

编者按:近来,我国恶性客车交通事故不断,虽然国家领导人高度重视,政府相关部门连发各种文件和通知,国家客车标准也在不断修改和完善,但这些努力总是难尽人意。

当恶性客车交通事故从偶然变成常态,传统办法又难以解决时,我们不得不反思,为什么欧美客车事故率低于其它交通方式,而我国客车运输却似乎成了最危险的交通方式?

本报刊发的读者来信和专家观点,对这一问题进行了探索,并提出了建议。

事件回放

■王健

延安卧铺客车追尾事故现场「还原」

用交通工程方法分析延安卧铺客车追尾甲醇罐车事故,可以复现这样的事故过程:

包茂高速安塞段由北向南 K484+95 米处,单向三车道。凌晨 2 时 40 分,一辆罐车从安塞服务区驶入高速公路,刚从匝道加速驶入中间行车道,车速大约 60 公里/小时。后面一辆客车在中间行车道上正常行驶,车速大约为 90 公里/小时。驾驶员突然发现前面有车,采取紧急制动(现场勘测有制动拖痕约 10 米),因车速高于罐车速度,撞上罐车发生追尾碰撞,一起很简单的客车驾驶员责任事故。

在这起普通追尾碰撞事故中,由于一些偶然因素的积聚而衍变为特大交通事故,两个重要因素是客车里满载 39 名乘客,罐车运载的是危险货物甲醇。当客车-罐车相撞时立刻引发大火,造成 36 位乘客死亡。

进一步分析驾驶员、车辆和道路环境因素。夜间行驶中的驾驶员可能存在疲劳工作问题,客车在前日下午 5 时驶出汽车站,中途更换过驾驶员,其中一位驾驶员在包头下车。

就车辆因素来讲,追尾撞击造成客车前部嵌入罐车约 2 米,车身结构承受了巨大冲击力,乘客生存空间没有受到损害,车辆技术状况正常。

这辆卧铺客车(蒙 AK1475)的运营商是内蒙古呼运集团,一家专业国营运输公司。这种身份避免了对私营公司追求经济利益的指责。该车装配有车辆全球定位系统(GPS)和视频装置,正常回传事故发生前车内驾驶员的图像信息,符合交通运输部的运营法规要求,也免除了主管机构的责任。客车配置 3 名驾驶员,遵守运营客车管理规则没有超载,又免除了运营商的责任。卧铺客车是中国最大的客车制造商生产的产品,是宇通客车系列中技术性能和配置都比较好的车型(标准配置车价约 80 万元),没有汽车制造的问题。

严格地说,这起特大交通安全事故的发生,并没有发现驾驶员有重大违法或违规行为,而是由许多细小潜在在危险行为和偶然因素结合引发的悲剧。

读者来信

“8.26”事故应从深层找原因

中国汽车报编辑部:

导致 36 人死亡的“8.26”延安特大卧铺客车交通事故并不是孤立的,据不完全统计,最近 17 个月以来发生了多起卧铺客车事故,造成 140 人遇难。我国卧铺客车数量占大客车的比例为 1%左右,但其事故死亡人数占大客车事故死亡人数比例却达 10%。

“8.26”延安特大卧铺客车交通事故发生后,许多人断定,争论多时的卧铺客车去留问题有了结果,卧铺客车定然是“万劫不复”了。但我认为:不能只看问题的表面,就把卧铺客车推向深渊。如果不

能理性地挖掘事故的深层次原因,类似事故还会发生在其他客车上。

首先,交通事故频发的根源在管理。死亡事故密集发生在卧铺客车上,只能说明卧铺客车的运营管理存在极大漏洞。

为什么在“春运”等交通流量大、运量大的特殊时期,方方面面抓得紧,事故就会少下来?特殊时期一过,管理松下来,事故又会多起来?这说明我们习惯的这种搞运动式的管理方式存在很大弊端。即使取缔了双层卧铺客车,在这种时

紧时松的管理下,其他客车就不会发生类似问题吗?

其次,卧铺客车的地位暂时无法替代。据中国道路运输协会统计,2010 年我国卧铺客车客运量达到 1.8 亿人次。卧铺客车运输方式的形成有历史渊源,短期内难以退出历史舞台。毕竟 1.8 亿人次的运量不是短期内可以轻松消化的。相比航空、铁路等其它运输方式,卧铺客车的性价比、出行便捷等优势使其拥有巨大市场,这是短期内无法替代的。

无锡读者 李洪

专家观点

一刀切解决不了根本问题

从“8.26”特大交通事故谈客车管理



意图。

「8.26」延安特大卧铺客车追尾事故示意图。(原图载于《山西晚报》)

■重庆交通大学公共交通学者 王健

■ 客车安全问题再成焦点

“8.26”特大交通事故是我国近年发生的系列客车事故中最严重的一起卧铺客车事故,但此前发生的多起客车事故同样触目惊心。2009 年 6 月 5 日,四川省成都市一辆公共汽车在川陕立交桥上桥处发生火灾,当场 25 人遇难,76 人受伤。2011 年 7 月 22 日,一辆卧铺客车在河南省信阳市京港澳高速公路 938 公里处起火燃烧,造成 41 人死亡、6 人受伤。

成都公交车火灾后,空调公交车成为社会关注热点。辽宁省沈阳市交通局决定:禁止空调巴士运营、禁止双燃料巴士运营。政府推行这样的因噎废食措施,自然要被社会大众耻笑,禁止双燃料车运营,则违反了汽车工业节能减排和公共交通行业发展潮流。

京港澳高速公路卧铺客车火灾事故发生后,卧铺客车又成为众矢之的。工业和信息化部暂停全部卧铺客车产品《公告》,公安部暂停办理卧铺客车注册登记,一些地方交通运输管理部门暂停发放运营客车线路牌,大有禁止卧铺客车运营之势。

一起重大客车事故发生后,相关部门颁发一系列文件和通知,要求深刻吸取事故教训,开展全面安全排查整治。下一起事故发生后,相关部门再颁发类似文件和通知,或修改相关法规和标准,再组织一次拉网式大检查。这种应对特大大事故的管理套路,形式

上看起来轰轰烈烈,但实际效果甚微。这种管理能力受到公众普遍质疑,绝不是意外的事情。

■ 应科学分析事故原因才能找到解决办法

从交通工程学角度分析,道路旅客运输安全的关键因素是驾驶员和车辆。其中人是主动因素,车是被动因素,在某种程度上说,道路交通事故基本是人为的。有一种观点认为,卧铺客车的危险系数是普通大客车的 10 倍,其依据来自我国卧铺客车的数量只占大客车 1%,事故死亡人数所占比例却高达 10%。

国际上通行的安全评价指标是事故死亡率。欧洲道路交通事故数据库(CARE)的统计数据表明:客车每亿公里的乘客死亡率为 0.02,而私人小汽车每亿公里的乘客死亡率为 0.56;美国联邦公共交通管理(FTA)的统计数据表明:公共巴士每亿英里的乘客死亡率为 0.05,而私人小汽车每亿英里的乘客死亡率为 1.42。遗憾的是公安部交通管理局从未公告过卧铺客车保有量,也没有提供分车型交通死亡数据和类似事故统计数据,导致以上观点缺少科学依据。

客观地讲,长途出行是我国社会经济生产和消费活动衍生的需求,在飞机、火车不能完全覆盖的广大偏远地区,即使所有家庭都买得起乘用车,可以取代卧铺客车出行,但乘用车发生交通事故的可能性仍然存在,且远高于公共交通方式。与客车事故惟一不

同之处是一次性伤亡人数少,社会关注度低,各级政府的责任会减轻,某些相关部门领导不会被降级或撤职。

公安部交通管理局相关负责人说:国外几乎没有卧铺客车。以此作为淘汰卧铺客车的理由显得很牵强。事实上,卧铺客车在许多国家还有,不仅在发展中国家如印度有,在发达国家如英国、日本也有。

1933 年,美国《大众机械》杂志介绍过一款卧铺客车,该车提供两种不同坐席供乘客坐或躺,尾部还有专门放置行李的空间。早在 20 世纪 20~30 年代,英国从伦敦到利物浦和曼彻斯特都有卧铺客车,后来停运了很长时间。2011 年 10 月,总部设在苏格兰珀斯的跨国运输公司捷达集团又重新开通伦敦到苏格兰的卧铺客车,每晚 11:55 离开伦敦,次日早 7:45 到达格拉斯哥。日本从东京到大阪每天有 160 对高铁列车运营,但西日本铁路公司仍然经营夕发朝至卧铺客车,因其价格便宜一直保有一定的市场需求。

一些人误以为卧铺客车是“中国特有”的低级客车产品,看到卧铺客车交通事故也不探究原因,就要求淘汰卧铺客车。饱汉不知饿汉饥地问,乘坐卧铺客车的人为什么不选择高铁和飞机?这就好像问吃不饱饭的人为什么不吃肉呢?

当交通事故数据都被选择性地利用,缺失实事求是的科学依据时,真理与谬误只有一步之遥。道路运输管理部门的数据表明,我国运营近 30 年的卧铺客车发生的交通事故中,由车辆因素所引发的事故仅为 0.4%。

■ 采用系统方法解决交通安全问题

联合国《道路安全行动十年全球计划》确定的基本指导原则,是采用道路交通安全系统方法。所谓道路交通安全系统方法,是将人类的局限性(人体承受动能的限度)作为设计道路系统的重要基础。全盘考虑道路使用者、车辆和道路环境等因素,更加注重速度管理以及车辆和道路设计。因此,道路交通安全应由道路系统设计师,而不是道路使用者负主要责任。道路系统设计师包括道路管理者、汽车制造商、警察、官员和立法机构,以及卫生服务部门、司法系统、学校和非政府组织等。每一个道路使用者,不论驾驶员、乘客或行人,都负有遵纪守法的责任。