

“免费时代”的沪嘉高速,你还好吗?

记者 陆晓峰/文 通讯员 李卓翔/摄

1988年10月31日是个值得永远铭记的日子,这一天,沪嘉高速建成通车,中国大陆没有高速公路从此成为历史。

2012年1月1日,沪嘉高速终于结束了它长达23年的收费历史,成为国内首条提前停止收费的高速公路。

在国内公路史上,沪嘉高速无疑是一个里程碑式的名字。“要致富,先修路。”有了沪嘉高速,嘉定与上海市中心区变得更加“亲近”,城市建设和社会经济得以迅速发展。

身为享受过沪嘉高速“福利”的我们,应该感谢每一位为建设沪嘉高速付出劳动的工人,同样应感谢每一位配合建设动迁的百姓。停止收费半个月过去了,跨入“免费时代”的沪嘉高速,你还好吗?

春节后将迎来“大考”

沪嘉高速取消收费已有半月时间,“免费效应”会不会导致车流量原本很大的沪嘉高速更为拥堵?相关部门是否已经作好充分准备迎接“免费时代”的到来?连日来,记者实地观察和走访了解到,沪嘉高速车流量虽增加近2成,但并未出现严重拥堵情况。

1月10日16:25,记者驱车从博乐路驶向沪嘉高速嘉定城区收费口,此时前方只有5辆车,驶上高速后通行比较顺畅。1月11日17:00,记者再次从嘉定城区收费口驶上沪嘉高速,同样没有出现拥堵情况,8分钟后便到达南翔收费口,下匝道也仅有10辆车等候通过。相比之下,南翔往嘉定方向的车辆明显更多。1月12日8:00,记者在南翔收费口上匝道等了近2分钟才得以通过。

虽然没有出现大面积堵车,但2周末拥堵状况仍然偶有发生。如1月10日18:00,嘉定往市区方向车流量激增,南翔收费口车辆排队1.5公里,车辆只能缓慢通行。取消收费后,因为车流量有所增加,道路通行显得更加“脆弱”。1月12日12:30,沪嘉高速(往太仓方向)过马陆收费口1.5公里处,一厢式货车侧翻后堵塞一根车道,车辆由此排队达2公里,半个多小时后道路才恢复通行。

一直以来,南翔收费口是沪嘉高速最拥堵的匝道。取消收费后,原本从马陆、嘉定城区分流的车辆不再“避费”。与南翔收费口拥堵状况有所缓解不同的是,2周末上下行马陆收费口车流量明显增加,导致早晚高峰时段的宝安公路(澄浏中路—沪宜公路)

一段拥堵状况增加。

针对可能出现的拥堵情况,嘉定交警部门做好了充分预案,除了在道路周边安置19套引导牌指引车辆分流绕行,还安排了2辆清障车随时“待命”,以便尽快将事故车辆拖离现场。此外,交警部门还安排警力在马陆收费口等节点指挥疏导。公路部门则实行人工发卡,缩短通过时间。

据悉,有关部门计划增设陈翔路上行下匝道和真南路下行上匝道,这将给上下南翔收费口的车主有更多选

择,缓解丰翔路拥堵状况。针对马陆收费口车流激增的情况,目前交警部门已设临时信号灯,但因环岛地形复杂,效果甚微。交警部门已向公路部门建议,在即将进行的宝安公路改造工程中对该路口进行优化。此外,在南翔、马陆2个收费站拆除以及沪嘉高速拓宽施工期间,有关部门可能会禁止货车通行。

嘉定交警部门表示,目前沪嘉高速车流量远未达到极端峰值,春节返程高峰后将迎来客流“大考”。

10余年疾呼终圆梦

从上海市十一届人大至今的10余年中,“取消沪嘉高速收费”的话题屡次被嘉定的市人大代表提及,已经成为每年上海“两会”必定上演的“连续剧”。

早在2004年,时任市人大代表的沈永泉提出《关于取消沪嘉高速公路部分路段通行费》的议案,相关部门给出的办理结果为“留作参考”。此后,他连续4年提出类似议案,可每次都无奈地得到“留作参考”的答复。

人大代表们并没有因此放弃疾呼。2008年的上海“两会”上,张德祺等代表接过沈永泉等代表的“接力棒”,提出《关于尽快提高上海西北地区道路通行能力》的议案,还请来时任上海市市政局局长的黄融对话,当面催促尽快解决。这一年,有关部门给出了一套具体措施:大客车免费通行,小客车由10元减为5元,南翔出口客运车辆只领卡不收费,大货车仍按原规定缴费。然而这一方案却迟迟没有落实。2009年上海“两会”现场集中办理代表意见的现场,张德祺来到市建交委摊位前,直截了当地表示:“希望在大会期间就能解决!”

不断的疾呼终于得到回应。2009年3月15日,沪嘉高速成为国内第一条实行弹性收费的高速公路。据初步测算,实施该优惠政策后,每天有5万辆次,近20万人次受惠。然而,实行弹性收费后拥堵状况仍然没有改善。为此,2010年上海“两会”期间,潘乐明代表再次递交书面意见,希望彻底取消收费。

2011年12月29日,连续10余年疾呼的代表们终于盼来了佳音:上海城乡建设和交通委员会称,2012年1月1日起,沪嘉高速调整为城市快速路并停止收费。听到取消收费的消息,沈永泉尤为高兴:“嘉定的代表这么多年接二连三地呼吁,终于成为现实了,目前嘉定正在加紧新城以及大型社区建设,产业也面临着转型,取消收费后将有利于嘉定社会经济的发展。”他同时认为,取消收费不等于免去管理,未来沪嘉高速更需要加强管理,才能避免出现拥堵。



早晚高峰时段,嘉定交警部门安排警力在沪嘉高速拥堵路段执勤。

回首当年“上马”始末

作为中国大陆第一条高速公路,沪嘉高速是如何决定上马的?建成后给嘉定带来了怎样的变化?

上世纪八十年代初,上海公路对外交通主要依靠4条国道,即204国道(沪宜公路)、312国道(曹安公路)、318国道和320国道,交通拥堵状况日益严重,改造迫在眉睫。有关方面提出修建上海到嘉定、上海到松江、上海到安亭、沪青平4条高速公路的设想。时任沪嘉高速公路建设指挥部副总工程师的张奎鸿回忆,从上海市区到嘉定20多公里的路程,如果遇到上下班高峰,乘车就要2个多小时,尤其是杨家桥铁路道口,常常一等就是几十分钟,交通的不便影响了嘉定经济发展。当时,设计通行能力为2000辆/日的沪宜公路已经超负荷一倍以上,流量占上海市对外交通的四成左右。于是,投资较少、里程较短的沪嘉

高速于1984年12月21日正式动工。

1988年10月31日,沪嘉高速建成通车后便上交了一份令人满意的答卷:通车后的沪嘉高速年平均交通量增幅达16%;通车2年内嘉定吸引了数十家中外企业落户;通车后连续5年公路沿线地区的国民生产总值年平均增长速度为24.8%。

作为嘉定连接市中心区的唯一快速路,沪嘉高速承载了“不可承受之重”。要尽快缓解交通压力,就必须为沪嘉高速“减负”。令人欣喜的是,随着沪翔高速(S5)、嘉闵高架等道路的有序推进,嘉定市民直达市中心区将有更多选择。

去年6月30日开工建设的沪翔高速是外环高速的西延延伸段,经南翔、马陆、安亭3镇与沈海高速(G15)相接,双向6车道,设计车速

原收费站将于4月拆除

“既然免费为何还要领卡?”不少市民发出这样的质疑。事实上,高速公路联网收费系统是闭合的,南翔、马陆收费站如果不发卡,则将成为“漏洞”。待收费站迁建完成后,过关发卡将会取消。

此次调整主要是“撤二改一建三”。“撤二”,即撤销马陆、南翔2座

收费站。“改一”,即改建嘉定城区收费站,保留两侧站亭,对出入绕城高速(G1501)的车辆进行收发卡,同时保持中部站亭直通。“建三”,即在绕城高速(G1501)与沪嘉高速交接处附近新建3座收费站,以闭合高速公路联网收费系统。南翔、马陆收费站的迁建项目已经开始前期选址工作,预计3、

4月间将基本建成新收费站,4月可拆除老收费站。

收费设施迁(改)建工程竣工后,沪嘉高速将按照快速路标准实施必要的道路设施改造,将双向4车道拓宽为双向6车道,并增设路灯和新的紧急停车带,速度限制将由120公里/小时调整为80公里/小时。

沪嘉高速“渴望”“减负”

100公里/小时。年内建成启用后可分流沪嘉高速和沪宜公路的车流。

嘉闵高架路贯通嘉定新城与虹桥交通枢纽,嘉定区域内有金沙江西路、曹安路等5个上下匝道,是嘉定唯一与市中心区连接的南北向快速路,起点在马陆与沪翔高速公路相交,沿沪宜公路向南,跨南翔编组站进入江桥,过吴淞江直通虹桥交通枢纽。目前,嘉闵高架北段一期(北翟路—曹安路)项目已获市发改委批复,在此之前,虹

桥动车所节点已经完成,南翔编组站节点则在抓紧施工,一期建设近期就将全面启动。二期(曹安路—沪翔高速)项目正在报批。

金昌路全长约11.4公里,西起嘉松北路,东至普陀区金迎路,可以分流沪宜公路的过境车辆。届时,大型货车无需进入沪宜公路就可直达江桥、南翔和安亭,或路经嘉松北路分流进入外省,形成一条远离嘉定城区的货运通道。金昌路施工目前已经全部结

束,管理责任主体明确之后就可以通行。道路两侧还预留了9米宽的储备用地,一旦车流量上升,可很快“升级”为8车道公路。此外,华江路吴淞江桥和纪鹤路吴淞江桥计划于今年开工建设,建成后将与闵行区相接。正在施工的陈翔路建成后将缓解丰翔路、沪宜公路的交通压力。

“十二五”期间,永盛路将向南延伸至翔江公路,澄浏公路向南延伸至陈翔路,浏翔公路规划与金迎路、临洮路贯通,桃浦路与昌吉东路贯通,将进一步舒缓嘉定通往市中心区的交通压力。