

向地铁靠拢！百余处公交站点悄然位移

济南公交地铁“双向奔赴”，可实现50米内无缝换乘



济南公交K187路在地铁4号线转山西路站接驳乘客。

记者 于泊升 济南报道

百余公交站升级 50米内与地铁无缝换乘

1月5日早高峰，经十路省博物馆公交站，市民李女士刚走出轨道交通4号线省博物馆站，转身便看到了身旁全新的公交站台。“出地铁直接就能等公交车，太方便了。”李女士指了指站牌的实时公交、地铁信息说，新站牌还能看地铁运营情况，换乘不用再查APP。

记者沿经十路从奥体西路到舜华路路段走访发现，沿线多处公交站点已完成位置优化，全部紧邻轨道交通4号线出入口。在奥体西路站点，运动主题的候车亭与地铁口无缝衔接，清晰的导向标识直接指引换乘路径；在地铁燕山立交桥站，公交站牌与地铁出入口的直线距离仅20米左右。

“这次不是简单的调整，而是系统性地接驳升级。”济南公交集团有关部室负责人告诉记者，济南启动的经十路公交站台整体提升工程，涵盖轨道交通4号线及8号线沿线约百余处公交站点，目标是实现公交与地铁的无缝衔接。“我们重点优化空间布局，通过缩短换乘距离，明确导向标识，优化通行路径，减少市民换乘时间。”

记者注意到，升级后的公交站点不仅位置更优，功能也进行了升级。所有提升站点增设了智能电子站牌，屏幕上同时显示公交车实时来车预报与地铁运营信息，市民可同步获取两路交通方式的班次、到站时间等信息。

济南公交集团工作人员介绍，站点提升工程还将融入济南地域文化特色，根据沿线区域特点打造更多特色站点，让候车设施从“功能性设施”转型为“城市景观节点”。

线路精准“补位” 280条接驳线织成一张网

如果说站牌位移是“物理链接”，那么线路优化则是公交与地铁“双网融合”的“化学反应”。

记者从济南公交集团获悉，轨道交通4、8号线及6号线东段开

近日，不少济南市民发现，随着轨道交通4号线、6号线东段、8号线开通，经十路沿线部分公交站牌悄然“位移”，向地铁出入口靠近。这一变化背后有着怎样的城市交通布局？公交与地铁的“双向奔赴”能给出行带来哪些改善？

通后，济南公交推出了13条公交地铁接驳线，其中新开通的就有4条。

在唐冶片区，新开通的589路公交车成为周边居民的出行首选。“从银丰唐郡荷花园到地铁唐冶公园站，坐589路直达，全程就三站地。”居民张先生说，这趟公交车让周边多个小区的居民都能便捷换乘地铁。

同样受欢迎的还有M5路接驳专线，它由地铁汉峪金谷站开往地铁齐鲁软件园站，途经经十路、舜华路等主要路段，串联起轨道交通4号线与6号线的节点。

济南公交集团有关部室负责人介绍，新开通的地铁接驳专线各有侧重：M5路聚焦两条地铁线路间的地面联通，589路侧重社区与地铁站点的衔接，507路满足沿线小区通勤需求并接驳地铁彭家庄站与唐冶站。

除了新开线路，9条既有线路的优化升级也让接驳效率大幅提升。K265路优化后途经唐冶中路，加强了与地铁彭家庄站、历城二中唐冶校区站的衔接；558路调整后途经舜华南路、华冠路等路段，实现与地铁舜泰广场站的精准对接……

济南市城乡交通运输局数据显示，目前济南公交地铁接驳线路已达280条，形成了覆盖社区、产业园区、学校、商圈的全方位接驳网络，提升了公共交通整体运行效率。

济南公交集团相关负责人表示：“通过‘新开专线+优化既有线路’的组合拳，让公交网络主动适配地铁成网布局，实现‘地铁到哪里，公交接哪里’。”

从衔接走向融合 一体化出行赋能公共交通

站牌位移、线路优化的背后，是济南在地铁成网时代，对公共交通关系的重塑。公交与地铁不仅是相互替代，而是相辅相成。

《交通强国建设纲要》提到，要推进城市公共交通设施建设，强化城市轨道交通与其他交通方式衔接。交通运输部、国家发展和改革委员会等多部门联合印发的《关于推进城市公共交通健康可持续发展的若干意见》也指出，持续优化城市公共交通线网，促进城市公共交通与城市轨道交通在线网、站点及运营层面的衔接融合。

济南市城乡交通运输局公共交通处有关负责人介绍，济南通过票务联动、智慧赋能、设施配套等举措，推动公交地铁从“衔接”迈向“融合”。

在票务联动方面，济南已正式上线公交、地铁票务联动系统，市民持公交IC卡、电子交通卡即可畅行公交与地铁，无需反复切换支付方式。济南地铁支持实体票、二维码票等多种车票类型，与公交票务系统的互联互通提升了出行便利性。

智慧赋能方面，济南组建的城市交通大数据联合创新实验室，通过整合公交与地铁数据，创新场景应用，让出行规划更精准、运营调度更高效。济南交通打造的Maas出行服务等平台，实现公交与地铁数据的整合。市民通过平台可获取换乘规划、实时到站信息、票务优惠等服务，破解了此前的“信息孤岛”问题。

设施配套方面，济南在轨道交通4号线、6号线东段、8号线、高薪云巴等95个站点增设非机动车停车位6.5万个，方便市民“骑行+公共交通”的接驳需求。

“地铁成网时代，公交与地铁形成互补共生的关系。”山东大学交通规划设计研究中心主任张汝华表示，济南的实践抓住了公共交通融合发展的核心，通过站牌优化、线路衔接、票务联动、智慧赋能等一系列举措，让公交与地铁形成合力，既发挥了地铁大运量、快速度的优势，又凸显了公交覆盖广、灵活性强的特点。

■相关新闻

一周前，济南轨道交通8号线正式开通，这条全长25.3公里的线路，以14座站点将章丘区与济南主城区的通勤时间压缩至30分钟，章丘区自此开启“30分钟到达济南主城区”的全新时代，也让不少家住章丘区的市民开启了从容的出行之路。对不少人来说，地铁8号线的开通也开启了他们新的人生。

记者 管悦 济南报道

从“干着急”到“稳稳当当”

1月4日一早，在济南地铁8号线清源大街站内，一列即将发车的地铁车厢已挤满乘客。作为元旦假期后的第一个工作日，车厢内既有肩背电脑包、步履匆匆的上班族，也有手拉行李箱、整装待发的外出人员。车厢外，地铁工作人员来回穿梭，不时引导、提醒，确保乘车秩序与乘客安全。

上午八点，地铁在黄旗山北站刚刚启动，市民刘先生便迫不及待举起手机，记录下车厢内人头攒动的景象分享到家人微信群中。“坐地铁的人越来越多了。”刘先生说，自己在邢村立交桥附近工作，以往通勤多是乘坐公交车，用时近一个小时，而乘坐地铁则只需要25分钟，“从地铁口出来就是单位大楼，综合通勤时间比以往快了近20分钟”。

一旁的王女士听到刘先生的话，也颇有感触地点了点头。她家住章丘区绣源河附近，工作在舜泰广场，单程30公里。以往开车通勤，最让她焦虑的就是早高峰。“早上还要卡着点送孩子上学，时间特别紧。”王女士说，一旦开车上班路上遇到交通事故，堵车情况就会加重，眼看着时间一分一秒过去，心里干着急。

而济南地铁8号线的开通，对她而言不只是新线路，更是一份可靠的“时间契约”。“坐地铁不仅速度快，还不用担心堵车，坐在里面感觉稳稳当当。”王女士说，已经逐渐适应坐地铁上班，这份踏实感，让上班之路变得从容又有序。

从产业高地到大学之城

从车厢内的地铁路线上看，该线路沿经十东路行走，西起邢村立交桥东，东至清源大街，将中国（山东）自贸试验区济南片区、齐鲁科创大走廊、章丘大学城、明水经济技术开发区等重要区域紧密串联，重塑了济南东部的时空格局与区域联动。它与4号线贯通运营，串联起章丘、奥体中心、千佛山、济南西客站、山东第一医科大学等站点，形成了一条长约60公里的东西走向大动脉。

据了解，市民乘坐济南地铁4、8号线列车在邢村立交桥

东下车时可在同站台进行换乘，4、8号线创新采用“Y”形交路贯通运行模式，成为本次新线投用的核心亮点，这一运行方式通过“共线+分线”的灵活设计，实现了线路资源的高效利用，也为市民带来全新换乘体验。

因为途经山东现代学院、山东青年政治学院等多所高校，济南地铁8号线自开通以来，迅速成为沿线大学生出行的首选方式。

早高峰过后，车厢内变成了大学生和老年人的主场。三三两两的大学生结伴而行，有的戴着耳机听音乐，有的则专注地研究换乘路线图。

“今天没课，正好去市区逛逛。”山东公路技师学院的学生小许说，过去从学校进城购物，他需要先乘公交再转地铁，有时还得骑一段共享单车才能抵达目的地，“全程算下来得一个多小时，打车的话得五六十块钱”。

现如今，他从校门口的地铁站出发，不到一小时就能抵达城区商圈，“像是给我们出行‘开了加速器’，去看更多的城市风景”。

从高楼大厦到山川田野

该路线列车在驶出青年政治学院站后，便跃出地面，在离地约三层楼高的架空段飞驰。此时，经十东路沿线风光豁然开朗——南北两侧连绵的山体、蜿蜒的河道、静谧的村落与整齐的田畴在窗外次第展开，冬日暖阳为这幅流动的画卷镀上温柔光泽，潋滟生辉。

车厢内，不少乘客不由自主地放下手机，沉浸在窗外不断推移的风景中，出行之路也因此变成了一段心旷神怡的观景之旅。

许多乘坐地铁的市民虽互不相识，却因这趟共同的旅程自然地打开了话匣子。“每次坐上地铁的那一刻，都感觉梦想照进了现实。”一位头发花白的大爷指着车厢内的路线图感慨道，“现在无论是坐飞机、高铁，还是就医、购物，都能直接坐地铁去，十分方便”。

如今，济南地铁8号线一趟列车沿着崭新的轨道平稳前行，将每一位市民平稳地送达目的地，也将一天的繁忙与期待都稳妥地收纳进这流动的车厢里。

从章丘到主城区只需30分钟