

## 新春走基层

直击四川春运保障一线：  
放心回家，有人沿途为你守护

春运大幕拉开，川内交通线涌动着返乡暖流。

2月9日至10日，华西都市报、封面新闻记者在四川春运交通一线，记录下三组温暖画面：成灌高速安德服务区里办起川味集市和川西摄影展，让旅客在出行路上感受到浓浓年味；国道317线薛城养护站内，13名养护员将在春节期间坚守岗位，守护来往车辆平安通过；自贡市富顺县客运中心，一辆辆“小黄车”无缝接驳，送返乡务工人员回家。

这个春节假期，“年味”不只在团聚的餐桌旁，更流淌在每一段被守护的归途中。

## 开市集、办影展

## 把年味搬进高速公路服务区

2月9日一早，成灌高速安德服务区摆起年货大集：腊肉香肠、糖油果子、酥肉豆花……都是地道川味。

安德服务区位于成都市郫都区，是成灌高速公路上唯一一个服务区，也是川西自驾线路上重要的补给站。作为四川第四座五星级服务区，这里原本就是集加油、充电、餐饮、文创于一体的商业综合体。为了迎接春节假期涌人的车流，服务区除了在保通保畅方面做足了准备外，还增加了不少充满年味的暖心服务。

“服务区平时日均车流量在五六千辆，春节期间将增至两万辆左右。”安德服务区主任李星说，春节期间，服务区将成倍增加保安、保洁人员，保障车辆、人员有序进出。

记者看到，服务区内特别开辟了一块区域，展出300多幅川西风景照，雪山云海、藏寨炊烟，宛如一幅幅流动的画卷。“川西摄影展从元旦就开始了，希望来往的游客能在这里提前感受到川西之美。”李星



1月31日，阿坝州理县公路养护中心薛城养护站在除雪保通。四川省交通运输厅供图



2月14日起，成灌高速安德服务区将有专人写福字赠送旅客。曹菲 摄



在自贡市富顺县客运中心，返乡旅客下车后即可坐上金通工程“小黄车”。四川省交通运输厅供图

说，服务区内还设置了“我的川西故事”互动墙，供旅客写下旅途心愿。

在成灌高速安德服务区，像这样的活动，春节期间还有很多：从2月14日起，服务区内会有专人写福字赠送旅客，特定期段还会有川剧变脸表演。在货车司机“暖心之家”，除了

提供基本的停车、休息、淋浴、洗衣等服务外，还会在除夕夜为货车司机免费提供饺子和雪花酥，让司乘人员在旅途中也能感受到“家”的温暖。

**每日两巡、及时除雪  
守护路上过往车辆安全通行**

离开成灌高速安德服务

新恢复通车。

“春节前是最忙的时候。”周锟说，“这几天我们把负责的路段仔细检查了一遍，该修的修、该清的清，机械组也把车辆设备都保养好了，就怕春节期间出状况。”

周锟是汶川人，养护站离他家仅20公里。由于要坚守岗位，今年除夕夜，老婆会带着2岁的孩子到站里团年。公路养护13年，这是他在岗位上度过的第7个春节：“说不想家是假的，但是看到过往车辆平安通过，就值了。”

**大巴车接“小黄车”  
无缝衔接返乡“最后一公里”**

走过高速公路、国省干线，2月10日下午1点过，记者来到自贡市富顺县客运中心，这里是外出务工人员返乡最后一段路程的起点。

富顺是劳务输出大县，全县近40万人在外务工，主要输出方向为广东、浙江、江苏、重庆、成都等地。从2021年起，当地通过“春风行动+金通工程”，实现务工人员从厂门口到家门口的“一站直达”。

“春节前我们就去广东中山的工厂统计老乡需求，接受车票预订。”富顺县吉祥道路运输有限责任公司副经理何燕介绍，春运第一天(2月2日)，中山到富顺的9辆务工人员返乡大巴正式开跑，每天开行三到四趟。

“路上要开24小时左右，加上中途休息时间，头天早上发车，第二天中午就能到客运中心。”何燕说。务工人员到达客运中心后，下车即可上车，无缝换乘“小黄车”。这样的衔接，让返乡路少了等待，多了温暖。

春运以来，仅吉祥公司就已护送近千名务工人员平安回家。

华西都市报-封面新闻记者 曹菲

## 22米高空铁路灯桥“掌灯人”



赵浚臣正在调试灯光。图据新华社客户端

清晨8时，在中国铁路成都局集团有限公司成都北编组站，22米高的灯桥上，几个明黄色的身影在寒风中时而稳步移动、时而躬身检修。2026年春运期间，这群高空“掌灯人”日夜守护着铁路货运“灯光带”，为南来北往的列车照亮前行的轨道。

“00后”铁路青年赵浚臣是成都供电段的一名接触网工，也是这支高空作业队伍中的一员。他所维护的成都北编组站，占地4000余亩，衔接宝成、成渝、成昆、达成等多条铁路干线，是中欧班列、西部陆海新通道班列的核心枢纽，日均解编车辆超过2万辆，是西南地区铁路货运的“心脏”。

春运期间，成都北编组站

启动照明系统全面升级，将原有的卤素灯更换为节能型LED灯具。赵浚臣和同事们需要对站内35座灯塔、6座灯桥上的

所有灯具、电缆进行检修与更换，确保每一条股道在黑夜中都清晰可辨。

登上22米高的灯桥，需攀

爬坡度近75度的钢制爬梯，在寒冬时节徒手攀爬更是难度大增。赵浚臣系好安全带，背上十余斤重的工具包，一步步向上爬。钢梯被冻得冰凉，即使戴着手套也能感受得到。爬至22米时，高处风大，脚下列车疾驰而过，桥身微颤。“最考验人的不是高度，而是风速。”他说。

在宽度仅约0.8米的平台上，他熟练地拆下旧灯，用吊绳传递灯具，再精准安装新灯。“一盏灯从拆到装，至少要20分钟，一座桥上有二三十盏，每天重复。”赵浚臣介绍。

LED灯比卤素灯节能超过50%、寿命更长，但光线更具方向性，调试角度成为关键。“既要照亮钢轨，又不能产生眩光影响司机视线。”赵浚臣和同事

们依靠手感与长期积累的经验，一盏一盏手动调整灯具角度。由于白天无法观察光照效果，他们常常需要在夜间登高，根据实际照射范围进行微调。

夜幕降临，灯光次第亮起，柔和而明亮地铺满股道。一列列货运列车缓缓驶入光区，车身“中国铁路”字样清晰可见。

赵浚臣站在灯桥上，目送列车驶向远方：“这些班列要去很远的地方，能用自己的工作，让它们前行的路更亮、更安全，这就是我们守在这儿的意义。”

春运期间，万千货物通过这里集散流转，而像赵浚臣这样的“掌灯人”，在离地20余米的高处，默默点亮着物流畅通的“第一盏灯”。据新华社