

市交通运输局党组成员、副局长韩千钧做客民生在线，回应网友关心的热点问题 适时开行胶东五市铁路公交化示范线



7月19日下午，市交通运输局党组成员、副局长韩千钧做客民生在线直播室，围绕“扎实推进交通基础设施建设三年攻坚 全面开启建设国际性综合交通枢纽新征程”主题，与网民在线交流。

随着胶东经济圈一体化发展进程加快，网友对胶东五市早日开通市域铁路的愿望十分迫切。韩千钧表示，我市已先后开行了主城区至西海岸新区、平度市、莱西市的市域列车。此前，市交通运输局已委托有资质机构开展了胶东五市铁路公交化总体方案研究，拟定了城际、市域铁路公交化开行方案，总体方案已基本稳定。受当前疫情影响，目前客流需求波

动仍然较大，暂不利于胶东五市铁路城际列车开行。下一步待疫情稳定后，在省交通运输厅的统筹下，将利用既有铁路适时开行示范线路，争取年内先行增开青岛主城区经胶东国际机场至潍坊及临沂经青岛西至威海的城际列车，后续结合疫情防控等情况逐步适时开行胶东五市城际列车，增强区域间密切交流。

访谈中，网友对莱西到蓬莱城际铁路、青平莱高铁等铁路项目的建设进展十分关注。韩千钧一一给予回应：规划莱西至蓬莱铁路主要为了对接国家规划中的烟台至大连跨渤海湾隧道，形成北接东北三省、经我市高速南下的国家沿海高铁通道。根据国家相关规划，烟大跨渤海湾隧道还在论证研究阶段，近期难以实施。下一步，我们将密切跟踪烟大跨渤海湾隧道项目推进情况，适时启动项目方案研究。规划青平莱铁路对完善胶东半岛铁路网络、促进我市北部地区发展具有重要意义。前期，市交通运输局已联合市发改部门和相关区市开展研究，经对上争取，已将其纳入《山东省“十四五”综合交通运输发展规划》。但目前，该项目尚未纳入国家铁路网相关规划，项目实施

尚缺乏行业专项规划依据。经积极争取，已将其列入省级正在编制的《山东省多层次轨道交通规划（初稿）》，待规划报国家层面批复后，将为项目实施创造条件。

在回答网友“蓝谷至胶东国际机场快速通道工程进展如何？”韩千钧表示，目前蓝谷至胶东国际机场快速通道工程正在加快推进各段工作，胶州段已动工。城阳即墨段，因工程内容复杂，涉及占用基本农田、穿越生态保护红线、跨越高速铁路、穿越220kV以上电网、需与地铁结缘等多个专项，手续办理复杂、审批层级较高。市交通运输局会同市直相关单位及沿线区政府，正在按照市政府确定的工程建设时间表，全力攻坚项目前期工作，目前工程整体进展顺利。即墨城阳段计划2022年底动工，全线2024年建成。

观海新闻/青报传媒 记者 周建亮

“民生在线”下期预告

网谈时间：7月20日（周三）下午2:30-4:00

网谈单位：中国太平洋产险青岛分公司

有人售票公交车 全市仅剩三条线

371路线进入无人售票模式 站点调整运行里程全程减少10公里

为进一步优化市区公交运力配置，提高资源利用效率，方便和达智慧生态城、佳兆业等小区居民出行，371路线走向及站点调整，取消有人售票。这条跨三区、贯南北的公交线路在运行22年后迎来“大瘦身”，正式进入无人售票时代。目前，岛城仅有3条有人售票线路，有人售票逐渐成为历史。

■回忆 区间车曾“爆火”见证城市区域发展

2000年12月，岛城开通371路，全程58.9公里，由昌乐路发往仰口。彼时，青岛进入城市发展快车道，部分工厂迁至市郊，为市区释放发展空间，371路成为连接市区、市郊的重要线路。驾驶员孙金生已在该线运行21年，2001年，371路加开由昌乐路发往中黄埠的区间车，此举为中黄埠一带工厂职工的日常出行提供了便利，线路客流持续增加。“当时，不少合资企业在中黄埠附近设厂，厂区人员多的时候有几万人。每逢周末，大家都要乘车到李村附近休闲娱乐，场面火爆异常。”孙金生回忆，2008年前后，城市区域发展提速，沿昌乐路至中黄埠一路向北，各小区及配套设施相继建成。为解决市民出行“最后一公里”难题，371路经历了数次延伸调整，“371路是有名的长线之一，既见证了城市区域化发展，又以发展为依托不断调整升级，为沿线居民出行提供坚实的保障。”

2010年前后，中黄埠附近的厂区陆续关停，371路客流随之下降，这条曾火爆一时的线路日渐式微。“一方面，公交线网的迅速扩张给市民带来多样化的出行选择，大客流景象再难重现；另一方面，过长里程给驾驶员带来了压力。”371路经过多个大集和早市，正常运行一圈需要4个多小时，遇上堵车则



调整首日，371路全线乘务员齐聚场站。

需要5-6个小时。

为打通便民出行和职工减负两个“堵点”，我市正式对371路优化调整，线路副站由盛世美城西调整为银河路王沙路，全程减少10公里，既优化了运力配置和线网布局，又方便了和达智慧生态城、佳兆业等小区居民出行，成为探索新客流的一种尝试。在此基础上，线路截短更有效缩短了驾驶员的运行时长。“调整后，平峰时段一圈运行时长需3个多小时，比以前轻松了不少。”

■追溯 无人售票推广覆盖有人售票渐成历史

与线路走向、站点同步调整的，还有售票方式。

调整后，371路全面取消有人售票，至此，岛城只剩下3条有人售票线路，有人售票模式渐成历史。在公交车出现后的四五十年里，全国公交经历了较长的人工售票时期。1994年12月17日，经由青岛市人民政府批准，青岛市公共事业总公司发布了《关于青岛市公共交通工具实行无人售票的通告》。3天后，公交集团开通12路线（市政府至大沙路），并首次在该线路上实行无人售票。

“准无人售票线路与正式无人售票线路有所不同，正式无人售票线全车只有驾驶员，不设其他人员。但由于这是第一条无人售票的试行线路，为了顺利过渡，每车都设有一名监票人员。”“公交迷”杨晓冰介绍，无人售票的实行在一定程度上减少了人力成本。

随着第一条准无人售票线路的试行成功，各线路也纷纷开始转型。1996年，我市加快推行无人售票，在无人售票车上启用IC卡收费系统，在16路、26路等逐步推开，无人售票模式在几年的时间里迅速实现了大规模覆盖。近年来，售票模式转变覆盖到更多长线公交。

调整首日，全线乘务员齐聚场站，与相伴多年的车厢惜别。“真到了这一天，感觉很不舍，舍不得车厢，也舍不得乘客！”原371路线乘务员司银芝从事乘务工作15年，她告诉记者，十米车厢和八方来客，前者给了她实现价值的舞台，后者给了她珍贵的回忆与感动。如今，司银芝转岗成为一名保洁员，在新的岗位上继续服务广大乘客。“以前在看得见的地方服务乘客，现在则在看不见的地方服务乘客，无论岗位如何变化，我们服务乘客的初心是不变的。”司银芝说。

观海新闻/青岛晚报 记者 徐美中

通车22年 青银高速首次系统性维修

本报7月19日讯 19日上午，G20青银高速丹山特大桥路面上，施工人员正操作着铣刨机对沥青混凝土路面进行铣刨作业，这是青银高速公路（丹山大桥、夏庄立交至流亭立交）自2000年底通车以来首次实施的系统性路面维修。该项中修工程涵盖丹山特大桥、夏庄立交—流亭立交连接线段、夏庄立交5条匝道及流亭立交4条匝道，由青岛城投集团旗下青岛交通发展集团投资近2750万元实施，计划工期约2个月。

G20青银高速作为进出青岛市区的迎宾大道，青岛交通发展集团始终细致管理、精心养护。但随着道路使用年限增长，尤其交通流量大幅增加，导致路面性能逐年下降，常规的小修保养已逐渐难以满足行车舒适性及安全性的需要。此次中修工程包括沥青面

层重新铺筑、桥面混凝土铺装层病害治理、护栏防腐等，可有效改善道路的平整度和抗滑性能，优化路面技术状况指标，进一步提升市民驾驶体验、出行安全和通行效率，助力城市更新，争创文明典范城。

项目施工期间，G20青银高速丹山特大桥段、夏庄立交至流亭立交段将分幅、分段封闭交通。对此，青岛交通发展集团在各上游路口设置了明显的施工提示标志，增派施工现场及上游路段疏导人员，调度清障救援队伍现场驻点备勤。在此基础上，密切关注高速公路运行状况，深化与高速交警、交通执法等部门协同联动，对交通事故、车辆故障等特情及时通报、快速处置，最大限度保障车道畅通。

施工期间，青岛交通发展集团将通过LED屏、龙门架等渠道及时滚动播报路况信息，也请广大司乘朋



工作人员准备对将要施工的青银高速限流。

友，提前规划出行路线，尽量错峰，遵从调流标识和现场指挥安全文明行驶。

（观海新闻/青岛晚报 记者 徐美中）