市七届人大一次会议第20210322号建议

案 由：关于推进龙澜大道北延研究的建议

提 出 人：徐亮,谢春,刘健,叶家嘉,卢边芳,李晓桃(共6名)

办理类型：主汇办

承办单位：市交通运输局(主办),市规划和自然资源局,龙华区人民政府,光明区人民政府

密 级：公开

内 容：

一、案由

（一）基本情况

龙华区域交通发展不平衡，南强北弱现象明显。目前，龙华北部除观湖街道路网密度达到深标下限的72%，福城和观澜街道路网密度仅分别为深标下限的47%、53%，特别是北部地区对外连接通道不足，当前仅有外环高速、梅观快速、观光路、泗黎北路、沙湖大道五条路连接光明、东莞方向。近年来外环高速、龙澜大道的建设，大力改善了龙华北部片区交通环境，但龙华北部的交通历史欠账依然较多。

为进一步挖掘对外交通潜力，《龙华区路网规划修编》（2019年版）中提出龙澜大道向北延伸。龙澜大道是连接龙华区与原特区内的重要通道，被列为我市重点建设的“7横13纵”项目之一，道路总长约14.5公里，目前已完工龙澜大道南段（深华快速路工程）、龙澜大道北段（观光路-观天路），已建成长度7.5公里。

《龙华区路网规划修编》（2019年版）提出北延龙澜大道，强化龙华与东莞松山湖等城区的快速交通联系，但路网规划修编未研究龙澜大道北延至光明区的方案。福城街道结合路网规划以及街道对外交通衔接诉求，委托设计单位编制《福城街道近期交通改善规划研究》中提出结合龙观快速路改造工程，龙澜大道北延至光明区公常路。

（二）存在问题

龙华北部对外连接通道主要存在以下问题：一是对外通道严重不足。当前仅有观光路一条通道往宝安、光明方向，不但需承担大量的过境交通流，还为主要的货运通道，道路服务能力较低；往东莞方向有梅观、泗黎、沙湖三条通道。二是街道间高快速路网密度差异较大。观澜街道0.92km/km²，观湖街道0.63km/km²，福城最差，仅为0.42km/km²。福城街道作为“数字经济圈”、“梅观创新产业走廊”和“龙澜智造走廊”的主阵地，辖区内九龙山智能科技城被纳入深圳市重点区域，目前的高快速路网密度与之发展不匹配。三是部分对外通道现状等级较低。沙湖大道仅为双向两车道，通行能力有限，随着龙华北部社会经济、人口的快速发展及与临深边界联系的加强，居民出行需求将持续增长，造成北部通道的供给日益紧张的现状。

二、建议

习近平总书记视察广东时要求广东、深圳要“提高发展平衡性和协调性”。在新一轮发展中，深圳牢牢抓住粤港澳大湾区建设这个“纲”，主动融入全省“一核一带一区”的区域发展新格局，注重优势互补的差异化协调发展，全力提高全域高质量一体化发展水平。

根据深圳市第七次党代会的工作部署,深圳各区(新区)需深入实施“东进、西协、南联、北拓、中优”发展战略，加快深圳都市圈规划建设。龙华区处于深圳中轴，作为湾区经济区的北部门户枢纽，将承担湾区经济向北纵深辐射的作用。通过拓展北部发展腹地，打通北部对外通道，完善路网结构，加强区域间联系，对全面建设数字龙华，加速建成中轴新城，高标准打造深圳都市核心区具有十分重要的意义。因此，结合“集合城市”理念，协同北部、东莞、平湖、光明的发展趋势，提出以下建议：

一是拓展北部发展腹地，加强北部对外通道供给，建议市交通主管部门牵头积极谋划联通光明科学城、东莞松山湖等地对外通道，以促进片区的一体化发展。

二是平衡北部发展，建议市交通主管部门加快研究龙澜大道北延至光明区或东莞的前期研究。