

镜头一 等半小时打不到车

18点 晚高峰打车难,很多市民都有切身的体验,前天傍晚,记者再次在新街口地区体验了一次晚高峰打车的痛苦。记者在华侨路路口看到,路边打车的市民很多。记者仔细数了一下,仅从华侨路路口几十米内就有5拨乘客要打车,心急的市民甚至站到了路中央拦车。一位陈小姐告诉记者,她和爱人要去父母家吃饭,怕堵车还特地早点下班,结果两个人17:30开始就从王府大街一路“转战”到华侨路,还是没打到车。而记者等了半小时,也没打到车。

镜头二 穿高跟鞋就没抢到车

18点半 在新街口附近等车的张小姐告诉记者,她下班和同事赶着去河西办事,等了半小时都没有打到车,刚才有一辆空车经过,但由于她穿着高跟鞋,比两个小伙子慢了两秒钟到车门口,丧失了一次坐车的机会。“后来又又来了一辆车,我们还是迟了一步,同事一急就喊了一句:我们去河西,谁带?那个司机一听立即和前面两个乘客协商,载了我们。”她苦笑着说,“看来以后在新街口打车一要穿跑鞋,二要举个牌子写明自己去河西。”

镜头三 两三拨乘客同时拉车门

19点 记者来到新街口苏宁电器门口,只见街道两边都是伸长脖子等出租车的人,平时排着队等客的中央商场出租车等档区一辆出租车都没有。往往是一辆出租车刚停下下车,立马就有两三拨乘客争着同时拉车门要上。的哥说:“为争着上车几批乘客挥拳相向的事也时有发生。为了抢到拦车的有利地形,不少人干脆走到快车道上迎着车拦截。一位先生实在等不及了,掏出电话让朋友开车来接他。记者算了一下,顺利的话,打到一辆车也要20分钟以上。”

晚高峰打的难 难道是不治之症?

喊了N年,这一现象在南京仍然没有缓解;然而,有的城市早就治愈了这一顽症

南京人都知道晚高峰打的难,不是一年两年的事了,可喊了这么多年,这一难题还是没有得到缓解。

幸运的是,在各界的一再呼喊下,有关部门终于准备采取行动了。这几天,就如何缓解打的难的问题,南京客管处组织了人大代表、政协委员座谈会,群策群力,各献高招。

但是,记者也采访了国内其他城市,发现晚高峰打的在有的城市根本算不上什么难题。这是为什么呢?欢迎登录www.lifenanjing.com.cn参与讨论。 快报记者 鲍铭东



别以为有车来了就让你坐,人家忙着交班呢 资料图片

■他山之石

看看别人 是怎么缓解打的难的

除了南京,其他城市有没有晚高峰打车难的现象?当地管理部门对此有没有有效的高招?记者昨日采访了10多个大城市的客运管理部门。这些城市各有各的招,有的效果就很明显。相比于南京晚高峰打车难长期未缓解的状况,的确值得多问几个“为什么”:为什么别的城市能想出各种措施?为什么别的城市能做到?

北京

公交优先打的也不难

共有6万多辆出租车,属于稍有富余类型,由于北京公交优先做得比较好,公交、地铁比较发达,市民感觉乘车很方便,基本上没有晚高峰打车难的苦恼。

天津

高峰时间的哥抢着开

共有3万多辆出租车,都是个体出租车,属于比较过剩类型的,实施双计费,竞争比较激烈,虽然对晚高峰交接班没有限制,但由于竞争激烈,的哥主动出来做生意,打车比较方便。

重庆

七成的士错时交接班

主城有7000辆出租车。2年实行错时交接班,分15:30、17:30、19:30几个时段以公司为单位交接班,晚高峰打车难现象有所好转,有7成出租车做到了错峰交接班。重庆也正在准备在错峰交接班的同时推出交接班方向牌。

杭州

高峰时间禁止交接班

从2002年起开始禁止的哥17:00-19:00交接班。去年起杭州率先尝试实行了交接班方向牌制度,同时要求继续执行晚高峰禁止交接班的规定,取得了的哥、市民的理解。

福州

四成的士错峰交接班

2004年出租车行业协会出台了出租车错峰交接班的自律规定,目前约有40%的出租车能够错峰交接班,晚高峰仍有打车难现象存在。

深圳

禁止晚高峰时交接班

10305辆出租车,实施双计费。出租车总量还有点缺,晚高峰打车有点难。去年开始实施禁止晚高峰交接班的规定,80%的出租车能够做到错峰交接班。

上海

的士多在早上交接班

出租车总数近4万辆,实施双计费。由于实施公车公营管理,的哥回公司交接班,一人开一天歇一天,因此基本上没有晚高峰交接班现象,交接班多为早晨7点前。

A 交接班能否错开晚高峰

晚高峰时,好不容易看到有的士过来,满心欢喜抢上前去,结果要么是说要交接班了,有的根本不停车。“为什么非得这个时候交接班?”很多人都有这种质疑。这几天的座谈会,大家讨论比较集中的一个问题也正是出租车交接班的问题。

政协委员陈宪伟打了个比方,他说公交车司机晚高峰不休息,为什么出租车司机要在晚高峰下班休息?应

B 晚高峰时能否提高运价

对于晚高峰为啥凸现打车难,虽然各有说法,但总体上暴露出有关部门管理的缺失。

人大代表吴其昌认为,出租车司机同样属于公共交通行业,同样具有公益性,也同样在油价上涨的情况下享受到国家财政补贴,甚至出租车还收取燃油附加费,既然如此,就不能在高峰时嫌路堵不挣钱就不去市中心,给市民出行造成不便。就出租车公司和有关部门而言,对此也不能不闻不问。比方说,出租车公司不应只收租金而管理缺位,不妨出台政策,补贴和鼓励司机晚高峰

C 监管力度能否再加大点

其实,南京市客管处2003年底出台了禁止出租车晚高峰交接班的规定。但是实际落实情况如何呢?显然并不理想。有的市民说,根本不知道有这么一条规定。

政协委员倪晓寅告诉记者,管理部门监管的形式过于单一,只注重对出台规定的前期干预,对过程干预的责任被推卸了,应当向外地多取经,拿出切实有效的措

施来缓解晚高峰打车难。对有的哥提出禁止晚高峰交接班的强制性要求。政协委员徐祥补充说,或者可以考虑错时交接班,不要一窝蜂都在高峰时交接班。

对此,中北出租公司负责人深有体会。他说,从前年开始,公司出租车晚高峰交接班现象开始减少,特别是公司化经营后有相当一部分司机改到中午交班,这样高峰时段正常运营,司机还可以利用平峰时间合理休息一番。

D 交接班方向牌有利有弊

设立交接班方向牌问题是最近一大热点。仁者见仁,智者见智。与会者以及出租车公司,各有各的看法。无论如何,这至少开启了解决打车难的思路。

与会者有的赞成有的反对

政协委员倪晓寅认为,交接班方向牌虽然只是权宜之计,但现阶段如果实施交接班方向牌,配套以其它措施加以限定,晚高峰打车难应该有所缓解。

政协委员张华昌则提出,交接班方向牌与晚高峰打的难并无因果关系,出台这项规定的话只会带来一个“好处”——的哥打着交接班的幌子挑客拒载,损害的是广大市民的利益。

政协委员徐祥也认为,本来司机晚高峰交接班不敢不

带客怕投诉拒载,如果推行交接班方向牌,等于变相鼓励他们晚高峰时交接班了。

出租车公司认为没必要

几家出租车公司负责人也认为,方向牌解决不了根本问题。南京康宏出租公司负责人也认为,实施交接班方向牌弊大于利,增加了公司管理上的难度,担心会变相成为的哥合法挑选乘客,他戏称,如果实施交接班方向牌,出租车变成了类似于定线的公交车,有违出租车点对点营运的特性。

金艺出租公司负责人举例,假如有的司机写到禄口机场交接班怎么办?真正有“肥”的生意时,的哥才不会管什么时候交接班,最多补偿迟交班给二班司机带来的损失罢了。



晚高峰时,排着长队等打车的人成为南京街头一景 资料图片

律师也有争议

即使是法律界,对方向牌的看法也不统一。

南京苏豪律师事务所张庆祥主任律师表示,这是在特殊时段采用的特殊办法,法律上没有明文禁止的规定,就可以采用。虽然并不十全十美,但可以缓解部分压力,减少出租车司机不必要的停车。

南京金恒通律师事务所张保强主任律师表示,虽然对方向牌是否违法违规难以严格界定,但这么做对部分不“顺路”的乘客明显是不公平的。晚高峰时段出租车本就供不应求,此时出租司机属于强势,而打车市民处于弱势,如果再出台这么一个规定,就更容易引发挑客、拒载行为。

客管处表态: 还需进一步论证

客管处有关负责人表示,是否设立出租车交接班方向牌还需要进一步论证,充分听取民意,他表示即便做也会有选择性,不会全部一下子推行。对是否会导致司机都选择晚高峰交接班,是否的哥会因此而得到拒载的通行证等因素要全面考虑,必须有应对之策。

对于部分代表提出的双计费问题,他并不赞同实施,认为市民不应为城市建设过程中带来的拥堵买单。一旦实施双计费,不仅会引发营运遇堵时的纠纷,还会导致出租车实践率的下降。他透露,有关部门正在研究将顶灯、计价器、GPS等整合为一体,今后运价调整可以实现无线同时调整,管理上也更加方便。