

大鹏新区交通运输“十四五”规划

2022年11月

目 录

前 言	4
第一章 “十三五”发展回顾	5
第一节 交通发展成就	5
第二节 “十三五”期间规划实施中存在的问题	7
第三节 新区核心交通问题	9
第二章 目标与策略	11
第一节 指导思想	11
第二节 发展要求	11
第三节 发展目标	13
第四节 主要指标	14
第五节 发展策略	15
第三章 区域交通增速提效	18
第一节 协调推进城际铁路规划和建设	18
第二节 积极争取提升城市轨道交通覆盖	19
第三节 探索推进小运量轨道规划建设	20
第四节 围绕轨道站点推动站城一体化开发	20
第五节 同步推进轨道、公交、慢行三网融合	21
第四章 构建支撑新区空间结构发展的路网体系	23
第一节 全面推进对外路网规划建设	23
第二节 完善大鹏半岛内部组团间联系通道	24
第三节 策应产业发展、城市更新需要推进内部路网建设 ...	25
第四节 完善景区末端道路系统，降低拥堵风险	26
第五章 打造功能互补的多层次公交服务体系	28

第一节	加快常规公交场站配套建设	28
第二节	持续优化公交线网	29
第六章	多元旅游交通打造新区全域旅游新模式	32
第一节	构建以旅游综合服务中心为核心的“快旅慢游”交通组织模式	32
第二节	挖潜景区末端停车潜力，增加停车位供给	34
第三节	推进新区旅游与休闲码头建设	35
第四节	海上航线	36
第五节	推进直升机坪建设	36
第六节	设立城市候机楼	37
第七章	构建体现新区生态优势的慢行交通体系	38
第一节	构建“连山通海、穿城达园”的自行车休闲廊道 ...	38
第二节	积极引入共享（电）单车打造出行新体验	38
第三节	对标中心城区，开展品质提升行动计划	40
第八章	完善智慧化、现代化的交通服务体系	43
第一节	新基建赋能智慧交通发展	43
第二节	创新管理手段提升交通服务	44
第三节	通盘考虑统筹安排区域交通疏解工作	45
第四节	推进新区货运交通组织调整	45
第五节	构建功能完备的物流设施体系	46
第九章	实施保障	48
第一节	政策保障	48
第二节	机制保障	48
第三节	资金保障	50

前 言

交通运输在国民经济和社会发展中具有基础性、先导性和战略性功能。“十四五”时期是深圳努力建设“开放畅达、立体融合、低碳智慧、安全宜行”交通强国城市范例的关键时期。大鹏新区作为后发展地区，综合交通体系建设底子薄，与原特区内交通基础设施差距仍然十分明显。“双区”驱动、“双区”叠加、“双改”示范重大发展机遇下，大鹏新区坚持“生态立区、经济强区、福民兴区”，加快建设世界级滨海生态旅游度假区和全球海洋中心城市集中承载区，奋力打造“绿水青山就是金山银山”实践创新标杆，城市发展目标和定位不断提升，对综合交通体系提出更高要求。“十四五”期间新区将对照先行示范标准，以先进理念为引领，加快补齐短板，全速全力高质量推进交通规划建设。

《大鹏新区交通运输“十四五”规划》是未来五年新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、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作用。

第一章 “十三五”发展回顾

第一节 交通发展成就

“十三五”规划是大鹏新区成立以来第一个完整实施的五年规划，在此期间新区坚持“发展为要”“夯基垒台”，克服各类瓶颈障碍和发展制约，在市、新区共同努力下，扎实推进重大项目规划建设，新区综合交通运输事业稳步发展，在推进基础设施建设、运输服务升级、出行环境优化、智慧交通试点等方面取得重要进展，为大鹏新区实现高质量发展奠定坚实基础。

一、重大轨道交通设施落地，对外交通实现新突破

大鹏新区已明确引入深惠城际大鹏支线、轨道8号线三期，其中深惠城际大鹏支线项目已被广东省发改委列入《粤港澳大湾区城际铁路建设规划》近期建设铁路，通过国家发改委审批并开工建设。8号线三期工程纳入深圳市城市轨道交通第四期建设规划调整，2020年3月取得国家发改委批复，目前已进入开工建设阶段。深圳新增规划远期线路深汕城际也计划从葵涌穿城而过。轨道交通的落实将有效推动大鹏新区更好地融入粤港澳大湾区建设。

二、路网建设与品质提升齐推进，交通环境更友好

“十三五”期间，新建道路工程29项，新增道路里程21km，完成总投资13.07亿元。新建道路主要为坝光、下沙片区市政配套工程。坝光国际生物谷是全市21个重点开发建设区域之一，“十三五”期间内部市政道路建设全面铺开，海心路等首批12条市政道路主体工程建设已完工，第二批10条道路中

的6条主体工程已基本完工；下沙片区金沙湾国际乐园配套道路全面铺开；葵涌中心区遗留12年的延安路延长段“断头路”被打通；大鹏中心区睿鹏大道完成竣工验收，解决了沿线居民、企业的交通出行难问题。2020年大鹏新区路网总里程292.12km，路网密度9.80km/km²。

按照深圳市“城市质量提升年”的工作部署，“十三五”期间新区成立了大鹏新区城市环境品质提升行动总指挥部，坚持以高质量“美丽大鹏”建设为指引，深入开展城市环境品质提升行动，完成了坪葵路、中山路、金葵东路、迭福路等道路改扩建及品质提升类项目35项，总投资3.76亿元，对道路路面铺装、慢行系统、两侧建筑立面、园建绿化、路面灯光等进行全面提升，居民出行环境得到大幅改善。

三、常规公交、慢行、停车等民生交通品质持续改善

公共交通方面。完成辖区公交车辆100%纯电动化工作；改造公交停靠站270座，城市建成区500米公交覆盖率由2015年的92.3%提升至94.3%；日常公交线路28条，假日专线11条，配置运力较“十三五”初期增长11%，初步形成以大鹏中心为主要换乘点的内外部公交接驳系统。启用新大临时集散中心，依托临时集散中心推出“大鹏快乐行”民生项目，开通大鹏假日专线（10条）、景区穿梭巴士（4条）、深港直通巴士、定制巴士（2条）、旅游包车、纯电动高端商务车（10台）、纯电动出租车、共享单车八种业态，对探索“交通+旅游”发挥了积极作用。

慢行交通方面。大鹏新区目前已建成绿道147.19km，其

中“十三五”期间新增绿道45.53km，绿道人均长度全市领先，葵涌和大鹏街道慢行道基本成网。

停车基础设施方面。主要景区公共停车场泊位规模6722个，“十三五”期间完成大鹏所城停车场、较场尾停车场、东山寺4处停车场升级改造；地质公园停车场正有序推进前期工作，规划新增路内停车设施已纳入年度拥堵治理完成。

四、先行先试创新管理手段，预约制有效缓解拥堵

东部景区交通拥堵状况逐年加剧，在2017年达到历史最高水平，为避免交通拥堵和景区爆满带来的救援、安保、维稳问题，2018年开始试行节假日、旺季周末预约通行措施。预约通行实施后，整体交通运行状况较好，平稳可控。假期实际进入半岛车辆数量接近夏季假期的平均车流水平，半岛内部交通维持在“基本畅通”水平，整体平均车速提升51.5%。主要景区缓行状况、排队长度同比下降50%和75%。事故、拥堵警情同比下降94%、93%，事故应急救援时间大幅缩短。

第二节 “十三五”期间规划实施中存在的问题

一、保护及政策性限制多，重大通道推进缓慢

“十三五”期间推进大鹏-深圳市中心第二通道、深圳外环高速公路深圳段三期（坑梓至大鹏段）、盐坝高速市政化改造、坪西路快速化改造等对外重大通道前期工作，受自然保护区、基本生态控制线、基本农田、水源保护区、文物保护、危险品控制线等诸多保护及政策性制约，交通工程的建设受到的限制因素多，审批涉及部门多、层次高、周期长，导致重大通道推进缓慢，多未进入实施阶段，部分通道仍存

在不确定性。按照我市土地利用总体规划方案，对于涉及占用禁止建设区、限制建设区及有条件建设区的项目需办理土总规修改及调整手续，但大鹏新区目前可供调整土规指标严重不足，缺口较大，无法有效满足基础设施建设用地需求。

为了解决内部各组团间联系不畅、路网稳定性低的问题，“十三五”期间鹏坝通道、南澳-东西涌干道、南(澳)新(大)通道、油草棚通道、葵(涌)土(洋)通道的规划研究全部完成，除鹏坝通道和油草棚通道规划审批取得突破性进展即将落地实施外，其余联系通道涉及穿越自然保护区尚未纳入上层次规划。

二、“三级截流”体系尚未建成，旅游交通组织体系面临优化调整

“十三五”期间仅启用新大临时集散中心，运营初期推出了“大鹏快乐行”民生项目，对探索“交通+旅游”发挥了积极作用。台风“山竹”过后设施损毁严重，且面临临时用地期限到期、灾后重建未启动、假日专线缩减等问题，游客换乘体验较差，后期运营效果不理想，停车换乘政策未实质性推行。

大鹏新区规划依托葵涌、大鹏、新大三大集散中心形成“三级截流”交通组织体系，但受三大集散中心建设紧迫性不强、深惠城际大鹏支线落地大鹏及干线路网调整等因素影响大鹏半岛对外通道条件提升，“三级截流”集散中心模式面临进一步评估。

三、审批政策调整，需进一步评估项目落地的可行性

随着政策的改变，原独立占地的公交场站建设立项和审批工作基本停滞，《大鹏新区交通运输“十三五”专项规划》中14处公交场站均为独立占地场站（含4处临时场地），已不符合新的审批政策要求，均未落地实施。公交首末站的建设滞后于公交线网的发展，成为了制约线路发展、线网优化的瓶颈。

四、水上交通及空中交通规划目标超前、实施难度大

水上交通及空中交通具体项目受土地、资金、建设周期等问题影响，其超前规划在实际操作中具有较大的困难。“十三五”期间深圳市层面开展了《深圳海上休闲和客运码头专项规划》《深圳市直升机起降点布局规划》，从全市层面统筹部署水上交通及空中交通，大鹏新区水上、空中交通构建面临调整。

第三节 新区核心交通问题

一是新区路网建设基础薄弱、底子差。目前仅依靠盐坝高速、坪葵路-坪西路“一横一纵”对外出行，整体路网沿坪葵路-坪西路-海滨路-南西路为主轴向两侧呈枝丫状分布，进入半岛南部仅有一条坪西路，易形成蜂腰式瓶颈，亟需拓展对外出行通道。受地形及自然山体阻隔，内部各组团亦联系不畅，同时景区尽端道路网络密度不足，断面窄小，没有形成有效微循环回路，路网可靠性差，旅游交通和应急疏散交通均面临严峻考验。

二是旅游交通供需矛盾日益突出，尚未形成“快旅慢游”的旅游交通组织模式，游客出行体验亟待提升。大鹏新区旅

游交通特点突出，市外游客使用私家车出行比例达到49%，市内游客使用私家车出行比例达到56.6%，以小汽车出行为主的旅游交通模式，导致节假日旅游高峰拥堵严重，旅游交通需求远超现有交通设施承载能力。轨道交通服务尚需时日，仅依靠常规公交难以引导游客放弃自驾出行，亟需改变交通基础设施落后的现状，构建以旅游综合服务中心为核心的“快旅慢游”的旅游交通组织模式，解决旅游高峰时段交通拥堵等现实困境。

三是尚未构建体现新区生态优势的“连山通海达城”的慢行交通系统。大鹏新区慢行通道未成体系且建设标准高低不一，步行道主要依附于建成区道路，郊野道路缺乏明确的步行道空间，登山道与城区步行道未形成良好衔接，南部景区之间、葵涌与坝光之间缺少绿道连通。市政道路自行车道铺设率低，道路保留原公路、巷道断面现象普遍，道路红线窄，空间局促，自行车道铺设率仅17%，未形成适应新区发展的公共自行车交通发展模式，受布局不合理、设备维护不当等原因，新区公共自行车系统退出运营，共享单车企业经营意愿不大，游客及居民面临绿道骑行条件较好却无车可骑的境况。

第二章 目标与策略

第一节 指导思想

坚持以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，全面贯彻党的二十大精神，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，坚决落实党中央、国务院、省委省政府、市委市政府决策部署，加快建设交通强国，加快推动交通运输结构调整优化，推动交通领域清洁低碳转型，围绕“十四五”规划纲要，立足新发展阶段，贯彻新发展理念，融入新发展格局，抢抓“双区”驱动、“双区”叠加、“双改”示范重大历史机遇，锚定世界级滨海生态旅游度假区和全球海洋中心城市集中承载区战略定位，奋力打造“绿水青山就是金山银山”实践创新标杆，加快完善全区交通发展格局，统筹交通资源配置，建成区域通达、集约高效、可持续高品质的“陆海空铁”完备的立体化交通体系，支撑新区产业发展、城市更新，发挥交通运输支撑发展作用，在深圳建设交通强国城市范例中展现大鹏担当。

第二节 发展要求

一是产业布局对交通建设提出了新要求。新区将推动生物、海洋、文体旅游等产业集群化发展，努力将新区打造成为深圳新兴产业发展的战略支撑地。国际生命科技中心、大湾区国际渔业（金枪鱼）交易体验中心、深圳海洋大学、深圳海洋博物馆等重大项目进入落地实施阶段，坝光片区进入产业及工作人群导入阶段。预计人口岗位进入加速增长期，

商务及通勤出行范围扩张，预计“十四五”期末机动化出行总量将是“十三五”期末的1.5倍，客运交通需求走廊呈“十”字型形态，与盐田及罗湖、龙岗方向交通联系持续加强。亟需构建对外高可达、内部高品质的交通体系。

二是民生交通保障要求。“十四五”期间大鹏新区将加快推进城市更新、国土空间提质增效，有序开展谭屋围、白石岗、沙头片区、上洞电厂、葵涌综合市场二期、溪涌片区、鹏城第二工业区、水头沙片区、南澳大酒店等重点单元城市更新项目，到2025年城市更新和土地整备直接供应用地累计面积突破70公顷。亟需结合城市更新推进一批次支路建设，完善配套交通基础设施，支撑片区更新提升发展。

三是旅游交通保障要求。围绕世界级滨海生态旅游度假区建设，大鹏新区将构建包括大鹏半岛主体旅游景区、大鹏休闲旅游湾、龙岐活力旅游湾、坝光智慧旅游湾的“三湾、一体、八集群”全域旅游空间格局，重点发力打造下沙国际旅游度假区、西涌国际会议高端生态度假区、新大旅游项目等“十大核心旅游吸引地”。预计2025年接待游客量达2000万人次，较“十三五”期末增长一倍，届时旅游高峰期间主要客运交通走廊及景区末端交通压力持续增大，亟需全面构建“快旅慢游”的海陆空综合旅游交通体系，破解新区交通瓶颈。游客通过轨道、快速公交、游艇等实现“快旅式”对外到达交通，景区内通过公交、绿道等实现“慢游式”内部旅游交通。

四是应急安全保障对交通系统的要求。大鹏新区是核电

站发生核事故时应急响应的前沿区域，为科学、快速、有效开展新区核电站核事故场外应急工作，最大程度控制、减轻或消除事故造成的人员伤亡和财产损失，保护公众与环境，维护社会正常秩序，保障大鹏新区公共安全，亟需构建高容量、高稳定性的应急交通体系。

五是生态保护与城市发展相协调的交通建设要求。大鹏新区秉持“生态立区、经济强区、福民兴区”原则，在保护中开发，在开发中实现更高层次的保护，亟需推动交通运输节能降碳，协同推进交通运输高质量发展和生态环境高水平保护，在资源环境承载力范围内满足城市发展需求，构建低碳、绿色、以人为本的综合交通体系。

第三节 发展目标

围绕“双区驱动”“双区叠加”背景下大鹏新区社会经济发展对交通运输体系的要求，全力提升区域交通水平，持续改善民生交通品质，有效优化旅游交通模式，稳步推动智慧交通创新，2025年初步建成通达山海、衔接市域、融入湾区的深圳东部交通枢纽，为新区建设世界级滨海生态旅游度假区和全球海洋中心城市集中承载区提供有力支撑。

——区域交通增速提效。新开工轨网里程20.15km，结束大鹏新区“手无寸铁”局面。新开工干线路网里程53.22km，“三横三纵”路网结构基本成型。

——民生交通持续改善。加快民生项目周边次支路网建设，区内总体路网密度达到10km/km²；推进轨道、公交、慢行三网融合，“最后一公里”出行更加连续舒适。

——**旅游交通立体多元**。南部景区形成以新大旅游综合服务中心为核心的“快旅慢游”交通模式；完成南澳码头工程（口岸）建设，开通深港海上交通航线；新增5处直升机起降点，提供集应急与短途运输、旅游一体的低空交通服务。

——**智慧交通创新示范**。打造一批智慧交通特色应用重点工程，促进停车服务、交通+等创新突破，赋能交通治理服务智慧化升级。

第四节 主要指标

为实现上述规划目标，对标《深圳市综合交通“十四五”规划》《深圳市大鹏新区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》及新区其他“十四五”专项规划，吸收“十三五”期间经验及教训，立足新区实际情况，制定指标体系，指导“十四五”规划方案的编制，明确新区在后续5年工作的开展方向，到2025年，新区交通发展力争完成以下主要指标：

“十四五”综合交通发展主要指标

序号	指标	单位	现状	2025年	指标类型
1	新开工轨网里程	km	-	20.15	约束性
2	路网密度	km/km ²	9.80	10	约束性
3	新开工骨干路网里程	km	-	53.22	预期性

序号	指标	单位	现状	2025年	指标类型
4	公交站点 500 米半径范围建设用地覆盖率	%	94.30	96	约束性
5	旅游高峰期公共交通分担率	%	33	45	预期性
6	直升机起降点数量	个	3	8	约束性
7	公共客运码头数量	个	1	3	预期性
8	海上航线数量	条	1	3	预期性
9	景区公共停车泊位供给	万个	0.67	1.3	预期性
10	公交场站数量	个	6	10	约束性

第五节 发展策略

区域交通增速提效，打造互联互通的对外交通。加快提升大鹏新区对外交通体系的连通度和便捷度，完善干线路网的规划建设。以城际轨道建设为契机，结合三大旅游综合服务中心布局，锚固轨道枢纽地位，扩大枢纽对新区及惠州等邻近地区的辐射，支撑新区融入湾区发展，提升对粤东地区

辐射带动作用。持续争取深汕城际、轨道8号线东延等战略性轨道交通资源。

内部交通持续优化，支撑新区产业及城市发展。加快完善大鹏新区内部综合交通体系建设和品质提升，紧抓轨道建设契机，推进轨道站点周边配套交通接驳设施规划建设，打造“轨道、公交+慢行”无缝衔接出行链。结合更新单元规划及新大、下沙等重点片区开发建设，完善片区路网，促进内部交通微循环畅通。完善常规公交场站、专用道设施，并优化公交快、干、支线运营线路，丰富公交服务层次。改善轨道、公交站点周边慢行接驳设施条件，依托市政道路及绿道构建“连山通海、穿城达园”的自行车休闲廊道，提升新区内部交通出行品质。

旅游交通多元立体，助力新区全域旅游发展。引导调整小汽车为主导的旅游交通组织模式，构建以旅游综合服务中心为核心的“供需协调、多点协同”组织模式。通过轨道、快速公交、游艇等“快旅式”对外旅游交通和景区公交、自行车等“慢游式”对内旅游交通，全面构建“快旅慢游”的旅游交通体系，高质量服务旅游出行需求。推进客运码头、直升机起降点建设，打造多元化旅游交通体验。

智慧交通品质增效，构建现代化交通服务体系。通过智慧品质升级及需求调控，缓解旅游旺季重点路段及节点交通拥堵，切实提升新区整体交通服务水平。面向交通使用者，打造“点、线、面”全链条一体化出行服务；面向交通管理者，精准调控和主动管控交通运行。

应急交通保稳扩容，保障城市生产生活安全。推进干线路网建设，完善新区客货分离道路运输体系，保证货物（危险品）运输安全；加快落实客运码头、直升机等选址建设，构建平急共享的综合交通体系，提高应急事件快速处置能力。

第三章 区域交通增速提效

抢抓新一轮城际铁路及城市轨道建设机遇，积极推动“双轨”建设，打造“枢纽营城”典范，围绕轨道站点推动站城一体化开发。同步规划与建设轨道接驳设施，拓展轨道服务覆盖范围，实现轨道网、公交网和慢行网“三网”融合。

第一节 协调推进城际铁路规划和建设

加快协调推进深惠城际大鹏支线建设。深惠城际大鹏支线设计速度160km/h，起于龙岗区龙城站，终点大鹏新区新大站，全长39.4km，大鹏新区内沿坪葵路、坪西路、新东路全地下敷设，设葵涌、大鹏、新大3处站点。作为大湾区城际铁路网规划的重要组成部分，深惠城际大鹏支线兼具城际、市域客运及东部旅游快线功能，实现大鹏至深圳机场、前海自贸区的60分钟内直达；后续将与莞龙城际贯通，实现东部中心与东莞的快速连接；远期实现大鹏至惠州惠城区、平潭机场、大亚湾互联互通。

协调推进深汕城际前期研究。深汕城际主要承担深圳至深汕合作区城际客运功能，兼顾深圳中心区至东部组团、稔平半岛、深汕合作区的旅游交通疏解，以及东部组团至深圳中心区的通勤客流。线路起于福田中心区，经清水河、横岗引入大鹏新区，向东接入惠州巽寮、深汕合作区，大鹏新区设葵涌站，深汕城际将实现大鹏新区与福田中心区的快速联系功能。该线路是“十三五”期间深圳新增至深汕合作区的战略城际铁路通道，“十四五”期间深化前期研究。新区将协调推进深汕城际前期研究，并做好设站及通道的用地控制

工作。

第二节 积极争取提升城市轨道交通覆盖

加快推进轨道8号线三期工程建设。轨道8号线三期工程自小梅沙站后接出，终至大鹏新区的溪涌站，正线线路长3.69km，设溪涌车站一座（地下站），全线采用地下敷设方式，设置溪涌车辆段1座，出入段线长度约2.394km，采用地下敷设方式。8号线三期将支撑深圳东进战略深入实施，促进特区一体化发展，优化东部滨海地区交通结构，助力溪涌片区城市更新，是大鹏建设全球海洋中心城市集中承载区、打造世界级滨海生态旅游度假区的有力支撑。

积极争取将轨道8号线由溪涌站向东延伸至坝光片区，协调纳入城市轨道五期建设规划。8号线三期终点在溪涌，不利于前往大鹏半岛景区的游客快速疏散。游客需通过常规公交、网约车、出租车等方式接驳，换乘不便且耗时长，轨道交通出行吸引力低，对新区的轨道效益有限。开展8号线东延可行性研究，争取在葵涌枢纽形成与深惠城际大鹏支线的换乘，实现快速疏散半岛景区客流，提升轨道交通出行吸引力，优化游客交通出行结构，缓解地面交通拥堵，保障节假日旅游高峰交通运行平稳。同时，进一步论证8号线延长至坝光的可行性。坝光片区作为全市重点产业片区之一，规划容纳约8万就业人口，其中3.5万人在内部安排居住，4.5万人需在葵涌、大鹏等地统筹安排居住配套，对外出行需求较大，既有规划道路网络仅能容纳约20%的小汽车分担率，亟需引入轨道交通支持。

第三节 探索推进小运量轨道规划建设

结合深惠城际大鹏支线，做好小运量轨道交通相关工作研究。深惠城际大鹏支线的站点与所城、较场尾、下沙、东西涌、杨梅坑等核心景区距离约3-10km，大规模轨道客流需换乘前往景区。此外伴随全域旅游发展，未来核心景区间串游出行的需求进一步提升，受景区末端路网空间局促的限制，常规公交作为中短距离的接驳换乘交通，存在出行效率较低、服务品质不足等弊端，因此有必要借鉴国内外城市景区接驳交通的经验，因地制宜研究特色小运量交通在大鹏新区的适用性，统筹布局小运量轨道线网，开展小运量制式适用性论证，拓展大运量轨道站点的覆盖服务范围，为核心景区间的串联提供高品质公交服务。

第四节 围绕轨道站点推动站城一体化开发

枢纽营城，围绕轨道站点推动站城一体化开发。结合新区轨道建设，打造枢纽内部无缝换乘体系，推动站城一体化开发，提升土地利用效率，实现轨道效益最大化。

统筹葵涌枢纽站周边开发建设。未来深惠城际大鹏支线、轨道32号线（8号线延长线）、深汕城际（远期）预计均在葵涌设站。围绕葵涌轨道站点，以TOD开发理念，整合旅游综合服务功能，开展站点周边用地整体开发规划研究，高品质打造葵涌综合交通枢纽，确保站城无障碍互联互通，打造站产城一体化的多业态枢纽综合体。轨道交通站点与周边地块应通过地下公共步行通道、二层步行连廊、风雨连廊等方式，以最短、最便捷、最舒适的路径进行直接连接。

开展新大车辆段一体化前期研究。深惠城际大鹏支线设置新大车辆段，该选址邻近新大旅游综合服务中心和新大乐高乐园。加快开展新大车辆段站城一体化前期研究，推进轨道车辆基地使用功能的有效混合，强化车辆基地空间的集约、高效和复合利用，实现城际轨道土地利用价值最大化。

第五节 同步推进轨道、公交、慢行三网融合

同步规划与建设轨道接驳设施，拓展轨道服务覆盖范围，实现轨道网、公交网和慢行网“三网”融合。为充分发挥轨道效能，同步开展深惠城际大鹏支线、轨道8号线三期溪涌站轨道交通接驳设施规划及工程建设，重点推进轨道站点周边的道路、常规公交、出租车、慢行设施的同步规划、同步征地、同步施工、同步建成。常规公交方面，结合葵涌站、大鹏站、新大站、溪涌站4个站点换乘客流规模及布局设置接驳公交场站，场站尽量靠近轨道站点出入口布置。公交停靠站按照“轨道+常规公交”100米实现换乘的目标，对轨道站点周边的公交停靠站进行优化调整，实现轨道与公交的快速接驳。以站点为中心新建全天候风雨连廊，衔接公交接驳停靠站、片区末端出行点，打造安全连续的慢行交通系统。在以站点各出入口为中心500m步行范围内，布局一体化轨道站点标识指引设施。

专栏 1：区域交通重点推进项目

城际铁路：推进深惠城际大鹏支线建设，协调推进深汕城际前期研究，做好站点及通道的用地控制工作。

城市轨道：推进轨道8号线三期工程建设，开展8号线延

长规划研究，争取纳入轨道交通五期建设规划。

小运量轨道交通：推进大鹏新区小运量轨道线网规划研究。

枢纽工程：开展葵涌站周边用地整体开发规划研究、新大车辆段站城一体化前期研究。

轨道接驳：推进深惠城际大鹏支线、轨道 8 号线三期溪涌站轨道交通接驳设施规划及工程建设，与轨道交通同步建成使用。

第四章 构建支撑新区空间结构发展的路网体系

破解大鹏新区对外交通瓶颈，全面加快高快速路网建设，构建“三横三纵”干线路网体系。同时“十四五”是大鹏新区多个重点项目落地关键时期，策应产业发展、城市更新需要，推进内部次支路网建设，形成对外高效可达、内部畅通便利的路网体系。

第一节 全面推进对外路网规划建设

构建“三横三纵”干线路网结构。“十四五”期间新区重点推进骨干道路系统建设，弥补道路建设滞后短板，优化对外通道体系，依托南北向通道建设，提供高品质的旅游高快速通道，打破现状盐坝高速-坪西路走廊节假日常态化拥堵瓶颈，全力构建“三横三纵”的干线路网结构。其中，三横为大鹏大道—延安路—葵坝隧道、盐坝高速、环大鹏湾海岸公路—迭福路—鹏飞路；三纵为外环高速、外环快速（坪葵路—环城西路—坪西路）—南澳—东西涌干道、鹏坝通道—银滩路。

完成环城西路、鹏坝通道（主线段）建设工程。环城西路建成后将其作为危险品临时运输路径，避免货运车辆通过坪葵路从葵涌组团内部穿越；鹏坝通道（主线段）为核电应急疏散的重要通道，建成后将进一步提升路网安全韧性。

推动9项骨干通道前期工作并启动建设。深圳外环高速公路深圳段三期（坑梓至大鹏段）、大鹏—深圳市中心第二通道已纳入深圳市干线路网规划调整，争取“十四五”期间完成前期并启动建设。推动盐坝高速市政化工程，其中葵涌

互通立交纳入一期工程于2022年开工。推动坪西路（葵涌大鹏段）快速化改造工程、坪西路市政化工程（水头-新大）、环城东路、南澳-东西涌干道、环大鹏湾海岸公路工程（油草棚通道段）、环大鹏湾海岸公路改造工程（上洞-金沙西路段）的前期工作并启动建设。

第二节 完善大鹏半岛内部组团间联系通道

完成核坝路改造工程。增强大鹏中心区与坝光片区的交通联系，提升核电应急疏散保障能力。

推进环大鹏湾海岸公路全线开工建设。环大鹏环海岸公路是深圳市东部滨海旅游公路的重要组成部分，目前先行段（措仔角-上洞段）已基本完工，“十四五”期间加快推进环大鹏湾海岸公路改造工程（上洞-金沙西路段）、环大鹏湾海岸公路工程（油草棚通道段）建设。涉及道路、绿道、栈道、驿站节点等工程，建设贴近海岸、串联景点、融入生态、快慢和谐、服务完善的复合型公路旅游休闲廊道，打造粤港澳大湾区“最美滨海旅游观光公路”。

争取南澳-东西涌干道、南新通道纳入上层次规划。南新通道衔接南澳与新大片区，将为南澳口岸码头建设、南澳-新大-桔钓沙景点互联互通提供交通支撑；南西公路作为深入大鹏半岛末端唯一道路，双向2车道通行能力远不满足现状及未来的旅游交通需求，成为东西涌片区旅游产业发展掣肘，是新区打造世界级滨海生态旅游度假区必须攻克的难题。

“十四五”期间需将南澳-东西涌干道、南新通道纳入上层次规划，确保项目落地性。

第三节 策应产业发展、城市更新需要推进内部路网建设

“十四五”期间大鹏新区将围绕全球海洋中心城市集中承载区建设，加快培育生物、海洋、健康等战略性新兴产业，深圳乐土沃森生命科技中心、中国农业科学院农业基因组研究所、大湾区国际渔业（金枪鱼）交易体验中心等项目进入落地实施阶段；坝光片区将进入产业、工作人群导入阶段。同时新区将加快推进城市更新、国土空间提质增效，亟需重点推动产业片区、学校、城市更新、保障房周边配套道路的建设，解决居民交通出行需求。

全力推进坝光片区路网建设。完成环坝路、恒科路、海科路、海生路、盐灶路、红树路、坳仔下路、观林路、产头路建设。启动银叶路、田下路、香樟路、香樟一环路、香樟二环路建设。

完善学校、保障房及安置房等公共设施配套道路建设。结合大鹏08-13九年一贯制学校、第二十三高级中学项目同步完成周边鹏毅南路（鹏隽路-葵南路）、勒杜鹃路（二十三高级中学-鹏飞路）等新建道路工程；结合泰康之家养老社区、08-13地块保障房、安居银叶湾府等保障房新建银枫一路、坪西路辅道等道路；结合鹏城社区、水头社区等统建楼及安置房，新建乌围路、水头沙三路等道路。

结合城市更新项目完善片区路网。推动上洞电厂更新单元、横头双伍城市更新、谭屋围更新单元、美的工业片区更新、大鹏第二工业区等9个城市更新项目周边合计18条配套道路的建设，解决居民交通出行需求。

第四节 完善景区末端道路系统，降低拥堵风险

围绕世界级滨海生态旅游度假区建设，“十四五”期间大鹏新区将全力推进大鹏所城旅游区项目、新大旅游项目、西涌片区品质提升等，改造景区末端道路系统，打通断头路，完善支路网络，提高景区末端道路通行能力，降低拥堵风险。

推进大鹏所城周边10余条道路建设。加快推进完成核龙线大鹏段（文化路口-核电站门口）市政化改造工程；启动大鹏所城周边的鹏坝通道（含核应急支线）、一号路、二号路、三号路、城北路、十号路、龙井路、东山路、西门路、北门路共计10条道路的前期及建设工作，打通片区交通微循环。

推进新大旅游项目周边路网建设。启动坪西路（水头-新大段）市政工程、龙新路、仙人石路、新海大道、新山路、新海三路、银湾路等7条道路建设；在新大片区规划稳定的基础上，启动新海一路、新海二路2条道路前期研究工作，支撑新大片区开发建设。

推进官湖、西涌等改造片区道路新改建。推进官湖片区洋湖路建设；改造西涌片区南西路（鹤藪村段），新建内部横向联系通道，联系1-4号浴场，提高西涌片区内部通达性。

专栏 2：路网体系重点推进项目

“三横三纵”干线路网：推进盐坝高速市政化改造、深圳外环高速公路深圳段三期（坑梓至大鹏段）、大鹏大道、坪西路快速化、鹏坝通道、环城西路、环城东路建设。

内部组团联系通道：推进核坝路改造、油草棚通道建设，争取南澳-东西涌干道、南新通道纳入上层次规划并启动建

设。

次支路网：加快推进坝光片区道路建设，推进学校、保障房、统建楼、安置房周边 17 条配套道路建设，推进城市更新周边 26 条配套道路建设，推进环大鹏湾海岸公路开工建设，推进新大、官湖、西涌等片区 22 条改造、新建道路建设。

第五章 打造功能互补的多层次公交服务体系

第一节 加快常规公交场站配套建设

落实葵涌综合车场建设。“十三五”期间，深圳市采用立体多层的建设模式，以政府投资为主体、公交企业和社会资本投资为补充，首批建设11个综合车场。目前大鹏新区是唯一无公交综合车场的功能区，新区内公交车辆无场站停放，维保矛盾突出。葵涌中心区法定图则规划葵涌综合车场选址位于盐坝高速以南、葵鹏路西侧，占地面积19233m²，现状为山林地，权属为政府储备用地，能够提供车位规模约340个，可基本满足“十四五”期末新区运营公交车辆的夜间停放需求。因此，“十四五”期间应加快推进葵涌综合车场规划建设，在满足公交车辆停放、维保等功能前提下，探索并推广公交综合车场的立体复合开发模式，充分发挥综合车场的交通功能和土地资源的利用效益。

推进城市更新配建公交首末站建设。结合上洞电厂、白石岗更新单元、横头双伍村更新单元、大鹏第二工业区A区、美的工业片区、振达工业片区、三溪南片区、溪涌片区8个城市更新项目推进2.52万平方米配建公交首末站建设，为居民公交出行提供始发终到服务。

统筹落实独立占地公交首末站建设。“十三五”期间新区针对原法定图则规划的独立占地的丰树山首末站、金葵东路首末站开展了复合开发可行性研究，由于场站占地面积较小，难以进行上盖复合开发，故仍可按独立占地场站进行实施。“十四五”期间加快推进丰树山首末站建设，弥补公交

场站供给缺口。

完善景区腹地公交微枢纽建设。加快完成下沙公交首末站建设，结合大鹏所城现状绿地新增所城公交首末站，借助杨梅坑停车场协调新增杨梅坑临时首末站，结合西涌品质提升方案预留西涌公交首末站，完善景区公交首末站建设，提供面向旅游服务的公交停放及始发终到服务。

推进坝光、龙岐片区产业项目“门厅站”建设。以建设项目为单元，在客流需求达到设置标准，同时车站满足出入口布置及交通组织的要求的基础上，针对满足建筑规模和设站条件“双控”标准的项目设置门厅式车站，推动公交微枢纽建设。将公交站点布局在建筑物用地红线内，靠近建筑物人行主出入口设置，为定制公交、微循环巴士、辅助公交等多元化公交提供上下客条件，实现公交“门到门”服务，提高公交服务品质。

第二节 持续优化公交线网

配合金沙湾、新大等旅游项目的投入运营，拓展点对点公交快线服务。“十四五”期间金沙湾国际乐园、新大旅游项目陆续投入运营，在近期轨道交通建成前，亟需在全市机场、火车站、口岸等重要枢纽开通直达金沙湾、新大旅游项目的公交快线，实现旅游交通点到点快速可达，提升接驳换乘便捷性、舒适性，引导境外、国内到达游客选择公共交通出行，优化景区出行结构。

推进常规公交与轨道交通融合与一体化运营服务。以轨道开通为契机，优化盐坝高速、坪葵路、坪西路客流走廊的

公交线网布局。协同深惠城际大鹏支线、8号线三期调整常规公交线网，采取跳站、截短、抽疏和取消等调整模式，减少线网重复，弱化轨道/常规公交替代关系，通过错位服务、差异化发展的方式推动两网运力有机融合，提高公共交通系统整体运行效率。结合轨道建设优化公交支线服务，改善公交微循环，加强短途直达联系、兼顾公交覆盖，延伸轨道交通的通达深度，发挥常规公交灵活性、适应性优势，促进公共服务均等化。加强轨道、公交在 service 时间、运力规模、服务水平及信息指引等方面的协同配合，使轨道与公交在首末班时间、发车频次、出行信息等方面相匹配，提升两网换乘“无感化”水平。

创新公交服务供给模式，丰富公交服务种类，实施精细化精准化公交服务供给。规范引导定制公交、灵活公交，研究公交虚拟站点设置等，引导新兴公交业态的有序健康发展。进一步完善互联网定制巴士、社区微巴、景区按需响应接驳巴士等多元服务体系，提供多层次、个性化公交服务。

专栏 3：公交服务体系重点推进项目

公交场站：推进葵涌综合车场规划建设，重点推动 8 处城市更新配建场站、4 处景区末端路内公交场站，统筹落实法定图则规划丰树山公交首末站建设，推进坝光、龙岐片区产业项目“门厅站”建设。

公交线网：新增深圳市级重要枢纽与金沙湾、新大片区联络的公交快线，推进常规公交与深惠城际大鹏支线及轨道 8 号线三期融合与一体化运营服务。

服务模式创新：完善互联网定制巴士、社区微巴、景区按需响应接驳巴士等多元服务体系。

第六章 多元旅游交通打造新区全域旅游新模式

“十四五”期间大鹏新区将构建全域、全季、全龄、全业态的旅游发展新格局，统筹未来五年重点发力“十大核心旅游吸引地”布局，保障龙头项目落实。旅游交通体系需对标世界级滨海旅游度假区，提供开放友好、高效、多元的“快旅慢游”旅游体验。除轨道交通和高快速路建设项目，将加快海上交通、空中交通布局，提供多元化、个性化旅游出行选择，构建“陆海空轨”立体旅游交通体系。

第一节 构建以旅游综合服务中心为核心的“快旅慢游” 交通组织模式

规划3处旅游综合服务中心，其中新大旅游综合服务中心紧邻城际新大站，选址较明确、建设条件良好，“十四五”期间加快推进新大旅游综合服务中心与深惠城际大鹏支线新大站、新大旅游项目同步建成投入使用；葵涌、大鹏2处旅游综合服务中心原选址地块距离城际站点有一定距离，轨道客流换乘不便，亟需厘清与城际站点的关系，优化调整原集散中心功能定位与规模，明确小汽车泊位、公交首末站、旅游大巴泊位、网约车上落客位、出租车上落客位、公共自行车等各类接驳设施规模，借助轨道建设及葵涌中心区法定图则修订契机，确定旅游综合服务中心选址，促进土地集约化利用。

在不影响地区城市和旅游产业健康绿色发展的前提下，结合地区交通承载力，满足适量的小汽车出行需求。依托旅游综合服务中心建设，采用“供需谐调+多点协同”模式合理

组织小汽车进出，实现新区旅游业高质量发展。“十四五”期间加快推动葵涌、大鹏、新大3处旅游综合服务中心建设，形成以旅游综合服务中心为核心的“快旅慢游”交通组织模式，提升地区旅游吸引力。主要承担以下功能：

一是承接景区外溢停车需求。大鹏新区游客以家庭或与亲朋结伴方式出游为主，占比达73.3%，小汽车作为自由度及舒适度最高的出行方式，是多数游客的首选。因此在考虑整体路网承载能力的前提下，满足适量的小汽车出行需求对保持景区吸引力有积极作用。坪西路（葵涌大鹏段）快速化、鹏坝通道及深圳外环高速公路深圳段三期（坑梓至大鹏段）建成后，将打破进入大鹏半岛的路网瓶颈，未来景区停车设施容量限制将是新区接待游客能力的主要短板，因此需通过旅游综合服务中心承接停车换乘需求。旅游高峰期配合精确预约至景区停车泊位的智慧化管理手段，组织未预约到景区泊位的小汽车出行游客进行停车换乘：优先由景区吸纳停车需求，将景区80%的泊位提供出来给予预约，20%预留服务景区间串游车辆；旅游高峰未预约至景区的车辆在就近的旅游综合服务中心停车换乘，通过景区接驳巴士、网约车（备案）、景区电瓶车、公共自行车等内循环交通快速接驳。葵涌旅游综合服务中心主要承接溪涌、沙鱼涌、官湖等新区北部景区外溢停车需求，弹性预留泊位空间兼顾远期大鹏半岛景区客流不确定性；大鹏旅游综合服务中心承接大鹏所城、较场尾、金沙湾、龙岐湾等中部景区外溢停车需求；新大旅游综合服务中心承接地质公园、南澳、东西涌、杨梅坑等南

部景区外溢停车需求。

二是协同轨道组织公共交通出行游客的换乘。旅游综合服务中心选址临近深惠城际大鹏支线站点，游客可通过轨道交通快捷到达新区，通过旅游综合服务中心组织大规模轨道、对外干线公交、定制巴士等公共交通出行游客的换乘，通过景区接驳巴士、网约车（备案）、景区电瓶车、公共自行车等内循环交通接驳到达景区。

三是打造“主客共享、居游共用”的大鹏新区城市会客厅。向不同类型、不同消费层次的游客提供旅游全要素的服务，满足游客信息咨询、景区展示、交通换乘、购买门票、购物休憩等服务。同时为避免旅游淡季闲置浪费风险，融入主客共享的文化、商业、医疗、行政等空间，方便新区本地居民的生活服务和休闲需求。

第二节 挖潜景区末端停车潜力，增加停车位供给

挖掘酒店、景区等不同业态停车潜力。现状大鹏新区旅游旺季公共停车缺口达6000余个。综合考虑当日往返游客、过夜游客泊位需求，结合各景区泊位缺口及末端路网承载力，“十四五”期间改造及新建景区停车场14个，重点推进所城-东山寺片区停车场立体化改造，推进地质公园现状游客服务中心停车场改造挖潜，利用较场尾06-10政府储备用地、杨梅坑09-06地块建设临时停车场，推进下沙片区09-01地块交通设施用地建设，结合西涌景区重建落实规划机动车停车场。建成后预计新增泊位约6300个，缓解旺季高峰期景区停车压力，减小对动态交通的影响。

第三节 推进新区旅游与休闲码头建设

构建“6+8”码头体系。即6个公共客运码头：南澳口岸码头、南澳双拥码头、西涌码头、海上运动基地码头、龙岐码头、坝光码头；8个休闲船舶码头：溪涌码头、玫瑰海岸码头、大澳湾码头、鹅公湾码头、金沙湾码头、东涌码头、杨梅坑码头、东山码头。

“十四五”期间持续推进南澳码头工程（口岸）前期工作并进入实施阶段。南澳码头工程具备口岸通关、旅游交通集散、商业贸易、旅游产品保税加工和游艇服务以及海洋执法公务船靠泊等功能，设计年客运量为185.57万人次。岸线长度共200m，新建防波堤长度为682m，形成港池水域16.3万平方米。建设500GT客运泊位4个，可兼靠3个2000GT观光客船（近期使用2个，远期建设预留1个）；共建设39个游艇泊位，其中30尺游艇泊位12个、50尺24个、80尺3个；建设补给泊位1个；防波堤内侧预留公务船泊位功能。

该项目陆域面积总计约33162m²，陆上建设客运综合大楼一座，总建筑面积约41200m²，计入规定容积率建筑面积约35000 m²，具备内外候船厅、集散中心、联检通道、办公、公交首末站、商业配套及游艇服务等功能。

推进落实大鹏新区码头概念规划研究和工作实施方案。明确西涌码头、海上运动基地码头、龙岐码头、坝光码头的位置布局及规模、建设时序、责任分工等，并探索码头建设的投融资模式。选取具备一定条件的码头依时序启动相关前期及建设工作，建议优先南澳码头（口岸）、海上运动基地

的前期及建设，形成涵盖大鹏半岛西、南、东部海域的码头布局。

加强码头交通接驳设施建设，完善码头城市交通接驳支撑体系。结合码头建设选址及客流需求，加强码头接驳设施建设，完善衔接道路建设，在码头选址周边建设公共停车场、自行车停车场、公交停靠站、必要时设置公交首末站等。

第四节 海上航线

南澳码头建成初期尚未开通口岸功能，航线宜开通南澳码头至盐田梅沙片区、三门岛、巽寮湾、双月湾及粤东航线，利用海上交通航线连接南澳和大梅沙，减少了市区至南澳的陆路交通压力；依托“十四五”期间新建南澳码头、海上运动基地码头开通环大鹏半岛海上休闲航线，促进大鹏新区海上旅游观光和滨海旅游业发展；远期预留深圳西部-香港-深圳东部-粤东海上航线，促进深圳东部旅游国际化、珠江东岸海上旅游一体化。

第五节 推进直升机坪建设

大鹏新区共规划公共服务类起降点11个，其中A类1个，为南澳码头起降点；B类10个，分别位于葵涌中心广场（已建）、大鹏金沙湾体育馆（已建）、白沙湾公园（已建）、大鹏人民医院、大鹏妇幼保健院、大鹏消防中队、西涌文化广场、新大集散中心、水贝龙水库、铁扇关门水库。“十四五”期间推进人民医院、大鹏消防中队、西涌文化广场、新大集散中心、南澳码头5处直升机坪建设，实现大鹏新区建成区范围

内直升机5公里服务半径全覆盖，构建应急救援、短途运输、空中游览的服务体系。

第六节 设立城市候机楼

推动宝安机场、平潭机场、香港机场在大鹏半岛规划设立城市候机楼（点），开通直达机场的交通快线，可考虑结合新大旅游综合服务中心等枢纽设置。

专栏 4：旅游交通重点推进项目

旅游综合服务中心：开展新大旅游综合服务中心详细规划并推动建设，开展葵涌、大鹏旅游综合服务中心优化研究。

静态交通：推进所城-东山寺片区停车场立体化改造，推进地质公园现状游客服务中心停车场改造挖潜，推进较场尾 06-10 政府储备用地、杨梅坑 09-06 地块建设临时停车场，推进下沙片区 09-01 地块交通设施用地建设，结合西涌景区重建落实规划机动车停车场。

客运码头：推进南澳码头及配套交通接驳设施建设，开展龙岐、西涌休闲码头前期研究并推动启动建设。

海上航线：开通南澳码头至盐田梅沙片区、三门岛、巽寮湾、双月湾及粤东航线。

直升机坪：推进人民医院、大鹏消防中队、新大集散中心、西涌文化广场、南澳码头 5 处直升机坪建设。

城市候机楼：推进宝安机场、平潭机场在大鹏半岛规划设立城市候机楼（点）。

第七章 构建体现新区生态优势的慢行交通体系

按照深圳市建设可持续发展的全球创新城市、低碳生态示范市、步行和自行车友好城市的目标，鼓励绿色出行方式，充分利用山海资源，构建体现大鹏新区生态优势的慢行交通体系，提供高品质休闲体验。

第一节 构建“连山通海、穿城达园”的自行车休闲廊道

开展葵涌-大鹏-南澳跨组团自行车道详细规划并推动实施。衔接《深圳市自行车交通发展规划（2021-2035）》，“十四五”期间重点推进开展葵涌-大鹏-南澳跨组团自行车道详细规划，构建跨片区、覆盖大鹏半岛东西两翼的自行车骨架网，打造特色骑行线路。以打造东部滨海旅游公路为契机，落实环大鹏湾海岸公路沿线慢行系统建设，推进宝石路、葵鹏路、油草棚通道自行车道方案。改造提升坪葵路、金沙大道自行车道，优化调整西涌旅游疏散应急通道工程现状改造段，设置单侧自行车道，形成连续的跨组团自行车道休闲骑行径。

开展坪山-大鹏跨区自行车道详细规划并推动实施。坪山-大鹏跨区自行车道是深圳市12条干线自行车主廊道的组成部分，以坪西路快速化改造为契机，研究坪山-大鹏跨区自行车道方案。

第二节 积极引入共享（电）单车打造出行新体验

积极引入互联网租赁自行车企业在大鹏新区投放共享单车。大鹏新区目前是互联网租赁自行车运营的薄弱区域，

尚未形成服务游客及本地居民的公共自行车系统。“十四五”期间积极协调共享单车企业入驻大鹏新区，通过公开招标等公平竞争方式确定互联网租赁自行车企业以及车辆投放数额，与企业签订经营服务协议并约定违约责任。具体投放区域由企业结合景区、轨道站点等需求热点，以及自身经营情况等因素自主选择投放，政府仅对总量进行限制。建立与线下停放区相匹配的电子围栏，以“车+框”同级精准定位、准确判定，及时掌握所还车辆是否停入停放区，从而实现车辆定点取还、规范停放的优化管理。借鉴中国香港、日本模式，探索提供公路车、淑女车、亲子专用等多样化自行车类型，提供事先预约、酒店内归还、行李寄存等服务。依据深圳市互联网租赁自行车企业运营服务考核细则，对互联网租赁自行车企业进行考核，督促企业落实主体责任，提升运营服务水平。

探索电动自行车在新区投放和发展。《深圳市自行车交通发展规划》提出：实施差异化的电动自行车使用及管理政策，研究细化电动自行车分类管理措施及通行规则，规范电动自行车生产、销售、行驶、停放、充电及其监督管理等活动。新区轨道站点与主要景区距离约3-10km，超过自行车接驳合理范围，共享电单车拥有灵活性好、效率高等优势，对年轻人具吸引力，2019年大鹏新区游客35岁以下占比约25%，是大鹏共享电单车发展的潜力客流。“十四五”期间建议大鹏新区借鉴国内长沙、合肥等地区自行车及电单车发展经验，探索新区电单车发展路径，规范电动自行车在新区投放与管

理，通过“疏导管理”措施，使共享电动自行车融入新区绿色出行，为当地居民、游客提供多元化的便捷出行方式，有效解决最后3-5公里的公交接驳问题。

第三节 对标中心城区，开展品质提升行动计划

贯彻“完整街道”理念，统筹考虑自行车道空间。既有上层次规划的自行车道方案，受限于道路规划红线宽度不足，难以实际落地，需要结合街道空间改造及城市更新滚动推进落实自行车道，逐步完善大鹏新区自行车道网络。鉴于新区规划道路红线宽度不足，为保障慢行空间及一体化设计，应贯彻“完整街道”理念，将建筑退线空间统一纳入步行和自行车交通空间之内统筹考虑，打破传统道路红线的分隔和制约，商业办公等建筑前区空间应与市政道路无高差、无围墙等硬隔离。以轨道站点为核心，统筹1km范围内街道空间，改造坪葵路、延安路局部段、金葵中路、葵兴西路、亚迪路、坪西路、岭南路、金沙大道及鹏新东路等慢行空间，设置独立铺装自行车道。

结合城市更新及新建道路，提出慢行空间断面指引。落实全市自行车道建设指引要求，新建道路均设置独立铺装的自行车道。“十四五”期间利用华粤路、禾塘路、葵兴东路、葵新路、商业路、万兴路、新村岭路等城市更新项目代建道路建设契机，设置人非共板、铺装识别的自行车道，保障片区自行车道成网、成片，改善自行车系统连续性、舒适性。

持续推进无障碍交通设施建设，营造更高品质的出行环境。关注残疾人、老年人、儿童等弱势群体出行需求，构建

连续的出行网络，为弱势群体划定独立、连续的步行和骑行空间。加强新建道路、平面和立体过街设施的无障碍设施建设和改造，完善盲道、人行道缘石坡道、二次过街岛缘石坡道、人行天桥及人行地道无障碍坡道等重点无障碍设施，保障所有新建及改建交通设施无障碍建设率达到100%。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。加强机动车交通管理，残疾人、老年人、儿童等弱势群体主要活动场所300米范围内道路应实施机动车限速措施，并配套设置相应的限速标识。基于儿童视角，在道路出行系统中通过趣味化设计，形成丰富有趣、激发儿童兴趣的出行空间，打造慢行友好街区。

专栏 5：慢行交通重点推进项目

自行车道：开展葵涌-大鹏-南澳跨组团自行车道详细规划并推动实施，推动环大鹏湾海岸公路沿线慢行系统建设（宝石路、葵鹏路、油草棚通道），改造提升坪葵路、金沙大道自行车道，优化调整西涌旅游疏散应急通道工程现状改造段，形成连续的跨组团自行车道休闲骑行径。

共享（电）单车：积极引入互联网租赁自行车企业在大鹏新区投放共享单车，探索电动自行车在新区投放和发展。

道路品质提升：贯彻“完整街道”理念，重点统筹轨道站点1km范围内街道空间，改造坪葵路、延安路局部段、金葵中路、葵兴西路、亚迪路、坪西路、岭南路、金沙大道及鹏新东路等慢行空间；利用华粤路、禾塘路、葵兴东路、葵新路、商业路、万兴路、新村岭路等城市更新项目内的道路建设契机，完善内部次支路网慢行空间断面指引；推进无障碍交通设施建设，打造慢行友好街区。

第八章 完善智慧化、现代化的交通服务体系

发展智慧交通是国家及深圳市交通发展战略的总体要求，是大鹏新区旅游业发展的必要体系支撑，是提升交通出行体验的必然趋势。“十四五”期间紧扣交通运输数字化、智慧化发展新形势，推进大鹏智慧交通建设，打造行业治理协同联动、运输服务精准高效的智慧交通生态旅游示范区。

第一节 新基建赋能智慧交通发展

以多功能智能杆为载体，推广实施智慧道路。结合大鹏新区道路新建、改造工程推进多功能智能杆及配套基础设施建设，推动道路规划与信息通信基础设施专项规划互相衔接，加强交通信号灯、公安视频、5G基站、环境监测等多种功能集成。升级完善智慧道路管理平台功能，共享接入全市智慧道路系统，统一智慧道路管理运维，提升交通管理整体决策支持水平。

以枢纽建设为契机，谋划布局智慧枢纽。结合轨道站、南澳码头、3个旅游综合服务中心建设，积极应用信息化、智慧技术，从自动化调度、安全应急管理、全链条旅客服务等方面着手，构建覆盖各类人群的安全、高效、友好、智慧的交通枢纽。通过动态监测枢纽抵离客流、枢纽内部人流，将智能信号控制融入公交、出租车调度，充分利用智能化、信息化手段对公交、出租车进行运力组织，解决旅游旺季高峰大客流情况下枢纽排队、疏散难等问题。探索发展综合客运一体衔接的全程电子化服务模式，推动售取票、安检、乘降、换乘、停车等客运服务“一码通行”，推动旅客联程运输服

务设施建设，实现不同运输方式的有效衔接。枢纽内部整合发布目的地指引、停车场剩余车位、停车价格、运营时间、实时排队等候情况等交通实时信息，支持乘客提前选择。

以主要客流转换节点为试点，升级建设新型智慧公交站台。逐步推动新区公交站台的智慧化改造，结合轨道站接驳设施、旅游综合服务中心建设优先打造一批智慧公交站台，以智慧公交站台为载体，构建适应复杂交通网络运营的精准智慧公交体系，将感知、互联、预测与控制能力汇集于一体，提供可服务于公众、政府及后期运营企业等差异化的智慧公交站台服务，提升公交出行全过程的精准管理和精细服务水平。

第二节 创新管理手段提升交通服务

建立基于停车泊位的小汽车预约平台。以“统标准、统平台、通系统、通数据”的方式，将大鹏新区配建、景区公共停车场及宜停车等信息全量接入全市停车一张图，依托物联网、大数据、云计算等技术，实现停车资源“一网可感知，一图可展示”。推动新区停车场智能化改造，布设信息化管理系统，安装车牌自动化识别装置、智能预约地锁等设备，整合多种支付渠道，探索推行先离场后付费、无感缴费等服务。以平台大数据为抓手，通过网格化管理、预约、价格杠杆等手段，合理分配交通资源，提升停车引导、交通疏导精细化水平。

升级交通拥堵治理平台。建立城市交通运行评价、交通问题精细诊断、拥堵治理与闭环评估四大模块，支撑堵点识

别、成因分析、分办实施、跟踪评估全过程闭环。

推进公交线网规划评价系统建设工程，实现公交运力资源精准配置。接入公交运营、景区人流等数据，重点建设运营监测、线网优化、方案评价、跟踪评价4大功能，支持区管线路常态化、临时性、高频性的线路调整优化以及新开线路决策。

新建MaaS出行服务模块，覆盖出行全链条。汇聚整合东部公交、出租车、景点、酒店等数据，建设信息服务、响应式出行服务、交通+服务三大核心功能，实现出行信息集成、出行服务集成、交通+服务集成，提升全过程出行体验。

第三节 通盘考虑统筹安排区域交通疏解工作

“十四五”期间大鹏新区多项重大交通基础设施建设项目将启动建设，包括深惠城际大鹏支线、轨道8号线三期工程以及盐坝高速、坪西路等重要通道改扩建等。为应对同时施工对整体路网交通运行的影响，保障施工期间旅游交通、核电应急疏散交通受到的影响最小化，提前开展重大交通基础设施建设项目实施影响评估及区域交通疏解方案研究，结合影响评估制定相应的区域交通组织方案，针对关键工程时序提出必要的协调方案。

第四节 推进新区货运交通组织调整

在环城东路建成前，将环城西路作为危险品临时运输路径，环城东路建成后承担危险品运输通道的功能，消除危险品对葵涌中心区的影响。同时，交警、交通与办事处等部门

加强联合梳理研究，有序推进坪葵路限行货车，同步开展坪葵路道路品质提升研究，更好地服务葵涌中心区居民出行。

第五节 构建功能完备的物流设施体系

根据《深圳市现代物流场站布局规划（2021-2035）》，构建对外枢纽-转运中心-社区配送站三级物流场站空间体系。落实1处大鹏新区物流转运中心，按照“独立占地、立体开发”的模式进行综合开发。满足电商快递分拨、城市共同配送、冷链综合服务、应急物流保障和工业物流服务等基本功能，并承担商贸展示、物流办公等城市综合配套功能。

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、灵活配建等要求布局城市物流配送站点，将城市物流配送站点纳入城市商业网点和城市建设规划体系，形成城市配送站、快递派送站、小型集中仓储区等多样化的末端配送节点布局，解决商业网点、商务楼宇、企业及社区居民配送终端服务瓶颈，深入推进邮政网点等现有配送站点标准化改造，统筹建设公共取送点、智能快件箱、快递驿站、快递点超市等末端设施建设，满足多元化的寄递服务需求。

专栏 6：智慧交通重点推进项目

智慧道路：新区主干道及以上级别道路新建、改造工程落实多功能智能杆及配套基础设施建设。

智慧枢纽：结合 4 个轨道站点、南澳口岸码头及 3 个旅游综合服务中心建设，打造智慧枢纽。

新型智慧公交站台：优先对旅游综合服务中心及 4 个轨道站点 100 米范围内接驳公交站点进行智慧化改造。

建立基于停车泊位的小汽车预约平台：推动新区停车场智能化改造，全量接入全市停车一张图，以平台大数据为抓手，通过网格化管理、预约、价格杠杆等手段，合理分配交通资源。

升级交通拥堵治理平台：建立城市交通运行评价、交通问题精细诊断、拥堵治理与闭环评估四大模块。

推进公交线网规划评价系统建设工程：接入公交运营、景区人流等数据，重点建设运营监测、线网优化、方案评价、跟踪评价 4 大功能。

交通疏解：开展重大交通基础设施建设项目实施影响评估及区域交通疏解方案研究，做好重大交通基础设施建设项目交通疏解工作。

货运交通组织调整：推进干线路网建设，完善新区客货分离道路运输体系。结合道路建设时序，将危险品运输路径逐步由环城西路调整至环城东路，并有序推进坪葵路限货工作。

三级物流场站空间体系构建：落实 1 处大鹏新区物流转运中心，将城市物流配送站点纳入城市商业网点和城市建设规划体系，形成城市配送站、快递派送站、小型集中仓储区等多样化的末端配送节点布局。

第九章 实施保障

为保障未来五年大鹏新区综合交通规划建设有效实施，需要从政策、体制机制、用地、资金等方面提出有效保障措施，联合各部门及社会力量共同推进规划任务的完成，发挥交通对新区社会发展的支撑和促进作用。

第一节 政策保障

细化更新项目周边市政道路统筹实施政策。深化及落实《深圳市城市更新外部移交公共设施用地实施管理规定》，借助市场手段，将位于拆除重建类城市更新项目拆除范围以外的公共交通设施用地，由更新项目实施主体理顺经济关系，完成建筑拆除，并无偿移交国有，将公共交通设施用地的“整备”与“更新片区或项目”的实施进行统筹，推动公共交通、道路等基础设施空间落实。

推进区级立体停车设施补贴办法出台。推进《大鹏新区社会投资建设立体停车设施补贴办法（试行）》出台工作，加快推动社会投资立体停车设施建设，缓解基本停车需求供给不足，形成政府引导、市场运作、共建共享、良性互动、健康发展的停车设施建设新格局。

制定景区停车场差异化收费标准。调整路内停车、社会公共停车场的政府定价或指导价标准，形成“分区、分类、分时”的景区差别化停车收费结构，通过价格杠杆进行需求管控。

第二节 机制保障

一、建立道路项目先期启动征拆的机制，保障道路建设实施条件

对部分规划稳定或正在开展前期工作的道路项目，根据法定图则或道路详细规划红线范围，纳入新区土地整备或征地拆迁计划并提前启动征拆前期工作；在项目推进前期工作的同时，视情况提前实施具体征拆工作；考虑将征拆工作进度作为概算批复控制条件，确保具备工程整体实施条件后，方可进入建设阶段。

二、建立健全协调机制，保障规划的系统性和合理性

利用大鹏新区“十四五”规划统筹平台，加强与《大鹏新区保护与发展综合规划（2020-2035）》《深圳市大鹏新区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》等上层规划，以及《大鹏新区国土空间保护与发展“十四五”规划》《大鹏新区产业发展“十四五”规划》《大鹏新区旅游发展“十四五”规划》《粤港澳大湾区战略下大鹏新区交通发展战略研究》等专项规划的协同，提高规划的科学性与系统性，保障规划的合理性与项目落地性。

三、加强重大项目协同组织实施

加强交通建设项目前期工作跨行业协同管理，研究制定协同审查制度，努力提升交通设施协同规划建设水平。统筹交通与生态环境资源、用地、用林、用海、用能之间关系，推动重大交通项目建设。

四、优化规划评估调整机制

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。

第三节 资金保障

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。借鉴国内外先进地区做法，积极谋划更多保障新区交通运输安全发展的特色亮点项目，加大向上级争取专项资金力度，争取更多交通建设方面专项资金扶持。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，探索发行债券、政府和社会资本合作（PPP）、不动产投资信托基金（REITs）、专项债、市场化基金等投融资多元化改革创新模式，培育交通运输产业链式发展，推动新区可持续高质量发展。