

新上海崛起的重要篇章

——记外滩交通综合改造工程

柳 民

一、人们惊呼：上海的外滩太拥挤了

外滩具有诱人的风采。然而外滩和整个都市一样，也走进了人满为患、交通拥挤的怪圈。

对此首先有所感受的大概是上下班的上海市民们。他们惊奇地发现，公共汽车走过外滩就如老牛踱步，蹒跚而行。骑自行车的更感困惑，好多路口不能通行。

至于节日之夜的外滩，游客摩肩接踵，险象环生。

外滩不可置疑是上海市区的一个特殊的交通地段。

外滩处于市区交通蜂腰的南缘，是市区南北向主干道之一，具有极高的交通特性，同时它又处于市中心商业区域内。中山东一路以西，西藏路以东，延安东路以北并与北京路形成了上海最繁华的“中心商业区”，兼有上海政治行政、商业和娱乐的综合功能，是上海最强的交通吸引点。

上海市区的交通矛盾众所共知。其原因主要就是供需的严重失调，包括用地不足、布局不良、手段单一、系统不全、标准不高和管理不善等，目前中心城道路总长 1140 公里，人均占有道路面积仅 2 平方米，只及天津市的一半和北京市的三分之一道路基础设施跟不上车辆增长速度，使交通条件日益恶化。

外滩沿线宽窄不一，沿江设有防汛墙，绿化带、余下部分作为交通要冲，有的混凝土路面使用年限已到，剥落、断裂，错白等现象多次出现。

据 1989 年 3 月的观测资料，路段高峰小时流量已过 2380 辆。吴淞路闸桥建成之后，车辆延误有所缓解，但日交通量仍达 35794 辆，路段高峰小时仍达 2864 辆。广东路至延安东路段平均行程车速只有 17.24 公里 / 小时。高峰时间，北京东路交叉口由南向北过吴淞路闸桥车道的车辆，排队长度竟然达到 193 米，车辆受阻率为 70.5%，已排过南京路以南了。

车辆交通的特征是客货并重。货运车以过境为主，主要来自沪东地区。客运车则因外滩是市级机关办公集中地，很大一部分车流以外滩为终点，因而大量停车，又使外滩用地矛盾加剧。目前外滩中央分隔带停车位大约有 240 个，其余则靠停放在建筑物周围道路。

行人交通也是外滩的一大特色。据观测，外滩集散的人流主要由三部分组成，一是公交集散人流，包括换乘和就地上下班的人员，每天达 80 万人次；二是延安东路东端的陆延线轮渡，现有两个码头同时停泊两艘船，高峰时间对江有六条渡船载客，每艘载客 1000 人的渡船同时开航，每天过江客流量达到 10 万人次以上，三是到外滩游览观光的中外宾客，每天也达十几万人次。因此，外滩总的行人流量已大大超过 100 万人次。这些人流不仅量大，而且秩序很乱，横穿马路现象甚为严重。沿线仅有

的一座人行天桥—延安东路人行天桥只能起到一些缓解轮渡客流的需要。穿越客流严重干扰了路段车辆交通，且增加了不安全因素。

有些地段还是机动车道和非机动车道混行，交通更显复杂困难。交叉路口常会造成一些交通纠纷，甚至交通事故。

公交现状问题也令有关部门和领导伤透脑筋。经过外滩地区的公交线路毫无疑问列上海所有道路之冠。

十余条公交线路包括全日线、高峰线和康华公司的车辆，附近的四川路、汉口路、九江路、延安东路等还有近十条线路，数十个车站。

根据 1991 年 6 月 12 日现场实测，经过中山东路的公交车辆有 3056 班次，高峰小时平均每小时达 361 班次，公交车的运营速度却只有 13.7 公里 / 小时。

目前上海公交普遍存在过于拥挤和低运营建设的超负荷状态，过分拥挤和低运营大大降低了公交的服务水平，而落后的服务水平又迫使大量公交乘客转入了自行车大军的行列，大量的自行车流又导致了公交运营速度的进一步恶化，造成了恶性循环。

有关部门预测，按自前上海机动车辆拥有量年平均增长率和每年每辆车的平均里程将有所减少等因素，到 1995 年，外滩道路的平均 12 小时的交通量将达到 20249 辆；2000 年为 33937 辆；2020 年为 33569 辆。2000 年前交通量增长为 10.90%，2001 年至 2020 年交通量增长率为 0.05%。2000 年以后交通量出现了负增长，主要是因为上海市内环线及成都路交架等城市干道网形成后，使外滩过境交通得以分流。

还必须提及的是，由于以前迁建工作存在着不彻底现象，所以在延安东路以北保留着几个码头区，这些码头占用岸线本身并不长，但因为浮码头存在，停靠舰船较多，占用水面量仍很大，几乎占 50%，仍然严重影响了环境质量。

外滩面临种种难堪的局面。

外滩，是上海人心中的一块美好的土地，然而，它正被现代城市病所困扰了！

外滩面临一场新的挑战！

二. 外滩新蓝图，是如何构绘的

对于外滩的种种美好设想，在许多上海人心间从来没有消失过。人们对外滩寄予了美好的希冀。

曾经有位青年这样说过：外滩应该成为上海最美丽的地方，要拓宽车道，也要布设更佳景点。

很多年轻人都有这种愿望。周日，朗朗月色下的外滩，留下了他们热恋的足迹。

愿望也是属于一千多万上海市民的。

早在本世纪五十年代，上海市人民政府就广泛听取群众意见，着手进行外滩道路的改造方案研究。上海城市规划设计院先后做过五次方案的比较。

党的十一届三中全会之后，改革开放的春风使外滩有了很大变化。从而使外滩地区交通和道路的改建摆上了市府的议事日程。

1986年10月，国务院在批复《上海市城市总体规划方案》中明确指出：“外滩一带的建筑物是上海城市的主要景观之一，将加以保护和完善。”

外滩不仅属于上海，也属于全中国。外滩的综合改造应该寻找一条切合实际的道路。

1987年12月，结合外滩防汛墙改造外移，上海市政工程设计院提出了《外滩防汛墙综合改造的报告》，研究范围为外白渡桥至新开河，长约1.6公里。

1989年5月，市规划院又提出了《外滩中山东一路市政，交通综合规划方案》报送市建委，提出了防汛墙外移建设小箱廊供停车之用以及建筑半高架道路的方案。这是几十年外滩改造设想较为具体的一个方案，引起了有关部门的关注。

1989年，上海市人民政府为取得世界银行对上海城市交通项目的贷款，开展了上海市南北交通走廊预算可行性研究，范围为南起南浦大桥经中山南路、中山东二路、中山东一路、吴淞路、四平路，北至四平路大连路交叉口，全长约11公里，该项目由市规划院与世界银行委派的咨询机构法国BCEOM公司负责。上海有关设计单位也派员参加。其间，法方专家对在外滩建造半高架道路持反对意见，并且提出了一个“大厢廊”方案。该方案和用防汛墙外移获得的空间，建造一个四车道的“大厢廊”，以供过境车辆通行。同时，世界银行的贷款项目中另一个课题，市中心区的交通管理“T.M.c”项目研究组美国巴顿·阿希曼公司的咨询专家，对外滩地面道路的横断面提出了开辟公交专用道的建议。英雄所见略同。他们与南北走廊研究组不谋而合。

1990年6月，市规划院又会同市政设计院，城建设计院提出了“南北交通走廊中山东一路外滩道路交通规划修正方案报告”，其中提出了三个方案：一是箱式道路修正方案；二是半高架道路修正方案；三是地面道路修正方案。

1990年7月，市建委科技委对“修正方案报告”进行了专门评议。

1990年9月，市规划设计院正式上报了《外滩防汛墙外移综合改造工程环境规划》。

同年10月，市建委批复，原则同意外滩防汛墙外移留出空间，采用“小厢廊”作停车库的方案，外滩道路按平面交通组织，并保留中山东一路规划建设立体交通的可能。

至此，外滩综合改造的蓝图基本绘就。外滩迎来了又一次新生的曙光。

1991年5月，吴淞路闸桥工地彩旗飘扬，锣鼓喧天。这一年的市府实事工程，吴淞路闸桥创竣工首例，也为外滩改造工程打响了第一炮。

上任不久的黄菊市长在通车典礼上指出：“吴淞路闸桥工程建成以后，将接着进行与之相配套的吴淞路拓宽工程和外滩交通综合改造工程……。”消息不胫而走，外滩改造成了上海人的又一个热门话题。

外滩交通综合改造工程正式被列为“八五”期间的上海市十项骨干工程之一。上海市民梦寐以求的愿望会逐步实现，外滩将变得更加美丽动人。

三、外滩的辉煌明天

外滩的特殊性质和功能决定了外滩改造的基本内容。

城市应具有“生产、生活、交通和休憩”的四大功能。外滩改造自然也应充分体现这一思想。因此，外滩的改造原则是反复考虑后拟定的。那就是将交通需要与实际可能相结合，近期与远期相结合，道路与景观相结合，提高方案的合理性与优良程度，并体现“公交优先”的原则。

全部综合改造工程包括外滩防汛墙外移、外滩地区道路拓宽改建工程、外滩地区绿化景点在内的工程建设。防汛墙将达“千年一遇”防汛标准，外滩地区道路将拓宽增加百分之七十以上。工程总投资近期将达到 38000 万元人民币左右。

外滩道路改造是整个市区南北走廊的一部分，近期地面道路设计车速为 40 公里 / 小时。道路总长度为 3.47 公里（从北京东路至董家渡路），为城市主干道，沿线设有人行地道三座，车行地道一座，人行天桥一座，改建人行天桥一座。

届时，中山东一路、中山东二路、中山南路将拓宽至 35 米到 50 米，北京东路至新开河路为 8 至 10 个机动车车道，开辟公交专用车道。为提高道路通行能力，行人过街主要采用地下通道进行。

黄浦公园至新开河全长 1356 米的岸线将分别向外移 6 米至 40 余米，全部码头都必须搬迁。

外移的防汛墙采用“小厢廊”结构，即建成高 6.9 米，宽 15.4 米的厢廊。外侧用于防汛，厢内作停车库，内设 305 个车位，并有 5 个出入口，采用平面和地道通行相结合的方式进出。防汛墙上部平台用于绿化，使绿化面积增加 4000 余平方米。

绿化景点工程是工程中画龙点睛的部分。有关单位将充分利用防汛墙外移的平台及外挑平台种植绿化，开辟游憩场所，改建后的绿化景点工程面积包括游憩场所比原有的绿化游憩面积增加百分之七十。

在绿化方面力争别出心裁，利用瀑布形式打出时间的世界钟将矗立在外滩上，与老海关钟交相辉映。百花园也将充满迷人的韵味。点缀其间的雕塑小品使外滩锦上添花，成为游客留影逗留之处。

至于其它有关设施和色彩都力求与外滩原有风格相谐调，又体现出现代都市特有的风味。

毫无疑问，外滩明天将是十分美好的。上海市民和中外宾客尽可以在外滩“胜似闲庭信步”，观光游览，谈情说爱，享受大上海都市的润泽。

四、艰难的起步

蓝图是诱人的，未来是诱人的。但实施起来却并不是那么容易。

拆迁量是大的，包括浮动码头和沿岸餐厅等，都毫无遗留地要在动工之前搬移。据了解，沿线的水上码头就达 31 个，市轮渡等的搬迁牵一发而动全身，很不容易。还有 31 棵百年老树，究竟如何搬迁，公说公理，婆说婆理。屹立于延安东路以南的水文塔，是具有历史性意义的，必须予以保留，但无疑也加剧了道路拓宽的困难。

地下管线也是复杂的。外滩道路的地下管线年代已久，种类繁多，资料又不全，这就好比医生要给病人做血管、神经类的手术，丝毫懈怠不得，差错不得。施工困难可想而知了。

还有交通组织问题，施工时的交通组织将成为至关重要的一个问题。这么多必须由外滩通行上下班的市民如何安排，是市有关部门最为伤透脑筋的事了。任何一种交通组织方案都不可能尽善尽美，市民的理解、谅解、支持和参与，显得相当重要。

还有其它许许多多的问题，限于篇幅，这里难以一一尽述。

然而工程的进度表都已决定：1991年10月正式动工，1992年汛期前完成黄浦公园至延安东路的生活岸线；1992年下半年实施延安东路至新开河码头岸线段，于1993年底完成。外滩道路改建工程、绿化景点工程，陆延线轮渡站南移工程与防汛墙外移工程交叉进行，1993年底将全部建成。

任务是相当艰难的。

任务必须完成。

时不我待。广大建设者已经投入了这一战役之中。

据悉，外滩综合改造工程的前期工作已于1991年4月拉开了序幕，目前31个水上码头都已搬迁了，防汛墙外移工程已经正式打响。

外滩，正在经历着一场深刻的变革。

改革将赋予外滩以崭新的生命。

外滩的改造，是上海大都市新崛起的重要一步。这是一位工程师说的，也是一句再也恰当不过的评价了！

外滩，将变得更加美丽动人！