

中山市旅游交通规划

【报批稿】

中山市文化广电旅游局

中山市交通运输局

南京市城市与交通规划设计研究院股份有限公司

2019年06月

项目名称：中山市旅游交通规划

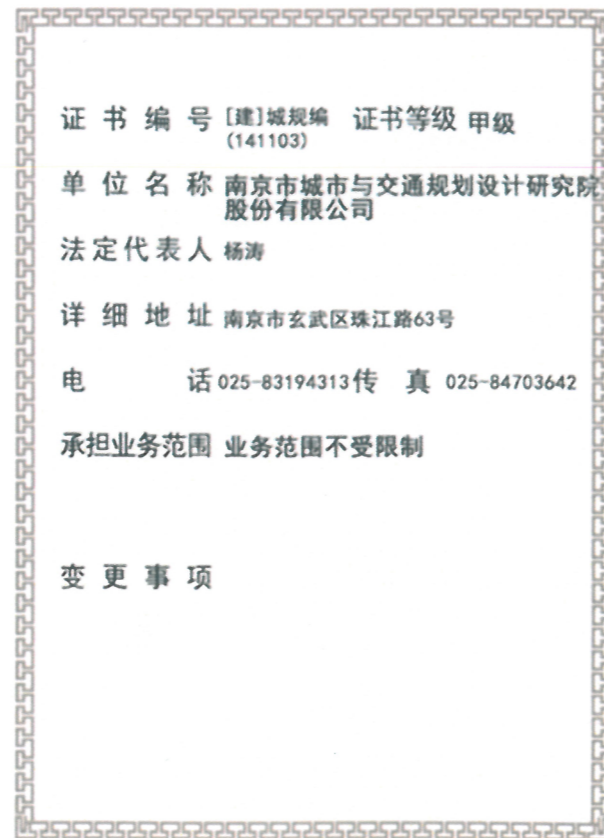
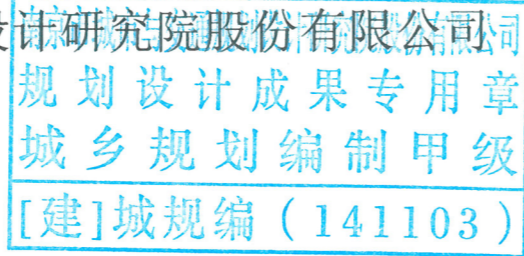
设计阶段：报批稿

委托单位：中山市文化广电旅游局、中山市交通运输局

编制单位：南京市城市与交通规划设计研究院股份有限公司

证书等级：城乡规划编制甲级

证书编号：[建]城规编（141103）



项目成员：

	姓名	职务	职称	签字
审定	於昊	副总经理	研究员级高级城市规划师	
审核	李志	中山分院院长	高级工程师	
项目负责	曹乔松	三所副所长	高级工程师	
项目成员	游月省	设计	工程师	
	李清波	设计	助理工程师	
	黄黎晨	设计	助理工程师	
	赵根华	设计	助理工程师	
	曹艳	设计	研究生	
	王天明	设计	助理工程师	
	何子恒	设计	助理工程师	
	吴湧林	设计	助理工程师	
	廖礼平	设计	助理工程师	
	陈子博	设计	研究生	

专家组评审意见

《中山市旅游交通规划》评审会专家意见

2017年12月1日，中山市交通运输局在市交通局会议二室组织召开了《中山市旅游交通规划》的专家评审会。会议邀请了五位专家组成专家评审组（名单附后），参加会议的有市旅游局、规划局、住建局，中汇投资集团、公交集团，南区、南朗镇、大涌镇、古镇镇、民众镇、神湾镇等单位的代表。与会专家和代表详细审阅了该项目报告，并认真听取了报告编制单位的汇报，经评议形成意见如下：

一、在粤港澳大湾区一体化发展战略的背景下，开展旅游交通规划以支撑中山市创建国家全域旅游示范区、推动中山市旅游产业转型升级，是非常及时和必要的，具有一定的前瞻性和新时代性。

二、规划从中山市旅游交通发展实际出发，通过充分调研分析了本市旅游交通发展现状及存在问题，并结合未来发展趋势，提出了以满足旅游出行需求为核心，着力完善旅游交通基础设施布局、大力提升旅游交通运输服务水平为目标，构建了中山市旅游交通体系。

三、围绕旅游交通发展目标，从旅游交通集散中心、景区停车设施、旅游公交专线、旅游慢行道、旅游交通标识等方面提出了规划方案和重点任务，为中山市打造旅游城市升级版提供了交通保障。

四、项目总体目标明确，技术路线可行，基础资料翔实，内容全面，符合相关规定及深度要求，原则同意本规划通过评审。

五、意见和建议：

- 1、梳理并完善近期可实施的行动计划；
- 2、进一步完善重点景区旅游交通衔接方案及设施布局；
- 3、完善现状及规划旅游资源资料，有机构建旅游线网。

专家组组长：

2017年12月1日

附：

《中山市旅游交通规划》专家评审会专家名单

序号	专家姓名	工作单位	职务/职称
1	朱信山	广东省交通运输规划研究中心	副主任/教授级高级工程师
2	王峰	广州市城市规划编制研究中心	副主任/教授级高级工程师
3	欧雄	中山市城乡规划委员会	专业委员
4	赵立民	中山职业技术学院	教授
5	张成	中山市规划设计院	副总工程师/高级工程师

专家组评审意见回复

意见一：梳理并完善近期可实施的行动计划。

回复：根据中山市相关规划（《中山市综合交通运输“十三五”规划》、《中山市打造珠江西岸区域性综合交通枢纽三年建设计划研究》、《中山市主城区停车系统规划》、《中山市主城区步行与自行车系统规划》等相关规划），并按照战略主导型、功能完善以及可实施性等原则，对本次规划的近期建设计划项目进一步优化和完善，并将其分为对外旅游交通设施、市域旅游交通设施以及旅游交通配套设施三大部分：对外旅游交通设施主要包括铁路、高速公路，共计9个项目，近期投资约410.4亿元；市域旅游交通设施主要包括快速通道、旅游服务中心、旅游公交线网和水上巴士，共计19个项目，近期投资约165.28亿元；旅游交通配套设施主要包括停车场、标识系统和绿道，共计8个项目，近期投资约2.66亿元。具体详见“10.2小节”。

意见二：进一步完善重点景区交通衔接方案及设施布局。

回复：通过对中山市现状及规划的重要旅游资源情况的梳理，其中包括旧城区、金钟水库片区、中山詹园片区、孙中山故里旅游区片区、红博城片区等，结合各片区旅游资源的特点和交通现状，并以其问题为导向提出改善方案，包括道路断面拓宽和优化、增加慢行空间、优化和增加公交站点、设置路边停车等交通改善措施，进一步改善重点景区周边交通运行环境，强化景区对外的吸引力，详见“8.2小节”。

意见三：完善现状及规划旅游资源资料，有机构建旅游线网。

回复：根据中山市旅游局调研资料数据对现状旅游资源资料进一步校核和完善，如现状3A景区增加了“悦来亲子王国”，并对整个旅游资源现状情况描述以及相关附图进行更新，详见“2.2小节”；根据最新资料《中山市全域旅游发展规划》，对中山市旅游资源布局规划、重要旅游资源等级

及其功能定位进行更新，并按照最新的旅游资源规划资料，对旅游公交线网、水上巴士网络、绿道网络等交通网络进行完善和优化，详见“8.4小节、8.5小节”和“9.1小节、9.2小节”。

部门意见及回复

部门/镇区	意见内容	处理类别	意见回复
市旅游局	<p>一、附图 P13 中，竹溪大街应该写沙园路，孙中山故居旅游区为孙中山故里旅游区；建议翠亨新村大街是不是增加环村路步行道较好。</p> <p>二、附图 P14 中，建议因詹园停车场与景区相隔道路，是否能规划停车场（湖州山）与詹园之间的地下通道。</p>	<p>一、采纳。</p> <p>二、采纳。</p>	<p>一、已按照意见，将竹溪大街更改为沙园路，孙中山故居旅游区更改为孙中山故里旅游区，并在新村大街规划步行道。</p> <p>二、为了保障人行过街安全，建议在规划的湖州山停车场与中山詹园之间规划一处地下通道。</p>
市城乡规划局	<p>一、进一步加强与《中山市综合交通规划》、《中山市城市轨道交通线网规划》等上层规划相衔接。</p> <p>二、建议规划方案中整合我市多种客运交通方式，打造多方式换乘便捷的旅游公共交通系统。</p> <p>三、停车规划的相关内容应符合相关规范、规划的要求，同时考虑到旅游景区大交通量等特征，原则上不应设置路内停车。</p> <p>四、建议建设计划中明确项目实施时间及实施主体，确保项目按计划实施。</p>	<p>一、采纳。</p> <p>二、采纳。</p> <p>三、采纳。</p> <p>四、采纳。</p>	<p>一、本项目在《中山市综合交通规划》、《中山市干线公路网规划》、《中山市城市轨道交通线网规划》等上层规划的基础上，同时考虑中山市旅游的发展趋势和需求，进一步完善了规划方案。</p> <p>二、本项目已规划形成“轨道交通+公共交通+水上巴士+慢行交通”等多种方式的公共交通系统，并以交通枢纽为节点，加强不同交通方式的无缝衔接，提高换乘效率。</p> <p>三、本项目景区停车场规划参考了《中山市主城区停车系统规划》等上层规划；对于景区路边停车，考虑到旅游景区周边的道路设置路内停车对道路交通影响较大，原则上不应设置路内停车，但由于部分旅游景区停车场供给不足，需在路边设置停车泊位作为停车场供给的不足，因此对于该情形本规划也明确了旅游景区周边路内停车的设置原则和条件，进一步规范路内停车，减少对道路交通的影响。</p> <p>四、已按照意见，增加了近期建设项目的实施时间和实施主体。</p>
市发改局	<p>鉴于深茂铁路中山段线位已明确采用主线接入中山站方案，建议你局协调编制单位修改《旅游交通布局规划图》中的深茂铁路线位图。</p>	<p>采纳</p>	<p>已按照意见，对附图和报告中的深茂铁路线位进行了修改和完善。</p>
市国土局	<p>一、在“1.4 规划依据”中增加《广东省中山市土地利用总体规划（2006-2020）》为规划依据之一。土地利用总体规划是重要的上层法定规划之一，为确保《规划》的可实施性，建议务必做好与土地利用总体规划的衔接，并在文本中补充与土规衔接的说明。</p> <p>二、《规划》中规划了对外旅游交通项目、市域旅游交通项目和旅游停车设施项目等类型的具体项目，建议在文本中进一步明确项目的用地范围，特别是纳入了近期建设计划的项目。</p>	<p>一、采纳。</p> <p>二、采纳。</p>	<p>一、已按照意见，在规划依据中增加《广东省中山市土地利用总体规划（2006-2020）》，且本次规划主要以控规、土规、上层规划为基础，因此与土规的衔接性较好。</p> <p>二、对于近期建设计划中的项目，已明确其建设规模，包括长度、用地面积等属性指标。</p>
市住建局	<p>一、建议进一步核对《规划》当中第 42 页提及的“金钟湖国家森林公园”名称。</p> <p>二、建议对《规划》当中“重点景区集散通道规划”提及的片区，如“旧城旅游片区”、“金钟水库片区”等进一步梳理现状及工作成果，对“改善建议”做出更完善的建议。</p> <p>三、建议对第 82 页表 9-3 重要旅游景区公共停车场规划一览表中金钟水库驿站停车场“南区”及停车场位置“沙石公路”等内容进行复核。</p> <p>四、建议结合孙中山故居周边环境整治工程、紫马岭公园西门和北门片区提升改造工程及中山市新图书馆建设工程,对表 10-3 旅游配套交通设施近期建设计划一览表中“孙中山故居公共停车场”、“紫马岭公园北门公共停车场”、“紫马岭西门公共停车场”及兴中园公共停车场项目进行复核。</p> <p>五、《规划》第 80 页，区域绿道为省立绿道的专有称呼，建议对本规划中新规划的 G1、G2、G3、G4、G5 等 5 条市域或市级绿道重新核定其区域绿道的称谓。</p> <p>六、《规划》中公交专线 5 路主要路径走世纪大道-东一环-南二环-西环路，建议进一步复核公交专线 5 路到达金钟湖公园的可行性。</p> <p>七、《规划》当中的旅游风景道换线与 G5 绿道线位大致相近但又略有区别，鉴于两者功能相近，建议从整体性综合考虑将旅游风景道换线与 G5 绿道并线。</p> <p>八、如本《规划》批准实施后，有关的近期建设计划需落地，当中涉及中心城区范围内的市政设施建设工作，建议由市交通局牵头制定相关实施计划报市政府批准后实施。</p>	<p>一、采纳。</p> <p>二、采纳。</p> <p>三、采纳。</p> <p>四、采纳。</p> <p>五、采纳。</p> <p>六、采纳。</p> <p>七、采纳。</p> <p>八、采纳。</p>	<p>一、已根据相关资料（市委扩大会议）对其进行校核，名称是金钟湖国家森林公园。</p> <p>二、根据对“金钟水库片区”、“中山詹园”和“孙中山故里旅游区”等景点的现状实地勘察，梳理和分析其交通现状及存在的问题，并以问题为导向，结合相关上位规划提出相关的改善建议。</p> <p>三、根据《中山市主城区停车系统规划》和《古香林片区控制性详细规划》，金钟水库驿站停车场位于东区沙石公路，停车泊位规模约 1800 个。</p> <p>四、已根据《中山市主城区停车系统规划》和《孙中山故里旅游区创建国家 5A 级旅游景区提升规划》等上位规划，对“孙中山故居公共停车场”、“紫马岭公园北门公共停车场”、“紫马岭公园西门公共停车场”及兴中园公共停车场等景区停车场区域、位置和规模进行更新。</p> <p>五、根据绿道分级体系，已将本次规划的 G1、G2、G3、G4、G5 划分为市级绿道，并对其进行重新编号，分别为 S1、S2、S3、S4、S5。</p> <p>六、已按照意见，将旅游风景道与 CG5 线位并线，进一步保障满足区域性旅游通道需求的同时，并兼容休闲慢行空间的要求。</p> <p>八、景区周边的临近道路建设或改造应纳入景区升级改造中，因此本次规划的 4 条市政道路建议纳入其景区升级改造中，本次规划不对其做建设计划安排。</p>

部门/镇区	意见内容	处理类别	意见回复
市财政局	该《规划》只是作为指导我市旅游交通的纲领性文件与行动指南，不能作为日后安排财政资金的依据。	采纳	本项目只针对旅游交通基础设施的规划和投资估算进行分析，财政资金的安排和计划不在本次规划范围内，建议在下一阶段根据项目的具体情况以及中山市已有的政策进行综合考虑。
公交集团	一、建议本规划做好与《中山市公交场站布局专项规划》、《中山市公共交通系统规划》、《中山市公交线网规划》等相关公交规划的衔接，旅游公交线路应做好与市内主要交通枢纽站（特别是与连接市外交通的枢纽站）的接驳，将旅游景点的公交出行需求与沿线居民的日常出行需求统筹考虑，避免重复线路造成公交资源浪费。同时，完善水上巴士与陆上公交的接驳换乘设计。 二、目前，孙中山故居、中山詹园等景点均缺乏公交停车场地和配套设施，限制了景点公交线网的布设和公交服务水平的提升。为了支撑《中山市旅游交通规划》中规划的旅游公交线网建设，建议结合《中山市公交场站布局专项规划》、《中山市公交场站设计技术指引》等方案，把公交场站及配套设施纳入各主要旅游景点的设计建设范围，实施同步设计、同步建设、同步使用。	一、采纳。 二、采纳。	一、本次规划以《中山市公交场站布局专项规划》、《中山市公共交通系统规划》、《中山市公交线网规划》等上层规划为基础，同时考虑到旅游的出行需求特点，共规划5条旅游公交专线，与中山站铁路客运枢纽、中山北站铁路客运枢纽、中山港新客运枢纽等市内重大交通枢纽进行衔接；同时完善旅游公交专线与规划的6条水上巴士之间的衔接，促使水陆交通网无缝对接，实现旅游与交通一体化发展。 二、已按照意见，提出后期结合各景区的实际情况将公交场站及配套设施纳入各主要旅游景点的设计建设范围，实施同步设计、同步建设、同步使用；本次规划只针对通道、枢纽场站等空间进行布局，关于公交场站的设施构成和设计不在本次规划范围，建议在下一阶段开展规划设计可参考《中山市公交场站设计技术指引》等相关规范。
中汇集团	一、第20页，水上交通部分，考虑到岐江游船客流量以及游船班次时间的实际情况，建议一天发船次数改为5班（18:00起），经过主题公园岐江公园。 二、建议水上旅游线路各码头候客区与陆上重要景区完善公共交通接驳，实现互联互通，充分利用中山市水网发达优势，合理规划水上巴士线路，将水上游览观光与陆上重点景区有机联系，实现水陆交通网络无缝对接，实现旅游与交通一体化发展。 三、P02 旅游景点布局现状图中，岐江游景区对外称呼建议统一为“岐江游船”。 四、P06 旅游公交线网布局规划图中，建议公交车在岐江游附近停车的站名改为：岐江游船站。	一、采纳。 二、采纳。 三、采纳。 四、采纳。	一、已按照意见，将发船班次改为1天5班（18:00起），途径主题公园岐江公园。 二、本次共规划了6条水上巴士航线，打造了中山市水上旅游交通网，基本将中山市沿线的旅游景点串联起来，同时也规划了5条旅游公交专线，与水上巴士进行衔接，促使水陆交通网无缝对接，实现旅游与交通一体化发展。 三、已按照意见，将“岐江游景区”改为“岐江游船”。 四、已按照意见，将P06 中岐江游附近停车的站名改为岐江游船站。
民众	一、《规划》中规划了一条从古镇灯饰博物馆到伟丰农场的旅游公交专线，将极大便利中山西部、西北地区民众前来伟丰农场、岭南水乡观光旅游。但我镇上述景点仍缺乏与南部片区、市区直接联系的公交线路，建议增设该路段的公交联络线路。 二、根据我镇岭南水乡旅游特色小镇建设规划，沿省道S111(番中公路)边布局有水乡四季和酷酷乐旅游项目，建议在8.4.3旅游公交线路规划方案中的旅游公交专线7路服务主要景点增设水乡四季站。 三、建议从8.4.3旅游公交线路规划方案中的4号和5号旅游公交线路引出支线连接7号线，串联东北部和中部、南部旅游景点，形成市内旅游公交环线。 四、建议结合我镇岭南水乡旅游特色小镇建设规划，优化旅游集散中心的布局，为满足游客各种需要提供更便捷的服务。 五、根据《中山市公共交通规划(专家评审稿)》，在我镇三宝沥布设有水上巴士线路，并设有8个码头，建议修改本次规划中8.5.3水上旅游巴士航线规划方案的相关内容，如调整优化3号、4号线，将“水上旅游巴士”路线引入民众镇域内部，特别是三宝沥水道是我镇打造南粤(岭南)水乡休闲旅游特色小镇的核心景观带。 六、中山市域东部河涌众多、水道宽阔，建议设立游船码头和游艇游览线路，将民众、南朗、翠亨新区等景点串联起来，打造水上旅游交通网。 七、民众镇为乡村休闲旅游区，景点多位于村庄内部，道路较狭窄，停车位不足，镇域内还有约28公里的绿道环绕，故尤其适合慢行游览，但目前尚无公共自行车租赁点，建议在镇内景区周边规划增设公共自行车租赁点。 八、随着旅游观念的转变和各种交通设施及硬件设施的完善，自驾游已成为主流出游方式之一。因此，依托中山区位优势，不断提升的交通网络承载力，建议增设自驾游交通线路，完善自驾游服务体系和交通弓I导标识系统。	一、采纳。 二、采纳。 三、采纳。 四、采纳。 五、采纳。 六、采纳。 七、采纳。 八、采纳。	一、考虑到景点布局和旅游的出行需求特点对中山市旅游公交网络重新布局，本次共规划5条旅游公交专线，规划的旅游公交专线与中山站铁路客运枢纽、中山北站铁路客运枢纽、中山港新客运枢纽等市内重大交通枢纽进行衔接；民众镇南部片区、市区的旅游公交线路通过中山站与旅游公交2路和1路进行无缝衔接，可提高民众镇与南部片区和市区的公交出行联系，提高其吸引力。 二、已按照意见，在旅游公交专线4路（原规划线路名称为7路）增设水乡四季站。 三、东北部、中部、南部的旅游公交线路通过中山北站与旅游公交4路进行无缝衔接，可提高民众镇与东北部、中部、南部的公交出行联系，提高其吸引力。 四、根据民众镇的景点特征，结合民众镇旅游发展趋势和定位，在民众镇共规划2处旅游集散中心，便于游客信息查询、休憩等服务。 五、已按照意见，在民众镇三宝沥水道沿线规划一条水上巴士6号线。 六、根据上层规划，结合中山市水域和景点情况，本次共规划6条水上巴士航线，打造了中山市水上旅游交通网，基本将中山市沿线的旅游景点串联起来，包括游艇码头。 七、《中山市公共自行车发展系统规划》基本涵盖了中山市所有旅游景区，本次规划以此为基础，提出旅游景区公共自行车的布局原则，并提出公园景区公共自行车配建的标准。 八、本次共规划“四纵五横”的高速公路自驾线路和“三环十二射”的干线公路自驾线路，可满足中山市自驾的交通需求，并提出了旅游交通标识系统设置的原则。

部门/镇区	意见内容	处理类别	意见回复
南朗	<p>一、规划方案的旅游景点布点规划中陈氏大宗祠、辛亥革命纪念公园、温泉度假城的位置与现状位置不一致，建议结合我镇现状及总规进行调整（详见附件1）。</p> <p>二、根据我镇现状及规划情况，建议在旅游景点布点规划中增加“崖口省级湿地公园”的布点位置（详见附件1）。</p> <p>三、旅游交通布局交通规划中纵一线和加九线与《中山市干线公路网定线规划》及我镇总体规划进行线位调整（详见附件2）。</p>	<p>一、采纳。</p> <p>二、采纳。</p> <p>三、采纳。</p>	<p>一、已按照意见，对陈氏大宗祠、辛亥革命纪念公园、温泉度假城的位置进行了调整。</p> <p>二、已按照意见，在旅游交通景点布局规划中，增加了“崖口省级湿地公园”。</p> <p>三、已按照《中山市干线公路网定线规划》及南朗镇总体规划，对纵一线和加九线线位进行了修改和调整。</p>
神湾	<p>一、关于对外交通体系。神湾镇对外中长途出行主要依靠广中珠澳城际轨道、城市轨道5号线和通用机场，对内客运走廊则为神湾大道，主要依靠中运量交通方式。中山城市轨道5号线经过神湾镇北部，轨道9号线则是沿现状的金凤路 and 神湾中心大道设置，建议规划将城轨客运枢纽尽可能靠近或在神湾镇内设置，使得中运量交通能够快速衔接城轨换乘枢纽，有利于神湾镇旅游集散中心游客的出行与疏散。另外，规划没有考虑神湾镇的通用机场、水上机场与外部交通的衔接问题，建议增加该部分内容。同时如在神湾设置高速出入口、轨道交通站点等，便于旅客能直达神湾。</p> <p>二、关于旅游公交线路。建议增加从神湾镇到三乡镇的旅游公交专线，与其他公交专线更具互通与联动性。进一步适应镇内交通道路设施等方面超前规划，以适应巨大的客流量。</p> <p>三、关于社会停车场。巨大的客流量必然产生车辆的集聚停放，建议在大型景点周边考虑规划配置大型停车场，以满足驾车游客的需求。建议规划增设景区内及景区周边社会停车场配置的相关内容。</p>	<p>一、采纳。</p> <p>二、采纳。</p> <p>三、采纳。</p>	<p>一、中山市城市轨道交通线网是从全市域角度，综合考虑各镇区实际情况进行布局规划的，因此建议保留中山市城市轨道5号线线位，可通过开展神湾镇内公交线网规划，加强与轨道5号线的衔接，提高神湾镇旅游交通的吸引力。根据《中山市通用机场发展规划》，神湾镇通用机场定位为发展航空中介服务、飞机托管等现代服务业和飞行培训、飞、应急救援、等社会服务类业务，不具有旅客运输功能，其主要服务于神湾镇、三乡镇、坦洲镇、板芙镇等镇区，与外部的交通衔接主要通过市域内的高快速路实现。根据上层次规划，在神湾镇规划了神湾镇轨道交通站点和香海高速公路出入口，此外神湾镇也可利用现状广珠西线高速出入口（三乡）达到神湾，进一步提高旅游直达神湾的快速便捷。</p> <p>二、已按照意见，规划了旅游公交1路，进一步加强神湾镇与三乡镇的旅游出行联系。</p> <p>三、本项目景区停车场规划参考了《中山市主城区停车系统规划》等上层次规划；对于景区路边停车，明确了旅游景区周边路内停车的设置原则和条件，进一步规范路内停车，减少对道路交通的影响。</p>
南区	<p>一、建议旅游公交线路覆盖我区永安路沿线，与南区接金钟水库绿道网衔接。</p> <p>二、水上巴士建议结合南区第二工业区“三旧改造”项目增设水上旅游巴士站点。</p> <p>三、绿道网布线规划建议新增4号旅游线路与南区绿道的衔接。</p>	<p>一、采纳。</p> <p>二、采纳。</p> <p>三、采纳。</p>	<p>一、已按照意见，南区途径的旅游公交线路覆盖到永安路，并与南区金钟水库绿道网衔接。</p> <p>二、已按照意见，结合南区第二工业区“三旧改造”项目，在水上巴士线网布局中增设第二工业区站点水上巴士站点。</p> <p>三、已按照意见，增设2号和5号旅游线路，加强了南区绿道的衔接。</p>
坦洲	<p>一、第71页，旅游公交专线1路，建议起止点由“故居纪念馆—伊泰莲娜”改为“故居纪念馆—伊泰莲娜—坦南创客园—创益文化园—金斗湾水乡度假怡乐园”，通过调整，使我镇城镇生活服务中心片区旅游景点与南部南朗镇连接。</p> <p>二、第73页，旅游公交专线6路，建议起止点为“中山站—罗三妹公园—坦洲沾涌生态园、铁炉山森林公园—金斗湾湿地公园”，服务主要景点增加坦洲沾涌生态园、铁炉山森林公园、金斗湾湿地公园，通过调整，使我镇西部生态旅游休闲区景点与城区、南部三乡镇连接。</p>	<p>一、采纳。</p> <p>二、采纳。</p>	<p>一、考虑到景点布局和旅游的出行需求特点对中山市旅游公交网络重新布局，本次共规划5条旅游公交专线，规划的旅游公交专线与中山站铁路客运枢纽、中山北站铁路客运枢纽、中山港新客运枢纽等市内重大交通枢纽进行衔接；坦洲镇可通过区域公交线网与旅游公交专线2路和1路的衔接，提高坦洲镇的旅游吸引力。</p> <p>二、坦洲镇可通过区域公交线网与旅游公交专线2路和1路的衔接，提高坦洲镇的旅游吸引力。</p>
石岐区	建议在《中山市旅游交通规划》中，能够重视对主题公园和孙文西路文化步行街两大项目相关的交通规划，将主题文化公园纳为市重点景区，在旅游公交站点的设置、旅游公交专线的安排上，能将两大项目考虑进来。	采纳	考虑到孙文西路文化步行街和相关主题公园位于旧城区，受旧城区道路条件限制和客流需求难以开设旅游公交专线，因此建议旧城区内部仍采用普通公交线网，通过加强旧城区内部普通公交线网与旅游公交专线（5路）的衔接，提高其便利性和舒适性。
东风	建议在城市轨道中增加与佛山地铁的连接	采纳	本次规划建议佛山地铁11号线向南延伸与中山市轨道6号线和2号线进行衔接，途径东风镇、小榄镇，设有东风站和小榄站轨道站点。
东升	无意见	——	——
东区	无意见	——	——
三角	无意见	——	——

部门/镇区	意见内容	处理类别	意见回复
黄圃	一、《中山市旅游交通规划》中，广东省中山黄圃省级地质公园被称为“海蚀遗址公园”，与现有规划不相符，建议在《中山市旅游交通规划》中更改为“黄圃省级地质公园”。 二、建议在《中山市旅游交通规划》中增设黄圃省级地质公园旅游咨询服务中心。 三、黄圃镇属于国家历史名镇，其保护核心区范围内有三十级古石径、古码头遗址、北约观音大庙、天主教堂、北极古庙、三社社区、报恩禅寺等旅游资源，建议在《中山市旅游交通规划》中增设上述景点的规划。	一、采纳。 二、采纳。 三、采纳。	一、已按照意见，将海蚀遗址公园被称为“黄圃省级地质公园”。 二、已按照意见，在旅游集散中心布局中增设黄圃省级地质公园旅游咨询服务中心。 三、已按照意见，在旅游景点布局规划图中增设三十级古石径、古码头遗址、北约观音大庙、天主教堂、北极古庙、三社社区、报恩禅寺等旅游景点的规划。
大涌镇	一、红博城发展定位修改为大型红木文化旅游商业总额话题、国家 4A 级旅游景区；发展指引修改为以红木文化为主题，以情景旅游、主题旅游为特色，汇集红木家具品牌和精品艺术，配套产学研、商贸、培训、专业会展、文化体验、休闲娱乐等功能，是大涌推动产业转型升级、提升城镇形象的重要载体。 二、在第 51 页“生态旅游资源”中，补充大涌镇的卓旗山庄是广东省生态旅游示范基地，获评为“中国乡村旅游金牌农家乐”；在“辐射全国的特色工业博览游”中修改为，针对古镇灯都资源区、大涌红木产业展示及中式家居文化体验区等。 三、建议把红博城纳入 8.2 重点景区集散通道规划并加以改造。 四、在第 73 页表 8-3 市域旅游集散中心一览表中，旅游咨询服务中心红博城类型修改为 4A 景区。 五、在第 114 页，大涌镇的意见内容中，“安堂村吉村”应改为“安堂古村”。 六、建议把有关旅游交通导向标识内容及相关站点统一为“红博城”。	一、采纳。 二、采纳。 三、采纳。 四、采纳。 五、采纳。 六、采纳。	一、已按照意见，对红博城发展定位和发展指引进行修改完善。 二、已按照意见，在 6.1.1 小节“生态旅游资源”中补充大涌镇卓旗山庄生态旅游示范基地的描述，对“辐射全国的特色工业博览游”进行了重新描述。 三、已增加红博城集散通道的规划和改善建议方案。 四、已更改。 五、已更改。 六、已更改。
横栏镇	优先加快完善“中开高速、西部外环高速、深茂铁路、横栏快线”的建设，同时加强旅游公交规划	采纳	已将“中开高速、西部外环高速、深茂铁路、横栏快线”项目纳入近期建设计划，并规划了一条水上巴士 1 号线，与水印江南苑、三沙花木基地相连接。
古镇	一、第 17 页第 3 点，重要旅游景区如何拟定？我镇旅游景区可否通过申报评定？客运枢纽衔接可否融入镇区景点？ 二、第 39 页古镇灯饰产业中心发展指引应改为：古镇镇作为全国首批灯饰特色小镇，充分整合古镇镇旅游资源，将建成集旅游换乘、公交枢纽、信息服务、咨询投诉、售票及预订等于一体的灯都古镇旅游集散中心，希望能纳入全市统一指导和支持；鼓励灯饰旅游企业、休闲生态园等创建国家 A 级旅游景区；超千亩的灯都生态湿地公园将在今年灯光文化节（17 年 10 月）前全部建成，园内将增设超大型音乐喷泉，将是今年灯光文化节一大亮点；含盆景、民宿、餐饮于一体，超两百亩的灯都盆景园也将在今年 9 月前完成第一期建设，第二期将在明年（18 年）建成。	一、采纳。 二、采纳。	一、重要旅游景区在本文中是指等级较高（3A 级及以上）或者客流量较大的旅游景区，景区等级评定不在本次规划范围内，景点可通过镇内的公交线网或者本次规划的旅游公交专线 3 路与客运枢纽进行衔接。 二、根据《中山市全域旅游发展规划》，古镇镇旅游发展指引为：推动灯饰企业总部、研发设计、博览展贸等产业上游部门的进驻，完善市政公园、湿地公园等公共配套设施，塑造可持续发展的世界灯都，且对古镇镇的星光联盟景区发展指引进行了分析。
五桂山	无意见	——	——
沙溪镇	无意见	——	——
翠亨新区	一、《规划》各图纸底图中的围填海区域形态与新区总体规划图件进行调整。 二、《规划》旅游交通布局规划图、近期建设项目分布图中的马鞍港区客运码头位置有偏移，建议进行调整。 三、《规划》中“中山市翠亨国家湿地公园”改为“中山翠亨国家湿地公园”。 四、《规划》水上巴士旅游规划图中的常规码头建议结合新区控规进行调整。 五、《规划》旅游集散中心布局规划图中的马鞍港区新客运码头旅游咨询服务中心有偏移，建议进行调整。 六、《规划》旅游景区停车泊位配建分区示意图中缺失中山翠亨国家湿地公园信息。	一、采纳。 二、采纳。 三、采纳。 四、采纳。 五、采纳。 六、采纳。	一、已根据翠亨新区总体规划，更新了附图和报告中的底图。 二、已根据相关规划，对附图和报告中的马鞍港区客运码头位置进行了调整。 三、已按照意见，将“中山市翠亨国家湿地公园”改为“中山翠亨国家湿地公园”。 四、已根据翠亨新区控规，结合翠亨新区综合交通规划等上层规划对其水上巴士的码头进行了修改和完善。 五、已按照意见，对附图和报告中的马鞍港区新客运码头旅游咨询服务中心位置进行了调整。 六、已按照意见，在旅游景区停车泊位配建分区示意图增加了中山翠亨国家湿地公园景点。
西区	无意见	——	——

公示情况



The screenshot shows the official website of the Zhongshan City Transportation Bureau. The header features the bureau's logo and name in Chinese. Below the header is a navigation bar with links for '网站首页' (Home), '政务公开' (Government Openness), '网上服务' (Online Services), and '交流互动' (Communication and Interaction). A search bar is also present. The main content area displays a public notice titled '《中山市旅游交通规划》规划草案公示' (Public Notice of the Draft Plan for Zhongshan City Tourism Transportation Planning). The notice includes the following text:

《中山市旅游交通规划》规划草案公示
信息来源: 规划建设科(规划组) 发布日期: 2018-04-23 分享: [Social Media Icons]

《中山市旅游交通规划》规划草案已通过专家评审。现对该规划草案予以公示。
本公示自发布之日起15日内, 广大市民可登陆中山市交通运输局网站 (<http://www.zsjt.gov.cn>) 查阅相关情况, 欢迎广大市民来函提出宝贵意见和建议。
联系地址: 中山市交通运输局(中山市悦来南路11号)
传 真: 88924566
电子邮箱: ZSJT_guihua@163.com

中山市交通运输局
2018年4月23日

附件下载: [中山市旅游交通规划\(公示稿\)2018.4.23.pdf](#)

打印 关闭

公示意见

在公示期间, 没有收到广大市民对该规划成果有异议或反馈的意见。

目录

1. 概述	1
1.1 规划背景.....	1
1.2 规划目的.....	2
1.3 规划年限与范围.....	2
1.4 研究过程.....	2
1.5 规划依据.....	3
1.6 规划内容.....	3
1.7 技术路线.....	4
2. 发展现状分析	5
2.1 中山市社会经济发展现状.....	5
2.1.1 区位概况.....	5
2.1.2 人口发展现状.....	5
2.1.3 经济发展现状.....	6
2.1.4 机动车发展现状.....	7
2.2 中山市旅游发展现状.....	7
2.2.1 旅游资源现状.....	7
2.2.2 旅游社会经济现状.....	7
2.2.3 旅游景区客流量.....	9
2.3 中山市旅游交通发展现状.....	11
2.3.1 对外旅游交通发展现状.....	11
2.3.2 城市旅游交通发展现状.....	16
2.3.3 旅游交通配套设施发展现状.....	21
2.4 现状存在问题分析.....	22
2.4.1 旅游发展现状问题.....	22
2.4.2 旅游交通发展现状问题.....	23
3. 中山市旅游交通现状调研	24
3.1 调查实施方案.....	24
3.2 调查结果汇总及分析.....	24
3.2.1 旅客来源及构成.....	24
3.2.2 旅游出行特征.....	25
3.2.3 游客评价、满意度及建议.....	27
4. 国内外旅游交通发展经验借鉴	28
4.1 国外旅游交通发展经验解读.....	28
4.1.1 纽约市	28
4.1.2 新加坡	29
4.2 国内旅游交通发展经验解读	29
4.2.1 成都市	29
4.2.2 石家庄市	30
4.2.3 大连市	32
4.2.4 蓬莱市	33
4.3 调研城市旅游交通发展经验解读	35
4.3.1 合肥市	35
4.3.2 黄山市	36
4.4 经验总结	37
5. 中山市旅游交通发展需求预测	38
5.1 发展趋势分析	38
5.1.1 区域发展趋势	38
5.1.2 旅游发展趋势	38
5.1.3 交通发展趋势	40
5.2 预测年限及范围	41
5.3 预测模型及思路	41
5.3.1 预测思路	41
5.3.2 交通小区	41
5.4 旅游景区客流量预测	42
5.4.1 客流总量预测	42
5.4.2 旅游景区客流规模预测	43
5.5 旅游景区客源分布预测	43
5.5.1 旅游景区市外客源分布预测	43
5.5.2 旅游景区市内客源分布预测	44
6. 中山市旅游交通发展目标与策略	46
6.1 中山市旅游资源特色与定位	46
6.1.1 旅游资源特色	46
6.1.2 旅游资源定位	46
6.2 旅游交通发展战略	47
6.2.1 提升区际旅游交通地位	47
6.2.2 构建“快进慢游”的旅游交通体系.....	47
6.3 旅游交通发展目标	47
6.3.1 总体发展目标	47

6.3.2 市域旅游交通发展具体目标.....	48	9.1.2 公共自行车布局规划.....	77
7. 中山市对外旅游交通规划.....	49	9.2 旅游风景道体系规划.....	78
7.1 综述.....	49	9.2.1 风景道的起源与发展.....	78
7.1.1 规划原则.....	49	9.2.2 旅游风景道的功能.....	78
7.1.2 规划思路.....	49	9.2.3 旅游风景道规划思路.....	78
7.2 中山市与周边重要国际机场的衔接.....	50	9.2.4 旅游风景道规划方案.....	78
7.2.1 区域航空发展分析.....	50	9.2.5 旅游风景道服务区规划指引.....	80
7.2.2 周边城市机场功能定位分析.....	50	9.3 旅居车营地规划.....	81
7.2.3 中山与周边主要机场的连接通道规划.....	53	9.3.1 规划原则.....	81
7.3 中山市同周边城市的轨道衔接规划.....	54	9.3.2 布局模式.....	81
7.3.1 现状概况.....	54	9.3.3 规划方案.....	81
7.3.2 规划方案.....	55	9.4 旅游标识系统规划.....	81
7.4 对外公路网规划.....	56	9.4.1 规划思路.....	81
7.4.1 现状概况.....	56	9.4.2 规划方案.....	82
7.4.2 既有规划分析.....	57	9.5 旅游停车设施规划.....	84
7.4.3 规划方案.....	57	9.5.1 总体思路.....	84
7.5 对外水路交通规划.....	62	9.5.2 景区停车场规划.....	84
8. 中山市域旅游交通规划.....	64	9.5.3 景区周边路内停车规划.....	85
8.1 市域快速旅游通道规划.....	64	9.5.4 旅游景区配建标准.....	86
8.2 重点景区集散通道规划.....	65	9.5.5 停车信息化建议.....	86
8.3 旅游集散中心规划.....	67	9.6 智慧旅游交通系统规划.....	87
8.3.1 旅游集散中心体系构建.....	67	9.6.1 智慧旅游交通的内涵.....	87
8.3.2 旅游集散中心布局.....	68	9.6.2 智慧旅游交通系统构建.....	87
8.4 提升旅游公交，强化枢纽引导.....	69	10.近期建设计划.....	89
8.4.1 现状及既有规划分析.....	69	10.1 纳入原则.....	89
8.4.2 规划总体思路.....	70	10.2 近期建设规划.....	89
8.4.3 规划方案.....	70	10.3 总结及实施效果评估.....	93
8.4.4 旅游公交车型.....	73	11.保障措施与建议.....	94
8.5 水上旅游巴士规划.....	73	11.1 政策保障.....	94
8.5.1 水上巴士特点.....	73	11.2 机制保障.....	95
8.5.2 功能定位.....	74	11.3 设施保障.....	96
8.5.3 规划方案.....	74	11.4 管理保障.....	96
9.中山市旅游交通配套设施规划.....	76		
9.1 旅游慢行交通规划.....	76		
9.1.1 绿道网规划.....	76		

附图目录

附图 1	中山市地理区位图
附图 2	旅游景点布局现状图
附图 3	旅游交通布局现状图
附图 4	旅游景点布局规划图
附图 5	旅游交通布局规划图
附图 6	旅游公交线网布局规划图
附图 7	水上旅游巴士布局规划图
附图 8	旅游集散中心布局规划图
附图 9	绿道网布局规划图
附图 10	旅游风景道规划图
附图 11	旅游交通标识系统规划图
附图 12	旅游景点停车泊位配建分区示意图
附图 13	重点旅游景区周边交通盖改善—老城片区
附图 14	重点旅游景区周边交通盖改善—金冲湖公园
附图 15	重点旅游景区周边交通盖改善—孙中山故里旅游区
附图 16	重点旅游景区周边交通盖改善—中山詹园
附图 17	近期建设项目分布图

1. 概述

1.1 规划背景

（一）新形势下旅游与交通的融合发展

国务院印发《关于促进旅游业改革发展的若干意见》（国发【2014】31号），提出“高速公路、铁路和机场建设要统筹考虑旅游发展需要，完善旅游交通标志，加强旅游与交通一体化发展、构建旅游交通信息化以及景区内部交通集散体系”。

交通运输部、国家旅游局、国家铁路局、中国民航局、中国铁路总公司和国家开发银行六部门联合印发《关于促进交通运输与旅游融合发展的若干意见》，提出“坚持需求导向，构建快进慢游的旅游交通网络”发展战略。即依托高铁、城铁、民航、高等级公路等构建“快进”交通网络，提高旅游通达性和便捷性，要求通往4A级景区要有一种以上快进交通方式，通往5A级景区要有二种以上快进交通方式，并根据景区旅游接待规模确定公路建设标准；建设自行车道、步行道等“慢游”设施，打造具有通达、游憩、健身、教育等功能的“漫游”网络。

广东省旅游发展规划纲要(2011-2020年)（粤府【2012】74号）提出，完善旅游交通运输网络体系，构建多模式多元化的交通接驳体系，提高旅游出行便捷性。

（二）紧抓机遇，促进中山市全力创建“国家全域旅游示范区”

2016年，中山市被列为“国家全域旅游示范区首批创建单位”，力争两到三年内成功创建国家全域旅游示范区。同年3月，中山市旅游工作会议提出“构建全域旅游格局”。

为了积极响应国家战略，中山市正在编制《中山市全域旅游发展规划》，该规划以现状旅游资源为基础，结合“国家全域旅游示范区”目标要求，进一步明确中山市旅游发展战略和定位，为中山市创建国家全域旅游示范区提供科学规划，全面提升中山市旅游业发展水平，实现全域旅游发展和建设休闲旅游城市的目标。然而该规划并未对旅游交通的发展模式、网络布局和管理策略进行详细规划。中山市旅游交通网络是中山市旅游业发展的重要支撑，也是落实“国家全域旅游示范区”目标要求的重要基石，通过编制《中山市旅游交通规划》，可以进一步预测中山市旅游交通需求，完善和优化中山市旅游交通网络布局，促进中山市旅游业经济发展。

（三）紧扣伟人旅游资源，强化中山市文化旅游影响力

2016年10月19日，孙中山故里旅游区在国家旅游局网站上完成公示，正式纳入新一批国家5A级旅游景区。

2016年11月12日上午国家邮政局、广东省旅游局、广东邮政管理局以及中山市主要领导在孙中山故居门前举行纪念孙中山先生诞辰150周年晋謁仪式。中山市以孙中山故里旅游区获批国家5A级旅游景区为发展契机，扎实推进孙中山文化旅游资源区建设，同时通过开展《中山市旅游交通规划》，完善旅游交通基础设施，进一步提高中山市文化旅游吸引力，强化中山市的文化旅游知名度，同时以此为契机拉动中山市社会经济的发展。



图 1-1 中山市孙中山故里旅游区获批国家 5A 级景区



图 1-2 纪念孙中山先生诞辰 150 周年活动

（四）构建一体化旅游交通运输网络体系，支撑全域旅游和旅游产业发展

中山市目前已初步形成铁路（国铁+城际）、公路（高速+干线）、水路的综合交通运输体系，但各交通运输方式之间缺乏深层次衔接，且过于倚重公路运输。现有公路尚未形成连通性较强的网络，高速公路布局缺乏与珠江东岸的直接对接，需绕行虎门大桥或港珠澳大桥；铁路对外通达不足，现状仅有广珠城际能与广州、珠海及江门联系，缺少与深圳、东莞、南沙、前海、横琴的联系，也缺少可直达湖南湖北、京津、海西和长三角的直达线路；航空、水运等方式缺乏。综上，各方式之间没有形成高效、便捷的网络对接，使得中山市立体的区域旅游交通网络尚未形成。

此外，中山市缺乏旅游快速通道、旅游公交线网、游客集散服务中心等设施，难以满足中山市旅游的发展需求；同时缺乏停车、慢行休闲、指示标识等配套设施，也影响景区的旅游吸引力。

1.2 规划目的

通过系统地梳理中山市旅游及其交通发展现状，对重要旅游景区的交通设施和运行情况进行评估，并以上层次相关规划解析为基础，构筑以高可达、便转换、快集散为核心的旅游交通体系，实现中山市“快旅慢游”，支撑中山市创建“国家全域旅游示范区”。

1.3 规划年限与范围

1、规划年限

本次规划年限与《中山市干线公路网规划（2012—2030年）》、《中山市综合交通规划（2012~2020）》（展望至2030年）规划年限相对应。规划基年为2016年，近期为2016~2020年，远期为2021~2030年。

2、规划范围

本次规划范围为中山市全市域，即中山市行政辖区范围，面积1800平方公里。



图 1-3 规划范围

1.4 研究过程

- 2016年9月14日，项目中标，正式开展规划编制工作；
- 2016年10月18日，向市文旅局、交通局领导进行开题汇报，听取甲方对本次规划的意见和要求；
- 2016年11月~12月，收集相关资料和现场调研（问卷调查）；
- 2017年1月~3月，根据调研资料与相关规划，编制初步规划方案；
- 2017年3月27日，向市文旅局、交通局领导进行初步方案汇报；

- 2017年4月~7月，按照会议意见对初步方案进行修改和完善，形成初步规划成果；
- 2017年8月，书面征求各部门和各镇区意见；
- 2017年8月~11月，按照征求的各部门意见进行修改，并结合外出调研城市旅游交通发展经验进一步完善，形成送审成果。
- 2017年12月1日，文旅局和交通局共同组织召开了专家评审会，向与会专家和相关部门代表就送审成果进行了汇报，会议原则同意本报告通过审议，会后形成书面审查意见。
- 2017年12月~2018年4月，根据专家组评审意见和相关部门意见进行修改完善后，形成公示稿。
- 2018年4月23日，进行社会公示（15天）。

根据各次会议的意见和建议，经过不断完善，最终形成本次审查稿。

1.5 规划依据

1、区域及外市相关规划

- (1) 《中长期铁路网规划》
- (2) 《珠江三角洲城市群综合交通网规划》
- (3) 《广东省“十三五”综合交通发展规划》
- (4) 《广东省中山市轨道交通一体化规划》
- (5) 《珠中江交通基础设施一体化规划（2012-2020年）》
- (6) 《深圳市城市总体规划（2010-2020）》
- (7) 《广州南沙新区综合交通体系规划》
- (8) 《佛山市综合交通规划修编》
- (9) 《佛山市“十三五”交通发展规划》
- (10) 《珠海市城市总体规划（2001-2020年）》（2015年修订）
- (11) 《珠海市综合交通运输体系规划》
- (12) 《珠海市综合交通运输体系发展“十三五”规划》
- (13) 《江门市综合交通一体化规划》

- (14) 《江门市综合交通运输体系发展“十三五”规划》

2 中山市相关规划

- (1) 《中山市城市总体规划（2010—2020年）》（报批版）
- (2) 《中山市综合交通规划（2012-2020）》
- (3) 《中山市干线公路网规划（2012—2030年）》
- (4) 《中山市综合交通运输“十三五”规划》
- (5) 《中山港总体规划》
- (6) 《中山市轨道交通建设规划》
- (7) 《中山市公交场站布局专项规划》
- (8) 《中山市公路客运场站规划（修编）》
- (9) 《中山市主城区步行与自行车系统规划》
- (10) 《中山市主城区停车系统规划》
- (11) 《中山市公共自行车系统发展规划》
- (12) 《中山市全域旅游发展规划》
- (13) 《中山市城市旅游信息标识系统专项规划》
- (14) 《孙中山故里旅游区创建国家5A级旅游景区提升规划》
- (15) 《广东省中山市土地利用总体规划（2006-2020）》

1.6 规划内容

(1) 发展现状分析

分析中山市旅游及交通发展现状，找出目前中山市旅游交通发展存在的问题并分析其产生的原因。

(2) 中山市旅游交通发展调研

通过问卷调查等方式进行现状调研，分析中山市游客的出行行为特点、出行结构特征、出行交通方式选择、对旅游交通的需求情况以及出行目的地的分布情况等与旅游交通相关的内容。

(3) 国内外旅游交通经验借鉴及相关规划解读

研究国内外各城市旅游交通发展的成功案例，选取国内与中山市旅游交通定位接近且相关规划较为成功的一到两个城市，前往进行实地考察，深入了解其规划特点，与中山市形成

比对，确定并优化中山市旅游交通发展规划的思路；根据相关规划，分析旅游及交通发展趋势，为后续规划方案提供基础支撑。

（4）中山市旅游交通发展需求预测

根据现状调查和调研的结果，结合中山市旅游行业发展需求、中山市旅游景点旅客特征对旅游交通发展进行预测，确定特征年旅游交通的发展规模和各项具体指标的预测结果。

（5）旅游交通发展目标与策略

根据中山市旅游和交通发展定位，借鉴国内外旅游交通发展成功经验，提出中山市旅游交通发展总体目标与策略。

（6）中山市对外旅游交通规划

基于发展目标及策略，统筹已有规划，系统制定铁路、城际轨道、高速公路、干线公路和水路等对外旅游交通方式的衔接方案。

（7）中山市市域旅游交通规划

基于发展目标及策略，统筹已有规划，提出中山市市域旅游通道规划、旅游公交线网规划和旅游集散中心规划等方案。

（8）中山市旅游配套交通设施规划

基于发展目标及策略，统筹已有规划，提出慢行交通系统规划方案和设计指引、旅游交通标志设计指引和规范标准以及停车配建标准建议。

（9）建设时序和投资估算

根据社会经济发展和对外旅游交通需求，结合既有建设计划与建设发展目标，梳理近远期交通设施建设时序和投资计划。

（10）规划保障措施和实施建议

遵循有利于促进规划实施和管理的原则，结合上述的各项规划及解决方案，制定相应的交通管理及保障措施。

1.7 技术路线

通过对中山市旅游及交通发展现状分析，结合中山市旅游和交通发展趋势，预测中山市旅游交通需求，衔接相关上位规划，借鉴国内外旅游交通发展经验，明确中山市旅游交通发展目标与策略，并对中山市对外旅游交通、市域旅游交通和旅游配套交通设施进行布局，合理安排旅游交通设施的建设时序和投资估算，同时结合实际提出规划实施的工作建议及保障

措施。

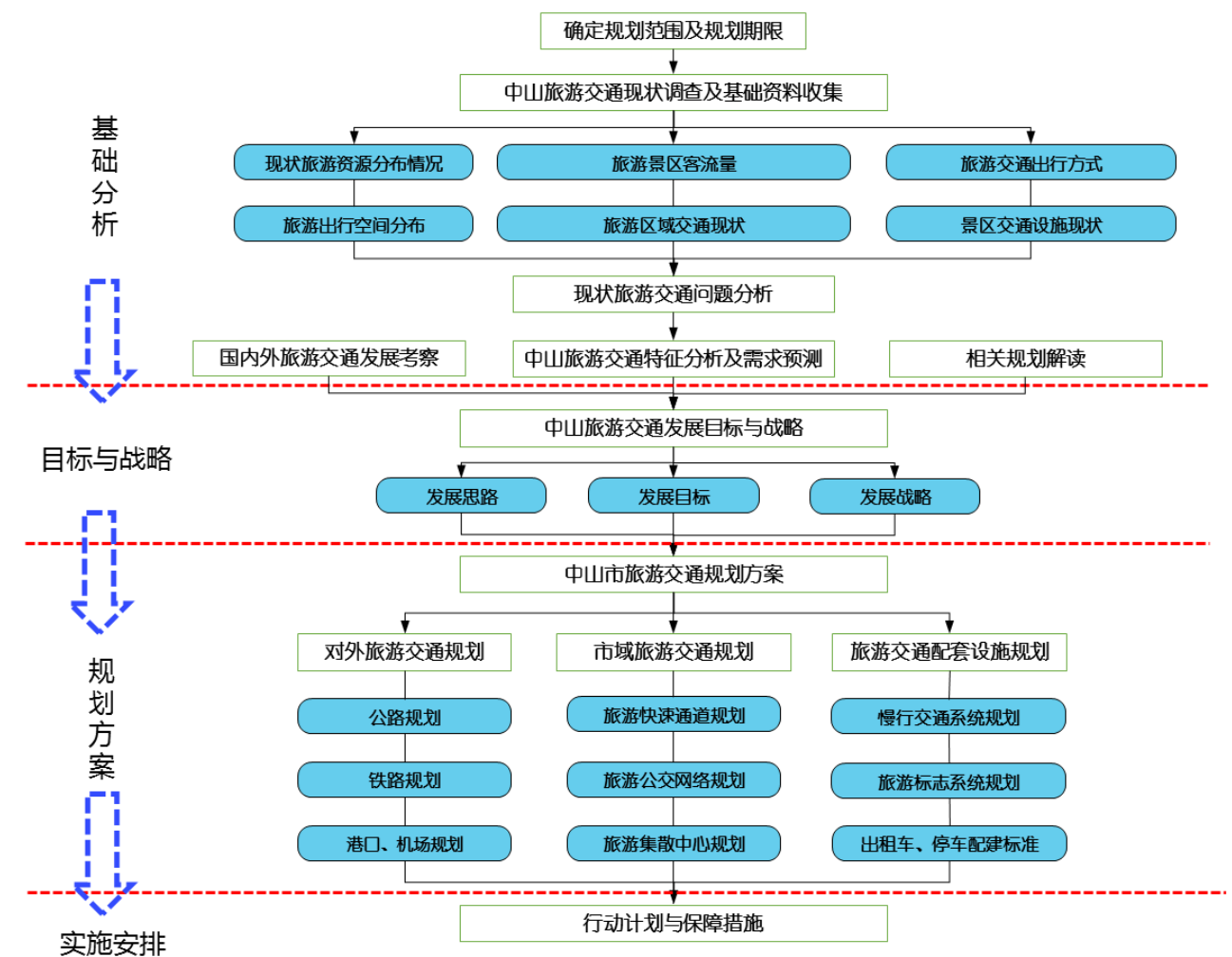


图 1-4 技术路线

2. 发展现状分析

2.1 中山市社会经济发展现状

2.1.1 区位概况

中山市位于广东省中南部，北接广州南沙区和佛山顺德区，西邻江门市区和珠海斗门区，东南连珠海市，东隔珠江口伶仃洋与东莞市、深圳市和香港相望，地处珠中江都市圈的几何中心，地理位置十分优越。中山市陆域总面积 1800 平方公里，下辖 1 个国家级火炬高技术产业开发区，5 个街道办事处，18 个镇。

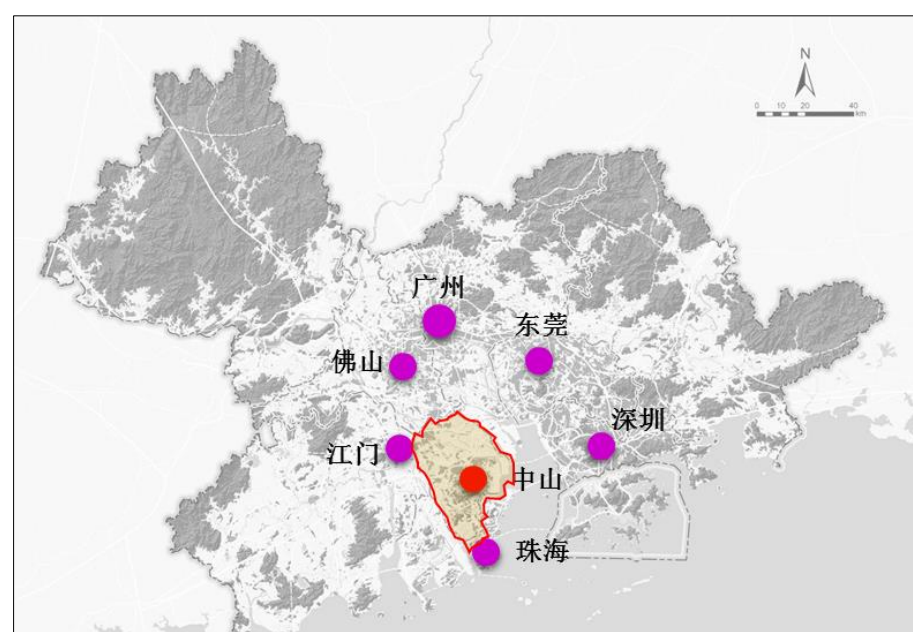


图 2—1 中山市区位示意图

2.1.2 人口发展现状

中山市常住人口仍呈现增长趋势，但人口增速缓慢。至 2016 年底，中山市常住人口达到 323 万人，比上年增加约 2.04 万人，同比增长 0.64%，其中户籍人口达到 161.25 万人，占常住人口的 49.92%，比上年增加约 2.57 万人，同比增长 1.68%。

表 2-1 中山市历年人口规模发展情况

年份	常住人口 (万人)	常住人口增长率	户籍人口 (万人)	户籍人口增长率
2005	243.46	-	140.82	-
2006	254.86	4.68%	142.26	1.02%
2007	268.68	5.42%	145.15	2.03%
2008	281.95	4.94%	146.43	0.88%
2009	296.53	5.17%	147.86	0.98%
2010	312.27	5.31%	149.18	0.89%
2011	314.23	0.63%	150.73	1.04%
2012	315.50	0.40%	152.01	0.85%
2013	317.39	0.60%	154.09	1.37%
2014	319.27	0.59%	156.06	1.28%
2015	320.96	0.53%	158.68	1.68%
2016	323	0.64%	161.25	1.68%

年份	常住人口 (万人)	常住人口增长率	户籍人口 (万人)	户籍人口增长率
2009	296.53	5.17%	147.86	0.98%
2010	312.27	5.31%	149.18	0.89%
2011	314.23	0.63%	150.73	1.04%
2012	315.50	0.40%	152.01	0.85%
2013	317.39	0.60%	154.09	1.37%
2014	319.27	0.59%	156.06	1.28%
2015	320.96	0.53%	158.68	1.68%
2016	323	0.64%	161.25	1.68%

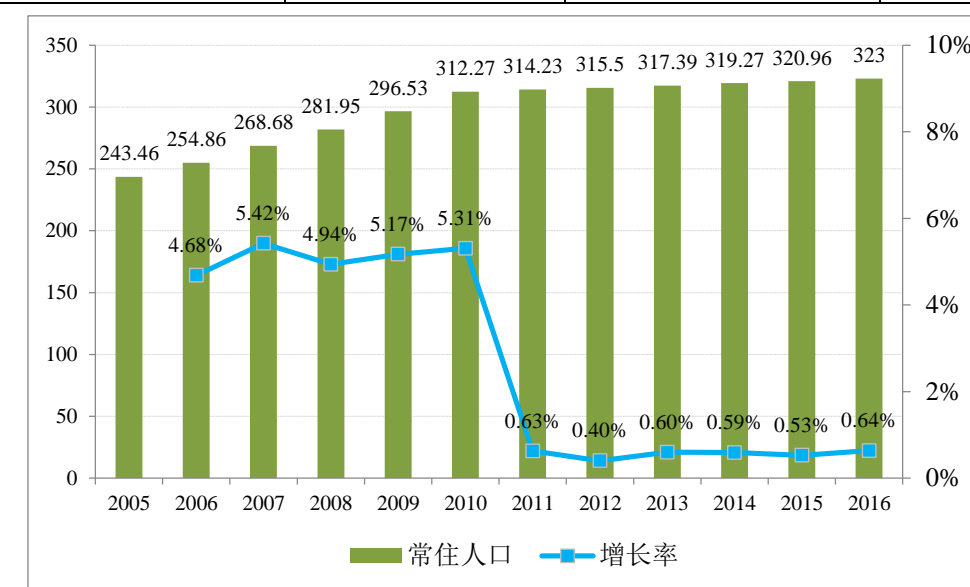


图 2-2 中山市历年常住人口 (单位: 万人)

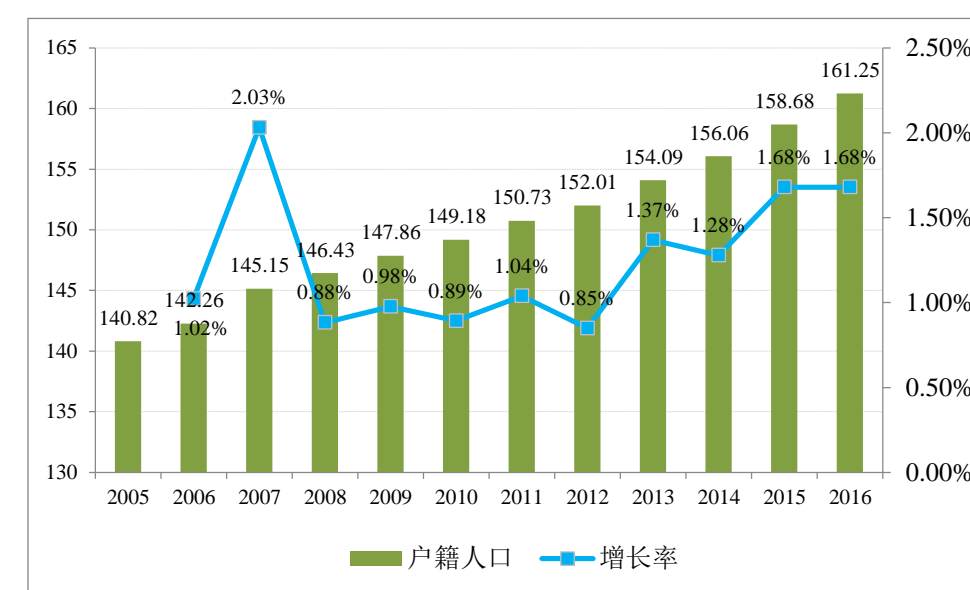


图 2-3 中山市历年户籍人口 (单位: 万人)

注：2005~2015 年数据来源于各年度《中山市统计年鉴》；2016 年数据来源于《2016 年中山市国民经济和社会发展统计公报》。

2.1.3 经济发展现状

中山市历年国民经济持续稳步增长，2016年国民生产总值达3202.78亿元，居全省第6位。比上年增加187.02亿元，同比增长8.4%，增长速度相比于去年有所提升。人均生产总值99471元，同比增长7.1%。



图 2-4 中山市历年 GDP (单位: 亿元)

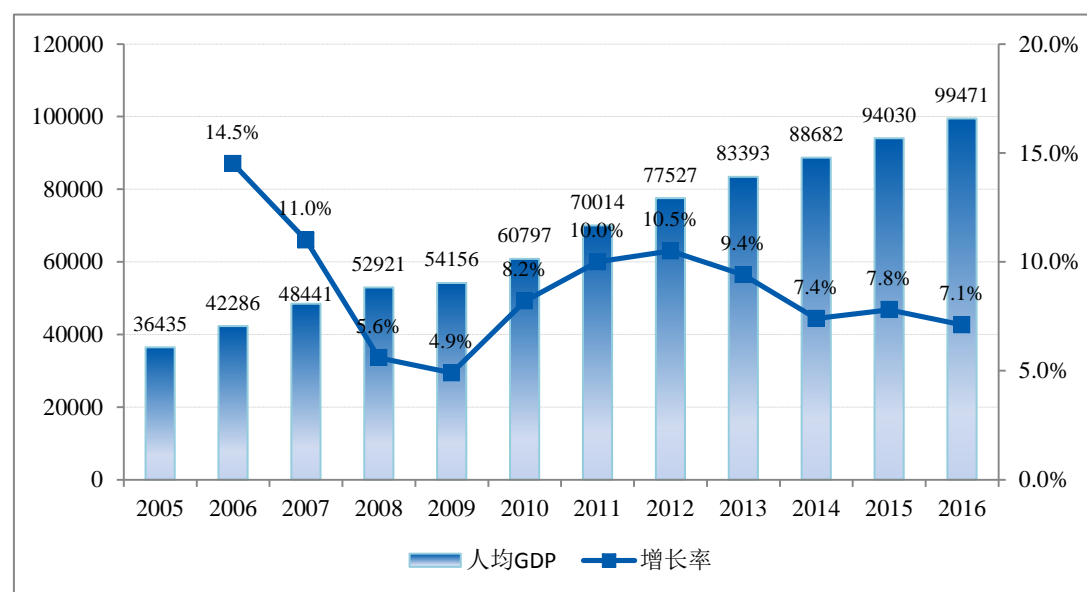


图 2-5 中山市历年人均 GDP (单位: 万元)

注：2005~2015 年数据来源于各年度《中山市统计年鉴》；2016 年数据来源于《2016 年中山市国民经济和社会发展统计公报》。

2016 年，中山市经济结构不断优化，第二产业仍为中山市的主要产业，第三产业的比重正在逐年增高。第一产业增加值 70.12 亿元，下降 0.4%；第二产业增加值 1675.39 亿元，

同比增长 6.4%；第三产业增加值 1457.26 亿元，同比增长 9.8%。第一产业、第二产业、第三产业占全市生产总值的比重分别为 2.2%、52.3%和 45.5%。

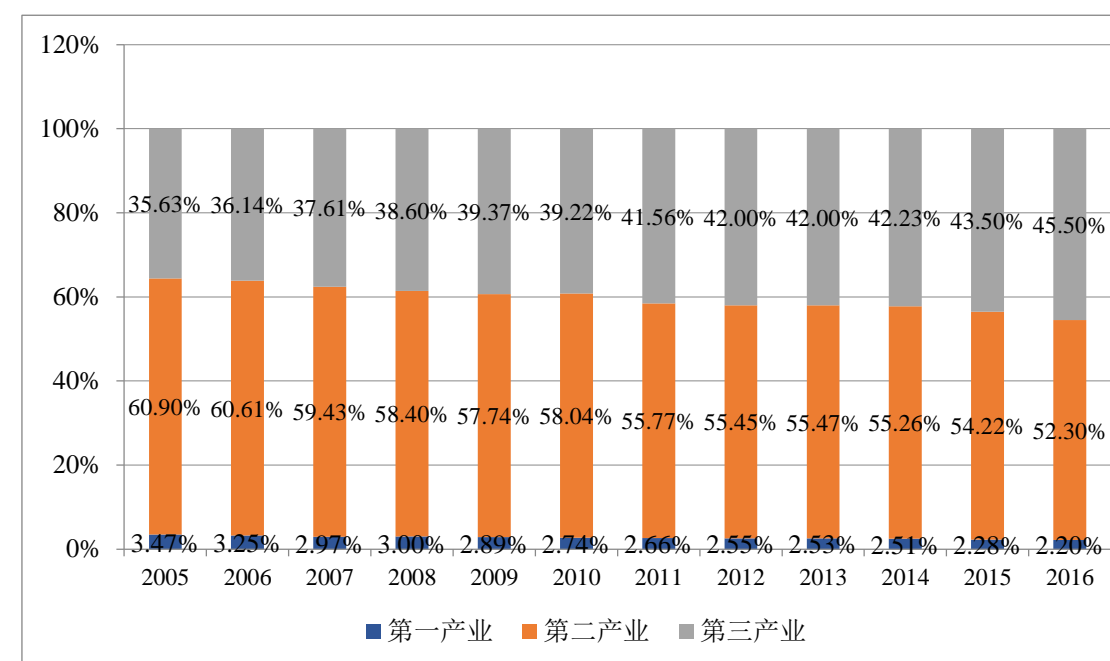


图 2-6 中山市历年产业结构

注：历年数据来源于各年度《中山市统计年鉴》。

2016 年，地方财政收入稳步增加。全市公共财政预算收入 295.01 亿元，同比增长 6.1%；其中税收收入 200.71 亿元，同比增长 7.3%，占财政收入的 68.03%。

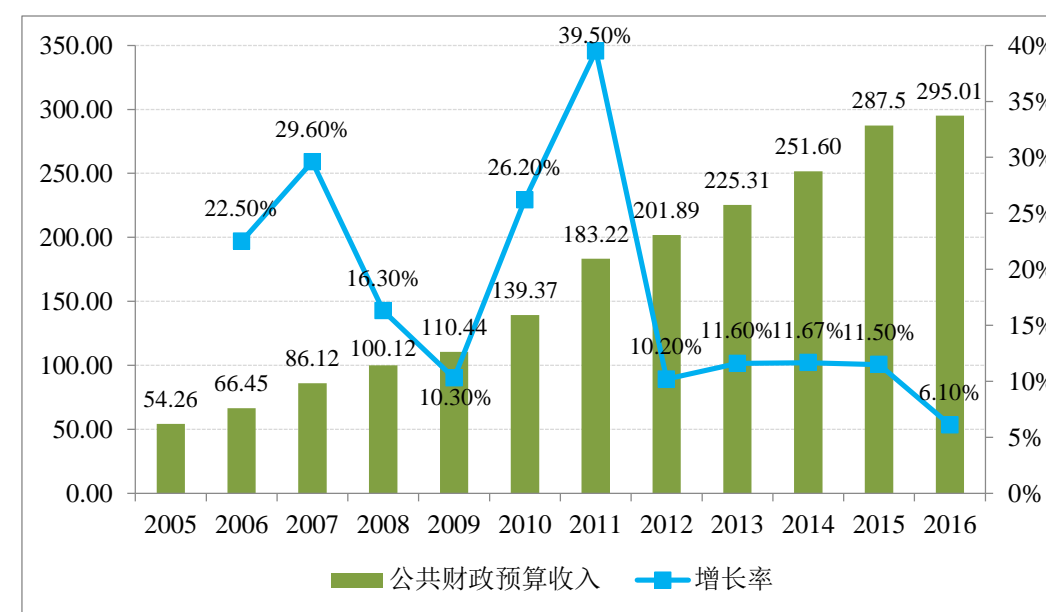


图 2-7 中山市历年公共财政收入 (单位: 亿元)

注：2005~2015 年数据来源于各年度《中山市统计年鉴》；2016 年数据来源于《2016 年中山市国民经济和社会发展统计公报》。

2.1.4 机动车发展现状

随社会经济的不断发展，机动车保有量增长迅速。截止 2016 年底，全市机动车保有量达到 113.64 万辆，比上年增加 9.71 万辆，同比增长 9.9%。其中，汽车保有量 83.16 万辆，比上年增加 12.13 万辆，同比增长 17.1%。

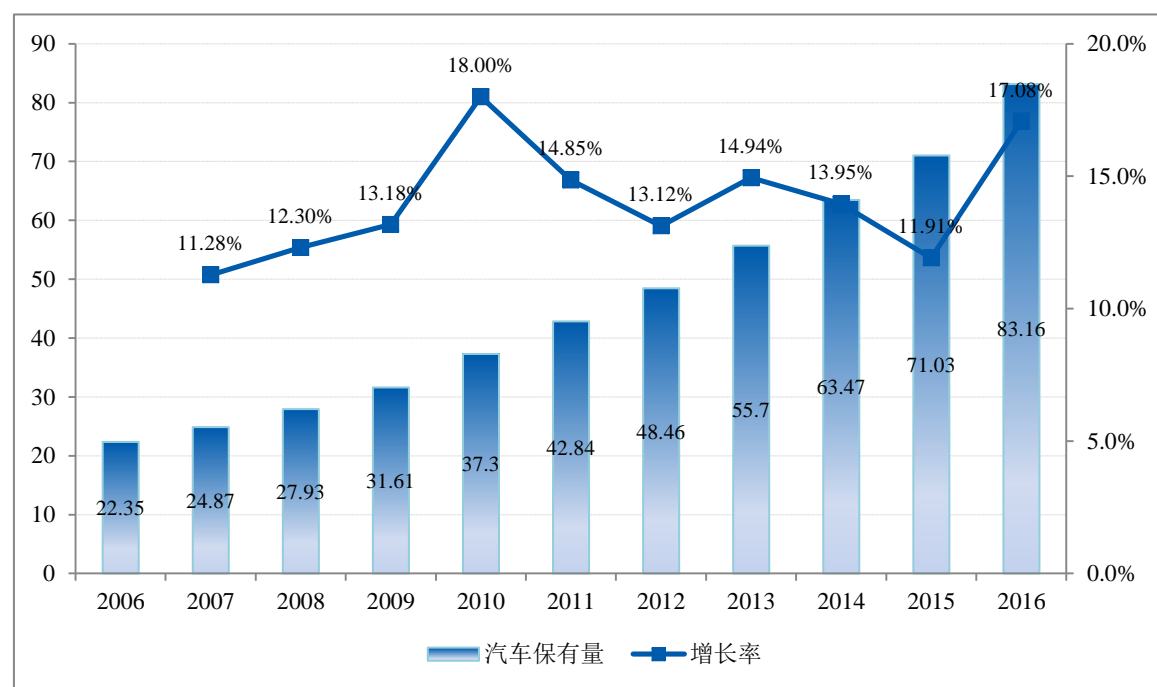


图 2-8 中山市历年汽车拥有量发展情况（单位：万辆）

注：2005~2015 年数据来源于各年度《中山市统计年鉴》；2016 年数据来源于《2016 年中山市国民经济和社会发展统计公报》。

2.2 中山市旅游发展现状

2.2.1 旅游资源现状

中山市共有旅游资源点 124 个，旅游资源全域均有覆盖。分布相对均衡，其中石岐、南朗、大涌以及古镇分布密度最高。目前仅有 1 个 5A 级景区“孙中山故里旅游区”；3 个 4A 级景区“中山詹园”、“中山红博城”和“华艺广场”；3A 级景区 10 个，分别为咀香园工业展览馆、伊泰莲娜 DIY 地带、卓旗山庄、仙踪龙园、星光联盟、石博宇宙城、小榄菊城酒厂、伟丰生态农场、悦来亲子王国和大信·新都汇古镇店。

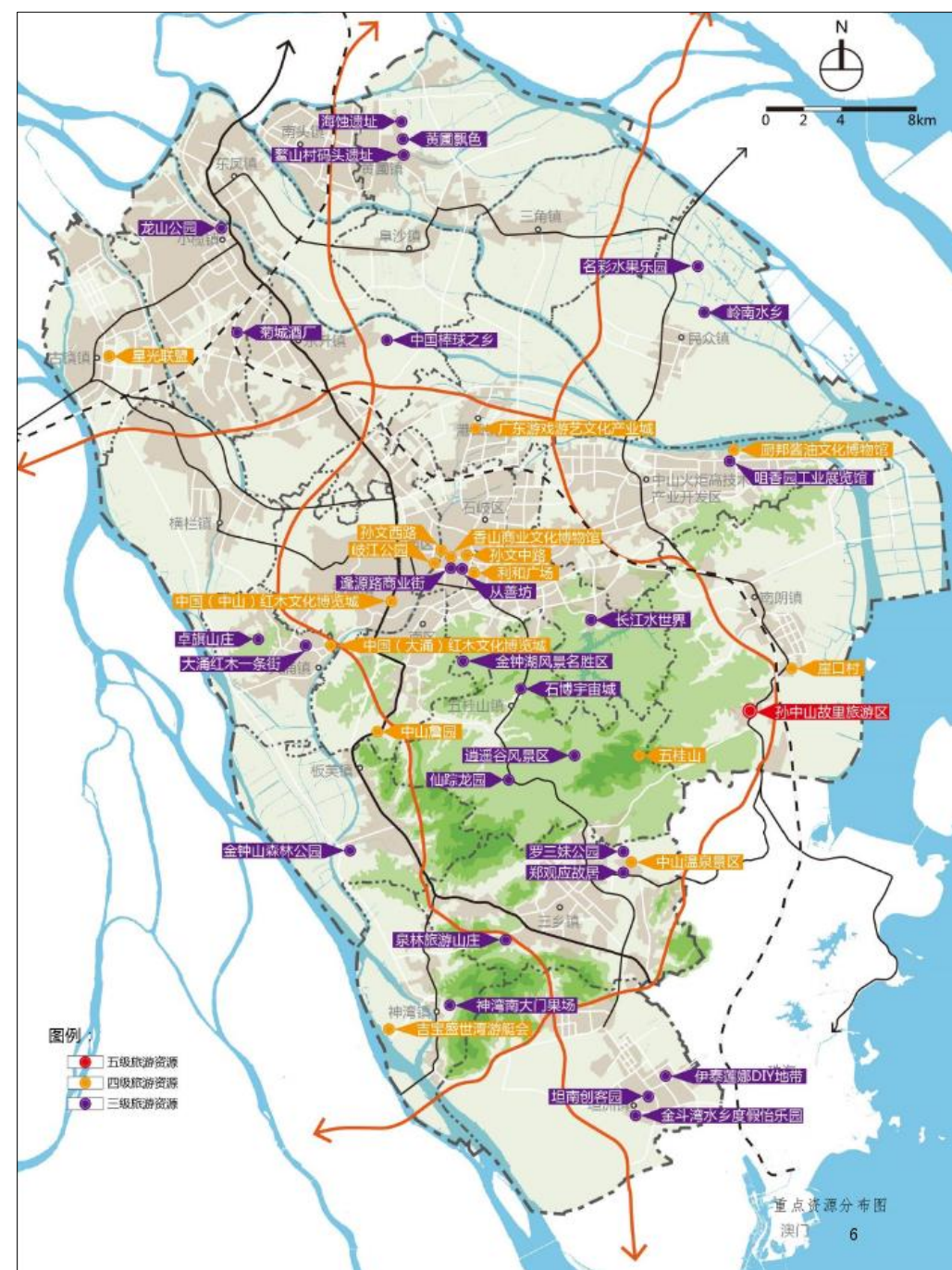


图 2-9 中山市重要旅游景区资源分布图

注：来源于《中山市全域旅游发展规划》。

2.2.2 旅游社会经济现状

1、旅游收入

中山市近几年旅游经济总体持续快速增长，2016 年中山市旅游总收入达到 247 亿元，同比增长 8.6%。2016 年中山旅游业总收入占全市 GDP 的 7.1%，是中山市国民经济的重要组成部分。

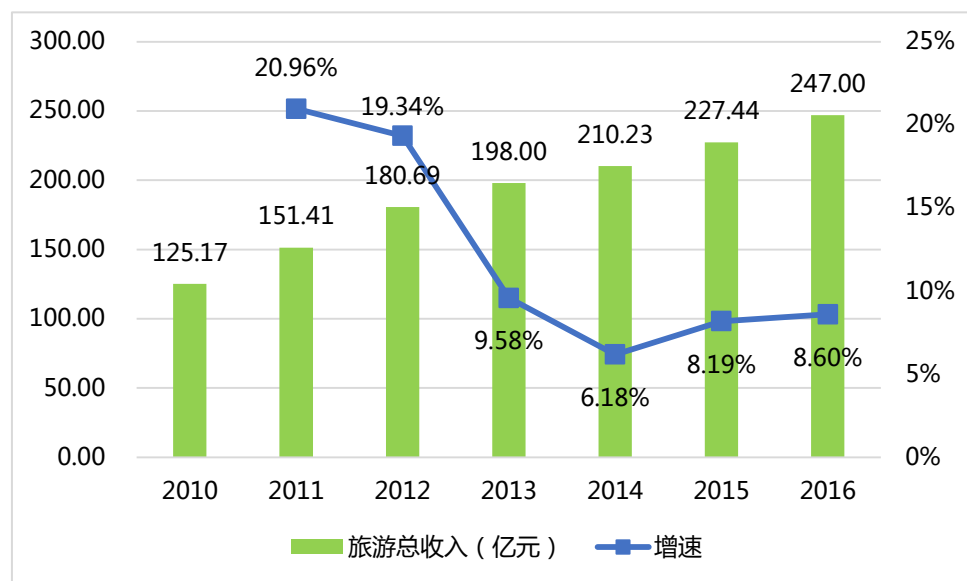


图 2-10 中山市历年旅游收入（单位：亿元）

2、全市接待过夜旅游者人数

2016年中山市接待旅游过夜者达到1117.81万人，比2014年增加131.23万人，同比增长13.3%。

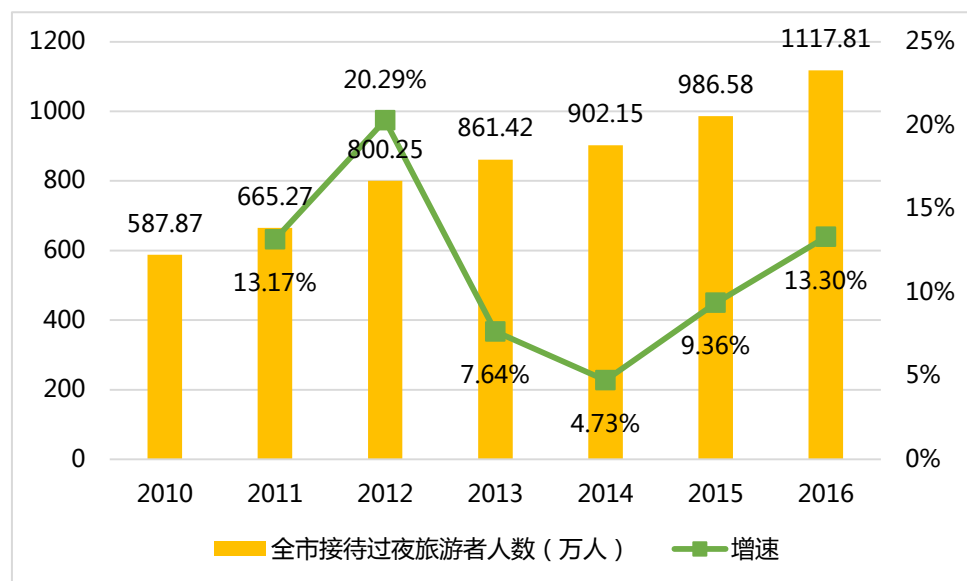


图 2-11 中山市历年接待旅游者人数（单位：万人次）

3、主要景区个数

2016年中山市主要旅游景区达到29个，与2015年保持一致。

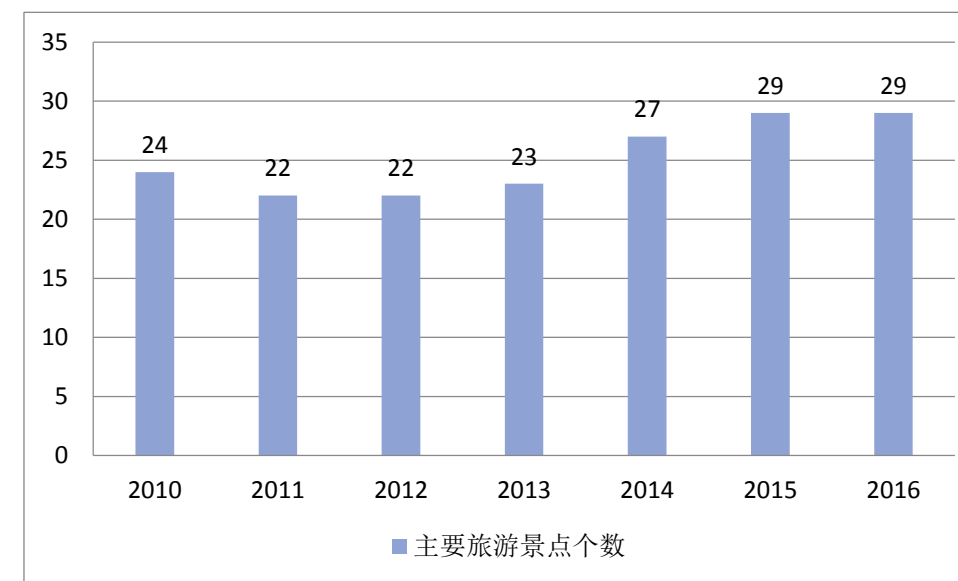


图 2-12 中山市主要景区个数

4、旅游景点接待量

2016年中山市旅游景点接待量达到1342.17万人次，比2014年增加25.33万人次，同比增长1.92%。

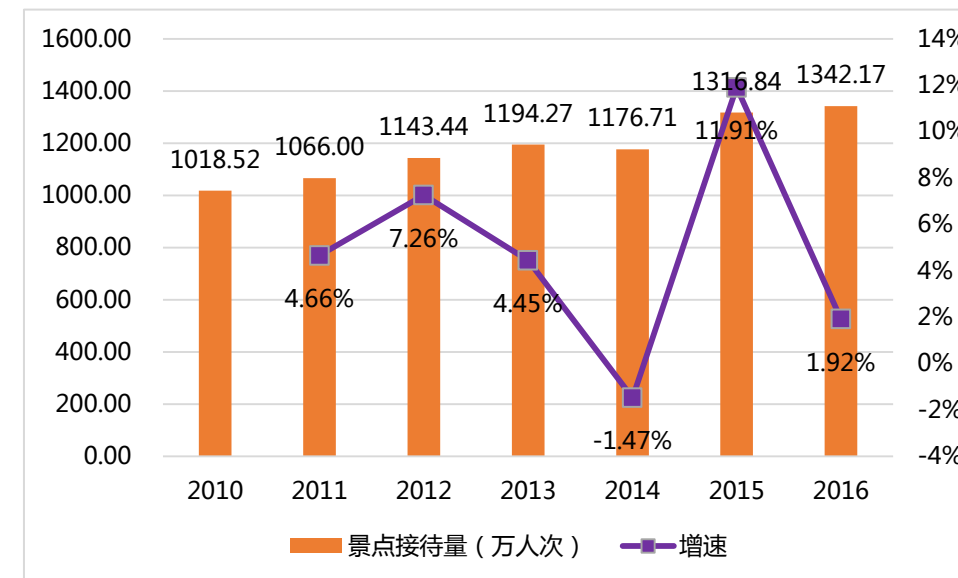


图 2-13 中山市旅游景点接待量

5、珠三角各城市旅游经济指标对比（2014年数据）

旅游总收入：广州市最高达2872亿元，其次是深圳市为1245亿元，中山市在珠三角9市中最低，仅为227亿元。

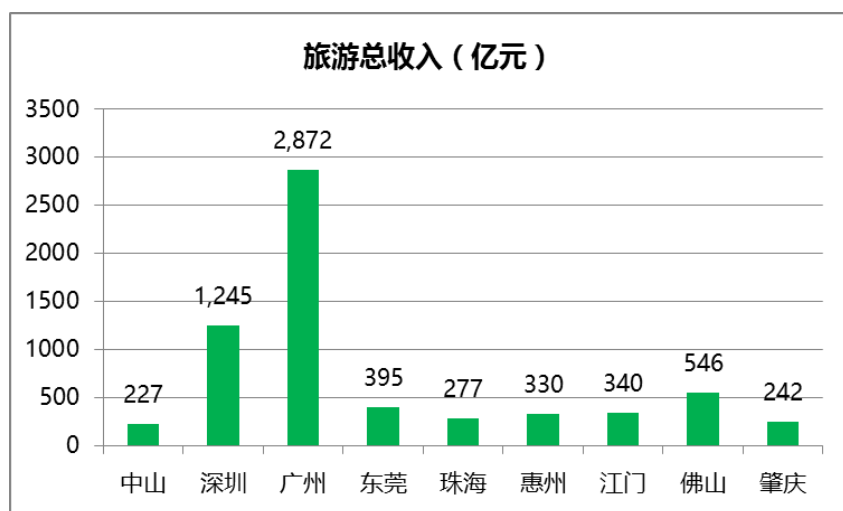


图 2-14 珠三角各城市旅游收入对比图

旅游收入占 GDP 比例：仍以广州市最高，比重约为 16%；其次是珠海市，约 14%；中山市居第 6 位，仅高于深圳市、佛山市和东莞市，占 7.5%。

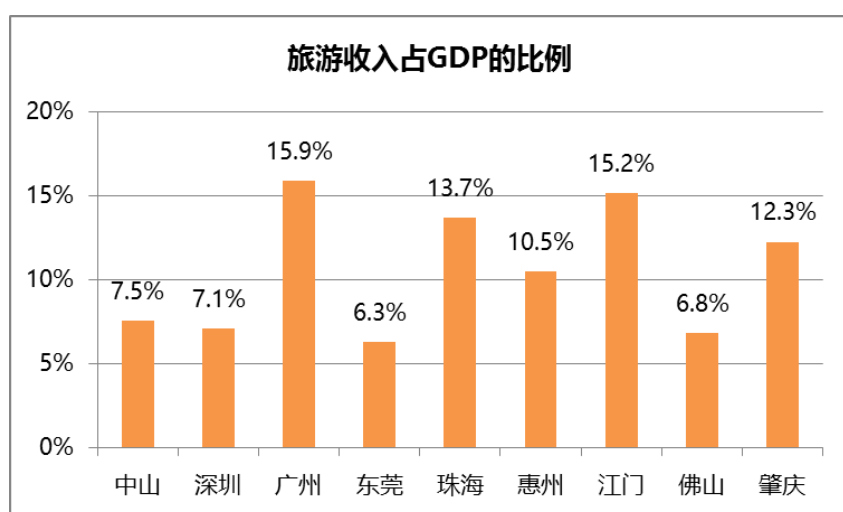


图 2-15 珠三角各城市旅游收入占总 GDP 比重对比图

旅游过夜人数：仍以广州市最高，达 5658 万人次；其次是深圳市，为 5375 万人次；中山市最低，仅为 987 万人次。

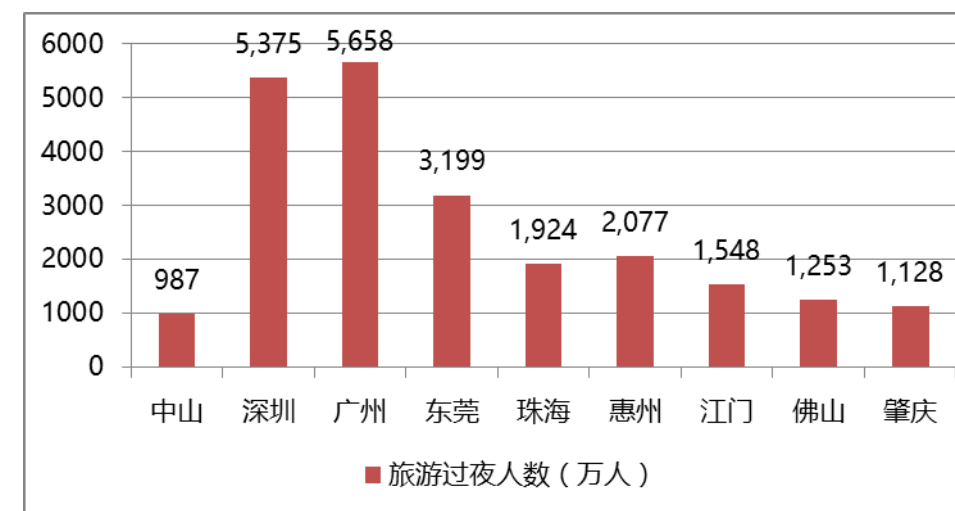


图 2-16 珠三角各城市旅游过夜人数对比图

2.2.3 旅游景区客流量

通过对中山市旅游局现场走访调研，同时选取了孙中山故里旅游区、中山詹园、中山红博城、金钟湖公园、长江水世界、市树木园、泉林旅游山庄和伟丰农场等重要旅游景区进行调研并收集相关数据，结合现状调查，对中山市旅游客流量进行了详细的分析，具体如下：

1、客流总体规模

总体客流规模对比：2016 年景区客流量 1342.17 万人次，主要以市内客流量为主，市内客流量约 986 万人次，比重约 73.49%；市外客流量约 356 万人次，比重约 26.51%。

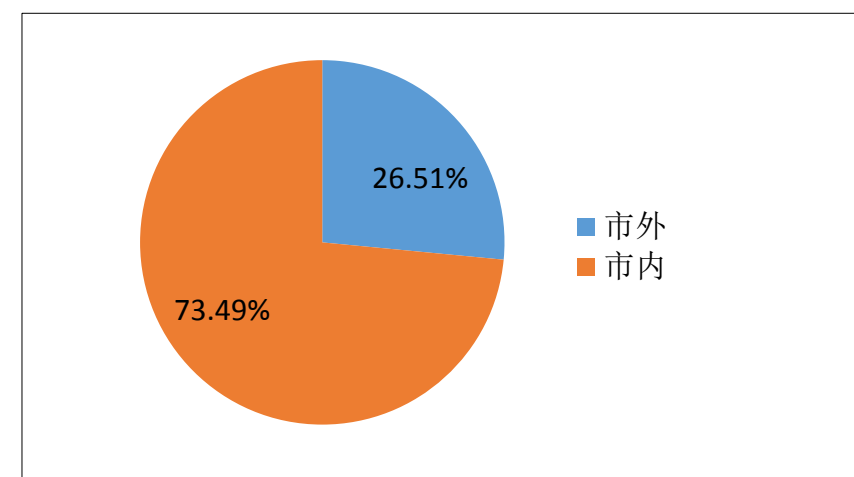


图 2-17 中山市客源总体结构

各重要旅游景区客流规模对比（2016 年）：中山市树木园最高，约 289 万人次，比重 21.53%；其次是金钟湖公园和孙中山故里旅游区，客流量分别为 259 万人次和 201 万人次，比重分别为 19.3%和 14.98%。

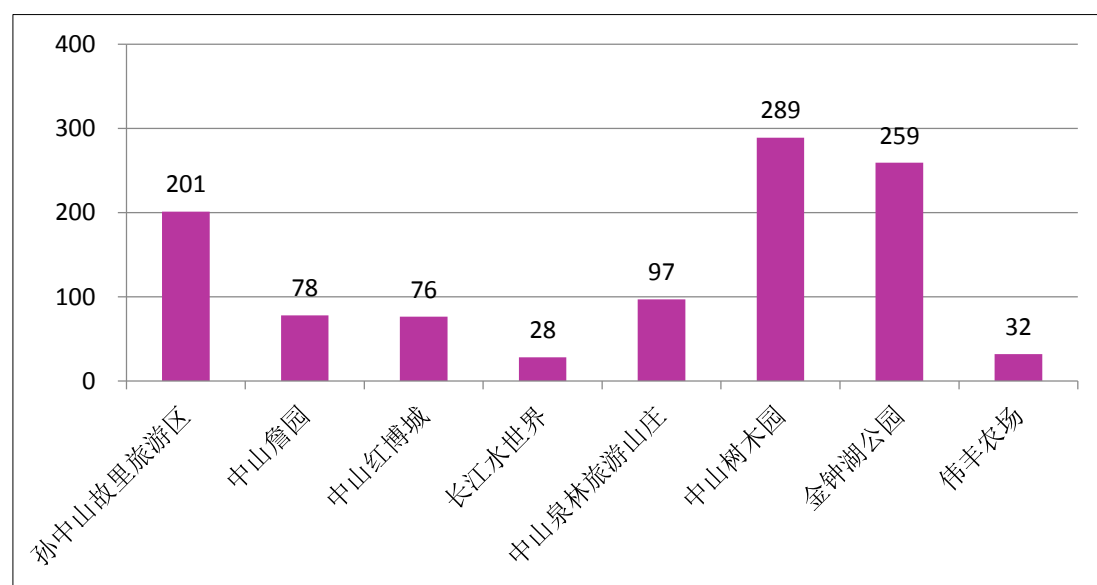


图 2-18 中山市各重要旅游景区客流量

2、市外客源分布

总体分布（2016年）：中山市市外客源主要以珠三角周边邻近城市（广州、深圳、佛山、江门、珠海）为主，达到 222 万人次，占市外总客源的 62.46%；其中珠海最高，达 54 万人次，比重约 15.24%；佛山最低，为 33 万人次，比重约 9.26%。

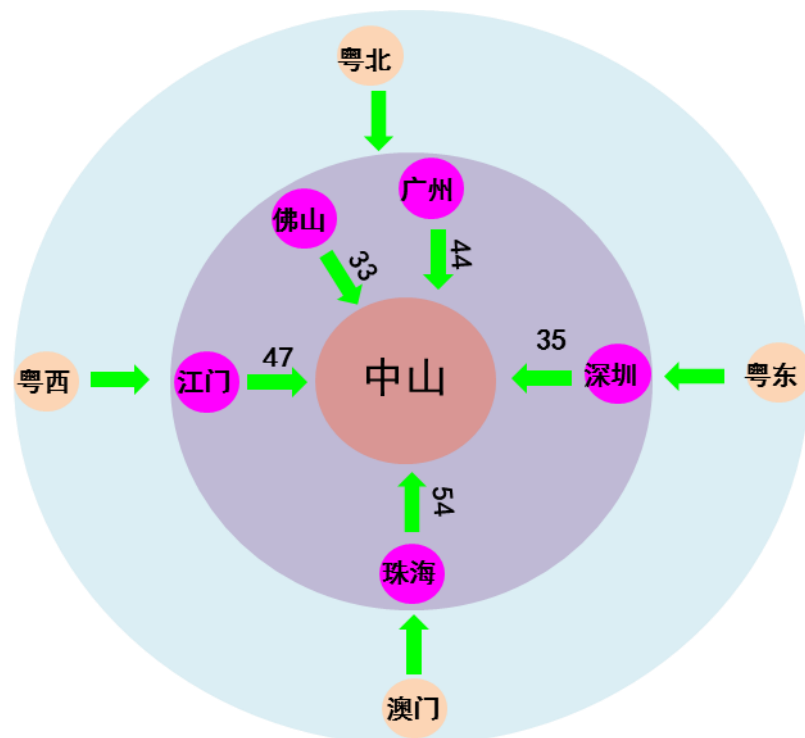


图 2-19 中山市市外客源分布示意图

各重要旅游景区市外客源对比（2016年）：孙中山故里旅游区市外客源最多，达 128 万

人次，占市外总客流量的 35.91%。

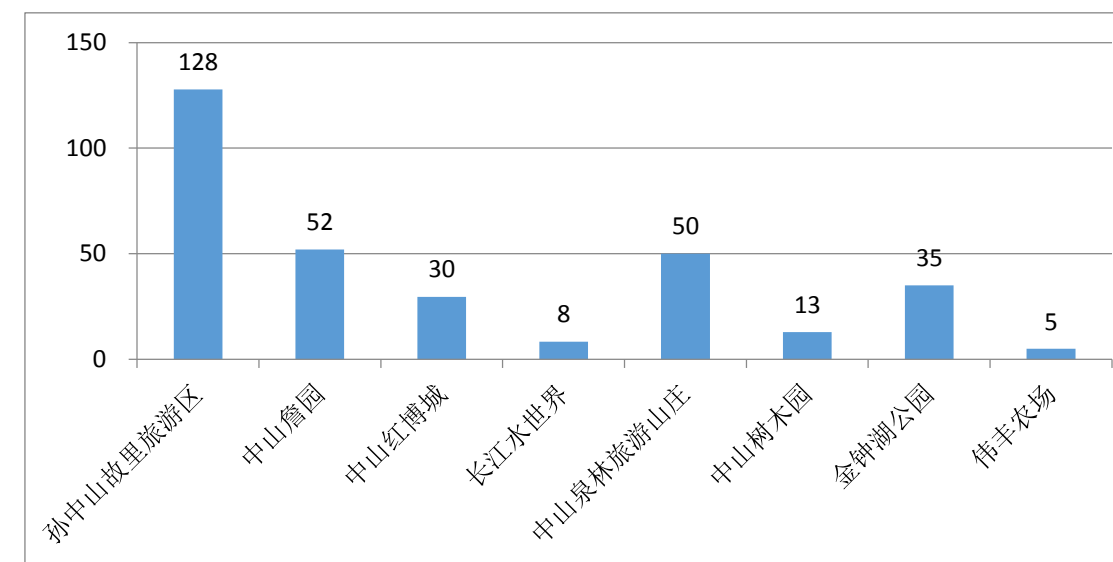


图 2-20 中山市各重要旅游景区市外客流量

3、市内客源分布

总体分布（2016年）：中山市市内客源主要以该旅游景区所属镇区为主，其中主城区内部出行量最高，达 175 万人次，占主城区景区市内客流量的 33.67%。

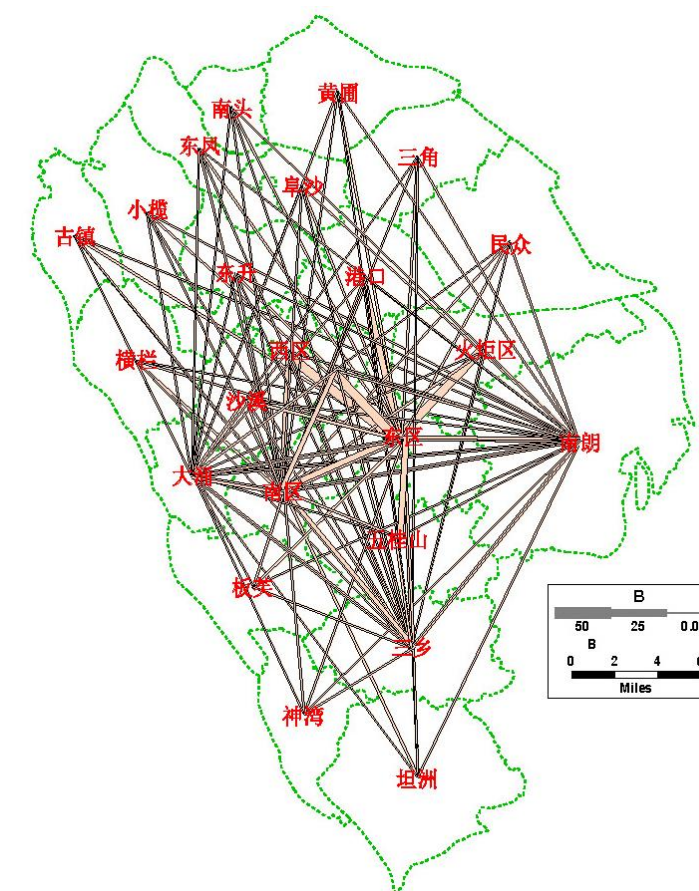


图 2-21 中山市市内客源出行分布示意图

各重要旅游景区市内客源对比：中山市树木园市内客流量最高，达 276 万人次，占市内总客流量的 27.98%。

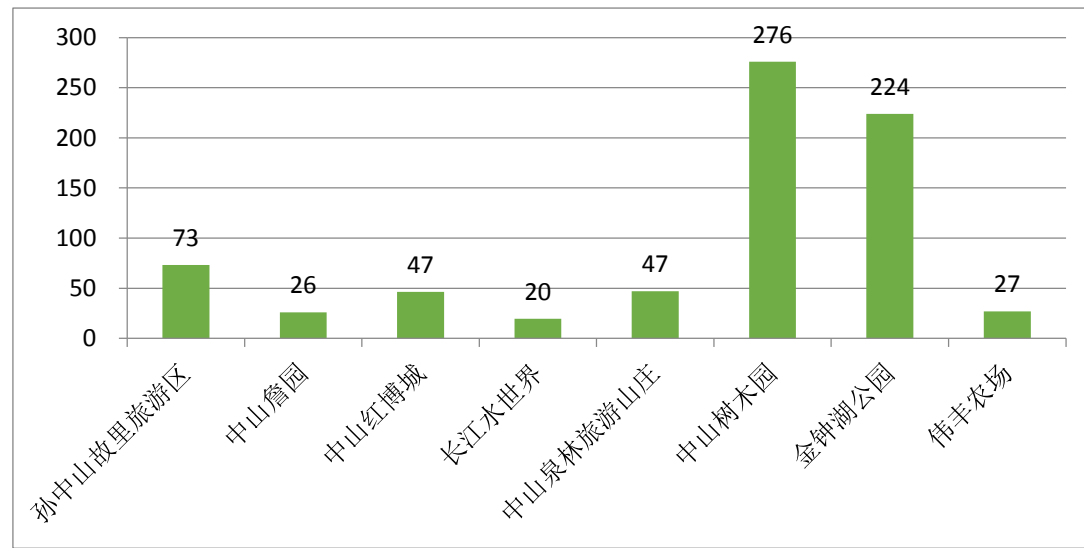


图 2-22 中山市各重要旅游景区市内客流量

4、与其他城市的文化观光旅游景区属性对比

选取广东中山孙中山故居纪念馆（孙中山故里旅游区景点之一），湖南韶山毛泽东同志纪念馆、四川广安邓小平故居博物馆，对其旅游属性特征进行对比，具体如下表所示。



孙中山故居纪念馆

毛泽东故居纪念馆

邓小平故居博物馆

表 2-2 中山市与其他城市的文化观光旅游景区属性对比表

文化观光	景点级别	所属城市	景点面积 (亩)	高峰接待 (万人次/日)	吸引强度 (人/百平方米)	数据来源
孙中山故居纪念馆	AAAAA	广东省中山市	300	1.95	0.0975	调查数据 2016.10.03
韶山毛泽东同志纪念馆	AAAAA	湖南省韶山市	148	1.97	0.1997	天下韶山网 2015.10.01 数据
邓小平故居博物馆	AAAAA	四川省广安市	44865	4.9	0.0016	旅游同行网 2015.10.02 数据

从上表可以看出，邓小平故居博物馆高峰接待人次最大，为 4.9 万人次/日，孙中山故居纪念馆最低仅为 1.95 万人次/日；毛泽东同志纪念馆吸引强度最大，约 0.2 人/百平方米，孙中山故居纪念馆次之为 0.098 人/百平方米。

2.3 中山市旅游交通发展现状

2.3.1 对外旅游交通发展现状

2.3.1.1 公路交通现状

(1) 公路网里程

截至 2016 年 12 月，公路总里程达到 2630.9 公里，路网总密度约 146.16 公里/百平方公里，跃居全省前列。

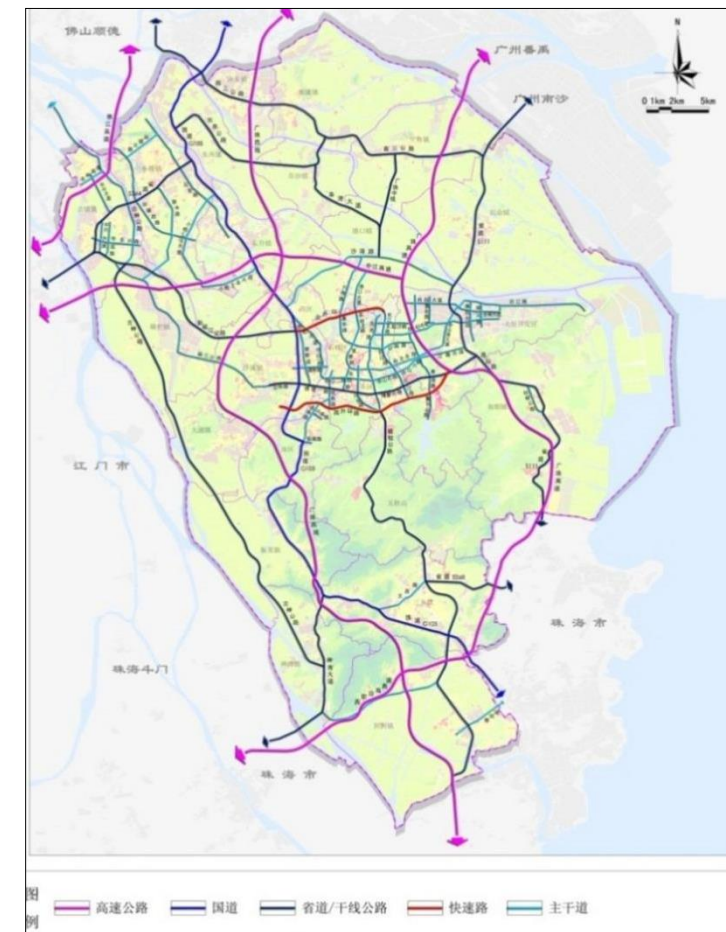


图 2-23 中山市历年公路通车里程

(2) 高速公路设施现状

目前中山市现状高速公路呈现“井字型”布局，共 4 条，分别为中山市现状高速公路共 5 条，分别为广澳高速、广珠西线高速、中江高速、西部沿海高速及广中江高速一期，通车

里程达到 166.6km，具体情况如下表所示。受珠江口影响，中山市现状跨江通道受限，现有的高速公路主要对外衔接广州、珠海、江门等，与珠江东岸的衔接需绕行。

表 2-3 中山市现状高速公路情况

高速名称	行政级别	车道数	红线宽度 (m)	设计时速 (公里/小时)	途经镇区	对外联系地区
广澳高速	国道	6	33.5	120	三角镇、民众镇、港口镇、火炬开发区、南朗镇	珠海、广州
中江高速	国道/省道	4	33.5	110	古镇、横栏、小榄、东升、港口	江门
广珠西线高速	省道	6	33.5	120	南头、东风、东升	顺德
西部沿海高速	省道	4	33.5	100	坦洲、神湾	珠海
广中江高速一期	省道	6	33.5	100	古镇、小榄	佛山、江门

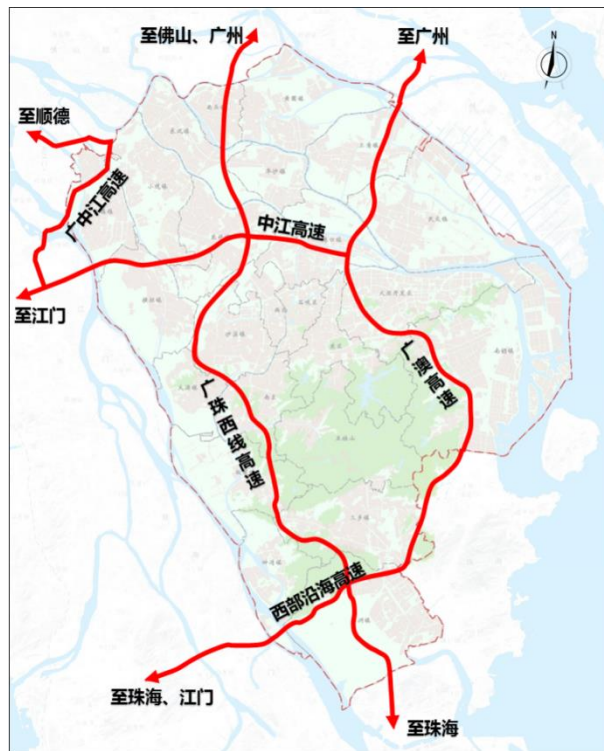


图 2-24 中山市高速公路现状布局示意图

(3) 干线公路设施现状

中山市对外干线公路现状共计 9 条，主要为现有的国道、省道和县道，包括 G105、G228、S268、S364、X576、X578，具体如下图和表所示。

中山市与佛山对接的干线公路有 3 条、珠海 4 条，广州和江门仅有 1 条，衔接通道不足；

衔接通道多为双向 4 车道，比重高达 67%（含双 2），难以满足对外交通需求。

表 2-4 中山市对外干线公路现状一览表

衔接城市	干线公路	车道数
广州	纵二线 (G228、番中公路)	双 4
佛山	纵五线 (G105)	双 8
	纵六线 (S268、古神公路)	双 4
	加四线 (X576、南三公路)	主 6 辅 4
江门	横三线 (S364、岐江公路)	双 4
珠海	纵五线 (G105)	双 6
	纵三线 (X578，城桂公路二期)	双 4
	加十五线 (东段，S268)	双 4
	加十五线 (西段，S365)	双 2



图 2-25 中山市对外干线公路现状图



G105 (细滘大桥)



S111 (洪奇沥大桥)



S365 中山段



S268 中山段

(4) 对外交通运行情况

根据调查，中山市对外通道交通运行状况总体良好，除南三公路、中江高速的饱和度在 0.75~0.9 之间，交通延误较大，其余路段饱和度均在 0.75 以下，服务水平较好。

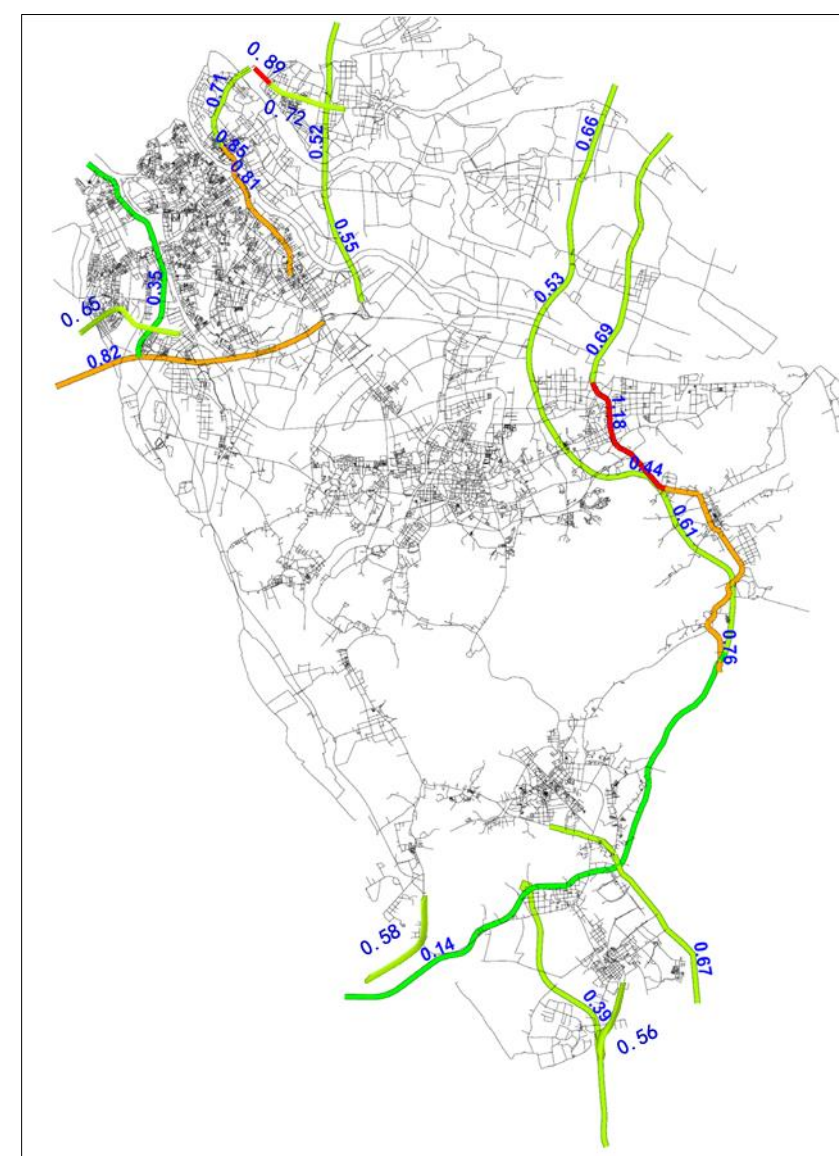


图 2-26 对外交通运行状况示意图

2.3.1.2 铁路及轨道交通现状

中山市在 2011 年 1 月开通了一条广珠城际轨道，线路北起广州南站途经佛山市顺德区、中山市，南至珠海市拱北口岸的珠海站，同时由小榄站引出江门支线向西至江门市新会区，由珠海站引出珠海机场支线向西至珠海金湾机场，线路总长为 177.3 公里。广珠城际轨道在中山市域内的线路长度为 68.89 公里，其中包括主线 57.21 公里，支线 11.68 公里。广珠城际在中山市内设置站点 8 个，分别为南头站、小榄站、古镇站、东升站、中山北站、中山站、南朗站、翠亨站，除翠亨站正在建设外，其余车站已全部投入使用，日均旅客运送量约 2 万人次。

此外，2017 年中山市中山站共开通两批次国铁长途列车，直达国内多个重要城市，中

山正式融入国家铁路网：

- 第一批次：2017年1月5日和6日，可通过中山站不用转车直达5个中心城市，分别为北京、上海、湖南长沙、贵州贵阳和桂林；
- 第二批次：2017年4月16日，可通过中山站不用转车直达4个中心城市，分别为广东潮汕、云南昆明、河南郑州、广西南宁。

2018年，广珠城际小榄站开通前往湛江高铁服务，中山至粤西地区行程缩短至2小时以内。

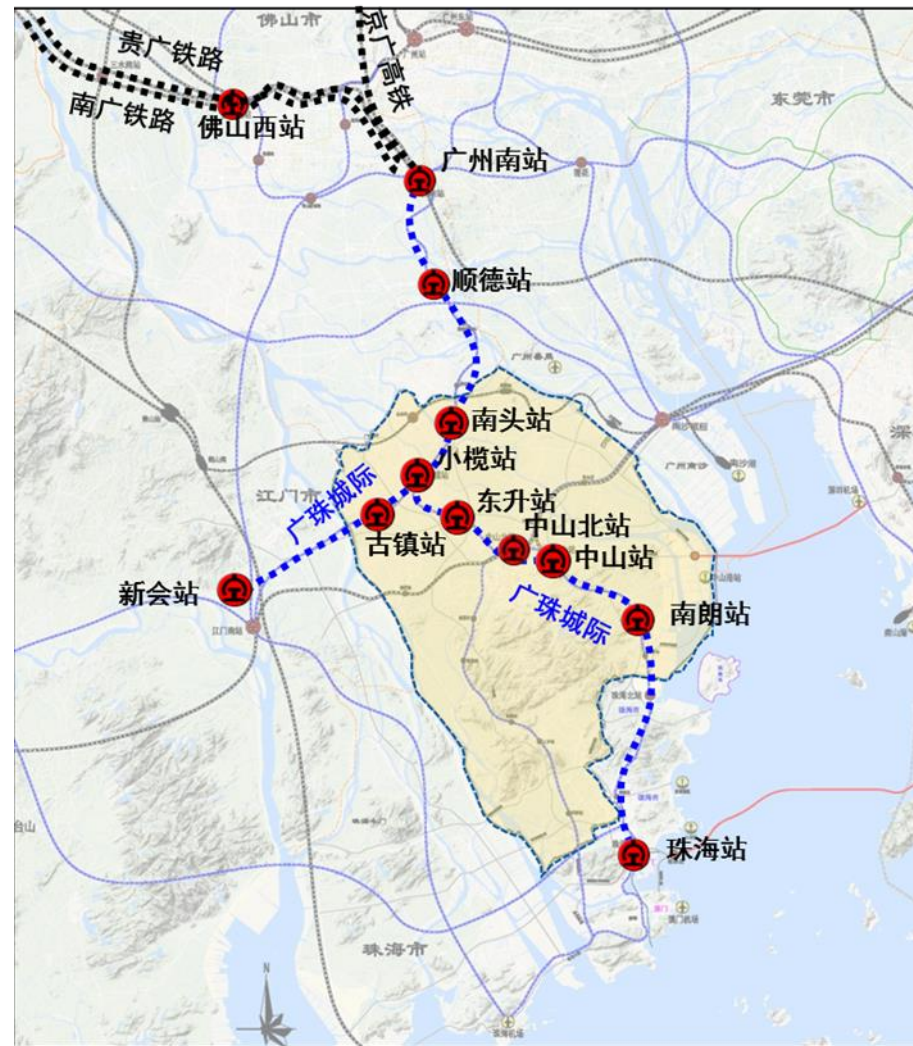


图 2-27 中山市铁路及轨道现状示意图

2.3.1.3 航空机场现状

目前，中山市仅在三角镇设有一处通用机场，其功能定位主要为航空培训，私人飞行和应急响应，不具有旅客运输功能。航空旅客主要利用区域机场，包含广州白云机场、深圳宝安国际机场、珠海机场、香港国际机场、澳门国际机场等，均分布在距离中山市中心 90km

半径范围内。目前中山主要利用广州白云机场，深圳作为辅助机场；国际航线部分乘客选择香港机场，台湾航线则主要选择澳门机场。未来，中山市航空运输将继续依托周边主要空港进行航空运输。

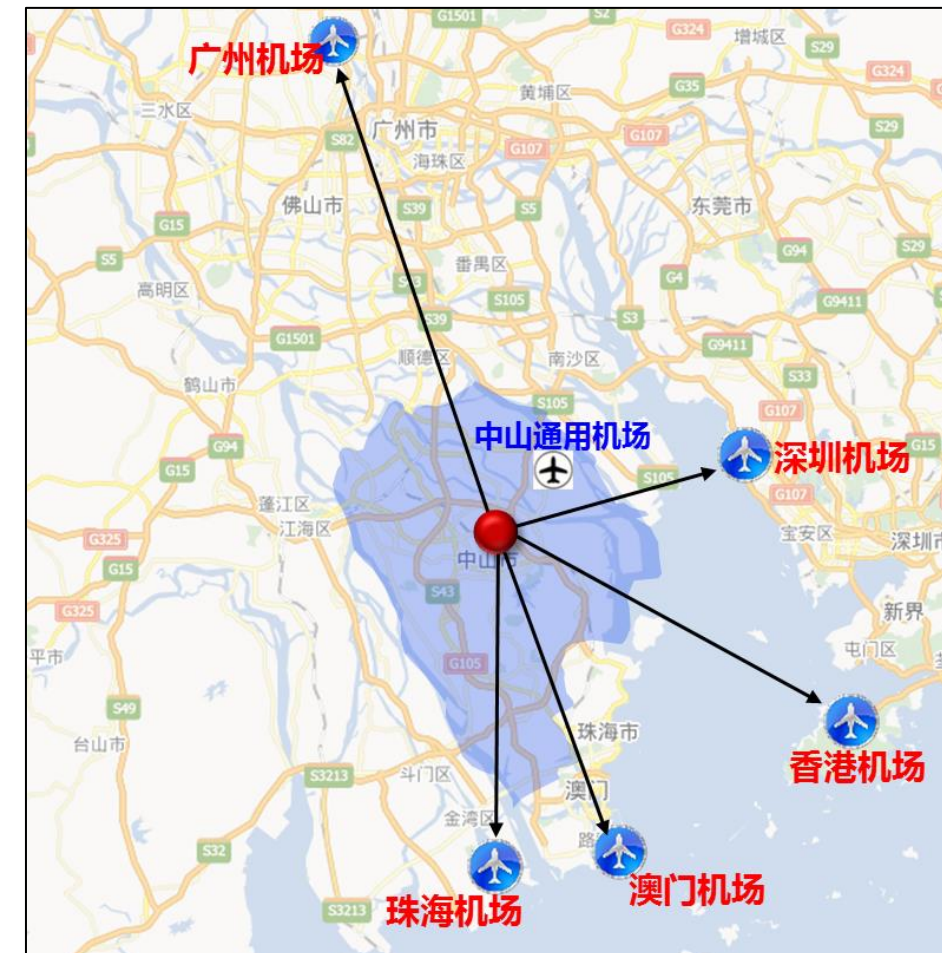


图 2-28 中山市与周边城市机场分布示意图

2.3.1.4 水路交通现状

中山市港口呈现“一港五区”，分别为中山港区、马鞍港区、小榄港区、黄圃港区、神湾港区，其中仅有中山港区具有客运功能。目前中山市开通由中山港客运码头至香港、深圳的客运航线，共计3条。其中深中水上巴士于2017年8月18日正式通航，中山至深圳航行时间缩短为45分钟，深中同城迈出坚实一步。但缺乏与珠三角城市港口以及澳门联系的水运航线，区域旅游航线尚未成网。

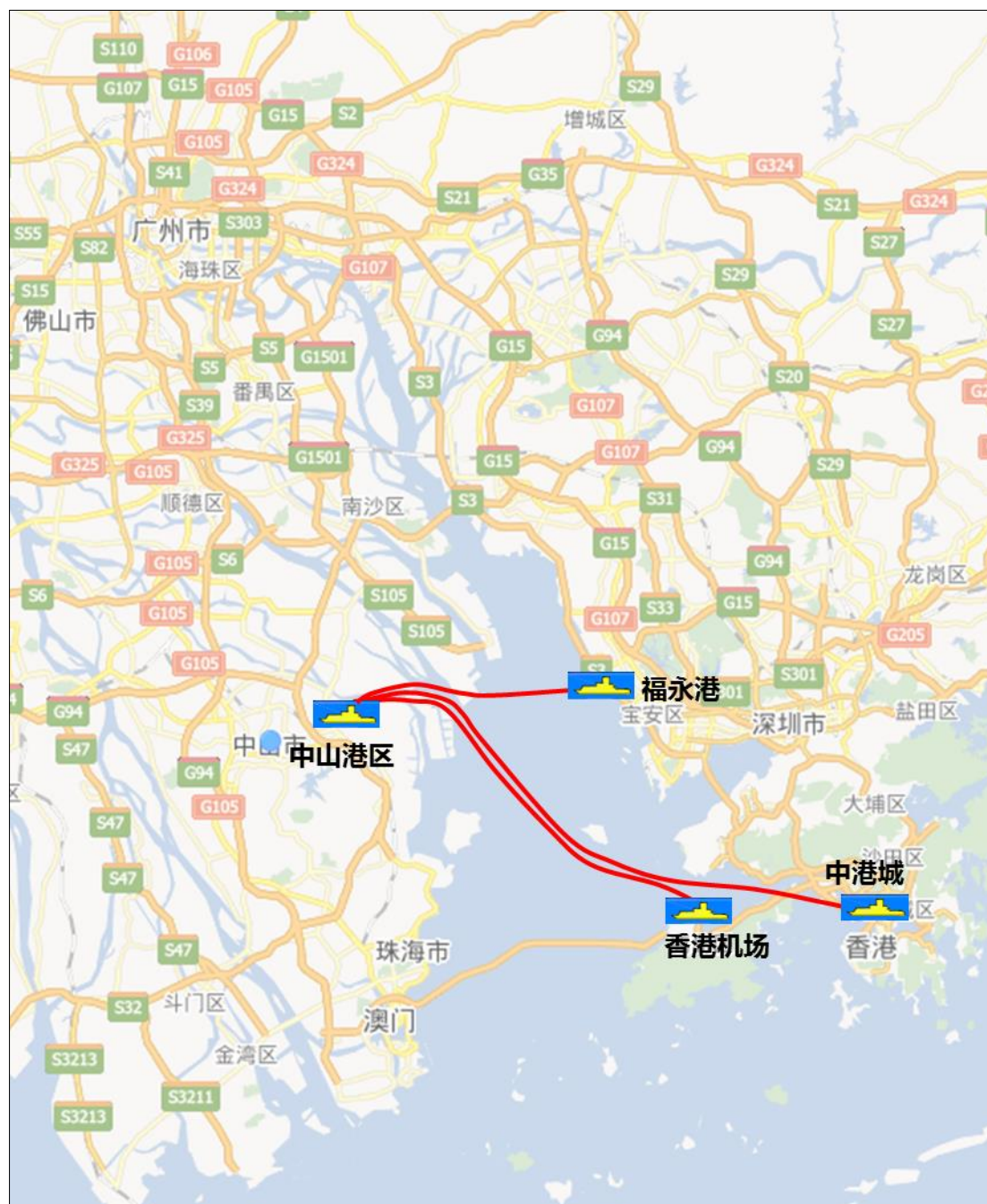


图 2-29 中山市与香港、深圳水上客运航线示意图

2.3.1.5 客运枢纽现状

中山市目前已经形成铁路客运枢纽+公路客运枢纽+水路客运枢纽的多层次结构，但各客运枢纽之间相互较独立，一体化的综合客运枢纽尚未形成。

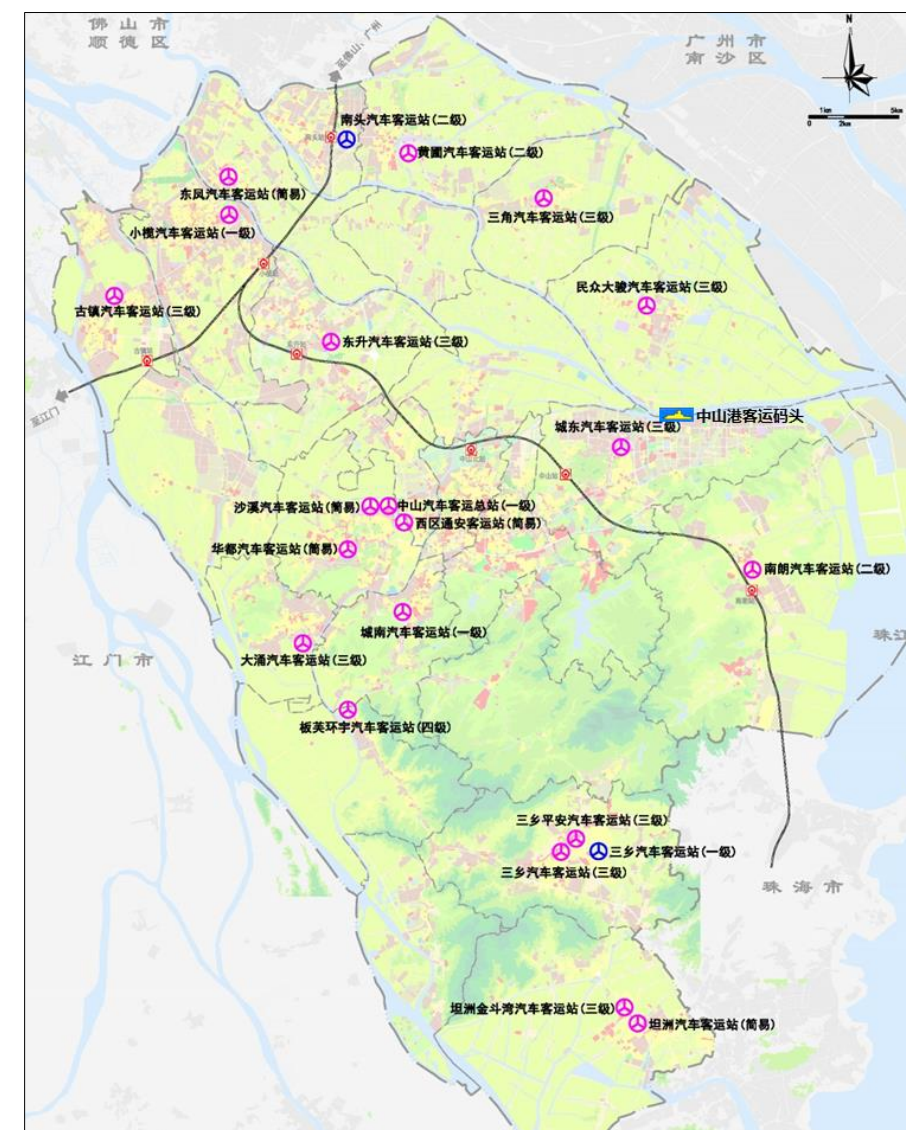


图 2-30 中山市客运枢纽分布示意图

- 铁路客运枢纽：8 个城际轨道站，日均客运量 2 万人次；
- 公路客运枢纽：共 21 个，一级 4 个、二级 2 个，其余均为三级及以下；总体利用率仅为 0.52，处于偏低水平，但汽车总站最高，达到 0.93；
- 水路客运枢纽：中山港客运码头。

表 2-5 中山市公路客运枢纽信息表

公路客运枢纽	发送量 (人次/日)	发送能力 (人次/日)	利用率
中山市汽车客运总站	9322	10000	0.93
小榄汽车客运站	7383	10000	0.74
城南汽车客运站	173	10000	0.02
南朗汽车客运站	555	6000	0.09
黄圃汽车客运站	13	7000	0.00

公路客运枢纽	发送量(人次/日)	发送能力(人次/日)	利用率
古镇汽车客运站	758	2500	0.30
城东汽车客运站	1673	2000	0.84
民众镇大骏客运站	356	2000	0.18
三乡镇三乡汽车客运站	893	2400	0.37
三角镇汽车客运站	194	2000	0.10
坦洲金斗湾汽车客运站	166	4000	0.04
东升镇汽车客运站	95	1000	0.10
板芙镇环宇汽车客运站	9	1000	0.01
坦洲汽车客运站	612	2000	0.31
西区通安客运站	73	2000	0.04
大涌镇汽车客运站	192	2000	0.10
沙溪汽车客运站	117	4000	0.03
合计	37000	72000	0.52

2.3.2 城市旅游交通发展现状

通过对中山市旅游局现场走访调研，同时选取了孙中山故里旅游区、中山詹园、中山红博城、金钟湖公园、长江水世界、市树木园、泉林旅游山庄和伟丰农场等重要旅游景区进行调研并收集相关数据，结合现状调查，对中山市旅游交通现状进行了详细的分析。

2.3.2.1 道路交通现状

1、道路网络总体概况

(1) 布局现状

中山市干线公路主要为现有的国道、省道，包括 G105、G228、S268、S364 等，里程为 373.5km。具体如下图所示。

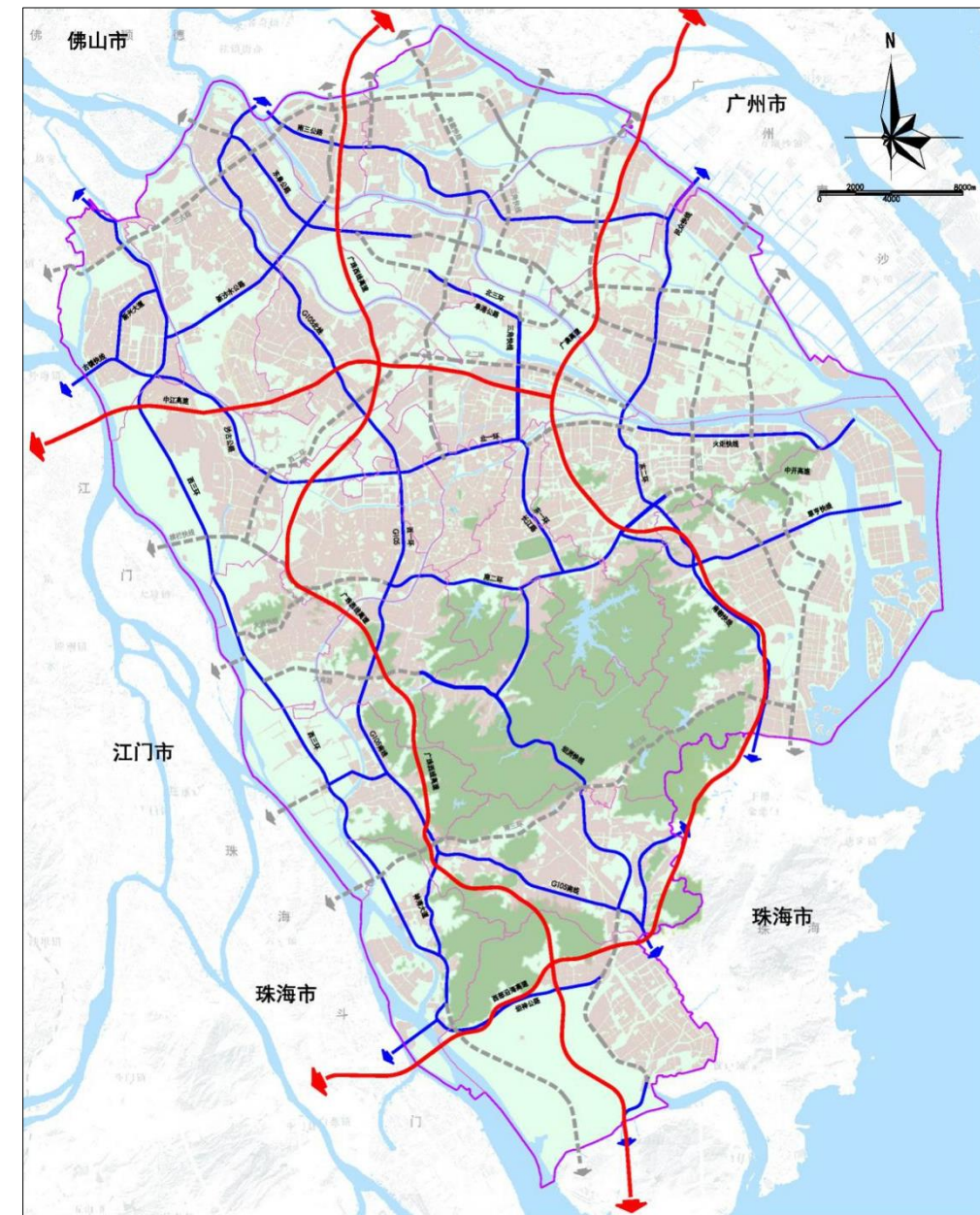


图 2-31 中山市干线公路网现状布局图

中山市主城区主骨架网络已初步形成，高等级道路总长度达到 137.9km，路网密度达到国家规范要求；总体呈“五横七纵”布局，主要道路为长江路、北外环、中山路、南外环等。

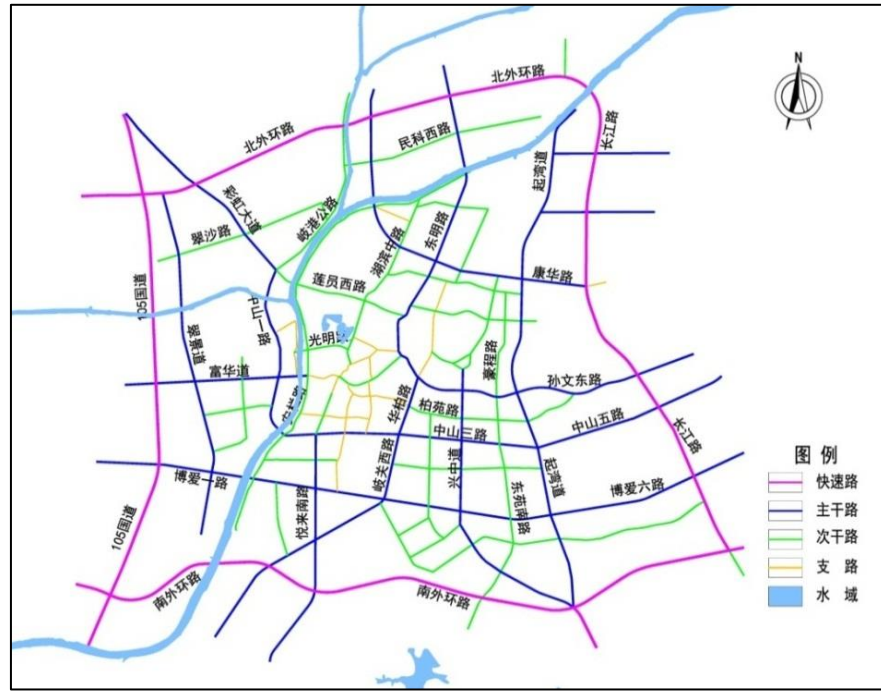


图 2-32 中山市主城区道路网络布局现状

(2) 交通运行特征

市域干线运行情况：除新兴大道服务水平为 E 级、G105 和长江路达到 D 级外，其余均为 C 级，交通运行状况总体较好。

主城区道路运行情况：中山路、博爱路、起湾道、富华道服务水平达到 E 级，交通拥堵严重；兴中道、康华路、孙文路等服务水平为 D 级，交通延误较大；外围道路（北外环、南外环等）服务水平为 C 级，运行状况较好。



图 2-33 中山市主城区道路交通运行现状

2、旅游景区快速通道

中山市重要旅游景区快速通道主要包括古神公路、105 国道、城桂公路、逸仙路、南外环等，总体呈南北向（纵向）发展，横向通道发展不足，且仅只有孙中山故里旅游区、树木园、中山詹园与快速通道直接相连外，其他旅游景区未直接衔接，直达便捷性不足。

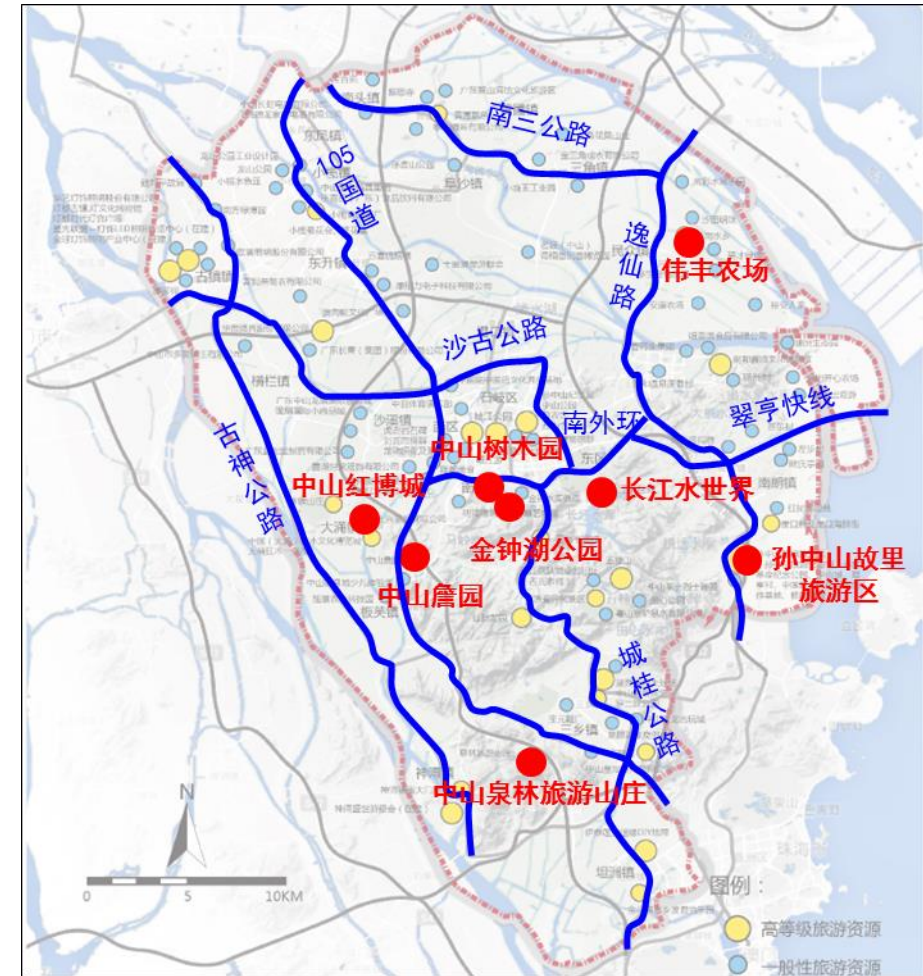


图 2-34 重要旅游景区快速通道示意图

3、旅游景区衔接通道

通过对中山市重要旅游景区的衔接通道调查，中山市重要旅游景区衔接通道等级总体较好，但部分景区道路条件亟待完善。

- 通道等级：孙中山故里旅游区、中山詹园、中山树木园、长江水世界衔接通道等级均为主干路及以上，其余重要旅游景区均为次干路及以下，道路等级相对偏低；
- 通道条件：孙中山故里旅游区、中山詹园、中山树木园、长江水世界、金钟湖公园衔接通道为双向 4 车道及以上，其余重要旅游景区仅为双向 2 车道，难以满足旅游交通需求。

表 2-6 中山市重要旅游景区衔接通道信息表

重要旅游景区名称	道路名称	道路等级	机动车道数
孙中山故里旅游区	翠亨大道	主干路	双 4
中山詹园	城南五路	主干路	双 6
中山树木园	南外环	快速路	双 6
长江水世界	景观路	主干路	双 4
金钟湖公园	东苑南路	次干路	双 4
中山泉林旅游山庄	金龙路	支路	双 2
中山红博城	岐涌路	次干路	双 2
伟丰农场	新平路	支路	双 2



孙中山故里旅游区衔接通道



中山詹园衔接通道



2.3.2.2 公共交通现状

1、总体概况

为满足不同层次的公交出行需求，近年来中山市实施了“快速公交+大站快线公交+普通常规公交+公交小巴”的不同层次线网布局，初步形成了分层次公交线网体系。

目前全市运营公交车 2808 辆，公交线路 203 条，线路总长度 3562.6 公里。共建有站点约 600 个、配套车桩 15000 多个、自行车亭约 200 个、投放公共自行车 13000 多辆。

2、旅游景区公共交通网络

通过对中山市重要旅游景区公共交通线路调查，具体如下表所示。

表 2-7 中山市重要旅游景区公共交通线路

重要旅游景区名称	途径公交线路	线路形式	起讫点
孙中山故里旅游区 (5 条)	087	中途线路	云衢中学—白石岗
	089	中途线路	锦绣海湾城会所—翠亨市场
	212	中途线路	中山港客运码头—坦洲金斗湾客运站
	12	中途线路	中山汽车总站—珠海下栅检查站
	K16	中途线路	市博览中心—锦绣海湾城
中山詹园 (2 条)	206	中途线路	城南客运站—坦洲南华医院
	211	中途线路	中山汽车总站—坦洲心岸春天花园
中山树木园 (2 条)	038	首末线路	城轨中山北站—中山树木园
	B15	首末线路	利和广场—中山树木园
长江水世界 (2 条)	006	首末线路	中山汽车总站—长江水世界
	030	首末线路	第二人民医院—长江水世界
金钟湖公园 (2 条)	031	首末线路	利和广场—金钟水库
	042	首末线路	第二人民医院—金钟水库
中山泉林旅游山庄 (2 条)	216	首末线路	中山汽车总站—中山泉林山庄
	609	首末线路	西山市场—中山泉林山庄
中山红博城 (3 条)	010	中途线路	兴中广场—大涌文化广场
	057	中途线路	城南客运站—大涌市场
	K06	中途线路	城轨中山北站—卓旗山公园
伟丰农场 (1 条)	363	中途线路	大骏客运站—水闸路口 (只有节假日才途径伟丰农场)

根据上表可以看出：

- 中山市未设置旅游公交专线，旅游公交主要以普通常规公交线路为主，仅在孙红博城、树木园、分别设有 1 条大战快线 K06 和 1 条 BRT 支线 B15，缺乏快速

直达公交，多模式多层次的旅游公交网络尚未形成；

- 孙中山故里旅游区公交线路最多，为 5 条；其次是红博城，为 3 条；伟丰农场仅 1 条，且只有在节假日途径该旅游景点，缺乏公交线路；其余重要旅游景区均为 2 条，线路覆盖相对不足；
- 孙中山故里旅游区、中山詹园、红博城和伟丰农场以中途线路为主，服务能力受到限制，其余重要旅游景区均为首末线路。

3、旅游景区公共交通运行特征

通过对中山市重要旅游景区公共交通运行调查，具体如下表所示。

表 2-8 中山市重要旅游景区公共交通运行特征表

重要旅游景区名称	途径公交线路	线路类型	平均运行速度 (km/h)	平均运行时间 (h)
孙中山故里旅游区 (5 条)	087	镇内	15.84	0.83
	089	镇内	16.32	0.83
	212	跨区域	17.47	2.83
	12	跨区域	17.65	2.00
	K16	跨区域	26.52	0.83
中山詹园 (2 条)	206	跨区域	17.54	2.37
	211	跨区域	17.10	2.67
中山树木园 (2 条)	038	跨区域	16.60	1.00
	B15	镇内	13.20	0.50
长江水世界 (2 条)	006	跨区域	16.20	1.00
	030	跨区域	15.40	1.50
金钟湖公园 (2 条)	031	镇内	12.00	0.33
	042	跨区域	15.50	1.00
中山泉林旅游山庄 (2 条)	216	跨区域	15.00	2.67
	609	镇内	17.00	1.00
中山红博城 (3 条)	010	跨区域	16.25	0.92
	057	跨区域	15.72	0.83
	K06	跨区域	18.08	1.25
伟丰农场 (1 条)	363	镇内	15.00	1.00

根据上表可以看出：

- 仅孙中山故里旅游区 K16 运行速度 (26.5km/h) 和红博城 K06 (18.1km/h) 超过 18km/h (道路运行速度国际警戒线)，其他均低于 18km/h，公交运行速度普遍偏低；
- 镇区公交运行时间在 1h 左右；跨区域线路总体超过 1h，部分线路高达 2.5 小时以

上，如 212、211、216，运行时间长，制约旅游吸引力。

4、重要旅游景区公共交通场站

通过对中山市重要旅游景区公共交通运行调查发现，除长江水世界有场站独立用地设施外，其余景区均为路边占道停靠，停靠容量有限，影响公交线路布设；此外，孙中山故里旅游区、中山詹园、红博城仅为公交中途站，且为路边占道停靠，高峰期间公交线路集聚对道路交通影响较大，且容纳公交线路有限。



孙中山故居 (中途站)



中山詹园 (中途站)



长江水世界 (首末站)



中山树木园 (首末站)



金钟湖公园 (首末站)



中山红博城 (中途站)

5、旅游景区与客运枢纽衔接

根据调查，中山市主要客运枢纽共计 9 个，其中主要对外客运枢纽 5 个，分别为城轨中

山北站、中山汽车总站、城南客运站、市博览中心、中山港客运码头；主要内部客运枢纽 4 个，分别为兴中广场、利和广场、沙岗墟、火炬太阳城，具体如下图所示。

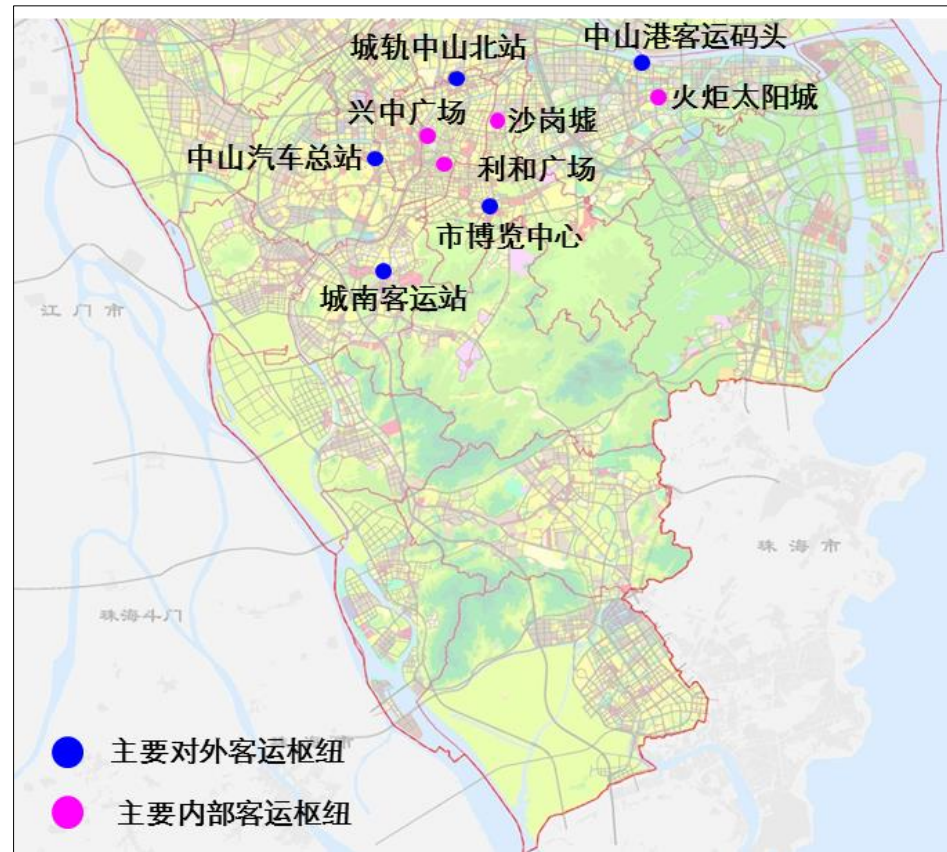


图 2-35 中山市主要客运枢纽分布示意图

通过调查，中山市重要旅游景区与上述客运衔接情况具体如下表所示。

表 2-9 中山市重要旅游景区与客运枢纽衔接以及各旅游景区间衔接情况

重要旅游景区名称	与对外客运枢纽衔接	与内部客运枢纽衔接	各重要旅游景区间直达公交线路
孙中山故里旅游区	中山港客运码头、中山汽车总站、市博览中心	利和广场	---
中山詹园	中山汽车总站、城南客运站	---	---
中山树木园	城轨中山北站	利和广场	---
长江水世界	中山汽车总站、城轨中山北站	---	---
金钟湖公园	---	利和广场	---
中山泉林旅游山庄	中山汽车总站	利和广场	---
中山红博城	城轨中山北站、城南客运站	兴中广场	---
伟丰农场	---	---	---

根据上表可以看出：

- 除金钟湖公园、伟丰农场未衔接外，其余景区均与对外客运枢纽有衔接，其中孙中山故里旅游区衔接最多，为 3 个；
- 除中山詹园、长江水世界、伟丰农场未与内部客运枢纽衔接外，其余景区衔接枢纽均为 1 个；
- 各重要旅游景区间公交线路处于相互独立，均未有直达的公交线路连接。

6、水上交通

目前中山市内河航道仅开通一条旅游观光环线岐江夜游：

- 线路为岐江公园码头→人民桥→二桥→南外环桥→二桥→人民桥→岐江桥→岐江公园码头，共设有 4 个码头（冒险鸭码头、岐江公园码头、老安山码头、天字码头），整个游览里程达 6.6km，游览时间约为 45min；
- 一天共发船 5 班次，间隔约为 30min（起始 18:00），全程票价 60 元；
- 途径两条休闲带、五个广场（兴中广场、中悬广场等）、十个主题公园（岐江公园、中山公园等）。



图 2-36 中山市岐江夜游航线示意图

2.3.2.3 慢行交通现状

1、总体概况

中山市目前共有 2 大区域绿道 1 号线、4 号线，均为南北向，总长约 192km，穿越金钟湖公园和孙中山故里旅游区，目前已建成 182.7km。继省区域绿道全线贯通后，中山市进一步推进市级、社区两级绿道建设，打造遍布城乡的“绿道网”，目前已建成约 700km。

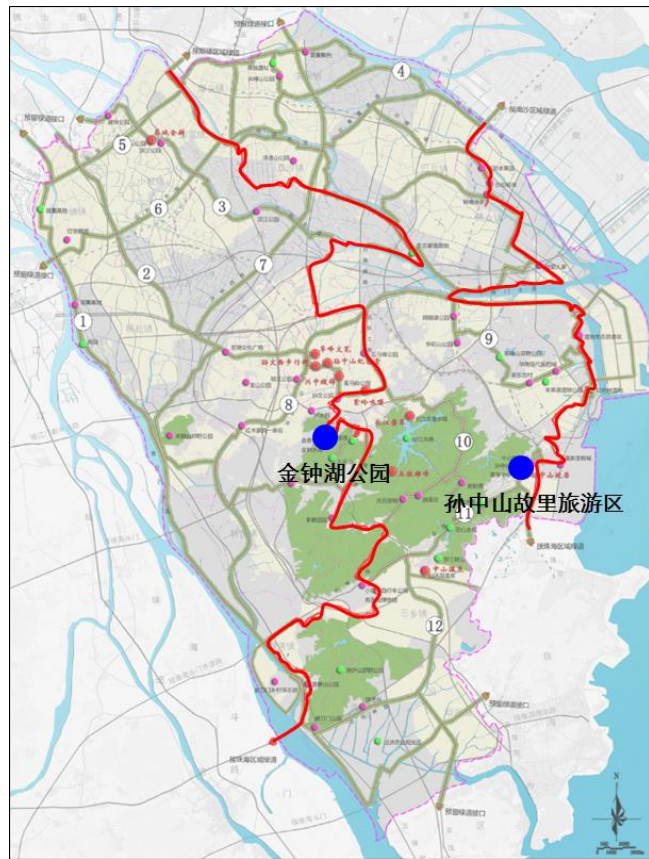


图 2-37 中山市区域绿道

主城区的所有道路基本均设置了非机动车道，大部分道路在断面上采用的是人非共板的设置方式，设置独立板块的非机动车道较少。

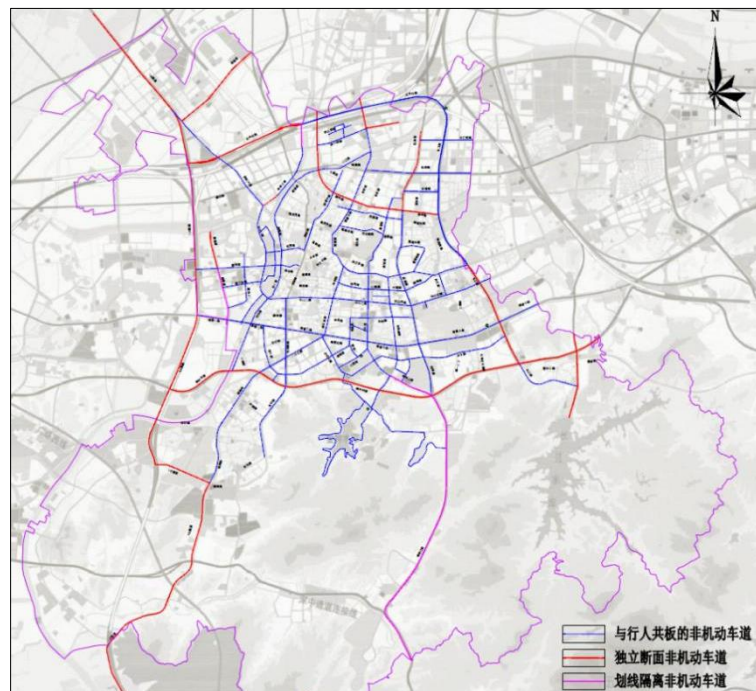


图 2-38 主城区非机动车道设置形式示意图

2、旅游景区慢行交通

根据调查，中山市重要旅游景区慢行设施空间不足，连续性和系统性较差。除中山詹园和长江水世界有独立的非机动车道外，其余景区慢行通道均与机动车混行，慢行路权不明，旅游慢行空间环境较差，同时由于部分旅游景区的停车设施不足，导致非机动车道和步行空间被机动车停车占用，慢行空间不足。



孙中山故居



中山树木园



中山詹园



长江水世界

此外，除孙中山故里旅游区、中山詹园、红博城未设置公共自行车租赁点，其余景区均有设置。

2.3.3 旅游交通配套设施发展现状

2.3.3.1 游客集散服务中心现状

中山市目前未设置游客集散服务中心，主要依靠客运枢纽衔接来疏散游客。

- 铁路客运枢纽：南头站、小榄站、古镇站、中山北站、中山站、东升站、南朗站、翠亨站（在建）；
- 公路客运枢纽：共计 21 个，覆盖 18 个镇区，包含中山汽车总站、中山市小榄汽车

客运站、城南汽车客运站、黄圃汽车客运站等；

➤ 水路客运枢纽：仅有 1 个，中山港客运码头。

2.3.3.2 停车设施现状

据调查，中山市重要旅游景区停车场设置总体较好，大部分景区及临近周边都配有停车场，但停车供给不足，难以满足停车需求，导致部分车辆停放在路边，对道路交通影响较大。

表 2-10 重要旅游景区停车泊位数现状

重要旅游景区名称	景区内部（个）		景区周边（个）	
	大巴	小汽车	大巴	小汽车
孙中山故里旅游区	20	208	60	1150
中山詹园	40	200	20	0
金钟湖公园	—	700	—	—
中山树木园	—	200	—	—
长江水世界	0	65	0	390
中山泉林旅游山庄	50	1500	10	300
中山红博城	85	1127	10	20
伟丰农场	0	120	0	0



中山影视城停车场



中山树木园停车场

2.3.3.3 出租车现状

根据调查，中山市重要旅游景区均未设置出租车停靠站，其主要利用景点周边道路占道停靠，易导致出租车乱停乱放或随地上下客现象较为普遍，对景区交通影响较大，尤其是对只有双向 2 车道的景区（中山红博城、中山泉林山庄、伟丰农场）。



中山泉林山庄



中山红博城

2.3.3.4 景区指引标志

中山市旅游交通标识主要分布在博爱路、中山路、起湾道、南外环、105 国道、城桂公路、番中公路，从空间上看主要集中在主城区，镇区分布相对稀疏。此外，中山市各重要旅游景区基本均设有指示标志，但部分标识设置（距离、位置等）有待进一步完善。



孙中山故居指引标志



中山詹园指引标志

2.4 现状存在问题分析

2.4.1 旅游发展现状问题

1、旅游产品形态单一，高等级产品较少

中山市旅游景区规模较小，分布散乱，缺乏具有高层次、高质量、高品位、大规模的龙头带动项目，目前有 1 家国家 5A 级旅游景区，2 家国家 4A 级旅游景区，与珠三角地区其他城市相比，高等级景区偏少，整体旅游格局呈现“漫天星斗，独缺明月”的局面。一些景点开发进度缓慢，甚至搁浅。

2、镇域旅游同质化严重

中山旅游业目前还是以自由发展状态下的旅游经营机制为主，其扩散能力小，区域联动性差，由于各镇区的旅游资源存在一定的同质性，各镇区之间的旅游区域合作略显不足，开发过程中出现部分旅游项目重复投资建设，旅游资源的整合和联动不足。

3、旅游业态老化陈旧

多数景区缺乏创新活力，大量旅游项目同质化竞争。精品度假、户外运动、文化创意、修学旅游、科技养生等旅游新兴业态在中山尚未真正培育。

4、旅游公共服务配套不完善

基于旅游产业的专门旅游公共服务设施(如游客中心、景观大道)缺乏。旅游信息化工作仍处滞后状态。中山没有完善的旅游集散中心,难以发挥其交通服务功能、信息服务功能、旅游组织接待功能、旅游宣传促销功能、旅游投诉管理功能。目前中山只是旅游过境地,缺乏功能完善的综合旅游目的地,不能有效地吸引游客并延长游客停留时间。

2.4.2 旅游交通发展现状问题

1、对外旅游交通: 过于倚重公路, 航空、铁路、水路运输方式发展不足, 一体化综合运输网络尚未形成

目前中山市区域旅游交通网络过于倚重公路(占90%),但现有公路尚未形成连通性较强的网络,中山市现状的高速公路主要侧重于对接广州、珠海、江门,缺乏与珠江东岸高速通道的直接对接,对外公路体系尚不完善;此外,中心城区与外围镇区之间的“环形+放射”状的干线公路主干线网络尚未形成,一些重要的集疏运道路存在断头路或瓶颈路段,全面贯通性有待加强。

现状没有国家铁路,虽然近期广珠城际已开通国铁长途列车,但广珠城际铁路并非高速铁路,且受广珠城际铁路通过能力(包括线路及车站)的限制,现状发车班次不足,车站的停靠能力也非常有限,无法满足珠江西岸城市南北向的高速铁路联系。此外,珠江口东西两岸长期没有铁路直通,无法满足珠江东西两岸的高速铁路联系,已严重制约了珠江东西两岸的平衡发展。

中山市主要利用广州白云机场、深圳宝安机场、珠海机场、香港国际机场、澳门国际机场等五大国际机场,但至周边机场时程均在1.5小时以上,不够便捷。

五大港区中仅中山港区兼具客运功能,且客运航线发展不足,仅开通至香港、深圳的客运航线,缺乏与珠三角其他城市及澳门联系的水运航线。

2、城市旅游交通: 景区与快速通道衔接不够紧密, 缺乏旅游快线公交和旅游公交专线, 且慢行系统不连续、空间不足

中山市目前只有孙中山故里旅游区、树木园、中山詹园与快速通道直接相连外,其他旅游景区未直接衔接,直达便捷性不足。

中山市目前主要以普通常规公交线路为主,尚未设置旅游公交专线,多模式多层次的旅游公交网络有待构建,且部分重要景区公交线网覆盖不足,影响了旅游公交出行的吸引力,同时由于公交场站设施不足,也影响旅游公交线路的布局。

除中山詹园和长江水世界有独立的非机动车道外,其余均与机动车混行,导致慢行系统不连续,慢行路权不明,慢行空间环境较差。

3、旅游交通配套设施: 缺乏游客集散服务中心, 出租车、停车场设施供给难以满足需求, 指引标志连续性引导不足

中山市目前未设置游客集散服务中心,不便于游客景区信息咨询、交通出行咨询。

大部分旅游景区未设置出租车停靠站,不便于游客乘坐出租上下落客。

旅游景区设置的停车场规模难以满足停车需求,导致车辆路边违章停车,对道路交通影响较大。

中山市旅游交通标识主要以主城区为主,镇区相对稀疏,分布不均匀,且部分标识设置(距离、位置等)有待进一步完善。

3. 中山市旅游交通现状调研

3.1 调查实施方案

1. 调查时间

2016年10月3日、12月4日。

2. 调查地点

孙中山故居纪念馆、中山詹园、中山影视城、金钟湖公园、树木园。

备注：孙中山故居纪念馆与中山影视城属于孙中山故里旅游区的一部分。

3. 调查内容

景点出入人流量、车流量；旅客来源、出行目的、出行方式、对景区评价等。

4. 调查方式

问卷调查、现场观察统计。



图 3-1 旅游景区出行特征调查现场

5. 样本数量

有效问卷回收数量共 982 份，总的客流量为 54118 人次，抽样率约为 1.8%。

表 3-1 调查景点客流量及问卷抽样一览表

景区	开放时间	游客人次	问卷数量	抽样率
孙中山故居纪念馆	9:00~17:00	19535	343	1.76%
中山詹园	8:00~17:30	2733	110	4.02%
中山影视城	8:30~17:30	2519	103	4.09%
中山树木园	6:00~19:00	15998	248	1.55%
金钟湖公园	6:00~19:00	13333	178	1.34%
总计		54118	982	1.81%

表 8 中山市旅游景区旅客问卷调查

景区名称: _____ 调查时间: 10.3 调查员: 洪国英

您好,这是一份关于中山市旅游景区交通情况的调查问卷,本次问卷只做研究使用,不记名、不涉及隐私,感谢您的支持和参与。

问题 1: 您的性别
 ① 男; ② 女;

问题 2: 您的年龄
 ① 20 岁及以下; ② 21~30 岁;
 ③ 31~40 岁; ④ 41~50 岁;
 ⑤ 51~60 岁; ⑥ 60 岁以上;

问题 3: 您来自哪里
 ① 江门; ② 珠海;
 ③ 广州; ④ 佛山;
 ⑤ 深圳; ⑥ 中山本地;
 ⑦ 本省其他城市; ⑧ 香港或澳门;
 ⑨ 外省;

问题 4: 您此次到本景区的目的是
 ① 旅游休闲; ② 探亲访友;
 ③ 商务会展; ④ 其他 _____;

问题 5: 您是哪种类型的游客
 ① 旅行社团队; ② 自由游客;
 ③ 单位组织; ④ 其他 _____;

问题 6: 若您外地游客
 问题 6.1: 您到达中山市采用的交通方式 (可多选)
 ① 航空; ② 铁路 (高铁、广珠城轨);
 ③ 旅游大巴; ④ 长途汽车;
 ⑤ 小汽车; ⑥ 客轮;
 ⑦ 其他 _____;

问题 6.2: 您到达中山市后,再到本景区的交通方式 (可多选)
 ① 公交; ② 小汽车;
 ③ 出租车; ④ 摩托车;
 ⑤ 电动车 (含自行车); ⑥ 步行;
 ⑦ 其他 _____;

问题 6.3: 您是否在中山市住宿
 ① 是; ② 否;

问题 7: 若您本地游客,您到达本景区的交通方式 (可多选)
 ① 公交; ② 小汽车;
 ③ 出租车; ④ 摩托车;
 ⑤ 电动车 (含自行车); ⑥ 步行;
 ⑦ 其他 _____;

问题 8: 您认为进入本景区的交通状况是
 ① 交通条件便利,进出很方便; ② 交通条件一般,进出尚可;
 ③ 交通条件较差,进出不方便; ④ 交通条件很差,进出很不方便;

问题 9: 您对景区总体的交通状况是否满意
 ① 满意; ② 一般;
 ③ 不满意;

问题 10: 您希望该景区在交通设施方面,做出哪些改进 (可多选)
 ① 增加进出景区的道路; ② 增加到达景区的公交线路;
 ③ 增加小汽车停车位; ④ 增设游客集散服务中心;
 ⑤ 完善旅游景区标识系统; ⑥ 其他 _____;

图 3-2 问卷调查表样式

3.2 调查结果汇总及分析

3.2.1 旅客来源及构成

1. 旅客来源

调查的五个景点中,游客来源总体上以中山本地游客为主,占比约为 77%。

孙中山故居纪念馆外地游客比重较高,为 68.51%;其中,省内城市占 49.73%(深圳 6.63%、广州 4.42%、珠海 5.52%、江门 2.21%,本省其他城市 30.94%);外省及香港或澳门游客比重 18.78%。

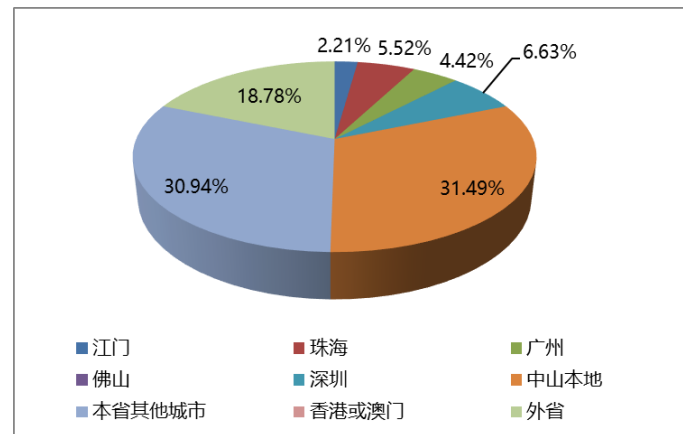


图 3-3 孙中山故居纪念馆旅客来源调查结果

2. 游客构成

根据 5 个景点问卷调查结果汇总，对游客的性别比例、年龄分布、游客类型及是否在中山留宿（针对外市游客）的情况进行了分析，详细如下：

(1) 游客性别。男性占比约 56%，女性占比约 44%。

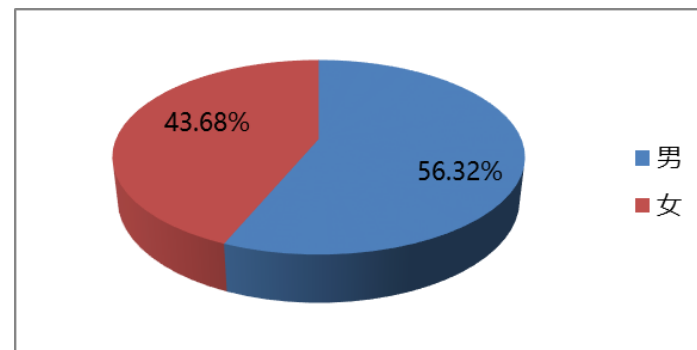


图 3-4 游客性别构成

(2) 游客年龄。游客年龄分布中，21~30 岁游客比例最高，占 31%；其次为 31~40 岁游客、41~50 岁游客，分别占 30%、17%。

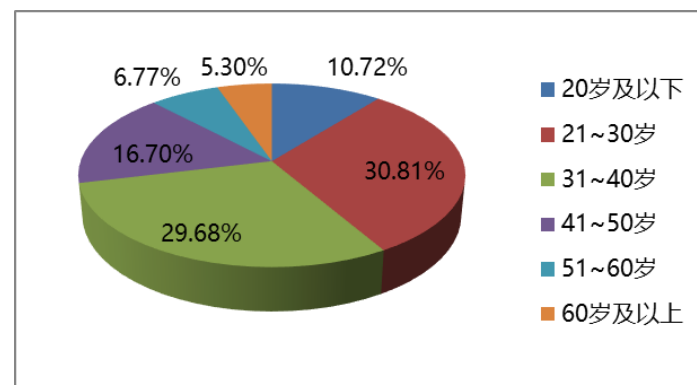


图 3-5 游客年龄构成

(3) 游客类型。自由行游客占绝大多数，占比约 91%；旅行社或单位组织的游客共占比约 7%；其他类型游客占比约 2%。

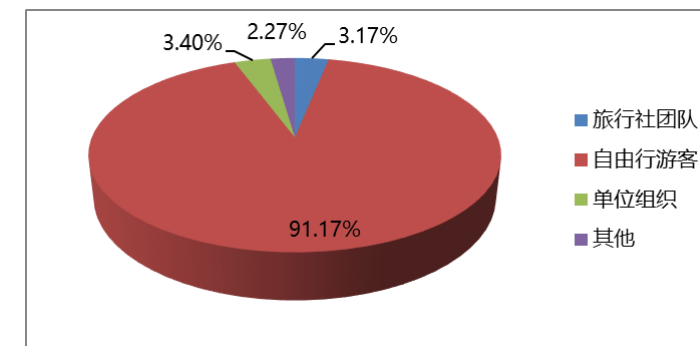


图 3-6 游客类型构成

3.2.2 旅游出行特征

1. 游客出行高峰时段

根据 5 个景点出入人流量、车流量调查结果汇总，对景点进入高峰时段、离开高峰时段及进出总量高峰时段进行了分析，详细如下：

(1) 进入高峰时段。上午为 10:00~11:00，有 6900 人次；下午时段为 15:00~16:00，有 6571 人次。

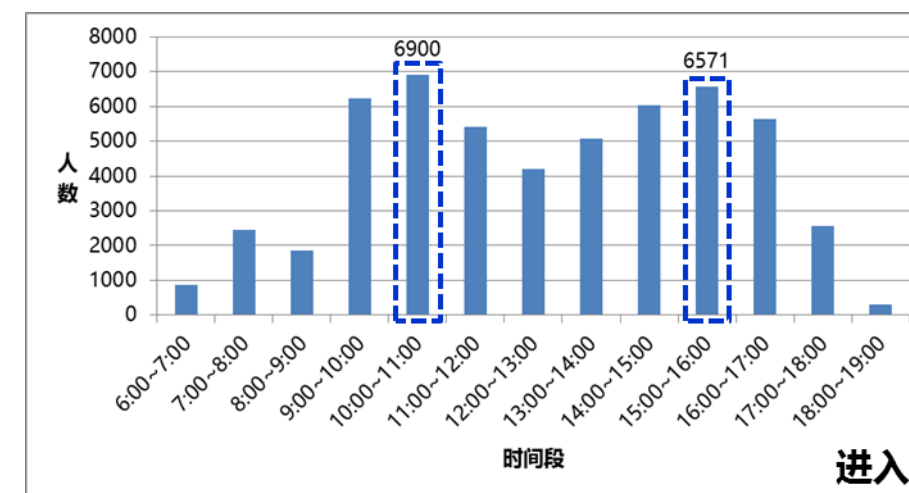


图 3-7 进入景点游客分时段统计结果

(2) 离开高峰时段：上午为 11:00~12:00，有 6581 人次；下午为 16:00~17:00，有 2474 人次。

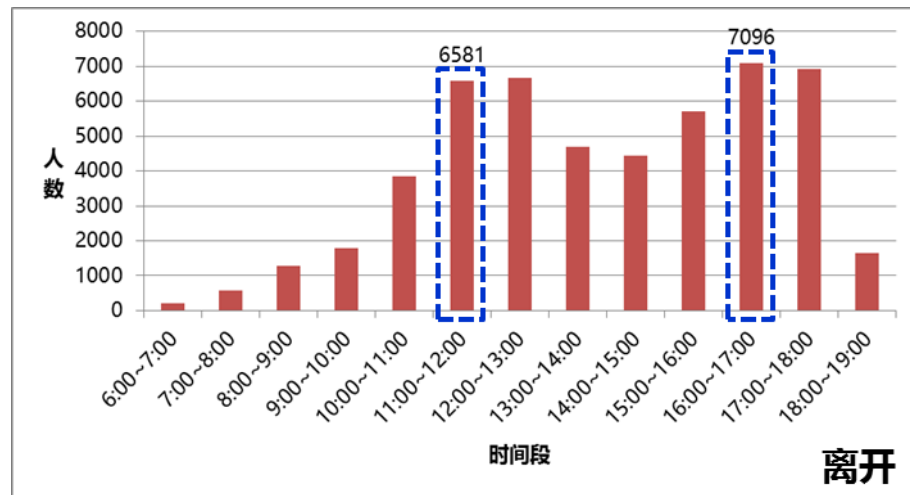


图 3-8 离开景点游客分时段统计结果

(3) 进出总量高峰时段：上午为 11:00~12:00，有 11998 人次；下午为 16:00~17:00，有 12724 人次。

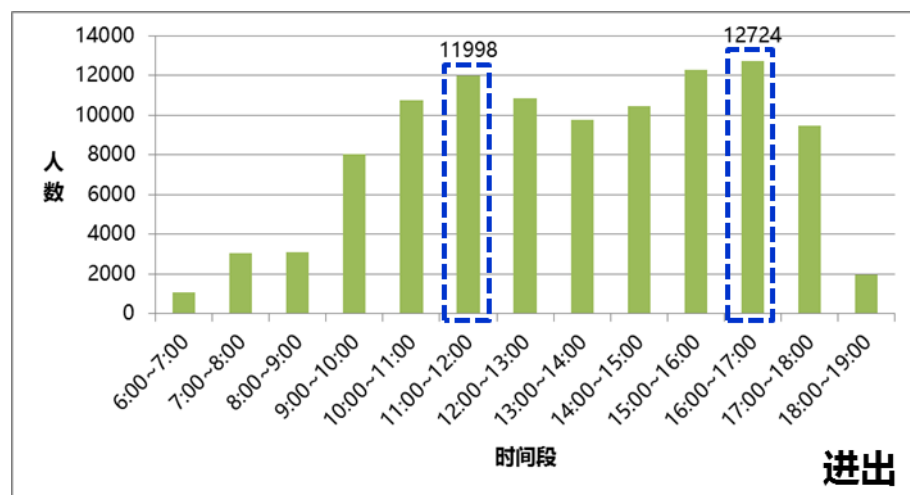


图 3-9 进出景点游客总量分时段统计结果

2. 游客出行方式

(1) 外地游客

外地游客到达中山市的交通方式中，小汽车比例最高，比重约 67%；其次为旅游大巴、铁路和长途汽车，比重分别约为 11%、9%和 6%。

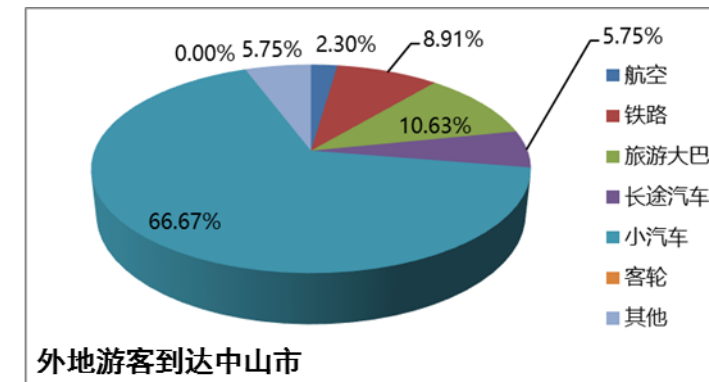


图 3-10 外地游客到达中山市的交通方式构成

外地游客到达中山市后，再进入景区时，采用的交通方式仍然以小汽车为主，比重约为 64%；其次为公交、出租车，比重分别约为 12%、8%。

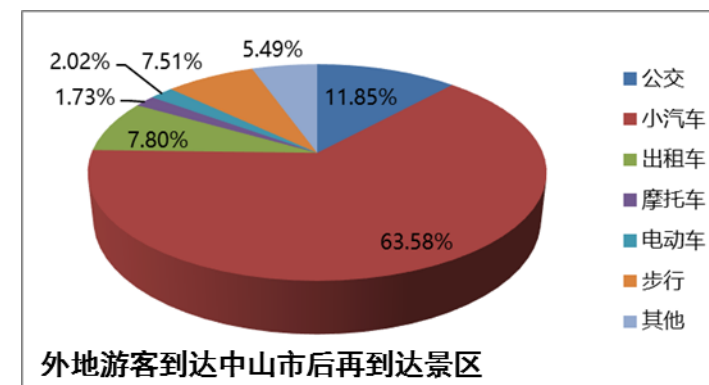


图 3-11 外地游客到达中山市后再到达景区的交通方式构成

(2) 本地游客

中山市本地游客到达景区采用的交通方式中，小汽车比例最高，占 42%；其次是电动车（含自行车）、公交及步行，分别约占 19%、18%和 10%。

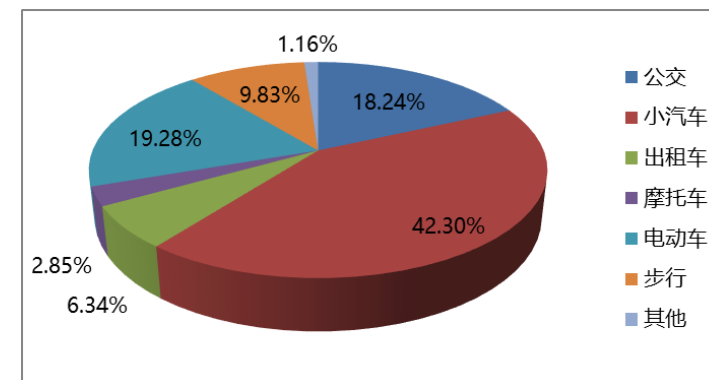


图 3-12 本地游客到达景区的交通方式构成

3.2.3 游客评价、满意度及建议

(1) 进出景区交通条件

约 62% 的游客对进出景区交通条件表示“交通条件便利，进出很方便”，但也有约 9% 的游客表示“交通条件较差，进出不方便”或“交通条件很差，进出很不方便”。

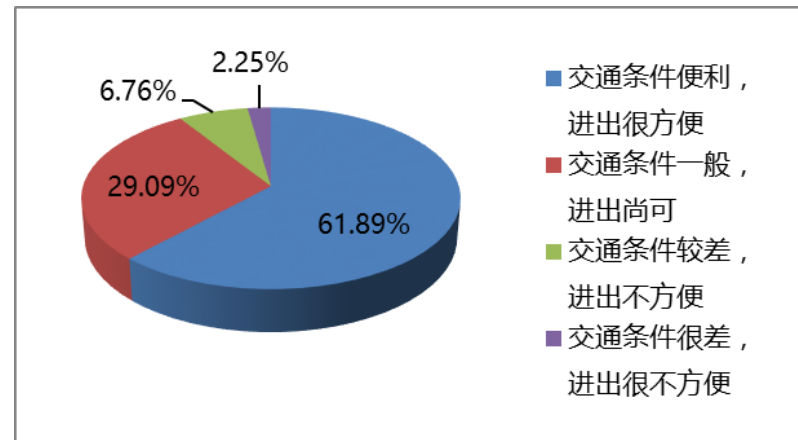


图 3-13 游客进出景区交通条件评价

(2) 景区周边总体交通状况满意度

大部门游客对景区周边总体交通状况表示“满意”，比重约为 66%，但也有约 6% 的游客对景区周边总体交通状况表示“不满意”。

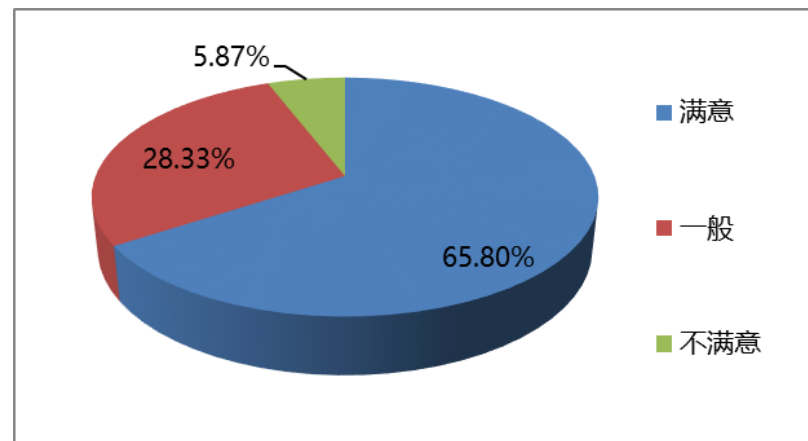


图 3-14 游客对景区周边总体交通状况满意度

(3) 游客意愿及建议

本次调查，列出了 5 个选项：1) 增加进出景区的道路，2) 增加到达景区的公交线路，3) 增加小汽车停车泊位，4) 增设游客集散服务中心，5) 完善景区旅游标识系统。同时，也为游客提供了“其他”项，可以发表上述未涉及的个人意愿及建议。

调查结果汇总分析后显示：游客“增加小汽车停车泊位”的意愿最为强烈，占比达 37%；其次是“增加到达景区的公交线路”，占比约 15%；少量游客也发表了个人的意愿及建议，如景区周边要增加商业设施、酒店设施等。

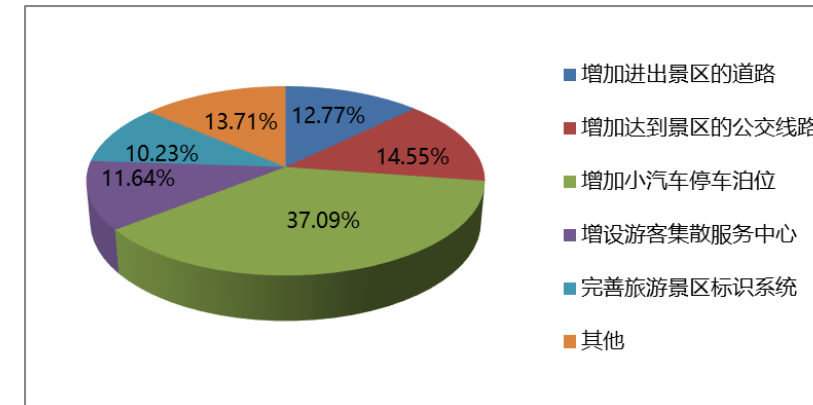


图 3-15 游客意愿及建议

4. 国内外旅游交通发展经验借鉴

4.1 国外旅游交通发展经验解读

4.1.1 纽约市

纽约市(New York)位于美国大西洋海岸的东北部,是美国最大城市及最大港,也是世界第一大经济中心,被人们誉为世界之都,位于纽约州东南部。一个多世纪以来,纽约市一直是世界上最重要的商业、金融和旅游中心,自由女神像、帝国大厦、时代广场、第五大道、唐人街等景点每年都吸引大量汹涌而来的游客。

纽约市提供了便捷和广泛的旅游到达与集散交通设施:飞机、火车、渡轮、客车、桥梁、隧道、直升机、公交车、自行车、观光巴士、出租车和邮轮码头等。

(一) 旅游到达交通设施

1. 机场

纽约有3个机场,肯尼迪国际机场JFK,拉瓜地亚机场LGA和纽瓦克自由国际机场EWR。国际航线主要集中在肯尼迪和纽瓦克国际机场,拉瓜地亚机场主要是美国国内,加拿大和少数飞往中美的航线。其中肯尼迪国际机场是纽约最大的机场,位于皇后区,距离市中心曼哈顿大约15英里;纽瓦克自由国际机场,位于美国新泽州纽瓦克市与伊莉莎白市境内,距曼哈顿约16英里;拉瓜地亚机场,位于纽约市皇后区的东南部,离曼哈顿24公里。

2. 火车

大纽约区有两大火车站,纽约中央火车站(Grand Central Terminal)和宾夕法尼亚车站(Penn Station)。其中中央火车站是世界上公共建筑空间最大的铁路车站,其建筑古老宏大,出现在无数美国电影电视剧中,本身就是一个景点。

3. 轮船

纽约港腹地广大,公路网、铁路网、内河航道网和航空运输网均四通八达。纽约地区的14条铁路线,其中8条可通往美国各地以及加拿大和墨西哥等。

纽约港有两条主要航道:

A.哈德逊河口外南面的恩布娄斯航道,由南方或东方进港的船舶经这条航道进入纽约湾驶往各个港区。

B.长岛海峡和东河,由北方进港的船舶经过这条航道。

4. 客车

由于美国火车票很贵,因此乘坐长途巴士旅行也是个不错的选择,便宜快捷又舒适。国际的大巴士公司都有往返纽约周边及美国各大城市,如华盛顿、波士顿的巴士。

(二) 旅游集散交通设施

1. 机场捷运

在纽约3个机场各个航站楼均可乘坐机场捷运,24小时运行,接驳纽约地铁线。

2. 地铁

纽约地铁是大纽约地区的大众运输骨干,亦为全球最错综复杂,且历史悠久的公共地下铁路系统之一,连接纽约市五大区的四区。地铁有24条服务路线(含3条区间线),路线各有主色,再搭配快慢车的区别给予代号。虽然年代久远,脏乱破旧,但是它本身就是纽约值得一游的景点,充分展现着这座城的气质。

3. 轮船

由于史泰登岛与曼哈顿间没有桥梁及地铁连接,因此史泰登岛渡轮的使用量一直居高不下。再加上其路径行经艾莉斯岛的自由女神附近,亦不收费,游客十分喜欢搭乘藉以欣赏曼哈顿下城的天际线。

目前有两条航线:

A.自曼哈顿岛南端炮台公园-史泰登岛的史泰登岛渡轮

B.自曼哈顿-新泽西霍伯肯的航线。

4. 公交

纽约市的公交线路网遍布纽约市五大行政区,并在多处与地铁路网配合转乘,形成了便捷的集散交通网。其编码分别以行政区名的第一个英文字母标示(M表示曼哈顿区,B表示布鲁克林区,Q表示皇后区,Bx表示布朗克斯区,S表示史泰登岛)。纽约公交车车况良好、车内干净、拥有空调,又十分准时,广受游客欢迎。并且,为了更缩短行车时间,部分线路还加开了直达快车,专于市区的干道及著名景点附近搭客。

5. 自行车

纽约最佳骑车兜风的地点在中央公园,哈德逊河骑车专用道(从炮台公园上行至修道院),东河骑车道和布鲁克林大桥都很适合用自行车来观光,其实整座纽约市都可以骑车游览。整个城市有超过620英里的自行车专用道。租赁自行车的店铺遍及纽约市。

6. 观光巴士

初来乍到的游客可以乘坐没有车顶的双层车厢观光巴士，在脑中快速勾勒出纽约的轮廓。双层观光巴士一般都从时代广场附近的中城区出发，然后分为上城和下城两大路线，在重要的景点停靠，平均每 15—30 分钟就有一班。格雷线观光巴士在 50 多个站点停靠，车上有导游，除了英语、德语、法语、西班牙语、意大利语及日语之外，还提供普通话中文导游服务。

观光巴士一向都是游客在时间窘迫时最好的使用工具，而纽约满街的观光巴士无疑也是纽约市区的景点之一。

7. 其他特色旅游交通集散设施

纽新航港局过哈德逊河捷运（Port Authority Trans-Hudson，简称 PATH）是连结曼哈顿、泽西市及霍伯肯的一个大众交通运输系统。由于 PATH 是由纽新航港局所营运，所以无法与任何其他交通工具免费转乘。PATH 像纽约地铁一样全年无休。

为了联络罗斯福岛及曼哈顿之间的交通，罗斯福岛空中缆车于 1976 年启用，其一开始其实仅是作为临时通勤工具使用。直到后来作为罗斯福岛联外的地铁于 1989 年启用时，该缆车系统仍然十分受到游客欢迎，因此一直没有停驶。

4.1.2 新加坡

旅游业是新加坡经济的支柱产业之一。新加坡旅游本身资源匮乏，从无到有迅速发展成为亚洲乃至世界重要的旅游目的地之一，交通基础设施建设发挥了很大作用。

新加坡是马来半岛的一个小岛国，国土狭小，缺少出类拔萃的自然风光和人文资源。建国初期，国家面临内忧外患。相比工业而言，旅游业不需要消耗过多的资源，又是需要大量导游、厨师、服务员、销售员等职业人员的劳动密集型产业，同时能带动商业贸易的发展，从建国伊始，新加坡政府就致力于发展旅游业。建国初期，新加坡国内基础设施十分薄弱，新加坡政府意识到良好的基础设施建设对于旅游业的重要性，将大量资金投入各项基础设施的建设中，尤其是港口码头、机场等交通设施。

曾经只作为军用小机场的樟宜机场如今成为全球飞机起降架次最频繁的空港，吉宝港成了货物吞吐量排名世界前列的集装箱货柜码头，同时建设空运和航运等交通运输工具，使其发展成为东南亚的旅游中转站。利用四面环海的条件，发展码头，如博托码头和克拉克码头，开辟了许多新旅游区。众多先进、完善的交通基础设施为新加坡经济的发展奠定了坚实的基础，同时也为新加坡旅游业的发展提供了极大的便利。



图 4-1 新加坡旅游交通地图

最终，新加坡逐渐成为东南亚名副其实的区域中心、国际会议和国际金融中心，旅游业竞争力列全球前十。

4.2 国内旅游交通发展经验解读

4.2.1 成都市

旅游交通是完成旅游的必要条件，成都作为中国西部重要的旅游目的地和全国首批旅游综合改革试点城市，已经迈入旅游交通加速发展时期。

（一）旅游交通为旅游业提供前提和基础

成都在旅游发展过程中投入了大量的交通设施建设与经营费用。根据“成都 2014 年度交通先行战略统计监测数据解读”，2014 年成都市加快构建多方式立体化现代交通运输体系，交通建设投资继续保持较快增长。全年实施交通基础设施项目 672 个，其中亿元以上项目 216 个，完成交通基础设施固定资产投资(含跨区铁路和公路投资)1179 亿元，增长 21.8%，增速比全社会固定资产投资高出 20.0 个百分点。2014 年，成都市一般公共预算支出完成 1340 亿元，全市交通基础设施投入占政府财政支出比重高达 88%。成都西部交通枢纽地位日益凸显，成都第三绕城高速串联起整个成都经济区，形成了一个四通八达的高速旅游环线。

交通网络体系的日益完善为旅游活动的实现提供了重要保障，越来越受到国内外游客的

关注,来成都旅游的游客数量也稳步增长《2015年上半年成都市旅游经济运行报告》显示,纳入统计的63个A级景区,累计接待6138.29万人次,占全市游客接待总人数的79%以上。其中,宽窄巷子接待游客人数排名第一,达816.24万人次;其次是三圣花乡,接待游客644.71万人次;第三是黄龙溪风景区,接待游客446.5万人次。

（二）旅游交通促使旅游版图突破行政区划

（1）城市区划的突破。随着高速公路、高速铁路的快速发展,“同城化效应”、“大都市经济圈”成为热点话题。交通网络体系的完善、交通形式的变革对旅游业的影响是最为显著的。成都经济区环线高速(俗称“成都第三绕城高速”)串联起整个成都经济区,沿线和周边的景区也通过高速通道形成了旅游环线和辐射旅游地。

（2）国家(地区)界限的突破。在全球交通一体化不断发展的背景下,旅游者进行国际旅游的可达性逐步增强,旅游者的全球性流动淡化了旅游版图的国家(地区)界限。随着成都国际性区域交通枢纽地位的日益凸显,尤其是蓉欧快铁、中亚列车的开通以及国际航线、直航城市的增加带来了巨大的旅游效应。根据成都市旅游局发布的《2014年上半年成都旅游经济运行分析》,成都市出入境旅游市场发展态势良好,国际化进程加速推进。2014年上半年,成都市接待入境游客77.14万人次,同比增长21.23%,组织出境游客45.14万人次,同比增长44.06%。游客主要来自于港、澳、台地区以及美国、英国、日本等国家。

（三）旅游业发展影响交通线路设置

旅游发展的早期阶段,在交通与旅游的关系中,旅游基本上处于被动的地位。多数情况下,区域旅游业的发展一定程度上得益于交通线路的偶然经过。随着旅游业的不断发展,其重要性日益凸显,尤其是在旅游业作为支柱产业的区域,其战略地位极高,在区域开发中,旅游业的发展成为重要的考虑因素。

成都是全国24个重点旅游城市之一,也是四川省旅游中心城市和西南重要的旅游集散中心。早在上个世纪90年代末《四川省旅游发展总体规划》就明确了成都市在西南地区的中心和枢纽地位,提出成都应是四川省旅游发展的中转地,也是观光、度假、商务、会议以及其他专项旅游的重要目的地。为此《规划》强调开发以成都为起点的4条旅游环线,确定抓紧改造双流机场工程的决议,力争在2005年开通成都到日本、韩国、台湾、澳大利亚、欧洲的直飞航线,在2010年开通成都至北美的直飞航线。

如今,成都旅游交通不仅实现了上述目标,而且正在航空枢纽、铁路枢纽以及西部高速

公路枢纽建设上人踏步前进,一个全新的西部综合交通主枢纽正在形成。2015年度成都市旅游工作会议在总结2014年旅游工作的基础上,针对旅游业面临的形势和主要问题,安排部署了2015年的重点工作,明确提出要改善旅游交通设施,构建“快旅慢游、便捷安全、无缝换乘”的立体旅游交通体系,旨在提升旅游公共服务能力,加快转型升级,推进成都旅游产业倍增。

（四）旅游交通景观化或产品化

随着体验经济时代的到来,人们的旅游观念也开始发生转变,不再满足于人众旅游阶段“走马观花”式的旅游,越来越追求个人的内心感受,越来越重视整个旅游过程的品质和服务。旅游交通作为旅游的主要时间消耗、主要费用消耗,贯穿旅游活动始终,其品质直接影响旅游者对整个旅游目的地体验的评价。显然,旅游交通的一般运输和空间移位功能已经不能满足旅游者个性化、多样化的旅游需求。因此,从旅游本质出发对旅游交通系统进行体验化的设计,以旅游交通工具、交通路线、交通设施等物质载体为道具,创造出出行过程中的体验价值,将成为新一轮旅游业发展的一个重要着眼点。

作为旅游资源丰富,宏观旅游环境良好的旅游目的地,成都近年来旅游业进入了加速发展阶段和转型关键时期,支柱产业地位确立并巩固,在第三产业中的龙头地位进一步凸显。应该说目前成都旅游业的积累已经为发展交通旅游奠定了良好的基础。事实上,随着旅游业的迅速发展,成都也意识到开发交通旅游的巨人潜力,对交通工具、交通站点等资源都进行了探索性地开发。如在交通工具方面而言,2006年11月成都先后开行901、902、904路观光旅游巴士串起市内、城郊等多个景点,是一种有益的尝试。

4.2.2 石家庄市

旅游公共服务体系的建设是旅游业迅猛发展和游客出行方式深刻变化提出的新要求,主要包括旅游公共信息服务、旅游安全保障、旅游交通便捷服务、旅游便民惠民服务及旅游行政服务等五大体系,而旅游交通便捷服务体系是其最为重要的组成部分。石家庄市系统的探索了城市旅游交通便捷服务体系构建的框架与模式,力图对其今后旅游交通便捷服务体系给予规范和指导,推动其旅游目的地建设和城市服务系统的全面提升。

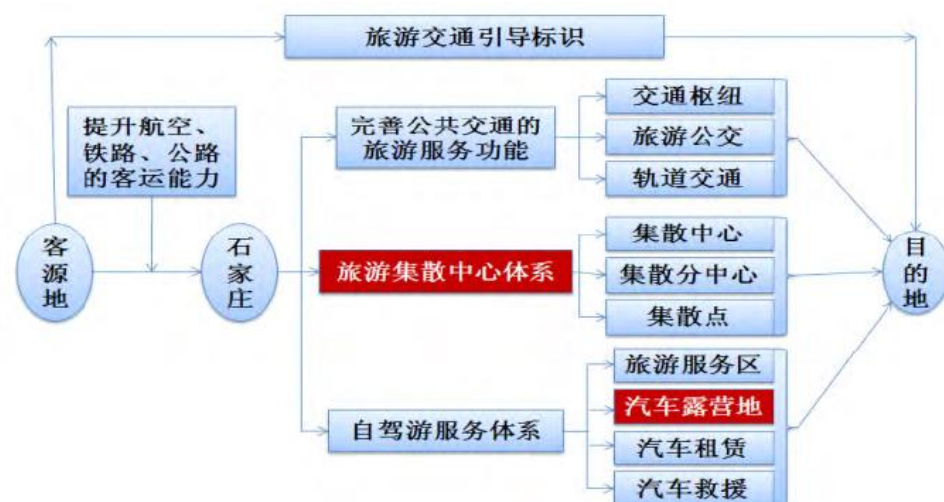


图 4-2 石家庄市旅游交通便捷服务体系框架

（一）提升与主要客源地之间的交通运输能力

增加石家庄与主要客源地之间航线、航班、列车和旅游专列的班次，大力提升客运能力。

航空方面，在目前开通 44 条国内、国际航线的基础上，增加至长三角、珠三角及东北地区等国内主要客源地的班次，增加至天津、承德、张家口及周边重点省市支线航空的班次，适时增加至日韩俄、东南亚等国家热点目的地的班次。铁路方面，依托石家庄全国重要铁路交通枢纽的地位，充分发挥铁路运输运力强、舒适、快捷、安全、低价等优势，增开东北方向、山东方向、蒙古方向的旅游专线列车，增加到主要客源地的车次；依托石家庄全国高速铁路枢纽的优势，利用石太、石青、京广高铁开通旅游高铁专线列车。公路方面，加快完善高速公路网建设，完善高速公路服务区的旅游服务功能，增加至周边主要省、市、县的高速客运大巴及旅游大巴车。

（二）增强市区至各旅游目的地的交通便捷服务功能

1. 完善公共交通的旅游服务功能

（1）完善交通枢纽的旅游服务功能

充分利用现有的交通集散网络和交通运输力量，在机场、火车站和各长途汽车站等交通枢纽，根据其集散能力的强弱，建设不同级别的旅游集散中心，通过旅游大巴、公交车、出租车等便捷的公共交通方式，将游客送达目的地。依托正定机场二号航站楼、石家庄新客站、石家庄北站以及西土、运河桥、南焦、白佛等客运站，建设旅游咨询服务中心，配套讲解员、导游图等服务。在现有列车服务的基础上，完善旅游专线、专列的旅游服务功能，在专列上设导游服务站、旅游咨询车厢、安全服务台、观景车厢、旅游商品售卖车厢等针对游客的旅

游服务设施。

（2）延伸城市公交服务网络，推动旅游公交建设

在现有旅游公交车的基础上，通过增加车次、增加线路、延伸路线、优化走向、提升车辆档次、完善旅游服务功能等，大力推动旅游公交系统建设。增加近程热点线路，如市区至抱犊寨、封龙山、动物园、植物园等线路的车次；增开市区至周边热点景区和乡村旅游点的旅游专线公交线路，如市区至驼梁—五岳寨、西柏坡、天桂门、苍岩门、嶂石岩、赵州桥等地的“旅游直通车”，同时对公交线路走向进行优化，使其尽量串联更多的景区与乡镇；提升车辆档次、完善旅游服务功能；建设市区至鹿泉、正定、真城、栗城等方向的快速公交系统（BRT），实现城市公交的提速与提量运营；推动开通更多的城市旅游观光巴士，对现有旅游公交车在车体结构、无障碍设施、外观形象、尾气排放等方面进行逐步换代升级，并完善旅游服务功能，从中选取 2~3 条在投入模式、运营模式、设施功能、多语言讲解以及整合交通、游览、住宿等方面具有示范作用的线路。

（3）加强地铁、轻轨等轨道交通对旅游业的支持力度

以石家庄大力建设地铁、轻轨等轨道交通为契机，从建设阶段开始强调地铁对旅游业的支持力度。一是在人民广场站、中山广场站、火车站等重要的地铁换乘站及西土、运河桥、南焦、白佛等标准站增设旅游咨询台，配套咨询员、导游图等服务；二是在地铁列车车厢内部及隧道墙体两侧增设旅游视频宣传广告；三是依托地铁沿途景点策划“坐地铁游石门”精品线路。

2. 建立旅游集散中心体系

以游客需求、功能分区、城市布局、交通条件、景区品味为依据，坚持因地制宜、服务大众的原则，在全市构建集散中心、集散分中心、集散点组成的三级旅游集散中心体系。全市在城市中心、交通中心等人流聚集区建设 2~3 个集散中心，由旅游局负责具体指导，由当地相关旅行社有限公司负责具体运作，通常设有交通换乘站、旅游咨询服务区、宣传展示区、商务票务区、接待区、餐饮区、购物区、停车场等，提供全方位的旅游服务；在重要的交通枢纽站建设集散分中心，一般提供换乘、咨询投诉、宣传展示、旅游接待、餐饮、购物等方面的服务；依托重点旅游乡镇、旅游聚集区建设旅游集散点，集散点距离目的地和景区最近，一般指提供换乘、咨询、餐饮等服务即可。逐步实现机场、火车站、汽车站、公交车站、地铁站—集散中心站点与主要景区的无缝对接。加强各旅游城镇、各旅游集散中心间的横向联

系,推动联网售票、异地订票,实现区域化、网络化运营。在各旅游集散中心建立电子监控平台、数据传输系统,与公共信息服务体系对接,将相关信息反馈至有关部门,加强信息的收集与分析。

3.完善自驾游服务体系

依托石家庄的区位优势,面向省内外自驾车游客,通过自驾车旅游服务区、自驾车营地及车辆租赁、信息导引、快速救援等服务体系设置,在全国率先建立一个区域性、一体化运作的自驾车服务体系。

(1) 自驾车旅游服务区

分为两类,一类是高速路段,依托现有服务区进行旅游功能的完善和提升,在现有的休息、餐饮、住宿、加油、汽车修理功能之外,增加旅游导引、旅游咨询、旅游宣传、特色购物等旅游服务功能;一类是国省干道路段,途经的每个县辖区范围内至少设置一个,统一服务标准,配套咨询服务台、资料展柜、通讯设备、旅游商品部、游客休息处、旅游厕所、停车场等设施。保障行程2小时以内有综合服务区,1小时以内有旅游厕所,形成完备的旅游综合服务区网络。

(2) 汽车露营地体系

参照《汽车露营地开放条件和要求》、《中国营地建设标准》以及《中国体育休闲(汽车)露营地建设标准》,以保护生态环境为前提、坚持以人为本、以完善配套服务设施为目标,依托交通道路和风景优美之地或者在旅游景区附近,具备一定的自然条件、社会条件以及用地条件的场地,建设湖畔型、乡村型、山地型、森林型等不同类型的汽车露营地25个。营地主要配套游径、住宿、餐饮、休闲、娱乐、健身、租赁、信息咨询、汽车保养与维护、生活等综合服务功能。

由石家庄市旅游协会负责组建石家庄汽车露营地集团,通过不同的融资途径投资开发汽车露营地,创立石家庄汽车露营地品牌,实行连锁经营、电子网络化管理,使全区范围内汽车露营地具有互动、便利、安全、可靠、周到的服务功能,实现成本的节约,取得更好的经营效果。

(3) 旅游汽车租赁

以现有省内的汽车租赁公司为依托培育2~3家旅游汽车专用租赁公司,以石家庄市、平山县、井隆县、赞皇县等地为中心,以重要的旅游村镇及重点景区为网点。公司要配备不

同档次、不同价位的车辆满足不同游客的需求,为游客提供预约租车、送车上门、异地还车、汽车救援等服务。

(4) 汽车救援系统

目前我国已有不少汽车救援从业机构,建议由市旅游协会组织成立石家庄自驾车旅游救援中心,为需要救援的车辆和汽车求援机构搭建一个方便、快捷的信息平台,制定自驾车突发事件救援预案,确保自驾车旅游安全保障救援;加强对自驾游出行车辆及其驾驶员的管理,推动建立覆盖全市的、反应及时有效的应急呼叫与救援系统,为汽车露营地、旅游车辆及道路交通安全提供保障,维护游客的人身及财产安全;保险公司要加强自驾游意外险产品的开发,提倡和鼓励自驾游旅游者出游投保,提高游客的自我保护和安全防范意识。

3.完善旅游交通引导标识系统

推进建设通往景区及各类旅游服务设施的旅游交通引导标识。旅游交通引导标识系统布局应以集散服务场所、干线公路为骨架,以重要交通节点、换乘点、道路出入口和接驳处为重点;以交通引导、全景导览为主要功能,并提供中英日俄的文字说明,打造规范、简洁、实用、国际通行的旅游交通引导标识系统,并加强在旅游集散中心、旅游综合服务中心旅游交通图和旅游宣传册的免费发放。

4.2.3 大连市

大连是中国著名的避暑胜地和旅游热点城市,随着旅游人数的增多,旅游交通问题不断产生,例如:交通堵塞、交通故障、交通设施不足等问题,从而引发交通安全问题,这样便不能让旅游者的旅游效果达到满意,所以旅游交通成为不可忽视的因素。据世界旅游组织预测,到2020年中国将成为世界第一旅游大国。这意味着中国的旅游业及旅游交通将面临更大的机遇和更大的挑战,大连作为我国重要的旅游城市,也在研究适合其旅游交通发展的思路和对策。

1.提高旅游目的地的可达性

提高可达性是改善旅游目的地开发条件的重要目标,也是旅游目的地旅游流扩张的前提条件。改善旅游目的地可达性有多种途径,如提高大连市连接旅游客源地与旅游目的地以及旅游中心与景区、景区与景区之间的道路等级、提高运载旅游者的交通工具的速度与安全性、开展旅游直达运输以减少旅游中转时间等。

2.加强景区旅游交通安全的管理

为了保证旅游者可以在风景区游览过程中保证其安全,制定一系列的旅游交通安全措施,例如交警应加强对重点路段、重点地区、高峰期时间进行督促检查,让驾驶人员提高安全意识,保证道路畅通。在风景区外可以张贴道路安全的条幅,让车辆经过风景区是可以注意到,减少不必要的交通事故的发生。

3.完善景区旅游交通基础设施

针对旅游高峰期旅游交通设施不足情况,可以适当增加停车位,加强旅游交通的管理,防止出现景区门口车辆乱停和堵塞现象,从而确保旅游交通安全,保证游者的安全在停车场的另一侧是公交调配站,如果把此处的公交车调度、驻留移到景区范围之外,但始发站点保留,这样既空出了场地作为旺季临时停车场使用,也满足了公交的正常运营。晚上景区闭园后,公交车停运时又可以作为库存公交车的停车场。

4.改善经营,完善旅游交通服务

旅游交通的服务对象是游客,必须适应游客多方面的需要,把方便、快捷、安全、舒适”作为旅游交通的服务宗旨,不断改善经营,提高服务质量。因此,旅游交通部门应以游客为核心,以便利为原则,以舒适为目标,达到安全、可靠、便捷、有特色,通过引进中高档的旅游车辆更新交通工具,加强运输管理,为游客提供安全、舒适、优质的服务。

5.循环原则进行旅游交通规划

科学的旅游交通规划应遵循市场导向原则,创造便于游览、舒适、快捷、安全的旅游交通条件,以及“旅速游缓,旅短游长,旅中有游,游旅结合”的旅游交通环境。为适应城市经济社会的发展和城市建设的需要,旅游交通还要遵循适当超前的原则,科学合理地进行规划。

旅游交通规划包括对外交通系统和区内交通系统两部分。对外交通形成铁路、公路、水运、航空相结合,具有足够容量和应变能力,高效率、多功能、立体化的综合交通运输体系;区内交通主要游览路线能够便利通达各景点,保证使大多数旅游者能充分领略旅游地的精华部分。加强综合交通规划,加快高速公路和主干线及出入口建设;加快铁路规划建设,扩大铁路客运站容量;挖潜改造水运交通,积极发展海港;积极发展航空运输,提高运力,切实注意保护好机场的周围环境,增辟国内和国际新航线,增加航班。

4.2.4 蓬莱市

蓬莱市依山傍海,素以“人间仙境”著称于世,独具“海市蜃楼”奇观和“八仙过海”美传,独具特色的旅游资源吸引了大量游客。近几年蓬莱市旅游人数持续增长,特别是自驾游

比例的快速增长使得中心城区交通问题日益严重。核心景区之间交通联系方式以机动化交通为主,核心景区内部的道路还承担大量穿越景区的交通,机动车交通带来的噪声和污染影响核心景区的整体环境品质,也给游客带来安全隐患。近几年自驾游的增长,也使各景点额定停车位不足的状况日趋严重,占用道路停车使道路通行能力、行车速度进一步降低,也增加了为寻找停车位的无效交通。

因此,城市旅游交通低碳化转型将成为蓬莱市实现城市旅游业健康发展的关键。蓬莱市探索从交通与土地利用的相互协调、低碳交通系统的布局、交通设施的规划以及交通组织管理四个方面展开低碳型旅游交通规划。主要包括:

1.层次分明、功能明确的公交系统规划

规划构筑以旅游公交专线为主导,层次分明、功能明确的客流走廊系统。旅游公交由公交专线、景区观光巴士组成,增强景区的可达性和游览方式的多样性。旅游公交线网布局与旅游发展布局相耦合,扩大中心城外旅游交通设施供给。市域范围旅游公交走廊覆盖的区域包括两处旅游专用换乘枢纽以及海滨游览带、葡萄酒产业观光带、君顶酒庄等旅游资源,形成“两环两放射”的结构。通过提高市域旅游资源可达性,丰富景点游览内各,可以均衡游客的分布,蓬莱阁景区以外蓬莱市海洋、葡萄酒资源也得到较为充分利用,对蓬莱市旅游发展模式逐渐由观光型向度假型转化具有重要意义。



图 4-3 蓬莱市市域旅游交通规划图

2.强化公交枢纽的换乘功能

北关路旅游专用枢纽位于三个小景区的中心，在功能设置和交通组织等方面都以换乘枢纽为中心，无缝整合枢纽和核心景区的联系。旅游公共交通枢纽作为周边地区各种土地开发活动的中心。规划在旅游换乘枢纽周边配置为旅游服务的商业、商务酒店、餐饮等设施，并保持适当的建筑密度，并据此塑造出众多的公共空间，交通组织方面，旅游专用换乘枢纽的功能是对旅游旺季高峰客流实施的有效组织和运输，实现私人小汽车、公共交通、出租车、景区环保车以及步行等多种交通方式的有机衔接。

城市东部的卧虎组团是城市未来具有行政办公、商贸、旅游等各类现代服务业功能的城市中心区标志性地段，在卧虎组团规划一处公交枢纽，其主要功能是加强新组团与老中心城的交通联系，方便城市居民的乘车和换乘，并承担远期旅游服务中心的功能。同时在公交枢纽周边高强度开发，引领东部新区的发展。

3.慢行交通体系的构建

在中心城滨海沿线规划绿色慢行通道，联系相互独立、分散的旅游景区、开敞空间、公共绿地，在路权分配上慢行交通处于绝对优先地位，保证其延续性和畅通性，形成与海天一色的自然风光互相辉映的景观走廊，充分体现“海滨生态城市”的特色，使游客充分享受阳光、海岸和沙滩。三个小景区内所有道路均可通行观光电瓶车、自行车等慢速交通，游客通过非机动化的交通工具即可方便到达相邻景点。通过营造尺度宜人、安全宁静的慢行交通系统，丰富了海滨特色旅游观光带的内各，以此实现对旅游资源开发的拓展，在提升旅游环境品质和城市空间功能，延长游客在蓬莱的逗留时间，促进蓬莱旅游业由观光游向休闲游的转变方面具有重要作用。

4.建设与管理并重，以交通管理提高旅游区内环境质量

穿越核心景区的城市交通流是破坏景区游览环境和制约景区发展的重要因素，城市交通与景区交通的有效分离是提高景区内环境质量的重要保障。规划制订有效的道路交通管理政策，旅游旺季和高峰日对机动车采取适时管理措施，将穿越性交通有序引导至外围道路，实现城市交通与核心景区交通的分离。引导游客在市内的出行方式向公共交通转移，提高公共交通设施利用率，保持道路交通设施的供需平衡。

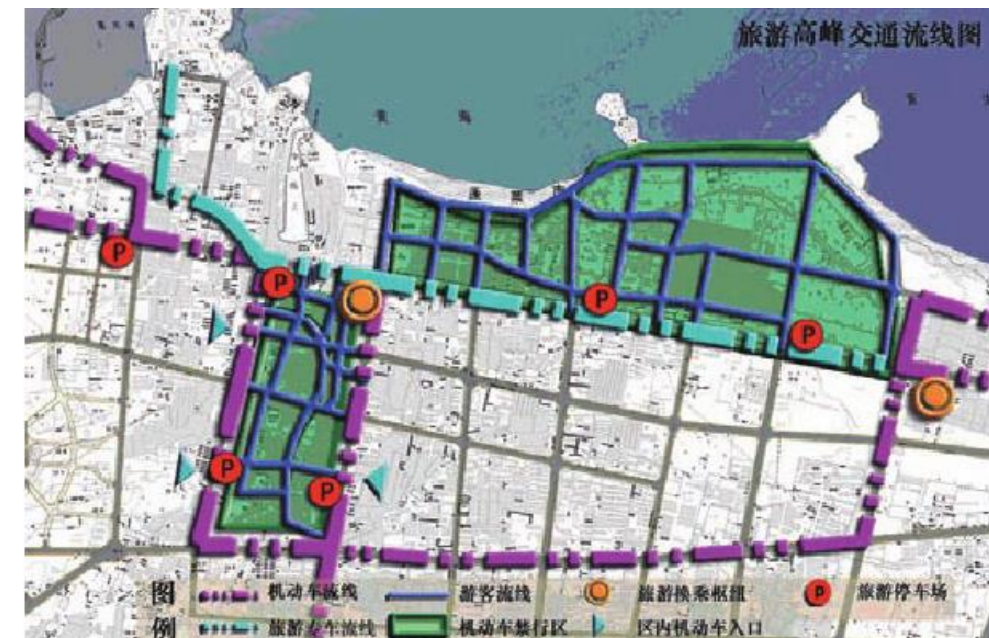


图 4-4 蓬莱市重点旅游景区旅游高峰交通流线

核心景区的停车管理执行与景区外部停车场差别化收费政策，是合理引导自驾游和加强景区交通需求管理的有效手段。核心景区的停车场高价收费，利用经济杠杆提高停车场使用效率。另外旅游高峰日景区内停车场只允许旅游大客车停放，旅游旺季尽量利用社会资源解决供需矛盾，市内配建停车场均对社会开放，有效解决旅游高峰与平峰停车泊位不均的矛盾。



图 4-5 蓬莱市旅游及交通发展战略

4.3 调研城市旅游交通发展经验解读

为了进一步完善中山市旅游交通规划方案，项目组对合肥市和黄山市旅游交通的发展进行调研，学习和借鉴其旅游交通规划、建设、管理等先进经验和理念，为中山市推进旅游交通规划工作、提升旅游吸引力提供实践经验。

4.3.1 合肥市

合肥是中国优秀旅游城市，三河古镇为国家AAAAA级旅游景区，且4A级及以上景区共23个。目前全市有6处全国重点文物保护单位，安徽省文物保护单位36处。其完善、全面的交通基础设施为合肥市旅游业的发展奠定了坚实的基础，同时也为合肥市经济的发展提供了极大的便利。

一、对外旅游交通体系

合肥市通过发展铁路、公路、水路、航空等多种运输方式，已形成多种交通方式融合的综合旅游交通运输体系。

1、公路

合肥市国省干线公路总里程达1406.656公里，全市一级公路总里程由“十一五”末的45公里增加到606公里，跃居全国前列，形成承东启西、接南纳北的“4纵4横1环”的高等级公路网，昂首迈进全国综合交通枢纽城市。

2、铁路

合肥市境内铁路资源十分丰富，有沪汉蓉高铁、合福高铁、京九高铁、合杭高铁、合郑高铁、合蚌连高铁等多条高速铁路线穿越，另有合六城际铁路、合淮蚌城际铁路、合宁城际铁路、合芜城际铁路、合安城际铁路等线路规划建设中，合肥高速铁路“米”字形总体布局逐步形成，合肥高铁南站为多条高速铁路和城际铁路汇集的交通枢纽站。

3、港口

合肥港是全国28个内河主要港口之一，位于合肥南淝河畔，水路经南淝河、巢湖、裕溪河入长江，航道等级为三、四级。目前合肥港航线覆盖范围包含中国东北、西北、华南和西南区域，服务区域较广。

4、航空

新桥国际机场服务于合肥以及淮南、六安、桐城等合肥都市圈城市，并辐射中国大部分地区。2016年，合肥新桥国际机场完成运输起降63750架次，同比2015年增长11.3%；旅

客吞吐量739万人次，同比2015年增长11.8%，居中国第35位。

二、市内旅游交通体系

合肥市内旅游交通形成以轨道交通为骨干、地面公共交通为主体、出租汽车为补充、公共自行车为延伸的城市公共旅游交通体系，促进市内旅游交通的快速疏散，提高至旅游景区的可达性，快速性和便捷性。

1、地铁

合肥地铁是合肥城市公共交通系统的重要组成部分，合肥轨道交通规划建设15条线路，总长322.5公里。合肥地铁1号线和2号线已通车，3号线、4号线和5号线在建。合肥市力争到2020年轨道交通里程达到170公里，轨道交通占公共交通出行比例提高到30%以上。

2、公交

目前，合肥市公共交通系统主要由普通公交和出租车组成，且已开通市区至巢湖景区、三河古镇的旅游公交专线，高峰期发车间隔为10min，平峰期发车间隔为30min，其他景点主要通过市内普通公交线路进行连接。

3、有轨电车

合肥有轨电车规划总长为109.7公里，近期实施11.29公里老淮南线有轨电车，并将联通合肥高铁南站和新西站(规划中)，市内交通与对外交通衔接更加紧密。

三、旅游配套交通设施

合肥市加快完善旅游交通标识系统，建设旅游集散中心，进一步提高旅游吸引力。

1、旅游交通标识

对照全国旅游标准化示范城市标准，对城市交通路牌、行车、行人导向系统、旅游指示牌和各类服务指向牌进行全市更新和完善；全面梳理完善游客服务中心、星级厕所、停车场等标识标牌。

2、旅游集散中心

目前合肥市旅游集散中心由旅游客运中心（国庆）和合肥市旅行社负责建设。随着合肥市汽车站的改造及等级降低（铁路客运的影响），将部分汽车站改造为旅游集散中心，并在合肥机场和合肥南高铁站等综合交通枢纽设置旅游集散中心，为游客提供咨询服务。

4.3.2 黄山市

黄山市地处皖浙赣三省交界处，被称为“三省通衢”，西南与江西省景德镇市、婺源县交界，东南与浙江省开化、淳安、临安县为邻，东北与安徽省宣城市的绩溪、旌德、泾县接壤，西北与池州市的石台、青阳、东至县毗邻。黄山市可以说是处处皆旅游资源，包括自然的和人文的。根据黄山市交通局提供资料，有 A 级及以上旅游景点（区）55 个，其中 5A 级景区 8 个、4A 级景区 20 个及 3A 级景区 14 个。黄山市经济发展主要以旅游业为主，2016 年旅游总收入 450.1 亿元，占总 GDP 的比重高达 78%。

为了进一步支撑旅游业的发展，黄山市提供了多样化、多元化的旅游交通基础设施：

一、对外旅游交通体系

黄山市已经初步形成铁路、公路、水路、航空等多种运输方式共同发展的综合交通运输体系。

1、铁路

黄山市境内共有 3 条铁路，分别为合福铁路、黄杭铁路、皖赣铁路，覆盖范围包括安徽省中南部、江西省东部和南部、福建省东北部地区、浙江省中东部，进一步促进了黄山旅游交通对外的服务纵深。

2、公路

2016 年全市公路线路里程 6937 公里，其中高速公路通车里程 353 公里，居全省第 3 位，仅次于合肥市及六安市；密度 3.7 公里/百平方公里，位居全省第四位。

根据黄山市旅游资源，黄山市构建 2 条旅游快速通道，分别为提升焦村—贤村—郭村—宏村和黄山风景区—西递宏村—黄山高铁站—屯溪—古徽州文化旅游快速通道，将黄山市重要的旅游资源全部串联起来，同时加强景区公路的建设，构建具有特色的旅游公路，提高旅游吸引力。

3、水路

黄山市境内拥有安徽省五条区域性重要航道之一的新安江和“两山一湖”中的太平湖，两水系通航水域均为风景旅游名胜区，全市定级航道里程 78.7 公里（六级航道），新安江流域通航里程 65.8 公里（五级航道）。

4、航空

黄山机场是国家规划的 67 个枢纽（干线）机场之一，已开通国内航班有至北京、广州、

上海、合肥、重庆、厦门、成都、深圳、佛山、西安、天津、海口、青岛、长沙、福州、郑州、呼和浩特等城市的航线。国际航班已开通至首尔、釜山、台北等城市的航线。民航旅客吞吐量 60.5 万人，增长 2.4%。

二、市内旅游交通体系

黄山市目前市内公共交通主要为常规公交和水上巴士。

黄山市设有一条公交专线游 1（区医院—花山谜窟西大门），运营时间 6:45~17:30，全程约 13 公里，行驶时间约 1h。其余主要景点主要通过市内普通公交线路到达。

黄山市在新安江沿线以及适合游船旅游的河段和湖岸，布局建设旅游码头等水上旅游交通基础设施，改善旅游客运码头综合服务环境；加强水上旅游客运装备，购置水上客运巴士、旅游观光游船；开发水上旅游专线，融青山、绿水于一体。

三、旅游配套交通设施

1、旅游集散中心

综合考虑黄山市旅游客流流动特点，按照三级体系建设交通集散中心，在黄山市区和黄山风景区建立市级旅游集散中心，在各县(区)建立若干旅游集散副中心，在重要旅游景区、乡村旅游目的地建立若干旅游集散站、点。

2、旅游交通标识系统

黄山市编制《黄山市旅游标识系统规划》，指导全市交通导览系统建设。

3、停车场

黄山市结合重点旅游景区、乡村旅游目的地、重要旅游节点，合理布局停车场，特别是乡村旅游目的地的停车场建设。此外，还在市区和各县(区)以及重要旅游景区和旅游板块依托地布局建设汽车租赁中心，满足自驾游的租、还车需要。结合绿道建设，在重点乡村旅游地，建设自行车租赁点，满足游客自行车骑行的需要。

4、绿道

黄山市编制《黄山市绿道系统规划》，重点围绕旅游发展轴线、重点旅游集镇环线、重点旅游区环线、重点旅游集聚区环线等进行绿道建设。

4.4 经验总结

通过对国内外旅游交通发展的经验和调研解读，对中山市的启示主要有以下几点：

1、构建多元化、多样化的对外交通体系，提高中山市旅游对周边城市的吸引力

加快构建集铁路、公路、水路、航空等多种交通方式的对外交通体系，强化中山市与周边城市的交通联系，提高区域交通可达性，提升中山市对周边城市、粤港澳大湾区乃至全国其余地区的旅游吸引力，促进中山市旅游发展。

2、优化内部交通系统，快捷疏散游客，提高直达性和便利性

优化中山市内部交通系统，加快构建以轨道交通和中运量系统为骨干、常规公交为主体、出租汽车为补充、公共自行车为延伸的城市公共交通体系，并通过铁路枢纽站、公路客运站和水路客运站等枢纽设施，加强与对外交通系统的无缝衔接，快捷疏散对外游客，并提高至景区的直达性和便利性。同时考虑旅游交通的特色需求，应设置旅游公交专线、水上旅游巴士等交通方式，进一步提升旅游的吸引力。

3、完善旅游交通配套设施，进一步提高旅游服务水平

综合考虑中山市旅游资源和游客客流特点，构建差异化的旅游集散中心，如在重要旅游景区（4A 级以上）或综合交通枢纽设置旅游综合服务中心，在一般景区或枢纽站设置旅游一般服务中心，方便游客咨询服务；

完善旅游标识系统，为游客提供准确、全面的信息，快速指引游客到达目的地；

根据中山市旅游资源，合理规划停车场选址和布局，满足自驾性质的旅游需求，宜可根据具体情况设置汽车租赁中心，满足自驾游的租、还车需要；

构建以绿道网络为核心、旅游景点为节点、城市道路慢行网络为联系的旅游慢行风景道，打造具有通达、游憩、健身等功能的旅游慢行网络。

4、“互联网+交通”助推旅游、交通融合发展

随着城市交通的发展，道路通行压力日益增大，群众对便捷高效交通出行诱导服务的需求越发迫切。利用“互联网+交通”，进一步整合大数据资源，引用新一代信息技术，积极探索线上+线下发展新模式，整合周边优势资源，引领自助游新概念，使游客体验真正的自由行。同时，充分运用科技手段，提升城市在旅游交通运营安全管理、行业决策、市场秩序管理以及旅游服务品质方面的服务能力，实现城市旅游精确推送，打造中山旅游智慧交通。

5.中山市旅游交通发展需求预测

5.1 发展趋势分析

5.1.1 湾区发展趋势

粤港澳大湾区上升为国家战略，今后会是世界上最发达的城市群地区，也是创新能力最强和最开放的城市群地区。根据《粤港澳大湾区发展规划纲要》，粤港澳大湾区战略定位为充满活力的世界级城市群、具有全球影响力的国际科技创新中心、“一带一路”建设的重要支撑和宜居宜业宜游的优质生活圈。

粤港澳大湾区将形成铁路、公路、水路、航空相互融入相互连通的大交通网络。其中铁路，完善大湾区经粤东北至周边省区的铁路运输通道，包括广深港、深茂、赣深等高速铁路，同时进一步优化“环+放射线”的珠三角城际铁路网规划，基本形成以广州为核心，联通港澳、纵贯南北、沟通东西两岸的城际铁路主骨架网，包括广佛环线、广佛肇城际、穗莞深城际、佛莞城际等城际铁路。航空方面，巩固提升香港国际航空枢纽地位，强化航空管理培训中心功能，提升广州和深圳机场国际枢纽竞争力，增强澳门、珠海等机场功能，推进大湾区机场错位发展和良性互动。高速公路方面，完善湾区东西两岸跨江高速通道规划，构建以广州、深圳为枢纽的广东出省高速通道为骨干，连接泛珠三角区域和东盟国家的陆路国际大通道，并有序推进深中通道、沈海高速等公路的建设。港口方面，巩固提升香港国际航运中心地位，增强广州、深圳国际航运综合服务功能，进一步提升港口、航道等基础设施服务能力，与香港形成优势互补、互惠共赢的港口、航运、物流和配套服务体系，增强港口群整体国际竞争力。

粤港澳大湾区大交通网络互联互通，促使湾区时空距离大大缩短，进一步推动湾区经济、产业、技术和人才等要素资源融合，带动经济的快速发展，旅游需求也将大幅上升，人流和车流联系将不断加强。

5.1.2 旅游发展趋势

根据《中山市全域旅游发展规划》，提出中山市旅游发展战略定位为：**粤港澳大湾区世界级精品休闲旅游城市、广东世界旅游休闲重要目的地**，优化都市休闲、文化旅游、乡村旅游、温泉旅游、工业文创五大中山特色旅游产品，探索以社区为中心的休闲经济，切实提高居民生活质量，为全国社区休闲做出典范，打造休闲精品城市新典范。

并基于中山市旅游资源基底及全域旅游构想，打造“1+2+5+8”的空间格局。

■ 一个龙头

孙中山故里旅游区，成为引领中山全域旅游的“月亮工程”。

■ 一条廊道

岐江水上风景廊道和滨海公路旅游休闲廊道。

■ 五个组团

中心组团：以城市休闲、健康养生、美食旅游等为发展方向，将其打造为中山都市休闲娱乐中心、生态康养中心。

南部组团：以游艇游乐、户外运动、温泉疗养、生态休闲等为发展方向，将其打造珠江西岸生态休闲娱乐目的地，中山高端旅游中心、健康度假中心。

东部组团：以文化观光、休闲度假、产业博览、乡村休闲等为发展方向，将其打造全球华人共同的精神家园、中山市旅游集散中心。

东北组团：以农业休闲、文化度假等为发展方向，将其打造为中山农业休闲中心。

西北组团：以工业博览、花卉观光等为发展方向，将其打造为中山工业美学典范区。

■ 八个增长极

➤ 故里游学增长极：主导镇区南朗镇，重点打造孙中山文化体系旅游品牌，凭借孙中山故里旅游区成功创建国家5A级旅游景区的优势，充分整合充分整合周边翠亨村、崖口村、左步村、锦绣海湾城等资源，打造“大5A”旅游景区，打造“大5A”旅游景区。

➤ 游艇休闲增长极：主导镇区神湾镇，构建中山西部旅游门户、高端旅游中心。

➤ 水乡文创增长极：主导镇区五桂山和民众镇，依托珠江西岸最大体量连绵山体的优势，打造功能业态完善的生态健康产业聚集区；利用民众岭南水乡水网密布的空间肌理，建设岭南风格水上旅游小镇，发展休闲度假、文化生产、农业观光，形成辐射粤港澳大湾区的“岭南乌镇”。

➤ 温泉康养增长极：主导镇区三乡镇，构建粤港澳温泉养生度假基地、三乡特色文化旅游体验区。

➤ 灯饰会展增长极：主导镇区古镇镇，推动灯饰企业总部、研发设计、博览展贸等产业上游部门的进驻，完善市政公园、湿地公园等公共配套设施，塑造可持续发展的世界灯都。

➤ 红木博览增长极：主导镇区大涌镇、沙溪镇，重点以红博城和艺博城作为红木家具

与传统文化相结合的载体，介入古玩鉴赏、情景式销售、艺术创作、美学教育等活动，泛化“红木家具”理念，推动从家具到家居的变迁，增益其文化内涵和产品丰度。

- 森林运动增长极：主导镇区东区、五桂山和三乡镇，利用地处中心城区与生态保育区交界的区位优势，打造中央商务区的最佳郊野空间，全民健身的网络枢纽。
- 文旅体验增长极：主导镇区东区和南朗镇，结合“三旧改造”，加强历史文化街区、名镇名村活化利用，参照成都宽窄巷子，推进孙文西路文化旅游步行街、西山寺历史文化街区、从善坊历史文化街区、沙涌历史文化街区的保护性开发。



图 5-1 中山市旅游空间结构布局图

3、主要景区发展规划

(1) 孙中山故里旅游区

1) 发展定位

中山市城市文化名片，国家 5A 级旅游景区。

2) 发展指引

以孙中山故里旅游区为重要主体，整合相关历史遗迹遗址和文化遗产，深度挖掘和弘扬孙中山文化资源，提高孙中山文化的传播力和影响力，建设孙中山文化国际交流中心。

(2) 吉宝盛世湾游艇会

1) 发展定位

广东省游艇旅游发展示范基地、珠三角游艇旅游领导品牌。

2) 发展指引

构建中山西部旅游门户，打造珠江口西岸水上游览枢纽，整合高端旅游业态，协同神湾镇的丫髻山航空生态城、珠海的金湾航空城等高端项目，引领中山旅游的国际化道路，与澳门的“世界休闲旅游中心”和珠海的“海洋主题游乐目的地”差异化发展。

(3) 神舟航天乐园

1) 发展定位

航天主题游乐综合体、国家 4A 级旅游景区。

2) 发展指引

以航天主题游乐为体验，设置航天体验空间，引进航天主题游乐设施，并将退役后的火箭、载人飞船以及国防军事科技成果在室外进行展览；

建设飞行行业企业交流平台，结合片区山水资源设置生态度假公寓，为游客提供休闲养生服务；同时，为进驻飞行会企业提供居住配套服务。

(4) 红博城

1) 发展定位

集红木家具商贸博览、专业交流、文化休闲于一体旅游商业综合体，国家 5A 级旅游景区。

2) 发展指引

以红木文化为主题，以情景旅游、主题旅游为特色，汇集红木家具品牌和精品艺术，配套产学研、商贸、培训、专业会展、文化体验、休闲娱乐等功能，是大涌推动产业转型升级、提升城镇形象的重要载体。

(5) 星光联盟

1) 发展定位

灯饰商贸文化主题的国家 3A 级景区。

2) 发展指引

将户外建筑立面、内部的中庭空间，乃至相邻的古镇镇体育馆前广场纳入景观设计和公共服务的统筹考量当中。

丰富灯光秀内涵。推出建筑景观立面孙中山主题音乐灯光秀，灯博会增加狂欢节元素，将灯饰文化小镇纳入中山旅游主游线，打造区域夜间旅游品牌。

丰富休闲及生活型业态。增加观看灯光秀的移动式座椅、自动贩卖机、旅游服务柜台、餐饮店等。

(6) 广东中山国家森林公园

1) 发展定位

中山市首个国家森林公园。

2) 发展指引

以金钟湖公园为中心，整合周边多个连片山头，打通金钟水库绿道，打造成为中山市中心城区郊野公园。公园整体涵盖树木园、金钟湖湿地公园、古香林公园、大尖山森林公园等 8 个主题公园，围绕“体育+”思维，整合体育大数据、体育旅游、体育科创、体育赛事、健康养生、山地度假等功能，打造以“主题体育健身公园+体育活动中心+产业孵化平台”的体育综合体。

(7) 中山翠亨国家湿地公园

1) 发展定位

国家级湿地公园。

2) 发展指引

建设成为展现中山市生态文明建设的重要窗口，开展各类科普教育活动，并探索“湿地+”发展模式，将翠亨湿地公园建设成为可供资源调查、科研监测、科普宣传、自然教育、生态旅游、文化传播的重要平台，同时参考香港米埔红树林自然保护区措施，结合寒暑两假以及冬季、夏季迥异的湿地生物景观，组织学校、社区以及科普义工团体开展自然教育活动。

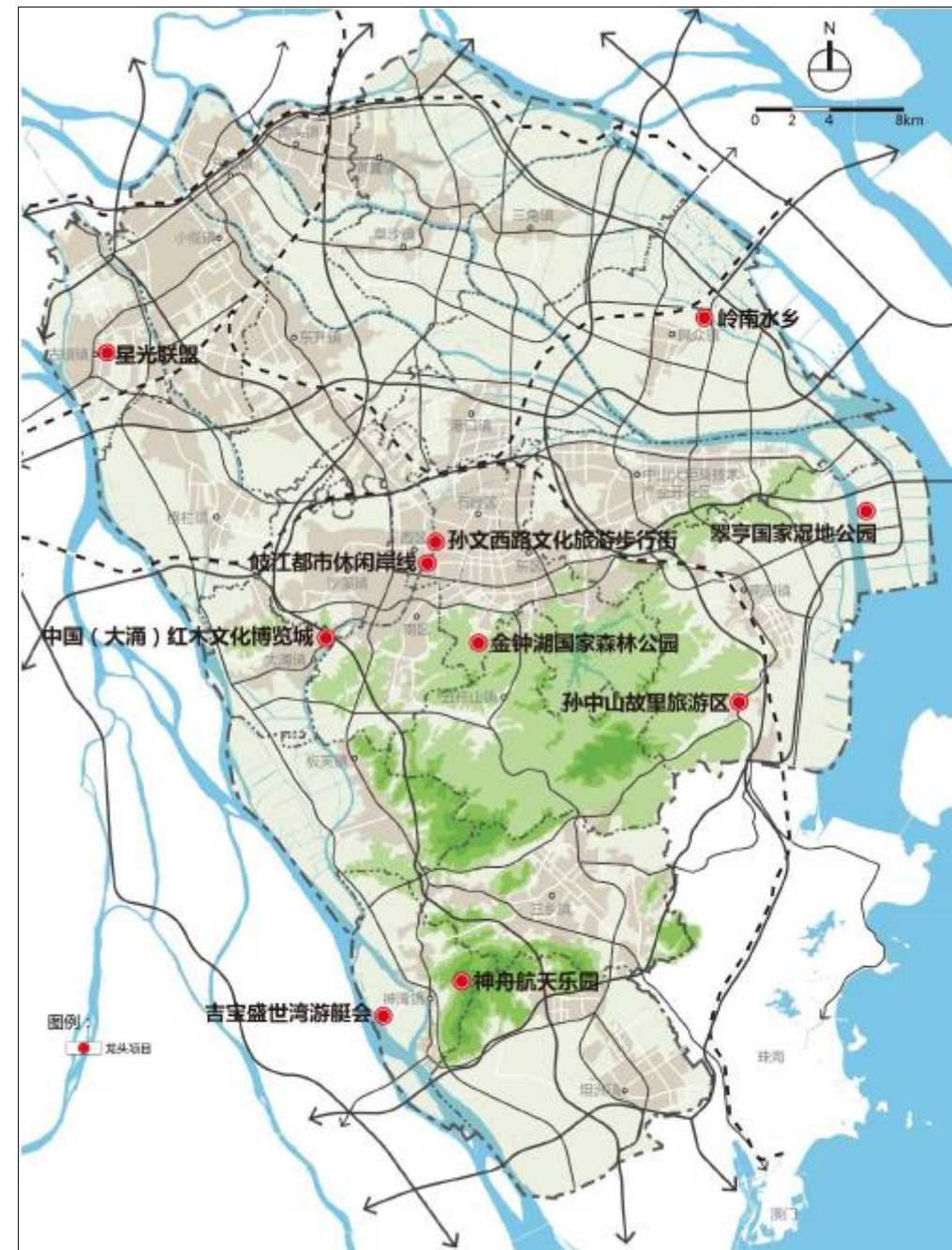


图 5-2 中山市主要景点项目分布示意图

5.1.3 交通发展趋势

2016 年 4 月，省政府颁布了《广东省国民经济和社会发展第十三个五年规划纲要》，对中山市提出四个城市发展定位，其中明确提出要把中山建设成为区域性综合交通枢纽城市；2018 年 4 月 2 日，省委书记李希到中山市进行调研，对中山市提出“三个定位”，即奋力把中山建设成为珠江东西两岸融合发展的支撑点、沿海经济带的枢纽城市、粤港澳大湾区的重要一极。

在省委省政府战略指导下，中山市交通基础设施正向湾区城市群集聚，与湾区的交通联系也由现状的高速公路单通道提升为高速铁路、高速公路、水上客运等多通道多方式选择。如深中城际、深茂铁路等多条铁路轨道的建设，便捷联通粤西沿海地区与珠三角地区，为中山打通一条战略通道；深中通道便捷联通粤东通往粤西乃至大西南，为中山市打通一条黄金走廊，提高其辐射纵深；港珠澳大桥促进粤港澳大湾区交通网络畅通无阻，为扩大港澳珠三角向中国西南部发展带来新机遇；中山马鞍港客运码头与深圳、香港、澳门等客运码头的航线联系，进一步强化了中山市与湾区东岸城市交通联系。

此外，中山市作为历史上丝绸之路三大重要港口之一的广州的近邻，又位于粤港澳大湾区的核心位置，赶上国家推出“一带一路”倡议，无疑遇上难得的机遇期，中山市应积极响应“一带一路”，完善高快速路、铁路等交通基础设施，开通水上航线对接，共享广州港设施和服务，实现中山港和广州港协同发展，主动融入“一带一路”建设，打造海上丝绸之路战略节点。

综上所述，中山未来应重点利用日益凸显的地缘优势，积极融入粤港澳大湾区，主动对接“一带一路”，抓住深茂铁路、深中通道、港珠澳大桥的建设，主动加强与湾区城市群交通基础设施衔接，打造成为湾区西两岸融合发展的支撑点，全面、深度融入粤港澳大湾区发展和国家“一带一路”发展倡议。

5.2 预测年限及范围

1、预测年限

预测基础年为 2016 年，预测特征年为 2020 年，展望年 2030 年。

2、预测范围

本次客流预测的范围为中山市全市域，陆域总面积 1800.14 平方公里，海域总面积 176 平方公里，包括石岐区、西区、南区、东区、小榄镇、三乡镇等 24 个镇区，预测对象主要是中山市重要旅游景区。

5.3 预测模型及思路

5.3.1 预测思路

在调查中山市旅游交通、旅游出行特征需求等现状情况的基础上，基于《中山市综合交通规划（2012—2020）》搭建的综合交通模型进行模型的拟合，根据现状旅游交通的基年 OD

数据，利用美国大型交通分析预测软件 TransCAD，并结合中山市区位、旅游和交通发展趋势，研究中山市旅游景区客流量的趋势，确定重要旅游景区客流量，旅游出行空间分布。

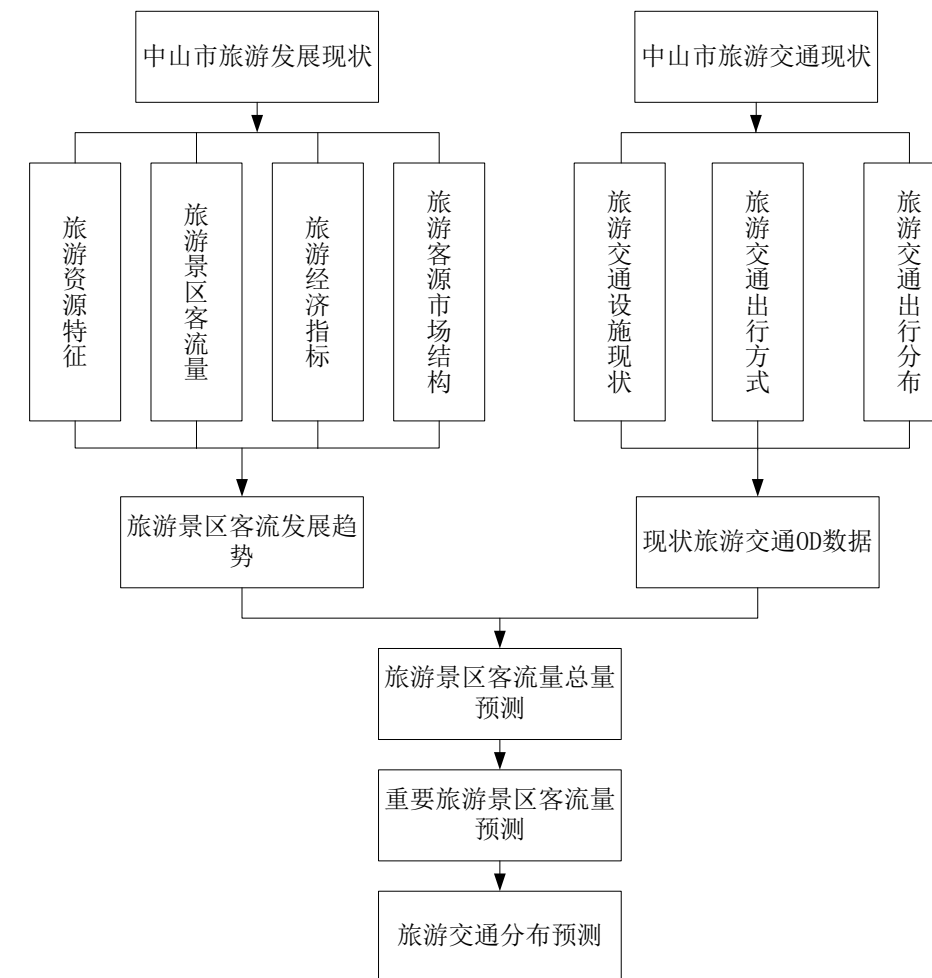


图 5-18 预测技术路线图

5.3.2 交通小区

交通小区划分应综合考虑交通特征（交通出行范围、出行距离、出行频率）；行政区划；地理条件（河流、山脉）；交通走廊；数据（交通数据、社会经济数据）的可获得情况等划分。

本项目交通分区参考《中山市城市轨道交通线网规划》、《中山市综合交通规划（2012-2020）》，全市域范围内共划分 450 个交通小区，按照中山市各镇区界线分为 24 个中区。考虑到本次交通需求对象主要为旅游景区，与其他类型的客流预测存在一定的差异性，且其客源分为市外和市内，因此本次需求预测市外客源以中山市为大区，市内客源以各镇区行政范围为交通中区进行分析。

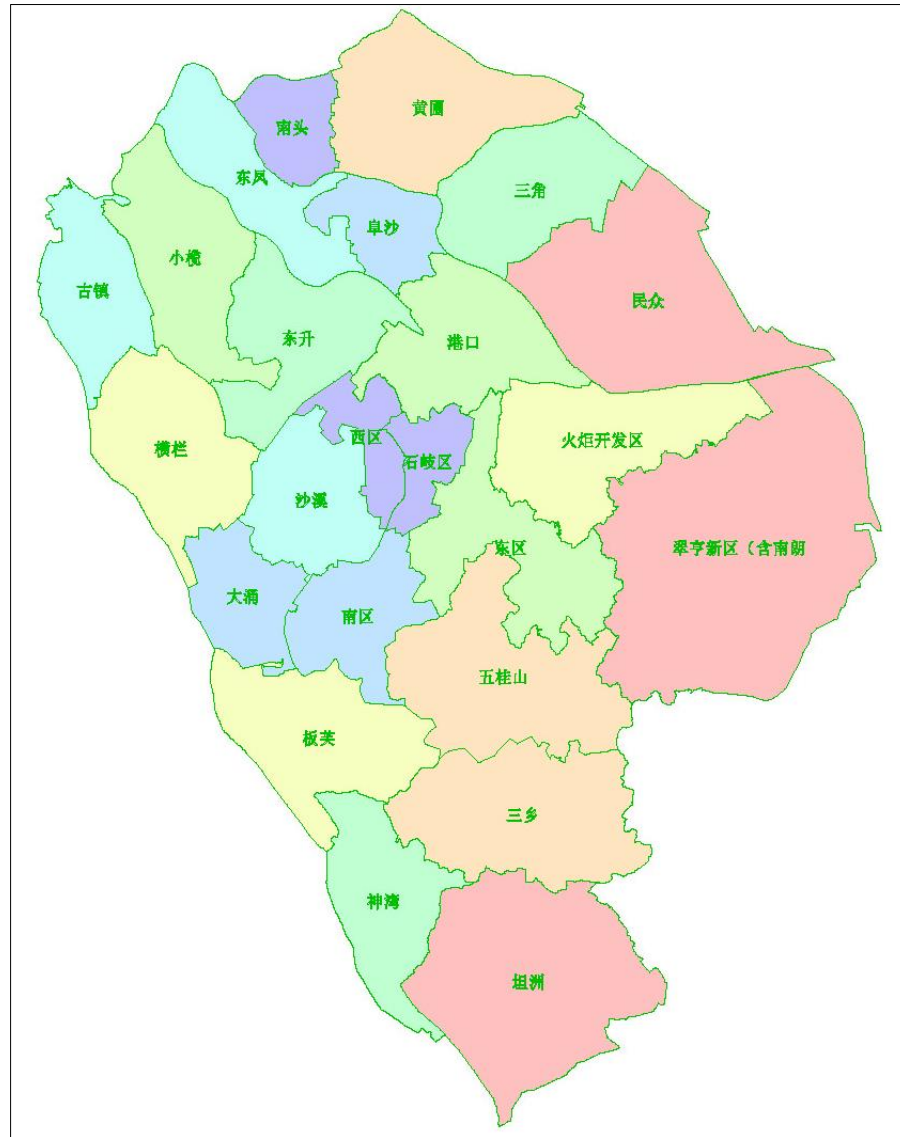


图 5-3 交通中区

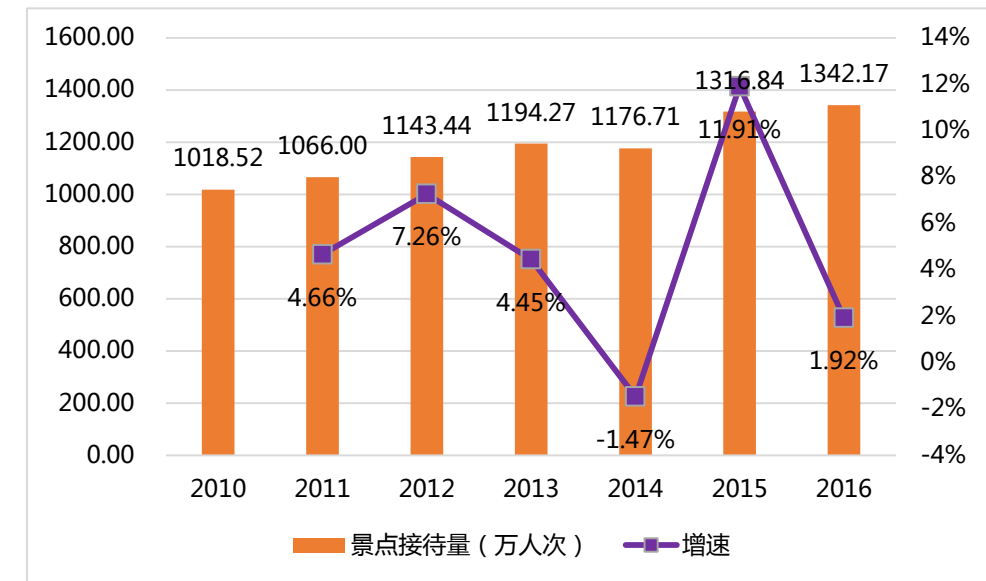


图 5-4 中山市历年景点接待量

通过计算，2010~2016 年中山市旅游景点接待量年均增长率约 5.67%。2014 年是旅游景点接待量呈负增长的一个拐点年，2010 年~2014 年旅游景点接待量增长率位于 2.93% 左右，从 2015 年后开始显著上升，增长率达到 11.91%，后又显著下降，增长率为 1.92%。

随着中山市区域地位的提升、旅游产品的升级以及交通设施的跨越式发展，中山市旅游客流规模在未来一段时期内将会有较大幅度的增长，然后下降，最后趋于稳定。结合《中山市全域旅游发展规划》，预计 2016~2020 年年均增长率为 7%，2020~2030 年年均增长率为 5%，则 2020、2030 旅游景点接待总量分别为 1759 万人次、2657 万人次。

2、趋势外推法

根据中山市常住人口历史数据，采用回归模型（具体为指数模型、抛物线模型、对数模型及线性模型、移动平均等）进行拟合，发现采用二次抛物线模型预测效果较，其公式如下所示。

$$Y=0.7851*x^2+47.501*x+974 \quad (R^2=0.9462)$$

式中：

Y—目标年旅游景区客流总量；

X—时间序列，2005=1、2006=2，以此类推。

根据上述公式，计算得到 2020 年、2030 年中山市旅游景区客流总量分别为 1591 万人次和 2318 万人次。

3、综合预测结果

5.4 旅游景区客流量预测

5.4.1 客流总量预测

1、增长率法

根据中山市历年接待量及增长速度变化如下图所示。

综合增长率法、趋势外推法，采取平均值法对中山市旅游景区客流总量进行预测，具体如下表所示。

表 5-1 中山市旅游景区客流总量预测结果

计算方法	2020 年	2030
增长率法	1759	2657
趋势外推法	1591	2318
综合预测结果	1675	2487

综合上述预测方法，最终确定 2020 年、2030 年中山市旅游景区客流总量分别为 1675 万人次和 2487 万人次。

5.4.2 旅游景区客流规模预测

根据中山市旅游景区的发展规划，选取了孙中山故里旅游区、中山詹园、中山红博城、广东中山国家森林公园、星光联盟、航天乐园、翠亨国家湿地公园等重要旅游景区对其客流规模进行预测。

根据上述旅游景区的特征和现状调查数据，结合其功能定位和发展趋势，对其客流规模进行预测，具体如下图所示。

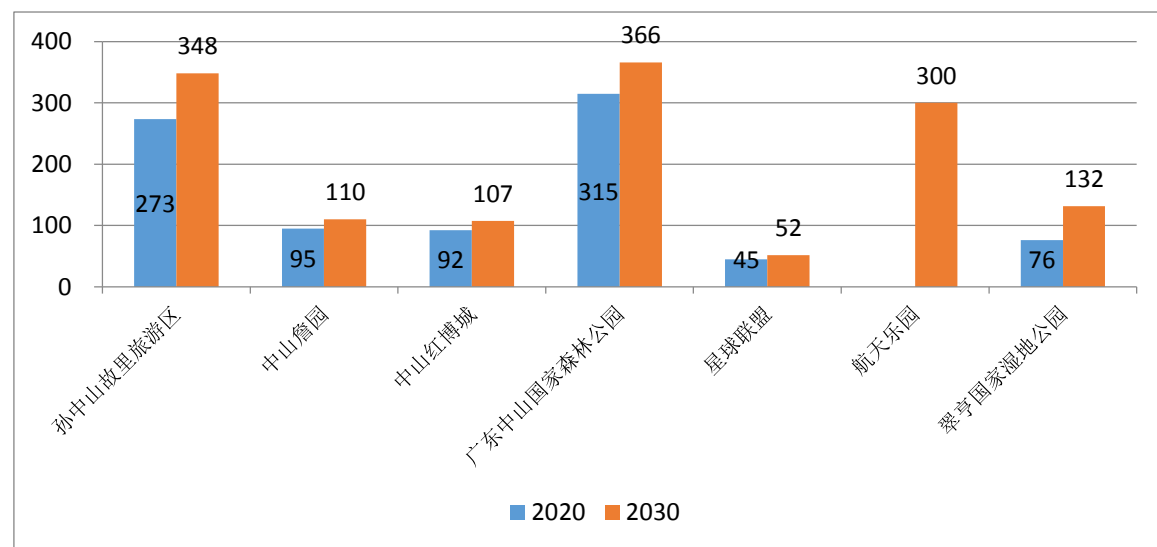


图 5-5 中山市各重要旅游景区客流量

注：航天生态城预计 2017 年动工，首期于 2022 年建成运营；翠亨国家湿地公园预计 2019 年建成运营。

2020 年、2030 年广东中山国家森林公园均为最大，分别达到 315 万人次和 366 万人次，占总客流量的 18.79% 和 14.71%；其次是孙中山故里旅游区，2020 年、2030 年客流量分别为 273 万人次和 348 万人次，比重分别为 16.33% 和 14.00%。

5.5 旅游景区客源分布预测

5.5.1 旅游景区市外客源分布预测

根据旅游景区市外客流现状以及各重要旅游景区市外客源分布现状，结合其功能定位和发展趋势，对市外客流进行分布预测。

1、市外客流总量

2020 年、2030 年市外客流量分别为 667 万人次和 1081 万人次，占总客流量的 39.84% 和 43.45%。

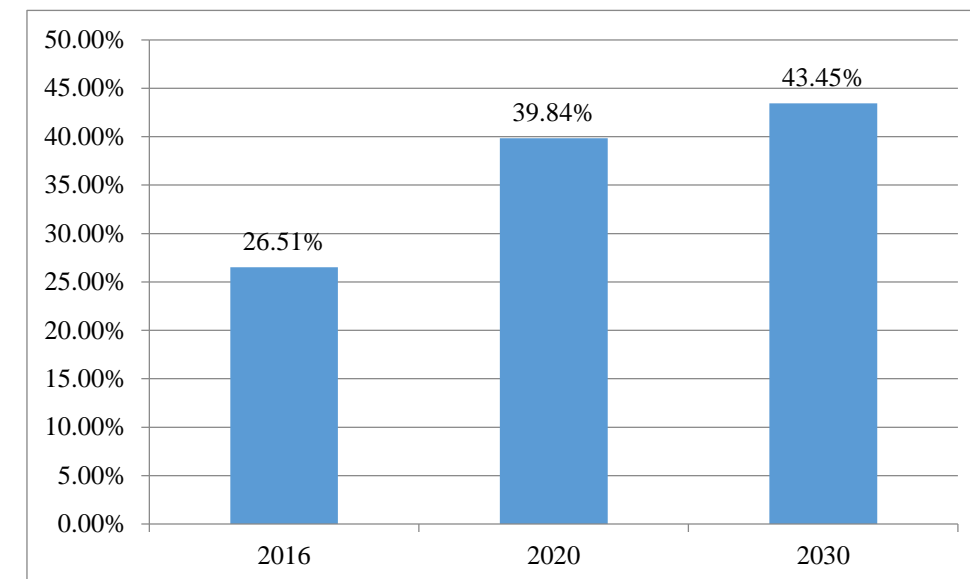


图 5-6 中山市旅游景区市外客流总量比重

2、市外总体分布

中山市旅游景区市外客源仍主要以珠三角周边邻近城市为主，2020 年、2030 年分别达到 475 万人次和 785 万人次，占市外总客源的 71.29% 和 72.63%。

3、旅游景区市外客源分布

选取了孙中山故里旅游区、中山詹园、中山红博城、广东中山国家森林公园、星光联盟、航天乐园、翠亨国家湿地公园等重要旅游景区对其市外客源分布进行预测。

2020 年孙中山故里旅游区市外客源最多，达到 174 万人次，占市外客流量规模的 26.1%；其次是中山詹园，达到 65 万人次，占市外客流量规模的 9.78%。

2030 年孙中山故里旅游区最多，达到 222 万人次，占市外客流量规模的 20.51%；其次是航天乐园，达到 154 万人次，占市外客流量规模的 14.25%。

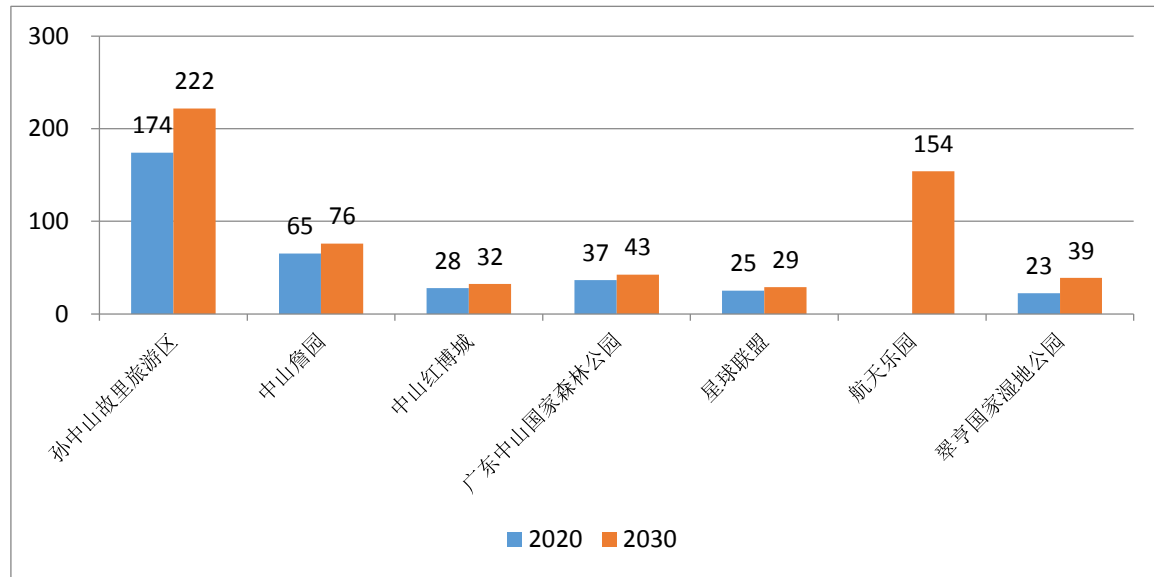


图 5-7 中山市各重要旅游景区市外客源

5.5.2 旅游景区市内客源分布预测

根据旅游景区市内客流现状以及各重要旅游景区市内客源分布现状，结合其功能定位和发展趋势，对市内客流进行分布预测。

1、市内客流总量

2020 年、2030 年市内客流量分别为 1008 万人次和 1406 万人次，占总客源的 60.16% 和 56.55%。

2、市内总体分布

中山市旅游景区市内客源主要以该景区所属镇区为主，但增速呈现下降趋势，周边邻近镇区逐渐增长，说明旅游景区的辐射范围和强度正不断加大；其中 2020 年、2030 年主城区内部出行量占主城区景区市内客流量的 28.41% 和 25.63%。

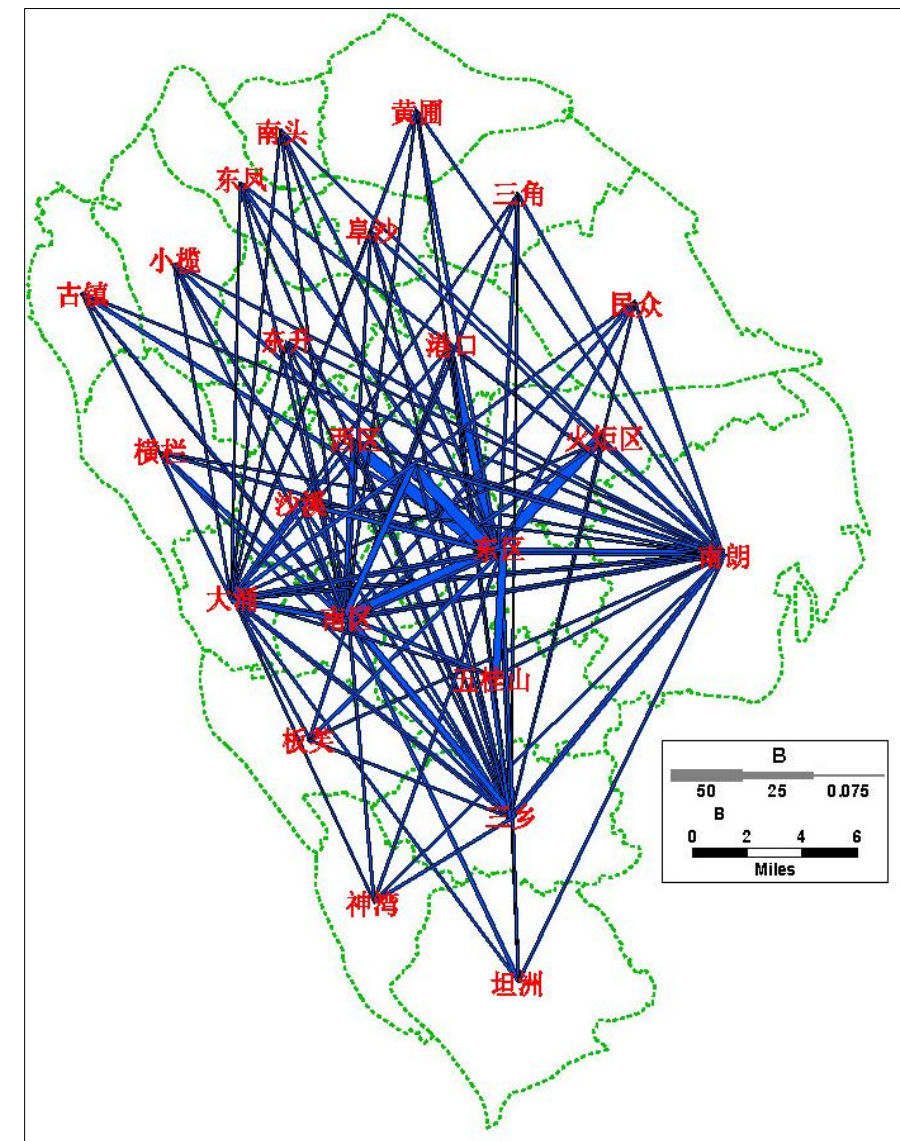


图 5-8 中山市市内客流分布示意图

3、重要旅游景区市内客源分布

选取了孙中山故里旅游区、中山詹园、中山红博城、广东中山国家森林公园、星光联盟、航天乐园、翠亨国家湿地公园等重要旅游景区对其市外客源分布进行预测。

2020 年和 2030 年广东中山国家森林公园市内客流量均为最高，分别达到 278 万人次和 323 万人次，分别占市内总客流量的 27.61% 和 23.00%；其次是孙中山故里旅游区，2020 年、2030 年分别达 99 万人次和 126 万人次，分别占市内客流量规模的 9.86% 和 8.99%。

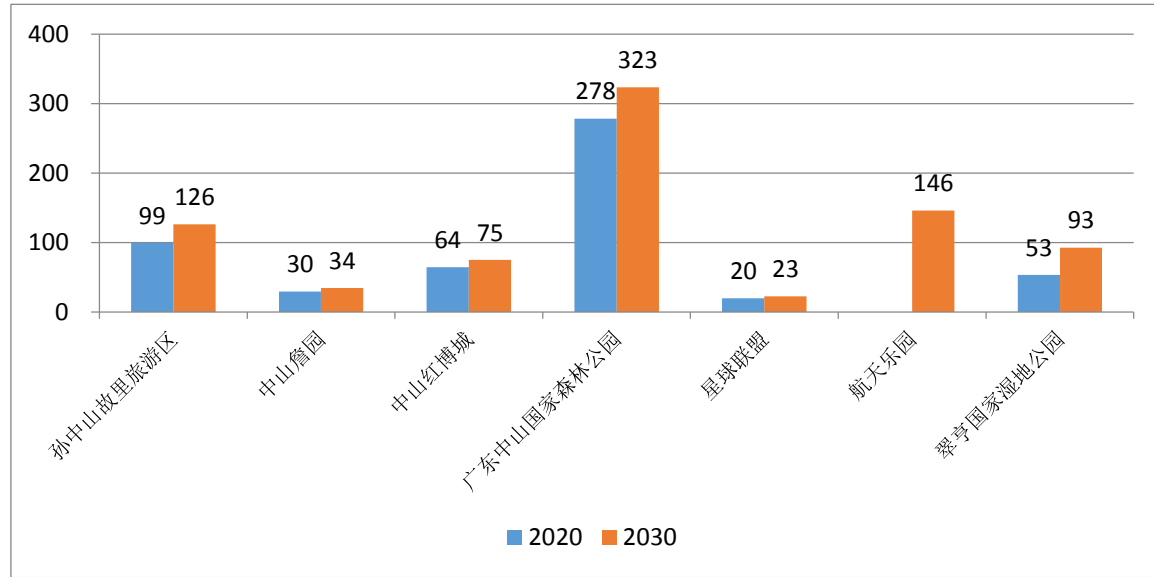


图 5-9 中山市各重要旅游景区市内客源分布

6. 中山市旅游交通发展目标与策略

6.1 中山市旅游资源特色与定位

6.1.1 旅游资源特色

中山市作为中国唯一一个以伟人名字命名的城市，一直在全国享有极高的知名度，是珠三角旅游发展起步较早的城市。2000 年中山获评第二批中国优秀旅游城市，是广东省第四个获得这一称号的城市，仅次于深圳、珠海和肇庆。地灵人杰、物华天宝的中山，因其秀美的山水风光，向来就是崇尚自然的人们仰慕向往的旅游胜地。

中山市旅游资源主要包括生物资源、地文资源、建筑资源、水域风光、人文活动、旅游商品和遗迹遗址等，旅游产品以观光型为主，目前旅游产品结构正从单一的观光型向集度假、休闲、生态、文化、会展、商贸等为一体的综合型转变；部分单项产品已经能够提供较高质量的体验水平。

1、孙中山文化旅游资源

中山市为伟人孙中山故里，是全国唯一一座以人为名的城市。拥有孙中山故里旅游区（含孙中山故居纪念馆、翠亨村、中山影视城、辛亥革命纪念公园、犁头尖山）、孙文纪念公园、孙文中路、孙文西路为代表的大量孙中山文化景观，是全球共享的文化遗产。

2、工业旅游资源

中山工业旅游资源的密度、禀赋位居全国前列。早从 90 年代开始，中山即出现了工业旅游萌芽，近十年，工业旅游出现快速发展态势，目前拥有较大规模的工业旅游资源点 40 处。中山拥有我国工业遗址改造的里程碑式作品岐江公园，该项目是著名景观设计大师俞孔坚回国后的首个代表作，荣获全美景观设计大奖。此外，伊泰莲娜 DIY 地带工业旅游区、咀香园工业旅游区入选第三批全国工业旅游示范点。尤其是一些刚刚建成的大型工业旅游项目（如红博城、星光联盟、厨邦 酱油博物馆），按照规划建成后将成为全国具有代表性的集工业、商贸、文化、旅游于一体的大型综合体。

3、生态旅游资源

中山地处珠江口西岸下游，三面环水，河网密布，水道从西北流向东南，以冲口门为顶点呈放射状的扇形分布，是中国河网密度较大的地区之一。5000 多条河涌和人工排灌渠道纵横交织，形成了以冲积平原为主，低山丘陵台地错落期间的水乡地形地貌。中部五桂山隆

起，与周围诸山形成的低山丘陵台地集群，是珠江西岸最大体量的连绵山地，境内植物种类繁多，林业资源丰富。目前已建成罗三妹山公园、五桂山森林公园、三角山森林公园、尖峰山森林公园、北台山森林公园、东凤和穗湿地公园、莺歌咀水文公园、南头镇水上运动公园等生态景区。民众镇被评为广东省休闲农业与乡村旅游示范镇，其安康农场被评为广东省休闲农业与乡村旅游示范点，同时大涌镇的卓旗山庄是广东省生态旅游示范基地，获评为“中国乡村旅游金牌农家乐”。

6.1.2 旅游资源定位

旅游总体战略定位：粤港澳大湾区世界级精品休闲旅游城市、广东世界旅游休闲重要目的地

围绕中山市旅游总体发展定位，优化都市休闲、文化旅游、乡村旅游、温泉旅游、工业文创五大中山特色旅游产品，探索以社区为中心的休闲经济，切实提高居民生活质量，为全国社区休闲做出典范，打造休闲精品城市新典范。

1、面向全世界的伟人故里

作为伟人孙中山故里，中山市秉承伟人故里的知名度，拥有相对稳定的国内客源市场；同时作为享誉中外的富庶侨乡，具有潜力巨大的海外市场优势。伟人故里应跳出中山，立足全球，面向全世界华人，打造具有国际影响力的香山文化圣地。

2、辐射全国的特色工业博览游

针对古镇灯都资源区、大涌红木产业展示及中式家居文化体验区等，中山应依托产品展销、发展特色商务会展，打造辐射全国的重要的工业博览游。

3、服务珠三角的岭南风情生态游

作为海滨城市，中山市拥有海域面积 176 平方公里，滨海旅游资源丰富。为此建议将中山水上旅游风光带、生态农业、滨海温泉等一系列具有岭南风情的特色生态旅游资源打造成珠三角后花园，为游客提供高品质的休闲娱乐体验。



图 6-1 中山旅游特色

6.2 旅游交通发展战略

6.2.1 提升区际旅游交通地位

1、提高区际旅游交通的辐射能力

保障高铁以及高速公路的建设等重点项目的实施，提升中山市在全区交通网络中的地位，加大对外交通的影响力。重点保证对中山周边城市、粤港澳大湾区以及珠三角其他地区等国内重点旅游客源地的市场开发。

2、加强城市间的联动作用

积极构建中山市与周边城市群间以城际轨道交通、高速公路为主体，快速通道为补充，航空及其他公路协调共享的综合区际旅游交通体系。强化与珠三角城市群其他旅游城市的快速交通联系，充分共享互用交通基础设施，提高区域交通可达性，减少旅游城市间的时间距离，实现旅游资源的优势互补。

6.2.2 构建“快进慢游”的旅游交通体系

完善城市旅游对外交通系统，丰富城市内部交通方式，构建“快进慢游”式的旅游交通系统，支撑城市旅游度假的功能开发，促进城市旅游业发展。

“快进慢游”是与观光旅游向休闲旅游转变相对应的，“快进”指到达景区点的对外交通联系便捷，游客能通过各种交通方式到达景区，花费在旅途中的时间越来越短；“慢游”

指景区内慢行优先，强化景点特色，打造舒适化、休闲化的慢行走廊空间，延长游客逗留在景区的时间，提高游客对景区的好感度，扩大景区的影响度。

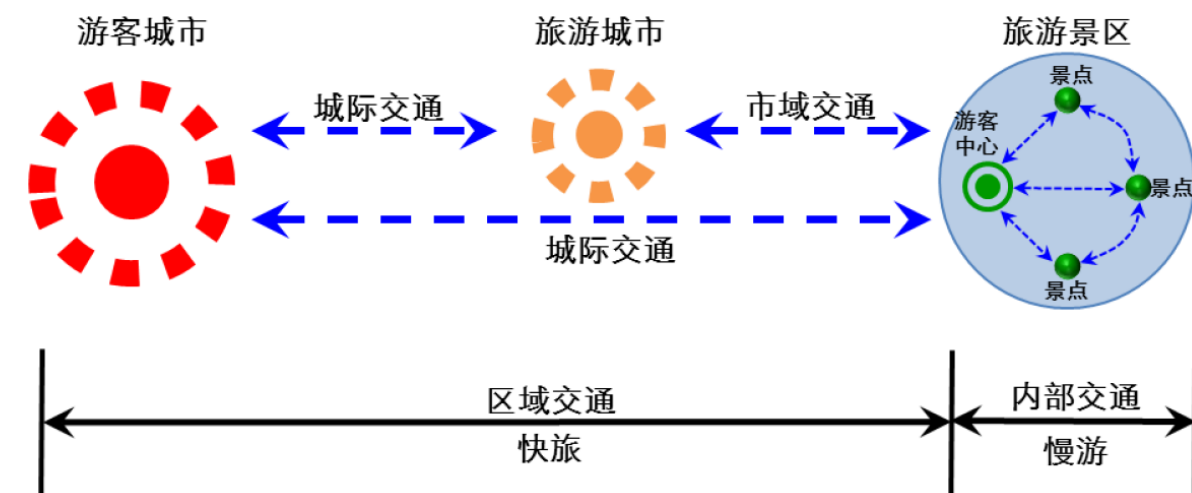


图 6-2 “快进慢游”的发展模式

1、快进

- 依托区域交通，完善中山市的对外交通体系；
- 依托市域交通，构建主要旅游景区的快速交通体系。

中山市位于珠三角世界级城市群核心区，通过高速公路、干线公路、国家铁路、城际轨道等对外交通规划，构建 1h 经济生活圈，实现 1h 内衔接广州、深圳、珠海、佛山、江门等周边城市，50min 可达广州南沙新区、深圳前海新区、珠海横琴新区等 3 大国家级新区。

2、慢游

旅游交通的最大特点就是其慢游性。旅游观光的特殊性质决定了出行具有慢游性，不像通勤出行起终点间的简单移动。“慢游”是一种符合现代旅游的消费方式，基本表现形式是让游客在住下来、坐下来、静下来中尽情享受度假、休闲、体验带来的乐趣。

- 完善旅游标志与引导设施；提高景区的辨识度；
- 构建与中山人文和自然景观合理衔接的绿道系统，提供便捷可达的慢行游览方式，为游客创造漫游式的旅行体验。

6.3 旅游交通发展目标

6.3.1 总体发展目标

中山旅游交通的总体发展目标为：构筑以高可达、便转换、快集散为核心的城区旅游交通体系，协调景区内和景区间交通，做到可观光及可体验。完善旅游交通配套，促进中山旅

游业的健康可持续发展。

- **高可达：**集合高速公路、高铁、航空等多元化的对外交通方式，增强游客到达中山的便利性。
- **便转换：**通过高铁车站、长途客运站和旅游集散中心等枢纽设施，便捷地转换对外和全域旅游交通。
- **快集散：**强化城市出入口通行能力，增强城市对外集散条件；强化景区周边路网和设施配套，增强景区集散条件。
- **可观光/可体验：**景区旅游空间与交通体系有机结合，山水、历史、人文、景观功能与交通功能充分融合、相得益彰。

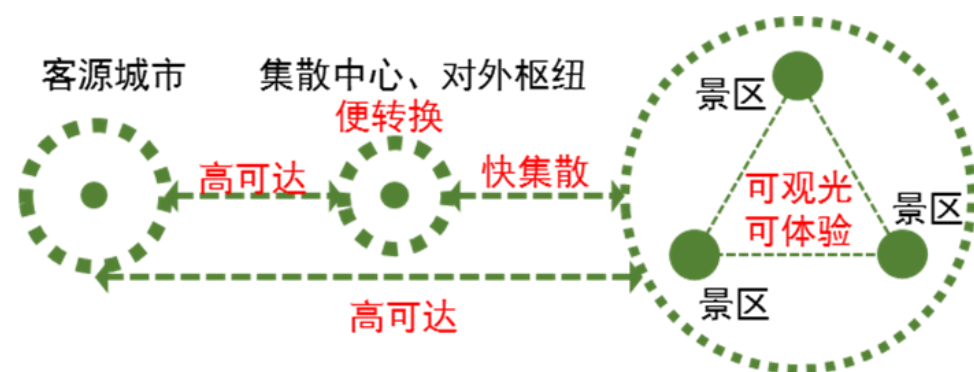


图 6-3 中山旅游交通发展总体目标概念图

6.3.2 市域旅游交通发展具体目标

1、对外交通体系

依托高铁、城铁、民航、高等级公路等构建“快进”交通网络，提高旅游通达性和便捷性，通往 4A 级景区要有一种以上快进交通方式，通往 5A 级景区要有二种以上快进交通方式。

2、集散中心

完善旅游集散中心建设，建立集旅游换乘、公交枢纽、信息服务于一体的旅游集散中心，覆盖全部 3A 以上景区和客运枢纽、码头；实现服务游客、方便游客的目标。

3、旅游公交

建立主要客运枢纽同主要景区之间的直达旅游公交专线，优化游客出入景区的交通结构，实现枢纽节点同景区之间的便捷联系。

4、旅游慢行道

构建以绿道网络为核心、旅游景点为节点、城市道路慢行网络为联系的旅游慢行风景道，

打造具有通达、游憩、健身、教育等功能旅游慢行网络。

5、景区指引系统

增强道路以及景区的信息指引，强化游客对于旅游景区的辨识度，提高景点的可达性，减少绕行。

6、景区道路及配套设施

完善景区道路网络，5A 级景区至少有 2 条以上交通干道衔接，4A 级景区至少有一条城市干道衔接。重点景区根据设计接待量配套建设旅游大巴、自驾车停车场以及房车营地。

7. 中山市对外旅游交通规划

7.1 综述

中山市高速、高铁、港口一应俱全，旅游对外交通条件优越。而旅游对外交通的规划重点在于保证中山融入大区域的综合交通系统，增强中山对外交通的便捷程度，提升景区吸引力和辐射范围。重点在于加强高速公路、高铁站以及周边主要机场与景区的联系，加强轨道交通、旅游专线与周边城市的衔接。

7.1.1 规划原则

原则一：符合相关上层规划

充分利用广珠城际及高速公路、国省干道，条件适合时，与中山周边区域新建和规划的高速公路及其他对外通道充分对接，更大限度地发挥骨架公路作用，保证区外游客的进出便捷性。

原则二：优化景区与交通枢纽节点的便捷联系。

实现景区与主要交通枢纽节点，如中山北站、中山站及白云机场等的便捷联系，提高中山旅游景区的可达性，方便外地游客能够快速、边界地到达目的景区。

原则三：因地制宜、实事求是、适当超前。

从对外通道的日常使用和旅游使用双重属性考虑，遵循“因地制宜、实事求是、适当超前”的原则，根据中山未来旅游发展的水平，同时考虑经济发展水平和地形条件，选择适当超前的技术标准，加强对外综合交通系统对旅游交通的支撑，确保日常交通和旅游交通功能的协调有序。

7.1.2 规划思路

中山市对外旅游交通规划的思路包括：

- 加强中山城区同周边城市重大枢纽的联系，注重中山重点景区同周边空港及高铁站的衔接；
- 串联国家干线铁路网，实现中山旅游对接全国；
- 加密公路网，打造中山同周边城市 2 小时自驾圈；
- 增加水上客运航线，提高珠三角水运网络可达性。

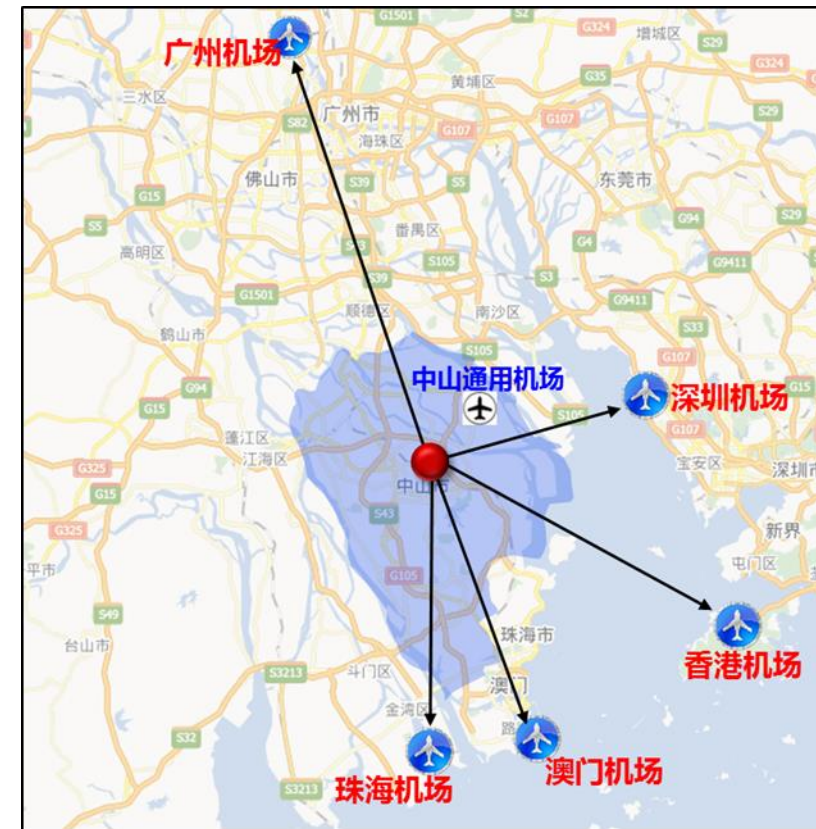


图 7-1 中山周边机场



图 7-2 中山同周边城市两小时自驾圈

7.2 中山市与周边重要国际机场的衔接

7.2.1 区域航空发展分析

近年来全球旅游经济保持良好的发展态势，特别是亚太地区旅游经济强劲的发展势头，为广东开拓入境旅游市场创造了条件，未来广东的入境游客量将呈稳步上升的趋势。从国内游客的增长情况来看，乘坐飞机到广东的游客主要集中在西南、长三角、华北、东北等地区，这些地区的游客量近些年保持了较快的增长速度。

2015 年广东航空年旅客吞吐量达 1.13 亿人次。随着广东旅游业的加速发展，旅游产品体系日趋完善，旅游吸引力不断增强，中远程旅游客源市场份额将逐步上升。未来广东的航空旅游需求将呈现快速增长的趋势。

7.2.2 周边城市机场功能定位分析

目前，中山市仅在三角镇设有一处通用机场，其功能定位主要为航空培训，私人飞行和应急响应，不具有旅客运输功能。航空旅客主要利用区域机场，包括广州白云国际机场、深圳宝安国际机场、珠海金湾机场，也有部分国际旅客利用香港国际机场和澳门国际机场。

1、香港国际机场功能定位分析

- **定位：**门户枢纽（国际航空中心），以四通八达的交通网络连接，凭借低成本、高效、优质的服务以及优秀的企业文化力争保持国际航空枢纽优势地位。
- **航线：**连接五大洲共 180 多个城市
- **优势：**
 - 提供珠三角各大城市前往香港国际机场往返的海空、空海接驳服务。
 - 中国干线服务机场，运到珠三角的货物不必再办理多重报关、转关手续。
 - 集疏运系统发达，海陆空联运机场。



图 7-3 香港国际机场区位图



图 7-4 香港国际机场现状图

2、澳门国际机场功能定位分析

- **定位：**门户枢纽（葡语等小国家航空中心、香港国际货运航空中心），连接中国和欧、美国家尤其是葡语国家的中转站，亚太地区低成本航空枢纽，亚洲私人公务机中心。
- **航线：**大陆航线（北京、成都、重庆、贵阳、合肥、郑州等 17 个大陆城市），国际航线（东京、大阪、福岡、首尔、台北、曼谷、河内等 9 个城市）。
- **优势：**
 - 可提供来往周边小国家的低成本航线。
 - 集疏运系统发达，海陆空联运机场。



图 7-5 澳门国际机场区位图



图 7-6 澳门国际机场现状图



图 7-7 广州白云国际机场区位图



图 7-8 广州白云国际机场现状图

3、广州白云国际机场功能定位分析

- **定位：**门户枢纽（东南亚航空中心、华南航空物流中心），覆盖广东省及泛珠三角等广大地区，是面向全国、连接世界、实现国际中转的国际枢纽机场。
- **航线：**国内航线为主，国际航线为辅（悉尼、纽约、巴黎、首尔、孟买、河内等五大洲 48 个城市）
- **优势：**
 - 将新增广州第二机场
 - 作为珠三角中心城市，区位优势明显。

4、深圳宝安机场功能定位分析

- **定位：**区域枢纽（华南航空中心、香港国际货运的中转支线），覆盖珠三角腹地及周边地区，国内航空旅客运输的枢纽节点和面向东南亚及欧美地区的国际货运门户。
- **航线：**国内航线为主，国际航线为辅（吉隆坡、曼谷、大阪、首尔、曼谷、墨尔本、新加坡等 14 个城市）。
- **优势：**
 - 提建设第二跑道，新建 3 号航站楼，预留机场第三跑道。
 - 毗邻香港，与香港机场开展国际航线合作。
 - 集疏运系统发达，海陆空联运机场。



图 7-9 深圳宝安国际机场区位图



图 7-10 深圳宝安国际机场现状图



图 7-11 珠海金湾机场区位图



图 7-12 珠海金湾机场现状图

5、珠海金湾机场功能定位分析

- **定位：**干线机场，充分利用已建成运力，发挥 4E 级机场能力，发展成为国内干线机场。
- **航线：**国内航线为主（北京、重庆、昆明、西安、天津、上海、贵阳等城市）。
- **优势：**
 - 定期举办国际航展。
 - 建立飞行员培训基地。
 - 毗邻香港，与香港机场开展国际航线合作。
 - 集疏运系统发达，海陆空联运机场。



图 7-13 中山与周边机场距离示意

未来随着深中通道和深港机场联络线的建成，宝安机场将取代白云机场成为中山市的国内共享主机场，国际共享机场将由白云机场变为白云和香港机场并重。

7.2.3 中山与周边主要机场的连接通道规划

1、与深圳宝安国际机场连接通道规划

(1) 公路通道

连接深圳宝安国际机场的公路通道包括：

- 广中江高速/中江高速—东部外环高速—深中通道
- 中开高速—深中通道

(2) 铁路通道

连接深圳宝安国际机场的铁路通道包括深茂铁路。

(3) 水路通道

目前，中山市已开通至深圳机场的水上航线，水路通道为中山港客运码头—深圳机场福永客运码头，经过的水路为横门水道—珠江。

□ 建议：

现状中山城区只有盛景候机楼可前往深圳宝安国际机场，因此建议在中山城区东部新增 1 处候机楼。

后期待马鞍港客运码头建成运营后开通至深圳福永客运码头的航线。



图 7-14 中山与宝安机场衔接示意

2、与广州白云国际机场连接通道规划

(1) 公路通道

连接广州白云国际机场的公路通道包括：

- 广澳高速—京港澳高速—机场高速
- 广珠西线高速/广州环城高速—机场高速

(2) 铁路通道

连接广州白云国际机场的铁路通道包括：

➤ 广中珠澳高铁

□ 建议：

现状中山城区只有盛景候机楼可前往广州白云国际机场，因此建议在中山城区新增白云候机楼，远景考虑延伸至孙中山故里旅游区始发。



图 7-15 中山与白云机场衔接示意

3、与香港国际机场连接通道规划

(1) 公路通道

连接香港国际机场公路通道包括：

➤ 广澳高速—西部沿海高速—广珠西线—港珠澳大桥

➤ 广珠西线—港珠澳大桥珠海连接线

(2) 水路通道

现状连接香港国际机场的水路通道包括中山港客运码头—香港国际机场海天客运码头，经过的水路为珠江。建议后期待马鞍港客运码头建成运营后开通至香港海天客运码头的航线。



图 7-16 中山与香港国际机场衔接示意

7.3 中山市同周边城市的轨道衔接规划

7.3.1 现状概况

目前中山市仅开通了一条城际轨道——广珠城际。境内共开通 7 个站点，向北可到达佛山顺德、广州南站，向西到达江门新会站，向南到达珠海站。通过中山站可经广珠城际、京广客专去往北京方向，或经广珠城际、南广铁路去往南宁方向，或经广珠城际、贵广客专去往贵阳方向。

中山市现状城际轨道衔接范围仅限于珠三角周边邻近城市，辐射纵深不足，且直达外省的长途客运列车较少。

根据《中长期铁路网规划》(2016)、《珠江三角洲地区城际轨道网规划(2009年修订)》

等区域相关规划，途经中山市轨道包括国家铁路 2 条，城际轨道 1 条。其中国家铁路为：深茂铁路（中山段长 53km）、南沙港铁路（中山段长 30km）；城际轨道为：广珠城际（中山段长 69km）。

表 7-1 中山市既有国铁及城际轨道

序号	性质	衔接通道名称	实施情况	通道走向及功能
1	国家铁路	深茂铁路	规划	东起深圳，途经东莞、广州、中山、江门、阳江、西至茂名。途中与广珠铁路、广珠城际、厦深铁路等线衔接，可实现中山与广西北部湾、海南等西部地区以及海西经济区和长三角等东部地区的快速联系。
2	国家铁路	南沙港铁路	规划	自广珠铁路鹤山站引出，经顺德、中山、广州万顷沙至南沙港站，该铁路可通过广珠铁路向北连接京广客专，辐射中南地区；向西沟通南广、柳肇铁路，辐射西南地区；向东衔接广深铁路。
3	城际轨道	广珠城际	现状	其余广州南站，经顺德、中山、珠海，是中山市联系广州、珠海的重要客运通道

既有规划问题分析：

- 与周边城市铁路、轨道衔接不足。

7.3.2 规划方案

一、与周边城市衔接的铁路网规划

1、建议既有广珠城际开通更多跨线长途列车

京广客专、贵广客专、南广铁路是国家高速铁路网八纵八横的两纵一横。近期，利用广珠城际轨道引入京广客专、贵广客专、南广铁路等，中山站已开通了至北京、上海、长沙、贵阳、桂林等城市的国铁长途列车，小榄站已开通至茂名的铁路，中山正式融入国家铁路网。为满足中山对外长途客流增长的需要，促进跨区经贸交流往来，建议利用既有广珠城际开通更多城市的跨线长途列车，利用中山小榄站增开至粤西的高铁服务。

2、建议争取更多国铁、城际铁路资源，更好的融入粤港澳大湾区

争取规划新增广中珠澳高铁、南深高铁、深中城际，强化珠江西岸南北向及珠江东西两岸的铁路联系。

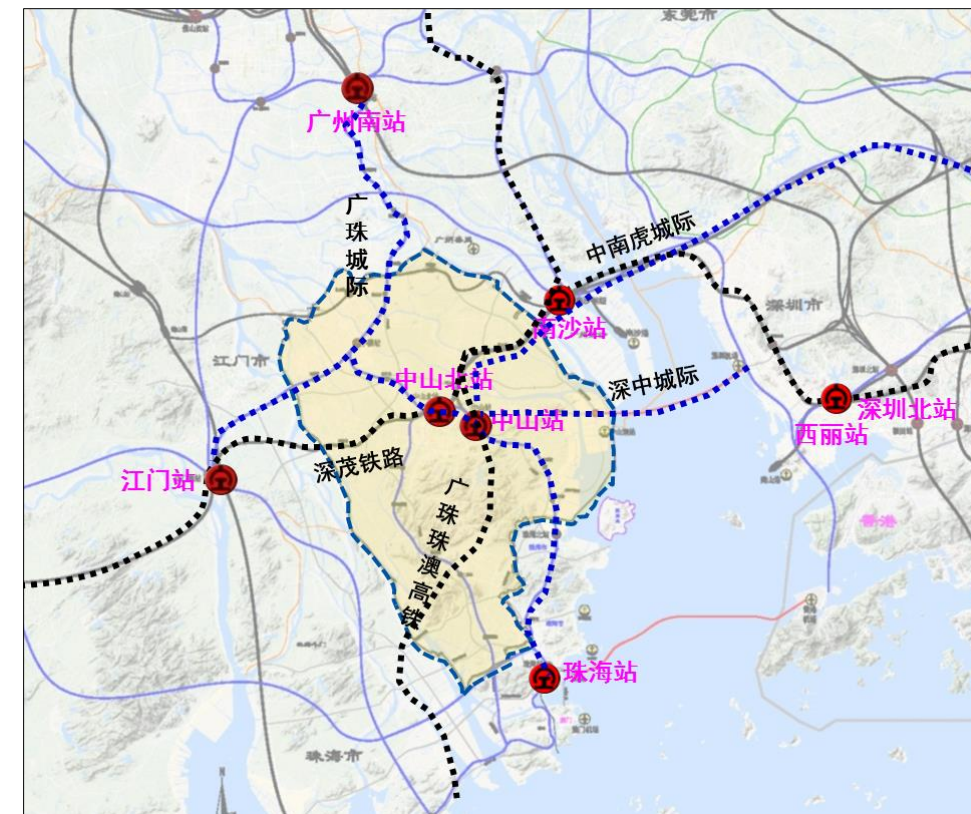


图 7-17 中山同周边城市铁路网衔接示意

表 7-2 中山市与周边城市的铁路衔接一览表

衔接城市	铁路
广州	深茂铁路、广珠城际、广中珠澳高铁
深圳	深茂铁路、南深高铁、深中城际
珠海	广珠城际、广中珠澳高铁
佛山	广珠城际
江门	深茂铁路、南深高铁、广珠城际

上述规划的铁路通道和枢纽，包括国家铁路、城际轨道及其枢纽均在《《中长期铁路网规划（2016）》、《珠江三角洲地区城际轨道网规划（2009 年修订）》、《中山市城市轨道交通线网布局规划调整》等规划）中落实，因此其不产生新的用地规模。

二、与周边城市衔接的城市轨道线网

加强与周边城市地铁的联系，包括引入广州地铁 18 号线，佛山地铁 11 号线与中山轨道线网的便捷换乘，同时规划预留城市轨道与珠海、江门衔接，加强中山与珠海、江门的轨道交通衔接，加强了与珠三角、广东省乃至全国的轨道交通联系。

7.4 对外公路网规划

7.4.1 现状概况

(1) 高速公路

中山市现状高速公路共 5 条，总体布局为“两横三纵”格局，分别是广澳高速、广珠西线高速、中江高速、广中江高速（一期）以及西部沿海高速。受珠江口影响，中山市现状跨江通道受限，现有的高速公路主要对外衔接广州、珠海、江门等，与珠江东岸的衔接需绕行。

表 7-3 中山市与周边城市高速公路衔接情况

高速名称	车道数	设计时速 (km/h)	途经镇区	对外联系地区
广澳高速	4、6	120	三角、民众、港口、火炬区、南朗	珠海、广州
中江高速	4	110	古镇、横栏、小榄、东升、港口	江门
广珠西线高速	6	120	南头、东风、东升、城区、沙溪、板芙、三乡、坦洲	广州、顺德、珠海
西部沿海高速	4	100	坦洲、神湾	珠海
广中江高速（一期）	6	100	古镇	顺德、江门

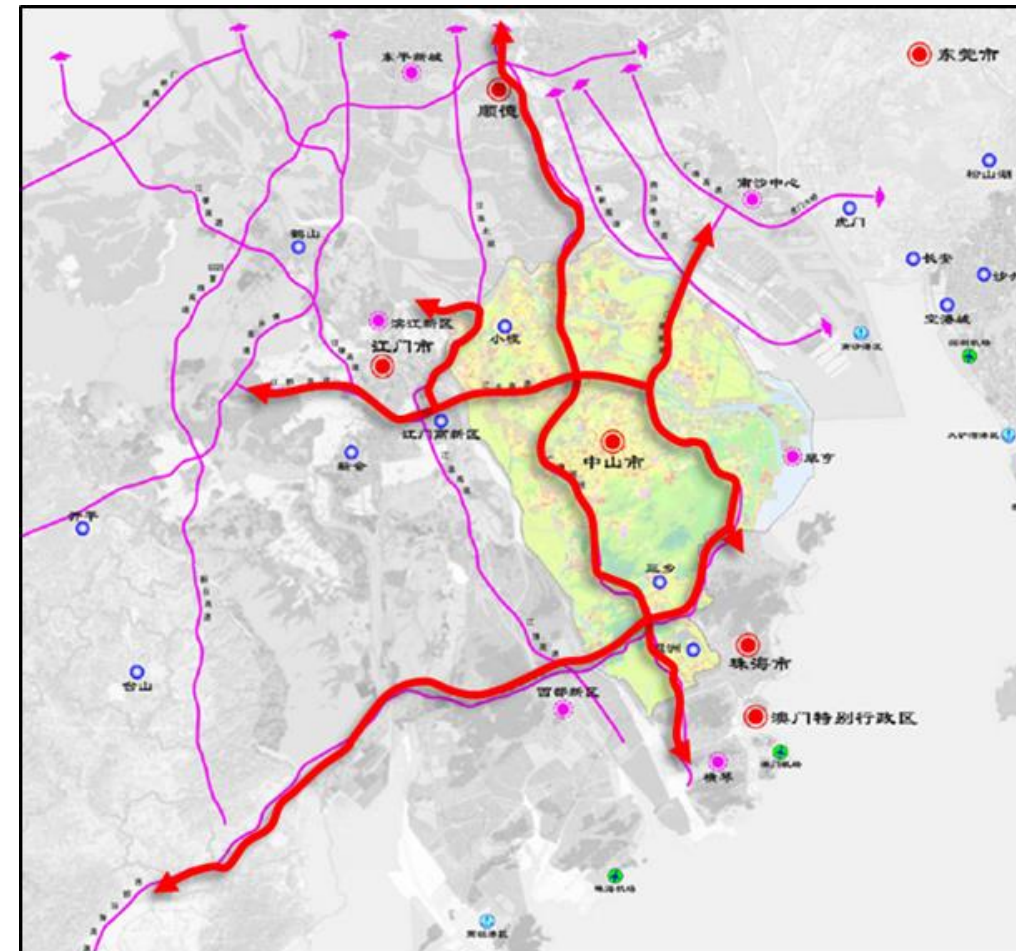


图 7-19 现状高速公路分布图

(2) 干线公路

根据中山市及周边城市现状路网，中山市对外衔接干线公路共 9 条。中山市对外衔接干线公路较少，难以满足对外交通需求。

表 7-4 中山市与周边城市干线公路衔接情况

衔接城市	干线公路	车道数
广州	番中公路 (G228)	双 4
佛山	G105	双 8
	古神公路 (S268)	双 4
	南三公路	主 6 辅 4
江门	岐江公路 (S364)	双 4
珠海	G105	双 6
	城桂公路二期	双 4
	S268	双 4
	S365	双 2

7.4.2 既有规划分析

根据《中山市干线公路网规划（2012-2030年）》，规划对外通道有39条，比现状增加了22条。其中高速公路14条，干线公路25条。

表 7-5 中山市与周边城市干线公路衔接情况统计表

城市	高速公路		干线公路	
	现状	规划	现状	规划
广州	1	3	1	5
佛山	2	2	3	7
江门	2	3	1	4
珠海	3	5	4	9
深圳	0	1	0	0
合计	8	14	9	25

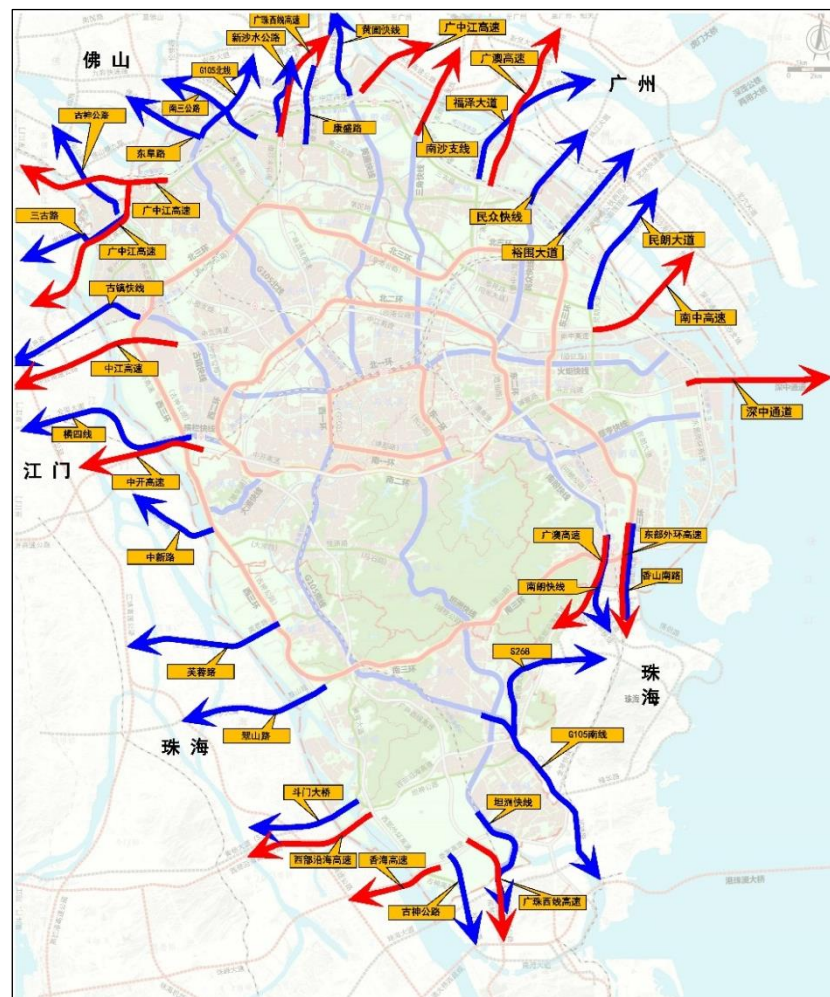


图 7-21 中山市与周边城市衔接干线公路布局图

7.4.3 规划方案

对外公路网规划方案从中山市与广州、深圳、佛山、珠海和江门五个相邻城市的高快速路衔接进行论述。

1、与广州市高快速路衔接

规划形成5高1快的高快速路网与广州衔接。

表 7-6 中山与广州的高快速路衔接

序号	中山段			广州段			衔接位置
	通道名称	道路等级	规划断面	通道名称	道路等级	规划断面	
1	广中江高速	高速公路	双6 80m	东新高速	高速公路	双6 80m	中山黄圃 广州南沙
2	广澳高速	高速公路	双6 80m	广澳高速	高速公路	双6 80m	中山三角 广州南沙
3	南沙至中山高速	高速公路	双6 80m	南沙港快速	高速公路	双6 80m	中山民众 广州南沙
4	东部外环高速 南沙支线	高速公路	双6 33.5m	南沙港快速	高速公路	双6 80m	中山黄圃广州 南沙
5	G228 民众快 线（洪奇沥大 桥）	快速路	主8辅4 70m	G228 新广 路	主干道	主8辅4 80m	中山民众 广州南沙



图 7-22 中山与广州高快速路衔接示意

(1) 加快南沙至中山高速前期工作推进

需要请广州市充分听取、采纳我市提出的相关修改意见：一是新隆枢纽互通设置出入口与地方道路的衔接；二是结合我市产业布局的最新要求，优化项目民众镇段线位及出入口设计；三是进一步优化跨小榄水道、鸡鸦水道桥梁的设计方案。此外，两市需进一步沟通项目投资界面划分及责任分工问题。

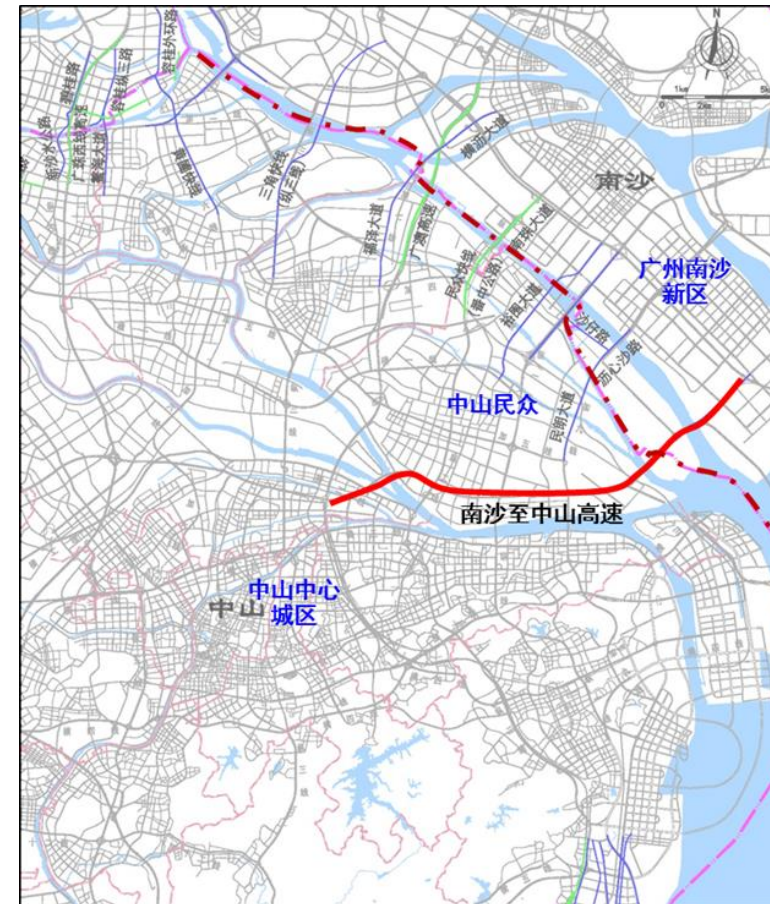


图 7-23 南沙至中山高速示意图

(2) 民众快线与 S111 广珠东线衔接

衔接问题分析：现状 S111 中山段和广州段均为双向 4 车道，两市衔接处洪奇沥大桥为双向 2 车道，通行能力不足，交通拥堵较严重。



图 7-24 洪奇沥大桥现状情况

衔接方案：根据中山市十三五规划，省道 S111 番中公路中山段项目采用一级公路兼城市次干路标准改造建设，主道设置双向 6 车道，辅道设置加双向 4 车道，主道和辅道的设计

速度分别为 80km/h 和 40km/h，现已开工建设，其中关键性控制工程中山港大桥扩建项目已完工通车，省道 S111 番中公路中山段全线拟于 2019 年完工。

结合近期省道 S111 洪奇沥大桥的船撞桥墩事故需要对洪奇沥大桥进行改造的情况，一是建议广州市启动省道 S111 南沙境内段的快速化改造研究，尽快明确相关的建设标准和建设时间，并加快推进实施，以免出现我市境内路段快速化改造完成后，两市对接标准不统一。二是如需对洪奇沥大桥进行改建，建议进一步提高桥梁通航能力，以有利于上游航运业的长远发展，建议新桥通航能力提高至 5000 吨级以上。



图 7-25 中山民众快线与南沙 S111 广珠东线建设计划衔接建议

2、与深圳市高快速路衔接

与深圳衔接道路有 2 条，为深中通道和伶仃洋通道，均为高速公路。中山应积极与深中通道进行对接，加快向西向南高等级道路的建设，加强向西向南交通疏导。



图 7-26 中山与深圳的高快速路衔接

3、与佛山市高快速路衔接

规划形成 2 高 4 快共 6 条高快速路与佛山市相衔接。

表 7-7 中山与佛山的高快速路衔接

序号	中山段				佛山段				衔接位置
	通道名称	道路等级	现状断面	规划断面	通道名称	道路等级	现状断面	规划断面	
1	广珠西线高速	高速公路	双 6	双 6 33.5m	广珠西线高速	高速公路	双 6	双 6 33.5m	中山南头 顺德容桂
2	广中江高速	高速公路	—	双 6 33.5m	广中江高速	高速公路	—	双 6 33.5m	中山小榄 顺德均安
3	西环高速小榄支线	高速公路	—	双 6 33.5m	佛山一环	高速公路	—	双 6 33.5m	中山小榄 顺德均安

序号	中山段				佛山段				衔接位置
	通道名称	道路等级	现状断面	规划断面	通道名称	道路等级	现状断面	规划断面	
4	G105北线	快速路	双8	主8辅4 70m	G105	快速路	双8	双8 60m	中山东凤 顺德容桂
5	南三公路	快速路	主6辅4	主6辅4 60m	G105	快速路	双8	双8 60m	中山南头 顺德容桂
6	黄圃快线	快速路	—	主6辅4 60m	容桂外环路	主干道	双6	双8 60m	中山黄圃 顺德容桂
7	古神北路	快速路	双6	主8辅4 70m	百安南路	主干道	双6	双8 60m	中山古镇 顺德均安



图 7-27 中山与佛山的高快速路衔接示意

4、与珠海的高快速路衔接

规划形成 6 高 4 快共 10 条高快速路与珠海市相衔接。

表 7-8 中山与珠海的高快速路衔接

序号	中山段				珠海段				衔接位置
	通道名称	道路等级	现状断面	规划断面	通道名称	道路等级	现状断面	规划断面	
1	广珠西线高速	高速公路	双6	33.5m 双6	广珠西线高速	高速公路	双6	双6 33.5m	中山坦洲 珠海南屏
2	香海高速	高速公路	—	33.5m 双6	香海高速	高速公路	—	双6 33.5m	中山坦洲 珠海白蕉
3	西部沿海高速	高速公路	双4	33.5m 双6	西部沿海高速	高速公路	双4	双6 33.5m	中山神湾 珠海白蕉
4	广澳高速	高速公路	双4	33.5m 双6	广澳高速	高速公路	双4	双6 33.5m	中山南朗 珠海高新
5	东部外环高速	高速公路	—	33.5m 双6	金琴快线	快速路	—	主6辅4 80m	
6	南朗快线	快速路	—	70 主8辅4	港湾大道	快速路	—	主6辅4 80m	中山三乡 珠海香洲
7	G105南线	快速路	双6	70m 主8辅4	明珠北路	快速路	双8	双8 60m	
8	坦洲快线	快速路	双4	70m 主8辅4	珠海大道	快速路	双8	双8 60m	中山坦洲 珠海南屏
9	东三环	快速路	—	60m 主6辅4	金琴快线	主干道	—	双8 50m	中山板芙 珠海斗门
10	伶仃洋通道西延线	备注：该通道仍处于前期研究阶段							



图 7-28 中山与珠海的高快速路衔接示意

(1) 建议金琴快线规划为高速路+主干路的复合通道

衔接问题分析：珠海金琴快线（快速路）与中山市 1 条高速、1 条快速路相接，分别为东部外环高速和南朗快线，规划等级不匹配。

衔接方案：根据珠海路网资料，港湾大道向南接兴业快线，进而接港珠澳大桥，交通功能较强，建议港湾大道规划为快速路，加强两市快速交通联系。根据南朗快线施工方案，南朗快线双向 4 车道匝道以及广澳高速双向 4 车道出入口道路对接港湾大道。建议将南朗快线 4 车道的匝道直接接入港湾大道主线，以保证车流的顺畅运行。

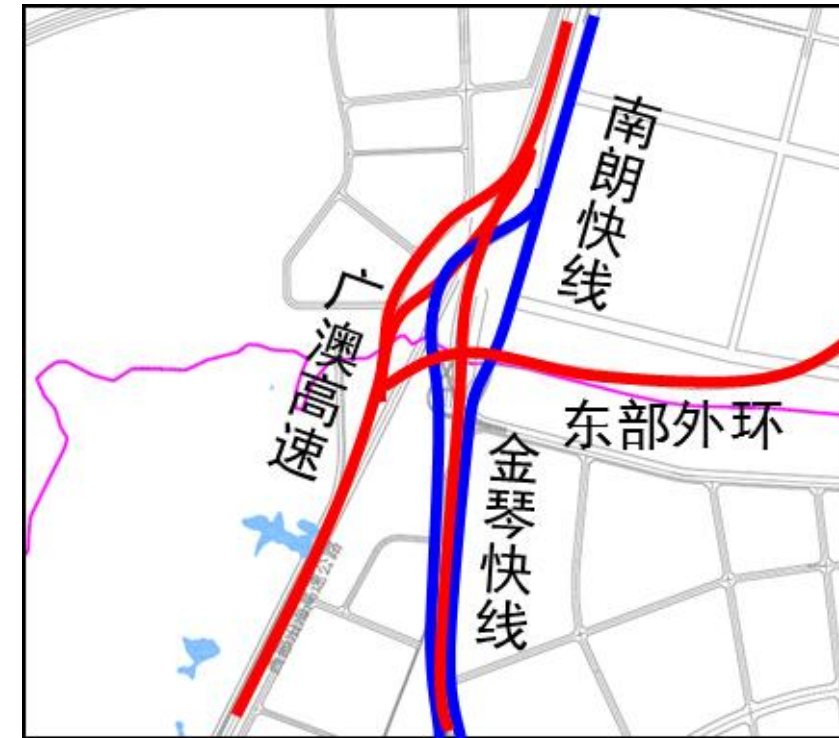


图 7-30 金琴快线高速路+主干路的复合通道示意图

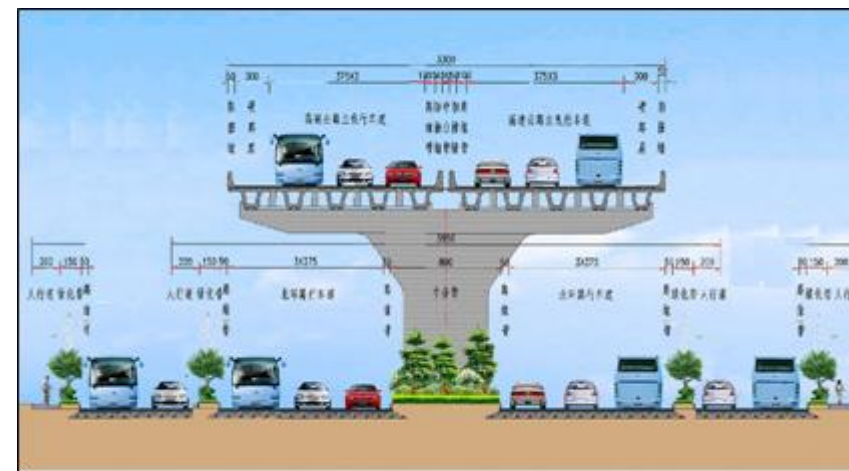


图 7-31 金琴快线断面示意图

5、与江门市高快速路衔接

规划形成 3 高 2 快共 5 条高快速路与江门市相衔接。

表 7-9 中山与江门的高快速路衔接

序号	中山段				江门段				衔接位置
	通道名称	道路等级	现状断面	规划断面	通道名称	道路等级	现状断面	规划断面	
1	中江高速	高速公路	双 4	双 6 33.5m	中江高速	高速公路	双 4	双 6 33.5m	中山横栏 江门江海

序号	中山段				江门段				衔接位置
	通道名称	道路等级	现状断面	规划断面	通道名称	道路等级	现状断面	规划断面	
2	广中江高速	高速公路	—	双6 33.5m	广中江高速	高速公路	—	双6 33.5m	中山古镇 江门江海
3	中开高速	高速公路	—	双6 33.5m	中开高速	高速公路	—	双6 33.5m	中山横栏 江门大鳌
4	古镇快线	快速路	双4	主6辅4 60m	五邑路	快速路	双4	主8辅4 100m	中山古镇 江门江海
5	横栏快线	快速路	—	主8辅4 62m	会港大道	快速路	—	主6辅4 70m	中山横栏 江门大鳌

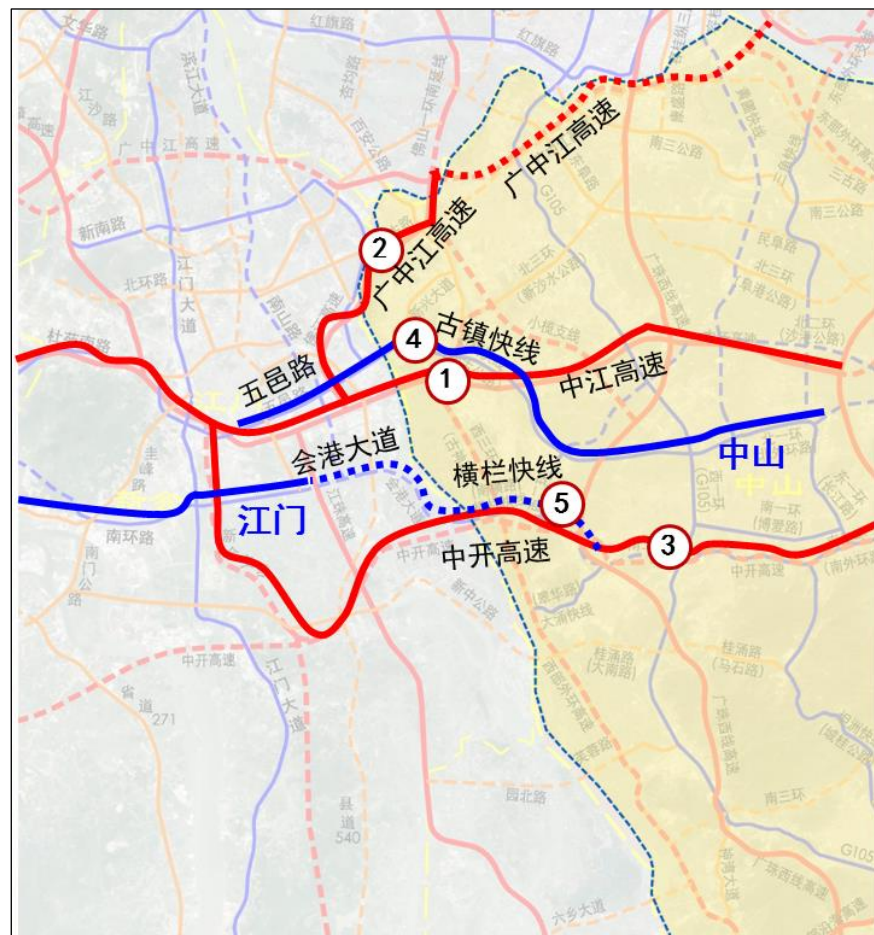


图 7-32 中山与江门的高快速路衔接示意

(1) 建议近期建设横栏快线

南横路-会港大道为联系两市中心区的快速联系通道，根据江门提供资料，会港大道近期建设为双向8车道，计划2018年建成通车。

南横路未纳入十三五建设计划，为加强两市中心区的联系，建议近期启动南横路建设，力争与江门同步建成通车。



图 7-33 南横路与会港大道建设计划衔接建议

上述规划的高速公路和干线公路通道均在《中山市干线公路网规划（2012-2030年）》、《中山市综合交通“十三五”规划》中落实，因此其不产生新的用地规模。

7.5 对外水路交通规划

客运航线方面，目前仅开通由中山港客运码头至香港以及深圳福永码头的客运航线，缺乏与珠三角其他城市港口以及澳门联系的水运航线，区域旅游航线尚未成体系。

待中山港客运码头东移马鞍港区后，建议逐步开通深圳福永客运码头（深圳机场）、深圳前海客运码头、深圳蛇口客运码头、香港中港城码头、香港海天客运码头（香港机场）、澳门氹仔客运码头（澳门机场）的航线，加强中山与湾区城市间的水运联系。

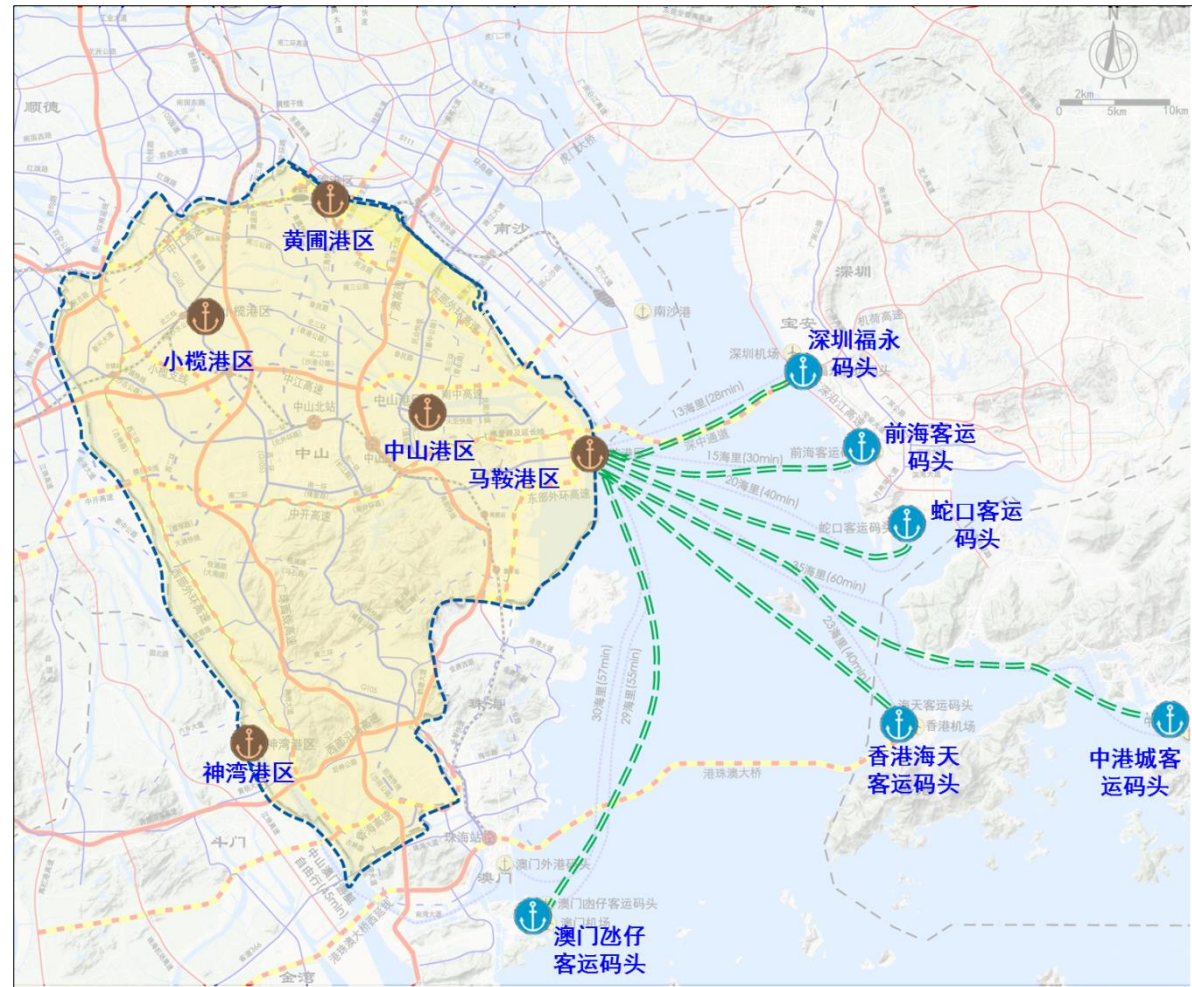


图 7-34 对外水路交通规划方案

本次规划的中山港客运码头已在《中山市综合交通规划（2012-2020 年）》、《中山市公共交通系统规划》中落实，因此其不产生新的用地规模。

8. 中山市域旅游交通规划

中山市域旅游交通规划思路分为三个层次：

第一层次规划主要结合高速公路出入口以及景点布局构建市域旅游快速通道，快速集散到达交通，充分体现“快进”的特点。

第二层次规划主要结合客运枢纽及重点景区分级构建城区旅游集散中心，强化枢纽引导和客流集散。

第三层次规划构建畅通便捷快捷的城市旅游公共交通体系，提高旅游便捷性。

8.1 市域快速旅游通道规划

依据《中山市干线公路网规划（2012-2030）》，《中山市综合交通规划（2010-2020）》，《中山市全域旅游发展规划》、以中山市经济发展为前提，结合中山市“十三五”规划的发展目标，结合现有和规划的高速公路、国道和省道，构建与对外高快速路无缝衔接的“三纵四横”市域快速旅游通道，承担各高快速路的车辆至景区的快速集散。

- “三纵”：由西向东依次为 105 国道，三角快线、坦洲快线，民众快线、南朗快线。
- “四横”：由北向南依次为南三公路、古镇快线、北外环环、火炬快线，横栏快线、南外环、翠亨快线，南三环。

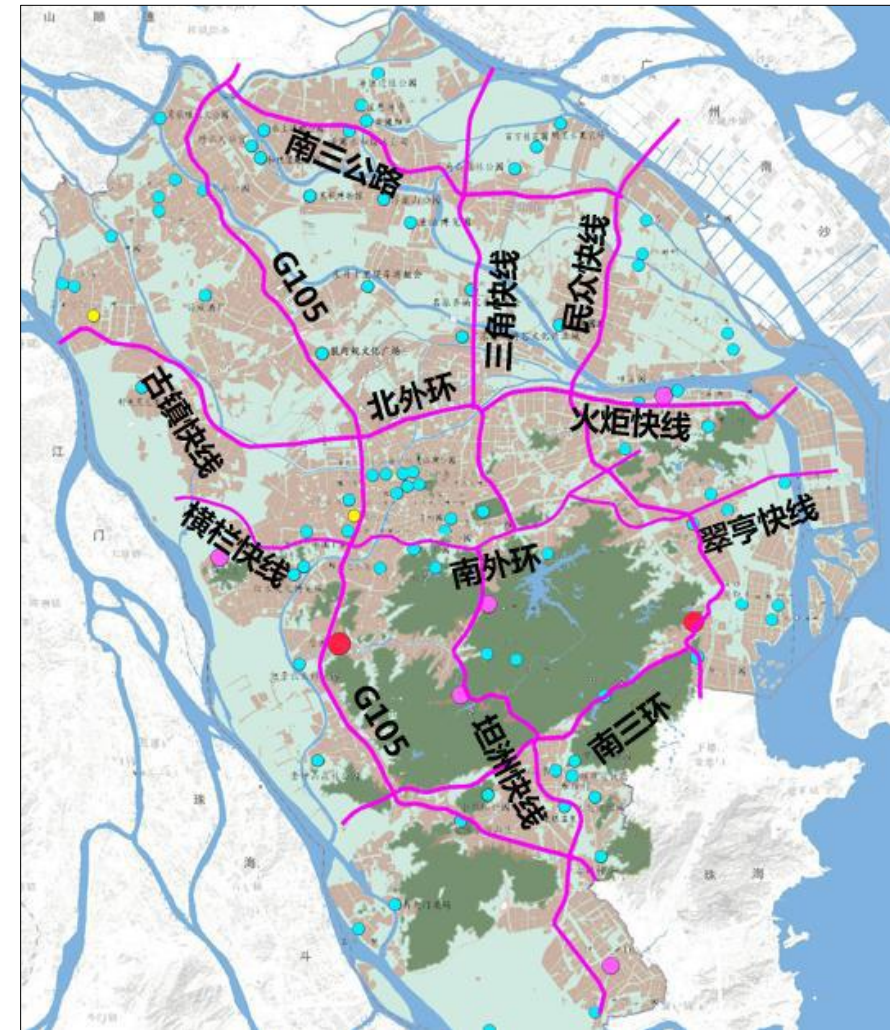


图 8-1 “三纵四横”快速旅游通道网

表 8-1 市域快速旅游通道一览

	道路名称	城市道路等级	旅游通道等级	道路沿线景点
三纵	105 国道	快速路	城区快速旅游通道	詹园、虎迹岩、红博城、泉林旅游山庄等
	三角快线—坦洲快线	快速路	城区快速旅游通道	三角生态旅游小镇、石博宇宙城、仙踪龙园、伊泰莲娜 DIY 地带等
	民众快线—南朗快线	快速路	城区快速旅游通道	孙中山故里旅游区、华佗山公园、民众生态农庄等
四横	南三公路	快速路	城区快速旅游通道	水上运动公园、三角森林公园、生态水果乐园等
	古镇快线—火炬快线	快速路	城区快速旅游通道	华艺广场、古镇利和广场、咀香园工业景区等
	横栏快线—翠亨快线	快速路	城区快速旅游通道	卓旗山庄、树木园、华佗山公园等
	南三环	快速路	城区快速旅游通道	五桂山风景区

8.2 重点景区集散通道规划

随着自驾游的常态化发展，景区周边道路逢假必堵也成了新常态。为了适应现阶段大众旅游时代自驾游快速发展的新形势，针对中山重点景区周边道路，通过道路提升和节点改造等措施，强化景区周边集散通道。

1、旧城旅游片区

旧城旅游片区位于中山旧城中心区，整个片区集聚了逸仙湖公园、中山公园、孙中山纪念堂公园等景点以及著名的孙文西路文化旅游步行街。通往片区内各个景区的道路包括莲员西路、悦来中路、清溪路、光明路等。

(1) 片区现状问题

目前片区交通问题主要体现在以下几方面：

- 交通流量较大，道路宽度普遍较窄，通行能力不足；
- 道路条件有限，大型公交车辆通行困难；
- 机非混行严重，通行效率低下。

(2) 改善建议

- 拓宽莲员西路至双向 6 车道，青溪路至双向 4 车道，与上下游道路断面相协调；
- 部分受制于断面无法拓宽的道路如光明路、太平路、悦来中路及安栏路等，建议增加公交小巴投放，增加公交站点，提高公交覆盖，有条件的站点设置公交港湾站台。



图 8-2 旧城旅游片区改善建议

2、中山詹园

詹园位于中山市南区北台村，105 国道旁，占地百亩，分为詹园祝寿、岐江廊桥、詹府种福三个区域。景区现状南边为城南五路，西面和北面为西环八路。



图 8-3 詹园周边道路

(1) 现状问题

西环八路为公路断面，现状仅为双向两车道，人机非混行，不利于詹园的进出交通组织。



图 8-4 西环八路现状断面

(2) 改善建议

对西环八路进行城市化改造，道路拓宽改造至双向 4 车道，补充完善自行车和步行空间。考虑到詹园停车场与景区之间相隔道路，为了保证游客的过街安全以及提升道路通行效率，建议停车场与詹园之间的建设地下通道。

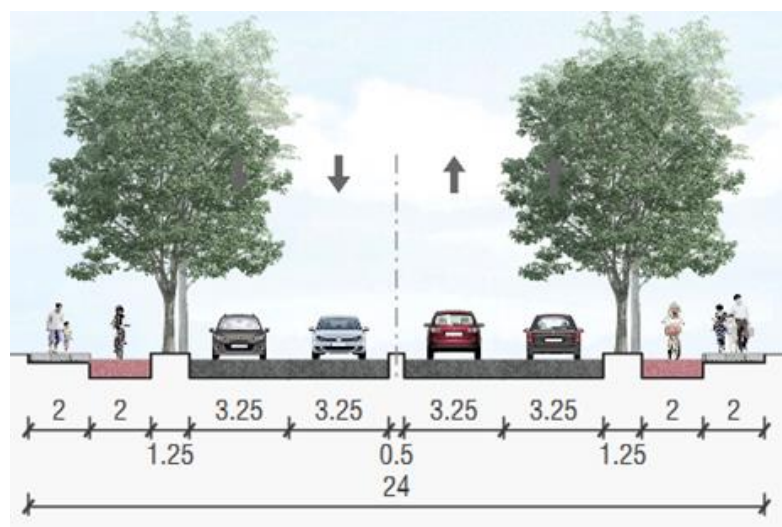


图 8-5 西环八路改造建议

3、孙中山故里旅游区

孙中山故里旅游区位于广东省中山市翠亨村，南、北、西三面环山，东临珠江口，距中山市城区 20 公里，距广州城区 90 公里，距澳门 30 公里，隔珠江口与深圳、香港相望。目前管理范围 20 万平方米，从业人员 135 人，现为国家一级博物馆、国家 AAAAA 级旅游景区。孙中山故里旅游区的集散以翠亨大道和翠山公路为主。

(1) 现状问题

- 路网密度低，翠亨大道为片区主要的出行通道，交通压力较大
- 部分道路缺少步行和自行车空间，趣味性不足

(2) 改善建议

- 翠亨大道增加港湾式公交站台，服务旅游公交停靠；
- 翠山公路提升为干线公路，按双向 4 车道控制，增加自行车骑行道和步道，提高游览趣味性；
- 中山纪念中学校道增加步行空间。
- 翠亨新村大街增加环村步行道。



图 8-6 孙中山故居旅游区集散通道改善建议

4、金钟水库片区

金钟水库位于中山市石岐城郊新安村内，总面积 120 公顷，其中水库面积 35 公顷。作为城市慢行系统的中山区域绿道，金钟水库绿道承载着中山的人文精神和城市印记，该绿道对自行车友和城区市民来说，代表着中山城市休闲的新文化，也是中山宜居城市“慢生活”的低碳载体。

(1) 现状问题

- 停车泊位缺乏、停车供需缺口大
- 水库周边部分道路缺少步行和自行车空间，趣味性不足

(2) 改善建议

- 金钟水库北侧增加机动车停车泊位；
- 对新安路、沙石公路进行提升改造，增加慢行空间；
- 沿金钟水库和翠丽湖建设生态骑行道。

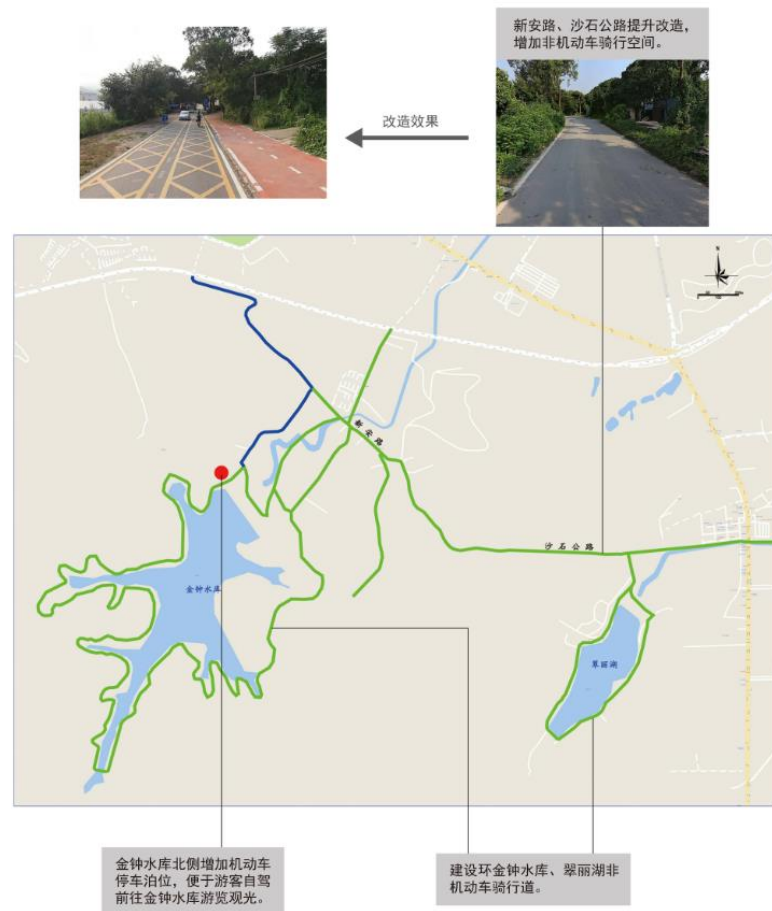


图 8-7 金钟水库片区集散通道改善建议

5、红博城周边

中国（大涌）红木文化博览城总占地 300 亩，总建筑面积 80 万平方米，是大涌特色文化旅游的一大旗舰景区，也是大涌镇产业转型升级的重要引擎，将探索和带动业态创新，带动产城融合发展，加速人才集聚，对红木家具产业的转型升级意义重大。

(1) 现状问题

- 景区周边部分道路缺少步行和自行车空间，趣味性不足

- 部分路段交通设施匮乏，交通工程设施缺乏精细化的设计与管理

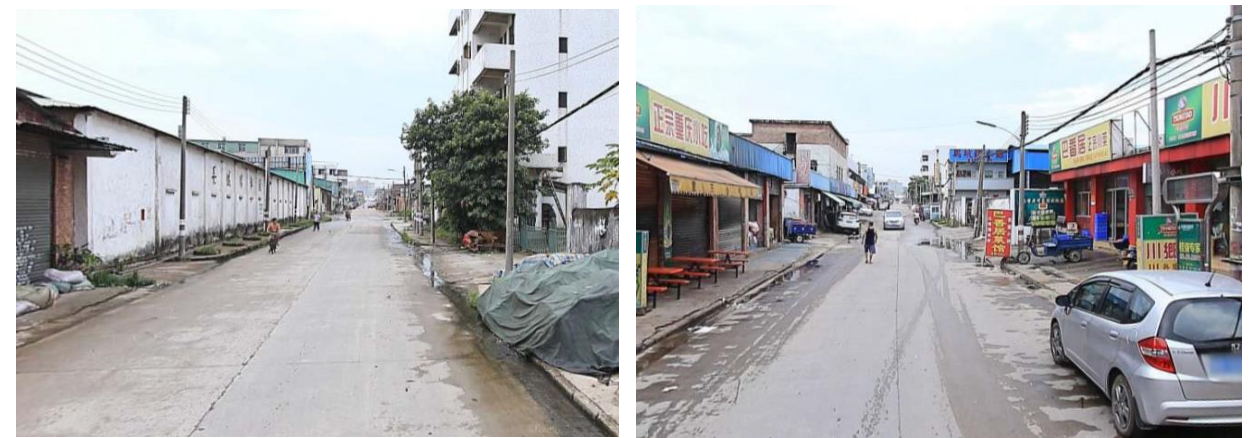


图 8-8 马坑口街交通设施匮乏



图 8-9 岐涌路慢行设施缺乏

(2) 改善建议

- 岐涌路增加慢行空间，采取机非隔离，提高趣味性及安全性，并在有条件的路段设置公交港湾站台；
- 对马坑口街进行提升改造，加强精细化设计，改善通行质量。

8.3 旅游集散中心规划

8.3.1 旅游集散中心体系构建

中山市目前尚未设置游客集散服务中心，不便于游客景区信息咨询、交通出行咨询。根

据《城市旅游集散中心等级划分与评定（GB/T31381-2015）》，结合中山市实际情况，将旅游集散中心分为旅游综合服务中心、旅游咨询服务中心两大类。

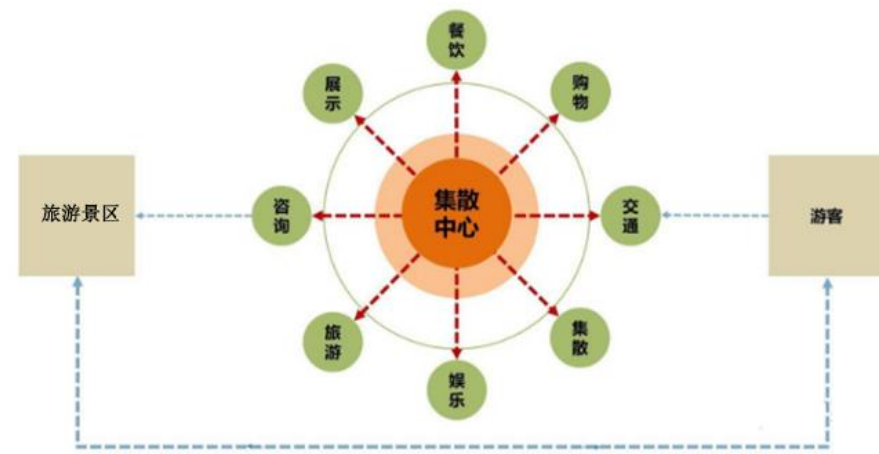


图 8-10 旅游集散中心功能

- **旅游综合服务中心：**为对外交通与城市交通的核心转换节点，主要设置在城市大型对外客运枢纽以及最核心景区周边。
- **旅游咨询服务中心：**包括其他一些对外枢纽节点及各类 3A 以上景区，主要布设于景区集中地段及重点交通枢纽。

表 8-2 中山市旅游集散中心体系

层次	功能	设置位置选择	备注
旅游综合服务中心	多功能综合服务中心，具备游客集散、信息发布、交通出行、中介服务、餐饮娱乐、景点门票、停车等多样化功能	城市大型对外客运枢纽、最核心景区	对应于国家规范的一级和二级旅游集散中心。 一级：候车厅面积≥300m ² ，停车场面积≥5000m ² 二级：候车厅面积≥150m ² ，停车场面积≥2000m ²
旅游咨询服务中心	提供信息咨询、景区门票、临时休憩、景区与交通枢纽的衔接，具有交通、信息、中介等功能	3A 以上景区、车站、码头、商业中心等	对应于国家规范的三级旅游集散中心。

注：国家规范要求旅游集散中心应设置在机场、车站、客运码头、主要景区、城市商业中心等。

8.3.2 旅游集散中心布局

规划在中山站和孙中山故居旅游区以及华艺广场灯饰中心设置 3 处旅游综合服务中心；在各类 3A 级以上景区和车站码头等处设立 42 个旅游咨询服务中心。

中山站综合服务中心主要接待中山市外通过高铁到达的旅客，通过世纪大道实现旅客快速接入市域骨架公路网，到达至各景区；

孙中山故里旅游区综合服务中心接待来自全世界瞻仰孙中山先生的游客，同时可以通过翠亨快线实现旅客快速接入市域骨架公路网，到达市内其他各景区。

华艺广场综合服务中心接待来自全国各地从事灯饰行业的各类商务人士以及各类游客，通过新兴大道和菊城大道实现旅客快速接入市域骨架路网，到达各景区。

□ 游客综合服务中心规模

- 中山站集散中心：候车厅面积≥300m²，停车场面积≥5000m²，提供 40-50 个大巴车位。
- 孙中山故里旅游区：候车厅面积≥150m²，停车场面积≥2000m²，提供 20 个左右大巴泊位。
- 华艺广场：候车厅面积≥150m²，停车场面积≥2000m²，能够提供 20 个左右大巴泊位。
- 西区候机楼：候车厅面积≥150m²，停车场面积≥2000m²，能够提供 20 个左右大巴泊位。

□ 旅游咨询服务中心

- 新建的 3A 级及以上景区应同步配建公交首末站以及旅游大巴泊位，规模根据景区实际情况确定；既有的 3A 级及以上景区在改造时需同步考虑公交场站设施和旅游大巴泊位；
- 交通客运枢纽应同步配建公交首末站，规模根据枢纽实际情况确定。

表 8-3 市域旅游集散中心一览表

类别	编号	位置	类型
旅游综合服务中心	1	中山站	大型对外枢纽
	2	孙中山故里旅游区	核心景区
	3	华艺广场	会展贸易中心
旅游咨询服务中心	1	詹园	4A 景区
	2	红博城	5A 景区
	3	翠亨国家湿地公园	4A 景区
	4	金钟湖公园	4A 景区
	5	开心农场	4A 景区
	6	南头	车站
	7	小榄汽车站	车站
	8	小榄车站	车站
	9	中山北站	车站
	10	咀香园工业区	3A 景区
	11	中山港	码头
	12	南朗站	车站
	13	孙文西路步行街	3A 景区

类别	编号	位置	类型
	14	中山汽车总站	车站
	15	卓旗山庄	3A 景区
	16	城南汽车客运站	车站
	17	仙踪龙园	3A 景区
	18	伊泰莲娜 DIY	3A 景区
	19	马鞍港区新客运码头	码头
	20	东升站	车站
	21	南朗汽车站	车站
	22	城轨古镇站	车站
	23	龙泉博物馆	3A 景区
	24	大信新都汇云顶星河游乐王国	3A 景区
	25	星光联盟灯饰	3A 景区
	26	黄圃省级地质公园	国内唯一海蚀地貌公园
	27	岭南水乡特色小镇	4A 景区
	28	翠亨站	车站
	29	石博宇宙城	3A 景区
	30	迪茵湖小镇	4A 景区
	31	旭景科技园	3A 景区
	32	悦来亲子王国	3A 景区
	33	小榄茶薇园	3A 景区
	34	棒球小镇	3A 景区
	35	游艺游戏文化小镇	4A 景区
	36	凤凰山景区	4A 景区
	37	小榄菊城智谷	4A 景区
	38	温泉小镇	4A 景区
	39	厨邦酱油博物馆	4A 景区
	40	智慧健康小镇	3A 景区
	41	菊城酒厂	3A 景区
	42	航天乐园	4A 景区

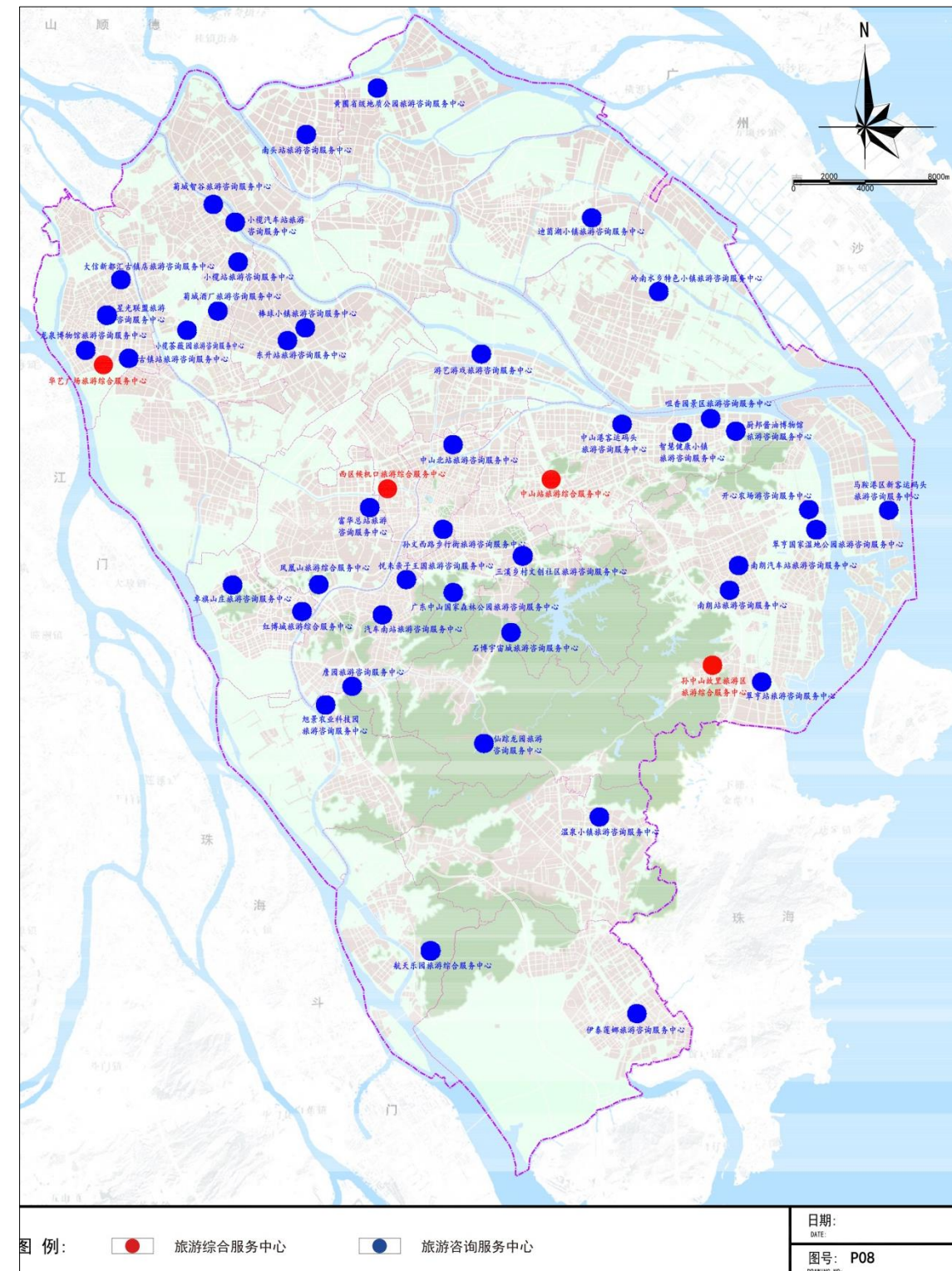


图 8-12 集散中心分布

8.4 提升旅游公交，强化枢纽引导

8.4.1 现状及既有规划分析

目前中山市独立的旅游公交线路缺乏，常规公交还存在公交线网总体布局功能不够明确、

线路网密度整体水平低等问题。

根据《中山市公共交通系统规划》中的快速公交通道规划，快速公交的布局基本覆盖市域各个片区的各类重要景区，未来快速公交将有效提升游客的旅行体验。

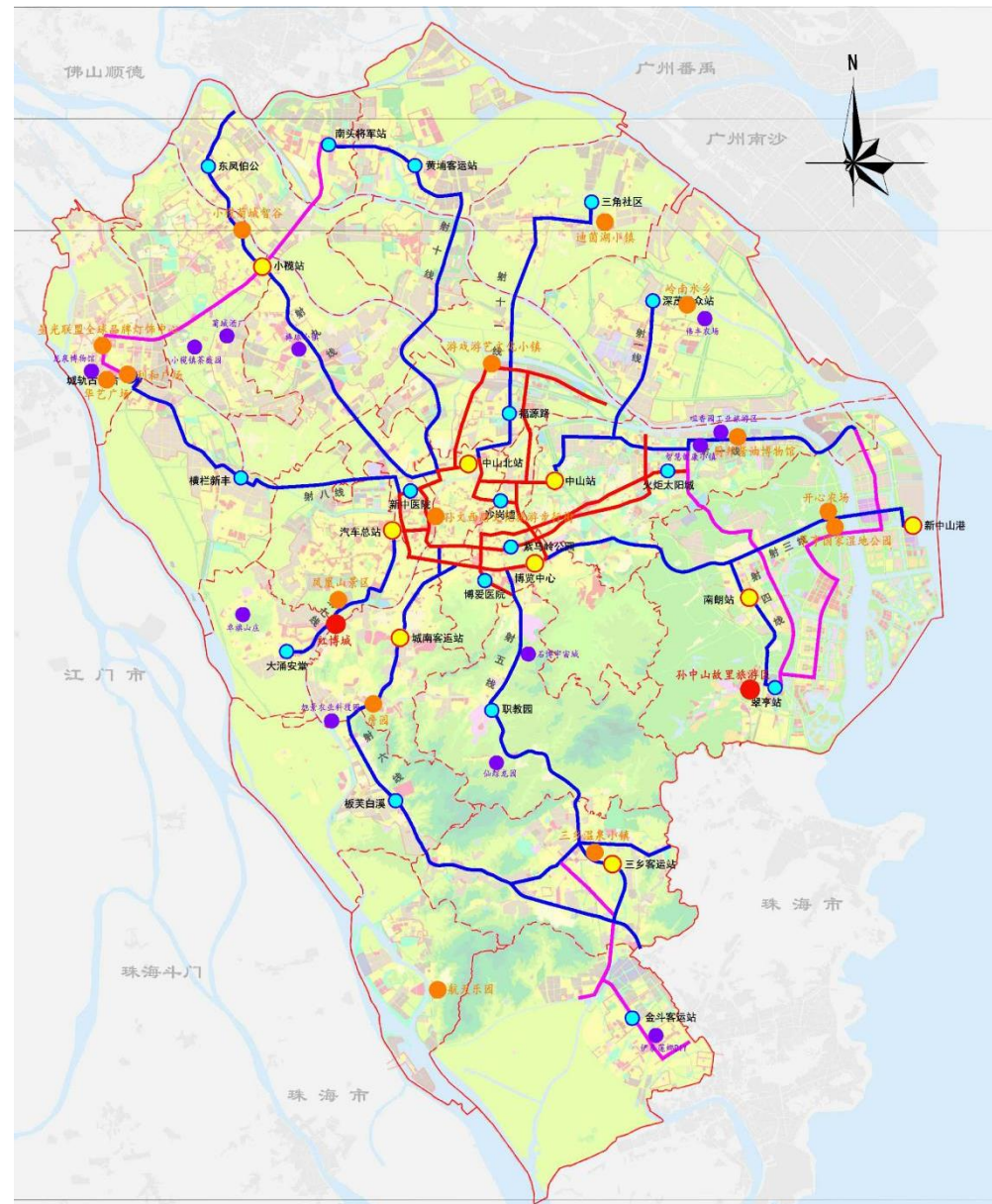


图 8-13 中山市快速公交通道布局

8.4.2 规划总体思路

在《中山市公共交通系统规划》快速公交布局基础之上，结合重要景区和客运枢纽，在中山市内开通城市旅游公交专线，串联中山市的重要景区和交通枢纽，构建结构完整，覆盖广泛的旅游公交体系。

旅游公交线路采用与城市公交不同的运行组织方式，设置固定线路，以城市快速路为主要载体，围绕中山的主要景点、交通枢纽设置，公交主要停靠沿线主要景区和交通枢纽以缩

短行程时间，提升旅行体验。

旅游公交的发展将对城市的经济发展具有极大的促进作用。旅游公交的发展能够降低小汽车等机动车辆对城市道路交通资源的占用，缓解城市道路的交通压力和降低空气污染的程度；旅游公交作为城市的名片，能够提升城市的对外形象、促进城市旅游经济的发展；旅游公交还有利于提高整个公交系统的运营效率。

普通公交线路已经实现对主要景区的覆盖，本地居民主要依托普通公交线路出行到达景区，旅游公交专线主要提供高品质的旅游交通出行服务，服务对象主要是对本地情况不熟悉的外地游客，因此旅游公交专线主要联系主要景区与重要枢纽或主要景区之间，为进一步强化旅游公交的吸引力，需加强普通公交线路与旅游公交专线的无缝接驳，使本地居民也可享受高品质的旅游公交出行服务。

8.4.3 规划方案

结合中山市主要旅游景区资源的分布以及交通枢纽等，规划 5 条旅游公交专线，覆盖中山市域各重要景区和客运站。重点解决最主要的对外交通枢纽与最主要的旅游景区之间的快速集散，以及两个或多个最主要旅游区之间的快速联系。规划的旅游公交专线充分利用旅游集散中心、综合交通枢纽以及重点景区作为旅游公交主枢纽站点，建立与城市公交衔接良好，又区别于普通公交线路的旅游公交线路。

目前孙中山故里旅游区和詹园等景区由于缺乏公交场站和配套设施用地，限制了景点公交线路网的布设和服务水平的提升。为了支撑旅游公交线网的建设，建议后期结合各景区的实际情况将公交场站及配套设施纳入各主要旅游景点的设计建设范围，实施同步设计、同步建设、同步使用。

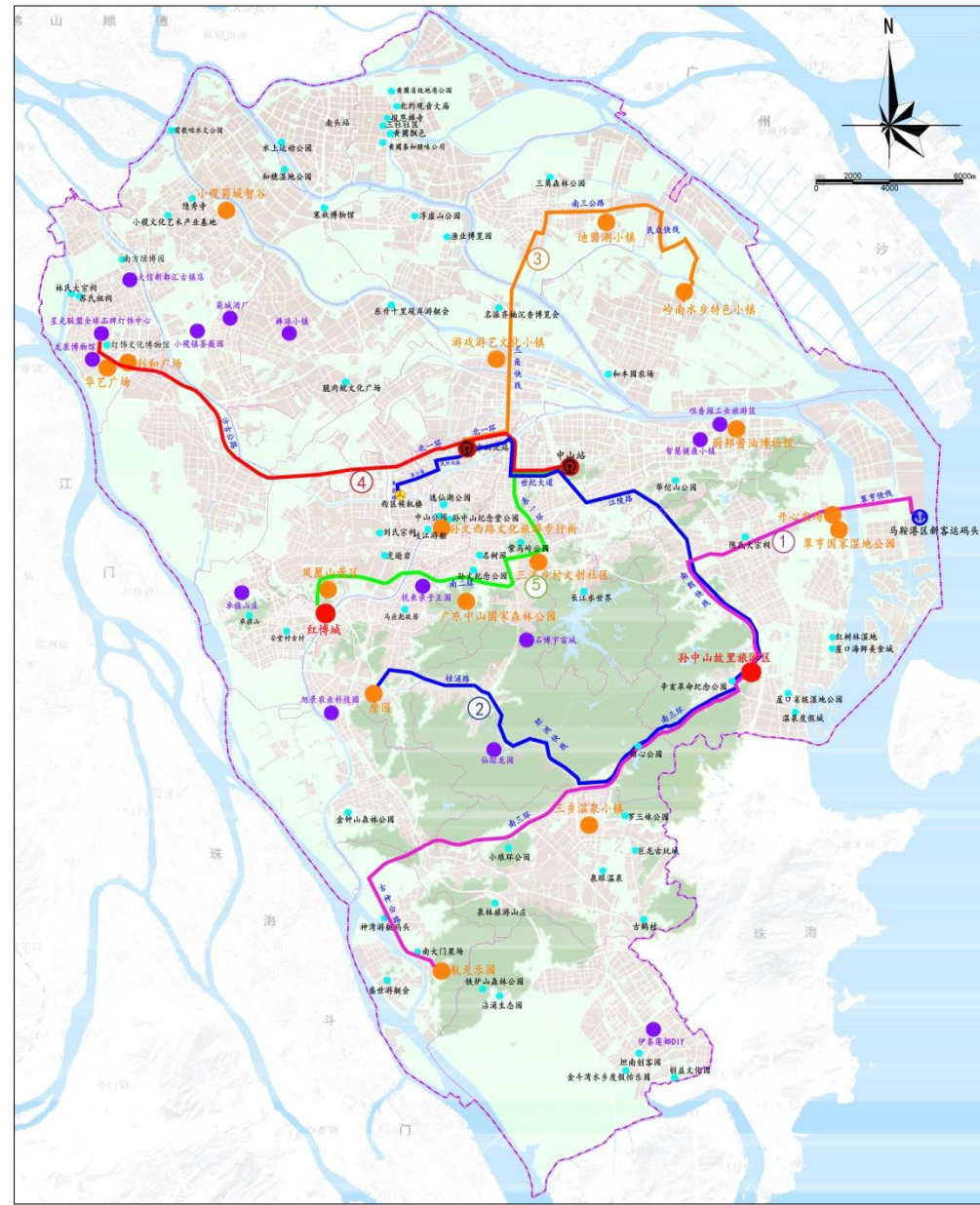


图 8-14 中山市旅游公交专线布局

□ 旅游公交专线 1 路:

- 起止点: 马鞍港区新客运码头——航天乐园
- 主要路径: 翠亨快线—南朗快线—南三环
- 线路长度: 46.5km
- 服务主要景点: 开心农场、翠亨国家湿地公园、孙中山故里旅游区、三乡温泉小镇、航天乐园。



图 8-15 旅游公交 1 路

□ 旅游公交专线 2 路:

- 起止点: 西区候机楼——詹园
- 主要路径: 翠景道—翠沙路—北外环—世纪大道—南朗快线—南三环—坦洲快线—桂涌路
- 线路长度: 52.8km
- 服务主要景点: 詹园、仙踪龙园、孙中山故里旅游区。

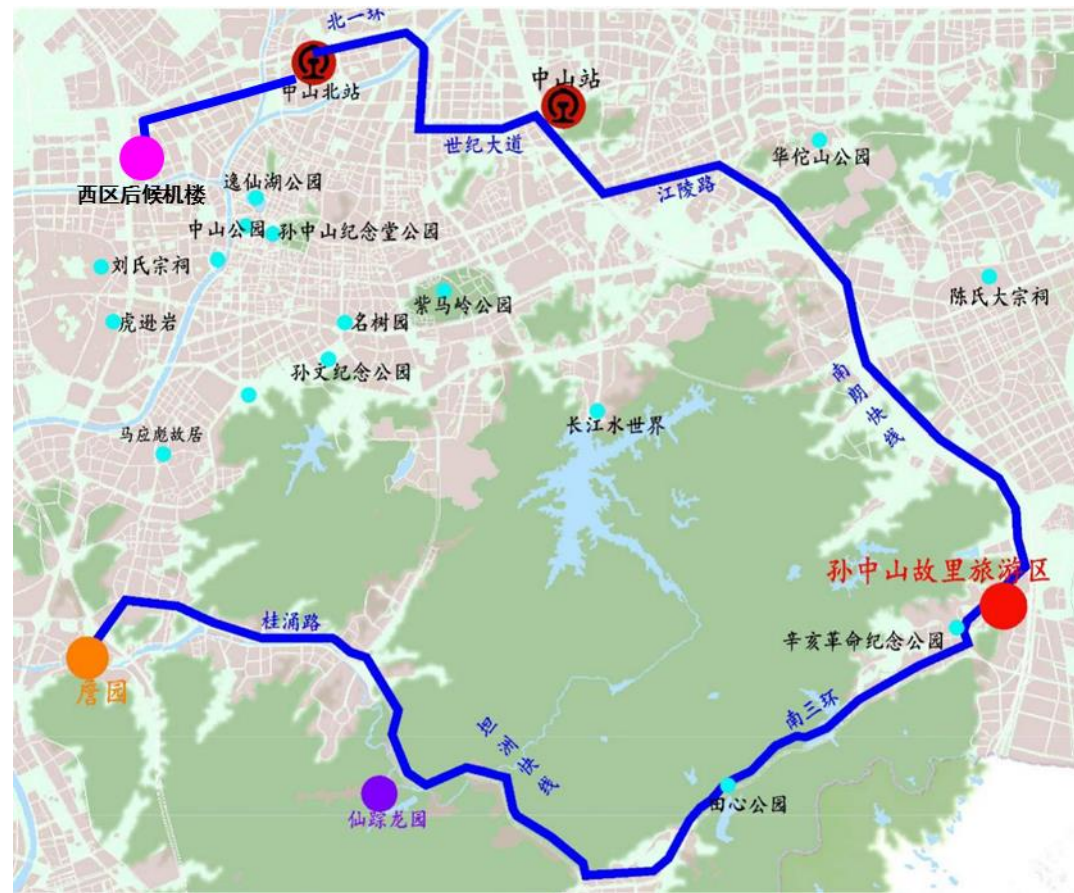


图 8-16 旅游公交 2 路

□ 旅游公交专线 3 路:

- 起止点: 中山北站—岭南水乡
- 主要路径: 北一环—东一环—三角快线—南山公路—民众快线
- 线路长度: 29km
- 服务主要景点: 游戏游艺文化小镇、迪茵湖小镇、岭南水乡、伟丰农场。



图 8-17 旅游公交 3 路

□ 旅游公交专线 4 路:

- 起止点: 中山站—星光联盟
- 主要路径: 世纪大道—北一环—东一环—北一环—沙古公路
- 线路长度: 30.8km
- 服务主要景点: 星光联盟、利和广场、华艺广场。

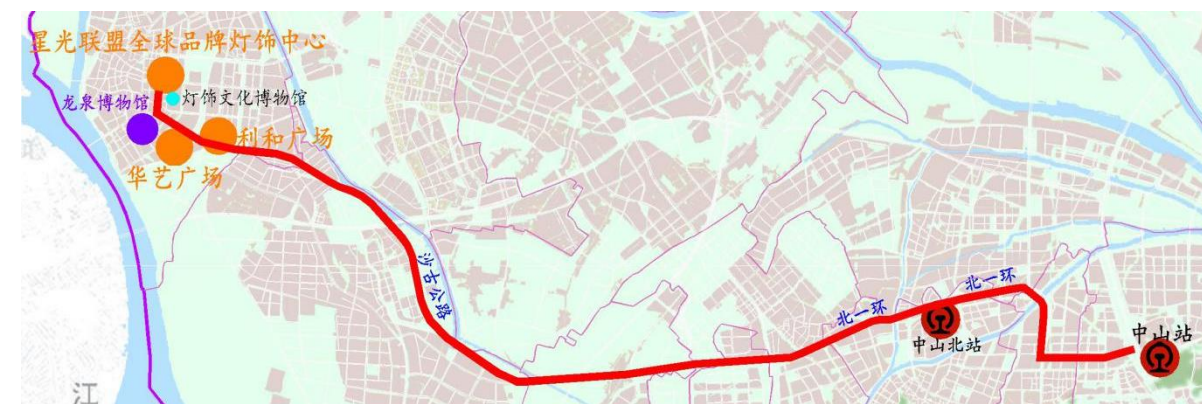


图 8-18 旅游公交 4 路

□ 旅游公交专线 5 路:

- 起止点：中山站—红博城（待远期跨河通道建设成熟后建议将线路延伸至詹园）
- 主要路径：世纪大道—东一环—南二环
- 线路长度：23.4km
- 服务主要景点：金钟湖公园、凤凰山景区、红博城、紫马岭公园。



图 8-19 旅游公交 5 路

表 8-4 中山市规划旅游公交专线一览表

编号	线路	主要路径	串联景区	长度 (km)
游1	马鞍港区新客运码头—航天乐园	翠亨快线—南朗快线—南三环—古神公路	开心农场、翠亨国家湿地公园、孙中山故里旅游区、三乡温泉小镇、航天乐园	46.5
游2	西区候机楼—詹园	翠景道—翠沙路—北外环—世纪大道—南朗快线—南三环—坦洲快线—桂涌路	孙中山故里旅游区、仙踪龙园、詹园	52.8
游3	中山站—岭南水乡	北一环—东一环—三角快线—南山公路—民众快线	游戏游艺文化小镇、迪茵湖小镇、岭南水乡、伟丰农场	29
游4	中山站—星光联盟	世纪大道—东一环—北一环—沙古公路	星光联盟、利和广场、华艺广场	30.8
游5	中山站—红博城	世纪大道—东一环—南二环	金钟湖公园、凤凰山景区、红博城、詹园	23.4

8.4.4 旅游公交车型

旅游巴士主要服务于市内各主要景点景区，为城市观光车辆，其形象要求高应选择 30 座以上的环保型客车为佳。

旅游巴士在选型时亦可考虑电能、燃气或混合作为动力来源。综合考虑车辆的动力性能、环保性能等，建议采用 30 座天然气公交客车作为环保旅游巴士的主力车型。



图 8-20 旅游巴士推荐液态天然气车型

8.5 水上旅游巴士规划

中山市是以河网脉络发展、因河而兴的城市，城市的发展壮大与河流息息相关。无论是依石岐河而建的中心城区，还是依小榄水道而兴的小榄镇，城市的繁荣无不获益于水道带来的福祉。中山市河道繁多，其中主要航道有洪奇沥水道、小榄水道、鸡鸦水道、横门水道、磨刀门水道等，总里程约 148km。因此可以充分利用中山丰富的水域资源，结合现有旅游产业，开展水上巴士推动旅游资源开发。

8.5.1 水上巴士特点

水上巴士的平均运营速度可以达到 20-30km/h，且基本不会发生交通拥堵现象。地面常规公交的运营受地面交通影响较大，上下班高峰小时，地面交通一般都比较拥堵。因此，和地面常规公交相比而言，水上巴士具有速度稳定、准点率高的优点。而且，水上巴士线路可以利用现有码头，修缮接驳设施购买船只后即可投入运营。

表 8-5 水上旅游巴士与其它交通方式比较

交通方式	投资 (亿/km)	单向运能 (万/h)	速度 (km/h)	舒适性	稳定性
大运量水上巴士	0.4-0.6	0.5-0.8	25-40	好	受气候影响大
普通水上巴士	0.1-0.2	0.2-0.4	15-30	好	受气候影响大
地铁交通	6-8	3-4	25-60	较好	高
轻轨交通	2-3	1-2	20-45	好	高
快速公交	0.2-1	1-2	20-40	一般	中等

8.5.2 功能定位

随着人们收入水平生活品质的提高，对城市休闲空间也提出了更高的要求。而且中山市的旅游资源较为丰富，随着旅游资源的推广，游客的数量呈上升趋势。

综合上述特点，中山市水上旅游巴士的功能定位为：**兼顾交通与观光功能，串联市内主要景点、特色街区，实现被水系分割区域之间的连通，形成丰富、完善的城市立体公共交通网络，展现城市魅力，为城市形象和经济提供新的广阔空间。**

8.5.3 规划方案

参考《中山市公共交通系统规划(报批稿)》，结合实际需求，共规划 6 条水上巴士航线，主要穿越中山市各岸线景点（商业步行街、公园、特色水产基地）等和人流集散中心（大型居住小区、大型商业中心、学校等），沿磨刀门水道、石岐河、小榄水道、鸡鸦水道、横门水道、横门东水道、横门西水道、三宝沥和桂洲水道布设，具体如下。

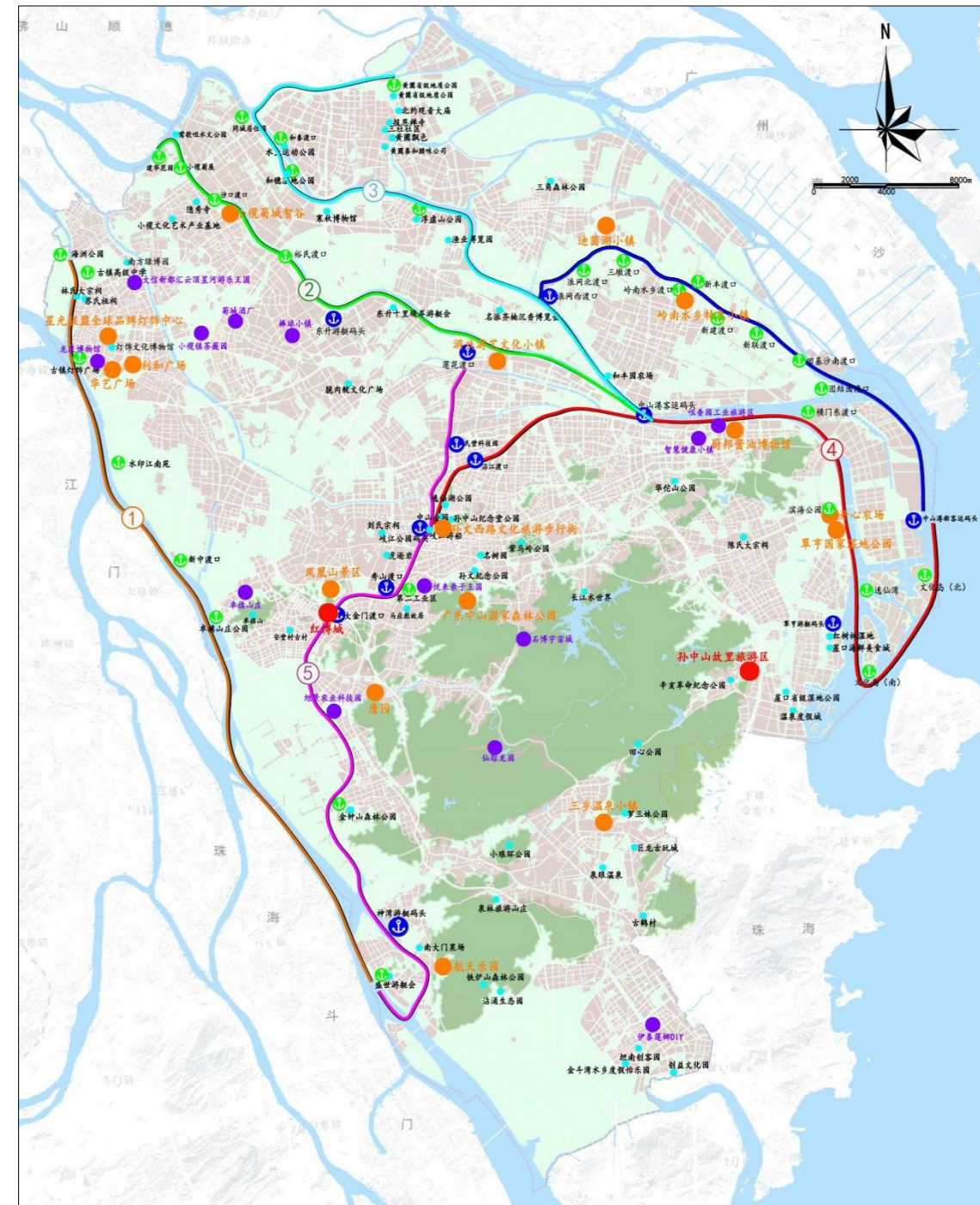


图 8-21 中山市水上旅游巴士布局规划图

表 8-6 中山市水上旅游巴士一览表

编号	起终点码头/渡口	途径客运渡口	串联景区	渡口个数	里程(km)	平均站间距(km)
1	海洲公园—盛世游艇会	古镇高级中学、古镇灯饰广场、水印江南苑、新中渡口、卓旗山公园	古镇灯饰广场、卓旗山公园、盛世游艇会、航天乐园等	7	44.8	7.46
2	中山港客运码头—建华花园	东升游艇、裕民渡口、小榄港、小榄车站、沙口渡口、环镇北路轨道站、小榄菊展	小榄菊城智谷、东升十里堤岸游艇会、游戏游艺文化小镇	9	34.47	4.31
3	中山港新客运码头—黄圃省级地质公园	阜沙浮虚山公园、和穗湿地公园、和泰渡口、同城居住园、黄圃省级地质公园	黄圃省级地质公园、水上运动公园、浮虚山公园等	7	39.8	6.63
4	孙文西路步行街—中山港新客运码头	沿江渡口、中山港新客运、横门东、滨海公园、逸仙湾、翠亨游艇、温泉渡口、文化岛(南)、文化岛(北)	岐江游船、孙文西路文化旅游步行街、厨邦酱油博物馆、翠亨国家湿地公园等	11	52.99	5.30
5	盛世游艇会—莲花渡口	金钟山、大金门渡口、秀山渡口、南外环大桥、中山二桥、岐江公园、孙文西路步行街、民营科技园	航天乐园、旭景农业科技园、红博城、孙文西路文化旅游步行街等	9	45.7	5.71
6	中山港新客运码头—浪网西渡口	团结围渡口、田基沙南渡口、新联渡口、新建渡口、新丰渡口、岭南水乡渡口、三墩渡口、浪网北渡口	伟丰农场、沙田明珠、岭南水乡等	10	29.4	3.26

备注：本次途径的客运渡口均为渡口性质。

9.中山市旅游交通配套设施规划

9.1 旅游慢行交通规划

9.1.1 绿道网规划

1、绿道定义

绿道是一种线形绿色开敞空间，通常沿着河滨、溪谷、山脊、风景道路等自然和人工廊道建立，内设可供行人和骑车者进入的景观游憩线路，连接主要的公园、自然保护区、风景名胜、历史古迹和城乡居住区等，有利于更好地保护和利用自然、历史文化资源，并为居民提供充足的游憩和交往空间。

2、绿道网布局总体思路

本次规划主要构建中山市的区域绿道网，与各景区的慢行游览道进行无缝衔接，提供人们便捷、可达的低碳慢行出行方式，同时为人们创造慢行景观游憩线路与区域旅游线路相结合的游憩空间。

(1) 连接中山市域重要绿色开敞空间、绿色生态廊道，构建区域生态绿道网支撑体系。

(2) 连接中山市域重要旅游景点，包括主要公园、自然保护区、风景名胜区、历史古迹等，构建慢行旅游交通网络。

(3) 接驳城镇对外交通设施、公共交通系统，建立便捷、可达城乡旅游慢行绿色交通，为人们提供一种绿色低碳健康出行方式，增强区域绿道慢行交通系统的便利性与可达性。

(4) 以与旅游线路、重要景区景点相连接，通过景观性优良的干线公路和重要景区的通景公路进行线路选取。

3、既有规划分析

根据《珠江三角洲绿道网总体规划纲要》，中山市域范围内有两条区域绿道①、④号线及①号线联络线。①号线沿洪奇沥大桥跨越至岭南水乡后折向南，经横门大桥、海上庄园、南沙湿地公园、红树林湿地、孙中山故居、温泉度假城，进入珠海金鼎镇；④号线沿着鸡鸦水道连接细窖大桥后向南连接三角渡口后沿福源路、长江路南行，沿横四线西向进入岐澳古道，沿横五路西行，接纵六线南行到达斗门大桥；①号线联络线起于珠海市交界处干道，向北行连接温泉度假城后西行，连接孙中山故居、逸仙水库，与4号线汇合于岐澳古道遗址。

4、规划方案

将中山市域旅游交通绿道分为区域绿道、市域绿道和景区游览道网三个等级。结合《珠江三角洲绿道网总体规划纲要》，以区域绿道为绿道骨架，结合景观性优良的干线公路构建绿色生态廊道，同时加强景区周边游览道的提升规划，以期打造多层次的生态绿道网。

(1) 区域绿道网规划

根据《珠江三角洲绿道网总体规划纲要》，保留区域绿道1号线和4号线。

表 9-1 中山市区域绿道网络一览表

编号	起止点	路径	串联景点	长度
①号线	洪奇沥大桥—金鼎	沿洪奇沥大桥跨越至岭南水乡后折向南，经横门大桥、红树林湿地、温泉度假城、孙中山故居，进入珠海金鼎镇。	岭南水乡、伟丰农场、翠亨国家湿地公园、孙中山故里旅游区等	35km
④号线	细窖大桥—斗门大桥	细窖大桥-莲花渡口-长江路-博爱路-新安路-金钟水库-翠丽湖-城桂路-小琅环路-麻斗路-斗门大桥	游艺游戏文化小镇、金钟湖公园、石博宇宙城、仙踪龙园、航天乐园等	131km

(2) 市域绿道网规划

结合景区现状条件，构建区域生态绿廊通往重要景区景点的绿道联络线，通过景区通景公路、河道水系等线性空间构建五桂山景区、石岐河、小榄菊展等景区绿道网。同时，联系城市重要的对外交通设施和公共交通系统，构建畅通便捷的城市旅游慢行绿色交通体系。

通过整合现有的珠三角绿道网规划，新增 S1、S2、S3、S4 和 S5 五条市域绿道网，总长度 226 公里。

表 9-2 中山市市域绿道网络一览表

编号	起止点	路径	串联景点	长度
S1	小榄菊花园—横门山	从小榄菊花园起，沿小榄水道南侧（沿江路）向东，经江滨公园，穿新沙口大桥，经中山小榄港穿小榄水道特大桥，至中顺大围东干堤，经中山港大桥，沿江东一路，沿江东五路至横门山	小榄菊城智谷、游艺游戏文化小镇、智慧健康小镇、厨邦酱油博物馆等	46km
S2	中山港大桥—斗门大桥	中山港大桥经石岐河向西，由沿江路、清溪路、凤鸣路、安南路、海边街、过华光路，沿石岐河向西南至滨江二路，沿古神公路，经神湾大道南至斗门大桥	孙文西路文化旅游步行街、凤凰山景区、红博城、旭景农业科技园等	49km
S3	江门交界—斗门大桥	沿磨刀门水道向南经过卓旗山庄与 G2 汇合于斗门大桥	盛世湾游艇会、航天乐园、卓旗山等	51km

编号	起止点	路径	串联景点	长度
S4	灯饰博物馆—小榄水道特大桥	古镇灯饰广博物馆沿着环镇南路穿过小榄水道特大桥与④号线交汇于鸡鸦水道特大桥	龙泉博物馆、星光联盟等	13km
S5	环五桂山绿道	孙中山故里旅游区沿翠山公路经三乡、板芙至詹园，沿城南南路至树木园、经南外环路、南岐路回到孙中山故里旅游区	孙中山故里旅游区、温泉小镇、詹园、悦来亲子王国等	67km

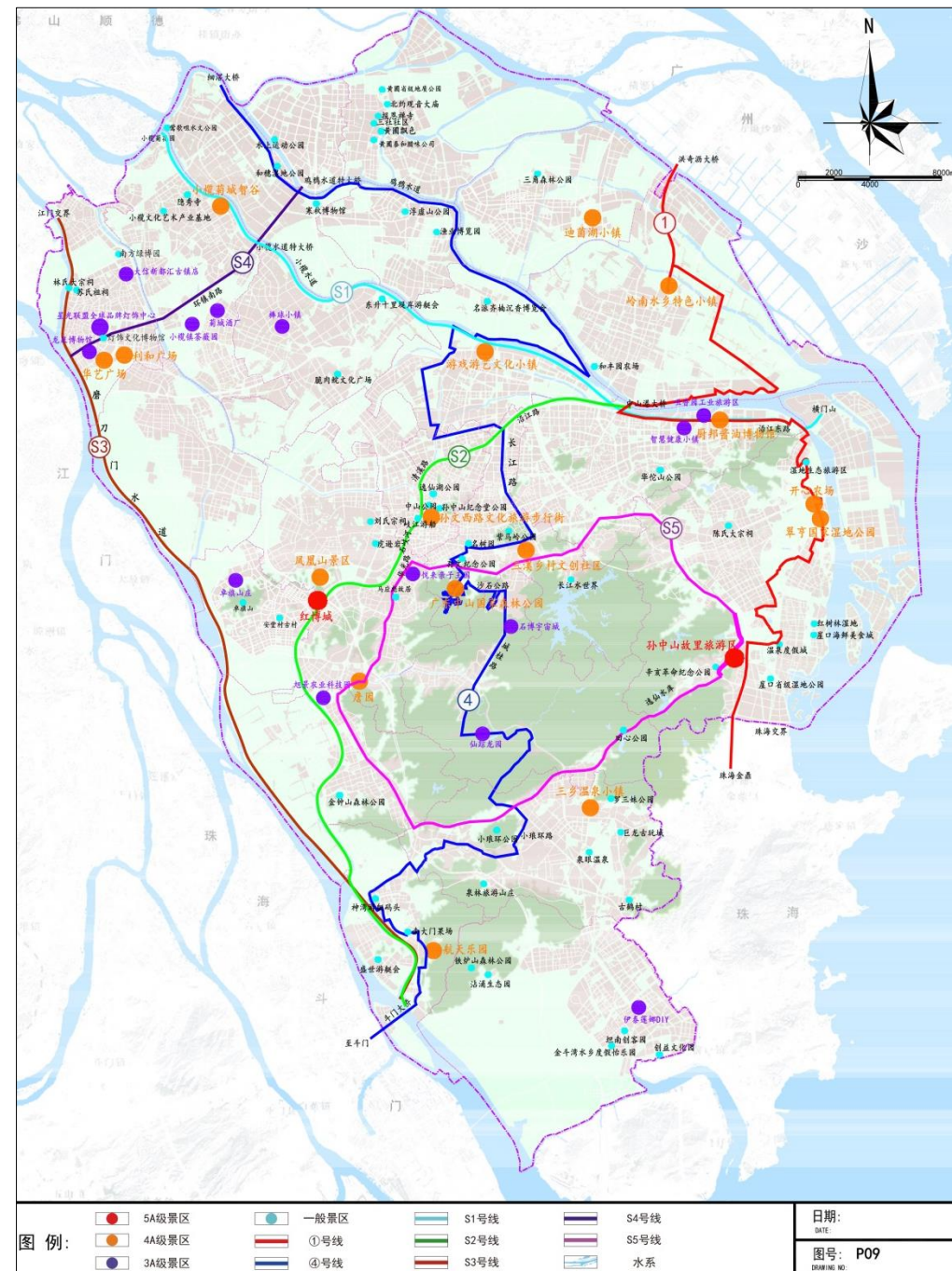


图 9-1 中山市域绿道网规划

(3) 景区游览道规划

景区游览道是最近距离连接游客与旅游景观的载体，它除了需要满足景区内的慢行交通需求外，还需要兼顾舒适性与美观性，其规划与设计需要符合以下标准：

- 结合景区景观特点、地形地貌、内部道路等灵活设置；
- 步行道一般 2-5m，最低不小于 1.5m。
- 自行车道 3-6m，最低不小于 2.5m。



图 9-2 与景观结合的步行道



图 9-3 亲水步道



图 9-4 自行车道



图 9-5 慢行游览专用桥



图 9-6 景观广场与慢行道结合



图 9-7 景区道路与慢行道结合

9.1.2 公共自行车布局规划

1、布局原则

(1) 系统性原则：公共自行车系统是公共交通的一个子系统，布局规划时要加强与旅

游景区周边的公共自行车规划的衔接，使整个公共交通系统最优化；

(2) 整体性原则：公共自行车租赁点是一个有机整体，既要考虑方便租还，也要考虑租赁点旅游景区周边区域布置公共自行车的总体规模和单个点的规模；

(3) 灵活性原则：建立租赁点的目的是方便游客出行，要注意不能引发新的交通拥堵和安全问题，因此在布局时应灵活处理，道路条件不允许的地段可暂缓设租赁点，待时机成熟时再考虑；

(4) 可实施性原则：租赁点需要占用一定空间资源，布局时应考虑实施的可行性，如某个点位现场无条件实施可就近调整，另选可行的点位。

具体在点位选择时，要主要考虑了以下因素：

(1) 紧密结合旅游公交站点设置，作为公交车的延伸，将自行车租赁服务做成服务旅游公交最后 1 公里的补充；

(2) 布置公共自行车站点平均间距在 300~500m 之间；

(3) 衔接城区绿道及绿道驿站；

(4) 距离旅游景区的主要出入口的距离为 10~30m；

(5) 道路条件需满足基本设置要求，不应妨碍行人及其他交通方式运行或街道两侧店铺的正常营业。

2、布局规划方案

根据《中山市公共自行车系统发展规划》，共规划公共自行车租赁点 3625 个，基本涵盖中山市所有旅游景区，其规模应满足《中山市城市规划技术标准与准则（2016）》的规定和要求。

表 9-3 中山市公园景区公共自行车租赁桩位配套标准

分类	启动阈值（万 m ² ）	公共自行车租赁桩位	每增加 1 万 m ² 建筑面积所需增加公共自行车租赁桩位
公园	5	20	2

备注：公园的启动阈值取用地面积。

9.2 旅游风景道体系规划

9.2.1 风景道的起源与发展

风景道（Scenic Byway）源起于欧美，是欧美国家百余年来注重生态环境、自然文化遗

产保护和管理的延续及发展，反映了工程技术和生态保护、历史文化、景观环境、旅游游憩、社区经济等综合发展的新趋势。风景道是“生态文明”的一种发展，是综合交通运输发展的必然，也是自驾游时代和全域旅游时代发展的必然。

9.2.2 旅游风景道的功能

风景道是旅游与交通功能相结合的特殊景观道路，具有交通价值、景观价值、游憩价值、历史价值、文化价值、自然价值、文物价值等多重功能。它在保护生态环境、增加自然人文资源吸引力、满足审美游憩需求、优化城市、道路设计、拉动社区经济增长等多方面，正发挥着日益重要的作用。

风景道所具有的充分拓展旅游和旅行途中的景观观赏功能，将劳累的旅途变成了轻松的享受过程，满足了游客旅途中的多种游憩需求，同时也顺应了旅游业尤其是自驾车旅游迅猛发展的趋势。

9.2.3 旅游风景道规划思路

旅游风景道的重点在于沿途的风景，因此风景道规划的重心在于增强游客自驾体验的乐趣。旅游风景道规划应注重与开阔的山林水体的结合，根据地形地貌宜宽则宽，宜窄则窄，做到因地制宜。风景道的规划应强化旅游者旅行途中的景观观赏功能、休闲游憩功能、体验教育功能和信息引导功能。

本次规划思路依托中山市交通网络和旅游资源布局，按照景观优美、体验性强、距离适度、带动性大等要求，主要以国道、省道和城市骨架道路、沿河岸线道路等为基础，加强各类生态旅游资源的有机衔接。按照主题化、精品化原则，加强生态风景道沿线资源环境保护，营造景观空间，建设游憩服务设施，完善安全救援体系，优化交通管理，实现道路从单一的交通功能向交通、美学、游憩和保护等复合功能的转变。

9.2.4 旅游风景道规划方案

1、网络布局方案

根据上述规划原则，结合《中山市全域旅游发展规划》，共规划 3 条风景道，分别为西江风景道、环五桂山风景道和滨海旅游风景道。

西江风景道：串联星光联盟、华艺广场、利和广场、卓旗山、航天乐园等景区。途径通道为中顺大围。

环五桂山风景道：串联孙中山故里旅游区、悦来亲子王国、詹园、金钟湖公园等重点景区。风景道沿线建设营地、驿站，形成风景道服务系统。设置主题公共艺术，建设艺术风景道。沿风景道两岸，建设风景道毛细血管，串联沿线景观节点。途径通道为南二环、城南路、105国道、南三环、南朗快线。

滨海旅游风景道：串联温泉度假城、崖口省级湿地公园、大尖山、厨邦酱油博物馆等景区。途径通道为迎海大道、民朗大道（滨海公路）。

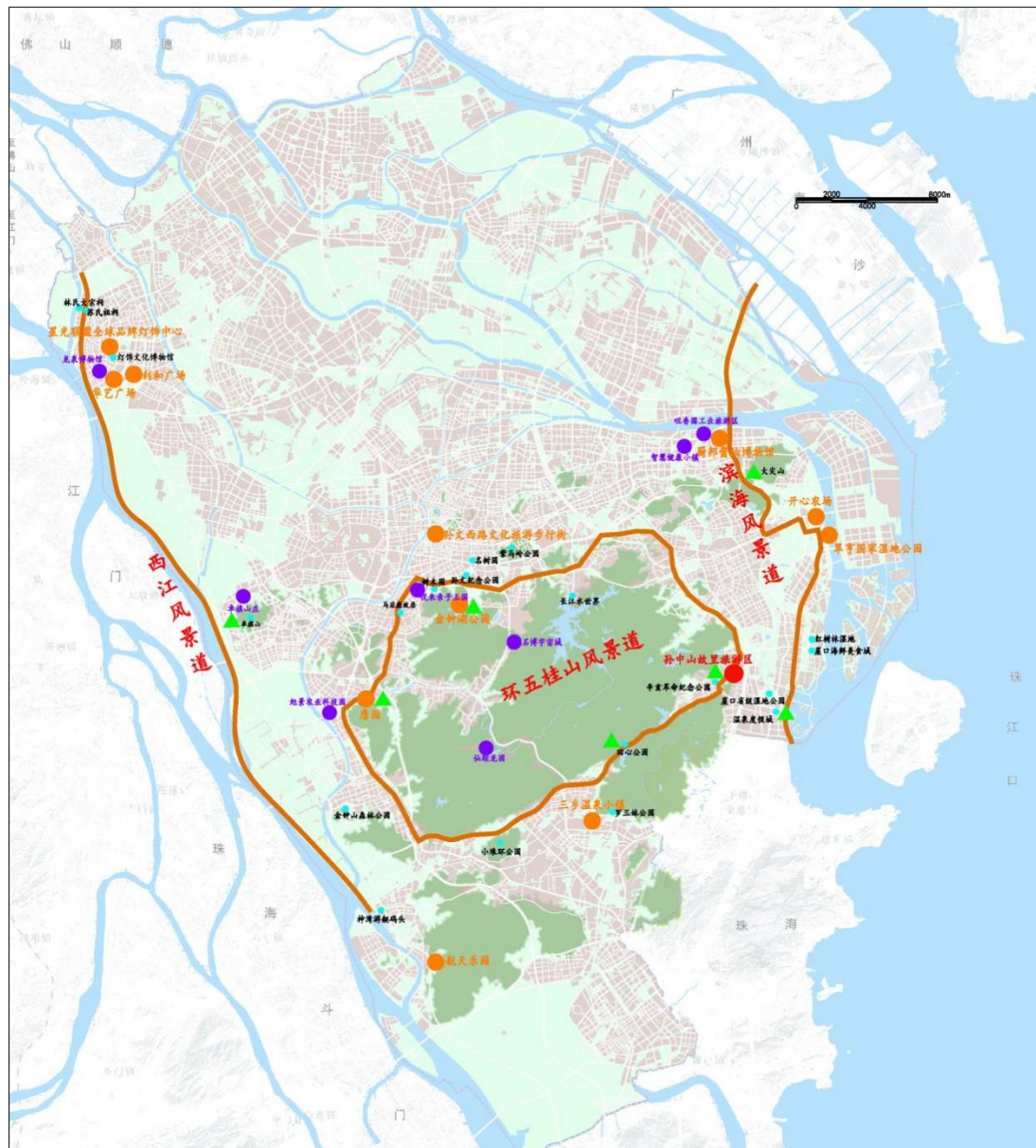


图 9-8 旅游风景道体系规划图

2、旅游风景道规划设计指引

基于旅游风景道沿线景点的差异性，结合风景道的序列景观特征，路体段落和景观空间分为 4 类：城市海滨段、旅游观光段、美丽乡村段、景观过渡段。

城市海滨段：彰显现代文明，体验多元文化；穿越城市化和城镇化发达区域，注重交通的通畅性，满足城市交通集散功能，兼顾游客慢行游憩需求；该路段设计注重快速交通、城市集散交通与人行交通的综合布置，等级拟采用一级公路标准；人非宜设置共板形式，宽度取值要求为 5~6m。

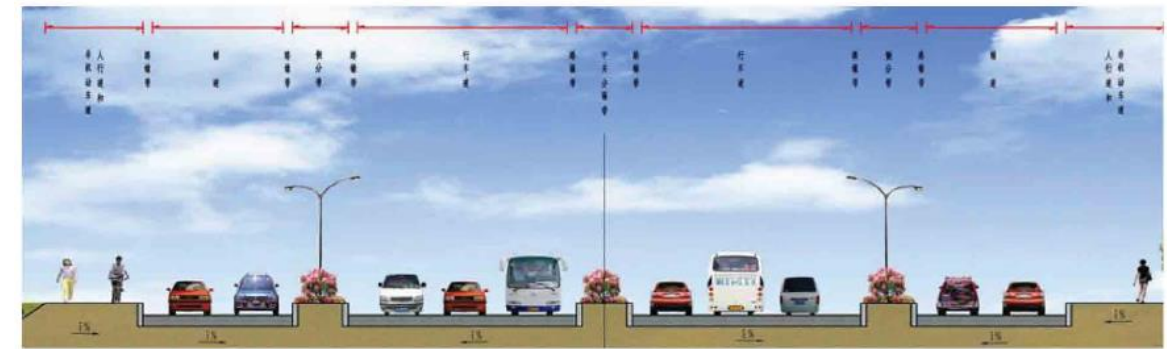


图 9-9 城市海滨段横断面示意图

旅游观光段：展示滨海景观，享受休闲时光；经过滨海旅游景区和视域景观良好区域，注重行车的舒适性，尊重游客慢行游憩需求；该路段横断面布置应综合考虑旅游服务功能、景观功能、生态功能等，等级拟采用二级公路即以上标准；人非应空间隔离，宽度取值要求为 6~8m。

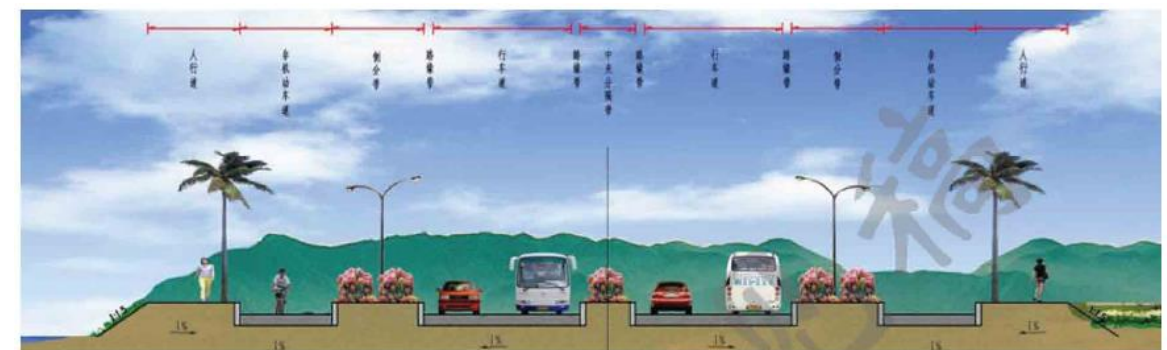


图 9-10 旅游观光段横断面示意图

美丽乡村段：感受乡村生活，驻足特色小镇；串联各类节点尤其是特色小镇和文化遗址，注重交通的通达性，重视游客体验观光需求；该路段横断面布置应综合考虑旅游服务功能、景观功能、生态功能等，等级拟采用二级公路标准；人非应空间隔离，宽度取值要求为 5~6m。

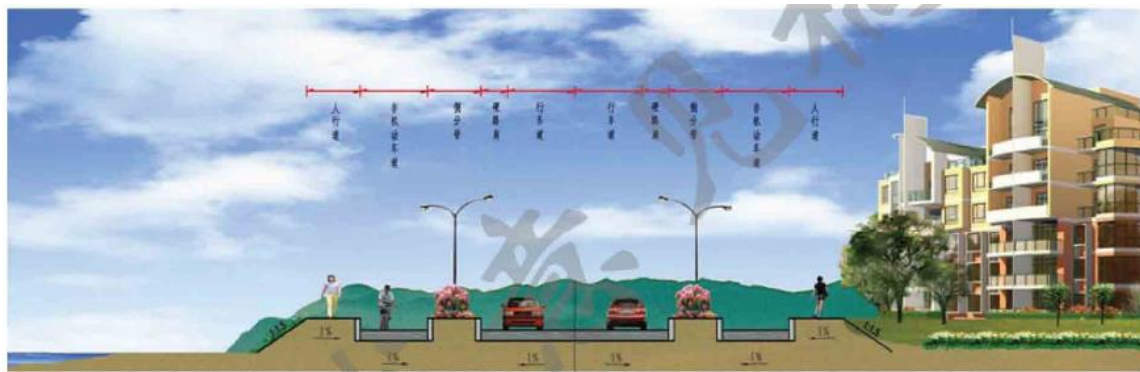


图 9-11 美丽乡村段横断面示意图

景观过渡段：寻那江山美景，携份淡定从容；途经自然旅游资源和人文旅游资源一般性区域，注重交通的通过性，侧重视域范围动态景观塑造与借景；该路段以通过性交通功能为主，等级拟采用二级公路标准；人非应空间隔离，宽度取值要求为 6~8m。

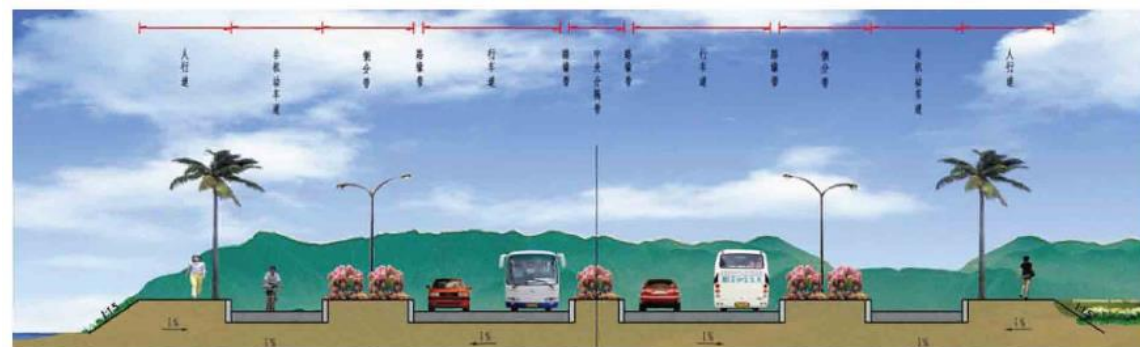


图 9-12 景观过渡段横断面示意图

9.2.5 旅游风景道服务区规划指引

1、规划原则

旅游交通服务区是突出旅游休闲功能的重要组成，是推进“交通+旅游”融合发展的重要窗口，需统一标准，突出特色，突出旅游服务功能。在空间布局灵活、因景而异、间距不等、多因素作用等特点作用下，服务区设施在空间布局上，应利用地势高低起伏，有意识地选择交通流量大、客源集中、风景优美并且地形适于建设的区域。采用相对集中与适当分散相结合的原则，充分利用现有的各种资源和设施。

中山市各镇区在各自建设服务站点时应考虑区域协调，保证满足节点的服务半径要求。

为了更好地体现景观休闲特色，除了固定的服务节点外；可结合自然景观、旅游资源开发一些滨海公园、主题酒店、房车基地等以满足游客多样化的自驾出行需求。

2、服务区功能要求

服务区系统包括综合服务区、一般服务区和简单服务点(驿站)三级服务区体系。三类服

务区除了具备旅游服务功能以外，还应统筹考虑需要配置的停车区、加油站等服务设施；其用地规模需基于各镇区发展、旅游景区规划等情况作深入研究，在本指引只就功能配置作简略的定性说明，用地规模不作定量约束。

三类服务区中旅游服务功能与布局要求如下：

1、综合服务区

功能定位：重要的驿站，能为旅行者提供全方位的综合服务；

布局原则：结合沿线城区和主要景区布局，平均每 30~50 公里设置一处。

2、一般服务站

功能定位：承担旅行者从景观公路向连接线转换的功能；

布局原则：结合沿线镇区、特色村庄设置，平均每 20~30 公里设置一处。

3、简单服务点(驿站)

功能定位：提供厕所等基本服务，作为观景停留空间，包括观景平台、休息点、露营点等功能；

布局原则：结合沿线一般村庄和景观节点设置。

3、规划指引

服务区服务设施包含需要配置的停车区、加油站等服务设施及游览设施和管理设施。

(1) 停车区、加油站等交通设施布局

根据路段沿线交通需求以及道路功能划分，道路沿线应按一定距离设置停车区、加油站等服务设施。

根据《中山市成品油零售体系“十三五”发展规划》，加油站的间距需满足规范要求（城区范围内车行距离大于 1.8km）。加油站的站址选择，应符合城镇规划、环境保护和防火安全的要求，并应选在交通便利的地方。

(2) 游览设施和管理设施

游览设施服务点主要为旅行者提供便民服务；管理设施服务点主要提供日常管理服务，具体的配置参考《公路工程项目建设用地指标》《广东省加油站管理办法》、《广东省公路条例》等相关技术规范。

①游览设施服务点。包括信息咨询亭、旅行者中心、医疗点、露营点、烧烤点、垂钓点，以及加油站、车辆维修点等。

②管理设施服务点。包括治安点、消防点等。

9.3 旅居车营地规划

9.3.1 规划原则

旅居车营地是指以旅居车营地为载体、以自驾运动参与体验为主要形式、以向大众提供相关健身休闲产品和服务为主要内容的健身休闲基础设施，是户外运动产业的重要组成部分，具有覆盖领域宽、消费引领性强、带动相关产业作用明显等特点。

其选址规划原则如下：

可达性：宜选择高速公路出入口、国道、省道等主要道路沿线周边。

场地要求：有足够的场地，能安排一定数量的停车位，面积一般在 3000 平米以上。

周边旅游资源：有可供游客开展休闲活动的环境吸引物。

社会环境：包括需求、土地规划和水电等基础设施。

自然资源：宜选择在具备公园、植被、河流、湖泊或海岸，日照充沛的地方。

9.3.2 布局模式

旅居车营地根据其类型、自身特色及目标客源市场的消费特征设置有不同的功能区，一般而言，都设有综合服务区、宿营区、休闲娱乐区等。除以上三大功能分区外，营地还会根据自身资源市场需要等对功能区进行延伸或完善，增设度假、旅游地产等功能分区，提供分时独家等服务。

常用的布局模式主要有以下三种：

市场驱动型发散布局：市场驱动的旅游营地依托城市客群市场，围绕环城游憩带做发散布局。

资源驱动型点环状布局：资源驱动的旅游营地依托景区景点、风景区、旅游度假区等旅游资源，在其中点状布局，规模较大需要多个营地时可结合内部环线做环状布局。

交通驱动型线状布局：交通驱动的旅游营地依托主要交通干线、旅游热点线路等，结合其重要节点、集散枢纽以及疲劳生理期等因素做线状布局。

9.3.3 规划方案

根据上述规划原则和布局模式，本次共规划 7 个旅居车营地，均位于旅游风景度假区，衔接通道均为旅游风景道，交通条件和环境较好。其中 4 个沿环五桂山风景道途径的广东中

山国家森林公园、田心公园、中山詹园和孙中山故里旅游区进行布设；1 个沿西江风景道途径卓旗山设置进行布设；2 个沿滨海旅游风景道途径的温泉度假城、大尖峰进行布设。具体如下图所示。



图 9-13 旅居车营地布局规划图

9.4 旅游标识系统规划

9.4.1 规划思路

本次旅游标识系统规划主要通过高速公路、一般公路及城市主干道和重要交通客运枢纽三层次进行展开分析。

1、高速公路旅游交通标识设置规范

①高速公路旅游交通标识分为：出口预告标识、多个旅游景区（点）距离标识、单个旅游景区（点）距离标识；

②旅游交通指引标识在高速公路上设在出口和出口前的位置，如出口有互通式立交桥，设在减速车道的起点和减速车道的起点前的位置。对可在出口的前基准点处单独设置旅游区方向标识，也可在 2km、1km、减速车道起点处设置旅游区距离标识；

③本高速公路通达的代表性旅游景区(由市旅游局确定)指引标识可在高速公路出口(互通式立交桥)前的其它合适位置重复设置；

④高速公路旅游景区的指引标识不得影响主要标识的设置。沿线旅游景区较多时，可以最多三个为一组设置旅游景区地点距离标识。该标识与用于路径指引的地点距离标识间距应大于 1km；

⑤有旅游景区指示的高速公路出口，在车辆驶出高速公路收费站后，进入被交道路前应设置相关旅游景区的地点方向指示标识；

⑥高速公路虽经过旅游景区或穿过旅游景区，但没有进出景区的出入口，而无法到达景区时，公路上不应设置旅游景区距离、方向标识。

2、一般公路及城市主干道公路旅游交通标识设置规范

①旅游景区(点)交通标识的设置分为可提前设置、宜提前设置两种类型

②可提前设置旅游交通标识：在提前设置范围内(200-400m)，附近的两个城市主干路开始引导；

③宜提前设置旅游交通标识：在提前设置范围内(3-5km)，仅在主干路以上等级道路体系沿线重要交通节点涉及区域和城区重要出入口地段，合理系统设置重要场所、旅游景区指路标识。

④当一级、二级公路作为干线公路时，3A 及以上的旅游区(点)应设置 2km、1km、减速车道起点处旅游区预告标志；当一级、二级公路作为集散公路时，3A 及以上的旅游区(点)应设置 1km、减速车道起点处旅游区预告标志。

⑤旅游区方向标识应设置在交叉口前 100m 左右。

⑥一般公路及城市主干路虽经过或穿过旅游区，但无法进入旅游区时，不应设置旅游区指引标识。

3、重要交通客运枢纽设置要求

①在城市重要交通站场(机场、港口码头、长途汽车站)的停车场出口设置通往邻近旅游景区和旅游公共服务设施的旅游交通指引标识。

②在城市重要交通站场(机场、港口码头、长途汽车站)出口附近的游客分流处，设置通往旅游区的公共交通站点的导向标识，宜同时给出沿线重点旅游区信息。

③宜在公共交通的主要换乘站点设置临近的开往旅游区的其他公共交通站点的导向标识，该导向标识上宜同时给出沿线经过的重点旅游区信息。

此外，在城市出入口、重要交通站场、景区周边高速出入口设置大型户外广告牌，宣传内容围绕“孙中山故里历史文化名称”、“文化风情精品旅游城市”等主题。此外，也可利用门户地区广告牌设置全市旅游导览图或旅游交通图，4A 级以上景区周边的户外广告牌可围绕景区特点，设置相应旅游宣传内容。

9.4.2 规划方案

按照上述旅游标识系统的规划思路，结合《中山市城市旅游信息标识系统专项规划》对中山市旅游标识系统进行规划布局，具体如下图所示。

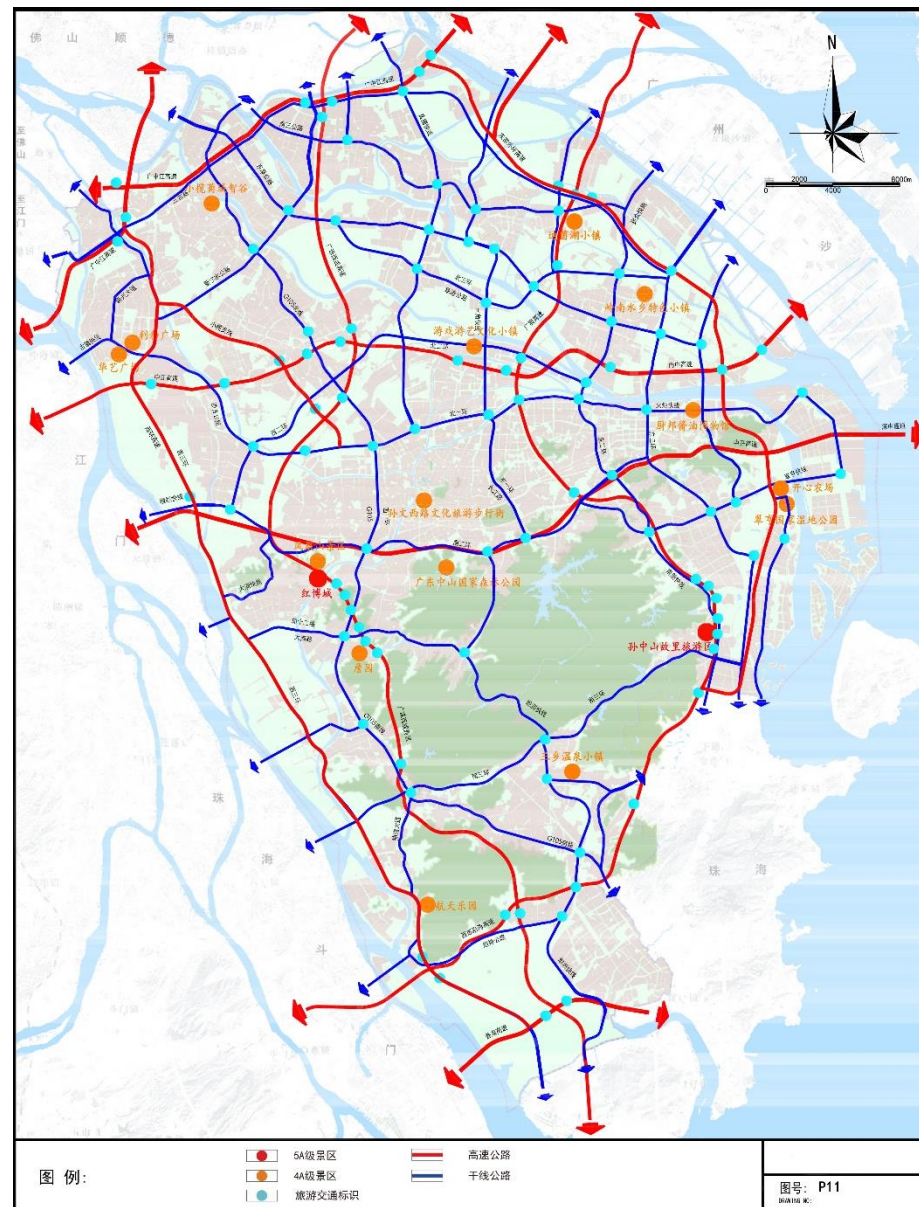


图 9-14 中山市旅游标识系统布局规划图

以孙中山故里旅游区为例，旅游标识系统设置如下图所示。

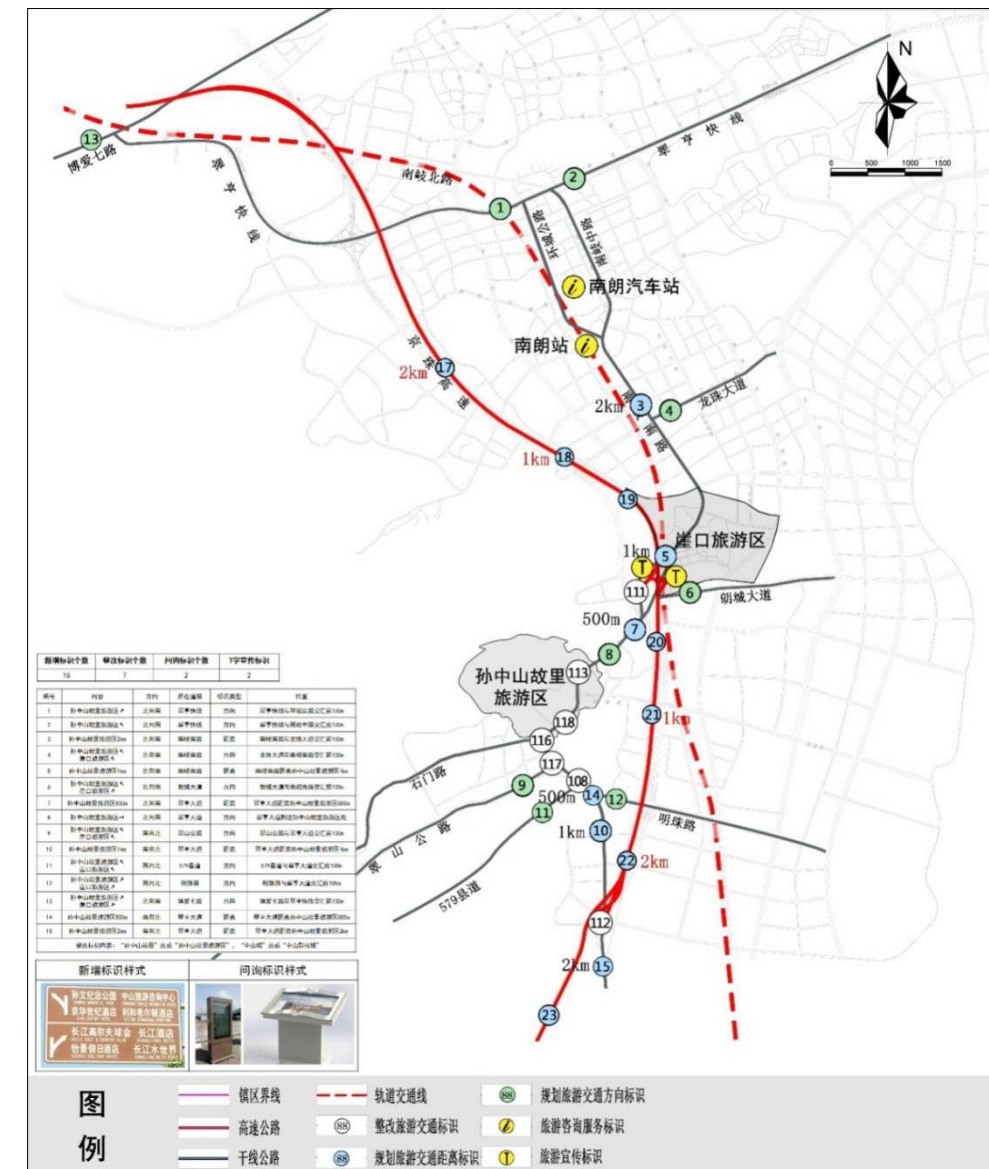


图 9-15 孙中山故里旅游区旅游交通标识布点规划图

表 9-4 广澳高速翠亨出口旅游标识汇总信息表

编号	位置	方向	内容
16	翠亨出口前 2km	北向南	孙中山故里旅游区 2km
17	翠亨出口前 1km	北向南	孙中山故里旅游区 1km
18	翠亨出口匝道	北向南	孙中山故里旅游区
19	翠亨出口匝道	南向北	孙中山故里旅游区
22	翠亨出口前 1km	南向北	孙中山故里旅游区 1km
23	翠亨出口前 2km	南向北	孙中山故里旅游区 2km

表 9-5 旅游区周边道路新增旅游标识信息汇总表

编号	内容	方向	所在道路	标识类型	位置
1	孙中山故里旅游区↗	北向南	翠亨快线	方向	翠亨快线与环城公路交汇前 100m
2	孙中山故里旅游区↖	北向南	翠亨快线	方向	翠亨快线与南岐中路交汇前 100m
3	孙中山故里旅游区 2km	北向南	南岐南路	距离	南岐南路与龙珠大道交汇前 100m
4	孙中山故里旅游区↖ 崖口旅游区↖	北向南	南岐南路	方向	龙珠大道与南岐南路交汇前 100m
5	孙中山故里旅游区 1km	北向南	南岐南路	距离	南岐南路距离孙中山故里旅游区 1km
6	孙中山故里旅游区↖ 崖口旅游区↗	北向南	朗城大道	方向	朗城大道与南岐南路交汇前 100m
7	孙中山故里旅游区 500m	北向南	翠亨大道	距离	翠亨大道距离孙中山故里旅游区 500m
8	孙中山故里旅游区→	北向南	翠亨大道	方向	翠亨大道到达孙中山故里旅游区处
9	孙中山故里旅游区↖ 崖口旅游区↖	南向北	翠山公路	方向	翠山公路与翠亨大道交汇前 100m
10	孙中山故里旅游区 1km	南向北	翠亨大道	距离	翠亨大道距离孙中山故里旅游区 1km
11	孙中山故里旅游区↖ 崖口旅游区↖	南向北	579 县道	方向	579 县道与翠亨大道交汇前 100m
12	孙中山故里旅游区↗ 崖口旅游区↗	南向北	明珠路	方向	明珠路与翠亨大道交汇前 100m
13	孙中山故里旅游区↗ 崖口旅游区↗	北向南	博爱七路	方向	博爱七路与翠亨快线交汇前 100m
14	孙中山故里旅游区 500m	南向北	翠亨大道	距离	翠亨大道距离孙中山故里旅游区 500m
15	孙中山故里旅游区 2km	南向北	翠亨大道	距离	翠亨大道距离孙中山故里旅游区 2km

整改标识内容：“孙中山故居”改成“孙中山故里旅游区”，“中山城”改成“中山影视城”

3、景区内部标志系统指引

在旅游景区内部设置完善的指示标志，指示景区内部景点以及各类服务设施分布，方便旅客游览景区。

- 设置位置：景区出入口、景区内部各路口、景区内部各景点出入口。
- 设置内容：景区内部导游图、景区内部服务设施分布、景点简介、安全及注意事项等。



图 9-16 景区内部标志系统

9.5 旅游停车设施规划

9.5.1 总体思路

随着机动车的快速增长，游客选择自驾出行的比例越来越多，旅游景区停车设施供给与游客的私家车拥有水平、旅游方式的选择息息相关，是进行旅游交通需求管理的手段之一。旅游停车设施规划主要是对中山市各旅游景区的旅游停车设施进行规划导控，以指导景区停车场的实际建设，避免因景区停车的问题而影响到景区运营和区域旅游交通的正常运营。

根据旅游交通的出行特点，中山市内旅游景区停车场停放的车辆类型主要有旅游大巴（旅游公交车）、小汽车、景区运营车和非机动车。



图 9-17 景区车辆类型示意图

9.5.2 景区停车场规划

根据《中山市主城区停车系统规划》（报批稿）、《中山市综合交通运输“十三五”规划》

等相关规划，对服务于重要旅游景区的公共停车场进行统计，具体如下表所示：

表 9-4 重要旅游景区公共停车场规划一览表

序号	停车场名称	区	停车场位置	规划泊位数(个)
1	孙中山故居公共停车场	南朗	翠亨大道	400
2	兴中园公共停车场	石岐区	兴中道	380
3	中山纪念堂停车场	石岐区	中山纪念堂	100
4	中山公园北门停车场	石岐区	孙文西路 —太平路交叉口西北侧	100
5	长江浪漫水城停车场	东区	长江路— 景观路交叉口西南侧	150
6	紫马岭公园北门地下停车场	东区	紫马岭公园北门	200
7	紫马岭公园西门停车场	东区	紫马岭公园西门	150
8	树木园停车场	南区	东环路东侧	400
9	金钟水库驿站停车场	东区	沙石公路	1800

此外景区停车场的设置、管理要求对停车影响也较大，因此建议结合旅游景区停车场规划的特点及停车场设计相关规范，中山市各旅游景区在实际规划建设停车场时应注意对以下几方面进行控制。

1、停车场选址及出入口设置

旅游景区停车场的选址及出入口设置不合理也会影响景区交通的正常运行，甚至会因此影响到区域交通的正常运行。我国虽未对旅游景区停车场选址做出法律规定，但旅游景区停车场仍属于停车场范畴，因此，景区停车场选址及出入口设置也应遵循普通停车场相关基本规定。

结合国家《城市道路交通规划设计规范》、《汽车库建筑设计规范》等相关规范要求，从景区保护、长远发展和方便游客三方面出发，旅游景区停车场选址及出入口设置应遵循：

- 景区停车场应当符合旅游景区总体规划、景区道路交通规划、景区环境保护和防火的要求；
- 停车场应尽可能设置在景区边缘、旅游项目或道路相汇处附近，以便就近停车，确保行车安全；

- 景区停车场出入口距离人行过街天桥、地道、桥梁、隧道引道须大于 50 米，距离交叉口须大于 80 米；

2、泊位设计要求

停车方式主要有平行式、垂直式和斜列式等；垂直通道式停车所占用的空间最少，为一般情况下景区路外停车场的推荐停车方式，平行式通道停车所占用空间最大，斜列式停车次之。根据规范，在采取垂直式停车方式时，小汽车停车位的最小尺寸为 5.3m×2.4m，通车道最小宽度为 5.5m。景区各类常见车辆的垂直式停车位规范要求如下表所示。

表 9-5 景区路外停车场垂直式停车位设置要求一览表

车辆类型	停车位最小尺寸	通车道最小宽度
旅游大巴	12.4m×3.5m	11m
小汽车	5.3m×2.4m	5.5m
景区运营车	根据运营车实际车长情况定	
摩托车	每个停车位宜 2.5-2.7m ²	——
自行车	每个停车位宜 1.5-1.8m ²	——

9.5.3 景区周边路内停车规划

旅游景区周边的道路设置路内停车对道路交通影响较大，原则上不应设置路内停车。但考虑到部分旅游景区停车场供给不足，需在路边设置停车泊位作为停车场供给的不足，因此其设置规模应根据旅游景区周边的配建和公共停车设施供应状况进行确定，且其位置设置选址应满足以下原则：

- 在旅游景区停车需求量大，但设置城市道路停车泊位对其交通影响不大的道路，可以设置停车泊位；
- 人行道与建筑退让红线的公共部分，在不影响行人、非机动车正常通行的情况下，可以设置停车泊位；
- 在旅游景区设置的公共停车场停车泊位不足的区域，在确保道路畅通和行人、非机动车正常通行的前提下，可以根据交通实际状况设置时段性停车泊位；
- 在旅游景区设置周边停车需求量大的区域，在对交通影响不大的情况下，尽可能设置时段性停车泊位；
- 旅游景区周边道路的人行横道线，盲道、公交站台以及道路交叉口一定范围内不得

设置停车泊位；

- 旅游景区本身所配建停车泊位未完全使用，其周边道路不设置停车泊位。

此外，路内停车泊位设置条件应符合下表规定。

表 9-6 路内停车设施与道路宽度关系

道路类别		道路宽度（不包括人行道）	路内停车设置
道路	双向通行	12m 以上	容许双侧停车
		8-12m	容许单侧停车
		不足 8m	禁止停车
单向通行	单向通行	9m 以上	容许双侧停车
		6-9m	容许单侧停车
		不足 6m	禁止停车
巷弄		9m 以上	容许双侧停车
		6-9m	容许单侧停车
		不足 6m	禁止停车

9.5.4 旅游景区配建标准

根据《中山市城市规划技术标准与准则》（2016），中山市各类旅游景区停车泊位配建指标应满足下表所示的标准。

表 9-7 中山市各类旅游景区停车泊位配建指标

分类	单位	一类区	二类区	三类区	备注
综合公园、旅游景点	车位/公顷	5	8	7	至少设置 2 个旅游大巴泊位
专类公园	车位/公顷	3	5	4	至少设置 1 个旅游大巴泊位
社区公园、街头绿地	车位/公顷	—	—	—	

备注：各旅游景点的停车配建规模应结合旅游景区特点及客流特征，开展专项规划或专题研究而定。

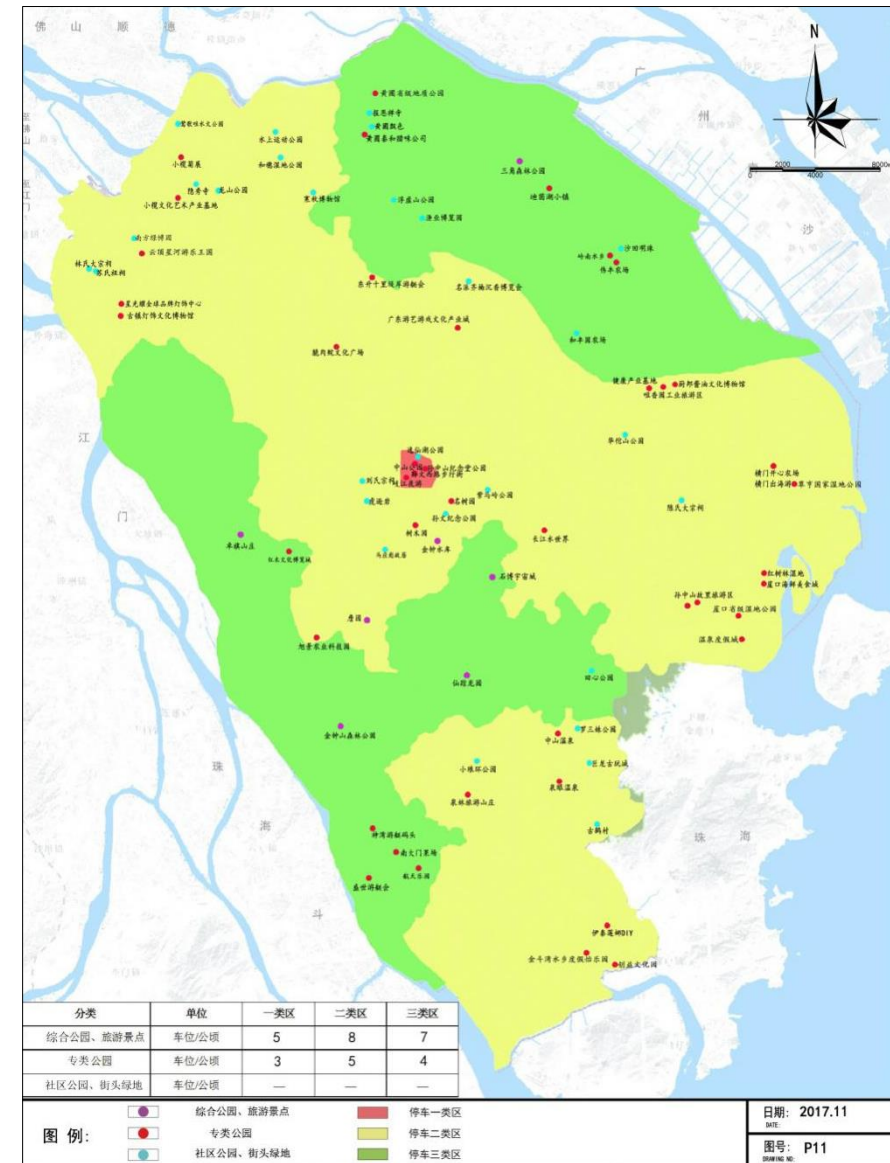


图 9-18 旅游景区停车泊位配建分区示意图

备注：本次停车配建分区与《中山市城市规划技术标准与准则（2016）》一致。

9.5.5 停车信息化建议

鼓励和推广停车智能化、信息化，鼓励停车与互联网融合发展，支持移动终端互联网停车应用的开发与推广，在景区建立更加智能高效的停车信息诱导系统。

- **公众游客：**公众可以通过平台进行停车场信息查询，根据查询到的信息进行判断是否改变出行方式或者重新选择停车地点，还可以提前预定车位，方便出行。
- **管理运营方：**管理方可以查询停车场的实时信息，通过系统报表分析进行停车场忙闲调度，让景区停车场资源充分利用；防止工作人员作弊导致资金流失；接入智能部门机动车缉查布控智能管理平台，还能大大提高停车场的安全级别。



图 9-19 景区智慧停车系统

9.6 智慧旅游交通系统规划

9.6.1 智慧旅游交通的内涵

目前国内旅游信息化服务的各范畴发展显著失衡，一方面，网上预订、B2B 团购和景区微电影在线宣传等销售和推广环节信息服务已经能够满足旅游消费市场的基本需求，另一方面，旅游信息技术体系的更新和使用在总体上还普遍存在低效率和不合理等问题。其中，旅游交通信息服务体系的问题尤其显著。

智慧旅游交通与传统的智慧交通存在差异，在旅游产业条中，所有的产品和服务最终都是直接面对游客，所以智慧旅游交通是在通过对旅游地交通信息的组织，运用物联网、大数据、云计算等电子传感技术、信息网路技术、通信传输技术、控制技术和数据处理技术进行有效集成，并运用到整个交通系统的各个方面，其核心功能都是针对游客的实际需求建立起来。

中山的旅游发展需要便捷、舒适、灵活的交通来支撑。各级政府应该从战略角度来协调各部门之间的合作，实现交通信息的共享与升级。

9.6.2 智慧旅游交通系统构建

1、总体原则

(1) 以服务游客为核心

智慧旅游主要面向的是游客，智慧旅游交通也不例外，在构建智慧旅游交通体系时，应充分考虑游客的出行需求，游客的出行需求大致分为三个阶段：出行前、在路途中、到地后。智慧旅游交通具体功能设计应充分围绕这三个不同阶段旅游者对交通需求的前提下进行，同时还要针对不同出行方式的游客 提供差异化的服务。

(2) 充分围绕旅游功能

旅游产业是一个关联性很强的产业，旅游要素之间也存在着非常密切的联系，任何一个单一的旅游要素产品都不能直接构成强大的吸引力。旅游交通作为旅游要素中的一环，与其他要素也是联系十分紧密的，旅游交通体系构建，因充分融入其他要素，实现多样化、个性化的旅游功能。

2、总体框架

智慧旅游交通系统的构建总体上主要由四个层面构成：一是对交通信息的采集，二是对信息的组织与分析，三是直接面对旅游者，提供具体功能的子系统，四是通过终端设备实现具体的功能的展示。对交通信息的采集又主要分为二个层面，即对公共交通信息的搜集和对实况交通信息的检测；通过对旅游地交通信息的挖掘与搜集再由数据分析系统得到需要的数据分类，最后再有具体的功能层借助终端设备直接面对消费者，提供其所需的服务，实现景区与景区之间的交互，景区与旅游要素之间的联动，旅游要素与游客需求的完美结合。

3、各功能子系统设计

(1) 公共交通信息系统

整合旅游目的地公共交通信息，对旅游地主要公共交通工具安装带定位功能的无线传感芯片，同时与旅游地公交车公司、火车站、机场、出租车公司等公共交通机构无缝对接，搜集公共交通信息，如：实时位置、实时到站、实时离站等准确信息，同时结合交通实况检测系统，实现公共交通信息的动态更新，为旅游者提供最为真实有效的公共交通信息。

(2) 交通实况服务系统

对旅游地主要交通线路实现路段摄像头实时监控、摄像头测速、雷达远程测速。实现对各路段的实时监控，通过实时监控装置搜集数据，同时结合后台数据分析，实现路段流量分

析、和计算路段平均车速，评估路段拥堵状况，为公交交通信息系统提供即时数据更新，也为自驾车游客提供行程时间评估等服务。

（3）旅游行程设计系统

整合旅游地旅游信息，根据差异互补或交通便利的原则，将旅游地各景区进行统筹整合，形成有序的区域合作旅游线路和产品组合。并根据公共交通信息系统、道路实时监控系系统提供的最新数据，进行实时线路推荐，为旅游者提供最快、最节约成本、最少交通换乘的游览线路，让游客把更多地时间放在旅游景区，而不是在交通道路上。

（4）游线自助导览系统

当旅游者确定了旅游行程计划后，提前通过有线下载旅游地导览信息，或者通过无线网络实时自动下载导览资讯，导览信息会根据旅游者的位置信息，为游客提供景点景区的智能讲解，和景区内游览线路规划和推荐。

（5）自驾泊车导引系统

通过搜集旅游地公共停车场信息，通过无线公用通讯网络由停车诱导系统进行传送，经过停车诱导控制系统进行处理，生成对应于各停车场的空余泊位数据，并对相应信息显示牌进行划分。对应停车场的空余泊位数据再通过无线通讯网络，下达到相应信息显示牌显示空余泊位，从而向驾驶员提供各停车场的有效空位信息，同时实现智能收费，停车管理等功能，解决旅游者的停车烦恼。

（6）遇险紧急反馈系统

此系统主要为旅游地交通危机处理系统，即可结合实时监控系统进行自动报警，又可旅游者通过手动报警，为旅游者提供车辆维修、事故抢修、防盗追踪、危险预警等服务，解决旅游者行程中的突发状况。

10.近期建设计划

10.1 纳入原则

根据中山市实际状况及中山市旅游交通规划对快速可达的对外旅游交通、集散便捷的市内旅游交通、注重体验的景区配套交通的要求，制定近期建设计划，并遵循以下纳入原则：

➤ 战略主导性原则

为实现旅游交通规划远期目标，优先安排对外旅游交通设施项目、市内旅游交通设施项目与旅游配套交通设施项目，方便游客的到达与集散，改善游客旅游体验。

➤ 功能完善原则

完善旅游交通通道（高速公路、干线公路、铁路等）、旅游交通集散中心、旅游公交专线、旅游交通标志系统、景区配套交通设施等多方面的建设，打造功能完善的旅游交通。

➤ 可实施性原则

结合中山市实际状况，分析各个项目的可实施性，研究制定切实可行的近期建设计划。

➤ 已纳入“十三五建设计划”、“三年建设计划”或相关规划

列入本项目近期建设计划的项目，原则上已列入《中山市综合交通运输“十三五”规划》、《中山市打造珠江西岸区域性综合交通枢纽3年建设计划》或《中山市主城区停车系统规划》（成果）等相关规划。对旅游交通乃至旅游业发展具有示范、战略意义的项目可不受此原则限制。

10.2 近期建设规划

1.对外旅游交通设施

近期计划建设对外旅游交通设施项目9个，总投资约964.2亿元，近期总投资约410.4亿元，均已纳入“十三五建设计划”或“三年建设计划”，本项目不产生新增投资。

表 10-1 对外旅游交通设施近期建设计划一览表

序号	项目名称	总建设规模及内容	建设性质	建设阶段	建设起止年	总投资估算（亿元）	近期（2020年）投资估算（亿元）	牵头单位
1	深中通道（中山段）	中山段长度约 2.7 公里，双向八车道	新建	新开工	2016-2024	112.1	22.4	市交通局
2	中开高速公路（中山段）	中山段长度约 43.8 公里，双向六车道	新建	新开工	2017-2024	265.2	95.0	市交通局
3	南中高速公路（中山段）	中山段长度约 16.4 公里，双向六车道	新建	新开工	2020-2024	64.5	27.6	市交通局
4	香海大桥（中山段）	中山段长度约 9.175 公里，双向六车道	新建	新开工	2017-2021	20.5	15.0	市交通局
5	广中江高速公路（中山段）	中山段长度约 28.699 公里，双向六车道	新建	续建	2013-2020	90.4	42.7	市交通局
6	东部外环高速公路一期工程	全长 37.2 公里，双向六车道	新建	新开工	2020-2024	92.7	35.0	市交通集团
7	西环高速（含小榄支线）	里程约 71.7 公里，双向六车道	新建	新开工	2018-2022	215.3	129.2	市交通局
8	深茂铁路（中山段）	中山段约 40 公里。	新建	新开工	2019-2024	100.0	40.0	市交通局
9	中山港马鞍港区新客运枢纽	拟建设 12 个泊位（10 个客运泊位和 2 个维修泊位），占地面积约 8.36 公顷	新建	新开工	2017-2019	3.5	3.5	市交通局、翠亨新区
对外旅游交通设施项目投资合计						964.2	410.4	

备注：对外旅游交通设施均在上层次规划《中长期铁路网规划（2016）》、《珠江三角洲地区城际轨道网规划（2009年修订）》、《中山市城市总体规划（2010-2020年）》、《中山市综合交通规划（2012-2020年）》、《中山市干线公路网规划（2012-2030年）》、《中山市综合交通运输“十三五”规划》等规划中落实。

2.市内旅游交通设施

近期计划建设市内旅游交通设施项目 19 个，总投资约 288.81 亿元，近期总投资约 165.28 亿元。其中 15 个项目已纳入“十三五建设计划”或“三年建设计划”；4 个项目为建议新增项目，分别为中山站旅游综合服务中心、孙中山故里旅游区旅游综合服务中心、华艺广场旅游综合服务中心和旅游公交专线，总投资约为 1.3 亿元，近期总投资约为 1.1 亿元。

表 10-2 市内旅游交通设施近期建设计划一览表

序号	项目名称	总建设规模及内容	建设性质	建设阶段	建设起止年	总投资估算（亿元）	近期（2020 年）投资估算（亿元）	牵头单位
1	G105 北线	新沙水公路与 G105 半互通立交建设	改扩建	新开工	2017-2019	1.5	1.5	市交通局
2	G105 南线（含绿道 CG5）	快速化改造，起点为沙朗立交，终点为三乡古鹤	改扩建	新开工	2019-2021	14.2	10.9	市交通局
3	三角快线	三角快线南段，起点北外环，终点三角镇福源路至阜港公路工程终点，路线总长 5.64 公里	新建	续建	2010-2017	9.3	0.93	市交通局
4	长江路	快速化改造，起点北外环，终点南外环，长度约 7.5km	改扩建	续建	2016-2019	21.2	21.2	市住建局
5	坦洲快线（一期）	起点为南二环，终点至坦神北路与坦神公路交叉处，全长 27.623km，双向六车道	改扩建	新开工	2018-2020	76	41	市交通局
6	民众快线	道路改造，起点为中山-南沙交界，终点为中山港大桥，路线全长 11.186km	改扩建	续建	2016-2020	15.7	9.6	市交通局
7	东二环（含绿道 CG5）	逸仙路改造，项目路北起中山港大桥，南至博爱七路，路线全长 7.002km	改扩建	新开工	2017-2021	15.80	9.8	市交通局
8	南朗快线（含绿道 CG5）	起点位于现状省道 S111 线与博爱路交叉口，终于珠海下栅检查站，路线全长 15.388km	新建	续建	2014-2020	14.1	14.1	市交通局
9	南三公路	道路改造，起点黄圃镇，终点民众镇，线路全长 11.62km	改建	新开工	2017-2020	10.3	10.3	市交通局
10	古镇快线	古镇快线快速化改造，起点 G105，终点外海大桥	改扩建	新开工	2019-2021	7.4	5.6	市交通局
11	横栏快线	快速化改造，起点西二环，终点西三环，线路全长约 2.26km	新建	新开工	2017-2018	与西二环（沙溪至横栏段）合并为原横四线西段进行统计分析		市交通局
12	西二环	起点 105 国道，终点横栏快线，线路全长约 27.86km	新建/改扩建	续建/新开工	2014-2021	54.4	22.1	市交通局
13	南三环西段（含绿道 CG5）	起点板芙镇，终点五桂山，路线全长 11.586km	新建	新开工	2018-2020	19.6	9.79	市交通局
14	黄圃快线（黄圃至东升段）	起点黄圃镇，终点东升镇，项目全长 16.96km	新建	续建	2013-2019	27.81	7.16	市交通局

序号	项目名称	总建设规模及内容	建设性质	建设阶段	建设起止年	总投资估算(亿元)	近期(2020年)投资估算(亿元)	牵头单位
15	中山站旅游综合服务中心	候车厅面积 $\geq 300\text{m}^2$, 停车场面积 $\geq 5000\text{m}^2$, 能够提供 40-50 个大巴车位	新建	新开工	2019-2023	0.30	0.10	市旅游局
16	孙中山故里旅游区旅游综合服务中心	候车厅面积 $\geq 150\text{m}^2$, 停车场面积 $\geq 2000\text{m}^2$, 能够提供 20 个左右大巴泊位	新建	新开工	2017-2020	0.20	0.20	市旅游局
17	华艺广场旅游综合服务中心	候车厅面积 $\geq 150\text{m}^2$, 停车场面积 $\geq 2000\text{m}^2$, 能够提供 20 个左右大巴泊位	新建	新开工	2017-2020	0.1	0.1	市旅游局
18	旅游公交专线	5 条旅游公交专线示范建设, 覆盖中山市域各重要景区和客运站以及集散中心	新建	新开工	2017-2020	0.70	0.70	市交通局
19	水上巴士	建成 1 条水上巴士航线	新建	新开工	2017-2020	0.20	0.20	市交通局
市内旅游交通设施项目投资合计						288.81	165.28	

备注:

1、除了第 15、16、17、18 项之外, 其余市内旅游交通设施均在上层次规划《中长期铁路网规划(2016)》、《珠江三角洲地区城际轨道网规划(2009 年修订)》、《中山市城市总体规划(2010-2020 年)》、《中山市综合交通规划(2012-2020 年)》、《中山市干线公路网规划(2012-2030 年)》、《中山市综合交通运输“十三五”规划》等规划中落实。第 15、16 项为旅游综合服务中心, 且已落实在《中山市全域旅游发展规划》, 建议结合交通枢纽和旅游景区配套建设, 不涉及新增用地规模。第 17 项为旅游综合服务中心, 属于华艺广场旅游景区配套建设, 已预留用地。第 18 项为公交线路, 不涉及新增用地规模。

2、各景点配套以及客运枢纽配套的公交枢纽站或首末站应纳入各景点和客运枢纽的建设或改造中, 其属于配套建设范围, 不涉及新增用地规模。

3.旅游配套交通设施

近期计划建设完成旅游配套交通设施项目 8 个，总投资约 2.66 亿元，近期总投资约 2.66 亿元。其中，5 个项目已纳入“十三五建设计划”、“三年建设计划”或“停车系统规划”；3 个项目为建议新增项目，总投资约为 1.09 亿元。

表 10-3 旅游配套交通设施近期建设计划一览表

序号	项目名称	总建设规模及内容	建设性质	建设阶段	建设起止年	总投资估算（亿元）	近期投资估算（亿元）	牵头单位
1	孙中山故里旅游区旅游标志系统示范建设	近期围绕孙中山故里旅游区重点落实周边道路的旅游交通标识牌整改和新建，完善景区内部旅游标志体系等	新建	新开工	2017-2020	0.04	0.04	市旅游局
2	孙中山故居公共停车场	建设约 10000 平方米的停车场，提供约 400 个停车泊位	新建	新开工	2017-2020	0.60	0.60	企业
3	兴中园公共停车场	提供 380 个停车泊位	新建	新开工	2017-2020	0.57	0.57	市住建局
4	树木园公共停车场	提供 400 个停车泊位	新建	新开工	2017-2020	0.60	0.60	市住建局
5	金钟水库驿站公共停车场	提供 1800 个停车泊位	新建	新开工	2017-2020	0.05	0.05	市住建局
6	紫马岭公园北门公共停车场	提供 200 个停车泊位	新建	新开工	2017-2020	0.20	0.20	企业
7	紫马岭公园西门公共停车场	提供 150 个停车泊位	新建	新开工	2017-2020	0.15	0.15	企业
8	CG5 绿道	南外环段、城南路段，共计 35.6km	改扩建	新开工	2017-2020	0.45	0.45	市住建局
旅游配套交通设施项目投资合计						2.66	2.66	

备注：除了第 1、2 项之外，其余市内旅游交通设施均在上层次规划《中山市城市总体规划（2010-2020 年）》、《中山市综合交通规划（2012-2020 年）》、《中山市综合交通运输“十三五”规划》等规划中落实。第 1 项为旅游标志系统建设，不涉及新增用地规模。第 2 项已落实在《中山市全域旅游发展规划》，结合旅游景区配套建设，不涉及新增用地规模。

10.3 总结及实施效果评估

纳入近期建设计划项目共计 36 个，总投资约 1255.67 亿元，近期总投资约 578.34 亿元，其均已纳入上层次规划中，不产生新的用地规模。至近期规划期末（2020 年底），预计完成 4 个对外旅游交通设施项目（香海高速、西环高速（含小榄支线）、广中江高速和中山港马鞍港区新客运码头）、15 个市内旅游交通设施项目（“三纵四横”市域旅游通道、集散通道、集散中心、旅游公交、水上巴士等项目）、8 个旅游配套交通设施项目，将为实现旅游交通规划目标奠定坚实基础。

表 10-4 旅游交通近期建设计划总结及实施效果一览表

项目大类	总个数	总投资估算（亿元）	近期投资估算（亿元）	建议新增项目个数	建议新增项目总投资估算（亿元）	建议新增项目近期投资估算（亿元）	近期预计完成项目总数
对外旅游交通设施项目（包括高速公路、铁路）	9	964.2	410.4	0	0	0	4
市内旅游交通设施项目（包括“三纵四横”市域旅游通道、集散通道、集散中心、旅游公交、水上巴士等）	19	288.81	165.28	4	1.3	1.1	15
旅游配套交通设施项目（包括孙中山故里旅游区旅游标志系统、通用航空机场、景区公共停车场）	8	2.66	2.66	3	1.09	1.09	8
合计	36	1255.67	578.34	7	2.39	2.19	27

11.保障措施与建议

中山市旅游交通规划实施保障措施主要包括以下四个方面的内容：

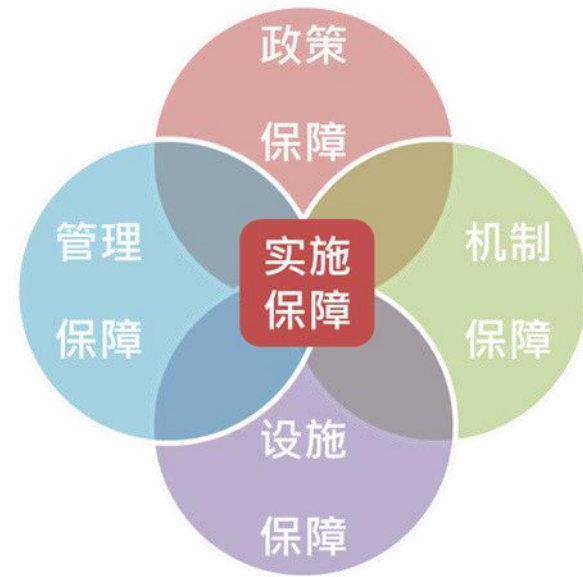


图 11-1 实施保障内容

➤ 政策保障措施

完善政策保障措施，构建覆盖城市旅游形象构建、旅游产品开发、旅游产业发展、旅游交通基础设施、旅游市场监管等多个层面的完善的旅游政策保障措施。从管理体制、经济政策、规划控制管理、市场监管等多个方面制定有利于旅游交通发展的政策，将旅游交通作为综合交通运输体系的一个重要组成予以考虑，打破旅游只重产品开发，缺乏配套交通设施的政策壁垒。

➤ 机制保障措施

在政府管理较高层面统筹旅游交通发展工作，建立高位协调机制。在旅游市场宣传及开拓、旅游交通基础设施建设、旅游市场管理等多方面协调各部门工作；在旅游交通基础设施方面，首先政府各部门应给予重视，通过高位协调机制将重大旅游交通基础设施建设纳入城市基础设施建设计划，旅游景区新的重要进出道路、停车设施、公交配套设施在建设时通过高位协调机制，征询旅游管理部门以及景区自身意见，实现旅游景区与配套交通产品的协调统一。

➤ 设施保障措施

针对目前旅游交通基础设施总体不足、系统性缺乏的局面，通过大力新建一批旅游交通

设施，并对既有旅游交通设施进一步完善补充，形成完整而高效的旅游交通体系，营造良好的旅游交通环境。

➤ 管理保障措施

为了保证旅游交通设规划、建设顺利进行以及良好的交通运行秩序和优美的环境，还需要在管理上进一步完善。管理保障措施需覆盖旅游交通规划、设施建设以及日常运营各个阶段，保证规划顺利实施。

11.1 政策保障

政策保障措施主要包括三个方面：法律基础和政策支持、城市规划管理体系以及相关的经济扶持政策。

(1) 法律基础和政策支持：除了政府自身资源投入以外，从规范市场准入与退出机制着手，鼓励满足条件的各类经济主体投资旅游产品与旅游交通基础设施，彻底改变旅游产品与市场散、乱、小，各自为政的局面。以此为基础，一方面通过有效的旅游市场监管，形成有序规范的旅游服务市场；另一方面，通过晚上的旅游交通基础设施管理，保证各类设施运行高效有序安全，提高旅游产品体验。形成完善的法律基础和政策支持体系。

(2) 城市规划管理政策：传统的城市规划往往有综合交通专题和旅游发展规划专题，但是对旅游交通很少有涉及。尤其是旅游和交通一体化方面考虑极少。在当前中山发展全域旅游的前提下，有必要把旅游交通置于更重要的地位，重要旅游交通基础设施如游客集散中心、绿道、旅游公交、停车场等纳入城市法定规划，并在规划用地控制方面做好预留，保证规划有实施条件。

(3) 经济扶持政策：目前中山市虽然有很多的旅游景点，也有一定的特色，但是除了个别景区外，大部分景区都存在规模偏小，特色不足，推广困难，配套交通衔接不便利等问题。发展全域旅游，需开展大量的景区升级改造、旅游产品开发与旅游交通基础设施的建设项目，单纯依靠政府财政，难度极大。因此需要广泛发挥市场调节作用，积极完善政策鼓励措施，鼓励各类社会主体投资，并制定相应的税费减免政策。除此以外，还需进一步明确旅游公交的公益性质，并予以适度补贴。

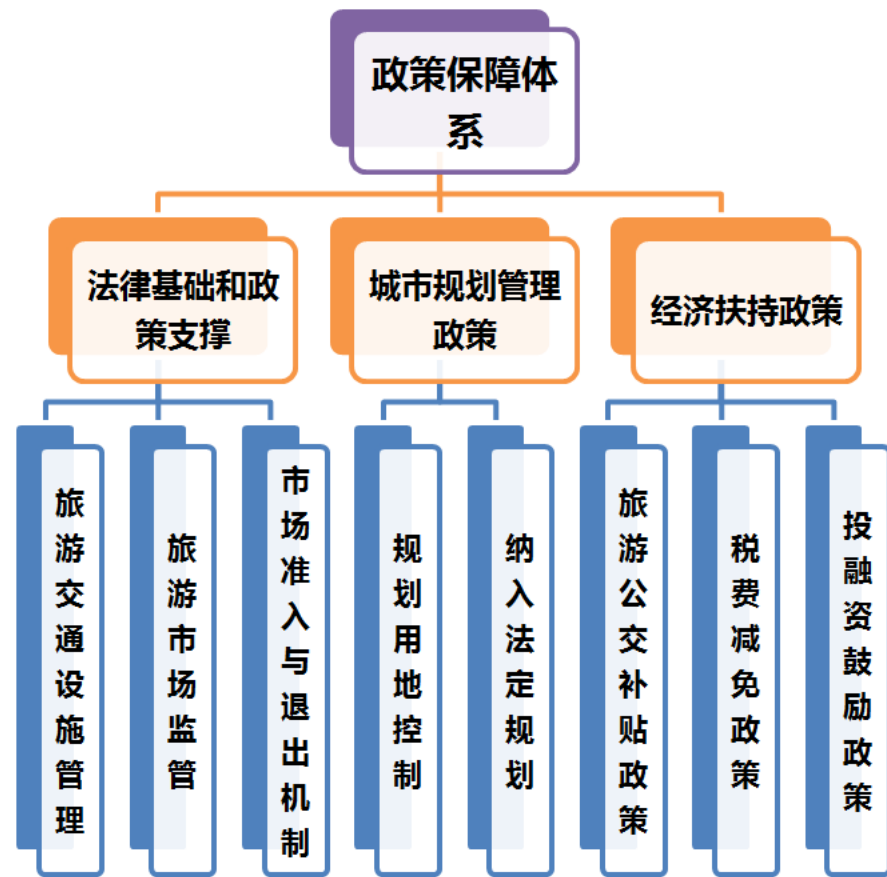


图 11-2 政策保障构成

11.2 机制保障

(1) 充分发挥交通建设领导小组的作用

交通建设领导小组是市政府牵头成立的跨部门协调机构，负责统筹规划交通基础设施建设，协调建设事项、督促建设进度、监督建设质量，通过建立各项工作制度和健全长效工作机制，促进解决交通基础设施项目建设中存在的问题。因此建议在交通建设领导小组框架下就旅游交通建设的具体工作进行综合协调和监督。

(2) 完善组织实施与监督管理体系

以旅游交通建设高位协调机制为基础，明确城市基础设施建设中涉及旅游交通建设任务，旅游管理部门主动对接规划、住建、园林绿化、交通管理等部门，就旅游交通与各景区及游客出行服务提出相应的意见和建议。并通过高位协调机制，在具体的实施中予以落实。各个部门负责规划的具体实施及监督管理，各种企事业单位是规划的具体执行者。



图 11-3 组织实施与监督管理体系

(3) 完善规划动态评估机制

在具体的实施上，高位协调机制统筹各相关部门，尤其是旅游主管部门与城市建设管理部门，明确旅游交通建设目标和工作重点，系统提出重点基建项目规划研究与建设安排。旅游主管部门会同住建、规划、发改、交运、交管等多个部门共同参与到实施过程，并有政府高位协调机制对实施效果动态评估，并及时修正与优化，保证旅游交通发展与中山市全域旅游建设同步协调开展。

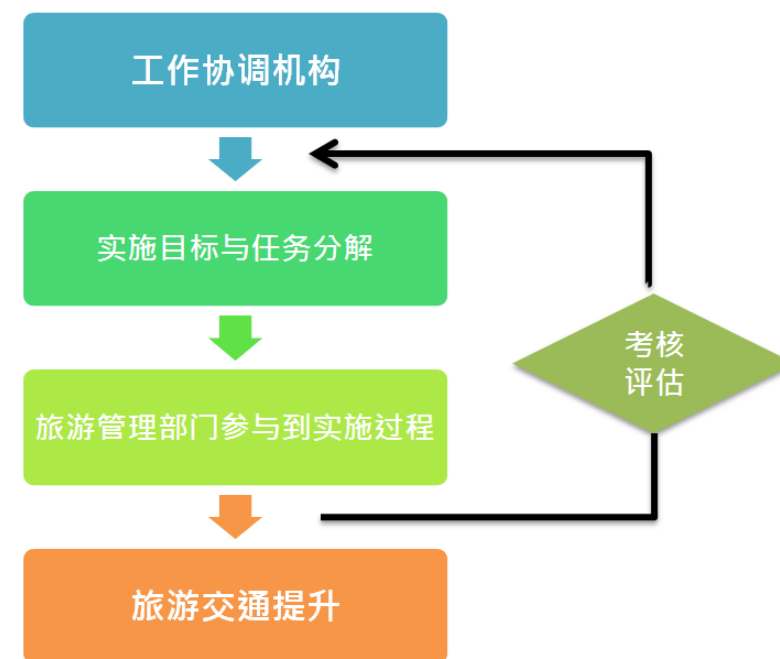


图 11-4 规划实施考核机制

(4) 建立规划实施考核机制

为保证规划实施效果，在政府主要领导实施高位协调机制的基础上，定期对政府各部门

落实任务的具体情况进行评估考核，以保证规划顺利实施。

11.3 设施保障

(1) 加大资金投入力度，旅游交通设施建设

一方面要加大财政资金的投入和扶持力度，把重点旅游交通建设资金纳入本级年度财政预算。另一方面，要发挥市场机制配置资源的基础性作用，支持项目融资、发行债券，引入社会资本，采用 PPP、BT 模式，调动全社会资金投入的积极性。



图 11-5 旅游交通设施建设资金来源

(2) 按年度编制设施建设计划，促进建设工作合理有序

编制旅游交通设施建设计划，将设施总体建设目标分解，并根据不同目标的轻重缓急按照年度进行合理安排。根据实际年度实施成效，对下一年度的建设任务进行合理的调整与优化，使项目建设计划具有较强的可实施性。

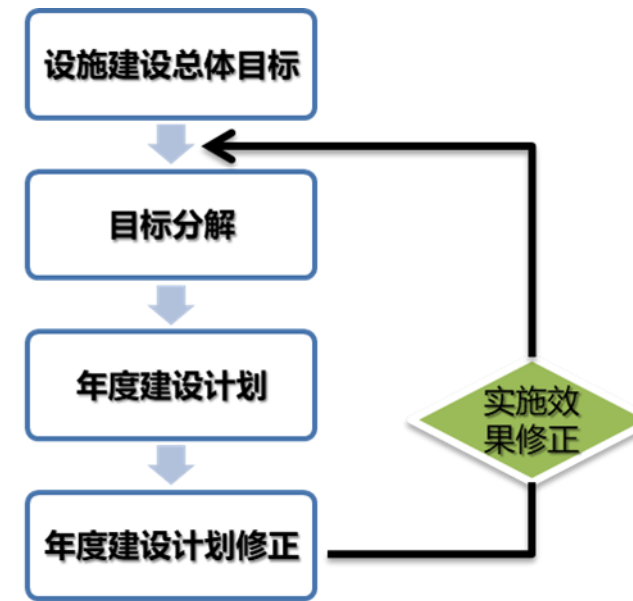


图 11-6 旅游交通设施建设计划动态修正

(3) 做好规划管理控制，保证设施落地

旅游交通设施的顺利实施，需要有着完善的规划管理与控制；首先规划管理应保证交通设施用地，将旅游交通规划纳入中山市城市法定规划控制，如游客集散中心、停车场配建标准、旅游公交线路与水上巴士等，均应作为城市法定规划的组成部分，在规划上做好相应的预留；其次，对于各类设施，应结合相应的标准规范，明确各类设施的形式布局与建设要求，以保证规划与实际设施之间的一致性。

11.4 管理保障

管理保障主要包括三个阶段：规划设计阶段、项目实施阶段、建成使用阶段。管理保障措施应对旅游交通规划的全过程实施管理，以保证最终落实。

(1) 规划设计管理

在规划设计阶段，只要是旅游管理部门会同规划及建设管理部门落实各类旅游交通设施布局与规划指标控制要求，对旅游交通设施用地红线、退让要求等在规划阶段做好相应控制，在设计前期，通过规划指导意见、规划技术管理条件等对旅游交通项目的技术经济指标、建设标准、交通衔接要求等予以明确，并指导设计单位落实规划意图。

(2) 建设期间管理

在建设期间，重点是保证建设单位按设计方案建设，同时对建设质量、施工期间交通组织、施工区域文明施工以及安全管理等进行有效监管，确保工程按照规划标准建设，并将施工期间各种不利影响降低至最小。

(3) 使用期间管理

使用期间管理主要包括：1) 一般日常管理，如旅游交通市场监管、环卫清洁、设施养护等；2) 重大活动及节假日管理；3) 特殊情况紧急预案管理等方面内容。该阶段主要是旅游管理部门牵头，会同交管、城管、交运以及各景区等部门和单位共同制定各项管理措施。保证日常、重大活动及节假日、特殊情况等不同情况下的管理方案，保证良好的旅游交通秩序与安全出行要求。

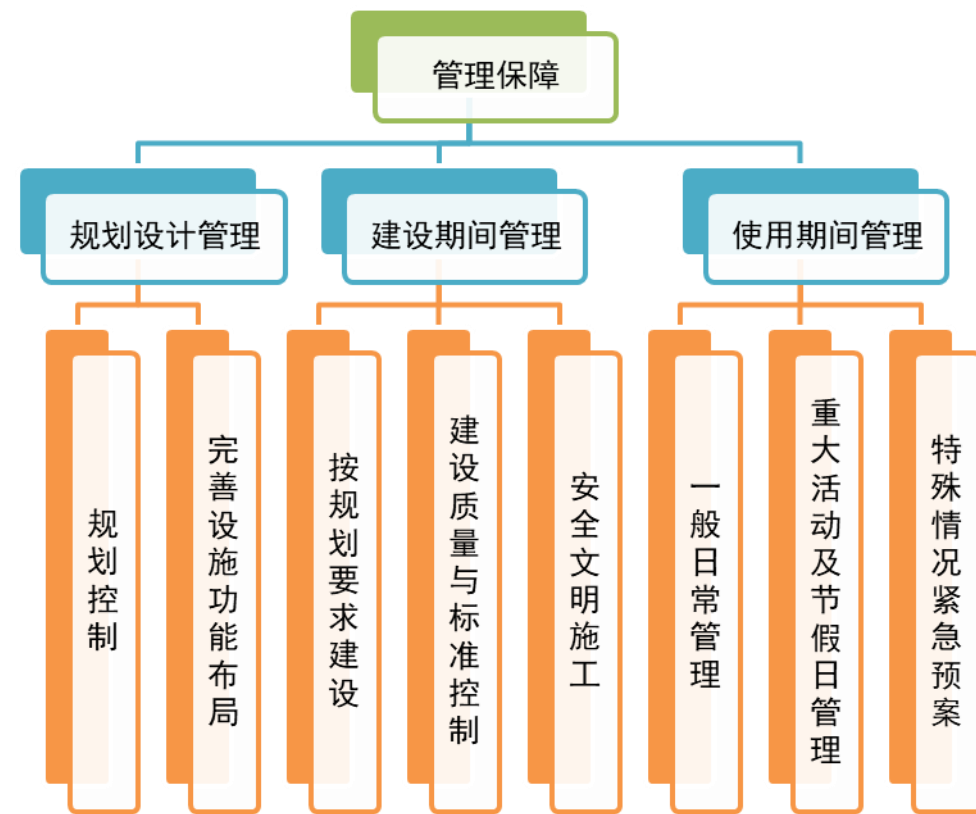


图 11-7 管理保障构成