



好日子要有“出路”也要有“来路”

“中山能取得‘四小虎’的成就，跟交通建设喝上‘头啖汤’有很大关系。”赖泽华在会上指出，交通建设首先是增进民生福祉的需要，老百姓要过好日子，要有“出路”，也要有“来路”。

在中山市庆祝改革开放40周年展览馆内，有一个影像资料引起记者的注意。“梦里依稀满地青翠，但我鬓上已斑斑……”在熟悉的粤语歌曲《大地恩情》里，一名返乡华侨用摇晃的镜头，记录了他从中山国际酒店出发，坐车一路回到沙溪大庞头村的沿途风光。镜头前方，是一条平坦的水泥路，客运“三脚鸡”、正在建的楼房、自行车等上世纪80年代熟悉的景象沿途可见。

改革开放初期，中山将全市的沙土公路扩宽改建成水泥路，在全省率先实现区区镇镇通水泥路，被广东省人民政府评为“七五”期间交通建设先进市。

上世纪90年代，中山掀起公路建设的新高潮。1991年1月8日，番中公路正式动工。为解决公路建设资金需求，中山市委、市政府实行“谁建设，谁主管，谁受益”政策，由此搭建了“上级补，地方给，群众筹，华侨捐，银行贷”的集资多元渠道。1992年12月3日，番中公路全线通车，彻底结束了中山到广州需要“五渡海”的历史。

随后，城桂公路、京珠高速公路等重大交通工程陆续建成投用，中山基本搭建起了到广州、珠海等周边城市等快捷路网。截至2017年，中山境内已建成通车的高速公路有5条，全市公路密度超过180公里/百平方公里；中山在建高速公路里程达215公里，超过历年所建成高速公路里程的总和。

在那段燃情岁月里，
交通建设为外来资本、
技术和市场经济铺就了“快速路”。
也是在那时，中山在招商引资、扩大开放过程中积累了资金、技术和人才，“中山制造”畅行天下，成为广东“四小虎”之一。



让快速路不慢修，全力推进征地拆迁

交通之于重塑区位优势、改善市民出行条件如此重要，因此近几年中山交通项目投入、规划力度为前所未有，然而项目推进情况也未达到预期效果。

交通建设之难，难在何处？其中一个瓶颈就在于征地拆迁完成情况不理想。此次会议的其中一项重要议题，就是明确必须集中时间、集中力量，全力推进征地拆迁破冰。

赖泽华在会上提出了“三要”，部署这项破冰行动：

要以“建功必定有我”的境界体现干部责任担当，把征地拆迁作为干部锻炼成长的第一线，建立一支懂法律、懂政策、专业性强的征地拆迁干部队伍；要严格按照政策规定，坚持“公开、公平、公正、透明”的原则，切实把好执行关，一把尺子量到底，坚决打击“三违四抢”等行为，不让老实人吃亏，不让投机钻营者得利；要始终把做好群众思想工作挺在最前面，增强工作的亲和力和感染力，做到动之以情、晓之以理、明之以法，着眼长远利益、维护切身利益，让群众在城市建设过程中有更多获得感。

危伟汉也在会上提出，中山新一轮大交通建设，必立足于区域发展大格局来谋划和布局，要以系统化思维谋划构建中山高质量交通体系，按照全市一盘棋、统一规划、同步实施的原则，统筹建设面向未来的高铁、高速、城轨、地铁等重大交通基础设施，确保在深中通道通车时，能够同时呈现一张全域畅通的多层次立体化交通网络；要大力改革征地拆迁机制，创新方式方法，灵活运用政策，寻求解决问题的绿色通道，特别要注重宣传引导，让群众意识到项目建设对地方发展及群众生活的好处，确保依法征收、阳光征收。

会议透露，中山市委、市政府成立了市级交通建设指挥部，着力构建统一高效的交通建设管理体系。各挂点领导要靠前指挥，亲自动员部署、亲自分解责任、亲自督查落实、亲自破解难题。相关部门和镇区要制定“工期表”和“施工图”，把责任落实到人到岗。

综上，中山市委、市政府之所以将交通建设作为重振虎威的一个硬仗，不仅在于其意义之重大、任务之艰巨，还在于其关系到相关部门和镇区负责人的思想意识之转变、攻坚克难之成效。

在会议的最后，赖泽华用一句话与参与这场交通大会战的镇区和部门负责人共勉：

“千难万难，敢于担当实干巧干就不难；千苦万苦，心有百姓齐心协力就不苦。”

【记者】罗丽娟

【通讯员】钟和

【作者】罗丽娟

【来源】南方报业传媒集团南方+客户端