



中环事故三问:执法管理到位吗?



首席记者
潘高峰

一辆车搅乱半座城。昨天凌晨中环事故发生后,人们都在用这个对比悬殊的戏剧性说法,来表达震惊与不满。

压坏高架的真的只是一辆车吗?一个近乎瘫痪的清晨背后,又有哪些值得追问和深思的真相?

问执法 严管严罚做到了吗?

当前,上海正在如火如荼地开展交通大整治,在这个特殊时期,却发生了因严重交通违法行为导致的重大事故,给城市通勤带来破坏性的影响,的确值得深思。

交通大整治是为了补城市短板。这次事故恰恰说明了短板所在:人们的法治和自律意识仍然远未达标,“警不在法不在”的现象依然广泛存在,交通违法严管严罚还有待加强。

货车禁上中环,这是企业和司机都知道的常识,更何况在高架匝道入口,货车禁行标志十分醒目,光天化日货车司机不敢闯,是因为有警察管理,有众目睽睽,到了深夜凌晨,监管相对放松,司机们就不惜铤而走险,以身试法。

每个人冒险,都会事先评估风险和收益。闯禁令上高架,好处是路更近,省油,时间少,可以多拉快跑。相比之下,风险并不高,半夜被警察查到的概率不大,哪怕中招,扣6分罚500元,也不足以震慑。

违法司机的侥幸心理,与执法不严格有关。这次大整治确立了十大重点违法行为,货运车辆的超载超限、违规闯禁令并不在其中。实际上,这是一个很大的盲点。要知道,大型车违法肇祸,甚至屡屡吞噬生命,一度在上海频发,令人印象深刻。

此前,副市长白少康在市长热线与市民交流时就曾表示,大整治不设重点,不设时限,应该是全覆盖的。此次事故发生后,有市民反映,曾两次报警举报同类违法,却未得到回应,因此质疑警方是不是只顾所谓的重点违法,没有时间和精力管其他的了。对此,交警总队负责人昨天在新闻发布会上并未正面回应。这让我们不得不思考,交通违法的严管严罚是否还有进一步提升的空间?

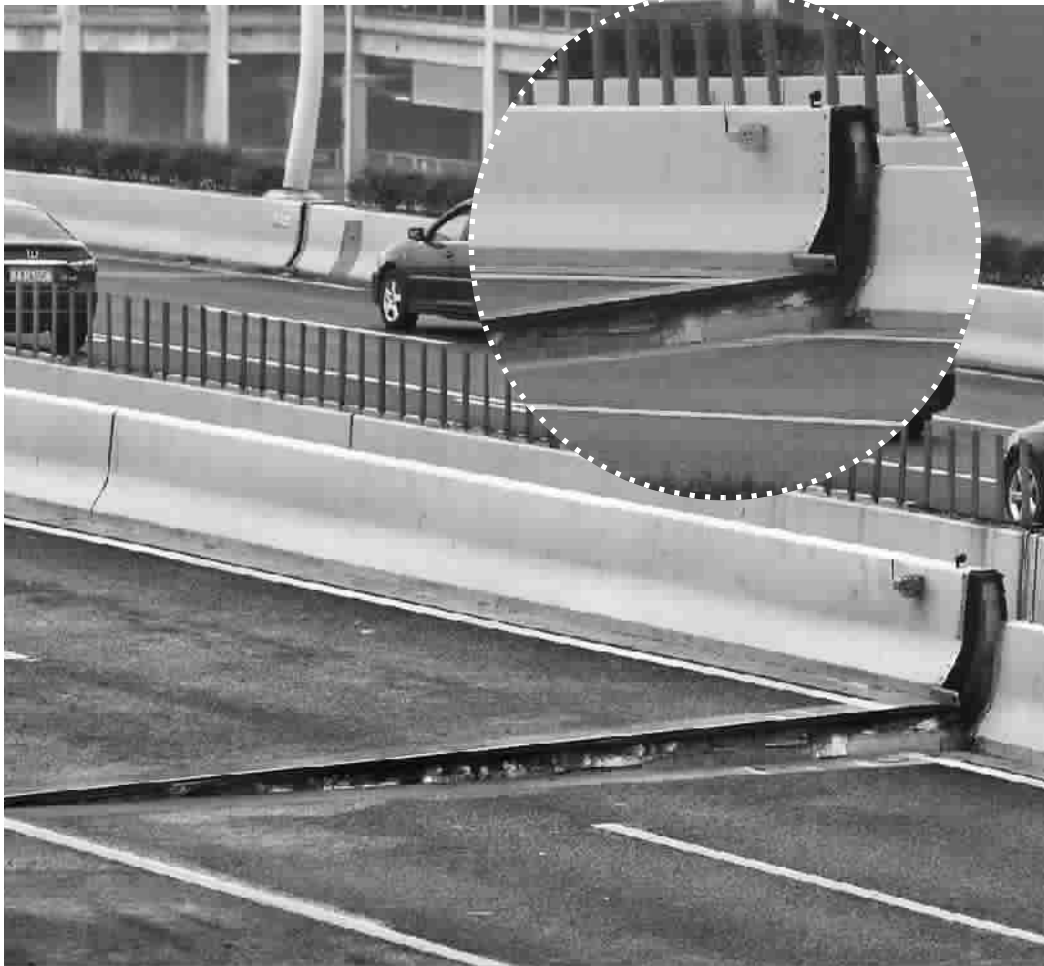
问管理 杜绝超载有办法吗?

就在这次事故发生前不到一周,5月18日晚间,上海市路政局路政总队曾在全市范围内开展代号为“零点行动”的超限运输集中整治行动。

行动是有成果的,据官方披露的数据,当时全市共出动各类执法人员150余人,检查各类运输车辆逾100车次,查处超限运输车辆11辆,罚款21900元,卸载货物128.39吨,发放各类宣传材料500余份。

这样的整治有效,但却不长效,更不能治根。要从根本上杜绝超载,管住前台的司机是必要的,但幕后的企业更值得关注。要从企业入手,建立起制度性的规范和技术性的手段。

比如,针对此类吨位非常高的载重汽车,是否可以像危化品车辆



■ 上午10时,中环线上桥面的落差依然清晰可见

本报记者 张龙 摄

本报记者 金志刚

肇事车重量远超中环最大荷载

高架不存在质量问题 核算损失后将对企业索赔

昨天下午,市政府就中环事故举行新闻通气会。交警和路政部门披露了事故发生细节和处置进程。据警方介绍,当时共有4辆隶属于建景物流有限公司的重型集装箱半挂车违规驶上中环。事故造成的经济损失将向企业索赔。

肇事车辆从沪嘉转入中环

上海市交警总队副总队长左天福向记者还原了肇事车辆行进路线和肇事过程:货车司机李家大前晚驾驶牌号为沪D39066的重型半挂牵引车,牵引牌号为沪G0377挂的重型集装箱半挂车,在沪松公路2033号汤始建华建材(上海)有限公司,装载水泥钢筋预制管桩后,于23时20分许出发,途经沪松公路、G15沈海高速、

G50沪渝高速、外环高速、沪嘉高速,转入中环高架内圈行驶,在行驶至桩号ZN835附近时,因车辆载物超过核定载质量,造成中环高架路面发生横向倾斜,车辆装载的预制管桩发生倾覆,部分预制管桩掉落至高架路面及地面道路。当时因路面受损,造成途经该路段的4辆小型汽车不同程度受损,无人员伤亡。

四辆超载车隶属同一公司

左天福透露,除发生货物倾覆的货车以外,交警还在沪嘉立交内圈进口附近查获2辆装载同样预制管桩货物的大型货车,分别是张传贵驾驶的牌号为沪D39065的重型半挂牵引车,牵引牌号为沪F6119挂的重型集装箱半挂车;任

毅驾驶的牌号为沪D80015的重型半挂牵引车,牵引牌号为苏L3818挂的重型集装箱半挂车。

后警方查实,事发前后共有4辆隶属于建景物流有限公司的相关货运车驶入中环,其中李兴权驾驶沪D39073的重型半挂牵引车,牵引沪F9165挂的重型集装箱半挂车,当时已驶离事发相关路段,交警后来在杨浦区国泓路一工地处找到该车。目前,4名当事驾驶员及该公司相关负责人均已被警方控制,相关案情正在进一步调查核实中。

事故发生后,交警总队立即制定交通组织方案,指导高架支队、宝山、静安、普陀、嘉定支队从早晨开始安排200余名增援警力,在80余个路口加强管控和疏导。

每年年检未发现安全隐患

上海市路政局副局长李俊表示,事故发生高架道路每年都会安排年检,并未检测出安全隐患,因此中环本身并不存在质量问题,此次高架路段主桥面损毁系车辆超载违法闯入高架导致。中环高架是为客车设计的,载重标准大约在20吨到30吨,所以严禁货车上高架。但是肇事货车不仅上高架,还严重超载。车上装有大约30多根预制水泥管桩,根据测算,每根管桩大约重3吨左右,可见肇事车辆的总重量超过百吨,达中环最大荷载重量近5倍。

李俊表示,事故造成的经济损失还在计算当中,已申请对企业采取财产保全措施,“肯定要对企业索赔”。首席记者 潘高峰

一样,采用超载报警、GPS定位等高科技手段加以监管,规范其载重和行车线路,同时建立起可供检查和抽查的台账制度,由交管部门定期检查、抽查,一旦发现未安装报警、定位系统或者报警、定位系统未按规定使用,即给予重罚。这样更能从源头杜绝公司默许甚至鼓励司机违规上路的行为。

此外,对于一些“职业性”交通违法多发的企业,能否建立起连带追责或者“黑名单”制度?我们不仅要让普通市民的交通违法与诚信记录挂钩,更要让那些视交通法规为无物,拿公共财物、公共安全、他人生命安全开玩笑的企业单位付出惨

痛代价。当前,《上海道路交通管理条例》正在修订,能否拿出更严厉的制裁措施,值得期待。

问处置 信息发布够及时吗?

周一早高峰本就拥堵多发,在这个重要的时间节点,高架、地面交通同时陷入瘫痪,令无数上班族急如热锅上的蚂蚁。极端的例子,有人在路上活活堵了7个多小时。

哪些路段封闭?哪些路段受到影响?还能不能开车出行?绕道通行的话怎么绕?绕行路线的交通状况如何?如果不开车,地铁、公交车如何换乘?怎样才能确保不迟到?这其

实不仅是每个交通出行者要思考的问题,也是政府部门应该及时发布的信息。

从昨天凌晨0时12分事故发生,到上午七八点钟人们出门,这期间其实有着宽裕的时间,如果人们在出门前就知道事故和交通管制信息,那就可以灵活应对,从容选择。

但实际情况是,很多市民对情况一无所知,像往常一样开车出门,结果遭遇了前所未有的尴尬。毕竟,上班路是平时最熟悉的路线,很多人不需要看导航,也就无法预见那一片通红的路况,最终的结果是前无进路,后无退路,进退两难。

对交通产生重大影响的事件发

生后,如何在最短的时间内,把道路交通信息最广泛地推送告知,这其实已经是一个老生常谈的话题。类似昨天早高峰这样的状况,管理部门完全可以及时协调群发短信,广为告知,同时利用新媒体等多种方式及时发布绕行提醒,改变市民的出行方式。

据路政部门预测,受损的中环线修复,最乐观可能要持续两周时间。对于市民来说,交通拥堵、出行不便,很可能变成常态。对于管理者来说,交通组织的调整,公交线路的走向很可能再次出现调整。如何让市民及时知晓,仍需早想一步。