市七届人大一次会议第20210631号建议

案 由：关于尽快启动罗沙路复合通道改造的建议

提 出 人：李咏霞,刘楚文,王小燕,周益川,黄静宜,陆华,樊成玮,王坚,李学武,江汉,胡春华,刘德全,杨勤,陈洁(福田),蒋盈盈,曾俊英,杨瑞,肖幼美,颜杰,黄维芬(共20名)

办理类型：主汇办

承办单位：市交通运输局(主办),盐田区人民政府,市规划和自然资源局,罗湖区人民政府

密 级：公开

内 容：

一、罗沙路现状基本情况

罗沙路是深圳市东部地区重要的城市主干道，也是盐田、大鹏等东部滨海地区和莲塘片区与市中心区联系的唯一通道。罗沙路西起沿河路，东至深盐二通道，长度约3.9km。仙湖立交以西段为双向10车道，无辅道；仙湖立交以东段主道为双向8车道，辅道为双向4车道;沿线节点共12处，其中互通立交4处，分离立交3处，右进右出路口5处。

从交通运行情况来看，地铁8号线开通前，罗沙路早晚高峰断面交通流量达1.2万辆/小时，饱和度接近1.0，交通服务水平长期维持在E级及以下，早晚高峰交通拥堵严重，节假日期间交通拥堵更为严重；地铁8号线开通后，罗沙路早晚高峰断面交通流量达到1.1万辆/小时，交通流量略有下降，饱和度为0.9，路段交通略有缓解，但东西两端节点交通拥堵问题依然突出。

二、罗沙路改造的必要性分析

（一） 从支撑城市发展来看：“双区”驱动及东进战略发展背景下，市中心区与东部滨海地区快速联系需求持续增长，现有罗沙路难以满足需求。

市中心区（南山-福田-罗湖）及东部滨海地区（盐田、大鹏）开发强度持续提高，人口、就业岗位和建筑体量也将逐年增长，随之而来的跨区交通需求将显著增长。根据相关规划，2035年市中心区和东部滨海地区人口规模将由现状的413万人增加到578万人，增长40%；就业岗位将由现状的292万个增加到589万个，增长102%；建筑体量将由现状的2.65亿平方米增加到4.13亿平方米，增长56%。

预计2035年南部发展带（南山-福田-罗湖-盐田-大鹏）轴向交通需求约500-580万人次/日，为现状的1.2-1.8倍；东部滨海走廊需求将达到48万人次/日，约为现状的2倍以上。即使考虑轨道8号线和东部过境通道分流，预测2035年罗沙路工作日高峰小时双向车流量也将达到14700pcu/h，饱和度将超过1.2，服务水平为F级，拥堵情况将愈发严重，难以满足未来发展需求。

（二）从匹配路网功能来看：罗沙路以主干路形态承接市中心区与东部滨海地区的快速联系功能，难以承担东部地区快速集疏散的要求。

从全市高快速路网体系规划来看，未来市中心区与东部地区将形成“北环大道-泥岗布心路-东部过境通道”和“滨海大道-滨河大道-沿河路-罗沙路-盐坝高速”两条平行的东西向快速通道。从高快速路网组织体系角度看，南部通道上存在着春风高架和罗沙路两大核心瓶颈，未来随着春风隧道的开通，原有春风高架的瓶颈问题将得到有效缓解；但罗沙路作为联系市中心区与东部滨海地区的唯一通道，仅为城市主干路，既要承担全市高快速路网的过境交通功能，又要承担莲塘地区的中短距离集散功能，将成为快速路网中最为薄弱的瓶颈路段，路网结构不合理，难以满足全市高快速路网对东部地区快速集疏散的要求。

（三）从促进深港发展来看：随着莲塘口岸的全面开通、“港车北上”等政策的落地，现有罗沙路难以满足莲塘口岸对外交通服务的要求，不利于深港两地融合发展。

随着莲塘口岸旅检功能全面开通，“港车北上”等政策的落地，届时莲塘口岸过境客车、周边居住区需求以及春风隧道、深南路东延、爱国路等通道交通需求叠加，将会对口岸周边路网造成一定冲击，现有罗沙路难以承担莲塘口岸对外交通服务的要求。莲塘口岸客运设计通关能力30000人次/日，小汽车2000自然车/日，大巴850自然车/日，预计高峰小时莲塘口岸客运交通需求为815pcu/h；周边四季御园、新世界四季御园等大型居住区高峰小时进出交通为885pcu/h，将对罗沙路及周边道路造成比较大的压力，对深港两地交通联系造成较大影响。

（四）从满足旅游出行来看：随着东部滨海地区旅游产业的持续发展，现有罗沙路难以承担节假日期间旅游交通组织的要求。

东部滨海地区现状年游客接待量2800万人次，现状节假日期间交通运行状况已不容乐观，双向最大断面流量约12000pcu/h，服务水平在E级及以下，一旦罗沙路出现交通拥堵，由市中心区往东部滨海旅游景区的交通将会全部中断。预测未来东部滨海地区年接待游客总量将达到4580万人次，较现状增长63%，即使考虑到轨道8号线的分担，现有罗沙路也难以满足节假日旅游交通组织的要求。

（五）从应对紧急情况来看：东部滨海地区仅依靠罗沙路单一通道，路网可靠性差，现有罗沙路难以满足城市应急交通需求。

以2020年上半年罗沙路的市政排水管查漏补缺建设工程（需要占用两条车行道）和天桥品质提升工程（占用由东往西方向主道一车道）为例，两项民生工程导致罗沙路出现常发性交通拥堵。例如，从文锦路出发至仙湖片区正常时间只需要20分钟车程，占用部分车道施工后全程需要用时1个多小时，市民投诉意见非常大，使得民生工程也成为众矢之的。

（六）从服务莲塘片区来看：随着莲塘片区的升级改造，罗沙路沿线片区中短距离集散性交通将有较大幅度增长，难以满足沿线近20万居民的出入要求。

莲塘片区现有人口15万、就业岗位6万个、建筑体量462万平方米，根据规划未来片区人口规模将达19万、就业岗位11万个、建筑体量达768万平方米。预计片区机动化出行总量将达39.5万人次/日，是现状的1.8倍。其中对外出行占70%，约27.7万人次/日，高峰小时交通量将达0.54万pcu/h。现状莲塘片区与市中心区的出入交通基本依赖于仙湖立交，早晚高峰期和节假日仙湖立交交通压力巨大，平均饱和度达到1.1，服务水平E级及以上，随着未来莲塘片区城市更新的推进，片区居民对外出行的交通压力将持续增加。

(七)从统筹工作推进来看：为配合罗沙路改造，罗湖区政府已暂停罗沙路沿线的罗芳立交、罗延立交改造工程，考虑与罗沙路通道统筹实施，彻底解决东部通道瓶颈问题。

罗芳立交和罗延立交是罗沙路沿线两大重要互通节点，其中罗芳立交主要承担区域交通转换功能，罗延立交主要承担沿线片区对外交通转换功能。由于交通需求规模大，两大立交高峰期转换效率较低、拥堵常发。罗湖区政府已启动上述两大立交改造相关工作，其中罗芳立交已纳入“东配工程”，正在开展前期工作，罗延立交改造工程已完成施工招标。但为彻底解决东部通道瓶颈问题，配合罗沙路改造工程，避免重复施工造成资源和投资浪费，罗湖区政府决定暂停上述两大立交改造工程，考虑与罗沙路通道统筹实施。

综上，罗沙路改造从支撑城市发展、完善路网结构、促进深港融合、满足旅游交通、应对紧急事件、服务片区进出、协同重大工程等方面均有重要意义，改造的必要性和紧迫性愈发凸显：

一是支撑城市产业发展的有力举措。罗沙路改造将有助于建立市中心区与东部滨海地区的快速交通联系，提升中心区的辐射带动能力，有力支撑沿线城市和产业发展。

二是完善区域路网结构的核心环节。罗沙路改造可弥补东部双通道最薄弱的一环，实现北环-滨河环与深盐二通道-盐坝高速两快速通道的无缝衔接，使路网结构、功能更加合理。

三是促进深港融合发展的关键抓手。罗沙路改造可同步实现莲塘口岸周边道路和节点的组织优化，对口岸周边交通组织、深港两地交通联系具有积极作用。

四是满足滨海旅游出行的现实需求。罗沙路改造可通过地上地下空间复合利用，显著提升通道通行能力，满足日益增长的旅游交通需求。

五是保证东部交通可靠的有效途径。罗沙路复合通道可设置为地下快速路和地面主干路双通道体系，一旦发生突发事件可以利用地面主干路疏解地下通道的交通压力。

六是强化莲塘片区服务的必要措施。受制于罗沙路分隔，莲塘片区主要通过仙湖立交实现与外界联系，改造后将增加莲塘片区纵向道路与罗沙路的平面联系，方便莲塘片区居民进出。

七是协同沿线重大项目的重要载体。沿线规划建设项目较多，且实施时序不一，通过罗沙路改造可统筹实施，有效避免规划衔接不足、重复施工、反复开挖、投资浪费等问题。

三、改造思路

为建立市中心区与东部滨海地区的快速联系，原上位规划提出新建沿一线通道，剥离现有罗沙路的快速过境交通，但沿一线通道线位存在长距离地下隧道安全风险大、占用香港用地协调难度大、影响深港落马洲地下建设空间等一系列问题，十多年来始终未有重大突破，在可预计期限内难以实施。为此，市规划和自然资源局最新开展的《深圳市干线道路网规划评估及调整研究》（征求意见稿）提出取消沿一线罗芳立交以西段线位，优化罗芳立交以东段线位，与罗沙路构建复合通道，形成“一快一主”通道布局。

秉承这一思路，建议对现有罗沙路进行复合通道改造，分离快速过境功能和沿线集散功能，打造“地下快速路+地面主干路”的复合通道。目前，市交通运输局目前正在开展罗沙路改造方案前期研究工作，提出了罗沙路复合通道初步方案。

（一）打造罗沙路“地下快速路+地面主干路”的复合通道，分离快速过境功能和沿线集散功能，实现“快慢分离”。快速路系统为新建罗沙路双向6车道地下快速路，西起罗芳立交、东接深盐二通道，并衔接春风隧道、布心路，构建北环-滨河快速路—罗沙路（地下）—深盐二通道的快速通道，承担市核心区与盐田-大鹏-大亚湾方向的快速过境交通功能；主干路系统主要继承现状怡景路—罗沙路（地面）—深盐路的主干路交通组织，增加地面出入口，完善配套公交慢行设施等内容，承担沿线片区集散交通功能及公交慢行服务功能。

（二）改造提升罗沙路地面道路，强化对沿线片区的交通服务功能，打破南北片区阻隔。罗沙路地面道路鹏兴路以西段机动车道设置为双向8车道，鹏兴路以东段设置为双向6车道主道+双向4车道辅道，全线共设置主辅入口6处，出口3处；同时延芳路、鹏兴路、聚宝路、畔山路等4处节点改造为平面灯控路口。改造后，将强化对沿线片区集散交通的服务功能，方便沿线片区进出交通转换。同时，通过完善沿线路网衔接，打通深南路东延、聚宝路、莲塘路等道路，实施延芳路改造，可解决莲塘片区南北联系不畅问题，加强莲塘口岸对外交通集散能力。

（三）提高罗沙路道路交通设施品质，升级公交慢行服务。改造后，罗沙路全线将设置2.5米宽连续非机动车道，采用机非共版、绿化隔离，实现人、机、非分离，有效保证非机动车道的连续性和行人的安全性；拆除3处现状人行天桥，保留5处现状人行天桥，新增4处平面过街节点，强化沿线慢行服务，提升慢行体验。同时，共设置6对港湾式公交站，2处公交路内换乘枢纽，提升罗沙路沿线公交服务，切实践行先行示范区高品质内涵式发展要求。

结合隧道横断面方案及埋深条件，推荐采用浅埋暗挖工法，施工工期5年左右。该工法机械化程度不高、施工速度较慢，但可最大化减少对地面建筑、道路交通、地下管线及城市环境的影响。项目总投资约30亿元。

四、建议

鉴于罗沙路复合通道改造的重要意义和实施迫切性，建议尽快将罗沙路复合通道改造项目纳入全市重大交通基础设施项目库。各部门形成合力，全力保障项目从规划到落地：

（一）建议市规划和自然资源局结合正在开展的《深圳市干线道路网规划评估及调整研究（征求意见稿）》，将罗沙路复合通道纳入全市干线路网规划。

（二）建议市交通运输局将罗沙路复合通道纳入《深圳市综合交通“十四五”规划》，尽快开展并完成罗沙路复合通道改造详细规划方案研究，为工程前期工作开展奠定坚实基础。

（三）建议市发展和改革局将罗沙路复合通道改造项目纳入全市重大交通基础设施项目库报市发改委立项。项目立项后，根据难易程度制定具体的实施进度表，有计划、有步骤地推进项目实施。

（四）罗沙路将改造为联系罗湖及东部滨海地区的快速通道，根据第五轮市区政府投资事权划分方案，高快速路建设为市政府投资事权，建议采取“市投市建”或“市投区建”模式加快推进。

（五）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，市发改委、市财政局、市规自局、罗湖区政府、盐田区政府、市交警局等作为配合实施单位。