

上海市2018年老年节文艺晚会昨举行

本报讯 以“美好时代·金色年华”为主题的上海市2018年老年节文艺晚会10月11日举行。市委副书记、市老龄委主任尹弘到会致辞，向全市近500万老年朋友致以节日问候和美好祝愿，向全市老龄工作者、关心支持老龄事业发展的各界人士表示诚挚慰问和衷心感谢。

尹弘说，广大老年朋友与时代同行、与城市共进，用最美好的青春和年华，铸就了我们事业的辉煌，鞭策着我们继续前行、不懈奋斗。更好地关心、关爱、关怀老年人，全面推动老龄事业高质量发展，是我们的一项重要责任。全市各级党委和

政府要认真贯彻落实党的十九大精神和市委、市政府部署，不断完善为老服务体系，强化精准精细的为老服务供给，着力在建设卓越的全球城市进程中创造让老年人满意的生活。全社会要共同行动起来，携手为老年朋友提供老有所养、老有所医的健康保障，老有所教、老有

所学的文化生活，老有所为、老有所乐的参与空间，老有所帮、老有所扶的社会环境。

市领导沙海林、李逸平出席。晚会通过音乐剧、小品等多种艺术形式，生动展现了上海老年人快乐昂扬的精神面貌和全社会孝亲敬老的道德风尚。

庆祝改革开放40周年 上海改革开放标志性首创案例

我国大陆第一条高速公路建成通车已有30年

沪嘉高速掀开上海公路建设新篇章

1988年10月31日，我国大陆首条高速公路沪嘉高速建成通车。30年后的2018年，上海全市高速公路里程已达到829.213公里。到2020年，上海高速公路里程将突破900公里。未来，上海与江苏、浙江两省的公路连接通道将增至67条，一小时都市圈的范围将逐步扩大。改革开放的进程，让人与人之间的空间距离正在不断缩短。

青年报记者 刘晶晶

初始作为试验性高速公路进行建设

“上海是东南沿海经济比较发达地区，公路交通需求量大，改革开放初期，公路建设速度跟不上车流量的增长速度。”时任沪嘉高速公路建设指挥部副总工程师的张奎鸿回忆：“改革开放初期，作为大都市，上海经济的发展促使了客物流量突飞猛进，对外省际交通的流量上去了，但是道路等级较低，部分道路交通拥挤状况开始显现。”

比如市区到嘉定卫星城不过20多公里，乘车却需要2个多小时，其中的杨家桥铁路道口，常常一等就是几十分钟。为了改善这一状况，缓解市区到嘉定的行路难，建设沪嘉公路的建议被提上了议事日程。当时的上海市市政工程局对该项目进行可行性研究，提出了两种公路建设方案。一是对原有的连接市区和嘉定的沪宜公路进行拓宽，改建成4快2慢的一级公路；另一种是重新选址，建设一条全新的汽车专用道路，这就是最初尝试建设高速公路的设想。这个设想当时在业界引发了一场激烈的观念碰撞。赞成者认为，根据未来经济社会发展趋势，应该以更长远的眼光来实施规划建设；而反对的声音则是，高速公路的建设成本太高，当时我国的汽车工业也不发达，没必要修建高速公路。

上海市委、市政府高度重视，各路专家对方案经过一系列的充分研究论证，最后决定作为试验性的高速公路进行实施。1984年12月14日，沪嘉高速公路的初步设计文件获批，按照行车速度120公里/小时的标准进行建设。

规划设计中的沪嘉高速公路南起上海市区祁连山路，北迄卫星城嘉定南门，途经桃浦、南翔、马陆、戬浜4个乡镇，主线长15.9公里，两端联络线4.6公里，全长共计20.5公里，路

基宽26米，双向两条行车道各宽7.5米，两边硬路肩（紧急停车带）各宽2.5米，中央分隔带4.5米。道路全封闭，设计时速为每小时120公里。全线共有互通式立交桥3座，桥梁21座，横向通道35座，均为下穿式。同时，设置了防冲护栏、禁入栅、交通标志标线、反光导标、紧急电话系统和交通监控系统等设施。沿线桥梁荷载为汽—超20、挂—120级。

1984年12月21日，我国大陆上第一条按高速公路标准设计、施工的沪嘉高速公路在嘉定入城段正式破土动工。奠基典礼上，时任上海市副市长的阮崇武同志为基石铲了第一锹土。

历时四年为后续高速公路建设提供宝贵经验

沪嘉高速公路的建设经过近四年的紧张施工，历尽艰辛。高速公路是设计时速为每小时120公里的全封闭的快速通道，对路基质量、路面平整度等施工工艺要求非常高。沪嘉高速公路在建设过程中开展了一系列科研，提升了我国公路建设的技术水平，也为今后的高速公路建设提供了宝贵经验和科学依据。

“这条路从规划、设计、建设一直到管理，整个全过程我都参加了，而且我是嘉定人，对这条路很熟悉，也非常有感情。”回忆沪嘉高速的建设过程，张奎鸿感慨万千：“当初建设者们攻克了许多技术难关。”

上海是典型的软土土质，在软土地基上修建高速公路，首先面临的是如何控制地面沉降。3米的高路基单靠自然沉降到位需要十几年的时间，为了让路基尽快趋于稳定，建设者研制了一种“沙井”技术，将一根根7至10厘米直径的透水管打入地下20米深处，随后灌入黄沙，依靠这项技术，加速了排水速度，半年内路基便可提前完成80%的沉降，使工程建成后路基基本处于稳定状态。



2012年10月11日，上海高速公路第一台自动发卡机在迁建完成后的G1501嘉定城区收费站投入试用。

受访者供图

建设者们在实践中不断摸索，取得了一系列成功的经验：以前公路沥青材料含蜡量高，用于高速公路容易造成打滑，科研人员通过采用玄武岩砾石增加沥青的摩擦系数，提高路面安全性；首次将电厂废物——粉煤灰变废为宝，用来代替泥土填充路基，不仅提高了路基质量，还节约了数百亩土地……这些成果为以后的高速公路建设提供了宝贵的经验。

通车后以往两小时的车程减少到半小时

1988年10月31日，沪嘉高速公路正式建成通车，时任中共上海市委书记江泽民同志欣然为这条凝聚着无数人心血和汗水的高速公路通车剪彩。

沪嘉高速公路通车后，以往两小时的车程，减少到短短半小时，大大缩短了时空距离，降低了综合运输成本，尤其是时间成本，使上海市区与嘉定及江苏省的联系更加紧密，改善了投资环境，促进了地区经济和旅游事业的发展，取得了较好的经济效益和社会效益。

为了加强沪嘉高速公路的管理，原上海市公路管理处成立了沪嘉高速公路管理所，并建成了我国大陆第一个高速公路监控室，实现了路况观测、流量采集功能，能为预警信息发布、突发事件处置提供依据，这在当时代表了我国高速公路管理的最高水平，迎来了全国各地的参观人士。

“我在沪嘉高速公路管理所工作了7年。”回忆当时的情景，沪嘉高速公路管理所时任所长苏佳林语气中带着自豪，“管理所刚成立时，所有人都从来没有接触过高速公路的管理工作，边运行、边摸索，属于‘摸着石头过河’。其间收获了许多成功的经验，也有着惨痛的教训，我们把这些养护管理、安全作业、收费运营的经验教训，分享给全国各地的公路同行，为高速公路的运营管理模式和体制的完善提供了一些借鉴。”

至此，上海的公路建设发展掀开了新的历史一页。上世纪90年代开始，上海又相继投入了沪宁、沪杭等高速公路建设。随着“一年一个样、三年大变样”的深入推进，上海的高速公路建设迎来了春天。今年，上海全市公路总里程已由1978年的1977.998公里达到了13321.991公里，其中高速公路里程由0公里达到了829.213公里。高速公路车流量也从沪嘉高速刚开通初期的日均4000余辆，增长为全路网日均约130万辆，重大节假日最高日流量超过150万辆次的水平。到2020年，上海高速公路里程将突破900公里；未来，上海与江、浙两省的公路联接通道也将增加至67条，共同构筑起长三角都市圈一体化的公路体系，一小时都市圈的范围将逐步扩大，整个长三角地区都将切实感受到“同城效应”。