

网友自制虹桥枢纽 “的哥骂客地图”

挨骂圈”遍布半个浦西 凸显行业管理缺失

花钱打车无非是图个轻松、便利。然而在上海的一大窗口虹桥交通枢纽,打车还得看出租车司机的脸色,轻则遇白眼,重则遭谩骂。究其原因,只缘乘客目的地太近。前天,上海轨道交通俱乐部网友“TDYD”绘制了一张虹桥枢纽的“哥骂客地图”,目的地在地图上红圈内的乘客,多多少少遭遇过的“歧视”。此帖一出,宛如一石激起千层浪,俱乐部内众多灌水的、潜水的网友们齐吐槽,道尽在虹桥枢纽打车的各种“委屈”。

本报记者 陈轶珺



在机场排队的出租车司机大都等一差“长途”。

本报资料图 记者 杨磊 摄

虹桥枢纽“的哥骂客地图”是“TDYD”多年出差经验的总结,她将自己的“挑肥拣瘦”、“爱长途”嫌短”的原因归结为虹桥枢纽特别是虹桥机场离市区太近。正是由于离市区近,导致一部分离家虹桥枢纽近的旅客在乘坐出租车时经常被司机骂。”TDYD”说。

原来“TDYD”家就住在距离虹桥枢纽15公里处,从虹桥枢纽打车到家车资大约50元左右。就是因为住得离虹桥枢纽不算太远,她没少受的哥的气。本人遇到过几次牢骚抱怨,一次让直接下车拒载。”而“TDYD”的其他同事更倒霉,因为住在九亭或江桥,每次打车必遭骂。”TDYD”

说,同事中不少人已经对打车产生了心理障碍。

“住得离虹桥枢纽近本来是优势,现在优势变成了劣势。出差或旅游回来很累,又拖着大包小包要么乘地铁,要么到出发点乘刚下客的出租车或者到淞虹路、徐泾东乘出租车。如果地铁没停运还好,特别是那些晚上11点多到的乘客乘不到地铁了,打车又被骂,那岂不是很悲惨?”每次想到自己受过的这种窝囊气,“TDYD”就忍不住抱怨。

根据“TDYD”的地图,记者发现可能挨骂区域北至嘉定江桥,南抵闵行莘庄,东临徐汇滨江,西抵青浦赵巷。至少涉

及嘉定、普陀、长宁、徐汇、闵行、松江等五个区县,范围极广。

这帖子仿佛说到俱乐部众网友心里去,一时间不少有相同的遭遇的网友,也忍不住上来发发牢骚。“我一个朋友住金色西郊城,一次出差回来累得要死,打了辆出租车,的哥居然调侃他‘你怎么不骑自行车回去’。从此,他再累也不敢在虹桥机场打车了。”记者发现,轻则挖苦讽刺,重则谩骂侮辱,甚至直接赶人拒载,几乎每个短途客都有相似的经历,难怪一位网友看了帖子后,如梦初醒大呼:“我被的哥白了几眼,当时还义愤填膺。现在看来还是额头高的。”

》延伸调查 曾试过长短途分流但半途夭折

乘客、司机都“委屈”
打车、开车都“不爽”

事实上,虹桥枢纽的的哥骂客其实已不是新鲜事。有此遭遇的乘客基本无处说理,只能自己吃进。骂客地图在网络上热传之际,昨天记者来到虹桥机场T2航站楼进行了一番现场调查。

昨天下午,位于到达区的出租车候客点前,车辆排起了长龙,调度员在安排乘客上车时,只向他们指了指该乘哪辆车,并没有询问目的地及大致方向。但出租车司机们显然相当关心这个问题,很多人在车门被打开的一刹那,便急吼吼地问道“你要去哪里?”如果一听说是近路,脸上就会流露出十分失望的神情。记者身边的一位出租车司机老戴说,在虹桥机场候客,完全就像在赌运气。“反正都是排队,有时候能拉到宝山、奉贤,有时候只能做一单起步价,落差太大了。”

“所以就算有的同行挖苦客人几句,心情我们都很理解的,火是很大的。”有司机说。

不过,乘客们显然更是委屈。家住在天山西路平塘路的包先生告诉记者,只因他

住得离虹桥机场近,司机的什么话他都听过,导致现在他从机场乘出租车回家时,心理压力都很大,就怕会看到司机的脸色。

乘客建议:
根据远近分开排队

针对虹桥枢纽令人不愉快的出租车经历,骂客地图的发布者“TDYD”给出了两条自己的建议。一是在南出口和检票出口设立提示牌,引导乘客去北出口出租车区去搭乘出租车。“这样可以均衡南部乘客等候时间和北出口出租车司机等候时间长的。”二是提出是否可以学浦东机场,出租车拉客到离虹桥枢纽一定范围内的,回来再拉客可以不用排队。

在排队现场,也有乘客直接提建议:“管理方不妨根据乘客路程远近不同,将只肯跑长途和愿意短途的出租车分开排队,并给短途车一定的优惠措施。这样,出租车司机的利益可以得到保证,短途乘客也不会遭人‘歧视’了。”

管理部门:
建议曾经实施 效果不佳

乘客的建议是否可行?昨天,市运管

部门向记者表示,这些措施都曾经在虹桥机场实施过,但效果不佳,更容易引出新的问题。据了解,当时有家出租车公司曾揽下了虹桥机场所有的短途生意,并给司机开出每差3元的短途补贴。但很快,一些司机就和调度员相互勾结,专门骗取公司补贴费。过了不久,这项分流措施便被中止了。

而浦东机场正在实施的短途车一小时回场免排队的做法,也曾被运管部门考虑过,“我们当时打算在虹桥机场采用来回30分钟免排队的方式分流,可结果也存在一定问题。有驾驶员反映,个别机场调度员利用手中权力,竟公开向的哥‘兜售短途小票’,开价为白天100元7张,夜间30元一张。”

“所以,解决虹桥机场长短途混载的办法不是分流,而应该是提高运能,加快效率。”运管部门负责人对记者说,T2航站楼启用后,出租车蓄车场比T1大了许多,上客点也安排了至少4条车道同时载客,司机在非高峰时段排队,基本不会超过半个小时。再加上T2与T1相隔五六公里,司机同样一笔到市中心的生意,将能多赚20块钱,做到短途的比率也大大减小了。”

》记者手记 不要脏了这张城市名片

出租车每天穿梭于城市的大街小巷,在某种意义上说,它就是一座城市的流动名片,其从业的素质从一个侧面反映了城市的形象和层次。只因为车程短,司机觉得不划算,乘客就不得不忍受白眼、挖苦、谩骂,这种行为为城市名片泼了一盆迎头的脏水。

根据执法部门的说法,与乘客建议相关的多种措施曾经都实施过,但皆因有人热衷于“破坏规矩”而半途夭折。究其原因,无非是部分司机想在更短的时间内赚取更多的车资,因此不顾其他同行的利益,采取破坏公平与规则的下下之策。至

于“营私舞弊”、“相互勾结”之说,不仅是违反职业道德的行为,更为管理部门的日常工作敲响了警钟。

只要问题存在一天,相关部门就应当继续加强日常管理,出租车行业的行业自律既是擦亮城市的窗口,更是城市文明的直接表征。

》发布厅

本市将以安全座椅 豪华客车取代 长途卧铺车 多举措严防司机疲劳驾驶

本报讯 记者 陈轶珺 通讯员 吴润元 “8·26”凌晨发生的包茂高速长途客车重特大事故又一次对公路运输安全敲响警钟,市交通运输和港口管理局也迅速对长途班线客车开展全面排查整治。据悉,市交通行政执法总队将依据省际客运班线监管平台提供的数据,启动对营运车辆公司、车站的视频监控,对GPS掉线、车载信号异常等情况加强监管。同时,“两证一牌”、监控装置是否齐全,及客车凌晨2-5点休息制度也将是此次严查的重点。

逐步以商务座椅豪华车
取代长途卧铺车

上海35个省际客运站,拥有长途双层卧铺客车460余辆,从上海始发开往河北沧州、保定、河南郑州、南阳、陕西汉中、渭南以及武汉、威海、南充、成都、长沙等地,营运里程1000公里以上的班线总数70多条。据了解,长途卧铺客车存在先天性的技术、消防、安全等隐患,双层卧铺车车身较高,与座位车相比,紧急情况下更易发生侧翻等事故,同时车厢内空间、过道狭窄,一旦发生火灾等情况,乘客很难快速疏散,交通运输部去年已明令禁止此类客车的继续生产和销售。

据了解,本市从去年起就不再新增长途卧铺车,四百多辆存量卧铺客车按折旧年限自然淘汰,5年内全部退出客运市场,今后以高性能、宽间距、便于安全疏散的高靠背座椅取而代之。

记者获悉,本市锦江长途客运公司现有47辆长途卧铺客车,发往重庆、甘肃、广东等地。公司丁水俊总经理表示,将结合本市9月1日起实行的黄标车淘汰补贴政策,对老旧卧铺车提前报废,以坐卧两用、座间距达1米的航空座椅豪华大客车更新取代卧铺车。而仍在营运的现存卧铺车为双门双窗,即在车厢前后各配备一个逃生门,车顶部有两个逃生窗,配备6个安全锤。

多管齐下
防止驾驶员疲劳驾驶

“防止驾驶员疲劳驾驶是加强长途客运安全管理的关键。凌晨2时至5时是人最犯困的时段,旅客在沉睡中应激反应和应变能力极差,为此必须严格落实凌晨停止运行、落地休息制度。”市交通行政执法总队蔡敬艳总队长表示,目前一些长途货车多选择夜行,有的甚至以此逃避超限检查及公路收费,同样存在严重的安全隐患,需用强制性的制度确保驾驶员按照规定时间休息,避免疲劳驾驶。

相关部门介绍,本市将严格执行长途客车凌晨2-5点落地休息制度,凡没有建立中途休息点、不能实现驾驶员落地休息或接驳运输的线路,坚决予以停运。

道口交通执法人员将对超长途连续运行的卧铺客车提醒实行凌晨2时至5时临时停车休息措施,提示每行驶400公里,至少休息20分钟;并检查400公里以上的长途班车是否配备双人驾驶员的情况。

此外,本市长途营运公司在落实长途客车凌晨休息制度的同时,也将通过调整发车时间来避开夜间行车。

对一些夕发朝至的班线调整省际营运班次或发车时间,如长途客运总站、锦江太平洋等客运站原定20:00、22:00、23:00始发开往永嘉、椒江、温岭、淮北等地的长途班车,调整为14:00-15:00发车,以确保夜间12点前后到达目的地。