

苏州河两岸贯通 35.8 公里,完成目标进度 85%

# 漫步道跑步道串起苏河十八湾



本报记者  
裘颖琼  
杨玉红

“一脉苏河,延伸着河湾、船埠、水岸、工业,漂流着传说、故事、记忆、诗文、海派。”在苏州河畔的一块石墙上,一段描述老苏河印象的文字让人浮想联翩,触动心弦。如今,望着水波涟漪的河面,这段曾经夹杂着工业和生活气息的河岸,正在营造滨水空间新风情。

继黄浦江之后,苏州河贯通工程已全面启动,到2020年底,上海将基本实现中心城区42公里岸线贯通开放。记者从市一江一河办获悉,今年苏州河两岸岸线已实现约35.8公里贯通,占42公里目标的85%。

徜徉景观道 连通滨水空间

蜿蜒流淌的苏州河,河面宽度30至40米,相比开阔的黄浦江,却另有一番婉约气质。“在建设世界级滨水区的总目标下,黄浦江沿岸定位为全球城市发展能级的集中展示区,苏州河沿岸定位为特大城市宜居生活的典型示范区。”市一江一河办负责人表示,形象来说,黄浦江两岸是上海的“会客厅”,苏州河则是上海市民的“后花园”。

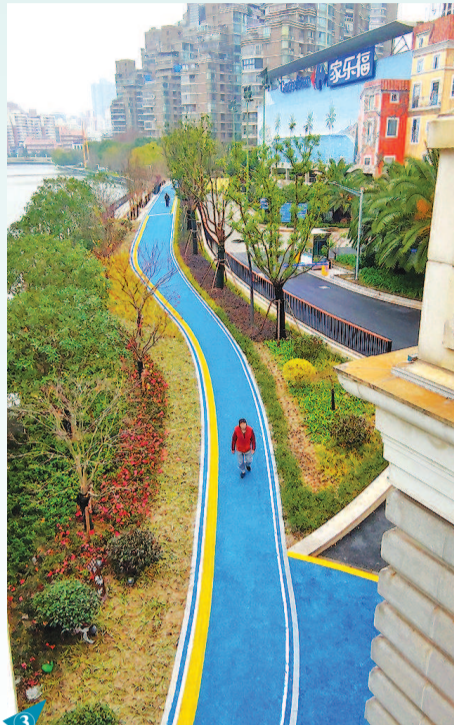
“走进苏州河”、共享苏州河两岸的“共有乐园”,是上海市民百姓心中共同的祈愿。目前,苏州河两岸滨水贯通工作正在有序推进,不断打通“断点”,仅2019年新增贯通段约12公里。

市一江一河办负责人介绍,在断点的类型上,有的是因为地块上还有工地,比如普陀区M50创意园,围墙已经打开,等到周边施工项目结束后明年年底就能开放,将转型成全开放式街区;有的是被桥梁河道阻隔,比如黄浦区的乌镇路桥,这一轮将改造桥梁,要有供人通行的桥孔,目前正在做方案;长寿路桥东岸也还不能走通,将结合北横通道的建设,一并改造。还有一些地块是被企业单位占用,比如嘉定靠近外环区域有600米岸线,现状基本为工业用地,区政府与沿线企业协调退让滨水空间,正在开展前期手续办理,计划今年底开工;长寿路桥北侧的不夜城地块,有将近700米岸线有待贯通,并将新建M50人行桥及临水栈道与普陀段连通。

打通断点的同时,各区也在积极提升苏州河两岸贯通品质。黄浦今年主要对东段(外滩至河南路桥)、西段(乌镇路桥至成都路桥)共1.2公里进行综合改造提升,明年结合北京东路地块转型同步推进中段改造。虹口重点是河口公务码头段贯通以及沿线道路结合交通组织优化进行品质提升,计划近期开工建设。



2019年  
新增贯通段约 12 公里  
总计贯通约 35.8 公里  
到 2020 年底  
将基本实现中心城区  
42 公里岸线贯通开放



对于今年苏州河两岸新增的贯通开放段,市一江一河办负责人推荐了三个不错的“打卡”点,本报记者实地探访,发现这三处应该这么玩——长宁虹桥河滨花园、上海花城段(见图①)

尽管没有小区的门卡,这一段可以从小区西边一墙之隔的虹桥河滨公园进入,从健身步道沿级而下就能抵达苏州河旁的亲水平台,对面就是长风一号绿地。沿着亲水平台一路向东,就能看到这一段的沿河美景,一旁新增的藤架、座椅、路灯、健身器材、垃圾箱等设施,也十分便民。华东政法大学长宁校区以及华院小区段(见图②)

这一段步道“身形”有些苗条,但两人并肩同行还是没有问题的。尽管路幅不宽,但两旁的乔木、花箱错落有致,布置得倒有些曲径通幽的意味。步行动线时有变换,也不会让人感觉乏味。有些地方还设置了很特别的“座椅”,是“镶嵌”在步道与小区间的围栏“凹陷”处,形成的坐凳式样。

普陀武宁路桥南岸到西康路桥段(见图③)步道的色调蓝黄相间,格外抢眼,和两旁的乔木、灌木搭配在一起,犹如在绿林中穿行的蓝色小溪,与苏州河并行。在苏堤春晓名苑前,还设置了一些高于防汛墙的临河观景位,正对着苏州河河面,视野十分开阔。更为特别的是,这一段可谓“水脉含着史脉”,市民游客可以到宝成桥下、玻璃罩中的铁轨、小花园湾里寻找“苏河十八湾”的故事。

本报记者 裘颖琼  
杨玉红



本版摄影 记者 周馨 裘颖琼

苏州河的“贯通”首先在于实现滨水公共空间的连通,也着力打造临时视线走廊的畅通。然而,在推进苏州河贯通的过程中,防汛墙标高、既有桥梁风貌、空间腹地局促等因素,对景观品质的提升既是挑战也是机遇。“受到苏州河防汛墙5.2米标高限制,中心城区很多区段临河不见河,亲水性不够,滨水景观资源没有得到充分发挥和有效利用。”市一江一河办负责人表示,为此,各区都在采用不同方式,结合实际地块进行亲水性改造。

有一定腹地条件的区域,在贯通时同步实施防汛墙后退、分级设置等工程措施。在静安区和普陀区光复路段、黄浦区南苏州路、虹口区北苏州路等亲水性改造上,就尝试把防汛墙“隐藏”到腹地,从视觉上把标高降下来。此外,在部分人气足、商业氛围好、景观要求高的区段,甚至可以参照国外经验尝试采用平时开敞、汛期封闭等多种应对方式。

对于部分跨苏州河桥梁仅仅满足于水陆交通功能需求,与城市景观不协调,与滨水公共空间衔接不顺畅的问题,应结合两岸贯通和景观提升工作进行改建或重建。以

“黄浦江两岸公共空间开放的成功经验,对苏州河有借鉴意义,但两者基于使用现状、资源禀赋方面的差别,在设计理念、实施策略方面又有区别。”市一江一河办负责人介绍——

一是滨水功能有明显区别 经过多年转型发展,苏州河已实现部分功能转换,目前滨水以居住和公共服务为主,而黄浦江在贯通前,工业及仓储所岸线仍有一定比例。  
二是权属与主体不同 相对于

## “隐藏”防汛墙 畅通视线走廊

置等工程措施。在静安区和普陀区光复路段、黄浦区南苏州路、虹口区北苏州路等亲水性改造上,就尝试把防汛墙“隐藏”到腹地,从视觉上把标高降下来。此外,在部分人气足、商业氛围好、景观要求高的区段,甚至可以参照国外经验尝试采用平时开敞、汛期封闭等多种应对方式。

对于部分跨苏州河桥梁仅仅满足于水陆交通功能需求,与城市景观不协调,与滨水公共空间衔接不顺畅的问题,应结合两岸贯通和景观提升工作进行改建或重建。以

“黄浦江两岸公共空间开放的成功经验,对苏州河有借鉴意义,但两者基于使用现状、资源禀赋方面的差别,在设计理念、实施策略方面又有区别。”市一江一河办负责人介绍——

一是滨水功能有明显区别 经过多年转型发展,苏州河已实现部分功能转换,目前滨水以居住和公共服务为主,而黄浦江在贯通前,工业及仓储所岸线仍有一定比例。  
二是权属与主体不同 相对于

## “限时”后花园 疏通难点堵点

黄浦区山西路桥为例,原来是河南路施工期间设置的施工便桥,在桥梁造型、风格、色彩、高度、两岸接驳等很多方面都与两岸建筑、风景不太协调。

局部区段受腹地空间限制,则有待进一步改善和提升。比如华政段的开放步道,因为目前既要考虑不占用水面,又要确保与校园运行的安全隔离,因此步道空间较为局促,后续将结合校园整体功能提升进一步改善步道空间;长寿路至昌平路区段的西苏州路沿线,交通组织调整为单向之后,可以释放更多

“黄浦江两岸公共空间开放的成功经验,对苏州河有借鉴意义,但两者基于使用现状、资源禀赋方面的差别,在设计理念、实施策略方面又有区别。”市一江一河办负责人介绍——

一是滨水功能有明显区别 经过多年转型发展,苏州河已实现部分功能转换,目前滨水以居住和公共服务为主,而黄浦江在贯通前,工业及仓储所岸线仍有一定比例。  
二是权属与主体不同 相对于

“黄浦江两岸公共空间开放的成功经验,对苏州河有借鉴意义,但两者基于使用现状、资源禀赋方面的差别,在设计理念、实施策略方面又有区别。”市一江一河办负责人介绍——

的沿河步行空间。

“苏州河的贯通改造提升与水环境的治理是密不可分的,可以说良好的水生态环境是打造提升整体公共空间环境景观水平的基础。”市一江一河办负责人告诉记者,陆域上的贯通开放和景观提升与水生态环境治理工作正在同步开展。已经在开展的苏州河环境综合整治四期工程,近期目标是到2020年消除劣V类水质,同步在推进截污纳管、提升处理水平、治理初雨污染、管控禽畜废水、综合整治环境、健全防洪体系、提升排水能力、优化饮水调度等方面共计40余个工程项目建设。

河则是要求做到漫步道、跑步道的贯通,骑行道可结合市政道路因地制宜地设置,同时更加强调通过跨河桥梁建设实现两岸连通。在建设重点上:黄浦江很多区域都是腾地拆迁后的新建空间及设施,而苏州河则是以对已有空间和现状设施的改造提升为主。而在开放时限方面:滨江公共空间全天候开放,苏州河则因为考虑大量的居住小区的管理安全,部分滨水空间是限时时段开放。

“黄浦江两岸公共空间开放的成功经验,对苏州河有借鉴意义,但两者基于使用现状、资源禀赋方面的差别,在设计理念、实施策略方面又有区别。”市一江一河办负责人介绍——

一是滨水功能有明显区别 经过多年转型发展,苏州河已实现部分功能转换,目前滨水以居住和公共服务为主,而黄浦江在贯通前,工业及仓储所岸线仍有一定比例。  
二是权属与主体不同 相对于

今年新增“打卡”点