

Striving for a World-class Waterfront Area as a Global Template

迈向具有全球影响力的世界级滨水区



苏州河沿岸地区建设规划

Suzhou River Waterfront Area Construction Plan

(2018-2035)

公众版

上海市规划和自然资源局

前言

PREFACE

为贯彻“上海 2035”总体规划要求，体现“创新、协调、绿色、开放、共享”理念，市规划和自然资源局组织开展了《黄浦江、苏州河沿岸地区建设规划》编制工作。

黄浦江、苏州河（以下简称“一江一河”）是上海建设“国际大都市”的代表性空间和标志性载体。本次规划站在新时代背景下，面向 2035，展望 2050，一江一河沿岸建设的机遇和挑战并存。我们将重新认识一江一河，以更高站位谋求规划升级，以更高标准优化建设管理，着力推动高质量发展，创造高品质生活，将一江一河打造成为具有全球影响力的世界级滨水区，让母亲河闪耀城市之光。

“苏州河沿岸地区建设规划”是承上启下的地区规划，承接“上海 2035”总体规划的发展定位和发展目标，指导苏州河沿岸地区的控制性详细规划和重大项目规划。建设规划谋划全局、聚焦重点、注重实施，在苏州河沿岸进行总体评

估的基础上，针对规划和建设中的突出问题和短板，针对性地提出规划引导，指导各区相关规划和建设，切实提升苏州河的总体品质。

一是谋划全局，建设规划从宏观层面确定苏州河的发展方向和建设重点，明确发展目标、总体结构、行动纲领、发展时序、实施策略等内容，强化全线统筹、整体推进。

二是聚焦重点，建设规划针对影响和制约苏州河功能活力和空间品质的关键问题、关键区域，突出目标导向，明确全线的核心目标与关键策略。

三是注重实施，建设规划针对建设实施指引，会同相关部门和各区政府，围绕重点任务，形成分类分区进行指导，有效引导相关规划完善和项目建设工作。

目录

CONTENTS

004 前言

006 第一章 规划概况

008 第一节 基本情况

008 第二节 新趋势与新要求

009 第三节 规划范围与期限

086 第九节 旅游休闲

089 第十节 市政设施

095 第十一节 地下空间

010 第二章 发展目标

012 第一节 指导思想

012 第二节 规划目标

012 第三节 基本原则

014 第三章 规划策略

016 第一节 功能布局

022 第二节 公共空间

035 第三节 综合交通

039 第四节 绿化生态

050 第五节 历史文化

062 第六节 空间景观

070 第七节 城市色彩

078 第八节 社区生活

第一章

规划概况

PLANNING SURVEY

吴淞江(苏州河)是上海的母亲河，具有丰富的人文资源和滨水景观，是密集城市中稀有的城市开敞空间。作为上海重要的生态和公共活动廊道，需要以更高的标准、更广的视野和更大的格局来推动苏州河的规划建设工作。



第一节 基本情况

第二节 新趋势与新要求

第三节 规划范围与期限

第一节：基本情况

吴淞江(苏州河)市域内总长约50公里，外环线到黄浦江段俗称为苏州河。中心城区全长约21公里，郊区段长约29公里。

苏州河自上海开埠以来经历了悠久的发展历程，承担了重要的航运功能，促进了工商业的兴起；解放后，苏州河沿岸以产业和居住为主导功能；上世纪80年代，苏州河开启了综合治理，沿岸开始进行成片的旧区改造；如今，苏州河沿岸工业用地转型成功，苏州河岸线转变为复合了商业、休闲的生活岸线，旅游观光功能逐步增强。目前，苏州河沿岸地区已到了城市更新和提升品质的发展阶段。



第二节：新趋势与新要求

随着社会的发展和城市的进步，滨水区往往是城市核心功能的承载区，呈现出更趋复合多元、高度开放共享、引领生活方式的趋势，同时也是高密度城区中凸显韧性平衡、自然亲和的水生态文明示范带。

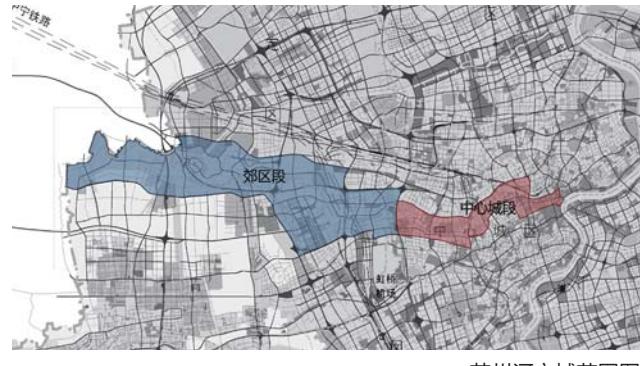


“上海 2035”提出建设令人向往的创新之城、人文之城和生态之城，具有世界影响力的社会主义现代化国际大都市的城市目标。苏州河作为上海重要的生态和公共活动廊道，上海城市核心区位的滨水空间，需要以更高的标准、更广的视野和更大的格局来推动苏州河的规划建设工作。

结合苏州河特有的资源禀赋和特点，针对现状公共活力不足、特色营造不显、建设精细化不够等问题，重视沿岸的生活功能，增强文化辐射力，修复生态环境，满足人们对滨水公共活动需求，并对标全球滨水区先进经验，将苏州河沿岸建成城市文化、生活、生态功能集聚，公共活动丰富的城市示范区。

第三节：规划范围和期限

规划范围包括苏州河黄浦江河口至市域行政边界线。其中中心城段规划范围东起苏州河黄浦江河口，西至环西一大道（外环线），长约 21 公里，北至海宁路、内环高架、金沙江路，南至北京东路、长寿路、长宁路、天山路，涉及黄浦、虹口、静安、长宁、普陀、嘉定六区；郊区段长约 29 公里，涉及嘉定、青浦、闵行三区。



苏州河市域范围图

规划期限衔接“上海 2035”，苏州河沿岸地区建设规划实施期为 2018—2035 年，远期展望至 2050 年。



苏州河中心段范围图

第二章

发展目标

DEVELOPMENT GOALS

苏州河沿岸定位为特大城市宜居生活的典型示范区，按照“发展为要、人民为本、生态为基、文化为魂”的指导思想，从功能布局、公共空间、生态绿化、历史人文、空间景观五个方面分别提出规划原则。



第一节 指导思想

第二节 规划目标

第三节 基本原则

第一节：指导思想

在新形势下，根据**发展为要、人民为本、生态为基、文化为魂**的指导思想，结合苏州河不同区段自身的宽度、岸线和腹地特点，开展新一轮苏州河沿岸规划建设工作。**以发展为要**，在产业功能等板块实现以创新为动力的能级提升；**以人民为本**，统筹苏州河滨水和腹地的一体发展，在苏州河河口中央活动区以及沿岸活动节点打造亲水性、大众化的城市客厅和景观标志；**以生态为基**，体现上游生态段和下游城市化地区的差异性，在沿线大型公共绿地和上游生态功能区体现人与自然和谐共生；**以文化为魂**，彰显沿岸历史积淀、文化特色和城市魅力，增强文化吸引力。

第二节：规划目标

苏州河沿岸定位为**特大城市宜居生活的典型示范区**。基于地理区位、禀赋条件和承载能级的差异性，**苏州河沿岸的特色愿景具体包括：****一是多元功能复合的活力城区**，居住、就业、休闲功能在时间和空间上高度复合，保有持续活力。**二是尺度宜人有温度的人文城区**，是亲切和谐、引人向往、体现城市文化底蕴的滨水游憩场所。**三是生态效益最大化的绿色城区**，河流沿岸有机融入生态网络，生态建设与市民日常生活紧密关联。

第三节：基本原则

为实现以上规划定位，按照“**最高标准、谋划长远、加强统筹、注重实效、尊重差异**”的总体要求，从功能布局、公共空间、生态绿化、历史人文、空间景观五个方面分别提出规划原则。

功能上整体统一、错位发展、强化复合。苏州河特别是中心城段，滨水和腹地唇齿相依，应整体考虑，实现滨水与腹地联动发展。而在不同区段，应体现板块居住、活动、产业、生态、文化等不同侧重功能的差异性，错位发展。同时在板块内部，应将复合的城市功能相整合，提升滨水区城市功能的多元性。

空间上推动开放、系统成网、突出活力。确保苏州河滨水空间公共开放，对外环内等有条件的区段实现慢行贯通，构建滨水和腹地相勾连的活动空间网络，并与城市的公共空间大系统相融合。突出公共场地的可活动性和吸引力，提供类型丰富、功能复合、宜人便捷、舒适活力的开放空间。

生态上增加绿量、提质联网。加强沿岸生态空间建设，提升水质，提高植被丰度。在苏州河中心城段落实规划、挖潜空间，形成沿岸和腹地互联互通、有机整体的绿地生态网络；在郊区段则着重强化生态功能，优化植生结构，提高区域整体生态效益。

文化上保留传承、共享空间、打造特色。延续和强化苏州河沿岸丰富多样的历史风貌资源和文化风貌特质，根据工业遗产、社区里弄、学校教堂等不同类型文化资源的特点，通过多元方式活化利用历史建筑，加强沿岸历史建筑和场所的公共性。并因地制宜，强化沿岸各区段文化功能和特征形象，打造具有国际竞争力的文化地标。

景观上美观有序、整体协调。形成美观宜人的城市景观形象，特别是针对苏州河中心城段“河窄、湾紧、桥多、楼密、路近”的空间特点，塑造具有韵律感、层次感的滨水景观体系，打造承接地区人文脉络、协调周边环境、凸显地区风格的滨水色彩基调。



第三章

规划策略

PLANNING STRATEGY

综合分析，统筹全局，从功能布局与空间结构、公共空间、综合交通、绿化生态、历史文化、空间景观、城市色彩、旅游休闲、社区生活、市政设施和地下空间等 11 个方面提出苏州河沿岸的规划策略。



第一节 功能布局
第二节 公共空间
第三节 综合交通
第四节 绿化生态
第五节 历史文化
第六节 空间景观

第七节 城市色彩
第八节 旅游休闲
第九节 社区生活
第十节 市政设施
第十一节 地下空间

第一节：功能布局

历史上的苏州河作为上海的“母亲河”，是融于市民生活之中的，上世纪初到90年代，由于苏州河沿岸工业发展和水体污染，破坏了人与水的关系，变为工业岸线的苏州河长期成为人们心中的“背面”，而早期开展的沿岸建设开发又疏于对市民公共活动的深度考虑，岸线封闭，缺少到达路径。新一轮的苏州河沿岸建设规划以“苏州河回归城市生活”为导向，让生活融入，文脉接续，从而使苏州河成为人文之城的典范。

第一，规划全面统筹区段功能布局，根据区位特点将苏州河全域分为内环内东段、中心城内其他区段和外环外区段三个区段，分别确定主题功能，并从公共活动、居住、产业、生态休闲和文化旅游等方面分别提出发展导向。

第二，根据两岸地区特征，规划构建苏州河独特的空间结构，塑造差异化的城市肌理。通过空间串联，加强沿岸地区的全线统筹，促进苏州河沿线用地转型，提升滨江与腹地的功能联系，实现全线整体发展。

一、统筹优化区段功能布局

苏州河自西向东流经了上海8个行政区，包括了城市最中心的区域和外围的郊野地区。根据苏州河总体功能定位，结合不同区段资源禀赋和功能发展基础，形成覆盖全流域地区的功能结构。

1、区段划分

综合考虑沿岸功能、发展和建设情况，全域分为三个区段：内环内东段（长寿路桥以东）是“上海2035”总体规划明确的中央活动区范围，打造高品质公共活动功能；中心城内其他区段体现上海城市品质，实现宜居宜业的复合功能；外环外区段定位为生态廊道，实现生态保育和休闲游憩功能。



区段划分图

2、分段功能

（1）内环内东段（长寿路桥以东）

内环内东段是高品质中央活动区，以高端商业、金融、文化、旅游等核心功能为主，同时带动配套居住功能，强化功能的高度复合，打造苏州河的形象代言活力地标。

（2）中心城内其他区段（外环高速—长寿路桥）

中心城内其他区段以居住功能为核心，局部产业功能呈组团式沿河分布。滨水沿线突出娱乐休闲、文化艺术、体育服务等功能，腹地以十五分钟社区生活导则为标准完善便民服务功能和配套服务设施，提升综合品质。

（3）外环外区段：生态功能区段

外环外区段以生态保育功能为主导，落实“上海 2035”要求，建设河流两侧生态空间，提升绿化环境水平，形成重要的区域性生态廊道；落实郊野公园规划，形成具有生态和休憩功能的郊区节点，作为市域生态基地的同时，可以进一步丰富城市休闲娱乐、体验等功能。

二、发展多元复合的城市功能

苏州河沿岸地区在公共活动功能为核心的基础上，强化复合功能发展，促进城市商务、创新、文化、宜居、生态、旅游等功能的相互融合，是重要的城乡功能承载区。

(1) 公共活动功能

依据“上海 2035”所确定的中央活动区划示范围，苏州河沿岸长寿路桥以东地区和中山公园地区位于中央活动区范围内，是苏州河的形象代言和活力地标，强调滨水空间的开放和活力。苏州河沿线滨水地区集聚城市中较高能级的商业服务、休闲娱乐、文化博览等公共功能，腹地体现商务办公、创意研发、休闲（绿地）、居住等功能的高度混合。

中央活动区充分依托地区的历史文化资源、公共活动空间资源，重点推进苏河湾地区、北京东路地区的公共活力提升，强化商务商业发展能级。注重中山公园等商业活动区域的商业服务的转型和商圈品牌打造，提升商业活动空间品质；激活 M50、华师大、华政等文化高校节点及周边区域，共同构筑整体公共活动网络，保有持续活力。

案例

新加坡河以河流为活动主轴，打造符合功能设施区域。在大尺度上以三大码头为中心发展成为各具特色的街区，分别为商业贸易区、娱乐休闲区、高尚居住区（文化艺术、酒店、商场、高尚住区），将区域功能按照 80% 做商用，20% 做居住的比例划分。在小尺度上，大多数沿河街区都

小于 $150\text{ m} \times 150\text{ m}$ ，良好的街区尺度为沿河区域提供了良好的渗透性和可达性。从街区形态上看，“沿河商业界面”往往略长于两侧通向河岸的街区界面，促进了商业街区的活力发展。



新加坡河以码头为中心的功能分区

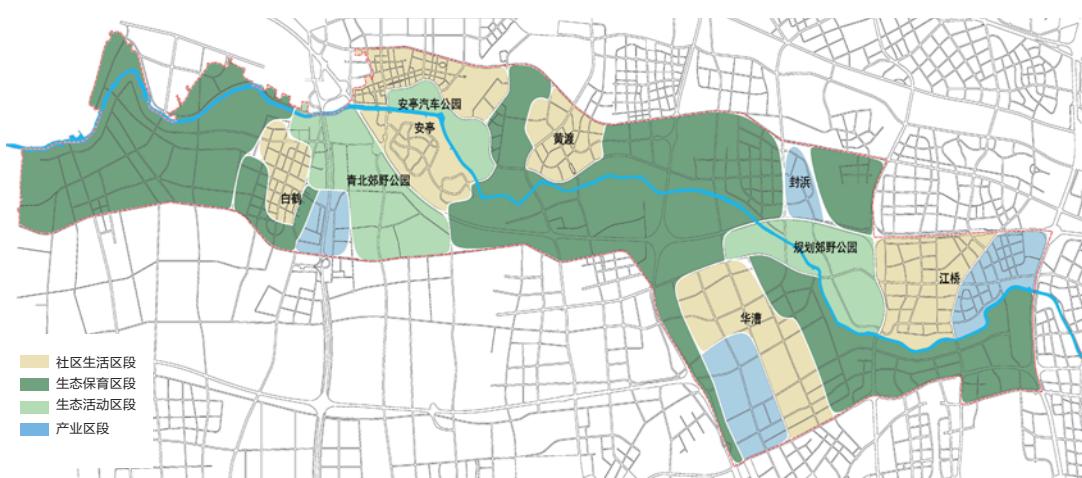
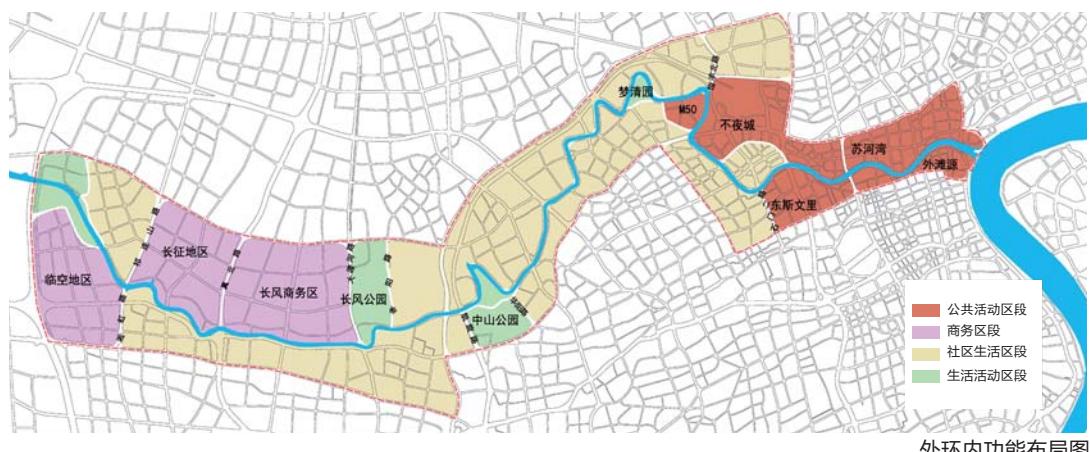
（2）居住功能

苏州河沿岸长寿路以西段以居住为主导功能，为居民提供高质量的宜居空间，滨水空间突出休憩和活动，根据条件引入文化、商业设施，形成活动节点，腹地未来重点以十五分钟社区生活圈则为标准完善配套服务。

关注苏州河沿岸的普陀区长寿、石泉、长风、长征，长宁区华阳、周家桥、北新泾，嘉定区江桥、黄渡等居住功能集聚的街镇，充分将居住社区与苏州河沿岸的公共活动、公共服务功能相融合，打造富有活力的宜居生活圈。

（3）产业功能

以商务办公为主导功能的片区，未来可结合区域特色，发展融合科技、商务、文化生活等复合型创新要素的科技商务社区，注重创新功能与滨水空间的融合发展，充分满足人才创业、生活、休闲、交往等多样化需求。



聚焦重点地区的转型提升，强化TOD开发导向，结合城市更新政策加快多元功能的复合建设。北京东路地区聚焦功能转型提升，优化金融商务、文化科技、商业休闲等业态；苏河湾地区加强金融、文化、人才孵化，以文化引领滨水地区复兴，展现城市魅力，引领繁荣创新；不夜城高端商务区在发展现代服务业的基础上，提高文化服务功能的比例等；进一步提升长风、长风西片、临空等商务科创节点，在长风西片区培育商务研发和智能制造，在临空商务园区重点打造创新产业功能。

(4) 生态休闲功能

以郊野公园、农林乡村等为主导，重点保持当前的生态格局和自然环境，提升整体环境品质，结合苏州河打造水绿贯通的滨水廊道，有条件的滨水空间适当引入公共休闲活动功能。

推进沿线工业用地的转型及复垦，结合郊野公园与生态绿带建设，推进村庄撤并。针对江桥镇、华漕镇、黄渡镇、华新镇、安亭镇、白鹤镇等新市镇，发展城乡服务、农林保护、旅游休闲等功能，利用苏州河（吴淞江）的公共空间资源，提升城镇滨水活力，重点推进安亭、江桥、华漕等区段生态廊道的建设。

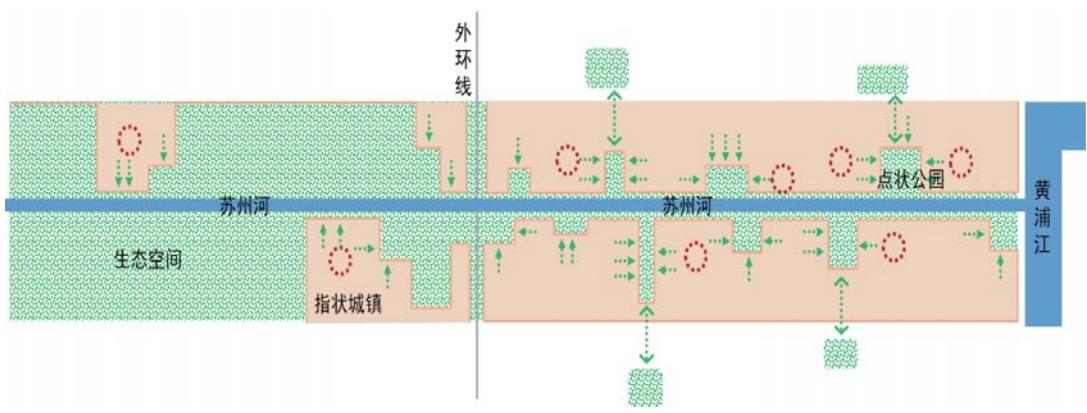
(5) 文化旅游功能

充分发挥苏州河沿岸的各项资源禀赋，打造苏州河全流域旅游格局，加强水绿交融的景观环境营造和历史文化资源的发掘利用。同时，促进地区文化创意产业良好发展，加强水上旅游产品开发，完善旅游服务设施，使之成为地区旅游发展的重要支撑。

三、构建独特的空间结构和城市肌理

1、构建总体空间结构

苏州河沿岸的总体空间结构特征主要呈现为“东密西敞”的特点，即以外环高速为界，形成密集城市建成区和开阔生态区两种不同的空间结构特征。



苏州河沿岸地区空间结构示意图

外环内为密集的城市建成区，在支流河道、主干道处形成垂直苏州河的主要绿色廊道，结合沿岸大中型公园形成主要的开放空间节点，而城市建成区围绕开放空间节点和绿色廊道组织为各个功能片区，开放空间节点和绿色廊道成为各个功能片区的中心。

外环外为开阔的生态地区，结合沿岸功能区或集镇，局部形成几片不同功能的集中建设区以指状形态伸入滨河地区，在片区内形成多片绿心，通过滨河生态廊道向内联系。而其余地区为生态绿化空间。

2、塑造差异化的城市肌理

根据苏州河沿岸的功能结构布局，地区呈现差异化的城市空间肌理，主要包括：现代商务区肌理、居住社区肌理、里弄石库门肌理、传统古镇肌理、生态绿化肌理等。

现代商务区应与滨河空间融合布局，采用人性化尺度、“小街坊、窄马路”的布局方式，并与周边轨道交通站点相结合，采用TOD的布局方式，沿河的建设强度不宜过高。注重街区环境和公共空间的营造，提高街道活力和环境品质，增进人群的交往。

居住社区应避免过于封闭，加强内部空间与滨水公共空间之间的联系渗透，沿河应通过底商的形式，设置生活性服务设施，提升滨河地区的公共性。对于住宅建筑，应优化布局，减少对滨河景观的大面积遮挡，宜采用错落的布局，避免形成“河道峡谷”。

里弄石库门地区多位于沿岸的历史文化风貌区和风貌街坊内，具有一定的规模。应尽量保留地区的整体空间格局和肌理，注重传统空间的延续，并加强内部公共环境的改善，并与苏州河滨河公共空间相联系，新建建筑应与传统建筑保持协调关系。

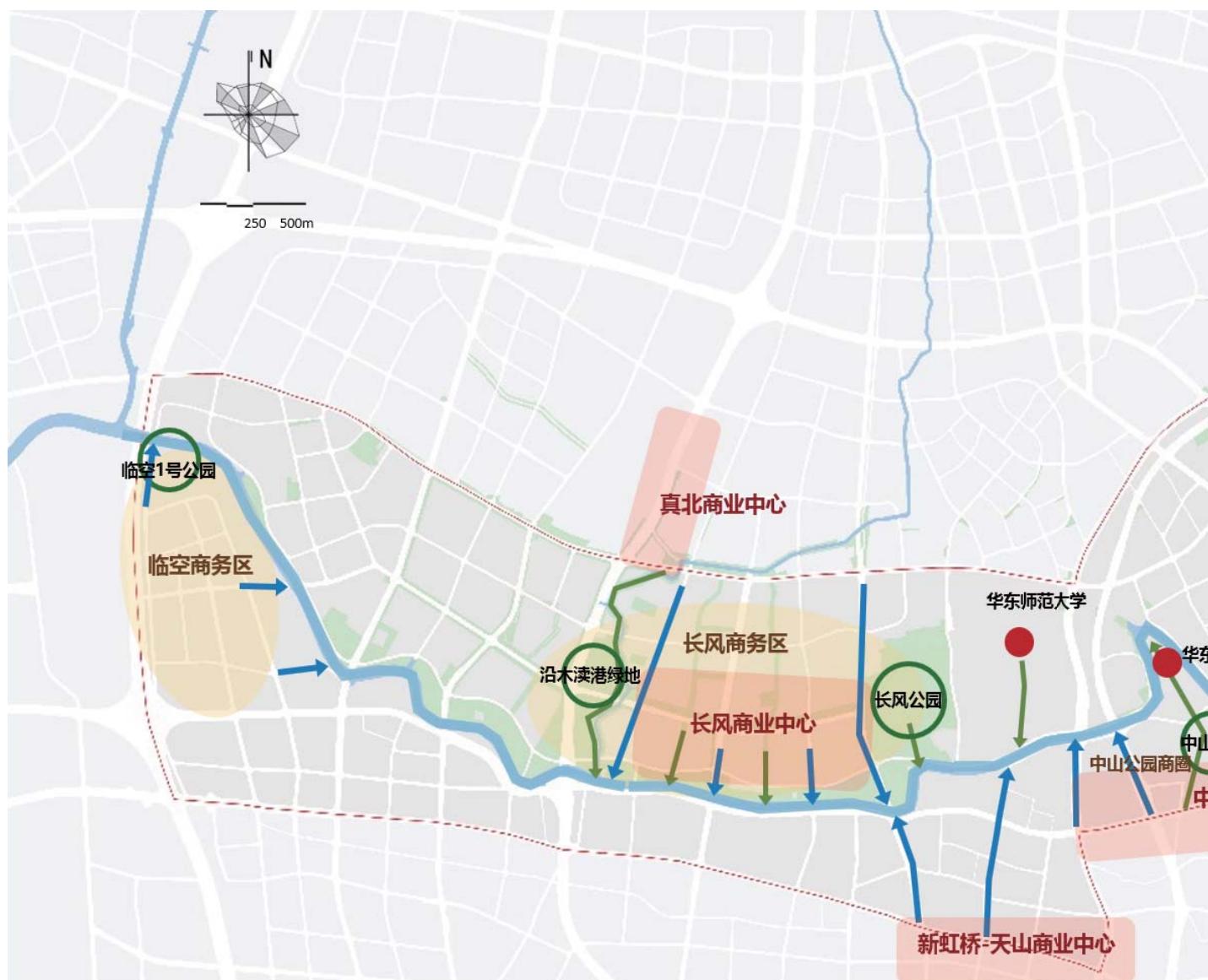
传统古镇主要位于苏州河外环外区段沿岸，应延续江南水乡的传统村镇格局，保持建筑肌理和苏州河及其支流河道的空间关系。

生态绿化地区主要包括外环内沿岸的大中型公园绿地和外环外的生态廊道。应以自然环境为基底，内部适度布置少量供人活动使用的设施。应通过整体地形设计、植被设置和建构物布局，营造丰富优美的滨河景观，体现生态功能与活动功能的结合。

第二节：公共空间

苏州河沿线的活动人群主要是居民，活动内容以休闲为主，其公共空间所承载的活动以市民生活、休闲活动为特征，更加强调便利可达，在对空间尺度的要求上，也以小尺度、近人尺度为主，强调舒适性和亲水性。滨河的公共空间建设是苏州河河流公共性的基础，也是苏州河发挥公共休闲廊道作用，服务周边腹地的核心要素。

规划公共空间以苏州河为活动主轴线，完善公共空间体系，构建网络化的活动场所空间序列，在中央活动区、中心城其他区段、郊区主要镇区等区域形成不同层次的公共空间体系。第一是实现苏州河中心城区段滨水步道全线贯通，并推进外环外吴淞江绿道建设。第二是增加慢行桥梁，降低梁底标高，并注重桥梁人性化、景观化设计等方式加强两岸空间的慢行缝合。第三是渗透腹地，加强与腹地商业中心、商办地区、活动设施、公共空间、轨交站点的联系。第四是提高亲水性，提出分类型改造策略，降低防汛墙与滨河道路之间的高差，实现临河可见河。第五是通过精细化设计，优化公共空间的整体品质。



一、完善公共空间体系

全线布局公共空间节点，构建网络化的活动场所空间序列。

中心城区段结合贯通步道增加公共空间，形成滨河第一层面主、次两级公共空间节点序列，并梳理整体步行空间网络，沿主要通道向腹地活动节点延伸，打造滨河户外活动的集聚场所系统。结合公共设施、历史遗产、观景场所等资源，提升活动节点的整体布局密度和服务覆盖率。在中央活动区、重要商务商业区段、大型绿地公园重点打造文化交流、旅游休闲等公共活动场所节点，其他区域补充的节点则主要承载社区休憩、交流、锻炼及小型的表演、展示等功能。

郊区段则主要依托江桥镇、华漕镇、黄渡镇、安宁镇和白鹤镇等镇集建区，以及安亭汽车公园、青北郊野公园和规划郊野公园等主要公园，沿河分散式布局若干公共空间组团，在各组团内部形成网络化的活动空间系统。



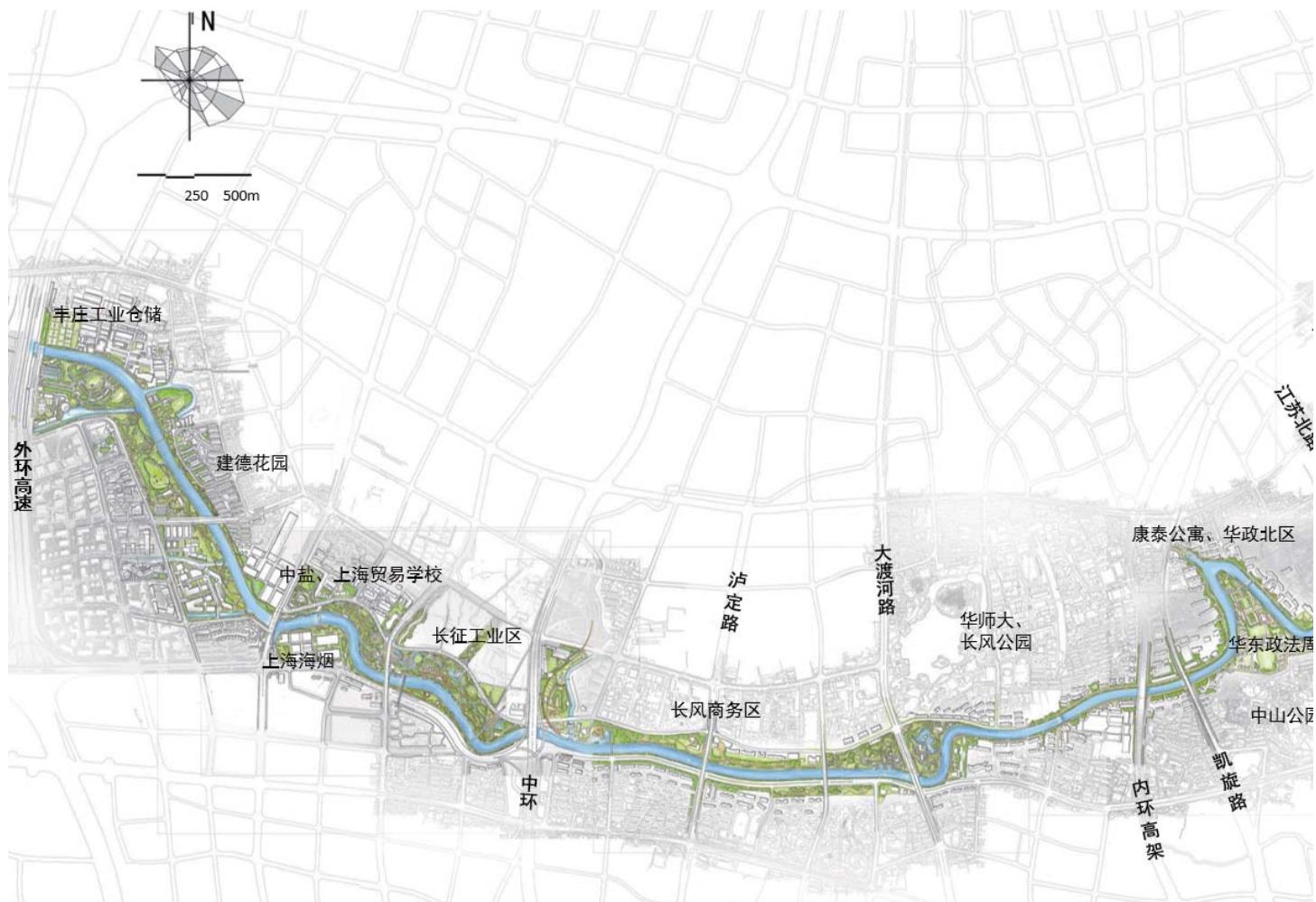
二、滨河贯通

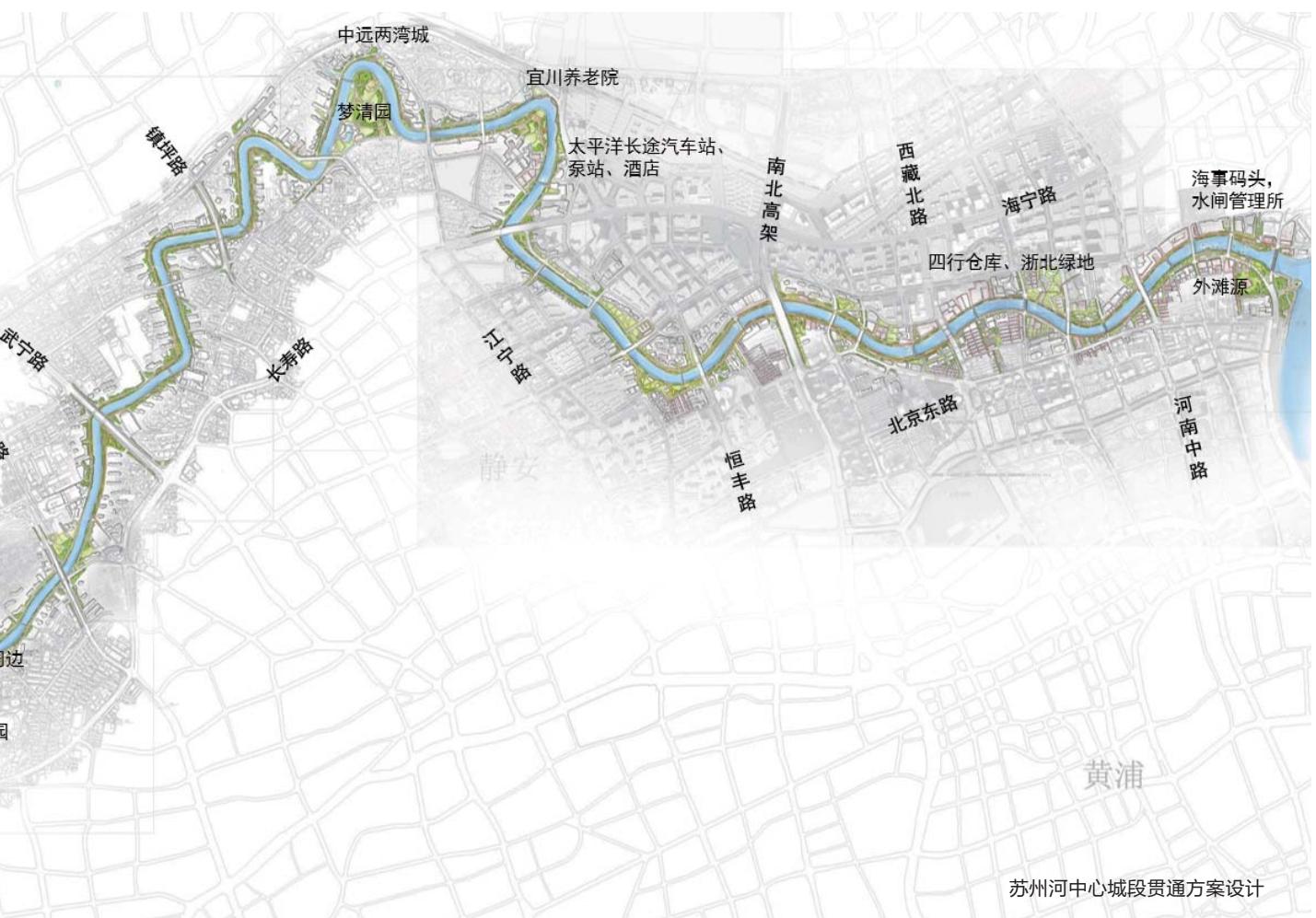
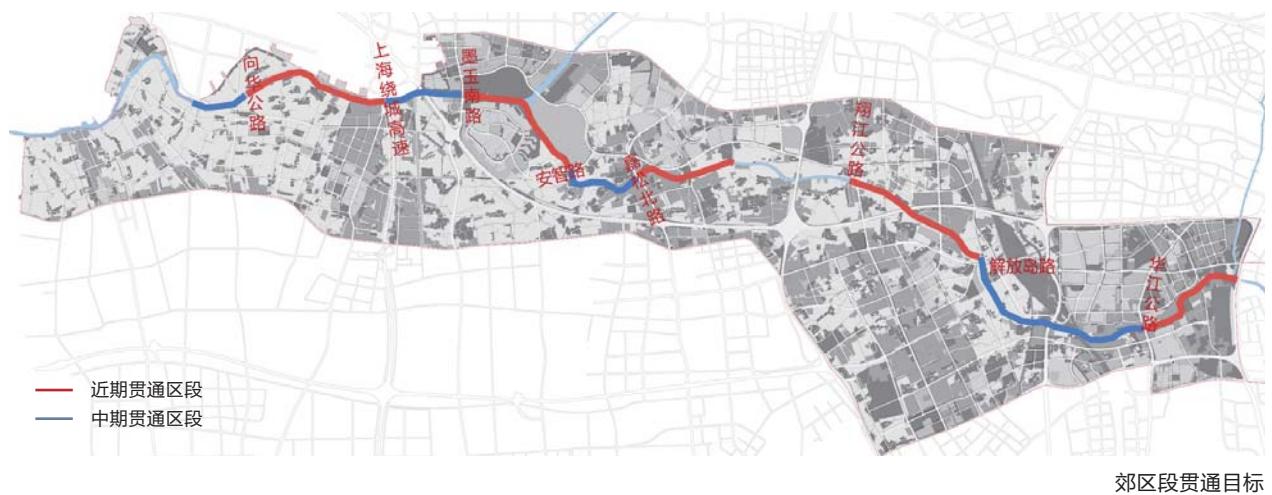
1、贯通要求

打通各类断点，实现苏州河中心城区段滨水步道全线贯通，并推进外环外的吴淞江绿道建设。

在中心城段，以“全线贯通”为首要目标，2020年实现全线基本贯通，步行道宽度3米以上（局部受限段可根据实际情况降低宽度），营造滨水空间布置灵活、舒适便捷的步行环境。充分利用滨河空间，贯通步行道，提升优化步行空间环境，并依托近河道路，逐步补充完善跑步、骑行通道，在滨河形成畅通、舒适的空间环境。在中央活动区强调互动性，综合考虑滨河通道与滨河建筑的综合改造，形成良好的滨河互动；在商务功能区段强调开放性，滨水商务街区开放，与滨河通道结合，形成更为敞开的滨河空间；在居住功能区段和郊区集建区段强调便利性，形成若干滨水社区服务节点，在节点间有资源条件的区段形成景观路径。

在郊区其它区段强调生态性，优先生态功能，形成吴淞江绿道和各区生态廊道，不硬性要求滨河贯通，远期兼顾旅游休憩和步行骑车，实现苏州河全流域绿道式贯通。

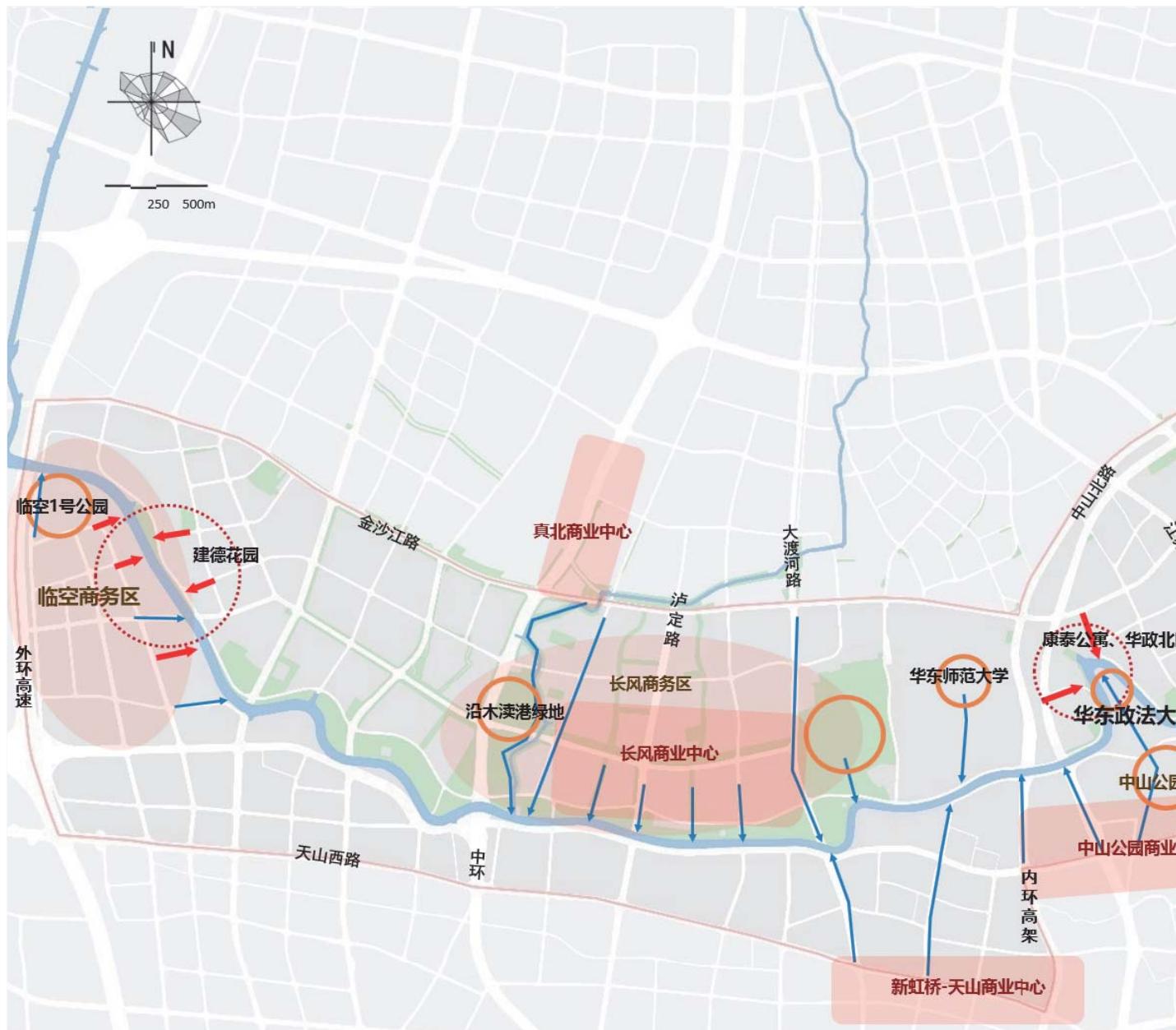


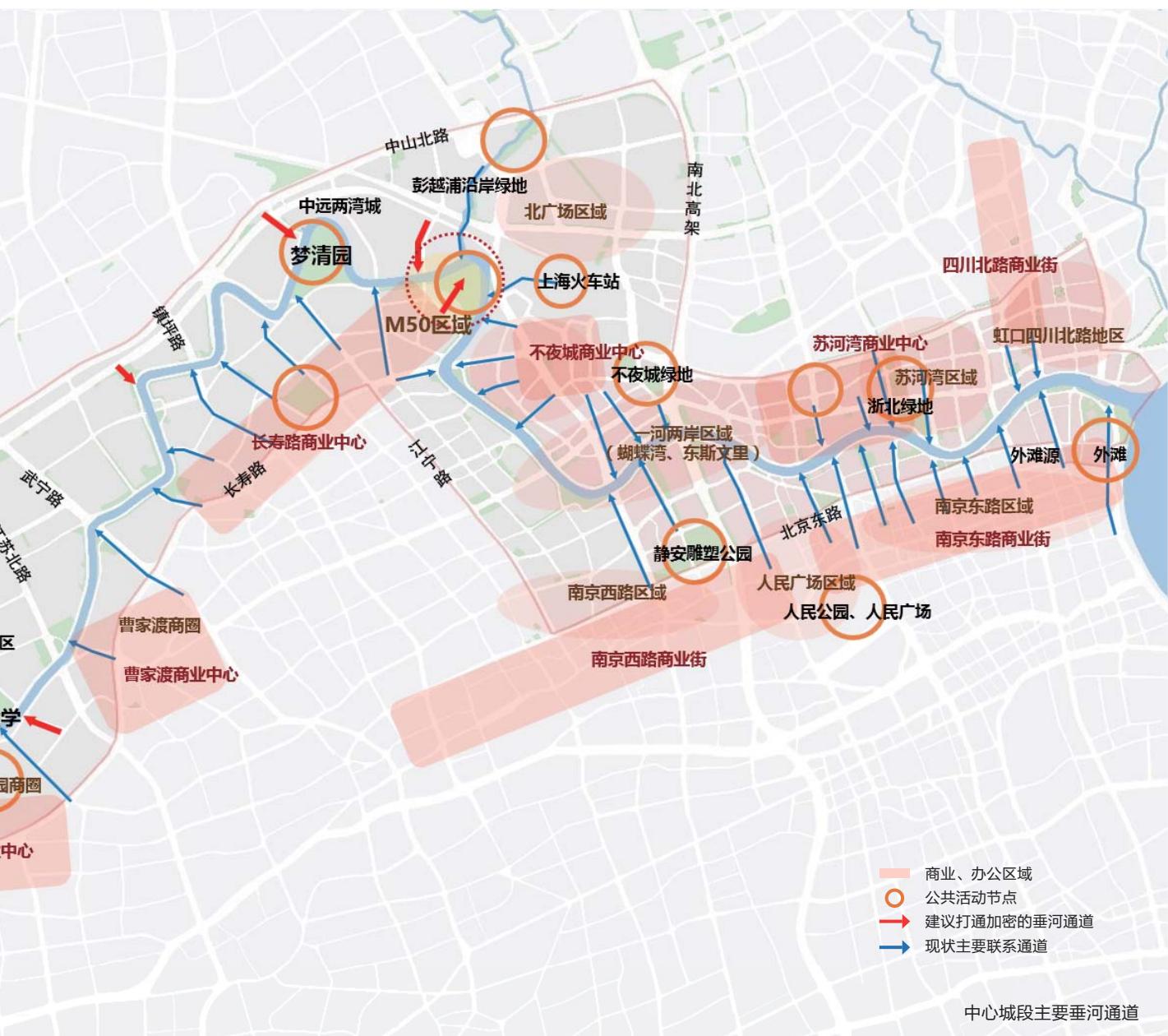


三、腹地渗透

目前，垂直河岸的慢行通道密度不足，应加密联系通道，优化通道步行品质，重点加强滨河活动地区与腹地的商业中心、商办地区、活动设施、公共空间与轨交站点的联系。规划中央活动区垂河通道密度不少于100米/条，内环内垂河通道密度不少于120米/条，内外环间垂河通道密度不少于200米/条。规划在临空商务区、华东政法大学、M50文创园区、中远两湾城等地区增加10条以上的垂河慢行通道，优化通道步行品质，加强腹地公共活动节点与滨河地区联系。

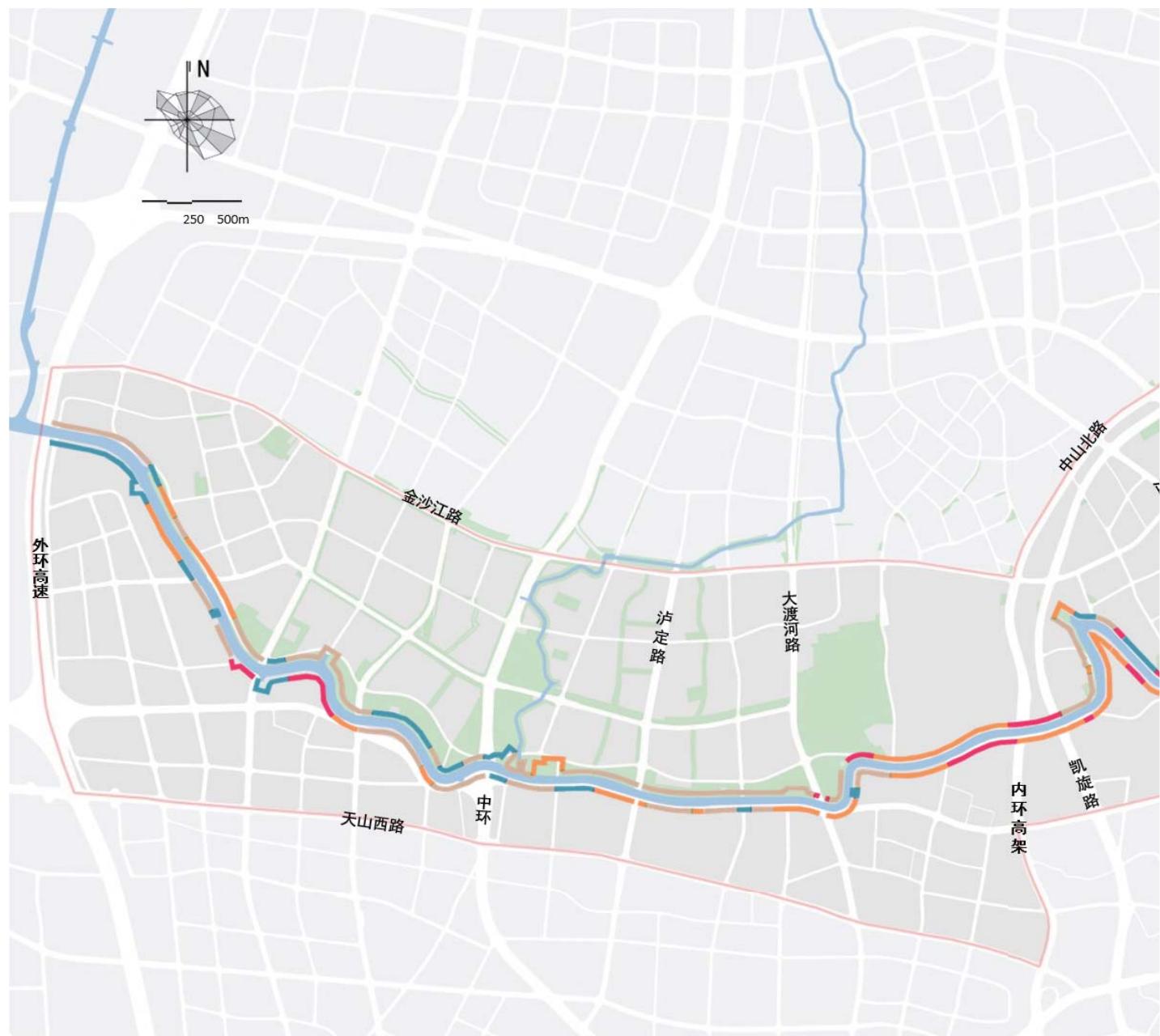
滨河地区应采用较高密度的城市道路网络，应充分利用滨河公园和滨河公共功能地块内部空间，根据行人活动需求，设置充足的出入口，并提供达到河岸的内部公共通道。

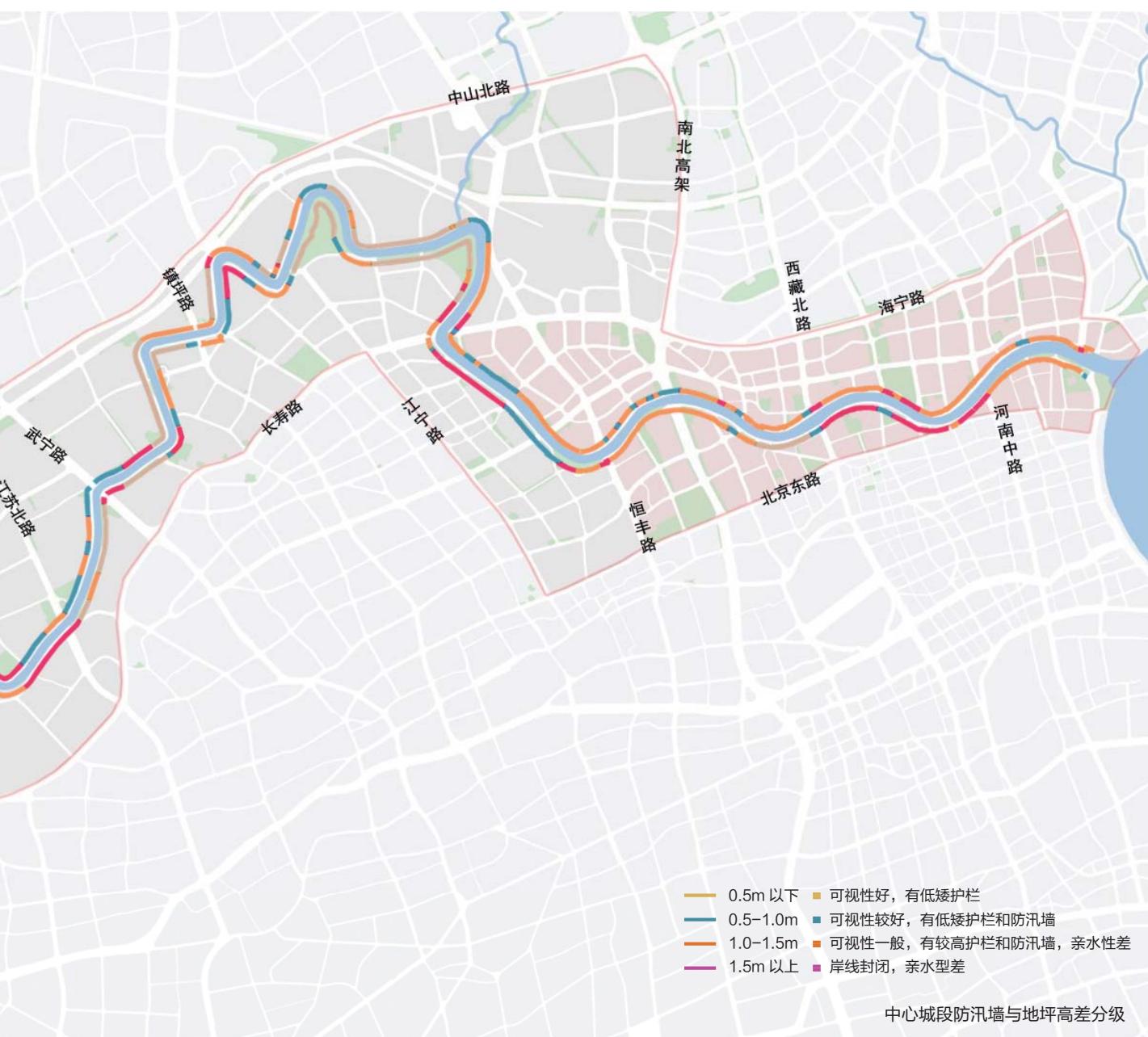




五、提高亲水性

中心城区段防汛墙顶标高 4.5m-7.5m，滨河地坪标高在 3.5m-4.8m 之间，现状部分区段防汛墙与沿河地面高差较大，高差超过 1.5 米的岸线约 5.8 公里，临河不见河。部分岸线封闭、亲水性差，是滨江景观视线设计的重要制约因素，如半岛花园最大高差达到 2.7 米。





基于这一情况，针对不同的腹地功能和空间条件，对苏州河防汛墙提出分类型改造策略。如在大高差区段整体抬高滨河道路，在腹地条件宽裕区段设置多级亲水平台，在腹地空间局促区段局部抬高临河人行道、二层平台等，在近期没有改造空间的区段可采用垂直绿化、涂鸦墙、透明墙体等多元手法优化防汛墙。远期可结合上游水闸建设，在确保安全的前提下降低防汛墙标高，最终实现临河可见河的亲水感受。



胶州路 – 叶家宅路段

直立式防汛墙



虹桥河滨公园

隐藏式防汛墙



强家角段



南苏州路福建路桥

新城段现状防汛墙照片

整体抬高滨河道路：

适用于高差大、且腹地为可开发地块的区段，如不夜城段等，在处理好与保留建筑入口高差的前提下，可考虑整体抬高滨河道路及公共空间，将开发地块与滨水空间衔接。

局部抬高临河空间：

适用于腹地空间局促、内外高差大的区段，如东段南苏州路、北苏州路等岸线，建议局部抬高人行道，或增设二层平台，增加水体可视性。

设置多级亲水平台：

在景观条件好、腹地条件宽裕（从河岸线到道路边线、建筑边界的距离大于13米）的岸线，可通过设置多级防汛墙、亲水平台、生态缓坡等方式消解高差。

在腹地宽度13—20米之间的岸线，如福建路桥东侧南苏州河段等，考虑设置二级防汛墙，一两级防汛墙鼓励设置大平台、栈道等亲水设施；

在腹地宽度大于20米的岸线，如老真北路滨河绿地、长宁体育公园等，建议采用亲水大平台或生态自然的缓坡式岸线设计。

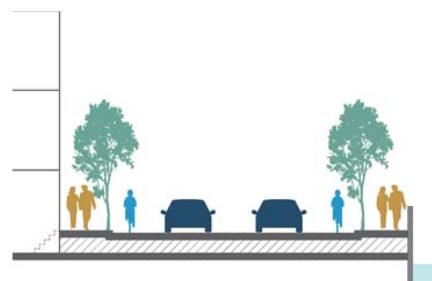
案例

达拉斯三一河防汛平台分层设计，车行道在上层防汛平台，人行道和自行车道在下层防汛平台。人行道紧邻河边，宽度为3m；自行车道宽2.5m，比人行道高80cm，两个群体均能亲水又互不妨碍。





汉中路段改造示意图



整体抬高滨河路岸线剖面图



南苏州路改造示意图

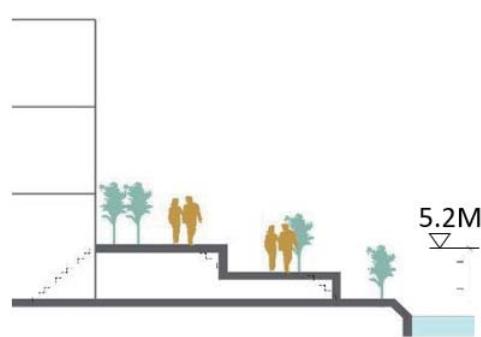


局部抬高人行道岸线剖面图

防汛墙优化改造断面 1



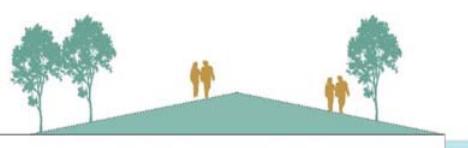
芝加哥河两级防汛墙



设置两级防汛墙岸线剖面



临建筑设置大平台岸线剖面



生态缓坡岸线剖面

防汛墙优化改造断面 2



普陀老真北路设置绿地缓坡效果图

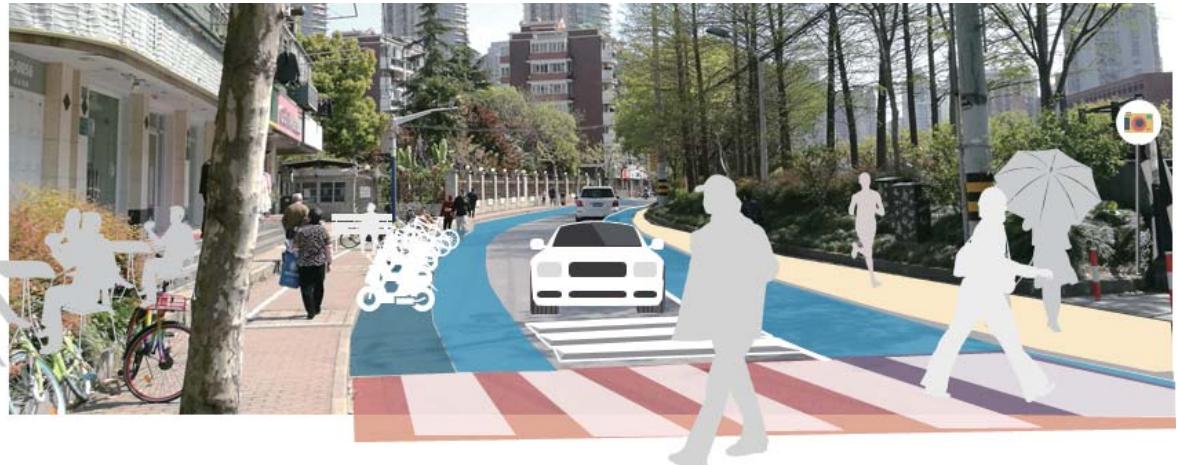
六、精细化设计

采用精细化设计，优化公共空间品质，整合滨河绿地与滨河路街道空间，提升滨河步行体验。以使用者的感受为基础，全面关注人的交流和生活方式，增加公共活动场地的商业生活配套，提升滨河、近河道路的绿化品质，充分利用建筑前区、街头转角等小型空间，设置休憩设施和活动场地，并建立包括便民服务、文体休憩、标识导引、报警系统、照明遮阳、无障碍在内的多类型服务设施体系。

根据主要功能特征，对不同的滨河区段采取差异化的引导方式。增强对公共空间的设计引导，提升实用性和趣味性。对有一定纪念价值的空间，应反映历史空间特征与人文特质。如对滨河道路，可通过优化道路空间分隔、增加滨河人行道、设置小区出入口与滨河相连的人行横道、街道稳静化设计等方式进行优化。



滨河公共空间与街道一体化设计示意



滨河道路空间改造示意

案例

以色列特拉维夫港滨水公共空间通过艺术化设计，提升公共空间品质。沿岸界面以餐饮零售为主，富有活力。整体采用了连续起伏的木质铺装，塑造了沙丘的意象。此外，滨水空间的配套设施如街道家

具、照明设施、盆栽等都经过艺术设计，如形态各异的水泥组件座椅以及形态独特的照明灯具，突出了空间的艺术气息，使得滨水空间富于变化，大大提升了公共空间的品质。



特拉维夫港起伏的木质铺装、水泥组件座椅和灯具

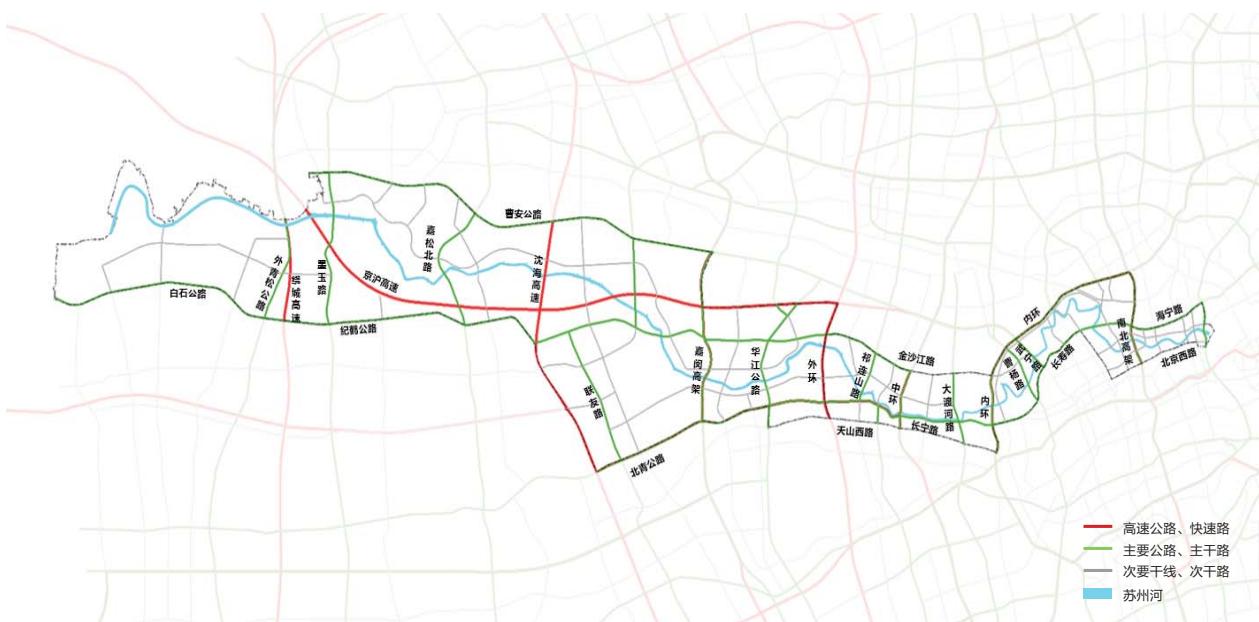
第三节：综合交通

围绕苏州河沿岸地区作为特大城市宜居生活典型示范区的功能定位，不断完善滨河地区综合交通系统，提升滨河地区交通服务品质。重点加快中心城区段滨河规划支路的实施，适当增加垂河通道，加密局部地区支路网密度，形成尺度宜人的道路交通系统。研究对滨河第一层面道路实行慢行化改造。有序推进机动车桥梁建设，加强两岸地区的联系与交流。依托大运量轨道交通系统，有序发展滨河地区局域线系统、常规公交系统，进一步构建多模式滨河公共交通系统，提高滨河地区公交可达性。优化调整航道功能，适当新增游船码头，增强水上游憩功能。加强静态交通供求管理，引导个体交通合理使用，改善静态交通环境，提升滨河地区公共空间品质。

一、完善道路系统规划

内环内东段苏州河沿岸地区规划路网密度约为 12.9 公里 / 平方公里，内环西段规划路网密度约为 8.1 公里 / 平方公里，内外环之间路网密度约为 5.8 公里 / 平方公里，外环外区段路网密度约为 0.4 公里 / 平方公里。规划适当加密局部地区支路网密度，确保主城区范围内苏州河沿岸地区全路网密度不低于 8 公里 / 平方公里。

结合苏州河沿岸地区地块建设，进一步加快滨河规划支路的建设。中心城区段通过加快滨河规划支路的实施，消除局部贯通断点，重点包括普陀区北新泾地区的光复西路、嘉定南四块的同浦路等滨河道路；结合公共空间规划，适当增加垂河通道，加强滨河公共空间与重点腹地节点之间的联系。外环外区段通过加快规划干线公路实施，完善区域干线公路系统，提高沿岸地区道路交通可达性，近期重点围绕镇区加快推进相关工程建设。



苏州河滨河地区干路网规划

二、滨河道路慢行化改造

开展滨河道路慢行优先化改造和精细化设计，对中央活动区段，实施两岸南北苏州路的机动车禁行、限行改造，对外环内其他区段，根据实际交通组织，对部分路段采取机动车单行、限行管制，对外环外区段，若无滨河市政道路，考虑补充近河道路、通道。

苏州河沿线部分区段公共功能将进一步提升，对具有条件的地区，建议弱化滨河道路的机动车交通功能，进一步保障慢行交通服务水平。综合考虑地区功能、风貌、腹地条件、区域路网条件、道路运行情况以及地块机动车出入交通组织等因素，提出苏州河两岸机动车交通的总体策略如下：

内环东段：现状路网条件及运行条件较好，近期具备研究禁止机动车通行的可行性。其中恒丰路以东段，建议南北苏州路大部分路段去除机动车功能，取消沿线路面停车。

内环西段：沿线贯通条件较差，南岸近期重点关注滨河道路贯通；北岸有条件可组织单向通行或限时禁行。

内外环之间：区域路网整体密度仅为 5.6 公里 / 平方公里，建议北岸加快规划滨河道路实施，实行机动车限行管理；南岸长宁路为主干道，重点研究主干路对滨河空间的分隔问题。

其他道路实施机动车限速改造。对于不具备完全禁机条件的滨河道路，除交通干道外，通过街道设计降低机动车速度，提升慢行体验。

四、提升滨河地区公交可达性

1、构建多模式的滨河公交体系

依托大运量轨道交通系统，有序发展滨河地区局域线系统、常规公交系统，形成以轨道交通市区线为骨干，局域线、常规公交为补充的多模式的滨河公交体系，进一步提升苏州河沿岸地区公共交通可达性。

2、提升轨道交通线网密度

苏州河沿岸地区现状及在建轨道交通共计 12 条。其中，已建成线路 10 条，包括轨道交通 1 号线、2 号线、3 号线、4 号线、7 号线、8 号线、10 号线、11 号线、12 号线、13 号线；在建轨道交通 2 条，即轨道交通 14 号线、15 号线。

案例

马德里 M30 环城高速公路西南部分紧贴老城边缘的曼萨纳雷斯河沿岸，进入 21 世纪，马德里市提出了雄心勃勃的“曼萨纳雷斯河沿岸更新（Madrid Rio）计划”，希望将 M30 西南部分环城高速公路置入地下隧道，而上部空间进行城市更新设计，释放公共资源。

2005 年该项目开展了国际方案竞标，中标方案通过三大策略性启动项目和系列子项目推动更新。三大策略性项目一是河流右岸的“绿色走廊”，整条“走廊”几乎全部位于隧道之上，平均宽度为 30 米；二是形成西侧生态空间与东岸老城区的联络纽带，河流西侧大规模的生态空间长时间难以进入，通过 M30 的地下化改造，以及桥梁的连接，实现了与老城区的密切联系；三是河流左岸的带状公园，该部分以公园建设和景观设计为主。

2011 年，整条“景观走廊”已经全部竣工，向市民开放。M30 环线的改造和曼萨纳雷斯河岸景观更新工程的推行，实现了曼萨纳雷

斯河沿岸环境、交通、安全、景观等整体的提升。该项目的成功有四大关键要素：一是将 M30 环线进行隧道化改造，由此释放出大量的公共空间。二是加密两岸的慢行缝合，通过慢行桥梁的建设，缝合东西城区，加强两岸的沟通联系。三是公共空间建设的高品质和精细化，为隧道上方进行景观建设提供了优秀的参考样本。四是灵活的投融资机制，采用项目融资和管理模型的混合经济公司，突出私人参与的作用。



改造前



改造后

规划进一步提升苏州河沿岸地区轨道交通线网密度，新增轨道交通共计 5 条，延伸轨道交通线路 1 条，主要布局在中环以外地区，以切向线路为主，重点加强苏州河南北地区的切向联系，补充外围地区轨道交通服务不足。其中市域线 3 条，包括嘉青松金线、南何支线、嘉闵线；市区线 2 条，分别为 25 号线、26 号线；延伸线 1 条，即轨道交通 13 号线西延伸。

近期，加快推进市域线嘉闵线以及虹桥片区华漕镇 13 号线西延伸段的规划建设。远期，按照全市轨道交通建设计划有序推进外环外规划轨道交通线路的实施。

3、有序发展滨河局域线系统

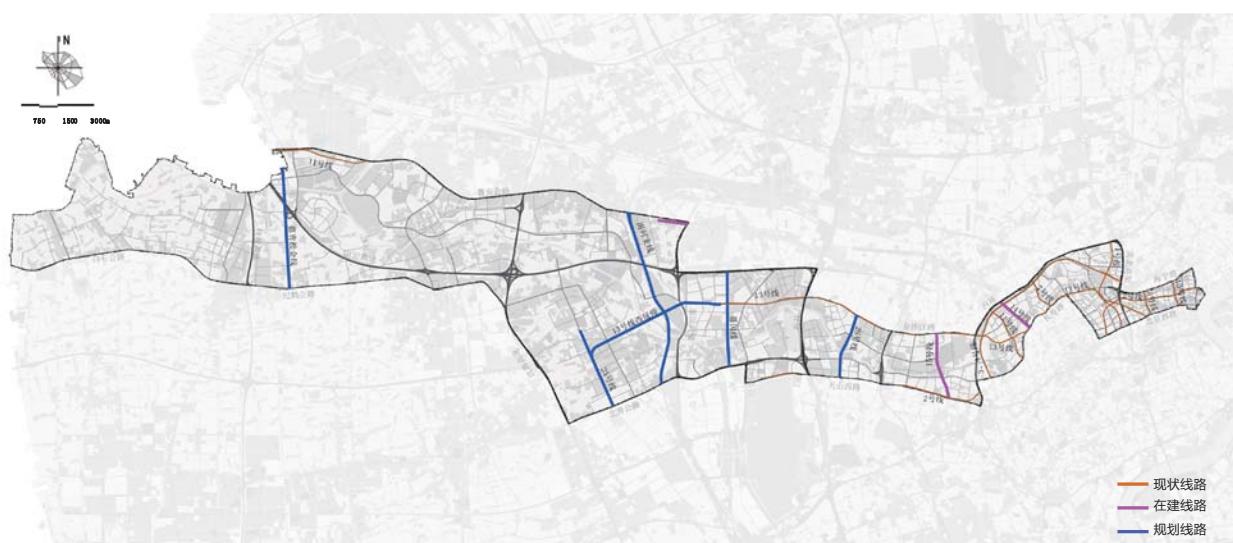
局域线是轨道交通市域线、市区线的重要补充。结合苏州河沿岸地区规划以及沿线重点地区相关规划的编制，重点围绕普陀区滨河地区以及虹桥商务区，发展滨河局域线系统。

普陀区滨河局域线系统：主要沿光复路 – 云岭路通道规划滨河局域线，进一步提升长风、长征、北新泾等滨河重点地区的轨道交通服务水平，支撑世界级滨水地区功能的形成。

虹桥片区局域线系统：在虹桥商务区开展局域线系统规划，构建以轨道交通市域线、市区线和局域线为骨干的公交系统，提升地区轨道交通服务水平。

4、优化站点周边慢行网络

加强轨道交通站点与滨河地区、重要公共空间、活动节点之间的慢行联系，开展慢行组织设计，设置辨识度高的慢行标识，保障连通道路的慢行空间等。



苏州河滨河地区轨道交通规划

第四节：绿化生态

“上海 2035”总体规划明确了苏州河作为生态廊道的重要地位，是上海生态之城的重要组成部分。作为水陆交汇的生态交错带、城市生态廊道以及重要休闲空间，苏州河沿岸目前以高密度建成区为主，具有空间资源有限、生态尺度狭小等特殊性。

第一，注重区域层面生态格局的构建。形成由滨水绿带、纵向支流绿带和沿岸生态节点共同构成的蓝绿生态网络，并且在空间资源有限的条件下，因地制宜、采用形式多样的措施增加生态空间规模，提供丰富的生态系统服务功能。

第二，明确环境先行的指导方针，以节能和减排作为主要入手点，保障生态安全。重点关注水环境治理保护与土壤污染修复，使苏州河拥有易于亲近的洁净水体；同时大力推广生态友好设计和海绵城市建设，促进整体环境改善。

第三，着力提升生态品质。在生境复育的基础上，进一步优化植生结构，鼓励选用本土化、多样化、抗风、耐湿的树种；在绿色空间充足的基础上营造特色绿化环境，开展精细化、深入化的研究设计，提供多元绿色界面。

		生态环境保护 → 生文明孕育			
生态系统服务功能		供给服务功能	调节服务功能	支持服务功能	文化服务功能
苏州河	水源地 (供给水源)	行洪排涝通道 (调节水)	通风廊道 (调节小气候)	生物栖息地与迁徙走廊 (支持生物多样性)	公共活动开放空间 (自然体验、休闲娱乐)
	河流	※	※※	※	※
	岸线		※※	※	※※
腹地			※	※※	※※

※：一般功能；※※：重点功能

苏州河“绿色生态”的内涵



市域蓝网绿道建设规划《上海市城市总体规划（2015—2035 年）》

一、 构筑生态格局

1、增加生态空间规模

滨水绿带、纵向支流绿带和沿岸生态节点共同构成蓝绿生态网络。重点保证合理的绿地规模和结构，强调滨水绿带的完整性和连续性，通过纵向绿带的有效渗透，使水系的生态效益向腹地辐射，促进腹地绿地系统向网络的优化，在区域范围协调各类生态节点和空间布局，在更大范围内形成人与自然共生共感的良好生态系统。



中心城区段结合滨河绿带串联公园绿地，推进苏河湾浙北绿地、长风西片绿地、南四块西浜公园等大型公共空间的建设实施，在现状约190公顷公共绿地的基础上，新增公共绿地约86公顷，打造高密度城市中重要的生态轴线，以及高品质的生态活力廊道；郊区区段随着工业用地转型、村庄撤并，结合生态廊道建设串联浅滩湿地、郊野公园等生态斑块，推进沿岸生态修复，建成自然环境和生物多样性保护的示范区。



2、开辟滨水绿廊

首先，增补带状空间连线；在大型绿化节点之间增补滨水带状开放空间，在沿岸狭窄区段，可按照最低 12 米宽度进行控制。

其次，优化现状带状绿地；在现状滨水地带密集种植两排以上高大乔木作为行道树，配合乔灌草复层植生结构形成滨水带状绿廊，进一步优化绿化环境，尤其是在居住区段，有条件的可建设宽度不小于 20 米的连续开放的公共空间。

最后，实现桥下增绿；在高差较大的桥下沿口位置增加连续的绿色种植槽，使滨水绿廊通过桥下空间得到连接。

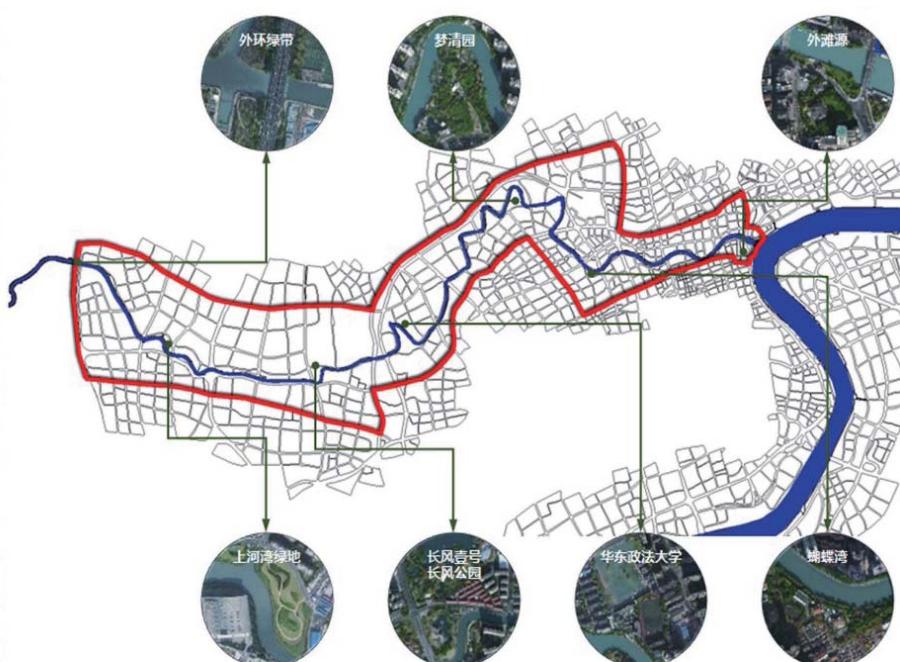
3、建设纵向绿带

首先，加强包括新泾港、桃浦河－木渎港、东茭泾－彭越浦、南泗塘－沙泾港等支流水系的沿岸绿化建设。在沿岸空间充足的情况下，建议支流滨水绿廊宽度宜不小于30米，保证一定的生态景观效果；加强苏州河滨水绿廊与腹地生态环境的联系。

其次，结合垂河慢行通道的建设打造林荫道。利用较宽的路幅空间，结合道路分隔带、道路弹性空间和建筑前区，增加乔木种植，形成宜人的林荫街道空间环境，形成腹地公共活动节点与滨河地区的绿道联系。

苏州河沿线骨干河道一览表

编号	流入规划区内苏州河的规划主干河道名称	河口宽度(米)	备注
1	新泾港	16-40	--
2	桃浦河－木渎港	20-37	--
3	东茭泾－彭越浦	20-26	--
4	南泗塘－沙泾港	15-37	--



苏州河沿岸外环内现状生态热点地区举例

4、增加生态节点

在现状基础上，综合考虑人到绿地的可达性和动物离开隐蔽绿地的行动距离，挖掘、保护、扩大、优化、增补沿岸现有绿地，作为生态网络中的踏脚石和中转站。生态踏脚石是指孤立生境斑块间的一系列较小的生境斑块，它可能不足以维持一个种群的存活和繁殖，但可以增加生境斑块之间的连通性，影响生物在生境斑块间的个体交流。

对于外环内地区，首先，在现状长风公园、梦清园等绿化空间的基础上，推进长风西片绿地、南四块西浜公园等规划大型绿化空间的建设，增加生态网络规模；其次，充分挖掘、保护、扩大、优化、增补沿岸中小型绿化，作为生态网络中的踏脚石，提供多样化的生态空间，如规划岸线至滨水第一条城市道路之间范围内、面积大于1000平方米的街旁绿地、附属绿地，均可被选定为潜在的生态踏脚石；最后，因地制宜采取多种措施挖潜绿色空间，如沿岸单位开放内部绿化、优化防汛墙绿化等。

对于外环外地区，首先挖掘沿岸现状生态环境较好、生物多样性高于周边地区、且在开发中易遭受侵占和干扰的地区，如郊野公园、浅滩湿地、成片绿林和永久基本农田等热点地区，为生态网络构建和生境复育预留空间；其次，注重在大型生态斑块周围按照物种行动间距布设绿地，如在邻接浅滩潮间带50—150米范围内布设树林，满足鸟类等各类生物的活动需求。

案例

芝加哥流域治理过程中重要的政策有：水质改善历程、雨洪管理、水生入侵种和亚洲鲤鱼入侵、水质和鱼类健康、应对气候变化等一系列文件。其中，芝加哥河行动计划2007（《Action Plan for the Chicago River 2007》）提出的总目标是更健康、更干净、更活力。这个计划包括6个议题：水生物生境、水岸生境、水岸自然化、

土地保护、亲水性、改善水质。通过净化水质法（Clean Water Act）、下水道工程与储水计划、新水质标准的实施，以及停止河畔少数工厂排放污染物，令芝加哥河的水质得到大幅改善，并增加了水岸空间的生物友好性。



芝加哥河水体清澈



芝加哥河跳水活动以示水质改善

二、保障生态安全

1、加强沿岸环境治理

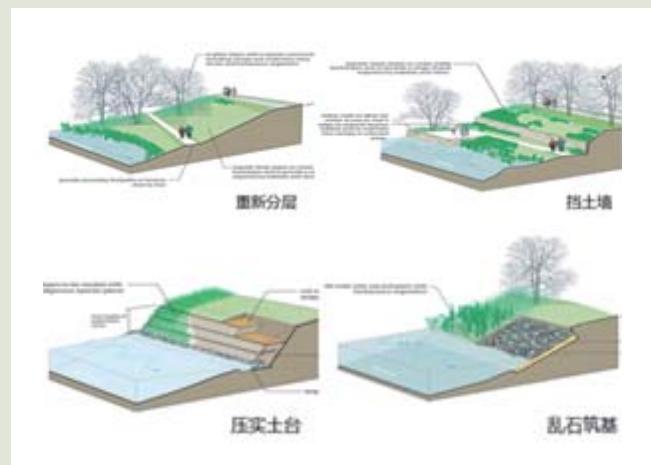
在迅猛的城市发展建设面前，如何高效地进行环境治理、保障生态安全，是核心议题。在确立了环境先行的指导方针后，苏州河沿岸地区以节能和减排作为主要入手点，发扬低碳理念，加强环保力度，对产业更替、污染产业外迁、入驻企业环境标准都提出一定的要求。动拆迁传统污染较大的工业企业；对于保留的一些大型企业，开展清洁生产并采取相应的治理措施，减少污染物产生量和碳排放量；引入新产业时，首先通过环境评价标准对相应产业进行环境评估，达标才予以入驻。

水环境治理与保护是苏州河沿岸环境治理的重点。该项工作以污染减排和改善水质为中心，以节约水资源消耗为手段，以完善污水处理为重点。建设规划提倡普遍使用节水设施，节约水资源；在适当的场所建立中水处理系统和雨水回收系统，减少污水排放量；着力控制氮、磷污染，优化污水处理厂及其

案例

芝加哥河提出了“水岸自然化”的议题。芝加哥规划与发展局鼓励与其合作的滨水区开发者们采用更加自然、生态、柔性的河岸设计。通过分析河岸植被和生物栖息需求，针对不同河段制定不同的河岸处理方式及其改造的预算。对岸堤进行水土保持治理，种植保育树种，

培育湿地环境，构建自我修复能力强的生态化岸线。这些自然生态的河岸设计具有美观、生态效益显著、成本低廉、可持续性好、自然河道稳定性强的优点。



芝加哥河河岸自然修复示意图

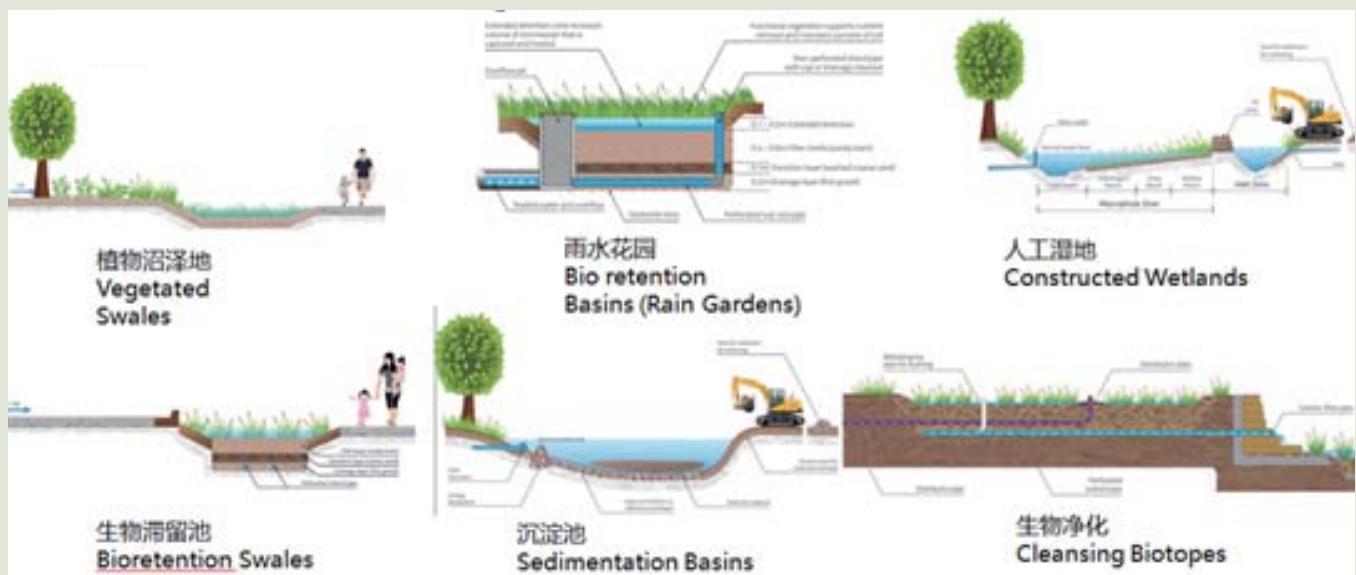
管网的运行和管理，控制面源污染。通过对全流域进行水体治理提升水质，基本消除劣V类水，规划苏西闸以东水质达到V类，苏西闸以西水质达到IV类，使苏州河拥有易于亲近的洁净水体，打造人类与动植物共融的优质活动场所。

苏州河沿岸土壤也是生态环境基质的重要组成部分。在过去的工业开发中，沿岸土壤受到了污染和影响，进一步影响了水质条件。规划将沿岸土壤的恢复和优化作为生态环境治理重点之一，借鉴荷兰等国家的先进经验，通过土壤质量标准审核沿岸工业用地的土地质量等级，并提供相应的治理改善措施，如工转非土地治理控制年限、置换中和土壤、建设生态湿地促进自我净化、减少有害物质随雨水污染河水等，促进苏州河整体环境的改善。

案例

新加坡于2006年发起“活力、美丽和洁净的水计划（Active Beautiful Clean，简称ABC）”，动态、全面地进行水资源和雨洪管理，同时整合周边土地创造滨水空间，使现有的功能单一的排水沟渠、河道、蓄水池充满生机，更加美观。加冷河碧山宏茂桥公园修复为计划的旗舰项目之一，改造目标为“打造新加坡绿色城市基础设施新篇章”。

碧山公园段的加冷河从笔直的混凝土排水渠改造为蜿蜒的天然河流，河道长度由2.7km变为3km，重新设计的河道断面使河道通过洪水的最大宽度从原来的17–24m拓宽到现在的几乎100m，将对河水的运输能力提升了近40%。



新加坡加冷河碧山宏茂桥公园修复与河道改造示意图

2、推广生态友好设计

提高滨河地区新建民用建筑绿色建筑达标率，增加生物（鸟类）友好型建筑设计。根据《上海市城市总体规划（2017—2035年）》要求，新建民用建筑绿建达标率达到100%，重点地区公建按照绿色建筑二星以上标准。

采用多种海绵城市建设措施。鼓励滨江步道、非机动车道、地面停车场等硬质铺地采用透水材料，公共绿地、广场透水地面铺装率 $\geq 50\%$ ，社区级及以下公共绿地、广场，透水地面铺装率建议 $\geq 50\%$ ，周边绿地尽量采用下凹式绿地。鼓励采用屋顶绿化、生物滞留池、渗透种植池、树池过滤池、生态水道、雨水滞留堤等海绵体，增加滞留和蓄集雨水的能力。



三、 提升生态品质

1、复育优化生物生境

根据不同目标物种的复育要求，通过栖息地的逐步修复和重建，为动物的觅食、栖息、繁殖、迁徙等行为提供生境条件，重点招引本土环境健康指示物种，防范外来物种入侵，同时增加植物生物量和植物多样性。

在生境复育的基础上，进一步优化植生结构。陆地植物垂直和水平层次丰富，以乔木为主，乔、灌、草种植搭配合理，且多为本土及动物友好型植物，易生虫植物和不易生虫及抗虫植物交叉种植；提高乔木种植面积比例、多样性、动物友好性和种植密度，乔木应以常绿与落叶树种相结合；水生植物搭配科学，以助于形成丰富的鱼类垂直群落；大力使用本土原生植物种类，尽量选择本土化、多样化、抗风、耐湿的树种。

根据生物生境布局与自然体验价值，布设可达、可展、可感、可学的学习型生态景观节点，增加人与自然亲密接触的介质，采用仿生设计、现场导览、生态实验、互动体验和增强现实等多种手段，将自然科学知识传递给市民，通过帮助市民认识自然、感受自然、学习自然，提升人的自然沉浸和自然意识，彰显特色水生态智慧。



绿色建筑及生物友好型设计

2、营造特色绿化环境

高密度建成区中因地制宜挖潜绿色空间，结合滨水建筑物、构筑物设置立体绿化，如屋顶绿化、半地下室屋顶绿化、墙面绿化、窗台绿化、阳台绿化等，提供三维生态空间，提高绿视率，增加绿色生态界面。

在绿色空间充足的基础上，根据腹地功能进行精细化、深入化的研究设计，因地制宜设置不同种类和规模的高品质绿地，注重公共空间中的文化艺术内涵，增加空间趣味，提升吸引力。根据不同区段特征调整物种配置、绿地和硬质的配比等，中心城区段打造种类多样、层次丰富、季相分明的滨水景观绿化，外环线外区段打造具有野趣、大气的自然生态景观。

第五节：历史文化

苏州河是唯一横贯上海市中心城的东西向河流，作为城市早期发展的主要航道，已成为上海城市精神和文化的重要符号。回顾苏州河的发展历史，西方文化、本土文化、中西融合文化集聚于此，可谓多元文化的融汇地，繁荣的经济和文化留下了丰富的历史遗产。

第一，对沿岸现状历史文化资源禀赋进行梳理。其中中心城特别是内环内风貌资源相对比较丰富，以里弄住宅、工业遗产、历史公园、大专院校等为主，较完整地反映出城市的历史肌理；外环外地区的白鹤港历史文化风貌区则是上海地区最早的对外贸易港口。

第二，在现状梳理的基础上注重历史风貌的保护与利用。注重保护对象的拓展，实现从精英性保护向普适性保护拓展、兼顾物质文化遗产保护和非物质文化形态的综合保育，同时注重格局保护，加强对历史环境的整体保护，使地区空间肌理与未来功能发展定位相适应。

第三，充分活化利用历史资源。根据保护更新对象的空间肌理特点和主导功能进行分类，探索差异化的保护更新要求和实施政策，鼓励苏州河沿岸的文物及历史风貌资源实现以公共生活为主导的功能活化，实现开放、公共、积极的多元业态转变。

第四，滨水空间作为文化阐释、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，延续城市历史文脉，彰显地区文焕内涵，有助于实现城市生活与人文情感重新回归水岸，打造展示城市活力的舞台。

一、 现状资源禀赋

1、中心城段

中心城段风貌区：中心城特别是内环内风貌资源相对比较丰富，涉及外滩和愚园路2处历史文化风貌区，以及工业遗存、历史公园、大专院校、里弄住宅等4类11处风貌街坊。



外滩源



愚园路风貌区原圣约翰大学

外滩历史文化街区是中心城发展较早、最具亮点和世界级知名度、优秀历史建筑最为密集、建筑最为精彩绝伦的地区，建筑面貌基本形成于二十世纪三十年代，以金融贸易建筑为代表，具有鲜明的欧洲新古典主义和折衷主义风格，外观精致，细部优美，建筑上充满了古希腊式、哥特式、巴洛克式、西班牙式等不同风格的丰富精美的雕刻和装饰，散发着浓郁的异国情调。黄浦江与苏州河在外滩历史文化街区内交汇，黄浦江与苏州河在外滩历史文化街区内交汇，黄浦江的开阔、苏州河的蜿蜒提供了重要的景观，并与建筑相互衬托，形成不同界面、质感的对比之美。

愚园路历史文化风貌区是上海中心城区内规模较大、优秀历史建筑数量较多的历史文化风貌区，留存有丰富的历史遗迹和人文内涵，集中体现了上海西区近代华人高级住宅区的居住生活和以教育建筑为代

表的公共建筑群的风貌特征。风貌区内街道尺度宜人，建筑类型多样，景观丰富多变，虽经半个多世纪的演化变迁，其整体历史风貌依然清晰可现。

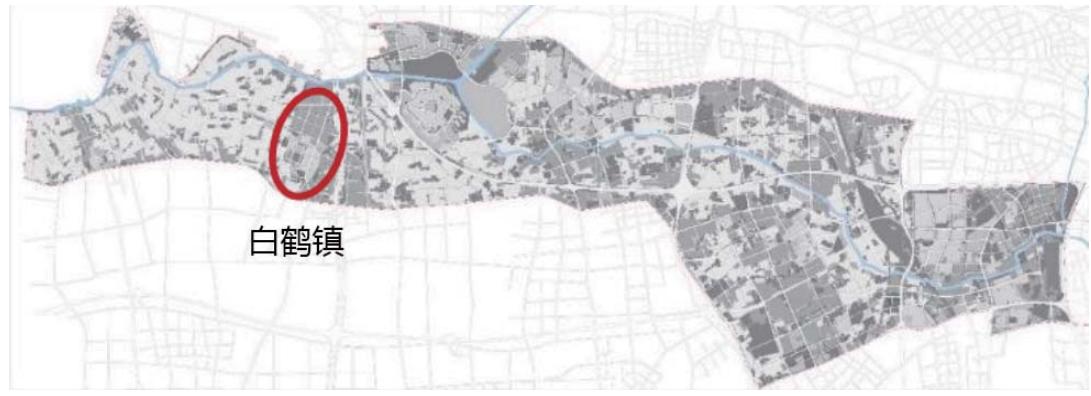
中心城段优秀历史建筑：中心城范围内共有 100 余处优秀历史建筑，大多数集中在中心城特别是内环内，尤其是河口的外滩附近分布最为密集。

中心城段历史桥梁：中心城范围内的跨河桥梁中，有 5 处为文物保护点，分别为新闸桥、乌镇路桥、西藏路桥、河南路桥、浙江路桥；3 处为优秀历史建筑，分别为四川路桥、乍浦路桥、外白渡桥。

中心城段不可移动文物：包括上海大厦、四行仓库、圣约翰大学旧址等，是上海历史文化遗产中最重要、最精华的组成部分。

2、郊区段

外环外地区风貌资源较少，仅有青浦区白鹤镇的白鹤港历史文化风貌区1处，有1处优秀历史建筑。白鹤港历史文化风貌区是上海地区最早的对外贸易港口，旧称青龙镇。风貌区依市河（东大盈港）而生长，形成宽河长街、“一河一街、前街后河”的线形水乡城镇格局，留存有区级文物保护单位继善桥和青龙桥等。



郊區段周邊風貌區分布圖



白鹤港历史文化风貌区保护范围图

二、注重历史风貌保护

1、拓展保护对象

在已形成的“点－线－面”的历史文化保护对象体系基础上，结合历史性城市景观保护理念，以及保护视野拓展以及城市更新的发展导向，进一步丰富和完善历史风貌保护体系，践行“最严格的历史文化保护体系”的发展目标。

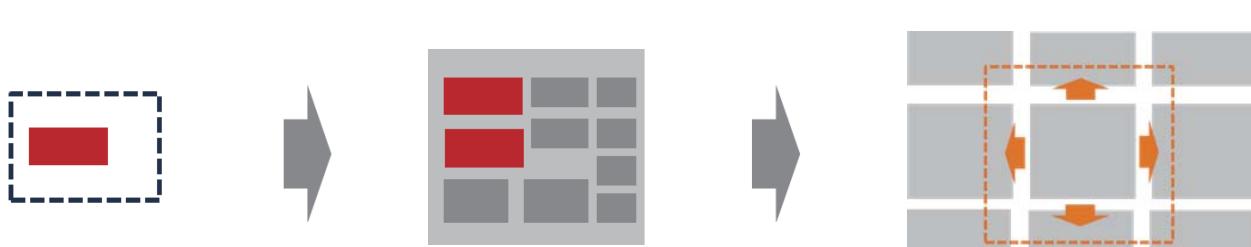
结合城市遗产的概念，注重文物遗产和历史保护对象的延伸，关注从精英性向普适性拓展，关注对工业遗产、里弄街坊的抢救性保护，并将近现代大型公共建筑、承载城市事件的公共建筑等纳入保护体系，兼顾物质文化遗产保护和非物质文化情态的综合保育，实现对历史性城市景观的保育。根据城市形成演变过程，重点关注苏河湾工业遗产地段（四行仓库、福新面粉厂、中国银行仓库等）、苏州河西段工业遗产地段（M50、上海啤酒厂、中华造币厂、面粉厂等）、长风化工厂遗产地段（长风化工厂等）、华东政法大学、承兴里、洪德里、宝康里、无锡小区等里弄街坊。



风貌保护对象的拓展

2、拓展格局保护

践行整体性的保护要求，城市肌理要素方面，包括街坊尺度、街巷格局、建筑密度、建筑组合形式等；建筑要素方面，包括建筑高度、建筑风格等；环境要素方面，包括绿化植株、公共空间等；非物质要素方面，包括非遗要素、生活情态等。以街坊为核心，聚焦街坊空间格局肌理的整体成片保护，实现区域整体风貌管控的要求。



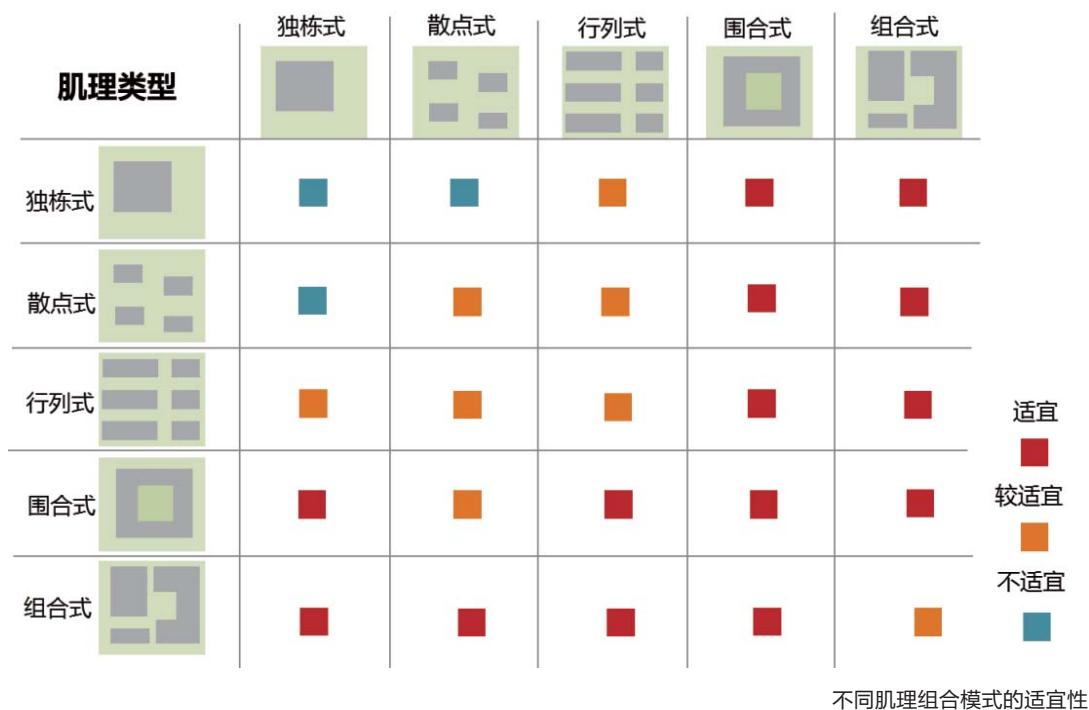
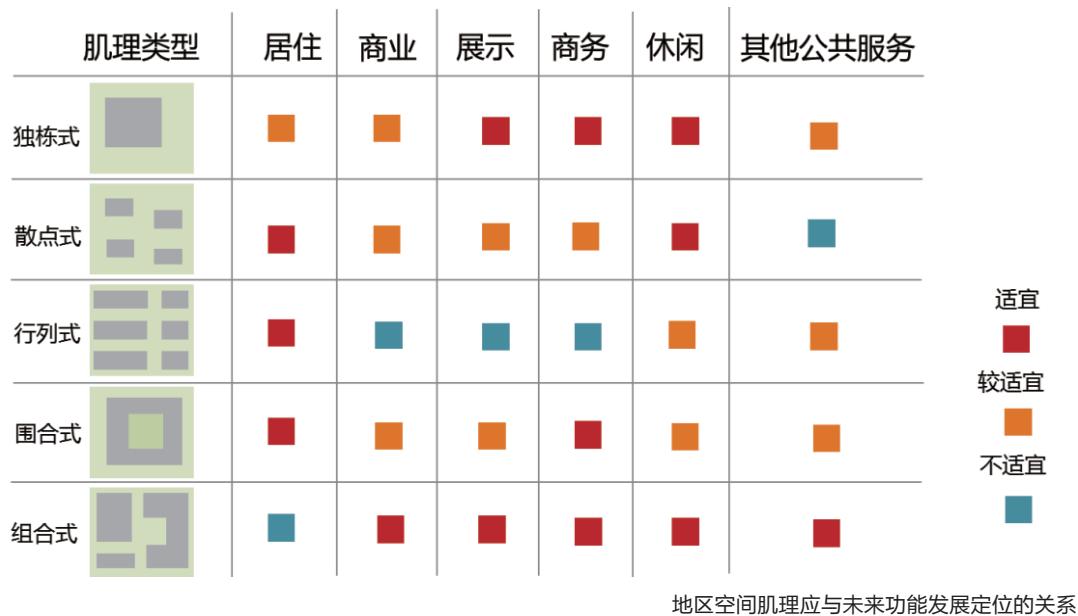
单体保护

街坊格局的保护

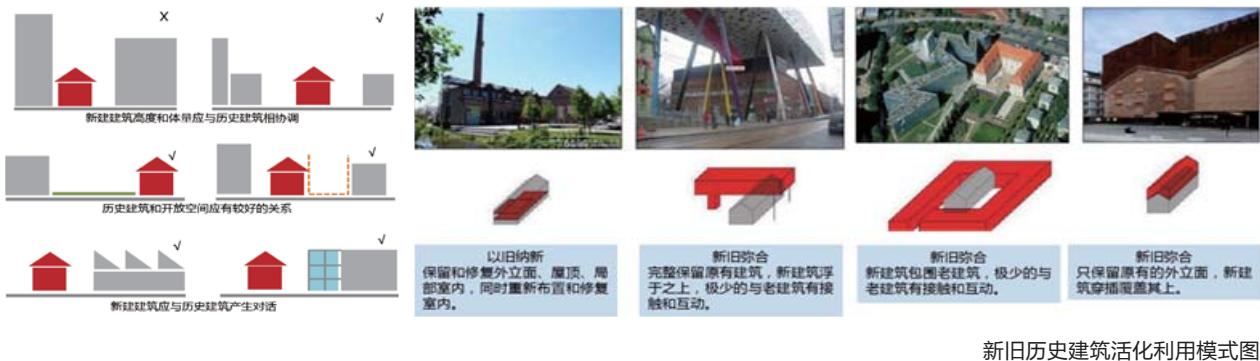
周边区域的整体控制

聚焦街坊空间格局肌理的整体成片保护

地区空间肌理应与未来功能发展定位相适应。首先对地区现状空间肌理形式进行分析分类，明确特色类型；其次在特色类型基础上，探索演绎新肌理的方式，强调新肌理和地区功能适应性。同时探索不同肌理组合模式的适宜性，从地区肌理和活力层面对相邻肌理进行引导。



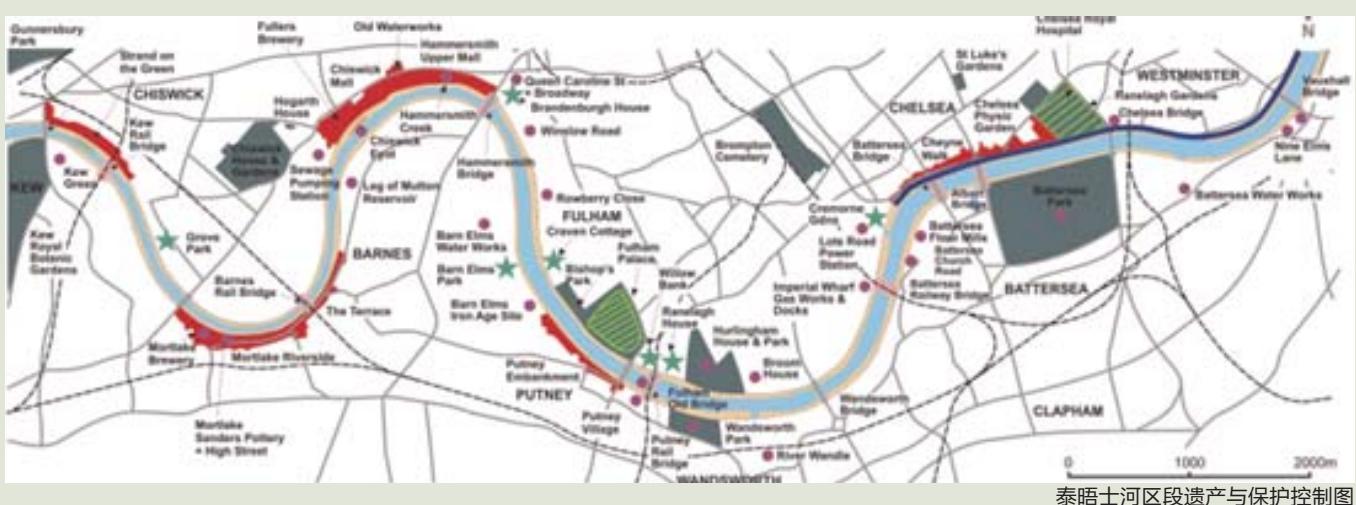
为加强对历史环境的整体保护，对历史建筑周边的新建活动进行整体控制引导：新建建筑在体量、高度等方面应与历史建筑相协调；历史建筑应与周边开放空间统筹考虑，重点形成观赏和展示区域；鼓励通过对比、类比等形式加强新旧建筑间的协调对话。



案例

伦敦泰晤士河根据不同区段的历史文化特征，打造各不相同的文化风貌。例如，历史古城保护段集中了著名的王宫、议会和政府机构、商业和文化设施，以伦敦早期的历史面貌为特色，宗教与历史建筑保护段以圣保罗大教堂等宗教建筑为标志；南岸近代建筑文化段，体现

伦敦近代历史的文化特质；科技文化功能区以皇家天文台旧址为标志；码头现代滨水景观开发区，把原废弃的码头区改造成现代商住区，赋予历史记忆与现代时尚交融的全新风貌。



三、活化利用历史资源

根据保护更新对象的空间肌理特点和主导功能进行分类，探索分类、差异化的保护更新要求和实施政策，主要分为工业类、居住类、公共类和其他类。工业类重点关注对工业遗存建筑的功能置换、活力复兴，以及户外空间、生产空间与公共活动空间的结合设置，彰显特色风貌；居住类重点关注石库门里弄、工人新村等类型，探索建立分类化、差异化的保护更新要求，宜以局部更新、渐进式更新为主，优先考虑居住建筑自身的整治修缮、公共服务设施的配套完善和社区环境品质的改善提升；公共类主要是指办公、商业、科教文卫等建筑相对集中的片区，重点关注历史风貌的彰显、新旧空间的协调、地区活力的营造等方面；其他类包括历史公园、教育设施等，重点关注开放空间的品质提升以及文化展示、休闲游憩等功能的优化。

统筹考虑地区发展诉求和风貌保护要求，加快历史建筑功能转型以及文物的保护利用。鼓励苏州河沿岸的文物及历史风貌资源实现以公共生活为主导的功能活化，引导其再利用功能从办公、住宅等封闭型业态向文化展示、休憩游览、公共服务等开放、公共、积极的多元业态转变。

各类型历史建筑功能活化建议

建筑 初始功能	特征分析	更新利用导向						
		居住	商业	文化	餐饮	娱乐	办公	户外游憩
工业类	建筑保护和再利用适应性较大，需要明确保护价值，探索多样化利用方式	△	√	√	√	√	√	△
里弄类	建筑密度较高、保留后更新利用难度较大，建议仍以居住和文化功能为主	√	△	√	×	△	△	×
公共类	建筑初始功能和保护要求结合紧密，探索合理利用	×	√	√	△	△	√	△
其他类	历史公园：基本保持原有的空间格局和园林风格	×	×	×	×	×	×	√
	教育设施：建筑初始功能和保护要求结合紧密，探索合理利用	×	×	√	×	×	×	△

1、工业类

包括建成时间30年以上的工业建筑、仓储建筑、交通运输建筑、市政公用设施以及服务功能建筑等。

除单体形式的产业建（构）筑物外，重点关注产业遗产密集区域，如苏河湾工业遗产地段、长风化工厂遗产地段等。

探索工业遗产保护多样性的利用方式，通过对建筑、构件各方面价值的评估，探索作为创新创意业、公共服务设施、文化设施、配套设施、景观要素等富有变化的保留和利用形式。活化利用四行仓库分库、福新面粉厂等历史建筑，植入公共功能，加强与市民生活的联动。



四行仓库及福新面粉厂

案例

伦敦泰晤士河兼顾历史遗产保护与活化利用并重。历史要素被分为三类，第一类以严格保护和体现历史价值为主，通过登录建筑与环境、列级建筑与环境、世界遗产及缓冲区、保护区等形式明确保护等级，并制定历史城区标准风格风貌导则、CABE 标准 / 伦敦视廊控制要求以明确历史遗产的保护方式；第二类以整体历史环境协调为主，

在河滩和码头作为强制性保护要素的基础上，允许符合整体环境的再开发，新项目必须面向河流，并增加河流与其他公共空间、居民点的联系；第三类以活化利用提升文化内涵为主，通过历史文化事件元素的生动再现以及名人故居等文化点植入全新的文化商业功能，提升地区的整体活力和文化内涵。



2、里弄类

结合城市更新，关注人居环境，强调配套服务设施和公共空间的完善。首先重点关注居住空间、设施和环境的改善，促进历史保护与城市更新和社区功能、市民活动契合与互动，充分挖掘利用居住地块内部或周边的历史建筑，通过功能置换，优先设置各类社区级公共服务设施。提升社区氛围，探索公共服务设施的特色品质化改造；其次结合历史记忆和非物质文化遗产保护，保持其原有的居住等职能和社会结构，实现历史场景再现，实现街区活力的可持续发展。



功能活化示意

3、公共类

在延续历史文脉和保护特色风貌基础上，将建筑初始功能和保护要求结合紧密，结合现代生活方式，对探索合理利用。对标上海建设具有全球影响力科创中心的目标，发挥公共建筑特色，与文化功能结合，容纳展示、传播、消费等功能，为上海市创建科技创新中心、国际文化大都市提供优良的空间载体，功能置换以创意创新功能为主要导向，塑造空间特色化的嵌入式空间。



中国大戏院

4、其他类

历史公园主要包括中山公园(曾用名极司非而公园、兆丰公园、梵皇渡公园),开放时间1914年7月,现状面积20.9公顷,曾于2004年进行局部改造,目前基本保持原有的空间格局和园林风格,有一定量的历史文化遗存或历史性特色要素留存。规划整体性保护历史园林的原真性,保护现有绿地面积和整体格局不得改变,保护公园内部整体结构和历史建筑、构筑物、名木古树和特色景观节点,并融入丰富的休闲游憩功能。

教育设施主要包括华东政法大学、华东师范大学等,具有一定的标志性、历史特色突出、环境整体优美。对建筑质量较好的历史建筑,经过适当整治修缮鼓励保持原有用途,提升校园历史人文氛围的同时,增加历史地区的场所感、归属感与认同感;建筑质量较差难以负荷现有功能的历史建筑,应结合整治修缮进行功能置换,置换为校史展示等影响较小的功能;同时加强相关历史文化资源的公众开放。

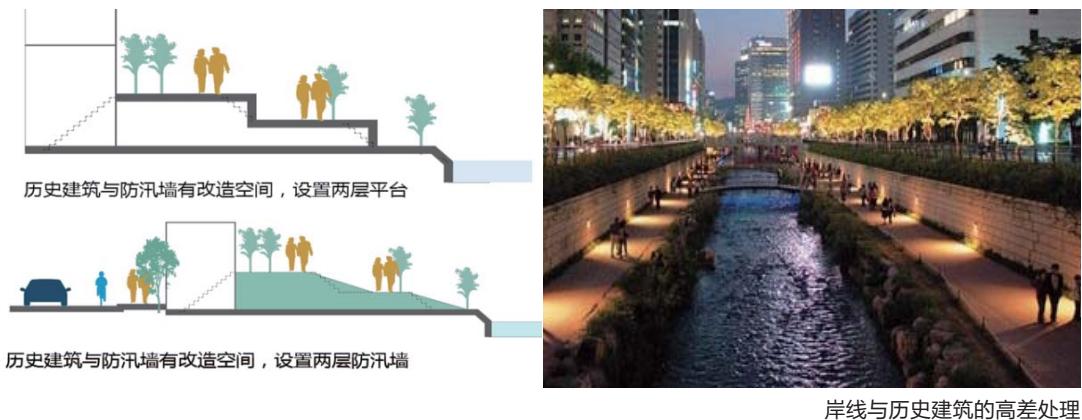
四、彰显地区文化内涵

1、重塑文化展示空间

将历史文化遗产融入城市绿地、城市广场等城市开敞空间体系,丰富场所空间体验,提升城市特色和魅力。增加开放空间。结合文物的保护利用、保护建筑改造、其所在地块或相邻地块的更新改造,设置与建筑相邻的开放空间,建议位于历史建筑主要展示立面周边,为欣赏建筑提供空间场地,形成软硬相映的历史环境。景观设计应当与历史风貌相协调,增加展示文化特征的环境要素,包括浮雕墙、雕塑小品、街道家具等。



提升环境品质。对苏河湾、不夜城、M50、华东政法等历史风貌要素集聚区段，通过历史遗产保护利用与亲水步道、亲水平台建设紧密结合，优化观赏效果，塑造亲水文化岸线。对更新开发地块因地制宜妥善处理岸线与历史建筑的高差关系，历史建筑与防汛墙有改造空间的岸线如木渎港绿地，可设置两层防汛墙或平台；历史建筑与防汛墙空间局促的地段，如苏河湾、不夜城段，鼓励地块整体抬高，设置下沉广场或二层平台。



2、组织城市文化活动

苏州河沿岸作为上海最重要的文化功能导入区，以小尺度、分散式、小规模、大量性文化设施满足市民的日常文化需求。

结合苏州河文化品牌打造，充分利用物质和非物质文化遗产资源，将苏州河滨水区域作为城市年度重要文化节庆的举办地或开幕式场所，结合文化创新、科技创新、人文互动等内容，组织主题文化季、艺术节、文创节、音乐节、美食节等，强调鲜明的具有代表性的主题内容，拓展文化活动广度。

引导周边公共文化活动、社区文化活动、艺术节、城市漫步、城市社交、大型户外亲子等活动在滨水区段进行组织，形成具有持续活力的城市文化生活带。

3、策划文化探访线路

滨沿岸积极利用东斯文里、新泰仓库、太和坊、安康苑、慎余里、晋元南块、福新面粉厂、陶瓷大楼、新泰仓库等历史资源，布局多层次文化设施，既有高等级的图书馆、艺术馆，也有小微化的特色设施，形成黄浦、静安、普陀东段及普陀－长宁等四大精彩纷呈的文化集聚区，策划展示城市特色文化风貌的游览线路，植入人文、自然、生活等滨水主题活动。

建立文物及遗产信息系统，内容包括本体信息、历史场所、历史事件等信息，阐释方式包括平面媒体（信息展示、标识引导），多媒体（影音视频、三维模型），AR、VR技术等。构建路线标识系统，对文化线路进行指示，在重要眺望空间增加信息展示牌，提示历史场所、事件等历史信息，从单一景观感知到历史文化信息的获取，提升空间的文化内涵。信息标识系统设计上与特色风貌相呼应，平面媒体应使用连续且统一的标识方式，避免信息混乱。

第六节：空间景观

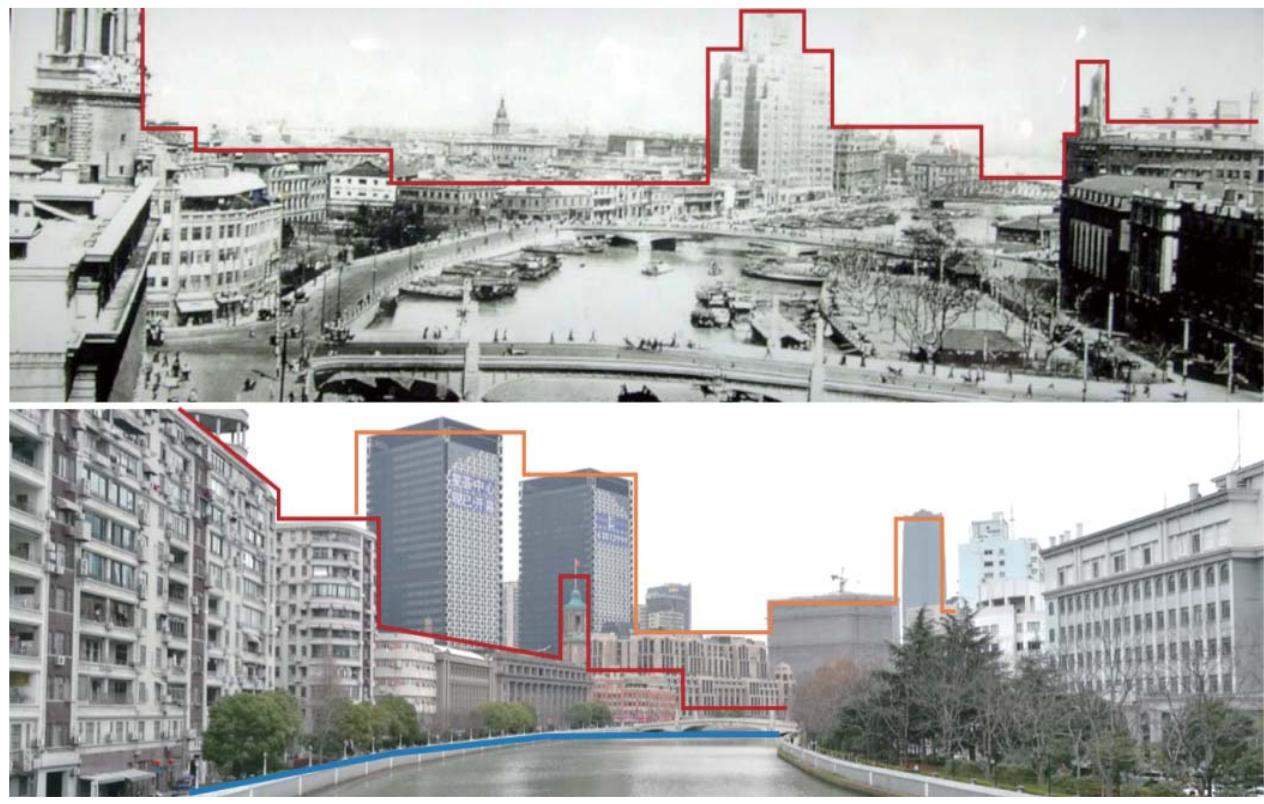
苏州河是“上海 2035”总体规划明确的城市景观生态休闲廊道，其空间景观对城市形象、居民生活、环境品质都具有重要影响。苏州河以较为狭窄的河道为主（宽度约 50—120 米），河道弯曲多，形态轮廓线层次丰富，视觉效果独特，表现出“河窄、湾紧、桥多、楼密、路近”等空间特点。滨河活动人群以近距离观赏为主，河道两侧的近景、中景对人感受度较高，特别是城市空间形态和天际轮廓线的细部。

规划首先通过构筑苏州河特色的景观体系，明确美学导向，构建苏州河独特的景观视角，并增加观景场所，形成河沿岸观景体系规划方案；然后，规划提出加强滨河景观规划建设管控的相关措施，分别对远景 – 天际线和中近景 – 滨河界面两个层面进行营造和管控，以塑造苏州河沿岸的空间景观，凸显经典画面、多元景象和多变景观。

一、现状问题分析

对标国际城市巴黎塞纳河、芝加哥河、东京隅田川等同类尺度河流沿岸景观，结合苏州河空间特点，分析苏州河沿岸空间景观主要存在以下问题：

- (1) 经典画面不突出，历史段经典的滨河连续街墙与后排新建建筑的融合度较低，经典街墙不凸显。
- (2) 住宅河岸单调压抑，普陀住宅段临河近，压抑感强，同时高层密集，视线受阻，通透性不佳；南岸住宅北立面景观效果不佳。



河口经典画面历史景象与现状景象比较

（3）观景场所待挖掘。部分观景场所有空间，缺环境设施与场所设计；而部分空间有场所不开放，位于沿岸封闭小区内部。

（4）景观精致性不足。主要表现在部分区段轮廓过“硬”，绿视率较低，中后景建筑轮廓与前景绿化的契合度有待加强。同时沿岸天际线景观立面精致性不足，市政设施景观欠佳，影响整体效果，次新楼、老旧建筑立面陈旧凌乱，广告店招待整治，次新桥梁外观欠佳等。



沿岸高层住宅建筑界面分布和景观景象



苏州河沿岸景观精致性比较

二、构筑苏州河特色的景观体系

1、明确美学导向

苏州河沿岸的空间独特，景观优势较为明显。规划认为，苏州河沿岸的景观塑造应满足以下美学导向：

（1）要素多元

苏州河沿岸可观赏的景观要素丰富，总体来说包括了建筑、桥梁和绿化空间等。建筑包括苏州河沿岸大量的各类优秀历史建筑、工业遗存、石库门里弄、高校等，同时也包括新建的各类形态独特的商业文化建筑、现代高层建筑等，建筑的形态、轮廓、外立面都构成了苏州河沿岸可观赏的重要特征；桥梁包括了多座历史桥梁，以及部分形态优美的新建桥梁和步行桥；绿化苏州河沿岸的各个公园、滨河绿地、绿植铺装、景观构架、亲水平台等。此外，部分公共空间上丰富的活动人群也能成为观赏的要素。

（2）细致精美

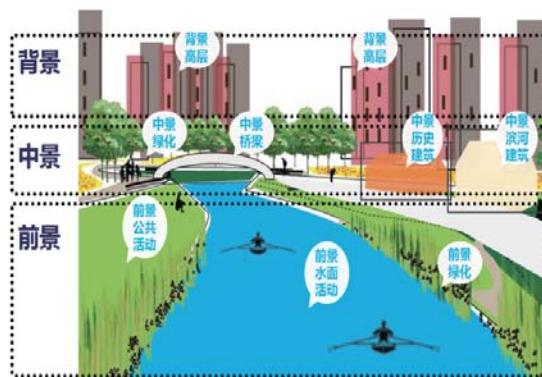
苏州河宽度较窄，尺度较小，因此沿岸建筑、绿化的细节都可被人观赏。规划认为苏州河应加强沿岸各观赏要素的精细化设计，包括绿植、灯柱、铺地、建筑细部等多个方面，成为苏州河沿岸美丽景观的重要特征。

（3）步移景异

苏州河湾多、桥多，不同点位的地点看到的景色有明显的差异性，而这种变化随着滨河步行活动位置的不同不断变化。苏州河应加强不同类型地点的景观特色研究，力求做到步移景异的效果。

（4）层次丰富

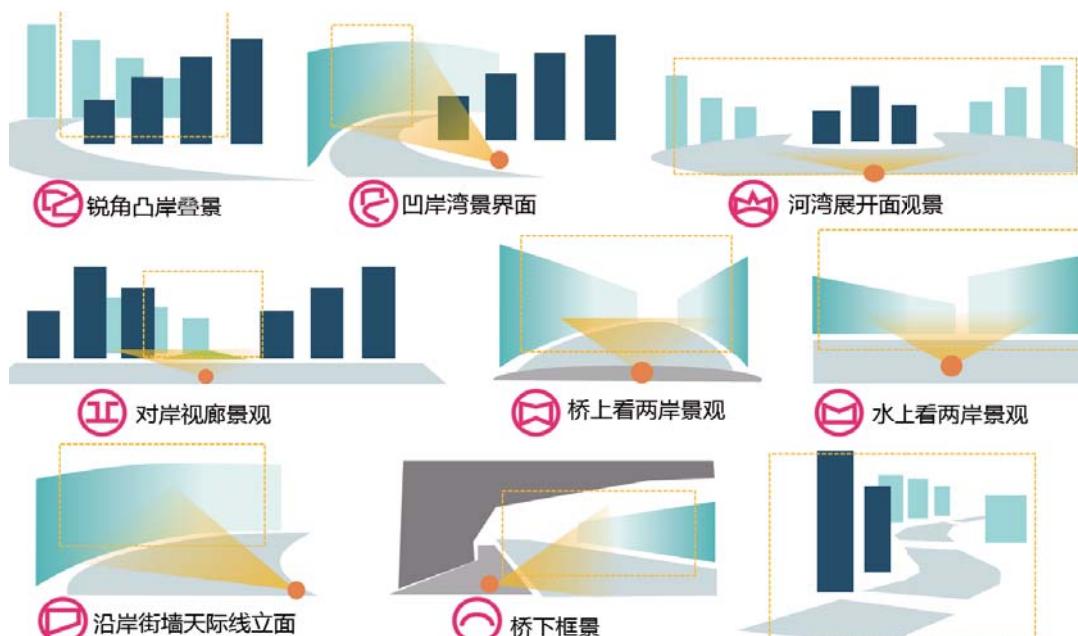
有别于黄浦江宽阔水面的对岸宏伟天际轮廓线的视觉意向，苏州河沿岸视觉意向呈现出层次丰富多元的特点。除背景建筑天际线外，河道两侧的绿化景观、活动空间、建筑界面、滨河街道以及桥梁、河面活动等要素纳入苏州河沿岸城市空间形态。在滨河景观画面塑造上，注重前景—中景—背景的融合，形成苏州河沿岸独特的层次丰富的视觉效果。



苏州河沿岸景观美学导向示意图

2、构建苏州河独特的景观视角

将苏州河观景对象和观景场所进行分析，结合苏州河沿岸的空间特征，形成9种类型的苏州观景河视点。包括锐角凸岸叠景、凹岸湾景界面、河湾展开面、对岸视廊景观、桥上看两岸景观、桥下框景、水上看两岸景观、沿岸街墙天际线、高视点鸟瞰等。根据苏州河沿线景观资源分析和视点类型规划，结合Flickr拍照点大数据分析，确定苏州河沿线的主要观景点和视线方向。



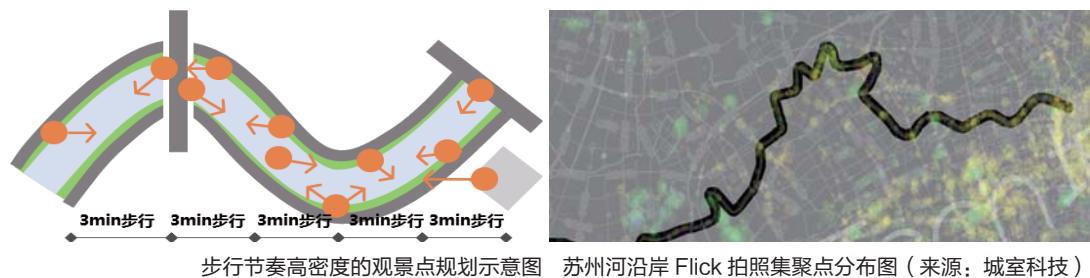
苏州河沿岸视点类型

3、增加观景场所

目前，苏州河沿岸的观景场所较为缺乏，仅零星分布于部分滨河绿地中，而且与景观对象的关系不强，规划现状有2处条件较好的观景点位于现状封闭的单位中，建议结合滨河贯通工程进行开放。

规划设置步行节奏较高密度的观景点，选择最佳观景空间，引导观赏角度。同时将岸线空间、桥顶空间、桥堍空间、平台空间、楼顶空间、水上游船纳入观景空间体系，结合公共空间体系改造，提供观景平台、景观塔等舒适的观景设施。本次规划共布局各类观景场所约70处。

着重苏州河沿岸历史经典画面的观景场所的营造，在观景场所中注重标识布置及引导，让市民、游客更方便的进行观赏活动。



国内外城市多样的滨河观景点

三、加强滨河景观规划建设管控

根据苏州河视觉景观要素分析，对沿岸地区建设进行专项管控。其中远景层面要素聚焦重要视点的天际线营造和管控，对新建的高层建筑应进行视线分析研究；中近景层面要素聚焦滨河第一界面美化提升，新建建筑应在规划阶段开展建筑色彩、立面效果、广告标识的专项研究，现状建筑应逐步开展专项整治。

1、空间尺度

苏州河沿岸地区的新建建筑的高度采用梯度控制与上限控制并行的措施，即新建建筑必须同时满足以下双重控制要求：黄浦江河口至内环线区段内规划新建的滨河建筑高度不得大于该建筑至所在一侧苏州河蓝线的距离（1:1建筑高度控制规定），内环线至外环线区段规划滨河建筑高度不得大于该建筑至所在一侧苏州河蓝线距离的二分之一，同时不得大于规划图则中确定的地块建筑高度控制指标。

考虑到地区整体空间形象与滨河轮廓线的塑造，在地区内重要的景观节点允许设立地标性建筑，其高度允许突破1:1高退比规定，但不得大于规划图则中确定的地块建筑高度控制指标。

2、远景 – 天际线

加强中心城苏州河沿岸的远景天际线控制，根据苏州河沿岸的空间特点，规划形成“两级三类”天际线管控区段。“两级”为重要管控区段和一般区段，其中重要管控区段分为历史建筑区段、高层建筑区段和绿化区段“三类”。

（1）重要管控区段

历史建筑密集、位于河湾半岛、滨河大型绿地周边是苏州河沿岸天际线重要管控区段。重要区段周边影响范围内的开发地块，在控制性详细规划阶段应进行建筑布局研究，从视觉天际线的角度优化建筑组合与布局，严格控制高层建筑的高度和体量，优化高层建筑整体形态和屋顶形式，营造通透消隐的视觉感受。规划建议近期重点关注东斯文里、北京东路两侧、中环两侧、丰庄工业园等拟开发建设的地区。其中，应严格保护历史建筑区段的经典天际轮廓线，对相关地块的建筑高度应进行多视点分析，提出建筑布局的具体要求，对高层建筑整体形态和屋顶形式进行优化研究，避免对苏州河经典画面的破坏。

(2) 一般区段

重要管控区段以外为一般区段，一般区段的建筑规划布局应满足一般规定和要求，并遵循苏州河评估中有关高度退界比的相关要求。

3、中近景 - 滨河界面

控制优化苏州河沿岸中近景视觉要素的美观性和精致性。历史建筑区段应以滨河第一层面的建筑外立面为观景核心，作为景观视觉的焦点；沿岸的绿化、驳岸、设施、广告店招等要素应与建筑外立面相协调，作为整体画面的点缀。绿化区段应加强绿化种植层次性的设计，达到丰富的视觉效果。

(1) 第一层面建筑外立面

对沿河第一层面的建筑外立面进行优化，整治老旧建筑外立面、优化第二层面的建筑立面，缓解其对前排历史建筑立面的影响；美化沿河景观效果较为一般的市政设施、交通设施，对屋顶、广告店招、立面材质与色彩的优化。

案例

伦敦泰晤士河天际线控制主要通过三个层面予以落实：一是确定战略眺望点和视觉走廊，二是明确了对地标视觉廊道内发展高度的控制，三是高层建筑“聚落”的布局。通过以上三个层面对重要空间廊道和节点的控制，塑造出伦敦泰晤士河畔协调有序、特色鲜明的天际轮廓。除泰晤士河外，巴黎塞纳河、香港维多利亚港、新加坡河等世界级滨水区也以不同形式进行天际线控制。



大伦敦地区指定的眺望远景和视线通廊

（2）其他景观要素

优化沿河绿植，融合前景绿化与中后景建筑，对不同区段的绿化与建筑提出改善和建设要求，形成各区段风格独特的美丽画面。历史段应结合机动车空间外移公共空间改造，因地制宜增加滨河乔木，同时考虑避免对历史建筑的遮挡；对防汛墙进行绿化美化。住宅段应住宅段增加滨水驳岸的绿化，乔灌木结合，提供多元景象的画面。



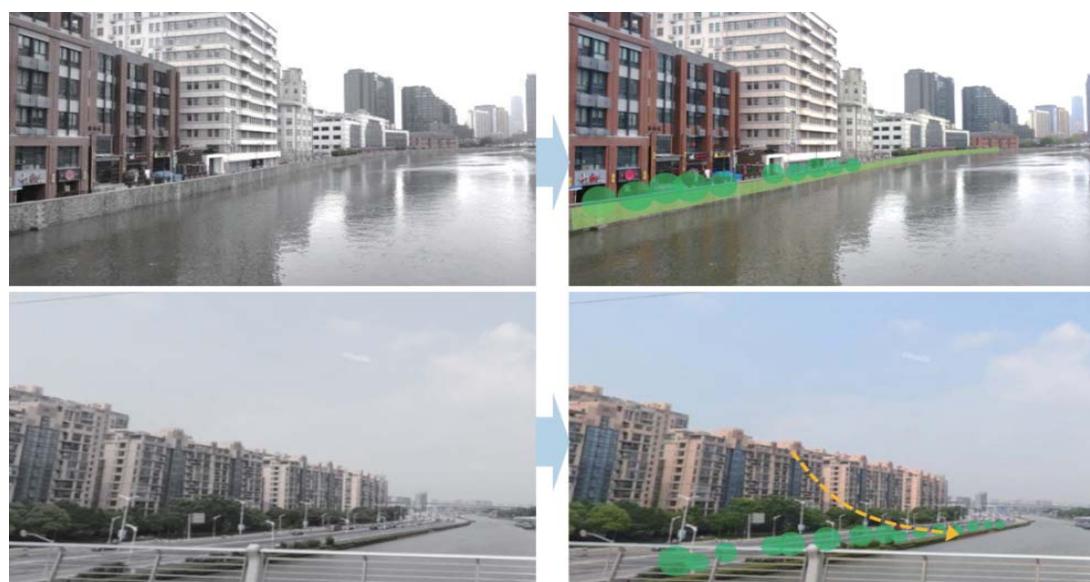
优化沿岸第一层面老旧建筑立面和广告店招

对沿岸第一层面市政交通设施外立面进行美化



对历史建筑后排第二层面的高层建筑立面、色彩进行优化，减少对前排历史建筑的影响

苏州河滨河建筑界面整治示意



苏州河沿岸绿植优化示意

第七节：城市色彩

按照国际大都市的目标定位，深入踏勘、研究分析苏州河沿岸现状情况，借鉴国内外的实践经验，并充分对接全市色彩规划，在宏观意义上探讨“苏州河”沿岸的色彩价值，在全社会高度协同的大框架下，探索可行合理的技术方法、并期望实现色彩管理的长效机制，提出对苏州河色彩引导、营造与管控的基本原则，落实相应策略。

总体上，苏州河区域色彩基本和谐，但仍存在局部协调度不够、整体品质待提升、缺少有亮点的色彩地标和夜景光环境色彩杂乱等问题。在规划中以协调、特色与艺术共同引领，情感舒适、营造美感、提升美育、精神引领，实现协调与活力并存色彩环境塑造的规划目标。

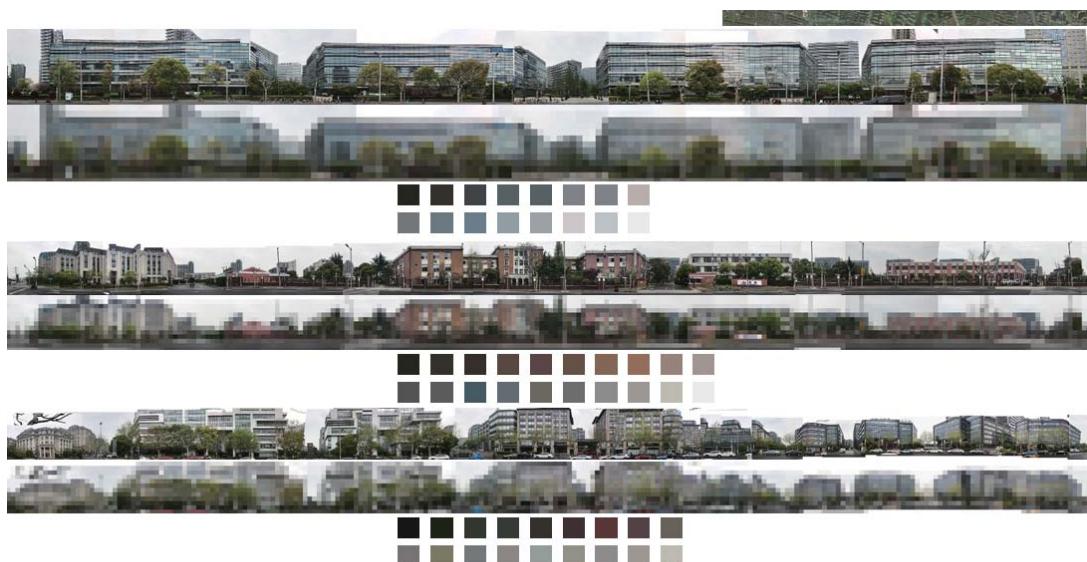
通过理性分区色彩管控，提取影像因子，色彩管控分区，落实动态管控。并系统落实流域通则，包括搭建公众参与的机制平台、9条基本原则、5条色彩关系原则以及4条色彩管控原则等在内的“1+18+X”的色彩管控内容。

一、把握整体价值导向

1、基本认识

苏州河区域色彩总体基本和谐。但城市发展过程中，仍存在局部地区建筑色彩不够协调、设计品质缺失等问题。

(1) 局部协调度不够，用色对比大的建筑群体间协调过渡不够，或局部出现过于鲜艳突兀的用色。部分建筑屋顶色彩过于鲜艳。



整体情况较好，整个商务区色彩区域可以分为三段，第一段以冷灰色、灰蓝色等冷色调为主，第二段材质以红砖为主，相对于其他段饱和较高，整体为暖色调，第三段以冷暖石材和玻璃幕墙为主，冷暖搭配较为丰富。整体建筑色彩与环境色彩较为协调，第一、二段可适当通过加强冷暖色的对比，丰富点缀色种类等措施，增强界面的节奏感。

苏州河长风商务区段整体色彩印象图

(2) 整体品质待提升，部分立面用色仍缺乏层次感、部分建筑用色较重，又如部分大体量建筑用色简单而对环境产生压抑感。部分高层建筑中大面积立面高反光玻璃材质的单一运用对城市产生不良影响。

(3) 缺少有亮点的色彩地标，部分重要展示段特色不足，用色较简单，同时传统色彩逐渐消解，文脉延续度不够。

(4) 滨水夜景光环境色彩杂乱，亟待提升。

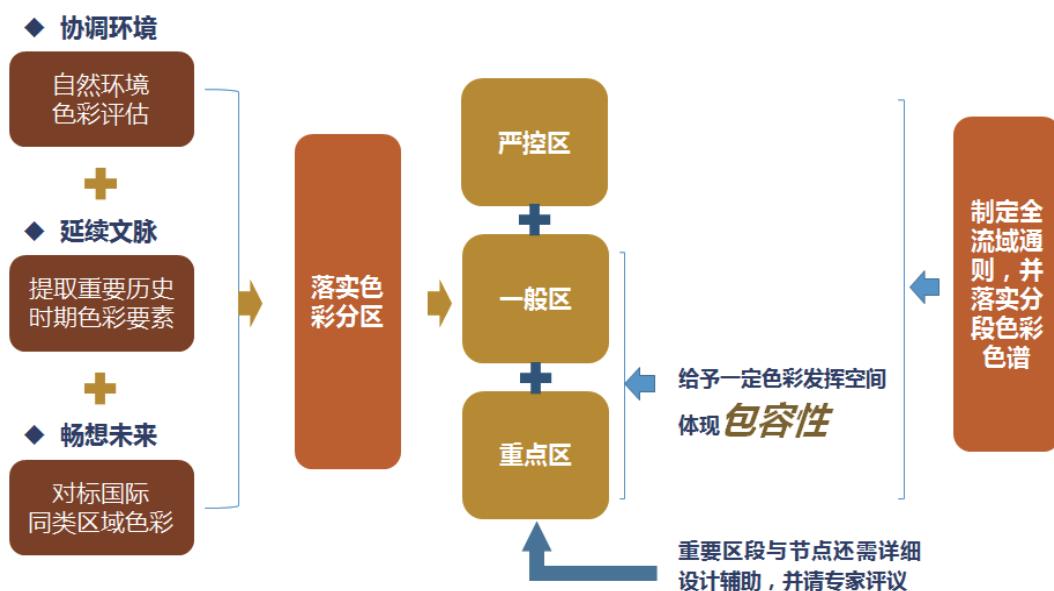
2、协调、特色与艺术共引领

(1) 环境协调、整体统一、群体过渡、单体简洁

结合苏州河现状色彩特征，从建筑、环境色彩在色相、明度和纯度之间的靠近角度入手，引导整体的色彩统一感。同时尽可能突出苏州河沿线的自然美，尽量保护与突出自然色，特别是树木、草地、河流的自然色。建筑色彩应产生近似互补的关系，整体建筑群之间色彩要有过度关系，加强整体感，建筑单体色彩不宜过于复杂也不宜过于单调。

(2) 丰富有序、传承历史、突出标志、功能识别

重点展示区段应形成特色风格，彰显鲜明个性，承接地区的人文脉络，提升地区识别性，凸显地区风格，根据各区段功能和景观特色形成丰富而有序的色彩引导。与此同时，延续历史地区建筑风格与材质形成的色彩与肌理。针对城市重要标志性建筑与景观提出具有包容性的引导方法，在一定程度上能反映城市的历史文脉，并且通过色彩去识别城市和城市区域功能。



苏州河整体色彩环境引导与管控技术路径图

3、情感舒适、营造美感、提升美育、精神引领

以充满美学感知的城市用色，适应城市色彩体验者的心，同时起到提升全民美学素养的效果，个别地区的艺术化用色更符合苏州河作为国际大都市的特色滨水区的定位。通过城市色彩的品质提升，及对公众参与形式的关注，提升全民色彩审美素养。塑造一定凸显色彩个性的精神地标，强化艺术引领。

在上述价值导向的遵循下，实现协调与活力并存色彩环境塑造的规划目标。

色彩分区影响因子选取表

影响因子	分类	影响模式
风貌特色	历史风貌（公共建筑、工业遗产、居住建筑、大专院校、历史公园）	提取色彩基因的历史沿革
	现代风貌	总结现代风格示范段的成功经验
用地功能	商务、商业、居住、文体、工业、生态	不同功能的建筑群有着不同的色彩控制要求
活力度	活力段、一般段、生态段	活力度对视觉丰富程度的要求决定了色彩配置和管控方式
建设动态	建成段、局部更新段、成片改造段、战略预留段	建设情况直接影响后续整治、改造、引导的可能性和力度
展示面	凸岸、凹岸、向阳面、大型绿地周边、主要观景面 (依据人流密度等分析得出)	重要的展示面是色彩管控的重点对象

二、理性分区色彩管控

1、提取影像因子

根据苏州河的自身情况，选取影响因子，各影响因子依据一定的的重要性排序，叠加研究后以划示色彩分区，并将根据不同的分区提出通则与色彩引导方案。

2、色彩管控分区

结合对上位规划《上海市城市色彩专项规划》及苏州河与色彩相关的各影响因子的分析，形成本次分区方案。后续将在此基础上并落实相关色彩引导方案，以及管控相关细则。

3、落实动态管控

其中严控地区主要为历史风貌地区，明确色彩负面清单，并限制多种色彩大面积混合搭配使用。而重点地区是具有可塑性，需重点关注和打造区段，在规划设计和建设管理阶段加入建筑色彩设计引导要求，远期建设区段通过附加图则增加建筑色彩设计引导要求。一般地区根据其现有色彩状况，对现状色彩较理想的建成区段加强现状色彩保护，对部分色彩不协调的建筑表皮进行微型整治改造。

此外，对于尤其重要的关键地区，建立色彩管理审核机制。成立一江一河色彩专家委员会，在一江一河色彩专项规划、管控通则、分区色彩导则编制的全过程进行技术把控、指导，在具体建设项目色彩方案设计、色彩整治行动实施过程中进行技术审核。

三、系统落实流域通则

色彩管控应包括“1+18+X”的管控内容。其中“1”为搭建公众参与的机制平台，“18”包括9条基本原则、5条色彩关系原则以及4条色彩管控原则，“X”为重点地区特色区段的管控细则与深化引导要求。一般区和严控区，以协调性为第一原则，只有严控区内进行单独色彩设计的重要节点除外；重点区鼓励色彩变化，对重点塑造的建筑与街道界面可以另行考虑，加强色彩使用的包容性。通过本次规划提出后续色彩管控的18条重要原则：



1、基本原则

协调：建筑色彩与自然环境相协调；建筑色彩与沿岸风貌区或风貌街坊内的历史建筑的主色调相协调；建筑色彩与公众评议的好色调相协调；在整体上，起到统一协调色彩区域连续性的效果。

补缺：当有些局部改造地块存在可以新建建筑的机遇时，一般应通过降低明度和降低彩度，朝低调角度和谦虚角度变化建筑色彩。只有当补缺建筑周边的建成建筑现状色彩美感较差的时候，才需要通过补缺建筑的色彩与周边拉开差距，进而突出主角地位。

更新：当需要更新已建成建筑的建筑色彩时，应基于地区色彩基调选取更新建筑颜色，宜选择与相邻的建筑色彩面积较大，且评估效果较好的建筑颜色相协调的相似色：相似色调、色相。平改坡的建筑，屋顶颜色禁用艳度较高的颜色，建议选取低纯度的咖啡色和暗红色等。



过渡：在建筑局部改造时，以协调性为首要考虑原则时，鼓励采取局部置换的方法，建议选择无色透明玻璃，或浅色部件加以过渡。未来应进一步加强规划研究工作。

禁用：原则上减少大面积的对比色彩；限制镜面反光玻璃、高彩色低透明玻璃的使用；色彩艳丽的亮面面砖、质量不高或高彩度的金属板应谨慎使用。建筑屋顶色应控制彩度。

特色性：区分背景建筑与重点塑造建筑，通过色彩设计突出重要性。

艺术性：沉闷的成片建筑，建议在整体保持协调的基础上，通过重点建筑在色彩上的艺术创作提升整体美感。

向阳面：由于在向阳面上色彩的展示度比较高，因此对建筑的向阳展示面优先考虑，色彩体系应更加整体、协调，艳丽的颜色在阳光下会更显艳丽，建议谨慎选用中高彩度和高明度色彩。而在建筑的北立面，由于长期处于阴影中，建议增加一定鲜艳的点缀色，降低压抑感，丰富色彩层次性。

沿街面：沿街建筑色彩应有连续性，同为背景建筑的相邻建筑之间的色差最好不要超过两个色相。建议采用同色系或相近色系，彩度和明度差限制在 3.0 以内。

2、色彩关系

色彩构图：高层建筑在明度上，应遵循上明下暗，上浅下深的原则；横向三段式的色彩构图（顶部、中部与底部部分层），更多适用于 60m 以下建筑；纵向变化的色彩构图，更多采取竖向线条的颜色差异，更多适用于 60m 以上建筑；造型简洁的建筑单体可以增加横竖线条，通过艺术创作增加丰富性；斜向线条和复杂图案原则上谨慎使用，一般背景建筑不建议采用。

色彩虚实：建筑的透明部分和不透明部分应有所区别；体量大的建筑建议实体部分比重不宜超过 70%，避免太实的效果。且当实体部分超过 50% 时，建议采用中明度色彩，和浅色系；在实体部分建议尽量选择材质本身的颜色，比如清水砖、石材、木材等。



色彩比例: 建议基调色在建筑外墙面中占主导地位，不含玻璃的立面面积中占 60%–70% 或 70% 以上的为主色调；辅助色一般不应超过两个，辅助色占建筑外立面（不含玻璃）面积的 40%–30%；点缀色不应超过建筑外立面（不含玻璃）面积的 5%，可以采取多种颜色，当点缀色色彩占据立面面积的比重越大时，建议选取的颜色越少。点缀色往往运用于装饰细节部位：如窗框、格栅、墙裙等细部轮廓线条处。

色彩与体量: 体量越大的建筑，色彩选择越简单，建议大体量建筑选择色彩明度高的颜色，增加轻盈感，减少沉重感；单体建筑不宜过度张扬，五颜六色，特别是体量大的建筑，要与周边环境相协调，以轻盈明快为首选。

色彩与功能: 建筑群的功能需求和人们的心理需求会对城市色彩造成一定的影响，比如商业区活跃、居住区素雅、旅游地醒目等；不同功能对应着建筑群的不同色彩特征；居住区温馨宜居：建议以高明度低彩度暖色为主；商业区繁华热闹：建议以中明度中彩度为主，可以采取基调色、辅助色和点缀色结合的方式；办公商务区理智庄重冷静高效，建议多采取中性调和色，冷灰色和暖灰色为主，辅助色应形成

案例

巴黎塞纳河两岸建筑在合理的控制下形成了协调的滨水区色彩，2012 年启动的塞纳河岸更新项目也使其成了巴黎市中心最具活力和空间魅力的地方。在城市色彩上，色彩规划的整体色调简单明了、整齐划一，建筑墙体基本是由亮丽而高雅的奶酪色系粉刷，局部亮色的运用，许多老建筑都装饰着璀璨耀眼的金色，形成巴黎城市色彩中的提亮色。色彩管理则是由文化部下的城市色彩规划部门对城市色彩进行统一指导，色彩规划也作为政府条例进行颁布，同时还制定了城市色彩管理制度。

此外，阿姆斯特丹滨水区、杭州西湖等滨水区也对城市主色调进行规划管控，其中阿姆斯特丹沿河色调以红色、棕色、黄色等暖色系色调为主；杭州西湖确定了十四个色彩分区，其中建筑色彩重点控制区 6 个，建筑色彩一般控制区 8 个，以中墨—浓墨—厚彩—水墨—中彩—淡彩交替形成系列主题色。



阿姆斯特丹东港区城市色彩

弱对比搭配关系，原则上控制主色调色彩彩度不高于3.0；工业建筑，特别是保护建筑往往色彩容易单调，可以通过辅助色和点缀色增强小面积色彩的趣味性，增添变化，增加虚体部分和浅色，增添通透感；文化类建筑一般在城市景观中扮演着较为重要的角色，当体量较大时候，应避免使用高彩度、低明度色彩。

3、其它通则

历史建筑：历史建筑应尊重原来颜色，以修旧如旧为原则；工业建筑体量过大过于单调时，建议增加玻璃、浅色的附件，在色彩上增加通透性，但浅色和通透色也应与原色彩采取相似色系或同一色系。

夜景灯光：原则上禁止采取轮廓线勾边的夜景灯光设置方式；建议夜景灯光采取和建筑同一色系或相近色系的颜色，保持冷暖色一致；灯光的采用建议使用泛光照明，并在不影响功能使用的前提下，凸显重要建筑或重要建筑的重点部位。

植物配色：原则上以常绿植物为主，只有在建筑色极为单调的时候，允许采用色叶植物；生态延岸，尽量用绿色植物作为前景遮挡，并建议采用树冠较大的常绿植物；大面积实体墙面的前景，可以采用大面积色叶树种；大面积的密集花卉禁用大对比色；落叶色叶植物要与常绿植物搭配使用，不建议单独使用大面积落叶色叶植物；本身建筑色彩较为丰富缤纷的，建议不要过多使用色叶树种，仅用色叶植物用以点缀，比例不得超过绿化面积的10%。

街道家具：街道家具建议以暖色系的低彩度颜色为主，且一个区段尽量采用一个色系或相似色系；雨棚店招无需采取同一颜色，但建议相邻雨棚店招使用渐变色，禁止采用过艳的和交通标识等相同颜色，避免混淆。



第八节：社区生活

苏州河沿岸从 20 世纪 90 年代开始兴建大量居住小区，目前现状居住社区主要集中在外环内地区，高端商品房与老旧社区并存，需求各异，整体社区服务水平有待提升。建设规划根据不同社区的特色和需求，着力提升宜居品质，满足社交、休闲、娱乐、交通、办公、居住等的多元需求，形成极具吸引力的服务环境，以及最具引领性的生活方式。

第一，聚焦宜居社区生活圈的营造。在苏州河沿岸及其腹地空间形成层级完善、类型多元、布局高效、弹性共享的社区生活服务体系，从使用人群的便利程度出发，搭建生活圈内与出行特征相契合的社区分级生活平台。

第二，加快配套服务设施建设，吸引城市生活回归水岸。关注“生活型”和“休闲型”两类设施，包括高等级文化设施、康体休闲设施、便民服务设施等；结合人流活动密度和可达性进行合理布局，鼓励利用滨水第一层面建筑底层植入多样化的社区服务功能。

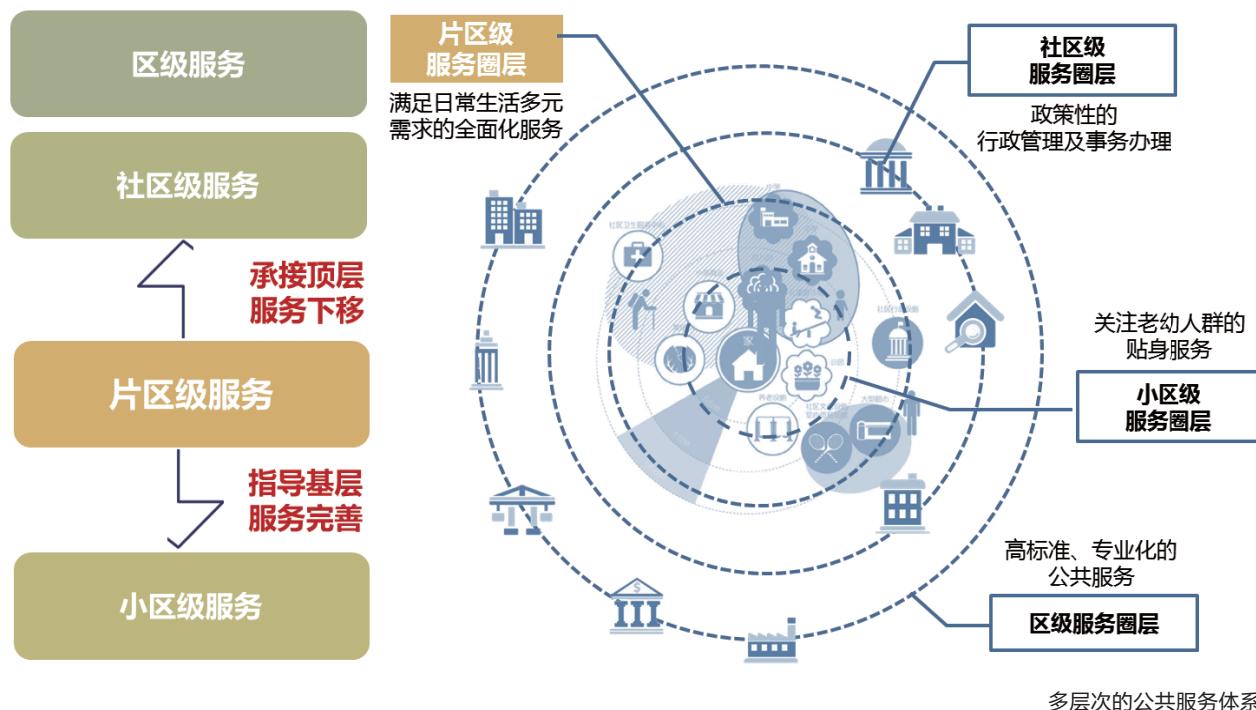
一、营造宜居社区生活圈

针对苏州河作为特大城市宜居生活的典型示范区的发展目标。以《上海市15分钟社区生活圈规划导则》为标准，以创新再生、包容协调、绿色健康、活力开放、共享合作为理念，以15分钟社区生活圈作为载体，打造“宜居、宜业、宜游、宜学”的滨水生活空间，实现沿岸居住社区的宜居性和舒适性。

1、多层次的公共服务体系

以“层级完善，便利生活”为目标，从使用人群的便利程度出发，明确各级社区服务的配置原则和配置标准，搭建生活圈内与出行特征相契合的社区分级服务平台。以上海为例，建议“社区生活圈”以步行15分钟可达为宜，服务半径控制约1000—1200米，平均范围约3—5平方公里，这一规模也与上海街道规模较为匹配，服务常住人口约5—10万人，配备生活所需的基本服务功能与公共活动空间。同时建议重点关注对短距离出行可达需求较高的人群，可视所在区位及现有设施情况，在有条件的社区以不超过500米半径的安全步行范围为基准配建邻里中心，落实使用频率较高的日常生活服务设施。

针对苏州河沿岸居住密度较高的区域，如普陀区沿线，建议社区公共资源按照“市区级—社区级—片区级—小区级”进行配置，按需优化，提高公共服务的效率。根据国际经验，社区公共服务配置重点开始出现明显的尺度下沉。建议重点关注片区及以下级设施，完善近距离的社区服务，增加日常生活的吸引力。



2、多元化的公共服务内容

以“类型多元，精准配置”为目标，以马斯洛“需求层次”理论为基础，以全年龄段社区人群的多层次需求为导向，制定社区服务“九星计划”菜单，从医疗卫生、长者照料、文化娱乐、康体休闲、便利生活、人文关怀、全龄教育、就业服务和智慧生活等多个方面逐步完善，应对老龄化、信息化等社区发展趋势，引导居民形成绿色健康、交往共享的生活方式，实现社区生活的内涵式完善。



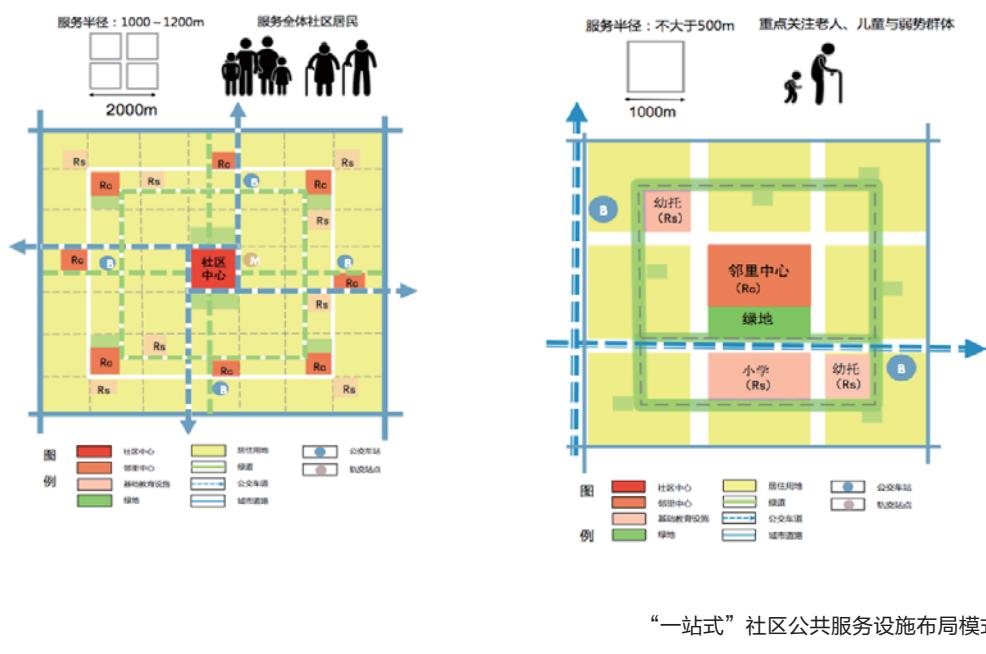
满足生活基本需求，完善基础类服务，并针对特大城市老龄化少子化的趋势，加强对于养老、婴幼儿托管以及微利性商业等内容的引导。与此同时，应对特大城市社区对康体健身、文化交往、教育培训等方面逐年增高的需求，丰富提升型服务内涵。同时在“保基本、重提升、增特色”的原则下，重点搭建全民关怀的社区医疗服务，实现老有所养的社区养老体系，并倡导完备的社区终身教育、培育学习型社区，进而提高市民幸福指数。

基础保障 (政府托底)	品质提升 (差异配置)	特色定制 (弹性奖励)
<ul style="list-style-type: none"> 满足社区居民基本生活需求、必须设置的设施，重点包括养老、福利、医疗等。 主要延续目前各行业管理部门确定的政府托底型设施，是社区服务的底限要求。 	<ul style="list-style-type: none"> 面向宜居生活要求，结合社区发展趋势增加的新兴设施类型，重点包括文化娱乐、康体休闲、便利生活等。 可政府托底，也可引导市场配置。 	<ul style="list-style-type: none"> 应对社会异质化需求所配置的特色设施，如人文关怀、全龄教育、就业服务等。 不作强制性定量要求。结合实际需求，制定相应的配置清单及激励机制。

保基本、重提升、增特色的设施类型配置

3、高效化的公共服务布局

以“布局高效，复合共享”为目标合理利用有限资源进行高效布局，鼓励采用“一站式”布局。引导各类资源在时间、空间上充分共享，拓展服务管理能力。建议原则上除部分功能相对独立或有特殊布局要求的地区级公共设施仍需独立设置外，鼓励社区级及邻里级设施均集中复合化设置，结合滨水建筑功能置换，形成吸引力更强的社区与邻里中心。



“一站式”社区公共服务设施布局模式

4、精准化的公共服务调配

针对空间资源较为紧张的情况，引导各类资源在时间、空间上充分共享，拓展服务管理能力。

引导部分设施相邻布局，发挥规模效应和互补作用，如养老、福利设施与医疗卫生设施可相邻设置共享场地。也建议能出台相关政策，在社区公共绿地中允许综合设置一定比例的体育活动设施与场地。

在新开发的商务、商业、居住等用地内鼓励兼容一定公共服务设施，如商务楼宇中可结合设置一定的文体、为老、托管等设施，有单独出入口不影响办公使用，新住区底层也可借鉴新加坡模式综合设置一定的社区托管设施等。

部分公共服务设施鼓励分时使用，提升使用效能。与此同时鼓励设施与场地的公共开放度，如鼓励屋顶空间建设绿化和活动场地，提供公共垂直交通向公众开放，可折算一定的绿化率指标予以奖励，同时鼓励部分有条件的单位附属绿地向社区公众开放。鼓励跨街道行政区划整合社区公共资源，形成邻里联盟予以共享使用。

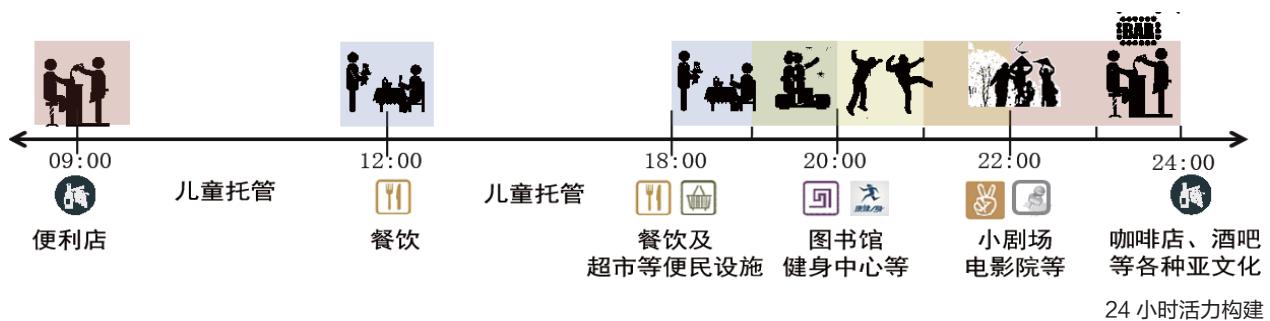
二、吸引城市生活回归水岸

配合滨河空间建设，结合周边居住、就业人群的实际需求，加快配套服务设施建设，引领城市生活回归水岸。

1、设施类型

建设规划重点关注“生活型”和“休闲型”两类设施。

“生活型”设施是满足便利生活所需配置的设施，提供完善的城市服务，在滨水空间需要重点关注以下两方面：一是加强高等级文化设施的集群效应，文化设施的配置已经成为引领国际大都市发展，彰显文化水平的重要因素，如香港西九文化区布局有17个文化场馆，包括剧院、音乐厅、博物馆、展览、文化教育等，伦敦考文特花园则分布有博物馆、剧院、画廊、特色玩具店、蔬果手工艺特色集市等；二是完善康体休闲设施，结合滨河公共空间打造，成为市民日常活动的场所；三是注重24小时活力打造，如香港西九文化区通过剧场、音乐厅等设施丰富夜间活动，新加坡则通过增加酒吧、餐饮等设施，增加城市夜间活力。



“休闲型”设施是指在滨水空间建立包括便民服务、文体游憩、户外家具、无障碍设施、标识导引等在内的多类型服务设施体系，一方面可以起到丰富空间类型的作用，赋予滨江公共空间更多的功能；另一方面通过提供便民服务，打造适合游憩活动的城市休闲休憩区，增加滨江公共空间吸引力，引领城市生活回归水岸。注重智慧设施建设，加强物联网、无线宽带、智能管理等现代技术手段的应用。构建安全应急保障体系，提升设施服务的便捷度与体验感。

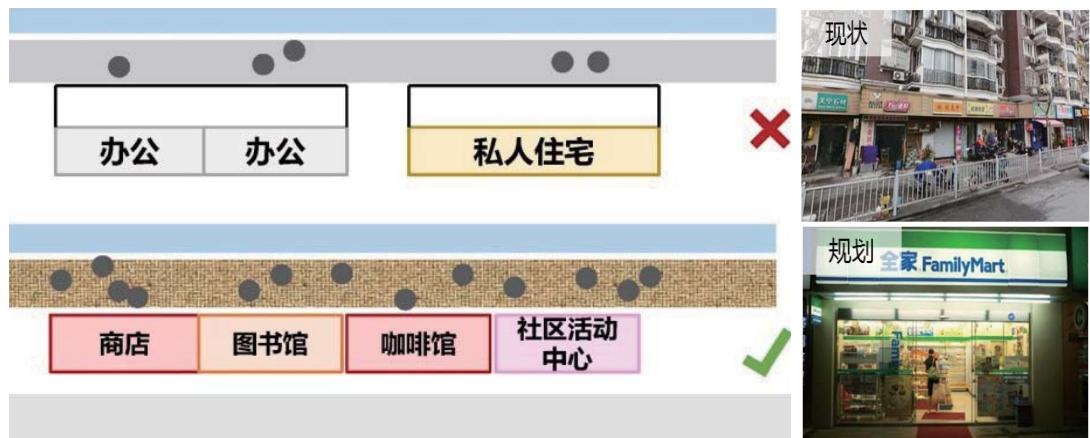


多样化的休闲服务配套设施

2、设施布局

结合人的活动密度和可达性进行合理布局。充分利用滨水公共空间，设置丰富多样的休闲服务设施，包括商业餐饮、文化娱乐、休闲体育、旅游服务、演出展览等类型，如结合绿地广场设置演艺场、儿童互动场地场所、露天舞台等，结合人流密集的公共设施建设便利店、餐饮店、文化馆等。建议每500米，最大不超过1000米设置一个综合服务点，内部设置寄存、自动贩售机、紧急医疗救助点、无线通讯、书报亭等公益性功能，郊野生态段可适当放宽。腹地居住区鼓励将公共服务设施以小微化模式嵌入社区，最大程度提高居民的使用便捷性，同时提高利用效率。鼓励人气型公共服务设施的沿街布局，尽量减少设施综合体的形式，通过活动密度塑造空间活力。

鼓励利用滨水第一层面建筑底层植入多样化的社区服务功能。建议滨水地区第二街坊第一排建筑、沿主要慢行道路第一排建筑底层设置便民商业、餐饮娱乐、文化展览、康体休闲等公共服务内容，打造有活力的城市界面和符合多种功能需求的滨水建筑空间。通过共享空间打造、鼓励设施共享使用、营造鼓励交流、资源共享和具有活力的社区环境。



滨水第一层面建筑底层植入多样化的服务功能

在滨水功能空间中因地制宜，植入各类“设施盒子”，具有易推进、易操作、易出效果等特点：易推进，规模小，本无需独立用地，不涉及法定规划调整；易操作，资金小、可近期落实，发挥生活圈规划的先导作用；易出效果，采用新模式、体现复合集约理念，便于形成品牌效应。结合绿地、广场、屋顶、闲置建筑等空间，提供包括文化、体育、生态、艺术、生活等多样功能的小微设施综合体，提供多样包容、人性舒适、艺术精致的社区公共服务。



案例

香港维多利亚港沿岸鼓励公共开放的土地功能。香港出台了《维多利亚港及其海旁地带海港规划指引》，旨在打造活力的海港地区，提升海港对公众的吸引力。维多利亚港沿岸鼓励沿海旁地带发展休憩、

零售、饮食、康乐（包括水上康乐活动）、旅游等多元土地用途，尽量创造公共空间以进行康乐和休闲活动，建设连续的滨海长廊，结合岸边的休憩用地，从而建立朝气蓬勃和多姿多彩的海滨。



维多利亚港（中环）用地规划



维多利亚港（尖沙咀）星光大道

第九节：旅游休闲

依照全面建设世界著名旅游城市的发展要求，上海市将建设成为国际休闲度假旅游目的地，而苏州河水上旅游带是在“上海 2035”城市总体规划中明确的旅游发展轴线之一，未来将以以苏州河为载体，整合沿岸优质旅游资源，大力开发水陆旅游产品，打响苏州河旅游品牌，全面提升苏州河发展定位，打造城市旅游休闲带，以及上海城市旅游的重要目的地之一。

第一，对沿岸旅游资源禀赋进行梳理。总体来说，苏州河沿岸旅游资源数量较多，中心城区段的旅游资源单体共 35 处，含 4A 级景区 2 处、3A 级景区 1 处，但资源品质以及资源利用水平仍然有待提升。

第二，结合旅游发展定位，优化旅游空间格局，以苏州河水上旅游带为核心，拓展至腹地，形成“带面相结合”、“水陆相联动”的苏州河旅游空间格局，并建设类型各异的旅游活力集聚区，实现旅游空间的拓展和整合。

第三，强化水上旅游功能，形成水上旅游路线。打造功能多元、设施完善、形象优美的水上旅游码头系统，作为水陆联动的重要节点；建设以智慧旅游和好客城市为导向的服务设施配套体系；积极策划水上活动，提升品牌性和知名度。



一、现状资源禀赋

苏州河沿岸的工业文明与城市建设的历史留下了丰富的文化印记，在其沿岸留下了丰富的文化印记，中西方文化融合，近当代文化融合，一河两岸贯穿上海市区，将自然生态与历史文化资源兼容并蓄，在旅游资源的数量和丰富度上都具有极大优势。

通过中华人民共和国国家标准（GB/T18972-2003）《旅游资源分类、调查与评价》规定的旅游资源类型分类体系评价，梳理出苏州河沿岸中心城区段的旅游资源单体共35个。其中五级旅游资源点6个，占比17.1%；四级旅游资源点8个，占比22.9%；三级旅游资源点15个，占比42.9%；二级旅游资源点3个占比8.6%；一级旅游资源点3个，占比8.6%。根据初步评价结果，苏州河沿岸旅游资源数量和类型虽占优势，但资源品质以及资源利用水平仍然有待提升。

A级景区方面，有4A级景区两处，分别为上海长风公园·长风海洋世界景区、上海汽车博览公园，3A级景区一处，为上海M50创意园。



A级景区分布图

二、优化旅游空间格局

1、形成水陆联动的苏州河旅游带

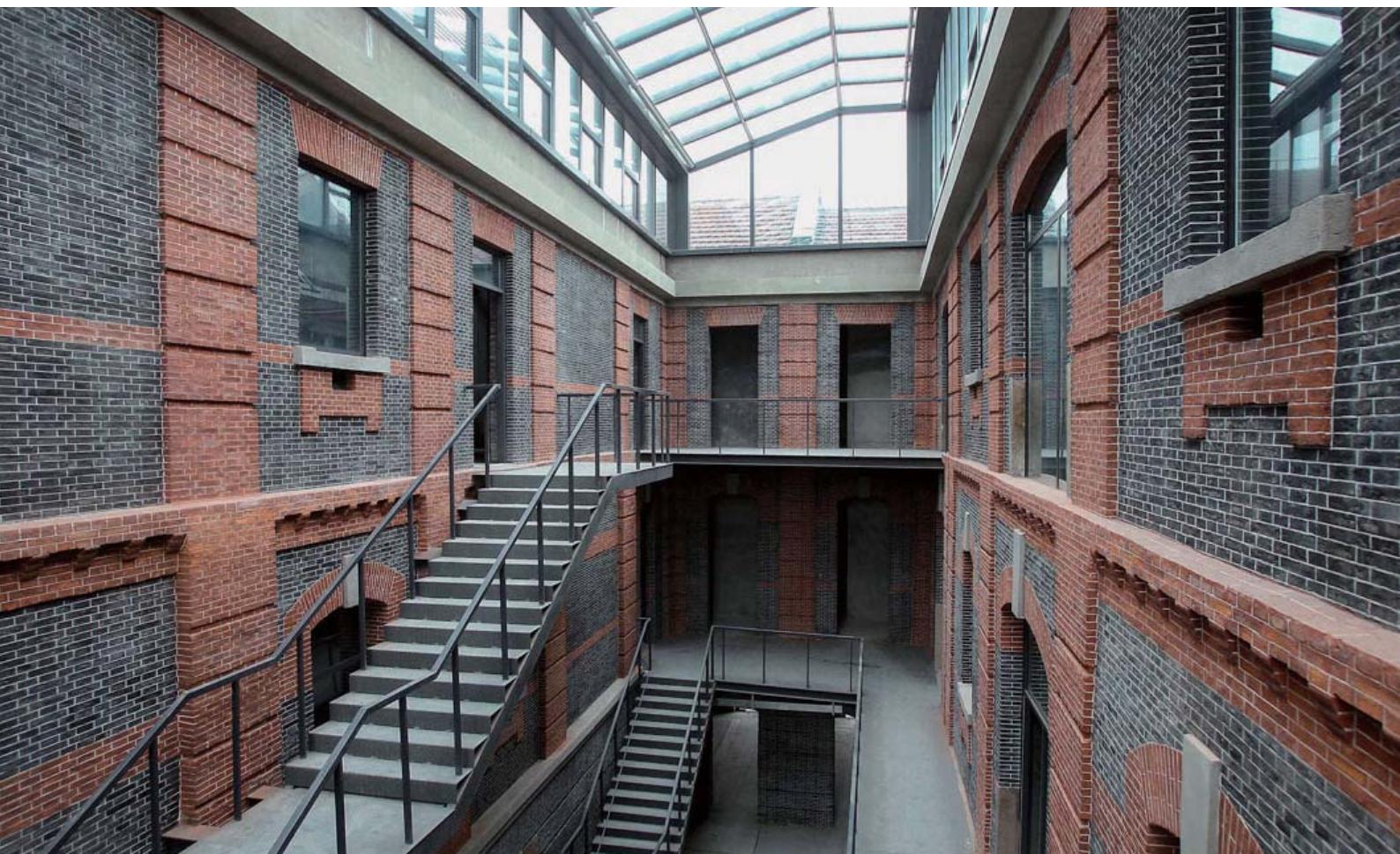
依岸人文底蕴、工业文明的历史积淀和现代艺术资源集聚优势，以苏州河水上旅游带为核心，拓展至腹地，形成“带面相结合”、“水陆相联动”的苏州河旅游空间格局。苏州河水上旅游带的形成不但依托丰富的点状旅游资源，更重要的是促进两岸公共空间的贯通和联系——创造连续的公共岸线和滨河道路，挖掘深入的腹地资源，实现对沿岸空间更新利用，最终实现旅游空间的拓展和整合。

2、建设沿岸旅游活力集聚区

通过对苏州河沿岸的现状和潜在旅游资源空间分析，评价其旅游发展潜力。将旅游资源价值高、分布密集、发展潜力大的空间划定为旅游活力集聚区，旅游活力集聚区是苏州河沿岸旅游、休闲活动最为集聚的空间区域，是城市公共活动的核心载体，也是旅游景点资源展示、旅游活动开展、旅游产业发展、旅游配套服务设施加强的主要空间区域。结合水上旅游路线，串联滨水与腹地的公园绿地、历史建筑及其他各类旅游景点，安排旅游探访路线；通过旅游休闲产品的打造，接待、咨询、服务、导引、餐饮、文化、运动等各类服务设施的建设，同时提升区域综合环境景观品质，将旅游活力集聚区建设成为城市高品质活动的综合性体验区域。



静安旅游集聚区旅游探访路线



第十节：市政设施

苏州河（吴淞江）是上海的母亲河。吴淞江（外环线以外）在太湖流域防洪工程布局中具有重要地位，同时也为改善区域水环境创造条件；苏州河（外环线至黄浦江）位于上海市中心城区内，随着几年来的建设发展，两岸地区城市面貌发生了巨大的变化，亦对民生建设、城市品质、生态环境等方面提出了更高的诉求。

在此背景下，市政基础设施作为城市经济社会发展的支撑性设施，亟需破解重功能轻设计、供需不匹配等瓶颈，提升功能和设置要求，结合苏州河沿线不同区段发展特点，推动市政基础设施向安全化、景观化、智能化方向发展。

安全化，即市政设施的系统结构和设施布置应确保自身安全和周边其它设施、用地的安全，包括能抵御突发性灾害气候、应对突发公共事件的高标准、现代化城市防洪除涝系统、安全管理系统和应急避难系统等。

景观化，即加强对市政设施的设计和景观化提升，使其与城市风貌、历史文脉、景观环境等和谐相融。

智能化，即通过市政公用设施系统管理、硬件设计等智能化水平提升，提高系统运作效率，充分发挥信息化、智能化在改进城市公共服务管理、提升治理能力水平方面的支撑作用。

一、安全化

安全化是市政设施系统整体发展的另一个非常重要的趋势。随着城市发展对安全的要求不断提高，作为城市“生命线”系统的市政公用设施的安全要求也不断提高。当然，其中的防灾系统本身即为城市安全所设，而信息、排水等系统的安全对于城市安全也有决定性作用，基础设施系统作为整体，各子系统之间的依赖程度不断提高，对系统的安全性提出了更高的要求。



吴淞江工程效果图

1、防洪除涝

(1) 完善防汛除涝保障体系

建成城乡一体、标准适宜、布局合理、洪涝兼治、安全可靠、管理高效、能有效抵御突发性灾害气候的现代化城市防汛保障体系。高标准巩固建设防汛墙，进一步提高水闸、泵站等水利设施的排涝能力建设及养护管理。

(2) 完善雨水排水系统

提高苏州河沿岸城市化地区雨水排水规划标准，有序推进雨水系统提标改造，持续开展积水点改造，完善排水防涝体系。

(3) 因地制宜推广海绵城市建设

加强规划引领，按照本市海绵城市专项规划要求，各区编制本辖区海绵城市建设规划，全面海绵城市建设试点工作。苏州河中心城区段结合重点地区转型升级、城市更新等循序推广海绵城市建设，例如苏河湾地区、临空商务区、老真北村等；苏州河郊区段重点在南虹桥、江桥集镇、安亭汽车公园等功能区内推广海绵城市建设。

2、安全管理

建立健全灾害性天气监测及预警系统、建立全覆盖的地面沉降监测网络，提高监测与防治能力；构建网络化数字化的综合应急管理体系，推动公共安全视频监控联网整合，完善公共空间应急预案，提高灾害预警和疏散救灾指挥能力。

强化民防工程、地下室、轨道交通站点等的安全管理，加强商业和公共建筑地下室、半地下室燃气报警设施安全运行维护，加强日常巡检、专业检测、安全评估、监控、预警以及应急管理，最大限度预防和建设安全风险。



3、应急避难

优化救灾疏散通道和避难场所等救援空间，充分利用各类公园绿地、学校等作为应急避难场所利用。至2035年，实现应急避难场所在苏州河沿岸地区范围内服务全覆盖，人均避难面积不低于2平方米。

对于人口多、建筑密度高、绿地少、应急避难场所建设困难的区域，可以通过以下方式缓解其用地紧张的压力：1)异地转移，资源统筹；2)大力增加街头绿地、小广场等，缓解应急避难场所以及疏散通道系统的压力；3)居住社区绿地在设计时尽量集中，成规模布置，建设时充分考虑其应急避难功能，确保有一定的避难空间及设施，达到一定标准时，可以作为应急避难场所利用；4)提高公园实际有效避难面积所占比重，公园在建设或改造时，充分考虑其应急避难功能，尽量增加平坦开敞用地，从而提高实际有效避难面积所占公园总面积的比重。

高层建筑分布密度高的区域，应当在应急疏散通道系统规划过程中给予充分的关注和重视，并采取相应措施。

二、景观化

对市政基础设施进行景观化提升，使其与城市风貌、历史文脉、景观环境等和谐相融。

1、线站设施

(1) 防汛墙风格与周边环境相融合

根据岸线腹地和周边建设情况，可采用与驳岸结构结合、与绿地缓坡结合、单独直立式等不同形式。例如，静安区开展的苏州河防汛墙改造工程，即包括了滨水地区的总体布局、交通组织、历史文化风貌保护以及开放空间等内容；护岸形式推荐为直立式和后退式两种，直立式驳岸保持原防汛墙位置不变；后退式驳岸需设置二级挡墙，一级挡墙建议维持原防汛墙位置，二级挡墙位置根据设计方案确定。

(2) 推广架空线入地工作

苏州河中心城段，全面启动架空线整治，分阶段推进各类架空线入地，在苏州河垂河通道等重要市政道路上推进多杆合一工程，设施隐化。沿苏州河两侧建议根据不同区段风格，因地制宜、特色化设计路灯等市政配套设施。苏州河郊区段，城市化地区可根据自身发展和景观需求，循序开展架空线入地工作。

2、场站设施

(1) 加强对场站设施的景观设计

场站设施应注重自身结构型式对周边环境的影响，尽可能选型隐蔽性好、与周边环境相协调的型式。苏州河中心城段，在外滩、愚园路2处历史风貌保护区内，以及工业遗存、历史公园等风貌街坊，场站设施要做到设计精致，与历史风貌协调；在其他区域，场站设施要具有一定设计感和艺术性。苏州河郊区段，场站设施至少要做到整洁、适当美化。



苏州河口闸：卧倒门



上海邮政总局大楼

（2）推广对场站设施的集约化建设

苏州河中心城段，对环境景观要求严格的区域，污水厂、变电站、雨污水泵站、垃圾转运站、压缩收集站等设施宜建在地下，其出地面部分应与周边环境相协调。例如，静安区生活垃圾转运站采取半地下建筑（生活垃圾地下作业），地面和建筑屋顶全部布置绿化景观，包括瀑布水流、林荫小径、休闲廊架等，供周边市民休憩之用。



静安区生活垃圾转运站（左：垃圾转运站外观；右：垃圾转运站垃圾车地面出入口）

在新建地区，给水泵站、变电站、通信局房、邮政支局、公共厕所宜等设施宜与同步建设的公共建筑或其它非居住类建筑综合设置。各类设施在符合系统优化布局和运行安全要求的前提下宜集中设置，其内部通道和管理、生活设施应共建、共享。

三、智能化

推进新一代网络发展、促进三网融合、优化信息基础环境，着力打造IP化、宽带化、无线化、泛在化的城市基础网络，提升集聚覆盖、普遍接入、业务融合和随需计算能力，完善城市综合服务功能，推进街道基站、小微基站、智能路灯等基站设置新模式，提高公共活动区域公益 WLAN 覆盖率，5G 网络建设，充分发挥信息化、智能化在改进城市公共服务管理、提升治理能力水平方面的支撑作用。



第十一节：地下空间

苏州河沿岸地区目前以建成地区为主，地下空间开发总体规模不大，几个集中新建的地区有一定的发展潜力和需求。由于空间资源的紧约束，要实现地区功能的提升，需要对地下空间采用拓展空间、美化环境等手段。

规划明确地下空间开发目标，结合地下空间开发补充周边功能缺项，重点关注连通既有地下空间，积极研究推动市政设施地下化改造。并确定近期重点建设地区，形成开发导则，包含分层导则，商业商务区、产业区、居住区、轨交周边地区和公共绿地等分类导则，以及再开发导则。另外也对地下空间规划的实施措施提出了建议。

一、开发目标

针对苏州河周边地区保留为主、开发为辅的特点，在未来地下空间的开发中应依托城市更新改造统筹开发，补足现状缺口，并以此为导向，确定地下空间的整体开发目标：

1、拓展功能，品质提升

结合地下空间开发补充周边功能缺项，完善整体功能，并提升地下空间品质。如在公共活动功能为主的片区，加强与商业综合体、轨交站点等的综合开发，形成完整的地下空间网络；在办公产业功能为主的片区，可考虑补充周边部分老旧居住区的设施、停车不足等。

2、空间连通共享

重点关注连通既有地下空间，协调相关功能的整合。将既有的轨交出入口通道、人行地下通道和商场办公的地下空间等统筹考虑，功能相关的进行梳理和连通。如正在计划改造的轨交中山公园站点周边。

3、地面环境改善

积极研究推动沿线市政设施，特别是对一些形成贯通断点、交通阻隔的设施进行地下化改造。如对现状滨河的市政排水、电力、垃圾处理等设施，研究实行地下化改造。

二、重点地区

地下空间近期建设的重点地区主要包括：

- (1) 城市公共活动聚集、公共建筑的开发强度高、建设量大的地区；
- (2) 轨道交通线网规划所确定的重要交通枢纽地区；
- (3) 规划的各类商业设施与轨道交通站点相结合的区域等；
- (4) 近期将进行改造和开发的重点地区。

以此为原则确定近期建设重点地区，主要包含北京东路更新、东斯文里及周边地区、M50 及周边地区、长风西片区，以及嘉定“南四块”等五片近期地下空间建设的重点地区。

三、地下空间开发导则

1、分层开发导则

为保证各类设施的顺利建设和运行，各类地下设施布置应首先按照管线综合规划规范，考虑平面协调。在纵向上，应遵循以下地下空间使用的分层导则：0 ~ - 15m 为浅表层，- 15 ~ - 40m 为中层，- 40m 以下为深层。

浅表层主要安排道路结构层、市政管线、地下通道和立交、共同沟、地下综合体、地下商业街、民防工程、仓库、车库、雨水调蓄池、变电站等市政设施、各类建筑物基础等。中层主要安排规划建设地铁、地下物流管道、地下道路、各类建筑物基础等。深层主要安排特种工程和远期开发。



结合地下设施，设置安静的地下庭院，提高地下办公的环境品质与采光度



结合地面活动空间设置下沉广场

2、区域开发导则

（1）商业、商务功能区

商业、商务功能区以公共设施（包括地下商业和公共车库）为主，根据地区主导功能、区域定位、交通与市政公用设施布局，地下公共设施之间尽可能相互连通，特别是以地下通道将地下停车、商业空间联系成整体。

应突出地下步行系统在整个区域商业网点连通的作用，形成多层次的区域商业网络系统；应格外重视商业中心与外部交通的联系，形成便利的人流集聚点，对主要的集散场地，应进行商业娱乐餐饮等多功能的综合开发。

（2）产业区

以公共服务为主要功能的区域，在用地不足的情况下，可在这类区域开辟地下空间，主要为产业园区及其配套的居住区的人员提供必要的商业与生活服务。当该类地区内有轨道交通车站或公交车终点站时，应注意地下空间与这些设施的结合。以办公、研发功能为主的产业区，为确保地面较好的步行环境，应将一部分停车移至地下，因此在以办公、研发功能为主的产业区开发地下停车场。

（3）居住区

居住区具有一定的私密要求，对其内部地下空间的利用以满足自身功能需求为主，一般布置停车库和物业管理用房等配套设施，同时需满足民防设施配建要求。如居住区开发强度较小，则一般在地下一层进行开发。用地紧张的居住地块根据具体情况和需要可建设地下二层停车库。与地铁车站相邻的、兼具民防功能的地下空间应在地铁车站之间设置应急疏散通道。

（4）轨道交通站点周边地区

应结合轨道交通站点编制修建性详细规划或城市设计，藉此协调周边地块地下空间的功能、高程及相互关系。轨道交通车站与其邻近商业开发地块的地下公共空间宜连通，相邻商业开发地块地下空间尽可能连通，轨道交通站厅附带商业功能开发的，其净空至少应达到4.5米。站点周边地区综合开发应优先考虑轨道交通出入口、换乘通道及配套交通设施布置，确保车站交通及换乘功能。



福冈天神商业区地下街，连接两个地铁站和周边停车场

(5) 集中公共绿地

城市公共绿地下空间严格控制公共绿地地下空间的开发规模、空间范围、覆土深度，以局部、小范围开发利用为原则，地下空间开发应以公共停车、市政设施为主，根据地区功能发展需要，可局部开发地下商业、文化、体育、展示等公共设施。公共绿地地下空间应满足上部绿化的覆土厚度要求，地下设施的安排应与绿地内所选用的植物品种和布置方式结合考虑。

3、既有地下空间利用与再开发导则

对既有地下空间，尤其废弃和闲置地下空间的有效利用，是扩展城市空间容量，提升土地利用效率的重要举措。

(1) 加强现有地下空间的连通和整合

加强地下空间的连通和整合，推动局部地段地下公共停车设施的连通，地下公共设施与轨道交通站点和集中的地下商业设施相衔接，通过地下空间的网络化提升空间系统的整体性和运行效率。结合轨道交通站点和大型商业中心，推动重点地区地下空间的集中开发，形成规模效应，扩大地下空间的影响力和辐射力。

(2) 功能置换，充分利用废弃 / 闲置的地下空间

现状废弃和闲置的地下空间以上世纪八十年代及更早时期建设的住宅和工厂区民防工程为主。由于忽视平战结合的设计，长期得不到有效利用而遭废弃或闲置。应当对此类地下设施进行系统的统计和梳理，结合所在地区的功能和空间特征，积极寻求合理的利用方式。通过适当的改造和扩建，引入适应地区实际需求的功能，使地下空间得以融入社会生活，物尽其用。

(3) 风貌保护地块地下空间严控开发规模

对于风貌保护地块的地下，应严格控制空间开发的规模，对确有必要的市政工程、轨道交通建设等，通过附加图则、专家论证、影响评估等方式加强对其全周期的规划管控。



顶部采光与建筑侧立面采光

四、规划实施措施

（1）选择地下空间建设的重点地区和重要枢纽点编制城市设计。包括对中山公园等已形成地下空间的重点地区做整合研究，对长风西片区等尚未开始整体开发的地区作整体城市设计，以指导规划管理和开发。

（2）依据《上海市控制性详细规划技术准则》和《上海市地下空间规划编制规范》，将地下空间的核心控制要求通过附加图则纳入控制性详细规划，以指导项目建设，促进地下空间科学开发与合理利用。

（3）结合苏州河沿岸贯通整体开发改造建设，加快重点设施、重点地段的地下空间开发。先期推进东斯文里及周边地区、长风西片区（主要为长征南部产业园）、嘉定“南四块”等重要节点地区的建设，提升地区功能和景观，打造城市更新的亮点。结合地区改造和城市更新，及时推进M50及周边地区、中山公园周边（包含曹家渡和“一纺机”地块）、长宁临空地区等地区的地下空间整合。科学把握其它公共活动和产业功能区块的改造和开发的进程，根据功能建设的需求，适时推进相关地区地下空间开发。

（4）积极研究地下空间开发利用的政策法规，探索适应上海和苏州河滨水城市开发特点的地下空间开发机制。

（5）郊区段原则上仅在郊区新镇核心区适度建设，严格控制。

备注：本规划中部分引用图片来自于网络，如有版权相关疑议请与上海市规划和自然资源局联系