

省城设立首批出租车“候车点”

4个停靠点共13个车位,停靠时段为8:00-18:00



姚家候车停靠点内有三个出租车位。

本报9月24日讯(记者 李飞) 24日,记者从济南市交通运输局获悉,为了减少出租车寻客时间,提高出租车利用效率,省城公交场站停车场,设立了首批4个出租车候车停靠点。与以往即停即走的出租车停靠点不同,出租车空车可在8:00-18:00,将车辆停在停靠点内,每次停靠时间不超过1小时。乘客可就近到停靠点候车。

济南市交通运输局日前通过实地走访查看公交场站停车场后,确定了4处具备设立出租车停靠点的停车场,分

别为领秀城西门公交停车场、103路姚家公交停车场、3路石门公交停车场、祝甸公交停车场。

四处出租车停靠点设立了4个指示牌,并提供了13个出租车停靠车位,其中,领秀城西门公交停车场4个,103路姚家公交停车场3个,3路石门公交停车场4个,祝甸公交停车场2个。出租车停靠点标注“出租专用”字样。

记者注意到,出租车停靠点指示牌标准为红边白底黑字,中间字样为“出租车停靠点”,并在字体下方注明出租

车停靠时间段:8:00-18:00。停靠点车位为出租车专用,其他非出租车辆不得占用。

济南市交通运输局相关负责人表示,通过设立出租车停靠点,一方面可使出租车驾驶员在每天的8:00-18:00时间段在此停靠候客,减少出租车巡游时间,挤占道路资源;同时驾驶员还可以在所停靠的公交停车场内稍事休息缓解疲劳和如厕,并可在公交食堂内就餐,可有效地缓解出租车驾驶员的停车难、就餐难、如厕难等问题。

上述人士表示,出租车停靠点的设立,另一方面也方便市民乘车,市民可在此直接搭乘出租车,提高了市民的打车成功率。

另外针对出租车加气难的问题,济南市交通运输局也决定济南市公交所有加气站均对主城区出租车开放,同时根据公交加气站的地理位置对加气站的营业时间进行了调整:洪楼加气站营业时间6:00-21:00;祝甸加气站、白马山加气站营业时间为7:30-20:00;石门加气站24小时营业。

延伸调查

即停即走停靠点多成摆设

出租车候车点能否迎来生机

多年前,相关部门就在历山路、经十路、解放路等主干道设置了一些出租车停靠点。但由于这些停靠点即停即走,几乎没有出租车到停靠点候客,也很少有乘客专门跑到停靠点打车,导致这些出租车停靠点大都成了摆设。

本报记者 李飞

即停即走

停靠点不受待见

24日,记者搭乘联运出租车公司的一辆出租车,谈及省城之前设置的出租车停靠点,王姓司机表示,“从来没用过”。他表示,自己开出租车五六年了,印象中从未在出租车停靠点候过客。“还是满大街跑啊,哪里有乘客招手,就在哪里停,除非有乘客正好在停靠点上车。”他说,现实情况,很少有乘客选择在出租车停靠点上下车。

记者随即采访了几名市民,很多人都说不出哪里有出租车停靠点,他们均表示,不会刻意到出租车停靠点去打车。

为何出租车司机不愿意去停靠点候客呢?“到处都是

打车的乘客,没必要去出租车停靠点,而且也没有乘客特意到那里打车。”出租车司机这么说。

更有司机直言:出租车停靠点没有什么用处,能吃饭、休息、上厕所吗?据了解,目前省城出租车揽客依旧是传统的巡游方式,而乘客还是习惯使用招手的方式打车。种种因素导致出租车停靠点处境尴尬,形同虚设。

候车点

应该是有益尝试

针对省城首批新型出租车停靠点,24日下午,记者采访了多名出租车司机,在表示欢迎的同时,他们也担忧,由于类似的停靠点较少,位置大多较偏,除非正好拉客经过,否则不会刻意跑到停靠点候车。



即停即走停靠点几乎成了摆设。(资料片)

而接受采访的不少市民也表示,之所以选择乘坐出租车,就是看中了其方便快捷,除非自己就在停靠点附近,否则也不会舍近求远跑到出租车停靠点去打车。

济南市交通运输局一名工作人员也坦言,相对于主城区的8000多辆出租车,目前的4处出租车停靠点13个停车

位,对于缓解打车难题作用不大。

据了解,首批出租车停靠点设立后,济南还将进一步建设出租车停靠点。“建得越多越好,理想的状态是8000多辆出租车全部停靠在各个停靠点,乘客只需到就近的停靠点乘车即可。”济南市客管中心相关负责人说。

相关链接

两千多辆新车年内上街
新上出租车
会是啥样子

本报记者 李飞

从9月起,2007年首批登陆省城的1699辆彩色出租车到了“退役”时间,而仅存的90辆白色和灰色出租车也将于年底退出营运市场,实现出租车全彩色化。

同时,市区年内拟增加500辆出租车,经过听证会听证后,也已基本成定局。共计两千多辆新出租车会是啥样子引起市民关注。

年内新上 两千多辆出租车

新车会是什么样子?不少市民都很关注。

济南恒通出租公司雷锋车队队长郭泗镇告诉记者,他目前驾驶的桑塔纳3000今年12月份就要到期,对于新的“座驾”是什么样子,他心里充满期待。

日前,作为行业主管部门,济南市客管中心发放了出租车更新工作实施方案。该方案提供了2013年更新车辆的标准及设施要求,包括车辆尺寸及结构、车辆性能参数、出租汽车专用配置等。但并未指定车型,只是强调“鼓励使用国家新颁布的节能减排车型。”

市客管中心表示不会统一车型,至于用什么品牌的出租车,由各家出租车公司自由选择,只要符合标准就可以。“必须是汽油和压缩天然气两用燃料,发动机排量在1.8升及以下,尾气排放达到国IV及以上标准的三厢轿车。”

省城出租车型 近十种

目前主城区8000余辆出租车,车型有多少种?出租车驾驶员郭泗镇给记者列举了近十种:捷达、桑塔纳志俊、桑塔纳3000、富康、奇瑞、比亚迪、花冠、红旗、起亚……

“现在济南的出租车型号不统一,而且汽车品牌无法体现济南特色。”

“作为一个济南市民很希望看到或乘坐济南产的出租车。”在济南市新增市区出租汽车运力听证会上,听证代表陈泽英举例说,北京的出租车主要是北京现代,上海的出租车主要是上海大众系列。“济南的出租车能否用济南生产的帝豪汽车?”

记者了解到,在去年的济南市两会上,政协委员申志斌就曾建议济南出租车选择“济南产”,他认为,城市出租车用地产车,可充分展示一座城市的经济发展水平,同时无论是车辆销售价格还是维修配件等运营成本,均占据得天独厚的优势。

业内人士: 应由市场选择

记者采访了省城多家出租车公司了解到,对于即将更新的出租车,多数公司仍然选择大众系列,尤其以桑塔纳志俊为主,几乎没有公司考虑本地品牌。

山东润华出租公司总经理许炜明告诉记者,他们已经预订了90多辆桑塔纳志俊。“大众系列的车作为出租车比较合适,经过了市场的检验。”

为何不考虑本地品牌,比如帝豪,之前很多市民都曾呼吁过。“不了解,没有经过市场考验。”一家出租车公司的负责人表示,选出租车和选私家车不同,出租车每月平均行驶1万多公里,一年得十几万公里,必须经久耐用,所以不会轻易选择不熟悉的品牌。

“目前主管部门的政策还是比较科学的,采用行政手段统一车型肯定会被受到排斥。”省城一家出租车公司的负责人表示,出租车由公司出资购买,属于企业的自主经营行为。