**2023全国两会｜《云瞰京津冀》第二期：交通一体向未来文字稿**

云小朵：两会新空间，云瞰京津冀。各位网友朋友们大家好，欢迎来到“协同号”虚拟空间站，我是虚拟主播云小朵。2023年全国两会是党的二十大胜利召开后的首个全国两会，京津冀协同发展也已经走过了九个年头。那么三地是如何牢固树立“一盘棋”思想，挂图作战取得实效的，要把协同发展这条路继续走深走实，今后还需要怎么做。

2023年全国两会期间，我就在云端空间站里，跟大家聊聊这个话题，就在这里和大家共同开启《云瞰京津冀》系列访谈吧。下面，我们来连接北京、天津、河北的演播室，协同号，请为我连接京津冀三地的直播信号，各位嘉宾，大家好。我们先来和屏幕前的观众朋友们打个招呼吧。

嘉宾：大家好。

云小朵：交通一体化的快速推进，为京津冀协同发展走深走实，提供强有力的硬件支持，不断完善的交通路网，拉近了空间距离，也让三地间通勤有了说走就走的底气。清晨行走在美丽的渤海湾畔，午后徜徉在王府井大街，深夜欣赏燕赵大地的璀璨星空。小智，你就以“京津冀大交通的一天”为主题，画一幅画把。

小智：好的，马上展示。

云小朵：哇，真漂亮。那么交通一体化的京津冀究竟跑出了怎样的加速度呢？我们先来看一看天津的情况。

津云主持人明朗：你好云小朵，这里是津云中央厨房，我是津云主持人明朗。很高兴在2023全国两会期间和京津冀三地的媒体进行现场的连线。那么今天呢，在我们天津的演播室，我们邀请到了两位嘉宾，我身边的嘉宾是天津市交通运输委员会党委委员、副主任刘道刚，你好道刚主任。

天津市交通运输委员会党委委员、副主任刘道刚：主持人好，津云的各位网友朋友们好。

津云主持人明朗：另外一位嘉宾是全国人大代表，天津港第一港埠有限公司拖头队副队长成卫东，你好成代表。

天津港第一港埠有限公司拖头队副队长成卫东：主持人好，津云的各位网友朋友们大家好。

津云主持人明朗：非常欢迎二位，刚刚我们的小智，一个AI的智能屏给我们绘出了这样的一幅绘画，非常的美好，同时又展现出了我们三地之间交通的便捷，可以说呢，咱们生活在京津冀三地的人是有切身的感受的，我想这背后也离不开三地之间的这种密布发达的交通网络，实际上就在刚刚过去的2023年，春运的过程当中，开通不到两个月的津滨、津唐的高铁，那是给很多的归乡人，让他们回乡的路变得更加的顺畅了。所以特别想先问一下道刚主任，在过去的九年当中，咱们天津在做好“轨道上的京津冀”的工作当中，我们都做了一些什么样的重点的工作，同时能够助力协同的列车越跑越快。

天津市交通运输委员会党委委员、副主任刘道刚：经过我们九年这种合力同心，应该说“轨道上的京津冀”呈现了一幅无比生动的画面，创造了很多数不胜数的我们建设史上的奇迹，就是我们京津冀三家再也不是各自研究各自的我们的建设方案，而是三家坐在一起，在一张蓝图下共同描绘我们发展的前景，而且在我们重大工程的建设的进度上、标准上、协同上是完全的同频共振。我们京津冀的铁路网实现了我们一个目标，从天津为端点，叫密接京冀，通达全国。

目前我们天津的铁路通车里程数，它的密度在全国是排在第一位，我们去年年底开通的两条铁路，那么就是从北京通州副中心出发，到达唐山这一段叫京唐铁路，到达北辰这一段叫京滨铁路北段。那么这两条铁路通车的重要意义，第一改变了宝坻区不通高铁的历史。第二，像北京通州城市副中心，包括我们的宝坻，包括唐山，包括北辰这样充满活力的区域，通过轨道的互通互联弥补了空白。

而就在去年的11月5日，京滨铁路的南段，还有（到）潍坊的京潍高铁，这两条高铁在同一天正式开工建设，那么这就意味着我们整个的贯穿京津冀东北部地区的轨道交通网，将会沿着更密、更好、更便捷这样的发展方向去延续。而且津潍高铁的建设将会让我们的京津冀这个经济圈，和山东半岛发生物理上的关联。

同时目前正在快马加鞭建设的从天津西站出发，到达北京大兴国际机场的津兴铁路，新建的100公里的里程，完完全全都在河北省的廊坊境内，京津冀三地的交通运输管理部门合力同心来建设这条京津铁路。这条铁路在3月底将完成全线的铺轨完成，今年年内将正式投入使用。到那个时候，天津的市民从天津西站上车，就可以到达大兴国际机场，从那里通达世界。

津云主持人明朗：协同发展的加速度注入了强大动力，同时呢我们也对于这条铁路的开通格外地期待。成代表，我们说到交通一体化，可以说港口它是非常重要的交通枢纽，那在您的工作岗位当中，您对于天津港澳助力京津冀交通一体化有一些什么样的感受呢？

天津港第一港埠有限公司拖头队副队长成卫东：在高水平打造京津冀海上门户方面呢，我们开通运行了天津至北京平谷的班列，投产了京津物流园，建成了天津港的集团雄安新区服务中心，开通了港口绿色通道，和天津港至河北邢台高邑等地的海铁联运的班列。在海运方面呢，我们大力推进京冀港口协同发展，与环渤海12家港口共同发布联合服务的倡议，强化京津冀环渤海地区的经贸联系互动和生产要素的流通。天津港呢还将不断的持续深化港区与津城、滨城城区协同融合发展，促进港产城功能的有机融合，形成了业态丰富、产业适配、要素集聚的港产城的格局。

津云主持人明朗：同时我们感觉对于天津港来说，它的这种功能要素的提升是非常重要的，在这一块天津港又做了一些什么样的工作呢？

天津港第一港埠有限公司拖头队副队长成卫东：天津港现在着力打造高质量的这种国内大循环的关键节点，我们呢还加强了同沿海大的港口之间的战略性的合作，发起组建中国内贸集装箱港航服务的联盟，推出升级海上高速FAST内贸运输的新的模式，进一步畅通国内海运的这种南北的大通道。内陆地区呢，我们打造天津到山西晋海津门绿色运输的大通道，同时呢，我们还开通了从长春至天津港等海铁联运的班列。

我们还在持续地完善港口集疏体系方面，我们天津港北港路南延工程现在进展得非常顺利，它的投入使用之后，使港区集疏运公路网体系建设，将再添一条南北向的集疏运专用道路。同时天津港集疏运专用货运通道工程已于（春）节后的第一时间顺利地全线复工，它将形成天津港北进北出的对外联络的快速通道，形成快速疏解客货运的交通的大动脉。

在提升天津港航道承载通过能力方面，我们天津港推进天津港北航道以及相关水域疏浚提升工程，目前已经完成了海上的疏浚量761.8万方，预计在今年的8月底正式完工。项目建成之后，将大力地提高天津港航道航行船舶等级和通过能力。另外作为服务大型船舶航行，提升港口设施能级重要工程的天津港大港港区10万吨级航道提升工程，也在紧锣密鼓地开展项目前期的准备工作，预计今年下半年正式地实现开工建设。

津云主持人明朗：成代表给我们梳理得很细，确实我们作为记者，每一次到天津港去都发现天津港每天都有新的变化，跑出了新的速度，作为国家重要的战略资源，如今的天津港已经迈向了海陆并进的发展双向道。那么我们了解到现在百余辆满载资源的氢能重卡正在往返于天津港和河北定州之间，现场的情况是怎么样的，云小朵请你为我们连线津云前方记者张爱迎。

云小朵：好的。

津云记者张爱迎：大家好，我是津云新媒体记者张爱迎，目前我所在的位置是天津港远航国际矿石码头，大家看我身后的卡车正在进行矿粉的装运工作，我们可不要小看这些大家伙，他们不是烧柴油的，而是以氢气为燃料，所以他们也被外界称为氢能重卡，今天我们就在这里开启探访氢能重卡之旅吧。

走进看呢，可以发现我们的氢能重卡外观简约大方，蓝绿白相间的配色，彰显着绿色与能源。首先邀请到今天的嘉宾，荣程集团运输处处长刘明，刘处长您好。

荣程集团运输处处长刘明：你好津云的网友大家好。

津云记者张爱迎：刘处长你先给我们的网友们介绍一下怎么氢能重卡是一个什么样的车。

荣程集团运输处处长刘明：氢能重卡是在传统柴油车的基础上，用氢能发电取代了柴油机动力系统，在保证车辆性能的前提下降低了碳排放。荣程集团响应国家号召，从2021年8月份至今，共分5次投入122辆氢能重卡，真正做到了清洁运输零排放。

津云记者张爱迎：所以说节能减排是氢能重卡的一个重要招牌，那么刘处长你有没有一个具象的展示大家介绍一下，我们究竟是如何做到节能减排的呢？

荣程集团运输处处长刘明：好的，我用几个简单的数字介绍一下。咱们的氢能重卡在满载情况下百公里耗行11公斤（氢），而产生的排放物只有H₂O，也就是大家熟悉的水。

津云记者张爱迎：那么氢气究竟是怎样加入到氢能重卡当中的，我们下一站就去加氢站看看把。我们现在来到了位于津南区葛沽镇的荣程加氢站，在这里呀，只需要15分钟便可以完成一辆车的加氢工作，而加满氢气的氢能重卡续航里程也达到了350公里。我们都知道对于长途运输车而言，稳定的续航里程格外重要，而氢气呢恰好具备耐极寒的特性，这让司机师傅们即便行驶在极端天气也没有了后顾之忧。

聊了这么多，大家一定很好奇氢能重卡内部是什么样的，开起来是什么感受，接下来我们一起跟随李志强李师傅去驾驶室看一看把。我们现在就坐在了氢能重卡里面，李师傅正在开车，那您觉得氢能重卡开起来和普通的车有什么区别？

氢能重卡司机李师傅：最大的区别就是没有了柴油发动机的噪音，开起来更安静。第二就是自动换挡开的比较轻松，第三就是氢气保成本降低了。

津云记者张爱迎：咱们这个车平时都会跑什么样的运输路线呢。

氢能重卡司机李师傅：线路就是从天津港到葛沽，主要就是拉（运输）矿粉，还有一条我们新开通的线路，从天津港到河北定州，主要就是拉（运输）焦煤、焦炭，单程有300公里左右。

津云记者张爱迎：刚刚李师傅所提到的往返于天津港与河北定州间的氢能重卡示范应用场景，也于今年年初正式投入使用了，这也极大地提升了天津港聚焦绿色低碳的协同效能。而随着氢能运输的跨省出市，京津冀氢能“朋友圈”也从规划走向现实，乘绿水而行，踏青山则至，京津冀交通一体化的图纸，也在新能源的加持中增添一抹淡雅的翠绿。

津云主持人明朗：好的，感谢记者张爱迎从前方发回的报道。道刚主任，刚刚我们从这个报道当中就了解到，氢能重卡的排放物是非常的节能环保的，就是H₂O 是水，那么我们也特别想了解一下，氢能重卡的投放对于京津冀协同发展会有什么样的意义，同时又是如何助力我们现在正在开展的天津市的“十项行动”的。

天津市交通运输委员会党委委员、副主任刘道刚：应该说经过我们这些年在“绿水青山就是金山银山”理念的这种指导下，我们对于环保治理的这种工作力度，应该说取得了长足的进步和明显的成效。而刚才爱迎在我们前方发回来的报道，氢能重卡投入使用之后，穿梭往来于天津港和河北定州的旭阳焦化，那么这件事情在我们的公路运输史上是具有划时代意义的。氢能重卡它是通过加入氢气作为动力的能源，而在这个过程当中做到了零碳排放。今天的氢能重卡为我们的蓝天保卫战，应该说是一缕新风。

那么这条路投入使用的意义在哪？我们回应了港产城融合（发展行动），再有就是京津冀协同发展的走深走实（行动），还有绿色低碳（发展行动）。天津港作为北方的国际航运核心，这种生产，包括靠岸作业提供的这种原材料，成为了辐射京津冀实体制造业的重要的原材料供给枢纽。

这样一条经典的钟摆式运输，让港口、河北省和天津这三者之间形成了一个叫均匀的三角形支撑的模式，更重要的是整个的运输过程，实现了叫零碳排放。实际上也向主持人，还有津云的各位网友们来透露，我们实际上下一步和北京市交通运输委，和河北省交通运输厅还要做更深层次的我们的合作，让我们过去公路运输成为污染高排放的区域这句话，我们通过深度改革得到有效的治理。应该说这项工作叫利国利民利企利发展这样一种发展模式。

津云主持人明朗：京津冀协同发展是交通先行，实际上听了您和今天成代表的介绍，就明显感觉到我们在这九年当中不仅实现了人畅其行，更实现了物畅其所。所以我们也特别想了解一下，通过九年交通的巨变，对于产业和交通的融合又起到了怎样的作用呢？

天津市交通运输委员会党委委员、副主任刘道刚：发展交通是为了什么？第一个目标刚才说了人畅其行，让人民群众切身地感受到交通一体化给他的生活带来这种深刻的变化。当然还有重要的一条，就是物畅其流，让我们整个的生产资料能够充分涌流在我们的康庄大道上，让我们的实体制造业贸易服务业，通过交通一体化得到最大程度的降本增效。

我曾做过一个比喻，交通运输作为经济社会发展的先行官，某种意义上它就像人体的动脉和静脉，我们动脉静脉健康，人就会充满活力。同样地对一个地区一个城市而言，交通运输的基础设施完备，那么我们的管理运营高质量，那么就会为我们的实体制造业、贸易服务业产业组团提供最强有力的支撑，城市和地区充满了发展的活力。

比如说现在很多市民都非常喜欢去体验武清的佛罗伦萨，那么它就是创造了“高铁一响黄金万两”的交产融合的经典案例。武清站距离佛罗伦萨小镇的直线距离只有100米，非常好地支撑起来，商业文旅的融合。目前呢，我们天津位于东疆的邮轮母港，正在积极做全面复航的前期准备，我们也正在积极地引进全国乃至全世界最优质的邮轮公司来入驻我们的邮轮母港。

天津是我们全国的枢纽城市当中非常罕见的公、铁、水、航、邮诸多交通要素集于一身的枢纽城市。我们现在正在做的是要促成天津机场和天津的各大航司，与我们邮轮公司邮轮母港之间的战略合作，让我们这些游客登上邮轮，叫周游世界，在吃喝娱乐购过程中来享受最璀璨而美丽的人生。因为心向大海，所以一定会迎来春暖花开。我想这是我们交产融合一个最美丽的蓝图。

津云主持人明朗：道路通则一通百通，交通一体化，让京津冀三地区域内形成了人流、物流、信息流的高速循环，也让交通运输的成果和社会经济效益实现了双赢。在这里再次感谢二位嘉宾，云小朵，天津津云演播室的连线内容就是这些。

云小朵：好的，谢谢明朗。听了刚才的分享，切实地感受到天津在京津冀交通一体化领域的飞速发展，接下来我们再去河北走一走。在京秦高速上，远处的燕山巍峨起伏，山下的城镇蒙在晨雾中，一条新修的高速公路穿过城镇，没入燕山深处。小智，那就请你以“京秦高速连三地”主题画一幅画把。

小智：好的，马上展示。

云小朵：真的是非常壮观，接下来请为我们连接河北的演播室。

长城网主持人高航：你好，云小朵，这里是长城新媒体演播室，我是主持人高航。很高兴在全国两会期间在云上连线。首先来介绍一下来到我们演播室的两位嘉宾，分别是全国政协委员、河北师大副校长郭毅，还有中交建冀交高速公路投资发展有限公司党委书记、总经理张新宇。

两位好，刚才我们欣赏了小智的作品，这幅写实风格的画作着实体现了京秦高速工程的壮阔之美。协同发展交通先行，今年是京津冀协同发展，也是京津冀交通一体化实施九周年。九年来三地多节点网格状全覆盖的综合交通网格基本形成，为京津冀协同发展提供了坚实的保障。张总，在今年的2月份有一个大新闻，京秦高速公路全线贯通，这条高速历时7年，一路穿山越岭，凿洞搭桥，成为了京津冀交通“四纵四横一环”主骨架的重要通道，您能不能介绍一下这条高速的情况。

中交建冀交高速公路投资发展有限公司党委书记、总经理张新宇：京秦高速呢，是京津冀三地通力协作的重要成果，它于2016年开建，形成京津冀地区经过唐山、秦皇岛北部地区至东北的快速直达通道，还能将沿线的北京、燕郊、三河、天津、玉田、遵化和秦皇岛串联起来，完善了国家高速公路网的结构。今年2月通车的是京秦高速的最后一部分，遵秦段，这一段全长165公里，总投资314亿元。遵秦高速建设难度很大，为确保顺利建成，在建设高峰期，项目全线12,800余名参建人员，2800台套设备同时施工，日夜奋战。可以说京秦高速凝结着无数河北交通人的智慧和心血。

长城网主持人高航：京津冀协同发展上升为国家战略以来，三地在交通一体化建设方面的进展很快。作为一直关注京津冀协同发展的全国政协委员，郭校长您有没有什么具体的感受？

全国政协委员、河北师大副校长郭毅：我感受最深的一点是轨道上的京津冀，这张综合立体交通网越来越便利，现在省会石家庄到北京只需要1小时，省内实现了市市通高铁，北京地铁跨区域轨道交通线路平谷线已经全面开工。有数据显示，目前河北与京津连通的铁路已经达到了23条。

第二点感受是“断头路”消失了，“对接路”增加了。截止今年2月，河北一共打通拓宽京津“对接路”42条段，共2540公里，连接干线公路达到47条，既连通还疏堵。去年京冀两地开工了张涿高速与北京市国道G109新线高速连通工程，对缓解北京西部交通压力，带动京冀沿线地区经济社会发展具有重要意义。

长城网主持人高航：刚刚听了您的介绍，我们感受到京津冀交通一体化最重要的字在于“通”。张总作为一个交通领域建设的见证者，您一直在围绕着“通”字努力，您认为河北在京津冀交通一体化方面最重要的成果体现在哪？

中交建冀交高速公路投资发展有限公司党委书记、总经理张新宇：2月21日，（河北）省里刚公布了京津冀交通一体化的最新进展，里面提到最具代表性的建设成果，一是雄安新区的对外骨干路网越来越完善，京雄城际铁路通车，雄商、雄忻高铁开工了，雄安“四纵两横”高铁网正在成型。

二是综合立体交通网络不断优化。全省铁路通车里程达到8243公里，全省公路里程达到20.9万公里，高速公路达到8326公里，实现了县县通高速。

三是运输服务一体化大幅提升。交通一卡通与京津等全国357个城市公共交通乘车刷卡互通，京津冀三地的交通网络形成了一张密实的大网。

长城网主持人高航：京津冀交通一体化已经逐步从“蓝图”变成“现实”，谢谢张总，现在我们不妨随场外的记者感受一下京津冀交通网络的魅力。请云小朵为我们连线场外记者。

云小朵：好的。

长城网记者袁立朋：我现在位于雄安新区北侧的荣乌智慧高速公路管理中心，荣乌新线是京津冀交通一体化建设的重要工程，现在站在我旁边的是荣乌高速智慧管理调度中心的侯建华侯主任，我们请他介绍一下我们这条高速的主要情况。

荣乌高速智慧管理调度中心主任 侯建华：我们荣乌高速新线是2019年11月开工，2021年的5月建成通车，是双向八车道建设，它西接京港澳高速，东连京台高速，横贯雄安新区，连接北京与天津是雄安新区“四纵三横”交通网的重要部分。

长城网记者袁立朋：这条高速有“雄北智道”之称，它是一条智慧高速公路，我们现在请您介绍一下智慧的“智”体现在哪些地方。

荣乌高速智慧管理调度中心主任 侯建华：荣乌新线在立项之初就是按照智慧高速样板工程来打造的，它是一条实现了车路云网一体化的新型高速公路。它的最主要特点有三个，一是实现了准全天候通行，二是实现了路警的高效联动，三是能够对重点车辆进行实时的追踪监管。就拿准全天候通行来说，全路遍布气象感知智能设备，能对路上的气象条件实现百米分钟级的精准天气预测，在恶劣天气条件下能少封路或者不封路，满足群众的出行需求。

另外这条高速在全国率先实现了全要素、全路段、数字孪生管理风险，路上的所有路况车况都能用数字孪生系统实时地显示出来，并通过云计算进行分析管理，同时通过物联网和云计算技术对上路的车辆实现主动管控，提升管理效能。

长城网记者袁立朋：好的，谢谢侯主任。听了您的介绍，我也确实感受到了荣乌高速新线众多数字化和智能化的亮点，期待着随着京津冀交通一体化进一步发展，荣乌高速新线能够更好地发挥智能化和示范引领的重要作用。

长城网主持人高航：好的，感谢前方记者发回的现场报道，真的是要为京津冀交通一体化的成果点个赞。咱们河北是沿海大省，近年来在推动京津冀港口协同发展方面采取了多项措施，郭校长对于这方面您怎么看？

全国政协委员、河北师大副校长郭毅：去年10月河北港口集团成立，12月渤海远洋（河北）运输有限公司成立，它们的成立成为河北整合港口资源，大力发展海洋运输力量的新开端。几年来，河北积极推进津冀港口协同发展，从货物吞吐量上来看，河北港目前占70%，天津港占30%。但从集装箱吞吐量上来看，河北港占19%，天津港占81%，这充分说明天津港作为北方国际航运中心集装箱枢纽港的地位不断的强化，而河北作为能源港矿石港的地位不断的提升，一个联通全国联接全球联动陆海的环渤海现代化港口群，正在展现出美好的发展图景。

长城网主持人高航：强强联合，资源互通，就一定能实现京津冀港口和陆海联运发展的一个跨越。好的，感谢两位嘉宾的分享，京津冀协同发展九年以来，交通一体化作为率先突破重点领域，着力推进交通基础设施建设和互联互通，一条条线路一项项工程建设完工，三地发展空间上的“一体化”已经变成时间上的“同城化”。好的云小朵，长城新媒体演播室的连线内容就是这些。

云小朵：好的，谢谢高航。我们也感受到九年来河北在交通一体化中取得的可喜成绩，下面我们再去到北京，看看那里又有着怎样的改变。北京的轨道路网密布发达，数十坐火车站分布在城中，助力人们便捷出行。小智，你觉得现代化的火车站是什么样的，给大家画一幅画展示一下把。

小智：好勒，安排，请看。

云小朵：真是科技感满满呀，我知道北京的第一座火车站丰台站也完成改扩建工程，小智，你再给大家看看如今的丰台站是什么样子的把。

小智：好的。

云小朵：这样对比看，丰台站与小智描绘的现代化火车站还是很相似的。接下来请为我们连接北京的演播室。

千龙网主持人汪鑫：你好，云小朵，这里是北京千龙网演播室，我是主持人汪鑫，很高兴在两会时间京津冀三地媒体云上连线，现在在我身边的这位嘉宾是全国政协委员钟章队，钟委员您好，来跟我们的网友打声招呼。

全国政协委员钟章队：各位网友大家好。

千龙网主持人汪鑫：百闻不如一见，让我们一起去实地看一看把，下面请云小朵为我们连线千龙网前方记者刘剑。

云小朵：好的。

千龙网记者刘剑：我是千龙网记者刘剑，我现在所在的位置是北京丰台站，北京丰台站的开通运营将进一步服务京津冀协同发展。京广客专引入丰台站，京广客专以及京港台开行的列车都可以大幅增加，有效分散西站客流，增加首都开往全国的列车对数。而西站通过京雄城际则开行更多去往雄安、石家庄等地的城际列车，方便跨城工作人员的日常通勤。

同时通过京雄城际的大兴机场站，为机场的旅客集散提供了一种便捷快速的交通方式，进一步优化了路网结构和客运站布局，对优化首都交通运输结构，完善首都综合交通体系，为雄安新区建设提供保障，助力京津冀协同发展具有重要意义。

北京丰台站站房设计以丰台地区古为金朝拜郊台为灵感，取“筑台建城”之意，四周建筑略低，中间建筑高耸，亦有“盛世丰台 步步升高”之意。顶层高速铁路，地面普速铁路，地下地铁，站房建筑面积40万平方米，设有32条到达出发线，32个客运站台面，每小时最高可容纳14,000人同时候车。这里是亚洲最大的铁路枢纽客栈，也是中国国内首个普速、高速双层车场站型布置的大型现代化铁路车站。

始建于1895年的丰台站，是北京城第一座火车站，也是中国铁路百年发展史的重要见证者和参与者。2010年停止客运业务，2018年启动改扩建工程，2022年6月20日70时26分，随着G601次列车从站内驶出，北京丰台站正式投入运营。丰台站这座百年老站也从“北京最早”成长为“亚洲最大”。

百年已是风雨兼程，百年恰似风华正茂，跨越一个多世纪的沧桑巨变，以崭新姿态再次开门迎客的丰台站，必将书写新的历史。这一次北京丰台站不仅将创造和见证新的中国铁路发展的历史，也将在推动首都经济发展和京津冀交通一体化中留下浓墨重彩的一笔。我这边情况就是这样，主持人。

千龙网主持人汪鑫：交通是京津冀协同发展过程中率先突破的三个重点领域之一，推动京津冀交通一体化，从“蓝图”到“现实”顺利完成了规划要求的各项任务，协同发展水平走在了全国前列。本期访谈让我们一起聊一聊京津冀交通一体化的那些事儿。轨道上的京津冀正在加速形成，能否为我们介绍一下目前的情况是如何？

全国政协委员钟章队：轨道交通上的京津冀现在基本已经形成了骨架的网络体系，主要是指的四层架构。第一层架构是有国家网络，比如说高速铁路、普速铁路，第二层是京津冀城市群，各主要城市之间形成的城际铁路网。其实我们在几年中围绕着天津的城际铁路也在快速发展，像最早建设的津保（铁路），那么现在天津到大兴国际机场，这条城际铁路也在抓紧时间建设。

第三层网络就是市域铁路网络，这个是我们今后努力的重要的方向。第四层就是本地轨道交通网络，现在北京已经超过了850公里，再加上两大机场，所以北京交通枢纽架构就起来了。

千龙网主持人汪鑫：钟委员您认为怎样才能提高京津冀轨道交通的智能化水平，促进轨道交通数字化的转型？

全国政协委员钟章队：我们简称为三大智能，第一个就是智能装备，我们都在积极打造智能铁路，在智能装备（方面）我们推出自动驾驶，旅客能够享受到更多的智能服务。第二个方面就是智能建造，我们在建设的过程当中，不管是桥梁也好，隧道也好，其实已经预埋进去很多传感器，就这个传感器，它就可以针对高铁全生命周期进行一些探测。第三个智能就是智能运维，可能采取很多自动化的监控手段，各种各样的传感器，能够感知温度、感知湿度，感知设备的各种各样的状态。。

千龙网主持人汪鑫：最后我们想请教一下，您对于建立快速交通体系有什么建议吗？

全国政协委员钟章队：陆上交通来说，我们国家现在已经走在世界前列了，可能老百姓感觉进到城市以后怎么办，现在北京到天津，中间只有半个小时就到了，就是在城市里面怎么快起来，那么我想可能未来经过几年的发展，一个城市里面有快速路，有中速路，有慢速，还有步行，那么到了城市内部以后，它就应该转乘市域铁路、地铁，很快在城市的中心和卫星城市之间，就能够形成半个小时直达。

那么我的建议是希望北京，尤其是节假日的时候，早晚高峰的时候，应该是依托轨道交通为主的快速系统，尤其是市域铁路，我们能够快速地从市中心到卫星城到大型的住宅区，形成快速通道，那么这张网络无论是早晚高峰，还是重要的节假日都不会拥堵。

千龙网主持人汪鑫：京津冀协同发展重大国家战略实施以来，北京和天津河北携手并进，始终坚持“交通先行”的发展思想，以轨道为主干的多节点网格状、全覆盖的交通基础设施网络不断形成，区域运输组织和服务质量有效提升，不断深化协同，为京津冀协同发展提供了有力支撑。云小朵，北京千龙网演播室的连线内容就是这些。

云小朵：谢谢汪鑫。节目的最后，小智，请你通过AI编曲AI演唱的方式，以京津冀交通一体化为主题，为我们带来一首歌曲吧。朋友们，让我们在美妙的歌声中结束今天的节目把。下期，我们将聊聊生态环保的话题，下期再见啦。

歌曲：听，轨道上京津冀，人畅行，高铁鸣，只争朝夕。看，交产融一条龙，物畅流，产兴盛，无问西东。