

青岛公交地铁“一张网”：10个月运客近11亿人次

□青岛日报/观海新闻记者 周建亮

青岛公交地铁加快迈向深度融合，五个区公交地铁换乘距离150米内地铁站数量占比达91.3%；今年1至10月，全市公共交通日均客运量同比增6.69%

公共交通“一张网”：10个月运客近11亿人次

2024年11月18日 星期一

主编 马晓月 美编 郑燕 审读 张鑫 排版 王慧芬



青岛构建公共交通“地上地下一张网”

公交

截至今年8月底，全市共有公交线路932条，运营线路总长度19852公里；9月，青岛高新区开通764路、783路、780路、781路、782路5条新线路……

今年1至10月，市南区、市北区、李沧区、崂山区、城阳区共优化调整公交线路37条，调整195个公交站点；目前，以上五区公交地铁换乘距离小于150米的地铁站点数量共有95处，占比达到91.3%。

地铁

青岛地铁运营线路达到8条、348公里，通车里程居国内前十；主城区初步实现成网运营，169座运营车站串联起七区一市，高效衔接胶州湾东岸、西岸和北岸。

今年1至10月，青岛地铁日均客流146万人次，同比增长13.04%，占公共交通总客运量的41.45%，最高日客运量235万人次，公共交通分担率最高达到61%。

今年1至10月，全市公共交通累计客运总量10.7亿人次，日均客运量353.07万人次、同比增长6.69%。



■6号线一期开通半年来，累计客运量约830万人次。梁超 摄



■地铁车站内人流如织。

国务院关于《青岛市国土空间总体规划（2021—2035年）》的批复提出，建设安全便捷、绿色低碳的城市综合交通体系。

在城市综合交通体系中，公共交通是重要一环。12月1日起，国内公共交通领域的第一部行政法规《城市公共交通条例》将正式实施。《条例》明确了城市公共交通发展的基本制度设计，将开启我国城市公共交通优先发展的新局面。

地铁送到站，公交送到家。随着地铁逐渐连线成网，青岛加快推进安全、便捷、高效、绿色的城市轨道交通网络体系，岛城的公共交通格局正在悄然发生变化——公交地铁两网向着深度融合发展转型，更好支撑公共交通整体效能发挥，提升绿色出行吸引力。

记者从青岛市交通运输局获悉，今年，青岛以“减低效、降重复、强衔接、优服务”为导向，积极探索公交、地铁一体化运营管理新模式，促进二者在线网、站点、服务等层面的衔接融合，加快

构建全市公共交通“地上地下一张网”。

据统计，今年1至10月，市南区、市北区、李沧区、崂山区、城阳区共优化调整公交线路37条，调整会展中心地铁站、桔桃地铁站、石老人浴场地铁站等195个公交站点。目前，以上五区公交地铁换乘距离小于150米的地铁站点数量共有95处，占比达到91.3%。

在优化调整的37条公交线路中，涉及34路、421路、422路、423路、424路、764路、780路、781路、782路、783路、785路、952路共11条新开通线路，调整23条，取消3条。通过优化调整，强化了与地铁1号线、2号线、4号线、8号线等线路的衔接，覆盖润泽路、宁乡路、丰隆路、同德路等路段公交盲区，方便了盐田路、景平南路、十梅庵路等周边市民出行。

通过减重、增加公交与地铁向深度融合加速迈进，起到了“1+1>2”的作用，推动城市公交精细化管理水平迈上新台阶，逐步构建“以轨道交通为骨干、常规公交为主体、特色公交为亮点”的公共交通发展模式。

▶公交车站设在地铁口旁，方便市民换乘。

成网运营，地铁占公共交通比重超四成

域协调发展的新引擎。6号线一期开通半年来，各项服务水平优于同期线路，累计客运量约830万人次。

随着6号线一期开通，青岛地铁运营线路达到8条、348公里，通车里程居国内前十。主城区初步实现成网运营，169座运营车站串联起七区一市，高效衔接胶州湾东岸、西岸和北岸。今年1至10月，青岛地铁日均客流146万人次，同比增长13.04%，占公共交通总客运量的41.45%，最高日客运量235万人次，公共交通分担率最高达到61%。

地铁是城市重大基础设施、重大民生工程，也是提升城市竞争力的强大引擎。青岛首条地铁线路3号线于2015年开通运营北段。从这一年起，青岛以每年开通不少一条新线或新段的速度，成为近十年来地铁发展最快的城市之一。

4月26日，青岛地铁线网再添新动力，6号线一期开通运营。这条线路位于西海岸新区，与现有的1号线、西海岸快线换乘，补齐了西海岸南北向的交通短板，全面加强了西海岸与青岛东岸和北岸城区间的快速交流，成为深化区

达到61%。

从2020年的18.4%，到2021年的24.5%，再到2022年的30%，再到2023年的42%……随着线网越织越密，地铁在公共交通体系中的比重越来越高，客运承载力持续增强。安全准点、平安舒适的地铁日益成为公共交通服务体系中的骨干运输方式，轨道交通对城市发展的价值持续释放。

地铁向下“扎根”，城市向上“生长”。目前，青岛地铁在建线路有9条、158公里，一张更大

的线网从中心城区加快向更多区域铺展，如同一条条活力“生长轴”，引领城市空间不断拓展。其中，地铁2号线西延段计划年内开通。2号线西延段全长3.84公里，共设四川路（轮渡）站、小港站、国际邮轮港站3座车站，向东通过泰山路站与2号线连通。这条线路开通后，将助推国际邮轮港区、小港、轮渡等区域突破胶济铁路及新冠高架路交通阻隔，带动西部老城区接入快速公共交通走廊，对加快国际邮轮港开发建设、振兴西部老城区具有重要意义。

填补更多盲区，公交线网更通达

续5年将优化调整公交线路列入市办实事。

2023年全年新开通8条公交线路、优化调整75条公交线路、调整公交站点260余处、优化公交首末班车时间89条，市南区、市北区、李沧区、崂山区、城阳区公交年客运量达5.2亿人次。其中，新开通的419路、420路、651路、949路4条微循环线路，涉及李沧、崂山、城阳三区，方便了越秀、红岛湾、北涧河等居民密集片区周边市民公交出行。

今年，公交线网仍在持续优化调整，为更多居民出行提供了便利，对不少青岛高新区居民而言，出行的获得感尤其强烈。9月，结合康复

大学启用，青岛城运控股城阳巴士公司对青岛高新区公交线网展开集中优化，接连开通764路、783路、780路、781路、782路5条新线路，填补了多个区域公交盲区，让青岛高新区的居民出行更加便捷。比如，764路满足了青岛高新区北部园区20余家企业的员工集中通勤及换乘地铁需求；780路填补了华中路（正阳西路至名园路）、崇达路等道路公交盲区；782路填补了崇和路、田海路、尚信路、安和路等部分道路的公交线网盲区，方便了沿线周边小区居民、学校师生的出行。

对崂山区居民而言，公交车开进村里，不仅意味着居民出行更加方便，还成为带动乡村振兴、拉动文旅产业发展的新引擎。也是在9月，424路公交线路开通，途经崂山区孙家村、南北岭等6处站点，解决了崂山区南北岭村、劈石口村区域村民和往来游客的出行问题。“我的儿女不在家，早些年就在家里改建了民宿，就图个人多热闹。有了这趟车，游客们来我这儿住宿就更方便了，既鼓了‘钱袋子’，又有人陪着说笑，这日子过得更有滋味了。”今年65岁的南北岭村村民王大妈高兴地说。

公交地铁，不是简单的“你进我退”

弯取直、调整走向和运营时间等方式，充分发挥常规公交接驳功能，打造功能明确、层次清晰的公交服务网络，最终实现两网间客流的“双向喂给”，引导市民由依赖单一线路出行逐步向依靠线网出行转变。

从全国来看，公交地铁两网融合发展的趋势也十分明显。国内的北京、上海、深圳、成都等地铁城市均将公交地铁两网融合作为优化公共交通出行环境的重要抓手，通过公交与地铁的无缝对接，让公共出行更加便捷、顺畅。以深圳为例，该市已基本形成“轨道交通为主、地面公交为辅”的大公共交通格局。截至目前，公交

与轨道接驳线路数为835条，占线路总数的92.7%；轨道站点100米范围内的公交站点数为10380座，占站点总数的93.5%；轨道公交一次换乘可覆盖建成区达93.4%。全市公共交通日均客流量达1380.73万人次，高峰时段公共交通占机动车出行分担率达到57.9%，搭乘公共交通绿色出行成为越来越多市民的选择。

结合地铁线路开通，青岛也在持续强化公交地铁衔接，推动两网深度融合。首条高峰地铁接驳微循环公交的开通就是落地成果之一。

位于崂山区的张村河片区是重要的产业集聚区，株洲路两侧企事业单位云集。在早晚高

峰，地铁2号线东韩站进出客流较为密集。以往，早高峰时段，不少市民出了东韩站后都会等待乘坐631路前往株洲路东片区。但631路因线路较长，且途经多个堵点，导致早高峰时段车厢异常拥挤。9月，针对东韩地铁站周边客流通勤换乘需求，青岛创新开通首条高峰地铁接驳微循环公交423路。这条线路突破传统定点发车形式，在早晚高峰实行多圈次不回场运行的发车模式，既精准解决了周边上班族的通勤需求，提高了车辆运行效率；又避免了平峰期间人流量较少时的运力浪费，提高了现有公共交通资源的利用率，推动行业节能减排。

车型“变小”、服务创新，让融合更“丝滑”

与地铁更为“丝滑”的接驳。以233路为例：这条线路自沧口公园开往惠水和苑，与地铁1号线、2号线、3号线接驳，是沿线居民的重要通勤线路之一。但在早高峰时段，受沿线九水路、书院路、君峰路等拥堵路段影响，上班族的通勤时间波动较大，容易产生“通勤焦虑”。7月起，每个工作日，青岛城运控股集团李沧巴士公司第九分公司在233路线上开通了惠水和苑至李村夏庄路的区间班次，为石牛山路周边惠水和苑等小区居民提供家门口“接驾”、公交地铁无缝衔接的便捷高效服务。“与常规班次相比，区间班次在原线路基础上根据乘客需求合理化截短，并最大限度保留了接驳地铁线路的公交站

点。”李沧巴士公司第九分公司经理邓孝敬介绍，此举既为通勤乘客群体避开了高峰时段拥堵的九水路、书院路、君峰路等路段，为上班族提供了按点坐车、准时到达的“卡点式”通勤，同时也缓解了上述路段的交通压力，可谓一举多得。

得益于两网融合对绿色出行的“正向激励”，全市公共交通客运量实现了稳步增长。今年1至10月，全市公共交通累计客运总量10.7亿人次，日均客运量353.07万人次，同比增长6.69%。其中，地铁总客运量4.46亿人次，日均146.34万人次，同比增长13.04%；有轨电车总客运量140.3万人次，日均4600人次，同比增长

15.60%；全市常规公交客运量6.29亿人次，日均客运量206.27万人次，同比增长2.58%。

目前，根据《城市公共交通条例》这一上位法，青岛交通运输部门正在深入组织学习文件精神，认真研究修订青岛公共交通相关政策。

“接下来，我们将坚持问题导向，结合道路通行条件逐步优化公交线网布局，纵深推进两网融合，加强公交对地铁的衔接补充作用，构建‘骨干+接驳’换乘型公共交通网络，探索开通更多衔接地铁的高效接驳公交微循环线路，最大程度发挥两网整体效能，努力提升公共交通出行满意度和幸福感。”青岛市交通运输局城市交通处处长陈刚表示。