

5月15日早7时至8时
 随机统计

解放桥路口
 北向小型车辆



1人的640辆



2人的112辆



3人以上的12辆

经十路山大路口
 东西向小型车辆



1人的569辆



2人的119辆



3人的不足10辆

早高峰私家车空载率超八成

不少车主想过与人拼车,又怕遇到问题抖搂不清

随着私家车的日益增多,汽车空载现象也日趋严重。记者调查发现,早高峰时期私家车空载达八成,公交车则车车爆满。济南市民因害怕承担责任和风险,考虑过拼车的很少。专家认为,政府相关部门应该鼓励拼车,制定法律法规保障规范拼车,并建设信息平台方便市民拼车。律师提醒市民,在拼车时应注意保护自身的合法权益,最好签订相关协议。

►5月15日早高峰期间,经十路与山大路口处的空载车辆。
 本报见习记者 王红星 摄



本报记者 蒋龙龙
 见习记者 王红星

记者调查

绝大多数私家车 车内仅坐驾驶员

5月15日早7时至8时,交通早高峰,记者来到解放桥路口的西北侧,观察统计沿历山路从南向北开的车。在随机统计的764辆小型汽车中,车内只有驾驶员一人的为640辆,车内有两人的为112辆,三人以上的只有12辆,私家车空载率达到八成以上。

记者调查还发现,在这一小时内,除了764辆小型汽车

外,出租车、中巴商务车、公交车总共只有100多辆。其中,40多辆出租车都有乘客,没有空载情况发生。公交车内乘客较多,有些路线甚至出现爆满的情况。

伴随着大量私家车的空载,解放桥路口堵车情况也比较严重。

在同一时间段内,本报另一路记者在经十路与山大路

交口处统计发现,整个路口车流量最大的地方是沿经十路东西行驶的车辆,其中,由东向西每个绿灯的车流量在170辆左右,由西向东的车流量在200辆左右。在一小时内,经十路直行方向共出现16次绿灯。

记者选择其中的6次绿灯调查,这6次绿灯通行的小型汽车总数为698辆,其中,有空载现象的轿车数量为569辆,空

载率在八成以上;在载人的轿车中,载有两人的数量为119辆,载三人的车辆总数不超过10辆,未发现车里有坐4人以上的情况。

在该路口南北行驶的车辆中,公交车、大巴、班车、快客等公共交通工具的数量约占10%的比例。大多数公交车都没有空位,115、K139、117、152、151等公交车几近饱和。

车主观点

害怕得不偿失 拼车顾虑重重

记者对20名车主进行了随机采访,其中15名车主表示,自己的车辆一般都是作为上下班代步使用,只有司机一人。不过,不少车主表示,会把孩子送去上学后再去上班。记者在采访中发现,大部分车主并没有拼车的想法,只表示偶尔顺路的话,会拉着亲朋好友。

也有少部分车主曾考虑过拼车,不过因各种原因都放弃了。市民夏先生家住解放桥路口附近,在高新区工作。夏先生

称,他的车平时只是自己开着上下班,“有时感觉养车压力很大。”夏先生希望能拉个人一起去高新区,也能减轻自己的养车负担,“不过,周围没有这种人,也不放心从网上找。”

市民李女士称,她的车平时主要是上下班使用,也就自己一人开,“只有在周末时,才会拉着家人出行。”李女士表示,虽然有拼车的想法,但考虑到安全问题,并不敢付诸实践。家住鲁能领秀城的赵先生

称,他在齐鲁软件园上班,每天开车的油钱就得几十元。“有段时间我和邻居家一名怀孕3个月的女士拼车,约好两人轮流支付油钱。有一次,邻居坐我的车下班回家后觉得不舒服,后来去了医院才没事。”赵先生表示,虽然这位邻居没有向自己索赔,但他心里还是很不舒服,最后就干脆找理由不再拼车了。

“当时我心里有点内疚,后来想想继续拼下去万一出点问题,责任谁来承担呢?”

在接受记者采访时,也有车主表示,自己虽然有心找人拼车,但觉得这件事不好办:熟人拼车,不好意思要钱;若是陌生人拼车,双方之间不熟悉,出点问题实在不好解决,再说万一对方假借拼车偷窃怎么办?也有车主向记者表示,“拼车要收费,这和‘黑出租’怎么区分?”“拼车的车主会不会被主管部门当做‘黑出租’来处罚呢?一旦纠缠不清而被处罚,反倒得不偿失。”

专家建言

应完善法律法规 鼓励市民拼车

据济南市交警部门介绍,济南市的确实存在小客车空载率较高的现象,“不过,这也是全国性的难题。”交警部门还是鼓励市民低碳出行,“1公里内步行,3公里内骑自行车出行,5公里内搭乘公共交通工具出行。”

山东交通学院交通与物流

工程学院党委书记刘廷新告诉记者,“济南小客车的空载率的确较高。”在上下班高峰时期,基本都是人车,“对交通资源的确是一种较高的浪费。”假如一辆汽车拉着3个人,“按照每辆车之间间隔8米来算的话,大大减少了车辆的拥堵,提高资源的使用效率效果十分明显。”

刘廷新认为,小汽车空载率高原因很多,“首先没有法律法规的保障和鼓励,其次缺少一个放心的信息平台,让市民放心拼车。”刘廷新介绍,市民上班的时间虽然较为一致,“一般在早7时至9时。”不过,下班的时间较为分散,“有早有晚,下班后的去向也较为杂乱。”这

些情况都导致小汽车空载率很高。

刘廷新说,随着小汽车的日渐增多,相关部门应该制定相关法律法规规范拼车现象,“应鼓励拼车,提高交通设施的效率。”政府相关部门应该建立相关的拼车平台,“保障拼车信息交流的畅通。”

律师说法

拼车时最好 签订相关协议

北京市交通委今年发布的《关于北京市小客车合乘出行的意见》指出,北京市民合法拼车将不再被认定为“黑车”。该《意见》明确表示,“提倡合乘各方通过签订合乘协议的方式明确出行线路、乘车地点、安全责任、费用分摊等各自的权利义务,并在合乘前进行信息核实,确保行车规范和安全。”也就是说,按照规

定,事先有协议的拼车合法,而临时的拼车仍有可能被当做“黑车”查处。但如何签协议,谁来拟协议,怎样查验协议,这些问题都需要厘清。济南市客运管理办公室的工作人员告诉记者,目前济南市并未出台鼓励小客车合乘的相关指导意见。对于市民担心的拼车和“黑车”怎么鉴定的难题,“‘黑车’是以营运

为目的的车辆,朋友之间出行分摊成本并不能算‘黑车’。”

山东舜启律师事务所律师王凤丽称,拼车的主要问题有两个,一是关于交通事故责任认定的问题,另一个是拼车行为和黑出租的界定问题。“关于拼车行为和‘黑出租’的界定的确是个难题,我们也遇到过这样的案子。就算双方有协议,具体标准还是要靠交警

部门在实际执法中拿捏。”在交通事故中,签订协议的确可以减少纠纷。

不过,王凤丽也表示,如果车辆发生重大交通事故,法院的判决可能完全不以拼车协议为据。“诸如‘一切责任与车主无关’等免除一方所有责任的条款,很可能在实际审判中被当做霸王条款不予承认。”

部门在实际执法中拿捏。”在交通事故中,签订协议的确可以减少纠纷。

不过,王凤丽也表示,如果车辆发生重大交通事故,法院的判决可能完全不以拼车协议为据。“诸如‘一切责任与车主无关’等免除一方所有责任的条款,很可能在实际审判中被当做霸王条款不予承认。”

相关链接

看看国外都是 如何拼车的

美国拼车费都是AA制

美国拼车兴起于第二次世界大战期间。几十年来,官方积极提倡和民间积极支持,使拼车在美国尤为普遍。据美国交通部统计,2009年高速公路上通勤拼车占10%,各种长短途拼车占43.5%,60%的拼车是家庭成员和熟人、朋友。美国拼车有多种形式,通勤拼车的稳定性比较高,也有长短途旅行拼

车,还有因为各种原因比如节省过桥费等临时拼车。

美国有很多官方或公益团体创建的非营利拼车网络,企业之间或同事之间也会通过内部合作创建拼车网络。拼车的人只需在网络上登记,说明自己的起始地点、乘车时间,网络组织方将自动为你匹配,告诉你拼车对象、联系方式、等车的时间地点等。

在美国,拼车费一般都是AA制,支付形式因人因事而

异。有些拼车网站为拼车的人提供费用和安全担保,由网站对参与客户进行信用调查和信用评级,有些网站还提供拼车定期收费服务。美国一些研究交通问题的专家认为,拼车在美国还将继续存在,其发展趋势是更充分地利用互联网、手机等大众传播媒介,为拼车提供更方便、安全可靠的服务。

德国拼车不能盈利

在德国,拼车也非常流行,自助型拼车门户网站发展很好。一家较大的德国拼车网站能实时在线提供近90万个拼车选择。德国法律规定拼车不能以盈利为目的,司机也无需缴税。不过,德媒近年来也陆续报道过拼车中的“黑车”现象:由于许多拼车网站上并不要求实名注册,因此有人成为专职的拼车司机,从频繁的拼车出行中获利。这些司机常会疲劳驾驶,安全风险很高。