

常德拼车新政试水 长沙调查:的哥堵不起,高峰期不往城区跑;市民伤不起,打到的就像撞大运

长沙打的能否迈进“拼车”时代

常德试水 “的士拼车”新政

为缓解市民打的难的困境,常德近期拟推“的士拼车”新政,试水推广出租车智能合乘调度信息系统。

以“合乘计价器”为核心的“出租车智能调配(电招)信息系统”,会将市区同一时段、同一区域起点、到达同一区域目的地的乘客信息,经优化处理后,按每2至4人编成一组,用语音或文字信息发送给出租汽车,让乘客共乘一辆车,快速到达目的地。该举措近期将在该市1100多台出租车中选择12台车,作为试点。 ■记者 聂诗尚

新闻前奏

►10月25日下午,长沙市伍家岭路段,一名接孩子放学回家的妈妈在不停地向的士挥手,可就是拦不到空车。 实习生 唐俊 摄



上下班高峰期,在长沙市区经常可看到这样的一幕,城区主干道上市民招手半天也难拦到一辆的士,而此时,却有大批空的往二环或河西等方向跑。的士司机怕堵,高峰期不敢往城区中心跑,而大批市民却晾在路边一“的”难求,打的难因此成了这座城市的痼疾。

10月23日,常德为缓解城区打的难,宣布试水出租车“拼车”新政。此前,北京、长春、南京等地也就“出租合乘”推出详尽的执行细则。那么,出租合乘是否也可成为破解长沙打的难的一剂良药?长沙出租车能否迈进“拼”时代呢? ■记者 潘显璇 曾轲

记者体验

10分钟内,进城空的仅1辆 出城32辆的士中10辆空的

时间:10月24日上午7点半

地点:伍家岭波隆立交桥南侧芙蓉中路口

10月24日早7点35分,记者来到伍家岭波隆立交桥,只见众多小车、公交车由北往南涌向芙蓉中路驶入城区,但车流中很少看到空的士。记者在路口待了10分钟,共有21辆的士由北往南进入城区,但仅有1辆为空车。

与之形成鲜明对比的是,这一路口由南往北驶向出城方向的北二环和东二环,经过的“空的”很多。记者仔细数了数,10分钟内经过了32辆的士,其中有10辆显示为空车。这些空的士基本上会在伍家岭南公交站略作停留,此处打车的人也不少,一般停留不到1分钟就能载到客。

记者注意到,芙蓉中路由北往南的伍家岭南公交站旁,近10个市民不停地招手拦车。四五分钟后,等不及的市民,或转乘“电摩”,或索性走过马路,去对面乘“空的”绕行。

上班高峰打到的就像撞大运 的士宁可放空也不走主干道

时间:10月24日上午8点半

地点:芙蓉路松桂园、省妇幼

12月24日早上8点05分,邓婕站在芙蓉路松桂园公交站台前,扭头向左远眺。上班打卡的时间临近,所等的公交车还没来。

10分钟内,不停地有低档小车在她面前打着右转向灯,鸣笛示意是否要打“黑的”。邓婕只需到侯家塘,但“黑的”车主开价从15元到20元不等。实际上,打表乘车只需12元左右。就在这10分钟内,



的哥声音

“一小时跑不到50元必亏无疑” 的士司机:早晚高峰不往城区跑就是怕堵

记者算了一番,共有19辆的士经过,但都已载人。邓婕说,“早高峰时间要打上正规的士,那简直就是撞大运。”

而在同一时间,距离松桂园几百米远的省妇幼医院,却是另一番景象。医院门前,不停地有乘客下车,但这些空的士却没有一台选择转弯走上芙蓉中路,去搭芙蓉中路上苦等的的士的市民。这些的士有的直走湘春路转往河西,有的直走体育馆路,转向东风路北上,再奔向二环。

一边是空车跑向河西、二环外,一边是路边有客在等的城区主干道,但的士司机大多都选择了前者。

30分钟内未见一辆空的 乘客无奈上了“黑的”

时间:10月24日下午5:38

地点:韶山北路与人民中路交叉路口

10月24日下午5点38分,正值下班高峰期,此时韶山北路上车流稠密,车行缓慢。窑岭北,急着去马王堆的王瑛正在路旁焦急地拦的士。

“滴滴”,一辆黑色小车按了几声喇叭,停在王瑛前方,司机侧着头询问“去哪里”。王瑛摆摆手,车子开走了。不到2分钟,一辆电动车又凑了过来,王瑛没搭理,对方只好讪讪离开。

王瑛在等车期间,经过的“黑的”接二连三打招呼,据记者统计,短短15分钟内,共有4辆“黑的”和2辆电动车车主向王瑛询问是否坐车。而在此期间,共有24辆的士经过,却没有一辆是空车。

5点57分,又一辆“黑的”经过时,王瑛上前沟通,司机要价25元,双方没谈成。6点04分,经过一番讨价还价后,王瑛以15元的价格上了一辆“黑的”。

观点交锋

用“拼的”破解打的难,有人支持也有人反对

一方面长沙上下班高峰交通拥堵,市民打的难;一方面的哥出于生计考虑,不愿往城区跑。对于常德、北京、深圳等地推出的出租合乘制度,是否可成为破解长沙打的难的一剂良药?市民、的士司机对此又如何看待。

【支持方】拼车节省资源,有利环保

“允许的士拼车是件多赢的事情,不仅我们的生意会好做些,市民也可获得实惠。但是这项服务涉及到乘客安全、车费比例、行驶线路、技术保障、争端投诉、运营管理等,目前还没有一个详尽可行的细则,有关部门应先行明确态度制定细则,让我们拼得实惠而又放心。” ——的哥王顺时

“允许出租车拼车是一件一举多得的好事,而且具有可行性。”调查中,部分市民认为,出租车拼车具有如下好处:一是现在提倡节能减排、低碳生活,拼车可以做到更加合理利用有效的资源;二是出租车司机现在都在谈生意不好做,挣的钱不多。高峰期和非高峰期的收入两极分化明

显,乘客也反映高峰期打的难,拼车可以缓解打的难;三是司机如果能在拼车时优惠一下车费,乘客得到了实惠,司机也不少赚。

【反对方】安全无保障,计费无依据

“拼车的前提是不能耽误第一位乘客的时间,如果方向一致,在刚刚起步时拼车是可行的,但如果路上司机总是停下询问等车的是否拼车,会耽误乘客时间,也易引发交通事故,这样就不好了。” ——市民杨映峰

也有不少受访者反对出租车“拼客”,其认为拼车主要存在以下五个方面的问题:1.计价问题:多人乘车如何打表,易生纠纷;2.揽客问题:司机为多拉客、还得顺路,沿途必多次停车揽客,既耽误乘客时间,也有安全隐患;3.私密问题:乘客打车原为独乘,乘车起运输合同即成立,拼车非乘客所愿却无法选择或拒绝;4.事故问题:如遇车祸,或遇乘客意外,责任界定复杂;5.服务质量问题。 ■记者 潘显璇 曾轲

部门回应

的哥强行拼客要挨罚,乘客自愿拼车不鼓励 长沙暂未考虑出租合乘

长沙能否推行“出租车拼车”?相关部门是否有所设计?10月24日,记者就此采访了长沙市公共客运管理处相关负责人。

【政策面】现明令禁止,曾重罚的哥

《长沙市城市公共客运条例》对“出租车拼车”进行了否定,《条例》中明确规定“出租车未经乘车人允许,不得另载他人”。2009年,曾有“的哥”强行拼客,还拒绝提供乘车票据。长沙客管处查实此事后,对当哥的哥作出“停业三天,罚款500元”的处罚。也就是说,从制度层面看,驾驶员主动“拼客”是不允许的,而乘客主动“合乘”,目前没有制度上的鼓励。

长沙市公共客运管理处相关负责人介绍,“出租合乘”在法规层面操作起来还有一定障碍;同时,受到计费方式限制,合乘也存在一定难度。

【执行者】“拼车新政”,将来再说

长沙市公共客运管理处副主任成明曾表示,合乘出租车需要从安全性、绕道里程、等候时间等多方面考虑设计收费系统,同时,长沙的地铁正在修建,将来或会改变出行格局,因此暂时不会考虑实行出租合乘。

但未来还不确定。成明曾说,将根据客流量变化以及地铁、公交等其他公共出行方式的改变情况,再综合考虑是否实行出租合乘。据业内人士介绍,出租车合乘最担心的就是可能会引发纠纷,同时,半路询问合乘还可能引发交通安全隐患、耽误时间等问题。 ■记者 杨艳

他山之石

【国内】多市“拼车”乘客可享车费优惠

目前,北京、南京、长春、哈尔滨等市都已明确允许乘客合乘出租车,并制定了相应细则。北京规定合乘出租车乘客各付共同路段车费的60%,可打印多份发票;南京则规定乘客各付共同路段车费70%;长春合乘出租车价格方面唯一的实惠是“拼车”客无需付1元燃油费。

【国外】出租车合乘基本被提倡

在国外,出租车合乘,基本是被提倡的,而且有具体的操作规范。韩国、德国、澳大利亚等国家都有成熟的操作规范。例如,澳大利亚的出租车司机在征询乘客同意后 would 组织“拼车”,然后向各方乘客分别收取车费的75%。



10月25日早上,长沙市松桂园附近,一些赶时间的市民在拦不到的士的情况下只能改乘黑的和摩的。 实习生 唐俊 摄