

四桥连南北 天堑变“内河”

滨州日报/滨州网记者 周昆

庆祝改革开放四十周年

旧闻新传

我们都应当牢记,北镇黄河大桥曾是几代滨州人的骄傲。

如果知道,它是当时黄河上所建大桥中惟一,也是最好的公路桥梁;它结束了黄河下游地区“隔河如隔天、渡河如过鬼门关”的历史,是贯通华东、华北诸省市南北交通的枢纽,谁都会懂得这座桥的战略价值。

如果知道,1976年1月15日夜,中国人民解放军空军航空兵独立第七团一大队7225号运-5飞机受中央军委托,将周恩来总理的骨灰播撒在北镇黄河大桥的上空,谁都会看清这座桥的历史地位。

“隔河如隔山,一趟好几天,踩冰淌冷汗,如过鬼门关”。道旭渡口,曾被称作“十省通衢”,作为大清河下游惟一的重要渡口,古称“清河横带”。清咸丰五年(1855年),黄河夺大清河入海,这里是东南诸省通往京津和入山海关的要道。至上世纪50年代,如果从北镇去南岸张店,全靠渡轮穿梭,过往车辆和行人从凌晨3点开始排号等待渡河,夜晚尚不能到达,过河者多在车上过夜。伏汛漫滩,轮渡也不得不通航。

北镇黄河大桥——一桥飞架南北,引无数英雄竞折腰

冬季冰封,车辆行人就在黄河的冰面上穿行,掉进冰窟窿的事情时有发生。1963年胜利油田开发以后,过往车辆剧增,道旭渡口等待渡河的车辆有时要排2公里长的长龙,甚至还发生了当时惠民地区行署领导的吉普车在上轮渡时连车带人一起掉进黄河里的故事。建国初期,苏联就有帮助我国在黄河尾闾建大桥的计划。但建桥伊始,中苏关系破裂,苏联工程师撤离,只留下打渔张黄河水里的桥墩。

上世纪70年代初,时任济南军区司令员杨得志来惠民地区视察,因大水滞留在道旭渡口,费了好多周折才过了河。他认为,虽然已是和平年代,但从战略战备的角度考虑,建一座大桥是非常必要的。此后,杨得志司令员亲自去北京申请到了中央允许建桥的特别批复。大桥的建设被列入省计划,但没有进入国家计划。也就是说,它的建设由省里负担一部分物资,其余的由地方承担。

以今天的技术和财力,在黄河上建桥也并非易事。上世纪70年代,这样一项工程对于当时的惠民地区压力可想而知。

1972年1月,在道旭渡口下游250米处,北镇黄河大桥的建设正式开工。各机关单位,各学校“红小兵”,都积极参与到了建桥中。群众挖土方、献物资,彼时的热火朝天或许为亲历者烙下金灿灿的记忆,后来者只能献上无比的崇敬——当年9月底,大桥主体工程完工;10月10日,北镇黄河大桥正式通车。大桥预计投资1800万元,实际花费1387.28万元;工期原定2年,实际工期为9个月。

全长1394米、宽9米的北镇黄河大桥改变了黄河河口无桥闸的历史,成为当时黄河下游最壮观的大桥。而置入上世纪七十年代初的时代背景,它无疑更加凸显了红色老区人民爆发的战斗力。

北镇黄河大桥是时代的产物,由于历史条件的限制,北镇黄河大桥在施工过程中将北引桥从50孔压缩为35孔,河滩路面标高也压低了5米。这也导致大桥在通车的最初十余年里,曾经6次因洪凌中断交通。所以惠民地区准备对大桥北引桥进行改建。工程1982年获省委批准,1984年正式开工——新接引桥77孔,长1541.85米。改造后的北镇黄河大桥全长2932米、宽12米,1987年10月1日全线通车。

而这一引桥改造工程,也引出来北镇黄河大桥收费31年的全国纪录。

几乎同步改造工程,1984年9月,北镇黄河大桥管理处正式在施工便桥上开始向外地牌照的车辆征收过桥费。1985年,大桥改称为滨州黄河大桥。从1986年开始,滨州黄河大桥正式进入“收费时代”。据时任大桥管理处书记的李道臣介绍,“大桥收费都是省里统一下文,物价局核价。最初的时候应该是七座以下5块钱,大车按照吨位来算,50吨的10块钱,随着车辆吨位增加,价格也会相应增加。”1999年,该桥作为注册资本进入山东高速,经交通部批准,收费期限延长至2017年11月15日。

虽然背锅“中国第一座收费大桥”许多年(1983年11月21日,广东省政府办公厅粤办函[1983]2974号文正式批准,原则同意广

珠四座大桥和广深公路上的中堂、江南两座大桥征收机动车过桥费。这是全国第一个由省正式批准过桥收费的政策性文件),然而客观地讲,这种“人民桥梁人民建”的思路在特定历史条件下有其合理性,也体现出老区干部群众的改革创新意识——圆满完成了大桥升级改造任务,还清了东借西凑的工程款,甚至为地方财政开辟了一个不大不小的收入渠道。更重要的是,收费在相当长的时间里保证了这座大桥的维护保养,维系着滨州河南河北县区的沟通交通;205国道的通畅,也让滨州在全国交通战略棋局中保留一席之地。

如今,收费历史的结束,应该可以让我们放下对这座大桥的情感纠结,冷静看待它对于城市价值的价值。这座诞生于特定年代,堪称城市LOGO的大铁桥,不知不觉已经历经46个年头的沧桑。在众说纷纭中,它默默承担着滨州黄河两岸沟通交流主动脉的角色。在可以预见的将来,它的担子还会很重。

滨州黄河大桥项目——今日长缨在手,何时缚住苍龙

进入新世纪以来,滨州市城市化进程迅速加快。按照“东优、西延、南跨、北拓”的规划建设思路,城市空间不断拓展。四环五海工程把主城区面积由40多平方公里扩大到176平方公里。而2009年8月,总面积156.6平方公里,城区规划面积83.6平方公里的滨州高新区建立,让黄河真正成为了滨州的“城中河”。

与此同时,滨州市城区人口规模迅速膨胀。1982年8月2日,作为惠民地区机关驻地的县级滨州市设立时总人口不过16万,到2015年底,城区人口已达88.8万,列全省12个中等城市的第3位。

城区规模和人口的膨胀,对跨河发展提出要求,也提出挑战:城区范围内的三座大桥、两座浮桥,或已超期服役,或为高速公路专用,或为汛情影响,勉强支撑两岸融合互动早已不堪重负。建设新桥时不我待。黄河河床高悬、河滩宽广的特点,决定了跨河桥梁的巨大体量。

黄河“瓶颈”,是黄河下游城市共同面临的难题,建桥,也是共同的进攻方向。以济南的“北跨”为例,仅仅一个济阳县,就要在已有三座跨河大桥的基础上,再度规划建设5座新的跨河大桥。

根据新的经济学研究理论,人口、产业、交通,是决定未来城市兴衰的关键因素。其中,人口数量和质量作为城市竞争的核心要素,不仅是城市功能升级的基础,更决定了产业形态的趋向。产业结构向高附加值环节升级的速度,科技创新对经济社会发展的贡献比重,是城市发展潜力关键所在。交通方式迭代,以新的时空认知重塑城市格局。交通的便捷程度,不仅左右着域内经济生活发展,而且对城市在更大范围内强化对经济要素的吸附能力,提升竞争力、影响力意义深远。

根据《山东省人民政府办公厅关于印发山东省设立新的中小城市试点方案的通知》,滨州将于2020年前发展成为100万人口的大城市。城市规模膨胀,为滨州城区升级城市功能,提升人口的集聚力和承载力,优化产业结构和布局创造了条件。如何实现人口、产业、交通的良性互动,加速现代交通网络构建,建新桥都成为绕不开的坎儿。

2018年两会,政府工作报告将开工建设滨州黄河大桥项目(以下暂称“黄河四桥”),确定为年度十大民生实事之首,并提出了“积极推进前期工作,力争年内开工,并规划至济青高铁淄博北站道路,为群众出行提供便利”的具体目标。

据测算,规划中的大桥按双向六车道一级公路标准设计,日通车能力可达万余辆,能够有效满足我市跨河交通量快速增长的需要,将成为连接黄河两岸的新干线。借由它,滨州主城区将与高新区,和博兴、邹平两县县城将紧密相联。而且这条线路可以通过长深高速互通立交东连胶东城市群,西接省会都市圈,并与济南国际机场相连。这无疑对于打通鲁中与鲁北地区间的阻隔,加快滨州与省会城市群经济圈融合,充分释放滨州市地处“两区一圈”交汇点的区位优势,推动经济社会实现跨越式发展具有十分重要的作用。

自2015年开始,市交通运输局已经启动了黄河四桥的前期调研工作,对桥址、桥位选择、线形走向等进行了扎实的实地踏勘和调研论证,并取得了阶段性成果。目前,项目正在立项前各专项报告的编制工作,力争年内开工建设。

跨河新干线打通,滨州南北融合发展又将进入新的阶段。

滨博高速滨州黄河公路大桥——一线飞度穿南北,破青天愕未残

2004年7月18日上午10时,滨州黄河大桥上游约12公里处,滨博高速滨州黄河公路大桥竣工通车。这座全封闭、全立交,设计行车时速120公里的大桥落成后,滨博高速公路全线贯通,滨州市区实现了与省会高速公路连接。

滨博高速滨州黄河公路大桥(因为所在的高速公路名称不断变换,桥的名字也不断变换,现在它叫G25长深高速公路滨州黄河大桥)1998年国务院批准立项,北起滨州经济技术开发区苏学官附近国道220线,南至淄博市高青县省道319线,项目全长14.770公里,其中大桥全长1698米。它是我国黄河上第一座建成的三塔斜拉桥,中塔高125米,桩深125米,主跨300米,在当时横跨黄河的桥梁中都名列第一。2001年8月28日开工起,它就被全市人民关注。

为了给读者一个更全面的视角,大桥合龙前夕,时任渤海晨刊记者李振平曾专门沿施工脚手架攀上大桥中塔顶部拍照,“惊心动魄,太震撼了!下来后发现,我的鞋垫子都湿透了。”事实上,这座桥俊朗宏伟的造型,至今看起来依然堪称蔚为大观。

这座大桥建成通车,是滨州交通史上的一件大事,也是全省交通建设的重大成果。时任山东省委书记张高丽和省长韩富群专门发来贺信,省委常委、省总工会主席阎启俊,副省长王仁元为大桥通车剪彩。

改革开放以来,山东交通基础设施建设走在了全国前列,在很长时间内享有“山东的路,广东的桥”的美誉。然而在全省范围内轰轰烈烈的建设热潮中,地处山东“北大门”的惠民(滨州)地区却似乎成了被遗忘的角落。撤地设市后相当一段时间,滨州是全省唯一一个城区不通高速公路的地级市,唯一一个“临海不见海、沿海不靠海”的无港口沿海城市。

滨博高速滨州黄河公路大桥的标志性意义,不仅是让滨州从此摆脱了城区不通高速公路的尴尬,而且便捷了南部邹平与黄河北各县区的联系。更重要的是,作为205国道滨州至博山高速公路的重要组成部分,它是当时交通部提出的“两纵两横、三个重要路段”之一的北京至上海公路在山东境内的一个重要补充,是连接环渤海湾经济圈与长江三角洲经济圈之间便捷陆路通道的重点控制枢纽。它的落成,让滨州的交通区位优势被重新重视。经过两年的努力争取,2007年,滨



▲2004年7月18日上午10时,滨博高速滨州黄河公路大桥竣工通车,时任省委书记张高丽和省长韩富群专门发来贺信。

滨博高速滨州黄河公路大桥创造了黄河建桥史上的五个第一。

州市被确定为“国家级公路运输枢纽城市”,津汕高速公路大高至鲁冀界段、威海高速公路辛庄子至邓王段等一批公路运输基础设施投资建设正式列上了“国家户口”,纳入国家投资的盘子。



滨州公铁两用特大桥、惠青黄河公路大桥——曾念依稀老渤海,倏忽已是新滨州

在滨博高速滨州黄河大桥合龙竣工前后,滨州又有两座黄河大桥相继动工。2003年10月28日,连接高青、惠民两县的惠青黄河公路大桥开工建设,2004年11月1日,滨州公铁两用特大桥主桥桩基开始施工。与高速大桥由国家投资建设不同,这两座桥全部采用BOT形式建设。

放进时代的背景中,就会更加明白它们的建设因何如此“迫不及待”。

2000年撤地设市后,特别是2003年起,滨州进入一个全新的发展时期。四环五海生态滨州,搭建起了主城区框架;全力拉长增粗产业链条,构筑起了工业兴市基本格局,另一个不容忽视的战略性大手笔,就是北带开发。

以黄河为界,滨州市区经济社会发展水平差异巨大。南部邹平、博兴很好地融入周边经济体系,一度携手跻身全国百强县。而北部各县区夹在河海之间,被同病

相怜的“邻居们”包围,虽然有丰富的土地资源、海洋资源,却深陷欠发达泥潭。推动北部崛起,南北协调发展,是滨州最大的潜力所在。

在聘请中科院有关专家制定规划的基础上,2003年9月30日,中共滨州市委召开党委扩大会议,确定在沾化、无棣、阳信、滨城4县区,启动实施黄河三角洲沿海生态科技产业开发带建设工程(简称“北带开发”)。工程重点建设“一堤一港五带”,即:高标准防潮大堤、万吨级滨州大港、贝壳岛生态旅游带、海水养殖和盐及盐化工高新技术产业带、人工芦苇湿地带、梨枣高效农业经济带、盐碱低产田高效开发带。

北带开发的关键,是推动人流、物流、资金流、信息流等生产要素加快流动。为此,我市东部规划北与规划中的黄大铁路和德龙烟铁路衔接,南与胶济线相连的滨港铁路,西部建设连通无棣、阳信、惠民三座县城的鲁北大街,以期构建

两条纵贯南北的通道,形成激活北部开发的环流。滨州公铁两用特大桥、惠青黄河公路大桥,正是这两条通道跨越黄河的节点。

2006年12月30日,黄河上第一条公路铁路两用桥,被称为“千里黄河第一桥”的滨州公铁两用特大桥顺利合龙并通车。次日,我国跨度最大的矮塔斜拉桥,滨州第三座、惠民第一座跨河公路大桥,惠青黄河公路大桥经过2年8个月的连续施工和奋战,抢在2007年元旦前建成通车投入试运行。

这两座桥也创下了中国桥梁建设史上的多项纪录,为加快滨州南北和谐发展发挥巨大作用。然而它们更大的价值,在于建设过程浓缩了滨州市人逐步摆脱自卑、激活自信的心路历程。

港铁路桥北延工程立项,争取早开工建设,从根本上解决滨州黄河以北没有铁路的历史。”并强调要学会用改革开放的办法,市场运作的办法和加快发展的办法解决前进中的问题。”“好家伙,一石激起千层浪,居然谈‘桥’也色变!不少人根本就不相信。”“更有甚者,搞什么‘政绩工程’呀,又要‘劳民伤财’呀,什么‘作秀’啦等等,在办理工个别人消极被动找借口,甚至出个难题设障碍。”“为官一任,就要造福一方,就要善于打基础,就要敢于谋长远,真正为人民干大事。再难也要干,大干不怕难!”“在公铁大桥开工仪式上,他们安排我有个讲话,讲到最后我特地放大嗓门追加一句:‘投资大不要怕,市场运作找办法!’”“观念决定思路,思路决定出路,滨港铁路桥开始在国内外招商!真是一招就灵!天南海北投资者陆续而来……建设方案也渐渐浮出水面……一是在建设方式上BOT;

二是从设计理念上,上公(路)下铁(路)节省投资;三是在经营思路,则是以公养铁。”“公铁大桥合龙那天,又是雪花飘飘,人们奔走相告,旗海如潮,成群结队,载歌载舞,欢呼胜利,多少人激动地泪流满面,欣喜若狂。多年的夙愿这下子真是实现了!”“我迎着朝霞,俯视着那波涛滚滚的黄河水,凝望着那座镶嵌着‘砥柱中流’四个大字的巨大桥墩,倾听着轰鸣远去的机车汽笛,油然想起渤海革命老区的精神,进而到如今的‘奋斗、和谐、超越’的新滨州精神”

透过大桥,或许可以看到新滨州的精神气,体现在“系统九州”的发展思路,体现在“科学发展是主题,结构调整是主线,招商引资是重点,埋头苦干是关键,安全稳定是基础,廉政建设是保证”的工作方针,体现在用傲视全省的GDP增速甩掉欠发达帽子的“滨州现象”。