

## 为何ETC推广后 北仑高速入口还那么堵?

货车超限超载是造成拥堵主因  
相关部门:力争本月底让拥堵明显缓解



交通、交警等执法部门集中整治行动已经开展。

“我大半个小时前出发的,到现在还堵在北仑高速路口,这种情况在早高峰时段经常遇到!”家住北仑的许女士,由于工作地点在宁波市区,她几乎每天都要和高速北仑收费站打交道。

“这个收费站原本就十分堵,集卡车多,这也不难理解。不过,去年推广ETC后,我原本以为,这样一来通行效率提升,就不会这么堵了。但事实却与想的有不小落差!”她对记者说,“复工复产以来,忙碌起来的北仑收费站似乎比以前更堵了,这究竟是怎么回事?”对此,记者进行了一番调查。

### 1 一辆货车“卡壳” 后续车流受阻

前天早上7点多,北仑收费站入口及连接线高架上车流量渐渐增大,各个收费进口车辆首尾相连,缓缓驶入车道。与此同时,交通执法及交警队员也在各个道口严阵以待。

虽然速度相对缓慢,但通行并没有受阻。此时,一辆红色车头的货车在准备进入最靠外道的车道时突然“卡壳”,无法继续通行,现场执法人员及工作人员立即上前处置,与此同时,高架连接线上红灯亮起,高架上的货车很快就首尾相接,连成长龙……

在车流最高峰的七八点时段,这样的情况不止一次出现:入口一个车道口被卡住,高架上有就一整排车辆受影响,后续车辆也就越积越多,造成了大面积拥堵,集卡车一辆接一辆,一眼望不到头。

记者 范洪 通讯员 冯叶 庄一玮 顾春波

早高峰时段,准备进入高速的集卡车被堵在高架上,一眼望不到头。▼

### 2 早高峰“客货叠加” 带来大流量

记者了解到,这个甬台温高速宁波段一期的北仑收费站,现有5进9出总共14个车道,绝大多数车道可用ETC或ITC通行,部分车道保留人工发卡模式。由于毗邻港区,这里不仅是连接宁波市区与北仑城区的重要交通节点,也承担着通往北仑港集装箱码头较大比例集装箱车流,车流量原本就处于饱和状态。

现场执勤的北仑交通执法队员告诉记者,尤其是在上下班时间段,受通勤客车和集装箱运输车辆集中进站的叠加影响,入口拥堵就更加明显,通常在夏秋季节,这个收费站入口每天早晨5点以后流量就开始逐步增加,7点左右就进入了高峰,这种情况通常要持续到上午9点,车流量才会逐渐平稳。

目前,绝大多数出入高速的车辆,包括集卡车都安装了ETC。按理说,ETC会大幅提高车辆进出高速的通行效率。但为什么长时间来,北仑高速入口拥堵并没有缓解,情况反而更加突出了呢?

### 3 货车超限超载 是当前造成拥堵主因

记者了解到,这是因为,从去年起,为了治理超限超载车辆,高速公路对货车实行了一系列全新的管理举措。

首先,上高速的货车都必须走检测通道过地磅称重,发现超限超载,将在高速入口被直接劝返。同时,如果货车有其他违法超限行为未处理的,也将被列入“违法失信清单”,同样也禁上高速。

这些车辆到了高速入口,由于无法上高速,需要调头驶离,这些情况都会减缓甚至阻断后续车辆通行,“还有一种情况:货车在称重时,因为与前车跟车太近等原因无法获得重量数据,ETC同样也无法抬杆,必须重新称重,这样的车辆也有一定比例。”高速业主单位一位负责人告诉记者。

统计显示,北仑收费站仅入口每个工作日上午时段就有近8000辆车通过,货车比例占到了三成,且主要集中在上午9点以前,换算到每分钟每车道,要通行10辆车,也就是6秒钟就要完成一辆车的通行。目前ETC车流量占总流量的近87%,而这些车辆当中,劝返车辆会达到50辆左右,比例虽然不高,但若出现一辆车“卡壳”,需要至少40秒甚至更长时间来处理,后续车辆大量排队聚集,也就随之而来。

### 4 力争本月底 让拥堵明显缓解

货车“逢车必检”,“黑名单”车辆无法上高速……这些举措原本都是为了治超护路,最终受益的其实是每一个高速公路使用者与出行群众,这原本是好事,但像北仑收费站这样比较特殊的节点,必须在管理和制度设计上花更多的心思,才能真正做到“把好事办好”。

对此,市治堵办与市交通局日前也出台了《北仑收费站及连接线拥堵治理实施方案》,通过在北仑收费站实行客货分离,优化车道设置,实行全断面称重,增加车道称重系统等方式,提升北仑高速入口的车辆流速。

与此同时,市交通执法队也在近期联合公安交警、北仑当地交通及执法部门、高速业主等单位,开展集中联合整治。方案也明确力争在10月底前实现连接线客货分离,大幅减少超限超载车辆“闯关”,让北仑收费站拥堵现象得到明显缓解。

此外,记者还注意到,为了缓解高速入口:在北仑连接线的高架上,交管部门也加强交通信号灯的管控。一旦高速路口发生“卡壳”,连接线高架上的红绿灯就将适时调整,这样一来,高速入口前的拥堵状况会有一定缓解。

### 5 治理拥堵 关键在源头和分流

有效的源头治理才是解决拥堵的根本之道。对此,业内人士也建议,针对高速公路出现的新情况,有关部门除了和管理流程和制度上有新的设计外,还应该在加强源头治理。“绝大多货车都来自附近港区,相关车辆出港区时,就应该进行一道检查,并与高速收费站实现数据互联互通。”这位业内人士表示,如果问题车辆在出发环节就能被发现,不仅能有效缓解高速入口拥堵,同时还能提高运输效率,也更低碳环保。

其次是通过高速收费杆,实现货车高速入口的分流,采取疏堵结合的办法,比如在北仑收费站周边,还有霞浦、灵峰等收费站,如果能在高峰时段,有序引导一些车辆前往,通过分流就能减少北仑入口的一定的压力,起到治理拥堵的效果。

同时,交通行政执法部门也应该对入口超限货车进行统计,对经常发生劝返车辆所在的企业进行必要的处罚,督促其自身加强管理,这也能从源头上控制劝返发生率,让高速通行效率变得更高。

