

9月1日起,新的校车强制标准开始实施。一个多月来,为确保校车安全,有关方面做了哪些工作?

要挂上校车牌必须过四道关

见习记者 王瑜明 本报记者 吕剑波 实习生 蔡子祺 文 本报记者 周馨 摄

今年9月1日起,我国开始实施新的校车强制标准,新的《上海市中小学、幼儿园校车管理若干规定》也在本市正式推行。

一个多月过去了,沪上校车的运营状况究竟如何?为了保证校车安全,有关方面都做了哪些工作?带着这些疑问,记者前往宝山区调查。

截至2006年底,宝山区共有中小學生12万人,中小學校227所,每天上下學乘坐校車的學生大約有1萬人次左右,共有校車120多輛。

以前,校車就像被“放養”的“野孩子”,号称“車主負責”,學校不負責。但實際上,車主沒有能力負責,所以校車常出現“三超”情況——超齡、超載、超速。現在的校車新規則提出:准用車准負責,校長是第一責任人。不是隨便什麼車都能當校車,也不是所有的司機都能開校車。

現在,在寶山區,要在“車”前加個“校”,不容易,必須要過四道關。

第一关 审批

學校想要有校車,校長必須向學校所在的區、縣教育行政部門提出申請。

按照校車新規,現在能上路的车只有2种:自有的校車和租賃的校車。校長先提出申請,區教育部門派專人再去學校實地了解學生人數、分佈等情況。

審批時,有的學校明明有5輛車,卻說自己只有3輛,想“藏起”2輛車偷偷上路;還有的民辦學校或農民工子弟學校,明明只有2輛車,却申報了4輛車,為的是多一點校車,可以吸引家長、擴招學生,但這種瞞天過海之舉都在嚴格的審批制度下“露餡”了。

第二关 管理

去年9月起,每輛校車都要定期檢查違法記錄,“驗明正身”,不符合標準的,一律“封殺”。

這次校車新規的門檻較高,寶山區淘汰了許多不符合規定的校車。原來100多輛校車,現在只有80多輛,淘汰最多的是農民工子弟學校的車。

寶山區的32所農民工子弟學校,原先有十幾所學校擁有校車,有30多輛在路上跑。現在只有5所學校的9輛校車符合新規,可以運行。

此外,校車的行車規範也被提上議事日程。比如不能隨便停靠車站、必須等每名學生都上車後才能開、校車不能行駛在校園的活動區域、校車必須停放在專門的停車點等等。

第三关 培训

在寶山,無論是開校車的,還是坐校車的,都要參加培訓,一個都不能少!

校車司機首當其衝,他們一年至少接受2次公安部門的培訓。司機要掌握校車行車的技能要求,了解車輛停靠站點、路線、車道,還要學習如何照顧好學生。培訓結束後,沒通過考試的司機,將被取消校車駕駛資格。

車上的安全管理员也要參加培訓,內容根據新出台的規定做出調整。

乘坐校車的學生也要參加培訓。交警、老師、法制副校長在班會課、法制宣傳課上向學生講解交通安全法規和校車安全知識。

第四关 检查

警方一旦發現有違規校車,除了罰款、沒收車子等“常規做法”之外,還會及時通報給教育部門,由教育部門再通知校方,責令整改。

檢查的重點是“三超車”。寶山區教育局副局長劉政氣憤地說:“有的校車,明明只能坐20個人,最擠的時候竟然塞進87個人,曾經還查到過快報廢的舊車用做校車!”她也坦言,現在情況好多了。

以前,教育部門常常會收到交警部門抄送的通報單,但校車新規實施後的第一個月內,通報單一張也沒收到。

評論 07100910301



■ 幼儿园的校车上,每个孩子都要系上安全带



■ 每辆校車都必须证照齐全

【焦点链接】

幼儿园校车有“巴嫂”

“大家慢慢上,不要被雨淋到。”張阿姨撐了把傘,站在刷成黃色的幼兒園校車前,從家長手中“接”過孩子,盡量不讓他們淋到雨,“大家排好隊,依次上車。”

“他們是‘巴嫂’,就是校車上的安全管理员。”寶山區教育局副局長劉政笑着說,“沒聽說過這個隨校車規範誕生的新名詞吧?大多

數幼兒園的校車上都有‘巴嫂’,她們年齡比較大,責任心也強。”

“車子要開了,大家坐穩,拉好扶手。”張阿姨提醒着車上的小朋友。校車緩緩開動後,幾個來不及吃早飯的小朋友拿出蛋糕、餅乾。張阿姨也不闲着,給小朋友講起了衛生習慣、文明禮儀、交通法規。

上海校车管理越来越严

“開學前的整個8月份,我們都在忙校車的事情,足足忙了一個多月。”上海格林菲爾幼兒園園長梅寶告訴記者。

格林菲爾幼兒園是一所民辦幼兒園,從創辦之初便有校車接送孩子。現在,幼兒園擁有2輛校車,負責接送十幾個孩子上學放學。

“以前市里對校車的管理不是很嚴。”梅寶說,“但車上坐着孩子,安全絕對是第一位的。”

在梅寶的印象中,從去年開始,上海市對校車的管理嚴了起來。“交警部門和教委聯合

下發文件,要求所有的校車都要登記備案,還特別要求校車必須是上海本地牌照。”

“我們的車都通過了檢驗,校車司機也接受了安全培訓。”梅寶說,“通知還要求所有的校車要統一噴塗校車標志,不過這項工作是在今年8月份才全面展開的。”

今年的校車管理比去年更加嚴格。“去年只要求校車是本市牌照,今年更嚴,要求司機擁有本市戶口。”她說,“另外,在交警和教委之外,新增了一個主管部門——城市交通運輸管理處。”

【焦点关注】

校车新规带来新问题

新規出台後,一輛輛黃色車身的校車醒目地行駛在馬路上。清潔的車廂,寬敞的乘車環境,一切似乎都很令人滿意。但是,當大量不合格的校車紛紛消失後,一些新的問題也開始逐步显现。

涨价了,乘还是不乘?

原先,有些學校為了節省成本,把廠里的廠車拿來用做校車。但是新規定中指出,只有學校自己購買或者租賃具有營運資質的車才能作為校車投入使用。

如今,租一輛44座的大巴每天租金是600-700元。伴隨着成本的上升,校方不得不提高乘坐校車的收費標準,這些成本最終轉嫁給了家長。

於是,一些家長不樂意了。“我平時騎自行車上班,和孩子上學是同一路線,原本覺得讓孩子坐校車上學,他方便,我也省力。可是,現在坐車要多收錢了,想想有點肉痛,還是決定自己送孩子上學。”一位家長這樣說。

家长开始考虑拼车

“學校申請的校車還沒有批下來,我們家住得離學校比較遠。算上堵車的時間,孩子每天要提早一個小時起床。”張先生向記者抱怨,“還有幾次,為了送她上學,我沒趕上單位的班車,上班都遲到了。”

記者在採訪中發現,像張先生這樣的家長不在少數。於是有些人想到了拼車。

“我們小区里有幾戶人家正在考慮拼車。有私家車的家庭,順路載上鄰居家的孩子一起上學,一輛車坐四五个孩子沒有問題,費用由每戶人家分攤。這樣做省時省力,但是一旦發生安全問題由誰來負責?這也是我至今還在猶豫的原因。”張先生說。

焦点背景

不达标的校车不准运行

9月1日起,我國實施新的校車強制標準,不符合新標準的校車一律不准運行。

新標準在校車人數核定上提出了具體要求,即“幼兒校車座間距不小于420毫米時按每280毫米核定一人,小學生校車座間距不小于500毫米時按每350毫米核定一人”,同時規定,專用校車不允許核定站立人數,非專用幼兒校車和非專用小學生校車運送學生時也不允許核定站立人數。

新標準有許多針對校車安全性的規定,以避免幼兒及學生在乘坐校車時受到傷害,或在事故發生時將危險降低到最小程度。

此外,新標準還加入了標志、扶手、安全帶的規定,如專用校車的每一個兒童座位均應裝置安全帶。

在車上,“巴嫂”有時候會提前給小朋友上晨會課。劉政說:“校車就像校園的延長線,我們希望‘巴嫂’能像老師一樣,讓學生養成良好的出行習慣。”

在中小學校車上,有學校的安全管理员。安全管理员不但負責校車上學生的安全工作,還要和司機及時溝通。區里搞校車司機培訓,他們要做好通知工作;校車半路出故障了,安全管理员也要負責協調聯繫。

“我們幼兒園的2輛校車都重新噴了漆。說實話,成本增加了不少,光噴漆每輛車就花了3760元。”梅寶說,“不過我們覺得這些開銷是必需的,有這麼多部門的嚴格管理,校車只會越來越安全。”

“我們的主要工作還是對校車的行駛路線備案,在每張校車證的背後都打印了行駛路線,校車只能按照規定的路線走,不能隨便瞎走。”上海市城市交通運輸管理處辦公室副主任呂高生告訴記者,“大部分的備案已經在9月上旬完成了,可能還會有一些零星的申請。下一步我們將開始上路執法,看看這些校車是不是按照規定行駛。”