

深圳市交通运输局福田管理局

深交福田函〔2020〕571号

市交通运输局福田管理局关于深圳市福田区 第七届人民代表大会第六次会议代表 建议 20200190 号建议答复的函

杨露等代表：

你们提出的《关于红荔路交通与空间环境综合提升工程的建议》（第 20200190 号）已收悉。经认真研究，现将有关情况答复如下：

一、办理过程

诚如代表所言，红荔路是东西向穿越福田区的一条主要城市主干道，是福田区的门户形象大道。红荔路全线运营服务年限均已超过 15 年，现有道路进行多次局部改善、路面养护和修补，但总体道路状况和交通环境仍较差。既有设施建设水平已难以与深圳国际化城市的要求相适宜。结合全市道路品质提升要求，将红荔路等道路路面修缮及交通改善工程作为精品样板工程，在道路交通改造基础上，结合道路特征，进一步综合空间环境、交通安全、智慧交通、设施品质等方面，利用短平快的提升手段，实现道路整体空间环境升级。

二、针对“红荔路交通与公共空间存在的问题”具体办理情况

（一）针对车行道上机动车鸣笛造成的噪音污染，红荔路项目采用设置声纳鸣笛抓拍系统进行监控；人行道上电动车鸣笛，现阶段采用人工执法及劝阻方式。

（二）针对施工占用、噪音扰民问题，我局采取以下措施：1、修改、调整施工方案，将噪声较大的施工作业如：路面破处、石材加工等工作时间调整至 8:00-12:00 及 14:00-22:00 进行；2、因施工工艺及具体实施限制无法避免在夜间施工的带噪音施工工序，如：路面铣刨、沥青摊铺等（需较大范围封闭道路），做好工前告知、宣传，并依照相关部门及市民的反应进行改进；3、尽可能选择低噪声或备有消声降噪设备机械施工。

（三）针对“切实解决红荔路两侧绿化、人行空间延续和互动的问题”，红荔路项目在规划设计之初提出突破道路红线，实现三线合一（道路红线、绿地控制线、建筑控制线）的“完整街道”规划设计理念。除红线范围内的机动车空间、慢行空间外，同时将建筑前区空间、路侧封闭绿地空间进行一体化提升，不仅为市民提供安全、畅达的通过型道路空间，同时营造可驻足、可交流、可休憩的街道活力空间，从而全面激发红荔路道路沿线的城市活力，满足不同人群的出行需求。

本次提升改造突破道路红线，将农林段、景田段、红岭段近 22000 m²的建筑前区纳入本项目一体化设计与提升。将路面铺装延伸至建筑墙根，区分街道快速通过与慢行停留空间；结合路侧绿化分隔带设置休憩座椅，提供休憩、交流、等候空间；结合建筑前区，预留商业外摆空间。其次，改造功能单一的街头绿地，建立全生命周期体验的活动带。本次改造结合莲花山公园、中心公园进行一体化提升，打开原本封闭的公园界面，结合公园绿地设

置交互式体验场地，将街道空间与公园空间进行有机的缝合与渗透，打破原本孤立的都市界面。再次，将原本莲花山二层连廊下的消极空间转变成中心区的城市客厅。中心书城二层连廊桥下改造前为封闭、黑暗、无人停留驻足的灰色消极空间，通过加入夜景灯光，升级桥下吊顶，置入休憩设施等设计手法，打造遮风避雨，与中心书城、莲花山一体化设置的半室内迎宾大堂。

最后，衷心感谢代表们对我市交通工作提出的意见建议，希望在今后的工作中，你们能一如既往地对我局工作多提宝贵意见，继续关心、理解和支持我局的工作。

此函。

