

征收拥堵费写进广州城市新规划 PDF转换可能丢失图片或格式，建议阅读原文

https://www.100test.com/kao_ti2020/277/2021_2022__E5_BE_81_E6_94_B6_E6_8B_A5_E5_c61_277038.htm 时下日益增多的小汽车给公共交通带来不小的压力，日前深圳市政府也表示将公示征收办法，拟将交通拥堵收费提上日程。而《广州2020城市总体发展战略》初步方案则明确提出征收交通拥堵费，并首次对小汽车消费的相关管理政策进行了全新诠释。根据规划战略，未来10年广州将在“不限制拥有”的前提下，对市民的汽车消费进行理性的引导。分区管理内紧外松 首先，将针对不同地区对小汽车交通实行松紧有致的差别化调控管理。根据以上划分的四大区域，中心区将通过停车位供应总量控制、停车收费政策和道路拥挤收费等手段，对小汽车交通实行相对从紧的管理政策，尤其是在中心区的核心区将通过各种手段严格控制小汽车的使用，以确保核心区的交通活力。对中心区的非核心区，则通过轨道交通和BRT等快速交通方式，营造高效便利的公共交通模式，以有效调控小汽车的数量、使用水平和范围。在中心区以外的外围区则根据道路资源和环境容量对小汽车交通实行适度调控政策，适当放宽小汽车发展空间。外围一般地区、副中心及新城等地区，则为小汽车交通提供相对宽松的使用空间，建设较高密度的道路网，提供相对充足的停车位。分时限管择时收费 规划战略在分区差别管理的同时，还对小汽车使用实行分时、分区有弹性的限制管理，将通过建立合理的停车费率体系弹性收费，必要时在交通特别拥挤区域有选择地实施通行收费制度。同时，将严格控制并逐步减少上下班通勤交通中小汽车的使用。

用比例，尤其是在上下班、节假日的高峰期，引导和鼓励休闲娱乐出行中再使用小汽车。“拼车”获鼓励 虽然并不限制拥有，但规划战略还是希望能引导和鼓励小汽车使用者转向选择公共交通方式。根据城市公共交通运输规划的“双快+双缓”的两网模式，将以双快快速轨道网、高快速路网为骨干，发展轨道交通和BRT快速公交的主体地位和优势，并提高公共交通的服务品质以缩小其与私家车的差异，从而吸引市民优先选用公交出行方式，减少对小汽车交通的依赖。同时以双缓自行车和步行为辅，优化公共交通与步行、自行车、小汽车等不同交通方式之间的换乘条件，并增加私人小汽车与相关站点的换乘停车场，进一步便利小汽车停车换乘公交。另外，规划还提倡“合乘”制，对高载客率的车辆给予优先通行权。100Test 下载频道开通，各类考试题目直接下载。详细请访问 www.100test.com