

## Qijiang River witnesses the history of traffic development in Zhongshan

The Qijiang River, with a total length of 46 kilometers, was the carrier of transportation in the era of water transportation, but as cars gradually became the main means of transportation, it became a barrier that land transportation development must cross. By 2019, there are 19 bridges (one of which is a pedestrian bridge) on the entire river basin of Qijiang River. They have witnessed a history of the development of Zhongshan traffic construction.

### The first highway bridge over the Qijiang River

The Qijiang Bridge witnessed the development of transportation in the western suburbs of the urban area (established in the West District in 1984), Shaxi Town, and Henglan Town. When the bridge was completed in February 1977, the west of Qijiang River was still a suburb. The bridge is opposite the Longzhen Highway, which was built in 1928. This road was later called Qichong Highway (Shiqi-Shaxixijiao-Dachong). The pavement was originally a sandy soil road. The cement pavement was not paved until 1985 in the section between Shiqi and Shaxi. In 1991, Fuhua Road was completed and opened to traffic. The Qijiang Highway, which was led by Henglan Town with an investment of 73 million yuan, was completed in September of the same year. Zhongshan City finally has a smooth road connecting the northwestern township and Jiangmen City.

The first highway bridge on the Qijiang River was the Zhongshan Bridge, also known as the People's Bridge, the predecessor of the current Zhongshan Bridge, which witnessed the change of the Guangzhou-Zhuhai Highway. The bridge was completed in March 1973 and is the only highway bridge across the Qijiang River on the Guangzhou-Zhuhai Highway.

### A breakthrough in the history of Zhongshan transportation

The Zhongshan NO.3 Bridge is the key project of the Shiqi Urban Crossing Line on National Highway 105. It is not only a bridge over the Qijiang River, but also a signal that Zhongshan's traffic construction and planning have begun to strictly divide urban roads and highways, and the normality of the two by mutual use and alignment has begun to change.

Zhongshan NO.2 Bridge was opened to traffic in 1995. The Zhongshan NO.2 Bridge has witnessed the gradual completion of tall buildings and houses along the Bo'ai Road for more than 20 years, and also witnesses the entire process of the transformation of Bo'ai Road into a fully interchanged, traffic-free avenue. Today, the west bank of the bridge has become the most densely populated residential district in Zhongshan.

The Zhongshangang Bridge has a breakthrough significance in the history of Zhongshan's traffic development. It opened a new channel for the connection between Guangzhou, Zhuhai, and Zhongshan, thereby greatly reducing the pressure of the ever-expanding traffic on the Guangzhou-Zhuhai Highway, and shortening the distance from Zhongshan to Shenzhen by 65 kilometers. In Zhongshan, there are many urban road bridges on the Qijiang River. These bridges, coupled with the Zhongken pedestrian bridge, shoulder the heavy task of connecting the two sides of the Qijiang River in Zhongshan, witnessing the rapid growth of motor vehicles in Zhongshan since the 1990s, the expansion of the city, and the continuous improvement of transportation links across the city.



岐江掠影

岐江河,全长46公里,在水运年代它是交通运输的载体,但随着汽车渐成主要的交通工具,它又成了陆路交通发展必须跨越的一道关。至2019年,岐江河全流域上有19道桥梁(其中一座为人行天桥),它们见证了一部中山交通建设的发展史。

# 岐江 见证中山交通 发展史

文/图 黄春华

## 岐江河上第一座公路桥

岐江桥是岐江河上桥梁的老大哥,见证着城区西郊(1984年成立西区)、沙溪、横栏等镇区的交通发展历程。在1977年2月钢板与混凝土相结合的开合桥建成时,岐江桥以西还是一片郊区,桥正对着的,是始建于1928年的隆镇公路,后来该路被称为岐涌公路(石岐—沙溪溪角—大涌),路面原为沙土路,直至1985年石岐至沙溪水溪村口路段才铺设水泥路面,属4级县道。1991年,富华道建成通车,这是列入全市重点建设项目的大工程,

同时入榜的还有兴中道、中山二路3座人行天桥、市体育场、市图书馆、松苑住宅区等20多项,可见当年富华道相对重要。同年9月建成的还有横栏镇牵头投资7300万元建设的岐江公路,连接富华道,使海外大桥、古镇、横栏、沙溪、西区连成一线直达岐江桥,中山市区连接西北部镇区和江门市终于有了通畅的大道。

而岐江河上第一座公路桥则是中山大桥,又名人民桥,即现在的中山一桥的前身,它见证着广珠公路的变迁。

大桥建成于1973年3月,只有10米宽,是广珠公路跨岐江河的唯一公路桥,而在1992年11月前,广珠公路(后称105国道)是中山、珠海通往广州的唯一陆路通道。这条交通大动脉上,大量的过境车辆均须经过中山城区和这座大桥。1984年12月,中山大桥不堪重负,扩建工程动工;一年后,旧桥旁加建一座新桥,两桥桥面净宽20米,宽阔了一倍,同时也开启了城区过桥收费的历史。这种局面一直延续到1993年8月105国道城区过境线建成通车。

## 中山交通发展史上的突破

中山三桥是105国道石岐城区过境线的关键工程,它的意义不仅在于岐江河上增添了一座桥梁,而是中山的交通建设和规划开始严格划分市区路和公路,两者互相借道并线的常态开始改变。105国道石岐城区过境线把原来经中山一路、中山大桥、悦来南路以及今天南城区城一路至城南三路,的过境车辆从城区外围的12公里通道上“泄洪”,大大减轻了市区道路的交通压力,还以它们市区道路的功能。

中山二桥于1995年建成通车。这座大桥的命名排序比中山三桥前,但建成比三桥晚,因为它的桥体更宽,建造难度和投资更大。这确实体现了

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车道另加非机动车道及行人道的方案来建设,成就了博爱路贯通西东连接沙溪、城区、火炬开发区的主干道功能。中山二桥还见证了20多年来博爱路沿线高楼大厦和住宅群如雨后春笋般冒起的造城奇迹,也见证了博爱路逐步改造成为全立交化无红绿灯大道的全过程。如今,桥的西岸已成为中山人口最密集的住宅新区。

中山港大桥在中山的交通发展史上具有突破性的意义,因为它为广州、珠海、中山三地联通开辟了新的通道,

从而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公里,粤西地区车辆经此前往深圳也缩短行程15公里。如此千呼万唤的通道却要等到1992年12月开始动工,皆因中山港大桥的建设是个关键的难点。这座特大桥跨越岐江河和白花河(鸡鸭水道和小榄水道的汇流),主桥长1867米,加上两侧翼桥总长2023米,比1916米的洛溪大桥还要长。当技术和经济支撑都条件成熟时,大桥便横空出世了,长期被大河阻隔的“民三联围”民众、浪网(后并入浪网)、三角三个镇20多万百姓终于盼来了无需摆渡的途途。

## 中山高速公路发展的“起点”

岐江河还见证了中山境内两条高速公路的建设。1997年8月15日,京珠高速公路(后称为广澳高速)坦尾至新隆段动工,到1999年12月6日通车,京珠高速广珠段第一期工程历时两年多,以广州市番禺的坦尾收费站为起点,经灵山、横沥,再跨下横沥水道和洪奇沥水道进入中山市三角镇,经民众浪网、港口镇新隆,跨过岐江河至火炬开发区,再经南朗镇到达珠海市的外沙,全长56.5公里。此外,京珠高速坦尾处有道路连接虎门大桥西引道,因此,这条跨越岐江河的大道贯通不但成为了中山第一条高速公路,而且一下子为中山前往广州、深圳和珠海都提供了快速通道。

广珠西线高速公路第三期工程(又名珠三角环线高速公路)是岐江河上经过的第二条高速公路,它连接第二期线路,在大涌镇与沙溪镇的交界处跨越岐江河,经南区、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相连,直达珠海大道。广珠西线高速公路第三期工程于2013年1月25日通车,在中山设中山西(西区)、沙溪、中山南(南区)、板芙、三乡、月环(坦洲)6处互通立交出入口,结束了中山西南部镇区无高速公路的历史。至此,中山市所有镇区实现15分钟上高速公路的目标。

经过岐江河的还有两条快速路。南外环路跨岐江河大桥于2004年1月动工,主体工程2005年底完成。南外环路双向6车道,不设红绿灯,经过沙溪、南区、东区、五桂山、火炬开发区,辐射石岐区、西区,是这些镇区连接广澳高速公路中山城区东出入口的快捷通道。长江北路是2019年10月改造完成的无红绿灯、路口全立交化的快速通道,长江北路蝴蝶桥于2008年6月建成通车,它是国内首座蝴蝶型拱形桥,双向6车道。长江北路与相连接的福源路构成将来“广珠中线”的主骨骼;大桥连接北外环路,还可通往沙古公路。

## 道路桥梁建设助力周边产业发展

中山城区内,岐江河上有多座市区道路桥梁:员峰桥建成于1994年,东明大桥通车于1997年;2002年光明桥竣工;2004年康华大桥兴建,中山一桥重建完成;2014年7月,岐江桥涅槃重生。这六座桥梁加上中恩行人天桥,肩负着联结中山城区岐江河两岸的重任,见证着20世纪90年代以来中山机动车的急速增长、城市扩张,以及城区两岸交通衔接的不断完善。其中,东明大桥相接的港口大道,现在已成为港口新城区的主轴交通枢纽,也是城区北部连接高速公路的纽带。

板芙镇内的岐江河段有三座大桥,板芙大桥是老大哥,建成于1986年1月,虽然只有两车道,但毕竟让该镇的河西与河东两个片区连接了起来。第二座是古神公路跨岐江河大桥。

古神公路是当时中山有史以来一次性投资最大、建设里程最

长的公路,于2005年动工,2008年12月通车,全长42.9公里,总投资约13亿元。该项目为一级公路,双向4车道,北起沙水公路古镇段,南接麻阳公路神湾镇政府侧,途经古镇、横栏、大涌、板芙和神湾五个镇,有效地助推了沿线花木、灯饰、红木家具、光电源产业的发展。在古神公路通车当年,神湾港码头第二期工程顺利竣工。2012年,古神公路第二期工程动工,将前期的公路从神湾延长到坦洲镇,连接珠海,使江门、中山、珠海三市更紧密相连。之后,该工程被纳入沿古神公路走向、全线高架的西部外环高速公路规划。2019年,“西部外环”正在紧张建设中。岐江桥板芙段的第三座桥梁芙蓉大桥建成于2012年,历经4年建设,总投资约7000万元,桥梁总长670米,双向6车道,与迎宾大道组成该镇“三纵三横”主干路网中的“一横”。

## 最年轻的岐江河桥梁

岐江河上的桥梁中,最晚出生的小弟当属大涌镇与南区间的大南路石岐河特大桥。2017年11月,大桥合龙,全长8.13公里,是岐江河上第19座桥梁。大南路是《中山市干线公路网规划(2004—2030)》中的加六线,它位于中山市中心组团的南段,东起南区双龙路,经大涌镇接驳古神公路。古神公路上方是正在施工中全线高架的西部外环高速公路,往南向神湾南部及坦洲镇延伸并接通珠海,往北从古镇镇接小榄“中开高速”支线,全部工程完成后,大南路将成为中山城区与西部各镇的重要联结带。

跨过岐江河的还有一座铁路桥,那就是长江北路蝴蝶桥旁的广珠城际跨岐江河铁路桥。2011年1

月7日,广珠城际轨道广州南站至珠海北站段正式通车,这意味着中山结束了“市无寸铁(路)”的历史。2017年1月5日和6日,广珠城际轨道中山站相继开通了前往桂林、贵阳、长沙和北京、上海(途经厦门、宁波、杭州等)的5条高铁线路,借助广珠城际轨道纳入全国高速铁路网,中山人在自家门口乘坐列车走向全国的梦想成为现实。之后,越来越多的高铁线路列车在中山经停,中山人出行更加便利。

为从根本上解决岐江河交通拥堵问题,中山市规划再修建“两桥一隧”,即增设两座跨岐江河的大桥和一条过江隧道,以满足两岸群众出行的需求和经济社会发展需要。岐江河上,一部交通发展史每天都在不断地更新,不断地书写着。

广珠西线高速公路在此连接岐江两岸的沙溪、大涌镇及南区。该路段后来命名为珠三角环线高速公路。

