



沪苏省界上的石墩子

不仅是地理分界线,也是运营思路和运营模式的『分水岭』

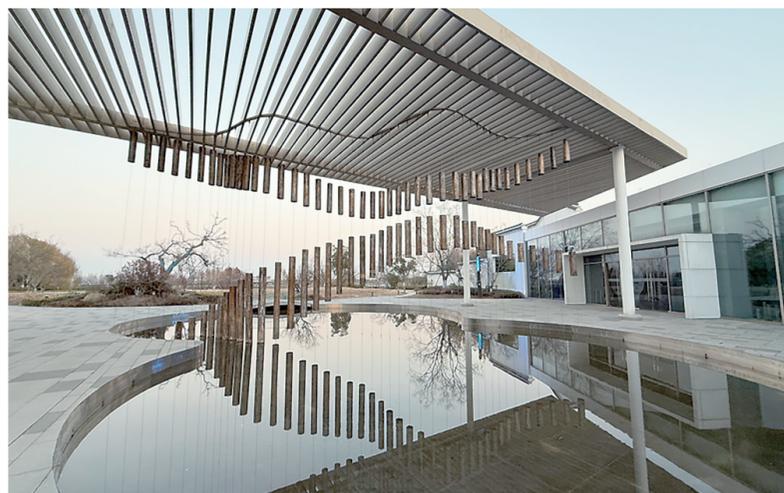


沪苏省界上的石墩子。

均 巩持平 摄



▲绕元荡生态岸线骑行一周的“小猪圈”。
▶元荡小馆中,原本沪苏省界上的木桩子被制作成艺术装置。



硬联通与软协同

在石墩子之前,沪苏省界上都是竹竿子和木桩子。石墩子的跨域难题,对于沪苏两地而言并不陌生。早在元荡生态岸线贯通之前,这样的门槛已迈过了一道又一道。石墩子的解法,或许就藏在过往经验中。

元荡生态岸线贯通工程兼具防洪功能。2020年,在项目启动之初,问题便摆在眼前:上海青浦段的防洪建设标准是“一百年一遇”,江苏吴江段的建设方案是“五十年一遇”,究竟应该听谁的?

两地争论之后发现,虽然在“多少年一遇”上不一致,但双方在堤顶标高的标准上是一致的,非临湖段防洪高程均已达到“一百年一遇”。这让事情一下子豁然开朗。

两地标准不一样的例子还有许多。跨省域、多主体的情况下,长三角一体化示范区执委会牵头协调,沪苏两地岸线规划、设计方案等都商量着来,虽然各自分开建设,具体标准遵循就高不就低的原则,两地达成一致,统一实施。

在水上,示范区执委会摸索出了一套工作机制:一方面,要协调两地建立横向对接机制,也就是两地政府和发改委、水务、住建、长三角(区域)办等部门建立定期会商和对接机制,另一方面,随着项目进度推进和协商工作的深入,两地技术团队之间、技术团队与行业部门之间、行业部门与执委会之间,技术团队与执委会之间还要建立多层次的定期例会机制。

而在水中,一条市场化的灵活路径同样成形。过去,沪苏浙治水常采取分而治之的做法,各自打下界桩,拉起围网,打捞水葫芦,但各管一摊的模式难有成效。协同管理后,各方落实联合会长制,毗邻水域的行政单位共同委托第三方打理,共同聘请同一家保洁公司打捞水葫芦,轮番出资,权责分明。

对现在的元荡来说,这种协商与联合仍是迫切需要的。元荡生态岸线的建设已由一张蓝图落地成为现实,相关运营工作也需要各方在同一张蓝图上共同作画。

元荡总面积近2万亩,1/4的面积属于上海青浦,3/4的面积属于江苏吴江。以前,出于水域管理需要,元荡根据省界用毛竹和网片分割开来,网障纵贯南北。经由元荡来往两地的船只,必须“钻过”湖面上设置的两省网障,长约4000米的网障仅有2个开口,通航十分不便。

2020年10月,随着元荡生态岸线贯通工程推进,湖面上的毛竹被拔起,网障被拆除,船只得得以无障碍通航。5年后,中国国际帆板大师赛在元荡扬帆起航,元荡水域面积开阔,风力条件理想。这届赛事正式跻身奥运级别积分赛序列,成为国内目前唯一获此认证的帆板赛事,标志着其竞赛层级与国际最高水平接轨。

此前,元荡岸上、水下的“硬联通”成为催化剂,沪苏边界上曾经的“边角料”也能承接国际赛事,成为“世界级的料子”。

如今,放置在沪苏省界上的石墩子何去何从?

前不久,长三角生态绿色一体化发展示范区被生态环境部正式命名为“绿水青山就是金山银山”实践创新基地,这是一块颇有分量的“国字号”金招牌。一体化的生态整治之后,从硬联通迈向软协同,生态价值转化为经济价值的跨域实现,成为摆在长三角一体化示范区眼前的新课题。

隔阂

看得见的分隔背后,是看不见的壁垒

在上海青浦,机动车“限流”是为了安全管理,也有相对封闭的景区作为现实基础。而江苏吴江段的“放行”则源于乡村振兴的发展需求

本报记者 巩持平

上海与江苏的省界上,出现了几个石墩子,列成一排,挡住了机动车。

石墩子摆放的位置,在元荡生态岸线上,元荡横跨上海青浦与江苏吴江,岸线全长23公里,其中上海青浦段6.2公里,江苏吴江段16.8公里。2024年年底,元荡生态岸线全线贯通,并逐渐成为骑行爱好者的网红打卡地。

因为石墩子,机动车可在元荡生态岸线江苏吴江段的大部分路段通行,却无法驶入上海青浦段。也正因此,元荡生态岸线的运营方曾接到游客投诉。有人认为,上海青浦段应开放机动车通行,提升亲子家庭的游览便利度;也有人认为,江苏吴江段需要限制机动车通行,进一步保证骑行安全。

曾经,元荡水面上,为了防止水葫芦和渔民越界,插满了竹竿子和木桩子,上面缠绕覆盖着渔网,这是当时的沪苏界桩。以前,青浦人隔湖眺望对岸的工厂、民居,清晰可见,但想到对岸的吴江去,必须绕行国道或高速公路,少说需要40分钟。

2020年,由长三角生态绿色一体化发展示范区执委会牵头的元荡生态修复和功能提升项目启动。如今,当年的竹竿子和木桩子被悉数拔除,其中一些作为标本组成艺术装置,于元荡小馆展出。一座元荡步行桥连接沪苏两地,人们走在桥上,优哉游哉,不觉间便跨过了省界。变化也在水中,据苏州市吴江生态环境局监测,2025年元荡湖口断面水质首次达到Ⅲ类标准,创下有监测记录以来的最高水平。

元荡的水治理成为长三角一体化的“样板间”“试验田”,被视为沪苏打破行政壁垒、实现跨域融合的重要标志。如今,几个石墩子横亘于省界,原本消失的行政边界又出现了,似乎让“贯通”和“一体”的实际效果打了折扣。

石墩子缘何出现?除了石墩子,还有更好的解决方案吗?

行政边界的标志物

几个石墩子就放在环湖道路当中,一字排开,仅容行人和自行车通过,机动车行驶至此只能停下、掉头。元荡生态岸线上,石墩子等路障出现的位置主要有两处,一处是在上海青浦段元荡湾环路停车场的尽头,放置了指示牌、锥形筒等;一处是在上海青浦段虹芳桥的另一端,共七八个灰色石球。石墩子旁边竖起告示牌,提示“此处为景区内道路,除防汛、管理养护车辆外,禁止一切外来机动车(含摩托车)驶入”。

放置石墩子,是出于现实考虑。在元荡生态岸线上海青浦段,设置元荡湾停车场和元荡环路停车场。“每到周末、节假日游客多得不得了,道路又窄,不好开车。”停车场入口处保安说。

事实上,元荡生态岸线已经成为骑行爱好者的网红打卡地。一些赛事级公路车最高时速可以达到60公里,高速骑行中急刹风险极高。元荡生态岸线贯通以来,骑行过程中的安全事故已发生过几次,事故原因几乎都是车速过快、车辆失控等。元荡生态岸线看起来较普通公路更窄,尤其在节假日,客流量较大时,步行和骑行游客与各类车辆交织,既容易拥堵,安全风险同样不容小觑。

目前,在石墩子的“约束”下,游客进入元荡生态岸线上海青浦段后,需要将车辆停放在停车场,步行、骑行或驾驶共享电动代步车游览,时速不超过5公里。

而在江苏吴江段,除去部分特殊时段,机动车大多数时候可以通行。一方面,元荡生态岸线吴江段距离更长,其中部分路段本就是普通公路,属于开放的市政道路,外界车辆往来频繁,要限行机动车不现实;另一方面,紧邻元荡生态岸线,吴江一侧分布有不少乡村、学校和居民住宅小区,若贸然禁行,必然会影响吴江原住民的正常出行和日常生活。

一边机动车畅行无阻,一边机动车禁止通行,颇多无奈之间,石墩子被摆放在沪苏省界上,再次成为行政边界的标志物。

与此同时,随着元荡生态岸线在骑行爱好者中间越来越受欢迎,道路管理标准统一的需求更加凸显。

到元荡生态岸线骑行有多火?社交平台上,网友亲切称呼环元荡骑行路线为“小猪圈”——绕着元荡生态岸线骑行一周,运动轨迹形似一头小猪。随手一翻,关于元荡生态岸线自驾与骑行结合的“4+2”游玩推荐帖子成百上千条。

青浦人金哲雯是骑行爱好者,2025年9月,她把喜德盛自行车驿站开到了元荡岸线边上,每到天气适宜的周末,金哲雯店里100多辆自行车,每个客户平均租用2小时,一天翻台2到3次。

上海美帆俱乐部与元荡湾游客服务中心仅隔一条马路,租赁自行车的点设在俱乐部门口。2024年上半年,美帆租赁自行车的生意便已开张了,俱乐部供租赁的自行车有300多辆,生意好的时候,每天接待游客超1000人次。

元荡生态岸线之所以能够成为骑行友好道路,与路线机动车较少密不可分。“不必与机动车并排混行,骑行安全能够得到保障,骑行体验感也更好。”金哲雯说。

上海青浦段和江苏吴江段存在的管理差异,既无法全程保障骑行爱好者的游览体验,又不能充分方便周边居民开车出行,元荡生态岸线的运营被迫陷入尴尬局面。

封闭景区与开放乡村

看得见的分隔背后是看不见的壁垒。

元荡生态岸线实现贯通后,按照省界划分,由上海青浦和江苏吴江分段运营。石墩子出现的深层次原因,便要追溯两地运营思路和运营诉求的差异。

相较而言,在上海青浦,机动车“限流”为了安全管理,也有相对封闭的景区作为现实基础。

元荡生态岸线上海青浦段由青浦水务局建设,委托青浦文旅集团代为管理。其中,三期工程与大观园景区紧挨着,考虑到土地性质限制,多数经营场

所也依托大观园布局。如此一来,运营工作便交由大观园景区的运营团队具体负责。

当初,元荡生态岸线贯通工程推进时,运营团队提前参与前期规划设置,从运营需求出发考虑点位布置、驿站位置等,一些利用大观园景区原有设施,一些需要新增,比如游客服务中心、露营地、自行车驿站等。

在元荡生态岸线的上海青浦段,运营团队的执行思路更偏向封闭景区中的服务保障和价值提升。元荡生态岸线贯通后,已经给大观园景区带来很大红利。根据初步统计,2025年元荡生态岸线上海段的游客约为20万人次,大观园景区的游客在80万人次左右。元荡生态岸线贯通前,大观园景区游客每年最高不到40万人次。

下一阶段,元荡生态岸线上海青浦段的运营焦点将是消费场景的丰富。上海大观园旅游发展有限公司总经理孙俭介绍:“今年我们将对大观园饭店进行改造,让游客就餐时可以看到岸线风光;同时,以承办体育赛事、公司团建、市民健身活动、中小学生研学作为突破口,不断拓展范围、拓宽路径,让元荡的热度延续下去。”

而江苏吴江段的“放行”则源于乡村振兴的发展需求。

元荡生态岸线的贯通为周边村子带来丰富客流,元荡生态岸线运营与特色乡村建设深度绑定。原本处于省



元荡步行桥上,一步跨两省。视觉中国