



客户端:青岛观察

客户端:观海新闻

青岛日报 聚焦

主编 赵波 美编 李飞 审读 王岩 排版 王慧芬

青岛加快构建城市轨道交通网络体系,进一步完善骨干路网体系,提高主城区出行便利度

上下班更快捷,800米轨道覆盖通勤比重达21%

□青岛日报/观海新闻首席记者 周建亮

早上7点半左右离家,穿过小区步行约五分钟就到了地铁1号线安子地铁站。扫码、安检、乘车,经过30个站点后抵达正阳中路站下车,再步行六七分钟到单位打卡,开启新的一天——这是“上班族”孙志凯每天习以为常的上班之路。

孙志凯家住西海岸新区海信花伴里小区,以前在市南区一家文化旅游公司从事财务工作。今年3月份刚刚跳槽到城阳区正阳中路上的一家物流公司。“如果没有地铁1号线,我可能还没有勇气辞职,每天上下班的通勤就让人打怵。”孙志凯算了一笔账:从家到单位,如果开车要走胶州湾隧道、环湾大道,早晚高峰环湾路经常拥堵,用时会超过1个半小时。即便不堵车,隧道通行费、油费等经济成本也吃不消。通了地铁后,他每天坐地铁通勤,感觉工作生活半径一下子拉长了,“地铁既经济实惠,又准点环保,一路上刷刷手机看看视频或读读书,1个多小时的路程也不觉得多漫长。”

党的二十大报告提出,“增进民生福祉,提高人民生活品质”。上下班的通勤之路是否便捷通畅,事关民生福祉。对上班族而言,通勤时长无疑是影响工作日幸福指数的重要因素。有关报告显示,5公里以内通勤比重反映就近居住、可以慢行通勤的人口占比,又称“幸福通勤”,是城市宜居性的重要测度。

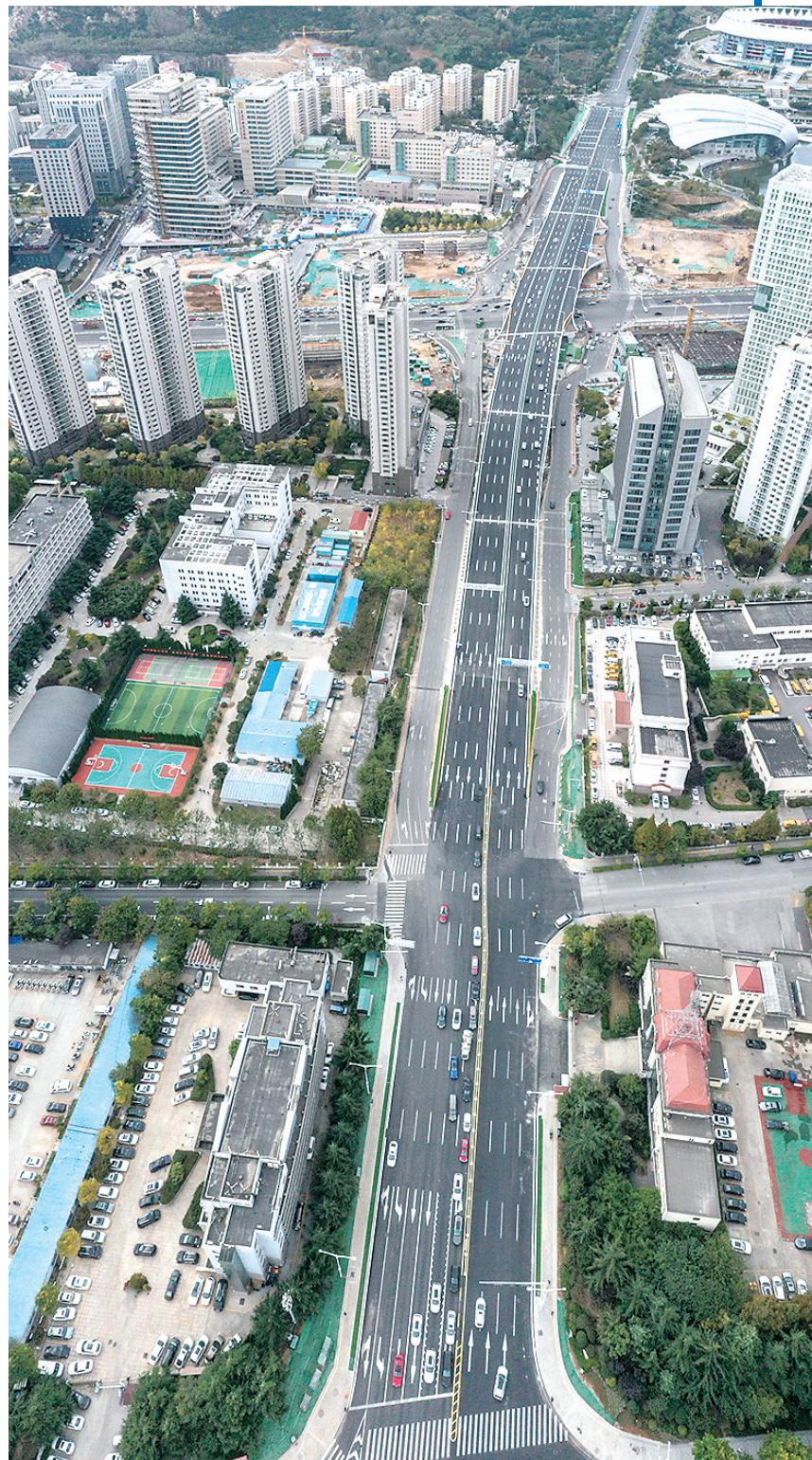
今年,青岛发起城市更新和城市建设三年攻坚行动,围绕市政设施建设、地铁建设及地铁沿线开发建设等领域展开攻坚,一批长期影响群众日常生活和交通出行的市政设施短板正在补齐,为市民构建起便捷通畅的“幸福通勤之路”,给越来越多像孙志凯一样的“上班族”带来了可感知可触摸的获得感、幸福感。



■地铁13号线。



■地铁成为市民通勤的重要交通工具。 周建亮 摄



■航拍海尔路-银川路立交主桥。 刘栋 摄



■航拍辽阳路(南京路-福州路段)交通结建工程主桥。 刘栋 摄

扩大覆盖:青岛地铁运营里程居北方第二

轨道交通是公共交通体系的骨干,其通达度不仅关乎人们的出行便利度,还关乎城市乃至城市群空间格局的拓展。

以东京都市圈为例。众所周知,日本经济与人口高度集中在东京都市圈、大阪都市圈和名古屋都市圈这三大都市圈。三大都市圈构成4小时经济圈,人口占日本总人口的比例为52.42%。其中,东京都市圈在13000平方公里的面积上集聚了超过3700万的人口,人口占日本的三分之一,2020年GDP总量达15200亿美元,也大约占全日本的三分之一。有研究表明,东京都市圈居住分离程度较高,并且呈现出显著的向心通勤特征,随圈层呈现出差异化的出行特征,形成了公共交通主导出行模式,较为完善的多元轨道系统可以支撑各圈层高效率、高强度的通勤需求。

从国内来看,地铁在居民通勤出行中承担着重要的角色,在公共交通体系中的作用日益凸显。今年7月,住房和城乡建设部城市交通基础设施监测与治理实验室、中国城市规划设计研究院、百度地图联合发布《2022年度中国主要城市通勤监测报告》。报告显示,2021年,40个地铁运营城市中32个城市有新开地铁、轻轨线路,800米轨道覆盖通勤比重总体平均达到17%,同比增加2个百分点。其中,超大城市达到28%,同比增加2个百分点,特大城市集中了近一半新增轨道里程,轨道覆盖通勤比重同比提升4个百分点,达到21%。成都轨道覆盖通勤比重达到34%,超越广州跃升成为全国最高水平。

从2015年第一条线路开通至今,青岛地铁每年都有新线或新段开通,成为近十年来全国地铁发展最快的城市之一。目前已开通6条线路,全长284公里,运营128座车站,跻身我国地铁运营里程前十名,是仅次于北京的北方第二城。《2022年度中国主要城市通勤监测报告》显示,青岛800米轨道覆盖通勤比重达到21%。

缩短耗时:居民平均出行时耗减少约4.5分钟

总的来看,随着城市规模的扩大,人们的通勤距离与时间会呈现不断拉长的趋势。

《2022年度中国主要城市通勤监测报告》选取44个中国主要城市,汇聚9000万人的居住通勤数据,用通勤时间、通勤空间、通勤交通三个方面的9项指标,呈现2021年度中国城市居住空间与通勤特征的变化。报告显示,主要城市通勤距离普遍增长,特大城市增幅显著。超大城市平均通勤距离9.4公里,特大城市8.7公里,I型大城市7.8公里、II型大城市7.6公里,同比均有增加。10个特大城市中,沈阳、青岛、西安、南京、郑州、成都、重庆等7个城市同比增加超过0.5公里。其中,青岛单程平均通勤距离为8.6公里。

青岛通勤距离的延长,地铁有着直接贡献。以去年年底开通的1号线为例。这条横跨五区(西海岸、市南、市北、李沧、城阳)的跨海地铁开通后,加强了对人口岗位以及商圈的覆盖,加速了人才、信息等要素在各区市间的流动。市城市规划设计研究院交通分院做的调查显示,1号线地铁站点800米范围内覆盖人口213万,同比增长6.4%,覆盖岗位99万,占都市区总岗位的23%,同比增长4.4%。1号线全线开通后,东西两岸“接轨”,东西过海时间缩短至6分钟,城阳区与西海岸新区核心区实现公共交通1.5小时通达。同一出行时间,以唐岛湾周边为起点的公共交通方式服务范围增加一倍。1号线全线开通的第一个月,整个线网日均客运量达85万人次,较开通前增长25.7%。

从五四广场到青岛北站,从崂山到董家口,从即墨到胶州……一条条地铁拓展了城市出行空间,提升了城市交通运输效率。随着青岛地铁线网覆盖面更广,市民的出行里程也更长。2021年,青岛地铁线网总客运量达2.47亿人次,日均客运量67.6万人次,同比增长78%。轨道交通占公共交通客运量比重逐年增加,由2019年的15.4%增至2021年的24.5%。2021年,青岛中心城区居民平均出行距离5.9公里,较2015年5.16公里增加0.74公里。与此同时,居民平均出行耗时较2015年减少约4.5分钟,同等出行距离下出行时间减少约8.5分钟。

从区域出行距离变化来看,对比2021年和2015年的数据,东岸城区(市南区、市北区、李沧区、崂山区)发展程度较高,相对稳定,平均出行距离变化幅度最小,由5.21公里增长到5.77公里,北岸城区(城阳区)随着高新区等区域建设发展,城市拓展迅速,平均出行距离变化幅度最大,由5.17公里增长到6.59公里,西岸城区(原经济技术开发区)由4.91公里增长到5.55公里。

提高效率:启动高峰通勤公交网络建设

如果说轨道交通是公共交通体系的骨干,那么,常规公交就是主体。青岛牢固树立公共交通引领城市发展理念,积极推进国家公交都市建设,为市民上下班通勤提供便利。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,今年,青岛将优化调整公交线路80条(次)列入市办实事项目,持续优化市民通勤之路。截至目前,已超额完成年度计划目标。通过优化线路较好解决了高昌路、郑州路、美寓天城火炬路、城阳火车站等市民反映强烈的部分区域公交出行问题,同时降低了松岭路、重庆南路等路段公交线网重复系数,提高公交运行效率。

115路线的变化就很具有说服力。今年8月31日,青岛城运控股公交李沧巴士公司将115路线“一分为二”,原115路线路号变更为38路同步实施线路优化,115路区间更名为115路线。此次调整后,填补了永清路路段、文安路路段公交线网盲区,同时避开永平路路段、兴城路、四流北路路段与115区间线路的重复度。更改后的路线走向与地铁1号线无缝衔接,将公交的灵活与地铁的快捷有效结合,实现了公交线网与新开地铁站点空间、时间上的全面接驳。“38路开通前,我需要步行十几分钟才能到公交站点,冬天寒冷夏天炎热。”家住永清路的刘女士说,现在只需步行五六分钟就能坐上公交车,上班通勤之路不再难。

“下一步,我们将统筹市民出行需求、地铁及枢纽衔接、场站及道路条件等因素,完善公交出行网络,构建公共交通客运走廊,促进常规公交和轨道交通两网融合发展。”市交通运输局城市交通处处长陈刚告诉记者,具体措施包括:加快撤减与地铁走向趋同的地面公交线路,增加微循环线路强化与地铁的衔接;识别城市主要客流通道,在地铁尚未辐射区域规划公交客运走廊,启动高峰通勤公交网络建设,进一步提升公共交通服务质量,更好满足广大人民群众出行需要。

发力方向:进一步畅通市民通勤路

全球城市在构建“幸福通勤之路”过程中发现,居民单程通勤时间在45分钟内较为合理。因此,提高45分钟以内通勤比重是改善城市人居环境的重要目标,是城市规划和交通服务水平的综合体现。

“比上班更糟心的事是自己被堵在了上班路上”“每天下班在公交车上晃荡1个多小时,回家后一点心情也没有”……相关统计数据显示,2021年,全国承受60分钟以上“极端通勤”的人口超1400万,占通勤人口的13%,长距离通勤已成为大城市普遍存在的现象——大量时间“耗在路上”,不仅让上班族身心俱疲,同样给城市交通造成了极大负担,降低了城市运转效能。

着眼于提高人民群众生活品质,国内各大城市均将改善通勤环境作为城市治理的一项重要内容。10月13日对外公布的《上海市交通发展白皮书》提出,未来十年,上海将更好践行人民城市重要理念,让交通出行更加便利,方式更加丰富,中心城区平均通勤时间控制在45分钟以内,极端通勤(即超过60分钟)人口比例进一步降低。

就青岛情况来看,受道路拥堵、路网密度等因素影响,“通勤难”的问题还未完全解决。

“要提高市民通勤幸福指数,需要综合发力,对包括城市路网、公共交通等城市交通体系进行系统性加密重塑。”青岛工程咨询院副院长曲伟长期关注市内交通建设和规划领域,围绕加快改善城市交通环境,提升群众出行体验,他提出三点建议:一是优化交通路网体系,加快完善城市路网和地铁建设,加快城市公共交通融合发展,完善公交网络和配套设施,推动地铁网和公交网有效衔接。二是优化道路交通组织,提升交通智慧化管理水平,提高路网通行效能,利用信息化手段解决好事关城市运行效率和市民出行便利的拥堵问题,缓解城市交通压力。三是提升公共服务水平,通过管理、执法等各方面的提升,为人们出行打造平安、便捷、绿色、智能的交通环境。

改变正在发生。“2022至2024年三年间,我们将重点推进34个地铁建设及地铁沿线开发建设项目。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、福州路至海尔路段工程)。”青岛地铁集团党委书记、董事长张君表示,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,吸引更多人在地铁两侧工作和生活,不断提高人民群众的获得感和幸福感。

目前,全长约30公里的地铁4号线正在空载试运行,朝着年底通车目标冲刺。地铁4号线开通后,与既有的地铁1、2、3、11号线7座车站换乘,使整个地铁线网的换乘站增加一倍,由7座增至14座,进一步推动青岛轨道交通主干网络成型。

唐河路-安顺路打通工程、跨海大桥高架路二期等快速路网项目也在加速建设,力争早日通车。这些项目通车后,将极大地改善城市路面交通状况,有效缓解早晚高峰期主城区交通拥堵,对提高主城区出行便利度、改善“上班族”通勤环境等具有重要意义。其中,10月25日,海尔路-银川路立交工程主线桥投入使用,通车后进一步完善了青岛骨干路网体系,对于提升海尔路-银川路节点的通行效率,缓解青大附院、国信体育场等周边区域的交通压力具有重要意义。辽阳路快速路项目计划年底主线通车。届时,将与杭鞍高架路组成完整的东西向贯穿性快速路,串联胶州湾第二隧道至青银高速沿线南北向主干道,显著缓解东岸城区中南部交通压力,进一步畅通市民通勤路。