

附件 1

《深圳市龙岗区综合交通“十五五”规划》

（征求意见稿）

深圳市交通运输局龙岗管理局
2026 年 7 月

目录

第一章 发展基础	1
第一节 发展成就	1
第二节 形势分析	2
第二章 总体要求	6
第一节 指导思想	6
第二节 基本原则	6
第三节 目标愿景	7
第三章 强化东部区域综合性服务中心枢纽地位	9
第一节 提升三大铁路枢纽交通服务能级	9
第二节 构筑湾区一小时直达城际铁路网	9
第三节 加密与都市核心区联动的轨道网	9
第四章 构建直连湾区外联内畅路网体系	11
第一节 扩容直连湾区产业高地的骨干网	11
第二节 补齐东部地区纵向干道加快成网	11
第三节 加强重点产业园区路网配套保障	11
第四节 织密城区循环路网保障民生出行	12
第五章 打造有品质的城市交通出行服务	14
第一节 优化公共交通体系创新公交服务	14
第二节 构建安全连续舒适便捷慢行网络	14
第三节 盘活资源促进共享缓解停车矛盾	15
第六章 增强现代物流服务效能与竞争力	16
第一节 打造公铁协同的综合物流强枢纽	16
第二节 拓展轨道低空物流新业态新模式	16
第三节 完善平湖南货运通道和交通组织	16
第七章 提升交通与新质产业融合发展水平	18
第一节 构建低空基建-平台-应用多层体系	18
第二节 推进智能网联汽车高质量创新应用	18
第三节 统筹“交通+能源+新市政”一体发展	19
第四节 落实鸿蒙和 AI 在交通领域深度应用	19

第八章 保障措施	20
----------------	----

第一章 发展基础

第一节 发展成就

“十四五”时期，龙岗区持续推进现代化国际化创新型的深圳城市东部中心和深圳都市圈区域城市中心建设，区域辐射能力快速提升，综合立体交通网络基本成型，新质交通发展居全市前列，民生交通服务优质高效。基本实现综合交通“十四五”阶段性目标。

一是东部中心辐射能力快速提升。龙岗迈入高铁、城际铁路快速发展时代，深汕高铁、深惠城际、深大城际、深惠城际大鹏支线等铁路相继开工，建成后可直达深圳机场、前海、惠州、深汕合作区等重点区域，区域互联互通水平大幅提升。深圳国际综合物流枢纽中心项目进展顺利，物流枢纽能级大幅提升，为深圳建设国家级物流枢纽城市做出重要支撑。

二是综合立体交通网络基本成型。城市轨道实现跨越式发展，轨道3号线四期、14号线、16号线一期和二期全线通车，运营总里程由55公里提升至119.7公里、新增里程各区排第一，轨道网络实现11个街道全覆盖。建成投用外环高速二期、南坪快速三期、丹平快速一期北延段等，高快速路网由“四横六纵”升级为“四横七纵”，“道路网建设攻坚行动”建成道路194条，打通断头路39条，次干路及以上道路里程新增65.08公里。

三是新质交通发展成效居全市前列。低空交通发展成效突出，龙岗低空智能融合测试基地一期投入使用，建成低空起降设

施 182 处，居全市第二，开通低空航线 217 条。落地全市首个“空中高德”智能调度平台，实现“一网统飞”。智能网联汽车规模化发展，推动 20 家企业、153 辆无人车上路运营，开通运营及测试线路 504 条，累计开放无人物流线路里程超 2800 公里，全市第一。开放智能网联汽车测试道路 356.67 公里，示范应用规模稳居全市前列。

四是**民生交通服务优质高效**。持续优化公共交通体系，开工建设龙城北综合车场，优化调整公交线路 137 条，开通“宝宝巴士”、旅游公交、校园巴士等特色线路 76 条，全区各地铁站点均已开通公交接驳线路，两网融合达到 100%。不断完善慢行交通系统，建成非机动车道 1031.11 公里，覆盖率 52.26%。新建和提升碧道 131.7 公里、绿道 109 公里、骑行道 40.8 公里。深化智慧停车治理，公共智慧停车平台接入停车场 1770 家，已实现错峰停车 316 家，非经营性停车场共享停车 19 家，有效缓解辖区停车难题。

第二节 形势分析

“十五五”时期是龙岗区推进发展动能加快转换、城区品质全面跃升、民生福祉持续优化极为关键的五年。《深圳市龙岗区国民经济和社会发展的第十五个五年规划纲要》提出基本建成“四有”现代化城区典范，全力打造更具首位度、辐射力、引领性的深圳东部区域的综合性服务中心，并提出构建融合高效的综合交通网络，强化交通枢纽集聚优势，全面打开对外交通格局，改善提升内部通达效率，创新开展新质交通应用，提升交通综合治理

能力。“十五五”时期，龙岗综合交通面临如下发展形势：

一是大湾区建设全面提速，龙岗亟需“向西看齐”融入区域格局。粤港澳大湾区前海、南沙、河套国家级重大合作平台以及翠亨、滨海湾新区省级特色平台快速发展，深圳西部聚集高新园、光明科学城等核心科创平台，区域经济和科创产业呈现“西部集聚、东部跟进”特征，龙岗地处深圳东部，距离前海约 40 公里，距离深圳核心区（福田、南山）约 30 公里，但现状交通枢纽能级偏低，高铁服务方向单一，城际铁路尚处于建设状态，亟需依托铁路轨道、高快速路实现与湾区核心片区联动，加快跟进大湾区和深圳发展重心。

二是龙岗产业格局从“西重东轻”向“东西协同”转向，亟需通过骨干交通支持东西部联动。龙岗西部世界半导体产业科技中心¹快速崛起，带动平湖、坂田等向科技高地发展，龙岗东部由三棵松科技城引领宝龙科技城、深圳国际低碳城快速发展，同时东部大运、坪地、宝龙等优质产业空间加速释放，龙岗全域产业协同发展态势显著，但龙岗东部缺乏纵向干道，路网效益难以发挥，“十五五”亟需加快骨干道路“补课”实施，加强东西部联动，支撑产业要素高效流动。

三是“All in AI”“鸿蒙之区”建设战略深入实施，新质交通迎来发展机遇。《深圳市龙岗区国民经济和社会发展第十五个五年规划纲要》提出建设人工智能全域全时应用城区、开源鸿蒙中试验证城区。叠加国家“人工智能+交通运输”战略部署，为

¹ 世界半导体产业科技中心：2026 年深圳市政府工作报告提出“龙华中心区—平湖北”为重点建设区域，深圳市规划和自然资源局统筹编制的《龙华中心区规划》、《平湖北片区空间规划研究》提出共同打造世界半导体产业科技中心。

交通数字化、智能化提供政策与产业双重支持。龙岗在低空经济、智能网联、AI 等产业基础扎实、场景丰富，具备规模化创新应用优势，可依托技术迭代与场景落地，培育壮大交通新质生产力。

“十五五”时期，龙岗交通需求呈现如下特征：

一是出行总量持续“高位”运行。龙岗区常住人口总量达 418 万，居全市第二，《深圳市龙岗区国土空间分区规划（2021-2035 年）》提出龙岗区规划常住人口为 425 万，由此研判“十五五”龙岗人口将缓慢增长，交通需求总体维持“高位”运行。由于产业升级，人口素质不断提升，个体出行呈现高频次、高时效、多样化的特征。亟需根据多样化出行需求构建多层次公共交通体系，优化出行结构，支持总量“高位”运行。

二是出行分布从“单中心”潮汐式向“多中心”多样化发展。现阶段龙岗依托都市核心区的中长距离潮汐式出行特征仍将持续，但随着东部中心首位度、辐射力、引领性提升，以及世界半导体产业科技中心和三棵松科技城崛起，全区逐步形成多极支撑的城市发展格局，交通出行由传统单中心潮汐模式，转向区内中短途、多场景叠加共存的多样化出行格局。

三是出行方式结构转变，道路空间配置需应势优化。随着轨道五期建成运营，整体交通结构呈现以轨道为主体、公交为联络、出租车慢行为补充的特点。慢行方面，电动自行车发展维持高位，龙岗区电动自行车保有量已突破百万辆，人均保有量约 0.3 辆，占全方式出行比例约 12%-15%，维持高位稳态。轨道交通与非机动车的双重增长将导致地面公交分担率进一步下降。在此背景

下，需加快推动路权重构、优化出行空间，实现道路空间从“被动承压”向“主动适配”转变。智能网联汽车、低空飞行等新技术与交通行业加速融合，亟需加强引导和智慧化管理。

四是物流枢纽能级提升，交通安全运行压力持续加大。深圳国际综合物流枢纽中心投产运营，龙岗承接市级物流核心功能，货运交通规模持续增长，对辖区道路通行效率、交通安全带来较大压力，亟需加快货运交通结构转型，培育绿色智慧物流新业态，系统性化解物流交通带来的治理压力。

“十五五”时期，龙岗区奋力谱写现代化建设精彩华章，以交通先行支撑东部中心能级提升，加快融入区域发展重心，切实提升市民出行幸福感。重点强化“枢纽引领、外联内畅、人享其行、智能先进、安全韧性”五大战略。

第二章 总体要求

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，全面贯彻落实党的二十大和二十届历次全会以及中央经济工作会议精神，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，深入落实省委“1310”具体部署。在区委的正确领导下，坚持稳中求进工作总基调，完整、准确、全面贯彻新发展理念，加快服务和融入新发展格局，加快构建枢纽引领、外联内畅、人享其行、智能先进、安全韧性的现代化综合立体交通网络和服务体系，为龙岗区基本建成有意思、有商机、有得住、有品质的现代化城区典范，打造更具首位度、辐射力、引领性的深圳东部区域的综合性服务中心提供更加坚强有力的综合交通体系保障。

第二节 基本原则

人民至上，公平包容。坚持以人民为中心，让交通体系服务龙岗区广大民生出行，完善多层次公共交通服务，构建安全连续、舒适便捷慢行体系，优化出行环境，打造有品质的城市出行服务，保障人享其行。

区域联动，外畅内联。区域交通“向西看齐”，推动龙岗与大湾区经济热点地区交通快速直连，优先推动“西向”铁路和高

快速路建设，加快纵向骨干路网“补课”实施，构建区域联动、产业要素畅通流动的立体交通网络。

创新驱动，智慧引领。紧扣全区“4+6+N”现代化产业体系布局，深度落地“‘All in AI’、‘鸿蒙之区’建设战略”，推动人工智能、数字技术与交通行业深度融合，壮大低空经济、智能网联、交通新能源等新兴业态，持续培育交通新质生产力，激活交通高质量发展新动能。

底线思维，安全韧性。统筹高质量发展和高水平安全，提升交通基础设施韧性，完善安全风险防控体系，筑牢交通安全防线。

第三节 目标愿景

到2030年，基本建成“枢纽引领、外联内畅、人享其行、智能先进、安全韧性”的现代化综合立体交通网络。提升“一主两辅”铁路枢纽的服务能级²，加快形成“2+4+2+2”轨道枢纽体系³，推动西向对外通道“增容”建设、纵向骨干路网“补课”实施，加快形成“四横八纵”高快速路网⁴，强化与大湾区经济热点组团联动。构建“10-30-60”分钟市内快速交通圈⁵，“1小时”大湾区核心城市交通圈。建成深圳国际综合物流枢纽中心，推动物流绿色化、智慧化转型。以交通先行支撑中心能级提升，

² 一主：坪山站；两辅：深圳东站、平湖站。

³ 2+4+2+2 轨道枢纽体系：深圳东站、坪山站 2 座全国性客运交通枢纽，大运站、五和站、平湖站、龙城中心站 4 座区域性客运交通枢纽，龙城公园站、白坭坑站 2 座城市级客运交通枢纽，横岗四联站、黄阁坑站 2 座片区级客运交通枢纽

⁴ 四横八纵：四横为外环高速（现状）、外环快速（十四五已规划，规划）、机荷高速-惠盐高速-深汕高速（现状）、水官高速-南坪快速（现状）；八纵为梅观高速（现状）、清平高速（现状）、丹平快速（一期建成、二期待建）、盐排高速-博深高速（现状）、盐龙大道（北段建成、南段待建）、惠盐高速-东部过境通道（在建）、绿梓大道（十四五已规划，待建）、外环高速（武深高速-深汕高速，已建成）。

⁵ 10 分钟接入高快速路网，通过铁路和城市轨道网 30 分钟可达机场、口岸、高铁站以及福田、南山、前海，通过路网 30 分钟可达罗湖；通过铁路和城市轨道网 60 分钟可达都市圈核心城市中心，通过路网 60 分钟可达机场枢纽、前海、南山等核心区。

加快融入区域格局，服务龙岗区“4+6+N”现代化产业体系，切实提升市民出行幸福感，为龙岗打造更具首位度、辐射力、引领性的深圳东部区域的综合性服务中心，基本建成“四有”现代化城区典范提供坚实支撑。

第三章 强化东部区域综合性服务中心枢纽地位

第一节 提升三大铁路枢纽交通服务能级

强化龙岗“一主两辅”铁路枢纽功能，推动坪山站扩容改造，推动深圳东站、平湖站升级改造，加快建成笋岗动走线，推动坪山站、深圳东站、平湖站三大枢纽互联互通。加快建成深汕高铁，谋划深河高铁，加快融入国家高速铁路网，争取实现龙岗与京津冀、长三角、长江中游城市群、成渝城市群核心城市 6 小时可达。

推动坪山站、深圳东站、平湖站智慧化升级改造，提升枢纽智慧管理水平和服务效能。实时监测枢纽交通运行，精细化管控周边道路，运用单向通行、移动护栏、AI 智能信号灯等疏解拥堵；划定电动自行车停放严管区，运用 RFID 智能监管技术规范电动自行车通行和停放秩序；推广“丝滑网约”人车智能匹配技术，改善网约车、出租车接送客效率；科学设置即停即走车位，适当满足个体交通需求。

第二节 构筑湾区一小时直达城际铁路网

加快建成深惠城际、深大城际、深惠城际大鹏支线，建成大运站、五和站、平湖站、龙城中心站 4 座区域性城际铁路枢纽，加快融入粤港澳大湾区城际铁路网，尽快实现龙岗与大湾区主要城市中心 1 小时直达。

第三节 加密与都市核心区联动的轨道网

推动龙岗与深圳都市核心区融合发展，加快建成地铁 17 号

线一期、22 号线一期、25 号线一期、27 号线一期等工程。力争“十五五”期末轨道运营线网密度提升至 0.36 公里/平方公里，形成“东部中心+都市核心区”联动的城市轨道体系。

专栏 1：强化深圳东部区域综合性服务中心枢纽地位重点工程

枢纽：建设笋岗动走线；完成坪山站改造一期。建成大运站、五和站、平湖站、龙城中心站 4 座区域性客运交通枢纽和龙城公园站、白坭坑站 2 座城市级客运交通枢纽和横岗四联站、黄阁坑站 2 座片区级客运交通枢纽。

铁路：建成深汕铁路。

城际：建成深大城际机场至坪山段、深惠城际前海保税区至坪地段、深惠城际大鹏支线等 3 项工程。

轨道：建成地铁 17 号线一期、22 号线一期、25 号线一期、27 号线一期。

第四章 构建直连湾区外联内畅路网体系

第一节 扩容直连湾区产业高地的骨干网

推动直连大湾区经济热点和产业高地快捷联系的骨干路网增容提效。建成机荷高速改扩建工程、东部过境快速完善工程、沙荷西路（一期）等西向骨干通道。争取推进外环快速（龙岗－平湖段）规划建设，拉近龙岗中心与平湖北片区的时空距离。推进横坪公路市政化改造工程启动建设，提升深圳国际低碳城对外交通效率，增强龙岗东部产业空间吸引力。

第二节 补齐东部地区纵向干道加快成网

推进既有规划纵向骨干道路“补课”实施，加快完成全区干线路网“织网”工程。建成惠坪高速等工程，开工建设盐龙大道北延、丹平快速二期等东部地区纵向快速路。持续推动龙岗中心城“环+网格”路网体系建设，谋划构建盐龙大道－龙坪盐通道－西乡丹梓通道的外围快速环路，谋划龙城大道南延、如意路北延，强化“两横两纵”内部骨架路网。推动黄阁路北延工程建设，完善龙岗中心城对外衔接功能。

第三节 加强重点产业园区路网配套保障

加快完善平湖北片区内外交通路网，支持世界半导体产业科技中心建设。争取建成双湖大道、赛米大道，完成平大路提升改造工程、嘉湖路改造完善工程，完善清平高速与平大路、富安大道相关节点功能。加快建成理光路、东林三路、罗山一路、罗山

二路、新厦大道，完成平智一路及与清平辅道衔接工程、平智一路南延段与平智二路的建设，推进木棉坑路（坂李大道－富安西路）的前期工作。

加大力度支持三棵松科技城片区对外交通建设。加快建成龙坪路（龙岗大道-站前路）、过沥路（新布新路－丹梓西路）、新布新路，推进深汕路（龙岗大道至站前路段）改造工程、东部过境通道连接过沥路匝道工程，开通与坪山枢纽接驳公交，支撑重点企业对外交通高效运行。

推动坪地北片区路网建设，实现与骨干路网的快速集散。加快推进职教园片区正坪路、坪西路、职教园路、惠德路、鹤鸣西路、正坪三路、规划二路、规划三路等路网建设，保障职教园建设运作。

推动大运枢纽东片区－嶂背片区路网建设。加快稳定龙飞大道南延、黄阁路南延线位并启动前期工作，完善片区次支路网，加快优质产业用地和空间打造，支持优质产业招引。

推动宝龙街道湾区未来科技园、比亚迪储能项目片区道路建设。加快科创一路、科创二路、科创三路等纵向对外联系道路建设，结合园区分期开发进度，推动横向支路建设，精准匹配各产业地块交通出行需求。同时，支持生物医药、新型储能等战略性新兴产业集群发展，推进龙岗中心城至宝龙科技城主要通道的规划建设，谋划宝荷路、碧新路沿线主要节点的改造提速。

第四节 织密城区循环路网保障民生出行

结合重点区域开发和民生事业发展需要，推动中环大道（平

龙路－凤岐路）、平安大道（守珍街－平龙路）等 13 条断头路建设，加大用地征拆攻坚力度，打通交通循环，保障民生出行。

专栏 2：构建外联内畅路网体系重点工程

高快速路：建成机荷高速改扩建、惠坪高速、东部过境快速完善工程等工程；**开工建设**盐龙大道北延、丹平快速二期等工程；**争取推进**外环快速路（龙岗至平湖段）的前期研究工作。

市政道路：建成沙荷西路（一期）、双湖大道、赛米大道等工程；**开工建设**深汕路（龙岗大道至站前路段）改造工程、黄阁路北延等工程；**推进**黄阁路南延、龙飞大道南延、木棉坑路（坂李大道－富安西路）等工程的前期工作。

第五章 打造有品质的城市交通出行服务

第一节 优化公共交通体系创新公交服务

持续优化轨道交通为主、地面公交为辅、步行骑行为补充的多网融合的公共交通体系。以轨道交通五期线路开通运营为契机，优化与轨道强竞争的公交线路，取消低效公交专用道，发展接驳公交，推进站点周边慢行“微改造”，提升公共交通系统性服务水平。结合场景需求创新公交服务，聚焦重点产业园、大型学校医院、城中村等轨道薄弱区域，补充微循环公交、定制公交，推广布吉“宝宝巴士”模式，优化提升“校园巴士”、“通勤巴士”、“购物巴士”等多样化品质公交。

第二节 构建安全连续舒适便捷慢行网络

系统保障非机动车通行条件。严格落实新建、改扩建道路非机动车道同步建设要求，现状道路按照“一路一策”通过物理隔离、高差设计、机非隔离护栏等新增独立路权非机动车道，实现全区非机动车道应设尽设，提升骑行的安全性与连续性。重点完善轨道站周边非机动车道和停放设施。

营造立体活力慢行空间。围绕学校、医院、商圈、轨道枢纽站点等慢行热点区域，按需新建立体慢行通道，提升慢行便捷度和安全性。围绕龙岗河、大运公园群、清林径等优质山水资源，打通碧道、绿道与市政慢行通道衔接，完善“山海连城”生态骨

架。

第三节 盘活资源促进共享缓解停车矛盾

持续完善全区停车设施体系。总体构建“以配建停车设施为主、路外公共停车设施为辅、路内停车为补充”设施体系。探索利用各类低效用地、桥下空间等改造为停车设施，缓解老旧小区、热点商圈景区的停车矛盾。动态评估路内停车泊位效能，适当补充缺口明显区域路内停车泊位。

智慧匹配提高停车设施效率。推进“线上+线下”智慧停车管理，推动全区各类停车场接入深圳市公共智慧停车平台，通过“预约停车”、“错峰停车”、“分时共享”等功能，提升停车资源周转效率。

第六章 增强现代物流服务效能与竞争力

第一节 打造公铁协同的综合物流强枢纽

落实市级“7+30+N”物流场站体系建设要求，加快建成深圳国际综合物流枢纽中心项目（一期、二期）和东部物流中心（一期），开工建设坂田铁路现代物流园，形成公铁协同的物流枢纽格局。完成平盐铁路改造工程，提升铁路物流运输结构占比，降低物流运输碳排放，增加中欧班列在深圳开行班次，到2030年，国际班列年开行量达到300列，助力深圳建设国际物流中心。

第二节 拓展轨道低空物流新业态新模式

结合深大城际、深惠城际及大鹏支线，谋划推动五和、坪山2处轨道枢纽型物流中心建设，为龙岗区往深圳机场、深圳北站、口岸等提供行李寄送，同城快递配送、应急物流等轨道物流服务。支持物流企业壮大低空物流，发展“空地联运”物流新模式。

第三节 完善平湖南货运通道和交通组织

完善物流货运交通组织，缓解平湖物流组团交通压力。结合水官高速免费、机荷高速改扩建等，加快建成机荷高速平湖南立交、联李东路等关键对外联系道路，引导主要物流货运至高快速路主通道。建成良白路—铁东路—丹白路工程、丹农路二期等外围疏解道路，实现对外多向联系，缓解目前货运物流单一路径的压力，释放布龙路、龙岗大道等城市道路交通压力，降低对城市

交通影响。

专栏 3：现代物流服务重点工程

物流：建成深圳国际综合物流枢纽中心项目（一期、二期），东部物流中心（一期）；**开工建设**坂田铁路现代物流园。

第七章 提升交通与新质产业融合发展水平

第一节 构建低空基建-平台-应用多层体系

加快低空智能融合基础设施及各类低空起降设施建设。开工建设低空智能融合测试基地（二期），重点推动适航审定研究中心（安全中心）落地。持续建设完善多层次起降设施，“十五五”建设 37 个标准化低空起降点，总数量达 219 个。谋划“1+N”低空货运机场体系，打造 1 个吨级无人机货运枢纽和 N 个无人机货运起降点。

不断完善“空中高德”平台功能，充实“一网统飞”政务应用，拓展全区航线规划、低空运行实时监控的高精度指挥调度服务，打造“天车系统”，实现全域低空公共物流“一张网”。推动城市空中交通管理试点区建设，稳步开通市内及城际载人航线，推动 eVTOL 商业试运行，开展跨境低空应用试点。

专栏 4：低空基建平台应用重点工程

基础设施：常态化运行龙岗低空经济试验区，开工建设龙岗低空智能融合测试基地二期。打造超 219 个低空起降点网络。

第二节 推进智能网联汽车高质量创新应用

扩大智能网联汽车场景开放规模，推动功能型无人车、无人驾驶出租车等实现规模化商业应用。探索推进无人物流全域有序开放。探索构建“干一支一末”无人物流网络，推动全区物流场站、公交站点、环卫设施等智能化物流基础设施全覆盖，重点发展医疗应急物资配送、冷链物流、工业零部件转运、夜间运输等

刚需场景。围绕深圳国际综合物流枢纽中心，引导高度自动驾驶（L4 级）企业与交通运输、物流平台等深化合作，赋能干线物流、城市配送等。

第三节 统筹“交通+能源+新市政”一体发展

强化功能型无人车场站、低空起降设施、低效交通场站等集成光伏发电、储能、充电、停车等功能，打造全国领先的“光储充停、车场协同、空地一体”的绿色智慧交通枢纽。深入推动“新市政”建设，探索“清洁能源发电—换电站—能量交换站—车辆充电”融合发展模式。

第四节 落实鸿蒙和 AI 在交通领域深度应用

推动“鸿蒙之区”、“A11 in AI”战略在交通领域深度应用。

一是构建 AI 交通信号管控体系。在主要信控路口接入视频、雷达等多源数据，依托 AI 算法实现信号配时自适应优化、多路段协同联动管控与全域绿波通行，提升路网通行效率与安全保障。

二是打造鸿蒙智慧轨道车站。推动重点轨道车站部署开源鸿蒙操作系统，构建车站设备“一张网”，实现运维“秒级巡检”与乘客“无感过闸”，带动鸿蒙生态在交通出行、城市治理等领域规模化落地。

第八章 保障措施

健全工作机制。建立区级统筹、部门联动、街道协同的工作协调体系。制定实施行动计划，落实牵头部门及工作职责。对事权在市政府的项目，区内各有关部门做好支持和衔接工作。对事权在区内的重点任务和重大项目，分解到区各相关部门和街道，明确进度要求，确保工作目标任务有计划、按步骤得到落实。

强化各类要素保障。充分衔接国土空间、城市更新、土地整备相关规划，保障交通基础设施用地供给。统筹市区两级财政投入，用好地方政府专项债券，引入社会资本参与交通建设，保障交通建设资金。分阶段有序推进项目建设，实行续建、新建、储备项目分级分类管理，保障建设时序科学可控。

开展滚动监测评估。建立健全的规划实施监测和定期评估制度。对“十五五”规划指标、重大项目进行定期跟踪、评估。根据规划执行情况及时调整建设计划，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。