

大干三季度，全力抓项目 济宁太白湖新区项目落实年系列报道

济宁车站南路跨老运河桥项目提前60天竣工通车

打通新老城区融合发展大动脉

文/本报见习记者 崔培
图/视频记者 张清直
见习记者 房体朔 栾阳
通讯员 张义

作为国内跨径最大反S形钢结构连续梁，8月31日济宁车站南路跨老运河桥正式通车。该工程竣工通车后，将极大方便运河东西两岸四万余群众的出行和生活。同时，对带动太白湖新区商业繁荣，济宁市中心城区建设和新老城区融合发展也具有重要意义。

俯视大桥犹如一条长龙。



大桥提前竣工通车。

全长约810米
创最短施工纪录

8月31日上午9时，太白湖新区车站南路跨老运河桥正式通车，该桥梁北起车站南路与渔皇路，南至京杭路，全长约810米。桥梁全长约417米，道路红线宽度45米，双向六车道设计。

“车站南路跨老运河桥项目是济宁市委市政府疏解城市交通的三大工程之一，肩负着缓解老城区交通压力、联通新区的重要使命。”太白湖新区建设局局长唐玉玲说，在时间紧、任务重的情况下，项目建设单位克服了文物审批、房屋拆迁、资金融资、技术设计等困难，通过压茬施工、装配施工、定标核量等举措，科学组织施工，持续优化工期，提

前完成工程建设，实现通车，创造省内同等规模跨线桥施工用时最短纪录。

另外，该桥梁横跨世界文化遗产老运河，为保护桥梁跨河西侧的赵村闸及其闸下月河遗迹，整座桥从赵村闸南侧绕行后连接车站南路。因此，俯瞰桥梁，整座桥梁呈S形设计。

作为承建方负责人，临沂市政集团党组书记、集团董事长庞玉坤介绍，大桥有“高大上”等突出特点：一是线形上优美，桥梁采用独特的“S”形设计，为国内跨径最大的反“S”形钢结构连续梁；二是跨径上非常大，桥梁主跨长105米，是老运河上跨度最大的钢箱梁桥；三是梁体十分高，主桥钢箱梁梁体最高5.7米，为山东省同类工程梁高最大，加工、制作、运输、

安装难度最高。

据了解，大桥的建成通车，不仅打通了城区南北路网，畅通了新老城区交通连接，也极大方便了运河东西两岸四万余群众的出行和生活，带动新区商业繁荣，对于济宁市中心城区建设和新老城区融合发展具有重要意义。

克服多重困难
提前60天通车

“车站南路跨老运河桥项目从2018年4月开工建设，是济宁市2018年、2019年确定的重点工程。”太白湖新区建设局市政处主任孙振国介绍说，大桥设计定位为济宁市首座变截面钢板拱型大桥，工程总造价3.2亿元，该工程是近年来济宁市太白湖

新区投资最大的单体项目之一。

大桥的主桥采用变截面连续钢箱梁结构，引桥采用现浇箱梁结构，全桥共设计桩基176根、混凝土25000立方、钢筋3500吨、钢结构7800吨，工程量浩大。

在整个建设过程中，项目管理及施工各方，一直按照“说了算，定了干，按期完”的原则，坚持“早7晚7”“天天一线工作法”，全身心投入，全流程服务，认认真真、尽职尽责地完成好每一阶段的工程。

在项目最后一段梁体浇筑时，浇筑过程长达60小时，必须持续无间断作业，且期间还经历雨雪恶劣天气，最低气温一度达到-8℃。面对持续时间长与风雪严寒的夹击，全体管理人员、施工人员

等

100余人
始终吃住在现

场、坚守在一线，加上应急预案及可靠技术，桥梁质量得到有力保障。

同样，在今年8月初，施工现场正如火如荼的进行桥梁建设最重要的一步工序——铺设主桥桥面沥青层。刚铺的沥青桥面热浪蒸腾，即使站几分钟也会汗流浃背。但即便如此，工作人员始终认真严谨地配合着摊铺机械做好路面摊铺工作，确保工程有序进行。

最终，项目工作人员克服了天气、温度、技术等困难，不畏艰险、昼夜施工，经过16个月的奋战，大桥终于提前60天通车，为即将到来的中秋节、国庆节献上了一份厚礼！

太白湖新区建设局市政处主任孙振国
保护文化遗址，守护蔚蓝天空保护运河文化遗址
桥梁设计呈S形

记者：桥梁设计特点突出在哪里？

孙振国：为了保护运河文化遗址，施工中我们根据文物部门保护要求和大桥总体规划，经过反复对比、精心论证，最终选取了最佳的施工方案，最大程度地保护运河文化遗址的原貌，方案全线设置两处平曲线形成“S”形曲线完全避开3座高压铁塔及赵村闸遗址，确保月河距道路红线距离不小于10米，达到保护遗址的目的，并在满足规范要求的前提下与京杭路接顺。

守护新区蔚蓝天空
主桥加工选在浙江

记者：在建设中遇到过什么样的难题？

孙振国：为了保护新区这片蔚蓝的天空，减少对新区的空气污染，经多方面考察、综合考虑，最终将桥梁主桥的加工选在了浙江金华。由于浙江与山东距离较远，构件的生产和桥梁的拼装分开进行，两地的联动成为了一项重要内容。虽远隔千山万水，但天涯若比邻，我们多次组织人员前往浙江进行沟通，项目方派驻专业工程师驻场，随时为项目解决技术难题。

本报见习记者 崔培



施工人员现场目睹大桥的竣工通车。



扫码看视频