**密级：**公开

建议第20220556号

**案 由**：关于将轨道8号线三期东延并纳入近期轨道交通建设规划的建议

**提 出 人：**袁志雄,陆华,张弢,钱万强,王晓东,樊成玮,赵培亚,黄静宜(共8名)

**办理类型：**分办

**承办单位：**市规划和自然资源局,市发展和改革委员会

**内 容：**

一、案由

轨道交通8号线三期正在建设，终点仅到大鹏新区溪涌片区，未到大鹏新区中心区，既不利于客流疏散、公交接驳，又不利于辐射带动新区发展、缓解旅游交通压力。亟需将8号线继续向东延伸至坝光片区。

一是缓解大鹏旅游交通压力，让广大市民游客畅享深圳优质滨海生态旅游资源的迫切需要。大鹏新区2021年接待游客1394万人次，同比上年增长39.5%，较2011年增长178.8%。但大鹏“逢节必堵”、“进不去，出不来”等交通问题长期未得到解决。随着大鹏下沙滨海生态旅游度假区、乐高乐园等旅游项目的建成运营，游客量还将暴涨。未来大鹏年游客将达2500万人次，旅游旺季每日往返市中心区游客将超70万人次，高峰客流将超7万人次/小时。建设由市中心区直达大鹏的轨道交通势在必行。

二是弥补东部地区交通基础设施建设短板，推动全市域高质量一体化发展的迫切需要。大鹏近20年（2003年盐坝高速通车以来）未增加过一条对外的快速通道，至今无运营地铁。深圳一至四期地铁总里程约645公里，但涉大鹏的仅有8号线三期（大鹏段）约2.45公里，占全市的0.38%。8号线东延至葵涌仅增加8公里，只占全市第五期地铁规划拟申报数（按180公里预测）的4%，预计总投资约60亿元，约仅占全市第五期轨道交通规划总投资的3%。将8号线三期东延，可极大改善大鹏新区交通状况，且相对投入较小，必将更好促进全市域高质量一体化发展。

三是极大优化东部轨道交通网络且避免溪涌片区交通接驳压力超载的迫切需要。轨道8号线三期终点位只到溪涌片区，未与深惠城际大鹏支线连通，无法形成地铁环路，且远离大鹏热门景区，地铁客流换乘接驳势必给东部交通带来新压力。如将8号线东延至坝光片区，可与深惠城际大鹏支线在葵涌中心区形成一纵一横的轨道交通“十字”骨架，极大优化东部轨道交通网络。

四是高效利用东部闲置产业空间，支撑全市重点片区开发建设的迫切需要。大鹏现有工业园区60个，占地面积1453万平米，建筑面积516万平米，空置约200万平米，到2035年将新增产业空间1000万平米，新增工作岗位近50万个。随着坝光国际生物谷、食品谷“双谷”效应叠加，深圳海洋大学、深海科考中心等项目在坝光落地，大鹏产业承载能力将极大提升。如8号线东延至坝光，将极大提升优质产业空间利用率。

五是增加住房供给，拉低平抑全市住房均价的有效途径。大鹏2021年商品房均价3.42万元每平米，远低于全市平均水平。近两年，新区新增供应8个商品房项目，可售面积约40万平米，仅售出10.5万平米，库存率高达73.8%。新区现有各类住房9.24万套，空置率近50%，“十四五”期间还将新增保障房1.6万套。如8号线三期东延，从大鹏新区葵涌到盐田、坪山只需20分钟，到罗湖、福田、龙岗只需40、60、40分钟，将加快新区住房去库存，带动溪涌至葵涌片区34个城市更新项目，总建筑面积超447万平米，必将有效增加全市住房供给，并拉低全市住房均价。

六是解决重点片区核应急疏散问题的迫切需要。大亚湾核电基地核电烟羽应急计划区常住人口已从2009年的1.34万人，增长至2021年的7.92万人，在旅游旺季区内日平均游客人数可达9.3万人，淡季1.5万人左右。将轨道8号线东延，为核应急疏散提供最安全有效的“地下生命通道”十分迫切。

七是轨道8号线东延符合有关规划且具备建设条件。溪涌至葵涌轨道交通线位已纳入《深圳市轨道交通线网规划（2016-2035）》，符合国家发改委关于编制建设规划的要求，且溪涌站也预留了东延条件。王伟中、覃伟中等市领导均明确表示支持8号线三期东延，近期市政府常务会议已同意东延方案。

二、建议

加快推动轨道交通8号线由溪涌站向东延伸，并纳入我市城市轨道交通第五期建设规划，近期先启动溪涌至葵涌中心区轨道建设，将葵涌至坝光线路纳入线网规划并安排中远期建设。