



中山市人民政府办公室关于印发中山市综合 立体交通网规划（2025-2035年）的通知

中府办〔2025〕34号

火炬开发区管委会，翠亨新区管委会，各镇政府、街道办事处，市各有关单位：

《中山市综合立体交通网规划（2025-2035年）》业经市人民政府同意，现印发给你们，请结合实际认真组织实施。实施过程中遇到的问题，请径向市交通运输局反映。

中山市人民政府办公室

2025年8月26日



中山市综合立体交通网规划

(2025-2035年)

中山市交通运输局

广东省交通运输规划研究中心

二〇二五年八月



目 录

前 言	5
一、 规划基础	5
(一) 发展现状	5
(二) 形势要求	7
(三) 运输需求	9
二、 总体要求	11
(一) 指导思想	11
(二) 基本原则	11
(三) 发展目标	12
三、 构建“三横两纵”综合运输通道新格局	16
四、 建成高效便捷的综合交通枢纽	17
(一) 构建多网融合的铁路客运枢纽	17
(二) 打造协同高效的港口枢纽体系	19
(三) 推动公路运输枢纽转型发展	22
(四) 推动低空客货运输加快发展	23
五、 完善外联内畅的综合立体交通网络	25
(一) 构建多层次轨道交通网	25
(二) 完善外联内畅的干线公路网	27
(三) 构建通江达海高等级航道网	29
(四) 完善衔接周边机场的出行网	30
(五) 建设普惠高效的邮政快递网	31
六、 推动综合交通融合发展	33
(一) 推进综合交通方式一体化融合	33



(二) 推进湾区交通一体化发展·····	33
(三) 推进交通与相关产业融合发展·····	35
七、 推进综合交通高质量发展·····	38
(一) 打造全天候、全周期安全保障体系·····	38
(二) 建设数字化、智慧化交通设施体系·····	38
(三) 构建可持续的绿色交通系统·····	39
(四) 提供更有温度的交通服务·····	39
(五) 构建现代化交通运输治理体系·····	40
八、 环境影响评价·····	41
九、 保障措施·····	42



前 言

交通运输是国民经济中具有基础性、先导性、战略性的产业，是重要的服务性行业和现代化经济体系的重要组成部分，贯通生产、分配、流通、消费全过程。党中央、国务院高度重视交通运输发展，印发了《交通强国建设纲要》《国家综合立体交通网规划纲要》，对加快建设交通强国进行了系统谋划和全面部署。《广东省综合立体交通网规划纲要》进一步提出以统筹融合为导向，着力补短板、重衔接、优网络、提效能，更加注重存量资源优化利用和增量供给质量提升的发展要求。为深入贯彻落实党中央、国务院决策部署和省委、省政府工作安排，加快构建中山市现代化高质量综合立体交通网，为中山建设成为珠江东西两岸融合发展支撑点、沿海经济带枢纽城市、粤港澳大湾区重要一极提供有力支撑，结合中山实际编制本规划。

本规划是中山市对外交通基础设施和行业中长期发展的总体部署和统筹安排，是编制相关交通专项规划、确定重大项目、制定建设计划的基本依据，对优化综合交通资源配置、促进综合立体交通协调发展具有重要指导作用。规划范围为中山市域，统筹考虑与粤港澳大湾区其他城市及全国的连接。研究内容以区域交通为重点，协调衔接城市内部交通。规划期至2035年，远景展望到本世纪中叶。

一、规划基础

（一）发展现状

改革开放以来，中山市经济社会发展取得了显著成就。2024年完成



地区生产总值4143.25亿元，同比增长3.7%，其中，第一产业增加值96.00亿元，增长2.6%；第二产业增加值2124.14亿元，增长6.0%；第三产业增加值1923.10亿元，增长1.3%。社会民生加速转型，人口吸引力持续提升，2024年全市常住人口达到449.46万人。随着经济社会的快速发展，中山市作为珠西综合交通枢纽城市的地位不断增强，与湾区城市互联互通水平稳步提升，市域内交通网络不断优化，交通运输服务和治理能力持续提高，现代化高质量综合立体交通网的基础逐步夯实。

1.综合交通骨架网络基本形成。2011年广珠城际铁路建成运营，2021年南沙港铁路建成通车，截至2024年底，中山境内铁路运营里程99公里，其中城际铁路69公里，普速铁路30公里。2024年6月，深中通道建成通车，深圳与中山两地的车程从2个多小时缩短到半小时以内，时空距离大幅缩短。中开高速—深中通道、广澳高速、广珠西线高速、广中江高速、佛江高速、中江高速、西部沿海高速、西环高速及南中高速等组成的“五横三纵”高速公路建成通车；以G105、G228、坦洲快线、古镇快线、翠亨快线、三角快线（港口段）等为基础的“三环十二快”高快速路网日趋完善；农村公路“最后一公里”畅通工程全面完成。截至2024年底，中山市公路通车总里程2924公里，公路网密度163.9公里/百平方公里。其中，高速公路332.6公里（密度18.6公里/百平方公里）；二级及以上公路1704公里，占全市通车总里程比重约为58.3%。市域水网密布，航道总里程633公里，拥有小榄水道、鸡鸦水道、洪奇沥水道、磨刀门水道等多条重要航道。航空服务主要依托周边机场，三角通用机场和阜沙直升机场具有航空培训、私人飞行和应急响应等功能。

2.综合交通枢纽体系不断健全。铁路枢纽服务不断增强，广珠城际在中山境内共有7个站点建成通车，南沙港铁路货运现已开通运营。中山站已相继开通至北京、上海、长沙、贵阳等城市的高铁服务，小榄站已开



通前往湛江方向的高铁。已基本形成以中山站、中山北站、小榄站、古镇站为主体的对外铁路客运枢纽体系。现有营运性公路客运站场一级1个，三级2个。中山港港口生产用码头20个（含泊位57个），码头长度4333米（沿海3045米）。泊位年货物通过能力2564万吨，集装箱通过能力230万TEU/年，港口旅客通过能力277万人/年。

3.运输服务保障能力逐步增强。综合运输能力和效率持续提高，运输装备发展水平不断提升，有力保障了人民群众日常出行和货物流通。民用汽车保有量快速增长，2024年中山市民用汽车165万辆，其中轿车（小汽车）保有量达到99万辆，小汽车千人拥有量位居全省前列。2024年，全市公路客运量927万人，公路货运量8251万吨，水路客运量67万人，水路货运量1716万吨。主城区建成区万人公交车拥有量为21.83标台，主城区公交站点500米覆盖率达到100%，城市公交满意率总体处于全省前列。

总体上，中山市交通运输发展已进入新的发展阶段，从“走得了”向“走得好”迈进，整体发展水平跃上了新台阶，但与珠江西岸综合交通枢纽的定位、满足人民群众美好生活需要和支撑中山经济社会高质量发展的要求相比，依然存在一些差距。一是交通枢纽功能还不够强。对外高铁功能较薄弱、城际铁路发展仍有不足，铁路枢纽地位不强；公路运输枢纽转型压力不断加大；港口规模较小，功能布局有待完善；航空出行服务有待提升。二是外联内通交通网络仍有提升空间。多层次轨道交通网络尚不完善，高速铁路和城际铁路不足；高快速路网络存在局部瓶颈，部分公路存在功能混杂、交通转换节点欠优化等问题。三是交通绿色智慧发展水平有待加强。交通运输领域正处于运输结构调整优化、绿色出行品质提升、智慧交通融合发展的攻坚时期，前沿科技创新有待进一步应用。

（二）形势要求



面向未来，中山作为珠江东西两岸融合发展的战略支点，要充分发挥深中通道开路先锋作用，强化“东承、西接、南联、北融”，积极融入粤港澳大湾区市场一体化。中山正在全力打造开放枢纽之城、繁荣创新之城、幸福宜居之城、岭南水乡人文之城，亟需交通发挥先行引领作用，打造安全、便捷、绿色、高效、经济、包容、韧性、可持续发展的现代化综合立体交通网络，确保安全、顺畅、舒适、智慧运行。

1.建设开放枢纽之城，要求提升中山枢纽能级。粤港澳大湾区“一点两地”新定位，省委“1310”具体部署对交通工作的新要求，珠江口100公里“黄金内湾”发展新趋势，为中山强化横向交通功能提出新的任务，要求推动由通道节点城市向通道交汇的枢纽城市转变，打造粤港澳大湾区西岸综合交通枢纽城市。铁路是中山枢纽能级提升的重要支撑，近年来，中山铁路客运量增长迅速，但仍面临缺少高铁而城际铁路运输能力瓶颈日益明显的问题，铁路需求总体受到抑制，需要加强铁路供给，提升中山铁路枢纽能级。中山小汽车保有量及出行量增长迅猛，随着深中通道等重大项目的建成，过境及市内交通量显著增加，要求中山加快完善高快速路网，不断巩固公路枢纽地位。

2.建设繁荣创新之城，要求完善外联内畅的交通网络。改革开放以来，外向型经济、镇街经济助力中山形成了一批镇级产销基地，形成了以制造业当家、以外向型经济为主的产业格局。此外，深圳等地的部分产业为寻求低成本、低密度发展空间，正逐步沿交通走廊向周边地区外溢。因此，促进产业协同发展，要求中山进一步畅通对外运输通道。加强与周边三大国际枢纽港合作，以港口服务助力本地产业发展；积极发展多式联运，鼓励航运企业开辟“一带一路”沿线国家和地区航线，配合周边深圳港等建设国际中转航线网络；研究制定多式联运一体化解决方案，推动铁水联运无缝衔接，加速形成以黄圃港为重要节点的多式联运通道。



同时中山地处粤港澳大湾区深港、广佛、珠澳三大极点之间，融入全球创新网络，要求完善与周边广州白云机场、深圳宝安机场、珠海金湾机场、香港机场、澳门机场五大国际机场的快联快通通道，提供更加便捷的航空服务。

3.建设幸福宜居之城，要求提升群众出行获得感。满足“人享其行、物畅其流”美好交通愿景，是建设幸福宜居之城的重要内容，也是建设人民交通的发展目标，需求提升对外交通效率，打造粤港澳大湾区1小时生活圈，同时推动中心城区与各镇街互联互通，实现市内半小时出行圈，进一步提升公共交通出行服务水平，完善缓堵政策措施，用智慧赋能既有交通设施，提升运行效率。

4.建设岭南水乡人文之城，要求提升交通颜值和品质。新一轮科技革命深入发展，人民对美好生活的向往不断展现新的内涵，融合发展和高质量发展已成为新的发展趋势。要求推动交通与其他行业跨界融合，激发新动能，打造集约化、一体化的综合交通运输体系，推动交通高质量发展，提升服务品质，实现交通从“走得了”向“走得好”转变，进一步打造更加安全的交通体系，建设更加智慧的交通系统，倡导更加绿色的交通发展模式，提供更有温度的交通服务。

（三）运输需求

1.客运需求分析

全社会客运需求持续增长。以年均增速3.98%预测，2035年全市旅客出行量（含小汽车出行量）将达到4.4亿人次，为2019年的1.8倍。客运出行结构将发生显著变化，高铁、民航、小汽车需求占比不断提升，高品质、多层次、多样化、个性化的出行需求快速增长，国际旅客出行、城市群之间商务旅游出行、都市圈内部同城化通勤出行需求更加旺盛。以年均增速为2.65%预测，2035年营运性客运需求总量将达到4065万人次，



需求结构更加优化，其中铁路客运需求将达到3000万人次，年均增速约6.08%，铁路客运需求总量占比约为73.8%，成为旅客出行的主导方式；随着高铁和小汽车交通的发展，公路客运需求逐步下降，公路营运性客运量预计为1000万人次，年均增速约-1.94%，公路客运需求总量占比约为24.6%；随着海岛旅游等业态发展，水运客运量维持约65万人次/年的平稳趋势，水路客运需求总量占比约为1.6%。随着交通路网体系完善，小汽车客运量将保持快速增长趋势，预计2035年小汽车客运量将达到4亿人次，年均增速约4.11%。

2. 货运需求分析

全社会货运需求平稳增长。以年均增速2.94%预测，2035年货运需求将达到1.93亿吨，为2019年的1.6倍。以年均增速11.39%预测，2035年邮政快递业务量将达到25亿件。随着中山新一轮产业升级，货运需求将进一步调整。预计2035年，公路、铁路和水运货运需求将分别达到16000万吨、1000万吨和2300万吨，占比分别为82.90%、5.18%和11.92%。高价值、小批量、时效强的货运需求持续旺盛，而公路货运需求仍保持平稳增长态势，占据主导地位。



二、总体要求

（一）指导思想

坚持以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，全面贯彻落实党的二十大和二十届二中、三中全会精神，深入学习贯彻习近平总书记对广东系列重要讲话和重要指示批示精神，牢记总书记的殷殷嘱托，全面落实省委“1310”具体部署，按照省委赋予中山的“三个定位”要求，立足新发展阶段，完整、准确、全面贯彻新发展理念，主动融入和服务构建新发展格局，加快发展新质生产力，充分发挥交通开路先锋作用，坚持以推动高质量发展为主题，坚持以改革创新为根本动力，坚持问题导向和系统观念，以满足人民日益增长的美好生活需要为根本目的，牢牢把握交通强国、交通强省、粤港澳大湾区与深圳中国特色社会主义先行示范区“双区”，以及横琴、前海、南沙合作平台等建设的重大机遇，更加注重质量效益、一体化融合、创新驱动，打造一流的设施、技术、管理、服务，加快构建便捷顺畅、经济高效、绿色集约、智能先进、安全可靠的现代化高质量综合立体交通网，为中山打造开放枢纽之城、繁荣创新之城、幸福宜居之城、岭南水乡人文之城提供坚实保障，为中山建设成为珠江东西两岸融合发展支撑点、沿海经济带枢纽城市、粤港澳大湾区重要一极提供有力支撑，为粤港澳大湾区建设成为新发展格局的战略支点、高质量发展的示范地、中国式现代化的引领地作出中山贡献。

（二）基本原则

服务大局、当好先锋。坚持以人民为中心，充分发挥交通作为中国式现代化开路先锋的作用，不断增强对经济社会发展全局、国家和省市重大战略的保障能力，有力服务支撑粤港澳大湾区打造“一点两地”全



新定位，为区域协调发展、乡村振兴和新型城镇化建设提供坚实的交通保障。

统筹融合、一体发展。坚持统筹发展原则，加强交通运输与国土空间、生态环境协调，实现空间资源集约高效利用。强化各种运输方式一体化发展，打造无缝衔接、便捷换乘的综合交通枢纽，提升综合交通整体效率。推动交通与物流、能源、旅游、通信等融合发展。

开放共享、协调发展。深度融入“一带一路”建设，参与加快打造世界级港口群和机场群。强化深中交通衔接，推进粤港澳大湾区交通基础设施互联互通，促进跨市交通网络更加畅通开放。深入推动城乡交通运输一体化，促进城乡区域协调发展。

改革创新、安全发展。培育交通运输领域新质生产力，探索发展相关应用场景。深化交通运输重点领域改革，服务全国统一大市场建设。落实碳达峰、碳中和要求，鼓励绿色出行，加快形成绿色低碳运输方式。筑牢交通安全底线，着力提升交通基础设施的本质安全水平，提升设施、装备、服务韧性，保障交通运输安全运行。

（三）发展目标

到2035年，全面建成中山市综合立体交通网络，综合交通运输体系更加高效可靠，运输服务更加优质便捷，珠江口西岸地区综合交通枢纽功能更加强健，统筹融合和高质量发展达到新的高度，基本实现“12312”出行交通圈¹和“123”快货物流圈²。交通网络基础设施、综合运输服务水平、交通体系高质量发展等方面位居粤港澳大湾区前列。

——交通网络基础设施更加完善。构建“三横两纵”综合运输通道新格局，统筹铁路、公路、水运、民航、邮政等方式发展，综合立体交

1 “12312”出行交通圈：中山与粤港澳大湾区主要城市间1小时通达、与粤东粤西粤北地区2小时通达，与国内及东南亚主要城市3小时通达，与全球主要城市12小时左右通达。

2 “123快货物流圈”：中山发出的快递货物国内1天送达，东南亚主要城市2天送达，全球主要城市3天送达。



通网络全面建成，总规模将达到约4411公里。其中，铁路运营里程约278公里，公路通车里程3500公里（高速公路里程419公里、城市主干线里程380公里），境内航道网里程633公里（内河高等级航道里程192公里）。

——综合运输服务水平更加便捷。融入湾区交通一体化发展，深度参与粤港澳大湾区世界一流港口群和机场群建设，以深中通道为支撑，粤西及珠西地区对接深圳都市圈“桥头堡”地位更加突出。基本实现综合客运枢纽5分钟换乘，镇街中心区域15分钟上高速公路、30分钟通达深中通道、30分钟到达高铁站，中心城区60分钟到达机场，港口1小时内换装。

——交通体系更高质量发展。精品建造和精细管理深入推广，抵御自然灾害和应对突发事件的能力显著提高。现代信息技术深入应用，数字交通体系基本建成。绿色集约的客货运输网络全面构建，交通能源动力系统更加清洁、高效，交通发展与生态空间更加协调。资源空间利用更加集约高效，交通融合深度和广度迈上更高水平。人文交通建设深入推进，特殊人群出行便利程度和服务水平进一步提高。

展望2050年，新技术、新业态加快发展，综合立体交通网络向更高质量、更高效率、更高品质迈进。

表1 中山市综合立体交通网高质量发展指标表

属性		指标名称	2035年	备注
高质量 发展	便捷 顺畅	1.享受1小时内快速交通服务的人口占比（%）	100	国家80以上，省100
		2.中心城区至综合客运枢纽半小时可达率（%）	100	国家90以上，省100
		3.至湾区主要城市核心区一小时通达率（%）	100	改进指标



属性	指标名称	2035年	备注
	4.十大主题产业园至高快速路时间(分钟)	≤10	创新指标
经济 高效	5.多式联运换装1小时完成率(%)	>90	国家90以上,省>90
	6.综合立体交通网主骨架能力利用率(%)	80	国家60-85,省80
绿色 集约	7.主要通道新增交通基础设施多方式国土空间综合利用率提高比例(%)	80	国家80,省80
	8.交通基础设施绿色化建设比例(%)	95	国家95,省95
	9.道路客运和城市客运交通新能源车辆比例(%)	100	省100
	10.城区城市绿色出行比例(%)	80	省100万以上人口的城区,绿色出行占比80%
智慧 先进	11.交通基础设施数字化率(%)	100	国家90,省100
	12.数据实时更新共享率(%)	>90	省>90
安全 可靠	13.重点区域多路径连接比率(%)	>95	国家95以上,省>90
	14.综合立体交通网安全设施完好率(%)	>95	国家95以上,省>95



表2 中山市综合立体交通网布局指标表

指标	单位	2024年	2035年	2024-2035 增加值
一、综合交通网络				
1.铁路运营里程	公里	99	278	179
#干线铁路	公里	30	126	96
#城际铁路	公里	69	152	83
2.公路通车里程	公里	2924	3500	576
#二级及以上等级公路里程	公里	1704	2000	296
(高速公路里程)	公里	333	419	86
#其他公路里程	公里	1220	1500	280
3.航道里程	公里	633	633	0
#沿海航道	公里	86	86	0
#内河航道	公里	547	547	0
(内河高等级航道)	公里	192	192	0
4.泊位年货物通过能力	万吨	2564	4300	1736
5.港口年旅客通过能力	万人次	277	277	0
二、综合运输服务				
1.主城区万人公交车拥有量	标台	22	22	0
2.主城区500米站点覆盖率	%	100	100	0



三、构建“三横两纵”综合运输通道新格局

1. “三横”。三条横向综合运输通道是长三角—粤港澳主轴和广昆走廊的重要组成部分，也是广东省沿海通道的重要组成部分，承担中山“东承”和“西接”功能，是城市横向发展轴线的重要支撑。

南中江通道：中山北部区域横向骨架通道。自广州南沙进入中山，经民众、三角、黄圃、南头、东凤、小榄、古镇，至江门。向东对接广州南沙，继续延伸后对接东莞、惠州等区域，向西衔接江门，对接湛茂都市圈。

深中江通道：中山市横向主骨架通道。自深圳跨珠江口进入中山，经翠亨新区、火炬开发区、岐江新城、横栏等区域，至江门。向东对接深圳都市圈，继续延伸后经过粤东区域对接长三角区域，向西衔接江门，继续延伸后经过湛茂都市圈，对接广西北部湾、海南自贸港和滇中城市群。

深珠中江通道：中山南部区域横向骨架通道。自深圳跨越珠江口，经过珠海后进入中山，串联三乡、坦洲、神湾等区域，至江门。向东经过珠海衔接深圳都市圈，向西经过江门衔接湛茂都市圈。

2. “两纵”。两条纵向综合运输通道是京津冀—粤港澳主轴和粤港澳—成渝双城经济圈主轴的重要组成部分，是京港澳、粤湘渝、粤贵川通道的重要组成部分，承担中山“南联”和“北融”功能，是中山东部环湾创新发展带和西部优势产业升级带的重要支撑。

广中珠通道：中山东部纵向骨架通道。自广州南沙进入中山，串联三角、民众、火炬开发区、南朗，至珠海。向北经过南沙衔接广州都市圈，向南衔接珠海。

佛中珠通道：中山西部纵向骨架通道。自佛山顺德进入中山，串联东凤、小榄、古镇、沙溪、横栏、板芙、神湾，至珠海。向北经过顺德衔接佛山，向南衔接珠海。



四、建成高效便捷的综合交通枢纽

(一) 构建多网融合的铁路客运枢纽

构建“5+6+N”三级铁路客运枢纽。结合中山境内干线铁路和城际铁路发展情况，构建以中山站、中山北站、香山站、中山南站、岐江新城站等站点为一级枢纽，以中山西站、小榄站、兴中站、石岐站、古镇站、火炬站等站点为二级枢纽（远景预留东风站升级二级枢纽，补齐北部片区东西向对外铁路客运功能），其他为一般枢纽的“5+6+N”三级铁路客运枢纽体系。完善铁路客运站场配套设施，推进既有铁路枢纽的升级改造，落实公共交通为导向的场站综合开发（TOD），强化场站内部常规公交、出租汽车等交通方式接驳，实现不同运输方式无缝隙、一体化换乘，打造以铁路为主导的一批综合客运枢纽。强化与周边商业体紧密联系，实现交通、产业、生活联动，实现站城融合，进一步提升周边区域土地价值。

专栏一：中山市“5+6+N”三级铁路客运枢纽

1. 中山站

功能定位：中山站衔接高速铁路、城际铁路等多个层次铁路线路，是中山铁路“心脏枢纽”，承担中山多种距离铁路客运出行服务。

行动计划：推动中山城际铁路S2线纳规，加快南中城际建设，推动深江铁路、广中珠澳高铁进城，打造高水平枢纽；开展中山站综合枢纽一体化设计，以南中城际建设为契机，结合站城融合发展理念，打造站场内立体换乘，站场外互联互通的一体化枢纽；基于中山对外需求特点，开展中山站始发站功能需求研究，拓展经济纵深；加快城中路、世纪路



(中)等项目前期工作,完善片区路网。

2. 中山北站

功能定位:中山北站衔接高速铁路、城际铁路,是中山重要的铁路客运对外交通门户,主要承担中长距离铁路客运出行服务,兼顾短途客运功能。

行动计划:结合深江铁路中山北站建设和中山城际铁路S1线纳规契机,完善站场功能布局和换乘流线,促进“铁路站场+城市开发”融合发展。

3. 香山站

功能定位:香山站是广佛都市圈、深圳都市圈、珠西都市圈的交汇融合点,承担中山至深圳、广州、珠海的通勤服务。

行动计划:加快推动深南中城际纳规,加快南中城际、中珠城际建设,打造高水平交通枢纽;推动香山站周边干线公路建设,增强香山站与新中山客运口岸的联系,提前谋划香山站周边地区公共交通网络及站点布局;开展香山站综合枢纽专项设计。以枢纽助推区域经济发展为设计理念,发挥香山站对区域空间结构及经济聚集的影响作用,助力翠亨新区建设成为粤港澳大湾区“黄金内湾”上的一颗璀璨明珠;推动香山站与周边住宅区、工业、商业协同规划建设,营造大湾区高层次人才栖息新城,打造站城融合发展的枢纽经济体。

4. 中山南站

功能定位:中山南站规划衔接广中珠澳高铁,是中山南部片区主要铁路枢纽。

行动计划:争取设置中山南站,建设承接珠海、澳门辐射的主枢纽,带动周边土地开发,优化周边城市功能定位,衔接周边路网;推动广中珠澳高铁开工建设,融入国家铁路网,弥补中山南部片区铁路空白,加强南部片区与深圳的交流联系。



5. 岐江新城站

功能定位：岐江新城站是南中城际、中山城际铁路S1线的换乘站。中山市城际铁路以岐江新城站为中心，无换乘可通达广州、深圳、佛山、江门、珠海的城市核心区。

行动计划：以站城融合为建设理念，支撑岐江新城打造集产业、服务、生活、休闲、景观和交通为一体的城市新中心。

完善南沙港铁路黄圃站枢纽功能。依托南沙港铁路，加快完善黄圃站物流枢纽功能，提高黄圃站区域枢纽地位，加快南沙港铁路黄圃站三级物流基地建设，预留升级为二级铁路物流基地条件。完善黄圃站“公铁水”联运体系，推动“适铁”货物由公路向铁路运输转移，提升黄圃站与广州南沙港协作水平；推进黄圃站至黄圃港铁路专用线规划建设，实现铁水联运无缝连接作业模式，降低“公铁水”内部转运成本；完善黄圃物流园区集疏运道路建设，服务周边地区产业进出口和内贸转运。积极探索铁路货运站场与区域产业互动，依托站场打造综合物流园区，促进多式联运专用载运设备、快速转运设备应用，推动公铁、铁水无缝运输服务。

（二）打造协同高效的港口枢纽体系

明确中山港功能定位。中山港是广东省沿海地区重要的港口和地区综合运输枢纽，是广东省港口布局规划的支线港，是中山市经济社会发展和对外开放的重要基础，是中山市发展现代物流和临港产业、建设宜居城市的重要依托，是连接港澳、促进对外贸易发展的重要口岸之一。中山港以集装箱、散杂货运输为主，兼顾部分液体散货运输，积极发展客运及休闲服务功能，进一步加强与粤港澳大湾区其他港口的合作，积极在粤港澳大湾区建设中发挥更大的作用。中山港应进一步优化完善装



卸仓储、中转换装、运输组织、信息服务、临港工业开发、现代物流、旅游客运等功能。

构建“一港五区”港口总体格局。贯彻落实广东省“一核两极”³港口布局规划，深度参与区域港口集群发展，构建“一港五区”港口总体格局。五个港区分别是中山港区、马鞍港区、小榄港区、神湾港区和黄圃港区。重点发展集装箱、液体散货、散杂货及客运四种品类，依托各“专业镇”的产业优势，集装箱运输布局以中山、小榄、神湾、黄圃港区发展集装箱驳船运输为主；液体散货运输逐步向中山港区、黄圃港区集中；煤炭、钢材等散杂货运输规划布局适当分散，直接服务于企业生产为主；马鞍港区以旅客运输为主，稳步拓展游船、游艇等旅游功能。

专栏二：中山市“一港五区”港口总体布局

1. 中山港区

中山港的核心港区，主要为中山市东部地区服务，是以集装箱、液体散货等运输为主，兼顾其他散杂货和内河LNG加注功能。货运码头视城市用地规划及空间条件，考虑东移至民众裕安、义仓沿横门水道区域。依托火炬开发区、中山保税物流中心，发展现代物流、现代航运服务业、保税仓储等功能。

2. 黄圃港区

主要为中山市北部地区服务，以集装箱、液体散货为主，兼顾其他散杂货和内河LNG加注功能。依托南沙港铁路，建设多式联运物流中心，积极发展集装箱海铁联运班列。

3. 马鞍港区

近期主要为翠亨新区发展服务，以旅客运输为主，稳步拓展游船、

³ “一核两极”：广东省未来港口将总体形成以珠三角港口集群为核心、以粤东港口集群、粤西港口集群为发展极的区域港口空间布局形态，携手港澳共建粤港澳大湾区世界级港口群，引领全省港口提升国际竞争力。



游艇等旅游功能，兼顾服务临港产业的散杂货运输功能。依托翠亨新区政策优势，发展国际物流、国际贸易等功能。

4. 小榄港区

主要为中山市西北部地区服务，以集装箱运输为主，兼顾其他散杂货运输，积极发展休闲旅游功能。

5. 神湾港区

主要为中山市南部地区服务，以集装箱运输为主，兼顾其他散杂货、液体散货和内河LNG加注功能。依托粤澳游艇自由行政策优势，积极拓展休闲旅游功能。

完善港口客运枢纽功能。加快新中山客运口岸交通配套设施建设，构建马鞍岛内部便捷换乘体系和集疏运体系，打造珠江西岸陆海空客运转换中心。完善枢纽与机场服务的衔接，配套建设枢纽建筑楼顶直升机起降坪。管好用好新客运口岸，加强水上客运航线运营安全管理，运营好现有的中山至香港中港城、香港机场、澳门氹仔、深圳蛇口、深圳机场等地的水上客运航线，谋划开通中山—珠海海岛水上文旅航线，以多元化的航线运营方案，为新口岸的发展注入更多活力。

推动港口高质量发展。通过码头等级提升、预留水工结构等级能力释放、智能化改造、专业化改造及货类调整等方式，挖掘已有港口资源潜力，实现港口岸线资源节约集约利用。

提升港口集疏运能力。推动疏港航道、公路建设。重点推进桂洲水道扩能升级项目、磨刀门水道扩能升级工程规划建设，提升中山港港区水上运输通道能力，推动航道数字化转型升级。推进民朗大道跨江通道、世纪路、民古路建设，谋划南北大道、火炬快线跨江桥梁，提升中山港港区周边集疏运路网。



丰富多式联运服务产品。由商务口岸、海关部门在全市集装箱码头试点“一箱到底”“船边直提”和“抵港直装”服务模式，进一步推广到其他符合条件的港口。强化南沙港铁路与黄圃港联动，积极推动铁水多式联运业务，开辟1条内陆连通港澳等地区的联运新通道。推动冷链、危化品、国内邮件快件等专业化联运发展。

（三）推动公路运输枢纽转型发展

推动公路客运枢纽转型发展。聚焦公路运输基础性、衔接性、多样性等特点，推动道路客运一体化、定制化、均等化、融合化、智慧化、综合化、安全化。科学优化布局结构，优化完善形成以中山市汽车客运站、小榄车站为主的公路客运枢纽，优化客运班次和线路，与周边铁路站错位、协同发展。加密招呼站、停靠点设施，支持在客流集中场所设置停靠点，具备条件的划设专用车位。合理调整存量规模，按照合理适用、应急有备原则，调整售检票、候车等服务设施规模和岗位设置，优化功能区划分。支持按需调降等级。深化联网售票、电子客票普及应用。

完善“5+2+N”公路货运物流枢纽规划布局。规划布局5个大型多功能的一级综合货运站场节点，服务于国内物流和区域物流，以中山至全国各地的直达公路长途快速货运为主，分别为东凤天润物流、北部物流、宏昌物流、保税物流（含规划民众物流园）、神湾物流。规划布局2个二级综合货运站场节点，以区域物流、专业物流和分拨业务为主，主要服务于所在镇街及周边镇街，分别为德润物流、普洛斯物流，其余的为一般货运节点。

推动货运物流枢纽高质量发展。推动交通枢纽、物流设施等同步规划建设使用，加快枢纽与先进制造业园区直连直通。推进民众快线二期等干线公路建设，提高园区对外运输效率。结合物流园区、临港工业园区的规划建设，谋划一批新的园区道路，构建便捷的园区出入通道，进



进一步优化片区路网，提高运输组织效率。扩大城市物流转运中心、社区末端物流配送站对城市建成区的覆盖范围，逐步提高高标仓占比。

专栏三：“5+2+N”公路货运物流枢纽体系

5个一级节点：

功能：服务于国内物流和区域物流，以中山至全国各地的直达公路长途快速货运为主。

分别为东风天润物流、北部物流、宏昌物流、保税物流（含规划民众物流园）、神湾物流。

2个二级节点：

功能：以区域物流、专业物流和分拨业务为主，主要服务于所在镇街及周边镇街。

分别为德润物流、普洛斯物流。

其余的为一般货运节点。

（四）推动低空客货运输加快发展

开展低空航线及起降点规划布局。抢抓低空经济产业加速发展的战略机遇。编制《中山市低空航线及起降点规划》，构建“10+20+N+X”四级六类低空起降点体系。完善低空路网、低空智能网联、低空飞行数字底座等相关基础设施建设，谋划建设国际无人机航空物流机场，逐步建立分类分级的低空起降点体系。

加快推动低空经济制造业发展。整合三角通用机场、阜沙镇通航产业基地、板芙国际无人机（大湾区）智能生产基地等资源，为无人驾驶航空器研发测试、生产制造创造条件，支持社会资本参与低空飞行基础设施建设运营。支持御风未来等低空飞行头部企业在中山做大做强，推动上下游配套企业集聚，促进创新链、产业链深度融合，带动产业集群成势。



推动低空经济与周边地市协同发展。在深中低空经济一体化上持续发力，依托广东省珠江口东西两岸融合发展改革创新实验区建设，通过跨珠江口低空飞行推动深中一体化发展。促进产业链上下游协作配套和科技创新成果转化落地，加强与其他城市在产业协作、功能互补上的协同联动。

专栏四：中山市四级低空起降点体系

一级枢纽

功能：大型始发终到、整備、补能、停放、检修以及候车、旅客货物疏散等。

总体规模及规划数量：4个或以上大型起降坪；一般应设立飞行控制室。规划数量10个。

二级枢纽

功能：中型始发终到、整備、补能、停放、检修以及候车、旅客和货物疏散等。

总体规模及规划数量：2个或以上大型起降坪；一般应设立飞行控制室。规划数量20个。

普通起降点

功能：旅客、货物运输通道；可配套补能、停放空间等。

总体规模及规划数量：具备满足所服务航空器起降的相关要求；一般不设飞行控制室。规划数量超200个。

轻小微机库货柜

功能：轻小微无人机停放、物品投放存储等。

总体规模及规划数量：小型箱柜。规划数量56个，根据需求动态调整。



五、完善外联内畅的综合立体交通网络

（一）构建多层次轨道交通网

构建“两横一纵”干线铁路网。加快推进深江铁路、广中珠澳高铁等干线铁路建设，东向融入深圳都市圈，借此对接海峡西岸城市群、长三角城市群；北向融入广州都市圈，借此对接京津冀城市群和成渝双城经济圈；西向联系江门，对接北部湾城市群和海南自贸港；南向增强与珠海、澳门的快速联系，发挥铁路枢纽作用。预计到2035年，中山市干线铁路规模将达到126公里。

专栏五：中山市“两横一纵”干线铁路网

两横：

南沙港铁路，客货双线电气化铁路，起自广珠铁路鹤山南站，终于南沙新区南沙港南站，设计速度120公里/小时，全长约88公里（中山境内约为30.4公里），于2021年通车，开通货运功能。

深江铁路，从深圳西丽站引出，途经深圳市、东莞市、广州市、中山市，接入江门站，设计速度250公里/小时，全长约116.12公里，中山境内约39.34公里，设置中山北站、中山西站，并通过联络线连接中山站。计划2028年建成通车。

一纵：

广中珠澳高铁，从广州北站引出，衔接广州白云机场，途经广州花都、白云、天河、黄埔、番禺和南沙，进入中山之后向南延伸，止于横琴口岸，设计速度350公里/小时，全长约202公里，其中，中山境内约57公里，规划设置中山站，并争取设置中山南站。



打造“四向拓展”城际铁路网。深入实施《粤港澳大湾区城际铁路建设规划》，强化与湾区主要城市的快联快通，与湾区内其他城市携手，共同建设“轨道上的大湾区”。重点推进南中城际、中珠城际等项目建设，奋力打造“轨道上的中山”。预计到2035年，中山市城际铁路规模将达到151.9公里。同时，借助粤港澳大湾区发展的机遇和铁路省方自主运营改革的契机，积极推动谋划深南中城际等项目，争取上位规划支持。适时启动南中城际南延线研究工作。积极推进中山城际铁路S1线、中山城际铁路S2线规划研究工作，对接周边地市城市轨道交通规划布局，做好路线站点空间预留和客流培育。

专栏六：中山市“四向拓展”城际铁路网

东西向：

深南中城际，中山境内2.61公里，通往深圳方向。争取尽快纳入上位规划。

广珠城际支线，中山境内11.68公里，设计速度200公里/小时，通往江门方向。

南北向：

广珠城际主线，中山境内约57.21公里，设计速度200公里/小时，通往广州、佛山、珠海方向。

南中城际，中山境内约28.5公里，设计速度160公里/小时，预计2028年完工，通往广州方向。

中珠城际，中山境内约18.1公里，设计速度160公里/小时，通往珠海方向。

中山城际铁路S1线，线路全长约35.4公里，共设车站8座，其中中山段约33.8公里，设站7座。设计速度160公里/小时，通往佛山方向。



中山城际铁路S2线，线路全长约41.2公里，共设车站8座，其中中山段约34.8公里，设站7座。设计速度160公里/小时，通往广州南沙方向。

（二）完善外联内畅的干线公路网

构建内通外联高速公路网。实施《广东省高速公路网规划（2020—2035年）》，重点完善能够支撑珠三角东西两岸产业互联以及要素高效配置，并支撑重大产业平台之间及其与中心城区、周边城市联系的高速公路网络。重点推进中山东部外环高速公路、广澳高速改扩建（含广澳高速岐江新城南出入口）等项目建设，加快构建“四纵五横”高速公路网，促进中山更好融入粤港澳大湾区发展。

打造快联快通干线公路网。推进城镇密集地区国省干线与城市道路融合发展，强化城市内部片区之间交通网络快速通达能力，强化对重大产业平台、镇街的覆盖，强化与高速公路的分工协作和衔接，着力构建高速公路和快速路一体化发展格局。重点推进南外环、民古路、世纪路、横港快线、金湾路、民朗大道（南中高速至众安大道段）、民众快线二期、国道G228线洪奇沥大桥改扩建、深江铁路洪奇沥特大桥中山侧公路连接线等项目建设，推进古镇快线（外海大桥至同兴路段）升级改造、古神公路南延线、南北大道、城中路等项目规划建设，加快构建形成“三环十二快”干线公路网络骨架，促进重点产业平台和镇街与粤港澳大湾区主要经济节点的快联快通，加快融入粤港澳大湾区快速交通体系。

完善集散公路和农村公路。持续推进路网提档升级，推进镇村互联互通，重点推进次干线、联络线规划建设，消除农村地区对外交通瓶颈。深入实施“百千万工程”，推进农村公路建设项目向进村入户倾斜，做好农村公路与村内道路的衔接，将符合要求的村内道路纳入农村公路规划建设。落实“四好农村路”有关政策，进一步把农村公路建好、管好、护好、运营好，为全面推进乡村振兴提供坚实的交通保障。



专栏七：中山市干线公路总体布局

高速公路：构建形成“四纵五横”高速公路网。

四纵：纵一线：东部外环高速（含支线）；纵二线：广澳高速；纵三线：广珠西线高速；纵四线：西环高速（含小榄支线）。**五横：**横一线：广中江高速—佛江高速；横二线：南中高速—中江高速；横三线：中开高速—深中通道；横四线：西部沿海高速（远景预留伶仃洋通道及西延线）；横五线：香海大桥。

干线公路：构建形成“三环十二快”主干线网络，总里程约520公里。

三环：内环：串联中山市中心城区核心区域，由北外环路、长江路、博爱路和国道G105线围合的干线公路主干线，总里程约26公里；中环：串联中山市中心城区，由沙港公路、逸仙路、南外环围合的干线公路主干线，总里程约58公里。外环：广中江高速、东部外环高速、西部外环高速、佛江高速、西部沿海高速，总里程约140公里。**十二快：**主要由中心城区向外围片区、火炬开发区、翠亨新区辐射，并能够对接周边城市的干线公路主干线，总里程约296公里。分别是古镇快线、国道G105线、黄圃快线、三角快线、民众快线、火炬快线、世纪路、翠亨快线、南朗快线、坦洲快线、横栏快线、金湾路等。

20条次干线：民古路、古神公路、金湾路支线、新沙水公路、国道G105线北段复线、南三公路、阜民路、福泽大道、民朗大道、滨海旅游公路、民西路、博爱路及东延线、博爱路西延线、桂涌路、芙蓉路（迎宾大道）、翠山路、神湾大道及延长线、坦神公路、德溪路、坦洲大道等，总里程约442公里。

39条联络线：西江大道（中顺大围堤路）、榄沙大道（暂名，环镇西路—小榄支线辅路）、联丰路—庆丰路、东升大道—东锐工业大道、



新丰路、鳌柳路—进港大道、东海路、裕隆路、东阜公路北延线、岐江公路、龙昌路—环镇北路、沙港中路—沙港西路—隆平路、福源路、高平大道、新华路—孝福路、康乐路、沙仔大道、民众大道、景观路、涌横路、中新路、城南路、健康路—环茂路、逸港路、港口大道、翠亨大道、翠湾大道、马鞍岛环岛路、滨河西路、文昌路—欣荣路、南港路—彩虹路、鹤塘大道—西部沿海高速衔接路、一元路—龙珠大道、界狮南路、宝珠路—坦神南路、同吉路、顺康大道、翠华路、西环高速坦洲连接线等，总里程约430公里。

（三）构建通江达海高等级航道网

推动中山主要航道均达到Ⅲ级通航标准及以上。重点推进桂洲水道、磨刀门水道等扩能升级工程规划建设，提升全市重点航道水上运输能力。加强航道养护、桥梁通航安全管理、智慧航道建设，推动南头大桥等老旧桥梁改造，提升中山航道安全保障能力和智能化水平。

专栏八：中山市航道发展总体布局

中山市航道网由沿海航道和内河航道组成，共有67条航道，合计633公里。其中，沿海航道2条，合计86公里；内河航道65条，合计547公里，包括11条高等级航道（合计192公里）、23条Ⅳ-Ⅶ级航道（合计222公里）、31条等外航道（合计133公里）。

沿海航道（86公里/2条）：横门出海航道（横门东水道），重要航道，按1万吨级进行规划（1万吨级杂货船）；横门西水道，一般航道，按1000吨级进行规划（1000吨级集装箱船）。

内河航道（547公里/65条）：

内河高等级航道（192公里/11条）：小榄水道1，主要航道，按Ⅰ级航道进行规划（通航5000吨海轮）；小榄水道2，主要航道，按Ⅰ级航道



进行规划（通航1000吨海轮）；磨刀门水道，主要航道，按 I 级航道进行规划（通航3000-5000吨级海轮）；桂洲水道，重要航道，按 III 级航道进行规划（跨河桥梁通航净高按12米控制）；鸡鸦水道，主要航道，按 III 级航道进行规划（黄沙沥口以下河段跨河桥梁通航净高按12.5米控制）；黄沙沥水道，重要航道，按 III 级航道进行规划（跨河桥梁通航净高按12.5米控制）；均安水道，主要航道，按 I 级航道进行规划（通航1000吨级海轮，中山段3公里）；容桂水道，主要航道，按 I 级航道进行规划（全长50公里，中山段3.5公里）；洪奇沥水道，主要航道，按 I 级航道进行规划（跨河桥梁通航净高按22米控制，中山段24公里）；西江下游出海航道，主要航道，按 I 级航道进行规划（通航3000-5000吨级海轮，中山段10公里）；古镇水道，重要航道，按 III 级航道进行规划（中山段6.5公里）。

IV-VII级航道（222公里/23条）：二茅涌、浅水湖、沙仔沥、坦洲大冲、保丰围冲、义仓横冲、鳧洲水道、象角河、南洋滘、二滘沥、沥心冲、大奎河、上沙冲、中部排灌渠、三角新冲、拱北河、十顷沥、尤鱼滘、石岐水道、大黄圃水道、前山水道2、坦洲冲、沙心冲等，按照 IV-VII 级航道进行规划控制。

等外航道（133公里/31条）：按照 VIII-IX 级航道进行规划控制。

（四）完善衔接周边机场的出行网

强化与周边机场互联互通。支持广东省“3+4+8”⁴机场体系布局，加快完善中山直达广州白云、深圳宝安、珠海金湾等周边机场的快速交通体系和运输服务设施，共享粤港澳大湾区世界级机场群服务。重点加

⁴ “3+4+8”机场体系：打造以广州白云、深圳宝安、珠三角枢纽（广州新）机场为核心，面向全球的3个国际航空枢纽机场；完善以珠海金湾、惠州平潭、揭阳潮汕、湛江吴川机场为重点，面向全国的4个区域枢纽机场；有序推进韶关丹霞、梅州梅县、阳江、云浮、怀集、连州、河源和汕尾等8个支线机场规划建设，完善全省多层次机场体系。



快推进深江铁路建设，争取广中珠澳高铁早日开工，积极谋划深南中城际，对接珠肇高铁，实现中山与深圳宝安机场半小时可达，与广州白云机场、珠海金湾机场、珠三角枢纽（广州新）机场1小时可达。

强化与周边机场服务衔接。完善机场客运服务，研究推进粤港澳大湾区“空港联运”“空铁联运”模式，支持在中山客运港、中山站等地打造候机楼复合型枢纽，支持在骨干道路和标志性建筑等地规划建设候机楼，扩大候机楼覆盖范围，提升服务水平。

（五）建设普惠高效的邮政快递网

巩固提升邮政快递基础设施服务水平。推进邮件快件处理中心建设和升级改造，优化城市网点布局，大力发展城市共同配送。推动邮政业末端设施纳入城市新区建设和旧城改造范畴，推动传统信报箱升级改造为智能信报箱，提升末端收投的多元化与便利化。推动邮政网点增加快件代收代投和物流节点服务等功能。提升标准化、规范化、信息化水平，提高邮件全程时限标准和跟踪查询能力，降低邮件丢失损毁率，持续提升服务满意度。重点推进顺丰粤西智慧供应链科技创新总部基地项目、中山韵达分拨中心等项目规划建设，构建“2+2”邮政枢纽体系，打造三角镇省级邮政分拣中心、东升宏昌物流园两个快递主枢纽。

完善多元化寄递通道。依托本地快递物流园、电子商务园区和遍布城乡的网络、网点和末端平台，借助粤港澳大湾区世界级机场群和世界一流港口群，畅通国内国际寄递通道，助力“中山制造”“中山智造”产品销往全国乃至全球。推动邮政快递与先进制造业、电子商务深度融合、协同发展。加快推进“快递进村”，完善市镇村三级快递配送体系及农村电商邮政寄递服务体系，实现“农产品进城”和“工业品下乡”有序集散和高效流通。推进寄递服务现代农业“一地一品”工程，加强政邮、邮快、快快合作，稳定乡镇网点服务质量，扩大快递末端合作的



服务范围，保障乡镇寄递渠道畅通。加快推进“快递进厂”，强化邮政快递业与先进制造业、装备制造、智能制造、现代物流业等产业集群融合协同，将寄递服务深入到制造业供应链中，助力中山家电、家具、五金、灯饰、美妆等产品“走出去”。加快推进“快递出海”，发挥中山制造强市、出口大市的优势，推动电子商务、先进制造、现代农业、交通运输等与快递行业融合协调，增强“向外”能力。



六、推动综合交通融合发展

（一）推进综合交通方式一体化融合

建设一体融合的枢纽节点体系。以枢纽站场为中心，结合“站城”融合发展理念，打造站场内立体换乘、站场外互联互通的一体化枢纽。统筹规划综合交通枢纽设施，推动不同交通方式站场集中布局、空间共享、立体换乘。加快既有综合客运枢纽功能改善和整合提升，统筹新建综合客运枢纽功能设置，高效衔接多种运输方式，实现一体化设计建设。

建设集约高效的综合立体交通走廊。加强土地、海域、岸线、空域等空间资源节约集约利用，提高资源利用效率。统筹规划综合交通运输线位廊道，鼓励建设公铁复合型通道，支持改扩建和升级改造工程充分利用既有线位。统筹规划城市新区和环境敏感区域的过境通道、市内通道。

推动运输组织一体融合发展。依托综合客运枢纽，打造联程联运客运服务体系。支持推进交通运输服务信息共享、标准互认、结算平台互通，强化运输组织协同，构建“一单到底”全程畅行服务生态链，参与打造大湾区“一票式”联程客运服务体系。以铁水联运、江海联运为重点，优化港口货物运输组织。

（二）推进湾区交通一体化发展

强化“东承”功能，加快推动深中同城发展。构建深中“海陆空铁”综合交通体系。加强跨江通道“硬联通”，管好用好深中通道，完善中山各高速出入口及快速路网，推进中山东部外环高速等高速公路建设。推进深江铁路、南中城际铁路等项目建设，支持深南中城际纳入上位规划。深化中深港澳“软联通”，加快推进中山港与深圳港组合发展，积极推动中山港纳入深圳港一体化战略布局，充分利用港口优势，更好发



挥港口对经济社会发展中的支撑作用。丰富深中“组合港”航线，加密“组合港”船舶运营班次。强化与深圳港的业务协同，依托新中山客运口岸，开通至深圳蛇口码头以及港澳地区水上快速客运航线。加快布局跨珠江口低空航线。构建“主线+接驳线”的深中跨市公交网络，进一步优化调整深中跨市公交线路布局，利用干线公路通道以快线形式布局“接驳线”，保证各片区、镇街能够“点对点”高效便捷直连主线始发站。在博览中心、中山国际人才港、火炬会展中心三大枢纽的基础上，推动中山客运口岸枢纽站规划建设及一批公交枢纽站升级改造。

加快“南联”步伐，促进珠中澳一体化。贯彻落实习近平总书记视察广东、考察横琴粤澳深度合作区和视察澳门重要讲话、重要指示精神，支持横琴粤澳深度合作区建设，主动服务澳门经济适度多元化发展，促进中山与横琴、澳门基础设施“硬联通”，规则机制“软联通”，两地居民“心联通”。加快推进广中珠澳高铁项目，争取设置中山南站，发挥中山南站枢纽站点对南联战略实施的支撑作用。规划预留与横琴高快速路连接通道。推动东部外环高速与珠海高快速路网对接，直达珠海金湾机场、珠海城区与横琴新区。推进古神公路、神湾大道对外连通，形成多条干线道路与珠海干线路网对接。打通中山与珠海跨界断头路，统一道路建设标准。加快推进中珠城际铁路建设，预留南中城际南延线通道。推进中珠两市交通一体化建设，完善中山至珠海的跨市公交线路，推动优质公共服务共享。

深化“北融”发展，对接广佛都市圈。一是推进中山与广州的交通衔接。重点推动南中城际铁路、广中珠澳高铁等轨道交通项目；推动广澳高速（改扩建）、东部外环高速支线、G228线洪奇沥大桥改扩建等项目建设；推动广州港与中山港合作建设南沙港区四期码头工程，依托黄圃港与南沙港铁路黄圃站，打造区域性公铁水联运枢纽；完善中山至南



沙的跨市公交线路。二是加强中山与佛山的交通衔接，构建城际快捷联系交通网络。加快推进中山城际铁路S1线前期研究工作，支持纳入相关上位规划；共同推进东部外环高速建设，形成多条干线道路与佛山对接；优化加密顺德大良—容桂地区与中山北部镇区的公交线路，形成快捷舒适的城际公交体系。

发挥“西接”作用，推动与江门协同发展。强化珠江口东西两岸融合发展轴对江门的辐射带动作用，推进交通基础设施一体化建设，加快与江门及粤西城市在交通上的互联互通。依托古镇快线等项目，形成多条高快速路与江门对接。加强与江门轨道交通的衔接，强化中山西向辐射功能。

（三）推进交通与相关产业融合发展

推进交通与物流融合发展。加快完善重大发展平台及“十大主题产业园”⁵的配套交通基础设施。加快推进茂南路、南三公路二期、阜民路（横二线东段延长线）、民古路项目建设，有序推进三角快线三角至黄圃段、民众快线二期、世纪路等一批干线公路建设，提高园区对外运输效率。提升专业化物流服务能力，聚焦先进制造业和战略性新兴产业等重点领域的物流需求，打造现代物流经济集聚区，强化冷链物流、口岸物流、保税物流等专业化物流服务能力。超前谋划地下物流仓储系统，探索建设地上地下一体化物流设施。探索在都市核心区与外部交通枢纽、港区与物流枢纽之间建设地下物流专用通道。研究探索在港区后方陆域地区通过地下空间整体开发、立体分层等方式统筹解决客、货车的停车需求，推动港城融合。

推进交通与邮政快递融合发展。保障邮政快递运输车辆便捷通行，

⁵十大主题产业园：中山将规划建设智能家电、智能制造、研发与高端制造、清洁能源与智能装备、半导体、新材料（含化工）、光电与智能终端、科创与总部经济、健康医药、高端显示（中山市经济技术开发区）等10个主题产业园。



鼓励和引导企业使用符合城市运输作业和环保要求的新能源物流车辆。统筹考虑邮政和快递园区、邮件和快件处理中心等基础设施用地需求，积极布局邮政快递分拨中心、操作场站、安检运输通道，推进交通枢纽建设。统筹优化枢纽内外道路设施，畅通快件进出通道，确保内外集疏运衔接顺畅、运行便捷高效。健全“快递进村”服务体系，鼓励农村客运、邮政、快递等企业开展合作，完善市镇村三级配送体系。推广设置智能信报箱，完善寄递“最后一公里”服务。

推进交通与旅游融合发展。深入实施“百千万工程”，以建设旅游公路、美丽农村路为契机，促进交通与旅游融合发展。加强交通干线与主要旅游景区的衔接，积极推动2条高等级公路通达5A级旅游景区，1条高等级公路通达4A级旅游景区，1条二级公路通达3A级旅游景区、国家森林公园、国家湿地公园、旅游特色村等重要节点，加快完善旅游目的地客运交通基础设施体系和多元化旅游出行接驳运输体系。推进交通基础设施由单一交通运输功能向兼顾生态、旅游等复合功能转变，完善客运枢纽、高速服务区等交通设施旅游服务功能，为游客提供“美在路上、美在服务”的旅游交通体验。推动环五桂山旅游公路建设。

推进交通网与信息网融合发展。加快5G技术、北斗导航、物联网、人工智能、BIM等新技术的应用，完善交通基础设施数字化采集、传输、管理和应用体系，推动新技术与交通基础设施融合发展，支持交通新基建规划建设，注重加强交通基础设施与信息基础设施统筹布局、协同建设。推动落实车联网部署和应用，与新型基础设施建设统筹考虑。推动重点路段、航段以及隧道、桥梁、互通枢纽、船闸等重要节点的信息基础设施建设，完善信息服务系统功能，确保有关信息数据可全天候采集、设施状况能有效感知。

进一步完善交通运输信息资源共享机制和交换渠道，实现相关数据



资源共享共用。加快多式联运信息共享，强化不同运输方式标准和规则的衔接。探索甩挂运输，创新货车租赁、挂车共享、定制化服务等模式，提高多式联运换装效率，发展单元化物流。鼓励铁路、港航、道路运输等企业成为多式联运经营人。应用广东省危险货物道路运输安全监管系统，推广危险货物运单电子化、信息化、数字化，实现网络化共享互认、全程监测追溯，保障交通运输服务信息安全。



七、推进综合交通高质量发展

（一）打造全天候、全周期安全保障体系

提升交通设施本质安全水平。建立健全“高性能设施服役+常态化监测维保”的交通基础设施体系，提升硬件设施安全韧性。到2035年，力争实现重大桥梁、边坡、隧道智慧监测应用全覆盖。持续提升交通基础设施本质安全，强化重点路段安全治理，加大危桥等老旧设施改造力度。完善全周期性能评估与预警体系。依托信息化感知、诊断与预警技术，加强对重点部位、关键环节、重要参数的实时动态监测预警。加快桥梁防船舶碰撞系统建设，保障船桥安全。

构建全覆盖、快响应、高机动的安全应急物流运输保障体系。打造应急物流配送空间，建设市镇村三级应急物资储备网络，打造市域1小时应急物资响应圈。构建依托于市域干线通道网的市级应急通道主骨架和以空中航线、水上航道等为补充的立体综合应急运输通道网络。强化交通运输应急保障能力建设，加强应急救援专业装备和人员配备，强化资金保障，提升突发事件应急处置能力。

完善行业安全治理体系。加强风险防控和隐患排查治理，健全安全生产制度和机制，加强执法监管。推进行业法律法规、行业治理和行业发展相融合，因地制宜完善行业共建共治的大安全体系。

（二）建设数字化、智慧化交通设施体系

加快基础设施数字化建设。加快推进交通领域全要素数字化建设。推动交通基础设施规划、建设、管理、养护各环节向数字化、智慧化转型。

加快运输服务智慧化建设。推动智慧港口、智慧公路、智慧航道有



序发展。加强数字赋能，探索推动轨道交通、公路运输、水路运输等多种运输方式协同融合发展。

加快交通治理平台化建设。以业务为导向，持续加强交通数据的采集汇聚、标准建立、治理分析、价值挖掘，着力构建交通业务协同平台，打通跨部门信息壁垒，提升数据在交通行业发展和行业治理中的引领作用。

（三）构建可持续的绿色交通系统

落实交通运输领域“碳达峰、碳中和”发展要求，推进零碳高速服务区、近零碳枢纽及近零碳公交等试点；持续推进绿色岸电、绿色公路建设。结合中山氢能产业发展，支持推进氢能公交示范线建设、氢能源运输保障体系构建、氢能源车辆应用推广等工作，加快交通能源动力系统清洁化、低碳化、高效化发展。大力推进绿色材料、废旧建材在交通领域的推广应用；加大“四新技术”应用，全面推广装配式技术；推广超高性能混凝土、纤维增强复合塑料等新材料，推进快递包装绿色化、减量化、可循环发展；促进交通基础设施与交通运输行业绿色发展。

（四）提供更有温度的交通服务

树立“以人为本”发展理念，完善交通基础设施、运输装备功能配置和运输服务标准，满足不同群体出行多样化、个性化需求。推进综合运输服务示范城市建设，推动建立标准统一、功能融合、运营规范、服务高效的运输服务体系，规范服务行为，提升服务品质。推进航道水上服务区建设，提升航运服务水平，推动水运高质量发展。加强无障碍设施建设，完善无障碍设备，提高特殊人群出行便利程度和服务水平。健全老年人交通运输服务体系，满足老龄化社会交通需求。创新服务模式，提升运输服务人性化、精细化水平。依法保障“快递小哥”、出租车司机、货车司机合法权益。推进一批功能实用、经济实惠、服务便捷的“司



机之家”项目。营造良好的文明创建氛围，加强交通文明宣传教育，弘扬优秀交通文化，提高交通参与者守法意识和道德水平。

（五）构建现代化交通运输治理体系

加强交通运输法治建设。坚持法治引领，深化交通运输法治政府部门建设。规范网约车、网络货运平台等交通运输新业态管理。广泛开展综合交通运输法治宣传教育，强化行政权力制约与监督，全面提高法治理念和依法行政能力。全面加强规范化建设，提升交通运输执法队伍能力和水平，严格规范公正文明执法。

建立新型行业治理体系。加强行业信用体系建设。完善守信激励和失信惩戒制度，健全“黑名单”制度，推动建立跨区域、跨行业信用奖惩联动机制，推进信用信息全领域覆盖、规范化归集、系统化共享、规模化应用，鼓励引导行业协会加强培训教育，提升从业人员的整体素质。建立政府、社会、市场共建共治的新型治理体系。

加强交通运输人才队伍建设。优化人才队伍结构，积极引进交通人才，完善交通人才队伍。弘扬劳模精神、工匠精神，完善人才引进、培养、使用、评价、流动、激励的体制机制和以社会主义核心价值观引领行业文化建设的治理机制。加强创新型、应用型、技能型人才培养，建设忠诚干净担当的高素质干部队伍，造就一支素质优良的劳动者大军。



八、环境影响评价

本规划贯彻落实国家、省、市重大发展战略及相关政策，以构建布局合理、覆盖广泛、集约高效、外通内畅的综合立体交通网络为目标，充分发挥各交通方式的比较优势和交通系统整体效能，为保障战略实施、推动区域协调发展、改善交通条件、提升资源能源利用效率等提供有力支撑。

坚持绿色发展理念，充分利用既有设施，集约节约利用土地、能源、岸线等资源。为最大限度减少对环境的影响和破坏，本规划与中山市国土空间规划、生态环境保护等规划相衔接，提出的项目总体符合“生态保护红线、资源利用上线、环境质量底线、环境准入清单”的基本要求，环境影响总体可控。

规划实施过程中，要根据生态环境保护的要求，预防和减轻交通基础设施建设养护和运输活动所产生的环境影响。严守《环境保护法》《环境影响评价法》《建设项目环境保护条例》等法律法规和标准规范。严格项目审批和土地、岸线、环保等准入，根据资源环境承载能力合理确定建设计划。加强与“三线一单”生态环境分区管控方案的衔接。严守生态保护红线，保障生态空间性质不转换、面积不减少、功能不下降；调控综合运输结构和发展模式，保障区域环境质量底线；调控规划时序和资源占用规模，保障区域资源利用上线。



九、保障措施

一是加强党的领导。坚持和加强党的全面领导，增强“四个意识”、坚定“四个自信”、做到“两个维护”，充分发挥党总揽全局、协调各方的核心领导作用，始终把党的领导贯穿于综合立体交通网建设全过程。发挥全面从严治党的引领保障作用，建设高质量工程、安全工程、廉洁工程。充分发挥各级党组织作用，激励干部担当作为，全面调动各级干部的积极性、主动性和创造性，以党建引领交通运输事业高质量发展。

二是加强组织协调。发挥中山市加快交通建设领导小组作用，统筹推进中山市综合交通规划建设。推动建立省市协调机制，解决综合立体交通网建设中的前瞻性、战略性重大问题。加强与其他地市交通部门的区域协调合作。强化部门协同和上下联动，合力推进综合立体交通网规划建设。

三是加强要素保障。强化财政资金引导，加大预算内投资对交通建设、养护的支持力度。拓宽融资渠道，统筹用好地方政府新增债券，支持各类金融机构依法合规为市场化运作的交通项目提供融资支持，完善政府和社会资本合作模式，引导社会资本积极参与交通基础设施建设。推动交通项目与土地资源一体化开发，探索公益性项目与经营性项目相结合的投融资模式。自然资源等相关部门要做好项目用地、用林、用海等要素保障工作。

四是加强实施保障。建立综合交通规划管理制度，完善行业中长期规划，做好综合交通运输体系五年发展规划编制。强化各级各类规划的统筹衔接，将有关项目纳入各级国土空间规划。建立市镇联动机制，细化任务，明确职责，有序推进实施。重大交通基础设施项目可先期开展相关方案研究。定期开展规划实施评估，依据全市发展规划进行动态调整或修订，加强重点项目监管，建立动态监测评价机制。