



声音

两岸之间需要怎样的善意

民进党当局陆委会主委陈明通前不久表示，当初东方航空公司运载第一批滞留湖北同胞返台时，台湾方面有准备1万份防护服，预备让东航带回捐给大陆，但东航当时因作业不及没有收下。蔡英文在应媒体询问时也表示，“是有表达一定的善意”。

对此，海峡之声广播电台发表评论表示，如果民进党当局真想表达改善两岸关系的善意，那么，它应该好好想一想，什么才是善意，是大陆方面可以感受、能够接受的善意。文章摘编如下：

中华民族强调义利之辨，有重情重义的传统。两岸之间的善意表达，相较钱和物，更重要的是心和情。疫情发生之初，大陆防疫物资虽然一度紧缺，但相较于捐款捐物，大陆方面更期待的是两岸之间守望相助、同心同德的同胞亲情，这才是莫大的善意。

然而，疫情发生后，民进党当局头面人物第一时间宣布“禁止口罩出口”，采取严防死守防疫物资流入大陆，继而对大陆造谣污蔑，称大陆疫情“害惨全世界”，使用“武汉病毒”“武汉肺炎”等歧视性字眼，煽动所谓“反中仇中”情绪，并借机“以疫谋独”，完全是一副幸灾乐祸、落井下石、趁火打劫的样子。在这种情形下，纵使捐赠一点防疫物资，又如何能让大陆民众感受到并相信所谓的“善意”呢？

与民进党当局一些政客形成对比的是，一些岛内民众、民间团体以“人饥己饥，人溺己溺”之心，急大陆同胞之所急，冲破当局阻挠，以各种方式将筹措到的防疫物资送到大陆；而在大陆同胞则纷纷投身大陆抗疫行动，留下了许多感人事迹。这些同胞以人间大爱、同胞之爱，真正让大陆民众感受到满满的温暖和善意。

而大陆方面也始终本着对台湾民众生命健康福祉高度负责的态度，从一开始就向台湾有关方面通报疫情信息，包括专门通报大陆与世卫组织分享新冠病毒基因序列和获取相关基因序列途径的信息。疫情发生以来，大陆从未禁止防疫物资出口，台湾地区从大陆采购防疫物资的渠道始终是畅通的。这些都体现了大陆方面对台湾同胞的真心和善意。

病毒不分你我，两岸命运相连。这是这次疫情再一次证明的浅显道理。如果民进党当局真为台湾好，真有改善两岸关系的善意，第一步就应该停止对大陆的造谣污蔑，停止煽动所谓“仇陆反中”民粹情绪，停止“以疫谋独”的政治操作。



湾仔“年轮”

——海岸线嬗变的光阴故事

苏万明 朱宇轩

湾仔是香港最早发展的区域之一。从开埠之初的望海观音古庙（位于如今皇后大道东上），到现存的当时顺海而行的电车轨道，再到后来的告士打道、会议道……沧海变桑田，湾仔那一条条海岸线，不断成为后来的内陆路，恰似湾仔成长的“年轮”，记录着她从小渔港嬗变成繁华都市的光阴故事。

“牛刀小试”

香港岭南大学教授刘智鹏介绍，1840年以前，香港居民多以务农为主，人口主要集中在新界，整个港岛的人口不超过8000人。位于港岛北面的小渔湾仔，人口则不足2000人。开埠后，大量外国商活跃在湾仔、中区一带，湾仔成为外国人、上流社会的社交活跃地。19世纪50年代，华南地区爆发变乱，不少居民“走难”至香港，香港人口激增。港英政府开始向湾仔以东一带填海。

根据湾仔区文化历史旅游推广小组撰写的《寻找湾仔海岸线》研究报告，1851年，香港政府制订了第一个填海计划，建议由西营盘至铜锣湾一带建筑一条横贯整个城市的海堤。

没想到，1855年正式公布计划后受到当时上流社会的反对，因为这会影响他们的船坞经营。港英政府时任总督约翰·宝灵将目光投向了湾仔的一大片低洼地——湾仔摩厘臣山以东、利园山以西，南面是黄泥涌村前的农地。每逢雨

季，这片低地就会被三面涌下的雨水淹没、无法使用。宝灵计划将这片低地填高，卖给发展商。

宝灵还计划将黄泥涌村前的农地填高作跑马场。当时，上流社会人士都热衷赛马，计划获得他们大力支持。今天的鹅颈涌及其附近的地方，就是当时填海所得土地。

此后至19世纪60年代，当时在任的总督也积极建设各类海堤工程。直至1868年，湾仔零星共增加了约3.5公顷的土地，新地由云咸街推进至般咸道，再伸展至德辅道东一带。

规模填海

19世纪90年代至20世纪30年代间，香港人口攀升、住屋拥挤、卫生环境堪忧……各界人士纷纷呼吁，香港迎来有规模的填海时代。

政府首先启动的是中区填海计划。《简明香港史》介绍，填海工程1889年正式展开，填海范围西起西营盘的屈地街，东至中环的海军船坞，全长约3.2公里，宽76米，填获新地共24公顷，原来的海岸线向北推移，延伸至现在的干诺道中。

随着土地增加，外国人口不断涌入，据统计，1900年左右，香港人口已经增加至30万人，湾仔是当时人口最为密集的地区。为继续纾缓稠密的人口，香港政府在1921年展开海旁东



图为香港民众跑步时路过湾仔海岸的艺术装置。新华社记者 吴晓初摄

填海计划，填海范围从海军船坞以东的军器厂街开始，至铜锣湾怡和洋行货仓为止。

挖掘技术不足、工人罢工、工程费用不断增加……填海工程困难重重，直至1930年，海旁东填海工程终于完成。湾仔不仅新增了35公顷的土地，还重建了输水管道、排水水渠、道路和建筑等，城市配套设施逐渐完善。

填海工程完成后，湾仔吸引不少海外华侨华人和内地居民来港投资及居住。一时间，工厂、商铺、酒店等建筑拔地而起，有轨电车沿着海岸线驶过，湾仔一派欣欣向荣。

全盛时代

香港商贸迅速发展，现有土地已不足以满足庞大的需求。1922年，香港成立了负责城市规划的委员会，规划了香港未来50年的长期发展。委员会建议，香港继续进行大规模填海工程，包括将旺角避风塘及中环添马舰总部进行填海，以铺设九广铁路及其支线。1948年英国城市规划师艾伯克隆比又在一份报告中建议，填海工程扩展至九龙南部以增加土地，同时开发新界，兴建新市镇。

1965至1972年间，湾仔填海计划迅速展开。工程完成后，湾仔的范围随即伸展至今天的会议道一带，港岛北岸的海岸线再次延伸、向北推进。这段时



图为湾仔附近的海域。新华社记者 李钢摄



一周热词

台北微笑单车一路风景

本报记者 陈晓星 文图

台北公共租用的自行车是用来出行的，也是用来晒图的。如果搜索其名Ubike，跳出来的往往是美食美景，当然还有喜欢晒图的美女。因为台北的自行车道分两大类，一类是市区方便出行的，一类是沿河岸供休闲运动的，“去骑车吧”成为大家假日相约的重要选项。

台北的公租房自行车Ubike，U在图标上被设计成一个嘴角上扬的笑脸，但如果你习惯了随骑随停，还真笑不起来。一位北京的同行采访堵车，看见黄色的Ubike就刷开了骑到目的地，可是他半天找不到地方还车，只好推着车转来转去，结果成为迟到最久的人。Ubike定点租还，自行车与车桩绑定，要刷卡才能从车桩上拉出，也要找到车桩才能推入结算。只有捷运（地铁）站、某些公园、知名地标才有站点。

凡事都有两面，定点租还让使用者不能随心所欲，但不会因乱停乱放妨碍交通，也能让维修工人及时检修，降低坏车率。从这个角度来说，使用者享受了用车便利。记者在疫情期间尽量使用Ubike出行，在台北哪怕是偏僻的租车点都没遇到过坏车，还可以下载个APP查询最近的站点，免除不能随停的麻烦。

Ubike的支付方式是公交卡，也就是捷运悠游卡，先把悠游卡和手机绑定，就可以刷卡取车、还车、付费了。计费方式是4小时内每半小时10元（新台币，下同），4—8小时每半小时20元，超过8小时每半小时为40元。还有就是界外问题，台北、新北（原台北县）交错相连，所以租还车不限制，但如果您骑出了双北还车，那就要额外加一笔数百元的调度费。不过，那也不是一般人的体力所能到的啊！

台北多水景，歌曲就有《流浪到淡水》、“一样的月光，一样地照着新店溪”等等。除了最大的河流淡水河之外，汇入淡水的基隆河、大汉溪、新店溪、景美溪都在台北蜿蜒出灵动的曲线，台北市沿这些水岸建设了自行车专用道，并结合岸边原生林地和人文资源建设公园、休息站。这些专用道有一个共同的名字：河滨，不同的前缀代表不同的路线，至少有10条河滨骑行道。

既然是专用道，机动车禁止入内，有的美景地段还另辟窄窄一条“行人道”，以树木和草地相隔，人车分离，骑行者充分体验一路畅通。令记者印象最深的是，河滨专用道供骑行者使用的流动厕所、休息座椅设置充分，但不设餐饮店、商店，偶见食品自动贩卖机，假日时有的公园有临时小吃摊位。这样既保障了河岸的清洁宁静，又令骑行者完全置身于山水田园之中。

沿河岸骑行，苇丛花、水鸟榕荫，时时入画。骑行者也可停在河滨公园溜娃、野餐，可根据路边的指示牌辨识鸟类植物，还可按路标暂时驶离去看市区的景点。

台北Ubike办公民营，2009年试运营，前三年惨赔，以至引起台北是否适合发展公租房自行车的讨论。反对方认为，台北高温多雨，全年一半的时间有雨，不宜自行车出行，没有买方市场。但

台北市评估后认为台北人口密集，寸土寸金，停车位一位难求，也再难拓展。绿色出行既是发展方向，对出行难也不无小补。在企业犹豫是否续约经营时，台北市放出优惠大招，增加租用点、首骑前30分钟免费、打造市内三横三纵自行车专用道，并投放大量广告。第四年，Ubike开始赢利。

今年，根据合约，台北市政府按年收入15%分成就能进账3亿元，台北每辆Ubike每天平均周转15次。Ubike的逆转原因是多方面的，记者从使用者角度观察，一是运营有序，每天每个站点都有穿制服背心的工作人员在检查车辆，有一天下雨，记者在中山捷运站附近的停车点看到工作人员将故障车辆取出放在一边。记者询问他能否雨后再工作，他回答说，必须定时定点完成工作，与接故障车和送新车的同事衔接上；二是付费方便，用交通卡租车付费，不用依赖网络，不会使用APP的人也能操作；三是提升服务，Ubike车上设有临停的钥匙，如果你停车买东西、上厕所、或在河滨公园休息拍照，可临时锁车。此外，Ubike的车筐、车灯、三档变速也令骑行体验更愉快。

在台北骑自行车，可以更深入地了解这个城市，也可以思考一下共享经济的取胜之道。（本报台北4月24日电）



图为台北市民周末骑自行车出游。



为推动本地消费、提振内需，连日来澳门特区政府向当地居民发放首期每人3000元（澳门元，下同）、有效期3个月的电子消费卡。澳门居民可于7月17日前，在政府部门和银行设置的约150个服务点领取已充值3000元的电子消费卡，使用期限为5月1日至7月31日。该电子消费卡每天使用上限为300元，只可用于澳门本地餐饮、零售和生活百货等。

据统计，目前澳门平均每天发出电子消费卡超过3万张，特区政府呼吁居民按其登记时间到相关地点领卡，配合维持现场秩序，避免出现拥挤情况；领卡所需的授权书、声明书可在网上免费下载或到现场领取。居民领卡后需妥善保管，遗失不会补发，也不能兑换成现金。

为了推广消费卡的使用，特区政府已向市面上可使用消费卡的商户派发海报，请他们粘贴在店内，以便让消费者知悉使用范畴。同时，有关部门近日已帮商户安装约数千台澳门读卡机。而在消费卡推出前，澳门通在本地已有逾1.3万个应用点，零售占7000多个，餐饮占3000多个，已知渗透率达7至8成。

部分商户表示，近期不少客人到店询问用卡事宜，他们预计电子消费卡的推出可带动生意增加两至三成，届时商店将会推出优惠方案吸引顾客。另外，部分商户希望电子消费卡调高每天300元的限额，甚至取消限额。

此外，澳门还将于今年8月至12月向全体澳门居民再次发放消费补贴每人5000元，连同第一期发放的3000元，共发放8000元。（瑞安）