

概 述

青岛建置初期，没有进行正规的市政工程建设。

德国侵占时期，德国殖民当局把青岛作为侵略、掠夺中国和远东的基地。1898 年便开始修公路，建房屋，开辟水源地，设发电厂，辟港口码头，铺设胶济铁路。这一时期进行的市政建设，主要是道路、桥涵、上下水管道、路灯、防洪设施等。至 1914 年，市内共建成道路 75 条，总长 80.65 公里，桥梁 38 座，排水管道 80.32 公里，污水泵站 4 个，防洪堤坝约 3 300 米。

日本第一次侵占时期，大批日本人移民青岛，在青岛开店设厂。堂邑路、聊城路等处建成了日侨商业区和居住区。在四方、沧口一带建起大片简陋的工人住宅。青岛至李村、沧口的公路和市内大窑沟、小港、小鲍岛、台东、台西等处的道路先后建成，对排水设施也进行了扩建。至 1922 年，共修建市区道路 60 公里、桥梁 4 座，铺设排水管道 71.70 公里。

北洋政府统治时期，由于军阀混战，无力投资城市建设，市政工程建设规模不大，仅在台西、太平角一带增辟道路十几条 约 32 公里 建造桥梁 5 座 排水管道 5.14 公

里。

南京国民政府第一次统治时期，局势相对稳定，工商业和海陆运输业得到一定的发展，市政当局进行了较大规模的市政工程建设。太平角、汇泉角、八大关、湛山一带，台东镇周围，燕儿岛以东地区以及沧口区等均辟建了道路。同时，对原有失修失养的 20 多条道路进行了养护维修，市区繁华路段及车辆行驶较多的 20 多条道路铺设了沥青路面，增设了路灯。随着道路的发展，桥梁、涵洞、排水设施也有了大的发展。共修建桥梁 32 座，铺设排水管道 30.94 公里。各污水泵站也更换了电机，提高了排泄能力。

日本第二次侵占时期，日伪当局致力于扩大侵略战争，市政建设寥寥可数。仅修建道路 16.14 公里，改建拓宽道路 11 公里。大部分道路失修失养，“诸多残破”。在桥涵方面，不仅没有新的建筑，原有的桥涵有的坍塌了，有的被拆毁。在排水设施建设方面，仅铺设排水管道 10.88 公里。

南京国民政府第二次统治时期，国民党青岛当局竭力搜刮民脂民膏，加紧准备内战，仅修建小型混凝土桥 2 座，木桥 1 座和少量的排水管道。至青岛解放前夕，市区道路坑洼残破，排水设施严重堵塞，可谓“千疮百孔，满目荒凉”。

青岛解放后，人民政府在有计划有步骤地接管城市的同时，“以工代赈”发动群众抢修遭到破坏的市政设施。根据“一般维护，重点建设”的方针，主要建设与生产和人民生活密切相关的项目。如拓宽了南北交通干线——四流

南路，开辟或拓宽了延安一路、延安二路、台柳路、李沧路、鞍山路等，兴建了台东下水道系统工程。第一个五年计划时期，重点在四方、沧口工人居住区一带建设了一批市政设施。新辟、扩建了兴隆路、小阳路、标山路、永平路等十几条道路。铺设了四方区、沧口区的排水管道，填补了四方、沧口区排水设施的空白。

第二个五年计划时期，由于“大跃进”和严重自然灾害的影响，除了新建小白干路、遵义路、安顺路等几条道路外，没有进行大的市政工程建设，同时放松了对市政设施养护管理的。至 1962 年，城市道路不同程度的损坏达 125 万平方米，占城市道路总面积的 35% 被工厂占用的道路 121 条，占道路总数的 26% 排水管道大量淤塞给人民生活带来很大困难。

三年经济调整时期，城市维护资金有了固定来源，市政设施的养护管理得到加强，全市广泛发动群众参与城市建设。工人、学生、干部、居民、解放军官兵等出工近百万人次，整修居民区道路 200 多条，铺设上下水管道 30 多条，使市政基础设施的面貌有了很大改观。

“文化大革命”时期，在极左思潮的影响和冲击下，一些行之有效的规章制度被废除，市政设施失修失养失管，乱占乱挖道路、乱接下水、乱填沟渠的现象十分严重。青岛沿海有 52 个出水口，被堵被毁就有 26 个。尽管如此，市政干部、工人不断抵制和排除干扰，在困难的条件下，开辟和拓宽了金华路、湛流路、瑞昌路等道路，建成一座 14

孔多跨径空腹式双曲拱桥——胜利桥。

“文化大革命”结束后，特别是中共十一届三中全会以后，市政工程建设进入了全面恢复和发展阶段。1978~1990年完成投资 1.66 亿元。先后拓宽了威海路、宁夏路、台柳路、延安二路等卡脖子路段，打通了永安路、郑州路、洛阳路、兴隆路、周口路、瑞昌路等，开辟了山东路、南京路、江西路、宁夏路、东海路等主次干道和一大批新住宅小区的道路上，并以每年平均递增 10 万平方米的速度，对一些主要道路进行翻建。1978~1990 年，共翻建道路 128.21 万平方米，建造桥梁 25 座，铺设排水管道近 200 公里，建成污水处理实验站 2 座。

经过近一个世纪的建设，1990 年，青岛市区统管道路总长 481 公里，面积 479 万平方米。其中，高级道路 396 公里，面积 418 万平方米，沥青道路占道路总面积的 87%。桥梁 91 座，涵洞 467 座，下水道长 596 公里，明沟 29.81 公里，暗渠 48.24 公里，防洪堤坝 78 公里；污水处理厂 1 座，污水处理实验站 1 座，日处理能力达 1.3 万吨。

市政职工队伍日益发展壮大，设备水平、技术水平不断提高。1990 年，已拥有设备 1 234 台。其中，各种汽车 235 辆，压路机、摊铺机等多种大型施工机械 99 台，比 1978 年增长 1 倍。青岛道路施工已基本实现了机械化，筑路材料（二灰碎石，沥青炒拌料）实现了工厂化。年施工工作量 1990 年达到 5 273 万元，全员劳动生产率达 21 744 元/人年。固定资产原值达 2 744 万元。设计与施工在采用新技

术、新工艺、新设备、新材料等方面有了较大的突破。在道路建设方面推广应用二灰碎石基层，增强了基层部分的强度和整体性；在水泥混凝土路面施工中推广应用真空吸水工艺和割缝机切缝；在桥梁设计与施工方面，推广应用了后张拉预应力工艺和预应力简支组合梁工艺。青岛市政工程队伍，作为一支思想素质高，业务技术精，社会信誉好，能吃苦耐劳、打硬仗的队伍，正在为建设青岛、美化青岛做出新的贡献。

第一篇

市政工程建设

第一章 道路工程

青岛建置初期，青岛的道路为通骡马的土路和乡村人行小道，市区范围内仅有四条可通骡马车的道路：一、由老衙门经四方、水清沟，到达沧口，约 12.5 公里；二、由老衙门经贮水山麓岔出，过河西，到达李村，约 10 公里；三、由老衙门经贮水山麓岔出，至河西，由河西岔出，经韩哥庄，到达张村，约 9 公里；四、由张村经宅科、小崂山、姜哥庄，到达沙子口，约 6 公里。

德国侵占青岛后，为把青岛建成其扩大侵略的军事基地和经济掠夺的口岸，在筑码头、修铁路、建造住宅和各种公共建筑的同时，在前海海滨的欧人居住区以总督府大楼为中心，以市内的德县路、保定路、大沽路三路为横线，以馆陶路、中山路为纵线，修建城市道路。广西路、太平路、中山路南段、沂水路等，也都在这一时期相继建成。这些道路宽度都在 20 米左右，车行道与人行道分开，并铺装了沥青路面。随后在华人居住的大鲍岛、台西镇、台东镇等地修建了一些道路，这些道路路面较窄，一般宽 6~7 米，多是土路，不能与欧人居住区的道路相比。

德国侵占时期共有 75 条道路，多以德国皇族和德国地

名命名，均用德文书写，共修建市内道路 80.65 公里、乡村道路 210 多公里，总计约 300 公里。

日本第一次侵占时期，除修复和养护日德交战时被破坏的道路外，新建的道路不多。新建道路多集中在市北和台东一带，道路采用大小石子和沙子铺基。

北洋政府统治和南京国民政府第一次统治时期，市内已有道路 230 多条，修建了市区通往四方、沧口、李村的公路线，同时将市内的一些繁华路段和高级住宅区内的道路铺设了沥青路面，增设了路灯。

日本第二次侵占时期，大部分道路失修失养，沥青路面“诸多残破”。

南京国民政府第二次统治时期，道路的建设和管理无人过问，遭受的破坏更为严重。许多道路路面坑洼残破，有的垃圾堆积，甚至堵塞不通，一派衰败破落的景象。

青岛解放后，党和人民政府提出了城市建设“为国防、为生产、为人民服务”的方针，市人民政府城市管理部门开展了对道路的管理和建设。改善了路况，改善了居民区、工业区、疗养区的道路环境，为青岛市的经济发展创造了有利条件。

“文化大革命”时期，由于极左思潮的干扰和冲击，青岛市的道路建设发展缓慢，不能适应工农业生产和交通运输的要求。

中共十一届三中全会以后，道路建设受到重视。在普遍加强对道路养护维修的基础上，集中力量，按照城市发

展规划，新建了山东路、南京路、江西路、鄱阳路等 13 条道路。拓宽了威海路，先后翻建了遵义路、四流北路、四流南路、辽宁路、热河路、延安路、小阳路、小白干路和其他一些主要道路。截至 1990 年底，青岛市区统管道路总长 481 公里，是 1949 年的 1.98 倍；道路总面积 479 万平方米，是 1949 年的 2.36 倍。

第一节 主干道

太平路 位于市南区，西起朝城路、贵州路口，贯穿郯城路、河南路、中山路、浙江路、青岛路、江苏路、大学路，东接莱阳路，全长 1 919 米，车行道宽 10~12 米，面积 20 204 平方米，是青岛市历史上形成最早的道路之一。

清政府在青岛驻兵设防后，即在青岛村一带建总兵衙门和兵营。1893 年青岛栈桥建成时，一条不规则的土路逐渐形成。德国侵占青岛后不久，在太平路铺装了沥青路面。基层采用花岗石和三合土填筑，车行道旁边铺设车轨石，间距 1.1 米。时命名为威廉街。日本第一次侵占时期，改名舞鹤町。北洋政府收回青岛后，将该路定名为太平路。

青岛解放后，随着交通流量的逐年增大，太平路曾多次维修和养护，局部进行拓宽和整理。1986 年在修建栈桥以西海堤的同时，拓宽了太平路西段长 190 米的道路，即自太平路与郯城路的中心交点以西 50 米处至贵州路海堤

口车行道由 7 米拓宽至 12 米，南侧人行道拓宽至 5.1 米，北侧沟沿石位置不变。

广西路 位于市南区，西起泰安路，横穿中山路、安徽路、江苏路等，东止于龙口路。全长 1 565 米，车行道宽 8~15 米，面积 19 481 平方米，为沥青路面。人行道宽 3~5 米，面积 12 166 平方米，为混凝土人行道板路面，是通往青岛火车站的主要道路。

广西路始建于 1900 年，为青岛市区最早辟建的道路之一，路面宽 20~25 米，在道路建筑中，首次将车行道与人行道分开，车行道两侧设有车轨石、沟沿石和雨水排泄口，地下安设了排水管道，并铺装了沥青路面；人行道铺设黄沙路面。道路基层用花岗石及三合土填筑，使路基坚固，路面平整，为当时最高级的道路，命名为亨利亲王街。亨利亲王街两侧皆为德国人居住，所以又称欧人街。日本第一次侵占时期，曾改名为佐贺町。

建国后对广西路进行了多次翻建，拆除了车行道两侧的车轨石，重新铺装了沥青路面。1982 年对广西路全线进行了盖被处理。

江苏路 位于市南区，南起太平路，北至胶州路，贯穿广西路、湖南路、沂水路、平原路和观象一路。全长 1 361 米，车行道宽 10~15 米，面积 17 349 平方米，为沥青路面。两侧人行道各宽 3~5 米，面积 10 260 平方米，为混凝土人行道板路面。江苏路是从闹市区通向海滨的主要通道。

江苏路始建于德国侵占时期，时称毕士马克街。日本

第一次侵占青岛时期称为万年町。当时路面比较狭窄，交通很不方便。至 1930 年，路面损坏较为严重，影响了交通。10 月，对路面进行整修，铺设黄沙路面长 1 351 米，铺设旧车轨石 1 290 米。

1940 年 9 月 1 日，伪青岛特别市公署招标修建江苏路北端，延长 387 米，展宽至 16 米，并铺装了沥青路面，铺装沥青面积 6 192 平方米，人行道铺沙土路面面积 1 134 平方米，安设沟、沿石各 378 米。原设计于当年 12 月 15 日竣工，由于气候严寒，不宜铺设沥青路面，故延至次年 5 月竣工。工程耗资 20 900 元。

1980 年对原沥青路面进行了翻建，采用强度较高、使用年限较长的沥青路面结构，使路面质量得到改善。

湛流路^①是青岛市区通往崂山区的一条东西向主要干道。西起湛山大路的交汇口，东至流清河，横穿延安三路、山东路、南京路、燕儿岛路，全长 20 余公里。其中，车行道宽 20~26 米，人行道宽 3.5~5.5 米。

湛流路西段湛山大路始建于德国侵占时期，为一不成形的土路，路面宽度仅 3~5 米，建成后只进行一般养护。随着车辆的不断增多，原有宽度已不敷应用。1956 年 8 月 20 日至 10 月 5 日，对该路进行了分段整修。西段自山东路至丁家庄，长 2 700 米，依照原有道路线型，向南加宽至 7 米，挖整两侧边沟，并铺沙碾压，铺沙宽为 6 米，共 16 200

注：湛流路和湛流干路为同一条路，亦称湛流干路。

平方米。东段自丁家庄起至王家麦岛，长 3 600 米、宽 3.5 米，铺沙碾压，挖整两侧边沟，同时增设避车道 5 处。1970 年 10 月 22 日至 12 月 8 日，又将湛流路东段（长 1 800 米）沙土路面改建为沥青路面，面积为 13 686 平方米。

整修后的路线依然弯曲甚多，路面狭窄，平均宽度只有 8 米，且多为沙土路，难以适应交通流量日益增长的需要。1976 年市革委投资 234 万元，对该路进行了较大的拓宽改造。将该路自延安三路至济南军区第二疗养院长 960 米、宽 13 米的一段旧沥青路面拓宽为 20 米宽的沥青混凝土路面；自济南军区第二疗养院至丁家庄长 2 600 米的一段截弯取直，由宽 8~10 米的沙石路改建为宽 20 米的沥青混凝土路面。

1983 年，对高雄路口至浮山染厂一段进行了拓宽，车行道宽 20 米，人行道各宽 5 米。1984 年，对山东路至高雄路段进行了翻修，重新铺装了沥青路面。1987 年，翻修道路全长 200 米、宽 20 米，铺装了沥青路面，起垫沟、沿石各 495 米，翻浆处理 141 立方米，投资 222 980.12 元。

台柳路起自东镇，经吴家村、双山、河西、李村、九水，至崂山柳树台，全长 31 020 米，宽 4~10 米。1904 年动工，1905 年竣工，经改造后，于 1907 年通车。这是青岛市也是山东省最早通行汽车的道路，在全国也是最早通行汽车的道路之一。台柳路建成后，历经修整翻建。建国后，曾于 1970 年翻建抚顺路至清江路一段，长 1 300 米，宽 7 米，面积 9 100 平方米。1989 年，翻建了鞍山路至人民路

一段，也铺装了沥青路面。长 1 429 米，宽 9~10 米，面积 13 761 平方米。

中山路 位于市南区中部、市北区南部，南接青岛栈桥，北至市场三路，全长 1 295 米，车行道宽 11~15 米，面积 17 167 平方米。

德国侵占青岛初期，舰船多在青岛湾停泊，通过青岛栈桥运输物资。后因建筑青岛小港和大港需要，德国殖民当局经过勘察，决定沿栈桥北向从山腰开出一条长 1 里多纵干线路，命名为斐迭里街，这是中山路南段的雏形。斐迭里街在欧人居住区，多德式建筑。中山路北段（现德县路至大窑沟）开辟略晚，辟建的目的主要为从大窑沟的砖窑运砖至观海山麓，建造胶澳总督府（现市政府大楼）和总督官邸（现迎宾馆）。中山路基层采用花岗石及三合土填筑，铺装了沥青路面，路面平整，车行道和人行道分开，车行道上设有车轨石、沟沿石、雨水排泄口及地下管道等。

日本第一次侵占青岛时期，中山路南段叫静冈町，北段叫山东町，也叫新泽町。1922 年中国收回青岛后，把中山路南北两段作为一条街，称山东路。1929 年 5 月 22 日，国民党青岛接收专员公署为了纪念孙中山先生，将此路正式命名为中山路。日本第二次侵占青岛时，此路更名为山东路。日本投降后，恢复了中山路的名称。“文化大革命”初期，中山路曾改名为反修路。

中山路由于多年未进行大修，路面破坏严重，道路状况极差，车辆行驶不便。1983 年 3 月，青岛市投资 525 778

元，对中山路进行大修和盖被处置：大窑沟广场段，原路面标高较低，汽车荷重对其影响较大，故采用盖被结构；市场三路至北京路段、曲阜路至太平路段，因路拱比较小，路面状况稍好，这两段采用换面结构形式；北京路至德县路段，车行道窄（10米）路拱大 路况差 胶州路下坡转弯陡峻，公交车对路面水平力作用大，采用翻挖段（Ⅱ）的结构形式；德县路至曲阜路段，车行道较宽（15米）采用翻挖段（Ⅰ）的结构形式。整个工程共铺装沥青路面 25 043 平方米，换面 12 771 平方米，盖被 1 266 平方米，翻建 11 006平方米，由青岛市市政工程管理处第一工程队施工。

胶州路 位于市北区南部，西起中山路，东至江苏路、热河路和上海路的交汇口，全长 926 米，车行道宽 16~18 米，面积 16 076 平方米，是进入中山路地段的主干线。

德国侵占和日本第一次侵占时期，胶州路为一条不规则的土路，前一时期称胶州街，后一时期称胶州町。南京国民政府第一次统治时期，该路宽 15 米 车行道 8 米，两侧人行道 3.5 米。1941 年鉴于胶州路交通日渐频繁，路宽不适应的情况，伪青岛特别市建设局对胶州路的东段进行展宽，工程起点由上海路角起沿市立医院外墙至长清路口止，全长 275 米，展宽为 24 米，铺装沥青结碎石路面。同时，对胶州路与江苏路、热河路、上海路交口处加以修整使之成为广场。

1954 年 9 月，青岛市人民政府建设局改建长清路口至聊城路口段。胶州路是当时市内通往四方、沧口大工业区

和东镇中小工业区的重要干线。该段道路损坏严重，凹凸不平。特别是长清路口至聊城路口段，全长 180 米，路宽为 15 米，坡度很大，180 米内即有三个弯子，其中有连续的二个反向急弯。建设局道路工程队将二个反向急弯改为一个缓弯，对路面进行改修，铺装沥青结碎石路面 2 541.5 平方米，人行道铺黄沙 1 460 平方米；铺装车轨石 732.8 米，沟、沿石各 351.6 米。

1960 年 3 月，改建自中山路口到聊城路口部分，包括展宽、路基修筑、路面铺装、路口处理、人行道及沟沿石铺装以及部分下水管安装工程，展宽路段全长 520 米。原有道路宽 8 米，远不能适应交通的需要，因此改建为两侧人行道各 6 米，车行道 18 米，在芝罘路以东按实际宽度修建。路面铺装为高级式沥青混凝土，用碎乱石铺装基础厚 18 厘米，中层为直径 3~6 厘米碎石，厚 10 厘米，贯入焦油沥青深度 6 厘米，面层为石油沥青混凝土厚 2.5 厘米，路面总厚 30.5 厘米，设计整体形变模量 650 公斤/平方厘米，沥青混凝土路面共长 505 米，宽 15 米，面积 7 575 平方米，沥青简易铺装路面 1 804 平方米。该段工程改建后，整个胶州路宽阔、平坦，成为青岛市重要的交通干道。

辽宁路 位于市北区的北部、台东区的南部，是贯通两区的交通枢纽。西起大连路，东至顺兴路，途经包头路、泰山路、华阳路、利津路等，全长 2 340 米，宽 16~19 米，面积 40 132 平方米，是市区东西向主干道之一。

辽宁路在青岛建置初期即为一条通骡马车的土路，日

本第一次侵占时期，称该路为若鹤町一丁目，中国收回青岛后，1923年改名为奉天路，1929年更名为辽宁路。日本第二次侵占时期复为奉天路。1946年改名为辽宁路。

青岛解放后，1951年5月15日开始对辽宁路进行拓宽。大部分路段铺装了沥青路面，施工中首次采用国产沥青铺装路面。此后，20余年没进行大修。80年代，根据交通流量的增长，进行了翻修。1981年10月3日至11月28日，翻修了威海路口至峰县路部分路段，全长896.7米（包括威海路至顺兴路265米），宽16.4米，面积为146944平方米。道路结构为：车压实路基上铺设直径6~10厘米碎石灌沙20厘米，直径3~6厘米碎石8厘米，碎石沥青处置4.5公斤/平方米，总铺装厚度34.5厘米；附加面积系用压实路基上铺设直径6~10厘米碎石10厘米，直径3~6厘米碎石6厘米，沥青处置3公斤/平方米，中粒式沥青混凝土4厘米，总铺装厚度20厘米。该工程由青岛市政工程管理处施工，工程造价433981.61元。

1988年5月，翻建自大连路至华阳路口，全长1085米，道路宽19~19.2米，人行道宽度为2.5~4.0米，新铺沥青路面25940平方米，新铺沟、沿石各2434米，新铺人行道板7610平方米。路面结构：快车道、慢车道通用更改后的新型结构二灰碎石32厘米，黑色碎石6厘米，中粒式沥青混凝土5厘米，细粒式沥青混凝土2厘米，总厚度45厘米，工程造价227.29万元，由青岛市政工程设计室设计，青岛市第一市政工程公司施工。施工采用平行流