

## 日照新举措保危货运输不再“危险”

□胡勤伟 报道

**本报日照讯** 近日，日照市交通运输局以贯彻落实交通运输部新颁布的《道路危险货物运输管理规定》为契机，创新管理举措，确保危险货物运输不再“危险”。

自7月1日起，日照市交通运输局严格按照新《危规》规定的条件和程序实施行政许可。对已许可的危险货物运输企业（单位）集中进行复查，不符合新《危规》许可条件的，要求其于2015年7月1日前达到许可条件要求。同时，加强许可监督管理，被许可人未在承诺期限内落实专用车辆、设备，未在承诺期限内按照承诺聘用专职安全管理人员、驾驶员、装卸管理人员和押运人员的，将撤销许可决定。

此外，严把从业人员“跳槽关”，危险品专职安全管理、驾驶、装卸和押运人员必须具备从业资格证，并与运输企业签订聘任合同，同时持聘任合同到市道路运输管理机构备案，从业资格证上注明其服务单位，变更服务单位须经市道路运输管理机构运管处查验同意。

## 坊子区“网格化”管理公路安全

□范姗姗 报道

**本报潍坊讯** 近日，坊子区公路局创新安全管理做法，推行安全管理“网格化”模式，保证安全工作的“全方位、全覆盖、不留缝隙、不留盲区”。

他们根据安全工作重点，科学编制《安全生产网格化管理责任图》，将全局分成办公室安全、养护作业区安全、路政安全、车辆安全四个重点区。同时，细化“网格”，将四大安全重点区细化成若干责任区，养护路段以20公里为一责任区；路政细分服务区、路政作业区、治超检查站三个责任区；车辆管理又分生产性用车和机关后勤用车两个责任区。每个责任区确定1至2名具体责任人员，主抓安全防范措施的落实及隐患整改工作。

## 周村强化公路应急管理

□吴小涿 报道

**本报淄博讯** 近日，周村区公路局根据辖区管养路段实际情况，对各类应急预案的处置流程、职责任务、应急资源、应急保障等内容进一步细化分解，修改完善，编制《公路应急处置手册》，将应急预案的文字转化为简明的图表、流程，提高了公路突发事件应急处置能力。

根据应急预案，结合工作实际，周村公路局有针对性的加强公路应急队伍的应急救援专业知识培训，提高公路应急抢险队伍应对公路自然灾害能力。同时，加强应急物资的储备与管理，在原有基础上不断完善应急物资储备管理制度，完善物资储备档案，定期对应急物资储备、应急机械设备进行清查和维护保养，确保一旦出现突发事件，保证人员、材料、机械设备迅速到位，快速、高效处置突发事件。

## 连续三次检测为车主赶时间 平度车检站受称赞

□记者 冯磊 报道

**本报平度讯** 平度市旅游汽车公司驾驶员孙洪福驾驶鲁B18×××牵引车拖挂鲁U19×××挂车来到平度市公安局交警大队机动车检测站年审。第一次检测未通过，不合格可能不够。调修后又第二次上线检测，制动力仍不合格。检车员宿玉阳凭借经验判断，不合格可能由两种原因：一是刹车气路问题；二是凸轮轴调整臂问题。孙洪福坚称调整臂是新的，不可能是这个原因，于是怀疑检测线有问题，检测不准确。

此时，已经到了上午下班时间。孙洪福情绪激动地当场大吵大嚷。原来，这辆挂车已签订下午运输集装箱的合同，一旦违约，驾驶员孙洪福就要支付高额的违约金。检测站站长王伟得知后，当场决定安排检车员姜峻峰、宿玉阳、李福江、姜在为一一起加班，查找挂车存在的故障。

既然孙洪福确定凸轮轴调整臂没有问题，那故障应该出在刹车气路上。四位检车员又经过一番排查，发现问题确实出在了刹车气路上，于是更换了刹车气路。第三次上线，挂车检测合格。此时，已是下午一点。看着四位师傅在炎炎烈日下大汗淋漓地忙活着，孙洪福感到非常过意不去：“还是你们警察的技术过硬”。

出车结束后，孙洪福在第一时间赶到交警大队，送上了“检出平安，验出真情”的锦旗，以表示对民警的感谢之情。

## 烟台DIY公路养护清洗车 养护成本缩减80%

□通讯员 李其波 于海宁 报道

**本报烟台讯** 8月14日10点，烟台市公路局的养护操作手孙永强便早早“收工”，回到公路站里休息。新研制出的便捷型养护清洗车每小时至少能清扫10公里路面，让他在路上保洁作业的时间减少了接近一半。

已开始推广使用的这种便捷型路面养护清洗车，完全由烟台市公路局的养护职工自己动手改装完成，真正的“公路造”。这种清洗车由车体、水箱、高压喷水机三大部分组成，车体利用现有的公路养护车；水箱为定制的铁质水箱，可储水3.5立方，安装在车辆的后斗上；高压喷水机是清洗车的核心部件，由柴油机、高压水泵及管路、喷头等组成。与普通公路清扫车相比，这种清洗车改造投资少，养护成本低，完成清扫100公里的单幅路面，其燃油、损耗等成本仅为200元左右，是普通扫路车的20%，节省了80%清扫成本。

# 农村公路成治超监管盲区

## ■超限超载行为系列报道之四



◆农村公路，是道路交通的“毛细血管”，对农民出行、城乡经济发展起着重要的作用。截至2012年底，我省农村公路通车总里程达21.7万公里，所有县(市、区)实现乡乡通油路，行政村通油路率达99.78%。目前，全省已基本形成以县道为骨架、乡道为支线、村道为脉络的农村公路网络体系，实现了与国省干线公路以及城市道路的有效对接。

但在我省农村公路快速建设发展的同时，记者采访中发现，随着各地市对高速公路及国、省道运输超限超载整治力度的加大，一些“问题”车辆瞄准农村道路监管力度薄弱，开始“另辟蹊径”，农村公路成为货运超载“重灾区”。

□ 本报记者 冯磊 谢晓东

■现象：

### 超载成农村公路“第一杀手”

目前，随着还贷二级公路收费站的撤销，大量超限超载车辆绕行农村公路，一些猖獗的“职业黄牛”为此成立了五花八门的“路政信息公司”，带领车辆逃避监管。在我省部分地区一些农村公路上，超宽、超高、超载车辆随处可见。这些“庞然大物”在路况不佳的农村公路上摇摇晃晃地行驶，穿行于人流密集的乡镇、集市间，令人揪心。

超载车从高速公路、国道“转战”到乡村道路，使得承受“转嫁”之苦的农村路桥伤痕累累。时下，国内道路普遍寿命极短，与设计年限存在很大差距，其中主要存在的问题就是超限超载。数据显示，货车超限10%，那么道路就按照40%的比例被损坏，一辆超载2倍的车辆在道路上行驶一次，对公路的损害与超限的车辆行驶16次所造成的危害相同。超载还会使水泥路面使用年限缩短约40%，使沥青路面使用年限缩短20%—30%左右。更为重要的是，对于一些设计承载量有限的桥梁而言，长期超重超限，将严重危及及其安全性，最后导致道路上车毁人亡的惨剧。

大型超限超载车辆在通行能力较差的农村公路上，还带来严重的安全隐患。2012年4月8日，济南市平阴县一超载大货车在东阿镇邢沟村西侧马路因抢道侧翻，致途经此处的5位村民被压身亡。

记者在一些乡镇看到，超载车辆上货物的长度、宽度及高度通常超过核定标准，导致车辆中心偏离中线，发生飘移，降低了行车稳定性。尤其是在转弯时，车辆严重不稳，并常与其他车辆发生刮擦。随着一些收费站的撤销，

农村公路货运超载车辆通行频繁，交通事故明显增多。

■矛盾：

### 农村公路治超与发展城乡经济应平衡

农村公路除了方便农民群众出行之外，还有一个重要的功能就是助推城乡经济发展。但是，就在农村公路助推城乡经济发展的同时，越来越多的大型车辆行驶在农村公路上，这就形成了是治超保护农村公路，还是发展城乡经济的矛盾问题。“农村公路大部分都是4级公路，超载不能超过6吨。但现在农村公路上之所以有那么多的大型超载车辆行驶，与各乡镇搞经济建设是分不开的，这也是农村公路治超的矛盾点，也是难点。”我省一位基层路政执法人员告诉记者。

现在各县区、乡镇都在发展城乡经济，经济建设就要加强运输，这也就意味着，农村公路面临越来越多的大型车辆行驶，对于这一现象，地方政府是治超保护农村公路，还是发展经济？“地方政府干预治超，因为治超会影响城镇建设、经济发展，这就对超载车辆形成了一种保护；但是，农村公路却面临着寿命缩短，老百姓面临着出行难。”我省交通部门路政执法人员说。

路政执法人员告诉记者，农村公路无论建设，还是养护资金都达不到国省道的标准，特别是农村公路养护面临资金难题。地方政府应该平衡治超保护农村公路和发展城乡经济的关系，因为治超和发展经济并不矛盾，多投入养护资金，延长农村公路使用寿命，更有利于经济长期稳定发展，而大量超载车辆涌上农村公路，可能会一时带来经济上的利益，但长久下去，会破坏发展的稳定性。

## ■记者评论

# 斩断治超灰色利益链

□ 冯磊

购买“月票”就可以超载不被罚，这样的事为何屡见不鲜？近日，永年县和邯郸县路政、运营及治超站打包销售“超载月票”的事件遭到媒体曝光。

记者在调查中发现，在河北永年县和邯郸县，“月票”被货车司机称为“买路费”，永年县的路政、运营和治超站打包价为3200元，邯郸县价格是1550元。购买月票后，售卖的执法人员会登记车牌，超载上路被查后，只要出示“月票”，就可顺利通过，不受处罚。

罚款“月票”，以罚代管，甚至将违法行为合法化，已经成为一些地方的通行做法。超载治理，已然成为“年年喊成效，年年不见效”的老大难问题。

近年来，公路的头号杀手即为超限超载，数据显示，全国70%的道路安全事故与超限超载有关。根据权威分析，超限超载车主每赢利1元，就会造成公路损害维修费用近100元的代价。但在经济利益的驱使下，超载车主与部分执法者暗中勾结，沆瀣一气，公然无视治超背后的公共利益和安全代价。

“超载月票”并不是新生事物，根据此前媒体报道，全国不少地方都有类似的执法“创新”，区别只在于：有的地方公开实行“包月制”，有的地方依靠“买路公司”，暗中交易。六七月，一些地方超载车暗中“买路”，躲避处罚的事件也由媒体曝光。

货车超载的危险性、危害性人所共知，“超载月票”之荒唐、荒诞显而易见：一方面，执法的目的本是为了遏制交通违法，而“超载月票”却变相鼓励司机违法——司机交了钱就能堂而皇之地违法，为了把交的钱赚回

来，势必尽可能多地违法超载；另一方面，执法权是一种公权力，不是商品，而“超载月票”相当于将执法权明码标价、公然贩卖，将执法变成一种交易和敛财的手段。

令人尴尬的是，众多货车司机对此不仅不愤懑、不抵制，反而乐于配合，心甘情愿地掏钱，甚至视之为“人性化执法”。个中原因其实不难理解：“超载月票”对于经常超载的司机来说是合算的，如果不买“月票”，超载一次处罚一次，不仅罚款总额高于“月票”，而且可能被扣分甚至被卸货，实在太麻烦。

若是取缔“超载月票”，恐怕很多超载司机并不乐意。超载司机乐的“花小钱，省大钱”，而执法者也有利可图，中饱私囊。正因为执法者与违法者双方都满意，一拍即合，“超载月票”才屡禁不绝。那么，超载车主与执法人员之间的这条灰色利益链，就应得到足够的重视。

永年县和邯郸县两地一共开过多少张“超载月票”，“超载月票”所得收入进入了国库、进了部门，还是进了私人的口袋？这些都是应该深究的问题。但这些问题在超载车主与执法人员的双重“掩护”之下，查实是非常困难的事。

像河北两县交通部门这样以敛财为目的的执法现象在全国并不是个案，“超载月票”必须打击，但灰色利益链不除，这种潜规则下的产物还会以其他形式出现。如何加强执法队伍监管？有关部门应切实整顿作风，加强对执法人员的教育，认真落实工作职责，确保执法队伍自身的纯洁性，防止执法权沦为敛财工具。同时，更应从制度体系建设入手，用制度来规范教育、制约、监督和惩处腐败行为，防止职务犯罪的再次发生。



□制图 郝雪莹



《大众交通》官方微博：http://weibo.com/dzjtb

□ 主持 郝雪莹

## ■本期话题

### 如何整治超载行为

超限超载严重破坏了公路基础设施，威胁人民生命财产安全，虽然交通管理体系不断完善，但超限超载行为却屡禁不止。本期微言交通继续讨论上期话题：请您来说一说治理超限超载车有哪些困难或有哪些好的方法？



①云游三江—文龙：治理超载绝不是交通部门一家的责任，应该形成社会各级相关管理部门齐抓共管的面貌，形成强大的治理超载管理合力，让超载现象消失在萌芽状态。

②莒县交警：源头管理与群防群治：建议执法部门摸清客货运企业底数，建立车辆影像电子台账，联接在执法部门与客货企业之间，在每日车辆出发之前，都要经过执法部门的检验检查，把好源头管理，让超载车辆上不了路。同时设立举报超载行为方式方法，在公路沿线公告，发动公路沿线群众举报超载违法行

为。

还应发挥孩子的作用，加大对中小学生的交通安全教育，带动监督学生家长切勿超载；加大对中学生交通安全教育，让其对父母的交通违法行为明确说“不”。

③莒县车管：牢筑源头管控。结合当前公安部统一部署的“大货车的大排查、大教育、大整治”专项行动，督促客货运企业落实交通安全管理责任，对超载、超速多发的客货运企业，函告其主管部门建议予以整顿、挂牌督办；对辖区客运车辆、校车、危化品运输车及驾驶人实行户籍化动态管理。

④招贤交警中队：关注农村地区孩童上下学交通安全：每听到农村地区学生因车辆超载或超载现象引发的交通事故，总会痛心疾首。农村地区拖拉机、三轮车多是孩子们的代步工具，很多家长为了省点钱，对孩子乘坐超载超员“校车”存在侥幸心理，在此提醒家长：关爱孩子的健康更要关爱孩子的安全。

⑤城阳交警流亭中队：整治大货车职责所在，还应疏堵结合，规范其管理，约束其行为，既让它为社会服务，又不影响交通安全。

⑥北斗手机连锁曹鹏：小马拉大车，贪多嚼不烂！连续路遇两起因超载引起的交通事故。想想多拉快跑，这下可好，全赔了！量力而行很重要，为了自己和别人的生命财产安全，请牢记交通法规！

⑦畅通西安：车辆超载会使轮胎负荷加重，制动距离加长，严重超载还会导致爆胎，

■监管难：

### 农村“治超”收效甚微

对于日益严重的农村公路货运超载问题，有关部门先后开展了一系列治理工作，但效果并不明显。在经济利益驱使下，超载违法行为愈演愈烈。

近年来，个体运输车辆猛增，运输市场竞争激烈，运价低迷，导致部分车辆不超载就会亏损，运输户普遍奉行“不超载不挣钱、多超载多挣钱”，无限制加大超载比例，最终形成恶性循环。而根据现有法律法规和公路通行技术标准，大部分农村公路均为三级甚至四级以下技术等级，路面脆弱使得其“抗压”能力薄弱。

其次，超限超载车辆绕行逃避处罚或农村公路受损主要原因。由于超限超载运输整治范围仅限于国省道一类的干线公路，与之相连的众多县乡村级公路则不是重点，不少超限超载车辆为躲避监测站的卸载和罚款，宁可绕行农村公路。国家及地方政府在治理超限超载运输、保护路产路权方面，制定出台了一些法律法规和规范性文件，但由于规定本身重通行、轻治理，缺少职责权限、工作程序等具体要求，加之农村公路分布广、管理弱，使规定在实际工作中难以有效落实，农村道路超载现象难以依法根治。

管理力量的薄弱又让农村“治超”有心无力。交警有权有责监管，但警力不足，监管触角延伸不到乡村公路，交通部门设置的治超站，覆盖范围有限，且大部分站点依托国省道进行建设，而对于基层乡镇人民政府和有关部门，虽有人力监管却没有处罚权利，安全监管存在漏洞和空档使得农村公路治超，难上加难。