

1992—2002，中山出行大提速

□黄春华

经济发展，交通先行，这在中山市上上下下各级已形成了共识。尤其是“八五”期间的最后几年，中山的交通建设进入了热火朝天的鼎盛时期。“九五”期间，虽然受宏观调控的影响，交通发展速度相对于“八五”有所放缓，但中山市坚持以综合交通为主轴的发展战略，从根本上改变了中山的交通条件，大大提高了客货运输的效率，有效解决了市民出行方面的许多难题。进入 21 世纪，中山开局喜人，高速公路骨架逐渐呈现，乡镇公路路网更趋完善，市民出行由“摩托车时代”步入“汽车时代”和“公交时代”，中山市域“1 小时生活圈”变成现实。交通的畅顺大大改善了中山市的投资环境，促进了三大产业的发展，为中山实施“工业立市”“工业强市”和“科技兴市”战略提供了有力的支撑。

一、交通建设大提速

1992 年，以邓小平南方谈话为契机，中山掀起了新一轮的发展热潮。6 月 9 日至 20 日，由市长带队，各经济相关的委、局部门负责人和各镇区的书记或镇长（办事处主任）共 50 多人赴山东省济南、威海、青岛、烟台、泰安、曲阜 6 市及辽宁省大连市考察取经。7 个城市对交通基础设施建设的大手笔投入给每位考察团成员带来很大的震撼。时值中山正在开展“上交通、加基础、再腾飞”战略，第二条通向省城广州的大动脉番中公路正在火热地赶工兴建，但这些都只是常规的等级公路，在胶东半岛，济青高速公路已现雏形；在大连，沈大高速公路沿线建起了一批工业开发区。此行让中山各级领导看到了差距，考察总结提出，要以战略的眼光来进行规划，要脚踏实地搞好基础设施。

一级二级公路大规模兴建

他山之石，在中山成了催化剂。全市上下形成了共识，对交通建设提出了更高的要求，通过自筹、引进外资等多种形式筹集资金，形成了市、镇区、管理区（现称行政村、居委会）多层次建设公路的热潮。到 1995 年“八五”期末，中山全市公路总里程达到 960 公里，其中一级公路 246 公里，二级公路 206 公里；桥梁 351 座，总长 2.09 万延米；公路密度每平方公里有公路 57 公里。

继 1992 年年底番中公路通车后，一大批主干公路在“八五”期间接连竣工报捷：1993 年 8 月，105 国道石岐过境线建成通车，让广珠公路上不需进入中山城区的过境车辆从沙朗镇（后划入西区）至环城区（今名南区）的 12 公里通道上“泄洪”，大大减轻了西区狮潭口桥、中山一路、人民大桥（今名中山一桥）以及石岐悦来南路的交通压力，还它们以市区道路的功能。1994 年 7 月，长 19.4 公里的逸仙公路通车，连接中山港大桥与中山港大道，经中山港区（后更名为火炬开发区）直通南朗镇和翠亨镇（后并入南朗镇）。后来，这条一级公路的一段 12.6 公里被改造成为京珠高速公路的一部分，为加快中山通高速公路作出了贡献。同月，俗称岐关西线的 105 国道石岐过境线至三乡镇古鹤段 27.4 公里扩建工程竣工，三乡新建的一级公路谷都大道也于该年年底建成。逸仙公路、谷都大道改变了岐关东路、西路 50 年不变的走向，也大大改善了路况，而同年 10 月全线通车的城桂公路一期工程则成为了新的“岐关中路”。1994 年开通的主干公路还有南三公路，使城区到北部镇区黄圃、南头有了新的快速通道，从而也减轻了 105 国道的交通压力。1995 年 2 月，沙朗至港口镇的沙港一级公路通车；3 月，连接东凤和阜沙、黄圃 3 镇的东阜公路通车，其中，东阜大桥通航净高 10 米，全长 795 米；11 月，港口镇至阜沙镇的阜港公路通车，大南沙大桥全长 1.35 公里，是中山境内继海外海大桥、斗门大桥和中山港大桥后的又一座特大桥。至此，港口镇由原来只有狭窄弯曲岐港路相通的水网地带变身为背靠城区的交通枢纽，阜港公路和东阜大桥也为黄圃、南头两镇开辟了连接城区的第三条通道。

在干线公路发展起来后，中山实行“以干促支”，在“八五”期间建成乡镇公路支线近

50条，共长264公里，使路网向纵深发展，形成点线面的联结畅顺有序，达到“纲举目张”。到“八五”期末，中山市所有主干线、连接外市的出口通道、镇区与镇区之间的道路均为一级、二级公路；镇中心与管理区（村、居）之间通了等级公路。

此后，中山继续新建一批高等级公路，如环城（南区）至五桂山镇的公路改建为一级公路；小榄沙口至古镇公路新建、改建为一级公路；新建古镇东岸一级公路。值得一提的是，长期“肠梗塞”的105国道东凤细滘到西区沙朗段，也于2000年11月动工改造。该路段总长22公里，由广东省投资，于2003年1月1日前完成。

2001年，坦洲金斗湾大桥通车，标志着中山市“村村通公路”会战圆满结束；同年12月，沙溪圣狮大桥动工兴建。2002年2月，城桂公路第二期工程经广东省计委批准建设，11月动工。该路北接第一期的终点三乡镇沙岗，经三乡、坦洲两镇，终点与珠海大道相连，全长20公里。当年，105国道沙口大桥新桥合龙；翠山公路9月始建；古神公路项目得到了广东省交通厅的同意，进入了工程可行性研究报告的编制阶段；连通黄圃镇主体与雁企、大魁、大岑的大雁桥也于9月奠基开工。

到2000年年底，中山境内一级公路达159公里，二级公路达284公里，全市公路通车里程为1068公里，公路密度为59.3公里/百平方公里。至2005年年底，中山市公路通车总里程达1633公里，公路密度为85.4公里/百平方公里，其中，一级公路201公里，二级公路603公里，高速公路90公里。

中山通了高速公路

直至20世纪90年代中期，中山的交通网仍有两大遗憾：缺少高速公路和铁路。

中山对高速公路的强烈期盼燃起于1992年，也就是中山市组织各部门领导考察山东6市及辽宁大连之时。到1997年8月15日“京珠高速”坦尾至新隆段动工，这份期盼已经等待了超过5年。

京珠高速公路广珠段（现名广澳高速，G4w）原来规划是穿越五桂山经三乡、坦洲进入珠海市，但后来考虑到五桂山区的生态保护等因素，调整为从火炬开发区经南朗镇进入珠海。从1997年8月动工到1999年12月6日通车，“京珠高速”广珠段第一期工程历时2年多，以广州市番禺的坦尾收费站为起点，经灵山、横沥，再跨过下横沥水道和洪奇沥水道进入中山市三角镇，经民众镇浪网、港口镇新隆至火炬开发区的宫花，再利用改造后的逸仙公路中的一段，经南朗镇翠亨村到达珠海市的外沙，全长56.5公里。此外，“京珠高速”坦尾处有道路经南沙镇（现为区）的塘坑连接虎门大桥西引道，因此，这条高速公路的开通一下子为中山前往广州、深圳和珠海都提供了快速通道。但令人遗憾的是，在坦尾和广州市区之间，还有一段近半小时车程的“非高速”公路，直至后来“京珠高速”广珠段向北延伸至番禺化龙，以及“南沙港快速路”开通后才得到更好的改善。

京珠高速广珠段的建设是完善国家公路主骨架及珠江三角洲高速公路网的需要，在整体交通规划上，它与广深高速公路、建设中的西部沿海高速公路以及当时研究中的中山至江门高速公路连成网络，增强沿海经济向内地纵深辐射的力度，延伸扩大广东省沿海主要港口的经济腹地。

中江高速公路的建设在2000年进入实际操作阶段，中山市交通局在当年的工作报告中明确要搞好这条高速公路中山段的配合工作。2001年，由于需要降低造价，动工暂缓，施工设计继续修改，中山方面配合做好沿线镇区的协调工作。2002年3月26日，中山境内的第二条高速公路“中江高速”终于动工兴建，它从中山港口镇向西经东升、小榄、横栏、古镇直通江门，接“江鹤高速”可到达佛开高速公路；向东在港口镇新隆立交与“京珠高速”广珠段相接，再通过虎门大桥、“广深高速”和当时建设中的“惠莞高速”可到达珠江口东岸。因此，中江高速公路不但让中山的北部和西北部镇区连通高速公路，让中山与珠江口西岸各城市有了更快捷紧密的交通连接，对于大湾区的长远发展来说，更发挥了东西纽带的作

用。

中江高速公路于 2005 年 11 月全线开通，当年 12 月，西部沿海高速公路珠海中山段通车，途经中山市的三乡、坦洲和神湾 3 镇，是中山连接江门市台山和阳江市等地的捷径。再后来，广珠西线高速公路共 3 期工程陆续建成，贯穿中山南北，途经 11 个镇区；2018 年，“广中江高速”又在热火朝天地建设中。铁路方面，2011 年 1 月 7 日广珠城轨通车，中山结束“地无寸铁”的历史，市民实现了“半小时到珠海，40 分钟到广州”的便捷交通。

市区道路提速拓展城市空间

1992 年—2002 年，也是中山城区道路大发展的时期，东西走向的博爱路，南北走向的兴中道北、起湾道、长江路、东明路、港口大道等织就的新骨干路网就在这时成型。快速的通道让市民在同等通勤时间内所及范围更广更远，因此，这个时期宽阔的道路提升了市区交通的速度，从而也大大拓展了城市的空间。

1992 年后，中山城区向东发展的趋势已十分明朗，城市路网的建设就是最明显的导向。当时，松苑新村住宅小区刚刚落成，在“柏苑”“松苑”两个新区之间，兴中道也向北延伸至市人大政协大楼的山坡上。1994 年 1 月，兴中道全线完工通车，成为了中山城市的中轴线；它的两旁和中间均建有绿化带，四季种植不同的鲜艳时花，路中高高的大王椰让人印象深刻，从而使兴中道也成为了中山的景观大道。之后，随着竹苑新村住宅小区的建成，以及市委、市政府等一批行政机部门迁移到松苑路、兴中道，城市东扩的步伐进一步加快，道路建设再次充当了先行者的角色。1994 年，长 5.1 公里、宽 36 米、两边各 4 车道的起湾道竣工；1996 年，孙文东路改造，与之平行的中山三路至中山六路也经过了改造，路面扩宽到 54—84 米。这两条东西走向的城东主干道与南北向的起湾道、兴中道相交成“井”字形，构建了其后 20 多年及更远的东区城市发展格局。1997 年 1 月，继续往东，又一条南北走向的主干道长江南路动工兴建；1999 年 4 月，长江北路兴建，2000 年全线竣工通车。当年也许没多少人会想到，17 年后这条原来的市区道路被赋予了全市性南北大动脉的功能，经过全路口建隧道提速改造后，往北可快速到达港口镇再通向三角、阜沙、黄圃、南头等镇，往南接南外环或城桂路、105 国道、未来的坦洲快线，可通达中山各南部镇区。

从后来的效果看，中山市区的南北扩展超出了政府初始的预期，这是道路先行和市场作用的结果。1993 年，岐关西路（中山三路至石岐南下桥头）、白石路已竣工，引发了该区域雍景园、恒信花园、南辉花园、南盛花园、翠闲庭、维景湾、豪逸华庭等住宅小区的蜂拥式集聚，并延续至 2005 年后的沙岗、槎桥以及南区的“城南崛起”。中山城区的北扩更是交通先行的经典案例。继 1995 年 8 月东明花园住宅小区第一期建成后，东明路和康华路构成的石岐北道路网使这片原来的城郊之地加入了市区“20 分钟生活圈”。1996 年 7 月，东明大桥动工兴建，次年 10 月通车，让东明路向北延长，与后来新建的港口大道相连，直抵高速公路港口镇出入口。从此，丽江花园、美景花园等一大批住宅楼盘在城北拔地而起，昔日的大沙田变成了人口密集的新市区。

西进的起步在于 1995 年中山二桥建成通车。这座大桥确实体现了中山城市规划者和决策者的高瞻远瞩：在当时交通流量极低的情况下，依然按双向各 3 车道另加两侧非机动车道的方案来建设，如今，桥的西岸已成为中山人口最密集的住宅新区。

2000 年后，中山市区的交通设施进一步完善。2001 年 11 月，中山第一条穿山隧道金字山隧道建成通车，五桂山的长命水片区进入了市民观念中的“市区”范畴；同月，莲塘路改造拓宽，奏响了“大信商圈”的前奏曲；2002 年 7 月，光明桥通车，次月中山大桥（中山一桥）拆除重建，加上之前通车的中山三桥（1993 年）、员峰桥（1994 年）、中山二桥（1995 年）、东明大桥（1997 年），以及 2004 年开始兴建的康华大桥和长江路大桥（蝴蝶桥），岐江河的城区跨江通道达到了 9 处，除了岐江桥外，其余均在 1992 年后的一轮生肖年间次第兴建，岐江河对城区居民的交通制约已被压缩得越来越小。

二、出行交通大提速

道路交通的改善促进了出行工具的升级提速，而出行工具的升级提速又倒逼道路交通的改善。1992年—2002年，中山经历了从“自行车时代”到“摩托车时代”，再进入“汽车时代”“公交时代”的重大飞跃。

从自行车时代到汽车时代

进入20世纪90年代，中山市民们的主要交通工具还是自行车。原因主要有3个方面：一是城区还不大，只是在原有5.4平方公里的基础上增加了花园新村、柏苑新村至京华酒店一块，但向东扩展的多项工程已是红红火火地开展了；二是公共汽车刚刚开通，线路还未完善；三是摩托车还未被大众所接受，虽然当时人们已具备了购买力，但早期的摩托车都是“高头大马”、风格彪悍的男装车，不但让女士们望而却步，文静的男士们也敬而远之。当时的摩托车总让人联想到时尚青年的兜风坐骑或者个体户的创业工具，因此，大多数人还是老实实在地骑着自行车出行。

实质性的大改变从1992年开始。当时，号称“女装车”的“绵羊”式摩托车在珠江三角洲一时风行起来，不但女士们找到了优雅的代步工具，平时较为文静的男士们也有了理想的出行工具。从此，这种摩托车不再是女士们的专属品，“绵羊”或者“白鲨”“黑鲨”的昵称也让人忘了它们曾经的“女装车”称号。

1992年6月，中山全市摩托车总量突破4万辆，并以每月1000辆的势头增长着。当年有记者在市人民医院门口统计高峰期的摩托车数量，平均每分钟流量达19辆，其中11辆就是这种“绵羊”式摩托车。

大量的“白鲨”“黑鲨”出现在中山的大街小巷，特别是中山城区和小榄镇。所谓“白鲨”“黑鲨”就是指当时日本产的一种体型和排量都较大的女装摩托车，人们将其统称为“大鲨”；还有另外一种90cc排量的稍小型“绵羊”，被称为“细鲨”。此外，当时卖得较火的“绵羊”还有日本产的“V100”、中国台湾产的“名流”等。几年后，广州产的“五羊本田”红火起来，再后来，大批国产品牌纷纷冒起，中山的东升镇当年就有一家国驰摩托实业公司，1997年已开发出10多个品种产品，畅销全国，还远销欧洲、南美、东南亚。

1992年，经销摩托车的店铺突然兴旺起来。当年6月，全市已登记的摩托车经销单位达53家，连粮站都卖起了摩托车。以中山市交通贸易公司为例，1991年其每月销售量只有四五十辆，到了1992年就月销150多辆，增长3倍；高峰时一天销出18辆。

“摩托车时代”的来临与道路的拓宽和延伸、城市的不断扩大相呼应。1992年，中山的新城区从花园新村、柏苑新村、松苑新村到当时兴建中的竹苑新村，已向东推进了超过2公里。生活空间大了，交通硬件发展了，市民收入提高了，万事俱备下“弃单购摩”成为大势所趋。交通工具的升级又大力促进了中山城市化的进程，此后几年，中山顺利实现了城区向北扩展，东明花园、东盛花园等片区成为了中山人居住的新兴热门地，东明大桥以北片区也开启了大开发模式。但在“自行车时代”，这都属于市民眼中的偏远“山旮旯”之地。

从1992年到2001年，都属于中山的“摩托时代”。摩托车的暴增使政府不得不在1999年出台“限摩”相关政策。之后，中山市民出行交通工具的“主角”逐步让座于小汽车和公交，到2001年，中山的小汽车数量突破4万辆，其中个人拥有的小汽车为2.8万辆。

2002年，中山市全年机动车辆入户3.2万台，其中汽车约2.2万台，日均入户近130台，创历史纪录。这意味着中山已进入了“汽车时代”。

但这个过程不是一蹴而就的，早在1998年10月21日，建设银行中山分行就发放了中山首笔个人购车贷款。这说明金融界已经察觉到，汽车进入家庭的市场需求已经形成。刚开始，由于进口汽车太贵，国产车可选择的不多，只有捷达、桑塔纳、夏利、奥拓、广州标致等，因此，市民在购买欲远未释放，汽车进入家庭还处于慢热状态。直到2002年，个人购置小汽车才真正进入快速增长期。

这里不得不提 2 年后中山市备受瞩目的公务用车改革。可以说，2002 年起汽车大量进入家庭改变了人们的公车理念，让中山市直属机关公务用车改革“一步到位”变得水到渠成。2004 年 10 月 16 日，中山公务用车现场拍卖在市内 8 个场点举行，从组织到实施仅 3 个月时间，范围涉及全市 139 个市直机关单位（“公检法司”除外）的公务用车，全市 7 成的公务员共 2624 人参加竞拍。其改革规模范围、力度决心和彻底程度，堪称全国第一。拍卖的公车主要有小车、面包车、SUV 和皮卡等几类，最低起拍价不到 2000 元，最高的近 30 万元。753 辆车共拍卖出 631 辆，成交额为 5269 万元，比底价增加 40%。整个拍卖仅半日就完成了，无一例违规、违约。广东省监察厅副厅长谢谷梁巡视了竞拍现场后认为，中山车改在全省进度最快，规模最大，方案成熟，组织周密，经验可向其他城市推广。该年年底，中山私家小汽车达到了 6.66 万辆，是 2001 年的 2.35 倍。

中山进入“汽车时代”的同时，也是道路交通网得到飞跃式的发展、城区在迅速扩展的时期，此后，城区北面的港口镇、西面的沙溪镇、南边的南区、东边的火炬开发区，逐渐成为了住宅小区林立的新城，它们与石岐、东区、西区等传统城区融为一体，构成了一个新的城市体系。

公交事业大发展

城市出行，公共汽车是重要的交通工具。但中山的公共汽车——“公共中巴”直至 1990 年 10 月 18 日才开始营运。中山城区小，乡镇占比大而且分布较散，这对公共交通的布局和发展十分不利。在最初的几年里，由于车辆少线路不多，中山市民还不太习惯乘坐公共汽车，自行车、摩托车仍是出行的首选，人力三轮车、“摩的”以及俗称“三脚鸡”的营运机动三轮车是次选，公共中巴才是第三选择。

尽管艰难，而且起步较晚，但中山的公共汽车事业还是挺了过来，步子还迈得较快。1992 年 1 月 28 日，中山首批 322 辆出租小汽车投入运营。到 1993 年年底，中山市公共汽车公司的公交车辆达 147 台，营运线路 11 条，贯通 15 个镇区，年客运量 1994 万人次。

1994 年 9 月 28 日，中山市公共汽车公司富华总站落成启用；11 月 18 日，中山首批无人售票公共汽车正式开始营运。1997 年 1 月，市公共汽车公司为 70 岁以上老人办理免费乘车证；同年 9 月，中山汽车总站至小榄车站线路开通（小榄镇内公交由该镇汽车运输公司自行营运），至此，中山全市 28 个镇区全部通行公共汽车，成为广东省首个率先实现农村镇通行公共汽车的城市。1999 年 9 月 29 日，中山 6 辆“绿色公交车”——燃气空调公共汽车率先在全省投入试营运；当年，中山市公共汽车公司被评为全国精神文明建设工作先进单位。

至 2000 年年底，中山市公共汽车公司拥有大中巴 469 辆，营运线路 37 条，年客运量达 6665 万人次。公共汽车真正融入了中山人的生活，成为市民出行的重要交通之选。之前，在中山城区乘坐公共汽车的以外来务工人员居多。

这一时期，部分镇（区）也在同时经营农村客运线路。1993 年，小榄汽车运输公司投入 7 辆中巴车开通 3 条农村公交客运线路；1996 年，坦洲客货运输公司投入 3 辆中巴开通 1 条农村公交客运线路。至 2002 年年底，小榄、坦洲、三乡、古镇、开发区、南朗 6 个镇（区）共有 148 辆中巴车经营 23 条农村公交客运线路，全市行政村、居委会通班车率为 91.2%。2004 年 9 月 27 日，中山提前完成全国农村客运网络化试点目标。