

近年來，「泥頭車」成為深圳居民聞之色變的詞語。就在本月，連續5天5宗泥頭車造成的交通事故，導致4死4重傷1輕傷，肇事車輛多為外地牌照，肇事原因多為超速。沉重的生命代價，不禁引發深圳市民痛心疾首地追問：泥頭車超載超速肇禍屢見不鮮，執法部門為何未能有效阻止這些「馬路殺手」？一時之間，深圳交通管理部門備受各方質疑。本報記者帶着公眾的諸多不滿，走訪了泥頭車管理公司、交通執法部門、泥頭車司機等相關部門和涉事人員，卻意外的聽到了更多「很委屈」的聲音。泥頭車變身馬路殺手，究竟是誰之過？

■香港文匯報

記者 李薇、實習記者 虎靜



超載超速衝紅燈 連續5天肇禍奪4命

泥頭車變深圳殺手 究竟誰之過？

23日清晨，深圳交警在全市範圍內設卡，對夜間在路面橫行的泥頭車進行撤網整治，短短1個小時，15輛涉嫌超載、超速、非法改裝的違規泥頭車被扣押。其中一輛外地牌照的泥頭車司機在交警示意停車時企圖加速逃走，被交警執勤大隊抓回來後對着記者大發牢騷：「提成制，拉（運）一趟才十來塊錢，月薪就三千多，不拉多幾趟，根本沒法過活。」

普遍超載一倍以上

根據交警提供的數字，目前活躍在深圳關內外的泥頭車共有8,000餘輛，而

本地牌照的僅2,000多輛，其餘均為贛、豫、桂等外地車牌。

「外地牌最大的缺點是採取計趟或計噸工資，建築承包商為獲取利潤，招標時給出費用僅五六百元，經過層層剝削，最終到司機手中僅剩七、八元，坦白說，他們不瘋狂拉根本不到錢。」深圳交警執法大隊負責人告訴記者，深圳本地公司採用固定月租制，司機每月可以獲3,000至5,000元不等的工資，但外地公司為提高司機的積極性，採用的卻是「提成制」。正常情況下每輛泥頭車的核載量是12.5噸至13噸，而那些採取噸數提成企業的泥頭車，普遍

的實際裝載量為30-40噸。

「超載都是100%以上，我幾乎沒見過不超載的泥頭車。」在深圳月亮灣大道附近，一個泥土廢渣傾倒點的工作人員告訴記者，有些司機連底薪都沒有，只拿提成，他們為了賺錢不得不這麼做。

本地泥頭車雜費高

今年3月份，深圳市98%的泥頭車完成了車廂「割頂」，原本2.2米高的車廂在「割頂」後最高僅1.1米。

23日凌晨，記者在部九窩泥頭車固定整治點看到，被查處扣留的泥頭車中有相當部分是外地牌照。深圳市交警執法大隊負責人稱，外地牌照泥頭車因深圳市場需求大，且隨着北方進入冬季，建築工程減少，大量泥頭車會陸續南來找活。而深圳自卸車協會某相關人員卻表示，本地泥頭車少是因為經營成本過高。今年7月份，深圳自卸車協會有12家企業聯合提交了退會申請，其中作為協會發起單位之一的

華粵創展，在退會的同時宣佈廢棄40輛泥頭車。其負責人稱，在深圳經營泥頭車成本太高了，社保費、養路費較外省要高幾倍，「割頂」後，利潤更薄，公司每月至少要虧損50萬元。

據了解，外地泥頭車司機接的是散貨，哪兒有需要就去哪，他們不需交社保費，養路費則是變着法少交。自卸車協會相關人員表示，有很多泥頭車屬於司機自有車，沒掛靠公司，沒市區通行證，超載超速照樣可在市內通行無阻，深圳本地車根本不夠他們競爭。

盼立法規管呼聲高

在深圳，泥頭車屬於幾大部門聯合監管，問題雖遲遲未能解決，但每個部門都自稱「已盡責」。根據分工，建設局負責管理工地，只要工程的土石方工程有經審查登記，配備的車輛人員資料有經過報備就符合施工要求。城管局負責淤泥渣土管理，只要城市容貌不受污染就算負責。而交警部門則稱，只管其是否有超速或超載，如果工地第一道防線做不好，後續的管制很為難。深圳交警指揮大隊副大隊長孟憲壯表示，我們希望市人大趕緊立法，像北京、上海、杭州一樣，進入市區的泥頭車必須本地駕駛員駕駛，這樣才能真正解決社會綜合管理的矛盾。



10月17日，深圳一輛泥頭車失控，衝出斑馬線，直接撞向正在安全島上等紅燈的人群。香港文匯報深圳傳真

泥頭車所到之處 沙塵噪音擾民

在連續發生5宗泥頭車傷人事故後，為目睹泥頭車在道路上的瘋狂行徑，本報記者親臨深圳泥頭車、砂石車及貨櫃車數量最多的南山區蛇口碼頭附近觀察。僅半個小時時間，記者便親眼看到多輛泥頭車非但超載，更漠視紅燈加速直過。附近幾個小區的居民表示，由於此處交通混亂，車輛不按規矩行駛，夜晚他們根本不敢出門，而漫天黃沙對他們的生活也造成一定影響。

泥頭車頻經處成粉塵重災區

21日下午，記者乘坐地鐵蛇口線到終點站赤灣，出地鐵口後發現附近一片荒蕪，並無交通工具可直達月亮灣大道，迫於無奈，記者上了一輛黑摩的。摩的師傅多次向記者強調，月亮灣大道塵多，各種大型貨車、泥頭車、砂石車橫行霸道，並不情願前往。而在月亮灣大道與港城路交界處，記者看到有一交警站在安全島上，四周交通秩序尚可，但只要泥頭車和砂石車經過，便可

看到黃沙飛揚，經過的市民紛紛用手捂着鼻子。

據現場交警介紹，該區接近正在開發的前海，泥頭車和貨櫃車較多，部分泥頭車由於遮蓋不密實，經過時就會掉下一些泥土，該十字路口早已成為粉塵「重災區」。而在附近一個淤泥管理站的工作人員告訴記者，如果沒有交警站崗，經過該區的車輛闖紅燈、隨意變道現象就會變得十分「常規化」，「尤其是半夜，泥頭車為了闖紅燈經常直接碾過安全島，安全島都被壓壞了。」

居民怨聲載道 出入精神緊張

隨後，記者走訪了月亮灣大道附近的依雲伴山小區、陽光玫瑰園和月亮灣花園，發現不少居民對附近車輛不守規矩怨聲載道。有居民稱，每天來往的泥頭車和貨櫃車給小區帶來的灰塵和噪音，讓他們不敢開窗。亦有居民反映，受泥頭車事故頻發影響，他們出門時精神都十分緊張。

學者促集中管理 嚴控准入機制



在泥頭車管制上，各界人士紛紛獻策。深圳大學物流研究所所長王江（見圖）認為，多部門分頭管理明顯缺乏合力，容易形成監管真空。改變這一現狀，只有成立專門機構統籌督辦，完善泥頭車聯動管理體制，才可形成既有分工又有協作的局面。

工程運輸分開投標

泥頭車超載超速現象的根源在於土石方運輸的層層轉包，致使泥頭車行業微利，對此王江認為，建設局應加強對建築施工工程招投標的監管。「在工程投標時，應按國際慣例，把施工工程和泥頭車土石方運輸分開招標，嚴禁土石運輸轉包，如果轉承包就永遠取消運輸單位競標資格。」王江認為，現行的總包投標後，分包的方式已不可取。

同時，王江認為，泥頭車作為自卸貨車在運輸上與普通貨車有別，深圳可將餘泥渣土、工地垃圾運輸等需要泥頭車承載的運輸視為一類特種運輸，探索公司專營統一管理。

可借鑒香港管理經驗

同時，在泥頭車監管上，王江認為可借鑒香港。王江表示，香港的泥頭車如果犯規不僅追究泥頭車公司、車主、司機的責任，還要追究裝載方的連帶責任，如果泥頭車累計收到20張罰款單還將被起訴。在這樣的管理機制下，香港不僅泥頭車肇事事件少，泥頭車車體的密封性要求高，在道路上行駛時不會隨處掉泥土，造成道路上塵土飛揚，給市民和城市環境造成污染。

異地車管理 需政府統籌

為遏制泥頭車違規行為，今年以來，深圳交警不僅在車身結構上進行割頂規範，也出台了若干違規處罰措施，但凡一年內因闖紅燈、逆行、超載及導致重大交通事故的泥頭車司機，交警會將其列入交通管理「黑名單」，取消其在深圳駕駛泥頭車的資格。而被列入「黑名單」的淤泥渣土運輸企業、泥頭車車主，則是嚴重處罰。

車輛性能安全 交警難管

據深圳交警特勤大隊副大隊長孟憲壯介紹，在深圳通行的異地牌泥頭車很多連掛靠公司都沒有，根本不需要到交警部門辦理任何證件，只要拿着駕駛證和行駛證就

可以在路上跑，交警能管的只是在路上有沒有超載、超速等違規行為，對車輛和零配件有沒有達到安全要求根本無從考究，因此出事故的機率更大。

在異地泥頭車的整治上，交警只能做到在路面上的「兩點一線」管控，「兩點」指各施工地、砂石場等源頭點和全市各收納淤泥渣土的傾倒點，「一線」指全市運營淤泥渣土泥頭車的路線。「工地的源頭和收納場只有住建局和城管局能管理，交警並沒有這個權利。如果這兩塊的管理能跟得上，泥頭車整治成效會更大，但社會綜合性管理需要政府來統籌。」孟憲壯認為。

「一證雙限」下月執行

據悉，從11月15日開始，交警部門將對泥頭車管理採取「一證雙限」的交通管理措施（即憑證、限時、限路行駛），對泥頭車在全市道路實施限制通行，若因工程建設需要通行的須到公安交通管理部門辦理《深圳市餘泥渣土運輸車輛臨時通行證》，持證駕駛人若有違法行為，除嚴處外，還將被列入黑名單，兩年不予辦理《通行證》。

此外，據交警相關負責人透露，未來交警局還計劃成立一個統一的正規公司來管理或招標外地泥頭車，但目前來說，管理好泥頭車道路行駛秩序是首要任務。



一輛停泊在月亮灣大道旁，嚴重超載的泥頭車。香港文匯報記者李薇攝

今年深圳泥頭車肇禍事件簿

(2月5日至10月22日)

時間	地點
2月5日	寶安區沙井街道
詳情：一名男子駕駛電動車橫過馬路時，被一輛泥頭車碾過當場身亡。	
3月29日	南山區科技園對面
詳情：332路公共車與一輛泥頭車碰撞，公共車司機重傷，6名乘客被困車上。	
5月4日	寶安區松白路
詳情：一輛電動車與泥頭車相撞，騎電動車女子當場身亡，另兩姐弟受傷。	
5月10日	大浪辦事處雲峰三路陶下村
詳情：一輛泥頭車撞倒兩名行人，兩人送醫院搶救無效死亡。	
10月17日	坪地同心中路
詳情：一輛泥頭車撞倒一名騎電單車男子，該男子送醫院搶救無效身亡。	
10月17日	紅荔路與彩田路交會處
詳情：一輛泥頭車剎車失靈撞向人群，釀三死三傷慘劇。	
10月19日	福永懷德南路和福中路交界
詳情：一輛泥頭車因快速轉彎側翻將一輛小車壓扁，小車司機受傷。	
10月20日	福永街道福海大道和永福路交會處
詳情：一輛泥頭車將一名騎電單車的男子撞倒，該男子當場死亡。	
10月21日	寶安西鄉固成社區
詳情：一輛泥頭車撞倒一名騎電單車的女子，將該女子捲入車底輾斷左腿。	