

附件 2

《深圳市龙岗区综合交通“十五五”发展规划》编制说明

深圳市交通运输局龙岗管理局
2026 年 7 月

一、 工作背景

“十五五”是国家基本实现社会主义现代化承上启下的关键时期，也是深圳在建设中国特色社会主义先行示范区基础上，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的关键攻坚期，是龙岗区基本建成“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极为关键的五年。交通运输行业作为国民经济的基础性、先导性、战略性产业，在这一时期肩负着支撑国土空间重构、现代化产业体系建设以及满足民生幸福出行需求的重大使命。结合龙岗区推进发展动能加快转换、城区品质全面跃升、民生福祉持续优化的要求，龙岗应以增量基础设施与存量设施提质增效并重满足工业强区和人口大区的交通需求，加快建设立体交通网适应区域经济产业布局趋势，依托科技赋能加强城市交通治理能力，加快构建与龙岗区经济、产业、民生发展相适应的高质量综合交通体系。为全面贯彻落实国家和深圳市“十五五”工作部署，科学谋划未来五年龙岗区综合交通发展蓝图，深圳市交通运输局龙管理局组织编制了《深圳市龙岗区综合交通“十五五”发展规划》（以下简称《规划》）。

二、 工作过程

2025年8月，市交通运输局龙管理局启动项目编制工作，并拟定初步研究思路，要求明确龙岗的交通发展定位，分

层次梳理道路规划，聚焦重点项目，突出支持城市建设、产业发展和民生需求。

2025年9月至10月，开展面向龙岗区各相关单位的座谈调研工作，调研单位包括区发改、区工信、区工务署、市规自局龙岗管理局以及各街道办等，重点围绕产业、民生发展搜集有关道路、轨道、公交、慢行等方面诉求。

2025年11月，龙岗区区委、区政府召开“十五五”规划工作务虚会，龙岗区综合交通“十五五”发展思路作为重要子专题进行了研讨交流，并指明规划思路。

2026年4月，形成《龙岗区综合交通“十五五”发展规划（征求意见稿）》，征求区发改局、区轨道办、区工信、区工务署、区政务和数据局、区文体局、区应急局、区住建局、区水务局、区城市管理和综合执法局、区教育局、市生态环境局龙岗管理局、市规自局龙岗管理局、市公安局交通管理支队龙岗大队、市公安局交通管理支队东部高速公路大队、市交通公用设施建设中心、各街道办等相关单位意见，根据意见修改完善后，形成规划编制成果。

三、 发展形势

（一）城市发展形势

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。龙岗西部由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，相关规划提出围绕龙华中心区-平湖北打造世界半导体产业科技中心）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“A11 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。

（二）交通需求形势

“十五五”时期，龙岗区交通需求呈现如下特征：

一是出行总量持续“高位”运行。根据统计年鉴，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

管控带来较大压力，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。

四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挤压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、主要内容

（一）发展目标

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。升级“一主两辅”铁路枢纽的高铁服务功能，加快形成“2+4+2+2”轨道枢纽体系，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，强化与湾区经济热点组团联动。构建“10-30-60”市内快速交通圈，“1 小时”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，加快融入区域格局，服务龙岗“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。

（二）重点任务与规划举措

1. 强化东部区域综合性服务中心枢纽地位

瞄准东部区域综合性服务中心发展目标，突出枢纽在区域发展格局中战略性作用，以精准补强为主，攻坚既有铁路枢纽提升改造和互联互通，完善铁路“区域多向联系”功能，提升区域铁路与枢纽辐射力。

主要举措：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，实现坪山站、深圳东站、平湖站三大枢纽互联互通。加快建成深汕高铁，融入国家高速铁路网，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。

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。

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，提升“东部中心+都市核心区”联动能力。

2. 构建直连湾区外联内畅路网体系

完善高快速路网，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，加快融入粤港澳大湾区发展格局。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，促进辖区内部东、西部产业要素顺畅流通。

主要举措：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。推进横坪公路市政化改造工程启动建设，增强龙岗东部产业空间吸引力。争取推进外环快速路（龙岗至平湖段）的前期研究工作。

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，加快全区骨干路网成型。持续推动龙岗中心城“环+网格”路网体系建设。

加强重点产业园区路网配套保障，完善平湖北片区、三棵松科技城片区、坪地北片区、大运枢纽东片区-嶂背片区、宝龙街道湾区未来科技园、比亚迪储能项目片区等产业片区路网建设，保障重点产业项目落地。

3. 打造“有品质”的城市交通出行服务

响应龙岗区打造“有品质”城区，结合龙岗区人口大区特征，以及交通出行多样化、个性化发展趋势，优化公共交通服务，完善慢行交通体系，加强与优质山水资源衔接，提升市民出行获得感和幸福感。

主要举措：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。优化与轨道强竞争的公交线路，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。

构建安全连续舒适便捷慢行网络。重点完善轨道站周边非机动车道和停放设施。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。

4. 增强现代物流服务效能与竞争力

落实深圳市对龙岗区的公铁物流枢纽功能，打造公铁协同的物流强枢纽，支持深圳国际物流枢纽中心投运，改善物流货运对城区交通影响。

主要举措：打造公铁协同的综合物流强枢纽。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。拓展轨道低空物流新业态新模式。

完善深圳国际物流枢纽中心片区交通组织。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。

5. 提升交通与新质产业融合发展水平

抢抓低空经济、智能网联汽车、AI 和鸿蒙系统发展机遇，以真实交通场景赋能新技术落地，培育交通新质生产力。

主要举措：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。统筹“交通+能源+新市政”一体发展，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。推动“鸿蒙之区”、“All in AI”战略在交通领域深度应用。

五、保障措施

（一）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。

（二）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。

（三）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。