



日照这座拥有 226.35 公里海岸线的城市，用近 40 年“留白”诠释着——

把最好的空间留给人民

□ 统筹/策划 赵庆江 采访/全媒体记者 蒋月阳 许晓



阳光海岸绿道

清晨五点，万平口泻湖的水面泛起第一缕金光。64岁的退休教师陈美华已经换上跑鞋，沿着蜿蜒的红色步道慢跑。左手边，海浪轻拍礁石；右手边，黑松林海风习习。

“以前跑步得在马路跟汽车抢道，现在这条路从灯塔一直通到森林公园，28公里全是景。”陈美华擦了擦汗，笑着补充道：“我们把这种生活叫‘靠海吃海’的新吃法——不吃海产，吃海景！”

在日照，像陈美华这样的“绿道粉”还有很多。这座拥有226.35公里海岸线的城市，正用规划1300余公里的绿道网络，把“诗与远方”铺到了市民家门口。从28公里的阳光海岸绿道，到33.8公里的山海风情绿道，再到68公里的两河绿道，日照的绿道体系已累计建成604公里，规划总里程相当于从日照到上海的距离。

这条绿道带来的，可不只是风景。阳光海岸绿道北线建成后，年接待游客量突破800万人次，带动沿线文旅收入增长35%。5000余米海岸带得到修复，49万平方米绿化面积新增，生态岸线修复率达92%——数字背后，是一座城市对“绿水青山就是金山银山”的深情作答。

一张蓝图绘到底，接力守住生态底线

站在阳光海岸绿道极目远眺，海天一线，没有一栋高楼遮挡。这在很多沿海城市，几乎是一种“奢侈”。

这份“奢侈”，是日照历届市委、市政府用近40年的定力换来的。

时间回到1989年，日照刚刚升格为地级市。彼时，“向海要地、靠海开发”是不少沿海城市的普遍选择。但日照的决策者们却做出了极具远见的决定：对万平口及滨海地区实行规划控制，战略留白。

“当时很多人不理解，这么黄金的地段，为什么不搞开发？”日照市自然资源和规划局党组成员、市城乡规划服务中心主任孙树贵回忆，“市里主要领导态度很明确：黄金海岸不是‘摇钱树’，是子孙后代的‘传家宝’。现在想不清楚怎么用，就先留着，留给未来，留给人民。”

这一留，就是近40年。

在此之后的日照城市规划也一直沿着这一思路擘画——不论是1994版“跳出老城发展新城”的战略跨越，还是如今的国土空间总体规划，都如接力棒般牢牢守住了这条生态底线。

“这期间，不是没有过诱惑。”孙树贵回忆说，有重大项目想来落户，有商业地产想来圈地，但都被一一婉拒了。

“规划科学是最大的效益，规划失误是最大的浪费，规划折腾是最大的忌讳。”习近平总书记的这句话，被日照的规划者们奉为主旨。30多年来，日照历届市委、市政府坚持“一张蓝图绘到底”，划定海岸建筑退缩线，科学划定核心退缩区。

正是这份坚守，才有了今天28公里连续贯通的阳光海岸绿道。如果没有当年的“留白”，今天市民脚下的步道，很可能就是一堵堵“禁止入内”的高墙。

“以前去海边，好多地方被养殖池、景区围墙挡着，明明海就在那里，就是过不去。”骑友王军回忆起十年前的骑行经历，感慨良多。2019年，日照决定启动阳光海岸绿道建设，第一件事就是“破墙”——拆除沿线所有景区的物理隔离，把海岸还给市民。

人流来了，消费便旺了。露营、婚拍、演艺、海上休闲等新业态蓬勃兴起，“旅游+体育”“旅游+文化”“旅游+民宿”深度融合。以今年“五一”假期为例，全市重点监测的20家旅游景区共接待游客272.53万人次，同比增长3.61%；营业收入同比增长10.82%。

从“留白”到“破墙”，日照用近40年的定力回答了一个问题：城市最好的空间，究竟该给谁？

答案，写在每一块“免费开放”的指示牌上，写在每一位市民游客洋溢着幸福的脸上。



太公岛湿地公园

以“绣花”功夫精琢，一条路如何“活”起来

如果说“留白”是战略定力，那么“建好一条路”则需要极致匠心。

在阳光海岸绿道的骑行道和跑步道上，你可能会发现一个细节：骑行道有效宽度不小于3米，步行道有效宽度不小于2米，均超出国家标准。

这“多出来的”几厘米，便是日照市自然资源和规划部门在规划设计阶段的主动加码。

“国家标准是底线，但老百姓的需求是上限。”参与绿道规划的市城乡规划服务中心市政交通科科长牟健介绍，设计团队在规划绿道时曾反复调研市民的使用习惯——早高峰跑步人群密集，周末亲子骑行家庭多，节假日甚至会出现“并排走”的情况，“如果只是‘卡着标准’做，旺季肯定拥挤，体验感大打折扣。”

于是，在空间充足的地方，设计团队将骑行道从建议的2.5米拓宽到3米及以上，步行道从1.5米拓宽到2米及以上。这个看似微小的调整，却需要协调沿线用地、调整断面设计、增加工程投入。但日照却坚持了下来：“绿道是给老百姓用的，不是给人看的，实用是第一位的。”

这种“以人为本”的理念贯穿于规划的每一个环节。在桃花岛北侧的步道中间，有几块看似随意摆放的石头，石缝间青草顽强地探出头来。这不是施工疏忽，而是设计师的有意为之。

“那里原是一条动物的迁徙廊道，我们要修路，但不能断了它们的活路。”参与项目施工设计的日照规划集团张波介绍，“我们专门从附近拆迁的老村子里收来旧石块，作为‘汀步石’铺在生物通道上。人和动物，各走各的，互不打扰。”

这种“让步”的设计理念贯穿全线。为了避免一棵百年黑松，绿道在这里拐了一个温柔的弯；为了保护一片礁

石滩，栈道悬空架设，不落一根柱子；为了留住一条入海溪流，设计师专门建了一座漫水桥……

“绿道不是从自然身上碾压过去，而是轻轻地搭在自然肩上。”这是规划团队的共识。

为确保绿道建设统一标准、有序推进，在规划方案的指导下，市住建局牵头成立阳光海岸绿道工程建设指挥部，统筹指挥各项建设任务；山海天旅游度假区管委、市城投集团、市土地发展集团、日照规划集团等实施单位和参建单位全力靠上，推动了绿道建设的科学性、生态性、便利性和景观性；在飘桥等工程建设的关键阶段和环节，邀请业内岩土专家、上海市政设计院等单位参与工程勘察、设计，调动一切可以调动的力量和资源。

在生态修复方面，日照更是下了大力气。利用绿道建设契机，对沿线荒废的养虾池、裸露场地及岸线破损处实施全面整治。累计修复海岸带5000余米，清退违法违规养殖设施，实施绿化补植和重点修复提升，新增绿化面积49万平方米。同时，大力开展互花米草专项整治，种植芦苇、碱蓬等本土原生植物，恢复湿地生态功能。

立足民生需求，聚焦群众出行体验，市自然资源和规划部门精心布局，持续提升绿道沿线空间环境品质，统筹推进沿线公共服务设施。

针对沿线服务设施，日照构建了“综合服务驿站—一般服务驿站—服务点”三级体系。在阳光海岸沿线，科学规划布局了冲洗、公厕、停车等公共服务点102处，游客服务驿站12处，覆盖半径确保从沙滩上岸后平均300米内即可获得服务。

针对旅游旺季“如厕难”这一群众反映强烈的痛点，专门开展了绿道沿线旅游公厕布点规划，新增公厕11处、改造2处，共新增便器180余个，游客平均排队时间缩短75%。针对停车难问题，利用闲置地块在沿海重点

景区共增设临时停车泊位3200余个。

交通组织同样精益求精。针对万平口1号门附近长期存在的交通拥堵问题，规划部门果断迁离原公交首末站，设置无障碍港湾式停靠站，乘客下车步行不足100米即可到达景区，同时解决了海曲路“自西向东”公交车左转进站与“自东向西”出景区车流冲突的问题。

这种精细化思维同样体现在城市绿道建设中，以串联香店河、沙滩河并衔接8处公园的两河绿道为代表，依托15分钟生活圈理念实现主城区高效覆盖，让市民步行15分钟内即可畅享绿色空间。日照市立足“山海相拥、蓝绿交织、城园相融”的思路，将公园建设与城市更新、生态修复、民生改善深度融合，构建起以大型公园为骨干、社区公园为基础、口袋公园为补充、绿道蓝网为串联的全域公园格局；目前城市建成区绿地率40.68%、人均公园绿地面积18.03平方米，基本实现“300米见绿、500米见园”，群众生态获得感、幸福感不断提升。

2024年新修的北海森林绿道，一头连着日照海滨国家森林公园，一头接着两城河口国家湿地公园。以前，北海路上骑行爱好者众多，人车混行存在安全隐患。绿道贯通后，不仅减少了行人通行压力，还为市民提供了安全的健身游憩空间。

从海岸到城区，从社区到郊野，日照正在构建一个“市域—城市—社区”三级绿道体系，让绿色生活触手可及。

数据最有说服力。截至目前，除阳光海岸绿道、山海风情绿道两条区域绿道外，日照还新建及提升奎山环山绿道（18.5公里）、两河绿道（68公里）、北海森林绿道（7.5公里）等城市级、社区级绿道。这些绿道像一条条绿色纽带，串联起城区、郊区和社区，形成了功能复合的生态廊道体系。



小清洼鱼园



桃花岛北

从“北”到“南”，把绿道铺进更多人心坎里

一条阳光海岸绿道，让日照的“北段”火了。但城市的决策者没有止步。

目光，正在向南延伸。

沿着海岸线一路向南，从灯塔广场出发，经过正在修复的海龙湾，穿过傅疃河口湿地，一直延伸到绣针河——一条长达68公里的阳光海岸绿道南段，正在加速从蓝图走进现实。

这段海岸，与北段截然不同。如果说北段是“风景名胜”，南段则更像是“生产生活混合区”。这里有石臼港区、岚山港区等核心交通枢纽，有钢铁、修造船等临港产业，也有傅疃河口国家湿地公园、刘家湾赶海园等生态旅游资源。

“难点恰恰也是机会。”牟健说，“我们要通过一条绿道，把港口、工业、生态、生活串联起来，让冰冷的工业岸线也‘活’起来。”

规划中的南段绿道，不是简单地铺路种树，而是一场系统性的生态修复攻坚战。

针对南部自然岸线保有率偏低的问题，将重点对傅疃河口蔡家滩沿线、东南营等区域开展生态修复，清退违法

违规建筑，腾退岸线用于生态保护和亲海空间建设。针对养殖尾水污染，将划定传统养殖海域范围，推广循环水养殖等高效生态型养殖模式，建设养殖尾水处理中心与净化湿地，确保尾水100%达标排放。

在绿道建设方面，南线方案规划主北起海龙湾，与阳光海岸绿道北线灯塔广场起点相接，南至绣针河口，有机串联海龙湾景区、奎山绿道、两河绿道、傅疃河口湿地、刘家湾赶海园、松老虎湾公园、多岛湾景区等众多自然人文节点。规划特别注重融合城市组团，让绿道与两河绿道、沿海绿道、厦门路绿道互联互通成环，打造多条支线，把城区、景区、度假区、田园乡村紧密串联。

更令人期待的是，南段绿道还将探索“工业+旅游”的新模式。在岚山港区，绿道将串联钢铁厂区、渔港小镇，开发工业旅游线路，让游客既能看海，也能看“钢铁是怎样炼成的”。

目前，南段绿道的先行节点——海龙湾修复工程已初见成效。曾经的煤堆场经过生态修复，变成了金色沙滩，黑松林正在恢复，白鹭成群结队地回来了。这条“生态走

廊”，正在向南延伸。

按照规划，未来的日照，将以阳光海岸绿道为轴，把整个城市像“扇面”一样打开。向东，是碧海金沙；向西，是青山绿水。通过“一带、四线、五环”的绿道网络，把1300余公里的绿道织成一张“幸福网”，让每一位市民出门15分钟就能走进绿道，让每一位游客来了就不想走。

“绿道不是景观工程，是民生工程。我们多考虑一步、多投入一点，群众就能多方便一分、多幸福一分。”这是每一位绿道规划建设者一以贯之的初心。

傍晚时分，夕阳把海面染成金色。绿道上，跑步的青年、遛娃的父母、散步的老人、骑行的游客，各得其所，互不干扰。远处的城市天际线，在晚霞中温柔地起伏。

这条绿道，丈量的不只是海岸线的长度，更是一座城市“以人民为中心”的发展理念。从近40年前的“战略留白”到如今的“全域织网”，日照用一条条绿道，把“好事”真正办到了老百姓的心坎上——

出门见绿、抬脚亲海，在这座城市里生活得舒心、过得滋润。



任家台北桥



绿道产业活动

短评

赵庆江

从近40年前的“战略留白”到今天的“全域织网”，日照用一条条绿道回答了一个根本问题：城市最好的空间，究竟该给谁？

答案写在地图上——科学划定核心退缩区，不是留

在细微处为群众“多想一步”

给开发商的“黄金地块”，而是还给市民的“亲海走廊”。

答案写在细节里——骑行道3米、跑步道2.5米，超出国家标准的几十厘米，不是规划上的“大手笔”，却是民生里的“大文章”。

答案更刻在时间的年轮上——历届市委、市政府“一张蓝图绘到底”，挡住的是一次次开发冲动，守

住的是老百姓“出门见绿、抬脚亲海”的寻常日子。

“留白”不是不作为，而是把决策权交给未来，交给人民；“破墙”不是简单拆墙，而是让公共资源回归公共属性。日照的实践告诉我们：以人民为中心，不是一句口号，而是一种定力——敢于为长远利益向短期诱惑说“不”的定力，敢于在细微处为百姓“多想一步”的定力。