

横过道路有何规定?骑乘车辆应注意啥? “中小学交通安全十问”来了

12月2日是第十三个“全国交通安全日”。近日,教育部基础教育司、公安部交通管理局共同编写了“中小学交通安全十问”,供中小学校和学生学习参考。

“中小学交通安全十问”详细解答了“中小学生在横过道路有何规定、中小学生在道路上行走应注意哪些事项、对中小学生骑车年龄有何规定、中小学生在骑乘车辆时应注意哪些事项、如何缓解中小学门口上下学交通拥堵、如何保障中小学门口交通安全、对中小学内部车辆管理有何要求、对中小学内部车辆通行有何要求、中小学周边应设置哪些交通标志和设施、对校车安全管理有何要求”等问题。

对中小学生横过道路有何规定?

答:横过机动车道时,应当从行人过街设施通过;没有行人过街设施的,应当从人行横道通过;没有人行横道的,应当观察来往车辆的情况,确认安全后直行通过,不得在车辆临近时突然加速横穿或者中途倒退、折返。

中小学生在道路上行走应注意哪些事项?

答:中小学生在人行道内行走,没有人行道的靠路边行走,通过路口时要注意观察交通信号灯,不得看手机、拨打电话或听音频,不得在道路上坐卧、停留、嬉闹,不得使用滑板、旱冰鞋、平衡车等滑行工具。不得在停止车辆附近或车辆可能行经的区域玩耍、逗留、打闹。

对中小学生骑车年龄有何规定?

答:未满12周岁中小学生不得骑自行车上道路,不得在摩托车后座乘坐;未满16周岁不得骑行电动自行车,未满18周岁不得驾驶机动车辆。

中小学生在骑乘车辆时应注意哪些事项?

答:骑车时,不得戴耳机听音频或打电话,不得双手离把或者手中持物,不得扶身并行、互相追逐或者曲折竞驶,不得突然猛拐,过人行横道时应推行。骑乘电动自行车时,应佩戴头盔。骑行时,应与大型车辆保持2米以上横向距离,避免并行。乘坐汽车

时,应系好安全带,不得嬉戏打闹,不得将身体任何部分伸出车外。下车时应注意观察后方车辆和行人,确认安全后再下车。

如何缓解中小学门口上下学交通拥堵?

答:鼓励中小学生在步行或骑自行车、乘坐公共交通工具上下学。“一校一策”,综合采取错峰上下学、单向交通、远端停车、引导途经车辆绕行、临时限行等措施,缓解上下学时段接送学生车辆集中通行和停放压力。因地制宜在学校门口附近设置专用接送车道、非机动车停车区,引导接送车辆即停即走,非机动车辆有序停放。

如何保障中小学门口交通安全?

答:学校门口要设置缓冲区且合理设置阻车桩,施划网状线。缓冲区与道路交界处,应设置拒马、升降柱等硬质防冲撞设施,对上下学期间学生聚集区域进行防护隔离。学生步行出入口与机动车出入口应在空间或时间上分开设置,学生上下学集中时段,进出学校的步行通道禁止所有机动车通行。

对中小学内部车辆管理有何要求?

答:学校内部应实施人车分离管理,通过合理规划校内功能分区,将步行通道与车行道路分开设置,学生活动区域与机动车通行、停放区域应实现空间分离。不具备物理隔离条件的,原则上不要在校内停放机动车。

对中小学内部车辆通行有何要求?

答:学校教学区、学生活动区的道路应全部设为禁行道路,禁止机动车通行、停放,电动自行车、自行车应推行。办公区、生活保障区确有车辆通行需求的道路应实施限时、限速管理,通行时间不得与学生活动时间重叠,通行速度不得超过20公里/小时。

中小学周边应设置哪些交通标志和设施?

答:学校门口前道路没有行人过街设施的,应施划人行横道线,设置提示标志。门口周边不少于150米范围内的道路应设置机动车30公里/小时(或以下)限速标志、注意儿童标志及“学校区域”等辅助标志。学校门口应科学设置禁止长时间停车、禁止鸣笛、禁止掉头的范围和时间,完善相应交通标志标线。

对校车安全管理有何要求?

答:提供校车服务的车辆应取得校车使用许可,每半年进行一次机动车安全技术检验。校车驾驶人应取得校车驾驶资格,每年接受公安交管部门审验。校车内应安排专门人员,随车全程照管乘车学生。载有学生的校车应按照经审核确定的线路行驶,不得以任何理由超员;在高速公路上行驶时,最高时速不得超过80公里,在其他道路上行驶时,最高时速不得超过60公里。

据央视

人称“小电驴”的电动自行车,凭借轻便灵活的特点,成为许多人的出行首选。但在一些城市,“小电驴”闯红灯、超速、逆行等交通违法行为屡禁不绝,导致不少交通事故和人员伤亡。

今年以来,全国多地开展专项整治行动,加大对电动自行车交通违法行为的查处。如何让“小电驴”骑行更安全、更规范?记者走访多地进行调查。

记者注意到,针对驾驶非法改装电动自行车“飙车炸街”、追逐竞驶等情况增多,多地也开展了集中打击。

闯红灯、超速、逆行…… 如何管住狂飙“小电驴”

违法现象多发 乱象令人忧心

近日,记者在全国多个城市街头实地走访发现,电动自行车交通违法行为较为普遍,隐患重重。

在北京市宣武门西大街西向东方向辅路,记者看到,晚高峰时段,半个小时内,闯红灯的电动自行车超过300辆,违法车辆多次险些与正常通行的行人、车辆相撞。

“这两年,很多电动自行

车在人行道上行驶。”一位深圳市民说,走在路上,经常是身后有电动自行车催促让行,迎面有逆行的电动自行车闪灯示意,拐角处还不一定什么时候出来一辆。

就电动自行车交通违法问题,深圳、西安、广州等多地开展专项整治行动,重点针对闯红灯、逆行、未按道行驶和不戴头盔等。

安全意识不强 执法存难点

近年来,电动自行车交通违法一直是各地交管部门的整治重点之一。为何电动自行车交通乱象依然不断、交通事故屡有发生?

多名受访对象表示,乱象背后,与电动自行车数量不断增加、骑行人员安全意识不强、相关部门执法存在难题等有关。

目前,我国电动自行车社会保有量超3.5亿辆。

一些地方非机动车道规划建设不完善,部分骑行线路不够便捷顺畅。“如果按规定走的话,得骑特别远才能掉头,有时候赶时间就冒险逆行了。”一名电动自行车车主说。

多名交警告诉记者,骑电动自行车的人越来越多,不少人对交通规则不清楚。

加上电动自行车交通违法成本较低,处罚金额多在20元至50元之间,多数情况下以劝导为主,让骑行者抱有侥幸心理。

受警力限制,一些路段在特定时间段缺乏有效监管。一名交警坦言,短时间内出现大量违法行为,给临街检查带来很大挑战。“有时刚拦下一辆,还没跟当事人说几句话,后面又过去几十辆存在违法行为的电动自行车。”

此外,监管执法上也存在一些技术困难。一些地方的“电子眼”不能对路口的非机动车违法行为进行自动抓拍和实时监控;对于电动自行车超速认定,业内人士表示,认定效率和可行性等有待提升。

让电动自行车骑行更安全、更规范

为使电动自行车骑行更规范、更安全,有关部门采取了一系列相关措施,多地开展了一些探索和尝试。

今年10月,市场监管总局等四部门联合发布公告,要求加强电动自行车产品准入及行业规范管理,深入推进电动自行车安全隐患全链条整治行动。

电动自行车骑行群体中,外卖、快递从业者占比较高,一些企业开始加强引导和管理。“每天首次打开工作软件时,会弹出多道与安全规范有关的考题,通过测验才能开启

一天的派送。”一名极兔快递有限公司的快递员说。

中国人民大学公共管理学院教授许光建表示,根治电动自行车违法乱象,需要加强源头治理、多部门相互配合。市场监管等部门加强对电动自行车生产、销售等环节的监管,将超标电动自行车、非法改装电动自行车挡在上路之前;公安交管部门在重点区域开展常态化执法,创新应用科技手段强化执法力度,扭转“小电驴”交通违法高发态势。

据新华社

最高法发布交通事故责任纠纷典型案例

据新华社电 最高人民法院12月2日发布5个交通事故责任纠纷典型案例,充分发挥典型案例宣传教育和示范引领作用,引导各方增强交通安全责任意识。

及时、充分保障和救济被侵权人,是人民法院在交通事故责任纠纷案件审判中的首要关注。据介绍,人民法院在司法实践中恰当界定赔偿范围,准确分配各方当事人责任,及时对当事人进行救济。在金某诉谭某、某保险公司机动车交通事故责任纠纷案中,人民法院对于超过法定退休年龄但仍依靠劳动获取收入的

被侵权人的误工费赔偿请求予以支持,体现了对被侵权人的周延保护。

交通事故往往造成人身、财产损失,甚至造成伤残、死亡等严重后果,导致被侵权人生活陷入困顿。李某与周某、张某机动车交通事故责任纠纷案中,人民法院判令未依法投保交强险的投保义务人在交强险责任限额内与交通事故侵权人共同承担赔偿责任,及时维护被侵权人权益。该案例也提醒广大车主依法投保交强险,为自身和其他交通参与者做好最基本的保障。

王某与李某、某保险公司机动车交通事故责任纠纷案中,非机动车一方具有较大过错,人民法院依法判令适当减轻机动车一方赔偿责任,督促非机动车驾驶人增强安全责任意识,

共同构建安全和谐有序的道路交通环境。颜某与刘某、顾某、某保险公司机动车交通事故责任纠纷案中,人民法院准确适用法律,就“搭便车”中产生的事故损失在驾驶人、乘车人间合理分配,一方面体现了对“好意同乘”的肯定和维护,另一方面也督促驾驶人同样强化责任观念。

此外,人民法院注重在个案中探索经验,健全完善多元解纷机制,努力搭建群众维权便捷通道。李某诉王某等机动车交通事故责任纠纷案中,人民法院积极向保险公司说理劝导,同时针对诉讼背后的绩效评价等问题提出意见建议。该保险公司自愿撤回上诉并立即支付赔偿款,纠纷得以便捷有效解决。

