



石济客专建成通车、京张高铁铺轨、京雄城际铁路开工建设、京哈高铁承德至沈阳段开通……伴随着城际铁路网织密，京津冀地区正在加快形成放射状轨道网络，轨道交通支撑下的1小时生活圈已然形成。一趟趟呼啸往返的高速列车，正在拉近城市间的距离，平时在繁华都市工作或学习，周末回到自己的家乡生活，如今，人们“双城生活”甚至“三城生活”的梦想正在变成现实。

本报记者 王萌 文/图

轨道上的“双城生活”

周末京石两地的 四趟奔波

2月22日11点30分，又是一个周五，夏女士已经登上了去往北京的高铁列车，她要去三百公里之外的城市接孩子。每个周末，她都要在这条高铁线路上往返四次，先独自乘车去北京，把在那里上学的孩子接回来，周日再把孩子送到北京，然后自己乘车返回石家庄，这样的生活，已经持续了近两年。

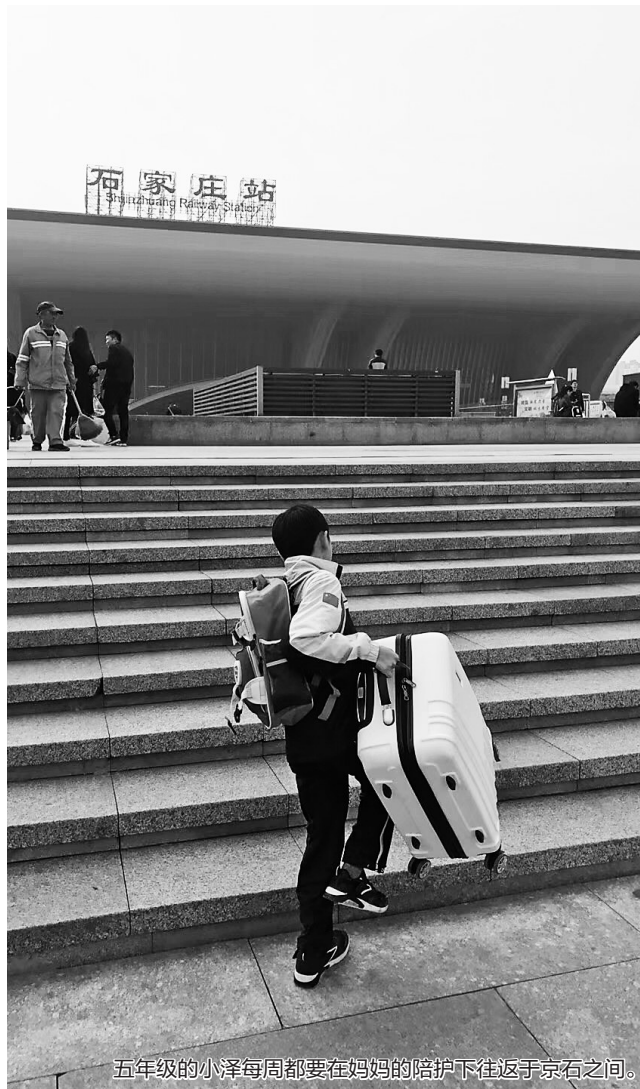
夏女士是两个孩子的妈妈，在北京上学的是她的大儿子小泽(化名)，今年五年级，由于爱人长期在外地工作，她独自带着两个孩子在石家庄生活，而随着孩子进入小学高年级阶段，她深感没有过多的精力兼顾两个孩子的生活和学习，但又不能耽误了孩子，于是她想到了让孩子选择寄宿学校，但一时间省会石家庄有没有找到合适的学校，于是她和爱人想到让孩子去北京上私立学校。2017年9月，刚刚升入四年级的小泽转入了北京一所私立学校，夏女士也从此踏上了双城生活：“我每周五上午11点多坐火车到北京，然后吃个午饭就赶到学校校车站点接孩子，校车一般下午3点到站，接上孩子坐半小时的地铁或公交，赶回西客站，再赶4点左右的高铁返回石家庄，如果顺利，基本5点多就能回到庄里，还能赶上接幼儿园的小儿子。”

夏女士说，当初选择让孩子去北京就读，最重要的因素就是交通方便：“当时我们算着北京到石家庄高铁1小时20分，再加上地铁时间半小时，其实和在北京距离远的通勤时间差不多，如果还像原来火车时间就得三四个小时，那肯定不行。”

高铁乘客逐年增多

提起两年来两地奔波的生活，夏女士最大的感受就是乘坐高铁的人越来越多了：“2017年孩子刚开始去北京上学的时候，我都是随走随买票，京石高铁什么时候都有票，可后来就不行了，我提前三天买还经常提示没票。”在夏女士的手机上，记者看到长长的购票记录，而其中周五下午回石家庄和周日下午返回北京的车票常常被告知没票，遇到这样的情况，夏女士就只能通过抢票软件重新购票：“如果想买的车次没有买到，所有时间安排都要重新规划，因为从孩子放学到返回石家庄，包括上学去北京，到赶校车都有时间点限制，如果周日下午的车票买晚了，就赶不上学校的校车，我们只能打车去学校。”

尽管两地奔波十分辛苦，但夏女士仍然感到高铁给自己带来的诸多方便，石家庄到北京之间的车很多，就算错过了最佳时间点，但肯定还能买上当天的票，而且高铁运行平稳也没什么噪音，孩子在火车上就能写作业：“如果没有高铁，我们根本不会考虑让孩子去北京上学。”夏女士说，如今孩子五年级，这样两地奔波的日子至少还要持续近两年，她希望高铁列车能继续加密，甚至能够开通月票，让像自己一样双城生活的人们往返之路更加畅通。



五年级的小泽每周都要在妈妈的陪护下往返于京石之间。

高铁连接起一家人的相聚

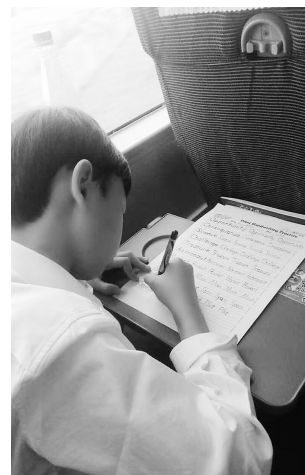
与夏女士不同，今年35岁的赵宇和爱人、孩子过着“三城生活”，“我们一家人就是被高铁连接起来的”，采访时赵宇这样描述自己目前的生活状态。作为中国电子科技集团的高级员工，自2018年10月开始，赵宇被派往雄安新区进行智慧城市顶层设计的工作项目，而未来她也将长期留在雄安工作。在此之前，2015年赵宇的爱人朱先生就被公司派往北京总部工作，而他们十岁的儿子则留在石家庄上学。

每个周五，赵宇和爱人都分别从北京和雄安乘坐高铁列车返回家中，一家人团聚度过周末：“我爱人的工作也比较忙，有时候周五还要加班开会，他从来都是工作结束之后才会买票返回，之前就出现过下班已经没票的情况，只能周六再回来。不过现在高铁列车多了，周五晚上就算再晚他也能买上票赶回来。”赵宇说，她和爱人专门算过京石之间的高铁列车，如今已经达到每天150多趟，如此密集的列车频次为他们每周往返提供了保障。

到了周日，朱先生则会先行返回北京：“他一般都是在家里吃了

晚饭，坐最晚的一班高铁回去，我会在家多陪儿子一晚，周一早晨再坐最早的高铁，差不多50分钟就能到白洋淀车站。”赵宇说，如今石家庄到白洋淀的高铁列车还不算太多，但这一年多来始终是不断加密的状态，她相信将来高铁网络会更加密集，回家之路也会更加便捷。

虽然一家人平时不能在一起，但每个周末，赵宇和爱人都会准时返回家中，而这一趟趟高铁，便是连接这一家人团聚的纽带。



平稳的高铁为小泽提供了写作业的空间。



夏女士两年来攒下厚厚的车票

高铁消弭了 城市间的距离感

采访中记者发现，对于这些“双城”甚至“三城”生活的人们来说，高铁的快速发展给他们带来最多的感触就是距离感的消失，赵宇告诉记者，最初安排她到雄安工作她也曾犹豫，但查询了高铁列车之后她又打消了顾虑：“对我来说，石家庄到雄安之间的距离不是190公里，而是50分钟。”之前在庄里工作，早高峰遇到堵车的时候，一个多小时的车程也很正常，如今在雄安，即便是返回家中，路途上的时间也不超过一个小时。

已经在铁路工作多年的高铁列车长王海华，也将这些年的变化看在眼里，最开始乘坐高铁列车的乘客，还以多拍照看风景的人居多。可是这两年城际铁路已成为往来两地旅游、探亲、商务旅客的出行首选，尤其是周五、周日的上下班高峰点，能看到不少熟面孔，“高铁公交化”已经被越来越多的乘客认可、接受。

记者同时了解到，围绕京津冀一体化，如今中国铁路北京局集团有限公司(北京铁路局)也推行了多项举措，比如增加开行环形列车，将邯郸、衡水、沧州、秦皇岛等站与北京、天津、石家庄有效串联，同时还开行了多对潮汐通勤动车，满足了潮汐通勤客流需求。不久前还增加开行了周边区域的旅游列车，加强了城市区域之间的联系。京张高铁、崇礼铁路、京雄城际铁路、京哈高铁以及京唐、京滨铁路等重点工程项目也在全力推进，京津冀轨道路网正在进一步完善。

毫无疑问，协同发展让京津冀的轨道交通布局将更加优化，天津、石家庄相继成为北京之后的区域轨道交通枢纽，也必将加快在京津冀地区形成放射状轨道网络。

生活从周末开始

本期主打

周末

BOZD

03

本版主编/崔中波 美编/王馨峰
2019年3月30日 星期六