从校园快车到“一个人的专车”

“青岛巴士 温暖回家路”十二年再升级 跨越百公里送盲童回家

自2015年启动以来，城运控股公交隧道公司“青岛巴士 温暖回家路”学子返乡快车已成为青岛冬日里一道独特风景线。十二年间，一辆辆公交车成为连接高校与车站的“移动驿站”，帮助60余万名学子平安返乡。今年，志愿服务项目开始转型，让温暖抵达更需要的角落。“我们注意到，有些特殊学子面临的返乡困难远超普通学生。”正是这种思考，促成了“温暖回家路”志愿服务团队与青岛市盲校的首次合作。

盲童在志愿者帮助下回到家中。公交供图

跨越百公里送盲童回家

6路线驾驶员周群松和小乐(化名)的一段特殊回家路，是今年“青岛巴士 温暖回家路”学子返乡快车转型中最温暖的一页。这是周群松第一次以“温暖回家路”志愿者的身份执行任务——尽管开了15年公交车，但参与这个品牌项目他还是头一回。1月27日14时，从市区出发，到位于西海岸新区的盲校接上小乐，再驱车前往其位于胶州的家，这是一段约150公里的特别行程。后座上，十岁盲童小乐安静地坐着，手指轻轻抚摸着安全带。这份安静背后，是一段比同龄人艰难得多的上学路。由于先天性发育问题导致视网膜脱落，她的世界从低视力逐渐陷入黑暗。母亲是她的全部依靠，同样是一位视障人士，在胶州经营着一家小小的按摩推拿店，是一位单亲妈妈。平日里，小乐主要在家上网课，每月仅需前往位于西海岸新区的盲校几次。但这“几次”往返，对母女俩而言却是巨大挑战。为了送女儿，母亲必须关上店铺，带着小乐辗转坐车，一路辛苦才能抵达学校。每一次出行，都意味着收入的暂停与路途的艰辛。而像寒假这样的长假归家，大件行李的不便更是让母亲提前许久就开始发愁。

温暖回家路服务60余万学子。资料照片

看不见风景却听得见温度

今年年初，公交隧道公司在各分公司征集志愿者，询问是否有人愿意用私家车护送特殊学生回家。“我去！”周群松没多想就报了名。“以前每次看到‘温暖回家路’的专车从场站驶出，总觉得那场面很温暖。”周群松从没想过，有一天自己会成为这份温暖的一部分。车子驶上通往胶州的道路，窗外掠过郊野与村镇。“周叔叔，我们现在到哪儿了？”小乐问。“咱们已经出市区了，这边路宽，跑的都是大货车，轰隆隆的。”周群松细心描述着，“现在道两边是一大片一大片的农田，一眼望不到头。”小乐侧着头，仿佛在想象那画面。

“温暖回家路”走过的十二年，是一条不断延伸、持续深化的轨迹。最初，它始于一个朴素的关切。西海岸新区高校林立，每逢寒暑假，学子返乡“最初一公里”难题凸显——距离公交站远、打车贵，还有安全隐患。2015年1月，第一班“学子返乡快车”应运而生，从校园直通火车站，以“点对点”的便捷服务赢得了学子们的热烈反响。此后十余年间，这条“温暖回家路”从未停止拓宽与优化。志愿服务团队通过网络问卷、实地调研，敏锐捕捉学子需求变化：从增加前往火车北站、机场的接驳线路，到地铁成网后及时调整为“校门直达地铁站”的接驳服务。每一次调整，都是为了让归途更顺畅、更安心。

十二年来，服务模式不断创新，累计护航超过60万名学子平安踏上归途。然而，服务的广度之外，公交隧道公司开始思考关怀的深度。“我们意识到，标准的班车服务网络，可能依然无法覆盖那些身处特殊困境的学子。”公交隧道公司党委书记、董事长陈涛表示，“他们的‘最后一公里’，或许更艰难、更迫切。”于是，今年冬天，“温暖回家路”品牌实现了从“规模服务”到“精准抵达”的深刻转型。它的目光，首次超越了常规高校站点，投向了青岛市盲校，投向了像小乐这样需要特别帮助的孩子。温暖不再只是等候在固定的站台，而是主动出发，驶向那些标准化服务难以触及的角落。

为一个人奔赴的温暖

一辆车、一个人，如此兴师动众，值得吗？“我也有孩子，将心比心。”周群松没有直接回答值不值得。他的行动本身就是答案：此前一天晚上，他特意去超市买了小朋友爱吃的软糖，还为小乐准备了一件新衣服，轻轻放在私家车后座上。从最初解决普遍性出行痛点的“快车”，到如今为特殊个体量身定制的“专车”，“温暖回家路”的内涵正在深化。它不再仅仅关乎效率与便捷，更关乎一座城市是否能让它的每一分子，都平等地享有安全、体面归家的权利。

周群松的方向盘这一次的转向，送小乐回到了她在胶州的家，也标志着一个温暖品牌驶向了新阶段——在这里，服务的价值不以人次多寡衡量，而以能否照亮每一个需要帮助的归途为尺度。

青岛晚报/观海新闻/掌上青岛记者 徐美中

今年我市将新开优化30条公交线

青岛城运以公交升级加码民生幸福感

本报1月28日讯 不久前公布的2026年市办实事中，新开和优化调整公交线路30条列入其中。去年，城运控股集团交出了一份亮眼的民生答卷，公共交通客运总量完成6.43亿人次。下一步，该集团将继续以市民需求为导向，用更优质、更温暖、更便捷的公共交通服务，织密岛城民生幸福网。

城市公共交通的便利度，往往藏在“最初一公里”与“最后一公里”的衔接里。地铁作为中长距离出行的骨干，高效串联起城市各大片区，而公交则以其机动灵活的优势，成为打通民生末梢的毛细血管。城运控股集团始终聚焦市民出行痛点，持续优化线网布局，推动公交与地铁高效衔接。针对老旧小区集中、公交盲区较多的区域，城运集团重点发力微循环线路建设，累计开通43条微循环线路，覆盖市南、市北、李沧等核心区域近75公里公交道路盲区，惠及周边近130个小区居民，日均客运量达5万人次。这些线路大多穿梭在街巷之间，站点设置贴近社区、学校、商超，精准满足市民通勤、通学、购物等短途出行需求，其中75%的线路实现与地铁站点直接对接，真正实现“一出地铁门，便乘公交行”。此外，还创新“公交+多场景”模式，开通36条响应式停靠公交、3条预约式公交，推出16处“招手停”站点、9条通勤线路，满足市民个性化出行需求。

今年岛城将新开优化30条公交线。公交供图

在运营模式上，推出“多圈次不回场”运营模式，以423路为试点，根据高峰时段客流变化灵活调整发车频次，无需返回场站即可循环运营，大幅提升了线路运转效率。这一模式随后复制推广至425路、427路等多条线路，让市民的日常出行多了一份从容。

去年，城运控股集团创新打造“3条旅游线路+2条环山线路+1条暑期免费公交”的交通服务矩阵，以线串景、以车联城，让公交车成为承载城市风光的“流动观景台”，为城市旅游发展注入新活力。3条旅游线路精准覆盖城市核心文旅地标，成为游客畅游青岛的首选。（**青岛晚报/观海新闻/掌上青岛记者 徐美中**）