

大道通衢民心畅 往来南海更便捷

南海打造“外联内畅”交通格局,推动城产人文深度融合发展

7月22日,南海交通迎来好消息——工贸大道(桂丹路至兴业路段)、樵江路跨线桥、联濠路、濠口路、夏成东路等8条道路通车。于南海而言,越织越密的交通路网,进一步畅通区域内部交通,助力南海加速融入湾区一体化发展。

作为全省唯一一个城乡融合发展改革创新实验区,南海力争为新时代广东城乡高质量融合发展提供经验示范。一年时间不到,南海新开通道路将近20条,这不仅是南海坚守交通“先行官”定位的真实写照,也是南海打造“外联内畅”交通格局,推动城产人文深度融合发展,加速构建现代化活力新南海的体现。

集中通车

路网更畅通 往来更便捷

从上柏立交出发,经工贸大道回到白沙桥社区,全程只需5分钟。“相比走桂丹路,快了5分钟。”工贸大道(桂丹路至兴业路段)通车当天,村民刘满华抢先体验。他说,工贸大道连着村口,是村民出村的必经之路。该路段通车,对村民和往来佛山西站的群体来说,是个重大利好消息。

工贸大道所在的粤桂黔高铁经济带合作试验区(广东园)中线公路工程,被看作是佛山的“第二条桂丹路”。其中,工贸大道南起季华北路北延线(王借岗大桥),止于博爱路,全长约9.9千米。本次通车的桂丹路至兴业路段南侧连接现状桂丹路辅道,向北与现状兴业路立交。

打通的是路,连通的是民生福祉。通车路段往南,连着跨越南海东西部的大动脉桂丹路;往北,牵起串联佛山五区的城市快速路佛山一环。作为城市主干道,桂丹路、佛山一环交通压力巨大,“换乘”区域拥堵现象较为明显。工贸大道(桂丹路至兴业路段)开通,可有效分散桂

丹路、佛山一环的部分车流。

同日,距离工贸大道30千米不到的S269清龙线九江段传来好消息——樵江路跨线桥贯通启用。樵江路跨线桥开通,将有效缓解沙龙路——樵江路交通压力,提高西樵、九江及顺德之间往来通行效率,对持续提升和完善干线公路网,加快南海西部沿线区域产业经济发展具有重要作用。

“筋骨”强劲有力,还需“毛细血管”循环畅通。有别于主干道,城市支线短且多,具有快速分流的优势。纵横交错的支线路网,是构成开放式街区的组成部分,也是街道活力的核心要素。

当天,玉廉广场周边配套道路、联濠路、濠口路、夏成东路等多条城市支路建成通车,收获不少市民点赞。“广场周边的人行道修宽了,绿化搞好了,灯光亮起来了,逛公园也更舒服了。”市民陈先生说,“小路”改造,给周边居民带来了实实在在的幸福感和获得感。



■工贸大道(桂丹路至兴业路段)正式通车。

南海8条道路集中通车



把握机遇

将交通优势转为城市发展的胜势

今年5月,湾区“大号地铁”(广佛南环、佛莞城际、莞惠城际、佛肇城际)开通,同时串联广、佛、莞、肇、惠5座城市。200多千米的湾区“大号地铁”如同一根金线,将珠三角最璀璨的几颗明珠紧紧相连。五座沿线城市的GDP总额超过6万亿元,一个覆盖5000万常住人口的“泛消费圈”正在加速成形。

在城际铁路的崭新篇章中,狮山无疑将成为最大受益者之一。一个镇乃至一个区同时坐拥三个城际轨道站点,这样的交通配置在全国范围内也堪称罕见。此前,南海举行主题为“轨‘导’未来 狮+湾区”的深度融合大湾区产业协同发展交流会。沿线城市的企业、商协会、媒体代表齐聚一堂,为狮山接住轨道交通带来的“泼天富贵”出谋划策。

事实上,粤港澳大湾区正以其前所未有的发展速度,实现市场一体化和交通基础设施互联互通的跨越式进步。港珠澳大桥、深中通道、广深港高铁、广汕高铁、横琴口岸新旅检通道、青茂口岸等系列民生工程建成投入使用,粤港澳大湾区“1小时生活圈”愿景从构想逐渐变为现实。

伴随粤港澳大湾区交通格局变化,如何抢先接手5000万级别的消费能力,提升城市核心竞争力?在南海区交通运输局局长游剑锋看来,南海要充分发挥交通先导性、基础性、战略性作用,同步布局相关路网建设,加快形成区域快速路网体系,从而提升南海与湾区其他城市“快联快通”水平,加快南海“入圈进湾”速度。

对此,南海早有布局。2019年,南海着力推动广佛牵手桥——番海大桥建设。仅2年时间,番海大桥主线通车,佛山南海与广州番禺实现快速通达,从禅城中心区域出发到广州南站仅需20分钟。

更重要的是,它为南海对接南大干线直通穗莞奠定了交通基础。番海大桥-南大干线这条大湾区东西大动脉,连接起佛山广州东莞三城,串起佛山三龙湾、广州南站商务区、广州大学城、广州黄埔临港商务区、广州南沙新区、东莞水乡新城等重要区域,进一步完善佛莞都市圈快速干线路网的同时,成为串起湾区智能制造的重要珠链。

即将开通的佛山地铁三号线后通段,是一条深入南海狮山、衔接佛山西站的轨道交通。对内,佛山地铁三号线一线连接狮山、北滘两个佛山最强产业镇,撑起区域交通新骨架、经济发展新切口;对外,则深度融入大湾区轨道交通一体化网络,提升在湾区建设中的城市能级,成为一条未来之线。

接下来,南海交通将聚焦人民群众“急难愁盼”的交通项目和难题,积极推进广佛大桥(一期)、广佛西环等交通项目建设,将交通优势转变为城市发展胜势,推动南海城产人文深度融合。

文/佛山市新闻传媒中心记者 周钊波
通讯员 梁翠珊

图/佛山市新闻传媒中心记者 黄永程

工贸大道(桂丹路至兴业路段)

工贸大道段南起季华北路北延线(王借岗大桥),终点止于博爱路,全长约9.9千米。本次通车的桂丹路至兴业路段南侧连接现状桂丹路辅道,向北与现状兴业路立交,全长约1.4千米。

濠口路

项目西起岭南南路,东至桂澜路北延线,路线全长0.21千米,道路等级为城市主干道,采用双向六车道布置。

岭南南路

项目南起横六路,北至奇槎大道,路线全长565米。道路等级为城市次干道,采用双向四车道布置。

玉廉广场周边配套道路

项目共包含三条新建道路及玉廉广场北侧人行道改造,新建道路分别为玉廉广场南侧道路(A桩)、玉廉广场东侧道路(B桩)及明官御园道路(C桩);玉廉广场北侧人行道改造为D桩(即大益西路南侧的人行道改造)。

夏成东路

项目南起夏成西路,北至夏平路,改造工程与现状平交口共3处,分别为夏成西路平交口、富成路平交口和夏平路平交口;改造后夏成东路道路等级为城市支路,双向两车道。

樵江路跨线桥

樵江路跨线桥西起沙龙路西樵段高顺包装印刷厂附近,往东上跨樵江路后在康平路附近接入沙龙路主路。

龙翔大桥及引道工程 烟南互通式立交AB匝道

佛山市龙翔大桥及引道工程烟南互通式立交A匝及南九路右幅拼宽长2368.3米,B匝道及南九路左幅拼宽长1244.175米,包括主线桥一座,匝道桥两座。

联濠路

项目起点与岭南南路相接,终点止于桂澜路北延线,道路总长约0.26千米,道路等级为城市次干道,采用双向四车道布置。

这些道路将于8月底前通车

- 桂城滨江三路(文华北路—谢叠大桥)道路工程
- 林岳片区配套路网建设工程
- 三山大道环境综合提升工程——人行天桥工程
- 桂城一中南侧道路工程
- 南海区桂城夏东纵支三路市政工程
- 大沥镇浔峰洲路北延线建设工程
- 南海区丹灶镇东部园区(一期)道路工程——诚友路
- 南海区丹灶镇东部园区(一期)道路工程——规划西路一期



制图 张韦奇



■樵江路跨线桥。

织密路网

加速融入湾区同城化建设

道路之于城市,是纵横交错的“大动脉”,疏通了产业升级的路径,架起了南海经济发展的“骨骼”。当前,南海正全力推进建设广东省城乡融合发展改革创新实验区,加快构建“三高四新”现代产业体系,不断加快建设现代化活力新南海。

良好的交通环境和高效的路网,是区域经济进一步发展的前提。南海过往十多年的发展也证明了这一点——2010年,广佛线开通,广佛候鸟朝夕回,加速两地人才要素频繁流动;2014年,南九复线、西樵大桥新桥先后通车,南海西部镇街融入禅桂半小时生活圈;2017年,佛山西站启用,90分钟不到即可闪现香港,引来更多港澳青年创业南海;2021年,文华北路北延线、海五路西延线(南海段)等6条公路同日通车,桂城——大沥、千灯湖——禅北等片区时空距离缩短到十分钟甚至是五分钟……

经过3年多的全域土地综合整治,南海清退了数量可观的低效建设,用地,加快各类用地腾挪和集中归并。如何高效利用这些土地资源,推动区域价值飞跃式发展?交通建设

是规划蓝图实施的关键之一。

依托国铁、城际、地铁等高度集中的轨道交通,南海借站造城,致力将佛山西站打造为湾区西门户、广佛未来城。随着路网建设逐步完善,佛山西站枢纽新城已引进了深圳科技园佛山科创园、腾讯工业互联网粤港大湾区基地等重点项目,并加快推进华南师范大学附属南海学校、石门外国语学校等学校落地建设,成为粤港澳大湾区最值得期待的发展高地之一。

乘胜追击。去年年底,机场大道、禅西大道北延线立交、黄涌涌北路等多条道路建成通车,有效缓解佛山大道、禅西大道、桂丹路等城市主干道的交通压力,快速疏解市区内及过境交通,佛山机场、佛山西站两座交通枢纽变得“更近”,禅城与南海、广州与佛山变得“更亲”。

如今,南海再次迎来多条道路集中通车。佛山大学土木与交通学院博士张杰林认为,南海将进一步提升路网整体能级和片区区位度,借由交通带动产业融合,推动广佛从核心区同城化走向全域同城化,加速融入湾区同城化建设。