梧州万秀“5·11”较大道路交通事故调查报告

2026年5月11日14时44分许，在梧州市万秀区西江三路发生一起造成3人死亡、5人受伤的较大道路交通事故。

事故发生后，自治区高度重视，自治区党委副书记、主席韦韬，自治区党委常委、常务副主席蔡允革等领导同志分别对事故作出指示批示，要求全力救治伤员，做好善后处置等工作，应急、公安、交通等部门和梧州市认真做好事故原因调查、复盘分析、教训总结，并要举一反三、加强督导，坚决防止类似事故发生。市委、市政府高度重视，认真贯彻落实自治区领导指示批示精神，积极组织开展应急救援、伤员救治和善后处置等工作。

根据《中华人民共和国安全生产法》和《生产安全事故报告和调查处理条例》的有关规定，梧州市人民政府于2026年5月12日成立了由市应急管理局、公安局、交通运输局、城市管理局、国资委、总工会等单位人员组成的梧州市万秀区西江三路“5·11”公交车翻落事故调查组（以下简称事故调查组），全面开展事故调查工作，并邀请市纪委监委、市检察院参与事故调查。

事故调查组坚持“科学严谨、依法依规、实事求是、注重实效”的原则，通过现场勘查、检测鉴定、调阅资料、人员问询、调查取证和综合分析，查明了事故经过、原因、人员伤亡和直接

经济损失等情况，认定了事故性质和责任，提出了对有关责任人员和责任单位的处理建议，并针对事故原因及暴露出的问题，总结了事故教训并提出事故防范措施建议。

经调查认定，梧州万秀“5·11”道路交通事故是一起较大生产安全责任事故。

一、事故基本情况

（一）事故车辆情况

1．桂D05088D大型普通客车，该车为“紫象牌/HQK6109BEVB13”纯电动城市客车，车身颜色为红/黄/白，车辆识别代号：LPHFA4BD3HY18XXXX，发动机号：YK1B18090XXXX，机动车所有人：梧州珍宝有限公司，登记住址：广西梧州市XXXX，使用性质：公交客运；核定载客：70人；出厂日期：2018年11月6日，初次登记日期：2018年10月24日，检验有效期止：2026年10月31日，机动车状态：正常。发证机关：广西壮族自治区梧州市公安局交通警察支队。核载70人，事发时实载6人。保险公司：中国人寿财产保险股份有限公司龙圩支公司，保险单号：66050720254504060OXXXX（强制险），保险期间：2025年10月30日00：00时起至2026年10月29日24：00时止；保险单号：660531202545040600XXXX（商业险），保险期间：2025年11月1日00：00时起至2026年10月31日24：00时止，商业第三者保险金额为150万元，座位险

30 万/座，限 25 人，驾意险 50 万/人。经查，近三年该车无违法记录，该车辆当前状态“事故未处理”。

2．临时行驶号牌粤 B17F97 小型普通客车，该车为“哈弗/CC6480BT02A”，车辆识别代号：LGWEF7A64TH50XXXX，发动机号：2543222XXXX，车身白色。机动车所有人：梁某，登记住所：广东省深圳市龙岗区 XXXX，使用性质：非客运，出厂日期：2026 年 1 月 6 日，临时行驶号牌发放日期：2026 年 5 月 3 日，临时行驶号牌有效期至 2026 年 6 月 2 日，发牌机关：广东省深圳市公安局交通管理支队，该车尚未注册登记，车辆状态：正常。核载 5 人，事发时实载 3 人。保险公司：中国平安财产保险股份有限公司深圳分公司，保险单号：1057200390336043XXXX（强制险），保险期间：有效期至 2027 年 5 月 3 日 15：03 分止；保险单号：1057200390336043XXXX（商业险），保险期间：有效期至 2027 年 5 月 3 日 24 时 00 分止，商业第三者保险金额为 200 万元。经查，该车无违法记录。

（二）事故车辆驾驶人情况

1．潘某某，男，桂 D05088D 大型普通客车驾驶员，身份证号：450411197210 24XXXX，住址：广西梧州市长洲区 XXXX，准驾车型“A1D”，驾驶证状态：正常，初领日期：1998 年 4 月 13 日，有效期：长期 。经查，近三年驾驶人潘某某有 1 起交通违法记录，为 2024 年 3 月 24 日在文澜路驾驶桂 D69498（大型

汽车珍宝巴士）违反禁止标线指示通行的。

2．梁某，男，临时行驶号牌粤 B17F97 的小型普通客车驾驶员，身份证号：452421197010 20XXXX，住址：广西梧州市岑溪市 XXXX，准驾车型“A2E”，驾驶证状态：正常，初领日期：2001 年 2 月 25 日，有效期：长期，经查，近三年，梁某有 1 起交通违法记录，为 2023 年 12 月 19 日在东莞国道 228 线龙林辅道路口驾驶粤 B20EK3 （小型汽车）通过有灯控路口时，不按所需行进方向驶入导向车道的。

（三）事发前肇事车辆的行驶情况

1．桂 D05088D 大型普通客车车辆行驶轨迹：

派车路线图显示，该次公交路线：龙平小学总站始发→云龙桥北半山一品终点站（途径 29 个站点）。

车辆行驶路线：龙平小学总站始发（当天 13：50）→云龙桥北半山一品终点站(途径 28 个站点，新兴西环路口站点未停)。车辆事发载客情况：驾乘共 6 人。

2．临时行驶号牌粤 B17F97 小型普通客车车辆行驶轨迹：

车辆行驶路线：岑溪安平镇始发（当天 13：08）→国道 207 线→梧州旧地委大院终点站。车辆事发载客情况：驾乘共 3 人。

（四）事故现场道路情况

事故现场位于梧州市万秀区西江三路与云龙大桥北侧交汇处环岛内，环岛为三枝交叉路口，属城市道路。西江三路呈东西

走向，东往广东省封开县方向，西往梧州市市区方向。环岛南侧接云龙大桥。环岛路面为混合路面，西江三路为沥青路面，云龙桥桥面为水泥路面，事故发生位置为水泥路面。环岛内有车行道边缘线，无其他交通标线。云龙大桥路面双向两机动车道，两侧各有一条非机动车道，人行道外侧为金属护栏。事故地点属于桥梁路段。事发时为日间晴天，路面干燥，视线良好。事发路段限速30km/h。事发点路缘石高度27cm，人行道总宽175cm（含护栏部分），金属护栏立柱高140cm，横杆长230cm、顶面距地高度114cm。立柱间距230cm，金属护栏立柱使用材质厚度2mm，横杆使用材质厚度1mm。环岛转盘半径（水泥防撞墙外圈）15m。桥梁管养单位为梧州市市政工程管理处。

梧州市云龙大桥位于梧州市市区东侧，跨越西江，是连接广西境内321国道、207国道和南宁梧州二级公路及沟通两广的重要公路桥梁。桥长782.3m（包括匝道桥），桥墩为分离式双柱墩。该桥斜拉桥部分为预应力混凝土单塔双索面斜拉桥，采用梁、塔、墩固结体系，斜拉桥采用悬臂胶拼的方法施工。该桥竣工日期为1998年9月。2009年6月至9月期间由中交二航局更换了该桥所有斜拉索。2018年由梧州市市政工程管理处（建设单位）对该桥进行了加固维修，主要施工内容有：桥面铺装破损修补、桥面裂缝修补、梁系裂缝修补、伸缩缝更换及沉积物堵塞清理、工程质量等级评定结果、排水堵塞清理、梁板碳布粘贴、人行道板

铺装层破损修补、护栏漏筋修补及构制件更换、主塔混凝土破损修补及钢验收结论构件除锈喷漆。2019 年 5 月 10 日竣工验收通过。梧州市城区社会停车场及配套综合提升 PPP 项目包含云龙大桥护栏更换。

（五）涉事相关企业情况

1. 梧州市城建公共交通有限公司

梧州市城建公共交通有限公司（以下简称城建公交公司）成立于 2018 年 12 月，统一社会信用代码：91450400MA5NJYXXXX，法定代表人钟某，注册资本 5 亿元，为梧州市城建投资发展集团有限公司全资控股的国有城市公共汽车客运企业，注册地址为广西梧州市 XXXX。经营范围涵盖城市公共交通、道路旅客运输、车辆维修检测、充电设施运营、广告经营等业务。公司设置安全部、营运服务部、技术部、人事部等职能部门，建立了企业安全生产管理制度体系，是梧州市城建投资发展集团有限公司下属全资一级子公司。

2019 年 12 月，城建公交公司完成对梧州珍宝巴士有限公司（以下简称珍宝巴士公司）全资股权收购。城建公交公司、珍宝巴士公司实行“两块牌子、一套人马”的集约化管理模式。

该公司现有员工 743 人,专职安全员 7 人（其中珍宝巴士公司员工 439 人，城建公交公司员工 304 人），运营线路 59 条，营运车辆 376 辆、新能源车辆 419 辆，399 辆有动力车辆均已安装

动态监控设备，驾驶员439人。该公司与市交通局签订《梧州市公共汽电车线路特许经营协议》基础上再签订《梧州市公共汽电车线路特许经营补充协议》，有效期2019年10月1日至2049年9月30日。

2. 梧州中铁城市建设有限公司

梧州中铁城市建设有限公司成立于2019年9月9日，统一社会信用代码：91450407MA5P28XXXX，法定代表人方某，注册地位于梧州市长洲区XXXX。该公司为梧州市城区社会停车场及配套综合提升PPP项目社会资本方及施工总承包单位，亦是2019年云龙大桥护栏、道路附属设施改造工程的施工单位，承担项目现场施工、设施落地、工程自检、工序报验等直接施工责任。

2019年9月6日，中铁资本有限公司、梧州市城市建设投资开发有限公司、中铁一局集团有限公司共同出资组建梧州中铁城市建设有限公司。

在2019年10月8日，梧州中铁城市建设有限公司与中铁一局集团有限公司签订《梧州市城区社会停车场及配套综合提升PPP项目合同》。

（六）事故发生经过

2026年5月11日14时44分许，潘某某驾驶车牌号为桂D05088D的大型普通客车（搭载蔡某某、钟某某、吴某某、叶

某某、王某某），沿梧州市万秀区西江三路由市区往龙船冲方向行驶，车辆行驶至云龙桥转盘处时，先与梁某驾驶临时行驶号牌粤 B17F97 小型普通客车（搭载李某某、冯某）相撞，后冲破桥梁护栏翻落河边旱地，造成潘某某、蔡某某、钟某某、吴某某、叶某某、王某某、李某某、冯某 8 人受伤，两车不同程度受损及道路设施损坏的道路交通事故。



图 1 事故现场航拍图

（七）事故造成人员伤亡情况

本次事故共造成 3 人死亡，5 人受伤，有关情况如下:

1．叶某某，女，62 岁，桂 D05088D 大型普通客车乘客，在交通事故中死亡。

2．王某某，女，69 岁，桂 D05088D 大型普通客车乘客，

在交通事故中死亡。

3．蔡某某，女，69岁，桂D05088D大型普通客车乘客，在交通事故中死亡。

4．吴某某，男，52岁，桂D05088D大型普通客车乘客，在交通事故中受伤。

5．钟某某，女，76岁，桂D05088D大型普通客车乘客，在交通事故中受伤。

6．潘某某，男，54岁，桂D05088D大型普通客车驾驶员，在交通事故中受伤。

7．李某某，男，68岁，粤B17F97的小型普通客车乘客，在交通事故中受伤。

8．冯某，女，65岁，粤B17F97的小型普通客车乘客，在交通事故中受伤。

（八）直接经济损失

根据《生产安全事故直接经济损失统计要求》（GB6721-2025）有关规定统计，事故造成直接经济损失约290万元。

（九）事故天气情况

经查，梧州市气象局数据，2026年5月11日13时至2026年5月11日15时梧州市万秀区无降雨，极大风速3.9-4.2m/s，气温27.9-29.5℃。

（十）事故车辆检验情况

1. 经委托防城港市中衡司法鉴定中心对桂D05088D大型普通客车进行安全技术鉴定检验，鉴定意见：桂D05088D大型普通客车的转向装置各部件在事故中均有不同程度的损坏及变形、整车无法实现正常转向，转向系统无法实现正常转向；除左前轮因左前部损坏变形、无法正常拆解检验外，静态拆检其余车轮制动器均未见异常；前部灯具、供电系统及其线路均有不同程度的受损，后部灯具完好无异常，事发前其左后转向灯及部分后部灯具能正常点亮，由于其供电系统在事故中损坏、整车灯具无法正常通电检验；车喇叭装置及其供电线路在事故中损坏、喇叭无法正常通电发声。

2. 经委托防城港市中衡司法鉴定中心对粤B17F97的小型普通客车进行安全技术鉴定检验，鉴定意见：粤B17F97的小型普通客车的转向性能合格；制动性能合格；左后转向灯在事故中损坏无法点亮，其余前后灯光装置均能正常点亮；喇叭性能合格。

（十一）驾驶人员检验情况

1. 酒精检测

经委托广西盛邦司法鉴定中心对潘某某、梁某的血样进行酒精含量检验鉴定，鉴定意见：

（1）依据检验结果，送检潘某某血液中未检出乙醇。

（2）依据检验结果，送检梁某血液中未检出乙醇。

2. 毒驾检验

对潘某某、梁某进行血液检测，排除吸毒情形。

（十二）事故车辆车速检验情况

1. 经委托防城港市中衡司法鉴定中心对桂 D05088D 大型普通客车事故发生时车速进行鉴定，鉴定意见：桂 D05088D 大型普通客车事故发生时的行驶速度为 38km/h。

2. 经委托防城港市中衡司法鉴定中心对粤 B17F97 小型普通客车事故发生时车速进行鉴定，鉴定意见：粤 B17F97 小型普通客车事故发生时的行驶速度为 21km/h~22km/h。

（十三）碰撞情况

经委托防城港市中衡司法鉴定中心对桂 D05088D 大型普通客车及粤 B17F97 小型普通客车事故发生时碰撞情况进行鉴定，鉴定意见：桂 D05088D 新能源公交车由西向东行驶至事发路段转盘时左前部与由南往北行驶的悬挂临时号牌粤 B17F97 小型普通客车左后部发生接触碰撞，后桂 D05088D 新能源公交车行驶至事发路段转盘东南侧边缘，前部与路沿石及护栏发生碰撞，并继续向路外驶出后坠入路外下边坡，最终桂 D05088D 新能源公交车头朝东北尾朝西南向右侧翻停于路外下边坡坡面处，悬挂临时号牌粤 B17F97 小型普通客车头朝西南尾朝东北停于事发路段转盘东侧路面处。

二、事故发生原因

（一）事故直接原因

经调查并综合分析认定，一是事发路段环岛设有限速标识牌，涉事公交车驾驶人潘某某驾驶公交车行经该环岛路段时，未按规定减速慢行，超速行驶；同时，在注意力分散的情况下，误将加速踏板当作制动踏板，致使车辆持续加速，最终因速度过快而失控，其违法行为是事故发生的主要原因[1]。二是小型客车驾驶人梁某，驾驶小型普通客车驶入环岛未礼让已在环岛内通行的公交车，存在交通违法，对事故有一定的干扰作用，但作用力相对较小，是事故发生的次要原因[2]。三是事发路段道路安全设施存在先天缺陷，道路通行安全保障不足，现场实测路缘石高度仅27cm，明显低于设计图纸的33cm，导致防护不足[3]；事发环岛存在线形不利、临空高差大的客观因素，属于极易发生车辆冲出的危险桥梁路段，管养部门未按照相关规定标准配套布设防撞护栏，加之路缘石高度偏低，无法有效约束失控车辆，客观上放大了车辆驶出路外的风险，是诱发本次事故、加大事故后果的间接因素。

（二）其他可能的因素排除

---

[1]《中华人民共和国道路交通安全法》第二十二条第一款：机动车驾驶人应当遵守道路交通安全法律、法规的规定，按照操作规范安全驾驶、文明驾驶。
第四十二条第一款：机动车上道路行驶，不得超过限速标志标明的最高时速。
[2]《中华人民共和国道路交通安全法实施条例》第五十二条：机动车通过没有交通信号灯控制也没有交通警察指挥的交叉路口，除应当遵守第五十一条第（二）项、第（三）项的规定外，……；第五十一条：（二）准备进入环形路口的让已在路口内的机动车先行。
[3]《云龙大桥设计图纸》路缘石设计高度为33cm。

经核查，事发时段天气、视线条件良好；两名当事驾驶人均排除酒驾、毒驾、突发疾病等情形；涉事车辆事前无机械安全隐患；未发现人为恶意肇事因素。

三、事故应急处置情况

（一）应急救援和处置情况

2026年5月11日14时44分，市公安局110指挥中心接群众报称：在万秀区西江三路云龙桥，有一辆公交车撞下桥底。

事故发生后，梧州市、万秀区两级应急、消防、公安、交通、卫健等部门迅速响应，14时55分首批救援人员抵达现场，后续多支救援队伍陆续到场增援，在各单位协同联动下，至17时10分，现场救援人员先后成功救出公交车上6名被困人员送往梧州市工人医院救治，其中3名伤者昏迷、3名伤者意识清醒。小型普通客车上的2名驾乘人员也一同送往梧州市工人医院救治。17时30分许，事故现场应急处置工作全面完成。

5月11日19时许，事故现场处置完毕，路面清障工作完成，道路恢复正常通行秩序。

（二）应急处置评估

梧州市委、市政府高度重视，接到事故信息报告后，立即启动应急响应，迅速组织市公安、交通运输、应急管理、消防救援、卫健、万秀区政府等相关部门、单位前往现场进行支援应急处置，全力做好救援工作。市政府主要领导第一时间赶赴现场指挥开展

应急救援处置工作，迅速组织现场办公会议，部署成立了事故应急处置指挥部，下设综合协调、现场救援、医疗救治、事故调查、舆情处置、善后工作、交通安全秩序等七个分别由市委、市政府分管领导，万秀区政府主要负责人任组长的工作组同步开展相关工作。

自治区公安厅、交通运输厅、应急管理厅分别派出工作组及时赶赴事故现场，指导事故应急处置和事故调查工作。自治区卫健委派出专家组指导救治工作，积极调配医疗资源全力救治伤员。

调查组认为，此次事故应急救援响应及时，应急处置工作行动迅速、配合高效，信息发布及时，善后工作妥善，未发生次生灾害、无衍生事故及出现影响社会秩序稳定的问题，符合应急处置有关要求。

四、涉事相关单位存在的主要问题

（一）有关涉事企业

1. 梧州市城建公共交通有限公司

（1）安全生产主体责任落实缺位，安全管理人员管控存在严重漏洞。公司分别于2022年4月16日、2023年8月7日安排郭某某、钟某某和龙某某等3人任专职安全员，负责安全生产管理等相关工作。直至本次事故发生，上述3名专职安全员均未通过交通运输主管部门城市客运企业主要负责人和安全生产管

理人员考核，长期违规上岗开展安全管理工作。公司安全管理人员徐某今年来未组织开展过本单位安全生产教育和培训、未参与本单位2026年5月安全生产教育和培训，并如实记录；未制止和纠正公司驾驶员存在的未礼让斑马线、行车打瞌睡等违反操作规程的行为。[4]

（2）从业驾驶员纠治工作流于形式，源头管控不到位。公司对营运车辆运行状态、驾驶员履职行为缺乏有效监督管理，未及时制止和纠正驾驶员环岛路段习惯性超速、抢道行驶等不安全驾驶行为。未按照“四不放过”原则深究驾驶员安全意识淡薄等问题根源，对驾驶员违规行为仅采取经济处罚或会议通报，未结合违规情形开展针对性教育培训，事后追责机制落实不到位，对

[4]《中华人民共和国安全生产法》第四条：生产经营单位必须遵守本法和其他有关安全生产的法律、法规，加强安全生产管理，建立、健全安全生产责任制和安全生产规章制度，改善安全生产条件，推进安全生产标准化建设，提高安全生产水平，确保安全生产。
第二十五条：生产经营单位的安全生产管理机构以及安全生产管理人员履行下列职责：（二）组织或者参与本单位安全生产教育和培训，如实记录安全生产教育和培训情况；。
第二十七条：生产经营单位的主要负责人和安全生产管理人员必须具备与本单位所从事的生产经营活动相应的安全生产知识和管理能力。
危险物品的生产、经营、储存、装卸单位以及矿山、金属冶炼、建筑施工、运输单位的主要负责人和安全生产管理人员，应当由主管的负有安全生产监督管理职责的部门对其安全生产知识和管理能力考核合格。考核不得收费。
《城市公共交通条例》第三十二条：城市公共交通企业应当定期对重点岗位人员进行岗位职责、操作规程、服务规范、安全防范和应急处置基本知识等方面的培训和考核，经考核合格的方可上岗作业。培训和考核情况应当建档备查。城市公共交通企业应当关注重点岗位人员的身体、心理状况和行为习惯，对重点岗位人员定期组织体检，加强心理疏导，及时采取有效措施防范重点岗位人员身体、心理状况或者行为异常导致运营安全事故发生。
城市公共交通企业应当合理安排驾驶员工作时间，防止疲劳驾驶等规定。
《城市客运企业主要负责人和安全生产管理人员安全考核管理办法》（交运规〔2022〕9号）第六条：城市客运企业主要负责人和安全生产管理人员应当在从事城市客运安全生产相关工作6个月内参加安全考核，并在1年内考核合格。

驾驶员不良驾驶行为纠偏力度不足。[5]

（3）针对性安全教育培训存在短板。未针对环岛急弯、临空桥梁等高风险路段开展常态化限速控速、应急处置专项培训，驾驶人复杂路况安全行车意识薄弱；企业仅按年度开展每年一次极端行为排查、驾驶员身体健康体检，未将心理测评纳入日常风险管控范畴，未严格落实驾驶人病假休整后返岗身体状态、精神状态、驾驶适配性专项评估，存在不适宜营运人员上岗风险。[6]

（4）车辆动态监控管理工作落实不到位。公司虽按要求为营运车辆安装智能安防设施，但未完成系统接入并启用，仍沿用原监控设备，该设备无智能判别驾驶员工作状态和超速报警等主

---

[5]《中华人民共和国安全生产法》第四十一条：生产经营单位应当建立安全风险分级管控制度，按照安全风险分级采取相应的管控措施。生产经营单位应当建立健全并落实生产安全事故隐患排查治理制度，采取技术、管理措施，及时发现并消除事故隐患。事故隐患排查治理情况应当如实记录，并通过职工大会或者职工代表大会、信息公示栏等方式向从业人员通报。其中，重大事故隐患排查治理情况应当及时向负有安全生产监督管理职责的部门和职工大会或者职工代表大会报告。

第四十四条：生产经营单位应当教育和督促从业人员严格执行本单位的安全生产规章制度和安全操作规程；并向从业人员如实告知作业场所和工作岗位存在的危险因素、防范措施以及事故应急措施。

《中华人民共和国安全生产法》第二十七条：生产经营单位的主要负责人和安全生产管理人员必须具备与本单位所从事的生产经营活动相应的安全生产知识和管理能力。《中华人民共和国安全生产法》第二十五条　生产经营单位的安全生产管理机构以及安全生产管理人员履行下列职责：（二）组织或者参与本单位安全生产教育和培训，如实记录安全生产教育和培训情况等规定；（六）制止和纠正违章指挥、强令冒险作业、违反操作规程的行为。

[6]《城市公共交通条例》第三十二条：城市公共交通企业应当定期对重点岗位人员进行岗位职责、操作规程、服务规范、安全防范和应急处置基本知识等方面的培训和考核，经考核合格的方可上岗作业。培训和考核情况应当建档备查。城市公共交通企业应当关注重点岗位人员的身体、心理状况和行为习惯，对重点岗位人员定期组织体检，加强心理疏导，及时采取有效措施防范重点岗位人员身体、心理状况或者行为异常导致运营安全事故发生。

城市公共交通企业应当合理安排驾驶员工作时间，防止疲劳驾驶等规定。

《中华人民共和国安全生产法》第二十八条第一款：生产经营单位应当对从业人员进行安全生产教育和培训，保证从业人员具备必要的安全生产知识，熟悉有关的安全生产规章制度和安全操作规程，掌握本岗位的安全操作技能，了解事故应急处理措施，知悉自身在安全生产方面的权利和义务。未经安全生产教育和培训合格的从业人员，不得上岗作业。

动预警功能。公司共有营运线路59条，约300台车辆同时运营，仅依靠3名值班员、3台电脑设备开展人工随机抽查辨别违法情形，在无主动预警重点设备情况下，监管覆盖存在较多死角和盲点，车辆速度超过40km/h、50km/h，未见系统提醒和报警，难以及时排查各类违规驾驶行为。针对车辆动态监控平台发现的各类驾驶员违规驾驶行为，也未及时采取措施进行统计、研判分析及整改纠正工作。[7]

2. 梧州市城建投资发展集团有限公司

（1）统筹安全检查工作不力。未严格按照公司相关制度、方案规定开展安全检查工作，实际工作落实情况有偏差，存在重部署、轻落实，对下属企业安全生产制度落实、人员管理、培训教育、动态监控等工作督导检查不足、压力传导递减，对下属企业长期存在的安全管理漏洞失策，未能及时发现和纠正下属单位在安全管理工作中存在的问题。

（2）项目建设管控监督不严。作为云龙大桥改造PPP项目建设单位、政府方管控主体，对施工单位无图纸施工、缺项施工、不按规范施工等违规行为监督制止不力，对质量核查、安全复核、

[7]《中华人民共和国安全生产法》第三十六条：安全设备的设计、制造、安装、使用、检测、维修、改造和报废，应当符合国家标准或者行业标准。生产经营单位必须对安全设备进行经常性维护、保养，并定期检测，保证正常运转。维护、保养、检测应当做好记录，并由有关人员签字。生产经营单位不得关闭、破坏直接关系生产安全的监控、报警、防护、救生设备、设施，或者篡改、隐瞒、销毁其相关数据、信息。
《城市公共汽车和电车客运管理规定》第四十六条：运营企业应当对城市公共汽电车客运服务设施设备建立安全生产管理制度，落实责任制，加强对有关设施设备的管理和维护。

竣工验收把关缺失。

3. 梧州中铁城市建设有限公司

为万秀区西江三路、云龙桥更新工程项目施工单位，在实施云龙大桥既有护栏更换作业施工过程未编制设计方案，事前未经市政工程设施行政主管部门同意，在缺少合规设计资料、未履行行政报批流程、未落实安全风险评估的情形下擅自开展护栏施工作业[8]，存在程序性、技术性施工问题。

（二）相关部门、单位

1. 万秀区交通运输局

履行属地城市公共汽车客运行业监管职责有不足，未能结合辖区公交客运企业及车辆日常通行实际开展针对性安全风险研判，未聚焦环岛急弯、临空桥梁等公交高频通行高危路段系统梳理通行风险，源头风险预判管控作用未有效发挥。

2. 梧州市市政工程管理处

作为市政工程监管责任单位，日常监管缺位，隐患排查不全面，未严格按照要求对桥梁防撞防护体系、路缘石高度、环岛临空防护设施开展检查，对城市桥梁护栏等市政工程设施建设监管不严，未及时发现未经审批的施工行为，对事故发生路段的路缘石高度不符合要求等问题失察。

---

[8]《城市桥梁检测和养护维修管理办法》（建设部令第118号）第十四条第二款：在城市桥梁施工控制范围内从事河道疏浚、挖掘、打桩、地下管道顶进、爆破等作业的单位和个人，在取得施工许可证前应当先经城市人民政府市政工程设施行政主管部门同意，并与城市桥梁的产权人签订保护协议，采取保护措施后，方可施工。

3. 梧州市公路建设养护和运输发展中心

督促、指导城市公共汽车客运行业不力，开展入企服务指导流于形式、不实不细。2025 年 1 月 9 日、2025 年 8 月 7 日、2025 年 11 月 6 日、2025 年 12 月 1 日、2026 年 1 月 23 日、2026 年 3 月 9 日、2026 年 4 月 30 日对梧州市城建公共交通有限公司进行服务指导，均未发现任何问题隐患。

4. 梧州市交通运输综合行政执法支队

履行城市公共交通企业安全执法监管职责不到位,年度执法检查计划编制有疏漏。2025 年 9 月-2026 年 4 月，对城建公共公司开展帮扶指导、检查排查 4 次，服务指导标准不高、专业性不强、问题发现率低，主动发现问题隐患能力有待提升。

5. 市公安局交通管理支队

履行交通安全监管职责有不足。对城市客运公交车辆等重点车辆重点司驾人员违法行为检查执法不严，未有效查处辖区城市公交车辆超速行驶等违法行为。对事发路段存在的道路安全隐患排查不到位，未发现事发路段存在的安全隐患和问题。

6. 梧州市城市管理监督局

督促指导梧州市市政工程管理处开展隐患排查整治工作不足，对下属管护单位履职监管不严，层级督导、隐患督办机制不健全，对梧州市市政工程管理处监督检查不到位，未能及时察觉下级单位漏管问题。

7. 梧州市交通运输局

履行部门行业监管责任不力。作为城市公共汽车客运行业监管部门，对直接监管的城建公交公司存在的安全生产主体责任不落实等问题监督不力，安全检查工作不实不细，2026 年 4 月 7 日，在开展 2026 年汛期暑期交通运输风险隐患排查工作中，检查城建公交公司时未发现任何风险隐患。

8. 万秀区人民政府

统筹发展和道路交通安全工作有差距，属地管理责任压得不实。未立足辖区公交客运企业及车辆日常通行实际，统筹指导交通、公安交管等相关职能部门开展针对性安全风险研判，对各相关部门隐患排查工作跟踪督办力度不足，辖区源头风险防控存在薄弱环节。

五、事故责任和处理建议

（一）涉事有关人员责任建议

1. 潘某某，D05088D 大型普通客车驾驶员，行经环岛高危路段超速行驶，在应当减速控速的路段错误加速，致使车辆持续超速，在加速失控过程中，又与进入环岛的其他车辆发生了碰撞，车辆失控冲出路面、翻落桥底的较大道路交通事故并承担事故主要责任，造成严重后果，建议公安部门对其违法行为依法依规处理，追究其刑事责任。

2. 梁某，粤 B17F97 的小型普通客车驾驶员，驾驶车辆驶

入环岛时未礼让环岛内已通行的大型公交车，存在交通安全违法行为发生较大道路交通事故并承担事故次要责任，建议公安部门对其违法行为依法依规处理。

3. 钟某，城建公交公司法定代表人、董事长，未落实安全生产责任，对事故发生负有责任，建议由梧州市交通运输局依法依规处理。

4. 余某某，城建公交公司副总经理，主持公司日常工作，未落实安全生产责任，对事故发生负有责任，建议由梧州市交通运输局依法依规处理。

5. 罗某某，城建公交公司安全部主任，负责公司安全生产工作，未落实安全生产责任，对事故的发生负有责任，建议由梧州市交通运输局依法依规处理。

6. 吴某，城建公交公司龙圩车队队长兼安全部二部主任，负责公司 GPS 监控工作，未落实安全生产责任，对事故的发生负有责任，建议由梧州市交通运输局依法依规处理。

7. 徐某，城建公交公司安全部一部安全员，负责公司安全生产工作，未落实安全生产责任，对事故的发生负有责任，建议由梧州市交通运输局依法依规处理。

8. 叶某某，城建公交公司二车队副队长，负责主持公司二车队管理工作，未落实安全生产责任，对事故的发生负有责任，建议由城建公交公司依照国家有关文件及本单位规章制度规定

进行处理。

9. 张某某，城建公交公司 GPS 动态监控员，负责公司 GPS 监控工作，未落实安全生产责任，对事故的发生负有责任，建议由城建公交公司依照国家有关文件及本单位规章制度规定进行处理。

（二）有关企业处理建议

1. 建议梧州市城市管理监督局对梧州中铁城市建设有限公司的存在问题依法依规处理。

2. 建议梧州市交通运输局对梧州市城建公共交通有限公司的存在问题依法依规处理。

（三）有关单位处理建议

1. 建议万秀区交通运输局向万秀区人民政府作出深刻书面检查。

2. 建议梧州市市政工程管理处向梧州市城市管理监督局作出深刻书面检查。

3. 建议梧州市公路建设养护和运输发展中心向梧州市交通运输局作出深刻书面检查。

4. 建议梧州市交通运输综合行政执法支队向梧州市交通运输局作出深刻书面检查。

5. 建议梧州市公安局交通管理支队向梧州市公安局作出深刻书面检查。

6. 建议梧州市交通运输局向梧州市人民政府作出深刻书面检查。

7. 建议梧州市城市管理监督局向梧州市人民政府作出深刻书面检查。

8. 建议梧州市城建投资发展集团有限公司向梧州市人民政府作出深刻书面检查。

9. 建议万秀区人民政府向梧州市人民政府作出深刻书面检查。

（四）有关公职人员处理建议

对于在事故调查过程中发现的有关部门公职人员履职方面的问题线索及相关材料，移交纪检监察机关处理。

六、事故主要教训

（一）企业主体责任落实不到位。涉事驾驶员超速驶入环岛、未刹车减速、在注意力分散的情况下，误将刹车当油门，存在不遵守交规行车等问题，暴露企业主体责任落实不到位，且本次涉事公交企业3名专职安全员长期未通过行业安全考核违规在岗，持证安全员未落实培训组织、违章纠治职责，导致驾驶员应急实操培训流于形式、质量不高，培训实效较差；行业管理有漏洞，企业合规化运营和从业人员培训管理等督促及技术指导不足。

（二）行业安全监管约束力不足。行业管理部门日常监管宽松软、督查不精准、整改不闭环，对企业长期存在的隐患、违法

行为失管失督，监管压力层层衰减，源头防控、过程管控、事后治理链条存在薄弱环节。相关监管部门行政执法刚性不足，事前预防管控作用失效，未能提前排查企业安全员资质、监控设备、安全培训等突出隐患。

（三）市政设施监管与管养失效。市政管理部门对高危桥梁设施监管缺位，对下属管护单位履职监管不严；市政管护部门未严格按照国家桥梁安全规范、技术标准开展常态化专业化隐患排查，对环岛高危路段防撞护栏缺失、路缘石不达标等隐患长期漏排漏改，安全风险评估、基础设施核查、隐患排查治理缺位，导致道路通行安全短板长期存在。

（四）高危路段交通安全综合治理水平不高。针对桥梁、环岛、临空高差等特殊高风险路段，差异化防护、减速管控、执法震慑措施不足，硬件防护短板、软件管控缺失叠加，导致风险无法有效阻隔、事故无法有效预防，辖区道路交通安全源头风险防控体系未能有效运转。

七、事故防范和整改措施建议

（一）提高思想认识，坚持抓高水平安全毫不松懈。各有关部门、单位要深入学习贯彻习近平总书记关于安全生产重要论述和重要指示批示精神，统筹高质量发展和高水平安全，牢固树立新发展理念，严守发展决不能以牺牲安全为代价这条不可逾越的红线，坚定扛起“促一方发展、保一方平安”的政治责任。要深

刻汲取事故惨痛教训，深刻认清当前我市严峻复杂的安全生产形势，树牢底线思维、增强忧患意识，严格落实党政同责、一岗双责、齐抓共管、失职追责，层层压实党政领导责任、部门监管责任及企业安全生产主体责任，常态化开展风险辨识管控和隐患排查治理，推动安全治理向事前预防转型，持续夯实本质安全根基，坚决以高水平安全保障高质量发展。

（二）深刻汲取事故教训，压实企业安全生产主体责任。涉事单位要深刻汲取本次事故教训，认真履行道路客运企业安全主体责任，强化安全管理，建立健全安全管理机构、安全管理制度并落实。加强车辆、人员管理，确保合法合规。要严格按照道路运输有关法律法规要求，加大对车辆驾驶人员和其他从业人员的安全教育和培训管理，健全驾驶人招录、日常管理、返岗评估、心理排查、继续教育、违规惩戒全链条管理制度。常态化开展环岛、桥梁、弯道、夜间复杂路况专项培训和应急实操演练，建立高危驾驶人清单，落实约谈、复训、调岗管控措施。加强车辆管理，加快建设安全智能防控系统，强化车辆动态监控，确保监控措施达到实时全覆盖的要求，及时发现和纠正不安全的行车现象。要根据道路限速规定，结合城市公交行业运营特点，科学设置公交车限速规定，确保运行安全。要建立健全驾驶人员生理、心理健康监测机制，按照规定开展驾驶员职业健康检查，要采取切实手段加强对驾驶人员思想、身体状况的了解，最大限度消除

驾驶人员带病上岗的事故隐患。

（三）推动落实安全监管责任，切实履行行业监管责任。交通运输部门要夯实行业主管责任，主动开展城市公共汽车客运企业安全专项排查整治，对道路交通安全生产责任制不落实、安全隐患突出的城市公共汽车客运企业，要依法依规停运整顿。同时，要强化行政执法力度，进一步加大城市公共汽车客运企业执法查处力度，依法查处各类违法行为，科学编制年度执法检查计划，严格规范执法文书下达与处罚程序，杜绝“走过场”式检查。要压实指导服务责任，应立即摒弃“零隐患”形式主义，对照规范制定详细检查指导方案，并建立隐患台账与挂牌督办制度，督促企业加强车辆日常维护保养，提高车辆技术状况，严格落实动态监控要求，及时发现并纠正营运车辆超速、疲劳驾驶、不按规定线路行驶等行为，确保闭环管理，同时强化指导人员专业培训，提升隐患辨识能力。

（四）进一步强化市政工程监管，彻底排查设施隐患。市政管理部门要全面加强各类市政设施的安全监管，压紧压实基层管护单位日常巡检责任，全面核查各类市政设施合规情况，对排查发现的问题全面补强，对隐患设施彻底整改，建立隐患清单、整改台账与复查机制，逐一登记建档，制定切实可行的整改方案、落实整改责任人、明确整改时限及时消除。要健全高危桥梁、环岛路段专项风险评估、常态化排查、设施补强、隐患销号机制，

从源头补齐市政设施本质安全短板，全面提升市政设施精细化管护水平。