



半岛记者实地追访无锡高架桥侧翻事故背后：

独“柱”难支，“不超不

□文/图 半岛记者 李红梅(署名除外)

10月12日早高峰,无锡市锡港路恢复通行,车辆和行人络绎不绝,不时有人停下来仰望路两边的“断桥”。就在36个小时之前的晚高峰,这条路上方的312国道高架桥突然发生侧翻,将3辆小车压在桥下,导致3死2伤,遇难的是一对母女和一位单亲父亲。经初步分析,桥面侧翻系运输车辆超载所致。

震惊和悲痛之余,无锡塌桥事故背后,诸多疑点有待解释:高架桥面缘何会突然侧翻?超载大货为何能上高架桥?独柱墩桥梁是否存在设计缺陷……

□新华社发
10月12日,江苏无锡高架桥侧翻事故现场清理完成,下层横穿道路恢复通行。



涉事车辆超载有多严重 两辆大货累计超载五六倍

10月10日傍晚6时许,正是下班高峰,无锡市锡港路北向南方向的左转弯绿灯亮起时,车流如往常一样涌动。突然,一声巨响,锡港路上方的312国道高架桥发生侧翻,离地约5米、近百米长的混凝土桥面,重重地砸向桥下的3辆小车,导致车内3人遇难,其中包括一对母女和一位单亲父亲。

事故发生后,江苏省、无锡市启动应急响应机制,全力开展事故救援处置工作。“断桥”附近的一家宾馆,住满了前来处理事故的人。

与此同时,无锡市成立交通事故调查组,并聘请5名专家,全面开展事故调查。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、货物装载码头等展开先期调查。

11日清晨5点多,无锡市事故救援指挥部通报称,经初步分析,高架桥侧翻系运输车辆超载所致。

据无锡市交警支队锡山大队副大队长马燕清介绍:“当时两辆拉着钢卷的无锡牌照大货车,一前一后通过312国道锡港路上跨桥,前面一辆装了7卷,后面一辆装了6卷,而1卷钢卷重量就达28吨多。”这意味着,两辆大货车各自装了上百吨货物。但是,大货车核载只有30多吨。算下来,两辆大货车累计超载300多吨。

事故发生时,前面一辆严重超载的货车先行通过,第二辆超载货车通过时,

和高架桥桥面一起发生了侧翻,掉到下面的锡港路上,车上装载的6个钢卷散落一地。

“如此超载,再坚固的桥梁也难免出事。”一位业内专家说。

据无锡警方透露,涉事的两辆超载大货车均属于无锡成功运输有限公司。天眼查信息显示,无锡成功运输有限公司成立于2014年,注册资本500万元,经营范围为道路普通货物运输,曾因车辆超过限定标准被顶格处罚。

据了解,事发当天,无锡成功运输有限公司共有5辆货车到滨临长江的江阴港4号码头装载钢卷。

目前,两名肇事司机,一个重伤在住院治疗,另一个已被警方控制。车主、涉事运输企业法人代表刘建萍以及货物装载码头主要负责人和管理人员等,也已经被依法采取强制措施。

事发后,无锡成功运输有限公司大门紧闭,停车场被清空,公司门口大理石上的金色名称也被拆除。

半岛记者调查发现,发生侧翻的高架桥并不是一般意义上的市内高架快速路,而是312国道的一部分,在与锡港路交叉口处,采用高架桥跨过地面道路供车辆通行。而312国道是无锡市区的一条主要干线公路,承担了往来于上海、苏州、常州、南京的大量过境交通和货运交通,312国道锡港路上跨桥建成通车已有14年左右。

事发地附近,钢材市场比较多,被人们称为“华东地区最大的不锈钢集散地”,聚集着大大小小几百家与钢材相关的商户和工厂,还有大量的物流货运停车场。

事故现场附近居民告诉记者,超载运

输在当地是常态。“大型货车实在太多,而且许多都严重超载,晚上很多大货车呼啸而过,床都会摇晃。”

超载货车如何驶上桥 省运费躲检查的畸形货运

无锡市事故救援指挥部称,经初步分析,高架桥侧翻系运输车辆超载所致。那么,两辆严重超载的大货车,是如何驶上高架桥的?

由于多拉货可以降低运输成本,超载几乎是整个货运行业的通病。以钢材运输为例,“运一吨钢材20元左右,一个钢卷二三十吨,运一个钢卷毛赚五六百块,也就刚够个油钱。不超载的话,司机工资、车损、保险之类的成本从哪出?”一位物流公司老板告诉记者,30吨左右的钢卷,六轴货车最少要装3个,最多能装7个、重约200吨。

有的车主为了装得更多,不惜对车辆进行改装。一位汽修行业人士透露,通常车主在购车时就会定做,主要是对轮胎、车架、大梁、钢板进行加固,以增加载货量。还有一些货车在出厂时把核定载重量刻意标小,以降低各项成本。

事发当天,肇事货车从江阴港4号码头装货后,一路南下,经312国道驶入无锡市,到锡港路上跨桥侧翻路段,大约40多公里的路程,不堵车的情况下,需用时1个小时左右,属于短途运输。据业内人士透露,码头并不会对货车超载进行干涉,不走高速的话,一路上也没有超限监测站。

马燕清表示,“按照正常,他(司机)不会去走高架,当天走高架可能就是害怕地

面有警察。我们日常也比较重视这方面管理,下一步将针对超限超载进行专门的整治。”

超限超载引发的道路交通安全事故屡有发生,此次无锡高架桥侧翻事故,再次暴露出道路治超困局。交通运输部管理干部学院教授张柱庭表示,目前深层次的立法问题尚未解决,超载车辆只要不出事故,就无法定罪。

根据道路交通安全法,对于货车驾驶人违规超载的处罚是:货运机动车超过核定载质量的,处二百元以上五百元以下罚款;超过核定载质量百分之三十或者违反规定载客的,处五百元以上二千元以下罚款。

不过,多位货车司机告诉半岛记者,相对于超载获利来说,这些罚款实在微不足道。

“拉多少货不是司机能决定的,罚款也是公司交,超载被交警抓住了,罚200块钱,老板根本就不在乎。”一位货车司机说,老板花50多万买辆大货车,行业恶性竞争之下运费又低,不超载根本赚不回来。

此外,据业内人士透露,在货运市场低迷、高速过路费偏高的情况下,超载超限车辆抄小路成“潜规则”,导致国道、省道的通行量超过道路桥梁的承载能力,产生严重的安全隐患。

“走高速又快又安全,但是收费太高了,查得也严。走国道、省道,最高能省下近一半的运费。”多位货车司机告诉记者,为了躲避交警查车罚款,大货车一般挑晚上上路,夜间开车是常态。在锡港路事发地附近的一个停车场,聚集了多家物流公司,每到半夜仍有很多大货车前来装货。

不过,我国《城市桥梁设计规范》明确,一级公路设计荷载允许最大车重为55吨。