# 深圳市交通拥堵综合治理策略措施及2018年行动方案

交通拥堵治理事关社会民生和城市可持续发展。长期以来，我市十分重视交通拥堵治理工作，先后开展了五轮交通拥堵综合治理行动。日前，市政府正式印发了《深圳市交通拥堵综合治理策略措施及2018年行动方案》。为全面贯彻落实党的十九大关于“不断满足人民日益增长的美好生活需要”的精神，本着“便民、利民、为民”的原则，结合现阶段深圳交通发展存在问题及面临的形势，我市开展第六轮交通拥堵综合治理工作，研究制订了未来三年策略措施及2018年行动方案，将着力补齐慢行交通、静态交通、三网融合发展短板，聚焦拥堵节点改善、热点难点问题治理，突出政策标准、体制机制建设，注重新型交通方式、新业态发展和科技手段运用等。

《行动方案》深入分析了当前交通拥堵发展形势，2016年以来，我市建立了市-区“1+10”交通综合治理工作机制，通过优化实施流程、精简审批事项以及加强部门协作，重点推进了轨道、公交、慢行三网融合，调控小汽车拥有和使用，加快完善路网结构，精细挖潜拥堵路段和节点以及引导、规范互联网租赁自行车发展等方面工作，取得了一定效果。2017年深圳交通运行状况总体保持平稳，晚高峰路网平均车速26.5km/h，同比提升3%，交通运行指数4.0，同比下降18.4%。根据高德地图发布的全国大中城市交通运行情况分析报告，我市2017年交通拥堵排名持续下降至37名。

但是，随着我市重点区域开发强度不断提高、职住分离趋势加剧，交通需求将持续增长，且近期全市无轨道等重大交通设施供给，还面临大规模轨道等交通设施建设施工疏解压力，未来三年交通拥堵发展形势日趋严峻。一是跨组团交通需求快速增长，重点片区集散压力持续增大。二是路网结构不合理，道路瓶颈问题仍然突出，且大规模轨道等建设进一步增大路网压力。三是慢行交通需求快速增长，但硬件设施与配套管理滞后。四是公交、轨道、慢行三网融合不足。五是轨道大幅扩容，但对比实际需求建设规模和规划覆盖仍然不足。六是新兴业态不断发展，车辆使用强度呈上升趋势。七是停车失衡成为拥堵重要诱因，供给侧改革迫在眉睫。同时，科技飞速发展，交通信息化、移动互联网、大数据等技术手段和应用逐步成熟，共享移动、自动驾驶、新型公共交通、新型基础设施等将成为未来交通出行发展的重要趋势，为交通拥堵治理带来契机。

《行动方案》提出了总体发展目标，未来将按照交通强国战略和国际化、现代化、创新型城市建设要求，深入实施慢行复兴、三网融合、深入挖潜、智慧提升、定向增供、分类调控、停车改革、精细管理八大策略，不断探索完善多方式、多维度、多手段交通综合治理工作模式，推动城市交通治理从侧重治理小汽车拥堵向系统提供多元高品质的交通服务转变，打造高效能、高融合、高品质的城市交通运行体系。到2020年确保中心区晚高峰平均行程车速不低于26km/h，高峰公交分担率不低于65%。

《行动方案》提出未来三年，我市交通拥堵综合治理工作将坚持问题导向、需求导向，建立问题库、工程库，滚动持续推进八大策略，重点推动落实45项措施。2018年，按照轻重缓急，重点推进125项具体工作。

策略一、慢行复兴

措施1：明确慢行交通发展顶层设计。完善自行车交通规划体系，明确自行车、行人等交通出行方式在交通体系中的定位，指导并推动慢行交通复兴。

2018年完成深圳市自行车交通发展规划编制，制订深圳市慢行系统骨干网络布局及试点实施方案。

措施2：加强互联网租赁自行车管理。按照包容审慎的原则，完善企业准入、车辆投放、运营服务、考核奖惩等管理机制，建立建全互联网租赁自行车智能监管体系，实现对行业的精准管理。

2018年出台互联网租赁自行车管理办法等系列政策和标准，实施企业服务质量考核，完成互联网租赁自行车管理平台建设，加大规范整治力度。

措施3：推动新建和现状道路断面重构。加大慢行品质提升改善力度，新、改建道路原则上应设置自行车专用道，完善片区慢行交通设施、恢复自行车路权，提升慢行出行体验。

2018年开展全市慢行系统整治行动，新、改建不少于200公里自行车道。

措施4：试点建设自行车专用路。推动跨区或跨二线关通勤自行车专用路建设，满足组团间主要通勤路径跨片区自行车通勤和休闲需求。

2018年完成龙华-福田、龙华-南山自行车专用路可行性研究并推动工程项目前期工作。

措施5：推进自行车停放设施建设。推进路侧自行车停放区、互联网租赁自行车共享停车桩、共享锁以及机械式自行车停放设施建设，尽可能满足自行车停放需求，规范自行车停放管理。

2018年建设不少于8000处自行车停放区，完成自行车智能停放设施、数据传输相关技术标准研究及建设运营方案，试点建设机械式自行车停放设施。

措施6：推动道路空间与街道、建筑退线空间融合发展。推动道路交通设计与城市设计、景观设计等多专业综合协作，推进交通功能与街道空间的融合设计，推动道路交通由关注车的移动向关注人的移动和空间重塑转移。

2018年完成福田中心区综合提升改造试点建设，推动东门、桂园北等罗湖区10个微片区慢行环境综合改善。

措施7：持续构建连续、立体步行系统。持续推进高密度开发区域、慢行过街需求集中区域立体步行系统建设。

2018年推进后海总部、深圳湾总部、科技园等立体步行系统建设；增设或完善不少于37座人行天桥/地道。

措施8：完善慢行导向标识系统。完善口岸、枢纽、景区等热点区域慢行导向标识系统。

2018年完成福田中心区慢行导向标识系统工程，实施海岸城、宝安壹方中心、坪山益田假日、沙井天虹等4处商圈以及世界之窗、大小梅沙、蛇口海上世界等4处景点的行人空间导向信息标识系统提升工程。

策略二、三网融合

措施9：推动三网融合设施建设。围绕现状轨道站点，结合规划及在建轨道项目，加快慢行及公共交通接驳设施规划与建设，推动三网设施融合。

2018年各区（新区）至少完成1个片区三网融合建设，同步建设轨道三期、四期在建站点接驳设施。

措施10：提升轨道与公交线网融合水平。结合公交出行需求、用地开发、轨道建设等情况，对全市公交线路进行排查梳理评估，大力优化调整公交线路，重点加强轨道沿线公交接驳服务。

2018年优化调整85条以上公交线路，新增优化10条以上社区微循环接驳巴士线路。

措施11：加强轨道与常规公交运营整合。合理安排公交线路运营，减少乘客候车延误，实现乘客候车延误不超过3分钟。

2018年重点针对轨道世界之窗站、大运站、民乐站，试点实施与轨道运营计划相协调的接驳公交线路运营时刻表。

措施12：构建联系重点策略区域和大型居住片区的公交快速通勤系统。通过多种手段加强岗位集聚区与居住密集区的公共交通快速联系，构建公交+轨道复合通道，应对早晚高峰通勤需求。

2018年新增优化通勤巴士线路40条；新增优化跨城市东、中、西部轴线高峰专线；进一步加强广深港客运专线捷运化服务。

措施13：大力推进公共交通换乘枢纽和场站设施建设。继续推进立体综合车场、公交首末站、路内发车点、路内换乘枢纽以及交通换乘枢纽建设。

2018年继续推进月亮湾、盐田北等13个立体综合车场建设，完成第二批9个立体综合车场的用地整备；推动3个机械式立体公交场站工程前期；建设葵涌、清湖等2处路内换乘枢纽。

措施14：持续推进公交提速，打通公交专用网络瓶颈。滚动评估全市公交专用道网络，持续推动公交车辆在核心路段、交叉口、路边停靠站点等区域全方面优先通行，推动公交信号优先，保障公交路权。

2018年新增或改造不少于20公里公交专用道；完成深南大道-香梅路路口等5个交叉口最右侧单独左转信号改造，开展80对列车化站点扩容改造，试点10处港湾式停靠站公交优先通行区设置。

策略三、深入挖潜

措施15：持续实施拥堵路段及节点“短平快、微创新”整治。在全市范围内通过压缩车道宽度、局部扩宽、设置潮汐车道等“短平快、微创新”手段，持续改善拥堵路段、节点通行能力，缓解交通拥堵。

2018年打造拥堵节点治理精品工程，完成不少于100个拥堵节点改善，完成月亮湾大道、沿江高速前海出入口等拥堵点整治，优化交叉口掉头车辆交通组织。

措施16：规范占道施工交通疏解。强化轨道等占道施工项目交通疏解审查与管理，保障行人及自行车通行的同时，减少对机动车交通的影响。

2018年完成占道施工项目交通疏解标准指引制定，选取在建大型占道施工项目作为规范化施工交通疏解试点，并进行推广。

措施17：提升全市信号及监控系统协调控制水平。探索新科技手段在交叉口控制方面的应用，提升交叉口智能化与新型自适应控制，推广交叉口微创新交通组织。

2018年建设信号控制综合管控平台一期，搭建路口智慧管家系统，完成3个路口智能化信号自适应控制试点；研究全市交通管理策略，制定微创新技术标准，推广借道左转等微创新改造。

措施18：加大口岸等大型公共交通枢纽改善力度。推动大型公共交通枢纽近期交通改善。

2018年重点完成深圳湾口岸、福田口岸、福田高铁站、深圳北站等近期交通改善工作。

措施19：持续推动医院、学校等民生保障片区交通改善。

2018年完成第三人民医院、妇幼保健院、北大医院、儿童医院等4个医院周边近期交通改善，并系统开展其他学校、医院周边交通改善。

措施20：滚动开展重点、热点片区交通改善。针对人、车密集的重点、热点片区、以及城中村等开展交通综合改善。

2018年完成福田保税区、大望梧桐片区、光明凤凰城片区交通改善，制定城中村交通治理工作方案，开展城中村交通治理。

策略四、智慧提升

措施21：建设交通综合治理平台。建设基于交通大数据的交通综合治理平台，及时发现及治理拥堵，实施综合调控管理，优化交通出行结构，提高城市交通综合治理效率。

2018年启动平台前期研究。

措施22：构建新型中小运量公交系统。推进云轨、云巴、跨座式单轨、智轨等新型中小运量系统规划建设，与轨道网形成联系居住、办公、商业的干-支结合的快速通勤系统。

2018年完成云轨、云巴、智轨等新型公交系统试验线路详细规划及配套政策，推动坪山新区跨座式单轨建成运营，大鹏新区新型中运量系统建设，并在科技园、白石洲等高强度开发区域研究新型中小运量系统建设可行性。

措施23：加强交通大数据管理与应用。建立涵盖水运、航运、道路、铁路等多种交通方式的智慧化指挥调度系统，打通“监测-预警-处置-指挥-发布”流程，实现一图全面感知呈现、一键全局掌控、一体应急联动、全程风险可控，提升交通指挥管理水平。

2018年完成新一代海陆空铁综合大交通安全应急智慧管控平台建设，加强与高德、百度、腾讯等企业合作，加强车辆与行人诱导。

措施24：探索并推动自动驾驶技术应用。结合人工智能等技术发展，通过制定自动驾驶相关管理政策、标准，推动驾驶技术测试等，探索并推动自动驾驶技术在交通领域的应用。

2018年制定自动驾驶相关管理政策以及自动驾驶道路设施建设标准，推动自动驾驶封闭测试基地规划建设。

措施25：推动智慧道路建设。推动智慧道路建设，试点新型交通基础设施应用。

2018年建设侨香路智慧道路。

措施26：建设智能公交系统。运用物联网、云计算、自动控制、移动互联网等技术，推动公交智能化管理及运营。

2018年继续推进智能公交系统建设，推动公交证件管理、运行安全监控、线网决策优化等智能化建设。

措施27：建设全市性交通中微观仿真系统。基于交通综合治理大数据平台建设全市中、微观仿真系统，推广交通仿真在交通承载力评估、交通政策制定以及道路交通组织管理等方面的应用。

2018年推动全市中微观仿真平台建设，主要包括中观交通评估技术平台、实时在线仿真平台（微观）等子功能。

策略五、定向增供

措施28：优化轨道网络布局和建设时序，强化关键走廊及重点策略区的轨道供给。围绕主要功能片区和关键走廊，提升轨道交通设施供应水平。

2018年继续推动轨道交通6号线、8号线、10号线、12号线、13号线、14号线、16号线、6号线支线及2号线、3号线、4号线、5号线、6号线、9号线延长线等线路建设，并启动深圳市城市轨道交通新一期建设规划编制工作。

措施29：加快主要轴向及片区骨干道路建设。持续加快推动全市主要轴向及片区骨干道路网络规划建设，均衡道路网络压力。

2018年完成南坪三期、石岩外环、丹平一期北延等8个项目；力争妈湾跨海通道、梅观市政化南段、盐龙大道、绿梓大道等9个项目开工建设；大力推进26个在建项目建设，深华快速路主线通车，春风隧道盾构机始发，坪盐通道、桂庙路、东部过境通道连接线隧道主体贯通；推进望海路、梅观市政化北段、大鹏大道、月亮湾快速化等项目前期工作。

措施30：打通断头路、畅通微循环。以城市更新及旧城综合整治为抓手，滚动推动次、支路网建设，打通断头路，提升片区路网的承载力和运行效率。

2018年持续打通科苑路北延、梅康路等20条断头路；力争新建、续建200公里次支路。

策略六、分类调控

措施31：完善小汽车调控政策。跟踪评估小汽车调控政策及相关配套办法，持续优化我市小汽车拥有与管理水平。

2018年完成小汽车增量调控政策评估，出台深圳市二手小汽车交易周转指标管理暂行办法。

措施32：引导小汽车合理使用。通过提高停车收费标准、扩大外地车限行时段、设置高承载车道等手段，引导小汽车合理使用。

2018年进一步扩大外地车限行时段，研究在梅观高速、深盐二通道、坂银通道设置HOV、HOT车道可行性及试点方案。

措施33：引导市民错峰出行。通过推广“互联网+”办公模式、弹性工作制等新型办公模式，试行轨道非高峰期票价优惠等手段，缓解高峰期交通拥堵。

2018年在南山区、福田区、罗湖区等企事业单位鼓励实施弹性工作制，试点推行工作日非高峰期轨道交通票价优惠政策。

措施34：研究交通需求管理政策。持续开展交通需求管理政策研究，推动相应需求管理措施落地。

2018年开展新一轮交通需求管理政策可行性及实施方案的研究工作，并推动实施。

策略七、停车改革

措施35：理顺停车建设管理及协调机制。依托新一轮停车政策白皮书成果体系，着重完善静态交通顶层设计，同步深化停车规划供应指标与操作性，落实停车规划，缓解近期停车难问题。

2018年编制完成深圳市静态交通规划，建立机械式立体停车设施规划建设协调机制。

措施36：差异化推进机械式立体停车设施建设。简化机械式立体停车设施建设流程，在满足《深标》规定配建标准的前提下，推动医院、住宅区等区域机械式立体停车设施规划建设。

2018年出台深圳市机械式立体停车设施规划建设运营管理实施细则，推进龙岗中心医院、龙华人民医院等2处政府投资公共立体停车场建设，推动梅林一村等居住区机械立体停车设施试点建设，全市至少完成20个机械式立体停车设施建设。

措施37：推动路内停车位建设。持续推动原特区外路内停车收费泊位规划与建设。

2018年完成龙岗、宝安、龙华1.05万个路内停车收费泊位建设。

措施38：推动停车资源共享。建设停车共享平台，推动停车设施错峰共享，引导智慧停车健康有序发展。

2018年推动全市静态交通信息监管平台前期研究。

策略八、精细管理

措施39：开展电动自行车综合整治。加强对违法电动自行车的整治，加强外卖等配送电动自行车监管，强化电动自行车停放充电安全管理，加强电动自行车驾驶人员交通安全意识教育。

2018年开展电动自行车综合治理行动，实施电动自行车禁行试点。

措施40：开展僵尸车清理专项整治。针对现状道路范围内僵尸自行车、机动车等泛滥等情况开展专项清理整治行动。

2018年制定快速处置机制，持续清理僵尸车。

措施41：优化交通组织管理。推动货运交通、干道交通以及片区交通组织优化。

2018年系统提升龙华有轨电车沿线交通组织；在华强北、科技园等片区推广单向交通组织等措施；推动盐坝高速、107国道、跨二线快速路隧道等限速提升；研究在梅观高速、福龙路等重要通道逐步实现客货分离。

措施42：加强路内停车管理。优化路内宜停车使用管理，加大路内违章停车惩处力度。

2018年推动福田、罗湖区11条道路实行限2小时停车管理措施，加强停车秩序执法，制定违法停车清理拖移实施办法，在全市范围内建设50条停车秩序示范街。

措施43：加大科技执法力度。利用科技手段进一步加大全市交通执法力度。

2018年完善华强北、深圳北站、深圳湾口岸等9个拥堵片区的违停球、电子警察、即停即走执法卡口、刷脸执法前端设备等执法系统建设；开展道路交通测序试点应用，建设基于浮动车数据和交通单元的精准执法管理平台。

措施44：提高交通事故快速清理、处置能力。简化取证环节，推进轻微事故责任自行认定、保险公司快速便捷理赔。

2018年大力推广交通事故快速处理服务。

措施45：鼓励市民绿色出行。通过奖励等措施鼓励市民绿色出行。

2018年推广盐田生态文明“碳币”系统建设经验，将公交、慢行等绿色出行行为纳入碳币激励体系；完善“爱我深圳，停用少用，绿色出行”活动与车辆保险优惠等挂钩的奖励措施；通过义工联、街道社区等部门，开展绿色出行宣传活动。

深圳市交通运输委员会2018-6-12