

京沪等地陆续开通市郊铁路，通勤有了新选择——

坐着火车去上班

邱海峰 苗露

作为通勤化、快速度、大运量的轨道交通系统，市郊铁路正受到越来越多城市的青睐。自开通运营首条市郊铁路以来，北京已有三条在运营的市郊铁路，同时还计划进一步延伸、增加线路。上海、成都等城市也均开通运营了各自的市郊铁路，重庆、连云港、镇江、南京等城市纷纷开启市郊铁路的规划发展之路。那么，市郊铁路有多少便捷之处？目前还面临哪些问题？未来如何发展？

39分钟，穿行北京市区和通州间

早上6时58分，北京西站的市郊铁路城市副中心线检票口外已经排起了长队。“原来从住的地方去通州上班要两个小时，现在半个多小时就能到达，路上花的时间大大缩短了。”每天往返北京市区和通州两地的赵阳是市郊铁路城市副中心线的“常旅客”。

赵阳表示，原来坐地铁上班，早高峰人比较多，不但没有座位，通勤时间还很长。“现在上班基本上都是坐火车，直接刷卡或二维码就行，不用专门再去买票，很舒服也不拥挤。”

随着市郊铁路逐步完善，坐着火车去上班成了越来越多“上班族”的选择。今年刚在通州入职的王希茜表示：“现在通州已经成为北京城市副中心，这里的工作机会挺多，但又不像城里那么拥挤。乘坐市郊铁路基本可以在一个小时内往返家和单位之间。”

2017年12月31日，北京市郊铁路城市副中心线正式开通，线路原来只从北京西站到通州站。为了进一步方便市民通勤和出行，城市副中心线日前东延至乔庄东站。东延后，线路全长达32.7公里，沿途设置北京西、北京、北京东、通州和乔庄东5座车站，早晚高峰时段开行4对列车，全程最快运行时间只要39分钟。同时，为节约乘客进出站时间，北京西站和北京站设置了市郊铁路专用通道。城市副中心线采用与北京市轨道交通一致的票制票价，乘客刷市郊铁路一卡通或“亿通行”应用程序二维码还可享受与城市轨道交通网合并的累计优惠政策。

包括市郊铁路城市副中心线，北京现共有三条运行中的市郊铁路，另两条分别为通往延庆的S2线和通往怀柔、密云的S5线。家住延庆、目前在北京市区读书的郝响几乎每周都会乘坐S2线回家过周末。“之前来北京

市区都会选择坐919路公交，但因为公交车行驶途中会经过山路，很颠簸，有时遇上堵车也很麻烦。自从市郊铁路开通后，一般回家我都会选择坐市郊铁路，列车硬件设施很好，还配有餐车、大视野的观景窗、无障碍设施等，特别方便舒适。”

班次较少，还需进一步完善发展

带来方便的同时，不少人在乘坐市郊铁路的过程中也面临一些困扰。

8月第一周，受之前一天降雨的影响，本应准点检票进站的市郊铁路副中心线到站时间比以往晚了些。在一旁等待上车的赵阳略显焦急：“平时都是非常准时的，坐了这么久的市郊列车，这样的情况我还是第一次遇到，可能是因为昨天下雨影响了列车的调度吧。”

天气因素外，对于很多刚接触市郊铁路的乘客来说，检票进站是一大难题。北京西站市郊铁路城市副中心线检票处的工作人员窦玉欣坦言：“乘客常遇到的一个问题就是刷卡和刷二维码通不过，很多乘客以为用地铁一卡通也能乘车，但其实乘坐市郊列车需要去办理实名制市郊铁路一卡通，也可以用‘亿通行’应用程序二维码、中铁银通卡或购买铁路磁质客票进站乘车。”

此外，发车频率低、车次少成为不少“双城生活”市民选择市郊铁路的困扰。“往返市区和通州的班次每天固定四班，而且都是在上下班时。有时候加班就赶不上车，只能坐地铁。”每天往返北京市区和通州的高阳常常不得不为了列车的发行时间改变自己的工作节奏。

站点设置不合理、接驳换乘不方便则是另一大问题。王希茜表示：“我周围有很多往返市区和通州工作的同事，因为住的地方或工作的地方离市郊铁路站点比较远，接驳换



一辆客运列车在京郊S5线（市郊铁路怀密线）上行驶。 帅治摄（人民视觉）



江苏省连云港市市郊铁路目前正在建设之中，是该省首条市郊铁路，线路全长35.1公里。图为近日工人在连云港市市郊铁路墟沟站前广场施工。 耿玉和摄（人民视觉）

乘不方便，他们只能花多一点时间继续乘坐地铁上下班。”

“目前北京市郊铁路圈规模总体较小，没有形成网络，班次也较少，这些在一定程度上

影响了市郊铁路的便捷性。”中国社会科学院农村发展研究所所长魏后凯对笔者说。

业内人士指出，市郊铁路作为通勤化、快速度、大运量的轨道交通系统，是城市公

共交通体系的重要组成部分，对于促进远郊区和城市组团发展、优化城市功能布局、方便市民群众出行，都具有重要的意义。中国市郊铁路发展还处于起步阶段，目前只有北京、上海等少数城市有开通运营的线路，而且不少在发车频率、安检流程、出入站设置、站点设置、接驳换乘等方面都存在一些问题，仍需要进一步完善发展。

逐步公交化，在未来大有可为

谈及市郊铁路的发展方向，魏后凯认为，市郊铁路要和地铁解决分工问题，地铁解决的是相对较近距离的出行问题，而市郊铁路则承担30-80公里间的通勤任务，要避免重复建设。

“未来市郊铁路要通过不断增加、完善线路来形成一定的网络。以市郊铁路城市副中心线为例，目前是向东延伸延伸到乔庄东，未来可以继续向东延伸，往南则可以考虑延伸至与大兴机场相连接。同时要增加车次，目前车次比较少，如果赶不上车就比较麻烦，市郊铁路不像地铁班次那么多，地铁是即使赶不上这一趟也可以等下一班。此外，市郊铁路要完善接驳换乘服务，考虑如何将市郊铁路与其他公共交通更好地连接起来，方便市民出行。”魏后凯说。

为进一步推动市郊铁路发展，北京市明确提出，市郊铁路是下一阶段城市发展的建设的重要内容，要加快构建方便快捷的市郊铁路体系。接下来，北京将完成市郊铁路网规划编制，制定市郊铁路指导意见，推进副中心线客流培育及服务水平提升，怀密线年底前引入清河站，制定S2线差异化运营方案，规划利用既有京承铁路、东北环线等开行市郊铁路，优化交通接驳服务方案，加强市郊铁路沿线环境整治及景观提升。

北京、上海等城市之外，越来越多的城市加入到市郊铁路建设的队伍中。日前，连云港市启动建设江苏首条市郊铁路，设计运营里程为35.1公里，一期对连云港、盐坨、连云港东、墟沟、连云港站进行市郊客运适应性改建，并配套建设地区市郊车辆基地，并预留远期进一步延伸的条件，推动打造中心城区至东部城区的半小时交通圈。此外，该省镇江市、南京市也纷纷提出了各自的市郊铁路建设计划。

在重庆，市郊铁路建设加快推进。日前，重庆市郊铁路尖（顶坡）至璧（山）段轨道工程顺利实现全线长轨贯通，尖璧段正式建成通车后，从尖顶坡到璧山仅需5分钟，为沿线市民出行提供了便利。今年重庆计划开建市郊铁路璧山至铜梁段工程，连通西部两郊区。该线路是市郊铁路尖璧段的延伸，起于尖璧段终点璧山站，止于铜梁区金龙站。全线长30多公里，新设车站6座，建设工期约60个月。项目建成通车后，璧山至铜梁全程约20分钟。

专家提醒，规划发展市郊铁路，要面向需求，精准分析群众通勤、旅行等不同类别需求，掌握时间和频次特点，明确成本约束条件，做好数据分析比较，据此制定市郊铁路规划建设及运行方案，实现线路运力合理配置。市郊铁路的运营方式要逐步公交化，发车频率、安检流程、出入站设置要符合通勤需求。要创新开发模式，通过综合开发等方式，提高建设运营效益，并在区域控制性详细规划和分区规划中细化相关内容，优化设计方案，做好场站地上地下空间综合开发利用。

芭蕾小天使的多彩暑假



在广西钦州市，有一群被当地人称为芭蕾小天使的女孩们。她们是来自钦州市师范学校附属小学的学生，对舞蹈的热爱让她们的年纪就能驾驭民族舞、中国舞和芭蕾舞。今年暑假，她们除了演出、训练之外，积极参与当地各种文化活动，欢度多彩假期。

新华社记者 张爰林摄



在高速公路服务区等提供休息场所——

今年将建100个货车“司机之家”

本报北京电（李昌禹、卞文钰）全国总工会近日宣布，今年将会同交通部，在高速公路服务区、普通国省干线公路服务区（站）、物流通道货物集散地或者物流园区等地区建立100个“司机之家”，为货车司机提供休息场所，并设计了专有标识。自2018年6月“司机之家”试点起，截至目前，已有76家“司机之家”投入运营，其中河北8家、辽宁6

家、吉林7家、江苏13家、浙江5家、广东4家、山东18家、河南9家、贵州6家。

道路货运业是交通运输行业中规模最大、从业人员最多、市场化程度最高、与百姓生活关系最密切的子行业。截至2018年末，全国货运行业从业人员约2030.8万人，其中货车司机1776.7万人，全行业1355.82万辆货车完成的货运量占全社会货运总量的76.9%，年

完成总产值占全社会GDP的5%。

据悉，道路货车司机的从业人员以男性青年为主，从业者中有98%为男性，远远高于全国其他行业的性别比例，从业者的学历大多在高中学历以下，年龄主要在26-45岁之间。以司机自雇经营为主，全国从事道路货物运输的个体经营业户约占91.5%，其中农民工占比76.8%。整个行业呈现出分散流动作业的特点。

航线未直连，服务要直通——

29机场试点中转客跨企行李直挂

本报北京电（记者赵展慧）中国民航局近日下发通知，明确在国航等8家航空公司，上海浦东等29家机场开展国内中转旅客跨航司行李直挂服务试点。

长期以来，国内旅客在中转出行时，常常需要跨不同航空公司，但由于各航司之间、机场与航司之间缺乏有效合作，旅客在中转机场需要取出行李、重新办理托运手续、重新过安检，严重影响到了中转效率和便捷性，影响了旅客出行体验，甚至在航班不正常时，易导致旅客相关权益不能得到有效保障。

据业内统计，目前国内干支

机场间的直连航线覆盖率为25.6%，支线与支线机场间的直连航线覆盖率仅为0.6%，但随着中国民航旅客运输总量的快速增长，在直连航线尚未覆盖的机场之间的航空出行需求也在不断增加。在此背景下，今年民航工作会将“国内中转旅客跨航司行李直挂服务”列为民航行业的9项便民措施之一，拟以此为突破口，率先实现“航线未直连、服务要直通”。

试点将以两种模式开展，一种是以机场为主导，另一种是以航司为主导。通过试点探索解决中转行李直挂服务可能面

临的中转机场保障资源投入不足、航空公司积极性尚未完全发挥、缺乏统一的信息系统平台支持等困难。

试点的29家机场包括：华北地区的呼和浩特、太原、石家庄机场；华东地区的浦东、杭州、厦门、合肥、烟台、泉州、南昌机场；中南地区的广州、深圳、郑州、长沙、武汉、桂林机场；西南地区的成都、昆明、重庆、贵阳机场；西北地区的西安、兰州、银川、西宁机场；东北地区的哈尔滨、沈阳、长春机场；新疆地区的乌鲁木齐、库尔勒机场。