深规划资源函〔2021〕2107号

市规划和自然资源局关于市政协七届一次会议第20210511号提案意见的函

尊敬的胡锦敏委员：

您在市政协七届一次会议期间提出的《关于进一步加大龙华区轨道交通线网密度的提案》（第20210511号）收悉。我局对此提案高度重视。经认真研究，现就您的提案建议答复如下：

一、我局一直重视龙华区轨道交通规划工作，强化了龙华与福田罗湖，南山前海中心的快速联系

龙华区是深圳中部脊梁，我局一直非常重视龙华轨道交通线网规划。为落实深圳市“东进、西协、南联、北拓、中优”发展战略，在既有4号线、5号线、6号线、10号线、深惠城际的基础上，规划新增了2条城际铁路深大城际、广深中轴城际，2条市域快线21号线、22号线，2条普速线路25号线、27号线，强化了龙华与南山、前海、福田、罗湖的联系，有效地提升了龙华区内部轨道交通覆盖。

我市轨道线网方案和规模是通过远期全市人口岗位数、全市15亿建筑总量指标分配到全市2077多个交通小区，通过客流预测模型研究确定的。经综合评估，龙华区规划开发量对应轨道密度高于全市平均水平，仅次于福田、南山、罗湖等中心城区。

二、轨道交通运量大，建设运营成本高，单条线路覆盖有限，需要构筑功能清晰、布局合理的轨道网络，通过网络换乘扩大轨道服务范围，实现网络系统的高效联系

轨道交通运量大、速度快对支撑城市发展，提升区域能级的作用不言而喻。轨道交通又具有客流需求要求高、建设运营费用高等特点，线路主要沿线城市主要发展轴布设，解决主要走廊交通问题。因单条轨道线路覆盖范围有限，为充分发挥轨道交通优势，我市提出构筑功能清晰、结构合理的轨道网络，通过网络系统换乘扩大轨道服务范围，实现整个网络体系的高效联系。如果脱离轨道网络，偏面强调城市节点之间的直达联系，对于土地资源非常紧张的深圳而言是不集约、不高效的，也难以支撑城市可持续发展。

三、现有轨道网络规划能实现龙华区与东部组团和前海中心方向联系，新增观澜至前海快线、大浪-坂田-坪山普速线路的必要性不足

（一）关于增加观澜至前海快线建议

根据客流预测，远期2035年龙华至南山方向轨道客流需求约20万人次/高峰小时，既有轨网规划在该走廊上布局有深惠城际和城市轨道5、21、27号线共四条轨道，可充分满足龙华-南山走廊的轨道交通需求。观澜作为我市规划的重要城市功能中心和龙华的北部中心，在现状轨道交通4号线基础上，我局轨网规划将新增广深中轴城际和18、22号线两条市域快线，构筑了“一普三快”的轨道线网布局，可较好地支撑龙华北部的观澜片区发展。通过4号线、22号线与5号线、21号线、27号线换乘，广深中轴城际与深惠城际换乘，均可实现观澜与前海与南山方向的高频快速联系。

（二）关于增加大浪-坂田-坪山普速线路的建议

大浪时尚小镇作为龙华区六大重点产业片区之一和深圳市十大特色文化街区项目。为支撑大浪时尚小镇发展，轨道线网规划了25号线服务该片区。大浪片区可以通过轨道25号线与21号线、深大城际换乘以及深大城际和深惠城际在五和枢纽的跨线运营组织，实现大浪与坂田、平湖、坪山的高快速联系。

综上，新增线路与现有轨道网络功能重复，且通过城市轨道与城际铁路换乘，可实现更加快速的联系，因此新增线路通道的必要性和合理性不足。

四、为落实“双区驱动”战略，在深圳都市圈融合发展背景下，强化龙华北部轨道交通覆盖，对支撑深圳中轴北部片区崛起具有积极意义，我局将结合新一轮国土空间规划，系统研究局部优化龙华中北部轨道线网规划

我市国土空间规划区域协调发展中提出加快建设深圳都市圈，其中龙华北部是临深地区的重点发展片区之一。我市国土空间规划城市开发格局提出全面提升龙华中心的服务能级与辐射强度，将龙华区的民治、龙华街道纳入都市核心区范围，共同发挥具有强大区域辐射带动力的大湾区核心引擎功能。

随着龙华区的功能定位进一步加强，龙华区空间结构、人口岗位、建筑开发总量都将面临调整。为适应支撑城市发展新趋势，局部优化调整轨道线网规划是有必要的。因此，委员们提出加强深莞中部集合城市核心片区轨道交通网络服务的建议与我局规划思路完全一致。

我局将利用新一轮国土空间规划编制契机，综合考虑城市规划、沿线土地利用、网络换乘关系、工程实施条件等因素，充分听取委员们和区政府意见，优化龙华北部轨道交通网络，研究新增龙华北部东西向弹性研究线路，并重新研究光明至龙华福田的轨道快线（市轨道办提出的轨道6号线支线南延），从空间预控的角度为龙华未来发展预留更大可能。

最后，感谢您对我局工作的关心和支持！

市规划和自然资源局

2021年8月9日

（联系人：陈 思，联系电话：83949448）

|  |
| --- |
|  |
| ~ggimg2021081015263300 |