|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 5 | 、提案第 | | 20230217 | 号 |
| 标 题： | | 关于加强湾区芯城交通设施建设的提案 | | |
| 提 出 人： | | 仙新民 | | |
| 办理类型： | | 分办 | | |
| 主办单位： | | 市交通运输局,市规划和自然资源局,市发展和改革委员会,宝安区人民政府 | | |
| 会办单位： | |  | | |
| 案由及需要说明的情况： | | | | |
| 燕罗重点片区地处湾区东岸，与东莞市长安、松山湖接壤，集聚华润微电子、鹏鼎、礼鼎、长盈精密、景旺等战略性新兴产业项目，承载了我市产业转型升级的重大使命。为进一步完善湾区芯城交通建设，助力产业园区发展，特提出相关建议。  　　一、存在问题  　　（一）轨道交通建设相对滞后，轨道覆盖不足  　　目前燕罗街道区域唯有地铁6号线于南部边缘穿过，片区里程约2.5km，仅设松岗公园站，距离核心区超过 3 公里。周边地铁11号线为轨道快线，距离街道边界1km以上。地铁13、26号线均为规划线路，尚未实质建设，且未纳入深圳市轨道交通五期建设计划。  　　（二）对外通道数量较少，对外交通路网连通不畅  　　受自然山水阻隔，片区对外通道仅9条，与松岗、光明、长安、松山湖等周边片区联系不足，如茅洲河北侧与光明区仅一条道路联通、与北侧松山湖也无便捷的市政道路连接。  　　（三）客货混行问题突出，交通体系亟待完善  　　一是存在客货混杂、人车混行等问题，如片区北部工业区缺乏货运主通道，片区重要客流走廊广田路承担集散货运交通和过境货运交通的压力，缺乏货运绕行通道，客货混行问题突出。  　　二是各层级路网密度均低于深标底限。目前燕罗片区现状路网密度（7.0km/km2），低于深标路网密度（10.5-16.0km/km2）下限要求的70%，路网体系亟待完善。  　　三是内部组团联系不畅，片区内四大组团之间通道较少。且因缺乏次支路，骨干通道设置大量出入口，畸形道路交叉口众多，制约交通运行效率。  　　二、发展趋势  　　（一）在大规模、高强度的城市开发背景下，片区机动化出行总量将大幅增加，亟需完善以轨道交通为主导的公共交通体系。  　　（二）燕罗与长安、松岗、光明等跨毗邻区域的通勤特征将更加显著，预计未来对外出行机动化交通量将达到5.5万pcu/h，约占燕罗机动化出行总量的60%，但现状对外道路通行能力仅约4万pcu/h。  　　（三）作为全市20个重点发展片区中唯一产业主导片区，产业用地面积占比达到45%，远超国家相关标准。片区土地整备实施后，产业建筑量达到2200 万平方米，约是现状（720万平方米）的3倍，随着粤港澳大湾区一体化的推进，未来片区进出及过境货运交通量将大幅增长。 | | | | |
| 意见建议： | | | | |
| 建议一、加快湾区芯城轨道交通规划建设，完善轨道网络覆盖。   补充说明：一是推动26号线纳入全市轨道交通建设第五期修编，加快启动规划建设。二是积极引入深广中轴城际线在燕罗设站，通过融入区域轨道交通网络，实现快速连通多个城市重要功能节点。三是优化调整轨道26号线车辆段选址，建议布置在燕罗北部生态绿地内，释放潜力建设用地。四是优化13号线局部线位，向西延长加强对燕罗的覆盖和服务。   建议二、加快燕北快速路建设，完善深圳西北部快速交通体系。   补充说明：一是加快燕北快速路的选址及相关前期研究等工作。二是加快启动燕北快速路实施建设，助力湾区芯城交通功能提升及片区交通组织。   建议三、加快推进根玉大道建设，提升与光明科学城、松岗等主体功能区之间的衔接。   补充说明：一是加快推进根玉大道实施建设。二是结合湾区芯城最新功能定位及先导区建设要求,进一步优化根玉大道道路功能及设计方案，与周边地块场地标高、城市设计、城市风貌做好匹配衔接，打造跨区衔接的重要景观大道。   建议四、加快与周边区域的交通衔接，进一步优化跨区域交通规划和建设，构建快速通达交通格局。   补充说明：一是加快燕罗北环路、雄宇路、宝安大道北延、朝阳路北延等跨市快速路及通道建设，加强与东莞松山湖、长安等地的衔接。二是推动南光高速、龙大高速的市政化改造，加快科裕一路等跨区通道建设，提升与光明科学城、松岗等主体功能区之间的衔接。三是加快片区货运通道建设，打造“燕北快速-龙大快速-南光快速-松福大道- 107国道-莞长路”货运外绕通道。 | | | | |