

规划背景

- (1) 粤港澳大湾区成为国家战略，中山在区域合作中迎来新的发展机遇。
- (2) 依托深中通道、深茂铁路等区域设施，中山区位优势进一步凸显。
- (3) 构建开放的对外综合交通体系，是中山打造湾区西部重要综合交通枢纽城市的发展要求。
- (4) 现状对外交通体系有待进一步完善。

规划目的

结合区域发展趋势和需求，明确中山与周边城市衔接的道路、轨道的规划对接方案，做好通道、等级、建设计划的对接；明确中山的港口、机场、交通枢纽在区域发展中的定位和协同发展策略，做好与周边城市相关设施的衔接。

规划范围与年限

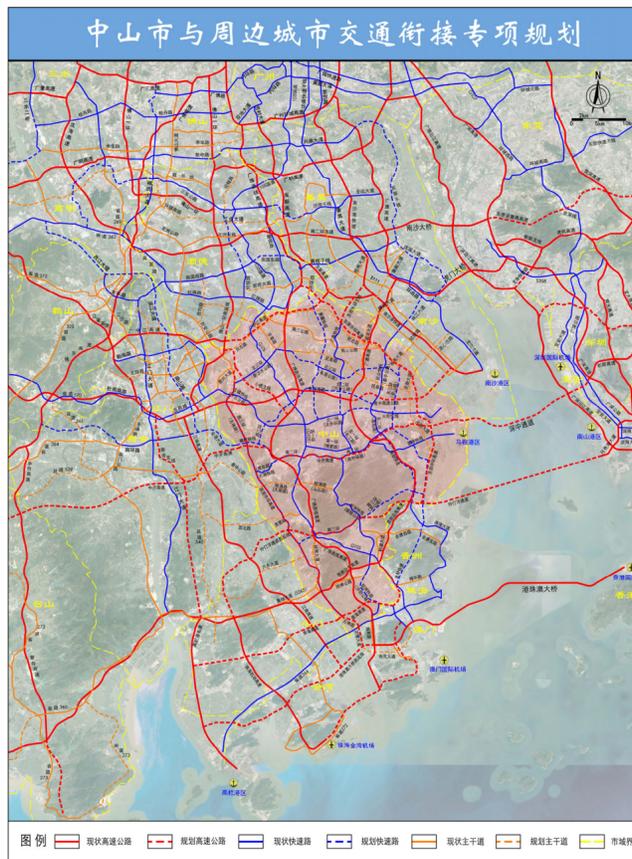
规划范围：研究范围为粤港澳大湾区范围，规划范围为中山市全市域。
规划年限：2018~2035年；近期为2018~2023年，远期为2023~2035年。

目标与策略

- (1) **规划定位**
做好与周边城市的交通衔接，完善高快速路网与轨道交通，增强与周边机场联系，完善水上运输，依托深中通道、深茂铁路等重大交通设施，打造湾区西部重要综合交通枢纽。
- (2) **发展目标**
依托铁路、城际轨道及高快速道路，40分钟内到达所有邻近城市主城区，45分钟内共享周边枢纽机场、铁路站场，60分到达粤港澳大湾区各市。
- (3) **发展策略**
道路层面：构建高速公路、干线公路、普通道路的多层次对外公路网络。利用各等级道路通道全面加强加强与广州、佛山、深圳、珠海、江门等区域交通联系。
轨道层面：构建国家铁路、城际轨道、城市轨道的多层次对外铁路网络。通过广珠城际、深茂铁路、广中珠澳高铁等区域通道，全面融入大湾区轨道网络，凸显中山承东启西的交通枢纽价值。
航空和港口设施：充分利用周边大型国际枢纽机场和深水港，依托铁路、轨道及高快速通道建设，快捷共享大湾区大型枢纽机场和深水港。

与周边城市道路衔接规划

- 通过梳理道路的重要程度、到周边各城市中心区的便捷程度，将规划衔接道路分为三个层次。
- 第一层次的高快速路，共规划衔接通道29条，其中广州5条、深圳2条、佛山6条、珠海11条、江门5条；
- 第二层次的贯通性主干路，共规划衔接通道15条，其中广州3条、佛山4条、珠海6条、江门2条；
- 第三层次的其他城市道路，共规划衔接通道40条，其中广州1条、佛山6条、珠海29条、江门4条。



与周边城市轨道衔接规划

区域轨道方面。共规划4条国家铁路或城际轨道，主要包含深茂铁路、广珠城际、广中珠澳高铁、中南虎城际（广中珠澳高铁共通道）、南沙港铁路。另外，建议积极谋划深珠城际中山联络线等。

城市轨道交通方面。建议预留大运量城市轨道交通与周边城市直联直通，如广州地铁18号线向南延伸，以强化城市轨道交通区域衔接，进一步推进大湾区轨道交通融合发展。

与周边城市港口衔接规划

根据规划，积极利用公路、铁路、水路通道，加强与粤港澳各大深水港合作。另外，通过中山港新客运码头（马鞍港区），规划开通往周边客运码头的多条水运航线，主要包含往深圳机场福永客运码头航线、香港中港城、香港机场海天客运码头、澳门机场凼仔客运码头等客运航线。

与周边城市机场衔接规划

- 依托快捷的铁路、高快速路及水运，共享区域航空设施。
- (1) 规划建设深茂铁路可达深圳宝安机场；
 - (2) 规划广州地铁18号线（延伸至中山项目）可达广州白云机场；
 - (3) 规划中山港新客运码头—海天客运码头水运航线可达香港机场；
 - (4) 规划中山港新客运码头—凼仔客运码头水运航线可达澳门机场。

通用航空方面，结合中山市的区位和资源优势，以特色发展和错位发展为核心，以融入大湾区通用航空布局为重点，积极吸引周边城市通用航空产业的外溢和转移，打造具备中山特色和满足中山发展需求的通用航空产业。

与周边城市枢纽衔接规划

- 周边城市汇集了广州南站、深圳北站等国家级铁路枢纽，做好与周边城市各枢纽的交通衔接，提升中山市的交通地位。主要包含：
- (1) 广州南站，主要通过广珠城际、广珠西线—东新高速等通道进行衔接；
 - (2) 深圳北站，主要通过深茂铁路、中开高速—深中通道—广深高速—南坪快速等通道进行衔接；
 - (3) 珠海站，主要通过广珠城际、广珠西线—港珠澳大桥连接线等通道进行衔接；
 - (4) 南沙站，主要通过深茂铁路、广中珠澳高铁、广澳高速—南沙港快速等通道进行衔接。