



# 告别断头路 你好网红桥

本报记者 杨欢

“欢迎来到上海”“欢迎来到江苏”……春暖花开,在长三角生态绿色一体化发展示范区,元荡湖上的慢行桥成了新晋“网红打卡点”。地处上海青浦与江苏吴江交界,不少来自上海市区的游客慕名而来,向前跨一步就忍不住欢呼,“哇,我一步就到了江苏!”

每当听到这样的感慨,吴江汾湖高新区建设局副局长胡迎东便激动万分,“从来没有想过,元荡桥可以把我们联系得如此紧密。”他说,每到此处,便会想起沪苏两地各部门并肩战斗的日子,“如果大家没有心往一处想,劲往一处使,桥不可能这么快建起来。这就是长三角一体化的力量!”

## 过去40分钟 如今5分钟

沿着青浦区的东航路一路往西,经过元荡桥,便抵达吴江区康力大道。去年,省际断头路——东航路至康力大道正式通车。元荡桥成为青浦连接吴江的第一条快速通道,也是示范区揭牌后第一个跨省域道路互联互通项目。

青浦与吴江人缘相亲,亲友间往来密切,但由于两地湖荡密布、沟渠纵横,丰富的水系形成了不少断头路。之前,被元荡湖相隔的青浦金泽、吴江黎里咫尺为邻,但以往,人们需开车绕十余公里路才能到达彼岸。“以前,这里是‘断头路’,两岸群众隔湖相望。现在有桥把两地连起来,以前我到吴江要40多分钟车程,现在只用5分钟,方便多啦。”说起元荡桥,金泽镇杨湾村党总支书记朱荣一脸骄傲。他告诉记者,元荡桥建成后,老百姓打心眼里觉得高

兴,家里来客都会带到桥上参观。“在大家心里,这不仅仅是一座交通桥,更是我们金泽的一张名片。”

事实上,打通断头路是两地居民期盼已久的事。据吴江汾湖高新区建设局市政科沈欢春回忆,为了方便居民出行,汾湖方面曾打算修一条8米宽的村级公路,从康力大道延伸过去,一直到元荡湖。这本是省界内的工程,村路还没开工,长三角一体化发展上升为国家战略,省界两头的双方有机会且有必要坐下来好好聊聊。“我们觉得,以后两地必定来往更频繁,村级公路无法满足需求。大家商量下来,决定要修通一条双向四车道省际公路,并设计双向非机动车道,四快二慢。”

## 跨界寻突破 携手闯难关

共识达成后,执行起来却没那么简单。该贯通工程跨越上海市与江苏省重要省界湖泊——元荡。元荡湖西片大部分湖区隶属于吴江区黎里镇管辖,东部其余水域则隶属于青浦区金泽镇管辖,属于典型的跨界水体。这给审批带来了难题。“省内的审批流程我们熟悉,可跨界搭桥,不仅审批需要的材料不同,连审批主体都找不到。”沈欢春说。

全程跟踪元荡桥项目协调工作的一体化示范区生态和规划建设组组员沈永飞告诉记者,吴江康力大道对接上海东航路工程的建设并无先例可循,类似的跨省界工程在政策法规上还是空白。他先与水利部太湖管理局沟通,随后在长三角反复调研。“我们意识到,审批可能和各级政府的水务部门都有关系。这么多机构如果不协调好,将会极大影响审批效率。”

为此,示范区执委会与两地多部门携手,摸着石头过河,跨越重重困难,一步步建立起跨界多部门“融合建设”的

体制机制。最终,元荡桥项目由苏州市委委托上海市审批,按照最优标准报送材料。行政审批许可可盖上海和苏州两个章,实现“共同审批”“共同监管”。

但审批只是第一道难关。事实上,康力大道对接东航路工程建设中的每一步都走得不容易。例如,按照“一体化”的标准改建就是另一道难题。青浦、吴江虽隔河相望,但两地道路外观、形式有许多不同。项目建设伊始,江苏一侧的康力大道按市政道路建设,建有人行道,而上海一侧的东航路按公路建设,不设人行道。除此之外,还有很多细节不统一:路灯样式不同,前者的路灯样式更具现代感,后者选用了10米挑高的普通路灯;绿化景观不同,一边更偏爱北美红枫,另一边想用1.5米宽种植灌木的侧分带搭配香樟树……

因此,统一建设标准成为关键。一体化示范区执委会当起牵头人和协调者,与双方建设、设计单位进行了多次对接沟通。

## 寻求最优解 “吵”出新默契

“大大小小的会议不记得开了多少次。一开始,大家都是站在自己的立场上想问题,难免会有思想上的差异。”参与元荡桥项目协调工作的一体化示范区生态和规划建设组组员刘王瑞举例,“起初吴江想把先行启动段放在西北角,更靠近城区的地方,这跟它整个城区的建设规划是一体推进的。但执委会觉得,这个项目是示范区成立后的重大项目,先行启动段放在两省交界处才更有意义。”

类似的分歧还有很多,好在这些问题靠沟通都能解决。刘王瑞说,每次对接会上,大家都直面问题,各抒己见,为了找出最优解,常常讨论至深夜。有一场对接会让他印象深刻——“当时讨论绿化的定价问题,两地标准不同,每平方米分别是280元和200元。有人说:‘那就200元吧,工程紧,标准低点,压力也就小些。’有人反对:‘我们应该就高不就低,这不单单是吴江的项目,也不只是青浦的项目,而是长三角的项目。如果轻轻松松地做,谈何示范意义?’一席话赢得了全场的掌

声。最终定价远超出预期,为每平方米380元。”

“我们‘吵’出了感情,而且越‘吵’越默契。”三峡集团长三角一体化示范区工作小组组长周航告诉记者,青浦和吴江各自启动环元荡岸线贯通工程后,由于两地设计存在标准不一、风格不同等问题,2020年5月,在执委会统一协调后,对方案进行了优化修改。但修改后的方案仍然存在整体联通性不足的问题,特别是在青吴交界段,虽有元荡桥连接,但该桥为硬化快速路桥,两岸的慢行系统与蓝绿体系尚未真正实现联通。三峡集团主动提出承担出资建设元荡慢行桥工程,由上海总部牵头,长江环保集团和三峡上海院等机构合作,配合执委会与青吴两区,共同谋划、共商共建。

如今,断头路的打通,不仅缩短了空间距离,元荡湖上架起的桥,也把沪苏两地人民的心从此紧密连在一起。相信,伴随着越来越多的断头路被打通,无形的桥也在搭起,长三角各地将愈发“你中有我、我中有你”。



元荡慢行桥 吴佩学 摄