

# 省城拟增出租车, 22日开听证会

本报8月4日讯(记者 李飞) 打车难尤其是高峰时段“一车难求”,一直是省城的顽疾。日前,济南市交通运输局发布公告,决定于8月22日上午9时30分举行新增出租汽车运力听证会,征求社会各界的意见和建议。

公告称,济南市自1997年7月1日停止投放出租汽车运力以来,已

经连续16年保持市区出租汽车总量不变,目前市区出租汽车总量为8043辆,是我国城市出租汽车总量不变保持时间最长的城市之一。2011年6月底,京沪高铁开通运行以来,平均日发车3034.3次,按照全市出租汽车平均日营运里程计,相当于300辆左右的出租汽车为高铁西站专用,市区打车难问题凸显。

当前,济南市城区规模逐年扩大,建成区面积已达363.3平方公里,市区常住人口和流动人口稳定在520万人左右。根据国家部颁标准规定,城市出租汽车总量应当按照20辆/万人设计,而目前济南市实际水平为15辆/万人。

根据国家部颁标准规定,有效里程利用率低于70%的城市,不宜增加出

租汽车数量。根据济南市出租汽车GPS数据报表显示,2013年前六个月的有

效里程利用率均已超过70%。本次听证会拟在济南市行政区域内征集30名听证代表,由以下方面组成:专家5人、人大代表和政协委员5人、乘客代表5人、出租汽车经营者代表5人、出租汽车驾驶员代表5人、交警和私家车代表5人。旁听人

员6人(含公证机关)。

人大代表、政协委员、专家和政府相关部门行业代表由听证机关邀请、相关单位推荐产生。出租汽车经营者代表由市交通运输局组织报名抽签产生。出租汽车驾驶员、乘客、私家车代表自愿报名,报名人数超过征集人数的,由听证机关在公证处监督下对符合条件的报名者随机抽签确定。

## 近期省城再现加气难, 高峰期出租车多“逃离”市区

# 新增500辆车, 能否缓解打车难



4日晚,市民在文化西路排队打车。本报记者 邱志强 摄

### 的哥心声

## 希望出租车公司能给降降份子钱

记者了解到,之所以很多出租车司机选择高峰时段“逃离”市区,背后的原因是他们每个月要支付高额“份子钱”,这使得许多出租车司机不得不想办法节省开支,与其在市区拉一个活儿堵在路上,不如跑到市区外多接几个活儿,多挣点钱。

据悉,济南主城区目前有38家出租车公司,尽管“份子钱”不尽相同,但多在每月4050元左右。鲁能出租公司的的哥于师傅告诉记者,他的“份子钱”每个月4020多元,平均每天130多元,再加上车辆维修费等,大概150元,而他每天的营业额为300多元。“增加出租车肯定对我们的收入有影响,保守估计一个月得少赚1000元钱。”于师傅说,在直接减少收入的情况下,他希望能降降“份子钱”。黄金出租公司的的哥王先生也表示,他每天的营业额平均400元,每个月的“份子钱”为4050元,再加上每天加气的费用120元钱,能拿到手的净收入也就100元。“肯定想让公司降降份子钱。”

济南恒通出租公司的的哥张师傅说,他们公司的份子钱是4020元,开出租没一天休息日,每天一睁开眼就欠公司钱,至少要干十个小时。“增加车可以,但要降份子钱,减几百块钱也行。”

多名司机表示,增加了出租车数量后,如果不降一降份子钱,他们营运的成本会更高,就更不敢在高峰时段道路拥堵的时候跑到市区来。的哥王先生说,他与公司签了六年的营运合同,现在已经干了五年,还有一年就到期。而合同到期后,他决定放弃开出租车。

的哥张师傅告诉记者,解决打车难的问题,与其增加出租车数量,倒不如给出租车再配一个计价器,鼓励乘客拼车。

## 市民反映 打车难越演越烈, 热盼增加出租车

本报记者 李飞

上下班高峰时段“一车难求”备受市民诟病,市民希望能够增加更多出租车。就此,济南市交通运输局今年准备新增500辆出租车。但增车能否解决打车难题?4日,部分出租车司机坦言近期出现加气难的情况。再加上上路堵,导致高峰期很多车“逃离”市区,不少司机认为增车治标不治本。

“打车实在是太难了,尤其是上下班时。”4日下午,在泺源大街山东新闻大厦站牌附近,多名打车的市民正在路口等待。接受采访的市民几乎每个人都曾遭遇过打车难。得知济南年内将新增500辆出租车,每个人都持欢迎态度。

“在打车难的情况下,增加出租车肯定是个好消息。”市民商先生说,前几天济南下大雨,他在泉城广场等了近20分钟都没打上。有时候打不到车的时候,就觉得济南的出租车太少了。”市民李女士说。

新增出租车能解决打车难的问题吗?对此,多名接受采访的市民持乐观态度。他们认为济南道路拥堵、修路频繁也是造成出租车难打的重要原因,单纯靠增加500辆出租车很难解决打车难题。

## 的哥说法 每天1/3时间在加气, 高峰期无奈“逃离”市区

“增加500辆出租车解决不了打车难的问题,我觉得还是先解决加气难吧。”近日,多名出租车司机向本报反映,省城加气站出现“气荒”,有的加气站甚至断了气,每天约有三分之一的时间用在排队加气上。

山东黄金出租公司的的哥王师傅告诉记者,因为夏天天热,一般都是开空调运营,跑一

天需要两罐多气。“一天至少三到四个小时,都在加气站排队加气。”

“如果解决不了加气的问题,增加再多的出租车有用吗?”鲁能出租公司的的哥于师傅说,济南的加气站都建在二环以外,为了正常交接班,出租车只能跑到郊区排队加气。“上下班高峰期,估计得有一半的出租车在加气站排队。”

“其实不是出租车少了,而是上下班高峰期,很多车都故意不往市区跑,都在城市外围转悠呢。”黄金出租公司的司机王师傅坦言,至少有一半的车不在市区,“这种情况下,即使增加一千辆出租车也白搭。”王师傅的说法得到了很多出租车司机的证实。多名司机表示,高峰期市区道路太拥堵,出租车根本跑不起来。

## 知名专家支招济南交通规划

# 综合交通规划要为保泉让路

本报记者 喻雯  
实习生 刘娇

济南综合交通规划,目前最关键的问题是什么?公交优先为何一直无法实现?道路成网,如何实现……3日,济南市综合交通体系规划顾问专家组正式成立。五名国内知名规划专家支招济南交通规划。

林群(全国城市交通规划学术委员会委员)

林群说,要落实公交优先,就要构筑一个非常便捷的环境

网,而在这个网构建起来的同时,它的整个出行链也要同步完善,其中就包括建立全天候的连续的步行环境,譬如公交体系跟社区的延伸。

薛博(深圳市都市交通规划设计研究院院长)

在薛博看来,单纯地实施所谓公交优先永远无法达到公交优胜的目的。要把公交规划与土地利用整合起来,要做好空间战略规划,做好以站点为中心的公共交通规划。

王峰(杭州市城市规划设计

研究院城市交通与轨道规划设计研究所所长)

“来到济南后,明显感到这里的路网间距非常大,这对于绿色出行和步行来说,都是一个弊端。”王峰说,相反,如果路网和公交枢纽体系做得越精致,越小,越集聚,它的效率就会越高,枢纽体系跟用地的布局做好,这两个双向互动就可以发挥出系统的作用。

贺崇明(广州市规划局副总工程师)

贺崇明说,济南的综合交通体系规划,选择何种形式?贺崇明建议,从环境的质量和泉城的保护上,现代有轨电车还是一个可选择的,它有固定的路权,它跟整个街区是融合的。

殷广涛(中国城市规划设计院交通所长)

殷广涛认为,新一轮的综合交通规划要充分考量泉城的特殊性,首先要保家底,“济南有山有水,有泉有湖,有古城、商埠,我们的规划应该充分考虑这些因素,并且为其保存发展让路。”其次,规划要符合实际地理基础。

## 省城将入户调查 百姓出行规律

本报8月4日讯(记者 喻雯 实习生 刘娇) 《济南市综合交通体系规划》全面启动。3日,济南综合交通体系规划顾问专家组成立,未来将全程参与规划编制。在专家指导下,下一步规划编制组将和山东大学共同开展大规模的居民入户调查,全面了解济南老百姓的出行规律,制定详细的道路、公交、停车等交通系统的规划与建设方案。

在专家指导下,下一步规划编制组将和山东大学共同开展大规模的居民入户调查,全面了解济南老百姓的出行规律,调查市民一天中的出行次数、出行目的、出行方式、出行时间以及出发地到地信息。