

1.深圳市第六届人民代表大会第八次会议代表建议 第 20200010 号

案由： 关于推广"东晓街道缓解停车难模式"的建议

分类： 财经

主题词：

提案件人： 卢金炮, 李咏霞, 张永清, 胡桂梁, 陈家发, 黄泽锋, 王建锋, 伍雪玲, 刘波, 刘颖(共 10 名)

主办单位： 主办: 市交通运输局 汇办: 市住房和城乡建设局, 市公安局, 罗湖区人民政府, 南山区人民政府, 福田区人民政府, 盐田区人民政府, 龙岗区人民政府, 龙华区人民政府, 宝安区人民政府, 坪山区人民政府, 大鹏新区管理委员会, 光明区人民政府

内 容：

随着深圳经济的发展, 市民拥有车辆的比例越来越高, 在现有的交通问题中最让市民头疼的就是停车难。政府如何破解这一难题, 更好地服务市民, 可以借鉴东晓街道解决停车难的模式:

一、以罗湖区东晓街道独树社区为例 独树社区地属罗湖区东晓街道, 拥有 11 个花园小区、2 个工业区、1 个城中村(正在进行城市更新)、2 条商业街、2 处珠宝创业园区、1 处美食广场、4 个小肉菜市场、1 家社康服务中心、1 所公办中学、2 所小学和 6 所幼儿园等, 是一个综合型社区。辖区面积约 0.6 平方公里, 楼宇 145 栋, 总户数 7935 户, 总人口数为 20119 人。在当年规划建设时, 停车位就没有配建多少, 数量严重不足。东晓街道独树人大联络站成立专项调研组, 初步了解到社区停车的缺口就有 600 多个, 一直以来, 独树社区的居民停车都非常困难。

2019 年 7 月开始, 罗湖区东晓街道人大工委联合了市区两级人大代表一起对东晓独树社区停车难进行了几次实地走访, 与多个企业讨论联手推动解决停车难的方案, 经过多次协商, 得到水贝珠宝集团的支持, 他们在了解社区的困难时, 主动承担社会责任, 支持社区的基层治理工作, 把履行社会责任的要求融入公司运营中。于是决定将自己旗下 IBC 商场的停车位, 拿出 600 个车位进行资源有偿共享, 与其周边的居民小区进行白天、夜间错峰停车, 并统一按居民停车收费, 真正的让利居民。

2019 年 11 月 26 日, 在东晓街道党工委和街道人大工委的见证下, 水贝珠宝集团与东晓独树社区 11 个物业管理处签署了共建协议书--11 个

小区的居民私家车可于夜间相应时段停放于水贝珠宝集团总部大厦的地下停车场，并享受停车费优惠。独树社区 600 多户居民终于告别了夜间停车难，告别了无序带来的矛盾摩擦和安全隐患，这是罗湖区整合资源解决大城市老旧小区停车难问题的模式创新，也是深圳作为中国特色社会主义先行示范区在社会管理模式方面的探索，将对解决同类问题形成可复制可推广的经验。东晓街道“共享停车”模式也得到罗湖区委书记罗育德对此高度评价，认为这是“共建共治共享的鲜活案例”。

同时一定程度缓解太白路车辆堵塞、120 急救车和消防车无法进入小区抢险的安全隐患，这一成功案例为政府基层工作开创了新的局面。

二、商业物业与小区物业签订停车共建协议的后续管控
独树社区多个小区管理处与 IBC 商场管理中心签订停车协议后，各小区的车主都纷纷表示服从商场的管理，有序安全错峰停车，承诺如不遵守规则就会列入黑名单、还可以取消再次办理月卡的资格，社区工作站在中间作为第三方监督，这也为商场后续的管理，提供了有效保证，达到共建、共赢。

建议：
1、在有条件的区域推行罗湖东晓缓解停车难模式，尽可能解决居民停车难问题。

2、考虑到商业停车费用高，要统一协调，并促进商业停车场给予居民夜间停车优惠，同时也动员居民小区白天互换给商业场错峰停车，资源有偿共享，真正达成共建共赢。

2.深圳市第六届人民代表大会第八次会议代表建议 第 20200017 号

案由：关于提升 107 科技创新走廊（铁仔山西面）周边配套
设施的建议

分类：财经

主题词：

提案件人：黄伟忠,曹永青,何彩梅,蔡常福,林良浩,林芳,黄振辉,
许雪辉,庄宏亮,刘文灿,孙群露,邬洪,高骊,常改凤,沈
红霞(共 15 名)

办理单位：主办:市交通运输局 汇办:宝安区人民政府,市规划和自
然资源局

内 容：

2019 年 8 月,党中央国务院作出将深圳建设成中国特色社
会主义先行示范区的战略部署,深圳市第六届委员会第十二次全体
会议讨论了《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)》,提出要着眼于更好实施粤港澳大湾区战略,
率先建设体现高质量发展要求的现代化经济体系。粤港澳大湾区建
设、深莞穗的联动发展和珠江口东西两岸融合互动,不仅是深圳建
设先行示范区的要求,也是广东省第十二次党代会提出的完善区域
协调创新体制机制,打造穗莞深 107 科技创新走廊的一个重要依
托,依托粤港澳大湾区城市群,通过各种科技创新要素的深度融合,
107 科技创新走廊有望建设发展成为大湾区都市圈的新引擎、
新动力。

宝安位处连接深莞的关键地带,其境内的 107
国道更是连接北环、深南大道等多条主干道,横穿深圳西部中心,
直通东莞,沿线分布上千家高新技术企业,堪称产业发展的黄金
带。但目前的 107 国道宝安段,存有通行压力大、周边建设落后、
产业低端等劣势,土地使用效益有限。此次建设 107 科技创新走廊—
—加快建设铁仔山创新产业基地等概念,意在串联深圳湾、高新区、
留仙洞、宝中、大空港等深圳重点区域,并向南延至香港,向北扩
至东莞和广州,这一系列的强强联合、以强带弱,有望再度提高宝
安西部的重要地位。

铁仔山片区位于粤港澳大湾区东
岸、广深港澳科创走廊沿线、107 国道黄金商务带,被誉为“城市
休闲氧吧”、“市民健身乐园”,不仅如此,铁仔山片区还是西乡
创新资源最为集中、最为丰富的区域。据统计,区域内已有 37 个产
业园区,其中共和工业路周边片区 1 平方公里内就有企业 1000 多

家，常住人口 20 多万人，是一个有辉煌历史的老工业区，孵化了深圳多家知名企业（如腾讯、华为、华讯方舟等高科技百强企业），自改革开放以来就是宝安的纳税大区，对深圳的经济建设和经济发展起到了带动作用，连路段都是以工业路命名，如共和工业路和银田工业路。

近年来，宝安区各街道发展迅速，特别是接近宝安区中心区的西乡街道，随着沿海高速的开通，西乡大道贯穿广深高速与沿海高速，成为宝安中心区最为繁忙的线路，车流随着经济发展而激增，交通压力越来越大。

一、区铁仔山西面片区分支线路长期拥堵

铁仔山片区是大湾区 2017 年国家创新园区，整个片区东北临铁仔山，西南面分别为城市主干道西乡大道和宝安大道。其中共和工业路是西乡大道、宝安大道的主要分支干道，分流着宝安大道及西乡大道车流的巨大压力，加上共和工业路只有双向两车道，道路狭窄，难以承载大量车流进入，导致铁仔山西面片区的路段长期处于拥堵状态，车辆出入极其困难，不利于产业发展的同时，也严重影响周边学校学生及居民出行，限制周边经济发展。现在建设的铁仔山隧道建成后会有有一定缓和，但交通压力仍很巨大。唯有改造提升交通运输能力，才能稳定片区企业、进驻新企业。

二、铁仔山周边学校学生及居民出入安全被严重威胁

共和工业北路周边设有深圳信兴学校、华中师范大学附属学校、智园学校、共乐小学、优智实验学校 5 所中小学，设有希望之星幼儿园、启智幼儿园、共乐幼儿园、乐园幼儿园、优智幼儿园 5 所幼儿园，上下学高峰期人流量、车流量巨大，道路拥堵严重，交通事故频发，学生的出行安全得不到保障。

三、铁仔山西面片区发展被严重限制

随着宝安区的快速发展，本应是交通四通八达，位置得天独厚，发展潜力大的铁仔山西面片区，由于近年车流量激增，周边道路长期拥堵，导致原有优质企业陆续搬离。近几年，区委区政府以多种形式进行招商引资，效果不佳，但交通的困境让优质企业望而却步。

为了改变铁仔山西面片区发展的不利状况，利用此次广东省筹划建设“107 科技创新走廊”和深圳国家自主创新示范区建设的契机，配合加快建设铁仔山创新产业基地，为党中央提出的先行示范区建设添砖贴瓦，我提以下几点建议：

1、对该片区进行全方位特别是道路建设的升级改造（重点是片区内主干线铁仔路和共和工业路的升级改造），缓解共和工业路周边片区的车流量压力，解决周边主次干道长期拥堵问题。

2、增加第二条隧道建设，即从通达路打通通往 107 国道或臣田一路至五路的隧道建设，让两个隧道化解被铁仔山隔开的局面，一条进共和工业路，一条出 107 国道，疏通铁仔山片区交通。

3、建议

把共和工业路和银田工业路改为共和北路和银田东路。因该片区之前属印刷工业园区，故道路都以工业路命名。现在，片区的建设和规划早已提升为高新技术及创新创意园区，如果仍以工业路命名，则不仅不符合片区的实际形象，也不利于吸引高新企业入驻。

4、承待政府在打通道路的同时，致力改造周边环境、解决道路狭窄，榕树破坏人行路面、树根挤压地下排水箱涵以及道路两边的旧工业厂房等问题；规范路标、路牌、红绿灯等；升级煤气管道、完善有线电视等设施，合力创建优质门户区、众创孵化实验区、创新科技聚集区，吸引世界百强企业进驻，助力铁仔山双谷腾飞的经济新增长。

3.深圳市第六届人民代表大会第八次会议代表建议 第 20200019 号

案由： 关于道路反复开挖施工存在的问题的建议

分类： 财经

主题词：

提案件人： 胡桂梁, 卢金炮, 张永清, 黄泽锋, 刘晓娜, 肖莉珍, 杨瑞, 孙喜琢, 许少琼, 黄翔, 韩春莲, 韩冬青, 陈铭芳, 陈宏军, 黄迈, 曾庆明, 刘颖, 陈钢民, 王为理(共 19 名)

办理单位： 主办: 市交通运输局 汇办: 市住房和城乡建设局, 市公安局, 市规划和自然资源局, 市发展和改革委员会

内 容：

2019年4月9日下午,深圳召开市人大代表建议交办会议,道路反复开挖和学前教育被列为重点建议,移交给深圳市人民政府重点办理以来。经调研发现目前市政工程的反复开挖建设现象时有发生,不仅造成投资浪费,还对市民的日常工作生活以及出行造成了不可避免的影响,因此,为减少工程建设的反复开挖,现提出关于统筹协调相关管理部门的几点建议如下:

一、结合管线规划,同步建设或预埋管道,避免资源浪费

因深圳市的城市建设日新月异,破挖道路进行地下管网的建设的现象时候发生,严重影响了市民的日常工作生活。建议由深圳市规划和自然资源局主持编制未来10年至20年的相关管线规划,当建设单位在进行道路的改造提升时,根据相关管线规划进行管道扩容或预埋,有条件的地方设置干线、支线综合管廊,条件受限的位置考虑设置缆线管廊,条件非常困难的地方考虑多预留一些PVC管道,以避免工程完工的3-5年内,由于管线扩容而导致的道路需要进行二次开挖施工,带来资源浪费及不良社会影响。

二、统筹占道审批,一次开挖要施工到位,避免反复开挖

目前道路反复开挖的主要原因主要系各管线部门各自为政,缺少必要的沟通和规划论证,缺少统筹单位而导致的,建议各管线部门需根据自身的发展需要,提出施工要求,由交通主管部门统筹施工占道审批,加强施工管理,以避免不同单位对道路进行反复破挖,实现长久安宁。

三、充分授予权利,管理部门应依法执法,以期监管到位。

由于市政道路管线众多,难免存在应急抢险等情况,应充分授予交通主管部门相应权利,对明显不属于应急抢险的管道施工等事宜进行处罚,以加强施工监管,减少民

怨。

野蛮施工

四、 加大处罚力度，设置项目禁入黑名单，避免野蛮施工。对于不按申报计划进行野蛮施工导致工程反复开挖的，建议对施工单位加大处罚力度，提高经济处罚额度；如采取了罚款类措施后仍拒不整改到位的，建议列入项目禁入黑名单，禁止该施工单位参与政府投资项目的投标工作，提高处罚效果。

果。

各自为政

五、 加大统筹力度，所有管线需同步建设，避免各自为政。目前交通主管部门已经加强了对各管线单位的协调统筹力度，多数管线单位能同步进行扩容建设，但仍有个别单位出于管理需要，暂时无法进行统一施工建设，如多杆合一路灯杆已将大部分杆件合并，一改街道杆件杂乱林立现状，目前仅公安部门杆件没有合并，建议所有管线需同步建设，打破各自为政的局面，按照深圳市统一要求进行多合一杆设置。

程序，实时公开建设标准，加快工程建设

六、 明确问政程序，实时公开建设标准，加快工程建设。随着人大代表对政府投资项目的审查介入，需要明确各类型项目的人大审议程序，以利于建设单位开展响应的意见征求工作；同时建议相关产权部门实时公开建设标准及要求，以利于交通主管部门按照建设标准进行落实，减少沟通成本，加快工程建设，最大限度避免施工扰民。

4.深圳市第六届人民代表大会第八次会议代表建议 第 20200025 号

案由：关于在地铁、公交内投放"禁止手机声音外放"广播提示和公益广告的建议

分类：财经

主题词：

提案件人：肖莉珍,宋敏,杨乖进,刘昕,李咏霞,田伟琴,林圳文,张永清,卢金炮,王建锋,伍雪玲,周翠敏(共 12 名)

办理单位：市交通运输局

内容：

发展公共交通是现代城市发展的方向，是缓解大城市交通拥堵的有效举措。深圳选择了优先发展公共交通的战略。近年来，深圳高度重视公共交通发展，每年都会列入年度民生实事工程。深圳市交通运输局持续完善公共交通体系建设，市公共交通运输管理局系统推进线网优化等工作落实。深圳已搭建起“轨道交通为主体、常规公交为网络、出租车为补充、慢行交通为延伸”的多元公共交通运输体系，公共交通服务水平显著提升。深圳公共交通日均客运量超千万人次，高峰期公共交通出行分担率超 60%，获评国家公交都市建设示范城市，为深圳建设中国特色社会主义先行示范区提供高品质公交保障。2019 年 11 月《城市轨道交通客运组织与服务管理办法》（以下简称《办法》）正式发布。在乘客行为规范方面，《办法》明确了影响运营安全的 10 类禁止性行为，以及影响秩序的 7 类约束性行为，将于 2020 年 4 月 1 日起正式实行。《办法》中“禁止手机声音外放”备受市民关注，随着手机功能的不断丰富，越来越多的人在乘坐公共交通工具时，会使用手机看视频、玩游戏、听音乐来打发时间，不少乘客在使用过程中不佩戴耳机，音量过大。但地铁、公交空间封闭且狭小，任何个人的声音外放行为都是对其他乘客权益的侵犯，对其他乘客造成负面影响，甚至引发矛盾纠纷，2018 年 8 月 22 日，北京地铁 9 号线两名男子发生纠纷，起因就是一人用手机扬声器听音乐，引发另外一人不满造成。2019 年 10 月，新京报就“地铁、高铁上，你最反感的行为”为话题，在新浪微博上做了调查，12.7 万人参与调查。调查结果显示，5.1 万受访者最反感“手机大声外放”，占 40.2%。针对以上情况，如

何推动《城市轨道交通客运组织与服务管理办法》中“禁止手机声音外放”这一规定落地执行，切实推动乘客遵守，营造良好的乘车规范，建议：

1. 设计有关“禁止手机声音外放”广播、公益广告，说明该行为属于违规行为，违反规定会受到何种惩罚等等。在地铁、公交、乃至高铁投放广播提示，通过移动电视播放公益广告，帮助营造文明的乘车氛围。
2. 在地铁安排巡查劝导员，由巡查劝导员对手机声音外放的乘客进行劝导，并说明相关的规定。
3. 在有人售票的公交车内，由乘务员担任劝导员，对违规乘客进行劝导。

5.深圳市第六届人民代表大会第八次会议代表建议 第 20200042 号

案由： 关于加快非机动车道基础设施供给的建议

分类： 财经

主题词：

提案件人： 李炜(共 1 名)

主办单位： 主办:市交通运输局 汇办:市规划和自然资源局,市公安局,罗湖区人民政府,南山区人民政府,福田区人民政府,盐田区人民政府,龙岗区人民政府,龙华区人民政府,宝安区人民政府,坪山区人民政府,大鹏新区管理委员会,光明区人民政府

内 容：

1、建议背景 为贯彻落实《市场监管总局、工业和信息化部、公安部关于加强电动自行车国家标准实施监督的意见》(国市监标创【2019】53号),确保电动自行车新强制性国家标准《电动自行车安全技术规范》(GB17761-2018)顺利实施,结合我市即将出台《深圳市电动自行车管理规定》(以下简称《管理规定》)的实际情况,下一步我市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。但是,通过对近几年涉电事故分析,电动自行车交通事故仍占有所有交通事故的4成之多。

2、存在问题 通过对近五年的道路交通事故数据分析(统计时间:2014年1月1日至2018年12月31日),我市共处理道路交通事故373180宗,事故造成人员死亡达2039人,其中涉及电动自行车的交通事故有101263宗,占比27.14%,涉电动自行车的交通事故造成人员死亡达919人,占比45.07%。

同时,驾驶人驾驶电动自行车冲红灯、走机动车道、逆行、不带头盔等交通违法乱象较为突出。据交警部门统计,我市近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。

二、
建议办法

1、建议加快非机动车道基础设施供给的设置原则。完善全市非机动车道基础设施,为电动自行车创造一个有明确路权的道路环境,应按照以下三个原

则： (1) 干路优先，重构路权。 一方面，根据

电动自行车事故分析，全市电动自行车事故尤其是亡人事故主要发生在城市主干道路上，是城市电动自行车交通安全问题的主要矛盾。在完善非机动车道基础设施建设中，主管部门在确定工程改造实施方案和计划前，必须首先确定城市详细的主干道非机动车改造的标准化方案，并提出城市主干道新增和改造非机动车道网络的建设里程指标、技术指标和专门的工程验收责任制。避免在改造过程中出现“容易先行”，实施计划“避重就轻”的问题。另一方面，城市主干道一般承担了城市骨干交通的作用，人、非机动车、机动车的流量都较其他道路较高，必须综合平衡“效率”与“安全”问题，对重点干线道路论证方案确定后，必须在交通安全管理主管部门进行进一步的审批，确保方案实施的合理性，减少不利的外部影响。

(2) 因地制宜，灵活设计。 城市道路环境较为复杂，道路所在片区的土地利用、路网密度、商业业态、交通流量、交通控制、道路条件等因素都会影响道路的空间设计。非机动车道的建设应该本着“因地制宜”的原则，对片区的整体环境和相关的影响要素进行综合分析考量，保障道路使用利益相关者的诉求能得到有效的平衡，确保道路功能完整性，切记在方案选择上避免“生搬硬套”或“矫枉过正”在非机动车道的设计中，可以应用单行、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，从而明确道路的路权规则。

(3) 人性精细，舒适安全。

细节决定成败，城市非机动车路网密度和电动自行车行驶的断面空间完善并不一定意味着电动自行车会百分之百的在设计好的空间内行驶，这主要是因为交通和通路设计施工中，对人性化的考量不足，对细节的关注度不足，非机动车道局部中断或不连续，非机动车道在道路出入口的“无障碍，多障碍”，非机动车道铺装设计不合理、骑行条件颠簸、骑行绕行距离过远等不合理的设计大量存在，都会导致电动自行车驾驶员放弃已设计好的路权环境，从而造成机非混行，诱发严重交通事故。非机动车道建设不是依靠短平快工程就能很好处理的问题，在通路改造过程中必须要结合交通、管线、景观、安全等多专业融合，才能打造人性化、精细化的亮点工程。事实上，对电动自行车在道路环境中的安全设计不足，隔离设施缺乏，路口绿化遮挡驾驶员观测视线现象严重，都会影响到电动自行车整体出行道路环境的安全性。

(4) 远近结合，逐步推进。 主管部门在

推进建设非机动车道基础设施的过程中，应该本着远近结合、逐步推进实施的原则，辖区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。

2、建议加快非机动车

道基础设施供给的改善。

(1) 经验借鉴。 创

造合理的电动自行车通行空间传统的分类将道路分为主干道、次干道、支路，主要侧重单一的交通功能，提供车流、人流通过的空间，并以服务小汽车为主导。同时传统的道路分类方法的缺点是没有综合考虑道路所在的片区土地利用情况和整体的交通环境，导致在规划非机动车道上没有根据不同的道路环境选择合理的布设形式。在美国波士顿等城市，为了满足合理交通需求，保障街道功能完整性，对城市道路进行了合理的分类，并根据分类创造不同的非机动车通行空间。街道功能的分类：市中心商业区、市中心混合用地区、片区主干道、片区次干道、片区居住道路、工业道、共享街道、风景道、主干道、林荫大道。

(2) 改善思

路。

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，可以通过合理的单行交通组织，释放部分道路断面改善资源，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，首先，机非共板设置并非意味着电动自行车和行人可以使用共同的空间，因为电动自行车质量大、车速快的特点，同样会对人行道的弱势群体造成安全隐患（尤其是老人、残疾人和婴幼儿），必须考虑非机动车和人行道的空间的基本相对独立。其次，非机车道的铺装和无障碍设计必须精细化，从而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。实现建筑临街空间与道路的一体化、无隔断设计，增大共板空间，同时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研究。

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一般有两种路权方式，一种是各行其道的独立非机动车道，一种是通过共享空间的设置方式，共享街道设计鼓励混行最早由荷兰德尔夫特（Delft）的规划师提出，使用特殊的设计手段分离过境交通量，将车行道、非机动车道和人行道合并成一个整体。通过长椅、花圃、休息区域以及路内停车位等街道家具制造曲折线性

路段，以控制全线车速不超过 25km/h，进出口测速，交叉口人行过街需要采用抬高、小环岛等特殊的稳静化措施。

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。但是在次干路及以下道路，宜通过采用机动车道设置曲折车行道标线、减小转弯半径、窄化道路及缩小交叉口、人行过街横道设置减速丘、减速台等交通宁静化措施，降低机动车车速。

3、建议不采用人非共板的设计理念 “人非共板”方式是“以车为本”时代的产物，违反交通工程学的基本原则，降低了步行和自行车交通的服务水平（安全性、便利性、舒适性），扰乱了交通秩序，增加交通安全隐患。

4、建议各组织街道建设非机动车道示范样板路 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，建议各区（新区）政府组织各街道办选取一条道路按照上述改善思路，打造辖区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。

6 深圳市第六届人民代表大会第八次会议代表建议 第 20200043 号

案由： 关于调整小汽车更新指标保留期限的建议

分类： 财经

主题词：

提案件人： 李炜, 陈洁, 江汉, 林娜, 方成群, 杨勤, 刘梦龙, 谭仲然, 唐健, 李苏华, 苏娇华, 郭丽, 胡蓉, 曹伟, 刘凌, 许介川, 林崇顺(共 17 名)

办理单位： 市交通运输局

内 容：

一、案由 1、建议背景 为缓解交通严重拥堵，改善大气环境质量，根据《国务院大气污染防治行动计划》、《深圳经济特区道路交通安全管理条例》第七十六条规定和《深圳市人民代表大会常务委员会关于市政府治理交通拥堵和交通污染情况专项工作做报告的决议》，深圳市人民政府决定，自 2014 年 12 月 29 日 18 时起，在全市实行小汽车增量调控管理。

2014 年 12 月 29 日开始实施《深圳市人民政府关于实行小汽车增量调控管理的通告》规定在全市实行小汽车增量调控管理，指标额度暂定每年 10 万个，视道路承载能力、大气环境保护需要等情况适时调整。按照公开、公平、公正的原则，小汽车增量指标通过摇号或竞价方式取得，其中以摇号方式配置的电动小汽车增量指标为 2 万个，以摇号方式配置的普通小汽车增量指标为 4 万个，以竞价方式配置的普通小汽车增量指标为 4 万个。

2019 年 6 月，为落实上级文件精神，经深圳市政府批准，深圳运输局发布《关于调整我市小汽车调控增量指标配置额度的通告》，决定调增 2019 年至 2020 年的小汽车调控增量指标配置额度。自 2019 年 6 月起，在原定每年普通小汽车增量指标配置额度为 8 万个的调控目标基础上，2019 年至 2020 年每年增加投放普通小汽车增量指标 4 万个，其中，1 万个采取摇号方式配置，3 万个采取竞价方式配置。且新增的小汽车指标在办理注册登记时，必须符合国六标准。

2、存在问题 深圳的限购政策采用的是“竞价+摇号”的模式。目前深圳地铁、公交出行较为便利，深圳停车位缺口巨大（350 万辆机动车停车位不足 150 万），小汽车出行较为不便。由于多年的小汽车增量调控积累了大量的摇号排队需求（目前小汽车摇号申请有效编码数为 127. 8723 万），

采用竞价模式的购车车主基本付出约 4.5 万以上的额外购车成本，如摇到号则可以节约约 4.5 万元，导致市民都盲目跟风排队摇号，短期内并无用车需求，但是仍然进行排队摇号。

二、建议办法

为加大交通基础设施建设、发展公共交通以及打造舒适慢行空间等系列综合措施治理交通拥堵赢得时间和空间，在城市交通环境，尤其是公交慢行环境达到较高水平，降低社会总成本。建议：

1、市交通运输局对小汽车摇号指标及卖车后更新指标保留期限由原来的 6 个月更改为 5-10 年。

7.深圳市第六届人民代表大会第八次会议代表建议 第 20200045 号

案由：关于对网约车平台加大监管力度的建议

分类：财经

主题词：

提案件人：李炜,王文若(共 2 名)

办理单位：市交通运输局

内容：

一、案由 1、建议背景 近年来，随着互联网经济的发展，人们的生活不断变化，网约车发展迅速。截至 2019 年 6 月 30 日，深圳已有 17 家平台取得深圳市网络预约出租汽车经营许可证，其中有 9 家平台已在深正式运营。经统计，深圳已核发《网络预约出租汽车运输证》53330 张、核发驾驶员证超过 6 万张，在岗巡游车驾驶员超过 4 万人（巡游车驾驶员与网约车驾驶员资格实行互认），每万人出租汽车拥有量为 58.3 辆，远高于城市万人出租车拥有量 20 辆的标准。

2、存在问题 网约车提高市民出行便捷度，对稳定就业、改善民生也起到一定的作用，但目前网约车给城市交通管理带来难题的同时，对社会治安也造成威胁，主要体现在五个方面：一是深圳网约车日均订单不到 10 单，日均每车订单运营金额较低，引发集体信访罢工，造成社会不稳定因素；二是目前网约车退出运营数量逐年增加，且增加幅度较大，退出运营的部分车辆处置工作难，车主合法权益无法保障；三是目前市场上主要是 C2C 经营模式（以自由车辆加盟、租车加盟为主的模式）的网约车，租赁公司成为网约车平台的供应商，车辆、人员管理不善；四是近几年频发的网约车司机违法犯罪事件，社会公众对司机的认证产生质疑，乘客安全感降低。

二、建议办法 为进一步规范全市网约车平台、汽车租赁公司、网约车驾驶人的管理，建议加大对网约车的管理：

1、在综合评估我全市非公交出行需求的前提下，将网约车作为巡游出租车的补充，严控网约车数量；参照巡游出租车的标准，提高网约车（尤其是兼职网约车）的准入门槛，确保网约车投放数量合理和可持续发展；

2、《深圳市网络预约出租汽车经营服务管理暂行办法》明确网约车经营者应公布服务评价体系，但对网约车企业和行业缺乏综合的安全评价体系，建议由政府主管部门牵头，以政府监督管理部门为主、网约车平台和乘客

为辅，三方共同对网约车驾驶员、车辆、企业、行业开展安全预评价、安全验收评价、安全现状评价等全方位的安全评价体系，防患于未然，促进行业健康发展；

3、加大对网约车企业主体责任落实情况的监管，实施“政府管平台、平台管人车”的模式，要求网约车平台以保障乘客安全出行为第一原则，加强对网约车车辆和驾驶人的管理，建立健全安全监控和应急处置机制。

8.深圳市第六届人民代表大会第八次会议代表建议 第 20200048 号

案由： 关于建立租赁车租赁信息、网约车驾驶人信息事前备案制度的建议

分类： 财经

主题词：

提案件人： 李炜(共 1 名)

办理单位： 主办: 市交通运输局 汇办: 市公安局

内容：

近年来，市公安局交通警察局通过一系列务实的创新措施，严抓严管强力整治交通违法行为，确保了我市道路的安全、畅通、有序。虽然道路交通安全总体形势向好，但随着我市租赁、网约车市场持续活跃，租赁、网约车驾驶人的不固定等因素造成租赁、网约车交通违法行为数量呈上升趋势，涉及租赁、网约车交通违法行为的处理量日益增长。

2、存在问题

交警在处理租赁、网约车交通违法行为时很难核实前来处理交通违法行为的驾驶人是否确实为违法当事人。由于租赁、网约车信息事前备案机制不畅，窗口民警难以对当事人提交的车辆租赁合同、网约车驾驶人的真实性进行核查，租赁、网约车交通违法行为处理存在监管空白。

二、建议办法

1、建立

租赁车租赁信息、网约车驾驶人信息事前备案制度由企业将相关信息（包含：号牌种类、车牌号码、机动车所有人、驾驶人姓名、驾驶人驾驶证号码、驾驶人手机号码、租车时间、租车起始地点、还车时间、租车结束地点、网约车驾驶人工作时间等信息）实时上传至重点车辆管理平台，全部进行备案。

2、采取双告知机制

租赁、网约车企业通过自有系统告知驾驶人尽快处理租赁、网约车企业改造自有系统，与相关车辆驾驶人签订租车（劳务）合同时明确驾驶人在租车（劳务）时间为车辆管理人，应承担相应的义务，并告知其将采取数据认定违法当事人的模式进行处理交通违法行为。同时，备案模块将交通违法行为及处理情况推送给租赁、网约车企业，企业将相关信息告知相关驾驶人，通知其尽快处理交通违法行为。

3、建立企业管理员制度

参照安全管理员

工作制度，建立企业管理员，实时绑定车辆与驾驶人信息，并因地制宜地对相关驾驶人开展安全宣传或培训。

4、建立车辆

隐患清零制度

建议推出租赁、网约车交通违法行为可在

线办理功能，对于“老赖”的违法行为，交警部门可通过备案信息直接确定驾驶人并邮寄（短信告知）到本人，实现对租赁、网约车的隐患清零管理。

9.深圳市第六届人民代表大会第八次会议代表建议 第 20200051 号

案由：关于加快沙河西路快速化改造工程施工进度，尽快修复道路西侧深南大道至北环大道路段人行道的建议

分类：财经

主题词：

提案件人：熊建明(共 1 名)

办理单位：主办:市交通运输局 汇办:南山区人民政府

内容：

随着南山区经济的快速发展，南山片区交通拥堵状况也越来越严重，特别是高新园和深圳湾周边，内外部交通问题日益突出，尤其是沙河西路高峰期交通的拥堵状况十分严重。

沙河西路位于大沙河西岸，南至东滨路，北至白芒检查站，是贯穿南山区南北、并向北辐射深圳市西部高新组团的主要道路之一。为改善沙河西路的交通拥堵状况，2016 年我市启动了沙河西路快速化改造项目。然而，近 4 年的改造至今仍未完成，加重了沙河西路部分路段拥堵。另外，沙河西路深南大道至北环大道段西侧建筑施工严重破坏了原有的人行绿道，对沿线居民的出行也造成了极大困扰。

一、由于沙河西路改造工程常年施工，致使该路段出现反复、连续的四车道并为三车道、三车道并为两车道情况，车辆通行速度非常缓慢，如遇上、下班高峰期，此路段南、北行方向拥堵情况均极其严重。

二、沙河西路北行至松坪山人行天桥、南行至高新南四道路口处均设有一处左转调头口，调头车辆速度缓慢，同时占用了南、北行双方向车道，进一步加重道路拥堵情况，而且在夜间车速快、视线差的情况下，调头车辆容易与对面车辆发生碰撞，造成交通事故。

三、沙河西路西侧北环大道至深南大道路段沿线住宅小区聚集，包括新世界豪园、华润城、英伦名苑等众多居民小区。原有的沙河西路西侧人行绿道全部被旁边的建筑施工非法破坏并占据，致使附近居民无路可行，给居民出行带来极大不便和安全隐患。

四、根据以上情况，建议：

一、全力推进沙河西路快速化改造工程建设，加快进度，尽快完工；

二、尽快恢复沙河西路西侧深南大道至北环大道路段人行绿道，还附近居民方便和安全的出行条件。

三、大沙河已经成为深圳的“塞纳河”，也是深圳一道亮丽的风景线，但处于沙河西路西侧的新世界豪园、

华润城、英伦名苑等众多小区的居民无法就近步行到河边。建议在新修建的金铜路横跨沙河西路的立交桥上设立人行道，使附近的居民能顺利安全到达大沙河边，让老百姓最大程度上获得幸福感。

10.深圳市第六届人民代表大会第八次会议代表建议 第 20200059 号

案由： 关于从源头解决道路反复开挖的建议

分类： 财经

主题词：

提案件人： 李学金,刘舒婷,张平,吴冰,张华,胡世平,刘宝瑞,孙湧,衷敬高,陈湘波,陈少雄,赵志明,戴毅,陈寿,刘亚菁,廖海兰(共 16 名)

办理单位： 主办:市交通运输局 汇办:市住房和城乡建设局,市规划和自然资源局,市公安局,市水务局,市城市管理和综合执法局

内 容：

近年来,随着深圳地铁工程大规模施工,以及雨、污水分流排水管网改造施工等正本清源工程实施,尤其老旧设施基本已到大规模改造提升时期,上述相关工程建设涉及的占用道路比例大幅上升,道路反复开挖现象严重,对市民工作和生活带来诸多不便,存在超时间、超面积占道施工,占道施工影响市容,影响行人和车辆通行,现场垃圾、污渍、扬尘、噪音等问题,引起社会高度关注。

究其原因,主要有以下原因:

1. 水电气信市政管线,以及污水管网分由各行业主管部门负责管理,项目资金来源不同,行业划分不同,而且市区各自为政,导致占道施工项目实施主体众多,各项目按各自计划组织实施,项目缺乏统筹,各自建设导致道路反复开挖。

2. 多个项目建设计划缺乏统筹,施工缺乏协调,各自为战。由于项目建设和实施主体多样,多个相关项目不能一次施工一次完成,往往是一个项目实施,完成工程验收后,另外一个项目又开始实施,造成道路反复开挖。不仅扰民,而且又造成巨大浪费。

3. 道路建设施工规划滞后。城市总体规划、综合交通布局规划、交通专项规划、水电气信市政管线专项规划、污水管网规划等由各行业主管部门或经营管理主体负责编制,各区政府编制区级综合交通规划等,各层次、各专业规划在空间布局等方面统筹协调不足。

4. 缺乏建设协调管理机制。项目建设涉及规划、立项、建设、运维多个部门,目前在涉及道路挖掘施工方面的规划、立项、建设、运维等综合协调管理机制尚未健全,导致在推进道路、地下管线等点多线长面广的线性工程时容易形成碎片化管理。

近期,深圳市

住房和建设局、深圳市交通运输局近期联合出台《关于加强道路挖掘管理提升市政工程安全文明标准化施工水平的若干措施（试行）》（以下称《若干措施》），减少市政道路工程无序开挖和施工扰民。

本次出台的《若干措施》，主要通过加强体制机制建设、提高统筹协调能力、坚持规划引领与立项统筹、计划管理、科学施工相结合，并从加强统筹、合力推进、统一规划、严控计划、科学组织、提升标准、文明施工、保障安全、对标完善、严格执法、智慧监管等共 11 个方面提出工作措施，致力于解决道路反复开挖问题。

相信该措施的出台，会大大改善道路反复开挖的现象，但是要想根本解决这一问题，必须要在机制上解决，建议以下几点：

1. 对标先行示范区的要求，由深圳市住建局牵头负责，在全市市政工程建设联席会领导下，对我市地下综合管网建设按照 50 年使用寿命进行高标准超前规划设计，并严格执行；

2. 制定科学合理可推广的标准，打造样板工程。地下管线是城市的“血管”和“神经”，地下管线涉及给水、雨水、污水、燃气、电力、路灯、有线电视、工业等十多种地下管线，形成了一张错综复杂的地下管线网络，结合地理信息系统（GIS）技术、数据库技术和三维技术，直观显示地下管线的空间层次和位置，以仿真方式形象展现地下管线的埋深、材质、形状、走向以及工井结构和周边环境。极大地方便了排管、工井占用情况、位置等信息的查找，为今后地下电力管线资源的统筹利用和科学布局、管线占用审批等工作提供了准确、直观、高效的参考。

3. 结合城市更新、道路改造、河道治理、地下空间开发等工作，按照三年、五年和十年规划，积极推进综合管廊建设，避免边设计、边施工、边变更情况发生。因地制宜、统筹安排，积极、稳妥、有序推进电力、通信、燃气等管线全部入廊的地下综合管廊建设，有效解决反复开挖路面、管线事故频发等问题。

4. 地下综合管网建设由市里统筹管理，各区实施的原则，加强统筹协调。

11.深圳市第六届人民代表大会第八次会议代表建议 第 20200067 号

案 由： 关于增设深圳到波士顿国际航线的建议

分 类： 财经

主 题 词：

提案件人： 曾敏敏, 曾俊英, 陈炳强, 李炜, 吴滢(共 5 名)

办理单位： 市交通运输局

内 容：

随着经济情况的不断好转，国内越来越多的高净值人士选择海外的国家进行投资或者移民，尤其是美国，很多高净值人士主要考虑的就是美国的教育资源，而波士顿的教育资源是全美最好的，被誉为“美国雅典”，是因为在波士顿大都会区拥有超过 100 所大学，超过 25 万名大学生在此接受教育，教育资源是非常充沛的，哈佛、麻省理工以及伯克利音乐学院都分布在这里，也是因为这样的现实情况，吸引了众多的投资者及留学生的青睐。

波士顿是美国东海岸的一座地标性的城市，这座城市有着悠久的历史，靠山又临海，是马萨诸塞州的首府和最大城市，也是新英格兰地区的最大城市，有着众多的常居华裔人口以及规模位列全美前三名的唐人街，在众多身份构成复杂、生活参差不齐的中国城中，波士顿的中国城是美国各城市的唐人街中管理得最整齐一个，而这些华人大多来自于国内一线城市的北京、上海、广州、深圳等，在这些一线城市中，只有北京上海香港有直飞到波士顿的国际航线，且只有一个航班数量，而深圳广州都没有设直飞的航线。据不完全统计：深圳的教育机构每年输出波士顿上学的学生大概就有 1-4 万人，还不包括其他投资、移民、旅游人士，所以这条国际航线的市场需求还是比较大的。

深圳被誉为“中国硅谷”，是全国性经济中心城市和国际化城市，是中国设立的第一个经济特区，中国改革开放的窗口和新兴移民城市，创造了举世瞩目的“深圳速度”，也在中国的创新制度、扩大开放等方面肩负着试验和先行示范的重要使命。而深圳宝安国际机场是中国境内第一个实现海、陆、空联运的现代化国际空港，通航城市 92 个，通航航线 127 条，基地航空公司 9 家，城市候机楼 26 座，深圳机场综合实力排名连续十年位居中国内地城市第四位。

建 议： 所以本次提案提出建议增设深圳到波士顿的国际航线，进一步增强深圳机场的运输能力，提升深圳机场的竞争力。

12.深圳市第六届人民代表大会第八次会议代表建议 第 20200072 号

案由： 关于制定公益停车场规范管理条例的建议

分类： 财经

主题词：

提案件人： 刘振,郑郁彪,姚英学,陈志豪,梅连生,林伟斌,陈琳,郭建军,曾俊英,王希耘,马岚,乔德卫,谢呼,梁沪明,傅静宏,曾少贵(共 16 名)

办理单位： 主办:市交通运输局 汇办:市发展和改革委员会,市市场监督管理局

内 容：

内容: 据不完全统计,深圳市公益停车场将近 200 个,设立初衷本是为社会公众提供居住、就医、休闲等便民服务,是具有公益性的城市交通基础设施,建设用地采用划拨方式供地,按照政府主导、社会参与、企业运作的原则进行建设与管理。“公益停车场”,顾名思义,就必须突出公益的性质,这既体现在管理和规划设计上,也体现在停车场运行的监督上,而后一点能否公开、公平、公正,将直接决定着设定的初衷是否顺利达成。然而,公益停车场的资源常常被无故占用,例如运营车辆(货车、的士车)长时间停放等候生意、家用多余车辆闲置、“僵尸车”长期存在等。且运营车辆在停放期间,司机经常聚众娱乐,语言粗劣,造成不良的社会影响。种种这些问题都为切实需要使用到停车位的居民带来不便,有些停车场虽说是公益性质的,但仍存在违规收费、管理缺失等情况,故制定公益停车场规范条例及公开管理的举措迫在眉睫。建议: 1. 在广泛征集民众意见的基础上,制定并规范公益停车场管理条例,使得执法有依据,管理有根据; 2. 对公益停车场准入采取征信制,信用低者严格管控; 3. 接受社会公众监督,对公益停车场的管理经由职能部门主管,辅以社区工作站或第三方公益群体参与,保证其公益性。

13.深圳市第六届人民代表大会第八次会议代表建议 第 20200100 号

案由： 关于增设人行天桥的建议

分类： 财经

主题词：

提案件人： 叶强,方芳,魏玮,文晓阳,张毅(共 5 名)

办理单位： 市交通运输局

内 容：

背景： 人行天桥是与人民群众生活息息相关的一项重要的城市公共建设。避免车流和人流平面相交时的冲突，保障人们安全的穿越，提高车速，减少交通事故。据了解桃源居西公交站附近的领航城小区距离对面桃源居小区相隔 107 国道，却没有人行天桥，而距其左右 1.5km 有两座天桥，往东是三围路口天桥，往西是鹤洲立交人行天桥，步行通过天桥到达对岸均需花费 30 分钟左右，对桃源居和领航城 3 期居民以及航城学校的学生出行带来极大的障碍。且有资料显示在 2009 年制定的深圳市宝安 103-10&14 号片区【西乡固戍东地区】法定图上有在目前的桃源居西公交站和航空路及宝东路之间建设人行天桥的规划却迟迟未动工建设。

建议： 为市城市规划建设更贴近民生，打造便利出行。有如下建议供大家讨论： 1. 政府对 107 国道建设与深圳地铁 12 号线的规划是为了沿途群众、居民的出行将更加便利畅通，故为了两个大型社区的居民与学生的出行安全与便利，建议根据原先建设规划尽快落实方案实施动工搭建航空路及宝东路之间的人行天桥，给桃源居和领航城居民及学生提供切实的便利，解决其出行绕行不便的难题，也能更好的接入未来的 12 号线。 2. 桃源居西公交站就近无人行天桥，且仅到达东西两座人行天桥至少需要十几分钟，建议在还未有桃源居西至领航城的直达人行天桥时，可在车站旁竖立人行天桥指示牌，告知东西有两座天桥，提示到达桃源居片区的群众人行天桥路线，方便出行。

14.深圳市第六届人民代表大会第八次会议代表建议 第 20200105 号

案由：关于加强立体车库建设解决“城中村”停车难问题促进疏通消防通道的建议

分类：财经

主题词：

提案件人：张毅,文晓阳,林南阳,叶强,方芳(共 5 名)

主办单位：主办:市交通运输局 汇办:市规划和自然资源局,市住房和城乡建设局,市公安局,罗湖区人民政府,南山区人民政府,福田区人民政府,盐田区人民政府,龙岗区人民政府,龙华区人民政府,宝安区人民政府,坪山区人民政府,大鹏新区管理委员会,光明区人民政府

内 容：

随着城镇化的快速发展,居民生活水平不断提升,城市小汽车保有量大幅提高,停车设施供给不足问题日益凸显,挤占非机动车道等公共资源,影响交通通行,制约了城市进一步提升品质和管理服务水平。吸引社会资本、推进停车产业化是解决城市停车难问题的重要途径,也是当前改革创新、稳定经济增长的重要举措。为此,2015年国家发展改革委制定发布了《关于加强城市停车设施建设的指导意见》(发改基础[2015]1788号)为贯彻落实《中共中央国务院关于进一步加强城市规划建设管理工作的若干意见》和《节约集约利用土地规定》等文件要求,合理配置停车设施,提高空间利用效率,促进土地节约集约利用;充分挖潜利用地上地下空间,推进建设用地的多功能立体开发和复合利用;鼓励社会资本参与,加快城市停车场建设,逐步缓解停车难问题。住房和城乡建设部和国土资源部联合发出通知《住房城乡建设部 国土资源部关于进一步完善城市停车场规划建设及用地政策的通知》(建城[2016]193号)为更好地推进城市停车场建设,国家发展改革委以试点示范的形式与部分城市共同推进城市停车场建设工作,2017年3月17日,国家发改委印发《关于开展城市停车场试点示范工作的通知》(发改办基础[2017]475号),确定北京市、广东省深圳市、四川省成都市、江苏省苏州市、贵州省荔波县等5个城市为第一批城市停车场试点示范城市开展先行先试。为贯彻落实国家七部委《关于加强城市停车设施建设的指导意见》(发改基础[2015]1788号)和《住房城乡建设部

和国土资源部关于进一步完善城市停车场规划建设及用地政策的通知》（建城〔2016〕193号）等文件要求，加快推进停车设施建设，有效缓解停车难问题，提升停车产业化发展水平，深圳市结合实际制定了《深圳市加强停车设施建设工作实施意见》。

2017年11月30日，深圳市人民政府办公厅印发了《深圳市“城中村”综合治理行动计划（2018-2020年）》的通知，通知强调，“城中村”是深圳市城市发展的特殊载体和重要单元，在促进特区经济社会发展、完善规划布局、调节城市功能、增进多元供给等方面发挥了重要作用。与此同时，“城中村”仍存在安全隐患突出、市政配套不足、市容环境差、责任主体缺失等问题。《行动计划》中明确了社区治安治理、消防安全管理、用电安全管理、燃气安全管理、食品安全管理、弱电管线治理、环境卫生治理、市容秩序治理、交通秩序治理、生活污水治理等十项工作任务。其中在交通秩序治理内容中明确要求：完善“城中村”道路交通标志、标线、行人步行道，打通村内道路微循环，提高车辆和行人通行效率，在具备条件的村道、公共空地规划停车场（位），全面治理乱停车现象，解决“城中村”停车难问题。

通过对多个“城中村”立体车库建设情况的走访调研，发现随着2017年至今城市品质提升工程“城中村”综合整治行动计划的各项工作任务完成，其中城中村停车难问题主要集中在车多位少。在原来的无序停车状态下，城中村内完成划线车位设置后实行停车正规化管理后，车位反而变少了。在原有的停车保有量未减少的情况下，车位的减少直接导致了停车矛盾的突出和问题的尖锐化，因“找车位”“抢车位”造成的居民矛盾、车位剐蹭、堵塞消防通道等问题日益突出。走访调研获悉，光明区一城中村车辆保有量约300台，之前无序停车状态下300台车基本能“塞”进村中。实行停车位划线、正规化管理、围合式管理疏通消防通道后，村中划线车位只允许停放100台车，超过的车辆不在准许进入村中停放，近200名车主的车辆只能就近找停车场或路边停放，部分车主因实在无车位可停在明知违停的情况下被逼无奈只能停在城市道路侧边或人行道上，被迫承受少则500多则2000元的高额罚款，经济损失严重不算重要的是严重影响了正常生活和工作。为此，该城中村的车主多次自发组织到社区、街道上访要求解决停车难问题。2020年元旦节重庆加州花园小区发生的火灾事故，因小区车位少、私家车乱停乱放、占用消防通道，救援消防车延误两个多小时才赶到，还是在群众合力抬车人工疏通消防通道的前提下，不幸中的万幸是火灾事故未造成人员伤亡。这样的情况近两年在深圳也发生过多。2019年7月14日晚，罗湖区松泉公寓三栋住宅楼五楼一房间发生火灾，接

到报警后罗湖消防大队田贝中队的消防救援人员赶往现场，不料小区内道路被停放的大量车辆堵塞，导致消防车辆距离起火住宅楼仅约两百米远却无法驶近，消防救援人员随即全副武装带齐装备，步行进入事故现场，仅用时三分钟就将明火完全扑灭，所幸事故并未造成人员伤亡。

2018年12月28日市里出台了《深圳市机械式立体停车设施管理暂行办法》，并按照办法要求在市区两级都成立了联席会议和办公室，但在街道、社区、社区股份合作公司的工作制度、责任区分和宣传立度的加强还有待完善。城中村立体车库的建设中存在的建设用地难解决、土地使用成本高、出资主体、监管主体难明确、社会资本投资建设运营成本回收期长等问题是制约城中村、老旧小区发展、建设立体车库的主要问题，广大市民对立体停车的概念、种类、安全性、使用方法、收费标准制定规等了解不多、认知不足。上述问题综合影响了社会资本投资立体停车项目的积极性。

为缓解城中村停车难问题，切实改善城中村交通和居民生活，打通城中村消防通道，进一步提升深圳市的城市形象，深圳市亟待加大解决城中村停车难问题研究和寻找解决方案，出台一系列推动城中村机械式立体停车设施建设、宣传的相关政策及细则。

理由：深圳作为国际现代化大都市的代表城市之一，根据深圳交警数据显示截止2018年5月底，深圳全市机动车保有量已达到约348.5万辆，小汽车划线停车位却只有约190多万个，停车难已经成为制约深圳市发展的突出矛盾之一。每天晚上至少都有150万辆汽车“无家可归”。据深圳市城管局的统计数据，目前深圳总共有1877个城中村居住单元，其中原特区内196个，原特区外1681个。到2020年全面完成城中村综合治理任务，确保综合治理范围内城中村100%通过检查验收。对标城中村交通秩序治理工作任务，其中占地面积小、机械式车位倍增数量多、土地利用率高机械式立体车库既可以大面积使用，也可以利用集体用地边角地块、绿化带、村民宅基地等见缝插针设置，还能与地面停车场、地下车库和停车楼组合实施，是解决城中村和老旧小区停车难、增加停车位、促进疏通消防通道的最有效的手段。

所以，加快推进关于城中村及老旧小区机械式立体停车场建设的利好政策及宣传、推广细则，是解决民生问题，促进经济发展，有效缓解深圳市城中村目前“停车难”问题的首要前提。

建议：车辆无处停放是造成城中村停车难、停车乱、堵塞消防通道是现阶段城市品质提升建设城中村综合治理中存在的现实问题，我们必须正视这个问题并积极解决，促进深圳市停车产业发展。

相关建议如下：
1、制定城中村建设立体车库相关建设用地、审批流

程、宣传推广利好政策，加大城中村建设立体车库宣传力度，提高市民对立体停车概念的理解和认知。加快推进社会资本投资建设机械式立体车库补贴落地，提高社会资本、社区股份合作公司集体经济参与建设立体车库项目积极性。

15.深圳市第六届人民代表大会第八次会议代表建议 第 20200120 号

案由：关于宝安与南山、光明、龙华交通道路及与东莞市对接升级改造提升的建议

分类：财经

主题词：

提案件人：何彩梅, 林芳, 高骊, 张路玉, 孙群露, 许雪辉, 刘文灿, 林戈(共 8 名)

办理单位：主办: 市交通运输局 汇办: 市规划和自然资源局

内 容：

党的十九大报告习近平总书记明确提出了要加快建设创新型国家, 建设交通强国。当前, 宝安区的交通发展实际与交通强国的目标还存在一定差距, 宝安与东莞、光明、南山等周边地区的联系不够紧密, 现有的跨界道路与邻区连接道路相比品质较差, 市民出行满意度不高。主要表现有:

一是跨界联系通道不足, 随着粤港澳大湾区战略的实施, 宝安与周边区域的联系愈加紧密, 特别是与前海、西丽枢纽以及东莞松山湖地区、光明科学城片区等重点产业片区、重点枢纽现状联系通道不足, 在一定程度制约了区域和产业的发展, 亟需规划建设跨界通道, 推进区域一体化的发展。

二是跨界路网存在级配不合理、拥堵日趋加重等问题, 如宝安与东莞现状主要通过高速公路和主干路联系, 无快速路和次支路, 如 107 国道等跨界道路功能混杂、运行压力较大等。

需完善跨界地区主次干路系统, 畅通边界地区交通微循环。

三是部分跨界道路与邻区连接道路品质相比较差, 特别是与龙华、光明、南山、东莞等衔接的地方, 如松岗楼岗大道、东方大道, 燕罗松白路、雄宇路和石岩南天路等。该批道路普遍存在环境品质低、与邻区相比道路品质标准不够等问题, 亟需全面提升品质, 改善市民出行满意度。

结合先行示范区的要求, 宝安需要大力提升交通基础设施水平, 特别是与南山、光明、龙华、东莞等周边区域的跨界道路, 需尽快规划建设和改造提升, 打通边界干线道路, 促进产业联动发展。

建议：一是开展宝安与南山、光明、龙华及东莞跨界道路的规划研究工作, 结合区域产业发展的要求, 梳理亟需打通的跨界通道, 推动具有迫切性且实施性较强的跨市跨区道路建设, 优先考虑与南山区、光明区的联系, 重点打通跨界断头路。二是对现有跨界道路尽快开展品

质提升改造，根据边界实际情况，评估实施难度、工程投资额，梳理出近期具备实施条件的跨界道路提升项目，列入近期建设计划，尽快实施。

16.深圳市第六届人民代表大会第八次会议代表建议 第 20200123 号

案由： 关于根治机动车辆乱停乱放顽疾的建议

分类： 财经

主题词：

提案件人： 梁金兴, 陈成就(共 2 名)

办理单位： 分办: 市公安局, 市交通运输局

内 容：

一、事由 随着我市市民机动车保有量的增加，城市停车供需矛盾日益突出，“停车难引发停车乱，停车乱导致停车难”的恶性循环，不仅成为我市城市治理的“顽疾”，也成为整个社会共同聚焦和关注的重要民生话题。

随意停放的车辆占用公共道路，不仅影响了正常的交通秩序，降低通行效率，还带来了安全隐患，增加了交通事故发生的概率，容易诱发驾驶人矛盾纠纷。除此之外，乱停车也成为影响市容市貌和城市文明的痛点。

二、建议 加大宜停车位规划。根据现有机动车的数量、分布以及居民出行需求，增加宜停车位建设；规划部门要盘活闲置土地资源，加大临时停车场建设，合理规划，鼓励社会资本建设临时停车场，满足停车需求，从根本上解决停车难的问题。

加强违停处罚力度。针对乱停放的车辆，尤其是惯犯的车主及“重灾区”地段，通过交巡融合措施，加密巡查并加大处罚力度，提高违停成本。

加大文明停车宣传力度，充分利用各种渠道，把全面深入宣传交通安全、文明出行的工作常态化。

17.深圳市第六届人民代表大会第八次会议代表建议 第 20200124 号

案由： 关于优化地铁口“门户”建设的建议

分类： 财经

主题词：

提案件人： 梁金兴,陈成就(共 2 名)

办理单位： 主办:市交通运输局 汇办:市公安局

内容：

一、事由 近年来，我市的公共交通网络不断更新与完善，居民的出行更加便利。地铁作为市民绿色出行的首选工具，地铁口更是宣传城市面貌的门户，纵观我市地铁口建设，存在不少站内、站外形象和功能不协调、不匹配的现象。主要表现在：

地铁公交两网对接融合不够，接驳的距离过长，且缺少风雨连廊，尤其是在恶劣的天气情况下，给市民的出行带来诸多不便。

部分接驳路段存在着人车混行的情况。电动车、共享单车乱摆放，人车混行，市民出行存在安全隐患。

二、建议 借鉴其他城市的先进经验，在新的地铁线路开通后，各个交通部门分析群众出行需求和接驳情况，优化地面交通的站点设置，实现地铁和公交的完美接驳，加大地铁口与公交站接驳路段风雨连廊修建，实现地铁口与公交站之间的无缝衔接，既可以减少接驳路段的交通安全隐患，又能在天气恶劣的情况下方便居民的出行。

加强地铁口人车分流管理工作，完善人车分流设施，如在风雨连廊里施划禁停线、悬挂禁停牌等，对违停行为给予相应的处罚。

加强宣传教育，不断提高市民素质和文明水平，让市民逐步养成文明出行的习惯。

适当利用地铁口，建设城市宣传阵地，让地铁口成为城市文明的亮丽门户。

18.深圳市第六届人民代表大会第八次会议代表建议 第 20200126 号

案由：关于加强我市非机动车道建设的建议

分类：财经

主题词：

提案件人：陈成就(共 1 名)

办理单位：主办:市交通运输局 汇办:市规划和自然资源局,市公安局,市财政局

内 容：

近年来,随着我市非机动车保有量不断上升,机动车与非机动车之间的矛盾也日益凸显,市民的出行安全受到很大威胁。为解决这一重大安全隐患,一方面是要实现非机动车管理的开放化、规范化、法制化;另一方面就是要着力推进非机动车道建设。

然而目前,我市非机动车道建设仍面临诸多严峻问题,下文数据以宝安区为例:

一、机非混行严重,交通事故频发
据统计,宝安区电动车数量超过 160 万辆,仅有 25%的道路设有非机动车道,机非混行尤为严重,2018 年宝安区涉摩涉电道路交通事故死亡 25 人,约占全市的 23%,仅优于龙岗区(29%)。

二、非机动车路权缺失,慢行设施条件差
目前宝安区非机动车道建设较为滞后,仅 25%道路设有非机动车道,经调研,宝安区非机动车道主要存在以下五类问题:一是交通组织混乱。非机动车无独立路权,导致非机动车与机动车、行人混行。二是骑行空间被占用。现状划线非机动车道因未设置物理隔离,常被商贩、停车占用。三是道路破损严重,骑行体验差。现有非机动车道普遍存在建设标准低的问题且缺少及时的维护管养,导致路面破损严重。四是非法营运电动车较多。宝安区公共交通发展滞后,导致部分市民宁愿搭乘危险的电动车出行,也不愿意等候公交车。五是乱停乱放现象严重。大部分道路缺乏合理的非机动车停车点规划,导致非机动车停放随意,占用机动车及行人出行空间。

三、非机动车道建设缺乏统一的规划和建设标准
自 2013 年以来,市、区相关文件均对非机动车道的规划建设提供了参考和建设要求,以宝安区为例,市交通运输局将 50km 的非机动车道建设任务下达给宝安区,推进过程中凸显出以下问题:一是缺少明确统一的网络规划和标准指引,非机动车道建成后常常引发新的交通拥堵和安全隐患问题,且各街道负责建设的非

机动车道缺少合理衔接，难以形成网络效应。二是非机动车道建设协调单位众多，投资金额较大，协调难度较大。三是非机动车道建设缺乏强有力的组织保障、资金保障和技术保障，导致部分街道建设进度相对滞后。

具体非机动车道实际运行情况以沙井街道西环路为例，2018年8月，沙井街道试点在西环路建成了全市首条非机动车道并开始通车，运行至今暴露了一系列问题：一是降低了各路段的平均通行速度，二是道路交叉口处易产生冲突，三是非机动车道与现有道路对接困难，四是电动车与自行车混行，存在安全隐患。

市政府六届一百五十六次常务会议审议并通过《深圳市电动自行车管理规定（试行）》，该规定推进了电动车的合法化和管理的规范化，也意味着我市的电动自行车保有量将继续上升，加强非机动车道的建设已经迫在眉睫。为此，建议由市交通运输管理局统筹协调非机动车道建设，具体建议如下：

一、统一规划，构建层次清晰的非机动车道网络

统一各单位认识。从规划层面的角度，重新梳理非机动车（含电单车）在城市总体规划和交通系统中的功能定位，统一各方在非机动车道规划发展战略上的分歧，制定与定位相协调的设计标准和管理办法，做到全市、各区、各街道一盘棋统筹考虑，避免各自为政。

道路网络要完善分级。非机动车道网络规划的重点是确保车道系统的连续性和完整性，提高网络密度和连通性。依托城市主干路和慢行绿廊、一般性主干路和重要的次干路、一般集散通道构建三级非机动车道网络。

建设责任要分层落实。建议跨区的非机动车道规划以市政府为主体，由市政府投资并组织相关单位负责编制。区内的重点片区和非机动车道通道规划以区政府为主体，由区政府投资并组织相关单位负责编制。街道内的片区和通道规划以街道办为主体，由区政府投资，街道办组织相关单位负责编制。

二、精细化建设，实现独立路权、组织顺畅

一是要通过新建道路加强非机动车的路权保障。利用现有绿化带和人行道，新建非机动车专用道，彻底实现机非分离。该方案除避免对机动车通行造成影响外，还实现右转车道与非机动车道分离，非机动车随行人过街，降低事故风险。对于改造道路，一定要充分论证机动车和非机动车交通量，避免新建非机动车道后造成机动车道交通组织混乱和拥堵加剧。

二是持续推动新建道路非机动车道建设。规范非机动车道建设，按照分片区、分层级原则制定非机动车道规划，实现非机动车循环通行，新建城市主次道应100%设置非机动车道。结合次支路建设计划，推动新建道路非机动车专用道建设。

三是要优化非机动车道在路段及交叉口处的交通组织。主要从两方面入手，一方面处理

好非机动车道与公交站点、路侧停车关系，避免交通冲突。设置路侧式公交站点时，应尽量采用背后绕行的方式设置非机动车道，并设置行人进出站点的人行横道。应严禁侵占步行与非机动车交通系统空间设置机动车路内停车泊位，当公共停车设施严重缺乏不得不设时，应采用背后绕行的方式设置非机动车道。另一方面要处理好交叉口处交通组织。对于电动自行车流量和右转机动车流量均较大的进口道，机动车右转进口道应设置在非机动车进口道的左侧，并采取增加右转放行时间，降低右转机动车与非机动车的冲突。结合信号灯控制，将非机动车的停车线前置，绿灯时非机动车优先通行，以避免交叉口机非混行安全问题。

三、长效化管控，建立协调机制，明确责任主体

一是要建立非机动车道规划建设专项机制。建议将全市非机动车道系统规划、建设、协调、管理工作纳入深圳市交通拥堵综合治理联席会议制度，增加第三方机构、水务、燃气、邮政等部门，改变多头管理的局面，加快推进非机动车道系统规划建设。跨区项目建议由市交通运输局牵头，区内项目建议由区政府牵头，建立区慢行系统规划建设专项联席会议机制。

二是要明确责任主体，落实资金来源。全市应统一规划、统一标准，对于跨区非机动车道建议由市政府投资建设，建成后移交相关主管部门统一验收、管养。各责任单位要严把质量关，提高非机动车道路面施工的控制和验收标准，加强工程监理，保证施工质量。

三是要强化非机动车道的日常管理和养护。非机动车道的巡查和养护应当提到与机动车道同等重要的程度，破损道路要及时得到修整，对设计不合理处要进行升级改造。另一方面，交警和执法队要加大对违停、占道经营等违法行为的查处力度，确保非机动车道的畅通无阻。

19.深圳市第六届人民代表大会第八次会议代表建议 第 20200128 号

案由： 关于加快原特区外公共交通网络建设的建议

分类： 财经

主题词：

提案件人： 陈成就(共 1 名)

办理单位： 市交通运输局

内 容：

深圳市自 2003 年开始实行全面“禁摩”后，成效显著。2012 年开始对电单车实施限行管理措施，持续开展各类整治工作，取得了一定成效，虽然涉摩涉电交通事故呈逐年下降趋势，但整体形势仍十分严峻。据交警部门统计，截至 11 月底，2019 年深圳市共发生涉摩涉电一般程序道路交通事故 508 起，事故共造成 100 人死亡、549 人受伤。事故死亡人数占全部道路交通事故死亡总人数的 40.98%。

虽然骑乘电单车如此危险，涉及电单车的交通安全事故频发，然而部分市民特别是我区中低收入群体的市民短途出行仍然热衷于骑乘电单车，究其原因主要是我区公共交通网络配套不完善，出行“最后一公里”公交车辆的接驳问题没有解决。以沙井街道为例，目前，沙井街道途经及始发的线路共有 46 条，其中快线 2 条、干线 25 条、支线 10 条（含社区微巴线路 5 条）、高峰专线 3 条（企业服务巴士 3 条），运力 1049 台，公交候车亭共 440 座，其中正式站 326 座，简易站 114 座，有公交场站 10 处。虽然从数量上看，沙井街道公交线路不少，街道辖区内 500 米公交站点覆盖率高达 95%，但由于沙井人口众多，仍然存在公交车发车间隔时间长、班次少，运力严重不足、线路规划不合理、使用率低、场站用地资源紧缺，难以租用土地建设场站等问题。

为此，建议市政府积极从“方便、快捷、安全”下功夫，利用互联网，加快原特区外公共交通网络的建设。从规划层面合理设置公交、微巴场站及其线路。进一步优化支线巴士的线路，同时，利用多种类型的公共交通工具，满足市民不同层次的出行需求，特别是要关注和安排好各地铁站、汽车站、市场、学校住宅小区和工业区的公交接驳。完善公交“最后一公里”建设，实现智慧交通，让广大市民能“方便、快捷、安全”地出行，减少对电单车出行的依赖，从而降低交通事故的发生。

20.深圳市第六届人民代表大会第八次会议代表建议 第 20200129 号

案由：关于深圳外环高速（沙井段）加装全封闭隔音屏障的建议

分类：财经

主题词：

提案件人：陈成就(共 1 名)

办理单位：市交通运输局

内容：

深圳外环高速公路，是广东省“九纵五横两环”高速公路主骨架网中的重要组成部分，也是深圳市“七横十三纵”高快速道路网重要“一横”，路线自西向东，西起沿江高速，与沿江、广深、南光等深圳所有纵向高速公路交叉衔接，东至盐坝高速，贯穿宝安、光明、龙华、龙岗、坪山、大鹏六区。外环高速在沙井民主社区设有一个出口，建成后将有效改善沙井区域交通运输状况和投资环境，对促进沙井辖区经济繁荣具有重要意义。外环高速在沙井街道贯穿后亭、步涌、沙四、沙二、民主等社区，其中部分路段太靠近居民小区，据基层群众反映，担心外环高速建成后产生的噪音会对周边居民日常生活造成较大的影响。

据悉，外环高速公路计划在沙井街道沙四社区、步涌社区、沙一心愿幼儿园、后亭社区、东山书院等声环境敏感点设置直立式隔音屏，但由于直立式隔音屏隔音效果有限，仍会对周边居民生产生活造成一定影响。目前外环高速在沙井辖区路段未建成，为避免高速建成后重装全封闭式隔音屏造成不必要的财政支出，建议市交通管理部门尽早协调外环高速建设单位，在路段两侧加装全封闭式隔音屏障，减少对周边居民的噪音困扰。

建议：

1. 隔音挡板采用封闭式，挡板高度一般为 6-7 米，为充分考虑项目全路段的隔音效果，可将该段隔音挡板采用半幅全封闭的形式，并根据计算结果选取合适高度，以起到充分隔音的效果，同时隔音材料需采用优质材料进行加厚加强处理。

2. 施工主要环保措施：合理科学布局施工现场；合理安排施工作业时间、施工运输车辆的行走路线和走行时间；选用低噪音设备，并采取降噪措施；确需高噪声设备施工的现场，靠近外侧应设置临时隔声挡板或吸声屏障，以减少施工期间对周边居民的影响。

21.深圳市第六届人民代表大会第八次会议代表建议 第 20200132 号

案由： 关于打破公交专营区限制，释放部分原特区内公交运力服务宝安区的建议

分类： 财经

主题词：

提案件人： 梁金兴,王文若(共 2 名)

办理单位： 市交通运输局

内容：

建议结合新一轮公交财政补贴变化情况，打破公交专营区限制，释放部分原特区内公交运力服务宝安区。宝安区作为我市常住人口最多的行政大区，常住人口超过 300 万人，同时，宝安区也是我市建设更新速度最快的行政区之一，公交出行诉求不断增加，公交出行服务水平要求也逐步提升，现有专营区内公交服务已难以满足市民要求。宝安区内公交服务绝对运力（各条线路运力按照各区实际运营长度占全线长度的比例进行切分）仅 3000 台左右，远低于龙岗区（龙岗区常住人口约 238 万人，绝对运力约 3400 台）；万人拥有率 9.3 台/万人，远低于龙岗区（14.4 台/万人）和南山区（14.4 台/万人）。在此背景下，宝安区部分区域公交线路因长期运力不足导致高峰期公交发车间隔达到了 20 分钟以上，平峰期发车间隔 30 分钟以上的也不在少数。一方面，宝安区需结合全区线网结构优化调整工作，按照“南北抽疏、东西加密”的总思路，降低 107 国道、宝安大道等市一级客流走廊线路重复系数，对通道内部分冗余运力进行抽离，补强东西走向公交出行服务，但短期内公交运力调配仍存在较大困难。另一方面，全市正在进行新一轮公交补贴政策背景下的线网优化工作，全市骨干网络即将成型，市级客流通道冗余运力将抽离服务公交服务薄弱区域，伴随近年来原特区内轨道交通的大规模建设及投入使用，原特区内现有公交运力已较为富余，运力可协调性较强。因此，建议结合全市公交骨架网络构建工作，协调部分原特区内公交服务运力向我市第二三圈层释放，以更好的提高公交运力的使用效率和公交服务的质量。

22.深圳市第六届人民代表大会第八次会议代表建议 第 20200134 号

案由：关于规划筑建南澳“一堤三港”的建议

分类：财经

主题词：

提案件人：文焕(共 1 名)

办理单位：主办:市交通运输局 汇办:市规划和自然资源局,大鹏新区管理委员会

内 容：

大鹏新区南澳凭独特区位和得天独厚的自然资源优势,成为我国游艇产业的发源地,现在已形成了设计、制造、销售、游艇俱乐部、会展等全产业链,而且产生了“中国杯”帆船赛、国际游艇交易中心等两个国内唯一性的品牌。目前,游艇保有量 300 艘,是国内规模最大的地区之一。

大鹏湾是南中国最佳的天然港湾,与香港一水相连。从南澳到香港东部仅需半个小时,香港拥有二万多艘游艇,一旦海域放开,南澳必将成为粤港澳游艇旅游首选目的地。

国家发改委国际合作中心研究成果表明,深圳大鹏半岛是粤港澳大湾区中最合适建设国际游艇旅游自由港的区域,这里连接香港、惠州的大鹏湾拥有 300 平方公里的优质海域,是更有条件打造深港惠游艇旅游自由港先行示范

区。

二、存在问题 一是大鹏沿岸的基础设施匮乏,多年来游艇码头建设停滞不前,没有公共游艇码头。二是没有对“自由港”做海陆统筹的规划工作,南澳港的改造方案还是停留在市政旧改的规划模式,缺乏做好“自由港”的配套设施的超前意识。三是“自由港”的工作推动缓慢,没有专门机构负

责。

三、建议 建议规划建设南澳港防浪堤,把南澳港防浪堤建设项目列为我市海洋中心城市建设的先行示范项目,为全面建设国际游艇旅游自由港提供基础配套设施。

(一)规划“一堤三港”,通过一堤的建设形成南澳渔港、游艇交易港、国际邮轮停靠港,科学对“三港”的功能布局。

(二)成立市领导挂帅、有关部门参加的“大鹏国际游艇旅游自由港”领导小组,设立日常工作班子副职协调、推动自由港的政策研究、项目规划、与香港对接等前期工作。

23.深圳市第六届人民代表大会第八次会议代表建议 第 20200140 号

案由： 关于加快提升深圳机场战略定位的建议

分类： 财经

主题词：

提案件人： 林良浩(共 1 名)

办理单位： 主办:市交通运输局 汇办:市发展和改革委员会

内容：

长期以来，深圳机场因战略定位和一些客观因素的限制，国际航线的发展严重滞后于国内一线城市和周边机场。通过调研我们发现，近 5 年深圳机场客流量持续快速增长且 2019 年以来国际市场增速保持全国第一，深圳机场国际市场潜力巨大。但深圳机场目前通航的国际航点仅为白云机场国际航点数量的 59%，2019 年通航的国际城市数量（49 个）还不及西南成都双流机场（62 个），与国内一线城市相比相差更远。本提案意在呼吁国家民航局将深圳市列为一线交通枢纽城市，在国际航权分配上给予深圳机场政策上的扶持。同时呼吁深圳市政府筹建深圳市本土的“大航空”，不断提高本土航空自身获取航权的竞争优势和全球航点覆盖率。这项民生工程将不仅为深圳及周边城市人民的出行带来方便，更有利于带动整个粤港澳大湾区的经济发展，推动深圳机场向国际化枢纽机场的定位转型，践行将深圳打造为“民生幸福”的先行示范区标杆城市。

一、 政策背景 继 2019 年 8 月 9 日，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》，行动方案中明确指出要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，要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 长期以来，深圳机场因战略定位和一些客观因素的限制，国际航线的发展严重滞后于国内一线城市与周边城市的机场。通过对深圳机场的深入调研，我们发现近 5 年深圳机场

旅客吞吐量持续快速增长，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，深圳机场的国际市场发展潜力不可限量。然而，通过对比国内几大机场的情况，我们发现深圳机场尚有提升空间，主要体现在如下两方面：（一）国际航线网络发展不均衡，洲际航线数量少且通航频次

低。深圳机场自2016年起积极拓展国际客运通航点，截止2019年11月国际客运航线达到49条，与广州白云机场（82条），香港机场（116条）相比差距较大。深圳开通的国际客运航点中，亚洲国家的通航点占比超过60%，洲际远程航点仅占38%。在通航网络布局与频次方面的发展不够均衡，东南亚国家通航网络布局密集，每周往返航班数量超过224个；以首尔、大阪为代表的东北亚国家则可以达到平均每天2-3班的直达航班。而经深圳出发至欧洲、北美洲、大洋洲的洲际远程航班不仅通航航点少，仅开通的19个航点的通航航班最多只能达到每周1-3班的航

次。从通航的国际城市的数量上来看，深圳机场2019年通航的国际城市达到49个，落后于西南成都双流机场（62个），与北京、上海、广州、香港通航的国际城市相比相差更远（均达到110以上），通航国际城市的数量不及北上广香港通航数量的50%。

（二）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。

深圳机场目前仅有5家航空公司基地，其中深航与南航分别约占25%的市场份额，其余三家海航、春秋和东海航空占据剩余的50%的市场份额。深圳机场起飞的国际航班中深航与南航的航点大部分集中在东南亚国家，飞行航点重合度较高。与发展较为成熟的北上广机场相比，深圳缺少具有核心竞争力的本土的“领头航空公司”。与之形成鲜明对比的北京、上海、香港、广州这四大机场，则分别拥有6-8家以上的主基地航空公司，以国航、南航、东航为代表的领头航空公司在当地机场的市场份额均超过了40%，且形成了独具特色的竞争力的国际航点网络。而深圳由于缺乏“领头航空公司”和布局完善的国际航点网络，同时由于现行中转时间过长，中转硬件设施未配套等因素，客观上降低了国际旅客将深圳机场作为中转站的意愿。

三、具体的建议

针对调研过程中发现的问题，我们提出如下建议：（一）建议市政府全面统筹协调内部调控机制，突破现有制约条件，全方位提升深圳机场的软硬件升级。

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，启用国际转国际中转厅的使用，增强中转保障服务能力，完善转机的硬件和软件配套设施，为提高国际中转率创造积极条件。

2) 建

议深圳市发改委以“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，打造以深圳机场为主体的，与其具有相当规模的本土“领头航空”。

3) 建议考虑整合惠州机场，实现资源整合，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、澳门等城市的。寻求与广州差异化发展道路，抓住香港机场外溢客户资源，不断提高自身获取航权的竞争优势和“领头航空”的全球航点覆盖率。

4) 建议深圳市政府尽早修订出台新开国际航线的扶持政策，帮助航空公司在“一带一路”等国家和地区开辟新市场新航线。

(二) 积极争取外部资源，全面提升深圳机场的战略定位。

民航局现行《国际航权资源配置与使用管理办法》，强调航司和现有航线网络及衔接性，三大航在北上广获取航权优势明显，而深圳获取稀缺航权机会小。

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。

相对于其他城市，深圳具有得天独厚的经济与地理位置优势。深圳市政府应牢牢抓住国家政策扶持的大好时机，积极调控，做好这项利国利民的民生工程。这不仅带动整个粤港澳大湾区的经济发展，还将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。

24.深圳市第六届人民代表大会第八次会议代表建议 第 20200141 号

案由：关于加快根玉路（茅洲河大桥-广田路）道路建设的建议

分类：财经

主题词：

提案件人：庄宏亮(共 1 名)

办理单位：主办:市交通运输局 汇办:宝安区人民政府

内容：

项目概况：随着粤港澳大湾区协同发展、深莞惠融合发展、深圳特区内外一体化发展的不断推进,城市中心人口将进一步向外围圈域分散,边界地区将合力打造出成集合城市,实现交通-居住-就业自平衡,宝安燕罗、松岗和光明、东莞长安等城市组团交通联系持续加强。茅洲河流经宝安、光明,河道将辖区分为南、北两部分。

规划跨茅洲河道路有 107 国道、松罗路、根玉大道等,现状仅 107 国道和松罗路建成通车,松罗路至南光高速 3 公里范围内尚无跨茅洲河道路,河道两侧地区交通不畅,亟需新建根玉路(茅洲河大桥-广田路)跨茅洲河道路,加强片区南北交通联系。

存在问题：规划根玉路南接光明区公明西环大道,跨茅洲河后往北衔接至宝安区广田路,承担燕罗片区与公明北片区的对外交通及沿线内部交通联系功能。根玉路(茅洲河大桥-广田路)是燕罗片区重要的交通进出通道,是落实宝安区干线性路网规划,改善茅洲河对两岸分隔严重、跨河通道不足,弥补燕罗片区南北向主干道缺失、均衡交通分布、充分发挥现状路网功能的需要,建成后可极大程度改善宝安北片区交通环境,对强化茅洲河(宝安段)两岸产业联系具有重要意义。

目前,燕罗街道已启动根玉路跨茅洲河大桥的方案设计工作,但根玉路北延至广田路段由于拆迁问题,难以实施,尚未立项。

建议：为解决茅洲河流域居民出行需求、完善片区路网结构,宜加快根玉路(跨茅洲河大桥-广田路)道路建设前期工作。建议结合宝安区燕川片区土地整备利益统筹项目,加快推进根玉路(跨茅洲河大桥-广田路)段的立项建设,争取与根玉路跨茅洲河大桥同步建成,以减少南北向交通压力,实现内通外联。

25.深圳市第六届人民代表大会第八次会议代表建议 第 20200143 号

案由：关于加快推进 107 国道（宝安段）市政化改造的建议

分类：财经

主题词：

提案件人：曹永青,何彩梅,林芳,高骊,张路玉,孙群露,许雪辉,杜红,刘文灿(共 9 名)

办理单位：主办:市交通运输局 汇办:宝安区人民政府,市规划和自然资源局

内 容：

107 国道宝安段全长 31.438 公里，起于深圳南头，与北环大道和深南大道相接，止于松岗的塘下涌立交。107 国道作为深圳西部的的主要门户要道，是深圳市连接珠三角的主要对外通道，也是宝安西部各街道、组团之间最主要的联络通道，自建成通车以来，在区域城市格局的形成以及交通体系的构建中发挥了重要的作用。

现状 107 国道（宝安段）标准横断面形式采用主道双八+辅道双四的横断面形式，道路红线宽度为 80m。107 国道（宝安段）作为贯穿深圳西部的南北向交通干道，同时承担了区域通过性交通和片区转换性交通。现状交通量由南至北逐渐递减，主要集中于宝安中心及沙井中心地区，道路交通压力相对较高，宝安中心区段节点饱和度较大；其中，作为宝安地区主要对外客货运通道，货运交通比例占到一半以上，且货车比重由南向北逐渐升高。

现状 107 国道（宝安段）客货功能混杂，过境货运交通量较大，区域道路转换能力不足，导致交通拥堵严重；受沿线节点形式影响，割裂城市空间，阻碍两侧产业联动发展。“高通过，低转换”的交通特征，导致 107 国道（宝安段）对两侧用地服务不足，成为制约宝安经济发展及产业升级重要因素。

方案：一是强化轴向交通功能，塑造宝安中部交通走廊。107 国道、宝安大道作为贯穿宝安南北向干线通道，未来宝安区所发挥的道路功能均有所不同，处理好 107 国道、宝安大道、广深高速不同段的交通功能划分。

二是延展和疏通横向脉络，强化片区服务。优化沿线各组团路网结构，补充横向通道，加强带状空间东西联系，支撑城市空间向两侧延伸发展。

三是依托横向道路扩展公交服务，强化公交走廊。打造 107 国道、宝安大道纵向公交走廊，依托横向道路，构建公交

支线网络，扩展公交服务，构建城市公交主廊道，满足沿线各组团与中心区之间的客运联系，优化空间范围内公交线网及站点设施。

四是提升慢行品质，打造特色空间环境。结合沿线用地规划，构建慢行聚落单元，构建慢行通道骨架：结合城市用地规划调整以及道路等级条件，布设分级慢行网络结构，提升整体慢行环境；依托宝安区丰富的自然山水条件，连通城市慢行通道网络骨架。

26.深圳市第六届人民代表大会第八次会议代表建议 第 20200145 号

案由：关于加快推进东部过境通道建设的建议

分类：财经

主题词：

提案件人：尹丹,赵大运,刘铁榜,饶永,潘磊,江映丽,马廉,蓝志刚,杨瑞,周翠敏,韩春莲,黄翔,陈惠东,肖莉珍,张国芳(共 15 名)

办理单位：主办:市交通运输局 汇办:市发展和改革委员会,市规划和自然资源局,市生态环境局,市水务局,龙岗区人民政府,坪山区人民政府

内 容：

(一)基本情况 东部过境高速起于莲塘口岸,通过市政连接线与爱国路连接,终于金钱坳立交,与深汕高速、惠盐高速相接,途径罗湖区、坪山区、龙岗区,全长 32.8 公里,坪山段 3.5 公里。其中,起点至梧桐立交段 9.3 公里,已完成施工;梧桐立交至终点段 21.8 公里,正在完善前期建设手续,目前处于停工状态,坪山段已完成工程量 73%,龙岗段已完成工程量 30%。

东部过境通道示意图 (二)重要意义 近年来,经有关方面大力推动,东部过境通道南段(莲塘口岸至梧桐立交的 9.3 公里)建成,但由于种种原因,东部过境未实现全线贯通,严重制约了东部地区的产业及民生发展。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。

(三)存在问题 2016 年经市政府批准,东部过境高速投资方式由社会投资调整为政府投资后,受工程规模增加、设计方案改变、材料人工价格上涨、土地整备范围增加等因素影响,项目总投资由 2010 年概算批复的 61.8 亿元增加至约 115 亿元(依照 2013 版公路定额计算,建安费 81.6 亿元)。2017 年年初,市政府召开会议(市政府办公会议纪要 2017 年第 27 号),同意项目西坑立交至坪山立交段实施六车道改八车道工程后,总投资再增加至约 121 亿元。按照高速公路基本建设程序和《公路工程计价管理暂行办法》有关规定,东部过境高速需履行建设及投资调整手续,这意味着项目要重新向省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、施工图设计等一系列手续，程序繁多，难以在短时间内完成，对项目建设工期将产生重大影响，且项目在基建手续未完善的情况下，项目急于推进，存在较大风险。在此情况下，梧桐立交至终点段于2018年4月底停工。经市政府及相关部门的大力协调，根据2018年12月5日《关于深圳东部过境高速公路工程调整建设规模的意见》（粤交规划函[2018]276号），广东省交通运输厅已将深圳东部过境高速公路调出相关高速公路网规划。为利于工作推进，将本项目基建程序审批下放至深圳市进行。2019年9月该项目取得市交通运输局初步设计方案意见。目前仍在办理规划选址、概算申报、环评、水保、林地使用等手续，梧桐立交至终点段仍未复工。

二、建议

为进一步加快完善项目基建手续，全力推进项目建设。经研究，提出如下建议：

（一）市政府将东部过境通道项目列为重点紧急推进项目；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项目选址、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。

（二）市交通运输局、华昱东部公司集中力量，优先保障莲塘立交至简龙立交段“先通快通”，保障坪山、龙岗早日享受到东部过境通道带来的交通便利。

（三）华昱东部公司加快推进初步设计方案修编，尽快取得概算批复；加快推进涉龙岗河流的防洪、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。

27.深圳市第六届人民代表大会第八次会议代表建议 第 20200149 号

案由： 关于规划建设坪坝通道的建议

分类： 财经

主题词：

提案件人： 江映丽, 潘磊, 马廉, 蓝志刚, 杨瑞, 周翠敏, 韩春莲, 黄翔, 陈惠东, 肖莉珍, 侯少藩, 陆华, 陈志红, 温永森, 黄静宜, 文焕, 祝俊明, 林根苏, 王荣辉, 李建齐, 于国君 (共 21 名)

办理单位： 主办: 市交通运输局 汇办: 市规划和自然资源局

内 容：

(一) 基本情况 2019年2月, 伟中书记对《中共深圳市坪山区委员会、中共深圳市大鹏新区工作委员会关于坪山、大鹏携手推动高质量可持续协同发展情况的报告》作出批示:

“坪山、大鹏两区共谋发展, 研究重点推进生物医药、生态文明、旅游、交通等方面的工作是落实粤港澳大湾区建设规划纲要、东进战略的具体措施, 所提建议请市政府及大湾区办和相关部门认真研究落实”。4月, 大鹏新区管委会和坪山区政府在坪山区签署了

“进一步深化全面战略合作框架协议”, 大鹏新区和坪山区在框架协议签署后, 将建立更加紧密的区域战略合作关系, 携手在推动科技产业共进、生态文明共建、优质医疗项目共用、旅游资源共享、交通互联共通等多个方面开展深度合作。

坪山国家生物医药基地、坝光核心启动区均为深圳国际生物谷的重要组成部分, 功能相辅相成, 两个片区便捷通道(坪坝通道)的建设能够加强坪山与大鹏区域交通联系, 优化路网结构, 构建层次分明的路网体系, 促进生物产业协同有序发展, 并为核电应急提供保障。鉴于此, 需加快推动坪坝通道的建设。

此前, 市交通运输局坪山管理局牵头开展了《坪山国家生物医药基地至坝光便捷通道方案研究》课题研究工作, 提出通道线位方案和项目建设推进建议, 该局正在开展坪坝通道交通详规中期成果研究工作。方案位: 坪山国家生物医药基地至坝光便捷通道线位方案大致呈西北-东南走向, 全线以隧道为主。起点位于外环高速南坪三期立交, 终点至坝光收费站, 道路左线全长 9.87 公里, 左线隧道 9.30 公里, 右线全长 9.23 公里, 右线隧道 9.10 公里, 双向六车道, 设计车速

80km/h。

二、建议

一是建议规划部门加快推

进坪坝通道交通详规研究工作，确保项目规划研究的科学性、合理性、可实施性，并纳入法定图则等上层次规划，为后续建设工作提供依据。受坪山生物基地和坝光地理位置的影响，两地的便捷通道线位方案直接与外环高速、南坪三期和盐坝高速发生关系。为了避免项目衔接造成不必要的人力、物力的浪费，建议与市交通运输局、市规划和自然资源局、坪山区政府、大鹏新区管委会等部门沟通协调，确保项目研究的可实施性。

二是建议坪坝通道交通详规明确后，开展工程前期工作。方案大部分路段采用隧道型式穿过现状山体，洞口位置对山体开挖较大，根据近年的工程经验，开挖隧道不直接破坏山体表面植被和土层，但是仍需要进行项目环境影响评价分析，环境评价结果对项目的建设有直接的否决权，对项目影响非常大。因此，建议在项目交通详规明确后，开展工程前期工作，包括项目立项、可研报告编制、环评水保评价等。

28.深圳市第六届人民代表大会第八次会议代表建议 第 20200154 号

案由： 关于推动粤港澳大湾区中小运量轨道发展的建议

分类： 财经

主题词：

提案件人： 官清, 林杰三, 江映丽, 侯少藩, 马廉, 梁永生, 赵大运, 尹丹(共 8 名)

办理单位： 主办: 市交通运输局 汇办: 宝安区人民政府

内 容：

一、案由 湾区发展，交通先行。《粤港澳大湾区发展规划纲要》提出，力争实现大湾区主要城市间 1 小时通达，完善大湾区铁路骨干网络，加快城际铁路建设，有序规划珠三角主要城市的城市轨道交通项目。

城市间城际铁路、市域铁路以及城市轨道交通的对接，是粤港澳大湾区交通一体化的重要标志，其中，中小运量轨道交通是不可或缺的一环。中小运量轨道交通可广泛用于中小城市的骨干线和大城市的加密线、商务区、游览区等，能够有效弥补地铁覆盖不足，扩大轨道交通站点覆盖率，提高轨道网络运输效率，对打造粤港澳大湾区快速便捷交通体系具有重要作用。

但当前粤港澳大湾区内的中小运量轨道交通普遍发展不足，许多城市对中小运量轨道交通的重要性认识不够，“建轨道就是建地铁”的意识根深蒂固，阻碍了粤港澳大湾区内多层次、多模式交通体系的进一步完善。

二、建议 深圳发展中小运量轨道交通具备理念、政策、资金、装备、创新活力等各方面的优势。深圳城市轨道交通建设理念超前，前瞻性地坚持“建轨道就是建城市”的理念，探索“轨道+物业”模式，为我国城市轨道交通建设提供了经验借鉴。当前，深圳又超前意识到中小运量轨道交通在城市交通系统中的重要作用，积极布局中小运量轨道线网，出台了专项的《深圳市中小运量轨道交通线网规划（征求意见稿）》，同时从立项审批、项目审批、地方及团体标准等方面支持中小运量轨道交通的发展，当前坪山正发展云巴项目及大空港云巴项目的建设。

建议以深圳为试点，充分发挥深圳中小运量轨道交通建设的先行示范作用，以点带面推动粤港澳大湾区中小运量轨道发展，进而完善粤港澳大湾区综合交通运输体系。

具体建议如下：（一）加快打造深圳中小运量轨道交通示范项目。建议深圳市为

小运量云巴项目建设开设“绿色通道”，畅通审批决策流程，尽快完成项目建设并投入运营，同时加快启动中运量轨道交通项目开工，形成中小运量示范项目。

(二)考虑将深圳中小运量轨道交通示范建设经验纳入深圳交通强国建设试点项目。

2019年12月2日，交通运输部发布了《关于开展交通强国建设试点工作的通知》（交规划函〔2019〕859号），要求各地交通运输主管部门组织开展本地区试点工作，培育若干在交通强国建设中具有引领示范作用的试点项目，形成一批可复制、可推广的先进经验和典型成果。其中，明确交通强国建设试点任务领域包括强化铁路、民航、邮政、城市轨道、地面公交等有机衔接等。

建议深圳市总结中小运量轨道交通从线网规划、立项审批、建设运营到与其他交通系统高效衔接形成的全方位探索经验，并将这一经验纳入深圳市交通强国建设试点任务进行申报，从而为粤港澳大湾区乃至全国都市圈交通一体化贡献深圳经验和智慧。

29.深圳市第六届人民代表大会第八次会议代表建议 第 20200156 号

案由： 关于设立深圳市“超低排放试验区”的建议

分类： 财经

主题词：

提案件人： 官清, 林杰三, 王海鸿, 江映丽, 侯少藩, 梁永生, 赵大运, 尹丹(共 8 名)

办理单位： 主办: 市交通运输局 汇办: 市公安局, 市生态环境局, 市发展和改革委员会

内 容：

一、案由 为了减少高污染车辆使用, 缓解交通拥堵, 近几年, 挪威、英国、德国、法国等国家已明确了禁售燃油车的时间表。我国海南省、广西北海、上海崇明岛、雄安新区等区域均提出禁售燃油车计划。今年 8 月, 工信部也公开表态支持有条件的地方建立燃油汽车禁行区试点。

目前, 全球约有 240 个城市正在探索实施“低排放区”相关政策。“低排放区”是在城市划定一片区域, 在该区域内只允许插电式混合动力汽车、纯电动汽车等低排放车辆通行; 在特殊情况下, 允许部分非新能源车辆通行, 如部分应急车辆或执行特殊任务的车辆, 但需支付一定费用, 对其给予一定缓冲期和适应期。纵观国际低排放区成功案例, 均取得了显著成效, 如在交通缓堵方面, 机动车交通量约下降

10%~30%, 公共交通分担率提高明显; 在污染减排方面, PM 污染物、氮氧化物浓度约降低 10%以上。反观国内, 截至目前, 国内还没有城市同时针对货车、客车、私家车等各领域车型实施真正意义上的低排放区。

二、建议 当前, 深圳正处于建设中国特色社会主义先行示范区的关键期, 建议深圳立足改革创新实践, 充分发挥特区立法优势, 在深圳市设立更符合本地实际的“超低排放试验区”。这对于构建“安全、便捷、高效、绿色、经济的现代化综合交通体系”, 探索绿色、健康交通发展新模式, 先行先试破解我国大城市病难题, 为交通强国建设提供城市范例具有重大实践意义。具体建议包括:

(一) 建议深圳市用足用好特区立法权, 建立一套能够保障政策落地实施的法律体系, 确保“超低排放试验区”落地有法可依。

(二) 建议将“超低排放试验区”纳入深圳市“十四五”发展规划中, 作为下一阶段的重点工作进行部署。

(三) 建议由深圳市政府牵

头成立“超低排放试验区”工作领导小组，集合企业、科研院所、居民社团等各界力量，推动政策快速落地，保障政策实施效果。

（四）建议政府相关部门加强社会舆论引导和公共宣传，帮助民众广泛理解并接受低排放区，不断强化全社会低碳出行和绿色生活的环保理念，推动城市可持续发展迈向更高水平。

30.深圳市第六届人民代表大会第八次会议代表建议 第 20200157 号

案由： 关于加快推进泥头车电动化的建议

分类： 财经

主题词：

提案件人： 官清,林杰三,沈凌云,江映丽,侯少藩,赵大运,尹丹(共7名)

办理单位： 主办:市交通运输局 汇办:市工业和信息化局,市发展和改革委员会,市公安局,市市场监督管理局

内 容：

一、案由 当前,传统泥头车主要存在四大问题,即灰大、噪音大、污染大、安全隐患大,成为城市道路交通秩序管理的一大“顽疾”,严重阻碍了城市的健康发展。而纯电动泥头车拥有经济、社会双重效益,在当前防治污染、打赢蓝天保卫战和建设绿色城市等总体发展背景下,其优势愈发凸显。泥头车电动化是打造“深圳蓝”的重要一环。据计算,如果在深圳实现泥头车全面电动化后,一年可节省燃油5亿升,减少二氧化碳排放120万吨,减少一氧化碳及氮氧化物、碳氢化物排放2.5万吨。此外,通过新能源泥头车的示范推广,也将为搅拌车运输、大型吊车、挖掘机、推土车等其他类型的新能源工程车辆推广提供借鉴经验。

2017年底,深圳市出台了《全密闭式智能重型自卸车技术规范》,在全国范围内首次提出大力推进泥头车电动化,致力于打造又一张城市“绿色名片”。2018年,深圳已正式开始纯电动智能泥头车规模化示范运营,为全球提供了重卡电动化的最佳切入点。2019年7月1日起,重点区域排放标准升级更是为纯电动泥头车的发展带来重要契机。今后,如何更好落实《全密闭式智能重型自卸车技术规范》,加快推进泥头车电动化,是一个重要而紧迫的命题。

二、建议 (一)加快落实《深圳市推进新能源工程车产业发展行动计划(2019-2021年)》,进一步制定具体支持方案,明确关键核心技术研发项目资金支持措施。(二)加强对泥头车市场的监管,引导泥头车行业朝着高质量方向发展,结合市场需求,对电动重卡设定合理的技术门槛,如明确纯电续航里程、电池衰减限值等指标要求。

(三)为电动泥头车营造良好的使用环境,例如加快建设泥头车专用充电桩,为其提供充电优惠,进一步放开电动泥头车的通行路权等。

31.深圳市第六届人民代表大会第八次会议代表建议 第 20200158 号

案由：关于加快推进城市配送物流车电动化的建议

分类：财经

主题词：

提案件人：官清,林杰三,江映丽,侯少藩,梁永生,赵大运,尹丹(共7名)

办理单位：主办:市交通运输局 汇办:市公安局,市发展和改革委员会,市教育局

内 容：

一、案由 深圳是推广应用新能源汽车的先行者,不仅在公交车、出租车领域率先实现全面电动化,在物流车领域同样是先行示范的典型。截至2018年底,全市新能源物流车保有量超过4万辆,并连续四年成为全球新能源货车注册登记数量最多的城市。

目前,深圳已被交通运输部确定为绿色货运配送示范工程创建城市,正全面推动交通运输绿色化,为其他区域和城市提供了诸多宝贵经验。但受制于充电难、维保体系不健全等问题,深圳市电动物流车的大规模推广仍受到制约,加之“补贴退坡”背景下,行业洗牌升级,企业压力加剧。

二、建议
(一)建议将运营补贴、置换补贴纳入电动货车推广“后补贴时代”政策体系中,适当提高补贴额度。随着2021年购置补贴退出,新能源物流车较传统燃油车的优势进一步减弱,运营企业的成本压力逐步增大。电动物流车运营补贴、置换补贴能极大提高新能源物流车租赁运营商的积极性,使原本处于观望态度的物流企业对新能源物流车的采购和使用意向增强,也能加快推进传统货车的淘汰。

(二)建议进一步开放重、中型电动货车的路权。目前,除了对轻、微型电动货车适度放宽限行,其他重、中型电动货车限行时间和路段基本与传统燃油货车相同。建议在不同区域或路段适度放宽限行要求,例如在24小时货车禁行区域允许电动货车在夜间通行。

(三)建议新建公共充电桩能够全面兼容纯电动物流车,并广泛覆盖到纯电动物流车的运营范围,尤其是大中型物流园、快递物流公司中转站和仓库周边等。目前,各类充电桩的配置仍相对滞后,充电桩企业多倾向于在城区的充电需求集中且比较密集的地区建桩,然而物流平台的位置比较分散,且多坐落在市郊偏远地区,充电站点与物流平台的充电需求不匹配,

严重制约了纯电动物流车的大规模运营。 (四) 建议加快培养新能源汽车维修专业人才。通过激励政策带动各院校新能源汽车专业的课程和师资力量的建设, 并联合行会组织培训交流, 推动新能源汽车产教融合基地的建设。

32.深圳市第六届人民代表大会第八次会议代表建议 第 20200170 号

案由： 关于龙华区大浪街道石凹社区恢复深圳 324 公交线的建议

分类： 财经

主题词：

提案件人： 邱令红, 刘晓燕, 李晓桃, 罗洲平, 谢春, 林卫华, 徐亮, 汤洪波, 吴贵州, 刘健, 张锦峰, 刘权辉, 钟华, 曹阳 (共 14 名)

办理单位： 主办: 市交通运输局 汇办: 龙华区人民政府

内 容：

一、现状问题 接龙华区大浪街道石凹社区市民反馈: 2019 年 11 月 21 日始深圳 324 路公交车线路调整为: 上围村路口-同乐村总站(中山园停车场)共 63 站。取消了原有经过石凹水库和石凹路口, 造成石凹水库附近市民出行极不便利, 石凹社区市民意见很大。

调整前深圳 324 路区间上行是从深圳龙华石凹水库总站出发, 到深圳龙华富士康的线路。途中共经过龙华石凹水库总站, 石凹村路口, 新围路口, 大船坑, 水围新村等 23 个站点。石凹水库附近市民出行非常快捷。

二、原因分析 1、公交线路的调整, 政府相关职能部门没有认真评估综合考量市民出行的便利及利弊分析; 2、更没有主动听取被调整公交线路沿途广大市民的意见。

三、改善对策 1、公交线路的调整, 建议政府相关职能部门需充分评估考量市民出行的便利; 2、建议恢复龙华区大浪街道石凹社区石凹水库和石凹路口深圳 324 公交线, 方便市民出行。

33.深圳市第六届人民代表大会第八次会议代表建议 第 20200172 号

案由： 关于解决深圳北站西广场致远中路及周边交通拥堵问题的建议

分类： 财经

主题词：

提案件人： 吴贵州, 刘健, 孙利, 张锦峰, 钟华, 汤洪波, 徐亮, 林卫华, 谢春, 李晓桃, 邱令红, 刘晓燕 (共 12 名)

办理单位： 主办: 市交通运输局 汇办: 市公安局, 龙华区人民政府

内 容：

一、现状 深圳北站，是深圳铁路“四主四辅”客运格局的核心车站，广深港高速铁路的重点枢纽；集高铁、公路客运、口岸等多种对外交通方式于一体，成为粤港澳大湾区的重要门户。

深圳北站综合枢纽的总体布局，是以铁路站台及东、西广场步行平台成十字轴线垂直而成。东、西广场是乘客进入深圳北站的必经之路。其中，“东广场”以路面公共交通与地下轨道交通为主导，乘坐公交及地铁的乘客，大多从东广场进入北站；而“西广场”则是以私家车为主导，深圳北站唯一的地下停车场便建立在西广场之下，乘用私家车、的士、网约车的乘客便会从西广场进入北站。

作为广深港高铁、厦深铁路、未来赣深高铁、深茂铁路等线路的枢纽站，深圳北站日均客运量巨大。据官方数据统计，2018年深圳北站日均发送乘客数为12.7万人。2019年暑运期间，深圳北站日均发送乘客则达到了30.61万人次。

二、存在问题 自深圳北站启用以来，随着客流量的不断递增，进入及停靠北站的车辆大批量涌入，造成北站周边道路交通严重拥堵。其中，以私家车、的士、网约车为主导的西广场旁“致远中路”存在问题最大，更直接导致了紧邻致远中路的“玉龙路”、“致远南路”的交通严重堵塞问题。

北站西广场旁的致远中路，面临该路段由南往北及玉龙路东、西行交汇的巨大车流，大量接送乘客的私家车辆进入致远中路后直接停靠在西广场路边，营运车辆在此停车接客，从而引发常态化拥堵，给行经该路段的其他车辆造成严重堵塞。也增加了交通事故安全隐患。同时，深圳北站东广场民塘路东侧及与之垂直的留仙大道辅路有不少非法运营车辆违停候客，虽然东广场以路面公共交通与地下轨道交通为主导，但在早晚出行高峰时段同样会

造成较为严重的道路拥堵。由此，围绕深圳北站东、西广场的四条道路（致远中路、玉龙路、民塘路、留仙大道）问题突出，需相应办法解决道路堵塞，缓解车流问题。

三、建

议
(一)扩宽道路，隔离车流。启用西广场旁致远中路的辅道，拆除现有致远中路主干道与辅道间的人行地带，将致远中路北向4车道拓宽为8车道，自西向东第3、4车道中线位置设置护栏隔离，提前分流直行车辆与深圳北站接载乘客的社会车。同时，将北站对面中心公园南向3车道拓宽为4车道，增设公园内部停车场车位，对外开放。

(二)接送分离，即停即走。在扩宽为8车道的致远中路护栏的起始点设立“靠左直行”、“靠右临停”的路标，让驾驶员在第一时间选择路线通行；同时，将护栏右边5车道中靠近广场的车道设置为“1分钟即停即走”区域，只下客，不接客；在西广场地下停车场入口处设置“接、送客”指示标，将需要花费更多时间接客的车辆引流进入地下停车场，减少地面车辆的占用空。

(三)人车分离，疏导车流。封闭致远中路东西向的人行通道，新建人行天桥，方便行人跨越致远中路进出西广场，同时避免致远中路非停靠的直行车辆等待行人穿越马路的情况，加快车速，进一步疏导车流。

(四)强化监控，查处违停。在围绕深圳北站的丝条道路（致远中路、玉龙路、民塘路、留仙大道）增设违停球，加强对违停行为的抓拍及查处力度，减少车辆违停而加剧的道路拥堵问题。

在此，建议有关部门努力做好深圳北站片区交通改善规划，通过优化交通组织，改善片区道路微循环，提升交通通行效率。强化龙华区“都市核心区、城市中心区”的发展定位，发挥深圳在粤港澳大湾区的核心引擎功能和辐射带动作用。

34.深圳市第六届人民代表大会第八次会议代表建议 第 20200176 号

案由： 关于对德政路(石岩外环-福龙路段)属地权责优化的建议

分类： 财经

主题词：

提案件人： 刘晓燕, 邱令红, 李晓桃, 谢春, 徐亮, 汤洪波, 孙利, 张锦峰, 钟华, 刘权辉, 曹阳, 刘晓春, 于宁, 刘健, 吴贵州(共 15 名)

办理单位： 主办: 市交通运输局 汇办: 宝安区人民政府, 龙华区人民政府, 市公安局

内容：

现状: 作为连接龙华大浪时尚小镇要道的德政路(石龙社区段, 即福龙至石岩外环段)东接浪花路, 西连龙大高速, 与福龙路相连, 建成使用后日车流量过千, 其价值对于龙华大浪时尚小镇极其重要, 但对于拥有属地管理权的宝安石岩街道来说价值较低, 形成用的人想好好投入规划管理却没权管, 不用的人有权管但由于不怎么用而疏于管。目前德政路沿线路段路幅狭小, 开口密集、脏乱差, 不仅交通拥堵, 驶过德政路进入龙华大浪时尚小镇, 如同乡村进入城市, 不仅影响出入效率, 同时极大的影响大浪时尚小镇的整体形象和发展速度。为了解决好这些问题, 建议优化属地管理, 该路段规划建设由龙华负责, 交通管理方面由龙华交警大队负责德政路全段的道路管理。属地其他权责不变。

35.深圳市第六届人民代表大会第八次会议代表建议 第 20200207 号

案由： 关于解决交通拥堵和安全隐患，综合治理广深高速公路福田出入口匝道交通问题的建议

分类： 财经

主题词：

提案件人： 张俊峰, 林崇顺, 郑金雄, 胡蓉, 曹伟, 应宪, 陈湘波, 陈洁, 许介川, 张林泉, 赵煦东, 张毅, 陈丹梅, 熊永强 (共 14 名)

办理单位： 主办: 市交通运输局 汇办: 福田区人民政府

内 容：

事由： 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。

原因： 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。

建议：

一、由深圳市城市管理和综合执法局主办，健全周边道路指引标识

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。

二、由福田区政府主办，利用广深高速竹子林立交桥下区域建设公共停车场

广深高速竹子林立交桥下区域过去缺乏有效而持续的管理，造成该区域建筑及生活垃圾成堆，杂草丛生，废弃的机动车和共享单车随意丢弃，三无人员游荡，甚至发生过刑事案件。2019 年福田区政府对该区域进行了景观升级工程，目前卫生状况得到了巨大改善，绿化工程到位，景色宜人。

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。

在停车资源配置上，深圳一直落后于其他一线城市。深圳作为中国特色社会主义先行示范区，对道路交通、停车困难等民生问题需要给予更多的关注，并且关于创新思路，先行先试，为其他城市探索更为有效的新的管理方式，以与国际化大都市的形象匹配。

36.深圳市第六届人民代表大会第八次会议代表建议 第 20200208 号

案由：关于在“双区”驱动的大背景下深圳市物流基础设施高质量发展的建议

分类：财经

主题词：

提案件人：林娜, 江汉, 陈洁, 李胜飞(共 4 名)

办理单位：主办: 市交通运输局 汇办: 市规划和自然资源局, 市发展和改革委员会

内容：

现代物流产业是深圳市四大支柱产业之一，是连接生产与消费的桥梁。物流基础设施具有较强的公益性，具有公共服务的功能。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，借鉴发达日本、德国等国家的先进经验，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。

背景

发展

(一) 电商、新零售带动物流仓储业快速发展
近年来，中国网络零售市场保持平稳较快增长。对社会消费品零售总额增长的贡献率达 43.7%。从深圳市商贸发展现状和趋势看，电商、新零售（O2O、线上线下一体化）等市场规模快速增长，带动了快运快递、物流配送的大发展。新业态的出现，促使实体店铺的重要性逐步下降，物流仓储设施（如前置仓）的需求不断增加。

短板

(二) 深圳在物流基础设施方面存在短板
一是深圳在过往的城市规划中对物流设施的认识相对不足，有历史欠账，投入不够。二是物流用地投资门槛高，投资协议中约定较高的投资强度、税收强度等指标。

三是随着城市快速发展，现有物流基础设施与经济发展不相匹配。深圳目前约有 21 平方公里仓储用地和 1200 万平方米仓库类建筑，不能满足社会物流对空间场所的旺盛需求。大量的新兴业态如快递分拨中心、电商配送中心等无法找到适合的标准物流设施。

2018 年深圳仓储建筑面积远落后于其他一线城市，与上海、广州相比，深圳每亿元 GDP 所对应的仓储建筑面积最低，深圳仓储供应增量跟不上深圳快速增长的 GDP，物流仓储缺口日益增大，供求矛盾突出。

表 3 2018 年深圳与广州、北京、上海物流仓储指标对比表

城市 深圳

广州	北京	上海	国土面积 (平方公里)	1997	7434
16410	6340		常住人口 (万人)	1302	1490 2154
2423			仓储建筑面积 (万平方米)	1450	2034 980
2868			(其中: 高标库)	145	274 228.1
761.1			仓储建筑面积占国土面积比 (%)	0.73%	0.27%
0.06%	0.45%		人均仓储建筑面积 (平方米/人)	1.11	
1.36	0.31	1.18	每亿元 GDP 所对应的仓储建筑面积 (平方米)	598.83	889.97 323.22 877.78

数据来源: 各城市官方网站及物流专业网站 (奥玛物流、头等仓等)

与全球其他大湾区核心城市比较, 如洛杉矶、东京、纽约等物流仓储指标仍有较大差距, 人均仓储建筑面积远低于国际发达城市水平。

表 5 2018 年深圳与洛杉矶、纽约、东京物流仓储指标对比表

指标	深圳	洛杉矶	纽约
国土面积 (平方公里)	1997	1214	789
常住人口 (万人)	1302	397	853
仓储建筑面积 (万平方米)	1450	1707	1988
仓储建筑面积占国土面积比 (%)	0.73%	1.64%	
人均仓储建筑面积 (平方米/人)	1.11	5	2

数据来源: 各城市官方网站及物流专业网站 (奥玛物流、头等仓等)

(三) 物流基础设施对城市运营成本和经济增长水平影响大

物流仓储设施是城市基础配套设施之一, 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, 具有功能性、战略性、先导性, 引领性等特点。发达国家的经验都没有把物流仓储设施作为纯市场化行业, 日本是政府统一供地给物流协会, 而不是纯市场化地价; 德国是由政府建好再交给企业运营, 通过行政的方式抑制了物流园区的成本。作为影响供给侧结构优化的因素之一, 物流成本直接影响生产成本、流通成本, 是供给侧结构性改革的重要领域, 但我国物流成本居高不下, 根据中国物流与采购联合会数据显示, 2019 年前三季度中国社会物流总费用为 215.9 万亿元, 占 GDP 的比率为 14.7%; 2018 年全国社会物流总费用 13.3 万亿元, 与 GDP 比率为 14.8%; 2017 年全国社会物流总额 252.8 万亿元, 占 GDP 的比率为 14.7%; 大幅高于全球主要发达国家水平, 调整空间较大。按照中国物流与采购联合会 2017 年 12 月的数据显示, 发达国家一般来讲只占到 9%, 实际上全世界平均也是 11% 左右, 印度、巴西只有 12%, 如果物流总费用跟 GDP 的比能够下降 1 个百分点的话, 实际上会带来 5000 多亿元的经济效益。

二、几点建议

目前物流用地的供给沿用市场化出让方式, 与社会经济发展不相适应, 我们国家的土地

性质应更有利于解决物流用地的功能属性。深圳作为先行示范区、大湾区的核心引擎，建议在物流基础设施建设方面，先行先试，为全国探索新路子。

一是建议我市统筹规划物流仓储用地指标，加大对物流用地的供应，降低物流用地投资门槛和税收强度。

物流基础设施为整个城市服务，经济促进作用体现在全市。建议我市统一统筹仓储用地指标，提高仓储用地指标供应量，统一制定规划、政策、考核指标，在考核绩效时适当平衡，充分考虑物流行业的特殊性。

建议我市对关系国计民生的物流用地出台相关倾斜政策，特别是重大物流基础设施，如多式联运枢纽、冷链、智慧物流园等，降低投资门槛和税收强度，促进高标准物流基础设施投资、建设和运营。

二是建议对物流基础设施统一规划、统一实施。

目前，深圳市规划和自然资源局、交通局、发改局正在开展深圳市物流货运场站统一规划工作，建议加快进度，加大落地的力度。

建议探索实施公共仓。公共仓定位为城市公共物流配送站点，像城市每个社区的菜市场一样，建议由政府统一规划建设，改变我市散、杂、乱、街边分拨的现状，在社区统一规划，特别是新的社区统一规划公共仓，主要承担社区内生活物资集散、周转、临时存储等功能，避免与居住类建筑混设，减少对日常生活干扰，这也可以作为深圳先行示范区先行先试的新样板。

三是建议在城市物流基础设施的建设中发挥物流行业协会和核心企业的独特作用。

物流基础设施建设运营，不能成为一个完全市场化的高盈利性的行业，可参考德国、日本的经验，政府、物流团体、物流协会起到主导作用，建议深圳在城市物流基础设施的建设中发挥物流行业协会和核心企业的独特作用。

物流基础设施建设运营，不能成为一个完全市场化的高盈利性的行业，可参考德国、日本的经验，政府、物流团体、物流协会起到主导作用，建议深圳在城市物流基础设施的建设中发挥物流行业协会和核心企业的独特作用。

37.深圳市第六届人民代表大会第八次会议代表建议 第 20200230 号

案由：关于在深圳市原特区外区域开展共享电动自行车试点的建议

分类：财经

主题词：

提案件人：陈洁, 江汉, 林娜, 方成群, 杨勤, 刘梦龙, 唐健, 苏娇华, 郭丽, 胡蓉, 曹伟, 刘凌, 许介川, 林崇顺, 郑金雄, 周建明(福田), 蒋继宁, 熊永强, 胡春华, 管小明(共 20 名)

办理单位： 分办: 市公安局, 市交通运输局

内 容：

长期以来, 电动自行车凭借绿色、便捷和使用成本低廉的优势而备受国民青睐, 国内电动自行车日均骑行需求在惊人的 7 亿次规模。虽然深圳严格实施“限电”政策, 但深圳市电动自行车保有量并未减少, 尤其是在宝安、龙岗等原特区外区域, 电动自行车数量仍在逐年增多, 电动自行车已成为不少深圳市民每天出行必备的代步工具, 市民对电动自行车存在强烈的使用需求。2019 年电动自行车新国标正式落地实施后, 深圳路面上九成以上电动自行车为超标车辆。为了统一管理, 提高安全管理标准, 同时平衡市民对中、短距出行便捷的需求, 建议在深圳市原特区外区域开展小规模互联网租赁电动自行车(以下简称: 共享助力车)试点工作, 探索通过合规合标的车辆以及全流程管理, 在充分满足市民绿色出行需求的同时, 从源头上解决电动自行车所面临的“出门难”、“停放难”以及屡见不鲜的安全问题。

一、深圳电动自行车的现状突出问题

1. 电动自行车需求大, 但管理规定不全面、不具体, 市民出门难

深圳自 2012 年起开始“禁摩限电”整治工作, 虽然管理力度及管理成本持续加大, 但相关政策的收紧未能减少私人购买电动车的数量, 深圳市电动自行车总体保有量并未明显减少, 尤其是在宝安、龙岗等原特区外地区仍在逐年增多。2018 年腾讯发布的《城市出行半径大数据报告》显示, 深圳平均工作日出行半径为 7.4 公里, 非常适合电动自行车出行。

根据深圳市规划国土研究院的相关调查, 结合深圳外来务工人员结构情况, 深圳市电动自行车的使用者当中, 将近有 70% 的用户属于中低收入者, 主要是为了上下班的通勤。一方面反映了深圳部分区域的公共交通还不够发达, 另一方面证明市民

对电动自行车存在合理的使用需求。针对电动自行车的管理，深圳市法制办此前就起草了《深圳市电动自行车管理若干规定（征求意见稿）》，并于2018年7月12日向社会公开发布，征求各界意见。意见稿中提到，电动自行车经公安交管部门备案后方可上路行驶，市公安交管部门对已备案的电动自行车核发载有车辆和驾驶人员信息的二维码作为备案凭证。但截至目前，该管理办法仍无明确实施时间表。2019年1月，深圳市交警局再次发布了《关于对我市部分道路限制电动自行车行驶的通告》，明确了限制电动自行车行驶的时间和道路范围。在实际操作中，管理高压使得私人保有的普通电动自行车面临“出门难”困境。

2、电动自行车行业整治难，交通安全隐患多
和其它有类似问题的城市一样，巨大的私家电动自行车保有量必然会导致各类电动车事故和违法违规案件高发。其中，突出表现为电动自行车摩托化，呈现出自由散漫的发展趋势，存在较大的交通安全隐患。

国家市场监督管理总局、中国国家标准化管理委员会于2018年5月发布的《电动自行车安全技术规范》（以下简称：新国标）明确了电动自行车的非机动车属性，规定电动自行车的各项性能要求，并提出不上牌不允许上路，私自上路将被处罚。有数据显示，目前深圳路面上九成以上电动自行车为超标车辆。市民自行置换符合新国标的电动自行车需要一定时间周期，同时，在更新置换过程中又需要政府部门花费大量时间和精力从生产、销售源头进行监管。

除“超标车”数量庞大外，电动自行车在使用过程中绝大多数都缺乏必要的保养，以至于很多车辆的车况不佳，有很大几率存在制动失灵、电气性能老化等风险。而在监管层面，电动自行车交通违法频发，无法通过监控设备进行记录和处罚，这又纵容了电动车用户肆意违反交规。

3、电动自行车停放难，消防事故屡见不鲜
基于保有量大、车位少、闲置多等情况，电动自行车乱停乱放现象屡禁不止，给居民出行带来不便的同时，也隐藏了诸多安全隐患。这些问题在宝安、龙岗等原特区外区域尤为明显：在住户密集、缺少电动车专用停放点的区域，居民经常将电动车停放在小区入口、楼道等公共区域，还有人为了充电方便而在楼道里私拉电线充电。

由用户违规充电引发电动自行车火险隐患已成为备受关注的社会问题。应急管理部数据显示，2013年至2017年，全国共接报由电动自行车引发的火灾1万余起，较前5年增长33.3%；2013年以来，全国因电动自行车火灾死亡233人，其中引发较大以上亡人火灾34起、死亡142人。就在2019年9月，深圳宝安西乡街道电动自行车充电点起火，导致68辆电动自行车、3辆小车被烧毁。在消费品导致质量安全事件和

死亡的统计中，电动自行车排在第一位——电动自行车火灾隐患牵动百姓神经，也困扰着监管机构。

二、引入和发展共享助力车的意义
共享电动自行车，通过低廉的价格、多样的使用场景、合规合标的车辆以及全流程管理，在充分满足市民绿色出行需求的同时，也从源头上解决了行业面临的“出门难”、“停放难”以及屡见不鲜的安全问题，可有效缓解政府部门在电动自行车管理过程的矛盾。

1、缓解交通拥堵，抑制超标车上路

统计数据显示，国内很多城市的电动自行车的出行分担率已经超过了20%。共享助力车符合新国标要求，其助力功能延长了骑行距离，扩大了使用半径，相较于其他出行工具，优势明显：比电摩更轻便安全，比传统自行车更舒适便捷，比小汽车更低碳环保。将共享电动自行车纳入城市公共出行系统，会减少包括机动车和非机动车在内的私家车使用量，也有助于抑制上路超标车数量，进而改善城市交通拥堵，构建绿色出行体系。主流共享电动自行车运营企业数据显示，在此类车辆正常运营的合肥、洛阳等城市，将近二成居民表示已经或正在考虑放弃使用自己的超标电动自行车。

2、解决电动自行车停放难题，有效减少安全隐患，协助提升执法效率

共享出行企业通过大数据分析和电子围栏等技术，已实现车辆按需调度以及精准划设停车点。利用电子围栏与后台管理系统结合，企业还形成“智能停车点系统”，精确控制车辆停放位置，车辆骑行一旦超出运营区或不进入电子围栏覆盖区域，将无法落锁和停止后台计费。

此外，共享模式能够解决电动自行车在交通事故和消防方面的隐患。一方面，共享电动自行车搭载防篡改电气控制系统和运行感知终端，具备车况自检、骑行定位、违章警报、追踪防盗等功能，真正实现智能化管理。另一方面，共享电动自行车行业已实现电池使用全流程管理的信息化和线上化，在充换电环节消除了火险隐患。

私人保有的电动自行车分散停放，导致管理成本和执法难度陡增，而共享模式下的电动自行车，运营企业对所投放车辆进行统一登记上牌、统一调度、统一清洁、统一专人管理，大大降低各项管理成本，还可帮助主管部门加强对用户行为管理，通过建立信用管理、技术管理等，引导市民规范借车、用车与还车，减少乱停乱放、逆行的不文明的交通行为，并为每一位用户购买“附加意外伤害医疗保险”和“人身意外伤害保险”。对于相关监管机构来说，针对该批车辆只需要管理好共享出行企业即可，管理质量和执法效率都能得到提升。

基于深圳电动自行车的现状以及共享模式能给深圳电动自行车出行带来的成效，建议如下：

1. 在深圳市宝安、龙岗等原特区外区域开展小规模共享电动自行车试点工

作。原特区外区域现有电动自行车保有量大，限行区域较少，建议作为共享助力车试点区域，实施集中充电、集中停放，通过换取免费骑行次数逐步取代居民自用的超标电动自行车。参与试点的运营企业可通过公开招标选出，评判标准涵盖企业资质、运营经验、车辆规格、技术实力、运维保障、充换电基础设施等多方面。具体来说，中标企业可获准在试点区域内投放一定数量电动自行车，这些车辆的骑行模式、速度、重量、充电仓库标准等核心指标都须高于行业安全标准，并配套有智能停车点系统，约束停放、禁止车辆超区域骑行。在试点运营期间，要求运营企业匹配固定的运维人员，统一进行车辆投放、调度、维护及电池充换电和回收等工作。

2、将共享助力车纳为特定行业统一备案上牌管理。特定行业范围是指与民生密切相关或者提供公共服务的行业。共享助力车作为一种交通工具，事实上也是公共交通的重要组成部分，可有效弥补公共交通无法覆盖的盲区，解决市民中短距出行需求。建议政府将共享助力车纳为特定行业电动自行车统一备案上牌管理，同时方便政府部门控量、控区有效管理。

3. 在试点运营的基础上，以新国标为基础，制定共享电动自行车的运营、充换电、消防等相关地方标准，让共享电动自行车在合规范围内开展运营，规避其可能带来的交通事故和消防隐患。

4、共享助力车企业配合交警部门加大电动自行车驾驶人教育培训工作，通过线上、线下相结合的方式，在运营试点区域建立固定学习点和简易学习点，提高电动自行车驾驶人员的交通安全意识。

38.深圳市第六届人民代表大会第八次会议代表建议 第 20200244 号

案由：关于加快打通跨罗湖、龙岗两区交通道路的建议

分类：财经

主题词：

提案件人：韩春莲, 蓝志刚, 尹丹, 郑凯平, 郭曙光, 黄翔, 黄建行, 黄天宇, 袁长杏, 洪小红, 杨瑞, 肖莉珍, 张静平, 胡桂梁, 刘建琪, 王建锋, 刘鲁鱼, 伍雪玲(共 18 名)

办理单位：主办: 市交通运输局 汇办: 罗湖区人民政府, 市规划和自然资源局, 龙岗区人民政府

内 容：

一、基本情况 我市龙岗区布吉街道紧邻福田-罗湖中心, 鸡公山、求水山两大山体在布吉与罗湖之间形成沙漏型通道, 受地形条件限制, 布吉与罗湖之间仅形成清平高速、粤宝路及龙岗大道三个通道; 布吉新城与罗湖中心区没有直接联系的交通道路, 泥岗东路以北路网密度明显下降, 布吉新城与罗湖中心区之间未能形成连片发展的态势, 空间一体化程度较低。因交通衔接不足, 布吉街道难以有效融入都市核心区。随着深圳东进战略、特区一体化的加快推进, 东部轴线跨原二线关交通需求快速增长, 主要跨原二线关道路清平高速、龙岗大道、丹平快速拥堵严重, 交通出行极为不便。未来罗湖北、布吉南面临大量城市更新, 新增开发规模较大, 区域人口岗位剧增, “罗湖上班、布吉居住” “市区上班、龙岗居住” 的职住关系更加紧密, 预计 2030 年罗湖北与布吉南机动化交通需求增长至 95 万人次/日, 考虑区域间干线道路过境交通比例进一步增长, 既有道路交通设施已无法满足日益增长的交通需求。

二、存在问题 罗湖往布吉方向轨道交通主要通过 3 号线 (龙岗线)、5 号线 (环中线) 承担, 高峰期间已完全饱和, 同时覆盖不足, 轨道分担能力有限, 罗湖北与布吉南主要联系道路共计 6 条, 以干线道路联系为主, 次支道路规模不足, 主要干道承担大量过境交通, 高峰时段已严重饱和。

和。 (一) 罗湖北与布吉南间主要通过龙岗大道、红岗路、丹平快速等主要干道联系, 路网结构不合理, 缺乏次支道路联系。 (二) 罗湖区路网基本建成, 但北向道路多为断头

路，北向联系不便，布吉片区道路建设滞后，各类道路网密度严重不足，远低于深标下限。

(三) 龙岗大道、丹平快速呈

现常发性拥堵，承载能力严重超负荷。

三、相关工作建

议
为改善东部跨二线关交通压力，加强龙岗区布吉片区与罗湖交通联系，现急需新增直接服务片区间联系的次支道路，减轻干道系统交通压力，缓解布吉关交通拥堵。

(一) 加

快落实布罗通道(翠竹路北延线)规划建设。由于目前布吉街道金排社区已有城市更新计划，经协调，社区居民反对线位穿越用地，布罗通道(翠竹路-禾坑路)研究推荐的中线位方案(从罗湖看守所与回迁房东侧穿过，往北结合金排社区城市更新，局部调整禾坑路线位)实施难度较大，建议市规划相关部门优化线位规划方案。

建议采用东线位方案，翠竹路北延经过围岭公园隧道，从罗湖看守所东侧绿地穿过，与金稻田路、布吉南环路衔接。此线位方案不涉及用地拆迁，可实施性较好。规划线位需下穿超利综合楼城市更新单元南北地块用地，建议罗湖区规划部门在制定更新单元建筑方案做好充分预留，为道路实施创造条件。

(二) 加快规划建设布罗通道(布吉西环路-宝岗路边接线)。新增布吉片区直通清水河片区的通道，从西环路直通罗湖区与清水河三路、宝岗路连接。此通道的贯通，可以承担布吉老街片区与罗湖清水河、笋岗片区的中短距离出行需求，加强布吉片区与罗湖片区的交通联系，大大缓解现状全部挤在西环路-红岗路的交通压力。该通道布吉段所在的钱排村已纳入城市更新旧改单元内，可以通过旧改推进道路建设，建议罗湖区尽早规划建设红岗路-清水河三路连接线。

39.深圳市第六届人民代表大会第八次会议代表建议 第 20200293 号

案由： 关于放宽巡游出租车驾驶员从业资格的建议

分类： 财经

主题词：

提案件人： 曹建社, 胡桂梁, 刘鲁鱼, 刘建琪, 田伟琴, 王建锋 (共 6 名)

办理单位： 市交通运输局

内 容：

据统计, 目前全市巡游出租车共计 21496 台, 在岗主班驾驶员 22871 人, 在岗副班驾驶员 13962 人。如果按照双班制运营, 副班驾驶员缺口约 7000 余人。

另悉, 根据近期发布的巡游出租车超额减排里程考核结果, 全市大约有 1400 多台巡游出租车、涉及 51 家出租车公司可能无法在 2019 年年终达到 10 万公里的行驶里程。究其原因主要还是单班制运营和一定数量的车辆停运。

从以上数据可以看出, 现在巡游出租车驾驶员用工缺口很大, 而且每到年底, 这个问题更为突出。几乎每家出租车公司都反映招不到具有从业资格证的驾驶员。这个问题并不是因为公司定的租金太高, 而是因为申请从业资格考试的门槛太高。按照现行《深圳经济特区出租小汽车管理条例》及相关文件的规定, 巡游出租车驾驶员必须在深圳缴满 12 个月的社保, 取得居住证后才具备申请出租车驾驶员从业资格考试的报名条件。

近些年随着互联网运用技术的不断提高, 信息共享、人脸识别等技术手段极大的促进了社区流动人口管理水平的提升。严格规范的从业资格考试, 营运过程中植入的实时、动态视频监控系統, 日常的安全培训教育, 以及政府或行业协会推行的服务质量信誉考评、诚信库、黑名单等管理办法, 主管部门的严格执法..... 已经实现了对巡游出租车驾驶员较为全方位的动态管理, 有效提升了巡游出租车驾驶员的整体素质和服务水平。如果再以“在深圳缴满 12 个月的社保, 取得居住证”作为从业资格考试的报名“门槛”已不合时宜。而且从业人员严重不足, 在一定程度上会造成在岗人员超时工作, 或“把车交(无从业资格证的)他人驾驶”, 存在极大的安全隐患。

深圳是个开放的移民城市, 我们一直在积极倡导“来了, 就是深圳人”。现在应当适度放宽巡游出租车驾驶员从业资格考试的报名条件。2019 年 8 月党中央、国务院支持深圳建设中

国特色社会主义先行示范区，提出率先营造彰显公平正义的民主法治环境。

综上，建议尽快完成《深圳经济特区出租小汽车管理条例》的修订，营造公平的就业环境，降低申请参加从业资格考试的所谓“在深圳缴满12个月社保”的门槛，切实有效地解决巡游出租车驾驶员从业资格报考难和公司招聘难的问题，为深圳市民提供更好的出行服务。

40.深圳市第六届人民代表大会第八次会议代表建议 第 20200300 号

案由： 关于解决大望桥交通瓶颈问题的建议

分类： 财经

主题词：

提案件人： 胡桂梁, 卢金炮, 张永清, 黄泽锋, 刘晓娜, 肖莉珍, 宋敏, 杨瑞, 孙喜琢, 许少琼, 黄翔, 韩春莲, 韩冬青, 陈铭芳, 陈宏军, 黄迈(共 16 名)

办理单位： 分办: 市交通运输局, 罗湖区人民政府, 市生态环境局, 市规划和自然资源局

内 容：

案由： 一、大望桥连接罗湖区沙湾路与望桐路，是罗湖区东湖街道大望、梧桐山社区与外界相连的必经之路。该桥建于 1983 年，桥长 210 米，桥宽 8 米，双向单车道。三十多年来，该桥一直是居住在大望和梧桐山社区 4 万多名居民外出和深圳市民通过沙湾路前往梧桐山风景区的唯一桥梁，过往的车流量非常大，特别是节假日每天都有上万名市民经过此处前往梧桐山风景区，但是由于桥面狭窄，大量车辆汇集在该处形成“瓶颈”，经常造成严重的交通堵塞，大望桥的交通压力与当地的实际交通需求严重不协调。

(一) 交通压力过大 大望桥是大望梧桐山片区 4.2 万居民进出片区的通道，也是游客进入片区的唯一行车通路，加之梧桐山风景区正门位于该片区，在周末、节假日等旅游高峰，游客数量骤增，双向单车道的大望桥难以负担庞大的人流、车流，导致该片区高峰期对外交通呈现常态化交通拥堵情况。随着片区内产业升级，就业岗位集聚，预计未来交通将面临更大压力。

(二) 桥梁存在安全隐患 大望桥建于上世纪 1983 年，已超过原规划设计承载量，随着车流量的日益增长，桥梁承受的交通压力越来越大，特别是市重点建设工程东部过境高速工程建设施工以来，更加剧了大望桥的承载压力。长此以往，该桥的安全性不容乐观，存在极大的安全隐患。虽经少量小规模修缮，但仍对过往车辆和人员构成潜在的、不容忽视的威胁。

此外，该桥是消防车辆进入大望、梧桐山社区的必经之路。该片区除了与其他“城中村”一样密集地居住了 4 万多名居民，还紧邻梧桐山风景保护区，拥有 10 多平方公里的山林地。一旦发生山林大火或民居火灾，消防车辆和医疗救护车辆很可能因该

处经常性的车辆堵塞而无法及时进入，容易酿成重大灾害事故。曾经发生过因交通拥堵，导致救护车送医不及时，患者最终死在救护车上的事故。

（三）桥梁难以满足片区规划发展需要

2019年3月1日，如桂市长在市政府六届一百六一次常务会议上提出在大望梧桐山片区开展人工智能小镇的建设设想，为大望梧桐山片区的发展指明了方向，同时也为罗湖区贯彻落实党的十九届四中全会精神、抢抓“双区”驱动战略机遇提供了重要抓手。区委、区政府大力谋划推动梧桐AI生态小镇建设。梧桐AI生态小镇是立足粤港澳大湾区、深港创新合作的东部支点，是罗湖区践行创新驱动、集成人工智能场景应用的有为探索，是打造可持续发展示范区基层治理现代化的综合示范。但大望桥实际交通承载能力难以满足梧桐AI生态小镇规划发展需要，甚至会成为AI生态小镇落地见效的重大“掣肘”。

（四）环保问题

该桥地处深圳水库的水源保护区，深圳水库是香港和深圳市民饮水的重要来源。由于该桥经常性的堵车问题，使得该处经常聚集了大量汽车缓慢前行，使汽车比正常行驶排出更多的废气，更容易污染周边环境和水库水质。

二、原因分析

析：（一）“二级水源保护区”的影响

我国对饮用水源保护区实施分级管理保护制度，依据保护水平由高到低，分别设一级水源保护区，二级水源保护区，准保护区。大望桥位于二级水源保护区，是加扩建面临的主要限制。《中华人民共和国水污染防治法》（以下简称《水污染防治法》）及《深圳经济特区饮用水源保护条例》（以下简称《深圳饮用水源保护条例》）指出：在二级水源保护区内，禁止新建、改建、扩建排放污染物的建设项目。其中“排放污染物的建设项目”是指“因排放废水、废气、废渣等污染物可能对水体产生影响的建设项目，包括排污口未设在保护区内的建设项目”。

1. 深圳经济特区《深圳饮用水源保护条例》对于被禁止项目的规定过于模糊，缺乏可操作性。

2018年，深圳市对《深圳饮用水源保护条例》进行了修订，针对二级水源保护区内禁止建设的项目，《深圳饮用水源保护条例》（2018版）相比于上一版本（2012版）做出了较大调整，如表3-1所示，2012版中直接指明禁止在二级水源保护区内建设的具体项目类型，如“采石场、砖厂”等。而2018版中，这类直接指明哪类项目不允许建设的方式，被“排放污染物的项目”这种描述性的表达方式所代替。经过此次调整，被禁止建设项目的规定被模糊化，导致在判断某项目是否应该被允许建设时，无明确的标准可依。既不能准确地指出某些项目是否应该被禁止，也同样无法指明哪些项目是允许建设的，导致《深圳应用水源保护条例》对实

际审批工作的指导性不强。

表《深圳经济特区饮用水源

保护条例》的调整

法规版本 相关条款

2012

版 第十三条 在饮用水源保护区和准保护区内必须遵守下列规

定：（一）禁止新建、改建、扩建印染、造纸、制革、电镀、化工、冶炼、炼油、酿造、化肥、染料、农药等生产项目或者排放含国家规定的一类污染物的项目和设施；

第十四条 在饮用水源二级保护区内除必须遵守本条例第十三条规定外，还必须遵守下列规定：

（一）禁止存放、使用剧毒、高残留农药和存放剧毒物品。确需使用剧毒物品的，必须报有关部门批准，并采取有效的防止污染的措施。使用农药、化肥必须遵守有关规定，防止污染饮用水源；

（二）禁止新建、改建、扩建采石场、砖厂；（三）禁止填埋工业废物、生活垃圾及其他废物，处理或临时堆放的，必须采取有效的防治污染措施；（四）存放、运输和使用酸液、碱液、毒性液体、有机溶剂、油类、农药、化肥以及其他可能污染水源的物质，必须采取防溢、防渗、防漏措施和事故应急措施。

2018 版 第十三条 饮用水源保护区和准保护区内

禁止下列行为：（一）新建、扩建对水体污染严重的建设项目；

改建增加排污量的建设项目；第十四条 除本条例第十三条规定的行为外，饮用水源二级保护区内还禁止下列行为：

（一）新建、改建、扩建排放污染物的建设项目；（二）法律、法规规定的其他禁止在饮用水源二级保护区内实施的行为。

在饮用水源二级保护区内从事网箱养殖、旅游、垂钓等活动的，应当按照规定采取措施，防止污染饮用水水体。

2. 水务部门审定水源保护区相关项目时自由裁量权过大，不少可建项目被禁止。

由于《深圳饮用水源保护条例》及其补充说明条例关于二级水源保护区内项目建设的规定过于模糊，在实际审批过程中，水务等主管部门获得了更大的自由裁量权。而在党中央大力重视环境保护建设，重视香港“政治水”社会压力的考量，在对项目的审批上，主管部门倾向于“从严治理”，往往导致一些应该允许建设的项目无法得到批准。在标准模糊的现状下，一定程度上可以说，深圳对二级水源保护区的管理甚至严格于一级水源保护区。

（二）香港“政治水”因素导致的社会压力。

东深供水工程被誉为“香港人生命线”，其通过深圳水库对港供水。香港 70%以上的淡水来自东深供水工程，对深圳水库水质的保护直接影响香港 6 万多人的生产、生活用水安全。香港方面对深圳水库水源的保护十分关注，每年都会组织相关环保人士到深圳水库了解水源的保护状况。而大望桥的任何改变都可能引起香港方面的高度关注，部分在港居民可能通过多种渠道反对项目

力。

东深供水工程被誉为“香港人生命线”，其通过深圳水库对港供水。香港 70%以上的淡水来自东深供水工程，对深圳水库水质的保护直接影响香港 6 万多人的生产、生活用水安全。香港方面对深圳水库水源的保护十分关注，每年都会组织相关环保人士到深圳水库了解水源的保护状况。而大望桥的任何改变都可能引起香港方面的高度关注，部分在港居民可能通过多种渠道反对项目

建设，包括向中央或广东省投诉，通过境内、外新闻媒介发布负面舆论等，由此将威胁社会的稳定。受此压力影响，项目审批部门在审批片区内的建设项目时，往往倾向于“从严治理”，导致一些应该被建设的项目无法被批准。

具体建议：

加快解决大望桥交通瓶颈问题，既是短期现实的迫切需要，也是长期发展的不可或缺。建议坚持“以人民为中心”的发展理念，拿出管用实用的举措顺应群众期盼、满足长远发展所需。

修订《饮用水源保护条例》，细化完善相关政策。由前文分析，国家法律及深圳市法规均未完全禁止二级水源保护区内的合理发展行为，但是由于二级水源保护区内禁止建设项目的描述比较模糊，难以准确的作为部分项目是否允许被建的判断标准，并给予了审批部门过大的自由裁量权。由此导致大望桥的拓宽或新建及其他与环境保护相适应，且适合片区发展的项目未得到批准，这不仅造成了大望梧桐山片区交通问题日渐突出，也导致片区发展普遍滞后，水源及生态保护水平难以提升。

从长远角度看，“不发展”并不意味着保护，“从严治理”并不利于贯彻《水污染防治法》及《饮用水源保护条例》中所倡导的可持续发展理念。建议对《深圳经济特区饮用水源保护条例》进行修订完善，细化对“排放污染物的项目”的解读，并提请省人大及常务委员会审批；或由深圳市政府及相关法务部门出台对《深圳经济特区饮用水源保护条例》的说明性文件，对二级水源保护区内禁止/允许建设的项目进行细化说明；或由区委区政府向市委市政府提请，考虑罗湖区“一半山水一半城”的城区格局，以及罗湖区建设用地已经饱和的发展现状，出台专门针对罗湖区二级饮用水源保护区内保护性开发的专项指导规划。

二、解决当前燃眉之急，研究探索大望桥拓宽或新建的可行性。大望桥只能允许车量缓慢通行，节假日交通基本瘫痪，这也成了片区拥堵最主要的原因之一。建议积极争取政策支持，由市发改委、市交通运输局牵头，在保证安全的前提下将老桥梁拓宽为双向四车道并加设人行道，或者直接新建桥梁。

三、从源头控制交通需求，支撑片区发展。根据《深圳市轨道交通线网规划(2016-2035)》规划，现状及未来均无轨道线路经过梧桐人工智能特色小镇片区，为实现梧桐 AI 生态小镇规划方案中提出未来片区步行及骑行出行占 35%、公交占 50%、小汽车占 15% 的出行方式，建议罗湖区科创局进行片区研究规划，以交通承载力为前提和基础，科学论证片区城市更新及产业建设规模，运用小运量轨道交通，实现与外部大运量轨道交通的衔接，满足通勤、旅游观光等公共交通需求，实现城市发展与交通发展相协调，从根本上解决大望桥交通瓶颈问

题。 四、发展低碳交通。 建议由市有关部门牵头，在梧桐 AI 生态小镇设想中融合新科技与新模式，引领低碳、智能的出行方式，通过运用无人驾驶公交、新能源汽车、共享单车、共享汽车等环保型交通工具，提高绿色交通出行，减少空气污染治理和交通堵塞。片区内设置智能转换枢纽，以交通换乘中心为重点，增设集中式停车场、电动车充电站设施，结合外围公共交通及电子信息站牌等多种交通辅助设施，形成多维互补的智慧交通体系。另外，片区内可打造一条步行-骑行友好型街道，采用 GTCS 地面交通管制系统，动态的对路权进行再分配，使得步行和骑行具有优先级别，以保障出行人员的交通安全。

五、审批环节应视具体情况做以变通。 政策限制是大望桥改造面临的主要问题，深圳水库为东深供水工程中重要的一环，是“生命水”，“经济水”，也是“政治水”，正因如此，政府部门在审批项目时遵循“从严治理”的原则。《生态保护红线管理办法（暂行）》中明确规定，原住民生产生活设施进行建设、修缮和改造项目是允许的，而禁止类项目中主要包括的是对环境有害的农业、工业生产生活作业。因此，生态红线内允许进行与环境保护相适应的合理建设项目。建议市发改委、市生态环境局、市城市管理和综合执法局、市市场监督管理局和市环保水务局等相关部门在审批过程中应根据具体情况做考量。

六、加快东部过境高速大望出入口用地选址手续，其中涉及土地利用总规调整。市交通运输局正在与规划和自然资源局协商缩短审批时间，尽快取得用地许可。

因使用林地手续需在取得用地选址意见书及处理“未批先占”处罚后方能受理材料，且需逐级上报至国家林业和草原局审批，争取与用地许可同步完成。 并请罗湖区提前介入加大征地拆迁工作力度。

41.深圳市第六届人民代表大会第八次会议代表建议 第 20200301 号

案由：关于加快推进罗湖区清水河街道重点发展片区和草埔西重点更新单元整体规划和道路交通网络建设问题的建议

分类：财经

主题词：

提案件人：胡桂梁(共 1 名)

办理单位：分办:罗湖区人民政府,市规划和自然资源局,市交通运输局,市轨道办

内容：

罗湖区作为深圳市第一个建制区,最早面临“四个难以为继”问题,即在土地、资源、人口、环境紧张约束下,如何实现可持续发展成为亟待解决的问题。“推进粤港澳大湾区建设、先行示范区的意义重大。”罗湖将紧抓国家利好政策的建设机遇,破解罗湖存在的一系列问题,通过基础设施“硬联通”、体制机制“软联通”,实现要素高效流通、全面发展。这次作为罗湖区重点发展片区的清水河街道办辖区面积 13.87 平方公里,东起广深铁路线,南至泥岗路,西到银湖山郊野公园(三九制药厂),邻接福田区,北接龙岗区布吉街道办事处,辖区总人口 12.2 多万人。按市政府原东进战略、粤港澳大湾区和罗湖区重点发展片区、重点更新单元及全球招商片区等也提出了要求整体统筹,作为血液运行的通道,交通先行,以轨道交通为先导,高快速路网为支撑,打通战略通道,构建海陆空铁综合交通体系,全面缩短与市中心区、周边城市的时空距离,带动整个东部地区发展。

同时,作为东进战略的桥头堡,大梧桐产业带的龙头,AI 人工智能园区,全球重点招商范围,广深港创新走廊的重点区域等,由于历史等原因,清水河片区的整体规划,和市政交通等基础非常薄弱。一是片区规划迟迟未能敲定和落地;二是街道辖区 43 条道路仅有 10 多条纳入市政管理,绝大多数道路未完成改造,管理权限未移交、管理主体缺失,路面破损和违停现象严重。

特别是清水河仓库区 11 条道路均未完成市政改造移交。道路未移交主要是道路权属存在争议,用地红线不明,如清水河三路至临平一路,违法建筑多现有原有的建筑物,从违建变成历史遗留建筑。建设清水河二路、四路等属于原清水河仓库区管理公司(现为清水河实业股份有限公司)管辖,

企业投入不足，管理落后，缺乏管理手段，满足不了企业、居民的使用需求。三是受制于山体、广深铁路、泥岗路等客观原因，片区对外道路极少，也容易导致片区出现车辆淤积现象，加剧交通堵塞。罗湖区委、区政府高度重视，在清水河片区成立了指挥部门，针对问题，现做如下建议：

- 1、市规划自然局和市交通局牵头联合职能部门，把清水河重点发展片区和草埔西重点更新单元统一规划；
- 2、由清水河指挥部统筹，制定方案、相关政策，扎实推进解决道路未移交的问题；
- 3、尽快实施清水河三路的拓宽改造方案，及打通临平一路至清水河三路及环仓路的道路连接；
- 4、规划和落实，布吉街道半山道一号文化路至红岗路口的建设方案；
- 5、加强片区的对外联系交通建设，完善对外路网结构，结合地铁14号、17号和未来的25号线的轨道交通枢纽建设，提升整体交通组织网络；
- 6、推动兴建从清水河一路做起点，用天桥、隧道等方式至跨铁路线，连接布吉路或文锦北路，打通东西互通大动脉走向，激活清水河重点片区血液和经济的互通互利作用。

42.深圳市第六届人民代表大会第八次会议代表建议 第 20200302 号

案由： 关于立法规范代驾市场从业人员的建议

分类： 财经

主题词：

提案件人： 胡桂梁,刘鲁鱼,曹建社(共 3 名)

办理单位： 主办:市交通运输局 汇办:市公安局

内 容：

“喝酒不开车，开车不喝酒”相信这句话大部分司机都入脑入心，随着国家对于酒后驾车的严格法令正式实施后。公安交警部门加大对醉酒驾驶行为的打击力度后，酒后代驾逐渐成为人们社会生活中不可或缺的行业，代驾服务需求和市场规模迅速增长。根据白鹿智库官网对外发布《2019 年中国代驾行业蓝皮书》，我国代驾行业蓬勃发展，代驾行业经过初创期的资本狂欢之后，逐渐步入了稳定发展期，行业门槛已经提高，进入壁垒已然形成，靠纯粹烧资本抢市场的日子正渐行渐远。根据中国互联网络信息中心数据显示，截至 2017 年 12 月，中国仅代驾司机用户规模已超 1.5 亿，整体增速迅猛。2019 年，公安部交通管理局印发了《关于 2019 年治理酒驾醉驾违法犯罪行为的指导意见》，在保障交通安全方面，不仅是减少交通安全事故的重要手段、节约交警执法成本的有效方式，并形成了警企共同治理社会难题的合作典范，但是，目前我国还没有相关法律法规对代驾从业人员资质及行业道德标准进行硬性规定，我市的代驾行业也存在若干问题。

一、法律依据缺失
当前，代驾属于《机动车驾驶证》获得者提供的延伸服务，是一种新兴行业，相关法律法规制度仍处于空白阶段，缺乏制度的保驾护航。据中国裁判文书网的不完全统计，2016 年至今年初，全国共有 1078 份与代驾有关的案例判决，其中涉及交通事故的有 402 份，责任赔偿的有 244 份，人身损害赔偿的有 228 份，精神损害的有 118 份。尽管公安、市场监管、交通等部门都有一定的监管职责，但由于没有明确的法律依据，各部门的职责不明确，造成监管主体缺失，同时也导致代驾行为尚处于自发和无序状态，无人监管，也无处投诉。一旦发生交通事故、财物丢失、人身伤害等事件，双方往往会发生纠纷，激化矛盾。

二、行业标准不高
代驾目前行业缺乏严格的、具有强制力的、统一规范的行业标准与价格体系，没有参照标准与参考依据。虽然我省曾于

2013年底制定了机动车代驾服务规范，中国汽车流通协会也曾于2017年中制定了《代驾经营服务规范》，但我市仍未出台有关规范条例，且现存的有关规范不具备法律上的强制执行力。因此，市场监管部门只能依据公司法、行政许可法等相关规定，按照非禁即入的市场准入原则，依法受理企业和个人从事代驾服务的登记注册，导致代驾行业准入门槛不高，出现公司难辨真伪、代驾员驾驶年限等要求参差不齐等现象。

三、企业管理不科学

目前的代驾服务主要由代驾服务公司或个体司机提供，部分代驾司机没有经过严格的上岗培训，甚至没有签订劳动合同。据了解，代驾司机大多以兼职为主，水准和素质不一，部分代驾公司只要求提供个人身份证、驾照，驾龄满三年就能成为代驾司机。同时，代驾的收费标准仍未被纳入政府定价目录，缺乏统一的收费标准和制约机制，价格欺诈、随意定价、临时抬价等情况时有发生。

四、黑代驾盛行

他们蹲点在酒店、酒吧等场所冒充顶替。这些人有时会穿上专业代驾公司的工装，有的甚至制作了假胸卡，导致用户真假难辨。随意定价、绕路、盗窃财物、人身伤害，发生交通事故后逃逸投诉无门维权困难。

具体办法：

一、2019年8月18日，

《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》发布。《意见》提出了将深圳建设成为高质量发展高地、法治城市示范、城市文明典范、民生幸福标杆、可持续发展先锋的战略定位。应充分发挥我市特区立法权，由市政府决定职能部门启动立法程序做好代驾行业法规、标准的梳理工作，加强顶层设计。

二、严格准入机制

参照《深圳市出租汽车驾驶员》《网络预约出租汽车驾驶员证》准入条款执行，在准入时加强背景核查及相关培训教育、宣传工作。

三、推动行业自律

在职能部门指导下尽快成立行业协会，配合代驾行业主管部门，完善行业联席会议制度，研究解决行业中存在的问题。

四、加大对黑代驾等违法行为的打击处理力度，

并将结果纳入信用体系增加违法成本。

（相关职能部门意见详见附件）

43.深圳市第六届人民代表大会第八次会议代表建议 第 20200315 号

案由： 关于改造提升梅林片区人行道质量的建议

分类： 财经

主题词：

提案件人： 林南阳, 郭小明, 杨智呈, 方芳, 魏玮, 张毅, 叶强 (共 7 名)

办理单位： 主办: 市交通运输局 汇办: 福田区人民政府

内 容：

梅林位于深圳市中心区和莲花山北侧，梅林自然资源丰富，有梅林水库，梅林公园，还有深圳市中心区最大梅林山郊野公园，梅林地铁、公交交通四通八达，交通便利，吸引着无数市民绿色出行前来健身运动，登上梅林山观望美丽深圳市区景观和深圳湾风景。

梅林与深圳市中心区只有一路之隔，但两边的道路建设却有很大差异，因为梅林道路建设用材料比较差，没有从长远考虑设计，质量太差，所以梅林的道路上几乎长期处于维修状态，行人出行着实不方便。

建议: 将梅林片区的道路(人行道)建设设计、用材、等纳入按中心区设建标准范围设计建设，与中心区融为一体，建设提升梅林片区人行道质量，把梅林建成名副其实的深圳市中心区后花园，

44.深圳市第六届人民代表大会第八次会议代表建议 第 20200323 号

案由：关于改造深南大道皇岗路立交重塑福田区高品质空间的建议

分类：财经

主题词：

提案件人：朱闻博, 杨智呈, 郭小明, 林南阳, 沈永芳, 陈克祥, 庄创裕(共 7 名)

办理单位：主办: 市交通运输局 汇办: 市轨道办, 市规划和自然资源局

内 容：

一、基本情况 皇岗路是我市南北中轴线最为重要的城市干道，南连皇岗口岸及广深高速公路，北接梅林关及梅观高速，东侧为中心公园、笔架山公园，西侧紧邻福华村、莲花村、深业上城等小区及福田中心区。2006 年以来随着深港过境货车交通组织调整、皇岗路全面禁货及道路改造，皇岗路的整体环境得到较大提升，但中心地段原有大立交的设置及过宽的车行空间对两侧产生严重的分割，造成中心区与中心公园联系不便，中心公园对西侧的莲花村、福华村人口密集区等联系不畅、服务不足，孤岛效应显现。尤其是深南大道与皇岗路立交，占地大，对周边分割尤为严重。根据相关规划，该立交节点地处全市深南金融轴与湾区中轴、中心公园山海通廊的交汇点。为有效提升该节点处环境品质，塑造与两轴交汇相适应的城市空间，打造中心公园 5 分钟便捷服务圈，对深南大道与皇岗路立交及周边区域进行高标准规划建设。

二、建议

1. 拆除皇岗路-深南大道立交，参照金田路、益田路与深南大道立交改造，将该立交改造为简易立交，部分转向交通可以通过掉头等形式解决。释放原立交范围部分城市用地，可用于城市建设。
2. 结合立交改造，将在建的岗厦枢纽地下通道向东延伸，增设皇岗路以东的地铁出入口，提高中心公园的地铁服务，强化中心区与中心公园的直接联系，延伸公园服务范围，增加城市活力。
3. 取消规划建设福中路跨皇岗路的跨线桥方案，相关部门应结合区域交通特点、城市更新及中央或活力公园打造等重大因素，系统研究，做到合理可行，目的是方便莲花三村等西侧居民到中心公园活动。

45.深圳市第六届人民代表大会第八次会议代表建议 第 20200341 号

案由：关于加快拓宽沙河西路松坪山路段和加快打通西丽石鼓路南行断头路的建议

分类：财经

主题词：

提案件人：顾永德(共 1 名)

办理单位：主办:市交通运输局 汇办:南山区人民政府,市规划和自然资源局

内 容：

(一) 建议背景 沙河西路位于深圳市大沙河西岸,南至滨海大道,北至白芒检查站,是南山区除南山大道、南海大道、沙河东路以外,连接南北片区非常重要的一条主干道,与东滨路、滨海大道、后海大道及北环大道相交,经深圳湾、科技园、西丽等地,贯穿了南山区西丽街道。近年来,随着南山城区快速建设发展和私家车拥有量的日益增多,沙河西路亦成为南山最为拥堵的道路之一。

(二) 加速改善的紧迫性 目前虽然南坪快速路实现了与沙河西路互通,缓解了北环大道、留仙大道的交通压力,南坪快速路与沙河西路的互通立交通过四条匝道实现交通转换功能。南山片区往光明、龙岗方向车辆,则可由沙河西路北行至沙河立交转至南光高速、水官高速方向行驶。

1、该立交四条匝道处于沙河西路松坪山路口处,该路口正好是沙河西路的瓶颈路段,沙河西路双向六车道在此处变窄为双向四车道,加上北环路接口也在此处,因此此路段成为一个重要的交通枢纽点,但由于沙河西路承载能力有限,加上车流日益增大,造成沙河西路松坪山路段西行进入南坪快速东行异常拥堵。

为全面改善以上问题,将沙河西路提升为“城市快速路”,市政府于 2016 年下半年启动了“沙河西路快速化改造工程”,南起东滨路、北至茶光路口。该改造工程启动施工至今已三年多时间,仍进度缓慢。

2、西丽石鼓路至松坪山村(即科技园高新北区)路段改造为例,该路段涵洞通道施工已久,至今仍未实现通车,导致石鼓路至高新北区被高速公路隔断,形成常年的“断头路”,而此“断头路”(即涵洞出口一段)也已成为二手车车行的“免费”停车场。

为了尽快根治这一重要交通枢纽点的“顽疾”,极大地方便南山片区往来市区、光明、龙岗方

向的市民出行，近早实现和发挥沙河西路“快进、快出”的“城市快速路”功能，打通深圳市重要的南北战略通道。

二、

建议措施

加快沙河西路快速化改造工程的施工进度，加速拓宽沙河西路松坪山路段的改造施工。以保障城市交通畅顺、减少交通堵塞及事故的发生，这也是深圳城市和谐发展、社会稳定，不可或缺的重要条件。

存在的问题一直没有得到有效的改进，此次已经是本代表连续第三次针对此问题提出建议，还请相关部门给予高度重视并加快改善!!!

46.深圳市第六届人民代表大会第八次会议代表建议 第 20200345 号

案由： 关于制定路口市政施工围挡标准及增加安全警示辅助标识的建议

分类： 财经

主题词：

提案件人： 陈国红, 陈思楚, 陈荟, 陈志豪, 陈波, 吴湜, 孙健, 孙小荔, 杜屏(共 9 名)

办理单位： 主办: 市交通运输局 汇办: 市住房和城乡建设局, 市水务局

内容：

临近年底, 深圳市政施工工地数量越来越多, 围挡设置越来越频繁, 经常出现第二天一觉醒来就发现昨天还好好的道路就被市政施工围挡占道的现象, 但仔细观察就会发现不少围挡在设置过程中特别是在路口处存在不够科学、不够合理以及缺乏安全警示辅助标识等问题不仅造成交通拥堵, 还严重影响市民出行安全。这不, 近期深圳新闻就报道了几起因市政工地路口围挡设置不合理及缺乏安全警示辅助标识导致围挡拐角处存在视线盲区“鬼探头”而发生的交通事故案例。不少市民反映, 市政工程在路口处使用严实的围挡, 对于不常从此路经过的机动车主来说, 根本想不到看似全封闭的人行道还留有出口, 这些出口会不时有行人、非机动车驶出, 由于施工路口围挡太严实, 且缺少安全警示辅助疏导标识, 导致车主难以判断有无行人、行人也不知是否有来车的情况较为常见, 市民从有围挡一旁过马路的话, 需要格外注意, 因为向外折起的施工围挡挡住了车辆来往的方向视线, 如想看清楚路况需要停下来并要谨慎探出半边身, 若不在意赶时间不看路的话, 很容易就会因施工围挡遮挡出现的“视觉盲区”, 而造成事故。对此, 经查阅 2018 年 5 月深圳市住建局印发的《深圳市建设工程安全文明施工标准》和深圳市住房和城乡建设局、深圳市交通运输委员会(现深圳市交通运输局)、深圳市水务局联合印发的《关于加强建设工程安全文明施工标准化管理的若干规定》(深建规〔2018〕5 号), 关于“施工区围挡”, 该文件分别从工期、材质、风格、画面、功能等方面做了详细规定, 但未提及路口处应该使用什么样的围挡, 路口围挡尚未有明确的统一标准及相关规定。施工围挡是指为了将建设施工现场与外部环境隔离开来, 使施工现场成为一个相对封闭的空间所采取的安全文明措施, 深圳是一座发展

速度很快的城市，城市基础设施建设量大，市政施工围挡随处可见，市民对路边的工地围挡也并不陌生，正常的围挡市民都能理解，但一些围挡在路口设置过程的时候也应注意因地制宜，以人民为中心，不能千篇一律，特殊情况要有特殊标准细则，市主管部门应该根据实际情况统筹制定或强制规定路口施工围挡标准及增加安全警示辅助标识，为市民创造安全便捷的出行环境，提高市民出行的安全感，在创建安全文明城市典范方面当好先行示范。

建议：一、统一规范，制定细化市政施工路口围挡标准管理细则。市主管部门牵头，各区联动，让我市对涉路占道围挡需求量大的部门（如交通运输局、水务局、地铁集团等）对其管辖的每个市政占道施工围挡认真调研，建立路口占道施工围挡台账，根据实际存在的围挡盲点问题情况详细制定整改方案。可在符合深圳创建文明城市建设标准的情况下，在安全、绿色、美观、实用的前提下，研究制定路口处施工围挡标准，可考虑采取“半通透式”，或“全通透式”围挡。

二、配备规范警示标志和防护措施。在占道路口围挡拐角处必须配备警示标识，可在道路围挡交叉口转角处增加安全警示辅助标识设施设备，沿拐角处在合适位置可考虑安装道路广角镜，在围挡路口两端头设置疏导防撞桶等，并在合适位置安装安全警示标识牌和警示灯等，提醒在此路过的驾驶车辆及行人慢行。

三、建立有效的督导处罚机制。市区主管部门要定期开展督查施工占道路口围挡工作，并建立全市占道围挡违规举报机制，市民可以随时电话举报围挡施工或设置不规范的企业，情节严重的情况勒令停工，严惩未按要求占道围挡的企业。

四、借鉴经验，探索深圳占道路口围挡标准模式。可结合深圳实际情况，参考对标其他地区围挡设置经验，如北京的《北京市建筑施工领域文明交通行动方案》中，其对路口处围挡标准就做了明确的限定：施工现场占用或紧邻社会道路时，施工现场四周要设置连续、封闭的围挡，新开工的施工现场，施工围挡高度不得低于2.5米，而在距离路口20米范围内的施工围挡，高度应降为0.8至1米，其上部则须采用通透式围挡，以保证转弯驾驶车辆无盲区。

附件1、《深圳市建设工程安全文明施工标准》、《关于加强建设工程安全文明施工标准化管理的若干规定》

附件2、深圳部分地区围挡盲区现场图片（缺乏安全警示辅助标识）
深圳市不动产登记中心南山登记所出入口处（沙河东路）-大沙河管廊道施工围挡
宝安大道与海城路交界处

47.深圳市第六届人民代表大会第八次会议代表建议 第 20200352 号

案由：关于在蔡屋围统筹片区晶都地块结合机场快线设置城市候机厅（含行李托运功能）的建议

分类：财经

主题词：

提案件人：蔡洪亮, 卢金炮, 刘建琪, 胡桂梁, 陈铭芳, 王建锋, 田伟琴, 刘昕, 杨乐(共 9 名)

办理单位：市交通运输局

内 容：

粤港澳大湾区国家战略及深圳东进战略的提出，赋予深圳市建设成为世界级城市、罗湖区建设世界级中心城区的重要使命。蔡屋围片区是罗湖建设国际消费中心的核心片区、全市第一个五轨交汇的枢纽地区，结合 11 号线东延段的始发站在蔡屋围统筹片区设置城市候机厅（含行李托运功能），对促进罗湖中心城区功能提升、加强罗湖与机场国际综合交通枢纽联系、提升我市航空系统服务水平、支撑深圳建设粤港澳大湾区核心引擎以及罗湖国际消费中心建设有重大意义。在经有关专业机构深入研究基础上，我司提请在蔡屋围统筹片区晶都地块设置城市候机厅，现将有关研究结论和建议报告如下：

一、在蔡屋围统筹片区设置城市候机厅的必要性

（一）粤港澳大湾区国家发展战略要求深圳打造国际性综合交通枢纽，依托城市快轨建设城市候机厅（含行李托运功能）可以提升深圳机场国际枢纽竞争力。

《粤港澳大湾区发展规划纲要》提出将深圳“建设成为具有世界影响力的创新创意之都”，要求“提升深圳机场国际枢纽竞争力”。深圳需要综合航空、轨道等交通资源，打造比肩世界一流城市的便捷且人性化的航空服务系统。目前，香港、首尔、伦敦、阿布扎比等世界先进城市已结合机场快线在中心区内设置城市候机厅。北京、昆明、长沙等国内城市也在结合轨道快线、磁悬浮线路规划和建设城市候机厅。目前，深圳尚未利用机场快线部署城市候机厅（含行李托运功能），与国际枢纽的定位不匹配。

（二）依托 11 号线东延在蔡屋围设置城市候机厅（含行李托运功能），是罗湖全面振兴，建设国际消费中心城区的重要支撑。

早在 2010 年，深圳市委市政府就在《罗湖先行先试建设国际消费中心的行动计划》中提出将罗湖打造成为影响全球的国际消费中心。为此，罗湖

区提出建设“一河六圈”的消费城区的发展策略，重点推进城市更新改造。到“十三五”末，罗湖区在建及完成的更新项目将达到100个，规划建筑面积2089万平方米，大规模的城市更新为罗湖区提出了更好的交通服务要求。11号线的引入将极大释放地区中长距离交通需求，成为助力罗湖区未来发展的重要的交通载体，增强罗湖地区的外部吸引力。结合11号线设置城市候机厅（含行李托运功能）将进一步放大地区的吸引效力、强化罗湖区的中心地位，是罗湖区全面振兴的重要支撑性设施安排。

（三）11号线引入使蔡屋围片区成为全市第一个五轨交汇的枢纽地区，在此设置城市候机厅（含行李托运功能）是促进罗湖金融中心区建设的需要。

蔡屋围统筹片区是罗湖区金融商业核心区的重要组成部分，以金融、总部基地功能为主，建设约170万平方米的高端办公区。作为深圳未来商务办公的集中地之一，蔡屋围将吸引大量高端商务人流，引发巨大的航空服务需求。同时，晶都地块规划建设为1号线、2号线、5号线和9号线与11号线五条轨道交汇、日均客流约102万人次的大型综合枢纽。因此，利用晶都地块的交通优势建设城市候机厅（含行李托运功能），可以进一步锚固蔡屋围统筹片区的城市定位，提升城市综合效益。

（四）深圳机场T3航站楼客流压力巨大，利用机场快线设置城市候机厅（含行李托运功能）是缓解机场值机压力的需要。

深圳机场2017年旅客吞吐量已达4561万人次，提前3年超过了T3航站楼4500万人次的设计容量。根据NACO公司预测，远期深圳机场年吞吐量将达1亿人次，深圳机场候机压力将进一步增大。在机场空间紧约束的条件下，必须通过建设第二机场、增建城市候机厅等途径提高深圳机场值机效率、扩大机场腹地、缓解机场值机压力。利用机场快线在位于城市中心腹地的蔡屋围片区设置城市候机厅，是最理想的设置方案。

二、在蔡屋围统筹片区设置城市候机厅的可行性

（一）11号线大剧院站配套设施建设具备可行性
在蔡屋围统筹片区设置城市候机厅，需要考虑在11号线上增加行李托运车厢。若考虑减少工程投资，不延长站台，可将目前11号线8节车厢改造一节车厢作为行李车厢，根据11号线远期客流预测及提高高峰发车间隔情况下，11号线能满足远期客流需求；若考虑不减少旅客车厢，可增加一节行李车厢，需要建设行李站台，根据11号线大剧院站建设条件，可向站台东侧设置行李站台。

（二）机场航站楼配套设施改造具备可行性
机场端配套设施可选择建设在已运营的机场站或预留基础结构但未运营的机场北站。经论证，两种方案在技术与空间方面均具备可行性，其中机场北站方案工程难度相对较小。因此，推

荐采用在机场北站进行配套建设。

三、在蔡屋围统筹片

区设置城市候机厅的紧迫性

目前 11 号线东延已列入《深

圳市城市轨道交通四期建设规划调整（2017-2022）》，近期将延伸至大剧院，即将进入建设阶段。2018 年 12 月 27 日蔡屋围统筹片区更新单元规划通过市建筑与环境艺术委员会审议，也将进入实施建设阶段。蔡屋围统筹片区设置城市候机厅涉及晶都地块地下空间与 11 号线站点空间的同步协调设计，需同步施工建设。因此，亟需尽快推进蔡屋围城市候机厅的相关研究和前期工作。

四、

工作建议

综上所述，在蔡屋围片区设置城市候机厅的事项，经委托专业机构研究认为，从粤港澳大湾区、深圳城市发展、罗湖核心城区建设等方面是合理的、必要的，从 11 号线运营、机场配套方面是可行的，从协同地铁 11 号线东延进度而言是紧迫的。对标香港机场快线城市候机厅，以国际视野、高水平推进蔡屋围城市候机厅的规划建设工作，建议在蔡屋围统筹片区晶都地块设置城市候机厅，并建议市政府重视重大战略契机，加大工作推进力度，组织市有关部门（市轨道办、地铁集团、机场集团）尽快将机场快线城市候机楼（含行李托运功能）落地蔡屋围城市更新片区。

48.深圳市第六届人民代表大会第八次会议代表建议 第 20200356 号

案由：关于构建深莞惠一体化城际交通网络的建议

分类：财经

主题词：

提案件人：黄振辉,刘文灿,孙群露,许雪辉,蔡常福,常改凤,郑健波,林芳,何彩梅,张路玉,高骊(共 11 名)

办理单位：主办:市交通运输局 汇办:市轨道办,市发展和改革委员会,市规划和自然资源局

内 容：

事由:随着粤港澳大湾区以及先行示范区建设的深入推进,深莞惠城市间经济联系更加密切,需要一体化的城际交通网络来支撑湾区经济快速发展。深莞惠经济圈应学习借鉴国内外的先进经验,积极探索统筹管理体制的创新,加快轨道、公路与城市道路的合理对接。

问题：一、现状道路路网空间布局不完善
(一)从深莞惠都市圈路网角度看,路网布局总体上呈“西密东疏”的格局。深莞之间干线道路较多,而深惠、莞惠之间干线道路较少,现状路网对都市圈东部发展的支撑不足。(二)从深莞惠道路等级看,区域高速公路网布局相对完善基本覆盖了三市的主要组团且线路跨市衔接较好。但其它干线道路布局不完善,深圳、东莞部分快速路和干线道路仅限于连通本市内的组团,没有实现跨市衔接,不能适应未来产业、城镇一体化发展要求。

二、体制机制壁垒,交通运输资源尚未实现一体化利用
(一)国铁、城际轨道和城市轨道规划间缺乏协调、功能衔接不畅,缺乏对几种轨道交通方式交汇站点的统一规划布局;各种轨道交通方式管理部门间尚未建立沟通协调机制,项目规划建设各自为战。

(二)深莞惠三市在道路交通管理法规政策及运输服务标准等方面对接不完全,城际道路资源用地的综合利用、城际之间交通管理的协同作战标准以及统一的城际公交服务等方面均存在一定的矛盾。

建议：一、构建由国铁、城际轨道、城市轨道组成的层次清晰、布局合理、衔接顺畅、资源共享的一体化轨道网络

(一)加快推进广汕铁路、深茂铁路、京九客专等国铁项目以及莞惠城际、佛莞城际、中南虎城际项目建设。

(二)有序建设城市轨道,重点推进深圳轨道 6 号线与东莞轨道 1 号线的衔接、深圳轨道 11 号线与东莞轨道 3 号线的衔接深

圳轨道13号线与东莞轨道2号线的衔接;同步贯通深圳轨道16号线途经东莞凤岗地区线路;开展东莞中心区至深圳中心区新增快速轨道的前期研究,开展东莞2号线石龙预留与惠州方向衔接条件的研究。

(三)轨网一体化必要性方面,体现在可以从整体效率最高资源利用最省角度研究区域内轨道交通方式的规划、投资、建设与运营管理问题,以促进区域经济发展与居民出行效率的提高、提高区域交通功能、提高运输系统运行效率。同时通过国铁、城际轨道、城市轨道互联互通和一体化运营,可以有效地提高公共交通供给能力和效率,引导公众出行、沿线城市功能布局和土地开发利用。

二、加速完善高速公路和跨市边界道路联通对接

重点加快推进深中通道、外环高速、坪盐通道等工程的建设,同时需进一步强化对东部深圳与惠州的城际道路规划建设。建立以高快速路为骨架、一般干线为补充的区域道路网,最大限度满足深莞惠经济圈不同层次、不同类别的出行需求。提升对外通道能力,强化三市中心城区间快速通道,打通边界瓶颈路、断头路;加强对交通出行的组织、引导,实现过境交通、疏港交通与城市交通分离,客运交通与货运交通分离。

三、逐步推进城际公交发展

逐步推进毗邻片区间运输服务空白的填充,开展主城间“点对点”城际公交试点。以规划的道路网主骨架为依托,尽可能连通重要的控制性节点,与轨道交通实现有效衔接和便捷换乘。

(一)加强政策保障。明确运营许可审批机构及其职能,为城际公交经营企业发放经营许可证,实现城际公交合法化运营。

(二)尽早提出城际公交财政补贴办法。在经济圈内推行统一的城际公交补贴标准,提高经营企业积极性,推动城际公交公益化。

(三)推行合理的城际公交用地保障措施。城际公交首末站原则上依托综合客运枢纽、公路客运站、轨道交通枢纽以及大型公交枢纽,在规划、建设上述场站时应考虑城际公交用地预留对于区域内大型商贸中心具备城际公交首末站用地条件的,应考虑开辟场地供城际公交停靠。

49..深圳市第六届人民代表大会第八次会议代表建议 第 20200357 号

案 由： 关于小汽车指标的建议

分 类： 财经

主 题 词：

提案件人： 黄振辉, 刘文灿, 孙群露, 许雪辉, 邬洪, 郑健波, 林良浩, 林芳, 何彩梅, 张路玉, 高骊(共 11 名)

办理单位： 市交通运输局

内 容：

事由： 为缓解交通严重拥堵，改善大气环境质量，根据国务院大气污染防治行动计划》《深圳经济特区道路交通安全管理条例》第七十六条规定和《深圳市人民代表大会常务委员会关于市政府治理交通拥堵和交通污染情况专项工作做报告的决议》，深圳市人民政府决定，自 2014 年 12 月 29 日 18 时起，在全市实行小汽车增量调控管理。

2014 年 12 月 29 日开始实施《深圳市人民政府关于实行小汽车增量调控管理的通告》规定在全市实行小汽车增量调控管理，指标额度暂定每年 10 万个，视道路承载能力、大气环境保护需要等情况适时调整。按照公开、公平、公正的原则，小汽车增量指标通过摇号或竞价方式取得，其中以摇号方式配置的电动小汽车增量指标为 2 万个，以摇号方式配置的普通小汽车增量指标为 4 万个，以竞价方式配置的普通小汽车增量指标为 4 万个。

2019 年 6 月，为落实上级文件精神，经深圳市政府批准深圳运输局发布《关于调整我市小汽车调控增量指标配置额度的通告》，决定调增 2019 年至 2020 年的小汽车调控增量指标配置额度。自 2019 年 6 月起，在原定每年普通小汽车增量指标配置额度为 8 万个的调控目标基础上，2019 年至 2020 年每年增加投放普通小汽车增量指标 4 万个，其中，1 万个才去摇号方式配置万个采取竞价方式配置。且新增的小汽车指标在办理注册登记时，必须符合国六标准。

问题： 深圳的限购政策采用的是竞价+摇号的模式。目前深圳地铁公交出行较为便利，深圳停车位缺口巨大(350 万辆机动车停车位不足 150 万)，小汽车出行较为不便。由于多年的小汽车增量调控积累了大量的摇号排队需求(目前小汽车摇号申请有效编码数为 127.8723 万)，采用竞价模式的购车车主基本付出约 4.5 万以上的额外购车成本，如摇到号则可以节约约 4.5 万元，导致市民都盲目跟风排队摇号，短期内并无用车需求，但是

仍然进行排队摇号。 建议： 市交通运输局对小汽车摇号指标及卖车后更新指标保留期限由原来的 6 个月更改为 3-10 年。

50.深圳市第六届人民代表大会第八次会议代表建议 第 20200360 号

案由： 关于加快推进宝安区泥头车治理的建议

分类： 财经

主题词：

提案件人： 黄振辉,刘文灿,孙群露,许雪辉,蔡常福,邬洪,常改凤,郑健波,林芳,高骊,何彩梅,林良浩,张路玉(共 13 名)

办理单位： 主办:市交通运输局 汇办:市公安局

内 容：

随着弃土外运量的增加,大量的泥头车进出宝安,宝安区面临巨大的安全生产压力、环境承载压力。现将有关情况报告如下:

一、基本情况
目前,企业注册地在宝安区的泥头车运输企业共 42 家,两牌两证齐全的新型泥头车 2390 辆(全市新型泥头车保有量 10665 辆),截至 2019 年 12 月底,宝安区共办理通行证 39377 张。

随着弃土外运量的增加,大量的泥头车进出宝安,未来 3-5 年,预计超过 90%的泥头车将通过宝安的临时弃土装船点外运渣土,每天进出宝安的泥头车数量超过 10000 辆,对宝安的道路交通安全、环境等造成巨大影响。

二、存在问题
一是深圳市弃土码头现状分布不均,大部分集中在西部,东部弃土处置设施缺乏。光明、龙华、南山甚至龙岗、坪山等区的大量泥头车前往宝安区运送弃土,存在“面广线长”的问题,对宝安区货运交通及市民正常出行产生较大的冲击;

二是宝安区道路基础条件较差,泥头车可通行道路资源较少,机非混行情况突出,交通安全隐患较大,泥头车驾驶员安全意识不高,交通违规现象普遍。

三、意见建议
首先,建议优化泥头车行驶路线。泥头车行驶路线应以货运干道为主,原则执行“东进东出、西进西出、中进中出”的管理政策。即如泥头(出土地)在市区西部的,尽量核定由西部道路进出,尽可能避开市区中、东道路。泥头车行驶路线应避免严管路、学校路段及人口密集区域,除非因工程源头的真实需求方予以通行。为泥头车减少对宝安中心区的市民生活、道路交通安全及环境的压力,建议实行泥头车在沿江高速免费通行。据统计,从福田南山进入宝安的泥头车通行线路对宝安中心区造成较大影响,多次发生事故,引发大量市民投诉。可由市政府有关部门牵头,协调沿江高速、交警等部门,通过免费通行等

措施，鼓励泥头车自沿江高速进入大铲湾弃土点。其次，加强泥头车整治力度，严厉打击交通违法行为。建议每天安排警力在泥头车途径较多的路段开展整治，每周至少开展一次泥头车集中整治行动，强化重点路段、区域整治力度。最后，加强宣传教育，提高驾驶员及群众交通安全意识。充分利用媒体对泥头车专项整治行动进行宣传，营造严打严查严治的良好舆论氛围。建议开展泥头车企业交通安全培训，要求所有泥头车驾驶员务必接受交通安全培训。

51.深圳市第六届人民代表大会第八次会议代表建议 第 20200378 号

案由： 关于改善城市停车难的建议

分类： 财经

主题词：

提案件人： 唐健,李苏华,管小明(共 3 名)

办理单位： 主办:市交通运输局 汇办:市发展和改革委员会,市规划和自然资源局,市城市管理和综合执法局,罗湖区人民政府,南山区人民政府,福田区人民政府,盐田区人民政府,龙岗区人民政府,龙华区人民政府,宝安区人民政府,坪山区人民政府,大鹏新区管理委员会,光明区人民政府

内容：

一、关于改善城市停车难的建议

目前,停车难成为深圳市的一大难问题,特别是在城市的核心区域,经常因为停车的静态交通问题,而引起路面动态交通的拥堵问题。比如儿童医院、市二医院等各大医院周边;东部景区、莲花山、深圳湾公园等热门旅游景点。对市民出行的满意度和城市的正常运转均带来很大的影响。

建议：

- 1)由政府投资,在城市核心区域,比如旅游人们景点、各大医院等核心区域,利用地上空间和地下资源,增建停车场,扩大车位数量供给;因为系类停车场建设涉及土地、政策、投资等相关,必须由政府来出面统筹;
- 2)出台支持鼓励政策,引导社会资本投资停车场建设,扩大车位供给;
- 3)在建设报批时,提高对地下停车位的建设配比比例,增加停车位供给;
- 4)加大智慧停车场建设投入,拉通停车场间的车位资源,实现车位共享,提高闲置时间段的车位利用率。

52.深圳市第六届人民代表大会第八次会议代表建议 第 20200423 号

案由： 关于缓解停车困难，支持建设城市立体停车场的建议

分类： 财经

主题词：

提案件人： 林玉堂, 林春伟, 倪伟波, 陈锦花, 郑健波, 陈成就 (共 6 名)

办理单位： 主办: 市交通运输局 汇办: 市发展和改革委员会, 市规划和自然资源局

内 容：

随着社会经济的发展和人民生活水平的提高, 全市机动车、尤其是私家车的拥有量迅猛发展, 在车辆不断增多的同时, 也带来停车难的问题。尤其在办公、购物、住宅、学校相对集中的高密度人群活动场所, 缺乏相应的配套公共停车场所, 而且绝大多数停车场属于平面停车场, 停车数量极其有限, 停车位数量空缺较大。比如华侨城旅游带、深圳湾公园、小梅沙旅游度假区、会展中心、北大深圳医院等等, 还有各个住宅小区以及各大商业区和工业园区, “停车难”已成为全社会发展的一个公共性难题, 给城市交通和市民生活带来了诸多不便。

存在的问题：
一、传统露天停车场占地面积大, 不能有效发挥作用;
二、全市各社区、居民小区、商业区和工业园区缺乏停车场, 存在停车混乱问题;
三、政府出台相关政策, 鼓励增建公共停车场。

办法和建议：
一、立体停车场最大的优势就在于其能够充分利用城市空间, 被称为城市空间的“节能者”。根据资料统计, 传统停车场停 50 辆车需要 1650 平方米, 而采用露天塔式或者摩天轮式立体停车只需 50 平方米甚至更少。而且造价低, 环保节能好。

二、全市各社区、居民小区、商业区和工业园区在规划停车场时缺乏长远眼光, 因此现在很多社区、小区等已建的停车场已经不能适应社会发展的步伐。例如, 目前宝安区各街道没有可供改建成公用停车场的储备土地, 导致车辆只能停放在小区周围或小区来往的道路边上, 造成了停车难或停车混乱, 可以在原有的停车场基层上进行改造, 建立立体停车场, 满足市民需求, 解决停车难等民生问题。

三、政府出台相关政策, 鼓励增建公共停车场。即在符合土地利用总体规划和城市总体规划, 在不改变

现有用地性质及规划用地性质的前提下，机关事业单位、各类企业可以利用自有建设用地增建公共停车场。为鼓励建设公共停车设施，简化停车场建设规划审批，在满足日照、消防、绿化、环保、安全等要求，政府要积极支持立体停车场的建设。

53.深圳市第六届人民代表大会第八次会议代表建议 第 20200428 号

案由：关于加快盐田对外通道建设支撑城区高质量发展的建议

分类：财经

主题词：

提案件人：吴滨(共 1 名)

办理单位：主办:市交通运输局 汇办:市规划和自然资源局,市发展和改革委员会

内 容：

盐田地处南海之滨，大鹏湾畔，是粤港澳大湾区的战略要地和广深科技创新走廊的重要节点，是深圳对外开放的重要门户和泛珠三角地区联入全球市场的重要平台。新时期，盐田迎来“双区驱动”重大历史机遇，全面对外开放新格局加快形成，便捷、高效、顺畅的对外交通将是盐田河临港产业带、沙头角深港国际旅游消费合作区开发建设打造新增长极的重要基础，更是盐田区在粤港澳大湾区和中国特色社会主义先行示范区建设中发挥地理和港口优势、共享生态和旅游资源的重要支撑。

目前，盐田存在对外交通不便、港城矛盾突出等问题：西向对外主要依靠罗沙路，罗沙路常态化拥堵，交通需求远超地区路网的交通承载力，尤其是5-10月旅游旺季呈现全日拥堵态势，日均通行车辆超过5万量，主要交通干道如盐坝高速、盐排高速高峰时段超负荷运转，呈现大面积、长时间拥堵，严重影响了盐田居民生产生活，降低了优质企业到盐田落户的意愿；南北向对外主要依靠盐排高速和北山道，盐排高速和北山道主要为货运通道，公路疏港集卡日均1.15万量，大量集卡穿城，客货混行导致通行效率较低且安全风险高；深圳东部特别是盐田、大鹏，依然仅有8号线一条线路，只能解决东西方向轨道交通问题，南北方向依然不便。根据城总规，未来将要建设的18号线可以串联大空港、光明、龙华、平湖、横岗、盐田，但预计要到2035年才能建成。

随着城市更新的推进，沙头角深港国际旅游消费合作区、小梅沙片区整体改造、盐田河临港产业带等的开发建设，未来盐田区人口、游客将进一步增长。预计2035年辖区管理人口出行总量将达到153.2万人次/天，为现状的2.46倍，其中，机动化出行总量84.2万人次/日，是现状的2.53倍，对外机动化出行总量达39.63万人次/日，是现状的2.5倍。现状盐田区节

假日游客约 13 万人次/日，随着新景区景点的相继建成，预计 2035 年节假日游客总量将达到 24.1 万人次/日。为系统解决盐田对外交通问题，市层面布局了一批重大交通基础设施，构建盐田区“三横四纵”对外通道格局。根据《深圳市综合交通“十三五”规划》，坪盐通道计划 2019 年建成，盐港东立交计划 2020 年建成，盐龙大道南段快速路计划 2018 年开工，盐坝高速市政化改造计划 2019 年开工，沿一线快速通道计划 2019 年开工，但截至目前，上述项目建设进度均已明显滞后。此外，2019 年 8 月，市政府常务会议审议通过《盐田后方陆域疏港交通路网改善规划》，同意新增明珠道与盐排高速衔接通道，实现盐田港后方陆域客货分离、快进快出，缓解疏港交通压力。

二、建议

加快盐田对外通道建设：一是确保坪盐通道、盐港东立交等在建项目 2021 年前建成通车；二是加快盐龙大道南段快速路、盐坝高速市政化改造等项目前期工作进度，争取 2020 年开工建设；三是加快启动沿一线快速通道项目前期工作，按照交通流向，采用多级分流的方式疏解新通道两端交通量：西端主线接广深沿江高速，分出联络线接广深高速；东端主线接深盐二通道，分出联络线接盐田区盐田路，争取“十四五”期间建成通车；四是加快明珠道与盐排高速衔接通道项目前期工作，争取 2021 年开工建设。五是连接盐田区与市中心区的深盐第三通道纳入全市路网规划建设。六是将轨道交通 18 号线延至沙头角口岸，并纳入五期建设，将 31 号线接入盐田。

54.深圳市第六届人民代表大会第八次会议代表建议 第 20200429 号

案由： 关于尽快启动“盐龙大道南段”建设的建议

分类： 财经

主题词：

提案件人： 张卓颖(共 1 名)

办理单位： 市交通运输局

内 容：

盐龙大道是深圳“七横十三纵”干线路网中重要的纵向快速路，也是市重点区域“盐田河临港产业带”“三纵两横”疏港交通体系建设（“三纵”即盐排高速、明珠道疏港通道、盐龙大道南段，“两横”即西禾路、盐坝高速+坪盐通道）的其中“一纵”，主要承担盐田港北向疏港交通及龙岗与盐田之间快速交通联系功能，其建设对提高盐田港疏港交通效率，推进盐田港后方陆域城市功能客货分区，加强盐田河临港产业带北向交通联系具有重要意义。

随着盐田港拖车综合服务中心（以下简称“拖车中心”）、西禾路、明珠道疏港通道的陆续开工建设，以及东港区规划推进，盐龙大道的通车对于盐田区的经济发展至关重要。

盐龙大道北段(即龙岗区原北通道)已于 2010 年建成通车，但盐龙大道南段 2020 年仍未安排资金建设，道路建设进度严重滞后，相较于盐龙大道北段建设延迟十年以上。因此，建议尽快启动“盐龙大道南段”建设工作。

55.深圳市第六届人民代表大会第八次会议代表建议 第 20200434 号

案由：关于尽快开展 2019 年度深圳市道路运输行业推广使用液化天然气汽车补贴资金申报工作的建议

分类：财经

主题词：

提案件人：耿博(共 1 名)

办理单位：主办:市交通运输局 汇办:市纪委监委,市财政局

内 容：

为鼓励在我市道路运输行业推广使用液化天然气(以下简称:LNG)汽车,减少机动车尾气污染,提升城市大气环境质量,根据《深圳市大气环境质量提升计划》、《深圳市循环经济与节能减排专项资金管理暂行办法》等有关规定,深圳市发展改革委和原深圳市交通运输委于 2015 年 1 月,联合发布《深圳市道路运输行业推广使用液化天然气汽车补贴资金申报指南》(以下简称《指南》,附后),对我市道路运输行业新购使用以 LNG 为燃料的汽车,每辆给予 2 万元的补贴,道路货运行业 LNG 汽车数量累计达到 1.5 万辆后将暂停审批 LNG 汽车补贴。

《指南》规定了补贴审核程序:
一、市交通运输部门在受理用车企业申报奖励补贴资料后 15 个工作日内完成企业现场审验及受理资料的审核,并分批将审核合格且符合补贴条件车辆资料(含补贴企业名称、车架号、车牌号、发动机编号、LNG 气瓶编号、补贴金额、银行账户等信息)书面报送市发展改革部门申请下达补贴资金。

二、市发展改革部门在收到市交通运输部门申请下达补贴资金文件后,对拟资助项目公示;公示完成,经市财政部门对申报项目进行合规性审查后,市发展改革、财政部门联合下达补贴资金计划文件,抄送市交通运输部门。

三、市财政部门依据补贴资金计划下达文件,在 10 个工作日内将补贴资金全额拨付给各用车企业。

此项政策发布后,盐田区也调整政策,对辖区内得到补贴的港口集疏运汽车再补贴 2 万元,这些政策极大地调动了我市道路运输企业参与提升大气环境质量的积极性。据不完全统计,我市道路运输行业目前已推广应用 LNG 汽车约 3000 辆,距离 1.5 万辆的目标还有很大差距,行业迫切需要加大补贴力度,把这项工作推向深入。但是,从执行情况看,这项补贴政策有逐步弱化的趋势,2018 年仅仅补贴了 100 辆 LNG 汽车,粗略估算,

目前仍有 1000 多辆 LNG 汽车没有领到补贴。因此，我们建议尽快开展 2019 年度深圳市道路运输行业推广使用液化天然气汽车补贴资金申报工作，保护我市道路运输行业参与环境保护的积极性，取信于民，按工作流程开始受理我市道路运输企业 LNG 汽车补贴申报，审核后书面报送市发展改革部门申请下达补贴资金。

深圳市道路运输行业推广使用液化天然气汽车补贴资金申报指南 为鼓励在我市道路运输行业推广使用液化天然气（以下简称：LNG）汽车，减少机动车尾气污染，提升城市大气环境质量，根据《深圳市大气环境质量提升计划》、《深圳市循环经济与节能减排专项资金管理暂行办法》等有关规定，制定本申报指南。

一、补贴范围 对我市道路运输行业新购使用以 LNG 为燃料，符合《机动车运行安全技术条件》（GB7258-2012）和国家质量标准、符合深圳市机动车尾气排放标准、依据汽车分类标准(GB9417-89)划分属中型以上的 LNG 汽车(以下简称：LNG 汽车)进行补贴。

二、补贴数量及资助方式 补贴数量：受理补贴道路货运行业 LNG 汽车数量累计达到 1.5 万辆、城际道路客运行业（不含市内公交客车）LNG 汽车数量累计达到 500 辆后将暂停审批 LNG 汽车补贴，且受深圳市循环经济与节能减排专项资金年度总额控制。

资助方式：自愿申报、主管部门审定、无偿资助。

三、申报条件 在 2008 年 1 月 1 日至 2015 年 12 月 31 日之间，在我市注册登记、具有独立法人资格的道路运输行业企业新购 LNG 汽车，并已在本市完成车辆登记，且未获得过深圳市循环经济与节能减排专项资金等市财政资金支持。

四、补贴标准 依据《深圳市循环经济与节能减排专项资金管理暂行办法》有关规定，对深圳道路运输行业新购使用符合标准的 LNG 汽车，给予补贴人民币 20000 元/每辆。

五、申报材料 购置 LNG 汽车的用车企业在先行支付车款，并办理完车辆上牌、营运手续后，携带以下资料到受理机关：

- （一）《深圳市购置 LNG 汽车补贴资金申请表》和《深圳市道路运输企业购置 LNG 汽车补贴资金申请一览表》（详见附件）；
- （二）车辆登记证书、出厂合格证、车辆行驶证（复印件三份，验原件）；
- （三）车辆购置发票（复印件三份，验原件）；
- （四）与用车企业同名的银行账户存折或企业基本账户（复印件三份，验原件）；
- （五）用车企业组织机构代码证（复印件三份，验原件）；
- （六）道路经营许可证、车辆道路运输证（复印件三份，验原件；如属场站内、自货自运和环卫等车辆，可

用相关主管部门出具的确认车辆在深圳市内营运的证明文件代替)；(七)用车企业法人代表证明书和委托书(原件一份,复印件三份)、委托代理人身份证(复印件三份,验原件)。

六、申报时间和受理点 (一)申报时间
书面材料受理时间:2015年12月31日前。

(二)审批受理点 市交通运输委在南山、盐田、宝安、龙岗等设置现场审核车辆信息受理点。

货运行业 LNG 汽车审批受理点: 市交委港货局南山行政服务窗口地址:南山区蛇口花果路30号运政大楼(原南头办事处),联系电话:26885937。

市交委港货局盐田行政服务窗口地址:盐田区荔山路11号运政大楼(原沙头角办事处大楼),联系电话:25480892。

七、审核程序 (一)市交通运输部门在受理用车企业申报奖励补贴资料后15个工作日内完成企业现场审验及受理资料的审核,并分批将审核合格且符合补贴条件车辆资料(含补贴企业名称、车架号、

车牌号、发动机编号、LNG气瓶编号、补贴金额、银行账户等信息)书面报送市发展改革部门申请下达补贴资金。

(二)市发展改革部门在收到市交通运输部门申请下达补贴资金文件后,对拟资助项目公示;公示完成,经市财政部门对申报项目进行合规性审查后,市发展改革、财政部门联合下达补贴资金计划文件,抄送市交通运输部门。

(三)市财政部门依据补贴资金计划下达文件,在10个工作日内将补贴资金全额拨付给各用车企业。

(四)当受理货运行业 LNG 汽车补贴申请数量累计达到1.5万辆、城际客运行业 LNG 汽车补贴申请数量累计达到500辆时,市交通运输部门暂停受理 LNG 汽车资金补贴申请。

八、有关要求 (一)各相关部门应在职责范围内加强对道路运输行业使用 LNG 汽车补贴政策实施、资金发放的监督管理。市交通运输委应健全道路运输行业 LNG 汽车推广使用档案,做好 LNG 汽车推广的日常统计及协调管理。

(二)对于骗取补贴资金的单位和个人,依据《财政违法行为处罚处分条例》(国务院令427号)及其他有关法规追缴骗取资金,触犯法律的,依法追究法律责任,并不再受理该单位和个人其他财政奖励补贴的申请。

(三)相关部门工作人员玩忽职守或徇私舞弊,使资金管理工作出现重大失误,经查证属实的由市财政、监察等部门按照《财政违法行为处罚处分条例》、《深圳市行政机关工作人员行政过错责任追究暂行办法》规定的权限对责任人进行处理。构成犯罪的,依法移交司法机关处理。

处理。

处理。

处理。

处理。

处理。

处理。

56.深圳市第六届人民代表大会第八次会议代表建议 第 20200484 号

案由： 关于打通宝安区新桥街道东明大道到光明断头路的建议

分类： 财经

主题词：

提案件人： 陈锦花,倪伟波,高骊,胡萍,张岩(共 5 名)

办理单位： 主办:市交通运输局 汇办:宝安区人民政府,深圳供电局

内容：

位于宝安区新桥街道东明大道按照规划,东明大道(南光高速-东长路)市政工程道路等级为城市 I 级主干道,设计车速 60km/h,道路红线宽 60m,双向六车道,全长约 3 公里。道路西起于光明区与宝安区交界处(南光高速公路西侧),向东跨越南光高速公路后与根玉路、将石路、通兴路、振兴路、松白路、月亮路相交,在跨越茅洲河后止于东长路。区域内尚没有一条贯通东西的道路,东西方向联系受到严重制约。根据规划,东明大道沿线的将石社区、塘尾社区将进行升级改造,未来在东明大道沿线将建有体育馆、公立医院、行政办公区等公共设施,同时,宝安新桥街道、沙井街道片区的重点企业,交通拥堵严重。东明大道的建设将对加快城市建设进程,方便居民生活,加强区域联系,促进经济发展具有重要意义。

现在存在的问题:东明大道(宝安新桥街道段)至光明区因一变电站的原因,阻碍了此路段 10 年的断头路打通!

建议市交通局尽快将此路段打通,缓解周边的交通,打通宝安与光明的路网。

57.深圳市第六届人民代表大会第八次会议代表建议 第 20200506 号

案由： 关于优化深圳小汽车摇号政策的建议

分类： 财经

主题词：

提案件人： 张俊深, 李苏华, 苏娇华, 杨勤, 胡春华, 方成群, 陈洁, 衷敬高, 赵煦东 (共 9 名)

办理单位： 市交通运输局

内 容：

自 2015 年 1 月份开始, 新增小汽车都需通过摇号活或竞价的方式去获取指标, 在获得用车指标后方可上牌。随着时间的推移, 竞价的价格越来越高, 摇号大军越来越庞大, 久摇不着的人群也越来越多。2017 年 10 月份累积有 81 万市民参加摇号, 个人车牌中签率低至 0.36%。参加摇号的申请人存在以下现象: 有的人一摇就中, 有的人连续摇了好几年也摇不中, 深圳汽车中签率低、摇号难也成为是众所周知的事情。

诚然, 随著城市的发展, 交通拥堵问题成了每一个城市发展的过程中都需要面临的问题, 大家都承认治拥限牌的必要性。但是, 公共政策, 尤其是涉及面非常广的公共政策, 需要充分考虑政策在价值上的公平与正义, 由于政策缺乏精细化的管理, 缺乏及时根据具体实施情况做出调整改进, 给一些确实需要用车的申请人带来不便, 而且一刀切的政策, 也对申请人存在不公的情况。

建议： 一、考虑次序原则。凡事有先来后到, 有次序方可成秩序, 在摇号的过程中, 是否也可以按照这一原则, 对先来的人却又久摇不中的人适当提高中标几率。

二、设置阶梯中签率。建议深圳参照别的省市政策, 设置阶梯中签率, 给予久摇不中申请人高阶梯中签率; 例如: 广州, 在 2019 年 10 月 22 日发布“关于通过阶梯摇号方式配置个人中小客车增量指标的通告(征求意见稿)”, 拟根据个人有效参与中小客车增量指标摇号活动的次数, 通过阶梯摇号方式配置个人中小客车增量指标, 每累计参加 24 次摇号增加 1 个摇号基数序号, 即递进 1 个阶梯, 中签率提升 1 倍, 这种阶梯中签率的设置, 意味着参加车牌摇号次数越多的人中签率越高, 从而平衡一刀切的情况, 更好解决“摇摇”无期申请人的困难。

58.深圳市第六届人民代表大会第八次会议代表建议 第 20200513 号

案由： 关于深圳市加快推进共享单车管理立法并开放市场的建议

分类： 财经

主题词：

提案件人： 陈洁(共 1 名)

办理单位： 市交通运输局

内容：

交通拥堵和市民通勤时间成本居高不下，一直是深圳等大城市的老大难问题，发展慢行系统，鼓励市民绿色出行无疑是“治堵”的重要策略。但是深圳自 2017 年 8 月发布共享单车“禁投令”以来，共享单车的数量分布和运营服务质量均呈现明显的下滑趋势，市民纷纷反映共享单车“无车可用”、“好车难求”的情况，供需矛盾随着时间推移越发明显，目前已无法满足深圳“慢行复兴”政策的实施和市民绿色出行的需求。建议深圳市加快推进共享单车管理立法，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。

目前，深圳共享单车市场的现状及突出问题如下：

1、长期禁投导致供求矛盾突出，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、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，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，考核管理形同虚设。长期的“禁投令”客观上已成为了现运营企业的“保护伞”，使之丧失自我鞭策和进步的动力，

却将愿意配合政府监管、参与良性竞争、有经营实力的优质共享单车平台拒之门外，造成先入场者的行业垄断，不利于市场健康可持续发展。

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，从各项指标得分来看，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，导致深圳的共享单车运维效率低下，运维效果难以达到城市管理，市民纷纷反映共享单车“无车可用”、“一车难求”、“好车难求”的情况，供需矛盾随着时间推移越发明显，引起社会反思当下民众的诉求以及共享单车市场发展与“禁投令”之间的关系。

3、共享单车相关立法进程慢，缺乏行之有效的行业管理方案

早在2017年，深圳就在全国率先举行了互联网租赁自行车管理重大行政决策及立法听证会，并开展了专家咨询论证、风险评估、合法性审查等工作，系统研究解决行业监管和发展存在的问题。但根据深圳市司法局2019年8月发布的公告，互联网租赁自行车管理立法仍然处于征求意见的阶段，何时能有法可依、有章可循依然没有明确的时间表。目前，深圳对于总量调控、市场的准入和退出机制等均有待进一步完善，也是一线城市中对于共享单车管理最保守的城市，不符合中国特色社会主义先行示范区的城市定位。

建议：基于深圳共享单车行业现状和存在的问题，建议如下：

1、加快共享单车管理立法进度，完善行业配套政策法规
共享单车作为一种新的经济发展模式，需要配套的政策法规作为指导和约束。作为适合自行车骑行的一线城市，深圳有必要加快推进互联网租赁自行车管理立法工作，明确共享单车市场的准入和退出机制，通过立法引导形成良好的市场竞争格局，促进行业健康可持续发展。同时，完善行业配套政策和标准，通过加快立法解决自行车路权、地铁口及公交站接驳停放点等问题，有针对性的改善共享单车核心使用场景，充分发

挥共享单车的公共服务属性和在公共交通体系中的作用。

2、尽快结束共享单车禁投令，形成企业优胜劣汰的市场竞争格局。

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，加强引导市民、企业、政府三方共治。对于无法提供骑行服务的残旧单车，政府应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。

3、建立企业和用户个人双向信用管理制度

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 and 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。

59.深圳市第六届人民代表大会第八次会议代表建议 第 20200519 号

案由： 关于延长小汽车增量或更新指标有效期的建议

分类： 财经

主题词：

提案件人： 杨勤,方成群,赵煦东,胡春华,熊永强,苏娇华,唐健,李苏华,管小明(共 9 名)

办理单位： 市交通运输局

内 容：

一、 现实状况 为缓解交通拥堵，改善大气环境质量，根据国务院大气污染防治行动计划《深圳经济特区道路交通安全管理条例》第七十六条规定和《深圳市人民代表大会常务委员会关于市政府治理交通拥堵和交通污染情况专项工作做报告的决议》，深圳市人民政府决定，自 2014 年 12 月 29 日 18 时起，在全市实行小汽车增量指标调控管理。

即日起，实施《深圳市人民政府关于实行小汽车增量调控管理的通告》，规定在全市实行小汽车增量指标调控管理，指标额度暂定每年 10 万个，视道路承载能力、大气环境保护需要等情况适时调整。按照公开、公平、公正的原则，小汽车增量指标通过摇号或竞价方式取得，其中以摇号方式配置的电动小汽车增量指标为 2 万个，以摇号方式配置的普通小汽车增量指标为 4 万个，以竞价方式配置的普通小汽车增量指标为 4 万个。

2019 年 6 月，为落实上级文件精神，经深圳市政府批准，深圳交通局发布《关于调整我市小汽车调控增量指标配置额度的通告》，决定调增 2019 年至 2020 年的小汽车调控增量指标配置额度。自 2019 年 6 月起，在原定每年普通小汽车增量指标配置额度为 8 万个的调控目标基础上，2019 年至 2020 年每年增加投放普通小汽车增量指标 4 万个，其中，1 万个采取摇号方式配置，3 万个采取竞价方式配置。且新增的小汽车指标在办理注册登记时，必须符合国六标准。

二、 存在问题 深圳的限购政策采用的是竞价+摇号的模式，积累了大量的摇号排队需求（目前小汽车摇号申请有效编码数为 127.8723 万），采用竞价模式的购车车主基本付出约 4.5 万以上的额外购车成本，如摇到号则可以节约约 4.5 万元，导致市民都盲目跟风排队摇号。即使短期内并无用车需求者，依然要加入其中进行排队摇号。排队摇号一旦摇中，有效期为 6 个月，由此带来两个问题：一是很多市民原本

没有立即购车的需求，只是考虑到摇号中签漫长，只是想提前试试“运气”。一旦中签，为了不浪费指标，只能选择立即买车。政策在客观上相当于“强迫”没有购车需求的人购车，与小汽车增量调控的初衷相悖。二是更新指标同样有6个月的有效期，大量有2台机动车的家庭。没有使用2台车的需求，但为了“占住指标”，要么不敢卖车要么老车报废后也要买辆新车。导致车辆长期占用停车资源、产生保有成本，不利于交通资源的有效盘

活。

三、 相关建议

鉴于上述，我们建

议：

- 1、 将小汽车增量调控指标和更新指标的有效期调整为10年，这样一来，中签市民可以在较长的时间内安排购车计划，从而在总量上限不变的情况下延缓了新车增长速度。双车家庭也可以出售闲置机动车，盘活停车资源，既有利于城市交通管理，也很大程度上方便了市民群众，减轻经济压力。
- 2、 持续三年以上保持指标未购车者，市交通管理应本着鼓励绿色出行的原则，每年应奖励其一张全年度公交乘车卡，其费用应由市财政统一负担。

60.深圳市第六届人民代表大会第八次会议代表建议 第 20200525 号

案由： 关于强化城区步行安全加快慢行系统建设的建议

分类： 财经

主题词：

提案件人： 杨勤,周红梅,江汉,管小明,胡春华,张俊深,李苏华,黄毅(共 8 名)

办理单位： 主办:市交通运输局 汇办:市公安局,市规划和自然资源局

内 容：

长期以来,城区步行安全系统,特别是快速干道南北人行交通问题,一直是困扰交通安全的瓶颈问题,亟需引起高度重视并加以解决。

深圳作为率先建设社会主义先行示范区的城市,整个城市的交通也应当建设为最先进、最便捷的,在国家提出“交通强国”的号召以后,深圳也应当建设成为“交通强市”。在深圳早期的城市规划中,市区的很多道路,尤其是城市主干道和快速路,规划所考虑的出行对象主要是机动车和公共交通工具,并没有系统地规划整个城市的慢行系统(部分道路并没有规划设置非机动车道或者人行道)。

现在,深圳市内机动车保有量已经是 350 万辆,城市交通拥堵问题日益突出,部分市民已经从喜欢驾驶机动车出行转变为乐于“绿色”出行,也就是采用乘坐公共交通工具或者是骑自行车、步行出行。另外,随着城市发展,送快递、送外卖等行业高速发展,从业人员主要是采用电动自行车作为交通工具。

但是,由于整个城市仍然有相当一部分道路未设置非机动车道或者人行道,造成行人或者非机动车骑车人只能在这些道路上行驶机动车道,非常危险,存在安全隐患。比如市区内南北向的新洲路、香蜜湖路、福龙路等快速路,慢行系统并不连贯,步行安全成为亟待解决的问题。因此,我们建议,我市交通、交警、发改、财政、规资、城管等主管部门,应从全局观念出发,深入调研,统筹规划,加快推进改造,系统性的解决好这一难题。使之做到人车分离,减少交叉。即使互联互通,又能实现立体交通,各行其道。

61.深圳市第六届人民代表大会第八次会议代表建议 第 20200539 号

案由： 关于加快布吉老干中心立体停车场建设的建议

分类： 财经

主题词：

提案件人： 刘亚菁, 胡世平, 张春杰, 张育彪, 陈寿, 刘彩云, 袁长杏, 马新礼, 张平, 赵志明(共 10 名)

办理单位： 主办: 市交通运输局 汇办: 市财政局, 龙岗区人民政府

内 容：

一、基本情况 布吉老干中心机械式立体公共停车库项目作为一项惠民便民工程, 建设规模为 192 个立体停车位, 其中轿车位 128 个, SUV 及商务车位 64 个, 建成后将有效缓解布吉老干中心及龙岗区第二人民医院周边地区停车难问题。

2018 年 4 月 18 日, 龙岗区发改局向市发改委发函, 请示将布吉老干中心立体停车库等 5 个立体停车项目纳入市投资项目库(《龙岗区发展和改革局关于将布吉老干中心立体停车库等 5 个立体停车项目纳入市投资项目库的请示》)。基于龙岗区第二人民医院、周边老旧小区停车需求和治理龙岭路路边违停现象的迫切需要, 市发改委将布吉老干项目纳入《深圳市停车设施建设专项规划(2018-2020 年)》(以下简称建设规划)并于 2018 年 6 月 22 日正式发布。

该项目于 2019 年 5 月初开始设计工作; 于 2019 年 8 月 16 日现场施工开工, 开始临时设施建设、管线迁移、临时围挡搭设、场地平整、水电接通及基坑相关工程等施工前期准备工作; 原计划 2020 年 8 月份项目完工。

二、存在问题

2019 年 12 月 25 日, 布吉老干中心机械式立体公共停车库项目概算文件被退(《深圳市发展和改革委员会退文通知书》退文号〔2019〕0317 号)。

(一) 垫资施工风险

如在无投资计划的前提下项目建设继续推进, 则存在垫资施工的风险, 而国家明令禁止政府投资项目出现施工单位垫资施工的情况发生, 项目如不停工则会出现违法违规的项目管理行为。

(二) 春节前可能产生农民工欠薪问题 原计划在春节前政府投资计划下达后, 进行工程款支付, 以保障农民工工资支付和节前维稳工作。如不能在节前支付工程款, 将可能导致农民工欠薪问题。

(三) 社区民众维稳问题 该项目原始场地为地面停车场, 项目承包方于 2019 年 5 月初正式进场, 至今已占用

原停车场地八个月之久，社区民众对该项目的关注度较高，时刻关注项目进展。如项目无法正常推进，社区民众知情后可能会产生较为强烈的负面情绪，社区维稳压力大。

（四）基坑安全问题 目前现场基坑开挖深度已超3米，且基坑紧邻周边高层民房，春节过后深圳地区又会很快进入雨季，雨季基坑的安全隐患将大大增加。

三、有关建议 （一）政府有要求，市民有需求 2015年8月以来，国家部委密集出台鼓励停车设施建设政策，省、市两级政府也相应提出具体工作落实要求，深圳市被列为全国推进城市停车场建设第一批（5个）试点示范城市之一。

2019年7月30日，习近平总书记主持中共中央政治局会议要求实施城市停车场建设等补短板工作。2019年9月4日，李克强总理主持国务院常务会议要求加快地方政府专项债券发行，带动有效投资支持停车场等新型基建，补短板扩内需。2019年12月10日至12日，习近平总书记主持中央经济工作会议要求加强城市停车场建设。

目前，项目周边小区共有停车泊位315个，其固定停放车辆约350-360辆，泊位缺口为45-55个。龙岗区第二人民医院现有停车泊位40个，病床约300余张，停车泊位需求为300-420个，缺口为260-380个，周边紧邻龙岭学校、龙岭小学、龙岗第二人民医院。综合上述分析，目前老干中心周边区域的停车位缺口约305-435个，泊位缺口大，停车供需失衡。

（二）用地属政府，财政应投入。 该项目用地属性为行政办公用地，根据我国现行法律（城镇国有土地使用权出让和转让暂行条例、城市房地产管理法和物权法等法律）的相关规定，要求土地使用权的主体与地上建筑物及其他附着物所有权的主体保持同一（即“房地一致”原则），因此该项目既属国有土地，理应由政府进行投资。

另外，该用地长期都作为地面停车场使用，为未完善征转手续的用地，长期以来未有社会资本投资建设立体车库，从收益上看项目对社会投资吸引力不高。如果社会资本进行投资，一是需要通过招拍挂方式获得土地使用权，成本将大大增加，项目盈利预期将大大缩减，影响社会资本的积极性；二是挂牌前需要先行开展土地整备，项目周期将大大延长，三是机关、事业单位及其他公益性机构等场所配套停车场实行政府指导价，实行普惠价格。

布吉老干中心机械式立体停车设施建设具有十分重要的意义，是一项改善民生、补齐民生短板的工程，建议尽快下达资金计划，推动项目顺利进行。

62.深圳市第六届人民代表大会第八次会议代表建议 第 20200567 号

案由：关于拓宽改造福城樟阁路以改善片区交通出行环境的建议

分类：财经-交通

主题词：交通

提案件人：刘晓燕, 李晓桃, 徐亮, 谢春, 吴贵州, 刘权辉, 张锦峰, 罗洲平(共 8 名)

办理单位：主办: 市交通运输局 汇办: 市规划和自然资源局, 龙华区人民政府

内 容：

一、现状 俗话说“要想富先修路”，道路交通运输条件的改善，对促进区域发展的作用是毋庸置疑的。位于福城街道的樟阁路大致呈南北走向，北起章阁社区，南通观光路，全长约 2 公里，是章阁社区的对外主要通道。随着富士康科技园等大型工业园的进驻，该路段交通量激增，原为双向两车道的樟阁路，于 2008 年立项为双向四车道，规划等级为城市次干道，2011 年进场施工，但受多重因素影响，工程施工严重受阻，一度处于半停工状态，便民举措变成“难”民之举，最终于 2016 年才全线开通。该拓宽改造工程从立项到开通过去整整八年的时间，规划方案已经严重滞后于片区的发展，交通管理与城市化发展不同步，无法适应现如今的实际需求，导致该片区每日拥堵不堪。

二、问题 经过实地的走访调查及对现状的综合研究，该道路存在如下问题：（一）2008 年，将樟阁路立项为双向四车道，是为了解决该片区由于大型工业园区进驻所引发的交通堵塞问题，对于当时章阁的人口规模及车流量来说是积极有效的，但该项工程于 2016 年才正式完工通车，现如今的人口数量及车流量已成倍增长。樟阁路沿线经过的小区及厂区主要有：章阁老村、大水坑村老村、桔岭老村、梁相工业园、塘前老村、大富工业区、同富裕工业区、富士康园区等人口密集区域，现片区内辐射人口已达 20 万以上，改造完成后仅仅投入使用三年多的樟阁路交通压力不断增大，陷入交通混乱、拥堵的困局。且相关数据还将急剧增长：工业产业还在持续引进中，例如黎光片区还将征地 169 公顷建设大型产业园；计划在 2022 年通车，自西向东贯穿深圳六区和东莞塘厦的深圳外环高速也在此处设有出入口，经龙澜大道北延段各支路进入章阁社区，届时将有大量车辆途径于此；该片区的城市更新项目也日益增加，容积率的提高也势必带来人口数量的爆

炸式增长。未来随着众多可预见的变化因素，势必导致片区人口剧增及车流量的暴涨，届时作为樟阁片区对外的主要通道，现状双向四车道的樟阁路必将不堪重负，陷入瘫痪，将严重影响该片区发展及市民的日常生活。

(二) 由于道路范围狭窄，樟阁路在上一次的拓宽改造当中，并未规划非机动车道。由于该片区存在大量的工业、产业园区，每逢高峰期，人行道上电动车、自行车与行人抢道混行，在人群中来回穿梭，或是避开大量的人流直接把车骑上了机动车道，甚至是穿越道路长距离逆行，导致交通秩序混乱，存在极大的安全隐患。

(三) 樟阁路现有绿化景观仅为人行道上零星的绿植，在道路规划设计时对绿化景观规划的相关重视程度不足，没有考虑到绿化景观效果，导致道路的绿地使用率偏低，街景单调乏味，且缺乏基本的减尘、净化空气的作用，与深圳建设森林城市、花园城市的现代化进程极不协调。

三、建议 综上所述，樟阁路的现状已无法满足片区的实际需要，严重影响了片区的发展及市民的出行，对樟阁路进行快速有效的提升改造势在必行。针对上述问题，建议如下：

(一) 鉴于樟阁路沿线途径多个人口密集区域，且未来还将新增大量的人口及车辆，作为该片区的主要对外通道，双向四车道的现状已完全无法满足基本需求，影响制约了该片区的发展，建议在近期迅速启动对樟阁路的改造规划方案设计，升级为双向六车道，与时俱进，参考侨香路方案，将樟阁路打造为龙华区的智慧路示范路；为从根本上解决该片区的交通疏解工作，建议将沿线交汇的桂月路等辐射人口密集区域的支线道路也同步进行改造扩道升级。

(二) 由于该片区房屋密集，道路的扩道改造必然会涉及相关的房屋拆迁问题。片区内潜在城市更新单元及利益统筹项目较多，目前樟阁路西侧的桔岭老村、塘前老村已纳入土地整备利益统筹，拟进行城市更新；东侧的边园山工业区等单元也进入了城市更新的申报阶段。建议道路改造规划提前介入，借此契机，结合道路周边近期已取得实质性进展的更新单元进行综合统筹，同步开展规划设计工作，提高征地的效率及科学性，以城市更新项目贡献用地的方式推进道路建设工作。充分提高相关项目的开发利用水平，更加科学、快速地推进片区交通改造工作，争取在今明两年内开工建设，赶在在外环高速通车等变化因素到来以前疏解片区交通压力，避免届时车流量剧增，陷入严重拥堵导致相关改造工作难以开展，造成进一步瘫痪。

(三) 对樟阁路及沿线相关道路进行改造，不能只考虑机动车辆的通行，更要充分考虑片区工业、产业园区、居民区众多的特点，增加非机动车道规划，完善人行道设施，实现机非分离，提高道路通行的安全性；同时要结合深圳的绿化建设，提高道路品质，为城市建设增色添彩。

63.深圳市第六届人民代表大会第八次会议代表建议 第 20200569 号

案由： 关于解决观澜银星科技园片区交通拥堵问题的建议

分类： 财经-交通

主题词： 交通

提案件人： 叶家嘉(共 1 名)

办理单位： 主办:市交通运输局 汇办:龙华区人民政府

内 容：

内 容： 银星科技园位于深圳市城市发展中轴线、原梅观高速路观澜出口处，毗邻长安标致雪铁龙整车生产基地和观澜高尔夫球场。园区占地约 50 万平方米，目前汇聚了 400 余家企业，年产值达 200 亿元，聚焦生命健康、智能制造两大主导产业，致力于打造深圳现代化、国际化、创新型城市的产城综合体精品示范项目。银星科技园承载的龙华区首个国家级科技企业孵化器，目前有 152 家高科技企业入孵。

从深圳市版图来看，银星科技园位于观澜街道、临近东莞，属于深圳市较为偏远欠发达地区。园区西侧紧邻梅观高速公路但没有交通联系通道，东侧和南侧又被观澜河和新澜社区大布巷旧村包围，加上周边规划路网尚未建设，园区成为交通“孤岛”，位于观光路的主出入口犹如园区交通的一个大“布袋口”，几乎天天拥堵，与人们脑海中的“深圳繁华都市”形象落差很大。长期以来，银星科技园片区交通设施不完善，道路拥堵，存在安全隐患，这成为优质企业入驻和高层次人才引进的一大制约因素。随着园区产业转型升级，园区内银星智界一期、银星智界二期、银星智谷三个市重大项目投入使用，片区道路交通设施更加不堪重负，交通拥堵问题亟待解决。

建 议： 尽管政府相关部门会同园区运营单位做了不少努力，但仍无法从根本上破解该片区交通拥堵瓶颈，无法满足银星科技园及周边企业的道路交通需求。建议市人大常委会加大督查督办力度，督促市发改、交通、规资、交警等部门高度重视，加快推进以下工作：
一、近期工作举措：建议增加银星科技园对外交通出入口。开通使用已基本建成的富澜路和福花路，与银星大道连接；考虑到银星智界等三个项目的企业正密集入驻，在确保安全的前提下，延长使用园区连接梅观高速公路匝道

临时出入口。

二、中期工作举措：建议完善园区周边路网。推动新丹路（需协调解决与民和路、梅观高速公路标高等问题）、布朗路、银河西路、福花路等规划道路建设。

三、远期工作举措：建议尽快启动梅观高速公路清湖以北段市政化改造工作，服务梅观高速公路沿线企业生产和居民生活，助推梅观科技创新产业走廊实现转型升级。