

江门市综合交通运输体系 发展“十三五”规划

江门市交通运输局
广东省交通运输规划研究中心
二〇一六年十二月

目录

一、规划概述	3
(一) 规划背景。.....	3
(二) 规划过程。.....	3
(三) 主要规划依据。.....	4
(四) 规范范围和期限。.....	6
二、发展基础	7
(一) 发展成就。.....	7
1. 基础设施加快推进。.....	7
2. 运输服务整体提升。.....	10
3. 行业管理规范有序。.....	12
(二) 存在问题。.....	14
1. 综合交通运输网络有待完善。.....	14
2. 综合运输服务水平有待提高。.....	15
3. 行业支持保障体系有待加强。.....	15
三、发展要求	16
(一) 形势要求。.....	16
(二) 需求预测。.....	18
四、规划目标	20
(一) 指导思想。.....	20
(二) 规划原则。.....	20
(三) 发展目标。.....	22
1. 总体目标。.....	22
2. 具体目标。.....	22
五、主要任务	24
(一) 交通基础设施加快成网。.....	24
1. 打造珠西综合交通枢纽。.....	24
2. 构建高快速骨架网。.....	25
3. 提升干线网效率。.....	30
4. 完善基础网络。.....	33

5. 完善一体化站场体系。	34
(二) 交通支撑大城格局。	36
1. 支撑三大平台推动产城共进。	36
2. 加快珠三角交通一体化进程。	37
3. 当好西江门户推进互联互通。	38
(三) 交通运输服务提质增效。	38
1. 补齐农村小康短板。	38
2. 提升公共客运服务。	39
3. 加快物流转型升级。	40
(四) 行业治理改革创新。	41
1. 体制机制改革。	41
2. 建设智慧交通。	43
3. 推进绿色交通。	43
4. 打造平安交通。	44
六、环境影响分析及对策	46
(一) 环境影响分析。	46
(二) 对策措施。	46
七、社会稳定风险分析及对策	51
(一) 社会稳定风险分析。	51
(二) 社会稳定风险对策措施。	53
八、保障措施	57
(一) 谋划重大项目。	57
(二) 强化资金保障。	57
(三) 强化用地保障。	57
(四) 完善协调机制。	58
(五) 加强组织落实。	58
(六) 注重稳定风险。	58

附件:1. 江门市“十三五”交通基础设施项目表

2. 江门市“十三五”重大交通基础设施规划建设示意图

一、规划概述

（一）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。至“十二五”末，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。

“十三五”时期是广东省实现“两个率先”，珠三角实现九年大跨越，江门市落实珠西战略、构建珠西枢纽的关键时期。为落实省委、省政府赋予江门市的新定位、新使命，实现江门市与全省同步率先全面建设小康社会，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，根据江门市政府统一部署，江门市交通运输局组织编制《江门市综合交通运输体系发展“十三五”规划》。

（二）规划过程。

2014年12月江门市交通运输局委托广东省交通运输规划研究中心编写《江门市综合交通运输体系发展“十三五”规划》。中心成立了编制项目组，制定了详细的工作大纲，开展调研工作，广泛搜集了江门市及周边地区经济社会与交通运输等方面的相关资料。12月底，项目组提出了江门市十三五综合交通运输发展体系规划的基本思路，形成了《江门市综合交通运输体系发展“十三五”规划纲要》。2015年2月初，项目组赴江门市交通运输局进行交流研讨，认真听取了市交通运输局及各相关部门对《规划纲要》的修改意见。3

月-5月，项目组进行补充调研，对江门市部分拟规划线路进行了实地踏勘。6月，项目组提交了《江门市全面建成小康社会交通运输发展指标体系》研究成果。9月中旬，根据相关反馈意见和补充收集资料，项目组提交了《江门市综合交通运输体系发展“十三五”规划（初稿）》。10月中旬，根据中共十八届五中全会精神，以及省交通运输厅召开的“十三五”规划座谈会要求，项目组提交了《江门市综合交通运输体系发展“十三五”规划（征求意见稿）》。江门市交通运输局发函征求市有关部门和各区、市意见。2016年4月，对照国家和广东省“十三五”规划对交通运输发展的要求，以及各部门的修改意见，项目组完善报告并提交了《江门市综合交通运输体系发展“十三五”规划（送审稿）》。6月，江门市交通运输局召开了专家评审会，省内外5名专家组成的专家评审组经认真审查，同意本规划通过评审。7月，编制单位根据评审会意见，对规划进一步修改，提交了《江门市综合交通运输体系发展“十三五”规划（报批稿）》。《江门市综合交通运输体系发展“十三五”规划（报批稿）》在网上完成了公示程序。

（三）主要规划依据。

- （1）《广东省国民经济和社会发展第十三个五年规划纲要》；
- （2）《关于贯彻实施〈珠江三角洲地区改革发展规划纲要（2008—2020年）〉的决定》，广东省委、广东省人民政府，2009年4月；
- （3）《广东新型城镇化规划（2014-2020）》（公众征求意见稿），广东省人民政府，2014年9月；

(4)《广东省 2015 年至 2017 年高速公路建设计划及中远期规划》，广东省人民政府办公厅，2015 年 11 月；

(5)《国家公路网规划(2013 年-2030 年)》，国家发展改革委，2015 年 11 月；

(6)《中长期铁路网规划》，国家发展改革委 交通运输部 中国铁路总公司，2016 年 7 月；

(7)《广东省普通省道网规划(2013-2030 年)》(报批稿)，广东省交通运输厅，2016 年 8 月；

(8)《广东省综合交通运输体系发展“十二五”规划》(粤府办〔2012〕108 号)，广东省人民政府，2012 年 9 月；

(9)《广东省综合交通运输体系发展“十三五”规划(送审稿)》，广东省发展改革委、广东省交通运输厅，2016 年 8 月；

(10)《江门市国民经济和社会发展第十三个五年规划纲要》；

(11)《江门市城市总体规划(2011-2020)》；

(12)《江门市土地利用总体规划(2006-2020 年)》；

(13)《江门市综合交通一体化规划(一期)(2009-2020)》；

(14)《珠中江交通基础设施一体化规划(2012-2020 年)(报批稿)》；

(15)《江门市综合交通“十二五”发展规划纲要》；

(16) 江门市港口、轨道、城市公共交通、枢纽布局等专项规划(研究)；

(17)《江门东部“三区一市”城市空间发展战略规划》

(18)《中欧(江门)中小企业国际合作区空间发展研究》

(19) 江门市历年统计年鉴；

(20) 规划编制委托合同。

(四) 规范范围和期限。

规划范围为江门市行政区划所辖范围，包括蓬江、江海、新会（三区）和代管台山、开平、恩平、鹤山 4 个县级市，土地总面积 9541 平方公里。

规划期限为 2016-2020 年。

二、发展基础

（一）发展成就。

“十二五”以来，江门市坚持以科学发展为主题，以推进大项目建设和落实民生实事为重点，以东部三区一市融合提质、西部台开恩同城并进为导向，掀起交通大会战，全面推进江门市综合交通运输体系建设，为支撑江门经济平稳较快发展、保障改善民生做出了积极贡献。

1.基础设施加快推进。

“十二五”时期，江门市以轨道交通、高速公路等为重点的交通基础设施建设稳步推进，基本形成以高速公路和轨道交通为主骨架的综合交通运输网络。“十二五”时期全市交通运输基础设施建设完成情况见表1。

表1 “十二五”时期全市交通运输基础设施建设情况

指标	单位	2010年	2015年	十二五规划目标	十二五目标完成情况
轨道总里程	公里	0	205 (在建110公里)	200 (含在建)	基本完成
公路总里程	公里	9971.7	10018.2	10000	完成
其中高速公路	公里	370.7	493.6 (在建108.6公里)	500 (含在建)	基本完成
生产用码头泊位数	个	299	307	307	完成
万吨级以上泊位数	个	2	3	-	-
港口货物通过能力	万吨	4849	5475	5400	完成

(1) 突破资金难题。

制订重大交通设施融资方案，采用 BT 模式融资 14 个项目合共 352.62 亿元，采用 PPP 模式推进江门大道以及解决迎国检和五邑路等项目的建设资金，为项目加快建设赢得了时间。江门市辖各级地方政府大力筹资，在“迎国检”路面改造项目中，项目沿线各级政府按每公里 40 万元-120 万元不等的标准承担配套资金，确保圆满完成了迎国检任务。五年来，全市交通基础设施累计完成投资 304.7 亿元（仅市出资部分），比“十一五”增长 115%，创历史新高。

(2) 轨道交通建设谱写新篇章。

“十二五”时期，江门市轨道交通实现历史性突破。广珠铁路建成，圆了珠江口西岸“百年铁路梦”。广珠城际轨道（江门支线）通车，谱写了江门市轨道交通发展的新篇章。深茂铁路江门段于 2014 年 7 月开工建设，“十二五”期内累计完成投资 31 亿，占总投资的 26%。广佛江珠城际、江恩城际及南沙港铁路等项目的前期工作有序开展。

(3) 公路网络日趋完善。

到“十二五”末，江门市公路通车总里程突破 1 万公里，达到 10018 公里，公路密度达 105.4 公里/百平方公里。

高快速路方面，佛开扩建项目谢边至三堡段、新台高速公路南延线建成通车；佛开高速共和至平连路段扩建工程已先行施工，广中江高速公路、江罗高速公路江门段加快建设，计划 2016 年建成；中开高速、高恩高速（原鹤开高速）动工建设；江门大道整体快速推进，累计完成投资 71 亿元，江顺大桥主桥、江门大道北相继建

成，龙舟山及凤凰山隧道等控制性工程贯通。台山至开平快速路及龙山支线工程基本完成前期工作工程。

国省干线公路方面，推进国道 G325 文明示范工程及省道 S270、S271、S273、S274 等路线改扩建及升级，全市国省道公路技术状况达到良好以上，路网优良水平高于全省平均指标；加快过境国省干线调整，国道 G325 线鹤山过境公路新建工程已立项，桃源先行段项目已开工。市域内县乡公路加快推进，进一步提高路网覆盖率及服务能力。

农村公路方面，“十二五”期间共完成新农村公路建设 1340 公里，完成投资 6.39 亿元，解决了农村出行难的问题。深入开展全市危桥改造，对全市近 2000 座桥梁开展隐患排查造册和专项治理。五年改造渡口 31 个，运营渡口数量由 53 道减少至 33 道；更新渡船 9 艘，淘汰老旧渡船 10 艘。

（4）港航运输平稳推进。

加快广海湾港区、新会港区、恩平港区建设，推动深水泊位建设，加快内河航道等级和通航能力的提升。新增生产用码头泊位 8 个，新增 1 个万吨级以上泊位数，码头年通过能力增长 9%。港口货物及集装箱吞吐量分别比“十一五”期末增长均超 34%。完成崖门 5000 吨级出海航道、崖门水道（含上延段）航道整治工程和劳龙虎水道航道整治工程，整治内河航道约 89.5 公里。崖门 1 万吨级航道整治工程、那扶河及镇海湾出海航道整治工程、广海湾港区广海湾作业区 5 万吨级码头工程、江门港主城港区江海作业区高新区

公共码头工程等顺利推进。

(5) 枢纽体系建设取得新成就。

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。“十二五”时期，新建开平市翠山湖客运站（二级），完成开平市义祠汽车客运站等 4 个一级站、开平汽车客运站等 3 个二级站、恩平汽车客运站等 5 个三级以下站的升级改建。江门江海综合客运枢纽平稳推进，江门龙湾汽车客运站以及台山、开平等公路运输枢纽的前期工作抓紧进行。一批物流园区规划逐步落地，已建成大昌行现代物流园等物流园区或产品配送中心，江门北站物流枢纽等物流园区的建设正稳步推进。

2. 运输服务整体提升。

运输保障能力不断增强。“十二五”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。2015 年，全市公路、水路客运量达 9041、192 万人次，全市公路、水路货运量达 9471、3706 万吨，港口货物吞吐量达 7525 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。

表 2“十二五”时期全市公路水路运输量发展情况

指标	单位	2010 年	2011 年	2012 年	2013 年	2014 年	2015 年
公路客运量	万人	17926	18870	19379	19906	9325	9041
水路客运量	万人	170	182	199	196	221	192
公路客运周转量	万人公里	584395	600131	639069	667633	590362	568441
水路客运周转量	万人公里	5539	5384	5567	5491	5733	5164
公路货运量	万吨	4401	5246	5760	6487	9995	9471
水路货运量	万吨	3057	2934	3236	3512	3931	3706
公路货运周转量	万吨公里	518351	581242	622407	713574	991597	936284
水路货运周转量	万吨公里	607116	490643	530478	637108	690801	648573
港口货物吞吐量	万吨	4965	5914.2	6210.7	6737.1	7352.0	7525
港口集装箱吞吐量	万 TEU	70.5	87.5	83.3	93.4	113.0	109
港口旅客吞吐量	万人	24	20.0	16.6	17.0	15.2	15

注：2013 年起交通运输部调整了交通运输业经济统计口径，与 2014 年、2015 年数据不可比。

公共交通优先发展加快。市区公交运力快速增长，公交车辆数从 2010 年的 816 标台发展到 2015 年底的 1102.8 标台，每万人拥有公交车辆达 11.18 标台；线路从 2010 年 86 条发展到 2015 年年底的 172 条，线路总长由 984.2 公里增加到 2156.5 公里。加大新能源、清洁能源车辆投放，新能源、清洁能源公交车、出租汽车各自占比均超过 60%。建成了智能公交系统，发布了无线城市掌上公交客户端；公交 IC 卡总发卡量达 50 多万张，并实现与全省其他地市、港澳地区一卡通。公交财政资金支持力度逐年上升。出台了《江门市

公共交通一体化发展行动方案》，推动三区一市公交、出租汽车互通工作成效显著。2014年江门市被省厅授予“省优先发展城市公共交通先进城市奖”。

城乡客运服务水平稳步提高。继续深入开展班线运力结构调整，大力发展集疏运班线和短途客运公交化班线，开行衔接城际轨道交通站点的班线。完成二级以上客运站旅客进出通道风雨连廊建设，实现三级以上汽车客运站联网售票，农村客运基本实现三个100%（乡镇客运站覆盖率达100%、有通客运班车条件建制村客运通达率达100%、有通客运班车条件建制村候车亭覆盖率达100%）。完成营运“黄标车”淘汰工作。

邮政物流蓬勃发展。邮政业规模持续扩大，行业整体实力不断增强。2015年全年，邮政业务总量12.58亿元，同比增长38.73%，邮政业务收入12.32亿元，同比增长31.10%，其中快递业务收入8.10亿元，同比增长39.55%，快递业务量4344.86万件，同比增长42.97%。邮政普遍服务网点达121个，其中城市网点41个，农村网点80个。建立了江门市跨境电子商务快件清关中心，成为全国首个跨境电商领域“单一窗口”，日处理进口快递3.6万件以上，出口清关快递20万件以上。快递行业形成国有、民营、外资同场竞技的新格局，民营快递企业乡镇快递网点数139个，已覆盖乡镇数59个，网点覆盖率达97%；EMS乡镇快递网点数91个，已覆盖乡镇数61个，网点覆盖率100%，实现乡镇网点全覆盖。

3.行业管理规范有序。

加强规划引领。编制了《江门市综合交通一体化规划（一期）

(2009-2020)》、《珠中江交通基础设施一体化规划(2012-2020年)》、《江门港总体规划》、《江门大广海湾经济区综合交通运输体系规划(2014-2030年)》、《江门市公路运输枢纽布局规划》等一系列行业发展规划，制定了《江门市公共交通一体化发展行动方案》，引领行业发展有规可依。新规划高恩高速南延线、新高高速、阳春至开平高速纳入修编中的《广东省高速公路网规划》。新增两条国道（G228线和G240线）和G25长深高速公路联络线并纳入《国家公路网规划》。

提升管养服务。佛开高速雅瑶服务区被评为全国百佳示范服务区，成为广东4个获此殊荣的服务区之一；江肇高速龙口服务区、开阳高速梁金山服务区获全国优秀服务区。公路养护工作上新台阶，我市被选为全省6个示范地市之一，经验做法被《中国交通报》“广东省农村公路十年建设成就系列报道”推广。推动文明样板航道创建，潭江—崖门获“广东省文明样板航道”称号。

规范市场秩序。积极落实“三打两建”，大力打击黑站（票）点和违规经营车辆，没有发生“三乱”行为，实现“三无三零”目标。强化建设市场管理，主动邀请纪检监察部门提前介入重点项目，确保工程建设阳光、廉洁操作。开展工程建设领域突出问题专项治理工作，交通建设市场向规范化转变。

安全生产平稳可控。安全生产“一岗双责”落实到位。制定了《江门市道路客运行业创建“平安车站”实施方案》。完成了全市三级以上客运站的营运客车安检槽的改造、实现了安全例检从业人员的持证上岗。建立“两客一危”卫星定位监控系统、危货码头视频监控系

统、港口应急救援体系和在建工程规范化检查机制，运输安全生产平稳可控，无发生重特大安全生产事故。

（二）存在问题。

1.综合交通运输网络有待完善。

铁路等轨道交通设施不足。目前仅有广珠城际铁路江门支线以及广珠铁路，高速铁路（客运专线）仍未建成，广佛江珠城际轨道建设滞后，缺少与广佛、深莞两大珠三角核心组团直接相连的轨道交通，区位的优势得不到发挥。

区域公路网络有待进一步完善。一是公路密度偏低，现状公路网密度为 105 公里/百平方公里，与全省 121.4 公里/百平方公里的平均水平差距较大。二是公路网中等外路较多，尽管二级以上公路里程占比为 19.4%，略高于全省平均水平 17.2%，但等外路占比高达 18.1%，该比例在全省范围内仅低于湛江市。三是农村公路路面状况较差，路网中 33%的公路路面未铺装或简易铺装，制约了客车、班车对行政村的覆盖和通达。

港航建设较慢。一是尽管航道条件已有很大改善，但与之匹配的码头基础设施建设相对较弱，公用码头的建设缓慢，而且万吨级深水泊位仅有 3 个。二是部分企业的沿江码头布局占用了建港所需的优越水域线和建港所需的用地，导致目前建设深水港的岸线资源相对紧张。三是港口集疏运功能不强。连接主要港口和重要港区的公路等级相对较低，各港口与高速公路接驳的平均距离偏远，造成水陆联运成本较高。

运输枢纽建设滞后。江门市高等级的客运枢纽或货运站场较少

且主要分布在市区，运能分布不均衡的现象较为突出。

2.综合运输服务水平有待提高。

运输结构调整、服务创新的步伐相对缓慢，满足旅客和货主对运输便捷、高效、多元化需求的能力不足。运输方式之间的衔接不够顺畅，运输一体化程度不足。城际、城乡、农村客运发展不平衡，未通班车建制村仍有 7.44%（78 个/1048 个），与小康社会发展目标尚存在差距。公交优先发展的扶持资金、站场用地、路权优先需要进一步落实。下辖各市、区公交发展不平衡，公交发展专项资金和政府补贴（对企业承担的公益性免费乘车的财政补贴）普遍不足。物流基础设施网络不完善，运输装备标准化程度低。公路货运行业总体运输组织化、标准化程度依然较低。城市末端配送网络还不完善，城乡物流发展滞后。

3.行业支持保障体系有待加强。

建设资金缺口大、周期长、融资难，加上江门市地方财力有限，重大项目推进较慢。智能交通发展较慢，信息化应用广度和深度不够。行业基础信息能力薄弱，没有形成支撑全行业共享应用的基础信息资源体系。行业节能减排与环境统计计量、检测监测与评价考核等基础性工作薄弱。交通运输管理部门对企业节能减排的约束力较弱。企业安全生产主体责任尚未真正落实到位，重生产、重效益，轻安全、轻管理现象仍然突出，安全生产隐患仍然存在。

三、发展要求

(一) 形势要求。

“十三五”时期是江门市深入贯彻落实《珠江三角洲地区改革发展规划纲要（2008-2020）》，实现“九年大跨越”，全面建成小康社会的决战时期，同时也是江门市落实新定位要求，形成新型城镇化及“东提西进”发展格局的关键阶段，综合交通运输体系发展面临一系列新的要求。

1.支撑率先全面建成小康，实现《规划纲要》九年大跨越。

广东省委、省政府确定了 2018 年率先全面建成小康社会的目标。广东省委、省政府《推进珠三角地区公路水路一体化实现“九年大跨越”工作方案》提出，要加快交通基础设施建设，尽快形成珠江口西岸交通枢纽，提高珠江西岸江口西岸地区发展水平。江门市作为珠三角城市，落实省委省政府“两个率先”决定，率先全面建成小康社会是江门市打造珠三角辐射粤西枢纽和重要门户城市的必然要求。只有加快综合交通运输发展，保证路网的畅通快捷才能够进一步密切与“广佛”、“深港”和“珠澳”的联系，全面提升江门的区域地位，增强江门区域综合竞争力，打造珠三角西岸重要交通枢纽城市地位，主动承接省内发达地区乃至港澳的产业转移和经济辐射。同时，也将促进珠三角经济一体化，促进公共资源在城乡之间均衡配置、生产要素在城乡之间自由流动，提升珠三角的战略竞争力。

2.支撑新定位，拓展新产业空间，推动产城融合振兴、大广海湾跨越发展。

省委、省政府赋予江门珠西战略策源地、主战场和经济新增长极的新定位、新使命。发展先进制造业、装备制造业，推动产城融合、大广海湾跨越发展是江门市经济发展的重要支撑。《国务院关于深化泛珠三角区域合作的指导意见》提出，支持广东与澳门共建江门大广海湾经济区。《江门市主体功能区规划》提出四条产业发展带与交通建设紧密结合：沿江门大道—银洲湖两岸产业发展带，沿沈海高速公路产业发展带，沿台开快速—新台高速发展带，沿海产业发展带。江门市要以此为契机，加快推进综合交通一体化建设，全力服务于城市空间整合和核心产业园区融合发展。要优化高快速路、区域交通干线、城市道路、产业园区配套设施建设，发挥交通运输在东部三区一市融合提质、西部台开恩同城并进中的引导和支持作用，促进区域内产业与城市的空间融合。要不断提升城市内组团之间部的服务能力，完善有效衔接中小城市和小城镇的多层次快捷服务网络，充分发挥交通运输在城镇布局、人口和产业集聚、经济社会发展中的先行和引导作用。

3.加强供给侧改革，满足人民群众对交通出行和邮政服务新期盼。

交通运输基本公共服务均等化是经济社会发展和人民生活改善的结合点。江门市地区间经济发展程度不一，公共交通均等化水平存在差距，交通运输应加快供给侧改革，坚定推进公共交通优先发展，推进城乡客运一体化，完善交通运输基本公共服务网络，保障和改善民生。要构建以大运量交通系统为骨干、常规公交为主体的多层次、多方式、一体化公共交通体系，提高公共交通的分担比

例和服务水平，更好的服务于人民群众便利出行。同时，要完善邮政普遍服务机制，提升普遍服务能力，实现普遍服务均等化。要大力实施“邮政+”战略，支持快递企业拓宽服务网络，实现乡镇地区快递服务全覆盖，推进快递与制造业、电子商务的融合发展，将我市邮政业建设成与小康社会相适应的现代服务业。

4.提升行业治理能力，满足智慧绿色平安交通发展需要。

江门市交通运输业正处于提质增效、转型升级的关键时期，推动“互联网+交通”，将是当前和未来引领行业转型升级的重要方向。必须加快推进信息化智能化建设，提升交通基础设施、运输服务和行业治理的现代化水平。江门市有大部分区域属生态高敏感区或生态中敏感区，发展绿色交通是必由之路，要加快转变发展方式，构建绿色循环、低碳环保的交通运输体系。江门市机动车增长较快，随着公众出行需求旺盛，交通出行安全将更加为人民群众关切和社会媒体所关注，应不断推进平安交通建设，强化交通运输安全与应急保障能力建设。

（二）需求预测。

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。根据经济社会发展形势对交通运输的需求，对未来特征年的客货运输总需求进行预测。经预测，到2020年，客运量将达14000万人，货运量达19000万吨，港口货物吞吐量8500万吨，港口集装箱吞吐量123万TEU。“十三

五”期间主要指标预测见下表。

表 3“十三五”时期全市运输量预测

指标	单位	2015 年	2020 年	年均增长率
铁路客运量	万人	-	1200	-
公路客运量	万人	9041	12680	7.0%
水路客运量	万人	192	212	2.0%
铁路货运量	万吨	-	500	-
公路货运量	万吨	9471	13597	7.5%
水路货运量	万吨	3706	4959	6.0%
港口货物吞吐量	万吨	7525	8514	2.5%
港口集装箱吞吐量	万 TEU	109	123	2.5%
港口旅客吞吐量	万人	15	17	2.5%

四、规划目标

（一）指导思想。

全面贯彻党的十八大和省委、市委历次全会精神，坚持“四个全面”战略布局，牢固树立创新、协调、绿色、开放、共享的发展理念，切实促进供给侧结构性改革，以上位规划为指引，以“东提西进、同城共融”战略目标为导向，把握“九年大跨越”、“一带一路”等国家和省重大战略机遇，紧扣珠西战略，构建珠西枢纽，以融合对接、服务提质、改革创新为着力点，加快形成安全便捷、畅通高效、绿色智能的综合运输体系，使交通运输行业成为江门打造珠三角西岸枢纽城市、进一步巩固江门作为广东“中场中卫”角色、实现与全省同步率先全面建设小康社会的“先行官”。

（二）规划原则。

1.适度超前。

坚持发展是第一要务，发挥投资对稳增长的关键作用，增加有效投资，保持一定的发展速度，努力实现基础设施能力适度超前配置，大力推进江门市综合交通运输体系加速建设。为促进珠江三角洲经济区发展、适应新型城镇化发展等重大战略以及推进大广海湾经济区规划的实施提供交通运输保障，全面提升交通运输对经济社会发展的支撑保障和先行引导作用。

2.协调统筹。

从江门市全市整体利益出发，统筹考虑综合交通建设与统筹城乡发展、城市总体规划、现代产业项目、产业园区建设项目、能源保障项目、大广海湾经济区规划之间的关系。统筹各种运输方式之

间的协调发展，充分发挥各种运输方式之间的比较优势和组合效率，尽可能使各种交通运输方式既保持发展又融为一体。实现公、铁、水、空一体化衔接配合，交通基础设施一体化发展。

3.成果共享。

坚持发展为了人民、发展依靠人民、发展成果由人民共享，使全体人民在共建共享发展中有更多获得感。对照省均等化指标和部小康指标补短板，使农村地区人民也能享受到均等化的交通基本公共服务。进一步推进公交优先战略的实施，努力提高公共交通服务水平。

4.绿色发展。

坚持节能绿色环保、节能减排的规划理念，努力发展低碳交通运输体系。把建设资源节约型、环境友好型社会作为加快转变江门市发展方式的重要着力点，加强环境保护，发展低碳循环经济，倡导绿色出行，全面构建江门市经济效益与生态效益有机统一的综合交通运输可持续发展的新格局。

5.改革创新。

把握省交通运输综合改革试点机遇，推进市域交通运输体制机制改革；重视和加快交通科技创新，以新一代信息技术引领交通运输发展，增强发展动力。

6.实施可行。

充分考虑江门市经济社会发展及综合交通体系现状，考虑环境、土地以及资金等限制因素，提出立足于江门市实际发展需要且操作性强的规划方案，合理安排项目实施进度，以便顺利推进各工程项

目的实施。

（三）发展目标。

1.总体目标。

建成珠三角西岸交通枢纽及层次分明、运营高效、衔接顺畅、服务优质的综合运输服务体系；形成以珠西综合客运枢纽江门站、江门北站物流枢纽为客货中心节点，以高速铁路、城际轨道、高快速路为骨架，以国省道干线和等级航道干线为脉络，以农村公路、邮政网络为基础的综合交通网络；重点构建与珠三角核心区便捷联系的轨道交通网和高快路网，构建与“一主一副”城市格局相适应的“东部蓬江新鹤一体、西部台开恩联城”的一体化交通体系，实现全市“103060”目标（镇镇基本 10 公里通高速、东西板块之间各市区 30 分钟互达、全市 60 分钟互通）。

2.具体目标。

轨道：铁路、城际、城市轨道总里程达到 335 公里左右，江门市加快融入珠三角轨道生活圈。

公路：公路总里程达到 12500 公里左右，高速公路达到 600 公里左右；完成约 850 公里的农村公路安全生命防护工程建设；实现 300 人以上自然村通硬化路；国道二级以上公路比例达 95% 以上；县道 100% 实现路面铺装。

港航：完成省下达沿海港口公共基础设施扩能强基工程任务，港口货物年通过能力达 8500 万吨左右，出海航道达到万吨级。

均等化服务：建制村通客车比例达 100%。

公共交通：公共交通站点 500 米覆盖率达 100%。

邮政：行业收入占市 GDP 达 1% 以上，跨入先进地区行列。

江门市十三五时期交通运输主要发展指标见下表。

表 4 江门市十三五时期交通运输主要发展指标

指标	单位	2015 年	2020 年	增量
1.轨道交通营运里程	公里	95	335	239.8
其中铁路	公里	80	226	145.6
其中城际轨道	公里	15	79	64.2
其中城市轨道	公里	0	30	30
2.公路总里程	公里	10018	12500	2482
其中高速公路里程	公里	385	600	215
3.港口生产用码头泊位数	个	307	340	33
其中万吨级以上泊位数	个	3	8	5
4.港口货物通过能力	万吨	5475	8500	3025
5.建制村通客车比例	%	92.6	100	7.4
6.公共交通站点 500 米覆盖率	%	<100	100	-

五、主要任务

（一）交通基础设施加快成网。

1. 打造珠西综合交通枢纽。

强化江门作为珠三角西翼与粤西地区联系的交通门户作用，依托深茂铁路和连接港珠澳大桥、深中江通道为点线面结合的“大通道”网络，以及国家公路主枢纽、珠江西岸重要铁路枢纽的地位，加快基础设施成网优化，提升国家级铁路枢纽地位，完善国家公路主枢纽功能，打造珠江西岸综合交通枢纽，深化与广佛都市圈、深港澳经济圈两大龙头的主动对接，支撑对内“东提西进、同城共融”，对外“承东启西、一体发展”。

规划江门市布局形成“两核”+“三纵三横”为骨架的综合交通运输网络形态。“两核”为以珠西综合交通枢纽江门站、江门北站物流枢纽，“三纵三横”综合运输通道主要构成如下。

一纵：广珠铁路（货改客）、广佛江珠城际、江肇高铁（规划）、广中江高速（佛江段）+江珠高速、江肇高速+新会至高栏港高速公路、江门大道，崖门出海航道。

二纵：新兴至广海铁路（规划）、鹤山至台山铁路（规划）、江恩城际台山支线（规划）、沈海高速+新台高速，广海湾进港航道。

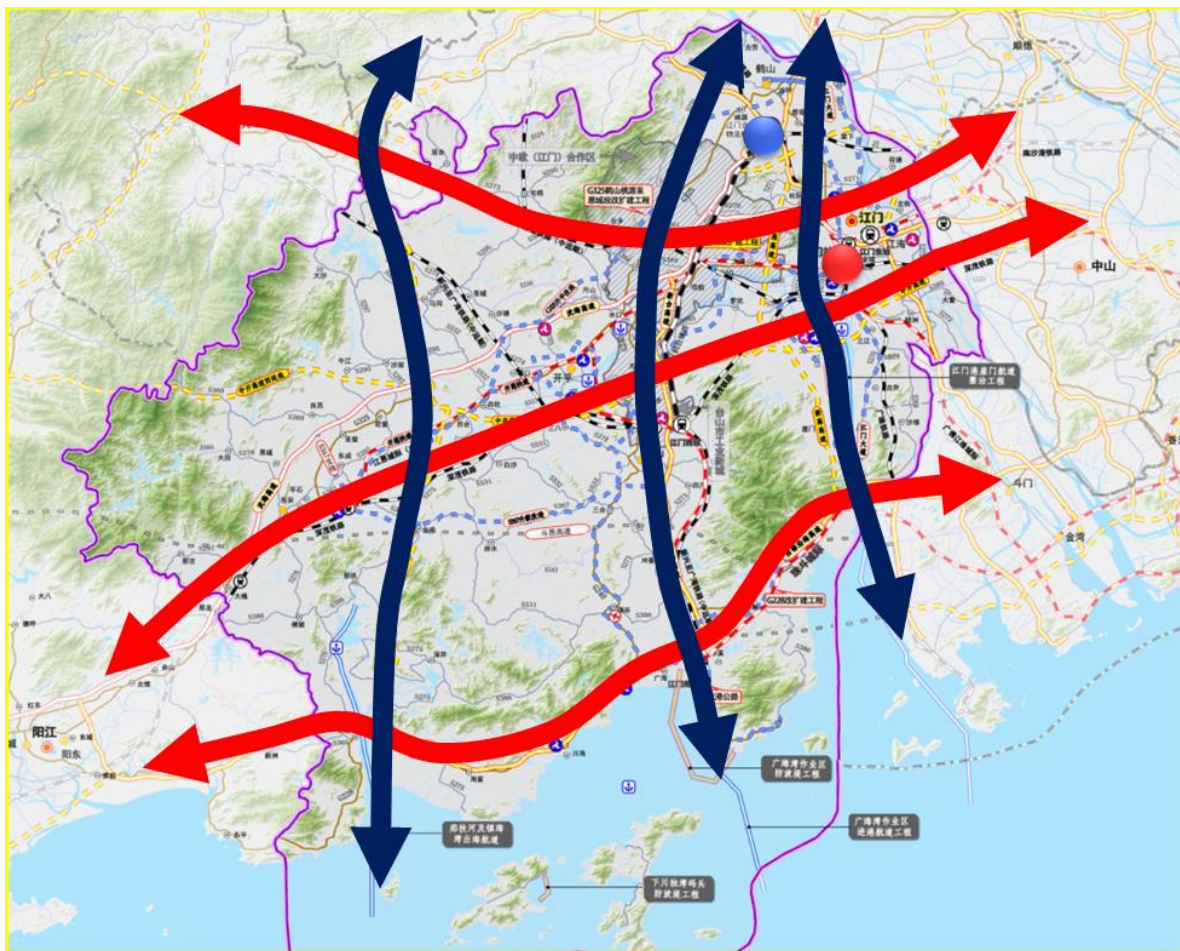
三纵：高明至恩平高速公路+开平至台山高速，那扶河及镇海湾出海航道。

一横：广州南沙港铁路、广中江高速、中江高速+江鹤高速+江罗高速。

二横：深茂铁路、广珠城际江门支线+江恩城际（规划）、中开

高速+开平至阳春高速。

三横：珠斗城际（规划）、香海高速（黄茅海大桥）（规划）+西部沿海高速、沈海高速恩平段、斗恩高速（规划）。



“两核”+“三纵三横”骨架网络示意图

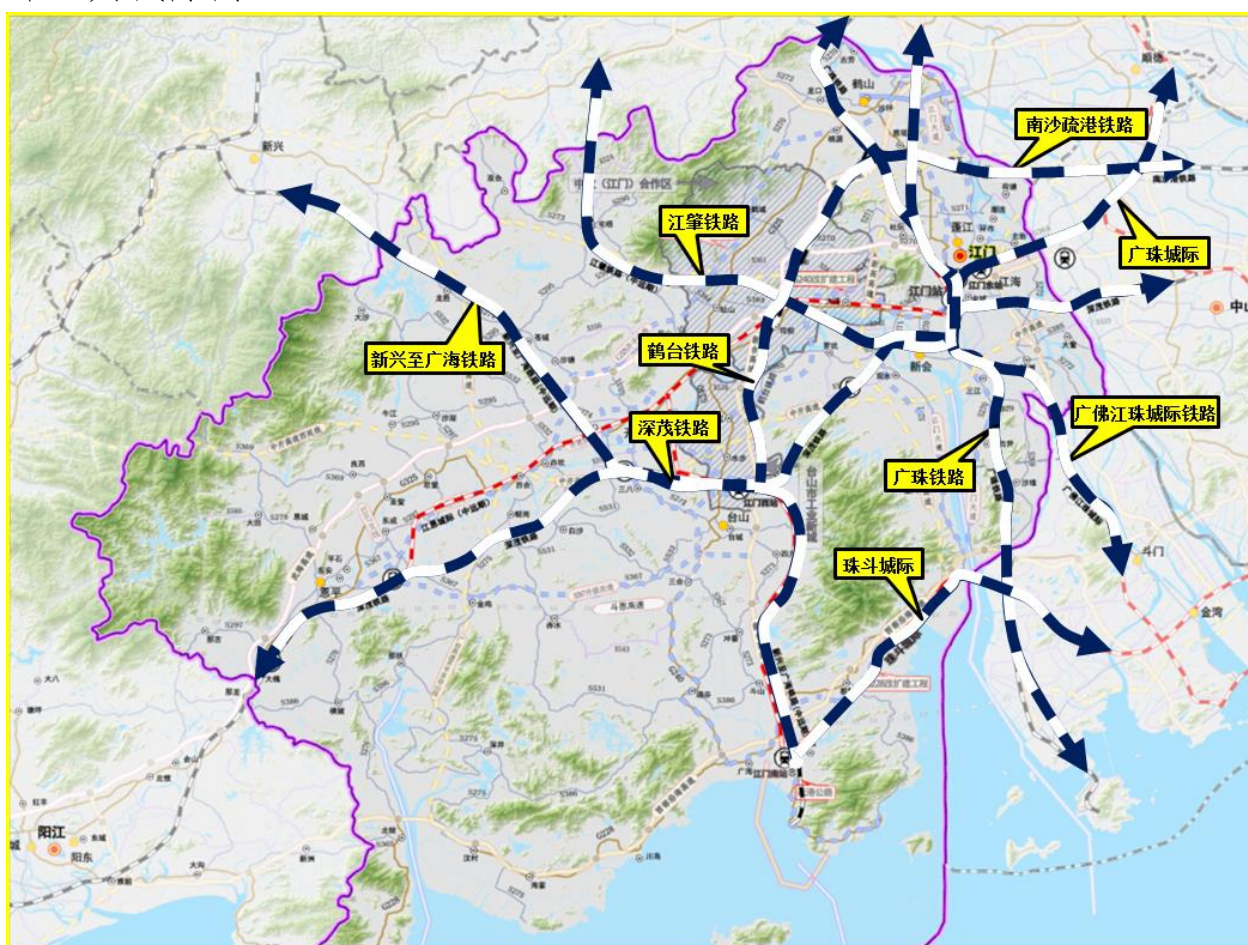
2.构建高快速骨架网。

(1) 高快速铁路和城际轨道。

全面推进深茂铁路江门至茂名段、深茂铁路江门至深圳段建设，“十三五”期内实现对外通高铁，使江门市成为连接珠三角与粤西地区的重要铁路枢纽城市；推进广珠铁路客运改造工程，构建南北向高速铁路通道；研究规划江门至肇庆的高铁线路，规划鹤山至台山

铁路，强化江门的珠西铁路枢纽地位。

加快推进广佛江珠城际轨道江门段建设，确保“十三五”时期建成通车，使江门市更好地融入珠三角“1小时生活圈”。积极协调确定江恩城际轨道（含江恩城际台山支线）、珠斗城际的最终选线，结合广州第二机场选址，研究建设直达机场的城际轨道线路，紧密衔接台山、开平、恩平的主要城镇，形成市域快速轨道走廊，融入珠三角城际网。



高快速铁路和城际轨道

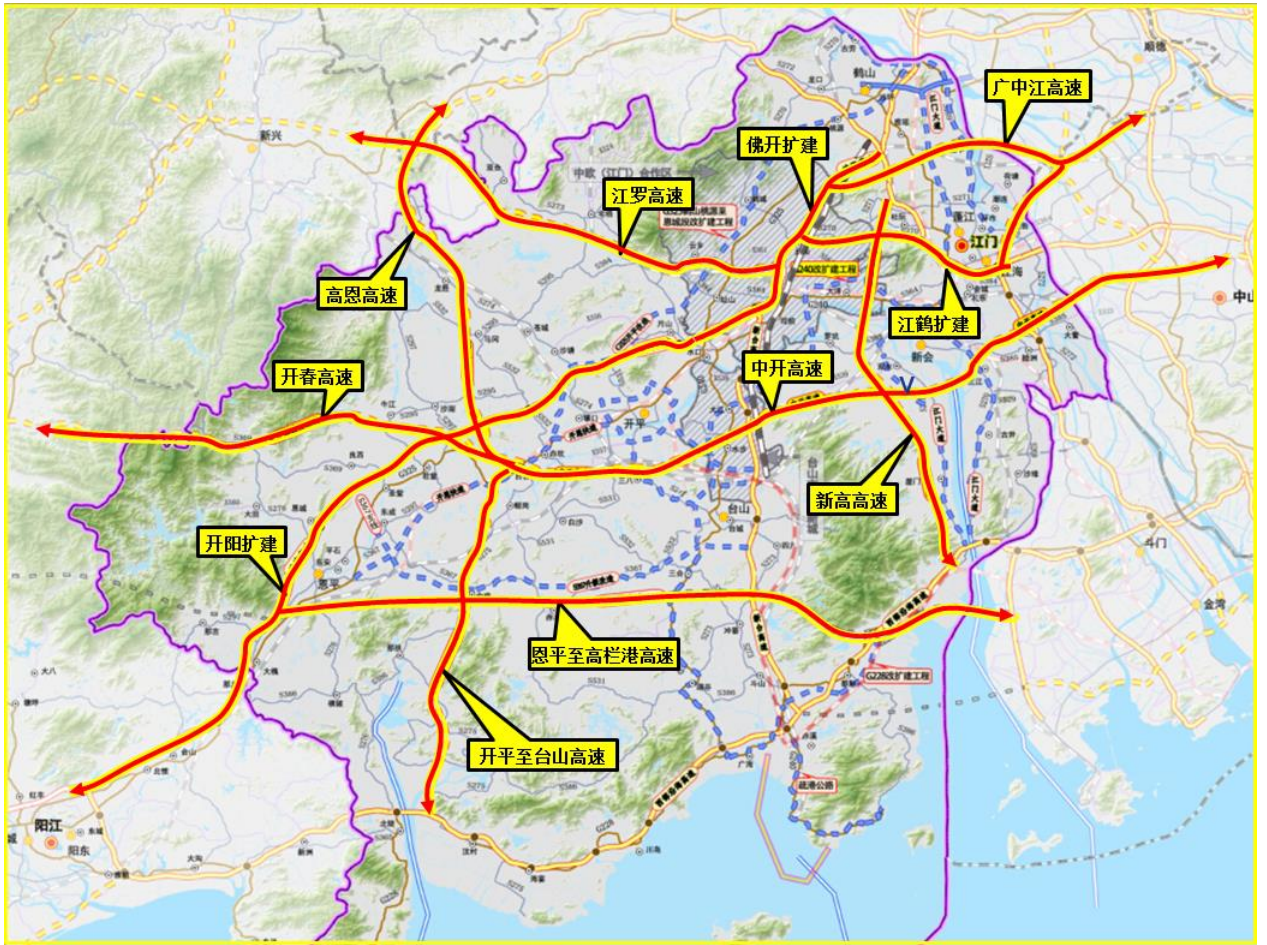
(2) 高速公路网。

构建承东启西的三大高速公路通道，对接广佛都市圈、深港澳

经济圈两大龙头。一是以深中通道、港珠澳大桥两条跨珠江口通道建设为契机，全力推进中开高速公路江门段和开平至阳春高速建设，形成东接深圳至中山跨江通道，西连粤西，联系珠三角东、西岸及粤东、粤西地区的东西向的“深中江”大通道，同时缓解当前江中高速公路日益增长的交通压力。二是加快推进广中江高速公路、江罗高速公路江门段建设，形成连通广佛肇+云浮新型都市圈的的东西向通道，密切江门市与顺德、南沙等新经济引擎的联系。实施佛开高速三堡至水口段扩建、开阳高速江门段扩建、江鹤高速扩建，提升现有高速公路通道容量。三是科学合理对接港珠澳大桥通道，统筹考虑南部地区东西向通道资源，对斗恩高速、香海高速（黄茅海大桥）、江门横七线等开展积极充分的前期研究，预留通道走廊，做好项目储备。

完善南通北畅的高速公路网络，加强与广佛都市圈的快速联系。加快高明至恩平高速公路建设，推动开平至台山高速公路开工，形成江门市中西部的南北向通道，增加大广海湾核心区通往广佛经济圈的新通道。积极筹备建设新会至高栏港高速公路，力争在“十三五”期内建成，构筑新的出海通道，有效服务西江潭江、银州湖沿线先进装备制造业发展。

到2020年末，努力实现高速公路通车里程达到600公里左右，对外高速公路通道达到12条。



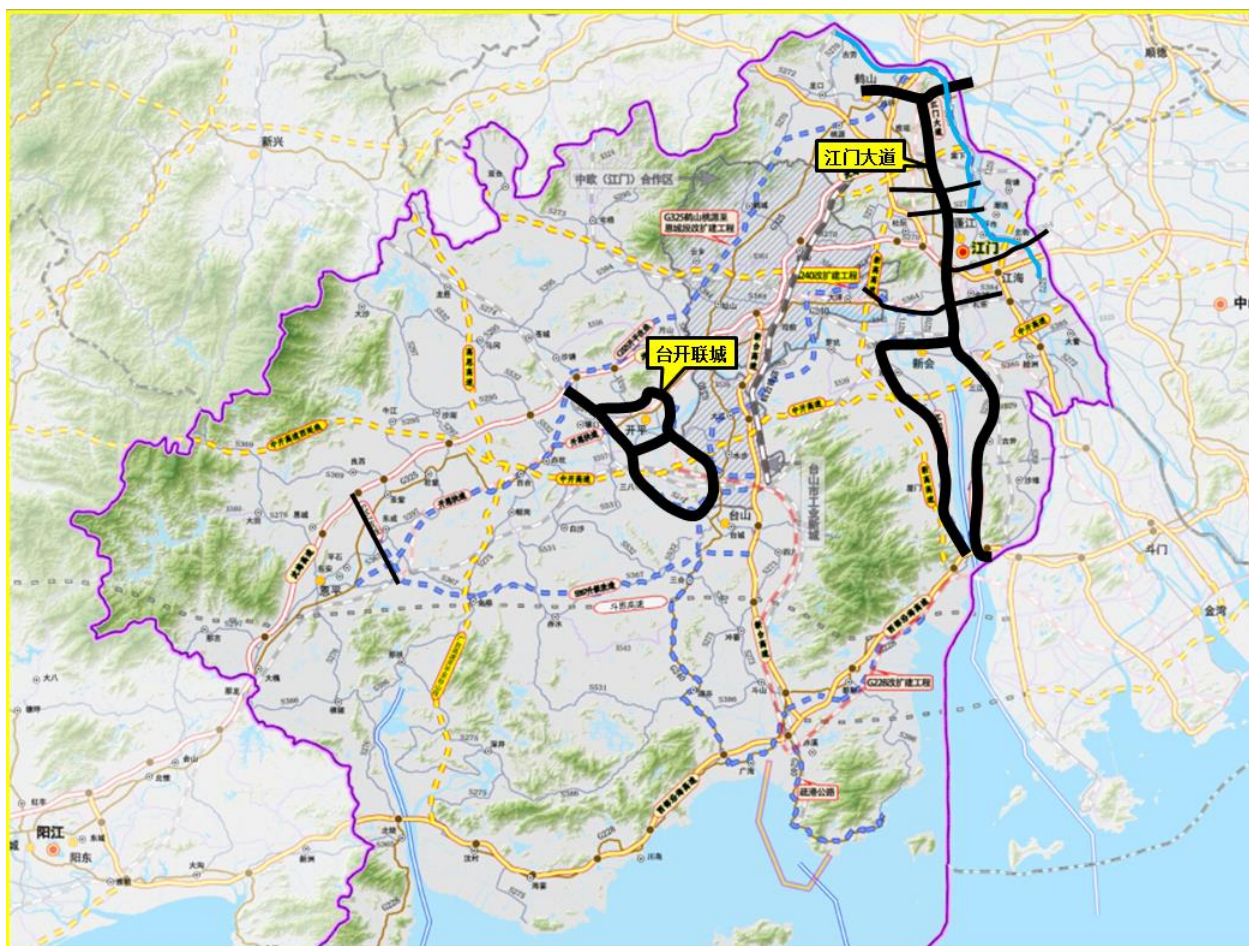
高速公路网

(3) 快速路网。

建设以江门大道为中心的东部快速路网。构建以江门大道为核心的东部快速交通网络，建成江门大道及相关衔接道路，构建东部三区一市板块“申”字型的市域快速路网主骨架，并有利于加强江门市与广佛核心区的联系。规划建设滨江大道鹤山延伸段，进一步提升滨江大道辐射功能，与滨江大道一起构建通往市区与鹤山市之间的快速联系通道。

以台开恩联城快速路为突破口的西部快速路网。以台开恩联城快速化为导向，加强台开恩三市的对接互联，全力推进台开快速路

及龙山支线、开平快速干线的建设，有序实施省道 S367 冲恩线、省道 S274 稔广线的升级改造。同步推进东部、西部组团间快速联系通道建设，实施国道 G325 鹤山至恩平、国道 G240 新会至台山快速化改造、省道 S270 杜阮至鹤城快速化改造。



快速路网主骨架

(4) 高、快、铁网衔接。

按照省交通运输厅《推进珠三角地区公路水路一体化实现“九
年大跨越”工作方案》要求，推进与高快速路接驳的低等级（通行
能力）普通公路的改造升级，完善高速公路与普通公路衔接。加强
与高铁站等区域重大枢纽的衔接，推进深茂铁路江门站、台山站、

开平站、恩平站的站场快速路建设。

3.提升干线网效率。

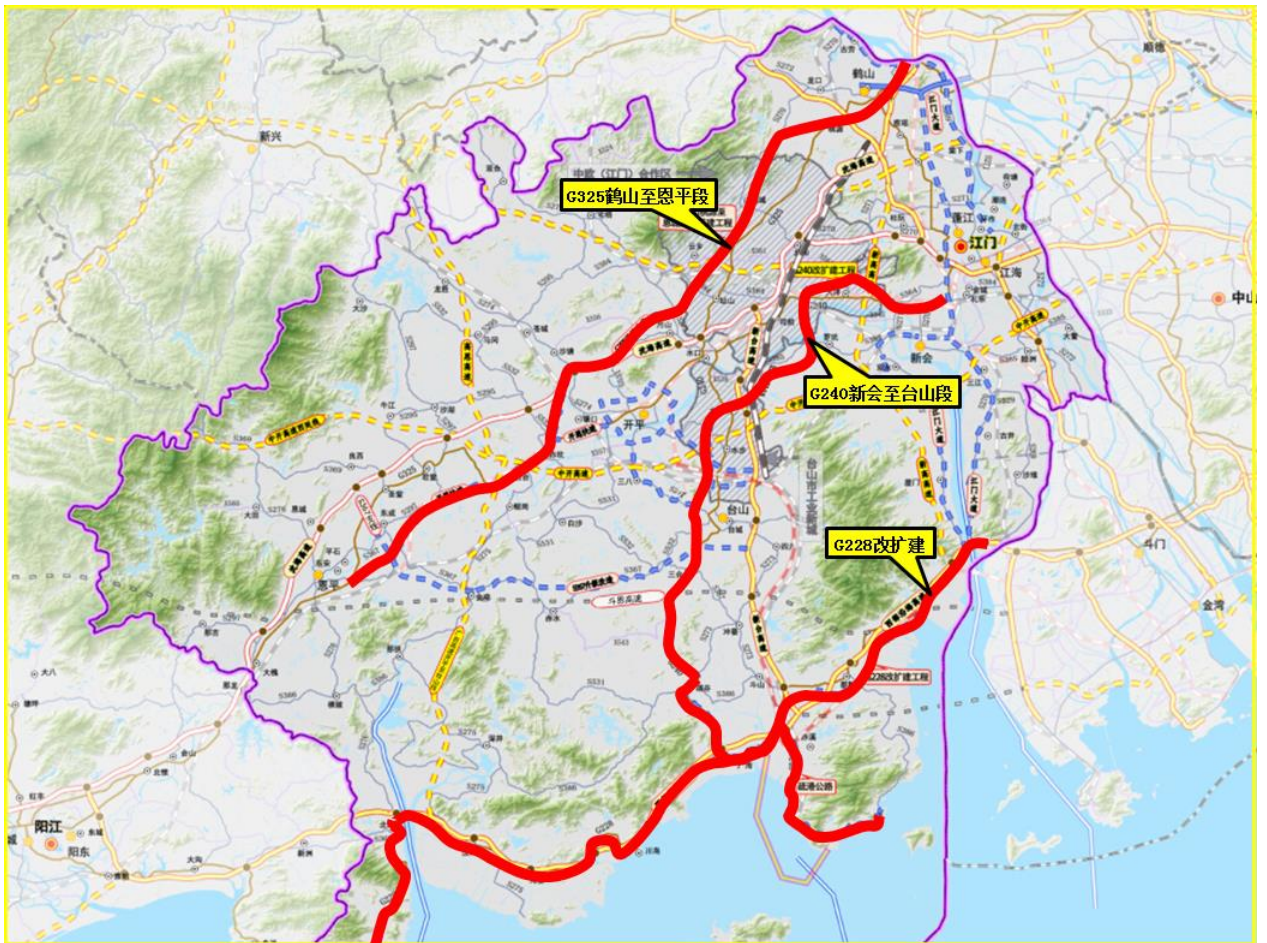
(1) 一般铁路。

推进广州南沙港铁路江门段建设，使江门市直接接受广州南沙、中山市和顺德区等发达地区的经济辐射，构筑江门市及珠江西岸城市之间的客货运联系通道。对接广海湾港区建设，推进新兴—广海铁路、鹤台铁路项目前期工作，并统筹考虑与已有广珠铁路联网，构建区域海铁联运通道。

(2) 国省干线。

落实《广东省普通国省道规划（修编）》，做好新一轮公路网规划的修编工作。使用地理信息管理软件进行路线空间布局，融入城市“三规合一”平台，并与省综合运输体系规划平台有机衔接，实现交通运输规划与城市空间、产业规划的融合。

强化路网薄弱环节，推进国省干线公路（包括新调增的国省道）低标准路段、“瓶颈”路段和拥堵路段升级改造，解决普通国省道城市出入口路段、城市过境路段瓶颈问题，重点推进国道 G325 线鹤山大雁山至桃源段改线、国道 G325 线开平市市区改线（月山至赤坎段）、省道 S270 古港线新会城区段改线等项目。提升新调增的普通国道尚未达到二级公路标准的路段及省道尚未达到三级公路标准的路段，推进国道 G325 鹤山桃源至恩城段改建、国道 G240 新会至台山段改建、国道 G228 改扩建工程等项目建设。



国道建设项目

贯彻落实国家 4 部委《关于加强干线公路与城市道路有效衔接的指导意见》，加强干线路网与高快速路，以及城市道路的有效衔接。统筹干线公路与城市道路规划建设，促进形成干线公路、城市快速路、主次干路和支路级配合理、布局均衡的路网体系。

(3) 干线航道和港口设施。

进一步完善和提升高等级航道网。充分发挥江门港河海相连的西江门户优势和海岸线资源，加快推进港口航道工程建设，提升各港区对外通航能力。加快推进崖门万吨级航道整治工程，与西江磨刀门、劳龙虎等航道共同构建起西江出海主通道，加快建设高新区

实施港口基础设施“扩能强基”工程，巩固和改善沿海港口发展的基础和条件，重点建设江门港主城港区江海作业区高新区公共码头工程及配套设施、江门港广海湾港区5万吨级码头工程等项目。继续完善内河港口功能布局，提高内河港口客货运码头的靠泊能力和装卸效率，启动广东江门LNG泊位等建设。统筹游艇码头建设。全面改善港口集疏运条件，优化主要港区疏港公路布局，加强专用疏港公路与高速公路的便捷连接，扩大各港区服务覆盖面，建设大广海湾区广海湾作业区疏港公路工程。

4.完善基础网络。

(1) 农村公路。

推进“四好”农村公路（建设好、管理好、养护好、运营好）建设。完成农村公路急弯陡坡、临水临崖等重点路段的安全隐患治理和公路穿城路段的安全整治。继续完成每年约150公里的农村公路的硬底化工程，完成约850公里的农村公路安全生命防护工程建设。实现300人以上的自然村路面硬底化。

改善农村公路与国省干线的连接状况，着力打通“微循环”，打通断头路，优化连接线，新建、改建一批县乡道路和重要联系道路，实现“县县通国道”、“镇镇通省道”的目标。

完善全市渡口设施，落实《江门市渡口渡船安全“十三五”规划》，推进渡口“撤、并、改”工作，优化渡口设置，继续减少渡口数量。

(2) 邮政网络。

完善邮政业基础设施，着力推进棠下、古井快递物流中心建设，在全市范围内建成布局合理、疏密得当的邮政服务网络，实现乡乡

有网点，村村通快递。

5.完善一体化站场体系。

(1) 加强规划引导。

出台《江门市交通运输枢纽布局规划（2014-2030年）》，合理布局客、货枢纽站场，完善提升江门市国家公路主枢纽功能，促进各种运输方式有效衔接，重点完善以高铁车站、城际车站和火车站、重点港区为依托的客、货综合运输枢纽设施和功能，强化公、铁、水有效衔接，建设交通运输综合体，打造客运新区和物流产业集聚区，服务经济社会发展。

(2) 综合客运枢纽。

全力打造珠三角西翼与粤西联系的交通门户——珠西综合交通枢纽江门站，定位为江门市主要铁路客运站、珠中江都市圈地区性铁路综合交通枢纽、珠三角连接西翼与粤西联系的交通门户和珠三角地区大型高铁客运站。将其规划建设为集铁路、城际轨道、公路客运三种对外交通方式，配套城乡客运、城市公交、城市轨道（预留）、出租汽车等多种市内运输方式，实现客流“零换乘”的综合客运枢纽，打造成为区域性门户枢纽，成为引领区域互动合作、城市拓展和功能提升的重要载体。同步开展江门站周边交通组织安排，重点对江门大道与站场的位置关系、客货交通组织进行研究。

规划建设深茂铁路台城站、开平站、恩平站综合客运枢纽，推进江海综合客运枢纽建设，配套建设汽车客运站、公交枢纽站，做好站场周边衔接公路、城市道路的集疏运组织方案。强化公共交通、自行车、出租车等方式与高铁、城轨站点的无缝衔接。

(3) 综合货运枢纽。

依托江门市境内铁路、公路、港口枢纽开发建设物流园区，加强多式联运设施建设，形成江门市多式联运枢纽节点布局。

依托广珠铁路、南沙港铁路火车站，打造江门市货运枢纽龙头和多式联运中心——江门北站物流枢纽。江门北站物流枢纽将以铁路和公路运输方式为主要依托，采取组团式布局，内设保税功能区、先进制造业区、综合配套服务区、非保税功能区，融合仓储服务、海港货物服务、航空货物服务、城市配送服务、运输服务等功能。

依托广海湾港区、新兴广海铁路和西部沿海高速、新台高速等骨架网络，规划广海湾物流中心，以公铁水联运为抓手，发展航运物流、仓储保税等业务，以及油气、化工等产品的仓储中转运输，打造江门市广海湾港区多式联运节点，构建粤西地区出海货物集散基地。

破解多式联运瓶颈，打通枢纽站场“最先和最后一公里”，完善集疏运体系。推进铁路站物流园区、港口物流园区的疏港公路、铁路规划建设，十三五期重点建设大广海湾区广海湾作业区疏港公路工程等项目。

推动公路货运枢纽与物流园区的融合发展，加快建设具备集中仓储、分拣处理、快速集散、统一配送、商品展示和电商服务等服务功能的物流中心。引导支持公路货运站场向综合型货运物流枢纽转型升级。建设天马物流中心、高新区公共码头物流中心、双水物流中心、台城北物流中心、江沙物流中心、开平翠山湖物流中心。

(4) 通用机场。

高标准规划台山通用机场。开展广海湾地区通用机场前期研究，为大广海湾高端商务、滨海旅游提供配套服务。规划恩平冯如通用机场，使之成为区域发展通航产业的重要平台，成为连接粤西与珠三角区域的通航飞行中转与服务保障基地。



通用机场位置示意图

谋划若干直升机起降点作为民航设施项目。研究通过发展直升机运输进一步加强珠江口湾区主要功能节点之间的可达性，实现“半小时”经济圈。

（二）交通支撑大城格局。

1.支撑三大平台推动产城共进。

编制印发《江门大广海湾经济区综合交通运输体系发展中长期规划》，加强规划引领。布局“两横三纵”综合运输通道（两横为：中山-新会-台山，珠海-新会-台山，三纵为：江门-银湖湾，台山-广海湾，恩平-镇海湾）；构建区域公铁水多式联运集疏运通道，拓

展区域发展空间。“十三五”时期重点提升通往广海湾地区（港区）干线公路等级，加快国道 G228 西部沿海高速南北出口至广海湾段扩建工程、省道 S276 恩城至台山市北陡高速出入口段升级改造。促进游艇码头泊位公共基础设施建设发展，加快建设游艇旅游示范基地。在广海湾、川岛等地预留发展水上飞机等多元化功能的岸线和配套条件。

服务中欧（江门）中小企业国际合作区、珠三角（江门）国家自主创新示范区，编制园区专项交通规划（方案）。统筹园区道路与干线公路、快速路的规划建设，实施国道 G240 改线、G325 改线，省道 S270、县道 X561 改扩建，规划新建杜罗公路、中欧合作区外环路、址司路等项目，提升园区外通内联容量。适当增加高速公路和干线公路进出园区入口的密度，促进交通流量在市域路网上均衡分布，并充分发挥高快速骨架网、高效率干线网对园区的辐射带动作用。改造佛开高速共和互通出口，规划建设水步东西互通，开通江罗高速址山（古猛）互通，研究增设沈海高速共和北互通，为园区提供各方位的快速出入口。

2.加快珠三角交通一体化进程。

全面对接珠中江、广佛肇经济圈的交通基础设施，加强轨道交通、高快速路、区域主干路和联系支路的衔接。

共享共建交通基础设施。与珠海市协商共同推进广珠铁路客运改造工程，深化新会至高栏港高速公路、斗恩高速、香海高速（黄茅海大桥）的建设前期工作，与沿线地市共同推进广佛江珠城际轨道建设。与中山市一并争取深茂铁路中山至江门段在“十三五”期间

建成；加强南部地区与中山市路网的对接，启动江门横七线的前期研究，对接中山横五线，增加南部横向通道。优化港区布局，实现珠中江区域港口差异化发展。加快公用航道建设，加强与珠海港的协调，共同开发崖门出海航道公共航道。以港珠澳大桥通车为契机，规划在江门市域布局香港、澳门机场异地候机楼，加强空地衔接。

3.当好西江门户推进互联互通。

主动服务“一带一路”、“珠江-西江经济带”等国家战略规划，积极对接联系西江流域腹地的铁路、高速公路通道，纵深江门市腹地，近期考虑规划广珠铁路连接线引入贵广、南广高铁的可能性，打通珠江口西岸通往大西南的快速通道。

壮大江海直达和远洋集装箱运输航线，积极开辟与沿线国家互联互通的国际航线，争取与一个以上的海上丝绸之路国家港口城市缔结联盟，努力打造西江流域重要出海口。

依托江门北站物流枢纽，大力发展保税物流、冷链物流、供应链管理、电子商务等服务功能，完成疏港主干道建设，优化与广珠铁路、南沙港铁路间的运输衔接，努力建设西江流域地区与沿线国家拓展产品和市场联系的集疏运中心。

（三）交通运输服务提质增效。

1.补齐农村小康短板。

以建制村通班车、城乡通公交为目标，加快推进城乡客运均等化、一体化发展，建立与全面小康相适应的公共客运发展体系。继续巩固农村客运三个百分百成果，根据建制村调整及农村公路生命防护工程实施情况，及时开通班车，实现“路通车通”，实现建制村

通客车比例达100%。

加强村镇末端物流配送设施建设，健全县、乡、村三级物流体系。整合利用现有邮政、供销、交通等物流资源，联合推动城乡快递服务，统筹利用农村客运服务、邮政服务等资源，利用已有农村客运站、邮政服务点建设“客、货邮服务一体站”，促进运邮结合、一体发展；支持邮政、物流企业等在贫困村布设服务网点，扶持贫困地区建设一批现代化大型农产品冷链物流配送中心等冷链物流设施。建成邮政普遍服务体系，落实邮政普遍服务标准，实现邮政普遍服务均等化，建制村通邮比例达 100%。

2.提升公共客运服务。

(1) 完善城市客运服务。

持续大力推进公交优先发展战略，落实公交站场用地和财政资金投入等支持配置要素，对照省公共交通服务均等化规划目标任务，研究解决制约公交发展的瓶颈问题。

修编市区城市公共交通专项规划。规划实施城市轨道交通一号线路项目，构建城市公交走廊。规划公交专用道网络，加快公交专用道建设，实现公交路权优先和公交提速。优化公交线网布局，扩充网络容量，增加“三区”与“一市”之间的联系线路，扩大公共交通覆盖范围。科学合理设置线路和站点，有效衔接“潮人径”；完善公共自行车系统，衔接公共交通“最先、最后一公里”，着力提升群众步行、骑行、换乘等出行体验。

建立换乘一体的公交枢纽站及配套站场，重点建设江门站公交枢纽站、滨江新城启动区枢纽站、江门市高新区公交枢纽站、龙湾

枢纽站四大公交枢纽站。

到 2020 年，城市公共交通优先发展地位进一步巩固，公共交通站点 500 米覆盖率达 100%。

(2) 优化城际城乡客运供给。

发展跨市公交、镇村公交。深入实施《江门市公共交通一体化发展行动方案（2015-2020）》，推进东部三区一市公交互通，加强台开恩三市公交互联。构建直达快线、快速公交、常规公交、微循环公交四个层次分明、功能明确的公交线网，满足东西部之间，各行政中心与镇街，各镇街、社区、产业园区内部出行需求。指导运输企业制定毗邻市跨市公交线路发展计划，加强“三区一市”与佛山、中山市毗邻县、区的联系和互动。

加快客运供给侧改革，积极应对铁路和轨道交通发展，发展高铁、轨道客运（接驳）专线。以联网售票和电子客票为支撑，开展客运联程联运，实现“一票到家”的全程出行链服务。发展水路旅游客运，依据游艇码头布局、旅游景点分布等进行航线布局，继续推进沿海陆岛间高速客轮发展；积极开发海上丝绸之路沿线国家海上观光旅游航线。

3. 加快物流转型升级。

大力推广多式联运。落实国家和省促进多式联运发展的相关政策，推进不同运输方式紧密衔接。依托江门北站物流枢纽和“三横三纵”通道建设，形成贯通内外的多式联运网络骨架。在广东省多式联运示范工程试点工作的框架下，大力发展集装箱多式联运，有序扩大适箱运输范围；依托出海航道和内河航道的扩能升级，大力

发展半挂车水陆滚装运输。鼓励支持有实力的运输企业加快向多式联运经营人转变，大力推“一单到底”服务。鼓励企业推广应用多式联运信息交换标准，促进信息共享。

深入发展甩挂运输。积极吸取广东省内甩挂运输试点项目成功经验，引导和鼓励开展社会化甩挂运输。积极推进货运车辆大型化、集装箱化和专业化发展。推进船型标准化。支持货运、物流企业建设具有储存、分拣、加工、包装、配送、追溯等功能的低温加工配送中心，提高物流装备专业化水平，提升农产品、水产品冷链物流水平。

积极推动港口物流业发展，策应国家促进海运业健康发展，调整海运结构，构建以港口为中心，多式联运紧密衔接的现代物流体系。推进“港站一体化”，实现码头与铁路货运站无缝衔接。

完善快递物流配送服务。鼓励企业开展互联网+城市配送平台建设，利用大数据、云计算等高新技术，将互联网技术与高效物流管理模式植入传统货运行业，促进货物高效周转。推动城市配送车辆统一标识管理，保障运送生鲜食品等车辆便利通行。整合交通运输、邮政网络资源，加快推进“快递下乡”，积极推广货运班线、客运班线代运邮件等农村物流组织模式。调整全市邮政业结构，提升信息技术水平和服务水平，实现重点快递企业省会及重点城市间快件 72 小时投递率超过 90%。促进快递与制造业、电子商务的融合发展，推动快递服务跨境电商和农村电商。

（四）行业治理改革创新。

1.体制机制改革。

(1) “大交通”管理体制变革。顺应广东省全面实施交通运输综合改革试点，建立“大交通”管理体制。纵向理清省与地方事权和职责，横向理顺交通运输部门与发展改革、经济和信息化、住房城乡建设、公安、商务等部门的职责分工。深化规划建设体制机制改革。推进规划投资建设“一张图”管理。

(2) 公路养护管理体制变革。明确和落实地方政府对普通公路的主体责任，将公路部门经费纳入地方财政公共预算，稳步推进公路养护管理运行机制改革，妥善实行公路养护市场化，落实路政经费，健全普通公路资金保障机制。研究将农村客运站、亭作为农村公路附属设施，纳入农村公路的建管养范围。

(3) 投融资体制改革。继续拓宽投融资渠道，完善“PPP”项目操作流程，健全“PPP”项目实施评价监督机制。继续推进 BOT+EPC 等新的建设开发模式。推进基础设施沿线、周边土地综合开发，以及配套设施经营，多渠道筹集资金。

(4) 深化城市公交运行体制机制改革。建立公交发展专项资金+国资运营的公交资金筹措机制，进一步研究制定公交经营管理新模式的可行性方案，全面实施公交体制改革。研究对城市公交企业实施成本规制，并完善相应的财政补贴政策。建立公交站场配建国有资产运营模式。制订城市建设项目公交站场设施配建政策，落实好站场用地并实施国有资产运营。

(5) 加强法治建设。同步推进改革的相关制度和政策的调整，有序推动行业相关领域管理制度的法治化进程，及时对“互联网+”背景下的新兴服务业态开展配套规章政策研究。

2.建设智慧交通。

开展江门市智慧交通发展规划研究。协调人、车、船、路、港相关感知设备，实现一体化交通运行状态可视、可测、可控；通过数据汇集、传输、交互，开发综合出行服务平台、综合交通协调调度与应急处置平台等业务系统，实现交通综合调控、运行指挥、应急处置和信息发布等业务功能，打造成管理平台、服务平台、信息平台 and 查询平台。

建设智慧公交体系。建立健全全市智能公交管理平台，实现智能调度运力、统计运量、数据分析等功能，用于全面收集运营数据，为运力合理调配、公交线路开撤提供参考，同时为财税扶持、绩效考核提供依据。加强公交车辆内部摄像系统的配置，加大安全监控力度。推广应用公交电子站牌。

推进出行信息服务系统建设，加强联网购票、联程联运以及交通出行 APP 的应用。

探索“互联网+管理”模式，创新执法信息化手段和大数据平台，加强非现场执法模式的应用，提高渡口渡运信息化水平；推进社会信用信息化体系，落实交通工程项目法人制，完善招投标制度，加强市场监管力度。

3.推进绿色交通。

建立健全交通运输节能减排制度体系。研究建立能源利用在线监测平台。建立绿色交通制度、标准和低碳监测考核体系。运用信息化手段进一步加强行业节能减排统计、监测业务能力建设。建立与交通运输行业节能减排评价考核工作相适应的节能减排监测体

系。

倡导绿色交通出行。推进步行道、自行车道等配套服务设施，改善慢行交通环境。实施分区域自行车系统试点示范，构建“安全、连续、便捷、舒适”的慢行交通系统。引导建立“慢行+公交”交通模式，推进慢行交通与公共交通的无缝衔接，保障出行连续性及换乘的舒适性。对具备条件的新（改）建客运站场、公交站场规划配套自行车停车场地。

推进行业绿色低碳示范项目实施。按照《广东省人民政府办公厅关于加快新能源汽车推广应用的实施意见》，率先在公交行业推广应用新能源汽车，到2018年，新能源公交车保有量占比达40%左右，其中纯电动公交车占比达30%左右。开展市区中心区域新能源公交车、出租车充电桩布点规划，规划建设充电桩位。

4.打造平安交通。

坚持落实行业安全生产监管“一岗双责”等责任制度，严格安全生产问责追责。加大交通安全隐患排查治理力度，强化现场监督和日常督促检查，对重大隐患治理实行挂牌督办，公开曝光反面典型。深入开展“平安交通”创建活动；强化道路运输安全管理和水路运输安全监管；强化危险化学品运输安全管理；强化工程建设施工安全管理。开展道路事故多发路段、危险路段的专项整治工作，加强危桥、旧桥改建。依法打击车、船舶非法改装、超范围经营、非法夹带危险品等违法违规行为。强化港口危险品作业监管。督促渡口运营人落实渡运安全主体责任，提高渡运安全管理和应急处置能力。完善应急保障体系建设。进一步完善综合交通运输应急预案体系、

应急指挥体系、应急监测预警系统；建立跨部门应急联动协调机制，加快应急物资储备体系建设，增强突发事件与重大灾害的预警、应对和处置能力；完善交通应急物资、运力储备建设。

六、环境影响分析及对策

保护环境是我国的一项基本国策，是经济、社会发展的重要战略方针。公路建设对环境有一定的影响，近几年，交通运输发展过程中引起的环境问题受到越来越广泛的关注。根据《中华人民共和国环境影响评价法》（2016年7月2日修订）、《关于加强公路规划和建设环境影响评价工作的通知》等法律法规，及省、市有关环境保护的文件要求，本章将针对规划中涉及到的交通基础设施建设对环境的影响做简要评价。

（一）环境影响分析。

交通基础设施建设阶段对生态环境的影响主要表现在以下几个方面：（1）地形地貌。（2）动物群。（3）植物群。（4）自然景观。（5）大气污染。（6）水质污染。

（二）对策措施。

1.土地资源保护措施。

规划阶段应该把“尽量不占、少占耕地和基本农田，充分利用闲置土地和既有项目改造”作为选址的主导思想。

在具体项目的工程可行性分析研究阶段，着重抓住项目选址问题，提出比选方案。在比选过程中既要从整体的技术经济上进行分析比较，又要从占用耕地的多寡好坏上认真选择，对耕地等土地资源的占用应作为第一位的重要约束。

项目建设征用土地，应遵照《中华人民共和国土地管理法》有关规定进行办理，并结合各地国土规划，合理使用土地资源。

涉及占用耕地的，应制定耕地占补平衡方案，补回数量相等质

量相当的耕地，落实耕地占补平衡；涉及基本农田的项目应按照《基本农田保护条例》的有关规定，制定基本农田补划方案，同时，办理农用地转用审批手续、缴纳耕地开垦费、落实基本农田耕作层合理利用。项目选址，应避免压覆重要矿场。

工程项目涉及使用林地的，应根据《建设项目使用林地审核审批管理办法》《中华人民共和国森林法》等法律法规的要求，按照‘先征后用’的原则，在使用林地前必须先办理好征占用林地手续和林木采伐手续后方可施工。

2.生态资源保护措施。

整体保护措施。(1) 避绕生态保护对象；(2) 合理规划穿越山地线路或站场，减少对山地生态系统的破坏；(3) 减少平原区生态破坏；(4) 在可绿化地区加大公路绿化和植物防护工程；(5) 积极推广可持续发展的设计理念。

水土流失防治措施。(1) 编制水土保持方案。(2) 坚持“谁开发、谁保护，谁造成水土流失，谁负责治理”的总原则；(3) 在项目阶段合理规划具体线位走向，从源头避免控制水土流失的产生；(4) 采取生物措施、工程措施和农艺措施相结合的办法。

生态敏感目标的减缓措施。对于自然保护区和饮用水源保护区，应采取合理布线，遵循地形选线、地质选线与环保选线相接合的原则，尽量避让自然保护区和饮用水源保护区，减少对自然保护区、饮用水源保护区和生态环境的影响；对于其他敏感区域，在具体项目阶段，对可能涉及到生态敏感区的路段，应遵循相关法律法规的规定，应提前开展相关调研分析，避免由于工作深度不足造成对环

境的破坏。

3. 水环境保护措施。

在项目设计阶段，应做好现场踏勘工作，认真调查论证项目选址与地表水系的相互关系，避开饮用水源地；对线性工程，在设计阶段要认真调查论证项目与地表水体的相互关系，设计足够的桥梁、涵洞，以减少高路基对地表径流的影响；对枢纽站场，在设计阶段尽量避免敏感水体。

在施工阶段，应严格施工管理，施工废水和生活污水集中收集处理，严禁乱排，废渣应妥善处置；加强对排水设施的管理和修缮。

在运营期，针对目前在建及已建项目服务设施等生活污水处理设备制定长期监测方案，避免其对周边环境的污染。生活污水应统一收集、处理，并对废水排放去向及污染物是否达标排放等定期监测并存档。路线跨越河流处在桥梁两侧醒目位置设置限速、禁止超车等警示标志。项目养护中要完善排水系统，加强对排水设施的管理和养护。

4. 空气环境保护措施。

规划布局应加强与城市总体规划的衔接，预留大气防护距离，使公路、铁路、港口和站场中易发生粉尘、废气的排放点与环境敏感目标保持必要的距离要求。

规划建设期要针对扬尘产生环节采取积极有效的措施，尽量减轻扬尘产生，最大限度地防止扬尘扩散，降低施工区域和对周围敏感目标的尘污染。施工场地应尽量远离敏感目标，工地周边必须设置围挡，采用洒水、遮盖物或喷洒覆盖剂等措施防治扬尘；遇有 4

级以上大风天气，停止土方施工，并做好遮盖工作。

运营期应推动采用先进的车辆技术，降低能耗，减少尾气排放。加大环境管理力度，执行汽车排放车检制，汽车排放状况抽查，限制尾气排放超标车辆上路，淘汰超期服役的高排机动车；提高车用油品质量，鼓励使用清洁的替代燃料。大力发展以清洁能源为主的公共交通，加快发展轨道交通，发展电动、混合动力汽车，加大建设清洁能源汽车的配套设施，进一步优化交通结构，增加公共交通在出行中的比例；严格控制机动车规模，有效减少机动车污染物排放。对于涉及散货储运的港口、站场，在散货装卸、运输、堆存等环节中应采取必要的扬尘防护措施，提高作业环境的除尘效率，同时应配备洒水车，在干燥多风季节及时定时洒水降尘，视天气和站场作业情况，进行洒水降尘，减轻扬尘污染对站场内和周边区域环境的影响。站场供热应尽量利用城市集中供热系统，采用清洁能源，并安装烟气除尘装置。

5. 噪声防治措施。

公路、城市道路交通噪声防治措施：通过不同选线方案的声环境影响预测结果，分析敏感目标受影响的程度，提出优化的选线方案建议；根据工程与环境特征，对局部线路进行调整、敏感目标搬迁、邻路建筑物使用功能变更、改善道路结构和路面材料、设置声屏障和对敏感建筑物进行噪声防护。

铁路、城市轨道噪声防治措施：通过不同选线方案声环境影响预测结果，分析敏感目标受影响的程度，提出优化的选线方案建议；根据工程与环境特征，对局部线路和站场进行调整，敏感目标搬迁

或功能置换，轨道、列车、路基（桥梁）的优选，列车运行方式、运行速度、鸣笛方式的调整，设置声屏障和对敏感建筑物进行噪声防护。

七、社会稳定风险分析及对策

（一）社会稳定风险分析。

根据本规划的特征，并参考以往本市交通基础设施建设项目社会稳定风险评估资料，主要从规划的合法性、合理性、可行性及可控性角度进行综合论证，甄别出本规划最主要的社会稳定风险因素，以及其风险概率（很低、较低、中等、较高、很高）、影响程度（可忽略、较小、中等、较大、严重）和风险程度（微小、较小、一般、较大和严重）。

1.决策、审批流程风险。

本规划从立项、委托到编制的过程基本符合相关规定要求。项目组认为本风险因素的风险概率为很低，影响程度为较小，风险程度较小。

2.能否有效满足社会需求的风险。

本规划从现状和未来需求方面的分析较为客观，规划的目标和任务较有针对性，可操作性较强。项目组认为本风险因素的风险概率为很低，影响程度为较小，风险程度较小。

3.规划拟建项目征地拆迁的风险。

本规划相关拟建项目在具体落实到建设实施阶段，各个项目的开工建设必然会占用各种土地，对当地居民，特别是以水田、园地和林地为主要生活经济来源的农村居民将造成一定的影响，所以补偿安置的方式将直接影响农民今后的生活。未来大量基础设施的开工建设必定会给部分当地居民造成影响。根据以往建设项目的风险评估调查，受访者最担心的是征地拆迁的问题；而对于征地拆迁补

偿不满意的处理方式中，大部分受访者表示会找相关部门解决，说明大部分群众还是能通过正常的途径来解决问题。

鉴于项目尚处于规划阶段，项目组认为在本阶段征地拆迁的本风险因素的风险概率为较低，影响程度为较小，风险程度较小。

4.环境遭破坏的风险。

根据以往经验，项目的建设不可避免的会对周边的环境产生一定的影响，但只要保护措施落实到位，大部分不利的影响仍然是可以避免的。

鉴于项目尚处于规划阶段，项目组认为在本阶段，生态环境风险概率为较低，影响程度为较小，风险程度较小。

5.社会舆论导向的风险。

本规划不同于具体的建设项目，规划根据省市相关战略政策，地区的城市发展、经济趋势、产业布局等拟定了“十三五”期的交通建设项目，拟建项目的建设时限、具体线位、技术标准等仍处于初步研究阶段。但由于项目一旦确定并进入动工建设阶段就必然会对沿线部分居民的切身利益造成影响，在项目的具体标准未落实前，群众容易受到一些社会上已发生过的同类项目的负面舆论的影响，而对规划中的拟建项目产生严重先前抵触情绪。

需要说明的是，本规划仍在编制过程中，对外扩散不够全面，而且对于大部分群众来说没有规划的概念，所以群众对规划的了解程度不够是可以理解的。对于未能及时了解的群众来说，受到社会负面舆论影响对项目建设产生一定误解是可能存在的。

项目组认为社会舆论导向的风险在关注的期间偶尔出现发生，风险概率为很低，影响程度为较小，风险程度较小。

综合上述分析，本规划社会稳定风险为低风险。

（二）社会稳定风险对策措施。

1. 决策、审批流程风险应对措施。

主要体现在项目立项、规划内容、审批过程等阶段。为尽可能减少本规划在合法性、合理性方面引发的社会稳定风险，应做好以下几方面的工作：

在规划立项阶段应明确规划制定的相关依据支撑，规划单位部门应符合国家法律法规规定，申请手续按市相关规章制度执行；规划编制单位的选择应符合编制要求，依据各编制单位的综合实力、技术水准、相关经验等方面综合识别，确定合适的编制单位，并督促编制单位在编制规划的每个过程中尽职尽责履行义务。

在规划编制过程中，规划部门应督促编制单位严格按照规划流程编制，规划内容要有法律法规和政策文件依据，并将主要依据在规划中罗列；规划要与国家、省上位规划主要方向保持一致，与本市城市总体规划、城镇总体规划、土地利用规划、环境保护规划等规划衔接，要满足地方经济社会发展要求和人民群众生产生活的交通需求；规划所设定的目标要科学合理，要与国家、省的规划目标基本保持一致，要与地方经济发展趋势相符合，切忌求大求全、不切实际；规划还要注重于周边地区规划进行衔接协调，多与周边地区进行会商、协调，就有关项目的规划建设达成共识，避免规划的项目难以落地，同时应在编制过程中广泛征求意见。

规划单位部门应巩固树立合规、合法性风险意识，加强合规、合法性自查，规避法律法规风险，对规划内容做好阶段性审查工作，相关过程的文档资料应做好保管备查。

2. 有效满足社会需求风险的应对措施。

本风险的应对措施主要是规划的编制应合理、合情，规划内容应充分考虑当地的经济的发展、产业布局、内部交通及外部衔接的需求，特别应重视满足未来社会客货运输需求。

客运需求方面，规划应充分考虑人们消费观念转变、消费结构升级，旅游经济加速发展以及交通基础设施的改善，居民消费型出行日益增加的问题；同时随着人民生活水平的提高，旅客对出行的舒适度、安全性及快捷性的要求不断提高，因此需要加快客运供给侧改革，提升客运供给水平，以满足人民群众日益增长的客运服务需求。

货运需求方面，随着产业转移，重化工业的加快发展，能源、原材料仍将是运输重点之一；但由于产业结构调整步伐的加快、科学技术的不断进步，高技术含量和高附加值产品的运输比重将不断上升，因此需要加快发展先进的货运组织形式，加快货运物流的转型升级。

3. 规划拟建项目征地拆迁的应对措施。

为有效防止因项目征地拆迁引发社会不稳定风险的发生，拟建项目稳定进入建设实施阶段，各项目应充分做好社会稳定风险评估工作。

依法征拆，维护被征迁群众的根本利益。根据《中华人民共和

《土地管理法》、《广东省实施〈中华人民共和国土地管理法〉管理办法》和《广东省国土资源厅关于印发广东省征地补偿保护标准(2016年修订调整)的通知》、《广东省交通基础设施建设征地拆迁补偿实施办法》、《国有土地上房屋征收与补偿条例》等相关法律法规，以降低被征地群众生活水平为准绳，结合项目的具体情况并类比周边或同类相关工程的办法开展拆迁工作，做好被征地群众的社会保障工作，依法确定补偿标准及安置方案，补偿标准及方案应做到公平、公开、公正，在实施阶段应严格执行预定的方案。应及时发布征地预公告，让群众拥有合法的知情权。

加强征拆管理，科学安排和监管补偿资金使用，完善征拆管理制度。可由各地区领导牵头，成立征地组、拆迁组、宣传组、治安组、征拆安置与遗留问题处理组、监督组等，将贯穿于征拆前后的各阶段的任务进行分解，深入拆迁一线，强化工作责任。对涉及征拆户切身利益的事项进行全程监督，科学合理的安排补偿资金的使用和支付。

减少被拆迁群众的后顾之忧。对于失地农民的安置问题，需依靠地方政府给予相应的扶持，在失地农民的再就业方面提供就业培训等措施，帮助失地农民解决经济来源问题，减少被拆迁群众的后顾之忧。

4. 环境遭破坏风险的应对措施。

为尽可能降低项目施工建设造成的生态环境遭破坏的风险，在项目前期应根据环境保护等部门的规定做好环境影响评价、水土保持评价等前期工作，确定项目对周边环境的影响程度。在施工建设

或运营阶段应严格落实具体建设项目的环评提出的保护措施。

5. 社会舆论导向风险的应对措施。

为避免群众对规划的项目的建设不支持、不配合，应加大宣传力度，获取群众理解。通过电视、广播、报纸等多种新闻媒体，宣传规划项目的建设给广大群众带来的好处。对规划项目涉及的征地拆迁工作，应精心布置，组织严密。在项目征拆实施前，拆迁人应该召开动员大会，向被拆迁住户宣传本次拆迁的必要性与意义，帮助群众认识项目建设有利于开发沿线地区自然资源、旅游资源，带动周边土地升值，提供新型就业机会等诸多能带来社会福利改善、收入增加这些正面的影响。要讲明群众最关心的迁建安置补偿等一系列政策，让他们理解并支持该项目。

八、保障措施

（一）谋划重大项目。

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。“十三五”时期，江门市安排交通运输重点建设项目约 200 余项，“十三五”时期涉及投资约 1800 亿元。具体项目见附表。

（二）强化资金保障。

建立健全政府主导、稳定持续的交通基础设施公共财政保障制度。用足用好国家投资补助政策。建立以公共财政为主的农村公路养护资金保障机制，切实加强短板投入，落实交通扶贫、港口公共设施建设、航道养护、公路客货站场、农村客运站亭的资金保障。

进一步完善交通运输发展“政府主导、分级负责、多元筹资、规范高效”的投融资管理体制。拓宽民间投资领域和范围，大力推进和分类规范完善“PPP”项目，建立“PPP”项目实施评价监督机制和风险防范机制。支持对高速公路沿线土地进行综合开发，构建高速公路多元化的盈利渠道，以辅助解决建设和营运资金缺口。推广 PPP 模式，鼓励社会资本参与港口、内河航运等基础设施建设。

（三）强化用地保障。

将交通运输建设用地纳入土地利用总体规划和城市总体规划中统筹考虑。建立土地总量控制的交通用地管理机制，编制交通用地三年滚动计划，建立土地用地计划预报制度。结合土地管理政策，

合理安排交通建设项目，优先考虑土地利用效率高、单位土地交通承载量大的高速公路、航道等交通项目，鼓励通过既有资源改造提升交通供给能力，鼓励新建项目并线规划、综合开发、立体开发。

（四）完善协调机制。

建立规划先行的工作机制，完善交通规划体系并成立专门研究机构，建立大型基建年度计划编制和评估制度。深化交通行政管理体制改革，加快建立跨区域、跨行业的综合交通运输规划、建设、运营和养护管理新机制。各级政府和交通运输行业，加强协调沟通，加强跨行政区域间的衔接与合作，协调区域各城市交通基础设施规划和建设。各级政府与重点项目建设单位通力合作，协调规划、国土、水利、环保等相关职能部门在项目线位走向、用地审批、征地拆迁、环境影响评价、水土保持等方面给予积极支持，形成促进综合运输体系发展的良好外部环境。

（五）加强组织落实。

加大规划组织实施力度，加强组织领导，完善工作机制，落实工作责任。抓紧规划目标任务分解落实，搞好年度计划，加快修编完善港口、普通公路、城市轨道交通等其它各交通领域子规划，把规划提出的目标任务落实到各部门、各地区、各领域具体发展政策措施上。强化本规划的指导性和约束力，确定的主要任务纳入各部门经济社会发展综合评价和绩效考核，实行目标责任制，落实责任主体。同时加强对规划实施情况的监督检查，完善中期评估制度，分析实施效果，找出实施中存在问题，提出相应的改善办法。

（六）注重稳定风险。

按照国家和省发展改革委的要求，做好相关项目的社会稳定风险评估工作，完善各种应急预案，尤其对项目建设涉及的征地拆迁问题应谨慎处理。建设项目要求履行相关法规规定的报批程序，合法合规，工程技术和经济可行，工程风险、资源开发利用、环境生态破坏可控。要公布征地政策和范围，不进行多次征地；公布征地拆迁的补偿标准，落实补偿资金和安置房源，确保补偿安置到位；督促施工单位做好安全生产措施和环境保护防治措施，及时修复施工过程中损坏的设施、房屋，公布施工监督电话等。

表 5 江门市十三五时期交通基础设施建设投资表

建设内容 (项数)	十三五投资 (亿元)
一、轨道交通 (铁路、城轨、城市轨道共 8 项)	316.0
二、高快速路	627.7
(一) 高速公路 (含互通) (共 16 项)	398.0
(二) 快速路 (共 10 项)	229.8
三、国省干线公路 (共 41 项)	213.5
四、县 (乡) 道及重要联系道路 (共 89 项)	281.8
五、港航设施	75.5
(一) 港口码头 (共 24 项)	49.5
(二) 航道整治 (共 4 项)	25.9
六、枢纽站场	58.4
(一) 综合客运枢纽 (衔接两种对外交通方式) (共 3 项)	51.1
(二) 等级汽车客运站 (共 8 项)	1.6
(三) 物流站场 (共 7 项)	4.6
(四) 公交枢纽站 (共 5 项)	1.2
合计 215 项	1573