

公交司机集体“近视” 候车乘客集体“跑偏”

记者调查：上海不少公交车站多车共站 一站16车

浦东有这样一个“神奇”的公交车站，虽然有多达十五条公交线路在此站停靠，但平时几乎没有乘客在车站站牌下候车，也很少有哪辆公交车开进站停车上下客。大部分公交车竟都选择在离车站30米开外的地方停车上下客，乘客们也像约定好的一样，成群结队聚集在那里候车。究竟是什么样的原因导致了这样的怪现象呢？经调查发现，“多车共站”是主要原因，而类似的情况在申城还并不少见，由此引出“车、站脱节”的问题。

春节假期刚过，随着各行各业的复工，大量务工人员回沪，申城的公共交通势必将更加繁忙，多车共站如何解决也将决定市民出行的安心与快捷。

本报见习记者 唐昱霄

旁观怪相

司机乘客无视站牌 站外完成上下客

位于浦东大道上的浦东大道钱仓路公交车站（东向）是一个公交换乘大站，这个港湾式公交车站共有15条公交线路停靠。

近日下午，当记者来到这个车站时，却发现站牌下只有一两个乘客在边等车边查询站牌上的线路，而后面的候车亭里也没有一个乘客。与车站的冷清大相径庭的是，在车站向西30米开外，靠近钱仓路的一段人行道上此时却聚集着几十个看上去正在等车的人，眼见着一辆隧道六线公交车开了过来，其中的数位乘客走近车道，做欲上车状，而车也真的在他们面前停了下来，远远地在车站30米开外开始上客。

据观察，在二十分钟内，有几十辆公交车停靠此站，但其中至少有7成的公交车在距离站牌30米外就停车开门，而远离站牌等车的大批乘客好像也已熟门熟路，淡定地在站外上下车，仿佛这里才是真正的车站。此外，还有部分公交车像是为了折中，选择在车站站牌和那个“临时候车点”之间停车。

有好好的车站不停，偏要在几十米以外的地方停车上下客，这让不少第一次来此乘车的乘客疑惑不解。市民钟先生就是其中之一，当日是他第一次到该车站乘车。原本在站牌下等车的他看到别的乘客都在30米外上车，一边大叹不合理，一边无奈地跑向“临时站”，加入了“候车乘客主流”。

钟先生表达了他的疑惑：“好好的一个车站，站牌前的车道也是通畅的，为什么公交车却喜欢停在车站几十米外上客呢？如此一来后面跟着开来的车就停得更远了。我们这些在车站等车的人也要上当！”钟先生要乘的是上川线公交车，在等了十多分钟后，姗姗来迟的上川线果然也是没有进站就早早地停下了，钟先生临上车时笑道：“看来以后坐车要看人流在哪，不能看站牌在哪了。”

而在离站30米外聚集在一起等车的乘客之中，有一些人也觉得无法理解。“我和母亲是来换乘的，没想到前一辆公交车开到这里就停了，前面不是有好好的车站站牌吗？我们也搞不懂怎么离这么远就停了？但我看大家都在这里等，我们索性也不走了。”市民陈阿姨这样表示。



在车站等车的乘客，眼睁睁地看着公交车在站前30米就提前开门。

本版摄影 记者 张瑞麒

发现问题

“不明真相者”前后奔波 老者疲于奔命

公交车不进车站停车，乘客不在候车亭候车，看似只是个小问题，但实际上却造成了种种摩擦和问题。记者在现场看到一位穿蓝色上衣的男子在站牌下候车。当一辆隧道六线行驶过来并在30米外停车上下客时，这名男子先是一愣，继而反应过来赶忙朝停车的方向奔去，可刚跑到一半，这辆公交车却已关门起步，这名蓝衣男子急了，干脆一步跨到车道当中，拼命挥手示意停车。

最后，公交车终于在他面前停了下来。

这名男子气喘吁吁地上了车，上车第一句话就是数落司机：“车站明明在前面，你为什么在这么远停车？”司机也辩解道：“你跑什么，我车子到站台还会再停。”

不少在场的候车乘客表示，他们都有过“折返跑”追车的经验。如果有车辆是在当中停车的，那么无论是在车站的还是“临时候车点”的乘客都要跑着赶上车。一位老阿姨告诉记者：“有一次我为了追一趟车，结果被站台绊了

一跤，差点摔成骨折。”一位81路的司机也承认，乘客追车存在严重的危险性：“到了晚上下班高峰，等车的人有上百个，如果我把车开进站，后面会有好多人追车，由于光线暗，很难看清楚有多少人，容易造成安全事故。”

此外，记者还注意到，几辆车如果同时到站，当第一辆车习惯性地站在站外停车，后面的公交车会跟着停下，把钱仓路路口直接堵塞，而在车站等车的乘客也完全看不清后面来的是什么车。

解决之道

未来建港湾式车站 车道站点都将分流

公交车不进站停车是否违规？对此，浦东公交服务热线的一位工作人员明确表示：“按照规范，公交车应当进站后才能停车上下客。”而对于像浦东大道钱仓路站这样的情况，他表示：“这是一个港湾式的车站，经停公交线路较多。如果在站外停过了，还是要开进车站再停一次。”

这名工作人员承认，虽然严格来讲车站港湾外是不能停车上下客的，但现在浦东大道上的公交车实在太多，高峰时段很难做到进站有序，难免会有公交车提前开门，但不管怎么说，站外停过的车进站肯定还应再停一次。

那么如何解决车多路挤的问题呢？这位工作人员解释说：“浦东大道这一段正在施工，将来这一问题肯定会逐渐改变。浦东大道改造的一部分，就是修建港湾式公交车站。浦东大道施工完成后，两车道会变成三车道，而且公交车站变成港湾式，这样车辆通过速度会加快。其次是我们采取站点分流措施，相近线路的几辆公交车不用在同一站都停，可以这一站这辆车停，那一站是那辆车停。通过站点分流也可以解决现在的问题。”

刨根问底

堵车成串 乘客司机互相“迁就”成习惯

“抛弃”了原有车站，乘客和司机竟开辟出了一个“新车站”，这样的“默契”是如何形成的？在30米外“临时”候车点等车的一位陈先生表示：“我一年以来一直在这个地方等车的，因为公交车都在这里停。”现场的很多候车乘客也表示，他们是根据公交车司机的停车习惯选择在这里候车的。

对于乘客们这样的说法，一位81路公交车的男司机却反驳说：“主要是乘

客们都不在站牌那里等车，所以我们就习惯在他们聚集的地方上下客了，这也算是对乘客的一种迁就。”不过他同时强调，如果看到站牌那里还有人等车，还是会再停一次车。这位司机还推断，该车站乘客喜欢在“临时候车点”等车，主要是因为那里离地铁入口近，旁边还有一排小店可以遮风挡雨。

究竟是乘客迁就司机还是司机迁就乘客？现场的几位“老乘客”分析出

了更具可能性的原因。一位每天都在这里乘车的王阿姨表示：“这里的公交车实在太多，经常会一连串开来好几辆，我们根本看不清排在后面的公交车是几路，所以大家都喜欢往前面跑，想看清楚后面来的是几路车，当后面的车看到前面有大批乘客冲来，而前面的同行又堵着不走，也干脆就地开门上客，久而久之，无论司机还是乘客，都习惯了远离站台等车。”