



京津通勤“双城记”

北京愈发高昂的生活成本,令“在京工作、京外居住”的生活方式变得越来越普遍。其中最为典型的便是在由城际列车连接的京津之间,逐渐形成了一批“候鸟”族。家住天津、工作在北京的他们,对于每日往返于两个城市之间的通勤方式“痛并快乐着”。专家表示,在京津冀一体化的推动下,这一族群在短期内还有不断扩大的趋势,但这种方式对交通等多种资源都形成了较大的浪费。为避免越来越庞大的“候鸟”族出现,北京、天津应完善两地规划,使跨城通勤的情况尽可能减少。

早起一小时,坐着列车去上班

张先生住在天津西南角,每天凌晨6点多,孩子还在熟睡,张先生却已经在前往地铁站的路上。北京商报记者与张先生一同乘坐天津地铁二号线,从西南角站出发,经过4站后抵达天津火车站,这一段路仅用时10多分钟。

在天津站,张先生动作娴熟地在自助柜台上换取提前预订好的京津城际车票,“我是C2008的常客,除非遇到特殊情况,每天都要赶这趟列车”。

等待城际列车的空隙,张先生不时看着不断滚动的列车时刻表。他告诉北京商报记者,随着一体化进程的加快,京津两地的城际车次也多了起来,现在天津平均每7分钟就有一趟车开往北京,每天自早6点54分起至8点25分的通勤时间段内,这一线路的城际列车大约在十趟左右,车次频率几乎可以比肩天津地铁。

“考虑到车次较频繁,其实赶不上当班的城际列车,还可以改签之后的班次,但由于每趟车次的座位数量只有不到900个,除非提前在网上预订票,否则现场很难买到合适时间段列车的座位,有时连站票也买不到。再加上改签又需要排队,很麻烦,所以每天早晨乘城际列车到北京上班的同事们大多数还是会早早出门,尽可能提前赶到火车站。”张先生揉着惺忪的睡眠说道。

早上8点06分,张先生乘坐的京津城际列车准时到达北京南站,张先生随着拥挤的人流进入地铁站,顺利换乘北京地铁四号线。

挤进地铁车厢后,张先生明显松了一口气,这一刻意味着他每日往返于两个城市间的上班路途已经完成了一大半。半个多小时后,四号线地铁经过14站,到达了张先生位于海淀黄庄地铁站的工作单位,从天津出门到抵达单位,全程用时1小时40分钟。张先生说,算上停靠站台不同以及等候地铁等因素,每天花在上班路上的时间最多会上下浮动十几分钟,基本上能保证准时上班。

相对来说,回家的过程要简单一些。这一天,因为晚上还要加班,张先生没有预订回津的车票,但他轻松地告诉北京商报记者,除了周末,晚上从北京回天津的城际列车通常上座率都并不高,即使到了车站再买票也来得及。

跨城通勤,不只是为了省钱

两年前,张先生还是在天津租房生活。但京津城际列车的开通为他提供了一种全新的选择。“我在仔细对比之后,选择了‘候鸟’的生活。”张先生表示。

根据多家房地产中介公司提供的数据,在张先生工作的中关村、海淀黄庄一带,一间20平方米的房屋月租金至少在2500元以上;而在另一个京津通勤族聚集地金融街附近,一间30平方米的房屋月租金在4000—6000元之间。当然,最主要的因素是,快速和准时的京津城际列车开通,交通条件的改善令两地通勤有了客观的实现可能。

如果以交通费支出和租房支出进行对比,通勤的费用确实比较划算。仍以张先生为例,京津城际单程车票54.5元,北京和天津的地铁单程票价均为2元,每天往返合计为113元。按每月22个工作日来计算,每个月的通勤开销为2486元,比房租便宜了不少。

但比省钱更重要的是,选择住在北京还是天津,往往并不是一个人的事。“我虽然在北京工作,但妻子孩子都在天津。妻子常年在天津生活,工作不好变动;孩子还小,在家还可以让父母帮忙;另外,亲戚朋友也都居住在天津。搬到北京生活并不方便。”张先生说。

天津社科院城市经济研究所所长蔡玉胜告诉北京商报记者,天津本地像张先生一样每日往返京津的“候鸟”族有将近万人。这个群体的共同特点是,居住地点大多在离天津站不远的区域内,工作地点则在靠近北京南站的区域或地铁四号线沿线地区,比如金融街、中关村等地;他们收入较高且相对固定,上班时间相对不是特别早,或者上午工作时间不严格固定。

中国社科院经济研究所研究员李成勋也表示,“候鸟”一族的出现与城际交通的完善是分不开的,仅半小时的城际车程、相对频繁的班次等都让京津通勤有了可能性。他同时表示,身为“候鸟”族,不少人是因为有着强烈的“归巢”心理。但另一方面,让“候鸟”不愿留居北京的一大因素是“筑巢”的成本太高。“虽然这样的交通方式增加了个人的通勤时间,也加大了通勤的疲惫感,但综合考量,每日跨城市通勤在一定程度上缓解了北京市内的交通、住房压力,对城际交通需求的加大也促使区域交通网络加速完善,逐渐实现整体化。”李成勋表示。

减少“候鸟”,两地都需多努力

随着北京地铁调价在即,京津通勤族的交通成本也将增加。蔡玉胜表示,除了居住地离天津站不远、工作地点又靠近北京南站的少数人群外,北京地铁涨价后,无论从时间成本还是交通成本来看,两地跨城通勤的性价比都会明显降低。

但随着京津冀交通“一卡通”将于明年正式启动,2017年实施交通刷卡互联互通。这意味着,三年后在北京、天津、河北三地乘坐公交、地铁,只需刷一张交通卡就可以实现,这为“候鸟”一族提供了更大的便利和实惠。此外,京津通勤一族也在某种程度上助力天津楼市,例如武清等地的楼盘便将目标市场瞄准了北京,有的楼盘甚至准备开通班车,接送在京工作的住户。

而在更多的业内人士看来,依赖于城际列车每日往返于京津两地通勤方式,并非长久之计。中国社科院城市发展与环境研究所副研究员单菁菁坦言,每日跨城通勤是对两地交通和环境资源的巨大浪费。

“城际铁路的主要运输人流不应该是通勤人群,而是针对更远距离出行的商务人群或中小型快速运输物流业务,每日城际铁路的承载能力有限,像挤地铁一样坐城际列车显然并不是这种交通工具设计的初衷。”单菁菁表示。

单菁菁同时表示,今后如果真正实现京津跨城通勤,更多地需要依靠城铁这种公共交通资源,而跨城市间距离较近的区域通勤也可借助长线路公交车等。“城铁这种日常快速轨道交通的定站和各种设置与城际列车不同,能够更有效地和城内地铁、城铁线路相衔接,车辆频次、运营时间也相对有保障。”

蔡玉胜也直言,在城市规划中,居民通勤交通应把快捷、低消耗当做首要目标。对于天津、北京这两个大城市来说,这种“双城记”实际上是一种病态的通勤方式,也不利于减少能耗和排放。

“双城通勤并不是一个长久之计,北京、天津是大城市,理应对城市进行优化:北京需要降低居住成本,在环形扩散的同时,要完善中小城镇的建设,让城内的交通更加完善;天津要加强自身建设,提供更多的工作岗位,加强竞争力。让本应留在天津的人留下。”蔡玉胜告诉北京商报记者。

北京商报记者 肖玮 实习记者 肖鹏