

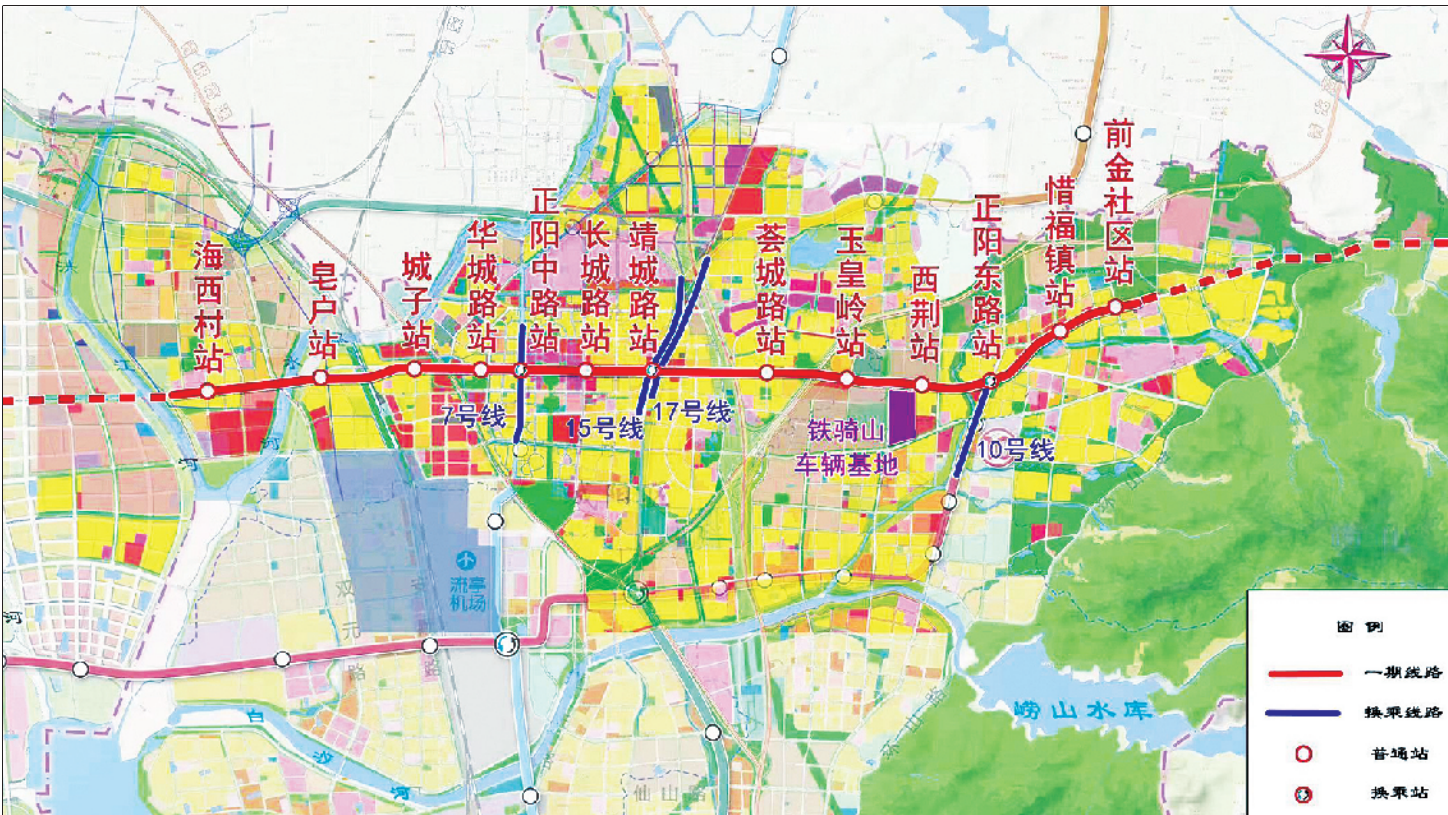
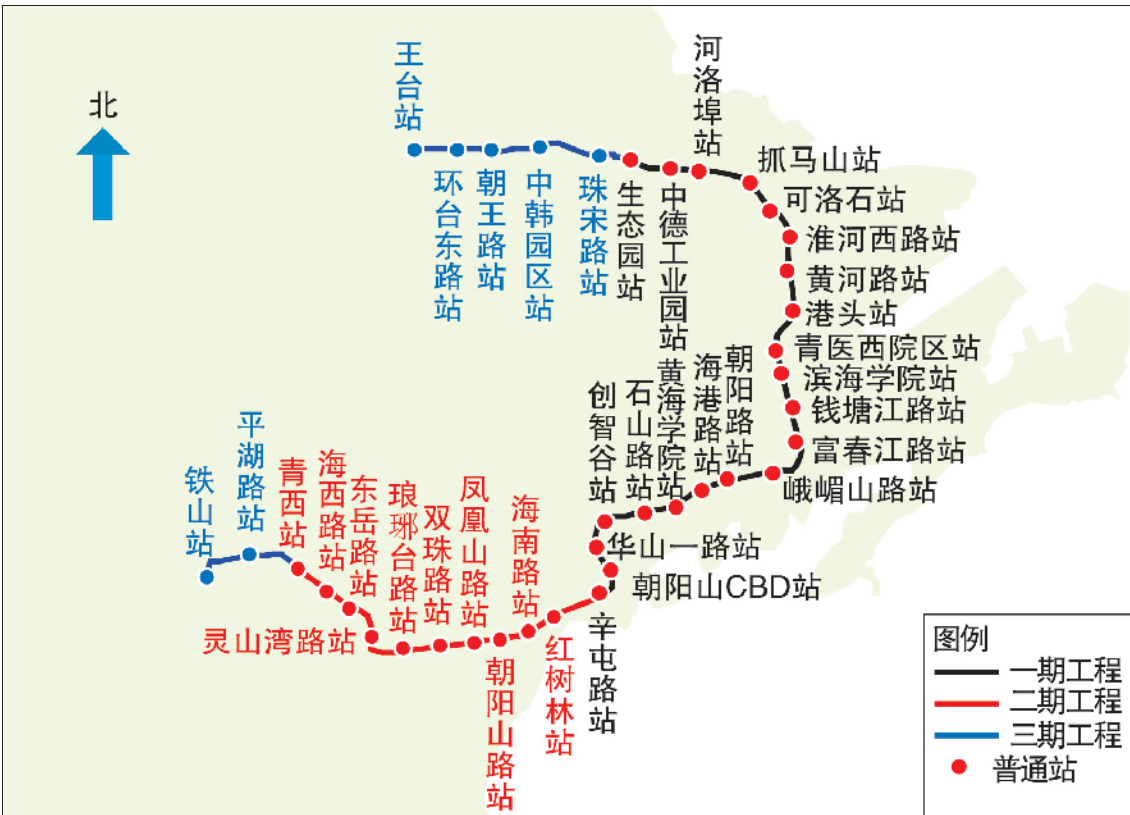
9 号线一期、6 号线二期双线同日开工,全市在建地铁线路达到 11 条、219 公里——

# 织密“西”“北”城区交通网,“轨道上的青岛”再提速

□青岛日报/观海新闻记者 周建亮

青岛市地铁 6 号线线路走向示意图

青岛市地铁 9 号线一期工程线路平面示意图



城市更新和城市建设三年攻坚行动全面起势之际,“轨道上的青岛”以双线同日开工的新“战果”开启第三季度。

7月2日,青岛地铁9号线一期、6号线二期双线开工仪式在9号线海西村站举行。至此,青岛地铁三期规划线路全部开工,从获批到全部开工仅用9个月时间,再次创造了青岛地铁建设新速度,今年市政府工作报告提出的“推进地铁三期规划线路全部开工建设”目标顺利实现。加上正在建设的一期、二期4条线路,青岛在建地铁线路达到了11条、219公里——在过往10余年,这样的地铁建设规模和在建线路密度前所未有。

地铁建设及地铁沿线开发建设是青岛城市更新和城市建设三年攻坚行动的重要任务之一,对提高城市发展能级、提升城市功能品质具有重要支撑作用。根据三年攻坚行动方案,2022年至2024年,地铁建设及地铁沿线开发建设重点推进项目34个。其中,地铁建设项目11个、TOD开发项目21个、市政道路项目2个(辽阳路高架南京路至福州路段、福州路至海路路段工程)。通过三年攻坚行动,加快构建安全、便捷、高效、绿色的城市轨道交通网络体系,全面匹配城市发展战略,让城市更加高效、土地更加集约、出行更加便捷、配套更加完整、居住更加舒适,让更多的人工作和生活在地铁两侧。

青岛地铁集团党委书记、董事长张君介绍,随着在建线路增加,安全生产、工程质量、人员配备、施工组织、管理体制机制建设等工作难度大大增加。青岛地铁在全面总结前期建设经验的基础上,研究制定了“1+6”世界一流地铁目标体系,并将以此为蓝图愿景,以“干事争一流”的决心,精心准备、科学组织、攻坚克难,确保工程建设又好、又快、又安全。

## 双线齐发,补齐北岸城区和西岸城区交通短板

地铁9号线一期、6号线二期两条线路对于补齐北岸城区和西岸城区交通短板,完善青岛环湾轨道交通网络,促进区域协同发展,具有重要意义。

9号线一期是青岛北部城区的一条东西骨干线路,车站全部位于城阳区,沿城阳核心区主干道敷设,填补了东西向客流廊道的轨道交通空白。同时,与4条线路换乘,可推进城阳区与东岸中心城区深度融合。工程起于海西村站,止于前金社区站,线路全长16.4公里,共设车站13座和铁骑山车辆基地,线路主要沿锦安路、正阳路与王沙路敷设,途经城阳区内东西向主要客流廊,一方面能承担城阳区内部客流,有效缓解城阳区交通压力,保障居民出行效率;另一方面,通过换乘,可快速联系东岸城区,推进城阳区与东岸中心城区的深度融合,加速实现城阳区内中心城区的转型发展,发挥承上启下的北岸中心城区功能。

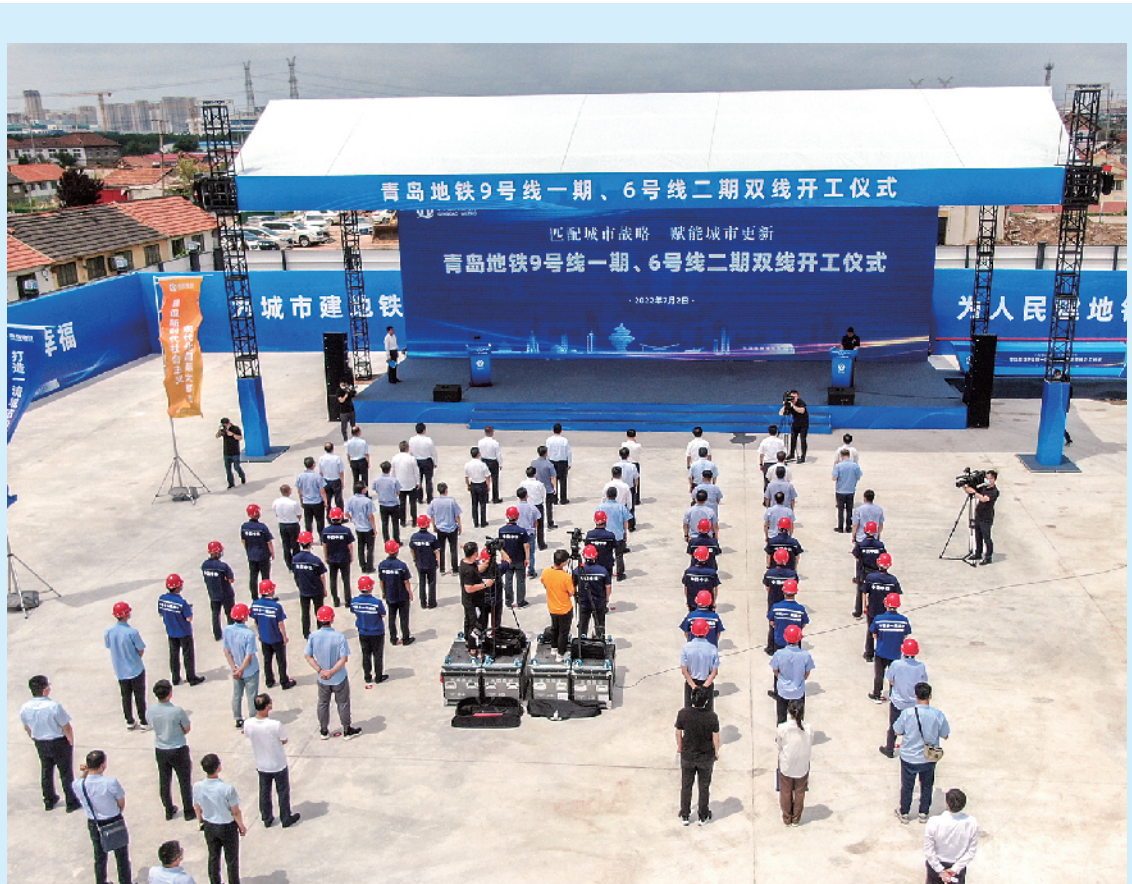
6号线二期是西海岸原胶南城区的骨干线路,衔接综合交通枢纽青岛西站和地铁13号线,可深化西海岸主城区与外围片区之间的紧密联系。工程西起青西站,东至一期工程起点站辛屯路站,全长13.9公里,设10座车站,青西站及前后部分区间土建工程已随青西高铁站同步实施完成。线路沿青西交通商务区规划绿轴珠山路—双珠路—滨海大道敷设,贯穿了西海岸交通商务区、海洋高新区,能加快胶南老城更新改造进程,同时对塑造西海岸新区城市空间结构的发展、推动产业结构的升级具有重要意义。

6号线二期能有效缓解西海岸新区因缺乏内部南北向交通主通道带来的交通压力,是缓解胶南老城交通拥堵问题最直接、最有效的方式,能从根本上解决沿线居民出行难的问题;线路衔接一个综合交通枢纽和一条轨道交通快线,加强了大型交通枢纽的集散能力,保障了对外通道的可靠性,对构建以公共交通为主体、多方式顺畅衔接、现代化、一体化的综合交通运输体系起到重要作用。

据悉,这两条线路均计划2027年完工。

## 三期建成后,青岛地铁运营里程将达到503公里

地铁是重大的交通基础设施,是一座城市发展实力、活力、潜力和竞争力的体现。2021年9月,在国家发改委全面收紧轨道交通规划审批的背景下,青岛地铁三期规划获批复,面向未来可持续发展的根基更为坚实。三期规划项目共有7个,总长139公里,总投资近1000亿元。至此,青岛轨



■7月2日,青岛地铁9号线一期、6号线二期双线开工仪式在9号线海西村站举行。刘栋摄

## 4 号线年底试运行,2 号线西延段、6 号线一期、8 号线南段 2024 年和 2025 年底完工——

# 青岛地铁“成网效应”加速显现

□青岛日报/观海新闻记者 周建亮

铺更密的网,才能运更多的人。

2015年12月,青岛首条地铁线——3号线北段开通;2021年12月,1号线全线开通——过去6年间,青岛地铁线网规模扩张迅速,线网优势逐年放大。

一条条在地上地下穿梭纵横的活力“动脉”,搭建起安全、便捷、高效、绿色的城市轨道交通网络体系,地铁逐步成为市民主要的交通出行方式之一。《青岛市轨道交通运行分析报告(2021年)》显示:截至2021年底,青岛共开通轨道线路6条(3号线、2号线一期、11号线、13号线、1号线和8号线北段),线网长度284公里,稳居全国城市第10位、仅次于北京居北方第2位;全年轨道线网总客运量达2.47亿人次,日均客运量67.6万人次,最高日客运量达到121.9万人次。今年以来,青岛地铁客流稳步增长,6月20日至22日客流量连续三天突破百万人次,创下新纪录。

目前,一、二期规划在建4号线、2号线西延段、6号线一期、8号线南段)正在加快建成,朝着早日运营目标迈进,将更有力地支撑青岛地铁客流持续常态化“百万级”。

4号线计划今年年底空载试运行,力争尽快开通。

4号线起于市南区人民会堂站,止于崂山区大河东站,全长约31公里,共设车站25座,其中12座换乘站,将与8条(1、2、3、5、7、8、11、15号线)已批复线路实现换乘,4号线为2022年省重大实施类项目,是贯穿市区的东西向“金腰带”。建成后,青岛地铁通车里程将突破300公里,进一步提高青岛轨道交通的通达性和辐射范围,加强客流的网络叠加效应,缓解沿线交通拥堵。

2号线西延段,为2号线一期工程(李村公园站—泰山路站)调整延伸项目。起于市南区轮渡站,止于市北区泰山路站,计划2024年底完工,对有效解决西部老城区交通需求具有重要意义。

6号线一期,位于西海岸新区,起于辛屯路站,止于生态园站,全长约30.8公里,共设车站21座,建成后将成为贯穿西海岸新区中心城区的骨干线。计划2024年底完工。

8号线南段,起于青岛北站,止于五四广场站,共设车站7座,全长13.1公里。计划2025年底完工。

按照规划,力争至“十四五”末,青岛地铁运营线路达到9条,全长364公里,日均客运量预计超过260万人次,公共交通出行分担率超40%。

6号线二期、7号线二期),新建项目4个(5号线、8号线支线、9号线一期、15号线一期)。

其中,2021年12月30日,2号线二期、5号线、7号线二期等三期规划首批线路开工,拉开了三期规划项目建设大幕,实现了当年申报、当年获批、当年开工的“青岛速度”,这在全国并不多见。今年3月,8号线支线和15号线一期开工,成为今年集中开工的首批三期规划线路,刷新了青岛地铁施工许可办理的新速度。

2号线二期,起于李沧区李村公园站(已开通),止于崂

山区世博园站,全长约8.9公里,共设车站8座,其中换乘站2座,将进一步加快李沧东部地区与中心城区的联系。计划2026年底完工。

5号线,起于麦岛路站,止于云岭路站,全长约32.6公里,共设车站27座,其中换乘站12座。计划2028年完工。

7号线二期,起于城阳东郭庄站,止于即墨营普路站,全长约16.9公里,分南、北两段。南段线路长约3.8公里,共设车站3座,北段线路长约13.1公里,共设车站10座。计划2026年底完工。

8号线支线起于城阳大涧站,止于胶州火车站,全长约20.2公里,共设车站12座,其中换乘站4座。计划2027年完工。

15号线一期起于李沧区下王埠站,止于城阳四方厂站,全长约30.9公里,共设车站17座,其中换乘站6座。计划2028年完工。

预计至2028年,三期规划所有线路全部建成后,青岛地铁运营总里程将达到503公里,日均客运量达到500万人次,东岸城区轨道交通网络将进一步织密,西岸、北岸城区网络骨架初步搭建,航空、铁路、公路、港口等重要交通枢纽实现全面覆盖,三岸主城区内部45分钟可达、关键节点之间1小时可达,初步建成“轨道上的青岛”。

## 加速实施 TOD 开发, 构建全通型“大交通”体系

青岛地铁三期规划项目是支撑地铁未来可持续发展的关键,在整个地铁线网中起着“承前启后”的作用。与一期、二期项目相比,三期项目呈现出不少新特点。

TOD是以公共交通为导向的城市空间开发模式,是赋能城市有机更新、促进城市更高质量转型发展的重要引擎。以三期建设项目为契机,青岛地铁深入研究站点枢纽综合开发,做好站点与周边客流密度较大的商城、社区、学校等的衔接,提高土地综合开发效益,全域推进地铁沿线TOD开发项目,推动地铁建设及地铁沿线开发建设取得明显成效,让更多的人工作和生活在地铁两侧。目前,青岛地铁正按照“站城一体、产城融合、功能复合”的原则,梳理出21个具备实施条件的重点项目,力争至2024年底全部启动,共获取土地约6000亩,预计带动投资1000亿元。其中,2021年已开工项目4个,总占地面积约521亩;2022年计划实施项目8个,总占地面积约1200亩;2024年计划实施项目9个,总占地面积约4279亩。

据了解,此次开工的9号线一期沿线部分用地为新增建设用地,有利于实施TOD开发,带动沿线以站点为核心的组团式开发,满足居民住房和就业的综合需求,实现“公共交通引导城市发展”策略,加速打造城市重点区域,支撑北岸城区的主城地位,实现三城联动,促进区域一体化发展。

目前,青岛在综合客运枢纽一体化衔接方面还存在着很大提升空间。结合青岛城市规划和空间发展战略,青岛地铁三期建设规划充分研究了地铁与铁路、公路、航空、海运等其他交通方式的有效衔接。三期项目将进一步加强与其他交通方式的衔接,着力打造全通型的“大交通”体系。

铁路客运枢纽方面,新增与青岛西站、胶州站的衔接,实现地铁对青岛站、青岛北站、红岛站、青岛西站、胶州北站、胶州站六大铁路枢纽的覆盖。公路客运枢纽方面,新增与青岛西公路客运站、即墨汽车总站的衔接,实现地铁对市内14个公路客运枢纽的覆盖。航空客运枢纽方面,实现地铁对胶东机场航空客运枢纽的覆盖。海运枢纽方面,实现地铁对国际邮轮母港的覆盖。

结合青岛地铁三期建设,青岛充分考虑了地铁与公交车、出租车、小汽车等其他交通方式的衔接,将积极推动打造“地铁+”立体化大交通体系,以“地铁+铁路”“地铁+小汽车”“地铁+公交”“地铁+慢行”,建立科学、合理、体系、综合高效顶层的大公交通体系。通过多种交通方式的有效换乘,基本形成以地铁为骨干、地面常规公交为基础、出租车为补充的多层次公共交通体系。

以三期规划线路开建为契机,青岛地铁集团提出了与城市发展战略高度匹配的“建设世界一流地铁,打造一流城市投资建设运营商”目标,按照“一年强体系、两年打基础、三年见成效”的总体部署,设置了“1+6”目标体系——“1”是以创新为引领,“6”是“安全、优质、高效、绿色、智慧、和谐”六大目标,涵盖地铁建设和地铁运营两大领域,吹响了建设世界一流地铁、引领轨道交通行业发展的号角。