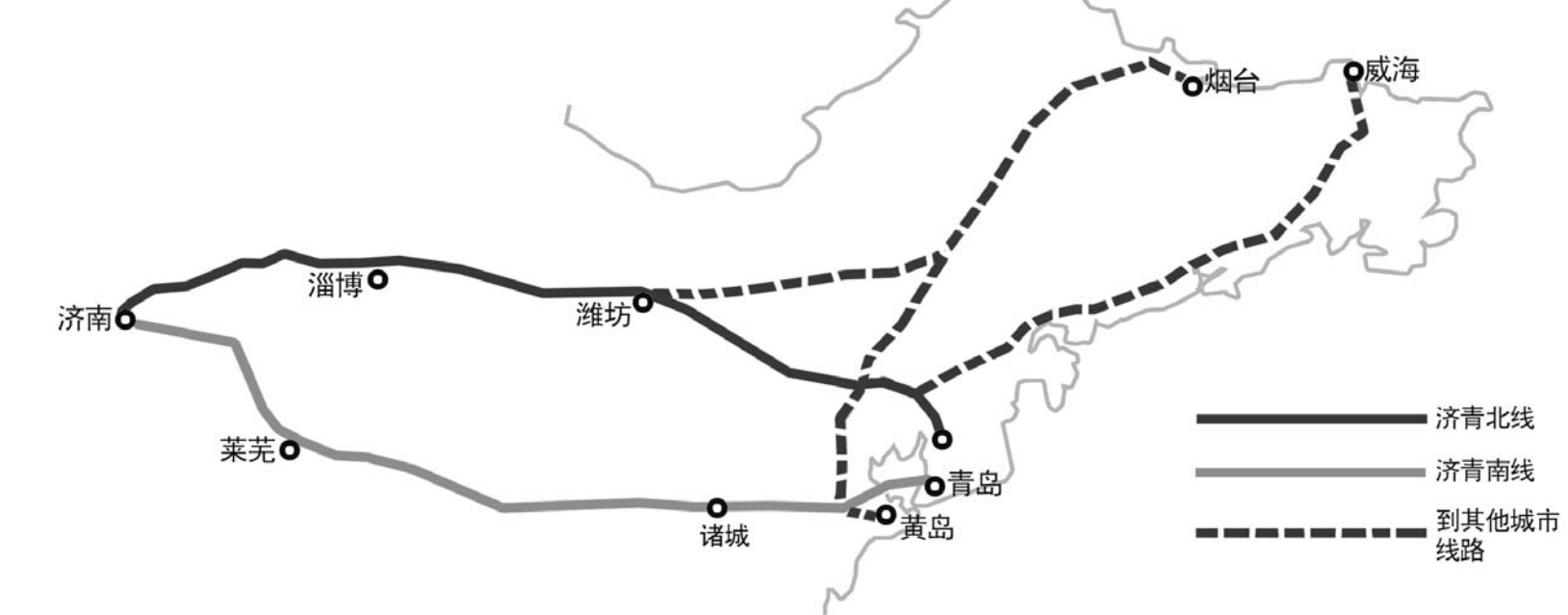




求解济青高速“南冷北热”

专家建议北线涨25%，南线降25%

认为一涨一降可化解济青高速“南冷北热”尴尬



本报济南11月20日讯(记者 杨传忠 李虎)“在平衡相关利益基础上,如果能将济青南线通行费标准降低25%,而北线提高25%,将有效化解‘南冷北热’的尴尬局面。”山东交通科学研究所交通经济研究室主任郭林20日告诉记者。“南降北升”后,青岛至济南以西全部车辆,威海方向70%、烟台方向50%以上车辆将改走南线,北线压力将得到有效分流。

11月14日,青银高速K296

公里章丘段(原济青高速北线),一辆液化天然气车的追尾事故让这条拥堵不堪的高速封闭长达15个小时。由于长期超负荷运行,今年1-10月,济青北线累计发生事故1387次,其中影响交通的事故1290次,危化品车辆事故达25次。

“济青北线挤成一锅粥的同时,我们却很无奈地看到,济青南线(青兰高速)却没有几辆车。”郭林说,“目前,济青南线的利用率仅为19%还不到,而

北线超负荷50%以上,唯有利用价格杠杆调整南北两线的车流量分布,才能有效缓解济青北线交通压力。”

怎么调,调多少?据相关部门前期调研,由于济青高速南北线属于不同的部门运营管理,提价降价均关系到多方利益。“在平衡各方利益的基础上,我们最终提出了‘南降北升’25%的折中调价方案。提高济青北线价格,同时降低济青南线价格,使车辆经经济效益等

于或大于行驶济青北线,北线压力自然分流到南线上。”郭林告诉记者。

根据建议,济青南线通行费标准将在目前客车收费0.4元/(标准)车公里、货车0.08元/吨公里(不计超载)的基础上并降低25%,即客车变为0.3元/(标准)车公里,货车变为0.06元/吨公里;相应的济青北线提价25%,收费标准变为客车0.5元/(标准)车公里,货车0.10元/吨公里。

相关新闻

南降北升省去北线扩容资金

由于济青高速北线的交通量已经饱和,运载能力下降明显,对经济产生了严重的束缚。如何破解老济青行路难,让它重新焕发青春成为摆在人们面前的一道难题。此前,我省社会各界不少人士纷纷建议尽早拓宽济青北线,或者在南北线中间重新修建一条“济青中线”。

“南线利用不起来,着实是我省一笔巨大的资源浪费,如果再修新路或拓宽则需要再耗费巨资,最快、最容易破解‘南冷北热’尴尬境地的手段,就是利用市场,利用价格杠杆来调节。同时,南线分流还可以节省北线扩容或者新建济青中线的大量投资。”山东交通科学研究所交通经济研究室主任郭林呼吁。他建议政府尽快出台措施,联合多部门下猛药,降低南线或者提高北线通行费收费标准。

本报记者 杨传忠 李虎

南降北升,济青间通行费差50元

“济南以西”车辆到青岛或都将走南线

本报记者 杨传忠 李虎

交费 大部分货车可节省百元以上

按照济青北线通行费标准提高25%,南线降低25%的方案,记者测算了一下“南降北升”后的通行费差异。发现小客车走南线最高可节约70元,而大部分货车则要节省百元以上。

按照小型客车计算,济南至青岛走济青北线通行费140元,南线90元,走南线要节约50元;济南至黄岛走北线通行费165元,南线95元,节约70元。济南至威海走北线通行费235元,

南线195元,节约40元。济南至烟台走北线通行费195元,南线180元,节约15元。

而货车更将是最大的受益者,以五类货车计算,济南至青岛走济青北线通行费455元,南线290元,走南线节约165元;济南至黄岛走北线通行费530元,南线315元,节约215元。济南至威海走北线通行费760元,南线645元,节约115元。济南至烟台走北线通行费640元,南线585元,节约55元。

调价25%后通行费变化

济南至青岛			
	里程	客车通行费	货车通行费
北线	282公里	140元	455元
南线	295公里	90元	290元

济南至黄岛			
	里程	客车通行费	货车通行费
北线	340公里	165元	530元
南线	313公里	95元	315元

济南至烟台			
	里程	客车通行费	货车通行费
北线	442公里	195元	640元
南线	522公里	180元	585元

济南至威海			
	里程	客车通行费	货车通行费
北线	513公里	235元	760元
南线	565公里	195元	645元

预测 济南烟台方向半数车辆转南线

经过交通流量调查,目前青岛、黄岛、威海、烟台四个节点至济南间的车辆,行驶济青南线的仅有不到19%左右。不行驶济青南线的主要原因就是南线坡道较多,车辆爬坡费油,下坡易出事故,行车效益低。

郭林说:“如果按照该建议执行,可导致‘济南以西’至青

岛方向全部车辆和威海方向70%、烟台方向50%以上车辆转入济青南线,届时‘南冷北热’将得到有效改善。”

同时,济青北线原先潍坊以西到青岛、威海的车辆,从胶州以东到东营鲁北方向的车辆,在北线涨价后将改走荣乌高速,有效分流北线车辆。

观点 用价格杠杆调节车流应成常态

“用价格杠杆来调节车流量,在北京、河北、天津等省市已经采用,他们的高速路收费标准是有变动的,不像我省路网(小客车)全部都是4毛钱。”山东交通科学研究所交通经济研究室主任郭林表示。目前来说,我省还未尝试调整局域路网收费来分流车辆,所以济青高速“南降北升”在大多数人眼里还是个新鲜事。

“对于高速公路来说,收费不仅仅是收钱,还有一个调控

功能。”山东交通专家许云飞表示。他甚至建议取消重大节假日小客车免费通行政策,认为违背市场规律,在节假日出行高峰免费就是人为添堵,“应该用价格杠杆来调控道路通行量”。

经济学家茅于軾也在微博上表示,路上堵车说明道路的供应和需求脱节。“说到底价格是起到作用的结果。要想解决这个问题,从根本上看,必须使价格恢复在道路供应和需求中应起的作用。”