

新春走基层

开学第一天副中心送上大礼包

1200余名学生坐通学公交上下学

本报记者 张群琛

开学第一天,北京城市副中心的学生们收到了一份开学礼物。从2月26日起,城市副中心通学公交正式运营。记者从北京公交集团客五分公司了解到,目前城市副中心开通通学公交线路62条,涉及学校18所,共53个社区(村),服务学生1200余人。

孩子上下学踏实多了

早上6时45分,两辆崭新的绿色公交车停靠在新城嘉园南门外,这是通学113路的1号车与2号车。从昨天开始,居住在新城嘉园、燕保·梨园家园等小区的孩子们就可以乘坐这两辆车去北京育才学校通州分校。

停好车,1号车驾驶员王朋绕车检查了两圈。车外检查完毕后,又回到驾驶室上,检查车内系统。王朋说:“看动力系统是否正常,还要检查车内车外的摄像头。”在车下,随车乘务员李玉茹核对名单。记者发现,名单上有每一名小乘客的名字、家长联系电话等信息,此外上面还标注了家长是否限车。“乘坐通学公交已经缴费完毕,到时学生们只需要刷学生卡上车就行了。”

7时10分,乘坐通学公交的孩子们陆续来了。北京育才学校通州分校五年级学生刘越在父亲的陪同下来到上车地点。核验信息、刷卡,刘越马上找到一个车厢中部的座位坐下,并向车外的父亲挥了挥手。“下午奶奶也在这里等你。”刘先生说完话就上班了。刘先生说,由于自己上班早,平时7点10分就把孩子送到了学校,那会儿学校都没什么人。如果晚一些自己上班就要迟到了。“去年年底,老师告诉我们春季开学通州就有通学公交了,我们攒了一个学期的上下学费用,现在孩子上学我们踏实很多。”

通学公交不仅方便了孩子,也“解放”了家长。三年级学生莉莉告诉记者

者,以前都是奶奶骑着电动车送她上学,但是碰到雨雪天气,奶奶的辛苦让她很心疼。莉莉还记得有一次,奶奶送她上学的路上,一辆车从他们身旁驶过,溅起的水弄湿了他们。“现在奶奶就把我送到上车的地方就行,我想下周起我自己出门,不用奶奶担心了。”

7时50分,通学公交抵达北京育才学校通州分校。志愿者、老师、交警均等候在停车地点。每一批从车上下来的孩子,都有老师带领,排队走进校园。北京育才学校通州分校共用车18部,是学校端最多的。在放学时,通学公交保证两分钟发一班车,每辆车由老师组织好学生,统一带到上车地点。

细节满满的车厢服务

坐在崭新的通学公交上,记者感受到了满满的细节服务,都是对小乘客的关爱。在车辆的前后门处,原本的台阶变成了低踏板,小乘客们可以一步上车。车厢内的座椅都是布艺软座,每一处座椅上的安全带也采用新型封堵式安全带锁扣,更方便低年级学生操作。

全车铺装木地板,车内的扶手也全部是软包。车头多了鱼眼摄像头,可覆盖170度视野,摄像头在车附近捕捉到行人后,司机身边的报警器会闪亮,进一步减少整车盲区。车尾新增后安全门,可确保紧急情况下乘车人员快速安全撤离。同时,车厢的扶手上挂满了龙玩偶,增添了过年的气氛。

早上6点15分,王朋和李玉茹就驾驶车辆从孙庄站出发了。王朋驾



通学公交上,乘务员核对名单。记者 常鸣/摄

驶着车辆从万盛南街驶入云景东路,一直向北驶到云景东路与九棵树东路的交叉口随后向东并进入辅路,最后从颐福西路向南,来到新城嘉园南门外。“这段距离,不堵车的话也就15分钟。但是第一天还是要提前走,别因为半路堵车,让孩子们在外面冻着。”王朋说。

乘务员李玉茹也很细心,为了防止有些学生晕车,她在随身携带的包里装上了呕吐袋。同时她还准备了碘伏、创可贴、小文具等。

副中心通学线路全市最多

北京公交集团客五分公司运营管理部经理周荣春介绍,目前北京城市副中心共有通学公交线路62条,涉及

学校18所,共53个社区(村),开学第一天服务学生1200余名,共计用车74部。另据北京公交集团数据显示,目前全市已有8区开通通学公交,其中副中心的线路最多。

通学公交的前期准备工作当中,线路踏勘是最关键的。周荣春说,通学公交的线路踏勘首选有公交车道的道路,如果没有要选择平稳、宽敞的主干道;对于学校端、社区端站,要尽量接近校门和社区出入口;同时对部分使用既有公交站台的通学车站进行适应性改造,扩大候车区域,方便学生上下车。

此外,通过前期筛查、培训等储备驾驶员181人,已满足通学线路开通需求,而每辆车也都磨合了500公里以上。

场景全覆盖 充电无障碍 副中心建成新能源汽车充电精品示范区



四季悦城充电站,新能源汽车在站内充电。记者 常鸣/摄

本报讯(记者 冯维静)记者从区城市管理委获悉,城市副中心探索设立超低排放区,将打造新能源汽车充电精品示范区。

如今,在城市副中心的大街小巷,新能源汽车已越来越普遍。为打造绿色低碳发展的现代化城市样板,近年来副中心积极开展便捷绿色的绿色交通示范建设,针对新能源物流及重型货运车改革计划,建设大型物流公共复用站、充电站。位于马驹桥镇的四季悦城充电站,就是在公共充电站网战略下成功投运的代表性示范项目,该站共有20个充电终端,整站装机容量1520kW。具有充电终端数量多,服务车型丰富,周边配套设施良好等优势。可以通过智能调度,合理规划不同类型车辆的充电时间,实现时间复用,以最小的社会资源同时服务物流车、网约车、私家车、出租车等各种车辆,满足多样化的车辆充电需求。

区城市管理委有关负责人表示,2023年底,区城市管理委对马驹桥区域充电站进行整合规划,以国网(北京)新能源汽车服务有限公司马驹桥物流基地充电站和特来电(北京)新能源科技有限公司马驹桥四季悦城充电站为主体,共同打造物流基地充电精品示范区,同步接入市级监管平台,百度、高德网络平台,形成物流基地环形充电网。近日,该项目经北京市城管委验收,成功入围2023-2024年度北京市新能源汽车充电精品示范区

项目,形成物流“绿色”引擎。目前,示范区建设工作正在有序推进,试点工作已全部完成建设,建成后的试点区域能够满足商务办公、娱乐休闲、医疗健康、居住社区、专用作业等五类场景的充电需求,努力实现场景全覆盖、充电无障碍。

记者还了解到,目前城市副中心区域内小区充电桩的建设,聚焦场景领域,探索“统建统服,有序充电”的充电服务模式,解决居住区有桩无停车位、无私人充电桩的新能源汽车用户“充电难”问题,让新能源车有了充电“归宿”。截至目前,全区累计接入市级充电设施平台充电站617个、充电桩7401个,实现城市副中心区域0.9公里、其他地区4.5公里的充电网络服务半径,城市副中心区域率先完成“十四五”时期建设任务。

此外,为保障电动汽车充电安全,区城市管理委加强电动汽车充电桩运行管理,组织电动汽车充电设施安全检查工作,完成全区22家充电设施运营企业共595个充电场站的专项检查、检测和复查共计708次。

接下来,区城市管理委将加快推动新能源汽车充电示范区建设,探索设立超低排放区,打造新能源汽车推广示范区。并将进一步推进公共停车场、公交环卫场站、物流园区、医院及乡镇卫生院、路侧停车场、大型公园和商场等公共场所充电设施建设,同时为解决农村地区充电难的问题,对有条件安装的村庄进行充电设施建设。

全线车站主体结构完成38.3% 轨道交通22号线河北段首个盾构区间贯通



神朝右线盾构区间顺利贯通。记者 常鸣/摄

本报讯(记者 关一文)记者在昨天下午举办的“交筑·大国重器”媒体开放日中获悉,由中交一公局集团承建的轨道交通22号线河北段首个盾构区间——神朝右线盾构区间顺利贯通,这为全线贯通奠定了坚实基础。

中交一公局集团轨道交通22号线总工程师李学岩介绍,中交一公局集团和中交隧道局联合承建的轨道交通22号线(平谷线)16合同段首条盾构区间——神朝右线盾构区间总长1794.69米,自潮白大街站始,向西沿迎东路延伸,区间纵断面呈“V”字形;在最大坡度24‰和半径3100米的曲线上,盾构机精准掘进,历经187个日夜最终顺利抵达神威大街站右线接收井。当前,由中交一公局集团承建的河北段6台盾构累计掘进达5000环,突破8公里大关。为确保区间隧道的高质量贯通,项目经理部紧密结合工程特点,精心组织施工,强化现场管理,在盾构掘进过程中,建设队伍就“垂直水平运输安全”安全管控、管片预制拼装标准研制等开展专项攻关,管片上浮量和地层损失率保持稳定,实现了成型隧道不渗不漏、管片拼装错台3mm以内的目标,助力高质量护航盾构施工。

京投轨道所属快轨公司安全生产部部长李颖颖介绍,轨道交通22号线西起朝阳区东大桥,东至平谷新城,途经朝阳区、通州区、河北省三河市、平谷区等地区,串联了CBD核心区、定福庄组团、城市副中心、河北燕郊、平谷新城等重点功能区。线路全长约81.2公里,其中地下段约53.8公里、地面及高架段约27.4公里,共设置21座车站,在河北燕郊设置车辆维修综合基地1座,在东五环东侧平房乡设置停车场1

座。全线21座车站中,地下站18座、高架站3座,其中换乘站共12座,开通后可与地铁八号线、6号线、10号线、14号线、17号线、28号线和M101线等线路实现换乘。

目前,轨道交通22号线工程建设正在全面推进,全线施工招标完成20个标段(北京段17个,河北段3个)。实现实质性开工18个标段(北京段15个,河北段3个)。截至1月底,全线车站主体结构完成38.3%,区间主体结构完成15.4%。

轨道交通22号线是国内第一条集地铁快线、市域快线于一体,并预留与城际网互联互通条件,实现“多网融合”的创新线路,将在北京第一次实现快慢车运行、不对称发车、多交路运营等运营组织方式。线路建成通车后,北三县到城市副中心将实现最快9分钟通达,北三县到CBD地区(东大桥站)最短时间约为32分钟,平谷区到CBD地区最短时间约为55分钟,有效缓解跨界道路的交通压力,也将大大提升跨界通勤群众的出行效率和幸福感。

博物馆里的“开学第一课”

通州区运河中学附属小学的同学们走进北京大运河博物馆,参观珍贵精美的文物,聆听细致生动的讲解,在博物馆体验了一堂别开生面的“开学第一课”。运河中学附属小学培养的“两馆一院小讲解员”作为志愿者与博物馆的讲解员合作,小小年纪却沉稳干练,将运河故事娓娓道来。隋场帝建造的运河龙舟,通过大运河运输进京的元代表德镇瓷器、“大运河保护与申遗纪念标”……大家听得如痴如醉。

王倚剑/文 唐建/摄



京津冀协同发展交通一体化“成绩单”发布

副中心站建成后北京交通将迎来新格局

本报记者 孙宏阳

十年发展,交通蝶变,京津冀交通一体化从“蓝图”走向“现实”。近日,北京市交通委发布京津冀协同发展交通一体化“成绩单”,三地交通协同发力,携手并进,以轨道为骨干的多节点、网格状、全覆盖的交通基础设施网络不断加密,“轨道上的京津冀”初步建成。2024年底,城市副中心站综合交通枢纽建成后,北京将迎来“八站两场”枢纽新格局。

城全部实现1小时内通达,京津冀保唐“1小时交通圈”已经形成。截至2023年底,京津冀区域运营性铁路总里程达9400公里,较2014年增加25.3%。

地铁延伸,向外围新城拓展。截至2023年底,北京市轨道交通运营总里程达836公里,较2014年增加了371公里,跃居全国第一。与外围新城及副中心连接的轨道线路达到15条。

十年来,三地高速公路交通网加快织密。京津冀“单中心、放射状”的路网结构得到有效改善。京台、京昆、津石、荣乌等一批国家高速公路建成通车,京津冀区域目前已经形成了以北京为中心,由7条首都放射线、2条纵线和3条横线构成的国家高速公路主干网。首都环线高速、京秦高速、津石高速、京雄高速等区域环线、联络线、并行线建成通车,承平高速、密涿高速等加快建设。

截至2023年底,京津冀三省市高速公路总里程已达1.1万公里,较2014年底增长了38%。

京津冀区域主要城市“一卡通”并向全国延伸覆盖,截至目前,三省市已发卡700余万张,全国已实现336个城市的互联互通。北京城市轨道交通推广乘车二维码“一码通行”,已实现与天津、上海、广州、呼和浩特、重庆等城市的联用应用。

目前,北京实现38条跨省公交线路常态化运营,服务覆盖河北省廊坊市、保定市、张家口市、承德市的17个环京县市及地区,满足环京地区居民日常和通勤需求。2022年试点开行首批京津冀通勤定制快巴,根据乘客需求设置站点,动态调整线路,实行网上预约,远端安检,一站直达,提供跨行政区的“准门到门”出行服务,目前线路已覆盖河北廊坊城区、三河市(燕郊)、大厂回族自治县、香河县、固安县、永清县、天津武清等地区,日均客流量达5800人次,环京都市进京通勤和日常出行时间大幅缩短。

首都通勤圈涵盖13个环京区县

交通先行,对区域协同发展的带动作用凸显。市交通委相关负责人介绍,区域交通发展加快了各类生产要素流通和周转速度,促进了京津冀区域产业结构调整优化转型。京津冀GDP总量达到104442亿元,相较2014年增加57%,北京市三产占比由78%提升至85%,天津市三产占比由49%提升至63%,河北

省三产占比由37%提升至52%,津冀两地产业结构得到一定程度调整优化,区域性的产业转移和承接进展顺利。

区域交通发展支撑了北京非首都功能疏解,产业人口向城市副中心和雄安新区有序疏解。副中心运河商务区注册企业超2万家,行政办公区居住比例由搬迁初期的3%提升至当前的70%以上;随着京冀两地便利的交通联系率先形成,中央企业在雄安新区设立分公司、子公司及各类分支机构达200余家。

随着区域交通基础设施的快速完善,首都都市圈效应日益凸显,首都通勤圈吸引范围及强度不断扩大。截至目前,首都通勤圈已涵盖北三县、固安、涿州、廊坊城区、武清等13个环京区县,并加速向外30-50公里拓展,对50-100公里半径圈层重点城市的通勤吸引也在不断加强。

15条地铁连接 外围新城及副中心

十年来,“轨道上的京津冀”初步建成。国家干线铁路建设持续完善,以北京、天津为核心枢纽,贯通河北各地市的全国性高速铁路网已基本建成。京张高铁、京哈高铁等相继建成通车,区域级以上城市全部实现高速铁路覆盖,京津冀与东北、中原、山东半岛城市群周边区域联通时间大幅缩短。清河站、朝阳站、丰台站等火车站先后建成投用。2024年底,城市副中心站综合交通枢纽建成后,本市将迎来“八站两场”(八座火车站、两座机场)枢纽新格局。

轨道拉近了三地时空距离。京津冀城市群内部联系更加紧密,京津城际延伸线、京唐城际、京雄城际、津兴城际、津保铁路、崇礼铁路等建成通车,京滨城际、石衡沧港城际和城际铁路联络线一期等加快建设,相邻城市间基本实现铁路1.5小时通达,北京至6个毗邻区

北京与天津等多地实现“一码通行”

协同发展,市民出行享受着看得见的“福利”。2015年起,京津冀三省市联合发行“交通联合”互通卡,逐步实现了