



“轨道上的京津冀”火热今夏

本报记者 张群琛 实习生 金炫宇



铁路暑运接近尾声。当北京通州站迎来投运后的首个暑运大考,高铁列车带着旅客90分钟奔向秦皇岛吹海风的同时,雄商高铁河北段正按图行车试验,进行通车前的最后冲刺,这将是北京南下的第三条快速通道。而在旅客不易察觉的地方,铁路各工种一线人员在暴雨、高温等天气中巡查线路,确保每趟列车的平稳通过,每一位旅客安全出行。多方合力,编织出“轨道上的京津冀”暑期火热出行圈。

通州站跻身京津冀短途游热门出发地

只需90分钟就能享受秦皇岛的海风,北京通州站成为暑运期间的热门出发地。

刚过11点,拎着行李的旅客从四面八方陆续走进北京通州站的候车大厅,他们要乘坐12点的列车前往秦皇岛。家住通州的刘大爷带着孙子进站,“马上开学了,趁着最后一周,再带着他去海边放松一下,让他轻松迎接新学期的学习。”刘大爷告诉记者,这半年他已经多次从北京通州站出发前往秦皇岛、唐山、宝坻等地。原先去这些地方,他得从通州乘坐公共交通到中心城区,再换乘高铁,既折腾又花时间。如今,北京通州站开通后,他和家人从家门口就能轻松出游。“我们一家人还经常从亦庄站出发,前往天津市区游玩。现在京津冀三地通行太方便了,我们可以当天轻松往返。”

走进候车大厅的还有来北京游玩的旅客。来自山西的郭女士一家在暑期制定了北京、秦皇岛联游计划,他们本打算游毕环球影城后,前往北京站乘车去秦皇岛,但查询发现通州就有前往秦皇岛的列车。“这可太省事了,而且北京通州站是新车站,宽敞干净,环境特别好,旅游出门不就希望能舒服点嘛。”郭女士说。

距离12点发车时间越来越近,候车大厅内的乘客也陆续增多。车站内,一个身穿铁路制服的身影十分忙碌。她会出现在服务台前回答旅客提问,会站在进站口引导旅客快速进站,还会出现在候车大厅内为茫然的旅客指明检票口。她就是车站站务员马蓓蓉,

日均回答上百个提问和频繁穿梭各个岗位,就是她的暑运日常。“我要兼顾的岗位还不止这些。每天下午通州站迎来返程高峰,我还要和同事去站台接车,引导旅客快速出站。白天还要去地下一层的综合服务中心值守,基本上车站内的每个岗位都要兼顾。”马蓓蓉说。

暑运期间,北京通州站大部分客流为短途旅游流,前往秦皇岛的列车是车站最热门的车次。以每日12时前往秦皇岛的G7877次列车为例,暑运期间该车上座率均在95%以上,但是大部分乘客习惯于发车前半小时进站,距离发车时间不足10分钟时有些乘客甚至刚过安检,还有一些旅客是首次来车站乘车,安检后一时找不到检票口,每当此时,马蓓蓉总会及时出现,引导他们从直梯快速进站。

为全力保障旅客顺畅出行、避免误车,马蓓蓉和同事细化分工、定点值守,在安检口、扶梯、候车大厅等关键点全方位引导客流快速进站。同时联动车站各协作单位工作人员,在西进站口、地铁接驳口等客流枢纽点位分流引导,全方位筑牢旅客出行保障线,守护京津冀短途通勤、出游的便捷出行体验。

昼夜轮转,车站客流特点悄然切换,马蓓蓉的工作阵地也随之转移。到了晚上,进站客流逐步回落,抵站旅客数量大幅攀升。

有从通州站出发的,更有来北京旅游在通州站下车的。暑期,副中心文旅大热。大运河、环球、湾里、

三大文化设施等,都成为热门目的地。加上京津冀短途游当日往返回京的旅客,每天到达旅客数量也持续高位。暑运期间,每逢周五、周六、周日,北京通州站至秦皇岛站区间每日增开三趟往返列车,夜间迎来大批量秦皇岛返京短途客流。“下车的旅客请走西出站口,紧邻地铁,换乘更便捷。”夜色中,马蓓蓉和同事一遍遍重复着引导提示,耐心服务每一位返程旅客。

马蓓蓉是一位深耕铁路客运一线多年的客运员。2018年,她入职北京站客运车间;2020年底,参与北京朝阳站筹备,此后长期驻守朝阳站售票窗口;2025年国庆后,她投身北京通州站筹备,见证着这座新枢纽的成长,亲历京津冀一日出行圈的日渐成熟。

“不止暑运,自通州站开通以来,我最直观的感受就是京津冀三地出行愈发便捷,专属三地居民的一日出行圈已然成型。”马蓓蓉在日常值守中,真切见证着短途出行的变化:售票大厅里,众多旅客提前购置唐山方向往返车票,轻松规划当日往返行程;候车大厅内,旅客大多轻装简行,以往笨重的大件行李越来越少,短途通勤、周末微度假成为主流。

不少旅客清晨从通州站出发前往秦皇岛、唐山游玩务工,夜幕时分便搭乘列车返京,顺畅实现跨城当日往返。高效衔接、便捷互通的出行体验,勾勒出鲜活的通勤出游图景。“这就是通州站的暑运,旅客出行急切奔赴、枢纽运转高效顺畅,尽显京津冀一日出行圈的便捷活力。”马蓓蓉说。

北京南下第三条高铁大动脉即将通车

就在北京各大火车站忙着运输暑运客流时,雄商高铁河北段按图试运行正在有条不紊地进行。这条北京第三条南下的高铁大动脉已经进入正式运营倒计时。

清晨2时30分,一列复兴号动车组列车驶出雄安动车所,开向雄安新区。车厢里,乘务员正在做发车准备;车头的驾驶室内,国铁北京局北京机务段指导司机赵彦年站在驾驶室后面,指导司机进行相关操作。不远处的雄安站站台上,接车的站务员面向列车驶来的方向,规范打出进站手势,示意列车进站,站台上响起清晰的广播音。“这就是按图试运行,除了没有乘客,一切操作流程都是按照正式运营的标准进行。”赵彦年说。

雄商高铁北起雄安新区,南至商丘站,途经河北、河南、山东三省,中途设有任丘西、肃宁东、深州东、衡水南、枣强南等车站。国铁北京局负责雄安新区至临清东之间线路的按图试运行,这段里程占据了正线的一半左右。

列车从雄安新区出发,新一天的按图试运行正式开始。赵彦年站在司机后面,仔细观察司机的每个操作。雄安新区至临清东站之间,共有四处限速区域,分别是三处坡道和一处弯道,每当列车即将经过这些区域,赵彦年总会关注司机是否提前控制车速。同时,铁轨正线以外的细节也要眼观八方。距离正线较近的彩钢房、蔬菜大棚等设施,赵彦年会记录下位置并上报。“这些都是雄商高铁正式运营后,需要重点巡查的区域。”

还有一处细节,赵彦年也记在心中。雄商高铁雄安新区至临清东站段有95%的高架桥,其中一段铁轨两侧装有不少风力发电装置。“列车行驶到这里可能会受到横风影响,导致行车不稳。我把横风区间已经告诉参与按图试运行的司机了,让他们加倍注意。”

顶暴雨战高温昼夜守护轨道上的平安

令即起,连夜分组上线。雨夜巡线没有捷径,只能沿着路肩徒步,一趟下来就是十多公里,手电筒的光束一遍遍扫过路基、排水沟和涵洞,发现隐患必须当场处置,不让它拖成大隐患。“不仅要看路基的排水,更要观察有没有异物进入铁路线范围,同时还要查看铁路线外面的建筑等设施,看看有没有安全隐患。”刘国福说。伸手不见五指的夜里,只能看到手电筒照亮的范围,巡检队员依旧一丝不苟地检查。

降雨要防汛,遇到高温则要防胀。热胀冷缩。连续焊接的钢轨会因气温上升发生肉眼不可见的变形,而在夏天,轨温往往远高于气温,气温一过33摄氏度,防胀预警随即拉响,头一天看天气预报,第二天就要出勤。

下午1点半,一天中最热的时刻,正是巡线员上线的节点。正午的钢轨被晒得发烫,但是为了捕捉钢轨上极其微小的变形,巡线员必须站在轨面上凝神细查,拿不准时便掏出弦线测量;地面查完,还要坐上添乘列车,通过车厢的震动反向复核线路状态。“最热的那几天,刚

上线身上就被汗水浸透了,巡线一趟回来,不知道要汗透几遍。为了防止中暑,出门前大伙儿得喝一瓶藿香正气水,难喝但顶用,有时中途还要再补一瓶。”刘国福说。

除了高温与降雨,暑期密集的列车频次还压缩了夜间用来集中检修的天窗时间,每周只有三个天窗点,工区集中维修任务加重,必须抓紧有限时间完成一周的维修任务。而在天窗之外便是持续守护线路安全。刘国福说:“白天的隐患排查排得很满。发现线路上有影响行车安全的彩钢板、塑料布等轻飘物要逐一清理;前不久,我们在距离正线几十米的平地上发现一个用彩钢搭建的棚子,如遇大风等天气可能威胁列车行车安全,于是立刻对接属地部门,第二天便将彩钢棚拆除;暑运期间,我们还在巡检中发现了铁路正线安全距离内存在违规施工,通过上报铁路公安,及时将隐患消除。”

晾衣绳上的反光背心干了又湿,湿了又干。在这个繁忙的暑运里,通州综合维修工区的职工们就这样守护着脚下的双轨,保障着一趟趟列车的平稳驶过。

