

公交车“逢站必停”是否必要?

本报记者



11日,本报A05版报道了乘客因没及时招手,公交车驶过站点后才停下来,乘客上车后与司机发生争执,司机赶他下车一事,引发了不少读者热议。另据了解,4月份,12328交通运输服务监督电话涉及公交车投诉共有34起,主要涉及部分公交车司机态度不好,不在规定站点停靠、建议增加班次站点等问题。

他山之石

公交车是否应该“逢站必停”,其实不是一个新话题,但每一次都能引起广泛关注和讨论,究其原因无非是城市公共交通系统关系多数人。

记者搜集相关信息发现,省内外都曾有过城市要求公交车“逢站必停”。2013年9月,德州市公共汽车公司曾要求城区所有公交线路试行逢站必停。德州市公共汽车公司工作人员介绍,逢站必停肯定是城市公交在运行过程中最规范的标准操作,但如果在距离很远的位置就已经看到站内没有乘客,驾驶员可以灵活操作选择不停车,以便节省运行时间。

外省也有城市试行公交车“逢站必停”。为加强公交车行车规范,台州市相关部门要求,2014年10月11日起,台州市区所有公交车,在经过划定建成区主要道路公交站点,要做到“逢站必停”。据介绍,划定的“逢站必停”的区域,客流相对密集。

据了解,去年上半年宁波相关部门统计发现,该市公交服务热线当年上半年受理的“越站”、到站不停等投诉占各类投诉的23%左右,成为乘客投诉的重灾区。对此,相关部门对未按规定停靠的现象进行了集中整治,要求驾驶员严格做到“逢站必停”。而《宁波市公共汽车客运条例》也规定,驾驶员、乘务员从事运营服务时,在规定的站点上下客,禁止无正当理由拒载乘客、中途逐客、滞站揽客、到站不停等行为。

对于“逢站必停”,市民的反应也不一,有赞成有担忧。赞成者认为确实能避免坐不上、下不了车的问题,担忧者则主要从效率甚至节能省时方面考虑。更有一些评论指出,城市公共交通应该从真正便民的角度出发,而便民与公共交通系统的“绿色、环保、节能”职能也并不违背,应通过制度、规范等多种方式,让两者统一。

本报记者 张园园

市民说

靠站停更方便 要不做出醒目提示

市民崔女士说,她曾经遇到过多次因为没招手,公交车未停导致上班迟到的事,“忘记招手或者招手慢了,公交车没准儿就开走了。如果是车次多的线路,等一会也无妨,但是上班我坐的公交车多是半个小时一班的,如果错过了,肯定就迟到了。”

“我认为到站不停车不合理。东营公交车下车要提前按铃,对于线路熟悉的乘客来说,这个很简单,但是对于一些外地来的乘客,有时候不知道是否到了站,到站了也不知道要按门铃,这势必对部分乘客造成一定的困扰。”市民陈先生说,由于工作的原因,他也经常往返东营与济南两个城市之间,“济南的公交车每站都会停,所以也不担心下车忘记按铃的情况。”

陈先生说,目前东营大部分门铃都在靠近后门的位置。车厢那么大,如果人多拥挤的时候,或许按铃就没有那么简单了,离后门近的乘客随手就可以按到,但是在车头或者车尾的人想要穿过拥挤的人群去按铃就很费劲了,“如果到站就停,或者在车厢内醒目位置提醒乘客下车前按铃,否则车可能不会靠站,这样应该会好一些,就能避免坐过站了。”

站点没人 不停车可以理解

“公交车到站不停也要具体问题具体分析,因为有时确实没人,司机为了节省其他乘客的时间就直接开走,毕竟东营许多站点没有人的情况也挺常见。”市民王先生说,如果公交公司有制度规定,司机为了在规定的时间内完成任务,导致到站不停,从这方面来说,“挺理解司机的。”

但王先生也说,如果有站必须停靠,那么公交公司就应该制定合理的行车计划。比如说到站必停确实会耽误一部分时间,再加上堵车、等待红灯、上下班高峰期等等情况,公交公司应该制定一个详细的行车计划,高峰期时调度人员及时安排,保证行车的正点率。

在东城工作的小张说,有一些站点他认为设计的不合理,比如说辽河小区站牌处,周边的绿化带对于视线有遮挡,如果坐在长凳上,那么就看不到过来的公交车,而公交车司机也看不到乘客,就误以为没人直接开过去了,市民想要招手也来不及了。

“如果是客观原因造成到站未停,能接受,但如果是司机主观因素,就挺难接受的。”小张说,确实也存在公交车司机因个人原因不停车的情况,“这样的话,公交公司应该在完善制度上下功夫。”

公交公司

“招手才停” 是多年的“行规”

“没有具体条文规定,公交车站招手停是多年来的行规。”东营公交公司工作人员介绍,与其它城市相比,东营公交有其特殊之处,“大城市客流量大,每个站点都有乘客上下车,基本能做到逢站必停,但在东营并不现实。”

他介绍,在具体执行时,公交车是否要停靠还要具体问题具体分析。“如果有乘客按铃下车,司机肯定要靠站停车,可如果没人下车,公交站牌又没人等车时,公交车往往就会直接开走。”此外,如果没人按铃下车,站点又有人在等待时,公交车又会做出不同的处理,“这时司机会放慢车速,缓缓靠边前行,如果站牌有人做出反应,给出上车信号,公交车才会停下来。”

为何在站牌有人时,公交车不能主动停靠呢?公交公司回应,“这样做的目的一方面是节约资源,另一方面也是为了提高通行效率。”工作人员说,车辆在刚起步时最消耗能源,“如果站牌没人给出上车信号,车辆还要停靠,那就是资源浪费,没有必要。”

此外,他还给记者算了一笔账,因为公交车线路太长,每条线路往往多达四五十个站点,“为了保证通行效率,我们还会限制公交车通行时间,避免出现懒惰,如果没人上车的站点都停靠,加上起步时间,这么多站点算下来,会对通行效率造成很大影响。”

公交公司工作人员表示,公交车到站后,放缓了车速,就是在等待乘客给出明确的上下车信号。

律师说

服务规则不应单由公交公司来定

“公交车作为公共资源,理应为广大乘客提供优质服务,更应有标准服务规范。”山东龙合律师事务所律师认为,公交车应该有严格的服务标准,国家和地方出台详细规定时,应该按照规定执行,但在没有相关法规时,

应该按照行业管理规范执行,“但公交车涉及公交公司和广大群众,所以行业规范也应由公交公司和广大乘客来制定,不能由公交公司自己说了算。”

此外,齐志英认为,在无人上下车的站牌,公交车不停靠的做法可以理

解,但公交公司一直以来采取的“招手停”做法也并不合适,“如果这是项规定,而广大群众对这项规定也并不熟悉,很多人对坐公交车需要招手并不知情。在乘客不知情情况下,公交车仍然采取这样的方式,并不妥。”