

深圳市综合交通“十四五”规划

二〇二二年二月

目 录

前 言.....	1
第一篇 开启深圳交通高质量发展新征程.....	3
第一章 发展环境.....	3
第一节 发展成就.....	3
第二节 存在不足.....	9
第三节 发展形势.....	10
第二章 指导思想和发展目标.....	12
第一节 指导思想.....	12
第二节 基本原则.....	12
第三节 主要目标.....	14
第四节 发展愿景.....	15
第二篇 建设融合高效的综合立体交通网络.....	17
第三章 打造全球湾区核心枢纽海港.....	17
第一节 建设世界一流的集装箱枢纽港.....	17
第二节 打造全球领先的国际 LNG 枢纽港.....	19
第三节 构建品质卓越的国际邮轮枢纽港.....	20
第四节 完善港口集疏运及联程联运体系.....	21
第五节 促进现代航运及服务业集聚发展.....	21
第六节 提升港口绿色智慧化发展水平.....	23
第四章 构建高品质创新型国际航空枢纽.....	25
第一节 加快推进机场群基础设施建设.....	25
第二节 优化提升空中资源配置效率.....	26
第三节 稳步提升机场集疏运服务水平.....	27
第四节 建设示范引领的四型机场.....	28
第五节 逐步建立区域低空飞行服务体系.....	29
第五章 拓展畅通国内循环的综合运输通道.....	31
第一节 加快构建多向贯通的对外铁路格局.....	31
第二节 加快推进多层次区域轨道一体成网.....	32
第三节 形成支撑要素便捷流通的路网体系.....	33
第四节 打造体系完备的深港跨界交通设施.....	35
第六章 建设高效集约的全球物流枢纽城市.....	37
第一节 打造全市三级物流枢纽体系.....	37
第二节 提升国内国际物流服务效能.....	38
第三节 推动邮政快递绿色智慧升级.....	40
第四节 促进物流业态模式创新发展.....	41

第三篇 建设品质卓越的城市交通运行体系	43
第七章 构建更具竞争力的公交出行体系	43
第一节 推进城市轨道交通网络化发展.....	43
第二节 形成贴合需求的公交服务体系.....	44
第三节 构建舒适畅达的慢行服务网络.....	45
第四节 创新枢纽综合开发和管理模式.....	46
第五节 推动多元化出行服务融合发展.....	47
第八章 推动综合交通领域绿色低碳发展	50
第一节 完善全市能源补给设施布局.....	50
第二节 推进交通载运工具清洁发展.....	51
第三节 促进交通运输结构优化升级.....	51
第四节 推动交通建管养降噪节能.....	52
第九章 创新发展数据驱动的智慧交通体系	54
第一节 建设交通数字信息基础设施.....	54
第二节 推动智慧交通融合基建发展.....	55
第三节 推广新技术新业态应用场景.....	56
第四节 完善行业创新发展软环境.....	57
第十章 提升超大城市交通现代化治理能力	60
第一节 提升城市交通综合治理能力.....	60
第二节 构建精准需求调控政策体系.....	61
第三节 提升重点区域交通承载能力.....	62
第四节 推动交通文化旅游有机融合.....	64
第五节 构建安全韧性城市交通体系.....	64
第四篇 推动综合交通规划高质量落地实施	67
第十一章 环境影响评价	67
第十二章 保障措施	70

前 言

交通运输在国民经济和社会发展中具有基础性、先导性和战略性作用。深圳经济特区成立 40 多年来，深圳交通由“先行先试”向“先行示范”迈进，积极发挥“先行官”作用，有力支撑深圳建设成为充满魅力、动力、活力和创新力的国际化创新型城市。“十四五”期间，深圳将抢抓“双区”驱动、“双区”叠加、“双改”示范、建设中国特色社会主义法治先行示范城市等重大历史机遇，高质量建设交通强国城市范例，助力深圳全面建成现代化国际化创新型城市。

《深圳市综合交通“十四五”规划》作为《深圳市国民经济和社会发展第十四个五年规划和二〇三五年远景目标纲要》的重点专项规划，是“十四五”期间全市综合交通发展的总体部署和统筹安排，是编制交通专项规划、确定重大项目、制订建设计划的基本依据，对优化综合交通资源配置、促进综合交通协调发展具有重要指导作用。

本规划全面落实国家、广东省、深圳市战略要求，重点支撑国土空间拓展、产业经济发展、民生幸福出行等需求，主要编制依据如下：

1. 《交通强国建设纲要》；

2. 《国家综合立体交通网规划纲要》；
3. 《粤港澳大湾区发展规划纲要》；
4. 《中共中央 国务院关于支持深圳建设中国特色社会主义先行示范区的意见》；
5. 《中华人民共和国国民经济和社会发展第十四个五年规划和 2035 年远景目标纲要》；
6. 《“十四五”现代综合交通运输体系发展规划》；
7. 《广东省国民经济和社会发展第十四个五年规划和 2035 年远景目标纲要》；
8. 《广东省综合交通运输体系“十四五”发展规划》；
9. 《广东省铁路货运“十四五”发展规划》；
10. 《广东省数字交通“十四五”发展规划》；
11. 《深圳建设中国特色社会主义先行示范区综合改革试点实施方案(2020—2025 年)》；
12. 《深圳市国民经济和社会发展第十四个五年规划和二〇三五年远景目标纲要》；
13. 《深圳市国土空间总体规划（2020-2035 年）》（送审稿）；
14. 国家、广东省、深圳市相关法律法规、标准规范和政策文件。

第一篇 开启深圳交通高质量发展新征程

新时代开启新征程，深圳将以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，以先行示范为标准，大力提升交通运输综合竞争力，率先创建交通强国城市范例。

第一章 发展环境

“十三五”期间，深圳交通发展注重补短板、增效率、促协调，初步形成国际性综合交通枢纽总体框架，成功入选交通强国首批试点单位，一系列改革性、创新性工作走在前列，为全市经济社会发展作出积极贡献。

第一节 发展成就

深圳主动落实国家战略部署，统筹推进海陆空铁多种交通方式协调发展，稳步推进品质交通体系建设，顺利完成综合交通“十三五”规划主要目标任务。

综合交通体系引领对外辐射新格局。深圳国际性综合交通枢纽建设进入快车道，世界级集装箱枢纽港、国际航空枢纽、国家铁路枢纽、国家公路主枢纽、国家物流枢纽建设全面提速，面向国内国际的辐射带动能级进一步提升。

——**世界级集装箱枢纽港功能全面强化。**深圳港发展成

为全国最大的液化天然气（LNG）接卸港、华南地区超大型集装箱船舶首选港。2020年完成集装箱吞吐量2655万标准箱，位居全球第四。创新构建“盐田-惠州”和“蛇口-顺德”组合港模式，成为国内首个实现喂给港和枢纽港间一次报关的港口。

——**国际航空枢纽建设不断提速**。深圳机场卫星厅、第三跑道等建设有序推进，基本实现高峰期双跑道独立运行，高峰小时航班容量增至55架次，国际航线增至60条，年旅客吞吐量和国际旅客吞吐量分别超过5000万人次和500万人次，跻身全球最繁忙大型机场行列。

——**国家铁路枢纽地位进一步确立**。赣深高铁、深茂铁路深圳至江门段建设有序推进，西丽、机场东、光明城等高铁枢纽启动前期规划研究工作，深汕高铁、深南高铁等纳入国家上位规划。

——**国家公路主枢纽地位进一步巩固**。高速公路总里程达388公里，连通省内外主要城市。外环高速一期建成通车，深中通道、深汕第二高速、机荷-惠盐高速改扩建等项目建设有序推进。

——**国家物流枢纽服务水平稳步提升**。建成综合运输服务示范城市，商贸服务型、空港型物流枢纽入选国家物流枢纽建设名单。连续五年成功举办国际物流与供应链博览会，开通“湾区号”中欧班列。2020年，全市物流业增加值达

2767 亿元。

区域交通设施融合发展进入新阶段。初步形成涵盖城际铁路、高快速路、水上客运、通用航空、口岸等多方式的区域交通网络。

——**城际铁路规划建设加快推进。**穗莞深城际新塘至深圳机场段建成通车，穗莞深城际南延线、深大城际、深惠城际等启动前期工作。

——**高快速路区域性服务功能进一步强化。**南坪三期、坂银通道等建成通车，全市高快速路通车里程达 595 公里。坪盐通道、春风隧道等加快建设，侨城东路北延等项目前期工作加快推进。收回龙大、南光、盐排等高速公路特许经营权，实现免费通行。

——**深港跨界交通持续优化。**广深港客运专线全线开通，西九龙口岸实现“一地两检”，莲塘口岸及东部过境高速（莲塘口岸至梧桐立交）建成启用。开展深港跨界货运组织调整，启动皇岗口岸重建和深圳湾口岸优化提升工程。开通河套深港科技创新合作区至香港科技园直通巴士，开通深港跨境直升机航线。

——**区域交通一体化服务水平稳步提升。**联合东莞、惠州开通跨市公交线路 30 条，覆盖长安、塘厦、松山湖、凤岗、惠阳等临深重点发展片区。开通或加密至广州、珠海、中山等城市的水上客运航线。

综合交通服务品质发展取得新成效。以民生需求为导向，大力推动绿色低碳交通系统发展，持续推进交通拥堵综合治理，改善市民交通出行环境，保障全市交通平稳运行，综合交通服务品质进一步提升。

——**公共交通主体功能不断强化。**日均公共交通客运量突破 1000 万人次，荣获首批“国家公交都市建设示范城市”称号。开通轨道交通 6 号线、8 号线一期、10 号线等线路，全市城市轨道交通运营里程增至 411 公里，日均客运量超过 550 万人次。进一步优化常规公交财政补贴政策，建成月亮湾等立体综合车场。

——**推动运输装备绿色化发展。**公交车和巡游出租车 100% 实现纯电动化，全球规模最大、应用最广。积极创建国家首批绿色货运配送示范工程。制定鼓励物流车辆纯电动化发展政策，2020 年全市新能源物流车达 8.5 万辆，成为全国新能源物流车保有量最大的城市。港口岸电设施覆盖率达 80%，使用规模居全国沿海港口首位。

——**提升交通环境品质。**完成 90 个片区交通微循环改造，打通 138 条断头路。有序推进全市交叉口渠化岛、危桥边坡、路缘石和人行道改造整治，交通设施品质宜行水平全面提升。制定占用挖掘道路管理办法，完成福田口岸、深圳湾口岸等重点区域交通改善工程。

——**持续加大交通治理力度。**加强停车管理工作，建成

43 个小汽车机械式立体车库。推进路边停车泊位建设，新增 8800 个宜停车泊位，推动原特区内外停车一体化发展。优化调整小汽车增量指标配置额度，实施东部景区小客车预约通行管理措施。

——**支撑科技高地战略地位提升。**高标准编制光明科学城、西丽湖国际科教城、河套深港科技创新合作区等全市科技发展重点片区交通规划，对接引入区域重大战略交通设施，以国际视野打造街道空间，塑造科技高地内部生活与交往活力空间。

——**智慧交通助力管理效率提升。**交通技术创新和产业发展全国领先。智慧交通产业规模大、集聚性强、产业链条完备，在大数据计算、5G 技术应用、智能网联汽车测试等方面走在全国前列。实现网约车许可等“秒批”政务审批模式，交通行业管理水平稳步提升。

——**新冠疫情防控工作有力有序。**应对新冠肺炎疫情，在“两站一场一港口”配置检测设备，构筑“外严防输入、内严防反弹”防疫阵地，严守入深大门。全国首发“公交同乘信息系统”，创新推出“一车一码”“一地一码”，为疫情防控提供精准溯源。全力保障防疫物资运输，保证供港物资充足稳定。

专栏 1：综合交通“十三五”发展主要指标完成情况

序号	指标	单位	“十三五”目标值	“十三五”完成值	属性	完成情况
1	港口集装箱吞吐量	万标箱	2800	2655	预期型	未完成 ^①
2	机场旅客吞吐量	万人次	4800	5293	预期型	已完成 ^②
3	机场货邮吞吐量	万吨	120	140	预期型	已完成
4	机场国际航线数量	条	48	60	预期型	已完成
5	新增城市轨道交通通车里程	公里	250	233	约束型	未完成 ^③
6	高峰期间公共交通占机动化出行分担率	%	≥65	55.7	预期型	未完成 ^④
7	中心城区工作日高峰常规公交车速	公里/小时	20	20.4	约束型	已完成
8	中心城区工作日晚高峰交通指数	-	≤6.0	5.7	约束型	已完成
9	新建及改扩建交通设施无障碍建设率	%	100	100	约束型	已完成
10	新增公交专用道里程	车道公里	200	210	约束型	已完成
11	新增自行车专用道里程	公里	≥600	1108	约束型	已完成
12	公交大巴电动化率	%	100	100	约束型	已完成

^① 受中美国际贸易摩擦影响，2020 年港口集装箱吞吐量低于预期目标值；

^② 2019 年深圳机场旅客吞吐量为 5293 万人次。受疫情影响，2020 年该指标低于预期目标值，为 3792 万人次；

^③ 因城市轨道交通 3 号线东延敷设方式改变、8 号线二期开工滞后，截至 2020 年底，新增城市轨道交通通车里程为 233 公里，略低于发展目标值 250 公里；

^④ 受疫情影响，公共交通客运量出现下降，2020 年该指标低于预期目标值，2019 年该指标为 62.6%。

第二节 存在不足

对照建设全球标杆城市、交通强国城市范例的要求和人民日益增长的美好生活需要，深圳综合交通体系在支撑国家战略部署落地、推动区域融合发展、引领经济社会高质量发展等层面仍存在不足，有待进一步发挥交通“先行官”功能。

枢纽与通道能级难以支撑国家战略落地。深圳交通枢纽与通道仍存在辐射能级偏低的问题，影响全球高端要素资源配置能力的进一步提升，制约国内经济腹地进一步拓展。深圳港口运量大但高端航运服务弱，金融、保险、法律、船舶交易等目前处于起步阶段。深圳与长三角、京津冀等城市群陆路联系超过 10 小时，难以实现与主要城市群之间的协同发展。

区域交通体系难以支撑深圳发挥粤港澳大湾区核心引擎功能。对比国际一流城市群、都市圈，深圳区域交通联系仍以路网方式为主，城际铁路存在明显短板，目前仅开通穗莞深城际，与大湾区其他城市尚未形成服务一体、能力充分的城际铁路网络。路网方面，西向与中山、珠海之间缺乏直达跨江通道，东向路网通行能力趋于饱和。

公共交通服务水平和城市道路运行效率亟待提升。全市机动化出行需求、平均出行距离等仍处于快速增长阶段，公共交通可达性与交通拥堵综合治理水平等方面亟待加强。深

圳通勤圈已扩大至莞惠临深地区，但公交 1 小时可达范围仍局限在深圳机荷高速以内地区，难以满足城市发展需要。小汽车出行强度居高不下，中心城区道路拥堵里程从 2016 年 146 公里增加到 2020 年 340 公里，拥堵时长由高峰期向平峰期蔓延。

交通领域减碳成为深圳碳达峰工作的重点和难点。深圳交通运输仍处于能源结构、运输结构优化调整攻坚期，交通碳排放在全市碳排放中的占比约 40%。港口集疏运体系仍以公路为主导，海铁联运、水水中转比例偏低，小汽车中新能源比例仅为 10%，公共交通出行分担率仍需进一步提升。全市碳达峰碳中和工作迫切要求加快交通运输绿色低碳转型发展。

第三节 发展形势

“双循环”新格局要求提升交通枢纽能级。国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进的新发展格局，要求深圳交通发挥先行引领作用，提升面向国内国际的辐射能力。应着力发挥海港及空港在深圳与国内国际城市联系中的枢纽功能，进一步提高港口、机场的国际竞争力和影响力，加快实施重点通道连通工程和延伸工程，形成陆海内外联动、东西双向互济的开放格局，支撑深圳经济腹地和辐射范围不断拓展。

“双区”建设要求交通支撑区域协同发展。“十四五”是推进“双区”建设的关键时期，深圳应积极完善以城际铁路和高快速路为主体的互联互通网络，形成更加高效畅达的区域综合交通体系，推动融合高效的综合立体交通网络建设，引领世界级湾区、中国特色社会主义先行示范区建设。

高质量发展要求提升绿色出行竞争力。深圳 2019 年绿色交通出行分担率为 78%，在国家碳达峰碳中和战略要求下，应坚持绿色交通发展理念，以提高人民出行幸福感、获得感、安全感为导向，全面促进交通高质量发展，探索超大城市交通绿色集约发展新模式。

资源紧约束条件要求探索交通治理新范式。应对空间、资金等诸多资源紧约束，以及不断涌现的自动驾驶、智慧道路、共享交通、超级高铁等交通新技术、新业态、新产业、新模式，深圳交通进入治理体系和治理能力现代化建设深化期。“十四五”期间，深圳应积极推动交通新基建领域先行先试，在基础设施、能源结构、装备工具等层面不断优化创新，全面推动综合交通运输与服务提质增效。

第二章 指导思想和发展目标

第一节 指导思想

以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，深入贯彻党的十九大和十九届历次全会精神，全面落实习近平总书记出席深圳经济特区建立40周年庆祝大会和视察广东、深圳系列重要讲话、重要指示批示精神，准确把握新发展阶段、坚决贯彻新发展理念、服务构建新发展格局，抢抓“双区”驱动、“双区”叠加、“双改”示范、建设中国特色社会主义法治先行示范城市等重大历史机遇，牢牢把握交通“先行官”定位，牢固树立以人民为中心的发展思想，以推动高质量发展为主题，以深化供给侧结构性改革为主线，着力完善交通网络格局、促进创新驱动发展、健全治理体系，全面建成便捷顺畅、经济高效、绿色集约、智能先进、安全可靠的综合立体交通网络，引领城市高质量发展，为深圳建设竞争力、创新力、影响力卓著的全球标杆城市提供有力支撑。

第二节 基本原则

服务大局，适度超前。坚持交通先行，有力保障经济社会发展。立足全面建设社会主义现代化国家大局，服务于“双循环”新发展格局、粤港澳大湾区建设、国土空间开发保护

等国家战略。发挥交通“先行官”作用，构建世界一流的战略枢纽体系与通道辐射格局，形成高质量的要素流通网络。

区域联动，协同共治。推进城市群、都市圈交通共建共享共治，服务全省“一核一带一区”发展格局。创新区域交通利益共享、政企协同等发展机制，调动政府、企业、研发机构、社会公众等各方力量，支撑深圳都市圈交通一体化建设，促进粤港澳大湾区交通基础设施互联互通。

以人为本，幸福出行。不断增强人民群众的获得感、幸福感、安全感。主动适应民生交通多样化、个性化发展需求，积极推动多种交通方式融合发展，优化枢纽衔接换乘组织，提升出行空间品质化水平，营造更加宜居宜业宜游的出行环境。

创新驱动，智慧引领。积极探索形成治理体系与治理能力现代化典范。坚持创新驱动，在国际枢纽建设、区域交通协同、城市交通治理、交通科技应用等方面，率先探索新模式、新技术、新政策法规体系，支撑建设交通强国城市范例。

绿色生态，和谐共生。落实碳达峰碳中和要求，探索高效集约、生态友好的交通可持续发展路径。践行“绿水青山就是金山银山”的理念，加大交通绿色发展的资源投入，全面推动交通运输能源结构清洁化发展、载运工具低能耗发展，构建交通低碳循环发展体系。

第三节 主要目标

到 2025 年，基本建成“开放畅达、立体融合、低碳智慧、安全宜行”的交通强国城市范例。建成融合深莞惠、连通大湾区、服务全国、辐射亚太、通达全球的国际性综合交通枢纽，“12312”^①出行交通圈和“123”^②快货物流圈更加完备，为深圳全面建成现代化国际化创新型城市提供更加卓越的交通保障。

——努力建设内外循环交汇的国际性交通枢纽城市。建成更具时代引领性的综合交通枢纽体系，助力深圳发展成为全球创新要素集聚高地。深圳海空双港积极与国际接轨，参与国际规则与标准制定，推动临空产业经济与高端航运服务业稳步提升。完善多向贯通、互联互通的陆路运输通道网络，进一步提升对外交通畅达水平。基本形成“全球 12 小时”航空出行圈。

——努力建设交通引领发展的大湾区核心引擎城市。完善粤港澳大湾区枢纽集群协同发展模式，构建以轨道交通为主体、道路与水上客运为支撑的区域互联互通网络，形成创新引领、质量优先的深圳都市圈交通发展格局，强化深圳“一核一带一区”主引擎作用，共建“湾区 1 小时、内湾半小时”

^① “12312”出行交通圈：与粤港澳大湾区内部主要城市间 1 小时通达、与粤东粤西粤北地区 2 小时通达，与国内及东南亚主要城市 3 小时通达、与全球主要城市 12 小时通达。

^② “123”快货物流圈：省内 1 天送达，国内及东南亚主要城市 2 天送达，全球主要城市 3 天送达。

交通圈，助力大湾区高质量协同发展。

——努力建设绿色低碳可持续的城市交通发展样板。加快推进绿色低碳交通发展，新能源车辆与船舶、港口岸电与低硫燃油等推广应用走在全球前列，推动交通领域二氧化碳排放尽早达峰。构建人民交通出行幸福感强、运输服务综合效益高、出行结构不过度依赖小汽车的超大城市交通可持续发展新模式。

——努力建设科技创新驱动的交通现代化治理典范。优化政府治理、完善市场治理、增强社会治理，形成“三位一体”治理架构。以科技驱动、制度驱动、人才驱动为深圳交通增长新动力，推动交通运输现代化、数字化、品质化升级。强化顶层设计，建立健全实施机制，注重数字技术赋能交通治理，推动综合交通运输服务全方式、全时空、全过程有机协同。推动交通文明建设，全面提升交通治理现代化水平。

第四节 发展愿景

到 2035 年，率先建成安全、便捷、高效、绿色、经济的现代化综合交通运输体系，全面建成“三个 1000 公里”^①骨干交通网，打造基础设施智慧化、客货运输共享化、治理模式现代化、出行服务品质化的未来交通新范式，实现“人享其行、物畅其流”，成为全球交通运输创新引领者，助力深

^①“三个 1000 公里”骨干交通网：远期形成 1000 多公里城市轨道交通、1000 多公里高快速路、1000 多公里高铁、城际铁路和市域（郊）铁路。

圳建设具有全球影响力的创新创业创意之都。

专栏 2：“十四五”综合交通发展主要指标

类别	序号	指标	单位	2020 年	2025 年	远景年	属性
提升交通枢纽能级	1	机场旅客吞吐量	万人次	5293 (2019 年)	7000	10000	预期性
	2	机场国际航线	条	60	100	--	预期性
	3	港口集装箱吞吐量	万标箱	2655	3300	4100	预期性
	4	LNG 接收量	万吨	957	1600	2400	预期性
	5	LNG 加注量	万立方米	0	80	220	预期性
	6	邮轮旅客吞吐量	万人次	36 (2019 年)	60	200	预期性
	7	铁路通车里程 ^①	公里	194	300	1000	预期性
	8	高快速路通车里程	公里	595	670	1000	约束性
构建现代化综合交通运输体系	9	城市轨道交通通车里程	公里	411	640	1000	约束性
	10	港口水水集疏运占比	%	27.9	34	50	预期性
	10-1	西部港区	%	36.6	40	55	预期性
	10-2	东部港区	%	19.3	27	45	预期性
	11	绿色交通出行分担率 ^②	%	78 (2019 年)	81	85	预期性
	12	轨道交通 800 米人口岗位覆盖率 ^③	%	44	58	75	预期性
	13	非机动车道里程	公里	2059	3500	--	约束性
	14	无人驾驶开放道路里程	公里	144	1000	--	约束性
	15	快递业务量	亿件	53.7	100	--	预期性
	16	新能源机动车保有量	万辆	39.4	100	--	预期性
17	道路交通死亡率	人/万车	0.62	≤0.5	--	预期性	

^① 铁路通车里程：包含国家干线铁路、城际铁路和市域（郊）铁路及相关联络线里程。

^② 绿色交通出行分担率：指居民使用城市轨道交通、公共汽电车、自行车和步行等绿色出行方式的出行量占全部出行量的比例。

^③ 轨道交通 800 米人口岗位覆盖率：指轨道交通站点 800 米范围内覆盖的人口、岗位数量占全市人口、岗位总数的比例，指标来源《城市综合交通体系规划标准（GB/T51328-2018）》。

第二篇 建设融合高效的综合立体交通网络

围绕率先构建新发展格局，完善由机场、港口、铁路、公路等共同组成的综合立体交通网络，构建集约高效的综合交通枢纽集群，提升深圳作为国际性综合交通枢纽城市的辐射带动能级。

第三章 打造全球湾区核心枢纽海港

坚持港口与现代航运服务业并重的发展原则，实现贸易大港向“贸易、能源、邮轮、航运”综合性强港转型升级，率先建设成为引领亚太、辐射全球、绿色低碳、智慧高效、港城融合的全球湾区核心枢纽海港。到2025年，港口集装箱吞吐量达到3300万标箱，LNG接收规模达到1600万吨，邮轮旅客吞吐量达到60万人次。

第一节 建设世界一流的集装箱枢纽港

优化拓展深圳港规划布局。按照规模化、集约化、现代化的布局思路，科学统筹全市域港口资源，深化港口定位与港区功能优化调整研究，推动深圳港总体格局优化发展。重点发展盐田、南山、大铲湾港区集装箱运输功能，优化大小铲岛港区、宝安综合港区、机场福永码头群、深圳河北岸码

头功能，提升大鹏港区 LNG 运输保障能力，加快推动小漠港区发展成为深圳港东部发展极。

加快推进港口基础设施建设。推动基础设施扩容升级，建设盐田港东作业区 20 万吨级自动化泊位，强化盐田港区后方港口配套用地管控，建成小漠国际物流港一期工程。优化西部港区用地及产业布局，启动大铲湾港区集装箱码头二期工程前期工作，建设深圳港西部港区出海航道二期工程，提升西部港区大型船舶进出港能力。

高标准打造全球贸易枢纽港。加快国际中转港建设，实施多国集拼前海、盐田模式，拓展欧美-东南亚国际中转、“一带一路”中转和“驳船-大船”中转业务。创新前海枢纽港、深港组合港、湾区港口群、国际港口链“四港联动”模式。建设特色产品枢纽港，把握外贸进口商机，充分发挥深圳港市场化运作优势，吸引冻品、水果、木材等特色产品集聚深圳港。发挥深圳跨境电商市场规模优势，开拓跨境电商海运快线，拓展国内航线，提升港口贸易服务水平。

推动小漠国际物流港规划建设。坚持港产城高质量融合及绿色生态发展理念，预留港口发展空间和条件，高水平打造小漠国际物流港。推动小漠港区规划调整，以散杂货运输起步，发展集装箱内支线和近洋航线，承接盐田港部分功能，兼顾水上客运。发展冷链物流、消费品物流、电商物流等专业物流，培育保税仓储、进口加工、商贸交易等服务功能。

拓展粤港澳大湾区组合港体系。以深圳港为枢纽港，积极推动与喂给港间的联动发展，共建粤港澳大湾区组合港体系。研究运用区块链、大数据等技术，探索搭建港口物流及贸易便利化服务平台，实现港口间资源共享、信息联通，提升组合港一体化发展水平。

第二节 打造全球领先的国际 LNG 枢纽港

加快提升深圳港 LNG 服务能力。加快打造大鹏 LNG 走廊，提升深圳港 LNG 接收能力，加快推进国家管网深圳 LNG 应急调峰站、深圳市天然气储备与调峰库二期扩建工程等基础设施建设。持续推进深圳天然气交易中心建设，打造国际天然气资源对接国内市场的重要窗口和大宗能源商品人民币跨境业务结算的重要支撑平台。

构建自主可控的 LNG 运输体系。整合既有 LNG 运输资源，组建兼顾远洋进口和内贸运输的深圳本地 LNG 运输船队，提升海上 LNG 运输保障水平。抢抓船舶 LNG 燃料加注市场先机，采用租购并举的发展模式，加快形成服务于深圳港加注母港建设的加注船队，为 LNG 动力船舶提供清洁燃料。

打造亚洲东部 LNG 加注中心。开展国际航行船舶保税 LNG 加注业务，探索保税 LNG 使用人民币计价、结算试点。优化保税 LNG 加注业务流程，研究“先供后报”“一船多供”“边联检边搭靠”等创新举措。积极争取国家出台保税 LNG 加注

发展相关配套政策，并进一步完善地方配套政策体系。

第三节 构建品质卓越的国际邮轮枢纽港

打造邮轮休闲服务中心。丰富邮轮旅游国际国内航线，推进深圳至东南亚国家“飞机+邮轮”业务。推进“海上看湾区”主题旅游项目，开通以蛇口邮轮母港为基地的直升机“空海游”观光航线。创新建设粤港澳国际游艇旅游自由港，建设邮轮旅游消费体验中心，引导游艇产业大众化发展。

优化邮轮出入境管理机制。提升邮轮口岸通关环境，研究开展邮轮实名制“单一窗口”建设工作，探索实现海关监管与安检“一机多屏”。开通五星旗邮轮旅客进出蛇口口岸绿色通道，争取在蛇口口岸实施外国人144小时过境免签和外国旅游团乘坐邮轮入境15天免签政策。

构建多层次水上客运服务体系。完善水上客运枢纽布局，利用深圳丰富滨海旅游资源条件，构建由高速客运、邮轮旅游、休闲娱乐等组成的多层级特色水上交通服务体系，发展深惠汕东部海上航线，完善西部水上客运航线，支撑大湾区优质生活圈建设。加快推进南澳码头规划建设，研究在坝光、新大等片区规划选址海上休闲和客运码头，打通东部海上交通廊道。

第四节 完善港口集疏运及联程联运体系

提升水水中转比例。依托组合港体系，大力发展“水水中转”，逐步降低公路集疏运比例，缓解港城矛盾。完善深圳与珠三角港口群间的水路运输网络，支持深圳港口企业参与组合港码头建设，推动水路组合港间专线驳船班轮化运输。推动驳船泊位配套建设，形成大小码头结合的内支线中转体系。到2025年，深圳港水水集疏运占比提升至34%。

大力发展海铁联运。按照电气化复线标准，加快推进平盐疏港铁路改扩建，提升与内陆无水港间的铁路运输能效。建设平湖南内陆港，协调东莞推进黎光内陆港规划建设，构建近距离集装箱内陆港体系。积极推动小漠港疏港铁路规划建设，有效拓展港口腹地。

提升深圳机场福永码头联程联运服务水平。推动福永码头改建方案研究，完善福永码头与机场东枢纽、T3机场航站楼等周边枢纽间的接驳系统。优化完善海陆空铁旅客联程联检流程，提高联程联运服务效率。

第五节 促进现代航运及服务产业集聚发展

吸引航运要素落户深圳。聚焦“蛇口-前海-海洋新城-光明”西部海洋科技创新走廊和“盐田-大鹏-深汕”东部向海发展走廊，吸引大型航运企业总部、运营中心落户深圳，建设前海、盐田航运服务总部经济集聚区。鼓励航运经纪、

航运代理、船舶管理、船员劳务等航运服务企业实现规模化、高端化发展，积极培育航运保险、融资、经纪、公估、理算、资讯等现代航运服务业。

创新发展航运金融及航运法律服务。充分发挥深圳航运基金引导作用，参与全球航运市场的资源配置，提高基金资金使用效益。探索打造航运金融创新基地，拓展航运金融、航运保险、融资租赁等业务。积极培育专业服务于航运业务的海事律师事务所，进一步扩大深圳既有海事仲裁机构的影响力。

提升航运开放水平。推进“中国前海”船舶港制度改革，实施与国际接轨的船舶登记管理制度，完善国际船舶登记相关营运、税收、金融、航运服务等配套制度。鼓励船舶在深圳注册及挂旗，逐步放开船舶法定检验、入级检验业务，吸引国际知名船级社在深圳开展业务。到2025年，深圳国际登记船舶数量显著增加，服务国际船舶的能力显著增强，国际航运竞争力和影响力显著提升。

建设航运人才培育和高端智库集聚中心。加快推进航运人才的培养和引进。借鉴国内外航运人才培养的先进经验，构建与国际接轨的航运人才培养体系。鼓励深圳海洋大学等高等院校开设航运专业，促进航运人才培训产业发展，为深圳乃至国际航运市场输送船员和高端航运人才。加快引进高水平国际航运服务业务团队，推进国际海事可持续发展中心

等高端智库落户前海，支撑高端航运服务聚集发展。

第六节 提升港口绿色智慧化发展水平

加快构建全球领先的绿色发展示范港。推动绿色港口建设及清洁能源应用。继续推动港口岸电建设，进一步提升船舶岸电使用率，保持全国领先地位。探索适时出台强制性规定，要求进入排放控制区的船舶使用硫含量 $\leq 0.1\text{m/m}$ 的低硫油。加大清洁能源在港区内的使用，推广使用电动拖车和堆高机，研究试点氢能拖车。鼓励游船和港作船舶使用电能或者 LNG 动力。新增港作拖轮加装尾气处理设施，加大港口船舶水污染物监测防治工作，提升深圳本地船舶含油污水处理能力，完善港城融合的绿色发展格局。到 2025 年，深圳港码头岸电使用率达到 10%以上。

推进国际一流的智慧发展示范港建设。积极推进自动化码头建设，推动港区作业区龙门吊远程操控、岸桥远程操控、拖车无人驾驶等自动化技术应用，提升港口运营效率。推广 5G 和区块链技术、卫星通信技术在深圳港及组合港的应用。推行货车进港作业预约机制，推动深圳港进出口作业流程无纸化，进一步提升港口智慧化水平。

建设港口公共数据平台。依托城市大数据中心建设深圳港主题数据库。按照统筹协调、数据驱动、安全可控、多方参与的原则，推动深圳港公共数据平台建设，实现港口公共

信息互联共享，提升智慧港口运营水平。

专栏 3：海港建设重点工程

码头航道工程：

盐田港区东作业区集装箱码头、小漠国际物流港一期、西部港区出海航道二期工程、小漠国际物流港防波堤一期工程、深圳港东部政府码头（引航基地）工程、大铲湾港区集装箱码头二期工程、深圳机场福永码头升级改造。

LNG 建设工程：

国家管网深圳液化天然气应急调峰站、深圳市天然气储备与调峰库二期扩建、城市天然气输配工程、天然气枢纽城市配套项目。

港口集疏运完善工程：

平盐疏港铁路、小漠港疏港铁路、平湖南内陆港；妈湾跨海通道、机荷高速改扩建、宝鹏通道、坪盐通道等疏港通道项目。

第四章 构建高品质创新型国际航空枢纽

提升深圳机场国际枢纽能级，努力建成“平安、绿色、智慧、人文”四型机场，推进航空运输高质量发展，打造高品质创新型国际航空枢纽，助力粤港澳大湾区世界级机场群建设。到2025年，机场年旅客吞吐量超过7000万人次，国际及地区旅客吞吐量超过1000万人次，货邮吞吐量力争达210万吨。

第一节 加快推进机场群基础设施建设

持续推动深圳机场扩容升级。按照4F等级要求，加快推进第三跑道建设。建成卫星厅，加快T1、T2航站楼规划建设，缓解航站楼设施运行压力。提供功能完备的中转服务设施，增强国际中转保障能力。加快启动机场北货运区、东北货运区的规划建设，提升机场货运能力，扩容升级邮政快递航空基础设施，打造跨境快邮集散中心。加快完善串联T1、T2、T3航站楼及卫星厅的捷运系统。

打造都市圈“2+2”机场群体系。加强与惠州机场合作，切实发挥深圳第二机场作用，提升深圳及东莞东部、深汕特别合作区及河源等区域的航空服务水平。加快南头直升机场迁建至龙华樟坑径，启动深汕通用机场规划选址工作。

第二节 优化提升空中资源配置效率

打造高品质航线网络。构建面向亚太、连接欧美澳热点城市、衔接“一带一路”节点城市的国际航线网络，提升深圳宝安机场国际化水平。培育具备较强国际竞争力的主基地航空公司，推动航空公司加大运力投放，强化机场与基地航空公司的战略协同。引进国内外知名航空公司进驻深圳机场，强化与海外枢纽中转与联运协作。优化国内航线网络，推进国内空中快线建设，加强国内国际航线中转衔接。

增强国际航空货运保障能力。持续优化航空口岸营商环境，优化国际普货和快件的监管场所布局和流程，推进国际生鲜冷链和国际普货7×24小时通关保障。全面推进航空物流数字化转型，加快航空物流公共信息平台二期建设，积极开展航空电子货运、安检差异化等试点。培育具有国际竞争力的大型航空物流企业，鼓励传统航空货运企业、快递企业深入合作。

推进空域结构优化调整。积极争取粤港澳大湾区联合管制中心落户深圳。统筹终端区空域的使用，提高空域资源利用率，实现机场群协同高效运行。积极开展航行新技术应用，深入实施尾流重新分类标准（RECAT）和点融合飞行程序，推进地基增强系统（GBAS）等技术应用，稳步提升高峰时刻容量标准。挖掘时刻资源潜力，盘活存量，用好增量，加强重点国际航班和货运航班高峰时刻的配置。

强化体制机制改革创新。建立健全机场协同运营管理模式，推动机场运管委实体化、法定化运作，在国家发改委指导下探索设立民航业发展混合所有制改革基金，全面提升大型机场治理能力现代化水平。

第三节 稳步提升机场集疏运服务水平

完善深圳机场轨道集疏运网络。构建由高速铁路、城际铁路、城市轨道共同组成的联程联运体系。打造机场东空铁联运枢纽，实现航空、高铁、城际、城市轨道、公共交通等多种交通方式便利换乘。加快深茂铁路、深大城际、穗莞深城际深圳机场至皇岗口岸段、地铁 12 号线和 20 号线等项目建设，进一步提升深圳机场轨道覆盖范围。

优化机场周边道路网络布局。加快推进深中通道、福洲大道快速化改造等项目建设，提升深圳机场通达便利程度。完善航站区道路系统，优化进离场交通流线设计。加强深圳机场与惠州机场、樟坑径通用机场间高快速路网衔接，强化机场与腹地之间交通联系。

提升机场联运服务品质。统筹利用穗莞深城际、城市轨道交通 1 号线、11 号线、机场码头、城市候机楼等既有设施，积极发展空铁、空海、空巴等联运服务，不断丰富联程联运产品，打造融合海陆空铁多种交通方式的现代化联运枢纽。完善城市候机楼布设，优化行李直挂服务，延伸旅客服务空间。

发展机场与西部港区高附加值货物空海联运模式，提供海运货物快速转运服务，打造高效便捷的全球物流链。发挥机场福永码头优势，加强与香港、澳门、广州、珠海、中山等地的水上客运联系。

第四节 建设示范引领的四型机场

打造平安机场。坚持安全第一、创新引领，以智慧机场“大安全体系”为支撑，围绕确保安全生产、保障平稳运行两大主题，以航空安保为突出特色，强化空防安全、运行安全、施工安全、消防安全、公共安全，打造平安机场的“深圳模式”，确保机场原因事故征候万架次率不超过 0.05。

打造绿色机场。有序推进卫星厅、航站楼的绿色建筑建设，新建建筑 100%执行绿色建筑标准，强化生态环境治理与机场低碳运行管理。优化能源结构，按照“应用尽用”原则，提高廊桥岸电使用。大力推动机场旅客服务、飞机保障、场道保障、应急救援等场内车辆能源清洁化。建设海绵机场，打造可再生能源利用和水资源管控样板，全面发挥深圳机场在绿色机场建设方面的示范效应。

打造智慧机场。聚焦智慧引领，推进机场智能化基础设施布局。积极利用现代化信息技术，构建数字化的采集体系、网络化的传输体系和智能化的应用体系，推动机坪管制、空管塔台、运行指挥高效协同，持续提升机场运行效率，打造

5G+智慧机场，树立民航高质量发展深圳样本。全面提升旅客出行服务、航司空地保障、物流集成服务、商家增值服务和员工服务等多方面的服务与体验。

打造人文机场。以建筑环境、人文项目等为载体，建设立足于时代精神、行业文化、深圳特色的机场。依托智慧化、数字化手段，努力建设体验最佳机场，创新旅客关爱新思路新模式，为老年人、儿童、孕妇、残障人士等群体提供全流程爱心服务。

第五节 逐步建立区域低空飞行服务体系

优化通用航空设施布局。编制直升机起降点分类建设指引，完成公共服务类起降点布局规划，加快建设涵盖医疗救护、交通救援等功能的公共服务类起降点，有序引导商业服务类起降点建设。建设世界一流直升机综合体，提升通用航空基础设施和低空飞行服务保障能力，构建集文化、展示、交易等功能为一体的服务体系。

打造国内通用航空先行示范区。立足深圳医疗救护、应急救援、空中观光、短途运输等多元化飞行需求，完善低空飞行服务网络。与香港、澳门共建共享，提供便捷高效的深港、深澳跨境直升机服务。推进深圳民用无人驾驶航空试验区建设，探索并推广无人机在警务安防、灾害救援、勘探测绘、资源普查、水利事业、物流配送、城市管理等城市场景

的应用。

推动通用航空分类管理改革试点。开展地面设施分类管理工作，推进直升机起降点建设、运行、管理规范化实施。加快推进深圳低空飞行服务站建设，提升飞行服务、地面导航监视、飞行安全管控等保障能力。争取军民航部门支持，推进低空空域精细化管理改革，试点划设低空航路航线。完善跨境直升机口岸通关及跨境飞行服务组织模式，优化大湾区通用航空运营环境。

专栏 4：空港建设重点工程

运输机场工程：

深圳机场卫星厅、三跑道、T1 和 T2 航站楼及其配套设施、T3 航站楼站前商务区一期。

通用航空工程：

南头直升机场迁建至龙华樟坑径、深汕特别合作区通用机场、马峦山通航综合体、观澜导航台迁建等。

机场集疏运完善工程：

深茂铁路、深大城际铁路、穗莞深城际铁路深圳机场至皇岗口岸段、机场东枢纽、城市轨道 12 号线、20 号线，深惠城际铁路引入惠州平潭机场。

第五章 拓展畅通国内循环的综合运输通道

构建由国家铁路、城际铁路、道路网络共同组成的综合运输通道，形成“功能清晰、结构合理、多向贯通”的陆路通道体系，支撑深圳拓展对内辐射带动能级。落实“东进、西协、南联、北拓、中优”发展战略，支撑“一核多心网络化”城市发展新格局。到2025年，铁路通车里程达到300公里，高快速路里程达到670公里。

第一节 加快构建多向贯通的对外铁路格局

拓展深圳对外国家铁路通道布局。按照国家、广东省综合立体交通网布局要求，完善“南北终到、东西贯通、互联互通”的高铁通道布局，支撑深圳融入国内经济大循环。东部方向，加快建设深圳至深汕特别合作区高铁，谋划深圳至河源高铁，衔接杭州至广州高铁，形成深圳与长三角地区联系的新通道。中部方向，建成赣深高铁，加快推进广深第二高铁规划建设，争取“十四五”期间开工，形成深圳联系长江中游城市群的新通道。西部方向，加快深茂铁路深圳至江门段建设，积极推动深圳至南宁高铁前期工作，打通深圳面向大西南的战略通道。完成平盐铁路复线和电气化改造工程。研究推进与国内超大城市间高速磁悬浮通道布局。

完善深圳铁路多枢纽体系。规划新建西丽、机场东、罗

湖北、深汕等综合交通枢纽，推进深圳站、光明城站、坪山站改造提升，预留城际铁路、城市轨道等多层级轨道接入枢纽条件。创新国家铁路枢纽规划建设管理模式，推进分层设权、分层供地模式落地实施，推动枢纽与周边城市用地高效整合，一体化规划建设。

第二节 加快推进多层次区域轨道一体成网

加快构建城际铁路骨架网络。大力推动深圳都市圈城际铁路建设，促进区域发展要素沿城际铁路集聚。加快建设穗莞深城际深圳机场至皇岗口岸段，提升广深港科技创新走廊沿线节点间的联系便捷程度。加快深大城际、深惠城际、大鹏支线建设，满足跨组团长距离出行需求。开展深莞增城际、深广中轴城际（常龙城际）、塘厦至龙岗城际等前期研究，服务于区域创新要素便捷流通。

积极推动都市圈轨道一体化融合发展。加快推进市域（郊）铁路规划建设。优化临深地区铁路枢纽规划布局、跨市城市轨道交通对接方案。完善都市圈内各城市之间轨道交通联系，构建1小时交通圈，形成契合经济社会连绵化发展特征的都市圈轨道服务格局。试点探索站产城一体化发展模式，强化轨道枢纽与城市功能耦合。统筹推进国家铁路、城际铁路、市域（郊）铁路、城市轨道交通“四网融合”。利用科技手段提升乘客出行体验和网络运营效率，提升轨道交通建设运

营智慧化水平。

专栏 5：运输通道建设重点工程

国家铁路工程：

赣深高铁、深汕高铁、深茂铁路深圳至江门段，规划研究广州至深圳第二高铁、深圳至南宁高铁、深圳至河源高铁等。

城际铁路工程：

深大城际、深惠城际、大鹏支线、穗莞深城际深圳机场至皇岗口岸段，规划研究深广中轴城际（常龙城际）、塘厦至龙岗城际等。

枢纽工程：

西丽站、机场东站等，改造提升深圳站、光明城站、坪山站、平湖站。

第三节 形成支撑要素便捷流通的路网体系

增强公路通道对外辐射带动作用。构建功能清晰、结构合理的跨江通道体系，建成深中通道及深圳侧连接线，规划预留伶仃洋通道、外环高速西延等跨江通道，促进珠江东西两岸资源要素便捷流通。新增与粤东地区的联系通道，加快深汕第二高速公路建设，开展河惠汕高速公路连接线规划研究，规划预留深汕跨海高速。继续推进深圳外环高速公路建设，实施机荷-惠盐高速、深汕高速等交通繁忙路段扩容改造。

加强深莞惠边界道路对接。完善边界道路规划布局，推动一批跨界道路建设。深化龙观快速北延、南光快速北延、

盐龙大道北延等跨市高快速路项目规划研究，构建更加畅达的跨市路网体系。

推进市域干线路网建设。新增东西向快速通道，提升南北向通道能级，构建更加均衡的市域路网体系，支持原特区内外一体化发展，加快推进侨城东路北延、宝鹏通道、罗沙路复合通道改造等新建工程。考虑盐田、大鹏的发展需求，研究东部滨海组团往中心区新增通道（含深盐三通道）的必要性和可行性。推动深东大道、望鹏大道规划建设，完善深汕特别合作区路网骨架。

加快建设深汕特别合作区“四好农村路”。统筹城乡规划、建设与发展，加快合作区农村道路提档升级，补齐交通基础设施短板，重点抓好四级公路提升改造为三级公路、交安设施完善、隐患桥梁及隐患边坡整治等工作。全面提升农村公路服务水平，助力合作区城镇化发展。到2025年，中等及以上农村公路占比达到100%。

专栏 6：路网建设重点工程

高速公路工程：

深中通道及深圳侧连接线、深圳外环高速公路深圳段二期和三期、清平高速公路北段、广深高速深圳段改扩建、机荷高速改扩建、惠盐高速深圳段改扩建、深汕第二高速公路。

快速路工程：

宝鹏通道、罗沙路复合通道改造、坪盐通道、滨海大道（深圳湾总部基地段）交通综合改造、东部过境通道及连接线、春风隧道、妈湾跨海通道、侨城东路北延、龙坪盐通道、望海路快速化改造、广深沿江高速前海段下沉改造、梅观高速公路清湖南段、深华快速路、葵涌环城西路、沙河西路快速化改造、深东大道、望鹏大道、盐港东立交、深华快速路-福龙路立交、新城立交等。

第四节 打造体系完备的深港跨界交通设施

积极谋划深港跨界轨道交通。发挥轨道交通骨干作用，支撑香港北部都会区全面建设成为国际创新科技中心，引领深港两地“双城三圈”发展新格局。会同香港开展港深西部铁路（洪水桥-前海）、北环支线延至皇岗口岸等线路规划，与香港探讨东铁引入罗湖站可行性，研究利用广深港客运专线开行高峰捷运化城际列车可行性。

优化深港澳跨界客货运组织。积极与港方协调磋商，推进莲塘口岸 24 小时通关调整并新增鲜活货检功能，推动皇岗口岸货检区改造，形成更加完善的“东进东出、西进西出”

深港跨界货运交通组织体系，降低过境货运对城市影响。完善深圳湾口岸接驳功能，配合河套深港科技创新合作区建设，推动福田口岸交通环境提升、皇岗口岸重建、罗湖口岸功能升级、文锦渡口岸地区整体升级改造等工程建设，全面提升深港口岸经济带发展效益。持续深化研究港车北上和粤车南下等相关交通政策、深圳经港珠澳大桥至珠江西岸新通道，更好发挥港珠澳大桥作用。

第六章 建设高效集约的全球物流枢纽城市

推动空港型、商贸服务型、港口型国家物流枢纽建设，推进“对外物流枢纽+城市物流转运中心+社区物流配送站”三级物流枢纽场站体系布局建设，打造联通全球、辐射全国、覆盖湾区的物流通道网络，建成高效集约的全球物流枢纽城市。大力发展智慧物流、绿色物流、冷链物流，协同粤港澳大湾区城市共建供应链价值高地，强化全球性国际邮政快递枢纽集群（广州-深圳）功能。力争到2025年，物流业增加值占GDP比重10%左右，快递业务量达到100亿件。

第一节 打造全市三级物流枢纽体系

构建服务国内国际双循环的物流枢纽体系。依托港口、机场、铁路等货运设施建设七大对外物流枢纽，巩固和提升深圳全球物流和供应链枢纽地位，支撑深圳战略性新兴产业和商贸服务业建立发展优势。打造以西部港区和东部港区为核心的港口物流枢纽、以宝安国际机场为核心的空港物流枢纽、以平湖南铁路集装箱中心站为核心的铁路物流枢纽，加快东部宝龙、中部观澜黎光（兼顾铁路货运）、西部松岗三处公路物流枢纽建设。

推进城市物流转运中心体系有序落地。按照均衡覆盖原则，完善物流转运中心布局，有序推进30处物流转运中心

落地建设，保障城市物流高效运转。研究制定物流转运中心规划设计相关标准，按照“独立占地、立体开发”的模式高标准综合开发建设。

灵活布设多样化城市末端配送站点。按照均衡服务、交通便利、灵活配建等标准，引导城市物流配送站点布局，形成城市配送站、快递派送站、小型集中仓储区、邮政末端公共服务网点等多样化的末端配送节点体系，解决办公、商业及社区等配送终端服务瓶颈。推进末端配送节点纳入公共配套设施范畴，保障建设条件。

推进深汕特别合作区农村物流网络建设。重点推进深汕特别合作区农产品配送中心、乡镇农村物流综合服务站和村级农村物流服务点的规划建设。加大对农村配送基础设施建设投入，提高农村物流网络节点覆盖率，补齐农村物流网络节点建设短板，构建通行顺畅的农村配送通道，增强基本公共服务能力。

第二节 提升国内国际物流服务效能

持续完善航空货运骨干航线网络。拓展全货机航线、提高腹仓带货能力，形成以宝安国际机场、平潭机场为枢纽的通达国内、链接全球的货运通道网络。依托宝安国际机场扩建，支持邮政快递企业入驻，积极推进“快递出海”，提升覆盖全球主要国家和地区的国际货运能力。

拓展国际铁路物流新通道。加密深圳至德国、匈牙利既有中欧班列开行列次，推动开通深圳至英国伦敦、老挝万象等国际班列，进一步发挥深圳作为衔接“欧洲-东盟”的国际交通枢纽城市作用，提升面向“一带一路”的辐射能级。探索构建连接东盟、中亚海陆联动新通道，开通海铁联运客户定制专列，打开国际物流发展新局面。加快中欧班列监管场站建设，增强回程揽货能力，优化跨境电商专列服务。

健全国内高等级物流货运通道体系。依托广深港、厦深、广深铁路，推动电商班列和邮件快件常态化运输，形成稳定便捷的邮件快件铁路运输通道。加快既有铁路货站现代化改造，推进华北、华东等长距离公路物流向铁路物流转移。研究出台城市快递车辆通行、配送停靠、装卸等作业的政策保障措施，支持快递车辆通行和作业。

推动物流集疏运体系集约化发展。统筹推进多式联运示范工程，完善海铁、公铁、水水、空陆等联运设施，提升物流运输集约化水平。以国家空港型物流枢纽建设为契机，完善“卡车航班”接驳设施，提高空陆联运效率。加快完善近距离内陆港布局，推进平盐铁路改造工程建设，提高港口集装箱海铁联运水平。推动盐龙大道、妈湾跨海通道工程等疏港通道建设，实现港口货运快进快出高效组织。提升物流枢纽、城市转运中心与高快速路网衔接效率，加快产业聚集区与主要物流枢纽的快速货运通道体系建设，形成高效便捷的

物流集疏运网络。

第三节 推动邮政快递绿色智慧升级

推进智慧化物流、标准化管理先行示范。鼓励物流资源共通共用共享，加大城市共同配送力度，推广共享托盘、统仓共配、智能调度等高效运力组织模式。支持智能快件箱等末端设施布局建设，发展物流“无接触”配送等新模式。加强“24小时邮局自助服务终端”和“智能仓储”创新应用，提升邮政服务“智能、智服、智慧”水平。持续推进基层便民服务标准化建设，提升消费者服务满意度。

打造高效便捷、个性化邮政快递服务品质样板。鼓励邮政快递企业提供自助下单、全程跟踪查询、服务咨询、电子支付、产业互联等个性化、多样化、定制化服务功能，通过互联网实现与消费者的多渠道、全天候互动，提升用户体验。加快邮政快递行业信用体系建设，建立健全企业、营业网点及从业人员名录库，加强分类监管，建设邮政快递服务提升长效机制。

建设邮政物流创新发展引领区。依托雄厚的科技创新资源和一流的创新氛围，推进邮政物流业创新发展。吸引行业创新资源汇聚，支持城市配送、邮政快递企业加大技术、设备和运营模式创新力度，加强全产业链创新和智能化改造。拓展前海保税港区国际邮政快递服务功能。

持续打造绿色配送、绿色快递的城市典范。推进绿色货运配送示范城市建设，积极规划构建绿色货运配送网络。加大纯电动货车充电设施建设力度，增强纯电动、氢能等新能源车辆研发制造能力。支持环保周转箱、冷链物流箱、标准托盘等装载器具循环共用，实现节能降耗。推动邮政快递包装绿色升级，推广快递环保袋、电子面单、循环包装等应用，加强对快递绿色包装情况的抽检、通报和执法力度。

第四节 促进物流业态模式创新发展

打造高品质冷链物流服务体系。强化空港物流枢纽、平湖南铁路物流枢纽、新桥物流转运中心、南湾物流转运中心等处的冷链物流功能，提升冷链物流数字化水平，实现冷链信息全程透明化和可追溯化。探索开展冷链共同配送、“生鲜电商+冷链宅配”等新模式。加强冷链物流行业监管力度，保障食品安全。

促进物流业与制造业深度融合创新发展。支持物流企业与制造企业通过市场化方式创新供应链协同共建模式。促进制造业在生产基地规划、厂内设施布局、销售渠道拓展等方面引入专业化物流解决方案。鼓励和引导物流企业与电子信息、生物医药等高端制造业企业在全域范围内加强战略协同，抱团拓展海外市场，实现由企业单独竞争向供应链协同竞争转变。

创新物流基础设施开发运营模式。推动物流用地开发模式创新，开展集物流核心功能、商贸展示和交易、企业办公、生产配套等多业态为一体的物流综合体工程试点，盘活存量用地。探索制定物流仓储设施立体开发建设指引，鼓励物流仓储设施规模化、复合化、一体化、集约化发展，提升仓储服务效能。

持续优化物流与供应链行业发展环境。完善交通运输专项资金管理办法，提升物流产业服务质量和综合竞争力。推动企业做大做强、行业做精做强，提高对成长型物流企业、供应链服务企业支持力度。鼓励国内外企业供应链管理总部、交易中心、结算中心、信息中心落户深圳，研究配套支持政策。

专栏 7：物流建设重点工程

重点物流园区及枢纽：

海吉星农产品光明物流园、黎光物流园、盐田智能供应链物流园项目、盐田港冷链服务仓、深圳国际农产品物流园西区项目、华南国际电子工业原材料物流区（一期）、汉莎物流园、深圳机场南区国内转运库项目、深圳机场南货运区货代一号库项目、深圳机场东区国际转运一号库、深圳机场东北货运区工程、平湖南综合物流枢纽一期工程、深圳机场全球跨境快邮集散中心、深圳机场北货运区及配套站坪工程等。

第三篇 建设品质卓越的城市交通运行体系

统筹落实碳达峰碳中和、国土空间保护开发、交通新基建等战略部署，以绿色低碳可持续发展为导向，推动形成更具竞争力的公共交通出行体系、更加安全智慧的城市韧性交通体系，率先实现超大城市交通治理体系和治理能力现代化建设。

第七章 构建更具竞争力的公交出行体系

加快推进城市轨道网络建设，提高轨道交通站点覆盖水平，确立轨道在城市客运体系中的主体地位。鼓励以“大公交”体系协同整合多层次公交资源，提供多样化、高品质公交服务。推动“轨道-公交-慢行”设施融合、信息融合、服务融合，稳步提升公共交通出行竞争力。到2025年，绿色交通出行分担率达到81%。

第一节 推进城市轨道交通网络化发展

加快城市轨道交通建设。大力推进城市轨道交通四期、四期调整工程建设，同步开展轨道建设期间交通网络疏解工作，确保城市交通平稳运行。全力建成5号线西延、8号线二期、6号线支线一期、12号线、13号线、14号线、16号线、20号

线一期、3号线四期、6号线支线二期、7号线二期、8号线三期、11号线二期、12号线二期、13号线二期（南延）、13号线二期（北延）、16号线二期等线路，扩大城市轨道交通网络覆盖范围。加快推进五期建设规划编制及落地实施，加强对重点片区、重大项目和公共服务设施的轨道覆盖。

推动轨道一体成网。重点完善市域快线网络，加快构建快慢结合、覆盖城市主要轴带和节点的城市轨道交通体系，引导“多中心、网络化”城市空间形态。在城市轨道覆盖不足区域，因地制宜、适时适度推进小运量轨道建设。推动轨道接驳设施建设及优化调整，完善轨道“最后一公里”接驳服务。研究超大规模轨道交通网络财务可持续发展路径。

第二节 形成贴合需求的公交服务体系

建立健全公交服务指数体系。以乘客感知与服务体验为导向，凝聚政府、企业、社会共识，持续优化公交特许经营企业服务质量考核标准，健全公交服务指数监测评估体系。建立面向社会公众的定期发布机制，推动企业提高管理水平和服务质量，营造健康、可持续的公交发展环境。构建服务品质高、财政资金使用效益好、企业运营稳健的公交可持续发展模式。

提升常规公交与轨道交通两网换乘“无感化”水平。优化调整轨道交通沿线的公交线网布局和服务标准，增加轨道

交通覆盖不足地区常规公交运力投放。大力发展微循环公交支线，延伸轨道交通的覆盖范围。进一步加强轨道、公交在服务时间、运力规模及信息指引等方面的协同配合，加快推进常规公交与轨道交通网络服务融合。

全面推行“准点公交”。在主要线路和站点全面推行公交准点服务。构建连续成网的公交专用道体系，规范引导公交专用道智能化监督与管理。以重点客流走廊为试点探索公交优先出站、间歇式公交专用道、公交信号优先等模式，全方位保障公交准点率，提升公交吸引力与竞争力。

推动全市地面公共交通资源一体化整合。以打造绿色“大公交”体系为目标，统一全市公共交通规划、建设、运营、服务标准，加快整合全市公交、场站、充电设施等资源，推进全市公共交通运营“一张网”建设。促进公共交通市场化、电动化、智能化发展，提升公交产业化水平、资源利用效率和品牌影响力。

第三节 构建舒适畅达的慢行服务网络

建设安全、连续和舒适的慢行交通网络。规划建设自行车高速公路和慢行骨干网，完成 1-2 条自行车高速公路建设，打通 12 条慢行骨干网节点。以轨道站点为中心、主次干道为重点，按照“快慢分离、各行其道、连续舒适、应设尽设”原则，完成 1500 公里非机动车道建设目标，新建道路应尽

量设置有物理隔离的非机动车道。

打造全人群友好的慢行空间。推动“步行城市”建设，打造高质量慢行空间，合理设置自动扶梯等助力设施，新增慢行设施实现无障碍率 100%。结合河滨、溪谷等合理设置绿道、碧道，做好与轨道、停车场、各等级道路等衔接，优化指引标识。在城市商业区、居住区、医院、学校等人流密集地区实施机动车限速行驶，保证步行和骑行安全，打造稳静化活力街区。

保障自行车行驶和停放空间。通过优化机动车通行空间、压缩路侧停车空间、结合建筑物退线空间、利用富余绿化带资源等多种方式，进一步拓展慢行空间，充分保障自行车路权。自行车停放空间以建筑物配建为主体，以路侧、路外为重要补充。保障轨道站点、公共建筑等人流集中地区的自行车停放点空间，探索建设一批高品质立体自行车公共停车场，推广电子围栏技术，规范自行车停放秩序。

第四节 创新枢纽综合开发和管理模式

探索城市轨道交通枢纽与周边用地协同开发。以 TOD 开发理念为导向，完善轨道交通场站土地综合开发管理制度，加强统筹开发力度。推进轨道车辆基地使用功能的有机混合，强化车辆基地空间的集约、高效和复合利用。加大城市轨道交通枢纽上盖及周边公共住房建设力度，加强公共住房

项目与轨道站点的衔接。探索引入市场资金和主体共同建设开发综合交通枢纽、城市轨道交通枢纽，助力轨道交通建设可持续发展，促进枢纽与城市紧密融合。推进前海、岗厦北、黄木岗、大运、平湖、鹭湖、白坭坑、五和等一批枢纽的站产城一体化开发。

推进轨道地下空间协同规划建设。重点依托轨道交通线网和站点，同步开展城市地下空间的规划、设计、建设，再造地下空间。从功能流线、交通换乘、空间组织等方面整体开展轨道枢纽地下空间规划设计，统筹考虑地下交通、市政基础设施、防灾与生产储备、商业空间等地下空间资源配置。

加快完善多层次公交站（场）设施体系。推进民治、凤凰山、观澜大水坑等综合车场建设，启动大田洋、龙城北、南湾、葵涌、公明等综合车场建设工作。大力推进门厅站建设，广泛布设微枢纽，增强对多种交通方式的包容性，支持公交运营服务模式创新。全面推动公交停靠站的品质化、智慧化改造。

第五节 推动多元化出行服务融合发展

加强各类出行方式的信息共享。完善公共交通出行综合信息服务体系，通过移动互联网、公交停靠站智能化设施等提供出行全过程实时信息服务，持续优化市民公交出行体验。整合不同交通方式出行信息，提供一站式智慧化出行服

务与体验。推动公交领域出行即服务（MaaS）智慧应用，推广科技园、福田保税区模式，推进实施智慧公交地铁接驳试点方案。

推动出租车、按需响应巴士等个性化出行方式的融合发展。出台实施《深圳经济特区出租小汽车管理条例》，推动巡游车网约化发展，打造巡网融合“深圳模式”。引导网约车与巡游出租车在时空分布、服务对象、服务层次等方面的协调发展。有序开展按需响应巴士试点，允许企业根据车型、地段和时段进行灵活的价格调整，为特定时段、特殊出行需求人群提供较高品质的公交服务。

推动跨市客运服务的融合发展。全面推进道路客运车辆小型化，推动道路客运大、中、小车型全面协调发展。推动《深圳市道路客运招呼站管理规范》落地实施，合理规划和建设一批招呼站，打造“地面交通微循环枢纽”，推动客运站转型升级。实施统一的道路客运许可，打通班车与包车的界限，推动县际包车向市际包车、班车客运向包车客运转变，取消车辆与牌证“一车一牌”对应管理，方便企业灵活使用客运车辆。推进深莞惠短途市际班线公交化和跨市公交发展，满足市民城际出行需求。

推动新业态新模式有序健康发展。推动巡游出租车拼车合规化落地实施，试点商务型、高端型巡游出租车，丰富乘客用车选择。持续完善网约车、按需响应巴士、共享单车行

业监管标准，引导新业态良性发展。推进“互联网+”包车、定制客运等新模式发展。进一步强化共享单车管理，优化停车设施供给，规范车辆停放秩序。

专栏 8：公交体系建设重点工程

轨道交通工程：

城市轨道 5 号线西延、8 号线二期、6 号线支线一期、12 号线、13 号线、14 号线、16 号线、20 号线一期、3 号线四期、6 号线支线二期、7 号线二期、8 号线三期、11 号线二期、12 号线二期、13 号线二期（南延）、13 号线二期（北延）、16 号线二期等轨道四期及四期调整线路。

枢纽站场工程：

前海、岗厦北、黄木岗、大运、平湖、鹭湖、白坭坑、五和等综合交通枢纽。

综合车场工程：

民治、凤凰山、观澜大水坑、盐田北、龙城北、南湾、大田洋、西乡固戍、龙华、梅林、石岩东、布吉、公明等综合车场，福田下沙、南山科技园、南山中心区立体钢结构公交车库试点等。

第八章 推动综合交通领域绿色低碳发展

贯彻落实绿色低碳转型发展要求，推动交通能源结构调整，促进交通运输结构优化，实现交通设施建管养节能降碳，引导市民主动选择绿色低碳交通方式出行，加快形成交通运输发展与生态文明建设相互促进、与资源承载力相匹配的可持续发展格局，助力实现“双碳”目标。

第一节 完善全市能源补给设施布局

规划布局全市综合能源（油、气、电、氢）补给设施。开展全市综合能源补给站（油、气、电、氢）布局规划研究，重点提升高速公路服务区充换电、加气、加氢等综合服务能力，率先在工业园区、港口码头等试点建设加氢站。鼓励高速公路服务区、港口码头、枢纽场站和停车场实施节能技术改造，布局光伏发电设施。

大力提升新型新能源汽车充电桩设施供给。加大土地、电力供应保障力度，建设功能完备、布局合理、运行稳定、智慧安全的新能源汽车充电基础设施体系。探索人工智能移动式充电桩，推进电动车换电模式发展。研究制定鼓励社会资本参与充电设施投资建设的配套支持政策。

完善全市天然气供应网络布局。持续优化适应超大城市发展的仓储管网体系，推动城市天然气输配及天然气枢纽城

市配套项目建设，巩固提升“多气源、一张网、互联互通、功能互补”天然气供应保障格局。

第二节 推进交通载运工具清洁发展

加大新能源车辆推广和普及力度。推进存量和增量载运工具清洁化替代，重点提升货车新能源比例，逐渐淘汰高能耗、高排放的老旧交通运输工具。进一步完善城市小汽车增量调控和电动车推广政策，鼓励私人自用领域使用电动车。加快推进市内短距离物流车、公务车、环卫车、警车、港口码头园区牵引车、民用机场运输车辆等电动化。在交通、环境双约束下，逐步放宽新能源小汽车增量调控指标申请条件，健全新能源乘用车市场流通机制，培育发展新能源二手车专业交易市场及鉴定估价机构，加快小汽车能源结构优化。到2025年，新能源机动车保有量达到100万辆。

加强低碳交通装备研发与应用。鼓励企业加强燃料电池关键材料、核心部件及整车系统、运输装备领域清洁能源和降碳脱碳等关键技术的研发攻关，提升成果转化效率。鼓励远洋船舶应用LNG、电能替代燃料油，探索在公务船舶、港口码头、仓储物流、城际客运等领域开展氢燃料电池应用。

第三节 促进交通运输结构优化升级

积极推进多式联运发展。完善平盐铁路、近距离内陆港

等疏港铁路设施布局，提升铁路货运能力和服务水平，引导大宗货物和中长距离货运“公转铁”。推动道路货运设施与水路设施紧密衔接，推动货物“公转水”运输。合理布局城市物流转运中心，灵活布设多样化城市末端配送站点，提升城市物流配送效率，减少运输配送产生的碳排放。

优化绿色集约客运出行体系。推动“步行城市”建设，差异化改善街区步行设施、自行车网络以及风雨连廊系统，完善慢行出行网络，营造15分钟社区生活圈。强化主要客运走廊多层次公共交通系统建设，提升公共交通站点便捷化利用水平，提高公共交通服务竞争力。在关键交通走廊探索设置多乘员车道，促进合乘出行，提升道路资源利用效率。研究建立绿色出行碳普惠机制，奖励自愿绿色出行行为。

第四节 推动交通建管养降噪节能

加强交通噪声污染治理。落实声环境功能区要求，合理确定噪声防护距离，交通干线两侧新建敏感建筑严格落实隔声强制要求。做好新改建交通设施噪音防控，全面采用低噪声路面材料及技术，改进或取消不必要减速带、提升路面平整度、种植绿化带等综合措施，对现状噪声污染严重道路开展专项治理。严格控制汽车噪声标准，重点加强泥头车等车辆行驶管控，强化重点车辆行驶线路、行驶速度和运输时间监管，从源头推动交通噪声防控，减少噪声扰民。

推广交通建设工程装配式技术应用。促进装配式技术与建筑信息模型（BIM）技术的融合发展，健全交通建设工程装配式技术应用的配套政策和标准体系，提升应用能级和创新水准。加快部品部件生产数字化、智能化升级，鼓励在材料配送、钢筋加工、高空焊接等现场施工环节使用智能化设备和建筑机器人。

加强交通建设与管养领域节能降碳管理。坚持绿色低碳理念，高标准高质量建设高快速路、城市轨道交通等新开工项目。推动绿色低碳施工，实施全过程动态化管理。推行标准化设计，推广实施新工艺、新材料、新技术，合理控制交通建设能源消费总量。

第九章 创新发展数据驱动的智慧交通体系

推动新技术与交通行业深度融合，提升数据资源赋能交通发展水平。建设交通数字信息基础设施、推动智慧交通融合基建发展、推广新技术新业态应用场景、完善智慧交通行业创新发展软环境，形成基础设施数字感知、运行管理智能高效、新业态新模式深度示范、标准政策支撑有力的智慧交通发展体系。

第一节 建设交通数字信息基础设施

构建一体化的智慧交通感知体系。综合运用高分辨率遥感、倾斜摄影、激光扫描等高精度定位与精准化检测技术，对交通基础设施进行三维实景及资产信息采集。加快构建以多功能智能杆为载体的智慧道路感知体系，逐步实现骨干路网全覆盖。推进各类交通基础设施数字化转型、智能化升级，提升数据感知与汇聚处理能力。加快完善交通基础设施信息全周期管理标准、资产范围、接口规范，逐步实现交通基础设施的数字化互联互通。

构建面向交通治理需求的数字空间底座。建立健全BIM政策体系、技术标准体系，推进交通领域BIM技术自主知识产权软件创新应用，推动交通领域BIM应用深度融入全市城

市信息模型（CIM）平台。依托全市 CIM 平台构建交通基础设施设计、施工、监督、验收全过程数字化平台。打破数据孤岛，实现 CIM 平台上综合交通体系业务数据与城市多维地理信息、建筑及地下管廊等建筑信息模型、物联感知数据等多源信息融合。

推进城市级交通赋能平台建设。以全局最优、系统协同、个体智能为目标，加快推进交通运输一体化智慧平台建设，拓展跨层级、跨地域、跨系统、跨部门、跨业务应用场景，打造深圳市综合交通“数据大脑”，实现“监管一张网、决策一张图、出行一张脸、运输一张单”，提升交通运输管理精细化水平。

第二节 推动智慧交通融合基建发展

打造智慧交通基础设施示范工程。融合 5G、智能网联、人工智能等新技术，推动机场、港口、轨道、道路等基础设施智能化建设或改造升级。推进智能路侧设备、车用无线通信网络和智能化道路基础设施部署。实现设施数字化资产管理、路运一体化车路协同、北斗高精度应急指挥调度、自由流收费、“互联网+”服务等业务应用。推进枢纽站场设施与业务协同平台智慧化升级，提升安全生产及业务智能化管理水平。加强智能化旅客联程运输服务设施建设，如智能联程导航、自助行李直挂、票务服务、安检互认等。

打造全生命周期智慧运维示范工程。聚焦重点通道与主要枢纽，推广基于主动数据采集技术、5G+北斗高速率高精度定位的数字化养护管理系统，促进基础设施管养数字化转型。选取特大型桥梁、特长隧道、量大面广的普通桥梁隧道以及环境复杂恶劣、日常巡养难到达和易发生病害的基础设施，试点应用智能检测车、爬壁机器人、低空高精度遥感无人机、高精度传感器等先进装备，提升对基础设施的巡养效率和自动化管理水平。

打造智能网联示范工程。加快基于5.9GHz频段的车联网专用通信网络建设，建设城市道路、建筑、公共设施融合感知体系，打造智慧出行平台“车城网”，实现跨部门数据共享与管理协同，促进智慧城市与智能网联汽车协同发展。以“三区五平台”^①为架构，打造集研发、测试、示范、产业化于一体的智能网联交通测试示范平台。加快坪山车联网先导区、南山妈湾港和西丽湖科教城、宝安机场和尖岗山、大鹏坝光等区域的示范应用建设。

第三节 推广新技术新业态应用场景

推动公交、停车等领域智慧服务水平提升。推动“智慧公交站台+公交车路协同+线网优化调度”建设，构建适应复

^① 三区五平台：“三区”为封闭、半开放和开放三类测试区，“五平台”为V2X网联化测试认证平台、自动驾驶综合测试平台、数据存储及分析平台、信息安全测试评价与服务平台、前沿科技与共性技术研究平台。

杂交通网络运营的精准智慧公交体系。建设客流态势感知系统，推动轨道交通线网评估模型、车站评估模型、策略预案等技术研发。建立“区域-城市-线网-车站”多层次仿真模型，构建全网动态调校和安全防控的智慧地铁体系。结合路内路外停车资源，试点停车预约、停车诱导、室内导航和无感支付等停车信息服务，探索基于停车一张图的智慧停车精细化管理服务模式。依托深圳智慧交通指挥项目，构建实时、精准的智慧信号管控平台，形成适应主动需求管控的新一代智慧信号管控体系。

加快构建全链条、一站式的完整出行服务体系。推动MaaS顶层设计，开展可持续化的商业模式框架、政府监管规制体系、信用评价指标体系、MaaS考核评估体系等基础研究。加强出行信息共享，鼓励轨道、公交、航空、铁路、长途客运等运输企业和互联网企业数据互联互通，优化整合全方式出行信息资源，推动城市间城际铁路、高铁和航空等交通方式时刻表精准衔接、支付体系快捷联通、信息服务综合一体。

第四节 完善行业创新发展软环境

建立数据管理制度和技术标准体系。围绕数据采集、传输、存储、处理、共享、销毁等数据全生命周期，建立健全数据管理流程，打造数据治理闭环，保证各个环节职责清晰，提高数据管理效率，为数据治理提供支撑。根据综合交通运

输数据治理建设需要，完善全市统一的综合交通运输数据标准体系，实现数据指标口径统一。

探索构建与交通新技术适配的行业标准规范。出台《深圳经济特区智能网联汽车管理条例》《深圳经济特区道路运输条例》等规范行业发展的管理办法，推动智能网联汽车合法上路、开展运营、事故认定等配套研究工作。制订《出租车车载智能终端技术规范》《公交智能调度系统》等地方标准。构建适应交通运输领域新型基础设施建设的标准体系，分类制定关键性、基础性标准，有效指导新基建工程建设。加快完善通信网络、北斗系统、环境感知、交通诱导与管理等标准规范，推进建立适应自动驾驶、自动化码头、无人配送的基础设施规范体系。

培育智慧交通科研载体。依托国家技术创新中心、国家重点实验室等重要载体，建设本地化的交通运输领域科研基地。鼓励社会投资科技基础设施，推动一批科研平台纳入国家科技创新基地建设，推进创新资源跨行业共享，全面提升智慧交通科技研发水平。打造一批国际领先的交通运输平台型企业，推动交通科技产业化规模化发展。

专栏 9：智慧交通建设重点工程

新型交通基础设施建设：

深圳智慧机场、妈湾智慧港、盐田东智慧港、小漠智慧港、机荷智慧高速、宝鹏通道、穗莞深城际、福田口岸、皇岗口岸智慧化

等。

交通运输服务智慧化提升：

交通运输一体化智慧平台、政务服务全流程全自动办理平台、深圳智能网联交通测试示范平台、深圳智慧交通指挥项目、深圳市普通国省干道治超非现场执法监测点建设工程、深圳城市轨道交通 NOCC 二期项目、深圳城市轨道交通 BIM 全生命周期智慧应用示范线、轨道 10 号线智慧地铁等。

第十章 提升超大城市交通现代化治理能力

以新技术、新设施、新理念赋能交通治理，稳步推进交通治理模式升级，持续推进综合交通服务品质提升。进一步加强主动、精准、整体式、智能化的交通需求调控、交通运输安全风险防控与安全应急能力，提升交通共建共治共享水平。

第一节 提升城市交通综合治理能力

提升道路交通服务品质。以改善片区微循环、道路拥堵节点和公交拥堵节点为重点，持续滚动开展学校、医院、枢纽以及重点拥堵片区的综合整治。在市区两级交通拥堵综合治理联席会议制度基础上，完善常态化治堵工作机制。针对前海、留仙洞、科技园、深圳北站等重点片区，实施多专业融合、跨部门协同的街道环境品质提升工程。

提升智慧化交通管理水平。依托交通大数据平台，强化拥堵排查评估、交通综合运行调控的自动化业务管理能力。探索推广单行道、可变车道、潮汐车道、合乘车道等更加灵活的交通管理模式，推进交通信号灯配时智能优化，提高城市道路通行效率。完善集指挥调度、信号控制、交通监控、交通执法、车联管理、信息发布于一体的城市智能交通管理系统。推进跨部门交通管理信息、跨方式出行信息的互联互

通和交换共享。依托北斗卫星导航技术，探索试点应用高速公路自由流收费。

持续推进无障碍交通设施建设。构建安全、连续、平整的全龄友好交通出行网，为老年人、儿童、孕妇、残障人士等群体营造更高品质的出行环境。提升道路和立体过街设施的无障碍水平，进一步完善交通枢纽无障碍入口通道、盲道、轮椅坡道与梯道、无障碍垂直电梯、扶手、低位服务设施及无障碍标识，实现新建及改建交通设施无障碍建设率达到100%。

提升枢纽联程联运服务品质。加强枢纽站点与周边建筑一体化衔接，促进站城无障碍互联互通。优化干线铁路及城际铁路安检、售检票、候车等流程，提升多网换乘的“无感化”水平。将公交站点与建筑物结合，推动公交微枢纽建设，推进门厅站建设，提供更加贴近需求的出行服务。建设一体化联运服务平台，鼓励不同运输方式企业开展联运业务合作，共享运输线路、站场、信息等资源，推进联程客运票务一体化，发展“行李直挂”服务。

第二节 构建精准需求调控政策体系

完善小汽车增量调控管理制度。研究优化调整小汽车增量指标类型结构，推动二手车周转指标等配套措施落地实施。支持加快淘汰高耗能、高排放小汽车。在交通承载力、

停车空间、大气环保、汽车产业发展等多重约束下，探索建立中长期可持续发展的小汽车总量控制机制。

开展道路使用管理政策技术储备研究。建立以交通减碳为切入点的道路使用调节机制，研究在交通拥堵严重、环境保护要求高的重点片区设置机动车低排放区，提高准入车辆的排放标准。针对交通拥堵严重的主要通道及片区，研究通过经济、技术等手段提高设施利用效率的可行方案。

优化车辆停放环节的管理政策。综合考虑人口、土地、交通等因素的变化趋势，优化调整实行政府定价的社会公共类停车区域划分，合理扩大一类及二类停车收费区域比重。充分考虑土地资源节约使用的原则，推动全市机械式立体停车设施建设。针对道路持续拥堵、长时停放比例高、泊位占用率大的片区，探索将路内停车泊位调整为限时泊位的可行性。推动智慧停车系统建设，探索推进错时共享停车。进一步完善停车法律法规体系，强化停车秩序管理，加强停车执法力度。

第三节 提升重点区域交通承载能力

提升重点区域的对外交通辐射能级。依托城际轨道、高快速路网络建设，打造衔接一体的快速交通体系，实现科技发展重点片区与大湾区核心机场、高铁枢纽、主要大学园区、大科学装置等之间的快速直达。重点保障光明科学城、西丽

湖国际科教城、坪山高新区、河套深港科技创新合作区、大运深港国际科教城、燕罗国际智慧制造生态城等全市科技发展高地的战略通道规划建设，实现重点片区间 45 分钟互联互通。

完善重点区域次支路规划建设。聚焦科技创新等活动特点，高标准推进全市重点区域的路网品质提升。践行“窄马路，密路网”的城市道路布局理念，结合重点区域开发，同步推进次支路等基础设施建设，构建激发创新活力的完整街道体系。

提升重点区域的枢纽服务品质。大力提升全市重点区域的交通枢纽能级，高标准推进西丽、光明城、皇岗口岸等枢纽规划建设。推动枢纽友好化升级改造，提供体验舒适的通行环境。优化枢纽标识系统，全面增设国际语言标识。增设旅客互动系统，提供周边景点、活动等信息，提升旅客服务水平。

高标准推进深汕特别合作区交通基础设施建设。对外构建以“区域铁路为核心，公路长途为主体，航空航运为补充”的区域综合交通运输体系，支撑合作区与大湾区核心城市的高效互通。合作区内部加快城市骨架路网建设，打造“五横六纵”骨干路网格局，促进组团便捷互通。高标准推进鹅埠等重点片区的高品质慢行系统、预约公交系统、智慧化道路系统建设。

第四节 推动交通文化旅游有机融合

加强交通绿色出行文化建设。深入机关、社区、校园、企业等开展绿色出行宣传，倡导市民采用公共交通、自行车和步行等绿色出行方式，提高公众对绿色出行方式的认知度和接受度。进一步推广“绿色出行、自愿停驶”活动，鼓励企业或社会团体号召员工停驶，提升绿色通勤比例。

推动交通运输与旅游融合发展。加强交通与旅游基础设施规划统筹，畅通景区与交通干线连接，在机场、车站、客运码头等交通枢纽配建游客集散中心等设施，构建覆盖景区的交通网络。结合区位环境和实际建设需求，融合挖掘地域文化和人文特色，设置高速公路特色服务区。推动广东滨海旅游公路深圳段改造建设，积极发展旅游航道，打造“精品航线+岸上旅游”一体化服务产品。

提升道路空间生态和景观环境质量。合理利用有限空间资源实施交通设施的绿化装饰，加大道路空间的生态体量，提高道路空间艺术品质，营造更具亲和力的交通环境。严控交通基础设施建设未经许可占用城市绿地、迁移城市树木行为，实现交通与生态环境资源的和谐发展。

第五节 构建安全韧性城市交通体系

提升交通基础设施安全水平。健全基础设施资产全周期管理体系，加强设施设备运行监测与管理养护。加强老旧枢

纽站场、重要通航及航运设施的安全和运行监测。提升新建及改扩建交通设施安全设计水平，推进安全配套设施与基础设施主体工程同步规划建设运营。加强道路、桥梁等隐患排查和安全设施建设，及时修复灾毁水毁路段。完善防范船舶碰撞桥梁设施，提升全生命周期安全可靠。编制深圳市交通公用设施养护技术规程，出台深圳市道路设施移交管理办法。

完善交通运输行业安全风险管控体系。充分利用科技和信息化手段强化交通运输行业的安全生产风险管理，加强安全生产风险辨识、评估与管控工作，定期开展行业安全风险评估，对风险点、危险源实施清单管理。在重要通道、枢纽、航运区域建设气象监测预警系统，加强重大风险源的识别和全过程动态监测分析、预测预警，提高交通基础设施适应气候变化能力。优化职业驾驶员、快递员、船员等从业环境，提高交通运输从业人员安全文明意识。以科技治超为核心，新建一批治超非现场执法监测点，提升路网监控水平，降低安全事故发生风险。

完善交通运输行业应急管理体系。完善港航、民航、铁路、道路运输、城市轨道交通、公共交通等应急运力储备，持续加大交通设施安全防护投入。健全应急运输标准规范体系，完善交通运输行业应急预案体系。加强各级交通运输部门与本地区公安交警、应急管理、消防救援、卫生健康、气

象、生态环境等相关部门间的协调联动机制，加快推动形成统一指挥、专常兼备、反应灵敏、上下联动、平战结合的应急管理体制。持续开展多种形式的实战演练演习，提升交通运输突发事件应急处置能力。严格落实“外严防输入、内严防反弹”防控措施，确保常态化疫情防控前提下，交通网络不断、应急运输不断、必要的群众生产生活物资运输通道不断。

第四篇 推动综合交通规划高质量落地实施

落实规划实施主体责任，注重与生态环境间的协调发展，强化协同组织实施模式，加强对重大项目的政策支持和资源要素保障，优化规划评估调整机制，发挥本规划对综合交通建设的统领作用，形成建设交通强国城市范例的强大合力。

第十一章 环境影响评价

本规划作为总体部署和统筹安排全市交通未来五年发展的综合性规划，充分坚持生态优先、绿色低碳发展理念，努力推动各类资源集约利用，推进运输结构与能源结构的绿色低碳转型升级，促进交通运输与服务的可持续发展。

规划实施环境影响分析。规划涵盖港口、机场、铁路、公路、城市轨道、口岸等多种交通方式，涉及交通基础设施“规划-设计-建设-运维-管理”全生命周期、交通运输方式结构、交通载运工具能源结构等诸多领域，实施过程中和实施后对于各类资源利用、污染排放、生态系统连通性等可能产生影响。各类资源利用包含建设交通线性工程、枢纽等对于土地资源、自然岸线、矿产能源等占用或改变。污染排放包含交通载运工具使用可能导致的尾气排放、噪声污染、污

水排放、固体废弃物产生等。生态系统连通性指交通设施网络建设可能引发的空间割裂、阻隔生物迁移等。

规划实施环境影响评价。规划严格落实《中华人民共和国环境保护法》《中华人民共和国环境噪声污染防治法》《中华人民共和国大气污染防治法》《中华人民共和国水污染防治法》《广东省环境保护条例》《广东省珠江三角洲水质保护条例》《广东省林地保护管理条例》《广东省基本农田保护区管理条例》《深圳经济特区生态环境保护条例》《深圳经济特区建设项目环境保护条例》《深圳经济特区环境噪声污染防治条例》等相关要求，与国土空间和生态环境保护等相关规划紧密协调，确保综合交通与经济社会、生态环境统筹协调发展。

本规划的实施以满足资源环境承载力作为核心要求，促进土地、岸线、空间等多种资源的集约复合利用。针对规划中涉及未来五年建设的项目，需按相关程序开展项目的环境影响评价工作。针对全市交通运输结构与能源结构，践行绿色低碳可持续发展要求，构建更具竞争力的绿色出行体系，推动交通能源结构清洁化转型，降低交通运输对于环境的影响。

预防或减轻环境影响的对策建议。推动空间复合利用，提高资源利用效率。推广公交立体综合车场、交通枢纽综合立体开发、道路复合立体化改造等发展模式，提高稀缺土地、

岸线等空间资源的利用效率。推动交通能源结构清洁化升级。大力推广 LNG 船舶、新能源车辆，提升港口岸电设施、充电设施利用效率。加强噪声源头防控，规划层面落实声环境功能区要求、合理确定噪声防护距离，建设层面交通干线两侧新建敏感建筑严格落实隔声强制要求，施工层面加强安全文明施工管理、施工单位信用管理、施工机械设备管理。依托智慧化手段，提高交通可持续发展水平。依托 BIM、CIM 平台建设，提高交通基础设施全生命周期风险管控能力，推广装配式等建造新技术，推进节能环保新装备应用。

第十二章 保障措施

着力深化改革、创新机制、加强统筹、协同实施，保障“十四五”期间全市综合交通发展的总体部署有效落地，发挥综合交通对经济社会发展的支撑和促进作用。完善规划实施机制，强化政策统筹协调，引导全社会参与和有效实施，保障规划目标和任务的完成。

加强党的全面领导。把学习贯彻习近平新时代中国特色社会主义思想作为头等大事和首要政治任务，增强“四个意识”，坚定“四个自信”，做到“两个维护”，坚决按照习近平总书记、党中央要求，谋划推动交通强国建设、推动深圳交通基础设施高质量发展，严明政治纪律和政治规矩，不断涵养风清气正的良好政治生态。

落实规划实施主体责任。建立统筹协调的规划实施机制，强化市区协同、部门协作、上下联动，整体有序推进。逐一分解规划任务，落实牵头部门和工作分工，明确实施进度和完成时限。本规划提出的发展目标、重点任务和重大项目，应纳入各牵头部门的年度重点工作计划和督办事项。

加强规划实施资源保障。统筹综合交通规划与国民经济和社会发展、国土空间、产业发展、区域发展、环境保护等相关规划之间的协同实施，提高规划实施的科学性和系统性。加大空间、技术、人才等资源要素供给支持力度。统筹

交通与生态环境资源，节约用地、用林、用海、用能，尽量避让永久基本农田、生态保护红线和水源保护区等敏感区域。积极按照绿色低碳技术标准，推动重大交通项目建设，推动综合交通运输结构调整。培育专业化交通人才队伍，保障规划任务落地实施。

强化规划项目实施资金支撑。强化项目资金保障，拓展项目投资融资渠道。结合全市新一轮市区政府投资事权划分优化调整契机，强化财政承载能力分析研判，探索更加灵活的市区两级协同出资模式，推动城市轨道交通、全市综合性交通枢纽建设，统筹调动市区两级政府投资积极性和能动性。鼓励和引导社会资本参与交通基础设施和公共服务领域投资。充分运用市场机制，多元化拓宽投融资渠道，积极吸引社会资本参与，加大 REITs、政府和社会资本合作（PPP）、专项债、境外发债、市场化基金等投融资多元化改革创新，争取金融保险机构支持，强化风险防控机制建设。

完善规划实施政策配套体系。把握综合改革授权试点契机，践行交通新基建、碳达峰碳中和、交通可持续发展等理念，统筹考虑各相关项目的功能定位、空间布局、建设时序、施工组织和管养维护，完善规划实施保障政策体系，制定全市综合交通项目库和协同实施计划，指导各类交通项目的规划建设。加强交通建设项目前期工作跨行业协同管理，努力提升交通设施与城市综合管廊、海绵城市、地下空间等项目

协同规划建设水平。完善重大项目储备机制，形成建设一批、竣工一批、启动一批、储备一批的滚动机制。强化重大项目前期论证，完善重大项目联动协调机制，加快项目落地。

优化规划评估调整机制。加强规划实施监测，开展对规划指标、政策措施和重大项目实施情况的跟踪监测分析，强化动态管理，提高规划实施的效果。建立规划评估制度，应对城市发展形势变化，开展规划中期评估、总结评估等，及时调整建设计划。加强规划宣传，增强公众对规划的认识、认可和认同，营造全社会共同参与和支持规划实施的良好氛围。