

新闻一

“高速”成“龟速” 长假免收费挤爆中国高速公路

摘自凤凰网

新华网北京9月30日电（记者章苒张遥卢国强）比春节还多一天的国庆中秋长假，加上高速公路第一次免费通行，使得30日凌晨开始中国各地相当多的高速公路成了“停车场”。

“45分钟，我只走了3公里不到，调头回去的心都有了……”这是30日凌晨3点多，腾讯网友“益达”发出的一条微博。

这场“全国大堵车”几乎是预料之中。这次长假，中国高速公路首次对七座以下小车实行免费通行。交通部门预计，8天长假，全国7.4亿人次出行——这将创下同期出行新纪录，高峰时段甚至不亚于春运。

始料不及的是，高速拥堵从凌晨就已经开始。在北京，记者提前赶到了京港澳高速公路杜家坎收费站——它在过去就因为常常堵车被戏称“杜大爷”。随着零点的免费时刻到来，排队车辆就达到一两百米。在上海、南京、济南、广州等地的高速收费站点，也都迎来通行高峰。

不过，与30日一早的高速路况相比，夜间堵车仅仅是“开场预热”。在北京和上海，早高峰纷纷从平时的8时提前到6时。上午8点左右，在京港澳高速出京方向发生多起交通事故，车辆排队达到25公里；浙江上海交界处，枫泾路段堵成“停车场”；杭州绕城高速，车辆排成近60公里的长队，几乎绕城一圈。

一个段子也在网上迅速走红：“各位车主记得保留手机电量，以便8日直接在高速上向领导请假。”

据中国公安部交管局30日傍晚发布的数据，长假首日，京港澳、京沪、沪昆、常台等高速公路交通流量集中，部分地区流量增长40%至200%。

相关部门也加紧了人员配备。“浙江省4300名公路路政人员、21600名收费员、8250名高速公路服务区工作人员全部停休。”浙江省交通厅负责人说。

为了缓解拥堵，沪杭甬高速宁波管理站在收费广场用喇叭广播，提醒车辆司机提前准备好通行卡并摇下车窗，在通过收费口时以最快的速度递给收费员。“我们算过，如果司机都能这样做，那么一辆车通过至少可以快5秒钟以上，3辆车就又可以挤出1辆车通过的时间。”工作人员表示。

交通部门表示，上世纪 80 年代初，为了筹措公路建设资金，中国出台“贷款修路，收费还贷”的政策，打破单一的政府投资体制限制，吸纳社会资金建设公路。

来自交通部门的数据显示，近 10 年，中国公路总里程由 176 万多公里增长到 410 万多公里，其中高速公路由 2.5 万多公里增加到 8.4 万多公里，跃居世界第二位。但另一方面，中国 95% 的高速公路、61% 的一级公路、42% 的二级公路是靠收费政策建设的。

近几年的全国“两会”上，一些代表委员提出，收费公路制度应当改革。今年初，中国第一条高速公路沪嘉高速长达 23 年的收费之路画上句号，实现了“高速公路免费”零的突破。

“只省了 40 元，但不收费的感觉实在太好了！”30 日零点，济青高速济南北收费站，第一辆免费通行驶出的私家车车主董先生说。

不过，几小时后，许多网民就在微博上表示后悔。“省了几十元过路费，但是多花了不知多少汽油费，为了免费上路不理性。”

长假首日高速公路变成“龟速”，已经开始引发公众对高速公路到底该不该免费、该怎么免费的讨论。

一些乘客认为，造成拥堵的不仅仅是人流量爆棚，管理手段没有跟上也是原因之一。“长假八天都免费，第一天上路就不应该发卡了，发卡才是堵车的原因。”

新闻二

国庆长假高速公路堵车现象普遍 拥堵不能全部怪“免费”

来源：大江晚报

今年中秋、国庆 8 天长假，是我国第一次实行中小型客车高速公路免费通行。全国各地的高速公路，在长假首日开始，都出现了不同程度的拥堵，也引起了全国媒体的关注。9 月 30 日和 10 月 1 日，记者两次驱车前往芜湖长江大桥及周边高速公路，亲身体验高速拥堵情况。记者发现，高速拥堵绝非像某些专家而言是“免费”惹的祸。

原因一：国庆长假集中出行

记者 9 月 30 日上午，从芜湖出发，经过长江大桥和合巢芜高速，前往合肥。平时只需要 2 个小时左右的路程，记者历经 3 个小时才到达目的地。开始最为担心的长江大桥没有出现堵车，但是在高速上经历了三次堵车。分别是在两个隧道，以及一处高速施工工地。每次堵车均延误 20 分钟以上。

10月1日上午，记者再次经过长江大桥前往无为县。由于大量小型客车驶上大桥，整个大桥上密密麻麻全是汽车。一些大型货车行驶较慢，而小汽车基本上占据了所有车道而无法超车，因此也导致通行极为缓慢。记者计算了一下，上午10点记者上桥，直到近10点半才驶下大桥。

分析这两次拥堵的原因，基本上都是由于国庆长假，市民驾车集中出游，导致高速公路和大桥上的车流量激增。记者多年在合巢芜高速行驶的经历，还是第一次遇到这么多汽车。但记者和身边许多车主交流，他们普遍表示，选择出行与“高速免费”关系不大：“平时工作很忙，国庆长假难得能有机会出游，所以一定要抓住。”选择到徽州度假的姜勇对记者说，即使高速不免费，也肯定会出来玩的。“高速那点过路费，和旅游的花费比起来，只占到很少部分。国家免费了，我们高兴。但是出来玩，不可能因为是省这点过路费。”

由此可见，解决拥堵，需要审视的是目前的集中放假制度，而非反思“高速免费”。

原因二：车主抢道素质欠佳

9月30日，记者经历的合巢芜高速拥堵，有一定的客观原因。在两个隧道，一般只能有一个车道通行车辆，大量的汽车只能被堵在隧道外，等待通行，结果造成堵车。而在高速施工工地，因为施工也只能有一个车道通行，因而造成拥堵。

但是记者发现，部分车主素质不佳、抢道，也是造成高速拥堵的一大原因。记者看到，合巢芜高速是单向双车道，在两个隧道口，如果两个车道的汽车有秩序的等候，依次进入隧道，堵车时间也不会很长。但是大批车主却行驶到了应急车道，使得隧道口形成三股车流抢进一个车道的情况，堵车问题因此更加突出。

交警部门对记者表示，抢占应急车道，一旦发生交通堵塞甚至事故，还会影响警车疏导、救护车和救援车的抢救等，是具备很大隐患的交通违法行为。

原因三：高速免费依然发卡

最让很多车主不解的是，既然高速公路已经免费，为何还要在收费站发卡？此前，相关高速公路管理方在向记者通报时，就强调了在长假期间，虽然高速免费，但是依然实行“上高速领卡，下高速还卡”的政策。但芜湖所有的高速公路都没有向记者解释实行这一条规定的原因。

从实际情况来看，这一发卡政策，确实延缓了汽车通行时间，在高峰时段，容易造成拥堵。记者看到，在没有实行发卡的长江大桥，车辆自由通行，因而通过效率大大提高。

令人欣慰的是，记者也看到了有关部门为了减少拥堵而采取的改进措施。在雍镇收费站，工作人员走出收费亭，拿着收费卡快速发给通过的车主，以提高速度。在国内部分拥堵高速，有些时段已经实行了免卡通行。

请阅读以上两则新闻，围绕下面的问题，写一个 A4 纸一页以内的 memo，并于本周六（10 月 13 日）晚上 24 点前发到相应的小课助教邮箱，邮件主题统一命名为“经原小课第 6 周 memo”

（1）你认为免费是造成“黄金周”期间高速拥堵的原因吗（提示：你可以预习第五章中“弹性”的内容并尝试运用其回答这个问题）？

（2）“黄金周”期间高速应该提价还是降价（提示：你可以利用你认为合理的理论和模型进行解释）？

（3）你认为还有什么方法可以解决高速拥堵的问题？