

3月22日上午,南京94路女驾驶员李云突发疾病,在就要失去控制能力的情况下,她把车稳稳地停了下来。随后,她被警车紧急送到医院救治。3月27日上午,贵州铜仁市碧江区3路公交车司机郭光剑驾驶途中突发脑溢血,在全身渐失知觉的情况下,他完成了生命最后的坚守——踩离合、减挡、刹车、靠边、拉手刹……然后重重地扑倒在方向盘上。和李云以及之前很多被报道出来的有着同样义举的同行们一样,郭光剑被人们赞誉为“最美司机”。

“最美司机”在感动社会的同时,他们所处的行业也闯入了人们的视野。公交车司机的健康与否,不仅关系到自身与家庭,而且关系到公共安全——满载乘客的公共汽车,就是一个有血有肉的“小社会”。

日前,现代快报记者走到南京的公交司机中间,试图了解他们包括身体、身心健康在内的生存状况。记者在采访后发现,工作强度大,精神压力大,职业病频发已经成为了司机们的“常见病”。他们并没有得到理想的健康保障。

专家认为,公交公司和上级主管部门,应该尽快出台相关的规定,对司机们实施“强制关怀”。现代快报记者 张玉洁 赵凤娟 刘伟伟



沉重的公交方向盘

“最美公交司机”频现,公共安全亮红灯
工作强度大,精神压力大,职业病频发已成司机“常见病”
公交司机两年才有一次体检,他们不健康,乘客安全就难保障

吃饭只需5到10分钟

“我们都是
在公交车上消化的”

被乘客连续骂了20分钟
回车队眼泪“哗”地流下来

开“最恐怖”
路线时
家人常作陪驾

陈立梅是155路的公交司机,她已经有十几年的公交驾驶经验。3月28日晚上6点40分左右,现代快报记者来到她的休息室,陈师傅正在吃晚饭。饭是中午从家里带过去的。当天晚上6点多,陈师傅出车回到车队后,把饭盒放在微波炉里加热,去了趟洗手间,回来就开始吃晚饭了。不到10分钟,她把最后一口米饭送到嘴里后,就起身去用热水冲了下饭盒,“没时间洗,带回家再洗吧。”把饭盒

除了身体上的劳累之外,公交车驾驶员还有不少精神上的压力。一方面来自路况,一方面来自乘客。抱怨还算小事,管金玲说,她曾经遇到过一个乘客,在车上骂了她有20分钟。那是2005年的事,虽然那时她已经开公交车很多年了,但经验还不是非常丰富。当时他们公交车4分钟一班,有一天,她前面一班车刚刚离开,一个老太太到了公交车底站。眼看着车开走了没赶上,老太太之后坐上了后面一班车,这刚好是管金玲开的

陈立梅开的155路略微有点偏,它经过将军山、牛首山、隐龙山、祖堂山等地,途中有不少墓地,被人戏称为南京最恐怖的公交线路。因此晚上出车对陈立梅来说是个“挑战”。3月28日晚6点50分,现代快报记者跟随陈师傅从小行出发,开往祖堂山,公交车过了东善桥往右拐后,就没有路灯

收好,陈师傅就准备她当天的最后一趟车了。

谈及职业病,她觉得自己身上最难受的是颈椎。每天开公交车都是坐着,跑一个来回需要一个多小时,开车时胳膊一直撑在那掌握方向盘,这么些年下来,基本上每个司机颈椎都多少有点毛病。按摩器、颈椎、按摩椅,为了让颈椎舒服一点,陈立梅家里有不少消除疲劳的东西,但用处都不是很大。“按摩的时候我觉得正好

力,陈师傅就准备她当天的最后一趟车了。谈及职业病,她觉得自己身上最难受的是颈椎。每天开公交车都是坐着,跑一个来回需要一个多小时,开车时胳膊一直撑在那掌握方向盘,这么些年下来,基本上每个司机颈椎都多少有点毛病。按摩器、颈椎、按摩椅,为了让颈椎舒服一点,陈立梅家里有不少消除疲劳的东西,但用处都不是很大。“按摩的时候我觉得正好

了,周围也没有什么建筑,多是些矿区或工地,人烟稀少。这一段路程近3公里,路上时不时会有大卡车驶过。对面的灯光在漆黑的夜里更显得刺眼,会车时陈立梅必须放慢速度。而且最后这几站路乘客很少,有时车厢里就没有乘客了,为了给自己壮胆,陈立梅会把车里的灯打开。可

的力度,他们(家里人)一试,都说疼死了。”陈立梅说,自己的颈椎问题已经蛮严重的了。

跟陈师傅一样,3路公交车的驾驶员管金玲也有颈椎问题,她告诉现代快报记者,晚上睡觉的时候,她会肩膀上裹一条珊瑚绒的毯子,“不然会受凉。”她说,驾驶座位左侧的窗户经常会开着通风,左边胳膊、肩膀、腿和膝盖都会吹到风,时间长了,这毛病就越来越明显了。

除颈椎外,因为长时间坐着,不少公交车驾驶员腰椎也会不太好。另外,胃也不好。3月29日上午近11点,现代快报记者来到随家仓公交底站,见到了正在吃午饭的管师傅。“我们一般吃饭5到10分钟就好了。”饭后把饭盒洗洗,把杯子装上水,管师傅就要出车了。“我们都是在公交车上消化的”,她说,吃完饭就要开车,在车上一颠一颠的也就消化了,但是因此胃也会变得不好。

后来,同事们也都劝她,心态要调整好,这样才不会有那么大压力。跟同事们聊聊天,管金玲觉得心情复多了。当然这种爱找茬的乘客并不在

其实车内开了灯,车外就看得没那么清楚了,她得很小心。当天晚上记者跟车时,从祖堂山往小行回去,在那一段漆黑的路上,突然从后面传来“轰”的一声,把陈立梅吓了一跳,原来是两个小伙子骑了辆摩托车呼啸而过。“他们一起回家,车队其他女司机的家人也经常“陪驾”。

许多车违规“蹭路”公交专用车道并不“专”

为缓解交通压力,南京有些道路上设置了公交专用通道。徐师傅开的公交车经过太平门,那里就有一条公交车专用通道。他告诉记者,每个工作日上班高峰期,太平门附近都挺堵的,路口红灯又多,路上的车能排得很长。有了专用车道,在上下班高峰时,对公交车来说就好一些。而过了九点之后,这车道就又混用了。

徐师傅说,他也遇到过公交车道被抢占的情况,比如他就见过有的小轿车在早上8点多行驶在公交专用车道上,根本不管路上写着的

营收、油耗 做不好会被罚

现代快报记者了解到,当下的公交司机,除了每天高强度的工作,他们还普遍有着来自惩罚的忧虑。一名姓张的公交车司机透露,公司为司机们制定了一些考核制度,一旦司机没有完成任务,就面临着月底拿到的工资变少的命运。“每个月月底,车队会对整个车队50多名司机的营收进行统计,并得出一个平均值,假若我没有达到这个平均值,就将会按照差额的比例扣钱。”张师傅介绍。除了营收压力,司机还有耗油量方面的考虑。张师傅介绍,公司规定,对每个司机的耗油量进行奖励。比如,现在每辆车平均耗油量



工作强度大,精神压力大,职业病频发已成公交司机“常见病” 现代快报记者 马晶晶 摄

现实困境

路况复杂 比以前难开多了

据现代快报记者了解,为配合重大市政工程施工,近年来南京公交线路调整条数多、幅度大、时间长。南京目前有公交线路419条,截至2013年3月,有62个路段施工影响公交运行,目前有222条公交线路被调整,其中净绕行线路136条,占全市公交线路的三分之一。

一位姓刘的公交司机告诉记者,他开公交车十几年了,那时候路上的车还没这么多,所以很好跑,路上不堵。而现在很多线路绕

许多车违规“蹭路”公交专用车道并不“专”

为缓解交通压力,南京有些道路上设置了公交专用通道。徐师傅开的公交车经过太平门,那里就有一条公交车专用通道。他告诉记者,每个工作日上班高峰期,太平门附近都挺堵的,路口红灯又多,路上的车能排得很长。有了专用车道,在上下班高峰时,对公交车来说就好一些。而过了九点之后,这车道就又混用了。

徐师傅说,他也遇到过公交车道被抢占的情况,比如他就见过有的小轿车在早上8点多行驶在公交专用车道上,根本不管路上写着的

营收、油耗 做不好会被罚

现代快报记者了解到,当下的公交司机,除了每天高强度的工作,他们还普遍有着来自惩罚的忧虑。一名姓张的公交车司机透露,公司为司机们制定了一些考核制度,一旦司机没有完成任务,就面临着月底拿到的工资变少的命运。“每个月月底,车队会对整个车队50多名司机的营收进行统计,并得出一个平均值,假若我没有达到这个平均值,就将会按照差额的比例扣钱。”张师傅介绍。除了营收压力,司机还有耗油量方面的考虑。张师傅介绍,公司规定,对每个司机的耗油量进行奖励。比如,现在每辆车平均耗油量

行后,不光车多,路况还很复杂,有的时候遇到恶劣天气,就必须很小心了。他说,平时他开车都必须靠在椅背上,如遇雨雪等天气,身子就会不自觉地前倾,探着头,眼睛专注地观察路况。

而往往这个时候,乘客会抱怨,如遇上班高峰,有些乘客要赶着去单位,就会催促公交车司机快点开。但是刘师傅知道,越是这个时候,越要小心翼翼。“车上还有那么多乘客呢,安全是最重要的。”

许多车违规“蹭路”公交专用车道并不“专”

为缓解交通压力,南京有些道路上设置了公交专用通道。徐师傅开的公交车经过太平门,那里就有一条公交车专用通道。他告诉记者,每个工作日上班高峰期,太平门附近都挺堵的,路口红灯又多,路上的车能排得很长。有了专用车道,在上下班高峰时,对公交车来说就好一些。而过了九点之后,这车道就又混用了。

营收、油耗 做不好会被罚

现代快报记者了解到,当下的公交司机,除了每天高强度的工作,他们还普遍有着来自惩罚的忧虑。一名姓张的公交车司机透露,公司为司机们制定了一些考核制度,一旦司机没有完成任务,就面临着月底拿到的工资变少的命运。“每个月月底,车队会对整个车队50多名司机的营收进行统计,并得出一个平均值,假若我没有达到这个平均值,就将会按照差额的比例扣钱。”张师傅介绍。除了营收压力,司机还有耗油量方面的考虑。张师傅介绍,公司规定,对每个司机的耗油量进行奖励。比如,现在每辆车平均耗油量

“公交司机是和市民打交道较多的一个群体,然而外界对他们的了解并不是很多。有人说公交司机辛苦,但也有市民抱怨他们服务态度差、等公交的时间长。近日,现代快报记者跟着新城巴士集团190路公交车司机刘师傅行车8个多小时,实际体验了一个公交司机的工作全程,了解到这个群体真实的一面。

6个单趟,途经132个站,完成1000多个动作
一位公交驾驶员的一天

4点钟起床,赶60里地去上班

凌晨4点,江宁区熟热镇一所民居内,司机师傅刘凤生被手机闹钟叫醒,悄悄起身穿衣。厨房的电饭锅中盛放着昨晚就泡上的糯米,他插上电煮粥,开始洗漱。20多分钟后,泡软的糯米已成成粥。4点40分,他吃完粥骑上摩托车去上班。

今年42岁的刘凤生是新城巴士集团190公交车队一名司机。他所服务的车队总站在江宁区上元大街,离家60里,骑车上班需要半小时。一路上,除了环卫工,偶尔还能遇到批发蔬菜的小贩。新城巴士党委工作部部长宋兵说,该巴士公司里的司机绝大多数都是从江宁区招聘的,住得远,甚至有司

机住在汤山,上下班都要赶个几十里地。

5点06分,赶到新城巴士东山总站的刘师傅找到自己的车,按照公司例保程序,对汽车进行检查。确定各个部件没有问题后,他拿出拖把打扫车厢。“只有车况正常,才可以上线路。”5点20分,他启动车子,离开东山总站,前往南京南站。南京南站是190路公交车的始发站。

5点40分,刘师傅的车驶进南站。停车后,正要进入车站调度室,看到自己的同事陈师傅开车要驶离车站,这是190路公交车当天的第一班车。两人挥挥手笑一下算是打招呼。

每天行车至少要完成1188个操作动作

5点55分,刘师傅从站长手中拿回行车路单,挎上小包带瓶水,就出发了。190路从南京南站出发,中途经过翠岛花城、中和桥、富贵山等到达龙蟠路南京车站,共计22站。

6点45分,刘师傅的车驶入南京车站。这一趟车,用时50分钟。刘师傅说,这一趟车是一天中最好走的一趟。果然,回去的路上开始拥堵。车行至黄浦路一个红绿灯口,前面车辆排成长龙,车一下等了近20分钟。“这还不是最严重的。”他说,大明路后沿站周边有汽车理赔中心、物流中心,平时拥堵得公交车都无法进站。”刘师傅说,遇到早晚高峰,行车时间都无法计算地拖延。这就意味着,司机师傅没有办法定时吃饭。因为吃饭时间不定,即使在最理想的情况下,一路

顺畅完全不堵车,司机一天至少也要完成操作动作1188个。而在现实行车过程中,整个行车路上有20来个红绿灯,这意味着,司机师傅的操作量要更多。

6点45分,刘师傅的车驶入南京车站。这一趟车,用时50分钟。刘师傅说,这一趟车是一天中最好走的一趟。果然,回去的路上开始拥堵。车行至黄浦路一个红绿灯口,前面车辆排成长龙,车一下等了近20分钟。“这还不是最严重的。”他说,大明路后沿站周边有汽车理赔中心、物流中心,平时拥堵得公交车都无法进站。”刘师傅说,遇到早晚高峰,行车时间都无法计算地拖延。这就意味着,司机师傅没有办法定时吃饭。因为吃饭时间不定,即使在最理想的情况下,一路

怕去厕所,他们不敢敞开肚子喝水

上午9点半,刘师傅开车回到南京南站,他先将车厢打扫一遍,然后回到车站调度室休息。他有一个火锅底料玻璃瓶改装的水杯,容量300多毫升。出车一个来回,他才喝了半杯水。

刘师傅说,在平时,一个单趟要走一个小时,遇到上下班高峰,所需时间无法估计。司机们害怕中途上厕所影响乘客,都不敢敞开肚

子喝水。现代快报记者观察,刘师傅在进站停车的间隙,偶尔会拿出水杯抿上一小口,而每次一到终点站,刘师傅都要去厕所一次。“不管憋不憋,都要去趟厕所。这是工作需要。”上午10点钟,记者光看司机师傅开车已经累得不行,几个哈欠之后,找个座位打了10多分钟盹。“累不累?”到底站后,记者问。“习惯了,不累。”

“公交司机是和市民打交道较多的一个群体,然而外界对他们的了解并不是很多。有人说公交司机辛苦,但也有市民抱怨他们服务态度差、等公交的时间长。近日,现代快报记者跟着新城巴士集团190路公交车司机刘师傅行车8个多小时,实际体验了一个公交司机的工作全程,了解到这个群体真实的一面。

6个单趟,途经132个站,完成1000多个动作
一位公交驾驶员的一天

4点钟起床,赶60里地去上班

凌晨4点,江宁区熟热镇一所民居内,司机师傅刘凤生被手机闹钟叫醒,悄悄起身穿衣。厨房的电饭锅中盛放着昨晚就泡上的糯米,他插上电煮粥,开始洗漱。20多分钟后,泡软的糯米已成成粥。4点40分,他吃完粥骑上摩托车去上班。

今年42岁的刘凤生是新城巴士集团190公交车队一名司机。他所服务的车队总站在江宁区上元大街,离家60里,骑车上班需要半小时。一路上,除了环卫工,偶尔还能遇到批发蔬菜的小贩。新城巴士党委工作部部长宋兵说,该巴士公司里的司机绝大多数都是从江宁区招聘的,住得远,甚至有司

机住在汤山,上下班都要赶个几十里地。

5点06分,赶到新城巴士东山总站的刘师傅找到自己的车,按照公司例保程序,对汽车进行检查。确定各个部件没有问题后,他拿出拖把打扫车厢。“只有车况正常,才可以上线路。”5点20分,他启动车子,离开东山总站,前往南京南站。南京南站是190路公交车的始发站。

5点40分,刘师傅的车驶进南站。停车后,正要进入车站调度室,看到自己的同事陈师傅开车要驶离车站,这是190路公交车当天的第一班车。两人挥挥手笑一下算是打招呼。

每天行车至少要完成1188个操作动作

5点55分,刘师傅从站长手中拿回行车路单,挎上小包带瓶水,就出发了。190路从南京南站出发,中途经过翠岛花城、中和桥、富贵山等到达龙蟠路南京车站,共计22站。

6点45分,刘师傅的车驶入南京车站。这一趟车,用时50分钟。刘师傅说,这一趟车是一天中最好走的一趟。果然,回去的路上开始拥堵。车行至黄浦路一个红绿灯口,前面车辆排成长龙,车一下等了近20分钟。“这还不是最严重的。”他说,大明路后沿站周边有汽车理赔中心、物流中心,平时拥堵得公交车都无法进站。”刘师傅说,遇到早晚高峰,行车时间都无法计算地拖延。这就意味着,司机师傅没有办法定时吃饭。因为吃饭时间不定,即使在最理想的情况下,一路

顺畅完全不堵车,司机一天至少也要完成操作动作1188个。而在现实行车过程中,整个行车路上有20来个红绿灯,这意味着,司机师傅的操作量要更多。

6点45分,刘师傅的车驶入南京车站。这一趟车,用时50分钟。刘师傅说,这一趟车是一天中最好走的一趟。果然,回去的路上开始拥堵。车行至黄浦路一个红绿灯口,前面车辆排成长龙,车一下等了近20分钟。“这还不是最严重的。”他说,大明路后沿站周边有汽车理赔中心、物流中心,平时拥堵得公交车都无法进站。”刘师傅说,遇到早晚高峰,行车时间都无法计算地拖延。这就意味着,司机师傅没有办法定时吃饭。因为吃饭时间不定,即使在最理想的情况下,一路

怕去厕所,他们不敢敞开肚子喝水

上午9点半,刘师傅开车回到南京南站,他先将车厢打扫一遍,然后回到车站调度室休息。他有一个火锅底料玻璃瓶改装的水杯,容量300多毫升。出车一个来回,他才喝了半杯水。

刘师傅说,在平时,一个单趟要走一个小时,遇到上下班高峰,所需时间无法估计。司机们害怕中途上厕所影响乘客,都不敢敞开肚

子喝水。现代快报记者观察,刘师傅在进站停车的间隙,偶尔会拿出水杯抿上一小口,而每次一到终点站,刘师傅都要去厕所一次。“不管憋不憋,都要去趟厕所。这是工作需要。”上午10点钟,记者光看司机师傅开车已经累得不行,几个哈欠之后,找个座位打了10多分钟盹。“累不累?”到底站后,记者问。“习惯了,不累。”