

1、提案第 20190523 号

标 题： 关于我市尽快落实若干涉海标志性项目，加快全球海洋中心城市建设步伐的提案

提 出 人： 黄田化

办理类型： 分办

主办单位： 市规划和自然资源局，市交通运输局，市工业和信息化局，深圳海事局

会办单位：

案由及需要说明的情况：

在中华人民共和国成立 70 周年之际，在深圳建市 40 周年的重要时刻，中央出台《中共中央 国务院关于支持深圳建设中国特色社会主义先行示范区的意见》（以下简称《意见》），《意见》中明确支持深圳加快建设全球海洋中心城市，这一提法首次出现于 2017 年 5 月，在国家发改委、国家海洋局联合发布的《全国海洋经济发展“十三五”规划》对此做出表述。后来中共中央、国务院联合发布的《粤港澳大湾区发展规划纲要》再次强调，此次又在中央对深圳的专项指导意见中再次明确，并且提出了三项具体工作：按程序组建海洋大学和国家深海科考中心，探索设立国际海洋开发银行。这充分表明深圳在建设海洋强国，发展海洋经济的征程中所肩负的重要使命和所处的重要地位。

我们在调研中了解到，深圳市委、市政府为建设全球海洋中心城市做了大量的基础准备工作。早在 2018 年 9 月 20

日，中共深圳市委、市政府就已联合印发了《关于勇当海洋强国尖兵 加快建设全球海洋中心城市的决定》（以下简称《决定》），制定了到 2020、2035 及本世纪中叶三个阶段性目标，尤其明确了“十二大重点工程”，确立了海洋中心城市的建设支撑。以上种种迹象表明，我市海洋领域已经为全市整体建设先行示范区做好了充分的开局准备，有条件成为“先行中的先行、示范中的示范”。

尽管我们已经具备了非常有利的的外部条件，但客观地说，以全球竞争的视角来看，我市的海洋产业基础还比较薄弱，还难以支撑全球海洋中心城市所应该发挥的引领、辐射和带动作用。在开局之际的重要任务是要高起点筹划并建成若干具有强大影响力的示范性项目，以此作为全球海洋中心城市的框架基础。在这一过程中，不仅要发挥市场在要素配置过程中的主导作用，而且深圳市有关部门要加大对项目设立以及后续运行的支持和指导力度，确保创出影响力，形成积聚力。除了《意见》中明确的三大项目以外，在过去的几年里，在政府有关职能部门及行业内各方力量的努力下，已经酝酿了若干有影响力的项目。我们特别提出两项前期准备比较充分的项目，建议市政府统筹全市力量，推动项目尽快实现社会与经济效益。

意见建议：

建议一、建议深圳市政府强力推动组建全球海洋装备龙头企业，以此为基础形成深圳海洋高科技产业的动力源头。

补充说明：在过去一段时间里，中集集团围绕海洋工程

产业资产重组做了大量的准备工作，引入了包括同业、地方政府及国家级产业基金在内的多方资源，协力打造中国海工领域的旗舰企业，力争成为营业收入超百亿美元的全球一流海工龙头企业。

王伟中书记、陈如桂市长曾亲自对该项目做出批示，支持此项目早日完成。但是，在当前深圳市建设全球海洋中心城市的新的历史背景下，建议对项目重新进行顶层设计，深圳市政府由原来的配合与支持角色转为主导方。建议组建以市领导为组长的领导小组，整合本市有关力量，重新设计该公司的愿景与使命、发展战略、股权结构、公司治理、优惠政策等，将其打造成为切实服务于深圳海洋中心城市的产业支柱。

建议二、建议在深圳打造具有全球标杆意义的智能航运中心

补充说明：拥有一个以港口为核心的全球航运中心，对于深圳市打造开放型经济新格局具有不可替代的作用。深圳现代物流体系发达，对外链接全球城市网络，对内辐射区域腹地。拥有世界第四大集装箱港口、是亚太地区重要的交通枢纽和物流中心。但是如果放在建设全球海洋中心城市的高起点要求下，以信息化时代的标准来衡量，与国际知名港口对标，我市在航运中心建设方面不仅存在短板，而且没有形成明显的长板，亟待集中优势资源尽快形成示范效应。

建议我市以打造全球智能航运中心为目标，高起点、新视角定义其内涵。首先要结合深圳具有的电子信息，数字技术、

5G 通讯等世界级领先的技术优势，在深圳建设 5G 智慧城市的大潮下，打造全球最先进的数字化、智能化港口及港区；其次，除了港口自身实现智能化以外，新一代的全球智能航运中心还要包括港口管理当局、码头运营商、航运公司及其他物流公司、仓储服务在内的产业生态系统的智能化；第三要突破制度性障碍，填补以金融、法律、航运服务为核心的海事服务业短板。

2、提案第 20190526 号

标 题： 关于综合整治市政道路建设标识控制系统建议提案

提 出 人： 胡任重

办理类型： 分办

主办单位： 市交通运输局, 市公安局

会办单位：

案由及需要说明的情况：

深圳建设中国特色社会主义先行示范区，能不能在交通管理做到更规范、更合理、更贴近民意？近年来市交通运输局对市道路建设中部分市政道路地面车辆控制标识方向箭头很不合理，市政道路部分禁停禁驶标志不合理。发现问题整改往往滞后，给深圳市道路交通顺畅添堵。

意见建议：

建议一、市区交委规划深圳市政道路地面标识控制系统等事权应归市区交警统一个部门管理市政道路交通可以减少层级，提高效率。

补充说明：深圳机场、高铁站和火车站，医院学校等繁忙路段、其它郊区高峰繁忙路段视拥堵情况下实行道路禁停3分钟大家可以理解，但市交委等有关部门在许多车流量并不大的地方道路划分繁忙禁停实线路段。以光明区界定繁忙路段120条道路中有部分道路惹争议；如光明区聚丰路、仁安路、牛山路、光源四路等许多道路车流量并不多，几分钟都没有几部车行驶，道路从来没有拥堵过。而市民办事停车有就近临时停车需求而造成被动违停。相反许多社区村内道路只有双向2条道路因为交委没有监管到位，因为村内道路地面没画禁停实线，尽管经常车辆违停导致道路拥堵而交警却无法执法。如光明区光明街道翠湖社区的荔园小区内部道路、光明中学校区西侧小巷狭小双道路、尤其是新潮街道办楼村社区“楼一工一路”等处车流量较大，经常因为车辆违停交警眼睁睁无法前往执法导致经常拥堵，出现市民误解常埋怨交警该罚不罚，不该罚的乱罚乱象。现行市政道路电子警察监控和红绿灯管理权属归交警部门，当交警发现道路地面标识控制线不合理后，需要去市区交委职能部门交涉、而市区交委的职能部门从接到交警申请到内部走完审批程序后决定调整道路标识线时，又反过来同市交警对应部门共同协调由于交委标识线调整，随之电子警察监控和红绿灯也需重新调整，本来一个事二个部门一来一去几个月也解决不了

效率可想而知。

建议二、优化市政道路十字路口红绿灯区域地面控制行驶标志线。

补充说明：2，市内各区许多道路如光明区光侨大道、华夏路、东明大道等刚开通时与十字路口交汇时地面标识控制箭头左转车道只设一条专用道。但开通不久车辆左转方向猛增导致因左转车道太少造成拥堵，有时车辆等2个红绿灯也过不去，部分车辆邻近左转车道边的直行车道上会违规左转，但在并不影响其它情况下左转而遭罚单一个月几百例。

2，深圳市政道路十字路口红绿灯区域地面控制行驶标志线，可以随着《深圳经济特区道路交通安全违法行为处罚条例》经深圳市第四届人民代表大会常务委员会第三十五次会议2019年8月29日修改施行内容如下：1、第五十九条：关于“驾驶机动车违反禁令标志、禁止标线指示的”交警可以以现场记录方式固定证据，并作为处罚依据的内容；第十五条：是新增关于驾驶机动车处罚的规定“机动车变更车道时，一次变更到不相邻车道的，处五百元罚款。”等市政道路地面控制行驶标志线可以考虑分路段、分红绿灯控制方向时段逐步取消。如：市政道路只有双向4车道、或红绿灯控制同时直行和左转方向车辆同时放行时，地面标志线控制就可以取消。

建议三、优化设置繁忙路段。

补充说明：3，市区交委和交警部门在设置繁忙路段电子监控处罚应分机场、火车站、高铁、公交车站一类繁忙路

段禁停 3 分钟之内。其它郊区非高峰繁忙路段视拥堵情况分二类、三类繁忙路段。应尽可能保证道路顺畅下放宽临时道路禁停停车时间。各区交警应对现行许多设置繁忙路段重新梳理，举行座谈会广泛征求当地区和街道政协、二代表、出租车司机、社区居民代表意见。求真务实剔除一些并非繁忙路段，让深圳车辆有地方临时停车减轻市民负担。深圳市区随着地铁开通后，郊区市民乘坐公交交通减少，应适时取消市政道路公交车专道，实行机动车在公交车专用车道应主动礼让公交车先行，违规处罚。可能会使目前公交车道利用率更高。光明华夏路、观光路、光侨大道、民生大道等道路内区交委设置公交车专道在高峰期并没有几部公交车行驶。由于只限公交车行驶导致其它临近道路本来狭小加剧人为机动车拥堵。

3 、提案第 20190528 号

标 题： 实施公共交通替代发展战略 缓解城市拥堵的建议

提 出 人： 民盟深圳市委

办理类型： 主办会办

主办单位： 市交通运输局

会办单位： 市城市管理和综合执法局

案由及需要说明的情况：

根据深圳城市发展、城市交通发展拥堵形势和公共交通发展态势，建议深圳立足“双区发展”及交通强国试点，实施公共交通替代发展战略，率先缓解城市拥堵。

一、城市交通发展矛盾在深刻变化

（一）从交通出行需求上，深圳城市发展包括产业聚集、城市更新、环境提升等导致中心区房价偏高与岗位性质更加明显，人口增加、流动性增加及职住分离加剧导致交通需求总量增加。

（二）从交通出行供给上，城市轨道交通发展迅猛，截至 2018 年年末 8 条地铁线 285 公里，站点 167 座（其中换乘站 28 座），轨道站点 500 米覆盖全市 13.4%建成区；龙华有轨电车 11.72 公里，设站 20 座；常规公交车辆 17177 辆，公交站点 500 米覆盖 95.8%；网约车发展、共享自行车发展并存，其中网约车至 2018 年超过 4 万辆，共享单车活跃车辆 54 万辆。2018 年年末机动车保有量达到 336 万辆；

（三）从道路承载力看，2018 年，深圳城市道路里程 7830 公里，全市路网密度 8.44 公里/平方公里，仍低于《深圳城市规划标准与准则》要求（10.5-16）的下限值。

因此，深圳城市交通发展的核心矛盾是如何用有限交通资源解决增长的交通需要，需要更加坚定走集约出行的道路。

二、深圳常规公共交通吸引力与服务水平客观下降

（一）常规公交速度在下降：2018 年深圳市路网早晚高峰时段平均时速 26.4 公里，较 2017 年下降 5.7%，深圳道

路交通态势恶化导致同距离出行时间增加，公共交通运行速度下降 6.7%，影响车辆周转效率。

（二）常规公交服务水平下降：因为场站搬迁等原因，公交线路长度不断增加，单条线路平均长度自 2016 年到 2018 年逐年增长；随着拥堵加剧、线路增长及纯电动化后运营效率下降，线路平均运力配置 0.95 标台/公里，比 2017 年下降 16%；高峰时段公交汽车平均发班间隔较 2017 年增加 1.7 分钟到 12.1 分钟，高峰期多数公交巴士平均发班时间超过 10 分钟，短途接驳公交发班间隔超过 15 分钟，乘客等车时间长；2018 年早高峰时段全市 23.7% 线路发班间隔大于 20 分钟，晚高峰 30.5% 线路发班间隔大于 20 分钟。

（三）公交发展资源支撑不足：截至 2018 年年底，深圳投入场站 473 座 277.9 公顷，其中租赁场站 207.8 公顷；随着城市发展，租赁场站被迫搬迁形势加剧而导致布局远程化，公共交通因场站布局远程化而需要消耗更多资源。

在私人交通蓬勃发展及道路资源约束下，公共交通发展的矛盾由解决市民基本出行需要转化为如何与私人交通形成相对竞争优势。

意见建议：

建议一、一是线网优化。

补充说明：通过线网优化解决超长线路多、主要干道重复线路多、部分线路走向设计不合理等问题，建立与城市形态、轨道网络协同的快、干、支、微等多层次组成的公交线网，加大公交信号优先及专用道建设，优先在拥堵路段设置

公交专用道，提升公交吸引力和提高运营效率，内涵式提升线路服务水平（缩短发车间隔）。要通过设施、网络及服务融合提升轨道交通与常规公交换乘效率，特别是促进轨道接驳公交发车间隔与轨道交通发车间隔协同、融合，让市民出行体验、出行时间更好、更有预期，让 80%的公交线路高峰期发班间隔不超过 10 分钟，90%的短途接驳线高峰期发班间隔不超过 10 分钟、平峰不超过 15 分钟。要建立与公交票价、高融合高可靠高品质公交出行环境相适应的补贴机制，要建立以高品质公共交通正外部性相适应的公交投入产出绩效评估机制。关注司乘一线身心健康，与社平工资协同保障司乘及一线管理等从业人员薪酬水平和社会福利水平，促进建立更加稳定的公交队伍。要推进换乘免费，实现换乘不增加时间成本、经济成本，从而促进市民“靠网出行”的出行习惯形成。

建议二、二是要素支撑，优先示范。

补充说明：要提升对公共交通综合场站、充电桩建设、首末站的支持力度，特别是利用城市更新及轨道建设契机，规划一批公交首末站，让公交线网布局有场可支撑，为公交不流浪或稳定营运提供更加坚实基础；研究探索公园地下建设人防设施和公交场站，发挥公园用地的综合效能。

建议三、三是智慧赋能，政策引导。

补充说明：要充分利用互联网、大数据、云平台等信息化技术和驾驶辅助技术、智慧设备等提升城市交通管理水平，提高对城市交通需求变化的监测能力与供给调整能力，

提高公共交通的精细化管理水平和安全管理水平。

伴随公共交通高融合高可靠高品质建设取得实质性进展，实施公交需求管理政策，引导市民更多使用公共交通。让畅顺的深圳交通成为深圳“双区发展”的强国城市窗口之一和交通强国试点成功的一面镜子，从而在大中城市交通治理理念、模式、措施上先行示范！

4 、提案第 20190529 号

标 题： 关于推进深圳黄金珠宝产业集聚基地交通路网建设尽快落地的建议

提 出 人： 吴裕中

办理类型： 主办会办

主办单位： 市交通运输局

会办单位： 罗湖区人民政府, 市公安局

案由及需要说明的情况：

2018年在市政协六届四次会议上，我们联名提交了《关于完善水贝一布心片区深圳黄金珠宝产业集聚基地交通路网的建议》，成为如桂市长“1+9”领办提案，得到了承办单位市交通局的高度重视，并表示认真采纳和落实，还就提案建议如何落实邀请了设计单位制定了设计方案。在提案办理过程中，市政协常务副主席刘润华亲自组织视察和调研，并听取汇报，要求市交通局认真研究并加快落实。2019年以来，

市政协也召开多次提案办理专题协商会听取办理进展情况。

但两年过去了，除新建宝润路、宝泰路，完善片区支路网和加快推进水贝地铁站 C、D 出入口的建设和 A 出入口改造两条建议，在罗湖区政府和相关单位的积极办理下，已得到解决落实外，其他建议仍停留在理论阶段，没有具体实质性进展。

深圳黄金珠宝产业是我市的优势产业，该产业集聚地自 2004 年 8 月成立以来，企业聚集效应不断叠加、持续放大，入驻企业、从业人员、经营规模、经济贡献等均呈现良性发展。2020 年，是“十三五”规划的收官之年，罗湖在抢抓东进战略机遇的成果如何，深圳市黄金珠宝产业集聚基地的发展出路在哪里，最关键的问题是互联互通的交通路网建设问题。为加快推进建议得到落实，确保提案建议落地生根、开花结果，建议加大力度、加快速度推进工作，以充分体现政府部门在解放思想、改革创新中的执行力和行动力。

意见建议：

建议一、加快推进项目立项，明确工程实施进度表。

补充说明：（一）建议成立项目实施推进工作领导小组，由市交通局作为牵头建设单位，市发改、市财政、市规划国土、罗湖区政府、市交警局等作为配合实施单位。

（二）建议由市交通局将水贝一布心片区深圳市黄金珠宝产业集聚基地周边的交通整治项目纳入 2020 年全市交通综合整治实施项目报市发改委立项。项目立项后，要根据项目实施的难易程度明确具体的实施进度表，有计划、有步骤、

有节点有序推进项目实施。

建议二、加快推进市政道路建设，打通南北车行动线。

补充说明：（一）推进布罗通道建设，以分流布吉 - 文锦北路交通压力。布吉 - 文锦北路拥堵严重，在无条件拓宽道路的情况下，应新建连接翠竹路和禾坑路的布罗通道分流交通压力。针对地铁回迁房、南侧城市更新单元等用地影响建设工程等问题应加快协调理顺。

（二）推进太白路西延（梅布通道）工程实施，增加太白片区对外通道，缓解基地主要道路交通压力。在罗湖区建筑工务局开展各项前期推进工作的同时，作为道路交通建设的主管部门，建议市交通局给予更多的指导和帮助，并将之作为水贝 - 布心片区交通综合整治的项目之一全力推进。

（三）加快洪湖立交匝道建设。洪湖立交西往北转向匝道即福田往布吉方向转向交通拥堵严重，参照罗沙立交改造的经验，新建西往北双车道转向匝道，可提高洪湖立交的通行能力，在一定程度上缓解交通拥堵。市交通局正开展《北环彩田立交 - 东环东湖立交段交通改善设计》研究，作为水贝 - 布心深圳黄金珠宝产业集聚基地交通整治的内容之一，应优先考虑列入实施范围。

建议三、加快落实交通规划，改善片区交通环境。

补充说明：（一）落实布心路下沉改造方案，实现水贝 - 布心片区地面商业价值提升。布心路下沉后，南北区块连接成一个有机整体，布心路、翠竹路、贝丽北路将有效形成商业街区，IBC、水贝金座和银座、特力吉盟黄金首饰产业

园及金展广场等城市更新项目和相邻大型建筑综合体之间联系将更为紧密，黄金珠宝产业集聚基地的功能将进一步得到释放。

（二）优化公交出行配套建设，全面提升便捷交通服务。布心路下沉后，实现水贝片区与布心片区互联互通，相应的公交出行配套应予完善，结合慢行系统建设工程，实现公交站点建设与慢行系统无缝对接，提升市民出行和游客旅游购物的便捷交通品质。

通过建筑主体、街道空间、交通系统三个层面对水贝一布心片区进行综合改造，完全有条件将贝丽北路和布心路改造成代表罗湖形象的国际化现代化的著名商业景观街。同时，通过改造建设水贝一布心片区立体式、多层次的现代化交通网和全天候步行系统，打通黄金珠宝产业集聚基地交通瓶颈，可充分发挥总部经济的集聚效应，将水贝一布心片区建设成全国乃至世界的“黄金珠宝产业门户区”。

5 、提案第 20190532 号

标 题： 关于推动北环大道综合改造加快西丽高铁新城周边骨干路网规划建设的建议

提 出 人： 陈军

办理类型： 主办会办

主办单位： 市交通运输局

会办单位：市规划和自然资源局，南山区人民政府，市发展和改革委员会

案由及需要说明的情况：

西丽高铁新城是粤港澳大湾区的重要门户和战略支点，是深圳未来的交通主枢纽之一和重要的综合交通转换核，承担着大型综合交通枢纽和城市综合服务节点的双重职能。按照深圳市政府与国家铁路集团达成的共识，西丽高铁新城核心地区将按照“城站一体，上盖开发，换乘便捷、高度融合”的原则推进工作，将其打造成为全国高铁枢纽站城综合开发的范例，作为深圳建设中国特色社会主义先行示范区的示范项目。西丽枢纽将突破传统高效运转高铁站点的设计模式，在保证区域交通、枢纽集散交通高效运转的基础上，尝试高效整合站点和城市空间并探索“站城一体化”的设计理念。西丽高铁新城周边的骨干路网交通衔接将是支撑“站城一体化”建设的重要基础，交通的规划建设必须与西丽高铁新城的建设同步甚至适度超前，才能避免出现周边骨干路网架构不完善、道路功能定位不清晰、交通组织混乱等问题。

从以下三个角度看，周边路网交通的规划建设应当在西丽高铁新城建设中发挥更重要作用：（一）高定位：社会主义先行示范区、大湾区的背景下，承担大型综合交通枢纽和城市综合服务节点的双重功能，需要构建完善和高效的道路交通系统进行支撑和疏导

。（二）高强度开发：枢纽及周边地区一体化高密度开发、交通体系复杂，现有主要干道交通拥堵，需协调道路交

通与产业用地、轨道枢纽、城市设计的关系，稳定周边路网衔接方案，支持城市发展。（三）片区南北联系：通过枢纽及周边片区路网体系构建，打通周边区域南北向联系，加强南山创新轴带联动，实现南北协同发展。

目前高铁新城周边路网交通规划建设存在以下三个方面问题：

（一）高铁枢纽将诱发大规模客流集散

预计未来西丽枢纽日均客流人次（高铁+城际+轨道）将达到 83 万人次/日，超过深圳北枢纽约 70 万人次/日的日均人次，到发枢纽客流将诱发大规模道路交通出行，预测未来西丽枢纽产生吸引高峰小时道路交通（公交、出租车、私人小汽车）承担约 2.2 万 pcu/h，结合现状路网容量、现有规划路网结构及交通需求，预测在 80%公共交通分担率下，未来仍有 1.2 万 pcu/h 的缺口。

（二）高快速路造成严重城市空间割裂

西丽枢纽位于广深科技创新走廊的轴线，串联西丽湖国际科教城、留仙洞总部基地、高新园、后海总部基地等重点片区，交通功能及区域位置都极其重要。由于现状广深高速、北环大道高快速路于西丽高铁新城南侧地面铺设，造成城市空间严重隔离，极不利于未来西丽高铁新城与周边片区的联动，对城市发展造成严重制约的同时，也弱化了高铁枢纽的交通服务功能。

（三）枢纽周边骨干路网服务功能不足

1. 枢纽周边片区南北向主次支路贯通性不足，片区内部

次支路网尚未成型，高峰期枢纽片区进出通道和节点压力进一步加大。

2. 干线道路节点转向缺失，进出枢纽和周边片区交通压力极大。枢纽周边主要交通转换节点，如南头立交、南坪快速-沙河西路节点、南光高速-同乐路节点转向功能有限，难以服务西丽枢纽的交通需求，需要优化现有节点组织，增加高快速路对周边道路的服务增加干线道路转换节点，实现枢纽的多方向、多方式、多通道交通功能。

意见建议：

建议一、建议市交通局全力推动广深高速改造相关事宜，打破对城市分隔，增强其对西丽高铁新城的服务功能。

补充说明：为构建结构合理、进出便捷、服务高效的都市进出路网体系夯实基础。

建议二、建议尽快启动西丽高铁新城周边道路（留仙大道、南海大道、周边次支路等）及相关节点改造的规划建设工作。

补充说明：市交通运输局会同市规划和自然资源局、南山区政府，按市、区两级职责划分。

建议三、建议尽快开展北环大道（南山段）改造及两侧路网衔接前期研究，加强北环大道（南山段）两侧互联互通。

补充说明：促进深圳市高新区与西丽高铁新城的交通联系，进一步加强西丽枢纽和高铁新城对市重点片区的辐射和带动作用。

建议四、建议市发改牵头研究西丽高铁新城周边路网投

资建设模式，统筹推进路网建设。

补充说明：确保周边路网系统与高铁新城建设同步完工，同期投入使用。

6 、提案第 20190538 号

标 题： 关于打造粤港澳大湾区核心交通枢纽的微循环建设，助力航城街道交通外畅内联的提案

提 出 人： 马锡裕

办理类型： 承办

主办单位： 市交通运输局

会办单位：

案由及需要说明的情况：

现状和主要问题

深圳宝安航城街道位于粤港澳大湾区发展建设的核心区域，地处穗莞深港黄金发展轴，是深中产业拓展走廊与广深科技创新走廊的交汇点。辖区除了是机场码头、深圳宝安国际机场所在地外，广深高速、沈海高速、沿江高速、107国道，宝安大道穿境而过，正在建设的深中通道，拉近了航城与珠江西岸城区的联系，更凸显了航城作为“西协”战略桥头堡的作用。地铁1号线、11号线、穗莞深城际线，以及规划建设12号线，与主干道路交织，进一步织密了辖区交通路网，未来随着机场东枢纽的建成、深茂高铁的通车，

辖区航空、海港、高铁、地铁、城际交通、高速公路“六位一体”枢纽优势将得到进一步巩固，航城必将成为深圳门户所在、枢纽重地。

随着“双走廊”建设的提速增效，航城依托现有的空港优势，和新国际会展中心的辐射利好，相信能吸引更多龙头企业、战略新兴产业、总部企业、国际人才的进驻，然而由于航城作为 2016 年的新设街道，历经两年多的起步发展，虽取得不少成绩，但仍存在不少问题和困难，其中作为大湾区交通枢纽的核心，街道交通微循环不畅通问题严重。如：洲石路市政化、内环路打通等多个项目进展慢，次干道连接性不强，与外部“大动脉”缝合度不够，与交通枢纽地位不符，亟待提速推进。具体包括：一是路网密度低于深标，与新安、西乡差距较大；二是受广深高速、107 国道等主干道路分割影响，东西向联系通道不足；三是交通融合有待加强，轨道站点周边公交、慢行设施还不完善，换乘接驳服务范围有限。因此辖区交通外畅内堵，居民对辖区内部交通不畅怨声载道，整体交通环境亟需提升，改善群众出行环境。

建议和措施：推动辖区交通微循环建设，实现粤港澳大湾区核心交通枢纽的外联内畅

建议市政相关部门能牵头，讨论解决上述航城街道交通微循环不畅问题。建议紧抓机场东高铁站枢纽建设契机，有序推进深茂高铁、穗莞深城际、港深西部快轨以及地铁 12、20、27 号线建成使用，进一步织密辖区主干道交通路网，着

力构建一个集铁路、公路、地铁、城际轨道于一体的，多元、复合型城市道路交通路网，打造粤港澳大湾区的交通枢纽之核。具体建议包括：

一、加快九瑞隧道（洲石路—机场路）新建工程。打通福永街道（起点：广深高速福永立交）至航城街道（终点：九围看守所路/洲石路交叉口）总长约 3.3 公里的九瑞隧道（洲石路—机场路）实现航城、福永街道东西贯通。

二、打通洲石路—内环路连接线工程。内环路现状是机场南片区东西向主要的客货运通道，洲石路现状是石岩片区与宝中片区主要的衔接通道。本次规划打通内环路与洲石路连接，远期与深中通道形成高低搭配，规划路段全线位于航城街道，全长约 1.4 公里，双向 6 车道，与宝安大道辅道形成平面交叉口，同时对 107 国道的洲石路立交进行改造。

总之，建议举众力，立足大湾区核心交通枢纽微循环实际问题，着眼未来，协助航城街道做中长期道路建设项目规划，全面打通断头路卡脖子路，疏通“毛细血管”，彻底改善辖区交通微循环，实现航城作为大湾区核心交通枢纽的外联内畅！

意见建议：

建议一、加快九瑞隧道（洲石路—机场路）新建工程。

补充说明：打通福永街道（起点：广深高速福永立交）至航城街道（终点：九围看守所路/洲石路交叉口）总长约 3.3 公里的九瑞隧道（洲石路—机场路）实现航城、福永街道东西贯通。

建议二、打通洲石路一内环路连接线工程。

补充说明：内环路现状是机场南片区东西向主要的客货运通道，洲石路现状是石岩片区与宝中片区主要的衔接通道。本次规划打通内环路与洲石路连接，远期与深中通道形成高低搭配，规划路段全线位于航城街道，全长约 1.4 公里，双向 6 车道，与宝安大道辅道形成平面交叉口，同时对 107 国道的洲石路立交进行改造。

建议三、建议举众力立足大湾区核心交通枢纽微循环实际问题，协助航城街道做中长期道路建设项目规划

补充说明：全面打通断头路卡脖路，疏通“毛细血管”，彻底改善辖区交通微循环，实现航城作为大湾区核心交通枢纽的外联内畅！

7 、提案第 20190540 号

标 题： 关于对路面提升改造等事关民生工程引入社会监督的提案

提 出 人： 欧阳绘宇

办理类型： 主办会办

主办单位： 市交通运输局

会办单位： 深圳供电局,市水务局

案由及需要说明的情况：

为提升深圳市民的幸福感，建设美丽花园城市，市区政

府不断加强城市治理工作，投入了大量的财力开展路面改造等民生工程。但实际工作中常常遇到一些问题：比如，道路大范围集中开挖，影响居民出行；道路长时间被围挡住，但施工缓慢或迟迟不见施工；道路反复开挖，部分道路提升改造工程时隔不长就进行更换等等。这些对附近的居民带来了不便，又因没有公告原因导致市民的不理解，甚至引发居民质疑政府缺乏科学规划和造成资源浪费，带来不良影响。

对路面提升改造的工程，包括人行道改造、车行道改造、围栏改造、绿化改造等仅涉及功能提升的民生工程，应引入社会监督，以对建设部门形成一定的约束规范作用，既避免重复浪费，也有利于消除公众误解。

意见建议：

建议一、加强对城市道路及配套基础设施的统筹管理和部门间联合协作，实现统一规划，统一调度，尽量减少反复施工。

补充说明：在政府在线开辟专栏，工程在报项目实施前应在该专栏公开。公开内容包括：预算金额、实施原因、保修期限等，以便社会公众能查询到施工项目，一旦出现有重复浪费的工程，可以通过社会监督促使建设单位要进行精细化管理。

建议二、建设单位在该类工程实施前，应在工程范围涉及的社区进行公示，并请该片区的市、区人大代表和政协委员发表意见。

补充说明：在强化代表委员发挥监督作用的同时，对社

会及社区居民做好宣导说明。

建议三、建设单位在项目施工前要做好交通疏解工作。

补充说明：尽最大努力将工程实施过程中的施工占道影响降至最低，为项目周边居民的正常出行提供最大保障。

建议四、建设单位要加强对施工单位、监理单位的管理。

补充说明：做好工程各项环境保护措施，杜绝管理不到位带来的扬尘、噪音扰民问题，切实保障周边居民的合理权益。在开工前一周到施工期结束，在项目醒目的地方挂牌公示项目预算金额、实施原因、施工单位和施工时长。要提醒施工单位注意施工质量，规范施工。

8 、提案第 20190544 号

标 题： 关于继续推动坪山龙岗道路交通建设，合力打造东部交通枢纽的提案

提 出 人： 陈主，彭尧，蒋道超，温建新，孙艳琼，高海，盛司潼，

办理类型： 主办会办

主办单位： 市交通运输局

会办单位： 市规划和自然资源局，龙岗区人民政府，坪山区人民政府

案由及需要说明的情况：

近年来，经有关方面大力推动，深圳东部地区交通道路

建设进展迅速，东部过境通道南段（莲塘口岸至梧桐立交的 9.3 公里）建成，龙坪路坪山段顺利通车、龙岗段一标段已完成征拆任务，坪盐通道特长隧道已贯通，坪山区不再遥远的交通格局可期可待。然而，行百里者半九十，由于种种原因，东部过境、龙坪路及坪盐通道未实现全线贯通，坪山快捷到达罗湖、龙岗和盐田各区卡在“最后一公里”，严重制约了东部地区的产业及民生发展。建议市政府及有关部门高度重视，各方通力协作，继续全力推进相关道路建设。

一、东部过境通道北段

东部过境通道南起莲塘口岸，北至惠盐高速，连接罗湖、龙岗、坪山三区，主线全长 31.8 公里。此道路全面建成后，将改变坪山与市中心只有一条高快速路相连的交通窘境，坪山与罗湖可以实现 25 分钟公路快速到达。

由于东部过境通道由社会投资调整为政府投资，从高速公路调为市政路，且西坑立交至坪山立交段实施六车道改八车道工程，该项目需重新向有关部门办理工可报告、规划选址、用地预审、环评、水保、初步设计、施工图设计、概算批复等一系列手续，导致梧桐立交以北段自 2018 年 4 月份以来一直处于停工状态。

2019 年 9 月，市交通运输局通过该项目初步设计方案意见；12 月，市规划和自然资源局审议通过规划选址方案。

二、龙坪路龙岗段

龙坪路南起南坪三期，北至龙岗区北通道，是龙岗、坪山第二条南北联通的交通主干线。2017 年龙坪路坪山段建成

通车，但龙岗段建设进展缓慢，已逾期 10 年，同时，由于地铁施工，承担龙岗、坪山两地交通主干道作用的深汕公路拥堵严重，居民出行苦不堪言。

三、坪盐通道

坪盐通道跨越坪山、盐田两区，北起坪山区锦龙大道-坪山大道交叉路口，南至盐田区盐坝高速，路线全长约 11.2 公里，为双向六车道城市快速路，含 7.9 公里特长隧道 1 座。坪盐通道能显著缩短坪山与盐田通行时间，实现坪山与莲塘口岸的 20 分钟快速直达，对于坪山打造粤港澳大湾区生物医药产业创新合作区、建设国家级高新区具有重大战略意义。

虽然坪盐通道其他土建标段及配套工程陆续完工，但由于盐港东立交段海关总署盐田缉私犬基地仍未搬迁，导致此道路成为“断头路”，造成极大交通资源浪费。

意见建议：

建议一、市政府将东部过境通道项目列为重点紧急推进项目。

补充说明：市发改委加快推进项目概算审批；市规划和自然资源局加快用地预审、林地使用、电力迁改等用地手续办理；市环保、水务部门加快环评、水保审批；市轨道办协助办理跨平盐铁路方案批复。

建议二、市交通运输局、华昱东部公司集中力量，优先保障东部过境项目梧桐立交至简龙立交 7.5 公里段“先通快通”。

补充说明：7.5 公里建成后与横坪路相接，使坪山、龙岗两区人民早日享受东部过境通道带来的交通便利。

建议三、市交通运输局组织对东部过境锦龙立交、坪山立交、金钱坳立交进行设计方案优化研究，实现全互通立交。

补充说明：更好满足龙岗、坪山交通出行需求。

建议四、市交通运输局协调华昱东部公司加快东部过境通道建设相关程序申报

补充说明：加快推进初步设计方案修编，尽快取得概算批复；加快推进龙岗河流的防洪、水保批复，跨平盐铁路方案批复，220 千伏简梧线迁改批复，以及规划用地批复；尽快进驻力量，进行复工前准备工作。

建议五、龙岗区政府发起龙坪路龙岗段二标段征地拆迁任务攻坚战，推动 2020 年 10 月底前完成征地征拆任务。

补充说明：当前，迟滞龙坪路龙岗段道路建设主要是征地拆迁问题。经市、区各级的大力协同推动，2019 年 10 月，龙岗区顺利完成一标段 4 万平方米征地拆迁任务，但连接坪山段的龙岗段二标段仍有 14 万平方米的建筑物待征拆。

建议六、关于坪盐通道，市规划和自然资源局加大与海关总署协调力度，推动深圳海关缉私犬基地置换方案尽快达成。

补充说明：虽然坪盐通道其他土建标段及配套工程陆续完工，但由于盐港东立交段海关总署盐田缉私犬基地仍未搬迁，导致此道路成为“断头路”，造成极大交通资源浪费。

建议七、市交通运输局推动坪盐通道盐田段进出匝道于

2020 年全面建成。

补充说明：尽早打通断头路，实现坪盐通道全线贯通。

9 、提案第 20190547 号

标 题： 关于推进深莞惠综合立体交通一体化融合发展的相关建议

提 出 人： 张晓春

办理类型： 分办

主办单位： 市规划和自然资源局，市交通运输局，市政务服务数据管理局

会办单位：

案由及需要说明的情况：

综合立体交通网建设是贯彻落实习近平总书记关于交通运输工作重要指示精神的重要举措，是推进交通强国建设的重要抓手。深莞惠都市圈亟需按照基础设施联通、服务模式融通、协调机制畅通、建设标准相通的要求，在轨道规划建设运营的一体化、空港群协同发展、数据互联互通等方面开展先行示范，创新深莞惠都市圈综合交通协调机制与合作模式，打造大湾区区域合作样板。

意见建议：

建议一、创新深莞惠都市圈轨道交通发展模式，推动都市圈轨道交通一体化融合发展。

补充说明：一是加强都市圈轨道交通规划衔接，与周边城市共同推动城际铁路建设，加快珠江东岸中南虎城际、深大城际、深汕城际、穗莞深城际、深莞增城际、深惠城际等规划建设，适时推进城市轨道交通网络向周边城市延伸，促进都市圈融合发展。二是完善多层次轨道网络，从设计、运营等多维度促进干线铁路、城际铁路、市域（郊）铁路、城市轨道交通四网融合。三是探索都市圈交通一体化协调机制，创新都市圈轨道交通一体化规划建设运营模式。争取国家政策支持，由深圳联合周边城市共同编制都市圈轨道交通规划，创新都市圈轨道规划建设审批机制，探索建立深圳主导的城际铁路项目审批制度，破除行政边界限制。

建议二、推动合建湾区东部干线机场，打造世界级机场群。

补充说明：一是及早主动介入惠州机场改扩建，会同惠州市深化湾区东部干线机场的前期研究，充分论证功能定位、建设规模、空域运行、快速交通衔接、建设投融资等方案，谋划创新合作模式，实现未来两大机场优势互补、协同运营。二是组建深惠两地推进深圳第二机场建设工作机制，成立建设工作组，全面启动机场规划、投资谈判、军民航协调、地面交通规划等工作，建议由市机场集团代表深圳市政府主动介入惠州机场改扩建项目。三是统筹考虑惠州机场改扩建工程、临空产业园区开发、重大配套交通设施建设，由市机场集团代表深圳市政府进行主体投资，惠州以土地作价，实现深圳对惠州机场的控股，为后期联合运营奠定基础。

建议三、推动深莞惠一体化交通大数据平台建设，通过提供平台技术服务为莞惠城市交通治理赋能。

补充说明：一是发挥我市利用大数据提升交通治理能力方面的技术优势，主动推动深莞惠智慧交通一体化公共服务平台建设，为都市圈城市交通治理赋能。汇聚深、莞、惠三地城市级交通大数据资源，建立分级、分权限开放数据共享机制。探索由深圳牵头、协同莞惠共同建立建设深莞惠区域交通一体化决策支持“数据底座”。二是面向区域级的重大交通规划投资建设运营、协同治理、交通管理、一站式出行服务、应急处置等业务应用需求，创新体制机制，探索建立深莞惠都市圈“交通大脑”，积极推动区域交通一体化协同治理能力现代化建设，更好地发挥湾区核心引擎作用。

10、提案第 20190551 号

标 题：抢抓轨道交通建设黄金期，同步规划建设轨道交通一体化换乘接驳系统

提 出 人：王雪

办理类型：主办会办

主办单位：市交通运输局

会办单位：市轨道办，市规划和自然资源局，市发展和改革委员会，市住房和城乡建设局

案由及需要说明的情况：

为构建高效、畅达的公共交通换乘体系，实现轨道交通与公交、慢行、小汽车等其它交通方式的便捷换乘，提升公共交通出行整体吸引力，深圳应抢抓机遇，利用轨道交通建设黄金时期同步规划、同步建设轨道交通接驳设施，形成一体化换乘接驳系统。

意见建议：

建议一、建立轨道交通接驳设施一体化建设工作机制。

补充说明：建立由市政府牵头，规划国土、交通运输、公安交警、轨道办、住建、城管、地铁企业、公交企业等多个部门参与的工作推动机制，统筹轨道交通接驳设施一体化建设工程中的各项工作，协商解决涉及用地、拆迁等方面的具体事项。

建议二、借鉴香港经验，将地下公交接驳站纳入轨道交通建设工程，同步规划、同步建设、同步投入使用。

补充说明：借鉴地铁1号线世界之窗地下公交总站建设模式或香港常见的物业配建公交总站相关经验，在轨道交通四期和五期工程中，结合车站枢纽综合开发或者周边物业开发，配建地下公交接驳首末站或门厅式公交接驳站，纳入轨道交通建设工程一并开展，争取做到同步规划、同步建设、同步投入使用，满足轨道交通车站的公交接驳功能和需要。

建议三、借鉴日本经验，将自行车停放系统融入轨道车站规划建设。

补充说明：借鉴日本东京部分轨道车站周边区域自行车规范停放的成功经验，在自行车接驳客流量较大的轨道车站

规划建设地下立体自行车停放系统或二层自行车停车架，方便市民使用自行车出行，解决最后一公里的出行问题。

推进现状轨道交通车站周边步行道、自行车道环境整治，加强轨道交通车站周边区域共享单车的停放管理，对沿线区域共享单车乱停乱放、投放过密、“僵尸车”“废弃车”等影响行人通行等问题进行集中式治理，净化轨道交通接驳最后一公里的出行环境，进一步提高轨道-慢行接驳出行体验。

11、提案第 20190556 号

标 题： 关于加快建设深圳国际航空枢纽 及其产业配套的提案

提 出 人： 市政协人口资源环境委员会

办理类型： 主办会办

主办单位： 市交通运输局

会办单位： 市发展和改革委员会, 宝安区人民政府

案由及需要说明的情况:

国家“十三五”规划纲要明确深圳机场要建设“国际航空枢纽”。近年来，深圳机场取得了长足进展，但是对标世界先进和国际航空枢纽的定位，还需加快脚步，奋起直追。

一、深圳机场缺少与国际业务发展相匹配的综合保税区

深圳机场 2018 年货邮吞吐量 121.9 万吨，同比增长 5.1%，货量居全国第 4，全球第 25，其中国际及地区货量 35.6 万

吨。2019年1-9月，深圳机场货邮吞吐量92.5万吨，同比增长3.4%。

而同期，2018年，广州机场货邮吞吐量为189.1万吨，同比增长6.2%，货量全国第3，居全球第17，其中国际及地区货量114.5万吨，是深圳机场的3倍。

一个机场的货流量尤其国际货流量，相当程度上反映该座城市在产业、尤其先进产业上的经济地位和辐射能力。目前，深圳高科技产业发展总体强劲，在产业发展价值链上相对处于国内高端。因此，深圳机场在匹配和服务城市产业发展、提升国际航空枢纽竞争力上，存在很大空间。究其原因，深圳机场缺少与国际业务发展相匹配的综合保税区，是其基础架构上的先天短板。

纵观国内货运前四大机场，只有深圳机场缺少与国际业务发展相匹配的综合保税区。深圳机场现有保税物流中心（B型），较综合保税区而言，业务功能过于单一，无法满足国际化业务发展需要，国际业务已被国内前三大机场拉开较大差距。

比如，广州机场综保区一期工程早在2014年即通过国家验收，当年7月封关运作，已入驻快递速运企业350余家，2018年进出口122.8亿元，其中跨境电商进出口80多亿元，同比增长超100%，位居全国空港第一，已成为广州国家级跨境电商综合试验区的核心功能区。目前，广州机场综保区二期已完成围网、巡逻通道等基础和监管设施的建设，近期将迎接验收，预计全面建成后可增加100万平方米的仓储容量，将

为广州国际航空物流业发挥重大作用。

这种行之有效的经验，深圳同样具备条件，可以即刻学习，活学活用。

二、深圳机场海陆空铁综合交通枢纽的作用需要强化

2019年4月16日，国家发展改革委批复同意实施深圳机场三跑道扩建工程，按照2030年旅客吞吐量8000万人次、货邮吞吐量260万吨的目标进行设计。按此目标分析，深圳机场目前的客运量需提高60%，货运量需提高100%。要实现此目标，必须进一步提升深圳机场的综合交通枢纽作用，强化深圳机场国际枢纽地位。

深圳机场位于粤港澳大湾区战略要冲，目前拥有空港+高铁+轨道+港口+高速公路，综合枢纽和大交通体系建设已经形成基础，未来将是珠三角唯一海陆空铁联运的大空港综合交通枢纽，但是目前仍需提升。比如深圳机场空铁联合货运的功能未能充分施展，机场东站综合交通枢纽欠缺始发终到的功能，与赣深铁路、深茂铁路、东南沿海铁路的衔接尚有潜力。

意见建议：

建议一、在深圳机场及周边区域设立综合保税区

补充说明：充分研究并积极申请在深圳机场及周边区域设立综合保税区，或将深圳机场的国际货运业务纳入前海自贸区，复制前海自贸区先行先试监管政策，进行“陆港、海港、空港”一体化监管，实现保税加工、保税物流、保税服务等功能，在此基础上打造全球保税物流中心、全球保税维修中心和亚太航空货运转运中心。同时，进一步开辟国际货

运航线，继续发展全货机，强化货机夜间起降的保障，引入国际航空货运代理人，打造快件中转基地，发展快件货物空铁联运、空公联运，布设异地集散点，将深圳机场发展为全球、全国货运网络的枢纽节点。

建议二、加快空港新城和机场周边配套建设

补充说明：结合前海自贸区的政策红利，借鉴广州机场综保区和海南自由贸易港建设经验，加快建设空港新城、会展新城和亚太高新科技产品贸易中心，形成空港新城、会展新城与前海自贸区的协同叠加效应，在保税物流等传统产业的基础上，大力拓展以航空租赁、航材分拨、飞机维修、跨境电商等为代表的“保税+”新型高端业态，切实激发空港航空物流发展活力。

建议三、拓展机场区域高铁和轨道线路

补充说明：积极申请机场东站始发终到功能，研究新增深圳机场联系西南、中南和东南地区的高铁通道，打通国际航空枢纽与海西经济区、长株潭城市群的高铁新通道，以及快速直达上海方向的高铁通道。完善机场地面交通中心与穗深城际铁路、地铁 20 号线的空间布局及衔接通道。

建议四、加快机场现有建设与管理

补充说明：拓展全球创新城市的洲际精品航线，加快建设第三跑道及卫星厅，适时扩建停机坪和推进 T4 航站楼建设。提升机场服务保障功能，优化客货流组织和口岸服务流程，扶持机场建立统一的货运信息系统和数据交换平台，实现与航空公司、海关系统的交换和共享。完善机场集疏运设

施，大力推进数字化转型，强化运行监控，持续优化飞行区运行流程，提高机场运行效率。持续提升“深圳飞”品牌影响力，推动各运输方式运营协作，逐步实现“一票到底”和“行李直挂”的联运服务。

12、提案第 20190565 号

标 题：关于超前规划城市空间配合先行示范区的建议

提 出 人：高锦民, 曾少强, 张少华, 李惠林, 陈秀梅, 钟丽梅, 张小梨, 张学虎, 胡任重, 姜华, 庄桂雄, 张燕方, 陆卫平, 陈国雄, 蒋雷, 李子刚, 林国忠, 王文涛, 马兴通委员, 王丽娜

办理类型： 分办

主办单位： 市规划和自然资源局, 市交通运输局

会办单位：

案由及需要说明的情况：

深圳一直是改革开放的窗口，为我国经济的高速增长起到重要的引领和示范作用。在深圳建市 40 周年之际被赋予了先行示范区的定位和使命，我国经济已经由高速增长转入高质量发展阶段，支持深圳建设中国特色社会主义先行示范区，不仅是粤港澳大湾区建设进程中的一个重大战略部署，也是全面建设社会主义现代化强国的新起点。城市空间布局将决定着深圳未来的格局，

意见建议：

建议一、大胆放开城市更新容积率限制，保证产业空间高质量发展

补充说明：在深圳，从来不乏奋斗者和梦想者，创新创业的大潮汹涌澎湃。让创业者有充分施展才能的空间，对深圳的发展至关重要。深圳的土地资源日益紧缺，必须通过城市更新等手段深挖土地潜力，促进产业用地的高效利用，必须对标国际一流城市，前瞻性地大胆规划城市空间，放开城市更新土地容积率上限，支持产业用地综合利用，增加生活居住等配套用房占比，真正做到产城融合，减少通勤距离，通过更新、改建、扩建等改造手段改善宜居宜业空间，为城市未来发展预留空间。强烈呼吁：深圳的城市更新应大幅度提高容积率，在不影响航空安全的情况下，建筑容积率的审批应限低不限高，城市更新不可能反复重来，未来的深圳就该高楼林立。

建议二、加快住房用地供应，实现产业用房与生活配套平衡，提高市民宜居幸福感

补充说明：去年以来，深圳各类办公楼租金一直呈现下降态势，写字楼空置率已经攀至新高，租金跌至低谷。深圳的写字楼严重供过于求，楼宇经济后续乏力，而深圳火热的房地产市场导致，市区住宅一房难求，如今很多银行都不认写字楼作为贷款抵押物，只认住宅，市民住房房源严重不足。在深圳生活每天 1 小时以上的通勤时间已成为日常出行常态，更有甚者一天 24 小时中的 5-6 个小时都是在路上度过的。随着城市化的快速推进，通勤压力愈来愈大，市民居住

幸福感越来越低。

深圳要留住制造企业，留住人才，应当减少写字楼建设占比，加大建设制造业用房和住宅比例，加快住房用地供应，充分考虑产业与生活用房配比，在产业规划的同时应超前规划商业配套、居住、教育、医疗、运动、娱乐、养老等综合配套服务，构建多主体供给、租购并举的住房供应与保障体系，做到就近就业，就近入学、就医，让人才喜欢留在深圳，并且能有充足的可负担的生活空间，建设宜居宜业的幸福社区。

建议三、尽快规划建设城市地下快速干道，实现交通路网立体布局

补充说明：深圳人多地少，人与环境容量矛盾突出，随着城市经济的迅速发展，交通需求快速增长。截至 2019 年 5 月，深圳机动车保有量已达 348 万辆，每公里道路车辆密度 510 辆（国际警戒线是 270 辆），位居全国大城市首位，交通安全管理压力较大，并出现了一些新情况、新问题，汽车通行效率日益降低，道路功能不完善，导致机动车与非机动车、行人抢道，从而造成更严重的交通拥堵。

深圳现有地下空间规划，应在高标准、高起点规划建设轨道交通的同时，尽快规划建设地下机动车快速干道，让远距离通行的汽车从地下快速通过，将地面道路留给短途慢行机动车、自行车和行人。建议在原七横十三纵高速路网的基础上，同方向建设地下快速公路网，构筑地下、地面的立体交通路网，实现快速车与慢行车辆分流，构建和谐的交通秩序。深

圳规划应超前于城市发展，不能总在事后打补丁，地下快速路网的规划建设要跟上城市地面设施建设的步伐，避免地面设施建设完成又再度开挖地下，造成时间和成本上的重复浪费以及环境的再污染。

13、提案第 20190566 号

标 题： 开放市场科学管理，促进共享单车行业健康发展

提 出 人： 王雪

办理类型： 主办会办

主办单位： 市交通运输局

会办单位： 市市场监督管理局，市司法局

案由及需要说明的情况：

交通拥堵和市民通勤成本居高不下，一直是深圳民生焦点问题，也逐渐成为城市营商环境重要因素。发展慢行系统，鼓励市民绿色出行无疑是“治堵”的重要策略。但数据显示，自 2017 年 8 月发布共享单车“禁投令”以来，深圳共享单车运营服务质量呈现明显下滑趋势。深圳市交通局发布的《2019 年第三季度深圳市互联网租赁自行车企业运营服务考核结果的公告》显示，摩拜单车、ofo 单车对乱停放车辆秩序管理不到位的问题依然突出，车辆日常秩序管理得分率分别为 35.38%，22.00%；两家企业在车辆运营效率及车辆运维方面仍有待提升，车辆活跃度、日均骑行量、车辆周转率、

车辆完好率及专项检查等各项指标得分较低。此外，ofo 单车由于未按规定报备，擅自置换更新车辆，导致在车辆投放管理指标项扣分较多。总体来看，这两家企业运营管理规范化程度和服务水平整体偏低，企业在运营服务及运营管理方面仍有较大提升空间。深圳街头大量残旧的共享单车不但无法为市民提供出行服务，还占用了宝贵的公共空间以及政府的行政资源。单车乱停乱放、张贴小广告等现象也严重影响了市容环境。这背后凸显的是相关运营企业没有持续投入、运维力量不足，缺乏智能化、精细化、差异化的运营管理手段等多方面问题。

目前，深圳对于总量调控、市场的准入和退出机制均等均待进一步完善，也是一线城市中对于共享单车管理最保守的城市。建议深圳市尽快松绑共享单车“禁投令”，重新开放市场，通过优化创新制度与政策环境，规范企业准入和退出，推动共享单车行业健康可持续发展。

1、长期禁投导致共享单车数量分布不均衡，运营服务质量下降，无法满足市民出行需求。

深圳于 2017 年 8 月发布共享单车“禁投令”，后续一直要求各家企业减量。2019 年 4 月，深圳市都市交通规划设计研究院发布的《深圳市互联网租赁自行车发展评估报告》指出，深圳共享单车报备车辆规模 58 万辆，其中摩拜单车 29.4 万，ofo 单车 28.6 万。监管平台监测到的车辆规模约 48 万辆，实际可用车辆规模约 37 万辆，与全市共享单车需求相比，

存在一定缺口。综合考虑空间资源承载能力和市民骑行需求，测算得深圳共享单车合适的投放规模约为 50-60 万辆。现存的单车从数量分布到运营服务质量，均无法满足深圳市民的出行需求。

2、行业缺少市场竞争活力，车辆可用率低，大量残旧车辆影响城市面貌

目前深圳主要运营企业是摩拜和 ofo（实力相差悬殊），运营企业 80%的车辆集中在南山、福田、罗湖、龙华，各区供需严重不平衡，虽然政府考核不断进行，但始终没有对二者服务质量提升产生足够的影响，改进动力缺失，考核管理约束力不够。长期的“禁投令”客观上造成企业丧失自我鞭策和进步的动力，不利于行业健康可持续发展。

意见建议：

建议一、开放市场竞争，促进共享单车企业优胜劣汰

补充说明：2019 年 8 月，国务院办公厅发布《关于促进平台经济规范健康发展的指导意见》，其中要求创新监管理念和方式，实行包容审慎监管，探索适应新业态特点、有利于公平竞争的公正监管办法。立足深圳慢行系统的规划日趋完善，以及共享单车在短距离出行和末端接驳的重要价值，建议深圳尽快结束共享单车禁投令，通过公开招投标、局部试点等形式开放市场，引入新的优质企业，重新激发市场的活力，倒逼运营企业切实履行主体责任，不断升级城市共享单车的管理服务标准，形成更加规范、健康的行业格局。

同时，滚动开展行业评估与考核，考核结果与经营份额、经

营范围等指标挂钩，同时加强引导市民、企业、政府三方共治。对于破旧无法提供骑行服务的单车，通过执法手段有效督导相关企业回收清理，保障城市空间被合理利用，保障市民有车骑，有好车骑。

建议二、建立共享单车企业和用户个人双向信用管理制度

补充说明：通过建立信用管理制度，督促企业积极落实主体责任，依法依规诚信经营，引导用户守信、讲文明、维护停放秩序等，鼓励企业建立用户用车信用评价体系和守信激励、失信惩戒等用户管理机制，对存在不按规定骑行、停放等不良行为的用户，可以采取提高收费标准、限制使用等联合惩戒措施。建立警企合作机制，对破坏、私占、倒卖共享单车的用户依法处罚，构成犯罪的，依法追究刑事责任。

14、提案第 20190572 号

标 题： 关于建立深圳重点车辆登记标准的建议

提 出 人： 徐炜,朱文豪,许宜群

办理类型： 分办

主办单位： 市交通运输局,市公安局

会办单位：

案由及需要说明的情况：

一、案由

近年来，中国内地经济飞速发展，汽车保有量逐年提升，截至到 2018 年底已达 2.4 亿辆。同时汽车道路交通事故频发，万车死亡人数居高不下，其中重点车辆管理既关系到人民群众生命和财产安全，也关系到社会大局稳定，全国各地重点车辆引发的交通事故让人触目惊心，其危害性之强，社会影响之大，已成为当前公安交管工作的重点，人民群众关注的热点。

二、问题

深圳全市机动车保有量约 340 万台，其中重点车辆（公路客运、旅游客运大型客车、危化品运输车、校车、营转非大型客车、重型货车、重型挂车）近 16 万辆，约占本市机动车总保有量 4.6%。但是，数量占比并不高的重点车辆，在近 3 年的深圳亡人事故中占比七成以上。主要是因为这些车辆为了追求利益最大化，多拉快跑、严重超载、超限、超速等违法行为，存在严重的道路交通安全隐患。

深圳市 2018 年推广新型泥头车标准以来，较传统泥头车相比，新型泥头车通过整体平移盖板或硬质折叠式盖板，实现了车厢全密闭，装载容积降为 11.6 立方米，车辆右侧盲区等方面都有改善。同时，建设完善自卸货车的管理系统，加强了企业监管。2019 年上半年（1 月 1 日-7 月 2 日），全市共发生泥头车事故 9 起，死亡 12 人，事故数同比去年泥头车事故减少 10 起、下降 52.63%，死亡人数同比去年减少 9 人、下降 42.86%，极大限度地提高了泥头车运输安全系数，保护了人民群众的生命财产安全。

意见建议:

建议一、建议制定深圳市重点车辆的地方标准

补充说明: 建议借鉴深圳市泥头车管理经验, 制定高于全国的车辆标准, 从车辆技术标准、厢体尺寸、智能设施配置、标志标识等方面着手制定深圳市重点车辆地方标准。如重点车辆安装 AEBS 系统(先进紧急自动体系)、安全带提醒、限速装置、制定更严格的厢体、重量标准等, 通过源头把关夯实道路交通安全基础。

建议二、建议从立法层面研究设立深圳重点车辆准入制度

补充说明: 建议从立法层面研究设立深圳重点车辆准入制度, 如车辆所有人为个人的不得购买重点车辆, 非道路运输企业不得购买重点车辆。实行重点车辆职业驾驶人制度, 对重点车辆驾驶人制定更严格的管理、考核制度, 通过源头管控加强道路交通安全管理。

15、提案第 20190573 号

标 题: 关于推动建立深圳交通设施地方标准的提案

提 出 人: 徐炜, 姜华, 潘争艳, 赵庆祥, 杨灵祥, 朱文豪

办理类型: 主办会办

主办单位: 市交通运输局

会办单位: 市公安局

案由及需要说明的情况:

一、案由

(一) 新型交通组织的相关标准规范模式、内容不全。

深圳的新型交通组织工作已经开展近十年，首创了多个全国第一：“快速路 HOV 车道”、“全待转交叉口”、“自动化潮汐车道”、“移位左转交叉口”，新型交通组织已经成了提升我市道路交通运行效率的重要手段之一。但关于新型交通组织的相关标准规范模式、内容不全，难以跟上深圳交通创新的深圳交通创新的速度和节奏

(二) 国家标准对人行横道安全设施的要求较低。

今年以来，我市共发生 31 起斑马线亡人事故，致 33 人死亡。亡人事故数与去年同比增加 4 起，上升 14.8%，死亡人数与去年同比增加 6 人，上升 22.2%。人行横道安全问题已经成为目前我市交通安全的突出问题，提升我市人行横道安全设施水平工作刻不容缓。而目前国家标准对人行横道安全设施的要求较低，无法囊括智能化、电子化等新的交通安全设施。

(三) 目前交通设施现行国家标准存在一定滞后性。

目前交通设施现行的主要国家标准有《道路交通标志和标线》GB 57681-2009；《城市道路交通标志和标线设置规范》GB 51038-2015；《城市道路工程设计规范》CJJ37-2012；《城市道路交通设施设计规范》GB 50688-2011；《道路交通信号灯》GB 14887-2011 等等，而这些标准的制定、修订时间均早于 2015 年，存在一定滞后性，针对性不强，无法准确指导我市交通管理工作开展。如：国标中规定城市快速路单条

车行道宽度不得低于 3.5m，而深圳大部分快速路均已实施客货分离的交通管理措施，因此对于小汽车专用道而言，3.5m 的车道宽度存在道路资源浪费的问题。又或者，我市使用的彩色斑马线，彩色标线均作为强提示标线，有提示驾驶员和行人的作用，但国标中并没有此类标线相关设置规范。

二、问题

（一）国标针对性不强

国家标准作为对保障人身健康和生命财产安全、国家安全、生态环境安全以及满足经济社会管理基本需求的技术要求文件，需要在全国范围内使用，所以国家标准制定的过程中必须针对各类城市、农村的各种情况。但是对于深圳这种以创新驱动作为发展战略的高速发展城市，国家标准的针对性不强。

（二）国标存在滞后现象

新的城市交通管理形式的诞生，不断对交通组织提出更高的要求，而新的要求反应在国标上会存在 3-5 年的滞后期，导致无法灵活的使交通管理工作适应城市的高速发展。

意见建议：

建议一、建议大力推动新型交通组织设置标准地方标准制定工作

补充说明：建议编制新型交通组织的相关地方标准，指导全市的新型交通组织的工作，并将深圳的宝贵经验向全国进行推广复制。

建议二、建议大力推动人行横道安全设施细分标准制定

工作

补充说明：建议制定人行横道安全设施细分地方标准，指导我市人行横道安全设施提升工作，最终解决目前我市在交通安全管理方面的突出问题之一。

建议三、针对现有国标，推出针对性的深圳地方标准

补充说明：建议针对现有国标，推出既符合国家标准的通用性指标又具备深圳特色的，符合现状交通管理需要的地方标准。

16、提案第 20190574 号

标 题：关于有序推进全市道路限速合理化的提案

提 出 人：徐炜

办理类型：分办

主办单位：市交通运输局,市公安局

会办单位：

案由及需要说明的情况：

一、案由

随着我市机动车保有量的不断增加，道路限速设计不合理，不但会影响道路的通行效率，更是对道路资源和汽油能源利用效率的严重浪费。同时实践证明，不合理的限速标准和限速措施不仅不能保障道路通行的安全，反而会不利于市民良好交通意识的养成，当超速驾驶行为成为一种习惯后，极容

易对合理的道路限速产生漠视，从而导致严重的交通事故。

二、问题

（一）城市快速路隧道限速不合理

城市快速路交通系统大多数为主要的跨二线关通道，受城市交通需求的影响较大，高峰流量集聚明显，交通流量较大，潮汐交通现象显著。我市高速公路限速情况普遍在100-120km/h，快速路主线普遍限速60-80km/h，而我市的高快速路隧道内的限速值是在路段限速值的基础上再降低一个等级（20km/h）。这种限速的差异性将影响高快速路的通行能力，导致整体通行效率低下，高峰期间交通拥堵现象严重。而我市快速路隧道段普遍建设标准高、配套设施齐全，具备与前后普通路段限速统一的基本条件。

（二）部分道路限速不合理

目前我市高速公路线性技术指标较好，设施建设标准高、立交间距较长。从道路限速方面来看，根据《公路路线设计规范》（JTGD20-2006），高速公路设计车速在80-120km/h，而目前我市高速公路限速值普遍低于中低标准，与邻市道路限速值不匹配，且道路限速划分较细、标准不统一等，不仅影响了整体通行效率，也容易引发交通事故。随着道路建设标准的逐步提高、配套基础设施的齐全、汽车的质量提高，相关国标出现了适用性低、滞后等特点，无法最大化利用现有道路资源。

（三）部分高快速路存在不合理限速区

我市部分高快速路存在主线段局部限速过低的情况，形成两

头高、中间低的“葫芦状”限速区的情况，并且这些限速路段没有在道路限速标志前适当距离处设置明显的警示标志，经常造成车辆高速进入限速区后，突然发现数值极低的限速标志紧急刹车，这样不仅使驾驶员产生了巨大行车心理压力，而且极易发生事故。

意见建议：

建议一、建议从机制上扫清道路限速过低的障碍

补充说明：一、针对小汽车、货车分别重新核定限速控制指标。建议在已实施客货分离的高快速路上实行分车型、分时段、分车道的精细化限速管控，一方面最大化利用道路资源，另一方面可以提高道路通行能力。

二、降低相关国标强制性要求，推动制定符合深圳实际情况的相关规范。根据实际道路交通发展情况，按照现行国家法规和标准中的要求，结合交通、土地利用和道路环境等情况，根据道路的实际状况设定城市道路限速。

三、对交通管理部门进行限速调整的授权。授予交通管理部门动态调整限速的相关权利，通过对交通流量、运行速度、车型构成及交通安全状况的动态监控，用此类数据分析道路交通特征及缓行成因，综合考虑各种因素动态调整道路限速值。

建议二、建议从改善层面完善我市道路基础设施

补充说明：一、开展我市道路参数核查工作。从满足道路安全、通过功能的需求角度出发，对全市道路限速标志、道路线形主要核查指标及限速区域进行一次分层级、分批次

的全面清点排查。避免存在道路设计速度达标，但人为限速过低的现象存在，并取消或调整设置不合理的限速标志、限速区。

二、开展道路设施基础改善工作。根据道路参数核查工作，针对可通过工程改善来提升道路限速的路段，进行相应的道路罩面改造，安全设施优化工作。提升相应的道路核查参数，提供更好的道路条件，以提高道路限速值的制定。

17、提案第 20190578 号

标 题： 关于完善城市公共标识提升城市品质的建议

提 出 人： 孙艳琼

办理类型： 主办会办

主办单位： 市交通运输局

会办单位： 市城市管理和综合执法局, 市委编办

案由及需要说明的情况：

城市公共标识系统完善与否是衡量一座城市文明综合素质的重要指标之一。外来游客对一个城市的最初接触和解读，除了第一印象，更多的是从城市的公共标识开始的。然而，我市部分公共场所标识仍然存在一些问题，亟待重视。

突出表现在：一是表述相同或类似的内容，在不同的地段城市标识字体大小、颜色等要素不一致。同时，政务服务等公共标识与私人、商业信息标识又高度相似，不易区

分。二是行政机关、事业单位“各自为战”，城市标识立的多、拆的少，出现重复标识、过时标识，不仅影响城市形象，更会带来安全隐患。如某些交通标识设立在地下管线之上，存在一定安全隐患。三是部分公共场所标识存在“标而不识”的问题，如指示功能不到位、存在错别字等。

随着我市创建全国文明城市工作的深入开展，建议完善城市公共标识系统，让市民游客“心中有数”，提升城市形象、提高城市品质。

建议：

一、加强城市公共标识标准化管理。制定公共信息图形标志标准化管理办法并尽快实施，对公共标志的设置、字体大小、用语、颜色等各方面予以规范。针对表述相同或类似的内容，在不同的地段城市标识字体大小、颜色等要素不一致的情况，进行集中整改，并对私人、商业标识错用、乱设等进行及时整治，明确区分政务服务等公共标识与私人、商业信息标识，确保城市标识的规范、准确、醒目，便于理解和辨认。

二、设立专门的城市标识管理部门。整合资源，设立专门的城市标识管理部门，统一负责城市标识的设立、管理和维护。将城管、规资、交通等部门标识，如交通标志、路牌标志、问询标志等，集中统一管理，降低标识管理维护成本，提升城市形象。同时，设立统一受理热线，对市民群众反映的标志错误、破损、遮挡等问题，转交专门部门处理，并及时反馈。

三、强化城市公共标识特色化布局。针对不同的地段、场所，着重设立具有针对性、特色化的城市标识。如，在政府机关办公场所、图书馆、博物馆、展览馆、体育馆等大型公共建筑周边，设置区域指示牌或引路牌，加化地面箭头；在商业繁华地段、旅游地段、商务集中地段、公共交通换乘地段等，设立街区导向标志图；在具有历史人文意义的场所，专门制作铭牌，记录和讲述其所承载的故事。

意见建议：

建议一、加强城市公共标识标准化管理。

补充说明：制定公共信息图形标志标准化管理办法并尽快实施，对公共标志的设置、字体大小、用语、颜色等各方面予以规范。针对表述相同或类似的内容，在不同的地段城市标识字体大小、颜色等要素不一致的情况，进行集中整改，并对私人、商业标识错用、乱设等进行及时整治，明确区分政务服务等公共标识与私人、商业信息标识，确保城市标识的规范、准确、醒目，便于理解和辨认。

建议二、设立专门的城市标识管理部门。

补充说明：整合资源，设立专门的城市标识管理部门，统一负责城市标识的设立、管理和维护。将城管、规资、交通等部门标识，如交通标志、路牌标志、问询标志等，集中统一管理，降低标识管理维护成本，提升城市形象。同时，设立统一受理热线，对市民群众反映的标志错误、破损、遮挡等问题，转交专门部门处理，并及时反馈。

建议三、强化城市公共标识特色化布局。

补充说明：针对不同的地段、场所，着重设立具有针对性、特色化的城市标识。如，在政府机关办公场所、图书馆、博物馆、展览馆、体育馆等大型公共建筑周边，设置区域指示牌或引路牌，加化地面箭头；在商业繁华地段、旅游地段、商务集中地段、公共交通换乘地段等，设立街区导向标志图；在具有历史人文意义的场所，专门制作铭牌，记录和讲述其所承载的故事。

18、提案第 20190583 号

标 题： 关于加快非机动车道基础设施建设的建议

提 出 人： 姜华

办理类型： 主办会办

主办单位： 市交通运输局

会办单位： 市公安局,市规划和自然资源局

案由及需要说明的情况：

深圳即将对电动自行车将采取登记备案，经登记备案的电动自行车可以上路行驶。通过近几年事故分析，电动自行车交通事故占有所有交通事故的逾4成。据相关统计数据，深圳市近5年电动自行车交通违法中，违法占比最高的是“非机动车上机动车道行驶”。为此，建议在电动自行车事故高发或电动自行车出行需求较大的路段尽快完善非机动车道建设，创造电动自行车通行条件，满足机动车、非机动车、

行人各行其道出行需求，确保我市电动自行车登记备案管理政策平稳实施。

意见建议：

建议一、加快非机动车道基础设施供给的设置原则

补充说明：（一）干路优先，重构路权。

（二）因地制宜，灵活设计。

本着“道路功能完整性，应用单行、禁左等交通组织和交通控制优化策略释放必要的改善空间，明确道路的路权规则。

（三）人性精细，舒适安全。

非机动车道建设在道路改造过程建议结合交通、管线、景观、安全等多专业融合，打造人性化、精细化的亮点工程。

（四）近远结合，逐步推进。

本着近远结合、逐步推进实施的原则，在近期内选择具有代表性的试点工程，力争在取得较好试点效应，并进行跟踪评估，消除市民疑虑后，再根据实施后的效果在辖区内逐步推广。

建议二、加快非机动车道基础设施的改善思路建议

补充说明：思路一：以单行交通组织为抓手，创造独立自行车道断面空间。在道路条件受限，双向通行难以满足独立自行车行驶的道路时，通过合理的单行交通组织，释放部分道路断面，创造非机动车道通行的空间。

思路二：关注道路接入点风险，减少车辆右转与自行车碰撞风险。在地库小区出入口或右进右出口，车辆右转时会与

非机动车道和人行道上的慢行交通产生冲突。在道路接入点可以使用特殊的标志标线、减速设施，隔离设置和智能设施来对接入点控制车辆与电动自行车之间的事故进行有效的防控。

思路三：完善人非共板型非机动车道，提高骑行舒适性。人非共板型非机动车道的完善需要着重两个方面的设计要点，1、非机动车和人行道的空间的基本相对独立；2、非机动车道的铺装和无障碍设计精细化，避免电动自行车驶入机动车道。

思路四：建筑临街空间与道路的一体化、无隔断设计，增大人行道宽度从“道路红线管控”向“街道空间管控”转变。同时可营造通透的视觉空间，激活空间活力，将慢行交通与商业景观环境问题统一起来进行整体考虑。

思路五：结合道路条件、用地、环境等要素，选择合理的道路空间。非机动车在道路空间可选择两种路权方式，一是各行其道的独立非机动车道，二是通过共享空间的共享车道。车行道、非机动车道和人行道合并成一个整体。

思路六：应用“交通安全设计”以工程改造为核心，引导各种交通参与者行为，确保电动自行车驾驶员安全。《深圳市城市规划标准与准则》提出营造安全的出行环境是发展步行及自行车交通的前提，为此应设置独立的人行道、自行车车道，保证独立的路权，实现机非分离、人非分离。

建议三、建议组织街道建设非机动车道示范样板路

补充说明：为进一步加快非机动车道建设，满足未来登

记纳管电动自行车的通行条件，建议在各街道办选取一条道路按照上述改善思路，打造街道非机动车道示范样板路，为全市非机动车道建设打下基础，满足市民出行需求。

19、提案第 20190584 号

标 题：关于开通学苑大道大学城路 贯通沙河生态长廊的提案

提 出 人：黄险峰

办理类型：主办会办

主办单位：市交通运输局

会办单位：南山区人民政府，市规划和自然资源局，市公安局，市教育局

案由及需要说明的情况：

学苑大道位于南山区大学城片区，南起留仙大道与珠光北路交界处，沿大沙河东侧向北，经丽山路后转为东西走向，东止于中科院深圳先进院配套道路、塘长路、福光路等 3 条道路相连。学苑大道全长约 4 公里，按城市次干道标准设计，双向四车道，设计行车速度 40 公里/小时，目前已全线建成。

学苑大道大致可以分为三段，第一段为留仙大道至丽山路段，长约 1.1 公里，道路两侧主要为南国丽城、南山区人才公寓等住宅区及一些工业厂房与宿舍，目前社会车辆正常通行；第二段为丽山路至丽水路段，长约 1.8 公里，该路段

穿过深圳大学城北大校区、清华校区和大学城体育馆，目前主要承担大学城校区内部车辆的通行功能，不对社会车辆开放；第三段为丽水路至中科院深圳先进院配套道路段，长约1.1公里，道路两侧主要为南方科技大学、中科院深圳先进院、深圳国家超级计算中心和塘朗村等，目前社会车辆正常通行。

随着北部片区的发展，大学城片区由以前的城中村发展成今天的国际战略高地，一座人口高密度集聚的新城区，片区的定位也成为大湾区科教城的核心，片区人口比学苑大道建成当初增加数十倍，人流车流越来越密集。

从该片区的交通组织来看，该片区的城市主干道有沙河西路和留仙大道，主要承担片区对外交通联系；城市次干道有学苑大道、西丽路、丽山路、丽水路等，主要承担片区内部交通联系；学苑大道是片区内部的重要联系通道，对于沿线的北大、清华、哈工大，特别是南科大、深圳西丽校区、中科院深圳先进院和深圳国家超级计算中心等单位来说，学苑大道是其主要的进出通道。在留仙大道交通压力越来越大的情况下，学苑大道交通微循环疏导的作用越来越迫切。

另外，随着大沙河长廊的全线开通，大沙河长廊成为南山乃至深圳的一张亮丽名片，大沙河长廊也因为学苑大道大学城路段1.8公里的封闭导致这一路段通达性非常不好，给整个大沙河长廊的市民体验带来非常大的困惑。

学苑大道大学城路段的封闭使得沿线车辆自学苑大道西至东，必须绕行丽山路、丽水路、留仙大道等道路，给沿

线企事业单位、居民出行造成极大的不便，给片区的发展带来非常大的阻碍。同时市政主干道长期局部封闭，在依法治国的今天，在深圳大力建设先行示范区的今天，显得非常不合时宜。

综上所述，对学苑大道大学城校区路段采取封闭措施，已经与大湾区的定位非常不合适，也与深圳建设先行示范区理念违背，同时也是对基础设施资源的浪费，纳税人的钱建的公共市政设施，理应全社会共用。

建议：永久开通学苑大道，合理组织片区交通，保障沿线企事业单位和居民的顺畅出行。

意见建议：

建议一、打通学苑大道大学城路段，合理组织片区交通，引导车辆分类通行。设置监控摄像设备，加强监控，严格执法。

补充说明：全路段打通学苑大道，合理组织片区交通，引导车辆分类通行。同时在该路段设置监控摄像设备，加强监控，对违规超速车辆严格处罚。

建议二、大学城校区路段严禁大中型货车通行，合理限速。学苑大道与校内道路的相交处设置减速带，保障校区出行安全。

补充说明：大学城校区路段，严禁大中型货车通行，设置合理的限速。在学苑大道与校内道路的相交处，设置减速带，保障大学城交通安全。

建议三、全面梳理学苑大道全路段交通标志标识，打造

成与大学城品味相匹配的标志性大道，与大沙河生态长廊相辉映。

补充说明：第三，全面梳理学苑大道全路段交通标志标识，打造成与大学城品味相匹配的标志性大道。全面梳理学苑大道全路段交通标志标识，打造成与大学城品味相匹配的标志性大道，与大沙河生态长廊相辉映。

20、提案第 20190587 号

标 题：关于平等路权下全方位提升我市交通安全的提案

提 出 人：民革深圳市委会

办理类型：承办

主办单位：市交通运输局

会办单位：

案由及需要说明的情况：

路权是指交通参与者的道路使用权，是交通范畴内特定的、由交通法规赋予给交通参与者的一定空间和时间内在道路上进行交通活动的一种权利，包括行驶权、通行权、先行权和占用权。而平等路权的基本原则是：人均道路面积小者优先，即公交优先；对环境的影响小者优先，即排污量小的车辆优先；工作紧急程度大者优先，即紧急车辆优先；交通弱者优先，即行人自行车优先。

截至 2019 年我 12 月，深圳机动车保有量约 350 万辆，其中小汽车约 320 万辆。假设 306 万辆小汽车每天出行，解决 500 万人出行需求，也只占深圳人口总量 25%左右，意味着 75%左右深圳市民交通出行，仍然需要通过绿色出行方式来解决。但是我们现在的路权分配，52%是机动车道，自行车道 6%，行人是 16%。占市民交通出行结构比例绝大多数的行人路权被严重侵犯，现实交通通行存在行人路权被机动车侵占，行人路权被自行车侵占、城市慢行系统不完善，行人交通不便利、不舒畅，公共交通系统不健全，交通安全教育存在盲点人群、居民生活重点区域行人通行空间不足、活动场所不够等诸多问题。

交通的本质不是为了解决“车”的出行，而是为了解决“人”的出行。所以，基于平等路权视角，应该遵循市民交通出行结构比例。

对比国内北京、国外纽约等，在平等路权理念指引下，它们在城市规划、道路建设、宣传教育方面取得了突出成效，颇值得深圳借鉴。2017 年，北京市试点自行车独立自行车道设置，在平等路权方面做出了有益尝试，受到了市民的大力欢迎。而作为世界湾区经济代表城市，美国纽约的城市人口与汽车保有量一直在美国居于首位，其行人路权与汽车路权的冲突一直较为激烈。该市将自行车回归作为提升行人路权的重要方式之一，在这一思想指导下，从 1998 年到 2015 年，该市自行车通勤流量从不足 2 万次，上升到将近 10 万次，日均自行车出行总量，从 10 万次，上升到近 50 万次。在此

基础上，2016年，《纽约交通战略规划：安全·绿色·智慧·公平》提出：使骑车人数增加一倍，成为美国最好的自行车城市（2014年骑车人数为77.8万人，因此，2021年骑车人数将达到约156万人）；每年新增80km自行车道，其中至少16km有机非物理隔离的自行车道，到2021年共新增320km自行车道。

意见建议：

建议一、通过加强宣传和引导，提高交通参与者的路权意识和优先权意识

补充说明：平等路权理念需要得到全社会尊重，相关部门在道路设计、市政规划方面要以形成平等路权的基本共识。在进行交通建设的时候，应该更多的站在行人的角度去考虑问题，把更多的路权、更多的方便让给行人，改变车辆强势、行人弱势的现状。

建议二、通过政策导向和设施设置合理分配路权

补充说明：1、建立新的道路交通设计标准，保障非机动车路权。政府主管部门要建立新的道路交通设计标准，把保障非机动车路权纳入新的标准内，新建设的道路一律要设计符合标准的专用非机动车道标准。

2、全面排查我市道路的非机动车道现状，打通非机动车道断头路，尽快形成非机动车网络。各级政府和道路主管部门要对我市道路非机动车道进行全面排查，打通非机动车道断送路，使全面的非机动车道形成网络，建成城市慢行系统。

3、拓宽现有的非机动车道，保障非机动车的基本通行。改

变简单的在原步行道上施划非机动车道的做法，尽可能实行非机动车道和步行道分离。

4、试点收窄机动车道宽度，开辟专用自行车道。目前，我市汽车道宽大多采用 3.25 米国家规范，但在繁华路段也有收窄到 2.95 米实例。如果深圳将 3.25 米车道标准基本改为 2.95 米，现有道路就都能省出大量单车道。建议在南山科技园片区先做试点，探索使用深圳立法权予以保障。

建议三、通过执法强化路权的分配

补充说明：1、安全岛设计存在对行人路权侵犯的可能。二次过街、安全岛这个设计的初衷是为了提高交通效率，缩短行人和车辆的等待时间。而近年来多次出现的交通事故，使得安全岛成为交通安全“隐患岛”。除主要交通大动脉外，其他市政交通道路应充分尊重行人路权，延长行人绿灯通行时间，让行人有尊严，从容的过街。

2、平等路权下的行人受教育权。行人受教育权属于行人路权的一类。从交通管理的角度，对行人的安全教育、对司机的安全教育，典型案例要多宣传普法，安全教育要覆盖到方方面面。但是目前看来，这方面还存在很多的空白，做得还远远不够，交通安全教育存在盲点人群。例如：据国家卫生健康委员会此前发布的数据显示，中国现有随迁老人近 1800 万人，占全国 2.47 亿流动人口的 7.2%。作为移民城市，深圳随迁老人数量更多，但对此部分人群缺少专门的交通安全教育。建议针对深圳市人口结构特点是外来人口较多，来深带小孩儿的老人较多，受教育程度不一，交通安全意识参差

不齐的特点，社区专门划拨相关经费，引进专业教育资源，开展形式多样的交通安全教育宣传形式，实现交通安全教育人群的全覆盖。

建议四、集中治理平等路权的下沉重点区域：社区

补充说明：平等路权保障的下沉重点区域在社区，社区是居民生活和出行的重要单元，也是行人路权最需要得到维护和保障的区域。建议聘请专业团队，通过对街道、辖区交通、交警、城管及重点单位进行分析，调研近年来交通安全事故情况，包括事故的数量、分布、原因及造成的损失情况，准确分辨事故高发区域，并作为下一步现场安全隐患普查工作重点，从道路设施建设的科学性、交通标志的规范性、交通安全设施的完备性、交通科技装备的先进性以及重点车辆（工程车、快递电动车等）、重点地区（学校、医院、商贸市场、居住小区出口）等方面正对性调研，发现安全隐患；根据发现的问题，借鉴国内外城市先进的交通安全管理措施及手段，提出相关改善建议；从加强组织领导、明确权责分工、保障经费投入、强化效果评估等方面提出保障措施。通过深入调研和实地排查安全隐患，由区一级应急办牵头治理，街道协调办理，按照事权对相关隐患点进行相关分配，通过定期督导制度指导项目的落实。

21、提案第 20190593 号

标 题： 关于龙大高速（大浪段）交通拥堵问题与改善建议的提案

提 出 人： 李世清, 覃敬腾, 赵杰, 张耀华, 马庆成

办理类型： 主办会办

主办单位： 市交通运输局

会办单位： 市轨道办, 市公安局

案由及需要说明的情况：

2019年2月, 中共中央、国务院印发了《粤港澳大湾区发展规划纲要》, 将建设国际科技创新中心作为粤港澳大湾区的重要战略定位。近期中共中央、国务院印发了《关于支持深圳建设中国特色社会主义先行示范区的意见》, 明确以深圳为主阵地建设综合性国家科学中心, 而光明科学城将作为综合性国家科学中心重要的承载区。结合最新发展趋势和要求, 光明区明确提出打造竞争力影响力卓著的世界一流科学城和深圳北部中心。畅达高效区域交通网络是光明科学城建设的重要支撑, 但目前, 光明区至中心城区的轨道交通尚未建成, 主要利用龙大、南光高速至中心城区, 其中龙大高速承担光明科学城至中心城区中长距离交通出行。据调查, 现在龙大高速交通量约为双向 9.3-11.8 万标准车/日, 通道趋于饱和, 其中龙华大浪段交通拥堵较为严重, 对光明区与中心城区互联互通造成了较大的影响, 具体问题如下:

(一) 福龙一龙大与布龙一石观路有 800 米共线段, 中间双向 8 车道, 两端汇入断面为双向 12 车道, 通行能力不

匹配。

（二）本段无辅道，但沿线共设 9 个出入口，频繁进出影响主线运行效率，拥堵严重。

（三）沿线违停车辆较多以及路面破损，标志标线缺失，影响车辆通行效率。

意见建议：

建议一、尽快启动龙大高速市政化改造建设工作，并协调福龙路改扩建工程，争取同步建设，减少施工疏解对出行的影响。

补充说明：尽快启动龙大高速市政化改造建设工作，并协调福龙路改扩建工程，争取同步建设，减少施工疏解对出行的影响。

建议二、龙大高速及福龙路未改造前，优化龙大高速（大浪段）交通组织，管控沿线出入口对主线的影响。

补充说明：压缩与布龙路共线段车道宽度，修补破损路面，优化标识系统，增加车道数，规范行车路径，缓解车辆交织引起的拥堵。同时加派警力进行不间断巡查，严厉打击乱停车、随意掉头和变道等违章行为，疏导拥堵节点交通，引导交通文明出行。

建议三、加快深华快速规划建设。

补充说明：打造光明东部和龙华西部快速抵离深圳市中心城区与东莞松山湖片区的快速通道，缓解龙大高速交通压力。

建议四、加快推进光侨一布龙连接线市政工程的建设，

解决福龙路与布龙共线段问题。

补充说明：加快推进光侨—布龙连接线市政工程建设，解决福龙路与布龙共线段问题。

建议五、积极推进轨道交通建设。

补充说明：争取轨道 13 号线北延纳入轨道四期修编并加快建设；推动广深中轴城际、深莞增城际前期规划，争取纳入珠三角地区城际网络规划，通过轨道交通疏解道路交通压力。

22、提案第 20190595 号

标 题：关于统筹考虑综合发力推动盐田区港口相关产业高端化发展的提案

提 出 人：梅春雷, 武威

办理类型：分办

主办单位：市交通运输局, 市工业和信息化局, 盐田区人民政府, 市商务局

会办单位：

案由及需要说明的情况：

一、现状

盐田因港而立。港口撤不走、搬不动、链条长，既是盐田第一支柱产业，也是产业扩容提质、港城融合发展最重要的突破口。

二、问题

从产业链看，盐田港口产业、物流业、航运业发展都不够完备，存在很大的增长空间。

（一）以港口为节点，盐田港口主业强、衍生产业弱，港口增值服务业发展滞后。目前，盐田港口的主业即码头功能非常强大，但相关产业主要集中在辅助性的产业，辅助性产业又集中在仓储和货物运输环节。

（二）以货物为节点，盐田物流业普遍“大而不强”，多数处于产业的低端阶段和低端环节。盐田区大部分物流企业规模小，竞争力不强，只能提供基础的运输和仓储服务，提供专业化供应链全程服务的企业少。

（三）以船舶为节点，盐田航运业仅有零星存在，需要政策的重大突破和政府的引导培育。盐田航运业发展基础非常薄弱，与盐田国际码头合作的 40 多家远洋航线船公司、10 家驳船航线船公司，有的在盐田港设有代办点，但没有一家将总部或者分部落户盐田，更不用说海运保险、船舶融资、海事仲裁等高端服务企业。

根据现有基础和条件，对标先进，瞄准前沿，推动港口相关产业高端化发展，着力打造打造“一港三区”，“一港”即盐田港，“三区”即建设现代航运中心区、进口商品展示交易区、高科技研发制造区，作为撬动盐田更高层级发展的突破口。

意见建议：

建议一、建设航运中心区。

补充说明：加快推进深圳港口资源整合，组建深圳港集团；推动深圳进一步加强与香港深度对接与融合，组建深港航运联盟，携手打造国际航运中心；加快东港区填海步伐，加快东港区港区规划，加快推进盐田港区东作业区 20 万吨级自动化专业集装箱泊位建设，强化和巩固盐田港集装箱专业港和枢纽港地位；借助深圳航运发展基金，出台鼓励和扶持航运业发展专项激励政策，培育世界级港口企业，重点引进船公司、国际船舶代理、国际货运代理、国际船舶管理公司、融资租赁、航运保险等骨干企业，实现航运业新突破。

建议二、建设进口商品展示交易区。

补充说明：在深盐路沿综保区至翡翠岛项目一带，规划建设沿港商业街，纳入盐田河临港产业带规划，支持仓储物流企业在盐田进行进口商品交易；争取引进大型贸易类经销商，如阿里巴巴等，在盐田设立公司，开展跨境电商、进出口商品交易；重点针对盐田优势领域，如冻肉、红酒、文具、木材等进口量比较大的商品，形成若干专业进口商品交易市场，探索如“金枪鱼拍卖交易”等增值服务，使之成为盐田经济发展的新高地。

建议三、建设高科技研发制造区。

补充说明：围绕海关出台的 21 条政策，支持企业利用政策承接境内区外业务、促进内销，明确招商目录，开展定向招商，重点引进研发创新企业，支持医疗设备研发，探索引进国家研发创新新机构；结合盐田科技大厦招商引资，着力引进香港和其他地方的科技企业、研发机构、创新平台，

重点发展生命健康、人工智能等有一定基础的战略性新兴产业，辅之以金融服务、科技服务、数据服务、电子商务、检测认证服务等生产性服务业，使之成为盐田经济发展的新引擎。

23、提案第 20190679 号

标 题： 关于推动建设深圳海上国际 LNG 加注中心的提案

提 出 人： 李真

办理类型： 分办

主办单位： 市交通运输局,深圳海事局

会办单位：

案由及需要说明的情况：

2019年8月,《中共中央国务院关于支持深圳建设中国特色社会主义先行示范区的意见》提出,“支持深圳加快建设全球海洋中心城市”,航运中心是海洋中心城市的首要指标。深圳港是全球最大的集装箱港口之一,年吞吐量约2600万标箱,是深圳加快建设全球海洋中心城市,打造参与全球竞争合作开放先行区的重要支撑。船用燃料是国际航运中心安全、稳定、高效运转的基本保障,推动建设深圳海上国际LNG加注中心,对于我市紧抓海洋船舶能源清洁化转型机遇,率先将深圳港打造成为全球绿色智慧枢纽港口标杆,吸引更

多国际船舶停靠深圳，进一步提升深圳港的国际航运中心地位具有重要意义。

一是有利于强化粤港澳大湾区全球航运中心地位。随着国际环保要求日益提高，国际海事组织（IMO）规定从 2020 年 1 月 1 日起，全球远洋运输船队将禁止使用含硫量超过 0.5% 的燃料，此前船用燃料含硫量为 3.5%。LNG 作为清洁能源，依靠其经济、环保上的先天优势，在船用燃料中的应用正在快速推广。截至 2019 年，全球 LNG 动力船已发展至 144 艘，另有 135 艘订单。LNG 动力船数量的增多，促使全球主要港口大力推进 LNG 加注基础设施建设。目前 LNG 加注基础设施主要集中在西欧北部（如 Rotterdam, Stockholm 和 Zeebrugge 港口）和美国墨西哥湾和东海岸（包括 Jacksonville 和 Fourchon 港口），在亚太地区，新加坡和浙江舟山也正在开展国际 LNG 加注中心建设，这些将构成全球 LNG 动力船舶发展的重要燃料供应节点。深圳港作为国际核心枢纽港，亟需紧跟国际航运业发展趋势，建设国际 LNG 加注中心，强化粤港澳大湾区全球航运中心地位。

二是有利于完善国家海上 LNG 加注中心布局。国家交通部 2018 年印发了《关于深入推进水运行业应用液化天然气的意见（征求意见稿）》，要求提升沿海加注服务能力，推动环渤海、长三角和珠三角地区国际船舶 LNG 加注中心建设，形成 1-2 个有竞争力的国际 LNG 加注中心，基本建成便捷高效、布局合理、适度超前的船用 LNG 加注服务系统。目前舟山国际 LNG 加注中心正加紧建设，计划 2020 年底建成后服

务长三角地区。推动深圳建设海上国际 LNG 加注中心不仅有助于提高深圳港核心枢纽港地位，更有助于填补粤港澳大湾区海上 LNG 加注基础设施空白，进一步完善国家海上 LNG 加注中心布局。

三是有利于进一步促进深圳绿色低碳发展。《粤港澳大湾区发展规划纲要》指出“建设清洁、低碳、安全、高效的能源供给体系。大力发展绿色低碳能源，加快天然气和可再生能源利用”，深圳应充分发挥“双区叠加”优势，为绿色低碳发展注入新的活力，充分发挥深圳 LNG 接收站多、天然气资源丰富的优势，通过进一步创新理念，推动深圳港率先建成绿色智慧枢纽港口，为世界船用能源清洁化转型树立“中国标杆”，助力粤港澳大湾区建设世界级生态湾区。

意见建议：

建议一、加快 LNG 加注中心规划布局。

补充说明：建议我市依托“双区战略”，并结合港口布局和 LNG 接收站布局，加快海上 LNG 加注中心规划研究和技术方案评估，尽早向国家交通部申请在深圳规划布局国际船舶 LNG 加注中心，以服务粤港澳大湾区和先行示范区建设。

建议二、加快建设 LNG 加注中心示范站。

补充说明：目前欧美已建成一批海上船舶 LNG 加注设施，亚太地区的新加坡、浙江舟山等地也正在建设船舶 LNG 加注中心。为在新一轮的全球港口竞争中再立潮头，建议我市利用已建 LNG 接收站和码头资源，加快建设海上国际 LNG 加注示范站，争取更多国际 LNG 动力船舶停靠深圳港，助力深圳

全球海洋城市建设。

建议三、加快制定 LNG 加注产业政策。

补充说明：目前，新加坡已在船舶改造、港口使用费出台了一系列政策，支持国际 LNG 加注中心建设。为此，建议我市在 LNG 加注中心用地用海、船舶改造、运力管理、海关保税、企业税收优惠等方面制定相关扶持政策，解决“鸡和蛋”的问题，促进深圳国际 LNG 加注中心建设和 LNG 动力船舶的应用，进一步增强深圳港的综合竞争力。

24、提案第 20190736 号

标 题：关于在“双区”驱动的大背景下深圳市物流产业高质量发展的提案

提 出 人：台盟深圳市委会

办理类型：主办会办

主办单位：市交通运输局

会办单位：市规划和自然资源局，龙岗区人民政府

案由及需要说明的情况：

现代物流产业是深圳市四大支柱产业之一，现代物流是国民经济重要组成部分，是连接生产与消费的桥梁，具有基础性、战略性、先导性、引领性的作用。物流基础设施具有较强的公益性，属于城市配套服务行业，具有公共服务的功能，有利于提高生活的便利性和企业经营效率、降低企业生

产成本和居民生活成本。

推进粤港澳大湾区建设，是习近平总书记亲自谋划、亲自部署、亲自推动的重大国家战略，《粤港澳大湾区发展规划纲要》明确提出，建设具有重要影响力的国际交通物流枢纽，构建现代货运物流体系，研究实施促进粤港澳大湾区物流更加便利化的政策措施。

根据《中共中央国务院关于支持深圳建设中国特色社会主义先行示范区的意见》“高质量发展高地”的战略定位，借鉴德国、日本等国家的先进经验，推进物流产业高质量发展，将对建设中国特色社会主义先行示范区形成有力支撑。

一、现状

随着深圳经济社会快速发展，物流基础设施跟不上发展需要，特别是高标准物流基础设施规模偏小，供求矛盾突出。注：物流基础设施主要包括两个部分，货运场站：以往交通类规划中包括场站内容以货物运输为核心的装卸、转运场所，如机场货站、铁路货站、公路货站等；物流中心：城市物流配送所需，具备共用和公共性质的物流空间场所，以仓库、分拨中心、配送中心等为主。

意见建议：

建议一、建议对深圳市物流货运场站进行统一规划、统筹实施。

补充说明：（一）建议对深圳市物流货运场站进行统一规划、统筹实施

深圳市规划和自然资源局、交通局已开展《深圳市物流货运

《场站规划评估及实施对策研究》课题，旨在全面梳理货运物流场站基础设施现状，评估规划的实施情况，分析并研究规划实施对策，以保障深圳现代物流和交通运输健康发展所需的空間资源，并从规划编制与实施层面予以衔接。

在深圳市三级物流设施规划（物流枢纽、转运中心、配送站）中，借鉴国际先进经验，发挥政府的主导作用，对空间布局、用地及相关配套等做出统筹安排；通过科学布局，加强存量物流设施的整合，对城区内散、小、乱等低端的物流设施进行引导，腾挪空间、集中管理，释放宝贵的土地资源。

在物流设施的投资建设运营中，参考德国、日本的经验，政府、物流团体、物流协会起到主导作用，建议立足中国特色社会主义制度优势，充分发挥国有企业在物流货运场站投资建设运营中的骨干作用。

建议二、建议加大对平湖南综合物流枢纽项目支持。

补充说明：（二）建议加大对平湖南综合物流枢纽项目支持

在深圳用地紧缺的条件下，平湖南综合物流枢纽项目在广铁集团用地的基础上创造性的采用铁路专用线上盖物流仓储设施的方式，业务内容涉及公铁海联运、城市配送、产业园区、内陆港等功能，规划理念国际先进。项目利用广铁集团约 1350 亩的占地，预计建成建筑面积约 40-60 万 m²，将成为全国乃至亚洲规模最大的综合物流枢纽和多式联运中心。平湖南综合物流枢纽项目在市交通局、市发改委等部门的支持下成功入选首批 23 个国家物流枢纽（广东省仅有两个）。

建议请市交通局、龙岗区支持，加快完善平湖南项目周边市政交通设施，并研究出台扶持政策，对项目培育期内给予一定补贴。

注：平湖南项目的意义

经济效益：

科学统筹运输通道线位资源和运输枢纽资源，实现城际货运和城市配送间的高效转换，吸引公路干线运输的货物转移到多式联运，调整运输结构、降低社会物流成本。综合使用分拨中心、公共配送中心、智能化信息平台以及配送通道等硬件设施与软件服务，提高仓储设施使用效率，降低干支衔接转运次数，提升物流效率和服务质量，为整个城市间接带来不可低估的经济价值。

社会效益：

构建东西贯通、南北纵横、衔接顺畅、高效便捷的物流通道网络，助推区域融入国家“一带一路”、粤港澳大湾区战略；提升铁路货运分担比例，有效改善深圳市铁路货运低迷的现状；引导公路集装箱转移到铁路运输，发挥铁路运输的规模效应及经济性效应，有效缓解港城交通拥堵现状；通过城市配送、供应链服务等业务板块为居民生活提供优质配送服务；优化配送组织，大幅度减少交通燃油消耗、尾气排放污染，加快推进新能源配送车辆的应用，促进节能减排，推动运输结构调整，充分发挥公共服务平台的效用。

示范效应：

项目构建以铁路专用线、立体仓库为核心的综合物流枢纽，

有效整合资源，实现各交通方式高效衔接，通过发展小运转班列、甩挂运输联盟等具体运作模式，降低物流成本、提升效率、减少排放，目前国内鲜有类似案例，对深圳市其它物流枢纽、其它城市物流枢纽的建设发展具有较强的指导和借鉴意义。

建议三、建议加大粤港澳大湾区物流基础设施的布局力度。

补充说明：（三）建议加大粤港澳大湾区物流基础设施的布局力度

《粤港澳大湾区发展规划纲要》明确要求，“加强基础设施建设，畅通对外联系通道，提升内部联通水平，推动形成布局合理、功能完善、衔接顺畅、运作高效的基础设施网络，为粤港澳大湾区经济社会发展提供有力支撑。构建现代货运物流体系，加快发展铁水、公铁、空铁、江河海联运和“一单制”联运服务。加快智能交通系统建设，推进物联网、云计算、大数据等信息技术在交通运输领域的创新集成应用。”深圳作为大湾区的核心引擎，除了在市内做好物流基础设施的整体布局，还要做好大湾区的互联互通。目前，由于物流园占地面积较大、税收相对不高、对地方政府的 KPI 考核贡献较低，导致地方政府对物流项目持谨慎或不欢迎的态度，建议深圳市委推进粤港澳大湾区建设领导小组支持深圳物流企业走出去，积极参与大湾区物流产业布局。

25、提案第 20190758 号

标 题： 关于深化深港海洋经济合作助力粤港澳大湾区发展的提案

提 出 人： 民进深圳市委会

办理类型： 分办

主办单位： 市交通运输局, 深圳海事局, 市文化广电旅游体育局

会办单位：

案由及需要说明的情况：

21 世纪是公认的海洋世纪,《粤港澳大湾区发展规划纲要》明确提出要“大力发展海洋经济”,“加强粤港澳合作,拓展蓝色经济空间,共同建设现代海洋产业基地”。2019 年 8 月,《中共中央 国务院关于支持深圳建设中国特色社会主义先行示范区的意见》也要求深圳加快建设全球海洋中心城市。规划和意见的先后出台为深圳和大湾区海洋经济的合作发展注入了新的活力。

深圳和香港山水相依、人文相亲、因海而生、与海共荣,天然就具有海洋的基因与属性。两地有着悠久的交往历史,一些港人与深圳地区的居民存有血缘或亲缘关系,这为深圳与香港的合作创造了良好的基础。香港拥有发达的港口物流、航运服务、海洋金融保险、科研教育及其他专业服务综合海洋服务优势。深圳和香港完全可以利用地缘优势,利用丰富的海洋资源促进海洋经济产业的合作,做大做强海洋经济,深化与大湾区各城市间海洋经济合作,加快构建现代

海洋产业体系，使经济发展向多元化发展，使经济的“蓝色引擎”的效应更加明显，助力粤港澳大湾区发展。

一、我市海洋经济发展状况

作为位于珠江出海口的全国经济中心城市和国家“一带一路”建设重要城市，我市东临大鹏湾，西连珠江口，南接香港，连接南海和太平洋，拥有 257.3 公里的海岸线和 1145 平方公里的海域面积，具有优越的海洋地理区位和独特的资源禀赋，具有丰富的海洋资源、优良的港口资源和优越的海洋旅游资源，在发展海洋经济方面有着良好的基础，凭借优越的资源和区位条件，形成了以海洋交通运输、滨海旅游和海洋新兴产业为主导的海洋经济发展格局。

（一）海洋经济产业战略性地位突出。我市涉海企业有 7000 多家，2018 年海洋生产总值约 2327 亿元（到 2020 年预计将达到 3000 亿元），同比增长 4.63%，占全市 GDP 的 9.6%。

（二）港口具备核心竞争优势。深圳港已连续 5 年位居全球第三大集装箱港。东部盐田港用短短 16 年的时间，吞吐量就超过千万标箱，成为世界级集装箱枢纽港，具备核心竞争优势：一是水深条件优，航道水深 17.6 米，泊位利用长度 9078 米，大型集装箱天然深水泊位 20 个，码头面积 417 公顷；二是服务能力强，每周国际航线 87 条，配备 85 台岸吊，可同时靠泊 5 艘 2 万标箱的超大型船舶（华南地区首选港），出入闸道 87 条（国内最多），码头操作效率、智能化水平和绿色港口建设居世界先进水平。

（三）发展滨海旅游业具有先天优势。深圳依山傍海，

生态环境优美，旅游资源丰富，发展滨海旅游业先天条件优越。

二、我市海洋经济发展面临的问题

（一）粤港澳大湾区间海洋经济发展竞争加剧

就海洋航运服务业来说，珠江口狭小的区域内有深圳港、香港港以及广州港三个世界级大港，但三港货源腹地（主要在珠三角以及华南地区）高度重叠，竞争态势日趋激烈。就滨海旅游和海洋新兴产业来说，珠海、东莞等湾区城市致力打造新兴海洋产业聚集中心、海洋文化体验名城和海洋生态国际湾区，这些区域海洋经济布局不断加密，并向高端化发展，对深圳海洋经济发展造成较大的竞争压力。

（二）港口物流产业转型升级步伐总体偏慢

深圳港口后方陆域的利用已接近极限，海洋产业陆域发展空间受到较大制约。后方陆域物流产业范围盖码头、仓储、拖车、堆场、报关等整条物流产业，但是疏港交通不畅，航运物流链环节多、不透明、风险大、数据分散、成本高，物流产业整体效率较低，高端航运服务业，高附加值业态发展较慢，产业高端化压力十分紧迫，人流、物流、商流、信息流和资金流等网络综合体系建设需加快。

（三）滨海旅游业结构不平衡，对经济拉动贡献小

滨海旅游多为观光游、一日游，存在游客过夜率不高、淡旺季明显和“旺丁不旺财”等多种问题。旅游收入中各要素比例不够均衡，观光产品占据主体地位，旅游产品多元化体系还不完善，高端旅游项目开发深度不够。

（四）海洋经济的研究创新能力不足，专业人才缺乏

海洋经济自主研发能力较低，缺乏领军型的创新平台开展共性技术的研究，海洋科技成果转化平台建设滞后，产学研环节衔接不够紧密，科技成果转化与产业化程度偏低。新兴海洋经济产业发展基础较为薄弱，高端海洋人才缺乏，难以形成持续发展动力。

（五）与粤港澳海洋经济的合作还不够深入

与粤港澳在海洋高端产业、科研、教育、环境保护、防灾减灾等领域的交流合作较少，未深入推进，合作领域有待拓宽。海洋经济的合作还存在很多体制政策障碍，急需寻求体制与政策的突破，围绕海洋经济发展的区域合作机制有待建立完善。

意见建议：

建议一、深化湾区航运物流合作，促进高端航运服务业发展。

补充说明：积极寻求国家政策支持，借鉴新加坡、海南自贸区建设经验，争取盐田自贸港的国家政策，打造全球化、世界级自贸港，与香港共建国际航运中心。择优“移植”“引入”“复制”香港自由贸易港核心政策，打造离岸贸易合作示范区，推动离岸贸易中心的建设。争取“一船两港”等政策突破，与香港在高端航运服务业方面加强合作，通过提升深圳港口综合服务能力，承接香港外溢产业，形成优势互补、互惠共赢的高效港口航运物流服务体系。组建航运金融联合实验室，加强金融合作创新，探索创新航运金融落地发展路

径，以“互联网+航运+金融”新业态为支点，开展船舶融资租赁、航运物流保险、航运信息服务等。加快国际海洋开发银行的设立创办。

建议二、加强大数据智能化领域的创新合作，助推产业高端化发展。

补充说明：一是推动国际航运大数据中心建设。探索建设集港口、航运、物流、金融、中介服务于一体的国际航运大数据中心，建立数据交换共享机制和数据标准体系，整合政务、物流、通关、交易、金融等领域数据，推动数据互联互通，为港口航运物流链路各个节点提供优质服务，告别初级的依靠信息不对称的落后产业模式，推动航运物流链向环节减少、高效交易、成本降低、决策科学模式改变。加强大数据挖掘分析，提供航运企业市场预测、主要大宗商品的贸易流向趋势等，挖出新商机，创造新价值。探索建立航运交易与金融一体化服务平台，提供数字航运合约、金融风险画像、进出口贸易融资、第三方支付等服务，促进港口贸易、金融、物流、码头等一体化发展。

二是打造基于5G+AI的世界级智慧港口。试点危险品跟踪、远程遥控作业、智能操作、自动驾驶和无人码头，提升生产效率，实时掌控状态。建立拖车物联网，打通拖车物联网管理、拖车服务中心调度系统、码头货物调度系统和海关报关清关系统，实现货物车辆船只统一调度，提升物流最佳效率。推动多证合一，多码合一，实现港口物流运输全程无纸化。

三是实现“一部手机游湾区”。整合湾区的山海、文化、公

共服务等资源，搭建智慧旅游综合服务平台，并与湾区其他涉旅平台合作，着力发展移动化智慧旅游应用。开展自媒体宣传、打造旅游 IP、提供一站式的全域导游导览、智慧公共服务（停车、公厕、图书馆等）、关联景区推荐、在线预订、景区实况直播等服务。开发旅游主题大数据，结合大数据及 AI 等技术，进行旅游大数据分析与预测，形成企业、游客等精准画像，实现商家到游客精准营销、精准服务，从海边一日游升级到山海+国际消费深度游，打造湾区国际全域旅游示范。

建议三、深化粤港澳滨海旅游合作，促进旅游业高质量发展。

补充说明：积极推进与香港、澳门、泛珠三角等区域的战略合作，以旅游交通互联、信息共享、客源互送、品牌共建等为重点，完善旅游合作机制。依托粤港澳三地优质滨海旅游资源及产业基础，合作打造高端海洋旅游品牌。

一是积极推进邮轮、游艇等时尚旅游新业态，激发邮轮游艇旅游市场的巨大潜力。加快建设梅沙旅游客运码头。积极协调国土规划、交通运输和旅游部门，探索在盐田建设国际邮轮码头，推动码头经营适度多元化，将盐田建成为全球一流的集国际客运中心和金融商务、商业贸易、文化休闲、旅游度假为一体的“国际邮轮港城”。探索游艇租赁业发展，成立担保基金，为游艇租赁业减负。发展游艇交易中介服务、游艇驾驶及运动培训等游艇支持性产业，培育游艇旅游大众消费市场。争取国家政策支持，放宽出入境管制，简化进出

口岸手续，开通粤港澳游艇自由行航线，探索粤港澳游艇合作机制，促进游艇需求、会展、消费整个产业链条的建设，将深圳建成为粤港澳顶级游艇生活圈，游艇俱乐部，树立粤港澳地区沿海休闲游的重要目的地。

二是加强深港旅游消费和商务旅游合作。合作开发跨境旅游产品，共享宣传及客户资源。依托盐田港口、黄金珠宝、商贸、游艇等特色优势产业的发展基础，加快推动沙头角深港国际旅游消费合作区建设。搭建深港两地政企合作交流平台，实行“一会两地”的发展模式，创办一系列高端会议、论坛，推动会展商务旅游合作。合作推动具有湾区影响力的海洋美食消费之都建设，打响“湾区海鲜美食街品牌”。发挥周大福等黄金珠宝企业总部的优势，打造湾区有影响力的“总部高端珠宝消费之都”。办好国际摩托艇公开赛、国际风筝节等国际性展赛，吸引逗留更长时间、行程更加灵活的个性化自由行到港国际游客到访深圳。合作开设粤港澳“一程多站”精品旅游线路，探索开通与香港、澳门、邻近城市、岛屿的旅游路线，开通盐田-香港-惠州-汕尾海上旅游航线。

三是夯实全域旅游发展基础，共建世界级滨海旅游度假区。完善滨海旅游基础设施与公共服务体系。开展“海洋-海岛-海岸”旅游立体开发，高标准开发洲仔岛等岛屿，在大、小梅沙等东部沿海建造美丽珊瑚走廊，加快大、小梅沙滨海特色风情小镇升级改造。规划建设具有海洋特色的旅游观光标志性景观和海景观光通道，建设各具特色的“山海通廊”，

串联各大旅游和消费景点。加强主要旅游景点与区域周边轨道交通、公交和绿动站点接驳，谋划建设梅沙与梧桐山的山海云轨，探索开展盐田—大鹏—惠州的低空观光飞行等项目，创新立体交通规划，构建水陆相通、山海相连的立体综合交通体系。

建议四、培育壮大海洋文化体育产业，推动文化和旅游融合发展。

补充说明：基于深圳和粤港澳海洋历史文化资源挖掘，以文化为底蕴，促进旅游与海洋文化的结合，带动海洋文化产业形态处处开花。在旅游产品和景区规划中体现独特的海洋文化元素，让游客在度假或观光旅游中体验到湾区独特的海洋文化内涵。挖掘整理古代深圳人制盐晒盐、买盐贩盐的人文历史，建设盐文化博物馆，以艺术形式再现海盐制售场景，讲好深圳故事，打造以古代海盐文化为主题的特色文化长廊。基于我市与香港海洋文化的交集，如盐田区沙头角、中英街等地发生的动人爱国主义和传统文化故事，开展海洋文化影视作品、动漫作品创作与演出，开展各种形式的网络文化增值服务。

参考印象刘三姐、印象丽江等，规划设计“印象深圳”，规划设计海湾灯光秀、大型音乐喷泉和水幕电影表演等景观，培育新兴品牌节会，营造热点不断的“全域+全季”主题季人气活动。布局海洋休闲体育运动基地，积极承办国际性、全国性各类海上体育赛事，如帆船赛事观赏、帆船体验和帆船培训等，构建涵盖滨海游览观光、休闲度假、海上运动、

科普教育等多元化的滨海休闲体育旅游文化体系，发挥海上体育项目和滨海旅游的相互促进作用。

大力开发具有深圳特色的海洋文化商品，促进旅游业与商贸业融合发展。为旅游文化商品开发搭建创业平台。在黄金珠宝设计中，增加海洋文化元素，提升文化内涵。鼓励旅游景区（景点）、宾馆酒店、博物馆、文化馆及辖区企业等单位，开发具有湾区历史和文化特色的商品，丰富旅游+纪念品开发。充分挖掘中英街历史文化内涵，建立若干“网红打卡”点，把中英街打造成以特色旅游纪念品和反映深港历史为主题的特色旅游文化街区。

举办深蓝开发研究论坛、海洋文化产业相关展会，打造海洋文化及产业国际会议会展中心。打造跨境电商文化贸易、保税区艺术品仓储交易等服务平台，推动文化商品贸易。

建议五、加强海洋科技创新，培育壮大海洋新兴产业。

补充说明：结合深圳实际，加大科技创新力度，推动海洋高端专业服务、海洋生物资源利用、海洋智能设备制造、海洋环境治理等海洋新兴产业发展，提升海洋产业核心竞争力。

一是着力构建海洋科技创新协同机制。制定海洋科技创新合作发展计划，积极争取国家重大海洋科技基础设施、重要科研机构和重大创新项目，加快国家深海科考中心的布局建设。发挥深圳毗邻香港的区位优势，支持跨境科技合作创新，积极与香港中文大学、香港理工大学等知名院校和科研院所对接，共建高水平的技术研发机构和协同创新平台，承接港

澳在港口物流、人工智能、海洋资源利用、海洋环境治理和海洋生态保护等优势领域的科技合作创新，如未来机器人、智能吊运、智能仓储等。

二是加大对科技项目的孵化转化创业支持力度。建立海洋资源交易服务中心，打造海洋产业发展服务和海洋科技产权交易等平台，开展海洋科技成果转化（含评估、交易）、科技企业信息服务、知识产权保护等工作。开展各类创新创业赛事活动，举办丰富多样的“双创”活动、高端论坛和品牌赛事，对涌现的优秀创新创业项目加强后续跟踪支持。发展海洋科技中介服务体系，推动海洋金融、海洋信息、海洋高端服务、海洋生态保护等各类海洋专项科技成果转化与应用，培育壮大海洋新兴产业。

三是加快高层次海洋经济人才合作培养。探索与知名大学合作，加快建设海洋大学，建设海事职业技术学院，培养紧缺海洋专业人才。建立健全吸引粤港澳、留学归国人才集聚机制和配套措施，做好涉海类人才引进互融互通、人才培养共育共培、人才评价互认互准等工作。搭建海洋人才交流合作平台，努力形成辐射粤港澳、面向全球的人才集聚新高地。

26、提案第 20190764 号

标 题：关于综合治理广深高速公路 福田出入口匝道交通问题的提案

提出人：张斌（经济），贡毅，徐先林，叶文学，关键，黄育存，张斌（特邀），萧联生，赖荣火，谢书荣，屠方魁

办理类型： 承办

主办单位： 市交通运输局

会办单位：

案由及需要说明的情况：

广深高速公路是联系广州、深圳、东莞的广深珠高速公路的首期工程。北起于广州市黄村立交，与广州环城高速公路北段相接，南止于深圳市，与深圳皇岗路相接，连接广州和深圳两个千万人口的城市，以及被称为“世界工厂”的东莞，车流量极大。在深圳400万辆机动车保有量的大背景下，福田出入口周边交通拥堵非常严重，且存在交通安全隐患，亟待进行综合整治。目前，福田区政府已经与广深珠高速公路有限公司达成一致意见，由福田区政府负责广深高速公路福田至皇岗路段的部分桥下空间及两侧公路用地的管理权，使得该片区交通问题能够得到高效落实。

问题：

一、广深高速福田出入口日均通行车辆数非常巨大

广深高速福田出入口是福田区以东市区和南山区东部片区车辆进出广深高速的主要通道，每日车流极大，造成周边匝道交通拥堵严重。

二、福田交通枢纽中心进一步增大了匝道交通压力

福田交通综合枢纽换乘中心位于地铁1号线竹子林站南侧，紧靠地铁出入口，东侧紧接福田出入口，南连滨海大道。

该枢纽中心占地面积 7.86 万平方米。总体设计日均旅客通过能力为 35 万人次，长途旅客发送量最高可达 10 万人次。该中心具有中转与换乘功能、多式联运功能、旅游交通功能、口岸旅客集散功能、零担货运服务功能及“车港”功能。中心是省内、省际的长途客运和罗湖、皇岗两大口岸过境旅客疏运的综合枢纽。客运长途车辆以及往来接送旅客的社会车辆、公共交通、出租车等沿白石路倒灌入高速公路匝道，进一步加重了本已经超出负荷的周边交通压力。

三、周边汽车 4S 店和深圳交警综合服务中心停车资源紧张导致车流倒灌入匝道排队

在福田出入口匝道周边共有梅赛德斯奔驰、宝马、广汽丰田、广汽本田、一汽大众奥迪和比亚迪等六家 4S 店，另有一家平行进口汽车店每日吸引到店车辆超过 2000 辆。此外，匝道旁边由市车管所和深圳交警联合组建的综合服务中心，每日吸引前来办理车管驾管业务的市民车辆也超过 200 辆。但 4S 店及深圳交警综合服务中心自有停车资源紧张，导致车辆在匝道上排队驶入，占据一条车道，使得双向双车道的高速公路匝道拥堵情况雪上加霜。

最后还有通过匝道进出车公庙办公区的车辆在高峰期更是使得匝道交通几近瘫痪。

四、周边交通指引路标识不完善客观上加重了拥堵

由于福田出入口周边道路复杂，匝道贯穿连接深南大道和滨海大道、白石路、车公庙片区内支路，市政道路进出匝道出入口众多，道路交通指引标识不清晰不全面，导致车辆

行进缓慢、错行路线造成绕行等，均在客观上加重了拥堵状况。

意见建议：

建议一、健全周边道路指引标识。

补充说明：为了明确指引车辆顺利同行，需要完善在福田出入口、白石路、深南大道和滨海大道关于本区域的道路指引标识，尤其是针对交通枢纽中心、汽车 4S 店和深圳交警综合服务中心等大量车辆进出场所的指引标识，通过明确的道路指引，促进车辆顺利行进，一方面加快车流同行效率，另一方面也降低交通事故发生率。

建议二、利用广深高速竹子林立交桥下区域建设公共停车场。

补充说明：建议借鉴广州及其他重点城市有效利用立交桥下区域建设停车场的先进思路，利用该区域内硬化区域建设社会公共停车场，委托周边汽车 4S 店负责管理停车场管理、区域环境卫生和治安管理，引导进入周边汽车 4S 店和深圳交警综合服务中心的市民车辆前往停放，快速舒缓匝道交通压力，缓解严重的交通拥堵。同类做法在南山区月亮湾大道与宝安大道立交桥下已经得到了具体落实，且对交通治理效果很好。

27、提案第 20190814 号

标 题： 关于尽快完善蛇口邮轮母港综合交通体系的提案

提 出 人： 陈军,练聪,王树佳,黄险峰,叶春,刘天华,

办理类型： 主办会办

主办单位： 市交通运输局

会办单位： 市城市管理和综合执法局

案由及需要说明的情况：

2019年8月18日出台的《中共中央 国务院关于支持深圳建设中国特色社会主义先行示范区的意见》，为深圳提出了五大战略定位，寄予深圳建设“全球标杆城市”的宏伟愿景。其中有一条明确要求深圳：有序推动国际邮轮港建设，进一步增加国际班轮航线，探索研究简化邮轮、游艇及旅客出入境手续。

1. 关于邮轮业务的市场前景

自20世纪80年代至今，全球邮轮业以每年超过7%的平均速度增长。1998年至2018年，全球邮轮艘数和运力规模从220艘、937万人增长到386艘、2668万人，增长率达到75%和185%。欧美的邮轮业务已经非常成熟，在经济全球化大背景下，世界邮轮旅游重心逐步向亚太地区转移，国际各大邮轮旅游集团公司对亚洲市场的开发力度越来越大，中国已成为亚洲最大的邮轮旅游市场。

邮轮旅游在我国起步较晚，但发展迅猛，自2013年起，中国邮轮市场出游人次年均增长超40%，5年实现了超过8

倍的增长，2017年已成为仅次于美国的全球第二大邮轮客源国，远超全球邮轮市场增幅。2018年11月，国内邮轮港口共接待邮轮848艘次，邮轮出入境游客452.4万人次。据国际邮轮业协会预测，2025-2030年中国邮轮旅游人数将超过1000万人，需要大中型邮轮约100艘，整体能拉动约5000亿人民币的经济规模。

邮轮业具有较长的产业链条，涵盖庞大的相关服务产业集群，被称为水道上的黄金产业，邮轮产业将带动金融、保险、房地产租赁、技术服务、政府管理、农业、采矿、建筑业等众多行业增加就业人口。邮轮母港直接带动50公顷范围内的商业城区发展，间接带动整个城市的产业升级转型，长远可使整个邮轮网络涉及的区域受惠。发展邮轮经济对一个城市GDP增长将有着非常重要的促进作用。

2. 关于蛇口太子湾邮轮母港与大湾区旅游现状及问题

2016年11月13日，招商局集团蛇口太子湾国际邮轮母港正式开港，这是深圳唯一集“海陆空铁”于一体的现代化国际邮轮母港，是华南片区最大的邮轮母港，有助于提升深圳市的国际化海滨城市形象。蛇口邮轮母港开航三年来，市场前景越来越明朗，邮轮艘次逐年增加。但该片区的交通基础设施问题、港口通航能力还亟待大力提升，与机场、地铁、高铁站的互通效率还需大力改善，与深圳市名片定位还有较大差距。最近广州南沙邮轮母港正式开港，它在交通疏导、航站楼设计、商业配套和岸电系统方面都进行了极大优化，广州地铁4号线与客运港无缝连接，成为深圳太子湾邮轮母

港最大的竞争对手。

2017年9月29日，招商蛇口的“海上看深圳”项目启动，开通了深圳市首条海上观光游船航线，该公司利用“迅隆5”执行水上旅游项目，一年来运营800多个航班、为超过2万名旅客带来独特海上观景体验。同时已开始新造两艘高端专用的湾区游船的设计选型，计划2020年初首艘新船投入运营。总体上深圳湾区游业务还处于萌芽状态，随着粤港澳大湾区的深度融合，湾区游业务应该会迅速成为近海短线游轮的主力产品。深圳市拥有丰富的海岸线资源，分布在宝安、南山、盐田、大鹏等各区，还缺乏充足的有吸引力的旅游线路和景区内容。深圳市有必要立足蛇口的“海上看深圳”西部港区水上观光旅游，协调打通东西部海岸线的水上旅游市场，做实做强湾区游轮观光业务。

意见建议：

建议一、完善港口基础设施，提升配套服务功能。

补充说明：现在蛇口的航道晚上基本不能通航，受制于水文条件、以及安全标准，通航能力比香港弱。建议加快推进铜鼓航道的疏浚与拓宽工作，放宽对铜鼓航道的夜航、潮汐及能见度限制。

建议二、完善邮轮母港综合交通体系。

补充说明：现在邮轮母港与地铁不是无缝连接，需要游客步行较远距离。

建议三、加快推进南山区的深圳湾人才公园观光码头建设选址。

补充说明：在深圳湾人才公园附近选址建设码头，丰富湾区游轮航线，这是最接近繁华市区的站点，预计有广大的市场前景。

28、提案第 20190824 号

标 题：关于尽快启动平盐铁路升级改造并加快盐田港内陆港布局建设的提案

提 出 人：叶秦,陆卫平,梅春雷,高金德,吴志强,朱文豪,徐炜,吴志强

办理类型：主办会办

主办单位：市交通运输局

会办单位：市规划和自然资源局,市财政局,深圳海关

案由及需要说明的情况：

目前盐田港区存在纵深不够、配套不足、集疏运体系不健全等掣肘，港城矛盾日益尖锐，成为制约盐田港发展的突出问题。要破解这一难题，核心策略在于优化集疏运体系，关键环节在于减少公路运输的集疏运中的占比，即大力发展多式联运，提升海铁联运和水水中转比例，关于尽快启动平盐铁路升级改造、加快盐田港内陆港布局建设，必要性如下：

1. 盐田港港城矛盾日益突出，后方陆域片区交通、环境等面临的压力与日俱增，产业转型升级也需要逐步淘汰低端业态，短期来看，需要升级改造平盐铁路，长期则需要通过

内陆港的布局建设，将部分码头作业环节前置外迁、减少货柜车进入盐田港后方陆域。

2. 对比国外运作成熟港口如汉堡港、安特卫普港、洛杉矶港，其铁路运输占港区集装箱吞吐量比例达到 20-30%，甚至更高的比例，因此从理论上来说，平盐铁路运能还有很大潜力可挖掘。

3. 随着盐田国际吞吐量增加，扩大揽货半径，亟需加快内陆港布局，提升平盐铁路运能。而且盐田港东港区计划 2021 年开工，工期 5 年，东港区规划有铁路场站，疏港铁路规划建设需及早对接。

4. 2018 年 6 月印发实施的《深圳市人民政府关于促进深圳港加快发展若干意见》中指出，平盐铁路复线建设等事宜完成时限为 2019 年 12 月，如若继续久拖不决，明显有损市政府公信力。

5. 目前盐田港面临外部竞争加剧，比如宁波-舟山港已开通了 12 条海铁联运班列，并在国内建立了 15 个“无水港”。2017 年完成箱量 40 万 TEU，同比增长 60%，占总箱量的 1.6%。又比如南沙港支线喂给港口众多，可以有效满足不同客户的需求。公路、铁路网络密集，河道纵横交错，内河航运发达，交通网络基本已经形成了海陆空全方位发展的综合的立体交通网络，覆盖了珠三角地区以及整个“泛珠三角”区域。由此可见，宁波-舟山港、南沙港均通过海铁联运的方式，拓展了辐射范围，有效增强了港口竞争力。

6. 在深莞惠“3+2”区域布局建设内陆港，可服务当地

经济发展，带动现代物流业和配套产业发展，新增大量就业岗位，实为一举多赢之举。

意见建议：

建议一、年内完成平盐铁路改造详细规划研究，尽快开展平盐铁路改造总体规划。

补充说明：建议市规划和自然资源局高度重视盐田港的规划诉求，以该研究提出的改造方案为依据，年内完成平盐铁路改造详细规划研究，为项目动工创造规划条件。建议市交通运输局尽快开展平盐铁路改造总体规划，进一步整合、细化项目必要性，重点完善项目推进路径和建设运营方案。争取在 2020 年完成前期准备工作，2021 年启动建设。2018 年 4 月，如桂市长听取了《深圳港集装箱近距离内陆港疏港铁路规划方案研究》汇报，也原则同意所提出的思路 and 方向，希望市有关部门加快落实推进。

建议二、由市政府领导挂帅督办，推动市有关部门牵头制定平盐铁路升级改造方案。

补充说明：请市政府领导同志挂帅，市有关部门牵头制定平盐铁路升级改造的具体方案，科学论证其投资模式、运营维护方式、监督管理架构等，使得各个部门权责清晰、形成合力。

建议三、争取上级部门支持，抢抓机遇，统筹布局。

补充说明：积极向省里争取，紧抓举全省之力支持深圳建设中国特色社会主义先行示范区的契机，争取省有关部门从全省协调发展大局考虑，按照物流服务基地“合理布局，

多点分布”的指导原则，在东莞、河源、惠州、韶关以及粤西等地，研究统筹布局若干内陆港，服务深圳港。

建议四、成立运营组织，加强统筹协调。

补充说明：构建由政府、企业等利益相关方共同构成的运营组织，协调各方主体关系，负责内陆港体系的建设、运营管理，负责协调海关、铁路等不同部门之间的关系。

建议五、给予相关财政资金政策支持。

补充说明：给予财政资金支持，保障近距离内陆港体系建设及运营的资金需求。在建设期，构建以政府为投资主体的建设投资机制，投资铁路专用线等基础设施；在运营期，需通过减免税收、成立专项资金等政策，培育对新体系的市场需求，保障内陆港体系的正常运行。

建议六、积极协调争取海关入驻内陆港。

补充说明：积极协调争取海关入驻内陆港，保障通关效率。按照全程封闭、全程监控、全程管理方式对铁路专用线和内陆港进行海关监管，并通过信息化系统在内陆港办理报关、查验等通关手续。

29、提案第 20190834 号

标 题：关于加强大型施工机械管理，有效防范公共管线外力破坏事件的提案

提 出 人：宋新明

办理类型： 分办

主办单位： 市住房和城乡建设局，市交通运输局，市水务局

会办单位：

案由及需要说明的情况：

电力、燃气、供排水等公共管线设施是城市经济社会发展的重要基础设施，公共管线的安全运行是经济持续快速健康发展的基础保障，也是企业生产和居民生活正常运转的硬件支撑。今年是改革开放 40 周年，深圳市面临粤港澳大湾区建设和社会主义先行示范区建设的重大契机，对电力、燃气、供排水等基础保障功能提出了更高的要求。目前，深圳地区电力、燃气、供排水等公共管线长度总计约 6 万公里，其中电力管线约 37000 公里，燃气管线约 6000 公里，供排水管线约 16000 公里。而且，随着深圳城市快速发展，公共管线设施数量仍在不断增长。

公共管线设施遍布深圳各地，其运行情况极易受到外部因素影响，尤其是挖掘机、顶管机、打桩机、吊车等大型机械造成管线破坏的问题日益突出。大型机械及其操作人员具有流动性大的特点，作业现场管控难度大；同时，因违法成本低，施工单位存在冒险作业的情况。近年来，大型施工机械作业已经成为造成管线破坏事件的主要因素。据统计，目前电力、燃气、供排水管线保护区内存在大型施工机械作业约 3600 余处，近三年来，因大型施工机械导致管线破坏事件多达 550 余起，且呈逐年增加趋势。大型机械造成管线破坏事件不仅直接导致供电、供气、供水中断，还对重要企业

生产运营造成影响。具体以电力管线为例，目前电力管线周边存在大型施工机械作业约 1100 余处，近年来受施工机械导致的外力破坏事件达 230 余起。今年，电力管线在遭受大型机械外力破坏时，间接造成华为、华星光电等企业供电质量问题，导致生产被迫中断事件。

2012 年以来，深圳市政府高度重视泥头车管理，先后出台了《关于进一步加强泥头车安全管理工作的意见》《深圳市泥头车安全管理“两牌两证”实施办法》《泥头车安全管理专项整治工作实施方案》等文件，通过有力的安全监管、严格的制度、严厉的执法等一系列标本兼治的有效措施，实现泥头车交通安全状况好转。建议市住建局参照泥头车管理经验，加强对大型施工机械的管理，有效防范公共管线设备设施遭受破坏的风险。具体建议如下：

意见建议：

建议一、参照泥头车“两牌两证”管理要求，对大型机械经营企业、设备、人员开展行政许可管理。

补充说明：建立大型机械及操作人员信息库，对于取得行政许可的操作人员，在开展现场施工作业前，需经电力、燃气、水务等单位的管线保护培训，取得相应的操作证方可实施作业。各行业主管部门督促检查相关单位不得使用未经行政许可的大型机械，不得雇用未经行政许可或未取得操作证的人员参与施工作业。

建议二、加大对大型机械造成管线破坏单位的处罚力度，如依法将肇事单位纳入黑名单管理，取消大型机械行政

许可等。

补充说明：应对行政许可的大型机械安装卫星定位记录装置，向燃气、供电、水务等管线业主单位开放管理平台，对进入管线保护区域的大型机械进行实时监控，及时掌握可能存在的违章行为。如发现违章情况，采取以下惩处措施，一是依法将施工单位纳入黑名单管理，严禁进入深圳地区施工作业；二是取消大型机械经营企业、人员的行政许可，限制在深圳地区开展大型机械作业；三是对于阻碍执法或构成犯罪的，依法追究法律责任。

建议三、强化对地下管线 6 个 100% 要求执行情况的监督检查，严格按照“三个一律”原则进行处罚。

补充说明：6 个 100% 为市住建局《关于加强建筑工地地下管线保护工作的通知》为保障地下管线安全的工作要求，即签署地下管线保护协议、查明地下管线分布情况、制定地下管线保护方案、配备管线工程师、实施《动土令》制度、做好作业技术交底等 6 项重要措施要 100% 执行。“三个一律”即一律责令停工整改，并予以黄色警示；对逾期未整改或拒不整改的，一律予以红色警示，暂停招投标资格，并依法依规进行行政处罚；对发生地下管线事故和重大险情的，一律给予红色警示，暂停招投标资格。

30、提案第 20190839 号

标 题：关于我市建立成为无伞城市的提案

提 出 人：朱彦

办理类型：承办

主办单位：市交通运输局

会办单位：

案由及需要说明的情况：

社会经济的发展，促使人们更多的活跃在城市当中，这促使公共交通对支持城市基本运转活动的意义愈发重要。近年来，深圳市政府为保障市民每日可享受到更加便利、环保、绿色的出行方式，高度重视公交站和地铁站的设计和建设工 作，对其不断做出多项调整与改进，切实提高民众出行的安全、高效和便利性。但在强调极度高效生活的今日深圳，仍有缺乏人性化设计的城市建设存在，雨棚覆盖率低就是其中之一，具体表现在：

一、人行天桥、公共交通换乘点及邻街建筑物三者间连接设计不足，尚未实现无缝连接

1、人行天桥设计存在不足，缺少人性化设计。深圳位于我国南部地区，较为湿热多雨。每逢下雨或烈日，因我市人行天桥基本上没有雨棚连接附近公交站和地铁站，行人经天桥抵达公共交通换乘点及临街建筑物的路程深受日晒雨淋的困扰，颇为不便。在广州市的快速公交系统站台中，师大站、暨大站已经有雨棚直接搭建到人行天桥上，据报道其他 18 个站台与天桥有望进一步实现“无缝连接”。那么不管

烈日炎炎，还是刮风下雨，市民出行都极为方便，突显出建设设计的人性化。

2、公交站和地铁站与邻街建筑物无缝连接设计不足。目前我市建筑物，基本上没有雨棚连接附近公交站和地铁站。而在其他国家及地区，例如：新加坡、中国香港等，公共交通换乘点基本上都有雨棚连着建筑物。这一方面体现我市在市民交通出行方面仍较发达国家及地区存在一定差距。

二、相关意见与建议

1、进一步改进人行天桥的相关设计。一是改造现有的人行天桥。首先，对现有的人行天桥加盖雨棚，对附近有公交站和地铁站的人行天桥，要规划、设计天桥到车站之间雨棚的搭建，并逐步实施。在翻修和搭建过程中要注意对人行天桥人员流动量的统计，按照人员流动量大小为先后顺序，进行立项。二是对新建的人行天桥，要从设计的整体性入手，使桥体雨棚和连接车站的雨棚成为人行天桥设计及建造的一部分，突出其整体性效果。同时，逐步规划沿街写字楼等建筑物的雨棚搭建，有条件的可将雨棚延伸至人行天桥或公共交通换乘点，为深圳市民提供更人性化的公共服务。

2、增强雨棚的多样化设计，突显本市文化特色。应当在雨棚的设计审查过程中逐一把关，加盖的雨棚要加入多样化、本土化的设计理念，进行侧面装饰，使雨棚的设计规范和谐，视觉效果更为美观，充分融入城市规划中去，并突出我市文化特色。

3、重点解决各处雨棚的管理、维护等方面的问题，切

实体现为民造福的宗旨。一是相关管理部门要分工明确，责任明晰，扎扎实实做好雨棚的规划、管理和维护等工作，对雨棚要实行综合治理，建立管理、维护雨棚的长效机制。二是在雨棚规划期，要加强预算的控制，注重公共设施投资效率和资金的合理配置，确保公共设施投资产生最大的福利效益，惠及大部分市民。

意见建议：

建议一、进一步改进人行天桥的相关设计。

补充说明：一是改造现有的人行天桥。首先，对现有的人行天桥加盖雨棚，对附近有公交站和地铁站的人行天桥，要规划、设计天桥到车站之间雨棚的搭建，并逐步实施。在翻修和搭建过程中要注意对人行天桥人员流动量的统计，按照人员流动量大小为先后顺序，进行立项。二是对新建的人行天桥，要从设计的整体性入手，使桥体雨棚和连接车站的雨棚成为人行天桥设计及建造的一部分，突出其整体性效果。同时，逐步规划沿街写字楼等建筑物的雨棚搭建，有条件的可将雨棚延伸至人行天桥或公共交通换乘点，为深圳市民提供更人性化的公共服务。

建议二、增强雨棚的多样化设计，突显本市文化特色。

补充说明：应当在雨棚的设计审查过程中逐一把关，加盖的雨棚要加入多样化、本土化的设计理念，进行侧面装饰，使雨棚的设计规范和谐，视觉效果更为美观，充分融入城市规划中去，并突出我市文化特色。

建议三、重点解决各处雨棚的管理、维护等方面的问题，

切实体现为民造福的宗旨。

补充说明：一是相关管理部门要分工明确，责任明晰，扎扎实实做好雨棚的规划、管理和维护等工作，对雨棚要实行综合治理，建立管理、维护雨棚的长效机制。二是在雨棚规划期，要加强预算的控制，注重公共设施投资效率和资金的合理配置，确保公共设施投资产生最大的福利效益，惠及大部分市民。

31、提案第 20190870 号

标 题：关于加强网约车行业职业培训及规范行为准则的提案

提 出 人：赵晓山

办理类型：承办

主办单位：市交通运输局

会办单位：

案由及需要说明的情况：

深圳市目前合规网约车数量超过 5 万辆，多数网约车主均能守法经营，为深圳市民的出行提供各种方面。但近几年来网约车也出现一些问题，个别司机的素质令人担忧，乘客的安全得不到保障。目前网约车存在的问题主要表现在以下几方面：

第一、网约车司机参差不齐。网约车的入门门槛太低，

造成了网约车司机的参差不齐。甚至有的司机为了赚取更多的利润，他们就采取绕道的方式，来行驶更多的路程，这是对客户的一种诈骗。

第二、平台对司机的审核不严格。网约车平台鱼龙混杂，并没有对司机的道德进行约束，他们缺乏最基本的职业操守，载客的时候司机随心所欲，这是整个网约平台的通病。

第三，网约车平台缺乏社会责任感。网约车平台上出现了一系列的事故之后，虽然下线了一段时间，但是并没有制定出合格的方案，不能保证乘客的安全。他们只讲自己的收益，对乘客的安全视若无睹，缺乏最基本的社会责任感。如果不从根源上解决乘客安全的问题，那么网约车只会重蹈覆辙，只会给乘客带来更大的灾难。

意见建议：

建议一、认真落实 2016 年 12 月 28 日出台的《深圳市网络预约出租汽车经营服务管理暂行办法（修订草案）》，加强对网约平台的监管。

补充说明： /

建议二、制定网约车行业职业培训及规范行为准则。

补充说明： /

建议三、通过行政手段提高网约车的入门门槛，比如要求从事网约车服务的驾驶员，要求为本市户籍或持有本市居住证等。

补充说明： /

32、提案第 20190880 号

标 题： 关于加快深圳市区块链产业发展的建议

提 出 人： 农工党深圳市委会

办理类型： 分办

主办单位： 市发展和改革委员会，市工业和信息化局，市地方金融监督管理局，市交通运输局，人民银行深圳市中心支行，市政务服务数据管理局

会办单位：

案由及需要说明的情况：

中共中央政治局 2019 年 10 月 24 日下午就区块链技术发展现状和趋势进行第十八次集体学习。中共中央总书记习近平在主持学习时强调，区块链技术的集成应用在新的技术革新和产业变革中起着重要作用。我们要把区块链作为核心技术自主创新的重要突破口，明确主攻方向，加大投入力度，着力攻克一批关键核心技术，加快推动区块链技术和产业创新发展。因此区块链技术运用和发展也迎来了很好的机遇。

我市区块链产业发展现状

从深圳市来看，2016 年深圳市金融办发布《深圳市金融业发展“十三五”规划》，提到支持金融机构加强对区块链、数字货币等新兴技术的研究探索，以及 2017 年《深圳市人民政府关于印发扶持金融产业发展若干措施的通知》、2018 年深圳市经信委下发《市经贸信息委关于组织实施深圳市战略性新兴产业新一代信息技术信息安全专项 2018 年第二批扶持计划的通知》等，都提出对区块链相关产业的扶持与资助；

深圳市在相应政策支持以及其他优势下已经发展出腾讯可信区块链、BCOS 区块链底层平台、深圳市讯链科技有限公司、深圳市迈克龙电子有限公司、四方精创、金链盟、信大区块链研究院等区块链相关的重点项目和重点企业。深圳得益于自身创新发展战略布局以及 IT 产业发达的产业特点等，有望成为在区块链产业方面具有影响力的大都市。

二、深圳市区块链产业发展存在的问题与不足

（一）区块链应用服务层尚不成熟

区块链的架构一般可以分为协议层、扩展层、应用服务层，应用服务层作为区块链产业中的重要一环，指区块链的各种应用场景和案例，通俗来说，也就是区块链的实际应用。应用服务层的不成熟是制约区块链发展的最重要因素之一，一旦区块链的应用服务层获得突破式发展，那将会带来区块链产业和市场的爆发式发展。从深圳市区块链产业发展总体情况来看，协议层发展相对成熟，而应用服务层还存在许多尚需解决的问题，受制于技术、法律、市场等各方面原因，目前深圳市区块链应用种类和领域相对较少，还处于萌芽或者起步阶段，存在更广阔的想象和发展空间，在各个领域的应用面临技术和制度规则等各方面的挑战。

（二）区块链技术缺乏统一规则或标准

深圳市区块链蓬勃发展，但是区块链技术尚缺乏统一技术规则或者标准。区块链技术的蓬勃发展带来了许多便利，但野蛮生长的区块链产业市场将对于金融风险以及社会治安带来不利影响，例如缺乏权威评测标准，用户就无法判断区块

链服务的优劣，市场中就可能出现不少“伪区块链”，甚至让区块链逐渐变成传销组织、庞氏骗局加以利用的工具；“光锥 LCC”、“普洱茶”等就利用区块链技术集资诈骗。深圳市区块链技术规则或标准指引的缺失会成为约束区块链产业发展的障碍，建立相应的规则或标准指引是实现驱逐劣币，引导区块链技术发展和应用朝着正确的方向前行的第一步。

（三）区块链产业发展政策不够优化

如前文所述，深圳市出台了《深圳市人民政府关于印发扶持金融产业发展若干措施的通知》、《市经贸信息委关于组织实施深圳市战略性新兴产业新一代信息技术信息安全专项2018年第二批扶持计划的通知》等涉及区块链产业的扶持政策，但是这些多为概括性围绕大数据、云计算、移动互联网、物联网、区块链等新型应用环境的政策，尚没有专门针对区块链产业的扶持政策。区块链企业多处于规模小、力量散、收益慢的初创阶段，需要土地、税收、金融专门政策支持，区块链应用市场也需要较为长时间的呵护和培育，深圳市区块链企业没有特别支持政策，和其他已经相对成熟的互联网企业被一视同仁，区块链产业发展政策不够优化。

意见建议：

建议一、建议向国家争取在深圳设立区块链数字货币试验区

补充说明：数字货币能够替代实物现金，降低传统纸币发行、流通的成本，提高支付结算的便利性，并增加经济交易透明度，减少洗钱、逃漏税等违法犯罪行为；粤港澳大湾区

区银行金融业活跃，在金融创新方面具有更多灵活性，具备试点数字货币运营得天独厚的优势，可向国家争取在试验区先行试点，通过发展数字货币背后的区块链技术应用，扩展到整个金融业及其他领域，也促进粤港澳大湾区资金和信息的安全。

建议二、建议向国家争取在深圳设立点对点跨境支付区块链平台先行试验区

补充说明：区块链技术可以使跨境支付结算摒弃中转银行，直接点对点支付，大幅度提升金融资产交易后清算、结算流程效率和降低成本的目的。粤港澳大湾区内的金融科技创新如火如荼，大湾区内跨境电商、海外代购和海外投资并购等业务快速增长对于支付结算方式的创新提出了新的要求，这也为在大湾区内推动区块链技术与金融应用特别是跨境支付结算应用融合提供了条件。可以向国家争取在区块链先行试验区试验打造点对点跨境支付区块链平台，降低跨境支付清算、结算时间以及成本，也有利于降低跨境资金风险，加强区块链技术与金融应用特别是跨境支付结算应用融合。

建议三、建议加强区块链技术与跨境物流业务的整合发展

补充说明：粤港澳大湾区跨境贸易发展要求具备快捷、安全、准确、方便的物流、航运系统，也需要实现各港口的功能、服务和技术创新。若向国家争取到先行试验区，可着重打造基于区块链技术的物流系统，记录有关进出口货物的所有相关信息，包括生产、运输方法、海关、检验和第三方

核查等细节，保证相关信息的可追踪性和安全性，加强物流监管；也可以将进出口商、货运商、代理商、银行、检验检疫和海关等贸易供应链的各方都通过去中心化网络链接起来，使各方都可通过该网络进行直接沟通，降低沟通成本提升物流效率。

建议四、政府试点区块链

补充说明：广东省佛山市禅城区正在研究基于区块链技术的 IMI 智能身份认证平台，提供更便捷安全的身份认证服务；杭州市也在全力开发政务区块链项目。建议深圳市政府抢占先机开展区块链政府试点，以推广区块链应用服务层的发展以及加强区块链的政府监管。

深圳市政府可以依据实际情况，试点基于主权区块链的政府数据共享开放网络模型，构建政府各职能部门的联盟链、政府面向民众的公有链和公安政法等涉密体系的私有链，打造可信的政府数据共享开放平台等。

例如，深圳税务局目前正在推广应用区块链发票，深圳市政府可以在政务办理（如企业工商注册）上进一步推广应用区块链技术，推动深圳市营商环境的优化。

建议五、加快区块链技术规则或标准研制

补充说明：建议深圳市依照“急用先行、成熟先上”的原则，结合区块链技术产业发展趋势，加强重点规则或标准研制，根据区块链技术规则或标准研制情况，进行标准试点，经过试点验证后的规则或标准，再视情况进行应用推广，以有效防范技术垄断和技术性操作风险的发生。

区块链技术规则或标准应当明确区块链技术标准，与“伪区块链”相区别，并且对区块链技术的应用范围进行大致规范，防止区块链技术被不法利用、炒作诈骗。

建议六、优化区块链产业政策扶持

补充说明：建议深圳市政府依据深圳市区块链现有产业发展基础、产业格局和核心优势等，明确区块链产业发展方向，出台专项扶持政策，针对符合发展方向的区块链企业进行专项扶持，结合前文所述，可以对应用于跨境物流等方向的区块链产业专项扶持，而对于其他企业保持现有的扶持政策，优先培育出一批重点应用领域或者重点发展任务的企业。

33、提案第 20190882 号

标 题：关于改善深圳的士司机营运行业环境提案

提 出 人：胡任重

办理类型：主办会办

主办单位：市交通运输局

会办单位：市公安局

案由及需要说明的情况：

我近3年因经常去市政协参加各种协商、专题考察等打的士从深圳回光明，通过调查研究发现：1，所有深圳市内的士没有人愿意来光明区，坪山区，大鹏等地区客户太少，

因此常想方设法拒载。2，的士司机和运营滴滴车司机每天工作十二小时以上，收入每月 10000 元左右，同十年前收入差不多，因物价上涨因素许多运营行业司机开始纷纷改行。3，市新交规越严，而市交委划市政道路地面控制标识系统未及时更新导致他们违规罚款越多，每个月几乎都收到 1000 元左右。主要是在市政道路易停车位、各区市政道路所谓“繁忙路段”违停路段因劳累在车内休息片刻时被电子警察处罚，压实线变道或不按道路标识方向行驶。4，现行全市的士车全部更换电动车运营，（2020 年年底滴滴车辆全部要求更换电动车）的士司机部分出现疲劳、胸闷心悸、头晕甚至发猝死率明显上升。

我曾乘粤 B5R51W 车，司机聊天对市交通管理看法，他一个东北爽直汉子。他告诉我，他一天开车 14 小时很辛苦，一个月才赚近 10000 元。可一个月常被交管处罚近 1000 元一 2000 元。主要是不礼让行人（有些路段行人太多，因不设红绿灯。行人不自觉与机动车抢道、他开车是为了生计，有时一等行人抢道就数分钟。同样是中国公民，为什么只罚司机不罚行人？）或有时车停在市内道路易停车位和非繁忙路段不影响行车安全位置在车内休息，防止疲劳驾车出事。他说到不合理被罚时义愤填膺，有一度我被他气愤场景所震撼，这东北汉子是代表许多外来工滴滴车司机一个缩影。深圳市交警抄牌或罚款比许多地方东莞、惠州、河源等地区应更合理，但是深圳做为社会主义先行示范区，能不能在交通管理做到更规范、更合理、更贴近民意？我现在很担心物价

上涨，运营司机交通处罚上升。负担加重的士司机不满情形在蔓延，将来会引发他们拒载、纷纷改行、路怒症（现近的士车多起冲上行人岛死伤事件，应查明上述原因做个大数据分析）等散发对政府不满情绪社会不影响因素，这类人多了将来一旦爆发后果严重。

意见建议：

建议一、交警部门在设置繁忙路段电子监控处罚应分机场、火车站、高铁、公交车站一类繁忙路段禁停 3 分钟之内。

补充说明：其它郊区非高峰繁忙路段视近期一年之内拥堵情况分二类、三类繁忙路段可放宽临时禁停停车时间，允许的士运营司机在车内休息 1 个小时。

建议二、市交委应切实采取措施，为的士运营行业减负增加的士司机收入。

补充说明：重新评估运营电动车辆安全性，允许运营车辆多样性过渡期延长。交管部门应对市政道路许多不合理地面标识控制线（左转车道太少、尤其双向四车道不合理控制左或右车道）全面梳理，交警对红绿灯控制不合理时间及时调整（原南光高速从光明至南山方向下宝安路口就是最典型例子，8 年前我一年十几次每次下高速都堵在宝石路的二条辅道车道上红绿灯近几十秒钟，而人行道绿灯根本没行人，每年打几次 110 给交警投诉就是二年不改。）

建议三、市政府每年应专门召开一次的士行运营行业人士座谈会。

补充说明：广泛征求他们的意见和建议。体察社情民情

提前防微杜渐，持续改进交通管理。

34、提案第 20190904 号

标 题：关于推进深圳率先构建城市级 MaaS（出行即服务）工作建议

提 出 人：张晓春

办理类型：主办会办

主办单位：市交通运输局

会办单位：市发展和改革委员会

案由及需要说明的情况：

共享经济、移动互联网推动了出行服务业态的多元化发展，但由于服务定位、设施供给、运营组织与服务模式、价格机制等存在较大差异，各种交通业态普遍独立发展，缺乏有机整合。出行即服务（Mobility as a Service）已成为全球城市聚焦的未来交通发展方向，旨在通过打通出行全链条、整合服务，满足用户的个性化出行需求，并引导交通出行向绿色低碳方向发展。交通强国战略提出了“人民满意、保障有力、世界前列”的交通发展全新目标，亟待推动城市级 MaaS 服务体系的建立，为市民出行提供全链条、个性化、一站式出行服务解决方案，切实发挥高质量交通服务体系对高质量建设中国特色社会主义先行示范区和社会主义现代化强国城市范例的支撑作用。

意见建议:

建议一、加快建立“大数据+综合交通大调查”城市级交通数据汇聚机制，夯实 MaaS 体系“数据底座”。

补充说明：城市级 MaaS 构建的前提是客观、充分了解出行者需求，实现交通供需的精准匹配。迄今为止，我市尚未开展过全市性综合交通大调查工作，既有交通大数据在时间、空间、人群上不连续，且无法反映市民的活动特征、社会经济属性和诉求意愿，在完备性、综合性、精细化程度等方面远达不到建立城市级 MaaS 的要求。建议：一是弥补大数据短板，紧密围绕全面、连续观测城市、人以及交通出行的变化，建立全市性综合交通大调查机制，为城市级 MaaS 的构建提供精准、稳定的基础性数据支撑。二是围绕居民出行活动及意愿、交通基础设施以及各交通方式出行特征与运行状况三个板块，加快启动全市性综合交通调查/普查工作，为率先构建城市级 MaaS 奠定基础。

建议二、以公交体制机制改革和线网革命为契机，推动深圳市 MaaS 顶层设计和综合平台搭建。

补充说明：随着轨道交通建设，我市地面公交客流和财政资金效益逐年下降，综合交通体系发展不平衡、不充分问题凸显。亟待通过加快推动公交体制机制改革和线网的革命，破解综合交通多网融合难题。建议：一是树立“公交+”全新发展理念，明确在长、中、短距离出行中的公交定位，通过路权优先、运营服务一体化、无缝衔接、大数据全息共享、支付打通等措施实现与其他方式的错位发展和优势互

补，通过融入综合交通体系提升公交出行吸引力。二是政府主导推动深圳市 MaaS 顶层设计和平台建设工作机制，设立专门的协调机构，组织开展 MaaS 平台相关制度体系研究，明确法律、法规、标准、规范等方面需开展、完善的重点工作，围绕体制框架、服务招标、信息安全、运营监管、协调调度等制定一整套制度体系，明确深圳未来 3-5 年的 MaaS 发展目标、实施路径、责任分工与分阶段行动方案。三是全面打通海陆空铁等对外交通与城市交通大数据，加快启动搭建城市级 MaaS 综合出行服务平台。

建议三、抢抓“双区驱动”战略机遇，在综合枢纽地区和重点发展片区，优先开展 MaaS 业务应用的试点示范。

补充说明：随着我市 17 个重点发展片区的加快建设以及枢纽体系的日臻完善，亟需在枢纽地区、城市重点发展地区选择合适的片区优先推动、先行示范 MaaS 系统建设。建议：一是优先在深圳北站、宝安机场等重点枢纽推动全息感知体系的建立，接入实时票务、班次、延误等动态运营数据与周边道路路况、轨道、公交、出租、停车等数据，实现对枢纽乘客画像、出行完整链条以及活动特征等规律的精准提取，掌握出行细分需求。加快建立交通服务资源统筹优化调度平台，全面推广一次安检、一体支付、无缝换乘、组合出行等，全面提升乘客体验和枢纽组织效率。二是结合重点发展片区集中开展智慧交通系统建设，在全市标准框架下超前部署智慧道路等数字化基础设施，构建人、车出行活动链全量-实时-动态感知观测体系和组合出行服务体系，打造智慧

交通先行示范区和最佳体验区。

35、提案第 20200018 号

标 题：关于加强返深交通防疫管理及疫情期间交通出行保障的建议

提 出 人：张晓春

办理类型：主办会办

主办单位：市交通运输局

会办单位：市卫生健康委员会

案由及需要说明的情况：

新冠病毒疫情在春节期间迎来大规模**暴发**，对人民生活造成极大影响。随着春运返深潮的到来，全市各企事业单位也将逐步复工，城市公交服务目标从以往追求大容量、高效率转向追求更可靠、可信、疫情风险可控。当前，深圳公共交通的服务保障面临严峻挑战，主要体现在三个方面：一是目前缺乏应对疫情的公交特殊管控和服务手段，市民对采用人员相对聚集的公共交通工具可能出行存在不信任感，也缺乏对确诊人员乘坐公交涉及风险人群的追溯排查手段。二是全市企事业单位复工安排有差异，目前通勤出行规模、时空特征及方式结构等关键信息掌握不充分、不及时，难以精准预判并制定预案，避免大客流时空集聚。三是受疫情影响，地铁、常规公交等客流将面临大幅度下跌，发车间隔拉

大，部分公交线路停运，居民必要出行保障面临新的困难。

鉴于日本在城市救灾体系方面的经验丰富，参照日本国土交通省编制出台《新型流感对策行动计划纲要》，制定一整套涉及疫前-疫中-疫后的公共交通运输保障应对办法。围绕如何动态、精准识别市民出行需求变化以及全人群的出行链，提供更加安全可靠的出行方式，构建“可信、可控、可靠”的公共交通服务系统，以做好疫情情况下的出行保障。

提出如下建议：

意见建议：

建议一、建立疫情动态风险评估预警与研判决策系统。

补充说明：当前城市交通出行过程成为疫情监控的难点，通过利用二维码、手机信令大数据分析等技术手段，尽快全面采集全体公交乘客的出行活动链数据，进一步加强筛查与管控，对确诊人群乘坐公交行为及涉及人群做到可追溯、可排查、可预警。建立疫情动态风险评估预警与研判决策系统，对重点片区人群进行监控。目前福田中心区复工率不足 20%，科技园片区不足 7%，随着该类密集区域的逐步复工，需重点监测其出行，预警出行潜在风险，为政府防控部署提供决策支持，进一步提升疫情风险防控能力。

建议二、及时优化公交服务模式和标准，提供安心可靠的“信任公交”服务。

补充说明：预计随着复工交通出行量逐步提升，集约型公共交通（地铁、公交）客运量预计将从当前的 70-80 万人次/日快速增长到 400-500 万人次/日。需结合不同片区需求

差异，应针对性的组织运力恢复，确保公交车辆、站台客流密度安全可控，保证疫情下必须的公共交通服务。同时研究采取非常时期的运营服务模式，大力推广定制化、响应式预约公交出行服务，为通勤企事业单位员工提供安全放心的出行方式。

建议三、发布绿色出行倡议书，疫情期间鼓励采用更为安全的步行和自行车出行。

补充说明：加大绿色交通出行宣传力度，加快推动社区15分钟生活圈交通体系建设，围绕15分钟生活圈完善公共自行车等服务，营造健康、互助、舒心的出行环境，保障疫情期间居民就近出行解决生活所需。

36、提案第 20200030 号

标 题：关于快速部署自动驾驶物流机器人提升公共卫生智能化水平的建议

提 出 人：李文江

办理类型：主办会办

主办单位：市交通运输局

会办单位：市卫生健康委员会

案由及需要说明的情况：

2019年12月武汉新型冠状病毒肺炎暴发，短时间波及全国及全球。截止2020年2月1日8时，全国确诊

11821 例，超过 2003 年非典确诊的 5327 例两倍，亚洲、欧洲、北美等其他 23 个国家共确诊 127 例。全国 31 个省、市、自治区启动重大突发公共卫生事件一级响应。世卫组织宣布新型冠状病毒疫情构成国际关注的突发公共卫生事件。

疫情大**暴发**让本已负荷沉重的医疗系统挑战加剧，面临医疗资源严重短缺、人员高强度疲劳工作、极易感染的高危工作环境等，必须加快部署以自动驾驶医疗物流机器人等为抓手的医疗基础设施的智能化升级，用科技手段增强医疗系统整体实力，以深圳创新成果为武器抗击疫情，为全国夺取全面胜利做出深圳贡献。

一、及时隔离是应对新型冠状病毒肺炎等重大突发疫情最有效的措施

任何重大疫情**暴发**时，隔离都是最有效最好的防控措施。

即使还未有完全有针对性的药物或疫苗，隔离也能有效控制疫情、尽可能降低损失。十七世纪欧洲“黑死病”（鼠疫）死亡人数超过 2500 万，1664 至 1666 年间四分之一伦敦人口（约 10 万人）染病而死。瘟疫扩散至英国南北交通要道亚姆村时，经牧师威廉提议全村决定自我隔离。村民用石头筑成高墙，商贩留下物资取走墙洞泡在醋里的硬币，村民将自己关在有水井的笼子或围墙里，确认感染者移送至酒窖和地下室。自愿隔离 400 多天后这场瘟疫消失，全村 344 人死亡 267 人，因亚姆村无私而勇敢的隔离行动，英

国北部基本毫无影响。这段历史被载入 1950 版英国教科书。

及时隔离有效遏制病毒蔓延，对防控疫情起到关键作用。

新型冠状病毒确诊病例从 1 到 1000 用了 40 多天，比非典时期快很多，从 1000 到 2000 仅用了 2 天，随后一天后数据再次翻番。确诊数量激增说明病毒在人际间传播能力很强，又逢春运人流高峰期，此时采取“大隔离、大消毒”措施是最佳窗口期。钟南山院士提出“10 到 14 天是一个很好的隔离观察期，潜伏期过去了，发病的及时治疗，没发病也就没病了”。及时隔离一方面有效减少疫情扩散，另一方面能追溯传染源，摸清病毒的传播途径和染病机理，抓紧研制有效药物和疫苗，防止病毒变异和疫情恶化。

二、自动驾驶物流机器人能在抗击重大疫情的战斗中发挥重要作用

有效减少人际接触，自动驾驶物流机器人为减少疫情传播和扩散发挥重要作用。疫情的暴发因人与人接触而快速扩散，传染途径是吸入带病者喷嚏、咳嗽、说话的飞沫，或接触被飞沫污染的物体。隔离的目的也是为减少人与人的接触、阻断病毒传播和扩散。自动驾驶物流机器人完全可以在生活和生产很多场景中替代人工作，例如在生活中取送快递、送快餐，在医院、工厂、园区里运送物品和货物，这既能解决很多写字楼、住宅小区安全管理物流人员不能

进入的“最后 500 米”问题，又能释放劳动力让人从事更有创造力的工作，同时也能在一些危险工作环境中替人分担。

疫情奋战人员长时间高强度在易感染环境中工作，无人驾驶物流机器人能有效缓解这种压力。目前，确诊和疑似病例呈指数级增长，疫情短时间集中暴发给医院带来巨大压力，众多医务人员长期疲劳作战，身处疫情最严重最危险的第一线，有不少医生护士也被感染。自动驾驶物流机器人可在重症室、住院部、化验室、药房、食堂、垃圾处理区之间替代人力，实现药品、器械、检验标本、化验单、物资、餐食配送和污物回收，减少人工操作，降低交叉感染。无人驾驶物流机器人安全、高效、精准、能不间断工作，可在医院、车站、社区、写字楼等场所，实现物品配送、环境消毒、人员引导、清扫巡逻等多种功能，缓解疫情压力、降低社会成本。

无人驾驶物流机器人已具有落地实施性，可在重大突发疫情中发挥重要作用。根据对国内相关物流机器人生产厂家调研得知，采用人工智能、物联网、无人驾驶、云端调度等先进科技，此类无人驾驶物流机器人完全有能力承担医院里部分医疗物资配送和调度工作，技术上具有可实现性。部分机器人生产商的落地速度迅速，能够实现 48 小时机器人配送系统的准备和项目落地工作，无需布置二维码，无需调整场所现有布局，机器人可户外和室内无障碍切换、自行上下电梯，调度中心的高效率和精准性也经多处案例成功验证。

三、建议在医院、政府、写字楼、住宅小区等处快速推

广部署无人驾驶物流机器人

经调研了解，深圳已有数家机器人公司研发相关产品。据悉，武汉火神山、雷神山医院将首次采用和部署 10 台坎德拉(深圳)科技创新有限公司自主研发的无人驾驶医疗机器人及云端调度系统，以实现医院物资运输、消毒清洁等诸多功能，能够极大提升医疗资源的运转效率，减小医务人员交叉感染风险，也增加了医院智能化改造的建设经验。

此类自动驾驶物流机器人系“深圳创造”，具有完全自主知识产权，技术领先，成本较低，效率较高，落地迅速，已经成功案例检验，不仅可用于医院，也可用于小区、写字楼、车站等人员密集区域，有利于防止交叉感染和疫情的进一步扩散，有效应对大规模突发疫情。

建议优先在医院、政府、写字楼、小区、大型交通枢纽等人流密集区域进行无人驾驶物流机器人试点。首先在医院发热门诊、隔离病房、检验科、放射科、传染病科等进行部署，使用医疗物流机器人对 ICU 的耗材、药品、器械、检验标本、患者餐食等进行配送工作，也可部署一部分机器人用于医院、政府、写字楼、小区、大型交通枢纽等人流密集区的消毒工作，在取得一定效果之后再向全国进行推广。

意见建议：

建议一、建议在医院、政府、写字楼、住宅小区等处快速推广部署无人驾驶物流机器人

补充说明：-

37、提案第 20200044 号

标 题： 关于提升深圳机场战略定位的紧迫性与必要性的提案

提 出 人： 田军

办理类型： 承办

主办单位： 市交通运输局

会办单位：

案由及需要说明的情况：

一、政策背景

继中共中央、国务院发布了《关于支持深圳建设中国特色社会主义先行示范区的意见》后，2019年11月29日中共深圳市委印发了《深圳市建设中国特色社会主义先行示范区的行动方案（2019-2025年）》的通知中明确指出加快建设国际航空枢纽，提升深圳机场国际枢纽竞争力，进一步完善国际客运航线网络，加大力度布局直通“一带一路”、新兴市场和地区节点城市的航线，加快全面开辟直通国际重要城市的航线航班。

国家“十三五”规划纲要也明确了深圳机场国际航空枢纽的定位，将深圳机场建设成为珠三角世界级机场群重要的核心机场、“一带一路”倡议布局中更具辐射能力的重要国际航空枢纽。

二、“深圳机场”规划发展问题

近5年深圳机场客流量持续快速增长，2019年旅客吞吐量将达到5200万人次，国际旅客量增速保持全国第一，但

深圳机场目前通航的国际航点与通航的国际城市数量的发展严重滞后，还不及成都西南双流机场，与国内一线城市相比相差更远。

（1）国际航线网络发展不均衡，洲际航线数量少且通航频次低。

截止 2019 年 11 月，深圳机场开通国际客运航线达到 49 条，与国内一线城市相比差距较大。目前通航的国际客运航点中洲际远程航点仅占 38%，经深圳出发至欧洲、北美洲、大洋洲的洲际远程航班不仅通航航点少且通航频次低。深圳机场在通航网络布局与频次方面的发展不够均衡。

（2）缺乏具有核心主导地位的基地航空公司，资源优化整合能力较弱。

深圳机场目前有 5 家航空公司基地，本土航空深航约占 25% 的市场份额。与之形成鲜明对比的北京、上海、香港、广州，这四大机场分别拥有 6-8 家以上的主基地航空公司，以国航、南航、东航为代表的本土航空公司在当地机场的市场份额均超过 40%，且形成了丰富的国际航点网络。深圳缺少具有核心竞争力的本土“领头航空公司”。

意见建议：

建议一、建议市政府全面统筹，突破现有制约条件，全方位提升深圳机场的软硬件升级。

补充说明：（1）建议市交通局积极推动 24 小时过境免签政策落地，缩减国际中转旅客及过站机组的中转时间，尽快启用国际转国际中转厅，增强中转保障服务能力，为提高

国际中转率创造积极条件。

(2) 建议市发改委以“国航、东航、南航、海航”为标杆，借鉴发展经验，通过市场化资本运作方式，打造深圳机场本土的“领头航空公司”。

(3) 建议市政府尽早修订出台《新开国际航线》的扶持政策，对于“一带一路”沿线国家和地区开辟新市场新航线给予大力扶持。

建议二、建议市政府积极争取外部资源，全面提升深圳机场的战略定位。

补充说明：(1) 建议市政府协调民航局在国际航权资源配置方面，将深圳机场的枢纽地位提升至与北上广同等重要位置，列为大型国际枢纽，优先保证深圳国际航空枢纽的航权资源。

(2) 建议市政府考虑整合惠州机场，优化粤港澳大湾区的航线网络。拓展深圳机场的通勤网络至东莞、惠州、中山、澳门等城市。

如果深圳市牢牢抓住国家政策扶持的大好时机，做好这项利国利民的民生工程，将不仅为周边市民的交通出行带来便利，还将带动整个粤港澳大湾区的经济发展，积极推动将深圳建设为社会主义先行示范区标杆迈进一大步。