

# “撤站”后车辆通行费有升有降

## ETC取整到分 费率总体负担不增加 享九五折通行优惠



首席记者 曹刚

从今年1月1日0时起,全国487个高速公路省界收费站全部取消,包括上海所有9个省界收费站——G2安亭、G15朱桥、G40沪苏、G50沪苏、S26沪苏、G15沪浙、S32沪浙、G60枫泾、S36亭枫。

切换新系统后,省界实现不停车便捷通行,其他收费站ETC车道的比例也大大提升。然而,部分客车和货车的车主最近感觉通行费变贵了,究竟是“变相涨价”,还是“个别感受”?收费站出入口本应更加通畅,部分道口却变堵了,又是为什么?暂未安装ETC设备的车辆,还能免费申领吗?

### Q&A 为何取消省界收费站?

提高通行效率

开车在高速公路跨省而行,可畅通无阻

为了一个字:“快”,提高通行效率。

取消省界收费站后,开车在高速公路跨省而行,可畅通无阻——道口消失,主线拉直,沿途新建的众多ETC门架负责分段计费。

其他收费站虽未取消,“喇叭口”状道口仍在,但普遍将ETC车道的比例提升到了80%以上。当更多车辆选择ETC车道通行,高速公路收费站的理论通行效率更高。

需强调的是,“省界收费站”指两个相邻省份交界处的高速公路收费站,数量只占全国所有收费站的一小部分。比如上海,取消9个省界收费站后,还有G2江桥、G50徐泾、G40向化公路等其他收费站多达104个。

### Q&A 部分道口为什么更堵了?

混合车道排队长

没装ETC的车辆排错道会影响多条车道

据上海交通管理部门统计,目前在高速公路通行的各类车辆中,已安装并激活ETC的,占比超过60%;而各个收费站的ETC车道比例已达80%。这就意味着,剩下近40%的车辆要去挤不足20%的混合车道(人工+ETC),可能导致部分混合车道前排起长龙;进入“喇叭口”的速度也会变慢,继而影响ETC车道快速通行。

车辆没装ETC也能上高速,但只能走混合车道,不享受通行费优惠,也无法通过ETC车道。一旦排错道,会影响多条车道。

解决方法有二:更多车辆安装并激活ETC设备,与ETC车道的比例相匹配,通行效率将有效提高;还没安装ETC的车辆,进收费站前务必看清标识,选择混合车道,不影响其他车辆正常通行。

### Q&A 人工道为何变身混合道?

ETC车辆通过可自动抬杆,无需拔卡领卡

兼容性强,高峰时段可增派人手缓解拥堵

细心的车主也许已经发现,今年起,上海高速公路收费站的“人工车道”不但明显减少,还统一改名为“混合车道”,图标一般显示为“ETC/人工”。

这类车道以前只能“纯人工”操作,ETC车辆通过时,需要工作人员帮忙刷卡,不会自动抬杆。改名后则兼具自动和人工两种功能,即便ETC车辆不留神走到“混合车道”,道口也能自动识别,无需驾驶员拔卡或领卡。

“混合车道”的另一个好处是兼容性强。在某些高峰时段或拥堵路段,交通管理部门可及时增派人手,把部分ETC车道灵活地变成“混合车道”,以解燃眉之急。

上海去年共改造571条ETC车道,全国改造48211条,都具备ETC功能,也可加配人力,改为混合车道。

### Q&A 现在还能免费办ETC吗?

可以继续免费申领,正常享受优惠

线上申请或在交通卡公司线下网点及银行办理

上海市公共交通卡股份有限公司新闻发言人王剑介绍,目前,本市车主可继续免费申领ETC设备,并正常享受高速通行的九五折优惠。

可以线上申请办理,渠道包括“上海交通卡”APP、“上海公共交通卡”微信公众号、建行、工行、农行、中行、交行、招行、兴业、浦发、农商行等银行APP以及“支付宝”APP中的“车主服务”页面;也可在交通卡公司线下66个网点和400多个银行一站式网点办理,不必都挤到同一个办理点(具体可查询交通卡公司官网)。

ETC记账卡需要绑定上述银行的信用卡或借记卡。借记卡余额不足,或信用卡到期未续,会影响费用结算,导致ETC设备无法使用。

### Q&A 收费显示为何忽高忽低?

系统面临全新考验,部分地区运行不够稳定

经核实,确属错计费多收费的,必须全额退还

近日有多地车主反映,支付高速公路通行费时,出现数额异常,忽高忽低——有的显示数额为“零”,有的则大大高于实际费用。

交通运输部回应,由于全国高速公路联网运行刚进入第一周,清分结算、稽查管理和特情处理等系统都面临全新考验,部分地区系统运行不够稳定。应坚持“通行优先”和“不让货车利益受损”的原则,先抬杆放行。交通管理部门会及时与当事人联系,调查核实,确属错计费多收费的,必须全额退还。同时,各地正在组织技术团队全力攻关,抓紧调试,加快改进完善。

### Q&A 能不能取消所有收费站?

这代表了未来发展方向

等ETC设备完全普及后,就有了取消可能

上海现有收费高速公路683公里,1月1日取消所有9个省界收费站,保留了104个其他收费站,ETC车道比例大大提高,但部分收费站前的畅通程度仍不够理想。要是能取消所有收费站,都和主线拉直,拆除道口,全程不用停车,将会畅通无阻。

市交通委业内人士表示,这代表了未来发展方向,取消省界收费站是第一步。现有难度主要不是技术,而是ETC设备普及率。已安装ETC的车辆,能通过沿途众多门架设备精准计费,自动扣费;但未安装ETC的,还需要在入口领CPC卡(高速公路复合通行卡),到出口再还卡交费。等到ETC设备将来完全普及后,“领卡”环节可以省去,也就有了取消所有收费站的可能。

### Q&A 高速通行费是涨还是降?

计费精度提高,更准确、公平、合理

8座9座客车,通行费降低

省界收费站取消前,客车按车型、货车按重量,结合行驶里程计费。“如今,客车收费率和系数没变,计算方法更精准。”交通运输部公路科学研究院副院长李爱民解释,多数省份以前按最短路径收费,两地间可选择多条高速公路,收费时按最短的计算。现在,门架设备可精准分段计费,走多少路交多少钱。如果选较长路段,通行费就“涨价”了。

李爱民说,计费精度提高,也会导致收费变化。以往采取“二舍八入,三七作五”取整到0元或5元;现在ETC车辆精确到“分”,其他车辆精确到“元”,交费有升有降。比如,原来应收8元,实收10元,应收12元,也收10元;撤站后,实收8元和12元,“更准确、公平、合理”。

从今年起,8座9座客车由“2类”降为“1类”,通行费降低1/3至1/2。还有省份对客车降档收费。例如,上海“2类”算“1类”,广东“4类”算“3类”,收费也低了。

货车今年由“计重收费”改为“按车轴数(车型)收费”,同一轴型,无论装多装少,都按统一标准交费。满载货物时,通行费比以前明显下降;反之则感觉收费高了。

### Q&A 门架精准计费有啥好处?

更符合“走多少路付多少费”的原则,比较合理

享受更多高速公路资源,理应支付相应通行费

截至去年底,全国共新建了24588套ETC门架,其中上海新建318套。高速公路沿线,每隔几公里就有一套门架,装有线、摄像头、服务器和存储设备,会悄悄记录车辆行迹,精确地分段计费。下高速时,把途经所有门架计算的费用相加,就是应交的通行费。

精准计费后,仍选择最短路径的,交费和原来持平;走较长路径,就会相应多交费。市交通委一名业内人士认为,这部分通行费看似“有增无减”,但更符合“走多少路付多少费”的原则,比较合理。

很多驾驶员有过类似的体验——有时候为了更快到达目的地,宁肯绕道去另一条更通畅的高速,牺牲距离来换取时间。“现在如果再遇到这种情况,享受了更多高速公路资源,就理应支付相应部分的通行费。”

### Q&A 货车为何不再计重收费?

减少停车、称重时间,提升通行效率

部分空载车辆可能因此改走其他道路,提高实载率

从今年起,货车走高速从“计重收费”改为“按车轴数(车型)收费”,也是为了更快。因为按重量收费,货车每次到出口前,都需要停车、称重,影响了高速公路出口的通行效率,与取消省界收费站的初衷也不相符。

李爱民介绍,全国各地制定的按轴收费新标准不同,但都以2018年全国高速公路所有货车的车货总重和行驶里程加权平均结果为依据——在货车满载和空载之间取平衡点,定为新标准。“满载车辆的费率明显下降;空载和轻载车辆的费率增加。建议相关企业加强运输组织,通过提高实载率,享受计费方式调整的政策红利。”

可预见的是,部分空载车辆可能因此改走其他道路,把高速通行资源留给其他更需要的车辆,提升高速公路的承载效率。

此外,全国还新建了11401套高速公路不停车称重检测系统,货车一旦超载超限,不得上高速。这里的“称重”不同以往,无需测出车货总重,只需检查有没有超重。

本报记者 陈梦泽 摄