

破解征拆、跨区域协调等历史遗留难题

北京打通120条“断头路”

早高峰进城要多等近十分钟红灯；绕行1.5公里才能到地铁站；狭窄路段两车“顶牛”得倒车让行……这些因“断头路”造成的出行尴尬，正逐步成为历史。

近年来，北京聚焦市民出行痛点，统筹市区两级力量，多部门协同攻坚，破解征拆、施工、跨区域协调等历史遗留难题，持续疏通城市路网“梗阻”。截至目前，全市累计打通120条“断头路”，畅通城市交通“微循环”，让市民出行更加便利。

广和里中路

接送孩子不再“挤成一团”

“以前七拐八绕，接送孩子挤成一团。现在路宽了，灯也亮了，每天来回都舒坦！”在广渠家园住了近20年的李心蕊说。随着广和里中路完工，这条困扰周边居民20余年的“断头路”终于打通，改善了约5000户居民、近万人的出行环境。

广和里中路全长242米，因代征道路用地移交滞后，南段长期被围挡圈占，最窄处仅4.5米，且有两处直角拐弯。道路西侧光明小学（广渠校区）上下学高峰，接送车辆排起长龙，电动车与汽车抢道，安全隐患突出。“每天接送孙子像‘打仗’，放学时老师得把孩子护送到我们身边。”李心蕊说，“一到下雨天，路上还全是积水和泥坑。”

2026年初，广和里中路南段（朝阳区段）建成，车流增多，但受北段（东城区段）道路瓶颈制约，两区交界常现拥堵。然而道路权属跨东城、朝阳两区，涉及地铁和部队用地，协调难度极大。

在市交通委统筹下，东城区启动疏堵“微创手术”。交通部门多次现场协调，东城区与建设单位及部队建立联动机制，多轮踏勘会商，厘清权属边界，攻克规划衔接、用地审批等堵点。今年5月，改造工程开始推进。

东城区城管委市政设施科科长张

庆山介绍，建设方先协调用地移交，打开被圈占空间，将围挡造成的直角弯区域腾退。施工方重新设计道路线形，把“拐两个直角”的折线路径取直，实现南北向平顺衔接。

路面就此拓宽。“道路从最窄4.5米拓宽至13米左右，双向通行。每侧机动车道3米、非机动车道2米、人行道1.5米，人车分离。”张庆山告诉记者，道路东侧还增设太阳能路灯；改移雨水口、回填废弃井，确保排水通畅。此外，光明小学东门两侧的人行道拓宽至2.8米，通学路更宽敞了。

两个多月施工期间，居民不仅没投诉，还纷纷点赞。“现在出门，痛快地走人行道，再也不用绕来绕去。”李心蕊高兴地说。

东城区还利用清退的代征用地建成临时停车场，提供约50个居民停车位。如今，区域通行效率显著提升，广渠门外与东二环、劲松区域有效连接，增强了微循环能力。

木樨地东街

封闭十余年道路向社会开放

“以前这儿封着，遛弯儿、上班都得从小区绕一大圈，走路得二十多分钟，现在路通了，省时近一半。”家住汽北小区的居民王大爷告诉记者。随着木樨地东街“断头路”工程完工，这条被封闭十余年的道路，重新面向社会开放，不仅为复兴医院开辟了第二出口，更让汽北小区888户、2383名居民前往长安街、地铁站的路程从1.5公里缩短至不到900米。

木樨地东街位于复兴医院东侧，全长约320米，北接复兴门外大街，东连白云路。西城区城管委市政科干部常笑介绍，这条路规划为市政道路，但因历史遗留问题，未实现通行功能。

对于汽北小区的居民来说，这条路

被封意味着每天出行都要绕行。紧邻木樨地东街的复兴医院、八中木樨地校区只能共用一条仅6米宽的通道，人流车流交织，秩序混乱。

今年年初，市交通委组织西城区启动木樨地东街“断头路”工程。市区召开多轮调度会沟通协调，城管委联合属地街道对接复兴医院打开东门，并优化交通组织，重新施划标线。

工程从6月初开始，一个月就完工了，6月底正式通车。改造后，道路实行自北向南单行，机动车道宽4.5米，非机动车道宽2.5米，道路标线也重新施划了。原来竖停的车位被清理，重新划了17个路侧停车位。

道路打通后，复兴医院新开东门作为第二出口。医院动线优化为“北门进、东门出”，原来共用道路的八中木樨地校区，接送学生的车流也得到疏解。如今木樨地东街北口竖起了一块指示牌，明确早上7点至8点、下午5点至6点，接送孩子的车辆可在此临时停车。

对汽北小区居民而言，变化更为直接，日常通勤、就医买药不用再绕路。此外，道路打通后，从复兴门外大街到白云路的车辆可以通过木樨地东街提前右转，缓解了复兴门外大街与白云路交叉口的交通压力。

凉水河路

新进城通道“一脚油门”奔五环

今年7月，连接亦庄镇与旧宫镇的凉水河路“断头路”正式打通。这条全长670米的道路，让周边居民告别了进城拥堵，出行效率大幅提升。

凉水河路位于经开区亦庄镇，西起旧宫轨道交通西路，东至规划文华街，是区域路网中一条重要的南联络线。然而，因规划蓄滞洪区并修建分洪渠，原有道路被截断，居民出行只能绕行鹿圈桥、三海东路桥，再经亦兴西路、亦兴北

路、胜境街等道路迂回。

“虽然只有短短670米，它卡住的是旧宫镇、亦庄镇和经开区核心区之间的东西向联系。这三个区域都是人口密集的居民区，这两年一直有居民拨打12345反映诉求，希望尽快把路打通。”经开区土地储备与建设服务中心综合处处长郭鹏波直言。

家住中海北京世家小区，每天要进城上班的张亮对此深有感触。早高峰时段，鹿圈桥和三海东路桥车流集中，红灯等待时间长。“每个红灯大概100到150秒，有时候要等三轮，将近10分钟就卡在那儿。”张亮说。

针对迟迟未通的“断头路”，从去年起，市交通委组织协调推进，2025年7月，施工方正式进场。

施工过程中克服了一系列难点。“项目最南侧有架空线，位置和线高直接影响路基施工，我们跟大兴供电分公司建立应急协调机制，特事特办，比原计划提前两周启动线杆迁移和高压线升高作业。北侧绿地涉及树木移栽和分洪渠闸控制线，我们与凉水河管理处、大兴公路分局、首发集团等多部门沟通。”经开区土地储备与建设服务中心综合处专业雇员李剑说。

最关键的是新建跨分洪渠桥，桥长48米，桥的架设和衔接是重中之重。桥体工期约4个月，前期迁改协调耗时较长，多亏各部门提前吹哨、互相配合，项目赶在今年汛期前完工。

今年7月初，凉水河路正式开通。整条道路宽11米，包括4米人行步道和7米车行道。从凉水河路直穿五环桥，居民可快速进入五环内，前往旧宫、瀛海以及城区。“以前从亦庄去旧宫，要走鹿圈桥、三海东路桥，早高峰光等红绿灯就得近10分钟。现在直接走凉水河路，一脚油门就过去了，至少省了七八分钟！”张亮告诉记者。

本报记者 任珊

2026年铁路中秋国庆假期运输即将启动

国铁北京局预计发送旅客超2200万人次



站台旅客有序出行，铁路全力保障双节运输。

本报讯（记者 张群琛 通讯员 袁旭丹）记者从中国铁路北京局集团有限公司获悉，2026年铁路国庆中秋假期运输期限为9月23日至10月8日，共计16天。国铁北京局预计发送旅客2232万人次，预计客流高峰日为10月1日，发送旅客将达到179万人次。客流以旅游、探亲、学生为主。北京地区预计发送旅客1124.5万人次，日均70.3万人次，预计高峰日10月1日发送旅客99.7万人次。

中秋国庆假期运输期间，国铁北京局将梯次安排补充运力，采取动车组重联、加开高铁临客高峰线、加开图定夜间高峰线等措施，持续优化提升京津冀区域运力。增开列车的主要方向为石家庄、邯郸、郑州、大同、上海、武汉、长春、哈尔滨、呼和浩特等，服务旅客出行需求。

各客运站将按客流需求及时增开进出站通道，利用“快速进站厅”“急客通道”满足旅客快速进站、安检和检票需求，北京南站、北京丰台站

常态开启快速进站厅。同时，强化便捷换乘服务，优化换乘流线，规范引导标识，加强宣传引导，减少旅客换乘走行距离。强化重点旅客服务保障，对老、幼、病、残、孕重点旅客优先验证、安检和检票，做好特殊重点旅客预约审核、服务受理、站车交接全过程服务。有凌晨及夜间到达列车的客运大站假日期间不闭站，设置夜间旅客候车区，供夜间到站有需求旅客候车，并提供热水、商品及简餐售卖等基本服务。

针对交通接驳，铁路部门加强与地方协同联动，将提前研判客流，结合实际通过延长轨道交通运营时间，加开夜间摆渡车和定制公交，调度出租车、网约车等措施，高效疏导到达旅客。

为切实保障“双节”民生物资供应，国铁北京局科学统筹运力资源，优化运输方案。配齐节前、节中装卸劳力机具，严格落实重点物资“五优先”保障机制，确保民生物资“一路绿灯”运往千家万户。

深耕原创 舞动运河

57支队伍千余名舞者同台竞技

本报讯（记者 王毅）近日，第二十一届“舞动北京”群众舞蹈大赛通州区广场舞复赛举办。赛事共有全区57支队伍、1000余名舞蹈爱好者参与，经遴选，共有39支队伍登台展演，参演25部舞蹈作品全部为通州本土原创。

活动由区文旅局指导、区文化馆主办、全区22个街道乡镇分馆协办。本次赛事作品深耕运河文化、城市发展与非遗传承三大主题，用文艺形式讲好城市副中心故事。《我家住在运河边》《运河韵》聚焦大运河，生动展现运河两岸自然风光，记录城市副中心日新月异的建设变迁，诉说运河人家的生活新貌。

舞蹈作品《云鬓花丝》取材花丝镶嵌传统技艺，以灵动舞姿演绎精工雅致的传统工艺之美。参赛选手李淑华说：“排练过程中，我们深入了解大运河历史与花丝镶嵌技艺，真切感受到传统文化的厚重魅力。希望通

过舞台表演，把运河故事、非遗之美传递给更多观众，让大家看见副中心的发展活力，感受传统文化在当代焕发出的新生机。”

据了解，本次参赛人员涵盖社区居民、乡镇文艺骨干、高校文艺力量，充分体现全民参与文艺创作、共享文化成果的良好局面。比赛以赛促创、以赛提质，专业评委围绕作品立意、地域元素、舞台编排现场点评指导。经综合评审，8支队伍晋级市级决赛，将代表通州区参加全市角逐。

区文旅局相关负责人表示，此次赛事集中展现副中心群众文化蓬勃发展、基层文艺创作活力不断释放的现状，进一步提升群众文化获得感。下一步，区文旅局将深挖运河和非遗文化资源，扶持本土原创文艺，建强基层文艺队伍，丰富公共文化服务供给，助力城市副中心文化事业高质量发展。

宋庄双艺术开展展

换个视角重新感受真实生活

本报讯（记者 曲经纬 张丹）平时刷手机、看AI生成的画面看多了，很容易习惯标准化的虚拟画面，慢慢忽略身边真实的风光，弱化亲身感受，日子也容易过得浮躁、单调。近日，宋庄树美术馆新开两场风格互补的艺术展，用直观的画作帮大家跳出固化的观看习惯，重新感受自然、解锁全新视角。本次展览将持续至10月15日，宋庄艺术季期间面向大众免费开放。

本次双展由中国人民大学范晓楠教授策展，包含李江峰“植悟”、马佳伟“偏移”两个主题展览，一个温柔治愈，一个新颖独特，两种风格搭配，带给观众完全不同的观展体验，也是宋庄艺术区升级发展中一场高质量的公共艺术活动。

对普通观众来说，两场展览最大的价值就是不晦涩、不套路，全是真实生活的感悟和新鲜的观看方式。“当下很多艺术创作依赖技术合成画面，缺少温度，而这两位艺术家都坚持亲身观察、实景创作，靠自己的眼睛和感受画画，特别适合普通人静下心来慢慢看、慢慢品。”策展人范晓楠说。

走进李江峰“植悟”展厅，满眼都是治愈的自然景致，核心主题就是从花草草木里读懂生活、治愈心情。艺术家常年观察四季花草、日常风物，把对生活的从容感悟都融进了画作里。本次展出的大幅油画《花间闲》是核心看点，整片画面以静谧的深蓝色为底色，各类草木错落生长，玫红、明黄的花朵点缀其间，鲜活又有生

机。画作还原了花草在清晨、黄昏光影里自然生长的真实状态，没有刻意雕琢的痕迹。

观众站在画前，能直观感受到草木生生不息的力量，从浮躁的情绪里沉静下来；生活的美好藏在平凡草木、日常光景里，放慢脚步感受真实自然，就能获得内心的松弛与安穩。

马佳伟的“偏移”展则是完全不同的风格，主打打破惯性眼光，重新看待熟悉的生活，本次全新亮相的“泳池”系列最是扣题：展厅里整齐排列着数十幅方形小画，创作素材都是生活中再熟悉不过的泳池：平静的蓝色池水、飞溅的细碎水花、泳池边的警示线条，都是日常随处可见的场景。但艺术家刻意打破了观众固定视角，通过画面折射、角度偏移，让普通的泳池景色变得新奇又特别。

“看完作品能明白一个简单的道理：很多时候生活单调、视野局限，不是事物本身无趣，是我们的观看方式太固化，学会主动变换视角，就能发现不一样的风景。”艺术家马佳伟说。

树美术馆馆长刘霞表示，美术馆本身就是自然与空间、人与环境相融的设计，和本次双展的主题高度契合，希望用接地气艺术创作，让大众读懂生活、解锁新视角。

据了解，本次双展展期持续至10月15日。后续美术馆还会推出策展人对谈等配套活动，让大家不止看画展，还能深度读懂艺术、读懂生活，让艺术真正走进日常，丰富宋庄片区的公共文化生活。

本报社会观察

自带板凳坐地铁，合适吗？

专家认为：“既要守住安全底线，也要回应人的疲惫”

“咱就说这样合适吗？”“本来人就多，您这一坐至少占了两个人的位置。”近日，有市民反映，又有乘客开始自备折叠小板凳、马扎等乘坐地铁。记者走访发现，在北京地铁部分线路，尤其是早晚高峰期，个别头尾车厢“板凳族”扎堆。地铁工作人员对此表示，该行为不仅占用公共空间，还存在安全风险，不建议乘客在车厢内使用自带椅凳。“‘板凳族’现象的存在，背后往往是市民超通勤的无奈。”交通领域相关专家表示，缓解座位供需矛盾，必须同步补齐运力与配套服务短板，通过增开大站快车、优化远郊线路发车密度等方式，缩短大家“站着熬”的时间。



目击 有人在车厢内组装折叠椅凳

9月17日晚6点半左右，记者在地铁15号线望京西站看到，一位乘客进入最后一节车厢后，从背包里拿出一个塑料盒，盒子打开后里面有4根金属支架，他迅速将支架与盒子组装成板凳，放在车门边上，顺势坐了下来。

在这节拥挤的车厢内，像这位乘客一样自带椅凳的还有4位，有人坐的是常见的塑料板凳，有的是折叠马扎，还有的是可伸缩升降的桶形座椅。此外，车厢内还有部分乘客席地而坐，这些“地面乘客”让每一站上下车的乘客举步维艰，找不到立足之地。

据记者观察，自带椅凳的乘客多出现在早晚高峰时段，尤其是连通郊区与市区的线路上。以地铁15号线为例，顺义进市区的清晨班车、市区回顺义的傍晚班车常见“板凳族”的身影，他们常常占据车头和车尾以及车厢连接处的空间。

“每天上下班通勤都是一个半小时，腰实在扛不住。”一位自带椅凳的乘客表示，她特意买了一个轻便，展开面积又小的折叠椅，“我一般坐在角落位置，尽量不影响别人上下车。”

记者查询发现，上海地铁就曾发生过一位站立男乘客因地铁紧急制动摔倒，将一位蹲坐于车厢内的女乘客压骨折的事件，女乘客构成十级伤残。

在社交平台，对待地铁“板凳族”也有不同观点。有网友表示，能理解自带椅凳的乘客，“如果车厢不拥挤，坐个折叠凳子没关

系。如果不是身体坚持不了远距离通勤，也不会特意带椅凳坐地铁，况且有些人可能身体有疾病，不应过分苛责。”

还有网友认为，“最大问题是安全，地铁启动和制动时，旁边站着的人如果没站稳，不小心踩踏或者摔倒压住坐着的人，出了事谁负责？”

记者查询发现，上海地铁就曾发生过一位站立男乘客因地铁紧急制动摔倒，将一位蹲坐于车厢内的女乘客压骨折的事件，女乘客构成十级伤残。

地铁 不建议乘客在车厢内使用自带椅凳

记者查阅《北京市轨道交通运营安全条例》及《北京市轨道交通乘客守则》，发现其中并未明文禁止乘客携带椅凳进站，但守则第6条要求，乘客不得携带“妨碍站内、车内通行或对运营安全可能造成影响的物品乘车”；条例第37条规定，运营单位对违反守则的乘客，有权采取制止、劝离或者拒绝提供服务等措施。

地铁安检口工作人员对记者表示，尺寸合规的折叠椅凳不属于违禁品，可以正常通过安检带入地铁，进站环节不会拦截，但物品可以携带，并不

代表允许在车厢内展开使用。

北京地铁96165服务热线客服人员表示：“不建议乘客在车厢内使用自带椅凳，该行为一方面会占用公共空间，另一方面列车运行过程中有可能出现紧急制动，乘客坐在没有固定好的椅凳上，可能会因惯性倒地，并碰到周边乘客，给自己和其他乘客带来安全隐患。”

车厢内的乘务管理员也向记者坦言，现实中遇到此类行为只能口头劝导，缺少强制处置手段，“我们只能提醒劝说，没有执法权。”

专家 解决之道在于“安全地满足需求”

交通与发展政策研究所（ITDP）东亚区首席代表、北京大学客座教授刘岱宗认为，缓解地铁座位的“供需矛盾”不能只盯着一张小板凳，更要看见乘客每天往返3小时的通勤痛点。

刘岱宗同时强调，理解情情不等于纵容，高峰期在车厢内展开无固定装置的椅凳，会侵占疏散空间，并在紧急制动时形成绊倒、碰撞和挤压风险，应当明确禁止使用，并制定可操作的认定标准，赋予现场乘务管理人员更清晰的劝阻和处置依据。

如何让早晚高峰的乘客有舒适一点的乘车体验？在刘岱宗看来，解决之道在于“安全地满足需求”。

“在地铁15号线等连接远郊与中心城区、平均乘距较长的线路上，可选

择部分班次试点‘坐席车厢’：即设置固定座椅限额乘坐，乘客进入车厢后二次刷卡，支付适度附加票价，这在深圳地铁11号线已经有过很好的实践。”刘岱宗特别补充道，“试点必须经过客流测算，宜从平峰、反向通勤或特定长距离班次开始，不能以大量减少站席、加剧高峰拥挤为代价。还需注意的是，普通车票票价和服务保持不变，避免影响基本公共交通权益。”

刘岱宗还提到，有关部门还应通过增开大站快车、优化远郊线路发车密度、改善公交接驳、推动弹性错峰上班等方式，缩短“站着熬”的时间。“公共交通既要守住安全底线，也要回应人的疲惫，让乘客不再需要带椅凳上车。”

本报记者 张宇 实习生 李姿慧