

D04

长途卧铺车之变·特别策划

TE BIE CE HUA

WEEKLY
潍坊周读

因为车辆安全事关重大,因此车辆上有很多的摄像头。

在潍坊,目前保有60余辆长途卧铺车在运营。自去年开始,它们已经进行过一次初步改造。但最近长途客运车辆的安全问题此起彼伏,来势汹汹的二次改造看来难以避免,同时十余辆正欲申请运营的长途卧铺车更是面临着不小的尴尬。

整改来势汹汹,但这不是能一刀切了事的,硬件软件、成本市场都得考虑好

“二次改造”是个精细活儿

文/本报记者 李小凯 片/本报记者 孙国祥

曾经的卧铺车整改

据统计,山东省长途卧铺车有将近900辆,其中潍坊以60辆占据总份额的近7%,而济南大约存有106辆,德州仅有不到10辆长途卧铺车在运营。潍坊在运营的这60辆长途卧铺车,早在去年就进行过一次改造,面对即将进行的卧铺改座的改造,去年的初改造应该有着一定的借鉴意义。

除了对车内乘客通道进行加宽,拆除相应卧铺铺位之外,每一辆长途卧铺车还要安装带有拍照功能的摄像头和GPS定位系统,以期实现图片同步传输,保证在车辆发生意外事故的时候,救援人员能够第一时间获知现场的信息并及时赶往现场进行救援。

潍坊市运管处客运科科长周成海告诉记者,去年改造之前的长途卧铺车大都设有34个或者36个卧铺床位,为增加乘客在紧急情况下的逃生空间,每辆车上拆除2到3个卧铺床位,同时增加旅客的活动空间。调整车内布局改造疏散通道之后的长途卧铺车,无疑给旅客的紧急逃生提供了更多生还的空间和机会。

另外,安装了具有图片传输功能的GPS定位系统之后,理想状态下,长途卧铺车的黑色三小时应该尽收眼底,避免客车司机出现疲劳驾驶以及打瞌睡的情况,另外监督公司对客车是否超载以及客车车况更能及时得到了解。但周成海也坦言,去年安

装GPS定位系统之后,目前的使用状况并不是太理想,硬件的改进无法从根本上杜绝各种安全隐患。

去年按照全省要求,所有长途卧铺车在进行初改造之后,2011年10月1日前,若未改造完成,则勒令停止运营。近日,陕西延安市的一场长途卧铺车的特大交通事故,长途卧铺车这个“烫手山芋”的安全隐患问题再次被这场血淋淋的惨剧提起。

我国幅员辽阔,地域差异很大,发展也不均衡,有很多地方直达铁路还无法修建到位,公铁联运还有断档,而点对点的长途卧铺客车,也就还有生存空间。

按照正常的运营年限(7至8年),潍坊这批在营的60辆长途卧铺车仍有四五年甚至更长的运营年限,但面临更彻底的二次改造,虽然正欲申请运营的长途卧铺车已经被要求卧铺改座,但已经经历过初改造的他们,未来该何去何从?而对那些还未报废、手续齐全、正在运营的大批长途卧铺客车,又该怎么办?

改造车,更得改造人

“长途卧铺客车”上世纪80年代末研制,1996至1998年达到销售顶峰,一度创造过年销量7200辆的市场业绩。但随着时代发展和出行方式变革,卧铺汽车市场早已逐年萎缩。尤其因事故多发,伤亡惨重,卧铺客车安全性越发受到广泛质疑。

周成海说,长途卧铺车面临

的车体重心高、空间小、通风差、危险性大等问题越来越成为显而易见的安全隐患,去年的第一二次改造也只是从硬件上对这些问题进行了初步改造。而面对今年8月27日,交通运输部下发的《交通运输部关于进一步加强长途客运安全管理工作的紧急通知》,周成海认为,虽然长途卧铺客车的二次改造势在必行,但不能单纯受安全事故的影响,对二次改造实行一刀切,“短时间强制将卧铺改座是不现实的”。

即使现有长途卧铺车都进行卧铺改座,也不可能从根本上杜绝交通事故的发生,反而会因为这种太仓促的改造带来一些不必要的负面影响,另外还应该考虑到改造成本问题,“一辆车补贴几十万,60辆车下来不是一个数目”。周成海建议,如果潍坊的在营长途卧铺车要改造,那就应该考虑其运营年限的情况下逐渐改造。

但周成海也认为,目前潍坊尚未按照交通运输部的紧急通知下发落地文件,但按照去年“7.22”时间之后全省的改造计划,潍坊初改造的计划方案对于这二次改造倒是有着不小的借鉴意义,而且二次改造更应该注重从业人员的改造。

潍坊市运管处担负着“三管一监督”职责,其中对从业人员的监督就是其中最重要的一项。周成海建议,所有长途卧铺车应该严格执行以下制度:每天凌晨2点至5点,长途班线的卧铺车必须停止运行;驾驶员24小时内累计驾驶时间不得超过8小时,白

天连续驾驶时间不得超过4小时,夜间连续驾驶时间不得超过2小时;驾驶员每次停车休息的时间,不得少于20分钟。

这些制度的执行关键在于从业人员(司机),所以对于即将进行或者已经开始的二次改造,他们的“改造”理应在这次改造大潮中占据相当的比重。

安全监督是关键

“就算初改造、二次改造之后,长途卧铺车事故发生的数量减少了,我们也不能将这种进步完全归功于硬件的升级和车况的改造。”周成海认为,降低长途卧铺客车事故发生概率的关键因素还是加强安全监督,虽然不少长途客车的司机也说出了他们的苦衷,有时候夜班赶车,基本都是应旅客的要求,但即便如此,监管部门仍然会对如此的卧铺车以及私自关闭GPS定位系统的客车做出停营整顿的严厉处罚。

首先要强化年审、年检,对于软硬件资质不达标的卧铺客车,只要整改不到位就坚决淘汰,先别管它是否到报废期,就一句话“绝不可带病运行,带隐患上路”。再者,要对长途卧铺客车进行升级改造,要增设逃生、避险通道,每隔几个乘位就要设一个应急门或应急窗,另外还要配发“破窗安全锤”,至少每个乘客要人手一把,如果怕丢,车长可以收抵押金,下车时交锤返钱。

“记得某市公交车安全锤丢了装、装了又丢,后来人家专门订制了一批醒目的黄色实心砖,还喷上“安全砖”字样,一辆车放了十几块,就扔在车座下面,结果一年多了一个也没丢,砖也好、锤也好,关键时刻只要能用、好使就行!”

如果这辆出事的卧铺客车,每个床位上都有一块很有份量的“黄砖头”,车窗上再有一个明显的击破位置标识,未等火起、窗已破、人已逃,想必肯定不会有这么大的伤亡。“只要想到了、做到了,办法总比问题多”。

另外,必须无条件地强制落实2011年7月24日交通运输部对卧铺客车的安全规定:要强制安装车载视频装置,要强制在凌晨2时至5时临时停车休息,因为事故调查还在进行中,不能妄断此次事故是否为司机疲劳驾驶所致,但都知道在凌晨2时左右是人体反应最慢、最迟缓,急需睡眠的阶段,对于长途司机更是如此。山西就曾出台规定:禁止跨省运营的双层卧铺客车在每日20点至次日6点驶入境内高速公路。

同时也有业内人士指出:目前,卧铺客车已不是客运市场主力车种。但在铁路运输不能满足需求而高速公路网尚未建成之前,长途卧铺客车这一过渡期产品的作用仍不可小视。既然“存在的,就是合理的”那就必须让它安全上路、安全运营,在“安全”与“速度”、“生命”与“效益”面前,我们必须无条件地选择前者。



整改来势汹汹,但这不是能一刀切了事的,

硬件软件、成本市场都得考虑好

“二次改造”是个精细活儿

文/本报记者 李小凯 片/本报记者 孙国祥

曾经的卧铺车整改

据统计,山东省长途卧铺车有将近900辆,其中潍坊以60辆占据总份额的近7%,而济南大约存有106辆,德州仅有不到10辆长途卧铺车在运营。潍坊在运营的这60辆长途卧铺车,早在去年就进行过一次改造,面对即将进行的卧铺改座的改造,去年的初改造应该有着一定的借鉴意义。

除了对车内乘客通道进行加宽,拆除相应卧铺铺位之外,每一辆长途卧铺车还要安装带有拍照功能的摄像头和GPS定位系统,以期实现图片同步传输,保证在车辆发生意外事故的时候,救援人员能够第一时间获知现场的信息并及时赶往现场进行救援。

潍坊市运管处客运科科长周成海告诉记者,去年改造之前的长途卧铺车大都设有34个或者36个卧铺床位,为增加乘客在紧急情况下的逃生空间,每辆车上拆除2到3个卧铺床位,同时增加旅客的活动空间。调整车内布局改造疏散通道之后的长途卧铺车,无疑给旅客的紧急逃生提供了更多生还的空间和机会。

另外,安装了具有图片传输功能的GPS定位系统之后,理想状态下,长途卧铺车的黑色三小时应该尽收眼底,避免客车司机出现疲劳驾驶以及打瞌睡的情况,另外监督公司对客车是否超载以及客车车况更能及时得到了解。但周成海也坦言,去年安

装GPS定位系统之后,目前的使用状况并不是太理想,硬件的改进无法从根本上杜绝各种安全隐患。

去年按照全省要求,所有长途卧铺车在进行初改造之后,2011年10月1日前,若未改造完成,则勒令停止运营。近日,陕西延安市的一场长途卧铺车的特大交通事故,长途卧铺车这个“烫手山芋”的安全隐患问题再次被这场血淋淋的惨剧提起。

我国幅员辽阔,地域差异很大,发展也不均衡,有很多地方直达铁路还无法修建到位,公铁联运还有断档,而点对点的长途卧铺客车,也就还有生存空间。

按照正常的运营年限(7至8年),潍坊这批在营的60辆长途卧铺车仍有四五年甚至更长的运营年限,但面临更彻底的二次改造,虽然正欲申请运营的长途卧铺车已经被要求卧铺改座,但已经经历过初改造的他们,未来该何去何从?而对那些还未报废、手续齐全、正在运营的大批长途卧铺客车,又该怎么办?

改造车,更得改造人

“长途卧铺客车”上世纪80年代末研制,1996至1998年达到销售顶峰,一度创造过年销量7200辆的市场业绩。但随着时代发展和出行方式变革,卧铺汽车市场早已逐年萎缩。尤其因事故多发,伤亡惨重,卧铺客车安全性越发受到广泛质疑。

周成海说,长途卧铺车面临

的车体重心高、空间小、通风差、危险性大等问题越来越成为显而易见的安全隐患,去年的第一二次改造也只是从硬件上对这些问题进行了初步改造。而面对今年8月27日,交通运输部下发的《交通运输部关于进一步加强长途客运安全管理工作的紧急通知》,周成海认为,虽然长途卧铺客车的二次改造势在必行,但不能单纯受安全事故的影响,对二次改造实行一刀切,“短时间强制将卧铺改座是不现实的”。

即使现有长途卧铺车都进行卧铺改座,也不可能从根本上杜绝交通事故的发生,反而会因为这种太仓促的改造带来一些不必要的负面影响,另外还应该考虑到改造成本问题,“一辆车补贴几十万,60辆车下来不是一个数目”。周成海建议,如果潍坊的在营长途卧铺车要改造,那就应该考虑其运营年限的情况下逐渐改造。

但周成海也认为,目前潍坊尚未按照交通运输部的紧急通知下发落地文件,但按照去年“7.22”时间之后全省的改造计划,潍坊初改造的计划方案对于这二次改造倒是有着不小的借鉴意义,而且二次改造更应该注重从业人员的改造。

首先要强化年审、年检,对于软硬件资质不达标的卧铺客车,只要整改不到位就坚决淘汰,先别管它是否到报废期,就一句话“绝不可带病运行,带隐患上路”。再者,要对长途卧铺客车进行升级改造,要增设逃生、避险通道,每隔几个乘位就要设一个应急门或应急窗,另外还要配发“破窗安全锤”,至少每个乘客要人手一把,如果怕丢,车长可以收抵押金,下车时交锤返钱。

“记得某市公交车安全锤丢了装、装了又丢,后来人家专门订制了一批醒目的黄色实心砖,还喷上“安全砖”字样,一辆车放了十几块,就扔在车座下面,结果一年多了一个也没丢,砖也好、锤也好,关键时刻只要能用、好使就行!”

如果这辆出事的卧铺客车,每个床位上都有一块很有份量的“黄砖头”,车窗上再有一个明显的击破位置标识,未等火起、窗已破、人已逃,想必肯定不会有这么大的伤亡。“只要想到了、做到了,办法总比问题多”。

另外,必须无条件地强制落实2011年7月24日交通运输部对卧铺客车的安全规定:要强制安装车载视频装置,要强制在凌晨2时至5时临时停车休息,因为事故调查还在进行中,不能妄断此次事故是否为司机疲劳驾驶所致,但都知道在凌晨2时左右是人体反应最慢、最迟缓,急需睡眠的阶段,对于长途司机更是如此。山西就曾出台规定:禁止跨省运营的双层卧铺客车在每日20点至次日6点驶入境内高速公路。

同时也有业内人士指出:目前,卧铺客车已不是客运市场主力车种。但在铁路运输不能满足需求而高速公路网尚未建成之前,长途卧铺客车这一过渡期产品的作用仍不可小视。既然“存在的,就是合理的”那就必须让它安全上路、安全运营,在“安全”与“速度”、“生命”与“效益”面前,我们必须无条件地选择前者。