

同瓣心 京津冀三地协同故事

编者按

今年是京津冀协同发展上升为国家战略12周年。12年来,从蓝图到实景,京津冀三地不仅在宏大的产业布局上深度融合,更在普通百姓的衣食住行、求学就医中留下印记。今起,本报推出系列报道,以百姓视角看协同,寻找那些因为“协同”而改变命运、便利生活、温暖心灵的普通人。他(她)们的故事,或许微小,却足以折射出时代的宏大叙事。协同发展,不仅是国家战略的宏大落笔,更是亿万普通人触手可及的获得感。在这条融合共生的道路上,每一个梦想都有回响,每一种生活都值得期待。

记者采访三个把高铁当班车坐的通勤族

一张车票的双城记:不止是时间上的提速



7点58分,天津西站京津城际候车区人头攒动。穿西装的年轻人低头刷着新闻,手里攥着刚咬了两口的面包;化着淡妆的姑娘刚补上口红,靠着座椅闭目养神;刚来的旅客端着咖啡快步穿行,寻找着自己的候车区……检票口队伍最前面,准备去亦庄上班的李玲塞着耳机,边听行业新闻边刷卡进站。

8点13分,C2610次列车缓缓启动。分别在26分钟后和40分钟后,这批乘客将出现在北京的工厂、创业公司、写字楼里。

像大多数京津双城通勤者一样,这趟高铁,就是他们的班车。



亦庄站开通 她能陪儿子吃顿饭

对双城通勤者而言,一天的开端,是从一张精准到分钟的时刻表开始。

6点20分闹钟响起,李玲轻手轻脚地起床。厨房里,热水壶嗡嗡作响,她快速洗漱、做好早餐,7点20分唤醒儿子,一个大大的拥抱后,准时出门。从家走到地铁站,5分钟,坐5站到天津西站,15分钟,8点前刚好能到候车大厅。

这个时间表,她走了快4年,误差不会超过5分钟。

“不敢赖床,晚5分钟就可能赶不上这趟车,全勤奖就没了。”40岁的李玲在北京亦庄一家金融公司工作,2022年选择双城生活时,身边很多人不理解:“孩子才上小学,正是需要人的时候,你每天跑什么?”综合孩子上学、目前的经济条件等各种因素,李玲和丈夫算过一笔账:相比北京,天津房价更温和,孩子在天津,医疗、教育资源也不差,又有双方父母在旁帮忙,“省下的钱,够给孩子报两个兴趣班了”。

最难的是前两年。那时亦庄站还没开通,她只能在北京租房,一周回家一次。“有时周末加班,两周才回家一次,我在电话这边哭,孩子在电话那边哭。”说着,李玲又红了眼眶。后来,为了兼顾工作与生活,她一度选择自驾往返,“不仅成本高,每次在检查站还都要堵40多分钟,费时费力”。

2024年10月,京津城际亦庄站正式开通运营,从天津西到亦庄,仅需26分钟。现在她傍晚5点多下班,7点半之前就能迈进家门。“儿子现在特别

懂事,会特地等我回来再吃饭,哪怕是一顿炸酱面,一家人坐一块儿吃,滋味都不一样。”李玲说这话时,笑了笑。

列车稳步行驶,她戴上降噪耳机,打开笔记本电脑,开始梳理工作日程,偶尔靠在窗边闭目养神。

她见证20年 三张卡变一张卡

“我的双城生活已经坚持了20年,对交通方式的改变感受最深。”48岁的王彩霞是天津职业技术师范大学的一名教师,2006年,因为先生工作调动,一家人从天津迁居北京。从此,她开启了双城通勤之路。

那时候京津城际还没开通。上午有课时,王彩霞通常5点左右就要从北京的家出发,坐公交车到北京站排队买票,一个月下来,车票就能攒一沓。“即便买到京津快车车票,也要晃悠一个多小时才能到天津站,更别提绿皮火车了。”回忆起那段日子,王彩霞感叹就像“打仗”,不光火车慢,那时京津地区地铁还不完善,下了火车要倒公交,路线长,班次少,人多时要站一路。“上班单程耗时4个小时起,那时课也多,一天下来,腿都发麻,太煎熬了。”

2008年,京津城际开通。30分钟,从北京南到天津站。王彩霞的通勤时间一下子缩短到3个小时左右。“那时候觉得天亮了,幸福指数一下子就提高了。”王彩霞嘴角带笑。

后来的变化,是一点点叠加的。京津城际可以网上买票,不用提前去排队,而后又推出了京津同城卡,京津地区的地铁线路也越来越多,可以站内换

乘,不用再在冬天的寒风里等公交。因此,王彩霞的包里多了三张卡——北京地铁卡、京津同城卡、天津地铁卡,“但是换乘时要来回切换,在包里翻来找去,越急越找不到那张卡”。

“现在,铁路不仅有京津同城卡,还有计次票、定期票,选择越来越多,刷卡就能进站,赶上哪趟坐哪趟。”王彩霞补充道,“地铁也能刷手机NFC或二维码,现在我的包里只剩一张京津同城卡。”

相比以往,现在她越来越适应双城通勤,“在京津城际上,我会看书、听课,通勤时间不再是浪费,而是属于自己的时光。”

他能每天回家 不用隔屏说晚安

张宇的手机里,存着一段2022年的视频。视频里,两岁多的女儿发着烧,小脸通红,对着镜头喊“爸爸抱抱”。张宇在北京的宿舍里,隔着屏幕鼻子直发酸。

“那时候每周回一次家,赶上孩子生病,一点办法都没有。”张宇是河北保定人,在天津工作多年,娶了天津媳妇,在天津安了家。2022年,公司调他去北京上班。最开始住在单位宿舍,一周回家一次。为了好买票,他特意躲开通勤高峰,选择周六中午坐高铁回天津,周日傍晚再赶回北京。“来回跑倒是没事,就是心里觉得亏欠。孩子一天一个样,错过了就补不回来。”

2023年,武清高村到北京三环的京津定制快巴开通后,彻底改变了张宇的通勤现状。从那起,张宇只要提

前预约好车票,早上6点出发,8点前就能到单位;晚上下班赶6点半的车,不到8点进家门,还能陪孩子玩一个小时。“现在天天回家,终于不用隔着屏幕说晚安了。”

谈及住在保定的父母,张宇说:“以前交通不便,一年回不了几次家,现在,不管是从北京还是从天津,到保定的高铁频次都很密集,单程都在一小时左右,特别方便。”对张宇来说,北京是梦想,天津是归宿,河北是根脉,“三座城,都是我的家”。

傍晚6点,亦庄站候车厅又热闹起来。李玲检票进站,一个多小时后,她将回到天津的家。车厢里,和她一样的通勤客,脸上带着疲惫,更带着对归家的期待。

像李玲、王彩霞、张宇这样的故事,正在越来越多的家庭里上演。因为12年间,“轨道上的京津冀”越织越密。京津城际实现公交化运营,高峰期最短发车间隔5分钟;从天津武清高村开到北京十里河,从河北霸州开至北京丰台科技园等京津冀定制快巴线路越开越多;2025年12月30日,北京通州高铁站正式投运,可直达河北唐山、天津宝坻等地,京津冀主要城市1到1.5小时交通圈基本形成。

更密的车次、更全的覆盖,承载起把火车当班车坐的人的通勤梦想。一张小小的车票,让母亲赶上了儿子的晚饭,让父亲不用隔着屏幕哄女儿开心,让“回趟家”从一周一次变成了一天一次。这或许就是京津冀协同发展最温暖的注脚。

记者 郑宝丽 摄影 记者 张磊