



仲宫大桥老桥将改造为观景平台及互通立交。



工程机械对仲宫大桥老桥进行拆除。

# 相伴南山60载，济南仲宫大桥开拆

## 将改造为观景平台及互通立交，助力省城打造“南美”发展新格局

记者 于泊升

为助力南山交通基础设施建设，8月17日，省道103旅游公路上的济南仲宫大桥老桥开始拆除，后期将改造为观景平台及互通立交。紧挨着它的仲宫新桥正加快推进，已经开始了梁板吊装。

8月19日，记者来到仲宫大桥拆除现场，此时，老桥东半幅正在拆除，现场机器轰鸣，多台工程机械对桥体破拆，北段的桥梁板已经

部分拆除，南段梁板也即将落下。

据介绍，此次拆除的是仲宫大桥旧桥体的东半幅，预计8月21日完成拆除工作。仲宫大桥位于进出南山的必经之路，一直以来都是咽喉要道，最早的一座仲宫大桥于上世纪60年代修建，由原山东省交通厅工程大队施工。

现在的仲宫大桥修建于上世纪90年代，这座桥服役多年，随着“南美”战略的实施，省道103旅游公路加快建设，原有桥梁已经不

能满足后期的交通需求。

按规划，仲宫大桥将改建为双向六车道（城市道路标准为双向八车道），老桥不完全拆除，而是改造为复合式互通式立交，保留老桥右半幅，打造文化及旅游于一体的卧虎山水库观景平台。同时设置两处定向匝道，满足济南、西营、泰安、高而四个方向的交通转换。

在老桥的一侧，新桥正在进行梁板的吊装，时不时就有运输

车辆进出施工场区。几排高耸的新桥墩柱整齐地排列在一起，远远看去非常有气势。“仲宫大桥新桥将吊装280片梁板，最多时有100多人同时施工。”现场工作人员介绍，目前，该新建桥梁多个墩柱已建设成型，正在进行钢箱梁吊装。为助力仲宫大桥新桥的建设，项目梁厂也在加快预制钢箱梁的生产。

“包括仲宫大桥建设在内的省道103旅游公路项目，是推进

交通强国山东试点项目，作为通往南部山区，连接济南、泰安的主要干道，承担着济南旅游业发展及保障南部山区群众生活、旅游的重要任务。”济南市城乡交通运输局党组成员、市交通运输事业发展中心主任杨峰称，项目建成后，将有效缓解节假日南部山区交通拥堵，对加速推动南部山区旅游产业高速发展、助力打造济南“南美”城市发展新格局具有重要意义。

### 仲宫大桥的前世今生——

## 见证济南南向路网不断升级

记者 于泊升

为济南南山群众服务几十载，仲宫大桥这位济南人民的“老伙计”完成了自己现阶段的使命，即将“华丽转身”。

位于南部山区咽喉要道上的仲宫大桥已开始拆除，按照规划，仲宫大桥老桥将改造为观景平台和互通立交，以“新的姿态”继续为泉城服务。

### 没有大桥前 进出南山需要两天

“历环城皆山，层峦复嶂，不通车马……”这是早年间民众对济南南部山区的印象。该地地形复杂，对外交通长期受到地势掣肘。

仲宫大桥所在的位置，河流穿过，将南北两段阻隔。从地理位置可以看出，仲宫大桥一直处于进出南山的咽喉位置，虽然有据可考，最早的桥梁偏离了目前的主线，但相距并不远。

“说起仲宫大桥，就不得不说省道103公路。”济南市交通运输事业发展中心副书记朱立河告诉记者，南部山区的交通，很长时间都依赖省道103这条大动脉，这条路是南部山区内部通勤及对外连接的一条主干路，也是济南通往鲁南的一条重要通道。

该路最早称为济新路，是济南至新海连市（连云港市）沿鲁东南走向、通达沿海的一条公路。记者查阅《济南文史》发现，该路原系古道，即马车道。

朱立河介绍，上个世纪的济新路，路线绵延于南部山区，基本是伴山势而行，纵坡陡，四级公路标准都达不到，虽然在上世纪60年代通了长途运输客车，但车速极慢，按周发班次。

“当时进出南部山区的运输工具不多，主要是地排车和独轮车，翻越大涧沟和店子岭两个又长又陡的大坡时，除拉车人外，还要有拉套的或后面推车的，才能上岭。”朱立河说，上世纪50年



仲宫大桥老桥拆除，新桥正在进行梁板吊装。

代，从济南主城区到南部山区耗时很长，因无机动车及畅通的道路，进出南部山区需要两天。

### 仲宫大桥建成后 南山有了纵向通道

为了彻底改善南部山区通行，上世纪60年代，山东省交通部门决定修复济新路，也就是后来的省道103。1965年至1966年通过基本建设工程程序，按照当时的公路技术标准，进行了全面改造，增设了永久性桥梁，最早的仲宫大桥就在其中。

“当时的仲宫大桥原址位于原历城县仲宫镇南锦绣川河上。”朱立河告诉记者，南山第一座仲宫大桥建立于1965年，桥长214米，宽7米，配置两条机动车道。“这座桥是由原山东省交通厅工程大队建设的，上部是钢筋混凝土。”朱立河说。

据当地老人回忆，这座仲宫大桥不在目前省道103的主线上，而是在东侧不远处，在当地人记忆中，这是最早冠名“仲宫大桥”的桥梁。“我小的时候，没有仲宫大桥之前，从南边去当时的仲宫镇要绕路，下雨的时候很不好走。”当地老人说。

上世纪60年代有了第一座仲宫大桥后，当地的通勤被“盘活”。“那时汽车很少，城区都见

不到多少车，更别提南山了。”业内人士表示，用现在的眼光来看，最早的仲宫大桥称不上“大”，桥梁设计简易、道路等级低、交通容量小。“但在那个年代，这座桥发挥的作用可不小，它就是一条纽带，通过老公路线，将沿线村庄串联在一起。”

记者查阅上世纪七八十年代的济南公路地图发现，当时济南南向的路网中，只有省道103一条主要通道，这条路向泰安地区延伸，东西向的路网中，也只有国道220这条大动脉，仲宫大桥就在南向通道中。

### 为南山发展立下汗马功劳 仲宫大桥又一次“换装”

从地图上看，卧虎山水库引出一条支流，在东西向将南部山区北部“切断”，在这里架桥，对当地来说意义重大。

“第一座桥为南山服务了近30年，改革开放后，随着社会经济不断发展，济南南向通勤需求增加，老桥已经不能继续承担交通通行的重任。”朱立河称，上世纪90年代，济南经济发展突飞猛进，开发南部山区、促进旅游业的呼声也越来越高。

不仅是仲宫大桥，老省道103也已不能很好地满足新时期济南南向通勤的需求。

于是，济南市交通公路部门自1995年至本世纪初的2002年，先后分三段，分期对省道103进行了改造。

现在的仲宫大桥，就是在1995年—1997年建设的。“这可以说是仲宫大桥的一次‘换装’，1997年下半年通车后，‘仲宫大桥’的名号给了现在的桥梁。”

“1997年通车后，仲宫大桥一直沿用至今，25年的时间里，为济南南向路网的奠基和发展做出了不小贡献。”朱立河表示，进入21世纪后，仲宫大桥在南山对外通勤上发挥了很大作用，南部山区从原来的“车马南行”到后来的“周到如砥（形容公路平坦，畅通无阻）”，这座桥起到了很大作用。

从地图上看，现在的仲宫大桥向北沿省道103穿行，北段与望岳路相串联后，连接顺河高架路，穿北园立交桥与北园高架路交会。顺河高架路是济南市主城区南北向中轴线，省道103与顺河高架形成一条南北交通大动脉。而在这条纵向的大通道中，仲宫大桥既是省道103的咽喉，也是济南南向通道的腰部，地理位置优越。

业内专家指出，从1997年到现在，南部山区不断发展，省道103这条动脉为经济发展提供了交通保障，不光是内部通勤，济南城区东西狭长，向南一直受南部山区地势阻隔，跨过南山的通道比较少。在济泰高速修建之前，这条路是客货运南下北上的重要轴带，仲宫大桥在这条路上可谓“一夫当关，万夫莫开”。

如今，25年过去，仲宫大桥又要迎来一次“换装”。虽然现状仲宫大桥及其北段省道103道路为双向四车道，但随着济南市“南美”战略的不断实施，沿线旅游资源得到开发，参游览频率增加，原有道路规模已经不能满足现在的承载需求，仲宫大桥及省道103再一次迎来了改建。

### ■讲述

“我家住在柳埠，仲宫大桥是去市区的必经之路。”市民张先生因为业务原因，经常往返于济南市区与南山之间，拆桥当天，他驾车途经省道103时，才发现老桥要没了。

“大桥封闭施工，我们从东侧保通行的临时便道上驶过，朝桥上看了一眼，施工车正在拆桥面，心里怪不舍的。”张先生说。

除了张先生，济南公交南部公司882路驾驶员王爱军也对老桥很留恋。882路经过仲宫大桥，由英雄山立交桥南开往核桃园，日班次10班。2016年该线开通后，王爱军就在882路上工作，此外，他还是土生土长的南山人。

王爱军说，在他的记忆里，南部山区老百姓出行全靠仲宫大桥，他小时候也经常路过。仲宫大桥是省道103上最大的桥梁，成为882路公交驾驶员后，他又载着无数南山百姓经过这座大桥，去往目的地。

现在大桥正在建设双向六车道，而且还是互通立交，王爱军期盼大桥早日通车，方便南山老百姓出行。

“将来，也希望能开着公交车，载着更多市民到大小门牙、卧虎山、九顶塔、水帘峡等景区游玩。” 记者 于泊升

济南公交驾驶员：  
曾拉着无数乘客通过大桥回家



扫码下载齐鲁壹点  
找记者 上壹点

编辑：于梅君 美编：马秀霞 组版：刘燕