

开平市“十四五”综合交通运输发展 暨中长期布局规划 (公示稿)

开平市交通运输局
广东省交通运输规划研究中心

二〇二一年十月

目 录

一、规划概述	3
二、发展基础	4
(一) 发展现状	4
(二) 存在问题	8
(三) 形势要求	10
三、总体要求	13
(一) 指导思想	13
(二) 基本原则	13
(三) 发展战略	15
(四) 发展目标	16
四、中长期发展布局	18
(一) 铁路网	19
(二) 高速公路网	21
(三) 开平港港航体系	24
(四) 普通干线公路网	26
(五) 农村公路网	36
(六) 通用机场布局规划	36
(七) 旅游交通网	37
(八) 综合客运体系	40
(九) 货运物流体系	42
(十) 支撑保障体系	46
五、“十四五”重点任务	47
(一) 构建快速运输通道	47
1. 加快高速公路连线成网。	47
2. 积极融入轨道上的湾区。	48
(二) 完善外联内通网络	49
1. 加快构建快速路体系。	49
2. 提档升级国省道干线。	50
(三) 构建特色慢游网络	51

1. 规划建设邑美侨路。	51
2. 完善旅游公路体系。	52
3. 深化四好农村路建设。	53
(四) 提升枢纽服务功能	53
1. 提高开平港发展能级。	53
2. 完善客货枢纽体系。	54
3. 推动通用机场规划。	55
(五) 打造优质客货服务	55
1. 提升出行服务质量。	55
2. 推动货运降本增效。	56
(六) 提高行业治理水平	57
1. 加强智慧交通建设。	57
2. 推进低碳绿色发展。	58
3. 夯实平安交通基础。	59
六、规划环境影响分析及对策	61
(一) 环境影响分析。	61
(二) 环境影响对策。	61
七、保障措施	63
(一) 实施重大项目带动	63
(二) 加强组织领导协调	63
(三) 强化投融资机制保障	64
(四) 重视与“三区三线”协调	64
(五) 预留通信设施建设空间	64

一、规划概述

开平市隶属于广东省江门市管辖，地处广东省中南部、粤港澳大湾区西南面，东北连新会，正北靠鹤山，东南近台山，西南接恩平，西北邻新兴，毗邻港澳。至“十三五”末，开平市已初步形成公路、铁路、水路等交通方式协调发展的综合运输体系，有力地支撑开平市经济社会发展。

“十四五”时期，是开平市落实广东省《关于构建“一核一带一区”区域发展新格局促进全省区域协调发展的意见》《广东省交通强国建设纲要贯彻实施意见》《广东省综合立体交通网规划纲要》《江门市加快构建“三区并进”区域发展新格局实施方案》等省、市重大部署的关键时期。开平交通运输要切实当好经济社会发展的“先行官”，为开平市打造珠西枢纽重要节点、粤港澳大湾区西部交通枢纽门户的重要支撑。

根据开平市政府统一部署，开平市交通运输局组织编制《开平市“十四五”综合交通运输发展暨中长期布局规划》（以下简称《规划》）。规划范围包括开平市全域，规划期限为2021-2035年，规划对象涵盖公路、铁路（含轨道）、水路、通用航空、邮政和城市公交运输服务。《规划》是《开平市国民经济和社会发展第十四个五年规划和2035年远景目标纲要》《江门市综合交通运输体系发展“十四五”规划》在开平市综合交通运输领域的细化和落实。《规划》主要阐

明发展思路、主要目标、重点任务和中长期综合交通网络布局，是开平“十四五”综合交通运输发展的指导性文件。

二、发展基础

（一）发展现状

“十三五”期间，开平市委、市政府高度重视综合交通运输发展工作，开平市交通运输行业认真落实江门市“交通大会战”部署，全力加快交通基础设施建设，提升运输服务管理水平，初步形成以公路为主、铁路、水运为辅的综合交通运输网络，为支撑开平市经济社会平稳较快发展、全面建成小康社会做出积极贡献。

1. 基础设施建设成效显著。

“十三五”时期，开平市以“双高”（高快速路、高快速铁路）为重点掀起交通基础设施建设大会战，全面打通对外运输通道，拓展城区格局和产业空间。累计完成本级交通投资 35 亿元，比“十二五”时期有较大幅度提高。

公路建设取得新成就。2020 年底公路通车总里程达到 1634.883 公里，其中高速公路 90.159 公里，公路密度达到 98.52 公里/百平方公里，等级公路比例达到 100%，开平市“四好农村路”获评全国 2020 年民生示范工程。

高快速公路方面，建成江罗高速、高恩高速、中开高速、开春高速等 4 条高速公路开平段，新增高速公路 64.7 公里，创历史新高；完成沈海高速佛开、开阳的开平段改扩建，全

面建成通往江门市区、广州、佛山、深圳方向的高速公路通道。广台高速公路前期工作有序推进，已完成工可评审。台恩高速成功纳入省高速公路网规划。开平市环城快速路、台开快速路基本建成，赤坎大道推进顺利。

国省道方面，完成省道 S367 冲恩线台山冲蒌至恩平恩城、省道 S273 高铜线开平红花至台山板岗、省道 S274 线开平朗畔至杜溪等项目的路面大修或改造工程，建成完成深茂铁路开平南站配套道路工程（含深茂铁路开平站连接线工程），配合江门市完成国道 G325 线养护管理示范路江门开平段建设，完成国道 G325 开平月山至塘口段改线工程前期工作。至“十三五”末，开平市国道二级以上公路占比 100%，省道二级以上公路占比 61.8%、三级以上公路占比 97%。

农村公路方面，完成县道 X561 线苍城至马冈段改造工程、县道马稔线白沙桥改建工程等改建工程的建设，完成春社线一桥、龙田桥、旧李桥、罗村桥等危桥改造工程建设，实现 100 人以上自然村通达水泥路，消灭农村公路砂土路。建成开平市塘口镇 YD03 交锅线美丽农村示范路。开平市获得“四好农村路”省级示范县称号。

公路养护绿化方面。完成地方公路安全生命防护工程。做好路面破碎，沉陷整治修补工作，对路面破碎严重的县道大圣线、桥牛线、荻白线、马稔线及乡道黑湾线、赤祥线等进行沥青罩面专项整治，保持县道好路率 91.33%，乡道好路

率 92.05%，村道好路率 94.18%。

铁路及枢纽建设取得新突破。建成江湛铁路开平段，落成开平南站，实现开平市对外通高铁，初步融入珠三角“1小时交通圈”。建成江门港开平港区奔达纺织配套码头工程，新增 2 个 1000 吨级通用泊位，提高港区年吞吐能力 80 万吨。建成集客运、物流、旅游、商场于一体的开平马冈“四合一”客运站场。完成义祠客运站、开平汽车总站厕所的升级改造工作。

2. 运输服务水平不断提升。

运输保障能力不断增强。2020 年完成公路客运量 1985.9 万人次，客运周转量 27990.6 万人公里，港口货物吞吐量 374.7 万吨。完满完成春运、黄金周等重大节假日运输任务，无发生一起旅客滞留事件。有力保障新冠肺炎疫情期间的运输任务。开平市在 2020 年省城乡交通运输一体化发展水平评价达 4A。

道路运输业务不断规范。应对网约车和高铁开通发展趋势，及时调整优化客运班线和核准报废更新客运车辆，实现道路班车客运、轨道交通客运无缝接驳。加强出租车行业服务监管，规范网约车发展，出租车行业保持稳定。推进营运货车“三检合一”改革，共有 3 家检测站实行“三检合一”。推动机动车维修企业纳入汽车维修电子健康档案系统。完成全市 7 家道路客运企业的诚信评价工作以及 34 家一、二类

汽车维修企业的质量信誉考核工作。强化驾培行业管理，努力提升全市驾培企业服务水平。

城乡公交服务不断提升。“十三五”共购置 164 辆纯电动公交车，配建约 48 个公交车充电桩，提前完成开平市公交车辆电动化率达 100% 的目标任务。至 2020 年底，开平市万人拥有公交车数达到 9.52 标台。完成全市 281 辆公交车的智能调度系统车载设备安装，全市常规公交线路实现智能系统调度。优化调整 36 条次、新增公交线路 11 条，完成对义祠经塘口至恩平沙湖县际客运线路的收购工作，并积极改造为 623 路跨市公交线路。建成中心医院西门公交站场和八一公交站场。推动农村客运班线公交化改造，农村客运于 2018 年底提前 2 年实现建制村客车通达率达 100%。

3. 行业规划管理规范有序。

深化行政审批改革。推进“互联网+政务服务”平台建设，系统录入行政许可等事项 68 个；推进“互联网+监管”系统建设，共梳理行政监管事项 479 项。完成本部门 562 项权责事项标准化系统录入。

加强行业监督管理。积极开展扫黑除恶、打击非法营运、治理车辆超限超载等专项整治行动，运输市场保持正常有序。建成开平市治超非现场执法系统工程及中心机房工程，投入使用 4 个监测点，有效打击车辆超限超载违法行为。深入开展机动车维修行业危险废物排查整治专项行动。强化对

全市在建交通工程项目施工扬尘污染的防控。

深入安全生产管理。开展道路客运、危险品运输、在建交通工程、危险品码头等领域的安全隐患排查整改。加大对客运站场“三不进站、六不出站”检查，及“两客一危”车辆抽查。积极防御“天鸽”、“帕卡”等台风灾害，切实做好交通运输行业抢险救灾工作。交通运输行业安全形势稳定趋好。

（二）存在问题

1. 综合交通网络有待完善。

轨道方面。尽管实现对外通高铁，但路线为东西走向，南北走向线路缺失，未能成网。而且部分原有规划路线未纳入上级规划，鹤山至台山铁路、江恩城际铁路未纳入粤港澳大湾区城际铁路建设规划。

公路方面。公路网二级及以上公路占比（24.1%）低于江门市平均水平（25.5%）。高速公路密度仅5.43公里/百平方公里，低于江门市（6.24）及全省（5.84）平均水平。农村公路四级公路比重高，镇至建制村通双车道四级路比重低。路网布局仍不够完善，开平市域西南部城镇未有高速公路通达，金鸡镇、赤水镇未能15分钟左右到达高速公路收费出入口，开平市区前往珠三角枢纽机场（广州新）、江门市区、江门站缺少快速通道。

港口方面。港产城矛盾较突出，三埠客货运合营公司码

头作业区现仅建有泊位 6 个，最大靠泊能力 1000 吨级，所处位置靠近城市中心，作业区没有继续拓展的空间，港口能级难以提升，发展受限。

服务全域旅游方面。交通对旅游发展的支撑不够，旅游公路未能系统化规划建设。连接高铁站至重要景区、景点的公路不够顺直，技术等级不高。南、北旅游板块及滨海旅游资源之间的联动缺少快速通道公路支撑。交旅融合潜力尚需进一步挖掘。

2. 运输管理服务尚需提升。

客货服务供给需进一步优化。城市建成区公交站点 500 米覆盖率在全市处于最低水平，要加快完善公交站点布局。农村客运服务深度不够，可持续发展能力不足。农村物流村级节点的覆盖率仍然不高，农村物流运输组织和服务管理水平有待提升。

旅游客运网络打造需进一步加强。交通+旅游的运输线路缺少整体规划，乡村旅游客运专线（直通车）、公交旅游线路等运游结合的产品开发和品牌打造还需加强。

货运物流园区发展滞后。开平市现有物流业园数量较少，难以适应开平市现代产业货物高效集散和城乡居民快递物流的需求。

行业管理水平有待进一步提高。交通运输建、管、养、运分离，重建轻养、重建轻管。行业监管信息化和智能化应

用水平偏低。节能减排、安全保障、应急处置救援等体系有待进一步完善和加强。

3. 支持保障力度有待增强。

建设资金紧缺紧张。开平市地处珠三角西侧，经济基础薄弱，地方财政困难，需要地方财政配套资金的项目进展受资金制约严重。上级交通建设资金向高速公路建设倾斜，支持地方公路建设资金的力度明显下降，对开平市地方公路建设造成了较大影响。

重大项目推进缓慢。重大项目前期立项除了要完成规划选址研究、地界勘探、水土保持方案报告书编制及审批等工作，涉及多个部门审批环节外，还要视乎省、市的审批进程，协调难度大、周期长。征地拆迁涉及部门单位较多，牵涉群众利益较大，地方镇政府征地拆迁难度大、费用高，影响项目实施工作。加上交通建设用地增长与严格控制用地的土地利用政策矛盾日益突显，有效供地往往满足不了交通建设用地的需要，影响工程项目的实施。

（三）形势要求

“十四五”时期，开平市综合交通运输发展仍处于江门打造珠西综合交通枢纽的黄金时期，同时，也是开平市打造大湾区西部枢纽门户、珠西枢纽重要节点的战略机遇期，开平市综合交通运输体系面临着新一系列新的要求。

1. 构建综合立体交通网，融入国内国际双循环新发展

格局，要求继续加快交通基础设施建设。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。开平要落实交通强国建设纲要、综合立体网规划纲要等上位规划要求，继续加快交通基础设施建设，建设综合立体交通网，扩大循环总量，提升循环效率，增强循环动能，为开平市融入双循环新发展格局提供坚强的保障。

2. 把握“双区”建设及珠三角枢纽机场建设等重大机遇，要求构建高效对外交通主骨架。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”，前海深港现代服务业合作区、横琴粤澳深度合作区的建设，以及我省“一核一带一区”战略布局，将进一步巩固和提升大湾区核心城市引擎作用。同时，大湾区跨珠江口通道建设提速，珠三角枢纽机场的建设，都将改变区域交通时空格局。开平要把握大湾区综合交通互联互通的历史机遇，完善开平市至大湾区核心城市、重大平台之间的高快速通道网络，融入广、深都市圈1小时交通圈；要构建连接珠三角枢纽机场的高快速交通系统，补齐机场短板，提升开平交通区位优势。

3. 夯实和提升“副核心”地位，要求以交通为引领推进台开同城和构建产业集聚工业走廊。《江门市加快构建“三区并进”区域发展新格局实施方案》提出将台山市和开平市的城区以及周边重点园区打造成“副核心”。开平市要通过

交通引领台开同城化发展，构建开平城区与主核心城区、台山市区的之间直连直通通道，打造具有较强竞争力和影响力的区域性中心。要以国道 G325 改线项目建设为契机，构建串联“一园四区¹”的快速通道，助力先进制造产业集聚发展和开平打造“先进制造强市”，提升区域竞争力和承载力。

4. 推进乡村振兴，建设旅游强市、文化旅游名城，要求构建交旅融合的快进慢游网络，推动城乡区域交通协调发展达到新高度。落实乡村振兴、新型城镇化、全域旅游等战略部署，充分发挥交通支撑引领的基础性作用，加快邑美侨路、广海湾旅游高速等旅游公路建设，串联华侨文化、生态农业等旅游资源，完善交通干线与重要旅游景区的“最后一公里”，深入推进“四好农村路”建设，强化交通网“快进慢游”功能。

5. 推进综合交通高质量发展，要求推进智慧绿色平安交通建设。当前交通运输进入综合发展、高质量发展阶段，同时新科技、新业态不断涌现可以为交通所用。开平市要通过科技赋能交通运输及关联产业，合理引导和规范创新应用，挖掘传统交通基础设施商业化潜力，增强自身发展动能；要利用新科技提升交通运输安全发展现代化水平，利用新材料、新技术加强资源节约集约利用，提高交通低碳、绿色可持续发展能力。

¹“一园四区”指：构建翠山湖高新区和月山、水口、沙塘、苍城四镇“一园四区”工业集聚发展新载体

三、总体要求

（一）指导思想

以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，深入贯彻党的十九大和十九届二中、三中、四中、五中全会精神，深入贯彻习近平总书记对广东系列重要讲话、重要指示精神，统筹推进“五位一体”总体布局，协调推进“四个全面”战略布局，抢抓“双区”建设战略机遇，全面落实省委、省政府“1+1+9”工作部署、江门市市委市政府“1+1+5”工作举措和开平市第十四次党代会精神，以推动交通运输行业高质量发展为主题，以深化供给侧结构性改革为主线，以改革创新为根本动力，以满足人民日益增长的美好生活需要为根本目的，以交通强国建设等上位规划为指引，按照网络化布局、一体化融合、高质量发展要求，突出对接湾区核心城市、江门市主核心和各大发展平台、珠三角枢纽机场，突出以人民为中心的发展思想，积极参与构建新发展格局，把开平市建设成为大湾区西部交通枢纽门户、珠西枢纽重要节点，为江门打造粤港澳大湾区西翼枢纽门户城市、珠西综合交通枢纽贡献开平力量。

（二）基本原则

1. 强化服务支撑。

紧紧围绕国家、省和江门市的重大决策部署，适度超前规划建设交通基础设施，服务省“一核一带一区”、市“三

区并进”等重大战略落地实施，更好发挥交通运输的先行引领和支撑保障作用。

2. 强化交通惠民。

坚持发展为了人民、发展依靠人民、发展成果由人民共享，体现社会期盼、群众智慧、基层经验，补齐交通运输短板，提升交通基本公共服务均等化水平，使交通运输发展成果更多更公平惠及人民群众。

3. 强化统筹融合。

坚持协同规划与实施理念，促进规划和计划落实。加强交通与土地利用之间，城市各类交通系统之间以及交通系统内部的多层次和深度协调。推进交通与旅游等相关产业融合发展。

4. 强化提质增效。

对标高质量发展，着力提高综合交通网络效率、降低物流成本，注重做优增量、挖潜存量，推动开平市交通运输发展向高质量、高效益转变。

5. 坚持安全绿色。

提升交通基础设施网络的安全性和可靠性，提高应对自然灾害、突发事件保障能力。深入贯彻生态文明理念，塑造开平旅游交通特色，建设绿色循环低碳交通运输体系，促进交通运输发展与自然和谐共生。

6. 弹性适应预留。

应对重大技术变革对交通出行、城市空间结构和土地利用的影响，加强通道的空间预控，衔接国土空间规划，规划战略性空间储备用地，提高空间的包容性。

（三）发展战略

1. 区域联动，全面融入

在“粤港澳大湾区”、“深圳中国特色社会主义先行示范区”等国家战略背景下，充分利用区域交通优势，强化“陆海空”三位一体的区域交通网络，打造粤港澳大湾区的重要节点城市。

- 积极推进轨道交通建设，打造湾区直连直通客运新模式；
- 构建与珠三角枢纽（广州新）机场的快速联系通道，形成“城轨+高速”的双快交通体系；
- 提升开平港发展能级，打造谭江黄金水道。

2. 枢纽集聚、同城发展

以“粤港澳大湾区西部特色门户枢纽”为发展目标，完善多层次客货运输枢纽布局，支撑开平成为连接南北、串联东西的重要中转点。

- 依托点多多层次的客货运输枢纽体系，构建客运出行及货运物流网络；
- 以站城融合为理念，以开平南站为核心，加强与江门站、台山站的交通联系，将开平打造为珠西枢纽

第二站台；

- 以开平翠山湖科技产业园为主要平台，强化与台山等地区交通联系，支撑区域产业协作共建。

3. 强心极化、品质提升

构建内联外畅的公路网体系，打造特色漫游交通体系，发展公共及慢行交通系统，支撑开平成为宜居宜业宜游美丽城市。

- 构建市域高效连通、城区外通内畅交通网络，支撑城市空间拓展，增强城区集聚力；
- 打造开平水上、陆路两大特色交通，串联碉楼、山水、田园、侨乡和古镇等旅游资源，支撑全域旅游发展；
- 以慢行交通与公共交通一体化优化城市交通环境，构建生态集约的绿色交通体系。

（四）发展目标

1. 总体目标

到 2025 年，完成江门交通大会战任务，“四纵三横两铁（两联）一港”重大项目建设取得新成效，基本建成“通山达海，内联外畅，水陆兼具”的综合立体交通格局，交通整体发展水平处于江门市前列，为开平市夯实江门“副核心”定位、建成大湾区西部交通枢纽门户及珠西枢纽重要节点提供更有力的支撑。

“四纵三横两铁（两联）一港”重大项目指：四纵：广台高速开平至台山段、大广海湾旅游专线高速公路、台开至珠三角枢纽（广州新）机场高速公路、邑美侨路。三横：国道 G325 线鹤山址山至开平塘口段改建工程、潭江大道、北环二期。两铁：基本稳定鹤山至台山铁路、江恩城际铁路线位，加快推进前期工作。（两联）：赤坎大道二期、国道 G240 连接线。一港：开平市三埠港区工程暨三埠港搬迁项目。

到 2035 年，初步建成安全可靠、便捷畅通、高效智能、经济环保、创新开放的综合交通运输体系，总体形成对外高效联通、地市快速通达、市域基本覆盖的现代化综合立体交通网络，形成开平“五”个交通圈（即通过铁路开平至广州、深圳及珠三角枢纽机场 60 分钟左右互通，通过高快速路开平市区至至江门市区、江门站 40 分钟互通，开平市区与台山市区 30 分钟互通，开平市区至主要乡镇 30 分钟可达，所有乡镇 15-20 分钟到达高速公路出入口，实现镇镇通高速），有力支撑开平市建成大湾区西部交通枢纽门户、珠西枢纽重要节点。

2. “十四五”时期具体目标

铁路：基本稳定鹤山至台山铁路、江恩城际铁路线位，谋划北向连接珠三角枢纽机场的轨道走廊。

公路：高快速路网更加完善，旅游公路取得新突破，城区至江门市区、台山市区和周边乡镇更加便捷，乡镇至建制

村通双车道公路比例基本达 100%。

港航：开平港发展定位更加清晰，开平市三埠港区工程（暨三埠港搬迁工程）启动建设。

城乡客运服务：20 户以上较大自然村通客车比例稳步提高。

城乡物流服务：县、乡、村（指建制村）三级物流节点布局更加完善，建制村快递服务通达率达 100%。

绿色智慧安全：综合运输通道资源利用的集约化、综合化水平大幅提高；5G 网络覆盖高速公路干线及主要服务区、高铁站和重要枢纽；交通运输重特大事故得到有效遏制，“两客一危一重货²”车辆实时监控覆盖率达到并保持 100%。

四、中长期发展布局

规划开平市综合交通运输体系由三个网络（对外交通网、县域交通网、旅游交通网）、两个服务体系（客运出行体系、货运物流体系）、一个保障体系（支撑保障体系）构成。

其中，对外交通网，由“两横两纵”铁路网、“四横三纵”高速公路网、开平港港航体系组成，主要突出对外出行快速、便捷、高效的特点。县域交通网，由普通干线公路、农村公路和通用航空机场组成，具有服务能力强、覆盖空间大、通达程度深的特点。旅游交通网络，由旅游“快进”骨

² 两客：旅游的包车、三类以上班线客车；一危：运输危险化学品、烟花爆竹、民用爆炸物品的道路专用车辆；一重货：重型货车。

架、“慢游”脉络等组成，服务开平市及江门市全域旅游。

（一）铁路网

铁路网是开平市对外联系广州、深圳等都市圈的交通主骨架，是开平市联系江门市区、江门市下辖各市（区）和区域重要交通枢纽（江门站、珠三角枢纽机场等）的快速通道，也是开平市构建产业集聚走廊的重要支撑。

以强化战略支撑为重点，把握国家推进大湾区城际铁路、市域（郊）铁路发展的机遇，统筹考虑江门市干线铁路、城际铁路、市域（郊）铁路规划布局，规划开平境内轨道交通网络总体形成“两横两纵”布局，形成开平市三网融合、内畅外通、衔接高效的轨道网。

“两横”为江湛铁路、江恩城际铁路（规划），“两纵”为鹤台铁路（规划）、云浮至江门城际铁路（谋划）。其中，

江湛铁路，是国家“八纵八横”高铁网中沿海快速铁路通道的组成部分，是珠三角核心区与粤西地区的快速铁路通道。路线起于江门站，在开平设开平南站，经阳江、茂名市终于湛江西站。路线在江门站接深圳至江门铁路（预计2025年通车）。路线可实现开平1小时左右抵达广州、深圳市，融入广州都市、深圳“1小时”交通圈。

江恩城际铁路，路线规划从江门市蓬江区向西至开平市、恩平市，是开平、恩平市与江门市区的第二条铁路通道。项目已纳入《江门市综合交通一体化规划（2018-2035）》。

项目的建设将有利于加强开平市与江门市区的联系，构建开平产业集聚工业走廊，助力开平融入“三区一市”发展格局。

鹤山至台山铁路，定位为客货兼备铁路，以广珠铁路鹤山站为起点，同时建设与广佛江珠城际联络线，向南经水口、台山、联系广海湾地区，接入江门港广海湾港区。项目已纳入《江门市综合交通一体化规划（2018-2035）》。项目的建设能够提升江门市、开平市及沿线地区铁路货运能力，形成能力充分的对外物流通道，有力加快铁水公联运发展，增强区域产业竞争力。

云浮至江门城际铁路，路线规划自云浮云城区经云浮西江新城接入肇庆站，在肇庆站与广佛肇城际铁路连通并保留跨线运营条件，向南经肇庆高要接入新机场与肇顺南城际铁路衔接，后向南经临空经济区接入开平南站与深茂铁路实现换乘，后向南至台山。项目已纳入《珠三角枢纽（广州新）机场综合交通集疏运体系规划》。路线将实现开平与珠三角枢纽（广州新）机场1小时可达，并使开平铁路网与佛山地区铁路网直接衔接，有力推动开平融入广州都市圈。

开平市轨道交通网络布局规划一览表

表1

布局	线路名称	轨道等级	客货功能	起点	终点	境内站点	设计速度	制式	功能	备注
横一	江湛铁路	高铁	客运	湛江西站	江门站	开平南站	200 km/h	国铁I级双线	珠三角核心区与粤西地区的第一条快速铁路，也是珠江口西岸都市圈一体化发展的重要抓手	已建
横二	江恩城际铁路	城际轨道	客运	江门站	恩平站	水口站、开平西站、赤坎站	160 km/h	I级双线	有利于打造珠中江地区“一小时通勤圈”，积极融入“三区一市”，有力带动沿线开平、恩平、台山经济发展	规划新建
纵一	鹤山至台山铁路	普通铁路（兼顾城际功能）	客运、货运	鹤山站	江门港	白石头站、翠山湖站	160 km/h	III级单线	满足开平市对江门市域中心及台山的客运联系需求，加快融入大湾区1小时生活圈，支撑广海湾地区对外发展	规划新建
纵二	云浮至台山城际铁路	城际轨道	客运、货运	云浮站	台山站	翠山湖站、开平西站、开平南站	160 km/h	I级双线	实现珠三角枢纽（广州新）机场与开平1小时可达，加强与大广海湾经济区的客货运联系，推动陆海空联动发展	规划新建

（二）高速公路网

高速公路网是开平市公路网的主骨架，是承担开平市过境交通、对外出行、城市组团之间联系的主要快速通道，是区域重要枢纽（机场、高铁站、港口、客货站场）的主要集散通道，是快速连接区域发展战略平台、产业园区、产业集群，引导和优化产业布局的发展轴线，是快速连接旅游景区的“快进”旅游交通网的主要组成部分。

规划开平市高速公路网形成“四横三纵”布局。“四横”为江罗高速江门段、沈海高速开平段、中开高速开平段、深圳至南宁高速斗门至恩平段（规划）。“三纵”为高恩高速+

广台高速开平段（规划）、台开至珠三角枢纽机场高速（谋划）、大广海湾旅游专线高速（谋划）。

江罗高速江门段，是国家高速公路网深圳至岑溪高速公路的组成路段，向西连接广西岑溪、南宁等地，向东联系江门市区、中山、深圳等地。路线是月山、苍城北部区域通往江门、云浮等地的快速联系通道。

沈海高速开平段，是国家高速公路网沈海高速公路的组成部分，也是广东沿海综合运输通道的组成路段。路线是开平市主要发展轴，是开平市联系周边重要城市的便捷快速通道，路线往东北可达江门市区，快速融入广佛核心区域；往西可快速连接恩平及粤西地区。

中开高速开平段，路线对接深中通道，是省高速公路网中山至茂名高速公路的组成部分，是开平往东前往江门新会、中山、深圳，往西通往粤西北部及广西省的快速通道；也是赤坎古镇旅游景区、深茂铁路开平站的重要集疏运通道。

深圳至南宁高速斗门至恩平段，是省高速公路网深圳至南宁高速的组成部分，为开平南部地区前往珠海、深圳提供快速通道。

高恩高速+广台高速开平段，是开平境内南北向的重要主骨架通道，往北顺接广明高速，形成一条开平西部地区通往佛山、广州核心区的重要高速公路通道，南部经过台山顺

接西部沿海高速公路，可以便捷通达江门沿海地区及港口；是山区乡镇的重要出行通道。

台开至珠三角枢纽机场高速，是开平市区和开平东部城镇通往珠三角枢纽机场最快捷的通道，实现 1 小时内直达机场。

大广海湾旅游专线高速，是连接开平、台山两地旅游资源的纵向线路，有利于促进山海旅游联动，助力开平、台山全域旅游发展。

开平市高速公路网络布局规划一览表

表2

布局	名称	路线情况	境内里程	车道数	功能定位	备注
横一	江罗高速开平段	路线起于江门市鹤山市共和镇接沈海高速，经开平月山镇、苍城镇终于云浮市	12 km	6	中山、江门等地通往广西的最短线路，江门北部区域重要的横向通道	已通车
横二	沈海高速开平段	路线经阳江、恩平进入开平，经汤口镇、沙塘镇、月山镇、水口镇向东至鹤山市、佛山市	30 km	8	江门至大湾区核心城市广州、深圳之间的高速通道，促进开平至阳江、佛山及江门其他市区的交通联系	改扩建项目
横三	中开高速开平段	西起开平至阳春高速，经百合镇、赤坎镇向西经台山、新会、中山连接深中通道	20 km	6	深中通道在珠江西岸的重要连接线，开平与中山、深圳连接的快速通道，实现珠三角地区一小时通达	已通车
横四	深圳至南宁高速斗门至恩平段	规划路线起自珠海斗门段，向西经新会、台山，在赤水北部进入开平，向西经金鸡进入恩平，继续向西延伸至阳江、茂名	20 km	/	开平南部通往深圳、珠海的快速通道，加强与粤港澳核心城市互联互通，支撑大广海湾区经济发展	规划项目

布局	名称	路线情况	境内里程	车道数	功能定位	备注
纵一	高恩高速开平段	路线在凤山互通与中开高速、广台高速对接，经恩平沙湖镇、开平龙胜镇、马岗镇，向北经新兴县与佛山市高明区更合镇广明高速与江罗高速相接	30 km	6	开平北上联系云浮、佛山的快速通道，促进开平与广州都市圈高速路网连接，使东西走向的交通大动脉深（岑溪高速和沈海高速）实现南北联系	已通车
	广台高速开平段	规划路线在百合镇西部接中开高速，向南经蚬冈、赤水、金鸡，进入台山，在汶村西部接入西部沿海高速	30 km	/	形成江门市中部纵向高速通道，促进开平市与台山市及大广海湾区的交通联系，实现开平市“镇镇通高速”	规划项目
纵二	台开至珠三角枢纽机场高速	规划路线起自中开高速台山段，向北经水口、月山、苍城，从宅梧进入鹤山，继续向东北接入南沙至新干线机场高速	25 km	/	补齐开平市的交通短板，与珠三角枢纽（广州新）机场实现快捷联系，实现1小时到机场	规划项目
纵三	大广海湾旅游专线高速	规划路线在赤坎镇东南部起于中开高速，向南经赤水东部，后转向东南进入台山，经端芬至广海，接入西部沿海高速	15 km	/	串联开平、台山两地旅游资源，助力大广海湾区全域旅游发展	规划项目

（三）开平港港航体系

落实《江门港口总体规划（修编）》，厘清开平港发展定位，打造谭江黄金水道。

开平港发展定位。规划开平港为临港产业发展服务，以集装箱、件杂货运输和旅游客运运输为主。同时，随着城市

规划功能的调整，为破解当前港产城矛盾较突出问题，将现状港区搬迁至石海一带开辟新港区，满足开平市区货运码头的搬迁需要，及满足工业东移的发展需要。

潭江水道岸线规划。潭江水道是开平通过水运与珠三角地区及港澳地区联系的唯一水运通道，开平三埠大桥往下游已达到内河航道三级通航标准。根据经济发展要求及产业布局、岸线水陆域条件、取水口布置及其他行业对岸线的需求，沿潭江水道共规划 11 段港口岸线，规划港口岸线长度 13.18km。其中重点规划碉楼旅游岸线，位于开平主城区、潭江半岛下端北侧，重点发展至各碉楼景区的水上旅游客运；重点规划石海岸线，位于潭江右岸、开平三埠镇，为港口经济开发区项目岸线。

开平港区岸线布局规划一览表

表3

序号	岸线名称	地理位置	长度	功能
1	石海岸线	潭江右岸、开平三埠镇，岸线范围骨胶厂~河冲口	2.4 km	规划为港口岸线，为公共运输和临港产业服务
2	碉楼旅游岸线	开平主城区、潭江半岛下端北侧	2.0 km	规划为城市休闲和旅游客运服务的港口岸线，重点发展至各碉楼景区的水上旅游客运
3	工作船岸线	潭江左岸三埠港下游，岸线范围三埠港~假日酒店	0.3 km	港口岸线，主要为工作船停靠服务
4	联竹岸线	潭江左岸、开平市水口镇，岸线范围新州农场~联竹农场	1.8 km	规划为公共运输、旅游客运和支持保障港口岸线，为开平市经济发展服务
5	奔达岸线	潭江左岸、开平市水口镇，岸线范围龙塘里~南溪里	2.8 km	规划该岸线为临港产业服务
6	聚龙岸线	潭江左岸、开平市水口镇，岸线范围聚龙~新窖口	1.5 km	规划为港口岸线，主要为临港产业服务

序号	岸线名称	地理位置	长度	功能
7	赤坎岸线	潭江左岸、开平市赤坎镇，岸线范围赤坎镇城区	1.0 km	规划该岸线为旅游客运服务的港口岸线，重点发展至各碉楼景区的水上旅游客运
8	马降龙岸线	潭江右岸、开平市百合镇，岸线范围百合镇城区~厚山	0.5 km	规划该岸线为旅游客运服务的港口岸线，重点发展至各碉楼景区的水上旅游客运
9	南岸岸线 (旅游岸线1)	潭江左岸开平市东盛路附近	0.3 km	规划该岸线为港口岸线，为旅游客运服务
10	恒益窑岸线 (旅游岸线2)	江左岸开平市 274 省道附近恒益窑~塔山新村附近	0.3 km	功能为旅游客运服务
11	开平旅游岸线3 (平安对面)	开平市 274 省道附近恒益窑~塔山新村附近塔山工业园下游约 650m 处	0.3 km	功能为旅游客运服务

(四) 普通干线公路网

开平市普通干线公路网是高速公路网的有效补充，是开平市城区与周边地市、毗邻市（区）之间第二通道，是城区与乡镇之间，乡镇与乡镇之间的重要交通联系路线，并为重要产业园区、客货运站场、港口码头、重要景区等节点间提供便捷交通联系。

规划开平市普通干线公路网由主干线公路和次干线公路构成，与高速公路一并形成功能完善、层次分明、衔接顺畅、保障有力的干线公路网。

主干线公路规划形成“一环九射四纵四横”布局，打造以开平城区为中心辐射周边重点镇、重点镇带动周边一般镇、镇镇联通的公路网络，助力开平夯实江门副核心地位。

其中，“一环九射”形成快速进出城的道路交通条件，提升开平市区辐射功能。

一环：开平市区环城公路。路线由开平市区环城公路东环、南环、西环和北环组成，有利于分离过境交通，减少过境交通对开平城区城市交通的影响，并拉大开平城市发展骨架，促进城市功能拓展和城市开发。

射一：开平大道，起于翡翠生态湖农庄，连接梁金山，叠书山风景区，接入开平城区，路线是快速衔接翠山湖新区与开平市区的重要线路。

射二：开平市区北环东延线，路线接开平市区北环公路，终于月山镇接 G325，是市区北部重要的对外公路、也是沈海高速公路的衔接公路。

射三：国道 G325 开平环线至水口段，路线起于开平市区东环公路，经三埠、水口终于沈海高速水口互通口，是开平市区向东对接江门的重要对外通道。

射四：潭江大道，路线是城区至水口镇沿江大道重要组成路段，连接开平潭江新区与水口镇，增强了开平环城快速对水口、月山乃至台山司前等镇的辐射功能。

射五：国道 G240 开平支线工程，路线连接开平环线至 G240 改线，形成开平市区及开平市南部地区通往江门市区的新通道。

射六：台开快速路，路线起于开平环城公路东环段，与中开高速、深茂铁路交叉，东南方向连接台山市区，加强了开平环城快速及新港口对台山的辐射作用。

射七：省道 S274 开平环线至开平南站及赤坎大道，由省道 S274 和赤坎大道组成，路线起于开平环线南环段，向南接开平南站，再向西接赤坎，是开平市区连接开平南站、赤坎旅游资源的重要联系通道，也是开平南站与赤坎的快速连接通道。

射八：国道 G325 开平环线至赤坎段，路线起于开平环线西环段，连接百合、赤坎镇，是开平市区中心通往赤坎的主要快速通道。

射九：开平北环西延线（至 G325 改线），该路线是开平市区向西辐射的重要通道，与开平市区北环、北环东延线一起组成开平市区北部横向干线通道。

纵一：鹤山宅梧（市界）至水口（市界）（省道 S273），是开平东部地区重要的南北干线通道，贯穿开平的月山、水口两大重镇，也是开平东部地区向北连接鹤山西部地区，向南连接台山城区的重要通道。

纵二：龙胜（市界）至三埠（市界）（省道 S274），是开平中部地区重要的南北向干线通道，贯穿开平龙胜、苍城、沙塘、塘口四镇，是开平城区向北辐射龙胜、苍城、沙塘、

塘口等重镇的主要干线通道，也是开平城区联系台山城区的重要干线通道。

纵三：大沙（市界）至金鸡（市界）（省道 S297+省道 S534+省道 S295+国道 G325+省道 S275），是开平西部地区重要的南北向干线通道，连接多个乡镇和重要景点，是沿线城镇发展和旅游开发的重要支撑，也是高速公路的重要衔接公路。

纵四：塘口至赤水（市界）（美棠大道+县道 X545+省道 S533），是开平南部地区重要的南北向干线通道，连接多个乡镇，同时兼顾旅游公路的功能，串联塘口、赤坎、蚬冈、赤水等乡镇的旅游资源，是沿线城镇发展和旅游开发的重要支撑。

横一：水井（市界）至大沙（市界）（省道 S384+省道 S273+省道 S295+省道 S535），是开平中北部地区东联珠三角核心区，西接恩平北部及粤西地区的重要东西向干线通道；该路线连接江罗高速公路和高恩高速公路，是高速公路重要的衔接公路。

横二：月山（市界）至百合（市界）（国道 G325 复线+开恩快速），是分流原国道 G325 交通流量，缓解穿城交通压力，促进开平城区北部沿线地区城镇建设和产业发展，也是翠山湖新区东西向对外辐射的主要通道。

横三：水口（市界）至百合（市界）（国道 G325），是开平至鹤山、开平至恩平的主要干线通道。主要承担综合运输主通道的过境交通功能，也是开平市区往东、往西的对外辐射干线。市区路段规划逐步调整为市政主干线道路。

横四：赤水（市界）至金鸡（市界）（省道 S367），横贯赤水和金鸡两大镇，往东可至台山城区、往西可至恩平城区，是开平南部地区重要的对外干线公路。

规划次干线公路 16 条。主要承担开平市域内各乡镇、重要节点与主干线之间的连接，乡镇与乡镇之间的联系。

开平市主干线公路布局规划一览表

表4

序号	起点	终点	主要控制点	里程(公里)	重复里程(公里)	国省道编号	规划等级	规划车道数	原有公路名称	现状公路等级	现有车道数	功能定位
合计				437.1	42.9							
环线				28.2	0							
O1	开平市区环城公路			28.2	0							减少过境交通对开平城区城市交通的影响
东环	东环北环交叉点	东环南环交叉点	开平市区	4.2	0	东环线	一	6				
南环	南环东环交叉点	南环西环交叉点	开平市区	9.4	0	南环线	一	6				
西环	西环北环交叉点	西环南环交叉点	开平市区	7.4	0	西环线	一	6				
北环	北环东环交叉点	北环西环交叉点	开平市区	7.2	0	北环线	一	6				
射线				78	22.2							
S1	开平大道			5.4	0							快速衔接翠山湖新区与开平市区
S1.1	翡翠生态湖农座	开平市区	开平市区	5.4	0	S533	一	6	S533	一	6	
S2	开平市区北环东延线			8.9	0							市区重要的对外公路、也是沈海高速公路的衔接公路
S2.1	贝龙里	冲罗	联新	2.2	0	S273改建	一	6				
S2.2	冲罗	开平市区	月山、开平市区	6.7	0	北环东延线	一	6				
S3	国道 G325 开平环线至水口段			9	9							市区中心前往水口镇的快速通道
S3.1	国道 G325 与开平东环线相交处	水口	开平市区、水口	9	9	G325	一	6				
S4	潭江大道			9.1	0							潭江新区至水口镇沿

序号	起点	终点	主要控制点	里程 (公里)	重复里程 (公里)	国省道编号	规划等级	规划车道数	原有公路名称	现状公路等级	现有车道数	功能定位
S4.1	开平市区 (南环)	北环东延线	潭江新区	9.1	0	潭江大道	一	6				江大道重要组成路段
S5	国道 G240 开平支线工程			7	0							市区到 G240 改线
S5.1	开平市区 (南环)	国道 G240 (改线)		7	0		一	6				
S6	台开快速路			1.6	0							台山至开平快速路的组成路段
S6.1	开平市区 (南环)	台山水步芦霞	开平市区	1.6	0		一	6				
S7	省道 S274 开平环线至开平南站 (市界) 及赤坎大道			14.2	3.2							市区到开平南站及南站至赤坎的快速通道
S7.1	省道 S274 与开平市区 (南环) 相交处	开平南站 (市界)	开平南站	3.2	3.2	省道 S274	一	6				
S7.2	省道 S274 与赤坎大道相交处	赤坎	开平南站、赤坎	11	0	赤坎大道	一	6				
S8	国道 G325 开平环线至赤坎段			10	10							开平市区与赤坎之间的重要联系通道
S8.1	国道 G325 与开平环线 (西环) 相交处	赤坎	开平市区、赤坎	10	10	G325	一	6				
S9	开平北环西延线 (至 G325 改线)			9.0	0							开平市区北部与 G325 改线之间的重要联系通道
S3.1	开平市区 (北环)	G325 改线	开平市区 (北环)	9.0	0		一	6				
纵 线				209.1	14.0							
Z1	鹤山宅梧 (市界) 至水口 (市界)			22.6	1.5							开平东部地区重要的南北干线通道, 贯穿了月山、水口两大重
Z1.1	狗尾营 (市界)	月山圩口	龙井村、水井圩	11.1	0	S273	一	4	S273	二	2	

序号	起点	终点	主要控制点	里程(公里)	重复里程(公里)	国省道编号	规划等级	规划车道数	原有公路名称	现状公路等级	现有车道数	功能定位
Z1.2	月山圩口	水口	月山、水口	6.3	0	S273	—	4	S273	—	4	镇,也是开平向北连接鹤山,向南连接台山的重要通道
Z1.3	水口	水口	水口	1.5	1.5	S273	—	6	S273	—	6	
Z1.4	水口	公益大桥	水口、公益大桥	3.7	0	S273	—	4	S273	二	4	
Z2	龙胜(市界)至三埠(市界)			54.8	6.0							开平重要的南北向干线通道,贯穿龙胜、苍城、沙塘、塘口四镇,开平城区联系台山城区的重要干线通道
Z2.1	龙胜大坑	沙塘	龙胜、苍城、沙塘	33.4	0	S274	—	4	S274	—	4	
Z2.2	沙塘	市区西环线	沙塘、塘口、市区	12.6	0	S274	—	4	S274	—	4	
Z2.3	市区西环线	市区西南环线	开平市区	6.0	6.0	开平西环	—	6				
Z2.4	市区西南环线	武溪(市界)	开平市区	2.9	0	S274	—	4	S274	—	4	
Z3	大沙(市界)至金鸡(市界)			84.5	3.8							开平西部地区重要的南北向干线通道,沿线城镇发展和旅游开发的重要支撑。该路线与开平规划的三条横向高速公路相连,与四条横向干线相通,是一条重要的联系干线
Z3.1	大沙小雄	大沙东成	大沙	10.3	0	S297	—	4	X534	三	2	
Z3.2	大沙东成	马冈龙冈	大沙、马冈	12.8	0	S534	—	4	X561	三	2	
Z3.3	马冈龙冈	马冈上安村	马冈莲塘村	1.8	0	S534	—	4	X561	—	4	
Z3.4	马冈上安村	四九圩	马冈	12.7	0	S295	—	4	X555	三	2	
Z3.5	四九圩	赤坎	赤坎	9.4	0	S534	—	4	X555	二	4	
Z3.6	赤坎	百合	赤坎、百合	3.8	3.8	G325	—	10	G325	—	6	
Z3.7	百合	齐塘	百合	5.7	0	S275	—	4	S275	二	2	
Z3.8	齐塘	蚬冈	蚬冈	2.0	0	S275	—	4	S275	—	4	

序号	起点	终点	主要控制点	里程(公里)	重复里程(公里)	国省道编号	规划等级	规划车道数	原有公路名称	现状公路等级	现有车道数	功能定位
Z3.9	蚬冈	金鸡	蚬冈、金鸡	12.5	0	S275	一	4	S275	二	4	
Z3.10	金鸡	金鸡(乡镇)	金鸡	1.6	0	S275	一	4	S275	一	4	
Z3.11	金鸡(乡镇)	鲮鱼潭(市界)	金鸡、石湾	11.9	0	S275	二	2	S275	二	2	
Z4	塘口至赤水(市界)			47.2	2.7							开平南部地区重要的南北向干线通道,串联塘口、赤坎、蚬冈、赤水等旅游资源,是沿线城镇发展和旅游开发的重要支撑,也是开平主干线纵三的良好补充
Z4.1	宅群	两堡	树溪、莲红	7.5	0	赤马线	一	4				
Z4.2	两堡	新塘(市界)	沙溪市	1.4	0	S534	一	4	Y744	三	2	
Z4.3	大妄(市界)	蚬冈	春一	3.3	0	美棠大道	一	4				
Z4.4	蚬冈	龙岗里	蚬冈	4.1	0	X545	一	4	X545	二	2	
Z4.5	龙岗里	赤水	赤水	10.4	2.7	S533	一	4	S533	二	2	
Z4.6	赤水	东山(狮山头)	东山	10.1	0	S533	二	2	S533	二	2	
Z4.7	东山(狮山头)	坪田	东山、坪田	5.5	0	S533	二	2	S533	四	1	
Z4.8	坪田	灰山垌(市界)	坪田	4.8	0	S533	二	2	S533	四	1	
横 线				151.0	28.9							
H1	水井(市界)至大沙(市界)			49.2	18.4							开平中北部东联珠三角核心区,西接恩平及粤西地区的重要东西向干线通道,同时是高速公路的重要衔接公路
H1.1	水井圩(市界)	水井圩	水井圩	4.1	0	S384	二	2	X561	三	2	
H1.2	水井圩	龙尾村	水井圩	3.8	3.8	S273	一	4	S273	二	2	
H1.3	龙尾村	联合	龙井村、联合	8.9	0	S384	二	2	X561	二	2	
H1.4	联合	马冈	苍城、马冈	17.7	0	S295	二	2	X561	三	2	
H1.5	马冈	马冈	马冈	1.8	1.8	S535	一	4	X561	一	4	
H1.6	马冈	大沙平乐	马冈、大沙	12.8	12.8	S535	一	4	X561	三	2	

序号	起点	终点	主要控制点	里程(公里)	重复里程(公里)	国省道编号	规划等级	规划车道数	原有公路名称	现状公路等级	现有车道数	功能定位
H2	月山(市界)至百合(市界)			40.8	0							东连佛山,西接恩平,毗邻沈海高速,减缓主通道交通压力,翠山湖新区东西向对外辐射的主要通道
H2.1	月山(市界)	赤坎	月山、沙塘、塘口	30.3	0	G325复线	—	6				
H2.2	赤坎	百合茅冈圩	赤坎、百合	8.8	0	开恩快速	—	10	G325	—	6	
H2.3	百合茅冈圩	茅冈圩(市界)	百合茅冈圩	1.7	0	开恩快速	—	10				
H3	水口(市界)至百合(市界)			37.2	10.5							开平东至江门、鹤山,西至恩平的主要干线通道,也是开平市区往东、往西的对外辐射干线
H3.1	水口(市界)	开平市区	水口、市区	9.9	0	G325	—	6	G325	—	6	
H3.2	开平市区	开平市区	开平市区	8.2	0	G325	—	6	G325	—	6	
H3.3	开平市区	赤坎	赤坎	8.6	0	开恩快速	—	10	G325	—	6	
H3.4	赤坎	百合茅冈圩	赤坎、百合	8.8	8.8	开恩快速	—	10	G325	—	6	
H3.5	百合茅冈圩	茅冈圩(市界)	百合茅冈圩	1.7	1.7	开恩快速	—	10				
H4	赤水(市界)至金鸡(市界)			23.8	0							横贯赤水、金鸡镇,是开平南部连接台山恩平的对外干线公路,同时与高恩高速南延线金鸡互通直接相连
H4.1	赤水(市界)	金鸡	赤水、金鸡	16.4	0	S367	二	2	S367	二	2	
H4.2	金鸡	金鸡(市界)	金鸡	7.5	0	S367	二	2	S367	二	2	

（五）农村公路网

农村公路网是开平市公路网的最基础部分，以满足可达性为主要目的，保证公路网通达深度，是巩固全面小康成果并落实乡村振兴战略的坚实基础，也是推进农业农村现代化的重要支撑。

开平市农村公路网，要以珠三角地区率先基本实现农业农村现代化为导向，提高开平市与周边市（区）、镇与镇、建制村与建制村之间互联互通水平，降低节点间的迂回率，基本形成网状结构的农村公路网络；要形成畅通城乡要素双向流动通道，打造一批美丽乡村公路，更好满足高质量生活需求，充分发挥农村公路在引领农村产业体系、建设生态宜居乡村、促进城乡融合的支撑带动作用。

规划形成开平市与周边市（区）间和开平市到市区周边乡镇通二级或三级公路，乡（镇）际间和乡（镇）到建制村通三级公路或双车道四级公路，建制村间、建制村到自然村、自然村间通四级公路的农村公路网。

规划开平市农村公路三级路比例达到 32%，县道三级及以上公路比例达 90%。农村公路具备条件的建制村通双车道公路比例达 100%；衔接普通国道、省道的农村公路路段大部分达到为双车道四级及以上公路。规划开平市每个乡镇至少建成一条美丽农村路。

（六）通用机场布局规划

根据《广东省通用机场布局规划（2020-2035年）》《江门市综合交通一体化规划（2018-2035年）》，规划开平赤水镇建设一处A2类通用机场。利用赤水通用航空机场资源，未来可发展低空游览、通勤航线等旅游项目，建设航空小镇，形成开平新的旅游增长点。

（七）旅游交通网

开平市旅游交通网，将依托上述铁路网、公路网、港航体系和通用航空机场，构建两个网络（“快进”网络、“慢游”网络），以邑美侨路为抓手，提升四项水平（旅游设施服务水平、景观环保水平、旅游信息服务水平、旅游安全水平），打造四个示范（具有品牌效应的旅游公路示范、旅游公路干线改造示范、旅游公路服务设施示范、旅游产品推介示范），助力开平建设旅游强市、文化旅游名城。

1. “快进”网络

依托高速铁路、城际铁路、民航、高等级公路等构建“快进”交通网络，重点规划台开至珠三角枢纽机场高速、大广海湾旅游专线高速，串联山水、田园、碉楼、侨乡、古镇、温泉、滨海等旅游资源，提升开平市主要旅游景点的通达性和便捷性，实现游客远距离快速进出目的地，推动开平交通与旅游融合发展。

2. “慢游”网络

（1）邑美侨路

依托国省干道、农村公路、沿线旅游资源及产业园区，规划“邑美侨路”，以“悠悠碉楼情，浓浓侨乡味”为规划主题，打造具备规划引领功能、通道支撑功能、配套服务功能、旅游引导功能、产业带动功能的广东第一、全国示范、面向湾区、海外知名的世界级侨乡文化旅游通道。

“邑美侨路”按照“主线+支线+延长线”规划布局，同时布设慢行系统。

主线规划魅力赤坎段、乡情塘口段、食在马冈段、湿地漫游段、茶香大沙段五大景观主题，由省道 S297、省道 S534、乡道 Y766、美堂大道、学院路组成，起点从祥龙出发，经赤坎（古镇大道、赤五线、赤祥线）、塘口、马冈、大沙镇（赤马线、大圣线段、城岗线），终点位于大沙镇岗坪村委会，总长度约 72km。

支线由省道 S274、乡道 Y756 及新建路段组成，起点从马冈辣木场出发，经龙胜、大沙镇（城蟠线），终点位于大沙镇十里花溪，总长度约 30km。

延长线集约利用已有线位，串联恩平、台山、云浮、鹤山等县市，形成旅游大环线。

旅游慢行系统选取分散于主线外的适宜驻足慢行游览的景点，与主线或支线形成闭环，并根据需求增设自行车道、步道等慢行设施，规划赤坎塘口大环线、马冈环线、大沙湿地大环线、大沙山地线四大慢行游线，总长度约 50km。

“邑美侨路”突出碉楼文化主题，集观光、休闲、购物、体验为一体，同时结合周边产业打造华侨文化体验园、茶文化产业度假区、农业采摘体验园、特色美食小镇、山地运动体验园、生态体验园等，致力打造成为开平市最美旅游公路。

(2) 潭江旅游航线

打造集交通出行、侨乡文化、休闲养生为一体的“江河”交通网络，依托开平三江六岸丰富岸线资源，在有条件河段，以百合镇马降龙村和赤坎镇为核心，打造3条放射状江河旅游交通，配建水口、三埠、赤坎等一批特色旅游码头、服务站等设施，完善水上客运功能。

(3) 低空旅游

以赤水通用机场建设为契机，研究开发低空旅游线路，开发空中游览、空中体验等低空飞行旅游产品；配合航空小镇建设，发展飞行营地。

(4) 旅游产品打造

打造精品公路旅游产品，结合邑美侨路沿线城镇，布局特色民宿、特色村寨、汽车露营地等旅游设施，形成有广泛影响力的“美丽公路”旅游品牌。

规划开平——碉楼之乡的特色服务区，推动公路服务区向交通、生态、旅游、消费等复合功能型服务区转型升级，充分引入侨乡文化特点，植入碉楼元素，全力营造专属性华

侨文化旅游服务区，打造成为集休闲、购物、娱乐、餐饮于一体的多元化旅游目的地服务区。

（八）综合客运体系

1. 综合客运枢纽规划

以铁路、高速公路和港口码头的规划布局为基础，规划形成“四主两辅多节点”的客运枢纽布局，其中包括区域级客运枢纽4个、市级客运枢纽3个和若干个乡镇客运站。乡镇客运站根据需要布设，可以增设简易站场或增设公交首末站，满足群众出行需求。

开平市综合客运枢纽规划一览表

表5

序号	枢纽名称	位置及辐射方向	功能定位	衔接方式（主要衔接方式： △）				
				航空	轨道	公路	水运	其他方式
1. 区域客运枢纽								
1	开平南站 综合客运枢纽	三埠街道，辐射粤港澳大湾区、珠江口西岸都市圈、广东省其他主要城市及周边省会城市	公铁联运的区域综合交通枢纽，开平重要的对外交通枢纽		△	√		√
2	开平义祠 汽车客运站	长沙街道，辐射开平市乡镇、江门市区县、粤港澳大湾区、广东省其他主要城市及周边省会城市	开平城区重要的交通枢纽，兼顾旅游直达专服务			△		√
3	江恩城际站 综合客运枢纽	塘口镇（初步方案），辐射江门市其他区县及粤港澳大湾区	江门城际枢纽客运站，对接珠江中江地区		△	√		√
4	赤水通用机场	赤水镇，辐射粤港澳大湾区、广东省	开平市唯一通用机场	△		√		√

序号	枢纽名称	位置及辐射方向	功能定位	衔接方式（主要衔接方式： △）				
				航空	轨道	公路	水运	其他方式
		其他主要城市及 周边省会城市						
2. 市级客运枢纽								
1	开平市交通新 枢纽中心	梁金山服务区北 侧,服务一园四区 出行	一园四区主要交 通枢纽			△		√
2	开平汽车客运 站	三埠街道,辐射江 门市域内其他区 市及开平城区与 市内中心城镇间 出行	开平城区主要交 通枢纽			△		√
3	开平翠山湖客 运站	翠山湖工业园中 心区,辐射江门市 域内其他区县、开 平市内中心城镇 间	翠山湖新区主要 交通枢纽			△		√
3. 乡镇客运站								
1	水口客运站	水口镇, 辐射水口及周边乡镇				△		√
2	月山客运站	月山镇, 辐射月山及周边乡镇				△		√
3	沙塘客运站	沙塘镇, 辐射沙塘及周边乡镇				△		√
4	苍城客运站	苍城镇, 辐射苍城及周边乡镇				△		√
5	赤坎新区 客运站	赤坎新区, 辐射赤坎新区周边乡镇				△		√
6	赤坎客运站	赤坎镇, 辐射赤坎镇周边乡镇				△		√
7	大沙客运站或 公交首末站	大沙镇, 辐射大沙及周边乡镇				△		√
8	马岗客运站或 公交首末站	马岗镇, 辐射马岗及周边乡镇				△		√
9	龙胜客运站或 公交首末站	龙胜镇, 辐射龙胜及周边乡镇				△		√
10	赤水客运站或 公交首末站	赤水镇, 辐射赤水及周边乡镇				△		√
11	金鸡客运站或 公交首末站	金鸡镇, 辐射金鸡及周边乡镇				△		√

2. 客运出行体系规划

以提升旅客出行体验为核心，规划形成开平市层次分明、能力充分、一体多元的客运出行网络，包括区域出行体系、城乡出行体系。

区域客运出行体系，以联程联运为导向，推动形成“一票到底”的全程运输服务。近距离对外形成以城际铁路、高速直达客运为主体，（跨市）公交为补充的客运系统，半小时通达江门市中心及珠中江地区；中等距离对外主要以高铁及城际铁路为主体，公路客运为补充，融入粤港澳大湾区“1小时生活圈”；远距离对外主要以航空、高铁为主体，公路客运为补充，3小时通达广东省主要城市及周边省会城市。

城乡客运出行体系，建设开平市全域公交体系，构建以常规公交和公交化的城乡客运为主体、出租车为补充、公共自行车为辅助的多模式、一体化公共交通系统。在实现具备条件的乡镇和建制村通客车基础上，推动全域公交、片区经营、预约响应式农村客运多模式发展，加快乡镇综合运输服务站建设，全面提升城乡客运网络的覆盖广度、深度和服务水平。

其中，中心城区规划形成“市区公交干线+市区公交支线+城镇干线+跨市干线”的总体格局。

（九）货运物流体系

1. 综合货运枢纽规划

立足翠山湖核心区和周边水口、月山、沙塘、苍城等高水平大型产业园区的部署，结合开平市重大产业、城市发展等特点与要求，规划形成“3-3-N”的物流节点总体布局，即3个综合物流园区、3个专业物流中心、N个物流配送中心，打造功能定位清晰、多服务层次的物流节点体系，将开平市打造成为江门市域中部重要的商贸与物流中心。

综合物流园区：依托翠山湖产业园区、三埠港区、深茂铁路开平站等设施，形成具备强大的物流辐射能力和物流存储能力，主要为江门、珠中江等地区提供保税、加工、储运、多方式中转、集散、配送及车辆停放等方面的服务。

专业物流园区：围绕水暖卫浴、化纤纺织、食品工业等传统产业，及电子信息、装备设备、医药产业等新兴产业，规划建设水口物流中心、苍城物流中心、百合物流中心，为企业生产提供储运、配送、车辆停放等物流配套服务。同时，兼顾城市生产生活，建设城市生活物流中心。

物流配送中心：结合开平城市发展，布局配送功能齐全、辐射范围适中的百汇批发市场配送中心、开平公路货运中心、开平市交通新枢纽中心（含服务中心），主要为特定客户或末端客户提供高频率、小批量、多批次的生产性或生活性物资配送服务。

开平市货运枢纽规划一览表

表6

序号	名称	位置	功能与定位	运输方式
综合物流园区				
1	开平翠山湖物流园区	开平翠山湖产业转移园内	以翠山湖产业转移工业园为依托,以电子信息、五金机械、水暖卫浴、纺织服装业为主要服务对象,提供仓储配送、流通加工、货代、船代、信息服务、保税仓储、进出口贸易、通关等一体化物流服务,成为以第三方物流服务为核心的大型配送型物流园	公路、铁路
2	深茂铁路开平站物流中心	深茂铁路开平站	依托深茂铁路货运站,具备公铁联运、综合性仓储分拨、包装加工、信息配载、城市配送等服务功能	公路、铁路
3	三埠港国际物流中心	三埠港区	以三埠港为依托,主要经营三埠至香港客货运输及相配套的港口装卸、仓储、旅客接送、免税商品供应等业务,建成服务开平经济发展的综合性国际物流中心	水运、铁路、公路
专业物流中心				
1	水口物流中心	水口产业转移园内	以水口水暖卫浴产业为依托,建成区域内生产服务型产业物流园区和生产性物资批发、配送中心	公路
2	苍城物流中心	苍城镇,毗邻省道S274	开平西北部物流中心,具备仓储、转运、装卸、包装、配送等综合性物流功能,支撑开平西北部工业经济发展	公路
3	百合物流中心	百合镇,毗邻中开高速出入口	为百合、蚬岗等乡镇绿色农产品提供仓储、配送、信息等物流服务	公路、铁路
物流配送中心				
1	百汇批发市场配送中心	百汇批发市场	为中心城区提供零售商品、生活消费品物流服务,同时为各批发市场提供物资批发和物流配送服务	公路
2	开平公路货运中心	沈海高速、高恩高速、中阳高速交汇处	结合优越的高速公路网络条件,建设成为区域型公路货运中心	公路
3	开平市交通新枢纽中心(含服务中心)	梁金山服务区北侧	结合优越的高速公路网络条件,建设成为区域型公路货运中心	公路
N	其他依托物流园区、物流中心,或镇级客运站实现物流配送功能			

2. 货运物流网络体系规划

以市场为导向，依托开平市以及江门市综合货运枢纽，推动与周边市（区）枢纽联动，促进更大范围的要素流在开平集聚、重组、辐射、扩散，形成与开平市产业体系相适应的，结构合理、经济高效、绿色集约的货运物流网络。

铁水公物流网络。规划形成以鹤台铁路、沈海高速、中开高速、国道 G325 改线为主要货运通道，以疏港公路、铁路专业线（谋划开平港区铁路专业线）为末端微循环系统，以开平港、翠山湖站铁路货运枢纽为重要节点，连接重要货源地与目的地、贯通省内外，提供全程一体化组织的货物运输网络。

江海联动物流网络。对接江门其他港区乃至周边地市港口，引入战略投资，通过港区（企业）、物流企业合作，融入江门市、全省港口运营体系，探索形成“海-江-河”一体化物流运作模式，服务“一园四区”及开平现代产业发展。

城乡物流网络。交通部门加强与邮政、农业、供销、商务等部门协同，形成“一点多能、一网多用、功能集约、便利高效”的开平市、乡镇、建制村三级（县级农村物流中心中转、乡镇物流服务站分拨、村级农村物流服务点配送）物流网络。规划建设共同配送体系，共享站场运力资源，有序发展客、货、供销、邮政及电子商务合作线路，加快推进农产品进城、工业品下乡的双向物流配送网络体系建设。推广

城乡统一配送、集中配送、共同配送等配送模式，以及农村货运班线、客运班车代运邮件等农村物流组织模式，构建的客运+货运专线网络。

新型物流业态。依托开平市交通新枢纽中心（含服务中心），研究建立高速公路服务区物流网络，打造跨区域干线甩挂运输+区域内城市共同配送的运输模式。鼓励定制物流、共享物流、冷链快递、即时直递等发展。推广“互联网+物流+产业+金融”模式，鼓励商贸流通企业和连锁超市等开展共同配送。

（十）支撑保障体系

1. 发展智慧交通

通过各类智能终端在公路、铁路、航道、港口、城市公交线网、公交站场等交通基础设施的布局和应用，全面提升交通领域要素资源在线化率和智能化程度。

大力发展智慧交通和智慧物流，推动大数据、互联网、人工智能、区块链等新技术与交通行业深度融合。用好省、市有关旅客综合信息服务平台，提升公众服务能力。充分利用既有专业化多式联运信息平台，加快开平市公铁水、水水等多式联运发展。

通过数政平台建设和运行监测预警体系等的建设，加强跨区域、跨部门、跨行业系统互联互通，实现数据交换和监管智能联动。

2. 建设绿色低碳交通

加强交通运输网络通道及岸线资源的节约集约利用，提升运输装备的专业化、标准化和现代化水平。推广应用新能源和清洁能源车船，推广应用节能环保型工程机械与港口装卸设备。调整优化运输结构，创新公路客运组织管理模式，发展绿色货运与现代物流。持续推动城市公交优先发展，倡导绿色出行模式。加强联合监管机制，落实污染防治任务。

3. 打造平安交通

推进开平市主要产业园区、旅游景区多路径建设，提升交通网络系统韧性和安全性。建立完善现代化工程建设和运行质量全寿命周期安全管理体系。强化交通基础设施预防性养护维护、安全评估，加大病害治理力度，及时消除安全隐患。强化重点交通基础设施建设、运行安全风险防控。健全多部门联动、多方式协同、多主体参与的综合交通应急运输管理协调机制，完善科学协调的综合交通应急运输保障预案体系。

五、“十四五”重点任务

(一) 构建快速运输通道

1. 加快高速公路连线成网。

规划形成“四横三纵”的高速公路网络，做好谋划路线的前期工作和国土空间规划。

加快推进广台高速开平至台山段建设，形成江门市中西

部纵向高速通道，实现开平市“镇镇通高速”。规划路线在百合镇西部接中开高速，向南经蚬冈、赤水、金鸡，进入台山，在汶村西部接入西部沿海高速。

深化深圳至南宁高速斗门至恩平段前期工作，争取早日具备实施条件，形成开平南部通往珠海、深圳的高速通道。规划路线起自珠海斗门段，向西经新会、台山，在赤水北部进入开平，向西经金鸡进入恩平，继续向西延伸至阳江、茂名。

谋划台开至珠三角枢纽机场高速，补齐开平市交通短板，实现1小时通达区域枢纽机场，并加强与台山城区的互联互通。规划路线起自中开高速台山段，向北经水口、月山、苍城，从宅梧进入鹤山，继续向东北接入南沙至新干线机场高速。

谋划建设大广海湾旅游专线高速，串联开平、台山两地旅游资源，并连接邑美侨路，实现山海旅游联动，助力全域旅游。规划路线在赤坎镇东南部起于中开高速，向南经赤水东部，后转向东南进入台山，经端芬至广海，接入西部沿海高速。

2. 积极融入轨道上的湾区。

积极推进鹤台铁路、江恩城际铁路前期工作，优化和稳定路线走向，与开平市产业带和工业走廊相协调，落入国土空间规划，争取早日具备实施条件。

规划鹤台铁路从广珠铁路鹤山南站接轨引出，经由鹤山市沙坪、共和、址山镇，新会区司前镇，开平市水口镇，台山市水步、台城、斗山、都斛、广海。设有鹤山南（雅瑶所）、共和北、开平西、台山北、台山西、三合、广海湾新城和广海湾 8 个车站。路线规划与广珠铁路、深茂铁路衔接，可改善广海湾片区与内陆地区的联系，扩大鹤山物流园及港区的辐射范围；通过铁路建设扩展物流园及广海湾深水港区竞争腹地范围，发展多式联运，降低货运运输成本；兼顾广海湾及沿线对外客运出行。路线拟设白石头站（客货运）、翠山湖站（客货运）。

规划江恩城际铁路，起于江门站，经新会、开平至恩平，可增加开平通往江门市区、江门站的铁路通道。路线拟设水口站（客运）、开平西站（客运）、赤坎站（客运）。

谋划云浮至江门城际铁路，路线起于云浮城区，经云浮西江新城接入肇庆站，在肇庆站与广佛肇城际铁路联通，向南经肇庆高要接入珠三角枢纽（广州新），与肇顺南城际铁路衔接，继续向南经临空经济区接入开平南站，继续向南至台山。路线可以实现开平、台山 1 小时内到达珠三角枢纽（广州新）机场。路线在开平境内拟设翠山湖站（客货运）、开平西站（客运）、开平南站（客运）。

（二）完善外联内通网络

1. 加快构建快速路体系。

以环城快速路为纽带，加快放射线、加密线快速路建设，有机联接潭江新城、开平大道两侧和开平南站周边等三大片区，增强中心城区辐射带动和综合服务能力。

规划原国道 G325 线水口至赤坎快速化改造，提升城市主干道通行能力。加快建成北环二期+梁金山旅游公路及金章大道段（新县道红龙线）、潭江大道及连接线（新县道月新线），形成市区“环+射”的快进快出格局。

规划建设国道 G240 开平支线，连接国道 G240（改线），进一步提高出城效率，形成市区连接江门大道、通往江门市区的快速通道。依托国道 G240 及 G240 开平支线、省道 S274，推动开平翠山湖高新区、开平南站、台山白沙三点融合发展，打造台开创新产业带。

完善高铁站集疏体系，推进赤坎大道二期（桥牛线（X557）改线二期工程），实现赤坎大道全线贯通，实现开平南站至赤坎的快速联通，服务赤坎古镇旅游开发。

配合台山市推进省道 S273 开平水口至台山大江段（陈宜禧北延线），促进台开同城化。

2. 提档升级国省道干线。

积极推进干线公路穿城（镇）路段改线、改建，实施国道 G325 线鹤山址山至开平塘口段改建工程、国道 G325 线赤坎龙背至百合蒲桥段扩改建工程，降低过境交通对城市交通的干扰，缓解国道穿城（镇）造成交通拥堵状况。以国道 G325

改线项目建设为契机，贯通“水口一月山一翠山湖一沙塘一苍城”的城市快速路系统，助力本地传统支柱产业向翠山湖高新区集聚发展。

加强“一园四区”（翠山湖高新区和月山、水口、沙塘、苍城四镇）的交通承载能力，实施国道 325 线开平市龙背桥至蒲桥段路面大修工程，加快省道 S273 线月山段扩改建、省道 273 线开平市月山镇至水口后溪段扩建。

加强国省道与高速公路互联互通，推进省道 S534 开平市塘口至赤坎段扩改建工程（原美堂大道），连接开阳高速塘口互通，提高赤坎镇对外快速交通能力。

改善开平重要乡镇之间、与毗邻市乡镇之间的交通条件，规划省道 275 线开平市蚬冈圩至金鸡段扩建工程，实施省道 275 线开平市百合至蚬冈墟段路面大修工程；规划省道 S384 线开平市月山至鹤山址山交界段改建、省道 S534 线开平市两堡至长安里段改扩建，推进省道 367 线开平市金鸡至恩平市网山段路面中修。

提高西北部山区干线公路服务水平，完成省道 S297 开平段（K104+079~K114+353）路面改造工程（原开平市马稔线改建工程），规划省道 S534 开平市马冈公安圩至塘口升平段改建。

（三）构建特色慢游网络

1. 规划建设邑美侨路。

依托县道、乡村道路等，规划建设构建集“吃住行游购娱”于一体的“慢游”交通网络，以主要景点带动周边乡村旅游配套产业发展。

规划建设邑美侨路，及实施开平市乡道 Y756 城蟠线改造工程。邑美侨路打造为“一主线、两专线、三支线、四组团、五特色”的交旅融合大道，主线从三埠凤鹤湾湿地公园出发，经赤坎、塘口、马冈镇，终于大沙镇，途中设大沙支线、塘口支线、赤坎支线，自力村旅游专线、马降龙旅游专线，突出四个产业组团，彰显五个特色路段，成为开平市最美旅游公路。

2. 完善旅游公路体系。

畅通旅游景点周边交通网络，统一标识打造，增加特色驿站、旅游指标、沿线小景观，形成具有开平特色的旅游公路体系。

完善碉楼群及赤坎古镇景区周边路网，实施县道 X824 塘赤线（原乡道 Y818）雁湖至 G325 段扩建工程、开平市塘口镇交四线路面大修工程（二期）、省道 S354 开平市塘口旧圩加油站至公福亭段路面提升工程、开平市新县道赤长线扩改建工程、开平市乡道 Y775 赤祥线改线工程、开平市 X557 桥牛线（旧线）改建工程等项目。

加强与邻市旅游资源联动，规划建设大沙镇至云浮新兴的连接道路，促进开平市与新兴县交旅融合发展。

3. 深化四好农村路建设。

积极谋划申报全国“四好农村路”示范县。持续深入建设“四好农村路”，提高农村公路网络通达深度，推进镇至建制村通双车道四级路。继续提高农村公路对外衔接水平，实施衔接高速公路的农村公路四升三，以及衔接普通国道的农村公路单改双。

加快重要县乡道的路面改善或升级改造。实施新县道金罗线改建工程、开平市新县道金北线改扩建等县道提升工程，以及乡道 YD07 狮上线边坡防护加固工程、开平市乡道乌斗线改建工程、开平市乡道 Y757 黑弯线路面改造工程等项目，提高镇村之间公路服务水平。

（四）提升枢纽服务功能

1. 提高开平港发展能级。

配合《江门港口总体规划（修编）》，积极谋划开平港区发展策略，厘清开平港发展定位，打造谭江黄金水道。

破解当前港产城矛盾较突出问题，实施开平市三埠港区工程（暨三埠港搬迁工程），新建5个1000吨级（3000吨级结构）通用泊位，拓展作业发展空间，释放现有城市空间。

完善开平港岸线布局，规划增加旅游客运岸线，重点规划碉楼旅游岸线，位于开平主城区、潭江半岛下端北侧，重点发展至各碉楼景区的水上旅游客运；重点规划石海岸线，位于潭江右岸、开平三埠镇，支撑港口经济开发区项目建设。

2. 完善客货枢纽体系。

(1) 客运枢纽。

加强旅游交通配套，规划建设开平市赤坎新区客运站，占地 26000 平方米，服务赤坎古镇旅游。规划站场集成旅游集散中心功能，统筹公路客运、城市公交和农村客运资源，具备高效率的旅游交通中转能力。

规划建设开平市交通新枢纽中心（拟选址开阳高速公路梁金山服务区北侧），集长途客运、城乡客运、城市公交等方式于一体，服务“一园四区”交通出行；枢纽中心包含服务区，将建设以碉楼为主体元素集休闲、购物、娱乐、餐饮、加油于一体的多元化旅游服务区，打造成为开平市新的门户枢纽。

加快传统站场转型升级，结合当前公路客运形势和出行习惯变化，研究整合城区内现有客运站场，集约、节约用地。鼓励传统客运站以商养站，在保障运输服务基本功能的前提下综合开发利用，延伸旅游、物流、社会停车等服务能力。

完善镇级站场体系布局，根据乡镇居民出行需求，加强南部镇级客运站建设，研究在金鸡、赤水增设公交首末站，满足当地群众出行需求。

加快农村候车亭建设步伐，优化农村公交站牌设置，完善农村客运站务设施，为群众提供更加优质、便捷的乘候车服务。

(2) 货运枢纽

优化货运枢纽布局，落实《江门市现代物流业发展规划（2019—2025）》，规划建设三埠港国际物流园，形成区域强大的物流辐射能力和物流存储能力，为开平、台山等地区提供保税、加工、储运、多方式中转、集散、配送及车辆停放等方面的服务。

在规划建设的开平市交通新枢纽中心服务区形成物流配送功能，实现货物装卸及城市（园区）配送和转运，通过高速公路干线（甩挂）运输+区域内（城市或周边园区）共同配送的方式，服务开平市区和“一园四区”物流运输需求，有效节省成本，形成对内聚合、对外辐射的新型货运模式。

3. 推动通用机场规划。

配合江门市做好开平赤水通用机场的相关前期工作，争取十四五提前启动建设。

(五) 打造优质客货服务

1. 提升出行服务质量。

推进城市公共交通优先发展。实施《开平市中心城区公共交通发展专项规划(2016-2030)》。针对城乡交通运输一体化发展水平评价的短板，合理规划公交站点，提高城市建成区公交站点500米覆盖率。优化公交线路布局，改善城市公共交通乘车条件，提高群众公交出行满意度。

提升城乡客运一体化水平。积极开展全国“城乡交通运

输一体化”示范创建工作。整合客运资源，逐步提高农村客运公交化运行水平，提高城乡道路客运车辆公交化率。推动片区经营、预约响应式农村客运多模式发展。提高农村客运服务深度，农村客运（公交）逐步扩大到较大自然村，稳步提升20户以上较大自然村通客车比例。

持续推进传统道路客运转型升级，大力发展定制化、个性化、品质化的道路客运服务，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。加快道路客运电子客票应用。

推动运输旅游融合发展。用好侨乡资源，加强高品质交通+旅游供给。发展旅游客运专线、旅游直通车、旅游公交、景区小交通等运游结合特色业务。

加强网约车、共享交通等新模式的规范管理，引导其为群众提供优质服务。

2. 推动货运降本增效。

补齐港区码头疏港公路短板，解决内河码头通达干线公路“最后一公里”问题，按照码头与最临近干线公路的衔接段公路达到二级公路的标准，建设开平市新港区码头连接道路，实现重要港区疏港公路全部达到二级公路标准。

加强冷链物流体系建设。发挥开平农业产业优势，统筹物流园区和冷链物流节点布置，合理配建理货和分拣等冷链配送设施，保障农副产品全程冷鲜冷冻保存和运输。结合数字农业发展，打通鲜活农产品从田间地头至仓库的“最先一

公里”，改造提升农村冷链物流水平。

推进城乡货运物流。拓展乡镇各类运输场站服务功能，提供物流电商服务、邮政快递，促进设施资源集约利用。建设乡镇客货邮综合服务站，开通通村客货邮合作线路。打通物流园区、物流中心到农村的物流通道，推动交通物流、农业、旅游业、电商产业融合发展，探索形成农村货运物流专线组织模式。

加强交邮融合发展。整合村邮站、快递经营网点等农村物流服务设施与农村汽车客运站、交通管理所等交通设施，实现基层交通网点、快递网点、邮政网点的资源共享、客货运输网络共享。依托现有的农村客运线路，将邮政快递包裹等通过农村客运线路配送至乡镇、村级网点。到 2025 年，实现镇镇有网点，村村通快递，建制村快递服务通达率达 100%。

（六）提高行业治理水平

1. 加强智慧交通建设。

推进交通基础设施智慧化。根据开平的实际条件，有序推广智能终端在公路、港口、城市公交线网等交通基础设施的布局和应用。推动监测设备与新建交通基础设施同步建设，提升交通基础设施感知水平。2025年前，实现5G覆盖开平市境内的高速公路服务区、主要高速公路路段、高铁站。

推动“智慧港口”建设。逐步建立码头管理信息化平台，

实现企业、海关、码头三方的无缝对接；配置远程智能操控系统，减少人工作业量。研究推进大型码头投入使用智能卡口，提升进出车辆、货物的识别和核放速度。发挥辐射探测门等监管设备效能，提升码头风险识别、预警和处置的能力。结合开平港区开发建设，建设港口内联外通的网络信息系统、物流信息中心，全面提高港口的信息服务水平。

提高监督执法管理信息化水平。积极探索“大数据+综合执法”，建设全市源头治超系统和17个重点源头企业治超数据采集系统，充分利用治超站非现场执法监测动态数据库资源，运用大数据高效打击非法营运，切实提高交通综合执法工作效能。

2. 推进低碳绿色发展。

加快发展城市公共交通、水运等低能耗交通方式，倡导低碳型交通消费模式和出行方式，提升群众绿色生活低碳出行自觉性。

优化交通运输能源消费结构，积极推广应用清洁能源。新能源公交车更新比例继续保持100%。完善加气站、充电桩等配套设施建设。推进LNG动力船舶应用，引导内河船舶积极使用清洁能源。加快高能耗、高排放的老旧车辆、船舶以及港口装卸设备更新淘汰。

推进绿色循环低碳交通基础设施建设，用好邑美侨路等旅游公路载体，积极探索智能、清洁公路新模式。

促进资源节约利用。合统筹利用潭江过江、开平港口岸线资源以及开平城区过境交通通道资源，合理规划通道上各种运输方式空间布局，提高通道运输集约效应。鼓励按照“减量化、再利用、资源化”原则选择交通基础设施建设材料和施工工艺，实现材料再生循环利用。

加强交通建设生态防护。优化交通建设项目选线，协调交通基础设施建设与生态环境保护的关系，确保项目建设对生态资源和生态环境影响降至最低，建设生态型交通基础设施。加强基础设施建设中植被与表土资源保护和利用，落实环境保护、水土保持要求，做好临时用地的生态恢复。

3. 夯实平安交通基础。

提升本质安全水平。持续推进安全隐患排查治理体系化建设，坚持建养并重，强化预防性养护工作，特别是加强干线公路和农村公路养护力度，提高耐久性、可靠性和使用寿命。县乡道安全隐患治理率基本达到 100%。

推进“平安交通”建设。继续深入开展各领域的“平安交通”创建活动，及安全生产隐患排查治理“回头看”活动。强化“两客一危一重货”车辆动态监管和安防防控，实现GPS和监控探头全覆盖。督促汽车客运站落实实行全员安全生产责任制度的要求。实现开平所有营运重型货车安装使用智能视频监控报警装置。

完善交通安全生产责任体系。继续对规模企业安全生产

诚信等级进行达标考核。强化交通运输运营安全管理。严把交通运输从业人员资质准入关。

强化应急保障能力建设。加强与公安、海事等部门的监测数据交换和应急响应联动。督促交通运输生产企业有针对性地完善应急预案，配备相应的应急物资，并组织开展演练。

六、规划环境影响分析及对策

（一）环境影响分析。

项目建设不可避免对环境产生影响，规划应十分重视对自然环境的保护，遵循江门市生态分级控制规则。路线走向和技术标准选择中，要充分预估交通建设对环境的影响程度，尽量减少对自然环境的影响，坚决避免穿越自然保护区，对于经过自然保护区边缘地带的路线也应充分考虑路线走向，避免对自然保护区产生较大影响，力促交通建设与自然资源的和谐发展。

本规划新增的项目，主动避开了禁止开发区域以及生态严控区，部分路线可能靠近或穿过环境敏感点，可在预可、工可阶段通过具体的线位优化比选进行绕避。从规划阶段的深度来看，本次规划方案不会对环境造成较大的影响。

（二）环境影响对策。

设计阶段环保对策。在总体设计中，应进行多个路线方案的比较，结合生态、自然人文景观、社区规划、社会环境的实际情况，选取路线走向与当地规划相协调，经济技术指标高、平纵面线形美观顺畅、工程量小、投资经济、对沿线环境影响小的最优方案。加强与国土空间规划的衔接，结合实际优化项目选线范围，严格避让生态保护红线，尽量避免占有永久基本农田。在路基设计中力求填挖平衡，避免大填大挖，局部地段废方充分利用；路基路面防护与排水工程设

计合理、全面，采用先进、技术可行的防护工艺，对软弱土地段作特殊处置；做好水土保持设计，取土场、弃土场的选址合理，设置弃土挡墙、拦砂坝、截水沟与绿化工程，以减少水土流失。

施工期环境影响减缓对策。环境保护重点放在水土保持与路基防护排水工程、施工噪声、扬尘防治、生态植被影响上。应作好时间安排，减少噪声、振动对周围居民的干扰，防止尘土、烟气降低环境空气质量，危害人畜、庄稼；沥青掺合搅拌与配料场应选在下风口且远离村镇处。在路基填筑开挖时做到局部地段填挖平衡，严禁大爆破，以免造成山体或房屋崩裂、坍塌。做好路基防护与排水工程（挡墙、排水沟、盲沟、绿化等）的综合防护体系设置。

营运期的环境保护对策。应注意沿线两侧自然生态、社会环境的恢复与维护，加强环保工作。进行路基稳定、防护与排水设施及坡体加固的维护，禁止一切污染物排入水体，结合当地特色的地形地貌，进一步加大公路周围的景观绿化，造就一个良好的公路营运环境。加强噪声防治，有针对性地降低公路交通噪声，根据公路沿途城市建设情况，采用降噪路面、种植降噪绿化林带、声屏障等多种措施，降低路段噪声对沿线居民区的影响。同时，在敏感水体路段设置化学危险品运输申报点和报警系统，进行安全检查，对运输危险品车辆实行全程监控和泄漏及密封性检查，防止危险品污

染水体突发事件的发生。

总体上，在对规划方案进行充分完善，完成与水利、渔业、环保、旅游等相关部门充分协调，严格落实各项环境保护及风险防范措施的基础上，规划基本具有环境可行性。

七、保障措施

（一）实施重大项目带动

实施重大项目带动战略，以增量投资促进综合交通运输结构调整优化。加强前期工作，储备重大项目，将规划的交通运输重点项目逐年纳入年度重点项目计划中，形成建成一批、开工一批、储备一批的滚动机制。“十四五”时期，按照江门市交通大会战安排及开平市交通发展实际需求，“十四五”安排投资 262 亿元，实施 48 个重点项目。具体项目见附表。

（二）加强组织领导协调

各有关部门要加强沟通配合，建立重大交通项目建设协调会商制度，及时研究协调重大项目前期工作中涉及土地、选址、环保、资金等方面的突出问题，按年度分解明确各有关部门的目标任务，确保规划确定的各项目标和任务有序推进。要紧密结合发展实际，细化落实规划确定的主要目标和重点任务，统筹协调推进综合交通运输发展的重大项目、重大工程。将交通重大项目推进的相关工作任务完成情况纳入年度考核范畴，形成共同推进的工作格局，确保规划落到实

处。

（三）强化投融资机制保障

对特许经营的经济收益相对较好的交通基础设施，充分利用市场机制运作，积极推行投融资体制的改革，扩大项目直接融资的份额。制定吸引各方资金进入交通领域的政策，降低民间投资准入门槛，通过经营权转让等方式进一步激活民间投资，促进交通建设滚动发展创新江门市交通运输行业投融资管理模式。根据不同项目，分别采取 BOT、TOT、PPP 等政府与社会资本合作等项目模式的运用，撬动社会资本，引入民间资本参与支持交通运输重点项目的建设。

（四）重视与“三区三线”协调

在国土空间规划的引领下做好战略性空间通道预留。需要根据本规划交通网络格局、枢纽体系与“三区”的协调问题，厘清综合交通网络格局与生态、农业、城镇三类空间的相互影响，促进和支撑开平市国土空间规划及“多规合一”实施。

（五）预留通信设施建设空间

加强规划与地方通信基础设施建设规划衔接，并根据广东省人民政府令第 256 号《广东省通信设施建设与保护规定》，在新建、改建、扩建的公路建设项目预留通信设施的建设空间、建设位置、用电容量及其配套资源；建设项目的建设、设计单位应当按照通信设施建设、设计标准和规范，

将建(构)筑物内和建设项目用地范围内的通信管线、配线设施、基站和室内分布系统等所需的电信间、设备间、机房、管道、线缆、杆路等通信设施，以及电源、天线位置、天面空间等通信设施配建条件，纳入建设项目的的设计文件，并与主体工程同时施工、同时验收。