**密级：**公开

建议第20220333号

**案 由**：关于延长轨道25号线、28号线至石岩南助力石岩南高新区建设的建议

**提 出 人：**尹华颖,姚云峰,周元媛,林春伟,杨继周(共5名)

**办理类型：**主汇办

**承办单位：**市规划和自然资源局(主办),龙华区人民政府

**内 容：**

宝安区轨道密度与宝安的人口密度、经济体量还不相匹配，目前已经建成使用的轨道线有1号线、5号线、6号线和11号线，总里程64.5公里，密度0.27千米每平方公里，全市排第六，低于龙华0.39千米每平方公里的密度，更是无法与南山0.76千米每平方公里密度 、福田1.86 千米每平方公里密度相比。

同时宝安轨道分布不均衡，主要集中在新安、西乡等南部片区，以南北向为主，石岩、新桥、沙井、松岗、燕罗等街道轨道覆盖非常少，现状轨网密度只有0.18 千米每平方公里，严重制约片区的发展。

石岩南片区于2019年纳入国家高新区范围内，面积约6.1平方公里。石岩南高新区由新一代信息技术产业片区、生物产业片区和综合服务中心构成，规划总建筑规模达730万平方米，其中新增建筑约240万平方米；规划就业人口10-12万，居住人口达8-10万。随着石岩南高新区定位提升，未来开发量及交通量将剧增，需充分依托周边大运量轨道资源带动园区发展。然而，轨道25号线现有规划方案终止于石岩汽车站，无法直接服务石岩南高新区，对石岩南高新区西北侧覆盖较差。根据《深圳市轨道交通线网规划（2016-2035）》，在建13号线为轨道快线，仅在片区东侧的南部、北部分别设置应人石站、罗租站，对石岩南的覆盖有限；规划29号线为普速服务线路，沿松白路敷设，站点500米范围对石岩南西侧的覆盖较差。

石岩南和九围中间的料坑为远期规划留白用地，发展潜力较大。距离石岩现有地铁站近4公里，距离深大城际黄麻布站也近4公里，处于“前不着村后不着店”的尴尬位置，居民及企业员工出行极不便利,与深圳市地铁规划中心思想500米就有地铁口相距甚远。料坑片区现有企业660家之多，其中规模以上企业近60家，上市公司2家，年营业收入超100亿元，年贡献税收超3亿元；按现在的招商速度3年后企业数将达1000家，规上企业超150家，年营收将达200亿元以上,年税收超10亿元。深大城际铁路是唯一一条途径料坑片区的轨道，但在该片区是“只过不停”，解决不了社区不通地铁的历史。

九围片区在水源保护区调整和高尔夫用地清退的背景下，近期将释放150.1公顷用地。该片区位于机场5公里临空经济圈范围，山水资源禀赋优越，景观环境绝佳，是支撑深圳建设现代化国际化城市的重要窗口和门户，宝安拟将九围片区打造为世界五百强企业和国际机构的“总部院子”。然而片区现状高度依赖洲石路、福洲大道进行对外交通联系，缺乏轨道覆盖，严重制约片区发展。

25号线石环路车辆段选址位于石龙社区，该社区总面积约313.64公顷，其中仅有161.91公顷建设用地，而近十年因龙大高速、外环路及鹅颈水库等项目，先后被政府征转约133.18公顷集体土地，村集体为政府的基础设施建设和水源保护作出了巨大的贡献，社区建设用地极其匮乏。该车辆段实施需征拆社区股份公司最主要的物业（约3万平方米的厂房），并将征用该社区约16.5公顷土地，将严重影响社区集体经济发展。现社区已提出强烈反对意见，车辆段的后续建设极易引发村民集体上访，影响社会稳定。且该选址涉及1条220kV高压架空线，若停电迁改将严重影响宝安北部、龙华中部区域政府、医院、学校等重要场所及企业、居民正常生产生活供电，降低供电可靠性和安全性。

综合以上原因，从经济发展、产业升级、民生服务等多个角度综合考虑，提出建议如下：

建议一： 将28号线东延至石岩南，将25号线南延至石岩南高新区，加快洲石路沿线的九围、料坑和石岩南高新区快速发展。

建议二：建议取消备选的石环路车辆段，按推荐的大浪西车辆段方案推进25号线建设；