

从去年开始,按照相关部门的规定,在长途客运行业中一度扮演重要角色的卧铺客车因安全隐患大、事故率高等原因,将在未来几年,逐步退出营运市场,原有长途卧铺线路将由舒适的座位客车替代。

目前,潍坊已经有部分卧铺客车率先完成了改造,然而,对于乘客来说,还需要一个接受的过程,成为关注焦点的卧铺车,也正处于磨合中的“阵痛期”。

座位客车替代了长途卧铺,
乘客有些郁闷,
司机有些无奈,
市场需要统一和调试

卧铺整改, 有点儿阵痛

文/本报记者 宋昊阳 片/本报记者 孙国祥



卧铺客车将渐渐驶出人们的视线。

28个床铺

变成36个软座

30日,在潍坊汽车总站,潍坊——海盐线驾驶员徐敬梓正在整理车内的卫生。如今他的车已经从之前28个床铺的卧铺车,换成了有36个座位的软座车,谈起这次改变,徐师傅笑了笑,他说为了乘客和自己的安全,也是响应国家安排,“挺好,挺好。”

记者登上徐师傅的软座车发现,这辆车并不是直接由卧铺车改装而成,而是在徐师傅驾驶的卧铺车报废年限到期后,由客车公司统一安排的新车。

从外观上看,新型的软座车跟普通的客车并没有太大区别,无非是车内的设施要革新不少。这时,徐师傅笑呵呵地给记者展示了软座车的不同。

徐师傅走到一个座位前,将把手一拉,将靠背一推,座位的靠背马上沉了下去,与正常的可调整座椅不同,这新型的软座可以无限制地推下,要不是有后面的座椅挡住,座位的靠背可以下放到跟地面平行,就像一个小型的卧铺一样。

除了靠背可以大幅度地放倒之外,座位的前方,也就是前一个座位的后面,还有一个垫腿板,只要将它放下,乘客的腿部也可以放在上面,比脚部放在地下更加舒适。

在车内的行李架上,还有一条条崭新的毛毯,每一位乘客都可以拿下一条毛毯盖在身上,以防夜晚温度较低而着凉。看得出来,车辆的设计方已经尽力提高乘客的舒适度,以减少卧铺取消后带来的不利影响。

安全问题

是头等大事

卧铺改装后,就能保证不出事故,或者事故后乘客无伤亡么?显然答案是否定的,但是改装后的长途客车,可以增大乘客的安全系数和逃生几率。徐师傅说,在改装之前,卧铺车内部有3排卧铺,都是上下铺结构,不仅车内供走动的空间狭小,而且上铺的乘客下来不太方便,出现紧急事故后不利于疏散。

新型的软座,尽管比普通的座位舒服不少,但是明显不能与卧铺相比,乘客睡着也肯定不是特别舒服,但是这反而增加了车辆的安全系数。运管处

然而,说到交通安全,其实不仅与车型有关系,更重要的,还是提高驾驶员的安全意识和水平。潍坊作为山东省的交通枢纽,在安全方面显然已经尽力做到最好。对于交通部门来说,最重要的就是将严格执法的力度坚持下去,而不是随着时间而放松要求。

人、车、路,是构成道路交通客运的三个要素,提高交通安全,减少交通事故,除了机动车本身的特质,人的交通安全意识,以及路的有效规范管理,都需要同步提高。卧铺车的改造,也需要更多乘客的理解和支持。

驻站办公室主任张印告诉记者,这样一来,乘客在车上就不会睡得很熟,而且一般会和衣而睡,遇到紧急情况后能够迅速做出反应。

在徐师傅驾驶的新车上,一位乘务员打开了车载电视,向记者展示了车上的安全宣传片。在宣传片中,一位车站的工作人员为乘客讲解了乘车的安全知识和逃生方法,并向乘客展示了安全锤的使用方法。乘务员告诉记者,这部安全宣传片是交运公司和运管部门统一要求播放的,在播放电影和歌曲之前,都必须先播放这段宣传片。

徐师傅告诉记者,现在驾驶员的驾驶时间也有严格规定,拿他跑的线路潍坊——海盐来说,全程12个小时,但是从半夜2:00到5:00按照规定是不能行车的,所以还要加上3个小时。在驾驶的12个小时中,两个驾驶员三四个小时一轮班,并不会出现疲劳驾驶的情况。

“现在安全问题是头等大事,其实对于我们司机来说的话,开上3个多小时真不算累,说要开还能继续开,但是公司有严格规定,我们司机当然要遵守,对于乘客也是负责的做法。”徐师傅说。

如今,每位交运公司的驾驶员在每个月轮班的间隙,都要在公司进行3次左右的安全知识培训,如何最大程度地保证行车安全,已经是客运公司和客运人员首先要处理的问题了。

坐“改装车”

乘客挺纠结

“这卧铺车怎么变成这个样子了?”刚踏上潍坊——海盐线客车,市民黄清女士就吃了一惊,再三询问确认之后,她知道自己并没有上错车。

“这样一改,坐15个小时能舒服么?”黄清坐上新式的座椅,不无担心地问道。之前在卧铺车,她在相对舒适的床上还能翻身侧卧,甚至趴在床上都可以,而现在几乎只剩下了平躺一种姿势,尽管比普通客车座位舒服,但是跟卧铺相比,还是形成了强烈的反差。

“这次回去,要看看别的车有没有卧铺,或者看看火车该怎么转车了。”黄女士一脸无奈地说道。

其实感到无奈的不仅是乘客,徐敬梓师傅的笑容也有些苦涩。

“车辆改了,说一点都

没影响客源那是不可能的。”徐师傅说。目前,潍坊——海盐的上座率大约在60%左右,一车还能拉20人左右,节假日高峰期还能够到达满座,从表面来看并没有明显的客流减少,但是从乘客乘坐新车的反应来看,客流的减少已经是不可避免的事情了。

自从撤掉卧铺之后,几乎每次出车,徐师傅和另外一名司机都会被乘客询问许多次是否会改回卧铺的问题。当得知以后该线路都会是座位客车时,大部分乘客都流露出失望的表情,不少人表示会考虑转坐火车或者其他线路的客车。

不仅如此,按照国家规定的“驾驶员深夜行车,200-5:00需要强制休息”的相关规定也受到了不少乘客的不满,由于在座位上,不少乘客深夜睡不好,看到司机把车开到服务站后,停歇3个小时而不发车后,不少乘客就表达了不满,要求赶紧发车。

27日那一趟,徐师傅在2:00左右停靠在射阳服务区准备休息,此时一名南方的旅客就表达了强烈的不满,并且要求下车找旅馆休息。后来经过徐师傅和另一名司机的好言相劝才罢休。

一面维持稳定

一面等待“统一”

面对不可避免的客流流失,徐师傅还是表达了乐观的态度。“其实流失情况并不会太严重,毕竟去海盐的车并不多,火车到那里也不方便,需要倒车,现在去海盐还是有固定的乘客的。”

像徐师傅一样,作为改造卧铺车的“先锋队员”,几名其他线路的驾驶员现在同样要面对的就是维持客流稳定,他们需要细心向乘客解释交通部的政策,以及改造后的好处。

就像任何政策出台后,都需要一个落地和适应的过程一样,目前徐师傅跟他的同事只能一面维持客流稳定,一面等待,等待着卧铺客车市场的“大统一”。

“统一后,乘客们便不会再询问类似‘这辆车为什么是硬座,那辆车怎么有卧铺’等等,也不会有太多的乘客抱怨了。”徐师傅说。正常的客车需要8年左右的时间进行报废更新,大多数卧铺车将在何时进行更新,他也说不准,但是距离市民完全接受改造后的卧铺车,时间应该不会太长了。

采访后记:

目前看来,在长途客运行业中一度扮演重要角色的卧铺客车,将在5年左右的时间,逐步退出营运市场。无论从安全的角度,还是卫生的考量,暂停长途客车的生产销售,可以说是顺应社会管理和市场发展的需要。

然而,说到交通安全,其实不仅与车型有关系,更重要的,还是提高驾驶员的安全意识和水平。潍坊作为山东省的交通枢纽,在安全方面显然已经尽力做到最好。对于交通部门来说,



卧铺变软座,不少乘客并不适应。