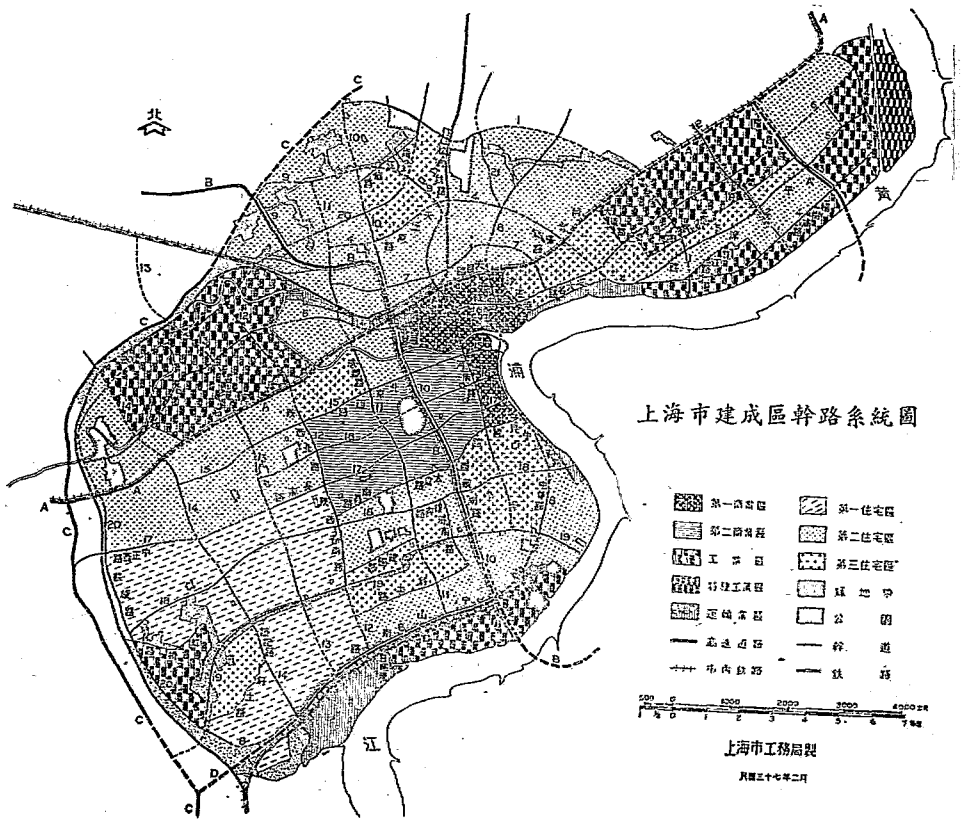


中華民國三十七年六月

上海市建成區幹路系統計劃說明書

上海市工務局印



上海市建成區幹路系統圖

- | | |
|-------|-------|
| 第一商業區 | 第一住宅區 |
| 第二商業區 | 第二住宅區 |
| 工業區 | 第三住宅區 |
| 特種工業區 | 綠地帶 |
| 運輸業區 | 公園 |
| 高速公路 | 幹道 |
| 市內鐵路 | 鐵路 |



上海市工務局製

民國二十七年二月

上海市建成區幹路系統計劃說明書

機器腳踏車	二, 四〇三	送貨三輪車	七, 七三八
機器腳踏車	六, 二八六	獨輪車	七, 七一
自用三輪車	五, 〇六一	貨車	二, 一四二
出租三輪車	九, 七二五		
出租三輪車	四, 九二五		
自出三輪車	一, 四九三		
自出三輪車	一, 九三三		
合計	一〇, 五九一輛		

本市既為全國之最大港口，以工商業為其經濟基礎，一切原料半製成品之運輸量，當較客運為大，且工業發達，則製造之專業愈精，半製成品之運輸，必更繁重，運輸之影響生產亦更巨，故如何謀貨物迅速而經濟之運輸，更屬道路系統計劃急待解決之問題。

由此可見輕型客運車輛，佔全部客運車輛之絕對多數，康威願問圍在滬時，當估計在最繁忙之鐘點，所有公共汽車及電車完全擠足之時，如以人力車三輪車完全計入，每車一輛，平均祇載客〇.八人，平時每輛尚不到〇.八人，此為本市現在客運方法最不經濟之點，務必力予改進者，加以接通上海公路之修築改善由外埠到達或經過本市之車輛勢必增加。故欲減輕目前交通阻塞之程度，及吸收將來增加之客貨運量，本市中區之道路系統自非有適當之改良不可，本計劃即所以從道路之設計着手，使客貨運輸均能達到迅速經濟及舒適之目的。

(一) 現有道路系統之缺點

過去行政系統之分野，各項設施類皆各行其是，缺少整個計劃，道路系統自無例外，而有今日支離不一之現象，茲列舉其缺點如下：

- 一、城市交通中心 上海現有各大幹路，幾皆集中於中心區，自江灣吳淞楊樹浦閘北等區之交通，皆由四川北路河南北路及楊樹浦路三幹線而入中區，滬東與滬西之間，除經過城市中心外，即無法相通，若在中心區以外，另有道路，此等交通，本無行經中心區之必要，乃以前未闢及此，實為促使中心區交通擁擠之主因。
- 二、四面受封鎖之城市中心 本市市中心區四面皆受封鎖，東臨黃浦江，乃為一天然屏障，所有東西向之道路，皆至外灘為止，西阻於跑馬廳，所有交通祇有通入西藏路，蘇州河橫互其北，僅有少數狹隘之橋樑，實不足以疏導南北兩岸之交通，西藏路橋以北，且入小巷之障，而南市除一環路以外，別無他路可通，因此所有車輛，祇得集中於極少數道路上，如南京路中正路及北京路等，交通之擁擠阻塞自不可免。
- 三、東西向道路過少 南北道路，既因舊雨「租界」與南市閘北道路之分裂，使南市閘北與黃浦老閘靜安各區間缺少連繫，而東西向之路線，應為全市之幹線道路，更為重要，但現除三數道路以外，餘皆不能通行，上海現有道路系統之缺點，可見圖一末頁附圖。

四、土地混合使用 現有建成區土地混合使用，為造成交通阻礙之另一重要原因，其詳情已於建成區暫行區劃計劃說明中見之，各種車輛混雜一處之結果，使所有車輛皆不能暢通，又如商店街道與交通街道不分區別，致商店皆面對交通繁重之街道，在世界其他大都市此已成爲陳舊之設計。

五、瓶頸街道 本市現有多數幹線道路，幾皆有「瓶頸」存在，此類「瓶頸」，皆由不顧大眾利益之少數房地產主所造成，如南京路北京路四川路等處之瓶頸，實早應拆除，方不致使整個上海社會至今猶蒙其害。

六、道路交叉過多 南市虹口閘北及滬西一帶，因建築地段過小，造成無數交叉點，不但使土地劃分不經濟，且足以阻礙交通，使車輛時時行，行駛之速度乃減至最小限度。

七、交叉點設計之不良，道路交叉點如設計週全，可以加速車輛行駛速度，現有道路系統，雖曾有少數交叉點之設計，以便車輛轉向不受阻礙，但此項嘗試皆屬失敗，現有交叉點幾大多採用簡單之直向式，實為減低交通速度之另一原因，八、人行道過狹 以前華中一帶，極少馬路之車輛，故街道劃分為人行道及車馬道，在我國尚為時未久，本市街道竟沿襲舊規，至今尚有多處無人行道之設置，而數主要街道之有人行道者，又均嫌過狹，使行人不得不走入車道，車輛安得暢行，且增加肇事之機會。

九、車輛之種類太多 本市交通車輛種類之繁雜，為全世界所稀有，各種車輛之種類及數目，可見表一。以上海現有之人口，大型及中型之乘客車輛，實屬過少，康威爾開團報告書中曾提及雖在最擁擠之時間，乘用公共車輛者，僅佔全數百分之三十七，實則新式之大型公用車輛，如公共汽車電車無軌電車等較小型乘客車輛，經濟有效得多，載重卡車之輸運貨物，亦自較人力拖拉之塌車為利便迅速，但由於本市特殊經濟狀況所產生之人力客貨車輛，竟佔據全部運輸之極大比例，既足以妨礙大型車輛之發達，並使機動車不能發揮效能，蒙其害者不僅止於交通問題而已，整個社會之經濟發展，亦間接或直接受其挫礙。

十、車輛速度之不等 本市道路已甚狹隘，更因車輛之種類太多，各種速度不等之車輛混雜行駛，自更增交通之困難，賴交通警察之管制，終屬事倍功半，蓋以十八種不同速度之車輛行駛於同一狹小之街道上，混亂殆為必然之結果。據統計本市現有十二種不同速度之車輛，慢速車輛常阻礙快速車輛，因此一慢即生阻塞，一快即生碰撞。（見 Halsey "Traffic Accidents & Congestion"）

十一、停車 曾有人根據人道及交通立場，主張禁絕人力車及三輪車，但因其根本問題，在我國經濟制度之落伍，本市工商業皆至今仍以小規模者為主，如一旦禁絕人力車及三輪車，不但大批勞工將遺失業者，同時使一般工商業之運輸發生困難，故人力車及三輪車之禁絕，且為一嚴重之社會問題，就交通立場言，祇能利用良好之道路設計，以盡量減少此類車輛影響機動車效能之程度，於是助長公共客運及大型貨運之發達，而促使其自然淘汰。

十二、停車 路邊停車，為促成上海交通困難之又一主因，過去不考慮預留停車場之位置，房屋建築面積，常佔基地面積百分之一百，特別在商業區中簡直毫無空地，現在除外灘路中心可停車約四百輛及河南路福州路口市政府之小停車場外，其餘車輛，大多停放於公共道路上，甚至運貨卡車亦均於路邊裝卸貨物，使道路寬度更感不足，交通亦更為阻塞。

上海市建成區幹路系統計劃說明書

上海市建成區幹路系統計劃說明書

四

十二、兼道路為車站 電車及公共汽車，因缺乏適當之空地，故不得不利用道路之一部份為車站，使本頗狹隘之街道，更易阻塞，如靜安寺提籃橋外灘等處皆是，最惡劣者為外灘一帶之輪埠站，因輪船與卡車多於外灘轉運貨物，使市中心區各道路之荷負更重，十五年前之外灘，尚為一片綠地，而今則為一坵汚亂雜之船埠，使人一入上海之門戶，即留下極惡劣之印象，十五年以前上海之進出口貿易十倍於今，而並未由此情形，吾人能不力謀補牢之策乎。

(三) 新計劃道路系統

歸納以上十二缺點，可分為二大原因，一至八為道路本身設計之不善，九至十二為使用上所引起的不良結果，在未來之二十五年內，交通量既將大形增加，新計劃之實施必需從一新觀點入手。

過去都市計劃家，對交通阻塞之補救辦法，多以放寬現有道路為唯一方法，但此種放寬辦法，僅能收效一時，且往往得不償失，如上海交通混亂主因之一，在各種不等速度之車輛混雜行駛，則僅放寬現有道路，仍不能解決其問題，道路太寬，行人過路，易生危險，小型車輛之碰撞機會亦將增加，故放寬道路之結果，並不足使交通之速度運量，有何增加，且所費不貲，在此房荒嚴重社會貧困之際，放寬計劃，似尤難進展。

上海市都市計劃總圖新設計二種新型道路，此種新型道路，不但能行駛高速車輛，且能增加交通運量，實為解決上海交通問題最經濟有效之方法。

此二種新型道路為：

一、高速道路系統（高速道路即都市計劃委員會以前各報告內所稱之「幹道」(Aerial Road) 幹路即所稱之「次幹道」或「輔助幹道」(Sub-arterial Road)

二、幹路系統

高速道路系統之設計，乃以行駛公共汽車貨車及自用機動車為主，公共客運，可用高速長途公共汽車或電氣火車（或用柴油火車）。

高速道路及幹路之設計，當符合下列條件：

一、較同樣闊度之普通道路建築及維持費低廉，但容量及效率較高，在幹路中劃分機動車與非機動車之行駛路線，以適應上海之特殊條件，而不影響車速及運量。

二、不必普通放寬路面而徵收路旁土地並影響路旁之建築。

三、永久保持設計時之運量，俾足適應未來需要。

四、增加運量及車速而減免肇事。

五、幫助發展都市之成長，使交通之起迄地點，有直捷之通道幹路，並將為中間單位之分界線。

上海因下水位過高，故不宜建築地下車道，分層交通之高架車道，似為比較經濟之解決方法，因其不受狹慢車輛之影響，各種車輛可以儘量利用其最經濟之速度行駛。

高速道路內電氣鐵道與汽車道分道行駛，汽車道為十二呎闊之雙車道，往來二條高速道路全闊二十三公尺，惟於交叉處及進路處，固須與其他高速道路或幹路用斜道連繫，應略加闊。

高速道路及幹路建成以後，其餘現存道路之功能，將退居為地方道路，僅供中間單位內交通之用，運量自屬有限，故住宅區內之道路，最小闊度三公呎，城中區之商業及商店區內之道路，應為四車道。

(四) 計劃中之高速道路

高速道路路綫之設計，根據下列目標：

(一) 所有新市區與中區間之主要交通，由高速道路擔任之。

(二) 「中區」作為車輛轉換之樞紐所在。

(三) 過路車輛不必經過擁擠之商業區。

計劃中本市之高速道路系統，與美國之高速公路不同，美國公路之目的，在便利私人汽車之行駛，而本市高速道路之設計，乃以應付公共客運及工業貨運為主要目的，中區各高速道路及幹路路綫可詳見封面後附圖及下節說明。

此等高速道路，在中區為高架路綫，與其他交通不相干涉，且來往二綫之間，有一分界帶相隔，高速道路內祇准行駛機動車輛，與可在交叉點處以斜道上下相連。

此項高速道路，既係分層交叉，路面平寬，故不論汽車卡車或電車皆可通行無阻，安全速駛，其最大速度，預期可達每小時九十至一百公里。

(五) 幹路系統

高速道路為連接大上海市內各新市區與中區及各公路間之直達路綫，幹路為各區內與區間之主要通路，一區內之幹路與他區內之幹路系統可各自獨立。

幹路之距離較短，車速亦較緩，在全市人力車輛不能通行禁絕以前，幹路內得同時行駛各機動車非機動車及行人，但為求行駛於幹路內之機動車輛，有較高之速度起見，乃將幹路劃分成快車道與慢車道（或稱便車道 *Service Road*）二種，如能另加一條自行車道，自更合理理想，以隔離駛速不等之車輛混雜一處，快車道上不准停車，公共汽車可停於特設之三、五公尺深之路凹內，幹路之交叉點可應用圓場交叉法，自用汽車之駛入或停放，必須經過慢車道鄰近地段之支路，不能直接穿過快車道，必須先經過慢車道，然後於圓場交叉點處進入快車道，如兩交叉點距離過長，得另設若干中間進口處。

市區內之幹路，形成一蛛網型之圖案，於商業區中為長方形或可成其他形狀，即分市區為若干中間單位，各中間單位內分為若干鄰里單位，如此，則車輛不必經過中間或鄰里單位之內而直達目的地。

新道路系統完成以後，車輛行駛速度，當可大事增加，約每小時四十公里，市民工作往返，自必大為便利，茲就南市至楊樹浦工業區之全部行程時間，舉例計算如下。

上海市建成區幹路系統計劃說明書

上海市建成區幹路系統計劃說明書

自家走至公共汽車站	七分
等車(平均五分鐘一班)	三分
途中(十一公里平行每小時四十公里)	十六.五分
自車站至工廠	五分
合計	三十一.五分

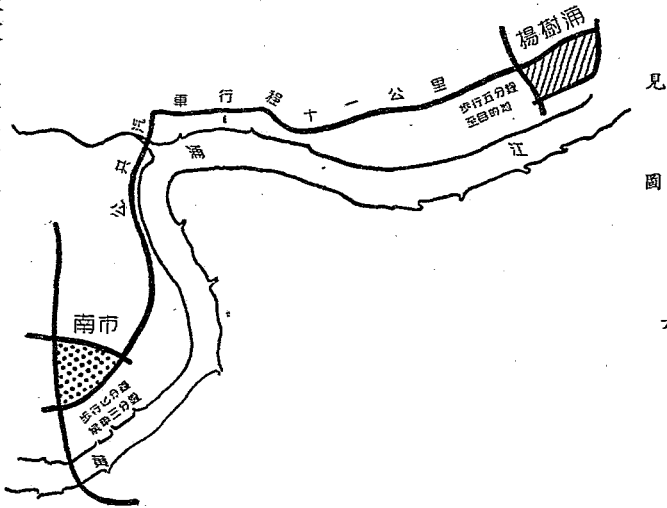
即以中區二端間最長之距離為十八公里計，全部行程時間，亦祇需四十二分鐘，如從現有西區至城中區，則僅需二十二分鐘，不但客運如此，貨運如原料半製成品消費品等亦同樣可得經濟而迅速之運輸，由此可知新道路系統，不但可以縮短時間，而且可以節省金錢，可謂一合乎理想之道路系統。

(六) 建成區新幹路系統之計劃路綫

高速道路

第一高速道路(A綫)，自吳淞新港區按原有單工路方向至引翔港折西成為計劃「建成區」之新界，與現有周家嘴路西段即接後開始為高架路，過沙涇港後，沿武進路至北站外緣之天目路，再漸下降至新聯合車站入口，而達地平面，在西藏路之交又點處穿入B綫之下，兩者用環路連接，在西藏路以西再行上丹至五·五公尺，至開北沿長安路跨蘇州河再沿普陀工業區之南界及長甯路而達計劃中北新滙青浦間之公路，過中山路向西以後，即完全為地平面高度，全綫均可行電氣火車，故間度可趨一致，但在地面時，尤其在綠地帶可有較闊之路肩。

第二高速道路(B綫)，連接京滬國道及滬太公路，於滬太路新幹路之交又點隨滬太公路南下，途中華新路東折至宋公園路，復轉向南越鐵路後，沿西藏北路西藏中路西藏南路而達黃浦江渡口，以上均為高架快速道，電氣鐵路自浦東接至本綫，置於全路之中，闊七公尺，兩旁為快車道，在大統路之西，電氣鐵道即離開幹道而依照目前之京滬鐵路綫行駛，高架快速道路之總間度約為二十三公尺，中山路以北一段，因無火車道可減至十七或二十公尺。



第三高速公路(C綫)與(A綫)同自吳淞新港出發，沿新港出發沿浙江灣區之東並為中區之北界，在京滬鐵路之南與中山路相連接，沿中山路至龍華而接滬杭國道，本綫全部環繞建成區，故無須高架，唯一之高架地點，為跨越鐵路之一號橋處，全綫並無電氣火車，故有二公尺半之路肩，總寬二十公尺之四車道已足用，六車道則總寬亦僅需二十七公尺。

D1綫高速公路為C綫之支綫，從龍華開始依幹路(S)綫至新南站而入高速公路(B)綫，全長僅六公里，為中部商業區滬杭國道及龍華飛機場間之主要交通綫。

以上(A)(B)(C)三高速公路之交又點，祇有三處，新聯合車站前(A)(B)綫之交又點，可無問題，蓋二路位於不同平面而用環路聯繫，其他兩個交又點，位於綠地帶，可有足夠地位以作完備之設計，高速公路絕不與他路平交，僅有限之數處擬連幹路，通運率之一致與否，對高速公路影響極大。

非機動車及行人，在高速道路上絕對不准通行，此為設計時之基本假定，必須完全遵守否則整個計劃將遭破壞，全中區祇僅有三高速公路，故此種限制自非不合理者。

幹路系統

幹路系統，雖亦為快速交通而設計，但為都市之經濟着想，不得不暫時保留一部份非機動車之存在，幹路有分隔之機動車道及非機動車道，但於交又點處兩種車輛混合通運時，不免影響道路效率，但吾人堅信非機動車道僅為一時權宜之處置，將來原始式之交通工具，勢必淘汰，當即可改為機動車道。

建成區共有幹路二十一綫：

1 綫從許昌路黃浦江邊開始，沿許昌路達高速公路(A)綫，西北折經徐家橋蔣家宅，本路在高速公路(A)綫及(C)綫間之一段，成為中區之邊界，設計此綫主要目的，為連接楊樹浦工業區，及高速公路系統，客運亦頗繁重，蓋本綫連接至浦東之渡口，全綫所經公私綠地帶數處，故又不難造成一風景美妙之道路，且為各該綠地帶之邊綫。

2 綫亦起自黃浦江邊沿松滄路甯國路及黃興路，雖通過楊樹浦工業區，但以避客為其主要功能，為以前「新市中心」及楊樹浦工廠間之唯一通道，可為浦東新住宅區及「新市中心」間之直達通道。

3 綫沿隆昌路接連楊樹浦工業區及高速公路(A)綫。

4 綫從高速公路(A)綫離現有平工路之點起，經平工路梨平路楊樹浦路，西北折入海門路公平路臨平路全家庵路山陰路，越滬甯鐵路後沿天通庵路南山路而止於大統路，本路東段供楊樹浦工業區及吳淞新港間之貨運，西段接連開北及匯山兩住宅區。

5 綫沿平涼路為楊樹浦區內之主要東西通道。

6 綫從幹道4綫沈家橋處起，經長陽路長治路新龍路廣肇路長壽路及梵皇渡路而止於滬杭鐵路，本綫及高速公路(A)綫為普陀工業區及楊樹浦工業區間之兩條通道，兩綫皆經聯合車站之前，本綫更使中部商業區得與東方之楊樹浦區及西方之普陀區互相連繫。

上海市建成區幹路系統計劃說明書

7 線沿新建路庫倫路那家橋路及虬江路而行，為新中部商業區之界線，並使開北之住宅區與鐵道得以分隔。

8 線沿其美路深陽路吳淞路外灘民國路中華路中山南路而至徐家匯，本線環接虹口住宅區「新市中心」南市及龍華之綠地帶以供上述各地之客運。

9 線從開北高速公路(B)綫及(C)綫之交叉點起，經宋公園路公興路轉南沿橫浜路而至鐵路，再沿寶山路河南路經城內而達陸家浜路，本線北段連接開北區及高速公路系統南段，可便利開北及城內居民與商業區之往來，鐵道以北之迂迴路綫，可免妨礙，應由高速公路(B)綫運通之交通。

10 線分南北兩段，北段在鐵路以北起，自1綫之雨傘店處，沿宋公園路以達永興路之北，再沿宋公園路而在虬江路以南進入高速公路(B)綫之環路，南段從建議中新南站起，向北沿肇周路西藏路越新體路而亦進入高速公路(B)綫之環路為止，南段路綫完全與高速公路之(B)綫取同一路綫。

11 線從開北幹路9線起，沿大統路華威路成都路英士路及新橋路，本綫經零售商業區之中心，以便利開北居民。

12 線沿江甯路陝西北路陝西南路而達龍華路，本綫及13綫之設計目的，為維持普陀輕工業區及中部零售區間之貨運。

13 線在高速公路(B)綫以北之滬太公路上開始，沿常德路膠州路帶熱路而至岳陽路。

14 線從真如站以北之高速公路(B)綫起，沿曹楊路江蘇路興國路宛平路謹記路而至龍華，本綫及13綫可為滬西住宅區至高速公路系統之進道。

15 線即沿今之北京東路北京西路及愚園路。

16 線沿漢口路威海衛路及中正中路。

17 線沿中正東路中正中路長樂路華山路及中正西路。

上述三線，連繫滬西住宅區及中部商業區，設計時曾特別注意避免經過南京路及林森路之商店區，因地價太昂故也，各該線在熱鬧鐘點中客運可能甚重。

18 線沿林森西路林森中路復興中路復興東路經姚家弄老太平弄而止黃浦江邊現今之大達碼頭。

19 線從徐家宅高速公路(C)綫起，越滬杭鐵路沿徐家匯路而至陸家浜路三角街油車碼頭街而至浦江邊，8綫18綫及本綫三線為南部八個住宅區之東西向交通線，俾減輕17綫之運量。

20 線沿翔殷路水電路中山北路宜昌路越蘇州河繞聖約翰大學沿凱旋路而接至18綫。

21 綫從20綫分出沿東體育會路而達歐陽路。

