

# 网友发布“路桥费排行榜” 热晒“劫道收钱”大户

浙江椒江大桥欠债已还清,继续收费为建二桥  
济南黄河大桥收费26年还要收6年,广东大桥收费50年  
路桥费成了政府“摇钱树”?

日前,网络上一则《台州椒江大桥收费10年 欢迎曝光你们当地的“路桥费”》的帖子引发网民关注,其中发布了一个“路桥费排行榜”,浙江台州椒江大桥、济南黄河大桥等跻身“排行榜”前列。此帖一出,引发众多网民跟帖、议论,纷纷又曝光了包括广东三水大桥在内的许多路桥的收费情况。新华社记者分赴浙江、山东、广东等地,对网传的“路桥费排行榜”进行核实调查。

【核心网事】

## “路桥费排行榜”热晒猖獗“买路钱”

天涯网民“路过2011”发帖《台州椒江大桥收费10年 欢迎曝光你们当地的“路桥费”》称:浙江台州椒江大桥开通以来10年还在收过桥费,“像我这种工作及家庭都在南岸,而父母住在北岸的情况真是苦不堪言,每星期开车回一趟老家就要20元。”

网帖表示,台州椒江大桥收费10年,民怨四起,政府相关部门未作出任何合理的解释。有些民众不满这种乱收费情况,拒绝缴费,椒江大桥即联合公安岗管制收费。

网帖还附上了“路桥费排行榜”,并号召网民都来曝光当地的路桥费。截至5月18日,在这个全国“路桥费排行榜”上,浙江台州椒江大桥、浙江金华白龙桥收费站、济南黄河大桥均上榜。

该帖让众多网民感同身受,网民纷纷跟帖表示对路桥费的不满,同时也“晒”出当地的路桥费情况。网民“慕容贞”说,现在高速公路收费贵得离谱,而且车多、路差,高速不起来。收费站到周末排长队也不免费放行。网民“银子朵”说,本来就是纳税人的钱修路,交也就交了,够本就行了,凭什么还要赚我们的钱?

有网民认为,政府如果在整治路桥乱收费中没有“铁腕”,那么路桥永远都是“摇钱树”。



小巫见大巫

图/王俊平 新华社发

【记者调查】

## 大桥收费“敛财不止” 收费单位“振振有词”

### 浙江台州椒江大桥 收费竟为“建二桥”

记者来到台州椒江大桥看到,椒江大桥连通了椒江南北两岸的居民生活区域,来往的车辆非常多,收费站前用红色警示标牌写着“整治冲卡逃票检查点”。据了解,椒江大桥建成于2001年,项目总投资3.2亿元,是椒江区内沟通椒江南北两岸的唯一桥梁,自2001年12月12日起收取车辆通行费,目前日通车量为2.5万辆。根据车辆种类,收费标准为摩托车4元每次,机动车则根据车型和吨位收费标准每次10元到30元不等。

### 济南黄河大桥 收了26年钱还要再收6年

济南黄河大桥到现在已收费超过26个年头,按照《收费公路管理条例》和《收费公路权益转让办法》相关规定,已超过我国东部地区最高25年的收费期限。济南黄河大桥目前为上市公司山东高速公路股份有限公司所有资产。1999年12月,山东省政府授权省交通厅与山东基建股份有限公司(2006年更名为山东高速公路股份有限公司)签订协议,授予山东

### 广东三水大桥 堪称“收费常青树”

三水大桥是广东省超期收费站中年限最长的一个,收费起止年限从1993年11月23日到2049年9月22日,时间长达50多年。此桥的收费引起的民怨尤其大,一名网易网民说,50多年等于收了两代人的钱!国家规定经营性路桥收费最长不得超过25年。是什么原因让三水大桥明目张胆公然抗法?

记者随机采访了过往车辆,司机均表示,老百姓对于这个收费站意见很大,早就应该停止收费了。一位司机说:“这个收费站每天收入在25万元左右,收费10年,早就连本带利赚回来了,现在是让我们为椒江二桥建设付钱。”

台州市椒江大桥实业有限公司常务副总经理陶建明承认椒江大桥欠银行的钱2009年已经还清,他同时说收费还将继续,“因为椒江大桥收费与椒江二桥建设已经实行了捆绑,暂时不会停止收费。”

基建股份有限公司收取该桥车辆通行费等特许权,收费期限从1999年11月16日至2017年11月15日。

山东高速集团对记者表示,山东省人民政府2011年1月下发的全省收费公路收费站目录中,济南黄河大桥收费站仍为普通路桥收费站,运营管理部门为山东高速公路股份有限公司,收费站收费是按规定执行。

记者了解到,三水大桥由三水交通基础设施建设集团公司和澳门赌王何鸿燊旗下的香港海丰投资有限公司合资兴建,工程共投资约4.56亿元。截至2010年,三水大桥总路费收入达到7.5亿元人民币,外商投资方已有超过6000万元的纯利润。目前,三水大桥已进入纯盈利期,如按现在路费收入每天10万元左右计算,到2049年,也还有近14亿元的路费入账。

【专家点评】

## 路桥费不应成为“摇钱树”

从记者调查采访来看,被曝光的这些路桥收费似乎都有其“依据”,但有了这些“依据”就一定合理吗?当这些昂贵的路桥费成为人人诟病、万民抱怨的对象时,政府部门岂能坐视不理?

浙江杭州市社科院社会学研究所所长傅立群说,“四自”公路的产生有其历史原因:地方政府财政能力不够,借助民间力量进行公路建设。但随着城市扩容,当公路已经变成了城市道路,成为城市居民工作、生活的必经之路,并且所收取费用已经足够偿还建设资金时,再来收费就是不合理的。

山东大学哲学与社会发展学院教授马广海表示,目前济南黄河大桥继续收费对济南北扩、与周边县市经济交流造成了诸多不利影响,虽然有一些历史遗留问题的原因,但政府及相关部门应该充分重视民众的意见,毕竟黄河大桥收费超过25年是毫无争议的事实,不能因为过去的一些决策失误而让百姓承担损失。

马广海说,现在我国民众普遍感觉到出行成本已经较高,高涨的油价、路桥的收费、交警罚款都让人们出行怨言增多。中国路桥收费乱象、物流成本过高已到了不得不出“重拳”整治的时候,路桥作为公共设施,不应该再成为政府或利益集团的“摇钱树”,贷款修路收费民众都可以理解,但不能超过民众所能承受的限度,对明显不合理的收费乱象,各级政府应该重点予以清理和解决,今后如何平衡各方利益需政府做出更多努力。据新华社电