

如何解开大货大客高速路“死结”

汽车社会的安全是系统工程,人、车、路三大要素的安全缺一不可

□新华社记者 南辰

核心提示

近期各地高速公路由大货车、大客车等引发的恶性交通事故不断,包括包茂高速陕西延安安塞段“8·26”特大交通事故等,给人民群众生命财产安全造成重大损失。

记者注意到,在事故发生后,地方政府部门和交通运输部等迅速推出一些有针对性的安全举措,包括将取缔“红眼客车”,加强对卧铺客车和危险品运输车辆的监管,逐一排查9座以上客车等。

然而记者认为,长期以来大货车、大客车在高速公路上恶性死亡事故突出背后,隐藏着很多制度设计的问题,必须从顶层设计的高度加以重视和改革。仅仅头痛医头、脚痛医脚,恐怕起不了很大的作用、长期的作用。

客货运安全冗余不能被多拉快跑“吃掉”

“8·26”特大交通事故中,出事卧铺客车为什么在本应当休息的时段仍在高速路上“疲劳运营”耐人寻味。归根到底,在有限的时间内,在高昂的运输成本压力下选择“多拉快跑”无疑是罪魁祸首。记者认为,这也是很多大货车之所以选择超速、超载和疲劳驾驶的主因。

也就是说,虽然客运、货运公司制定了很多保证安全的管理制度,公安交管、交通运输等部门也有很多强制性确保安全的的规定,但是在油价、过路费等成本重压下,在公司内部畸形的“考核”下,司机所能掌控的、最重要的安全冗余被一而再、再而三地压缩。在这种背景下,出群死群伤的恶性事故是必然的、早晚的。

雷锋当年亲密的战友、副驾驶乔安山,是一位有着35年驾龄的老驾驶员。

但是谈到上世纪九十年代,为什么自己不再开车时,乔安山告诉记者,就是因为那时起老板就要求大货车或是大客车“多拉快跑”,受不了就不干了。

“我认为大货车、大客车恶性事故多要找根源。现在市场竞争秩序混乱,谁价格低,运输的活就给谁,造成恶性竞争,司机要想挣钱只能超载、超速、疲劳驾驶!”乔安山说。

每一条逝去的生命都伴随着几个家庭的悲剧和不可挽回的社会损失。当“多拉快跑”成为很多客货运一线司机和其公司被逼选择的生存模式时,相关部门必须及时对制度设计进行反思和纠偏。地方政府更要以安全为先,果断舍弃那些以牺牲安全为代价换来的“带血的GDP”。

如何依靠“技术+诚信”提高监管效率

记者注意到,在“8·26”特大交通事故中,GPS、视频监控等技术监控手段已经在卧铺客车上使用,暴露出的漏洞则是公司和监管部门对司机的管理、考核和监督执法并没有严格与技术监控手段挂钩。因此才会有技术手段“疲劳报警”后的“疲劳运营”,才会出现被架空的“强制休息时段”。

记者认为,在降低大客车、大货车恶性交通事故死亡方面,物流、客运行业和监督执法部门必须依靠“技术+诚信”提高监管效率。

举例来说,欧洲很多国家的大客车、大货车驾驶员都有定时进服务区休息,每天不超时工作的好习惯,这种好习惯

背后则隐藏着制度设计和科技的力量。这些车辆上大多都有GPS和监控系统,司机上车插卡,到点进进服务区休息,每天开几个小时都有数据可查。一旦违规被抽查到,不但要被罚巨款,从业资质甚至都有可能丧失。有这种制度设计和技术支撑,欧洲的大客车、大货车司机腰板硬得很,敢于对老板、客户的不合理、不安全要求说不。

下一步,国内应当考虑借鉴汽车发达国家的这些经验,建立客货运公司和从业司机的诚信管理机制,违反安全规定的公司、司机一票否决,依托前台的技术监管手段和后台的诚信监管机制,重塑国内客货运安全的基石。

汽车社会的安全是系统工程,人、车、路三大要素缺一不可

从汽车社会的高度审视,道路交通安全是系统工程,人、车、路三大要素的安全缺一不可。其中,驾驶员是最重要的主动安全要素。

俗语说“手握方向盘,脚踩鬼门关”。而当前国内大客车和大货车驾驶员充其量是低薪的熟练工种,急需从驾校源头加强培训。从职业定位的角度审视,相比民航的机长和铁路运输的火车司机,高速公路上大客车和大货车司机承担的安全责任一点也不轻,受到的安全教育和享受的职业待遇却有天渊之别,急需从管理环节和安全教育环节进行变革。

再说车的因素,当前,自主品牌占据

国内大客车和大货车市场的主要份额,但说实话,国内大客车和大货车的安全标准体系亟待提升。高速公路上的一起起惨烈事故背后,厂家如何制造出主动、被动安全性能更高的客货车,成为汽车业亟待正视、解决的问题。

而近期发生在哈尔滨的匝道侧滑事故,则证明了道路安全也是汽车社会安全的重要组成部分。在这方面,除了要在设计、施工过程中坚守质量第一的百年大计,还要积极向德国等汽车发达国家学习,加速提升高速公路的智能化服务水平,积极发展车联网等前瞻技术,让国内更多高速公路成为智能化的安全公路。

(新华社北京8月28日电)



最新消息

公安部副部长黄明:超速20%以上客车驾驶人,一律处罚后通报企业解聘

据新华社北京8月28日电 国务院安委会28日召开全国交通安全紧急电视电话会议指出,国务院事故调查组将对“8·26”陕西延安特大道路交通事故严肃调查处理,严厉责任追究,一查到底、绝不姑息。同时,安委会要求深入开展道路交通安全大检查,有效防范和遏制重大交通事故发生。

公安部副部长黄明在会上强调,要严把客运车辆出站、出城、上高速、过境“四关”,对7座以上客车、校车、旅游包车、危险品运输车实行“六必查”,特别是省际交通安全服务站要实施24小时勤务。严格落实货车管理措施,严查

货车不按规定车道行驶及超载、超速等违法行为,夜间客运车辆行驶速度要不超过白天限速的80%。强化长途客运班线监管,严防驾驶人疲劳驾驶。向大型客货运输企业和危险品运输企业派驻民警,在每个市、县的支、大队建立安全信息发布平台,并通过110、122报警平台和公安微博,举报重点车辆严重违法交通违法行为。同时,要迅速开展交通安全大检查和隐患排查整治。对于超速50%以上、情节严重的驾驶人,一律依法吊销机动车驾驶证;对于超速20%以上的客运车辆驾驶人,一律处罚后通报企业解除聘用。

交通运输部:凡不能实现驾驶员落地休息的线路,坚决予以停运

据新华社北京8月28日电 交通运输部日前发出《关于进一步加强长途客运安全管理工作的紧急通知》,强调立即对长途客运进行全面清理,逐车逐线对长途客车隐患开展全面排查整治。

各地交通运输部门立即对长途客运进行全面清理,逐车逐线对长途客车隐患开展全面排查整治。发现存在安全隐患的,要立即责令整改;整改不合格的,一律不得上路运营。

采取有效措施切实防止驾驶员疲劳驾驶。各地交通运输部门要督促企业合理安排班次,创造条件积极推行长途客运车辆凌晨2时至5时停止运行或实行接驳运输;严格落实驾驶员停车换人、落地休息制度,确保驾驶员按照规定时间休息,避免疲劳驾驶。1000公里以上的客运班线必须抓紧建立落实中途休息制度。凡没有建立中途休息点、不能实现驾驶员落地休息或接驳运输的线路,要坚决予以停运。

内蒙古将严禁长途客车夜间在境内行驶

据新华社呼和浩特8月28日电 内蒙古自治区政府28日召开会议,深刻总结呼和浩特发往西安的大客车所造成的“8·26”特别重大交通事故的教训,决定将严禁长途客运汽车夜间在境内行驶。

会议决定,自治区要对客货运输车、校车、

危化品运输车、旅游包车进行全面检查,并于近期出台规定。此外,内蒙古决定进一步加强车站管理。对客运站场进行全天候监管,严把出站关,严禁站外拉客,严格落实责任,坚决杜绝超载和技术性能不符合安全要求的车辆出站和上路行驶。

市九运会(前期项目)成年组成绩公告

代表团(队)	金牌	银牌	铜牌	奖牌
鹤壁供电公司	1	1	0	2
鹤壁职业技术学院	1	1	0	2
淇县人民医院	0	0	1	1
市委组织部	0	0	1	1

截至2012年8月26日