

深圳市综合立体交通网规划方案

(2024-2035 年)

二〇二四年十月

目 录

前 言	1
一、规划基础	2
(一) 发展现状	2
(二) 存在不足	6
(三) 面临形势	7
二、总体要求	9
(一) 指导思想	9
(二) 基本原则	9
(三) 发展目标	11
(四) 指标体系	15
(五) 发展策略	18
三、强化综合立体的对外交通网络	20
(一) 建设世界一流港口和航运枢纽	20
(二) 打造全球领先的国际航空枢纽	23
(三) 拓展高效复合的对外陆路通道	25
(四) 建设海陆互济的油气管道网络	29
四、完善多层畅达的区域交通网络	31
(一) 建设融合高效的城际铁路网	31

(二) 完善功能协调的高快速路网	34
(三) 构建立体协同的深港交通网	36
(四) 建设公铁复合的深汕交通网	38
五、推进综合交通统筹融合发展	40
(一) 推进走廊枢纽一体化融合	40
(二) 促进交通与物流融合发展	43
(三) 加快低空经济中心建设	47
(四) 推进智能网联汽车高质量发展	50
(五) 推动旅游与交通融合发展	51
六、推进综合交通高质量发展	54
(一) 构建更可持续的绿色交通系统	54
(二) 构建全员友好的交通服务体系	58
(三) 加强全天候、全周期安全保障	60
(四) 构建数字化、智慧化设施体系	63
(五) 构建现代化交通运输治理体系	66
七、环境影响评价	69
(一) 规划实施环境影响分析	69
(二) 规划实施环境影响评价	69
(三) 预防和缓解影响的措施与建议	70
八、保障措施	71

(一) 加强党的领导	71
(二) 衔接国土空间规划	71
(三) 加强组织协调	72
(四) 建立数据共享机制	72
(五) 积极争取政策支持	72
(六) 加强规划实施评估	72

前 言

交通运输是国民经济中具有基础性、先导性、战略性的产业，是重要的服务性行业和现代化经济体系的重要组成部分，贯通生产、分配、流通、消费全过程。党中央、国务院高度重视交通运输发展，印发了《交通强国建设纲要》《国家综合立体交通网规划纲要》，对加快建设交通强国进行了系统谋划和全面部署。《广东省综合立体交通网规划纲要》进一步提出以统筹融合为导向，着力补短板、重衔接、优网络、提效能，更加注重存量资源优化利用和增量供给质量提升的发展要求。为深入贯彻落实党中央、国务院决策部署和省委、省政府工作安排，加快构建深圳市现代化高质量综合立体交通网，建设具有全球重要影响力的物流中心，为深圳加快建设更具全球影响力的经济中心城市和现代化国际大都市提供有力支撑，结合深圳实际编制本规划方案。

本规划方案是深圳对外交通基础设施和行业中长期发展的总体部署和统筹安排，是编制相关交通专项规划、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、促进综合立体交通协调发展具有重要指导作用。规划范围为深圳市域（对深汕特别合作区提出指引），规划期为 2024 至 2035 年，远景展望到本世纪中叶。

一、规划基础

（一）发展现状

1. 国际性综合交通枢纽城市地位不断增强

近年来深圳国际性综合交通枢纽城市建设进入快车道，国际枢纽海港、国际航空枢纽、国家铁路枢纽、国家公路枢纽建设全面推进，物流枢纽设施布局及服务功能不断完善，面向国际国内的辐射带动能级进一步提升。

国际枢纽海港地位持续巩固。深圳港2023年集装箱吞吐量达2988万标箱，稳居全球第四，是华南地区超大型集装箱船舶首选港。截至2023年年底，深圳港国际班轮航线达248条，累计开通36条组合港航线、挂牌运营14个内陆港，门户枢纽功能不断强化。2023年液化天然气（LNG）接卸量1322万吨，成为全国最大LNG接卸港。招商局购入中国首艘五星旗豪华邮轮“招商伊敦号”，开通的深圳-厦门-舟山-上海航线入选交通运输部精品航线。妈湾港建成粤港澳大湾区第一个5G智慧港口，应用国内首个自主知识产权的港口核心操作系统。

国际航空枢纽建设全面提速。机场卫星厅建成运营，机场三跑道和T1、T2航站区等重大项目加快规划建设。2023年深圳机场旅客吞吐量达5273万人次，排名全国第四，其中国内旅客吞吐量排名跃居全国第二；货邮吞吐量达160万吨，排名全国第三，其中国内货邮吞吐量稳居全国第一。2023年深圳机场国际航线

增至 61 条，全球辐射能力进一步增强。启用全国首个海关空侧闸口，首批推出自助行李托运、刷脸登机智慧服务，连续 6 年被民航旅客服务测评机构（CAPSE）评为最佳机场。

国家铁路枢纽功能进一步增强。赣深高铁建成运营，深江铁路、深汕高铁、西丽枢纽、机场东枢纽等重大工程加快建设，广深第二高铁前期工作加快推进，日均开行旅客列车超过 500 对，可直达全国约 50% 地级及以上城市，“南北终到、东西贯通、互联互通”的铁路网络格局逐步形成。2023 年全市铁路旅客发送量达 9483 万人次，其中深圳北站单日旅客发送量突破 30 万大关，国家铁路枢纽地位进一步显现。平湖南铁路货场一期建成投入使用，平盐铁路改造工程开工建设，海铁联运水平不断提升。

在国家公路网中的枢纽地位进一步突出。京港澳、沈海、长深、珠三角环线高速等 4 条国家高速公路主干线汇聚深圳，截至 2023 年年底，高速公路总里程达 392.4 公里，深圳在全国发展大局中的辐射带动能级进一步增强。深中通道、外环高速一期二期等建成通车，深汕西高速改扩建等重大项目加快推进，G0412 深圳-南宁高速公路纳入《国家公路网规划》，深圳至珠江西岸、粤西等地的交通联系进一步加强。

物流枢纽设施布局及服务功能不断完善。全面推进国家物流枢纽建设，先后获批商贸服务型、空港型、港口型、生产服务型国家物流枢纽。开通“湾区号”中欧班列、中老国际班列、中泰

冷链班列以及深圳至俄罗斯精品班列，有力支撑深圳与欧洲、东盟的国际贸易往来需求。2023年，全市物流业增加值3522.35亿元，对GDP贡献率为10.2%。全市物流企业超8万家，物流供应链上市企业市值稳居全国第一。

2. 大湾区交通网络互联互通水平稳步提升

深圳面向大湾区和都市圈的交通基础设施建设全面推进，初步形成涵盖高快速路、城际铁路、水上客运、通用航空等多方式的区域综合立体交通网络。

高快速路网布局不断完善。南坪三期、桂庙隧道、坪盐通道等建成通车，春风隧道、妈湾跨海通道等加快建设，侨城东路北延等项目前期工作加快推进，全市高快速路通车里程超640公里，“八横十三纵”高快速路网加快形成。南光高速北延、光侨路北延通道等一批跨市道路前期工作加快推进，深圳都市圈交通一体化水平不断提升。

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，广深铁路持续发挥城际客运功能，基本实现深圳与广州中心城区1小时直达。粤港澳大湾区城际铁路建设全面启动，深惠城际前海至坪地段、深惠城际大鹏支线、深大城际深圳机场至坪山段、穗莞深城际深圳机场至前海段以及前海至皇岗口岸段等5条（段）约203公里线路加快建设，广深中轴城际、深莞增城际等前期工作加快推进。

深港跨界交通持续优化。深圳东部的广深铁路、东部过境通道，中部的广深港客运专线、广深高速公路，西部的深圳湾公路大桥等与香港跨界轨道和公路全面对接，基本形成高效便捷的陆路通道格局。深港跨界口岸体系不断完善，皇岗口岸最早实现24小时通关，深圳湾口岸首创“一地两检”模式，莲塘口岸正式启用旅检通关功能，广深港高铁西九龙站口岸接入全国高铁网。

3. 交通运输服务水平和治理能力持续提高

坚持以促进产业发展和服务民生需求为导向，落实碳达峰碳中和、交通强国等战略部署，深圳在运输管理、交通管控、新基建等领域走在全国前列。

绿色交通发展成效逐步显现。绿色出行占比提升至79%，主体地位凸显。新能源交通运输装备广泛应用，全球率先实现公交车、巡游出租车100%纯电动化，新能源汽车保有量位居全球城市前列。荣获“绿色货运配送示范城市”称号，纯电动泥头车规模位居全球第一，连续5年成为全球新能源电动货车保有量最大的城市。港口绿色低碳发展水平全国领先，港口泊位岸电覆盖率达85%以上，岸电使用规模全国第一。

智能交通体系建设取得突破。智能网联无人系统领域先行先试，全国首部智能网联汽车法规《深圳经济特区智能网联汽车管理条例》颁布实施，截至2023年年底，累计发放700张智能网

联测试示范通知书，测试道路累计开放里程达 838 公里，累计测试运营里程超 70 万公里，开放首批高快速路测试道路 67 公里。深圳民用无人驾驶航空试验区获中国民航局批复，2023 年实现载货无人机飞行量 61 万架次，飞行规模全国第一。新业态新技术加速应用，开展北斗技术应用示范，精准管理 42 万辆互联网租赁自行车，定点停放率提高到 95%，相关经验被中央文明办向全国推广。制定交通建设工程全周期 BIM 交付标准。

交通安全形势平稳向好。全市道路交通万车死亡率接近世界一流城市水平。2023 年，道路运输、港口航运、交通工程等领域生产安全事故宗数、死亡人数同比分别下降 2.6%、4.75%，实现“双降”目标。全市道路设施综合完好率达 98.4%，优等路率达 98.3%，道路设施完好水平居全国前列。

城市交通服务水平不断提升。截至 2023 年年底，城市轨道交通线网（包含有轨电车）运营里程达到 567.1 公里，线网密度全国第一。轨道站点 800 米范围覆盖了全市 919 万人口、558 万个岗位。公交站点 500 米覆盖率达 100%，轨道公交一次换乘可达建成区比例提升至 93%。2023 年新改建非机动车道 432 公里，慢行出行安全性、舒适性不断改善。

（二）存在不足

一是综合交通枢纽竞争力与世界一流存在差距。深圳港口专业化功能和航运服务亟需增强，机场国际化水平和终端容量有待

提升，铁路通道能力有限、效率不高，制约国内经济腹地进一步拓展。二是**区域交通基础设施互联互通水平有待提升**。面向城市群、都市圈的区域交通联系仍为公路主导模式，城际铁路网尚未成型，高快速路网络存在局部瓶颈，仍需进一步完善。三是**物流设施专业化水平亟待提高**。物流基础设施规模小、建设标准低，仓储设施专业化、自动化、智能化程度不高，高标仓供应不足。四是**综合交通绿色智慧发展水平尚未达到先行示范要求**。交通领域减碳仍处于能源结构、运输结构优化调整攻坚期，交通领域的前沿科技创新应用亟待提速。

（三）面临形势

1. 建设更具全球影响力的经济中心城市和现代化国际大都市，要求打造世界一流的对外门户枢纽

随着深圳加快建设更具全球影响力的经济中心城市和现代化国际大都市，深圳与国内外的创新活动、文化交往、商务联系和货运往来进一步增强。未来高铁、航空出行需求持续增加。

2. 打造粤港澳大湾区核心引擎，要求构建多元选择、高效直达的区域一体化综合交通网络

未来广深、深莞惠、跨珠江等方向出行需求稳定增长，深港之间跨界出行需求快速增长。预计2035年深圳市跨市出行总量达双向649万人次/日，是现状的2.7倍。深港空间格局从“一河两岸”向“双城三圈”转变。

3. 支撑产业转型和消费升级，要求贯通物流全链条，提升专业化服务水平

深圳以高端制造业为引领的工业体系日渐壮大，电商快递业务量持续增长，危化品运输、冷链运输需求旺盛，生物医药、新材料、电池等行业快速发展也对专业化物流服务提出了更高要求。

4. 落实碳达峰碳中和战略，要求加快交通领域低碳转型

“可持续发展先锋”是中央赋予深圳建设中国特色社会主义先行示范区的重要定位，落实碳达峰碳中和战略，亟需推进交通领域低碳转型，科学有序、积极稳妥推进交通运输领域碳达峰，降低污染物及温室气体排放强度，促进交通与自然和谐发展。伴随着交通运输需求仍将持续增长，绿色低碳转型发展需要更大力度推动交通“能源、运输、出行”等结构性调整。

5. 适应新科技形势，要求深化科技创新应用，赋能服务和效率提升

随着人工智能、自动驾驶（车路协同）、新一代信息技术、新能源新材料等新技术加快突破和推广应用，交通领域总体呈现数字化、智能化、网联化、共享化等发展趋势，引发综合交通建设、管理、服务等一系列变革。城市交通系统规模庞大，涉及要素众多且关系复杂，需大力推动数据资源赋能城市交通治理，提升城市交通管理与控制的精细化和智慧化水平。

二、总体要求

（一）指导思想

以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，全面贯彻落实党的二十大和二十届二中、三中全会精神，深入学习贯彻习近平总书记对广东、深圳系列重要讲话和重要指示精神，全面落实省委“1310”具体部署，认真践行“人民城市人民建，人民城市为人民”重要理念，完整、准确、全面贯彻新发展理念，主动融入和服务构建新发展格局，加快发展新质生产力，充分发挥交通开路先锋作用，坚持以推动高质量发展为主题，坚持以改革创新为根本动力，坚持问题导向和系统观念，遵循网络优化强功能、跨界融合增动能、高质量发展提效能的发展思路，以枢纽升级、湾区一体、多元融合、质量引领为主攻方向，加快构建便捷顺畅、经济高效、绿色集约、智能先进、安全可靠的现代化综合立体交通网络，助力提升粤港澳大湾区基础设施“硬联通”和规则机制“软联通”水平，推进粤港澳大湾区市场一体化，协同、融合、一体化加快推进“五个中心”建设，为深圳建设更具全球影响力的经济中心城市和现代化国际大都市提供有力支撑。

（二）基本原则

先行引领、稳步推进。坚持交通先行，充分发挥“开路先锋”作用，适度超前做好综合立体交通网规划布局，严控建设实施过度超前，打造综合交通统筹融合和高质量发展标杆，支撑深圳建

设更具全球影响力的经济中心城市和现代化国际大都市，为建成交通强国作出深圳贡献。

协同联动、统筹融合。坚持系统观念，强化跨方式、跨领域、跨城市、跨产业的规划建设统筹。加强交通资源整合和集约利用，提升综合交通运输整体效率。推进城市群、都市圈交通共建共治共享，促进粤港澳大湾区交通一体化发展。强化交通与相关产业协同联动、与城市空间综合开发，促进枢纽、通道与产业、城市融合发展，催生经济发展新动能。

人民至上、公平包容。坚持以人民为中心，建设人民满意交通，不断增强人民群众的获得感、幸福感、安全感。灵活适应交通多样化、个性化发展需求，持续提升出行便捷化水平，完善无障碍设施，提高出行品质，营造更加宜居宜业宜游的出行环境。

创新驱动，智慧引领。坚持创新核心地位，以先进信息技术赋能交通基础设施，推动新型基础设施建设，提升交通运输智慧发展水平。积极探索新模式、新技术、新装备在国际枢纽建设、区域交通协同、城市交通治理等方面率先应用。

绿色转型，安全发展。坚持绿水青山就是金山银山的理念，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，促进交通与自然和谐发展。统筹发展和安全，加强交通运输安全与应急保障能力建设，增强交通基础设施韧性，维护国际物流供应链体系安全稳定。

（三）发展目标

到 2035 年，高水平建成便捷顺畅、经济高效、绿色集约、智能先进、安全可靠的现代化综合立体交通网，全面建成具有全球重要影响力的物流中心和国际性综合交通枢纽城市，全面形成“12312”出行交通圈^①和“123”快货物流圈^②，实现“10-30-60”的快速交通服务目标^③。综合交通发展水平进入全球先进行列。

——构建广覆全球、畅行湾区的通道网络体系。建成畅联全球、海陆空一体的国际运输通道，联通国际国内的远近洋、干支线、内外贸相结合的全球性航运网络体系更加完善，欧美创新城市点对点直通、东盟及东北亚 4 小时高频直达、“一带一路”关键节点及时响应的航空网络逐步成型，通达亚、欧、非大陆的国际班列网络全面形成。建成融入国家交通主骨架的“5 轴 9 向”对外运输通道，高速铁路网和高速公路网连通全国主要城市群和泛珠三角区域，4 小时高铁通达泛珠三角主要城市，6 小时通达京津冀、长三角、成渝城市群中心城市。建成粤港澳大湾区一体化快速交通网，形成以轨道交通和高快速路为主体、水上和低空交通为补充的发展格局，建成“湾区 1 小时、内湾半小时”交通圈。

^① “12312”出行交通圈：与粤港澳大湾区主要城市间 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：国内 1 天送达，周边国家主要城市 2 天送达，全球主要城市 3 天送达。

^③ “10-30-60”的快速交通服务目标：10 分钟接入高快速路网、30 分钟可达高铁枢纽、60 分钟可达机场枢纽。

专栏一：国际运输通道布局

依托国际枢纽海港，发展港口外贸航线，打造经太平洋、印度洋和大西洋，通达世界主要贸易港的**海上国际运输网络**。

共建粤港澳大湾区世界级机场群，完善直达全球重要城市的航线网络，打造至东南亚、东北亚、欧洲、北美洲、南美洲、南亚（中亚、西亚）、非洲、大洋洲的**空中国际运输通道**。

以中欧班列为重点，打造经陆路至欧洲、中亚（西亚）、蒙古（俄罗斯）、中南半岛、南亚的**陆路国际运输通道**。

专栏二：区域运输通道布局

深圳至长三角主轴

方向 1：深圳-福州-宁波-上海。方向 2：深圳-河源-杭州-上海。

深圳至京津冀主轴

方向 1：深圳-赣州-雄安-北京。方向 2：深圳-广州-郑州-北京。

深圳至成渝主轴

方向 1：深圳-广州-永州-重庆/成都。方向 2：深圳-江门-肇庆-重庆/成都。

深圳至北部湾、滇中主轴

方向 1：深圳-珠海-南宁-昆明。方向 2：深圳-湛江-昆明/海口。

专栏二：区域运输通道布局

深圳至香港主轴

方向 1：深圳至香港。

——打造世界一流、高效衔接的交通枢纽体系。建成高效辐射的海陆空国际性综合交通枢纽，打造引领亚太的一流港口和航运枢纽、链接全球的国际航空枢纽和国家级综合铁路枢纽，港口集装箱年吞吐量达到 4100 万标箱（含小漠国际物流港），机场旅客年吞吐量达到 1 亿人次、货邮年吞吐量达到 350 万吨，国际及地区旅客吞吐量占比达到 20%。建成多层次一体化综合客货枢纽体系，依托港口、机场、铁路站，打造由门户客运枢纽、区域客运枢纽、城市客运枢纽构成的多层次客运枢纽体系，由对外物流枢纽、城市物流转运中心、社区物流配送站构成的“7+30+N”货运枢纽体系。

专栏三：货运枢纽体系

对外物流枢纽：7 个

加快建设 2 个海港枢纽、1 个空港枢纽、1 个铁路枢纽以及 3 个公路枢纽，打造联通国际、辐射全国、服务区域的对外物流枢纽，进一步增强在全球和区域供应链体系中的枢纽地位。

城市物流转运中心：30 个

保障城市物流高效运转，在市内物流通道沿线等交通便利地区新建 30 处物流转运中心，主要提供电商快递分拨、商超配送和冷

专栏三：货运枢纽体系

链物流功能。

社区物流配送站：N个

完善社区末端物流配送系统，按照15分钟便民生活圈要求，建成满足社区内生活物资集散、快递生鲜配送等功能的社区物流配送站，打通城市配送“最后一公里”。

——创新空间集约、产业协同的融合发展模式。探索综合交通空间复合共享利用新模式，实现稀缺交通走廊新改建设施、新建综合客运枢纽复合利用率达到70%。打造交通与物流深度融合发展新样板，建成多层次、广覆盖的物流枢纽体系，畅通多方式、全过程的物流组织体系，全球资源配置能力显著增强，系统化布局、高效化运行、专业化服务成为全球标杆，实现快递业务量突破150亿件，高标仓面积占比达到60%。全面建成具有全球重要影响力的物流中心。推动交通与相关产业融合发展迈上新台阶，打造交通廊道经济、枢纽经济、口岸经济、低空经济、临空经济等新业态，低空经济产业产值规模突破2000亿元。

——创建安全绿色、智慧共享的高质量发展标杆。创建安全绿色可持续交通发展样板，综合交通基础设施耐久性、可靠性和网络韧性显著增强，交通基础设施建设全过程、全周期绿色化全面实现，重大桥梁、边坡、隧道智慧监测应用数量超过200个，既有道路交通基础设施BIM模型导入率达到100%。创建综合交

通智慧化发展标杆，智能交通、先进交通装备应用和新业态、新模式发展全球领先，建成全球交通科创中心，交通治理智慧化平台数据共享率达到 100%。**创建公平包容交通发展典范**，交通发展更加均衡，市民出行便利程度和服务水平大幅提升，轨道站点 800 米范围人口岗位覆盖率达到 75%，无障碍交通畅行全面实现，形成人人共享、公平普惠的交通发展新格局。

到本世纪中叶，实现国际国内通道网络全面覆盖，国际性综合交通枢纽地位进一步提升，交通运输与经济社会发展深度融合，综合立体交通网质量效率与安全绿色发展水平全球领先，交通领域新技术广泛应用，全面建成世界领先的现代化高质量综合立体交通网和可持续交通发展典范，为深圳建成竞争力、创新力、影响力卓著的全球标杆城市当好先锋。

（四）指标体系

本规划遵循传承和创新结合、规模和质量并重两大原则，承接国家及广东省综合立体交通网指标的总体框架，分为规模布局和发展质量两大类共 36 项指标。其中，规模布局指标分为港口、航空、铁路、公路、物流五个部分，重点推动交通设施扬优势、补短板；发展质量指标分为便捷顺畅、经济高效、绿色集约、智能先进、安全可靠五个部分，重点推动深圳市综合立体交通网由追求速度规模向更加注重质量效益转变。

深圳综合立体交通网规模布局指标表

类别	指标名称	单位	2023年	2025年	2035年
港口	集装箱年吞吐量 (含小漠国际物流港)	万标箱	2988	≥ 3300	≥ 4100
	邮轮旅客年吞吐量 (含大湾区游)	万人次	60.6	≥ 260	≥ 390
	LNG年接卸量/加注量	万吨/万立方米	1322/5.6	≥ 1400/40	≥ 2400/220
	深圳内陆港数量	个	14	≥ 20	≥ 30
航空	深圳机场旅客年吞吐量	万人次	5273	≥ 7000	≥ 10000
	深圳机场货邮年吞吐量	万吨	160	≥ 210	≥ 350
	深圳机场国际客货运航线数量	条	61	≥ 100	≥ 120
	无人机航路航线数量	条	156	≥ 220	≥ 500
铁路	铁路旅客年发送量	万人次	9483	≥ 10000	≥ 14480
	国铁和城际铁路通车里程	公里	268	275	1000
	城市轨道交通通车里程	公里	567.1	640	1000
	国际班列年开行量	列	188	450	600
公路	高快速路通车里程	公里	640	670	1000
物流	快递业务量	亿件/年	64	≥ 70	≥ 150
	高标仓面积占比	%	21	≥ 40	≥ 60

深圳市综合立体交通网发展质量指标表

目标	类别	指标名称	单位	2023年	2025年	2035年
便捷 顺畅	辐射全球	全球主要城市 12 小时出行通达率	%	41	≥ 60	≥ 90
		全球“123”快货物流圈覆盖率	%	29	≥ 40	100
	直连湾区	至粤港澳大湾区城市核心区 1 小时通达率	%	44	≥ 55	100
		深圳都市圈重点片区通达时间	分钟	90	60	≤ 60
		深圳 30 分钟可达香港北部都会区的人口比例	%	45	≥ 50	≥ 60
	快速衔接	全市域 10 分钟可达高快速路的比例	%	87	≥ 90	100
		全市域 30 分钟可达高铁枢纽的比例	%	66	≥ 70	100
		全市域 60 分钟可达机场枢纽的比例	%	75	≥ 80	100
	集约高效	轨道站点 800 米范围人口岗位覆盖率	%	54	≥ 58	≥ 75
		高峰期公共交通与小汽车全链条出行时间比	/	1.7	1.6	1.3
经济 高效	复合利用	新增/改扩建干线道路空间复合利用率	%	—	≥ 70	≥ 70
		新建枢纽复合利用率	%	—	≥ 50	≥ 70
	产业引导	新华·波罗的海国际航运中心发展指数排名	名次	17	≤ 12	≤ 5
		低空经济产业产值规模	亿元	900	≥ 1000	≥ 2000
绿色 集约	能源转型	新能源机动车保有量	万辆	97	≥ 130	≥ 280
	绿色运输	城市绿色出行分担率	%	79	≥ 81	≥ 85
		深圳港海铁联运和水水中转占比	%	30.5	≥ 35	≥ 60
智能 先进	智慧基建	既有道路交通基础设施 BIM 模型导入率	%	—	≥ 23	100
	数字治理	交通治理智慧化平台数据共享率	%	16	≥ 40	100
安全 可靠	应急保障	应急物流枢纽及转运中心 10 公里覆盖率	%	—	≥ 30	100
	设施韧性	重大桥梁、边坡、隧道智慧监测应用数量	个	15	≥ 100	≥ 200

（五）发展策略

——**枢纽升级**。大力推进从国际性综合交通枢纽到世界一流国际性综合交通枢纽的转变，以国际枢纽海港、国际航空（货运）枢纽为引领，扩大航线覆盖范围与运力，提升产业链、出行链全过程综合服务水平。完善陆海天网一体化布局，构建“一带一路”立体互联互通网络。积极参与粤港澳大湾区、长江经济带、海南自由贸易港等重点区域优质港口和机场资源整合，培育壮大具有全球竞争力的港航企业、民航企业和物流企业。以枢纽体系为支撑，促进枢纽间分工协作、衔接互联、协同运营。以综合开发为手段，引领枢纽功能拓展、城市空间营造与产业联动，激活城市开发增量，发挥节点锚固作用，支撑城市空间布局优化。

——**湾区一体**。在城市内外各种运输方式进入连网贯通的关键时期，推动各种运输方式由相对独立发展向更加注重一体化融合发展转变，优化交通基础设施布局、结构、功能和系统集成。实现综合交通供给与多元化客货运需求的高水平动态平衡，推动基础设施空间集约化、功能协同化、服务一体化发展，把握建设实施节奏，适时优化综合交通网络布局。推进运输结构转型升级，加快以城际铁路为骨干的多层次轨道交通建设和运行组织优化，实现线路功能兼容、网络互联互通，提升轨道交通在区域客运中的比重。推动基于功能分工的公路与城市道路布局优化，促进网络高效衔接，实现多元需求精准覆盖。

——**多元融合**。强化交通运输对实体经济发展的基础支撑，高效串联产业生产消费流通等环节，带动能源动力、建筑材料、交通装备、信息技术等相关产业增长。强化交通空间与生产、生活、生态空间统筹，促进交通与城市融合发展，均衡交通需求分布。以枢纽站点和交通走廊为牵引，推进多种交通方式融合发展、交通基础设施复合化，提高资源利用效率。打造国际邮政快递处理中心，推进交通与邮政快递、制造商贸、旅游等产业融合发展，拓展交通服务的内涵与外延。强化交通与城市协同治理、与区域联动发展，更加注重多元主体参与交通治理。

——**质量引领**。紧紧围绕高质量发展主题，转变发展理念，强化科技赋能、绿色发展、安全发展，推动交通领域质量变革、效率变革、动力变革，实现深圳交通运输由追求速度规模向更加注重质量效益转变。健全重大基础设施建设协调机制，加快智慧交通等新型基础设施建设，推进传统基础设施数字化改造，着力提升网络综合效益。增强现代治理思维，更加突出区域差别化、全生命周期管理理念，推动形成超大城市智慧高效治理新体系。

三、强化综合立体的对外交通网络

(一) 建设世界一流港口和航运枢纽

1. 构建“一体三翼”港口总体格局

构建“一体三翼”深圳港总体格局，形成分工合理、协同互促的港口发展模式。重点发展盐田、南山、大铲湾港区集装箱运输功能，稳固深圳集装箱干线枢纽港地位。发展宝安港区综合运输服务功能，推动机场福永码头客运枢纽功能升级，优化深圳河北岸码头功能。建设大鹏港区 LNG 码头，提升 LNG 储备能力和应急调峰能力，布局发展大鹏湾“LNG 产业走廊”。发展小漠港区集装箱、滚装、散杂货、邮轮游艇、远洋渔业等功能，鼓励滚装运输和集装箱运输并举的方式发展汽车海运业务，将小漠港建设为深圳港东部增长极。着重推进西部出海航道和东翼小漠港区出海航道建设，提升大型船舶通过、夜航能力。加强锚地维护管理和用地布局，推进应急锚地建设。到 2035 年，力争集装箱年吞吐量增至 4100 万标箱，LNG 年接卸量达到 2400 万吨，汽车年运输量达 200 万辆，实现港口作业效率全球领先。

专栏四：深圳市“一体三翼”港口总体格局

西翼：

南山港区：集装箱运输核心港区，重点发展现代物流，兼具邮轮、客运和部分散杂货运输及修造船等功能。

大铲湾港区：集装箱运输核心港区，兼顾内外贸运输服务、远洋渔业

专栏四：深圳市“一体三翼”港口总体格局

等功能，开展商品汽车滚装运输，相应发展现代物流。

宝安港区：以散杂货运输、成品油、钢材和客运为主，适度发展集装箱驳船运输。

中翼：

盐田港区：集装箱运输核心港区，相应发展现代物流，全面巩固提升欧美远洋干线运输优势。

大鹏港区：以进口 LNG 接卸为主，拓展 LNG 转运、加注补给、保税服务等功能，兼顾油品储运。

东翼：

小漠港区：重点发展集装箱、滚装运输，兼顾散杂货运输、邮轮游艇客运休闲、远洋渔业功能，满足深圳港空间拓展需求，与深圳西翼、中翼港口群协同发展。

2. 共建粤港澳大湾区世界级港口群

重点加强与广州港、香港港的发展协同与服务对接，全面提升粤港澳大湾区港口群综合竞争力。与香港加强深港航运领域基础设施连通、资质互认、政策互通，深化规则衔接、机制对接，推动航运金融、海事法律、海事仲裁、海洋科技、船舶登记、邮轮游艇、人才培养等领域的合作。深化与广州港的错位协同发展，提升深圳船舶维修、海工装备发展水平，合力建设粤港澳大湾区船舶与海工装备产业高地。加强与粤港澳大湾区内珠海港、汕头港、湛江港等沿海主要港口和惠州港、汕尾港、东莞港、中山港

等地区性重要港口的联系。

3. 构建内外畅达多式联运疏港体系

实现港口集疏运体系由公路主导向公铁水多方式协同转变，依托组合港、内陆港体系建设强化深圳港枢纽地位。构建水水中转-组合港体系，完善深圳与珠三角港口群间的水路运输网络，依托东江、珠江-西江干线航道、赣粤运河等，构建互通两广、连接湘赣、辐射云贵的运输大通道。推动组合港间专线驳船班轮化运输，持续提升组合港通关效率与信息连通水平。构建海铁联运-内陆港体系，服务内陆地区加工制造业出口需求，积极推动设立湖南、江西、贵州等省份内陆港，吸引内陆地区的货源向深圳港集结，依托京九、京广、南广等主要干线铁路，打通高效便捷的中南、西南外贸货物海铁联运大通道，到2035年总计开通30个以上内陆港。

4. 全面提升国际航运综合服务功能

建设深圳国际航运服务中心，补齐航运金融、海事法律、航运经纪、船舶注册登记等高端航运服务短板，形成门类齐全、服务优质的高端航运服务体系。建设前海、盐田航运服务总部集聚区，鼓励航运金融、海事保险、海事法律、航运咨询、船级社、航运经纪、船舶管理、船员管理等企业在深圳设立总部或分支机构。积极争取国家支持，推进“中国前海”船舶登记和配套制度改革，加快设立前海国际船舶登记中心。鼓励银行等金融机构创

新航运金融服务产品，提供多元化融资渠道，参照国际通行规则为航运企业提供便捷高效的金融服务，提高航运保险承保能力和全球服务水平。大力发展船舶、海工装备等融资租赁业务，积极引进头部融资租赁企业在深设立分支机构，完善船舶融资租赁协调机制，为船舶融资租赁业务提供“一站式”服务。提升全门类的优质海事法律服务能力，引入专业海事法律服务机构和国际仲裁机构落户深圳，推进海事仲裁制度规则创新。依托深圳海洋大学等机构，提升深圳高端航运人才、专业航运人才的培育水平。加强深港在航运金融、海事法律、海事仲裁、航运人才培养等领域的合作。力争到 2035 年，注册航运企业或组织突破 1000 个，深圳在新华·波罗的海国际航运中心发展指数的排名由当前第 17 名提升至前 5 名，港口经济贡献、港口美誉度位居世界一流港口前列。

（二）打造全球领先的国际航空枢纽

1. 共享粤港澳大湾区世界级机场群

积极协调推进广深第二高铁、港深西部铁路、深惠城际等项目建设，加快实现深圳与湾区其他机场的轨道交通互联互通。推动粤港澳大湾区空域资源统筹利用取得实质性进展，提高空域保障裕度。完善深圳机场集疏运网络，加快 107 国道市政化改造、广深高速深圳段改扩建项目建设，大力度推进深江铁路、穗莞深城际南延、深大城际等铁路项目建设，谋划深南中城际，进一步

强化深圳机场在粤港澳大湾区的核心区位优势。落实深惠两地对接，支持惠州平潭机场打造千万级区域性枢纽机场，与深圳宝安机场形成协同发展格局，发挥深圳第二机场作用。强化机场与全市域轨道交通网络特别是城市功能中心的高效衔接、便捷通达。到 2035 年，深圳的航空出行便捷性进一步提升，实现全市域 60 分钟可达宝安机场，便捷高效地利用香港、广州、惠州机场。

2. 构建畅达全球的国际航线网络

与香港、广州机场适度错位发展，加快形成覆盖全球创新型城市、欧美澳热点城市及“一带一路”新兴市场国家节点城市的国际航线网络。加快开通旧金山、纽约、波士顿等战略性航线；积极拓展与深圳产业关联的全球创新型城市、新兴市场航线，争取中亚、南美航线的突破；持续完善至东盟、东北亚 4 小时高频直达航线。引导航空公司加密增幅快、客座率高的洲际远程航线。优化亚洲内国际航线布局，加密短程热门航线。引育具有国际竞争力的网络型基地航空公司，支持基地航空公司扩充宽体机规模，拓展国际航线网络，优化国内国际航班中转衔接。重点引进全球知名航空公司开辟深圳航线。到 2035 年，深圳机场国际客货运航线数量力争达到 120 条以上。

3. 建设国际一流航空枢纽基础设施

加快深圳机场扩容增效，提升国际航空服务和航空货运保障能力，打造集“平安、绿色、智慧、人文”于一体先行示范的四

型机场标杆。加速推进第三跑道及配套设施建设，形成包括 T1 航站楼、T2 航站楼、T3 航站楼、卫星厅的航站区布局，统筹航站区功能定位与业务规模，补齐国际保障能力短板。完善串联航站楼及卫星厅的空侧捷运系统，提升各航站楼间旅客中转的便捷性。统筹机场东、南、北货运区以及国际、国内货运功能区规划，打造全球跨境快邮集散中心、智能终端设备全球集散中心、电子元器件亚太集散中心和华南地区医药物流中心。推动粤港澳大湾区空域结构调整，按照三跑道空域需求，新辟或优化进离港航路航线，积极应用航行新技术，提高航空器运行效率，稳步提升高峰时刻容量标准。优化城市候机楼、异地航空货站布局，提升联运服务水平，拓展深圳机场辐射服务范围。到 2035 年，深圳机场旅客年保障能力达到 1 亿人次，货邮年保障能力超过 350 万吨。

（三）拓展高效复合的对外陆路通道

1. 构建全国快速通达的高速铁路网

立足拓展国内大循环经济纵深，强化铁路在深圳陆路对外通道中的核心功能，构建联通覆盖广、服务标准高、网络韧性强的高速铁路网络。加快广深第二高铁规划建设，推进深河高铁、深南高铁前期研究。打造东部沿海、京九、京港澳、成渝、西部沿海、深圳至香港等六大铁路走廊，加强深圳与国家级城市群及重点地区的多路径、多通道联系，进一步提升辐射能级、拓展经济腹地。超前谋划时速 600 至 1000 公里级高速磁悬浮网络在深圳

地区的合理布局，合理评估高速磁悬浮系统对城市对外通道格局的根本性影响，预留预控京港澳、沪（深）广高速磁悬浮线站位资源。力争到 2035 年，六大铁路复合走廊全面成型，国家铁路运营里程达到 340 公里以上，实现至京津冀、长三角、成渝城市群核心城市 6 小时全面可达，4 小时通达范围覆盖泛珠三角地级市比例达到 55%。

专栏五：对外高速铁路通道布局

东部沿海走廊：

由深汕-汕汕-沿海高铁、厦深铁路组成复合通道，经汕头、厦门、福州至宁波、杭州、上海，联通粤东省域副中心、海峡西岸城市群、长三角城市群。

京九走廊：

由赣深-京九高铁-渝厦高铁、深河-杭广高铁组成复合通道，经赣州至长沙、重庆，经南昌、合肥至雄安、北京，经龙岩、上饶至杭州、南京，联通长江中游城市群、长三角城市群、京津冀城市群。

京港澳走廊：

由广深港-武广高铁、广深第二高铁-永清广高铁组成复合通道，经长沙、武汉至郑州、北京，联通长江中游城市群、中原城市群、京津冀城市群。

成渝走廊：

以贵广高铁为骨干，广深港高铁、深珠-珠江肇高铁为接入通道的“一千多支”通道体系，经桂林、贵阳至成都、重庆、昆明，联通黔中城市群、

专栏五：对外高速铁路通道布局

成渝地区双城经济圈、滇中城市群。

西部沿海走廊：

由广深港-南广高铁、深珠-深南高铁、深江-江湛铁路组成复合通道，经江门、肇庆至南宁、昆明，联通北部湾城市群、滇中城市群；经珠海至湛江、北海、南宁、海口，联通粤西省域副中心、北部湾城市群、海南自由贸易港。

深圳至香港走廊：

广州-深圳-香港。

2. 持续完善对外轨道复合枢纽体系

响应“一核多心网络化”城市空间布局，进一步完善市域“五主五辅”对外轨道枢纽体系。支撑深汕特别合作区建设开发，布局厦深铁路、深汕高铁、深汕城际复合通道体系和深汕、鲒门、深汕中心“一主两辅”枢纽体系。研究预留深圳磁悬浮枢纽，全面提升面向粤港澳大湾区核心的直达效率和面向粤东、海峡西岸的辐射能级。

主枢纽为全市对外门户，承担长途列车始发终到或直通、区域城际列车始发终到功能，原则上布局不少于2条高速铁路（含承担国铁干线功能的城际铁路），配套不少于2条城市轨道交通；辅枢纽为片区中心节点，承担长途列车经停或通过、区域城际列车始发终到、经停或通过功能，原则上布局不少于1条高速铁路，

配套不少于 1 条城市轨道交通。力争到 2035 年，全市实现高铁出行“多点始发、就近乘车”，全市域 30 分钟可达高铁枢纽，中长途铁路旅客年发送量超过 9000 万人次。

专栏六：市域“五主五辅”对外轨道枢纽体系布局

主枢纽：

深圳站：主要办理广深铁路城际动车始发终到，赣深高铁-广深铁路动车始发终到作业，承担少量厦深铁路始发终到功能，以及广深铁路过境直通车作业。

深圳北站：主要办理广深港高铁动车始发终到，部分赣深、深江、厦深铁路动车始发终到作业，以及广深第二高铁-深江铁路、厦深-广深港高铁动车通过作业。

西丽站：主要办理赣深、深江、深汕高铁动车始发终到，广深第二高铁-深江铁路动车始发终到作业，承担深南高铁主要始发终到功能。

机场东站：主要办理深江铁路、广深第二高铁动车始发终到及通过作业，以及深江/广深第二高铁-广深港高铁通过作业。

深圳坪山站：主要办理深河铁路动车始发终到，厦深铁路、深汕高铁、深江铁路动车通过作业。

辅枢纽：

光明城站：辅助深圳北站办理广深港高铁、赣深高铁动车通过作业，以及广深铁路-赣深高铁城际动车通过作业。

福田站：辅助深圳北站办理部分广深间城际动车始发终到作

专栏六：市域“五主五辅”对外轨道枢纽体系布局

业，以及广深港高铁动车通过作业。

罗湖北站：辅助西丽站办理深汕高铁动车通过作业。

深圳东站：枢纽普速客运站，办理枢纽内各方向普客始发终到及通过作业，辅助深圳站办理广深铁路城际动车通过作业。

平湖站：辅助深圳站办理广深铁路城际动车通过作业。

3. 打造通达亚欧非的国际班列网络

提升国际铁路班列服务水平，贯通中亚/欧洲-深圳-东盟铁路运输大通道，打造两端在外、物流时效与服务质量领先的精品班列。持续拓展国际铁路物流新通道，加密既有国际班列开行列次，接入亚欧、亚非、泛亚铁路，扩大经陆路至欧洲、中亚（西亚）、蒙古（俄罗斯）、中南半岛、南亚的多路径国际运输能力。开通海铁联运客户定制专列，打开国际物流发展新局面。出台国际班列精准扶持政策，积极协调国铁集团争取中欧班列、中老班列时刻资源。加快推进平湖南铁路场站海关监管场所建设，实现内陆港海关功能，增强全链条运输组织能力。

（四）建设海陆互济的油气管道网络

1. 优化油气资源保障与供应布局

统筹发展与安全，增强成品油供应保障能力，持续巩固“一张网、多气源、互联互通、海陆互济”的天然气供应系统，落实碳达峰碳中和战略任务目标，支撑安全韧性城市建设。落实国家

成品油储备要求，持续巩固东西部资源互为补充的汽柴油供应保障格局，充分依托空港片区码头保证航空煤油供应。优化气源供应布局，全力推进国家管网迭福北 LNG 接收站项目及二期扩建项目、广东大鹏 LNG 接收站扩建项目和平湖分输站建设，形成多方向多气源供气保障格局。

2. 完善多层次管网输配系统布局

统筹油气储运设施布局、调整与建设，补齐油气储运设施短板，加强油气长输管道互联，做好与下游设施衔接，协调油库资源共享，实现油气高效供应。长输管道路由和配套设施规划尽量远离城市中心区，尽可能避开城市人口密集区及城市重点发展区域、水源地保护区和生态环境敏感区。充分发挥干线管道资源输送功能，强化 LNG 资源的应急外输能力建设。积极推进天然气管道互联互通，有序开展支线管道建设，加强干线分输与城市燃气门站的布局衔接。进一步加强油气长输管道安全管理，科学有序开展燃气管线迁改，切实提升油气长输管道本质安全水平。

统筹成品油仓储保障布局，积极研究周边城市成品油仓储基地供深机制，在巩固东西部资源双点格局基础上，逐步释放土地资源。推进航空煤油接卸及仓储设施建设，保障深圳机场航空煤油供应。完善储气调峰设施建设，继续推进政府和城镇燃气企业天然气储备能力建设，完成深圳市天然气储备与调峰库二期扩建工程，保障深圳市 30 天的城市燃气应急储备需求。

四、完善多层畅达的区域交通网络

（一）建设融合高效的城际铁路网

1. 构建多网融合的轨道交通体系

打造以城际铁路为核心、高铁兼容为补充、城市轨道交通为延伸的区域多网融合轨道交通体系，全面实现“大湾区一小时通达”、“都市圈一小时通勤”。立足粤港澳大湾区核心引擎定位，推进时速 200-250 公里级区域高速城际铁路规划建设，合理利用高速铁路开行城际列车，重点服务以商务、旅游休闲为主的城际出行，支撑都市圈产业经济协同发展。强化都市圈中心城市功能，加快时速 160 公里级都市圈快速城际铁路规划建设，重点服务都市圈中长距离通勤出行，拓展城市发展与职住选择空间。

专栏七：区域多网融合轨道交通体系功能定位与布局原则

区域多网融合轨道交通体系包括高速铁路、城际铁路、城市轨道交通等功能层次，发挥对外出行、城市群城际出行、都市圈通勤出行功能。

高速铁路：

服务 200 公里以上的远距离、城市群之间高速联系，兼顾城市群中心城市间直达出行需求，速度目标值 250-350 公里/小时，典型站间距 20-50 公里，沿国家综合立体交通网主骨架、城市群之间主要客运走廊布局。

城市群高速城际铁路：

服务 100 公里以上的中长距离、城市群内部快速联系，速度目标值 200 公里/小时以上，典型站间距 5-20 公里，沿城市群、都市圈主要城镇

专栏七：区域多网融合轨道交通体系功能定位与布局原则

间的客运走廊布局。

都市圈快速城际铁路：

服务 30-100 公里的中距离、都市圈内部快速化、公交化联系，速度目标值 140-160 公里/小时，典型站间距 3-10 公里，沿都市圈放射走廊、横向联络走廊布局。

城市轨道交通：

服务 10-30 公里（快速线）、5-20 公里（普速线）的中短距离、城市内部高频次、公交化出行需求，速度目标值 120-160 公里/小时（快速线）、80-100 公里/小时（普速线），典型站间距 3-5 公里（快速线）、1-2 公里（普速线），沿城市轴带和内部主要客运走廊布局。

2. 建设多点直连的城际铁路网

契合粤港澳大湾区“极点带动、轴带支撑”网络化空间格局和深圳都市圈“中心引领、轴带放射、圈层联动”发展布局，加快城际铁路网建设，提升湾区核心直连直通效率，强化都市圈各圈层的轨道多元出行服务覆盖，到 2035 年实现至粤港澳大湾区城市核心区、深圳都市圈重点片区 1 小时通达。

构建联通广州都市圈的广深联通走廊，加快广深中轴城际、深莞增城际建设，强化广州知识城、松山湖、滨海湾新区、光明科学城、前海合作区、福田中心区等多点直达联系，支撑广深双城联动和广深港科技创新走廊建设。

构建联通珠江西岸都市圈的深中江、深珠江放射走廊，推进深珠城际、深南中城际规划研究，强化前海、南沙、翠亨、横琴等多点直达联系，实现珠江两岸东西贯通，支撑前海、南沙、横琴三大自贸区联动发展。

构建联通湾区东部的深惠、深汕放射走廊，加快深惠城际、深大城际建设，远景研究深汕城际，强化国际低碳城、大运新城、坪山中心区、仲恺高新区、大亚湾开发区、深汕特别合作区等多点直达联系，促进深惠跨界融合，进一步支持深汕特别合作区发展。

构建联通区域外围的大湾区、都市圈横向协同走廊，加快中南虎-塘龙城际线规划建设，实现东莞港、东莞中心、常平、仲恺、惠城以及南沙、滨海湾、松山湖、光明科学城、塘厦、龙岗、坪山、大鹏等组团互联互通，支撑都市圈核心区及影响范围不断拓展。

3. 优化城际铁路建设运营模式

从技术标准、运营主体入手，优化城际铁路建设运营模式，提升一体化运营水平与服务便利性，实现“一张网、一张票、一串城”。建立健全粤港澳大湾区城际铁路技术标准体系，明确信号系统、供电制式、车辆选型、运行速度、站间距等技术标准以及运输组织、票制票务等基本要求。成立深圳主导、深圳都市圈周边城市共同参与的城际铁路运营主体，健全一体化运营机制，

对接广州都市圈城际铁路、城市轨道交通运营主体，探索跨城市、跨主体、跨制式一体化票务服务，推动大湾区、都市圈城际铁路网络互联互通和一体化运营管理。优化利用国家铁路富余能力开行市域列车，加密早晚高峰发车频率，重点服务通勤和商务客流。加强枢纽内各方式交通空间、枢纽公共空间与周边建筑空间的一体化衔接，促进站城无障碍互联互通。

（二）完善功能协调的高快速路网

1. 增强高速公路网区域服务能力

发挥高速公路对扩大内需、强化流通体系的重要支撑作用，完善深圳都市圈“九横十二纵”高速公路网络布局，进一步加强区域多元化客货运需求的服务功能，全面实现深圳都市圈2小时、粤港澳大湾区3小时全域通达，提升运输配套服务水平。西部方向加快完善跨江通道体系，管好用好深中通道，适时启动伶仃洋通道（G0412深南高速深圳至珠海段）规划建设，规划预留深圳外环高速西延至广州南沙等跨江通道，促进珠江东西两岸资源要素便捷流通，强化深圳与粤西、广西等地的联系。东部方向有序推进G15沈海高速深圳至深汕段（深汕高速、惠盐高速、机荷高速）改扩建，启动惠坪高速规划建设，研究深汕第二高速建设规模及时序，规划预留深汕跨海高速，加强深圳与惠州、深汕特别合作区的交通联系。北部方向推动广深高速（G4京港澳高速广州至深圳段）改扩建，强化广深港科技创新走廊交通体系。

专栏八：深圳都市圈“九横十二纵”高速公路网

九横（北至南）：

广河高速（S2）

济广高速（G35）

花莞高速（S18）-惠州至肇庆高速公路惠城至增城段（S18）

广龙高速（S6）

虎门大桥-虎门支线高速（S304）-甬莞高速（G15W3）

龙林高速（S22）-深圳外环高速（S86）

沈海高速（G15）

沿海高速（S30）

深汕第二高速

十二纵（西至东）：

沿江高速（S3）

广深高速（G4）

龙大高速（S31）

莞深高速（G94）

从莞深高速（S29）

武深高速（G4E）

长深高速（G25）

惠龙高速—惠大高速（S23）

惠州惠城至深圳坪山高速

惠州惠城至惠阳霞涌高速-惠州稔平环岛高速

专栏八：深圳都市圈“九横十二纵”高速公路网

广惠高速（S21）

河惠汕高速

2. 完善均衡覆盖的市域骨干网

重点完善外围片区快速路网结构，构建更加均衡的“八横十三纵”市域高快速路网布局，实现全市域范围内10分钟上高快速路。适时启动外环快速规划建设，与外环高速形成深圳外围组团高快速通道组合。建设西乡-丹梓大道、福洲-机荷联络线，补强都市核心区东西向通行能力。推进广深高速、龙大高速等改造，补强西部走廊通行能力，进一步支撑广深港科技创新走廊。加强深莞惠边界道路对接，推动盐龙大道北延、光明科学城至松山湖科学城通道等规划建设，构建更加畅达的跨市路网体系。到2035年，全市高快速路通车里程达1000公里。

（三）构建立体协同的深港交通网

1. 完善多功能的跨界通道体系

顺应深港“双城三圈”融合发展需要，构建以陆路通道为主体、以水上客运和通用航空为补充的多样化、个性化深港立体运输服务体系，提升深港城市中心与组团通达效率，实现2035年深圳30分钟可达香港北部都会区的人口比例提升至60%。

强化深港陆路交通骨干功能。完善深港轨道对接，加快港深西部铁路（洪水桥至前海）前期工作，服务香港与内地的高铁出

行，持续加强深圳前海中心与香港东大屿核心城区间及对外的联系能力。推动北环线支线引入皇岗口岸规划建设，强化光明、西丽、福田、河套、新田、香港科学园、九龙、港岛等多点直达联系，重点支撑深港跨界通勤、科技创新要素流动与城市生活服务。完善深港公路衔接，重点服务香港与大湾区跨境商务出行与深港跨界通勤，兼顾两地机场集散功能。

构建多样化、个性化的深港立体运输服务体系。逐步开行深港东部水上客运航线，串联盐田、梅沙、大鹏、印洲塘、大浦、西贡等滨海节点，恢复大鹏南澳码头到香港吐露码头航线。开通深港邮轮（游轮）旅游航线，鼓励企业积极拓展深港邮轮（游轮）三日游服务。打造水上旅游服务体系，盘活优质滨海旅游资源，赋能大鹏湾/印洲塘生态康乐旅游圈。恢复深港跨境直升机航线，协调推进具备条件的口岸建设直升机场，建设蛇口邮轮母港跨境直升机航点，开通深港常态化直达航线，积极开通深港机场双城异地候机楼。

2. 完善复合型深港口岸布局

聚焦口岸发展，构建以陆路和海港口岸为主体的整体性复合型口岸发展格局。提升口岸基础设施能力，优化口岸功能布局，提升跨境出行便捷性，打造对外开放新高地。

推动陆路口岸规划建设，加快皇岗口岸、沙头角口岸重建；推进罗湖口岸、文锦渡口岸升级改造；加快福田口岸公共交通枢

纽工程建设；推动港深西部铁路、河套深港科技创新合作区专用口岸规划。加快海港口岸基础设施建设，强化机场福永码头海陆空铁联运特色客运枢纽功能；推动具备条件的口岸建设直升机起降点，打造“陆路/水运+直升机”复合型通关口岸；扩大粤港澳“游艇自由行”试点范围和通关便利政策，促进国际游艇旅游自由港建设，研究规划一批国际游艇港公共码头。优化货物申报制度、通关查验方式和货物监管制度，通过技术创新实现无感通关。深港协同开展口岸建设标准对接研究，增强深港口岸建设的同步性和一致性。

3. 推动跨境货运模式转型升级

统筹优化调整深港跨境设施功能配置、空间布局，推动运输方式结构优化和物流服务降本增效。提升深圳湾口岸货运通关能力，推动莲塘口岸鲜活产品货运通关功能，健全“东进东出、西进西出”跨境货运交通组织体系，降低过境货运对城市的影响。完善海运口岸卡口硬件设施及配套系统建设，实现海运口岸陆路化通关，提升深港跨界水运货物港口作业及通关效率，逐步增开水上货运短驳航线，提高水上供港货运能力。

（四）建设公铁复合的深汕交通网

1. 打造“四横一纵”轨道交通走廊

推动区域轨道建设，积极融入粤港澳大湾区一体化发展，形成大湾区一小时通勤圈。推进深汕高铁建设，实现与深圳半小时

“飞地+同城生活圈”。开展深汕城际、小漠港疏港铁路规划研究，加快实现深汕特别合作区与粤港澳大湾区互联互通。高标准打造深汕枢纽、鲒门枢纽，通过枢纽建设打造城市中心，以枢纽锚固城市交通网络和空间结构。

2. 构建外联内畅的干线公路网

完善高速路网体系，推进跨市国省干道衔接。推进 G15 沈海高速深汕特别合作区段扩容改造，加强深汕特别合作区城市路网、主要综合交通枢纽、重点景区与 G1523 甬莞高速、G15 沈海高速衔接。推进穿城镇路段改线、交通量较大的低等级路段升级改造，实现普通国道、省道二级及以上公路比重分别提高到 96%、65%以上。加快建设广东滨海公路深汕特别合作区段，提升普通国省道服务设施的旅游功能。

五、推进综合交通统筹融合发展

（一）推进走廊枢纽一体化融合

1. 推动交通走廊的复合集约建设

推动跨江、环湾、都市核心区至外围功能中心等稀缺交通走廊的立体发展，鼓励建设“道路+轨道”、“高铁+城际”复合通道，减少城市空间分割和土地资源占用。探索推广高度城市化地区的重大交通设施与城市建设协同实施模式，推动干线路网的复合集约建设，2035年，新增/改扩建干线道路里程空间复合利用率达到70%以上。

发挥沿海交通干线优势，依托“城际轨道+高快速路”交通复合通道，强化对区域性重要经济走廊的发展支撑。优化轨道站点和高速公路出入口设置，提升对重点产业园、企业的有效覆盖。发展广深港廊道经济，依托穗莞深城际、深江铁路、广深港高铁、广深高速、广深沿江高速、京港澳高速等线路，带动信息技术、人工智能、量子科技、海洋经济、总部经济等产业园区建设。发展赣深廊道经济，依托赣深高铁、长深高速公路等线路，发展壮大信息技术、集成电路、航空航天、高端装备、新能源等产业。发展广九廊道经济，依托广九铁路、清平高速、东深公路、中轴城际等线路，发展电子信息、高端装备等产业。发展厦深廊道经济，依托厦深铁路、深汕高铁、沈海高速等线路，发展新一代电子信息、汽车零部件、新材料、生物医药等产业。

2. 打造融合一体的交通枢纽体系

加强枢纽多式协同布局与空间综合立体开发，创新土地供应与一体化开发机制，提高土地集约化利用水平，立体拓展城市发展空间。高标准推动西丽、机场东、罗湖北等对外枢纽以及前海、五和、大运、白坭坑等城际铁路枢纽建设和坪山、光明城、平湖等枢纽改造提升，统筹综合交通多层次设施布局，推动不同交通方式场站集约布置、空间共享、无缝换乘，城市增量建设与更新进一步向轨道枢纽及站点周边集聚。到 2035 年，实现新建枢纽复合利用率达到 70%，城际轨道站 15 分钟可达范围人口岗位覆盖率提升至 25% 以上。

全面落实“枢纽营城”理念，统筹兼顾交通枢纽场站能级和布局、周边重点产业园区分布、产业类型同交通场站联系紧密程度、土地开发利用强度等多重因素，形成全球领先、特色鲜明、布局合理的枢纽经济。推动站城一体、站城融合发展，融合“交通设计+城市设计”，提升上盖、地下立体空间开发品质，以枢纽综合开发为依托建设片区新门户，打造承载城市生活和交通转换的多功能综合性空间载体，形成枢纽营城典范。探索创新枢纽场站规划开发建设和管理运营新模式，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。

3. 提升先进制造业园区交通服务

推进 20 大先进制造业园区交通基础设施建设，改善片区道路、轨道、公交等交通服务供给，全面提升先进制造业园区综合交通服务水平，支撑先进制造业园区产业要素高效流通和高质量发展。完善多层次道路网络功能，形成功能清晰、级配合理的道路网络结构和客货协调、快进快出的运输格局，实现 20 大先进制造业园区与多个高速出入口无缝衔接，各园区均有不少于 2 条高快速路通道服务产业快速集散。强化轨道交通服务，提高轨道交通站点覆盖水平，提升各先进制造业园区的轨道出行便利性。制定园区交通运输组织精细化优化方案，加快完善园区内部道路网络结构、优化公交线网体系、提升慢行交通服务品质、升级物流基础设施、完善轨道交通接驳。到 2035 年，实现各园区“10 分钟上高快速路、20 分钟抵达对外物流枢纽、具备轨道交通站点服务”。

4. 合理统筹地下空间交通网络体系

统筹地下市政管线和管廊与轨道交通设施、地下人行通道、地下道路、地下停车设施、地下公交场站等地下交通设施的规划布局，加强地下综合管廊建设和老旧管线改造升级。加强地下轨道交通枢纽在规划设计阶段与周边地区的统筹协调，与周边商业、办公、公共空间节点互联互通，在浅层地下空间敷设地下轨道交通车站，同时预留地下市政管线与管廊空间。鼓励通过地下

人行通道连接地下轨道交通站点与临近主要商业设施、公共服务中心、绿地和广场，与风雨连廊、二层连廊等共同构成城市“10分钟遮阳避雨步行圈”，布设在浅层地下空间。在优先保证地下市政管线和管廊、地下人行通道布局的前提下，将节点隧道和局部下沉道路布局在浅层地下空间。长距离干线地下道路在中层地下空间布局，并预留沿线其他地下空间功能的发展弹性。逐步推动停车设施的地下化、立体化、共享化和智慧化建设。适度通过地下空间挖潜增加老旧小区、医院等停车供给。鼓励地下空间重点开发地区地下停车的整体开发、互联互通和智慧共享。公交场站不宜在地下敷设，用地条件受限的公交首末站，经专题评估有利于提升服务功能和换乘接驳效率、改善行人体验的，在满足消防、安全、环保的前提下，设置在地下空间。

（二）促进交通与物流融合发展

1. 构建“7+30+N”货运枢纽体系

提升对外物流枢纽服务能力。以西部港区和东部港区为核心，巩固世界级集装箱枢纽港地位，建设海上丝绸之路重要的港口物流枢纽。强化机场的国际物流服务能力，优化提升物流设施作业效率，积极推动既有货站、货运村等存量设施的更新和功能提升。加快推进平湖南综合物流枢纽建设与土地综合利用，建设立体多层分拨中心、配送中心和物流中心，完善外围市政道路、进出场站道路交通系统。加快西部松岗、中部观澜、东部宝

龙 3 处公路物流枢纽建设，引导物流功能和要素在城市外围集聚，适当截留进入中心城区的货运交通，改善城市环境。支持工业上楼与立体化仓储配套发展，鼓励利用旧厂房、仓库等既有存量设施改建综合立体物流场站，提升物流基础设施立体化、集约化水平。到 2035 年，高标仓面积占比提升至 60%。

优化城市物流转运中心和社区物流配送站布局。加快市内物流通道沿线等交通便利地区 30 处物流转运中心建设，保障超大城市物流高效运转。结合片区城市定位、产业发展和居民品质生活需求，合理确定各物流转运中心功能，包括电商快递分拨、城市配送、冷链物流、工业物流等。研究制定物流转运中心规划设计相关标准，高标准推进物流转运中心建设，并适当预留用地空间，满足物流新业态发展。按照 15 分钟社区便利生活圈要求，采用建筑附属配建的方式，优先在城市更新、土地整备或棚户区改造中配建社区物流配送站。

2. 加强集疏运网络衔接和组织协同

完善流通体制，加快发展物联网，健全一体衔接的流通规则 and 标准，降低全社会物流成本。联合珠海市、赣州市实施国家综合货运枢纽补链强链，保障产业链供应链稳定畅通。提升物流枢纽、城市转运中心与高快速路网衔接效率，形成高效便捷的物流集疏运网络。推进通道内干线运输与节点端支线运输的衔接，鼓励创新干支协同的一体化运输组织方式。开发常态化、品牌化的

“一站式”多式联运服务产品。优化空空、空陆、空海陆等多种类型的多式联运业务流程，加快机场东动车所规划建设，依托深圳机场、机场东站研究空铁联运发展模式。加大“卡车航班”开行力度，探索结合产业货源地设立航空异地货站，集收运、申报、清关和出境等环节于一体，提升高附加值货物流转效率。面向珠江通道积极发展干支直达、江海直达等水路运输组织方式。

3. 建设全球跨境快邮集散中心

加快交通运输与邮政快递融合，推进站场、线路、运力等设施及资源共建共享。推动邮政快递物流设施与相关物流场站设施同步规划、同步建设，鼓励对外物流枢纽、城市物流转运中心增设邮件快件分拨处理专区，拓展邮件快件中转分拨、运输配送等业务。依托空港物流枢纽发展航空快递、跨境寄递，完善深圳国际快件运营中心，建设亚太国际快件业务集散地。积极支持龙头快递企业在深圳建设华南地区分拨转运基地，加密货运航线、拓展枢纽功能。依托平湖南综合物流枢纽发展冷链快递、电商快递。推广应用自动化分拨设施设备，提升邮件快件分拨处理智能化、信息化、绿色化水平。力争到2035年，快递业务量提升至150亿件/年以上。

4. 加快城市物流发展方式创新

引导和鼓励城市货运配送组织模式创新，积极发展云仓等共享物流模式和共同配送、集中配送、即时配送、仓配一体等先进

物流组织方式，构建快速送达生活物流圈。支持货运配送企业延展服务链条，推进干线甩挂运输与城市共同配送一体化运作，鼓励企业共享配送基础设施和运力资源，共同开展跨区域运输业务合作、同城配送组织协作，提高物流配送组织效率。

探索地铁物流和地下物流新业态。积极探索轨道交通物流体系与“轨道+仓储配送”物流模式的发展路径，推广多层次轨道物流应用，创新“干支衔接”模式，优化末端物流体系。利用地铁物流发展跨区次日达、同城即日达、及时达等，大幅提升物流服务的可靠性与准时性，增加市场选择性、灵活性，促进交通资源共享利用及高质量优化配置，打造新型的城市共同配送模式。

推动城市通行精准管控，保障货车通行。综合利用路面、高架、公共停车场、城市公交与出租车停靠站等各类空间，设置货车停车装卸区域与货车装卸车道。研究将城市配送车辆停靠装卸场地纳入深圳市城市建设和建筑设计相关规范。

5. 打造现代物流类总部经济集聚区

围绕平湖南、机场东、盐田港打造现代物流类总部经济集聚区，发展国际货物中转、全球采销、金融结算、电子商务等业务，支持各类主体有序布局海外流通设施。加快申请设立空港综合保税区，统筹推进机场东总部商务区、九围国际总部区、立新湖科创总部区的规划布局、土地开发和产业对接，打造临空经济总部集聚区。积极吸引物流运输、跨境电商和供应链企业总部入驻，

打造运贸一体的平湖南国际物流总部经济集聚区。重点培育发展远洋运输、航运金融、航运法律、跨境电商等综合服务业，打造盐田国际航运总部经济集聚区。

打造专业化高效物流服务网络，打造冷链物流体系，扩大港口后方、机场周边冷链物流设施规模，建设冷链分拨配送中心。到 2035 年，全市冷库库容超过 150 万吨，综合冷链流通率超过 90%。促进电商物流资源整合，对外物流枢纽、城市物流转运中心增设邮件快件分拨处理专区，发展电商物流航空货运航线、海运快线、铁路行包专列专线。完善口岸物流体系，加快完善货运口岸基础设施，强化信息、仓储、监管、检验检疫等口岸物流服务功能。

（三）加快低空经济中心建设

1. 加快大型通用航空机场建设

持续完善大型通用航空机场基础设施保障能力，加快推进南头直升机场迁建至龙华樟坑径，推进深汕特别合作区通用机场规划选址工作，推动马峦山打造全球首个无人机、电动垂直起降飞机、直升机融合飞行示范基地，加快建设涵盖医疗救护、交通救援等功能的超 100 处公共服务类起降点，有序引导商业服务类起降点建设。开展通用航空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。

2. 完善直升机交通服务网络

协同粤港澳大湾区其他城市共建低空飞行服务网络。增设直升机航空口岸或在既有口岸增加直升机通关功能，积极探索“一地两检”通关模式，提高深港、深澳直升机跨境运输服务便利性。立足短途运输、医疗救护、应急救援、空中观光等多元化飞行需求，合理布局“干线+支线”直升机飞行通道网络，降低噪声干扰。2035年全面构建全覆盖、快响应的城市直升机交通服务网络，并形成无人驾驶、载人无人驾驶等城市空中交通新业态应用示范。

3. 打造无人机飞行服务网络

围绕低空飞行“四张网”构建智能融合低空系统，建立对“异构、高密度、高频次、高复杂性”低空飞行活动的监管服务能力，支撑大规模商业化应用。设施网方面，建设多场景、多主体、多层次的无人机起降点网络，具备保障各类无人机起降、备降、停放、充电及机务等功能，2025年建成1000个以上低空飞行器起降点，实现低空飞行服务保障达到国际先进水平，2035年全面建成支撑“异构、高密度、高频次、高复杂性”低空飞行活动的基础设施体系。航路网方面，打造统一共享的底层基础数据体系，建设低空空域数字孪生系统，推动三维成果数据面向企业合规使用，满足无人机运营的地图使用需求。空联网方面，积极推进5G通信、北斗导航等在低空领域的“星地一体”融合应用，实

现航路低空通信、监视全覆盖。服务网方面，构建低空监控系统、低空飞行服务系统、低空飞行管控系统等数字化管服系统，满足监管安全要求和企业飞行要求。构建军地民低空运行协同管理机制，先行研究探索低空运行规则标准，编制《深圳市低空空域划设方案》和《深圳市低空空域协同运行办法》。近期加快开展深圳与珠海等地无人机跨域货运运输航线试点，到2035年形成布局合理、功能完善、契合市场需求的市域及大湾区低空飞行网络。

4. 培育壮大深圳低空经济与空天信息产业

建设低空经济创新载体和产业公共服务平台，包括申请组建低空经济产业联盟和低空经济协会、无人机领域国家级和省市级实验室、国家级无人机适航审定中心等产业服务平台、国有性质的低空智能融合基础设施建设运营主体等，进一步整合低空经济产业链上下游资源，打造覆盖技术研发、产业孵化、标准制定、运营保障、培训服务等业态的低空经济产业示范区。到2035年低空经济产业产值规模突破2000亿元。

引进培育无人机整机及零部件制造、商业化应用等低空经济相关龙头企业，支持核心产品研发和产业化落地。以头部企业为牵引，在全市重点片区规划建设低空经济特色产业集聚区，包括宝安无人机物流产业集聚区，龙华无人机智慧配送应用试验区，坪山、龙岗低空经济企业研发制造及测试基地，盐田低空融合飞行应用示范区，罗湖低空经济文商旅创新发展区，福田、南山低

空经济企业总部及研发基地等。完善低空经济相关法规规章、标准、规范，推动低空经济蓬勃发展。

推动空天产业集群高质量发展。重点发展空天信息技术、先进遥感技术、导航定位技术、空天装备制造等领域，推动航空航天材料及部件、无人机、卫星等技术创新，建设创新平台、公共服务平台等，高标准规划建设国内领先的空天技术产业研发与制造基地。培育和引进一批产业链核心企业和上下游企业，形成企业集聚、人才集聚、创新资源集聚的规模化集群效应。

（四）推进智能网联汽车高质量发展

1. 打造智能网联汽车政策创新高地

加快政策法规体系建设，构建“1部特区法规+N部规章规范性文件”的法规政策体系及配套标准体系，在全国范围内形成示范效应。推动智能网联汽车道路测试与示范应用的创新管理，优化道路测试、示范应用申请流程，加快推进异地测试互认。积极开展技术、测试和检测等产业标准制修订，支撑智能网联汽车产品准入管理。加快建立智能网联汽车地方性准入和登记管理、道路运输经营和安全管理制制度，营造覆盖智能网联汽车全生命周期全链条的协同管理制度环境。

2. 打造智能网联汽车商业应用高地

有序推进智能网联汽车规模化、商业化创新应用示范。推动智能网联汽车商业化运营试点，重点加强公共交通领域的自

动驾驶技术应用，探索城市公交、出租汽车等率先开展自动驾驶示范运营，逐步建成智能网联汽车全域开放区。

3. 打造智能网联汽车产业集聚高地

支持开展智能网联汽车特色示范应用区建设，鼓励各区结合辖区基础优势及发展需求，建设差异化特色示范区。推动城市级智能网联汽车统一政府监管平台建设，实现人、车、路、环境等数据统一接入、统一管理，建立全链条业务审批服务、运行监管分析、数据开放服务，支撑深圳智能网联汽车产业集群发展需要。

（五）推动旅游与交通融合发展

1. 完善通山达海的绿道网络

加快推进“山海连城绿美深圳”和“公园城市”建设，贯通“一脊一带二十廊”，打造“鹏城万里”多层次户外步道体系。推进“山海连城”计划慢行道改造任务，在全市范围内因地制宜分步骤有序打造100条特色步道。构建山林型、滨海（水）型、都市型三类绿道体验系统，形成互联互通的全域绿道网络，并推进休闲设施与滨海慢行路径、绿道、碧道系统衔接，实现“2公里进森林、1公里亲水岸、500米进公园”。力争到2035年，建成绿道5000公里以上。

2. 促进海上休闲旅游业发展

打造世界级滨海观光旅游和休闲度假目的地，助力深圳建设

具有竞争力、创新力、影响力的全球海洋中心城市。利用深圳丰富的滨海旅游资源条件，构建由高速客运、邮轮旅游、休闲娱乐等组成的多层次特色水上交通服务体系，规划建设布局合理、功能复合的海上客运和休闲码头，做好码头周边高端酒店、对外交通、救援救助等配套设施的空间预留。整合现有航线与码头资源，优化海上客运船队规模和结构，规划海上特色旅游航线，串联滨海重要文化地标及公共空间节点。加快建设中国邮轮旅游发展实验区，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，优化升级“海上看深圳”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，打造邮轮旅游消费体验中心。大力推动航线、设施、业态升级，着力构建通达湾区、辐射亚太、接轨全球的国际化航线网络。探索建设粤港澳游艇旅游自由港，推动游艇旅游自由港管理体制机制改革、基础设施建设、综合服务配套体系建设、旅游会展集聚和风险防控体系建设。到 2035 年，邮轮旅客年吞吐量（含大湾区水上游）增长至 390 万人次。

3. 构建“快旅慢游”的东部旅游交通体系

加快推进深惠城际大鹏支线、轨道 8 号线三期、32 号线和客运枢纽码头建设，优化升级深圳旅游观光巴士，加快开通更多旅游线路，推动机场、港口、码头、车站到主要景区（景点）的交通无缝衔接，提升交通可靠性。积极引入多元化、高品质旅游

交通服务，打造旅游交通特色产品。建设旅游集散中心，加快大小梅沙集散中心、新大旅游综合服务中心、大鹏旅游综合服务中心、葵涌旅游综合服务中心建设，缓解景区内部交通压力。完善大鹏半岛、马峦山赛道设施条件，开展自行车等大型赛事活动，提升东部滨海旅游城市名片。建设自驾车营地，完善既有房车露营地配套设施，新增官湖、东涌、西涌自驾游露营地。积极推动城市低空旅游新业态发展，发展多类型、多功能的低空旅游产品和线路。探索研究规划大鹏半岛交通环路等方案的可行性，进一步打通半岛交通循环。

4. 加强重点旅游项目的交通配套

服务重大文体设施、特色文化街区和古村落保护开发重点项目，加强交通与旅游基础设施规划统筹。加强重点旅游项目配套的交通枢纽建设，优化片区路网结构，提升片区慢行环境品质，畅通景区与交通干线连接，打造“外部交通便捷高效，内部交通顺畅宜行”的旅游交通体系。提供按需响应的交通出行服务，解决生态敏感区交通供给与需求不匹配的矛盾。积极培育 MaaS 整合服务商，构建全过程旅游出行信息服务平台，推动景区、住宿、交通、餐饮、购物等服务信息整合，打造全过程便捷、贴心、舒适的滨海生态地区出行服务体验。

六、推进综合交通高质量发展

（一）构建更可持续的绿色交通系统

1. 推进交通用能结构低碳绿色转型

近期以“节油、提气、增电、试氢”为导向持续推进交通用能结构优化，逐步提升交通领域新能源和清洁能源使用占比，远期实现对传统能源的全面替代。

构建多元化清洁能源供应体系。加快面向长途运输的综合能源站建设，以“停充一体为主体，即充即走为支点、换电与移动充电为补充”科学布局城市新能源充换电设施网络。加快补齐长途运输的补能短板，推动能源补给设施由“单一型”向“复合型”转变，推进既有加油站、加气站等设施改造升级，推进东西部港区、高速公路服务区、先进制造业园区等区域综合能源补给站建设。建设结构完善的城市充电网络，以“两区”（居住、办公区）、“三中心”（商业、工业、休闲中心）为重点，推进城市充电基础设施与停车设施一体规划、建设和管理，推动光储充检一体化站点、超级快充站和 V2G 示范项目建设。力争到 2035 年，分别建成 1000 个超级快充站和 V2G 示范项目。结合加氢站基础设施布局建设，推动氢能在长途和重载等典型交通运输场景应用示范。持续推动港口岸电建设，进一步提升船舶岸电使用率，岸电使用率力争达到 18%。加快布局新型船用燃料加注产业，率先推动以 LNG 为重点的替代燃料加注业务发展，提前布局以甲醇和氨

燃料为主要方向的绿色航运走廊建设，到 2035 年 LNG 加注量达到 220 万立方米。

推进交通载运工具绿色升级。积极扩大电力、LNG、氢能、先进生物液体燃料等新能源、清洁能源在机动车、船舶领域应用。加快推进私家车、中轻微型物流车等的电动化替代，提升重型物流车、环卫车等的 LNG 使用比例，推广长途和重载货车等典型场景的氢能应用示范。到 2035 年，全市新能源机动车保有量达到 280 万辆，实现城市物流配送车辆 100% 电动化。推进船舶清洁化建造和改造，鼓励游船和港作船舶使用电力或者 LNG 动力，出台 LNG 船舶优先停靠政策，率先在公务船舶领域开展氢燃料电池船舶应用示范。推进非道路移动机械清洁能源替代，加快推进港区、机场内清洁能源或新能源使用，研究试点氢能叉车、拖车，2035 年全面完成深圳港码头非道路移动机械清洁化替代。

2. 打造清洁低碳的绿色运输服务网

构建绿色高效交通运输体系，大力发展以铁路、水路为骨干的港口集疏运体系，积极引导公众出行优先选择公共交通、步行和自行车等绿色低碳交通方式。

推进货物运输结构调整。逐步形成以“海铁联运”、“水水中转”为主的深圳港集疏运体系。按照电气化复线标准，加快推进平盐铁路改造、小漠港疏港铁路、盐田港区增加铁路到发线、装卸线工程，提升与内陆无水港间的铁路运输能效。完善深圳与珠

三角港口群间的水路运输网络，推动水路组合港间专线驳船班轮化运输。力争到 2035 年，深圳港海铁联运和水水中转占比提升至 60%。

完善绿色交通出行体系。优化主要客运走廊多层次公共交通系统布局，提升公共交通网络运行效率。积极探索发展深港机场通勤巴士、深圳机场和珠江西岸城市候机楼通勤巴士、深圳往返深汕特别合作区等地区通勤巴士、高中园通学巴士、企业通勤巴士、观光巴士和景区专线、预约巴士、深港跨境货物运输、公交场站综合开发、新能源车换电模式等新业态。构建系统、友好、高品质的慢行环境，逐步形成由“主廊道+连通道+休闲道”组成的自行车网络体系。推行绿色出行碳普惠激励措施，引导低碳绿色出行。到 2035 年，非机动车道里程达到 7500 公里以上，全市绿色交通出行分担率由 79%提升至 85%以上。

3. 构建交通运输生态文明治理体系

坚持保护优先、节约优先，实现交通与自然和谐共生，积极开展交通基础设施生态化提升改造，推进交通运输资源节约集约与循环利用。

推动交通基础设施生态化提升改造。将生态环保理念贯穿于交通基础设施规划、设计、建设、运营、养护全过程，构建与生态保护红线相协调、与资源环境承载力相适应的交通基础设施网络。新增交通设施建设全面遵循“避让-保护-修复”模式，最大

程度保护重要生态功能区。实施竹子林、香蜜湖、大南山等山海连廊工程，实现山、海、河、湖等生态空间互联互通。针对既有公路、铁路、港口等交通设施鼓励全面开展生态修复，强化边坡植被恢复与生态保护。

促进交通运输废旧材料资源化循环利用。遵循“减量化、再利用、资源化”原则，开展废旧材料的再生和综合利用，充分发挥减少资源消耗和降碳的协同作用。推广应用节水节材建设和运营工艺，实现资源的减量化。多措并举实现粉煤灰、煤矸石、建筑垃圾、生产生活污水等在交通基础设施建设运营中的无害化处理和综合利用。扎实推进快递包装的绿色化、减量化、可循环，全面实现电商快件不再二次包装。

4. 推进交通运输领域污染协同防治

严格落实低碳环保发展要求，加大船舶和机动车尾气污染、道路交通噪声污染综合防治力度，全方位支撑全市人居环境质量改善。

加强船舶和机动车污染治理。综合应用技术、行政等手段，构建交通运输领域污染物排放数据监测、核查、治理体系，实施污染物和碳排放协同控制。推进船舶大气污染物排放遥感监测系统建设，开展船舶氮氧化物排放控制区研究，要求进入排放控制区的船舶使用低硫油，到2035年，使用0.1%低硫油远洋船舶占比不低于50%。提升船舶溢油应急处置能力。建立健全船舶污染

物从接收、储存、转运到处置的全链条闭环管理机制，切实做好船舶污染物转移处置水陆衔接，全面提升船舶污染物码头接收能力。港区、物流园区等重点区域布设机动车尾气自动监测装置，建设全市柴油货车智能监管系统。到 2035 年，机动车排放定期检测合格率达到 95%以上。

加强交通噪声污染控制。加强噪声源头预防和监管，持续提升声环境综合管理水平。加强交通规划与环境噪声污染防治规划相协调，结合各类功能区域合理规划交通干线走向，从布局上减轻交通噪声对周围环境的影响。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。持续开展交通噪声污染严重区域筛查，强化道路、轨道以及机场周边交通噪声污染防治力度。

（二）构建全员友好的交通服务体系

1. 完善面向交通出行者的普惠交通服务

持续推进公平普惠的交通基础设施建设和运输装备应用，提升公共交通服务的可达性，推进交通综合治理，打造面向全人群的无障碍出行服务体系，满足不同群体多样化、个性化出行需求。

以基础性、公益性、普惠性为导向，构建“城市轨道为主，地面公交为辅”的公共交通服务体系。持续推动城市轨道建设，合理加密全市重点发展区域轨道交通网络，结合滨海地区旅游需

求研究线路延伸和增设站点。分区域、差异化优化调整常规公交线网布局，推动公交车辆减量化、小型化发展，动态调整公交专用道网络布局，持续推进“快-干-支”多层次公交线网结构由“橄榄型”向“金字塔型”转变，满足居民均等化享受各类优质公共服务资源的需求。更加注重地面公交与轨道交通的换乘和衔接，持续优化轨道、公交、慢行“三网融合”协调发展，打造个性化、品质化、包容化的高适应性公共交通出行服务体系，不断提升市民全过程公共交通出行体验。到2035年，力争实现城市轨道通车里程达到1000公里，轨道站点800米范围人口岗位覆盖率达到75%以上，高峰期公共交通与小汽车全链条出行时间比由1.7降为1.3。

以全龄友好与全人群友好为导向，打造全链条无障碍包容型出行服务体系，营造“覆盖全面、无缝衔接、安全舒适”的无障碍交通环境。加强新改建道路、平面和立体过街设施的无障碍设施建设和改造，到2035年，实现所有新建及改扩建交通设施无障碍建设率达到100%。完善轨道站点的直梯、扶梯或轮椅爬升机等无障碍服务设施，进一步提升轨道交通站点出入口上下行自动扶梯和步梯配备率，到2035年，实现轨道交通站点出入口基本配备“两扶一楼”设施。完善出行信息指引体系，统一交通标识指引体系，建立多样化、智慧化、体系化标识指引和信息服务体系。逐步完善交叉口行人过街语音提示、盲文提示等无障碍信

息服务。大力推广无障碍低地板公交车，到 2035 年，无障碍公交车车辆配置率达到 80%以上。

2. 完善面向交通从业者的关怀保障体系

构建权益保障、人文关怀、从业环境、发展培养“四位一体”的交通从业者关怀保障体系，促进交通运输行业规范健康持续高质量发展。健全完善从业人员权益保障制度，依法保障“快递小哥”、货车司机以及交通运输新业态从业人员的合法权益。提供人文关怀，积极推进出租汽车综合服务区、“船员之家”、“司机之家”项目建设，营造良好的从业环境和工作条件。强化从业人员职业技能、劳动安全和运营服务的教育培训。加强招才引智，进一步落实人才政策，着力培养交通一线创新人才，推动多学科复合型人才进入交通相关产业行业。

（三）加强全天候、全周期安全保障

1. 完善应急物资仓储运输保障体系

统筹考虑城市自然灾害、事故灾难、公共卫生事件、社会安全事件等公共安全潜在风险，打造“物资储备+生命通道”的交通应急保障体系，全面提升城市应急物资保障与救助能力。

构建面向灾害发生全链条的应急物资储备与配送空间。按照储备安全、适度集中、方便调用的原则，在全市规划形成市-区-街道三级应急物资储备网络，基本实现 2 小时市域全覆盖、1 小时辖区全覆盖。依托三级物流场站，按照平灾结合方式弹性预留

应急物资储备与配送空间，完善空间设置标准和平灾转换机制，全面提升城市应急状态下的物资保障效能。到 2035 年，应急物流枢纽及转运中心 10 公里覆盖率达到 100%。

完善综合立体应急交通运输网络。依托市域干线通道网，构建“五横十一纵”的市级应急通道主骨架，重点强化重大交通枢纽、市级防灾据点及防灾分区的衔接。服务多灾种、多情景应急需要，完善以地铁站点、直升机起降点、水上救援点和海上救援基地等为补充的立体综合应急运输通道网络，增强城市应对各类灾害的应急处置能力。到 2035 年，全市范围内实现通用航空 20 分钟应急响应。

2. 提升交通基础设施安全韧性水平

应对台风、强降雨频繁，城市高强度建设引发地陷等灾害风险，建立健全“高性能+常态化监测维保”的交通基础设施体系，提升应对风险挑战的硬件设施韧性。

提升新建及改扩建交通设施服役性能。加快城市交通基础设施韧性提升关键技术与装备研究，实现设施长寿命安全服役。针对大规模城市交通基础设施低影响、低成本、高性能、智能化的养护维修技术需求，加快发展结构-材料一体化的设施快修与性能增强技术与装备，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，探索应用设施预知性运维养护技术与工艺，实现设施服役性能全面增强。

升级基础设施资产全周期性能评估与预警体系。依托信息化感知、诊断与预警技术,形成基础设施全方位安全保障支撑体系。针对下穿隧道、地铁等地下空间及下沉立交等设施建立防淹专项监测预警设施。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,建立高复杂工艺重大项目全周期安全保障体系,实现对重点部位、关键环节、重要参数的实时动态监测预警。到 2035 年,重大桥梁、边坡、隧道智慧监测应用数量由 15 个增加至 200 个以上。

提升交通设施应急抢修保通能力。加快重大突发事件下设施抢修关键技术-装备-工艺的研发,探索应用快速部署的移动式应急监测系统、智能化处置技术与装备、设施抢修与快速恢复技术与装备。持续健全城市生命线应急预案体系,完善巨灾情景下水、电、油、气、路、讯等城市生命线工程应急抢险、恢复与重建的应急准备,强化应急联动,提升突发事件下快速应急抢修保通与灾后韧性恢复能力,增强应对极端强降雨、超强台风、超强风暴潮等巨灾能力。

3. 完善交通运输行业安全治理体系

完善关键交通基础设施安全技术标准规范,建立交通安全评估机制,确保运营安全平稳可控。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。健全完善地面坍塌防治长效机制，强化坍塌风险隐患分类分级治理。运用雷达探测车、微动探测等技术手段，全面排查地面坍塌安全隐患，重点对市政道路、三旧地区和暗渠暗涵等周边区域的地面坍塌隐患进行检测评估和专项治理。建立健全安全生产标准化体系、安全隐患排查和安全预防控制体系，提高交通运输从业人员安全文明意识，完善和落实交通运输安全生产管理制度。进一步完善“两客一危一重”智能监控系统、内河船舶智能监管系统、网络货运平台等建设，探索运用“互联网+安全监管”模式降低安全事故发生风险。

（四）构建数字化、智慧化设施体系

1. 推进对外运输服务与组织智慧化提升

全面提升对外综合交通运输通道和枢纽的智慧化水平，构建出行服务便捷、组织管理高效、应急处置迅速的对外交通运输组织体系。

推进智慧道路示范建设。推进基础设施规设建养全生命周期数字化，实现运维数据全息采集与感知、多源异构数据融合、在线精准仿真推演与性能智能评估，推进设施预防性养护，提升设施服役水平。加强数字孪生技术在高速公路、桥梁、隧道等重大基础设施建设运营中的应用，汇集交通基础设施、车流量、天气、指示信息等动静态数据，构建全要素、二三维融合、动静态一体的智慧

道路孪生运管平台，促进道路勘察、设计、施工、验收交付等数字化，提升道路建设与运行管理服务智慧化水平。

增强智慧港航发展效能。推进物联网、云计算、大数据、区块链等信息技术的应用，全面提升港口作业、航运信息服务的智慧化水平，保持港口作业效率处于全球领先水平。持续在全市港口推进智慧港口码头建设，全面推进生产作业系统智慧化运行，加快建设大铲湾二期自动化码头、盐田港东作业区智慧码头。建设船岸协同的数字化服务平台，完善高等级航道电子地图，建设高等级航道感知体系，面向船舶航行提供信息发布、水上导航、智能辅助驾驶等服务。建设适应智能船舶的岸基设施，推进航道设施与智能船舶自主航行的配套衔接。建设深圳港航公共数据平台，实现港口、航运、通关、贸易、邮轮游艇等数据的全流程采集、分析与应用，推进与粤港澳大湾区内其他城市港口、航运市场平台数据的互联共享。

加快智慧机场数字转型。打造新一代空管系统，实现空地资源的高效管理与灵活配置，提升机场运营服务效率。将深圳机场打造为“全智慧运行的机场 4.0”，加快超密度运行、气象情报辅助决策、基于轨迹运行、基于性能服务等新一代智慧民航技术应用，提升空侧运行智慧化水平，推动飞行程序优化，进一步提升机场整体运行效率。推进基础数字平台与信息技术标准体系建设，实现全方位数据协同与信息互通，强化机场与旅客、航司、

驻场单位、地铁、公交的业务协同。

推进交通枢纽智能升级。全面提升全市交通枢纽出行服务、运行管控和应急协同水平。实现枢纽客流分布、交通接驳、设施运行等状态数据与枢纽对外交通数据的全面感知与融合使用。建立手机端-显示屏多端联动的数字化指引体系，实现枢纽出行全过程的精细化导航指引。加强枢纽与城市交通接驳、其他枢纽之间的协同联动调度，实现枢纽客流的快速疏散。提升枢纽应急处置能力，提高重大安全事件的发现、识别、处置速度，提升枢纽安全水平。

2. 构建智能化城市载运工具与设施体系

建立适应新载运工具与服务的交通设施与运行管理体系。适应智能网联汽车、无人机等新载运工具和共享出行服务等新兴出行服务模式的发展需要，推进全市交通基础设施数字化、智能化、网联化升级改造，打造“BIM+CIM”数据底座。到2035年，全面实现既有道路交通基础设施100%建立BIM模型并导入CIM平台。打造市级MaaS平台，推动轨道、公交、航空、铁路、航运、长途客运等交通出行服务信息充分共享，联动市场企业，优化整合全方式出行信息资源，打造“交通+”一体化信息服务。建立适应新运输方式的管理体系，面向有人驾驶与无人驾驶共存、空域使用、交通新业态管理等问题，完善管理法规体系。

3. 持续推进交通一体化治理平台建设

以业务流和数据流优化为基础，打通跨级别、跨部门、跨行业管理壁垒，积极应用人工智能等先进技术手段，实现主动治理、精准治理和全链条协同治理。进一步完善交通运输管控服务一体化平台，构建城市级交通分析决策知识库，为空间规划、交通调控、行业治理、协同管控等交通活动提供决策支撑。基于国土空间基础信息平台等开展面向未来的海陆空三域一体融合的交通规划（底层数据）研究，打造与民航局等行业主管部门共享的底层基础数据体系，率先建设海陆空全空间无人系统管理平台。到2035年，实现全市交通治理智慧化平台数据共享率达到100%。

（五）构建现代化交通运输治理体系

1. 提升城市交通综合治理能力

基于交通一体化治理平台的海量数据资源与多类型业务算法，持续推进交通综合治理精准施策，改善交通出行环境，提升综合交通服务品质。高度关注市民反映强烈的交通热点问题，持续开展拥堵综合治理，针对枢纽、口岸、商圈、医院、学校等热点区域持续开展周边交通组织优化、停车优化等综合治理工作，保证交通运行基本平稳。提升重点片区交通承载力，持续完善道路交通和停车供需的精细调控管理政策，优化小汽车增量调控管理措施。针对工作日通勤、节假日出行等过饱和高峰期，引导错峰出行，重点提升深超总、河套深港科技创新合作区、深中通道

门户区等重点区域和关键节点的交通承载力。加大停车资源开放共享，推动智慧停车“一键预约”全覆盖。强化电动自行车空间保障和安全监管，加强骑行者权益保护，进一步建立贯穿“销售-行驶-停放-充电-回收”全生命周期的长效机制，形成全链条闭环治理体系。

2. 完善行业政策法规标准体系

坚持法治引领，深化交通运输法治政府部门建设。构建新型基础设施规划和标准体系，健全新型基础设施融合利用机制，加强立体复合高速公路、智能网联汽车等领域的交通新技术、新业态、新模式标准制定，探索解决多专业标准融合问题，规范系统与平台功能接口，形成上下贯通、统一高效的交通科技标准体系。加快推进无人机认证、卫星定位、返航、电子围栏、飞行记录、平台接入等标准形成，促进无人机等领域行业标准国际化。建立健全闭环式、全过程行业信用监管体系，健全交通运输领域守信激励和失信惩戒主体名单制度。建立数据管理制度和技术标准体系，完善全市统一的综合交通运输数据标准体系。

3. 建立新型行业治理体系

建立政府、社会、市场共建、共治、共享的现代化治理新体系。逐步建立常态化公众参与机制，搭建信息沟通、意见表达、决策参与、监督评价为一体的公众参与平台。发挥智库、专家作用，建立健全第三方评估机制。探索建立以信用体系为基础的交通

通运输行业信用评价和管理机制。打造开创性、示范性的无人工干预智能化行政审批业务系统和政务服务平台。

4. 创新可持续投融资政策

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，统筹协调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，拓宽多元化投融资渠道，积极吸引社会资本参与，鼓励专项债、基础设施 REITs 等投融资建设发展模式，争取金融保险机构支持，强化风险防控机制建设。

七、环境影响评价

（一）规划实施环境影响分析

综合立体交通网规划以交通基础设施为主要对象，覆盖各种运输方式，在布局方面，从多种交通基础设施分别布局发展为综合布局，即在通道线位使用、运输枢纽场站设计等方面注重铁路、公路、航运和民航设施的协调与衔接。综合立体交通网建设强调节约集约利用资源，但在规划实施过程中，仍可能会对环境产生影响。

根据《公路网规划环境影响评价技术要点（试行）》《港口总体规划环境影响评价技术要点（试行）》《内河航道建设规划环境影响评价技术要点（试行）》《城际铁路网规划环境影响评价技术要点（试行）》以及已发布的公路、铁路、航空、水运规划环评，分析本规划方案对环境的影响主要体现在资源占用、生态影响和污染排放等方面。交通建设会相应消耗一定的物资资源，可能对局部地区自然生态环境产生影响。同时，交通基础设施建设和运营也会向周边环境排放废气、污水、噪声等污染物。

（二）规划实施环境影响评价

本规划方案贯彻落实国家和省、市相关政策，以建成便捷顺畅、经济高效、绿色集约、智能先进、安全可靠的现代化综合立体交通网为目标，充分发挥各交通方式的比较优势，为保障战略实施、推动区域协调发展、促进交通条件改善、提升资源能源利

用效率等提供有力支撑。

本规划方案坚持绿色发展理念，充分考虑了既有设施的利用，注重土地、能源、岸线等资源的集约节约利用，能够显著提升资源综合利用水平。为最大限度地减少对环境的影响和破坏，本规划方案与深圳市国土空间规划、生态环境保护等规划等作了衔接，提出的项目总体符合“生态保护红线、资源利用上线、环境质量底线、环境准入清单”的基本要求，环境影响总体可控。

（三）预防和缓解影响的措施与建议

规划实施过程中，要根据生态环境保护的要求，预防和减轻交通基础设施建设养护和运输活动产生的环境影响。严守《中华人民共和国环境保护法》《中华人民共和国环境影响评价法》《建设项目环境保护管理条例》等法律法规和标准规范。严格项目审批和土地、岸线、环保等准入，根据资源环境承载能力合理确定建设安排。加强与“三线一单”生态环境分区管控方案的衔接。落实生态保护红线管理制度，保障生态空间性质不转换、面积不减少、功能不下降；调控综合运输结构和发展模式，保障区域环境质量底线；调控规划时序和资源占有规模，保障区域资源利用上线。加强规划实施效果跟踪评估。

八、保障措施

（一）加强党的领导

坚持和加强党的全面领导，深刻领悟“两个确立”的决定性意义，增强“四个意识”、坚定“四个自信”、做到“两个维护”，充分发挥党总揽全局、协调各方的领导核心作用，始终把党的领导贯穿综合立体交通网建设全过程。发挥全面从严治党的引领保障作用，建设高质量工程、安全工程、廉洁工程。充分发挥各级党组织作用，激励干部担当作为，全面调动各级干部的积极性、主动性和创造性，不断提高贯彻新发展理念、构建新发展格局、推动高质量发展能力和水平，为实现本规划方案目标任务提供坚强保证。

（二）衔接国土空间规划

建立全市综合立体交通网重大项目库，纳入国土空间规划，强化土地资源供给。建立健全交通重大项目建设审批工作机制，发展改革、规划和自然资源、生态环境、林业等审批责任主体单位要加强计划管理、主动对接服务，优化审批流程、开辟“绿色通道”，确保项目有序推进。加强项目建设与国土空间协调衔接，节约集约利用土地、岸线、空域等稀缺资源，强化资源空间复合利用，盘活闲置交通用地资源，提高利用效率。健全国土空间规划等相关规划与交通规划协调机制，完善动态调整管理机制。

（三）加强组织协调

建立健全都市圈同城化发展体制机制，进一步积极探索建立常态化的粤港澳大湾区及深圳都市圈交通协调机制，统筹推进跨行政边界项目的规划研究、设计、投资、建设、运营和管理等工作，实现区域综合交通网络的真正融合。

（四）建立数据共享机制

推动政府部门间数据开放共享和电子证照信息互认，建立由市政府主导的数据共享机制，支撑政府、企业、个体、科研机构等实现数据共享共用。完善信息安全保障制度，强化数据采集、传输、使用全过程安全保障，完善数据安全应急预案管理。

（五）积极争取政策支持

积极争取国家部委对深圳建设国际性综合交通枢纽城市、区域交通一体化发展、重大工程围填海等综合立体交通网规划建设工作的支持。积极争取中央车购税、中央预算内资金、成品油税费改革转移支付等资金支持。主动探索区域机场、港口、铁路合作机制，争取政策和业务支持。

（六）加强规划实施评估

建立动态监测评价机制，将规划方案落实情况纳入年度目标责任制考核，实现对各项工作进展情况的全程监督。探索引入第三方评估，发挥社会各界的监督作用，积极开展公众评价，推进科学决策和有效执行。结合经济社会发展实际和规划评估结果，

对本规划方案进行动态调整或修订。