

# 为京张体育文化旅游带建设助力

## ——京张高铁开通运营一年来

□河北日报记者 方素菊

2020年12月30日,京张高铁开通运营一周年。一年来,这条惊艳世界的高铁共发送旅客680.6万人次,促进了区域内人流物流的快速流动,为推动京津冀协同发展增添了动力。

### 通勤客流量不断攀升,越来越多的人过上“双城生活”

1月4日一大早,张家口市民樊先生就赶到张家口站,他要乘坐当天最早的一趟火车去北京上班。

家住张家口,工作却在北京。一年多来,樊先生却从未感觉到这种“双城生活”的不便。“乘坐京张高铁,不到一个小时就到清河站了,再换乘地铁,很快就到单位了。”樊先生说。

然而,这样的便利在京张高铁开通前,是人们连想也想不到的。樊先生介绍,京张高铁开通前,坐火车到北京,最快也要3个半小时。开车也需要3个多小时,要是遇到堵车,时间则会更长。那时候,从家到单位,往返一趟,一天的时间要耗在路上,要是赶上天气不好,连周末都回不了家。

2019年12月30日,京张高铁全线开通,张家口至北京的铁路旅行时间缩短至1小时,樊先生再也不用为舟车劳顿的“双城生活”而烦恼了。一次,孩子生日正好是周一,他早上乘高铁去北京上班,晚上又乘高铁回来给女儿过生日,第二天再乘高铁上班。

京张高铁开通以来,张家口、北京两地越来越多的居民开启了“双城生活”。与樊先生不同的是,赵女士是北京市民,现在她在张家口一所大学任教。工作日在张家口,周末在北京,京张高铁成为她的通勤工具。

张家口站党总支书记陶卫东表示,在京张高铁开通的这一年,通勤客流量不断攀升。张家口站日常发送线每天发送68列,在周末线周五、周六、周日、周一增加至73列,在高峰线周六、周日增加至79列。“尤其是在早晨7点多从张家口站出发的G7872次列车最受旅客青睐,这趟列车的车票提前三天就已销售一空。”陶卫东说,在车站,一天内经常会两次遇到同一个旅客,这里不乏往返两地上班的旅客。

数据显示,京张高铁开通一年来,共发送旅客680.6万人次。其中,北京北站发送156万人次,清河站发送270万人次,东花园北站发送5.1万人次,怀来站发送24.6万人次,下花园北站发送15.5万人次,宣化北站发送31万人次,张家口站发送135.6万人次,太子城站发送20.6万人次。

为服务好两地旅客,一年来,铁路部门不断优化运输组织,完善运输方案,推出各种便民利民举措。通过“客



列车乘务员正在整理行李架上的行李。一年来,京张高铁共发送旅客680.6万人次。河北日报通讯员 杨宝森摄

站旅客服务与生产管控平台系统”(智能大脑)不断实现站内智能指引,向地方提供客流数据,与城市交通有序接驳。针对长城游、冰雪游,升级导游服务,提高旅客满意度。很多在太子城站下车旅客的出行目的是参加比赛或者活动。冬季,游客会携带滑雪板等运动装备;夏季,他们会携带帐篷等露营用品。为了方便旅客上车,太子城站特意把进站时间前移,让旅客可以更从容地搬运随身行李。

### 吸引北京人流物流,推动京张体育文化旅游带建设步入快车道

1月1日,乘坐京张高铁,在北京上大学的鲁第一个多小时便到了素有“中国万里长城第一门”之称的大境门。

“在这里瞻望雄关,凭眺祖国大好河山,心情特别激动。”鲁说,自己是南方人,非常喜欢北方的旅游名胜。京张高铁开通后,他和同学多次乘坐高铁到沿线旅游,张家口的大境门、宣化古城、张家口工业文化主题公园让他们深刻感受到张家口厚重的历史文化。同时,这一年来张家口的旅游项目越来越丰富,旅游体验更加美好。

抢抓京津冀协同发展、京张携手筹办冬奥会、建设首都“两区”等一系列重大战略机遇,张家口深挖旅游、冰雪、文化、生态等资源,做大做强冰雪运动、长城文化、康养旅居、生态观光等旅游品牌,着力建设环绕北京,集滑雪、休

闲、观光等为一体的京张体育文化旅游带。

京张高铁开通一年来,使张家口融入首都一小时生活圈,实现了京张交通一体化,为建设京张体育文化旅游带注入了新动力。

北京市民张先生在北京一家高新技术企上班,他是一名滑雪爱好者,每年冬天都到崇礼的滑雪场去滑雪。

2019年12月30日,京张高铁崇礼支线开通当天,张先生便购买了首趟列车车票,自此,乘坐高铁去崇礼滑雪成为他的习惯。“如果自驾的话到崇礼需要4个多小时,再加上滑一天雪,返程的时候就会很累。坐高铁1个小时就能到,很方便。”张先生说。

京张高铁崇礼支线开通后,越来越多的人选择乘高铁到崇礼滑雪、度假。太子城站站长杨宁表示,进入冬季,太子城站日均发送旅客量从200余人次猛增至4000余人次,日发送列车增加至10对,车站增开人工检票口2个、售票窗口1个。

据介绍,在太舞滑雪小镇,去年11、12月份,即便是在工作日,酒店的客房入住率也达到80%以上,到了周末更是“一房难求”,往往要提前预约。

数据显示,崇礼2020年至2021年冬季客流量大幅增长,从2020年10月29日当地滑雪场开滑,至今年1月17日,崇礼共接待游客138.9万人次,同比增长26%,收入11.7亿元,同比增长31%。

“崇礼往年的冬季有明显的淡旺季之分,在春节期间达到最高峰。但是

2020年至2021年冬季一开始,崇礼各大滑雪场就已经达到了往年旺季的客流量,周末的游客人数基本等同于往年春节期间的游客量。”张家口市崇礼区文化旅游广电新闻出版局相关负责人介绍。

在太子城站不远处,北京冬奥会张家口赛区配套项目之一——崇礼太子城冰雪小镇正在紧锣密鼓地建设中,太子城冰雪小镇承担着冬奥颁奖、贵宾接待等重要职能。在这里,有不少建设者来自北京,柳峰便是其中的一员。京张高铁开通前,他都是自己开车到崇礼,路上至少要四五个小时。高铁开通后,他乘坐高铁上班,不仅时间短,而且舒适、便捷、安全。他相信,未来,太子城小镇将在京张高铁的带动下,成为中国面向世界的文旅小镇新名片。

乘坐京张高铁,北京市民不到半小时就能抵达东花园北站,直接来到官厅水库国家湿地公园游玩。从公园出发,半小时内还可抵达中国最大的海棠种植基地、十多座葡萄酒庄以及数万亩葡萄园。

京张高铁的开通,为张家口市怀来县的全域旅游提供了新的机遇。怀来县全力推进官厅水库国家湿地公园创建国家4A级景区和奥运廊道景观提升工程,以葡萄酒和葡萄酒产业为核心,实施环湖葡萄酒酒庄集聚等5个葡萄酒、文化旅游、康养旅游精品项目。2020年下半年,怀来县实现旅游接待人数210万人次,旅游总收入24.85亿元,带动全县葡萄产业年总产值实现15亿元。

## 去年“2+26”城市平均优良天数占比63.5%

河北日报(记者贾楠)近日,生态环境部通报了2020年12月和1至12月全国环境空气质量状况。去年12月,京津冀及周边地区“2+26”城市平均优良天数比例为54.0%,同比下降1.4个百分点;PM2.5平均浓度为76微克/立方米,同比下降6.2%。1至12月,平均优良天数比例为63.5%,同比上升10.4个百分点;PM2.5平均浓度为51微克/立方米,同比下降10.5%。

2020年12月,北京市优良天数比例为100%,同比上升19.4个百分点;PM2.5平均浓度为29微克/立方米,同比下降

35.6%。1至12月,优良天数比例为75.4%,同比上升9.6个百分点;PM2.5平均浓度为38微克/立方米,同比下降9.5%。

2020年12月,我省优良天数比例为54.0%,同比下降1.4个百分点;PM2.5平均浓度为76微克/立方米,同比下降6.2%。1至12月,平均优良天数比例为63.5%,同比上升10.4个百分点;PM2.5平均浓度为44.8微克/立方米,同比下降10.8%,特别是4月至9月,全省PM2.5平均浓度连续6个月达到国家空气质量二级标准,创2013年以来最好水平;优良天数平均为256天,同比增加30天,优良天数比例为69.9%。

## 2020年11月1日至2021年1月15日北京铁路局为京津冀区域运输电煤2750万吨

河北日报(记者方素菊 通讯员岳鲁静)从中国铁路北京局集团有限公司(以下简称北京铁路局)获悉,入冬以来,全国各地气温骤降,电煤运输需求旺盛。北京铁路局立即开展冬煤保供专项行动,全力保障京津冀地区电煤运输,2020年11月1日至2021年1月15日,共完成电煤装车40.1万吨、2750万吨。

北京铁路局按照计划优先、配空优先、装车优先、挂运优先、卸车优先的“五优先”原则,对发电供热用煤给予重点运输保障,有效确保电煤装车目标和应急保供任务。针对衡水电厂、军粮城电厂、百子湾电

厂、大唐电厂、傅庄电厂等企业煤炭需求量大,抽调业务骨干深入管内41家电厂,以及11家大型煤炭运输企业,指导装卸车作业,动态掌握企业煤炭库存及可耗天数,全过程盯控货源组织,计划安排和企业衔接,协助制订个性化运输方案,满足企业煤炭运输需求。

按照电煤及取暖用煤运输应急保障机制要求,北京铁路局结合实际研究制定优化煤炭运力保障措施,每日部署当日煤炭运输重点,优化列车交接、空车配置、到达卸车等关键环节,确保施策精准、措施有力。

## 延崇高速延伸工程翠云山特长隧道双幅贯通

河北日报(记者曹智 通讯员祝培文)11月22日,延崇(延庆至崇礼)高速延伸工程翠云山特长隧道左幅贯通。至此,这条隧道实现双幅贯通,标志着延崇高速延伸工程最后一个控制性工程取得了决定性胜利。

翠云山特长隧道全长8.4公里,是我省最长公路隧道。2019年5月开工以来,各参建单位在确保安全质量的前提下,采用“斜井+支洞”方式增加工作面,施工掌子面由12个增加到20个。经过一年多的努力,建设,隧道贯通比原计划提前

了6个月,实现了用短时间完成最长隧道的掘进任务。

翠云山特长隧道下穿国家重点公益林保护区,绿色环保要求高。建设者们通过修建绿色廊道、采用围栏隔离等措施最大程度减少对周边环境破坏;隧道施工采用早进洞、晚出洞和机械化施工,最大限度对周边环境进行保护。

延崇高速延伸工程属于延崇高速配套工程,起自崇礼区延崇高速主线,止于张承高速,全长17公里,计划今年建成通车。

## 强国情怀“引航”精彩人生

(上接第一版)引航的起点从39海里外的曹妃甸分道通航南侧开始。

引航装备、防疫用品、必要的应急物品……杨炳栋逐个检查,一样也不能落下。5时许,他从黄骅港乘车,前往天津中信海直机场搭乘直升机。3个小时后,直升机稳稳降落在船舶甲板上。通过安全通道,再爬过一段超过8层楼高的室外楼梯到达驾驶室,杨炳栋正式开始引航。

“前进二、左舵20、正舵、把定……”杨炳栋用流利的英语与船长问候交流后,立马接替船长指挥船舶。

在杨炳栋的指挥下,“哈拉”轮顺利进入航道开始进港航行。杨炳栋不间断地进行瞭望和观察船舶全部设备的运行情况,并根据风流不断调整船舶航向,协调避让周围船舶,确保安全行驶。

在距离泊位还有9海里处,杨炳栋下达了减速口令。“哈拉”轮长291.8米,宽45米,最大吃水18.3米,想让这个巨轮停下来不是件容易事。

四艘协助“哈拉”轮靠泊的大马力拖轮,一字排开,通过缆绳与“哈拉”轮进行连接,开始协助“哈拉”轮减速。14时30分,“哈拉”轮安全停靠在黄骅港20万吨矿石码头。

这只是疫情期间杨炳栋一次普通的引航。引航期间,杨炳栋连续工作近7小时,没有进食、喝水、如厕。

### 每一次引航都充满挑战

由于引航受到天气、通航环境

等不确定因素影响大,每次引航都是一次新的挑战。

今年第二次寒潮大风过后,黄骅港水域形成了范围较大、冰层较厚的冰带,重冰冰带随潮流飘移。1月7日20时30分,杨炳栋接到了应急抢险的指令,一艘来自菲律宾的船舶“艾利尼”在进港过程中发生了被困。

“站长岸基坐镇指挥,副站长和我迅速乘拖轮赶往现场。当时‘艾利尼’轮的右舷侧积冰最厚处达三四米,如果不及时脱困,冰会在潮流巨大推动力作用下继续爬升,造成船体破损的风险极大。”杨炳栋回忆,当时穿着厚重的防护服,增加了爬梯登轮的难度,稍有不慎,就会跌入海中。

杨炳栋说,他们利用双拖轮对顶的方式,在迎冰艰难排冰,以减小冰压力。经过两个小时不间断排冰,右舷中部形成的厚冰墙被渐渐排除。接着,他们利用船首作为支点,右舷拖轮继续排冰的同时,两艘大马力拖轮在左舷船尾顶推。终于,“艾利尼”轮成功脱困。

18年来,杨炳栋安全引航中外船舶3600余艘次,数次化险为夷。

### 众多领域实现科研创新

杨炳栋的引航成就,得益于他多年的专注和潜心研究。2000年大学毕业后,杨炳栋来到黄骅港工作,2003年成为一名引航员。

黄骅港综合港区两个20万吨级矿石泊位建成后,受到了乘潮问题的困扰,没有实现满载通航。2016年,杨炳栋创新提出“逐点乘潮”理

论,分段计算天文潮汐变化曲线,外力影响因素等数据,推动实现了20万吨级船舶的满载通航。

他的桌子上堆满了航海书籍,引航中遇到的难题,都成为他研究的兴趣点。冰期船舶操纵是世界性难题,黄骅港经常会受到海冰的困扰,致使船舶靠泊困难。杨炳栋在实践中总结形成了四大类、14种靠泊方法。2017年,在中国航海学术年会暨世界交通运输大会上,杨炳栋撰写的文章《冰期排冰靠泊操纵》获得一等奖,该系列成果荣获“中国引航科研创新十大新成果奖”。

新冠肺炎疫情发生以来,杨炳栋发现引航员大多缺乏系统的疫情防控和英语表达知识,于是他创作了《引航员防疫歌》,同时发起并组织我国知名航海专家、一线引航员等人员编写了两部相关手册,指导和提醒广大船员和引航员做好防护工作。

自2017年起,杨炳栋还为天津理工大学、大连海事大学、大连海洋大学培养本科、硕士、博士学生。2019年,杨炳栋成为突发性大风预警与应用研究项目的总设计师,为我国港口大型机械设备安全、船舶安全提供零延时的定制化新型预警,在众多领域实现了突破,完成了各学科的融合。2020年,杨炳栋被评为中国船舶和航海风云榜十大风引领航人物。

接受记者采访时,杨炳栋满怀深情地说:“我是一名党员,引航是我的本职工作。我愿通过自己的努力让身边的人越来越好,让祖国越来越强。”

(上接第一版)

水,是生命之本。2020年是决战脱贫攻坚之年,农村饮水安全巩固提升效果,直接影响脱贫攻坚成色。和曲长城村一样,全省农村饮水安全交出喜人的成绩单——

2012—2015年我省实施农村饮水安全项目,共安排资金93.93亿元,解决了2005.02万农村群众饮水不安全问题。

2016—2019年共筹措资金22.52亿元,在贫困地区实施饮水安全巩固提升工程,受益贫困人口346.9万,其中建档立卡贫困人口79.6万,提前一年超额完成“十三五”规划的目标任务,全省贫困地区全部实现了饮水安全。

2020年争取中央农村饮水工程维修养护资金1.3亿元,省级财政配套0.3亿元,专项用于集中供水工程修缮、设备更换、水质检测等,确保工程良性运行。截至2020年底,全省贫困地区农村自来水普及率90.53%,集中供水率95.59%,均超过“十三五”规划目标。

实现从“有水喝”到“喝好水”的转变,我省目标精准、分类施策、蹄疾步稳。

我省高度重视水利扶贫工作,始终把农村饮水安全作为一项打基础、利长远的民生工程、德政工程来抓。党的十八大以来,特别是“十三五”期间,聚焦贫困地区群众喝上干净水,高质量组织实施农村饮水安全项目建设。

因地制宜补短板,推进农村饮水安全巩固提升——

我省贫困人口主要分布在燕山太行山、坝上高原和黑龙江流域,这些区域的饮用水水源条件和工程基础差距比较大。我省先后制定《关于做好“十

三五”农村饮水安全巩固提升工作的指导意见》《河北省农村饮水安全扶贫行动实施方案》《河北省脱贫攻坚农村饮水安全评价细则》等政策性文件,根据水源条件、地形状况,分类推进,因地制宜确定工程建设模式。

在山丘区和坝上地区县城周边农村,推进供水管网连通延伸,推行规模化集中供水。尚义县北部大苏计乡、大营盘乡、大青沟镇、三工地镇4个乡镇的142个自然村由于地理位置受限,有的村氟超标、有的村苦咸水、有的村水量不足,饮水达不到安全标准成为制约脱贫的瓶颈之一。2017年,县委、县政府把解决4个乡镇群众饮水安全作为“一号工程”,在省水利厅相关部门的协助下,建设大青沟集中供水厂,2019年9月底竣工,4个乡镇43241人饮水安全得以实现。

在居民点分散地区,重点兴建小型集中供水工程或分散供水工程。

在黑龙港地区,结合农村生活水源水置换,积极推进城乡供水一体化。从2016年开始,我省在南水北调受水区有计划实施农村生活水源置换工程,截至2020年,累计利用资金78.92亿元,在沧州、衡水、邢台、邯郸等7市61个县(市、区)实施水置换工程,受益人口1354万,从根本上解决了贫困群众饮用高氟水问题。

农村饮水工程建起来了,如何确保工程建得起、用得好,让群众长期受益?

建机制,打造让贫困群众长期受益的饮水工程——

围绕巩固饮水安全脱贫攻坚成果,建立长效防贫机制,我省建立了“四个体系”,把饮水工程建、管、用绑在一起。

动态监测体系。开发了贯通省市县三级水利部门的农村饮水安全信息

系统,对全省98.3万贫困户和2.37万边缘户饮水安全状况动态监测到户,发现饮水安全问题及时报告、整改。建立了全省农村饮水安全信息管理平台,对全省4.8万个村供水工程类型、供水水源、管护情况等信息,建立详实台账,对各地饮水安全状况进行风险评估,指导各地及时解决出现的问题。

专业化管护体系。指导市县通过政府购买第三方服务、政府与社会资本合作等方式引入有实力的市场主体,依托现有规模化供水工程管理机构、利用原有抗旱服务站和乡镇水利站等机构,组建新的专业化供水管理机构,2020年底基本实现了农村饮水工程集中统一管理,提高了工程运行管理水平。

应急保障体系。各地都制定了供水应急预案,共组建应急供水抢险队伍1128支,配备抢险队员16346名。一旦发生供水突发事件,及时启动预案,保障群众基本生活用水。

管理责任体系。为打通饮水工程村级管护“最后一公里”,我省在全国率先将农村饮水安全主体责任向基层延伸,逐村明确乡镇政府主体责任、水利行业监管责任人和村级工程管护责任人,将三个责任人和电话进行公示,确保问题能够早发现、早报告、早解决。这一做法得到水利部肯定并在全国推广。

省水利厅相关负责人介绍,下一步,我省将加强动态监测,充分利用脱贫攻坚农村饮水安全信息系统,对全部建档立卡贫困户和防贫监测对象饮水安全实行动态监测。组织市县水利部门开展饮水安全“回头看”,发现问题即查即改。通过动态监测、排查整改等措施,持续巩固脱贫攻坚成果,防止农村饮水安全反弹,为实现乡村振兴提供水利支撑。