

廊坊燕郊与北京,只隔一条潮白河。

每天清晨,这座河北小镇上会有数万人搭乘公交或小汽车等交通工具,涌向对岸北京的单位。许多人耗在路上的时间在1个半小时以上。

定制快巴的开通,缩短了不少人的通勤时间,这其中就有张海超。

2022年7月25日,三河(燕郊)至北京通勤定制快巴正式开通运营,燕郊居民张海超由首发站星河园小区乘车,可实现1小时直达北京国贸。

目前,京津冀定制快巴已开通廊坊燕郊、大厂、香河至北京国贸主线3条、支线10条,惠及8.9万人。



由三河市驶向北京方向的京津冀定制快巴。河北日报记者 赵永辉摄

### 我看京津冀



王通正在手比眼看确认高铁运行区间信号。河北日报通讯员 赵思潼摄

2022年12月30日7时46分, G8801次列车在北京站准点发车,京唐、京滨城际铁路正式开通运营。那一天,对我而言,有着更为特殊的意义。当天,作为首发司机,我驾驶着G8801次列车,从北京向我的家乡唐山方向开去,内心特别自豪。

当时的情景至今仍历历在目:在司机室,我时刻紧绷安全弦,严格落实作业标准,呼唤应答、确认信号,手比眼看、行车瞭望,每一个环节和动作,都不折不扣地执行,最终圆满完成任务。

其实,在京唐、京滨城际铁路联调联试和按图运行试验阶段,我早已和其他同事在这条线上奔波往返了千余次。单位为我们司机制作了京唐京滨城际线路示意图、作业指导书、操纵提示卡和风险研判表,作为作业规范。我们称它们“一图、一书、一卡、一表”。在工作的时候,我们要精力高度集中,严格落实作业标准,精准操纵列车,确保每趟车安全正点。作为首发司机,我们的坐立行走和精神面貌都被严格要求,每一个手势、每一个动作都要严格遵守规范。

京唐、京滨城际铁路是京津冀协同发展的重要交通支撑,线路的开通进一步完善了京津冀地区路网结构,强化了区域内互联互通。京唐、京滨城际铁路的开通,让唐山机务段承接的任务中有了高铁,也让我圆了高铁司机梦。

工作十年来,我先后担当过货车、客车、万吨重载列车牵引任务,总安全驾驶里程超10万公里。2018年,经过层层选拔,我以优异的成绩成为唐山机务段万吨重载列车司机。这条线路横穿燕山山脉,沿途隧道34处、桥梁165座,长大坡道多,机车平稳操纵难度很大,每一次我都顺利完成驾驶任务。2021年,单位要为我选拔司机,我通过层层选拔,在熟练掌握上万条技术规章和动车组列车设备原理的基础上,经过5000余次模拟操纵练习,通过理论考试和实操作业等专业技术考评,最终拿到了高铁司机的驾驶证。

我深知,只有过硬的技术本领,才能为高铁列车保驾护航。2022年8月,在进驻京唐、京滨城际铁路联调联试驻地后,我白天参加理论培训、实地调研、联调联试、运行试验等专项工作,晚上核算数据、二次复核、制定次日试验预案。在3个多月的时间里,我驾驶着CRH380AJ型、CRH380B型、CRH5A型、CR400BF型等8种型号动车组,在148.7公里的京唐高铁线、京哈既有有线及96公里京滨新建高铁线路上,累计整理确定调速点22个,特别对10处超15%的长大坡道、弯道,确定“模块化”精准调速地点14个,总结提炼“领航式”呼唤作业指导书35条。

不到两个月时间,京唐、京滨城际铁路经历了开通后的首次春运,每一天的客流都是熙熙攘攘。每次值乘,我都精神高度集中,确保列车安全正点到达,让旅客有一个美好的春运体验。高铁司机的身份之外,我也是一名普通乘客,近年来,能够切身感受到轨道上的京津冀带来的出行红利。

以京唐、京滨城际铁路为例,线路开通后,对于我们这些从唐山到北京的通勤一族来说,真是方便了许多。之前从唐山到北京的高铁需要绕道天津,而且列车车次少,我们经常从天津倒车去北京上班。现在好了,从唐山到北京一天有20多趟高铁、动车,1个多小时直达北京,再也不用去天津倒车了。

京津冀协同发展实施9年来,京张高铁、京雄城际、京哈高铁相继开通,北京西站至石家庄站有了60分钟直达列车……轨道上的京津冀加速奔跑,京津冀核心区1小时交通圈、相邻城市间1.5小时交通圈基本形成,京津冀空间上的“一体化”悄然变成时间上的“同城化”。

轨道上的京津冀让人们的出行体验越来越好。作为一名高铁司机,可以用我的本领带给旅客们一段温馨又安全的旅程,我感到非常骄傲,这也是我工作最大的意义。

# 中国铁路北京局集团有限公司唐山机务段高铁司机王通: 轨道上的京津冀圆了我的高铁司机梦

### 【样本解读】

## 京津冀定制快巴为“出行难、通勤慢”破题

# 从燕郊到北京国贸1小时直达

河北日报记者 张怀琛

### 从“走得了”到“走得好”

2月20日,星期一。

北京市交通运行监测调度中心官微提醒:受通勤、通学出行叠加因素影响,早高峰提前,预计7时15分左右进入中度拥堵状态,8时左右进入严重拥堵状态。

7时,一辆车身绘有“定制快巴”字样的大巴车,缓缓停在星河园小区门口,张海超正在路边排队等车。

车前门位置设有检票机。轮到张海超时,他从外衣口袋里掏出提前准备好的身份证,像刷公交卡一样,将卡片贴近感应区,同时抬脸对准摄像头,只一两秒钟,便检票成功。

车上大多是年轻面孔。背双肩电脑包的小伙儿,拎大牌手袋的姑娘,张海超觉得有几个脸熟,却从没说句话。乘客们一人一座,都很安静,或刷手机消磨时间,或靠在椅背上打盹儿,没人问路况发愁。

陆续又在两三个小区停车上客后,定制快巴便驶入通(州)燕(郊)高速直奔北京,一路不停。车窗外,许多小汽车已在进京检查站前排起长龙。

来燕郊5年,张海超曾觉得家离北京“很远”。为了上班,他每天5时起床,必须在6时前挤上公交,再倒一或两趟车去换乘地铁,才能确保8时30分赶到位于北京北三环的公司打卡。

“有座儿吗?”记者问。“能挤上去就不错了。”张海超打了个比方,“车门一开,公交就像‘哗’地吐了一样。”

坐惯了定制快巴,张海超很难想象那段“朝五晚九”的日子是怎么坚持下来的。现在,他会在每周五把下一周的上班车票提前买好,“我常选的7点至7点半时段最抢手,买到了,能踏实一整周。”

相比公交通勤,定制快巴进京单程15元的票价并不便宜。

“得看怎么想了。”皮质座椅、电视、免费WiFi、充电接口配备齐全,张海超觉得,“现在每天最放松的,就是上下班这段路。”

他还和家住通州同事互算过一笔账,自己往返都坐定制快巴,算上打折票,每月支出大概500元左右,对方开私家车上班,一个月加两次油,费用其实差不多,“但我能走公交专用道,快呀。”

在张海超看来,定制快巴改变的不只是通勤体验,还有生活节奏,“每天不再睁眼就走、倒头就睡,在家也能踏踏实实吃

早饭了。”

临近8时,定制快巴抵达地铁国贸站G口,全程不到1小时。再往前,是世贸天阶、尚都SOHO、财富购物中心。摩天大楼脚下,都市白领们汇入人海,成为北京一朵朵奔涌的“浪花”。

### 从“彼此协作”到“不彼此”

定制快巴能“圈粉”,关键是“快”。而“快”的背后,是京津冀携手创新解决难题。

据统计,燕郊进京上班族主要依靠公交和小汽车通勤。其中,搭乘小汽车的占比35.2%,早、晚高峰时主要路段交通流量大、易拥堵。

为“出行难、通勤慢”破题,京津冀两地的交通、公安等部门和当地政府坐到了一张办公桌前,共同为定制快巴出谋划策。

进京安检等时长是反映最集中的问题之一。

“将这一环节前置,定制快巴创新采用了远端安检。”三河市交通运输局客运出租管理大队大队长陶波解释,乘客在线上实名购票的同时,信息就已同步至公安系统,“乘车当天,本人在检票机上刷身份证快速核验后,就能实现不下车快速通过进京检查站。”

不仅如此,为让定制快巴“快起来”“更便捷”,京津冀两地交通部门还在深入调研和实地摸排基础上提出,凡纳入定制快巴系统车辆均可使用公交专用道,在京内地铁口和写字楼宇等地段设立上下客点。

“不得不说,这样的停车点设计太‘走心’了。”张海超说,“下车20米就是地铁

口,如果这段距离变成200米,看似只多几步路,但对还要换乘的上班族来说,预留在路上时间就要拉得更长。”

2022年,定制快巴“跑”进了北京市“十四五”交通发展规划,由燕郊进京的平均用时也压缩至55分钟。

陶波介绍,目前,三河(燕郊)至北京定制快巴线路由京、廊两家龙头客运企业负责运营,“已投入28辆车,日均往返乘客2400人次。”

京津冀携手推动的定制快巴,也让“交通一体化”在张海超眼里有了更直观的样子:统一采用大中型客车、统一车身颜色、统一司机着装、统一票价、统一站点设置……

“除了牌照上的‘京’和‘冀’,谁能看出每辆定制快巴有何不同?”张海超说,“京津冀协同”或许就是这样不彼此吧。”

### 从“几条线”到“一张网”

定制快巴打破了传统客运定点、定班、定线模式,是一种门到门、点到点、随客而行的全新出行方式。

正因如此,它关注每一位乘客的出行诉求。

开通半年多来,在“京津冀定制快巴”微信公众号的后台留言区,廊坊集团北部定制客运有限公司副经理陈东宏明显感受到了人们需求的变化,“以前只要有车就行,但现在,大家希望站点就在楼下。”

燕郊居民田成龙曾多次为自家的燕京航城小区“发声”。他还加入了定制快巴乘客讨论群,“都是自发组织起来的,有人发一些调查问卷,让大家填写期待的发车时间和设站位置等,我参与过好几次。”

### 数说协同成绩单

京津冀协同发展  
战略实施以来,多  
节点、网格状、全  
覆盖的综合交通  
网络基本形成

轨道上的京津冀  
加快建设,河北  
通车里程达到  
8243公里,位居  
全国第2位,实现  
市市通高铁

互联互通的  
公路网络全面  
构筑,河北公路  
里程达到20.9  
万公里;高速公  
路达到8326公  
里,位居全国第  
5位,实现县县  
通高速

打通拓宽京  
津“对接路”42  
条段、2540公  
里,连  
通干线公路达  
到47条、74个  
接口

整理/河北日报记者方素菊  
制图/褚林



一辆动车驶过怀柔来官厅水库特大桥。河北日报记者 赵杰摄