

城市更新更美,创建全国文明典范城市



2022年7月4日 星期一

主编 杨海振 美编 李晓萌 审读 王岩 排版 威晓明

185条公交“衔接”地铁,让市民出行更便捷

在加快地铁建设的同时,青岛不断提升“两网融合”深度,解堵城市交通便利绿色出行

□青岛日报/观海新闻记者 周建亮 文/图

公共交通是满足人民群众基本出行需求的社会公益性事业,是维持城市功能正常运转的基础支撑。放眼全球,大力发发展公共交通已成为全球大都市的共同选择。东京、巴黎、伦敦、新加坡等世界知名大都市,都有较高的城市公共交通分担比例。一方面,这有助于缓解城市拥堵,改善民生体验。另一方面,大力发发展公共交通,减少私家车出行,能够较大幅度减少交通对能源的依赖和污染物排放,有助于尽早实现碳达峰、碳中和目标。

致力于建设新时代社会主义现代化国际大都市的青岛,深入贯彻公交优先发展战略,构建以城市轨道交通为骨干、常规公交为主体、特色公交为亮点的多层次公共交通体系,最大程度满足不同群体的出行需求,拓展城市空间格局,提升城市交通承载力。

2020年,青岛被交通运输部授予“国家公交都市建设示范城市”称号。目前,我市常规公交线路达到926条、线路总长2万公里、日均客运量近250万人次。6条地铁线路相继开通、运营里程跃居全国前10位,单日最高客运量突破120万人次。今年3月召开的市交通拥堵治理工作领导小组第一次会议提出,要大力发展公共交通,进一步整治提升、优化调整薄弱环节,加快推进地铁线路建设,加强公共交通衔接,推进城市慢行系统建设,鼓励群众绿色出行。

今年4月,青岛地铁集团和青岛城运控股集团两大城市公共交通运输主体企业建立战略合作关系,签署战略合作框架协议。随着此次战略合作协议的签订,我市公共交通一体化发展程度将更加深入。双方将加强地上地下线路一体化规划、布局、建设、运营,将公交灵活性、延伸性的优势与地铁快捷、大运量的特点结合起来,共同推进地铁出入口与公交港湾式车站联动建设,实现地面常规公交与轨道交通的有效衔接和高效融合,构建高效、集约、以人为本的多层次城市公共交通网络体系,形成“多网融合”的“大交通”发展格局,提高公共交通的整体分担率和运营效率,努力实现“地铁通达到哪里,公交就衔接到底”,不断满足乘客的高质量出行需求。目前,青岛城运控股集团已有185条公交线路与地铁衔接。

地铁: 客运量占公共交通比例达到24.5%

“加满一箱油,500多元。油表显示能跑不到500公里,一公里一块多钱!”今年6月中旬以来,家住台柳路、单位在深圳路的谭女士停开私家车,开启了坐地铁出行的“绿色之路”。

谭女士向记者算了一笔账:早高峰从台柳路开到深圳路,全程约7公里,因为堵车,全程超过40分钟,油钱也直奔10元。坐地铁之后发现,步行10分钟后乘车半小时,全程还是40分钟,票价只有4元,使用青岛地铁App还打折。“之前是因为要换乘,所以都是开车。油价涨成这样,转乘地铁后才发现,其实全程所用时间差不多,换乘也很方便。除了能把出行成本降下来,也不用担心堵车问题了。”谭女士说。

住在西海岸新区的市民梁先生同样是一名“铁粉”。每趟要换乘两次地铁,1号线换乘3号线,3号线换乘2号线,即便如此,梁先生还是选择坐地铁,“主要原因就是出行成本。从西海岸过来一趟,开车的话,隧道收费外加油钱,差不多40元,而坐地铁只要6元。”

2015年12月,青岛首条地铁线——3号线北段开通;2021年1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。截至2021年底,我市共开通轨道线路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。

线网通达、油价攀升等因素,让越来越多的人像谭女士和梁先生一样,将安全、便捷、高效、绿色的地铁作为通勤和出行首选。

2021全年,我市轨道线网总客运量达2.47亿人次,占公共交通比例约1/4,日均客运量67.6万人次,最高日客运量达到121.9万人次。从2019年的15.4%,到2020年的18.4%,再到2021年一跃增长到24.5%,轨道交通客运量占公共交通比例逐年攀升。

坐地铁的多了,上路的车少了,交通自然更加畅通了。《青岛市轨道交通运行分析报告(2021年)》显示,在轨道交通开通、智能交通及交通组织优化、道路网完善等共同作用下,青岛东岸城区高峰时段平均车速为22公里/小时,较2015年“快”了3.6公里/小时,有效缓解了道路交通压力。

6月20日,102.31万人次;6月21日,104.19万人次;6月22日,104.34万人次……进入6月以来,青岛地铁线网客流不断攀升,这三天客流量均突破百万人次,创



▲今年1月起,城运控股公交集团李沧巴士公司开通公交35路线,途经多处站点与地铁1号线无缝衔接。

■随着线网通达性增强,青岛地铁客流不断攀升。

下新纪录。青岛地铁集团工程管理部副部长孙宏哲介绍,目前,一二期规划在建4条线(4号线、2号线西延段、6号线一期、8号线南段)正在加快推进,力争早日实现运营。这些线路通车后,青岛地铁的客流还将进一步增长。

其中,4号线计划今年年底空载试运行。据了解,4号线为2022年省重大实施类项目,是贯穿青岛市区东西向的“金腰带”。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。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。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%。

7月2日,随着地铁9号线一期、6号线二期双线开工,青岛地铁三期规划线路全部开工。三期规划项目中,延伸项目3个(2号线二期、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)。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。预计至2028年,三期规划所有线路全部建成后,我市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”。

公交: 上半年优化调整线路49条

今年,结合市民出行需求、市区步行街改造、地铁及综合客运枢纽衔接等需求,我市将优化调整公交线路80条列入市办实事,着力缓解新建小区和老旧社区的居民出行难题,打通公共交通出行“最后500米”。市交通运输局最新数据显示,截至6月底,今年累计开通和优化调整线路、调整首末车时间达到49条,占全年目标任务的61%。

在今年优化调整的线路中,既有946路、35路、临1路、947路、649路等新开线路,也有465路、317路等延长线路,填补了新建小区附近公交服务盲区。还有根据客流需求、道路状况等因素做出的线路截短、停运以及首末车时间调整,包括终止营运线路7条(隧道2路、隧

道5路、隧道4路、隧道7路、372路、305路、766路)。推动公交与地铁融合发展是线路调整优化的重要特点,在80条计划调整的公交线路中,与地铁关联线路达到20条。

“公交车通到了家门口,这下去买菜、逛街方便多了!”6月30日,家住李沧区双埠馨家苑的居民陈先生惊喜地发现,小区门口多了一辆115路公交车。当天起,城运控股公交集团李沧巴士公司调整115路区间线路,延长了6公里,将副站由双埠调整为双埠社区,调整后的线路与地铁及多条公交线对接,给群众出行带来极大便利。“我们社区回迁后大约有500户居民,加上附近几个社区约有上万人,去附近的学校和集市非常不方便,每天都要走20多分钟,早上上班、送孩子上学骑电动车也不安全,还得绕路。”陈先生说,115路在家门口设站后,孩子、老人和上班族出小区门口就可以上车,再也不用担心路上的安全问题了。

7月1日,因线路改造及建设新站房工程而停办客运业务达7年之久的铁路城阳站恢复运营。自6月30日起,城运控股交运温馨巴士将613路和644路调整延伸至铁路城阳始发,并有效对接地铁1号线等地铁线路,实现公交、铁路、地铁的“三网融合”,对城阳区居民出行、铁路旅客驳接发挥了重要作用。其中,优化后的613路还实现了城阳区夏庄街道、银河路片区与地铁1号线的公交直达,极大方便了城阳区居民出行。

为方便旅游季节市民和外地游客夜间购物、消费、娱乐等出行,助推市区夜经济发展,7月1日至10月8日期间,我市继续推出224路、601路等7条公交线路的末车时间延时服务计划。各线路延长时间从20分钟至90分钟不等,发车间隔在20至30分钟之间,每天计划增发车次12个,延时后的公交线路运营时间将达20小时。其中,“汽车北站”发往“长春路曹县路”方向的608路延长时间最长,达1.5个小时;延长后末班发车最晚的是224路的“福州南路东海西路”站,发车时间是23:00。这些线路覆盖了青岛沿海一线观光带、南北方向客流走廊、主要商圈及居住区和重要客流集散节点,实现了地铁1号线、2号线、3号线、11号线的衔接。

市交通运输局城市交通处处长臧忠伟介绍,为更好满足市民出行需求,我市将针对客流特征发展特色公交。结合重庆路、杭鞍高架等主干路建设改造进度,在城市组团主要通道优先设置公交专用道,打造公交干线客运走廊,提供中速运输服务;在中山路、栈桥、邮轮母港等热点景区和地铁站,优先布设微循环线路,推广小微公交;在学校周边灵活布设“教育专线”,面向中小学师生及接送学生家长提供定制公交服务。

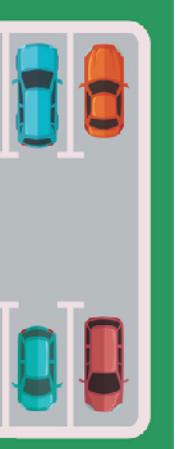
11个停车场完工 新增泊位3500个

将有效解决部分重点区域停车难问题

□青岛日报/观海新闻记者 王冰洁 文/图

市南区龙山人防停车场
市南区六街口停车场
市北区鞍北三期停车场
市北区海伦路停车场
崂山区国金中心公交场站
城阳区天安数码停车场
即墨区环秀湖人才综合体东区车库
即墨区第三人民医院停车场
胶州市行政西楼停车场
莱西市农商银行停车场
莱西市苏州路月湖公园停车场

11处已完工 停车场项目



城市道路交通要想“解堵”,停车场建设是至关重要的因素之一。倘若把交通流比作水流,那么城市道路就如河道,停车场则如湖泊、水库,能起到蓄纳和调节的作用。

来自市住房城乡建设局的数据显示,今年青岛市重点推进60个公共停车场和4个公交场站建设,涉及泊位超过4万个,到年底可实现新增泊位2万个。截至目前,今年已有市南区龙山人防停车场和六街口停车场、市北区鞍北三期停车场和海伦路停车场、崂山区国金中心公交场站、城阳区天安数码停车场、即墨区环秀湖人才综合体东区车库和第三人民医院停车场、胶州市行政西楼停车场、莱西市农商银行停车场和苏州路月湖公园停车场在内的11个停车场项目完工,新增泊位3500个。此外,其他停车场项目也在按计划加快建设。

“以前每天去青大附院市南院区办事,停车是件让人头疼的事情。随着这个停车场的投用,以后终于不用再抢车位了。”7月1日,市南区龙山人防停车场正式投用,听到这个好消息后,市民刘先生难掩喜悦之情。

据悉,龙山人防停车场规划256个车位,其中包含52个智能立体停车位。在经过6个月的紧张建设后,龙山人防停车场提前1个月投入使用,将有助于缓解江苏路交通压力以及青大附院周边老旧小区停车难、交通等问题,同时也为历史城区保护更新工作及周边产业落地提供有力承载,为游客和市民提供便捷的出行和停车服务发挥重要作用。

医院停车难、周边道路拥堵一直是群众反映强烈的民生痛点难点堵点问题,通过新建、改扩建、共享停车场等方式有效增加停车位,挖潜医院周边的停车资源,能有效缓解医院周边的交通拥堵问题。当下,在即墨区第三人民医院综合体建设停车场配套项目现场,这处钢结构装配式建造的停车场已经整装一新,再过不久将正式投用。

据中建科工即墨第三人民医院项目执行经理杨鹏介绍,该停车场项目共设置5个出入口,设计泊位512个。待投用后,在为周边居民提供公共停车服务的同时,还将有效缓解看病“停车难”以及医院进出口“停车乱”问题。

随着城市更新和城市建设三年攻坚行动的打响,我市停车场设施管理工作也正在走向纵深。据悉,未来三年,在做“增量”方面,全市将推进120个公共停车场和11个公交场站建设,建成后可新增7万余个停车泊位。在做“存量”方面,尽快建立完善全社会停车设施共享机制,用三年时间基本完成机关事业单位、商场、酒店、写字楼等停车场开放共享,积极推进住宅小区停车设施开放共享,多渠道增加停车位供给,缓解供需矛盾。

如今我市停车位的挖潜,越来越多地结合到学校操场、口袋公园和路桥工程等项目内一并实施。“随着经济社会发展和居民需求的变化,对于停车项目的规划设计和理念,越来越倾向于把静态交通的规划建设放在和动态交通同等重要的位置。比如在停车刚性需求较大的区域,停车位资源的供给,无论是建设新增还是存量挖潜,都应该统一纳入的综合交通规划设计的考虑之中,只有统筹好动态交通和静态交通两大文章,才能更高效地发挥交通效益,提升人居环境品质。”一位行业专家告诉记者。

停车难是社会“小缺口”,却是民生“大问题”。下一步我市将进一步发挥公共资源配置优势,营造停车市场良好的发展环境,让停车市场激发更大活力,让发展成果惠及更多人,助力城市交通“解堵”。



■图为市南区龙山人防停车场