**密级：**公开

建议第20220524号

**案 由**：关于优化轨道9号线线位并进一步延伸至桃花源片区促进片区融合发展的建议

**提 出 人：**杨加禄,孙群露,杨继周,苏毅(共4名)

**办理类型：**承办

**承办单位：**市规划和自然资源局

**内 容：**

根据《深圳市轨道交通线网规划（2016-2035）》9号线西延线起于前海湾，终点宝安公园，途经大铲湾、宝安中心区等片区，主要承担大铲湾与宝安中心区的轨道联系以及中心区南北向线路串联的功能。因此，9号线（西延）有利于加强宝安、大铲湾和前海的联系，形成区域发展的新优势。据了解，目前规划方案从大铲湾转入裕安一路和上川路敷设，终点止于大宝路。该方案下穿的既有建筑大约70栋，以居住及私宅为主，有部分办公、工业及公共配套建筑，下穿总建筑面积达13万平方米，涉及拆迁量较大。且该方案斜穿已经立项的翻身片区城市更新及翻身工业区城市更新，线路规划控制区占用翻身片区城市更新1.1万平方米用地，在项目内占比12.4%，由于对地块切割严重，实施的可能性不大。同时，目前规划的线路方案所服务的片区不大，尤其是所覆盖的大型公共服务设施有限，难以满足两边居民和企业单位未来出行需求。

结合宝安区社会经济发展目标，我们认为调整既有轨道9号线线位规划布局并延长至桃花源片区，优先采用企龙山生态农业基地方案作为轨道9号线停车场建设方案，具有以下五点必要性：

（一）结合宝安现状实际，进一步增强轨道可实施性

轨道9号线既有方案规划控制区与我区已竣工的翻身工业区城市更新项目（万达广场）桩基础冲突，且下穿居住为主的高密度建成区。据初步统计，既有方案需拆除7.7万平方米现状建筑，涉及居民近1万人，拆迁难度极大，且后期建设极易引起集体信访等群体事件，存在不稳定因素。将9号线宝安段调整至裕安一路和裕安二路敷设后，拆迁量几乎为零，有利于后期建设。

（二）进一步优化线站位布局，提升线网服务能力

将9号线宝安段调整至裕安一路和裕安二路敷设后，除不能与在建12号线于上川路换乘外，仍可与已建在建的1、11、12、穗莞深城际线、线站位基本稳定的15、20号线和远期规划的28号线、深港西部快轨相交，且能够与15号线在裕安二路设置换乘站，同时实现我区提出的15号线在流塘路与公园路交叉口西侧增设宝安公园站的建议，轨道线型条件更为顺直，与其它轨道线换乘更合理。调整后线路覆盖规划建筑量为1445万平方米、居住人口19.4万人、就业岗位26.8万个，比既有方案多覆盖规划建筑量181.7万平方米、居住人口0.8万人、就业岗位5.9万个，并可将宝安中医院和新安25、26区两个大体量商业更新项目纳入覆盖范围，有利于增加9号线客流，线网服务能力更优。

（三）进一步拓展城市空间功能，助力打造高品质商业街区

创业路是宝安区重要的商业大道，且有轨道5号线穿过，地上地下商业价值巨大。将轨道9号线调整至裕安一路和裕安二路敷设，可将轨道5号线和9号线地下空间进行联通，打造宝安创新商业轴带，形成高品质商业街区。

（四）进一步增强轨道网络支撑，培育宝安创新产业引擎

尖岗山战略新兴产业集聚区已纳入国家高新区扩区范围，桃花源智创小镇和尖岗山战略性新兴产业集聚区作为宝安区产业发展引擎。然而，根据《深圳市轨道交通线网规划（2016-2035）》，尖岗山战略性新兴产业集聚区和桃花源片区未来没有其它轨道线路覆盖，若在9号线宝安段规划研究阶段未延长至该片区，将来该片区再无引入其他轨道线路的机会；同时，桃花源片区存在多个在建居住项目，总建筑规模达230万平方米，未来出行需求将大幅增长，道路系统压力将逐步显现，迫切需要轨道交通支撑。

将轨道9号线延长至桃花源片区，能够有效解决该片区轨道交通缺失的问题，缝合广深高速对桃花源片区与城市主要建成区的割裂，大幅提升桃花源片区交通出行条件，对宝安中心区、尖岗山战略性新兴产业集聚区和桃花源片区的融合发展有极大的提升带动作用。

（五）进一步优化车辆基地布局，减少城市建成区影响

考虑既有规划宝安公园东停车场涉及建筑4.1万平方米，需拆除建筑较多，实施难度较大，我们认为可考虑宝安区企龙山生态农业基地选址方案。选址位于企龙山东北侧，广深高速西南侧，占地面积7.1公顷，规划为地下停车场，可从桃花源站接轨，出入线长约868米。该选址方案位于城市边缘，其建设不涉及现状建筑拆迁，对城市建成区影响较小，建议优先采用该方案。

建 议：

综合以上原因，从经济发展、产业升级、民生服务以及人口分布等多个角度综合考虑， 我们提出以下两点建议：

（一）建议轨道9号线宝安段调整至裕安一路和裕安二路敷设，并延长至桃花源片区；

（二）建议轨道9号线优先采用企龙山生态农业基地停车场方案。根据《深圳市轨道交通线网规划（2016-2035）》9号线西延线起于前海湾，终点宝安公园，途经大铲湾、宝安中心区等片区，主要承担大铲湾与宝安中心区的轨道联系以及中心区南北向线路串联的功能。因此，9号线（西延）有利于加强宝安、大铲湾和前海的联系，形成区域发展的新优势。据了解，目前规划方案从大铲湾转入裕安一路和上川路敷设，终点止于大宝路。该方案下穿的既有建筑大约70栋，以居住及私宅为主，有部分办公、工业及公共配套建筑，下穿总建筑面积达13万平方米，涉及拆迁量较大。且该方案斜穿已经立项的翻身片区城市更新及翻身工业区城市更新，线路规划控制区占用翻身片区城市更新1.1万平方米用地，在项目内占比12.4%，由于对地块切割严重，实施的可能性不大。同时，目前规划的线路方案所服务的片区不大，尤其是所覆盖的大型公共服务设施有限，难以满足两边居民和企业单位未来出行需求。

结合宝安区社会经济发展目标，我们认为调整既有轨道9号线线位规划布局并延长至桃花源片区，优先采用企龙山生态农业基地方案作为轨道9号线停车场建设方案，具有以下五点必要性：

（一）结合宝安现状实际，进一步增强轨道可实施性

轨道9号线既有方案规划控制区与我区已竣工的翻身工业区城市更新项目（万达广场）桩基础冲突，且下穿居住为主的高密度建成区。据初步统计，既有方案需拆除7.7万平方米现状建筑，涉及居民近1万人，拆迁难度极大，且后期建设极易引起集体信访等群体事件，存在不稳定因素。将9号线宝安段调整至裕安一路和裕安二路敷设后，拆迁量几乎为零，有利于后期建设。

（二）进一步优化线站位布局，提升线网服务能力

将9号线宝安段调整至裕安一路和裕安二路敷设后，除不能与在建12号线于上川路换乘外，仍可与已建在建的1、11、12、穗莞深城际线、线站位基本稳定的15、20号线和远期规划的28号线、深港西部快轨相交，且能够与15号线在裕安二路设置换乘站，同时实现我区提出的15号线在流塘路与公园路交叉口西侧增设宝安公园站的建议，轨道线型条件更为顺直，与其它轨道线换乘更合理。调整后线路覆盖规划建筑量为1445万平方米、居住人口19.4万人、就业岗位26.8万个，比既有方案多覆盖规划建筑量181.7万平方米、居住人口0.8万人、就业岗位5.9万个，并可将宝安中医院和新安25、26区两个大体量商业更新项目纳入覆盖范围，有利于增加9号线客流，线网服务能力更优。

（三）进一步拓展城市空间功能，助力打造高品质商业街区

创业路是宝安区重要的商业大道，且有轨道5号线穿过，地上地下商业价值巨大。将轨道9号线调整至裕安一路和裕安二路敷设，可将轨道5号线和9号线地下空间进行联通，打造宝安创新商业轴带，形成高品质商业街区。

（四）进一步增强轨道网络支撑，培育宝安创新产业引擎

尖岗山战略新兴产业集聚区已纳入国家高新区扩区范围，桃花源智创小镇和尖岗山战略性新兴产业集聚区作为宝安区产业发展引擎。然而，根据《深圳市轨道交通线网规划（2016-2035）》，尖岗山战略性新兴产业集聚区和桃花源片区未来没有其它轨道线路覆盖，若在9号线宝安段规划研究阶段未延长至该片区，将来该片区再无引入其他轨道线路的机会；同时，桃花源片区存在多个在建居住项目，总建筑规模达230万平方米，未来出行需求将大幅增长，道路系统压力将逐步显现，迫切需要轨道交通支撑。

将轨道9号线延长至桃花源片区，能够有效解决该片区轨道交通缺失的问题，缝合广深高速对桃花源片区与城市主要建成区的割裂，大幅提升桃花源片区交通出行条件，对宝安中心区、尖岗山战略性新兴产业集聚区和桃花源片区的融合发展有极大的提升带动作用。

（五）进一步优化车辆基地布局，减少城市建成区影响

考虑既有规划宝安公园东停车场涉及建筑4.1万平方米，需拆除建筑较多，实施难度较大，我们认为可考虑宝安区企龙山生态农业基地选址方案。选址位于企龙山东北侧，广深高速西南侧，占地面积7.1公顷，规划为地下停车场，可从桃花源站接轨，出入线长约868米。该选址方案位于城市边缘，其建设不涉及现状建筑拆迁，对城市建成区影响较小，建议优先采用该方案。

建 议：

综合以上原因，从经济发展、产业升级、民生服务以及人口分布等多个角度综合考虑， 我们提出以下两点建议：

（一）建议轨道9号线宝安段调整至裕安一路和裕安二路敷设，并延长至桃花源片区；

（二）建议轨道9号线优先采用企龙山生态农业基地停车场方案。