

# 跨黄三桥一隧不从财政拿钱

## 济南成立北跨桥隧工程建设指挥部,135亿投资由城建集团筹集

15日,济南市公共资源交易网发布跨黄桥隧工程可行性研究报告和项目申请报告编制招标公告,三桥一隧建设匡算总投资约135亿元。济南市政府已设立北跨桥隧工程建设指挥部。值得注意的是,该项目建设主体不是济南市交通部门,而是济南城市建设集团有限公司,建设资金则来自国有(非财政)投资。这是济南市大部制改革与投资平台整合启动后,新组建的济南城市建设集团首次“出手”,未来,济南这些跨黄桥隧的建设资金或将不再从财政直接出钱,而通过平台进行运作。

本报记者 王皇

### 三桥一隧跨黄通道开始立项报审

该招标为济南跨黄河桥隧工程可行性研究报告和项目申请报告编制招标,招标工程类型为工程咨询。进行招标的项目包括跨黄河四处通道,分别为济泺路穿黄隧道(道路+地铁)、济南黄河公路大桥扩建工程、齐鲁大道北延跨黄河通道、凤凰路北延跨黄河通道。

在今年的济南市政府工作报告中就提到,完成黄河桥隧规划,适时启动济泺隧道、齐鲁大桥,凤凰大桥等跨河通道建设。此外,在2017年济南市城乡建设项目安排中,还有改造济南黄河一桥的内容,黄河一桥就是济南黄河大桥。招标信息也显示了这四处跨河通道的位置和建设内容。齐鲁大桥为齐鲁大道北延跨黄河通道,凤凰大桥为凤凰路北延跨黄河通道,济泺路穿黄隧道将是“道路+地铁”的形式,同时,济南黄河大桥也将进行扩建。

记者从有关人士处了解到,目前,济南市政府已设立北跨桥隧工程建设指挥部,全力推进近期“3+1”通道建设,支撑北跨战略实施。济南市交通委正牵头开展三桥一隧跨河通道的方案深化工作,新组建的济南市城市建设集团则将作为建设主体单位开展后续工程设计和建设工作。

目前进行的该项招标则是项目立项前的相关研究报告,招标划分为2个标段,分别是一标段:济泺路穿黄隧道(道路+地铁)、齐鲁大道北延跨黄河通道、凤凰路北延跨黄河通道(分别编制工可研究报告和项目申请报告);二标段:济南黄河公路大桥扩建工程。

招标的是工程编制可行性研究报告和项目申请报告而进行的所有调查、踏勘、资料收集、现场勘察、桥位选址、桥型方案初步设计,并协助招标人进行项目报审、环评、水土保持、压矿、地灾、地震安全、社会稳定风险分析与评估、土地预审、防洪评价、文物保护方案、节能评估等各专题报告编制配合等后续相关工作。从招标内容来看,跨河通道进入了相关勘察、设计、项目报审环评等报审前的准备阶段。

### 穿黄隧道为道路加地铁 济南黄河大桥明确扩建

在今年两会时,齐鲁晚报记者采访济南市规划局相关人士了解到,济泺隧道、齐鲁大桥、凤凰大桥和济南黄河大桥都将是复合式跨河通道。复合式通道可以满足轨交、公交、BRT、车辆的通行方式,同时还会考虑让行人也能在桥上通行。“这样的复合式跨河通道在济南还没有。”上述相关人士介绍,目前仅正在建设的石济客专济南黄河公铁两用特大桥是公路与铁路两用。而此次新增的4处跨河通道则考虑满足更多的两岸交通需要。

在2017年度市级重点预备项目安排中,济泺路穿黄隧道(道路加地铁)项目在列,建设地点在天桥区沿线,线路全长4.5千米,建设道路隧道和地铁隧道,总投资35亿元。该项目在

2015年时曾发布过预可行性研究报告招标公告,公告显示项目位于济南市天桥区内,北起309国道,下穿龙湖规划水域,黄河、环城高速公路、二环北路,南端与济泺路相接。

齐鲁大桥是齐鲁大道北延跨越黄河的通道,是轨道交通与道路同步建设,其中的轨道交通部分就是R1线北延的通道,齐鲁大道北延的走向基本是直着向北。

凤凰大桥是凤凰路北延之后的过黄通道,同样包括轨道与公路通行内容,由于黄河在该段向东北流,所以凤凰路北延不是直着北延,需要拐一个弯再过河。凤凰大桥附近目前石济客专黄河大桥在建和黄河三桥在用,不过,规划部门已经考虑到三座桥之间的距离。“凤凰大桥距离这两座桥3公里左右。过桥之后是济阳的崔寨。”有关人士介绍。目前凤凰路往北距离黄河还有较长距离且已到中心城区边界,暂时借用坝王路与高速交通相连。相关人士介绍,未来凤凰路北延将是临空经济区的道路新建内容,不是现有的坝王路。

在今年的政府工作报告中,还提到了二环东路北延项目,该项目与济南黄河大桥的扩建将是同一个项目。记者了解到,对二环东路北延直接跨黄还是先到零点立交还未最终确定。也有消息称将会保留济南黄河大桥,在附近新建一座大桥,而从招标信息来看,济南黄河大桥则将直接进行扩建。

### 三桥一隧建设由城市建设集团“出手”

在今年初公布的2017年度市级重点预备项目安排中,济泺路穿黄隧道(道路加地铁)项目的建设主体是济南市政府,建设地点在天桥区沿线,线路全长4.5千米,建设道路隧道和地铁隧道,总投资35亿元,责任单位为济南市发改委。改造黄河一桥的责任单位为济南市市政公用局,开工时间列为2017年10月,2020年12月竣工。

此次招标项目中,则明确三桥一隧的建设主体为济南城市建设集团有限公司,建设资金来自自筹资金,资金来源为国有(非财政)投资,项目出资比例为100%,匡算总投资约135亿元。这样的变化与济南市启动的大部制改革与投资平台调整有关,大部制改革后,新组建的济南市城乡交通委整合了济南市市政公用局的城市道路建设管理职责。同时,组建济南城市建设集团主要负责城市开发、建设与经营等,以建安和市政建设、城建路桥为主业。根据政企分开原则,未来济南市交通委不再直接作为建设方对城市道路进行建设和招标。此次三桥一隧的招标信息也透露出,城市桥隧的建设主体将不再是政府部门,而是投资平台济南城市建设集团。

135亿的建设资金不来自财政,而将是济南城市建设集团自筹资金。未来,济南的道路、桥隧等道路工程建设资金或将多数为济南城市建设集团自筹资金。政府或将通过为平台提供一定的开发地块来运营城市道路基础设施建设,这样城市道路建设带来的沿线地块增值将能用以平衡大规模城市道路建设的资金需要。



三桥一隧示意图。(以建设单位公布为准)

### 相关链接

## 携河发展,济南段已有9座公路桥 另外还有19座浮桥跨河

济南实施携河发展,跨越黄河的交通格外重要。目前,济南有普通公路桥、高速公路桥、普通铁路桥、高速铁路桥和季节浮桥等。

已通车和正在建设的黄河大桥已有9座,其中,由东往西,济阳黄河大桥、青银高速济南黄河三桥、济南黄河大桥、济南建邦黄河大桥、京福高速黄河大桥等6座已建成通车。去年3月16日,济南黄河大桥、济阳黄河大桥、建邦黄河大桥对济南牌照7座以下小型客车实行免费通行。三座黄河大桥免费之后,携河发展迈出了实质性一步。

眼下,有3座跨河通道正在建设中,连接济南和德州齐河的济齐黄河公路大桥已进入桥面施工阶段;打开通往德州、聊城“西南大门”的济南长清黄河公路大桥则计划在今年7月建成通车;6月1日,济乐高速南延工程(石济客专)黄河公铁两用桥公路引桥第一根桩基正式开钻。加上正在进行相关招标的三桥一隧,济南将形成

11桥1隧的跨河交通格局。同时,黄河济南段还有1912年11月建成的泺口黄河铁路大桥、京沪高铁济南黄河特大桥等铁路桥。

此外,黄河济南段位于黄河下游,河面较为宽阔,流水缓慢,且河段无通航要求,所以沿线还有19座浮桥方便黄河两岸居民通行,但到了汛期、凌汛时则需要拆除。其中,最早的一座浮桥是1990年10月20日正式通车的泺口黄河浮桥,此外,还有章丘北房浮桥、济南东城黄河浮桥、黄河东郊浮桥、平安浮桥、友谊浮桥等,还有不少浮桥在地图上并未显示名称。浮桥多数是周边村庄或企业建设。1994年济南市政府发布了《济南市黄河浮桥、渡口建设使用管理办法》,规定当预报黄河花园口流量在每秒三千立方米以上或者当地河面出现消凌时,已建设的浮桥必须在24小时内拆除;因其他特殊情况必须拆除浮桥时,浮桥经营单位必须在黄河河道主管部门规定的时间内拆除。 本报记者 王皇

## 105公里快速路年底“联网” 郭店到西客站有望40分钟直达

本报6月16日讯(记者 刘飞跃) 6月16日下午,记者从济南市城乡交通运输委员会(以下简称济南交通委)获悉,今年在建的5条快速路将全部通车,“两横三纵”长105公里的快速路网呼之欲出!二环快速路建成后,高架地铁BRT可以无缝对接,其中凤凰山立交桥高达35米,并且将连接5条交通要道。届时,市民开车40多分钟就能从郭店跑到西客站附近。

快速路是城市交通骨架、主动脉,能有效衔接城市道路与对外道路系统,实现长距离快速疏导。1998年10月1日,济南第一条快速路顺河高架建成通车。随后,北园高架和二环东、西、南快速路相继建成,对方便市民出行、促进城市发展起到了积极作用。

16日下午,济南市交通委发布消息称,今年在建的5条快速路全部通车,“两横三纵”长105公里的快速路网呼之欲出。这五条快速路分别为二环东路南延、二环西路南延、二环南路东延、顺河高架南延以及工业北路快速路。

在建的5条快速路,无论是施工难度、建设规模,还是工程体量、投资额度,都创造了新的纪录,都是鲜为人知的“高大上”。

据了解,二环西路南延凤凰山立交为

五层T形立交,高达35米,是城区最高的立交,连通刘长山路、二环南路、二环南高架、104国道和绕城南线。二环东南延长线隧道总里程9.74公里,成为世界城市中最长的隧道群。浆水泉隧道长3101米,是国内最长八车道公路隧道。

正在建设的搬倒井互通立交与老虎山隧道之间设有公交专用道和专用出入口,届时公交车就可绕过“怪坡”,从燕山立交桥经过扳倒井立交,直奔山大兴隆山校区,实现与二环南路的连接,济南二环高架不通公交车将成历史。

以北园高架为例,既有高架桥为13.5公里,工业北路快速路为13.6公里,建成后从郭店到二环西路一共27.1公里,按照限速60公里/小时的车速,跑完一圈大致为半小时。从二环西路到西客站开车仅需10分钟,这样一来,从郭店到济南西客站需要40分钟。

此外,“两横三纵”快速路网实现了快速路与绕城高速无缝衔接,成为连接中心城区与区域中心和卫星城的重要纽带,能够提高跨区域长距离通行速度。更重要的是,缩短了时空距离,引领城市发展和空间布局,济南“内疏外畅”的大交通格局已经形成。