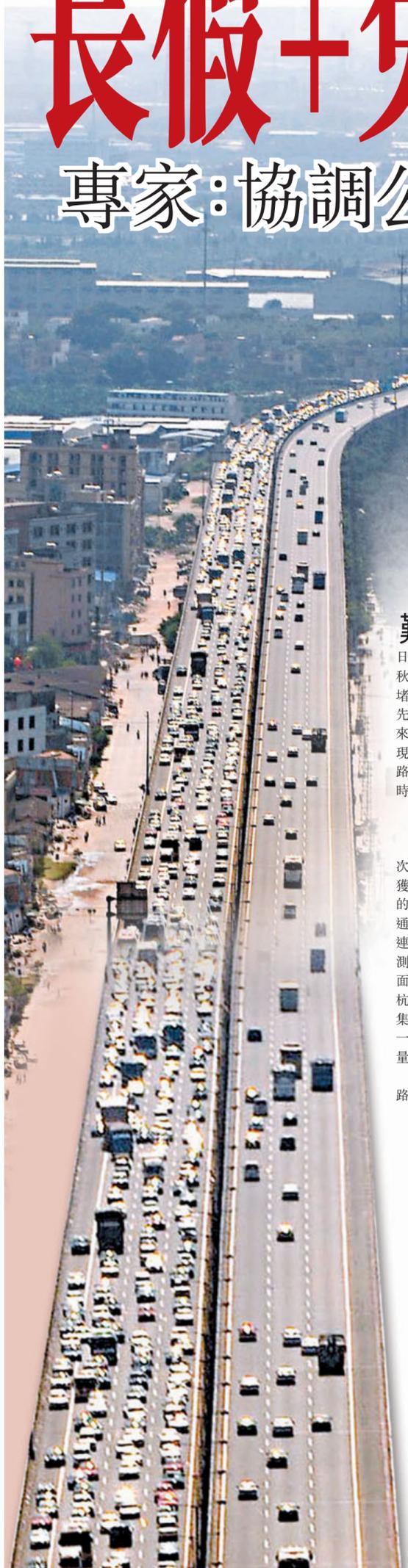


長假+免費⇒世紀大堵車

專家：協調公路網和假日制度是疏導關鍵

黃金周
反思系列

三之一



今年中秋、國慶難得的「黃金周」8天長假，內地實行了重大節假日中小型客車高速公路免費通行的新措施。從「黃金周」首日凌晨起，全國16省24條高速公路就開始經歷「史上最堵」：京滬高速天津段出現大批車輛擁堵，京滬大動脈宛如停車場，廣深高速堵得廣東公安出動直升機執勤。好端端一個黃金周長假卻引發「世紀大堵車」，不禁讓人反思：此次罕見擁堵究竟是假期出行人群過於集中，還是免費高速惹的禍？有專家認為，更妥善地將全國的高速路網和當下實施的假日制度二者進行有效協調，才是當下最應直面疏導的關鍵所在。

■香港文匯報記者 李叢書

難得的中秋加國慶大長假，卻讓家住廣州的李先生一家懊惱不已。9月30日是「黃金周」首日，李先生和家人從廣州駕車準備回湛江老家過中秋，結果車子剛開上廣佛高速，就遭遇嚴重交通擁堵。車子半小時能往前「挪」一公里已屬幸事，李先生說最悲劇的是他在副駕駛位上睡了半小時後醒來，車子無法前行，無聊睡去再次醒來的時候發現，車子仍在原地！最後，李先生一家只能在高速路上賞月與家鄉的親人遙相思念，原本只需短短5小時的回鄉之旅創下了16小時的最高行車紀錄。

集中出行癱瘓高速

李先生一家「黃金周」堵在路上的遭遇，只是這次國慶長假出行大塞車的一個縮影。記者在採訪中獲悉，從黃金周首日到返程，不僅廣東，全國各地的高速公路，均遭遇了超過以往任何一次的嚴重交通擁堵，各個交通服務區也處於滿負荷運行狀態，連交通事故也是頻頻發生。交通運輸部路網中心監測顯示，全國大中城市的返程高峰從10月6日14時全面開始。北京、上海、廣州、天津、武漢、西安、杭州和深圳等城市進程方向車流增長迅速，車流密集路段再現車龍長達1公里-7公里不同程度的擁堵。一些城市道路與高速公路相交匯和連接線的交通流量將持續高位運行，可能持續到8日凌晨。

暢通無阻本是出行的最低要求，但在見過了高速公路變停車場，高速成龜速後，才發現最基本的暢通

無阻，居然變成了可望而不可及的夢想。黃金周變成堵車周，不單是車堵在路上，出行的人心裡更堵，最簡單的假期出行，都成為一種煎熬，這讓難得有機會出行的國人情何以堪？

為錯開返程高峰時段，廣州的霍先生向本報記者爆料說，由於在出行時被「堵」怕了，他不得不縮短了兩天旅遊時間，在3日就匆匆駕車返回廣州；而他的朋友高女士，則選擇在5日凌晨零點駕車返程，雖然錯開了白天的車流擁堵，卻把自己和家人折磨得一夜沒合眼。

專家：免費上路值得肯定

在中山大學社會學系教授劉祖雲看來，為時8天的全國公路小型客車免費政策值得載入史冊：這既是公路公益屬性「回歸」邁出的實質性一步，也是收費公路首次經歷全國性的免費「剛需大考」；其重要意義不僅在於證明中國公路免費可行，更為日後收費公路深入清理整頓和改革照亮了前進方向。但必須看到的是，免費高速公路的擁堵只是全國假日制度的「副產品」。高速公路擁堵的車流，一定程度上反映了全社會對休閒的飢渴，以及亟待釋放巨大內需潛力，是奔往小康路上的人們追求深層次幸福的「擁堵」。

因此，劉祖雲表示，從長遠看，作為全國假日制度的「從屬制度」，公路小型客車重大節日免費政策日後也應當與假日制度的改革與時俱進，更加適



■本週黃金周，原有「龜速」罵名的高速公路慘變「停車場」。本報廣州傳真

交通專家倡全國路網統一管理



根據中國公路信息服務網路網運行監測，9月30日16個省份有24條路段最為擁堵，之後車行緩慢的省份和路段逐天減少，雙節第六天車行緩慢省份又開始上升，7日會出現更多路段行駛緩慢的情況，高速路在長假期間呈現「兩頭大、中間小」勢頭。中山大學港澳珠江三角洲研究中心教授鄭天祥（見圖）表示，高速路呈現「兩頭大堵車、中間小堵車」的情況與高速免費密切相關。如果沒有7座（含）以下客車免費通行政策，高速路可能也會出現堵車的情況，但應該不會出現如此嚴重的堵車狀況。他認為，免費通行治堵的關鍵是要搞好配套措施，更要優先發展公共交通。

優先發展公共交通

鄭天祥教授分析說，國家實行高速公路節日免費

費通行的初衷，是希望重大節日群眾回家之路更順暢。從理論上說，免收費可使客車通過收費站的時間大大減少，進一步緩解交通擁堵。然而，免費之後會使本來不需要上高速的車擠上高速，還會使近距離行駛的車輛也上高速，這樣便會導致進一步的擁擠，節日高速公路免費通行使原本就脆弱的「黃金周」高速公路運營力趨於崩潰。

除此以外，免費出行政策還刺激着原本沒有駕車出行計劃的車主。自駕遊的遊客必然會因此明顯增多，並使他們的活動範圍半徑強勁擴大。

疏堵需「三管齊下」

「節日高速公路免費通行是以人為本、為民服務的實際舉措，反映了政府公共服務創新的一個方向。『黃金周』首次實行，效果如何是接下來如何繼續推進的參考。」鄭天祥表示，下一步關鍵是要搞好配套措施，在實施細則、保障措施、車輛分流上下功夫，建立各部門聯動機制，合理引導車流。

據他介紹，香港、新加坡、東京等國際大都市，小汽車擁有量都比較大，城市公共交通出行分擔率普遍在50%以上，高的甚至達到70%。中國大城市公共交通出行分擔率平均只有20%左右。「從這點出發，應該採取有效的措施優先發展公共交通。」

他還表示，借鑒國外的經驗，推進高速公路的電子收費是解決高速公路擁堵問題的主要方式。如果全國路網統一管理、收費、監管，不僅可以大大降低民眾走高速的成本，還可提高通行效率。



■隨着「雙節」接近尾聲，一些高速公路路段再次形成擁堵。圖為駕車出遊的民眾在京港澳高速公路上休息、就餐。中新社

正方
@于鐵成（知名媒體專家）：國慶高速路免費，是德政，亦是百姓心願。事實證明，擁堵並非免費惹的禍，而是取消五一長假所致，建議恢復「五一」長假，為國慶慶典。
@王燦（財新傳媒主編）：高速公路免費出現擁堵，說明自駕消費潛力巨大，有利於GDP。建議中央收購一部分高速公路，組成全國幹線高速公路網，然後免費。

反方
@李稻葵（清華大學經濟管理學院教授）：長假高速免費是世界愚蠢政策的新紀錄！現在的中國駕車出行者屬於較富裕階層，可以宣佈長假高速漲價50%，所有增加的收費可以用來扶貧辦學。
@薛兆峰（經濟學家）：任何單項的價格管制，都不可能改變人們的貧富狀況，而只能製造混亂和浪費，並達到「儼然追求公平」的效果。

專家之言 管理有缺失 不能只指責國民



「雙節」首日，各地不斷傳來高速公路擁堵的報道，有不少民眾認為「免費」新政是造成高速公路大面積堵車的主要原因，甚至有人質疑高速公路重大節日免費是「餵主意」。中山大學社會學系教授劉祖雲（見圖）對此認為，隨着經濟的發展，家用轎車的增加，道路交通壓力在所難免，特別是一些新手上路，違章駕駛普遍，更成為高速擁堵的直接原因。交通部的監測顯示，交通事故佔全部公路阻斷事件的80%，成為路網運行壓力較大的重要原因。另外，首次實行高速免費，還折射着各類社會問題。

「這次中秋國慶長假是第一次實行高速免費，我有點擔心這也是最後一次實行，因為免費的代價太大了。」免費造成需求「撐破」供給的例子並非沒有。劉祖雲回憶起，2009年11月，廣州亞運會實施地鐵免費政策，首日便迎來廣州地鐵史上最大客流，並發現出行秩序一團糟，還隨時可能出現踩踏事故，第五天政策便被叫停。「這已經不是要錢，而是要命的問題了。前車之鑒不應該健忘。初衷是減少大家的出行成本，結果是大家都不走了；初衷是降低過路費，結果是無路可走了。」

堵車成因更多是人為

他認為，政府在高速免費時為防止擁堵做了很多預案，相關部門和工作人員放棄休息上陣疏堵，如臨大考，但是造成擁堵的原因更多是為人的。例如，30日零時開始免費，29日晚上肯定就會有不趕時間的剎車停下來在收費口排隊等候着免費政策了，即使呼籲大家「不要等」以免造成無謂的擁堵也無濟於事；新手上路、違章駕駛，使原本已經全線飽和的高速路事故頻發，運營癱瘓，據交通部監測顯示，這次「黃金周」交通事故佔全部公路阻斷事件的80%；還有不少車輛為求方便快捷在非緊急情況下在應急車道、路肩、上停車和超速行駛，這在一定程度上也造成了救援作業車輛無法及時到位疏堵的尷尬情況。

「免費高速折射出社會百態，新老車主不顧車況好壞、他人利益一股腦地往高速上擠，最終使自己的出行效率大打折扣。」然而在利益取捨面前，普通老百姓不看宏觀也不看微觀，只看直觀，只要是不用付出任何代價就能免費獲取一項對自己有利服務，自然就會趨之若鶩，這也是人的本性使然。「我們不能一味指責國民愛貪佔小便宜，也應深刻檢討政府管理責任的缺失。」



■擁堵不堪的高速路上，有群眾索性遛狗。本報廣州傳真

專家析黃金周五大「堵因」

- 1 內地帶薪休假制度不夠完善，導致數萬人集中出行；
- 2 高速免費政策引發部分人群集中出行；
- 3 交通管理部門對高速公路上車流信息預警不足、應急預案不夠充分；
- 4 部分駕車者隨意超車、搶佔應急通道等不文明行為，導致車禍摩擦頻發，人為加劇擁堵；
- 5 國慶、中秋兩大節日相連引發出行人流疊加。