	小计
	港口	台山港、广海湾港区	2
	铁路站	台城站、台山站	+2
鹤山市	高速公路互通	共和、桃源、陈山、大雁山	4
	客运站场	鹤山汽车客运站	1
	物流站场	鹤山物流中心、鹤山集装箱中转站	2
	港口	鹤山港	1
	铁路站	江门北站	1
恩平市	高速公路互通	恩城、大槐、区村、沙湖	4
	客运站场	恩平汽车客运站	1
	物流站场	恩平配送中心、圣堂配送中心	5
	港口	恩平港区	+1
	铁路站	大槐站、恩平站、君堂站、	+3
开平市	高速公路互通	翠山湖产业转移工业园、沙塘塘口、水口	3
	客运站场	水口客运站、义祠客运站	2
	物流站场	开平物流中心	1
	港口	开平港	1
	铁路站	百合站、开平站	+2
合计	交通类节点	——	87

4. 节点汇总

汇总各类节点，得到江门市县道公路网规划节点共计 237 个，选取结果见下表，节点位置图见附图。

表 5-5 江门市规划节点选取汇总

	节点类型	数量
行政类节点	街道	12
	镇区	61
经济类节点	旅游景区	50
	经济作业区	21
	其他	1
交通枢纽类节点	高速公路互通	32
	客运站	13
	货运站	17
	铁路站	17
	港口	8
合计		232

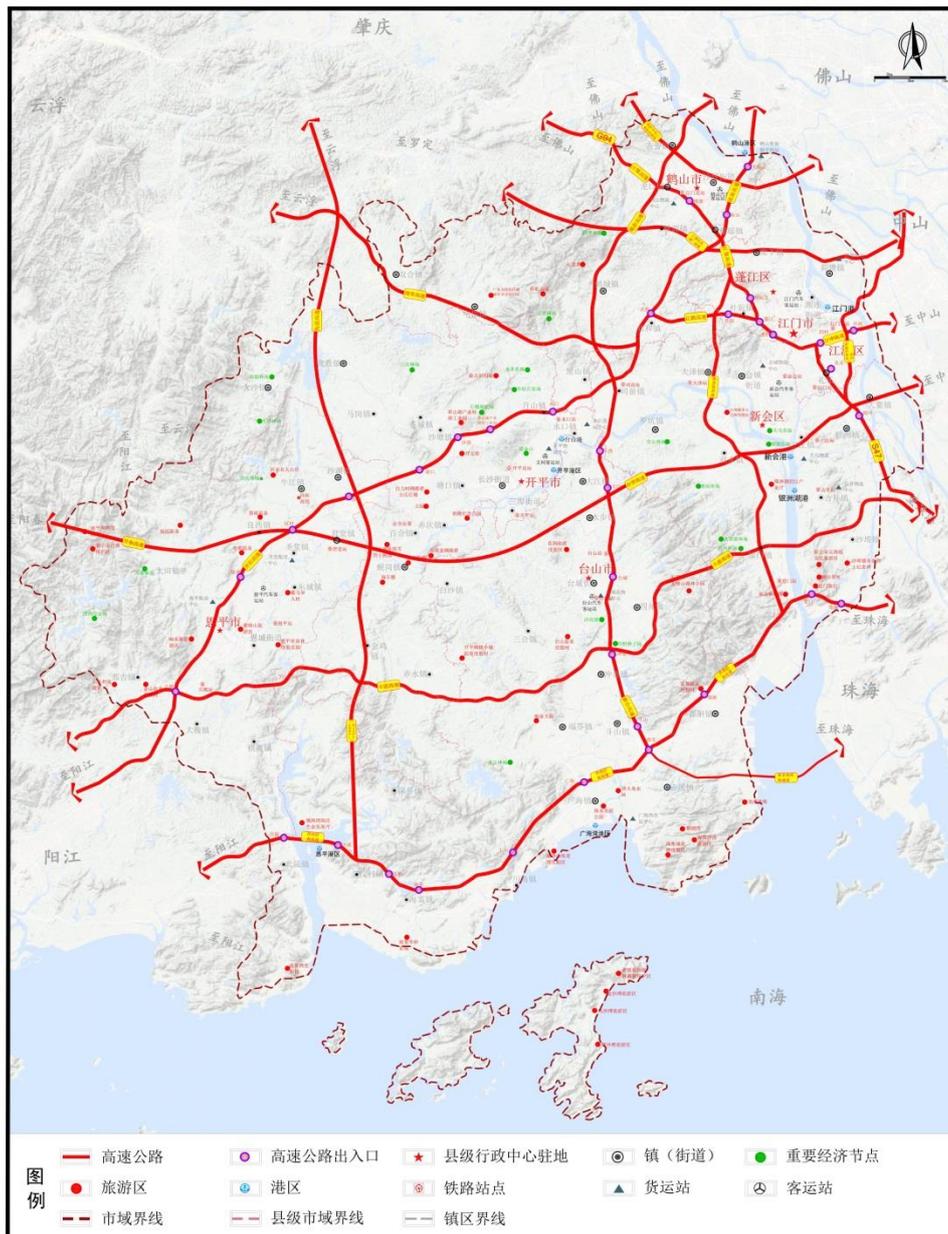


图 5-2 江门市规划节点图

5.2.3 布局思路

1、层次划分

根据目前江门市县级市（区）的行政区划情况，结合江门市实际情况，采用“分层布局法”设计江门市县道网络，共分为两个层次：主干层和加密层。

- 主干层：对接周边城市，或连接县级市（区）中心与外围乡镇，或串联两个及以上镇（街道），兼顾对沿线的开发区、产业园区、景区、港口、铁路站场和高速互通的覆盖，提供县域或县际交通联系；
- 加密层：对路网密度偏少的乡镇区域进行适当加密，以保证网络的整体均衡性和可达性。

2、布局思路

根据前述规划原则、规划目标及县道功能定位，本次规划采用“优化调整既有县道、整合优化区县意见、合理规划新增线路”的布局思路。

(1) 优化调整既有县道

对既有县道的优化调整在调减升级为国省道的原县道基础上进行，一般包括保留既有县道及对既有县道进行局部优化两部分内容。对既有县道进行局部优化调整时应重点考虑：对迂回绕行严重或与沿线主要服务节点相距较远的路段优化其局部走向；对穿越城区或环境敏感区的路段另辟新线等。

(2) 整合优化区县意见

梳理各区县反馈的县道调整意见，各区县意见中向外放射的道路优先纳入，并考虑与相邻区县相衔接，优化为县域或县际的快速通道。

(3) 合理规划新增线路

重点考虑扩大服务范围、提高通达深度、完善路网结构、提高运行效率、增强通道能力等因素，充分利用既有乡道、村道，尽量减少新建道路规模，合理规划新增县道。对于跨市、县的路线，还应明确市际、县际接线点位置。

3、线路临时编号定义

如规划县道是利用原县道或在原县道上延长补充，则保留原编号，否则采用“JM（江门的英文缩写）+三位数字”（如JM001）。

5.3 布局方案

5.3.1 布局研究过程

1、既有县道优化调整情况

在调减升级为国省道的原县道基础上，完全保留既有县道 3 条，总里程约 30 公里；调整优化的既有县道 7 条，总里程 118 公里。其余现状县道已升级为省道。

2、区县意见梳理情况

江门市各县级市（区）的县道网规划调整建议是基于本次规划原则及多次调研交流结果而提出的，较为全面恰当。江门市各县级市（区）共提出县道网规划调整建议 100 条，总里程 1321.376 公里，概况如下：

- 蓬江区县道网规划调整建议 3 条，合计里程 60.765 公里；

- 新会区县道网规划调整建议包括 JM039 新会段在内共 17 条，合计里程 175.288 公里；
- 台山市县道网规划调整建议包括 JM073 台山段共 21 条，合计里程 410.048 公里；
- 鹤山市县道网规划调整建议包括 JM090 鹤山段共 19 条，合计里程 227.134 公里；
- 恩平市县道网规划调整建议 16 条，合计里程 204.943 公里；
- 开平市县道网规划调整建议包括 JM058 开平段、JM059 开平段、JM072 开平段、JM043 开平段共 24 条，合计里程 243.198 公里。

江门市各县级市(区)提出的县道网规划调整建议是在明确县道网功能定位、规划原则、规划目标等基础上进行,较为符合实际需求,基本都纳入了本次规划,并通过考虑与相邻区县相衔接,优化为了县域或县际的快速通道。

3、新增线路规划情况

综合考虑扩大服务范围、提高通达深度、完善路网结构等因素,充分利用既有乡道、村道,另补充规划新增县道路段 5 条,已充分与既有县道及区县意见进行衔接、合并。

5.3.2 布局方案

5.3.2.1 规划方案

1、整体方案

至 2030 年,江门市规划县道 89 条,总里程 1418.374 公里(与国省道共用线长度未纳入县道里程),较现状里程增长 114.54%。

表 5-6 江门市及下辖各县级市(区)县道网总体布局情况

区域	现状里程(公里)	规划里程(公里)	同比增幅
蓬江区	23.2	58.78	153.37%
江海区	10.19	9.54	-6.34%
新会区	100.95	226.99	124.85%
恩平市	101.55	209.28	106.09%
鹤山市	99.79	298.31	198.93%
开平市	145.03	190.47	31.33%
台山市	180.42	425.01	135.56%
合计	661.13	1418.37	114.54%

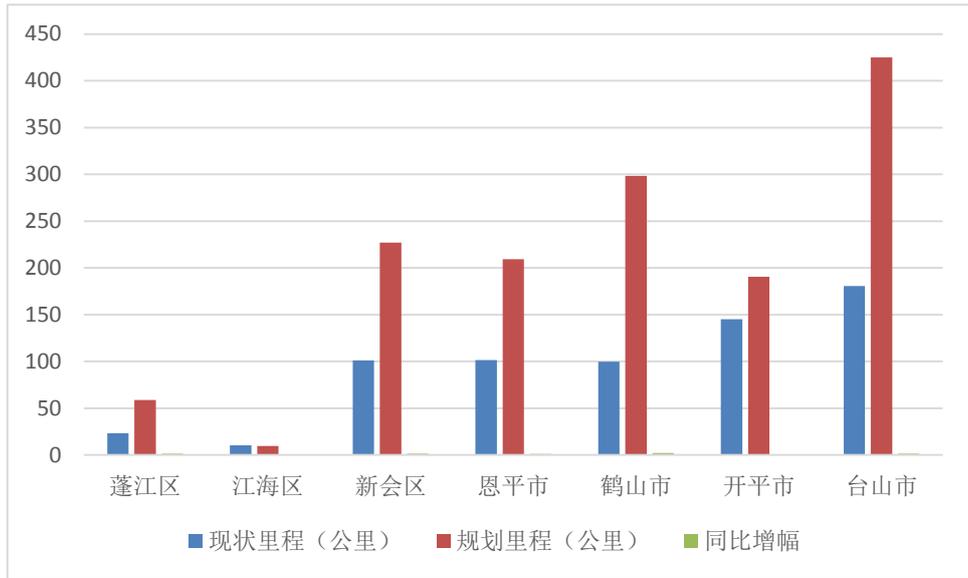


图 5-3 各县级市（区）县道公路网现状里程和规划里程对比图（公里）

5.3.2.2 跨地市县道

本次规划中，江门市跨地市县道共 7 条，合计里程 139.024 公里。所涉及地市有佛山、云浮、中山、阳江等市。

表 5-7 江门市跨地市县道明细情况

序号	路线编号	路段起止名称		里程（公里）	与国省道重复里程	连通城市及道路
		起点名称	终点名称			
1	X504	更楼镇	宅梧靖村桥	10.523	---	佛山 X504 佛山段
		宅梧靖村桥	S295	1.100	---	
2	X524	云益	宅梧养护中心	20.166	---	佛山 X524 佛山段
		宅梧养护中心	抗战司令部	0.650	---	---
		抗战司令部	宅梧靖村东约桥	1.300	---	---
		宅梧靖村东约桥	榴花坪	2.338	---	---
		榴花坪	S532	0.500	---	---
3	JM001	白藤大桥	为民村钟秀市场	2.599	---	佛山 X502
		为民村钟秀市场	荷塘镇府花圃	3.724	---	---
		荷塘镇府花圃	荷塘大桥	5.728	---	中山 ZS029
4	JM003	白藤大桥	马滘水闸	8.802	---	佛山 X502
		马滘水闸	荷塘西江大桥底	5.823	---	---
		荷塘西江大桥底	荷塘西江大桥花圃	0.490	---	---
		荷塘西江大桥花圃	潮连大桥花圃	3.269	---	---
		潮连大桥花圃	豸岗	4.178	---	---

序号	路线编号	路段起止名称		里程(公里)	与国省道重复里程	连通城市及道路
		起点名称	终点名称			
5	JM073	联和	沙溪	0.324	---	---
		沙溪	南溪	1.476	---	---
		南溪	沙湾路口	2.760	---	---
		沙湾路口	那南村委会	3.401	---	---
		那南村委会	八角	1.559	1.559	---
		八角	龙岗	4.087	---	---
		龙岗	坭桥	5.044	---	---
		坭桥	那扶	1.350	1.350	---
		那扶	高咀村路口	1.291	1.291	---
		高咀村路口	飞鼠山 (台山恩平交界)	2.767	---	---
		飞鼠山	白银	5.264	---	---
		白银	横陂道班	3.499	3.499	---
		横陂道班	横陂水泥厂	1.327	---	---
		-	-	0.220	---	---
		横陂水泥厂	大龙水库	6.055	---	阳江 Y596 横陂-大龙水库
6	JM074	横陂一中	横西村委会	3.313	---	---
		横西村委会	水新	3.040	---	---
		水新	下围	1.339	---	---
		下围	元山仔	7.069	---	阳江 Y657 元山仔-甘围下围
7	JM075	赤坎圩	祥龙	9.268	---	云浮 YF039
		赤坎圩	五龙	3.381	---	---
合计				139.024		

5.3.2.3 跨区县县道

本次规划中，江门市跨区县县道共 13 条，合计里程 328.709 公里。

表 5-8 江门市跨区县县道明细情况

序号	路线编号	路段起止名称		里程(公里)	与国省道重复里程	所跨县级市(区)
		起点名称	终点名称			
1	X538	江礼大桥	永宁街口	2.595	---	江海区与 新会区
		永宁街口	乐祥东路路口	1.591	---	
		乐祥东路路口	荣汉大桥	5.358	---	
		S271 新崖线	七堡社区居委会	5.349	---	
2	JM023	云乡水库	S384	2.289		鹤山市与 新会区
		S384	云乡行政服务中心	0.520		
		云乡行政服务中心	禾谷	9.186		
		禾谷	禾谷桥	0.400		
		禾谷桥	共和新民	0.400		
		共和新民	黎庶	2.500	2.500	

序号	路线编号	路段起止名称		里程(公里)	与国省道重复里程	所跨县级市(区)
		起点名称	终点名称			
2	JM023	黎庶	平莲	0.430		鹤山市与新会区
		平莲	新会三水	1.269		
		三水	沙冲	5.019		
3	JM037	姚旗	S364 十水线(姚旗村)	2.327		新会区与鹤山市
		S364 十水线(姚旗村)	张村村委会	1.776		
		张村村委会	张村旧宅	3.782		
		大泽	G325	10.000		
4	JM039	台山汽车总站	兴华花园	0.406	---	台山市与新会区
		兴华花园	大安村	1.734	---	
		大安村	芦霞	10.803	---	
		芦霞	沙田岗	3.658	3.658	
		沙田岗	渡头	5.852	---	
		渡头	公益	2.582	2.582	
		公益	台山新会交界	4.599	---	
		天湖村委会	清和小组	0.534	---	
		清和小组	瑞和桥	1.017	---	
		瑞和桥	享头村	3.976	---	
		享头村	牛湾社区	3.896	---	
		牛湾社区	六芦冲	1.204	1.204	
5	JM042	朗南	长江	9.200	---	开平市与台山市
		长江	长江圩	0.195	0.195	
		长江圩	下屯	4.921	---	
		下屯	白沙圩	0.350	---	
		白沙圩	朗溪坡溪	6.494	---	
		朗溪坡溪	清湖村	2.329	---	
		清湖村	开平冲口	1.295	---	
6	JM043	开平高龙	开平横洞	3.047	---	开平市与台山市
		开平横洞	开平台山交界	3.295	---	
		开平台山交界	三洞	9.165	---	
		三洞	烂滘	0.622	0.622	
		烂滘	隐洞	3.749	---	
		隐洞	狗山前	5.169	---	
7	JM058	平安村委会	沙湖圩	7.843	---	恩平市与

序号	路线编号	路段起止名称		里程(公里)	与国省道重复里程	所跨县级市(区)			
		起点名称	终点名称						
		沙湖圩	乌石路口	1.246	1.246	开平市			
		乌石村委会	长塘口	3.000	---				
		长塘口	南坑村委会	5.718	---				
		南坑村委会	陂头咀村委会	1.319	---				
		-	-	1.000	---				
		陂头咀村	坡关咀	0.440	---				
		坡关咀	马岗	3.414	---				
		8	JM059	金贵村	杨桥		1.128	---	恩平市与开平市
				杨桥	杨桥圩		2.761	0.307	
杨桥圩	长安村			5.919	---				
长安村	牛山村委会			0.307	---				
牛山村委会	北塘村			2.035	---				
9	JM072	金坑村委会	青南角水库口	2.158	---	恩平市与开平市			
		青南角水库口	方田	0.888	---				
		方田	东新村委会	1.119	---				
		东新村委会	罗山	2.424	---				
		罗山	大水角	4.540	---				
		大水角	金鸡圩	4.518	---				
10	JM073	深井镇	小江	15.968	---	台山市与恩平市			
		小江	湖山路口	1.269	---				
		湖山路口	联和	7.827	---				
		联和	沙溪	0.324	---				
		沙溪	南溪	1.476	---				
		南溪	沙湾路口	2.760	---				
		沙湾路口	那南村委会	3.401	---				
		那南村委会	八角	1.559	1.559				
		八角	龙岗	4.087	---				
		龙岗	坭桥	5.044	---				
		坭桥	那扶	1.350	1.350				
		那扶	高咀村路口	1.291	1.291				
		高咀村路口	"飞鼠山	2.767	---				
		飞鼠山	白银	5.264	---				
		白银	横陂道班	3.499	3.499				
横陂道班	横陂水泥厂	1.327	---						

序号	路线编号	路段起止名称		里程(公里)	与国省道重复里程	所跨县级市(区)
		起点名称	终点名称			
10	JM073	-	-	0.220	---	台山市与恩平市
		横陂水泥厂	大龙水库	6.055	---	
11	JM081	东山圩	合水塘	6.549	---	开平市与台山市
		合水塘	东山林场	1.096	---	
		东山林场	茅滩(台山开平交界)	6.253	---	
		茅滩(台山开平交界)	深井大洞	3.310	---	
		深井大洞	罗谷迳	1.339	---	
		罗谷迳	深井联和	4.972	---	
12	JM090	联兴	蒲芦咀	4.603	---	开平市与鹤山市
		蒲芦咀	双合镇蒲芦街	6.614	---	
		S532	蒲芦咀	0.500	---	
13	X543	台山华兴桥	大津村	7.109	---	开平市与台山市
		悦宁村	东山	1.118	---	
		横塘	新安	5.429	---	
		新安	联安	8.994	---	
		联安	墩寨白石岗	6.186	---	
合计				328.709		

5.3.2.4 与重点发展区域衔接县道

1. 滨海新区

在大广海湾经济区发展战略中，新会银洲湖是当仁不让的先导区。新会将按照江门市委、江门市政府的统一部署，充分发挥银湖湾的区位、空间和环境优势，主动对接市有关部门，尽快明确开发模式，制定和落实工作清单，全力打造珠江西岸先进制造业和循环经济基地、粤港澳大湾区海洋经济合作重要平台、宜居宜业的国际化滨海新区。

本次规划亦与滨海新区作衔接，共有 5 条新增规划县道覆盖至滨海新区，分别有 JM009、JM013、JM014、JM016、JM019。

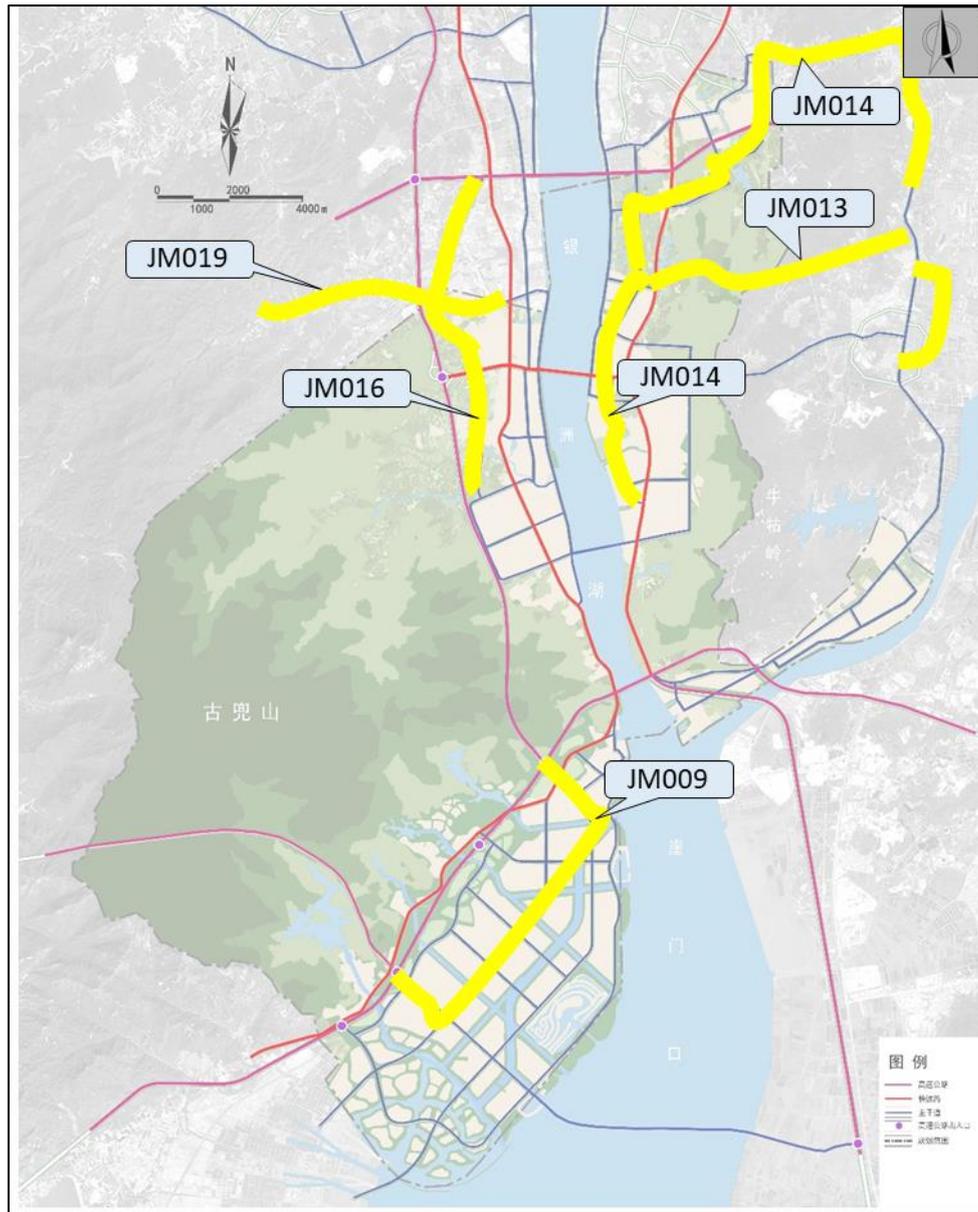


图 5-3 滨海新区区域县道覆盖情况示意图

2. 滨海旅游公路

滨海旅游公路江门段主线长 178.3 公里；经过斗门、都斛、赤溪、广海、川岛、海宴、汶村、北陡等 8 个镇及银湖湾滨海新区、广海湾工业新城；辐射新会港区、广海湾港区等 2 个港区；辐射 12 处旅游景区，其中 3A 及以上的有古兜温泉综合度假区、富都温泉度假邨、川岛风情、江门市川岛旅游度假区，以及浪琴湾旅游区。

本次规划亦与滨海旅游公路作衔接，共有 5 条新增规划县道可连接滨海旅游公路，分别有 JM043、JM044、JM052、JM054、JM057。

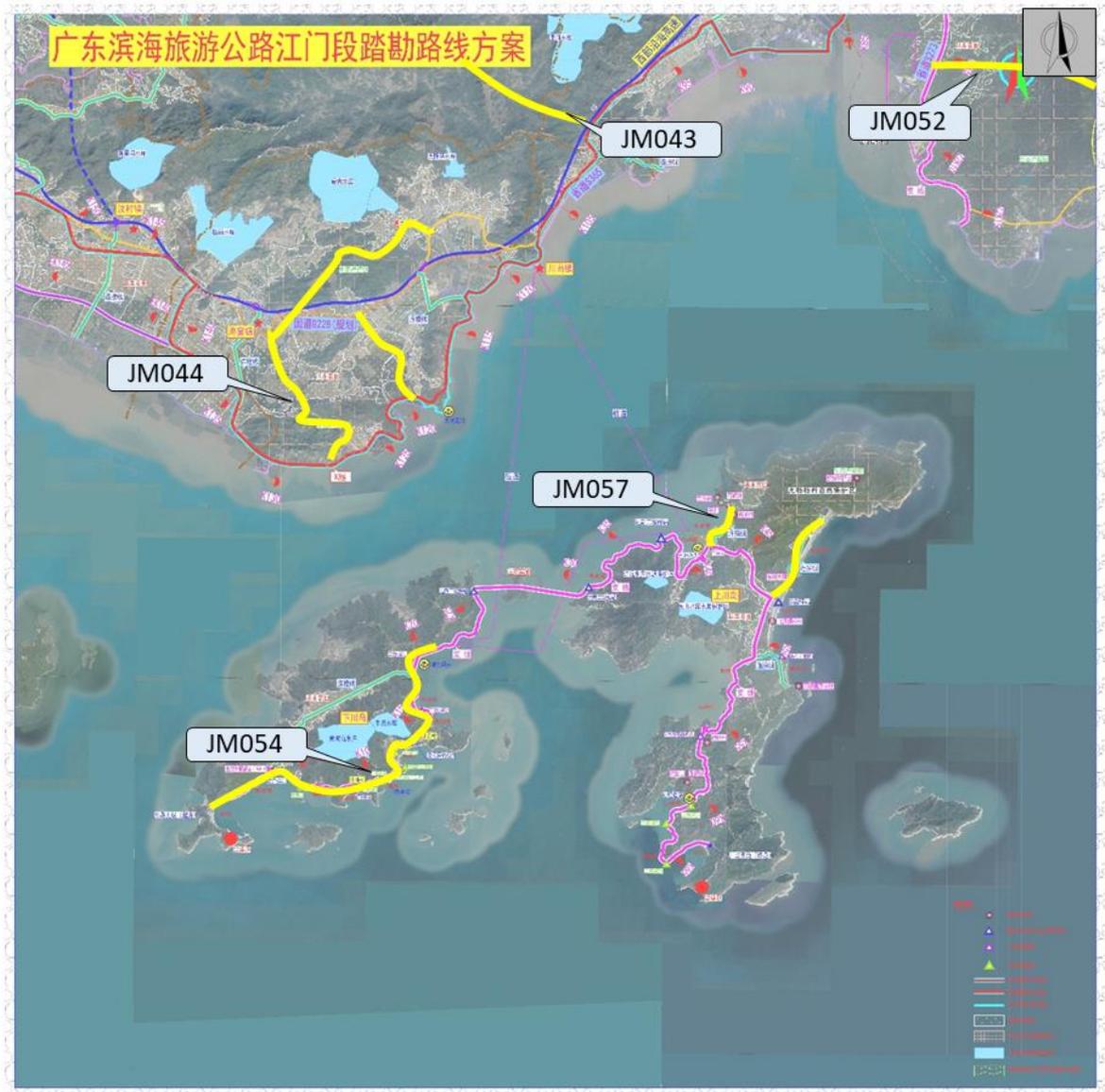


图 5-4 与滨海旅游公路对接示意图

第6章 实施安排

6.1 用地规模和资金需求

根据本次县道网布局方案以及现状建设情况，对各条规划县道公路各路段的实施情况进行分类：第一类为保留现状或已建成路段，即现状已按规划路宽实施；第二类为规划新建路段，即现状尚未建设的路段；第三类为拟改建路段，即现状已建，但需要改建拓宽等路段。各层次县道公路的实施情况如下表所示。

表 6-1 各层次规划县道公路的实施情况

分类	蓬江区 (km)	江海区 (km)	新会区 (km)	台山市 (km)	鹤山市 (km)	恩平市 (km)	开平市 (km)	合计 (km)
保留现状 或已建成	47.32	9.54	139.8	59.22	234.88	41.00	133.20	664.96
规划新建			24.285		45.1	3.1	31.466	103.95
拟改建	11.46		66.1	365.786	18.325	165.187	25.8	652.66
合计	58.78	9.54	226.99	425.01	298.31	209.28	190.47	1418.37

根据实际情况，保留现状或已建成道路的总里程为 664.96km，占规划县道公路网总里程的 47%；规划新建的道路总里程为 103.95km，占规划县道公路网总里程的 7%；拟改建道路总里程为 652.66km，占规划县道公路网总里程的 46%。

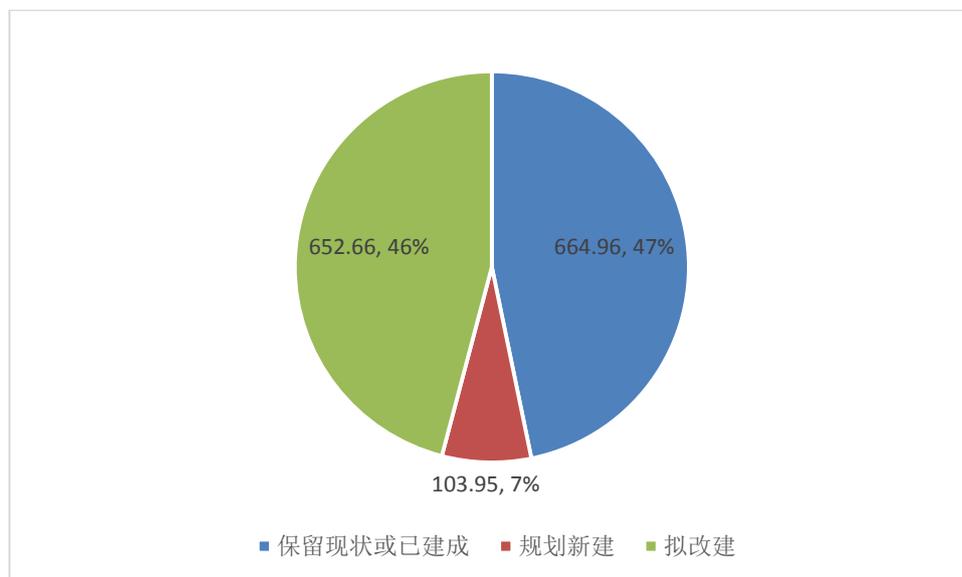


图 6-1 各层次规划县道公路的实施情况

6.1.1 用地规模匡算

根据本次县道公路网布局方案以及各公路的车道数，匡算江门市县道公路建设新增用地规模。

表 6-2 不同车道数公路每公里用地规模指标（公顷/公里）

车道数	双向两车道	双向四车道	双向六车道	双向八车道
规划新建	1	2	3.5	5
改扩建	0.5	1	1.8	2.5

表 6-3 各县级市（区）县道公路新增用地规模匡算（亩）

分类	蓬江区 (亩)	江海区 (亩)	新会区 (亩)	台山市 (亩)	鹤山市 (亩)	恩平市 (亩)	开平市 (亩)	合计(亩)
规划新建	-	-	245	-	2365.7	70.4	30.0	2711.1
拟改建	4.5	-	826	1758.5	113.4	3561.1	4041.8	10300.8
合计	4.5	-	1071	1758.5	2479.1	3631.5	4071.8	13011.9

由上表可知，江门市县道网建设新增总用地面积为 13011.9 亩，其中：主城区共需新增用地面积 4.5 亩，新会区共需新增用地面积 1071 亩，台山市共需新增用地面积 1758.5 亩，鹤山市共需新增用地面积 2479.1 亩，恩平市共需新增用地面积 3631.5 亩，开平市共需新增用地面积 4071.8 亩。

6.1.2 资金需求匡算

经过对部分县道公路建设资料的研究，县道公路建设工程费用单价如下表所示。

表 6-4 不同车道数公路每公里投资指标（万元/公里）

车道数	双向两车道	双向四车道	双向六车道	双向八车道
规划新建	700	1200	2200	2800
改扩建	350	600	1100	1400

根据各县级市（区）提供的资料数据，得出下表

表 6-5 各县级市（区）县道公路建设资金匡算（亿元）

分类	蓬江区	江海区	新会区	台山市	鹤山市	恩平市	开平市	合计
规划新建	-	-	2.48	-	9.91	0.18	0.06	12.63
拟改建	0.08	-	2.89	12.90	0.46	9.49	30.78	56.52
合计	0.08	-	5.37	12.90	10.37	9.68	30.84	69.76

由上表可知，江门市县道公路建设共需投入资金 69.16 亿元，其中：蓬江区需投入资金 0.08 亿元，新会区需投入资金 5.37 亿元，台山市需投入资金 12.90 亿元，鹤山市需投入资金 10.37 亿元，恩平市需投入资金 9.68 亿元，开平市需投入资金 30.84 亿元。

6.2 分期实施安排

6.2.1 分期实施时序安排原则

(1) 从全市经济社会发展要求进行统筹考虑，分步实施，相互衔接。经济社会发展的因素包括全市的生产力空间布局、人口及城镇分布、镇区间经济技术协作与交流，对县道公路运输的需求程度等方面。

(2) 依照县道公路网规划总体布局和总目标，以建设能力和资金供给为约束条件，考虑到公路网的完整性和城市各时期用地开发情况，安排各时期的公路建设项目。

(3) 在综合分析的基础上，优先选择总体效益好、对整个公路网功能发挥作用突出的路线和路段，优先考虑招商引资项目及重要旅游路线项目。

6.2.2 近期建设计划

6.2.2.1 近期建设重点

根据本次规划的实际情况，近期建设年限拟定为 2022 年。

(1) 近期建设重点考虑《江门市综合交通运输体系发展十三五规划》以及各县级市（区）的“十三五”综合交通规划中提到的近期建设道路，做为近期建设任务。

(2) 近期重点考虑与近期建设的干线公路、国省道衔接的县道公路，以充分发挥国省道干线公路的功能。

(3) 近期适当照顾那些交通基础设施缺口大的镇区建设项目，促进全市城乡协调和谐发展。

6.2.2.2 近期建设计划

按照本次规划制定的分期实施安排原则和近期建设重点，本次选取了 23 条县道公路中的部分路段，共计 164.269 公里，为近期建设重点任务。其中 7 条县道路段为新建项目，建设里程为 53.635 公里，新增用地规模匡算为 4640.56 亩，投资估算为 410329 万元；16 条县道路段为改扩建项目，建设里程为 110.634 公里，改扩建用地规模匡算为 1731.8277 亩，投资估算为 343678.43 万元。



图 6-2 近期建设县道示意图

表 6-6 近期建设计划（规划新建）

路线编号	路线名称	所在县级市（区）	路段起点		路段终点		规划建设情况					建设原因及必要性
			地名	桩号	地名	桩号	规划等级	车道数	建设里程（km）	新增占地面积(亩)	投资估算（万元）	
JM009	梁黄屋至古兜村	新会	S271 与 G228 线交叉口	0	河滨东路	8.421	一级	8	8.421	545.02	76894	加强滨海新区与外界交通联系
JM012	百顷至大鳌	新会	百顷	3.655	大鳌	4.855	二级	2	1.2	54	1440	中开高速出口连接线
JM013	沙堆-古井	新会	沙西	9.434	官冲	15.676	一级	4	6.242	581	39664	加强镇与镇互联互通，连接 S270 与 S269
JM083	月新线（月山互通连接线+连接线+潭江大道+新美大道）	开平	月山镇	4.658	西园	0	一级	6	4.658	383.26	30000	该线路为开平市重要道路，尽早展开建设以满足当前开平市交通需求
			西园	0	南安	1.4	一级	6	1.4	115.19	7511	
			南安	8.3	兴时年	0.2	一级	6	8.3	765	80000	
			兴时年	0	振华	2.304	一级	6	2.304	207.36	20895	

路线编号	路线名称	所在县级市(区)	路段起点		路段终点		规划建设情况					建设原因及必要性
			地名	桩号	地名	桩号	规划等级	车道数	建设里程(km)	新增占地面积(亩)	投资估算(万元)	
JM084	塘赤线(赤马线+凤凰县道+赤五线)	开平	以敬村委会入口	0	龙兴村	2.897	一级	4	2.897	152.09	11723	该线路为开平市重要道路, 尽早展开建设以满足当前开平市交通需求
JM085	赤坎大道一期	开平	乌金水利桥	0	新建	5.115	一级	6	5.115	704.25	59473	该线路为开平市重要道路, 未来将连接城轨开平站, 尽早展开建设以满足当前开平市交通需求

路线编号	路线名称	所在县级市(区)	路段起点		路段终点		规划建设情况					建设原因及必要性
			地名	桩号	地名	桩号	规划等级	车道数	建设里程(km)	新增占地面积(亩)	投资估算(万元)	
JM087	红龙线 (北环二期+北环东延线)	开平	红花	0	莘田	6.872	一级	6	6.872	573.08	42427	北环二期以及北环东未来将承担开平市大部分交通流量, 尽早展开建设以满足当前开平市交通需求
			莘田	1.649	龙田	7.875	一级	6	6.226	560.31	40302	
合计									53.635	4640.56	410329	——

表 6-7 近期建设计划 (拟改扩建)

路线编号	路线名称	所在县级市(区)	路段起点		路段终点		规划建设情况					建设原因及必要性
			地名	桩号	地名	桩号	规划等级	车道数	建设里程(km)	新增占地面积(亩)	投资估算(万元)	
JM002	佛溪村路	蓬江区	五洞村	0	江门大道	0.617	三级	2	0.617	—	300	加强市内交通联系
JM003	东堤路	蓬江区	白藤大桥	0	马滘水闸	8.802	三级	4	8.802	—	195	连通佛山(佛山X502)
JM036	竹禾线(Y086)-共和大道	鹤山	竹禾线	0	大凹牌坊	21.974	一级	6	9.2	32.4	1320	加强与新会交通路网连接, 接连Y086、S384。
JM029	鹤城第二小学(G325)-潮边坑(S270)	鹤山	小官田	5.752	鹤城墟	8.752	一级	6	3	81	3300	加强鹤山市区域路网连接, 接连G325、S270。
JM030	江门大道-佛开高速连接线	鹤山	大岭山	0	陈山立交	6.27	一级	6	6.27	440	244674	连接江门大道与佛开高速

路线编号	路线名称	所在县级市(区)	路段起点		路段终点		规划建设情况					建设原因及必要性
			地名	桩号	地名	桩号	规划等级	车道数	建设里程(km)	新增占地面积(亩)	投资估算(万元)	
JM038	乔庆-大塘	台山	乔庆	0	翔龙村	0.795	一级	4	18.055	345	61500	连接省道 S273、S274 与 S534, 串联水步镇、深茂铁路台山站与四九镇。
JM039 台山段	台山汽车总站至新会卢冲	台山	兴华花园	0.406	大安村	2.14	二级	2	12.537	75	3600	连接国道 G240 与省道 S385, 加密台山市台北片西部纵向路网规划, 并加强与新会区路网对接。
			沙田岗	16.601	渡头	22.453	二级	2	5.852	53	1650	
			公益	25.035	台山新会交界	29.634	二级	2	4.599	21	1000	
JM040	爱国亭-广海港	台山	东山	10.474		15.549	二级	6	5.075	76.24	3345	将省道 S273、S386 与国道 G240 连接起来, 串联台山汀江华侨文化走廊、广海港。

路线编号	路线名称	所在县级市(区)	路段起点		路段终点		规划建设情况					建设原因及必要性
			地名	桩号	地名	桩号	规划等级	车道数	建设里程(km)	新增占地面积(亩)	投资估算(万元)	
JM048	长坑-芦霞	台山	长坑水库坝脚	3.315	茅莲	5.673	三级	2	2.358	8	480	连接国道 G240 与省道 S273、S385，加密台山市台北片横向路网建设，并衔接台山工业新城路网规划。
JM054	独湾-王府洲	台山	独湾林场	0	茅湾	6.311	三级	2	6.311	28	1600	连接省道 S275，串联下川岛王府洲旅游区、潮人径等景点，并提高国防道路建设规划。
JM055	东郊路口至长龙工业区	台山	车朗	5.764	五十桥	6.032	二级	4	0.268	3.82	142.6	连接省道 S273、S534 与四九镇长龙工业区，改善提高四九镇路网结构，并加强台城与四九乡镇之间的交通联系。

路线编号	路线名称	所在县级市(区)	路段起点		路段终点		规划建设情况					建设原因及必要性
			地名	桩号	地名	桩号	规划等级	车道数	建设里程(km)	新增占地面积(亩)	投资估算(万元)	
JM057	上川方济各至猕猴保护区	台山	东村	6.089	飞东	7.869	三级	4	1.78	20.1	248	接入省道 S275, 串联上川方济各、飞沙滩、猕猴保护区等旅游景点。
JM058	君马线	恩平	平安村委会	0	沙湖圩	7.843	三级	2	7.843	176.4677	4705.8	该路段连接国道 G325、省道 S295, 串联君堂镇、沙湖镇及沿线多个村委会。(施工中)
JM063	塘三线	恩平	禄平村	7.718	三夹朗	16.047	三级	2	8.329	181.62	5847.93	该路段通往帝都温泉旅游区、串联恩城和良西多个村委会。已完成立项, 正在开展施工图设计。

路线编号	路线名称	所在县级市(区)	路段起点		路段终点		规划建设情况					建设原因及必要性
			地名	桩号	地名	桩号	规划等级	车道数	建设里程(km)	新增占地面积(亩)	投资估算(万元)	
JM071	湓高线	恩平	湓塘村	0	高朗村	5.314	三级	2	5.314	91.62	3510.09	该路段串联圣堂镇和君堂镇多个村委会，与国道G325平行，有效缓解国道城镇过境路段的交通压力。 K0+000-K3+014段正在谋划建设， K3+014-K5+314段2.3公里正在施工中。
JM072	金罗线	恩平	青南角水库路口	桩号从开平起算	罗山	桩号从开平起算	三级	2	4.424	98.56	6260.01	该路段通往泉林旅游区串联我市东成镇和开平市金鸡镇。青南角水库口至东新村委会段2.6公里正在施工，东新村委会至罗山段正在谋划建设。
合计									110.634	1731.8277	343678.43	——

第7章 综合评价

至 2030 年，江门市规划县道总里程 1418.374 公里（与国省道共用线长度未纳入县道里程），较现状里程增长 114.54%。同时，建议所有规划县道实施时采用三级及以上公路技术等级标准建设。

表 7-1 江门市县道网技术等级统计（公里）

区域	现状里程（公里）	规划里程（公里）	同比增幅
蓬江区	23.2	58.78	153.37%
江海区	10.19	9.54	-6.34%
新会区	100.95	226.99	124.85%
恩平市	101.55	209.28	106.09%
鹤山市	99.79	298.31	198.93%
开平市	145.03	190.47	31.33%
台山市	180.42	425.01	135.56%
合计	661.13	1418.37	114.54%

根据县道网的相关指标、目标，对县道网规划方案进行评价如下：

江门市县道及以上规划路网比现状路网的技术特性指标有大幅度提升：县道及以上等级公路网密度由提升至 0.40，路网总里程增加，人口密度、经济密度以及区域网值都得到增加，经济密度越低，路网发挥作用越大；路网连通度由 2.0 提升至 2.3，提高了县道网的覆盖强度，为广大农村居民提供了更加便捷和顺畅的出行途径。

表 7-2 县道及以上等级公路网规划与现状技术特性评价表

类别	县道及以上等级公路总里程（公里）	县道及以上等级公路网密度(公里/百平方公里)	路网连通度	路网等级指数
规划	3750.8	39.4	2.3	2.20
现状	2184.54	22.8	2.0	1.66

（1）路网规模方面

至 2030 年，江门市规划县道 89 条，总里程 1418.37 公里，在规划合理规模区间内。

表 7-3 县道网规模对比表

路网规模	条数	里程	增长率
现状	35 条	661.11 公里	——

路网规模	条数	里程	增长率
规划	98 条	1418.37 公里	114.54%

(2) 公路通道方面

规划年末，相邻县级市（区）之间，至少有 3 条县道及以上等级的公路直接联系；县级市（区）政府所在镇（街道）与该辖区内其他各个镇（街道）之间，至少有 1 条县道及以上等级的公路直接联系；相邻镇（街道）之间，至少有 1 条县道及以上等级的公路直接联系。

(3) 覆盖程度方面

规划县道覆盖了各县级市（区）、各镇（街道），覆盖了主要经济类、交通类节点等，覆盖程度较高。

(4) 路网密度

路网密度为公路网总长度与区域面积（不包含海域面积）的比值，即：

$$\delta = \frac{L}{A} \quad (7-1)$$

式中： δ —公路网密度；

L—公路网总长度；

A—所在区域（不包含海域面积）面积。

到 2030 年，县道公路网密度达 14.87 公里/百平方公里，比 2016 年县道公路网密度 6.93 公里/百平方公里，提高了 114.54%。

表 7-4 县道网密度对比表

路网	密度	增长率
现状	6.93 公里/百平方公里	—
规划	14.87 公里/百平方公里	114.54%

(5) 连通度

根据路网连通度模型，计算 2030 年江门市规划县道及以上等级路网连通度为 2.3，路网成熟，连通性较好。

表 7-5 县道网连通度对比表

路网	连通度	增长率
现状	2.0	—

路网	连通度	增长率
规划	2.3	15%

(6) 路网综合评价

本次规划的路网方案不仅增加了公路网的里程,而且提高了县道及以上等级路网的覆盖程度、路网密度、连通度等。

表 7-6 路网完善程度对比表

评价指标	指标类别	现状	规划
路网规模	县道线路条数(条)	35	89
	县道网里程(公里)	661.11	1418.37
县道及以上等级直接联系通道	相邻县级市(区)之间	≥ 1	≥ 3
	县级市(区)政府所在镇(街道)与该辖区内其他各个镇(街道)之间	部分镇区与县级市(区)政府所在镇(街道)无直接联系通道	≥ 1
	邻镇(街道)之间	部分邻镇(街道)之间无直接联系通道	≥ 1
覆盖程度	行政节点、经济类节点、交通枢纽节点	覆盖大部分主要节点,仍有少部分旅游区,经济区等地无覆盖,现状路网无法满足新增规划节点的覆盖	已覆盖了所有现状与规划主要经济类、交通类节点等,覆盖程度较高
路网密度	公里/百平方公里	6.93	14.87
连通度	——	2.0	2.3

第8章 政策措施建议

8.1 规划层面政策建议

(1) 提高对规划工作的认识

在社会生产低水平小生产发展状态下，各个行业在时间和空间上自我发展的余地较大，但随着社会大生产的发展，尤其在经济发达地区，部门、行业之间的协作交叉、制约就十分突出，局部环节的薄弱往往影响整体的发展，这就需要有一个基于准确分析现状、科学预测未来的规划予以指导，这也是政府职能宏观调控的重要方面，但是规划的效益并不像具体项目那样立竿见影，它产生的效益和作用是在社会经济发展的过程中逐渐释放的，要保证规划的实施，首先要提高对规划的认识，克服短期行为，认真从规划的编制着手。

(2) 统筹规划，合理布局，实现最佳投资效益

县道公路作为广东省公路网的重要组成部分，是保障县级市（区）社会经济发展的重要基础设施之一，江门市县道公路网建设必须坚持在全省统一的规划指导下，统筹安排、合理布局、保证重点。要根据资源分布，城镇结构和经济发展趋势等情况，建立完善、合理的县道公路网布局。

(3) 建议滚动编制农村公路近期建设规划

对于长度和宽度不符合本次规划要求，但是贴近村民出行需求的道路，建议纳入农村公路的范畴，但由于单个项目等级较低、里程较短、宽度较窄，且数量庞大，建议单独编制农村公路近期建设规划。通过该规划，明确近期内实施县道公路总体规划的发展重点和建设时序，对近期建设项目的建设必要性、经济可行性进行论述。

(4) 建议对县道公路建管养机制进行详细研究

江门市对县道公路的建管养部门包括各县级市（区）公路站。建议对县道公路建管养机制进行详细研究，提出相关建议措施，供政府参考。

(5) 用动态的观点不断调整规划，提高规划的适应性

规划不是一成不变的。交通是社会经济的有机组成部分，县道公路网规划是建立在对未来预测基础上的，由于社会经济和交通需求预测过程中存在着不确定的因素，根据历史发展和现状情况所做的预测与将来实际情况可能存在偏差。如

认识的水平的提高、科学的发展、政策的调整等等都可能造成这种偏差。在实际工作中，应当每隔一段时间（如5年左右）及时根据社会经济、产业结构、生产力布局、土地利用以及交通系统的建设等方方面面的情况，对原有规划进行适时的调整，这就是交通规划的编制、管理和执行是一个动态的连续行为。

(6) 加强与生态、农业、城镇空间协调

县道在城镇开发边界内的线路下阶段应加强与水体保护线、绿地系统线、基础设施控制线、历史文化保护线等的协调，合理利用有限建设土地资源，加强与城镇内主要规划道路衔接，建设城镇友好公路；县道在城镇开发边界外的线路下阶段应加强与永久基本农田、生态保护控制红线等的协调，推行生态环保公路新工艺、新技术、新材料，建设生态农业友好公路。

8.2 实施和管理层面政策建议

(1) 精心组织，严格管理，努力打造县道精品工程

质量是公路建设的生命。县道项目多，牵扯面宽，工程管理难度大。要认真总结以往县道建设的经验教训，推进县道建设制度化、规范化管理。要加强县道市场监管，严格工程招投标制度，选择一流队伍入场。要严格控制工程施工的各个环节，确保工程质量。在监理人员和技术人员配备上要舍得投入，加大监督检查力度。对上道工序不合格的工程坚决不允许进入下道工序。对发现的问题一查到底，严查严纠，及时进行纠正。要讲求工作方法，对项目情况、资金使用、工程管理、施工单位、质量要求等情况进行公示，增加工作透明度，自觉接受群众监督和社会监督，以保证县道建设质量稳定可靠。

(2) 制定相应的经营、管理政策

为了确保县道服务水平，最大限度地发挥县道功能，必须加强县道的养护管理工作。要认真贯彻执行交通部的“建养并重，加强养护；防治结合、以防为主；养护兼顾，以养促改；标准管理、确保畅通”和“修建与养护相结合，以养护为主”的方针。在加快公路建设的同时，要加强现有县道的养护管理工作。经常保持县道及其设施的完好状态，及时修复损坏部分，保障行车安全、舒适、畅通；采取正确的技术措施，提高养护工程质量，以延长县道的使用年限；防治结合，治理公路存在的病害和隐患，逐步提高县道的抗灾能力；对原有技术标准过低的路段和构造物以及沿线设施进行分期改善和增建，逐步提高县道的使用质量

和服务水平。

依靠科技进步,加快新技术、新材料、新工艺的研究与应用,提高经济效益。加快科技人才的培养,积极推进全面质量管理,全面提高设计、施工、养护现代化管理水平,为加快规划目标的实施提供保证。

(3) 全面提高交通职工队伍的素质

要实现跨世纪的规划,必须抓紧培养跨世纪的人才,从未来交通管理、交通建设、交通运输的发展要求来衡量,交通职工队伍素质的全面提高十分迫切。应严格科学管理,搞好专业化队伍建设,要努力培养、造就一支适应全市公路建设的专业化施工队伍,通过联合、发展、壮大,形成一支适应公路建设的指挥统一、装备精良、班子坚强、思想作风过硬、技术过硬、能打硬仗的具有综合性、规模化作业能力的“集团铁军”。

(4) 加强交通法制建设,保证规划实施

交通规划是从整个社会经济发展的长远利益的角度出发,但在实施过程中必然会出现局部和整体,眼前和长远利益的矛盾,交通规划也不可能一步到位,重要通道的预留控制,交通干线和城镇发展的协调均需要有法规的保护,交通通道往往也是电力、通讯、给排水等的管线通道,它们之间的变迁也需要有个定则,在这些方面作为交通的法制建设来讲还是很薄弱的,亟待加强。

(5) 大力宣传规划

规划审查通过只是规划实施的开始,不能束之高阁,要大力宣传,深入人心。政府各部门,社会各界已深切感受到交通的至关重要,迫切期待有更便捷的交通环境,对交通的建设和发展十分关注,大力宣传交通规划可更多地得到政府和社会的理解和支持,可激励交通职工把当前的点滴努力和铺筑未来结合起来,也有利于凝聚和吸引更多视事业为生命的人才。

8.3 用地控制政策建议

在公路用地越来越受到严格控制的情况下,对需要全面建成三级及以上等级的江门市规划县道公路用地控制提出如下政策建议。

1. 公路建设用地的控制对于保证未来降低公路建设费用,确实贯彻规划思想有着重要的作用和意义,因此需要地方政府、城市规划部门、土地管理部门的大力配合和有效支持。

2.所有公路建设用地控制应因地制宜相互协调，在节约用地的基本原则适当为日后发展留有余地。

3.远期建设项目必须根据规划走向等级进行用地控制，即先控制后施工，避免远期建设需要大范围居民拆迁，管道、电缆等地下设施改线等。

8.4 投融资政策建议

江门市县道公路网规划是对江门市经济发展需求和综合运输需求的基础上编制而成的，规划的实施需要强有力的政策保障，其投资、融资政策须与国家、省级、市级，甚至是区级的政策措施相协调，如果脱离这个基础，就得出不符合实际的结论，因此江门市县道公路网建设投资、融资政策表述如下：

1. 争取政府相关优惠政策的支持

政府除了在财政投入上需要加强外，应继续从土地政策、税收政策等方面给予公路建设优待。例如规划项目土地审批程序的简化等等。

2. 寻求稳定的资金渠道

目前，江门市公路建设资金一般来源于省公路事务中心补助、市级财政补助、当地政府补助、民间自筹等。总体来说，以上资金渠道相对比较稳定，充分利用并发挥这几个资金渠道的优势，以保障资金的来源。

3. 积极探索新型筹资模式

建议各地方政府、交通运输部门积极探索多种新型融资理念，探索采用多种投融资方式，例如利用资源捆绑打包项目建设，使地方政府可持续地推进建设，最终形成适合江门市县道公路建设发展的投融资模式。

8.5 工程实施措施建议

实现江门市县道公路网规划，必须调动全社会力量，坚持“一家管交通，大家办交通”的原则，多渠道筹集公路建设资金，确保公路建设重点。要进一步解放思想，加大改革开放力度，按照社会主义市场经济理论指导公路建设，主要措施有：

1. 统筹规划，合理布局，实现最佳投资效益。公路建设具有全程全网、连接贯通的特点，必须坚持由省、市、县（区）统筹安排、合理布局、保证重点的原则。要根据资源分布、城镇结构和经济发展趋势等情况，建立完善、合理的公路网布局。各乡镇、经济开发区、产业园区、港口和景区要在该公路网

规划的指导下，制定本区域公路发展规划。要实现上下一致、目标一致、步调一致，使全市公路建设协调发展。全市上下要维护规划的严肃性，树立执行规划的自觉性，确保公路规划的顺利实施。

2. 切实把公路现代化建设列入政府的重点工作日程。政府要把公路建设作为自己的重要职责，切实加强组织领导，认真研究本地区公路发展规划，及时协调公路建设的问题，努力为公路建设营造一个良好的外部环境，保证本地区公路体系的持续稳定发展。具体说来就是要把公路建设由部门行为转变为政府行为，由交通部门争取政策转变为政府千方百计给政策，实行重点扶持。依靠各级党委、政府的支持，把公路建设列入政府议事日程，实行目标责任制。

3. 对公路建设实行政策倾斜。对公路建设实行政策倾斜和重点扶持，在资金、用地、材料供应等方面，为公路建设开绿灯。全市上下要齐心协力、顾全大局，确保规划的重点项目的实施。

4. 要认真贯彻执行交通部“畅通主导、服务需求、安全至上、创新引领”的十六字方针，在加快公路建设的同时，加强现有公路的养护管理工作。政府公路财政主要投入现有公路的养护与维修。

5. 依靠科技进步，加快新技术、新材料、新工艺的研究与应用，提高经济效益。加快科技人才的培养，积极推进全面质量管理，全面提高设计、施工、养护现代化管理水平，为加快规划目标的实施提供保证。

6. 在严格贯彻落实《公路安全保护条例》的基础上，各县可细化条例内容和配套规章制度，明晰公路管理职能单位，依法管理公路交通，保护路产路权，把公路建设及管理纳入法制轨道，确保国家财产不受侵害。

7. 严格科学管理，搞好专业化队伍建设。要努力培养、造就一支适应各县高等级公路建设的专业化施工队伍，通过联合、发展、壮大，形成指挥统一、装备精良、班子坚强、思想作风过硬、技术过硬、能打硬仗的具有综合性、规模化作业能力的公路建设“集团铁军”，真正形成能够承担高等级公路建设施工的铁拳头。

8. 加强施工期间环境保护，减少施工对环境污染。

(1) 建议做好县道施工期间大气保护措施。县道施工产生的大气污染不容小觑，会严重危害施工工人和周围居民的身体健康，造成重大损失和严重危害。所以在进行施工材料的选择时要着重考虑施工材料的扬尘程度，同时在施

工材料摆放时要注意放置方向，放置于下风口等不易扩散的区域，同时要定期对施工区域和周围环境进行洒水作业，提高地表水分含量，使得粉尘不易飞扬。在周围居民区要进行围挡并及时洒水，降低粉尘造成的施工环境大气污染。

(2) 建议做好县道施工期间声环境保护措施。县道施工产生的噪声影响可以通过 3 个方面减轻。首先，可以对声源地进行控制，可以控制施工的时间段，在夜间禁止施工，并限制噪声的大小值，昼间 70dB，夜间 55dB；其次，可以对声音的传播路径进行控制，在声音传播途中加装挡板，减轻声音传播作用；最后，可以在周围有居民点的地区利用减轻声音的材料进行围挡，减轻噪声的影响。

(3) 建议做好县道施工期间光污染防治措施。对于公路工程施工中的光污染问题，可以从光源的选择和遮挡材料两方面进行考虑。施工过程中，应控制好电弧产生的光芒，并在施工场地的周围设置好护栏进行隔离，起到防治光污染的作用。

(4) 建议做好县道施工期间植被保护措施。在县道施工期间，对于植被的保护和破坏的改善要从基础原因出发。首先，要在合理利用有利地形地势的基础上，使得县道的建造尽量贴合土地原有的山型地势，减少对植被的挖掘和破坏；其次，对挖掘开的裸露地表要进行覆土和加盖植被，进行水土保持的控制和保护工作，尽量还原裸露地表的植被情况，做到尽量不破坏植被，在破坏植被后也要有计划地进行还原和恢复。

所有这些政策和措施，都是保证江门市县道公路网规划实施的前提，只有在这些政策、措施的保证下，江门市新一轮县道公路建设才能实现既定的规划目标。

第9章 风险评估

9.1 规划社会稳定风险等级

依据《国家发展改革委重大固定资产投资项目社会稳定风险评估暂行办法》第四条，重大项目社会稳定风险等级分为三级：

高风险：大部分群众对项目有意见，反应特别强烈，可能引发大规模群体事件。

中风险：部分群众对项目有意见，有意见，可能引发矛盾冲突。

低风险：多数群众理解支持但少部分人对项目有意见，通过有效工作可防范和化解矛盾。

9.2 社会稳定风险评判标准

《重大固定资产投资项目社会稳定风险评估报告编制大纲及说明》中要求，项目风险等级综合评判应根据项目所在地人民政府确定的社会稳定风险指标或评判标准，在综合考虑各方意见和全面分析论证的基础上，按照《国家发展改革委重大固定资产投资项目社会风险稳定风险评估暂行办法》的风险等级划分标准，确定项目稳定性风险的高、中、低等级。

因本项目所在地人民政府没有明确的社会稳定评判标准或指标体系出台，对该项目的评判标准采用专家推荐的、目前被广泛使用的评判标准。

9.3 风险识别和风险评估

规划的风险内容主要是规划是否按要求编制，是否经过科学、严谨的可行性研究论证等。

江门市县道网规划与《广东省普通省道网线位规划方案》、《江门市公路网规划（2004-2030年）》等上层规划相衔接，按照《广东省交通厅关于印发广东省县道网规划调整指导意见的通知（粤交规〔2017〕973号）》要求，委托有资质的单位开展编制工作。县道网规划报告经征求各市区政府、各部门意见，并经省公路局初步审查，征求公众意见等程序，进一步修改形成。

规划编制前期程序多，开展了大量的沟通、协调工作，规划成果是科学的，是各方共同意愿的体现。该规划的主要风险点是能否按规划进行落实，建议在下阶段实施过程中进行单条线路风险评估报告。

综上，本次规划社会稳定风险等级为低风险。

附件 1：县级市（区）与其他部门或镇区意见及回复

县级市	部门/镇区	意见内容	处理类别	意见回复
恩平市	财政局	将江门市行政类节点一览表平石街道删除，目前只有恩城街道办	采纳	已与该辖区联系人核实并修正完善对应节点信息，并在最新规划方案中予以落实
	规划局	1.规划一条县道由沙湖新型建材工业城途经南闸村连至沙湖圩 2.大田镇至那吉镇公路建议升级为县道	采纳	已与该辖区联系人核实并修正完善对应线位，并在最新规划方案中予以落实
	沙湖镇	1.EP01 平沙线起点为国道 G325 平安村，经目前乡道 Y570 接省道 S295（原 X558 江四线），终点为沙湖圩，长 8 公里。EP10 金上线起点为金沙水泥厂（沙湖圩附近）、经目前乡道 Y559、Y560 及部分村道接入开平市马岗镇，长约 17 公里，我镇建议两线合并，起点为 G325 平安村，经 Y570 接省道 S295，经沙湖圩接乡道 Y559、Y560 及部分村道接入开平市马岗镇，全长 25 公里。 2.增设工业园道路约 16 公里为县道。目前我镇工业园道路起点为沙湖圩，沿沙湖河岸往南下穿深海高速后往东，沿深海高速南侧经工业区区域。于高恩高速起点前下穿深海高速后往北，重点接新县道 EP02 堡南线。	采纳	已与该辖区联系人核实并修正完善对应线位，并在最新规划方案中予以落实
	公路站	1.EP09 规划长度偏短，应该为 12.592 公里 2.EP10 按照意见表执行，大概只有 16.817 公里 3.EP10 能否连接开平 C165，以连接开平 4.EP03 与台山的 Y414 串联起来，与台山方面沟通	采纳	与该辖区联系人核实并修正完善对应线位，并在最新规划方案中予以落实
	其他部门或镇区	无意见	---	---

县级市	部门/镇区	意见内容	处理类别	意见回复
台山市	交通局	<p>1、乔庆一大塘，路线编号：TS01 路线走向：乔庆→天狮坡→新塘→东冠→五十圩→四九圩→大塘，路线全长 21.768km。该路线连接省道 S273、S274 与 S534，串联水步镇、深茂铁路台山站与四九镇。</p> <p>2、台山汽车总站至新会卢冲，路线编号：TS02 路线走向：台山汽车总站→三社→芦霞→独冈→荔枝塘→渡头→公益→麦巷→新会六堡→新会卢冲，路线全长 32.145km。该路线连接国道 G240 与省道 S385，加密台山市台北片西部纵向路网规划，并加强与新会区路网对接。</p> <p>3、爱国亭—广海港，路线编号：TS03 路线走向：爱国亭→斗山大桥→山颈圩→那洲→陈策文大桥→东山→广海城→广海港，路线全长 21.680km。该路线将省道 S273、S386 与国道 G240 连接起来，串联台山汀江华侨文化走廊、广海港。</p> <p>4、三社—石龙，路线编号：TS04 路线走向：三社凤楼→龙岗桥→塘洞→新余→石龙，路线全长 11.603km。该路线接入省道 S274，加强台城与白沙乡镇之间的交通联系。</p> <p>5、朗南-开平冲口，路线编号：TS05 路线走向：朗南→长江→白沙圩→朗溪→开平冲口，路线全长 24.784km。该路线连接省道 S533、S534 与 S367，串联康桥温泉等旅游景点，并加强与开平市路网对接。</p> <p>6、开平高龙—狗山前，路线编号：TS06 路线走向：开平高龙→开平横洞→寻皇→三洞→隐洞→狗山前，路线全长 25.047km。该路线连接省道 S533 与 S386，拓展隆文山区对外联系通道，并加强与开平市路网对接。</p> <p>7、沙栏-东溪，路线编号：TS07 路线走向：沙栏→洞安→崩岗→那陵→海宴圩→霞山→大茭荷→春场→望头→沙边→丹堂→沙溪，路线全长 33.011km。该路线连接国道 G228 与省道 S275，并与规划滨海公路对接，改善提高海宴镇路网结构。</p> <p>8、太平电站—大担，路线编号：TS08 路线走向：太平电站→西南工业区→沙奇→茭一→西联→冲口→横山→大担，路线全长 16.718km。该路线连接国道 G228、省道 S275 与规划滨海公路，改善提高汶村镇路网结构。</p>	采纳	已与该辖区联系人核实并修正完善对应线位，并在最新规划方案中予以落实

县级市	部门/镇区	意见内容	处理类别	意见回复
		<p>9、新一至塘底，路线编号：TS09 路线走向：新一青洲→新安→庙边→西泽→联丰→塘底，路线全长23.968km。该路线连接省道 S367 与 S533，加强三合与端芬乡镇之间的交通联系。</p>		

县级市	部门/镇区	意见内容	处理类别	意见回复
		<p>10、深井水库—飞鼠山，路线编号：TS10 路线走向：深井水库→深井圩→江东→小江→湖山→官冲→联和→沙溪→南溪→小坳→那南→八角→龙岗→坭桥→那扶→飞鼠山(台山恩平交界)，路线全长 52.463km。该路线接入省道 S275 与 S386，打造升级全新的深井镇环镇公路，改善提高该镇的路网结构，并加强与恩平市路网对接。</p> <p>11、新会天湖—宝兴，路线编号：TS11 路线走向：新会天湖→龙门水库→坪迳水库→大江工业区→大江圩→来安→宝兴，路线全长 18.954km。该路线连接国道 G240 与省道 S532、S385，加密台山市台北片横向路网规划，并加强与新会区路网对接。</p> <p>12、长坑—芦霞，路线编号：TS12 路线走向：长坑水库→茅莲→井岗→水步圩→甘边→芦霞，路线全长 19.427km。该路线连接国道 G240 与省道 S273、S385，加密台山市台北片横向路网建设，并衔接台山工业新城路网规划。</p> <p>13、桂水路口—里边，路线编号：TS13 路线走向：桂水路口→桂水→岭背→平岗→江南村→朱洞→石龙→潮境→武溪中学→里边，路线全长 24.792km。该路线连接国道 G240 与省道 S274、S533，并加强台城与白沙乡镇之间的交通联系。</p> <p>14、红岭—三合，路线编号：TS14 路线走向：红岭种子园→西坑→牛山水库→月角→那金路口→三合圩，路线全长 17.474km。该路线连接国道 G240 与省道 S274、S367，并加强冲葵与三合乡镇之间的交通联系。</p> <p>15、横塘—墩寨，路线编号：TS15 路线走向：横塘→庙边→新安→联安→墩寨白石岗，路线全长 20.609km。该路线连接国道 G240 与省道 S533，并加强三合与端芬乡镇之间的交通联系。</p> <p>16、都斛圩—浮石，路线编号：TS16 路线走向：都斛圩→南村→龙和→牛尾桥→安南→镇口→横江→浮石，路线全长 16.577km。该路线连接国道 G228 与省道 S386，并加强都斛与斗山乡镇之间的交通联系。</p> <p>17、猪仔迳—六福，路线编号：TS17 路线走向：猪仔迳→猪岵潭水库→田头→冲金→唐美→六福，路线全长 20.422km。该路线连接国道 G228 与省道 S386，并加强赤溪与斗山乡镇</p>	<p>采纳</p>	<p>已与该辖区联系人核实并修正完善对应线位，并在最新规划方案中予以落实</p>

县级市	部门/镇区	意见内容	处理类别	意见回复
		<p>之间的交通联系。</p> <p>18、隆文—小江，路线编号：TS18 路线走向：隆文沙田→大东坑→李坑→深井→岭背→小江，路线全长28.462km。该路线连接省道 S386 与 S275，并加强端芬与深井乡镇之间的交通联系。</p> <p>19、独湾—王府洲，路线编号：TS19 路线走向：独湾林场→川东→茅湾→牛塘→王府洲旅游区，路线全长17.029km。该路线连接省道 S275，串联下川岛王府洲旅游区、潮人径等景点，并提高国防道路建设规划。</p> <p>20、东郊路口至长龙工业区，路线编号：TS20 路线走向：东郊路口→大亨→松朗→五十圩→北峰山路口→营村→松头→四九圩→南村→坂潭→坂锡→长龙工业区，路线全长 25.232km。该路线连接省道 S273、S534 与四九镇长龙工业区，改善提高四九镇路网结构，并加强台城与四九乡镇之间的交通联系。</p> <p>21、开平东山至深井大洞，路线编号：TS21 路线走向：开平东山→合水塘→东山林场→茅滩→深井大洞，路线全长17.208km。该路线连接省道 S275 与 S533，加强台山、开平两市路网对接。</p> <p>22、上川方济各至猕猴保护区，路线编号：TS22 路线走向：上川方济各→朱家庄→新地→三洲圩→飞东→茶湾→猕猴保护区，路线全长 13.248km。该路线接入省道 S275，串联上川方济各、飞沙滩、猕猴保护区等旅游景点。</p>		
	其他部门 或镇区	无意见	---	---

县级市	部门/镇区	意见内容	处理类别	意见回复
江门市区	公路站	1. 规划线路 ZC01: 示意图上走向与原规划不符, 请参考附件 1 核对修改。 2. 规划线路 ZC02: 是一条“Y”字路, 建议删除 X532 (禾岗村委会—荷塘) 段。 3. 规划线路 ZC03: (一) 示意图上 Y172 桐井线连接 Y010 大罗线再连接 S272 肇珠线, 与县道规划网分段信息表不符, 请核对修改示意图。 (二) 棠下段是 Y011 棠下支线连接 Y151 棠五线、Y213 河沙线, 示意图与此走向不符, 请参考附件 1 核对修改。	采纳	已与该辖区联系人核实并修正完善对应线位, 并在最新规划方案中予以落实
	其他部门或镇区	无意见	---	---
开平市	公路站	对规划的路线没意见, 公路站方面新增了 15 条线路, 共计 143.295 公里	采纳	已与该辖区联系人核实并修正完善对应线位, 并在最新
	其他部门或镇区	无意见	---	---
新会区	三江镇	建议将渔业至 S270 段约 2.6 公里扩建至双向四车道, S270 至新江村委会段约 0.78 公里根据圩镇实际需要进行升级改造	未采纳	我方无权修改省道层面规划
	其他部门或镇区	无意见	---	---

附件 2：评审会意见及回复

《江门市县道网规划（2020-2030 年）》评审会 专家意见

2020 年 8 月 12 日，江门市交通运输局组织召开了《江门市县道网规划（2020-2030 年）》的专家评审会。会议邀请了五位专家组成专家评审组（名单附后），参加会议的有蓬江区、江海区、新会区、台山市、开平市、鹤山市、恩平市政府和江门市委政研室、市自然资源局、市生态环境局、市农业农村局等单位的代表。在听取了报告编制单位湖南省公路设计有限公司的汇报后，与会专家和代表详细审阅了该项目报告，经讨论，形成评审意见如下：

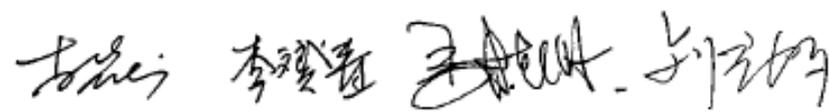
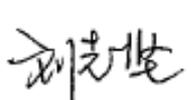
一、总体评价

本规划总体目标明确，思路清晰，内容全面，结论合理，符合相关规定及深度要求。充分吸收了各区（市）的规划成果，结合江门的发展需要，提出了具有针对性和可操作性的全市域县道网规划方案，原则同意本规划通过评审。

二、意见和建议

- 1、更新现状分析的相关数据；
- 2、根据近年新发展及新要求，进一步完善规划的相关内容；
- 3、做好与上位规划及相关规划的衔接，尽可能解决时效问题。

专家签名：

2020 年 8 月 12 日

意见：1、更新现状分析的相关数据。

回复：项目更新经济社会、交通运输等现状数据，项目于 2017 年启动编制，相关县道现状数据按实际管养县道数据。详见“第 2 章 经济社会及交通发展现状”等。

意见：2、根据近年新发展及新要求，进一步完善规划的相关内容

回复：项目进一步结合交通强国建设、粤港澳大湾区建设、江门市新总体规划等近年新发展、新要求，完善经济社会和交通发展需求分析，更新项目规划目标、规划布局方案等内容。详见“第 3 章 经济社会和交通发展需求”、“第 4 章 规划目标”、“第 5 章 布局方案”等。

意见：3、做好与上位规划及相关规划的衔接，尽可能解决时效问题

回复：项目更新完善与《粤港澳大湾区（城际）铁路建设规划》《广东省高速公路网规划（2020-2035 年）》《广东省普通省道网线位规划（2016-2030 年）》《江门市城市总体规划（2017-2035 年）》等上位规划及相关规划的衔接，强化规划依据的时效性。同时，进一步协调上位规划及相关规划，更新完善近期建设计划。详见“3.1 与上层次规划、相关规划的衔接和协调”、“6.2.2 近期建设计划”等。