

“赚钱”的顽疾何药可医



整治之下，无锡当地有的大货车只拉了一个钢卷。



锡沙线特大桥部分路段桥面仅由一根柱墩支撑。

按照国际相关领域换算方法，超限100%的货车1次行驶对公路路面的破坏，相当于标准轴载作用16次产生的破坏，严重影响公路使用寿命。据交通运输部测算，车辆每超限超载30%，公路养护费用就要增加200%。

侧翻桥体设计有缺陷 单柱墩支撑受力不均衡

在事故原因指向货车超载的同时，侧翻高架桥的设计、质量也自然难逃公众质疑。

事故发生后，一篇写于2017年、题为《无锡的快速内环高架还能用多久？》的微信公众号旧文被大量转发。“这次事件最让人无法释怀的是，它似乎更像是一场早已被警示和预言的事故。”一位网友如此评论。

半岛记者在事故现场看到，此次侧翻的高架桥为单柱墩桥梁，两车道的桥面仅由一个柱墩支撑。“这样的支撑结构稳定性有可能存在安全隐患。严重超载的货车走侧边，就容易失去平衡，发生倾覆。”一位业内专家说。

不过，无锡侧翻高架桥的设计单位江苏中设集团股份有限公司（简称中设股份）10月12日回应称，312国道锡港路上跨桥倾覆之后，他们第一时间赶往事发地点，一方面关注现场遇难人员援救情况，一方面迅速进行桥梁复算，“经过多人多软件连夜认真复算，确认设计符合各项规范要求。”

据无锡市委宣传部透露，无锡市事故调查组聘请的专家组调取了事故桥梁及相邻两联桥梁的9大类相关资料，并进行技

术层面分析，待综合各方相关资料后，专家组将对事故原因作出进一步分析判断，最终形成技术分析报告。

事发后立即赶赴现场参与应急处置的中南无锡路桥股份有限公司桥梁专家张明庆表示，“单柱墩梁式桥早在上世纪90年代就在高速公路上进行了应用，如果按照桥梁设计承重标准行车，通常是不可能发生事故的。不过，从目前业界设计来说，采用双柱墩梁设计的高架桥越来越多。”

近年来，在道路交通饱和、超载严重的状况下，国内多座单柱墩桥梁曾发生倾覆垮塌。中设设计集团股份有限公司桥梁总工程师韩大章认为，“对于荷载偏心引起的横向倾覆问题，桥梁业界还需要进一步高度关注，应特别重视横向抗倾覆体系的设计，在一定程度上考虑可能的超载因素，因地制宜选取结构方案。”

根据单柱墩桥梁的具体特点，有关专家研究认为，严重超载的车辆对桥梁的损坏是一次性的和不可逆的，应严格限制超载车辆上桥，更不能让重车在桥上集中排队靠边行驶。

半岛记者走访发现，在锡港路侧翻高架桥附近1公里左右的路段上方，密集分布着3座高架桥，此次发生侧翻的312国道跨线桥位于中间，北面是京沪高速跨线桥，南面则是312国道的另一座跨线桥，桥面外侧印有“锡沙线特大桥由东盟公司承建”的字样。

其中，京沪高速跨线桥单向三车道的桥面由3根柱墩并排支撑，看上去十分稳固。而锡沙线特大桥部分路段桥面仅由一个柱墩支撑，桥上桥下不时有大货车呼啸而过。张明庆建议，“断桥”修补时，新墩柱采用双柱墩梁支撑。

记者手记

事故面前没有人是旁观者

10月12日傍晚，无锡312国道锡港路上跨桥侧翻事故发生已有48小时，走在锡港路街头，能闻到扑鼻的桂花香，大货车依然在轰隆隆地奔驰着。下班的人们骑着电动车经过高架桥侧翻路段时，不免要抬头仰望一下路两侧的“断桥”，议论一番。

在不远处的锡沙线特大桥上，大货车一辆接一辆驶过。路过桥下的人们，一边抬头看看大桥，一边加速通过。显然，两天前的高架桥侧翻事故，已经给这里的人们留下了阴影。

事发后，很多人不解，超载大货车是如何驶上高架桥的？事实上，超载大货车走国道，一方面是为了省高速通行费，另一方面国道上的超限监测点少，可以躲避交警查车，免得被罚款、扣分。这样的侥幸心理，恰恰暴露出监管的缺位。

大货车超载闯祸，甚至压翻高架桥，早就是老问题了：从北京怀柔的大桥到哈尔滨阳明滩大桥，再到上海的中环线……“不超载不赚钱”甚至成为行业的潜规则。

在无锡高架桥侧翻事故中，两辆大货车共装载了300多吨钢卷。而根据《超限运输车辆行驶公路管理规定》，货物运输车辆最大车货总质量为49吨。动辄拉上百吨的大货车最终成了“马路大杀器”。

货车超载看似提升了司机收入、压低了物流成本，让相关产业得到了“法外之利”。实则无数重型货车日夜往来于312国道无锡段之上，早已是危机四伏。

“治超”难题的症结在于“以罚代管”，但在技术普及、社会治理体系趋向完善的今天，未必就是个无解的死结。比如，宁波通过电子监控系统，在高速公路和国道干线公路实现了非现场执法，对超载车辆实行24小时不间断打击，更有异地处罚、失信名单制度加持，惩罚求实效。一些发达国家做得更彻底，货车里装配有传感器，超重车辆无法打火。因为薪酬制度设计，司机也找不到啥超载的动机。说白了，“治超”关乎一整套治理体系，需要根据情势变化，系统性地调试与查漏补缺，职能部门必须有作为，社会成员也必须形成共识。

海恩法则指出：每一起严重事故的背后，必然有29次轻微事故和300起未遂先兆以及1000起事故隐患。不要对安全隐患视而不见，更不要成为安全隐患的“受益者”“辩护人”，也不要幻想意外降不到自己头上。

没有人是这种事故的局外人、旁观者，你不知道头上哪段厢梁会因为谁的安全责任失守而落下，所以别问“警钟为谁而鸣”，是为我们每一个人。

严查之下货车只拉一个钢卷 运费从每吨20元涨至40元

7年前，哈尔滨高架桥侧滑事件仿佛还在眼前，同一原因造成的悲剧又在无锡重演，不禁让人唏嘘。

“痛定思痛，避免悲剧重演尚需靠前防范。”张明庆表示，事故完全可以预防，除了严厉打击超载行为外，对桥梁的定期检测也必不可少，“百年工程不是建好了就能保障一百年的，对于承重能力不达标的桥梁，必须及时加固，以保证全生命周期的‘体证健康’。”

由于道路众多，监管人力有限，治理超载仅强调路面执法，往往难以实现全覆盖。一位交通运输综合执法部门人士表示，“现在，智能监管设施——譬如不停车检测系统，在高速路上已经形成了闭环。未来在国道、省道上也应充分利用互联网技术，推动跨地区的交通信息联网，利用重要节点的监控设施，探索非现场执法，实施智能监管，加强对超载的监管和治理。”

高架桥侧翻事故发生后，无锡市全面展开新一轮的超限超载专项整治，要求各地交通路政和公安部门以收费站、超限监测点为依托，结合信息技术和大数据排查，进一步加密检查网络，提高联合执法的针对性和有效性，尤其要加强对“百吨王”车辆的查处力度，摸清“百吨王”车辆源头装载单位和运输企业，确保100%查处到位。

记者注意到，去年，无锡市就曾开展整治公路违法超限超载行为专项行动，优化完善多部门联合治超机制，并圆满完成超限超载率控制目标。此后，无锡市交通运输局提出，2019年突出抓好干线公路治超工作，确保超限超载率降至2.5%。

据了解，目前，无锡所有高速公路收费站入口都安装了称重设施，无锡境内的货车上高速前，称重合格才能通过卡口。然而，现实中很多超载超限货车平时根本就不走高速路，尤其是从市内经过的短途运输，一般都走省道和国道。

锡港路上跨桥侧翻后，整个无锡货运圈都风声鹤唳。风口浪尖上，以前经常超载的货车，也不敢再超载了。“谁会顶风作案啊？”一位货车司机说。

在事发地附近的锡港路上，半岛记者见到多辆大挂车只拉了一个钢卷，硕大的载货车身显得空荡荡的。

货车每趟拉的货物少，运费也跟着涨了。在事发地附近，紧挨着312国道的东方钢材城，聚集着多家与钢材有关的商户，大多是来料加工，提供钢卷、钢板的剪板折弯、开槽、冲孔、切割等服务。东方钢材城的一位商户说，高架桥侧翻事故后，312国道锡港路附近堵车严重，运费也涨了，有的物流公司涨价不止一倍，“以前每吨20块，现在40块都不止”。

追访