



# 聚焦

二〇〇七年九月十一日 星期一

主 编/伍 华  
编 辑/王颖晨  
美 编/潘莉莉  
校 对/马素梅

## 【链接背景】

### 校车新规

经国家标准化管理委员会批准的《机动车运行安全技术条件》(GB7258-2004)第2号修改单于9月1日开始实施,修改单中增加了有关校车的内容和修订条款,规定不符合新标准的校车今起不允许上路。新标准对校车进行了定义,即用于运送不少于5名幼儿园幼儿、小学、中学等教育机构的学生及其照管人员上下学的客车和乘用车,并按乘坐对象分为幼儿校车、小学生校车和其他校车,按车辆属性分为专用校车和非专用校车。

新标准在校车人数核定上提出了具体要求,即“幼儿校车座位间距不小于420毫米时按每280毫米核定一人,对于小学生校车座位间距不小于500毫米时按每350毫米核定一人”,同时规定,专用校车不允许核定站立人数,非专用幼儿校车和非专用小学生校车运送学生时也不允许核定站立人数。

新标准有许多针对校车安全性的规定,以避免幼儿及学生在乘坐校车时受到伤害,或在事故发生时将危险降低到最小程度。此外,新标准还加入了对标志、扶手、安全带的规定:专用校车应喷涂有符合规定的外观标志,非专用校车应在前风挡玻璃右下角和后风挡玻璃适当位置各放置一块可以从车外清楚识别的标牌;校车靠近通道的儿童座位应设置座椅扶手;专用校车的每一个儿童座位均应装置安全带。



校车安全标准自9月1日起实施以来,北京市交管部门投入人力开展重点检查,保障校车安全出行,让学生家长更为踏实放心。在确保安全的前提下,如何让更多的学校用上校车?让更多的孩子坐着校车上下学?本报记者多方采访,不少专家学者都对如何推动校车发展,保障校车安全提出了很好的建议。



### “新政”实施 10 天效果显著 专家学者积极献计

# 校车安全需“内外兼修”

## ● 现场调查

### 交警蹲守校门口 早晚重点查超载

昨天早7时,记者在史家小学门口看到,70多辆校车陆续将约1200名小学生送到学校,老师们则在校门口指挥着车辆在大门左侧停靠,大约半小时后,几乎所有学生都顺利进入学校。这些校车车型有金杯、考斯特和依维柯。而所有校车不仅没有超载的现象,甚至其中一些还有空余座位。

同一时间,本报另一记者在朝阳区百年学校门口见到,4两大通道公交车和3辆中巴面包车载着500名学生到学校。其中大通道上几乎每个学生都有座位。“我们都不敢超载,交警经常在学校附近检查。”司机告诉记者。

“我们每天早晚都会在校门口查校车。”昨天,记者从交管部

门了解到,大货车、大客车、校车和危险化学品运输车等“4种车”都是指交管部门管理的重点。随着新学期的开学,对校车的查处也被放在了突出位置。“这4种车里,校车是最出不起事故的。”朝阳交通支队宣传科民警对记者说,虽然排名在大货车、大客车之后,但在实际工作中,交管部门对于校车的管理更为严格。

现场交警在接受记者采访时说,在对校车的具体管理规定未出台前,交管部门还是把重点放在对校车“超载”的查处上。此外,对校车司机的管理也是交管部门校车安全管理重点。目前,在朝阳交通支队宣传科的档案柜里,全区100多辆校车全被记录在案。特别是对校

车驾驶员,管理标准极其严格。从今年5月起,市交管局陆续建立了酒后驾车、超速等多个“黑名单”库,如果触犯了任何一条,驾驶员立即就会失去驾驶校车的资格。记者在采访中了解到,绝大多数学校、家长对标准的出台和交管部门的做法相当支持。垂杨柳小学一位学生家长对记者说,现在稍好一点的学校,学生来自四面八方,绝不仅仅只是附近小区的住户。如果没有校车,家长就得每天接送,费时费力不说,也大大增加了交通压力。校车安全有保障了,家长再也不用为接送孩子兴师动众,不仅家长省心,而且会大大缓解目前很多中小学一到上学放学时间便交通堵塞的现象。



晨报记者马多思 白明辉 文俊一 摄

## ● 国外经验

### 校车安全有保障 行驶环境有“特权”

我国著名策划专家王力对校车问题也异常关注,在他的新作《天大的小事》有专门的篇章介绍国外校车安全和运营方面的好做法。他在接受本报记者采访时说,校车安全在欧美各国都受到高度重视,在国外,不少国家将校园班车作为城市公共交通的重中之重,许多国家都有成形的做法。在美国,联邦法律详细规定了校车车体结构、防倾覆保护、刹车装置等34个方面的要求。在这种高标准下,美国校园班车由专业厂商制造,质量高、造价昂贵,有“客车的设施、卡车的骨架”之称。

王力介绍说,美国校车的司机都是经过特别挑选的专业司机,大多为女性(因为女性比男性更加细心谨慎)。更令人称奇的是美国校园班车的“特权”——为了保证车上孩子的安全,校车行驶时任何车辆不能随意超越,必须保持安全的距离,在遇到信号或特殊的情况

时,必须让其优先通过,即使在停车时,其他车辆也必须保持安全的避让距离。对学校校车超车,处罚是很重的。“美国的校车就是由教育部门直接管理,并且制定了严格的标准,由专门的一个类似汽车租赁公司的单位来提供校车,司机必须经过教育部门的专门培训。”好车、好司机,加上“特殊保护”,校车的安全事故率就会降低。此外,美国校园班车的购置都是政府出资,学生乘坐班车是免费的。

王力主张根据不同的国情采取不同的办法,“在中国,最关键要建立起来的不是校车要特别高级,其实这样大幅度提高成本反而会影响到校车的发展。我觉得应该是把校车警示用的橙黄色统一起来,校车每年年检和司机身体检查次数应该高于普通车辆,还有就是在公民中普及见到校车主动减速避让的意识。”

上图:美国的校车。王一男/摄

## ● 专家献计

### 鼓励公司运营 加强政府监管

昨天记者致电国家标准化委员会网站,向社会广泛征求意见。记者在收集资料过程中也注意到,其实近年来,社会各界都在为解决我国中小学校校车问题献计献策。其中,哈尔滨工业大学公共部门经济学研究专家梁雪峰对校车的运营方式曾有过比较清晰的分析,并被我国一些城市、地区所采用。梁雪峰提出的“校车公司式”运营能为有需要的家庭提供便利。具体做法是:政府管制下,由私人提供校车接送服务。其中,政府管制包括准入管制(例如,什么样的车、司机可以参与校车运营)和

价格管制(每人每天每公里的收费标准多少)两个方面。市人大代表、首师大教授雷达一直在关注校车问题,他认为,“靠公司来运营校车,政府来监管价格、准入两个方面,不能完全市场化。”对于校车安全新标准,雷达认为安全性上去了,这绝对是个重大成果,而且不能降低,应该坚持,“我觉得教委一个部门真的很难承担这种责任。个人认为交通委倒可以当协调的主角。”雷达指出,因为道路的问题、驾驶员的问题、设施和运营部门的问题,交通委都力所能及。

# LOTTE® 乐天® 华邦®



# 有乐天好团圆



## 国家体育总局训练局运动员专用饮料

### 团购热线: (010) 64801111 转 801