

坚守“笨办法” 敢于“吃螃蟹”

北仑区综合治超“红利”显现



利用监控和地磅组成的非现场治超对超限货车产生了极大的震慑作用。

记者 王鹏 摄

核心提示

北仑区作为一座现代化的港口城区，也是煤炭、卷钢等大宗货物重要的集散地，在宁波市打造国际强港的过程中扮演了重要的角色，正是因为这样特殊的区域经济环境，造成了途经这里的大车多重货多。据不完全统计，每天有1万辆以上的集卡车，各类货车以及数千辆工程车穿梭在北仑各大要道。为了追逐利益的最大化，一些大型货车总重经常性超过100吨，这样的超限幅度往往达到载重量的一倍以上。这些庞然大物不仅严重影响交通安全，所到之处公路伤痕累累，损失惨重。

从2012年初开始，北仑区下大力气治理公路超限超载，区长亲自挂帅成立领导小组，涉及到的近20家成员单位明确分工和职责……作为公路治超的主体单位，北仑区公路管理段结合自身实际，进行企业源头治超，并在全市最早开始使用非现场执法，推进科技治超力度，两年多来，无论是大型车事故率，公路养护碎板面积以及查货单车超限量等具体指标都有显著下降，应该说，北仑治超工作已初见成效。那么，在2年多的时间里，北仑区公路管理部门采取了怎样具体的举措？又有哪些经验和值得进一步总结的地方呢？

通讯员 孙祺 记者 范洪

源头治超 >>>

享受着经济发展带来的机遇，同时也面临着前所未有的挑战，北仑区当年面临的的就是这种社会发展局面，在公路方面，由于车多货多，北仑辖区内的329国道、骆霞线、泰山路、集装箱货运二通道、通途路、江南公路等一度成为超载“重灾区”，路面塌陷、桥梁断裂。

自2012年3月起，北仑区政府就出台了相关的长效管理工作实施方案，成立了由区长亲自挂帅的治超领导小组，并形成了多部门共同协作的治理模式，这其中，北仑区交通及公路管理部门首当其冲。

根据北仑港口及大宗货物等源头企业相对集中的特点，北仑公路部门首先突出了源头治理的管理理念，派遣工作人员进驻相关源头企业，约谈重点货源单位，对重点监管的货源企业、承运企业上门宣讲政策，共检查源头企业6834家次，与全区83家重点货源和运输企业、210个工程工地签署了治超责任状。召开各类货源和运输企业座谈会，交流座谈车辆超限超载现状及治理要求。

科技治超 >>>

通过“非现场”模式逐步实现执法全覆盖

以人管路终究不是长久之计，“机器换人”才是大势所趋。从当年开始，北仑公路部门在开始尝试推进使用更为先进的数字信息化治超手段——非现场执法，并在当时超限车比较集中的骆霞线、金鸡路率先投入使用，这在当时的全市公路系统属于“吃螃蟹”的举动，并成为了全省治超的试点，“其实当初这套系统是否好用，真的心里一点没底”。顾春波坦言，钱花下去，一点起不到很好的效果，确实有点压力。

所谓的非现场执法，就是利用高清探头抓拍和埋在地下的地磅相配套的全新执法取证设备，当一辆货车路过该路段时，地磅就会自动称重，摄像头则将车辆的车牌自动抓取下来，一旦出现发现识别出车辆超限，监控中心将自动报警，现场执法人员立即出击拦截，将拦截下来的超限车辆押至卸载点内进行处理。

成果显现 >>>

北仑开始收获治超“红利”

2012年以来，北仑累计出动执法人员71874人次，开展源头企业检查6834家次，检测涉嫌车辆117584辆次，查处8119辆次，累计卸载52078吨，罚款800余万元、扣分2万余分，吊销一年内3次违法超限车辆道路运输证10本。

公路超限究竟整治的好不好，投入上千万的经费去治超究竟值不值？这两个问题其实一直摆在社会公众面前，确实也很难通过一个标准进行衡量计算。不过，记者还是从北仑交警、公路等各部门了解到了一组数据：

首先，在交通事故率方面，环比以往数据，这两年来，北仑全区涉及大型车辆交通事故同比下降44%，事故数量、死亡人数、受伤人数相比之前均有明显下降，交通安全性大大提高，光这一项，避免的经济损失就已经不可估量。

从破损的路桥数据看，在2012年前的三年里，

坚守“笨办法”收到好效果

“光靠一纸承诺并不能完全奏效。”北仑区公路段长助理顾春波回忆，当时他们还采取了一项更具体的举措，就是采取蹲点的办法对源头企业进行严查。具体的做法就是，每周对治超数据进行汇总分析，查找超限超载源头。并在超限超载车辆查获严重的货物出入源地，比如卷钢、煤炭等大宗物品企业周边的必经之路上，采取24小时不间断蹲点守候。一旦有大型货车开出来，交通、公安、城管就统一行动上前检查，对一些违章重点单位实施多次长时间蹲点式治超检查，坚决依法打击超限运输行为。

“严格执法并没有什么窍门，蹲点执法完全是个‘笨办法’，但效果却十分明显。”顾春波说，不仅如此，针对超限车企业和驾驶员刻意规避正常巡查时间的特性，各职能部门根据重点区段和时段，组成机动中队，不分节假日，实行每天不定时上路巡查，并不时开展大规模突击整治行动，有力打击违法行为，一些企业和从业人员开始对自身行为有所顾忌，进而收敛违法行为。

这么做的好处显而易见：过往货车一旦超限几乎不存在漏网之鱼，减少了执法人员出动频率，增加了执法安全系数，同时，每车检查时间也由过去人工的从10分钟缩短至实时监测，工作效率进一步提升。

与此同时，北仑公路部门还把非现场执法与公安“户籍化”车辆管理方式形成数据共享，在发现车辆发生涉嫌超限行为后，直接从车管信息平台中抓取运输企业法人、车主、驾驶员、车辆等信息，将违法超限运输行为信息通过短信平台直接通知当事人，要求其主动前来接受处理。同时，非现场执法系统所拍摄的现场照片、车货总重检测数据均作为处理的法律证据。

从2013年5月27日，北仑公路部门成功处理了我市首例车辆超限非现场执法案件至今，通过这种方式主动来公路部门处理的超限违法行为已有70余起。

北仑区光修复各碎板路段就达4万平方米，危桥改造34座，目前无论是修复碎板路还是危桥改造的数据均有大幅下降，节省了养护成本提高了公路桥梁的使用效率。

此外，治超超限超载专项行动以来，被查车辆超限程度已经下降到目前平均在三四成，单车平均货物超限量从18.7吨下降到11.8吨，公路超限率从4.2%下降至4.1%。

其实，这是一笔更大的账：车辆超限率的下降，稳定了行业的良性竞争，北仑区域货运市场理性回归，大宗散货运价回升，促进了行业的有序竞争，同时也倒逼区域内运输企业通过车辆油改气、推广双重运输等手段，增加了资源的合理利用效率，有效降低运输成本，降低了碳排放。应该说，北仑区通过2年多的综合治超，已经开始收获它带给经济发展的正向“红利”。

深度展望 >>>

期待立法层面更深层次的部门协同

收获了“红利”，尝到了“甜头”。除了加大源头管理力度，实时组织开展联合行动，突出以保护重点桥梁、重点路段为目标的整治行动，保持对恶意超限车辆、暴力抗法车辆的高压态势。北仑区下一步将继续推广信息化治超手段，到2020年，北仑公路部门将在329国道、骆霞线、沿海中线等重要干线布置电子超限抓拍系统12台套，基本实现北仑公路网治超全覆盖。

但在工作中，北仑公路部门也发现了相对于现场查扣，现场处理的传统执法处罚模式，“非现场执法”由于并不是当场查获违法车辆，虽然证据事实清晰，但事后处罚起来就相对比较困难。

目前，北仑公路部门采取的办法是：把生成的超重车违章记录，通过车管信息平台向车主发送违章处罚信息，让车主到公路执法接受处罚，但这样的处罚，除非下次当场查扣车辆，否则并没有强制效力，基本凭车主自愿，只能通过法律途径来解决，执法成本过高，操作起来难度不小。

交通业内人士指出，而下一步，立法层面更深层次的部门协同将不可回避，而目前相关的立法工作也正在进行中，初步的设想是联合公安交警、公路路政等多个部门，解决“治超非现场执法”的相关法律法规问题。

比如，将超限车违章记录纳入交管部门的年检范围内，如果司机没有及时去处理，将会年检不通过，或形成多执法部门联动和更深层次的数据共享，超限违法车辆违法记录和现在电子警察一样，在达到一定违法次数后，将被监控锁定，只要一上路，就会执法人员查扣，从而简化执法程序，提高违法成本，继续保持对货车违法超限行为的高压态势。