

这路公交车，招手拦下就能坐！

昨天开通的34路公交车实行“招手停”服务新模式 我市城市公共交通格局正加速演变

虽然不是公交车站,但在设置标志的地方,招招手也能拦停公交车。这一创新举措,再增加一条线路。为进一步优化市区公交线网结构,方便银川东路(云岭路以东段)沿线市民乘坐公交及换乘地铁,14日起,公交崂山公司开通34路线,实行“招手停+响应式停靠”公交服务新模式,满足周边市民出行需要。从逢站必停的“老习惯”到招手即停,改变背后是我市公共交通格局的加速演变,随着地铁线网的进一步延展,公交车越来越往服务市民出行最后一公里转变。

更便捷 提高市民出行准点率

“真是太好了,现在新开了34路,我上下班等车时间明显缩短了,出行也更方便了。”14日上午,看着家门口驶过的34路公交车,家住书香门第小区的王先生说道。此前,王先生通勤坐车经常出现路堵、候车时间长等问题,新开的34路避开了交通拥堵点、运行效率高而且换乘地铁也很方便。据了解,34路由石老人发往青岛城市展览馆环行,自石老人始发,沿香港东路、银川东路、云岭路、仙霞岭路、深圳路、香港东路、东海东路、海安路、海口路、海宁路、东海东路、香港东路、深圳路、仙霞岭路、云岭路、银川东路、香港东路至石老人车站止。线路全程16公里,施行季节性票价。线路计划高峰发车间隔12—15分钟,平峰发车间隔15—20分钟,线路长度较短且途经拥堵节点较少,能有效避开旅游季节沿海一线的严重路阻路段,提高市民的出行准点率。

“今天发现小区门口路边设了‘招手停’站,就尝试了一下,真是‘招手即停’,之前回家需要到金岭美地北门站下车,步行约6分钟,经过一段上坡路后到达小区门口。34路开通后,在小区门口设有一处‘招手停’站点,下车即可到达家门口。”家住海德堡君麓小区的赵先生介绍,周边小区住着不少老人,现在门口乘车、招手即停,让大家出行更加安全舒适了。公交崂山公司工作人员介绍,为进一步提升公交出行效率,更好满足市民的美好出行需求,34路实行“招手停+响应式停靠”公交服务新模式,在银川东路沿途增设了六处“招手停”车站,可满足上班族、学生和老年乘客等群体的多样化乘车需求,缩短市民乘公交步行距



公交也能招手“拦停”了。

离,方便佳源华府、朱家洼小区、金岭美地、海德堡君麓等社区居民出行。在六处“招手停”停靠点,设有独立、高辨识度的特色站牌,乘客可以直接招手示意,即可乘坐该条线路。

更舒畅 优化服务满足市民出行需求

为确保34路顺利开通,公交崂山公司组织驾驶员提前熟悉新线路走向、沿途各站点以及“招手停+响应式停靠”服务,工作人员对驾驶员进行安全教育培训,为市民安全出行提供有力保障。此外,曾获山东省“诚信服务标兵”和青岛市“红飘带驾驶员”荣誉称号的驾驶员段孝建是这条新线路的驾驶员之一,作为一名班组长,他提前梳理了线路周边的大型居住区、商超、学校及景点相关信息,并分享发布在班组微信群中,供成员共同学习交流,日后班组成员还将不定期地到沿线摸排了解,发放调查问卷进行调研,以便为市民提供细致、周到、全面的乘车体验。

“34路的开通进一步优化了公交线网结构,同时‘招手停+响应式停靠’的出行模式给市民带来了实实在在的便利。”



34路与地铁实现无缝对接。

公交崂山公司党委书记、董事长杜广胜表示,公司将持续关注市民的出行需求,不断完善和优化公交线路网,满足市民对美好出行需求的向往,为市民提供更加便捷、高效的公共交通服务。

更规范 数十年“老习惯”在悄然改变

公交车在站点选择、设置上,有着严格的规范,公交驾驶员在日常运营中也有严格的要求,有时候即使离站点只有几米,但已经出站的公交车都不会再打开车门;有时候不到站点,即使路堵司机也不能打开车门让乘客下车。“这些规定,都已经很多年了,从我上班开始就这样。”上世纪80年代参加工作的公交崂山七分公司经理纪德成告诉记者,虽然当时公共交通市场还有小公共的身影,但在日常运行中,公交车就必须严格按照站点要求运行。

改变发生在今年,从4月开始,城运控股公交集团首先在35路“尝鲜”响应式公交,推出招手停服务。此后,规模越扩越大,越来越多的线路加入进来。来自城运控股集团的数据显示,截至14日,市区一共20条线路实施了响应式公交服务,其中两条设置了部分招手站。据统计,实行响应式的公交线路高峰时段平均运送时间缩短了5—10分钟,乘客出行时耗最高缩短19.34%。尤其对于上班族来说,通勤路上不必要的消耗被适当压缩,出行耗时减少带来了实打实的幸福感,越来越多的乘客选择绿色出行。

“招手停”站点均设置在唯一线路途经的道路,邻近小区或单位存在一定出行需求,不妨碍社会车辆安全通行且经过公安交警部门确认,目的在于尽最大可能减少市民步行到站时间。“以34路为例,在银川东路上设置的‘招手停’站点,极大方便了金领美地小区居民。”公交崂山七分公司党支部副书记王群告诉记者,金领美地小区是一个大上坡,如果没有“招手停”站点,居民需要走近200米的上坡路乘车,有了这个站点,居民乘车就方便多了。

更优化 城市公共交通格局加速演变

无论是开通响应式还是设置招手停站,都只是我市公交行业应对城市公共交通格局演变、尽最大努力便民利民的缩影。随着地铁线网的不断延展,作为一种大容量的公共交通基础设施和交通工具,地铁是城市引导承载绿色低碳出行的骨干交通方式。自2015年开通首条地铁以来,青岛已成为国内地铁发展最快的城市之一。截至2023年,青岛地铁累计客运量已突破15亿人次。近几年来,青岛地铁站点增多、线网延伸,绿色出行“主力军”的担当更加凸显。地铁公共交通分担率从2019年的15.4%,到2020年的18.4%,到2021年的24.5%,再到2022年的32%,地铁在公共交通(传统公交+地铁+有轨电车)体系中的比重越来越高。2023年,地铁公共交通分担率单日最大达到59%,日均分担率达42.73%,较2022年增长约10个百分点。2023年,市民平均乘地铁时间为20分钟,平均旅行速度44.83公里/小时,是地面出行的1.5倍,每天通勤可节省20分钟,地铁的存在将地理距离转变为准确的时间距离,实现了“用时间换空间,用空间换发展”。

今年上半年,我市运营地铁线路达到8条、348公里,里程稳居全国第十,实现对中心城区主要商圈、医院、交通枢纽、景区景点全覆盖,旅游季铁路、机场换乘衔接覆盖率分别达99.7%、88.8%。上半年累计运送乘客2.5亿人次,最高日客运量达235万人次,公共交通分担率达61%,极大提高了城市承载力。

为匹配城市公共交通发展,我市公交行业还在不断优化调整线路、站点,尽量让市民下了公交就能坐上地铁、出了地铁就能坐上公交。统计数据显示,我市持续推进公交+地铁的两网融合,降低常规地面公交与地铁的强竞争关系,实现两网间客流的双向喂给。截至6月,主城区常规公交与地铁的衔接线路总数为248条,实现对中心城区范围内6条地铁线(不含西海岸新区的地铁6号线一期和西海岸快线)、104座地铁站点全覆盖,两网融合比例提升至81.5%。

观海新闻/青岛晚报/掌上青岛
记者 徐美中