

鹏城聚焦

羊城晚报记者 李天军 王磊

当下，深圳迎来了“双区”建设、综合改革试点等国家战略，城市的高质量发展，对深圳交通运输也提出了更高要求，也带来了重大机遇。近期，深圳已经积极开展深莞惠跨市地铁和城际铁路建设，力争到2035年与湾区中心城市实现半小时直达。今年深圳“两会”期间，政府工作报告里提出：到2025年深圳机场旅客吞吐量超过7000万人次，港口集装箱吞吐量达3300万标箱，地铁运营总里程超过600公里，绿色交通出行分担率达81%。

多位人大代表及政协委员对深圳城际交通、港口物流、智慧交通、轨道交通提出了各自的建议。其中，杨鹏、李小龙等委员建议，要将大湾区作为全球智能汽车领先企业进入中国市场的“跳板”，并将深圳作为相应技术的示范应用展示区，在深圳形成一个全球性的智能汽车科技创新之都。

打造全球智能汽车科技创新之都

人大代表、政协委员热议深圳大交通建设

铁路枢纽 打通粤西到深圳通道

根据深圳交通十四五规划，深圳交通设立了六大任务：一是打造畅通双循环的全球交通战略枢纽；二是建设高效集约的全球性物流枢纽城市；三是共建品质宜行的区域综合立体交通网；四是构建多网融合的品质公共交通服务体系；五是打造数字驱动的智慧交通新基建样板；六是探索超大城市交通现代化治理新标杆。

如今，深圳已成为国家铁路公路枢纽，“东西贯通、南北终到、互联互通”铁路格局确立，深汕铁路、广深第二高铁、深肇铁路、深南铁路等纳入国家规划，深惠、深大、穗莞深南延等城际线路纳入近期项目；穗莞深城际机场以北段建成运营，赣深铁路、深茂铁路、深中通道、深汕高速改扩建等项目加快建设如火如荼，大湾区一小时生活圈正在形成。

政府工作报告部署的今年交通任务是，开工建设深惠、深大等城际铁路，推进深汕高铁、深茂铁路、轨道交通11条线路等建设，建成赣深高铁；开工建设望海路快速化改造等工程，推进深中通道、机

荷-惠盐高速改扩建、皇岗路快速化改造等在建工程；加快机场三跑道、盐田港东港区等项目建设，建成机场卫星厅、小漠国际物流港一期工程。

深圳市人大代表杨勤表示，赣深高铁将增加深圳未来纵深，提高深圳扶贫能力，同时建立深惠一小时生活圈，河源惠州均受益；深茂铁路，打通粤西到深圳的通道。深圳铁路运输过去不发达，向西向北打通铁路联系至关重要，而且能够带动经济发展，打造深圳一小时生活圈。“这是双赢多赢。”

付备荒、易玉琨等政协委员提交了《关于加快西丽高铁新城建设的建议》，他们提出，西丽枢纽是深圳铁路客运系统“三主四辅”的主枢纽之一，对城市发展具有重要意义。在市区部门的推动下，西丽枢纽及高铁新城已经开展各相关方案研究，但受国铁集团尚未批复复工、广深高速改扩建项目谈判推进困难、平南铁路土地整备等问题制约，开工建设时间不明确。希望加快解决有关问题，尽早实现开工建设。

城际交通 发展大湾区城际公交

去年8月，交通运输部正式批复交通强国建设深圳试点方案，区域交通一体化是深圳交通强国城市范例建设的重点，也是市民关注的焦点。根据建设方案，深圳将打造“轨道上的大湾区”，探索城际铁路、城市轨道交通快线、城市轨道干线、中小运量等多层级一体化运营管理模式。至2035年，深圳与粤港澳大湾区核心城市核心区基本实现枢纽间半小时直达。

随着粤港澳大湾区各城市的关系越来越密切，政协委员张东辉建议，由深圳市牵头，以深莞惠同城化公交建设为试点，发展粤港澳大湾区

城际公交，大力推动深圳都市圈公交同城化。

关于深惠城际轨道交通坪地段，市人大代表丘伟兰提出建议，高架段改为地下敷设。她认为，一是采取高架敷设方式与市、市政对国际低碳城最新发展定位不符。二是采取高架敷设方式将大大增加拆迁量和拆迁难度，项目建设周期难以保证。建议市有关部门将深惠城际坪地段改为地下敷设方式，着力推动低碳城实现更好发展的交通线，成为一条符合群众意愿、广受群众点赞的民心交通线。



深圳机场全景 谢雄生 岳博 摄

空港物流 打通东部交通瓶颈

如今，深圳综合立体交通网络正逐步成型，国际综合枢纽功能初步显现。深圳港成为全球第四大集装箱枢纽港，被评为“全国服务最优集装箱港”，国际班轮航线241条，通达100多个国家和地区300多个港口；深圳港2020年集装箱吞吐量达2655万标准箱，货物吞吐量2.65亿吨，实现V形复苏，在全球六大集装箱港口中排名第四、增速第二；深圳机场旅客2020年吞吐量达3792万人次，国内客运业务基本恢复到疫情前水平；货邮吞吐量达140万吨、逆势增长9%，并在12月创出历史新高，实施“客改货”等措

施，国际货运业务同比增长30.8%，客货吞吐量均在国内机场中排名第三。

据介绍，由于盐田港承担了珠三角78%的出口货物，大量的出口货物依赖道路运输抵达盐田港，而集疏运体系不健全，客、货运混行，给盐田港周边的交通带来沉重负担。基于此，深圳市政协委员梅春雷、夏俊等提出建议，建设深盐第三通道，打通东部交通瓶颈。他们认为，通过推进深盐第三通道建设，坪山区通过坪盐通道组织前往坪山区中心的交通将更加顺畅，从一定程度上也可以缓解东部过境和中心区纵向通道的交通压力。

科技创新 打造智慧交通样板

日前，深圳市交通运输局发布了《深圳市综合交通“十四五”规划》公众咨询活动的通告。按照规划目标，深圳将建成全球交通科技创新高地，将超前谋划新型基础设施建设，加快推进5G、物联网、人工智能、BIM等技术在交通服务管理中的应用。

深圳市人大代表谢兰军提交了推进智能交通建设，缓解交通拥堵的建议。他建议，道路应能靠自身的智能系统将交通流量调整至最优状态。在红绿灯信号的调配中，要避免经验主义，准确把握车流和人流，根据不同的交叉路口、不同的时段、不同的流量、不同的流向，进行科学细致的合理调配，实现红绿灯信号配时的合理性，提高城市道路的通行能力；智能交通管理系统应强调整体设计，并存在日后的可扩展性。其中，杭州的发展模式值得参考。

对于智能网联汽车应用示范区，杨鹏、李小龙等委员认为应扩大范围。目前深圳市智能网联汽车应用示范区仅坪山新区属于全区开放，其他各区虽也有一些类似功能区，但整体却偏零碎，无法形成产业协同和产业合力。

结合深圳市人大即将通过的《深圳市智能网联汽车管理条例》的颁布实施，他们建议有关职能部门应该大胆研究并提前建立起步一级的智能网联汽车应用示范协同机制。产业合力有待更优机制促成，要将大湾区作为全球智能汽车领先企业进入中国市场的“跳板”，并将深圳作为相应技术的示范应用展示区，为全球智能汽车科技企业进入中国智能汽车市场创造条件。最终在深圳形成继电子产品之后又一个全球性的智能汽车科技创新之都。

聚力献策

深圳市人大代表中有两位院士，深圳市政协委员中有7位院士，数量为深圳历届两会之最。羊城晚报记者梳理发现，院士们围绕科技创新部署充满期待，看看“最强大脑”们都说了啥？

关于科技创新，院士们说了啥？

文/图 羊城晚报记者 沈婷婷

深圳市人大代表、中国工程院院士、深圳大学土木与交通工程学院院长陈湘生：

“实现创新驱动一定要加强技术研究，要布局重点实验室，要成立研究院。”深圳市人大代表、中国工程院院士、深圳大学土木与交通工程学院院长陈湘生在参加深圳市七届人大一次会议分组审议会议时说道。会后陈湘生接受媒体采访时表示，新型科研机构要联合校企力量，高校也要培养更多从“0到1”的创新型人才。

形成“政产学研用”深度融合创新生态链

一直以来，“科技创新”都是深圳市政府工作报告中提到的高频词汇之一，今年在报告中，更是提出，深圳要建设具有全球影响力的

高校要培养更多从“0到1”创新型人才

科技和产业创新高地。陈湘生谈到，要实现更多从“0到1”的突破不能单靠科研机构推动，需要联合政府、高校与企业等各方力量，形成“政产学研用”深度融合的创新生态链，并完善上下游的配套政策，突破“卡脖子”难题。

“高校学生是产生颠覆性创新的核心力量，要撬动年轻人的好奇心，启发他们的兴趣爱好，学生没有兴趣就不可能创新，完全依靠科研团队做0到1的创新是不够的。”陈湘生认为，要以高校资源为基础，把市场需求作为驱动，重视高校学生的兴趣爱好。

政府工作报告中提出的“支持深圳大学、南方科技大学创建‘双一流’”，陈湘生表示，这是对学校

和学生未来发展的重大利好，“深大将培养更多优秀人才，特别是从‘0到1’的创新型人才，为深大创建‘双一流’和深圳‘双区’建设作出更大贡献。”陈湘生说。

提高“城”“市”“管”三个维度韧性

“韧性城市”也是陈湘生关注的重点之一。今年的深圳政府工作报告在提出未来五年目标任务时提到，“高标准建设韧性城市”。陈湘生表示，城市安全是一项系统工程，需要提高“城”“市”“管”三个维度的韧性。

“‘韧性’就是既能‘扛得住’的能力，也有受到损伤后能恢复的



陈湘生

能力。”陈湘生说，城是由基础设施再加上生态和水系构成，而人的社会活动情景是“市”的主要内涵。城与市的全部信息的感知加全方位的协调或智能管控，则形成了全信息感知的有效管理体系。

维护城市安全，要打造基础设施加上生态和水系(城)的韧性，各类活动有规可依、有章可循、有法可治的情景(市)的韧性，和城市全域信息感知各类风险预警预控且应急有效的智能管理和治理平台(管)的韧性。陈湘生认为，这是构成韧性城市的基础，也是城市安全的基石。

深圳市政协委员、中国科学院院士、南方科技大学量子科学与工程学院院长俞大鹏：

深圳应一马当先，做原创基础研究范例标杆。当前深圳进入了“双区”驱动、“双区”叠加的黄金发展期，建议深圳市人大率先立法，以人大法案形式对原创基础研究予以法律保障，对优势研究机构和杰出研究团队予以长期稳定的支持。为了使量子(力学)计算机不再神秘，必须从娃娃抓起，我们为明天的科学家、工程师量身打造了科普教育型台式量子计算机，争取全国1/4的重点中学、1/3的大学现代物理实验用上深圳产的台式量子计算机。

深圳市政协委员、中国科学院院士、清华-伯克利深圳学院低维材料与器件实验室主任成会明：

“碳中和”目标的提出将加速新能源产业的发展，深圳应加强顶层设计，建设“深圳碳中和技术研究院”。深圳应抓住“碳中和”相关产业高速发展机遇，打造一支在可再生能源生产、能源高效存储与转化、二氧化碳捕获与转化等关键领域和领域的一流人才队伍，联合骨干企业，在政府支持下建立“深圳碳中和技术创新研究院”。推动深圳在全国率先实现“碳中和”目标，建设成为全球碳中和标杆城市 and 美丽中国典范城市。

深圳市政协委员、中国科学院院士、南方科技大学地球与空间科学系主任、风险分析预测与管控研究院院长陈晓非：

建议深化市级财政科研项目经费在现有的“包干制”试点方案基础上，进一步创新经费管理机制。深圳市优秀科技人才培养项目的获得者多为深圳市各领域领军人才或后备人才，他们的成长需要稳定的支持，也更需要摆脱一些不必要的束缚，以最大限度释放科研人员的创新活力。

深圳市人大代表、中国科学院院士、南方科技大学校长薛其坤：

“构建发达的高等教育体系，是促进原创性基础研究的关键，深圳应该努力建设一批在世界科研领域有话语权的高校，重视创新人才的培养。”深圳市人大代表、中国科学院院士、南方科技大学校长薛其坤在接受记者采访时表示，人才的培养是深圳建设先行示范区，建设综合性国家科学中心的重要支撑。

南科大将进一步提升基础创新能力

“深圳是一座极具创新活力的年轻城市，代表中国很多城市的未来。”去年，薛其坤正式履新南科大，南科大立足于深圳，也作为深圳创建的一所高起点、高定位的新型研究型大学，正在加速奔跑。

在“双区驱动”的背景下，也为南科大跨越式发展提供了重大历史机遇。今年的政府工作报告就提到，“支持深圳大学、南方科技大学创建‘双一流’”。薛其坤告诉记者，作为南方科技大学的校长，他

南科大要为高等教育发展作出深圳贡献

将认真思考如何让南科大为深圳先行示范区的打造，为中国高等教育的发展以及高端人才的培养作出深圳贡献。薛其坤说，得益于高端人才引进等因素，南科大大部分基础学科已经在国内处于领先或位列前茅，多个学科都可以作为基础学科重点培养。

深圳正努力构建全过程的创新生态链，薛其坤认为，深圳在“技术攻关、成果产业化、科技金融、人才支撑”等方面表现良好，今后主要发力点应该放在“基础研究”上，即在未来产业的原始科技创新和科学发现方面作出贡献。在现代技术、未来关键技术上实现自主可控，把主动权掌握在自己手里。

他说，南科大也将继续部署系列创新平台，进一步提升基础创新能力，解决科技创新中的“卡脖子”问题。

搭建平台促进大型科学仪器共享开放

如何让科研资源得到更好的利

用，薛其坤今年也带来了共享大型科学仪器的建议。

“目前深圳大型科学仪器主要集中在高校、科研机构，由实验室或课题组分散管理和使用，政府主管部门缺乏监管抓手，难以对各单位共享使用情况进行监督。”薛其坤还提到，大型科学仪器往往需要专业技术人员操作，但目前高校普遍存在操作人员短缺现象，制约大型科学仪器共享使用。“还有管理单位开放共享意愿不强、企业参与度低等问题”。

薛其坤建议，深圳市科委研究出台大型科学仪器开放共享考评办法，对仪器管理单位进行综合评价，根据考评结果对优秀单位予以适当奖励，将开放共享情况作为仪器管理单位申请科技补贴的重要评定依据，督促各单位加强仪器开放共享。

“要掌握目前大型科学仪器拥有和使用情况，对现有仪器按功能定位、使用频次等进行分类统计



薛其坤

和管理。”薛其坤表示，针对集成电路、生物医药等重点产业，应该调研梳理公共需求旺盛的共性仪器清单，依托深圳市大型仪器共享中心，搭建重点产业公共服务平台。