

重点

上午刚摆渡 下午被叫停

济南长途汽车总站、火车站间摆渡车陷僵局

本报济南6月5日讯(记者 董从哲 杨传忠) 千呼万唤下,济南长途汽车总站和火车站之间的“摆渡车”终于有了眉目。5日,天桥区举行市民座谈会,并开两辆车供市民代表体验,可摆渡车当天下午便被济南市交通运输局叫停。后者认为,摆渡车上路存在安全隐患,不符合相关规定。

5日上午,天桥区打摩办(依法打击非法营运摩托车的领导小组办公室)就摆渡车开行问题举行座谈会,邀请市民提建议。

“我们为了运行摆渡车,专门成立了富祥天成公司,进行了大量工作。”天桥区有关人士在会上介绍,富祥天成公司引进了10辆电动观光车,每辆可乘坐14人,时速在25公里以内,票价预计在2—5元之间。

据了解,天桥区内长途汽车总站和火车站间的“黑摩的”一直困扰着城市管理。近年来,陆续有人大代表和政协委员提出了两站之间开行摆渡车的设想,引起广泛关注。今年5月底,天桥区公开展示拟投入运行的电动摆渡车,摆渡车“成行”似乎指日可待。

然而,天桥区的座谈会刚开完,当天下午,济南市交通运输局便召开媒体通气会,叫停了摆渡车。

“这种多在景区使用的电动车,不符合客运运营车辆技术标准,按国家规定是上不了城市道路的。它不是全封闭的,与各种客货车混行,很不安全。”交通运输局运输管理办公室主任刘志说。

“开行摆渡车是便民的好事,但一定要合法、安全。”刘志表示,不少摆渡车驾驶员是原来的黑摩的司机,虽经过了一定的岗前培训,但没有客运上岗资格证,“摆渡车只要收费就属于经营性质,只有配备符合安全管理标准的车辆和人员,才能从事道路运输经营活动。”刘志说。

交通运输局还表示,通过现有公交车辆的加密和线路的调整,就能解决旅客的换乘问题,没必要再开行摆渡车。

对此,天桥区打摩办副主任陈刚说,如果交通部门能解决问题,摆渡车就没必要了,可以不运营。



5日,电动摆渡车正缓缓行驶在车流密集的机动车道上。 本报记者 陈文进 摄

车辆安全和司机资质成硬伤

摆渡车谁来管、走啥道都是问题

本报记者 杨传忠 董从哲

为了让摆渡车安全运行,济南天桥区做了诸如培训司机等不少工作,但市交通运输局认为,这些车辆和司机都存在很大问题,运行缺乏法律依据。

VS 不达标,太危险
限时速,上保险

5日上午,在主办方的安排下,市民代表、媒体记者、人大代表和政协委员等乘坐两辆电动车进行体验。电动车徐徐上路,一路在车流中小心穿行,运行还算平稳。

天桥区引进的摆渡车,是江苏益高电动车公司生产的电动观光车,最多可载14人。车上装有监控,时速限制在25公里内,每个座位有2万元的乘员意外险。

天桥区打摩办副主任陈刚说,北京曾运行此类电动车,他们认为济南也是可行的,却在办证时碰到了问题。

交通局则认为,营运客运营车辆技术标准应符合国家标准,但这些摆渡车都不符合。“电动敞篷车是严禁在城市道路上行驶的,它不在国家的汽车生产目录中,按规定是上不了牌照的。它是走机动车道、公交车道,还是非机动车道,根本无法界定。在拥挤的城市道路上,万一有人甩出来怎么办?”济南市交通运输局运输管理办公室主任崔建说。

“方便乘客的通行需求,打击黑摩的,这是我们支持的,但摆渡车也得合法、安全,否则它不就成了变大的黑摩的?”崔建说。

VS 无从业资格证
不让不合适的人开

按规定,客运营车辆驾驶员应通过有关客运营法律法规、机动车维修和旅客急救基本知识培训并考试合格,取得从业资格证。

“从业资格证审批十分严格,尤其是大巴车的驾驶员,必须连续几年没有重大交通事故责任。”崔建说,这些摆渡车的驾驶员,考虑到安排就业,很多是以前开黑摩的,均未取得相应的从业资格证。

而在天桥区打摩办主办的市民座谈会上,残疾人代表黄少岩说,希望让退下来的黑摩的司机多参与摆渡车公司的业务,毕竟之前

很多人是以此为生的。“主要是让他们从事一些后勤方面的工作,不会允许不合适做司机的人去开摆渡车的。”天桥区打摩办负责人说。

“天桥区的摆渡车是要收费的,收费就属于营运性质的客运车辆,属于交通部门的管辖范围,出了事故谁来担责?”交通局运管办公室主任刘志表示。

刘志还认为,开行这样的摆渡车不仅存在一定法律障碍,而且将进一步加剧两站间公共道路资源紧张的矛盾,造成更严重的堵车。

相关新闻

两站换乘旅客 每天最多千人

“其实,济南火车站与汽车总站之间的换乘需求并不像人们想象的那么大。我们根据前期客流摸底调查,每天在600—800人,高峰时可能突破1000人。”济南市交通运输局运输管理办公室张志山说。

“目前在两站之间有互通的84路公交车,每天270余个班次,在汽车总站南区站点高峰期上车的也就十多个人,通过公交优化等措施,完全能解决两站间换乘难的问题。”济南市公交公司营运市场部部长邓军航表示。

本报记者 杨传忠 董从哲

摆渡车能否 打压黑摩的

天桥区打摩办的副主任陈刚介绍,长途汽车总站和火车站之间的黑摩的一直是困扰城市管理的一个难题,从2009年初,他们就成立了打摩办,至今已查扣车辆5000余台次,销毁1500余台,但仍难以根治。

陈刚说,开行摆渡车的设想也得到了各界人士的认可,座谈会上有不少人呼吁,“越快越好,以减少黑摩的的生存空间。”

“我觉得这项措施打击黑摩的并不见得能多么有效。毕竟,黑摩的并不是完全在做汽车总站和火车站之间的线路,他们根据乘客的需要到处跑,总不能在这些地方也开摆渡车吧!”也有市民代表质疑。

本报记者 董从哲 杨传忠

公交改线示意图



既然公交就能办,为何迟迟没办

济南市交通运输局:公交进火车站得铁路部门批准

本报记者 杨传忠 董从哲



5日,三名男子提着行李从火车站方向去长途汽车总站。 本报记者 陈文进 摄

济南市交通运输局相关负责人表示,通过公交车加密和线路调整,就能解决乘客换乘问题,没必要再开摆渡车。既然如此,为什么这一问题多年都没能解决?

市交通局: 两站间将开直达公交车

为彻底解决“两站间”交通衔接不便的问题,济南市交通运输局近期拟在济南长途汽车总站与火车站之间开通直达的区间公交车。

济南市交通运输局运输管理办公室主任刘志表示,交通部门从去年初开始,就与济南铁路广场管理处、天桥区、省交运集团等单位协调,“因为牵涉站前道路拥挤的问题,

不是说想进就能随时进的,我们一直在与铁路部门积极沟通,希望近期能将84路公交车引入广场。”刘志说。此外,据业内人士介绍,由于火车站前的济南广

场汽车站与济南长途汽车总站分属济南长运和山东交运集团,直通区间车的开通可能会引起两站间的客流争端,这也是区间公交车迟迟不开的原因之一。

整部分运行路段,将其引进火车站广场。其次,加大84路公交车的班次投入,调整高峰发车间隔,由原来的5分钟/班降低到4分钟/班。同时,为引导不熟悉环境的换乘旅客乘坐公交车,将“制革街”站名更

改为“长途汽车总站南区”。此外,近期将开辟由长途汽车总站直通济南火车站的84路支线车,并在总站南区东侧出站口设立公交专用车位,实现由长途汽车总站到火车站旅客的零换乘。 本报记者 杨传忠 董从哲

最新国药终结精神分裂、失眠抑郁症 幸福一家人

人难... DNA... 最新国药... 精神分裂... 失眠抑郁... 幸福一家人... 010-51652188