



成环

济宁内环高架主线通车 特刊



2020年12月31日,济宁内环高架主线通车。这个有史以来济宁最大的市政项目,体量大、难度高,主线提前七个月投入使用,创造了“济宁速度”,让济宁跨入立体交通时代。

齐鲁晚报·齐鲁壹点记者按照该高架设计时速测算,准许在高架上通行的车辆,20分钟即可实现从多个方向跨越济宁城。相关专家表示,内环高架将使济宁各产业功能区在空间上的联系更加便利,节约人员在各区之间流动的时间和成本,加强产业链条关联,将各区产业优势进行互补,使济宁不同产业之间协同发展,形成全市“一盘棋”。

内环高架安居5层互通立交。

内环高架来了!20分钟可跨城

主线提前七个月投用,济宁跨入立体交通时代

齐鲁晚报·齐鲁壹点记者 邱明 周治深 李从伟 康岩 见习记者 刘凯平

承接外部交通优势 打通内外连接“最后一公里”

“济宁内环高架项目打通了济宁内外连接的‘最后一公里’。”曲阜师范大学地理与旅游学院吴军教授表示,济宁内环高架可以最大程度发挥济宁外部交通优势,促进地区经济全面发展。

吴军介绍,从地理位置上看,济宁处于京津冀经济圈内和长三角经济圈中间地段,位于沿海经济向内陆经济过渡地区,融南汇北、沟通东西,长久以来都是交通要道。外部交通方面,京沪高铁设有曲阜东站,鲁南高铁菏泽段通车在即,在济宁有多个站点;规划建设的济南至枣庄旅游高铁设有曲阜东站和邹城东站,雄商高铁设有梁山站;另外,济宁新机场建设正在稳步推进中,高速公路、国道等交通动脉更是四通八达,济宁的外部交通环境优越。需要内环高架这个项目充分发挥这一优势,补齐济宁区域交通一体化发展中的重要一环,使济宁更好地融入区域和国家发展大局,夯实济宁作为鲁南经济中心的地位。

济宁市内环高架建设专班工作人员介绍,长久以来,济宁城区因煤矿压覆、采空等非可开发用地的阻隔以及京杭运河、日荷铁路,高速公路等屏障的割裂,使城市呈现多组团独

立发展的空间结构。各组团间及其内部联系通道不畅,主要交通通道构成复杂,过境与到发交通叠加严重,高峰时段关键节点拥堵严重,使得各组团优势资源配置分散,难以形成优势互补,城市经济发展后劲不足。同时城市对外联系的交通不便,大量交通过于集中于少部分通道上,使得通道客车、货车混杂,安全隐患较大。城市交通环境已严重制约了城市经济的进一步发展,严重阻碍了城市的一体化进程,不利于济宁市在区域中地位的进一步提升。内环高架的规划建设,将进一步完善济宁中心城区骨干路网、缓解中心城区交通拥堵、便利城区对外交通联系。

为民生克难题抢进度 内环高架主线提前通车

“就像一张弓,一上来就硬着头皮拉满了。”回顾从进驻到见证济宁内环高架主线通车,中铁二十五局济宁内环高架第二标段项目经理张志华说,施工现场他进驻过不少,像济宁内环高架这样的节奏,他是第一次遇到。“每一个工期,建设专班都会把节点排到你前头,没有讨价还价的余地,他们还设了蜗牛奖,颁给完不成工期的标段。”工期压得张志华透不过气。

张志华的压力来自济宁市

内环高架建设专班。“2020年底主线通车的设计提出来,很多人认为不可能实现,一直到9月份的时候,有的项目经理还是感觉不可能。”济宁市住建局副局长、内环高架建设专班办公室主任孙明记介绍,内环高架项目原计划建设工期是两年,但是考虑到因工程需要,沿线部分路段封闭对市民和附近商户、居民造成影响,尽管建设专班已经想方设法把这种影响降到最低,但还是会出现沿线居民出行不便、商户客流减少等问题。为了缩短影响期,市委市政府决定克服困难抢工期,提前主线通车。

济宁内环高架全长41公里,其中高架路36公里,涵盖互通立交4座,跨京杭运河、古运河、洸府河、新兖铁路等重要桥梁10座,涉及涉铁、考古、水保、压覆等控制节点。不管是从工程量还是施工难度上,该项目都堪称济宁市政建设历史之最,抢工期提前通车的难度可想而知。

“非常之举必定要用超常手段。”孙明记说,除了实施挂图作战机制,建立可视化督导平台和干部执行力工作实绩档案等策略,还推行“一线工作法”即专班成员全部沉到一线督导、帮助施工方,一起赶进度、解难题。建设专班办公室副主任孙德华说,建设专班抽调、聘用了一批懂技术、会管理的专业技术人才,全时靠到一线,这些人在原单位的工作是定决策出主意,很少盯具体工艺,但是到了建设专班之后全部上一线成了“施工队长”。

让张志华印象更为深刻的是,建设专班不仅工期紧,对工程质量标准的要求也达到了极致。他举例介绍,一般情况下桥面铺装环节,根据施工工艺毛面防水层做好后就可以铺设沥青。他们还要收面抛光,这样一来增加了很大的工程量,但内环高架上的沥青面平整度确实会更高。

中铁二十二局济宁内环高架第十二标段项目经理袁子华,也曾不理解这样的紧迫和极致。“以前的项目工期哪怕再紧,一个月或两个月都能回家

一次,咱内环高架项目真是一分一秒都没浪费,一分一秒都不耽误,24小时全速推进。”袁子华不仅连续四个月没有回家,一天最少时只睡三四个小时,在面临血压升高的病痛时也强忍着坚守工地。

“建设专班的人对我们严,对他们自己更严,也是没日没夜靠在项目建设上,就像看护自己的孩子一样守着内环高架成长。”袁子华说,当他感受到济宁几百万群众对内环高架的翘首以盼,觉得如果能圆满完成这样厚重的托付,在他职业生涯中既是考验也是一份值得炫耀的完美履历。

与袁子华被内环高架所承载的情感和期待感染一样,张志华也融入到火一般的建设激情中。他所在的项目部不计成本增加人力和设备投入。为激起工人们的干劲,项目部拿出真金白银实行现金奖励。“比如防撞墙,今天定200米的任务,只要完成了,我们就按每米100元的标准进行现金奖励。”张志华说,熬过这500多个日夜,他和项目部同事们很欣慰能给济宁留下这份贡献。

构建高效立体交通体系 促进各区产业优势互补

“高架快速路最直接的作用是缓解交通拥堵压力,但一条或几条环线高架绝不会一下子解决所有问题。”南京农业大学规划院上海分院院长孙文华认为,还需要从提升城区主干道通行能力、发展公共交通等方面综合筹划。

记者梳理发现,济宁还将实施主城区“一环八连”、“井字形”快速通道建设,织密“十二横十纵”城市道路网,实现15分钟进入快速路,30分钟接入高速公路的“高连高”快速路网体系,这一态势正契合上述受访者观点。

在勘察设计济宁内环高架期间,项目负责方上海市政工程设计研究院对济宁市交通特征、空间发展结构以及城市文化进行了针对性的研究。根据济宁市的交通特征,并结合其

他城市快速路的建设经验,提出了构建“高快一体”的高效立体交通体系。针对济宁以主城区为中心、多组团协调发展的城市空间布局,提出采用“环+射”的路网格局:快速环线用于屏蔽中心城区过境交通,射线用来联系外围城市组团和高速公路。

济宁主城区由任城区、高新区、太白湖新区以及经开区等四区组成。“后三者为产业功能区,分别在不同领域有所侧重。”济宁市经济社会发展研究中心高级经济师杨海涛介绍,高新区位于济宁主城区东部,是新兴产业聚集区和科技成果转化区;位于主城区南部的太白湖新区以绿色发展为主导;经济技术开发区位于主城区西部,以中小企业为主,是济宁新的工业生产基地。杨海涛认为,内环高架主干线通车特别是将来整体完工后,将使各产业功能区在空间上的联系更加便利,节约了人员在各区之间流动的时间和成本,将各区产业优势进行互补,加强了产业链条关联,将使济宁不同产业之间协同发展,形成全市“一盘棋”。

“不要孤立地评价内环高架对济宁城区乃至全市的益处。”探访期间,多位专家学者在解读内环高架时,对记者表达了这一观点。他们认为,内环高架有助于济宁城区拉大发展框架、促进多组团一体化发展、适应城市多中心集聚发展结构,从而促进区域发展、提升城市竞争力,但是内环高架作为济宁市重大基础设施项目之一,是一个开端,其价效需要综合其他重大基础设施项目建设情况以及软环境等综合因素评价。

“济宁不仅是中心城市,还是复合型城市,近年来周边县区和济宁主城区交流融合趋势进一步加强,同时借助于济宁地处鲁西南多省交汇处的地理优势,继续辐射周边区域,可形成‘叠加效应’,实现最大发展效果。”吴军教授表示,从上述层面上来说,济宁内环高架是济宁进行跨区域长远发展的开端。



济宁内环高架设计为双向六车道。