

用旋律守护旅途平安 春运列车上弹唱普法

对话「网红乘警」冯思雄：



冯思雄在车厢里弹唱普法。成都铁路公安处供图

间久了，他还总结出规律——不同线路的列车，警情类型各有侧重。一些线路乘客吸烟触发烟雾报警的警情较为集中；途经旅游景点较多、外地和外籍游客较多的线路，行李遗失、旅客纠纷则更常见。“这就说明，在列车上普法是很有必要的。”冯思雄说，高铁已成为越来越多人的首选出行方式，一旦有人不遵守规则，就可能埋下治安隐患，影响一车人的旅程。

“音乐+普法” 让歌词入耳入心

意识到普法的重要性，冯思雄开始琢磨怎么让旅客听得进去。

“我本来就喜欢弹吉他、唱歌。现在网上火的歌要么带‘梗’，要么旋律洗脑，我就想，能不能用这种方式普法？”于是，他有了“音乐+普法”的创意。歌曲怎么选？为了提高普法的接受度，他首先选择的是公众耳熟能详的歌曲，第一首改编的便是《成都》。歌词怎么填？冯思雄告诉记者，他基本都是在值乘的过程中写歌词：“我们工作中要写乘务日志，就是记录值乘期间处理了哪些警情，我就会一边记录一边想词，回家后再把歌词揉进旋律里，边弹边唱，让歌词更押韵、顺口。”

2024年10月，经过一个多月的打磨，冯思雄带着他的第一首普法歌曲，登上川青铁路列车。“当时特别紧张，手脚都在发抖，弹吉他还弹错了和弦。”他笑着回忆，“脑子里只想赶紧唱完，根本没空想效果。”冯思雄说。

得到正向反馈 很享受车厢弹唱时刻

随着表演的次数越来越多，冯思雄的心态也发生了变化，他笑称自己从“i

人”变成了“社牛”，甚至有点享受在车厢里弹唱的感觉。

这份自信，来自旅客一次又一次的正向反馈。有一次，他值乘时正赶上学生放假回家，车厢里几乎全是大学生。当他走进车厢说要“弹唱普法”时，大家纷纷放下手机、摘下耳机，认真听了起来。弹唱结束后，他照例结合歌词内容与旅客互动问答。有个大学生全程举手，每一次提问都抢着回答。“那一刻我知道，他们真的听进去了。”冯思雄说，这是他弹唱普法以来最有成就感的时刻。

如今，他已经改编、创作了近10首普法歌曲，每个月都会在列车上开展一次“弹唱普法”。内容涵盖禁烟、反诈、财物保管，甚至连“动车上不能带氧气瓶”这样的细节，都被他写进了歌词。原本生硬的法律条文，随着魔性又上口的旋律，自然流入旅客的耳朵，也刻进他们心里。

更想守护一路平安 走红后既惊喜也有压力

对于这次春运的意外走红，冯思雄既惊喜也有压力。“现在得到旅客的喜爱嘛，很多旅客都会认出我，这对我接下来的创作和表演，提出了更高的要求。”

工作之余，他把大量时间花在创作和练习上：“弹唱必须足够熟练，如果卡壳或者按错和弦，我自己都会没信心，旅客更不会认真听。”

为什么这么在意旅客听不听？因为冯思雄心里有一个期待：“我希望每一趟列车上，旅客都能互相礼让、互相帮助，每个人都被尊重、被保护，也能自觉遵守规则。所有人平安上车，也都能顺利下车。”这是他作为一名乘警，最想守护的风景。

华西都市报·封面新闻记者 曹菲

近日，有网友在成都地铁13号线上拍到驾驶室是开放式的，旅客能看到一名司机坐在车头驾驶室。

3月10日，中车成都公司回应，这是无人驾驶地铁，已在成都地铁9号线、13号线、27号线、30号线运行。网友拍到的司机，“一般情况下无需进行驾驶操作。”

地铁驾驶室 是开放式的？

中车成都公司：系无人驾驶地铁，已在成都4条线上运行

什么是无人驾驶地铁？

中车成都公司城轨事业部项目管理主管彭浩然介绍，以该公司提供的成都地铁27号线无人驾驶地铁为例，车辆采用全自动运行系统，可实现自动唤醒与休眠、自动出入库、自动运行和开关门等功能，同时采用智能照明系统，可自动调节亮度。车辆最高运行速度每小时80公里，列车最大载客量2062人。

既然是无人驾驶为什么还有司机？彭浩然解释，与有人驾驶地铁不同，在无人驾驶车辆上，司机主要关注车辆状态，进行安全卡控，遇到紧急情况才需要切换人工驾驶。



网友拍摄的成都地铁13号线“开放式”驾驶室。网络视频截图

无人驾驶如何保证安全？

“无人驾驶线路的行车安全，是由车辆、信号等各个专业自我防护和联合防护共同保障的。”彭浩然说。

首先是主动预防，从设计安全层面，无人驾驶线路任何单一设备发生故障，系统必须自动导向最安全的状态（如限速或停车）。不仅如此，信号系统还会为每列车分配移动授权，精准控制每列车的速度，后车无法进入前车授权范围，避免追尾。同时，车辆也配备了大量的传感器、雷达、摄像头，扮演“眼睛”和“耳朵”的角色，一旦发现异常会立即触发报警并实施应急保障措施。

其次是实时监控与干预。车辆自身拥有毫秒级的自主反应，如遇到障碍物，可不经控制中心直接执行最高优先级的紧急制动；在车辆自主制动的同时，信号系统会立即锁定事发区域，调整前后列车的进路和速度，形成“安全气泡”，防止次生事故。

“无人驾驶不仅是趋势，而且已经成为中国城市轨道交通发展的明确方向和主流选择。”彭浩然说。目前，全国无人驾驶地铁总里程数已超过1000公里，覆盖超过20个城市，且无人驾驶技术已实现100%国产化。

彭浩然介绍，之所以能成为趋势，是因为无人驾驶地铁具有几个方面优势：一是运营灵活性，无人驾驶线路在运营调整方面高度灵活，可直接通过软件快速调整时刻表，有人驾驶线路还需考虑司机班制等因素，改动复杂。二是应急响应方面，有人驾驶主要依靠司机现场判断，信息传递链条更长，无人驾驶线路通过控制中心的全局视角，可实现远程精准指挥，多系统一键联动。三是智慧生态融合方面，作为智慧城轨的载体，无人驾驶地铁可与城市大脑、其他公共交通数据深度融合，实现“智慧出行”。

华西都市报·封面新闻记者 曹菲

车厢就是小社会 普法必不可少

2023年，24岁的冯思雄加入了成都铁路公安处乘警支队。入警前，他以为乘警的工作很简单——无外乎在车厢里来回巡逻，帮旅客看看座号、搭把手放行李。真正上车值乘后，他才发现：“车厢就是一个小社会，什么事都可能发生。”

几乎每一趟值乘，他都会遇到警情：有人吸烟触发警报，有人财物被盗，有人因鸡毛蒜皮的小事引发纠纷。时

内江小伙用纸板向豪猪“借刺”走红网络 把刺做成鱼漂，一根能卖268元

近日，一男子用纸板向豪猪“借刺”的视频在网上迅速走红，有网友调侃：“这是找豪猪草船借箭来了？”3月9日，记者联系到这位来自内江的养殖户余千平。他说，豪猪刺的药用批发价约为400元一斤，若加工成鱼漂，一根就能卖到268元。

时间回溯到2009年，因父母年迈，在外务工的余千平回到家乡内江市市中区凌家镇。起初，他计划养猪，一次上网时，看到豪猪养殖的新闻，点燃了他的创业热情。经过资料查询和实地考察后，余千平顺利办理了养殖许可证，正式开启了豪猪养殖之路。在养殖顶峰时期，圈内豪猪最大存栏量曾达到7000只。

2020年，国家林业和草原局发布《关于规范禁食野生动物分类管理范围的通知》，明确将豪猪纳入禁食野生动物范畴。在此背景下，余千平调整了养殖方向。如今，他精简了养殖规模，仅圈养600多只，每个圈舍均按一公一母的搭配饲养。饲养的豪猪主要用于观赏和药用。以豪猪刺为例，不仅可作为中药材，还能加工成发簪、梳子、耳环等精美工艺



纸板“借刺”。网络视频截图

品。据余千平介绍，豪猪每半年可拔一次刺，一只豪猪每年能产出约4两刺。拔下来的豪猪刺，经过严格筛选，其中少数笔直、圆润的优质刺，会被委托加工成鱼漂，一根这样的鱼漂就能卖出268元，剩余的大部分豪猪刺，则会卖给药材批发商，批发价约为每斤400元。

2018年，余千平开始在短视频平台上分享养豪猪的日常。刚开始，饲养员拔刺的方式很直接，只需把豪猪赶到笼子里，然后用手一根根拔掉从笼子缝隙伸出来的刺。后来，有网友在评论区脑洞大开，想看看豪猪遇到袭击时是否会主动射刺。为了满足网友的好奇心，余千平开始尝试用各种新奇方式“拔刺”。比如在木棍上套一根线，线的另一端绑上柚子，将柚子靠近豪猪背部，很快就有几根刺射进柚子里。除了柚子，他还先后尝试过用南瓜、冬瓜、猪肉，以及泡沫板、纸板等物品，都成功“借”到了豪猪刺。这些特殊的方式吸引了大量网友关注，有网友留言调侃：“古有草船借箭，今有豪猪借刺。”

余千平透露，视频从3月6日开始走红，播放量上千万，随之而来的是来自全国各地的订单增多。粉丝得知豪猪刺的用途后，纷纷求购。“最近每天都在发货，仅按支豪猪刺10元的价格售卖，一天就能卖出1000元到2000元。”余千平说。

华西都市报·封面新闻记者 黄晓庆