

# 2016

## 2016年深圳市综合交通年度评估报告

Shenzhen Transport Annual Report 2016



深圳市交通运输委员会



深圳市城市交通规划设计研究中心  
SHENZHEN URBAN TRANSPORT PLANNING CENTER

# 编委会人员名单

- 编委会主任：** 于宝明
- 副主任：** 李福民 温文华 曾岳雄 娄和儒 徐忠平  
陈 强 杨 青 黄生文 邓寿如
- 编委委员：** 姚高科 苏 剑 方积庆 陈 焱 黄文浩  
翟华联 李永明 韩 浩 张永平 宋成君  
李勇政 甘 露 刘 洵 朱各英 程长斌  
赵一平 李伟超 江剑文 高长军 李开封  
黄煌辉 巫作如 张 陆 贾丽巍 李志坚  
杨党旗 刘燧明 张志峰 何政军 蔡 鑫  
陈滨力 魏 民 车小平 庄仕成 熊 军
- 主 编：** 徐忠平
- 执行副主编：** 蔡 鑫 张晓春
- 编 辑：** 陈 敏 苏 锐 徐忠于 陈 量 黄明政  
章 伟 曾凡勇 杨东龙 龚德宇 李大伟  
李彬亮 黄 练 郑晏群 付静静 唐小淋  
李鹏鸽 程逸旻 何秋翹 钟紫燕 李 锋  
邵 源 段仲渊 江 捷 黄 泽 聂丹伟  
向 楠 丘建栋 陈振武 庄立坚 敖卓鹄  
陈 澍 李宝鹏 欧阳新加 刘鹏娟 李榆挺
- 主 编 单 位：** 深圳市综合交通运行指挥中心
- 支 持 单 位：** 深圳市城市交通规划设计研究中心有限公司

# 前言

2016 年是“十三五”的开局之年，在深圳市委市政府和上级主管部门的正确领导下，深圳市交通工作坚持问题导向、民生为先，提升综合交通发展战略，加快交通基础设施建设，深化交通改革创新，强化交通运输管理服务，全市交通运输行业平稳健康发展。深圳机场旅客吞吐量、货邮吞吐量、航班起降三大指标再创新高，深圳港集装箱吞吐量连续四年位居全球第三，穗莞深城际线、东部过境通道等一批区域重大交通基建建设加快。城市交通方面，通过系统持续地开展交通拥堵综合治理工作，全力提升公共服务品质，有效保障了城市交通的平稳运行。

为全面总结和准确反映 2016 年深圳市综合交通发展变化特征和态势，深圳市交通运输委员会组织编制了《2016 年深圳市综合交通年度评估报告》。报告全面记录深圳市交通 2016 年各方面的工作情况，并在此基础上总结经验，分析问题，展望未来，为下阶段交通建设与发展提供基础支撑和决策依据。

深圳市交通运输委员会

深圳市城市交通规划设计研究中心有限公司

二〇一七年七月

# 2016 深圳市交通相关指标一览表

指标		单位	2016 年	2015 年	同比增长
<b>城市发展</b>					
城市发展	市域面积	km <sup>2</sup>	1997.3	1997.3	—
	常住人口	万人	1190.84	1137.9	4.7%
	户籍人口	万人	405	354.99	14.1%
	GDP	亿元	19493	17503	9.0%
	常住人口人均 GDP	万元	16.74	15.80	5.9%
<b>交通需求</b>					
机动车发展	机动车保有量	万辆	322.6	319.3	1.0%
	驾驶员保有量	万人	362.7	336.3	7.9%
出行需求	机动化日均出行总量	万人次	2133	2076	2.7%
<b>道路交通</b>					
运行速度	早高峰路网运行速度	公里/小时	30.6	31.0	-1.3%
	晚高峰路网运行速度	公里/小时	26.0	26.2	-0.8%
交通指数	早高峰路网交通指数	—	3.1	3.0	3.3%
	晚高峰路网交通指数	—	4.6	4.7	-2.1%
路内停车	路内停车泊位数	个	11158	11867	-6.0%
<b>公共交通</b>					
常规公交	运营线路	条	976	903	8.1%
	运营里程	公里	21177	20561	3.0%
	运营车辆	辆	15483	15120	2.4%
	公交专用道	千米	957	883	8.4%
	站点 500 米覆盖率	%	95.17	94.96	0.2%
	年客运量	亿人次	18.68	20.69	-9.7%
轨道交通	运营线路	条	8	5	60.0%
	运营里程	公里	285	177	61.0%
	地铁列数	列	308	214	43.9%
	年客运量	亿人次	12.97	11.22	15.6%
出租车	运营车辆	辆	17842	16596	7.5%
	纯电动出租车	辆	2971	1160	156.1%
	年客运量	亿人次	3.74	3.91	-4.3%
<b>对外交通</b>					
港口	万吨级及以上泊位	个	72	67	7.5%
	集装箱吞吐量	万标准箱	2397.93	2420.46	-0.9%
	旅客吞吐量	万人次	576.72	586.53	-1.7%
航空	机场航线	条	188	166	13.3%
	航空器起降架次	万架次	31.9	30.5	4.6%
	旅客吞吐量	万人次	4197.52	3972.16	5.7%
	国际旅客吞吐量占比	%	5.3	4.2	27.0%
	货邮吞吐量	万吨	112.59	101.37	11.1%
铁路	客运量	万人次	6615.74	5680.22	16.5%
	货运量	万吨	72.16	66.52	8.5%
公路	客运量	万人次	5585.06	6043.00	-7.6%
	货运量	万吨	23787.80	23272.00	2.2%
水路	客运量	万人次	454.32	465.93	-2.5%
	货运量	万吨	7210.91	7556.91	-4.6%
陆路口岸	出入境人员	亿人次	2.17	2.18	-0.5%
	出入境车辆	万辆	1549	1515	2.2%

# 目录

2016 深圳市交通相关指标一览表 .....	- 3 -
1 总体概况 .....	- 1 -
2 城市发展 .....	- 3 -
2.1 经济发展 .....	- 4 -
2.2 财政收支及资产投资 .....	- 6 -
2.3 人口情况 .....	- 8 -
2.4 土地开发 .....	- 9 -
2.5 本章小结 .....	- 10 -
3 机动车发展 .....	- 11 -
3.1 机动车保有量 .....	- 12 -
3.2 小汽车限购政策运行情况 .....	- 13 -
3.3 机动车驾培与维修 .....	- 14 -
3.4 本章小结 .....	- 15 -
4 出行需求 .....	- 17 -
4.1 出行总量 .....	- 18 -
4.2 境界线交通量 .....	- 18 -
4.3 出行方式 .....	- 23 -
4.4 本章小结 .....	- 25 -
5 交通基础设施建设 .....	- 26 -
5.1 交通行业固定资产投资 .....	- 27 -

5.2	港口建设	- 27 -
5.3	机场建设	- 28 -
5.4	铁路建设	- 29 -
5.5	公交都市建设	- 30 -
5.6	道路网络建设	- 33 -
5.7	绿色交通建设	- 38 -
5.8	本章小结	- 39 -
<b>6</b>	<b>智能交通建设</b>	<b>- 41 -</b>
6.1	智能交通顶层设计	- 42 -
6.2	交通数据采集	- 42 -
6.3	交通运行监测	- 43 -
6.4	交通数据分析	- 46 -
6.5	交通信息服务	- 48 -
6.6	智能交通产业合作	- 49 -
6.7	本章小结	- 50 -
<b>7</b>	<b>道路交通运行</b>	<b>- 51 -</b>
7.1	总体运行	- 52 -
7.2	片区运行	- 56 -
7.3	重要道路运行	- 60 -
7.4	原二线关运行	- 65 -
7.5	路口延误分析	- 68 -

7.6	路内停车分析 .....	- 69 -
7.7	本章小结 .....	- 70 -
<b>8</b>	<b>公共交通运行 .....</b>	<b>- 71 -</b>
8.1	客运量及结构 .....	- 72 -
8.2	轨道交通 .....	- 74 -
8.3	常规公交 .....	- 79 -
8.4	出租车 .....	- 82 -
8.5	互联网自行车 .....	- 85 -
8.6	本章小结 .....	- 85 -
<b>9</b>	<b>对外交通运行 .....</b>	<b>- 87 -</b>
9.1	全社会运输量 .....	- 88 -
9.2	港口运输 .....	- 90 -
9.3	航空运输 .....	- 94 -
9.4	铁路运输 .....	- 97 -
9.5	公路运输 .....	- 98 -
9.6	陆路口岸运输 .....	- 99 -
9.7	本章小结 .....	- 103 -
<b>10</b>	<b>交通管理、安全与环境 .....</b>	<b>- 104 -</b>
10.1	交通管理 .....	- 105 -
10.2	交通安全 .....	- 106 -
10.3	交通环境 .....	- 108 -

10.4	本章小结 .....	- 112 -
<b>11</b>	<b>物流业发展.....</b>	<b>- 113 -</b>
11.1	物流景气指数 .....	- 114 -
11.2	物流业增加值 .....	- 114 -
11.3	社会物流总费用 .....	- 115 -
11.4	社会物流总额 .....	- 116 -
11.5	本章小结 .....	- 118 -
<b>12</b>	<b>展望与建议.....</b>	<b>- 119 -</b>
12.1	发展面临的主要问题.....	- 120 -
12.2	近期工作建议 .....	- 121 -
	<b>附件 1：2016 年国内部分城市交通相关指标对比表.....</b>	<b>- 127 -</b>



# 1 总体概况

2016 年是“十三五”的开局之年，全市交通发展认真贯彻落实市委市政府“城市管理治理年”的部署要求，坚持问题导向、民生为先，提升综合交通发展战略，加快交通基础设施建设，深化交通改革创新，强化交通运输管理服务，全市交通运输行业平稳健康发展。

**(1) 深圳机场迈入双跑道独立运行时代。**2016 年，深圳机场开启双跑道独立运行，随着机场运行深入磨合，各项保障水平全面提升，旅客吞吐量、货邮吞吐量、航班起降三大指标继续刷新历史记录。深圳机场全年共运送旅客 4198 万人次，同比增长 5.7%；共保障飞机起降 31.85 万架次，同比增长 4.6%；货邮吞吐量 112.59 万吨，同比增长 11.1%。

**(2) 深圳港口转型升级步伐进一步加快。**完成深圳港总体规划修编，深圳港全年集装箱吞吐量达到 2397.93 万标准箱，连续四年位于全球第三。蛇口太子湾国际邮轮母港开港运营，海铁联运班列达 14 条，国际友好港达 21 个。积极推进绿色港口建设，靠泊船舶全部强制使用低硫燃油，建成覆盖盐田、大铲湾等港区 12 个泊位的岸电设施。

**(3) 陆路交通战略设施建设提速提质。**铁路设施方面，平湖火车站重启客运业务；赣深客专广东段开工，穗莞深城际线建设加快。公路设施方面，坪盐通道、南坪快速路三期工程和鹏坝通道等东进拓展重点交通工程加快建设；坂银通道、龙澜大道等南北通道建设平稳推进。

**(4) 全市道路运行总体平稳。**2016 年全市早高峰道路交通运行处于畅通状态，晚高峰道路交通运行处于缓行等级。全市工作日早高峰交通指数为 3.1，同比上升 3.2%；全市工作日晚高峰交通指数为 4.6，同比下降 0.8%。全市工作日

早、晚高峰平均车速分别为 30.6 公里/小时和 26.0 公里/小时,同比分别下降 1.3% 和 0.8%。

**(5) 公共交通服务进一步提升。**轨道三期 7、9、11 号线开通运营,全市地铁运营里程达 285 公里,日均客运量达 430 万人次。优化调整公交线路 150 条,开通社区微巴线路 46 条、定制巴士线路 427 条,公共交通占机动化出行分担率达 49.9%。推广纯电动公交车 9726 辆,公交纯电动率达 90%,推广纯电动出租车 1500 辆。新建新一代公交候车亭 455 座,基本实现全市主干道全覆盖。

**(6) 交通物流产业进一步发展。**深圳成功获批国家现代物流创新发展试点城市,物流业发展迎来更大机遇。成功举办第十一届深圳国际物流与交通运输博览会,展会规模位居同类展会“亚洲第一、世界第二”。

**(7) 交通新兴业态进一步规范。**积极稳妥推进出租车行业改革,深化改革推进出租汽车行业健康发展实施意见、网络预约出租汽车经营服务管理暂行办法、规范私人小客车合乘若干意见颁布实施。在国内率先发布鼓励规范互联网自行车的若干意见(征求意见稿)和自行车停放区(路侧带)设置指引,引导互联网自行车良性发展。

# 2 城市发展

- 2.1 经济发展
- 2.2 财政收支及资产投资
- 2.3 人口情况
- 2.4 土地开发
- 2.5 本章小结

## 2.1 经济发展

### ——经济增长稳中走强

2016 年，面对复杂多变的外部形势和持续加大的经济下行压力，深圳市主动适应和引领经济发展新常态，着力推进供给侧结构性改革，坚持质量引领、创新驱动、转型升级、绿色低碳发展方向，全力推动有质量的稳定增长和可持续的全面发展，实现了“十三五”的良好开局。全年本地生产总值 19492.60 亿元，同比增长 9.0%，继续居内地大中城市第四位。人均生产总值达到 16.74 万元，同比增长 5.9%，按 2016 年平均汇率折算为 2.52 万美元，继续居于全国内地副省级以上城市首位。南山区本地生产总值位列全市各区之首，坪山区本地生产总值增速全市最高。

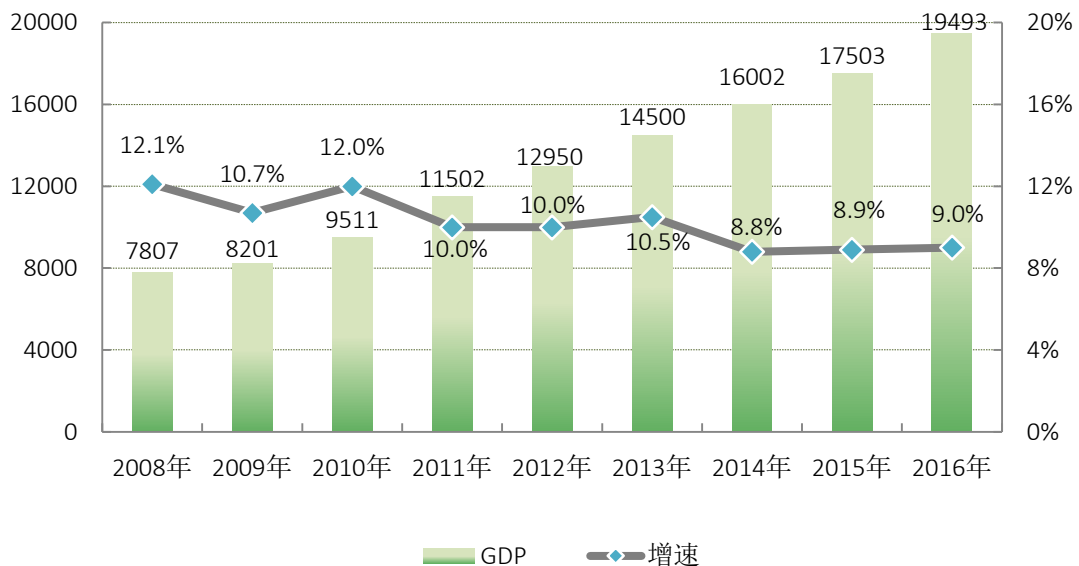


图 2-1 历年深圳市 GDP 及增速（单位：亿元）

数据来源：深圳市统计局

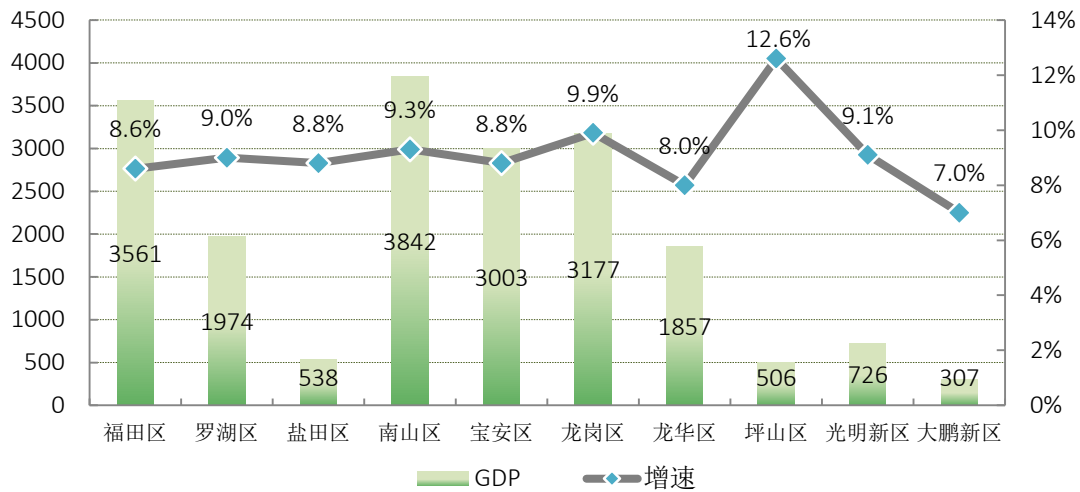


图 2-2 2016 年深圳市分区 GDP (单位: 亿元)

数据来源: 深圳市统计局

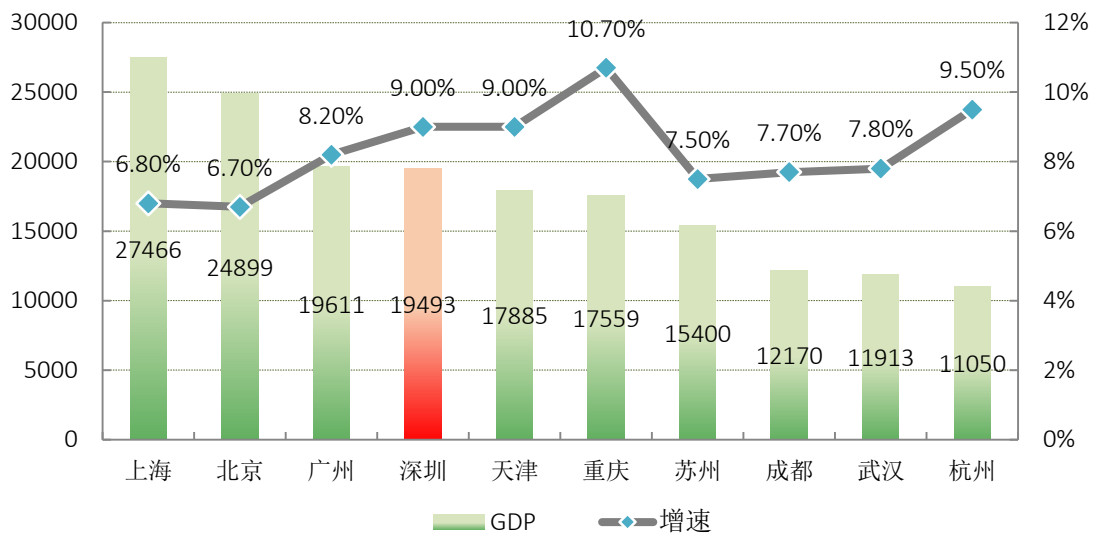


图 2-3 2016 年国内主要城市 GDP 对比 (单位: 亿元)

数据来源: 各城市统计局

### ——三产比重首次突破六成，经济结构持续优化

2016 年,全市第三产业比重连续 6 年保持增加。第一产业增加值 6.29 亿元,下降 3.7%;第二产业增加值 7700.43 亿元,增长 7.0%;第三产业增加值 11785.88 亿元,增长 10.4%。第一产业增加值占全市生产总值的比重不到 0.1%;第二和第三产业增加值占全市生产总值的比重分别为 39.5%和 60.5%。

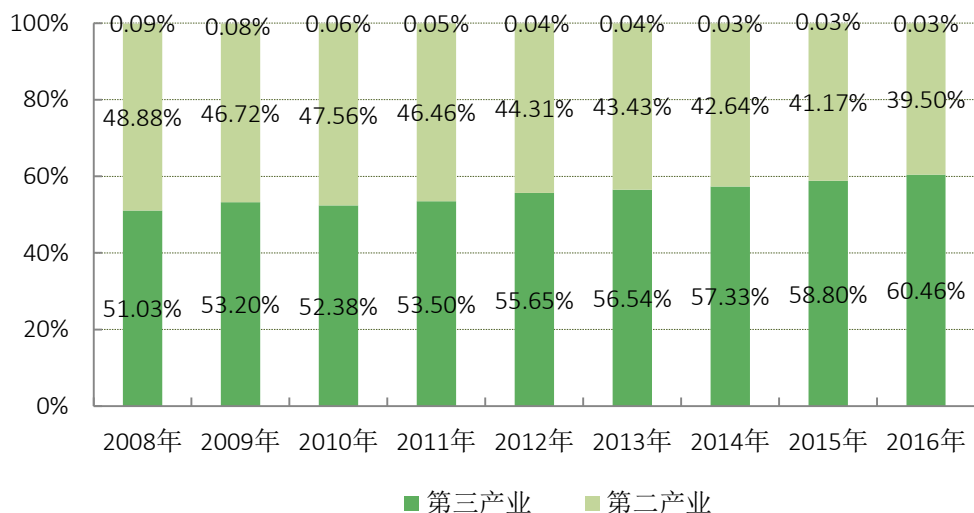


图 2-4 历年深圳市产业结构

数据来源：深圳市统计局

## 2.2 财政收支及资产投资

### ——公共财政预算收入首次突破 3000 亿元

2016 年全年完成公共财政预算收入 3136.42 亿元，比上年增长 15.0%。公共财政预算支出 4178.04 亿元，比上年增长 18.6%。

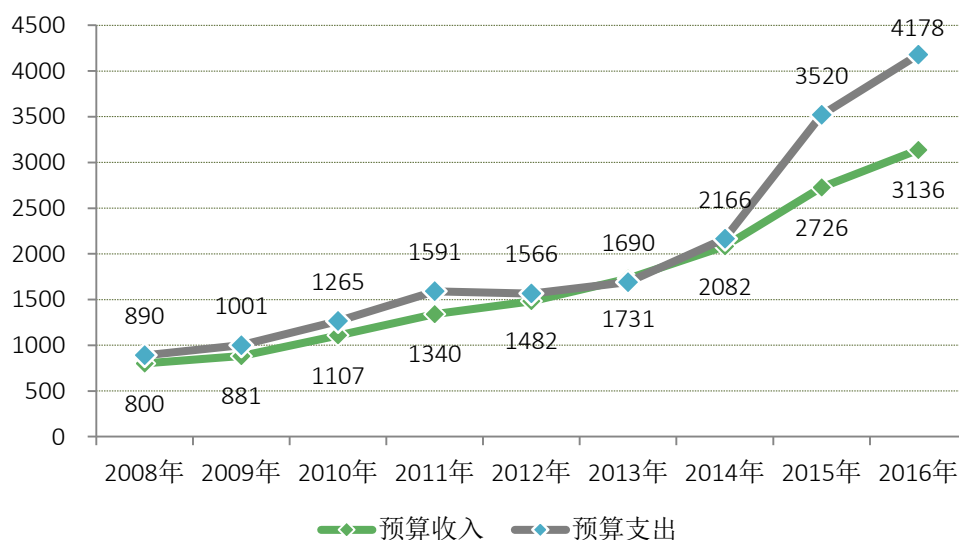


图 2-5 历年深圳市财政收入（单位：亿元）

数据来源：深圳市统计局

## ——固定资产投资突破 4000 亿元，增幅创近五年新高

2016 年全年完成固定资产投资额 4078.16 亿元，比上年增长 23.6%，增幅创近五年新高。分产业看，第二产业投资 695.47 亿元，增长 19.1%，其中工业投资 691.57 亿元，增长 17.1%；第三产业投资 3382.56 亿元，增长 24.6%。交通运输、仓储和邮政业完成投资额 397.54 亿元，同比增长 14.9%，占固定资产投资额的 11.0%。

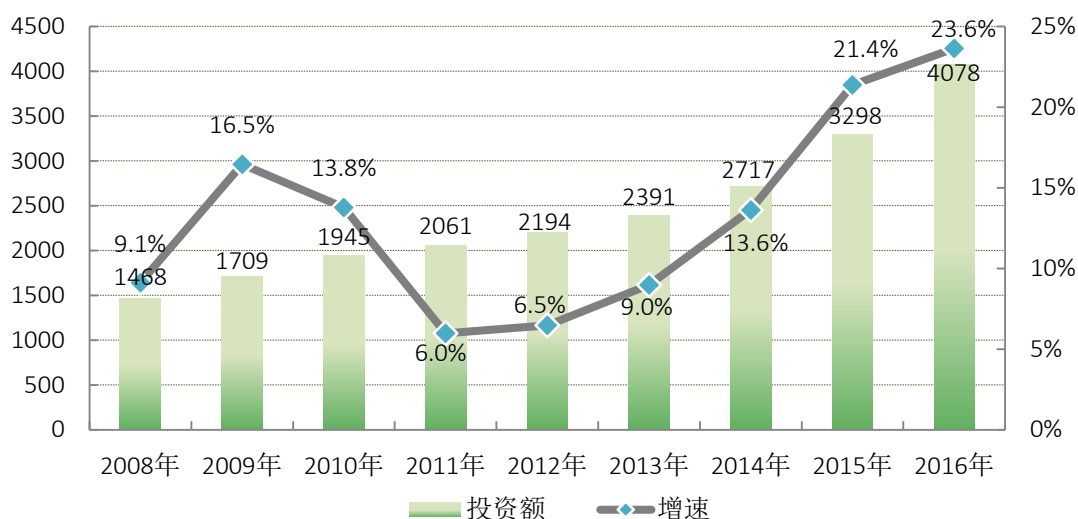


图 2-6 历年深圳市固定资产投资额（单位：亿元）

数据来源：深圳市统计局

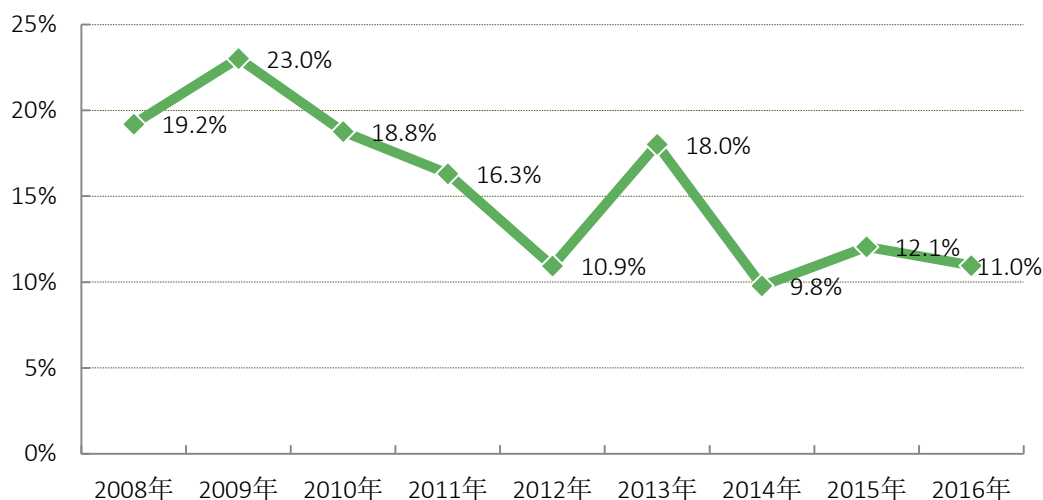


图 2-7 历年深圳市固定资产投资中交通运输、仓储和邮政业所占比例变化

数据来源：深圳市统计局



## 2.3 人口情况

### ——常住人口持续增长，居住外扩趋势明显

全市年末常住人口 1190.84 万人，比上年末增加 52.97 万人，增长 4.7%。其中户籍人口 384.52 万人，同比增长 8.3%；非户籍人口 806.32 万人，同比增长 3.0%。随着原特区内外一体化的逐步推进，近年来深圳市居住外扩的趋势越发明显，原特区外部分片区人口密度已超过 2 万人/km<sup>2</sup>。深圳市人口密集片区主要包括三类，一是原特区内福田 CBD、罗湖金三角、南山科技园、华强北商业圈等就业片区；二是第二圈层大型居住片区，如布吉、龙华、龙岗和新安等片区；三是第三圈层密集工业区，如沙井、福永、观澜、大浪等片区。

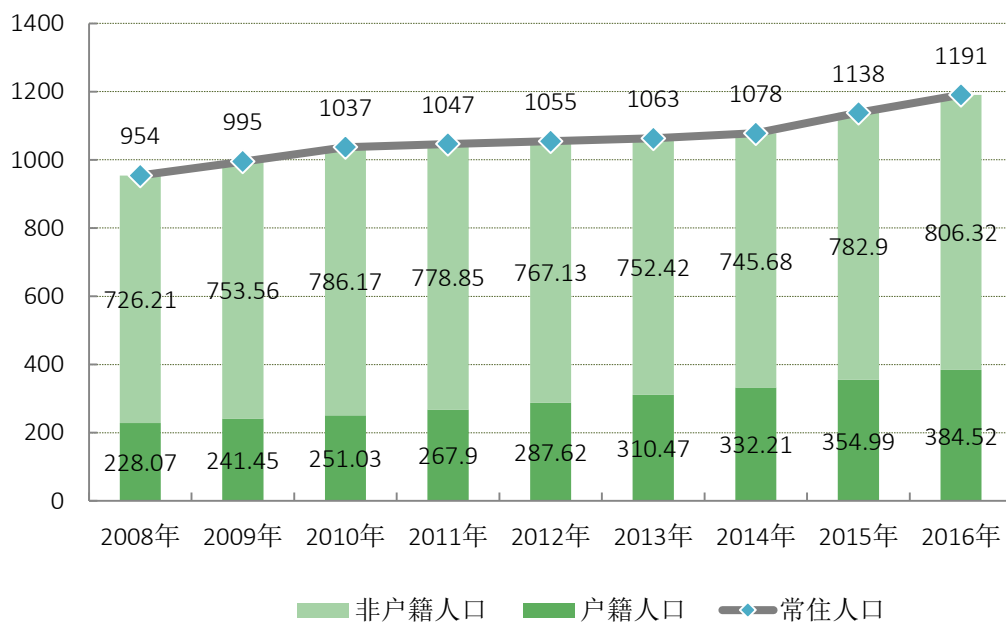


图 2-8 历年深圳市人口（单位：万人）

数据来源：深圳市统计局

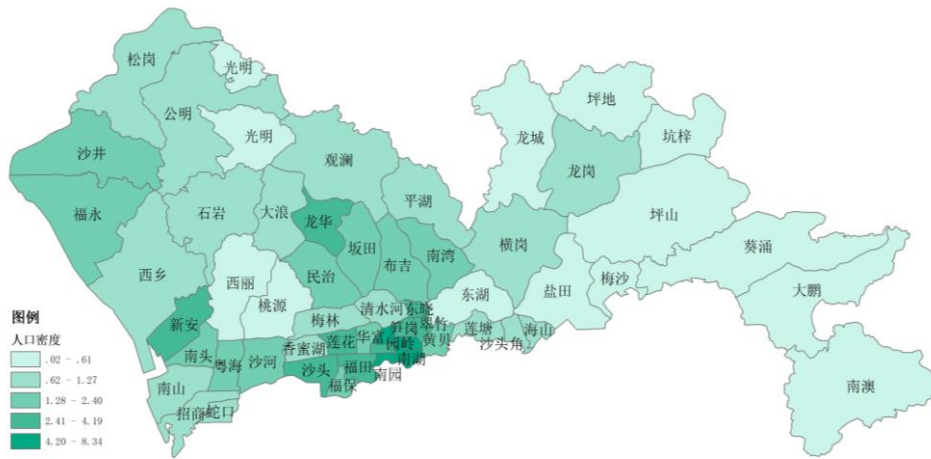


图 2-9 深圳市人口密度分布图（单位：万人/km<sup>2</sup>）

数据来源：深圳市社会工作委员会

## 2.4 土地开发

### ——龙岗、宝安两区继续作为全市商品住宅供应主力

2016 年深圳批准预售的住宅面积为 399.48 万平方米，销售面积为 417.92 万平方米，市场消化库存约 18.44 万平方米，供求比为 1 : 1.05，供给略小于需求，市场存量减少，自 2010 年以来深圳楼市首次供小于求。

从各区的住宅销售面积比例来看，原特区外的宝安、龙岗两区仍然是全市住宅主要供应区域，分别占全市住宅销售总面积的 32.0%和 44.2%。

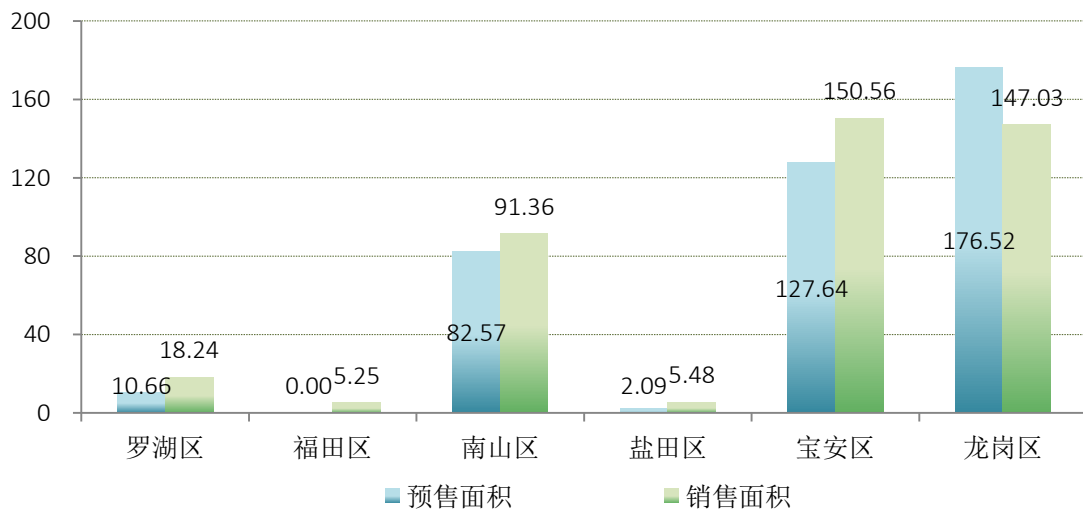


图 2-10 2016 年各区商品住宅预售及销售面积（单位：万平方米）

数据来源：深圳市统计局

## 2.5 本章小结

2016 年，全市经济质量型发展领先优势更加凸显，主要经济指标“稳中走强”，有效应对外部经济下行压力，实现 GDP 增速逐季攀升、逆势上扬。产业结构持续优化，优质高端产业加速壮大。户籍人口大幅增长，人口结构得到进一步优化。随着限购限贷政策的实施，开发商供给节奏放缓，新房供应略小于需求。原特区外片区继续作为全市商品住宅供应主力，职住分离日趋明显。

# 3 机动车发展

- 3.1 机动车保有量
- 3.2 小汽车限购政策运行情况
- 3.3 机动车驾培与维修
- 3.4 本章小结

### 3.1 机动车保有量

#### ——机动车保有量增速进一步放缓

自2014年深圳市实行小汽车增量调控管理后，近两年机动车保有量增速明显放缓。2016年深圳市全年机动车注册登记23万辆，转移登记12万辆<sup>1</sup>，机动车保有量为322.58万辆，同比仅增加1.0%。

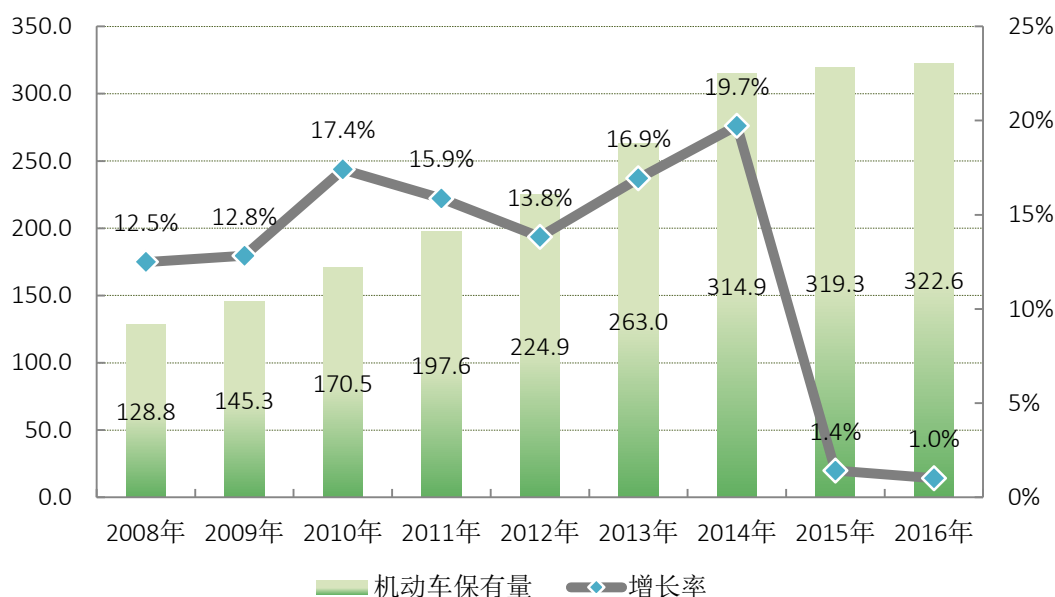
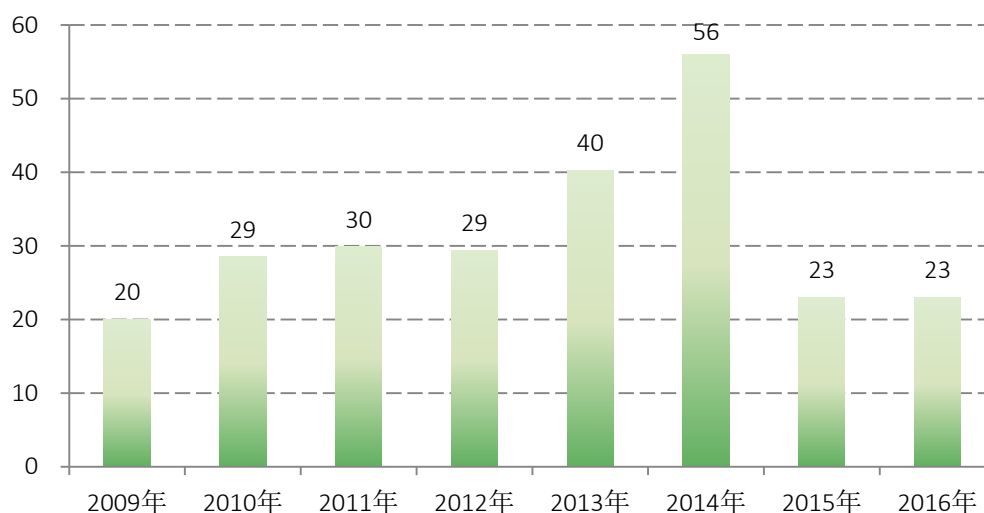


图 3-1 历年深圳市机动车保有量（单位：万辆）

数据来源：深圳交警



<sup>1</sup> 机动车登记包括注册登记、变更登记、转移登记、抵押登记和注销登记。

图 3-2 历年深圳市新增注册机动车数量（单位：万辆）

数据来源：深圳交警

### ——汽车保有量增速与其他限购城市基本趋同

深圳市汽车保有量自 2014 年底实施限购后，全年增速迅速下降至 1.0%，与北京、天津、杭州等小汽车限购城市基本接近。

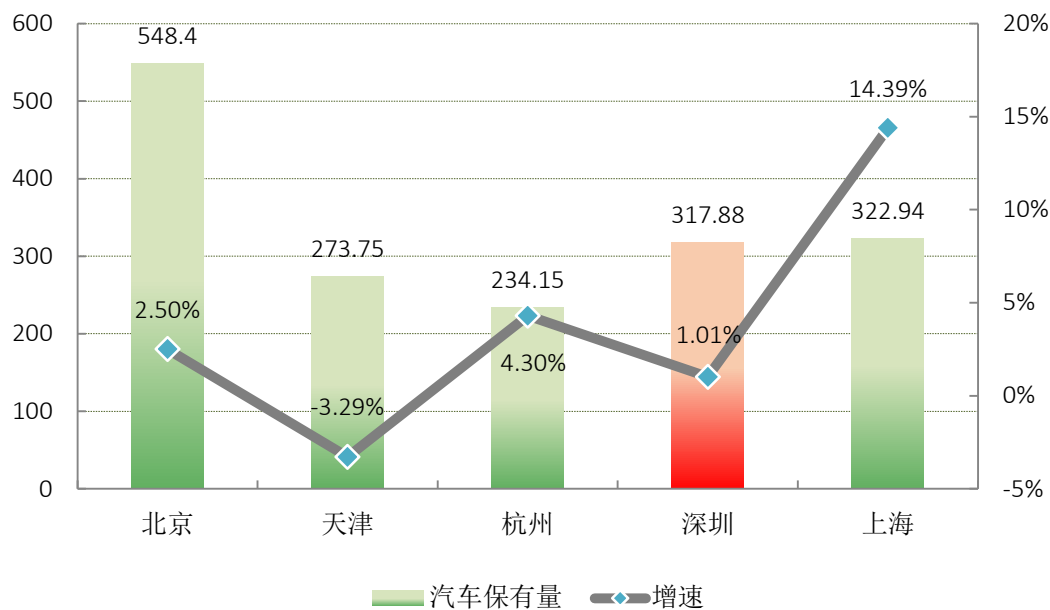


图 3-3 深圳市与国内各大城市汽车保有量对比（单位：万辆）

数据来源：各城市统计局

## 3.2 小汽车限购政策运行情况

2016 年深圳市全年累计配置车牌 40000 个，全年摇号方式需供比持续增加，从 1 月份的 114:1 增加至 12 月份的 185:1。与上年相比，2016 年车牌竞拍成交价波动相对平缓，平均成交价最高为 45900 元，一定程度上反映深圳市民对车牌拍卖政策的看法正趋于理性。

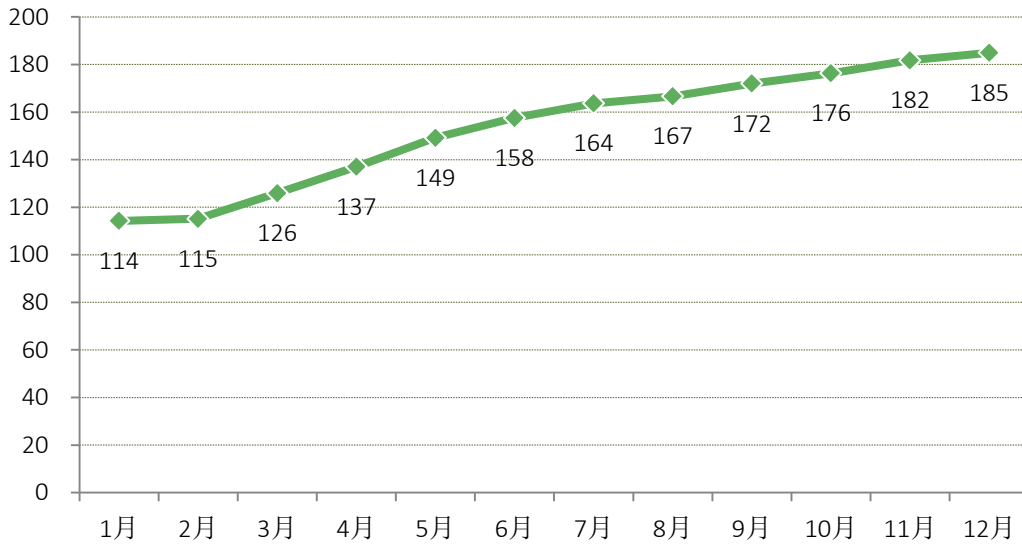


图 3-4 2016 年深圳市各月小汽车摇号需供比

数据来源：深圳市交通运输委员会道路交通管理事务中心

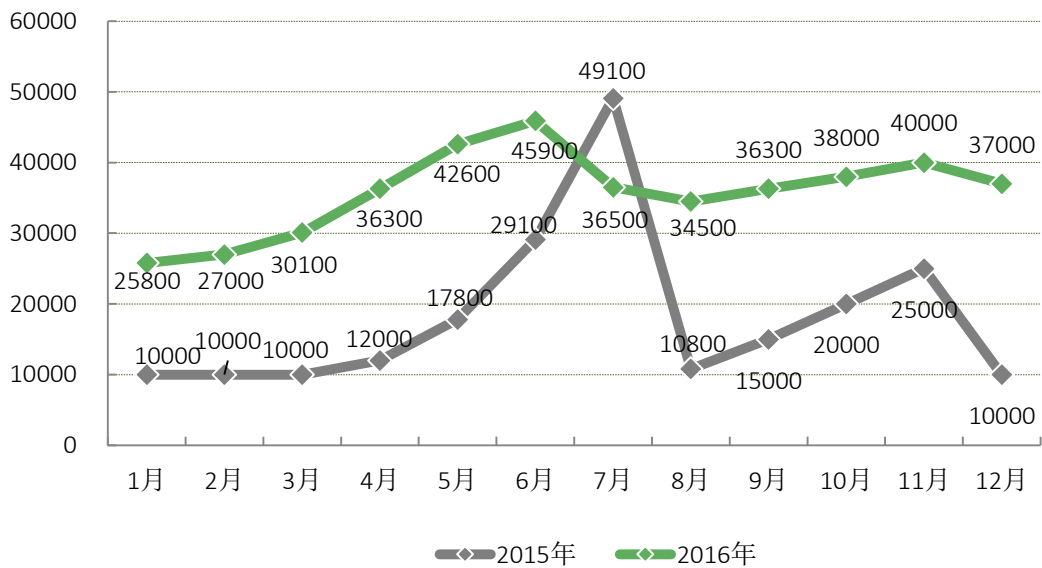


图 3-5 2015 和 2016 年深圳市各月小汽车拍卖价格变化（单位：元）

数据来源：深圳市交通运输委员会道路交通管理事务中心

### 3.3 机动车驾培与维修

2016 年，全市普通机动车驾驶员培训企业共计 40 个，较 2015 年同比减少一个。其中，一类企业 35 个，二类企业 2 个，三类企业 3 个，分别占比 87.5%、5%、7.5%。

表 3-1 普通机动车驾驶员培训企业数

企业分类	计量单位	2015 年	2016 年
一类（50 辆以上教练车）	个	34	35
二类（20 至 49 辆教练车）	个	4	2
三类（20 辆以下教练车）	个	3	3

数据来源：深圳市交通运输委员会公共交通运输管理局

2016 年，全市汽车维修企业共计 2508 个，较 2015 年（2257 个）同比减少 11.1%。其中，三类汽车专项维修企业<sup>2</sup>占据主导，共计 1686 个，占比 67.2%。宝安区、龙岗区和龙华区汽车维修企业数量排名前三，分别占比 29.7%、24.5%、15.5%。

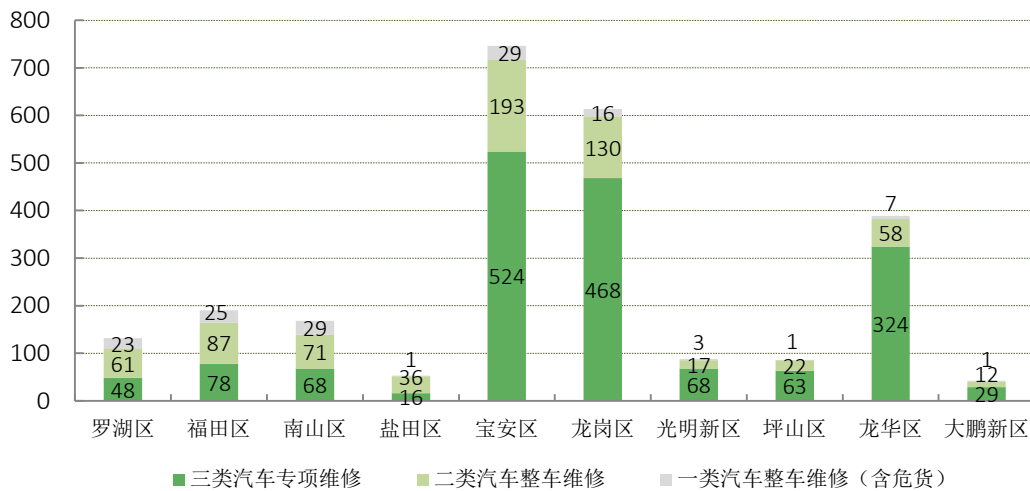


图 3-6 2016 年深圳市汽车维修企业分布情况（单位：个）

数据来源：深圳市交通运输委员会公共交通运输管理局

### 3.4 本章小结

2016 年是深圳市小汽车限购政策实施的第二年，机动车保有量维持低速增长，同比增长 1%，小汽车保有量增速低于北京、上海和广州。全年摇号方式需供比居高不下，各月摇号平均中签率仅为 0.6%，车牌竞拍成交价波动相对平缓，

<sup>2</sup> 一类企业主要从事汽车大修和总成修理，亦可从事汽车维护、汽车小修和汽车专项修理；二类企业主要从事一级、二级维护和汽车小修；三类企业主要从事于专项维修项目。



一定程度上反映深圳市民对车牌拍卖政策的看法正趋于理性。机动车驾培与维修行业运行总体稳定，但面临行业学员严重积压、维修服务质量等问题，有待进一步完善。

# 4 出行需求

- 4.1 出行总量
- 4.2 境界线交通量
- 4.3 出行方式
- 4.4 本章小结

## 4.1 出行总量

### ——全市机动化出行需求小幅增长

2016年，全市全方式日均出行总量4443万人次，同比增长2.0%，其中机动化出行总量2133万人次，同比增长2.7%。全市机动化出行包括居民机动化出行和流动人口机动化出行。其中，全市居民日均机动化出行1910万人次，同比增长2.8%；流动人口日均机动化出行223万人次，同比增长1.7%。全市居民和流动人口日均机动化出行量分别占全市日均机动化出行总量的89.5%和10.5%。

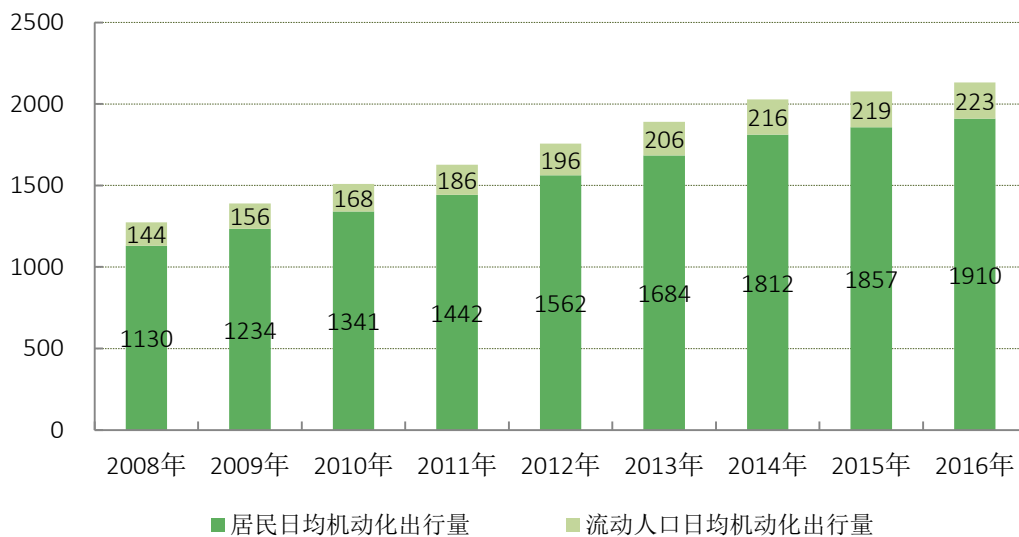


图 4-1 历年深圳市日均机动化出行量（单位：万人次/日）

数据来源：深圳市城市交通规划设计研究中心

## 4.2 境界线交通量

境界线交通量用以分析我市与周边城市之间、市内各圈层、各组团之间的交通量变化趋势，并根据最新数据校核全市宏观交通模型。2016年，中心城区境界线交通量仍保持缓慢增长，其中侨城东路境界线交通量增速较快。原二线关境界线中，部分关口潮汐现象较为明显。市界境界线方面，东莞方向交通量增速较

快。

### 4.2.1 中心城区境界线

#### ——高峰期境界线车流量保持稳定缓慢的增长趋势

中心城区早晚高峰各境界线车流量保持增长态势。其中，皇岗路境界线早晚高峰车流量均为最大，早高峰为 5.28 万标准车/小时，同比增长 3.72%，晚高峰为 5.07 万标准车/小时，同比增长 3.47%；侨城东路境界线车流量增速最大，早晚高峰分别同比增长 5.15%和 4.04%。随着南山区建筑体量不断扩容，南山区与罗湖区、福田区的交通联系进一步增强。



图 4-2 中心城区交通境界线分布示意图

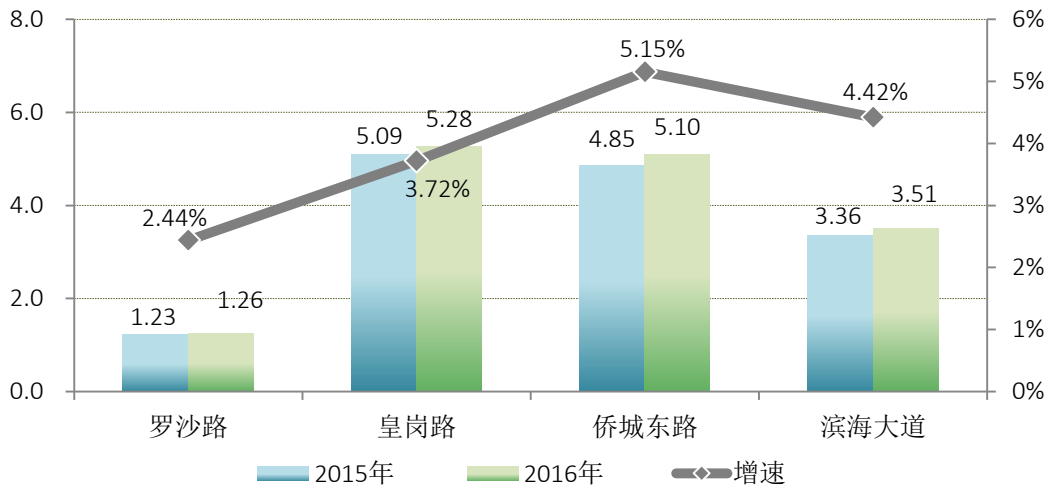


图 4-3 2015-2016 年中心城区各交通境界线早高峰车流量变化（单位：万标准车/小时）

数据来源：深圳市城市交通规划设计研究中心

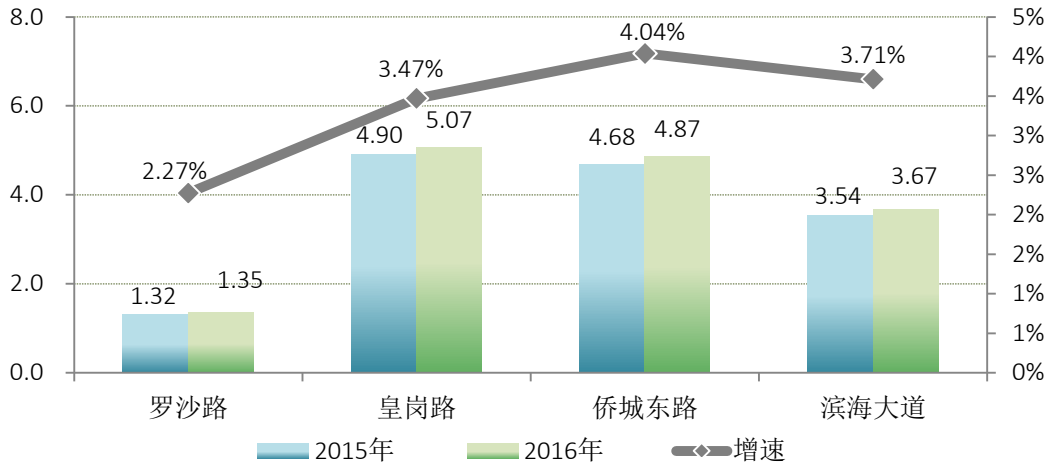


图 4-4 2015-2016 年中心城区各交通境界线晚高峰车流量变化（单位：万标准车/小时）

数据来源：深圳市城市交通规划设计研究中心

### 4.2.2 二线关境界线

——早高峰西部二线关和东部二线关潮汐现象较为明显，晚高峰中部二线关和东部二线关潮汐现象较为明显

早高峰西部二线关流量较大，进出关方向高峰小时流量分别为 2.19 万标准车和 1.84 万标准车，潮汐现象较为明显；中部二线关进出关方向高峰小时流量分别为 1.86 万标准车和 1.85 万标准车；东部二线关流量较小，进出关方向高峰小时流量分别为 1.36 万标准车和 0.88 万标准车，进关方向车流量要明显大于出关方向。

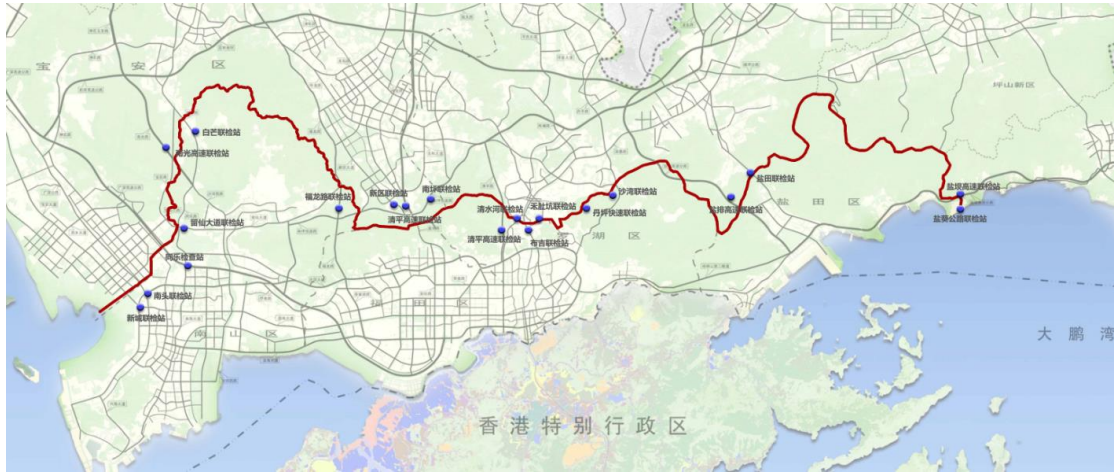


图 4-5 二线关交通境界线分布示意图

晚高峰中部二线关流量较大，进出关方向高峰小时流量分别为 2.08 万标准车和 2.18 万标准车，潮汐现象较为明显，出关方向车流量要大于进关方向；东部二线关与早高峰运行情况相反，晚高峰进出关方向高峰小时流量分别为 1.14 万标准车和 1.26 万标准车，出关方向车流量要明显大于进关方向。

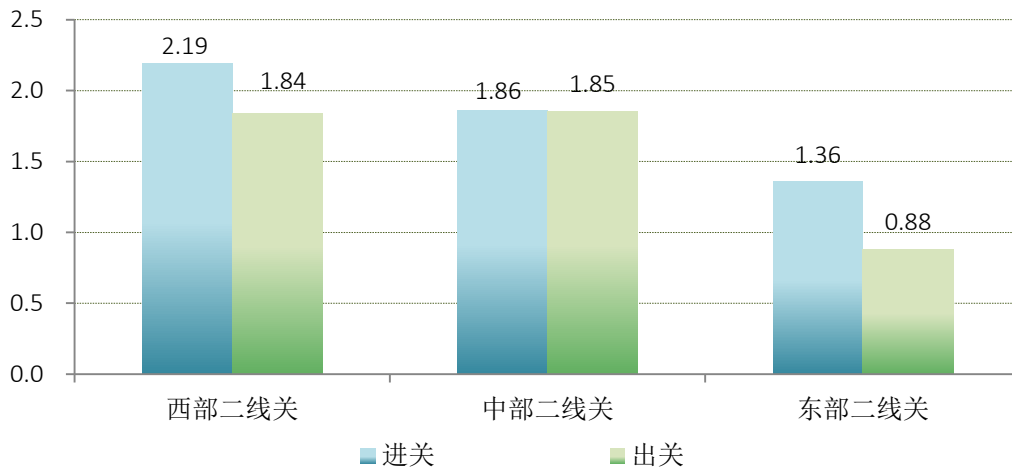


图 4-6 2016 年二线关境界线早高峰车流量（单位：万标准车/小时）

数据来源：深圳市城市交通规划设计研究中心

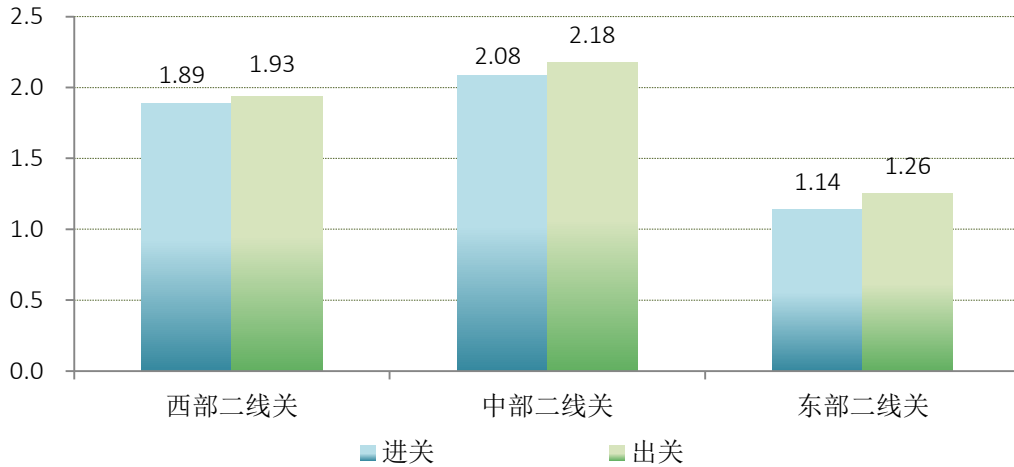


图 4-7 2016 年二线关境界线晚高峰车流量 (单位: 万标准车/小时)

数据来源: 深圳市城市交通规划设计研究中心

### 4.2.3 市界境界线

2016年,深圳对外陆路通道日均车流量达到108.33万标准车,同比增长6.6%。其中,往东莞方向日均车流量为76.56万标准车,同比增长7.8%,占对外车流总量的70.7%;往惠州方向日均车流量为22.99万标准车,同比增长4.5%,占对外车流总量的21.2%;香港方向日均车流量为8.78万标准车,同比增长2.2%,占对外车流总量的8.1%。

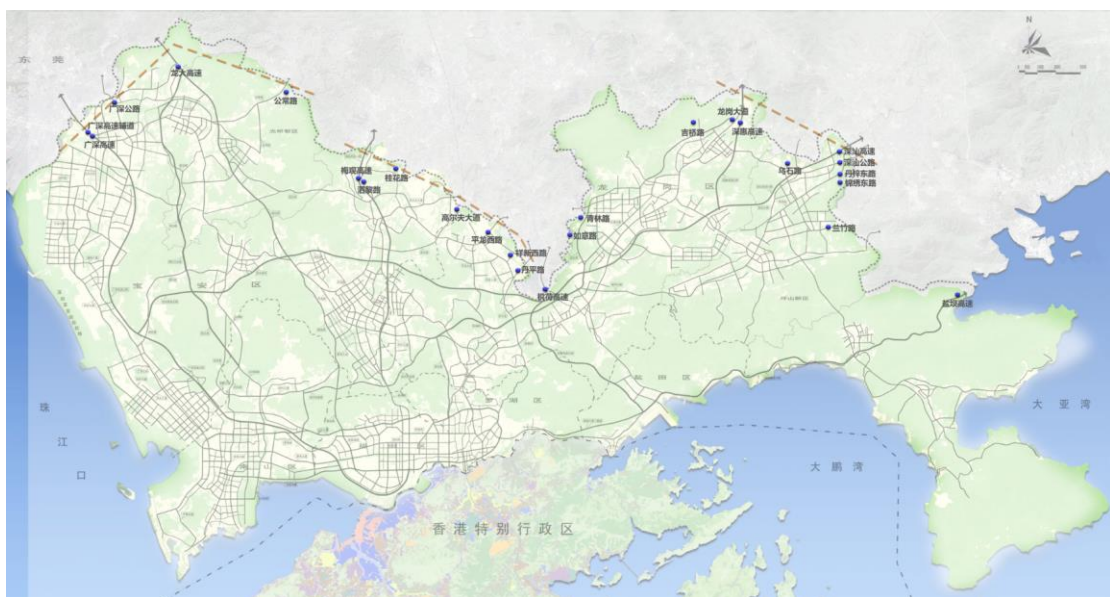


图 4-8 市界交通境界线分布示意图

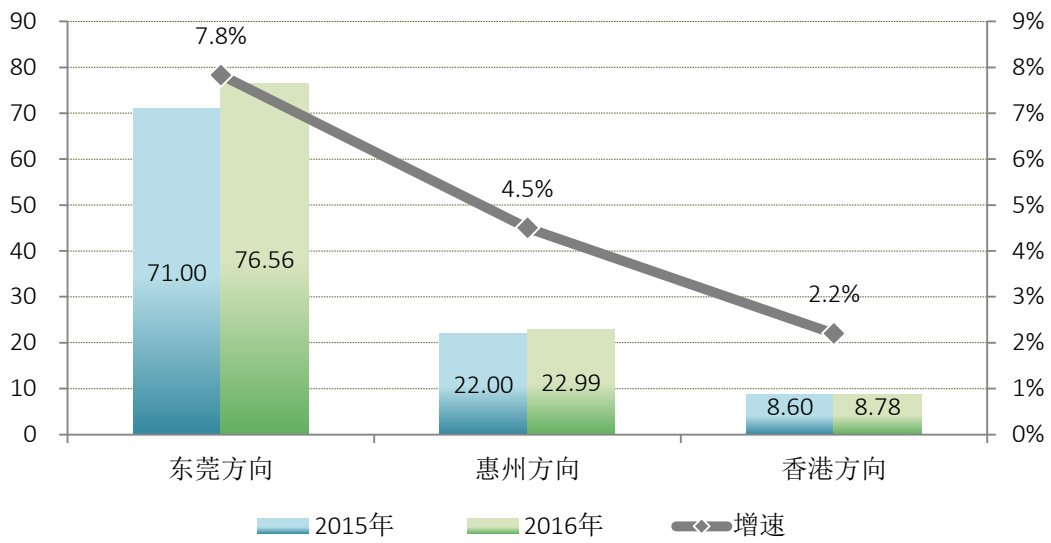


图 4-9 东莞、惠州、香港方向的对外陆路通道车流量变化（单位：万标准车/日）

数据来源：深圳市城市交通规划设计研究中心

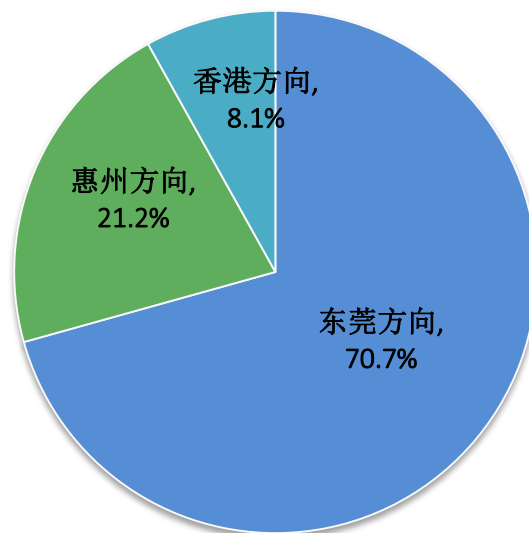


图 4-10 对外陆路通道车流量结构

数据来源：深圳市城市交通规划设计研究中心

### 4.3 出行方式

——公共交通分担率有所提升，同比增长 0.4 个百分点

深圳机动化出行方式共包括常规公交、定制巴士、轨道交通、巡游车、网约



车、小汽车、单位班车及其他。2016 年全市居民机动化出行结构中，常规公交占 28.0% 定制巴士占 0.3% 轨道交通占 13.6% 巡游车占 3.7% 网约车占 4.3%，小汽车占 41.1%，单位班车占 6.6%，其它方式占 2.5%。

公共交通工具（包括常规公交、定制巴士、轨道交通、巡游车、网约车和单位班车）占机动化出行比例为 56.5%<sup>3</sup>，同比提升 0.4 个百分点，保持全市出行方式中的主体地位；小汽车占机动化出行比例为 41.1%，同比下降 0.3 个百分点。

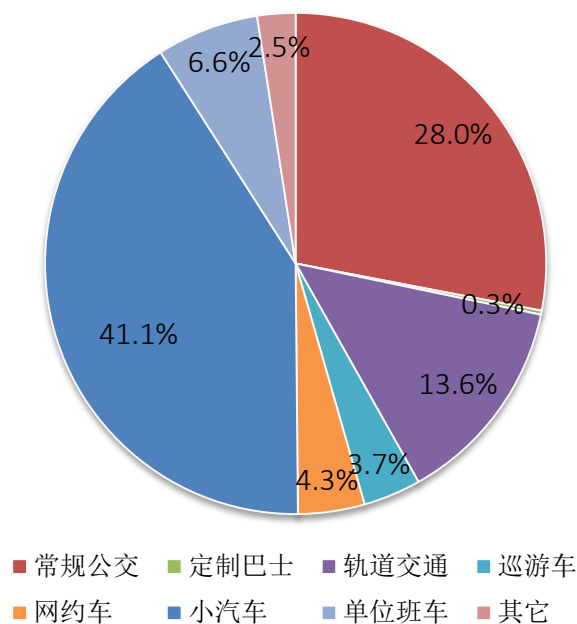


图 4-11 2016 年深圳市居民机动化出行结构

数据来源：深圳市城市交通规划设计研究中心

<sup>3</sup> 根据国际惯例，交通分担率是按出行量来统计的，公共交通机动化出行分担率=公共交通出行量/机动化出行总量×100%。

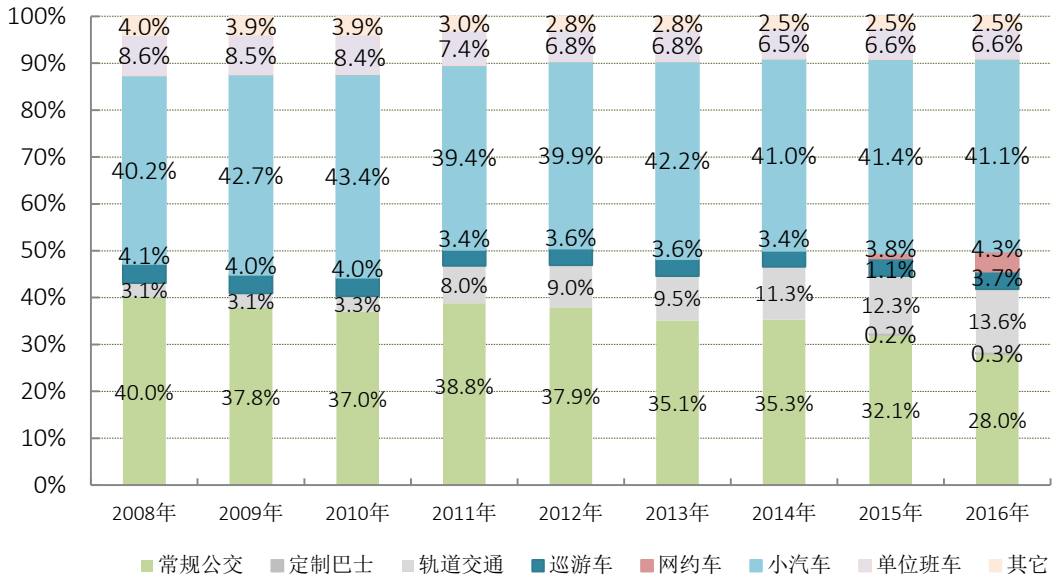


图 4-12 历年深圳市居民机动化出行结构

数据来源：深圳市城市交通规划设计研究中心

## 4.4 本章小结

随着人口增长和职住分离加剧，全市机动化出行量保持上升趋势。市界境界线交通量增速较快，反映深莞惠一体化趋势有所加强。出行方式结构方面，全年公共交通机动化分担率略有提升，其中轨道交通分担率显著提升，主要原因在于轨道三期线路开通运营，有效提高轨道交通客运量和分担率。常规公交分担率出现一定程度下降，亟需优化常规公交线网和配套设施，提升常规公交服务水平和竞争力。随着出租车行业的进一步规范管理，预计网约车和巡游车分担率将趋于稳定。

# 5 交通基础设施建设

- 5.1 交通行业固定资产投资
- 5.2 港口建设
- 5.3 机场建设
- 5.4 铁路建设
- 5.5 公交都市建设
- 5.6 道路网络建设
- 5.7 绿色交通建设
- 5.8 本章小结

## 5.1 交通行业固定资产投资

2016年全市完成交通基础设施固定资产投资305.77亿元，其中，委属建设项目完成投资64.51亿元，占年度计划的137.81%；委行业管理或协调推进项目完成投资54.12亿元，占年度计划的103.48%；城市轨道交通项目完成投资187.14亿元，占年度计划的146.20%。在交通基础设施投资中，城市轨道交通项目完成投资额占交通运输业总投资的比例达到61.2%，表现尤为突出。

表 5-1 2016 年交通基础设施固定资产投资额完成情况分析表

指标名称	计量单位	2016 年完成投资额	2016 年度投资计划	完成 2016 年度投资计划(%)
完成投资额	亿元	305.77	227.11	134.64
1、委属建设项目	亿元	64.51	46.81	137.81
2、委行业管理或协调推进项目	亿元	54.12	52.30	103.48
3、城市轨道交通项目	亿元	187.14	128.00	146.20

数据来源：深圳市交通运输委员会

## 5.2 港口建设

### ——全年新增万吨级以上泊位 5 个，港口码头结构进一步优化

2016年全港共建成各类泊位152个，较2015年(156个)减少4个。其中，万吨级以上泊位72个，同比增加5个；集装箱专用泊位47个，同比增加2个。

表 5-2 2015-2016 年深圳市泊位基本情况（单位：个）

泊位指标	2016 年	2015 年
码头泊位数	152	156
其中：1、万吨级及以上泊位	72	67
2、集装箱专用泊位	47	45

数据来源：深圳市交通运输委员会港航和货运交通管理局

## ——深圳开启邮轮时代

2016 年 11 月 12 日，随着深圳太子湾国际邮轮母港的开港运营和“中国邮轮旅游发展实验区”在深揭牌，深圳这座海滨城市正式“驶向”邮轮时代。未来，太子湾邮轮母港将成为华南地区唯一的集“海、陆、空、铁”于一体的现代化国际邮轮母港，也成为深圳通连香港、走向世界的“海上门户”。

发展邮轮经济是落实国家“一带一路”战略、推进海洋强国建设和自由贸易试验区及粤港澳大湾区建设的具体行动，是顺应消费升级趋势，促进旅游业创新发展的重要举措。能够提升深圳现代服务业的水平，增强深圳作为一个国际性城市的影响力和辐射力。



图 5-1 “处女星号”国际邮轮

## 5.3 机场建设

### ——深圳机场迈入双跑道独立运行时代

2016 年 8 月 18 日零时起，深圳机场实施双跑道向南独立平行离场试验运行。这是继去年 11 月 12 日向北独立离场试验运行后，深圳机场持续推进跑道优化运行的又一重要举措，标志着深圳机场正式迈入“双跑道独立运行时代”。

今后深圳机场全年均可以实现航空器独立离场起飞，两条跑道将同时承担起

飞任务，航班降落则由第二跑道负责，这既有利于分流航班的飞行密度，也有利于飞行调配，为未来的航班放量提前做好了准备。



图 5-2 深圳机场实施独立平行离场（向南）运行

### ——深港机场签署深化合作协议

1 月 4 日，深圳机场集团与香港机管局正式签署协议，双方达成近十项共识。深港机场将以市场化为主导方向，将合作推向纵深，实现协同发展和互利双赢，打造一体化的机场服务体系，更好地服务深港两地及珠三角地区的经济发展。

2016 年深港机场年旅客吞吐量达到了 1.1 亿人次，有条件打造辐射全球，尤其辐射亚太地区的一体化机场服务体系。通过加强区域协同配合，形成差异化的航线网络布局，可以提升区域民航整体竞争能力，将深港合作推向新的高度。

## 5.4 铁路建设

### ——平湖火车站重启客运业务

2016 年 9 月 26 日，深圳百年老站——平湖火车站于 26 日重启客运业务，市民可以直接从平湖乘坐“和谐号”动车组，前往深圳罗湖以及东莞、广州等地区。平湖站重新启用结束了平湖片区“有站不停”的历史，缩短了平湖到深圳主城区的空间距离，更拉近了平湖及周边市民同广州、东莞等地的联系。



图 5-3 平湖火车站“和谐号”动车

### ——赣深高铁正式获批复建设

11 月 14 日，国家发改委官网发布了关于新建赣州至深圳铁路可行性研究报告的批复，标志着广东和江西两省期待已久的赣深高铁正式获得“准生证”。赣深高铁全长 432 公里，设计时速为 350 公里，预计项目建成后深圳到赣州只要 2 小时。

## 5.5 公交都市建设

### ——地铁 7、9、11 号线开通运营，轨道网络规模居国内第四

2016 年 6 月 28 日，深圳市地铁 11 号线开通运营。2016 年 10 月 28 日，深圳贯通中心城区的地铁 7 号线和 9 号线开通运营。这三条新线开通后，深圳轨道交通数量达到 8 条，运营总里程达到 285 公里，网络规模达到国内第四。

三期及三期修编线路中，6 号线、8 号线和 10 号线也已启动建设工程，其中 6 号线一期土建工程完成过半，已经进入高架桥梁铺设阶段；8 号线一期工程海山站和盐田港站已经完成了围护结构，海山站地下维护结构已完成 50%，已具备盾构始发条件，成为全线最快进入隧道施工的工点；10 号线建设进展顺利，全线 24 个车站中 21 个已经开工建设，其中 16 个车站已经进入主体施工阶段。

表 5-3 深圳轨道交通运营线路概况

线路名称	起终点	线路长度（公里）
1 号线	罗湖-机场东	40.5
2 号线	新秀-赤湾	35.8
3 号线	益田-双龙	41.6
4 号线	福田口岸-清湖	20.4
5 号线	黄贝岭-前海湾	40.1
7 号线	西丽湖-太安	29.3
9 号线	红树湾南-文锦	24.7
11 号线	福田-碧头	51.9
合计		284.3

数据来源：深圳市交通运输委员会轨道交通建设指挥部办公室

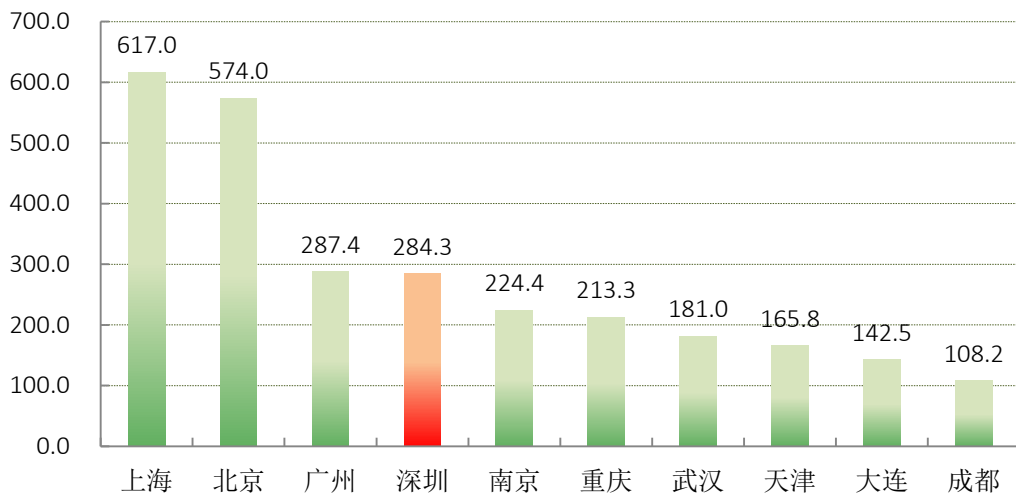


图 5-4 2016 年国内城市轨道运营里程（单位：公里）

数据来源：各城市统计局

### ——龙华有轨电车工程有序推进

12月30日，随着龙华人民路上最后一根钢轨顺利铺设完成，龙华有轨电车示范线工程顺利实现轨通。龙华有轨电车示范线线路呈Y字形布设，包含主线和支线两部分，全长11.72公里，设站20座，平均站距约590米。主线长约8.59公里，设站15座。

作为深圳第一条有轨电车线路，龙华现代有轨电车串联龙华区南北核心区，并连接龙华汽车产业城、科技文化服务中心、观澜战略性新兴产业园等重点发展



地区，对于推动龙华南北两大片区一体化发展具有重大意义。同时，通过轨道交通将龙华区中部发展轴和北部核心区纳入市区“1 小时交通生活圈”，实现南、北核心区基本纳入“半小时交通生活圈”，有效突破了新区北部对外交通瓶颈。



图 5-5 工人为龙华有轨电车示范线工程的最后一节钢轨进行固定

### ——探索多元化模式，公共交通服务提质提速

全年两批次共优化调整公交线路 150 条，其中新增 71 条、调整 46 条，取消线路编号 33 条，解决了和悦居保障房等 8 处公交覆盖空白问题，对龙悦居等 30 余处公交线网进行了优化改善。

开通社区微巴线路 46 条，为罗湖、宝安、龙岗、龙华、坪山和光明等区域居民提供了微循环公交出行服务；开通 427 条 e 巴士和 31 条优点巴士预约公交线路，为市民提供更多样化、更便捷、更畅达的公交服务。



图 5-6 福田区首条微巴线路

## ——持续改善公交候车环境

新建新一代公交候车亭 455 座，超额完成 2016 年度民生实事任务，全市新一代公交候车亭达到 4248 座，基本实现原特区内及原特区外主干道新一代公交候车亭全覆盖。

开展公交“四站”设施维护工作，升级、改造无设施站 130 座，迁移、改造停靠站 460 座，维护公交“四站”设施 5732 座次，公交停靠站服务水平显著提升。

## 5.6 道路网络建设

2016 年，全市交通设施建设进一步提速，通过进行“东进拓展、中轴提升、西部优化”三大会战加快城市交通基础设施建设。其中“东进拓展”主要是加快推进东部重大交通基础设施建设，打通由罗湖、盐田向龙岗、坪山、大鹏的交通战略通道，支撑城市空间向东部地区拓展；“中轴提升”指完善城市南北通道功能，提升交通设施承载能力，满足高密度人口区域交通出行需求，支撑中部发展轴向龙华、光明延伸；“西部优化”则是改善西部交通设施网络，完善重大通道功能，优化交通运行组织，提升西部航道通行能力。

表 5-4 2016 年全市部分重大道路系统工程建设概况

序号	项目名称	建设概况	总投资	年度计划 (万元)	年度完成 (万元)	年度完成 比例
1	南坪快速路三期工程	西起水官高速公路横坪立交，东至聚龙路，全长约 22.2 公里，全线共设 15 座互通立交	427419	69020	83103	120%
2	坂银通道工程	南起泥岗上步立交，北至坂雪岗大道，主线长约 7.9 公里，道路全长约 10 公里	328651	40013	44713	112%
3	坪盐通道	北起锦龙大道与中山大道	452467	37110	53280	144%

序号	项目名称	建设概况	总投资	年度计划 (万元)	年度完成 (万元)	年度完成 比例
	工程	交叉路口,南至盐田区盐港东立交,路线全长约 11.3 公里				
4	鹏坝通道工程	北起坝光片区新态路,南至鹏城片区银滩路,全长约 8.5 公里	156327	12935	14139	109%
5	桂庙路快速化改造(一期)工程	道路全长 4.2 公里,主车道双向 6 车道,按城市快速路标准建设。	397546	52992	55303	104%
6	深华快速路	主要承担龙华区与市中心的快速交通功能,全长 6.74 公里	96662	4000	10895	272%

数据来源:深圳市交通运输委员会交通公用设施建设中心

### ——东进拓展重点交通工程加快建设

坪盐通道是市东进战略十大战略通道之一,其建成将加强坪山区与盐田区及深圳中心区的交通联系,缓解盐田港大量货柜车辆及假日休闲车辆造成的交通拥堵,其将分别通过锦龙立交、盐港东立交与南坪快速路三期、盐坝高速互通,对加强龙岗、坪山、盐田三区交通联系具有重大的意义。坪盐通道 5 个土建标段施工顺利,截至 2016 年底,已完成桥梁工程 15%,路基工程 50%,边坡工程 55%,隧道工程 30%,整个通道已累计完成总体进度 25%。



图 5-7 坪盐通道锦龙大道与同裕路交会段

南坪快速路三期工程横跨龙岗区及坪山区,道路西起水官高速公路横坪立交,

东至聚龙路（规划外环高速公路田头立交），全长约 22.2km，其建成后不仅将大大缓解龙岗、坪山的内部交通压力，还将和南坪一期、二期一起形成深圳市第二圈层的横向联系通道，快速串联起坪山、横岗、龙华、南山和西部港区。截至 2016 年底，全线已完成桥梁桩基础 1175 根，桥台 33 个、承台 211 个、桥墩 204 个，隧道单向掘进 1624 米，其中 2 号隧道已经贯通。还完成了箱涵 798 米、通道便桥 6 座、施工便道 3.65 公里、碎石桩 84 万米及路基土石方挖填 238 万方。



图 5-8 坪山区马峦山段施工现场隧道

鹏坝通道起点位于盐坝高速坝光出口，向南以隧道形式穿越排牙山，终点位于大鹏新区银滩路，全长 7.85 公里，其建成后，大鹏城区与坝光片区交通不再需要绕行，耗时也将从过去的 40 分钟缩短到不足 10 分钟。截至 11 月底，鹏坝通道工程先行开工段路基已完成 98%，箱涵施工、排牙山隧道开挖、二衬施工及土石方开挖工作已全部完成，坝光隧道已贯通，左转匝道桥桩基、墩柱已全部完成，第一、第二联箱梁已浇筑完成。



图 5-9 鹏坝通道效果图

### ——打通南北通道，支撑中轴提升

坂银通道是位于深圳中部发展轴上皇岗路及清平快速之间的城市主干道，是坂田与华强、上步片区之间的快速公交联系主通道，它的建成将大大分担原梅林、清平等二线关口公交压力，对完善深圳市中部干线路网结构、提高深圳市中部公共交通服务水平、促进片区交通一体化发展具有重要意义。截至 2016 年底，坂银 1 标和 4 标进展较快，桥梁、路基以及边坡防护和管线迁改施工完成近一半；2 标和 3 标段既有隧道也有桥梁，其中桥梁施工快过隧道工程。



图 5-10 坂银通道工程北侧施工现场

龙澜大道是我市 7 横 13 纵快速干道项目之一，分三个项目立项建设，由南

至北分别为深华快速路工程、田贝至大水坑道路工程及龙观快速路北延段工程，项目建成后将成为观澜至中心城区的快速通道。

深华快速路项目施工分 3 个标段：1 标因福龙立交规划方案未定，正在进行初步设计；2 标隧道、软基处理以及边坡工程已经完成合同价的 38%；3 标段桥梁主体结构及路基完成，正在进行沥青路面施工。田贝至大水坑道路项目 1、2 标已完工。3 标段此前因征地拆迁的影响而工期滞后，但是在市区两级政府和街道办的强力推动下，影响施工的“拦路虎”已经拆除。



图 5-11 龙澜大道观光路至华明路段

### ——优化路网，提升西部交通效率

沙河西路快速化改造工程起点位于东滨路，终点至茶光路，采用城市快速路标准，将改造为主线双向 6 车道、辅道双向 4 车道。该项目建成后，将明显提升南山片区南北向通行能力，改善高新园、西丽等片区的交通出行环境，快速分流深圳湾口岸的客运交通，缓解周边交通干道的交通压力。截至 2016 年底，茶光路-高新南九道已经进场施工，一标绿化迁移完成 70%，二标绿化迁移完成 5%。



图 5-12 沙河西路快速化改造项目示意图

桂庙路快速化改造一期工程西起前海规划振海路，止于滨海大道后海滨立交处，建成后将成为前海与福田中心城区最直接的快速通道。该工程新建全下沉式隧道，按城市快速路标准建设，隧道主路为双向六车道加集散车道，地面辅路为双向六车道。工程分两部分建设，其中一部分与地铁 11 号线共线建设，目前隧道等主体结构已经开工；另一部分为非共线段，目前正在进行二三期疏解范围内工程施工。



图 5-13 桂庙路平面图

## 5.7 绿色交通建设

### ——积极促进公交优先绿色低碳出行

全年推广纯电动公交 9726 辆，纯电动出租车 1500 辆，纯电动通勤旅游客车 220 辆，LNG 客车 108 辆。同时，开展 2016 年公交出行宣传周及无车日活动，

通过报纸、电视、微信等宣传载体，以“每天一个主题日”的形式，开展“优质服务日”、“路权优先日”等主题宣传活动，成功举办“公交车与私家车大比拼”等 12 场专题宣传，在全市范围内营造了“优选公交、绿色出行”的良好氛围，增强了市民对公共交通行业的理解和支持。



图 5-14 “深圳公交出行宣传周”活动现场

## 5.8 本章小结

2016 年，交通投资保持大规模投资，支撑城市繁荣发展。对外枢纽建设方面，深圳机场迈入双跑道独立运行时代，服务水平进一步提升。港口深水航道和深水泊位建设有序推进，适应船舶大型化发展趋势。对外铁路通道工程建设加快，平湖火车站重启客运业务，赣深客专广东段开工，国家级铁路枢纽功能得到进一步强化。公交都市建设方面，轨道交通骨干地位进一步提升，轨道三期 7、9、11 号线开通运营，形成总长 284 公里轨道交通运营网络。轨道交通建设全面铺开，6、8、10 号线建设加快，2、3、4、5、6、9 号线等 8 条延长线开工。路网建设方面，按照“东进拓展、中轴提升、西部优化”思路，打通东、中、西三个方向交通战略通道，坪盐通道、南坪快速路三期、坂银通道工程等项目建设有序推进。





# 6 智能交通建设

- 6.1 智能交通顶层设计
- 6.2 交通数据采集
- 6.3 交通运行监测
- 6.4 交通数据分析
- 6.5 交通信息服务
- 6.6 智能交通产业合作
- 6.7 本章小结

## 6.1 智能交通顶层设计

### ——编规划：编制了深圳市智能交通十三五规划及深圳市综合交通控制网试点城市实施方案

通过总结十二五发展成果，吸收国内外先进城市发展经验，编制了《深圳市智能交通十三五规划》，确立了“大数据+交通、互联网+交通、物联网+交通”三位一体的发展思路。

根据国家发改委和交通运输部的统一部署，完成了深圳市综合交通控制网试点城市实施方案的编制工作，力争成为第一批新一代国家控制网示范城市，并在“十三五”期间启动试点示范工程。

### ——树标准：推进了行业标准研制、宣贯

围绕综合交通信息发布系统及路边停车关键设备，重点开展了《深圳市道路综合交通信息发布系统技术要求》、《深圳市道路综合交通信息发布设施设计技术指导》、《智慧路边停车数据采集系统技术规范》、《综合交通信息发布系统发布终端设备检测规程》、《交通基础数据接入与共享应用规范》5项标准的研制，其中《深圳市道路综合交通信息发布系统技术要求》、《智慧路边停车数据采集系统技术规范》已完成验收，送审市场监管委标准化处审查发布。

通过开展智能交通行业团体标准推进政策研究，有效引导我市智能交通行业团体标准工作的开展，进而推动行业高质量发展。通过开展标准宣贯工作，及时将已有标准在行业进行宣传推广和贯彻落实，充分发挥标准行业引导、规范作用。

## 6.2 交通数据采集

### ——持续开展数据采集和系统升级，夯实数据基础

逐步夯实以 GPS 数据、视频数据、车流车速检测数据、交通数据、深圳通刷卡数据等 5 大类数据为核心的综合交通大数据中心。截至 2016 年 11 月底，已接入 140985 辆营运车辆 GPS 数据、69114 路视频数据、87 个道路断面地磁检测数据、25 个高速公路断面微波检测数据、1400 万张深圳通刷卡数据、898 台移动终端数据，日均产生数据量逾 40G（不含视频），日均数据条数超 1 亿条。

### ——逐步搭建基础云环境及交通地理共享平台

逐步搭建深圳市交通运输委内部虚拟平台、中科院华南超算节点、国家超算中心深圳节点等基础云环境，实现交通数据实时接入、高效运算、安全存储。构建交通骨干网，完成了骨干网络 13 节点、362.57 公里的铺设，连接全委各单位、主要行业企业和全市各数据共享单位，为智能交通系统运行提供基础链路保障。

首创面向全行业共享的交通基础地理信息共享平台—T-GIS，目前平台已整合了民航、铁路、公路、水运、出租车等 11 类 85 项静态和动态信息，有效实现了交通基础信息的统一管理和信息资源共享。



图 6-1 交通基础信息共享平台

## 6.3 交通运行监测

——完善高速公路运行自动化监测系统，有效提升高速公路出行服务质量和水平

截至 2016 年 11 月底,已在全市 13 条高速公路布设 25 套微波检测器采集车流车速数据,在 9 个收费站出入口布设 11 套地磁检测器采集车辆排队长度数据,实现市内高速公路主要断面的车流车速实时数据获取和主要收费站出入口交通运行情况的监测。

高速公路运行自动化监测系统能有效加强我市高速公路交通运行情况的监测能力,通过分析道路车流在时间、空间分布特征,为政府部门决策提供有效依据,为市民节假日出行提供信息支持,切实加强行业监管水平和决策能力,合理引导车辆进出高速公路。

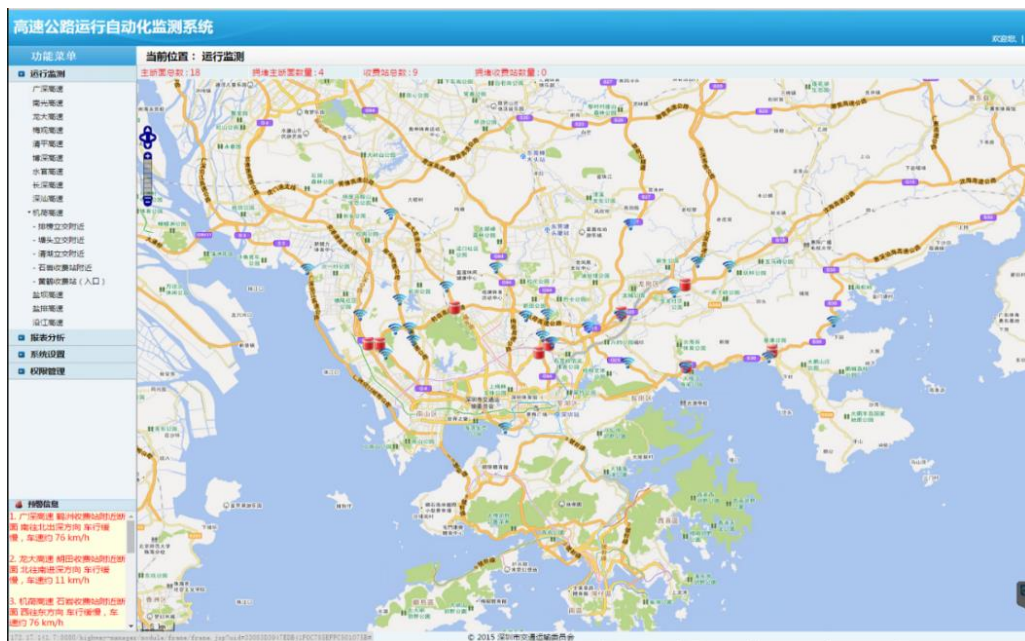


图 6-2 高速公路系统监测

### ——升级重点营运车辆 GPS 监管平台，保障监管的有效性

升级建成重点营运车辆监管平台,扩展系统容量支持 50 万车辆接入,整合企业、车辆、人员运政信息。全面接入危运、货运、驾培、客运、出租、公交 6 大板块 6100 多家道路运输企业危货车、泥头车、牵引列车、重型罐式车、重型货车、普货、驾培车、包车、班车、出租车、公交车、其他省市共享车辆 12 类车 14 万辆车的动态 GPS 数据。

通过拓展系统容量、整合运政信息,有效提升了监管平台的运行速度与效率,充实增加车辆违规查询及报表统计功能,支撑多业务系统数据服务。全面接入企业车辆数据,监测分析车辆超速、掉线等违规行为,为行业安全生产监管、企业服务质量考核及资源优化分配提供参考依据。

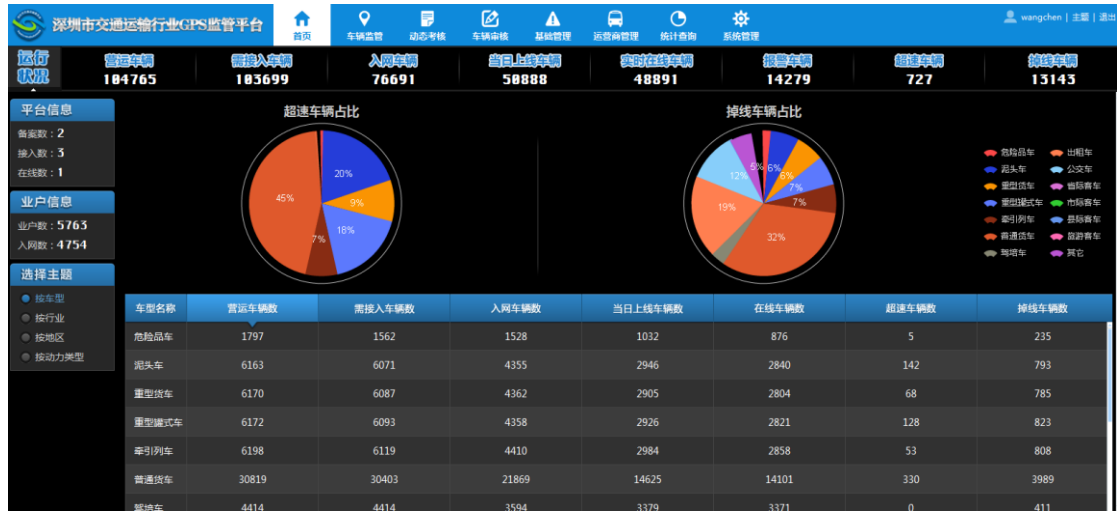


图 6-3 重点营运车辆 GPS 监管平台

## ——建成智能公交协同运行监测系统,提高深圳市公共交通的决策水平、服务质量和运营效率

基于 1400 万张深圳通卡日均 365 万条刷卡记录,1.5 万辆公交车的日均 1500 万条 GPS 定位记录进行挖掘分析,开发公交线网规划辅助决策、公交互动信息服务、交通综合信息显示及公交实时运行信息显示功能模块,实现多种公交运行信息的动态监测和实时发布,展示客流时空分布特征。

通过智能公交协同运行监测系统建设,可逐步形成覆盖公交网络的运行监测和路权优先控制体系,实现公共交通出行信息服务网络化,提高公益性行业监管能力,推动形成满足居民日常出行的、高吸引力、高满意度的公共交通出行网络,缓解城市交通拥堵,促进节能减排。



图 6-4 智能公交协同运行监测系统

## ——搭建危货车全过程监控与管理系统的，加强对危险品运输企业及车辆的安全监管

通过业务预审核、安全监管、企业管理、动态监管、统计分析、系统管理 6 大模块实现全市 73 家危运企业、1800 ( 1562 辆安装 GPS ) 辆危货车、11188 名持证从业人员的一站式管理。利用该系统，可实时掌握全市所有危运车辆的运行情况，全面监控危险货物运输申报流程、实现危险品货物运输全过程监管。



图 6-5 危险货物运输管理系统

## 6.4 交通数据分析

### ——融合多元数据，提升指数系统监测范围的广度与精度

通过融合公交 GPS 及百度导航数据，对道路交通运行指数系统进行升级。系统优化后，全市路网覆盖率提升了 45%（达到 77%，全国最高），中心城区平均精度大于 92%，原特区外平均精度大于 81%。开发完成短时预测及节假日预报功能，实现全市 4114 条 400-1000 米路段 2 小时运行速度预测、基于历史规律的节假日拥堵路段、时段查询。探索建立了公交运行评估体系，分析公交与小汽车的速度关系，评估全市 87 条公交专用道运行效能。

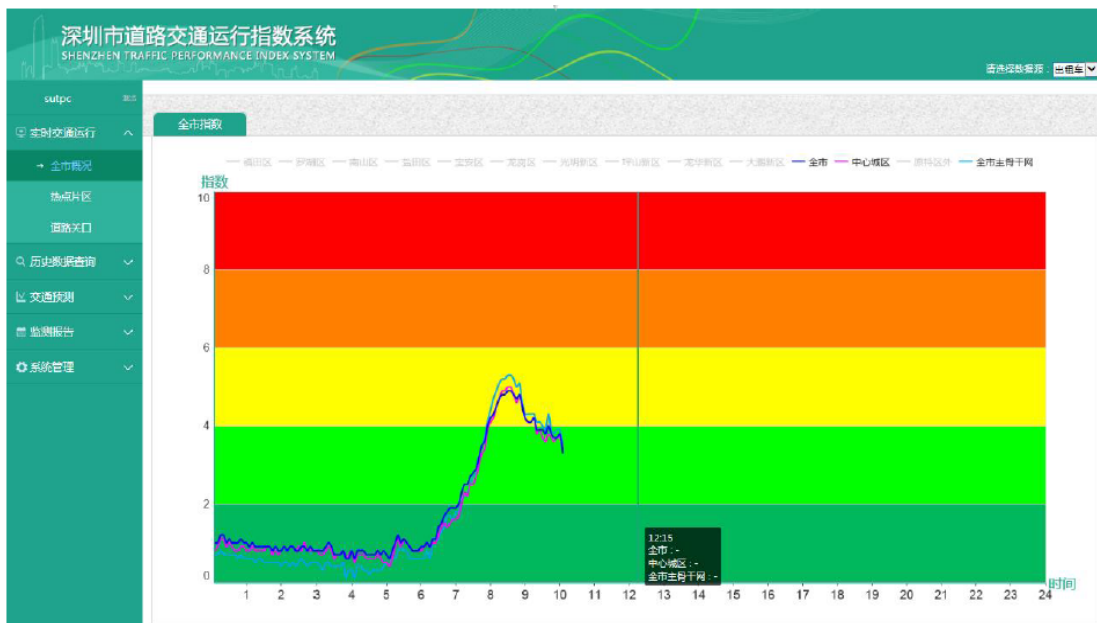


图 6-6 道路运行指数系统

### ——挖掘出租车运营特征、模式与规律，为行业管理者提供真实、合理、有效、实用的决策依据

深圳市出租车运行监测与决策分析系统通过海量动态数据获取全面、丰富、多尺度、针对性强的 GPS 轨迹信息、营收信息和运行状态信息，及时把握全行业发展态势，提升运行监测管理水平。系统提供了出租车时空分布规律监测与分析、基于 GPS 轨迹分析的绿的进出原特区行驶路线设计与运行监测、基于出租车营收测算模型的出租车营收数据分析等功能。



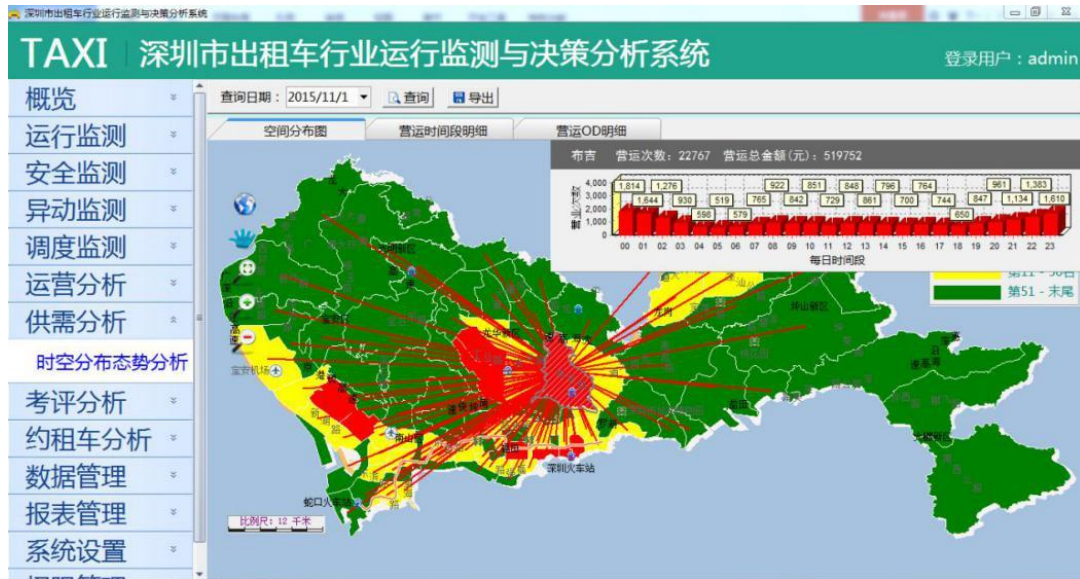


图 6-7 深圳市出租车运行监测与决策分析系统

## 6.5 交通信息服务

——坚持四屏战略，提升信息服务受众面、准确度、精确性

手机屏——交通在手，秉承“交通无处不在，服务在您身旁”的服务理念，构建综合交通信息服务平台，为市民出行提供“出行链”全过程的出行信息服务，目前软件已更新至 5.5 版，下载量超过 300 万人次，日均使用量超过 150 万人次。

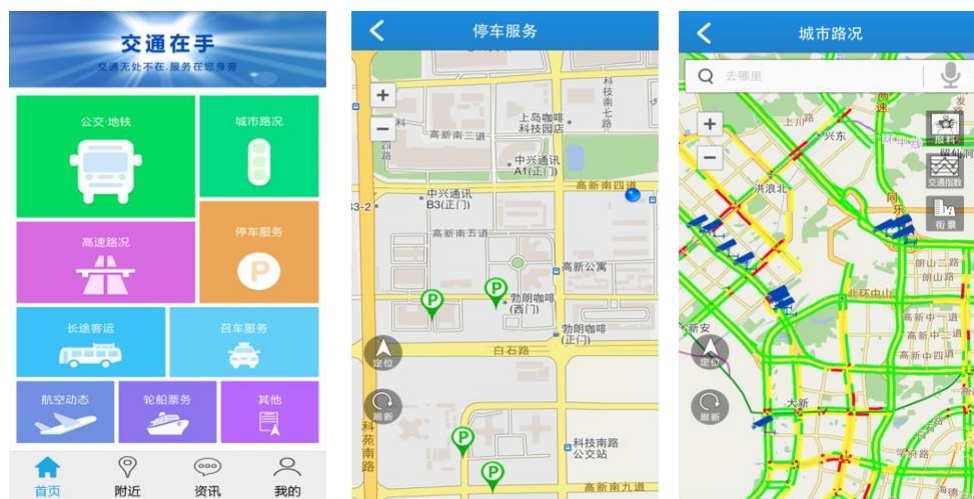


图 6-8 “交通在手” APP 应用

电脑屏——改版 e 行网，通过整合 e 行网网站与交通大数据，为市民打造一个专用的“公众出行前的出行信息查询、交通信息发布”网站。



图 6-9 “e行网”网页界面

电视屏——与深圳广电集团合作，利用海量信息资源，建设了综合交通信息直播节目——全景大交通，目前，现已全面升级了采编系统，更及时、准确、权威发布综合交通信息。目前，节目日均受众面超过 600 万人次。

## 6.6 智能交通产业合作

### ——培育产业，引导行业

为促进智能交通行业交流，做大做强产业，全市开展了智能交通产业扶持政策研究，深入分析了我市智能交通产业面临的现状及发展趋势，从制度机制、人才技术、产业效率、资金政策、市场秩序 5 个方面探究了智能交通产业存在问题，指导和推动行业组织设立智能交通产业专项基金。举办第五届智能交通展览会及第十三届中国城市智能交通论坛，加强技术交流，扩大深圳智能交通行业影响力。



图 6-10 第十三届中国城市智能交通论坛

## ——促进北斗技术与交通领域的深度融合

2016 年 6 月 17 日，深圳市交通运输委员会与中国航天科技通信有限公司战略合作签约仪式在深圳会展中心举行。双方在智能交通、绿色交通领域深化合作，市交委在政策引导、数据开放等方面，航通集团在软硬件协同等方面，利用物联网、云计算等新技术破解交通发展难题，提高运输效率，为政府宏观管理、监管业务和公共服务提供信息支持，共同推动交通运输产业转型升级。

近年来，深圳高度重视加速北斗卫星导航系统应用与推广。一方面加强研发扶持，出台了《深圳市北斗卫星导航系统应用产业化实施方案》，引进和培育了一大批卫星研发机构和企业，产业生态体系基本涵盖了终端产品研发、制造、系统集成、运营服务等环节。另一方面创新应用，加强北斗卫星在各大领域的推广。截至 2016 年底，全市货车总数 76336，安装了部标+北斗双模的有 62503 辆货运车。

## 6.7 本章小结

2016 年，全市智能交通建设主要取得了以下几方面成果：一是在顶层架构完善方面，通过编规划、树标准、建机制，进一步完善了智能交通顶层设计。二是在夯实“大数据”基础方面，通过交通大数据中心汇数据、通链路、促共享，进一步夯实了交通基础应用环境。三是在行业监管和公众服务方面，通过优服务、强监管、促交流，不断深化民生服务内涵。四是通过和依托“智能交通行业协会”和“智慧交通产业促进会”，建设形成了智能交通产业培育体系。

# 7 道路交通运行

- 7.1 总体运行
- 7.2 片区运行
- 7.3 重要道路运行
- 7.4 原二线关运行
- 7.5 路口延误分析
- 7.6 路内停车分析
- 7.7 本章小结

## 7.1 总体运行

### ——全市道路交通运行保持总体平稳，早晚高峰车速略有下降

2016年全市道路交通运行状况保持平稳，全市工作日早高峰<sup>4</sup>平均交通指数为3.1，同比提升3.2%，处于基本畅通等级；平均车速为30.6公里/小时，同比下降1.3%。工作日晚高峰平均交通指数为4.6，同比下降2.1%，处于缓行等级；平均车速为26.0公里/小时，同比下降0.8%。变化趋势方面，2016年道路运行车速结束了前两年的回升趋势，早晚高峰平均车速较2015年均略微下降。

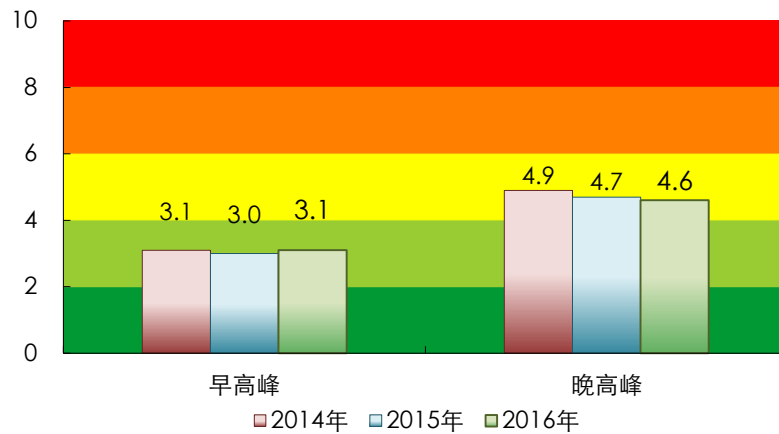


图 7-1 全市工作日高峰期交通指数变化

数据来源：深圳市交通运输委员会综合交通运行指挥中心

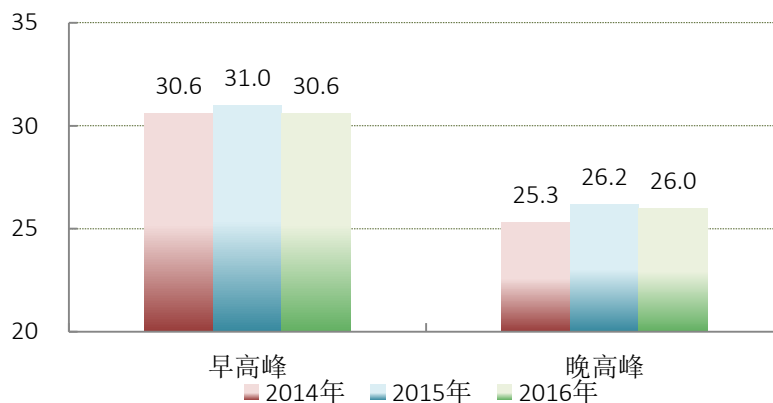


图 7-2 全市工作日高峰期平均车速变化（单位：公里/小时）

数据来源：深圳市交通运输委员会综合交通运行指挥中心

<sup>4</sup> 早高峰时段指 7:00-9:00，晚高峰时段指 17:30-19:30。

## ——下半年道路交通拥堵逐步好转，平均车速优于去年同期水平

2016 年上半年晚高峰平均车速为 25.8 公里/小时，较 2015 年（27.3 公里/小时）同比下降 5.8%，2016 年下半年晚高峰平均车速为 26.3 公里/小时，较 2015 年（25.0 公里/小时）同比上升 5.2%。下半年全市路网运行状况优于上半年，交通拥堵情况有所好转，特别是 9 月以后晚高峰平均车速呈上扬趋势，大幅高于 2015 年同期，成因分析如下：

一是地铁 11 号线及 7、9 号线相继开通，沿线各地铁站点施工围挡拆除，路面恢复后提高了道路通行能力，并且地铁转移部分小汽车出行客流，沿线出行方式结构变化提高了道路运行速度；

二是关口改造等工程完工，优化完善原二线关口瓶颈路段的交通组织，道路通行能力显著提升，有效缓解进出中心城区的交通拥堵压力；

三是网约车管理办法出台，明确了网约车资质要求，一定程度上限制了网约车的大规模快速增长，遏制了违规从事网约车行为，对城区交通拥堵起到一定改善作用。

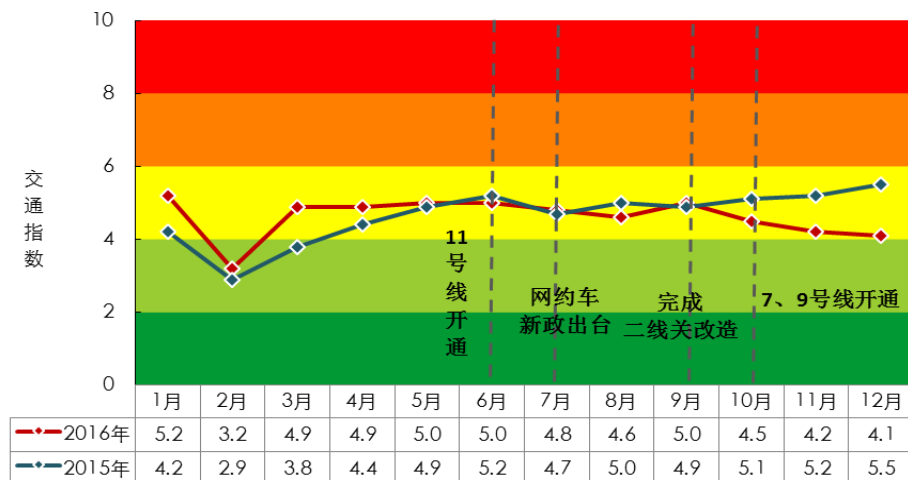


图 7-3 2015-2016 年全市工作日晚高峰交通指数月变化情况

数据来源：深圳市交通运输委员会综合交通运行指挥中心

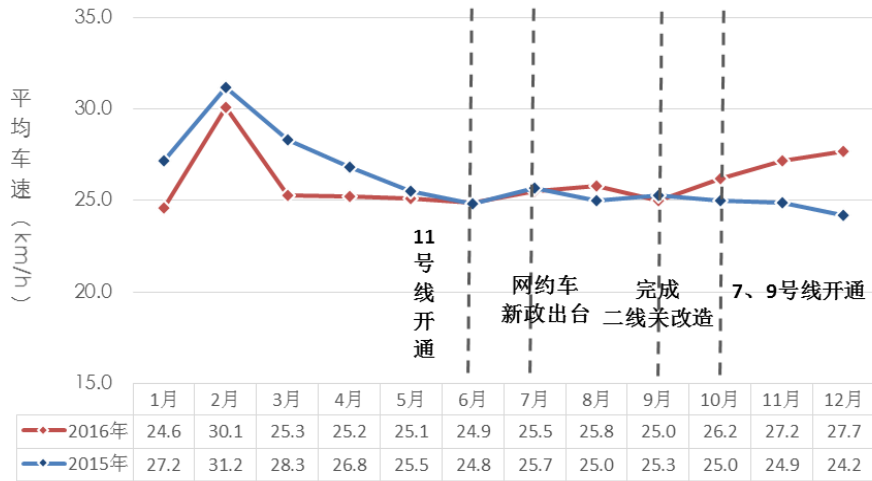


图 7-4 2015-2016 年全市工作日晚高峰平均车速月变化情况

数据来源：深圳市交通运输委员会综合交通运行指挥中心

2016 年全市常发拥堵路段<sup>5</sup>249 段，总拥堵里程 345.4km。其中，高速路 17 段 拥堵里程 137.1km ,占高速路双向里程 23.5% 快速路 18 段 拥堵里程 26.1km , 占快速路双向里程 8.1% ；主干道 166 段，拥堵里程 145.4km ，占主干道双向里程 5.8% ；次干道 48 段，拥堵里程 36.9km ，占次干道双向里程 1.9%。

<sup>5</sup> 年度常发拥堵路段：指一年内工作日早高峰（或晚高峰）期间 80% 以上时间交通指数大于等于 6.0、处于较拥堵或拥堵等级的路段。





## 7.2 片区运行

——工作日晚高峰坪山区、龙华区和宝安区平均车速有所提升，盐田区和大鹏新区呈现节假日交通拥堵特征

罗湖区、龙岗区和龙华区工作日晚高峰时段平均车速相对较低，分别为 23.7 公里/小时、25.5 公里/小时和 25.6 公里/小时。大鹏新区、坪山区、光明新区工作日晚高峰时段平均车速相对较高，分别为 42.6 公里/小时、38.0 公里/小时和 31.8 公里/小时。

变化趋势方面，大鹏新区、光明新区、盐田区和南山区工作日晚高峰时段平均车速有所下降，同比分别下降 5.3%、4.2%、2.8%和 2.7%。坪山区、龙华区和宝安区工作日晚高峰时段平均车速有所提升，同比分别提升 2.8%、2.4%和 2.2%。福田区和罗湖区晚高峰时段平均车速与 2015 年基本持平。

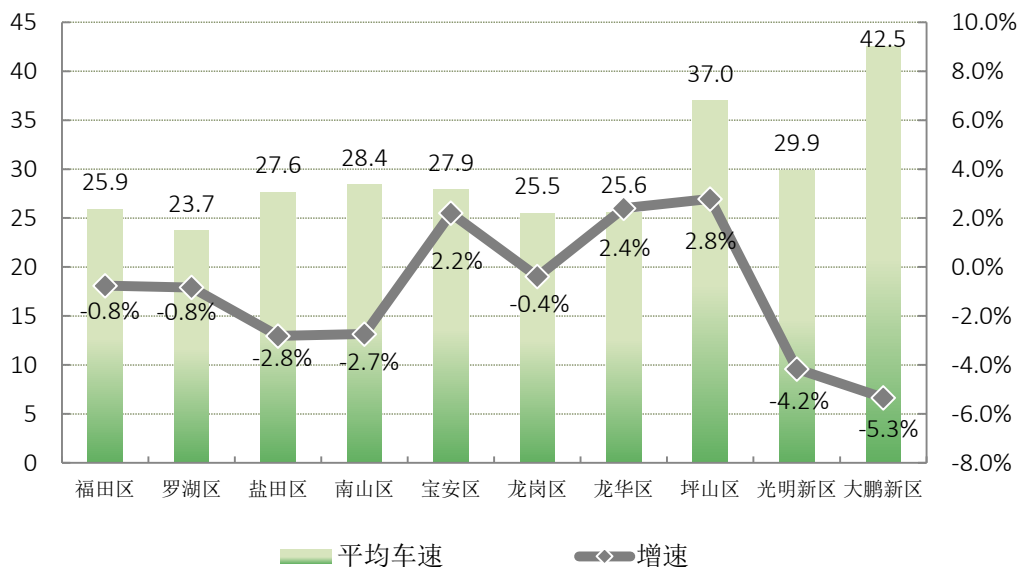


图 7-6 2016 年各行政区工作日晚高峰时段平均车速情况（单位：公里/小时）

数据来源：深圳市交通运输委员会综合交通运行指挥中心

节假日期间，盐田区和大鹏新区呈现节假日交通拥堵特征，晚高峰平均车速

分别为 27.0 公里/小时和 38.0 公里/小时。主要原因在于节假日期间，仙湖植物园、大小梅沙等景区成为市民出游的热门选择，东部地区承载着较大的交通压力。

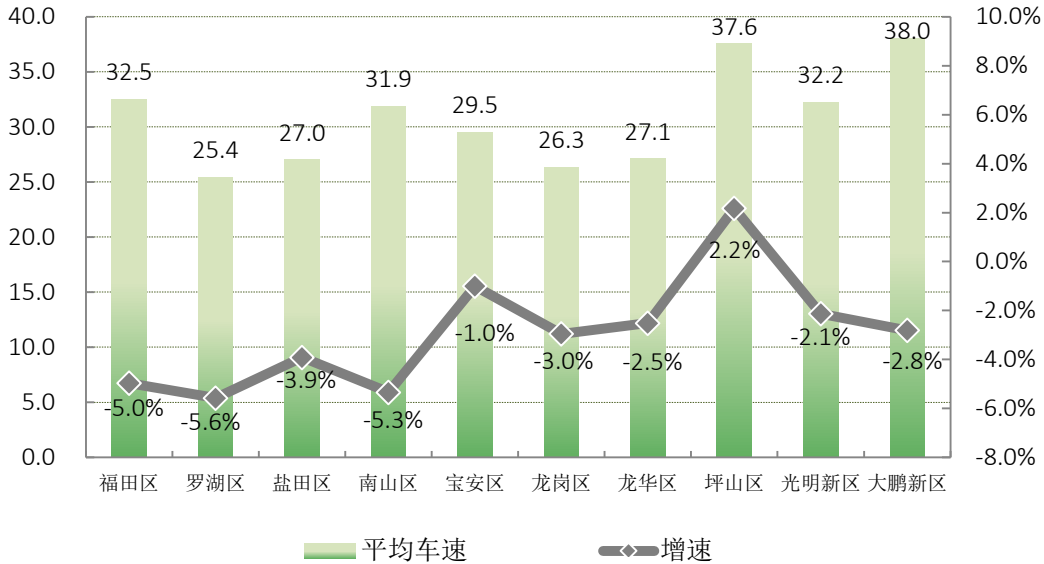


图 7-7 2016 年各行政区节假日晚高峰时段平均车速情况（单位：公里/小时）

数据来源：深圳市交通运输委员会综合交通运行指挥中心

### ——原特区内道路交通拥堵呈现扩散趋势，原特区外道路交通拥堵恶化较为严重

全市 105 个片区中，工作日晚高峰共有 12 个片区处于较拥堵及以上等级（交通指数 6.0 以上），占比约 11%。2016 年工作日晚高峰十大拥堵片区均位于原特区内，其中 5 个位于福田区、3 个位于南山区，2 个位于罗湖区，原特区内拥堵更为严重。

表 7-1 2016 年工作日晚高峰全市十大拥堵片区

排名	片区名称	交通指数	行政区
1	南园	8.1	福田区
2	八卦岭	7.18	福田区
3	车公庙	6.78	福田区
4	莲花北	6.56	福田区

排名	片区名称	交通指数	行政区
5	南油	6.46	南山区
6	同乐	6.39	南山区
7	布心	6.38	罗湖区
8	南湖	6.22	罗湖区
9	华强北	6.17	福田区
10	科技园	6.14	南山区

数据来源：深圳市交通运输委员会综合交通运行指挥中心

与 2015 年相比，原特区内交通拥堵呈现扩散趋势。与 2015 年十大拥堵均位于罗湖、福田不同，2016 年拥堵片区中有三个片区位于南山区。南油、同乐和科技园等南山区三大拥堵片区 2016 年工作日晚高峰交通指数分别达到了 6.46、6.39 和 6.14。

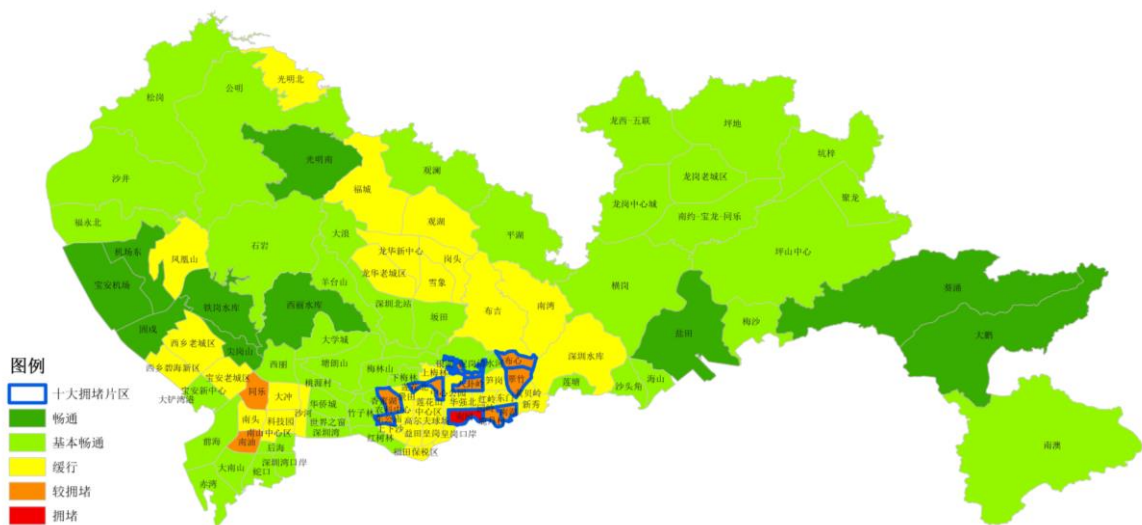


图 7-8 2016 年全市工作日晚高峰片区道路运行情况

数据来源：深圳市交通运输委员会综合交通运行指挥中心

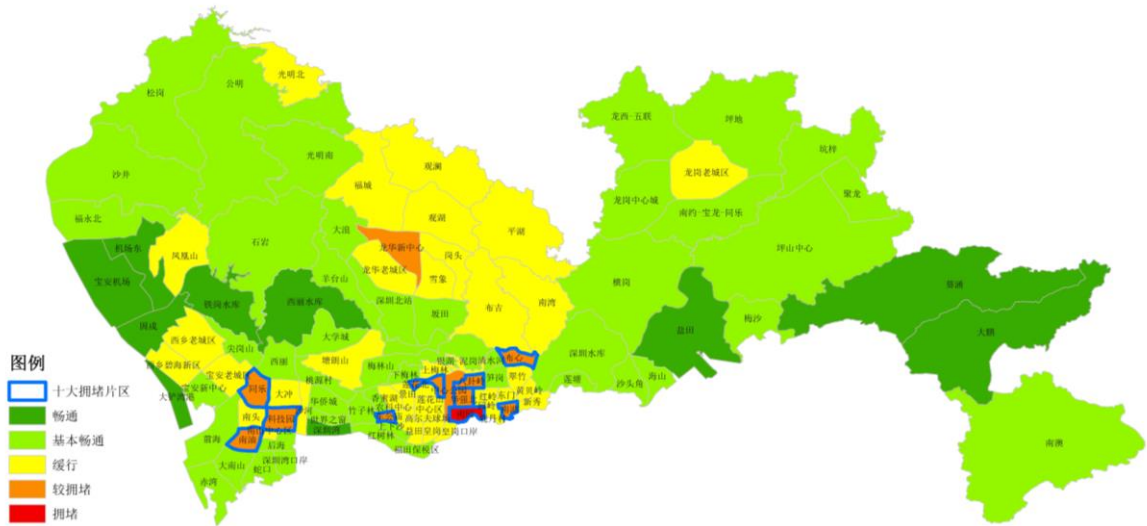


图 7-9 2016 年全市工作日晚高峰片区道路运行情况

数据来源：深圳市交通运输委员会综合交通运行指挥中心

与原特区内相比，原特区外片区交通拥堵恶化更明显。与 2015 年相比，2016 年全市交通指数上升的片区大部分处于原特区外，其中大铲湾港、平湖、光明南等片区增幅较大。原特区内增幅较大的片区主要位于南山区和盐田区。随着原特区内一体化逐步推进，也应重视原特区外典型片区的交通拥堵变化情况，加强原特区外交通综合治理。

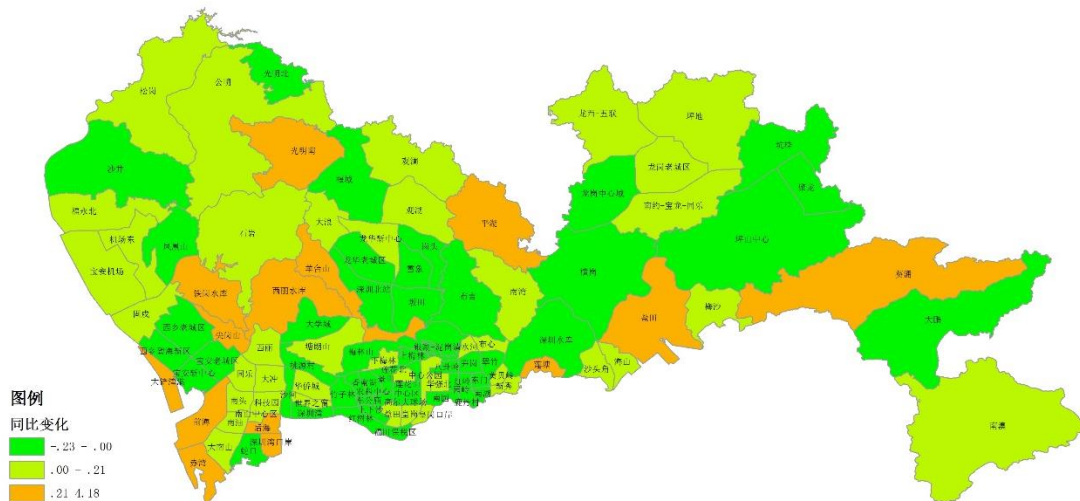


图 7-10 2016 年工作日晚高峰期交通指数同比变化情况

数据来源：深圳市交通运输委员会综合交通运行指挥中心

——热点片区高峰期平均车速总体略有上升，福田口岸和深圳湾

## 口岸高峰期平均车速有所下降

交通枢纽片区方面，2016年宝安机场、深圳北站高峰期交通运行速度分别为43.8公里/小时、22.4公里/小时，分别同比上升1.7%、2.1%。

口岸片区方面，2016年罗湖口岸、皇岗口岸片区高峰期运行速度分别为25.6公里/小时、30.6公里/小时，分别同比上升3.0%、2.5%，而福田口岸、深圳湾口岸片区高峰期运行速度分别为23.8公里/小时、30.9公里/小时，分别同比下降6.1%、4.2%。

热门商业圈方面，2016年东门及华强北商业圈高峰期交通运行速度分别为24.0公里/小时、22.4公里/小时，其中东门商业圈同比上升0.4%，华强北商业圈同比下降0.7%。

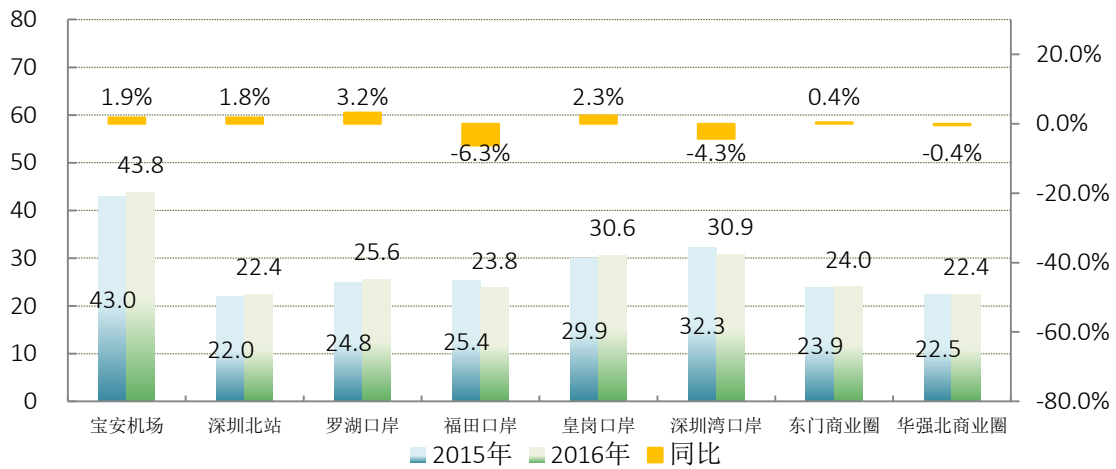


图 7-11 2016 年热点片区高峰期车速同比变化（单位：公里/小时）

数据来源：深圳市交通运输委员会综合交通运行指挥中心

## 7.3 重要道路运行

### ——工作日晚高峰中心城区道路平均车速同比上升 0.4%

2016年中心城区<sup>6</sup>工作日晚高峰平均车速为25.6公里/小时，同比上升0.4%。

<sup>6</sup> 中心城区指福田区、罗湖区、南山区。

其中，快速路平均车速为 38.5 公里/小时，同比上升 2.1%；主干路平均车速为 26.6 公里/小时，同比下降 1.5%；次干路平均车速为 20.1 公里/小时，与 2015 年基本持平；支路平均车速为 21.4 公里/小时，与 2015 年基本持平。

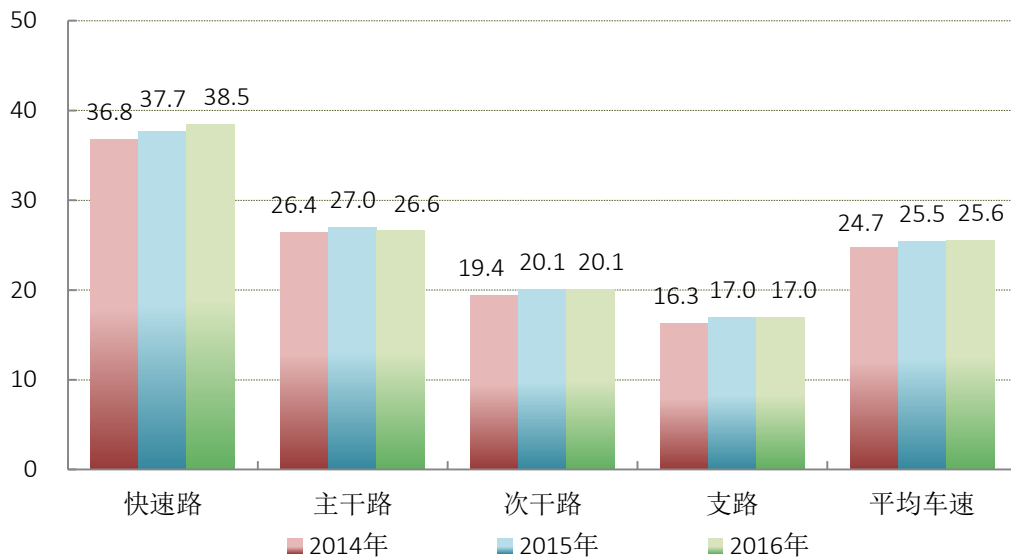


图 7-12 中心城区工作日晚高峰各等级道路平均车速变化情况（单位：公里/小时）

数据来源：深圳市交通运输委员会综合交通运行指挥中心

## ——北环大道双方向平均车速略有下降，原特区外典型干道平均车速普遍下降

中心城区工作日晚高峰期间，泥岗路东行、香蜜湖路北行等快速路平均车速低于 30 公里/小时，处于较拥堵等级。南山大道北行、南山大道南行等主干路平均车速低于 20 公里/小时，处于较拥堵等级。

与 2015 年相比，滨河大道、香蜜湖路 2 条快速路双向平均车速略微上升；北环大道双向平均车速略微下降；沿河路、福龙路南行平均车速下降，北行平均车速上升。中心城区南北向主干路中，南海大道北行、南山大道北行、文锦路南行、彩田路南行、沙河西路南行交通压力略有增加，工作日晚高峰平均车速分别下降 9.4%、7.3%、3.8%、5.1%、4.8%。原特区外典型道路交通压力略微增大，

广深高速、广深公路、龙岗大道工作日晚高峰双向平均车速呈现下降态势。

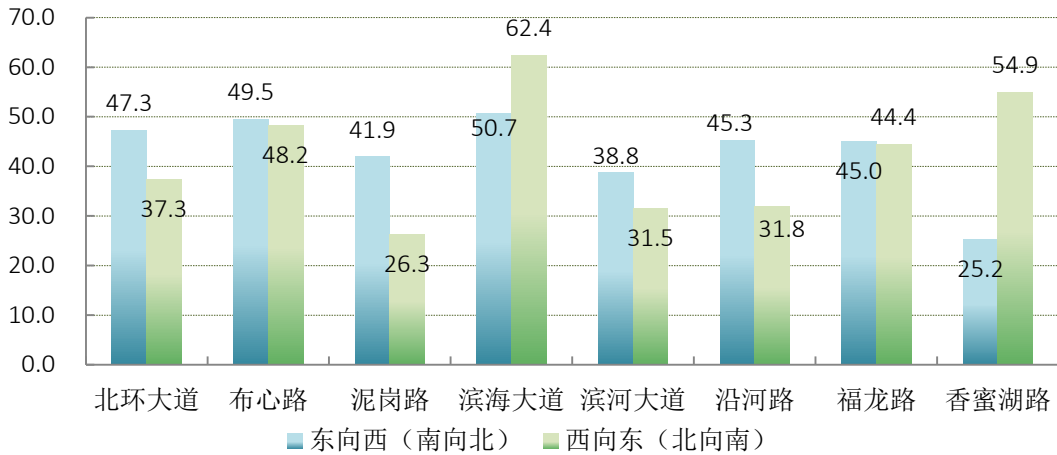


图 7-13 典型快速路工作日晚高峰平均车速 (单位: 公里/小时)

数据来源: 深圳市交通运输委员会综合交通运行指挥中心

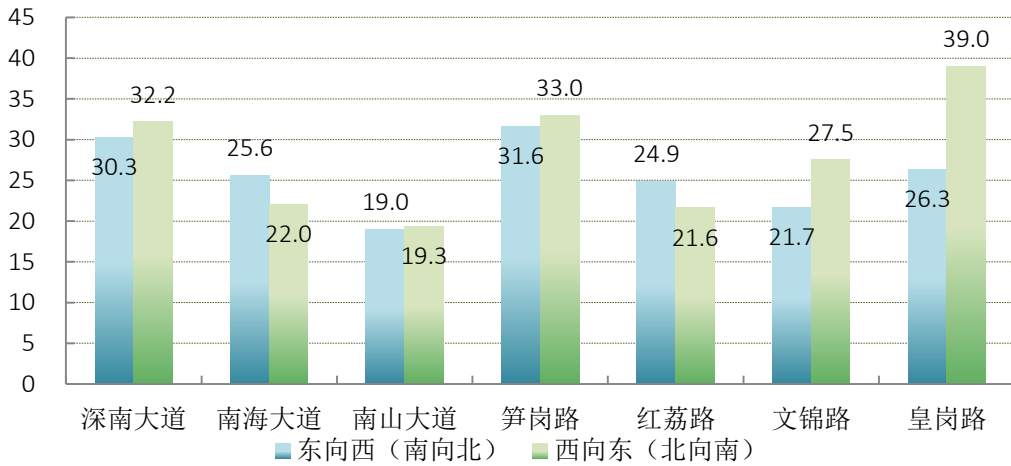


图 7-14 (a) 典型主干路工作日晚高峰平均车速 (单位: 公里/小时)

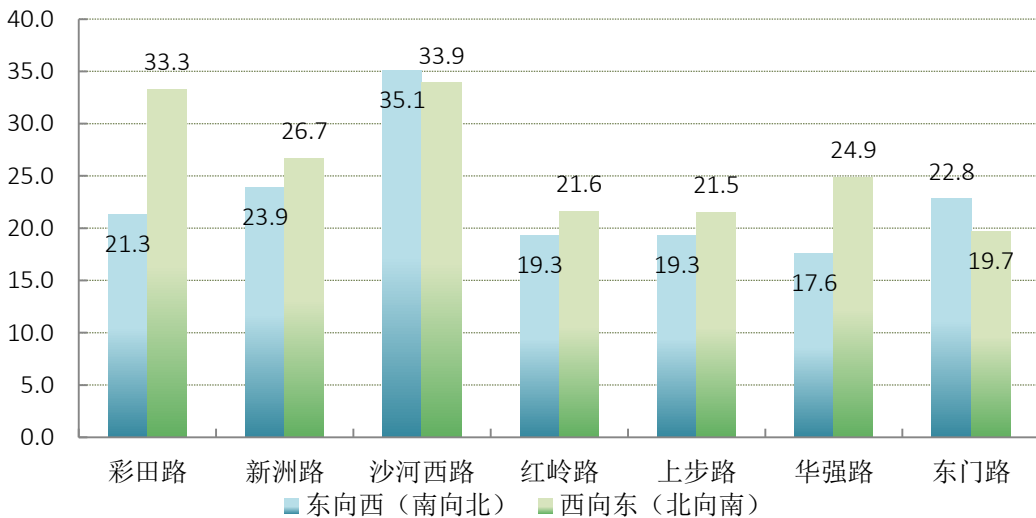


图 7-14 (b) 典型主干路工作日晚高峰平均车速 (单位: 公里/小时)

数据来源: 深圳市交通运输委员会综合交通运行指挥中心

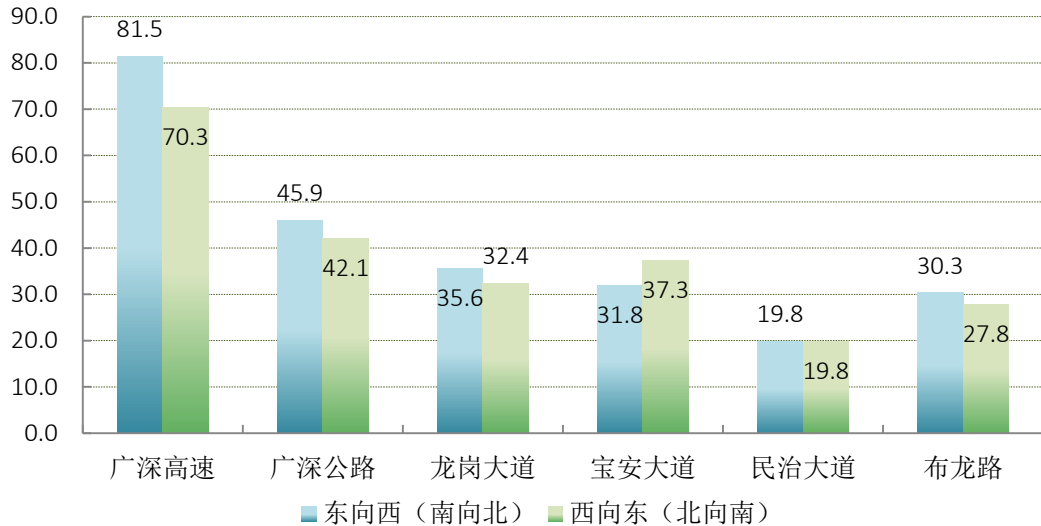


图 7-15 原特区外典型道路工作日晚高峰平均车速 (单位: 公里/小时)

数据来源: 深圳市交通运输委员会综合交通运行指挥中心

### ——2016 年年度十大拥堵路段

2016 年全市十大拥堵路段含 4 条原特区内路段、6 条原特区外路段, 其中拥堵指数排名前三的分别为滨海大道 (快速路, 南海大道-南山大道, 东往西, 交通指数 8.1, 车速 13.9 公里/小时)、新安四路 (主干道, 公园路-前进二路, 东往西, 交通指数 7.5, 车速 12.4 公里/小时)、滨河大道 (快速路, 红岭南路-船步路, 西往东, 交通指数 7.4, 车速 19.2 公里/小时)。

表 7-2 2016 年高峰时段十大拥堵路段

序号	道路名称	道路等级	方向	起点	终点	指数	车速 (公里/小时)
1	滨海大道	快速路	东-西	南海大道	南山大道	8.1	13.9
2	新安四路	主干道	东-西	公园路	前进二路	7.5	12.4
3	滨河大道	快速路	西-东	红岭南路	船步路	7.4	19.2
4	上步南路	主干道	南-北	滨河大道	深南中路	7.4	13
5	西乡大道	主干道	东-西	工业路	宝安大道	7.3	13.3
6	红岭南路	主干道	南-北	滨河大道	深南中路	7.3	13.6
7	清华东路	主干道	东-西	大和路	华清大道	7.3	13.7
8	西环路	主干道	北-南	吉华路	龙岭西路	7.2	14.2



序号	道路名称	道路等级	方向	起点	终点	指数	车速(公里/小时)
9	前进二路	主干道	南-北	庄边路	西乡大道	7.1	14.3
10	人民路	主干道	北-南	龙胜路	布龙路	7.1	14.4

数据来源：深圳市交通运输委员会综合交通运行指挥中心

## ——2016年年度十大恶化路段

2016年全市拥堵状况十大恶化路段含3条原特区内路段、7条原特区外路段，其中恶化程度排名前三的分别为广深公路（主干道，新安一路-湖滨中路，北往南，交通指数6.3，同比上升32%）、益田路（主干道，滨河大道-福华路，南往北，交通指数6.5，同比上升18.9%）、南坪快速路（快速路，布龙路-坂雪岗大道，东往西，交通指数5.9，同比上升17%）。

表 7-3 2016 年高峰时段拥堵状况十大恶化路段

序号	道路名称	道路等级	方向	起点	终点	15年指数	16年指数	增幅
1	广深公路	主干道	北-南	新安一路	湖滨中路	4.8	6.3	32.2%
2	益田路	主干道	南-北	滨河大道	福华路	5.5	6.5	18.9%
3	南坪快速路	快速路	东-西	布龙路	坂雪岗大道	5.0	5.9	17.2%
4	滨海大道	快速路	西-东	南山大道	南海大道	5.4	6.2	16.1%
5	五和大道	主干道	南-北	永香西路	布龙路	5.7	6.5	14.5%
6	龙观东路	主干道	北-南	观澜大道	华清大道	5.9	6.8	13.8%
7	后海大道	主干道	南-北	滨海大道	学府路	6.0	6.8	13.0%
8	工业路	主干道	西-东	人民路(龙华)	梅龙路	5.4	6.1	12.5%
9	碧新路	主干道	南-北	龙园路	龙平东路	5.5	6.2	12.0%
10	新安一路	主干道	西-东	广深公路	建安一路	6.4	7.0	9.4%

数据来源：深圳市交通运输委员会综合交通运行指挥中心

## ——2016年年度十大改善路段

2016年全市拥堵状况十大改善路段含6条原特区内路段、4条原特区外路段，改善程度排名前三的分别为梅龙路（工业路-民清路，南往北，交通指数5.1，同比下降17.9%）、红荔西路（景田路-香梅路，东往西，交通指数5.6，同比下降17.8%）、龙城大道（龙翔大道-深惠路，北往南，交通指数5.3，同比下降17.1%）。

表 7-4 2016 年高峰时段拥堵状况十大改善路段

序号	道路名称	道路等级	方向	起点	终点	15年指数	16年指数	增幅
1	梅龙路	主干道	南-北	工业路	民清路	6.2	5.1	-17.9%
2	红荔西路	主干道	东-西	景田路	香梅路	6.9	5.6	-17.8%
3	龙城大道	主干道	北-南	龙翔大道	深惠路	6.4	5.3	-17.1%
4	红荔路	主干道	东-西	皇岗路	彩田路	6.2	5.2	-15.5%
5	桂庙路	主干道	西-东	月亮湾大道	前海路	6.6	5.8	-12.4%
6	丹平快速路	快速路	北-南	布沙路	爱国路	6.3	5.5	-12.3%
7	爱国路	主干道	西-东	太宁路	布心路	6.4	5.6	-11.9%
8	红岭中路	主干道	北-南	红桂路	深南中路	6.1	5.4	-11.6%
9	沙河西路	主干道	北-南	西丽路	留仙大道	6.0	5.4	-11.0%
10	福龙路	快速路	北-南	南坪快速	北环大道	5.8	5.2	-10.4%

数据来源：深圳市交通运输委员会综合交通运行指挥中心

## 7.4 原二线关运行

### ——原二线关早高峰进关方向 3/4 关口平均车速有所下降

2016年工作日早高峰进关方向，西部关口（南头、同乐、新城、白芒）平均车速均出现不同幅度下降，南头关下降最为明显，平均车速仅为23.7公里/小时，同比下降12%。中部关口（梅林、福龙、新区、南坪）和东部关口（布吉、清平、清水河、沙湾）运行状况呈现一定分化，福龙关、沙湾关和梅林关平均车

速同比分别提升 10%、10%和 1% 清平关、南坪关和布吉关同比分别下降 11%、9%和 4%。

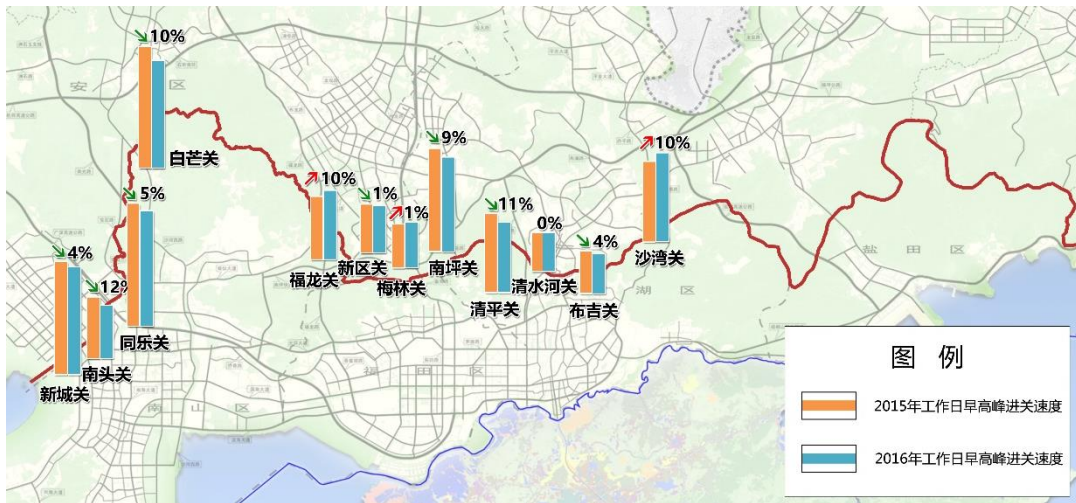


图 7-16 2015 年和 2016 年工作日早高峰进关车速对比

数据来源：深圳市交通运输委员会综合交通运行指挥中心

### ——原二线关口出关方向晚高峰交通拥堵明显加剧，仅福龙关和清水河关车速有所提升

2016 年工作日晚高峰出关方向，西部、中部和东部关口平均车速普遍下降。其中南坪、新城和布吉关平均车速下降较为明显，同比分别下降 17%、13%和 6%。福龙关和清水河关平均车速有所提升，同比分别提升 8%和 6%。

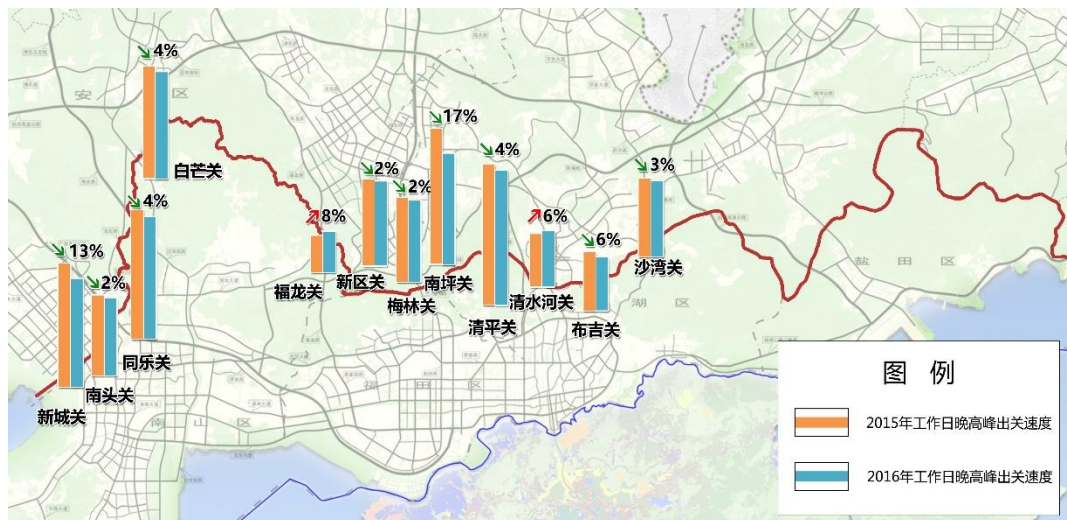


图 7-17 2015 年和 2016 年工作日晚高峰出关车速对比

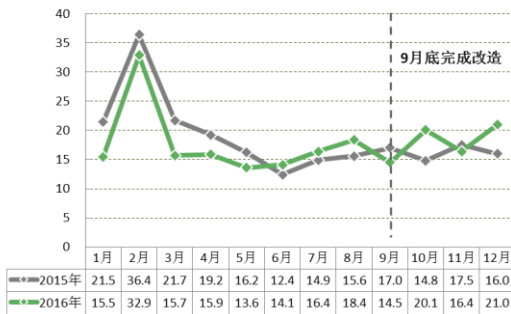
数据来源：深圳市交通运输委员会综合交通运行指挥中心

## ——二线关改造工程效果明显，四大关口平均车速显著提升

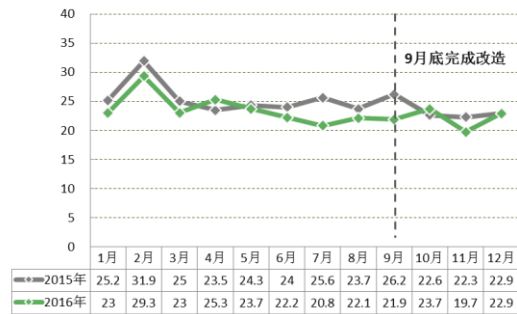
2016年9月底二线关交通改善工程基本完工后，四个进出中心城区的主要二线关口（布吉关、梅林关、福龙关、南头关）平均车速均出现显著提升。早高峰进关方向，布吉关、梅林关、福龙关、南头关10月份平均车速环比（与9月份相比）分别提高了39%、46%、11%和34%，同比分别提高了36%、72%、17%和4%，关口交通压力得到明显改善。10-12月，布吉关、福龙关、南头关平均车速总体保持增长趋势。

晚高峰出关方向，吉关、梅林关、福龙关、南头关10月份平均车速环比（与9月份相比）分别提高了8%、6%、32%和49%，同比分别提高了5%、12%、54%和30%，关口交通压力得到明显改善。10-12月，梅林关和南头关平均车速总体保持增长趋势。

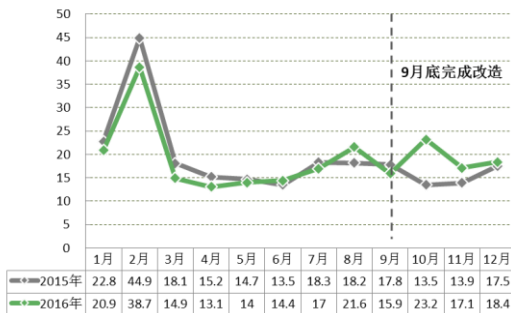
2015年-2016年布吉关早高峰进关速度对比



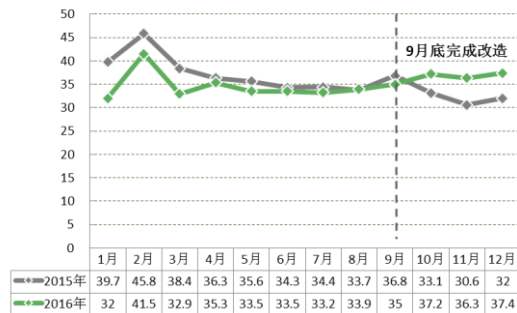
2015年-2016年布吉关晚高峰出关速度对比



2015年-2016年梅林关早高峰进关速度对比



2015年-2016年梅林关晚高峰出关速度对比



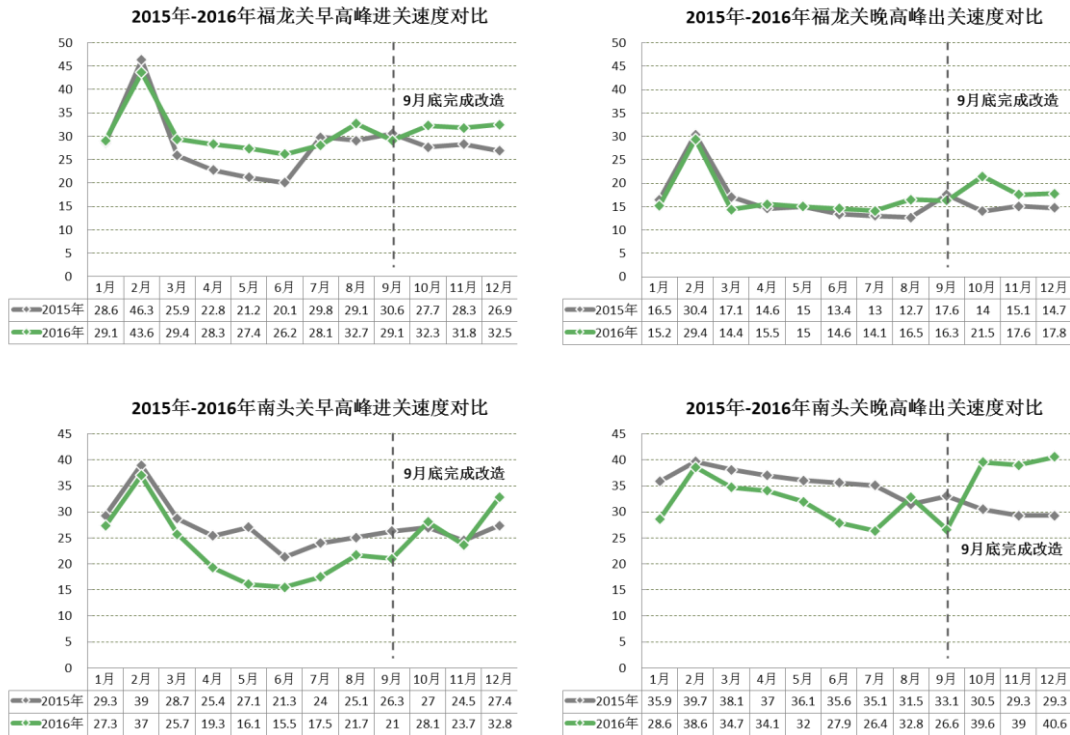


图 7-18 2015 年-2016 年主要关口工作日高峰时段进出关车速对比（单位：公里/小时）

数据来源：深圳市交通运输委员会综合交通运行指挥中心

## 7.5 路口延误分析

### ——罗湖区和福田区交叉口平均延误较大，原特区内交叉口延误高于原特区外

利用深圳市实时交叉口评估系统，分析 2016 年全市交叉口运行情况，分析时段选取每天 6：00-22：00。2016 年全市交叉口延误排名前三的行政区分别为罗湖区、福田区和盐田区，交叉口平均延误分别为 133.4 秒、126.3 秒和 108.5 秒。

2016 年全市延误最大的交叉口为罗湖区的船步路/渔民村交叉口，平均延误达到了 307.4 秒。全市十大延误交叉口中，3 个位于龙岗区，3 个位于福田区、2 个位于罗湖区、1 个位于南山区、1 个位于龙华区。

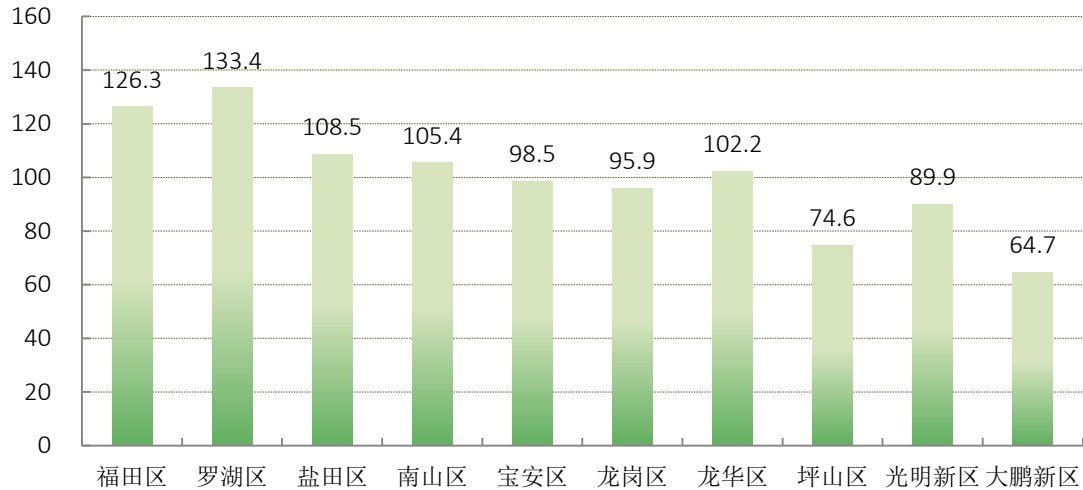


图 7-19 全市各行政区交叉口平均延误 (单位: 秒)

数据来源: 深圳市城市交通规划设计研究中心

表 7-5 2016 年全市十大延误交叉口

排序	交叉口名称	行政区	平均延误 (秒)
1	船步路/渔民村	罗湖区	307.4
2	海德二/文心五	南山区	300.1
3	华富/振中	福田区	296.1
4	丹平路/金鹏物流园	龙岗区	291.0
5	吉华/穿隆桥	龙岗区	249.9
6	205 国道(深惠路)/丹竹大道	龙岗区	246.1
7	华发/振华	福田区	243.5
8	华发/振中	福田区	237.8
9	环观南/大和	龙华区	234.5
10	嘉宾/金塘街	罗湖区	231.3

数据来源: 深圳市城市交通规划设计研究中心

## 7.6 路内停车分析

### ——路内停车泊位占有率提高, 停车资源得到更高效利用

2016 年全市在原特区内共计 11158 个路内停车泊位, 同比下降 6.0%。其中罗湖区 1247 个; 福田区 5210 个; 南山区 3847 个; 盐田区 854 个。

自 2015 年 1 月 1 日路边停车收费管理在原特区内 4 个区全面实施以来, 实施片区路内停车泊位占有率提升明显, 罗湖区、福田区、南山区和盐田区路内停

车泊位占有率分别提升了 14.1%、14.4%、13.4%、9.3%。罗湖区路内停车泊位占有率最高，达到了 61.3%。

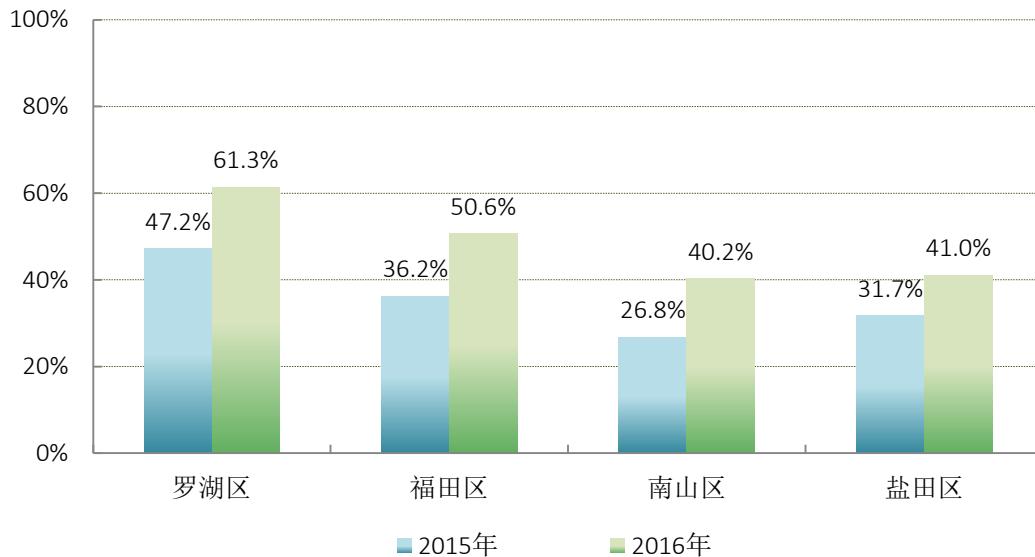


图 7-20 中心城区各行政区路内停车泊位占有率

数据来源：深圳市交通运输委员会道路管理事务中心

## 7.7 本章小结

2016 年全市道路运行总体平稳，道路交通指数和平均车速与 2015 年基本持平。1-9 月份道路拥堵状况与 2015 年同期相比有所加剧，10 月份之后，由于 7、9 号线开通运营、二线关改造等工程完工和网约车新政发布等原因，全市道路运行状况得到明显改善。原特区内道路拥堵状况有所改善，但拥堵呈现向南山区扩散趋势，原特区外片区交通拥堵恶化更明显。应加强对原特区内新增拥堵片区，如南山科技园片区的交通改善，同时，持续推进原特区外交通综合治理工作，维持合理的道路交通运行水平。

# 8 公共交通运输运行

- 8.1 客运量及结构
- 8.2 轨道交通
- 8.3 常规公交
- 8.4 出租车
- 8.5 互联网自行车
- 8.6 本章小结



## 8.1 客运量及结构

### ——公共交通日均客运量超过千万人次，其中轨道交通客运量大幅提升

2016年全市公共交通(包括常规公交、轨道交通、巡游车)客运总量为35.39亿人次；全年日均客运量966.94万人次。如计入定制巴士和网约车，全年公共交通日均客运量达到1078.75万人次。

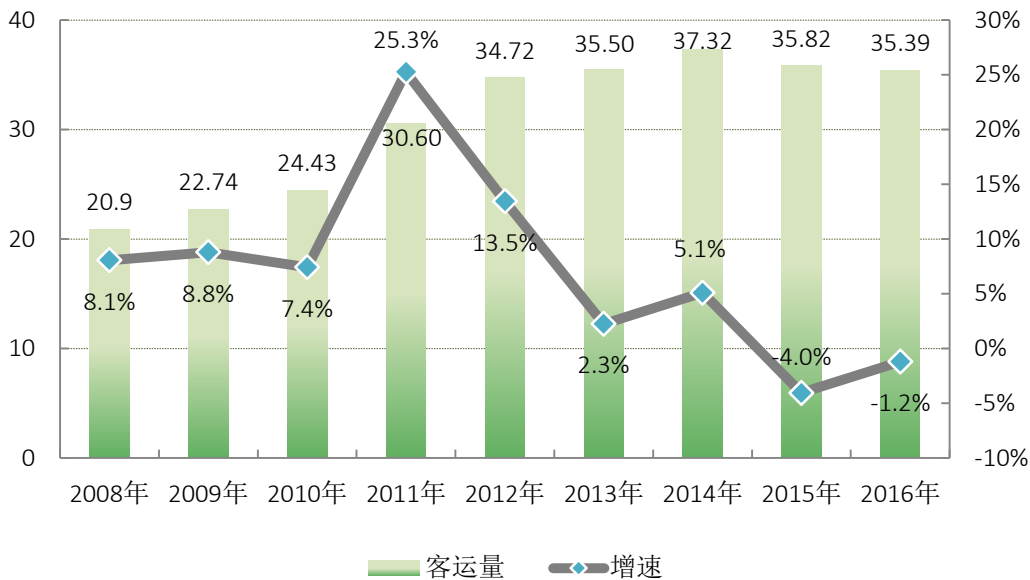


图 8-1 历年公共交通客运量及增速变化 (单位: 亿人次)

数据来源: 深圳市交通运输委员会秘书处

轨道交通、常规公交、巡游车占公交客运量比例分别为36.7%、52.8%、10.6%。轨道三期线路开通后，轨道交通客运量显著提升，轨道交通占公交客运总量的比例同比上升5.4个百分点，常规公交受轨道交通和网约车分流等影响，在公交客运总量的比重同比下降5.0个百分点。

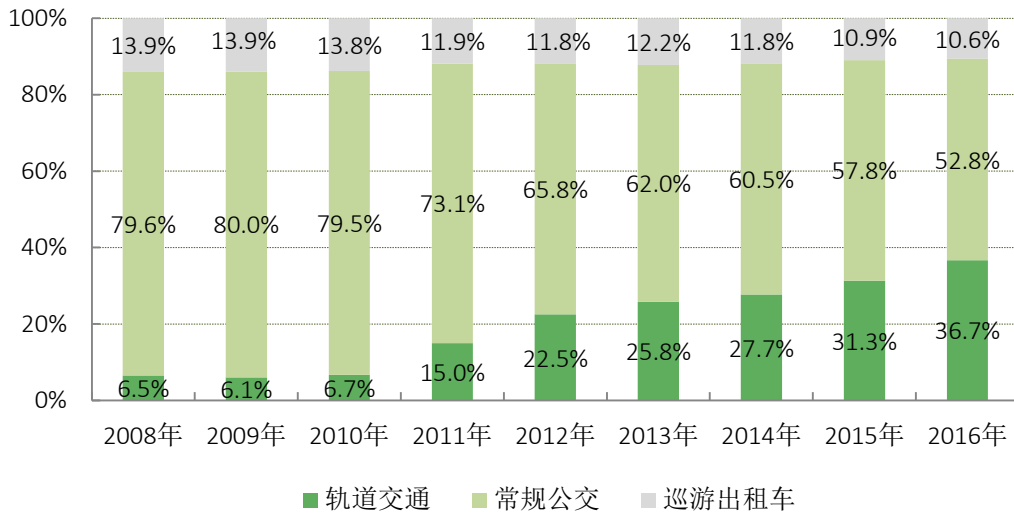


图 8-2 历年各公交方式客运量比例变化

数据来源：深圳市交通运输委员会秘书处

### ——第四季度公共交通日均客运量同比增加

2016年第四季度日均公交客运量同比去年同期增加，11月为全年公交客流高峰，主要原因是轨道7、9号线于10月28日开通，显著提升了11月份的轨道交通客流。

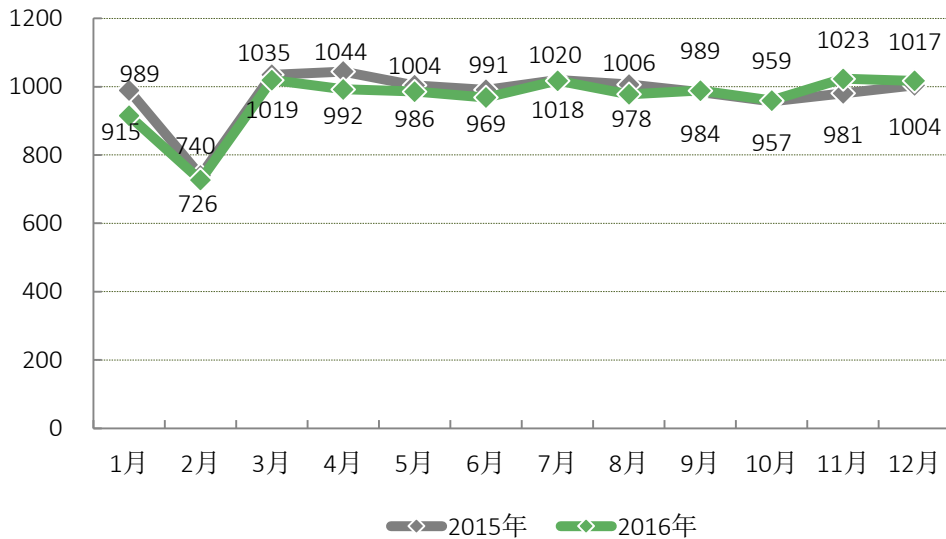


图 8-3 各月公共交通客运量比较 (单位：万人次/日)

数据来源：深圳市交通运输委员会秘书处

## 8.2 轨道交通

### ——轨道客流显著提升，日均客运量增幅达到了15.3%

轨道二期开通后前两年客流呈现爆发式增长，而后三年进入相对平稳增长的阶段。轨道三期7、9、11号线开通运营后，轨道客流迎来了新一轮的快速增长。2016年，全市轨道交通客运量达到12.97亿人次，日均客运量354.41万人次，日均客运量同比增长15.3%。轨道11号线于6月28日开通，7号线和9号线于10月28日开通，上述线路开通显著提升了7月份和11月份的轨道交通客运量，分别环比提升了13.6%和17.2%。

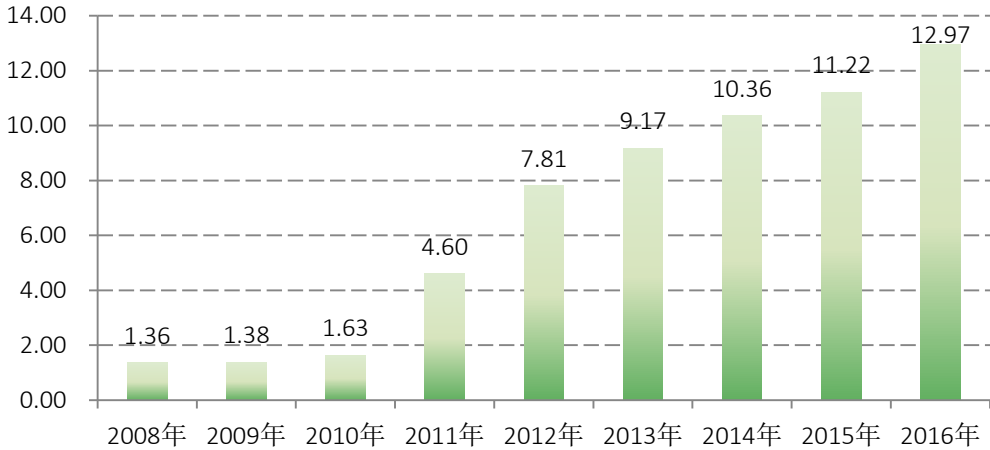


图 8-4 历年轨道交通客运量（单位：亿人次）

数据来源：深圳市交通运输委员会秘书处

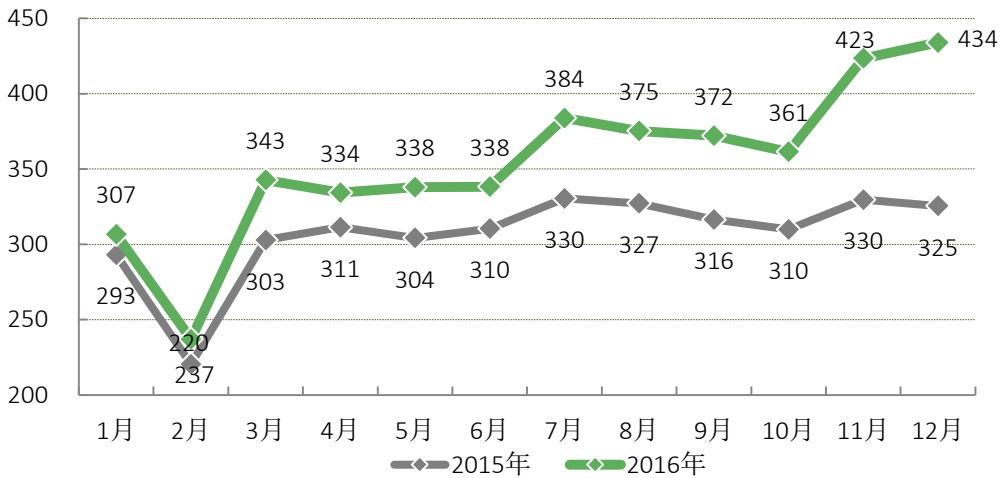


图 8-5 各月轨道交通日均客运量变化（单位：万人次/日）

数据来源：深圳市交通运输委员会秘书处

### ——各线路客流保持增长，5号线、2号线增速位居前两位

2016年新开通的7、9、11号线日均客运量分别为28.53万人次/日、18.26万人次/日、23.92万人次/日。2016年1-5号线日均客运量同比增长率按从大到小排列依次为：5号线16.0%、2号线12.1%、3号线11.5%、4号线5.1%、1号线3.9%。客运量比重方面，与2015年相比，1号线和3号线占线网客流总量比重下降最为明显，分别下降7.9%和3.3%。

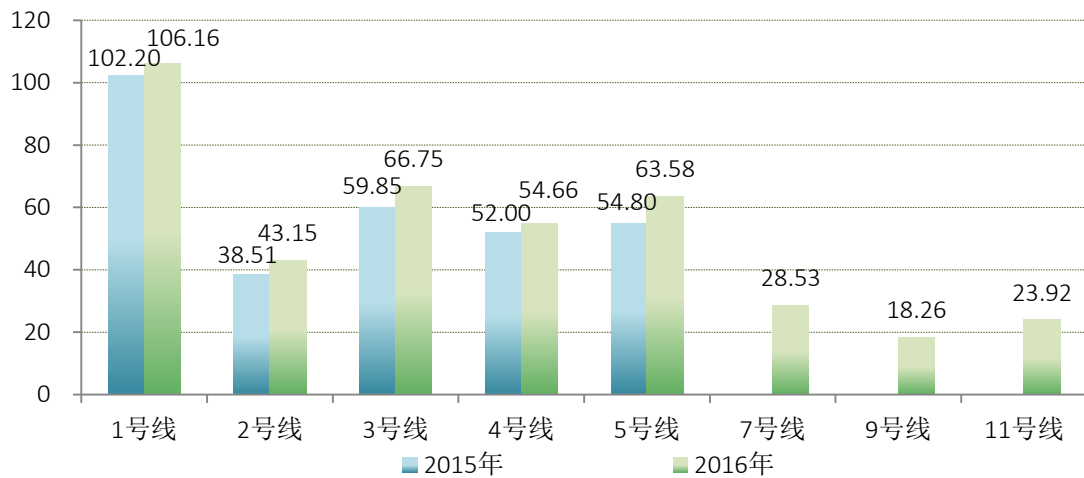
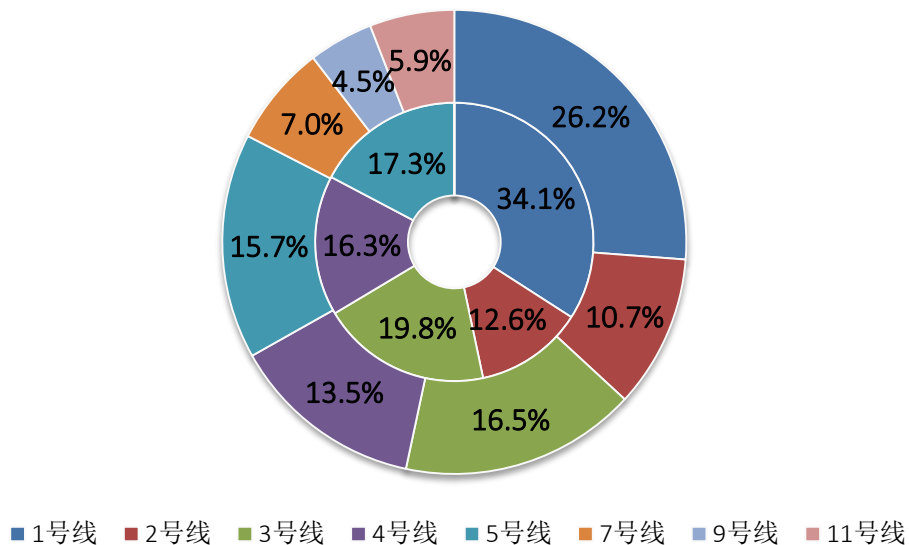


图 8-6 2015 年和 2016 年各轨道线路日均客运量变化 (单位: 万人次/日)

数据来源: 深圳市交通运输委员会轨道交通建设指挥部办公室



注: 内环为 2015 年数据, 外环为 2016 年数据

图 8-7 2015 年和 2016 年轨道线路客流比重

数据来源: 深圳市交通运输委员会轨道交通建设指挥部办公室

### ——外围放射性线路平均运距占线路长度比例较高

11 号线、3 号线和 5 号线平均运距较大，分别为 20.0 公里、10.5 公里和 9.7 公里。相比 2015 年，1 号线、2 号线、3 号线、5 号线平均运距同比分别增长 6.0%、3.0%、1.0%、2.1%，4 号线平均运距同比减少 1.3%。各线路平均刷卡率均超过 70%。

全市各线路平均运距占线路长度比例差异较大，4 号线和 11 号线最大，分别为 38.7%和 38.5%，2 号线和 7 号线最小，分别为 18.4%和 18.1%，外围放射性线路平均运距占线路长度比例较高。

表 8-1 2016 年各轨道线路运营指标统计表

线路名称	线路长度 (公里)	平均运距 (公里)	平均运距占线路长度比例	平均刷卡率
1 号线	40.5	8.4	20.7%	80.3%
2 号线	35.8	6.6	18.4%	83.2%
3 号线	41.6	10.5	25.2%	79.6%
4 号线	20.4	7.9	38.7%	79.7%
5 号线	40.1	9.7	24.2%	82.4%
7 号线	29.3	5.3	18.1%	85.5%
9 号线	24.7	4.7	19.0%	83.9%
11 号线	51.9	20.0	38.5%	74.6%

数据来源：深圳市交通运输委员会轨道交通建设指挥部办公室

### ——老街站和会展中心站进出站客流和换乘客流均超过了 10 万人次，站点客流集散及换乘压力较大

28 座换乘车站中，进出站客流总量超过 10 万人次的车站共计 5 座，分别为深圳北站（15.65 万人次/日）、车公庙站（13.75 万人次/日）、大剧院站（13.25 万人次/日）、老街站（11.72 万人次/日）和会展中心站（10.21 万人次/日），这类站点需要重点解决客流集散问题。日换乘客流超过 10 万人次的车站共计 5 座，分别为老街（17.76 万人次/日）、会展中心（14.66 万人次/日）、宝安中心（10.92

万人次/日)、前海湾(10.83 万人次/日)、布吉(10.54 万人次/日), 站点内部换乘压力较大。

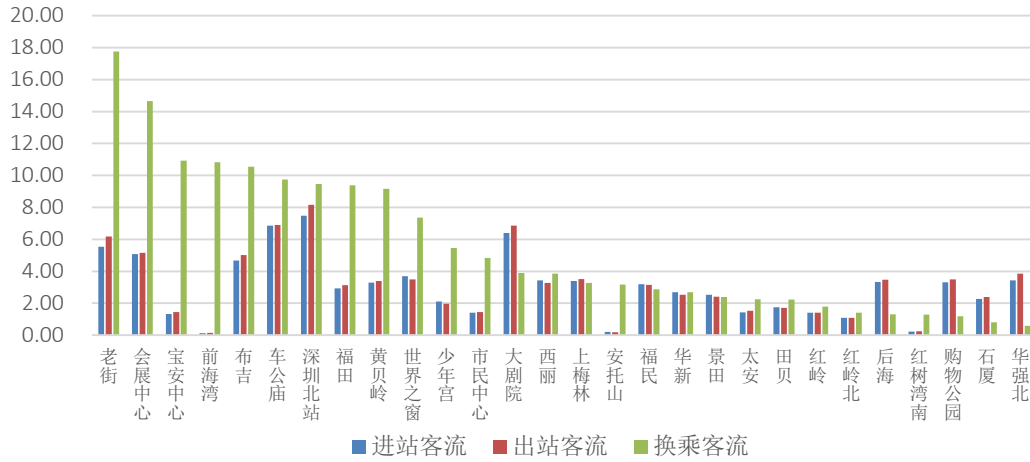


图 8-8 轨道交通换乘站点客流情况 (单位: 万人次/日)

数据来源: 深圳市交通运输委员会轨道交通建设指挥部办公室

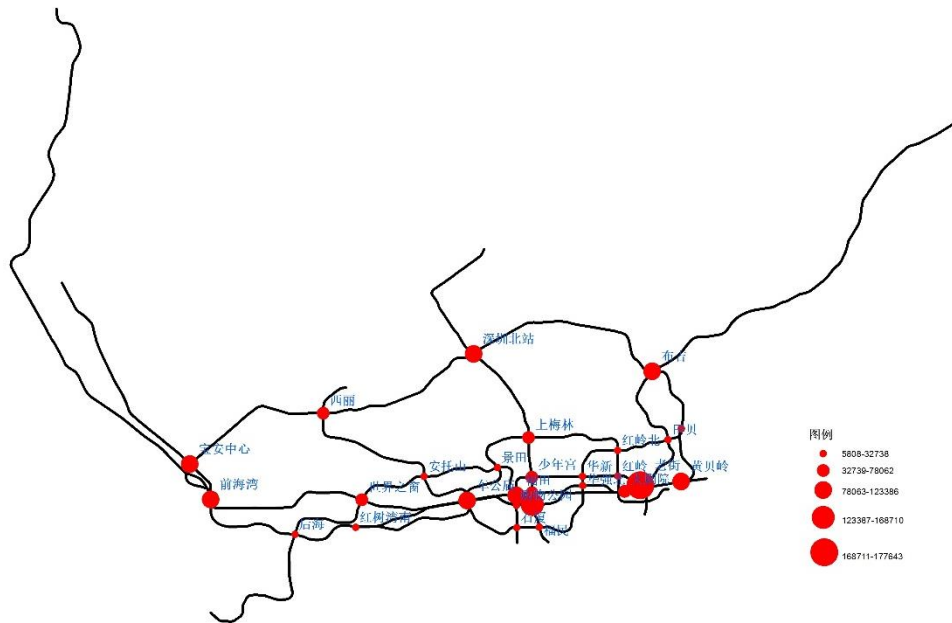


图 8-9 轨道交通一日换乘客流分布

数据来源: 深圳市交通运输委员会轨道交通建设指挥部办公室

**——南北向轨道线路早晚高峰潮汐现象突出, 3、4 号线高峰小时高断面最大满载率均超过了 110%**

早晚高峰期间, 跨越二线关的南北向线路拥挤程度较为严重, 以早高峰进关方向为例, 3 号线草埔-水贝上行区间满载率达到了 115%, 4 号线民乐-上梅林上

行区间满载率达到了 116%。

原特区内东西向线路运能较为充足,仅早高峰 1 号线桃源→深大上行区间满载率超过了 100%，达到 101%。主要原因在于科技园为全市就业热点片区，早高峰期间大量市民前往科技园上班，造成 1 号线深大站区段线路拥挤较为严重。

5 号线高峰小时最大断面客流出现在早高峰深圳北站-长岭陂下行区间,满载率为 80%，原因可能在于 5 号线承担了一定的换乘功能，客流集聚于 4、5 号线换乘站深圳北站区段。



图 8-10 轨道交通早高峰满载率

数据来源：深圳市交通运输委员会轨道交通建设指挥部办公室



图 8-11 轨道交通晚高峰满载率

数据来源：深圳市交通运输委员会轨道交通建设指挥部办公室

## 8.3 常规公交

### ——常规公交客运量持续下降

2016年常规公交客运量延续了2015年的下降趋势，全市常规公交日均客运量510.38万人次，同比下降10.0%。如计入定制巴士，年地面公交日均客运量为515.38万人次。

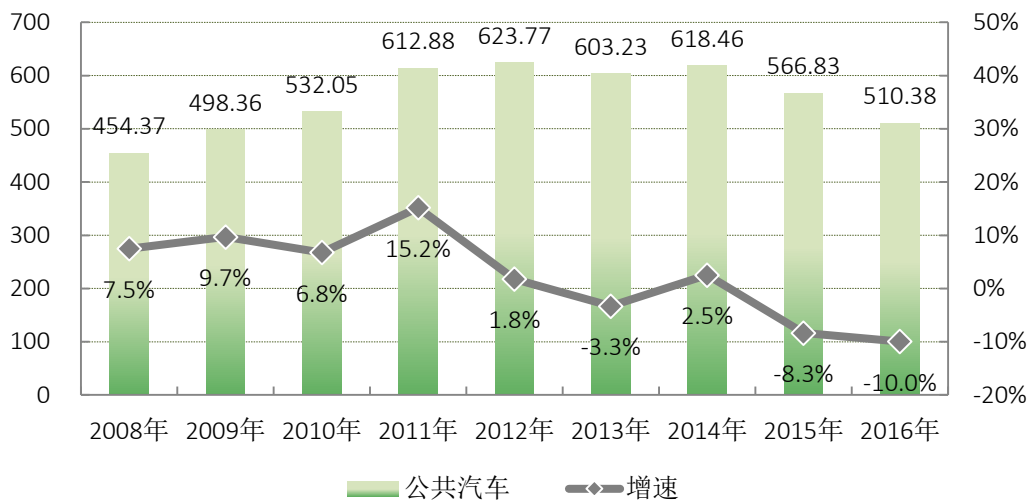


图 8-12 历年常规公交日均客运量及增速变化（单位：万人次）

数据来源：深圳市交通运输委员会秘书处

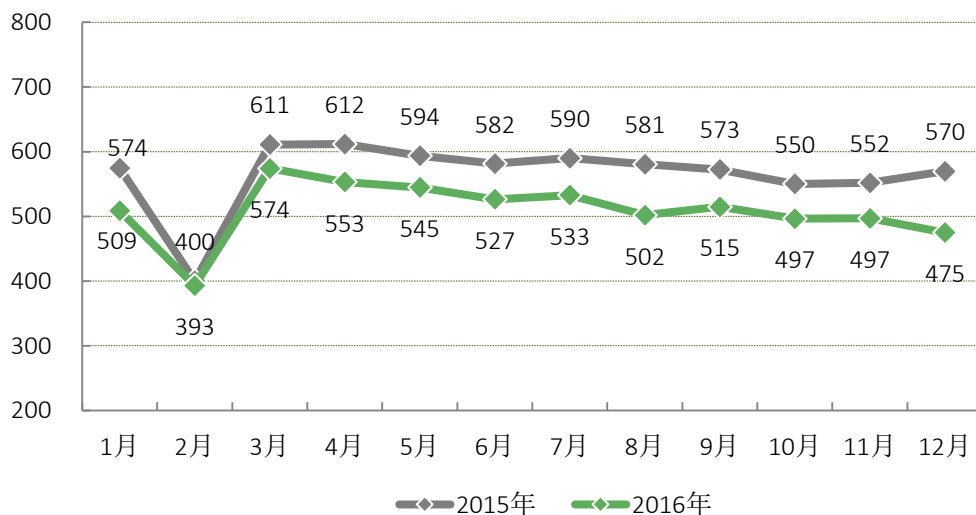


图 8-13 各月常规公交日均客运量变化（单位：万人次）

数据来源：深圳市交通运输委员会秘书处

### ——公交线路里程达 21177.2 公里，公交车保有量为 15483 辆



全市公交线路运营里程 21177.2 公里，同比增加 616.6 公里，全市公交站点 500 米覆盖率增加至 95.2%。截至 2016 年底，全市公交专用道累计已达 957 公里，同比增加 74 公里。

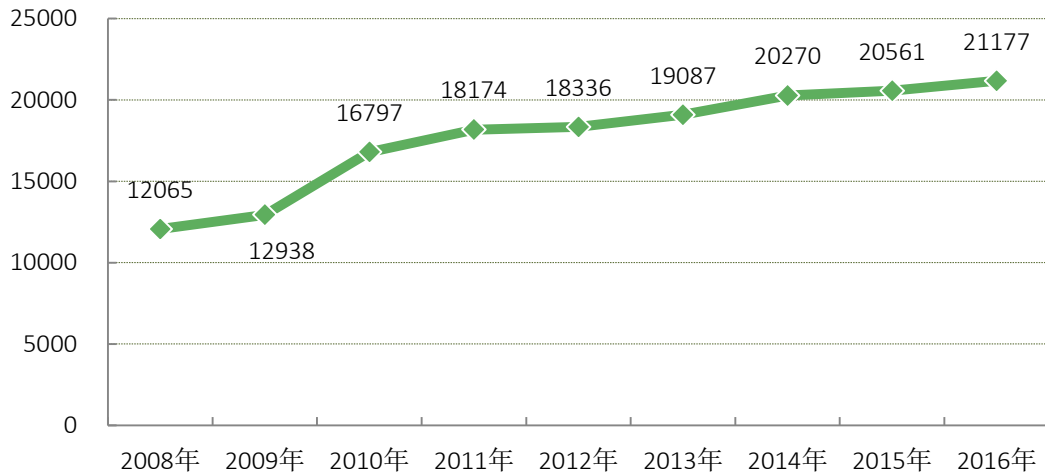


图 8-14 历年常规公交线路运营里程（单位：公里）

数据来源：深圳市交通运输委员会公共交通管理局

截至 2016 年底，深圳市拥有公交车辆 15483 辆，较 2015 年增长 2.4%。其中巴士集团 4899 辆，西部公汽 4154 辆，东部公交 5414 辆，非专营 1016 辆，全市常规公交车辆万人拥有率达到 20.8 辆/万人（包含地铁）。推广纯电动公交车 9726 辆，公交纯电动率达 90%。

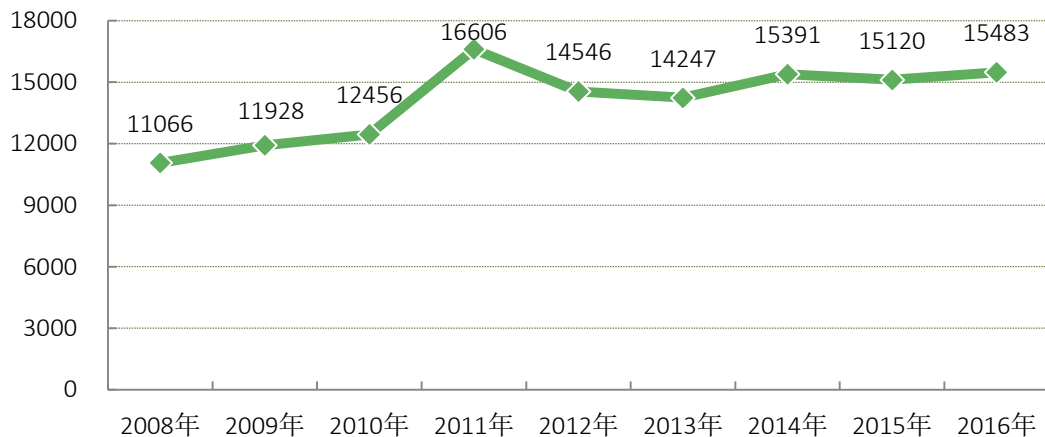


图 8-15 历年常规公交车辆数（单位：辆）

数据来源：深圳市交通运输委员会公共交通管理局

## ——常规公交线网优化工作加快推进

至 2016 年底,全市共有常规公交线路 976 条。全年共优化调整公交线路 150 条,其中新增 71 条、调整 46 条,取消线路编号 33 条,解决了和悦居保障房等 8 处公交覆盖空白问题,对龙悦居等 30 余处公交线网进行了优化改善。

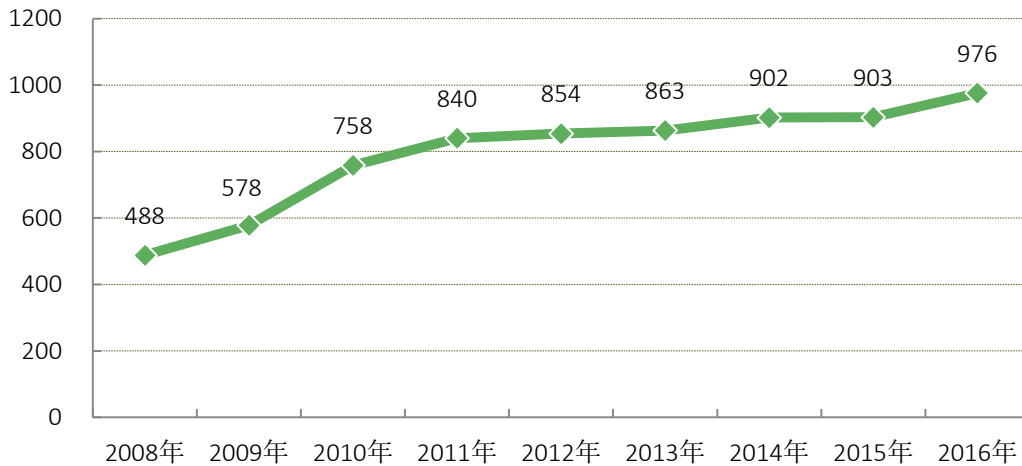


图 8-16 历年常规公交线路数量 (单位: 条)

数据来源: 深圳市交通运输委员会公共交通管理局

## ——工作日高峰期全市公交走廊的公交平均运行车速为 20.8 公里/小时, 跨特区内外交走廊车速普遍高于 25 公里/小时

经深圳市道路交通运行指数系统分析,全市设置公交专用道的公交走廊共有 87 条,工作日高峰期公交平均运行速度为 20.8 公里/小时。高峰期跨特区内外交运行速度总体维持在较高水平,以新彩通道为例,在设置路中式公交专用道、严格执法的双重作用之下,工作日高峰期平均公交车速达到了 51.6 公里/小时。原特区内南山大道、东门南路、福华路等核心地区关键走廊公交车速约为 12 km/h,公交专用道保障了公交的基本有序运行。原特区外宝中、民治等组团核心地区公交走廊,如西乡大道、民治大道等,平均车速约为 15 公里/小时。

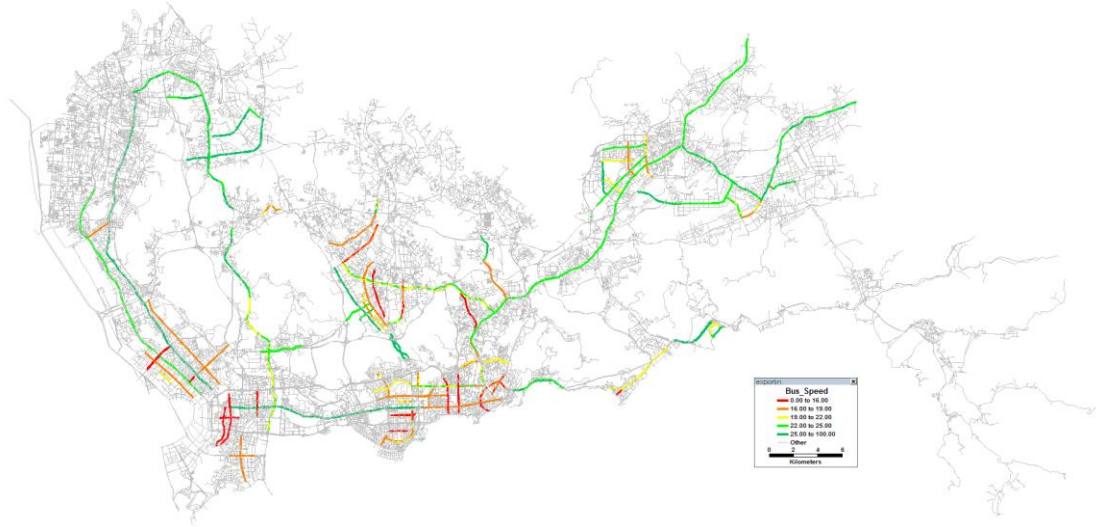


图 8-17 2016 年全市公交走廊工作日高峰期平均车速分布

数据来源：深圳市城市交通规划设计研究中心

## 8.4 出租车

### ——巡游车日均客运量逐步趋稳

2016 年全市巡游车日均客运量 102.08 万人次，同比下降 4.7%，自 6 月起日均客运量较 2015 年同期有所提升。2015 年 5 月起，随着快车类服务模式上线，巡游车日均客运量显著下降，2016 年 4 月份后巡游车日均客运量基本止跌趋稳，维持在 100 万人次左右。

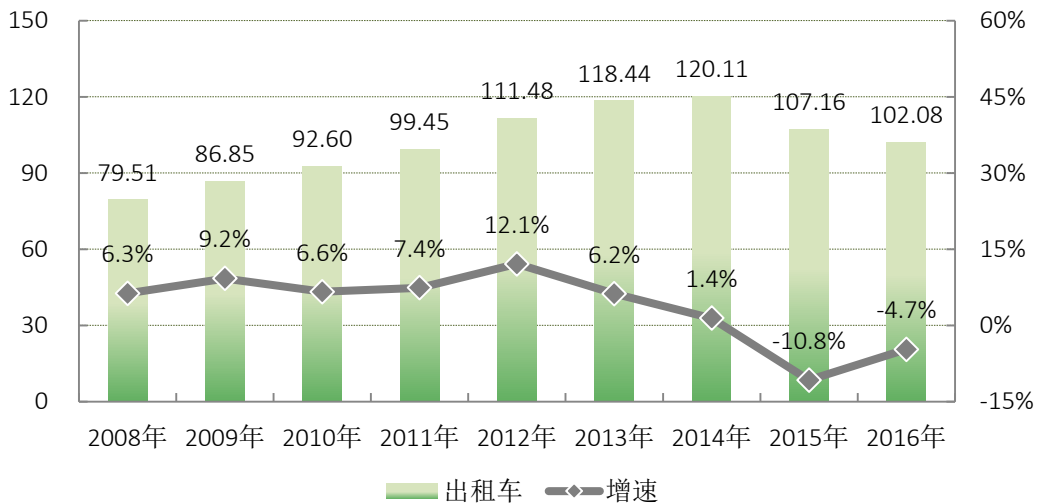


图 8-18 历年巡游车日均客运量及增速变化（单位：万人次）

数据来源：深圳市交通运输委员会秘书处

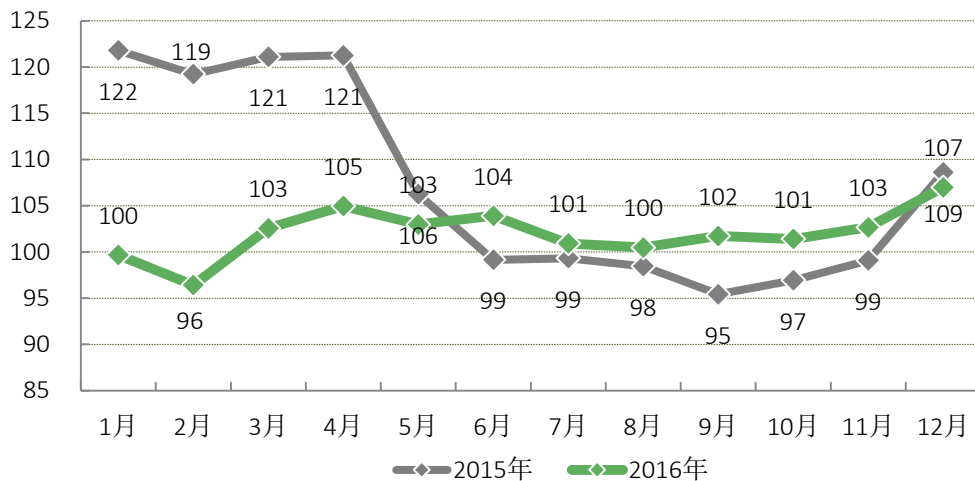


图 8-19 各月巡游车日均客运量变化（单位：万人次）

数据来源：深圳市交通运输委员会秘书处

### ——巡游车运力进一步提升

截至 2016 年底，全市共有出租小汽车 17842 辆，同比增加 7.5%，其中纯电动巡游车 2971 辆。

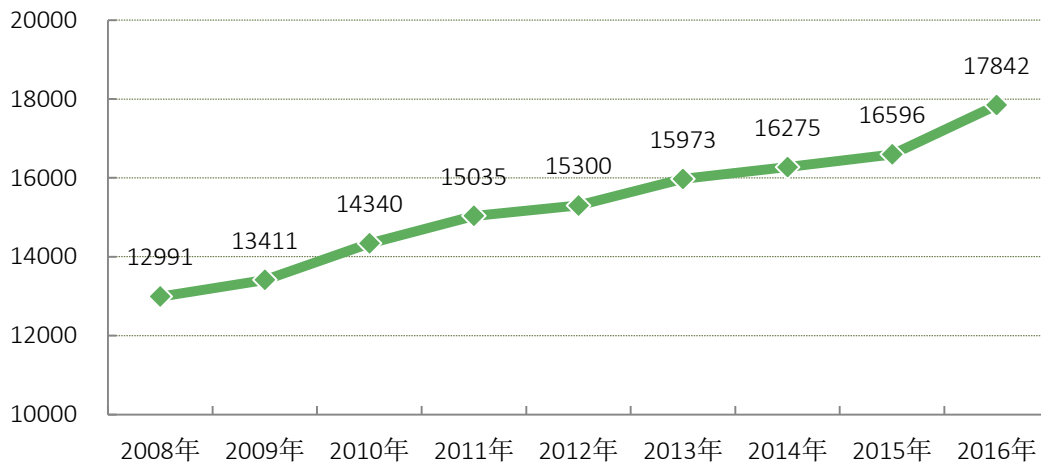


图 8-20 历年巡游车运力变化（单位：辆）

数据来源：深圳市交通运输委员会公共交通管理局

### ——网约车日均客运量趋于稳定

2016 年网约车日均客运量由 2015 年 33 万人次提升至 111 万人次，同比提升 271%。下半年网约车日均客运量出现了一定下降，8 月份和 10 月份日均客运量分别环比下跌 9.6% 和 17.0%，此后稳定在 120 万人次/日左右。

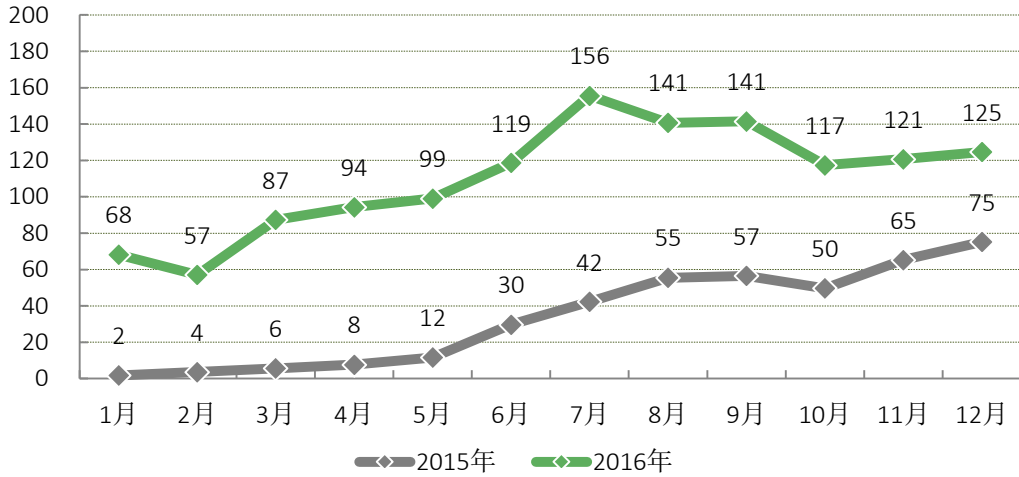


图 8-21 各月网约车日均客运量变化（单位：万人次/日）

数据来源：深圳市交通运输委员会秘书处

### ——网约车对绿的和蓝的运营影响较为显著

2015年5月，快车类服务模式上线，私家车挂靠平台的门槛大幅降低，网约车呈爆发式增长。巡游车日均营业金额、营业次数与网约车日均订单数呈负相关性，网约车的大量入市影响了巡游车营业收入。2015年5月-2016年12月期间网约车日均订单量增长了320.0%，红的、绿的和蓝的日均营业次数分别减少了3.0%、25.7%和29.2%。绿的和蓝的受经营范围、充电里程等因素影响，综合竞争力不如红的，因而受网约车冲击更大。

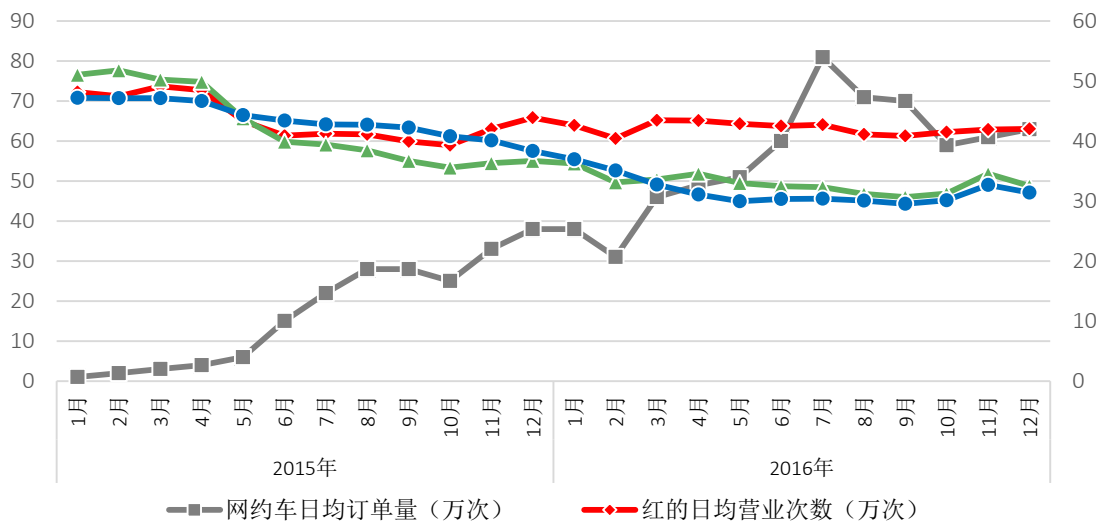


图 8-22 全市巡游车、网约车日均营业次数变化情况（以滴滴为例）

数据来源：深圳市交通运输委员会综合交通运行指挥中心

## 8.5 互联网自行车

### ——互联网自行车投放已覆盖全市 10 个辖区

自 2016 年 10 月底摩拜单车进入深圳以来，互联网自行车在深圳迅速发展。截至 2017 年 3 月底，深圳市投放互联网自行车的企业共 7 家，注册用户量超 1052 万人，投放车辆数约 53.1 万辆。其中，宝安区投放量最多，达 12.7 万辆，占总投放量的 24.4%。盐田区、坪山区和大鹏新区投放量较少，均不多于 0.3 万辆。

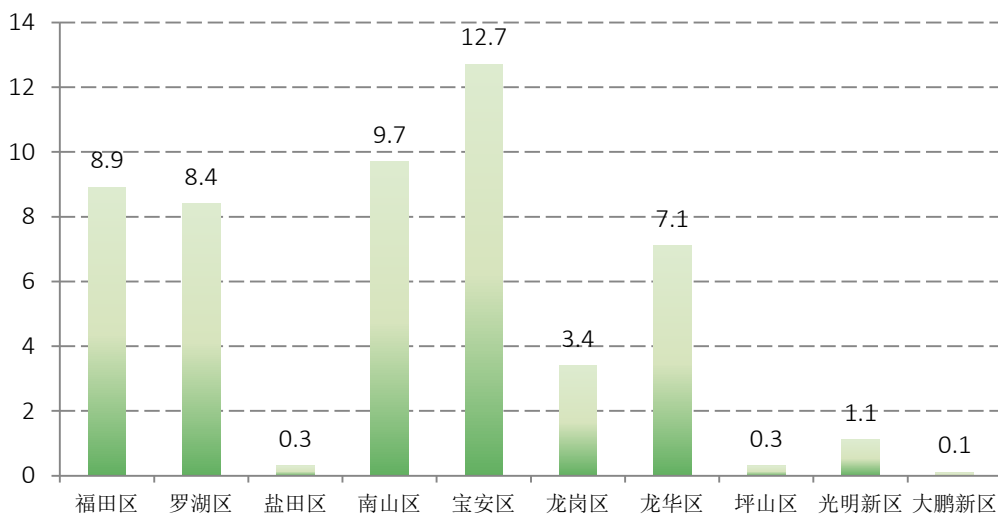


图 8-23 投放各区的互联网自行车车辆数（单位：万辆）

数据来源：深圳市交通运输委员会

## 8.6 本章小结

2016 年，全市公共交通（含定制巴士和网约车）日均客运量超过了千万人次。轨道交通方面，7、9、11 号线开通运营后，轨道交通客运总量显著提升。南北向轨道线路早晚高峰潮汐现象突出，高峰小时高断面最大满载率超过了 110%。部分站点进出站客流量和换乘客流量超过 10 万人次/日，显示出客流高度集聚的特征，应加强相关站点客流集散引导和换乘组织，保障轨道交通安全、高效运行。常规公交方面，受定制巴士、网约车等新型交通方式影响，常规公交客

运总量持续下降。全市公交走廊运行良好，工作日高峰期公交平均运行车速达到 20 公里/小时，新彩通道等跨二线关公交走廊平均公交车速超过 50 公里/小时，公交专用道实施效果凸显。出租车方面，网约车对绿的和蓝的运营运营影响较为显著，随着出租车行业的进一步规范管理，巡游车和网约车客运量趋于稳定。

# 9 对外交通运行

- 9.1 全社会运输量
- 9.2 港口运输
- 9.3 航空运输
- 9.4 铁路运输
- 9.5 公路运输
- 9.6 陆路口岸运输
- 9.7 本章小结



## 9.1 全社会运输量

### ——对外客运量持续快速增长，对外货运量增速放缓

2016年全市社会客运量累计完成1.70亿人次，同比增长5.5%；社会客运周转量累计1026.99亿人公里，同比增长9.1%。旅客周转量增幅高于客运量增幅，反映出全市客运辐射范围进一步扩大。全市社会货运量累计完成3.12亿吨，同比增长0.6%；社会货运周转量累计2246.86亿吨公里，同比下降0.9%。

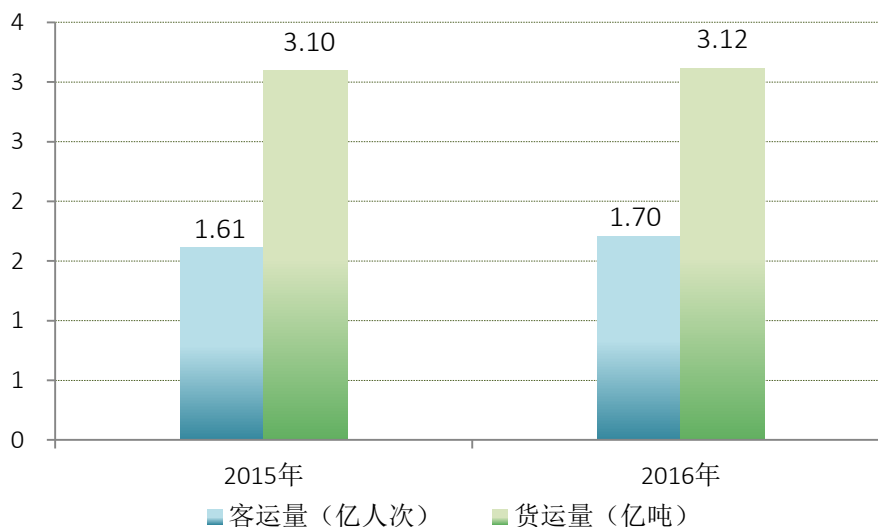


图 9-1 2015-2016 年对外客运量和货运量变化<sup>7</sup>

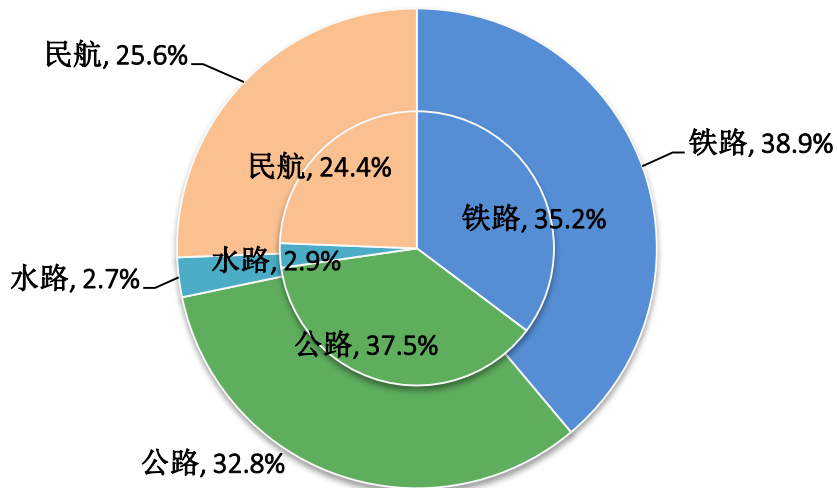
数据来源：深圳市交通运输委员会秘书处

### ——铁路客运占比首超公路，公路货运仍占主导地位

对外客运方式中，铁路客运量6615.74万人次，同比增长16.5%；民航客运量<sup>8</sup>4353.64万人次，同比增长10.8%；公路客运量5585.06万人次，同比下降7.6%；水路客运量454.32万人次，同比下降2.5%。铁路、民航、公路、水路客运量分别占全社会客运量的38.9%、25.6%、32.8%、2.7%，铁路运输方式占主导地位。

<sup>7</sup> 2015年起客货运量统计口径调整

<sup>8</sup> 基地航空公司运输量

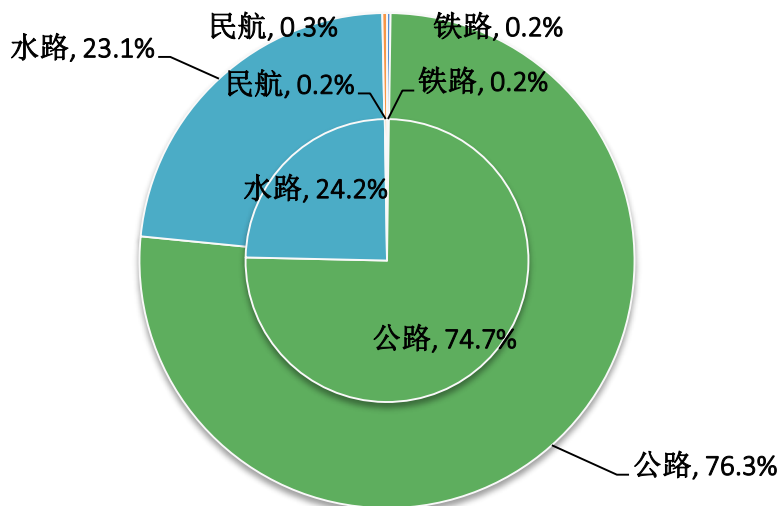


注：内环为 2015 年数据，外环为 2016 年数据

图 9-2 2015-2016 年全社会客运方式结构

数据来源：深圳市交通运输委员会秘书处

对外货运方式中，铁路货运量 72.16 万吨，同比增长 8.5%；民航货运量<sup>9</sup>93.62 万吨，同比增长 21.4%；公路货运量 23787.80 万吨，同比增长 2.2%；水路货运量 7210.91 万吨，同比下降 4.6%。铁路、民航、公路、水路货运量分别占全社会货运量的 0.2%、0.3%、76.3%、23.1%，公路运输方式占主导地位。



注：内环为 2015 年数据，外环为 2016 年数据

图 9-3 2015-2016 年全社会货运方式结构

数据来源：深圳市交通运输委员会秘书处

<sup>9</sup> 基地航空公司运输量

表 9-1 2016 年全社会运输量一览表

	指标	运输量	同比增长 (%)
全 社 会 客 运	全社会客运量 (万人次)	17008.76	5.52
	其中: 铁路发送 (万人次)	6615.74	16.47
	公路运输 (万人次)	5585.06	-7.58
	水路运输 (万人次) ①	454.32	-2.49
	民航运输 (万人次) ②	4353.64	10.77
	全社会旅客周转量 (亿人公里)	1026.99	9.09
	其中: 铁路发送 (亿人公里)	201.51	12.19
	公路运输 (亿人公里)	116.60	-9.16
	水路运输 (亿人公里) ①	2.00	-0.50
	民航运输 (亿人公里) ②	706.88	11.96
全 社 会 货 运	全社会货运量 (万吨)	31164.49	0.62
	其中: 铁路发送 (万吨)	72.16	8.48
	公路运输 (万吨)	23787.80	2.22
	水路运输 (万吨) ①	7210.91	-4.58
	民航运输 (万吨) ②	93.62	21.41
	全社会货物周转量 (亿吨公里)	2246.86	-0.90
	其中: 铁路发送 (亿吨公里)	0.67	0.00
	公路运输 (亿吨公里)	368.05	8.54
	水路运输 (亿吨公里) ①	1864.06	-2.72
	民航运输 (亿吨公里) ②	14.08	24.93

注: ①为在深注册企业经营船舶运输量

②为基地航空公司运输量

③自 2016 年 3 月起, 公路客货运输量、周转量已按 2015 年全国公路水路运输量小样本抽样调查口径填报, 上年同期数亦按可比口径作相应调整

数据来源: 深圳市交通运输委员会秘书处

## 9.2 港口运输

### ——港口集装箱吞吐量负增长, 三大港区占全港集装箱吞吐量比重近 95%

在全球经济增长放缓、广东省乃至华南地区进出口贸易出现结构性下跌背景下, 华南地区货量的微弱增长, 以及周边港口竞争力的提高给深圳港发展带来严

峻挑战。2016年深圳港累计完成货物吞吐量2.14亿吨，同比下降1.4%。其中外贸货物吞吐量1.80亿吨，同比减少1.9%，内贸货物吞吐量0.34亿吨，同比增长9.7%。

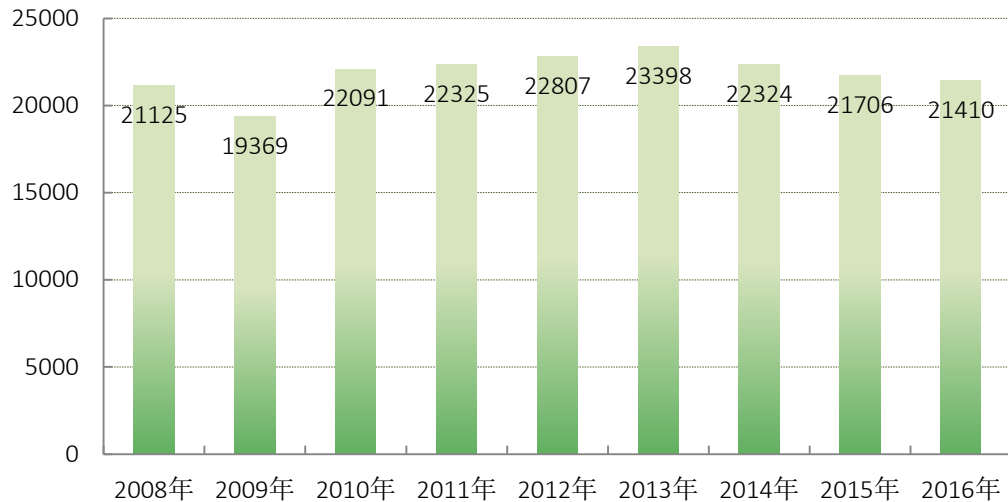


图 9-4 历年深圳港货物吞吐量变化（单位：万吨）

数据来源：深圳市交通运输委员会秘书处

深圳港集装箱吞吐量首次出现下跌，2016年为2397.93万标准箱，同比微降0.9%。深圳港三大专业集装箱码头中，盐田国际集装箱码头、赤湾港航股份、招商局蛇口港区分别完成1169.66万、503.51万、593.09万标准箱，占全港集装箱吞吐量比重94.5%，增幅分别为-3.9%、5.8%、-0.9%。

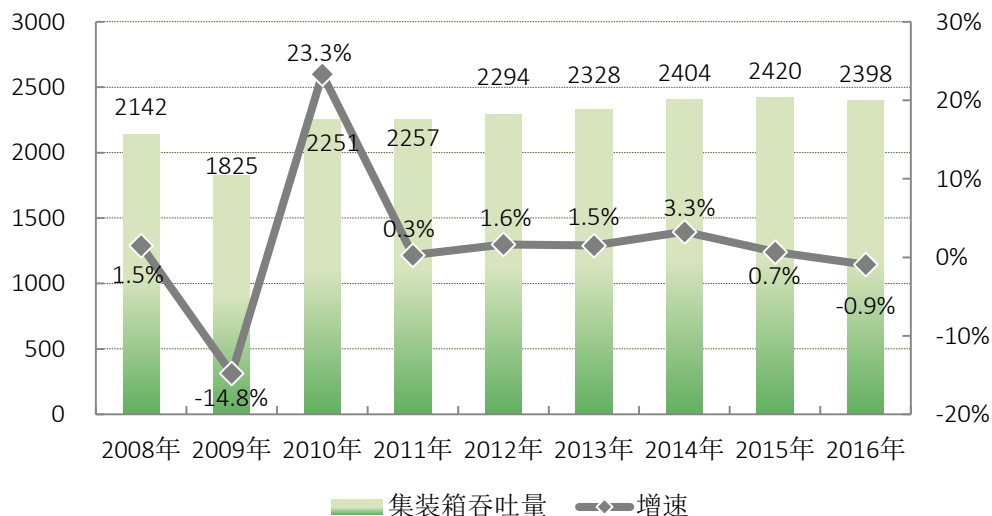


图 9-5 历年深圳港集装箱吞吐量变化（单位：万标准箱）

数据来源：深圳市交通运输委员会秘书处

## ——集装箱吞吐量排名继续位居国际第三、国内第二

2016 年，深圳港集装箱吞吐量位居国际第三、全国第二，但由于吞吐量近五年来首次下跌，与领头羊上海港的差距进一步拉大，而全国第三的宁波-舟山港集装箱吞吐量同比增长 4.5%，与深圳港之间的差距进一步缩小。

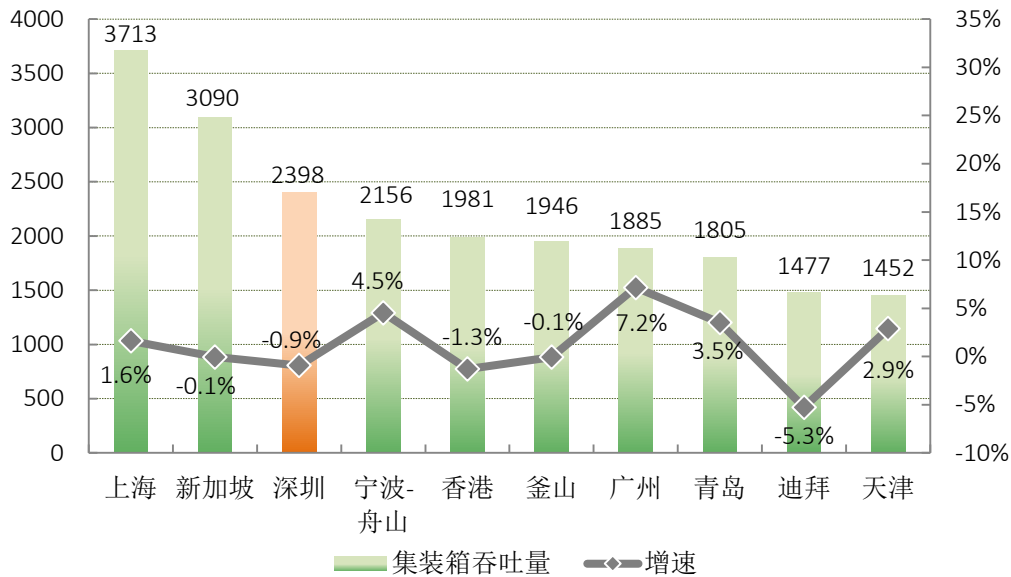


图 9-6 2016 年国际各大港口集装箱吞吐量及增速（单位：万标准箱）

数据来源：香港港口发展局

## ——港口国际航线数量保持稳定

截止 2016 年底，挂靠深圳港的国际集装箱班轮航线为 236 条，较 2015 年减少 19 条。其中北美洲航线 39 条、南美航线 10 条、黑海航线 1 条、欧洲航线 35 条、地中海航线 9 条、亚洲航线 108 条、中东航线 16 条、红海航线 3 条、澳洲航线 8 条、非洲航线 7 条。

## ——港口旅客吞吐量有所下滑

2016 年深圳港进出港旅客吞吐量为 577 万人次，同比下降 1.6%。相比 2010-2015 年的持续增长，2016 年港口客运量首次出现下滑。

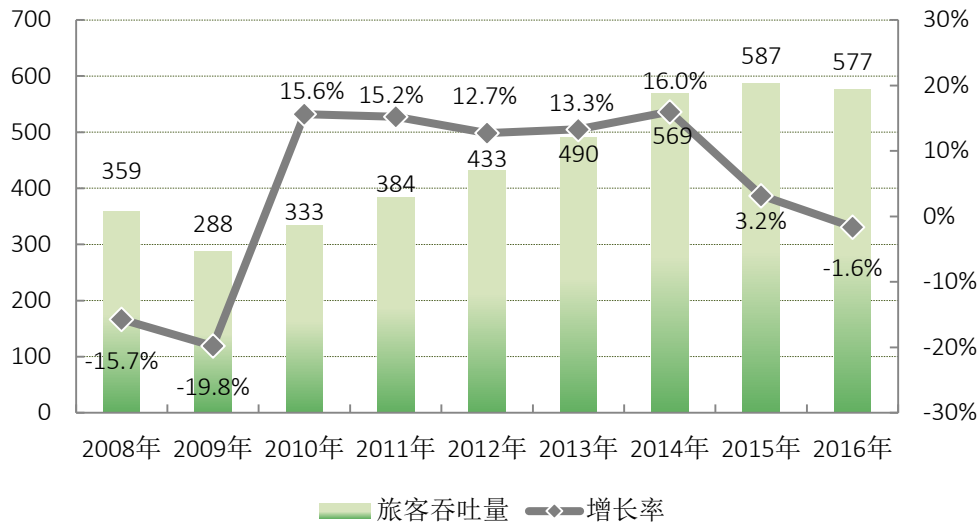


图 9-7 历年深圳港旅客吞吐量变化（单位：万人次）

数据来源：深圳市交通运输委员会秘书处

### ——平均引航船舶长度居全国首位

2016年，引航站共安全引航船舶 26411 艘次，总吨位 16.43 亿吨，净吨位 8.40 亿吨，同比分别下降 4.2%、3.0%、3.4%。其中东部分站引航 8866 艘次，同比下降 5.0%，西部港区引航 17546 艘次，同比下降 3.83%。平均引航船舶长度 259.27 米，居全国各引航机构首位。250 米以上超大型船舶引航 15239 艘次，同比下降 4.6%；集装箱船舶 24663 艘次，同比下降 4.0%；铜鼓航道引航 972 艘次，同比增长 23.7%。

### ——船舶检验质量持续稳定

2016年，深圳市船检分局共受理船舶检验及审图 1152 艘次，现场检验船舶 1474 艘次，签发整改意见通知书合计 399 份，整改项目合计 4077 条，完成检验发证船舶 1029 艘次，合计 506289 总吨。其中，建造检验 84 艘次、换证检验 84 艘次，中间检验 29 艘次、年度检验 634 艘次、附加检验 179 艘次、现有船舶初次检验 18 艘次。全年未发生因检验失误而造成的责任事故，确保了所检验船舶具备安全航行和作业的技术条件。

### 9.3 航空运输

#### ——旅客吞吐量保持稳定增长，其中国际旅客吞吐量快速增长

全年深圳机场旅客吞吐量达到 4197.52 万人次，同比增加 225 万人次，增幅达到 5.7%，继续保持高速增长。全年完成航空器起降架次 31.85 万架次，同比增长 4.6%。2016 年国际旅客吞吐量为 223 万人次，同比增长 34.3%。

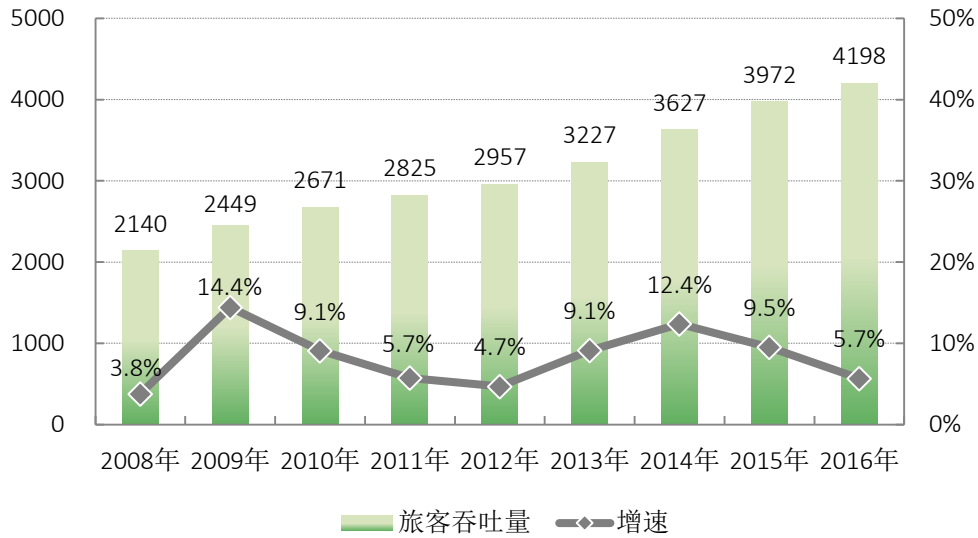


图 9-8 历年深圳机场旅客吞吐量变化 (单位: 万人次)

数据来源: 深圳市交通运输委员会秘书处

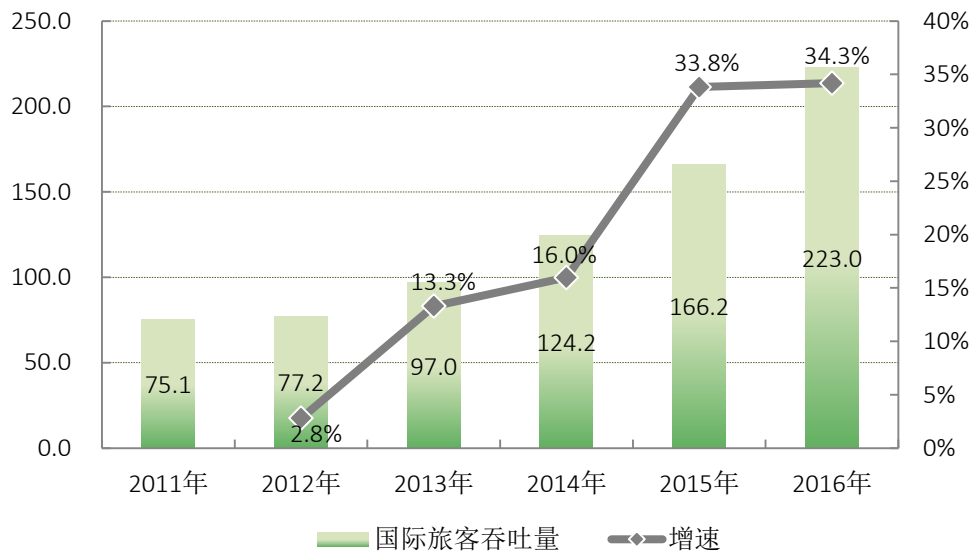


图 9-9 历年深圳机场国际旅客吞吐量变化 (单位: 万人次)

数据来源: 深圳市交通运输委员会秘书处

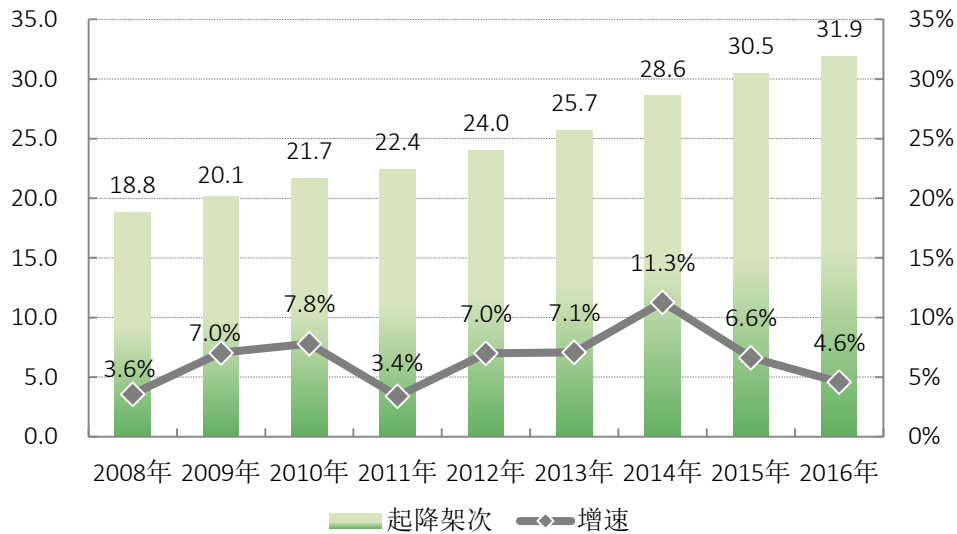


图 9-10 历年深圳机场航空器起降架次（单位：万架次）

数据来源：深圳市交通运输委员会空港处

2016年全国年旅客吞吐量1000万人次以上的机场共计28个，较上年净增2个，完成旅客吞吐量占全部境内机场旅客吞吐量的79.1%，其中首都机场突破9000万人次，上海两场合计突破1亿人次，北京、上海和广州三大城市机场旅客吞吐量占全部境内机场旅客吞吐量的26.2%，深圳机场旅客吞吐量排名较2015年下降一位，位列全国第六位。

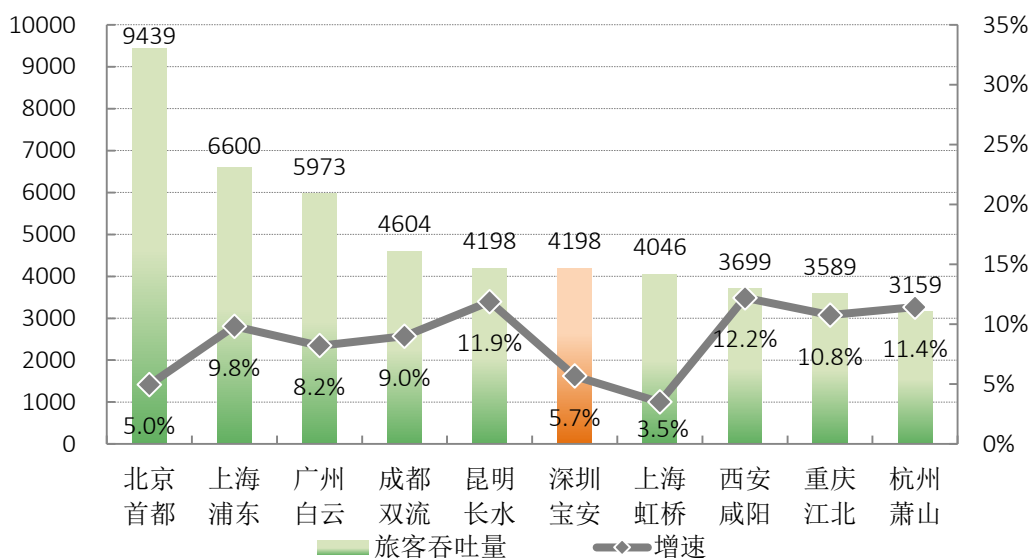


图 9-11 2016年全国前十名机场客运吞吐量和增长率（单位：万人次）

数据来源：中国民用航空局



### ——机场货邮吞吐量增速创近五年新高

2016年深圳机场货邮吞吐量累计112.59万吨，同比增长11.1%，增速创近五年新高。其中国内航线货邮吞吐量完成81.50万吨，比上一年增长7.7%；国际航线完成25.34万吨，增长18.4%；港澳台航线货邮吞吐量为5.76万吨，增幅达到33.3%。全年货邮吞吐量保持国内第四，增速在全国主要机场中排名前列。

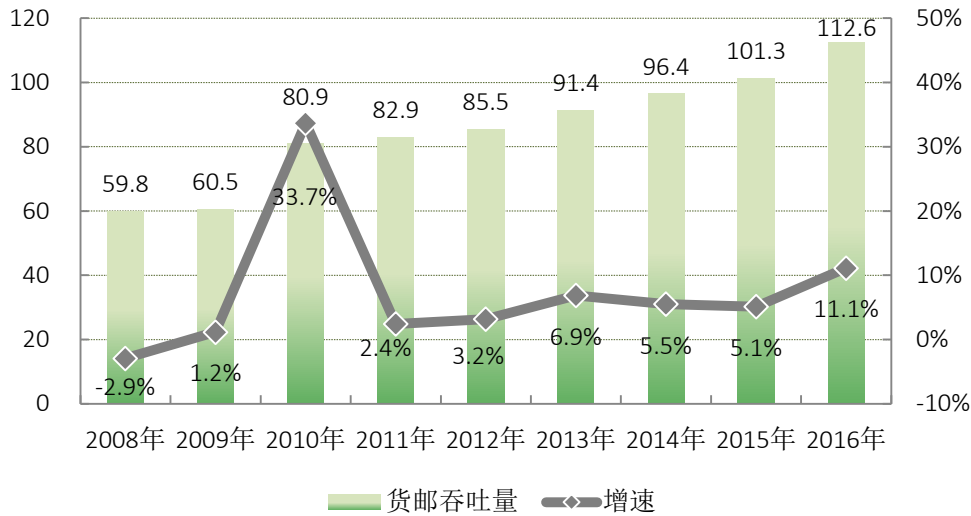


图 9-12 历年深圳机场货邮吞吐量变化 (单位: 万吨)

数据来源：深圳市交通运输委员会秘书处

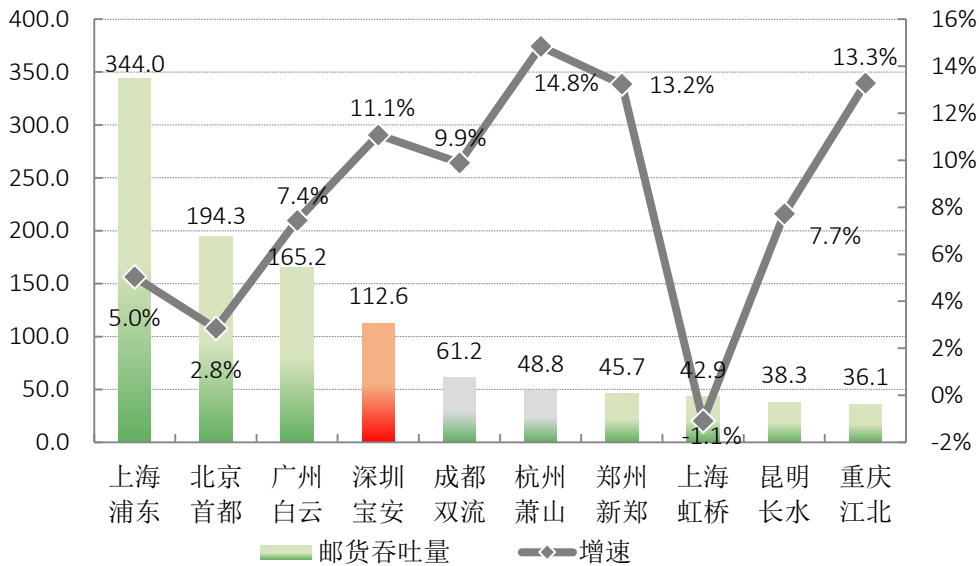


图 9-13 2016年全国前十名机场货运吞吐量和增长率 (单位: 万吨)

数据来源：中国民用航空局

## ——国际航线数量达到 30 条，机场国际通达程度进一步提高

截至 2016 年底，深圳机场共开通航线 188 条，开通国内航线 154 条，同比增长 13 条；执行地区航线 4 条，与 2015 年基本持平；执行国际航线 30 条，同比增长 9 条。

表 9-2 历年深圳机场航线分布（单位：条）

年份	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
国内航线	89	92	100	105	111	127	154	141	154
国际航线	15	16	27	19	17	18	15	21	30
港澳台地区航线	3	3	3	3	3	3	3	4	4
合计	107	111	130	127	131	148	172	166	188

数据来源：深圳市交通运输委员会空港处

## 9.4 铁路运输

### ——铁路客运量保持快速增长，货运量有所提升

随着深圳市铁路网络不断完善，铁路可达城市及列车班次持续优化调整。

2016 年，全市铁路客运量继续保持快速增长，年旅客发送量为 6616 万人次，同比增长 16.5%。铁路货物运输有所提升，年货物发送量为 72 万吨，同比增长 8.4%。

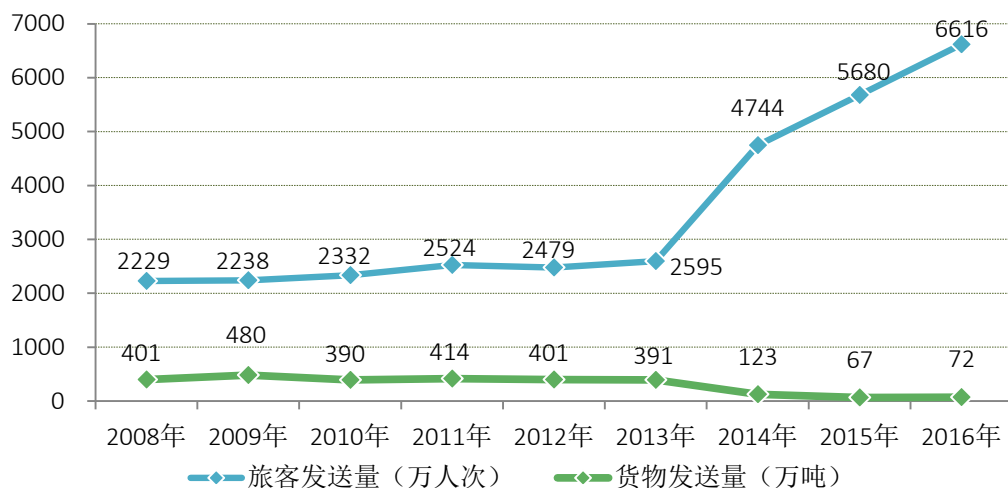


图 9-14 历年深圳市铁路客货运输情况

数据来源：深圳市交通运输委员会秘书处

## 9.5 公路运输

截至 2016 年底，全市共有公路客运站 47 个，其中一级站 8 个，二级站 12 个，三级站 19 个，四级站 8 个。原特区内一、二级客运站比例为 60.0%，原特区外一、二级客运站比例为 37.8%。

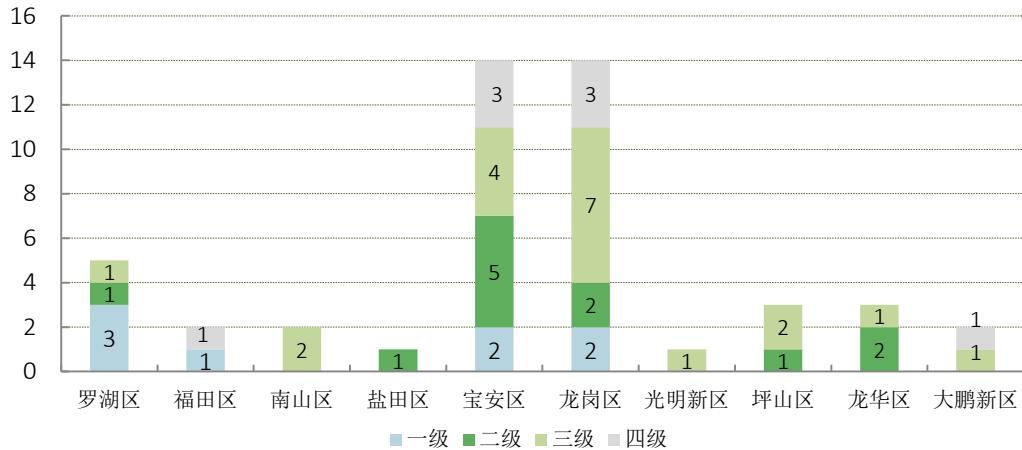


图 9-15 2016 年深圳市公路客运站分布情况 (单位: 个)

数据来源: 深圳市交通运输委员会公共交通管理局

2016 年，全市公路客运站发班次数达到 341.27 万次，共发送旅客 2500.11 万人次，平均每班次发送旅客仅 7.33 人次。除盐田区同比增长 55.2% 外，各行政区旅客发送量较 2015 年均有所下降。公路旅客发送量持续下降的主要原因在于近年来深圳国家铁路系统不断完善，高速铁路持续吸引原有长途公路客运客流。

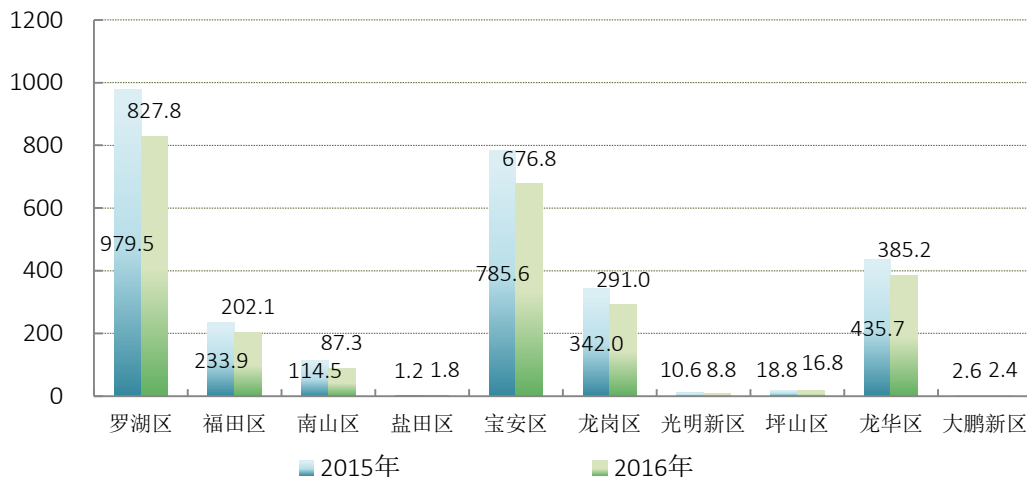


图 9-16 2016 年深圳各区公路客运站旅客发送情况 (单位: 万人次)

数据来源: 深圳市交通运输委员会公共交通管理局

从不同等级公路客运站的运输情况来看，一、二、三、四级客运站年旅客发送量呈现递减态势，占全市总量的比例分别为 58.5%、27.2%、10.3%、4.0%，一级公路客运站运输效率高于其他级别客运站。

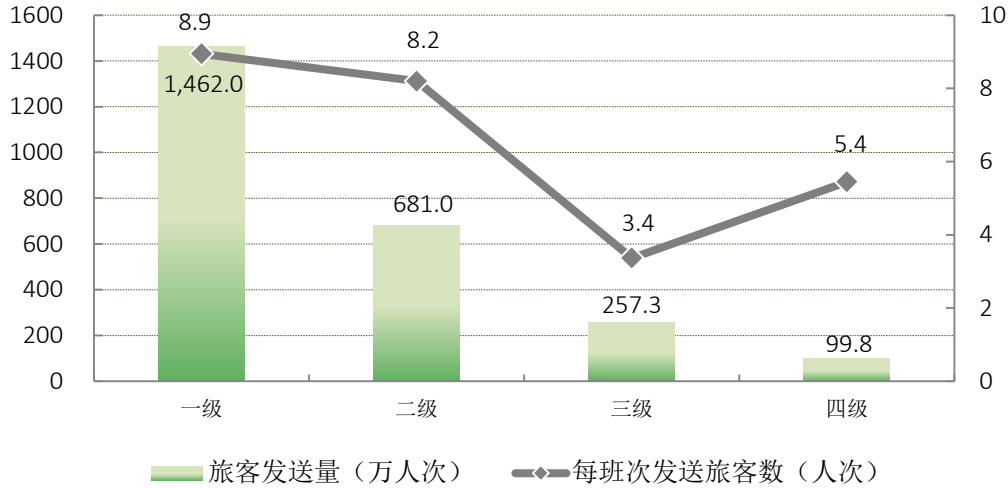


图 9-17 2016 年各等级公路客运站旅客发送情况

数据来源：深圳市交通运输委员会公共交通管理局

## 9.6 陆路口岸运输

2016 年 6 个陆路口岸出入境人员 2.17 亿人次，同比下降 0.5%，近 8 年来首次出现下跌，日均出入境人员 59.29 万人次。深港两地跨界交通需求趋于稳定，出入境客流开始小幅下降。

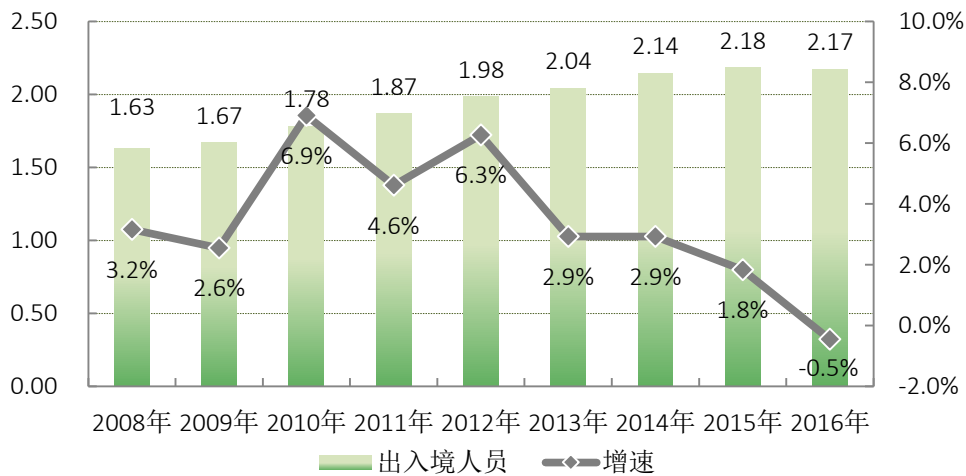


图 9-18 历年深圳陆路口岸出入境人员及增速变化（单位：亿人次）

数据来源：香港运输署

## ——福田口岸、深圳湾口岸出入境客流保持增长

6个陆路口岸中，福田口岸、深圳湾口岸日均出入境人员保持增长，罗湖口岸、文锦渡口岸、沙头角口岸、皇岗口岸日均出入境人员有所下跌。

罗湖口岸日均出入境人员 22.21 万人次，同比减少 2.6%；皇岗口岸日均出入境人员 7.44 万人次，同比下降 4.6%；福田口岸日均出入境人员 17.33 万人次，同比增加 2.1%；深圳湾口岸日均出入境人员 10.52 万人次，同比增加 1.9%；文锦渡口岸日均出入境人员 1.09 万人次，同比下降 0.2%；沙头角口岸日均出入境人员 0.82 万人次，同比减少 4.5%。

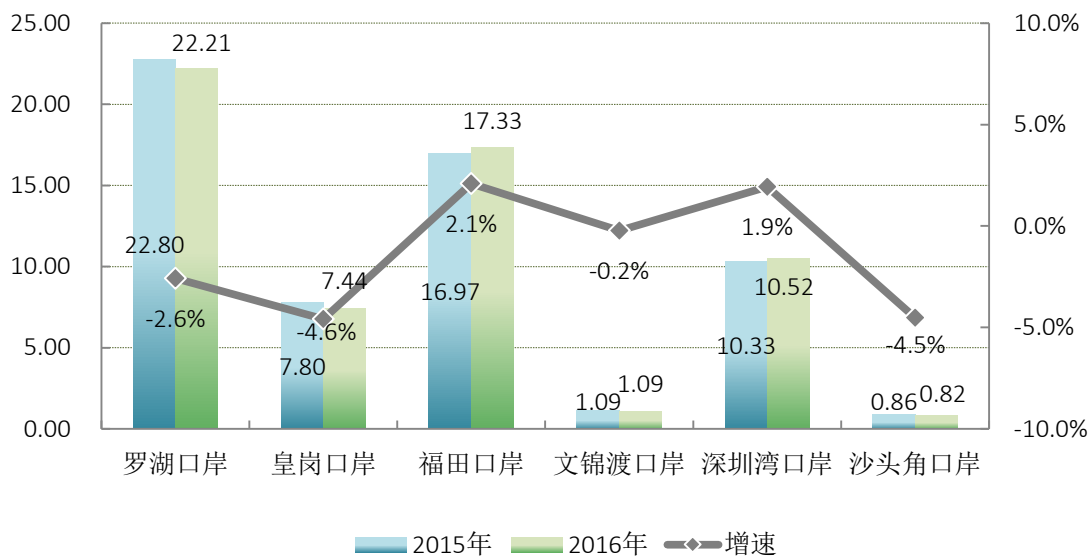


图 9-19 2015-2016 年各陆路口岸日均出入境人员变化（单位：万人次/日）

数据来源：香港运输署

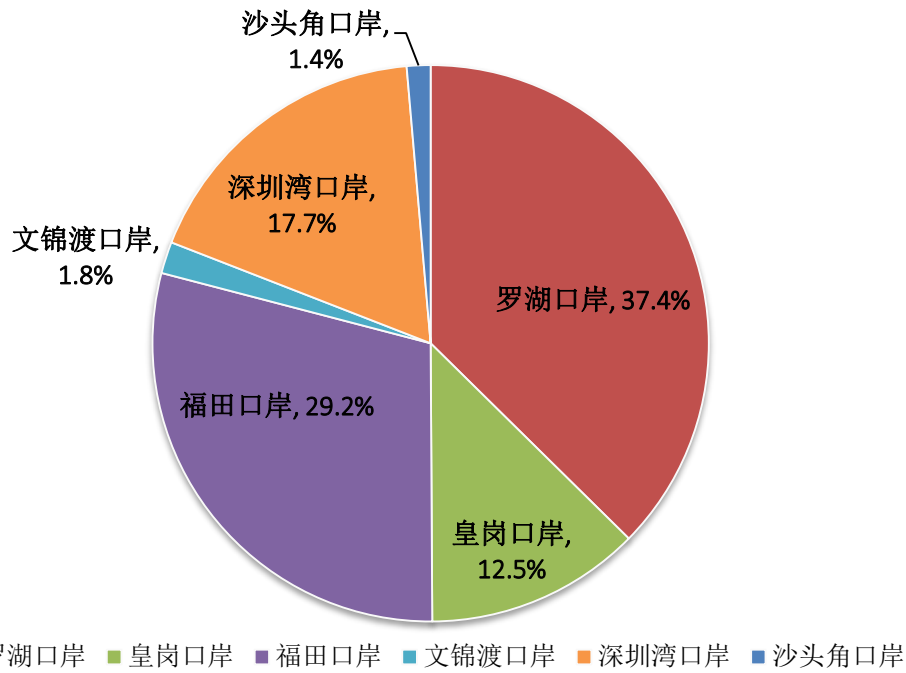


图 9-20 深圳陆路口岸出入境人员分布情况

数据来源：香港运输署

### ——跨界车流总量止跌回升，小客车出入境总量增加

出入境车辆方面，2016年深圳陆路口岸出入境车辆1549万辆，同比增长2.2%，日均出入境车辆4.23万辆。深圳陆路口岸跨界车流结束了连续5年下降的态势，2016年开始有所回升。

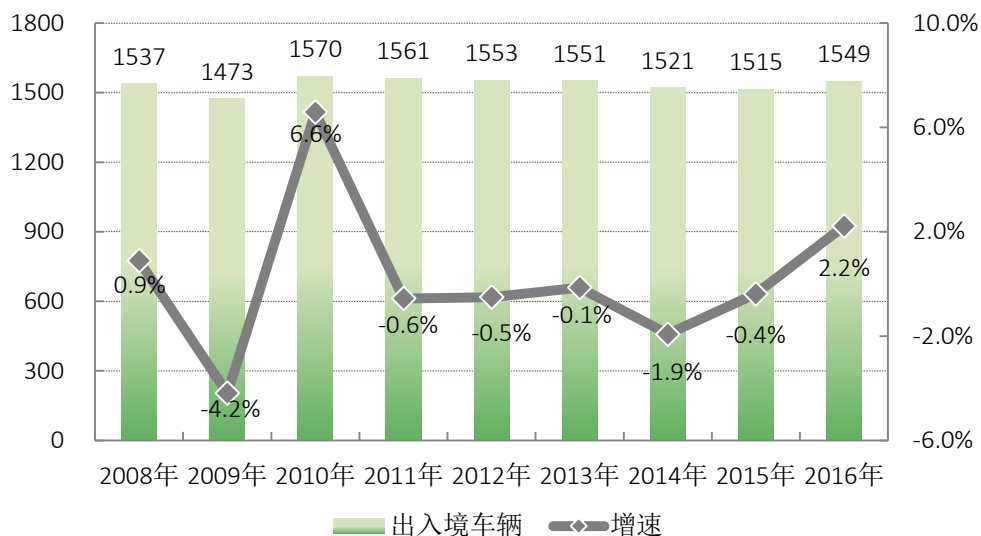


图 9-21 历年深圳陆路口岸出入境车辆及增速变化（单位：万辆）

数据来源：香港运输署

2016年各口岸中，皇岗口岸日均车流量 2.37 万辆，同比下降 2.1%；深圳湾口岸日均车流量 1.2 万辆，同比上升 13.5%；文锦渡口岸日均车流量 0.49 万辆，同比下降 0.7%；沙头角口岸日均车流量 0.22 万辆，同比下降 0.7%。

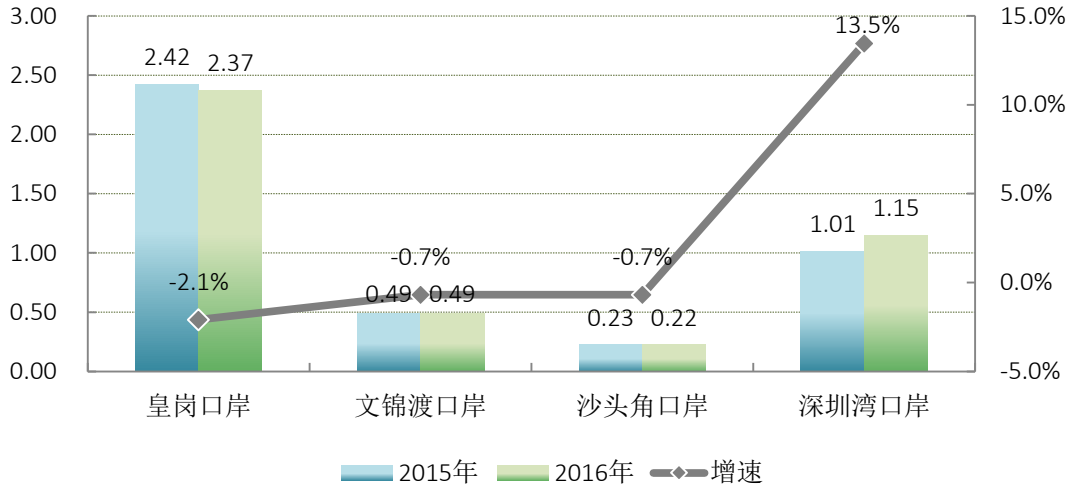


图 9-22 历年深圳市陆路口岸日均出入境车辆（单位：万辆/日）

数据来源：香港运输署

跨界车辆组成方面，出入境货车 696 万辆，与 2015 年基本持平，占全市出入境车辆的 44.9%；出入境小客车 712 万辆，同比提升 5.2%，占比为 45.9%；旅游及穿梭巴士 141 万辆，同比下降 0.9%，占比为 9.1%。

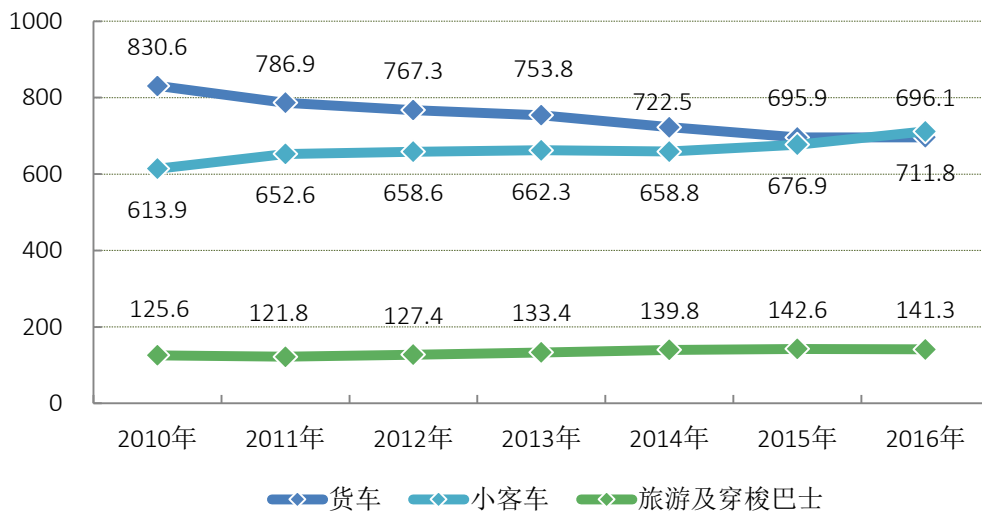


图 9-23 历年深圳陆路口岸出入境车辆分车型情况（单位：万辆）

数据来源：香港运输署

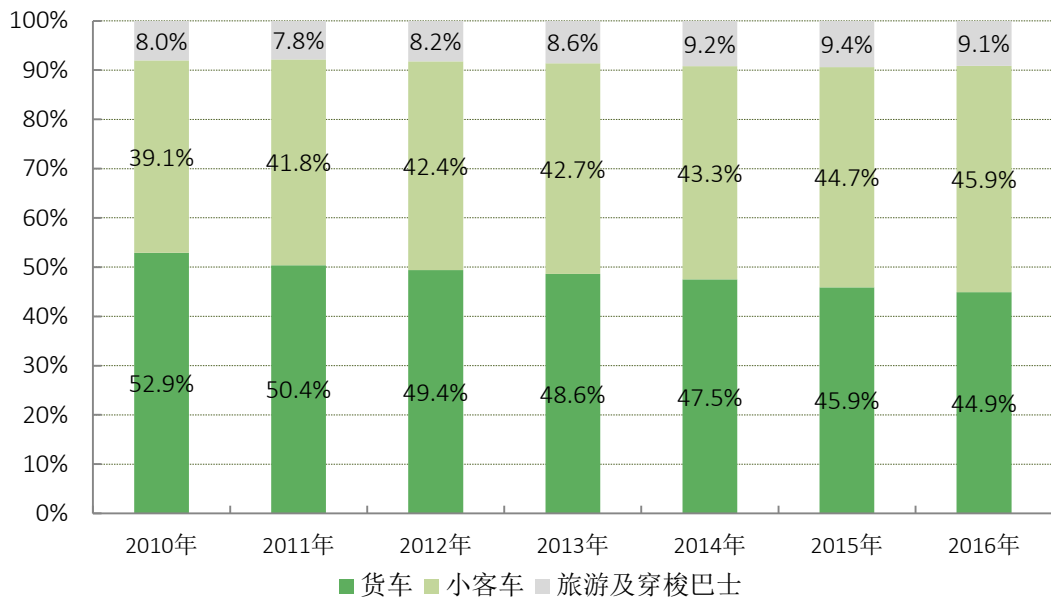


图 9-24 历年深圳市陆路口岸出入境车辆构成

数据来源：香港运输署

## 9.7 本章小结

随着近年区域重大交通基建陆续投入使用，2016 年深圳市作为国际综合交通枢纽城市的地位进一步巩固，面向国际、国内两个扇面的辐射能力得到显著提升。机场旅客吞吐量持续增长，国际旅客吞吐量快速增长，国际航线数量达到了 30 条。铁路客运量保持快速增长，铁路客运量占对外客运总量比例首超公路。对外货运结构持续优化，机场货邮吞吐量增速创近五年新高，铁路货运发送量保持稳定增长，港口集装箱吞吐量继续位居全球第三。船舶引航和检验业务有序运行，平均引航船舶长度居全国首位，船舶检验质量持续稳定。陆路口岸出入境客流近 8 年来首次出现下跌，其中福田口岸、深圳湾口岸出入境客流保持增长。



# 10 交通管理、安全与环境

10.1 交通管理

10.2 交通安全

10.3 交通环境

10.4 本章小结

## 10.1 交通管理

2016 年，深圳市交通主管部门继续优化交通组织方式，加强交通执法，创新交通管理方式，有效提升了交通管理水平。

### ——常态治堵、专项治堵、重点治堵，进一步优化交通组织方式

(1) 大力推进医院周边交通治理。建立与市卫计委、交管局、医管中心等单位联合工作机制，先后召开 5 次医院交通改善专题例会，并在北大医院采取了小汽车即停即走方案试点，收到了良好效果。

(2) 高效完成 2015 年“短平快”治堵项目实施。深南大道（腾讯段）、侨香路-深云路交叉口、建设路-解放路交叉口等工程改善效果显著。以建设路-解放路交叉口为例，优化改造后高峰时段交叉口通行效率得到明显提升，饱和度由改善前的 1.01 下降为 0.89。

(3) 推行 HOV 车道。实施 HOV 车道后，滨海大道空载车辆占比从 74.2% 降至 57.87%，2 人乘载车辆占比从 9.10% 提高为 28.81%，在流量不变的情况下，滨海大道平均每小时可多运送 562 人，有效缓解了该路段堵情。

(4) 启用潮汐车道。国内首条快速路自动化潮汐车道于今年 10 月在我市布吉路首次亮相。实施后，早高峰进关方向的平均车流量达到了每小时 5133 辆车，道路通行能力提升了 30.2%，晚高峰出关方向车流量达到了平均每小时通行 5226 辆车，道路通行能力提升了 14.9%。



图 10-1 HOV 车道（左图）和潮汐车道（右图）

### ——持续开展联合整治非法营运行动

联合公安、交警、辖区综治办、街道积极对全市口岸、关口、场站、码头、大型住宅区和商业中心周边等 30 个重点区域进行集中整治，组织开展“雷霆九号”全市交通运输秩序整治行动、“春风”等专项整治行动 45 次，全年共查处非法营运车辆 2914 辆，端掉假冒出租车等非法营运窝点 26 个，配合公安拘留违法当事人 194 人次，非法营运的猖獗势头得到有效遏制。

### ——深圳市网约车新政落地，网约车监管平台正式上线

《深圳市网络预约出租汽车经营服务管理暂行办法》于 2016 年 12 月 23 日市政府六届六十四次常务会议审议通过，自 2016 年 12 月 29 日起施行。12 月 29 日，由深圳市交通运输委联合市经贸信息委、市市场监管委、市公安局、市公安局交警支队、市人力社保局等部门，共同开发建设的深圳市网络预约出租汽车监管平台正式启动运行，意味着深圳即日起正式受理网约车经营服务许可申请，驾驶员也可以网上申请资格证并预约考试。

## 10.2 交通安全

2016 年全年道路交通事故死亡人数和受伤人数分别为 416 人和 963 人，同比分别下降 3.48% 和 13.71%，其中死亡人数已连续 13 年下降。全市交通事故万

车死亡率为 1.27 人/万车，减少 0.08 人/万车，同比下降 6.3%。

死亡事故发生区域仍然较为集中。按事故发生区域分析，宝安、龙岗、龙华 3 个区为死亡事故高发区域，合计死亡 258 人，占死亡人数总量的 62.02%。其中，宝安区死亡 119 人，占 28.61%；龙岗区死亡 92 人，占 22.12%；龙华区死亡 47 人，占 11.3%

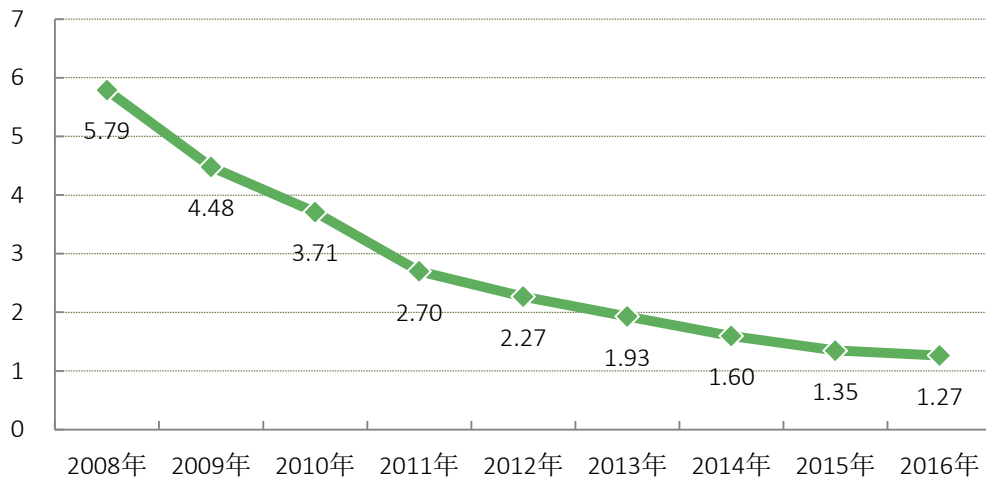


图 10-2 历年深圳市交通事故万车死亡率（单位：人/万车）

数据来源：深圳市安全生产监督管理局

### ——持续完善安全应急政策规划和标准体系

秉持安全发展科学发展理念，坚持目标导向和问题导向，认真编制了行业安全生产“十三五”规划，科学谋划了安全生产工作的总体思路、主要目标，梳理明确了 22 项重点工作任务、14 个重点项目，为未来五年行业安全生产工作提供引领和方向。

为保障客运车辆安全运营，降低发生安全事故时乘员伤亡的风险，制定了《客运车辆安全配套设施技术规范》，针对公交车、出租车、旅游包车、长途客车等客运车辆的特点以及安全运营需求，选取安全锤、灭火器等重点安全配套设施作为标准化对象，对客运车辆配套安全设施设置进行了指导规范。

## ——全力开展行业安全生产专项整治行动

市交委组成道路工程建设、道路管养、轨道运营、公交客运、道路客运、港航危运 6 个专项排查组和 1 个督查组，重点对货运和客运车辆超载超员，无证运输危险货物，故障车辆投入营运等违法行为，客运站、码头、机场、地铁站等交通设施安全隐患，危险化学品道路运输、油气储存（罐区和堆场）及码头作业、交通工程建设等重点行业领域开展了专项整治行动。全年共出动检查人员 131679 人次，检查企业（场所）406549 家（处），发现安全隐患 4632 个，已整改 5765 个，整改中 667 个，整改完成率 89.63%。

## 10.3 交通环境

### ——环境空气质量持续改善，灰霾天数持续减少

2016 年，全市环境质量总体保持良好水平。全市环境空气质量指数达到国家一级（优）和二级（良）的天数共 354 天，占全年监测有效天数（366 天）的 96.7%。

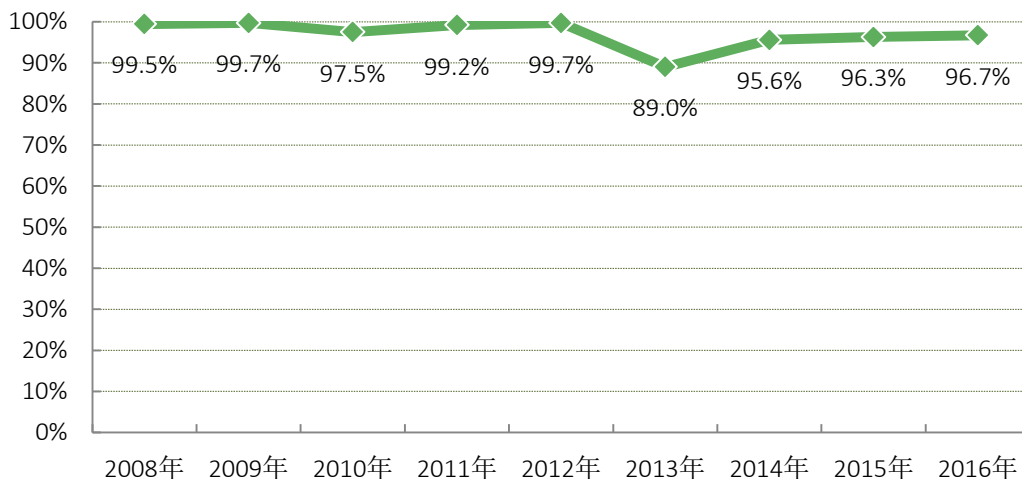


图 10-3 历年深圳市环境空气质量优良率变化

数据来源：深圳市人居环境委员会

全年灰霾天数 27 天，比上年减少 8 天。二氧化硫、二氧化氮、可吸入颗粒

物、细颗粒物、一氧化碳日平均浓度和臭氧日最大8小时平均浓度达到二级标准天数比例分别为100%、99.7%、100%、99.7%、100%和99.4%。全年PM2.5年均值为27微克/立方米，比2015年下降3微克/立方米。

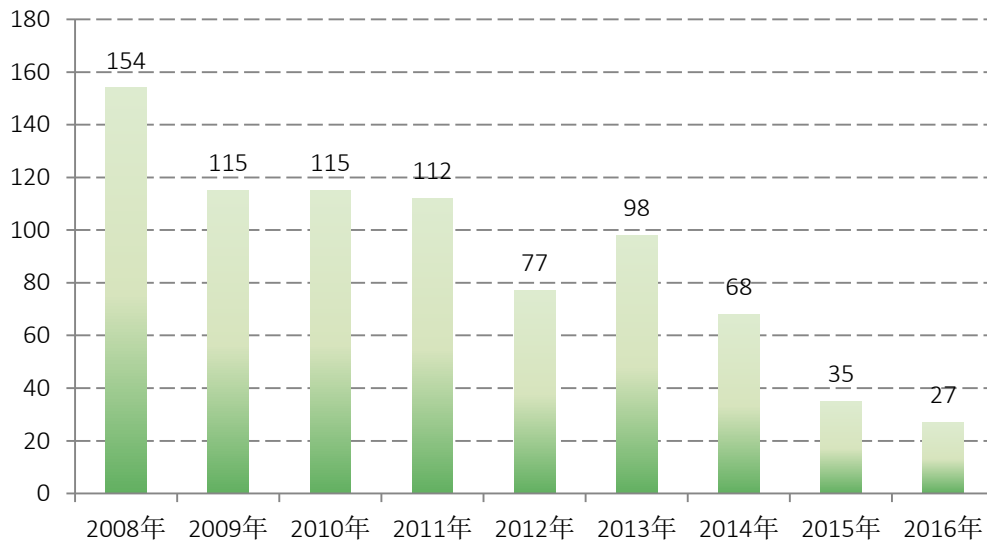
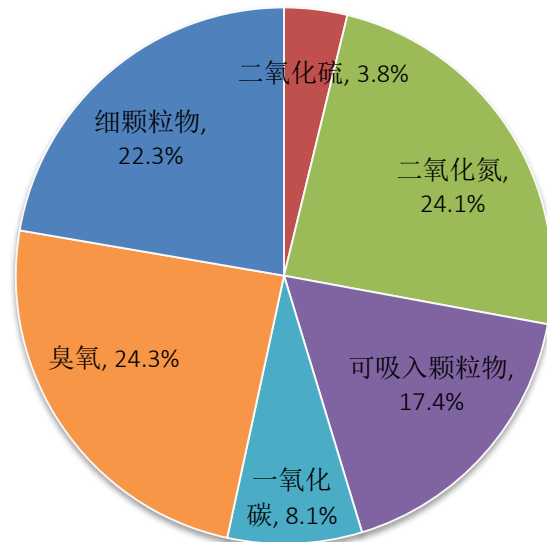


图 10-4 历年深圳市灰霾天数 (单位: 天)

数据来源: 深圳市人居环境委员会

全年二氧化硫平均浓度为8微克/立方米，与上年持平；二氧化氮平均浓度为33微克/立方米，与上年持平；可吸入颗粒物(PM10)平均浓度为42微克/立方米，同比下降7微克/立方米；细颗粒物(PM2.5)平均浓度为27微克/立方米，同比下降3微克/立方米；一氧化碳平均浓度为0.8毫克/立方米，同比下降0.1毫克/立方米；臭氧平均浓度为59微克/立方米，同比上升3微克/立方米。



■ 二氧化硫 ■ 二氧化氮 ■ 可吸入颗粒物 ■ 一氧化碳 ■ 臭氧 ■ 细颗粒物

图 10-5 六项空气污染物负荷系数

数据来源：深圳市人居环境委员会

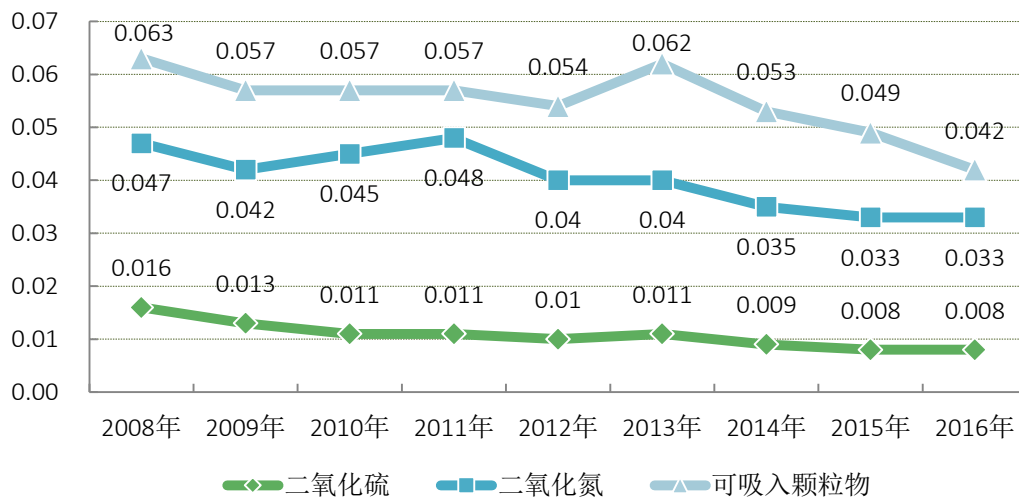


图 10-6 历年深圳市平均污染物浓度 (单位: 毫克/立方米)

数据来源：深圳市人居环境委员会

### ——福田区、罗湖区、南山区和龙华区日均机动车二氧化碳排放量较高

深圳市交通排放监测平台是国内第一个具有国际水准的交通排放监测平台，融合了市交委、人居委、交警局等多部门数据。经平台测算，福田区、罗湖区、南山区和龙华区日均机动车二氧化碳排放强度较高，分别为 27.43 吨/平方公里、16.54 吨/平方公里、15.55 吨/平方公里和 14.38 吨/平方公里。光明新区、坪山区

和大鹏新区日均机动车二氧化碳排放强度相对较低,分别 6.66 吨/平方公里、3.20 吨/平方公里和 1.89 吨/平方公里。

变化趋势方面,光明新区、龙华区、南山区、大鹏新区、福田区、罗湖区、宝安区和盐田区日均机动车二氧化碳排放强度有所上升,同比分别上升 16.6%、8.9%、6.4%、5.6%、5.3%、5.3%、4.9%、3.6%。龙岗区日均机动车二氧化碳排放强度与 2015 年基本持平。全市仅坪山区日均机动车二氧化碳排放强度有所下降,同比下降 15.2%。

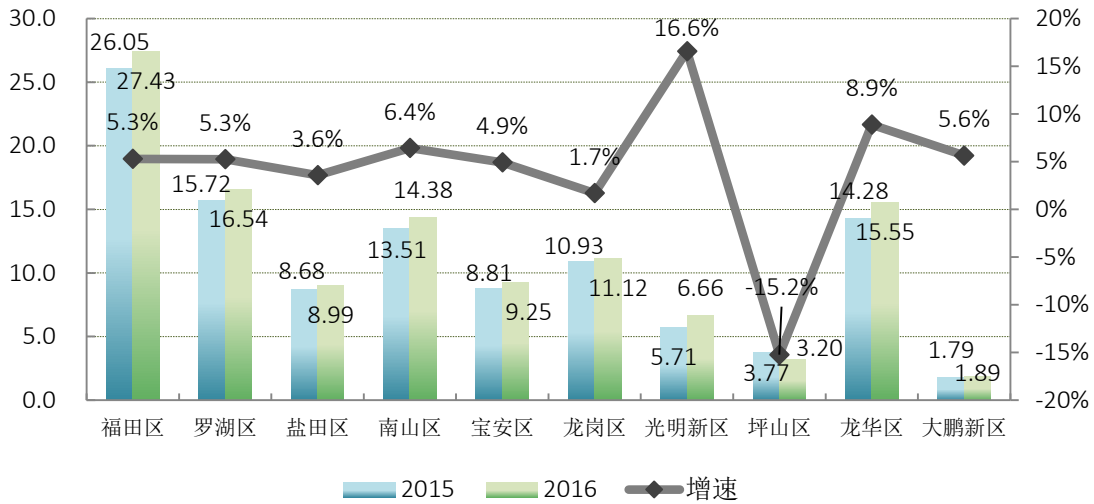


图 10-7 各行政区日均机动车二氧化碳排放强度对比 (单位: 吨/平方公里)

数据来源: 深圳市城市交通规划设计研究中心

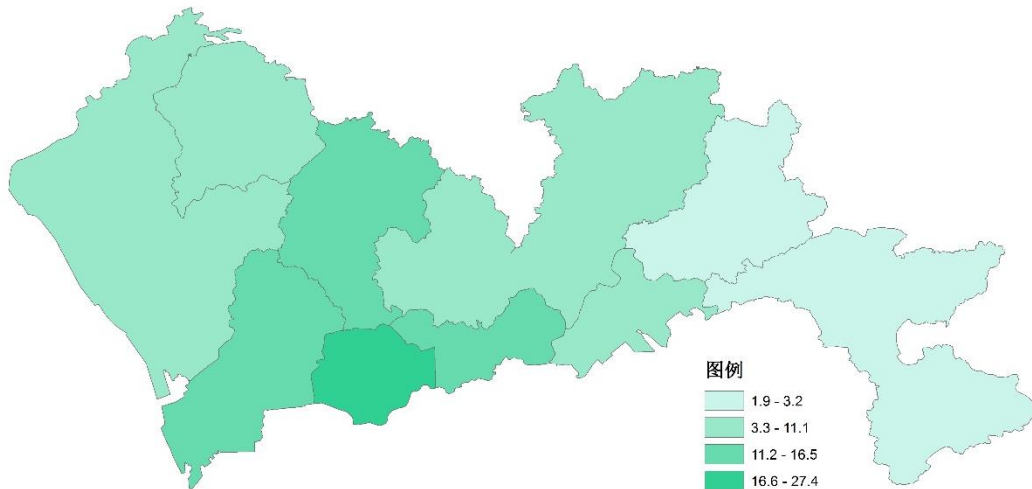


图 10-8 各行政区日均机动车二氧化碳排放强度分布图 (单位: 吨/平方公里)

数据来源: 深圳市城市交通规划设计研究中心



## ——城市声环境质量基本稳定

市区域环境噪声等效声级平均值为 56.9 分贝，处于一般（三级）水平，比上年上升 0.1 分贝。道路交通干线噪声等效声级加权平均值为 69.6 分贝，处于较好（二级）水平，比上年上升 0.3 分贝。滨河大道、北环大道、深南大道、香蜜湖路、月亮湾大道、泥岗路等部分路段道路交通噪声有超标现象。

## 10.4 本章小结

2016 年，交通主管部门加大交通管理力度，创新交通管理方式，通过优化交通组织方式、加强交通执法和行业监管力度，有效提升了路网通行效率，缓解了交通拥堵，全市交通运输行业平稳健康发展。我市交通安全状况持续改善，道路交通万车死亡率为 1.265 人/万车，同比下降 4.89%。全市环境质量总体保持良好水平。环境空气中二氧化硫、二氧化氮、可吸入颗粒物（PM10）和细颗粒物（PM2.5）年平均浓度均符合国家二级标准。机动车日均二氧化碳排放量较 2015 年有所上升，同比增长 4.8%，对小汽车使用和排放缺乏有效的需求调控，需要通过合理引导，实现出行需求在时间、空间上均衡化。

# 11 物流业发展

- 11.1 物流景气指数
- 11.2 物流业增加值
- 11.3 社会物流总费用
- 11.4 社会物流总额
- 11.5 本章小结

## 11.1 物流景气指数

### ——全年物流景气指数平均值 53.4%，指数走势强于去年同期

2016 年深圳市企业景气指数平均值为 53.4%，高出去年同期 1.9 个百分点。分季度看，一季度物流景气指数为 48.8%，二季度物流景气指数为 54.6%，三季度物流景气指数为 56.8%，四季度物流景气指数 53.7%，前三季度指数呈逐季走强态势，第四季度略有回落，但仍运行 53% 以上的景气区间。

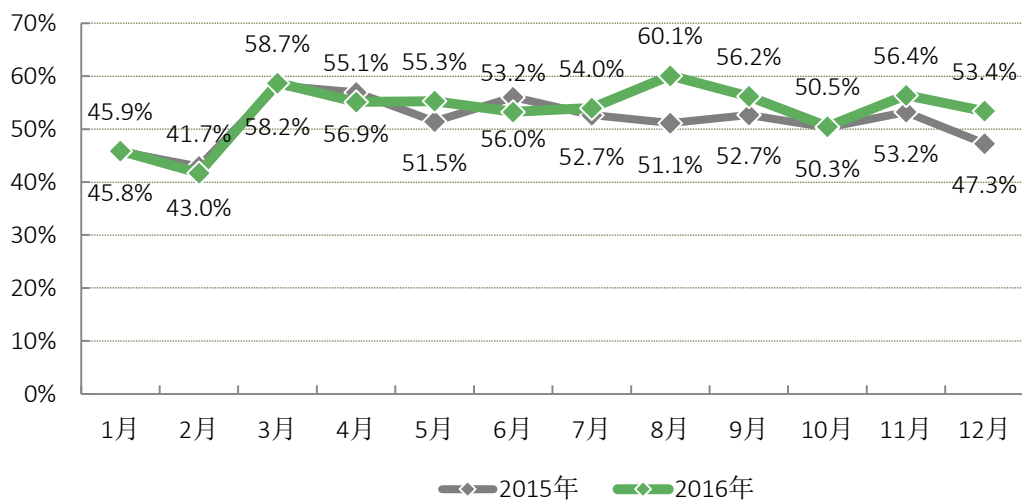


图 11-1 2015—2016 年深圳物流业景气指数对比

数据来源：深圳市交通运输委员会综合运输处

## 11.2 物流业增加值

### ——物流支柱地位依然凸显

2016 年，深圳市物流业运行呈稳中有进之势，物流业增加值<sup>10</sup>为 1984.50 亿元，较去年同期增长 9.4%，行业运行增速继续高于 GDP 增速。物流业增加值占同期全市 GDP 的比重为 10.2%，较去年同期下降 0.01 个百分点，物流业的基础性、战略性和支柱性地位依然凸显。

<sup>10</sup> 物流业增加值是物流行业在一定时期内实现的，以货币表现的最终服务成果。货物经过物流活动前后的价值之差，在扣除物流成本后就是物流活动所创造的物流业增加值。

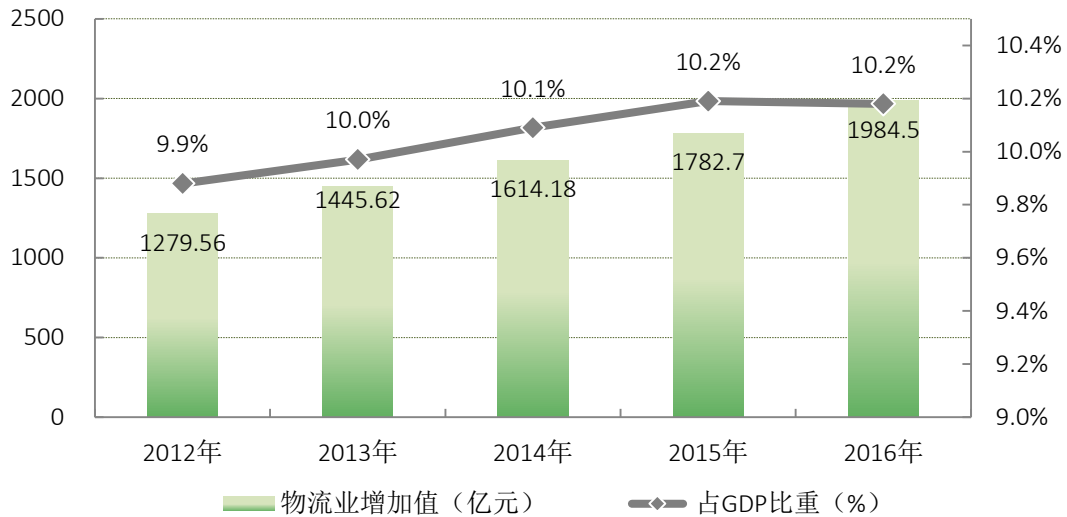


图 11-2 深圳市历年物流业增加值（单位：亿元）

数据来源：深圳市交通运输委员会综合运输处

## 11.3 社会物流总费用

### ——社会物流总费用缓慢增长

2016 年，全市社会物流总费用<sup>11</sup>2542.48 亿元，同比增长 9.0%，增幅同比增长 6.22 个百分点。从 2016 年社会物流总费用构成来看，运输费用为 1182.95 亿元，同比增长 4.9%，占同期社会物流总费用的 46.5%，较去年同期下降 1.83 个百分点；保管费用为 762.0 亿元，同比增长 7.84%，占同期社会物流总费用的 29.97%，较去年同期下降 0.33 个百分点；管理费用为 597.50 亿元，同比增长 20.11%，占同期社会物流总费用的比重为 23.50%，较去年同期上升 2.17 个百分点。

<sup>11</sup> 社会物流总费用指一定时期内，国民经济各方面用于社会物流活动的各项费用支出。

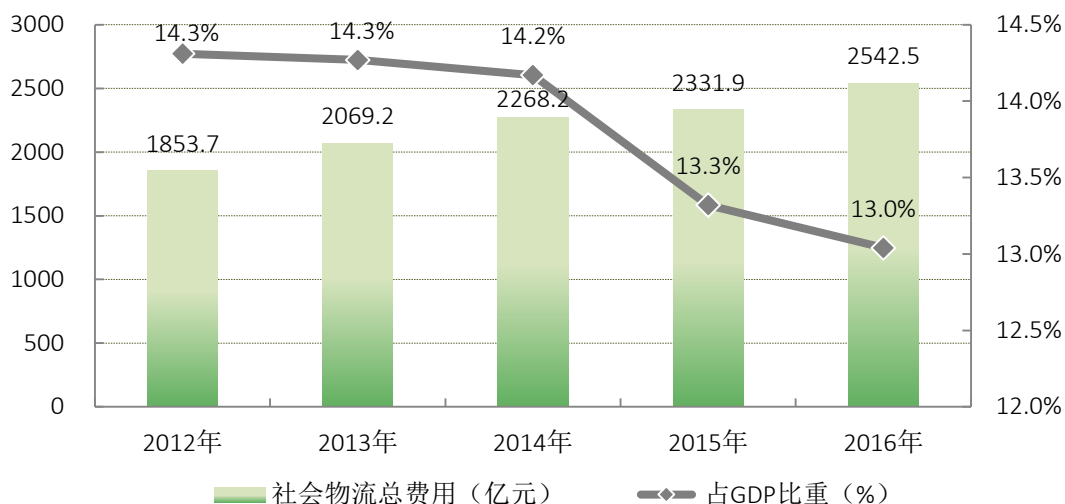
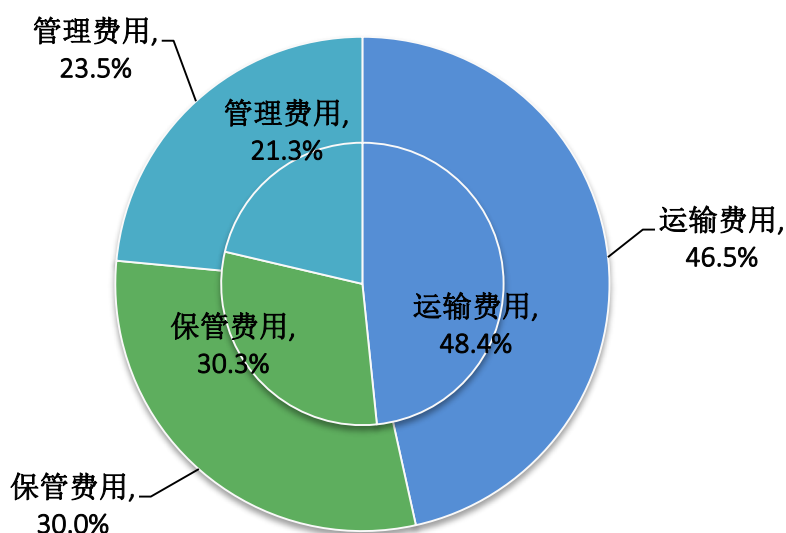


图 11-3 深圳市历年社会物流总费用（单位：亿元）

数据来源：深圳市交通运输委员会综合运输处



注：内环为 2015 年数据，外环为 2016 年数据

图 11-4 2015-2016 年深圳市物流总费用构成

数据来源：深圳市交通运输委员会综合运输处

## 11.4 社会物流总额

### ——社会物流总额逐季增强，工业生产支撑作用明显

2016 年，深圳市社会物流总额<sup>12</sup>为 37625.47 亿元，同比增长 6.6%。从其构成来看，工业产品、农产品、进口货物、邮政快递物流总额分别为 25915.08 亿

<sup>12</sup> 社会物流总额是一定时期内，初次进入社会物流服务，已经或正在送达最终用户的全部物品的价值总额。

元、123.36 亿元、10782 亿元、805.03 亿元，同比增长分别为 10.1%、23.6%、-2.9% 和 43.9%。其中，工业物流总增幅高出去年同期 7.31 个百分点，尤其是高技术产业和装备制造业物流需求进入较快增长区间。据统计，2016 年深圳市先进制造业和高技术制造业增加值总量及占规模以上工业增加值比重均高居全省首位，其中，全市先进制造业增加值 5428.39 亿元，增长 8.5%，增速高于全市规模以上工业 1.5 个百分点；高技术制造业增加值 4762.87 亿元，增长 9.8%，增速高于全市规模以上工业 2.8 个百分点。进口物流总额 10782 亿元，同比下降 2.9%，降幅较去年同期收窄 8.21 个百分点。

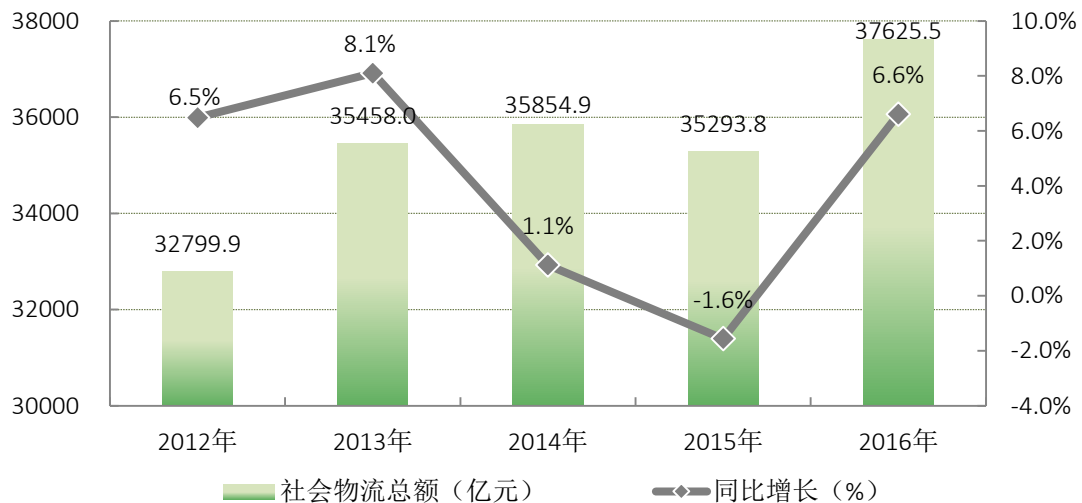
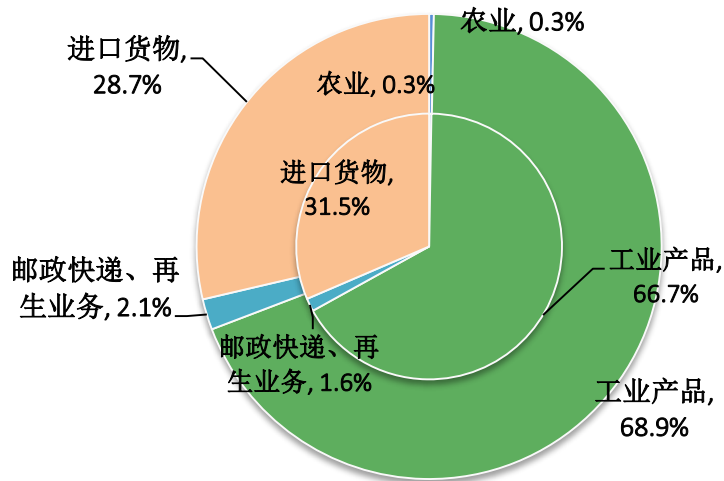


图 11-5 深圳市历年社会物流总额（单位：亿元）

数据来源：深圳市交通运输委员会综合运输处



注：内环为 2015 年数据，外环为 2016 年数据

图 11-6 2015-2016 年深圳市社会物流总额构成

数据来源：深圳市交通运输委员会综合运输处

## 11.5 本章小结

2016 年深圳物流业运行呈稳中有进、逐季走强之势，行业运行增速继续高于 GDP 增速，且对国民经济的贡献超过 10%，战略地位突出，行业运行总体呈现以下特点：

一是随着深圳人工、房价、租金等综合成本的提高，要素成本优势逐渐丧失，传统低端制造正加快向深圳周边、内陆城市及东南亚国家转移，传统物流业务需求减少。同时，外需疲弱不振，工厂倒闭潮也在一定程度上削弱物流企业订单量。

二是深圳作为国家创新型城市，依托高科技的蓬勃发展，新模式、新理念层出不穷，并走在全国前列。深圳拥有 80% 以上的供应链服务企业，这些企业具有强大的资源能力，对产业的引领作用明显。此外，凭借地区发达的对外贸易、高消费及人群结构特点，深圳跨境供应链服务、快递物流也保持快速增长势头。深圳综合型企业加快在国内外布局，延伸拓展服务链条，积极运用现代信息化技术进行企业内部流程改造，提供具有高附加值的增值服务。这些企业代表行业发展的大趋势，并具有巨大发展潜力，提升行业价值增值能力。

# 12 展望与建议

12.1 发展面临的主要问题

12.2 近期工作建议



本章通过梳理和总结我市当前综合交通存在的主要问题和短板,结合时下面临的发展形势,提出近期全市交通重点工作方向和建议。

## 12.1 发展面临的主要问题

### ——对外需求快速增长,交通枢纽辐射能力仍需进一步提升

2016 年深圳机场新开通国际客运航线 12 条,国际航线达到 30 条。全年国际旅客吞吐量达 223 万人次,同比增长 34.3%,国际旅客吞吐量占比 5.3%,同比增长 1.1 个百分点。然而,深圳机场国际航线特别是洲际航线尚不够完善,难以满足市民旅客日益增长的国际出行需求。随着广深铁路福田站、厦深铁路开通和铁路班次的不断优化,近三年铁路旅客发送量持续快速增长,年均增长率高达 39.7%。目前铁路对外通道日趋饱和,铁路枢纽地位与城市经济发展水平不匹配,难以进一步支撑深圳对内陆的辐射带动。

### ——职住分离加剧,交通拥堵形势呈现新发展特征

职住分离的进一步加剧,城市交通拥堵呈现出新特征。一是随着南山区岗位快速增长,原特区内道路交通拥堵呈现向南山区扩散趋势,2016 年十大拥堵片区南山区占据三个,应加强对原特区内新增拥堵片区,如南山科技园片区的交通改善。二是随着原特区外人口增长和变构,原特区外部分主干道,如五和大道、龙观东路和新安一路等交通拥堵恶化明显,应提升原特区外交通综合治理力度。三是跨二线、跨市界客流持续快速增长,为维持可接受的交通服务水平,不仅需要加强轨道交通建设,而且要发挥交通需求管理的引导作用,进一步提高关键断面的公共交通分担率,提升交通运行效率。

### ——常规公交客运量明显下降,公交分担率提升进入瓶颈期

虽然轨道三期开通有力提升了轨道交通客运量,但常规公交客运量出现快速

下降，公交分担率仅提升 0.4 个百分点。随着轨道网络的逐步成型和网约车等新型交通方式的快速发展，亟需优化常规公交线网结构和运营模式，提供贴近需求、灵活多样和更有竞争力的公交服务。轨道交通方面，南北向轨道线路早晚高峰进出关方向交通压力持续增大，应加强原特区内外轨道交通特别是轨道快线的建设，实现外围地区与核心区的快速可达。

### ——新交通方式快速发展，对既有交通模式的影响日益凸显

交通运输新业态、新模式不断涌现，交通需求日益多元化、个性化。网约车、定制巴士和共享单车等新型交通方式快速发展，对传统交通方式产生较大冲击。应强化顶层设计，明确各种交通方式在城市交通系统中的功能定位，构建协调统一的交通服务体系。与此同时，应加强前瞻性的趋势研判和政策储备，实现新型交通方式的规范管理和有序发展。

### ——部分交通枢纽客流高度集聚，交通安全监管的压力不断增大

交通行业安全是城市公共安全重要组成部分，交通场站、口岸、机场等人口密集场所多、交通建设养护项目多、公共交通客流量大，安全监管不能掉以轻心。以轨道交通为例，老街站和会展中心站进出站客流量和换乘客流量超过 10 万人次/日，显示出客流高度集聚的特征，应加强相关站点客流集散引导和换乘组织，保障轨道交通安全、高效运行。

## 12.2 近期工作建议

2017 年是实施“十三五”规划的重要一年，是供给侧结构性改革的深化之年，是深圳的“城市质量提升年”，也是推动交通运输改革发展的攻坚之年。面对新形势、新期待、新要求，2017 年全市交通运输工作的总体思路是：全面贯彻落实市委六届五次全会、市“两会”以及全国、全省交通工作会议精神，以“城

市质量提升年”为工作重心，践行“深圳质量品质交通”，真抓实干，创新发展，努力构建现代化国际化一体化的综合交通运输体系，支撑引领城市经济社会发展，努力构建高品质高效能高融合的城市交通运行体系，提供舒适、便捷、安全、绿色的出行环境，为深圳建成现代化国际化创新型城市、打造国际科技创新中心提供坚实的交通运输保障。

## ——构建现代化国际化一体化的综合交通运输体系，支撑引领城市社会经济发展

### 一是构建便捷发达的国际航空枢纽。

(1) 持续拓展国际航线。积极拓展直飞欧美等洲际航线，加强深圳与欧美重要的全球城市和科技创新城市的联系，为深圳建设全球创新城市奠定基础。推动与“一带一路”沿线国家直航，支撑深圳企业“走出去”，提升国际影响力。

(2) 大力提升机场服务水平。加强协调，争取更多的航权、时刻、空域资源。优化国际中转流程，提升机场联运和地面运输服务质量。

### 二是构建协调均衡的国家铁路枢纽。

(1) 打通铁路对外战略性通道。协调加快赣深客运专线深圳段建设，完成深茂铁路深圳至江门段工可修编及报批，启动平南铁路整体改造工可及相关设计工作，完成平盐铁路改造规划研究。

(2) 优化铁路枢纽在深圳地区的布局。在机场片区规划新建空港高铁站，打造陆空一体化综合枢纽。进一步提升现有铁路枢纽功能，扩容深圳坪山站，改造提升西丽站、平湖站、深圳东站、光明城站枢纽功能。

### 三是构建功能完备的国际航运枢纽。

(1) 大力推进深水泊位、深水航道建设。规划建设超大型集装箱泊位，加

强出海航道规划建设，强化集装箱强港功能。规划建设东西部港区公路、铁路综合服务中心（园区）。

（2）推进港口多式联运服务。构建“深圳组合港—绿色港口链”，优化港口集疏运体系，大力发展“水水中转”，提高“华南公共驳船快线联盟”驳船网络覆盖率，创新港口组织模式，推进“无水港”建设。

#### **四是构建布局完善的都市区轨道体系。**

（1）推进珠三角城际线规划建设。修编珠三角城际线网深圳地区布局方案，开展深惠城际线规划，推进穗莞深城际线建设。

（2）持续加快城市轨道建设。推进6、8、10号线及2、3、4、5、6、9号线延长线等12条轨道三期线路建设，年底前启动6号线支线、12、13、14、16号线等5条轨道四期新线建设。

#### **五是构建衔接顺畅的道路体系。**

（1）加快完善重大通道研究。进一步优化全市干线路网，超前开展第二圈层、第三圈层东西向的干线道路规划研究。

（2）加快推进道路建设。协调加快深中通道建设；加快沿江高速二期、外环高速建设；加快春风隧道、东部过境通道、南坪快速三期、坪盐通道、坂银通道等快速路项目建设。

（3）提升交通建设质量。试行交通建设项目全过程项目管理，推广BIM技术，推行施工质量样板先行和预制装配式施工，实施首件审查和质量讲评制度，完善监理制度，实现施工时序标准化、施工工艺精细化、施工质量可控化。

#### **六是推动物流产业转型升级。**

（1）推动物流行业创新发展。研究出台供应链管理发展策略，推动传统物

流业转型升级。搭建物流金融融合发展平台，解决物流企业融资需求。

(2) 增强物流行业竞争能力。修订现代物流业发展专项资金管理办法，调整资助项目条件及标准，促进行业高端化、绿色化、信息化发展。

(3) 精心筹备物博会。深入推动交通运输与物流领域融合发展，打造交通运输物流行业盛会，提高深圳交通物流综合竞争力和国际知名度。

### **——构建高品质、高效能高融合的城市交通运行体系，提供舒适、便捷、安全、绿色出行环境**

#### **一是着力促进“三网”融合。**

(1) 优化常规公交线网结构，丰富公交服务模式。持续新增、优化公交线路，提高线网覆盖率，消除公交覆盖盲区。大力发展预约巴士和支线巴士，提供贴近需求的公交服务。

(2) 加强轨道交通沿线交通疏解。提前做好轨道三期沿线工程施工疏解工作，降低施工影响，方便沿线居民安全出行。

(3) 深入推进出租车改革。严格网约车经营者、车辆及驾驶员准入，促进行业有序发展。制订改革过渡方案，逐步实现既有巡游车经营权无偿使用，鼓励巡游车企业整合重组，做大做强。改革出租车运力调整和运价形成机制，推进“红绿的”一体化，提升出租车服务水平。

(4) 规范提升自行车服务。完善公共自行车网络，试点解决自行车通勤和休闲需求。落实自行车路侧带停放区设置指引，出台互联网自行车发展指导意见，促进共享自行车规范发展。

(5) 推进轨道、公交、慢行接驳。出台“三网”融合方案及建设标准，选取大运新城等3-5个点开展试点示范，探索建立“三网”出行信息一站式查询系

统。在全市主要轨道接驳换乘站点选址实施 P+R 停车场站。

## 二是强力开展综合治堵。

(1) 持续开展交通政策研究。高度重视交通政策的调控作用，建立动态的实施及评估改进机制。推进城市交通白皮书修编、小汽车限购政策评估、网约车政策实施评估、交通需求管理政策优化等政策研究。

(2) 精细挖掘现有设施潜力。实施北环大道-泥岗路等拥堵路段、节点、路口“短平快”改造。开展科技园等高密度片区道路单向交通组织研究，提升支路网运行效率。

(3) 持续开展热点片区专项改善。全力推进科技园等交通拥堵恶化片区改善研究，改善片区交通状况。针对原特区外部分交通拥堵恶化明显的道路，持续推进原特区外交通综合治理工作，维持合理的道路交通运行水平。

(4) 全面加强停车管理。编制近期建设规划，在老旧住宅区、医院、公园有序开展立体停车场建设。优化路边停车管理模式和服务，加快在原特区外推广路边停车，推动全市路边停车一体化管理。

## 三是深入推进绿色交通。

(1) 加快新能源公交车辆接收、投放，优化充电桩规划布局，实现公交 100% 纯电动。提高出租车纯电动车比例，鼓励使用纯电动物流配送车辆。

(2) 加快绿色港口建设。落实绿色低碳港口建设五年行动方案（2016-2020 年），完成盐田国际码头、赤湾集装箱码头等 9 个泊位的岸电设施建设。

(3) 出台交通公用设施噪声污染防治工程建设管理办法，制定交通噪声治理技术规范标准，加强交通噪声治理。强化交通工程工地扬尘监测和效果评估，从源头防治扬尘污染。

#### 四是大力发展智能交通。

(1) 建设交通大数据技术支撑平台。大力推进数据自采、接入、共享和开放，搭建“跨部门+跨行业+跨领域”的交通大数据平台，把交通运输全行业数据资源和与交通运输相关的数据资源全面集成、开放共享。

(2) 建设交通决策支持平台。围绕重大交通政策、规划、交通综治项目、重大基建项目，定制事前预测、事中监测和事后评价专项分析报告。针对辖区、医院、重点产业基地等交通民生热点难点，定制区域交通运行分析专报。对交通大数据进行多维度、综合性的分析挖掘，定期编报城市交通综合性运行分析报告。

(3) 建设行业监测预警平台。依托现有城市道路、高速公路、公共交通、出租车、道路客运、危险货物运输等智能化运行监测系统和网约车监管系统，加强对交通运输行业运行监测、安全监测、异动监测，促进行业平稳运行。

(4) 建设公众信息服务平台。深化与广电集团合作，扩大与互联网企业联合，优化“交通在手”，提升“12328”交通热线服务，拓展信息发布渠道，丰富信息发布内容，打造实时、精准、全面的公众出行信息服务平台。

(5) 促进交通业态创新发展。紧跟互联网发展趋势，引导规范“互联网+”公交、货运、道路客运、维修等的发展，加强“互联网+”其他新业态、自动驾驶等前瞻研究和政策储备，鼓励“互联网+”交通运输新业态、新模式创新发展。

附件 1：2016 年国内部分城市交通相关指标对比表

指标	单位	深圳	北京	上海	广州	天津	成都	重庆	武汉	杭州	
		2016	2016	2016	2016	2016	2016	2016	2016	2016	
经济方面	GDP	亿元	19492.6	24899.3	27466.0	19610.9	17885.4	12170.2	17558.8	11912.6	11050.5
	GDP 增长率	%	9.00%	8.20%	6.80%	8.20%	9.00%	7.70%	10.70%	7.80%	9.50%
	人均 GDP	万元	16.74	11.47	11.36	13.96	11.4	7.7	5.79	11.15	12.14
社会方面	市域面积	平方公里	1997	16411	6341	7434	11919	14334	82400	8594	16596
	常住人口	万人	1190.84	2172.9	2420	1404	1562.1	1592	3048.43	1076.62	918.8
交通指标	机动车保有量	万辆	322.6	571.7	359.9	242.4	278.5	466.7	510.3	246.4	263.4
	轨道里程	公里	285	574	617.5	308.0	166	108.4	213.3	181.6	81.5
	轨道交通客运量	亿人次	12.97	36.59	34.0	25.7	2.77	5.6	6.92	7.17	2.69
	公共电汽车线路条数	条	976	876	1457	-	763	947	-	489	848(主城区 357)
	公共电汽车年客运量	亿人次	18.68	36.9	23.9	24.8	14.99	18.4	18.2	14.7	14.94(主城区 11.58)
	出租车保有量	万辆	1.78	6.85	4.81	2.24	3.2	1.54	1.5	1.7	-
	出租车年客运量	亿人次	3.7	4.8	8.6	5.9	-	2.3	-	4.3	-
	对外货物运输量	亿吨	3.12	2.41	8.87	11.27	5.16	2.55	10.79	5.00	3.02
	对外旅客发送量	亿人	1.70	6.93	1.96	11.33	1.99	2.00	6.34	2.86	2.05



# 2016

2016年深圳市综合交通年度评估报告  
Shenzhen Transport Annual Report 2016

