市规划和自然资源局关于市政协七届四次会议第20240627号提案答复意见的函

尊敬的龚云流委员：

您提出的《关于加强大浪中心区轨道交通建设，助力实体经济发展的提案》收悉。此件由我局、市交通运输局分办，涉及我局职能部分为建议一和建议二内容。我局对此提案高度重视。经认真研究， 现就您的建议事项答复如下：

一、关于轨道25号线的规划情况

城市轨道交通在我市公共交通体系中承担主体交通功能，主要服务于城市各级中心、重点发展地区及主要客运走廊的中远距离出行。 根据《深圳市轨道交通线网规划（2016-2035）》《深圳市城市轨道25号线交通详细规划》（以下简称“详细规划”），轨道25号线作为一条联系石岩、大浪、龙华和坂雪岗与罗湖中心的普速线路，主要承担缓解跨关交通拥堵、完善网络换乘、加密轨道覆盖的功能。 线路全长38.5km， 设站30座， 采用 A型车6辆编组， 设计速度80km/h。 在龙华段沿工业路、 人民路、 华盛路、石龙仔路敷设，设站10座， 串联了龙华超级商圈、大浪时尚特色小镇两大龙华区重点片区， 与南北向放射性轨道4、 22、27号线实现换乘，兼顾对沿线高密度人口岗位片区的覆盖服务。

二、关于委员提出的建议一和建议二的研究情况

关于委员提出的“轨道交通应优先服务于重点商圈和产业集聚区”， 我局非常认同， 并原则支持。 我局在开展城市轨道线网规划和线路规划编制工作中， 一直非常重视轨道对重点产业片区、高密度人口集聚区域的覆盖服务，综合考虑城市规划、用地协调、人口岗位、网络换乘、工程实施条件等多种因素研究确定线站位规划方案。

关于委员提出的“25号线规划没有考虑到大浪街道片区的重点商圈和产业分布，距离华荣路产业分布带、大浪商业中心重点商圈太远”，以及建议“将25号线规划调整至大浪街道华荣路沿线，设置华荣南站、大浪商业中心站、新围站”，我局在25号线详细规划编制阶段， 对25号线龙华大浪段通道方案进行了充分研究比选，综合考虑上位规划符合性、对密集人口岗位区域的覆盖服务、与4/22/27号线的换乘， 以及网络均衡布局，最终推荐人民路-华盛路方案。 具体情况如下：

详细规划推荐的人民路-华盛路方案，能够覆盖约58万规划人口岗位（居住和工业用地为主）、略高于华荣路通道， 与现状4、 6号线布局相对较为均衡， 且能够与4、 22、 27号线的规划站点形成枢纽便捷换乘衔接。同时，线路转入石龙仔路条件较好、基本无限速段，能够更好的覆盖时尚小镇片区时尚中心，重点服务公共服务、企业总部及教育用地。我局在详细规划编制过程中，就该段线路方案先后多次征求政府部门意见，包括龙华区政府在内的相关部门均明确支持本段线路通道方案。在详细规划社会公示期间， 未收到关于本段通道的意见。

委员建议的“线路自龙华公园站引出后沿华荣路敷设”为人民路-华荣路-浪静路方案。该方案虽能够覆盖华荣路沿线人口岗位（工业和商业用地为主）， 直接服务大浪商业中心商圈。但经过充分研究， 方案存在几个限制问题： 一是由于线型条件限制，线路在大浪时尚小镇段难以转入石龙仔路敷设，只能沿南侧浪静路就近服务已建成的时尚企业总部，削弱了对北侧片区时尚中心等用地的服务。 二是线路在龙华公园站-石龙站区间， 转入华荣路敷设的通道条件相对较差， 存在多处350m小半径， 下穿华丰山庄、牛地埔村两块居住用地， 实施难度大。

三、关于华荣路沿线的交通出行服务考虑

我局编制的25号线详细规划成果于2022年10月报深圳市城市规划委员会发展策略委员会审批。市发展改革部门牵头编制的《深圳市城市轨道交通第五期建设规划（2023-2028年）》于2023年获国家主管部门审批。 2024年上半年， 市发展改革部门批复了地铁集团编制的轨道交通25号线一期工程可行性研究报告。 目前市交通部门正在组织审查地铁集团编制的25号线一期工程初步设计， 线路正在进行前期施工。 当前， 对于25号线龙华大浪段通道，五期建设规划、工可研、初步设计各阶段均论证认为人民路-华盛路-石龙仔路方案相对合理可行。

根据最新初步设计方案， 25号线沿华盛路设华富站、华昌站，距离大浪商业中心等华荣路沿线产业用地约1公里。轨道交通作为一种大运量骨干公共交通方式，在国际国内任何地区均难以实现就近覆盖所有城市建成区及商业中心。后续我局将积极支持配合市、区交通运输主管部门，研究通过增设社区微循环接驳巴士、优化常规公交停靠服务、改善地铁站点周边非机动车道及步行系统环境等措施，完善轨道站点最后一公里配套接驳设施规划建设，加强25号线对华荣路沿线企业和商圈的交通服务和发展带动。

感谢您对我局工作的关心和支持！

                 市规划和自然资源局  
                 2024年11月 26 日