

■两车时代来了·治堵



在济南东西交通大动脉经十路上，堵车已经成为常态。 本报记者 左庆 摄

购车欲望不减，何时告别拥堵

济南连续三年每年新增机动车超22万辆

没有车的想买车寻求出行方便，有车的还想买第二辆寻求更加便利。随着生活水平的提高，汽车由原来的奢侈品变成了生活的必需品。在济南，机动车新增数已经连续三年超过22万辆。大家对市区的拥堵都感同身受，但买车的脚步从未停止。

在机动车急速增长的背后，除了家庭改善出行的心愿，还有城市交通的不堪忍受之痛。购车欲望不减，何时才能告别拥堵？

济南空乘率调查

时间：24日上午10:30-11点



本报记者 张泰来
实习生 吴高寒 张瑶

近一半受访者想买车

经过长达半年买与不买的思想斗争，济南新市民小刘还是决定要买车了。

小刘是经七路上一家国企的员工，跟妻子刚领了结婚证，目前在建设路租房居住。在最早的打算里，小刘是没有计划买车的，买房就已经花光了小刘夫妻以及双方父母所有的积蓄，房子还没住上，他就已经背上了每月3000多元的房贷。这时再买车有些心有余而力不足，他也实在难以再次开口向父母求助。

“实在是太不方便了，每天等公交换公交时间没个准，周末想出去都不方便。”小刘说，最终还是下决心买车，新房在高新区，距离他和妻子的单位都在20公里以上，“买车是迟早的事儿，长痛不如短痛，晚买不如早买。”

像小刘一样潜在的购车者不在少数。济南市车管所统计数据，2016年济南市新增机动车数量达到25.8万辆，超出2015年的22.5万辆，再创历史新高。连续三年保持22万辆以上的机动车增长速度。从2012年开始，济南的机动车保有量增长率都保持在13%以上。

济南市委书记王文涛曾对济南的地形有过一个形象的比喻，东西长南北窄，就像一根油条。这一地形特点决定了济南市新增的楼盘多位于远离市区的东部和西部，但济南市的经济、商业、政治中心又集中在市中心。未来将有大批像小刘一样的新市民工作在市中心，住在东西部，上班跨越半个城成为常事。在公共交通不完善的背景下，买车几乎是新市民的刚需。

2016年齐鲁秋季车展的官方数据也显示，车展上的购车

一族“80后”“90后”已成主力，购车数量在总数的75%以上；在参与调查的10万人中，没有车但有购车愿望的占比就达到43.9%。

买第二辆车更倾向SUV

与尚未购车者相比，有车一族购车的需求也不容小觑，甚至比新市民有过之而无不及。济南市车管所民警介绍，在去年新增的25.8万辆机动车中，家庭购买第二辆车的已经占了相当大的比例。

在2016年齐鲁秋季车展中，前来车展的10万人的参会目的调查显示，有26.5%的参会者已有车打算再购买一辆，而已有车打算换一辆的参与者的比例只有16.9%。

“相比购买第一辆车而言，购买第二辆车更多考虑的是增加出行的舒适性。”多名一线交警介绍，根据他们接触到的购买第二辆车家庭的情况分析，购买第二辆车的车主相比首辆车车主更容易下决心，而且在车型上倾向于乘坐更舒适、空间更大的SUV。这些车主具备相当的经济实力，而且比较理性，有着较好的规划打算，购车价位一般在20万到30万元之间，另有少数购置超过50万元的高档车型。

促使车主下定决心购买第二辆车的，除了改善出行需求，更多的是对可能实行限购、限行政策的潜在的担忧。去年初传出济南可能限制外地车通行后，车市一片火爆。近几年来，各地每爆出限购、限行政策之后，济南车市随之就会迎来一轮购车高潮，车管所门前等待挂牌的新车往往排成长达数公里的长队。

仗车思维严重 车辆空乘率高

有观点认为济南市机动车保有量的“红线”是200万辆。而且济南的拥堵，全国有目共睹。

交通部科学研究院等多家权威机构1月10日发布《2016年度中国主要城市交通分析报告》显示，济南和哈尔滨超越北京，成为全国最堵的城市。按照近几年的增长速度，如果不加以政策限制，今年突破“红线”成为必然。

从这个意义上说，济南市已经拥有机动车182万辆是一个可怕的数量，但其实比机动车保有量高更可怕的是机动车的频繁使用。

记者曾跟上百人次的私家车主聊起公共交通的话题，面对现在公交方便与否，相比以往是否有进步的问题，七成以上的车主都表示对这个问题无感，八成以上的车主表示一旦要出门，首先想到的就是开车，即便是一个人去两三公里远的地方也还是要开车。这种思维，交警部门有个专门的称谓叫“仗车思维”，在济南有仗车思维的市民不在少数。

24日上午10点半至11点，记者兵分两路在历山解放路口、历山经十路口调查。在历山解放路口半小时的时间里，有682辆小型汽车经过，其中车内一人的有409辆，空乘率高达59.97%。历山经十路口情况也大致相同，半小时有1365辆小型汽车通过，其中车内只有驾驶人一人的有798辆，空乘率高达58.46%。

去年6月，济南市公安局副局长、交警支队支队长王宗岩在接受公安部交管局官方微信采访时透露了一个数据，济南市有车市民工作日平均小汽车使用频率为2.9次/日，明显高于北京的2.5次/日，而个体驾车出行距离分布在5公里以内的比例高达32.5%。

相对于如此巨大的汽车保有量，济南市的道路面积则显得极为有限。数据显示，济南市区规划确定的带状网格型路网道路总长度超过4000公里，但实际建成的只有2000公里，182万机动车首尾相接的长度是道路里程的3倍还多。

道路面积有限，机动车数量巨大，增速不减，用车频繁，拥堵越来越严重，周一堵、节假日堵、阴雨天堵，拥堵几乎成了常态。

提高车辆使用成本 发展公交、慢行交通

眼看就要突破200万的红线，济南会采取限行、限购吗？对此，济南交警支队相关负责人曾多次在不同场合表态，济南不会采取限制机动车购买和挂牌。

不限购、限行，济南市又将怎样治堵？济南交警相关负责人曾在介绍济南的治堵经验时表示，在很长一段时间里济南曾一度把治堵思路放在拓宽道路上。事实证明，这样治堵会更加吸引小汽车的使用，治堵效果很快被激增的机动车淹没，“越治越堵”。

从三年前开始，济南市的治堵思路转变到发展公共交通、慢行交通，限制小汽车使用频率、提倡绿色出行上来。去年以来，济南市也在不断加大违法停车的处罚力度，禁停道路由15条增加到30条，再到50条，在禁停道路的违停处罚也由原来的100元罚款不记分，发展到罚款100元记3分，再到现在的罚款200元记3分，处罚越来越严厉。与此同时，道路路权的划分也越来越倾向于公交车和非机动车、行人，公交车道、借节日公交车道、非机动车道数量越来越多。不久的将来还将实施停车差别化收费，停车2元每小时的时代也将终结。

山东大学交通规划设计研究中心主任张汝华分析，这些可以看出济南市的治堵思路是通过提高车辆使用成本，降低私家车的使用频率。

他认为，治堵就是在跟机动车赛跑，一方面需要通过提高用车和购车成本降低车辆购买和使用，另一方面发展公共交通，保障步行、自行车等慢行交通参与者的路权，两方面结合才是可行的治堵方案。