

封面头条



“货车太多了，速度根本跑不起来”……自今年9月4日成绵高速免通行费后，道路拥堵加剧的问题，成了小车司机之间的常谈。

到底哪里堵？什么原因堵？又有何治堵举措？12月24日至26日，华西都市报、封面新闻记者多次试跑成绵高速，发现在新都、青白江以及德阳等路段，货车明显增加，特别在成都绕城高速大货车准入时间段，拥堵情况更为明显。

据了解，作为四川最繁忙的高速公路之一，早在2022年，成绵高速日平均车流量就已经超过10万辆。12月27日，记者从高速运营方获悉，当前，成绵高速主线日均通行量更是达到了约27万辆。面对道路车流量激增等因素叠加造成的拥堵问题，四川交通部门对此进行了回应。

记者现场体验 青白江德阳新都段最拥堵

12月24日17点左右，记者驾车从德阳收费站进入成绵高速，行驶至青白江路段时开始拥堵，拥堵地点除了高速上下口车辆并线之外，还包括车辆追尾等因素。50公里左右路程，最终用时1小时15分钟。

12月26日18点9分，记者再次从德阳南收费站驱车前往成都城北收费站，全程43公里，导航预计用时52分钟到达。实际体验来看，最终于18点50分抵达成都城北收费站，用时41分钟。

车流激增陷堵局 成绵高速免费后

强化分析研判，制定相应工作措施
相关部门回应：



▼车流密集导致车速较慢。
德阳南服务区等待上高速的货车

记者注意到，在每天18点至19点这一时间段，成绵高速前往成都方向大货车较少，通行的小轿车与大巴车居多。有货车司机告诉记者，由于成都19点30分之前不允许货车进入绕城高速，因此该时间段大部分货车都停在服务区，并未上高速。

常年从眉山往返川北地区的货车司机周师傅告诉记者，早上7点到9点是成绵高速最拥堵的时间段，自免费后，情况更是加剧，而且明显感觉交通事故变多。

据多位驾驶员反映，除了青白江段、德阳段外，新都段

因物流园区集中，大货车上下高速多，同样是拥堵较为严重的路段。

根据记者两次体验的不同结果，成绵高速是否拥堵一方面与时间段相关，另一方面也与是否发生道路事故相关。

司机有话说 免费后多开半小时是常态

26日下午，张师傅正在服务区等着上高速，他驾驶货车长期往返于江油与成都之间，拉钢缆和砖头等物品，是成绵高速的常客。他给记者算了一笔账，成绵高速免费之后，从江油到成都来回能省下240

多元高速费用。

“免费后很多以前走108国道的货车，现在都走成绵高速了。”张师傅说，现在走成绵高速比起以前，同样的路程平均要多30分钟左右才能到。以往晚上10点以后道路就没那么多车，如今可能要延迟到晚上12点左右。

同样跑货运为生，从安徽来成都的杨师傅说，“宁愿堵一点，也要省点钱。”

家在成都，在德阳上班的吴先生，如今周五回家已经不走成绵高速，而是选择走天府大道或者旌江干道。他坦言，有时候出发导航显示并不堵车，但上了高速莫名其妙就堵起来了，“进退两难。”

上班族建议 能否针对货车差别化收费

德阳市民唐女士家住城北，工作在城南，从成绵高速通勤是她的日常。12月26日，唐女士告诉记者，成绵高速免费后，给她的最大感觉就是货车增多，经常遇到货车排行，还会掉石子。前不久，她曾遇到一次货车单车事故横在路中央导致断道，堵了一上午。

“对安全问题还是比较担忧。”唐女士直言。

在网络上，众多网友晒出了与唐女士一样的遭遇。有网友表示：自从今年G5成绵段免费以来，整条道路拥堵程度大幅增加，以往从成都到江油只需2个小时，38元高速费用就能抵达，现在常常要花4个

小时，而且沿途大货车众多，有极大的安全隐患。

记者梳理发现，网友反映的问题主要集中在两个方面：道路拥堵、大货车抛洒滴漏。

对此，不少热心市民提出建议，包括“小车免费，货车收费”“重新恢复收费”“改成快速路，禁止货车通行”等。

交通运输厅答复 不能针对特定车型收费

12月27日，记者从成绵高速运营方获悉，当前成绵高速主线日均通行量已经达到约27万辆。这对于一条建成超过25年，仅双向4车道的老高速而言，可谓是相当繁忙与拥堵。

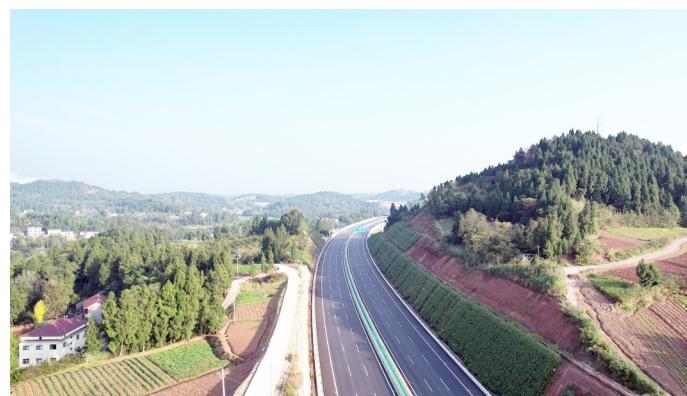
针对市民反映的意见和建议，交通运输厅在网络问政平台答复称，2025年9月4日，成绵高速公路收费到期后，严格按照国家有关规定停止收费，对通行该路段的所有车辆免收车辆通行费，货车也应当享受免费通行的权益，不能也无法只针对特定车型免费。

关于目前正在遭遇的拥堵和大货车抛洒滴漏问题，交通运输厅表示，公安高速交警部门前期已联合高速交通执法部门和成绵公司发布了《关于加强G5京昆高速公路成绵段交通安全管理的通告》。此外，有关部门对分析研判的高频率重点车辆从严进行处罚，并对所属企业进行走访约谈；联合地方交警、交通执法部门加强货车亮尾、飘洒物等专项治理；同步采取现场和非现场查处相结合的方式，加大路面显性违法行为的管控力度。

下一步，公安高速交警部门将根据成绵高速公路通行秩序和交通安全管理现状，强化分析研判，统筹社会综合治理，联合属地交通管理部门制定相应工作措施，确保人民群众拥有畅通、安全的出行环境。

华西都市报-封面新闻记者 伍勇 王祥龙 摄影报道

铜资高速全线将建成通车 川渝高速公路大通道增至17条



即将通车的铜资高速。蜀道集团供图

12月底，铜资(重庆铜梁至四川资中)高速全线将建成通车，川渝间高速公路大通道增至17条。这条设计时速120公里、双向六车道的高速公路，串联起资中、安岳等15个县、镇，将进一步提升成渝地区双城经济圈交通一体化发展水平，为成渝中部地区崛起提供有力支撑。

铜资车程缩短一半

12月19日上午9点过，记者乘车从资中西收费站出发，提前试跑铜资高速，一路双向六车道畅跑，路面平整顺直。

乐资铜成都分公司工程部部长杨俊介绍，铜资高速起于安岳县石羊镇，与铜梁至资中(重庆境)高速公路对接，经安岳县、资中县，止于资中县鱼溪镇，与

在建的资中至乐山高速公路相接，路线全长105公里，全线双向六车道，设计时速120公里。

“以前资中县只有一条老成渝高速。”杨俊说，如果开车从资中到重庆铜梁，以前需要绕道成

渝高速、内江绕城、荣大高速、大内高速、成安渝高速、广泸高速，里程达到156公里，路线十分曲折。铜资高速全线通车后，资中至铜梁的车程将从目前2小时缩短到1小时内。

助力特色农产品运输

59岁的刘国木来自资中县水南镇板桥村，是村子里最大的血橙种植户。重庆是其血橙产品的核心销售市场之一，2024年销量达2吨。

“以前血橙运到重庆走的是老成渝高速，很慢，恼火得很。”刘国木对铜资高速的通车充满期待，新高速路程更短、时间更快，果子运输效率更高，新鲜度也就更有保证。他预期，高速通车后血橙的价格将从每斤3元提高到5元，销量也会增加。

铜资高速串联了资中、安岳等15个县镇，它的通车解决了资中血橙、安岳柠檬等生鲜运输难题，蔬果产品早上采摘，中午就能送达成渝，甚至通过冷链物流

辐射全国。

值得一提的是，铜资高速全线标配“智慧云仓”服务体系，取消传统人工收费岗亭，通过交易区与通行区分离设计，实现车辆驶入前即完成计费预交易。相较于传统模式，ETC车道通行速度从每小时20公里提升至40公里，混合车道平均过车时间从30秒缩短至15秒左右，通行效率大幅提升，革新高速通行体验。

作为川渝间第17条高速公路，铜资高速也是四川省“东向出川”“西向进藏”的核心通道。项目建成通车后，将有效分流成渝高速、成安渝高速车流，缓解既有线路交通压力，进一步完善川渝地区“内畅外联”的路网结构。

华西都市报-封面新闻记者 曹菲