

台山市人民政府办公室文件

台府办〔2017〕36号

印发台山市综合交通运输体系 发展“十三五”规划的通知

广海湾工业园区、市工业新城管委会，各镇（街）政府（办事处），市有关单位：

《台山市综合交通运输体系发展“十三五”规划》业经市人民政府同意，现印发给你们，请认真组织实施。实施过程中遇到的问题，请径向市交通运输局反映。



台山市人民政府办公室
2017年9月29日

公开方式：主动公开

台山市综合交通运输体系 发展“十三五”规划

台山市交通运输局
广东省交通运输规划研究中心

目 录

一、规划概述	1
(一)规划背景	1
(二)规划过程	1
(三)主要规划依据	2
(四)规范范围和期限	3
二、发展基础	4
(一)发展成就	4
(二)存在问题	8
三、发展要求	9
(一)适应新常态,构建支撑全面建成小康社会的综合运 输体系	10
(二)贯彻落实五大发展理念,推进四个交通建设	10
(三)支撑国家和省重大规划,建成连接粤港澳大湾区和 粤西腹地的枢纽	11
(四)支撑新型城镇化和区域经济发展新战略实施,加强 县、镇与中心城区的快速交通联系	11
四、发展目标	12
(一)指导思想	12
(二)基本原则	12
(三)规划目标	13

五、主要任务	14
(一)支撑国家和省战略布局	14
(二)构建综合交通运输网络	16
(三)提升综合运输服务水平	21
(四)推动智慧绿色安全发展	24
六、环境影响分析及对策	25
(一)环境影响分析	25
(二)对策措施	26
七、社会稳定风险分析及对策	29
(一)社会稳定风险分析	29
(二)社会稳定风险对策措施	31
八、保障措施	35
(一)谋划重大项目	35
(二)强化资金保障	35
(三)完善协调机制	36
(四)加强组织落实	36
(五)注重稳定风险	36

附件：1. 台山市“十三五”交通基础设施项目表

2. 台山市“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。

台山位于珠江三角洲西南部，东邻珠海，毗邻港澳，北靠江门新会区，西连江门开平、江门恩平、阳江三市，南临南海。我市大部分地区处于江门大广海湾经济区范围，其中广海湾处于核心区，广海湾填海区和下川岛处于起步区。江门大广海湾经济区被定位为珠三角实现大跨越发展的新增长极、珠三角辐射粤西及大西南的枢纽型节点、珠江西岸粤港澳合作重大平台。我市水陆水通便利，至“十二五”末已基本形成公路、水路协调发展的综合运输体系，有力地支撑我市经济社会发展。

随着《国务院关于深化泛珠三角区域合作的指导意见》的出台，江门大广海湾经济区的发展已上升到国家战略层面。“十三五”时期是江门市、台山市率先全面建成小康社会的攻坚期，也是推进国家“一带一路”、广东省新型城镇化战略、大广海湾经济区规划等一系列战略、规划的关键时期。新时期赋予我市一系列新的定位和历史使命，对我市交通运输发展提出新的要求。

为实现我市全面建成小康社会，抓住重要战略机遇，支持推进大广海湾经济区发展等战略部署，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，支撑我市建设“制造强市、农业强市、旅游强市、侨务强市和生态强市”，我市交通运输局组织编制《台山市综合交通运输体系发展“十三五”规划》。

（二）规划过程。

2014年11月市交通运输局委托省交通运输规划研究中心编制《台山市综合交通运输体系发展“十三五”规划》。省交通运输规划研究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，广泛搜集了我市、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，项目组提出了我市十三五综合交通运输发展体系规划的基本思路和规划方案，形成了《规划纲要》。2015-2016年，项目组对江门市、我市部分拟规划线路进行了实地踏勘和研究，并结合在编的《广东省综合交通运输体系发展“十三五”规划》《江门市综合交通运输体系发展“十三五”规划》不断进行修改、调整和完善。2017年3月，项目组提交了《台山市综合交通运输体系发展“十三五”规划（征求意见稿）》，我市就本规划征求相关部门意见。2017年5月，项目组根据征求意见情况，以及正式印发的《广东省综合交通运输体系发展“十三五”规划》《江门市综合交通运输体系发展“十三五”规划》，进一步完善本规划并提交了《台山市综合交通运输体系发展“十三五”规划（送审稿）》。2017年6月，《台山市综合交通运输体系发展“十三五”规划（送审稿）》通过专家评审。6月下旬，项目组根据评审意见修改完善，提交了《台山市综合交通运输体系发展“十三五”规划（报批稿）》。8月中旬，市政府十五届11次常务会议原则通过《台山市综合交通运输体系发展“十三五”规划（报批稿）》。

（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. 广东省委省政府《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》;
3. 广东新型城镇化规划（2014-2020）（公众征求意见稿）;
4. 广东省 2015 年至 2017 年高速公路建设计划及中远期规划;
5. 国家公路网规划（2013 年-2030 年）;
6. 国家中长期铁路网规划;
7. 广东省普通省道网规划（2013-2030 年）;
8. 广东省综合交通运输体系发展十三五规划;
9. 广东江门大广海湾经济区发展总体规划（2013-2030 年）;
10. 江门市国民经济和社会发展第十三个五年规划纲要;
11. 台山市国民经济和社会发展第十三个五年规划纲要;
12. 台山市城市总体规划、台山市土地利用总体规划;
13. 江门市综合交通运输体系发展“十三五”规划;
14. 江门大广海湾经济区综合交通运输体系发展中长期规划（2014-2030 年）（送审稿）;
15. 台山市综合交通规划（2010-2020）;
16. 台山市城市公交线网规划 2009;
17. 台山市历年统计年鉴。
18. 规划编制委托合同。

（四）规范范围和期限。

规划范围为台山市行政区划所辖范围，广海湾工业园区、16 个镇、1 个街道办事处，土地总面积 3286 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，我市坚持以科学发展为主题，紧紧围绕构建便捷、安全、经济、高效的综合运输体系要求，在交通基础设施、运输服务能力及行业管理等方面均取得新的成绩，为促进我市经济社会平稳较快发展作出了积极贡献。

1. 基础设施进一步夯实。

“十二五”时期，我市以干线铁路、公路、航道及码头为重点的交通基础设施建设有条不紊的推进，交通设施建设完成投资 26 亿元。

铁路。深茂铁路台山段全面开工建设，建成后将结束台山无快速铁路的历史。规划建设新兴—广海铁路、江恩城际支线等轨道项目已开展前期研究。

公路。高快速路与普通公路规划建设均取得突破，至“十二五”末，我市公路总里程达 2824 公里，较 2010 年（2753 公里）增加 2.6%，路网密度达到 85.9 公里/百平方公里。其中，高速公路 138.4 公里，一级公路 74 公里，二级公路 404 公里；二级以上公路比重从 2010 年底的 17.3% 增加至 2015 年底的 21.8%（高于广东省（12.2%）及江门市（19.4%）平均水平）。

高快速路方面。新台高速公路南延线工程于 2015 年底建成通车，实现与西部沿海高速公路顺畅衔接转换。中开高速开工建设，开平至台山段已开展前期工作。台山至开平快速路及龙山支

线工程已完成线形初设。高恩高速南延线（开平至台山段）前期工作稳步推进。

普通公路方面。“十二五”时期，新增一纵（G240）一横（G228）两条国道 220 公里，实现了国道的“零突破”。国道 G240 西部沿海高速南北出口至广海湾段扩建工程已开展前期研究。新增 S385、S386、S535、S534 四条省道，里程 330 多公里。完成省道 S273 高铜线赤溪镇田头杨梅至铜鼓段路面大修、县道 X546 斗海线改造、乡道 Y365 冲葵至瑞芬段等省县乡道公路改造 169 公里。完成农村公路硬底化 460 公里。完成海潭桥等 42 座危桥的改造加固工程。

港航系统。至“十二五”末，我市拥有公益、广海湾两个港区，沿海、内河 51 个码头泊位，其中 5 万吨级泊位 2 个，1 万吨级泊位 1 个，5000 吨级泊位 2 个，3000 吨级泊位 1 个，2000 吨级泊位 1 个，1000 吨级泊位及以下泊位 44 个。广海湾 5 万吨通用码头防波堤及进港航道工程开工建设，广海湾及川岛深水港项目等工程顺利开展。

站场系统。至“十二五”末，我市汽车客运站达到 12 个，其中二级站 1 个、三级站 3 个、五级站 2 个、简易站 6 个；建立了城市候机楼，基本实现空地无缝衔接。规划的我市新汽车总站以及台城北物流中心已进入选址阶段；广海湾工业园物流园区、广海湾综合客运枢纽站场及川岛国际客运码头前期工作有序开展。

2. 服务能力进一步提升。

运输保障。2015年完成公路货运量1081万吨，公路客运量954万人；完成水路货运量1310万吨，水路客运量180万人；港口吞吐量361万人、989万吨、219万TEU。运输保障能力进一步增强，有力保障春运及黄金周等重大节日出行。全市基本实现100%农村乡镇设有客运站，符合通客车条件的行政村达100%通客车、100%建有候车亭。推动农村客运班车和县际班车公交化运营，城乡客运一体化、运输服务一体化水平不断提升。

表1 “十二五”时期台山市公路水路运输发展情况

指 标	单 位	2010年	2011年	2012年	2013年	2014年	2015年
公路客运量	万人	2852	2938	1364	780	963	954
水路客运量	万人	145	130	189	197	210	180
公路客运周转量	万人公里	113158	115987	89162	72651	89360	86457
水路客运周转量	万人公里	2921	3525	3814	3969	4246	3642
公路货运量	万吨	1765	1779	2035	1771	1854	1081
水路货运量	万吨	771	4253	4610	1202	1497	1310
公路货运周转量	万吨公里	31697	32331	36927	33475	36726	18129
水路货运周转量	万吨公里	75267	90470	98065	94121	96037	91904
港口货物吞吐量	万吨	836	850	1093	1114	1139	989
港口集装箱吞吐量	万吨	40	48	36	90	218	219
港口旅客吞吐量	万人	145	130	189	393	421	361

注：数据来源于台山年鉴、统计公报。2013年起统计口径发生变化，前后数据不可比。

公共交通。至2015年年底，全市共有公交车135台，运行

公交线路 15 条，公交车每万人拥有量达 7.64 标台。购置清洁能源 LNG 公交车，进一步改善了我市城区公交车状况。全面更换临时公交站牌，升级改造公交站及公交亭，提升公共交通文明形象。开展了“岭南通·五邑通乘车 IC 卡”优惠乘搭城区公交车服务，使公交服务进一步便民惠民。

3. 行业管理进一步规范。

交通工程管理。交通工程项目建设严格按照《招投标法》实施管理，招投标未发生违规行为；在资金监管方面，做到专款专用，专户储存；按照工程进度，及时支付工程款；按照规定的期限及时退还保证金、办理工程结算；不拖欠工程款和征地拆迁款，不挤占挪用建设资金。

出租汽车管理。出台了《台山市出租汽车文明服务规范》《台山市市区公共汽车文明服务规范》。成立了出租汽车行业监督管理工作小组，通过对出租汽车行业开展专项整治行动，提升了公共交通行业服务质量水平。

港口航运管理。开展水运企业经营资质核查，核查企业 11 家，运输船舶 234 艘，经过督促整改，核查合格率达 100%；检查港口码头 24 家次，水运企业 68 家次，运输船舶 60 艘次，存在问题和缺陷 148 项次，发出整改要求 70 份，经复检已全部完成整改。在安全管理方面，试点港航企业已全部通过安全生产标准化的考评。

信息化和安全监管。加大了交通源头监管力度，建立了车辆监管平台。督促全部危货企业均建立了 GPS 监控平台，所有危运

车辆均安装了GPS定位系统。积极推进高速公路不停车自动收费系统全省联网工作。物流公共信息平台建设和互联应用取得阶段性成果。建立了码头视频监控系统，加强了危险货物、旅客运输船舶的靠离泊作业和码头装卸作业监管。

（二）存在问题。

1. 综合运输体系仍不完善。交通体系相对单一，轨道交通发展缓慢。尽管深茂铁路已开工建设，但境内缺少南北向的轨道交通，无法为大广海湾进一步纵深拓展腹地。高速公路网络尚未形成，已建成的西部沿海高速公路和新台高速公路覆盖和辐射范围有限。普通公路技术等级偏低，路网结构不合理，20%的国省干线公路等级在二级及以下；县乡道路路况较差，县道基本是三、四级公路，市与市、镇与镇之间连接道路的路况有待进一步提高。我市虽然是广东省最长海岸线的县（市）之一，但仍未建成深水良港，港口开发滞后，港口出海航道等基础设施建设较为缓慢。通用机场尚未正式起步。客货运站场及物流园区数量偏少且等级偏低，不能满足未来客流量及大宗货物运输快速增长的需求。

2. 基本公共服务均等化水平有待提高。农村公路方面，部分自然村之间道路服务水平较低，村民出行难的问题依然突出。农村客运、城市公共交通覆盖率低，服务半径小；陆岛运输发展较缓慢。农村客运、公共交通能获得的财政投入不够，车辆购置更新、公交站场、农村客运站（亭）配套滞后，加上对农村客运、公交企业的公益性支出（对特定对象免费或半价乘车）补贴不足，农村客运、公交企业经营困难，公共交通均等化服务难以持续健

康发展。

3. 项目建设受资金、土地制约严重。我市经济基础相对较为薄弱，市级财力有限，配套资金未能及时落实；仅靠争取上级补助推动交通建设比较乏力。同时，由于土地政策收紧，交通建设项目土地指标无法落实。另外，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，严重影响项目推进。

4. 支持保障有待增强。行业管理机制不够完善，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。安全生产监管有待强化，运输企业不同程度地存在安全制度不健全，安全管理人员配备不足，日常监管不力等问题；运输企业对承包、挂靠车辆的安全运行缺乏有效的监管手段，“包而不管、以包代管”的现象仍然存在；各行业基层管理部门对所属重点企业的安全生产监管力度还不到位。

三、发展要求

“十三五”时期是贯彻落实党的十八大及十八届五中全会精神，是本市与省同步建成小康社会的决胜时期，也是贯彻落实《珠江三角洲地区改革发展规划纲要（2008-2020）》《江门大广海湾经济区发展总体规划（2013-2030年）》的关键时期，同时也是建设新型城镇化、促进产业转型升级、推进区域经济一体化、发展先进制造业的重要阶段，机遇和挑战并存。既为全面推进综合交通体系建设提供了宝贵机遇，同时也对全市综合交通运输行业提出了新的更高的要求。

（一）适应新常态，构建支撑全面建成小康社会的综合运输体系。

新常态下，交通建设投资依然是经济稳增长的关键。加快构建综合交通运输体系是支撑我市经济稳增长的重大举措。我市要保持一定的交通基础设施建设投资强度，发挥基础设施建设先导性，拓展基础设施建设空间。同时要注重合理优化存量、科学安排增量、加快补足小康短板，弥补我市与江门市区之间、我市城乡之间的交通基础设施和交通基本公共服务发展水平差距，打赢交通扶贫脱贫攻坚战。必须全面改善农村地区交通条件，提高交通运输基本公共服务均等化水平，突出惠及农村居民，更好地满足日益增长的客货运输需求。

（二）贯彻落实五大发展理念，推进四个交通建设。

中共十八届五中全会提出，要实现“十三五”时期发展目标，必须牢固树立并切实贯彻创新、协调、绿色、开放、共享的发展理念。要坚持创新发展，在省全面开展交通运输综合改革框架下深化体制机制改革，通过发展互联网+交通运输推动智慧交通建设；要坚持协调发展，推进综合交通发展，统筹运输方式协调推进，共同综合交通基础设施网络；要坚持绿色发展，优化发展环境，不能以牺牲良好的生态环境资源为代价发展交通，必须大力发展绿色交通；要坚持开放发展，实现交通运输互联互通，促进县内和县外相关交通运输服务的合作；要坚持共享发展，坚决打赢交通扶贫脱贫攻坚战，坚守安全交通底线，促进交通运输发展成果人人享有。

(三)支撑国家和省重大规划，建成连接粤港澳大湾区和粤西腹地的枢纽。

我市是粤港澳大湾区核心区与粤西地区的交通枢纽，所处的江门大广海湾经济区是珠三角辐射粤西及大西南的枢纽型节点，并上升到国家发展战略层面。我市必须坚持交通先行，推进台山广海湾重大项目建设，构建畅通的对外通道，推动形成与周边地区更紧密的经济联系。按照“依托珠三角、服务珠三角、融入珠三角”的战略目标，用好沿海区位优势和大广海湾经济区发展的政策优势，加快构建外通内联的综合交通网络。

(四)支撑新型城镇化和区域经济发展新战略实施，加强县、镇与中心城区的快速交通联系。

党中央国务院统筹国际国内两个大局，把新型城镇化发展作为经济结构调整和经济增长的重大引擎。广东省将继续深入实施粤港澳合作、“珠西战略”、陆海联动、加快珠三角核心区产业梯度转移步伐、建设“珠中江+阳江”新型都市区等战略；江门市将全力推进“东提西进、同城共融”“三门三心”“高大中小”等发展战略；我市将着力推动“五个强市、滨江面海、平台双创、全域旅游、同城共融”等区域发展战略。我市交通运输要不断提升城市群之间及内部的服务能力，有效完善衔接大中小城市和小城镇的多层次快捷服务网络，大力推进城市公共交通优先发展，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；加快构建便捷、高效的区域综合交通运输服务网络，有效支撑国家重大区域战略的实施。

四、发展目标

(一) 指导思想。

以党的十八大和十八届历次全会、省委十一届历次全会、第十二次党代会和江门市历次重要会议精神，坚持“四个全面”战略布局，牢固树立“五大”发展理念，以“四个坚持、三个支撑、两个走在前列”要求为统领，以江门市、台山市城市发展战略为导向，以供给侧结构性改革为主线，完善交通基础设施网络，提高交通服务和管理水平，构建起高效便捷的综合交通运输体系，使交通运输行业成为推进江门大广海湾经济区快速发展，及支撑台山与全省同步全面建成小康社会的先行官。

(二) 基本原则。

1. **适度超前。**坚持“规划引领、适度超前”的发展理念，着眼于未来更远时期，充分考虑交通长远发展需求，实现运输供给能力和服务水平适度超前于客货运输需求。

2. **协调一体。**优化调整运输结构，注重各种运输方式内部和不同运输方式间的衔接；促进区域协调发展，形成与各区域经济社会发展水平相适应的交通网络。

3. **共享发展。**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步小康指标补短板，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。**切实推进资源节约和环境友好型的低碳绿色交

通运输系统建设，坚持交通运输发展与集约利用资源、保护生态环境并重。进一步优化综合交通布局，构建经济效益与生态效益有机统一的综合交通运输可持续发展的新格局。

5. 实施可行。注重规划的可行性及可操作性，立足于我市经济社会、综合交通发展的实际，充分考虑环境、土地、资金等影响因素，合理安排项目实施，推进各项设施平稳顺利地推进。

（三）规划目标。

至 2020 年，全面完成江门市交通大会战项目，基本建成以铁路、高快速路和国省干线、干线航道为骨架，县乡道路为基础，港口为重要枢纽节点的综合交通设施网络，有力支撑台山建成制造强市、农业强市、旅游强市，为加快江门大广海湾经济区发展，实现与全省同步全面建成小康社会提供强有力的交通支撑保障。

铁路：实现铁路“零”突破，铁路里程达到 33 公里。

公路：公路网总里程力争达到 3000 公里以上，其中高速公路里程 163 公里，完成 200 人以下自然村公路硬底化工程及公路危桥改造加固工程。

港航：沿海港口公共基础设施实现扩能强基，完成广海湾港区广海湾作业区 5 万吨级码头工程、防波堤及进港航道工程。

公共交通均等化：努力实现行政村通客车比例达 100%，城区万人拥有公交车 8 标台以上，城区公共交通站点 500 米覆盖率达 80%以上。

表2 “十三五”时期台山市交通运输发展目标

指 标	单 位	2015 年	2020 年	十三五增量
铁路、轨道里程	公里	0	33	33
公路总里程	公里	2824	3000	176
其中高速公路	公里	138	163	25
行政村通客车比例	%	93.9%	100%	-
市区公交车万人拥有量	标台	7.6	8 以上	0.4
市区公交站点 500 米覆盖率	%	<80%	80%以上	-

五、主要任务

（一）支撑国家和省战略布局。

国家提出了打造“粤港澳大湾区”，《国务院关于深化泛珠三角区域合作的指导意见》提出了“支持广东与澳门共建江门大广海湾经济区”；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；我市将成为连接粤港澳大湾区核心区和粤西腹地的枢纽，交通区位日益显著。

1. 布局综合运输通道。

加强规划引领，配合江门市制订并印发《江门大广海湾经济区综合交通运输体系发展中长期规划》，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),拓展区域发展空间。其中,规划台山市形成“两纵两横”通道布局。

一纵: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)、江门枢纽站—广海湾铁路(远期规划)、沈海高速+新台高速,国道G240,广海湾进港航道。

二纵:高明至恩平高速公路+广台高速开平至台山段(原高恩高速南延线),那扶河及镇海湾出海航道。

一横:深茂铁路、中开高速、台开快速路、国道G240。

二横:珠斗城际(规划)、西部沿海高速+珠台高速(跨黄茅海通道)(规划)、斗门至恩平高速公路(规划)。

2. 支撑区域发展平台。

落实《广东江门大广海湾经济区发展总体规划(2013-2030年)》,以省级发展平台——大广海湾经济区的起步区建设为基础,“十三五”力争实现“五年打基础、八年见成效”的发展目标。“十三五”时期提升广海湾地区的高快速路密度以及干线公路等级,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。

服务省级产业转移园——工业新城建设,提升园区外通内联容量。完善区域高快速路的规划建设,疏通错位路、断头路,重点理顺对外通道,使对外交通联系畅通。规划预留陈宜禧路北延过江通道,使其跨越潭江与S364连接,减少规划区向北的过江瓶颈。研究适当增加高速公路和国省干线公路进出园区入口的密

度，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。

3. 促进区域交通一体。

全面对接珠中江经济圈交通基础设施，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，配合江门市，与珠海市协商共同推进斗恩高速、珠台高速（跨黄茅海通道）的建设前期工作。以港珠澳大桥通车为契机，规划在我市布局香港、澳门机场异地候机楼，加强空地衔接。

（二）构建综合交通运输网络。

1. 高快速铁路网。

紧密配合深茂铁路建设，完成深茂铁路江门台山段建设任务，“十三五”期内实现对外通高铁，形成我市对外快速通道，拉近台山与珠三角中心城市之间的客运交通联系。

谋划新兴—广海铁路、鹤山至台山铁路（接广州南沙港铁路江门段）和江门枢纽站—广海湾铁路（远期规划），为广海湾区构建北上通道，以及夯实海铁联运基础。

积极配合江门市确定江恩城际台山支线、斗珠城际铁路走廊，深化线路方案研究，尽可能服务更多的沿线城镇，预留轨道走廊。

2. 高快速路网。

（1）高速公路。

规划形成“两纵四横”高速公路网络。“两纵”为新台高速、广台高速开平至台山段（原高恩高速南延线），“四横”为中开高

速、斗门至恩平高速、西部沿海高速、珠台高速(跨黄茅海通道)。

建成中开高速公路台山段，形成东接深圳至中山跨江通道，西连粤西的东西向大通道。

积极配合江门市做好斗门至恩平高速公路、珠台高速(跨黄茅海通道)的前期研究工作，对接港珠澳大桥，形成对接深港澳经济圈的快捷通道，有力推进广东省“珠西战略”，辐射带动国家粤港澳的合作发展平台——广海湾经济区。

加快广台高速开平至台山段(原高恩高速南延线)开工，与高明至恩平高速一起形成江门市中西部的南北向通道，为我市西部地区增加通往广佛经济圈的通道。

(2) 快速路。

加强互联互通，全力推进国道 G240 线台山至开平快速路及龙山支线工程等项目的建设。

(3) 高、快、铁网衔接。

加强高、快、铁网之间驳接。完善高速公路与普通公路衔接，实施新台高速台城、大江出入口扩宽工程，建设新台高速水步互通，改扩建西部沿海高速公路川岛互通。

加强与高铁站等区域重大枢纽的衔接，推进深茂铁路台山站周边道路建设。

3. 干线公路网。

加快我市新增国省道公路的调整升级，提高台山公路网络通达性及干线道路的通达深度。优化省道城区布局，结合城市外围主干道建设，分离内外交通。加强市区与周边市、镇道路的衔接，

增强经济辐射和带动作用。“十三五”期间重点实施国道 G240 线台山大江至那金段改扩建工程、国道 G240 线台山那金至广海段改扩建工程、国道 G240 西部沿海高速南北出口至广海湾段扩建工程、国道 G228 都斛至广海段（江门大道南延西线工程）等项目。

加强干线路网与高快速路、城市道路的有效衔接，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。“十三五”期间重点实施省道 S273 线开平水口至台山大江段（陈宜禧路北延线）、省道 S274 线三八至水西段、省道 S533 线三八至白沙段、省道 S534 线台城至白沙段等项目。

完善旅游公路网络。规划建设滨海公路（江门台山段），连接沿海乡镇与旅游景区。规划建设景区到交通干线的连接路，加强县城到旅游景区之间、城市和重点乡村旅游目的地之间的连接，进一步提升游客出行体验。完善普通国省干线公路沿线休息区、停车区或便民服务点等基础设施服务区。配合有关部门做好自驾车房车营地建设。

研究制定公路环境提升计划，结合市域绿道建设推进路域整治。完善公路配套服务设施和公路交通应急救援体系。

4. 乡村公路网。

实施县乡道升级工程，构筑畅通高效的内部交通网络。推进乡道升级县道规划建设工作。

完善地方经济网络连接，进一步加强工业园区和风景区道路规划建设，畅通客运和货运物流公路网络，改善与高等级公路

的连接状况，着力将县乡道路延伸或改线与高速出口连接，实现镇镇 10 公里通高速。实施上川环岛公路（X549 上沙线）、斗海线改造工程等项目的建设。

推进“四好”农村公路（建设好、管理好、养护好、运营好）建设，加快推进 200 人以下自然村公路路面硬化改造工程。改善农村客运通行条件，完善没有通客车行政村的道路条件和安保设施，重点整治通行客运班线和接送学生车辆集中的农村公路重点路段安全隐患，确保所有行政村均符合通客车条件。

加强危桥改造与完善渡口设施，完成莲花桥、梅边桥等危桥改造工程，争取每年完成村村通公路 30 公里及公路危桥改造加固工程。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。

5. 港航体系。

加快推进广海湾综合港区建设，依托“海上丝绸之路”经济带建设和粤澳共同构建大广海湾区的有利契机，加快沿海港口公共基础设施建设，提升大广海湾区港口体量和服务能力，加快实施江门港广海湾港区广海湾作业区 5 万吨级码头工程，江门港广海湾港区广海湾作业区防波堤及进港航道工程，推进那扶河及镇海湾出海航道整治项目。结合大广海湾经济区综合交通体系规划及旅游发展的需要，预留未来发展游轮停靠港的可能，规划预留游轮码头岸线。

适度超前建设深水泊位、大型专业化泊位，推进公用物流码头扩能升级，实施川岛山咀、三洲、独湾三大码头升级改造。谋

划集休闲、娱乐、航运功能为一体的游艇码头、邮轮停靠港，促进游艇码头泊位公共基础设施建设，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。

全面改善港口集疏运条件，加强专用疏港公路与高速公路的便捷连接，建设江门港广海港区广海湾作业区疏港公路工程。

6. 客货枢纽体系。

客运枢纽。以深茂铁路建设为契机，结合大广海湾经济区、台山市工业新城规划，科学布局客运枢纽。规划深茂铁路台山站为综合客运枢纽，配套开发建设汽车客运站和公交枢纽站，协调各种运输方式之间的衔接，统筹利用土地资源。加快普通汽车客运站建设，重点建设汽车客运站（新总站）、广海镇汽车客运站等客运枢纽。

货运枢纽和物流园区。谋划在广海湾区建设大型物流园区和配送中心，为广海湾区设立保税区打基础。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，推进“港站一体化”，规划广海湾物流中心，建设广海零担货运中心，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。推进台城北物流中心物流园区项目的建设，完善我市物流体系。

通用机场。加快推进通用航空基础设施建设。规划建设台山通用机场为大广海湾通用机场和货运机场。构建覆盖广海湾及周

边海域的通用航空综合服务网络。通用机场定位为公用服务机场，为高端商务、滨海旅游提供配套服务，以及满足海洋石油、海事监管和救助打捞等通用航空作业需求。

（三）提升综合运输服务水平。

1. 城乡城际客运。

推进城乡客运均等化、一体化发展，建立健全与全面小康相适应的公共客运发展体系。

巩固农村客运三个“百分百”，加大对农村客运站（亭）建设投入力度，逐步提升农村客运站（亭）服务水平，建设双向候车亭。有条件的地区推进农村客运公交化，开通毗邻镇之间的农村公交线路，建立镇村公交体系。

实施精准扶贫，精准改善农村的交通出行条件，根据行政村调整及农村公路生命防护工程实施情况，采用合适的形式实现“路通车通”，基本实现行政村通客车比例达100%。加快推进陆岛交通运输基本公共服务均等化，基本实现500人以上岛屿通客轮比例达100%。

以新型城镇化发展为契机，构建公交化运营的城乡、城际客运班线，服务于台山市区与江门市区及周边各区、市的快速联系。开展城乡道路客运一体化发展水平评价有关工作，推进城镇客运班线与城市公交、镇村公交的紧密对接。

以联网售票和电子客票为支撑，开展客运联程联运。积极应对铁路和轨道交通发展，发展高铁接驳专线。开设城市中心城区、交通枢纽与主要旅游景区景点之间的快速旅游交通线路。

发展水路旅游客运，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。

2. 城市公交。

持续推进公交优先发展战略，出台《台山市优先发展公共交通实施意见（2016-2020年）》，突出财政资金对车辆购置、站场建设、营运补贴的投入，解决公交站场不足等制约公交发展的瓶颈问题。

扩大公交覆盖范围。计划新建公交枢纽站2个，首末站13个，实现公共交通站点500米覆盖率达80%以上目标。推广应用新能源公交，更新老旧公交车辆，努力实现城区万人拥有公交车8标台以上。积极配合建设纯电动公交车充电站及电动汽车充电桩。加强城市公交在高铁站、客运站、候机楼、旅游景点的集疏运功能。

推进公交一体化。深入实施《江门市公共交通一体化发展行动方案（2015-2020）》，加强公交互联互通。优化公交线网布局，科学合理设置线路和站点，有效衔接旅游景点。发展跨市公交，推进城市公交向城市周边延伸覆盖。

全面提升城市公交服务品质。扩大公交服务广度和深度，提升公交出行快捷性、便利性。控制高峰时段车辆满载率，提高空调车比例，提升公交出行舒适性。制订城市公交发展年度考核指标，引导公交优先、优质发展。研究制订旅游公交、定制公交等新型服务产品，满足社会大众多样化出行需求。

完善公共交通辅助系统，深化改革出租汽车行业，引导出租

汽车行业服务转型升级，规范发展网约车和私人小客车合乘，构建多样化、差异化出行服务体系。

3. 物流快递。

加强物流基础网络规划建设。完善高快速铁路、高快速公路、干线公路网络，强化出入城道路与高速公路衔接，加快进出城快速通道建设，提高货运车辆进出城通行效率。打通连接枢纽的“最后一公里”，超前谋划铁路、公路引入广海湾港区、公路货站和物流园区项目。

建设多式联运体系，增强广海湾港口物流节点功能，构建以港口为中心，海陆空多式联运紧密衔接的港口物流体系，提升港口物流功能。发挥铁路经济高效的干线运输优势和公路机动灵活的支线运输优势，支持公路运输企业发展铁路“最先一公里”和“最后一公里”的接驳与集散服务，大力发展以集装箱、半挂车为标准运载单元的公铁、铁水等多式联运。

完善快递物流配送服务。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。调整市邮政业结构，提升信息技术水平和服务水平。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。

加强农村物流体系建设，规划我市农村物流中心、乡镇农村物流服务站、村级农村物流服务站三级物流网络。加强村镇末端物流配送设施建设，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。

（四）推动智慧绿色安全发展。

1. 信息化建设。

以珠西数谷（云计算中心）的规划建设为契机，强化交通运输信息化建设，提高信息化水平。完善机动车驾驶培训服务管理平台，探索“互联网+驾培”模式。按省交通运输厅的部署，在全市二级客运站联网售票的基础上，逐步实现等级客运站联网售票，方便群众购票出行。推进城市公共交通系统智能化。建立健全车载GPS智能监控系统。开展汽车维修配件追溯试点，推进非现场执法科技信息化工作的规划建设。

2. 绿色低碳发展。

推进节能减排和资源集约利用。加强行业环保监管，集约节约高效利用资源；推进行业绿色低碳示范项目实施；鼓励使用清洁能源运输车辆，推广使用交通废弃物（废水）循环利用的新工艺和新设备。推动绿色生态的公路、铁路、港口、航道等建设。

3. 安全生产管理。

以构建“平安交通、和谐交通”为目标，坚持预防为主，综合治理，狠抓安全管理各项工作，最大限度地遏制和减少安全责任事故的发生，努力打造平安和谐交通新环境。加强安全生产组织领导，全面落实企业安全生产主体责任，强化监督检查，加强职工和驾乘人员、从业人员的安全教育，保持我市交通系统安全管理工作稳定的发展势头，确保交通运输无重特大事故发生。

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》《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、江门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。**路网建设对地形地貌的影响表现在对原来地形地貌的改变，特别是扩大水土流失和土地沙化的面积。直接原因就是填方、挖方、弃土等操作改变了原有的自然生态环境。**2. 动物群。**公路对动物群影响多种多样，有由于交通建设而直接导致动物的迁徙，有车辆交通公害（如光害、噪声、大气污染）直接或间接影响动物生存，还有因路线周围地区开发而造成的影响等。**3. 植物群。**基础设施建设对植物群影响也是多方面的，一是建设土石方工程直接导致植被的破坏；二是由于地表水系地下水位的变化，土壤、大气等生态条件的改变间接影响植物。**4. 自然景观。**由于路网建设阻隔或抑制了景观，如新道路的路堤、噪声围栏、高架桥等结构可能会阻挡环境景观。**5. 大气污染。**在交通运输中，车辆排出的烟尘和有害气体，其数量、浓度和持续时间都超过大气的自然净化能力和允许标准，使人和其他生物都蒙

受其害。**6. 水质污染。**由于人为原因，使某些有害物质进入水中，超过了水的自净能力，使水的组成发生变化，从而危害人和动植物的生存条件。

(二) 对策措施。

1. 控制与防治的原则和措施。

行政措施：严格执行和落实有关环境保护法律、法规、条例和有关标准，建立各级环境管理机构 and 环境监测机构，依法行政。完善建设项目环境保护管理程序，把环境影响评价纳入其正常工作管理程序。

经济措施：严格执行和落实排污收费制度和用水收费制度，用经济手段改变不合理的排污方式，促进排污量的减少，降低污染浓度，另一方面则要尽可能地节约水资源。

技术措施：对污染物的产生、排放、转化及环境效应作全面调查，深入分析交通建设项目环境影响因素，在设计、施工和运营过程中，制定有效的控制与治理措施。

2. 控制与防治的对策。

严格遵守交通部《关于在公路建设中实行最严格的耕地保护制度的若干意见》的精神，引导集约用地，提高土地利用率。注重提高整体运输效益，合理布设运输通道，减少对土地的占用。在项目立项和可行性研究阶段需要扎实做好调查研究和科学的分析论证，选用合适的走廊，尽量减少占用耕地，避让基本农田和经济作物区。在工程设计阶段要依靠科技进步，创新设计理念，优化设计方案，积极引用新技术、新工艺、新材料，尽量利用废

弃地、荒山和坡地，减少占用耕地。农村公路改建要贯彻因地制宜、充分利用旧路资源的原则，尽量在原有路基上加宽改造，尽量减少占地，保护基本农田。

针对主要方面提出有关控制和治理措施与对策。

(1) 控制生态环境影响的途径和对策。 线路通过复杂生态系统或不良工程地质地段，设计、施工时应切实考虑各种影响因素，采取措施以减少生态环境影响。设计与施工中应结合线路具体情况，采取相应防护措施，尽量减少高挖深填，合理调配土方，移挖作填减少施工土方工作量，或借土还田节省用地。施工阶段严格按照规定地点取土，严禁就近刮地取土，避免破坏地表现有植被面积和耕地。合理设置弃土弃碴场地，加强防护设施设计，减少水土流失。隧道设计、施工，应采取“早进晚出”原则，减少隧道洞口处的深挖路堑长度。必要时应设明洞，以免破坏山体平衡而引起坍塌或滑坡现象，从而减少边坡和坡脚的防护工程，减少对生态环境的影响。桥梁设计、施工时，尽可能减少对河流过水断面排洪、通航的影响。线路两侧地表原有植被和地表硬壳尽量不予破坏。路基边、路堑顶可铺种草皮，有条件的应在线路两侧种植防护林带，形成一条沿线绿色长廊。尽量减少长大路堤、路堑、桥梁、隧道等设施对地面水、地下水的流向、水位和水质的影响。施工住地、料场以及施工运输便道，在施工完毕后，应及时恢复曾遭到破坏的植被。施工期间严禁乱砍、乱伐、乱挖、滥烧，以保护自然植被。

(2) 控制噪声的途径和对策。 根据噪声传播的三个阶段，

可分别采用三种途径加以控制：一是搞好城市规划、功能分区与交通建设的统一布局及沿线两侧建筑物的平面设计。二是做好噪声源的控制，即积极降噪法。从声源上降低噪声，例如控制鸣笛噪声、改善轨道结构及电气化接触网的构造、采用 P60 重型钢轨及弹性轨道基础、在列车车厢两侧加设防声裙等减少列车运营噪声，控制施工噪声。三是控制与阻挡噪声的传播，即消极降噪法。在传播途中控制噪声，设置声屏障、防护林等；在接受点阻止噪声，如沿线建筑物进行隔声改造，设置双层窗，换用较大质量的门板等防护降噪措施。

（3）控制电磁干扰的途径与对策。设计阶段与电信线路产权单位协商好，充分考虑避免与临近长距离平行接近的电信线路平行。可分段采取自耦变压器（AT）供电方式，吸流变压器（BT）供电方式或直供加回流线供电方式。对于与铁路交叉跨越的电信线路，可改用电缆由路基下穿过，并用钢管保护。对于沿线附近居民电视信号接收干扰问题，可采用共用天线接收系统或采用高增益天线并采取高架方式解决。

（4）控制大气污染的途径和对策。合理选点、布局，有利于污染物排放的稀释、扩散。选择和采用有利于废气扩散的排放方式。优化工艺，使用节能车，改变燃料构成，推广使用清洁燃料，减少烟尘及废气排放，车辆空调、保温制冷机应使用新型无污染制冷剂。绿化造林，缓解大气污染。确保有毒、有害、危险品的运输安全，减少牲畜运输及粉粒状货物运输对环境的影响。加强对现有净化除尘设备的管理维修工作，保证其正常运行。实

行定期监测，定期维修。

(5) 控制水污染的途径和对策。控制污染物排放量，减少各类污水的废水量和污染物浓度。合理规划污水管网、下水道系统和排污口位置，改进污水口排放方式。采用污水处理措施，选择经济有效的污水处理方式。提高水的回用率，机务段经污水设备处理后的水可用于车间地表水冲刷、冲洗机车厕所以及花池、水池等。充分利用水体自净能力，开发和利用水环境容量。加强管理，切实做好环境监测制度。

(6) 控制固体废物的途径和对策。集中布置堆放场所，并由所在地方环卫部门定期集中处置。煤渣等废弃物应设专门堆放场地，集中后用于建筑材料或铺设道路，提高资源的循环利用率。研究垃圾处理新技术，使垃圾资源化。

(7) 落实水源保护区。公路建设项目应通过合理布局，避免占用水源一级保护区。具体公路建设项目详细规划时，应对附近水源保护区进行避让，尽可能调整线路走向予以避让；应对水源保护区采取有效措施保护，经相关主管部门同意后方可实施。

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、江门市相关战略政策，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开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同类项目的负面舆论影响，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、产业发展、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《中华人民共和国土地管理法》《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（2010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，以不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。可由各镇（街，下同）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，科学合理地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境影响评估提出的保护措施。

5. 社会舆论导向风险的应对措施。

为避免群众对规划项目建设不支持、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，我市安排交通重点建设项目约 90 余项，“十三五”时期计划投资约 330 亿元。

（二）强化资金保障。

积极争取国家、省、江门市专项投资补助，加大财政对交通运输建设与维护的投入。整合资源，有效利用既有建设资金，扩充融资模式，实现全市交通运输业滚动、可持续发展；以资本为纽带，积极吸纳社会资金，拓展投融资渠道；完善政府补贴机制，通过沿线开发等方式实现外部效益内部化，提高综合运输体系的经济和社会效益。对于具备条件的部分交通建设项目，积极探索采取 PPP 等模式，加快本市交通基础设施建设步伐。

（三）完善协调机制。

建立有效的综合运输调控与协调机制，逐步建立完善综合运输管理体制。各镇人民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。各镇人民政府与重点项目建设单位通力合作，加强协调，市规划、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。

（四）加强组织落实。

强化本规划的指导性和约束力，确定的主要任务要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，将主要发展目标和各项任务分解到年度，落实责任主体，合理安排进度，纳入市经济社会发展年度计划，逐年、逐级组织实施。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，提出改善办法。

（五）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 and 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 3 台山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、铁路、城际轨道（1项）	30
二、高快速路（含互通）（8项）	95
三、国省干线（14项）	111
四、乡村公路及重要联系道路（36项）	68
五、港口航道（15项）	26
六、客运枢纽（7项）	1
七、物流园区和货运站场（4项）	1
八、公交枢纽站（13项）	1.1
合计（94项）	334

台山市“十三五”交通基础设施项目表

序号	项目名称	属性	技术等级	建设规模 (公里、平方米)	建设时间	总投资 (亿元)	其中十三五 投资(亿元)	其中,部、 省投资/补 助
	合计					604	334	62
	一、铁路、城际轨道(1项)			33		40.0	30.0	4.5
1	深茂铁路江门台山段	续建	国铁I级	33	2014-2018	40.0	30.0	4.5
	二、高快速路(含互通)(8项)			43.26		283.9	94.7	16.2
1	中开高速台山段	续建	高速公路	25.6	2016-2020	46.00	46.00	9.2
2	广台高速开平至台山段(原高恩高速南延线)	新建	高速公路	51(不计入 十三五新增 里程)	2017-2022	53.70	20.00	4.2
3	斗门至恩平高速公路	新建	高速公路	70(不计入 十三五新增 里程)	2020-2022	86.36	0.50	0.1
4	珠台高速(跨黄茅海通道)	新建	高速公路	30(不计入 十三五新增 里程)	2020-2025	70.00	0.50	0.1
5	新台高速台城、大江出入口扩宽工程	新建	高速公路	-	2016-2020	1.00	1.00	0.2
6	西部沿海高速公路川岛互通	改扩建	高速公路	-	2018-2020	0.80	0.80	0.2
7	新台高速水步互通	新建	高速公路	-	2018-2020	1.00	1.00	0.2
8	国道G240线台山至开平快速路及龙山支线工程	新建	一级公路兼 城市快速路	17.7	2016-2018	25.00	24.86	2.0

台山市“十三五”交通基础设施项目表

序号	项目名称	属性	技术等级	建设规模 (公里、平方米)	建设时间	总投资 (亿元)	其中十三五 投资(亿元)	其中,部、 省投资/补 助
	三、国省干线(14项)			299		145.9	111.4	21.2
1	国道G240线台山大江至那金段改扩建工程	改扩建	一级公路	39.1	2018-2023	36.09	15.79	2.47
2	国道G240线台山那金至广海段改扩建工程	改扩建	一级公路	24.3	2018-2023	20.00	10.00	2.79
3	国道G240西部沿海高速南北出口至广海湾段扩建工程	改扩建	一级公路	7.8	2018-2020	2.52	2.40	0.90
4	国道G228都斛至广海段(江门大道南延西线)	新建	一级公路	38.0	2017-2022	28.88	28.88	4.37
5	省道S273高铜线公益至板岗段路改造工程	改扩建	二级公路	19.8	2016-2017	1.34	1.34	0.85
6	省道S273高铜线台山路段配套工程	新建	二级公路	81.7	2017-2017	0.53	0.53	3.51
7	省道S273高铜线K131+500-K133+800路段改建工程	改建	一级公路	2.8	2017-2020	0.90	0.90	0.21
8	省道S273线开平水口至台山大江段(陈宜禧路北延线)	新建	一级公路	6.0	2017-2025	9.00	5.00	0.46
9	省道S274线台山开平交界至温泉段改建工程	改扩建	一级公路	12.1	2016-2020	2.42	2.42	0.92
10	省道S274线三八至水西段(改线)	新建	一级公路	7.5	2016-2020	6.00	6.00	0.57
11	省道S274西延线	新建	一级公路	22.3	2016-2020	14.00	14.00	1.69
12	省道S275百大线马骝咀至大担路段路面改造工程	改建	二级公路	7.0	2017-2018	0.18	0.18	0.13
13	省道S533线三八至白沙段	新建	一级公路	8.8	2016-2020	7.00	7.00	0.67
14	省道S534线台城至白沙段	改建	一级公路	22.1	2016-2020	17.00	17.00	1.68

台山市“十三五”交通基础设施项目表

序号	项目名称	属性	技术等级	建设规模 (公里、平方米)	建设时间	总投资 (亿元)	其中十三五 投资(亿元)	其中, 部、 省投资/补 助
	四、乡村公路及重要联系道路(36项)			480.2		81.6	68.3	10.8
1	江门港广海港区广海湾作业区疏港公路工程	新建	一级公路	14.2	2017-2021	19.30	15.00	1.08
2	深茂铁路台山站至省道高铜线连接道路工程	新建	一级公路	1.3	2017-2018	0.39	0.39	0.10
3	深茂铁路台山站疏客道路工程	新建	一级公路	1.0	2017-2019	0.20	0.20	0.08
4	台城南区与G240的连接道路工程	新建	一级公路	4.8	2017-2020	4.68	4.68	0.37
5	广海湾长沙湾至烽火角道路	新建	二级公路	7.1	2008-2020	2.30	2.05	0.31
6	横东线改建工程	改扩建	三级公路	17.7	2017-2020	0.63	0.63	0.20
7	台山市赤溪镇钦头至黄茅田公路工程	新建	四级公路	16.0	2016-2020	5.16	5.16	0.18
8	省道S273线与广海湾工业园区连接线工程	改扩建	一级公路兼城市 道路	7.1	2015-2017	2.30	2.30	0.54
9	台山市工业大道东段及产业转移园园区配套道路	改扩建	一级公路兼城市 道路	4.2	2018-2020	1.20	1.20	0.32
10	广海湾工业园区与省道S273线连接线工程	新建	一级公路兼城市 道路	3.6	2008-2020	1.30	0.30	0.27
11	省道S365麻阳线至广海渔港公路建设工程	改扩建	一级公路	3.2	2016-2025	0.39	0.13	0.10
12	省道高铜线S273与冲葵华基五金工业开发区连接线新建工程	新建	一级公路	0.5	2017-2018	0.06	0.06	0.04
13	Y039武溪中学至X553白沙段	改扩建	一级公路	16	2017-2025	3.20	1.00	0.80
14	X545台城至白沙段	改扩建	一级公路	28.6	2017-2025	5.70	1.00	0.80

台山市“十三五”交通基础设施项目表

序号	项目名称	属性	技术等级	建设规模 (公里、平方米)	建设时间	总投资 (亿元)	其中十三五 投资(亿元)	其中,部、 省投资/补 助
15	省道高铜线S273与省道S367连接线加宽扩建工程	改扩建	三级公路	6	2017-2020	0.12	0.12	0.23
16	铜井线(X546斗海线、X547都赤线、X548大井线)	新建	三级或以上	55.3	2018-2022	1.38	1.38	0.64
17	上川环岛公路(X549上沙线)	新建	三级或以上	35	2017-2020	0.71	0.71	0.40
18	下川环岛公路(X550略独线)	新建	三级或以上	23.2	2017-2020	0.45	0.45	0.27
19	深井镇Y322岭小线岭背至小江大修工程	新建	三级或以上	9.169	2017	0.11	0.11	0.06
20	农村公路硬底化(200人口以下自然村)	续建	四级或以上	150	2016-2020	0.60	0.60	0.35
21	公路危桥改造加固工程	新建	四级或以上	10 座	2016-2020	0.12	0.12	0.05
22	台山市四九至水步公路新建工程	新建	一级公路	16	2017-2020	10.20	10.20	1.22
23	农业公园连接道路	新建	一级公路	6	2017-2020	3.60	3.60	0.46
24	G228至紫罗山旅游区连接线	新建	一级公路	0.9	2017-2020	0.02	0.02	0.016
25	G228至神灶温泉旅游区连接线	新建	一级公路	9	2017-2023	0.57	0.03	0.024
26	S386至镇海湾国家红树林湿地公园连接线	新建	一级公路	0.9	2017-2020	0.07	0.07	0.07
27	G240与工业大道连接道路(水步大道西)	新建	一级公路	2.1	2017-2020	1.30	1.30	0.16
28	北新区大道	新建	一级公路	4	2017-2020	2.50	2.50	0.30
29	台开快速路与G240连接线(水东路、永东路)	新建	一级公路	1.5	2017-2020	0.90	0.90	0.11

台山市“十三五”交通基础设施项目表

序号	项目名称	属性	技术等级	建设规模 (公里、平方米)	建设时间	总投资 (亿元)	其中十三五 投资(亿元)	其中,部、 省投资/补 助
30	中开高速和安里互通与S273连接道路	新建	一级公路	1.3	2017-2020	0.80	0.80	0.10
31	G240与台南大道连接线(规划的金星大道)	新建	一级公路	3.6	2017-2020	2.20	2.20	0.27
32	G240与凤凰大道连接线	新建	一级公路	3.5	2017-2020	2.10	2.10	0.27
33	Y301线(县道X545台蚬线至省道S367冲恩段)改扩建工程	改扩建	四级公路	12	2017-2018	0.80	0.80	0.14
34	台山市Y385线石花至松朗路面大修工程	改建	一级公路	3.15	2017年	0.03	0.03	0.00
35	四九镇合蛮线路面改造工程	改建	一级公路	7.367	2017-2020	1.47	1.47	0.08
36	台山市碧桂园至三合颐和温泉城连接道路工程(南环路)	新建	一级公路	4.8	2017-2020	4.70	4.70	0.36
	五、港口航道(15项)					49.0	26.3	9.6
	(一)港口码头(共10项)					11.4	11.4	4.3
1	江门港广海湾港区广海湾作业区5万吨级码头工程	新建	5万吨级泊位1个、2万吨级 杂货泊位1个		2016-2019	9.18	9.18	3.2
2	山咀车渡船兼顾货运码头	新建	新建5个500吨级泊位,其中 4个货运泊位,1个车渡 船泊位		2017-2020	0.26	0.26	0.13
3	台山市山咀码头及防波堤扩建工程	新建	新建2个500吨级的客运泊 位,防波堤300米		2017-2020	0.50	0.50	0.25
4	上川车渡船兼顾货运码头	新建	新建4个500吨级泊位,其中 3个货运泊位,1个车渡 船泊位		2018-2020	0.20	0.20	0.10

台山市“十三五”交通基础设施项目表

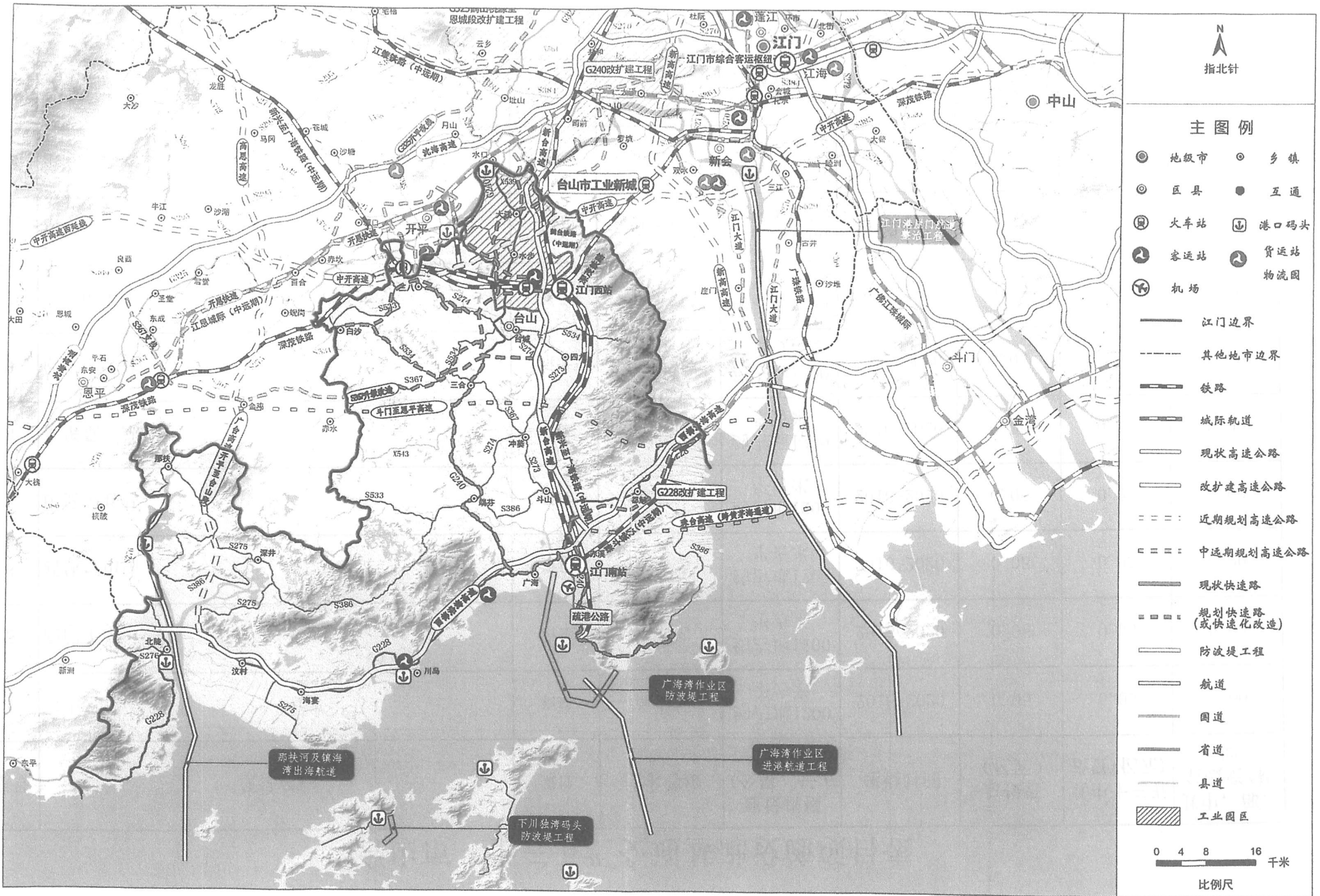
序号	项目名称	属性	技术等级	建设规模 (公里、平方米)	建设时间	总投资 (亿元)	其中十三五 投资(亿元)	其中, 部、 省投资/补 助
5	下川车渡船兼顾货运码头	新建		新建4个500吨级泊位, 其中3个货运泊位, 1个车渡船泊位	2018-2020	0.20	0.20	0.10
6	台山市川岛镇山咀成品油码头	新建		新建5个500吨级的成品油泊位	2018-2020	0.30	0.30	0.15
7	台山市赤溪镇黄茅田码头	新建		新建2个300吨级的客货运泊位	2017-2020	0.08	0.08	0.04
8	赤溪镇大襟岛北湾码头	新建		新建2个300吨级的客货运泊位	2017-2020	0.08	0.08	0.04
9	乌猪岛30万吨级码头	新建		30万吨级	2016-2020	0.10	0.10	0.05
10	北陡镇8000吨级货运码头	新建		8000吨级	2016-2020	0.50	0.50	0.25
	(二) 航道整治 (共3项)					37.6	14.9	5.2
1	那扶河及镇海湾出海航道整治项目	续建		44.5公里, 3千吨级航道	2015-2017	5.00	4.50	1.6
2	广海湾港区广海湾作业区防波堤及进港航道工程	新建		防波堤2963米, 拦沙堤7572米, 航道7600米	2017-2021	32.21	10.00	3.5
3	台山市川岛镇下川独湾码头防波堤工程	新建		防波堤总长218.3m	2016-2018	0.44	0.44	0.2

台山市“十三五”交通基础设施项目表

序号	项目名称	属性	技术等级	建设规模 (公里、平方米)	建设时间	总投资 (亿元)	其中十三五 投资(亿元)	其中，部、 省投资/补 助
	六、客运枢纽（7项）					1.1	1.1	0.000
1	深茂铁路台山站配套汽车客运站	新建	三级站	占地10000平方米	2016-2020	0.05	0.05	0.008
2	台山汽车客运站（新总站）	新建	二级站	占地45000平方米	2015-2020	0.20	0.20	0.015
3	台山市广海镇汽车客运站	新建	三级站	占地10000平方米	2016-2020	0.20	0.20	0.008
4	台山市赤溪镇钦头汽车客运站	新建	三级站	占地10000平方米	2016-2020	0.20	0.20	0.008
5	北陡镇那琴汽车客运站	新建	三级站	占地10000平方米	2016-2020	0.20	0.20	0.008
6	台山市斗山镇汽车客运站	新建	三级站	占地10000平方米	2016-2020	0.20	0.20	0.008
7	台山市海宴镇汽车客运站	续建	三级站	占地10000平方米	2016-2020	0.05	0.05	0.008
	七、物流园区和货运站场（4项）					1.0	1.0	0.0
1	台城北物流中心	续建	占地150000，其中配套二级货运站		2016-2020	0.50	0.50	0.015
2	广海零担货运中心	新建	占地150000，其中配套二级货运站		2016-2020	0.50	0.50	0.015
	八、公交枢纽站（13项）					1.4	1.1	0.0
1	深茂铁路台山站（江门西站）公交枢纽站	新建	枢纽站	约占地8000平方米	2016-2020	0.40	0.40	0.00
2	广海湾综合枢纽（江门南站）公交枢纽站	新建	枢纽站	约占地8000平方米	2019-2022	0.40	0.10	0.00
3	汽车总站	新建	首末站	约占地1200平方米	2016-2020	0.05	0.05	0.00

台山市“十三五”交通基础设施项目表

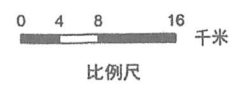
序号	项目名称	属性	技术等级	建设规模 (公里、平方米)	建设时间	总投资 (亿元)	其中十三五 投资(亿元)	其中, 部、 省投资/补 助
4	塔山车站	新建	首末站	约占地1200 平方米	2016-2020	0.05	0.05	0.00
5	南门车站	新建	首末站	约占地1200 平方米	2016-2020	0.05	0.05	0.00
6	新体育馆站	新建	首末站	约占地1200 平方米	2016-2020	0.05	0.05	0.00
7	康盛中心站	新建	首末站	约占地1200 平方米	2016-2020	0.05	0.05	0.00
8	富华重工站	新建	首末站	约占地1200 平方米	2016-2020	0.05	0.05	0.00
9	敬修中学站	新建	首末站	约占地1200 平方米	2016-2020	0.05	0.05	0.00
10	石花山车站	新建	首末站	约占地1200 平方米	2016-2020	0.05	0.05	0.00
11	景福里站	新建	首末站	约占地1200 平方米	2016-2020	0.05	0.05	0.00
12	东方桥站	新建	首末站	约占地1200 平方米	2016-2020	0.05	0.05	0.00
13	彩虹花园站	新建	首末站	约占地1200 平方米	2016-2020	0.05	0.05	0.00



主图例

- ⊙ 地级市 ⊙ 乡镇
- ⊙ 区县 ● 互通
- ⊙ 火车站 ⊙ 港口码头
- ⊙ 客运站 ⊙ 货运站
- ⊙ 机场 ⊙ 物流园

- 江门边界
- - - 其他地市边界
- 铁路
- 城际轨道
- 现状高速公路
- 改扩建高速公路
- 近期规划高速公路
- 中远期规划高速公路
- 现状快速路
- 规划快速路 (或快速化改造)
- 防波堤工程
- 航道
- 国道
- 省道
- 县道
- ▨ 工业园区



台山市综合交通运输体系“十三五”规划

台山市“十三五”重大交通基础设施规划建设示意图 (总体布局)

台山交通运输局 广东省交通运输规划研究中心

2017年9月

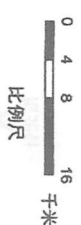


指北针

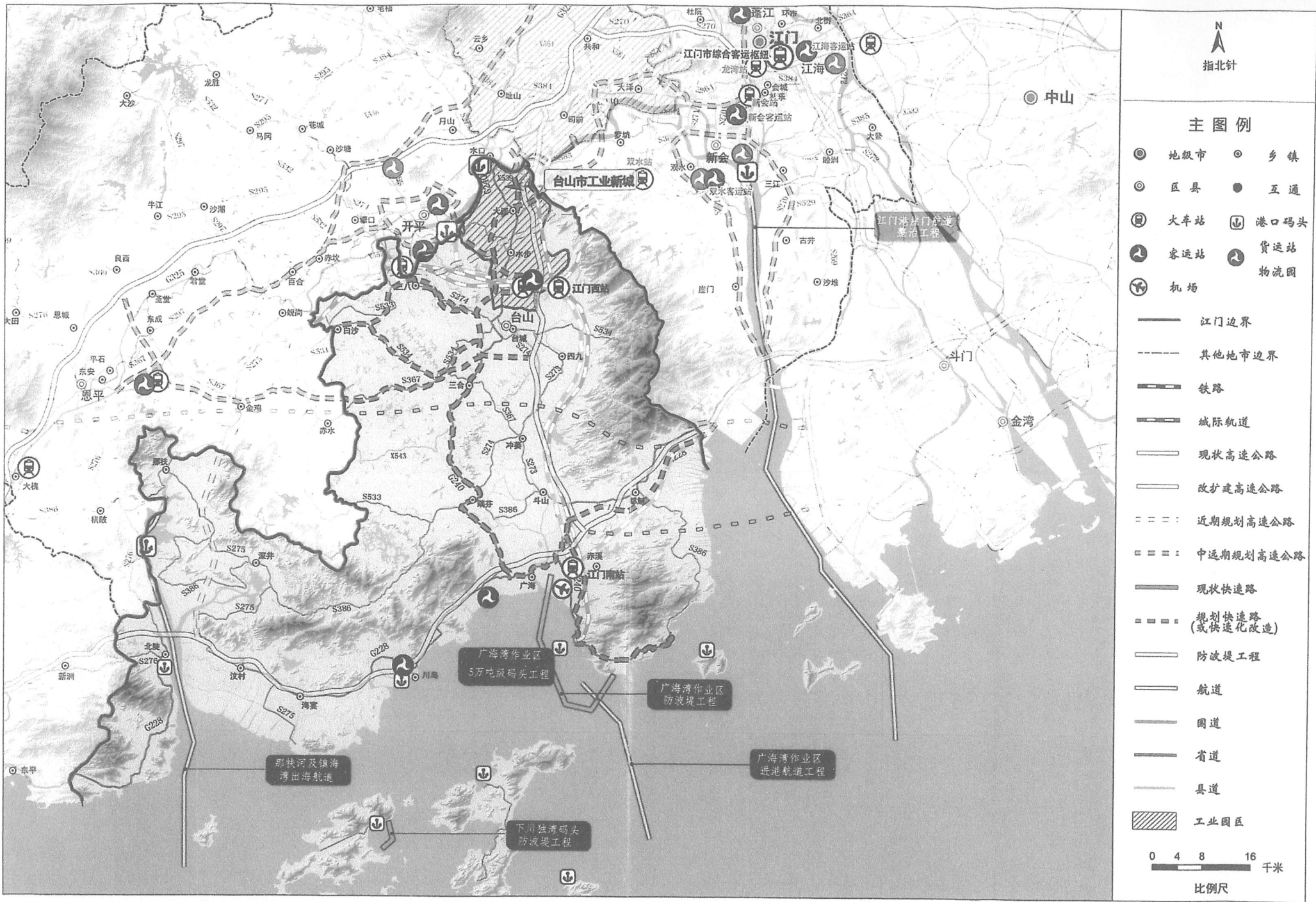
主图例

- 地级市
- 乡镇
- ⊙ 县
- 互通
- ⊙ 火车站

- 江门边界
- 其他地市边界
- 铁路
- 城际轨道
- 现状高速公路
- 改扩建高速公路
- 近期规划高速公路
- 中远期规划高速公路
- 现状快速路
- 规划快速路 (或快速路改造)
- 防波堤工程
- 航道
- 国道
- 省道
- 县道
- ▨ 工业园区



比例尺



台山市综合交通运输体系“十三五”规划

台山市“十三五”重大交通基础设施规划建设示意图(枢纽与港航)

台山交通运输局 广东省交通运输规划研究中心

2017年9月