|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 7 | 、提案第 | | 20230265 | 号 |
| 标 题： | | 关于轨道交通在龙岗五联片区规划建设的提案 | | |
| 提 出 人： | | 罗德超,谢书荣,汤湘林,李振 | | |
| 办理类型： | | 主办会办 | | |
| 主办单位： | | 市规划和自然资源局 | | |
| 会办单位： | | 市发展和改革委员会 | | |
| 案由及需要说明的情况： | | | | |
| 五联片区隶属深圳市龙岗区龙岗街道办事处，辖区总面积32.45平方公里，根据龙岗区发展规划，该片区为龙岗区“一芯三轴多支点”发展规划的重要支点（图一），以“清林绿谷”打造为绿色智造新城和新兴产业基地。片区下辖瓦窑坑等14个居民小组和万科清林径等5个大型住宅小区，有深圳技师学院、开放职业学校及清林径实验小学等多所院校，总人口7万人。目前正在实施多个重大建设项目，其中保利勤诚达、碧桂园、京基等多个住宅项目已完工或实施中，入住居民达6到8万人。预计在未来3到5年，片区居民将激增至15万人。此外，片区内正在建设市第三儿童医院、龙岗儿童公园、清林径水库生态湿地公园，人流量将大大增加。  当前片区公共交通严重缺失，仅有M446、M275等8路公交车途经4个主要站点，居民交通出行主要依靠私家车及公交巴士，公交线路少严重制约居民出行。片区与外界联系的主要通道为协力路，除了承担片区车辆出入外，也是外环高速进入龙岗的必经之路，每逢早高峰及片区院校学生离校，片区经常堵得水泄不通。另外，片区创建路8年来一直处于“围而不建”的状态，更加加剧了交通拥堵，辖区单位及居民意见强烈。没有便利的公共交通，“清林绿谷”规划建设将无法落地，影响区域经济发展。  因此，无论从现状还将来发展看，片区对配套公共交通尤其是轨道交通需求极为迫切。 | | | | |
| 意见建议： | | | | |
| 建议一、根据五联片区人口、交通现状及发展规划，尽快实施五联片区轨道交通建设。   补充说明：从五联片区人口、交通现状及发展规划来看，以巴士为主的公共交通远远满足不了片区居民的出行需求，且受制于山体及北通道的阻隔，联通片区与龙岗中心城区的路面交通也受到限制，因此，发展轨道交通对改善片区交通有重要作用。在片区居民强烈建议下，近年来市、区有关部门对五联片区轨道交通进行了初步规划：其一是地铁10号线从数码城站延长到五联社区，但该方案只规划在五联片区东北角瓦窑坑设置站点，距离五联社区人口集中的中心区域1.5公里以上，对片区群众通勤作用不大；其二是规划23、31号线，23号线仍在初步规划阶段，距离正式进入规划和开工建设尚远，31号线属于远期规划，均解决不了目前需求。   建议二、规划塘龙城际（塘厦至龙岗城际轨道）沿五联创建路、清林径水库西边延伸至东莞，并在五联片区设置站点。   补充说明：2021年，龙岗区发布“十四五”规划，推进塘龙城际前期工作，力争“十四五”时期启动建设。同年，塘龙城际规划研究发布采购公告，塘龙城际进入线位规划阶段，为正式开工做准备。塘龙城际长65公里，计划投资224亿元，主要途经塘厦、凤岗、清溪和龙岗。其中大鹏新区新大站至龙岗区中心城龙城站已开工建设。龙城站到塘厦站约30公里目前正在进行线位规划，有两个方案：方案一，沿五联创建路、清林径水库西边山体延伸至东莞凤岗镇、清溪镇，到塘厦东莞南站（图二，来源：深大城际环评书）；方案二，穿越清林径水库东边山体延伸至东莞清溪镇，到塘厦东莞南站（图三，来源：龙大城际环评书）。 方案二，由于城际铁路的站间距要求比较大，导致塘龙城际在深圳境内没有一个中间站点，只能在清溪设站，不能在龙岗五联、东莞凤岗设站。因为要穿越清林径水库，环评难度大，且水库东边山体绵延，需以隧道穿越8公里山体到清溪，成本高昂，社会效益、经济效益极差。 建议采取方案一，即从龙城站引出后，沿着五联创建路、清林径水库西边至东莞凤岗镇。此方案完全避开清林径水库，环评难度低，区域内多为平地，建设成本低。能在五联片区中心设站，很好地解决群众出行问题，加强“清林绿谷”支点与龙岗核心区的联通，具有良好的社会效益和经济效益，还可以在凤岗、清溪设站，增加客流量，有利于增强塘龙城际运营效益。 | | | | |