

“八五”期间的“上交通，加基础，再腾飞”

进入“八五”计划期，中山的交通建设明显存在着两方面短板：一是公路密度不足，低于广东省的平均水平；二是主干线公路薄弱，贯穿全市的广珠公路是唯一的主干线，承受着巨大的运输压力。1990年8月17日，中山市政府决定成立交通建设指挥部，市委、市政府提出，要“上交通，加基础，再腾飞”。

针对当时公路存在“网大眼疏”的问题，中山订出了“建改结合”的措施。1992年，邓小平南方谈话激发起新一轮的发展热潮，中山提出要以战略的眼光来进行规划，要脚踏实地搞基础建设。当年，中山四面八方都能看到修桥筑路的火热景象：东部，有番中公路中山路段和中拱公路陵（岗）平（顶村）路段在日以继夜施工；西北部，沙水公路中山段第二期工程建设如火如荼，第一期的小榄



1999年1月拍摄的逸仙公路火炬开发区段（黄春华/摄）

“八五”期间的“上交通，加基础，再腾飞”

段已于1990年12月30日完工通车；北部，南（头）三（角）公路、东（凤）阜（沙）公路齐头并进；南部和西南部，麻南公路神湾路段以及坦（洲）神（湾）公路在不断延伸；中部，105国道石岐城区过境线、城桂（城区到五桂山）公路、沙（朗）港（口）公路在推进中，前者为一级标准，后两条为二级标准。一批大桥让一处处水道天堑变为通途。如番中公路就有中山港特大桥、洪奇沥特大桥、十顷沥大桥和三宝沥大桥，105国道过境线有跨越石岐河的中山三桥，南三公路有黄沙沥大桥。此时，正在勘测中的还有连通阜沙到黄圃镇的阜沙特大桥，以及神湾镇连通磨刀岛的神湾大桥。这些大桥中，中山港大桥总长2024.3延米，比广州的洛溪大桥还要长。该桥还创造了广东省建桥史上月架大梁28条的最高纪录，不到19个月时间就完成合龙，比原计划提前了1个月。1992年12月3日，随着该桥建成通车，番中公路全线接通广州、珠海、中山，三地公路网融为一体，大大减轻了广珠公路不断膨胀的车流压力，也让中山往深圳的路程缩短了65千米。连接上1991年已开通的岐江公路，粤西地区车辆前往深圳的路程也缩短了15千米。而最令人兴奋的是，长期被横门水道阻隔的“民三联围”民众、浪网（后并入民众镇，今民众街道）、三角3个镇20多万百姓，终于盼来了无需摆渡的通途。

交通发展不但改善了民生，还改善了投资环境，推动了生产，繁荣了经济。借助番中公路开通，三角镇办起3个开发区；五桂山镇在建设城桂路的同时，沿路规划了文化住宅区、石鼓新兴科技工业区，其中，两个袜厂、两家丝厂托起一个产值超亿的丝袜城；坦洲镇借势坦神公路，兴建“大金斗湾”“小金斗湾”工业区，外商纷至沓来，外向型经济格局已初步形成；交通发展让横栏镇经济腾飞插上了翅膀，“三高”农业方兴未艾，1991年全镇工农业总产值达到了4.2亿元。

（本文改编自黄春华：《上交通 加基础 再腾飞——1984—1992年中山市交通建设大发展实录》）