

新年伊始，越秀山边晨光熹微。上茶楼一盅两件，大城小议，谈谈新年期望，自然要更热切地关注和讨论广州市民最关心的民生问题。

据报道，2026年广东的工作要做到五个“突出”，其中之一就是“惠民生、解民忧”。就以“解民忧”来讲，我认为整治广州城市交通秩序与提高全民医疗服务水平是其中极为重要的两项工作。

关于当前广州的城市交通秩序状况，“电鸡围城”的局面已日趋严重。不光是老人在人行道上胆战心惊、开车的人对横冲直撞的“电鸡”也时刻紧张，开

“电鸡”的骑手自己也险象环生、常受路人怒目而视。广州每年约100万宗“电鸡”交通违法，“电鸡”占交通死亡人数四成左右，人命关天。

据悉，从2026年元旦起，广州交警将开展为期1年的电动自行车专项整治行动，其中提到“对群众关注的‘闯桥隧’、闯红灯、逆行、非法改装、酒驾、涉牌等严重交通违法行为坚持‘零容忍’，做到发现一起、查处一起”。但是，没有提到要查处“电鸡”在人行道上行驶这一明显违反《中华人民共和国道路交通安全法》和《广州市电动自行车管理条例》。

定”的行为，这令人不解。我认为，目前亟需突出整治的就是“电鸡”闯红灯、逆行和在人行道行驶这三大违法行为，作为一名市民期望在新的一年能看到有效治理效果。

关于提高全民医疗服务水平，简单谈两点期望：一是自2026年1月1日起，全省实施普通门诊按人头付费支付方式改革。据介绍，改变的是医保局与医院之间的结算模式，有人士解读为医院按定人头付费自我包干。那么，如何防止从过去常被病人诟病的滥开药、滥检查转变为尽量少开药、少检查，这是一

个关系到保障医疗质量、提高服务水平的重要问题；二是随着广州医疗服务中陪诊市场的发展，如何健全秩序、走出陪诊就医服务的灰色地带，也是亟待解决的问题。

总之，以正义与公平的原则、务实的态度、理性的决策付诸实践，广州的公共服务事业定能向善发展。

李公明

原谅我这一生不羁放纵爱自由，也会怕有一天会跌倒。

——“最快女护士”张水华宣布辞职，此前因违规兼职取酬、以虚假理由获得调休受到医院处分

特工、特战、特朗普，打到隔壁舍要着草。

——美国总统特朗普称，已抓获委内瑞拉总统及其夫人隔离邻舍：邻居着草：逃跑

(戚耀琪)

城事开讲 · 温度PK台 羊城晚报记者 罗清峣 刘名再

记者实地调查广州电动自行车停车场生存情况

2元停车费，能解“电鸡围城”之困吗？

清晨8时，广州西塱地铁站外，广中立交桥下的电动自行车收费停车场已开始忙碌。一辆辆“电鸡”整齐停放，2元/天，保安不时引导停放。然而，仅50米外的盲道却被乱停的电动自行车占满，一块“禁止停放”的警示牌下放着十几台车。这背后，是广州正在面对的“电鸡之困”：全市电动自行车上牌量达576万辆，却仅有约70万个非机动车停放位，而地铁口成为乱停重灾区。

2024年12月30日起施行的《广州市电动自行车管理规定》明确提出要实现“有路走、有地停、有电充”。在此背景下，一批收费停车场陆续试点。羊城晚报记者近日走访西塱、菊树、万胜围、同和等多个地铁站，发现收费停车场的存续与其是否匹配真实需求、提供对应服务密切相关。

无需求、有收费区：早早关张

2元/次的收费模式（24小时封顶）。初期免费开放，后转为收费，并同步封闭了周边原有的免费停车位。

去年年底，记者实地回访发现，该停车场已拆除，原址成了一家羽毛球场馆。记者查阅历史图片发现，入口处告示牌曾明确表示“收费仅指车辆场地占用使用费，不承担车辆管理责任”，遭到车主质疑。不少市民也在社交平台呼吁推出月保方案，截至去年4月，该停车场并未调车密集停放在旁。

整收费方式。

类似情况也出现在万胜围。据较早前报道，万胜围地铁站B口曾设有一智能收费停放区，刷羊城通2元可入，但现场几乎无人使用，大量车辆仍停在免费区域。有受访者指出，现场未公示收费标准、审批主体及资金去向，“是否占用公共空间，始终没说法”。记者于上个月回访时发现，该停放区围栏已拆除，恢复为人行道，电动自行车密集停放在旁。

[市民] 希望停车场方便、实惠

我们本来天天要用电动单车，没这个停车场，车停哪里？乱停乱放会造成很多不便。

——西塱站电动车停车场使用者刘女士

我妈妈曾经将电动自行车停放在路边被拖走，现在她停在这边，安心多了。如果太贵的话，可能就不停在这里了。

——同和站电动车停车场使用者

有需求、有服务：平稳运行

为广州市金升物业管理有限公司，并附价格监督电话。多名市民对这一模式表示认可。

支撑这一秩序的，是较为完善的软硬件配置。据金升物业消息，该停车场系在荔湾区东漖街道办支持下利用桥下闲置空间建成，提供1000多个车位。场内配有防撞器、照明、消防设备及24小时监控，并安排保安值守。车场保安告诉记者，自己在此工作4年，未听过市民抱怨收费。

记者对比历史照片发现，停车场投用后，桥下空间确从“叠车如

[街道] 停车场极大改善站外秩序

自停车场建成以来，地铁站外乱停放、“围堵”的情况已有极大的改观。目前B、C、D出入口均设有电动自行车停车场，提供收费和免费的模式供市民选择，A口停车场也在规划建设中。

——广州市白云区同和街道

[律师] 期待广州以制度托底 让收费成为治理工具

目前，广州市出台了地方性法规《广州市电动自行车管理规定》，提出“提供有偿停放服务”的原则，对收费、服务、备案、公示等具体管理环节均未作出规定。相比之下，《佛山市电动自行车管理规定》有明确的指引，可提供一定参考。

广州有必要出台配套细则保障相关主体权益。首先，应对电动自行车收费停车场实行运营备案制度，区分公益性与商业性停车场，设定差异化准入标准，并公开备案信息，便于公众查询与监督。同时，明确收费制度，指导停车场在入口清晰地公示收费信息，如运营主体名称、营业执照和收费标准等，收费标准也应遵循公平合理原则。

唯有制度保障，收费才能成为有效解决城市停车难题的治理工具。

——广东诺臣律师事务所律师蔡佳峻

因无标准暂时免费：继续探索

提供约1300个车位，二期场地正在规划中。场地配备管理人员和多个24小时摄像头，会对入场车辆进行巡场和管理。停车场还配备多个消防装备和灭火筒，同时装有热敏感摄像头，意外起火时能在第一时间发现并处置。“出于安全考虑，尚未开放充电桩。”何先生表示。

目前，该电动车停车场未对外收费，管理方坦言，由于缺乏统一的管理标准和收费先例，难以判断市民的接受程度，因此仍保持免费运营。记者了解到，该地铁C出口外另有一处可充电的小型停车场，大约能容纳50辆电动车，仅收取

充电的能源费用。

回顾上述多个试点，停车场运营能持续的关键在于满足真实的停车需求、收费与实际服务匹配。菊树、万胜围的停车场以“无保管责任”的告示规避管理责任，难获市民认同；西塱站的成功则源于需求与服务匹配，让市民感到“2元一天，有棚有管理，比停路边安心”；同和站则处于探索阶段，停车场目前免费开放，周边秩序得到改善，但管理方坦言，长期无收入恐难以维系。事实上，市民也愿意为安全、秩序和便利付费，前提是收费与责任对等。

正如《日挂中天》导演蔡尚君所认为的，广州这座城市面貌的变迁，恰好折射出时代的更迭。它既保留着丰富的历史印记，又不断焕发出新的活力，呈现出多层次、具有鲜明时代特征的城市风貌。

在离晓港中马路不远的晓园社区，这里的元旦假日同样呈现出一幅鲜活而生动的社区画卷：两块羽毛球场上，自发组织的毽子比赛正火热进行，热闹非常；同样开在小区里的宝藏漫画书店虽然鸦雀无声，却被挤得没有落脚的地方。

在这里，人们各取所需，但又不互相打扰。岁月静好，就像是生活本来应该有的样子。

从地铁8号线晓港站出来，转个身就可以走入晓港中马路的开放小区。

早晨，小区三三两两的居民醒来，老太太坐着轮椅晒太阳，小孩子踩着滑板车互相嬉戏。元旦假期的阳光正好，前来寻迹打卡的年轻人在充满设计感的店面前打卡拍照。

这里是粤产电影《日挂中天》的取

寻迹《日挂中天》

□宋金峪

景地——市井生活和艺术氛围同时兼得。为了寻找这份契合主人公气质的“烟火气”，剧组颇费苦心。广州这座城市，在“烟火气”方面，从来都是“拿捏”的课代表。这些烟火气藏于日常街巷，并不需要刻意地打造。更独特的是，如今，咖啡店、设计店和肠粉店、麻将桌、居民楼和谐共处。

正如《日挂中天》导演蔡尚君所认为的，广州这座城市面貌的变迁，恰好折射出时代的更迭。它既保留着丰富的历史印记，又不断焕发出新的活力，呈现出多层次、具有鲜明时代特征的城市风貌。

在离晓港中马路不远的晓园社区，这里的元旦假日同样呈现出一幅



阳光下，一位妈妈在看小女孩跳绳，旁边一只小狗似乎也饶有兴趣地看着她们

的功能。今天我借着写生的机会，第一次踏进了东濠涌博物馆，长了不少知识。而行走在河涌的两岸，抬头望向高架路的底部，要说视觉上除了压迫感还有什么，那便是两旁的树丛花木点缀在钢筋水泥构成的几何块之间形成的对比，它意味着我们的当代生活总是要面对发展所形成的种种矛盾，但人们无论如何都不会放弃亲近自然。所以，造福于市民的河涌改造成为了建造博物馆的起因和主题，馆内虽然只字未提河涌上面的高架路，但眼前的景象却体现出它们的共生关系。我提笔写生，实在拿捏不准究竟是应该画河涌还是画高架路：现在的河涌整治得像一个水上公园，似乎不太适合画家喜欢猎奇的观察趣味；而未整治前的所谓变化和丰富性，其实是以牺牲人们的生活质量为代价的。想清楚了这一点，对景写生就不会有什么纠结，无非见啥画啥，这可是我开专栏以来第一次这么做。我不能总是凭想象、靠记忆，也还得带着学习的态度走进自己说不清是熟悉还是陌生的城市。

陈侗

走东濠涌

周一涂

在广州，会开车和会坐车的都知道，要一下子从河南跨到河北，比如从基立村去广东大厦喝早茶，坐公交至少要40分钟，搭地铁兜兜转转上下下用时也差不多，只有打车走东濠涌，路上不堵的话，上了高架下高架，虽然有六七公里，却只花了10分钟，那就叫个爽。

当然，东濠涌是不能走的，它是一条河涌。能走的是东濠涌高架路，它是继人民路高架之后广州的第二条跨越南北的高架路，是二十世纪90年代广州城市规划在交通方面的一大举措。作为城市建设中被动或不得已的大计，它的弊端首先是审美的缺席，无论是在发明高架路的地区还是跟随这一做法的我国大大小小的城市，高架路的景观美学理论似乎还没有建立起来，因为它不仅需要一种形式上恰当融入城市的逻辑和陈述，还要把人的生存环境考虑在内，后者才是美学的核心。

在广州生活了几十年，若不是常常车行于东濠涌高架路上，根本就不了解路底下有六百多年历史的东濠涌。看来这条几乎与河涌完全垂直重叠的高架路除了交通上的便捷，还有城市历史导向

的功能。今天我借着写生的机会，第一次踏进了东濠涌博物馆，长了不少知识。而行走在河涌的两岸，抬头望向高架路的底部，要说视觉上除了压迫感还有什么，那便是两旁的树丛花木点缀在钢筋水泥构成的几何块之间形成的对比，它意味着我们的当代生活总是要面对发展所形成的种种矛盾，但人们无论如何都不会放弃亲近自然。所以，造福于市民的河涌改造成为了建造博物馆的起因和主题，馆内虽然只字未提河涌上面的高架路，但眼前的景象却体现出它们的共生关系。我提笔写生，实在拿捏不准究竟是应该画河涌还是画高架路：现在的河涌整治得像一个水上公园，似乎不太适合画家喜欢猎奇的观察趣味；而未整治前的所谓变化和丰富性，其实是以牺牲人们的生活质量为代价的。想清楚了这一点，对景写生就不会有什么纠结，无非见啥画啥，这可是我开专栏以来第一次这么做。我不能总是凭想象、靠记忆，也还得带着学习的态度走进自己说不清是熟悉还是陌生的城市。

在广州生活了几十年，若不是常常车行于东濠涌高架路上，根本就不了解路底下有六百多年历史的东濠涌。看来这条几乎与河涌完全垂直重叠的高架路除了交通上的便捷，还有城市历史导向

的功能。今天我借着写生的机会，第一次踏进了东濠涌博物馆，长了不少知识。而行走在河涌的两岸，抬头望向高架路的底部，要说视觉上除了压迫感还有什么，那便是两旁的树丛花木点缀在钢筋水泥构成的几何块之间形成的对比，它意味着我们的当代生活总是要面对发展所形成的种种矛盾，但人们无论如何都不会放弃亲近自然。所以，造福于市民的河涌改造成为了建造博物馆的起因和主题，馆内虽然只字未提河涌上面的高架路，但眼前的景象却体现出它们的共生关系。我提笔写生，实在拿捏不准究竟是应该画河涌还是画高架路：现在的河涌整治得像一个水上公园，似乎不太适合画家喜欢猎奇的观察趣味；而未整治前的所谓变化和丰富性，其实是以牺牲人们的生活质量为代价的。想清楚了这一点，对景写生就不会有什么纠结，无非见啥画啥，这可是我开专栏以来第一次这么做。我不能总是凭想象、靠记忆，也还得带着学习的态度走进自己说不清是熟悉还是陌生的城市。

当然，东濠涌是不能走的，它是一条河涌。能走的是东濠涌高架路，它是继人民路高架之后广州的第二条跨越南北的高架路，是二十世纪90年代广州城市规划在交通方面的一大举措。作为城市建设中被动或不得已的大计，它的弊端首先是审美的缺席，无论是在发明高架路的地区还是跟随这一做法的我国大大小小的城市，高架路的景观美学理论似乎还没有建立起来，因为它不仅需要一种形式上恰当融入城市的逻辑和陈述，还要把人的生存环境考虑在内，后者才是美学的核心。

在广州生活了几十年，若不是常常车行于东濠涌高架路上，根本就不了解路底下有六百多年历史的东濠涌。看来这条几乎与河涌完全垂直重叠的高架路除了交通上的便捷，还有城市历史导向

的功能。今天我借着写生的机会，第一次踏进了东濠涌博物馆，长了不少知识。而行走在河涌的两岸，抬头望向高架路的底部，要说视觉上除了压迫感还有什么，那便是两旁的树丛花木点缀在钢筋水泥构成的几何块之间形成的对比，它意味着我们的当代生活总是要面对发展所形成的种种矛盾，但人们无论如何都不会放弃亲近自然。所以，造福于市民的河涌改造成为了建造博物馆的起因和主题，馆内虽然只字未提河涌上面的高架路，但眼前的景象却体现出它们的共生关系。我提笔写生，实在拿捏不准究竟是应该画河涌还是画高架路：现在的河涌整治得像一个水上公园，似乎不太适合画家喜欢猎奇的观察趣味；而未整治前的所谓变化和丰富性，其实是以牺牲人们的生活质量为代价的。想清楚了这一点，对景写生就不会有什么纠结，无非见啥画啥，这可是我开专栏以来第一次这么做。我不能总是凭想象、靠记忆，也还得带着学习的态度走进自己说不清是熟悉还是陌生的城市。

当然，东濠涌是不能走的，它是一条河涌。能走的是东濠涌高架路，它是继人民路高架之后广州的第二条跨越南北的高架路，是二十世纪90年代广州城市规划在交通方面的一大举措。作为城市建设中被动或不得已的大计，它的弊端首先是审美的缺席，无论是在发明高架路的地区还是跟随这一做法的我国大大小小的城市，高架路的景观美学理论似乎还没有建立起来，因为它不仅需要一种形式上恰当融入城市的逻辑和陈述，还要把人的生存环境考虑在内，后者才是美学的核心。

在广州生活了几十年，若不是常常车行于东濠涌高架路上，根本就不了解路底下有六百多年历史的东濠涌。看来这条几乎与河涌完全垂直重叠的高架路除了交通上的便捷，还有城市历史导向

的功能。今天我借着写生的机会，第一次踏进了东濠涌博物馆，长了不少知识。而行走在河涌的两岸，抬头望向高架路的底部，要说视觉上除了压迫感还有什么，那便是两旁的树丛花木点缀在钢筋水泥构成的几何块之间形成的对比，它意味着我们的当代生活总是要面对发展所形成的种种矛盾，但人们无论如何都不会放弃亲近自然。所以，造福于市民的河涌改造成为了建造博物馆的起因和主题，馆内虽然只字未提河涌上面的高架路，但眼前的景象却体现出它们的共生关系。我提笔写生，实在拿捏不准究竟是应该画河涌还是画高架路：现在的河涌整治得像一个水上公园，似乎不太适合画家喜欢猎奇的观察趣味；而未整治前的所谓变化和丰富性，其实是以牺牲人们的生活质量为代价的。想清楚了这一点，对景写生就不会有什么纠结，无非见啥画啥，这可是我开专栏以来第一次这么做。我不能总是凭想象、靠记忆，也还得带着学习的态度走进自己说不清是熟悉还是陌生的城市。

当然，东濠涌是不能走的，它是一条河涌。能走的是东濠涌高架路，它是继人民路高架之后广州的第二条跨越南北的高架路，是二十世纪90年代广州城市规划在交通方面的一大举措。作为城市建设中被动或不得已的大计，它的弊端首先是审美的缺席，无论是在发明高架路的地区还是跟随这一做法的我国大大小小的城市，高架路的景观美学理论似乎还没有建立起来，因为它不仅需要一种形式上恰当融入城市的逻辑和陈述，还要把人的生存环境考虑在内，后者才是美学的核心。

在广州生活了几十年，若不是常常车行于东濠涌高架路上，根本就不了解路底下有六百多年历史的东濠涌。看来这条几乎与河涌完全垂直重叠的高架路除了交通上的便捷，还有城市历史导向

的功能。今天我借着写生的机会，第一次踏进了东濠涌博物馆，长了不少知识。而行走在河涌的两岸，抬头望向高架路的底部，要说视觉上除了压迫感还有什么，那便是两旁的树丛花木点缀在钢筋水泥构成的几何块之间形成的对比，它意味着我们的当代生活总是要面对发展所形成的种种矛盾，但人们无论如何都不会放弃亲近自然。所以，造福于市民的河涌改造成为了建造博物馆的起因和主题，馆内虽然只字未提河涌上面的高架路，但眼前的景象却体现出它们的共生关系。我提笔写生，实在拿捏不准究竟是应该画河涌还是画高架路：现在的河涌整治得像一个水上公园，似乎不太适合画家喜欢猎奇的观察趣味；而未整治前的所谓变化和丰富性，其实是以牺牲人们的生活质量为代价的。想清楚了这一点，对景写生就不会有什么纠结，无非见啥画啥，这可是我开专栏以来第一次这么做。我不能总是凭想象、靠记忆，也还得带着学习的态度走进自己说不清是熟悉还是陌生的城市。

当然，东濠涌是不能走的，它是一条河涌。能走的是东濠涌高架路，它是继人民路高架之后广州的第二条跨越南北的高架路，是二十世纪90年代广州城市规划在交通方面的一大举措。作为城市建设中被动或不得已的大计，它的弊端首先是审美的缺席，无论是在发明高架路的地区还是跟随这一做法的我国大大小小的城市，高架路的景观美学理论似乎还没有建立起来，因为它不仅需要一种形式上恰当融入城市的逻辑和陈述，还要把人的生存环境考虑在内，后者才是美学的核心。

在广州生活了几十年，若不是常常车行于东濠涌高架路上，根本就不了解路底下有六百多年历史的东濠涌。看来这条几乎与河涌完全垂直重叠的高架路除了交通上的便捷，还有城市历史导向

的功能。今天我借着写生的机会，第一次