

出新招、亮实招、动狠招，今年以来，全市上下开展了声势浩大的公路治超超特大行动，联合执法逐步常态化，非现场执法科技手段逐步提升，源头管控不断加强，治超手段推陈出新，在全省乃至全国都走在了前列。

截至9月份，全市累计检查137849辆涉嫌超限运输车辆，查处违法超限车辆7018辆，与2013年同期相比增长91.3%，卸载货物99607余吨，罚款1443万余元，处理非法改装车493余辆，非现场处罚案件数达107件，有效遏制了涉及重型货车交通事故。

公路治超治超作为一个全国的老大难问题，宁波市打响了铁腕治超的攻坚战。继全市的动员大会和“铁腕二号”行动以后，各县（市）相继开展了专项行动，治理成效显著。

治超必须治本，源头管理才是关键。上半年，我市初步完成货源地、场站、生产经营企业和外省籍货运车辆等公路车辆超限超载车货源头基本情况的调查，梳理出347家货源地，主要为混凝土、砂石料、渣土和钢卷等的生产、加工企业；对593辆外地车辆进行了登记调查，此后交通和交警部门分头走访，将超限超载遏制在源头上。科技治超更加给力，实现了“机器换人”。通过不断增加科技投入，科技治超实现新的跨越，实现了从人工执法向智能监控的全新转变。

“超限超载运输是个‘顽症’，攻克‘顽症’，还要不断总结经验教训。”宁波市公路综合治超办负责人表示，今后还将加强调查研究，认真分析新情况、新问题，精准把握治超工作规律，汇集智慧破解治超难题，既要“狠治”，还要“巧治”，将治超工作常抓不懈。



雷霆出击 剑指公路“杀手”

——公路超限超载整治“余姚样本”解读

眼下，全国各地都在掀起一场声势浩大的治理公路超限超载行动。宁波余姚，在余姚市委市政府的统一领导下，狠下决心，明确责任，在行动开始后的三个月里，雷霆出击，457辆超限超载车辆落网，初步打赢车辆超限超载集中整治硬仗，创造了领先全宁波乃至全国的“余姚治超速度”。

一座立交桥引发的治超“大地震”

余姚梁辉立交桥，是余姚第一座高架立交桥，更是进出余姚的重要门户。今年国庆，修整过的梁辉立交呈现在人们的眼前。

“这条路之前坑坑洼洼，超载的工程车非常多，开在后面就怕上面石头水泥掉下来。”来往于此的车主说起梁辉大桥的变化，都欣喜不已。

余姚南部靠山、北部是平原，运载建筑材料的大型工程车经梁辉立交自南往北运输。这里不仅是交通要道，同时也是余姚的经济大通道。

据悉，梁辉大桥建于上世纪90年代，原本只允许总重在30吨（含20吨）以下的车辆经过梁辉立交，长期以来却每天要承受着400余辆次超限超载车辆夜以继日的重压。大桥路面伤痕累累，大桥安全受到严重威胁。

“载重10吨的货车超载1倍，对公路的破坏力相当于正常载重的16倍；超载2倍，对公路的破坏力增加到80倍。”余姚公路部门有关人员忧心忡忡地说：“在超限超载车辆的破坏下，路面会发生结构性的破坏，通常设计20年寿命的公路，不到4年就要重新翻修。”

2012年7月，经公路部门检测，大桥的等级从二级降低为三级，再往下发展，就要降为四类桥，就要列入“危桥”。而梁辉立交位置又十分重要，极有向危桥发展的趋势。而桥梁等级只要达到四级，就会成为危桥。更为可怕的是，桥下就是G92高速公路，一旦桥被压坏，后果就严重得多。

梁辉立交的顽疾，在过去几年中尽管数度开展治超专项行动，但由于种种因素，超限超载问题依然突出，并且愈演愈烈。2013年9月16日一篇《工程车超限超载难止梁辉立交桥不堪重负》的文章刊登，受到余姚市委市政府高度重视。一场由“保护梁辉立交桥”引发的治

超风暴也火速展开，蔓延全市。

雷霆行动一触即发

不查不知道，一查吓一跳。在梁辉立交整治之后，余姚公路部门全面排查发现，全市查获的工程车和煤车，其轴载质量普遍是标准轴载质量的1-2倍，对公路造成的损害十分严重，道路使用寿命普遍缩短50%以上。据统计，仅县道以上公路，每年由此造成的路产损失至少1亿元以上，其中329国道黄家埠段、甬梁线大隐段、历石线、余禾线等几条公路，修了没几年就损坏严重，周边群众反映非常强烈。

最为严重的是位于低塘街道境内的历石线，2009年完成改造，混凝土路面自2011年起就全面破损；杭州湾跨海大桥余姚慈慈连接线，2009年11月建成通车，东半幅路面自2011年起发生局部路面沉降。老百姓称这条路为搓板路。此外，超限超载对桥梁安全更是构成严重威胁，全市356座公路桥梁中三四类桥梁已上升到38%左右。

再翻查统计数据，余姚机动车保有量为18.56万辆，大货车仅3400余辆，但是涉及大货车引起人员伤亡的交通事故和死亡人数却占总数的26.54%和26.49%，这些大货车基本上都是超限超载运行。

“车辆超限超载已经成为道路交通的‘第一杀手’，严重威胁着人民群众的生命安全。如果车辆超限超载得不到根治，我们多年来公路建设成果就可能毁于一旦，对此我们绝不能听之任之、袖手旁观。”余姚市市长奚明斩钉截铁地说。

今年5月，宁波市公路超限超载整治铁腕行动的号角刚刚吹响，余姚市紧随其后就召开了“雷霆一号”集中整治行动。

在动员大会上，市长奚明强调，治超要动真格、出重拳、下猛药，敢于碰硬、敢打硬仗，严厉打击超限超载行为。

从制度到行动的全统一

从行业管理分工上，交警管超载，公路管超限，城管管渣土运输，大家分工明确，各司其职。但现实情况往往不是

如此，多头管理带来的执法空隙以及单打独斗带来的力量薄弱成为工作的薄弱点。

既然要动真格，就不要分哪家人，所有力量集中整合。余姚市成立了由范焕平副市长任组长的市公路车辆超限超载治理工作领导小组，下设综合治理办公室，负责全市治超工作的组织协调、督促落实等工作。

位于余姚市丰山路475号的三层综合治超大楼，原来是公路管理段的一个现场执法点，现在集中公路、交警、运管、城管、农机的综合执法部门，抽调的47名工作人员打乱分工，以小组为单位开展工作。

随即，“铁腕二号”和“雷霆一号”两次专项整治行动马上打响，24小时不间断路面执法检查。两次专项行动共查扣违法车辆189辆，其中，按超限处罚107辆，按超载处罚82辆，卸载货物2523.54吨；责令59辆违法改装车辆拆除了加高栏板，并对其中的40辆进行了行政处罚。初战告捷！

用“打游击”来形容现场执法是再好不过了。余姚公路管理段、路政大队队长朱建江介绍，遇到检查，司机常常锁紧车门不理睬或者假装掏钥匙趁机跑掉，甚至有少数驾驶员会打电话叫人对抗。令他印象深刻的是发生在六月份的一次检查。当日晚上11点发现载重118吨车辆，而该车标准载重为55吨。驾驶员发现被拦立刻拔掉车钥匙跳下车，趁着夜色跑进早已在接应的轿车逃走。半小时后，该驾驶员又带人返回货车停放处，拔掉了货车的气罐和油管离开。次日中午11点执法人员与该工厂老板做好工作才将重新修整好的车辆进一步处理。一天一夜斗智斗勇的治超工作才算了结。

在刚刚过去的十一黄金周期间，联合执法并没有放松警惕，每个人七天假日工作六天。为使得检查更彻底，避免超限车辆钻空子，执法人员还错开了作息时间。参与十一期间治超的交警说：就是要实现常态化执法，不会因为休息而放松。

不仅如此，余姚运管部门还主动与近邻的上虞市取得联系，协商对改装车辆的处罚力度，力求做到统一。虽然是第一次“走出去”，但是上虞运管部门表示大力支持，两市携手把好第一道关。140多辆严重违法车辆该卸货就卸货，该恢复就恢复，绝不马虎！

探究源头管理深挖超限根本

据统计，自7月2日以来，余姚联合治超大队共查处超限车辆247辆，其中102辆为非法改装，145辆场外自行纠正恢复。超载车辆95%为工程车辆，主要运输泥土、石粉、沙泥等建筑材料。超限最严重的有超出限定高度1.2米的车辆；最高开出过三万元以上的处罚单。

“这样的力度和成果在全市乃至全国都比较少见。”宁波公路治超办公室负责人说。

余姚公路管理段副段长黄如华说，仅仅靠联合行动，与超载超限车辆打游击的做法还是很浅层的，最重要的是从一开始，余姚就抓住了源头这根主线。

车辆改装、超限超载，说到底就是利益的驱使以及环境的不公平。一位超载司机说，车子改装过了，安全性能肯定会降低，对我们来说，也是非常不利。

“我们不反对治超，只要治理得好，运价就会上涨，司机的收入就有保障。”一名顾姓司机表示，但是，由于各地治超力度不同，不超载就会吃亏，这显然是不公平的。

“所以，在治超工作中，源头治理是关键。”业内人士表示，从监管角度来说，把住车辆源头比看住货物源头更能起到“釜底抽薪”的效果，同时也更易操作；而从公路货运行业本身来说，源头治理能够纠正畸形的货运市场运作模式，形成正常的市场竞争局面。

治超如果只停留在表面，显然还不够。经过调查，余姚找到了三个源头，一个是装载的源头，另一个是改装的源头以及准人的源头。对此，余姚治超部门确定了不同的方案，有的

放矢。抓装载源头，强化矿山、建筑企业等道路货物运输源头管理，探索推行货物装载源头派驻监管，严格要求运输企业及货源单位都要“把住自己的门、管好自己的车”，落实好各自的源头管控措施，对疏于监管、造成“双超”车辆上路行驶的，必须严肃追究相关责任人的责任。

抓改装源头，从严整治、严厉打击非法改装车辆企业，对未经批准擅自从事改装业务的，坚决予以处罚和取缔；对虽经批准，但不按照国家规定标准实施改装的，依法予以处罚和纠正。

抓准入源头，严把货运车辆准入关，公安机关要严格按照有关法律、法规，发放机动车登记证书、号牌和行驶证；交通运输部门要严格核发道路运输经营许可证、驾驶员从业资格证件、车辆营运证，对超载能力大的货车不得发放车辆营运证。

“到目前为止，我们已经给4个街道发去了抄告单，要求他们对所在辖区的山塘、水泥生产企业进行整治。”一线的执法人员说，每个乡镇也在收到抄告单的一星期内发来复函。

一手抓路面检查，一手抓源头整治，余姚的道路运输市场也得到了整治，这是余姚给出的最大经验。

在抓源头的同时，对于查处的车辆，余姚当地更是采取了取消自由裁量，从重处罚、一律杜绝后门的严格自律手段。记者拿到一张违法车辆放行单，上面分别有路政、交警、运管、城管、农机等五部门的盖章。也就是说，如果这辆车要放行，需要5个部门的同意，缺一不可。“保证从这里开出去的车子都是干干净净的！”执法人员说。



余姚舜江水泥有限公司：

哪怕成本提高也要支持治限治超 首个将治超列入企业工作的大型企业

“治超是个大手术，我们虽然痛，但是也必须配合政府割掉毒瘤，为形成良好的运输秩序出力，这也是我们作为大企业的社会责任之一。”余姚舜江水泥有限公司负责人说。

余姚舜江水泥有限公司是余姚的十大重点工业企业，纳税大户，年产值达10亿元，实现利税1亿元。年产水泥达到了300万吨，是余姚乃至宁波市的水泥供应大户。

有着40年历史的舜江水泥有限公司是一家“全能型”的建筑材料供应商，涉及矿山开发、烧制、研磨等领域。不仅需要把成品运输出去，同时也要不断外购原料。“运输这块是外包的，常年为我们厂服务的大大小小的车辆达到了1000多辆。”这位负责人告诉记者，之前几乎90%以上的工程车辆都超限超载，所以水泥厂也成为治超的一个重要源头。

舜江水泥有限公司高度重视，领导层首先统一思想，长远来看，治超是利国利民的好事，也是维护行业良好发展的必经之路。忍一

时之痛，创美好的前景。治超必须要治，不能耽搁！

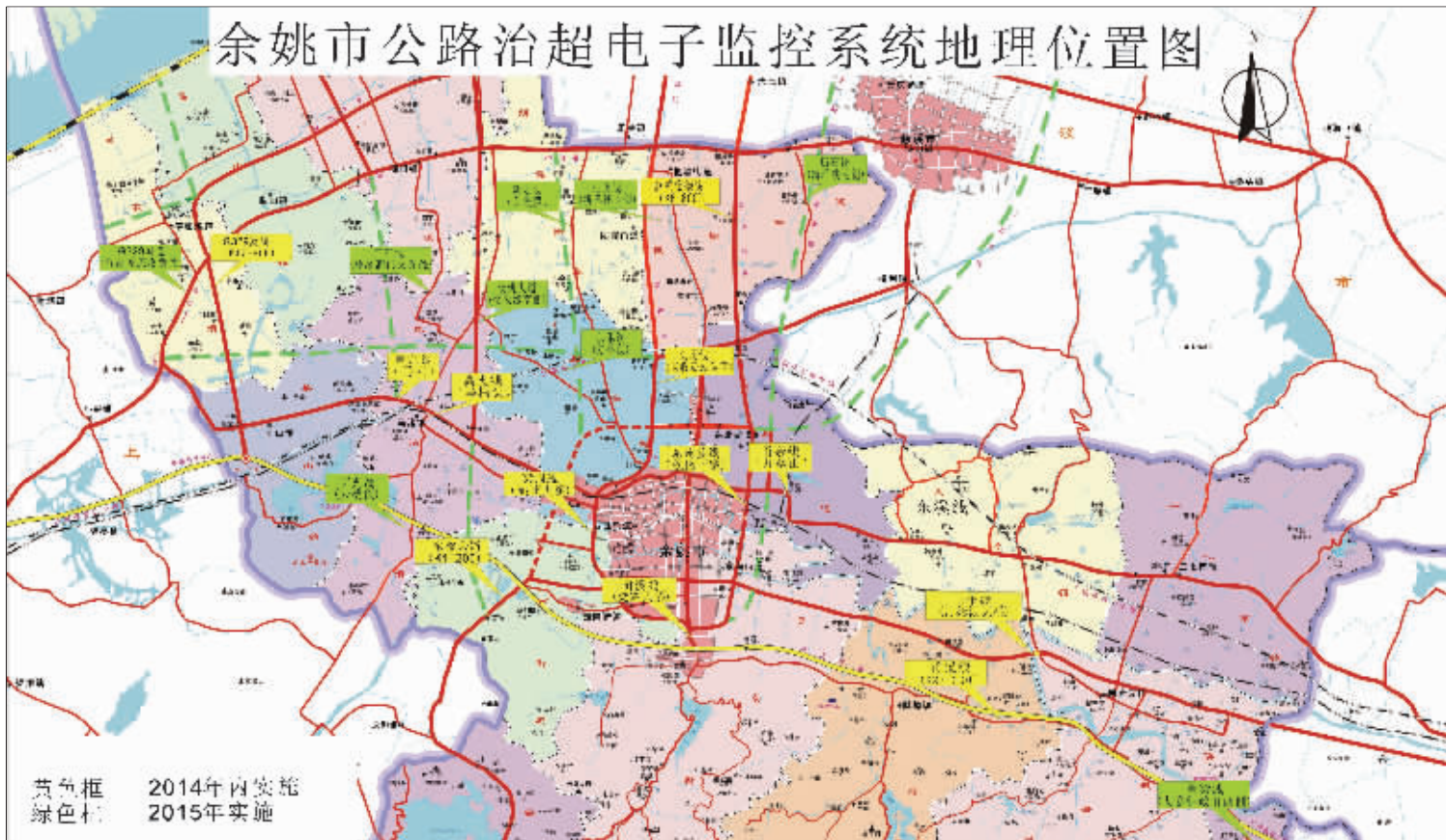
很快，舜江水泥有限公司专门成立了治超治限配合执行小组，由一把手担任组长，全面实施治超方案。这是全市唯一一家企业成立的治超办公室。

治超办成立以后，舜江水泥就出台了四个举措。第一，增加车辆，保证生产。第二，车辆更新换代，提高车辆利用率。第三，改变运输方式，尝试铁路运输。第四，车辆安装GPS定位仪，对车辆进行实时监控。

这些实打实的措施出台后，无疑增加了企业的运输成本，整个水泥产业链的成本就上浮了上千万。“我们是大企业，这些是必须承担的社会责任，尽管如此，还是需要付出。”舜江水泥负责人说，下一步企业对运输这块将实行常态化管理，进出的车辆都将称重，通过科技手段进行管理，带头引导良好的运输市场。

布局“非现场执法” 科技眼撒下天罗地网

余姚市公路治超电子监控系统地理位置图



通过路面预埋的动态称重系统，超限车辆经过时，即便没有执法人员现场执法，超限车辆的车牌、车型、载重等数据也可以记录在案。记者在余姚采访时了解到，今明两年，余姚要在各主要道路安装公路治超电子监控系统，科技治超。

首个系统在梁周线上，与交警的电子警察相比，这套系统除了路面上方的摄像头，地面上还铺设了4根金属条。货车压过金属

条称重，摄像头自动记录车辆牌照、车型等信息，并实时传至附近治超站的电脑上。若发现超限车辆，系统还会自动报警。

对于超限比较严重的车辆，执法人员会立即出动，拦截车辆到检测站进行精确称重，并对其作出相应的处罚。而对于超限情节较轻的车辆，进行二次判断后，再发短信通知车主或车辆所在单位，限时到路政窗口接受处理。

按照“统一规划、分步实施、联合建网”的

原则，余姚计划投入3645万元，分2年建设21个卡口共76个车道，并逐步形成公路治超电子监控检查网络，对过往车辆进行24小时电子称重检查。其中今年计划建成12个。目前，总投资1900万元的11个卡口，已经全部完成招投标并进入施工阶段。今后，路政执法人员可以告别马路巡查，坐在办公室内的电脑系统也会提示附近路段是否有超限货车经过，并对车辆的车牌、车型、载重等数据进行精确记录。