

## 中山形成“井”字形高速公路网

自1999年12月中山境内第一条高速公路——京珠高速公路广珠段（现名广澳高速）开通后，中山加紧协调与部署，推进区域内高速路与快速路网的规划与建设。至2013年初，中江高速公路（后来深岑高速的一部分）、西部沿海高速公路、广珠西线高速公路相继开通，形成“井”字形高速公路网；广澳高速与南沙港快速路交接的横沥新立交让中山与广州实现全程高速无缝对接，东部快线



“广澳高速”、翠亨快线、广珠城际铁路与博爱路、南外环路交会处 黄春华摄

（后命名为翠亨快线）动工兴建为城市未来发展赢得先机，中山人出行有了更多的快速通道。

2005年11月8日，中山境内的第二条高速公路中江高速公路正式通车。该路全长32千米，沿途所经地水网密布、软基多，路基填土高度为全国之最；跨越中山与江门间水道的西江特大桥，连续4跨120米。该公路建设历时3年7个月，总投资达27亿多元。早在全线通车前，中江高速公路港口立交至新隆立交段于2005年1月率先建成通车，通过新隆立交与京珠高速公路相连，在港口镇设置出入口。中江高速公路全线通车后，在东升和横栏设有出入口。

2005年12月28日，西部沿海高速公路中山珠海段通车，途经中山的三乡、坦洲和神湾三镇，在中山境内长约23千米。西部沿海高速公路中山段从全面动工到建成通车仅用时一年半左右，其中，位于三乡镇的大尖岭隧道长1058米，是当时中山最长的隧道，创造了中长隧道贯通精度的新纪录。

中山北部镇区（街道）结束无高速公路的历史要到2010年6月25日广珠西线高速公路第二期通车时才实现。该项目全长45.5千米，北起佛山市顺德区碧江，顺接广珠西线一期终点可达广州芳村，往南经顺德进入中山市，经南头、东风、阜沙、东升（今小榄镇的一部分）等镇，至沙溪镇接广珠西线第三期的起点。广珠西线高速公路第二期在中山南头镇、东升镇及东风、阜沙两镇交界处分别设出入口，并在东升镇与中江高速公路相连接。该路是中山通往广州市的第二条高速公路，大大缓解了105国道的交通压力，让中山北部各镇有了更近家门的高速公路出入口，也使中山市与广佛经济圈的联系更加密切。

广珠西线高速公路第三期工程（又名G94珠三角环线）于2013年1月25日通车，经过大涌镇、南区、板芙镇、三乡镇和坦洲镇，在月环互通立交与西部沿海高速公路珠海支线（今属广澳高速公路）相连，直达珠海大道，在中山设中山西（西区）、沙溪、中山南（南区）、板芙、三乡5处出入口，结束了中山西南部镇区（街道）无

高速公路的历史。至此，中山市所有镇区基本实现从中心区 15 分钟内上高速公路的目标。

而 2003 年至 2013 年 10 年间，南外环路、东部快线等多条快速道路在此期间密锣紧鼓地规划和建设。2004 年 12 月 25 日，南外环路一期工程通车，东连京珠高速中山城区东出入口，全程 15 千米，双向六车道。从城区到横门出海口的马鞍岛，一条全线高架桥无红绿灯的东部快线于 2010 年 1 月 22 日动工兴建，目标直指还在规划中的深中通道。当 2015 年 12 月深中通道获国家发改委批复时，东部快线已更名为翠亨快线并刚刚建成，它建设的时间节点体现了中山决策者的前瞻性。

至 2021 年 7 月，中山已形成“四纵六横”高速公路网与“二环十二快线”快速路网的交通布局。

（本文改编自黄春华：《打造半小时生活圈——2003—2012 年中山市交通建设实录》）