

苏州河两岸（中心城区）
公共空间贯通提升建设导则
（试行）

上海市“一江一河”工作领导小组办公室

2019.09

1 引言	1
2 总则	2
2.1 编制意义.....	2
2.2 适用范围.....	2
2.3 使用对象.....	2
2.4 应用阶段.....	2
2.5 与相关标准规范的关系.....	2
2.6 用词说明.....	2
3 术语	5
3.1 公共开放空间.....	5
3.2 公园与绿化.....	5
3.3 防汛与堤岸.....	6
3.4 建筑与文化.....	6
4 目标引导	8
4.1 总体目标.....	8
4.2 基础目标.....	8
4.3 提升目标.....	9
5 设计引导	11
5.1 总体设计.....	11
5.2 活动场所.....	15
5.3 桥梁设计.....	19
5.4 综合交通.....	21
5.5 安全保障.....	21
5.6 生态绿化.....	26
5.7 空间景观.....	28
5.8 历史与文化.....	30
5.9 配套设施.....	31
5.10 智慧空间.....	33

1 引言

苏州河是上海城市文化尤其是近现代工业文明的发源地和摇篮，见证了上海城市兴盛、发展的历史和中国传统工业文明的变迁，造就了沿线丰富的人文资源和众多的历史文化资源，苏州河作为上海的母亲河，是新时期下上海塑造城市特色与城市魅力的关键载体。

市委书记李强同志在调研黄浦江、苏州河沿线开发工作时指出，要按照习近平总书记对上海工作的指示要求，对照建设“五个中心”和卓越全球城市的目标，把黄浦江、苏州河沿岸规划好、建设好、管理好，着力推动高质量发展、创造高品质生活，使黄浦江、苏州河沿岸成为**城市的“项链”、发展的名片和游憩的宝地**。要顺应市民期待，花更大气力把“一江一河”滨水空间腾退出来、贯通起来，还江还河于民，让滨水公共空间成为市民群众生活休憩之处、中外游客流连忘返之地，成为上海生活的品牌。要提升生态品质，进一步改善水质，尽可能多地增加绿色生态空间。要提升配套服务水平，让滨水区域服务管理更人性化、更便捷。要提升文化内涵，深度挖掘和活化利用老建筑、工业遗存，加强公共文化设施和文化地标布局，形成新的文化活动集聚区，增强城市人文魅力。

为贯彻市领导指示精神以及“上海 2035”总体规划要求，体现“创新、协调、绿色、开放、共享”理念，按照“最高标准、加强统筹、注重实效、尊重差异”的思想，2018年上半年市政府启动了苏州河中心城段滨水贯通工作。2019年1月，市政府批复了《黄浦江沿岸地区建设规划（2018-2035）》、《苏州河沿岸地区建设规划（2018-2035）》并印发《关于提升黄浦江、苏州河沿岸地区规划建设工作的指导意见》（沪府【2019】6号），预示着一江一河的规划建设已进入全面提升的关键阶段。

面对新形势和新要求，苏州河两岸地区公共空间建设必须确立统一的目标、原则、价值体系和具有针对性的技术指标，指导相关设计与实施工作。为此，市一江一河办会同相关部门组织制订本导则。

2 总则

2.1 编制意义

为指导苏州河两岸地区公共开放空间的开发建设，呼应民生需求，增加滨水区的人文魅力与城市魅力，确保规划设计和建设管理质量，制定本导则。

2.2 适用范围

本导则主要适用于外白渡桥至外环之间的苏州河滨河公共空间，即两岸滨水第一层面街坊（或第一建筑界面）之间的范围。苏州河滨河公共空间（以下简称滨河空间）具体包括滨河绿带和滨河第一条市政道路。滨河第一条市政道路之后的空间为腹地。（详见示意图）

滨河绿带指位于苏州河蓝线至第一条市政道路或第一层面街坊之间，除居住用地之外的建设地块范围。包含绿地、道路广场用地、公共设施用地、市政设施用地和综合用地。¹

滨河第一条市政道路是指平行于苏州河且距同侧苏州河蓝线距离最近的市政道路。

未包含在上述适用范围内的苏州河两岸地区公共空间及开发地块内的开放空间可参照执行。

2.3 使用对象

本导则的使用对象包括与苏州河两岸地区公共空间建设相关的管理部门、开放建设单位、规划设计师、沿线业主和市民。管理者包括城市规划、建设交通、绿化市容、水务等政府管理部门人员与协作单位成员；规划设计师主要包括城市设计师、建筑师、道路工程师、景观设计师、水利工程设计师等。

2.4 应用阶段

本导则主要用于指导依据控详规划开展的苏州河两岸地区公共空间建设项目设计工作。

2.5 与相关标准规范的关系

苏州河两岸地区公共空间建设应符合国家、本市现行的规划、绿化、水务、交通等标准、规范的要求，并依据本导则开展工作。

相关指标如与规范标准不符需要进行调整优化的，应经过专家论证并经主管部门批准通过后（以下简称专家论证程序）执行。

2.6 用词说明

导则中标注下划线的内容为重点引导内容。

¹依据《上海市控制性详细规划技术准则（2016年修订版）》的规定，综合用地是指在规划实施阶段具有一定管理弹性的用地，可以包含相互间没有不利影响的两类或两类以上功能用途。

表示很严格，非这样做不可的：

正面词采用“必须”；反面词采用“禁止”、“严禁”。

表示严格，在正常情况下均应这样做的：

正面词采用“应”；反面词采用“不应”、“不得”、“避免”。

表示允许稍有选择，在条件许可时首先应这样做的：

正面词采用“宜”；反面词采用“不宜”。

表示有选择，在一定条件下可以这样做的，采用“可”。

条文中指明应按其他有关标准执行的写法为：“应按……执行”或“应符合……要求（或规定）”。

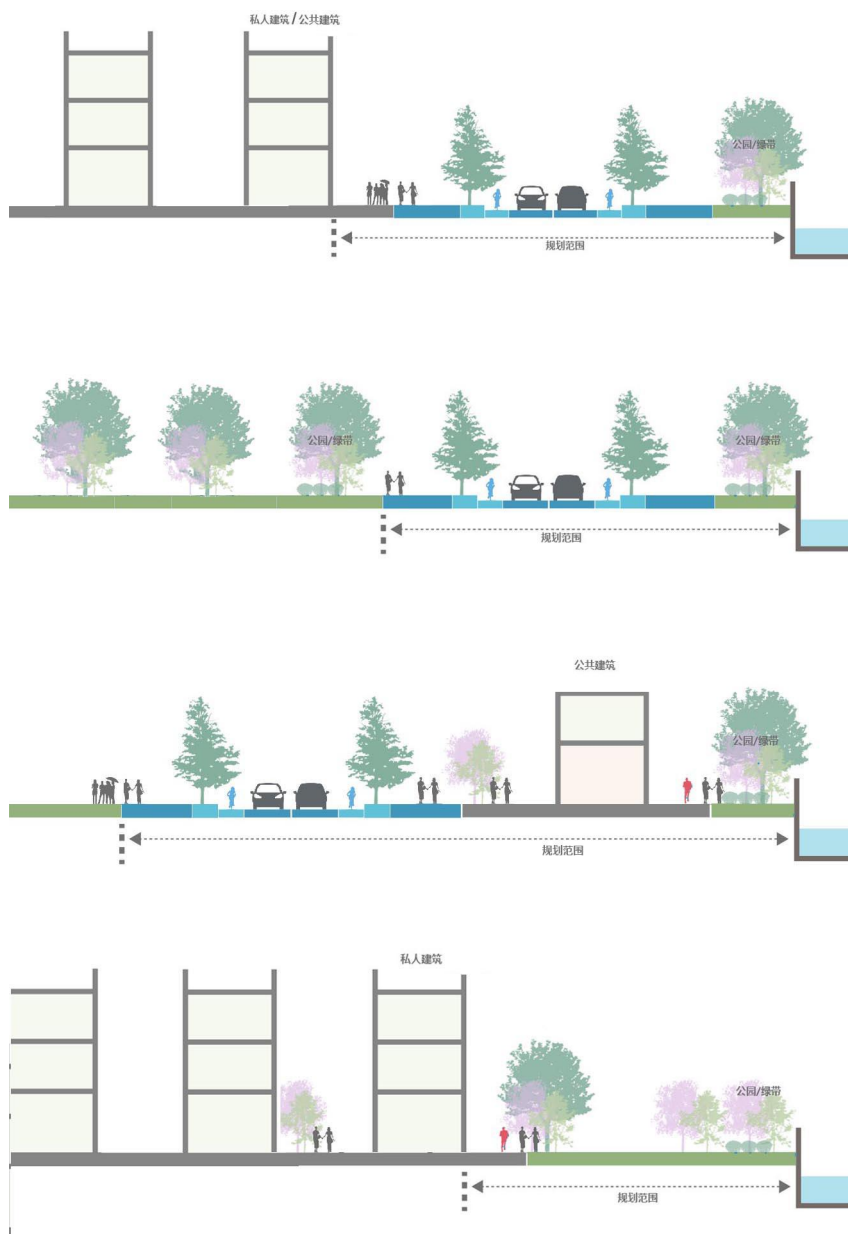


图 1 规划范围划定示意图

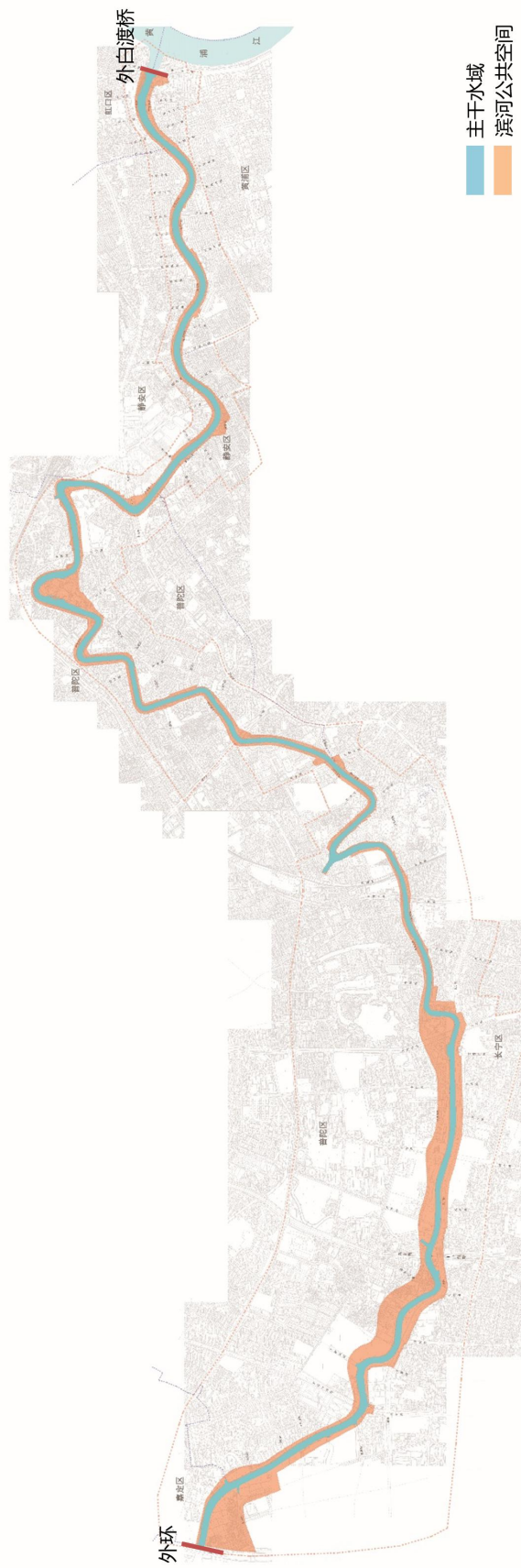


图 2 导则适用范围示意图

3 术语

3.1 公共开放空间

指为提供城市居民日常生活和社会生活公共使用的各类室外空间。可供公众自由进入并开展休憩、娱乐、运动、购物等活动。用地属性上可分为独立公共开放空间和附属公共开放空间。

3.1.1 独立公共开放空间

指具有独立用地属性的公共开放空间。包括以下用地类型：绿地（G）、道路广场用地（S1、S5）和水域（E1）。

3.1.2 附属公共开放空间

指设置在地块单位内部，通过建筑退线等规划控制方式而实现的公共开放空间。包括附属绿地、庭院广场、内部公共通道、建筑后退道路红线地带、亲水平台等多种形式。其中：庭院广场指位于地块内部的，并有公共通道与外部道路相连的庭院广场空间；内部公共通道指位于地块内部的，连接两条外部道路的内部通道；建筑后退道路红线地带指位于地块内部的，建筑控制线与道路红线之间的空间。

3.2 公园与绿化

3.2.1 公园绿地

城市中向公众开放的，以游憩为主要功能，有一定的游憩设施和服务设施，同时兼有健全生态、美化景观、防灾、减灾等综合作用的绿化用地。它是城市建设用地，城市绿地系统和城市市政公用设施的重要组成部分，是表示城市整体环境水平和居民生活质量的一项重要指标。

3.2.2 绿化覆盖率

城市用地范围内园林植物的垂直投影面积所占的百分比。一株成长的乔木其实际占地面积和它树冠的垂直投影面积显然有很大差异，也就是说绿化覆盖率总是比绿地率要高。按上海计算惯例，粗略计算时，绿化覆盖率可以在绿地率基础上再加 5%。如精确计算则要有赖于实地调查或应用遥感等手段测算，而且是动态的。（参照中国大百科全书建筑园林城市规划卷及其他文件）

3.2.3 附属绿地

包括以下三类：

居住绿地：城市居住用地内除社区公园以外的绿地。

公共设施绿地：公共设施用地内的绿地。

道路绿地：城市道路广场用地内的绿地。

3.3 防汛与堤岸

3.3.1 防汛墙（堤）

指具有防洪挡潮功能的挡水建筑物，包括墙身、桩基、底板、承台、护坡、墙前墙后保护带及抢险通道等。

3.3.2 驳岸

指沿河地面以下，保护河岸（阻止河岸崩塌或冲刷）的构筑物为驳岸。驳岸基础一般均采用桩基处理。

3.3.3 护坡

指在河道岸坡上用块石、砼铺砌，或用植被覆盖以保护河岸稳定，防止近岸冲刷或坍塌的构筑物。

3.3.4 防汛抢险通道

指位于防汛墙（堤）后，为检查、维修、养护和抢修防汛墙（堤）而专辟的相对贯通的专用道路，也可以与沿岸道路相结合，但必须明确其功能。

3.3.5 亲水平台

指在防汛墙外侧、河岸线以内、邻近水体的平台，极端高水位下允许可涉水淹没。

3.4 建筑与文化

3.4.1 公共建筑

指位于公共开放空间内的，或与公共开放空间相临的，以公共服务为主要功能的建筑及其底层界面。

3.4.2 建筑高度

指建筑物设计室外地面至外墙顶部的总高度。当为坡屋面时，应为建筑物设计室外地面到坡顶屋脊的高度；当为平屋面时，应为建筑物设计室外地面到其女儿墙墙顶的高度；当同一座建筑物有多种屋面形式时，建筑高度应按上述方法分别计算后取其中最大值。航空港、电台、电信、微波通信、气象台、卫星地面站、军事要塞工程等周围的建筑物或构筑物，当其处在各种技术作业控制区范围内时，应按建筑物或构筑物的最高点计算。

3.4.3 建筑控制线

指控制建筑轮廓外包线位置的控制线。

3.4.4 历史文化风貌区

指历史建筑集中成片，建筑样式、空间格局和街区景观较完整地体现上海某一历史时期地

域文化特点的，经市政府批准的特定区域。

3.4.5 滨河特色历史建筑

指能体现一定历史时期的滨河传统风貌或地方特色的古代、近代和现代建筑。

3.4.6 滨河特色历史遗存物

指能体现一定历史时期的滨河传统风貌或地方特色的古代、近代和现代构筑物及港口、市政、工业设施等。

4 目标引导

4.1 总体目标

按照“最高标准、加强统筹、注重实效、尊重差异”的指导思想，突出“特大城市宜居生活的典型示范区”的总体定位，打造苏州河多元功能复合化的活力空间、尺度宜人有温度的人文空间、生态效益最大化的绿色空间，建设成为上海“卓越全球城市”的代表性空间和标志性载体。

按照总体目标的要求,可分为基础目标和提升目标,基础目标是苏州河滨河公共空间建设必须达到的目标,提升目标是在有条件的情况下应达到的目标。

4.2 基础目标

4.2.1 安全滨河

1) 目标一：防汛安全——保证防汛墙的安全功能，优化亲水体验。

严格按照防汛标准进行防汛墙的建设与改造，加强防汛墙的保护管理。保持防汛通道连续畅通，保障苏州河防汛安全。宜因地制宜进行防汛墙创新性改造，改善亲水体验。

2) 目标二：设施安全——完善公共安全设施，提升活动保障。

完善安全防护、监控预警、应急救援和疏散避难等相关设施，强化过街设施的安全设计，注重各类设施对老人、儿童等弱势群体的友好性，营造活动安全、放心可靠的滨河空间。

3) 目标三：体验安全——提升滨水街道与底层空间活力，增强体验安全。

激活滨水街道底层空间，打造活力滨水界面；植物的配置应开放通透，减少封闭空间；强调多时态的、动静相宜的夜景照明，增强滨水空间的安全感。

4.2.2 畅达滨河

1) 目标一：滨水贯通——完善滨河慢行系统，实现全线贯通。

应增加滨水慢行空间的连续性，实现滨水漫步道与跑步道的贯通；注重慢行通道的跨区衔接与协调，不同区段之间应合理过渡；对滨河贯通标识系统进行统一，引导滨河慢行活动。

2) 目标二：两岸缝合——强化桥梁与滨河公共空间的衔接，缝合两岸空间。

优化跨河通道布局，增加慢行桥梁联系两岸空间；注重桥梁与滨河慢行通道的衔接，提升慢行过河的舒适度和便捷性；强化桥面、桥下空间的公共空间功能，作为空间吸引点。

3) 目标三：通道畅达——打通垂河通道，构筑网络化慢行系统。

打通垂直滨河岸线的通道，并与滨水绿带慢行通道有效衔接；强化与腹地出行吸引点、轨

道交通站点的慢行通道联系，并就近设置滨水公共空间出入口，提升滨河公共空间的可达性。

4.2.3 绿色滨河

1) 目标一：生态优先——加强生态保护与修复，提升生态效益。

坚持生态为先、功能为先，加强生态保护与修复。严格保护生态资源，禁止影响生态功能的开发建设活动；尊重自然本底现状，构筑生态格局，保护与改善动植物生境。

2) 目标二：绿化提质——挖潜滨河公共空间，丰富滨河景观。

以“绿化、彩化、珍贵化、效益化”为建设理念，因地制宜设置多样化绿化，增加绿化体量，提升绿化品质，营造出丰富多样的滨水绿化环境；强化滨河绿地与滨河街区绿地之间的风貌延续和空间连通，建设“多彩绿链”的滨河公共空间。

3) 目标三：示范引领——贯彻低影响开发，推进可持续发展。

对全流域进行水体治理，消除劣 V 类水；推进环境保护与治理、环境监督与管理，优化滨水环境；推进滨河公共空间的生态化建设，落实绿色建筑、海绵城市等规划理念，建设绿色生态示范段。

4.3 提升目标

4.3.1 活力滨河

1) 目标一：功能复合——鼓励场所功能混合，尊重多元需求。

丰富滨水空间类型，鼓励功能混合，提供全时段、人性化、内容丰富、功能合理、具有文化魅力和活动吸引力的公共开放场所，满足各类型、各年龄层次人群的公共活动需求。

2) 目标二：空间活化——优化第一层面建筑功能，增加活力节点。

鼓励结合公园、绿道小规模多点设置公共活动场所，提高活动节点密度；应在滨水第一层面建筑底层增加便民、商业、文化等功能，构筑连续活力界面、形成分布均衡的活力节点。

3) 目标三：服务完善——完善配套设施，打造人性化、精细化的空间体验。

合理布局便民服务、科普教育、安全保障、环境照明、环境卫生、无障碍设施等配套服务设施体系，提高公共服务水平，引领城市生活回归水岸；鼓励设施集约化设置，结合滨河公共空间设置综合服务点。

4.3.2 人文滨河

1) 目标一：文化活化——资源保护与活化并重，彰显文化内涵。

严格保护已经批准的历史风貌保护区和历史风貌保护街坊。加快历史文化资源的功能转型，引导其再利用功能向多元业态转变，提升滨河地区的文化魅力与吸引力。

2) 目标二：景观协调——重视空间尺度，构建整体系统的滨水环境。

控制滨水建筑与公共空间的比例，重视空间尺度，营造舒适宜人的滨水界面；加强跨行政区岸线设计与建设的统一性和整体性，强调以协调、特色与艺术共同引领，打造以近距离观赏为主的多元观景视觉体系。强化滨水色彩和夜景的控制，引导建设和谐宜人的滨水空间景观。

4.3.3 智慧滨河

1) 目标一：技术革新——优化信息基础环境，确保智慧可行。

运用新技术、新模式，实现无线网络全覆盖，确保信息基础环境；在规划设计和建设管理过程中运用智慧手段，鼓励与推进既有设施的智能化改造，进一步提升滨水地区的人性化服务水平。

2) 目标二：体验交互——推进休闲、服务信息化，改善使用体验。

鼓励在活动场所布置交互式信息设施，提升休闲、旅游、公共服务的交互便利性，逐步营造智慧滨水区的氛围，展现“智慧城市”的形象。

5 设计引导

针对苏州河两岸地区公共空间建设相关的设计与实施工作，从总体设计、活动场所、桥梁设计、综合交通、安全保障、生态绿化、空间景观、配套设施、智慧空间等方面进行设计引导，明确落实目标的具体技术要求。

5.1 总体设计

总体设计应重点关注公共空间整体建设的要求，对各区段做出分类引导，处理好周边区域衔接和场地内部设计。周边区域应协调滨水地区和腹地之间的空间关系、衔接不同区段之间慢行系统、统筹两岸之间的风貌。场地内部设计应整合场地地形、组织慢行流线、布局服务设施，为后续专项设计明确导向。

5.1.1 总体要求

1) 空间统筹，功能复合

坚持空间统筹。注重滨河的整体统一，彰显区段的风貌特色。保持两岸公共空间的统一性和整体性，区段特色不能影响和破坏全线的整体性，加强空间布局风貌和设施标准的统筹、水岸联动统筹、滨河与腹地发展统筹。

坚持功能复合。注重整体功能多样，发挥区段功能特色，合理布局功能配置，结合不同的腹地功能设置互为补充、互为促进的社交休憩、运动健身、休闲健身、文化艺术、观光旅游等活动功能。

2) 全线贯通，两岸联通

建设连续、贯通、安全、人性化的滨河慢行系统。提供漫步道、跑步道等慢行通道，方便居民多种慢行活动的体验需求。

注重跨河桥梁的慢行通道建设与改造。通过桥梁联通两岸，形成连续、互动的慢行体系，保证苏州河的全线贯通。

3) 邻河见水，水岸联动

保证滨水视线的通透性。在不影响防洪排涝等安全的前提下，可通过抬高地形、防汛墙改造、绿化改造等实现慢行系统与水体景观的视线通透。

有条件地段实现亲水近水。在滨水腹地允许的条件下设置二级防汛墙或者亲水平台，并结合地形布置亲水步道，满足居民的亲水近水需求。

4) 生态优先，绿化通透

保证生态红线不突破。重要生态资源保护性质不改变，生态功能不降低，空间面积不减少，

禁止影响生态功能的开发建设活动。

保证滨河绿带整体性与特色性。确保滨水绿化的开放可达、视线通透，积极挖掘、利用和发挥各区段的独特环境与资源优势，因地制宜打造绿化景观，使苏州河两岸绿化既具有总体风貌特征，又有区域特色亮点。

5) 美观宜人，精细设计

景观设计体现历史的文化与尺度、现代的功能与技术。传承历史文化，保留滨水的历史记忆，同时充分利用现代技术与方法，实现传统与现代的有机融合，保证水体、道路、桥梁、建筑等整体景观宜人。

注重滨水空间要素的精细化设计。对于桥梁、防汛墙、建筑立面、绿化景观、公共服务设施、路面铺装等进行精细化设计，充分体现人文关怀与城市景观需求。

5.1.2 分类引导

依据总体规划、专项规划和控制性详细规划等上位规划的要求，结合腹地功能，综合空间特征、特色资源和活动特点，将苏州河滨江公共空间分为商业休闲类、社区生活类、风貌保护类和生态绿化类。四种类型的设计要素可根据场地的实际情况进行组合设置，但应保证在相对完整的区段内以一种空间类型为主导。

1) 商业休闲类

以周边区域为成片的商业办公为主要特征，空间需要能承载较大的、较为集中的时效性人流聚集。以多样化的休闲设施、活动场所及流线组织等进行合理的人员分流和驻足停留，并设置有足够的文化、商业等设施。

2) 社区生活类

以周边区域为成片的社区居住为主要特征，空间主要承载周边居民的日常活动。以类型多元、布局高效、弹性共享的社区生活服务体系为主要特色。更加关注便捷的、全时段的服务设施配套，适当增加文化、休闲、健身、商业等功能。

3) 风貌活化类

以有特色的保护保留建筑与环境为主要特征，通过城市更新引入多样功能。可开展文化创意、博览、商业办公、观光旅游、探索漫步等活动。

4) 生态绿化类

以城市公园和连片的开放绿地为主体，以大面积的绿化空间，配合丰富的活动场所为主要特色。注重生态保护，拥有完善的休闲服务设施，可开展跑步、自行车、徒步、自然教育等活动。

表 5.1-1 公共空间类型

类型	空间特征	主要特色	活动内容	适用区段
商业休闲类	以周边区域为成片的商业办公为主要特征，空间需能承载较大的、较为集中的时效性人流聚集。	活力场所	文化、休闲、商业等。	河南中路-西藏北路段、不夜城段等
社区生活类	以周边区域为成片的社区居住为主要特征，空间主要承载周边居民的日常活动。	生活配套	文化、休闲、健身、商业等。	南岸江宁路-中山公园段、内环-中环段、北岸中远两湾城-武宁路段等
风貌活化类	以有特色的保护保留建筑与环境为主要特征，通过城市更新引入多样功能。	历史遗迹	文化创意、博览、商业办公、观光旅游、探索漫步等。	M50 段、四行仓库段、嘉定南四块区段、E 仓创意产业园段等
生态绿化类	以大面积的绿化空间，配合丰富的活动场所为主要特色。	生态环境	跑步、自行车、徒步、自然教育等。	长风绿地段、临空 1 号绿地段等

5.1.3 区段统筹

1) 不同区段之间的慢行通道网络应做好统筹衔接

确保整体慢行通道网络的空间连贯。衔接不同区段的地坪标高、慢行通道宽度等，保证不同区段的活动及相关设施的连续性及安全性。

协调不同区段的景观环境。不同区段的慢行通道的地面铺装、环境色彩、灯光布置、街道家具、地面标识应注重协调。

2) 滨河沿线与腹地应协调

协调滨河与腹地的风貌景观。应保证滨河绿带中的树冠轮廓线与腹地的天际轮廓线相协调，树冠轮廓不应影响滨河第一层面街坊中的标志建筑的视觉效果；应保证滨河第一建筑界面观水视线的通畅，其中设置围栏（不含防护型护栏）、大型灌木（树冠高度超过 1.2m）的应逐步拆除；滨河景观与标识系统的设计风格要与腹地的功能协调。

衔接滨水与腹地的慢行系统。确保滨水慢行系统与腹地支路、休闲场所的衔接安全顺畅。当滨水空间与腹地功能地块隔市政道路衔接时，可结合腹地出入口设置人行道或者人行天桥衔接。与河面垂直市政道路在与滨水绿带交汇处宜设置公共空间节点。

3) 滨河两岸的空间风貌应做好统筹

公共活动节点应设置与对岸的标志建筑之间的景观视廊。景观廊道内应避免树木、建（构）

筑物、围栏（不含防护型护栏）的遮挡，已经遮挡的应通过更新改造的方式逐步开放。

两岸腹地均为公共活动功能的区域应设置跨河通道联系。强化两岸功能的联动发展，形成公共活动集聚区。

统筹两岸的建筑立面、天际线、堤岸及灯光系统等，促进两岸景观的协调。历史文化风貌区对岸第一界面的建筑形态和风貌应进行专项研究控制；居住区对岸的灯光系统应着重进行控制，避免产生光污染。

5.1.4 地形整合

1) 营造适合慢行贯通的地形地貌和空间格局

应在保留场地原有地形地貌等因素的前提下，避免过度挖掘、堆土、叠山、理水，并对场地的屋顶层、平台层、地面层、地下空间层进行整体竖向设计：

屋顶层：建（构）筑物单体檐口高度（确需保留的历史建筑、历史遗存物除外）不应大于8m，以一层为主，局部两层，以所在区段的场地设计标高为基准。建（构）筑物单体高度应避免对临水面整体天际轮廓线的破坏，确需突破标准的建（构）筑物单体，应经过专家论证程序后适当放宽要求。

平台层：亲水平台高程应在满足安全和管理便利，不影响船舶通航安全的前提下，达到亲水的目的，最低一级平台高程应高于常水位50cm以上，鼓励靠近岸线分级布置，防汛墙后方可结合建（构）筑物设置视线开阔的观景平台。

地面层：滨水绿带与第一条市政道路之间应平缓过渡。场地内部宜采用低矮挡墙、大尺度台阶、小坡度斜坡、缓坡草坪等方式解决高差问题，保证场地的步行体验舒适性和连续性。在局部空间受限时，在保证防汛墙安全的情况下，滨水步道可抬高，其与周边地坪的高差大于50cm时应设置防护围栏。

地下空间层：地下空间建设应在满足防洪安全的前提下，处理好地下空间结构与防汛墙结构的相互关系，应提倡地上、地下空间功能的互动，充分利用地下空间合理布置配套设施，提高滨水空间的综合服务能力。

2) 应实现全域无障碍设计，并符合《无障碍设计规范》相关条文要求²。

5.1.5 流线组织

1) 应完善慢行通道（漫步道、跑步道）、应急通道（防汛抢险通道、消防通道）的流线组织，在不影响通航安全的前提下，保证慢行通道与市政道路平整顺接，保证应急通道便捷快速抵达。

²参照《无障碍设计规范》相关要求执行。

2) 当腹地为文化创意、商业休闲等功能且与滨河相邻（不穿越市政道路）时，鼓励结合腹地设置慢行通道，但慢行通道应具有明确的方向性，且设置清晰明确的标识提示。

3) 慢行通道经过公园绿地时，应尽量利用公园、绿地内的现有道路系统，并做好两端的平稳衔接，减少对现有景观的影响。

4) 漫步道和跑步道宜相对独立，局部条件受限地段可合并设置。漫步道原则上应临水布置，局部地段可结合多级防汛墙进行分层设置，增加慢行趣味性。

5.1.6 设施布局

1) 应提高滨河空间服务设施的覆盖率。每 500m（最大不超过 1000m）应设置综合服务点。主要服务设施包括寄存箱、更衣室、自动贩卖机、饮水点和公共厕所等。

2) 鼓励结合滨河第一层面建筑底层空间向公众开放。宜结合建筑底层设置综合服务点，并与慢行系统有效衔接，减少滨河公共空间的建构筑物，释放更多活动空间。

3) 应保证服务设施与环境设施、公共建筑等在材质、线条、尺度、比例等方面形成统一的视觉体验，避免与整体环境的不协调。

5.2 活动场所

规划建设连续、贯通、安全、人性化的滨水慢行系统，方便居民亲水近水等多种慢行活动的体验需求，同时满足社交休憩、运动健身、休闲娱乐、文化艺术、观光旅游等多种功能，提供类型丰富的活动场地。

5.2.1 慢行贯通

应增加滨水慢行空间的连续性，实现滨水漫步道与跑步道的贯通。因用地权属等原因，腾地退界实现全线同侧贯通确实存在困难的区域，可适当采用跨河绕行、市政道路绕行、或经方案论证后架设临水栈道等方式进行贯通。

1) 贯通方式引导

公共权属的滨水空间必须用于公共开放。

借助于市政道路实现的慢行贯通道，在保证交通组织正常需求的前提下，应对原市政道路断面进行优化设计，通过合理压缩机动车道、断面不对称设计等方式，在滨水侧设置人行休闲活动带，提升慢行系统舒适性。

位于公园绿地的贯通通道，可结合绿地内部现有路径设置慢行连通道，也可根据实际需求新设慢行通道。应针对跨地块节点、跨市政道路节点进行单独设计，打造引导性强的连通空间。

位于规划更新/建设区域的贯通通道，应结合现有规划方案或近期建设项目方案综合统筹，保证该区域贯通通道与周边区域通道合理衔接。

位于现有公共服务设施或创意园区区域的贯通通道，应合理改造滨河空间或内部道路，增设慢行连通道。

位于桥下空间、跨区界节点或滨河空间狭窄处的贯通通道，应通过桥下空间改造、架设轻质栈道、修建跨河桥梁等形式予以改造，方便行人穿越。

位于单位地块的贯通通道，在不影响单位正常运营的前提下开放。

位于小区地块的贯通通道，应通过与业主协商，在保障业主权益和安全的条件下，实现滨河空间开放贯通。

2) 滨河漫步道设计要求

漫步道应以散步、休闲、观光为主要功能，漫步道应全线连续并无障碍贯通。

漫步道单独设置时宽度不应小于 1.5m，局部腹地较窄的地段可与防汛通道结合设置。

漫步道的线型设计应适应地形地貌和周边景观，标高宜结合现状地面标高和景观要求确定，应根据岸线功能，在不影响正常的防汛通航要求的前提下，结合滨水湿地、滩涂、亲水平台等要素规划设计。

漫步道的铺装满足安全、舒适、耐久的基础上，要保证所选材料能与区域道路及其周围自然环境相协调，并能代表地域特色或文化特征。

4) 滨河跑步道设计要求

跑步道应以跑步、竞走、健身等为主要功能，应保证与漫步道的贯通，且保证不同区段衔接处跑步道的连续性。

跑步道若单独设置，宽度不宜小于 2m，若受空间限制，可与漫步道结合设置，合并设置宽度不宜小于 3m。

跑步道采用坡道时，坡面应平整、防滑，平纵线形宜结合地形设计，最大纵坡不应大于 8%。

跑步道路面材料宜采用透水沥青混凝土。面层颜色宜统一为暗红色，色号 R104.G36.B49。路面标线宜统一采用白色，色号 R255.G255.B255。设计应满足安全、舒适、耐久等要求。

漫步道与跑步道结合设置时，路面的铺装与色彩参考跑步道的相关设计标准。

5) 滨河骑行道设计要求

滨河空间内的骑行道应结合市政道路设置。

在空间条件允许的区段（如生态绿化类空间）设置包括自行车在内的休闲运动场所时，应对场地作限速设计和处理，并严格管理，静止助动车驶入。

表 5.2-1 慢行通道基本要求一览表

	贯通要求 (m)	设置要求 (m)	组合设置	控制时速 (km/h)	纵坡坡度 (%)
漫步道	应全线贯通	应双向设置, 不应低于 1.5m, 宜在 2m 以上	组合后的宽度, 跑+漫不宜小于 3m	--	--
跑步道	宜全线贯通	可单向设置, 不宜低于 2m		--	不应大于 8
栈道	--	不宜小于 1.5m		--	--

6) 贯通标识系统设计引导

标识类型应分为导视指引类、解释说明类、安全警示类和无障碍类标识。一级导视指引类标识应注明“苏州河滨河公共空间”、“上海绿道”等字样和图标。

应对滨河全域标识系统进行统一设计, 并设置中英文对照。标识内容应简单明了, 通俗易懂, 尽量避免产生歧义和误解。

慢行通道(含漫步道、跑步道)面层应分别标示上海绿道、漫步道、跑步道等相应图标(logo), 样式参照《上海市绿道标识系统设计》、《城市道路交通标志和标线设置规范》。各类城市家具也可相应添加适当的标识, 标识应符合《标志用公共信息图形符号 第 1 部分:通用符号》GB/T 10001.1-2012 及相关标准的要求。

跑步道应标示里程桩号, 里程桩号建议以外白渡桥为起点, 南北两岸分别连续标识, 设置间距建议为 200m。

应在滨河区域的主要吸引点、广场或大型活动集散场地、公园绿地, 以及与至滨河的垂直通道相交的节点等区域显著位置设置区域引导图, 并标明各服务设施大致区位和在地标识。

应构建完整统一的引导标识系统, 提供连续、有效、充足的道路指引服务信息, 指示最佳路径方向与距离, 宜图文并茂。鼓励引导标识与示意性、形象性公共环境标识等进行统一设计。

应对就近的公交、轮渡和轨道等公共交通设施站点以及周边重要旅游景点等设置慢行系统的指路服务引导图, 指示最佳路径、距离以及从标识处至所指引点的步行或骑行一般用时。

应对至滨河的独立慢行通道进行标示, 并指示从标识点至滨江的距离。可采用指示牌、地面标识或地面标识+铺地区分的形式进行指示。

引导标识设置参照《上海市道路公共服务设施指示标志管理规定》、《道路公共服务设施指示标志技术标准》、《上海市交通委员会转发<上海市道路公共服务设施指示标志设施导则>的通知》等相关规定进行设置。

标识可增加二维码扫描功能, 与手机 APP 等进行关联, 提示所处方位及周边重要节点等

简单图示信息，并可同步宣传在滨河区域进行的或准备进行的相关活动信息。

5.2.2 公共活动空间

1) 提供多样的活动功能。滨水公共开放空间应当满足人们日常活动、文化娱乐活动等多种功能，提供类型丰富的活动场所。活动场所包括城市广场、小型广场、运动场地、户外健身场地、儿童游乐场、户外剧场、人工沙滩、观景平台、口袋空间、主题广场等。

2) 活动场地的类型应与所在区段的公共空间类型紧密结合：

商业休闲类中，以商业交往与休闲为主要特征，宜设置社交休憩、运动健身、艺术表演、音乐表演等活动场地

社区生活类中，以满足社区日常休闲活动为原则，宜设置儿童游乐、家庭聚会、休闲娱乐、运动健身等活动场地。

风貌活化类中，以体现历史风貌与文化特色为原则，宜设置文化博览、创意展示、艺术表演、音乐表演等活动场地。

生态绿化类中，以生态保护为前提，宜设置自然教育、观光休闲、运动健身等活动场地。

鼓励提供丰富的临时性活动空间。结合滨河公共空间预留临时性活动空间，包括集市空间、展览空间、赛事空间等，应开展专题形式活动需求研究，按照对应临时功能的需求尺寸进行场地的设计。

3) 全线布局公共空间节点，构建网络化的活动场所空间序列。活动场所尺度应根据功能确定，鼓励小规模多个设置，避免大而无当的空间。

大型活动场所尺度控制在 200m²-1000m²，间距不超过 1000 米。

小型活动场所尺度通常在 100m²-200m²之间，可结合街角、建筑退让、绿地形态转折等布置，间距不超过 500 米。

4) 公共空间节点以外的通道型滨水公共空间应具有明确的标识和方向性，引导人的流动；同时应设置港湾式休息点，间距不宜大于 100m。

5) 活动场地应提供舒适的微气候。鼓励设置喷雾、立体绿化、林下空间、遮蔽设施等营造宜人微气候。

6) 公共开放空间的建设和设计应全部采用高品质、耐久、环保的材料。场地铺装的主体部分应采用木材、石材、水、沙、土壤、植物等自然材质，材质的透水率应达到 70%以上。建筑立面、城市标识、街道家具、广告店招可采用自然材质和人工材质。

5.3 桥梁设计

在满足通行需求及安全的前提下，保证桥梁的舒适性、连通性及景观协调性，对慢行桥、车行桥梁的设计做出引导，注重桥梁与慢行通道的衔接，积极利用桥下桥上空间，拓展公共空间体系。

5.3.1 通航与梁底标高

1) 通航要求

苏州河蕴藻浜以东区段规划为六级航道，以西为苏申内港线的重要组成部分，为三级航道。逐步取消苏州河中心城区段岸线生产功能，进一步优化该区段苏州河航道功能，取消货运功能，以通行游船、公务船等船型为主。

苏州河新建桥梁的跨径设计、桥墩设置应综合考虑通航、防汛、水文地质、景观、两岸护坡等要求；桥梁设计跨径一般考虑单跨设置，在满足通航、防汛等专项论证的条件下，可根据桥型、结构、景观等方面需要，合理设置水中墩。

2) 梁底标高

进一步降低新建桥梁的梁底设计标高，便于更好地处理两岸两岸交通组织及与亲水步道的衔接，提升慢行过河的舒适度和便捷性。

苏州河桥梁的梁底标高应在综合评估既有桥梁的客观情况下，按照功能、地理位置、两侧土地使用与建设条件等合理确定。

5.3.2 慢行桥梁

1) 新建慢行桥

要结合周边环境采用适合桥型，在建筑风格、空间布局上能与环境相互协调，与周边景观有所呼应，在狭窄区段宜更加轻盈简洁结构。

在满足功能、结构设计的情况下，鼓励桥梁增设接口与地块内部实现延伸和联通，实现更加便捷的两岸联系。

新建桥梁应符合《无障碍设计规范》相关要求，提供无障碍通行条件。

2) 改造慢行桥

对既有桥梁坡道、台阶进行改造，与滨河慢行通道的顺畅衔接，满足步行桥安全性、舒适性需求以及非机动车桥下车推行的需求。

对景观条件较差的桥梁进行美化改造。包括桥梁色彩、附属构建、管线设施、桥梁灯光、桥梁标识等，桥梁景观的改造应与周边的景观风貌协调。

对桥下空间进行改造。积极拓宽桥下空间的服务功能，增设文化展示、运动、休憩等场所，

增加桥下空间的吸引力。

5.3.3 车行桥梁

1) 新建车行桥

在保证交通功能的前提下，桥型与结构要与周边环境相协调。兼具人非功能时，要充分考虑慢行交通的安全性、舒适性。

新建车行桥满足桥下贯通净空要求外，应结合滨水公共空间规划，合理设置行人过河通道区域。

2) 改建车行桥

对车行桥的桥面进行改造，保证慢行交通的安全性。通过增加隔离带、路权重新划分等手段改善桥梁和沿河慢行通道的联系。

对景观较差的车行桥进行美化改造，桥梁的景观应与周边的景观风貌协调。

5.3.4 桥梁景观

1) 新建桥梁应与苏州河滨河公共空间的环境相融合，并有较好的俯瞰效果；桥头、桥台、桥下空间等附属设施应采取艺术处理同主体桥梁风格相匹配。

2) 栏杆和桥面板应力求轻薄，使桥身整体有畅朗感；在条件允许时可通过有苏州河特色的公共艺术品或立体绿化形式丰富桥梁景观。

3) 慢行桥梁桥面的处理，宜选用和两侧河道绿地园路系统相同或者相近的面层材料。

4) 桥梁景观照明必须在确保交通(行人、通车和通航等)安全的基础上，根据苏州河不同河道段的景观主题，营造出以桥梁为主体，与周边环境相结合的桥梁夜景。

5) 可采用壳体结构、张拉结构、整体式结构等新颖结构形式，以及 FRP 复合材料、合金耐候钢、高性能砼等新型材料，丰富苏州河跨河桥型，提高桥梁的耐久性和景观性。

6) 随桥过河管线原则上应安装在梁底、人行道板下方或梁体空腔内，如外挂须通过装饰与桥梁、周边景观等协调。

5.3.5 桥梁与滨水空间衔接

1) 跨河桥梁起坡点距离沿河公共开放空间较远时，宜结合滨河空间及沿河道路空间统筹规划，增设沿河方向落坡的人行通道和坡道。

2) 桥梁上跨滨水空间或市政道路的，桥下净空不得小于 2.5m。

5.4 综合交通

5.4.1 沿河道路及交通组织

沿河市政道路应逐步分流机动车交通，为实现滨河慢行空间创造条件。近期沿河道路机动车交通组织实行以单行、限行为主，有条件路段实施机动车禁行；远期沿河道路实施禁止机动车通行（长宁路除外），保障慢行畅通和安全的策略。具体交通组织以交通管理部门批准方案为准。

5.4.2 公共交通

提升区域内公共交通可达性，整合各类公交资源，提高轨交、常规公交、水上巴士等基础设施利用率。

按照《上海市公共汽电车管理条例》及《上海市公共汽电车客运服务规范》设置公交车站，实现区域公交全面覆盖。

5.4.3 静态交通

1) 自行车停车

区域内应根据市政道路资源条件和功能需求，合理配置非机动车停放点。

2) 机动车停车

机动车停车点宜设置在腹地空间，尽可能保证机动车停车点出入口与滨河区域沟通的便捷性。

滨河道路原则上不应新辟机动车路内停车点，现有停车点应结合区域改造逐步取消。

5.5 安全保障

公共空间是城市防灾减灾体系的重要组成部分，应保障公众生命、公共财产的安全，应重点确保苏州河沿线防汛墙的安全。为营造苏州河两岸地区安全、宜人、活力的滨江环境，支持市民和游客的多元活动，应提供安全防护、应急预警、应急救援和疏散避难等设施和服务。

5.5.1 防汛安全

1) 设计标准

苏州河河口水闸按千年一遇标准设防，闸内流域防洪标准采用 50 年一遇洪水设计、100 年一遇洪水校核。

除涝标准采用“63.9”设计雨型及相应潮型组合，30 年一遇区域最大 24 小时面雨量不受涝标准设计。

苏州河防汛墙工程等别为 II 等工程，主要建筑物级别为 2 级，临时建筑物级别为 4 级。

防汛墙地震设防等级为 7 级，设计基本地震加速度值为 0.1g。

永久性水工建筑物设计使用年限为 50 年。

2) 主要设计参数

苏州河防汛墙设计水位见表 5.5-1。

表 5.5-1 苏州河防汛墙设计水位表

序号	设计水位	水位值 (m)
1	设计高水位	4.79
2	设计常水位	2.50~3.50
3	设计低水位	1.50

注：表中高程为上海吴淞高程，下同。

苏州河非汛期临时防汛墙设防水位见表 5.5-2。

表 5.5-2 苏州河非汛期临时防汛墙设防水位表

序号	起讫地段	水位值 (m)
1	河口水闸~真北路桥段	4.22
2	真北路桥~外环线	3.92

苏州河防汛墙设防高程应满足表 5.5-3 要求。

表 5.5-3 苏州河防汛墙设防高程表

序号	防汛墙性质	起讫地段	设防高程 (m)
1	永久性防汛墙	河口水闸~外环线	5.20
2	临时防汛墙	河口水闸~真北路桥段	4.55
3		真北路桥~外环线	4.25

采用组合式防汛墙时，一级挡墙（亲水平台）的墙顶高程应结合《上海市苏州河河口水闸运行管理规定》，根据苏州河水位变动、通航安全、日常管理养护及景观效果等需求进行综合确定。中心城区一级挡墙（亲水平台）的高程不宜小于表 5.5-4 中规定值。

表 5.5-4 一级挡墙（亲水平台）墙顶高程建议表

序号	起讫地段	墙顶高程 (m)
1	河口~浙江路桥	4.20
2	浙江路桥~长寿路桥	3.80
3	长寿路~外环线	3.50

3) 防汛墙工程

防汛墙改造应以安全为前提，改造后的防汛墙结构稳定及渗透稳定需满足相关规范要求。防汛墙改造应结合各区域景观方案、腹地条件及施工条件，因地制宜，采用合理的改造方案。

在腹地用地条件允许的情况下，宜将一级防汛墙改造为组合式防汛墙，与公共空间有机融合，形成亲水空间，增强滨水体验。

当用地条件相对局促，腹地空间不足时，可采用合建式两级防汛墙（见图 5.5-1）。新建二级挡墙与现状防汛墙底板应可靠连接，采用植筋等连接方式，形成整体结构。

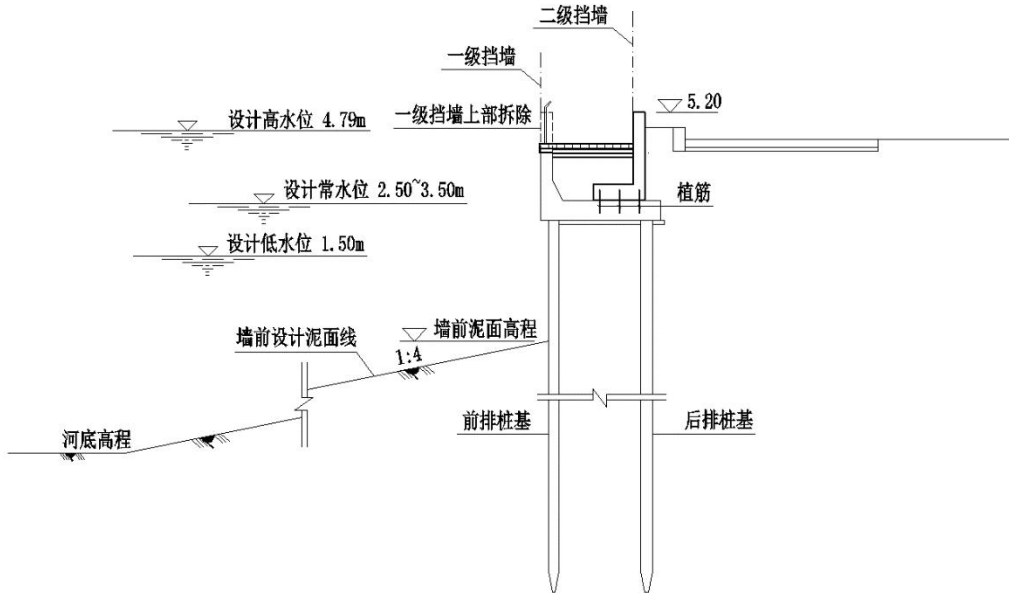
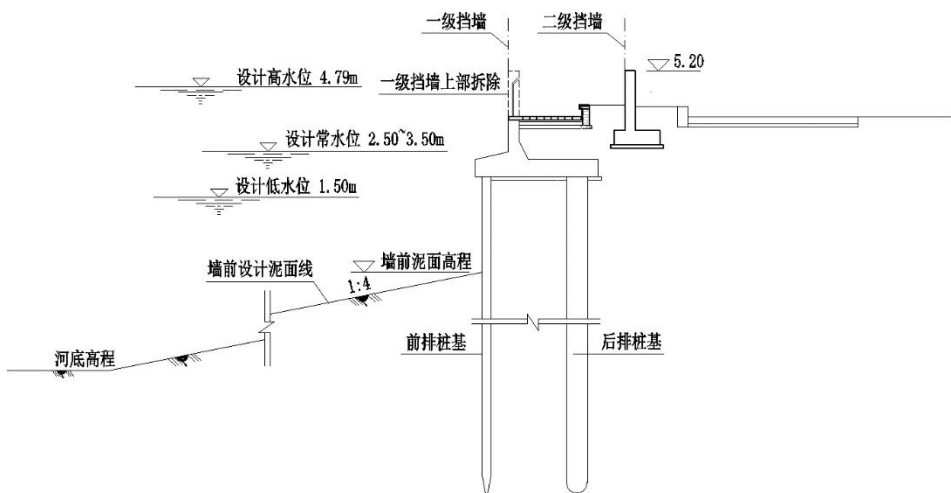
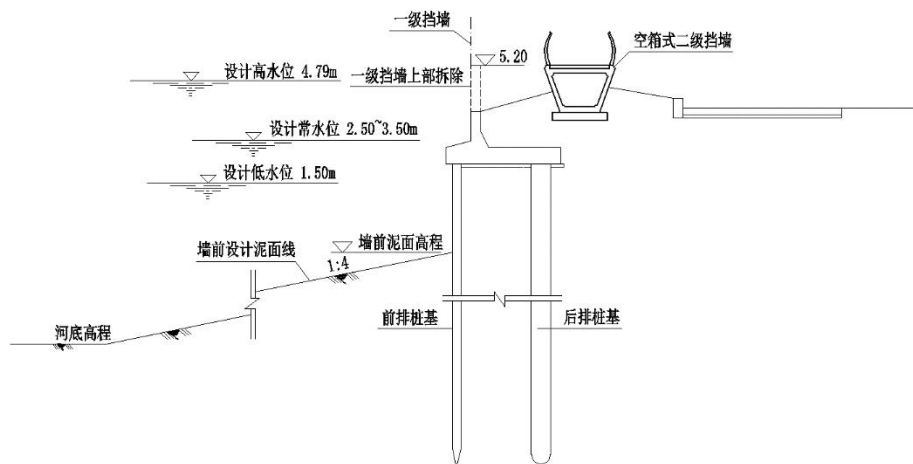


图 5.5-1 合建式两级防汛墙典型断面示意图

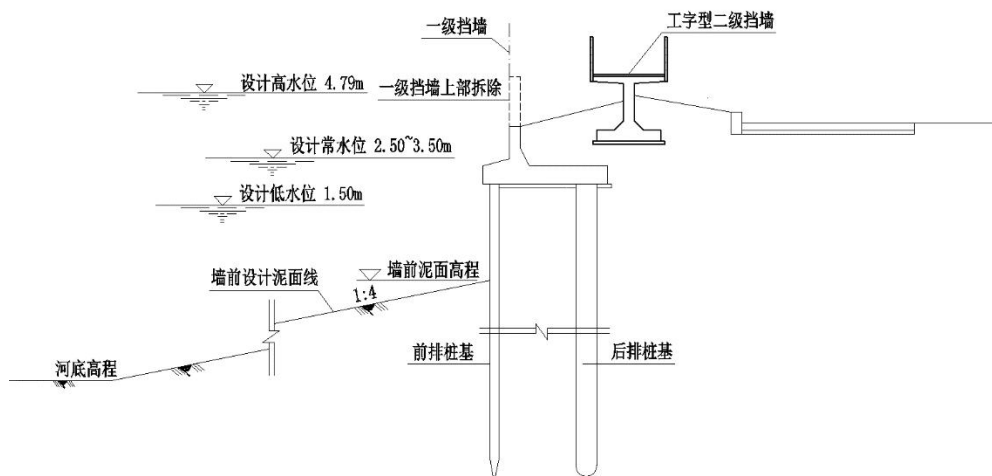
当用地条件较宽裕，具有一定腹地空间时，可采用分离式两级防汛墙。二级挡墙按结构型式的可分为倒“T”型、空箱型、工字型等（见图 5.2-2），其中，空箱型和工字型二级挡墙可兼做亲水平台。



(a) 倒“T”型二级挡墙



(b) 空箱型二级挡墙



(c) 工字型二级挡墙

图 5.5-2 分离式两级防汛墙示意图

当用地条件富余，腹地空间比较大时，二级挡墙可结合景观地形埋在土坡中，但二级挡墙顶部应设置明确标识，方便防汛墙日常巡查和保护。

二级挡墙可采用预制装配式结构，提高工程建设效率，降低施工期间环境影响。

4) 防汛通道

防汛抢险通道应满足相关技术规范要求，保持畅通连续。当采用两级挡墙式防汛墙时，一、二级挡墙之后应分别设置防汛抢险通道，通道宽度应不小于 6m，其中硬质路面宽度应不小于 4m。

5) 防汛墙出入口设置

出入口原则上采取坡道或翻墙式结构跨越防汛墙，无法采用坡道或翻墙式结构时可采用设置防汛通道闸门。

出入口的设置应满足日常维护与管理要求，防汛通道闸门应根据人流量测算结果合理设置。

在台风、暴雨期间，或苏州河水位较高时，应及时疏散亲水步道上的群众，并关闭防汛通道闸门或翻墙式出入口控制门，以确保安全。

6) 防汛墙立面处理

应注重防汛墙立面视觉效果，在局部墙体与地面高差较大，景观效果不佳的区段，须专项技术论证、主管部门批准，可适当采用多种材质、多种形式的墙体方案，增加通透感。

当防汛墙采用实体式混凝土结构的，刻在不影响日常检查和养护情况下，采取各种安全、可靠的手法改变立面效果，如设置移动式悬挂装饰物。

一级防汛墙迎水面立面处理需考虑水位变动、通航、胀缩等因素影响，宜优先采用防汛墙清水混凝土立面，不宜采用湿贴面砖或干挂饰面。

对于墙前有导梁的结构，在确保通航安全的前提下，可利用导梁设置花槽、布置透水砌块花槽等措施美化立面效果。

7) 新建、改建、扩建的跨、穿、沿河构筑物，应满足《上海市跨、穿、沿河构筑物河道管理技术规定（试行）》、《内河通航标准》、《内河航道工程设计规范》等标准规范的一般规定，同时应当符合防洪标准、岸线规划、航运要求和其他技术要求。

防汛墙工程上的涵、闸、泵站等建（构）筑物的设计防洪标准不应低于防汛墙工程的防洪标准，并留有安全裕度；

沿河构筑物的布置不应影响河道的行洪能力；

燃气、油料、原水引水等管道穿越苏州河的，其保护范围内河道上下游两岸防汛墙必须按规划要求同步实施（河道两岸新建防汛墙长度均不应小于 30m）。

8) 在保证防汛墙安全的前提下，鼓励对防汛墙的结构、立面、功能进行创新型改造，更好的体现滨河的亲水性和景观性。

5.5.2 设施安全

1) 安全防护设施

地面应具有良好的平整度，采用安全可靠、易养护的场地材料及活动设施，预防运动伤害；栏杆等防护设施必须满足有关标准和技术规定，安全防护栏杆应牢固、耐久、连续、不易攀爬；

注重各类设施对老人、儿童等弱势群体的友好性，营造活动安全、放心可靠的滨河空间。

2) 监控预警设施

应加强潮汛预警能力，加强气象灾害预警信号等发布。应加强对人流易拥挤场所、易发生

跌落、淹溺等安全事故地段的信息采集和监测，在主要出入口、主要道路、配套设施的公共部位等处应安装固定摄像仪器进行安保监控。

3) 应急救援设施

应布置取用方便的应急落水救生和应急医疗救助设施，并提供醒目标志：

沿苏州河岸线每 100-120m 左右，应设置 1 套救生圈、救生绳和救生爬梯；码头处应加装 1 套救生圈、救生绳和救生爬梯；有条件时应将救生设施安装在公安视频监控范围内；

应结合公共空间节点设置应急医疗救助点；救助点应提供必要的应急医疗救助设备，包括医疗救护药箱、自动体外除颤器等，为市民、游客提供应急救助服务。

4) 疏散避难设施

用作城市应急避难场所的公共空间应满足国家、本市的相关规划和标准，并加强避难标识系统的建设。

人流活动密集场所应设置防范过渡拥挤的缓冲区。宜将广场和绿地结合布置，绿地可作为高密度人流³时段的紧急疏散空间。在高差变化、转弯处应有醒目提示。

5.5.3 体验安全

对沿河建筑物的功能组合进行规划调整，为公共空间提供开放式的休憩场所；

漫步道、跑步道应具有一定的视线开敞度，减少中层灌木或避免中层植物的连续种植方式，避免空间过度密闭导致的社会安全隐患；

活动场所应具有良好的视野和照明，增强夜间滨河的安全性。

城市家具设计应避免对使用人群的安全隐患。

5.6 生态绿化

推进沿岸生态空间建设，加强水体保护与治理，改善动植物生境，连通生态廊道，提升生物多样性。增加绿化体量、提升绿化品质，建设满足市民健身休闲、观光旅游等需求的多样绿化形式。坚持绿色发展理念，促进海绵城市建设，实现可持续发展。

5.6.1 生态保护引导

1) 严格保护生态资源，确保重要生态资源的性质不改变，生态功能不降低，空间面积不减少，禁止影响生态功能的开发建设活动，并符合相关国家标准和规范的要求。

2) 应尊重自然本底，保护与改善动植物生境，连通生态廊道，保障生物多样性，构筑生

³ 依据《上海市控制性详细规划技术准则（2016 年修订版）》的规定，综合用地是指在规划实施阶段具有一定管理弹性的用地，可以包含相互间没有不利影响的两类或两类以上功能用途。

态格局。全面推进生态修复、环境治理与保护、环境监督与管理等，对由于人为因素等导致的生态破碎化或生态功能降低的，必须进行生态修复，恢复受损生态环境。

3) 应对滨河空间内的土壤环境质量进行监测评价，土壤污染超过国家相应标准时，应采取修复措施，保证地区内可能接触人体的绿化表层土必须取自无污染的土地。短期内无法修复的应避免设置活动功能。

4) 可通过种植水生植物、添加绿化容器、鱼巢砖等方式对驳岸进行生态化处理，营造多孔隙、绿色的生态驳岸，为水生动物的食物源、栖息、产卵、洄游提供条件。

5) 建（构）筑物应积极使用支柱架空、仿生、交错、悬挑、多层、地埋等结构形式，营造适宜鸟类栖息停留的缝隙、孔洞、屋檐、阳台、屋顶花园等鸟类栖息环境。宜选择栖息地价值高的植物，吸引昆虫鸟类栖息，建立鸟类在滨河绿带中迁徙的踏板，保持鸟类生境的连通性。

5.6.2 绿化设计引导

1) 以人为本，在综合考虑绿地可达性的原则下，通过挖潜、保护、扩大、优化、增补等手段，增加滨河绿地面积。

2) 应确保绿化布局在平面上满足滨河慢行通道贯通的基本要求，在竖向上，漫步道设置乔木遮荫的，树木枝下净高应大于 3m。

3) 滨河公共开放空间绿化总体布置应突出开放通透的原则，减少不间断封闭式下木⁴，可采用“乔木+草坪或低矮灌木”，鼓励采用自然式种植，使用开花地被和花坛花境组合，鼓励林荫亲水活动，提高视线通畅性。

4) 鼓励在较大型的集中活动广场场地铺装中种植中高型乔木，提高硬质铺装乔木覆盖率，活动广场的乔木覆盖率不宜低于 50%，树木枝下净空应大于 2.2m，形成林下庇荫活动空间。

5) 在确保植物根系不对防汛墙等安全设施造成损坏、不缩减河道过水断面的前提下，鼓励在一、二级防汛墙之间种植乔木。

6) 鼓励在亲水平台增设绿化种植池，种植水生、耐湿性草本植物；桥梁防护、防汛墙立面如有条件可以通过容器绿化、爬藤绿化和人工绿墙形式提高绿视效果。

7) 种植设计应以乔木为主，突出“春花、夏荫、秋色、冬姿”的季相变化，并应做到常绿树种和落叶树种相结合，速生树种和慢生树种相结合，因地制宜营造丰富多样的滨河绿化景观环境。应尽量选择适应性较强的抗风、耐湿乡土树种，种植比例应不小于 90%，常绿落叶比建议为 3：7~2：8，花灌木和开花树种比例应不小于 30%。

8) 具体的设计标准见《苏州河中心城段两岸绿化景观提升导则》。

⁴ 封闭式下木泛指修剪后高于游人观景视线的，连续性种植的整形绿篱。

5.6.3 加强环境治理

- 1) 对全流域进行水体治理，消除劣 V 类水；
- 2) 推进环境保护与治理、环境监督与管理，固废无害化处理率和分类收集率应达到 100%；
- 3) 邻避设施防护设施，如排水设施、供电设施等宜与周边景观协调，注重放置位置的隐蔽性，优化外观形象，节约利用城市土地和空间资源，鼓励采用生态化新技术、新设备。

5.6.4 海绵城市引导

1) 应贯彻海绵城市建设理念，强化生态与雨洪管理，积极采用生态雨水沟、生物滞留池、雨水花园、植被缓冲带、渗透种植池、树池过滤池、可渗透铺装等技术，以减缓地表径流，建设施工过程中必须采用通体透水或渗滞过滤的技术方式和构造措施。

2) 应确保新建硬质空间透水地面铺装率应达到 70%以上，已建硬质空间原则上应逐步进行透水铺装的改建。

5.7 空间景观

对苏州河两岸的景观进行统一规划控制，通过对景观廊道的控制形成良好的视觉体验，通过对色彩的控制体现上海包容大气的城市特征，通过对夜景照明的控制塑造和谐统一又各具特色的多彩苏州河。

5.7.1 景观控制

1) 设置具有滨河特色的苏州河两岸地区公共开放空间的景观视廊，控制景观廊道范围内的建筑高度、树木高度、构筑物、围栏、广告牌等。

2) 保证观赏河岸近景、标志性建筑、景观构筑物的景观视廊流畅性和连续性。视线廊道内避免出现大体量、不协调的高层建筑。

3) 滨河绿带中的树冠轮廓线与腹地的天际轮廓线相协调，树冠轮廓不应影响滨河第一层面街坊中的标志建筑的视觉效果，不应遮挡垂直于河岸的景观视廊。平行于河岸的景观视廊应结合沿河慢行通道设置，保证沿河慢行通道的视觉连通率达到 80%以上。（注：视觉连通率是指可观赏河景的沿河慢行通道长度占所在区域岸线长度的比例）

4) 结合地块特征，形成完整景观序列和一系列特色景观节点，在重要景观节点或特色空间场所设计标志性建（构）筑物，突出地段的环境风貌特征，同时也提高识别性。

5) 垂直于河岸的景观视廊应根据建筑标志物、景观标志物的空间布局，结合垂河慢行通道设置，保证观赏建筑标志物、景观标志的视线通透性，吸引人们进入滨河地区。

6) 与河面垂直的市政道路在滨河绿带交汇处应设置通河或通向对岸的景观视廊。滨河第一条市政道路沿线应开放通河或通向对岸的视野。景观廊道内应避免树木、建（构）筑物、广

广告牌、围栏（不含防护型护栏）等的遮挡，已经遮挡的应通过更新改造的方式逐步开放通河或通向对岸的视野

7) 当腹地标高低于防汛墙墙顶高程时，为避免对腹地视线的遮挡，滨河绿带内人行活动区域的竖向标高不应高于防汛墙标高。与河面垂直的市政道路在滨河绿带交汇处防汛墙宜设置可开启的防汛闸门，开放通河或通向对岸的视野。

8) 苏州河滨河公共空间禁止设置商业广告牌。

9) 路铭牌、指路牌、门牌及交通标志牌等标识应设置在适当的地点及位置，规格。色彩应分类统一，形式、图案应与街景协调，并保持整洁、完好。

10) 建筑高度的设计应满足上位规划要求并且结合视廊进行整合设计。

5.7.2 色彩控制

1) 苏州河两岸地区公共开放空间应注重和谐有序的色彩秩序和使用范围，反映滨河区域独特的城市风貌。

2) 两岸地区公共开放空间的色彩秩序应分为低彩度色、中彩度色和高彩度色，彩度越低，使用该色彩的面积可越大，反之亦然。

3) 适合大规模，长期使用的低彩度色使用的要素应包含建筑中高部的外墙面、建筑基部的外墙面、灯柱、围栏、路面铺装等；适合中等规模面积使用的中彩度色使用的要素应包含建筑装饰线等；适合小规模使用的高彩度色使用的要素应包含城市标识、灯光、步道等。

变化的 暂时的 小面积的	强烈对比的 活跃的 强调	醒目的颜色	
自然物的例子 花坛的花儿 落叶树的红叶 鸟儿和蝴蝶 等	人工物的例子 交通标识 安全·危险标识 节日活动的色彩 等	高彩度色	
自然物的例子 山头的绿 田野的绿 行道树的绿	人工物的例子 屋外广告 建筑物的强调色 等等	中彩度色	
自然物的例子 土·沙·岩石	人工物的例子 建筑中高层部分	低彩度色	

落叶 树皮 枯草	建筑屋顶 地面铺装 照明灯柱·栅类	低调的颜色	
不变的 长期的 大面积的	弱对比 安静的 基调		

4) 滨河地段的建筑风貌控制应该从整体上把握新建筑与自然环境以及与现有建筑的协调关系。

5.7.3 夜景控制

苏州河两岸夜景打造既要整体保持和谐统一又各具特色，发扬传统又时尚的海派风格，为市民和游客营造安全、美观、舒适、通畅、友好、智慧的夜间滨水活动空间。

1) 营造符合环境设计总体景观风格和滨水特征的多层次的夜景照明效果。

2) 坚持功能照明与装饰照明相结合的设计原则：充分保障各交通流线的夜间安全，同时兼顾景观（装饰）效果，局部节点点缀特殊灯光效果。将照明设施最大限度地与现有建筑设施、景观设施等相融合设计，尽量消除照明设施的存在感，保证苏州河一带的原生态体验。

3) 设置合理的运行时段，强调多时态的、动静相宜的夜景照明场景。防止眩光，营造美观得体、舒适宜人的夜间光环境。最大限度地降低光污染对周边居民的影响。照明应具备生态环保的必要措施，照明设施应不影响动物栖息和植物的正常生长；

4) 采用先进技术与优质照明设施，采用方便实施和维护的技术措施，全面降低能耗与运营维护保养费用。站在前瞻性的角度，打造多功能集成与智慧照明设施。

5) 在满足各条道路功能性需求的基础之上，尊重苏州河沿岸各区段文化内涵，为滨水空间提供夜间地理上和视觉上的强烈联系。提供舒适光环境，打造独有苏州河沿岸贯通特色并在全球处于领先地位的滨水夜景观，推进苏州河沿岸滨河开放空间的可持续发展。

5.8 历史与文化

保护滨水历史文化风貌，延续城市文脉。活化更新历史文化作为文化阐释、文化事件营造的重要场所，通过增加现代、创新、休闲多元文化的内容，实现城市生活与人文情感重新回归水岸，展示城市文化活力。

5.8.1 风貌保护

1) 应通过沿线地块的风貌保护、活化更新、功能重塑，逐步带动并实现苏州河滨水区公共空间贯通与品质提升，形成“可漫步、可阅读、有温度”的魅力水岸空间，并打造“接地气、

入人心”的苏河文化氛围，让大众在休闲游览的过程中了解认识上海的历史与文化。

2) 已梳理出的苏州河两岸地区各类保护资源应按照相关规定及程序合理保护；苏州河两岸地区应恢复沿岸纪念标志，部分恢复具有重要历史价值的、记录了上海城市生活变化的历史特色场所（厂区、校园、公园、码头等）、特色建筑（民居、仓库、厂房、水工建筑等）；具有苏州河特色的历史遗存物可作为景观标志物。

3) 应保留部分历史场所的传统名称；宜利用拆除建筑或构筑物的材料、构件等作为铺地、小品等街道的公共设施。

4) 在物质文化遗产保护的同时，兼顾对非物质文化情态，如民俗文化、特色生活方式的综合保育。

5.8.2 活化更新

1) 苏州河两岸各类型保留建筑的功能活化应根据建筑本身的历史风貌、空间结构、所处地段的整体环境、文化特点、规划要求等因素，采取不同的方式进行合理的改造利用。

2) 各类保留建筑，尤其是法定保护建筑的周边场地宜活化为城市公共空间，以能充分展示建筑样貌为首要目标，营造良好的观赏体验，兼顾室外文化活动使用。

3) 应疏通民居、厂区、校园等片区的内部道路，贯通人行通道，营造漫步空间条件，为特色游览线路的策划提供便利。

5.8.3 文化营造

1) 保留建筑及历史风貌区宜结合两岸各区块的文化特点，策划展示城市特色风貌、民俗文化的游览线路，线路设计应结合现有及规划中的陆运与水运交通，并鼓励充分利用跨河慢行桥梁进行串联，打造具有苏州河特色风情的游览线路及游览方式。

2) 应开展围绕苏州河历史文化及资源主题的活动，如社区文化活动、艺术节、民俗体验、城市漫步等。

3) 各类活动的策划都应注重打造苏州河的亲民品牌，与黄浦江的文化活动实现差异化发展，做到互补共生，共同体现上海城市生活的丰富内涵与多层次面貌。

5.9 配套设施

配套设施为在滨水地区活动的行人提供满足户外活动相关需要的公益性服务功能，丰富和提高滨水公共空间品质和服务水平。

5.9.1 配套服务设施分类

配套服务设施包括但不限于如下：

管理服务设施	包括管理中心、游客服务中心
配套商业设施	包括售卖点、餐饮点、自行车租赁点等
便民服务设施	包括寄存箱、更衣室、零售、饮水点等
科普教育设施	包括科普宣教、解说、展示设施、科学健身指导等
安全保障设施	包括治安消防点、医疗急救点、安全防护设施、无障碍设施等
环境卫生设施	包括厕所、垃圾箱等
环境照明设施	包括安全照明、环境照明
标识设施	指示标识
	警示标识

5.9.2 配套服务设施设置要求

1) 配套服务设施应满足服务半径及覆盖率要求。合理配置滨河配套服务设施的种类、数量并有序布置。充分考虑相关设施和使用行为的联动性，适当提高人流密集区域的设置标准。

2) 公共空间休憩设施数量宜为 3~5 个/100m，在滨河狭窄区域，宽度特别有限的空间内设置标准可适当降低。

3) 休憩设施的位置与朝向宜配合主要观景点、视线通廊，确保使用者可欣赏滨河景观。

4) 废物箱必须满足生活垃圾的分类收集要求，设置点宜与沿河建筑及配套服务中心等结合，并适度控制漫步道、跑步道等沿线废物箱设置的数量。

5) 合理布局公共厕所等卫生设置，服务半径不宜超过 250m，男女厕比宜为 1: 2~2.5。设置公厕应尽量与周边建筑相结合或利用临近公共建筑配套设施，尽量避免在公共空间内设置独立或临时设施。

6) 在滨河人流集聚区域应合理设置遮阳、遮雨、挡风功能的遮蔽设施。

7) 在运动场地、户外健身场所、儿童游乐场等人流聚集处，合理设置饮水点。

5.9.3 综合服务点的设置

1) 滨河每 500m（最大不超过 1000m）应设置综合服务点，鼓励结合现状滨河建筑综合设置。综合服务点独立设置时，建筑不宜超过二层，应满足规划功能的相关需求。

2) 综合服务点主要可包含：

服务点种类	功能
管理服务点	承担管理、综合服务、交通换乘等功能
便民服务点	包括寄存箱、更衣室、零售、饮水点和公共厕所等功能
安全服务点	包括治安消防、医疗急救等功能

3) 应设置在人流集中且较为明显的位置，并设立较为显眼的标志牌，以方便使用者快速定位。

4) 宜设置不同规格寄存箱，以满足使用者不同尺寸寄存物需求。

5.9.4 景观标志物的设置

- 1) 在滨河公共空间重要节点处鼓励设置主题丰富多样的公共艺术品作为重要景观标志物。
- 2) 其主题宜结合活动场所的不同功能进行设计。
- 3) 公共艺术品设置应充分考虑与视线廊道等的视觉联系，以及在空间中的尺度协调性。
- 4) 应体现上海城市精神与城市特色，为积极向上的主流文化作品，严禁有违社会文明的公共艺术品。
- 5) 必须是原创作品或是经过许可的仿制品，严禁侵权及有争议性的公共艺术品。
- 6) 中小型公共艺术品可结合建筑、构筑物、铺装、绿地等空间载体进行依附式设计。
- 7) 鼓励采用历史场景真实还原或抽象表现、文化元素植入等手法，增强公共空间使用者的历史文化认同感，加强文化氛围的营造。

5.10 智慧空间

发挥信息化、智能化在滨水空公共空间建设、管理中的作用。加强智能基础设施的建设，为智能化发展提供支撑。利用信息化技术提升滨水活动的智能交互体验，提升滨水活动的体验性。强化滨水智能检测能力，提升滨水的安全及治理水平。

5.10.1 智能基础设施

- 1) 应实现无线网络 100%全覆盖。推进街道基站、小微基站、智能路灯等基站设置新模式，可利用现有 Wi-Fi 基站等服务器，根据规范扩大无线网络的有效服务范围。
- 2) 鼓励现有设施的智慧整合与改造。宜采用“一杆多用、一箱多用”等方式对路灯、电信杆、电力杆等杆类附属功能设施以及座椅、垃圾桶、高桩码头等现有基础及服务设施进行智慧整合与改造。可整合设置视频监控、Wi-Fi 基站、信息发布、定位、充电、安全预警等功能。鼓励应用定时、光电控制、人流自动感应等智慧灯具；
- 3) 鼓励采用智能化感应设施以节约能源。如应用定时、光电控制、人流自动感应等智慧灯具，提供有针对性的照明，节约能源与避免光污染。

5.10.2 智能交互设施

鼓励在活动场地中采用增强现实技术，提供虚拟场景、虚拟活动的智能体验。可增加智能移动终端设备支持，通过 APP 软件实现交互功能。

5.10.3 智能交通设施

- 1) 滨河沿线重要节点，如与至滨河垂直通道相交节点、滨河重要开放空间节点等，设置综合交通信息发布与查询终端，整合实时路况、公交、停车、水上客运动态等各类信息，提供

一体化出行信息服务，提升便捷化出行水平。

2) 沿线公交车站应进行智能化改造，实现公交站牌电子化率 100%，实现车辆到站动态信息全覆盖。为方便视弱、盲人等弱势群体，鼓励车站提供语音报站等功能。同时，可提供数码产品充电等辅助性服务内容。

3) 鼓励综合交通信息发布与查询终端、公交站点、公共自行车租赁点等智能交通终端服务设施合建，体现设施集约化。

4) 加强苏州河两岸地区停车信息引导服务。由相关区负责将区域内公共停车静态和动态信息联网接入市级公共停车信息平台，并充分利用平台联网信息数据，按照标准推进建设区域停车诱导系统。

5.10.4 安全应急智能化

实现滨河区域监控设施全覆盖、呼救设施定点化，提高安全信息传播的有效性；鼓励在重要空间节点安装人流预警装置，实时掌握公共空间安全状况，提升公共突发事件预防预警、快速响应和及时处置的能力。

5.10.5 环境监测智能化

实施环境治理信息化，完善环境监测网络，普及设置环境检测传感器，对水环境、噪声、空气质量等进行实时检测，建设预警监测体系，实现动态监管。环境监测器覆盖率、重点污染源监控比例、水质监测率均应达到 100%。