

加停車費 限私家車出行 擴公交能力

深圳力破汽車圍城

近年來深圳市私家車保有量年均漲幅高達16%，目前已超過200萬輛，道路車輛密度更位居全國大中城市首位，深圳將率先通過提高汽車使用成本來對「汽車圍城」進行調控。據深圳交委公布的首個《深圳城市交通白皮書》，未來深圳將重點提高非居住區公共停車場自天收費，以壓抑私家車的使用率，並擴大公交供給能力等形式緩解公路嚴重擁堵問題。

■香港文匯報記者郭若溪 深圳報道



■深圳汽車突破200萬輛，高峰時市中心擁堵嚴重。香港文匯報實習記者李薇攝



深圳暫不效仿北京、上海等城市限制上牌照和徵收擁堵費。今次公布的《白皮書》是首部全面涵蓋交通發展各領域的綱領性政策文件，提出了強化樞紐地位、推進區域一體等十項交通發展策略，共155條行動措施。按照計劃，囊括停車設施規劃、建設、收費和管理等諸多方面內容的《深圳市停車發展政策及實施方案》有望在年內出台。

則，重點提高非居住區公共停車場收費，引導市民減少中心區駕車出行、減少繁華路段駕車出行、減少高峰時段駕車出行。

提高非居住區停車收費

據深圳交委2010年統計數據顯示，深圳有78萬個配件停車位，其中4萬個為政府擁有；獨立停車場2.5萬個，包括1.7萬個免費停車場。停車位供給現狀與200萬輛汽車保有量形成了巨大的差距，形成一個車位三輛車「搶」的局面，供需矛盾較為突出。

增設4.5萬路邊停車位

于寶明表示，深圳將通過釐清各職能部門的路內停車管理職責，建立全市停車場聯網系統。重點提高大戶型住宅、降低工業辦公的配建標準。近期將結合舊居住區停車供應缺口和周邊道路交通情況，逐步規劃建設約4.5萬個全路內停車位，包括建設簡

易式、機械式停車庫，鼓勵辦公場所的配套停車場在辦公時間以外對居民開放等形式，緩解居住區停車難問題。

5分鐘發佈一次路況

在昨日舉行的媒體通氣會上，于寶明透露，深圳將於下月初發布道路交通指數，初期將針對全市14,000多輛安裝了GPS系統的出租車。道路交通指數分為暢通、基本暢通、緩行、輕度擁堵、擁堵等5級，通過5種顏色對道路網的擁堵和暢順進行區分，每隔5分鐘統一發布一次。屆時，將可通過網絡、手機準確掌握深圳的整個交通動態，合理選擇出行方式。



■在二線通道等高強度客流走廊增建快速公交通道。

加快深港跨境交通建設

深港跨境交通設施建設規劃

深港跨界道路設施佈局

加快沿海高速公路、東部過境高速公路等項目建設，實現深港跨境貨運交通「西進西出、東進東出」。

公路口岸體系

加快蓮塘、香園圍口岸規劃建設，分流皇崗口岸東向貨運交通、緩解沙頭角口岸和文錦渡口岸的貨運壓力。

水運口岸設施和管理

完善蛇口碼頭客運口岸設施，加快東部地區南澳、西涌水運口岸規劃建設；增加深港水運口岸的合作，推進水路客貨運交通發展。

優化口岸集疏運系統，發展口岸複合型樞紐

客運口岸集疏運方式一軌道交通為主，以地面公交為輔，適度控制小汽車交通；貨運口岸鼓勵多式聯運發展。

香港文匯報訊（記者 郭若溪 深圳報道）《白皮書》將推進深港交通融合，加快深港跨境交通設施建設列為交通發展第二大策略。提出以深港跨境軌道為重點，推進深港都市圈一體化交通體系建設，從設施完善和政策優化兩個方面協調推進深港跨境交通發展，持續改進跨境交通服務便捷程度，促進兩地人員往來和物資流動。

推兩地電子車資付費卡

在提升跨境交通服務方面，將逐步實施貨物「單一窗口」通關和車輛一站式電子驗放，提高通關便捷程度。同時，加強信息科技應用，提高跨境交通效率。推動開展深港跨境交通聯合調查，共享交通調查成果；建立跨境客運交通信息發布系統和跨境旅運交通信息公用平台；探討與香港建立信息共享、監管結果互認機制；推動兩地電子車資付費卡的互通互用。

深圳市交委副主任于寶明表示，深港應構建以軌道交通為主要方式，輔助以層次豐富、方便快捷的跨境客運交通系統。逐步完善深港跨境軌道和口岸佈局。西部加快港深西部快速軌道及機場、前海鐵路口岸規劃建設，中部加快深港客運專線深港段及沿線鐵路口岸規劃建設，與既有的中部福田口岸、東部羅湖口岸共同形成西、中、東三個方向上的跨境軌道通道格局。

深圳私家車逾200萬輛

香港文匯報訊（記者 郭若溪、實習記者 李薇 深圳報道）深圳市交警局最新數據顯示，目前全市私家車保有量已突破200萬輛，位居全國第二，北京居首位501.7萬輛，成都、天津、上海、廣州緊隨其後，暫未突破200萬輛。

月增1500至2000輛

深圳近20年來汽車增幅迅猛，1993年私家車僅2.1萬輛，2003年底增至18.9萬輛，2007達到100萬輛後僅用了4年時間就已突破200萬輛。目前每月正以1,500-2,000輛速度增長，接近北京每月近2,000輛的增長速度。

按照深圳市道路總長6,100多公里計算，道路車輛密度已突破300輛/公里，超過國際270輛/公里的警戒值，位居全國首位。而根據2007年統計數據顯示，廣州城市道路長5,335公里，道路面積9,000萬平方米；上海城市道路長15,458公里，道路面積22,579萬平方米。

擬建複合型快速公交系統

香港文匯報訊（記者 郭若溪 深圳報道）受制於城市空間形態和自然條件的限制，深圳市部分關鍵交通走廊的承載能力已難以滿足持續增長的交通需求。深圳市交委副主任于寶明稱，為提高公共交通系統的競爭力，讓其成為私家車的可替代品，深圳今年首次提出建設「軌道+快速公交」複合交通通道，目的是通過集約利用有限的通道資源，擴大城市關鍵走廊公共交通供給能力。

倡「軌道+快速公交」通道

于寶明表示，深圳將推進公交網絡快速化改造，建設包括BRT在內的多種形式的快速公交，提高「快、幹、支」各層次公交通運效率，實現全網速度升級。在二線通道等高強度客流走廊增建「軌道+快速公交」複合交通通道，通過建設公交專用車道、多站台、大容量車輛、站外售票等手段，實現大運量走廊的公交提速。而在中等運量公交走廊通過設置公交專用道、深港灣等措施提升公交速度，採用靈活的線路運營組織模式，提升幹線公交速度。

商業區關直達商務快巴

在公交服務多樣化方面，深圳將在已有高峰快線、專線和社區小支線巴士的基礎上，借鑒新加坡精品巴士做法，在主要居住區、城市核心商業區或中央商務區間新增開行直達商務快巴，目前尚在方案研究階段。

此外，深圳還將結合軌道交通繼續優化常規公交通運，擴大網絡覆蓋範圍。到2015年，新增和調整公交通運線路300條以上，公交站點500米半徑覆蓋率達到93%以上。

首重發展公交 未來可徵擁堵費



香港文匯報訊（記者 郭若溪 深圳報道）深圳汽車保有量大幅增長，為深圳城市建設與發展帶來了諸多困擾。深圳大學經濟學院物流研究所所長王江（見圖）認為，雖然深圳的道路交通狀況形勢嚴峻，但並不建議用限制機動車上牌的治標不治本辦法，而是應該堅持「以疏堵」的原則緩解，《白皮書》中提

高中心城區的停車收費標準較為可行。王江建議，地鐵三期開通後是出治標不治本辦法的較好時機，屆時不僅可對進入中心區車輛徵收擁堵費，還可實施單雙號車牌限行，某些路段限制汽車通行等多重手段。

限購車剝奪市民權利

深圳市城市交通規劃研究中心副總經理胡剛表示，新政透露出深圳在治堵問題上「淡化行政強制手段」的意味，將改善基礎設施，強化公共交通的運行和建設放在首位，目前暫不宜效仿北京實行「車輛搖號」或「拍賣牌號」等方式。

胡剛認為，以治堵較成功的香港、新加坡為例，大力發展公共交通、提高小汽車使用成本都是比較通行的做法。「因為在公共交通尚未滿足市民需求的前提下，限制購車會剝奪市民出行的『公平權』，近期『治堵』可徵收收費，長期『治堵』必須加大發展軌道、加強城市規劃和經營管理水平等。除此之外，別無他法。」

穗擬加停車費 逾半市民反對

香港文匯報訊（記者 郭若溪、實習記者 李薇 深圳報道）廣州市區也飽受車之苦，但廣州市社情民意研究中心進行了「停車收費的市民看法」的民意調查，結果顯示：半數人不贊成通過提高中心城區停車費來緩解交通擁擠，甚至有逾2/3以上的受訪者認為，靠提高停車費來治堵可能會導致亂停車問題更嚴重。

在本次調查中，54%的市民對於「是否同意提高停車費以治堵」選擇了「不贊成」這一選項，他們認為，廣州市中心擁堵情況嚴重的原因不僅僅是車多，還有更多的原因是司機不遵守交通規則。而對於「提價治堵」這一措施，47%的市民認為是「不合理」的，並且對於「提價治堵」的效果，74%的市民認為是「較少」或「沒有」。

在本次調查中，多半的自駕族認為，哪怕停車費上調會給出行帶來負擔，也不會選擇減少開車出行的次數。而無車一族中大多也不贊成提價，他們更傾向於選擇「提高交通設計水平」、「強化交通管理」、「統籌信號燈」、「增加路況指引」等方法來緩解交通擁擠的現狀。