

实现公园与城市空间无界融合

屠瑜



新民眼

如今，“公园城市”成了中国城市建设的新热词。在1月27日举行的上海市政府记者招待会上，上海市市长龚正表示，他心目中的公园城市不是简简单单在城市中建公园，而是要努力把城市变成一座大公园，实现公园与城市空间的无界融合。上海在推进中主要聚焦三个“量”：增加数量、提高质量和优化存量。

增加公园数量是公园城市建设的基础。去年全市新增公园总数162座，上海累计公园数达到832座。今年将新建120座公园，按计划到明年底，上海要建设成为千座

公园城市。再用10年时间到2035年，力争建成两千座公园城市。一个个具体数字的背后，是政府对人民的承诺，体现上海打造公园城市的决心。

比空间建设更难，是公园品质的打造与锤炼，是让市民切切实实感到“家在公园中”的美好。龚市长说，在提高质量上，重点是要加快建设“一江一河一带”高品质的生态空间，特别是打造“一大环”加“五小环”的环城生态公园带。

在优化存量上，一方面要大力推动“公园+”行动，加强与体育、文化、旅游等功能的融合；另一方面继续推进公园拆墙透绿，推动公园24小时开放。目前全市超过

六成的城市公园已经实现24小时开放，今年按计划新增30座，让公园和绿地更好为民所享。

位于杨浦区国秀路300号的新江湾城公园，已于去年10月实现24小时开放，目前正在改造提升工作，将通过无界融合、开放共享、品质焕新等方式进行打造。具体包括：将政和路及国秀路边界打开，优化交通组织便于游客进入，实现公园的开放及与周边环境的融合；运用“公园+”手法，升级健身及儿童活动空间，打造疏林草地并划定帐篷区，新增五人制足球场、市民园艺中心及服务驿站；进行植物、灯光等设施的综合素质提升，确保公园四季有花可赏、有景可游等。

公园城市不只是在城市中造大公园，而是要打开空间把高品质的生活、生态引入到城市当中。逛一逛办公室附近的陆家嘴中心绿地，是金融白领女士午休时间的必备功课。几个月前，施女士发现，公园不仅拆除了大部分围墙，还开了一个咖啡空间。因为有每年举办陆家嘴咖啡节的文化基因，加上周边居民、白领的切实需要，2023年，陆家嘴中心绿地选择把“公园”和“咖啡”融合起来，又结合“拆墙透绿”工作，将绿地空间进一步和城市空间相融合。

公园建设的另一重点则与当下“城市更新”“旧区改造”联系紧密。在这种语境中，密布在居民生

活空间中的“口袋公园”建设成为城市公园另一个重要趋势。有不少小公园被用来解决城市废弃“盲区”的遗留问题，提高土地利用效率。

漕溪花园位于漕溪路地铁站一侧，原有空间较为混乱，改造后规范了地铁站周边停车、拓宽了前往地铁站的道路，还设立了居民共治的“清风驿站”。值得一提的是，园内移栽了银杏、樱花、八仙花、月季，铺设了大面积草坪，周边居民赏花、观叶有了好去处。

公园城市建设要以人为本，更强调人与自然互动，公园和周边环境融合，而非传统意义上的修建大面积精致的景观，却与居住者不发生关系。各美其美，也要美美与共。

听取意见建议优化交通设施

“以前离小区最近的公交是浦东70路，至少要走15分钟；现在走出小区门口就是浦东113路，比以前不知道方便了多少！”家住康桥花园的罗阿姨开心地说，“以往小青年可以骑共享单车前往，我们老年人弄不来的，只有走路，很吃力。特别感谢浦东相关部门和巴士四公司为我们解忧。”

单程30多公里，每天仅1000多人客流>>>

超长公交线632路一分为二各方点赞

近日，原先单程30多公里的超长线路632路公交实施优化调整，分为两条线路运营，不仅缓解了浦东康桥及御桥地区居民的出行难题，还缩短了发车间隔，提升了运营效率，减轻了司机的工作压力。

近年来，上海公交线路在不断优化调整，但在实践中，一些超长线路的优化面临诸多困难，比如建设调度室等硬件条件不够、因可能增加出行成本而遭到居民反对等。线路优化如何克服“众口难调”的困境，惠及更多的百姓，考验着各方的智慧和决心。

多方合力解决居民区出行盲点

1月9日，浦东新区人大代表郁斐和康花社区十个居民区的居民代表，来到巴士四公司632路、浦东113路罗山路终点站调度室，送上写着“拓展路线，心系百姓”的锦旗。

近几年，康桥及御桥地区新建了不少居民区，但是部分小区的公共交通配套还没完全跟上，这让老百姓、特别是老年居民有些烦恼。2023年根据浦东线网推进计划，结合人大代表建议和居民反映，从年初开始，浦东交委、浦东道运中心、巴士四公司等联合走访居民区，综合吸收居民的需求和建议。经过反复商讨、实地勘探等，最终确定将超长线路632路以罗山路地铁站为换乘站，优化为632路和浦东113路两个部分。

“如果将原先632路通过绕行的方式，解决康桥及御桥地区居民的出行问题，将带来连锁反应。”巴士四公司营运信息部副经理陶玉燕表

示，632路从华夏东路川沙至永泰路三新路，全长32.8公里，正常路况下，单程运营时间在2小时30分左右。“如果绕行至康桥及御桥地区，增加3公里多里程，势必会影响发车间隔，单程时间还要延长。如果保持原先的发车频次，线路的配车和人员又存在一定的缺口。”

新辟线路受到乘客欢迎

据悉，此次线路优化后，新辟的浦东113路不仅解决了康桥及御桥地区居民的出行问题，多处站点还可与地铁换乘，发车间隔也比原先的632路有所缩短。

目前的632路从华夏东路川沙首末站至罗山路地铁站，线路长度19公里，高峰发车间隔10至15分钟，低谷发车间隔15至25分钟，单程行驶时间65分钟左右。线路途经浦东新区人民医院（川沙路南桥路）、地铁2号线川沙站；在罗山路站与地铁11、16号线无缝衔接，去往曙光医院东院的乘客，在罗山路站换乘浦东70路即可到达。

浦东113路从罗山路地铁站至永泰路三新路，线路长度16.30公里，高峰发车间隔10至15分钟，低谷发车间隔20至25分钟，单程行驶时间60分钟左右。线路途经上海徐浦中医医院、地铁6号线上海路站、11号线浦三路站和11、16号线罗山路站。同样在罗山路地铁站，可换乘浦东70路到达曙光医院东院。

据悉，浦东113路自1月6日开行以来，客流呈现稳步上升之势。从开通初期的日均900人次，增长至目前的1500人次左右。

线路优化需要更多智慧和决心

记者从业内获悉，目前上海还存在着不少公交超长线路（25公里里程以上）。近年来，随着地铁线路的不断延伸以及人们出行习惯的改变，这些线路从起点乘到终点的乘客寥寥无几。以原先的632路为例，每天1000多人次的客流，从起点乘到终点的乘客不会超过20人次。同时，超长线路受到路况的影响，准点率差，单程运营时间长，给公交司机带来了更多的工作压力。

然而，目前全市类似康桥及御桥地区等新建小区，依然存在公交出行的空白点，百姓对公交出行有一定的刚需。那么超长线路为何不优化调整，更加贴近百姓和交通发展的需求，实现多赢？“每次线路优化都会碰到很多波折。”陶玉燕解释称，超长线路的优化主要面临两个问题，一是如果原先是梯次票价的线路，优化后会有一些市民的出行成本有1至2元的上升，征求意见时相关居民会极力反对；第二，优化线路需要新增调度办公、停车、转乘等场地设施，这些硬件条件有时也很难满足，632路优化之所以顺利实施，除了新区相关部门大力支持外，也得到了老百姓的理解和积极配合。

上海正在打造15分钟生活圈，公交线网的优化调整势在必行。如何让线路优化惠及大多数市民和乘客，又能提升公交企业的运营效率，这将考验政府管理部门和公交企业的智慧和决心。

本报记者 任天宝

本报讯（记者 杨硕）日前，由上海城投公路投资（集团）有限公司高速运营中心负责实施的S2沪芦高速临港收费站出口站前导流一、二期优化工程全面完工。

去年1月，在市第十六届人大第一次会议上，市人大代表针对不熟悉临港收费站现场设置的司乘用户容易走错道路绕远的现象，提出了“关于强化S2沪芦高速临港收费站出口的站前导流”的建议。城投公路第一时间组织人员进行现场踏勘，多次组织会议研究、优化实施方案，积极为过往司乘用户办实事、解难题。

据了解，站前导流一期优化工程于去年11月13日开工，11月18日全部完工。工程实施期间正值S2沪芦高速养护作业安排高峰期，面对各项密集作业任务和来往繁忙的车流，城投公路积极与交警、养护单位、分包单位进行沟通，在确保严格落实技术、安全交底的前提下，增加人员、设备，错峰、分时段开展围封作业。

优化工程实施后，在距临港收费站2000米时即开始向来往司乘用户进行电子信息提示；并于距临港收费站1900米处、400米处分别设置分流指引牌，新增“东海大桥、南芦公路、服务区”分流提示地面文字。

站前导流一期优化工程的实施，有力解决了临港收费站前导流提示不明晰、司乘用户易“走冤枉路”的问题，有效改善了S2沪芦高速的交通拥堵现状。

今年1月开展的站前导流二期优化工程中，施工人员在临港服务区南侧绿化带岛头、出口和南芦公路收费出口三处点位各增设一块提示“东海大桥方向由南芦公路掉头行驶”的标志牌，并于南芦公路出口中分带处，利用现有门架立柱增设了掉头指路标志。S2沪芦高速临港收费站出口站前导流一、二期优化工程，为往东海大桥、南芦公路方向行驶的车辆提供了有效、清晰、准确的行车路线指引，最大程度减少了车辆误驶、掉头等问题所引发的交通拥堵及交通事故，改善了通行效率。

沪芦高速临港收费站出口 站前导流便利前往东海大桥

新设的分流指引牌

