

深圳市自行车交通发展规划 (2021-2035)

深圳市交通运输局
二〇二〇年八月

前 言

近 20 年间，为解决全球性气候变暖、能源危机等问题，京都议定书、巴黎协定、可持续发展议程等全球性政策相继发布，世界城市都在探索发展更为低碳、可持续的交通方式。自行车不仅是一种绿色交通工具，更是一种时尚、健康的生活方式，已成为世界城市的发展潮流。

同时，随着互联网租赁自行车迅猛发展、外卖及快递等新业态兴起，轨道交通快速发展背景下交通接驳需求不断攀升，休闲健身需求不断增加等新形势，我国各大中心城市在经历自行车交通起步、主导、衰落的发展阶段后，开始重新重视自行车交通发展。深圳作为社会主义先行示范区和交通强国试点城市，正在积极推动绿色交通发展，打造可持续交通发展典范，自行车交通作为一种绿色、健康、经济、便捷的交通方式，迎来了重大的发展机遇，为了适应新形势、新要求，亟需明确相应发展定位、政策措施，加快完善相关基础设施，改善骑行环境。

本次规划论证了深圳市自行车交通发展的适宜性，剖析了自行车交通发展的潜在需求，并在不同的政策情境下预测了深圳市自行车交通的发展规模。自行车交通的复兴任重道远，但并非遥不可及，这取决于各部门对自行车交通发展的态度及政策导向。欧洲国家正是在经历了机动化的浪潮后，采取了体系化的举措，使自行车交通回归城市并得以复兴，

为节能减排，缓解交通拥堵，提升市民出行便利等发挥了积极作用。深圳作为一个超大型、多元化城市，自行车交通经历过兴盛，但在快速机动化的浪潮中，由于空间资源紧张，自行车交通发展受到了一定限制。当前深圳自行车交通发展的核心问题在于自行车交通定位和目标不够明确，尚未形成与其他交通方式同等完善的政策、标准、规划体系，对于自行车交通的路权保障、停放设施建设、通行及停放规则、执法管理等缺乏刚性要求、详细规定和有力保障。

为此，本次规划明确深圳自行车交通的发展定位为：综合交通体系的重要组成部分，与其他交通方式同等重要，主要承担日常短途出行、接驳公共交通和休闲健身功能。同时，规划提出构建“安全、连续、便捷、舒适”的高品质自行车交通系统，倡导市民“365 天天骑行”，将深圳打造为“自行车友好城市”，并明确了 16 项具体指标。为实现该目标，规划提出综合实施“网络重构、停放入位、安全提升、骑行促进、政策协同”五大战略，38 项具体措施。

“自行车友好城市”的建设，不仅有助于深圳打造“1 公里步行、3 公里自行车、长距离公共交通为主”的绿色交通体系，加快优化交通运输结构，发挥各种交通运输方式优势，提升市民出行效率，同时有助于深圳加快建设中国特色社会主义先行示范区，率先打造人与自然和谐共生的美丽中国典范，构建城市绿色发展新格局，使深圳市城市发展更加健康、更具韧性、更可持续、更有活力、更为人性化。

目 录

第一章 发展现状与主要问题	1
第一节 发展现状.....	1
第二节 主要问题.....	5
第二章 发展趋势与需求预测	8
第一节 自行车交通成为国内外发展潮流.....	8
第二节 深圳自行车交通发展面临新的选择.....	12
第三章 发展定位与发展目标	19
第一节 指导思想.....	19
第二节 发展定位.....	19
第三节 发展目标.....	20
第四节 发展策略.....	21
第四章 战略举措与行动方案	24
第一节 网络重构，为用户提供门到门的骑行条件.....	24
第二节 停放入位，大幅增加自行车停放设施供给.....	29
第三节 安全提升，保障自行车骑行及停放安全性.....	31
第四节 骑行促进，引导自行车种类及服务多元化.....	33

第五节 政策协同，实施积极自行车交通发展政策.....	35
第五章 总体安排与实施计划.....	41
第一节 总体安排	41
第二节 工作任务	42
第三节 近期重点实施计划	49

第一章 发展现状与主要问题

第一节 发展现状

伴随着城市的快速发展，深圳自行车交通经历了主导、衰落的发展阶段，2016年以来在互联网租赁自行车等的推动下，深圳自行车交通在全交通方式中的分担率显著回升，并在接驳公共交通方面发挥了重要作用，但总体发展环境仍滞后于城市发展。

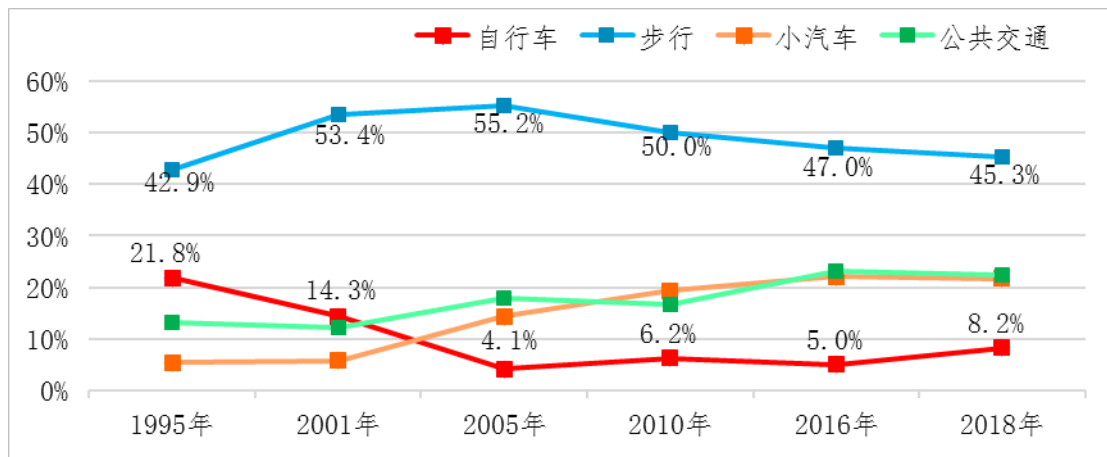


图 1-1 深圳市历年主要出行方式分担率变化图

一、自行车主要作为中短距离出行工具，在公共交通接驳中发挥重要作用

根据骑行大数据分析，深圳互联网租赁自行车规模约为 33 万辆，日均骑行量约 85 万人次/日，其中 80%的出行在 2.0km 以内；平均单次骑行距离约 1.5km，骑行时间约 12.8min。在所有互联网租赁自行车的骑行中，与公共交通接驳的骑行约占日均骑行总量的 52.3%；轨道交通进出站客流中互联网租赁自行车全天接驳占比约 12.7%，高峰期接驳占比约 6.0%。

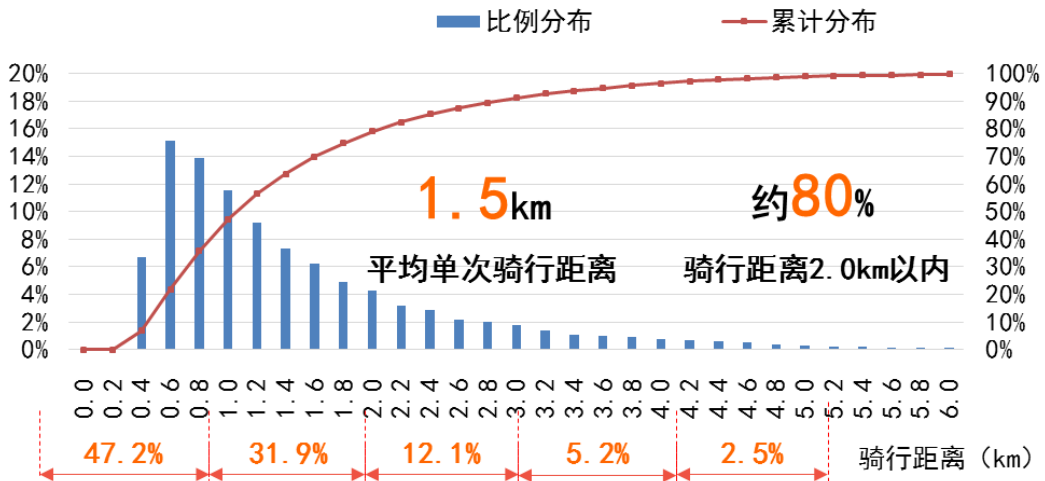


图 1-2 互联网租赁自行车骑行距离分布图

二、自行车骑行主要用于通勤，以中青年群体使用为主

根据自行车使用情况问卷调查，自行车使用人群的年龄以 21-40 岁为主，占比 70.66%；出行目的以通勤（上下班）为主，占比达 56.81%；同时，工作日早晚高峰骑行较为集中，高峰时段位于 8:00-9:00、19:00-20:00。

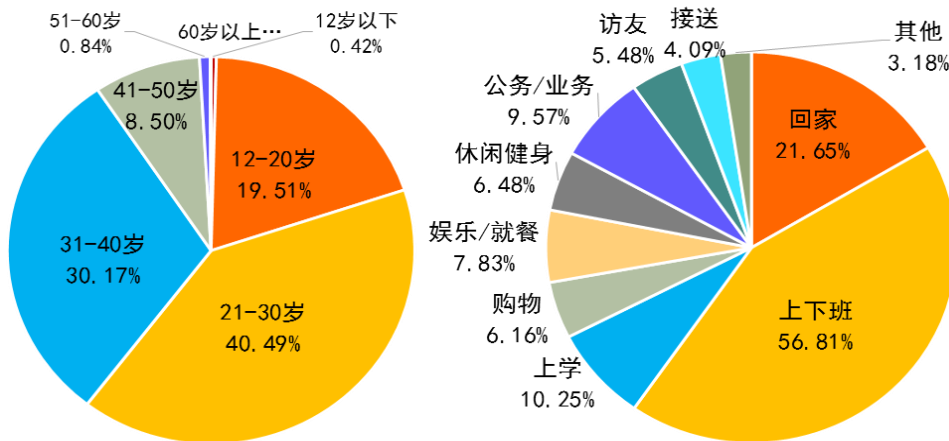


图 1-3 自行车骑行者年龄及骑行目的分布

三、原特区外私人自行车占比更高，原特区内互联网租赁自行车出行集中

结合 2016 年居民出行调查分析，私人自行车出行主要集中在原特区外，其分担比例（6.7%）约为原特区内（3.2%）

的 2 倍。而根据互联网租赁自行车大数据分析结果，互联网租赁自行车的骑行集中区域分布在原特区内及宝安、龙华、龙岗中心区，以街道内部骑行为主；在人口密集且基础设施连续的相邻街道骑行联系紧密，形成 9 大骑行走廊。

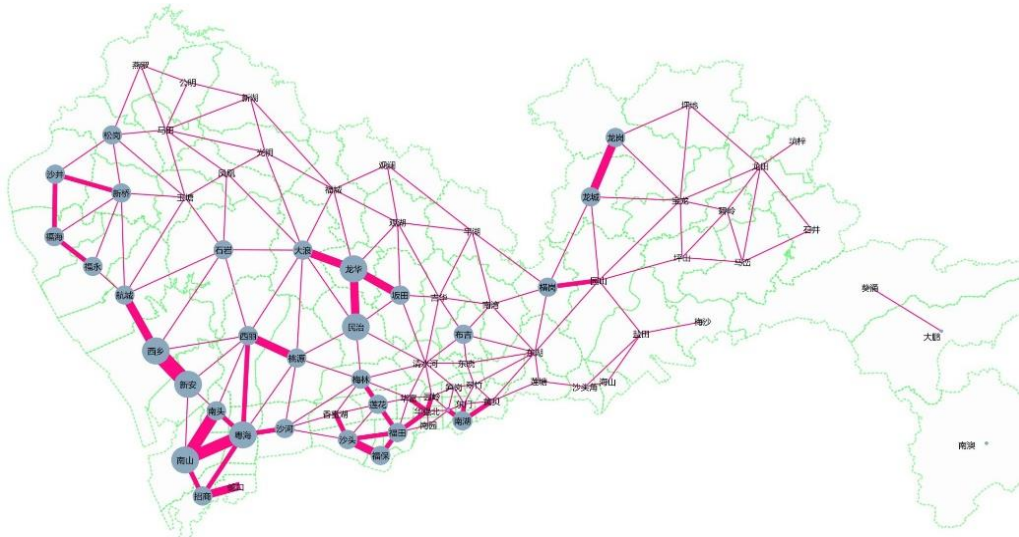


图 1-4 深圳市互联网租赁自行车骑行 OD 期望线图

四、电动两轮车发展迅速，承担大量通勤和短距离出行

根据深圳市交警部门统计数据及自行车使用情况问卷调查推测，全市电动两轮车共计约 350 万辆，其中外卖、快递等民生行业约 20-30 万辆，车辆日平均骑行次数约为 1.9 次，以通勤和短距离出行为主。电动两轮车主要分布在原特区外，占比约 70%，集中在西乡、宝安北等人口密集、新开发楼盘集中但交通配套相对滞后区域。原特区内随着外卖、快递等行业迅速发展，电动两轮车的出行量快速增长。

五、公众对自行车交通发展持积极的态度

根据深圳市自行车使用情况问卷调查，九成以上市民支持深圳市发展自行车交通，其中非常支持的占 39.16%，支持

的占 51.78%；居民选择自行车交通的主要原因是自行车使用方便（占 65.63%）、快捷（占 35.44%）和轻松（占 33.77%）。

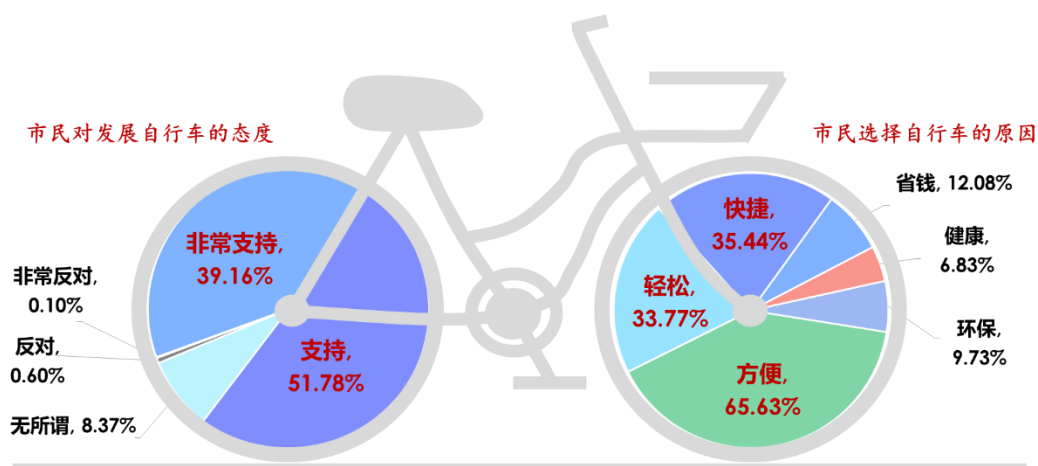


图 1-5 市民对深圳市发展自行车的态度及选择自行车的原因

第二节 主要问题

自行车交通的发展定位、通行、停放、管理问题是深圳市自行车交通发展的四大核心问题，也是深圳市自行车发展衰落的核心原因。

一、自行车交通的发展定位不明确，“以人为本”的交通发展理念及政策仍未真正落实

上世纪 90 年代，深圳结合当时发展阶段的实际要求对自行车交通政策进行了调整，取消独立的自行车路权，降低了配套设施的建设标准，自行车的发展空间受到了一定限制。

近年来，随着绿色、人本、可持续发展理念的深入践行，推进绿色出行工具的发展，满足多样化的出行需求十分迫切，既有的自行车交通政策亟需调整。

二、自行车道设置率较低且品质不高，基本的通行路权和安全保障不足

截至 2019 年底，深圳市自行车交通车道里程约 1759km(双侧)，约占道路里程 (不含高快速路，6411km) 的 13.7%，远低于北京 (超过 95%)、上海 (超过 90%) 等城市；其中人非共板无隔离的自行车道占比超过 80%，人非混行比较严重，影响市民出行品质且存在一定安全隐患。随着自行车交通的复兴，自行车路权问题日益突出。

同时，深圳市自行车道空间品质主要存在以下问题：宽

度普遍过窄，以 1.5 米宽为主；宽马路、大路口、立交桥等，造成自行车过街不便；交叉口、出入口无障碍设施达标率不到 50%；各类设施侵占自行车道严重；次、支路限速不少超过 30km/h，机非混行安全隐患较大；自行车标识指引缺失、夜间照明不足等。

三、自行车停放设施缺口较大，难以规范停放秩序、保障停放安全

一是自行车停车建设标准偏低，实施强制性不足，配建停车位严重缺乏。1994-2014 年是深圳市城市化进程黄金时期，但建筑物未配套自行车停车位，2014 年后有了配建标准，但缺乏落实，导致配建自行车停车位设置较少，成为历史遗留问题。同时，与其他城市相比，深圳市自行车设施建设标准偏低，如住宅类建设项目非机动车停车位配建仅为北京的 1/7、上海的 1/3、南京的 1/6。根据抽样调查，我市建筑物自行车停放设施标准及落实情况均不能满足实际需求。

表 1-1 深圳现状部分建筑自行车停放设施配建及实际需求对比表

名称	建成时间	实际配建自行车停车位 (个)	配建指标要求 (个)	实际停放车辆数 (辆)
香荔花园	1994-2003 年	15	235	384
深圳中学家属楼	1990 年	50	58	140
天御香山	2013 年	0	243	268
龙海家园	2014 年	1953	4707	4914
天颂雅苑	2012 年	60	1186	1188

二是热点区域路侧自行车停放区难以满足停放需求。尽管截至 2019 年底，深圳市已经施划了 18786 个自行车停放

区，但设置位置均在路侧，且为平面形式，交通枢纽、轨道站、城中村、产业园、公园景区等热点区域设施供给难以满足需求，例如南山区轨道站点周边停放区覆盖率仅 40.54%，相对于三网融合目标（设置率 100%）还存在一定的差距。

四、自行车失窃、破坏、乱停放、违规骑行等问题比较突出，管理和执法面临较大挑战

互联网租赁自行车出现前，私人自行车失窃问题十分严峻，自行车失窃成为深圳自行车发展没落的重要原因。互联网租赁自行车出现后，恶意破坏互联网租赁自行车的问题较为突出，60.9%的访客认为恶意破坏是互联网租赁自行车的主要问题之一，恶意破坏导致运营企业成本压力较大，可持续发展面临挑战。

同时，自行车乱停乱放、违规骑行等问题比较严峻，55.0%的访客认为乱停乱放为互联网租赁自行车的主要问题，在机动车道和人行道骑行也导致自行车交通事故高发。在通行路权无法保障、停放设施缺乏以及执法依据不足的情况下，自行车交通的管理和执法面临较大挑战。

第二章 发展趋势与需求预测

第一节 自行车交通成为国内外发展潮流

一、世界：自行车交通成为发展潮流

近 20 年间，为解决全球性气候变暖、能源危机等问题，京都议定书、巴黎协定、可持续发展议程等全球性政策相继发布，世界城市都在探索发展更为低碳、可持续的交通方式。自行车不仅是一种绿色交通工具，更是一种生活方式，有助于提高城市活力、增进民众健康、促进可持续发展，成为世界城市发展潮流。

2018 年 4 月 12 日，联合国第 72 届联合国大会通过一致决议，将 6 月 3 日设定为“世界自行车日”，鼓励会员国在跨领域发展战略中特别注意自行车，建议将自行车纳入国际、区域、国家及以下各级发展政策和方案，包括将自行车融入可持续出行和运输基础设施的规划和设计，积极保护和促进行人安全和自行车出行。同时，鼓励在国家和地方举办骑自行车活动，营造骑行文化，增强居民身心健康和福祉。

从世界范围来看，自行车友好城市以及后发城市中，既包括新加坡、柏林、台北等中小规模城市，也包括东京、巴黎、北京、纽约等超大规模城市；既包括柏林、上海等非炎热城市，也包括台北、新加坡等炎热城市；既包括东京、大阪等自行车交通长盛不衰的城市，也包括柏林、哥本哈根等自行车交通在经历机动化浪潮后复兴的城市。

表 2-1 部分世界城市（地区）对自行车交通的发展定位及目标

序号	城市	城市特点	发展现状	发展定位及目标	相关政策文件名称
1	东京都	<ul style="list-style-type: none"> · 面积：2193km² · 人口：1378 万（2018） · 气候：亚热带海洋性季风气候 	世界自行车友好城市，自行车分担率 15%	建设环保、安全、可达的自行车城市，全面促进自行车使用	日本自行车促进法、东京都自行车使用促进计划、东京自行车安全使用促进计划、建设适应世界一流城市以使用者为导向的交通系统等
2	巴黎	<ul style="list-style-type: none"> · 面积：12000km² · 人口：1100 万（2016） · 气候：温带海洋气候 	世界自行车友好城市，自行车分担率 5%（2015）	力争将巴黎打造为“世界自行车之都”，向联合国承诺自行车分担率达到 15%（2020）	“大巴黎 2030”区域规划、大巴黎地区交通出行规划、自行车发展规划（2010-2020）
3	柏林	<ul style="list-style-type: none"> · 面积：892km² · 人口：350 万（2016） · 气候：温带大陆气候 	世界自行车友好城市，自行车分担率 15%（2016）	自行车交通是综合交通体系的重要组成部分，与其他交通方式同等重要，自行车分担率达到 20%（2020）	柏林出行法（The Berlin Mobility Law）、柏林自行车交通战略、柏林新版自行车交通战略
4	台北	<ul style="list-style-type: none"> · 面积：272km² · 人口：275 万（2017） · 气候：亚热带季风性气候 	世界自行车友好城市，自行车分担率 5.5%（2012）	落实自行车生活化，满足休闲、购物、通勤需求，自行车分担率达到 12%（2020）	台北市自行车政策研究、自行车道系统设计手册
5	纽约	<ul style="list-style-type: none"> · 面积：789km² · 人口：851 万（2017） · 气候：温带大陆气候 	自行车后发城市，自行车分担率 1%（2015）	建设全美最好的自行车城市，自行车分担率由达到 10%（2050），让出行更加安全、可靠、可持续，让纽约人不再依赖小汽车	纽约市 2050 城市总体规划、纽约交通战略规划 2016（安全、绿色、智慧、公平）、纽约街道设计手册
6	新加坡	<ul style="list-style-type: none"> · 面积：719km² · 人口：561 万（2017） · 气候：赤道多雨气候 	自行车后发城市，自行车分担率 1%（2015）	建设自行车友好城市，使“走骑搭”成为首选交通方式，高峰时段“走骑搭”分担率达到 90%（2040）	新加坡 2040 陆路交通总体规划、新加坡慢行交通法、新加坡步行与自行车交通设计指南
7	悉尼	<ul style="list-style-type: none"> · 面积：12368km² · 人口：503 万（2016） · 气候：亚热带季风性湿润气候 	自行车后发城市，自行车分担率 2%（2006）	每天都骑自行车，使自行车成为短途旅行安全、方便和愉快的交通选择，自行车分担率达到 10%（2030）	大悉尼区域规划、悉尼 2056 交通战略、可永续的悉尼 2030、自行车战略及行动计划
8	首尔	<ul style="list-style-type: none"> · 面积：606km² · 人口：1050 万（2017） · 气候：温带季风气候 	自行车后发城市，自行车分担率 1.6%（2008）	鼓励步行和骑行，绿色交通分担率达到 80%，向联合国承诺自行车分担率达到 10%（2020）	首尔市交通整顿基本计划（方案）

序号	城市	城市特点	发展现状	发展定位及目标	相关政策文件名称
9	北京	<ul style="list-style-type: none"> · 面积: 16410km² · 人口: 2154 万 (2019) · 气候: 温带季风气候 	自行车后发城市, 自行车分担率 11.5%(2018)	建设自行车友好城市, 至 3035 年自行车分担率达到 12.6%	北京城市总体规划 (2016-2035)
10	雄安新区	<ul style="list-style-type: none"> · 面积: 2000km² · 人口: 105 万 (2017) · 气候: 暖温带大陆性季风气候 	自行车后发城市, 现状无统计数据	构建“公交+自行车+步行”的出行模式, 起步区绿色交通出行比例达到 90%	河北雄安新区规划纲要

二、国内：新时代自行车交通重新受到重视

近年来，城市的过快发展、粗放发展，带来了诸如土地及空间资源枯竭、交通拥堵、空气污染、能源危机等一系列的问题。随着互联网租赁自行车迅猛发展、外卖及快递等新业态兴起、轨道交通接驳问题日益突出、休闲健身需求不断增加等新形势，我国各大中心城市自行车交通在经历起步、主导、衰落的发展阶段后，呈现复兴态势。

为了解决这些问题并应对新的发展形势，中共中央、国务院、交通部、住建部、广东省等部门高度重视自行车交通的重要性，分别从能源环境、新型城镇化、绿色交通等方面出台多项政策标准，提高了自行车交通的发展定位，要求建设高品质的自行车交通系统。

表 2-2 近年来国家出台的与自行车交通相关的主要政策

序号	类别	政策文件	相关要求
1	能源环境	中华人民共和国节约能源法	第 43 条规定，县级以上地方各级人民政府应当鼓励使用非机动车交通工具出行。
2		中华人民共和国大气污染防治法	第 50 条规定，城市人民政府应加强并改善城市交通管理，优化道路设置，保障人行道和非机动车道的连续、畅通。
3		国务院关于印发大气污染防治行动计划的通知 (国发〔2013〕37 号)	实施公交优先战略，提高公共交通出行比例，加强步行、自行车交通系统建设。
4		国务院关于印发“十三五”控	倡导“135”绿色低碳出行方式 (1 公里以内步行，3 公里以内

序号	类别	政策文件	相关要求
		制温室气体排放工作方案的通知（国发〔2016〕61号）	骑自行车，5公里左右乘坐公共交通工具）。
5	新型城镇化	新型城镇化规划（2014-2020年）	改善步行、自行车出行条件，倡导绿色出行。
6		国务院关于深入推进新型城镇化建设的若干意见（国发〔2016〕8号）	大城市要统筹公共汽车、轻轨、地铁等协同发展，推进城市轨道交通系统和自行车等慢行交通系统建设，在有条件的地区规划建设市郊铁路，提高道路通达性。
7		中共中央国务院关于进一步加强对城市规划建设管理工作的若干意见	加强自行车道和步行道系统建设，倡导绿色出行。
8		中共中央 国务院关于支持深圳建设中国特色社会主义先行示范区的意见	率先打造人与自然和谐共生的美丽中国典范，构建城市绿色发展新格局。
9		城市居住区规划设计标准（GB50180-2018）	从地理和气候等因素考虑，除了山地及现行国家标准《建筑气候区划标准》中规定的严寒地区以外的城市，均适宜发展非机动车交通，城市道路资源配置应优先保障步行、非机动车交通和公共道路路权要求。除城市快速路主路、步行专用路等不具备设置非机动车道条件外，城市快速路辅路及其他各级城市道路均应设置连续的非机动车道，形成安全、连续的自行车网络。
10	绿色交通	中共中央 国务院《交通强国建设纲要》	完善步行和非机动车交通系统，提升步行、自行车出行品质，完善无障碍设施。
11		国务院关于加强城市基础设施建设的意见（国发〔2013〕36号）	树立行人优先理念，倡导绿色出行，切实转变过度依赖小汽车出行的交通发展模式
12		城市综合交通体系规划标准（GB51328-2018）	非机动车交通是城市中、短距离出行的重要方式，是接驳公共交通的主要方式，并承担物流末端配送的重要功能。从地理和气候等因素考虑，除了坡度较大的城市地区外均适宜发展非机动车交通，城市道路资源配置应优先保障步行、非机动车交通和公共交通的路权要求。在适合自行车骑行的城市和地区，除城市快速路主路、步行专用路等不具备设置非机动车道条件外，城市快速路辅路及其他各级城市道路均应设置连续的非机动车道。
13		交通运输部关于全面深入推进绿色交通发展的意见（交政研发〔2017〕186号）	全面开展绿色出行行动。积极鼓励公众使用绿色出行方式，进一步提升公交、地铁等绿色低碳出行方式比重。加强自行车专用道和行人步道等城市慢行系统建设，改善自行车、步行出行条件。引导规范互联网租赁自行车健康发展。
14		住房和城乡建设部、发展改革委、财政部关于加强城市步行和自行车交通系统建设的指导意见（建城〔2012〕133号）	自行车是解决中短距离出行和接驳换乘的理想交通方式，是城市综合交通不可缺少的重要组成部分。
15		住房和城乡建设部关于开展人行道净化和自行车专用道建设工作的意见（建城〔2020〕3号）	完善城市步行和非机动车交通系统，改善城市绿色出行环境，提升城市品质。

第二节 深圳自行车交通发展面临新的选择

一、自行车发展适宜性

(一) 气候：早晚气温适宜，极端恶劣天气较少

深圳地处北回归线以南，属于亚热带季风气候，全年晴天约 210 天，早晚高峰平均温度分别为 22.1℃和 24.2℃，在人体外感舒适区间内（17-26℃），适宜骑行。与其他自行车交通发展水平较高的城市相比，深圳夏季持续时间较长，年均气温高，长时间骑行体感炎热，舒适度显著降低。

但据互联网租赁自行车骑行数据反映，市民夏季早晚高峰期骑行需求仍较为旺盛。究其原因，较之步行，骑行更便捷舒适。此外，问卷调查结果也反映，人们关注更多的是自行车设施的完善程度，是否具有安全舒适的骑行环境。

同时，《城市综合交通体系规划标准(GBT 51328-2018)》、《城市居住区规划设计标准》（GB50180-2018）也提出，从地理和气候等因素考虑，除了坡度较大的城市地区外均适宜发展非机动车交通。台北、新加坡等天气炎热的国际大都市均在大力推动自行车交通发展。

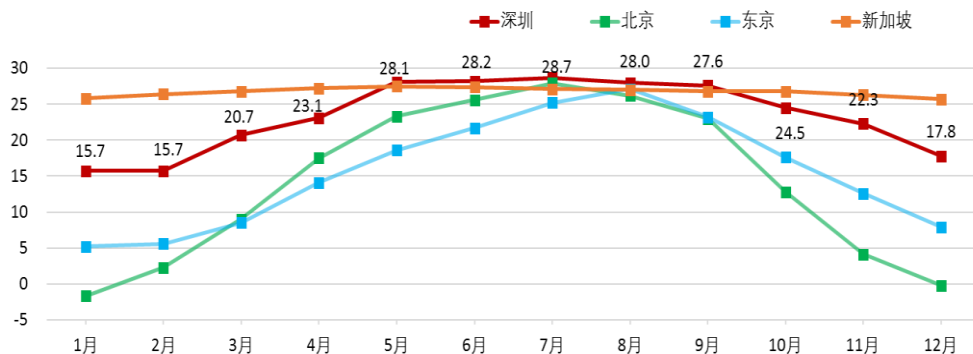


图 2-1 各城市平均气温比较

（二）地形：利于组团内中短距离出行

深圳城市组团结构明显，组团内地势平坦，组团间多以山地、丘陵分隔，地形地貌有利于组团内中短距离骑行，跨区长距离骑行需要突破地形限制。

（三）环境：拥有丰富的山、海资源，林荫道普遍

深圳坐拥丰富的山、海资源，全年空气质量指数优良天数占比 94.5%，在全国 169 个重点城市中排名第六，入围“国家森林城市”。从地理区位看，深圳濒临南海，拥有辽阔海域，海岸线长达 260km，“海洋城市”的特点使深圳没有空气污染的困扰，城市也更加干净整洁。同时，道路人行道林荫路覆盖率 95%，起到遮阳降温效果（降 3℃ 以上）。优良的空气、绿化环境条件，适合骑自行车等户外运动。

（四）人口：年轻人口占比大，骑行人群基础好

深圳人口红利政策突出，吸引了大量年轻的高新技术人员入深就职，据统计分析，深圳市人口平均年龄 32 岁，在一线城市中位于首位；年龄结构中占比最多的年龄段为 20-30、30-40 岁的人群，占总人口的 53%。中青年人群为主的人口结构表明深圳具备发展自行车的良好基础。

二、上层次政策、规划解读

总体来看，上层次政策、规划均对自行车交通比较重视，明确了自行车在交通体系中承担短途出行、接驳公共交通和休闲健身三大功能，并提出自行车全方式分担率目标值为

15%，倡导“1公里步行、3公里自行车、长距离公共交通为主”的绿色出行方式。

表 2-3 上层次相关规划对自行车交通发展的要求

规划名称	自行车交通发展定位	自行车交通/绿色交通发展总体目标	自行车交通设施目标	重点举措
深圳市城市总体规划(2016-2035) (征求意见稿)	——	建设慢行友好城市,到 2035 年绿色交通分担率不低于 85%,道路交通碳排放“零增长”	到 2035 年,主次干道设置自行车道的比例不低于 60%	<ul style="list-style-type: none"> 构建连续、独立自行车通道系统 加强轨道、公交、慢行三网融合建设,提升“最后一公里”服务水平 建设不少于 2500 公里绿道
深圳市综合交通 2030 发展策略 (2015-2030)	自行车交通是公共交通体系的重要组成部分,主要承担为常规公交和轨道交通提供“最后一公里”的短途接驳服务	深圳应构建更具有竞争力、集约高效、以人为本、可持续发展的综合交通体系	至 2030 年,布设独立自行车道的主次干道比例不低于 60%	<ul style="list-style-type: none"> 完善“最后一公里”接驳服务,完善轨道站点与周边用地的自行车系统的连续性,完善轨道站出入口自行车停放点,加强自行车停放安全管理,推广公共自行车 构筑“山、海、城”一体、以人为本的自行车网络,方便市民日常出行和生活 构筑与城市结构相契合的绿道网络;研究推动跨组团中长距离自行车通道规划建设
深圳市步行和自行车交通系统规划(2012-2020)	<ul style="list-style-type: none"> 作为中短距离出行的主要交通方式之一,与公交协调发展 作为延伸轨道交通服务的重要方式之一 作为市民休闲健身的方式之一 	构建和谐友好的自行车交通系统,自行车交通方式占全方式的比例由 6%提升至 15%左右,自行车与轨道交通接驳的比例达到 5%以上	至 2020 年,主次干道设置自行车道的比例接近 60%	<ul style="list-style-type: none"> 因地制宜区域差异化发展 构筑功能清晰的骑行网络 建设适宜安全的自行车道 设置方便安全的停放设施 可持续发展公共自行车 规范电动自行车的管理

三、自行车使用需求预测

(一) 潜在骑行需求分析

从大规模轨网背景下接驳交通需求增长、交通拥堵背景下短途机动化转移、为非特定行业电动车出行提供替代交通方式、为长距离步行者提供更多出行选择、健康生活潮流引

领自行车通勤及休闲健身需求增长、科技变革可能诱发围绕社区的短途出行增加等维度来看，深圳市自行车交通存在巨大的潜在需求。

1、轨道客运量增长带来的接驳需求

根据《深圳市轨道交通线网规划（2016-2035）》，至2035年，深圳将形成1000km以上的轨道交通网，轨道交通规模将是现状的约4倍，轨网密度接近东京，进入高密度轨道交通时代，轨道交通客运量将超过2000万人次/日。

与东京（轨道站自行车接驳比例，核心区超过10%，外围区超过20%）等国外大都市相比，我市在轨道站覆盖率（60%）相似的情况下，站点周边服务人口和岗位密度相对较低，且街区尺度大、道路较宽阔，轨道交通最后一公里问题更加突出，自行车交通接驳需求更大。

2、短距离机动化、电动车、长距离步行的转移需求

（1）促进5km以内的机动化出行转移至自行车

根据世界城市对小汽车交通控制经验，小汽车分担率控制在20%以下较为合理，目前深圳市小汽车分担率为26.5%，明显偏高；结合2016年深圳市居民出行调查，机动化出行中5km以内的占比为35%，约占全方式的16.8%，通过改善自行车出行条件，可促进该部分出行转向自行车。

（2）为非特定行业电动车出行提供替代交通方式

根据交警部门统计，全市电动车共计约 350 万辆（其中民生行业约 20-30 万辆），随着差异化电动车管理政策的实施，部分电动车出行将转向自行车。

（3）为 1km 以上非休闲类步行者提供更多出行选择

根据居民出行调查，全市平均步行距离 1.6km，约是北京、上海平均值的 1.6 倍；同时，对比北京、上海等中心城市，深圳的步行分担率（47%）相对较高。有必要为长距离非休闲类步行出行提供更多的出行选择。

表 2-4 国际大都市步行出行分担率对比表

城市	时间	公共交通（含班车）	自行车（含助力车）	步行	其他
东京 23 区	2015 年	51%	15%	23%	11%
柏林	2008 年	27%	13% (2025 年 18%-20%)	28%	32% (将大幅降低)
纽约	2050 年	32% (2015 年 28%)	10% (2015 年为 1%)	38%	20% (2015 年为 33%)
北京	2017 年	31.2%	11.9% (3035 全市 12.6%)	29.0%	27.9% (2035 低于 20%)
上海	2014 年	31.5%	19.0%	25.3%	24.2%
深圳	2016 年	22.0%	5.0%	47.0%	26.5%

3、健康生活潮流带来的通勤、运动及休闲需求

深圳城市年轻有活力、环境条件好，具有自行车运动基础。据深圳市自行车运动协会介绍，深圳自行车运动爱好者高峰期约 30 万人，年轻人居多；每年自行车赛事 10 余项。同时，“十三五”期间深圳经常参加体育锻炼人数达 447 万人，较“十二五”增长 30%，未来还将保持年均 5-8%的增速。

未来社会越来越智能化，机器人或者机器将取代大量人力劳动，人们对运动及亲近自然的需求逐步提高，而自行车

作为休闲健身的重要方式，其需求也将大大增加。近几年国家、广东省、深圳市各层级政府均从体育、健身等方面出台多个政策文件促进全民健康生活。

4、科技发展引发出行方式变革

近年来，物联网、云计算、5G、人工智能、虚拟现实等新兴科技呈爆发式增长，新兴科技正在加速融入和改变人们的生产和生活方式，远程办公、远程医疗、远程教学、网上购物等逐渐兴起，未来围绕社区的生活出行比例可能增加。新冠疫情的爆发，加速了这一趋势的到来。



图 2-2 新兴科技城市促进生活圈发展

(二) 不同情景需求分析

分别建立电动自行车严格管理及适度宽松管理两种政策背景下，基于鼓励自行车发展政策和实施被动自行车发展政策两种情景的需求分析模型，对自行车交通、电动自行车的骑行需求分别进行分析。经预测，在严格管理电动自行车、

鼓励自行车发展组合政策下，深圳市远景自行车日均骑行量有望达到 800-1200 万人次，自行车分担率约为 10%-15%，轨道交通进出站总量中自行车的接驳比例约为 10%-13%。

表 2-4 不同政策情境下深圳市自行车交通分担率预测结果

政策情景		自行车交通政策要点	自行车分担率预测	电动自行车分担率预测
对电动自行车实施严格的管理政策：严格规范电动自行车上牌、充电、通行、停放等，禁止非民生行业电动摩托车、电动轻便摩托车使用	被动自行车发展政策	维持既有的自行车交通政策不变，自行车处于从属地位，路权和停放空间不予保障	3-6%	5-8%
	鼓励自行车发展政策	<ul style="list-style-type: none"> 将自行车交通定位为与其他交通方式同等重要的交通方式 制定相应的规划、设计、建设、管理、教育等政策，充分保障自行车的通行路权、停放便捷性以及交通安全 	10-15%	5-7%
对电动自行车实施适度宽松的管理政策：放宽对电动自行车的上牌、充电、通行、停放等要求，允许电动摩托车、电动轻便摩托车在特定区域使用	鼓励自行车发展	<ul style="list-style-type: none"> 将自行车交通定位为与其他交通方式同等重要的交通方式 制定相应的规划、设计、建设、管理、教育等政策，充分保障自行车的通行路权、停放便捷性以及交通安全 	5-8%	16-20%

第三章 发展定位与发展目标

第一节 指导思想

深入贯彻落实城市公共交通和慢行交通优先发展战略，坚持以人为本的发展理念，倡导绿色出行（1 公里步行、3 公里自行车、长距离公共交通为主），建设“自行车友好城市”，助力深圳加快建设中国特色社会主义先行示范区，率先打造人与自然和谐共生的美丽中国典范，构建城市绿色发展新格局，使深圳市城市发展更加健康、更具韧性、更可持续、更有活力、更为人性化。

第二节 发展定位

自行车交通是综合交通体系的重要组成部分，与其他交通方式同等重要。主要承担中短途交通和休闲健身功能。

1、中短途交通功能

满足中短距离出行需求，如通勤、通学、购物等；同时，服务公共交通接驳，解决“最后一公里”出行需求。

2、休闲健身功能

新生活方式的重要选择，满足市民及游客休闲（或旅游）、健身及体育竞技需求。

第三节 发展愿景及目标

构建“安全、连续、便捷、舒适”的高品质自行车交通系统，倡导市民“365 天天骑行”，将深圳打造成为“自行车友好城市”。至 2035 年，自行车出行占全方式的出行比例达到 10-15%；轨道交通进出站客流总量中使用自行车接驳的比例达到 10%-13%。

为实现上述愿景及目标，借鉴国内外先进城市经验并结合深圳实际，构建一套具有深圳特色的自行车友好城市指标体系，具体见下表。

表 3-1 深圳市自行车友好城市建设指标体系表

序号	指标	单位	现状	近期 (2025 年)	远期 (2035 年)	指标类型
综合发展指标						
1	自行车交通分担率	%	8	9-10	10-15	约束性
2	市民对深圳自行车友好城市建设的认可度	%	—	≥70	≥80	预期性
3	涉及自行车交通事故的年死亡人数 (不含电动自行车)	人/年	54	≤27	≤10	约束性
4	自行车全程出行平均速度	km/h	7.5	≥8.5	≥10	预期性
基础设施指标						
连续性						
5	设置自行车道的道路占比（除高快速路以外）	%	11.2	≥30	≥50	约束性 ¹
6	按规范要求设置自行车路权标识的市政道路占比（除高快路主道外）	%	0	≥70	≥90	约束性
安全性						
7	设置物理隔离的自行车道长度占自行车道总长度的比例	%	<20	≥30	≥50	约束性
8	无障碍设施设置完善的节点（交叉口、出入口、天桥）占比 ²	%	<20	≥80	≥95	约束性
便捷性						
9	轨道站 1.0 公里范围内自行车路权保障良好的道路占比	%	<10	≥80	≥90	约束性
10	轨道站点出入口及公交站 50 米范围内自行车停放点覆盖率	%	<50	≥70	≥90	约束性

序号	指标	单位	现状	近期 (2025年)	远期 (2035年)	指标类型
舒适性						
11	林荫自行车道长度占自行车道总长度的比例	%	90	≥92	≥95	预期性
12	铺装平整骑行不颠簸的自行车道长度占自行车道总长度的比例	%	<20	≥70	≥95	约束性
政策环境指标						
政策保障						
13	出台完整的自行车交通管理法规	——	——	完成	完善	约束性
14	制定完善的自行车交通规划和计划	——	——	完成	完善	约束性
宣传教育						
15	每年开展自行车主题类活动个数(含市区两级)	个/年	——	≥10	≥15	约束性
16	至少每年开展一次交通安全教育的学校比例(包含自行车交通安全的教育)	%	——	≥80	100	约束性

注：1、约束性指标为刚性指标，提出即完成；预期性指标为非刚性指标，可根据实际情况调整；

2、无障碍设施设置完善的节点占比，按照每个辖区随机抽取5条500米以上的道路进行调查计算。

第四节 发展策略

结合深圳实际，为促进自行车交通发展，必须从政策、设施、管理、文化等角度综合施策，总体策略如下：

1、主动引导，完善法规

制定与小汽车、公共交通等交通方式同等完善的规划、设计、建设、管理、投资等法规、规范和标准，完善自行车交通规划、建设、管理工作机制，鼓励社会组织、行业协会等多方参与，为自行车交通发展创造良好的政策环境。

同时，完善自行车交通规划体系，加强自行车交通规划与不同层次国土空间规划、交通规划之间的衔接，扭转“以车为本”的发展思路，平衡各种交通方式发展，保障自行车交通发展空间。

2、三网融合，提质增效

全面推进轨道-公交-慢行三网融合，优先完善轨道站周边接驳自行车道和停放设施设置，构建以公共交通枢纽为中心的骑行网络，倡导“公共交通+自行车”的出行模式，提升公共交通系统的服务覆盖、服务质量和综合效能，扩大自行车交通的日常使用范围，方便市民优先选择绿色出行。

3、差异供应，因地制宜

统筹考虑人口和岗位密度分区、轨道交通发展、街道区划、屏障隔离等因素，划分重点骑行单元、一般骑行单元、休闲骑行单元，实施差别化自行车功能分区和政策，完善相应基础设施和管理制度。

同时，自行车路权的保障应结合道路条件、各类交通方式需求，综合考虑道路等级、道路功能、景观生态、建筑退线等的刚性和弹性要求，兼顾安全、公平、效率，合理分配机动车、非机动车、行人和路边停车位等路权。

4、品质引领，绿色安全

营造安全舒适的骑行环境，除大力推进高品质自行车道建设外，还应实施重点区域及节点交通稳静化改造、开展自行车道沿途无障碍设施问题整治、加强问题自行车道整改及养护、排查整治自行车道沿线视距障碍、完善自行车道沿线照明设施、完善自行车道沿途遮阳避雨设施等措施。

坚持绿色发展、安全发展、共享发展，加强宣传引导，促进自行车交通使用，并加强自行车交通管理，强化骑行文明及安全教育，实施自行车交通保险，完善通行规则及违法违规行为处罚机制，打造深圳“365 天天骑行”绿色交通文化品牌，使自行车成为市民喜爱的交通工具。

5、统筹发展，逐步推进

针对深圳市自行车交通发展的规划目标及现状条件，按照系统性、协同性原则，统筹安排各阶段的工作任务，将自行车交通的发展分为重点突破阶段（2021-2025 年）、全面推进阶段（2026-2030 年）、巩固提升阶段（2031-2035 年），持续提升自行车交通发展环境。

第四章 战略举措与行动方案

重点实施“网络重构、停放入位、安全提升、骑行促进、政策协同”五大战略，推进落实 38 项行动举措。

第一节 网络重构，为用户提供门到门的骑行条件

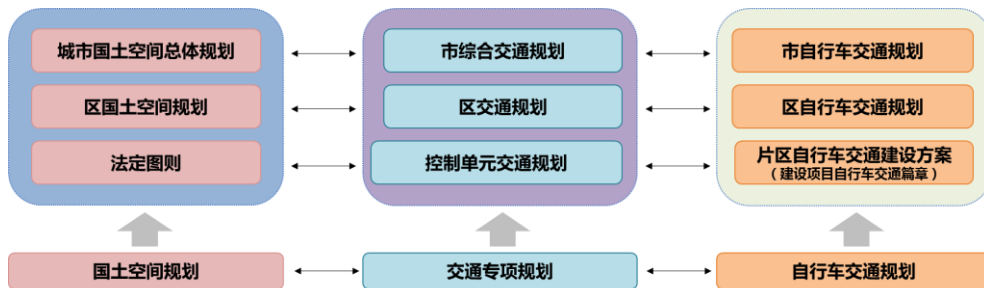
给予自行车和其他交通方式平等的路权保障，因地制宜恢复自行车路权，逐步形成由“主廊道+连通道+休闲道”组成的自行车网络体系。

由道路等级决定自行车道等级				由需求+道路条件决定自行车道等级						
网络层级	划分依据	自行车道设置要求		网络层级	功能定位	自行车道设置要求			道路等级	
		道路等级	宽度(米)			路权形式	需求 (vel/h)	宽度 (米)		
主廊道	主要承担骑行单元内或相邻骑行单元间居住区与商业办公区之间、高频率的自行车交通短距离出行	主干道、次干道	2.0-3.0m 建议采用2.5m	主廊道	自行车快速路 自行车干线主廊道	主要承担中等距离通勤交通出行，兼顾休闲健身(跨片区)	专用道路	≥3000	≥3.5	各层级道路均可以
连通道	主要承担骑行单元内居住区与学校、轨道站点/公交枢纽间的自行车短途出行及接驳交通，以及向主廊道集散的非自行车交通	次干道、主干道 主要交通干道(快速路、干线线性主干道)	1.5-2.0m 建议采用2.0m 2.5-3.0m(自行车双向通行)	连通道	主要服务片区内短距离的轨道接驳、通勤、通学、生活出行(片区内)	专用车道/通行带 混行道	1000-3000 ≥200 <200	≥2.5 单向≥1.5;双向≥2.5 —		
混行道	—	—	—	休闲道(包括绿道、碧道)	满足休闲健身和兼顾串联各骑行单元的功能;是连接全市区域绿地、主要公园、风景旅游区、同时兼顾串联各骑行单元的弱交通性自行车道	专用道路	—	— 单向≥1.5;双向≥2.5		
休闲道	满足休闲健身和兼顾串联各骑行单元的功能;是连接全市区域绿地、主要公园、风景旅游区、同时兼顾串联各骑行单元的弱交通性自行车道	≥1.5	—							

图 4-1 深圳市规划与现状自行车道网络体系对比

一、完善自行车交通规划体系，充分保障自行车路权

措施 1: 滚动编制市、区、片区等各层级自行车交通规划，并加强自行车交通规划与不同层次国土空间规划、交通规划之间的衔接。



核心：贯彻“以人为本”的发展理念，加强自行车在交通规划和片区交通改善中的研究

图 4-2 自行车交通规划体系优化调整图

措施 2: 出台《合理分配路权设置自行车道工作指引》，通过压缩机动车通行空间、压缩机动车路侧停车空间、鼓励协调利用建筑物退线空间、利用富余绿化带资源或慢行空间等方式，因地制宜建设自行车专用道路、专用车道、专用通行带、混行带，恢复自行车路权。

原则 1: 除城市快速路主路、步行专用路等不具备设置非机动车道条件外，城市快速路辅路及其他各级城市道路均应设置连续的非机动车道，并尽可能独立设置，形成安全、连续的自行车网络。

原则 2: 坚持慢行交通优先，优先考虑压缩机动车交通空间设置非机动车道，充分保障行人路权及交通安全。

原则 3: 结合道路条件、各类交通方式需求，综合考虑道路等级、道路功能、景观生态、建筑退线等的刚性和弹性要求，兼顾安全、公平、效率，合理分配机动车、非机动车、行人和路边停车位等路权。

二、构建覆盖广泛的自行车连通网

措施 3: 结合片区交通综合治理和轨道交通接驳设施建设完善自行车道网络。

重点 1: 结合重点片区交通综合治理，成网成片推进自行车道建设，逐步实现已建设轨道站点及公共交通枢纽周边市政道路自行车道全覆盖。

重点 2: 加强轨道交通接驳规划审核，按照三网融合指引要求，全面优化轨道站周边 1 公里范围内自行车道网，保障自行车接驳设施与轨道交通同步建成及投入使用。

重点 3: 结合一般片区交通综合治理，消除现状自行车道在公交站、轨道站出入口、立体过街设施、道路交叉口、建筑出入口、停车带、休闲道等处的断点或冲突点。

措施 4: 结合道路品质提升及新建、改建工程，同步完善自行车道。

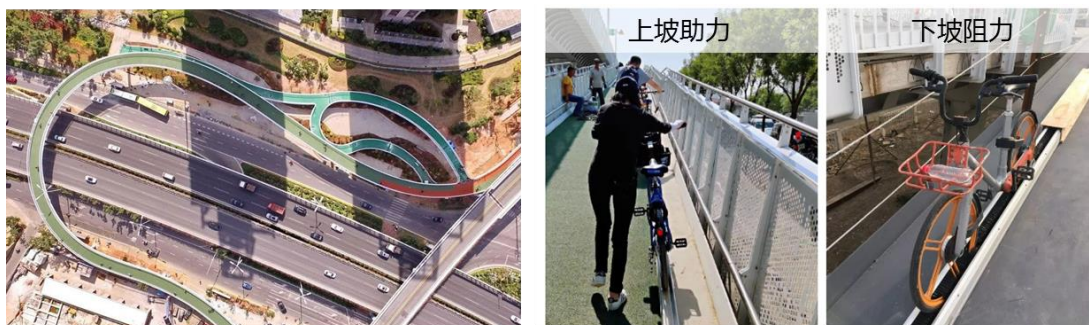
重点 1: 将自行车道建设作为重点内容纳入道路品质提升项目库，滚动完善相关道路自行车道。

重点 2: 要求新建及改建道路必须设置自行车道，并与主体工程同步设计、同步建设、同步移交。

重点 3: 加强道路设计和施工审查，强化新建自行车道与沿途设施的衔接协调，避免形成新的自行车道断点或冲突点。

措施 5: 实施自行车道关键节点打通计划。

通过增设自行车牵引道、斜坡道、跨河桥，或改造现状人行天桥、过街地道等措施，优先打通骑行需求较大通勤路径上的断头路，逐步消除河流、山体与大型景区、铁路、高快速路、大型立交等处自行车道断点。



自行车立交桥通道

自行车坡道助力系统

图 4-3 自行车关键节点打通案例图

三、先行试点，逐步推进自行车骨架网建设

措施 6: 构建跨区或跨片区自行车通勤系统，并兼顾休闲健身、体育竞赛等需求，逐步形成自行车骨架网，吸引中等距离小汽车出行转向自行车。

重点1:开展深圳市慢行系统骨干网络布局及试点实施方案研究,规划一批自行车快速路和慢行骨干道路,并推动实施。

重点2:加快推进龙华-福田、龙华-南山跨区自行车道试点建设。

重点3:开展葵涌-大鹏、蛇口-留仙洞、盐田-龙岗、福田-罗湖等跨区自行车道详细规划;结合广深高速公路改造契机,研究利用桥下空间打造高架自行车通道。

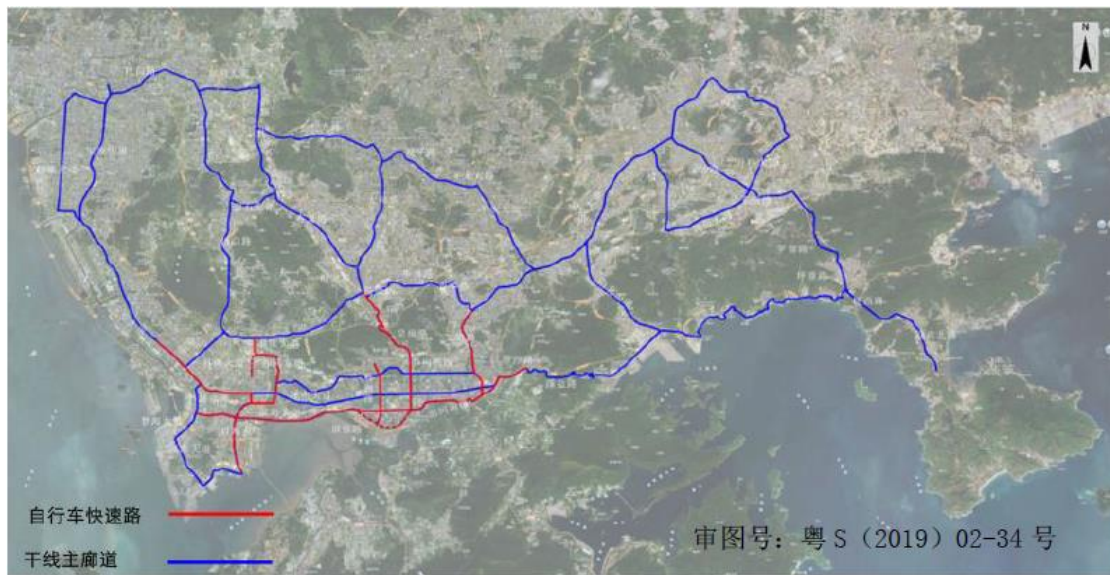


图 4-4 自行车骨架网远景规划方案图

注:来自《深圳市慢行系统骨干网络布局及试点实施方案(公众咨询稿)》

四、打造“连山通海、穿城达园”的自行车休闲道,满足健身、旅游、赛事等多样化骑行需求

措施 7:规划建设一批特色自行车旅游休闲路径,加强与城市自行车道的衔接。

结合碧道和绿道规划建设,打造茅洲河碧道、滨海旅游公路、环龙华绿道、光明绿环、宝安山水核心圈、坂田郊野公园连通道等一批特色自行车旅游休闲路径,并加强碧道、绿道与城市自行车道的衔接,实现自行车道与碧道、绿道中的慢行系统深度融合和共建共享。



图 4-5 重点特色自行车旅游休闲路径规划图

五、完善自行车路权标识及指引系统，确保路权可视

措施 8: 按照国际通用规则，完善自行车路权标识和指引相关标准，并结合道路养护等日常工作，开展自行车道标线及路权标识等相关整治。

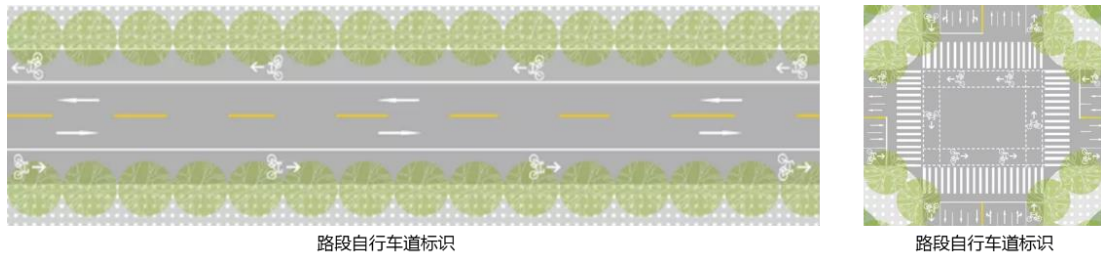


图 4-6 自行车道标识图

措施 9: 明确自行车在交叉口的通行规则，完善交叉口交通组织，推动自行车信号系统、自行车过街横道、自行车提前等候区等建设，先行在深南大道、宝安大道、东门北路等自行车流量较大且有条件的主干道开展试点。



图 4-7 交叉口自行车信号形式及提前等候区案例图

第二节 停放入位，大幅增加自行车停放设施供给

构建由“配建停车场+立体公共停车场+路侧停放点”组成的自行车停放设施供给体系，满足停车入位需求。

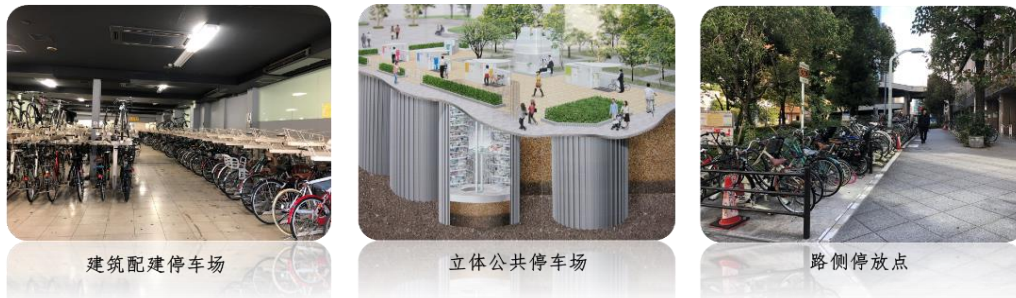


图 4-8 不同类型自行车停车设施图

一、加强配建自行车设施建设

措施 10: 推动新建及改扩建建筑物严格按照配建标准落实自行车停放设施。借鉴机动车停车位配建实施机制，将自行车停车位配建工作纳入相关审查程序。

措施 11: 开展住宅小区等私有领地自行车停车场配建综合治理。加强停放秩序管理，综合考虑自行车、电动自行车等的停放需求，鼓励住宅小区等私有领地加强自行车停放设施建设，探索业主大会申请、社区或街道建设、业主大会运营管理的模式加快补齐短板，打造安全、美丽的空间环境。

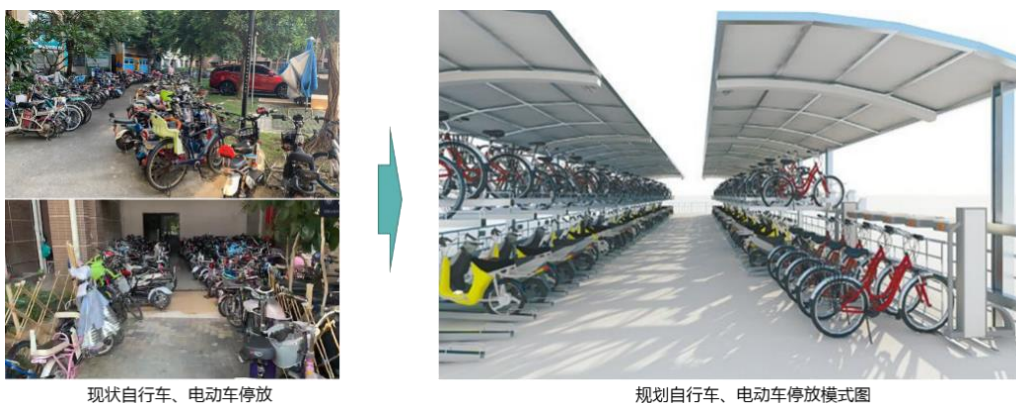


图 4-9 自行车停放现状及改善案例图

措施 12: 推动新建枢纽、轨道站点配建自行车停车场与主体工程同步规划、设计、建设。

重点 1: 结合西丽枢纽、机场东枢纽、皇岗口岸枢纽、前海枢纽、大运枢纽等综合交通枢纽，及黄木岗、清水河、蔡屋围等轨道交通多线换乘枢纽配建大型自行车停车场，与枢纽主体工程同步规划、设计、建设。

重点 2: 将配建自行车停车场作为新建地铁站出入口标配，与地铁主体工程同步规划、设计、建设。

二、因地制宜，加快推进立体自行车公共停车场建设

措施 13: 重点针对停放需求较大的既有轨道站点、交通站场、城中村、主要办公商业区、公园等场所，挖潜天桥底、绿化带、建筑退线空间等边角用地，规划建设一批高品质立体自行车公共停车场。



地下自行车停车场



自行车停车楼

图 4-10 立体自行车停车场案例图

三、持续完善路内自行车停放点

措施 14: 采用平面、立体车架等多种形式“统一规划、分散布置、就近建设”路内自行车公共停放点。

重点 1：利用设施带、绿化带、建筑退线空间、高架桥底等边角用地，结合建筑物出入口、轨道站出入口、公交停靠站等就近（50 米内）灵活、规范设置非机动车停车设施，推荐设置港湾式自行车停放点，避免影响行人通行。

重点 2：根据自行车交通和小汽车停放需求情况，在用地局促的区域，将现状部分路侧机动车停车泊位调整成非机动车停放空间。

重点 3：改造已经废弃“公共自行车”停车卡位，方便各类自行车停放。

重点 4：建立全市线上电子围栏，引导用户文明停放。

第三节 安全提升，保障自行车骑行及停放安全性

通过营造安全舒适的骑行环境、强化骑行安全教育及保险保障并加强执法，打造安全无虞的自行车使用环境。

一、营造安全舒适的骑行环境

措施 15：加强自行车道沿线交通安全隐患整治。

重点 1：重点区域及节点交通稳静化改造。包括限速标志、标牌及监控执法等软性措施，及收窄路口、取消右转渠化岛、缩小转弯半径、曲折化道路、设置减速带等物理措施。

重点 2：自行车道沿途无障碍设施问题整治。全面改善交叉口及出入口、天桥等无障碍设施，方便自行车通行。

重点 3：自行车道隔离设施等整治。有条件的地方设置自行车道隔离设施，并加强路面破损维护，逐步实施透水沥青铺装等。

重点 4：自行车道沿线视距障碍排查整治。清理交叉口、出入口视距三角形内绿化、市政设施、交通设施、街道家具、违章停车等。

重点 5：自行车道沿线照明设施改善。包括自行车道夜间照明及阴暗隧道照明改善。

重点 6：自行车道沿途遮阳、避雨设施改善。包括自行车道两侧及交叉口遮阳避雨设施改善。

二、强化骑行安全教育及保险保障

措施 16: 加强自行车交通文明及安全教育。

重点 1: 编制《自行车安全使用手册》、《自行车事故手册》等宣传材料并加强宣贯。

重点 2: 推进中小学加强自行车交通安全教育，逐步将自行车骑行列入选修课程。

重点 3: 探索建设自行车交通安全教室，对各年龄段的各类群体开展安全教育。

措施 17: 探索完善自行车交通保险政策。

鼓励自行车拥有者、生产商、销售商、用人单位、租赁企业等购买相关自行车保险，减少自行车交通事故、自行车失窃等对各类主体造成的损失，保障民众安心使用自行车。

三、加强执法处罚力度

措施 18: 结合自行车路权形式，完善通行规则及权责划分，保障自行车通行效率和安全，并方便管理和执法。

措施 19: 加强自行车违停、失窃及恶意破坏执法管理。利用“雪亮工程”智能监管、“门前三包”等方式，加大违法处罚力度，完善共管共治机制。

措施 20: 加强自行车道使用监管及执法。强化自行车道使用监控及巡查，加大对非法占用自行车道的处罚力度，依法严管自行车道。

措施 21: 完善违规骑行处罚机制。根据违法违规程度轻重，对违法违规行为实施口头教育、罚款、强制参与社会

公益活动、要求接受专门教育、纳入征信管理等处罚措施，提高执法效果。

第四节 骑行促进，引导自行车种类及服务多元化

打造深圳市“365”天天骑行绿色交通文化品牌，促进自行车交通发挥通勤、接驳公共交通、休闲、旅游、健身、竞赛等功能，使自行车成为市民喜爱的交通工具。

一、实施差异化的自行车交通发展政策

措施 22：推动私人自行车、租赁自行车、电动自行车差异化发展。

重点 1：鼓励私人自行车发展。采取措施提升市民在短途出行和换乘公共交通时使用自行车的安全性和便利性，减少机动车使用量。

重点 2：规范和鼓励租赁自行车发展。促进行业可持续发展、提高服务质量；完善行业准入退出机制、服务考核机制，为市民提供优质高效的自行车租赁服务；推动互联网租赁自行车与公共自行车融合发展、差异化发展。

重点 3：规范电动自行车发展。根据道路通行条件及公共交通覆盖率，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；并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。

二、促进自行车服务功能多元化

措施 23：促进自行车通勤及接驳公共交通。

重点 1：与企业、学校等联合开展“骑车上下班”、“骑车上下学”等活动。

重点 2：研究推广绿色出行积分奖惩机制等符合深圳实际的自行车通勤激励政策，调动全社会践行绿色低碳出行的积极性。

措施 24：促进自行车休闲及旅游。

重点 1：完善相关政策及设施，推动已建设自行车道的公园、景区等休闲、旅游场所对骑行者适度开放；针对深圳湾公园、仙湖植物园等节假日人流密集的公园，可采取节假日自行车骑行预约、禁止入园等限制性措施；试点建设自行车公园。

重点 2：倡导自行车旅游，组织开展“深圳骑行旅游节”、评选最美骑行路线等活动。

重点 3：与互联网地图公司合作，定期更新并发布深圳市自行车地图，方便骑行、停放、维修等需求。

措施 25：开展大型自行车赛事和文化交流活动。

重点 1：依托国家政策，鼓励并引导自行车运动健身场所的规划建设，组织国际、国内大型自行车赛事。

重点 2：持续举办中国国际自行车嘉年华、文博会自行车主题分会等大型展会，扩大我市自行车产业影响力。

三、打造深圳“365 天天骑行”绿色交通文化品牌

措施 26：结合世界自行车日、绿色出行宣传月、无车日、深圳市全民健身月、全民健身日等活动，开展骑行上下班、骑行上下学等系列宣传活动。

措施 27: 通过播报重点路段骑行流量、发布自行车公益广告等，传播自行车交通文化。

第五节 政策协同，实施积极自行车交通发展政策

按政策、法规、标准先行要求，制定与小汽车、公共交通等交通方式同等完善的规划、设计、建设、管理、投资等相关政策，鼓励多方参与，为自行车交通发展创造良好的政策环境。

一、研究实施差别化自行车功能分区引导

措施 28: 完善自行车分区发展的政策标准。

统筹考虑人口和岗位密度分区、轨道交通发展、街道区划、屏障隔离等因素，将全市划分为重点骑行单元、一般骑行单元和休闲骑行单元，并提出分区规划控制要求。

单元名称	划分依据	土地开发强度	轨道交通影响	其他因素影响
重点骑行单元	包括居住、商业、办公等多种用地类型，自行车交通发展潜力较大，具有较好自行车道建设条件的骑行单元	开发密度高（人口或岗位密集，主要为深标中规定的密度一区、二区）	轨道交通1.0公里范围内	考虑街道区划、屏障隔离等影响因素
一般骑行单元	用地功能较为单一，自行车交通出行需求较小的骑行单元；或受道路空间资源的限制	开发密度相对较低（人口或岗位相对稀疏，主要为深标中的密度三区、四区、五区）	轨道交通1.0公里范围外	考虑街道区划、屏障隔离等影响因素
休闲骑行单元	以绿地、水系等非建设用地为主的骑行单元	—	—	—

图 4-11 本次规划与传统骑行单元划分方法比较图

依据上述原则，划分深圳市自行车政策分区，其中重点骑行单元包括福田、罗湖、南山、宝安中心、龙华-坂田连绵发展区、龙岗中心、大空港、坪山中心、盐田中心等区域；一般骑行单元为城市建设用地内除重点骑行单元外的区；休闲骑行单元城市绿地、公园等限制开发区。

同时，分别对各类自行车单元的道路自行车道设置率、自行车停车位配建标准、自行车停车收费标准等提出了控制要求，具体见下表：

表 4-1 不同类型自行车交通分区规划控制要求

政策分区	布局	道路自行车道设置率	自行车停车位配建	自行车停车收费
重点骑行单元	福田、罗湖、南山、宝安中心、龙华-坂田连绵发展区、龙岗中心、大空港、坪山中心、盐田中心等区域	除了快速路主路外，90%以上的市政道路应保障自行车路权	落实较高的自行车停放设施配建标准	实施相对高的自行车停车收费标准政策
一般骑行单元	城市建设用地内除重点骑行单元之外的区域	除了快速路主路外，80%以上的市政道路应保障自行车路权	落实相对低的自行车停放设施配建标准	实施相对低的自行车停车收费标准政策
休闲骑行单元	城市绿地、公园等限制开发区	适度建设休闲自行车道	适度设置自行车驿站	适度收费

二、完善自行车交通发展法规、规范和标准

法规和标准先行，逐步将自行车交通规划、设计、建设、管理技术指引、规范性文件在条件成熟时上升为地方性法规、规章或地方标准，保障自行车交通系统的规划、设计、建设与管理有法可依、有章可循。

措施 29：修编一批政策标准，完善相关内容，加强管控。

重点 1：修编《深圳经济特区道路交通安全管理条例》，对自行车的通行规则（如安装前后车灯、禁止酒驾等）、保险购置、处罚标准等进行补充和完善。

重点 2：修编《深圳市城市规划标准与准则》和《深圳市步行和自行车交通系统规划设计导则》，优化自行车道及自行车停放设施建设相关内容，提高自行车设施建设标准，提升相关标准的强制性要求。

措施 30: 出台一批政策标准, 填补相关空白, 促进管理。

重点 1: 加快出台《深圳经济特区规范互联网租赁自行车发展若干规定》、《深圳市互联网租赁自行车经营服务管理暂行办法》、《深圳市电动自行车管理规定》等地方性法规、规章。

重点 2: 出台《深圳市非机动车停放管理办法》及《深圳市自行车停放设施设置技术导则》, 为非机动车停车场消防设计、建设、经营、管理、维护及自行车停放管理等提供法规和技术标准依据。

重点 3: 出台《深圳市街道设计标准》, 提出交通功能与街道空间一体化设计指引, 推进完整街道建设。

表 4-2 深圳市自行车交通政策法规及标准体系完善建议

分类	名称	内容要求	说明
政策类 (1 项)	深圳市自行车交通发展规划	确定我市自行车交通发展愿景、目标、战略任务、重大政策及近期策略纲领	建议同步将相关内容纳入《深圳市国土空间总体规划》、新版《深圳市交通发展白皮书》
法规/ 规章类 (5 项)	深圳经济特区道路交通安全管理条例 (修编)	结合上层次法律法规, 对自行车的通行规则、保险购置、处罚标准等进行补充和完善	修编
	深圳市非机动车停放管理办法	为非机动车停车场消防设计、建设、经营、管理、维护及自行车停放管理等提供法规和技术标准依据	新增
	深圳经济特区规范互联网租赁自行车发展若干规定、深圳市互联网自行车管理暂行办法	明确互联网租赁自行车管理的责任主体、管理模式等内容	已制定草案, 建议加快出台
	深圳市电动自行车管理规定	明确电动自行车发展政策	已制定草案, 建议加快出台
标准类 (4 项)	深圳市城市规划标准与准则 (修编)	优化自行车道及自行车停放设施建设相关内容, 明确自行车设施新建、复建的相关标准, 提升自行车道及自行车停放设施等新建、复建的强制性要求	修编, 提升自行车道及自行车停放设施等新建、复建的刚性要求

分类	名称	内容要求	说明
	深圳市步行和自行车交通系统规划设计导则（修编）	进一步优化步行和自行车交通系统设计的要求	修编，结合上层次规划及政策要求修编
	深圳市街道设计标准	形成全市街道空间设计规范，实现交通功能与街道空间的一体化设计	新增，结合罗湖、福田、龙岗等辖区街道设计导则，形成全市街道设计规范
	深圳市自行车停放设施设置技术导则	明确各类自行车停车场的建设标准、功能要求，以及自行车智能停放设施及数据传输相关技术标准	新增

三、加强慢行交通规划、建设、管理工作机制

措施 31: 建立自行车交通规划实施评估机制，形成“规划-实施-评估-动态调整”的闭环路径。

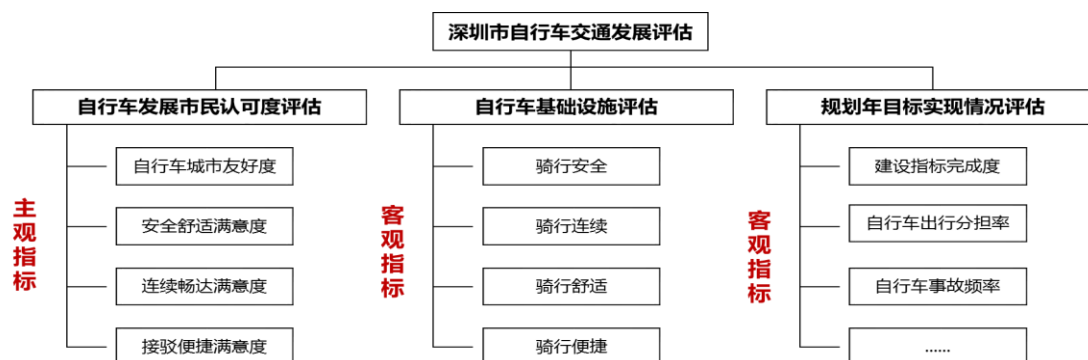


图 4-12 深圳市自行车交通发展评估框架图

措施 32: 将自行车交通设施纳入建设项目审批及验收工作机制。

将自行车道、自行车停放设施规划建设内容纳入规划、交通、住建、交警等部门审查及验收管理流程，保障与建设项目同步规划、同步建设、同步验收。

措施 33: 健全自行车交通设施的建设及管理养护机制。

重点 1: 研究自行车停车场建设、运营激励机制和政策: 研究自行车停车场建设模式和奖励政策, 制定自行车停车场收费政策及收益分配机制, 吸引社会资本参与自行车停车场建设、运营。

重点 2: 完善自行车道及公共停放设施的管理养护机制, 并建立自行车基础设施信息数据库。

措施 34: 完善自行车停放管理工作机制。

重点 1: 实施正、负面清单管理。划定热点区域, 规定自行车必须停放在停放设施内; 针对非热点区域, 制定负面清单(如禁止占用机动车道、盲道、绿道、绿化带、公交停靠站、风雨连廊等)。

重点 2: 严格实施热点区域公共空间自行车“停放入位”及“限时停放”等相关规定及违规处罚措施。

重点 3: 重点对商业街区、交通站点等行人交通量较大区域的“僵尸”自行车进行定期清理。

措施 35: 推动建立健全完整街道空间管理协同机制。

以“完整街道”空间管理为工作总线, 完善城市规划、城市管理、交通管理等部门规划、建设、管理协同机制, 明确相关部门职责并加强协调, 避免道路反复开挖、相关设施占用慢行空间或影响交通安全。

四、建立政府与市场并重的资金保障政策

措施 36: 完善自行车交通财政支持政策, 保持政府对自行车交通的合理投入, 增加对自行车交通设施建设、运营维护和管理等资金投入, 加大鼓励骑行的支持力度。

措施 37: 积极引导和推动社会资本参与自行车相关配套设施建设、自行车宣传推广、赛事组织、产业发展等, 集合多种力量共同推进自行车交通及配套产业发展。

五、促进多方参与自行车交通发展

措施 38：发挥社会组织、行业协会的推动和引领作用。支持深圳市自行车行业协会、深圳市自行车运动协会等社会组织发展和壮大，使其在相关标准制订、自行车公共配套设施建设、自行车停车收费、自行车交通安全教育、自行车文明引导等方面发挥更大的作用，成为深圳自行车友好城市的推动者、自行车出行的引领者。

第五章 总体安排与实施计划

第一节 总体安排

针对深圳市自行车交通发展的规划目标及现状条件，按照系统性、协同性原则，统筹安排各阶段的工作任务。

一、重点突破阶段（2021-2025 年）

完善政策、法规和标准，打牢政策基础，稳步推进自行车交通基础设施建设，至 2025 年轨道站周边 1 公里自行车交通基础设施基本完善，试点打造高品质特色交通基础设施，逐步改善自行车骑行环境。

二、全面推进阶段（2026-2030 年）

大力推进自行车交通设施建设，打造一批高品质基础设施，成为城市绿色发展名片，至 2030 年重点骑行单元自行车设施体系全面建成，一般骑行单元能够满足基本需求，自行车骑行风气逐步形成。

三、巩固提升阶段（2030-2035 年）

完善自行车交通设施，全面弘扬自行车交通文化，至 2035 年将深圳打造成为世界自行车友好城市，使自行车成为市民喜爱的交通工具。

第二节 工作任务

自行车交通系统的完善是一项系统工程，本次规划共提出 38 项工作任务，具体如下。

表 5-1 深圳市自行车交通发展规划工作任务表

编号	工作内容	
	工作任务	任务分解/要求
一、网络重构，为用户提供门到门的骑行条件		
(一) 完善自行车交通规划体系，充分保障自行车路权		
1	滚动编制各层级自行车交通规划，并加强自行车交通规划与不同层次国土空间规划、交通规划之间的衔接	
2	出台《合理分配路权设置自行车道工作指引》，因地制宜恢复自行车路权	
(二) 构建覆盖广泛的自行车连通网		
3	结合片区交通综合治理和轨道交通接驳设施建设完善自行车道网络	结合重点片区交通综合整治，成网成片推进自行车道建设，逐步实现已建轨道站及公共交通枢纽周边市政路自行车道全覆盖
		加强轨道交通自行车接驳设施建设，按照三网融合指引要求，全面优化轨道站周边 1 公里范围内自行车道网，保障自行车接驳设施与轨道交通同步建成及投入使用
		结合一般片区交通综合治理，消除现状自行车道在公交站、轨道站出入口、立体过街设施、道路交叉口、建筑出入口、停车带、休闲道(含碧道、绿道)等处的断点或冲突点
4	结合道路品质提升及新建、改建工程，同步完善自行车道	将自行车道建设作为重点内容纳入道路品质提升项目库，滚动完善相关道路自行车道
		要求新建及改建道路必须设置自行车道，并与主体工程同步设计、同步建设、同步移交 加强道路设计和施工审查，强化新建自行车道与沿途设施的衔接协调，避免形成新的自行车道断点或冲突点
5	实施自行车道关键节点打通计划	通过增设自行车牵引道、斜坡道、跨河桥，或改造现状人行天桥、过街地道等措施，优先打通骑行需求较大通勤路径上的断头路，逐步消除自行车道断点

编号	工作内容	
	工作任务	任务分解/要求
(三) 先行试点，逐步推进自行车骨架网建设		
6	构建跨区或跨片区自行车通勤系统,并兼顾休闲健身、体育竞赛等需求,逐步形成自行车骨架网	开展深圳市慢行系统骨干网络布局及试点方案研究,规划一批自行车快速路和慢行骨干道路,并推动实施
		加快推进龙华-福田、龙华-南山跨区自行车道试点建设
		开展蛇口-留仙洞、盐田-龙岗、葵涌-大鹏、福田-罗湖等跨区自行车道详细规划;研究结合广深高速公路改造契机,利用桥下空间打造高架自行车道
(四) 打造“连山通海、穿城达园”的自行车休闲道,满足健身、旅游、赛事等多样化骑行需求		
7	规划建设一批特色自行车旅游休闲路径,加强与城市自行车道的衔接	推动广东省滨海旅游公路、东部滨海旅游观光公路同步建设自行车道,兼顾自行车赛事、休闲、健身、旅游等需求
		结合碧道和绿道规划建设,打造环茅洲河碧道、滨海旅游公路、环龙华绿道、光明绿环、宝安山水核心圈、坂田郊野公园连通道等一批特色自行车旅游休闲路径,并加强碧道、绿道与城市自行车道的衔接,实现自行车道与碧道、绿道中的慢行系统深度融合和共建共享
(五) 完善自行车路权标识及指引系统,确保路权可视		
8	按照国际通用规则,完善自行车路权标识和指引相关标准	
	结合道路养护等日常工作,开展自行车道标线及路权标识等相关整治	
9	明确自行车在交叉口的通行规则,完善交通组织,推动自行车信号系统、自行车过街横道、自行车提前等候区等建设	先行在深南大道、宝安大道、东门北路等自行车流量较大且有条件的主干道开展试点
二、停放入位,大幅增加自行车停放设施供给		
(一) 加强建筑物配建自行车设施建设		
10	推动新建及改扩建建筑物严格按照配建标准落实自行车停放设施	
11	开展住宅小区等私有领地自行车停车场配建综	鼓励住宅小区等私有领地加强自行车停放设施建设,探索业主大会申请、社区或街道建设、业

编号	工作内容	
	工作任务	任务分解/要求
	合治理	主大会运营管理的模式加快补齐短板
12	推进新建枢纽和轨道站配建自行车停车场与主体工程同步规划、设计、建设	结合西丽枢纽、机场东枢纽、皇岗口岸枢纽、前海枢纽、大运枢纽等综合交通枢纽，及黄木岗、清水河、蔡屋围等轨道交通多线换乘枢纽配建自行车停车场，与枢纽主体工程同步规划、设计、建设
		将配建自行车停车场作为新建地铁站出入口标配，与地铁主体工程同步规划、设计、建设
(二) 推进立体自行车公共停车场建设		
13	针对停放需求较大的交通站场，特别是轨道交通站点，规划建设一批高品质立体自行车公共停车场	
	针对停放需求较大的城中村、主要办公、商业区、公园等场所，规划建设一批高品质立体自行车公共停车场	
(三) 持续完善路内自行车停放点		
14	完善路内自行车公共停放设施	采用平面、立体车架等多种形式“统一规划、分散布置、就近建设”路内自行车公共停放点
三、安全提升，保障自行车骑行及停放安全性		
(一) 营造安全舒适的自行车骑行环境		
15	结合交通安全隐患改善等项目，开展自行车道沿线交通安全隐患整治	重点区域及节点交通稳静化改造
		自行车道沿途无障碍设施问题整治
		自行车道隔离设施等整治
		自行车道沿线视距障碍排查整治
		自行车道沿线照明设施改善
		完善自行车道沿途遮阳、避雨设施
(二) 加强骑行安全教育及保险保障		
16	加强自行车交通文明及安全教育	编制《自行车安全使用手册》、《自行车事故手册》等宣传材料并加强宣贯；探索建设自行车交通安全教室，对各年龄段的各类群体开展安全教育

编号	工作内容	
	工作任务	任务分解/要求
		推进中小学加强自行车交通安全教育，逐步将自行车骑行列入选修课程
17	探索完善自行车交通保险政策	鼓励自行车拥有者、生产商、销售商、用人单位、租赁企业等购买相关自行车保险，减少自行车交通事故、自行车失窃等对各类主体造成的损失，保障民众安心使用自行车
(三) 加强执法处罚力度		
18	结合自行车路权形式，完善通行规则及权责划分，保障自行车通行效率和安全，并方便管理和执法	
19	加强自行车违停、失窃及恶意破坏执法管理	利用“雪亮工程”智能监管等方式，加大盗窃及恶意破坏等违法处罚力度
		通过“门前三包”等方式，完善共管共治机制，加大违停处罚力度
20	加强自行车道使用监管及执法	加强自行车道使用监控及巡查，加大对非法占用自行车道的处罚力度，依法严格管理自行车道
21	完善违规骑行处罚机制	根据违法违规程度轻重，对违法违规行为实施口头教育、罚款、强制参与社会公益活动、要求接受专门教育、纳入征信管理等处罚，提高执法效果
四、骑行促进，引导自行车种类及服务多元化		
(一) 实施差异化的自行车交通发展政策		
22	推动私人自行车、租赁自行车、电动自行车差异化发展	鼓励私人自行车发展，提升市民在短途出行和换乘公共交通时使用自行车的安全性和便利性
		规范和鼓励互联网租赁自行车发展，强化共管共治机制，完善行业准入退出机制、服务考核机制，促进行业可持续发展，提高服务质量
		推动共享单车与公共自行车融合发展、差异化发展
		规范电动自行车发展，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
(二) 促进自行车服务功能多元化		
23	促进自行车通勤及公共交通接驳	与企业、学校等联合开展“骑车上下班”“骑车上下学”等活动
		研究推广绿色出行积分奖惩机制等符合深圳实际的自行车通勤激励政策，调动全社会践行绿色低碳出行积极性

编号	工作内容	
	工作任务	任务分解/要求
24	促进自行车休闲及旅游	完善相关政策及设施，推动已建设自行车道的公园、景区等休闲、旅游场所对骑行者适度开放；针对深圳湾公园、仙湖植物园等节假日人流密集的公园，可采取节假日自行车骑行预约、禁止入园等限制性措施；试点建设自行车公园
		倡导自行车旅游，组织开展“深圳骑行旅游节”、评选最美骑行路线等活动
		与互联网地图公司合作，定期更新并发布深圳市自行车地图，方便骑行、停放、维修等需求
25	开展大型自行车赛事和文化交流活动	依托国家政策，鼓励并引导自行车运动健身场所的规划建设，组织国际、国内大型自行车赛事
		持续举办中国国际自行车嘉年华、文博会自行车主题分会等大型展会，扩大我市自行车产业影响力
26	结合世界自行车日、绿色出行宣传月、无车日、深圳市全民健身月、全民健身日等活动，开展骑行上下班、骑行上下学等系列宣传活动，提升市民健康水平	
27	通过播报重点路段骑行流量、发布自行车公益广告等，传播自行车交通文化	
五、政策协同，实施积极自行车交通发展政策		
(一) 研究实施差别化自行车功能分区引导		
28	完善自行车分区发展的政策标准	统筹考虑人口和岗位密度分区、轨道交通发展、街道区划、屏障隔离等因素，将全市划分为重点骑行单元、一般骑行单元和休闲骑行单元，并提出不同类型自行车交通分区规划控制要求
(二) 完善自行车交通发展法规、规范和标准		
29	修编一批政策标准，完善相关内容，并加强管控	修编《深圳经济特区道路交通安全管理条例》，对自行车的通行规则（如安装前后车灯、禁止酒驾等）、保险购置、处罚标准等进行补充和完善
		修编《深圳市城市规划标准与准则》和《深圳市步行和自行车交通系统规划设计导则》，优化自行车道及自行车停放设施建设相关内容，提高自行车设施建设标准，加强刚性管控

编号	工作内容	
	工作任务	任务分解/要求
30	出台一批政策标准，填补相关空白，并促进管理	加快出台《深圳经济特区规范互联网租赁自行车发展若干规定》《深圳市互联网租赁自行车经营服务管理暂行办法》《深圳市电动自行车管理若干规定》等地方性法规、规章
		出台《深圳市非机动车停放管理办法》及《深圳市自行车停放设施设置技术导则》，为非机动车停车场消防设计、建设、经营、管理、维护及自行车停放管理等提供法规和技术标准依据
		出台《深圳市街道设计标准》，提出交通功能与街道空间一体化设计指引，推进完整街道建设
(三) 加强自行车交通规划、建设、管理工作机制		
31	建立自行车交通规划实施评估机制，形成规划“编制-实施-评估-动态调整”的闭环路径	
32	将自行车交通设施纳入建设项目审批及验收机制	将自行车道、自行车停放设施规划建设内容纳入规划、交通、住建、交警等部门审查及验收管理流程，保障与建设项目同步规划、同步建设、同步验收
33	健全自行车交通设施的建设及管理养护机制	研究自行车停车场建设、运营激励机制和政策
		完善自行车道及公共停放设施的管理养护机制，并建立自行车基础设施信息数据库
34	完善自行车停放管理工作机制	实施正、负面清单管理。划定热点区域，规定自行车必须停放在停放设施内；针对非热点区域，制定负面清单
		严格实施热点区域公共空间自行车“停放入位”及“限时停放”等相关规定及违规处罚措施
		重点对商业街区、交通站点等行人交通量较大区域的“僵尸”自行车进行定期清理
35	推动建立健全完整街道空间管理协同机制	以“完整街道”空间管理为工作总线，完善城市规划、城市管理、交通管理等部门规划、建设、管理协同机制，明确相关部门职责并加强协调
(四) 建立政府与市场并重的资金保障政策		
36	完善自行车交通财政支持政策，保持政府对自行车交通的合理投入，增加对自行车交通设施建设、运营维护和管理等资金投入，加大鼓励骑行的支持力度	
37	积极引导和推动社会资本参与自行车相关配套设施建设、自行车宣传推广、赛事组织、产业发展等，集合多种力量共同推进自行车交通及相关产业发展	

编号	工作内容	
	工作任务	任务分解/要求
（五）促进多方参与自行车交通发展		
38	发挥社会组织、行业协会的推动和引领作用	支持自行车交通协会、自行车运动协会等相关社会组织发展和壮大，使其在相关标准制订、自行车公共配套设施建设、自行车停车收费、自行车交通安全教育、自行车文明引导等方面发挥更大的作用，成为深圳自行车友好城市的推动者、自行车出行的引领者

第三节 近期重点实施计划

近期重点实施项目共 21 项，其中设施建设类项目 12 个，配套规划及政策标准研究类项目 9 项，具体安排如下。

表 5-2 深圳市自行车交通发展规划 2021-2025 年实施计划（共 21 项）

编号	计划项目	实施时间	
一、自行车道网络建设			
1	结合重点片区交通综合治理和轨道交通接驳设施建设，成网成片推进自行车道建设，每年建设自行车道不少于 300 公里，至 2025 年 70% 的道路自行车具有通行路权	2021-2025 年	
2	结合道路品质提升、新建及改扩建工程建设自行车道，保障品质提升道路、新建及改扩建道路 100% 设置自行车道	2021-2025 年	
3	实施自行车道关键节点打通计划，打通一批自行车主要通行路径节点	2021-2025 年	
4	结合一般片区交通综合治理，消除现状自行车道在公交站、轨道站出入口、立体过街设施、交叉口、建筑出入口、停车带、休闲道（含绿道、碧道）等处的断点或冲突点	2021-2025 年	
5	结合道路日常养护等工作逐步完善已建自行车道路权标识和指引系统，新建自行车道一律按标准设置，至 2025 年全市自行车道标识及指引完善率达到 70%	2021-2025 年	
6	推进龙华-福田、龙华-南山等跨区自行车道试点建设	2021-2025 年	
7	规划建设一批特色自行车旅游休闲路径，加强与城市自行车道的衔接	推动广东省滨海旅游公路、东部滨海旅游观光公路同步建设自行车道，兼顾自行车赛事、休闲、健身、旅游等需求	2021-2025 年

编号	计划项目	实施时间
	结合碧道和绿道规划建设，打造茅洲河碧道、滨海旅游公路、环龙华绿道、光明绿环、宝安山水核心圈、坂田郊野公园连通道等一批特色自行车旅游休闲路径，并加强碧道、绿道与城市自行车道的衔接，实现自行车道与碧道、绿道中的慢行系统深度融合和共建共享	2021-2025 年
8	结合交通安全隐患改善等项目，开展自行车道沿线交通安全隐患整治	2021-2025 年
二、自行车停放设施建设		
9	开展住宅小区等私有领地自行车停车场配建综合治理，探索业主大会申请、社区或街道建设、业主大会运营管理的模式加快补齐短板，停车位数量按需配置	2021-2025 年
10	结合西丽枢纽、机场东枢纽、皇岗口岸枢纽、前海枢纽、大运枢纽等综合交通枢纽及黄木岗、清水河、蔡屋围等轨道交通多线换乘站建设自行车停车场，与主体工程同步规划、设计、建设	2021-2025 年
11	针对停放需求较大的现状轨道交通站点、城中村、主要办公、商业区等场所，规划建设一批高品质立体自行车公共停车场	2021-2025 年
12	挖潜设施带、绿化带、天桥底等边角用地，采用平面、立体车架等多种形式“统一规划、分散布置、就近建设”路内自行车公共停放点	2021-2025 年
三、配套规划及政策标准研究		
13	开展深圳市自行车停放设施建设标准研究	2021-2022 年
14	开展深圳市自行车停放管理办法及配套政策研究	2021-2025 年
15	开展深圳市促进自行车通勤配套政策研究	2021-2025 年
16	开展深圳市慢行系统骨干网络布局及试点实施方案研究	2019-2021 年
17	开展深圳市自行车道网年度评估及改善方案研究	2021-2025 年
18	开展深圳市互联网租赁自行车发展年度评估	2021-2025 年

编号	计划项目	实施时间
19	开展各辖区（新区）非机动车道建设规划	2021-2022 年
20	开展深圳市立体自行车停放设施近期建设规划	2021-2022 年
21	开展广深高速公路附设高架自行车道规划研究	2021-2022 年