茶楼

2026年8月9日
星期日
责编 吴大海
美编 李金宝
校对 黄文波

大城小议

“5分钟计费”停车应向中心城区推广

据本埠媒体报道，广州南沙区推行“5分钟计费”停车试点，受到市民欢迎。今年7月，广州南沙交通投资集团有限公司下属交通发展公司在蕉西路、悦溪两处停车场试点精细化收费方式：车辆停放30分钟内免费，超出免费时长后，以5分钟作为最小计费单元，每5分钟收费0.25元。自8月1日起，该公司新增12处停车场继续推行精细化计费方案，新增点位覆盖景区、成熟居住区与商业等多种场景。至此，南沙共有14处停车场开展“5分钟计费”试点。

旧收费标准为30分钟内免费，超时后按1.5元/30分钟计费。相比之下，虽然新的收费标准价钱没变，但超出免费时长后以5分钟作为计费单元，每5分钟收费0.25元，的确是益街坊。道理很简单，入商场买杯咖啡的时间很可能刚好超过半小时，按旧标准就要收1.5元，而新标准只收0.25元。5分钟与半粒钟，分分钟都是钱；虽然钱不多，但是小数怕长计。有时候停车刚刚超过半小时就离场，想到白白多交钱，大概不会高兴。尤其是如果临时购物、办事时遇到阻滞，车主心急起来更容易忙中出错，焦虑之情不难想象。总之，虽然省下的钱不多，但确实是以真金白银便民惠民。

现在的问题是，这么好的事情，目前只看到南沙区在试点、逐步推广，广州市其他区是否也应该跟上来呢？相信这是各区车主都关心的问题。应该说，这是值得期待的便民惠民措施。

首先，应该看到，不同的停车场营业机构性质不同，投入与盈利诉求也有差异。报道称，南沙区公共停车场30分钟内免费、超时后一小时收费3元，这样的收费标准处于较低水平；而旁边的商城地下车库则是15分钟免费，超时后1小时收费6元，再超时后每小时叠加计费。不知道公共停车场较低的收费标准是否与南沙交通投资集团是国企有关，这或许会影响营收，但也是决定“5分钟计费”模式能否推广的重要因素。当然，公共停车场的用地、设施、人员等成本投入与商城地下车库的投入应该也有差别，因此很难统一规定。

话又说回来，便民惠民的停车收费模式无疑有助于刺激消费，总体平衡、盈利稳中有升的局面是可以实现的。不少新开的商场甚至直接减免数小时停车费以吸引顾客。而且，数字化计算、管理效益提升和多元化业态布局都在不断拓宽商业发展模式，停车收费模式的创新与惠民是服务大局的有效措施，何乐而不为呢？

总而言之，“5分钟计费”停车模式应该向中心城区推广，值得市民期待。

李公明

城事开讲 ·温度PK台

羊城晚报记者 严艺文 卢佳圳
实习生 刘紫茵 通讯员 交通宣

试点治理“拉链路” 广州这招能否成制度？

城市道路因地下管线施工反复开挖、修复，路面像拉链一样开合，这种现象被市民戏称为“拉链路”。

上月底，广州越秀区率先试点推出“一次开挖、统一修复、开门议事”创新占道挖掘治理新模式。对已完成统筹施工并统一修复的城市道路，除应急抢险、重大公共利益项目等法定特殊情形外，原则上从严把控修复完成后3年内同一路段新增占道挖掘审批，可以理解为“一挖管3年”。

如何用好这一新模式，让其更加合规、在未来成为制度？记者走访了相关市民、专家、部门。

5项工程统筹开挖 155天工期压至80天

今年3月，越秀区建设和水务局与广州市道路事务中心在开展挖掘城市道路年度计划统筹时发现，文明路（北京路至越秀中路）段的雨污分流、供电建设、供水改造、排水管网接驳、道路提升等5项民生工程均在今年有改造计划。按照以往模式，各项目单独开挖、分别施工，易造成道路反复开挖、拉长工期、增加扰民等问题。

今年5月至7月，越秀区按照“先地下、后地上，先大管、后小管”的施工原则，同步推进文明路5项涉及道路挖掘的民生工程，在全部地下工程完成后统一修复路面。原本预计约155天的施工周期被压缩至约80天，缩短近一半。

广州市交通运输局在越秀区试点同步出台新规：对已完成统筹并统一修复的城市道路路面，视同已完成大中修道路实施全周期管理。除应急抢险、重大公共利益项目等法定特殊情形并履行专项审批程序外，原则上从严把控修复完工后3年内同一路段的新增占道挖掘审批，坚决遏制“刚修即挖、反复开挖”现象——“一挖管3年”，让周边居民真正告别“拉链路”困扰。

统一修复不打补丁 施工前先听居民意见

此次试点的另一项创新是统一修复。以往，同一路段多个项目施工后各自回填修复路面，易导致新旧路面色差，“补丁叠补丁”。此次试点中，各建设单位完成地下管沟回填后，统一委托越秀区专业道路管养单位实施路面修复，严格按照标准施工，同时对施工全过程进行质量监督。

广州市自来水建设管理中心项目经理李明明介绍：“在此次统筹模式下，一段800米管道施工由原计划90天缩短至40多天；统一修复后，道路整体观感也得到明显提升。”李明明透露，统筹模式下，自来水项目施工效率提升约一倍，居民投诉率下降超80%。

此次试点还将居民参与前移到施工决策阶段。施工前，越秀区组织召开文明路占道施工计划统筹会，邀请居民、商户、人大代表、政协委员等共同参与现场交流。“夜间施工噪音会不会影响居民休息？”“开挖后路面修复能不能一步到位，避免反复破损？”街坊们问得实在，参建单位答得认真。

呼唤强制性协同机制 主动管养替代被动抢修

城市“拉链路”重复开挖会导致修复费用翻倍支出，浪费资源。行业内人士统计，道路挖掘工程成本往往为每米一两万元，重复施工还会带来高昂的社会成本，如交通延误、车辆绕行、商户受损等。

广州市政协委员刘根生直言，新模式下，跨部门、跨级别协调难题仍然存在，若缺乏强制性协同机制，开工计划恐难同步，建议完善市级、区级统筹机制。

据了解，今年越秀区还将按上述新模式推进万福路、小北路、仓边路、六榕路、文德路、北较场横路6条区内道路统筹工作。刘根生建议，接下来，越秀区试点工作可试行建立“路长制”，设定各路段责任人，赋予其一定协调权限，明确统一工程预备报备与计划审核责任，解决长期存在的路段协调人缺位问题。

具体工作层面，“路长”应牵头负责本路段的动态信息平台管理，促进各部门单位主动集中申报开挖需求，推进市政管网隐患排查管养工作科学化常规化，在开挖期间加强各相关单位管养维护协同，以主动管养替代被动救急抢修，并提升跨部门协同作业共同排查能力。

新模式亟需成为制度 防止例外情形被滥用

事实上，《城市道路管理条例》第33条明确规定，新建、扩建、改建的城市道路交付使用后5年内、大修的城市道路竣工后3年内如没有特殊情况不得挖掘。有专家表示，层出不穷的“拉链路”现象实质上是对这一法定保护期的规避和架空，反映出计划管理和审批管控的不足。

此次试点提出，完工3年内不再新增开挖，但应急抢险、重大公共利益项目等法定特殊情形属于例外。广州市政协委员、广州市法学会交通法学研究会副会长谭国戬表示，如何准确界定“应急抢险”和“重大公共利益项目”的范围、防止例外情形被滥用而架空“3年严控”的刚性约束，需要在制度设计上予以明确。另外，修复后的道路能否经得起3年甚至更长时间的使用考验，仍需建立长效的质量跟踪和问责机制。

如何让这一新模式在未来成为制度、更加合规？谭国戬建议，在总结越秀区试点经验的基础上，推动修订《广州市城市道路挖掘管理办法》或制定专门的占道挖掘统筹管理办法，将“统筹开挖、统一修复、开门议事”的核心机制以立法形式固定下来。目前，广州市已有《城市道路管理条例》《广州市市政设施管理条例》等上位法依据，在地方立法层面有充分的制度空间。

【市民】
望尽快推广到全市

除试点区域外，其他地方的“拉链路”是否有惩治措施？希望新模式能尽快成为制度、推广到全市。

——天河区居民 吴先生

【部门】
最大程度减少影响

当前城市发展已进入存量提质增效阶段，老旧地下管网更新需求不断增加。此次试点通过共建共治共享方式推进占道挖掘精细化管理，最大程度减少施工对市民生活的影响。

——广州市交通运输局路政管理处副处长 马思骅

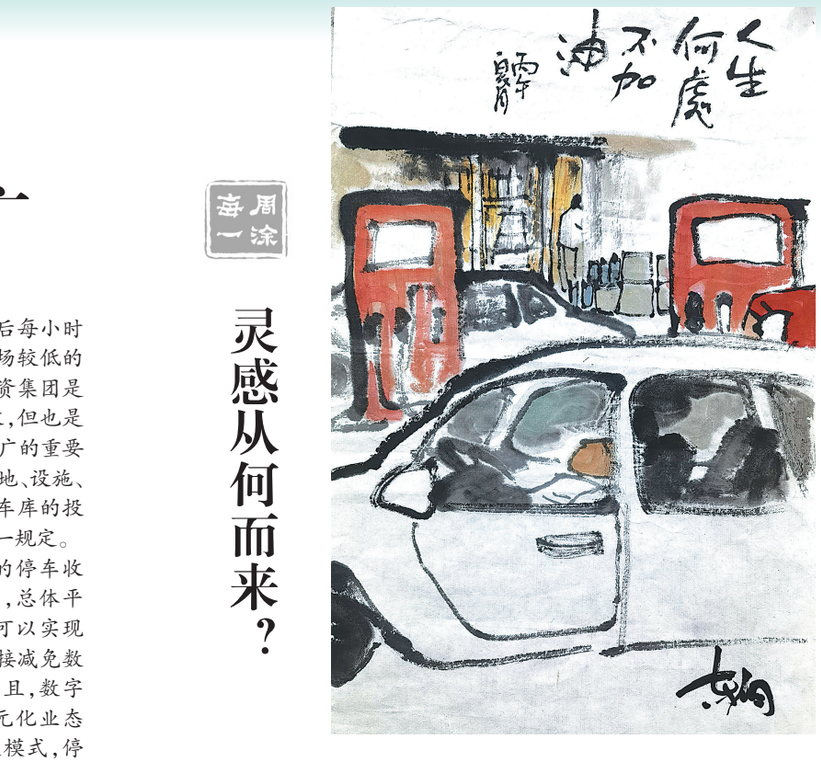
【委员】
惩戒私挖 接受监督

建议将建设单位和施工单位的占道挖掘行为纳入诚信管理体系，对未按计划实施、擅自开挖、修复质量不达标等行为实施信用惩戒。同时，建立道路管理部门内部问责机制，对违规审批、监管失职等行为依法追究责任。

——广州市政协委员、广州市法学会交通法学研究会副会长 谭国戬

建议将“开门议事”纳入审批程序。规定占道挖掘许可申请必须附具居民协商会议纪要，对争议问题未达成共识项目暂缓审批；探索建立数字化监督平台，如通过政务App、二维码公开施工计划、进度及投诉处理结果，实现市民随手可拍、及时反映、限期反馈，推动计划可查、过程可视、问题可溯的闭环管理。

——广州市政协委员 刘根生



周周涂一每

灵感从何而来？

有人见我为了《茶楼》的专栏每周都要又写又画，就好奇地问我灵感从何而来，似乎我一定知道，而且说出来就一定真相大白。我虽很少用“灵感”来解释艺术创作，但也的确有过从无到有的经历，至于有没有达到神奇的程度，这就不好说，不如说我寻找创作灵感的这点能力主要还是靠了经验和信心，我能够分享给大家的也是这个。

我在作“每周一涂”的前身“每日一涂”的那些年，的确就经常陷入不知道画什么的绝境，那种紧张感现在看来都是自找的，它唯一的合理性就是我与读画的大众之间无形的约定。有一次，时间都到了晚上十一点，可我还独自一人行驶在高速公路上，无论怎么专注于“每日一涂”，它就是一点头绪也没有。无奈之下，为了找到最后一点机会，我只好拐进休息区的加油站，指望一旦有了灵感就可以很快地画下来，哪怕是用签字笔画在速写本上。

可是时间没有停在那里等我的灵感到来，我越是心急，越是没有主意，最糟糕的是我还知道我不止一次遇到这种情况。加油站的便利店里灯火通明，外面的天空昏暗一片。在这种强烈对比的光线下，加油区倒也还看得清楚，只是它除了车进车出，不能给我什么刺激。我坐在驾驶室，打开头顶的灯，将速写本搁在方向盘上，手里抓着笔，等着最后的时间催生出一点感觉。又是一阵伴随着马达空转的沉寂和紧张，我无计可施，只好对着天空，画下了夜幕下加油站建筑模糊的线条和块块，什么动人的情景也没有。随即赶紧拍照，调整图片的色温，写下一两句关于今晚不知道画什么的托词，算是赶在零点到来前交了今天的差。第二天，管理后台的同事通知我，这幅应急之作卖出去了。

这个经历无论如何都不算灵感，但它为我后来经常画加油站打下了基础。我几乎每天都要进加油站，它在我的生活中占据了相当重要的位置，我当然应该画它，而且要经常画。只有经常画，加油站才可能从一个物理空间变成人文空间。我这样想着，就会在深夜里冒出一个给油站里唯一一个值班员画像的念头。为什么不呢？他们每天都见到我，还从来不知道我是干什么的呢。

要说我只是因为每天都要走进加油站才有了画它的打算，这个理由也不充分。除了我自己的生活节奏和习惯，我以为还要加上加油站作为经济生活晴雨表的这个部分，甚至还有一些关于加油站的图像和文本记忆，照片、广告、电影或小说中的人物和事件。比如斯皮尔伯格早年的一部叫做《卡车》的惊悚片，一辆油罐车像个幽灵一样总是尾随着一辆轿车，油罐车司机一直没有露脸，但观众见到了躲藏在加油站窗户后面的轿车主人疑惑而恐惧的脸。

我相信正是这些对图像的记忆和我的现实生活混合在一起，才有了描绘加油站的“灵感”。依此类推，难道表现其他生活——场景、经历或想象——的念头不也一样吗？在艺术创作上，就像在日常生活中，没有什么是单一和直线存在的，所有的灵感都是复合的、缠绕的，只不过我们不怎么去揭示它们，因为揭示了就不好再叫它“灵感”。

陈侗

讲饮讲食

烧腊店吃“板前料理”，你试过未？

从外地来广州，吃广式烧腊、饮早茶是不少人的必选项。你有没有想过，端坐在烧腊店内冷气充足的板前，手里端着小酒，正对着老板花二三百万元从香港名店订购的顶级烤炉，看着厨师从不同的烤炉中取出香喷喷、热辣辣、滋滋冒油叉烧、烧肉、烧鹅、烤乳猪，想吃哪块就斩哪块？


大份双拼碟头饭

说到板前广式烧腊，很多老饕可能会想到上海襄阳南路的网红店蓁豐道 BIRD HUT，餐位极少，人均128元起，十分难订。广州的烧腊店可以说遍地都是，尤其是肉菜市场周边的一些知名店铺，排队是常态。近日，位于广州五羊邨的运桔烧腊可以说红透半边天。店面就在东兴肉菜市场入口旁，一条长长的斩料队伍旁，是一条长长的进店堂食人龙。

店面不大，只有30多个餐位。推门入内，冷气够冻、装修用料高级讲究又新潮。开放式烤炉明厨明档，板前坐着一溜儿年轻潮人。瞧摆盘、出品和分量，28元就有大份双拼碟头饭，有菜有肉，还配一大碗生熟地黑豆红萝卜龙骨汤。“真系好抵食！”用广州“驾食博主”药水哥的话来说，这是年轻人要整顿广州烧腊店市场。

在忙碌的店员中，你一眼就能认出老板，Davis徐展焕。这位南海渔村的“餐二代”自己出来创业，身材高瘦、斯文有礼、腼腆帅气。带位、落单跟单、端茶递水、执台清洁……熟练地忙着，这样的二代令人喜爱又佩服。

由于有原始资源优势，运桔烧腊的起点很高。店内的大风干柜能当墙用，里面挂满裁切规整的猪肉和大鹅，所有用料都是新鲜非冰冻，与城内高级名店同源。除了食材，二代餐饮大佬的出手和格局也能从店内细节看出：茶水杯子来自Kinto，随意抽用的纸巾是老广最爱的Tempo，更难得的是，不过100平方米的店里还有一个五星级装修标准的洗手间。

出品更是令人神往。三个专业烤炉大小不一，食客可以亲眼见证刚烤好的烩边叉烧滋滋冒油地被提出来，你要哪段就斩哪段。价格也实惠，烩边叉烧拼烧肉腩40元一份。因该店只卖花叉，烩边是必须，那耀眼的焦糖色证明烧得够透，入口即化，正！麻皮烧肉蘸黄芥辣，滋味加倍。烤乳猪87元一份，皮脆肉嫩，入口咔嚓；豉油鸡下庄56元一份，广西产养足180天的骟鸡，皮厚肉爽甘香有啫喱；烤乳鸽43元一只，皮脆肉鲜锁汁功夫一流，食落全身都有汁。主食部分，烩边叉烧丝烧鹅汁焖竖记伊面58元一份。在竖记附近长大的我，吃惯了米其林广州老字号的味道，在这里竟然得到更优解，实在了得。

邓伟东

地址：广州市黄埔大道中315号，邮政编码：510655 广告热线：(020)87138888 广告发布登记通知书：440100190065 订报电话：(020)87133333 全国零售价2元 新闻记者证查验、举报电话：(020)87138800。查验网址：http://press.gapp.gov.cn