

# 深圳市城市交通白皮书

(公示稿)

二〇一一年十月

## 目 录

第一章	目标与策略 .....	1
第二章	强化枢纽地位 .....	9
第三章	推进区域一体 .....	13
第四章	融合交通土地 .....	17
第五章	持续轨道建设 .....	20
第六章	升级公交服务 .....	22
第七章	重构慢行网络 .....	25
第八章	优化道路功能 .....	27
第九章	引导车辆使用 .....	29
第十章	提升交通运行管理水平 .....	32
第十一章	营造安全低碳交通环境 .....	34

附件 近期措施汇总表

# 第一章 目标与策略

## 第一节 发展形势

**第一条** 经过三十年的发展，深圳市初步建成了现代化综合交通系统，为深圳市经济社会的快速发展发挥了至关重要的作用。新的历史时期，深圳市进入经济社会全面转型阶段，城市地位全面提升。因此，加快转变交通发展方式，提高交通服务质量，建立现代化国际化综合交通体系，将成为深圳下一阶段城市交通发展的必然选择。

**第二条** 转型是下阶段深圳城市和交通发展的最主要特征，经济发展方式、区域和城市空间结构、人口结构、居住及就业的空间分布、交通需求特征都将发生一系列巨大变化，交通发展面临重大机遇和挑战。

1、城市定位的提升，经济发展的全球化，为深圳参与更大范围内竞争提出更高的交通区位要求。

国家赋予了深圳全国经济中心城市、国际化城市等新的发展定位，要求深圳充分利用地缘优势，积极参与全球化经济竞争，进一步扩大深圳对国际和国内两个扇面的辐射，强化对区域及周边地区经济发展的带动作用。

2、增长中变化、变化中增长，经济和人口结构的变化，将带来交通需求的持续大幅增长。

经济转型发展将带来人口结构的变化，现代服务业等高端产

业领域的从业人口比例进一步增加，常住人口比例持续提高，居民日平均机动化出行次数将大幅增长，预计到 2030 年，深圳居民全方式和机动化方式出行总量将分别达到现状 1.5 倍和 2.5 倍。

3、区域融合、一体发展，都市圈城镇群空间结构的变化，将促使城市交通需求在更大范围内重新分布。

随着《珠江三角洲地区改革发展规划纲要》的出台，区域一体化进程加速，珠江东岸地区将形成以港深为中心的大都市圈格局。未来深圳中心城区交通圈将向原特区外扩大，通勤交通圈将扩展到东莞和惠州的临近地区，城市交通需求将在更大范围内形成中心集聚、圈域分散的分布形态，关键地区、关键走廊和关键节点在高峰时段的通勤交通将大幅增长。

4、小汽车保有量持续高速增长，交通方式结构趋于恶化，中心城区将面临大面积、长时间交通拥堵的巨大压力。

居民收入增加，汽车情结难舍。近年来深圳市机动车保有量年均涨幅高达 18%，至 2010 年底已超过 170 万辆，加上外地驻深和每日出入境车辆，在深圳道路行驶机动车总量已超过 200 万辆，道路车辆密度位居全国大中城市首位。与此同时，深圳市居民采用公交方式出行的比例呈现逐年下降的趋势。轨道二期的开通对于缓解现状城市交通压力发挥了较大作用，但由于轨道与其它交通方式尚未实现高效的一体化整合，而且受轨道建设能力与周期限制，深圳的轨道交通仍然不能满足未来几年机动化出行快速增长的需要。如果不采取必要的交通综合调控措施，缓和小汽

车过快增长，尽快提升公交服务水平，中心城区城市道路交通将陷入严重拥堵的困境。

5、居民生活水平提高，交通环保意识增强，对交通品质建设提出更高要求。

随着生活水平的提高，居民对于交通安全、环保、健康等方面的要求不断增加，交通出行需求逐渐呈现多样化、高标准的特点。推动城市交通低碳绿色发展，提升城市交通系统服务能力和水平，营造宜居宜业的交通出行环境，不断提高交通服务满意度，将是深圳市城市交通发展面临的一项重要任务。

## **第二节 发展目标**

**第一条** 按照深圳市委市政府建设现代化国际化先进城市的战略目标和打造“深圳质量”的新要求，围绕《深圳市国民经济和社会发展的第十二个五年规划纲要》提出的目标和任务，深圳市交通发展的目标是建设全球性物流枢纽城市、打造国际水准公交都市、构建国际化现代化一体化综合交通运输体系。

**第二条** 以交通发展总目标为指引，深圳将努力实现开放、畅达、可靠、公平、安全和低碳等六类交通发展指标：

1、建立开放交通：完善城市对外交通系统，提高深圳对外交通辐射能力。2015 年，机场年旅客吞吐量和年货物吞吐量分别达到 3500 万人次和 110 万吨，深圳港年货物吞吐量和集装箱吞吐量分别达到 2.8 亿吨和 2800 万标箱，机场与港口的竞争力和枢纽地位得到进一步强化；深圳铁路交通圈 3 小时到达长沙、厦门

等地，5 小时到达武汉、福州等地，8 小时到达长三角地区、12 小时到达京津地区。深港都会核心区轨道交通 30 分钟可达，深圳核心区与东莞、惠州重要节点之间的通勤交通时间在 1 小时以内。

2、建立畅达交通：持续缓解交通拥堵，提高交通运行水平。到 2015 年，中心城区和组团核心区路网高峰小时平均行程车速维持在 25 公里/小时以上，其它区域维持在 30 公里/小时以上。

3、建立可靠交通：持续轨道建设，升级公交服务，提高公共交通运行速度、准点率和市民满意度。2015 年轨道运营准点率达到 98% 以上，地面公交车辆运营准点率达到 90% 以上。

4、建立公平交通：合理利用资源，交通投入向服务大众的公共交通倾斜，提高居民公共交通出行比重。2015 年全日机动化出行中公共交通分担比例达到 56% 以上。

5、建立安全交通：进一步加强交通安全管理，建立和健全长效管理机制，消除安全隐患，减少交通事故率和人员死亡率。2015 年交通事故死亡率小于 3.5 人/万车。

6、建立低碳交通：系统推动交通节能减排工作，引导鼓励市民低碳出行，促进城市交通与生态环境的协调发展。2015 年机动车排放主要污染物总量不高于目前水平。

**第三条** 通过实现上述目标与指标，完成深圳交通发展方式的五个转变，即：

1、运输方式由相对分散向综合高效转变；

- 2、出行结构由个体机动交通和公共交通并行向公共交通主导转变；
- 3、交通服务由保障型向优质型转变；
- 4、交通发展由粗放型向集约型转变；
- 5、交通排放由高耗低效向低碳环保转变。

### **第三节 发展策略**

**第一条** 为实现上述交通发展目标，深圳市必须实施**枢纽城市、公交都市、需求调控和品质交通四大核心交通战略**，大力提高对外交通辐射力和影响力，强化区域中心城市地位；着力提升公交服务能力和水平，确立轨道公交主导的城市客运交通结构；有效缓和机动车交通需求过快增长，维持交通供需的基本平衡；大幅提升交通环境品质，建立低碳、生态交通空间。

**第二条** 围绕上述战略，深圳市近期应实施以下十项交通发展策略：

**策略一：强化枢纽地位。**适应经济全球化发展要求，抓住区域一体化发展机遇，加强区域合作共建，建设完善综合交通枢纽体系，提升对外交通辐射力和影响力，强化在区域乃至更大范围内的枢纽城市地位，支持深圳建设全国经济中心城市和国际化城市。以综合交通枢纽为依托，推进前海、龙华等城市策略发展区开发建设，奠定城市中心体系格局，支撑和引导新一轮城市空间结构布局的优化调整。加强大型对外客运交通枢纽与城市交通系统，特别是与城市轨道和地面公交系统的一体化布局和高效衔

接，锚固城市公共交通网络，形成城市客运交通体系的基本格局。

**策略二：推进区域一体。**根据区域一体化发展态势，着力加强与香港、东莞和惠州等周边城市的交通合作共建，推动港深莞惠都市圈交通融合发展。从设施完善与政策优化两个方面推进深港跨界交通发展，重点加强深港跨界轨道交通设施的规划建设，提供更快速和更方便的深港跨界交通服务，强化深港在都市圈中的核心地位。根据深莞惠都市圈空间结构和交通需求发展态势，系统推进都市圈综合交通体系建设，以一体化发展共识统筹三地综合交通发展，重点协调推进城际轨道和都市圈快线的规划建设，支撑和引导都市圈发展轴线的形成。

**策略三：融合交通土地。**深化落实交通建设引领城市可持续发展政策，建立多层次互动、高效耦合的交通与土地利用协调机制，推动全市土地利用与交通建设协调发展。着力加强轨道交通与对优化城市空间结构、促进土地利用开发的作用，建立以公共交通为导向的城市发展模式；协调交通建设与新城开发、城市更新的时序，研究实施交通影响评价制度。

**策略四：持续轨道建设。**继续保持轨道交通建设力度，持续扩大城市轨道交通供给规模，建立覆盖全市主要功能片区的轨道交通网络。大力加强城市关键走廊和中心城区的轨道交通建设，充分考虑关键走廊预留建设轨道交通复线的空间。围绕轨道交通全面整合客运交通系统，促进客运系统由分散低效向综合高效转变。积极探索轨道交通用地开发与投融资建设新模式，形成轨道



投融资、建设、运营和资源开发良性循环，保障轨道交通可持续发展。

**策略五：升级公交服务。**积极推进快速公交建设，大力提升地面公交走廊运能和服务水平。在城市关键走廊构建“轨道+快速公交”复合公交通道。丰富常规公交线网服务层次和品种，提升公交运营技术水平，积极探索创新公交服务体制。通过系统化的提升改造措施，打造路权优先更有保障、线网层次更为丰富、设施规模更为充足、运营服务更加可靠、行业管理更为先进的公交系统，全面提升公交服务品质。

**策略六：重构慢行网络。**以轨道二期工程建成运营为重要契机，提高对慢行交通发展的重视程度，大力重构连续通达的步行、自行车交通网络。大力加强与轨道和公交线网的便捷接驳，努力营造安全、舒适的出行环境，提高城市步行和自行车交通的活力和吸引力，满足广大市民日常出行、换乘公交、休闲健身等多方面需求。

**策略七：优化道路功能。**以支持公交和慢行交通发展、提升公交服务水平为目标，优化路网布局和道路功能。在二线通道等城市关键走廊，优先安排充足的公交专用道、车站设施；新城道路网建设应与土地利用开发协调，结合公交走廊同步建设公交专用道等公交设施；结合城市更新和片区交通综合治理工作，完善街区支路网建设，改善微循环交通，重点突出慢行交通特色，营造安全、舒适的道路交通环境。

**策略八：引导车辆使用。**加大交通需求管理的实施力度，特别是加强对机动车使用的引导与控制，通过设施供应、经济杠杆、行政管理和宣传倡导等综合手段，引导机动车合理使用，促进城市交通方式结构优化，维持道路交通状况在可接受的水平。

**策略九：提升交通运行管理水平。**坚持建设与管理并重，在持续交通基建的同时，优化完善设施功能，加强系统整合与统筹管理，最大限度发挥既有设施潜力。建立稳定的交通综合改善工作机制，持续改善交通状况。加快推进智能交通系统建设，进一步发挥交通系统使用效率。建立交通拥堵管理工作机制，科学评估和发布道路交通运行状况，制定交通拥堵调控对策。

**策略十：营造安全低碳交通环境。**建立健全交通安全管理长效机制，加强交通安全隐患的排查和整治，加大对交通安全违法行为的执法力度，深入开展交通安全宣传。按照低碳绿色发展要求，系统加强交通系统节能减排，完善推广新能源和新技术的相关政策，降低机动车尾气污染和噪声污染，建设低碳、生态、和谐的交通环境。

## **第二章 强化枢纽地位**

### **第一节 提高港口综合效益，深港共建世界级航运枢纽**

**第一条** 目标是与香港港口合作，共同建设辐射全球的世界级航运枢纽。深圳港口将发展成为以集装箱运输为主体，客货兼顾、内外贸结合、环境友好、效益优化、可持续发展的现代化港口。

**第二条** 按照效益优先、集约与协调发展的原则，通过高效管理和优质服务提升港口辐射力和竞争力，提高深圳港口对城市经济的贡献，促进港口可持续发展。

**第三条** 完善港口基础设施。加快建设盐田港区西作业区和大铲湾港区二期集装箱码头，以及东部中石油和中海油 LNG 接收站码头；加快建设蛇口太子湾国际邮轮母港，推动大小梅沙、南澳、西涌等旅游客运码头的规划建设；推进铜鼓航道二期前期工作。

**第四条** 完善港口集疏运体系。加快推进沿江、东部过境、博深、外环等高速公路以及龙盐快速路的规划建设；促进海铁联运、江海联运等多式联运，提高综合运输效率，降低物流成本。

**第五条** 加强与香港港口的分工与合作，共同提升航运中心地位。加强与区域其他港口合作，促进内贸航运发展，进一步提高深圳港效益。

**第六条** 大力发展港口物流、临港产业、金融、保险等高端服务业，提高港口对城市经济发展的贡献。

**第七条** 促进港城协调发展。集约化使用港口用地，提高单位用

地产出效益；降低道路疏港比例，有效分离疏港交通和城市交通；有效控制和减少港口装卸与运输对空气、水域等生态环境的污染。

## **第二节 加强深港机场合作，建设区域性航空枢纽**

**第一条** 目标是通过与香港机场合作，共同打造服务深港都市区，集本地集散功能、门户枢纽功能和国际中转功能为一体的区域性航空枢纽。

**第二条** 按照优势互补、协同发展的原则，深化与香港机场合作，共同提升辐射力和竞争力。

**第三条** 加快推进港深西部快速轨道规划建设，建立深港机场间快速交通联系，缩短深港机场时空距离；完善深圳与香港空管协作机制，共同提升区域航空运输能力；利用香港机场和深圳机场在国际和国内航线资源上的各自优势，推动客运中转、货运集散、商业运营等方面深化合作，共同提升服务水平。

**第四条** 完善深圳机场集疏运体系。加快推进穗莞深城际轨道、沿江高速公路以及深茂铁路等重大区域交通基础设施的规划建设，提高深圳机场对周边城市的辐射能力；加强与城市轨道、道路、公交等城市交通系统的接驳，完善深圳机场综合交通枢纽功能。

**第五条** 结合深圳机场大空港地区规划建设，重点发展高端临空产业，充分发挥机场对周边地区发展的带动作用。

## **第三节 扩大高速铁路辐射范围，构建国家级铁路枢纽**

**第一条** 目标是建设国家级铁路枢纽，提高深圳对华南地区乃至

全国范围的铁路交通辐射能力，提升深圳作为全国性综合交通枢纽的功能和地位。

**第二条** 拓展线网与完善枢纽并举，加快推进深圳铁路建设，提高铁路运输在深圳对外陆路交通运输中的作用；加强与城市交通系统衔接，完善铁路综合交通枢纽功能，发挥枢纽对城市发展的带动作用。

**第三条** 加快推进广深港客运专线与厦深铁路深圳段，以及深圳北站、福田站、布吉站和深圳东站的建设，与已建成的罗湖站一起形成深圳地区“两主三辅”铁路客运枢纽布局。加快平湖集装箱中心站及东西港区办理站建设，形成“一主两辅”铁路货运枢纽布局。

**第四条** 加快高速铁路网络拓展，扩大辐射范围。加快广深港客运专线深港段及深茂铁路的规划建设，增强深圳对珠江西岸、西南沿海地区以及香港的铁路辐射；积极推进赣深客运专线前期研究工作，增强深圳对鄱阳湖生态经济区以及长三角地区的辐射。

**第五条** 加快以铁路车站为核心的综合交通枢纽建设，带动铁路枢纽周边地区发展。以深圳北站、福田站、布吉站、深圳东站等大型铁路枢纽建设为契机，加强铁路设施与城际轨道、城市轨道、地面公交及慢行交通的衔接，促进铁路枢纽地区的土地利用开发和城市更新。

**第六条** 促进公铁、海铁、空铁多式联运发展，提升综合交通运输效率与效益。

#### **第四节 完善公路设施功能布局，巩固国家公路主枢纽地位**

**第一条** 目标是完善与省公路网络、出省通道紧密衔接的高速公路网，建立布局合理、功能明确、规模适当、运作高效的公路客货运枢纽场站体系，进一步巩固深圳国家公路主枢纽地位。

**第二条** 深圳公路枢纽发展应注重场站资源整合，集约化发展；注重信息化科技应用，提升效率与效益；注重与其他交通枢纽的协同，发展复合型枢纽。

**第三条** 加快推进沿江、博深、东部过境、外环高速、清平二期等高速公路建设，以及梅观、水官、深汕、惠盐等高速公路改扩建。推进深中通道规划建设，加强深圳与珠江西岸交通联系。至2015年，新增高速公路168公里。

**第四条** 完善公路客运枢纽体系。结合特区一体化进程，加快完善原特区外公路客运枢纽功能整合与规划布局，续建平湖客运站，扩建沙井、公明客运站，新建坪山、葵涌客运站；优化原特区内客运场站布局，续建南山客运站，新建盐田客运站；依托铁路、机场、口岸等规划建设，发展复合型交通枢纽，新建深圳北、机场客运站，预留深圳湾客运站。

**第五条** 完善公路货运枢纽体系。结合物流园区发展，加快推进平湖、新安、龙华和丹竹头等货运枢纽站建设；在深圳西北、东北分别布设松岗货运站和龙岗货运站。

**第六条** 加强信息化建设，提高公路枢纽管理水平；加强公路枢纽与城市轨道、地面公交接驳，提高公路枢纽运输效率。

**第七条** 根据未来公路客流需求发展变化，适时调整公路客运枢纽站内部功能布局，为深莞惠跨界公交提供场站资源。

### **第三章 推进区域一体**

#### **第一节 建立更紧密的深港交通联系，促进深港融合发展**

**第一条** 目标是建立规模充足、布局合理、高效衔接的深港跨界交通系统，提供更快速和更方便的跨界交通服务，促进深港两地融合发展，提升深港整体竞争力。

**第二条** 从设施完善和政策优化两个方面来协调推进深港跨界交通发展，持续改进跨界交通服务便捷程度，促进两地人员往来和物资流动；完善深港交通发展协调机制，加强在跨界交通规划、建设与管理合作与衔接。

**第三条** 深入开展深港跨界交通发展战略研究。结合深港空间结构和交通需求发展的可能前景，研究构建以轨道交通为主要方式、功能完备、规模充足、层次丰富、方便快捷的跨境客运交通系统；研究建立联系深港两地核心区、覆盖深港都市圈的轨道快线，满足通勤出行和城市生活出行需求。

**第四条** 完善深港跨界通道布局。

1、完善深港跨界轨道设施布局，加快深港西部快速轨道及前海枢纽规划建设，与既有的中部福田地铁口岸（连接深圳地铁4号线与香港东铁落马洲支线）、东部罗湖口岸（连接深圳地铁1号线与

香港东铁)共同形成西、中、东三个方向上的跨界轨道通道格局。

2、完善深港跨界道路设施布局,加快沿江高速公路、东部过境高速公路等道路建设,实现深港跨界货运交通“西进西出、东进东出”。

#### **第五条 加快深港口岸规划建设。**

1、加快铁路口岸建设。规划建设广深港客运专线铁路口岸;加快福田地铁口岸和皇岗口岸的设施整合;结合深港西部快速轨道规划建设机场和前海铁路口岸。

2、完善公路口岸体系。加快莲塘/香园围口岸规划建设,分流皇岗口岸东向货运交通,缓解沙头角口岸和文锦渡口岸的货运压力。

3、完善水运口岸设施和管理。完善蛇口码头客运口岸设施,加快东部地区南澳、西涌水运口岸规划和建设;增加深港水运口岸的合作,推进水路客货运交通发展。

4、优化口岸集疏运系统,发展口岸复合型枢纽。客运口岸集疏运方式以轨道交通为主,以地面公交为辅,适度控制小汽车交通;货运口岸鼓励多式联运发展。

#### **第六条 完善跨界交通服务。**

1、争取更灵活的跨界政策,探索更高效的通关模式。在“一国两制”框架下,优化通关政策,简化通关查验程序,改善出入境管理方式及手段,提高通关便捷程度。

2、加强信息科技应用,提高跨界交通效率。推动开展深港跨界交通联合调查,共享交通调查成果;研究建立跨界客货运交通信息



发布系统和跨界旅运交通信息公用平台；探讨与香港建立信息共享、监管结果互认机制；研究实施深港两地电子车资付费卡的互通互用。

3、丰富和完善深港跨界交通服务。加快推动跨界直升机服务开通，为旅游人士及商务旅客提供更为便捷的交通模式；为跨境学童提供更便利、更安全的通关服务。

## **第二节 推动深莞惠交通一体化，强化深圳中心城市地位**

**第一条** 目标是构建深莞惠一体化的综合交通体系，促进三地经济社会一体化发展，进一步强化深圳市作为珠江东岸区域中心城市地位，扩大深圳对东莞、惠州的辐射范围和影响力。

**第二条** 以一体化共识统筹三地综合交通发展，从发展规划、设施建设、运营管理、技术标准等方面全方位推进深莞惠交通一体化。

**第三条** 开展深莞惠都市圈交通发展战略研究，强调规划引领，统筹战略性交通基建规划布局。

**第四条** 加快推进深莞惠都市圈轨道交通规划建设。

1、协同推进珠三角城际轨道网络规划建设。与东莞、惠州合作开展城际轨道专项规划研究，协调穗莞深城际线、深惠城际线、虎龙城际线等城际轨道规划布局、建设及运营管理方式。加快穗莞深城际线规划建设，积极推进轨道站点交通设施配套、沿线道路建设和公交线路优化等相关工作。

2、研究建立联系深圳中心城区与虎门、长安、凤岗、惠阳等莞惠

临近城镇的都市圈轨道快线体系。

**第五条** 加强深圳与东莞、惠州的道路对接，构筑多层次、网络化的都市圈道路交通衔接体系。

1、加强高速公路对接。加快沿江高速公路、梅观高速公路扩建、深汕高速公路扩建、博深高速公路等通道建设，研究加强外环高速公路与惠州沙清高速公路的衔接，进一步完善深莞惠都市圈高速公路网。

2、加快推进深莞惠三地主次干道衔接道路建设。加快新和路至建安路跨东宝河大桥、惠康路—龙凤大道、泗黎路改造，兰竹东路—西南大道、锦绣东路—石化大道、丹梓东路—龙海二路、深汕公路改造等工程建设。

**第六条** 推进深圳与东莞、惠州跨界公交发展。

1、加强三地公交线路规划、运营、监管工作机制的协调，逐步增加深圳与东莞、惠州临近地区的公交线路和班次，提高跨界公交的服务水平。

2、协调三地出租车运营和管理，实现三地运管部门在统一平台上对出租车进行日常监管。

**第七条** 推动建立深莞惠三地交通规划建设联席会议制度，统筹安排和协调相关规划、计划、建设和运营管理工作。建立滚动编制深莞惠都市圈交通规划机制，协同交通发展战略，推动区域交通一体化发展；建立深莞惠都市圈交通发展定期评估和改善机制，加强交通设施的衔接，提高区域交通服务水平；建立深莞惠交通

信息采集和共享机制，建立信息共享平台，为出行者提供区域交通信息服务。

## **第四章 融合交通土地**

**第一条** 目标是深化落实交通建设引领城市可持续发展政策，建立宏观、中观、微观多层次互动、高效耦合的交通与土地利用协调机制，推动全市土地利用与交通建设协调发展，进而优化空间结构、支撑新城建设和城市更新，形成适应公共交通发展的城市形态，建立以公共交通为导向的城市发展模式。

**第二条** 通过协调各层次交通规划与城市规划，促进交通规划与城市空间结构、土地利用、产业及配套功能设施规划布局的同步调整；合理安排交通设施与城市土地利用开发时序，有序推进城市建设；进一步完善公交导向的城市开发建设的土地机制、激励机制以及相关配套政策。

**第三条** 充分发挥规划引导作用，从空间结构与城市功能方面引导交通源的合理分布。根据《深圳市城市总体规划(2010~2020)》，通过轴带系统的延展和中心体系的加密，进一步强化“三轴两带多中心”的轴带组团式空间布局结构，促进城市紧凑发展，引导人口和就业岗位合理分布。推进前海、龙华等城市策略发展区开发建设，培育多个承担城市和区域重要服务功能的发展极核。加快前海中心规划建设，与罗湖-福田中心并列形成城市发展的“双

中心”；加快教育、医疗等公共服务资源向光明新城、坪山新城、龙华新城和大运新城等新城配置，促进城市功能不断完善，缓解中心城区和轴向交通压力。

**第四条** 完善交通规划与各层次城市规划的协调工作机制，为系统协调交通与土地利用开发提供基础和保障。

1、通过开展区域交通发展战略研究及重大区域性交通基建规划，与国家、省相关部门及周边城市协调区域空间发展战略和规划布局，强化深圳的中心城市地位。

2、进一步加强综合交通规划、轨道交通规划、干线道路网规划与城市总体规划在编制过程中的互动，协调综合交通系统与城市空间结构布局。

3、建立分区规划、法定图则、城市更新等城市规划编制过程中的交通规划与评估工作机制，落实上层次交通规划，协调土地利用发展与交通承载能力。

4、与土地利用规划相协调，系统开展轨道沿线、站点及其他大型交通枢纽周边地区的交通专项规划与交通整体设计工作。

**第五条** 合理安排交通与土地利用开发建设时序，匹配交通设施与城市功能。

1、结合轨道交通和干线道路等重大交通设施建设计划，协调制定新城建设、城市更新等土地利用开发计划。

2、与前海、龙华等策略发展地区开发建设时序协调，优化调整轨道交通、道路、公交等交通系统建设计划。

## **第六条** 研究实施交通影响评价制度。

1、研究推行大型建设项目交通影响评价制度，将交通影响评价作为城市详细规划编制及城市建设项目审批的依据，促进土地开发项目与城市交通系统的协调。

2、研究建立开发项目与配套道路、公交场站、人行过街设施等交通基础设施项目同步规划、同步建设、同步验收、同步移交接管、同步投入使用制度。开发项目配套交通基础设施的规划设计、竣工验收需由交通行政主管部门出具专项审查、验收意见。

## **第七条** 制定土地利用与交通协调发展相关政策、标准与工作机制，推进轨道建设及沿线土地利用开发。

1、制定规划标准与准则，为推动土地利用与交通协调发展提供技术规范。在主要轨道站点周围建设较高开发强度、土地混合使用、环境舒适宜人的居住、商业和就业中心，鼓励使用步行、自行车和公交等多种交通方式，减少对小汽车的依赖。

2、明确车站地区的土地使用、规划控制和吸引投资者的激励机制；完善土地储备、控制、运作机制。进一步发挥轨道交通引导城市发展作用，通过站点上盖物业的开发为轨道发展建设筹措资金。

3、完善轨道站点地下空间开发的相关政策。

## 第五章 持续轨道建设

**第一条** 目标是通过持续建设轨道交通，建立覆盖全市主要功能片区的轨道交通网络，确立轨道交通在中心城区和城市主要发展轴线上客运出行的主体地位，强化轨道交通在城市客运体系中的骨干作用，促进轨道公交主导的交通模式实现，支撑国际水准的公交都市建设。

**第二条** 以扩大关键走廊及城市中心区轨道供给为重点，以轨道运营管理要求为指导，按照政府主导与市场运作相结合的方式，持续高效推进轨道交通建设。

**第三条** 加快近期轨道交通建设进度。加快推进轨道三期 6、7、8、9、11 号线规划建设，2016 年前新增轨道长度约 170 公里，新增 95 个轨道站点。

**第四条** 以“强轴、加密”为基本思路，持续推进城市轨道交通规划建设。

1、增加城市放射性发展轴线上的轨道交通供给，满足快速增长的轴向交通需求，特别是满足高峰期间进出中心城区的通勤交通需求。

2、提高中心城区内部轨道网络密度，实现中心城区轨道站点 800 米服务半径基本覆盖，核心城区 500 米服务半径全覆盖。

3、在高强度客流走廊和城市关键走廊，应充分考虑预留建设轨道交通复线的空间。

**第五条** 以运营管理要求为指导，统筹推进轨道交通规划建设。面向轨道网络化运营要求，优化调整轨道交通发展规划和建设计划，加强轨道交通建设与运营的系统协调；面向轨道线路运营要求，优化调整轨道线路功能、技术标准和设施规模，指导轨道项目建设实施。

**第六条** 提升轨道交通运营服务水平。增加高峰期间城市东、中、西等主要发展轴线上轨道车辆供给，缓解道路交通拥堵；建立健全轨道服务质量监管体系，加强运营安全管理；建立轨道与地面公交协同运营机制，强化两者之间的配合衔接与协同联动。

**第七条** 围绕轨道交通全面整合客运交通系统。加强城市轨道与城际轨道的协调布局与合理衔接；系统完善轨道二期接驳配套设施，加强轨道交通与地面公交、出租车、慢行交通以及周边停车设施的衔接，依托轨道站点推进一体化客运枢纽建设。

**第八条** 积极探索轨道交通用地开发与投融资建设新模式。研究推广“轨道建设运营+上盖物业开发”建设模式，支持和鼓励土地集约创新利用，积极探索多元化融资渠道筹措轨道交通建设资金，使轨道交通投融资、建设、运营和资源开发形成良性循环，保障轨道交通可持续发展。

## 第六章 升级公交服务

**第一条** 目标是通过系统化的提升改造措施，打造路权优先更有保障、线网层次更为丰富、设施规模更为充足、运营服务更加可靠、行业管理更为先进的公交系统，全面提升公交服务品质。

**第二条** 从“路权保障、设施完善、营运提升、机制创新”等方面全面落实公交优先政策，着力提升公交服务水平与竞争力。

**第三条** 建设快速公交系统，形成“轨道+快速公交”复合公交走廊，扩大城市关键走廊公交供给能力。

1、快速公交系统采用“路中式”公交专用车道以设置更多站台并减少其他车辆干扰，同时结合采用大型车辆、站外售票和灵活的线路运营组织模式。

2、在联系原特区内外的二线通道等关键走廊，根据实际情况设置单向双公交快速公交通道；在新建坂银大道等二线通道研究试点设置快速公交通道。

**第四条** 升级改造传统“路侧式”公交专用车道及其站台设施，扩大公交专用道覆盖范围。

1、在城市主要客流干道扩大既有公交专用车道规模和站台设施容量。有条件的道路上可设置单向双公交专用车道，以公交客流为主的主次干道应考虑设置全天或高峰小时公交专用路；结合公交专用道布置，实施“多站台、深港湾”公交车站改造，整体提升公交专用道运行速度和服务能力。



2、完善公交专用道网络，扩大公交路权优先范围。城市快速路、主干道新建或改建原则上必须配套布设公交专用道，中心城区主次干道根据道路条件尽可能布设公交专用道。

3、在连接中心城区与外围光明新城、龙岗、坪山新城等地区的高、快速路，设置公交专用道或“高载客量车辆（HOV）”车道，加强中心城区与外围地区联系，缩短公交出行时间。

#### **第五条 丰富完善“快-干-支”三层次常规公交线网。**

1、按照“轨道、公交双网配合、加强覆盖”的总体原则，分区域、差异化、定期优化公交线路，完善轨道未覆盖地区公交干线网络，强化常规公交与轨道接驳，提高公交服务的可达性。2015 年全市公交站点 500 米服务半径覆盖率达到 93%以上。

2、丰富公交服务品种，推广高峰巴士、商务快巴、支线小巴，满足市民多样化的公交需求，增强公交吸引力。

#### **第六条 完善公交枢纽、场站和停靠站。**

1、完善各类客运枢纽的公交接驳场站建设。完善各类对外客运交通枢纽的公交接驳场站建设，加强内外交通衔接；加快与轨道二期站点配套的公交接驳场站设施建设，方便轨道公交接驳换乘。

近期规划建设公交接驳场站 55 个，面积约 21.5 公顷。

2、大力推进常规公交场站建设。按照“统一规划、统一建设、统一管理”的方式，加大政府对公交场站的投资建设力度，建立相应的用地保障制度。研究实施居住区开发和大型公共建筑的公交场站配建制度，建设“公交社区”、“公交建筑”。近期规划建设常规公

交场站 177 个，面积约 74.4 公顷。

3、完善公交停靠站设施。新建道路一律按照高标准同步建设公交停靠站，有条件的道路增加港湾式、深港湾式公交停靠站。全面梳理、核定全市公交站点，实施公交站亭、站台、站牌、站架“四站”完善工程，改善乘客候车环境。到 2012 年再建设约 1000 个新一代公交候车亭。

**第七条** 提升公交运营管理水平。提高公交运营技术含量，结合深圳市智能交通系统建设积极推广智能公交技术应用，近期重点建设公交信息实时发布系统和公交乘客信息服务系统；建立完善公交服务质量考核体系并加强监管，提高公交准点率和舒适度；分批完成公交车辆更新改造，完善车辆内部设施，提供安全、舒适、整洁、高品质的乘车环境。

**第八条** 积极探索创新公交发展体制模式。完善既有公交特许经营模式，积极研究基于服务评价的政府购买服务模式的可行性；完善公共交通财政补贴规制，研究完善灵活的公交票价优惠政策，吸引更多市民使用公交出行。

**第九条** 完善出租车服务

1、建立出租车行业综合信息管理系统，扩大“电召”系统接入出租车数量和“电召”服务范围。

2、完善出租车停靠站建设。在大型交通枢纽、轨道站点、口岸、旅游集散地、大型商业中心、主要旅游景点、公共服务和娱乐活动中心建立出租车候客点或营业站。

3、加强出租车行业服务质量监管，规范出租车营运行为，提高驾驶员素质和服务质量，完善考核、奖罚、退出机制，提高行业服务水平。

4、优化出租车运营市场环境。持续开展营运市场的整治工作，加大对非法营运的打击力度，优化出租车发展环境。

## **第七章 重构慢行网络**

**第一条** 目标是建设安全、通达、便捷、舒适的步行和自行车交通网络，满足市民日常出行与休闲健身的需要，积极引导市民短距离出行选择步行和自行车交通，中长距离选择“公交+步行”或“公交+自行车”的出行方式。

**第二条** 按照“连续成网，便捷接驳、相互分离、环境提升”的原则推进慢行交通建设。构建连续通达、覆盖全市的步行和自行车通道网络；加强步行和自行车交通与轨道、地面公交等公共交通方式的衔接；合理分隔行人、自行车和机动车，以保障步行和自行车交通安全；营造具有吸引力与活力、富有特色的步行和自行车交通出行环境。

**第三条** 构建连续的步行和自行车通道网络。

1、重点完善轨道站、公交枢纽站周边的步行和自行车通道。在以轨道站点为中心 500 米半径范围内，完善步行通道；在以轨道站点为中心 3 公里半径范围内，完善自行车通道。

2、在有条件的商业区、居住区与学校周边，设置与机动车完全分离的步行街或步行区。

3、完善行人过街设施。扩大过街信号灯和安全岛的设置范围和数量，行人过街信号应保证充分的过街时间；适当延长地铁站点通道的开放时间，为夜间行人过街提供便利。

#### **第四条 建立便捷的步行、自行车与公交接驳体系。**

1、建立自行车停车位配建制度，在轨道、公交站点和枢纽周边，以及商业、办公、居住、旅游等地区，合理规划和建设自行车停车设施，提高公共交通与自行车交通接驳换乘的便捷性。

2、由政府和企业共同推动，在轨道站点周边、商业区、旅游区试点推行自行车租赁系统。

3、完善地铁站、火车站、长途汽车站和机场等枢纽内部及周边的步行和自行车通道标识系统。

#### **第五条 营造安全舒适的步行和自行车交通环境。**

1、中心城区主干路原则上应采用护栏或绿化带等设施分隔机动车道与非机动车道，有条件的道路尽量设置相对独立的人行道和自行车道。

2、保证道路两侧人行道和自行车道的有效宽度、连续性和路面的平整性，改善步行和自行车交通的通行条件。

3、加强道路无障碍设施建设。新建道路必须严格按照相关标准设置无障碍设施；系统改善既有道路交叉口坡道、盲道等无障碍设施条件；加大对违法占用人行道和自行车道的执法力度。

4、加强步行交通辅助设施建设。在人流较大的地铁站出入口和人行天桥设置自动扶梯、直升电梯等设施；在人流集中的商业区、旅游区及长地铁通道内设置自动人行道。

5、加强步行遮阴挡雨设施建设。在衔接地铁站出入口与重要人流吸引点的步行通道上建设连续的风雨连廊系统。

## **第六条 增强步行和自行车交通活力和吸引力**

1、在新建居住小区，结合小区绿化建设慢行通道系统，推动安宁社区建设。

2、结合珠三角绿道网和山海资源，规划建设自行车专用通道。

3、在商业区、风景区和住宅区人行道采用富有特色的铺装形式，完善沿街绿化、照明、长椅、小品等辅助设施；完善自行车道标志标线，在有条件的地区设置彩色通道。

# **第八章 优化道路功能**

**第一条** 目标是构筑以公交、行人优先为导向，与城市空间结构和土地利用相协调，支撑特区一体化发展，和谐、畅达、集约、安全的道路交通体系，实现道路交通路权的优化分配与交通品质的整体提升。

**第二条** 优先安排公交、慢行交通的道路空间，实现道路功能由保障小汽车通行为主向保障公交、行人通行为主转变，使道路资源得到最有效利用；统筹全市道路一体化发展，加快原特区外道

路设施建设，完善原特区内道路网络布局。

**第三条** 合理分配道路资源，保障公交、慢行交通路权。

1、在二线通道等城市关键交通走廊，根据公交发展需求布设公交专用车道或设置为公交专用通道，优先满足公交设施布局要求。

2、新建、改建城市快速路、主次干道，优先安排公交、慢行交通空间。

3、结合片区交通综合改善、新城中心区道路规划建设，完善片区支路网，突出慢行交通特色，形塑良好的慢行交通环境。

4、以行人、公交接驳优先为原则，加强轨道站点周边道路配套设施建设。

**第四条** 推广以公交、慢行优先为导向的路网布局和道路功能设计。以公交需求走廊为导向，优化调整路网布局和道路功能定位。开展绿色可持续道路交通规划设计，以道路为载体统筹安排“慢行、公交、自行车、小汽车”等不同方式交通空间，优先保障公交、慢行交通路权，营造和谐、安全、舒适的道路交通环境。

**第五条** 完善城市快速路网体系，加强组团间快速交通联系。加快海滨大道、南坪快速路等快速路的规划建设，推进沙河西路、皇岗路等道路快速化改造。至2015年，新增快速路174公里。

**第六条** 加强二线通道规划建设，支持特区交通一体化发展。加强前海合作区与宝安中心区衔接道路的规划建设，支持前海地区的发展；加快推进新彩、坂银通道建设，缓解中部轴线交通压力；推动罗湖清水河三路－布吉西环路等衔接道路规划建设，缓解东

部轴线交通压力。

**第七条** 加快推进原特区外主次干道建设，提高原特区外道路设施供给水平，支持原特区外城市化发展。推进宝安、龙岗两区临海路、建安路等 344 条普通主次干道建设，重点推进龙华新城、光明新城、坪山新城主次干道建设。

**第八条** 继续完善中心城区主次干道布局，缓解中心城区交通压力。打通梅林－布心、福民－福田等东西向道路，以及华富－福田、华富－八卦三路等南北向道路，至 2015 年，力争完成原特区内 61 项普通主次干道建设和改造工作。

**第九条** 完善支路网，打通断头路，改善片区微循环交通。以城市更新及旧城综合整治为契机，全面加强支路网系统规划建设。对道路交通拥堵严重的热点片区实施交通改善工程，重点完善支路网络，持续改善道路微循环。

## **第九章 引导车辆使用**

**第一条** 目标是通过加强交通需求调控，缓和机动车的过快增长，引导合理使用，促进城市交通方式结构优化，维持道路交通状况在可接受的水平。

**第二条** 按照平衡交通需求与供应的原则，采取分区分时差别化调控的策略，利用设施供应、经济杠杆、行政管理和宣传倡导等综合手段加强对机动车使用的引导与控制，缓解全市特别是中心

城区在高峰时段的道路交通压力。

### **第三条 合理供应交通设施。**

1、按照交通需求管理的要求,根据不同区域的土地利用性质与强度、交通设施供应水平、交通运行和交通出行特征等情况,科学划定三类交通综合调控分区,实行不同的设施供应政策,合理确定各类设施规模。其中,一类区域为公交设施供应相对充足、停车严格控制区,二类区域为公交设施供应相对较好、停车较严格控制区,三类区域为公交设施供应一般、停车一般控制区。

2、基于交通调控区域划分,实行差别化停车供应,适时调整停车配建标准,研究加大居住地停车规划供应、调整办公地停车位规划供应、维持商业地停车位规划供应。

3、结合居住类城市更新项目,通过改造、挖潜,改善旧居住区停车条件。因地制宜建设简易式、机械式停车库。采取与轨道站点上盖物业一并建设的模式,在城市外围、中心城区外围设置 P+R (停车换乘) 停车场。鼓励办公场所的配套停车场在办公时间以外对周围居民开放。全市规划建设约 12 万个夜间路内停车位,约 3 万个全天路内停车位。

### **第四条 采用经济手段引导车辆使用。**

1、研究适当提高小汽车在拥堵区域的使用成本,利用经济杠杆引导和调控小汽车合理使用。

2、根据停车场收费政策对解决交通拥堵的评估效果,优化调整停车收费标准和收费结构。按照交通综合调控分区优化调整现行停



车分区，扩大现行停车分区一类区域和二类区域范围。遵循一类区域高于二类区域（二类区域高于三类区域）、路内高于路外、峰期高于平期的原则，研究提高非居住区公共停车场白天的收费标准，减少小汽车交通的通勤使用；保持居住区停车收费相对稳定。研究制定路内停车收费管理政策和实施方案。

3、加强公务车停车费用管理。各级党政机关、事业单位的公务车停车费实行定额管理制度，额度外停车费财政资金不予支付。

4、政府投资建设的停车场、占用市政用地的临时停车场和路内停车的收入上缴财政，纳入交通发展专项资金用于发展城市公共交通。

5、对特别拥堵的区域或路段，研究交通拥挤收费的可行性。

### **第五条 采取行政手段调控机动车交通。**

1、建立完善在公共场所举办大型活动提前向交通、交警等有关部门申请的制度，研究制定相关交通疏解预案。

2、进一步扩大货车、黄标车等限行范围。对重点区域和路段，研究实行高峰时段限行措施。

3、研究车牌分类管理措施、自备停车位制度和停车位产权化的可行性。

### **第六条 倡导使用合理出行方式。**

1、以大运会“绿色出行、停用少用”的成功经验为基础，研究制定小汽车停驶奖励办法等政策，鼓励小汽车拥有者自愿停驶、选择公交和慢行交通方式出行。建立健全“绿色出行”跟踪检查和

后续评估机制。

2、鼓励发展中小学校、幼儿园校车和单位班车服务，单位班车、校车、9座以上客车可使用公交专用道。鼓励使用物流公司配送，推动电召“货的”发展。

3、建议有条件的企事业单位采取弹性工作制、错时上下班等措施，倡导家居式办公（SOHO）、电视电话会议、网上购物。

## **第十章 提升交通运行管理水平**

**第一条** 目标是以世界先进城市为标杆，建设与国际化、现代化城市相适应的交通运行管理体系。

**第二条** 创新交通改善工作机制，挖掘交通设施潜力，广泛应用交通科技，提升交通规划决策与运行管理水平，提高交通运行效率。

**第三条** 建立系统优化交通运行组织的工作机制，提高交通设施使用效率。

1、评估重要节点、交叉口的交通状况和存在问题，优化交通组织和信号控制，完善道路交通标志标线，加强交叉口渠化改造。

2、根据道路条件，合理设置单行线。研究开辟潮汐车道。

3、完善道路和地铁施工交通疏解工作机制，提前制定大型建设工程交通疏解方案。

4、优化调整区域客运货运交通组织，实施客货分流，减少疏港和

过境货运对城市交通的影响，提高客运交通组织效率。

**第四条** 建立交通综合改善工作机制，持续改善交通状况。

- 1、形成稳定的交通综合改善工作机制，滚动编制片区交通综合改善规划，通过“短平快”的综合交通改善措施，系统性、持续性改善片区道路、公交、停车以及慢行交通状况。根据各类规划，统筹制定年度交通综合改善计划并推进实施。
- 2、近期结合城市更新改造，推进车公庙、坂田华为等片区交通综合改善工作。

**第五条** 加快推进智能交通系统建设，进一步发挥交通系统使用效率。

- 1、全面推进城市交通管理信息化，加快建设深圳市智能交通“1+6”系统（“一个平台，六大系统”：数据交换平台、综合交通监测系统、交通调控系统、交通运输管理系统、交通运行指挥系统、交通应急及仿真决策系统、公众信息服务系统）。
- 2、推进深圳市综合交通运行指挥中心建设，打造智能设施平台、智能公交平台、智能物流平台、智能政务平台四大专业平台。

**第六条** 科学评估道路交通运行状况，建立交通拥堵调控对策与应急管理工作机制。

- 1、建立热点及重点片区道路交通状况实时监测机制，制定交通运行评价指标体系和拥堵分级标准，针对不同交通拥堵等级制定应急处置预案并组织实施
- 2、通过门户网站、手机、广播、交通信息屏、移动传媒等手段向

社会发布路况信息和道路交通拥堵指数，方便市民选择合理的出行方式和出行路线。

## **第十一章 营造安全低碳交通环境**

### **第一节 强化交通安全**

**第一条** 目标是提高交通安全管理水平，改善交通安全条件，降低交通事故率与伤亡率。

**第二条** 建立健全交通安全管理长效机制，加强交通安全隐患的排查和整治，加大对交通安全违法行为的执法力度，深入开展交通安全宣传。

**第三条** 建立健全交通安全管理机制。

- 1、完善道路交通安全管理工作机制，尽快出台《深圳经济特区道路交通安全管理条例》。
- 2、组织开展交通安全管理规划研究，建立道路及道路交通安全设施安全论证制度，完善交通警察路面巡查制度。
- 3、建立完善交通事故应急响应和紧急救援体系，加快建设交通运输应急指挥调度系统（ETCC）。

**第四条** 提高道路交通安全管理水平。

- 1、完善道路交通设施，定期排查交通安全隐患，加强事故多发、易发地点的交通整治。
- 2、加大道路交通安全执法力度。加强路面巡查监管，增加道路交

通违法监测设备；加大对酒后驾驶、醉酒驾驶、车辆违法行驶等违法行为的处罚力度；加强对泥头车、超载车辆的管理，加大对逾期报废车辆违法使用的处罚力度；加大路内停车收费稽查和违法停车查处力度，研究推行外判违法停车取证权；严厉打击交通肇事逃逸行为。

3、综合考虑交通安全、交通组织管理等因素，加强电动自行车管理。

4、建立完善机动车保险费率与交通事故赔款和道路交通违法行为记录挂钩的制度，加强“快撤”与“快处快赔”的衔接，实行机动车商业保险费率浮动制度。

**第五条** 提高公共交通安全水平。

1、建立轨道交通安全监测和施救保障系统。

2、完善公交枢纽、停靠站以及公交车内的安全监控系统。

**第六条** 加强在学校、社区、单位的交通安全宣传教育活动，提高公众交通安全意识。

**第七条** 加强交通安全研究，推广应用交通安全新技术。

## **第二节 提升交通环境**

**第一条** 目标是建设低碳、生态、和谐的交通环境。

**第二条** 鼓励低碳出行，推广新能源和新技术，降低机动车尾气污染和噪声污染，改善交通环境质量。

**第三条** 推进交通规划和建设项目的环境影响评价。

**第四条** 加强交通系统节能减排，推广应用清洁能源汽车。

- 1、系统开展交通节能减排工作。加强机动车尾气污染控制，对新车上牌严格执行环保车型目录管理规定。
- 2、制定车辆更新技术标准及配套政策。继续加强黄标车管理，加快黄标车的更新淘汰，减少车辆污染物排放。
- 3、推广使用清洁能源汽车。进一步完善购车补贴等优惠政策，鼓励个人、社会团体和企业购买和使用清洁能源汽车。推广应用纯电动、混合动力及天然气公交车辆，配套建设充电站、加气站等设施。

**第五条** 加强交通噪声监控，推广应用交通降噪技术。

- 1、加强道路和轨道沿线噪声监测，定期公布噪声检测结果。
- 2、严格执行机动车喇叭鸣放管理，逐步扩大禁鸣喇叭的区域和路段。完善交通噪声投诉反馈机制，加强交通基建施工现场和公交场站的噪声监管。
- 3、推广应用降噪路面、吸声涂料、隔音屏（罩）、住宅隔音窗改造等降噪技术和措施。

**第六条** 继续开展“公交周”、“无车日”等活动，深入开展低碳交通等主题宣传工作，倡导采用公共交通、自行车和步行等绿色出行方式。

## 附件 近期措施汇总表

	分类	具体措施	序号
1. 强化 枢纽 地位	1.1 机场	(1) 加快深圳机场综合交通枢纽建设	1
		(2) 完善机场集疏运体系建设	2
		(3) 加快深港西部快速轨道等连接两地机场的交通设施建设	3
		(4) 加强深港机场业务合作	4
	1.2 港口	(1) 加快盐田港区和大铲湾港区二期集装箱码头建设, 加快蛇口国际邮轮母港建设, 推进铜鼓航道二期前期研究	5
		(2) 推动大小梅沙、南澳、西涌等旅游客运码头的规划建设	6
		(3) 加快建设东部中石油和中海油 LNG 接收站码头	7
		(4) 加强与香港港的业务分工与合作	8
		(5) 完善港口集疏运体系建设	9
		(6) 促进海铁联运、江海联运等多式联运, 适度发展内贸航运	10
		(7) 大力发展港口物流	11
		(8) 加快港口信息化建设	12
	1.3 铁路	(1) 加快广深港客运专线深圳段和厦深铁路深圳段建设	13
		(2) 加快深圳北站、福田站、布吉站和深圳东站建设	14
		(3) 加快平湖集装箱中心站及东西港区办理站建设	15
		(4) 加快广深港客运专线深港段及深茂铁路规划建设	16
		(5) 推进赣深客运专线前期研究工作	17
		(6) 大力发展公铁联运、海铁联运、空铁联运	18
	1.4 公路	(1) 推进沿江、博深、东部过境、外环高速、清平二期等高速公路的建设, 以及梅观、水官、深汕、惠盐等高速公路的改扩建, 加快深中通道规划建设	19
		(2) 原特区外扩建沙井、公明客运站, 新建坪山、葵涌客运站, 续建平湖客运站	20
		(3) 原特区内新建盐田客运站, 续建南山客运站	21
		(4) 依托交通枢纽建设, 新建深圳北站、机场客运站、预留深圳湾客运站	22
		(5) 规划建设平湖物流园区综合货运枢纽站、松岗货运站、龙岗货运	23

	分类	具体措施	序号
		站、新安货运站、龙华货运站和丹竹头货运站	
2. 推 进 区 域 一 体	2.1 建立更紧密的 深港交通联系	(1) 开展深港跨界交通发展战略研究	24
		(2) 加快深港西部快速轨道及前海枢纽规划建设	25
		(3) 加快深港跨界道路建设	26
		(4) 加快福田地铁口岸和皇岗口岸的设施资源整合	27
		(5) 规划建设广深港客运专线铁路口岸、机场和前海铁路口岸, 加快莲塘/香园围口岸规划建设, 完善蛇口码头客运口岸设施, 加快南澳、西涌水运口岸规划和建设	28
		(6) 争取更灵活的跨界政策, 研究更高效的通关模式	29
		(7) 推动深港两地开展跨界交通联合调查	30
		(8) 研究建立协调发展的跨界客货运交通信息发布系统和跨界旅运交通信息公用平台	31
		(9) 探讨与香港建立信息共享、监管结果互认机制	32
		(10) 研究实施深港两地电子车资付费卡的互通互用	33
		(11) 推动开通跨界直升机服务	34
	2.2 推动深莞惠交 通一体化	(1) 推动深莞惠都市圈交通发展战略研究	35
		(2) 研究深圳与莞惠临近城镇的都市圈轨道快线体系规划	36
		(3) 合作开展城际轨道专项规划研究	37
		(4) 构建深莞惠都市圈道路交通衔接体系。	38
		(5) 加强三地公交线路规划、运营、监管协调工作机制	39
		(6) 逐步增加深圳与东莞、惠州临近地区的公交线路和班次	40
		(7) 协调三地出租车运营服务	41
		(8) 推动深莞惠三地交通规划建设联席会议制度	42
3. 融 合 交 通 土	---	(1) 从城市空间结构与城市功能方面引导交通源的合理分布	43
		(2) 完善交通规划与各层次城市规划的协调工作机制	44
		(3) 合理安排交通与土地利用开发建设时序	45
		(4) 研究实施交通影响评价制度	46
		(5) 制定土地利用与交通协调发展相关政策、标准与工作机制	47



	分类	具体措施	序号
地			
4. 持 续 轨 道 建 设	4.1 推进轨道交通 设施建设	(1) 加快轨道三期 6、7、8、9、11 号线规划建设	48
		(2) 完善轨道二期接驳配套设施	49
	4.2 加强轨道交通 规划研究	(1) 优化调整轨道交通发展规划和建设计划	50
		(2) 加强城市轨道与城际轨道协调布局、合理衔接的规划研究	51
		(3) 开展城市主要客流走廊轨道复线规划研究	52
	4.3 提升轨道交通 运营服务水平	(1) 增加高峰期间城市主要发展轴带上的轨道车辆供给	53
		(2) 健全轨道交通服务质量监管体系, 加强轨道交通运营安全监管	54
		(3) 建立健全轨道交通与地面公交的协同运营机制	55
	4.4 创新轨道交通 发展模式	(1) 推广“轨道建设运营+上盖物业开发”模式	56
		(2) 探索轨道交通建设多元化融资渠道	57
5 升 级 公 交 服 务	5.1 建设快速公交 系统	(1) 开展快速公交系统规划	58
		(2) 推动快速公交近期线路的规划建设	59
	5.2 完善公交专用 道网络	(1) 进一步扩大城市客流干道公交专用车道规模	60
		(2) 在连接中心城区与光明新城、龙岗、坪山新城等地区的高快速路上设置公交专用道或高载客量车辆(HOV)车道	61
		(3) 实施“多站台、深港湾”公交车站改造	62
		(4) 加强公交专用监管, 加大对违法占用专用道的处罚力度	63
	5.3 优化常规公交 线网	(1) 优化公交线路, 完善轨道未覆盖地区公交干线网络, 强化地面公交与轨道交通的接驳	64
		(2) 创新公交服务品种, 推广高峰巴士、商务快巴、支线小巴	65
	5.4 建设公交场站、 停靠站	(1) 加大政府对公交场站的建设投资力度	66
		(2) 完善建设各类客运枢纽的公交接驳场站 55 个, 面积约 21.5 公顷	67
		(3) 建设常规公交场站 177 个, 面积约 74.4 公顷	68

	分类	具体措施	序号
		(4) 完善公交停靠站建设, 实施“四站”完善工程	69
	5.5 提升公交运营管理水平	(1) 优化调整发车公交运力配置和发车间隔	70
		(2) 分批完成车辆更新改造, 完善车辆内部设施	71
		(3) 建设公交信息实时发布系统和公交乘客信息服务系统	72
		(4) 持续开展非法营运市场的整治工作	73
	5.6 完善出租车服务	(1) 加强出租车停靠站建设	74
		(2) 推进出租汽车行业综合信息管理系统建设	75
		(3) 完善出租车行业发展机制及配套政策	76
	5.7 创新公交发展体制模式	(1) 建立公交服务质量考核体系	77
		(2) 优化公交企业治理结构, 加强公交企业监管	78
		(3) 建立公交场站建设用地的保障制度	79
		(4) 研究实施居住区开发和大型公共建筑的公交场站配建制度	80
		(5) 完善公交特许经营制度, 研究基于服务评价的政府购买服务模式的可行性	81
		(6) 完善公共交通财政补贴规制, 研究公交票价优惠政策	82
6. 重 构 慢 行 网 络	6.1 构建连续的步行和自行车通道网络	(1) 近期重点完善轨道站、公交枢纽站周边的步行和自行车通道	83
		(2) 在有条件的商业区、居住区与学校设置与机动车完全分离的步行街和步行区	84
		(3) 扩大过街信号灯和安全岛的设置范围和数量	85
		(4) 适当延长地铁站点通道的开放时间	86
	6.2 建立便捷的步行、自行车与公交交接驳体系	(1) 建立自行车停车位配建制度, 合理规划建设自行车停车设施	87
		(2) 试点推行自行车租赁系统	88
		(3) 完善枢纽内部及周边的步行和自行车交通的标识系统	89
	6.3 营造安全舒适的步行和自行车交通环境	(1) 中心城区主干路实行机非分离, 在有条件的道路尽量设置相对独立的人行道和自行车道	90
		(2) 改善步行和自行车交通的通行条件	91
		(3) 加强道路无障碍设施、步行交通辅助设施和步行遮阴挡雨设施建设	92

	分类	具体措施	序号
	6.4 增强步行和自行车交通活力和吸引力	(1) 建设社级区慢行通道系统	93
		(2) 结合绿道网和山海资源,规划建设自行车专用通道	94
		(3) 完善自行车道标志标线,在有条件的地区设置彩色通道	95
7. 优 化 道 路 功 能	7.1 完善快速路网体系	(1) 加快海滨大道、南坪快速路等快速路的规划建设	96
		(2) 推进沙河西路、皇岗路等道路快速化改造	97
	7.2 加强二线通道规划建设	(1) 加强前海合作区与宝安中心区衔接道路的规划建设	98
		(2) 加快新彩、坂银通道建设	99
		(3) 推动罗湖清水河三路-布吉西环路等衔接道路规划建设	100
	7.3 提高原特区外道路设施供给水平	(1) 推进宝安、龙岗两区临海路、建安路等 344 条普通主次干道建设	101
		(2) 重点推进龙华新城、光明新城、坪山新城的主次干道建设	102
	7.4 完善中心城区路网布局	(1) 打通梅林-布心、福民-福田等东西向道路	103
		(2) 打通华富-福田、华富-八卦三路等南北向道路	104
	7.5 完善支路网	(1) 加强支路网系统规划建设	105
		(2) 对道路交通拥堵严重的交通热点片区实施交通改善工程	106
	7.6 优化道路空间资源配置	(1) 以公交、慢行优先为导向,优化调整路网布局和道路功能	107
		(2) 开展绿色可持续道路交通规划设计	108
8. 引 导	8.1 合理供应交通设施	(1) 科学划定综合调控分区,合理确定各类设施规模	109
		(2) 调整停车区域划分,研究调整停车配建标准	110
		(3) 改善居住区停车条件	111
		(4) 规划设置路内停车位,建设 P+R(停车换乘)停车场	112

	分类	具体措施	序号
车 辆 使 用	8.2 提高拥挤区域 机动车使用成本	(1) 研究调整停车收费标准和收费结构	113
		(2) 研究制定路内停车收费管理政策和实施方案	114
		(3) 加强公务车停车费用管理	115
		(4) 将由政府投资建设的停车场、占用政府用地的临时停车场和路内停车的收入纳入交通发展专项资金, 用于发展公共交通	116
		(5) 对特别拥堵的路段或区域, 研究交通拥挤收费的可行性	117
	8.3 采取行政管理 调控拥挤区域 交通	(1) 建立公共场所举行大型活动提前向相关部门申请制度	118
		(2) 进一步扩大货车、黄标车等限行范围	119
		(3) 对重点区域和路段, 研究实行高峰时段限行措施	120
		(4) 研究车牌分类管理措施、自备停车位制度和停车位产权化的可行性	121
	8.4 倡导使用合理 出行方式	(1) 研究推动“绿色出行”常态化、制度化	122
		(2) 鼓励发展中小学校、幼儿园校车和单位班车服务	123
		(3) 鼓励使用物流公司配送, 推动电召“货的”发展	124
		(4) 建议有条件的企事业单位采取弹性工作制、错时上下班等措施, 倡导家居式办公(SOH0)、电视电话会议、网上购物	125
9.  提 升  交 通 运 行 管 理 水 平	9.1 优化交通组织 管理	(1) 优化交通组织和信号控制	126
		(2) 完善道路交通标志标线, 加强交叉口渠化改造	127
		(3) 优化调整区域货运交通组织, 实施客货分流	128
		(4) 合理设置单行线, 研究开辟潮汐车道	129
	9.2 建立交通综合 改善工作机制	(1) 滚动编制片区交通综合改善规划	130
		(2) 近期完成车公庙、坂田华为等重点片区交通综合改善工作	131
	9.3 加快推进智能 交通系统建设	(1) 加快建设深圳市智能交通“1+6”系统	132
		(2) 推进深圳市综合交通运行指挥中心建设	133
		(3) 打造智能设施平台、智能公交平台、智能物流平台、智能政务平台四大专业平台	134
	9.4 建立交通拥堵	(1) 制定交通运行评价指标体系和拥堵分级标准	135
		(2) 建立热点及重点片区道路交通状况实时监测机制	136

	分类	具体措施	序号
	应急管理机制	(3) 向社会发布路况信息和道路交通拥堵指数	137
		(4) 制定交通拥堵应急处置预案和治理措施	138
10. 营 造 安 全 低 碳 交 通 环 境	10.1 强化交通安全	(1) 尽快出台《深圳经济特区道路交通安全管理条例》	139
		(2) 建立道路交通安全设施安全论证制度	140
		(3) 完善交通警察路面巡查制度	141
		(4) 建立完善交通事故应急响应和紧急救援体系,加快交通运输应急指挥调度系统(ETCC)建设	142
		(5) 加大对道路交通安全违法行为的执法力度	143
		(6) 加强电动自行车管理	144
		(7) 建立机动车保险费率与交通事故赔款和道路交通违法行为记录挂钩的制度	145
		(8) 建立轨道交通安全监测和施救保障系统	146
		(9) 完善公交枢纽、停靠站以及公交车内的安全监控系统	147
		(10) 加强在学校、社区、单位的交通安全宣传教育活动	148
	10.2 提升交通环境	(1) 推进交通规划和建设项目的环境影响评价	149
		(2) 对新车上牌严格执行环保车型目录管理规定	150
		(3) 制定车辆更新技术标准及配套政策,加快黄标车更新淘汰	151
		(4) 推广使用清洁能源汽车,配套建设充电站、加气站等设施	152
		(5) 加强交通噪声监控,推广应用交通降噪技术	153
		(6) 继续开展“公交周”、“无车日”等活动,开展低碳交通等主题宣传工作	154