

30年前沪嘉高速“横空出世”

1988年10月31日,沪嘉高速公路(上海市区—嘉定)建成通车,成为中国大陆首条建成的高速公路。沪嘉高速“横空出世”,宣告了我国大陆没有高速公路的时代已经结束,中国进入了高速公路建设的新时代。这条高速公路的建设规模和标准,经历了逐步发展和不断变化。从“沪嘉公路”到“沪嘉高速公路”再到如今的“城市快速路”,不仅反映和见证了嘉定经济社会发展的变迁,也从一个侧面反映了我国高速公路发展初期的曲折历程。

刘静娴 文/摄

经历长时间观念碰撞和反复比选

1991年11月,李家东被任命为沪嘉高速公路延伸段工程建设联合指挥部党支部书记、办公室主任,开始了沪嘉高速公路延伸段建设之路。在参建过程中,他听到前辈与同事们讲述沪嘉高速公路建设的曲折历程,也亲历了沪嘉高速公路延伸段的建设。

十一届三中全会后,公路交通的落后局面与国民经济迅速发展的矛盾越来越突出,当时,《人民日报》《经济日报》等先后发表《高速公路与现代化》《世界的高速公路》等文章,介绍高速公路基本常识,呼吁尽早建设我国的高速公路。此后,“修建高速公路”成了一系列重要会议和报刊的热点关注问题。但对当时的国人来说,“高速公路”还是一个比较陌生和新鲜的名词。

改革开放初期,上海的道路建设速度远远落后于交通量的增长。李家东回忆,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。而上海市区通往嘉定只有沪宜公路,当时这条路路面宽7至9米,线型差,低于二级公路技术标准的弯道有16处,沿途有188处与工厂进出道、乡村道及其他公路立交,各种车辆混合行驶,交通阻塞严重,事故频繁发生。“当时如果要去市中心区开一次会,那是件‘不得了’的事,要提前起床出门,如果2个小时内能赶到市区,那可以说相当顺

利了。”上世纪七十年代末,沪宜公路交通流量呈饱和状态,沿线居民不断来信上访,市、县人民代表也多次提出提案要求改善这一地区的交通状况。

1979年,嘉定县政府向市政府呈送改建沪宜公路成一级公路的报告。1982年3月,市规划局提出沪宜公路专用道控制红线规划和方案。1982年11月和1983年4月,上海市城市建设局和嘉定县政府联合完成按规划走向和一级公路技术标准另辟沪嘉公路及相应连接线的计划任务书,由城市建设设计院负责设计。1983年5月19日,市政府同意项目计划任务书并正式立项,报请国家计划委员会纳入国家计划。1984年4月23日,上海市市政管理局向市政府汇报沪嘉公路一级汽车专用道初步设计方案,副市长阮崇武提出修建高速公路的意见。

根据市政府领导指示,有关方面对该公路提出了两种公路建设方案进行比较,一种是将原先连接市区和嘉定的沪宜公路拓宽,改建成4快2慢的一级公路,设计车速每小时100公里;另一种是重新选址,建设一条全新的汽车专用道路,设计车速每小时120公里。尝试建设高速公路的设想由此产生,然而就是这个设想,在业界引发了一场观念上的碰撞。

赞成者认为,根据今后社会和经济发展趋势,如果仅采取拓宽改造原有公路成一级公路的方案,势必不久

后又遭遇交通压力,应以更长远的眼光来实施规划建设;反对者则认为高速公路的建设成本至少是普通公路的一倍,应把钱用于其他建设需要。而我国汽车工业尚不发达,即便有了高等级的公路,恐怕行驶在上面的车辆未必都能达到最低的高速需求。此外,当时在全国范围内还有个“公铁之争”,究竟是优先发展铁路还是发展公路。而从当时西方发达国家的道路建设来看,高速公路显然已经是陆上运输的重要通道。

令人欣喜的是,经过进一步的研究、论证,很快,建设高速公路就被提上了议事日程,除了沪嘉高速,还有市区至安亭、松江、青浦的3条高速线路也纳入论证范围。反复比选后,最终决定首先进行沪嘉高速公路的建设。把高速公路建在嘉定,既是快速连接市区与嘉定的通道,更是快速连接上海与江苏的重要通道,进而连接北方乃至全国。

1984年12月14日,市建委和市计委批准初步设计文件,同意沪嘉公路按行车速度每小时120公里、路基宽26米的高速公路标准组织实施。就这样,1984年12月21日,历经三年立项研究的沪嘉高速公路开工建设,工程北起嘉定南门外外的博乐路嘉戩公路,南至祁连山路,主线长15.9千米,南北两端引道总长4.6千米。“大陆第一条高速公路”终于迈出重要的一步。

高起点设计建造中的技术革新

由于高速公路在当时的中国大陆还没有人做过,不但没有经验可学,就连建筑标准都是个空白。沪嘉高速的建设,是中国高速公路的起点,为今后的高速公路建设提供了宝贵经验和科学依据。

为建设出一个“高起点”,立项初期,国家和地方政府根据上海的特点和高速公路建设需要,列出了相关课题进行应用研究。主要有:“在软土地基上修建高路堤的稳定性研究”“交通监控系统的设计与研究”“桥梁橡胶板伸缩缝的应用研究”“道路反光导标和交通安全设置的研究”“路面防滑性能的研究”“国产沥青在高等级公路上应用的研究”“土工布在高速公路建设中的应用研究”“反光导标的试验研究”等科研试验课题。而无数的工程师、技术员、工人们,也为了“中国大陆第一条高速”这样一个时代宠儿,付出了无

尽的心血。

上海是典型软土土质,使施工犹如在“一板豆腐”上进行,如何控制地面沉降是一个关键性问题。沪嘉高速沿线穿越好几段软土淤泥地段,由于上海市地表土天然含水量较高,超过土基压实的最佳含水量,亦不易风干。软基处理是水网地带筑路的关键难点,工程师、技术员们按不同填土高度与地质条件,分别采用了自然沉降法、粉煤灰与土壤间隔填土法、袋装砂井预压排水固结法3种方法,使工程建成后减少了大量软基沉降。

高速公路的标志标线的材料,在当时的中国大陆是没有的,深圳大学材料研究所承担了这项研究任务。反光导标能在不同照明情况和各种恶劣气候条件下,保持良好的能见度,尤其夜间无照明地区,能够显示道路的边界、弯道走向等,引导驾驶员控制车

速,确保行车安全。在沪嘉高速公路上应用效果较好,取得了一定的社会和经济效益。

安全是高速公路的最大要求,在沪嘉高速的设计过程中,单单为确定高速公路标志牌上汉字的大小,就借用机场做了多次测试。由于当时能够让车提速到120公里/时的道路很少,项目组只能借用机场,用很直观的方法确定了标志牌上汉字的高度和大小——车子开到120公里/时,看能不能看清前方标志牌上写什么。

更值得一提的是,沪嘉高速公路建设过程中,首次将电厂废物——粉煤灰变废为宝,代替泥土建筑路基,不仅提高了路基质量,还节约了数百亩土地。这项技术创新,于1996年获得了上海市科技进步一等奖。如今,沪嘉高速依然没有落伍,应该也与当年的高起点设计、建造有关。



人物档案

李家东,1957年4月出生,在嘉定建设口工作43年,1991年11月,任沪嘉高速公路延伸段工程建设联合指挥部党支部书记、办公室主任。1992年12月至1996年4月,任嘉定县(区)建设局党委委员。1996年4月至2005年9月,任区建设党工委委员等职。2005年9月至2013年8月任区建设交通党工委委员等职。

建设沪嘉高速东延伸段

历时4年又3个月,1988年10月31日,举行了中国首条高速公路—沪嘉高速通车典礼。李家东曾听前辈们回忆,通车当天,嘉定人民和来自全国各省市道路建设指挥部的观摩代表、施工单位一线工人们,欢欣鼓舞来到现场,通车仪式热烈简朴,道路两侧彩旗飞舞,锣鼓喧天。记得当天有一位80多岁阿婆讲:“当汽车以每小时120公里的速度在高速公路开过时,一眨眼车就没了,就像飞机开过一样。”

沪嘉高速公路建成后,确实不负众望,分担了连接市区与嘉定的沪宜公路56%的客货运交通量,沪宜公路交通事故明显减少;缓解了上海对外6个主要公路出入口中交通量最大的西北出入口交通拥堵状况;促进了上海市与外省的经济联系,加强了长江三角洲经济开发区之间的纽带联系;改善了嘉定县投资环境。1989年,嘉定县级财政收入4.28亿元,名列全国第一。

然而,沪嘉高速的建设之路并未就此结束。已通车的沪嘉高速公路,由于受当时投资控制,仅建成了嘉定至祁连山路段,未能与市区道路直接贯通,功能难以充分发挥。通车两年,平均日交通量仅为5641辆,比相邻平行的沪宜公路低。

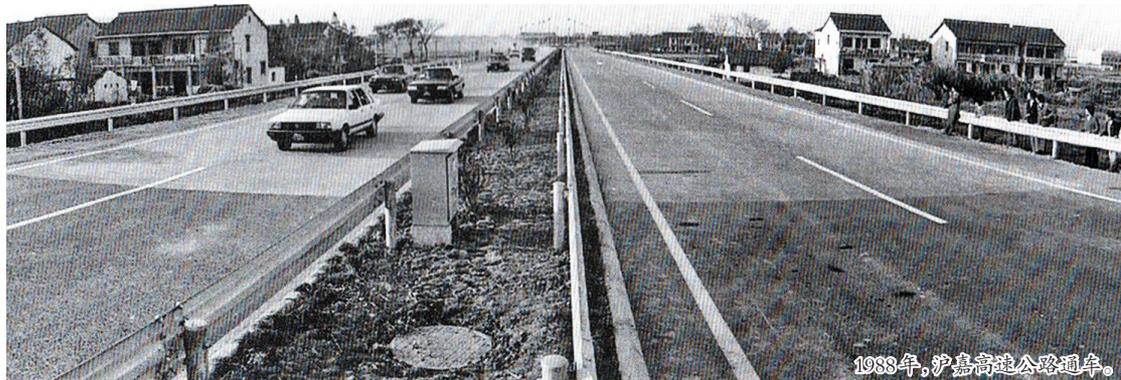
进入90年代,随着上海经济的快速发展,城市基础设施建设加大了力度。市政府将内环线高架道路列为“八五”期间实施的重大市政工程项目,中山北路、中山西路地面交通压力骤增,打通沪嘉高速公路东延伸段至市区道

路瓶颈的呼声日高。而且,上海市西北郊工厂较为集中,交通运输量大。1990年12月,沪嘉高速公路东延伸段工程立项,要求工程赶在内环线地面道路改建前建成。

1991年12月8日开工,1993年12月18日通车,全长7.53公里。东延伸段工程由沪嘉高速公路延伸段、汶水路段、真北路段和真大路段四个路段组成,使沪嘉高速公路与市区西北部、北部相贯通,进一步发挥了沪嘉高速公路的通行能力,有力地促进了嘉定经济社会的发展。

李家东一直记得,东延伸段建成时,嘉定一中一个学生在一篇名为《沪嘉高速公路的畅想曲》的作文中,这样赞美沪嘉高速:“清晨,我站在沪嘉高速公路的入口处,心中不禁涌起一股无法描绘的喜悦之情,望着那平坦宽阔的公路,中凸两边凹下的柏油路 and 那更远处模糊的石板路,我觉得,我已经站在了过去、现实与未来的交界口上。”作文真情实感,可见沪嘉高速在上海几代人眼中的影响和感情。

2003年,沪嘉高速被评为上海市第一条高速公路文明畅通通道;2006年,成为上海首条试点电子不停车收费(ETC)的高速公路;2012年,率先在上海使用自动发卡机……2012年1月1日起,沪嘉高速公路调整为城市快速路,并结束其收费的历史。从高速公路变为快速路,沪嘉高速并未退出嘉定市民的生活舞台,而是更深地融入了嘉定甚至上海交通网络的日益完善和经济社会飞速发展的日常之中。



1988年,沪嘉高速公路通车。

相关链接 嘉定交通路网情况

至2018年,嘉定境内共有高速公路国道3条,分别为沈海高速(G15)、上海绕城高速(G1501)、京沪高速(G2、G42),境内长度69.41公里;普通国道2条,为沪宜公路(G204)和曹安公路(G312),境内长度47.43公里;省道7条,境内长度91.00公里;区级公路80条,总长293.51公里;镇级公路320条,

总长548.95公里;村级道路30条,总长23.28公里。

有区管城市道路114条,总长136.88公里;各街镇行业管理城市道路95条,总长57.46公里。

截止到2018年,全区道路总里程为1428.34公里,道路网密度达到3.08公里/平方公里,在全市各郊区中处于较高水平。