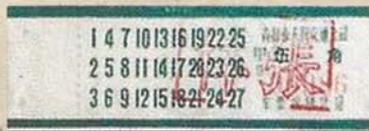


青岛公交“变形记”

交线路370条,绿色出行成时尚



已投入使用的新能源公交车。



上世纪公交车使用的零票。



上世纪七八十年代的卡式月票。

和中通等五种纯电动车型,全部在该条线路上试运行过。袁令阁作为首批试驾驾驶员,也是各单位争相邀请的经验介绍者。

今年在岛城最新投入运行的新能源纯电动公交车,采用低地板、大容量、宽通道的车辆结构设计,配置了360度主动安全预警系统,车厢内外共设置了8个摄像头,保证车厢内外监控无死角。同时配置EBS电子控制制动系统,可以防抱死、防侧滑、防侧翻等多项功能,降低了公交司机的劳动强度,驾驶操作更加便捷舒适。在车辆上下车门的位置各配置了一台易燃挥发物检测设备,通过分析车厢内气体的分子识别可燃物品。

在车辆的舒适度方面,配置也更加人性化。新型纯电动公交车内配备空调、移动支付打卡机,升级版报站器分布在车厢左右前三个区域,乘客可以清晰地看到运行方向以及距目的地距离。车厢前、中、后三个区域共31个座位,虽然座位数与原先基本一致,但由于采用宽通道设计,车内变得十分宽敞。

“现在的公交车越来越先进,驾驶员开车越来越轻松,乘客乘坐越来越舒适,比我们那时候幸福多了。”宫国华说。

发展 有轨电车开启新篇

2路公交车作为岛城第一条无轨电车线路,承载了很多老青岛人的记忆,从1960年正式通车至今,58年间已经历了四代无轨电车。

驾驶员王卫东是1978年参加工作的,算是2路电车的“老司机”,光他开过的2路车就换了七八个车型。王卫东回忆,他第一次开的是老式踏板车,是上世纪60年代北京客车厂生产的京一型无轨电车。上世纪80年代初到1992年期间,换成上海客车厂制造的使用硅件的通道车,到了2002年,青岛最后一批通道车

报废。

想起30多年前的驾驶经历,王卫东颇有感触。“以前车少人多,乘客挤不上去,驾驶员经常要下车帮忙往车厢里推乘客。”王卫东说,至今这些场景都还历历在目。不仅如此,过去的公交车硬件条件也不完善,既没有暖风暖气,还经常漏风漏雨,一到冬天驾驶员要戴着大棉手套,穿着棉皮鞋棉裤,还经常会冻伤手脚。

到了2007年,公交客车厂自主设计制造了第三代无轨电车,首次增加了后轮自调刹车装置、液压方向机、在前风挡安装暖风机等。车辆的安全性能提高了,驾驶员的劳动强度降低了,工作舒适度提升了。

2018年2月26日,新型双电源无轨电车——岛城第四代无轨电车正式上线运行,它拥有两种供电模式,可以分别使用线网电源驱动和使用自身配置的动力电池组驱动。如今,2路公交车分为汽车和电车,汽车是从镇江路到火车站,电车是从金坛路到西镇区间。新型双电源无轨电车在脱杆的情况下,仍可以行驶大约80公里,极大程度上避免了无轨电车的集体“趴窝”现象。此外,新车型在车厢中部还设有公共客车客舱灭火装置,这也是岛城公交车首次设立自动喷淋灭火装置。

经历了几次更新换代,现在的无轨电车既舒适安全又运行稳当,2路线不仅是青岛公共交通发展历程的缩影,也见证了公交客车制造技术的进步。

2014年12月28日,位于城阳区的青岛现代有轨电车示范线工程正式建成并空载试运行,成为山东省首条有轨电车示范线。在项目建设、交通信号、安全技术管理、信息化建设等方面,有轨电车示范线一直在树立“青岛标准”,并参与全国有轨电车的标准制定。自2017年初,有轨电车项目还走出山东,取得青海省德令哈有轨电车的经营权,并参与多地有轨电车项目建设的竞标,在有轨电车发展方面迈出新步伐。

最早公交票,2分钱起计费

1934年,青岛有了最早的零票,客票采用分段分小站计费,每站2分;1960年,较复杂的票种被简化为通用的三种票。

1975年进公交工作时,宫国华是从乘务员干起的。“那时候两站之内是3分钱,3站以上有一毛、两毛的,根据乘客具体的坐站数来定价。”宫国华回忆,那个时候坐公交车的人很多,坐车高峰时,需要在车厢里来回穿梭着售票。

1983年,零票取消5分票种,改为1角起价;1990年,零票价格1角乘5站,2角乘14站,15站以上为3角,市内最高票价3角;1992年末,公司取消票进制票价,实行上车一票制,市区普票仅有2角、3角两种;1995年8月,票价进行调整,市区普票由3角、2角一票制全部调整为5角起价;1998年,市区、市郊增加中巴车,实行上车一票制。其中空调车在空调开放时上车2元,不开放时上车1元。

1958年5月,青岛市开始发售乘车卡式月票,月票在价格上优惠于普通票,受到乘客欢迎。1958年7月开始发行职工月票,1988年,公司发行学生月票,实施半价优惠,分市区和市郊两种:市内4元,市郊5元,并贴有持有者照片。1992年末,制定票制、票价改革方案,职工月票每张21元,学生月票每张6元,简化后使用范围同原市郊月票相同。

1995年8月卡式月票改为本式月票,有职工票和学生票两种,职工票每本52张,价格为26元,学生票每本44张,票价13元,使用范围扩大到专线车、双层车。

1995年,青岛市实行公交票制

改革,开始推行IC卡乘车。1996年,青岛公交公司委托市电子研究所研制接触式IC卡收费系统,当年5月13日起,在部分路线所属车辆安装试用,7月份正式使用。但由于当时安装读卡器的线路尚不普遍,截至1998年8月,仅销售6万余张。

1999年9月1日,感应式IC卡开始发售并在50余条公交线路的1500余辆营运车上使用,此次发售的感应式IC卡分为普通卡和纪念卡两种,普通卡发售价为30元,每次充值在10元至200元之间,发售量不限;纪念卡发售价100元,含充值额65元,限量发售3000张。

至2000年末,感应式IC卡发售量已达52万余张。后续相继推出学生卡、老年卡、革命伤残军人卡,至2004年末,各类IC卡发售总量达140余万张,为该时期全国城市万人拥有公交IC卡量之最。

2009年10月28日,由青岛市人民政府授权,青岛市琴岛通卡股份有限公司正式成立,青岛公交集团的IC乘车卡发售、充值等相关业务正式划归琴岛通股份有限公司所有。

截至目前,琴岛通卡累计发行突破750万张,发行老年卡、学生卡等特殊卡约220万张,发行电子标签8万台。

2018年5月1日起,青岛中心城区青岛公交集团所有车辆以及胶州市、平度市共计6100余辆公交车,全部更新安装了带有琴岛扫码移动支付功能的新型车载收费机,全部支持手机扫码支付,青岛常规公交大规模进入移动支付时代。