

缝缝补补成习惯 屡修屡坏陷怪圈

桥梁事故频发刺痛社会神经,网民争晒身边的桥

□新华社记者 冯国栋 朱薇 徐旭忠

浙江杭州钱江三桥突然塌了,江苏盐城通榆河桥瞬间垮了,福建武夷山公馆大桥轰然倒了……近期,各地频繁发生的桥梁安全事故刺痛了社会的神经,更在网络上引发持续关注 and 热议。

“晒一晒我们身边的桥吧!”网民不仅仅是议论,而是纷纷将目光投向身边的桥梁:有问题的、高质量的……网民呼吁:大桥的建设者要时刻牢记许多人的生命把握在自己手中,不要去挣昧心钱,应尽自己的最大努力保证工程质量,不要让悲剧重演。

根据网民提供的线索,记者分赴重庆、湖北等地,实地勘察了网民关注度高的几座桥梁的实际情况。

【聚焦一】

武汉白沙洲长江大桥:10年修补24次

投资11亿元的武汉白沙洲长江大桥,2000年建成通车至2010年9月,10年间已维修24次,平均不到1年要修两次,陷入“屡坏屡修、屡修屡坏”的怪圈。

【网民声音】网络上对白沙洲长江大桥的质疑声一直不断。网民“朱古里蛋糕”说:不是技术问题好不好,是偷工减料的问题,是豆腐渣工程!网民“DICK”说:不是技术差,是人品差、素质差啊,新中国成立初期修的武汉长江大桥,到今天怎么跟新的一样啊!

【记者调查】自建成以来,武汉白沙洲长江大桥确实一直让武汉人耿耿于怀。10年来每次大桥维修动辄数十天几个月,封闭、打围,致使交通堵塞,有时长达几公里,运输货车司机叫苦连天。

武汉市有关方面曾强调两个原因,一是大桥维修突击抢工期,赶速度的结果;二是长江三桥被超载货车频繁碾压的结果。两者也许不无关系,但“屡坏屡修、屡修屡坏”的背后有深刻的腐败根源。

最明显的一个例子是:2008年5月7日,武汉市发改委批准立项,决定投资1.98亿元对此桥进行一次全面修复,通过大手术改变此前“屡坏屡修、屡修屡坏”的局面。但是,在相关人员操纵下,此次维修工程3个施工标段中的两个发生了违法转包现象,转包后又进行分包,甚至没有建筑施工资质的施工单位承接有关工程。2009年10月恢复通车不到9个月,桥面又现坑坑洼洼如“牛皮癣”。无奈之下,2010年9月,武汉市又耗资巨资,对长江三桥开始为期40天的封闭维修。

白沙洲长江大桥是武汉长江第三桥,与1957年建成的武汉长江大桥(一桥)相隔3公里,令人汗颜的是:长江一桥健康运行50年后才大修过一次。

面更是出现了坑洞,露出路基的钢筋。

针对群众反映的修补问题,石门嘉陵江大桥经营管理方——重庆路桥股份有限公司曾公开给予的答复是:该桥1985年开工,1988年竣工,由于该桥斜拉索设计使用年限为20年,斜拉索达到设计年限以后,其性能已经有所退化,使用安全度和安全储备有不同程度的下降。2005年,重庆市有关部门曾组织相关技术和施工单位更换了36根拉索。后经市政府批准,石门嘉陵江大桥换索工程于2008年10月10日开工,到2010年上半年剩余的180根拉索全部更换完毕,恢复正常通车。

而对于桥面的修补,大桥方面一直否认有重大质量问题,只是承认有赶工期的因素。

记者最近从重庆有关方面得到的有关大桥安全问题的答复是:目前,石门大桥运行正常,符合安全标准。

【聚焦二】

重庆石门嘉陵江大桥:缝缝补补伤人心

在网上搜索“重庆石门大桥”,网民炮轰这座桥的帖子可谓比比皆是。这座1988年竣工的大桥,由于通车后不久就经常性地缝缝补补,不是换拉索就是补路面,被不少重庆人称为“伤心桥”。

【网民声音】在天涯社区等网站上,有关石门大桥的问题一直是不少网民质疑的话题,网民集中指出:经常性对桥维修,不仅让大桥失去功能,更让人怀疑工程质量。网民“SQUALL”说:石门大桥从很多年前起就没消停过,一直修,铺桥面,换钢索,修护栏,无限轮回,不如早点儿拆掉算了!

【记者调查】重庆石门大桥的修补问题确实让重庆人很头疼,也一度是媒体监督报道的焦点。

最近的一个案例是:2008年1月底,该桥的左半幅桥面维修铺设完工,但当双向车流转换到右半幅新桥面行驶几天后,大家就发现新桥面的沥青混凝土上有纵向裂纹。2008年春节后,这半幅桥



重庆石门嘉陵江大桥通车后不久就经常性地缝缝补补。



武汉白沙洲长江大桥陷入“屡坏屡修、屡修屡坏”的怪圈。



过多超重车辆通行,给宜昌长江公路大桥造成一定的安全隐患。

【聚焦三】

宜昌长江公路大桥:重载滚滚过,大桥存隐忧

位于三峡附近的湖北宜昌长江公路大桥,由于地处交通要道,一直是条重要的交通生命线。但是,由于没有对超重车辆采取足够的限制措施,大桥还是多少存在一定的安全隐患。

【网民声音】由于宜昌长江公路大桥的承建方是网民一直质疑的某省路桥公司,这家路桥公司据传是已经倒塌的广东九江大桥、湖南凤凰沱江大桥等的建设方,因此“天籁慧音”、“职业电灯泡”等网民也将宜昌长江公路大桥列入“安全提醒”行列。

【记者调查】记者就宜昌长江公路大桥的质量问题采访发现,这座桥自建成以来并没有明显的质量问题,一直保持正常

运行状态。但是,记者在现场发现由于放行过多的重型载重汽车过桥,给本有荷载限制的大桥造成了一定的安全隐患。

记者17日在宜昌长江公路大桥上看到,大桥横跨长江,左右两侧各一根拉索,比碗口粗,看起来强壮有力。桥梁外观较新,路面没有明显裂缝。

大桥建设管理处办公室主任李毅表示,自2001年建成以来,大桥主管方每年组织有资质的检测单位对桥梁进行两次健康检测,最近的一次检测是在去年8月,检测结果显示,大桥健康状况良好,大桥目前健康、安全、畅通。

由于这里是连接东西地区的要道,大桥上往来车辆通行繁

■黑色记录

5天内,3座大桥相继发生坍塌事故:

11日,建于1997年的江苏盐城境内的328省道通榆河桥坍塌。

14日,建成不到12年、造价逾千万元的福建武夷山公馆大桥倒塌。

15日,通车仅14年的杭州钱江三桥引桥桥面塌落。

■媒体锐评

频频垮桥是重要警醒

本该成为“百年工程”的大桥,一座座相继成了“短命桥梁”甚至“索命大桥”,不仅给公共财产带来巨大损失,还制造了社会风险,更危及人的生命安全。这种现象尤其值得深思,需要专家认真调查原因,管理者积极主动承担责任,让财政投资少些损失与浪费、百姓生命多些安全与保障。更需要提醒各地的,是及时监控和修缮存在安全隐患的路桥,彻底杜绝“桥塌塌”。

——摘自《人民日报》18日一篇评论文章

别让标志性建筑沦为“标志性溃瘍”

路桥工程的脆弱和短命,不仅仅意味着公共财政的巨大损失和社会危险的存在,还警示着公共责任机制的漏洞。公馆大桥的垮塌和钱江三桥引桥桥面塌落也许是偶然,但也可能是一个标志性的信号,提示着桥梁等建筑危险期的“提前”到来。各地政府部门不但应该高度重视这一信号的风险,对存在安全隐患的路桥进行监控和修缮,还应该按照终身责任制的原则追溯相关事故的责任人。更重要的是,对正在设计施工的重点工程应该放慢脚步、小心求证、夯实根基,力避标志性建筑沦为“标志性溃瘍”的可能。

——摘自《北京青年报》16日一篇评论文章