

湖南湘潭校车事故引发安全讨论 根据公开报道 盘点 2010 年至今 43 起此类事故——

超载致村镇校车事故多发

近日,湖南湘潭校车翻入水沟,导致 11 人死亡,其中包括 8 名幼儿,再次敲响了校车安全警钟。

据媒体统计,2010 年至今近 5 年来,全国至少发生 43 起,约 8 成均有致死情况,死亡人数达到 153 人,其中多数是幼儿。根据事后说明显示,车辆超载成为校车事故的罪魁祸首,司机无行车资质及车辆不符合规定也是悲剧发生的主要原因。

专家表示,除了加强法律法规的监管外,避免校车意外发生更好的方式就是,哪里有居民哪里就办学,布点均衡,尤其是在边远地区,从而避免学生不得已选择“黑校车”上学。



湖南湘潭校车事故打捞现场

数说

4 年多 43 起校车事故 153 人亡

数据显示,2010 年至今,全国共发生了 43 起校车事故,其中,悲剧发生最多的是 2011 年,共发生了 14 起。

那一年,震惊全国的当属发生在江苏徐州的“12·12 校车事故”,这起事故被定性为重大道路交通事故。这起由一辆私营客车充当的校车,在送 49 名学生回家途中侧翻滑入水沟,导致车内 15 人死亡,8 人受伤。随后,国务院安委办专门发文要求进一步加大校车交通安全源头管理。

2012 年 3 月 28 日,《校车安全管理条例》正式通过,对接送接受义务教育的学生上下学的 7 座以上的载客汽车进行规范。

条例要求,生产校车的企业应当保证所生产包括改装在内的校车符合国家安全标准,并由取得校车驾驶资格的人员驾驶。行驶线路、开行时间和停靠站点都需要制订合理的运行方案。

然而,尽管此后教育部也年年重申各地应遵

循该条例保障校车安全,但梳理统计发现,在此条例颁布前的两年半时间里,共发生了 22 起校车安全事故,而此后校车事故量也并没有锐减,至今依然发生了 21 起,与此前数量相当。可见,条例的出台与教育部的多次强调并没有遏制校车事故频发的苗头。

校车事故不仅在数量上惊人,在后果上也令人揪心。记者盘点发现,这 43 起事故,每起都有不同程度的人员伤亡,共造成了 153 人死亡,且多数是幼儿。其中,有 6 起死亡事故的死亡人数超过 10 人。

中国人民大学教育学院教授程方平表示,国家明确规定政府部门要主导校车的配备,但是从现在来看,各地政府部门并没有承担这部分的责任,而是由学校自己配备,这就存在许多安全隐患,也就没有明确的责任保障体系,那么最后的追责也是一笔糊涂账。

原因

超载成校车安全第一杀手

记者盘点发现,在这 43 起校车事故中,多数都涉及超载,仅有 3 起明确显示不存在超载现象。超载成为“悲剧”第一杀手。

据公开报道,致死人数最多的为“甘肃庆阳正宁特大交通事故”,非法改装校车因雾天超速,与货车相撞,导致 22 人死亡,其中有 19 名幼儿。

由于幼儿年龄较小,在意外发生时无应对能力,使得幼儿园成为校车安全重灾区。

比如,由于超载,车内孩子数量多,湖北荆州市两名 4 岁儿童被老师遗忘在校车内,直至下午放学才被发现,送医已回天乏术。据了解,该校车为非法改装车,狭窄的车厢经常挤进去二三十个孩子,长期超载。

据《校车安全管理条例》规定,校车载人不得超过核定的人数,不得以任何理由超员。记者梳理发现,这些事故中,有的学校临时雇用社会车辆,每月收取学生 100 元的乘车费用,但因超

载严重,部分学生有时要站着乘车。几乎所有的涉事校车都不符合标准,无证非法改装“黑车”、使用无照报废车辆,甚至农用三轮也能充当校车。

江苏如皋一私人幼儿园校车送孩子回家时,一名 4 岁女童被活活憋死。原来,7 座的面包车内竟然挤进去 26 人。而在甘肃正宁特大校车事故中,核载 9 人的改装金杯校车实载人数竟然达到了 64 人,足足超出 6 倍多。

超载是校车出事的主因,存在监管不善的问题,对此,中国教育科学研究院研究员储朝晖表示,政府管理部门仅仅监管还不够,必须要负起责任。

他说,大家都对校车事故很敏感,但过了“敏感期”后,社会对此类事故的感知就会进入麻痹状态。因此,公众的群体追责意识不强,受害者一般都是接受赔偿。同时,各地政府应对此类舆论热点问题也有更多的技巧来回避责任。

调查

过半为村镇基层学校

记者梳理发现,发生事故的 43 所学校中,过半为村镇学校,共计 23 所,其他也多为区县基层学校。例如,刚刚发生的湖南湘潭校车事故,湖南省教育厅通报称,目前调查初步判断,校车存在超载,雨湖区响塘乡金桥村乐乐旺幼儿园的校车驾驶员郑友华存在未按审定路线行驶的情况。

此外,这些乡村学校中,校车标准不过关,有些甚至没有经过教育部门审批,未获办学资质或借址办学。如,超载导致 2 人死亡的北京门头沟腾龙幼儿园,还存在借址办学;教委也表示,该幼儿园未注册,属于非法办学。同时,涉事司机曾吸毒有多次前科,这也与校车管理条例规定

严重不符。

长期关注校车安全问题的中国政法大学教授王静波曾表示,《校车安全管理条例》出台两年多,城市校车安全性有了大幅度提高,但是基层地区,安全形势依然严峻。该如何保护这些地区的校车安全问题?王静波认为:“第一个要对基层特别是农村的义务教育的学校、幼儿园,教育行政机关要合理布局。对于幼儿园,要保障就近入学。第二通过政府的财政补贴,尤其是经济欠发达地区的农村,对于校车保障,如果依赖当地的财政可能是难以弥补的,这就需要中央财政要给予特别的关注,通过国家财政补贴,来保障校车安全。”

解析

幼儿园要布点均衡加大补贴

近年,从中央到地方,都高度重视校车安全问题,每年都会出台红头文件,但是校车安全问题依然时有发生,对此,21 世纪教育研究院副院长熊奇认为,这是因为《校车安全管理条例》里并没有明确政府的保障责任,而是仅仅指明了政府的监管责任。比如说,政府只是去查学校是否有不合格校车,如果有就依法取缔,但是取缔完就不再追究了。如果明确政府的主体保障责任,出了问题直接追究政府的责任,校车安全问题也就迎刃而解了。

此外,程方平教授也建议,各地方要出台一些更细化的关于学生安全责任方面的政策法律,由于红头文件并没有明确的责任和奖惩,因此光发红头文件是没有用的。另一方面,要加强校车的资格准入,包括对校车的车检、驾驶人的资格审查等方面要更严格、更全面。

记者盘点发现,很多校车事故中家长称送孩子坐黑校车很无奈,因为距离太远、家庭经济条件也不好。对此,储朝晖认为:“实际上这一问题的关键是一些偏远地区要不要办幼儿教育,要不要享受到公共幼儿教育资源的问题”。储朝晖表示,解决方式就是需要政府转变思维,不仅仅是办中型幼儿园,还要办小型幼儿园,哪里有居民哪里就需要办幼儿园,布点要均衡,同时要加大财政投入。

同时,程方平指出,其实从诸多由校车引发的安全问题上可以折射出这些年“撤点并校”的做法确实有些弊端,给学生上学带来很多困难。过分集中的学校导致学生上学路途更远。因此,教育部在前两年已经开始调整,把过去关闭的乡村小学再恢复。(据《法制晚报》)