9月30日，免费首日，大批车辆涌入高速。 本报记者 周青先 摄

# 假日免费更应平时降价

## 专家建议高速公路让利于民常态化

**本报济南10月1日讯(记者任志方)** 部分高速路免费后出现了拥堵，引起一些人对免费政策的质疑。如何既让利于民，又能避免免费“后遗症”呢？专家建议，与其集中到假日免费，不如平时降价，让利于民政策更应常态化。

高速免费，不少人都感受到了便利。专家预测，按出行免费减少出行费用30%到40%计算，仅黄金周期间为国民减免的高速公路费就近百亿元。

济南一旅行社人士表示，高速免费通行，对人们出游、出行都是节省费用的好事，虽然节省的费用可能就是几百元甚至几十元钱，但人们出行的心情会变得很好。此外，更重要的是可以通过推动旅游拉动消费。

对于有人质疑高速免费引发大堵车，网友“陆啸天”认为有失偏颇。“关键原因不在于免费，而是免费一年才一次。就像春运一样，春节回家一年一次。一旦成为天天免费，车流自然分解。如果高速平时就不收费或降低收费，大家也不会集中在这时候出去了！”

“免费是好事，更多人可以开着车回家、旅游。”网友“俊旭先生”认为，但政府应该完善公共配套设施及服务，让老百姓都为好政策真正叫好。

“我们国家人口众多，一旦推出免费福利很可能带来负面效应。”网友“李想奶牛”认为，如果真的想让利于民，与其集中到节假日免费，不如降低平时的收费价格。

中国社会科学院城市发展与环境研究所原所长牛凤瑞认为，高速公路作为公共服务之一，从长远看免费是趋势，让利于民应常态化。如果近期难以做到，可以考虑根据成本等核算进行降价。

◓观点

### 免费常态化 可促进经济发展

“此次高速免费，就好比商城购物搞促销活动，所以大家蜂拥而上。高速免费政策如果常态化了，可更好地促进人员流动，人员流动到异地处理公事、私事或旅游等可以大大刺激当地餐饮、住宿、旅游、交通等产业发展。”中国社会科学院城市发展与环境研究所原所长牛凤瑞表示。

中国社会科学院旅游研究中心副主任李明德也持同样观点，“高速免费政策出发点是好的，但不能搞运动式的政策或者过于临时性的措施。应考虑将降价或者免费常态化，让大家在平时就能愉快地出去旅游，旅游会刺激消费，也能促进经济发展。”

本报记者 刘帅

免费之争

# 免费是公众本该享受的权益

本报评论员 王昱

多条高速公路不仅成了“停车场”，更成为了“垃圾场”和“公厕”。近日，媒体报道了堵在高速路上的车主乱丢杂物、随地大小便的行为。

这种现象的产生一方面是部分人的陋习，另一方面，也有公众认识的原因。由于长期的收费政策，我们习惯于把原应属于公益产业的高速公路当成商品。于是此次开放政策，就很容易被误读为政府向民众单方面的赠礼。既然是赠礼，谁会爱惜?这种心态从不少人对此次高速免费的态度上就可见一斑——“有便宜为啥不占”?

免费上高速究竟是占了谁的便宜？实际上，作为一种公益产业，高速公路本来就该属于公众。此次免费通行不过是履行其公益的本职而已。公众其实是“占”了自己的“便宜”——享受应有的权利而已。而与简单的“占便宜”不同，权利是与义务同行的。如果义务得不到坚守，权利即便不会即刻消亡也会大打折扣。此次高速公路变身“垃圾场”，和一部分车主没有基本的自律意识有一定关系，而最终受害的还是公众。

高速公路不被爱惜，本质上与陈旧观念不无关系。开放高速公路基于现代公益产业“共同享有、共同维护”的理念。用过去那种“公家便宜白占”的想法应用其上当然会出问题。中国要想踏入真正的公民社会，必须抛弃滥用公共财物的陋习，普及公民对公益产业的“物主权”和与之相对的责任感。