

热点

华快一期8月7日起零收费

上班族最高可月省近500元通勤费



■收费站已修改公示牌。

“每天往返省下20多元，一个月等于‘赚’回近500元。”对于往返于广州番禺与天河之间的上班族而言，自今年8月7日起，有一笔每月不菲的“通勤账”终于可以划掉了。近日，新快报记者从多方渠道核实确认：华南快速干线一期（下称“华快一期”）收费期限延长至2026年8月7日截止。这意味着，这条贯穿广州南北的黄金大动脉只剩最后4个月的收费期，之后将正式回归公益属性。

■采写:新快报记者 程羽

■图片:新快报记者 李佳文 程羽

曾经是“广州最贵上班路”

华快一期全长约15.6公里，双向8车道，起于番禺大桥，止于天河岑村立交，串起番禺、海珠、天河。该路段在1999年全线通车后，采用区间计费模式，许多短距离路段折算后，形成了“多段11元”的局面。

上世纪90年代，为破解“天河-番禺”间的交通瓶颈，广州市政府引入社会资本，由华南（亚洲）快速公路发展有限公司投资建设华快一期。“道路一通，黄金万两。”随着广州城市规模持续扩张，城市重心逐步向东南方向转移，万博商务区、大学城等板块顺势崛起，华快一期的交通枢纽价值也愈发凸显。

对于往返番禺与天河之间的上班族而言，每月在这条路上的通勤支出可高

达500元，被市民们调侃为“广州最贵上班路”。对物流企业来说，更是叠加在货值上的隐性成本。

岑村立交将建新主线收费站

2月7日，华快一期运营方在“华南快速干线”公众号发布的《华南、隧华公司2026年年度工作报告》中透露信号，推文中提到，“平稳推进一期资产移交与二期收费平移，与政府密切沟通，完善‘零收费’管理制度”。

有车主途经收费站时发现，公示牌上经营收费期限悄然更新为“1998年9月至2026年8月”。对此，12345

热线工作人员向记者证实：华快一期收费期限确为1998年9月至2026年8月，8月7日起正式终止收费；番禺大桥因收费期限至2027年，今年仍需正常缴费。

2003年通车的华快二期，其改扩建工程已于2025年12月29日正式开工。根据项目公开文件，华快二期计划在岑村立交北建设一座新的主线收费站。

岑村立交地理位置特殊，恰好位于华快一期与二期的交界处。华快运营方工作人员向记者透露，这座新建的主线收费站预计将于2027年完工。

关于收费站移交后的管理主体，华快运营方工作人员表示，目前还待政府研究明确。这涉及到资产移交、运营管理权限划分等一系列复杂问题，需要政府、运营方等多方协商确定。

车主反应

欢喜能省钱 担忧常堵车

华快一期8月7日起免费的消息，在广州车主群体中引发广泛热议。家住番禺、在天河、海珠上班的市民是此次免费政策的主要受益群体之一，不少人盼着这一天赶紧到来。家住番禺的刘女士每个工作日至少往返番禺与番禺一次，她表示“一个月能省下几百元交通费补贴家用”。

但并非所有车主都持乐观态度，车主陈先生就很担心，“本来高峰时段华快就够堵了，要是免费，车流量肯定会激增，到时候堵上加堵。”有部分车主认为，适当收费其通行效率更高，“现在华快车流量比新光快速、洛溪大桥少，关键就是因为收费。”

这并非多虑，新快报记者了解到，广州北环高速2024年3月23日停止收费，免费前日均车流量超42万车次/日；免费后短期内拥堵加剧的情况明显，ETC车流大幅上升。一些车主反映，尽管后期车流逐渐趋于稳定，但整体水平仍高于免费前。

也有车主对免费后的路网平衡抱有信心。从事运输业的车主阿芝认为，如今导航系统十分智能，“能实时计算拥堵、推荐路线，还能换算费用，绝大多数驾驶人都会用导航开车，自然会引导大家自行选择更合适的道路。”在他看来，免费带来的是更多选择权。

除了拥堵担忧，“电鸡”上华快”也是车主们热议的话题。“免费后管理会不会放松？会不会有很多电动车钻空子上华快，带来安全隐患？”针对这一疑问，12345热线工作人员回应：华快一期免费后，管理标准也不会降低。

知多D

这些路已免费

2024年3月23日广州环城高速北环段免费通行后，广州环城高速已实现全线（东西南北环）“零费率”通行。

广佛高速2022年3月3日起全线（含广州段）停止收费，实施“零费率”通行模式。该高速主体路段虽位于佛山，却是支撑广佛同城发展的重要交通通道。

广园快速路全线，2017年12月1日起已停止收费。



■华快一期中山大道收费站。

专家看法 “隐性减税”激活区域经济，“诱增型交通”需防拥堵

针对华快一期免费带来的影响，暨南大学胡刚教授接受新快报记者采访时指出，华快一期免费通行将直接利好物流、电商、网约车等高效通行依赖型行业，并借由路网联动，推动番禺-天河-白云形成“半小时经济圈”，加快人才、资金、信息等要素流动。

广州市政协委员谭国戡则对新快报记者表示，取消收费对于沿线分布的科技园区、商贸集群而言，是一种“隐性减税”，将实质性地减少企业货运成本、员工通勤成本，有助于提升区域经济实力。

从交通流分布的变化来看，谭国戡认为，取消收费将遵循“诱增型交通”的基本规律，在短期内对广州东部与南部的路网流量产生结构性影响。以往因收费而绕行市政道路的市民，可能会重新选择华快一期作为主要通勤通道，导致黄埔、天河东部、海珠南部及番禺北部的通勤车流向华快集中，缓解与之平行的广州大道、科韵路、新光快速等市政道路的早晚高峰压力。但与此同时，华快一期的部分出入口周边，比如黄埔大道、中山大道等枢纽通道，可能会形成新的交通瓶颈。

“从宏观交通治理视角看，政府需要关注免费后的‘补偿性拥堵’及法律风险。”谭国戡建议交通管理部门同步启动流量监测，对关键节点的交通组织进行动态调整，避免因免费而削弱快速路的“快速”功能。

“免费不等于‘放任不管’”，胡刚也指出，参照北环高速的经验，车流激增、收费站拆除后的管理真空以及非机动车违规上路等问题都需要提前应对。他建议，未来可进一步探索“分阶段、分车型、分时段”的差异化免费模式，以此推动交通公共服务向更普惠、更可持续的方向升级。