

就算再坚强,在南京6·27事故现场也无法不揪心。当斥责的声音已经到了颤抖的地步,可想而知这是怎样的一种愤怒!素不相识,却无不义愤填膺,这只有一个解释:公众的容忍已经到了极限,“渣土车杀人”已经到了非整治不可的地步!

近年来,关于渣土车的监管文件一个紧接一个,专项行动一场紧接一场……“重拳整治”言犹在耳,但似曾相识的一幕幕从未远走。到底是什么,让渣土车沦为了“城市杀手”?

快报记者 郑春平 朱俊俊



渣土车超载、疯跑,都是因为被利益的皮鞭撵着走

资料图片

制服“城市杀手”,到底缺什么

# 多少人才能管好1400辆渣土车?

纸面上——

## 不缺文件,两年出了十几个

昨天,对6·27肇事渣土车公司的处罚文件有依据,清除出市场也好、扣罚保证金也好,都源自2008年南京市出台的一系列规定。当时恰逢南京创建全国文明城市,渣土车顽疾非除不可,南京一口气出台了至少13个文件,从渣土承运市场招标、准运

资质,到运输过程中的抛洒滴漏、超速、超载,几乎每一种可能的违法违规行为都想到了,也有相应的监管措施。

然而事实残酷,2009年10月份连发多起渣土车肇事致人死亡事故。11月份,南京再出十条举措,对原有的十几个文件进行

补充和完善。从纸面上看,监管体系可谓严密。

南京市城管局固体废物管理处负责人告诉记者,文件出台后陆续有6家承运企业被扣罚保证金,还有一家企业因为抛洒渣土、交通违规等原因被清除出南京市场。

路面上——

## 不缺队伍,有分工也有联合

6·27惨剧当晚,交管部门接报后迅速赶往现场,对事故责任展开调查和处理。昨日城管部门也在调查后公布了对肇事渣土车公司的处理结果……渣土车一旦出事,并不缺少职能部门,非但是“撞死人”这样的大事,平常的监管也各有其责。

大部制改革前,南京共有9个部门参与渣土车的管理,例如,市容负责市场设置、运营证发放、承运商资质管理;公安有两块,交管理车辆违章,城管保障执法;建委负责渣土市场招标;质监负责车辆是否符合密闭要求;环保负责污染环境;环保

行政执法负责查处违规;房产部门负责对开发商的项目进行制约;建工局负责工地对渣土车的冲洗;市政部门负责重大市政工程渣土合法运输。

大部制改革后,南京成立了城市管理局;房产、建工两部门的职责也合并进了住建委,渣土车的监管职责也相应调整。不过,百姓最为关注的三大问题:交通违章、抛洒和噪音,各自监管单位并没有大的改变。城管主要负责承运商资质管理、渣土车对城市市容面貌的影响;交警主要负责渣土车的交通违章执法;环保主要负责渣土车噪音监管。

同时还有联合执法。以南京市城管行政执法支队三大队为基础组建的“渣土大队”是主力军,这是一支多警种的管理队伍,共分10个小组,每个组有1名城管、1名交警、1名城警。另外各区也有直属的渣土中队,每队5-7人。

据南京市城管行政执法支队负责人介绍,每组人员分工明确:交警拦车,拦下后,城管上前查询运营证及手续,交警负责查是否按规定路线行驶及是否违反交通规则;如果有现场阻挠执法、暴力抗法的,由城管负责处理;一旦发现抛洒,由城管负责追查,各区环卫部门负责及时清理路面。

管得怎么样——

## 恰恰就缺实效:管理不到位!

从纸面到路面,渣土车都在监管之中。那为什么渣土车撞人的惨剧依旧屡屡发生?记者采访发现,什么都不缺,缺的恰恰是实效——现行体制导致关于渣土车的管理远不到位。

就拿群众意见最大、投诉最为集中的渣土车交通违章而言,尽管事故率在下降,却仍然是街头公害之一。在联合执法中,南京市城管行政执法支队三大队10个小组,每组都有1位交警,但一共也不过才10位,就算各个区还有渣土中队,加起来也就20个左右。现实是,目前全市纳入管理的渣土车多达1400辆!而且,渣土大队、渣土中队在执法过程中,交警的主要职责是拦车(因为城管没有拦车权),拦下来以后由城管执法,且执法的范围以是否危害城市市容面貌为主。

关于渣土车交通违章的监管,则更多地依赖于交警部门的日常管理。从公众所列出的渣土车“三宗罪”中,更能看出各个相关部门有待完善之处。

罪状一:超速

监测渣土车的速度,交管部门有一个科学的仪器:GPS。

监测到渣土车超速后,交管部门会立即通知渣土车公司,要求整改。但让交管部门尴尬的是,这更多的只是一种提醒。一位交警大队的车管民警告诉记者,因为GPS系统监测到的数据,不作为处罚依据。根据交通法的规定,超速只有被电子警察监测到才算。让人尴尬的是,渣土车跑得欢的地方,往往没有电子警察。因为城市道路没有安装测速仪的必要,只有在高架、高速等相对封闭的道路上,才安装测速设备。

罪状二:闯红灯

据初步调查,“6·27”悲剧之所以发生,最主要的原因是由于渣土车闯了红灯。

“哪里有电子警察,哪里没有,我们都非常清楚。”一位曾经开过渣土车的司机告诉记者,承包渣土运输的老板在招聘他们时就已经灌输过一个知识,要多拉快跑,才能多挣钱,司机的收入是和跑的趟数挂钩的,所以,对于许多渣土车司机来说,在路口等红灯,看着慢慢下降的信号数字,于是在和钱过不去。

一些渣土车司机为了躲避电子警察的曝光,经常故意用泥

浆把号牌遮挡住。虽然南京市政府部门出台了一系列“亮牌”措施,比如放大号牌写在车的尾巴,甚至专门用写了号牌的蓝布系在车的后部,但这些都治标不治本。

对于渣土车闯红灯,交管部门也采取了一些措施,一是加密路口的电子警察设施,但渣土车活动的区域大部分集中在郊区,电子警察在郊区的覆盖率并不高。所以,想要扩大电子警察的覆盖范围,需要很长的时间;另一种措施就是派出移动电子警察车辆。虽然这种车辆拍摄到了渣土车的许多违法行为,但也存在覆盖不全的问题。

罪状三:超载

渣土车的杀伤力为什么会这么强?噪音为什么会这么大?超载100%甚至200%是常有的事。渣土车司机怕交警查超速和闯红灯,独独不怕查超载,因为这个不好查,用肉眼是看不出渣土车装了多少东西,而称重的设备一般都在高速公路收费站,普通市区道路是不会有,执法的交警也不可能携带这种笨重的设备去纠违。

»互动

## 切断渣土车利益链行不行?

渣土车的“名声”并不是天生就臭名昭著,然而多拉快跑的利益驱使、监管的不到位等,都使其陷入人人喊打的境地。6·27惨剧后,网友纷纷出招,为监管好渣土车提建议。对其中一些热点话题,相关部门也进行了回应。

### 【招数一】切断利益链,统一运输

回应:有垄断之嫌

有网友建议,由市政府成立市政工程运输公司,规定所有南京市的工程项目必须由该公司承担。目前市场上的渣土车要么转让要么租赁给政府。

南京市城管局固体废物管理处负责人表示,“统一运输”的想法早有人提过,比如由环卫部门统一负责全市的渣土运输和处理等。但是这一做法显然不符合市场竞争原则,有垄断之嫌。

### 【招数二】成立渣土车管理局,统一管理

回应:关键是要尽到管理责任

一个渣土车这么多婆婆来管,有网友建议,干脆由市政府成立一个单独的“渣土车管理局”,一“局”搞定。

多个相关部门对此看法基本一致:在渣土车的管理职责上,目前并无分歧,关键是每个部门都要尽到责任。例如,城管要严格管理抛洒、无证运输等违规行为;交管部门要严格处罚交通违章行为,杜绝渣土车超速、闯红灯;环保部门要对渣土车噪音扰民拿出行之有效的管理方法……“如果每个部

门都尽到了责任,又岂能都去怪罪一个渣土车?”

### 【招数三】渣土车司机要南京户口

回应:目前已要求司机把驾照转到南京

有些司机肇事撞人后一跑了之,对此,有网友建议,所有的渣土车驾驶员以南京本地户口的为主。

南京市城管部门回应,目前已经要求渣土车司机必须把驾照转到南京,且一年内没有违法事故记录。

南京市交管部门则回应,今年6月初出台了“渣土车黑名单管理办法”,凡以下情况的要列入“黑名单”:凡发生责任死亡事故,驾驶证未被吊销的;发生责任交通事故,虽未造成人员死亡,但交通违法性质恶劣、情节严重的;驾驶作风恶劣,无故拒不参加安全学习活动达2次以上的等,短短的一个月内,南京已有11名渣土司机列入黑名单。

### 【招数四】渣土车司机按月拿钱

回应:目前不太现实

如果不跟收入挂钩,是不是就不会超速了?有网友建议,所有渣土车司机按月拿钱,类似公交驾驶员。

南京交管部门回应,交管部门只能对车和人的交通违法行为作出处理。当交通违法的成本只是驾驶执照记分或者闯红灯200元的罚款时,渣土车老板肯定会追逐更大的经济蛋糕。“按月拿钱”的建议目前不太现实,多干多得恰恰是各渣土车承运商惯用的“激励机制”。

»盲点

## “非渣土车的渣土车”怎么管

根据南京市政府的规定,号段为苏AX的车才是渣土车。目前,拥有这种号段的渣土车在南京共有1400辆左右,市民只要看到AX的号段,就知道是渣土车,后面的数字表明其管理属地,如苏AX4,表明这辆渣土车是由交警四大队管理。这样,渣土车有什么违法现象,市民可以直接向主管大队举报。

交管部门还在渣土车上安装了GPS,超速、逆行、闯红灯等违法行为,后台管理部门一目了然,违法行为多了,交管部门还会把渣土车司机纳入黑名单,逐出南京市场。

经过这些管理,渣土车的违法

率正在下降。据交管部门统计,2009年度平均每辆渣土车违法15.6起,2009年上半年为9.6起,但2010年上半年年均违法率只有2起。今年上半年的事故发生率也下降了20%。

但是,还有一种并没有纳入渣土车管理范畴,却同样让市民头疼的车——大货车。这些车辆外形与渣土车一致,数量是渣土车的数倍甚至10倍。这种货车并不固定拉渣土,有什么活干什么活,但由于缺乏统一管理,比渣土车更危险。

这种货车还处于管理的盲区,市民呼吁政府部门加大管理力度。