

首迎春运大考 北京通州站身影忙碌

本报记者 张群琛 张丹 张嘉辉 王戩

全国铁路春运仍在继续，北京通州站迎来投运后的首次“大考”。相较于北京其他火车站的人潮涌动与摩肩接踵，这里的客流集中在每日早晚，尽快疏解大客流成了客运的首要任务。新开通的京唐城际铁路副中心段全程不长，但路况复杂，即便是高铁老司机，也要进行上百次测试，让驾驶更平稳……润物细无声，正是各个岗位的铁路人默默付出，让旅客的回家路更加平稳顺畅。

客运值班员：站台精准引导快速缓解大客流

“1、2号车厢的旅客下车后，从西出站口出站，那边距离地铁较近。”从正月初二开始，每天晚上6点后，北京通州站客运值班员邵辰飞都要和同事们在站台上，将乘客引导至西出站口。这是邵辰飞基于车站客流情况摸索出的快速缓解站内大客流的妙招。

北京通州站自2025年12月30日开通投运。现阶段，车站开通了京唐、京滨两条城际铁路，旅客多前往唐山、秦皇岛方向。春运期间，北京通州站内看上去没有熙攘人群，乘车旅客从容不迫，但邵辰飞告诉记者，“车站每天客流量不大，不代表没有压力。”

这么近那么美，春节假期，连京津冀的北京通州站迎来大批旅游乘客。从正月初二开始，大量北京市民从这里乘坐早发列车前往唐山或秦皇岛，晚上再回来。当日往返，迎来送往，车站每天早晚都面临进出站客流高峰。

进站早高峰在每天上午10点之前，如果预计进站客流超过3000人次，车站就会打开南侧地下的快速进站口，保障旅客快速进站；过了晚上6点，迎来出站晚高峰，邵辰飞与志愿者、枢纽工作人员一起，在站台引导乘客出站。“我们主要引导尾部车厢的旅客，这两节车厢距离西侧出站口更近，但是与车站接驳的地铁、公交都在西边，从东侧出站会耽误至少10分钟。所以为了让旅客尽快出站，我们选择在站台上引导旅客。”

这个举动源自邵辰飞对于车站的熟悉。去年7月10日，邵辰飞来到当时还在建设中的北京通州站，正式介入开站前的各项准备。

作为客运专业负责人，邵辰飞把“较真”刻进了骨子里。他牵头客服设备验收，小到显示屏字体大小，大到检票闸机间距，都以近乎严苛的标准把关。“字体有统一标准，但每个字的大小，甚至字与字的间距，都是同事们站在不同位置一点

点试出来的。”细致的他带领团队站在旅客可能出现的每一个角度仔细观察。在综合服务中心，他们反复调试显示屏，“屏幕上要滚动切换购票须知，这些内容快了看不清，慢了耽误事。”最终确定固定显示时长的最优方案。

筹备期间，协调多家施工单位是常态。“闸机间距不够1米，这个小问题就涉及多家单位。”邵辰飞牵头建立“问题库”，把发现的每个问题详细登记，一次次召集相关方开会协商。经常是从上午讨论到中午，下午再跑现场跟进整改。

邵辰飞的客运生涯起始于北京站，历经北京朝阳站与北京通州站，其中两站他均在前期就介入。如今在北京通州站工作，他感受最深的是管理模式的变革。车站与枢纽深度融合，铁路负责候车层与站台层，外围由大物业负责，电梯、扶梯、保洁各归其位。

虽是铁路老兵，年年盯春运，但首次参与北京通州站的春运仍让邵辰飞感觉挺新鲜，也让他更直观地感受到京津冀三地片刻可达的便利。“每天看着大伙儿开开心心上车去秦皇岛，晚上就乘车返回，没有大包小裹，也没有拥挤不堪，大多轻装简行，从从容容，玩得很尽兴。这是我在以前春运值班中不曾遇到的。这也是高铁路网越织越密的春运新变化。铁路客运服务也要随着新变化不断焕新。”

邵辰飞的妻子高岩也是北京通州站的客运值班员。更巧的是，高岩就是唐山人。小两口不仅是车站的服务者与建设者，也是京津冀协同发展的受益者。“我们如果回唐山，一个小时就能到，比家住北京的一小时到家都快。工作与生活之间的时间越来越短，这是协同发展给三地居民带来的福利，也是作为铁路人的骄傲。”邵辰飞说。



通信施工负责人：为铁路“神经中枢”铺就“通信高速”

春运期间，北京通州站的站台上，一列列高铁呼啸而过，无形的通信系统，默默支撑着这座现代化枢纽的安全与效率。那些看不见的信号里，藏着列车与调度之间的每一句对话、每一条指令。

司机的每个指令、信号的切换，突发情况每一次准确的传递，甚至站内调度、客运、检修、保洁等各岗位运转，都依赖于一条无形的“通信高速”。这条高速公路的主要构建者之一，正是北京通信段京秦高铁车间的丁志鹏。

眼前无线频谱扫描仪屏幕上的波形平稳跳动，丁志鹏盯了一会儿，松了口气：“春运期间列车加密，通信压力陡增，最怕的就是有干扰。”那些看不见的干扰，有时候来自居民家的电子设备，有时候是单位的大功率天线，甚至还有无线电爱好者不经意间架设的设备。一旦频率撞上，轻则通话有杂音，重则调度命令无法下达。所以他的工作就是确保各条线路畅通无阻。

北京通州站是地下站，电磁环境相对干净，但也不是没有意外。春运返程期间，站内突然出现微弱干扰，调度台反映偶尔有杂音。丁志鹏逐层确认，最终锁定为一家单位因使用无线电设备造成了干扰，“他们不知道频率撞了，解释清楚后马上关闭了。”他说，语气里没有抱怨，只有解决问题后的踏实。

很少有人知道，这条春运期间稳定运行的通信系统，是丁志鹏和团队在车站开通前用上百个日夜铺就的。

去年夏天，北京通州站建设进入冲刺阶段时，丁志鹏也带领团队入场了。他们安装的通信系统是铁路的“神经中枢”，所有指令、数据都要靠它传递。其中，轨旁设备安装成为难点之一。天线、视频监控等设备贴着轨道安装，常与土建、信号、供电等一起作业。为了保障施工进度，施工高峰期丁志鹏会趁着每天空闲将几位专业负责人拉到一起，对着施工图，一段一段捋时间、划区域。“今天信号干这段，我们装漏缆；明天这片交给供电，我们去做熔纤……”就这样一点点挤时间、抢时间，通信设备安装拖了一天工期。

如今，这些他们亲手筑起的通信系统，支撑起了春运期间每趟列车的安全到发。近千路监控画面稳定回传，调度指令精准抵达，旅客们的手机信号满格——这些细节，汇成了春运旅途的平稳有序。

春运已经结束，列车还在一趟趟经过。丁志鹏和同事轮流值守，白天盯现场，夜里盯数据，没有人能完整休一个春节假期。“干这行就是这样，通信不能断，人就不能撤。看到旅客平平安安上车、顺顺利利到家，比啥都强。”丁志鹏照例在站台上认真检查，身后，一列满载旅客的高铁正缓缓驶出站台。



列车长：见证京津冀一小时交通圈从“可达”到“快达”

从正月初五开始，北京通州站迎来返程客流高峰，从唐山上车，前往北京通州站的旅客也越来越多，中午之后的列车常是满员状态。列车发出后，列车长刘倩穿梭于车厢之间，整理行李，回答旅客问题，没一刻空闲。车辆驶离燕郊站，她走到车尾的两节车厢，提醒乘客下车后出西侧出站口，那里距离地铁更近。

作为一名入路20年的列车员，刘倩常年值乘京沪线、京哈线等重要干线，春运期间的大场面不仅司空见惯也能从容应对，而北京通州站的春运还是让她眼前一亮。不仅行李变少了，而且从正月初二开始，他们总能看到相同的旅客当天往返于通州与唐山之间，还有很多沈阳、锦州方向的旅客选择在唐山下车，然后转车前往北京通州站，“他们基本都住在通州，或者要去环球影城等位于通州的文旅项目。能直达通州，比其他站下车，再倒车回通州方便很多。”刘倩解释道。

刘倩也是北京通州站开通运营那天的首发列车长。当天首发列车是北京通州到唐山的G6751次，列车早早停靠在轨道上，

刘倩站在车门口，带着温暖的微笑迎接每一位乘客。“终于在家门口坐上了高铁，去唐山走亲戚方便多了。”开通当天，不少旅客都对她说出了心里话。

“成为北京通州站首发列车的列车长，是我职业生涯的闪光点之一。”她说，作为列车长，不仅要统筹全车的安全、服务与应急，更要站在旅客和团队的双重角度思考问题。在刘倩看来，高铁服务如何做好不在于刻板的流程，而体现在对旅客需求的“预判”与“共情”，而春运更应如此。她常提醒班组组员，越是返程高峰，越要多观察、多主动，把旅客当成家人看待。她说：“作为乘务组，我们早已习惯了春运连轴转的节奏，帮老人放好行李，提醒带小孩的旅客注意安全，用广播传递温暖的节日祝福。”

更让刘倩感慨的是，“这个春运是北京通州站的‘首秀’，也是京津冀‘一小时交通圈’从‘可达’到‘快达’的生动写照。每天清晨六点半，G6745从北京通州站驶出，就像一道晨光，陪伴旅客出发。北京通州站连接的不仅是地理空间，更是无数人的团圆梦、事业梦。”



司机：长大下坡平稳运行对标准

列车驾驶室内，国铁北京局唐山工务段秦皇岛运用车间动车队司机李永强手握操纵杆，目视正前方。列车驶离站台便是1285米的运潮减河隧道，李永强太熟悉这里了，隧道内虽然看似平坦，但是存在轻微坡度，李永强利用精妙的手脚配合，让乘客感觉列车“如履平地”。他说：“如果在运潮减河隧道中行走，基本感觉不到里面的坡度，但坐在列车上还是有感觉。我们为了让乘客平稳进出站测试了上百次，终于找到了操控方法。春运期间，每天上午前往唐山、秦皇岛的列车基本都是满员，我和同事要保证每位乘客安全舒适地抵达终点。”

去年9月，李永强与同事投入到京唐城际铁路北京城市副中心段联调联试中。北京城市副中心段长度8公里，包含运潮减河隧道、简支拱桥等，线路限速区段密集，进站前的大坡度更是对司机操作的全新考验。

跟随联调联试列车走了几趟，李永强发现，北京通州站的难点在于对标准车操作难度大，而且这段线路存在25.3‰的连续长大下坡，提升操纵水平是重中之重。“北京通州站在地下，站台上像地铁那样开合的屏蔽门。如果是8节车厢的短

编组列车，就有16扇供旅客使用的车门。16扇车门对应站台上屏蔽门，这就要求司机精准地对标停车，务必与屏蔽门一一对应。”他解释。

面对挑战，李永强带领团队迎难而上，每日深入分析线路数据，反复演练制动节点控制，实地测试上百次，逐步摸索出“分段控速、精准对标”优化方案，有效破解了大坡度进站的平稳停车难题。这些经验最终提炼形成《李永强“三看两控一确认”模块化对标停车操纵办法》。该办法推广应用后，有效破解了长大下坡对标停车不准、操纵不稳的难题，并帮助20余名新职人员快速掌握操作要领，胜任乘务岗位。

今年35岁的李永强，拥有4年多动车组驾龄，先后驾驶过CRH5A型、CRH380B型、CR400BF型等多种车型，去年12月30日他还成为北京通州站开通运营的首发动车组司机。李永强说：“能成为首发车司机，为‘轨道上的京津冀’协同发展建设作贡献，自豪且责任重大，今后我将精研苦练，高标准开好每一趟车，全力护航高铁和旅客的安全。”这句质朴的话语，正是他坚守初心、践行使命的生动写照。



本版摄影 唐建

部分图片由国铁北京局提供

本版编辑 黄溪 校对 彭彬德 刘一 王晴 绘制

