责编/蒋东亮 美编/张圣龙 审读/孙勇
2026/11/13 星期五

自11月17日起，210路、421路公交线路将实施调整。此次调整聚焦优化市区公交运力配置、强化公交与地铁衔接，调整后线路均对接地铁站，进一步方便沿线市民日常出行。随着这两条线路调整，市区对接地铁的常规公交达260条，且均与地铁站衔接在150米以内。地铁送到站、公交送到家的城市公共交通服务，在青岛正越来越具象化。



“地铁送到站公交送到家”越来越便捷。公交供图

深化公交和地铁两网融合
岛城两条公交线17日起调整

市区对接地铁常规公交达260条 “地铁送到站公交送到家”越来越具象化

发布
两条公交线17日起调整

210路的调整，核心动作发生在往“眼科医院”方向的后半程。线路自“四方”始发后，不再沿原路线直插哈尔滨路、抚顺路方向，而是改经重庆南路、山东路、鞍山路，绕行进入辽阳西路后恢复原线。由此新增“理工大学”“山东路南宁路”“鞍山路山东路”三处站点，同时取消了“抚顺路山东路”“哈尔滨路鞍山路”两处停靠。山东路南向北方向的“山东路南宁路”站则向南迁移140米，更名为“山东路岫岩路”站。

调整的指向很明确：对接西吴家村地铁站，把210路嵌入地铁4号线与8号线的换乘链条。与此同时，哈尔滨路、抚顺路一带原本多条公交线路高度重叠的“扎堆”状况被主动削薄。过去这一带公交线路重复系数偏高，车辆空驶与道路资源占用并存，210路抽身改道，既是为地铁接驳让出运力空间，也让青岛理工大学、青岛大路小学周边的公交覆盖更加精准。取消路段并未留下服务真空，369路、602路等线路继续承担原有客流。

如果说210路是一条干线公交的“接驳转向”，421路的调整则更具样本意义。这条2024年3月开通的微循环线路，从一开始就被设计为走街串巷、串联社区与学校的“毛细血管”。开线之初，它串联起多个居民小区和多所学校，在上下学高峰时段承担着通学功能。地铁8号线全线贯通后，不少周边居民出行有了新选择，但出站后的接驳难题，成了大家集中反映的痛点。为此，公交市北巴士工作人员走上站台、走进社区，对接地铁站区，面对面收集居民出行诉求。其中，不少住在大山社区、明泽慧苑一带的乘客坦言，地铁虽通，但从地铁站出来步行回家还是有段距离，拎着菜、接送孩子换乘很不方便，盼着能有公交直接把地铁站和家门口串起来。

此次调整，把副站从“明泽慧苑”延伸至“大山社区”，线路走向随之深入宁乡路、淮安路、重庆南路、清江路、南昌路一线，新增“大山社区”“清江路南昌路”“德丰路南昌路”等站点。结合道路通行条件，站点上下行还有差异化设置，淮安路重庆南路、重庆南路清江路、清江路重庆南路、清江路南昌路仅下行停靠；德丰路南昌路、德丰路萍乡支路、重庆南路德丰路、明泽慧苑仅上行停靠，同时取消原线路上下行各两处站点。线路工作人员沿路实地踏勘，逐个路口研判进站空间、车道条件、安全停靠环境，因地制宜规划站台。宁乡路原“长沙小区西”站同步更名“宁乡路安化路”，站名与路口标识统一，方便乘客识别。

改变的不仅是终点站的名字。421路衔接大山地铁站后，林语山畔、青岛老年生活大学、万科金色城品等区域的居民，第一次拥有了“出门上公交、下车进地铁”的连贯路径；前往麦德龙购物的沿线市民，也不必再为停车和步行距离犯难。更值得留意的是，421路所属的市北巴士第三分公司驻地紧邻闫家山地铁站，工作人员在调整落地前已经与地铁方面完成对接，把公交的微循环“神经末梢”搭在了地铁的“主动脉”上。

此前，市北巴士第三分公司党支部与地铁运营三中心双山站区、五四站区党支部完成党建共建签约，搭建公交地铁联动协作平台，形成乘客诉求收集、线路研判调整、便民服务升级的完整闭环。“公司将持续探索‘两网’融合落地举措，结合片区客流特点，研究公交接驳等服务可行性，以微循环线路作为试验载体，不断丰富公共交通供给，为周边市民提供更贴合实际的出行方案。”市北巴士营运相关负责人表示。



对接地铁的438路畅游微巴极大便利游客。

调查
解决“最后一公里”带火公交线

作为岛城知名网红打卡点，无论初夏秋冬，小麦岛公园始终是游人如织。但在最近地铁站与景点之间，还有一公里多距离，影响了游客的游玩体验。打车不值当，步行有些远，公交要换乘——带着老人孩子拖着行李，这段短途成了体验的“减分项”。

今年8月21日，公交崂山公司开通438路“畅游微巴”，438路的价值，不在其长度，而在其模式：首先是“轨道+公交”接驳效率的极致化。线路开通前，崂山巴士公司与青岛地铁开展共建，在2号线麦岛站、海游路站站内设置醒目指示牌，将公交站的位置“送”到游客出闸机的那一刻。游客从地铁站出来，跟着牌子走，百米之内即可上车。这种“出地铁、见公交、零距离”的引导模式，让两条轨道站点与两大景区之间的通勤时间压缩至十分钟以内。其次是运力配置的动态响应机制。开线首日客流即超600人次，次日周六飙升至960人次——这是单日最高纪录的由来，也是一次“压力测试”。

10月31日20时15分，随着末班车缓缓驶回小麦岛公园，青岛城运控股公交集团崂山巴士公司438路“畅游微巴”完成了首个运行季的使命。自8月21日开通至10月31日，整整72天，这条全长仅3.4公里的微循环线路累计发出1583个车次，运送乘客17403人次，单日最高客流达960人次。作为首条驶入小麦岛景区内部的公交线路，438路用72天时间，回答了这样一个命题：在旅游旺季的滨海一线，公共交通如何以“小快灵”姿态，真正打通景区连接“最后一公里”。

统计
市区对接地铁公交线达260条

两条线路调整后，市区对接地铁的常规公交达到260条，且全部与地铁站衔接在150米以内。放到更大的坐标系里看，这个数字并不孤立，地铁站出入口150米范围内公交站点衔接率从2025年末的90.7%持续向上攀升。公交与地铁的关系，正在从线网图上的“相交”，变成市民脚步可丈量的“相接”。

推动这一变化的底层力量，是地铁客流的快速增长对公交接驳提出的刚性需求。9月22日青岛地铁8号线南段开通后，全长61.4公里的8号线实现全线贯通，南起五四广场、北至胶州北站，串联五个区市和四大交通枢纽。贯通仅一个月，全线日均客流即攀升至12万人次，较去年增幅超92%，接近翻倍水平。地铁把大量客流快速输送到城市节点，但“出站之后怎么走”的命题，随之被推到公交面前。210路对接西吴家村站、421路衔接大山站，正是公交以“支线”姿态承接地铁“干线”溢出的典型切片。从“能坐上”到“坐得舒心”，接驳的精度正在从距离指标向感受指标延伸。

两条线路的调整，体量不大，表面看，这只是青岛公交线网常态化优化中的一次例行动作；但把镜头拉近，两条线路的调整恰恰踩在了城市公共交通格局重塑的关键节点上——地铁线网加速加速织密，地面公交角色正在深度重塑，地铁送到站、公交送到家正被一寸寸铺进街巷与社区之间。时下，青岛公共交通“两网融合”已经进入精细化阶段：不再追求公交与地铁在主干道上的并行覆盖，而是让公交把资源投向地铁站“最后一公里”的缝隙里。210路做的是“减重复、强衔接”的减法与加法，421路做的是微循环线路向地铁站点靠拢的再定位。当260条接驳线路在150米半径内与地铁站咬合，当微循环公交把社区门口和地铁口串成一条线，“地铁送到站、公交送到家”便是一套可以被每天选择公共交通出行的市民反复验证的日常秩序。青岛城运控股集团相关负责人表示，后续我市还计划调整相关线路，包括307路、602路、603路等前期已经公开征求意见的线路，主要目的依然是精准对接地铁站。 **青岛晚报/观海新闻/掌上青岛记者 徐美中**