

当代山东的公路建设资料

山东省交通厅编印

1985年7月

说 明

这本《当代山东的公路建设资料》，是在厅党组的统一领导下，由省公路管理局组织有关部门和人员，按照交通部关于编辑《当代中国的公路交通》的通知要求和山东实际情况编写的。除已将原稿报送交通部编委会审阅外，特印发各有关单位，作为了解山东公路建设发展情况、研究改进工作、编纂史志的参考。但由于编写时间急促，有的资料难免存有错误和遗漏，请阅后提出修改、补充意见。

如使用这些资料，编写书刊和公开发表的文件，务必按照国家保密规定办理，严防失密。

目 录

综合部分

一、概述·····	(1)
二、干线公路建设·····	(14)
三、县乡公路、山区公路建设·····	(17)
四、油路建设·····	(22)
五、桥梁建设·····	(27)
六、公路养护与改善·····	(49)
七、公路绿化·····	(63)
八、筑养路机械的制造与维修·····	(70)
九、历史的回顾与今后的展望·····	(73)

专题部分

潍石公路潍文段·····	(83)
烟潍公路·····	(86)
栖霞县山区公路建设·····	(98)
临朐县山区公路建设·····	(109)
德州地区县乡公路建设·····	(117)
宁阳县公路建设·····	(123)
肥城县汶阳区公路建设·····	(128)
平邑县建成地方至郑城山区公路·····	(134)
潍石路潍河大桥·····	(138)
临清先锋大桥·····	(141)
济宁跃进大桥·····	(149)

岚兗路沭河大桥.....	(152)
潍徐路安丘北大桥.....	(155)
沂原县南埠东大桥.....	(158)
青岛大沽河斜拉桥.....	(160)
济南黄河公路大桥.....	(169)
菏泽地区公路绿化.....	(180)
济宁市公路绿化.....	(188)
大事记 (初稿)	(197)

当代山东的公路建设资料

综合部分

一、概述

山东省位于黄河下游,东临渤海、黄海,海岸线长3000多公里,幅员东西700多公里,南北400多公里,面积15.33万平方公里,人口7,637.1万人。全省地形分为鲁西北冲积平原、胶莱平原、鲁中南低山丘陵、胶东丘陵四个区域,山丘区约占总面积34%。全省8个市,六个地区,127个县(市、区),3369个乡(未包括城市区街道办事处),94,022个村。

解放前,在国民党反动统治下,经过连年战争的破坏,山东公路是一个残缺不全、百孔千疮的破烂摊子。1949年山东只有通车公路3,152公里,晴雨通车公路65公里,桥梁309座7,011米。大部分公路是大车道改建而成,路基狭窄,路面坎坷,几乎全部是土路,弯急坡陡,穿越村镇,少桥缺涵。公路分布很不合理,除沿海和连接大城市有一些公路外,广大山区和平原腹地公路很少,交通十分闭塞。那时,山区人民在山歌里唱道:“羊肠小道难行走,出门步步愁,一根扁担压弯腰,何时能出头?”,平原区也流行着“无风三尺土,有雨赛浆糊”的歌谣。人民群众饱尝了交通不便的痛苦。

建国以来,山东人民在党和人民政府的领导下,发扬修桥补路的优良传统,经过全体公路职工群众的积极努力,山东省公路建设不断得到发展。

从1949年到1956年基本完成社会主义改造时期之初，山东省人民从三座大山下解放出来，社会主义积极性空前高涨，经过三年恢复和有计划地进行经济建设，在战争中被破坏的公路和桥梁，迅速得到恢复，并开始改建一些公路，修建过渡式路面，开发山区和革命老根据地公路，加强公路养护，进行水毁抢修。1949年，山东省公路运输局确定：胶东区以烟台至青岛、烟台至潍坊、潍坊至新安镇的潍坊至汀沟段为重点；鲁中南区以潍坊至新安镇的汀沟至新安镇段、临沂至滋阳两路为重点；渤海区以惠民至沧县、惠民至张店路基工程为重点；省局以张店至博山、济南至夏口、济南至历城、济南至高唐等路为重点，积极抢修公路，恢复通车。当年烟台至潍坊、济南至洛口等公路整修完毕，并修建了张店至博山第一条碎石公路。1952年烟台至青岛公路外夹河钢筋混凝土大桥建成通车。至三年恢复时期末的1952年，全省公路通车里程增至7669公里，有路面里程增至170公里，桥梁增至679座11,581米。1953年，第一个五年计划开始，烟台至青岛内夹河钢筋混凝土大桥建成通车，沂水至博山公路修复通车，对开发革命老根据地交通起了很大作用。1954年至1956年，张店至北镇、益都至红花埠、济宁至菏泽、烟台至莱阳等路基、桥涵全部改建，铺筑碎石路面。1954年至1955年，山东省改善公路1000公里，缩短了雨阻时间，有的达到晴雨通车，交通部在山东召开土路改善观摩会议进行推广。这一时期还加强了路线、桥梁测设工作。到基本完成社会主义改造时期末的1956年，全省有公路通车里程10,669公里，晴雨通车里程1,489公里，中级路面974公里。

从1957年到1966年5月开始全面建设社会主义时期，山东公路获得进一步发展。由于“大跃进”的失误，修了许多质量低劣的公

路，经过三年调整，公路建设又顺利向前发展。第一个五年计划末的1957年，全省有公路通车里程13,425公里，晴雨通车里程2115公里，有路面里程2,123公里，其中中级路面1946公里，有桥梁1,078座24,578米。从1956年开始修建的潍坊至石岛公路潍坊至文登段，于1958年7月建成通车。1955年至1960年，改建了一些重要公路和路段，如禹城至聊城，济南至聊城，平原至临清，莱阳至海阳，临沂至岚山头，临沂至枣庄，禹城至惠民，诸城至高密，辛店至佛王庄，博山至南麻等。这一时期开始修建沥青（渣油）表处路面，1963年修建辛店至东营沥青路面，因胜利油田产油量剧增，不能满足需要，1965年又重新改建。1964年，修建商河至禹城沥青路面，1965年修建济南段店至飞机场1.3公里渣油公路，取得经验。这一时期，山区公路建设也有进展，1959年以前，山东省积极开发山区公路和革命老根据地公路，十年间，沂蒙、抱犊崮、大泽山、五莲山、昆嵛山、泰山、崂山等山区开发公路96条，1892公里。到1969年山区公路建设进一步取得成绩，出现了棲霞、临朐、平度、沂源等开发山区的典型。1954年到1964年，棲霞县修建公路24条，343公里，全县18处人民公社都通汽车。临朐县修建公路13条，211公里，汽马车运输基本上代替了人力运输。1964年，我省小三线建设开始，对蒙阴、沂水、沂源、新泰、莱芜、临朐等县山区进行勘察；开工的有沂水至蒙阴、新泰至龙廷、南麻至坦埠、南麻至燕子崖、南麻至五井等公路。这一时期建成的重要桥梁有潍坊至石岛公路潍河大桥，临清至博平公路临清先锋大桥，博山至沂水公路淄川大桥，兖州至兰考公路济宁跃进桥，恩城至武城公路武城大桥，岚山头至兖州公路沂河桥，徐州至连云港公路高峰头桥，济南至新海连公路黄前大桥，济南至邯郸公路冠县七一大桥等。但是，由于“大跃进”违背

了客观经济规律，使高指标、瞎指挥、浮夸风等“左倾”错误严重泛滥，给山东公路建设带来了巨大损失。1958年至1960年修了一些质量低劣的公路，以透水路堤代替小桥涵，如长清至肥城，南麻至沂水公路；在宽河流上建了一些短桥，如长清苕村铺桥，还用自造的不合标准的水泥修了一些桥梁，如博山至沂水公路松仙岭至南麻段桥梁，后来一场暴雨大部被冲垮。由于缺乏统筹规划，使许多水利工程阻断了交通，在山丘区修建水库，截断32条公路，如岸堤水库在蒙阴县旧寨淹没沂水至蒙阴公路，在蒙阴县桃墟淹没临沂至蒙阴公路。在平原区由于挖河打乱了地表水自然流势，冲毁几百处公路。公路修建也存在粗制滥造现象，有的路基过宽，脱离当时的运输需要，有的修了路没有修桥，或是修了许多断头路，不能通车，以致后来又平毁为田，种上庄稼。甚至存在虚报情况。1962年，山东公路管理局对“大跃进”中修建的公路进行核实。1957年全省通车公路13,425公里，1958年猛增至19,734公里，1959年再增至21,980公里。经过核实，对质量低劣和虚报的路一律不予统计，1962年全省公路核实为15,766公里。第二个五年计划时期末的1962年，全省通车公路15,766公里，晴雨通车里程4189公里，有路面里程5,630公里，桥梁1,313座30,068米。经过三年调整，到1965年全省通车公路22,176公里，晴雨通车公路5,669公里，有路面里程6,925公里，其中次高级路面196公里，桥梁1,891座44,569米。到全面开始建设社会主义时期末的1966年，全省有通车公路23,273公里，晴雨通车里程7,241公里，有路面里程7,573公里，其中次高级路面442公里，桥梁2,065座54,529米。

从1966年6月到1976年10月“文化大革命”的十年，由于干部群众的抵制，公路建设还是得到了发展。公路修建方面，首先

是修建了许多沥青路面。沥青路面的修建掌握先平原后山丘、先干线后县乡公路、先重点后一般的原则。1967年至1976年，全省修建沥青路面10,910公里。路面的宽度也由3.5米、5.5米、6米增加至8~10米，油层厚度也由1.5~2厘米增加到3~4厘米。1972年平原区干线公路基本黑色化以后，沥青路面向山丘区和县乡公路发展。沥青路面的修筑改变了平原区“晴天尘土飞扬，雨后泥泞不堪”的状况。和砂石路面比较，提高了行车时速，减少了油料消耗，延长了轮胎行驶里程，使公路清洁卫生，舒适旅客行人，同时减少了尘土对农作物的危害。这一时期还新建了枣园至徐州、莱芜经马站至胶南、东阿至西刘庄等公路，省公路局五个工程队，以三个半下放给胜利油田和胜利炼油厂修筑公路。桥梁建设方面，进一步在京杭大运河、卫运河、沂河、沭河、汶河、泗河上修建了许多桥梁，突出的有黄山馆至水集公路傅家庄山东省第一座二铰平板拱桥，济南至兖州公路堰城坝桥，济南至新海连公路重沟桥，潍坊至徐州公路安邱北大桥，潍坊至徐州公路台儿庄大桥，济南至新海连公路峭峪桥和枋河桥，济宁至董口公路凤凰台桥，南麻至坦埠公路南埠东桥，仲官至临朐公路龙门河桥，岚山头至兖州公路沭河桥，泰安至楼德公社旧县漫水桥，沂水马站至圈里公社山东省唯一跨径60米的石拱桥圈里桥，烟台至潍坊公路夹河桥，湖田至南庄公路涧北桥，平阴至徐州公路流泽桥，肥城至梁山公路王台大桥，泰安至楼德公路南宋桥等。特别是山东省在河黄上修建了平阴黄河公路大桥和北镇黄河公路大桥，使天险变通途。但是，由于“文化大革命”的破坏，许多工程技术人员遭受批斗，下放劳动，合理的规章制度被当成“管、卡、压”，致使山东公路建设遭受巨大损失。如果没有“文化大革命”，山东的公路建设将会取得更大的成就。“文化

大革命”期间,许多沥青路面质量低劣,前修后坏,德州地区尤为突出。德州至东阿公路腰站至高唐段,济南至兰考公路梁山县境,烟台至黄山馆公路夹河桥附近,张店至北镇公路桓台县境,泰安至东平公路肥城县境,泰安至临清公路东阿县境,济南至青岛公路章邱县境等,修建质量差,长期病害严重。个别桥梁发生倒塌事故,1966年冬,泰安至薛家岛公路莱芜石湾双曲拱桥,在浇注中孔混凝土时,上料不均衡,拱肋被推倒,致使两人死亡,七人重伤,十人轻伤。1966年济南至兖州公路堽城坝大桥施工中,在吊装拱圈时,于7月24日和8月5日两次发生构件折断重伤工人的事故。第三个五年计划时期末的1970年,全省有通车公路29,159公里,晴雨通车公路12,666公里,有路面里程11,648公里,其中次高级路面3,679公里,有桥梁4,027座121,315米。第四个五年计划时期末的1975年,全省有通车公路31,712公里,晴雨通车公路20,212公里,有路面里程20,256公里,其中次高级路面8,610公里。有桥梁5,878座192,871米。“文化大革命”的最后一年1976年,全省有通车公路32,978公里,晴雨通车公路21,645公里,有路面里程21,407公里,其中次高级路面9,688公里。有桥梁6,163座205,931米。

粉碎“四人帮”,尤其是党的十一届三中全会以后,我国进入社会主义现代化建设新时期,山东省公路建设也进入了一个新的发展时期,公路质量标准不断提高,沥青路面的修建,由平原遍及全省所有地区和县乡公路,修建数量增加,1977年和1978年修建沥青路面都在1,500公里以上,路面宽度由6米、7米增加到10米、15米、20米,面层厚度由1.5~2厘米增加到4~6厘米和8~10厘米。随着交通量的增长,重型车辆的增加,公路等级不断提高,到1984年底,全省一、二、三级公路占38.6%。1977年到1980年,济南至

兖州公路段店至玉符河段6.4公里一级公路建成，这是山东省修建的第一段一级公路。水泥混凝土路面开始修筑，1980年9月，王村至潍坊公路潍城区段试铺1.2公里水泥混凝土路面成功。1983年济南至微山公路泰安市境14公里水泥混凝土路面开始铺筑，1984年完成，这是山东省第一条较长的水泥混凝土路面。截止1984年底，济南、枣庄、淄博、潍坊、临沂、德州、济宁、菏泽、泰安、烟台等城市郊区大交通量路段，共修筑快慢车分道行驶公路132公里，路面宽度一般为25米，最宽达30米。烟台至潍坊公路全部改造成二级路，全部铺有油路面。公路质量标准的提高，进一步提高了车辆通过能力和运输效率。县乡公路建设也进一步发展。党的十一届三中全会以后，中央领导同志强调发展山区经济，山区人民深刻认识到“要想富，先修路”。沂蒙、泰沂等山区人民修路的积极性越来越高。1980年5月泰山游览路建成通车，公路通到中天门。随着农村经济的发展，平原区修县乡公路的呼声也很高，桥梁建设迅速发展，1977年12月12日青岛市崂山县马哥庄至大沽河公路上大沽河钢筋混凝土斜拉桥建成通车，在全省科技大会上获先进科技设计成果奖。1981年泰安至化马湾公路汶河双曲拱桥建成通车。1982年博山至徐州公路莱芜官场钢筋混凝土刚架拱桥建成通车。1983年，岚山头至兖州公路钢筋混凝土梁桥临沂沂河大桥建成通车。同年烟台至潍坊公路钢筋混凝土梁桥昌邑潍河大桥建成通车。特别是1982年6月，济南长2,023米、宽19.5米黄河公路斜拉桥胜利建成，不仅满足了一般物质的运输需要，还可以通过大型成套设备和现代化国防设备。大桥通车后，使通过山东省南北国道畅通无阻，从根本上改变了历史上在济南过黄河靠轮渡的状况，沟通了黄河南北物资交流，促进了山东经济的发展。党的十一届三中全会召开的1978年，全省

通车公路34,244公里,晴雨通车公路25,289公里,有路面里程26,428公里,其中高级、次高级路面12,913公里,桥梁6,954座240,628米。到第五个五年计划末的1980年,全省有通车公路35,311公里,晴雨通车公路26,544公里,有路面里程26,527公里,其中高级次高级路面14,116公里,桥梁9,063座324,482米。

到1984年,建国三十五周年,山东省在公路修建、路面铺筑、桥梁建设、公路养护、公路绿化、筑养路机械等方面,都取得了巨大的成就,出现了新的局面。

(一)公路通车里程大大增加。到1984年底,全省共有通车公路35,935公里,平均每百平方公里有公路23.4公里,其中晴雨通车里程29,044公里,占公路总里程80.8%。和1949年比较,通车里程和晴雨通车里程分别增长10.4倍和446倍。1984年全省乡乡晴雨通车的县45个,占35.7%,通公路的乡3,056个,占90.7%,晴雨通车的乡镇2,167个,占64.3%,通公路的村65154个,占69.3%。

(二)公路质量标准不断提高。1984年底,全省有路面里程29,428公里,占公路里程81.9%,其中高级、次高级路面16,930公里,占公路总里程47%,比1976年增长75%。全省127个县(市、区)除新划的临沂地区石臼所和枣庄市山亭区外,125个县(市、区)都有油路。全省通沥青路面的乡1,579个,占47.2%。全省乡乡通沥青路面的县16个。1984年全省等级公路33,820公里,占公路总里程94.1%,其中一级公路34公里,二级公路2,479公里,一、二级公路占公路总里程7.0%,三级公路11,361公里,占公路总里程31.6%,四级公路19,946公里,占公路总里程55.5%,等外路2,114公里,占公路总里程5.9%。

(三)公路桥梁建设发展迅速。1984年,全省共有桥梁9,617

座357,475米,比1949年增长30.1倍和50倍,比1976年增长56.0%和73.6%,其中特大桥20座(实际应为22座)17,039米,大桥590座98,776米,中桥2,163座120,348米,除3座19.1米临时性桥外,均为永久性桥。全省桥涵齐全里程32,995公里,占公路总里程91.8%。

(四)公路养护质量不断提高。1984年第四季度全省公路好路率为68.9%,其中干线公路78.8%,县乡公路65.2%,分别比1976年提高11.0%,10.9%和15.9%。全省大部分公路实现了路面平整,路拱适度,行车顺适;路肩整洁,边坡稳定,水沟畅通;桥涵构造物维护完好;标号志完善鲜明;行道树齐全。

(五)公路绿化发展很快。1984年全省公路绿化里程29,215公里,占宜林里程31,534公里的93%。全省大部分路段栽上了双行树,许多公路绿树成荫,“千里公路一线天”;部分路段实现了上乔下灌,全省有矮林里程9,679公里,占宜林里程30.7%。

(六)筑养路机械从无到有,初具规模。1984年,全省实有主要筑路机械推土机40台,压路机551台,装载机64台,拖拉机1,199台,载重汽车758辆,沥青保温车164辆,沥青洒布车33辆,黑色粒料拌和机47台,沥青摊铺机28台,筑养路材料运输实现了机械化,沥青运输实现了罐车化,石料开采破碎使用了空气压缩机、碎石机,沥青路面铺筑部分实现了喂料、搅拌、送料、摊铺、碾压机械化。

山东省公路建设的发展,对于发展国民经济,促进工农业生产,沟通城乡物资交流,便利人民交通往来;对于提高运输效率,降低运输成本,减少油料、轮胎、机件消耗,都起了很大的作用。特别是党的十一届三中全会以后,对于促进农村商品经济的发展,对经济体制改革,对加速四化建设,有着更加明显的作用。

山东省各个历史时期公路通车里程、晴雨通车里程表

单位：公里

各个历史时期	年份	通 车 里 程				晴 雨 通 车 里 程					
		合 计	干线公路	县公路	社公路	专用公路	合 计	干线公路	县公路	社公路	专用公路
中华人民共和国成立	1949	3,152					65				
三年恢复期末	1952	7,669					170				
基本完成社会主义改造期末	1956	10,669					1489				
第一个五年计划期末	1957	13,425	7010				2115				
第二个五年计划期末	1962	15,766	5,285				4,189				
三年调整期末	1965	22,176	5,260				5,669				
开始全面建设社会主义期末	1966	23,273	5,261				7,241				
第三个五年计划期末	1970	29,159	8,353				12,666				
第四个五年计划期末	1975	31,712	13,824	16,780		1108	20,212	11,986	7413		813
“文化大革命”期末	1976	32,978	13,838	17,918		1,222	21,645	12,260	8505		880
党的十一届三中全会	1978	34,244	14,070	18,987		1,187	25,289	13,199	10,974		1,116
第五个五年计划期末	1980	35,311	13,819	13,984	6,584	924	26,544	13,192	9,667	2,749	836
	1983	35,724	14,023	14,145	6,567	989	28,466	13,379	10,716	3,456	915
	1984	35,935	14,065	14,264	6,570	1,038	29,044	13,444	11,033	3,605	964

山东省各个历史时期公路路面情况表

单位：公里

各个历史时期	年份	合计	有路里程				土路
			小计	高级次高级	中 级	低 级	
中华人民共和国成立	1949	3,152	65				3,087
三年恢复期末	1952	7,669	170	28	142		7,499
基本完成社会主义改造期末	1956	10,669	1,488	34	974	480	9,181
第一个五年计划期末	1957	13,425	2,123	34	1,946	143	11,302
第二个五年计划期末	1962	15,766	5,830	4	2,878	2,948	9,936
三年调整期末	1965	22,176	6,925	196	3,402	3,327	15,242
开始全面建设社会主义期末	1966	23,273	7,573	442	3,721	3,410	15,700
第三个五年计划期末	1970	29,159	11,648	3,679	4,004	3,965	17,511
第四个五年计划期末	1975	31,712	20,256	8,610	3,781	7,865	11,456
“文革”期末	1976	32,978	21,407	9,688	3,198	8,501	11,571
党的十一届三中全会	1978	34,244	26,478	12,913	4,726	8,840	7,766
第五个五年计划期末	1980	35,311	26,527	14,116	3,396	9,014	8,784
	1983	35,724	28,876	16,342	3,215	9,319	6,848
	1984	35,935	29,428	16,930	3,190	9,309	6,506

山东省公路技术等级情况表

单位: 公里

时 期	年 份	通车里程 合 计	等 级 公 路					等 外
			合 计	一 级	二 级	三 级	四 级	
第五个五年计划期末	1980	35,311	32,471	4.6	1,785	10,679	20,001	2,841
	1983	35,724	33,527	12.2	2,300	11,215	20,000	2,197
	1984	35,935	33,820	34	2,479	11,361	19,946	2,114

山东省各个历史时期公路桥梁状况表

单位: 米/座

各个历史时期	年份	合计	特大桥	大桥	中桥	漫水工程
中华人民共和国成立	1949	7011/309				
三年恢复期末	1952	11,581/679				
基本完成社会主义改造期末	1956					
第一个五年计划期末	1957	24,578/1078				
第二个五年计划期末	1962	30,068/1313				
三年调整期末	1965	44,569/1891				
开始全面建设社会主义期末	1966	54,529/2,065				
第三个五年计划期末	1970	121,315/4027				
第四个五年计划期末	1975	192,871/5878				
“文革”期末	1976	205,931/6163				
党的十一届三中全会	1978	240,628/6954				
第五个五年计划期末	1980	324,482/9063				
	1983	351,739/9458	17,039/20	97,241/580	117,259/2103	119,034/1140
	1984	357,475/9617	17,039/20	98,776/590	120,348/2163	122,196/1149

说明: 1983年有所城、章邱两县将漫水桥统计在桥梁内, 1984年统计在漫水工程内, 故1984年漫水工程比1983年还多。