

潍坊——诸暨，  
延长了3小时

8月28日傍晚7点多，潍坊市客运中心，从潍坊出发到浙江诸暨的双层卧铺客车准备出发。

从潍坊到浙江诸暨，约973.7公里的路程，如果凌晨2点到5点不休息，一路通畅顺利到达目的地，大概要花13小时左右。现在凌晨2点到5点禁行，如果没有特殊情况，就是16个小时左右。

跟车的驾驶员有两位，44岁的董兆胜和43岁的张作方，另外还有一名乘务员。董兆胜从1995年开始跑客运，到现在已经17年，张作方也跑了15年的客运。这条线上共有三名司机轮岗，每个人每个月能休息10天左右。

8月29日上午11点多，这趟车到达浙江诸暨。稍作停留后，下午1点半左右，开始发车返程。

这时候如果旅程顺利，到达潍坊的时间应该是8月30日早上8点多。然而，这次路上遇上了雾天，耽误了一段时间，司机不敢在这种天气赶时间，只能在雾中缓缓行进，待雾散尽才重新恢复正常速度。原本该到站的时间，客车则刚过潍坊诸城，预计到达时要过中午了。

这种情况其实再正常不过了，到了冬天，经受的不仅仅是大雾天气的考验，雨雪冰冻的高速公路，延误好几个小时乃至半天一天，都只能干等着。

董兆胜说，和张作方两个人已经是老搭档了，规定每位司机驾驶时常一次不得超过4小时，其实一般3小时过后，两个人就会轮班，“不能等到累得不行了再换人，觉得疲劳了就得立马换。”一般这16个小时路上，除去禁行的“黑色三小时”，每人也能轮班驾驶两次，休息两次。

大巴车里的  
“上下铺”

在长途客运中心停着的几辆省际长途客车，有的已经改造成座椅形式的单层车。自今年3月1日起暂停生产、销售卧铺客车，并暂停办理卧铺客车的注册登记的规定出来后，达到年限的双层卧铺车都将改造成座椅式的单层车。

将双层卧铺车改造成单层座椅车，目的是通过减少卧铺床位、合理调整车内布局、增加出入口等，为旅客留出足够的紧急疏散通道。按照这个趋势，双层卧铺车在陆陆续续达到年限后，将会最终消失在客运市场上。

外面看上去，这辆车牌号为鲁GJ1685的双层卧铺客车，车身还很新，丝毫看不出长途跋涉的痕迹。从各种证件上可以得知，这是2011年9月份刚刚改装过的新卧铺车型，到现在刚刚整一年。

从窄窄的入口上车后可以看到，司机座位后面一处台阶，台阶上是打扫后干干净净的木地板，整整齐齐三列像是学生宿舍的“上下铺”，铺位很窄，是名副其实的“单人床”。相隔两排铺位之间的过道不足半米，仅容一个人成年人走过。中间的铺位稍向后，距台阶处有80cm。

司机告诉记者，在2011年9月改造前，中间铺位和台阶处距离很近，至少要留80cm是新规定。另外，记者注意到，该车后侧还有一个出入口。

不过，像现在的条件，如果遇到突来的险情，处于最内一列的乘客，还有上层铺位的乘客，恐怕都难以及时逃生。就算靠窗，窗户被两层铺位挡

与8.26陕西双层卧铺客车特大交通事故仅相隔一天，8月28日凌晨0：20左右，在济荷高速长清段济南方向68公里处，由河南郑州发往山东滨州车牌号为豫AJ5976的双层卧铺客车与一辆运盐货车发生追尾事故，造成1人(司机)死亡，11人受伤。高频率的双层卧铺客车交通事故和旅客伤亡数字，接连刺痛人们的眼球。

安全问题如今正架在火上烤，  
接连的事故关系车更关系人

“中枪”的卧铺  
受惊的驾驶人

文/本报记者 杨万卿 片/本报记者 孙国祥



卧铺车内景。

着，恐怕根本没有空间和机会破窗而出。潍坊市客运中心运管处负责人提到，双层卧铺客车即便经过改造，在安全逃生系数上，还是远远小于单层座椅客车。“三列变成两列，过道变宽。双层变单层，车窗前没有障碍物。”

按照要求，鲁GJ1685的双层卧铺客车要到2019年9月21日才到达规定年限，司机董兆

胜摆摆手：“哪能到那时候，估计五年以上就该改造成座椅车了。”

车的问题  
还是人的问题

陕西延安特大交通事故发生后，面对36人死亡的惨剧，全国开始重点整治卧铺大巴

车。此时，新浪网友“踏风”提出了自己的观点——“把事故频发的元凶安在卧铺客车身上，无疑是很可笑的。许多卧铺车性能不错，车上配备卫生间等设备，售价逾百万元。问题还是出在人身上。卧铺车一般都是长途行驶，两三个司机轮流开车。车主为了赚钱，途中除了吃饭时间一般不停车，甚至还超速行驶，开出跑车的

速度。”

虽然现在多是经过几次改造的双层卧铺客车，而且每次在路上时，客运中心都运用动态监控手段做好运营车的组织调度，并及时发送重特大交通事故通报、安全提示、预警信息。但是，意外难免发生。据悉，出事的双层卧铺大巴车上，也装有GPRS定位系统，除去双层卧铺结构的缺陷外，确实也对长途客运司机提出了更严格的素质要求。

今年44岁的董兆胜，已经有了17年驾驶长途客车的经验，多年的驾龄和经历已经让他能够在遇到风霜雨雪时应对自如，但是，数数自去年开始的死伤惨重的长途卧铺客车事故，还是让这位身经百战的老司机每每上路，都不由自主地比以往更加提高警觉。

在潍坊市客运中心，记者大略统计了一下，几乎所有长途客运司机都在35岁到45岁之间，驾龄都在20年左右，长途客运经验也都很丰富。

客运中心运管处负责人介绍到，在今年7月份潍坊市道路运输管理处发放的《道路旅客运输企业安全管理规范(试行)》讲义中提到，驾驶员是造成事故的重要因素，个别驾驶员安全意识淡薄、交通违法行为普遍、应急处置技能不足等问题突出，暴露出驾驶员准入门槛较低，运输企业内部管理不规范、驾驶员日常教育缺失等问题。并从提高准入门槛到健全退出体质等五个方面提出了更高、更严格的要求。

潍坊市客运中心运管处负责人提到，即使是老司机，也会定期接受岗位培训和考核。

仍然存在的  
市场需求

目前，潍坊共有卧铺客车60多辆，其中改造成座椅式的双层卧铺班车数仅有10多辆，双层卧铺客车仍居多数。

实际上，适用长距离旅行的卧铺客车是我国特有的车型，在国外没有这种车型。该车型于20世纪80年代末开始研制，第一辆卧铺客车出现于1991年4月,1996——1998年达到销售顶峰，最大年销售量达到7200辆。在这一期间，卧铺客车又相继出现高中档次的卧铺客车。记者了解到，除了双层卧铺车，三层卧铺客车也已经出现。

记者在客运中心采访了几位乘客，多数乘客对卧铺客车的安全问题已经非常熟悉，如重心高、过道窄、易燃物多，事故高发，一旦发生事故乘客很难逃生。另外，随车乘务员还指出，乘坐卧铺车时一旦车辆相撞发生侧翻，乘客很容易撞到铁栏杆，导致头部受伤、四肢骨折，安全系数远不如座位车。

“卧铺车就是方便，买票上车，什么时候来什么时候走，也不用担心买不上票。”客运中心运管处负责人提到，虽然近期双层卧铺车事故频发，但是不该否定卧铺车的存在意义。他说，卧铺车不光方便买票，点对点流动性强，还方便携带行李背着大包。

“一般选择乘坐卧铺车的乘客很少坐火车，反过来也一样。”该负责人提到。

另外，记者注意到，在潍坊市客运中心出发的长途卧铺车每出行都要对车辆本身进行例行检查，而且逃生锤和灭火器是必不可少的。

提到近期有媒体曝出宇通公司仍在生产销售安全系数低的禁售客车，潍坊市客运中心运管处负责人提到，自10月1日起，未按规范标准实施改装的营运卧铺客车一律不得上路运营，未按《规范》改装的营运卧铺客车一旦上路被查，将被予以暂扣，直至改装完毕。