

超限超载车辆近3年碾出3亿元“窟窿”，我省多次开展专项治理行动却未能根治——

治超，何时不再屡治屡超？

1 祸

毁路快于修路
车祸频频发生

毁路伤桥

每年碾出亿元“窟窿”

“海屯高速公路刚通车一年，平均每天200辆—300辆超限超载车上路。路修得再好，也不堪重负。”省交通运输厅厅长董宪曾痛心疾首。文昌市铺文线沥青路，2005年建成通车；而今，多处路段出现严重沉陷、翻浆现象。铺文线横山渡大桥主梁多处出现裂缝，桥面铺装严重龟裂，伸缩缝也严重受损，岌岌可危。“铺文线路桥受损，祸起超限超载运输。”文昌市公路局局长麦正良说。

麦正良说，超限超载运输对路桥的破坏是致命的，全长100公里的铺文线设计使用年限10年，但从2009年起，因过往超限超载运输车辆碾压而严重受损。另外，文蓬线、铜宝线等8条公路及珠溪水利桥、铁木利桥等7座桥梁也是“伤痕累累”。

在G225国道乐东黎族自治县境内，有3座使用年限较长的拱桥，因来不及改造，再加上超载超限车的长期碾压，使其成为危桥。

省公路管理局路政科科长周忠晓告诉记者，目前查处的超载超限车主要是水泥罐车、拉沙车、碎石运输车等。受利益驱使，车主均无视有关规定，超载超限运输。今年9月26日，路政执法人员在老城治超站查处了一辆拉沙车，该车载重112吨，超限62吨，超限率达124%。今年查处的1.8万辆超限超限车中，超限率50%以上的车辆占九成。

“由于超载超限车辆的荷载远远超过了公路与桥梁的设计承受荷载，致使路面损坏、桥梁断裂，正常使用年限大大缩短。”省交通运输厅副厅长周文雄说。

超载超限运输导致路桥损毁的现象屡见不鲜。“最典型的要数海文高速公路。”省公路管理局有关负责人称。

该负责人说，近年来，海文高速常年给运输河沙和石英砂的重载车碾压，导致公路路面开裂，断板现象尤为严重，被人们戏称为“搓衣板路”，过往司机颇有怨言。目前，海文高速正进行大规模改造。

同样遭受破坏的路段还有：G98环岛高速公路龙桥至新坡段、琼海省道万阳线、文昌省道文蓬线、快速干道老城段、海榆西线昌江至东方段等。

近3年来，海南因超限超载车辆破坏造成的损失达3亿多元，45座桥梁被迫拆建、改造或加固。

超员超载

“马路杀手”致死致伤无数

超员超载运输已成马路杀手，这是不争的事实。

今年6月25日13时20分许，海榆中线224国道268公里处发生一起重大交通事故，一辆运输建材的中型厢式货车发生侧翻，导致4死2伤。据警方介绍，事故原因系货车司机不熟悉山地路段，且超员超载，在下坡路段时因车速过快而导致翻车。

2011年11月29日下午，由五指山市开往定安县的中巴车在海榆中线195公里处与一辆货车相撞，车祸致12死12伤。据分析，导致该起事故发生的主要原因是中巴客车超载，在连续下坡急转弯路段偏左占道行驶。

据专家称，涉及货车不少交通事故，相当部分祸起超限超载。违法超载会严重危及行车安全，严重超载会造成爆胎，引起车辆突然偏驶。超载还严重影响汽车转向性能，造成转向沉重，容易造成翻车事故。有关实验显示，每超载1吨，机动车制动距离就增加1米。

“不可否认，超载超速是载重货车发生交通事故的一个主要原因。”文昌市交警大队副大队长许环波说。

治超背景

为有效规范交通秩序，创建安全畅通、文明有序的交通环境，从今年12月15日起至明年底，我省在全省范围内开展声势浩大的道路交通秩序专项整治，其中，严查货车超限超载是整治的一项重要内容。整治确定了海口、屯昌、定安等建筑材料生产、运输源头较为密集的市县为重点治理区域；G98环岛高速、海屯高速公路以及国省道干线公路车辆超限超载运输河沙、碎石等较为频繁路段是重点治理路段；超限超载运输河沙、碎石的2轴、3轴、4轴工程运输车是重点治理对象。河沙、碎石场等是重点治理源头。

镜头直击



水泥路变“泥水路”

一辆辆满载河沙的重载车来往穿梭，水哗哗地沿着车厢往下淌，村道被驶过的重载车碾压成麻花状，水泥路变成了“泥水路”……这是记者12月20日在海口市龙泉镇椰子头村看到的一幕。

“每天那么多超载车从村里经过，这些河沙都是带水的，路都被压得不成样子了。”村民陈思联向记者抱怨，该村不远处有多个沙场，每天至少有上百辆拉沙车从村里穿过。



水泥路面被压断裂

20日中午11时许，记者驱车驶上全长14公里的铁桥至新坡县道，只见该路段不少水泥板已断裂，路面坑洼不平，车辆只能缓慢爬行。

“这都是拉沙石的超限超载车惹的祸，10轮、12轮的重载车把好端端的路面压坏了。”海口市龙泉镇椰子头村道班班长周乃进说。



运沙车拖着水帘

20日上午11时许，记者随路政执法人员来到位于南渡江畔的东山后黎沙场，只见10多辆大型自卸车在沙场内装沙，车厢内的河沙堆得像小山一样，有的车胎都压扁了，每辆车的车厢都不停地滴水，形成了一道淡淡黄色的水帘。

“这些车都是带水运沙的，而且装的河沙都高出车厢一大截，不超限才怪。”省公路局路政科副科长吴喜武说。

另外，司机驾车强行冲卡、暴力抗法现象也时有发生，个别不法分子和社会黑恶势力勾结，阻挠、干扰治超执法，在社会上造成了不良的影响。

源头松懈，大批改装车上路

“源头治超未落实到位是问题的症结所在。”周文雄坦言。

周文雄说，一些市县政府对治超重视不够，对辖区范围内的沙、石场和水泥熟料生产企业等主要货物源头监管不到位，未认真落实派驻专人监管制度，货物源头疏于监管，致使非法超限超载运输隐患未得到全面整治。同时，对非法改装车辆整治力度欠缺，导致大量非法改装车上路行驶。

“源头关口把关不严，致使大批非法超限超载运输车辆上路行驶，加大了治超的难度。”周文雄说。

装备落后，扣了车却难卸载

12月20日上午，路政执法人员在海屯高速公路美向立交查获两辆运沙超限车，因附近无固定治超站，无法过磅和卸载。执法人员只好驱车几十公里，将车押回海口。

“固定治超站太少，增加了治超的工作量和难度。”吴喜武坦言。

据了解，目前我省仅有海口三江、万宁大茂、澄迈三林、澄迈老城、三亚桐井5个固定治超站，查获的超限车难以卸载。部分市县政府也未安排停放违法车辆场地，致使违法车辆被扣后无固定的场所停放。

周忠晓说，路政执法人员不足，执法装备数量有限，设备陈旧老化也是制约治超的主要因素。据了解，目前全省持有执法证的路政人员近250人，而按部颁标准应配备700多人，治超执法车辆每一个市县仅有2辆，按标准应配备3辆。且80%以上的执法车车龄较长、车况较差，部分车辆已接近和达到报废期限。显然，路政执法力量薄弱是治超“短腿”。

2 惑

高压治超
为何步入反弹怪圈

我省治超一直保持“高压”态势，可为何超限超载仍屡禁不止，走不出“屡治屡超”的“怪圈”？

“虽然我们的治超力度在加大，但治超仍遭遇‘瓶颈’，结果是治标不治本，超限超载依然禁而不止。”周忠晓坦言。

周忠晓说，近几年来，我省先后开展治超“百日行动”、治超“护路风暴”等多次大规模专项治理行动，2011年—2013年，全省共查处非法超限运输车辆6.86万辆次，卸载货物1.56万吨。单车超限率由2011年的15.5%下降到目前的8.6%以下。但遗憾的是，超限超载行为仍得不到有效遏制，个别地区超限运输率反弹达20%—30%。

“一些货车屡查屡超，比如，一辆儋州籍的货车因超限运输先后被查7次，最高超限率达85%。”周忠晓说。

显然，超载超限已成为公路运营管理中难以根治的一大顽疾，一些“瓶颈”亟待破解。

利益驱使，超载车昼伏夜出

在海南公路上，不时可见运载建材的大型货车来往穿梭。周文雄分析，眼下，随着我省开发建设的升温，对沙、石、钢材等建筑材料的需求旺盛，造就了一批运输大军，运载建材的大型货车源源不断地上路。另外，因受利益驱使，一些车主为了多拉货、多赚钱，置道路交通安全不顾，擅自加高车厢，强行超载超限，如有的车厢从1米加高至2米。



我省在全省范围内多次开展道路交通秩序专项整治，但超限超载现象仍屡禁不止。

本报记者 苏晓杰 摄

3 策

深度联动
破除治超“一阵风”

治超点多面广，遭遇种种“瓶颈”。那么，治超之路何在？

“建立部门联动机制，凝聚治超合力，强化源头治理，实行标本兼治，是治超的必由之路。”周文雄表达了自己的观点。

变部门治超为各方联动

落实治超专项经费，建立长效机制

“确立市、县政府治超的主体责任是治超关键。”周文雄说。

周文雄建议，市县应履行属地管理职责，强化市县政府在治超工作中的组织协调责任，落实治超专项经费，突出重点，标本兼治，加强运输市场和货物源头监管，建立起治超的长效机制。同时，交通、公安、工商、国土、环境资源等部门也应各司其责，加强协作，建立以政府为主导的联合治超格局，由过去的部门治超为主向以市县政府主导转变，改变过去部门“单打独斗”的被动局面，实行联动治超，形成治超的强大合力。

“文昌市在构建政府主导治超格局方面为全省树立了样板。”省公路管理局局长黄兴海说。

黄兴海说，在治超专项治理中，文昌市委、市政府整合各有关部门力量，联手治超，由过去的部门行为提升为各方联动的政府行为，注重源头治超，对上千辆非法改装车辆车厢进行切割，车辆非法超限超载势头得到有效遏制。

变路面治超为关口前移

不符合要求的车辆一律不许上牌

治超，重在源头治理。

“治超得转变思路，加强源头监管，变过去的路面治超为关口前移，减轻路面治理压力。”黄兴海说。

黄兴海认为，今后应加大三大源头的治理力度：一是车辆源头，协同公安车管部门加强监管，对不符合要求的车辆一律不许上牌，从源头上缩小车辆超限超载的空间；二是货物装载源头，加大对货物集散地运输源头的监控力度，主要是南渡江沿岸沙场，确保运输源头装载符合要求；三是运输市场源头，加大监管和处罚的力度。

有关专家建议，省政府应督促市县政府和交通运输部门落实货物源头监管制度，派驻专人强化对运输市场和货物装载的监管。查处擅自改装车辆的维修经营者，对允许超限超载车辆出站的道路运输站（场）进行相应处罚。

黄兴海表示，下一步计划在新坡、永兴、永发等沙石料供货点设置治超龙门架，限制超高车辆上路行驶。

完善治超站场和装备

为执法车配备视频监控和录音装备

“治超站场和装备建设是治超的基础，应逐步完善。”周忠晓建议。

周忠晓说，目前我省固定治超点少，治超装备落后，严重制约着治超工作。周忠晓建议省财政、交通等部门统筹安排资金，逐步完善治超站场，更新和完善路政执法装备，为执法车配备固定视频监控、车载录音装备和便携视频设备等，尽快启动不停车快速检测系统和治超信息监控平台建设，强化治超信息化和执法能力建设。

同时，建议无卸货场地的市县 government 安排可停放数十辆货车的停车场，用于停放被扣留等待处理的违法超限超载运输车辆，卸载货物，为治超创造条件。

4 剑

治超亮出
“立法宝剑”

治超须用重典。我省近日出台了《海南省公路条例》，首次将治理“超限”纳入立法。

“在治超面临种种困境的背景下，新出台的《海南省公路条例》将成为治超的‘尚方宝剑’。”周文雄说。

省人大法制委办公室负责人说，《条例》从完善治超机制、加强源头管理和路面执法、处罚等方面强化治超。如《条例》第三十七条规定：水泥、沙石等货物集散地、建筑工地以及货运站等场所的经营管理者应当采取有效措施，防止不符合国家载运标准的车辆出场站；《条例》还明确，对一年内违法超限运输超过3次的货运车辆，由道路运输管理机构吊销其车辆营运证；对一年内违法超限运输超过3次的货运车辆驾驶人，由道路运输管理机构责令其停止从事营业性运输。

“这一严厉的处罚措施势必对超限运输行为形成一定的震慑力。政府部门应像治酒驾一样治超，形成强大的攻势。”市民陈先生说。

（本报海口12月25日讯）

除署名外本版照片均由本报记者 侯小健 摄