

城市道路交通管理 实践与探索

蒋水良 著



中国人民公安大学出版社

图书记录编目(CIP) 目次

城市道路交通管理 实践与探索

蒋水良 著

中国人民公安大学出版社
· 北京 ·

图书在版编目 (CIP) 数据

城市道路交通管理实践与探索 / 蒋水良著. —北京: 中国人民公安大学出版社, 2008. 1

ISBN 978-7-81109-955-3

I. 城… II. 蒋… III. 城市道路—交通运输管理—文集
IV. TU984.191-53

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2007) 第 201260 号

城市道路交通管理实践与探索

CHENGSHI DAOLUJIAOTONG GUANLI SHIJIAN YU TANSUO

出版发行: 中国人民公安大学出版社

地 址: 北京市西城区木樨地南里

邮政编码: 100038

经 销: 新华书店

印 刷: 北京蓝空印刷厂

版 次: 2008 年 1 月第 1 版

印 次: 2008 年 1 月第 1 次

印 张: 14

开 本: 787 毫米×1092 毫米 1/16

字 数: 215 千字

印 数: 0001~3500 册

ISBN 978-7-81109-955-3/D·902

定 价: 30.00 元

本社图书出现印装质量问题, 由发行部负责调换

联系电话: (010) 83903254

版权所有 侵权必究

E-mail: cpep@public.bta.net.cn

www.phcpps.com.cn www.porub.com.cn

序

前几天，应湖南省学术同仁的邀请，我到长沙参加了他们的一个研讨会，期间，长沙市公安局交警支队蒋水良副支队长将一叠书稿送到我的手中，要我为之作序。说实话，以前我很少帮人写序，通过交流，有感于水良同志的勤于学习、勇于探索、善于总结，我欣然应允。

交通问题，是国内外许多城市所面临的一个带有共性的问题。目前，我国正处于社会经济快速发展的黄金时期，在城市化进程中，交通问题越来越突出，城市道路交通管理工作越来越重要，工作任务也越来越艰巨。解决城市交通问题，需要从影响城市交通的诸要素入手，综合性地采取相关措施。其中最重要的，是树立科学的城市交通管理理念，大到城市交通发展战略，小至具体的交通管理举措，科学的管理理念都必须贯穿始终。因为理念一通，海阔天空。公安交通管理部门作为政府管理道路交通秩序和安全的职能部门，应该以科学发展观为指导，系统地分析和研究本地区、本城市的交通管理现状，努力探索城市交通管理工作的新方法、新途径。水良同志作为基层交警队的一名负责同志，特别是作为一名分管勤务和科技工作的副支队长，其工作繁忙程度可想而知，但是他能够挤出时间静下心来学习、思考和总结，并将经验和体会见诸文字，实属不易。这种学习精神和工作作风值得肯定。搞好城市交通管理工作需要更多学习型、思考型的交警支队长、大队长。

这本文集，既是作者个人探索与研究的一些成果，也是近年来长沙市公安局交警支队城市交通管理工作的一些成功经验的总结和提炼。每次回湖南，我都能够感受到长沙城市面貌的变化和交通管理水平的提升。诸如道路交通语言的完善、单向交通的组织、左拐以及直行两次待灯区的设立、工厂集中区的错峰上班、夜间货运、打通背街小巷，凡此种种，无不

体现着管理者的精细用心；也正因为如此，近年来在机动车年均增长18%、交通流量迅猛增长的大背景下，长沙的城市交通才能够做到交通秩序日趋有序，通行能力不断提高，交通事故逐年减少。从总体上看，长沙较好地处理了持续增长的交通需求与有限的道路交通供给之间的矛盾。

本书的内容涉及城市交通规划、交通影响评价、交通事故预防、交通科技应用、交通组织优化等多个方面，有较强的理论性和实用性。作者在实践中探索，在探索中实践，紧密结合城市交通管理工作的实际，提出了一系列解决目前城市交通问题的好思路、好办法，为新形势下的道路交通管理工作提供了可以借鉴的经验。

希望此书能够成为交通管理工作者的好读本。

是以序。

段里仁*

2007年12月于北京

* 中国道路交通安全协会副理事长、国家级有突出贡献专家、博士生导师、专业技术一级警监、公安部和建设部“畅通工程”专家组成员。

目 录

序.....	1
--------	---

综合管理篇

城市道路交通管理的主要问题与基本对策	1
长沙市中心城区禁止摩托车通行的思考	14
长沙市城区机动车停车管理的问题与对策	22
城市交通管理勤务模式的探索	31
创建文明城市交通管理要先行	38
浅析城市交通需求管理.....	41
社会关注的部分城市交通管理热点问题释疑	48

交通规划篇

论城市交通规划与城市总体规划的协调发展	59
长沙市实施“建设项目交通影响评价”的回顾与展望	67

交通组织篇

优化道路交通组织是缓解城市交通拥堵的重要途径.....	75
试论大型活动的交通保卫与交通组织.....	84
长沙市城区道路交通拥堵的特点、成因及对策	90
长沙市公共交通存在的问题与对策	103

交通安全篇

长沙市城区道路交通事故的分布特点及对策	121
长沙市城区交通肇事逃逸案的调查与研究	127
试论道路通行条件与交通事故预防	135
城市道路交通中行人安全问题分析	148

科技应用篇

城市交通诱导系统结构及长沙市交通诱导系统建设的构想	164
基于 ITS 的交通辅助决策系统	174
长沙市“智能交通系统”(ITS)建设和应用的思考	182
“电子警察”系统通用智能客户端的应用	199
论移动警务系统在交通管理中的应用	205
后 记	217

综合管理篇

城市道路交通管理的 主要问题与基本对策

交通是城市的命脉,是城市的基本功能之一。交通对城市拓展、经济增长和社会进步起到了决定性的作用,快速、便捷、舒适、高效的城市交通系统,是增强城市综合竞争力的重要因素,也是提高广大市民生活质量的迫切需要,还是城市管理者追求的目标。然而,近年来,随着城市建设步伐加快、机动车拥有量的迅猛增长,“行车难、停车难”已成为许多大、中城市的一种通病,交通问题已逐渐成为阻碍、制约城市社会经济发展的负面因素,成为城市管理的热点和难点。本文结合长沙市城区的实际情况,从分析城市交通管理存在的主要问题入手,提出了解决问题的对策。

1 主要问题

1.1 道路基础设施建设滞后,城市交通功能不完善

1.1.1 道路少,且利用率低

长期以来,我国城市人均道路面积一直处于低水平状态,目前约为6.6平方米,不到发达国家的1/3。以长沙市为例,现全市人口已达208.65万人,人均道路面积为10.18平方米,虽已达到《城市道路交通规划设计规范》(GB 50220-95)规定的“人均占有道路用地面积宜为7~15平方米”的规定,但离国家畅通工程A类城市一等标准(大于等于

16 平方米/人) 相距较远。近年来, 长沙市委、市政府十分重视道路网的建设和改造, 平均每年投入建设资金 70 亿元, 尽管如此, 道路面积的年增长率仍只有 7% 左右, 远低于机动车的年增长率。与此同时, 以路为市、占道经营等蚕食、侵吞道路的现象还比较突出, 再加上部分道路必备的交通设施没有到位, 交通组织欠合理, 使用效率降低, 从而使本来就有限的道路资源未能充分发挥其交通功能。

1.1.2 路网系统不完善

由于受历史、地理及经济发展水平等诸多因素的影响, 从整体上讲, 我国许多大、中城市路网密度偏低, 路网的成网性不够, 通行能力弱。长沙是一座历史文化古城, 城区沿湘江呈带状分布, 目前道路网密度为 4.86 公里/平方公里, 不到国家规范 5.6~7.4 公里/平方公里的下限, 离国家畅通工程 A 类城市一等标准(大于等于 7 公里/平方公里) 差距更大。同时, 由于湘江和京广铁路从城区穿过, 加之岳麓山及占地面积较大的烈士公园、火车站也坐落在城市中心区, 因而路网密度不均衡, 断头路、卡口路多, 主次干道以上交叉路口中, T 型交叉或错位交叉路口占 35.62%(见表 1)。

表 1 长沙市主次干道交叉路口统计表

路口	T 型(含错位交叉)	十字型	立体交叉型(含跨线桥)	Y 型	X 型	环型	总计
数量	187	237	53	29	15	4	525
百分比	35.62%	45.14%	10.10%	5.52%	2.86%	0.76%	100.00%

1.1.3 道路构成不合理

道路网交通容量, 除了与道路长度和道路面积等关键指标有关外, 在很大程度上还取决于城市快速路、主干路、次干路和支路之间合理的比例关系。我国许多大、中城市过分强调主次干道的建设, 而快速路、支路网则相对而言较弱, 造成各级路网的比例相对失衡, 导致路网容量和通行能力受限。长沙市城区路网中, 快速道、主干道、次干道、支路相对比例也存在失衡的问题, 且部分道路的功能定位不清晰, 致使城市交通过多地集中在主干道上, 从而引发各类交通工具的混行, 特别是路网中缺少适合于长距离交通、过境交通的快速道, 部分本来可以走快速道连续、高速行驶

的车辆,只能走城区的主次干道,从而增加了本来可以避免的交通冲突与行车延误。目前长沙市城区快速道、主次干道、支路的路网密度分别为 0.23 公里/平方公里、2.27 公里/平方公里、1.98 公里/平方公里,与国家规范要求的 0.3~0.4 公里/平方公里、2.3~3.0 公里/平方公里、3.0~4.0 公里/平方公里有较大差距,加之支路存在少、弯、窄等问题,难以发挥交通分流功能,容易形成结构性路网“瓶颈”。

1.1.4 停车场地不够,结构不合理

由于各方面原因,我国许多城市的交通规划、建设、管理工作中存在重动态交通、忽视静态交通的通病,普遍存在停车场地不够的问题。《城市道路交通规划设计规范》(GB 50220-95)规定:“……城市公共停车场其用地总面积可按规划城市人口每人 0.8~1.0 平方米计算……”按此计算,长沙市现应配建公共停车场 166.92~208.65 万平方米。据统计,截至 2006 年 12 月,长沙市共配建和设置停车场(库、点)2396 处,停车位 128654 个,虽然全市目前统计有停车位 78211 个(约合 235 万平方米),但是实际投入的使用率还不到 61%。全市在用机动车 28.01 万辆,折算小车当量为 22 万辆,每百辆汽车拥有停车泊位 35.55 个,刚好达到国家畅通工程 A 类城市一等标准(大于等于 7 公里/平方公里)的下限。但由于长沙市缺乏统一性的停车场管理办法,有 49%左右的单位配建停车场不对外开放,停车位的利用率与周转率很低,造成市区停车问题比较突出。从停车场地的分布来看,泊位在各分区内分布不均衡,长沙市中心区泊位占比重最大,约占总量的 55%,但中心区商业活动频繁、交通吸引量大,对泊位需求也很大,停车矛盾也更为突出,供需缺口达 4.92 万个泊位。据专家研究,适合于我国国情的车位合理比例关系应是:配建车位占总车位的 65%,路外公共停车位占 30%,路内公共停车位占 5%,而长沙市目前停车结构比例为:配建:公共:路内=94:2:4,数据显示长沙市停车结构明显不合理,社会公共停车场奇缺。

1.1.5 交通管理设施缺少

近年来,我国许多城市加大了基础设施交通建设的力度,但受传统的道路交通建设理念的影响,存在重建设、轻管理,重形象、轻设施的现

象,没有意识到交通管理设施是道路的一个重要组成部分。长沙市的交通设施相对缺乏,主要体现在以下方面:一是交通渠化设施相对缺乏,许多6米宽以上支路未按畅通工程建设的要求施划交通标线,双向4车道以上道路有65%左右无中央隔离设施,部分双向6车道以上的主干道(如五一大道、金星路、潇湘路等)未按规范要求设置中央隔离设施。二是行人过街设施相对缺乏,城市主干道尤为突出。如五一大道、芙蓉路、潇湘路等主干道上的行人过街设施平均间隔为400米左右,勉强达到国家畅通工程A类城市三等标准。三是交通诱导设施相对缺乏,城市外围环线各交叉口以及各大型立交桥周边的指路标志存在不完善、不连续的现象,市区内缺乏大型公共停车场的诱导标志等。

1.2 交通流量迅猛增长,城市交通需求膨胀

随着我国经济的快速发展,城市交通的机动化水平加速推进,小汽车逐步进入家庭,造成城市交通流量迅猛增长,城市交通需求急剧膨胀。据统计,2001~2005年长沙市市区机动车年增长率达13.32%,而2006年与2005年相比,机动车年增长率高达22.6%以上,其中私人小客车达122018辆,比2005年增长了30.56%,城区机动车的年增长率有逐年增大之势。与此同时,随着社会经济的发展,城区居民的出行频率增大,据调查,2003年为2.15次/人·天,2006年已增长到2.32次/人·天,城区日出行总量的增加速度明显大于机动车的增长速度,导致路网交通流量的迅猛增长,据调查测算,2006年城区路网几条主干道的交通流量比2005年增长了15.6%,城区56个主要道路交叉口中,交通高峰期流量超饱和的有23个,占41.1%。湘江橘子洲大桥、湘江银盆岭大桥、东二环、南二环、韶山中路、芙蓉中路、五一大道等路段的交通量增长更快,2006年底与2005年底相比增长率均在18%以上,交通拥堵日趋严重。

根据《长沙市2006年国民经济和社会发展统计报告》的抽样调查资料显示,到2006年末,长沙市平均每百户家庭拥有家用汽车6.3辆。按国际通行统计惯例,汽车普及阶段为每百户家庭拥有10辆汽车,长沙每百户已拥有6.3辆汽车,开始向汽车普及阶段冲刺。据统计,2006年长沙市人均GDP已超过3000美元,根据世界各国的发展历程可以预见,未来

20年内社会机动车的拥有量将会有大幅增长,伴随而来的将是交通量的急剧增加,这必然会对城市交通形成新一轮的冲击,给本来就拥挤不堪的城市交通网增加更多的负荷。

1.3 城市结构与交通结构不合理

近年来虽然经济得到了快速发展,但由于历史、地理等各方面的原因,许多城市采取“摊大饼”式的城市发展模式,城市中心区开发强度过大,造成城区的交通源过分集中,某些低效交通工具的发展失控,造成居民出行结构不合理等难以一时解决的问题。

以长沙市为例,首先,与我国各大、中城市一样,长沙市也存在土地利用不合理、城市中心区超强度开发的现象,出于节约土地、增加经济效益的考虑,有的地区盲目追求建筑物的容积率,致使交通过分集中。如长沙市的五一大道—黄兴路交叉口(五一广场)、劳动路—韶山路交叉口(东塘)、人民路—芙蓉路交叉口(识字岭)周边地块的开发强度均大大突破规划的容积率指标,市中心区城市功能的过度聚集和土地的超强度开发导致人口与就业岗位的高度集中,由此也带来了交通出行的高度集中。同时,由于交通基础设施建设与城市交通结构的优化调整滞后于城市发展,难以满足城市空间结构和功能布局优化调整的需要。长沙市近几年新增道路主要分布在新开发的市区和郊区(据统计,2003~2005年长沙市实施市属重点工程125项,共投资128.67亿元,新增道路面积1015.95万平方米,其中在二环以外的边缘区实施项目个数占总数的77.6%,占总投资额的73.67%,占新增道路面积的82.42%),相对而言,城市中心区道路面积增长率几乎为零,交通供需矛盾更加突出。

其次,城市公共交通系统存在结构单一、运营落后、服务质量不高、乘坐及换乘不方便等问题,在城市客运交通中没有发挥其应有的作用。长沙市现只有常规公共汽车、出租车从事公共客运,缺乏大容量、大运力的轻轨和地铁,运行效率较低。具体而言,目前公共交通存在线路分布不均衡,热线上布线过多,部分线路非直线系数过高,线路过长,站场未充分利用甚至被挪作他用,站点设置过密或者不合理,投入车辆质差量少,公交车停开或者随意更改线路,没有安排夜班车,发车频率不科学,公交主

管部门对公交公司管理乏力等诸多问题。

另外,小汽车、摩托车、电动自行车发展较快,占的比重大。据统计,近5年长沙市小汽车保有量年均增长26.1%,小汽车占机动车比例由25.8%增长到39.5%,随着小汽车高速发展浪潮的到来,刺激城市交通需求急剧膨胀,这必然会对城市交通形成新一轮的冲击,给本来就拥挤不堪的城市交通网增加更多的负荷。长沙市现有摩托车12.78万辆,占机动车总量的45.62%,其过量的发展已打破了我市机动车车辆种类的合理构成比例,由于摩托车交通效率低,不利于充分利用有限的城市道路资源,其造成的环境污染相对而言比较严重。另外,摩托车驾驶现象较普遍,易引发交通事故,因此,摩托车的迅猛增长应引起各有关方面的广泛关注和高度重视。专家估算,在城市中每增加1万辆摩托车,要多占用10万平方米的城市道路和停车用地。有关专家研究成果表明,摩托车的总量应控制在城市总人口的5%之内,而长沙市市区现有摩托车127824辆,与城市总人口的比例为6.13%,显然已经超过了应控制的范围,如不加以控制和引导,将会使机动车构成比例失调,交通效率下降;自2003年3月1日实行限制摩托车行驶区域的措施以来,长沙市电动自行车的销量迅猛增长。据调查了解,我市现有电动自行车销售店(点)100余家,“禁摩令”实行前日均销售近60余辆,“禁摩令”颁布后,现在平均每天销售180余辆,增长两倍以上,且有持续、快速发展之势,这将给长沙市严峻的交通管理形势带来冲击,增加新的压力,应引起高度关注,及时采取应对措施。

1.4 交通管理体制存在缺陷,管理合力难以形成

我国现行的道路交通管理体制是计划经济条件下的产物,存在部门分割、职能交叉等问题。例如,国省道、县乡道及道路客运的管理由交通部门负责,城市公交车与出租车行业的管理由公用事业部门负责,城市道路的建设由建设部门负责,日常管理维护由城管部门负责,道路交通的安全管理和秩序管理由公安交警负责等,没有一个统一的、有权威的综合协调机构,在实际工作中,往往是各唱各的调,甚至是互相推诿,致使行政管理效率不高。从长沙市的情况来看,除以上几个带有共性的问题之外,还

存在这样几个突出问题：一是城市道路建设和交通管理与组织相对脱节，建设部门更多的是站在城市的拓展和城市面貌的改善来考虑道路建设的项目及时序安排，从而不可避免地造成：一方面城市道路增加了，形象改善了，而另一方面城区道路网特别是中心城区的交通容量并没有相应增加，通行条件并没有相应改善，相反，有时由于相邻建设项目时序安排的不合理，人为地增加了局部地区的交通拥堵。二是公交线路及站点的设置和调整方面，公安交通管理部门不能够发挥主导作用。公共交通的组织是整个城市交通组织的一个很重要的部分，然而根据《湖南省实施〈中华人民共和国道路交通安全法〉办法》和《长沙市城市公共客运管理条例》的有关规定，公用事业管理部门是公共交通的管理主体，公安交通管理部门难以有效介入，致使市区的公共交通线路和站点的设置更多考虑的是公交运营的管理和经济效益等问题，没有站在全市交通“一盘棋”的角度和高度来考虑问题，这直接导致城市公交系统线路和运力设置的不合理，城区主干道线路过密，交通拥堵时有发生。三是一些主要车种的管理存在各管一面、条块分割的现象。如客运车的管理，公用事业管理部门负责客运出租车和公交车的行业管理，公安交通管理部门负责交通秩序和安全管理，交通运政部门负责城外长途客运的管理，可现在城市公交出城了，长途客运进城了，单就限载管理这一方面就不好操作，再者，城区非法营运车辆由哪个部门负责治理至今难以落到实处。

1.5 城市交通参与者的整体素质较低

我国正处于社会转型、经济转轨时期，随着企业改制和私营企业的兴起，以及城市中外来务工人员的增多，原有以行政管理职能为依托的交通安全宣传教育网络受到了很大的冲击，加强驾驶人日常管理和教育的新机制还处于探索之中。因而，交通安全宣传教育工作方法不多，力度不大，效果不佳。目前，部分交通参与者，交通法规观念和交通安全意识淡薄，导致交通违法严重，交通事故突出。参与者的整体素质较低，主要表现在以下两个方面：一是机动车驾驶人素质不高。近年来，随着驾驶人队伍的日益壮大，整个队伍良莠不齐，鱼龙混杂，个别驾驶人文化素质和思想素质不高，安全观念不强等问题日益突出。特别是许多驾驶人技术不高，处



理问题能力不强,尤其是在紧急状态下,如何正确采取果断措施缺乏相关经验,直接影响交通安全。二是群众交通安全和交通法制意识淡薄。由于交通安全知识宣传教育面相对较窄,群众的交通安全知识普及程度较低,相当一部分交通参与者缺乏必要的交通安全常识,不遵守交通法规,随意行车走路现象十分普遍。近年来,虽然交通管理部门投入大量的人力、物力、财力,不断翻新交通安全宣传教育工作形式,但实际效果并不明显。由于群众缺乏对交通管理工作的认识,不能正确理解和自觉遵守交通法规,甚至认为交通管理部门执法是故意刁难,从而不支持、不配合交通管理工作。另外,受传统观念影响,一些交通参与者没有认识到交通违法行为的严重后果,不认为其交通行为是违法行为,随意违法行车、走路,甚至逃避、抗拒执法现象时有发生。

1.6 交通管理的水平不高、手段乏力

由于受计划经济体制的长期影响,许多城市的道路交通管理工作仍然处于经验型管理为主的状态,普遍存在缺乏整体的交通发展战略、政策法规不配套、交通规划实施不力、管理手段科技化水平不高、交通组织不合理等方面的问题。现有的管理手段也还没有达到最佳状态,勤务制度不尽合理,路面执勤警力普遍不足,而且少数交通民警素质不高,责任心不强,水平不高,手段乏力,影响了管理效能。就长沙市而言,一是城区道路交通组织优化还没有从整个路网的角度来做系统性研究和规划;二是由于受财力、专业人才等方面的限制,交通管理手段的技术含量还不高,特别是交通信号灯控制仍处于传统的“单点定配时”模式,指挥系统的作用未得到充分发挥,路网的实时交通流量调控有待加强,真正意义上的城市交通诱导系统尚未起步;三是交通管理的一些难点、热点问题,诸如渣土车无牌、无证上路,摩托车闯禁区、占道,客运出租车乱停等仍未能得到有效的治理。

2 基本对策

2.1 构建全方位交通管理格局,发挥城市交通管理的综合效能

在政府机构中,要设立跨部门的“城市交通综合管理委员会”,由市

长或一名副市长直接领导，负责统一制定城市交通管理发展战略、中长期规划及相关政策，指导和协调规划、建设、交通、公安、城管、环保等与城市交通相关部门的道路规划、建设、管理、运输规划和交通秩序、交通安全管理、环境保护等工作，以解决城市交通多头管理的问题，理顺有关职能的工作关系，整合管理资源，形成管理合力。同时，要成立城市交通研究机构，加强交通流量、流向的调查分析和有关问题的专门研究，提高交通管理决策的科学性和合理性。

2.2 加强道路基础设施建设，优化道路设施与路网结构

增加道路供给，始终是解决城市交通的一个十分重要的方面。要在科学规划的前提下，加快主次干道和快速路的建设，提高路网密度，优化路网结构，同时要通过建立互通式立交、打通堵头卡口等措施提高路网成网性和通达性。重视和加强停车场地的建设，完善与道路配套的基础设施。从长沙目前的情况来看，首先要加快城区快速干道的规划和建设，解决城区过湘江通道的个数和容量不够的问题，要尽快拉通南北向的黄兴北路、蔡锷南路、湘江大道南段以及东西向的营盘路、湘雅路、南湖路、赤黄路；尽快建设新的过湘江通道，缓解不堪重负的湘江橘子洲大桥、湘江银盆岭大桥的交通压力，改善支路通行条件，发挥支路分流作用等，进一步完善、优化城市路网结构。

2.3 合理调控交通需求，挖掘城市道路交通系统运用潜力

要制定和完善城市整体规划和城市交通规划，通过土地利用结构和土地开发强度的合理化，使城市区域之间发生与吸引的交通总量和交通流分布强度相对均衡，并将无效交通量和过度密集的交通集散量减少到最低限度。同时，要准确把握城市交通需求变化趋势，超前制定符合城市实际的“车辆拥有”和“车辆使用”政策，合理调控城市交通量，优化城市交通结构，要优先发展公共交通，使其能够以快速、便捷的服务吸引更多市民选择大容量的公共交通方式；要合理确定城市出租车的拥有量，使之与城市规模和社会经济发展水平相适应，要正确引导私家车的发展。对长沙市而言，一是要严格控制中心城区的建筑容积率和建筑密度，避免城市中心区的超强度开发和交通源的过分集中。二是要加快全面落实公交优先的

展战略的步伐。在基础设施用地优先、投资安排优先、路权分配优先、财税扶持优先方面制定切实可行的措施，尽早启动我市地铁轻轨项目的建设，使之与系统的公共客运线网一并构成多层次、高效率的公共交通运输体系。三是要提前研究和制定调控小汽车增长的相关政策，要按国家有关标准严格控制城市出租车的数量，降低出租车空驶率，同时要认真研究在城市中心区禁止摩托车通行的可行性。四是要加快城区物流配送体系建设，尽快出台《长沙市城区物流配送管理办法》，规范货运市场管理，完善和优化物流产业布局，加强客运枢纽、站场建设，推进货运厢式化，继续实行夜间货运。

2.4 加强静态交通建设，着力解决好停车难问题

静态交通是整个交通运行系统中的一个重要环节，是一个中转站，静态交通的好坏直接影响和制约着整个交通秩序可持续发展。对长沙而言，一是要全面加强停车场等静态交通设施的规划和建设。停车场的规划、建设属于社会公共事业，解决“停车难”问题是一项政府工程，同时停车场的规划、建设和管理涉及多个职能部门。因此，停车场问题必须由政府领导牵头，组织公安、规划、建设、城管、财政、物价、税务等部门，共同实施，协调解决。要依据城市建设及交通安全等有关法律法规，制定适应长沙市停车场规划、建设、管理办法，坚持“配建停车场为主，路外公共停车为辅，路内停车为补充”的发展思想，从政策上予以倾斜、扶植和保证停车场等静态交通设施的规划、建设。针对长沙市中心老城区商贸场所集中的实际情况，建议近期在黄兴中路、解放西路、人民中路等地段启动地下停车场建设。二是要挖掘、完善现有各类停车场（库）功能。要全面对外开放现有各类配建及社会停车场，对被挤占或挪作他用的停车场及因其他因素关闭的停车场尽快恢复停车功能，挖掘一切可利用空间资源用于停车。部分企、事业单位内部停车场在满足本单位及外来办事车辆停放的基础上，本着自愿的原则，可参与对外开放行列，办理相关手续后，对停放车辆实行收费管理。同时，要完善各类停车场（库）基础设施。按照停车场（库）建设标准，规范施划、设置各类交通标线、标志，并合理确立进、出口，理顺连接道路的通道，尽可能减小对道路交通的干扰。同时，