

致命超载到底多吓人

10月10日18时许,正是下班时分。与往常一样,江苏无锡市312国道锡港路段车流涌动。当左转绿灯亮起时,在没有任何征兆的情况下,近百米长的高架桥混凝土桥面,突然斜斜地从高空砸向正在行驶的汽车。

短短几秒,3名市民不幸当场遇难。



10月11日,在江苏无锡高架桥侧翻事故现场,施工机械在破拆侧翻高架桥段。

“飞来横祸”

“事故发生时,我以为发生了地震,还给气象台、地震局打电话报警并询问情况。”东北塘街道锦阳村村民吴建初,家就住在312国道旁,距离事故路段仅几十米远。他说,后来跑出家门,听大家议论纷纷,才知道桥塌了,“我们天天都在桥下走,发生这样的事,真是飞来横祸。”

“不幸中的万幸,当时是左转绿灯,车辆少。如果直行的话,伤亡可能要更严重。”无锡昌吉金属制品有限公司就位于事故现场附近的锡港路177号,安徽籍员工陈先生在事发后赶到现场。

“整个桥面像跷跷板一样翻过来,有辆货车倒在侧翻的桥面上,还有几辆车子被压在下面,太吓人了。”他告诉记者,每天有很多人、很多车从这个桥下面过通行,想想都后怕。

截至目前,侧翻的桥面和桥墩已被清理,锡港路已经恢复通车,但312国道侧翻路段依然封闭。

事故发生后,交通运输部专家赴现场指导事故调查。据无锡市有关部门介绍,目前,调查组对车主、肇事车辆、载货情况、桥面倾覆被压车辆、桥面上侧翻车辆,以及运输公司、货物装载码头单位等已展开先期调查,正进行技术层面分析,最终将形成技术分析报告。另外,调查组还在收集与事故有关的法律法规和资料,根据技术分析对原因和责任作深入调查。

“最后一根稻草”

“这个桥都通行10多年了,好好的桥,怎么就塌了?”67岁的锦阳村村民石文珠颇为不解。

“经过现场勘察,大桥垮塌主要是由于超载引起的,现场有6卷钢卷。”调查组成员、中南无锡路桥集团股份有限公司原总工程师张明庆接受记者采访时说,“从钢卷带上标注的数字来看,肯定是超载,而且是很严重的超载。”

记者10日晚赶到事故现场看到,在侧翻桥面上,一辆大货车装载的6卷热轧钢卷板散落一地。据警方介绍,还有一辆大货车装载7卷。大货车荷载在30多吨,但一卷钢卷板重量就达28吨多。据官方测算,两辆大货车累计超载258吨。

无锡地处苏南,制造业十分

发达。312国道旁聚集了许多钢材交易市场。连日来,记者在312国道沿线看到,车辆川流不息,大货车一辆接着一辆。附近居民告诉记者,这条道路交通非常繁忙,通行压力巨大,每天大货车不断,尤其是傍晚时分,车辆特别多。

“这些车辆超载情况严重,经过时路面震动非常大。”石文珠说,“当大卡车经过的时候,家里的床都在震动。”这次的超载车辆,可谓是压倒骆驼的“最后一根稻草”。

针对超载造成的安全隐患,张明庆认为,超载车辆行驶之后,桥梁裂缝增多,会积累不少风险。因此,要加强日常巡查养护。同时,按照规范对桥梁进行定期检测,发现问题之后要第一时间请设计单位加固设计,再请施工单位施工,保证桥梁的结构安全。

“迟早要出事”

记者调查发现,肇事企业无锡成功运输有限公司可谓劣迹斑斑,曾多次发生交通事故造成人员伤亡被法院判处赔偿。

“这公司的车很不守秩序,出门直接左转,逆行,不愿意右转再从前面绕过来,图省事。”居住在附近小区的何先生说,“我开车差不多天天走这儿,这些车开得很猛,我们都让着它。”

何先生告诉记者,这个公司距离小区最近的地方只有四五米,群众意见很大。“一大早五六点钟,大家还在睡觉,这些大车就出动了,轰隆隆的非常吵,晚上又到很晚才回来。”

记者在现场看到,企业大门紧锁,里面堆放着废弃轮胎,停着一些废弃汽车。门口墙上的公司名已经被扒掉,院子里只有一名老大爷在看门。“原来公司名被扒掉过一次,后来在下面又贴上了,这次出事后又扒了。”何先生说。

两辆涉事货车的司机,一个受伤在医院治疗,一个已被警方控制,公司有关负责人也已被警方带走。

据一位知情人士透露,无锡成功运输有限公司老板是子承母业。“他妈妈从一辆货车做起,后来做得很大,儿子继承产业,现在公司在媳妇手上。原来离婚了,3月份刚复婚。”这位知情人士说,这个公司在无锡重载物流企业中的比较厉害的,一些货车也挂靠在名下,公司来接单,后面有人干活。

“这些车太疯狂了,迟早要出事。”附近群众说。记者看到,由于超载,公司门口的铁板已经被货车压得扭曲变形。

“司机也不愿意超载”

事故发生后,江苏在全省开展治理超载。为了追踪超载背后的原因,记者13日在涉事大货车载货出发的江阴四号码头,上了一辆前往惠山区拉货的大货车。

“运价低、油价高,司机为了跑一趟多赚一点,超载是普遍现象。”司机陈博常年跑公路货运,“其实司机也不愿意超载,不仅加剧车辆损耗,费油,而且不安全。我们也有家人,超载时遇到紧急情况很难避险。”

当车辆行驶至徐霞客镇附近时,突然遇到一个骑着电动车横穿马路的老人,陈博一脚急刹,空气中弥漫开一股胶皮过热时的焦臭味。“幸亏咱们是空车,如果是超载的话,可能就刹不住了。”陈博心有余悸地说。

记者随车观察发现,部分路段有检查车辆超限的标识。大货车普遍都装得比较少。“那么大的车,只拉一卷钢材,这在以前根本无法想象。”陈博说,“以前如果被查了罚点款也就没事了。现在查得紧了,不敢超载了。”

对于治理超载,陈博表示支持严格执法,这样才能消除行业恶性竞争的乱象,让大家都能平安挣钱。“如果要严管,就必须一视同仁,从码头、到货运企业、再到发货和收货企业都得管起来,不能只罚货车司机,司机其实夹在中间是最苦的。”

河北邯郸的运输个体户李志虎也深有同感。河北部分钢厂已经发通知要求限载。“希望不是一阵风,必须从源头治理。都规范了,大家就都能平平安安地赚钱。”李志虎说,“谁也不愿意拿命赌博。”

“运费肯定要上涨”

事故发生后,当地有关部门禁止钢材城大量囤货,并严查苏南境内货车“四超”(超载、长、宽、高),对各种不同型号的车辆提出载重限制,如查到超载车辆,不仅驾驶员被扣分罚款,厂家也要承担连带责任。

“原来1辆车拉的货,现在要6辆车来拉,运费肯定要涨。”无锡东港物流的一名李姓工作人员告诉记者。

记者采访看到,许多长十多米的六轴大货车,都只拉了一个钢卷,这成为货车司机眼里的稀罕景象。

江阴市有关部门负责人介绍说,受事故影响,运输价格上升比较明显。有些公司从江阴到无锡市区的短途钢材运价,已经由8块钱一吨涨到30多块钱一吨,涨了四五倍。

距离事故现场不足500米的东方钢材城,是无锡钢材原料仓储和加工的集散地之一,遍布大量销售不锈钢、金属制品公司。一家企业老板说,现在原料运费已经涨到约50—60元一吨。

无锡市群明钢业有限公司从事不锈钢材料深加工及销售。业务员杨真真说,因为企业自办物流,产品价格目前没有受到运价的影响,但少拉多车肯定增加了企业的运输成本。

“不超载怎么赚钱。原来运费一吨8元,连油钱都不够,还要

付驾驶员工资。超载现象很普遍。”一位物流企业负责人说,事故发生后,码头港口全部不让超载,现在一吨运费50元,每车保底1500元,低于这个价格没人干。

无锡市公路管理处副处长荣武分析认为,严厉治超就导致运费急剧上涨,这其实还是因为过去的治超治标不治本,没有形成多部门、全环节的治理,导致超载越来越严重,甚至形成了恶性竞争。所以还是要综合治理,让整个运输行业回到良性发展的轨道上来。

“治超要平衡各方利益”

“治超存在一个利益平衡的问题,治超是为了安全,网开一面是为了发展,当然也可能滋生腐败。”江苏一名地方交通运输局负责人认为,如何平衡安全和发展,才是治超难题背后的大问题。

不少物流企业对此很认同。“如果今天有事故严一点,明天没问题了又松一点,那么治超就不能常态化开展,只会越治越超。”一位物流企业负责人说,“治超要看政府部门的力度,更要看政府的管理水平。”

“那么多人的生计在这里面,那么多的货需要拉,超载时一车拉了六车的货,治超后六辆车才拉以前一车的货,道路是不是会更堵?物价是不是会涨?”物流企业普遍认为,治超要统筹考虑,不能头痛医头,脚痛医脚。

“治超之所以难,是因为有巨大的利益在里面。司机其实很辛苦,出门一路被‘卡’,接触的各方面都能给他们小鞋穿,都能拦住要钱。”一位相关部门负责人分析说,很多企业为了利益不择手段;对于码头而言,它只有一个装卸和储存的功能,不会积极称重、限载;而收货方巴不得快点把货物从码头运走,减少自己的储存成本,所以也不会管大货车超载,巴不得多拉快跑。

事故发生后,各地高度重视,有些地方甚至主要领导亲自带队上路执法,让交通等部门的干部职工压力巨大。“我们一边加班加点上路加强执法,一边心里也犯嘀咕,到底这样的整治能持续多久?这个能是常态吗?”一位地方交通部门负责人坦言,存在这样的困惑。

江苏省社会科学院研究员田伯平说,现在货运行业不景气,从业者常说“不超载就不赚钱”。企业盈利难,就千方百计压成本,而超载又会带来安全隐患。治超要从源头上理顺运输价格,全局统筹考虑。

“希望这样的事故不再重演”

如何破解超载这一痼疾,记者广泛采访了交通、公安等相关政府部门和专家学者以及业内人士,他们建议:

——交通、公安等部门做好衔接。“我们跟交警之间,治超的衔接也是有一定困难的。”一位地方交通部门负责人举例说,“省里边给我批了一套电子治超装置,但是数据测出来交警不认,或者是传到大货车所在地,数据不联网也不知道那边有没有处罚。”这位负责人坦言:“我作为一个交通局长,在路上遇到‘百吨王’,我都要犹豫,到底是打给哪个部门去举报。”他认为,公路管理与交警

部门要加大配合力度,上级部门做好统筹协调。

——从源头上加强管理。“我们现在很为难。超载车辆上路了,查到了,你不驳,出了问题,有管理责任;如果驳载,场地哪里来?”一位公安部门负责人说,解决治超问题,靠交通和公安的治超点来解决问题,压力太大了。同时,还存在安全问题。“特别是在高速公路上,超载车辆变成连续流以后,就很难截下来。超载以后,惯性很大,拦截不好,就可能造成车祸。”这位负责人认为,超载车辆到路面上以后,再处理就难了,因此要从源头上加强管理。

面临治超的压力,多名一线执法人员反映,治理超载涉及很多部门很多环节,不光是路面的问题。首先是汽车的制造,接下来是改装、上牌、年检,装载还涉及货源地等等,最后才是路面执法。路面执法是一种兜底性质的执法。“以我们现在的执法人员数量,无法实现百分百覆盖,无法达到全区全时段检查执法。”一位执法部门负责人说,“到了晚上,超载问题尤为严重。就算我们全员投入检查,我们这里路网十分发达,司机总还是有空可钻。”

——源头关键在于动力问题和车辆改装。据业内人士介绍,国外一些发达国家,车辆的动力和装载货物重量之间匹配度比较高,车辆超载一点,动力就不行,拉不动了。而我国很多车辆10吨也能拉,20吨也能拉,100吨也能拉。“动力有余,就带来了车辆改装问题。”这位业内人士说,现在很多车主、驾驶员为了牟利,就开始改装拖挂,栏板加高,弹簧钢板加厚。他建议,新车动力上要限制,同时不能肆意将装载吨位改大。

——加大超载违法成本。据执法人员介绍,目前对超载的处罚,一般处200—500元;超过核载质量30%的,即超载严重,罚500—2000元。“这个处罚力度,相比于超载造成的严重危害,违法成本太低了。”这位执法人员说,“就是罚2000元又能怎样,人家下次还是照样超载上路,达不到深层次治理的效果。”

——强化技术治超。“技术治超不是说仅仅路上多装一些监控,多装一些检测设施,还应该向一些发达国家学习治超经验。”有关人士建议,比如日本等国,如果车辆超载达到一定量,发动机是没有办法发动的。我国现在这样靠人力治超,吃力还不讨好,汽车制造的主管部门应该研究这些问题和技术。

——从行业层面打通超载堵点。据东南大学交通法治与发展研究中心执行副主任顾大松介绍,2016年,多部委建立了治超的“一超四罚”机制,力度很大,但是依然无法遏制住超载超限问题,因为货运价格太低,运输成本太高。顾大松认为,国内货运行业长期多小散乱的格局没有得到解决,导致产生许多问题,因此要从行业层面打通超载堵点,利用市场规律加以调节。

“交通运输治理和环境保护是一样的,都是有成本的,随着人民生活水平的提高,成本就要提高。”江阴市交通运输局局长缪慧说,“不能以牺牲安全为代价换取发展,那就要提高成本去管养,就要以改革创新从制度层面上去降成本。”/新华社