

免费加剧多地高速路拥堵,政策再引争议

# 别拿堵车当取消免费借口

本报记者 任志方 刘帅

高速路免费政策给不少私家车主带来了实惠,但客观上也加剧了黄金周期间的交通拥堵。部分路段堵车长达几十公里,被堵住的车主有的无奈下车踢起了毽子、遛起了狗。争议也由此而起,有人认为堵车都是免费惹的祸,堵成这样还不如恢复收费。专家认为,免费并不是拥堵的根本原因,恢复收费也并非治堵之策。

## 争议 | 堵车是不是免费造成的?

“中秋、国庆节人气最高的景点在哪里,答案是高速路。”近日网上流传的一句调侃反映出高速堵车带给车主们的困扰。

9月30日免费首日,全国共有北京、上海、浙江等16个省市24条高速路发生较大规模拥堵。不少网友在微博上发起了牢骚。“都是堵车惹的祸!”“早知今日拥堵,何必当初免费!”

清华大学经济管理学院教授、博士生导师李稻葵,在微博上的言论更是一石激起千层浪。“这是世界愚蠢政策的新纪录!价格是社会协调机制,高速免费等于动员大家一起上路堵车!”李稻葵的这一言论被网友大量转发评论。截至1日晚9时,转发已超过8697次,评论5600多条。其中很多评论并不赞同李稻葵的观点,认为“堵车并不都是免费造成的”。

## 分析 | 免费只是拥堵的叠加因素

的确,同样是免费,有的高速路却很通畅。

网友“杰克索”在微博上这样描述自己的回家之旅,“我要说的是,高速不收费真是太爽了。除了路上两起事故,还有在济南外环上堵,其他都是在100迈以上。我用我自己的亲身经历告诉大家,免费真的是好事情。”

“高速堵车并没有想象中夸张。”网友“陈国权”认为,全国那么多高速公路,有的堵车也属正常,节假日之前堵车更是正常。没必要渲染高速堵车是免费造成的。

这种情况并非个例,我省免费首日车流量虽然增加了两倍,但路网也是基本畅通的,全省高速路未出现大规模拥堵。可见,即便免费,也不一定就会拥堵。免费并不是造成堵车的必然原因。

据公安部交管局1日晚间发布的信息,1日全国各地高速公路和省干线交通正常,未发生长时间、长距离交通拥堵。全国各地交通流量特别是高速公路交通流量较9月30日明显回落。

1日,中国社会科学院城市发展与环境研究所原所长牛凤瑞分析,“免费只是拥堵的叠加因素,更多的在于我国高速公路本身就比较拥挤。私家车数量激增、经济发展等因素刺激出行的公众人数增多才是拥堵的根本原因。”他认为,面对飞速增长的汽车数量,中国公路建设力不从心。

## 呼声 | 不能将恢复收费当成治堵之策

1日,网友“世纪荣华”在微博上记录自己的行程,“今天北京到曲阜550公里,早6:30出发,下午1:30到,全程除了沧州和济南两处由于车祸造成的短暂拥堵外,还是比较顺畅的。支持免费通行。”

网友“醒来很幸福”认为,高速免费归根到底还是老百姓受益。牛凤瑞也认同这样的观点,高速路免费是让利于民,最终受益的还是老百姓。

“高速公路让利于民是社会和谐的举措之一,不论是否拥有私家车,都应该看到这个决策的积极性。很多有利于民的政策,都或多或少会产生一些消极的影响,我们更应从长远利益权衡利弊,不能因噎废食。”网友“独立西行”认为。

人民日报官方微博发表言论表示,“黄金周”的拥堵,是堂国情教育课:发展起来的问题,一点不比不发展少;改革面临的挑战,一点不比不改革小,但不能因此停滞,正如不能将弃用汽车、恢复收费当成治堵之策。



9月30日,之前预期会暴堵的老济青高速部分路段并不算拥堵。本报记者 周青先 摄

●专家观点

## 提前预案 优化操作

如何让免费的积极政策减小或者避免负面效应呢?

中国社会科学院城市发展与环境研究所原所长牛凤瑞表示,“政府应该优化服务,比如及时公布可能拥堵路段及车流量变化等状况。这次刷卡可能政府用于统计车辆次数及车流量变化,以供下次参考用,但一定程度也加剧了拥堵。希望以后实施时能加以考虑,优化刷卡政策或者去掉刷卡操作。”

本报记者 刘帅

## 否定免费政策 是因噎废食

中国道路协会秘书长王丽梅表示,节假日小型客车免费通行高速是民意所在,呼吁高速免费的声音一直很强,毕竟它让民众得到了实惠,同时也拉动了旅游消费。目前,该政策的实施还处在摸着石头过河的时期,无论是政府职能部门还是民众。任何政策都是一把双刃剑,大家应该理性看待问题,造成车辆拥堵的原因很多,不能把免费当成根本原因,因暂时的拥堵就呼吁取消是因噎废食的表现。

据《京华时报》

# 否定免费政策 是为公路高收费撑腰

本报评论员 金岭

## 双节 天天谈

这几天一些高速公路免费后出现的拥堵现状,引发了对假日高速免费的争议,其中一方的观点是彻底否定免费政策,其代表就是清华大学教授李稻葵先生。

如果孤立地看,其理由可能有一定道理,但放在公众对降低高速收费强烈预期的背景下来看,反对假日免费就显得很荒唐。高速拥堵绝不能成为否定免费通行的理由,以免免费期间出现的某些乱象来否定免费政策,既错过了交通管理部门积极回应民众期待的善意,也是一种因循守旧、因噎废食的态度。

免费后一些高速公路是出现了一些拥堵,有的还很严重,但抓住一个具体问

题就从根本上否定政策本身,这很难让人信服。拥堵的真正原因,其实大家心里都很清楚,表面看是免费政策带来的,但实质上是长期高收费造成的,正是因为日常的高收费令不少人望而却步,并极大地增加了经济社会的运行成本,公众才对假日免费的时段这样看重,都是在为怨声载道的公路高收费撑腰,是为当下利益格局中的巨大获益者壮胆。这样说并不否认李稻葵先生所提问题的价值,也没有

否认一些车主公共素养欠缺加剧了免费通行的压力,但最根本的原因不是这些,而是长期以来交通事业尤其是高速公路公益属性的缺失,已经很难满足公众对公共服务水平不断提高的新期待。

李稻葵先生作为知名的经济学家,对于高速免费政策,此前他应该有多种渠道发表自己的反对意见(比如利用他颇受关注的个人微博等),但在免费政策发布后的较长时段里却没听到他的反对声,而免费后出了一点问题,他就立即大表反对之声,这很难说是一种严谨而负责任的态度,也有一种因循守旧的粗暴。当然,学者发表自己的见解,不一定都要和民意吻合,这样要求一个学者也过于苛刻。但应该看到,公众长期对高速收费的不满,不完全因为多花钱的问题,至少还表达着两个方面的诉求,一是对高收费加

重经济社会运行成本的不满,二是对扩大包括高速公路在内的公共服务范围的渴望。作为学者,尤其是经济学家,仅从经济学的一般常识出发简单否定假日免费政策,而不充分考虑这个背景,这至少是看问题不完整吧?

假日免费,是人们期盼已久的政策,此前舆论曾多次呼吁,交通部的政策其实可以视为对民意的积极回应。假日免费毕竟是第一次,出现各种各样的问题是难免的,如果以此为据简单否定政策本身,高兴的恐怕只有高速公路公司吧?

虽然不宜鼓励人们超越初级阶段的国情对公益性事业提出过高的福利性要求,但要知道,一个国家长期靠市场自身的力量解决高速交通的格局总有改变的一天,我们现在要做的,是逐步创造条件让这一天早日到来,而不是寻找这样那样的理由和借口拖一天是一天。

双节 绘

A04 重点 编辑:张鹏飞 2012年10月2日 星期一 组版:颜莉

免费之争