

大桥雄起时, 是否良心造?

——网民关注的几座大桥现状实地调查记

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, 更在网上引发持续关注和热议。

“晒一晒我们身边的桥吧!” 网民们不仅仅是议论, 而是纷纷将目光投向身边的桥梁: 有问题的、高质量的……网民们呼吁: 大桥的建设者要时刻牢记许多人的生命把握在自己手中, 不要去挣那些缺良心的人民币, 应尽自己的最大努力控制工程质量, 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, 于2000年建成通车至2010年9月, 十年间已维修“整容”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, 是豆腐工程! 网民“康斯”说: 桥坏了, 路坏了就怪司机, 本来就是用的, 质量太次还不承认, 糊弄人呢! 网民“DICK”认为: 不是技术差啊, 是人品差、素质差啊, 解放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; 一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整容修复, 通过大手术改变此前“屡坏屡修、屡修屡坏”局面。但是, 在相关人员操纵下, 此次维修项目工程3个施工标段中的2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, 武汉市又耗费巨资, 对长江三桥开始为期40天的封闭维修。

白沙洲大桥是武汉长江第三桥, 与1957年建成的武汉长江大桥(一桥)相隔三公里, 令人汗颜的是: 长江一桥健康运行50年后才大修过一次。

【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, 由于在通车后不久就经常性地进行缝缝补补, 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: 经常性的封桥维修, 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这半幅“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, 在2008年春节后, 这半幅桥面更是出现

了坑洞, 露出路基的钢筋。

针对群众反映的修补问题, 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。

记者最新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, 大桥的安全还是多少存在一定的隐患。

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, 一直保持正常运行的状态。但是, 记者在现场也发现由于放行过多的重型载重汽车过桥, 给本有载荷限制的大桥安全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2次健康检测, 最近的一次检测是在去年8月份, 检测结果显示, 大桥健康状况良好, 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忙, 但记者发现10分钟内竟有10多辆挂有陕西、山东、重庆和湖北等地牌照的大型货车在桥上疾驰而过, 而在大桥两端均未设明显限重标识。据当地业内人士介绍, 自今年年初, 三峡翻坝高速公路运营后, 原先通过水路进行翻坝转运的大型货车现在改走公路, 大桥成为必经之路, 行驶车辆中有一些运输大型机械设备和不可拆卸物资的超重车, 这些超重车辆在一定程度上会对桥梁安全造成威胁。但为了收回筑路成本, 管理部门对超重车“睁一只眼闭一只眼”, 有时只是罚款了事, 没有采取限制通行的强制措施。

据新华社

7月14日, 武夷山公馆大桥一旅游大巴坠落, 当场造成1死22伤。

7月15日凌晨, 杭州第三钱塘江大桥南端桥面出现部分塌落。

