



责任编辑：李鹏飞 肖静
电话：3186761



滨州黄河大桥正式停止收费

黄河大桥结束31年收费历史，11月16日至12月20日，大桥实行全封闭施工，过往车辆需绕行

滨州日报/滨州网记者 李振平 葛肇敏 张婧雨 通讯员 张春峰 陈晶

2017年11月15日24时，滨州黄河大桥收费期届满，根据有关法律法规和山东省交通运输厅要求，停止收费后必须拆除所有与道路交通无关的收费设施，恢复路面正

常通行。这意味着这条从1986年开始正式收费的黄河大桥，在历时31年之后，迎来“免费通行”的历史性一刻。

收费站工作人员站好最后一班岗，迎接大桥免费通行时代到来

11月15日晚上7点，记者来到黄河大桥北入口。夜幕已至，大桥比想象中还要拥堵。此时，离大桥免费，封路还有不到五个小时，今夜过后，这座大桥将短暂休整。在黄河大桥收费站，工作人员赵栋春正如往常任何一个夜班一样在岗亭工作。他面前有一个嵌着各种按键的键盘，而他手指娴熟地交替按下“特殊车”和“1型车”两个按键。“这代表鲁M的车免费通行，不打收费单。”赵栋春说，而外地车将按不同类型的车辆收取费用。“通行费10元。”正巧，一辆鲁C牌照的车经过，赵栋春礼貌地对司机说：“不是说要免费了吗？”司机问到：“12点！”赵栋春边找零边回答。赵栋春告诉记者，1986年黄河

大桥开始收费，而他1988年参加工作，1990年便来到大桥收费站，一待就是27年，是收费站上坚守时间最长的人了。这一间不足两平方米的屋子就是他的“办公室”。今晚，他将和同事们一直留守到12点。届时，大桥将拆除收费设备，他和大桥收费站的100余名同事也将从此处“光荣下岗”。从11月16日起，他们将服从山东高速集团的安排，到新的岗位工作。“明天就要离开这里了，有没有不舍？”听到记者的这个问题，健谈的赵栋春没有接话，他微微点了点头，笑容里略带一点感伤。27年过去了，对他来说，即便工作环境只是小小的一隅，也依然是一块难以割舍的家。



黄河大桥收费站已经完成它的历史使命。



收费站办公设备陆续被撤走，收费设施将被彻底拆除。



31年来，这座收费站从未如此刻一般静寂，只能听到电焊焊接时迸出火花的声响。



在黄河大桥收费站以南二百米处，大桥收费站工作人员正开着铲车进行封路作业。

收费站“人去站空”并实行全封闭施工，有市民深夜特意赶来拍照留念

临近8点，已经有山东高速的“搬家车”前来，撤走收费站的座椅和棚子。而陆续地，这里也将完全被搬空，并拆除所有与道路交通无关的收费设施，恢复路面正常通行。11月15日23时55分，收费站工作人员开始进行封路作业。在黄河大桥收费站以南200米处，工作人员开着铲车设置路障。而据工作人员介绍，黄河大桥南、北两侧也均设置了路障。据告知，滨州黄河大桥收费站将于11月16日0:00至12月20日24:00实行全封闭施工。过往车辆可以通过大桥南端东、西两侧坝口通行或绕行公铁大桥和浮桥。“经过有关部门审批，以及出于安全考虑，黄河大桥将暂时封闭。”工作人员介

绍，“因为有6块半米深的地磅需要撬出，并填充混凝土铺平路面。我们将加紧施工，确保12月20日之前让路段恢复畅通。”11月16日0时00分，此时的道路已经完全封闭。而工作人员正在拆除收费站的设施。此时的收费站内已经空无一人。两位工作人员正在拆除收费显示屏，这些显示屏也完成了它们的历史使命。此时的黄河大桥上，再也看不见一辆车。31年来，这座收费站从未如此刻一般静寂，只能听到电焊焊接时迸出火花的声响。11月16日0时30分，就在记者准备离去的时候，有两位市民专程驱车前来拍照留念。或许对他们而言，这座收费站也代表了一种独特的记忆。

1972年北镇黄河大桥正式通车，是当时黄河下游最壮观的黄河大桥

上世纪50年代，老北镇流传着“隔河如隔山，一趟好几天，踩冰淌冷汗，如过鬼门关”的民谣，而这是当时人民群众渡河的真实写照。在那时，黄河下游北镇段有个道旭渡口，由北岸北镇去往南岸张店全靠渡轮穿渡。尽管每天有两条机动渡轮昼夜不停地对开，日均渡运车辆达340多辆次，但依然无法满足群众通行需求——过往车辆往往要通宵达旦地排队，临近除夕，如果碰到渡河的群众“扎堆”，可能这个年就要在渡口上度过。冬季黄河结冰，车辆行人欲渡河只能“如履薄冰”，稍有不慎就可能坠入河中。20世纪70年代初，时任济南军区司令员的杨得志来惠民地区视察，亲临道旭渡口。在了解了有关情况后，杨得志再三思忖后决定：“桥的事我来想办法！”虽然已是和

平年代，但从战略战备的角度考虑，建一座大桥非常必要。后来，建大桥的申请得到了中央特别批复，老北镇可谓“举镇欢腾”。1972年1月，在道旭渡口下游250米处，北镇大桥的建设工正式开工，同年9月底，大桥主体工程完工。这座由“0016工程指挥部”负责工程的大桥预计投资1800万元，后经解放军总参谋部、总后勤部和交通部批准并指示，将总投资控制在1600万元以内，而实际上，大桥的建设只用了1387.28万元，工期也由原定的2年缩短为9个月。1972年10月1日，北镇黄河大桥正式通车！大桥全长1394米，宽9米。北镇黄河大桥的建成通车，改变了黄河河口无桥的历史，成为当时黄河下游最壮观的黄河大桥。

1987年黄河大桥完成旧桥改造，开创国内大规模桥梁改造先河

北镇黄河大桥是时代的产物，它身上留着鲜明的时代痕迹。在那个“多快好省”的年代里，由于历史条件的限制，工程设计本身存在着许多不当之处。由于原北镇黄河大桥在施工过程中改变了原设计，将北引桥从50孔20米T梁压缩为35孔，河滩路面标高也压低了

5米，仅余14.6米，导致该桥在建成投入使用后不能完全保障汛期交通通畅。在大桥通车的最初十余年里，北镇黄河大桥6次因黄河汛期洪凌中断交通，当时的经济损失难以估量。为了改变这一境况，1984年，黄河大桥旧桥改造正式开工，新接

引桥77孔，长1541.85米。1985年，引桥主体工程顺利合拢。改造后的北镇黄河大桥，全长2932米，宽12米。其中车行道9米，两侧人行道各1.5米。大桥桥身共124孔，墩台125个。1987年10月1日，改造后的新桥全线通车，这一工程可以说克服了诸多技术难题，开创了国内大规模桥梁改造的先河。

黄河大桥“收费”有其历史合理性，“免费”则顺应了当前经济社会发展需要

北镇黄河大桥改造工程如此庞大，实施起来可以说是困难重重，其中资金是最大的难题。而当时惠民地区经济落后，资金紧张，实在难以拿出这一费用。为了破解资金难题，时任山东省委书记的梁步庭提出了“以桥养桥”的想法。当时国家有规定，国家投资建设的桥梁不允许收费，而集资或贷款建设的可以收费。最终，地委行署决定采用了“人民桥梁人民建”的办法，由大桥

建设指挥部向胜利油田借款60万元，行署集资60万元，于1984年9月建成便桥，那时初步征收过桥费，但来往的群众颇有微词，并不愿意买账。而从1986年开始，交通处正式行文开始征收过桥费，北镇黄河大桥才正式进入“收费时代”。1999年，该桥经评估后，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。可以说，在当时的历史条件下，收费的点和路子是正确的决

定，不仅还清了借款，还将主桥北接线引桥路面从原来设计的20米加宽到30米。改变了以往乘坐轮渡渡黄河的局面，改善了两岸居民的出行环境，可谓深得民心。但从1986年至今，滨州黄河大桥已经收了31年的车辆通行费，超过了“经营性公路收费最长期限为25年”的国家规定。黄河大桥收费，有历史的合理性，但随着时代的变迁，已不能适应经济社会发展的需要。从长远看，滨州黄河大桥收费

成了一道关卡，阻碍了滨州黄河两岸的经济和社会交流，造成了滨州市南北两岸的经济“断层”。而从11月16日0时起，黄河大桥收费将永远成为历史，正式进入“免费通行”新时代，真正可谓“一桥架南北，天堑变通途”。



扫码观看更多精彩内容