

摘要

本研究以连霍高速郑州段超限运输问题为研究对象，旨在分析超限运输的现状、问题及其原因，并提出相应的管理对策。通过对超限运输相关理论的探讨，结合连霍高速郑州段的实际情况，本研究发现超限运输不仅损害道路基础设施、危害人民生命安全，还增加了道路养护成本。针对超限运输存在的问题，如地方政府不够重视、部门联动机制不完善、运输市场不够规范以及科技化与信息化不足等，本研究提出了一系列对策，包括加强队伍体系建设、提升法律监管手段、提升科技治超水平、建立超限应急预案、车辆生产源头治理、运输监管统一治理和加强宣传教育手段等。这些对策旨在有效防控超限事件，提高现场执法效率，保障高速公路的安全畅通。本研究不仅为连霍高速郑州段超限运输问题的解决提供了参考，也为其他地区的超限运输管理提供了借鉴。

关键词：连霍高速；超限运输；道路养护

Abstract

This study takes the over-limit transportation problem in Zhengzhou section of Lianhuo Expressway, aims to analyze the current situation, problems and causes of over-limit transportation, and put forward corresponding management countermeasures. Through the discussion of the relevant theories of over-limit transport and combined with the actual situation of Zhengzhou section of Lian-Huo Expressway, this study finds that over-limit transport not only damages the road infrastructure and endangers people's life safety, but also increases the cost of road maintenance. In view of the problems of overrun transportation, such as local government seriously, imperfect linkage mechanism, transportation market specification and science and technology and informatization, etc., this study put forward a series of countermeasures, including strengthening system construction, improve legal supervision means, enhance the level of science and technology for super, establish overrun emergency plan, vehicle production source management, transportation regulation unified management and strengthen publicity and education means, etc. These countermeasures aim to effectively prevent and control over-limit incidents, improve the efficiency of on-site law enforcement, and ensure the safety and smooth flow of expressways. This study not only provides a reference for solving the over-limit transportation problem in Zhengzhou section of Lianhuo Expressway, but also for the over-limit transportation management in other regions.

Key words: Lianhuo expressway; over-limit transportation; road maintenance

目 录

1 绪论	1
1.1 选题目的和意义	1
1.1.1 选题目的	1
1.1.2 选题意义	1
1.2 国内外研究现状	2
1.2.1 国内研究现状	2
1.2.2 国外研究现状	2
1.3 研究思路及方法	3
1.3.1 研究思路	3
1.3.2 研究方法	3
1.4 创新点	4
1.5 研究流程图	4
2 超限运输理论研究	5
2.1 超限运输的相关概念	5
2.1.1 超限运输的概念	5
2.1.2 超限与超载的区别	5
2.2 超限运输的历程	6
2.3 超限运输相关法规	6
2.4 高速公路的超限运输利益主体关系	7
2.5 理论基础	8
2.5.1 破窗理论	8
2.5.2 多中心治理理论	8
3 连霍高速郑州段超限运输现状分析	11
3.1 连霍高速郑州段超限运输交通现状	11
3.2 连霍高速郑州段超限运输治理现状	12

3.2.1 连霍高速郑州段超限运输治理概括	12
3.2.2 连霍高速郑州段超限运输治理成果	12
3.3 连霍高速郑州段超限运输的危害	14
3.3.1 损害道路基础设施	14
3.3.2 危害人民生命安全	14
3.3.3 增加道路养护成本	15
4 连霍高速郑州段超限运输问题分析	17
4.1 连霍高速郑州段超限运输存在的问题	17
4.2 连霍高速郑州段超限运输的原因	17
4.2.1 地方政府不够重视	17
4.2.2 部门联动机制不完善	18
4.2.3 运输市场不够规范	18
4.2.4 科技化与信息化不足	18
4.3 问卷调查数据与分析	19
4.3.1 问卷设计	19
4.3.2 调查实施与问卷收集	19
4.3.3 问卷数据分析	19
5 连霍高速郑州段超限交通管理对策研究	27
5.1 加强队伍体系建设，提升治超执法水平	27
5.2 加强法律监管手段，依法规范超限行为	27
5.3 提升科技治超水平，提升交通治理能力	27
5.4 建立超限应急预案，有效防控超限事件	28
5.5 车辆生产源头治理，杜绝非法进行改装	29
5.6 运输监管统一治理，提高现场执法效率	29
5.7 加强宣传教育手段，贯彻落实超限危害	30
6 结论	31
参考文献	33

附 录	35
致 谢	41

1 绪论

1.1 选题目的和意义

1.1.1 选题目的

随着我国经济的飞速发展和人们出行需求的增加，高速公路作为一种现代化的交通基础设施，对经济发展起到了至关重要的作用。到 2035 年国家高速公路网规划总里程约 16.2 万公里。郑州作为 12 个都市圈高速之一，纳入了国家规划。连霍高速公路作为连接我国东西部地区的主要交通干线，其运输能力和安全性至关重要。郑州段作为连霍高速的关键节点，近年来随着交通运输量的不断增加，道路与桥梁超限问题日益凸显。超限运输不仅可能导致道路破损、桥梁结构损伤，还可能引发严重的交通事故，威胁人民生命财产安全。因此，本研究旨在深入分析连霍高速郑州段道路与桥梁超限问题的成因、探讨超限运输对道路与桥梁安全的影响，提出针对连霍高速道路与桥梁超限问题的治理措施。为提升高速公路运营安全和管理水平提供科学依据。

1.1.2 选题意义

理论意义:超限运输治理是一项现实的任务,学术界对其并没有展开过多深入的探究,更多的讨论存在于执法实践中。本文主要是以连霍高速郑州段为例,对连霍高速郑州段超限运输成因及对策进行了深入的探讨。

实践意义:本论文将通过分析车辆超限对道路与桥梁的危害性,总结治理超限问题的对策方法和策略,探讨连霍高速郑州段道路与桥梁超限问题的特点和影响因素,为我国高速公路道路与桥梁超限问题的治理提供理论支持。为进一步完善超限治理策略、为政府部门制定相关政策和法规提供参考。提高连霍高速道路与桥梁的安全水平,保障交通运输的畅通与安全。对于提高交通安全、保障公路设施完整性具有积极的促进作用。

1.2 国内外研究现状

1.2.1 国内研究现状

目前,国内对车辆超限超载问题的研究逐渐增多,主要集中在超限运输对公路造成的危害性分析、超限运输的治理对策和法律法规完善等方面。在国内,胡佩英等人曾对车辆超限超载的危害性进行了深入分析,并提出了相关治理对策。庞汝宁(2020)在交通世界中提出了超限运输现象的影响及解决对策,针对超限运输带来的严重影响进行分析,明确超限运输的具体原因,例如公路运输市场不规范、公路交通运输管理体系不够完善。张兴义(2019)也试论公路运输治理超限超载的现状及对策。从超限运输的概念、公路超限问题引发的危害、引发公路运输出现超限事件的原因,治理策略几个方面展开论述。王晖(2011)在研究公路货运超限超载运输的阶段策略时,也对超限运输问题进行了探讨。中华人民共和国交通运输部(2016)也曾出台过超限运输车辆行驶公路管理规定。根据交通运输部门的数据显示,车辆超限超过车辆载重的30%以上,公路养护费用增幅高达200%;通过超限获得盈利来计算,营运者盈利1元,公路损失预计300元。超限运输对公路造成的损害一直是一个备受关注的问题,相关研究成果也被多家媒体报道,如中国交通报曾刊文报道了超限运输对河北公路的损害情况。

1.2.2 国外研究现状

大多数国家都有超限运输这个问题,超限运输与一个国家的经济发展状况紧密相关。

西方发达国家对超限运输进行了不少相关的研究,在法律上也比较的完善,处罚的力度也比较大。在英国的道路交通安全法中有着明确规定:超限运输属于违法法律规定的行为,并交由英国交通委员会委员行使权力对超限违法行为进行认定。日本在货运车辆设计上严格按照规定的荷载数进行设计,没有在结构上增加承载能力,并在货运车辆上安装自动货物重量测重仪。日本实行的是一个超限行为处罚三方行政相对人,一个超限行为的产生就会同时处罚超限货物业主、进行货物运输的企业、本次货物运输的司机三方。德国界定了大型货物运输和重型货物运输的载重质量范围,具体为四轴以下的货运车辆的车货总质量不超过 28 吨;四轴货运车辆的车货总质量不超过 36 吨,四轴以上的货运车辆的车货总质量不超过 40 吨,联运的重型货车车货总质量高达 44 吨。并在每个州设立监督机关。国外一些发达国家对超限运输的治理已经走上了良性发展的轨道。

1.3 研究思路及方法

1.3.1 研究思路

第一章:绪论。主要对研究背景、研究的目的和意义、国内外的研究现状、研究内容进行阐述。

第二章:高速公路超限运输的理论。例如超限运输的内涵,车辆超限的标准,高速公路的特点,相关的法律法规规定等。

第三章:主要对连霍高速郑州段车辆货物的运输情况,对郑州段道路与桥梁超限交通管理现状进行描述。

第四章:主要对高速公路超限交通管理问题进行分析,以连霍高速郑州段为例分析超限交通出现的原因,连霍高速郑州段车辆超限运输的危害,主要从道路、交通、安全、经济等方面进行分析。

第五章:对连霍高速郑州段道路与桥梁超限交通管理进行对策研究,不仅要宏观上进行把控,比如加强监管、宣传教育、提升执法力度、完善交通管理制度,还要从车辆三方入手进行管理。找出适合中国国情的对策。

第六章:结论。主要对研究成果总结和未来展望。

1.3.2 研究方法

1) 文献分析法: 收集国内外关于高速公路超限问题的研究文献, 总结现有研究成果, 为本研究提供理论依据。

2) 实证分析法: 以连霍高速为研究对象, 收集相关数据, 对道路与桥梁超限问题进行实证分析。

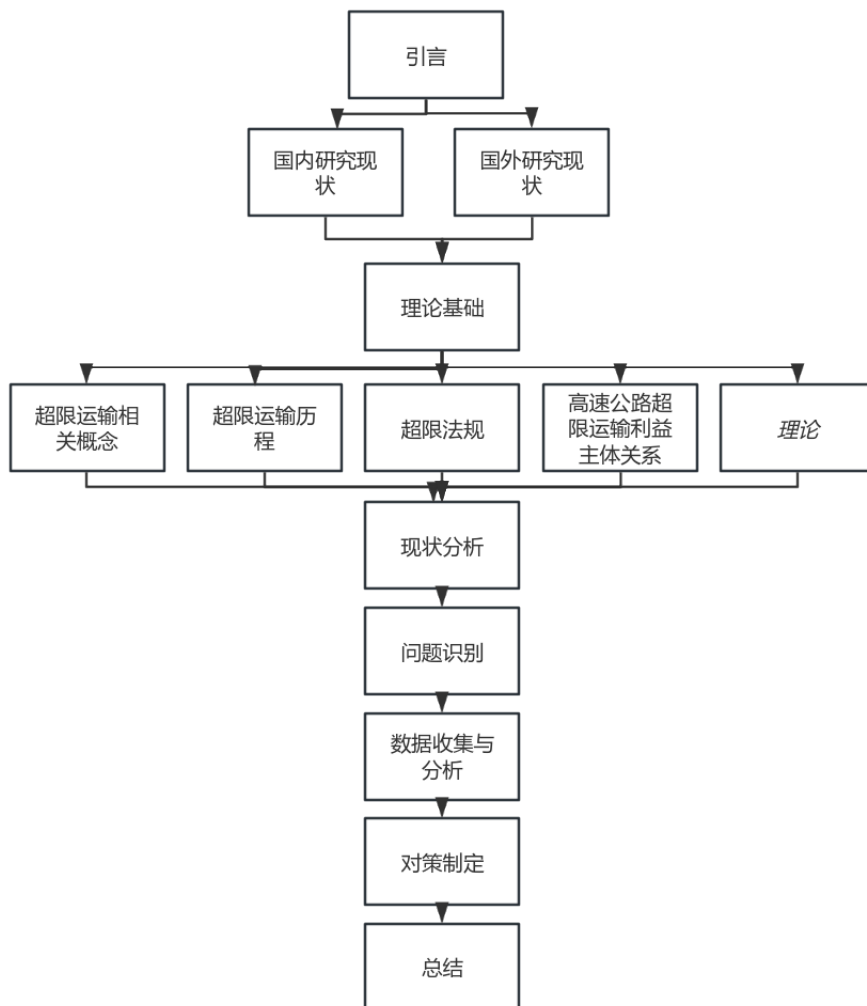
3) 博弈论分析法: 运用博弈论理论, 分析超限运输各方利益相关者的行为及治理机制。

4) 问卷调查法: 通过提前设计好的调查表发放给被调查者, 回收和处理调查数据从而获得关于连霍高速郑州段超限问题治理的方法。

1.4 创新点

本文从连霍高速郑州段的超限运输治理工作出发，深入分析了该路段的交通状况，揭示了当前治理的现状及存在的交通问题。针对超限运输这一突出问题，本文提出了一系列对策，包括更新监测与检测设备、加强部门间的信息共享机制、提升智能化管理水平等，以期有效遏制超限运输行为，保障道路安全和畅通。这些对策的实施将有助于改善连霍高速郑州段的交通状况，提升整体治理水平。

1.5 研究流程图



2 超限运输理论研究

2.1 超限运输的相关概念

2.1.1 超限运输的概念

超限运输是指车货总质量、轴载质量、外形尺寸三者之一超过限值标准的运输车辆进行公路运输的一种行为。其中外形尺寸的限值不仅易于检测和识别,而且与超限车辆的通过性直接相关,如运输车辆限值超过相应道路宽度、转弯半径、桥梁限高等标准的。换言之,货车外形尺寸超限在实际的运输活动中与货车的总质量和轴载质量超限相比,不仅发生的频率小,超限的程度也低。因此,治超工作中的重点和难点工作不在于外形尺寸超限的治理,而在于对货车的总质量和轴载质量超限的治理。

2.1.2 超限与超载的区别

本文涉及的超限并不等同于超载,超载意为货车(客车)所承载的货物(人)超过了设定最大载重量,需注重车本身的性能,同时考虑行车安全性。超限意为汽车载重高于所行驶公路的承载限度,主要关系到公路的限值范围,需注重公路的使用情况。超限与超载具体差异状况如下:

第一,法律法规根据不同,超限问题在我国《公路法》进行了详细具体的规定;而超载问题在《道路交通安全法》给出了相应阐述。

第二,客体范围不同,超限运输只对于货运超限,超载运输不仅仅有货物超载,还有客运超载。

第三,执法主体不同,交通主管部门或公路管理机构是治理超限运输的执法主体,公安机关是查处超载运输的执法主体。

第四,依据的技术参数标准不同。判定超限的技术参数是依据公路的设计承受能力为标准确定的,判定超载的技术参数标准是根据车辆的安全装载能力确定的。

第五,法律责任方面。超限运输需承担行政法和民法的双重法律责任,超载运输需承担行政法的法律责任。

2.2 超限运输的历程

治超，是路政管理永远不变的话题，所谓治理超限运输，就是路政部门对货车超限、超高、超宽、超长车辆上路行驶等违法行为进行治理的一项工作。主要有以下几个阶段。

第一阶段:治超启动从上世纪 80 年代末到 2000 年前。1997 年 7 月,《公路法》颁布实施,超限运输管理首获法律保障。

第二阶段:集中治理从 2000 年到 2008 年,2000 年 4 月,《超限运输行驶公路管理规定》施行,从当年 4 月起再次对车辆超限进行治理。2006 年以后全国许多省市结合计重收费,逐步采用经济手段和行政手段综合治理。

第三阶段:建章立制从 2008 年到 2010 年,交通部加大工作力度,着力构建治超长效工作机制。

第四阶段:常态治超从 2011 年到 2016 年,治超进入常态化阶段。

第五阶段:长效治超从 2016 年 9 月 21 日以交通部 2016 年第 62 号令颁布实施为节点,国家确立治超工作长效机制,总结过往治超经验和教训,出台超限运输车辆管理规定。制定专项方案。

2.3 超限运输相关法规

为加强超限运输的相关治理,保障公路设施和人民生命财产安全。根据《公路法》《公路安全保护条例》等法律、行政法规,制定超限运输车辆行驶公路管理规定。修订后的《超限运输车辆行驶公路管理规定》分五章,共五十五条,分别是总则、大件运输许可管理、违法超限运输管理、法律责任和附则。与原 2 号令相比,修订的主要内容是:统一了超限认定标准,优化了大件运输许可流程,加强了对大件运输车辆行驶公路的管理,规范了对违法超限运输行为的处罚等。由交通运输部发布,详细规定了超限车辆的外廓尺寸、总质量、各车轴轴荷

的标准、大件货物运输的要求,需要的文件证明、公路管理机构,货运单位,运输企业,货运驾驶人需承担的义务、以及违法超限运输需承担的法律 responsibility,处罚措施。根据《公路法》第五十条规定:超过公路、公路桥梁、公路隧道或者汽车渡船的限载、限高、限宽、限长标准的车辆,不得在有限定标准的公路、公路桥梁上或者公路隧道内行驶,不得使用汽车渡船。超过公路或者公路桥梁限载标准确需行驶的,必须经县级以上地方人民政府交通主管部门批准,并按要求采取有效的防护措施;运载不可解体的超限物品的,应当按照指定的时间、路线、时速行驶,并悬挂明显标志。由于违反限高、限宽、限长标准的车辆所带来的危害性及普遍程度都不及载重超限,因此本文所指超限运输车辆特指违反限载规定超限运输的相关情况。《超限运输车辆行驶公路管理规定》(交通运输部 2016 年第 62 号令)第三条明确规定了货运车辆的超限标准,超过规定的标准称为超限:

- ①车货总高度从地面算起超过 4 米;
- ②车货总宽度超过 2.55 米;
- ③车货总长度超过 18.1 米;
- ④二轴货车,其车货总质量超过 18000 千克;
- ⑤三轴货车,其车货总质量超过 25000 千克;三轴汽车列车,其车货总质量超过 27000 千克;
- ⑥四轴货车,其车货总质量超过 31000 千克;四轴汽车列车,其车货总质量超过 36000 千克;
- ⑦五轴汽车列车,其车货总质量超过 43000 千克;
- ⑧六轴及六轴以上汽车列车,其车货总质量超过 49000 千克,其中牵引车驱动轴为单轴的,其车货总质量超过 46000 千克。

2.4 高速公路的超限运输利益主体关系

李晓峰通过对公路超限运输的经济学性质进行分析,认为货主的主要关注点是价格而不是质量,这直接导致了运价的下跌,进而提出提高运价、降低收费的对策;陈荫三提出从以核定载重为依据转向以货车实际总重和轴载限额为依据对货车实施计重收费,通过对经济利益贯穿的运输业户、货主、车辆生产改装厂家的超限运输链条的成因、现状和危害进行分析得出;路成章认为公路车辆超限运

输的形成是因为运输市场过度混乱，从而提出对道路运输行业进行适度管制的治理手段；李忠奎结合美国治超的成功经验，通过分析对不同执法强度和执法密度组合的执法策略，提出加大查处和处罚这两者相结合的治理对策；这些都为治超提供了理论基础。我国在对于治理超限问题上采取了很多方法，自 2004 年以来，江苏、安徽、河南、山东、

青海、四川等省已经先后在部分收费公路上开展计重收费试点工作，并取得了初步成效。政府也会采取强制性手段治理超限运输问题，加大查处和处罚力度。但目前超限运输仍还存在。运输费用的增加，让运输市场的利润减少，面对经济利益就会有人铤而走险进行超限运输。

2.5 理论基础

2.5.1 破窗理论

破窗效应（英语：Broken windows theory）是犯罪学的一个理论，该理论由詹姆士·威尔逊及乔治·凯林提出，并刊于《The Atlantic Monthly》1982年3月版的一篇题为《Broken Windows》的文章。

此理论认为环境中的不良现象如果被放任存在，会诱使人们仿效，甚至变本加厉。一幢有少许破窗的建筑为例，如果那些窗不被修理好，可能将会有破坏者破坏更多的窗户。最终他们甚至会闯入建筑内，如果发现无人居住，也许就在那里定居或者纵火。一面墙，如果出现一些涂鸦没有被清洗掉，很快的，墙上就布满了乱七八糟、不堪入目的东西；一条人行道有些许纸屑，不久后就会有更多垃圾，最终人们会视若理所当然地将垃圾顺手丢弃在地上。这个现象，就是犯罪心理学中的破窗效应。从破窗理论联想到超限运输治理，就必须制定标准制度、并且严格执行，摒弃侥幸心理，纠正不安全因素，消除隐患，补好漏洞。

因此，在进行超限运输治理时，要注意破窗理论带来的后果，及时治理，不能任由超限运输发展。

2.5.2 多中心治理理论

多中心治理理论是社会管理理论与博弈论交融的产物,由美国学者奥斯特罗姆夫妇共同创立,并在第二次世界大战后得到发展,最终被归类为新政治经济学的流派之一。该理论认为完全的政府中心主义和彻底的市场私有化都难以真正解决公共事务问题。人们常常借助于既非国家又非市场的方法却能够对某些公共事务进行适度治理。这种“多中心治理”与传统的以政府为权力中心,操纵一切边缘行动者的“中心——边缘”模型截然不同。多中心治理由社会中各个不同而独立的行为主体按照自身与众不同的的行为模式,通过相互沟通、协商与博弈、对抗,形成适应社会的多种社会组织结构。多中心治理理论具有多个维度上的多元特征:(一)治理主体多元性。多中心治理的主体并非固定而单一的主体,而是允许非营利组织、行业组织、社会公众、治理对象参与到治理中,成为治理主体之一,这点与政府管理理论大相径庭。(二)治理方式多元性。治理主体的多元性给治理问题带来了不同的治理价值诉求、决策目标和实施手段,形成了治理方式的多元性。(三)治理界限的模糊性。治理主体的多元化也导致治理领域的重叠,使得以往权威性的管理变得不再适用,而是依靠不同主体之间对同一事务的协商与博弈来进行。治理主体之间的交流与互动,使得不同主体之间并不像政府与运输企业一样有明显的管理与被管理界限。(四)治理模式的自治性。不同治理主体为确保自身在多中心治理过程中的利益,会更加积极地参与到治理过程中。多中心治理过程中,需要各种社会群体的自治和公民的参与。(五)治理制度的选择性。多中心治理允许多元治理主体进行协商合作,在这一过程中会形成多种不同的治理方式与制度。这些方式与制度最终将在不同的协商过程中得到选择,而非直接由某一主体确定。多中心治理是一种治理主体之间协商合作的政治模式。它与传统社会治理模式最大的区别在于将“中心——边缘”的政府中心治理模式变成了“点对点”的协商网络治理模式。以往的公路超限运输治理模式以政府部门为治理活动的中心,所有治理活动依靠政府行动产生。其主要的特征就是依靠行政手段与司法手段来处理治理中存在的问题。随着公路运输市场的不断扩大,市场中各利益主体的矛盾冲突不断加剧,使得市场陷入“低价——超限——运力过剩——更低价——超限”的循环怪圈中,公路超限运输治理陷入了“数罚不尽”的泥潭之中。政府部门的毛豆原则向来以保证政府权威管理地位为优先,以罚代管,一定程度上忽视了治理对象的利益诉求。引入多中心治理理论后,公路运输相关者(包括货运相关企业、驾驶员、货主企业、政府、公民等多个主体)基于一定的法律、社会规则,通过主体之间的博弈与协调过程,应可形成适用于该

问题治理的治理模式。

3 连霍高速郑州段超限运输现状分析

3.1 连霍高速郑州段超限运输交通现状

连霍高速公路是连接江苏连云港和新疆霍尔果斯的高速公路，全长 4395 千米，经过江苏、安徽、河南、陕西、甘肃、新疆等省份。郑州段是连霍高速公路在河南省境内的重要段落。2011 年 12 月 3 日，连霍高速公路河南郑州至洛阳段改扩建工程新建路段建成通车。该路段由四车道变为八车道，对缓解连霍高速公路通行压力、提升河南高速公路路网服务能力、促进中原经济区战略实施均具有十分重要的意义。改扩建工程东起郑州荥阳市广武镇，接连霍郑州段改扩建工程的终点，经荥阳市、上街区、巩义市、偃师市、孟津县、洛阳老城区，止于洛阳市任庄互通立交，与洛阳至三门峡高速公路和洛阳西南绕城高速公路连接，全长 106.391 公里。连霍高速郑州段是连接中国东西部地区的重要通道之一，由于其地理位置的重要性，超限运输交通现状较为复杂。上下高速车辆较多。随着经济的发展和物流需求的增加，超限运输车辆数量也有所增加。这些车辆通常载重量大，轴数多，对道路和桥梁的承载能力要求较高。超限运输车辆在连霍高速郑州段的行驶，会对道路和桥梁造成较大的压力。并带来严重后果。如图 3-1 所示。



图 3-1 连霍高速郑州段改建工程线路图

3.2 连霍高速郑州段超限运输治理现状

3.2.1 连霍高速郑州段超限运输治理概括

针对车辆超限超载运输的严峻形势，今年以来，郑州市各级交通执法部门相互协作、密切配合，坚持依法治超、源头治超、科技治超，不断加强站点管理，规范执法行为，提升科技治超水平，狠抓货运源头监管，进一步推进治超长效机制的建立，有效遏制了超限超载运输行为，保护了路产路权，保障了人民群众生命财产安全。为贯彻落实河南省交通运输厅、省公安厅关于开展 2016 年路面联合治超“1 号行动”和“2 号行动”的精神，郑州市治超办明确责任，健全组织，制定了详细工作方案。为确保专项行动取得实效，郑州建立了多部门治超联动机制，集中力量、集中行动，有计划、分阶段依法治理车辆非法改装和超限超载运输行为。以两个专项行动为依托，郑州市积极探索多部门联合执法新模式，多次组织交通运输、公安、环保等部门开展联合执法，采取路面设卡、流动巡查等方式对过往超限超载车辆进行排查，严查严处车辆非法改装、超限超载运输、装载物扬撒污染路面等违法违规行为，加大路面治超执法力度。专项行动期间，一地一策、因地制宜成为郑州超限超载治理的一大亮点。各县（市、区）交通执法部门根据本地实际，以超限检测站为依托，强化交通、公安部门的密切配合，多措并举，对症下药。

3.2.2 连霍高速郑州段超限运输治理成果

（1）源头治理

在超限超载治理中，郑州坚持标本兼治、立足源头的原则，积极转变治超理念，调整策略，加强对车辆、货物两个源头的管控。该市加强对重点货运源头单位货物装载工作的监管，严格落实信息抄告制度、“一超四罚”机制和经济挂钩制度，从根本上规范车辆装载和运输行为，从源头上杜绝超限超载车辆上路行驶和非法改装。为加强货物源头监管，

（2）专项治理

郑州对全市货运源头重点企业进行集中排查，与货运源头企业签订《治超责任书》，并将重点货运源头企业向社会公示。荥阳市政府督促重点货运源头企业安装称重设施自动报警系统，实现源头限装；新郑对全市货运源头企业、砂石场、货运集散地进行摸排，建立台账，并且加大宣传力度，向运输企业、货运源头企业、货运从业人员发放宣传彩页和《致货运业主、司机朋友的一封信》。此外，郑州市道路运输管理局对所有从事渣土及散装物料运输的车辆统一安装卫星定位系统，建立车辆和驾驶人管理档案，建立货运车辆电子台账，实行超限超载“黑名单”制，加强了车辆源头监管。

（3）明确主体责任

郑州市各县（市、区）政府充分明确治超工作的主体责任，按照网格化管理模式，实行属地管理、分级负责、责任倒查的工作机制，层层分解任务，细化量化工作职责，积极组织交通部门、乡镇、街道办事处对货运源头企业实施重点监控。郑州市积极谋划，科学布局，力促新政落地。相关部门对重要的商品车生产厂家、物流企业等进行了约谈，要求商品车运营商严格按照相关文件要求，全面禁止“双排车”以及不符合过渡期运行要求的“单排车”上路营运。同时，郑州市政府发布了《关于进一步加强车辆超限超载治理工作的实施意见》（简称《实施意见》），明确对违规装载、配载企业或货运站经营者，不但要责令整改，并将依法予以处罚。《实施意见》的出台，为郑州下一阶段治超工作的开展明确了方向，强化了政策保障。

（4）科技治超

郑州市交通运输部门按照“分点布设、联网成片”的要求，计划在全市建设 30 余处非现场执法系统，通过科技治超的有效实施，郑州探索出一条符合本市治超工作实际，由“人海战术型”向“科技引导型”转变、由“临时突击型”向“常态管控型”转变、由“末端执法型”向“立体监管型”转变的新路子，从根本上改变了郑州公路治超的传统模式。

（5）信用公示

超限运输治理是公路交通安全管理的重要组成部分，旨在防止因车辆超限超载导致的道路损坏、交通事故等风险。在超限运输治理方面，郑州市近年来采取了一系列措施，包括加强源头管理、提高执法力度、推广科技治超等。这些措施在一定程度上取得了成效，有效遏制了超限超载运输行为，保护了路产路权，保障了人民群众生命财产安全。在信用公示方面，郑州市交通运输局等相关部门会定期发布严重违法超限超载运输失信当事人信息汇总表，以公示的方式对违法超限超载行为进行曝光，提高公众对超限超载危害的认识，并促使相关企业和个人自觉遵守法律法规。这种信用公示机制有助于建立诚信体系，推动行业健康发展。

3.3 连霍高速郑州段超限运输的危害

3.3.1 损害道路基础设施

公路和桥梁都有一定的使用周期和负荷标准，不同等级公路的负荷标准并不相同，公路、桥梁既要承受运输车辆垂直向下的压力，又承受车辆行驶时所产生的冲击力，所以对车辆的车货总重、轴载质量等都有严格的规定。车辆超限运输会造成路面和路面结构的损坏，而当超限车辆连续碾压时，很容易造成路基、路面变形、位移，并造成路面剧烈波动，桥梁、涵洞变形、开裂甚至于垮塌。影响道路服务水平、通行能力、道路环境、行车安全。据专家测试，当货车实载质量超过标准载质量 1 倍时，沥青路面受压 1 次相当于标准载质时受压 256 次，水泥路面受压 1 次相当于标准载质时受压 65500 次。

3.3.2 危害人民生命安全

以上内容仅为本文档的试下载部分，为可阅读页数的一半内容。

如要下载或阅读全文，请访问：

<https://d.book118.com/356151220154010155>

