

备案号：J 1xxxx-20xx

浙江省工程建设标准

DBJ

DBJ 33/T 12xx-20xx

城市滨水空间设计标准

Standard for urban waterfront space design

(征求意见稿)

20xx-00-00 发布

20xx-00-01 施行

浙江省住房和城乡建设厅 发布

前 言

根据浙江省住房和城乡建设厅《关于印发〈2022 年度浙江省建筑节能与绿色建筑及相关工程建设标准制修订计划〉（第一批）的通知》文件的要求，编制组通过广泛调查研究，认真总结实践经验，结合浙江省的实际情况，参考有关国家标准、国内外先进标准，并在广泛征求意见的基础上，制定了本标准。

本标准共分为 8 章，主要技术内容包括：总则，术语，总体设计，景观风貌，岸线，道路交通，建筑风貌，公共空间设施。

本标准由浙江省住房和城乡建设厅负责管理，中国电建集团华东勘测设计研究院有限公司负责具体技术内容的解释。在执行过程中如有意见或建议，请寄送中国电建集团华东勘测设计研究院有限公司（地址：浙江省杭州市高教路 201 号，邮编：311121，邮箱：1309653820@qq.com），以供修订时参考。

本标准主编单位、参编单位、主要起草人和主要审查人：

主 编 单 位：中国电建集团华东勘测设计研究院有限公司
厦门大学城乡规划设计研究院有限公司
杭州国际城市学研究中心暨浙江省城市治理研究中心

参 编 单 位：

主要起草人：魏俊 黄友谊 李明超 申屠华斌 林小如
成静 江山舞 詹丽娜 姚远

主要审查人：

目 次

1 总 则	1
2 术 语	2
3 总体设计	4
4 景观风貌	6
5 岸 线	8
5.1 一般规定	8
5.2 滨海岸线	8
5.3 滨河岸线	9
5.4 滨湖岸线	9
6 道路交通	11
6.1 一般规定	11
6.2 公交系统	11
6.3 慢行系统	12
6.4 停车场（库）	13
7 建筑风貌	14
7.1 一般规定	14
7.2 高度控制	15
7.3 视线控制	15
8 公共空间设施	16
8.1 一般规定	16
8.2 服务设施	16
8.3 标识系统	17

8.4	灯光照明	19
8.5	环卫设施	20
8.6	智能设施	21
8.7	安全设施	21
8.8	无障碍设施	22
	本标准用词说明	23
	引用标准名录	24
	附：条文说明	25

Contents

1	General	1
2	Terms	2
3	Overall design	4
4	Landscape	6
5	Coastline	8
5.1	General requirements	8
5.2	Coastal shoreline	8
5.3	Riverside shoreline	9
5.4	Lakeside shoreline	9
6	Traffic	11
6.1	General requirements	11
6.2	Public transportation	12
6.3	Slow transport System	12
6.4	Parking lot (Garage)	13
7	Architectural style	14
7.1	General requirements	14
7.2	Height control	15
7.3	Sight control	15
8	Public Space facilities	16
8.1	General requirements	16
8.2	Service facilities	16
8.3	Identification system	17
8.4	Lighting	19

8.5 Sanitation facilities	20
8.6 Intelligent facilities	21
8.7 Safety facilities	21
8.8 Barrier-free facilities	22
Explanation of wording in this specification	23
List of quoted standards	24
Addition:explanation of provisions	25

1 总 则

1.0.1 为规范城市滨水空间的设计，提升城市滨水空间品质，促进城市滨水空间可持续发展，特制定本标准。

1.0.2 本标准适用于浙江省城市滨水空间的设计。

1.0.3 滨水空间城市设计除应符合本标准外，尚应符合国家和浙江省现行有关标准的规定。

2 术 语

2.0.1 滨水空间 waterfront space

城市中一个特定的空间地段，指与河流、湖泊、海洋毗邻的土地或建筑，亦即城镇邻近水体的部分。

2.0.2 滨水开放空间 waterfront open space

在滨水空间范围内，对公众开放的，具有休憩、观光、健身、交往等户外公共活动功能的城市建设用地及适宜开展公共活动的近岸城市水域。

2.0.3 城市水系 urban water system

城市规划区内各种水体构成脉络相通系统的总称。

2.0.4 海绵城市 sponge city

城市能够像海绵一样，在适应环境变化和应对雨水带来的自然灾害等方面具有良好的弹性。

2.0.5 景观风貌 landscape

由自然山水格局、历史文化遗存、建筑形态与容貌、公共开放空间、街道界面、园林绿化、公共环境艺术品等要素相互协调、有机融合构成的城市形象。

2.0.6 生态系统 ecosystem

在自然界的一定的空间内，生物与环境构成的统一整体，在这个统一整体中，生物与环境之间相互影响、相互制约，并在一定时期内处于相对稳定的动态平衡状态。

2.0.7 岸线 coastline

水体与陆地交接的边界线，包括滨海岸线、滨河岸线、滨湖岸线等。

2.0.8 慢行系统 slow transport system

主要以步行道、骑行道、开发空间及活动节点为载体，融入水岸要素，具备亲水观景、休闲健身、绿色出行、文化展示等功

能。

2.0.9 公共设施 communal facilities

城市中由政府或其他社会组织提供的、给社会公众使用或享用的公共建筑或设备，按照具体的项目特点可分为教育、医疗卫生、文化娱乐、交通、体育、社会福利与保障、行政管理与社区服务、邮政电信和商业金融服务等。

3 总体设计

3.0.1 滨水空间的总体设计应符合城市总体规划及控制性详细规划。

3.0.2 滨水空间的总体设计应符合所在地气候特点与环境条件、经济社会发展水平和文化习俗。

3.0.3 滨水空间总体设计时，应坚持下列原则：

1 安全性原则。充分发挥滨水空间在城市给水、排水防涝和城市防涝中的作用，确保城市饮用水安全和防洪排涝安全；

2 生态性原则。维护生态环境资源，保护生物多样性，修复和改善城市生态环境。

3 公共性原则。应确保滨水空间的公共属性，提高滨水空间的可达性和共享性。

4 系统性原则。应将水体、岸线和滨水区作为一个整体进行空间、功能的协调，合理布局各类工程设施，促进城市空间结构的优化。

5 特色化原则。滨水空间应符合所在地气候特点与环境条件、经济社会发展水平和文化习俗，强化滨水空间在塑造城市景观和传承历史文化方面的作用，形成有地方特色的滨水空间景观。

3.0.4 应符合城市设计对公共空间、建筑群体、园林景观、市政等环境设施的有关控制要求。

3.0.5 应以塑造特色滨水空间、提升空间活力为主要设计目标。空间布局和场地设计宜减少对水岸、山地、植被等原生地形地貌的破坏。合理布局各类设施，提升滨水活力。重点对滨水建筑界面、高度、公共空间、视线通廊等提出导控要求，实现城市空间与滨水景观的融合、渗透。

3.0.6 滨水空间总体设计时，应从物质消费和精神消费两方面发挥滨水空间的经济聚集效应：

1 物质消费上，应以衣食住行为根本出发点，打造集合多用途的滨水空间，满足人们在滨水空间的基本需求。

2 精神消费上，应创造体验式、互动式的滨水空间，吸引更多人的关注和前往。

3.0.7 应延续城市的历史文脉、保护历史文化遗产并与传统风貌相协调，涉及历史城区、历史文化街区、文物保护单位及历史建筑应遵守国家有关规划的保护与建设控制规定。

3.0.8 应以公众的偏好和倾向性为导向，充分了解当地公众和滨水空间的双向互动作用，使滨水空间的设计体现出人性关怀，打造有公众根基和城市内涵的空间。

3.0.9 应为老年人、儿童、残疾人的生活和社会活动提供便利的条件和场所。

3.0.10 人流疏散应符合下列要求：

1 人流密集场所周边应与城市公共交通合理衔接，至少有 2 个以上不同方向通向城市道路；主入口应避免直对城市主要干道的交叉口。

2 应在人流密集场所适当布局人员疏散缓冲空间，其面积根据使用者规模确定。缓冲空间不宜设置围墙、大门等障碍物。

3 应对人流密集场所在节假日、大型活动等不同情况进行安全模拟，预测其空间容量。

3.0.11 应贯彻落实绿色发展理念和海绵城市建设要求，促进雨水的自然积存、自然渗透、自然净化；满足内涝灾害防治、面源污染控制及雨水资源化利用的要求。

4 景观风貌

4.0.1 应突出城市空间尺度特征,充分考虑适宜的滨水空间背景、丰富的水系形态营造独具特色的国际化、现代化城市景观格局,体现地域特色、时代特征、人文精神和艺术品位。

4.0.2 应保护水网格局,积极恢复被侵占和填埋的滨水空间,重视历史河道的连续性和整体性。

4.0.3 应结合城市实际,将城市天际线、城市色彩、建筑风格、街道界面、景观照明、慢行系统、城市雕塑、户外广告等若干要素作为重点内容。

4.0.4 应注重滨水空间风貌控制,协调滨水空间和腹地城市空间之间的风貌关系。

4.0.5 公共建(构)筑物与服务设施、环境设施等在风格、材质、线条、尺度、比例等方面形成协调的空间形态关系,保证滨江整体风貌的和谐有序、简洁自然。

4.0.6 滨水空间连续建筑界面宜营造材质、构件和色彩语汇的丰富性,去除强烈的彩色,以淡彩韵味为基调,柔化与丰富彩色系统。

4.0.7 应以水为核心,各类生产、生活空间及相关活动宜与水体关系密切。

4.0.8 滨水空间应开放、连续,设计时应重视水体廊道效应,考虑物种多样性、空气流动、风引导、减轻城市污染等方面因素。

4.0.9 景观风貌宜通过水平方向的视觉廊道设计和竖直方向的场地高差设计打造:

1 水平方向上,除营造私密景观空间以外,应根据植物的高度和枝叶的茂密程度来控制植物的种类和数量,应把控阻碍视线的植物种类和数量,有意对滨水空间的进行视线引导,使人产生更多的活动意愿。

2 垂直方向上,应尽可能利用滨水环境中的落差空间,通过修建观景平台、台地花园、滨水剧场等高差设计产生多层视线通廊,提供有多级高度变化的滨水开敞空间,以城市阳台的形式容纳更多的空间活动。

4.0.10 宜增加乡土植物多样性,并符合下列要求:

1 因地制宜,保留并充分利用场地原有的乡土植物资源,后续再从形态、大小和颜色等外观的角度适当补充增加,尽量选择乡土树种,打造一个有当地特色的植物空间;

2 城市滨水环境中存在大面积的水体,两岸的植物可以阻碍太阳的直射从而减少水岸污染物对水体的影响,应结合该特征合理对乔灌木进行搭配组合,保持植物层次的多样性;

3 利用水体的特性发挥水生植物的观赏优势和功能优势。根据水深选择挺水植物、浮叶植物、沉水植物和漂浮植物,如荷花、芦苇、睡莲、千屈菜、水菜花、凤眼莲等,营造不同的植物景观,同时达到净化水质、固土护岸、丰富水中动物生存环境等作用。

4.0.11 滨水空间设计应保护和优化生态系统,包括水生生物保护、滨水植被保护和湿地保护等。

4.0.12 滨水空间设计应考虑滨水区域的自然属性、环境敏感性、生态稳定性和生态恢复能力。

4.0.13 滨水空间设计应包括生态恢复计划,针对已经受到污染或者破坏的滨水空间,应设计并实施生态恢复计划。

4.0.14 应进行多层次生境构建,选取合适的位置引入湿地和湿生植物群落,形成适合多样生物生存的栖息场所。并应控制人的活动范围,减少对生物栖息地的干扰。

5 岸 线

5.1 一般规定

5.1.1 岸线应实行分类设计，不同类型的岸线采取不同的设计方法。

5.1.2 在防洪形势和城市水域演变分析基础上，分析提出各岸线开发利用的条件，并重点分析各段岸线开发利用对重要防洪设施、重要险工段和城市水域敏感区的影响，且应符合现行国家标准《防洪标准》GB 50201 的有关规定。

5.1.3 应根据饮用水源保护要求，考虑对饮用水水源地的影响，保障供水安全。

5.1.4 应根据水生生态敏感区、水生生物资源与珍稀物种保护以及其他涉水生态环境敏感区保护要求，设计前分析对水生态环境的影响。

5.1.5 应根据经济社会发展规划、港口布局规划、交通布局规划等，结合岸线利用情况，分析经济社会发展对岸线设计的需求及其可能产生的影响。

5.1.6 重要涉水工程方面：应根据重要涉水工程（如港口、码头、取水口、排水口、桥梁、隧道、穿河管线、过河管线（架空）、旅游设施、拦河坝、分洪口门、引水口门等）保护要求，分析对重要涉水工程安全和正常运用的影响。

5.1.7 应增强滨水公共空间和滨水建筑物的防灾避难功能，提供防灾疏散场地和应急避难场所。

5.1.8 水体沿岸宜增加休憩台阶、栈道栈桥等亲水设施。

5.1.9 岸线宜增设文化性、娱乐性、服务性等功能活动，对建筑功能进行补充和强化。宜考虑传统节日开展各种与节日相关的主题性活动，丰富人文景观，如端午龙舟赛等，增强城市特色。

5.2 滨海岸线

5.2.1 滨海岸线的设计应遵循生态优先，保护原始海岸线，保持海岸线的自然状态和生物多样性。同时，考虑海洋经济发展，合理利用海岸线资源。

5.2.2 滨海岸线应配备完善的基础设施，以满足经济开发和公众活动的需求。

5.2.3 滨海岸线的设计中，应考虑下列环境保护措施：

1 科学的岸线规划，避免过度开发，尤其保护生态敏感和重要生态功能区；

2 控制噪音和尘土污染，合理处理建设废弃物；

3 设立污染防治设施，监控和处理生产废水和废气，防止对海洋环境造成污染；

4 对开发活动影响的区域实施生态修复，恢复其自然状态，维护生物多样性。

5.3 滨河岸线

5.3.1 滨河岸线的设计应遵循以人为本的原则，挖潜活力空间、提高可达性和营建便民活力圈。应通过人文休闲公共设施植入，彰显文化特色和人文底蕴。

5.3.2 应根据不同功能岸线分类设计，分为都市客厅类、城镇活力类、特色体验类、产业提升类、生态人居类、山水融合类、滩涂湿地类等七大类主导功能岸线。

5.3.3 滨河岸线设计除考虑观赏性以外，同时兼顾防洪和生态等功能。

5.3.4 应结合腹地主导功能和水陆断面统筹设计，应提升堤防功能复合化，促进岸线与腹地空间融合。

5.3.5 城市溪谷岸线设计应保持其自然景观，提供城市居民休闲和游玩的空间。

5.3.6 保障连续贯通的开放两岸，应贯通绿道、植入驿站、统筹

码头，串联沿江重点区块，激活滨河价值。

5.3.7 应兼顾观潮体验，打造“韧性示范”岸线，设计双堤守备系统，形成可应对多种洪水周期的韧性单元。

5.4 滨湖岸线

5.4.1 滨湖岸线设计应注重保护湖泊自然生态环境，同时兼顾经济社会发展需要。应强调滨湖岸线的生态保护和可持续利用，保持湖泊水质，维护湖泊生态系统健康。

5.4.2 根据滨湖岸线的自然特征和发展需求，可将其划分为保护区、开发区、休闲区等。每个功能区的使用和管理应有明确的规定。

5.4.3 滨湖岸线设计应制定严格的环境保护措施，防止湖泊水质污染，保护湖泊生态系统，维护湖泊生物多样性。

5.4.4 滨湖岸线应配备完善的基础设施，包括水电供应、交通设施、废水处理设施等。

5.4.5 滨湖岸线设计中，应合理规划旅游休闲设施，包括步行道、观景平台、湖滨公园等，提供优质的休闲旅游体验。

5.4.6 滨湖岸线设计应考虑可能的自然灾害，比如洪水、滑坡等，设计相应的防灾设施，提高防灾减灾能力。

6 道路交通

6.1 一般规定

6.1.1 滨水空间道路规划设计应遵循安全便捷、尺度适宜、公交优先、步行友好的基本原则，并应符合现行国家标准《城市综合交通体系规划标准》GB/T 51328 的有关规定。

6.1.2 滨水空间交通布局方式应按等级递减以扩大滨水沿岸的慢行区面积，并应符合下列规定：

1 城市主干道的道路中线距滨水区水岸线的距离不宜小于 500m；

2 城市次级干道为主的道路中心线距滨水区水岸线的距离不宜小于 100m；

3 滨水区水岸线 500m 范围内应优先设置绿色运输线路。

6.1.3 路网系统应与城市道路交通系统有机衔接，并应符合下列规定：

1 滨水空间内的步行系统应连续、安全、符合无障碍要求，并应便捷连接公共交通站点；

2 在适宜自行车骑行的地区，应构建连续的非机动车道；

3 旧区改建，应保留和利用有历史文化价值的街道、延续原有的城市肌理。

6.1.4 通向水岸的步行道应视为水滨沿岸活动功能的延续。不仅保持足够的宽度和绿化面积，还应与滨水公园、商业区等结合设计，并兼具视觉廊道功能，以营造多样的步行环境。在行人密集地段，应适当拓宽通道宽度。

6.1.5 滨水空间道路系统应在不影响行洪安全的情况下，保证线路贯通，确保与市政道路、其他慢行通道的顺畅衔接。城市交通站点与滨水公共空间出入口距离宜控制在 50m 内。

6.1.6 滨水空间内主要道路规划设计应满足消防、救护等车辆的

通达要求。

6.2 公交系统

6.2.1 公交系统包括轨道交通、地面常规公交、水上公交等，应以提高滨水空间的可达性为基本原则。

6.2.2 公共交通应综合滨水公共空间功能、交通需求、实施条件，并确定线路走向和运营组织。

6.2.3 公交站点与滨水公共空间各出入口的距离应控制 50m 以内，最远不超过 100m。

6.2.4 出租车上下客点与公共绿地出入口的距离应控制在 150m 以内。

6.2.5 公共空间应与轨道交通站点及其他交通设施、周边商业、办公等便捷衔接，结合遮蔽设施，满足全天候使用需求，应尽量减少穿越道路。

6.2.6 应整合轮渡、码头等水上交通资源，实现客运码头的综合利用。

6.3 慢行系统

6.3.1 慢行系统应结合滨江景观、功能需求、地形地貌、生态环境和水文条件进行设计。宜设置步行道、跑步道、骑行道：

1 当混合设置时，步行道临水设置，跑步道中间设置，骑行道临城市界面设置；

2 当单独设置时，道路宽度应满足表 6.3.1 的规定。

表 6.3.1 不同类型道路宽度要求

道路类型	步行道	跑步道	骑行道
宽度	1.2m~2.5m	1.5m~3.0m	1.5m~3.5m
纵坡坡度	-	≤8%	≤3%

6.3.2 步行道应全线贯通，骑行道宜全线贯通。用地条件允许的情况下，宜设置多条分离式慢行路径。

6.3.3 因地形或地质原因无法设置步行道的地段，可借道滨江路人行道、人行天桥、地下通道、跨江大桥人行道等设置慢行系统连接线。

6.3.4 滨水空间两岸之间的慢行系统衔接宜采用过水汀步、借用现有市政道路等低成本方式，必要时可新建人行桥进行连通。

6.3.5 各骑行、慢行、跑步道需明确起点与终点，并与各地块建立好衔接；商业活动及人流密集区域的骑行道不宜过于平直，避免人行与骑行重叠的安全风险。

6.3.6 自行车停靠点间距应控制在 500m 左右。

6.3.7 慢行系统铺装设计应满足安全、舒适、耐久等要求，路面铺装材料应以透水沥青混凝土为主。

6.3.8 慢行系统特殊区域或节点可采用透水砖、大理石、树脂粘结彩色碎石、彩浆封层彩色微表处或木质（板材或诱水木屑）铺装等形式。

6.3.9 漫步道、跑步道应标示里程桩号，设置间距宜为 200m。

6.4 停车场（库）

6.4.1 滨水开放空间应合理控制停车需求规模，并符合下列规定：

1 宜利用腹地地块的配建停车场（库），确需设置专用公共停车场（库）的，宜采用地下或半地下形式，不宜设置地面停车。

2 在轨道和中运量公交站点 600m 范围内宜设置公共停车场（库）。小汽车停车场与滨水开放空间出入口的距离宜控制在 600m 以内。

6.4.2 非机动车停放设施宜结合公共绿地、公共建筑和交通枢纽的出入口，充分利用设施带、绿化带或建筑前区布置。应采用智能化管理措施，规范化管理共享单车的停放和使用。非机动车停车设施应有清晰、明确的标识，应进行规范化管理。

7 建筑风貌

7.1 一般规定

7.1.1 滨水空间设计应维护有价值的原有建筑及环境，严格保护文物类建筑，保护有地方特色的建筑及其风貌特征。

7.1.2 滨水空间应依据滨水空间环境的整体需求，在人工与自然协调融合的基础上，创造建筑景观与节点。

7.1.3 滨水空间各类建筑的肌理、界面、高度、体量、风格、材质、色彩应与城市整体风貌、周边环境及其他建筑的使用功能相协调，并应体现地域特征、民族特色和时代风貌。

7.1.4 公共建筑底层应向公众开放，并设面向城市水域的出入口，通过增加商业外摆、咖啡座、室外图书角等设施并与慢行通道有效连通。

7.1.5 滨水开放空间内的建筑地面层为商业、公共服务等功能时，所在地块开放退界应与滨江慢行道一并设计，统筹步行通行区、设施带和建筑前区空间与建筑本体的开放空间关系。

7.1.6 滨水空间的新旧建筑应相互协调，新建筑应在形式、风格等方面与老建筑保持统一。

7.1.7 建筑应采用临水型布置方式，与水体保持一定距离，之间设有容纳人们活动的过渡空间。临水建筑应通过亲水平台与水相接触。

7.1.8 应划定滨水建设区空间范围，控制滨水空间建筑群的建设强度和建设密度，建筑群体布局不宜过于密集，宜形成“前疏后密、疏密有致”的建筑格局。

7.1.9 滨水建筑的后退蓝线距离应是建筑物距水岸的最小距离，一般应大于建筑高度。对于不同尺度的水体，应规定不同的最小后退宽度。

7.1.10 建筑色彩控制应综合考虑城市环境、建（构）筑物所在滨

水区的景观特征、滨水区主体功能和建筑物使用功能等因素，整体建筑色彩应与周边城市环境相协调。

7.1.11 滨水公共空间内的保留公共建筑（构）筑物宜逐步改造，新建、扩建、改建公共建筑（构）筑物应提供公益性为主的服务功能。

7.2 高度控制

7.2.1 滨水建筑的高度控制应以水体尺度、景观视廊、天际线组织以及标志性建筑布局为依据。

7.2.2 沿水系新建、重建的建筑高度应遵循滨水梯度原则，前低后高、渐次升高，升高幅度不宜大于 18° 视角。沿水系第一界面的建筑高度原则上不得超过建筑退让河岸线距离的 $2/3$ 。

7.2.3 新建筑的高度和宽度不宜超过历史建筑的轮廓线，且新建区域建筑不应妨碍原有建筑的视线走廊。

7.2.4 旧区中涉及港口作业的建（构）筑物，在不影响沿河重要视线廊道的前提下，保留现状高度，但应通过优化布局、色彩设计等方式降低对沿河环境风貌的影响。

7.2.5 宜适当设计高层、超高层建筑以统筹滨水空间的城市设计整体展示面。

7.2.6 不应在滨水区域内布置超尺度的建筑，建筑高度控制与河岸界面高宽比应控制在 $1:3$ 以下。

7.2.7 滨水区应布置多元化建筑群，形成丰富多变的天际线，避免形成单调乏味的沿岸面貌。

7.3 视线控制

7.3.1 滨水空间建筑群应控制建筑物的位置、体量，充分预留通向城市水域空间的视觉廊道，减少封堵式的滨水围墙建筑。

7.3.2 城市水域空间临界面建筑的密度和形式不得损坏城市景观轮廓线，并保持视觉上的通透性。

7.3.3 滨水区域内应在关键的节点上合理布置地标性建筑，聚焦游人视线。

7.3.4 建筑临水面宽不应大于 70%，基本确保滨水地区的通视性。

8 公共空间设施

8.1 一般规定

8.1.1 滨水公共设施的外观设计应与滨水空间的整体风格相适应，并具有地域特色。旧区改建项目的原有设施如有损坏或与周边环境不协调时，应进行改造或拆除。

8.1.2 根据滨水空间的性质、布局、条件不同，公共服务设施应合理利用现有周边配套设，可优先利用滨水空间 500m 范围内已建成的市政公共设施。

8.1.3 旧区改建项目应根据所在滨水空间人口规模和建筑容量合理确定配套设施的总量；当不匹配时，应增补相应的配套设施或对应控制人口、建筑增量。

8.2 服务设施

8.2.1 驿站布局位置和间隔宜符合表 8.2.1 的规定。

表 8.2.1 公共空间驿站布局表

驿站等级	一级驿站	二级驿站	三级驿站
设置地点	结合大型公园、广场、大型文化点与景观点	结合滨江景观点与文化点	根据功能需要灵活设置
间距 (km)	2~4	1~2	0.5~1

8.2.2 便民服务设施宜以综合服务点的形式设置，宜结合滨水建筑设置，服务半径应控制在 250m~500m。自然生态型区段的服务半径可放宽至 500m~1000m。

8.2.3 应结合不同人群的需求合理布置服务设施，满足人性化使用需求。

8.2.4 商业服务设施的设置应符合下列规定：

- 1 应结合各级驿站合理设置；

2 应结合空间类型和使用需要,设置自动售卖机、流动售货亭、纪念品商店等,规模和位置应与游人容量相适宜;

3 自行车租赁点应靠近交通换乘中心、服务中心、出入口、休憩点等位置,实现滨水空间与城市交通的衔接使用。

8.2.4 科普教育设施应包括科普宣教设施、解说设施、展示设施等,可设置在驿站、风景名胜区、野生动物观测点等区域,并符合标识系统设置的相关规定。

8.2.5 健身服务设施的设置应符合下列规定:

1 标准配建公共体育设施,应与规划主体工程同步设计,不得挪用或侵占;

2 应考虑各类适用人群的需求配置相应的设施,并应根据使用功能综合配置具有不同锻炼功能的设施种类;

3 公共体育设施选址应便于行人使用与进出;

4 对公众开放的绿地宜设置儿童活动场地和健身运动场地,应采用耐磨、有柔性、不扬尘和无毒的铺装材料,并应配置相应器材。

8.2.6 科普教育设施应包括科普宣教设施、解说设施、展示设施等,可设置在驿站、风景名胜区、野生动物观测点等区域,并符合标识系统设置的相关规定。

8.2.7 休闲座椅的布置应符合下列规定:

1 滨水公共空间沿线应设置充足的座椅;

2 应结合游人的需求合理布置休闲座椅;

3 休息座椅的位置与朝向应保证使用者能够欣赏景观;

4 人流密集的公共活动空间中座椅间距宜在 40m 左右,自然生态型开放空间中座椅间距可适当放宽。

8.3 标识系统

8.3.1 标识系统的设计应符合下列规定:

1 除特色滨水节点、历史文化景点外，滨水区域内的标识系统应保证协调统一；

2 在滨水公共空间在公园的主要出入口，应设置公园平面示意图及信息板；

3 滨水公共空间内道路主要出入口和多个道路交叉处，应设置道路导向标志；

4 滨水区主要景点、游客服务中心和各类公共设施周边，宜设置位置标志；

5 可能对人身安全造成影响的区域，应设置醒目的安全警示标志；

6 无障碍设施周边，应设置无障碍标识；

7 标识内容应清晰、简洁。不同种类的标识可合并设置，但不宜超过四种；

8 局部重要节点可采用立体标识、地面标识等多种形式，鼓励富有艺术感和创意的标识表达设计。

8.3.2 标识系统分为综合标识、指示标识、警示标识、解说标识、命名标识五大类，具体标识内容和布置位置应符合表 8.3.2 的规定。

表 8.3.2 标识内容和布置位置表

标识类型		标识内容	设置位置
综合标识	导游全景图	全景地图、使用者位置、文字介绍、游客须知、景点信息、服务设施信息及服务管理部门电话等	慢行系统主要出入口、大型节点空间、一级驿站必须设置，其余地点视需要设置
指示标识	导向标识	目的地方向、距离等	节点空间、驿站、慢行系统出入口、岔路口必须设置，其余地点视需要设置
	关怀标识	运动趣味标志、滨江岸线里程、消耗时间、能量提示等	视需要设置

续表 8.3.2

标识类型		标识内容	设置位置
警示标识	公益提示	宣传标语等，以环保、道德提示为主	视需要设置
	友情警示	设施使用说明、安全注意事项等	结合节点空间、驿站等重要区域设置
	安全警示	危险范围、禁止事项、汛期时段及安全水位线等	慢行系统出入口、支流入江口及其他危险地点必须设置，其余地点视需要设置
解说标识	景点介绍	景点名称、历史背景、文化特征等	结合景观点及文化点设置
	生境介绍	生物种群特征、地域环境等	视需要设置
命名标识		地名、道路名、景点名、建筑名等	视需要设置

8.3.3 指示标识应在指示的服务设施 1km 范围内，以 200m~500m 为间距提前设置，且醒目明晰。

8.3.4 警示标识应在不小于需提醒使用者注意事项 5m 处设置。

8.3.5 应设置中英文对照的标识设施，协调标志、形式、色彩、字体等，使用与国际接轨的公共信息图形符号。

8.3.6 导览标识所使用的图形符号应符合现行国家标准《公共信息标志用图形符号》GB/T 10001 的有关规定。

8.3.7 公园出入口和重要景点应设置解说系统。

8.3.8 标识系统的形体、尺寸应根据滨水区域环境实际需求、游人的浏览距离以及整体环境特征而定。

8.4 灯光照明

8.4.1 慢行系统、栈道、观景平台、亲水平台等，不应低于现行行业标准《城市道路照明设计标准》CJJ 45 的规定，设置照明亮灯设施。

8.4.2 应根据滨水空间类型、等级合理设置灯光照明，灯光照明

应坚持低干扰原则。

8.4.3 滨水开放空间内跑步道、骑行道、漫步道沿线应设照明设施，照度要求应达到园路中主路的照明标准。

8.4.4 滨水空间内的灯光照明设计应符合下列规定：

1 灯光照明应充分考虑生物习性，灯光选择不宜过亮，应尽量避免夜间灯光对周边生物产生不良影响；

2 照明设施应将功能性照明与景观性照明相结合；

3 应根据周边环境和夜间使用状况，合理确定照度水平、照明方式、照明强度；

4 应根据滨水空间的特点进行灯光照明的光色设计，使光色与被照对象、所处环境相协调。不宜使用彩色光，确需使用时，应经过严格的调色试验；

5 滨水开放空间的灯光照明系统应满足相关规范的指标规定。

8.4.5 灯具应选用高效率节能型产品有条件的地区宜采用太阳能灯具。灯具的造型及安装位置应与景观相结合。

8.5 环卫设施

8.5.1 公共厕所设计应符合现行行业标准《城市公共厕所设计标准》CJJ 14 的有关规定。

8.5.2 公共厕所的选址应符合下列规定：

1 人流较多的道路沿线；

2 滨水公共建筑内部或公共活动场所；

3 滨水公园和大型公共绿地。

8.5.3 公共厕所应结合滨水空间的公共建筑配套设置，应符合下列规定：

1 在人流密集区可增设流动厕所，服务半径不宜超过 250m，即间距 500m；

2 各厕所内的厕位数应与人流分布密度相适应；

- 3 在儿童游戏场附近，应设置方便儿童使用的厕所；
- 4 应设无障碍厕所；
- 5 人流量较大的区域可增设活动式公厕，占地面积应控制在 $5\text{ m}^2\sim 10\text{ m}^2$ 之间。其外墙面应整洁美观，与周边环境相协调。

8.5.4 垃圾箱的设置应符合现行国家标准《城市环境卫生设施规划规范》GB 50337 的有关规定。

8.5.5 垃圾箱应按照间距 $50\text{m}\sim 100\text{m}$ 设置一处，宜在座椅、廊亭、平台、水上旅游停靠点等处不占道设置；材质应采用防雨、防腐、抗老化、阻燃材料，内胆应采用玻璃钢等非金属材料，外观应美观、大方，与城市河道景观和周边环境相协调；功能符合城市垃圾分类和城市河道养护类别的要求。

8.5.5 垃圾箱的设置应符合下列要求：

- 1 垃圾箱的设置应与人流分布密度相适应；
- 2 垃圾箱应设计在人流集中场地的边缘、主要人行道路边缘及公用休息座椅附近；
- 2 垃圾箱应采用有明确标识的分类垃圾箱；
- 3 设置间距应满足游人垃圾分类投放需求并与周边区域垃圾分类收集方式相适应。

8.6 智能设施

8.6.1 智能设施应与现有市政设施进行整合，集约规划、智慧整合。

8.6.2 智能设施应及时进行数字化、网络化、智能化更新，构建互联互通的物联网体系。

8.6.3 智能设施应能与使用者形成互动，信息共享，营造交互公共活动空间。宜包括下列内容：

- 1 智能运动健康监测，创新互动慢行体验，促进智慧出行；
- 2 三维全景实景增强现实技术、三维建模仿真技术、 360° 实景照片或视频等技术建成数字虚拟活动场地，实现智能体验；

3 针对老年人、特殊疾病患者等弱势群体，定点设置智能紧急呼救设施；

4 在人群密集区域宜布置智能设施，重点河道（段）、重点区域、广场、渡口等建设治安视频监控促进安防预警和治安防范信息实时发布。

8.7 安全设施

8.7.1 安全防护设施应达到以下要求：

1 慢行系统或园路、栈道、观景平台、闸站，应设置护栏或绿化隔离设施。

2 游船停靠点宜设置护栏或其他隔离设施。高度可结合停靠点功能设计、建设。

3 护栏宜选用非金属材料，并符合城市景观要求。

8.7.2 安全救生设施应达到以下要求：

1 亲水平台、埠头等水深大于 0.8m 及以上的位置，应设置距常水位以下 0.5m、向外伸出 1m~2m 的水下台阶，该位置宽度小于 8 米通航宽度要求的，应在台阶外侧设置游船防触标志。

2 水流湍急、水深大于 0.8m 及以上、坡脚大于 60°的护坡或水岸高差大于 1.5m 的直立式挡墙等位置，应按照间距 100m 设置一处救生抓手或救生爬梯等救生设施，救生设施应进行防潮防腐处理，设置高度从常水位开始向上延伸，至坡顶或堤顶以下 0.5m 处。

8.7.3 滨水开放空间采用后退的方法布置防汛墙（堤）时，一二级挡墙间用地可计入水面绿。

8.8 无障碍设施

8.8.1 服务设施无障碍设计应符合现行国家标准《无障碍设计规范》GB 50763 的规定。

8.8.2 主轮椅坡道的最大高度和水平长度应符合表 8.8.2 的要求，

且轮椅坡道的净宽度不应小于 1.00m，无障碍出入口的轮椅坡道净宽度不应小于 1.20m；轮椅回转直径不小于 1.50m。

表 8.8.2 轮椅坡道的最大高度和水平长度表

坡度	1: 20	1: 16	1: 12	1: 10	1: 8
最大高 (m)	1.20	0.90	0.75	0.60	0.30
水平长 (m)	24.00	14.40	9.00	6.00	2.40

本标准用词说明

1 为便于在执行本标准条文时区别对待,对要求严格程度不同的用词说明如下:

1) 表示很严格,非这样做不可的:

正面词采用“必须”,反面词采用“严禁”;

2) 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”或“不得”;

3) 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”;

4) 表示有选择,在一定条件下可以这样做的,采用“可”。

2 标准中指明应按其他相关标准执行的写法为:“应符合……的规定”或“应按……执行”。

引用标准名录

《防洪标准》GB 50201

《城市环境卫生设施规划规范》GB 50337

《无障碍设计规范》GB 50763

《城市道路交通标志和标线设置规范》GB 51038

《公共信息标志用图形符号》GB/T 10001

《城市综合交通体系规划标准》GB/T 51328

《城市公共厕所设计标准》CJJ 14

《城市道路照明设计标准》CJJ 45

浙江省工程建设标准

城市滨水空间设计标准

Standard for urban waterfront space design

DBJ 33/T xx—20xx

条文说明

目 次

1	总 则	28
2	术 语	29
3	总体设计	30
4	景观风貌	33
5	岸 线	36
5.1	一般规定	36
5.2	滨海岸线	36
5.3	滨河岸线	37
5.4	滨湖岸线	37
6	道路交通	40
6.1	一般规定	40
6.2	公交系统	42
6.3	慢行系统	43
6.4	停车场（库）	43
7	建筑风貌	44
7.1	一般规定	44
7.2	高度控制	46
7.3	视线控制	47
8	公共空间设施	49
8.1	一般规定	49
8.2	服务设施	49

8.3	标识系统	50
8.4	灯光照明	50
8.5	环卫设施	51
8.6	智能设施	51
8.7	安全设施	52
8.8	无障碍设施	53

1 总 则

1.0.1 滨水空间是公共空间的一个重要组成部分，具有良好的资源优势和吸引力，它不仅是居民日常活动和休闲的主要空间，还是历史人文的积淀区，更是展现地方形象的重要窗口和经济社会发展的重要支撑。在当今生态文明建设进程中，建设韧性生态、特色彰显、活力共享的滨水空间，促进水城融合，也成为区域现代化发展的重要目标。

1.0.3 与滨水空间设计相关的专业设计很多，如供水设计、节水设计、污水处理及再生利用规划、排水防涝设计、防洪规划、园林绿地设计、道路交通设计等，均有相应的国家规范或标准。城市滨水空间设计应与这些规划的规范、标准相衔接。

2 术 语

2.0.1 滨水空间是与水域密切相关的城市空间，包括城市河道、两侧绿带及滨水第一街坊范围的建设用地，一般以滨水第二条市政道路为界。可将滨水空间分为近水空间和邻水空间，其中：“近水空间”指包含水体、堤岸在内的滨水空间范围；“邻水空间”指包含城市道路、城市建设用地在内的滨水空间范围。

3 总体设计

3.0.1 依据《中华人民共和国城乡规划法》有关规定，滨水空间的规划设计及相关建设行为应符合城市总体规划，并遵循控制性详细规划的有关控制要求。

3.0.2 滨水空间设计是在一定的规划用地范围内进行，对其各种规划要素的考虑和确定，均与所在城市的地理位置、建筑气候区划、现状用地条件及经济社会发展水平、地方特色、文化习俗等密切相关。在设计中应充分考虑、利用和强化已有特点和条件，为整体提高滨水空间规划建设水平创造条件。

3.0.3 本条根据有关法律法规要求和城市规划基本原理，提出了城市水系规划所应坚持的基本原则。

1 安全性原则。主要强调水系在保障城市公共安全方面的作用，包括饮用水安全和防洪排涝安全。

2 生态性原则。主要强调水系在改善城市生态环境方面的作用，包括三个方面：一是强调水系在城市生态系统中的重要作用；二是避免对水生态系统的破坏；三是鼓励在对城市水系进行必要的改造时采用生态措施。

3 公共性原则。主要强调城市水系资源的公共属性。城市水系的公共性一方面表现为权属的公共性，这一直成为世界各滨水城市高度关注的问题，为确保水系及滨水空间为广大市民所共享，不少国家的城市对此制定了严格的法规。另一方面还表现在功能的公共性，在滨水地区布局公共性的设施有利于促进水系空间向公众开放，并有利于形成核心积聚力来带动城市的发展。成功的案例如美国巴尔的摩、悉尼情人港等滨水地区的建设。

4 系统性原则。主要强调水系与城市在功能和空间上的统一关系。水体、岸线和滨水陆域空间是水系综合功能实现的基本构成要素，水系规划应将水体—岸线（水陆交接带）—滨水空间（陆

域)作为一个整体进行保护和利用,实现水系规划的各项目标。第一层次是水体,是水系生态保护和生态修复的重点。第二层次是水体岸线,是城市水域与陆域的交接界面,是体现水系资源特征的特殊载体。第三层次是濒临水体的陆域地区,是进行城市各类功能布局、开发建设以及生态保护的重点地区。水系规划必须统筹兼顾这三个层次的生态保育、功能布局和建设控制,岸线和滨水地区功能的布局必须形成良性互动的格局,避免相互矛盾,确保水系与城市空间结构关系的完整性。水系空间系统和园林绿地系统、开放空间系统具有密切的功能和空间联系,从而成为城市总体空间格局的重要组成部分。

5 特色化原则。主要强调城市水系的地域特性。水系作为体现城市特征的自然要素,在城市的发展过程中对城市空间布局和文化延续有重要影响。水系是典型的开敞空间,往往也是城市形象的重要构成要素,因而水系规划不应仅仅限于水系物理环境和生态环境的治理和保护,还应充分体现规划对水系空间景观体系的引导和控制,塑造出有特色的城市空间形象。

3.0.4 滨水空间的设计应符合城市设计的要求,塑造特色、优化形态、集约用地。没有城市设计指引的建设项目应运用城市设计的方法,研究并有效控制滨水区的公共空间系统、绿地景观系统以及建筑高度、体量、风格、色彩等,创造宜人的滨水空间、提升城市环境质量。

3.0.7 在旧区进行滨水空间规划建设时,应符合《中华人民共和国城乡规划法》第三十一条的规定,遵守历史文化遗产保护的基本原则并与传统风貌相协调。与历史城区、历史文化街区、文物保护单位、历史建筑相关的滨水空间规划设计、住宅建筑设计,及其新建、改建、扩建工程等行为,必须满足相关保护规划的保护与建设控制规定。

3.0.8 《城乡规划法》对公众参与规划的编制和实施都作了比较详细的要求,将公众参与纳入具体的城乡规划程序,实现了公众

参与的法制化和制度化。目前，上海市政府提倡“开门办规划”和“众创众规”的理念与公众参与式规划设计一脉相承。

3.0.9 为老年人、儿童、残疾人提供活动场地及相应的服务设施和方便、安全、无障碍的出行环境，使老年人能安度晚年、儿童快乐成长、残疾人能享受国家、社会给予的生活保障，营造全龄友好的滨水空间环境是滨水空间规划建设不容忽视的重要问题。

3.0.11 关于贯彻落实绿色发展理念和海绵城市建设要求的基本规定。绿色发展是将生态文明建设融入经济、政治、文化、社会建设各方面和全过程的全新发展理念。海绵城市是指通过加强城市规划建设管理，充分发挥建筑、道路、绿地、水系等系统对雨水的吸纳、蓄渗和缓释作用，有效控制雨水径流的建设，实现自然积存、自然渗透、自然净化的城市发展方式。城市水系规划应贯彻落实绿色发展理念和海绵城市建设要求。

4 景观风貌

4.0.8 应确保滨水绿化的开放性。滨水绿化应该是连续的，不应有断片化的现象，以保持滨水绿化的连续性。这有助于提供完整的生态廊道，为动植物提供通道，促进物种迁移和生态连通，同时为人们提供休闲、娱乐和社交的场所。

其次，应重视水体廊道的效应。水体廊道是滨水绿化的核心组成部分，具有重要的生态功能。水体廊道可以提供生物栖息地、水质净化、气候调节等生态服务。在滨水空间规划设计中，应注重保护和恢复水体廊道，提升其生态效应，并将其纳入滨水绿化系统的整体规划。

此外，规划应综合考虑物种多样性、空气流动、风引导、减轻城市污染等因素。在滨水空间规划设计中，应注重保护和提升物种多样性，创造适宜不同物种栖息的环境，促进生物多样性的继续规划时，需要考虑空气流动和风引导的因素。滨水空间的规划应考虑空气流动的路径和速度，以确保良好的空气质量和舒适的气候条件。合理设置绿化和开放空间，可以引导和增强空气流动，促进空气的循环和通风，减少污染物的滞留和扩散，提供清新的空气环境。

4.0.11 保护绿地，主要目标在于维护及恢复滨水生态系统，其主要构成包括自然湿地、水生植物区和野生动植物保护区等。自然湿地作为生物多样性的重要载体，具有净化水质，调节气候，维持生物多样性等生态功能。水生植物区则以保护水生植物资源为重点，维护城市水域生态环境。野生动植物保护区则主要针对特定的野生动植物种群，实施特殊保护。对这些区域的保护和管理，有助于滨水生态系统的恢复和维护，对于保持地球生物多样性和生态平衡至关重要。

4.0.12 滨水空间的规划设计应基于对其自然属性、环境敏感性、

生态稳定性和生态恢复能力的深入理解，确保规划设计的科学性、合理性和可持续性。

滨水空间的“自然属性”包括其地貌、气候、水体类型、生物群落等因素，这些因素共同构成了滨水空间的生态环境和自然景观。在规划设计中，必须尊重和保护这些自然属性，避免对其造成破坏。

“环境敏感性”是指滨水空间对于外部干扰和变化的敏感程度。例如，一些滨水空间可能包含珍稀或濒危的生物种群，或者其水体可能容易受到污染，这些都需要在规划设计中给予特别关注。

“生态稳定性”是指滨水空间生态系统的稳定性和抵抗扰动的能力。一个生态稳定的滨水空间可以更好地维持生物多样性，提供生态服务，并抵抗各种自然和人为干扰。

“生态恢复能力”是指滨水空间在受到干扰或破坏后，其生态系统恢复到原始状态的能力。强大的生态恢复能力是滨水空间持久健康的保证，也是保护生物多样性和提供持久生态服务的基础。

4.0.13 条文强调在规划设计中，应当遵循多样性原则以及可操作性原则，并将特别的关注放在生态恢复上。

多样性原则是以主导功能为导向，在不破坏生态功能的基础上，尝试将休闲观光、科普教育、科研科创及生态旅游等多元活动融入其中，以实现主导功能与其他多种功能的复合利用。可操作性原则在于通过刚弹结合的管控指引，对不同等级、不同类型的滨水空间进行因地制宜地开展控制引导。这种原则充分考虑了滨水空间的独特性和多样性，保证了设计的实用性和可实施性。

4.0.14 滨水区域绿化要尽量模拟自然生态群落的结构，保留区域内原有的自然资源，尽可能选取本土植物和归化植物，建立多种野生生物栖息地，实现自然生态群落的自我演替，降低人类活动对栖息地的影响。

4.0.15 为了保证滨水空间的健康和可持续发展,设计方案应对滨水空间进行生态影响评估,确保设计对环境的影响最小化。此外还强调了构建动态监测、定期体检、阶段评估监测预警机制,根据发展目标及分类分区,建立滨水空间保护与开发价值的评估指标体系,使得生态保护与发展建设能够协调发展。因此,环保部门应积极参与滨水空间设计过程,对设计方案进行生态影响评估,以确保设计对环境的影响最小化。

5 岸 线

5.1 一般规定

5.1.1 岸线是水体与陆地相交接的边界线，它代表了陆地与水体的分界。岸线的类型多样，包括海岸线、河岸线和湖岸线等。海岸线是陆地与海洋相接触的边界，通常受到潮汐和海浪的影响。河岸线则是河流两侧与陆地相接触的边界，通常受到水流冲刷和沉积作用的影响。湖岸线是湖泊与陆地相接触的边界，其形态受湖泊水位变化和风浪作用的影响。这些岸线都是水陆交互作用的重要区域，对生态环境和人类活动具有重要意义。岸线应采取分类设计，针对不同类型的岸线如海岸线、河岸线、湖岸线等，制定不同的设计方案。例如，对于生态敏感的海岸线，可能需要更严格的生态保护，而对于城市河岸线，可能需要更多考虑其公众休闲功能和景观价值。

5.1.7 滨水公共空间和建筑物是滨水区域的主要组成要素，应结合这两个主要部分设置防灾疏散场地和应急避难场所。

5.1.8 台阶既可以解决边坡问题，还能满足亲水的需求。在具体的设计中，选择亲水平台打造滨水空间可以实现娱乐休闲的功能。

5.1.9 策划滨水活动，是滨水城市更新设计中集聚人气、提高知名度、发展城市经济的重要手段。如美国匹兹堡的“自由之光”烟火秀是该市最盛大的滨水活动之一，该市“点州立公园”主办的大型鲈鱼钓鱼比赛、“三河艺术节”“三河赛船会”和“匹兹堡马拉松比赛”均对该市滨水地区更新乃至城市复兴产生了积极的作用；日本“水城大阪节”的“水活动”则包括参与型、水边体验型、鉴赏型三大类活动。

5.2 滨海岸线

5.2.1 滨海岸线的规划设计应以生态优先为原则，尽量保护原始海岸线，维持其自然状态和生物多样性。这包括保护海岸线上的植被和动物栖息地，减少人为干扰，防止海岸侵蚀和污染等问题。同时，规划设计也需要考虑到海洋经济发展的需求，合理利用海岸线资源，如开发海洋旅游、渔业、港口等，但这些开发活动必须在不破坏海岸线生态环境的前提下进行，以实现生态保护和经济发展的平衡。

5.2.2 在设计阶段，必须充分考虑海洋灾害的影响。这包括潮汐涨落、海浪冲击、海洋污染、海平面上升以及由此引发的洪水、侵蚀等问题。对于这些影响，应通过科学合理的设计来尽可能降低其对海岸线和人类活动的风险。例如，可以通过设置防洪堤、绿化带等设施来防止海洋灾害的影响，同时也可以采取预防性的管理措施，如定期监测海洋环境，及时应对可能发生的灾害。

5.3 滨河岸线

5.3.3 城市滨河岸线规划设计应达成多目标平衡：既要创建美观的城市景观，又要实现防洪和生态保护等功能。这需要合理的空间规划和设计，如设置防洪设施，保护和恢复沿岸生态，同时考虑到城市美学和公众空间的设计。因此，城市滨河岸线的规划设计应基于全面性和可持续性的原则，实现多功能的综合利用和长期的环境保护。

5.4 滨湖岸线

5.4.1 城市滨湖岸线规划设计需综合考虑美观、防洪、生态等多重功能。通过合理规划和设计，滨河岸线应成为城市的美丽风景线，同时满足防洪安全需求，维护生态环境健康。需采取生态设计手段，保护水生生物栖息地，限制开发强度，确保规划设计的科学性和可行性。

5.4.2 滨湖岸线的自然特征和发展需求，可将滨湖岸线划分为不

同功能区：保护区应重点保护湖泊的自然生态环境，限制开发强度，禁止不合理的使用和干扰；开发区应注重经济发展，合理规划岸线使用，促进水上活动和旅游发展；休闲区则应提供公众休闲空间，设置观景平台、游船码头等设施，同时加强安全管理，确保游客安全。每个功能区的使用和管理应遵循相关法规和规定，建立有效的管理制度，确保滨湖岸线的可持续发展。

5.4.3 滨湖岸线规划设计应制定严格的环境保护措施，以防止湖泊水质污染，保护湖泊生态系统，维护湖泊生物多样性。这需要采取一系列措施，如控制排污、加强水质监测、引入本地水生生物、限制外来物种引入等。同时，应注重生态驳岸、湿地等生态设计手段的应用，以实现湖泊生态系统的平衡和稳定。

5.4.4 滨湖岸线的基础设施应该包括水电供应、交通设施和废水处理设施等。水电供应是滨湖岸线发展的重要保障，能够满足居民和商业需求。交通设施包括道路、桥梁和公共交通，方便居民和游客的出行。废水处理设施能够有效处理岸线产生的废水，保护湖泊的水质和生态环境。这些基础设施的完善将为滨湖岸线的发展提供良好的条件。

5.4.5 在滨湖岸线的规划设计中，应该考虑到可能发生的自然灾害，如洪水、滑坡等。为此，需要设计相应的防灾设施，以提高防灾减灾能力。防洪设施可以包括堤坝、护岸和排水系统等，以应对潮汐涨落和暴雨等情况。对于可能发生的滑坡风险，可以采取地质加固和护坡等措施。此外，还可以在规划设计中考虑种植适宜的植被，以增加土壤的稳定性和水土保持能力。通过这些措施，可以有效降低自然灾害对滨湖岸线及周边地区的影响。

5.4.6 滨湖岸线的规划设计应充分考虑到可能发生的自然灾害，如洪水和滑坡等，以确保岸线的安全。设计过程中应当包括相应的防灾设施，如防洪堤防、护岸工程和排水系统等，以提高防灾减灾能力。此外，还应注意地质风险，采取适当的地质加固措施和护坡措施，以防止滑坡发生。综合考虑自然地理条件和环境特

点，规划设计应致力于减少自然灾害对滨湖岸线造成的潜在风险和损失。

6 道路交通

6.1 一般规定

6.1.1 滨水空间道路规划设计应遵循安全便捷的原则。即在道路设计中，应注重交通安全，确保道路的安全性和通行便捷性。例如，在设计中应合理设置交通信号灯、标线、标牌等交通设施，保障行人和车辆的交通安全。

滨水空间道路规划设计应尺度适宜。即根据滨水空间的规模和功能，合理确定道路的尺度和容量。例如，在滨水空间较小的区域，可以设置狭窄的步行道和自行车道，以减少车辆的通行，提升步行和骑行的便利性。

公交优先是滨水空间道路规划设计的原则之一。即在设计过程中，应优先考虑公共交通的需求和通行条件。例如，在道路设计中应设置公交专用道、公交站点等，提升公共交通的效率和便利性。

滨水空间道路规划设计还应注重步行友好的原则。即在设计中应优先考虑行人的需求和安全。例如，在道路设计中应设置人行道、过街设施等，提供便利和安全的步行环境。

6.1.4 通向水岸的步行道应保证宽度和绿化面积。步行道的宽度应能够容纳行人的通行需求，并提供足够的空间供人们休憩和活动。同时，应充分考虑绿化面积，增加植被的种植，提供绿色景观和舒适的环境。

通向水岸的步行道应与滨水公园、商业区等结合设计。步行道的设计应考虑与周边环境的协调和融合，与滨水公园、商业区等相连接，形成一个完整的空间系统。例如，可以设置与滨水公园相连的步行道，使人们可以顺畅地从公园进入水岸区域。

通向水岸的步行道还应兼具视觉廊道功能。步行道的设计应注重景观的设置和视觉效果营造，提供美丽的景色和愉悦的视觉体验。例如，可以设置景观节点、观景平台等，使人们可以欣赏到水岸风光和周边景观。

在行人密集地段，应适当拓宽通道宽度。当步行道经过行人密集的地段，如商业区、景点等，应根据实际情况适当拓宽通道宽度，以提供更宽敞的通行空间，以应对人流量较大的情况。这样可以确保行人的通行流畅和安全。

6.1.6 滨水空间内的主要道路规划设计应满足消防、救护等车辆的通达要求。在规划道路时，应考虑到急救车辆的紧急情况和行驶的特殊需求。道路宽度、弯道半径、路面质量等都应符合消防、救护车辆的要求，以确保它们能够快速通行并到达目的地。此外，应合理设置急救车辆通行的通道、停车位和转弯区域，确保它们在紧急情况下能够顺利运作。

6.2 公交系统

6.2.1 公交系统包括轨道交通、地面常规公交、水上公交等，应以提高滨水空间的可达性为基本原则。在设计公交系统时，应考虑滨水空间的地理特点和需求，合理规划线路和站点。轨道交通可以连接滨水空间与城市其他区域，提供高效、快速的交通服务。地面常规公交可以满足滨水空间内部的点对点出行需求，覆盖范围广泛。水上公交可以利用城市水域资源，提供独特的交通方式。

6.2.2 在选择公共交通形式时，应考虑到城市的发展规划、人口密度、出行需求和道路条件等因素。有轨电车适用于高密度区域和主干道，能够提供高效的通行服务。常规公交适用于覆盖范围广泛的区域，能够满足点对点的出行需求。选择公共交通形式后，还需要确定线路走向，使其能够覆盖重要的目的地和居民区，并提供便捷的换乘条件。运营组织方面，需要考虑到车辆调度、票价设定、乘客服务等因素，确保公共交通系统的高效运营。通过

综合考虑各种因素，可以建立起适应城市需求、高效运行的公共交通系统。

6.2.6 在设计客运码头时，应考虑到水上交通的需求和潜力，合理规划码头布局和设施设置。码头应具备船舶停靠、乘客候车、票务服务等功能，并提供舒适的候车环境和便捷的服务设施。同时，还应考虑到与其他交通模式的衔接，为乘客提供便捷的换乘条件。在实施过程中，需要整合现有的轮渡和码头资源，提高资源利用效率，减少浪费。

6.3 慢行系统

6.3.3 可采用绕行（绕行距离不应大于 300m）、慢行桥涵、下穿通渠等方式，通过下穿或横跨，确保慢行通道不受桥梁阻挡。加强滨水两岸的空间联系，增设慢行桥梁或在交通桥梁上单独设置慢行通道。

6.3.4 在规划和设计滨水空间慢行系统时，应考虑到两岸之间的连通性和便利性。过水汀步是一种低成本的方式，可以通过在城市水域中建设浮桥、栈道等设施，实现两岸之间的步行衔接。此外，还可以借用现有的市政道路，通过设置人行横道、人行天桥等方式，实现两岸之间的连通。在特殊情况下，如交通流量大、岸线间距离远等，还可以考虑新建人行桥，以提供更便捷的步行连接。

6.3.7 为确保慢行通道的安全性，路面设计应考虑防滑、减震和抗滑倒等因素。为提高行人的舒适度，路面设计应平坦、无凸起物，避免行人绊倒。为保证通道的耐久性，路面铺装材料应具有较高的抗压强度和耐久性，能够承受行人和自行车等交通工具的使用。透水沥青混凝土是一种能够有效排水的材料，能够减少雨水滞留和积水，提高通道的防滑性和可靠性。通过使用透水沥青混凝土等铺装材料，可以有效提高慢行通道的安全性、舒适性和耐久性，为行人和自行车提供更好的出行环境。

6.4 停车场（库）

6.4.1 滨江开放空间应努力提高公共交通服务水平，以发展公共交通为主要导向，控制小汽车出行服务，适度供给小汽车停车位。

7 建筑

7.1 一般规定

7.1.1 在更新保护的前提下，滨水建筑宜以局部更新、渐进式更新为主，优先考虑原有建筑自身的整治修缮。在延续历史文脉和保护特色风貌的基础上，将建筑初始功能和保护要求紧密结合，活化滨水特色建筑遗存，采用寓教于乐的方法增强其体验感，彰显其文化特征。

7.1.2 建筑与自然并不是相互孤立的，而是相互融合，互为依靠，建筑景观与节点的营造是人工与自然相结合的产物，具有调节人与环境关系的作用。滨水空间建筑景观与节点的营造需考虑空间环境的因素，建筑只有与自然环境相互协调，才能更好地融入环境当中，形成建筑与自然的共生与和谐，从而营造出更加宜人的环境。

7.1.3 滨水建筑的肌理应延续原有的环境，尺度与体量上应与环境相协调，文化上应强调地域特征、传承民族特色，风格、色彩与材质应与环境、其他建筑相统一。总之，滨水空间的建筑应基于地方特定的文化、地理与气候条件，既与整体相融合，又有所突破，强调个性特征，以自身固有的文化基础表现独特的风貌，成为环境的反映或延续。

7.1.4 滨水区域应强调空间的共享性，区域内的公共建筑更应体现开放性的特征，承载游客的行为与活动。同时应调节公共建筑与水面的关系，结合各类休闲设施，并与慢行系统有效衔接，为游客提供便捷的观赏路径，满足人们的亲水性心理。

7.1.5 建筑前区是指：公共建筑的入口区域，是由门、门洞、门廊、台阶、引道、庭院、

入口广场以及在此范围内的其他空间元素（铺地、绿篱、草坪、停车场等）组成的空间场所，既是建筑又是城市空间的一部分。

7.1.6 新建筑在建设要控制新建建筑的高度、体量和色彩，保持其与老建筑相协调。建筑材料的运用上可以与老建筑相呼应，达到新旧建筑的基本融合。例如新建筑在门窗比例、檐部、轮廓、底层等细部的建造设计中，直接引用既有老建筑的形式，以实现和老建筑的协调。同时可以吸取旧建筑形式中的艺术特征和精神实质，融入到新建筑之中加以表现，创造出与老建筑具有同样视觉效应的新建筑。

7.1.7 滨水区域内的建筑应注重场所特征的营造，加强城市水域环境与建筑的联系，突出滨水建筑的环境特征，引导和促进公共活动的进行，确保尽量多的建筑空间能够观赏到水景观。临水型建筑布置时应与水体保持安全距离，可设置亲水平台作为过渡空间，创造与自然相融合、易于亲近的滨水环境，在保障安全性的同时满足游客的观赏需求。

7.1.8 建筑密度和容积率的控制与建筑高度、水体的尺度相关，应综合建筑邻水面宽度、建筑间距统一考虑。滨水建筑群的建设强度、密度过高，会对水体和城市水域空间产生不良的影响，对生态环境带来一定程度的威胁，因此应划定一定的滨水建设区空间范围，对位于该范围内的建设进行强度控制，具体包括对其建设密度和容积率的控制等，确保滨水区相对合理的建设强度和人口密度，保护城市水域空间生态环境。

7.1.9 蓝线是规划的水陆用地的分界线，控制滨水建筑后退蓝线距离如同控制街道建筑后退红线同样重要。建筑后退蓝线距离与水体尺度、滨水地形地貌有密切关系，应满足滨水开敞空间、绿化、滨水活动组织的用地要求，要与建筑高度控制相协调，以达到舒适协调的空间尺度关系。

7.1.10 色彩是建筑表现的重要因素，两者相互依存，相辅相成。在城市环境和滨水环境中，建筑色彩作为重要因素均能够给整体

环境增添活力与氛围。依据滨水环境景观特征、建筑功能、周边环境等因素对滨水建筑色彩加以控制，能够更加强调环境的整体特征，突出滨水建筑的鲜明个性，体现色彩的敏感性，进而影响人们的视觉和精神感受。

7.1.11 滨水公共空间内新建、改建、扩建的公共建筑应提供展演、游览、社区、经营、运动五类服务。通过这五类服务相结合，能够推动完善滨水空间公共建筑的服务体系，满足游客不同的服务需求。

7.2 高度控制

7.2.1 滨水建筑高度的控制是为了能形成良好的空间尺度和优美的天际线，保证通向水面的视线不受阻隔，营造丰富的景观层次。水体尺度、景观视廊分析、天际线组织和标志性律筑布局作为滨水建筑高度控制的依据，通过引导建筑高度与水面的关系，形成视觉与观赏效果的双重心理感受，体现滨水空间的开敞性。

7.2.2 浙江省人民政府办公厅印发《浙江省大运河核心监控区国土空间管控通则》，对运河两岸建筑高度管控。滨水建筑高度控制的一般做法是以水体尺度与临岸建筑的 D/H 比值作为依据。一般认为 D/H 在 2~3 之间时，视觉感受较为舒适。建筑渐次升高幅度以河对岸河堤外坡脚为基点，升高视角不宜大于 18°。

7.2.3 历史建筑是城市滨水区域多元文化融合的产物，是滨水环境中最富有历史特色的场所之一，常常是城市的标志或象征，有着深厚的历史人文价值。在进行滨水空间规划建设时，首先是要控制新建建筑的高度和体量，以历史建筑为建设依据，以不妨碍历史建筑的视线走廊为原则合理建设。

7.2.4 针对港口作业的建筑物或构筑物，其高度的控制应视情况而定。当建（构）筑物影响到沿河视线廊道时应对其高度进行调整，减少对沿河视线廊道的影响。相反，当建（构）筑物未影响到沿河视线廊道时，可保留建（构）筑物的现状高度，但应调节

现有建（构）筑物的布局、色彩等，降低对滨水环境整体景观风貌的影响。

7.2.5 滨水景观具有通透性和层次性，为了滨水环境自然风貌的组织，滨水区的建筑群体布局不宜过于密集，容积率的控制要比一般地段低一些，避免损坏滨水自然环境的优势。建筑密度和容积率的控制应以建筑高度、水体的尺度、建筑邻水面宽度为依据，遵循低密度开发的建设原则。

在桥头、河口等重要的城市滨水节点处可布置具有代表性的高层建筑，形成视觉焦点，引导游人的视线聚集，有助于塑造具有地域特征的滨水空间形象，突出滨水空间的场所特征。

7.2.6 滨水空间内建筑体量过大时，会对河岸造成压迫感，不利于营造舒适、宜人的滨水空间。在滨水地段的建筑可适当考虑以少量高层为点缀，高、多、低层穿插结合，从而创造较丰富的景观轮廓。

滨水道路周围的建筑物或构筑物的体量布置应体现紧凑与疏朗相结合，尽量避免过大的面宽形成高墙而封闭滨水岸线，保持滨水与陆域间彼此眺望的视野。

7.2.7 在滨水区可以利用局部区域点缀高层建筑来加强滨水整体环境空间的形态特征，使之成为视觉焦点和空间构图中心；而其他区域采用则以多层或点式建筑表现水平伸展特点，使不同类型的建筑群相互叠加，强化滨水区域建筑的轮廓线，进而塑造出滨水空间建筑独特的天际线，丰富水体沿岸的景观。

7.3 视线控制

7.3.1 滨水区域建筑群界面控制总体上应表现出连续感，但对于建筑布局和形体设计应有意识的预留视觉空间，在重要的视廊区间应断开，防止形成封闭感很强的界面，确保靠近城市水域的建筑不阻挡其余建筑朝向城市水域的视线。运用巧妙的滨水空间设计手法和空间的穿插变化，确保靠近城市水域的建筑不阻挡其余

建筑朝向城市水域的视线。

7.3.2 城市水域空间是公共开放的空间，建筑界面的密度和形式应与城市整体的景观轮廓线相协调，在滨水区可适当降低建筑密度，注意滨水建筑与周围环境的融合，强化视觉的通透性。

7.3.3 地标性建筑能够反映区域的整体特征，展现城市风貌。对于滨水区域而言，可在适当的位置设置地标性建筑，往往可以形成滨水区的某种象征，在滨水区轮廓线的构成中起到重要作用。地标性建筑可以在体量、外立面、高度等方面表现出鲜明的个性，同时可与滨水空间设计手法相结合体现滨水建筑的形象特质。地标性建筑的布置应符合下列规定：

1 在对地标建筑进行高度控制时，应当充分预留地标性建筑的视线空间；

2 地标性建筑或构筑物的位置分布应达到人眼水平视 60° 内的视域，基本覆盖江对面沿岸区域；

3 应充分结合移步换景的设计手法，使游人在观光时，任意角度均能看到地标性建筑或构筑物；

4 地标性建筑或构筑物在高度、体型、外立面等方面，应突出不同建筑的形象特色。

7.3.4 间口率指的是建筑面宽与基地面宽的比率。一线临水界面的建筑布局应开敞通透，避免建设对景观遮挡严重的板式建筑，临水地块的建筑间口率应当控制在 70% 以下。建筑体量应腹地高、滨水低、逐级下降。

滨水区通透性可通过视觉走廊的控制来达到，并且通过控制间口率可以保证滨水区景观的通透性和层次感。高层建筑可用面积和视线分析等来控制，避免对景观遮挡严重的板式建筑，创造丰富有序的滨水轮廓线，多层次和连续性的外部形态。

8 设施

8.1 一般规定

8.1.1 滨水区域内的公共设施能够满足游客的基本需求。滨水公共设施的设计与更新应根据所处地段标志性城市风貌，符合滨水空间的整体风貌，可采取与传统或现代的样式、色彩、尺度等，体现滨水空间的地域文化特色。滨水空间内的各类设施的设置应符合滨水环境的整体风貌特征，其样式、色彩、尺度等应根据滨水空间的风格特征设计，强化设施的安全性和美观性。

8.1.2 滨水空间内的配套设施应遵循配套建设、方便使用、统筹开放、兼顾发展的原则进行配置，其布局应遵循集中和分散兼顾、独立和混合使用并重的原则。滨水开放空间内的配套设施包括管理服务设施、配套商业设施、便民服务设施、科普教育设施、安全保障设施、环境卫生设施、环境照明设施等。同时滨水开放空间配套设施的设置应与周边环境相结合，优先利用市政公共设施，更加完善滨水设施的服务功能。

8.1.3 各类公共空间内的配套设施的总量应与需求相匹配，设置时应充分考虑空间人口规模和建筑容量。

8.2 服务设施

8.2.1 滨水空间管理服务设施应结合滨水驿站设置，满足游客的多样化需求。一级驿站为公共空间服务中心，满足管理、综合服务、旅游接待等功能。二级驿站为公共空间服务站，满足售卖、租赁、休憩和解说展示等功能。在此基础上，滨水空间管理服务设施应具备信息咨询、电子信息公布等内容，完善服务设施的功能。

8.2.6 科普教育设施介绍了地理环境、名胜古迹、动植物种类、

保护措施等相关信息。这些内容可以帮助游客更好地了解和认识身处环境，同时也起到宣传和教育的作用。在滨水区域中，动植物科普标识覆盖应大于滨水区域内主要动植物种类数量的 50%，并应优先考虑儿童及青少年群体的需求。

8.2.7 滨水开放空间沿线应设置充足的座椅，座椅宜设置在向阳、避风处，夏季应有良好的遮阴。沿活动路径的矮墙、花池边沿、台阶等可设计成座椅形式。

8.3 标识系统

8.3.1 公园内道路长距离无路口或交叉口，应沿路设置位置标志和导向标志，最大间距不宜大于 150m；通向出入口、功能区、重要景点、服务设施的重要游览道路沿线应设置交通标识，标识间距宜小于 150m；公园出入口或各区域连接处应设置景点标识，无障碍设施周边应设置无障碍标识。

8.3.7 解说系统应包括多媒体、互动装置、仿真情景、沙盘模型、标本模型、解说牌示、出版物、导游解说词；解说系统设施宜视听结合。条件允许的公园宜开发智慧解说系统、自助解说系统等解说模式。

8.4 灯光照明

8.4.1 滨水开放空间的照明设施应具备保障空间内安全性的基础功能，能够在夜晚视线不畅的情况下保证游人活动的安全。针对不同等级的滨水空间可设置不同的灯光照明系统。夜景照明系统应控制光污染，做到节能环保，实现夜景照明可持续发展。

8.4.2 跑步道、骑行道、漫步道沿线作为滨水开放空间中人流量较为密集的场所，需要适当提高照明设施的亮度，其照明标准应与主路保持一致，保障游人夜间活动的安全。

8.4.3 绿色照明的理念已经成为顺应时代要求的照明设计趋势。在滨水空间照明规划设计中应该合理安排照明时间、照明亮度、

照明色彩、照明区域，选择绿色环保、高效节能的照明设施。在保证景观效果的前提下，考虑对植物及周边环境的影响，尽量避免过度设计而造成的生态环境负担。

8.4.5 灯光照明宜选取便于维护、寿命长、节能型的灯具。灯具在布置过程中，应该因地制宜，藏露合宜，并应尽量隐藏，营造见光不见灯的效果。暴露在游客视野里的灯具需要同时兼顾日景和夜景的景观效果，造型要与周边环境的风格、形式相互协调。

8.5 环卫设施

8.5.1 滨水开放空间内的环卫设施主要包括公厕、垃圾箱。

8.5.2 公厕是滨水开放空间中基本的服务设施，厕所的规划布置应符合游人的需求。

8.6 智能设施

8.6.1 通过智能网络对空间内的地理事物、自然环境、基础设施和服务设施进行全面、透彻、及时的感知，将区域内的资源进行整合，实现区域智能一体化。

8.6.2 滨水空间设施智能化可提高游客的游憩质量，提高设施的服务水平，增强滨水空间体验感。可借助智慧跑道、智能地面投影等设施，提升景观互动性与游客活力。

8.6.3 滨水空间设施智能化对游客、老年人、特殊疾病患者等弱势群体的健康、安全以及观赏体验有利：

1 为游人提供智能且健康的滨水空间慢行体验是滨水空间智能化设计的一部分，有利于引导滨水空间走向智能化、健康化，提高游客的运动质量，提升设施的服务水平。

2 通过高科技技术能够增强游客的体验感，滨水空间设计要鼓励提供智能体验，在活动场地中运用三维全景实景增强现实技术、三维建模仿真技术、360° 实景照片或视频等技术建成数字虚拟活动场地，实现智能体验。

3 智能紧急呼叫设施能够帮助老年人、特殊疾病患者等弱势群体公平地享受滨水空间，深化空间的开放性，进一步保障弱势群体的活动安全。智能紧急呼叫设施可与其他空间设施相结合布置，比如可以在智慧公厕中加入一键呼叫系统，实现服务设施的相互衔接。

4 滨水空间的水务管理可采用先进信息技术手段建构水务智慧管理平台，实时监测和监控河湖水质、水量等信息及工程运行、管理等状况，并及时进行信息传输、数据处理、问题剖析；同时实时监控水文信息以及地质信息等数据、降低预警平台信息传递时延，提高灾害信息传输及处理效率。

8.7 安全设施

8.7.1 现行国家标准《公园设计规范》GB 51192-2016 中规定：游人正常活动范围边缘临空高差大于 1m 处，均设护栏设施，其高度应大于 1.05m；高差较大处可适当提高，但不宜大于 1.2m。现行国家标准《民用建筑设计通则》GB 50352-2005 中规定：临空高度在 24m 以下时，栏杆高度不应低于 1.05m，临空高度在 24m 及 24m 以上时，栏杆高度不应低于 1.10m。参考以上规定，安全防护性栏杆的高度设置为大于 1.05m 是比较合理的。

8.7.2 设施包括救生爬梯 1 座及救生圈和救生绳 1 套，遇亲水平台或沿岸下江梯级时，救生圈和救生绳加装 2 套，遇港口陆域时，应在港口陆域堤岸处加装 1 套（座）救生爬梯、救生圈和救生绳。有条件时应将救生设施安装在滨水空间内应沿堤岸线在栏杆或岸线位置，平均每 100m 设置紧急救生设施。公安视频监控范围内。对于滨水区域内存在安全隐患的场所应设置安全警示标识，提醒游客注意安全。

8.7.3 滨江开放空间采用后退的方法布置防汛墙（堤）时，平时时一二级挡墙间为绿化用地，高水位时为城市水域，考虑到滨江空间水岸衔接、功能复合需求，统筹核算水面绿及绿地指标，该

部分用地性质为绿地，但可计入水面绿。

8.8 无障碍设施

8.8.2 滨水空间作为城市开放空间应加强其开放性和共享性。在滨水空间规划设计中要遵循以人文本的原则，服务设施的设置需考虑到不同人群的特性需求。鼓励为老人、儿童、残疾人等弱势群体，提供足量的、可达性高、使用方便的设施。在细节之处体现人文关怀，保证设施的共享性和公共性。