

# 老城区 32 个公交站点启用“新名字”

今年全市已有上百个公交站更名 双路名定位破解同名异站困扰让出行更明白

公交站名是市民游客公交出行时最基础、最直接的信息载体。它不仅仅是几个汉字的组合,更是定位与导航的坐标点、城市记忆与文化的微地标。23 日起,我市 32 个公交站点正式更名。今年截至目前,全市已有上百个公交站完成更名。小改名背后,其实藏着大文章。记者调查发现,更名背后,是一场关于城市精细化管理、公共交通融合与历史地名保护的深层变革。

## 老城区站名密集调整

“目前已全部完成调整,包括线路牌和报站信息等。”公交隧道三分公司党支部副书记刘长亮告诉记者,接到站名调整通知后,该公司及时组织人员完成了相关车辆的线路牌和车内报站信息等调整工作。另一边,工作人员则及时更换了相关站牌。记者调查发现,此次调整主要集中在市南西部老城区,包括广西路、云南路和八大峡等,涉及诸多公交线路。

一次性调整 32 个公交站名,并不是岛城今年调整规模最大的一次。上个月,我市曾一次调整了 40 多个公交站名。记者从城运控股集团获悉,截至目前,今年集团已调整一百四十多个公交站名,站名更换结合公交线路调整等工作同步展开。

以瞿塘峡路为例,双向有“红山峡支路”“明月峡路”“刘家峡路”车站,西向东有“三门峡路”车站,东向西有“青铜峡路”车站。这些以“峡”命名的站名,虽然带有浓厚的地域特色,但对不熟悉老城区的市民和游客而言,却容易产生混淆。更名后,“红山峡支路”车站更名为“瞿塘峡路团岛路”车站,“明月峡路”车站更名为“瞿塘峡路龙羊峡路”车站,“刘家峡路”车站更名为“瞿塘峡路刘家峡路”车站,西向东“三门峡路”车站更名为“瞿塘峡路三门峡路”车站,东向西“青铜峡路”车站更名为“瞿塘峡路青铜峡路”车站。“这样命名的好处是,市民游客找寻起来更为精确。”相关工作人员表示,被调整站名普遍存在指示性不精确、容易混淆等问题。调整



我市今年有一百多个公交站改名。

时,大多遵循双路名原则,以主路加相交道路名的坐标式方法命名。在导航系统日益精确的当下,更为精准的公交站名,可以大大方便市民游客出行。

## 多因素叠加促站名规范化

公交车站改名信息发布后,有的市民认为改得越来越“绕口”了。对此,相关工作人员表示,公共交通是城市运行的基础,具有普惠性特点。我市此前已制定了相应命名规定,命名时坐标式优先:老城区单一路名站多改为“所在道路+相交道路”,解决同名不同址问题。同时,地标保留有条件:仅当周边有显著公共地标且具长期稳定性时采用。

此次改名中,康宁路的西向东“康宁路”上、下客站更名为“海泊河公园北门”车站,指向性更加明确;辽宁路的双向“利津路”车站更名为“利津路地铁站”车站,更有利于实现公交、地铁两网融合;云南路的北向南“观城路停车场”

车站更名为“观城路公交停车场”车站,则更加明确了站点属性。

类似的情况并非孤例。曾经,一个知名景点周边有多个公交站点重名的情况不在少数。同样都叫“栈桥”,两个车站却能相隔 1 公里之远,让来青游客一时分不清楚。此前,还曾出现过六条路上都有“山东路”站的现象,后来经过有关部门重新命名,各公交线的“山东路”站纷纷被改名。以栈桥为例,曾经太平路、广西路、河南路等站点都叫“栈桥”,调整后只保留了一个,提高了公交站点的唯一性、指向性及辨识度,便于市民更准确地定位公交站点。“公交站名的本质是空间标识系统,应当遵循唯一性、指向性、稳定性和易记性。”一位城市规划业内人士表示,本轮调整正是向精细化治理的转变。

## 站名小切口治理大文章

公交站名规范并非青岛独有。记

者调查发现,北京、上海、广州、深圳等城市近年来均启动了大规模站名调整:北京曾对公交站名进行系统规范,遵循“尊重历史、好找易记、规范有序”原则,大量采用“所在道路+相交道路”的坐标式命名,减少同名不同站和一站多名现象。上海公交站名长期采用双路名定位,部分站点辅以门牌号或标志性建筑。广州在地铁成网后,将大量公交站名与地铁站名统一,方便乘客换乘识别。

这些城市的共同经验在于:坐标式优先,保障定位准确;地铁站衔接,推动两网融合;历史地名和地标适度保留,维系城市记忆。青岛的实践与之高度契合,但又呈现出鲜明的本地特色。

青岛老城区道路密集、走向曲折,单一路名站名极易造成“同名不同地、同地不同名”的混乱。作为滨海旅游城市,我市每年接待大量外地游客,公交站名的清晰度直接影响出行体验和城市形象。同时,随着地铁线路陆续开通,公交与地铁的接驳换乘需求日益突出,站名统一和指向优化成为刚性需求。以“利津路地铁站”为例,更名后市民和游客可以直观地将公交站与地铁站对应,减少换乘时的寻找成本;“海泊河公园北门”则利用长期稳定的公共地标,让乘客对站点的空间位置形成清晰认知。有市民坦言,新站名“变长了”,念起来有些绕口,尤其是习惯了老站名的老年乘客,需要一段时间适应。也有不少市民表示,新站名“更清楚、更好找了”。“坐标式命名虽然长一些,但定位准确,避免歧义,长远看利大于弊。”该工作人员表示。

公交站名调整,看似只是“改几个字”,实则牵一发而动全身。每一次更名,背后都涉及站牌制作更换、车载报站系统更新等工作。更深层看,公交站名规范化是城市治理精细化的一个缩影。它既要满足基本的交通指引功能,又要兼顾历史地名保护和城市文化传承;既要服务本地居民日常通勤,又要适应旅游城市对外开放的需求。

青岛晚报/观海新闻/掌上青岛 记者 徐美中 摄影报道

# 地铁结构班组长范恩海带队统筹 250 多名工人鏖战“巨无霸”车站 40 天啃下地铁工程施工“硬骨头”

盛夏时节热浪灼人,在地铁 2 号线二期下王埠站——这座体量相当于普通车站五倍的“巨无霸”地铁车站工地,留给附属结构施工的时间只有 40 天。在 40 天的时间里,250 多名工人轮番作战,拿下了这场容错率极低的硬仗,刷新了青岛地铁三期附属结构施工纪录。

40 天啃下“硬骨头”,这是 6 月底摆在所有人面前的难题:岩层坚硬、场地逼仄、天气炎热、工期紧张。凭借长期高达 90% 的达 A 率和过硬的攻坚成效,结构班组长范恩海被推到最前线。他一人统筹钢筋、模板、混凝土三个班组,三个工种环环相扣。

几乎现场所有工种他都摸得通透——看得懂图纸,熟捻验收标准,物资调度、工序穿插也不在话下。130 多名白班工友、120 多名夜班工友两班倒,人歇机器不停。作为大班组长,范恩海没有固定上下班时间,白天泡在作业面,夜里盯守夜班浇筑,打灰(混凝土浇筑)是他的看家本领,

什么时候下料、如何控制振捣、把控饰面成型,分寸全在他眼里手上。“懂技术,也懂人心,能带得住队伍。”这是项目负责人对范恩海的评价。历经 40 个日夜鏖战,下王埠站五大附属结构顺利完工,创造了青岛地铁附属结构施工的新纪录。这场硬仗,让更多人看见这个班组长的分量。

范恩海在青岛地铁工地上已度过 12 个年头。从地铁 3 号线起步,到之后的地铁 2 号线、蓝谷快线、地铁 4 号线、地铁 2 号线二期,绝大多数时间,他都跟着青岛地铁第一建设分公司的项目辗转奔波。哪里有急活、难活,哪里就有他的身影。范恩海来自黑龙江,今年只有 42 岁,起点只是高中肄业。刚出来谋生的时候,他靠一身力气讨生活。青岛地铁给产业工人打开求学通道,他紧紧抓住了这个机会。白日子里满身水泥灰,在施工现场调度班组;等到收工,他就抓紧时间看书刷题。就这样,他完成青岛开放大学机电一体化专业学习,拿到大专文凭,又啃下厚厚的专业书



范恩海带领班组成员 40 天鏖战“巨无霸”车站。 地铁集团供图

本,拿下国家二级建造师证书。现在他依然坚持每天看书半小时,积极备考年底的一级建造师。

“啃下这块硬骨头,全靠班组建设。”范恩海感慨万千,他说:“班组不是凑人头,人心顺了,工序才能顺。”青岛地铁在班组建设中创造性地引入“小立法+二次分配”的参与式民主管理模式,将管理权和分配权适度下沉到一线。这一举措,极大地激发了产业工人的主人翁意识。范恩海说,班组绝不是简单地把一群工人凑在一起干活,工序怎么衔接、二次分配收益怎么分配、风险怎么防控、人心怎么聚拢,桩桩件件都要落到实处。第一建设分公司业主代表刘卫景和范恩海打过多年交道,他说:“范恩海懂规范、懂协调,保证工期,品质不打折,遇上难事敢往前冲。”城市地铁向远方不断延伸,范恩海依旧奔走在各个作业面,用汗水推动着城市飞速生长。

青岛晚报/观海新闻/掌上青岛 记者 徐美中