

出租车听证近九成代表赞同增车

代表意见汇总后将形成听证报告上报市政府

本报8月22日讯(记者 李飞 实习生 吴玉川) 22日上午9时30分,济南市新增市区出租汽车运力听证会在市交通运输局召开。原定的32名听证会代表实到28名,另有1人请假,3人未到。两个小时的时间里,共有22名代表先后发言。其中,近九成代表都对今年拟增500辆出租车表示赞同。

据悉,这是济南市首次就增加出租车召开听证会。听证会主持人、市交通运输局副局长姚福林首先向

听证会代表重申了本次听证会的内容、理由和依据:“就新增500个市区出租汽车运力指标及公共资源有偿使用,欢迎代表踊跃发言。”

随后,出租汽车驾驶员代表、山东黄金出租公司杜忠远第一个发言。他说,市民反映的打车难问题,只是某个时间段不好打车。他从交通拥堵、能源供应与环保问题、出租车运价及司机收入偏低等方面,论证了省城打车难的原因不是因为出租车数量少,而是综合因素造成的。

“我的意见是少增或者不增。”

杜忠远话音刚落,私家车代表陈泽英就发表了不同意见。对于市民反映集中的打车难问题,她举了自己的例子。陈泽英住在山东财经大学燕山校区附近,前段时间生病要去千佛山医院。“开车的话,光停车费半天就得十几块钱,而打出租车不到十块钱,可我在马路旁等了半个小时也打不上。”陈泽英表示,出租车作为市民短途出行应急必要的交通工具,应新增2000辆以上。

“经过16年的快速发展,济南市的生活水平有了很大提高,出租车拥有量已经远远不能满足需求。”作为专家代表,山东交通学院交通与物流工程学院教授张永杰表示。

听证会上,共有22名代表先后发言。记者统计发现,除了个别代表反对增车外,约九成听证会代表均赞同增车。最后,听证会工作人员给全部28名代表发放了征求意见票。

市交通运输局相关人士表示,听证会代表的意见他们将汇总后形成听证报告,上报济南市政府。尽管投票结果没有当场公布,但据该人士透露,绝大多数代表都投了赞成票。

据了解,一旦确定增车,“十艺节”前将投入500辆1.8升排量及以下的两用燃料三厢轿车作为出租车。这些车辆将以公开招投标的方式进行分配,营运期限为6年,到期后由政府收回。

观点集萃

如何解决出行难 众代表纷纷支招

本报记者 李飞 实习生 吴玉川

听证会现场,尽管绝大多数代表赞成增车,但他们同时也认为,单纯靠增加出租车数量对于解决打车难治标不治本。对于如何从根本上解决出行难题,众代表纷纷支招。

1 允许走公交车道

私家车代表陈泽英表示,出租车和公交车同属城市营运车辆,有时候公交车道是闲置的,为了提高出租车运行效率,应该允许出租车走公交车道。

多名出租车驾驶员代表和出租车经营者代表都表达了让出租车走公交车道的想法。山东黄金出租公司驾驶员杜忠远说,这在其他城市有先例,比如青岛市2007年起就允许出租车走公交车道了。

济南大众交通有限责任公司的代表刘存龙也表示,除BRT专用车道外,对出租车限时开放公交专用道,“会减轻道路拥堵,对于公共交通和私家车通行来说是一个双赢举措。”

济南市政协委员邢丽萍说,道路拥堵,司机收入少,在保证公交优先的情况下,应该考虑放开部分公交车道临时让载客的出租车借道通行。

2 错时交接班

目前省城出租车司机白夜班交接班的时间往往是下午6点到7点之间,在交接之前,司机还要先去加气站加气。这个时间段正好是下班高峰期。

“出租车交接班时间过于集中。”杜忠远说,由于近期济南市区加气难,司机交班前两个小时就要去排队加气,这也延长了交班时间。

对此,他建议,可以考虑错开出租车公司强制交接班时间,以缓解高峰期打车难。据他了解,烟台出租车实行的是三班制,一个主班两个副班,这样也可以错开高峰期交接班。

邢丽萍表示,为了缓解打车难,上级主管部门应该多措并举。作为出租车公司,要协调司机交接班错时制度,同时采取一定的经济鼓励措施。

另外,高峰时段鼓励拼车,也成为不少代表的建议。“高峰时段拼车可以调动出租车司机的积极性。”市旅游汽车有限公司驾驶员冯宝生认为。

3 提高出租车运价

现场,有些代表认为,打车难的原因与出租车运价低有一定的关系。杜忠远说,综合国内各省会城市的出租车运价,济南的出租车运价偏低,这也是造成打车难的原因之一。

据他介绍,目前,济南的出租车驾驶员70%以上是郊县或外地人,单班运营12个小时,月收入三四千元。“我认为目前的收入偏低,劳动的付出与收入不成正比,建议提高起步价和基本租价,起步价10元,基本租价2元/公里。”

济南大众交通有限责任公司的代表刘存龙表示,合理提高出租车运价,也是解决打车难问题的重要手段之一。他说,近期北京市为了缓解打车难的问题,就对出租车运价做了上调。



在听证会上,各界代表认真倾听并发表意见和建议。 本报记者 邱志强 摄



增加出租车,的哥站在反对方

大多数代表赞成增车,认为济南出租车数量太少

本报记者 李飞 实习生 吴玉川

支持方:
打车难都有感受

VS

反对方:
会加剧交通拥堵

22日的听证会现场,赞成增加500辆出租车的代表占到了近九成,他们无一例外地认为,在省城打车难日益凸显的现实下,增加一定数量的出租车是有必要的。

“我非常肯定地同意这一次增加500辆出租车。”听证会代表、济南市政协委员邢丽萍说,首先是济南市出租车的保有量存在缺口,其次是省城打车难的问题越来越普遍。

据了解,根据国家部颁标准规定,城市出租汽车总量应当按照万人拥有20辆设计,目前济南市主城区共有8043辆出租车,实际水平为15辆/万人,缺口达2000多辆。

作为专家代表,市发改

委投资处副处长王炳建也赞成增加出租车。“初步测算了一下,新增500辆车的话,日均能增加2万人次的客运量。”

“打车难确实实成为一个问题,在座的各位应该都有这个感受。”专家代表、市环保局应急处处长张成志表示,资料显示,2011年到2012年,在全国调查的38个城市中,53.77%的人打出租车需要10分钟以上。“济南四成以上的人打出租车的时间在10到30分钟,在高峰期和恶劣天气下时间还会成倍增加。”

到场的乘客代表、私家车代表、出租汽车经营者代表也几乎一致地支持增车。

在22名发言的听证会代表中,只有个别出租车驾驶员代表反对增加出租车,他们认为省城的打车难题与出租车的数量无关,增加出租车解决不了问题。

山东黄金出租公司驾驶员杜忠远说,市民反映的打车难问题,只是某个时间段不好打车,具体时间为:工作日上午7点到9点、下午4点半到6点半,双休日下午4点到7点。

造成打车难的主要原因,他认为,一是上下班高峰期交通比较拥堵,二是出租车交接班时间过于集中。“非交通高峰期一小时可拉四五个活,高峰期在市区内一个活可能要一个小时,这就造成了打车

难,乘客等车时间过长。”

“有时候跑几个加气站都没有气,有气的加气站也要排队一到两个小时,这就使得出租车不在加气,就在去加气站的路上。”杜忠远说,本来1个班12个小时,每天加气两次,每次占用一两个小时,这样每天就有三四个小时在排队等候加气。这就使得道路上运营的出租车数量减少,造成打车难。

出租汽车驾驶员代表、市旅游汽车有限公司的冯宝生也表示,高峰期交通拥堵、运价低,加气难都是打车难的原因,而新增500辆出租车会加剧济南的交通拥堵,导致部分路段更难打车。

增加车辆如何分配,经营者最关心

记者注意到,听证会现场5名出租汽车经营者代表中,4人明确表示支持增加出租车。但与其他代表不同,他们无一例外地更加关心增加出租车后的分配问题。

据市交通运输局相关人士透露,一旦确定增加500辆

出租车,将通过公开招投标的方式进行分配,近两年全市出租车公司服务质量信誉考核结果将是重要参考依据。“3A和2A的出租车公司将会优先考虑。”

对此,现场有听证代表表示,新增出租车名额分配问题,

应以3A企业为主,让好的公司更加壮大。

济南五洋有限公司汽车出租分公司的代表表示,对于新增的500辆出租车指标如何分配,怎样分配显得公平合理,他们各家出租车公司一致意见是:对新增的500辆出租车,应

根据全部出租车公司的现有出租汽车数量按比例配发。

济南金海岸旅游汽车出租有限公司的代表则明确表示,不应该重点考虑是否3A、2A,还是规模大的企业,而应以车辆多少为权数进行加权平均分配。