

经十路84年变迁，见证济南的成长轨迹 一条大道“撑起”半城繁华

记者 于泊升 李梦瑶
济南报道

一条经十路 半座济南城

“新修好的路真平啊，开车更稳了。”最近，庄宇一直关注着经十路的养护进度，他的行驶路线正好贯穿经十路。

2006年，公交K301路首发，庄宇是“开路人”。这条线路单程77.4公里，是济南最长的公交线路，宛如一条飘带贯穿城市东西。

“刚开通时，是经十路拓宽的第二年。那时它没有现在这么繁忙，几乎不堵车，主要是为了方便章丘和长清两地的大学生往来。”庄宇回忆，每天早晨6时，他开着首班车从长清大学城出发时，过了奥体中心再往东，便是一片片村庄和玉米地。

“那时候经十路奥体西路站的站名还叫‘石河岭村’，通过这站名就能看出这条路上的风景变化有多大。”庄宇说，如今这里成为济南的CBD，高楼大厦刷新着城市新的天际线。

对于站名的变化，济南市市民崔红军有着同样的感受。上午8时，在腊山立交附近，80多岁的崔红军刷卡上车，特意来看养护一个新的经十路。

“那时候的公交站就是铁皮牌子，经十路西口的站牌上还写着下一站‘苗圃’。”崔红军感慨。

崔红军最初印象中的经十路，就是一条十几米宽的郊区道路，旁边也没见高楼大厦，两边除了一些平房饭店、小卖部，大部分还是庄稼地。

“小时候，根本想不到经十路能有今天的规模。”崔红军说，上世纪六十年代，他在实验中学读书，无论去千佛山游玩，还是到十六里河学农，经十路都是必经之路。

这些年，爱好摄影的他，手机相册里存着几百张经十路的照片，2009年全运会期间挂满彩旗的道路、2015年安装的新公交站台、近些年亮起的智慧路灯……每一张都是道路变迁的鲜活注脚。

如今，新铺的沥青路面、升级的井盖，又为这份“道路日记”添上了崭新的一页。

“一条经十路，半座济南城。”崔红军看着窗外的景象感慨。

从16米到60米 拓出最长城市主干路

“经十路的故事，要从上世纪四十年代讲起。”济南市城乡交通运输局城市道路处处长解西波从档案袋里抽出一叠资料，记录着经十路这84年的变迁。

资料显示，1941年，随着南商埠的使用，济南新辟广场东沟到营市街的路基，取名为“兴亚大路”，宽度16米。1946年，“兴亚大路”改名为经十路，一直沿用至今。

“新中国成立后，经十路迎来了蜕变，并伴随着济南一路发展，几乎每十年就‘长大’一次。”解西



9月23日清晨7时30分，济南公交驾驶员庄宇驾驶K301路沿经十路穿过西绕城高速桥，刚刚养护完毕新铺的沥青路面没有丝毫颠簸，黑白交织的标线在朝阳下格外清晰。“路在变，风景在变，但经十路始终是济南跳动着的‘心脏’。”庄宇扫过窗外，济南奥体中心的玻璃幕墙映着云，千佛山的轮廓嵌在楼群间……开了20年公交车，这些景象总在熟悉里藏着新鲜。



如今繁华的经十路。 资料片



1988年，八一立交桥刚建成的景象。 资料片

波说，经十路在上世纪进行了多次建设，到了1977年，经十路开始向东延伸，济王公路开始修建。

“除了东段的延伸，经十路主干道也在不断拓宽。”解西波翻开历史资料，上面显示，1978年，经十路拓宽胜利大街至历山路路段；1984年，拓宽历山路至省团校路段。到了1988年，济南第一座立交桥八一立交桥建成通车。“上跨经十路的八一立交可以说是经十路乃至济南建设史上的重要节点。”解西波说，从那时起，济南的交通进入了立体化时代，济南的城市建设在加速推进。

而真正的飞跃发生在进入21世纪之后。2003年，济南确定了“东拓、西进、南控、北跨、中疏”的十字发展方针。东部城区以经十东路、工业北路、工业南路为东西主要交通走廊。经十路最大的一次整修工程就发生在这一年。2003年，作为当时济南历史上最大的一项综合性工程，道路改造总长为16.9公里。主城区道路宽度最宽达60米，经十路长度达到90公里，成为当时国内最长城市主干路。

这一时期往后，济南城市布局跳出老城单中心模式，向东大幅拓展：奥体中心落成、中央商务区(CBD)规划建设、高新区迅速崛起，章丘也在经十路的连接下加速融入城区，于2016年撤市设区。

“这条路不仅是交通动脉，更是城市规划的脊梁。”解西波说。

当年标准20年不大修 拿下首个市政“鲁班奖”

“你看，现在这条路多么繁华啊！”当车辆开过燕山立交桥东，崔红军不禁感慨。他回忆，经十路刚修建的时候，是没有那么大的需求的，如今望着这条路，有时还会堵车的路，不禁感慨当年的目光长远。

经十路的提升改造，济南城建集团副总经理史红军有很多话想说。在他眼里，2003年那次拓宽改造在经十路发展上具有“里程碑”式的意义。

“2003年的济南，经十路还是一条双向四车道的老路，坑洼的路面、拥堵的车流，让这座城市的东西向通行成了难题。”史红军回忆，那次改造范围东起燕山立交，西至担山立交，从燕山立交桥到二环西路，道路改造总长就有16.9公里。史红军说，在当时，这可是济南最大的一项综合性工程。

可现实的挑战远比想象中艰巨。当时的施工条件远不如现在，机械设备数量有限，技术工艺也还在起步阶段。但当时的建设者立下了决心：要建就建最好的路。

济南市交通运输局有关负责人介绍说，当年建设者首次在济南市道路上采用SMA沥青，这种材料抗车辙、耐久性强，但施工要求极高。方形四防检查井的应

用也是一次突破，以往的圆形检查井容易沉降、漏水，施工人员反复试验，改进井筒结构，让检查井和路面完美衔接，这项技术后来还成了济南市市政工程的标杆工艺。

“我们还首次在市政道路上采用八台摊铺机联合作业等新技术、新工艺。”史红军语气中依然带着自豪。每一步都是创新，每一步都在突破济南市政建设的纪录。

最让他难忘的是如何在保证交通通行的前提下完成全断面施工。“我们提出‘少围一米是一米，少封一天是一天’，通过精细组织、昼夜奋战，最终提前完工。”

20年过去了，史红军依然记得那时的建设场景，他们把整个道路全部挖除，同步建管线。“因为那个时候道路的结构非常弱，等级低，并且地下管线不齐全。”史红军说，材料创新也是当年的亮点，管线回填材料改用了新材料替代传统的土回填，从源头上杜绝了“马路拉链”现象。

此外，路面结构也全面升级，用水泥稳定碎石替代灰土，用改性沥青提升面层质量，人行道采用的彩色混凝土在济南也属首次。“在20年前已经是用到行业的最高标准了，最先进的设备，最先进的施工工艺。”

2005年，经十路拿下了济南市市政工程第一个“鲁班奖”。这份荣誉，成了史红军和众多参建者职业生涯里最珍贵的记忆。

如今，经十路又迎来新的蜕变。在养护提升工程进行的同时，济南轨道交通4号线、8号线也在同步进行。轨道交通4号线沿经十路敷设，一路向西到邢村立交及彭家庄，全长40.3公里；轨道交通8号线则从邢村立交向西沿经十东路走行，贯穿东部新城、章丘大学城，止于清源大街。

“两条轨道交通线路年底前贯通后，经十路将进入地铁时代，济南也就进入更便捷的地铁成网时代。”解西波说。

“现如今这一路，山东省体育中心、泉城公园、千佛山、山东电视台、奥体中心，涵盖了济南大部分的地标性建筑。”崔红军说。

经十路的蜕变，成为济南城市发展战略的关键支撑。按照“新区开发、老城提升、两翼展开、整体推进”的思路，这条“黄金走廊”拉开了城市框架，真正成长为济南城市发展的“主动脉”。

它不仅是一条交通通道，更是一条清晰的产业廊道。解西波铺开最新的城市规划图，指尖划过这条绵延90公里的“金线”：向西，它激活了长清大学城的创新潜力，串联起槐荫区快速崛起的西部医学城，使“西兴”战略有了坚实载体；向东，步伐更为迅猛——奥体中心落成点燃了东部活力引擎，中央商务区(CBD)楼宇拔节生长，汇聚起金融与总部经济；继续向东，汉峪金谷的科技金融生态、高新区蓬勃发展的数字经济与生物医药产业、直至唐冶片区的现代化宜居新城次第展开，完美诠释了“东强”的丰富内涵。

“去年，国道309改扩建工程完成，章丘胡山大街到济南淄博交界处拓宽至8车道。”解西波说，这项工程又被称为经十路东延，经十路的辐射力再一次提升。“84载风雨兼程，经十路不仅是一条交通主动脉，更是济南城市成长的缩影。”解西波感慨，从土路到沥青路，从双向四车道到双向十二车道，从人工管理到智慧化运维，这条路的每一次升级，都承载着市民对美好生活的向往，也勾勒出一座城市发展的轨迹。

记者 于泊升 李梦瑶

迈入地铁时代伴“城”长

经十路21载迎两个『里程碑』