

福田区综合交通“十四五”规划

深圳市交通运输局福田管理局

二〇二二年七月

前 言

交通运输是国民经济的基础性、先导性、战略性新兴产业和重要服务性行业，是经济发展的先行官。三十年来，福田创造了超大型城市中心区高质量发展的奇迹，综合交通体系也得到了不断完善和发展，不仅助力了福田社会经济取得卓越成就，服务了广大市民便捷高效出行，更以强劲交通力量支撑了福田建设深圳首善之区、社会主义现代化典范城区。

“十四五”期间，福田将抢抓深圳推进粤港澳大湾区与中国特色社会主义先行示范区建设、实施综合改革试点、建设交通强国城市范例等重大历史机遇，对标全球标杆城市核心城区，在福田形成彰显“中国之治”的现代化国际化一体化综合交通运输体系和高品质高效能高融合城市交通运行体系。

福田区综合交通“十四五”规划作为福田区“十四五”重点专项规划，是未来五年全区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、实施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。

目 录

第一篇 开启全面建设现代化高质量交通新征程	1
第一章 发展环境	1
第二章 指导方针	9
第三章 发展目标	11
第二篇 加快完善设施网络 巩固高质量发展根基	16
第四章 打造辐射湾区的枢纽先锋城区	16
第五章 构筑开放贯通的窄密路网体系	20
第三篇 聚焦提升出行体验 打造幸福交通品牌	24
第六章 营造幸福活力的复合慢行空间	24
第七章 推行保障有力的多元公交服务	30
第四篇 推进治理能力现代化 强化交通保障体系	33
第八章 建设高效专业的现代物流体系	33
第九章 培育现代化交通综合治理能力	36
第五篇 推动智慧科技赋能交通 重点片区先行先试	40
第十章 布局智慧交通新基建建设应用	40
第十一章 推进重点片区交通功能综合提升	43
第六篇 加强规划实施保障	46
第十二章 健全工作机制	46
第十三章 强化保障措施	48

第一篇 开启全面建设社会主义现代化高质量交通新征程

在我国开启全面建设社会主义现代化国家新征程，深圳经济特区成立四十周年、福田建区三十周年的重大历史节点上，福田交通将勇担“社会主义现代化典范城区的先行官”光荣使命，聚焦服务构建新发展格局，打造与全球一流标杆城市核心城区相匹配的高质量交通。

第一章 发展环境

第一节 发展成就

“十三五”时期，福田综合交通运输事业实现跨越式发展，在推进基础设施建设、升级运输服务、优化出行环境、试点智慧交通等方面均取得重要进展，为福田新一轮扩容、提质、升级打下坚实基础，以强劲交通力量支撑了首善之区高质量发展。

一是交通基础设施日趋完备，交通能级地位彰显“福田优势”。广深港高铁深港段开通运营，实现福田中心区与香港西九龙 15 分钟直达，广深港商务活动日益同城化。城市轨道建成开通 6 号线、7 号线、9 号线、10 号线、11 号线、3 号线（南延），建设规模较“十二五”时期提升一倍，实现跨越式发展；轨网密度达 1.94 公里/平方公里，位列全市各区首位，车公庙城市枢纽建成，

黄木岗、岗厦北站等城市枢纽在建中。道路方面，坂银通道建成通车，为福田提供了一条新的中部快速走廊。在对外主要通道和区内骨干路网基本建成基础上，同步全市重点发展区域，推进福港路、桂花路西延连接新洲路、福田保税区衔接红树林生态公园、梅康路等 6 条断头路打通工作。践行“窄马路、密路网”理念，为提高次支路网密度新增 35 公里次支路里程，优化道路等级结构；全区路网通车里程达到 442.02 公里，其中政府管养 317.3 公里，总体密度达到 7.66 公里/平方公里，居全市行政区前列。

二是交通运输服务持续升级，交通服务水平体现“福田示范”。配合轨道线路的开通，进一步优化调整公交线网，加强轨道站点接驳、强化轨道服务覆盖不足地区的公交服务，通过新增支线、微循环线路、学校定制线路、截短超长线路等方式共调整优化 96 条公交线路，并试点运营 9 台“动态小巴”。在彩田路、皇岗路等主要公交客流走廊，新增 55 车道公里公交专用道，总里程达 242.6 车道公里，设置率 27.4%，为全市行政区中最高。结合轨道站点建设、城市更新、重点片区开发等新配建 15 处公交场站，弥补公交场站供给缺口。在香蜜湖街道、福保街道和沙头街道落实 6 处社会公共停车场建设，新增 1498 个泊位。在全区优化调整 1569 个路边泊位。引入社会资本在天安智慧园区、福田区妇幼保健院、赛格科技园等处新建 15 座立体停车场，解决停车设施供应不足、资金受限问题，目前全区在运营共 21 处立体停车库。在全市率先发布《福田区社会资本建设停车设施投资补

助实施细则（试行）》与《福田区机械式立体停车设施管理实施细则》，出台了福田区停车产业扶持政策体系，为推进停车设施建设提供制度保障。

三是居民出行环境全面改善，树立宜行街道“福田标杆”。为提升城市空间品质和市民出行体验，以道路空间优化、设施提升、慢行再造为重点推进道路交通品质提升工作，完成福田中心区道路、红荔路、侨香路等共 51.57 公里道路品质提升工作，并加快推进新洲路等在建工程。为构建连续、立体慢行系统，多方面推进慢行基础设施建设，新建、改建 92.29 公里自行车专用路，新增 8 座天桥，改善 11 处地下通道，在香梅、竹子林、上梅林等地铁站新建 3.14 公里风雨连廊。

四是推行精细化交通综合治理，治理效能展现“福田效率”。以交通节点改造、交通安全整治、道路能力挖潜为重点，实施景田、莲花等 14 个重点片区、117 条道路的交通综合整治工程，同步推动北环大道彩田立交段等 30 个拥堵节点综治工作。管养工作常态化开展，道路养护工作实现 100%全路段覆盖。加快推进桥涵通道养护工作，完成香蜜湖下穿通道品质提升工作，完成深南大道沿线 7 座以及滨海大道 1 座地下人行通道整治工程，开展泥岗路地下人行通道整治工程以及深南金田地下通道维修整治工作。

五是先行先试科技创新手段，打造智慧交通“福田样板”。侨香路建成通车，成为全市首条“精明调控、全程服务、集约整

合、数据共享”的智慧道路样板路。福田中心区 5.3 平方公里范围内 35.5 公里城区级“聪明路”改造完成。衔接智慧福田、市交警、市交通局、市城管信息化系统，加速推进了智慧交通决策支持平台的搭建，打造集“数据汇聚-业务支撑-先进示范”于一体的城区级“交通大脑”。在福田保税区试点无人驾驶公交，在福田中心区试点开行智慧公交线路。

六是交通保障工作有力有序，重点关注民生热点难点。重点开展了元旦、春节、清明、五一等节假日以及区内多项重大活动交通保障工作，配合皇岗口岸枢纽、黄木岗枢纽改造公交场站迁移和公交疏散工作。作为疫情防控的兜底行业，疫情期间为境外入境人员及深港跨境司机提供转运车辆保障专线，转运接驳旅客 82342 人、跨境司机 167529 人，皇岗口岸承担全市 80%跨境防护物资运输。全区交通运输业 5.3 万从业人员，疫情期间“0 感染、0 发生”，为福田企业复工复产提供安全优质的交通保障。

第二节 存在不足

迈向“十四五”高质量发展新时期，面向建设全球标杆城市中心城区、粤港澳大湾区核心引擎城市先锋城区、未来城市交通优质体验区，福田交通在区域能级、运行效率、环境品质、治理体系等方面仍存问题与差距。

一是区域辐射带动能力有所受限。高铁福田站仅有广深港客

专 1 条铁路线。区内现状并无城际轨道覆盖或在建工程，与湾区核心城市间城际服务受限。对港交通设施互联互通进展缓慢，深港合作优势未能充分发挥。梅观高速市政化改造后，与临深地区间快速道路服务缺失。

二是轨道公交出行吸引力不强。高峰期出行方式仍以小汽车为主，分担率达 43%。高峰期机动化公交分担率 57%，其中轨道分担率 35%，常规公交分担率 13%。轨道交通、常规公交、慢行的三网一体化融合发展水平不高，区内 5 分钟步行可达轨道站点的居住区仅有 34.1%，深南大道、滨河大道等主要公交廊道公交线路高峰满载率低于 60%。

三是街道空间活力仍待进一步增强。道路空间品质提升工程集中于部分示范道路，未能实现全区主干道全部覆盖，连通成网。受高等级道路和大型立交分割，慢行空间连续性还需加强。道路交通系统服务车行为主，缺乏与生态资源、公共空间的结合，缺少活力和特色。次支路网密度不高，城中村、老旧工业区内部道路微循环不畅，出行体验感与舒适性仍待提升。

四是现代化交通治理体系尚不完备。晚高峰公交车平均车速由“十三五”初期 22.4 公里/小时降为“十三五”末期的 21.5 公里/小时，低于全市水平，通道使用效能不高。进出福田区道路通道不足，主要南北向干道如福龙-香蜜湖路平均车速小于 20 公里/小时，彩田路、新洲路、皇岗路平均车速小于 15 公里/小时，拥堵道路里程超过 60%。划线泊位数低于机动车保有量 30%，

停车设施供应仍存较大缺口，停车资源未能统筹整合、高效利用。

五是智慧交通应用尚不充分。智慧交通应用领域集中在智慧道路，缺乏应对新交通方式发展的智慧交通基础设施。顶层制度设计尚未完全形成，多元交通数据与信息难以共享，适于新技术、新业态创新发展的机制保障、政策法律、技术标准有待进一步优化。

第三节 机遇挑战

“十四五”时期是我国全面建成小康社会、实现第一个百年奋斗目标之后，乘势而上开启全面建设社会主义现代化国家新征程、向第二个百年奋斗目标进军的第一个五年，也是我国进入中国特色社会主义新时代后，谱写高质量发展新篇章、在更高起点上推进改革开放的关键时期。国家立足国内大循环谋篇国内国际双循环，粤港澳大湾区与先行示范区“双区驱动效应”叠加，深圳加快实施综合改革试点、建设交通强国城市范例，福田全力推进“三大新引擎”建设、打造社会主义现代化典范城区。在这些新背景、新形势之下，综合交通体系作为城市能级跃升的战略性资源，应进一步提质增效，为经济社会发展赋能助力，完成深圳市委市政府赋予福田区新的历史使命与发展要求。

一是面向湾区进入全面连通加速期，主动发挥中心城区辐射带动作用，推进湾区基础设施互联互通。从深圳市中心城区与首

善之区迈向湾区核心引擎城市的先锋城区，福田的城区地位再度提升，城市发展空间格局进一步打开，未来城际出行持续增加，应在推动湾区基础设施互联互通上发挥先行先试作用，率先锚固轨道上的大湾区格局。充分利用福田毗邻香港、坐拥皇岗口岸、福田口岸两大口岸的区位优势，依托河套深港科技创新合作区加快推进深港合作，全面提升双方合作水平，巩固深港“亲如兄弟”般关系，打造大湾区最具带动力的极点，扩大福田在湾区层面影响力。

二是紧密融入先行示范区整体战略，对标全球一流标杆城市，当好深圳建设交通强国城市范例的排头兵，全力打造社会主义现代化典范城区，聚焦碳达峰、碳中和路径。在先行示范区整体目标引领下，福田作为代表深圳向全世界展示中国特色社会主义成就的典范窗口，要求交通区域通达性更高——与区域核心城市间实现1小时直连直通，交通发展模式更绿色低碳——绿色出行分担率不低于85%，交通设施空间更关注人的出行体验，交通环境不断满足人民群众日益增长的美好生活需要，在福田率先建成交通强国城市范例典范，试点交通创新技术与政策，引领全市城市交通发展。

三是围绕“再中心化、再创业、再提升”发展格局下福田消费升级与产业迭代，以高效交通服务全力支撑打造“三大新引擎”。未来福田将以河套深港科技创新合作区、香蜜湖新金融中心和环中心公园活力圈“三大新引擎”为总牵引，打造“国际金融中心”

“科技创新中心”“文化教育中心”“服务交流中心”和“国际消费中心”，高端产业集聚与重点片区开发对交通系统的服务效率、可达性和系统融合度提出更高要求。

四是高度建成区内土地与交通资源有限，新增高密度与高强度开发对综合交通系统服务水平提出更高要求。截至 2019 年，福田区已建成建筑规模 9400 万平方米，建设用地使用率 96.9%，未建设用地仅余 1.7 平方公里，土地资源紧约束特征显著。但与此同时，区内策划实施 4000 万平方米的城市更新，主要类型为商业与办公，带来大量新增岗位。在此背景下，职住分离现象将不断加剧，交通出行总量与出行距离也将不断增长。现有交通系统运行已有较大压力，未来叠加新增需求后，负荷将进一步加大，在城市空间资源有限的条件下，必须立体化拓展交通设施空间，提高资源使用效率。

五是成熟城区的城市发展逻辑已经从增量为主转向存量优化，以增加设施供给满足居民出行需求的交通发展模式难以为继，要求加快推进交通治理能力与治理体系现代化。作为发展成熟的中心城区，福田未来开发以城市更新为主，可用于新增交通基础设施建设的城市空间与土地资源极度紧缺，不依赖城市交通基础设施供给增加而满足城市居民出行需求成为未来交通服务的发展趋势。要求发展多方协同、多元交通方式一体化的现代化交通治理模式，运用创新化、智慧化的现代化交通治理手段，实施精细化、人性化的现代化交通管理措施与政策，提供满足居民机动

化需要的公共交通替代出行方式，从而引导居民形成更绿色低碳的出行习惯。

六是新一轮科技革命注力赋能交通新技术、新模式、新业态的成熟，为新基建与智慧交通落地应用提供良好契机。移动互联网、云计算、物联网、大数据、5G 通信等科技新技术加速向交通领域渗透，对共享交通、自动驾驶、低空飞行、物联网等交通新模式、新业态的应用落地提供了支撑服务，福田区“新基建、新消费、新科技、新制造”项目推进、交通智慧化升级和交通大数据发展也将进入加速期，依托优越基础与先发优势，在新基建与智慧交通推进期，福田积极率先作为，有望成为全球交通科技创新的领跑者。

第二章 指导方针

“十四五”时期福田交通发展，必须牢牢把握以下指导思想和基本原则。

第一节 指导思想

高举中国特色社会主义伟大旗帜，以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，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，以改革创新为根本动力，以满足人民群众日

益增长的美好生活需要为根本目标，全面贯彻落实党的十九大、十九届历次全会和中央经济工作会议精神，深入贯彻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、深圳重要讲话、重要指示精神，落实中共中央、国务院《交通强国建设纲要》和国家发改委《关于培育发展现代都市圈的指导意见》，抢抓建设粤港澳大湾区和中国特色社会主义先行示范区“双区驱动”重大机遇，紧密围绕福田推动“三大新引擎”和社会主义现代化典范城区建设目标，充分发挥交通运输的战略性、引领性、服务性、基础性功能，发挥综合交通对城市繁荣的重要支撑作用，为福田建设全球一流标杆城市核心城区当好先行。

第二节 基本原则

服务大局，服务人民。发挥交通先行官作用，服务城市发展大局，构建与世界一流城市核心区相匹配的交通体系。坚持以人民为中心，建设人民满意的交通，不断增强人民群众的获得感、幸福感、安全感。

智慧创新，先行示范。坚持创新核心地位，注重科技赋能，在支持交通科技发展、推动智慧交通应用、探索交通建设运管新模式、试点交通治理新机制等方面率先取得进展，为建设全球标杆城市先锋城区提供示范。

回归人本，关注体验。紧扣建设幸福福田的使命，关注社会

群体多样化出行需求，强调全人群舒适友好，营造优质的出行环境，提升居民出行全过程体验。

绿色低碳、生态友好。践行绿色低碳的可持续发展路径，将生态环保理念贯穿规划始终，强化交通与生态环境资源的协调，推动交通运输体系在“碳达峰、碳中和”目标下向低能耗、低污染、高效能、高效率转型。

第三章 发展目标

第一节 2025 年发展目标

到 2025 年，围绕“湾区枢纽、幸福出行”愿景，建成高效畅达、绿色低碳、人文包容、安全智慧的一体化综合交通体系，交通基础设施规模、交通服务水平、交通治理能力、交通绿色化与智慧化程度达到全球一流，树立新时代社会主义现代化国际化都市核心区交通典范，有力支撑福田打造具有世界影响力的中央创新区、中央商务区、中央活力区。

高效畅达——交通基础设施网络更加完善，交通出行更加方便快捷。城市轨道网络密度不低于 2 公里/平方公里，率先进入与全球一流标杆城市核心城区相匹敌的轨网密度 2.0 时代，区内道路网络密度不低于 9 公里/平方公里，领先于全国一线城市核心城区水平，80%就业人口通勤时间^①不高于 30 分钟。

绿色低碳——交通出行方式更加集约，公共交通出行更具吸引力。绿色交通分担率^②达到 85%，领先于全球标杆城市平均水平，高峰期轨道机动化分担率由 30%上升至 40%，65%的居住就业人口步行 10 分钟可达轨道站点^③。

人文包容——街道空间更加全民友好，“最后一公里”出行更加舒适幸福。主要居住就业区域自行车专用路实现 100%全覆盖^④，50%的轨道站点具备出入口全天候接驳能力^⑤。

安全智慧——打造全球领先的“低死亡”安全城区，建成具有全球影响力的智慧交通样板。道路交通事故死亡率低于 0.25 人/万车，率先达成全球标杆城市 2035 年规划目标，建成超过 100 公里里程的智慧道路，智慧路网效能凸显。

专栏 1：福田区综合交通“十四五”发展主要指标

目标	序号	指标	单位	2019 年 现状指标	2025 年 发展指标	指标 属性
高效畅达	1	80%就业人口通勤时间	分钟	45	30	预期性
	2	城市轨道网络密度	公里/平方公里	1.9	2.0	约束性
	3	路网密度	公里/平方公里	7.66	9.08	约束性
绿色低碳	4	绿色交通分担率	%	82	85	预期性
	5	高峰期轨道机动化分担率	%	30	40	预期性
人文包容	6	居住就业人口步行 10 分钟可达轨道站点比例	%	48	65	预期性
	7	轨道站点出入口全天候接驳比例	%	23%	50%	约束性
	8	主要居住就业区域自行车专用路覆盖率	%	87%	100%	约束性
安全智慧	9	道路交通事故死亡率	人/万车	0.4	0.20	约束性
	10	智慧道路建设里程	公里	—	≥100	约束性

注：①80%就业人口通勤时间：就业地在福田的人口80%至少有一种出行方式抵达就业区的出行时间。

②绿色交通分担率：步行、自行车、常规公交、定制巴士、轨道交通、班车等绿色出行方式的出行总量占总出行量的比例。

③居住就业人口步行10分钟可达轨道站点比例：指从居住地或就业地出发步行10分钟可达轨道站点的人口占总体居住就业人口的比例。

④主要居住就业区域自行车专用路覆盖率：指居住人口超过5万人/平方公里、就业岗位超过2.5万人/平方公里的区域内自行车专用路长度占道路总里程的比例。

⑤轨道站点出入口全天候接驳比例：指出入口通过地下步道或风雨连廊与公交站点或周边建筑连通的轨道站点占区内全部轨道站点的比例。

第二节 2035年远景目标

到2035年，率先建成社会主义现代化“强国交通”发展范例。建成辐射湾区的干线铁路、城际铁路、城市轨道一体化交通网络；实现区域内部轨道为主导、以人为本的综合交通系统；增强中心城区交通品质，大力提升街道活力，体现福田创新、引领和示范作用。

一是率先打造一流的综合交通设施网络体系。统筹铁路、公路、水运、民航等基础设施规划建设，谋划福田与大湾区机场群及高铁枢纽的快速便捷联系。推进干线铁路、城际铁路、城市轨道交通三网融合发展，加强高快速路与城市道路的衔接，实现各种方式设施网络立体互联，构建多中心、网络化、区域协调、平衡发展的综合立体交通网。

二是率先打造一流的综合交通运输技术体系。加强交通运输新技术在福田区的应用推广，瞄准全球新一轮科技革命具有前瞻性、颠覆性的前沿科技领域，实现无人机配送技术、自动驾驶技

术、车路协同技术国际领先，建成覆盖全区的智慧交通系统，研究引入高速磁悬浮轨道。构建综合交通大数据中心体系，提升多源多维数据使用范围和效果，促进各种运输方式数据互联共享。

三是率先打造一流的综合交通运输治理体系。完善综合交通运输管理体制，深度参与全市层面公交运营管理体制、基础设施投融资体制改革与养护体制改革等重点领域改革。建立健全适应福田区财政事权与支出责任的交通运输大部门管理体制。完善道路交通安全体系与交通运输安全风险防控体系。建立常态化公众参与机制，打造全民参与共治环境。

四是率先打造一流的综合交通运输服务体系。大力发展共同配送，优化组织模式，提高物流效率、降低物流成本。打造高效的旅客联程运输系统，以 MaaS（Mobility as a Service，出行即服务）为理念，探索共享化、一体化、人本化、低碳化出行模式，为旅客出行提供全链条解决方案，实现一站式便捷服务，满足人民群众多样化、定制化的高品质出行需求。

第三节 2050 年愿景目标

到本世纪中叶，建成影响力卓著的全球交通标杆城市核心区，支撑深圳以更加昂扬的姿态屹立于世界先进城市之林。建成影响力卓著的综合立体交通网络，基础设施规模质量、智能化和绿色化水平、交通安全水平、交通治理能力位居世界城市中心区前列，

成为全球城市交通系统建设与管理创新引领者。

一是建成高效易达的湾区核心引擎，交通可达性全球领先。综合交通运输体系高效互联，直通湾区国际航空枢纽、直联深圳高铁枢纽、辐射湾区核心城区、联动内外重点组团，实现“湾区核心城市半小时、湾区1小时”的高可达目标。

二是建成美丽中心城区典范，交通运输效能全球领先。促进资源节约集约利用，建设多模式一体化的绿色出行体系，强化节能减排和污染防治，试行多样化交通管理政策，确保道路出行基本畅通，并率先实现交通排放“碳中和”目标。

三是建成高品质发展的中央活力区，交通环境品质全球领先。重构街道功能，以活动为导向，塑造舒适宜行安全的街道空间，满足全人群、个体化出行需求，实现“完整街道”区域全覆盖、“零死亡”愿景。

四是建成智慧共享的先驱样板，交通创新能力全球领先。建设机制完善、充满活力的交通科技创新中心，实现交通新技术的全球首发落地，建成国际领先的智慧交通基础设施和综合交通大数据平台。

第二篇 加快完善设施网络 巩固高质量发展根基

构建以轨道交通为主体、多种交通方式互联互通、立体贯通的综合交通网。

第四章 打造辐射湾区的枢纽先锋城区

以打造湾区核心引擎城市枢纽先锋城区为目标，构建多层次融合的轨道枢纽网络，依托对外枢纽，推进高速铁路、城际铁路、城市轨道三网融合发展，实现轨道交通基础设施互联互通，加强福田与湾区核心城市、莞惠临深地区以及深圳外围城区的连通互动，全面提升福田的辐射带动能力。

第一节 进一步提升福田对外枢纽能级

建设“一中枢、双口岸、四核心”对外枢纽体系。一中枢为福田高铁站、双口岸为皇岗口岸与福田口岸、四核心为车公庙综合交通枢纽、岗厦北综合交通枢纽、黄木岗交通枢纽与香蜜湖综合交通枢纽。

强化福田站枢纽功能。开展深汕高铁经广深港客专至福田方向联络线可行性研究，积极谋划深汕高铁联络线引入福田站。发挥福田站城市中心设站、接驳设施完善的独特优势，拓展福田对

东西扇面的辐射带动能力。

推进皇岗口岸复合智慧枢纽建设。将城际、城市轨道引入皇岗口岸，并预留与香港互联互通条件，打造“口岸+城际+快轨”复合型区域综合交通智慧枢纽。

研究引入香蜜湖磁浮枢纽可行性。尽快开展香蜜湖磁浮枢纽规划研究，加快广深高速磁浮直通福田，实现福田与京津冀、长三角等重点城市群之间的直连直通。

加快建设福田多层次枢纽群。加快建设车公庙、岗厦北、黄木岗、香蜜湖等多线换乘枢纽与其他双线换乘站建设，推动枢纽与城市一体化开发，形成福田区多层次城市枢纽群，以华强北、车公庙、八卦岭、梅林等片区为空间载体，围绕轨道站点打造价值高地。

第二节 加快推进城际轨道规划建设

紧抓粤港澳大湾区城际铁路建设重要窗口期，加速推动东、中、西三轴引入城际轨道，率先锚固轨道上的大湾区格局。深化东向引入深汕城际的可行性研究，以市民中心为起点，设置联络线接入皇岗口岸，承担福田与深汕合作区间的城际交流功能。开展中向引入深广中轴城际详细规划研究，设站于皇岗口岸，并加快推进前期工作，力争尽快建设。加快启动西轴引入穗莞深城际工程建设，设站于皇岗口岸，服务于河套深港科技创新合作区与

广深科技创新走廊。

第三节 持续推进城市轨道体系建设

加快建设城市轨道四期工程。加快推动城市轨道交通 14 号线、11 号线二期等线路建成通车。建设期间同步开展交通网络疏解工作与接驳系统建设工作，保障城市交通运行平稳，提升轨道交通出行吸引力。

优化规划线路站点，积极争取纳入城市轨道五期建设规划。积极推进城市轨道交通 14 号线二期、20 号线二期、22 号线纳入五期建设规划，并稳定福田段线站点布局，实现对河套深港科技创新合作区、香蜜湖新金融中心与国际会议中心、梅林-彩田片区、环中心公园活力圈的站点加密覆盖。

第四节 持续推动深港便利高效跨境出行

推进深港合作智慧示范口岸与智慧示范枢纽建设。以皇岗口岸与福田口岸为切入口，加快推进口岸交通服务提升改造，促进人员、资金、技术和信息等要素高效便捷流动，实现更科学更高效更利民的口岸交通服务管理。

推动开展多方式深港往来公共交通服务。协同推动合作区直通巴运营，实现一号通道直达香港。推动深港跨境低空飞行服务

率先试点运营。

实施深港跨界货运交通组织调整方案。按照跨境货运“东进东出、西进西出”总体原则，分阶段取消皇岗口岸货检功能，初期向东部逐步转移货运功能至莲塘口岸，并配合河套深港科技创新合作区建设时序，加快货检彻底关闭进程，为深港跨境客运功能提升提供便利条件。

专栏 2：对外交通重点工程

铁路通道工程：推动穗莞深城际前海-皇岗先行段开工建设，开展深汕城际铁路工程可行性研究、广深中轴城际铁路详细规划研究、高速磁悬浮铁路工程和深汕高铁经广深港客专至福田方向联络线可行性研究。

交通枢纽工程：开展香蜜湖磁浮枢纽引入研究，推进皇岗口岸综合交通枢纽建设，加快建设车公庙综合交通枢纽、岗厦北综合交通枢纽、黄木岗综合交通枢纽、香蜜湖综合交通枢纽。

城市轨道工程：推进城市轨道交通 14 号线、城市轨道交通 11 号线二期工程建设运营，推进城市轨道交通 14 号线二期、20 号线二期、22 号线纳入市轨道交通五期建设项目。

深港跨境出行工程：推进皇岗口岸、福田口岸深港合作口岸枢纽智慧化工程，推动合作区深港直通巴运营、深港跨境低空飞行开通运营，分阶段迁移皇岗口岸货物运输。

第五章 构筑开放贯通的窄密路网体系

以构建福田区对外快速联系、内部慢速生活的道路体系为目标，优化完善全区路网结构。持续打通对外新通道，全面贯通内部主干路网骨架，加密次支路网络，形成对外高效可达、片区快速联系、内部畅通便利的路网体系。

第一节 推动高快速路新、改扩建

创新立体复合通道建设模式。加快推进皇岗路快速化改造工程建设，通过地下隧道新建和地面快速路扩容与节点改造，复合化利用既有交通廊道，提升通行效率，形成深圳中轴重要通道，强化福田北向进出能力。积极推动广深高速公路改扩建工程福保段市政化改造，增强两侧用地联系，促进城市空间融合。

均衡布局南北向对外通道。为缓解中部二线关通道拥堵压力，加快推动侨城东路北延工程开工，分流福龙路既有交通压力，承担福田-龙华跨组团中长距离交通联系功能，与皇岗路形成福田东西侧南北向双通道均衡布局。开展新洲路北延可行性研究，新增福田与龙华连接通道。

强化通道转换集散能力。加快推动彩梅立交改造工程，打通福田中心区-梅林片区-龙华区关键交通节点。加快推动福龙-香蜜湖路扩容改建工程研究，匹配龙大高速扩容工程，保障未来沿线商务出行的高效便捷。持续开展深汕第二高速与皇岗路连接通

道研究，实现福田与坪山、惠州、深汕合作区等外围组团的快速交通联系。

第二节 完善主干路网体系

疏通区内路网关键瓶颈。推进华富路-福田路-福田南路-绒花路贯通工程，开展香梅路南延、白石路东延、红荔路西延和新洲路南延与福田保税区市花路、桃花路接通研究，完善福田已有路网骨架，对接对外通道，打通关键节点，贯通福田全域路网，提升道路交通效率，支撑重点片区开发。

局部路段改造研究促进片区融合。为解决梅林片区与中心区分割及进出不便问题，加快推进北环大道梅林段局部下沉工程研究，分离交通功能，提高通行能力，加强沿线服务，打造城市连片景观轴带。为配合香蜜湖片区打造新金融中心、环中心片区打造活力公园，满足片区两侧频密联络需求与景观融合需求，持续开展红荔路香蜜湖段、中心公园段局部改造工程研究，缝合城市空间。为支撑河套深港科技创新合作区高强度开发升级，加强合作区与中心区交流联系，开展滨河大道赤尾段改线研究，打破区域屏障，连通片区内外。

第三节 持续加密次支路网

打通断头路。开展次支路网加密工程，结合沙头街道、华富

街道、梅林街道、彩田街道等街道城市更新改造，有序推进 118 条内部次支路道路新改建，推动城市“微循环”改善，为打造片区街区活力提供高通达、易交流的基础空间。

推动地下道路规划建设。开展香蜜湖、八卦岭、彩梅、华强北片区地下道路工程规划研究，结合片区更新，推动地下道路建设，提升路网容量缓解地面交通压力，并通过地下道路串联周边停车资源，实现停车共享。

打开封闭围合道路。为改善城中村、老旧工业区由于历史管理问题导致的片区内部道路微循环不畅、路网连续性舒适性较差等问题，积极推进三不管道路提升接养工程，整合“三不管”道路，建设开放社区和小尺度街道，提升片区活力。

专栏 3：路网体系重点工程

高快速路工程：开展深汕第二高速连接通道、福龙-香蜜湖路扩容改建研究，推进侨城东路北延，加快广深高速公路改扩建、滨海大道（深圳湾总部基地段）交通综合改造工程、皇岗路快速化改造工程、彩梅立交改造工程建设。

主干路网工程：持续开展北环大道局部下沉、红荔路局部下沉研究，推进华富路-福田路、福田南路-绒花路贯通，开展香梅路南延、白石路东延、红荔路西延、新洲路北延和南延研究。

次支路网工程：开展次支路网加密工程，推进沙头街道、华富街道、梅林街道、彩田街道等 10 个街道内共 118 条内部次支路新改建，开展八卦岭、彩梅、车公庙、香蜜湖、华强北片区地下道路工程规划研究，推进三不管道路提升接养工程，整合莲科路、梅康路、连港路等 50 条“三不管”道

路。

第三篇 聚焦提升出行体验 打造幸福交通品牌

坚持把提升居民出行体验感与幸福感作为升级出行服务的着力点，以优质的慢行空间与高效的地面公交服务作为轨道交通接驳或轨道交通未覆盖地区的补充，吸引小汽车出行向“轨道+公交+慢行”转变。

第六章 营造幸福活力的复合慢行空间

以打造幸福福田高品质活力特色街道品牌为目标，在已开展的道路品质提升示范工程基础上，持续优化慢行空间环境，保障慢行系统路权，构建区域全覆盖的慢行专用网络，推进道路空间向街道公共空间本源回归。以激发活动、联动产业为导向，塑造舒适宜行、安全魅力的街道空间，重构街道功能，满足全人群、个体化出行需求，打造以人为本、慢行友好的国际化活力街区。

第一节 构建连续慢行网络

构建快速慢行骨干网。近期实施龙华-福田自行车专用道工程建设，突破行政区划和自然阻隔，布局跨区高速自行车道。远期规划形成滨河大道-白石路、梅龙公路-皇岗路、新洲路共一横两纵自行车快速路体系，充分串联区内山海景观资源和重要城市

节点。

保障慢行专用道路权。建立适度规模的自行车通勤网络，在生活性主干路、两侧开发强度较高的快速路辅路和自行车流量较大的次干路建立自行车专用道，广泛连接就业与居住集中区，增强自行车网络连续性，引导中短距离交通向自行车出行转变。以打造全域“步行城市”为目标，塑造极具吸引力和活力的步行交通空间，在主要居住就业片区周边和内部人流量大、街道界面活跃度高、断面条件较好的生活性主干路、次干路和部分支路，结合建筑前区利用与绿化带压缩，拓宽步行道宽度，构建主要步行道网络，保障慢行路权，实现主要居住就业片区慢行系统全覆盖目标。

完善立体过街系统。实施慢行通道节点打通工程。通过增设人行天桥、自行车高架、完善自行车骑行坡道等措施，打通滨河新洲立交、滨河皇岗立交等慢行走廊上的关键节点。结合商业区、居住区、公园、体育中心等地区出行需求，新增中航天桥、新洲路（北大医院西南门西侧）、新洲路（跨新洲路和商报东二路）、笋岗-上步路（八卦二路附近）人行天桥等立体过街设施，通过天桥、地下通道、地下步道等设施，打破高等级道路对慢行系统的分割，提升慢行设施便捷性、安全性、可达性。

完善自行车停放设施。在轨道站点及大型商场、居住区、学校、医院等自行车停车需求集中的区域合理设置地上、地面及地下自行车停车区域，规范自行车停放，避免占用慢行空间影响慢

行安全性及连续性。

第二节 优化道路空间环境品质

继续打造精品道路。进一步开展深南大道、福强路、上步路、彩田路道路品质提升工程，实现主干道品质提升工程全覆盖的目标，改善道路空间环境，营造舒适幸福的人文出行环境。

连通生态山海城市景观。加快推动新洲路提升工程，配合新洲河碧道工程，发挥福田区优越的生态优势，改善人居环境，提升街道活力，活化滨水。开展福田区山海通廊工程规划研究，推动福田区山海通廊研究，串联主要公园、休闲空间、生态空间及沿线游览点，构建人与自然高度和谐的都市生态游憩网。建设北环大道、侨香路、红荔西路、深南大道、广深高速、香蜜湖路、新洲路、益田路、金田路、皇岗路“五横五纵”慢行休闲生态廊道，串联福田区笔架山公园、香蜜公园、莲花山公园等6大主要公园及沿线市民中心、园博园、红树林生态保护区等10处游览点。

打造轨道站点慢行无缝接驳体系。围绕人流密集的居住、办公、公共设施集中区域的轨道站点，开展站点新增出入口研究。对下沙站、华强北站等既有站点，借鉴东京与香港经验，研究与周边建筑地库、过街通道新增出入口，缓解高峰期出入口排队拥堵现象，提供无缝接驳服务。对新建站点，推动出入口与周边建

筑地下空间一体化设计建设，减少在地面及非人流密集区域出入口设置。以站点为中心一公里范围内新建全天候风雨连廊，打造与公共交通相衔接、安全连续的慢行交通系统，拓展轨道服务覆盖范围，提升轨道网、公交网和慢行网“三网”融合水平。

加快立体慢行网络建设。开展福田区立体慢行系统网络化工程规划研究，加快福田中心区（二期）、华强北等重点片区二层云廊规划建设，打造多样化立体慢行空间体系，促进分散的公共服务设施、城市公共空间及商业办公建筑互联互通、无缝连接，形成休闲、娱乐、教育、购物、交流和交通集散的立体场所，增加城市空间价值。在车公庙片区利用地下空间构建慢行系统，整合周边地上、地下空间资源。

实施城市出行无障碍行动。新建、改建、扩建道路，全部配置无障碍出行与过街设施。规划新增的人行天桥和人行地道，均同步建设升降电梯或其他无障碍设施。加强在口岸、车站、停车场等交通场所与公共汽车等交通工具的无障碍设备配备，并为残疾人专用车的通行提供方便。打通无障碍环境微循环，完善无障碍设施标识、语音及字幕提示。

第三节 分片区打造特色街道

分片推进街道整治提升工作。以福田中心区为标杆，在河套深港合作区、香蜜湖、环中心公园、华强北持续开展功能复合、

活力精致街区品质改造工作，结合交通综治分区和重点片区开发时序，打造国际化街区领先典范。

分类型精细化改造街道空间。根据《深圳市福田区街道设计导则》，按照街道沿线的用地性质、界面属性、交通特性、空间特征、沿街活动和街道景观等因素，将福田区街道划分为生活、商业、办公、城中村、景观休闲五大类型，针对不同类型的街道进行差异化的提升改造，打造多元化的福田特色街道。

推动生活类街道功能复合化。推进绒花路、福星路、安托山七路等街道提升工程，打造宜居友好型道路。针对居民日常通勤、散步需求，完善步行、骑行空间，面向儿童、老人等弱势群体，打造友好街区。

提升商业类街道活力。推进福民路、振中路、安托山六路等街道提升工程，打造活力品质型道路。针对居民日常购物、消费需求及商业作业需求，保障、提升慢行空间，并满足快速疏散商业引发的机动化需求，优化交通组织，打造活力街区。

塑造高品质办公类街道环境。推进泰然四路、红花路/绒花路、香蜜湖公园西街/东街等街道提升工程，打造高效安全型道路。针对居民日常办公、通勤需求及生产作业需求，保障骑行需求、完善步行空间，有序组织生产作业产生的货运、机动化需求，打造高效街区。

统筹景观休闲类街道生态资源。推进振华西路、莲花路等街道提升工程，打造体验式道路。针对居民日常休憩、漫步需求，

完善慢行网络，重点结合景观资源提升街道整体品质。

专栏 4：慢行提升重点工程

慢行网络工程：开展福田区“步行城市”研究，实施龙华-福田自行车专用道，结合深南大道、金田路、新洲路等道路慢行系统提升工程，新增自行车专用道网络并拓宽步行专用道网络，推进中航天桥、新洲路（北大医院西南门西侧）、新洲路（跨新洲路和商报东二路）、上步路（八卦二路附近）人行天桥等立体过街新建工程。

特色慢行工程：进一步开展福强路、彩田路、上步路交通与空间环境综合提升工程，开展福田区山海通廊工程规划研究，规划建设“五横五纵”慢行休闲生态廊道，开展福田区轨道站点新增出入口及周边综合提升工程研究，并选取 5 处进行试点实施，开展福田区立体慢行系统网络化工程规划研究，加快福田中心区（二期）二层云廊规划建设，开展华强北、八卦岭、梅彩二层云廊、车公庙地下慢行网络研究，在福田中心区、香蜜湖新金融中心、河套深港科技创新合作区等重点开发片区构建立体慢行系统。

特色街道工程：遵循《深圳市福田区街道设计导则》，支持各街道按街区功能定位，持续开展街区品质改造工作。

第七章 推行保障有力的多元公交服务

以提供绿色低碳的多模式交通出行服务为目标，保障公交专用设施供给，提高公共交通运输效率与服务水平，提升公共交通吸引力与竞争力，加快推进轨道交通、常规公交、慢行系统三网融合发展，探索中小运量、直升机、海上航线等特色公交方式，大幅提升绿色交通分担率。

第一节 强化公交设施建设

优化公交专用道设置。持续推进滨河大道、北环大道、皇岗路、彩田路、侨香路、侨城东路、香蜜湖路、红荔路、福田路、福华三路公交专用道工程建设，构建广泛、连续的公交专用路网。结合轨道和道路运行情况，对公交专用道使用情况进行评估，创新公交专用道灵活管理手段，提高公交专用道使用效率。

打造公交微枢纽。结合城市更新，持续推进梅林产业带、梅林、景田、香蜜湖等片区公交首末站工程，结合轨道站点建设以及城市更新，在建筑物底层、轨道站点、医院、公园等公共空间内配建小型公交场站，弥补公交场站供给缺口，并配套支撑公交线网优化调整。

推进综合车场建设。加快推进梅林综合车场工程建设，推进安托山综合车场工程规划研究，满足新能源公交车辆更新需求。

第二节 创新公交服务模式

优化公交线网结构。以轨道交通与通道骨干线确定区域主体网络，围绕主体网络构建起分层级公交服务网络组织，形成多层次、一体化、协同配合的公交网络体系。开展公交线路进社区规划研究，增设点对点公交快线与微循环线路。开展河套深圳科技创新合作区智慧小巴试点示范工程规划研究，试点推行智能化实时拟合出行需求的智慧小巴，深入实施精细化精准化公交服务供给，创新公交服务供给模式，提升用户体验和服务效率。

引入中小运量特色公交方式。开展河套深港科技创新合作区智慧小运量系统试点示范工程、环中心公园智慧小运量系统试点示范工程规划研究，适时引入智慧小运量系统，丰富公交出行服务体系，提供高效便捷、展现科技智慧魅力之美的特色观光、休闲公交出行服务。

落实直升机起降点。落实全市直升机起降点布局，推进市民中心、深圳体育场抢险救灾（一般事件类）直升机起降点规划建设，用于转运突发意外事故的指挥、伤员和设备物资。推进上步客运码头短途运输直升机起降点规划建设，开辟地面交通压力较大的湾区城市间短途运输航线。

创新公交优先设计。试点推广公交外置左转专用道、连续通行车道、试点实施潮汐公交专用道、公交优先智能信号灯等公交优先设计，探索公交路权保障新模式，完善公交全路段优先设计。

打造深圳河湾活力航线。开展上步码头提升改造研究，设置游船泊位 2 个，规划构建水上交通航线，并推动深圳河河口至上步码头货运航道清淤工程，以满足休闲旅游及景观活动需求，打造深圳河湾活力航线网络。

专栏 5：公共交通重点工程

设施建设工程：持续推进滨河大道、北环大道、皇岗路、彩田路、侨香路、侨城东路、香蜜湖路、红荔路和福田路公交专用道建设，结合城市更新落实片区内公交首末站配建，加快推进梅林综合车场工程建设及安托山综合车场规划研究。

服务模式创新工程：推动公交线路进社区实施，开展河套深港科技创新合作区智慧小巴试点示范工程、环中心公园智慧小运量系统试点示范工程规划研究，落实市民中心、深圳体育场、上步客运码头直升机起降点规划建设，试点推广公交外置左转专用道、连续通行车道、试点实施潮汐公交专用道、公交优先智能信号灯等公交优先设计，提升改造上步码头。

第四篇 推进治理能力现代化 强化交通保障体系

构筑与高水平、高质量综合交通体系相匹配的治理与保障体系，不断提升交通治理科学化、精细化、智能化水平，推进治理体系向现代化升级。

第八章 建设高效专业的现代物流体系

着力优化物流设施空间布局、创新开发建设模式、推进物流高效运行、提供专业特色物流服务，加快形成布局合理、功能完善、集约高效、高端高质、绿色智能的现代城市物流配送体系，以支撑福田在以国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进的新发展格局下打造国际消费中心。

第一节 提升社区末端物流服务水平

构建符合国际消费中心发展定位的末端物流配送体系。在福田中心区、华强北片区的大型商业购物中心推广“前店后仓”物流发展模式。完善梅林一村社区、下沙社区、福田社区等大型社区电商物流服务网点布局，推动物流节点与市场端紧密结合，提高供应链响应速度与服务效率，更好促进民生物流发展。规划建设社区快件自取设施，提升社区网络配送能力，满足电商配送“最

最后一公里”需求。普及中小型共享仓储设施及配建设施应用，提高小型末端节点分布密度，搭建完善的便民物流配建体系。

第二节 创新物流设施开发建设模式

打造现代立体城市物流体系。构建低空-路面-地下管廊的三位一体的物流设施体系。探索发展高铁物流、地铁物流等新业态，研究新建枢纽与物流场站结合布设。将无人配送体系作为福田建设智慧城市的重要内容，在城市末端配送网点预留无人机地面配套设施用地。支持和鼓励企业在保障安全的前提下，有序开展城市低空无人机配送商业化探索。开展华强北地面管廊配送设施试点研究，在华强北、河套深港科技创新合作区等区域开展建设无人配送设施研究，设置无人驾驶城市运行场景航空试验区，远期逐步探索无人驾驶货运试点，加快构建快速化、便捷化、立体化的无人配送物流模式。结合河套深港科技创新合作区、环中心公园活力圈等重点片区开发，探索利用地下综合管廊基础设施开展地下物流。

探索新型社区物流配送站开发运管模式。将社区物流配送站纳入公共设施范畴，采取政府主导开发模式，以城市更新方式进行配建。政府优选具有较强末端物流运营能力的企业进行运营管理，确保公共服务功能。社区物流配送站经营企业应按照开放共享原则，允许各类物流主体入驻并开展共同配送，并制定配送站

相关建设标准、服务标准、经营规范、监管要求，推动末端物流设施开放共享、集约利用。

推动末端配送设施智能化升级。为服务数字经济新业态、线上线下融合、“宅经济”、非接触式消费等新消费模式发展，加大基于生物识别技术的智能末端配送终端设施应用，提高智能快递柜等设施在医院、学校、办公楼宇、大型社区等区域的覆盖能力。在辖区商圈、酒店、园区、社区试点机器人智能配送，提升客户消费体验，力争在辖区商圈或园区建设智能配送机器人配送站点。

专栏 6：物流体系重点工程

完善末端物流：推广“前店后仓”物流发展模式，完善梅林一村社区、下沙社区、福田社区等大型社区电商物流服务网点布局，建设社区快件自取设施，试点建设中小型共享仓储设施。

新模式试点：开展华强北地面管廊配送设施试点研究，开展华强北、河套深港科技创新合作区无人配送设施规划建设研究，开展河套深港科技创新合作区、环中心公园活力圈地下综合管廊物流配送研究，结合城市更新配建社区物流配送站，出台扶持政策推进企业开展共同配送，提高智能快递柜覆盖率，试点机器人配送。

第九章 培育现代化交通综合治理能力

以提升交通综合治理现代化水平为目标，在持续推行传统拥堵治理“短平快”工程基础上，通过拓展停车设施供应渠道、优化停车管理模式，保障动静态交通平衡，并积极探索智慧化、精细化的新型交通组织及管理手段，疏解道路拥挤、保障出行安全、提高交通系统韧性。

第一节 提高交通综合治理效率

持续开展节点/路段治理工程。加快推进常态化交通治理工程，围绕常发拥堵地区，通过路段拓宽、节点渠化拓宽、创新组织、重划车道、配时优化、绿波协调等微手段，推进益田路-福强路路口交叉口、深南皇岗立交桥东侧底下通道、皇岗口岸百合路人行天桥等拥堵点、香蜜路-红荔路路口、香蜜路（党校门口-香庭二街）、振兴路（华强路-燕南路）、振华路（华强路-燕南路）等拥堵路段整治。

实施民生热点地区综合整治工程。组织开展白沙岭和红荔片区、上梅林东片区等区域综合治理工程，研究黄木岗周边片区交通改善方案，全面排查梳理辖区学校、医院、办公、商业、居住集中片区交通问题，优化片区交通组织，挖潜交叉口通行能力，提升慢行与公共交通服务条件。

第二节 保障停车设施供需平衡

制定解决“停车难”问题的整体方案。全面梳理摸底区内停车资源，按照“分区分类分时”的差别化发展原则，遵循“适度满足居住类停车需求、从严控制出行停车需求”的思路，研究制定停车发展战略、规划与行动方案，积极做好与市停车办的政策衔接。在市级停车政策与管理条例基础上，进一步明确区内职责分工，联动各行政管理部门、引入社会资本合力统筹推进停车工作，实现停车问题“零新增”。

多渠道供应停车设施。开展老旧小区停车挖潜试点示范工程建设，联合街道与社区，推进全区老旧小区停车设施挖潜工作，提倡将独立占地的小区内公共停车场改建为立体停车楼，扩充停车能力。结合停车泊位供需关系和用地使用优先度，在公园、广场、医院、交通设施区域统筹新建公共停车设施，并同步配套新能源汽车充电设施。鼓励各街道自行选址，增设公共停车场，优先选取立体车库形式，满足街道居民停车需求。

第三节 创新智慧化治理方式

加强智慧停车设施建设。为缓解停车资源分配不均问题，采用分级诱导策略，近期结合华强北、车公庙等重点片区更新工作，在主要办公和商业中心建设停车诱导系统。对片区的停车场与停

车泊位总体使用状态、道路沿线停车场名称与行进方式、单个停车场内部停车位定位进行实时信息汇总与统一发布，并面向全区开放。

提升智慧停车管理水平。将儿童医院已推行的“e约停”预约停车管理新模式在全区范围内的医院、公园等停车难的热点地区进行推广。试点错峰共享停车模式，推动搭建居住区与商业办公区共享停车平台，鼓励有条件的居住小区与商业停车场资源有偿共享。

探索新型治理管控手段。积极探索实施创新型交通组织及管理手段，实现可变、可控、智能的交通管理方式，推广实施“借道左转”“移位左转”“潮汐车道”“单行交通”等措施，强化交通组织管理，优化交通管控方式。在全市开展车辆使用环节的经济杠杆调节政策研究与技术储备期间，率先试点碳积分管理、拥堵区域内外车辆分类使用、绿色出行奖励等措施，加强交通需求调控，探索适用范围。

第四节 提升交通系统应急能力

完善交通安全保障体系。逐步完善道路交通安全体系，构建“事前公开、事中抽查、事后重罚”的行业治理体制机制，加强重点片区速度管理，加强事故黑点及隐患点治理，完善全天候、快速响应的“地面+空中”立体化事故应急救援及疏散体系，并

加强交通安全宣传教育。

推动交通韧性发展。建立程序完善、动态开放的应急预案体系，制定常态和应急状态下的灾害应急交通救援方案。持续推动常态化基础设施养护及安检工作，强化“韧性健康城市”理念，探索建立基于韧性或风险的交通基础设施施工和养护系统，加强交通系统对于突发事件的预防、准备、响应及快速恢复的能力。

专栏 7：综合治理重点工程

节点/路段治理工程：开展益田路-福强路路口交叉口、深南皇岗立交桥东侧底下通道、皇岗口岸百合路人行天桥、桂花路（福保隧道路口）、桂花路东行椰风路口公交站台等拥堵点、香蜜路-红荔路路口、香蜜路（党校门口-香庭二街）、振兴路（华强路-燕南路）、振华路（华强路-燕南路）、燕南路（红荔路-深南大道）、福荣路（滨河大道-新洲路）、百花公寓一期北侧道路、市花路-瑞香道、农林路-润田路、泰然七路（滨河大道辅道-泰然八路）、香林路（农林路-农园路）、华强南路（滨河大道-上步码头）等拥堵路段整治项目。

片区综合整治工程：开展白沙岭和红荔片区、上梅林东片区交通综合整治工程，开展黄木岗周边片区交通改善研究工作。

缓解停车难：完善区内政策、制度、规划等顶层设计，在老旧小区推进立体停车设施建设，在公共服务区域由政府主导新建公共停车场，加强停车诱导设施建设与覆盖率，推广停车预约、错时共享等模式。

主动试点管控新模式：推广实施“借道左转”“移位左转”“潮汐车道”“单行交通”等交通组织管控措施，率先试点碳积分管理、拥堵区域内外车辆分类使用等交通需求调控措施。

第五篇 推动智慧科技赋能交通 重点片区先行先试

积极响应智慧数字技术全面融入交通领域与日常生活新趋势，促进交通设施、交通服务和交通运管等多方位创新，围绕福田区“三大新引擎”重点片区，加速新理念新技术先行先试，构筑未来交通新图景。

第十章 布局智慧交通新基建建设应用

以建成国际领先的智慧交通基础设施，打造“安心、高效、便捷、科技”的智慧福田体验 2.0 为目标，在福田中心区优秀基础上，进一步拓展智慧交通综合应用覆盖，结合综合枢纽建设、重点片区及道路提升改造，开展福田全区智慧交通提升工程，全面升级交通智慧化治理和服务水平，为全市智慧交通作出先驱示范。

第一节 制定智慧交通建设总体方案

完善智慧交通顶层设计。对接全市智慧交通总体工作部署，针对福田区交通特征，打造“一个中心+六个平台”智慧交通建设总体框架，引领福田区未来智慧道路、智慧公交、智慧口岸、智慧枢纽、智慧停车等整体交通系统建设，构建充满幸福感、未来感的新型城市社区场景。

构建综合交通大数据平台。继续推进福田区智慧交通综合系统建设项目，依托福田既有智慧交通发展优势，推进数据资源赋能交通发展，打通多方式、跨城市数据壁垒，推广 MaaS(Mobility as a Service，出行即服务)系统，助力区域交通信息与数据资源的整合共享，实现区域交通信息感知的网络化、数字化和可视化，为市民的多方式出行提供快速化、便捷化的服务。

第二节 加快全领域智慧交通建设

加快智慧道路示范工程应用推广。积极推进福田区智慧道路推广应用网络化工程开工建设，以侨香路、红荔路、福田中心区智慧道路为示范。根据全对象、全时空、全粒度的感知要求，按照市级智慧道路建设标准建立“智慧路段+智慧路面+智慧路口”三位一体的新型智慧道路感知监测标准体系，实时监测道路运行状态并试点车道级管理、匝道管控技术、强化区间速度管理等手段，提升运行效率和安全性。

搭建智慧公交平台。结合辖区范围内的公交业务需求，研究智慧公交推广应用工程，实现与市级平台数据共享，打造福田区“全网、全方式”的公交规划建设与运行监测精细化管理，建设一批智慧公交站台与智慧公交车场。

推动智慧枢纽城市综合体建设。结合皇岗口岸、福田口岸改造提升工程，同步开展深港合作智口岸枢纽智慧化工程，系统提升枢纽流运行监测预警、分析决策、协同疏运以及信息服务水平，

为常态及应急状态下枢纽客流疏运提供决策支撑。

第三节 探索智慧新基建协同运营模式

推动 5G 时代下智能网联汽车测试及应用。开展智能驾驶共享出行示范平台项目，依托重大技术支撑，在福田中心区已有智慧交通设施基础上，逐步推动开展全区智能网联示范，进一步搭建车路云网智能驾驶一体化支撑环境，率先开展智能交通+智能网联规模化示范应用，打造高效、安心、便捷、科技的智慧福田体验，并支持关联产业集聚发展。

完善新能源充电设施布局。结合新能源汽车充电场景，鼓励各类停车场引入充电设施，新建公共停车场与公交场站要求全面配置新能源充电桩，提高充电便捷度和设施利用率，减轻新增供地压力。

专栏 8：智慧交通重点工程

建设框架工程：继续推进福田区智慧交通综合系统建设项目。

智慧道路工程：推动主干道智慧道路全覆盖。

智慧公交工程：与市级智慧公交平台协同开展，建设智慧站台、智慧车场。

新基建工程：以皇岗口岸、福田口岸为切入口，开展深港合作智口岸枢纽智慧化工程，开展福田区智慧共享停车应用示范项目，推动河套深港科技创新合作区智能驾驶共享出行示范平台搭建，通过开展福田区充电站布局设计指引，推进福田区新能源充电设施建设。

第十一章 推进重点片区交通功能综合提升

在党的十九大发展战略目标及深圳双区驱动历史机遇下，为助力我国加速实现“社会主义现代化强国”第二个百年奋斗目标，福田作为深圳中心城区，提出以“建成与全球标杆城市中心城区相匹配的社会主义现代化典范城区”为总体发展目标。规划以“河套深港科技创新合作区”“香蜜湖新金融中心”和“环中心公园活力圈”三大新引擎为总牵引，以“中央活力区”“河套-福保片区”“香蜜湖片区”等八大围绕金融、科技、文化领域的重点片区为现代产业引领区支持福田新发展。在“十四五”国家发展新阶段中，交通作为支撑福田未来发展的重要公共基础设施和战略资源具有重要意义，福田区将采用先进理念，以超前谋划的思路升级重点片区综合交通系统，落实福田先行示范再出发，首善之区当尖兵的发展宗旨。

第一节 降低小汽车出行依赖性

坚持发展轨道交通都市战略。持续加密重点片区轨道网络线路，推进完善重点片区轨道网络布局，优化轨道站点布局，强化轨道网络与公交线网的衔接。探索整合利用中小运量多种模式轨道布设方案，提高公共交通吸引力。考虑重点片区未来发展，对枢纽口岸留有弹性建设改造空间，对线路布局留有延长、调整的

余地，以保证公共交通满足承载重点片区高聚集人群高强度的出行需求。

探索先进的需求管理实施方法。研究需求管理的先进实施方法与支持技术。探索与重点片区产业结构、交通条件、空间布局、生态自然等条件相匹配的需求管理办法与试点实施方案，以先行示范的态度尝试先进的管理办法，为深度推广使用积累经验。

第二节 提供便捷舒适的出行体验

打造无缝衔接的出行服务网络。优化轨道站点与公交站点布设位置，通过公交支线临近建筑物设置轨道站点等方式，打造“公交+轨道”无缝出行链，为居民提供舒适、便捷、邻里化公交服务。

探索分层交通组织方案。结合重点片区城市更新，围绕轨道站点，充分开发利用地下空间，先行研究地下道路工程建设。探索结合建筑物架空空间设置公交停靠站，持续推进重点片区二层云廊工程，实施人车分离组织方案，强化片区出行活力与出行安全。

第三节 率先落地智慧交通科技

支持测试新技术应用效果。结合重点片区产业定位、空间布

局等条件，积极支持推进智慧交通新技术测试应用，如建设自动驾驶测试场地，建设智慧街区等，以促进新技术尽快成熟应用于市场。

支持使用推广新技术新业态。结合重点片区发展需求，试点推行新技术新业态落地应用，如无人驾驶、智慧小运量系统、按需响应服务模式公交、无人机与地下管廊配送、机器人配送等，以及时尽早发现问题，优化技术，促进新技术新业态更好融合传统交通，服务民众。

专栏 9：重点片区交通研究

交通专项规划：开展河套深港科技创新合作区、香蜜湖新金融中心、和环中心公园活力圈的交通专项规划研究。

第六篇 加强规划实施保障

综合交通五年规划是推动福田区未来五年综合交通发展的重要战略指导文件，保障规划的实施具有重大意义。应切实落实任务实施主体、完善规划实施机制、健全评估考核机制、加强与各层级规划协调，联合全社会各方共同推进规划任务和目标的完成与实现。

第十二章 健全工作机制

第一节 建立多方合作共建新模式

“十四五”时期，福田区道路交通工作已从设施供给向功能提升转变，内部道路除了承担交通功能之外还需满足市民交流、休憩等空间使用需求，应更加注重与建筑退线空间、绿化空间、景观空间的一体化协调，实现由功能单一的车行道路向功能多元的活力街区提升。因街区改造空间涉及道路红线内外管理事权，为此亟需形成多部门与街道社区合作共建新模式，推进与街道设计相关的管理体制变革，构建街道设计统筹管理平台，从分部门多头管理改为平台统筹管理，明确规划实施各阶段各部门的具体职责，共同推动规划-计划-实施工作。

在规划编制阶段，建立市交通运输局福田局与区城管和综合执法局联合机制，共同编织道路设施提升详细规划、片区交通改

善规划，具体包括交通功能的提升、慢行设施完善，道路景观、街道风貌塑造等，并根据规划成果，形成项目库，制定实施计划。

在项目建设阶段，市交通运输局福田局或区建筑工务署负责城市主干道的可持续街道打造，其中区建筑工务署负责新建道路包括断头路建设。街道办事处作为行政的末端和基层的顶端，是政府和基层的重要连接点，也是创新社会治理和加强基层建设的关键，对片区实际情况更为熟悉了解。建议街道办事处与区建筑工务署形成合力，根据片区改善规划，负责片区改善规划的实施，可采用代建方式，市交通运输局福田局负责方案设计审查、区住房建设局负责初步设计审查、区城管和综合执法局负责绿化景观审查，并给予指导。发改部门在立项时给予资金保障。

第二节 滚动开展规划实施监测评估

建立健全的规划实施监测和定期评估制度。对规划指标、重大项目进行滚动式跟踪监测分析，积极探索引入第三方评估，实时掌握规划开展进度与专项任务的执行情况，定期形成监测评估及结果分析报告。畅通宣传、监督、评价、建议和沟通渠道，及时公开规划进展，积极听取、吸纳和反馈人大、政协、各部门、专家智库、企业代表与社会公众对规划的意见与建议，形成政府、社会、市场三方共建、共治、共享，面向多元主体的“价值-信任-合作”关系。根据规划执行情况、监测结果和意见建议，及时调整建设计划，形成动态工作机制，并结合外部环境变化等因

素，推进规划科学调整决策和有效执行。

第十三章 强化保障措施

第一节 强化协调统筹

加强本次规划与区内国民经济和社会发展规划、国土空间规划、产业发展规划、城市更新和土地整备规划以及生态环境发展规划等之间的衔接。深入落实全市综合交通规划中下达至福田区的目标与任务，并争取重大交通设施规划纳入上位规划，加快推进实施。对区内其他交通专项规划进行指导统筹，有序安排各类项目实施。

第二节 强化资金保障

按照市区财政划分，城际轨道、城市轨道、高快速路、综合枢纽、口岸等建设工程由市政府统筹部署。主干道、次干道、支路的建设、片区改善与治堵工程、智慧交通工程由区政府负责组织实施。建议“十四五”时期，在积极用好市政府在交通综合治理和综合服务提升方面的财政补贴政策基础上，坚持执行“项目跟着规划走、要素跟着项目走”投资保障机制，对建设项目给予政策、资金、土地等要素保障支持，并积极探索引入社会资金参与交通基础设施建设，全力确保各类项目的建设落地，充分发挥

交通设施对全区发展的支撑与引领作用。