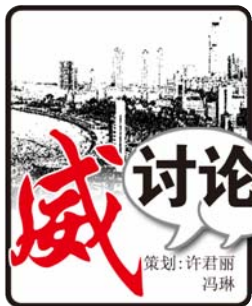


市区打车难,有人希望能搭“顺风车”,但也有人担心合乘会引发安全担忧——

出租车合乘,你是啥意见?

本报记者 许君丽 冯琳



针对打车难的问题,今年3月份,北京出台相关政策,鼓励乘客合乘出租车,并对合乘的分摊费用及发票做出了规定。特别是在早晚高峰时段,合乘者各付共同路段车费的60%,并可打印多份发票。

在威海,不少市民也有过和陌生人合乘拼车的经历,但收费标准并没有统一,优惠与否往往是协商决定。在拼车流行的趋势下,市民合乘到底可不可以?对此,威海市运管处的工作人员称,根据《威海市出租客运质量信誉考核办法》,威海出租车严禁擅自招揽他人同乘。



司机师傅介绍,拼车最多的时候是在晚间的火车站、汽车站门口。本报记者 王震 摄

市民抱怨打车难方才无奈合乘

近日,多位读者拨打本报热线,反映上下班高峰期合乘出租车的遭遇。市民许女士说,前些日子,因为公司着急要一份文件,她急忙下楼准备打车到合庆饭店去取。可由于当时是上下班高峰期,她在路边站了十多分钟

也没有打到车。好不容易来了一辆空车,她刚招手,旁边一位也在等车的乘客也急忙招手。许女士赶紧上车,最后决定和另一位乘客合乘。“上下班高峰期的时候,打车特别难,合乘其实很无奈。”许女士说。

无独有偶,市民孙女士也遭遇了“被合乘”。13日晚11点左右,孙女士从威海火车站上了一辆出租车。本以为上车就能走,的哥却告诉她等会儿,再拉两个客人,和她一起乘车走。还没等孙女士同意,的哥便去拉客

了。7、8分钟,的哥先后带回两个小伙子。孙女士说:“晚上11点,和两个陌生男人拼车,加上出租车司机也是男的,心里难免有点紧张。尽管后来我安全到家,而且司机也少收了我几元钱,可是一路上我真是提心吊胆的。”

威海出租车万人拥有率不足17辆

对于上下班高峰期不好打车的情况,出租车司机们有自己的看法。“上下班高峰期,市里到处都是车,根本走不动,过了高峰期打车的人往往又不多。我有一次,开空车跑了40多里,没有拉

到一个客人。”联运出租公司的哥李师傅告诉记者。从出租车司机的角度来看,上下班高峰期,一般都不喜欢往市里跑,因为那时路上私家车比较多,经常堵在一个地方长时间挪不动窝。久而久之,

出租司机们上下班高峰期往往是在市区外围跑,以致不少市民产生上下班高峰期打不到车的感觉。

记者从威海市运管处了解到,目前,威海市共有出租车1527辆。根据

威海市2010年11月人口普查数据,威海市区常住人口约有90.82万人,也就是说,威海出租车万人拥有率不足17辆,这明显低于国家标准规范,即大城市每万人为20辆出租车。

威海出租车严禁擅自招揽他人同乘

在威海,合乘出租车到底合法不合法?对此,威海市运管处工作人员称,根据《威海市出租客运质量信誉考核办法》,出租车应按乘客要求路线或按最佳路线行驶,严

禁绕道行驶、拒载、途中倒客、甩客,擅自招揽他人同乘等,不达标每项扣减6至10分。

对于北京合乘出租车的规定,威海市运管处出租科的工作人员称,威

海的情况与北京不同。北京出租车等候处比较多,乘客合乘一般是从一个等候处到另一个等候处,路线比较固定,路费算起来就比较简单。而威海市出租车等候处比较少,基

本都是招手停,有的时候尽管是同一方向,但中间难免会绕点路,真正做到“顺道”很难,乘客之间就车费问题很容易发生纠纷,所以威海出租车严禁擅自招揽他人同乘。

乘客有话说:

合乘多是被动选择

对于合乘出租车的看法,记者采访了部分市民。市民普遍认为,合乘出租车利弊并存,打车难的时候,合乘确实缓解了打车难的难题,但也有一些不合理的地方,例如和陌生人拼车很别扭,不安全等。

“我认为合乘最不合理的地方,在于司机收双份钱。每次拼车时,司机都收取双方同样的打车费,或者最多给每人省1到2元钱。”家住菊花顶的市民刘先生称,这样出租车司机是赚了,乘客却没捞到什么好处。“虽然‘合乘’前司机会问我们,载别人行不行,可是通常司机的询问只是程式化的。还没等我们说同意与否,

车便停下了拉客,甚至有的路人已经拉车门上车了。”

对于合乘出租车,市民王先生说,“一点优惠不给我们,谁会欢迎拼车啊!如果最后少收我们一些钱,也许还会考虑拼车。”林女士也说,虽然有时不会反对的哥“拼车”,但是和陌生人同坐一辆车,心里难免别扭。

市民侯先生称,与其等司机安排“合乘”,收取双份打车费,不如我们自愿合乘。“打车时若遇到和我方向一致的打车的哥,我有时会问对方是否愿意合乘,二人分摊打车费。对方应允后,我们便一起打车。到站付钱时,两人再分摊车费。”

的哥有话说:

容易被投诉,需要政策支持

对于合乘出租车,出租司机们是左右为难。虽然合乘出租车可以省去一些类似揽客的麻烦,但如果合乘的是陌生人,那付费和路线问题就很难协商,容易被投诉。记者从威租公司了解到,这几年,合乘出租车引起的投诉时有发生,的哥刘师傅就曾经遭遇过。因为夜间打车有时比较难,他拉着一位男乘客行驶时,经其同意又拉了一位顺路的女乘客,原本说好按打表给钱,适当减点费用,可路上两位乘客却互相留了电话,声称是熟人,只给了一份

钱。刘师傅不同意,第二天就被乘客投诉到公司。

的哥姜师傅说,他一般不会主动要求合乘,怕出现问题。比方说,如果两位乘客不顺路又要同乘,到底先送谁呢?如果只有在绕路的情况下才能同乘,又咋办呢?“我怕被投诉,不差那点‘合乘’费用,犯不上。”但姜师傅同时也称,如果政府出台相关政策,他们收取费用的时候有了依据,合乘还是挺好的。



观点碰撞:

合乘利弊并存,期待规范

针对合乘出租车的看法,14日,记者采访了威海多位的哥及市民。的哥多认为在上下班高峰期“拼车”,在一定程度上能缓解交通压力。而一些环保意识强的市民认为,合乘有利于汽车尾气减排,符合环保的要求。但更多的市民认为,“拼车”存在安全隐患,而且有些的哥收双份钱实在不合情理。

正方 合乘值得提倡

的哥王师傅说,一般都是在上下班高峰期时,出租车司机才会提出合乘。“也不完全是为了私利,有时看路人打车实在不容易,便顺道捎着他们。高峰期期间,市内的出租车有时不能满足行人的需求。因为这个时段,市内出租车分布的地点不一定均匀,所以有些路

段的乘客打车会很难。拼车既方便了更多的人能打到车,另一方面我们也能多赚点钱,而且也没给打车的造成实质性的麻烦。”

市民张先生说,合乘只要安全,还是值得提倡的。这样可以减少搭乘量,减少汽车尾气的排放,还能节能减排,是一种绿色低碳的出行方式。

反方 合乘仍有弊端

“如果是认识的人合乘,可以考虑,如果是陌生人,不愿意合乘。”市民孙女士认为,如果合乘的人不认识,尤其是一些女孩子夜间乘车,安全难保障。而且,打车就是为了省时间,如果还要等别人合乘,在路上耽误了时间,打车的意义就打了折扣。

市民马先生则认为,合乘出租车车费该怎么分摊是个难点。一旦乘客之间因为打车费出现不同意见,谁多出点钱,谁少出点钱,该找谁评理去?如何与合乘人分摊车费,是市民顾虑的问题。

相关链接:

多个城市鼓励合乘出租车

北京:

针对打车难问题,今年3月份,北京鼓励乘客合乘出租车出行,特别是早晚高峰时段。目前在北京96103和96101两部叫车电话都可以提供“合乘订车”业务,按交通部门和财政部门联合发布的条文规定,乘客合乘各付共乘路段60%的车费,可以打印多份发票。即如果2人同时上车但先后下车,先下车的乘客应付当时车费的60%,后下车的乘客支

付合乘部分的60%,再加上单独乘坐路段的车费,多人乘坐以此类推。

青岛:

早在1991,青岛就出台了出租车合乘政策。合乘出租车有两个前提,一是乘客必须顺路;二是第二名上车的乘客必须征得第一名乘客的同意。双方均按照计价器显示金额的70%收费。如果两位乘客是从同一地点上车,并且同一地点下车,那么收费标准则是,各付一半。