

# 防疫下的春运:如何消除这些隐患?

年关将近,虽然各地倡导就地过年,春运客运量总体下降,但人员集中流动与疫情防控任务交织叠加,组织保障工作仍然难度较大。火车、飞机、大巴车等长途公共交通工具空间密闭、人员复杂,多地“寻找同乘人员”的消息反映出长途公共交通工具属于新冠肺炎疫情防控重地。虽然交通部门已经出台多项防控措施,但仍有一些旅途隐患需要警惕。

## 春运期间,如何安全乘坐长途公共交通工具?

为防扩散 数十趟火车公交飞机紧急寻人

1月5日,一名乘客从黑龙江省绥化市望奎县乘K350次列车返回吉林省长春市,其妻子与其邻座。1月11日,两人被确定为无症状感染者。

与上述两名无症状感染者同车厢的另外1人,从黑龙江省伊春市南岔县上车,1月13日被确定为无症状感染者。后经流调等方式溯源发现,这个无症状感染者在吉林引发了超过百人的“超级传播链”。

相关人士根据传染性和基因测序等判断,这个无症状感染者在车厢内感染的可能性非常大。由于密闭空间病毒传染的概率很大,很多人因为同车厢或者同航班出现确诊病例或者无症状感染者被采取管控措施。

黑龙江省卫健委二级巡视员刘彦诚介绍,哈尔滨市群力新城小区1月20日新增新冠肺炎确诊病例汤某,曾于1月13日乘坐Z17次列车由北京抵达哈



乘客在哈尔滨火车站候车厅候车



乘客在哈尔滨开往加格达奇的K7103次列车上

尔滨,随后有关部门对汤某同车厢75名乘客采取相关管控措施。

此外,部分从国外入境人员在隔离期满后核酸检测为阴性后,乘坐公共交通工具出行,但抵达目的地后核酸检测呈阳性,导致有关部门紧急寻找同乘者。

记者梳理发现,1月份以来,全国至少有数十趟火车、公交、飞机涉及紧急寻人。按照相关要求,一旦发现新冠肺炎确诊病例、无症状感染者、密切接触者等曾出现在公共交通工具上,有关部门会及时做出处所消毒、管控有关人员等举措。为防控疫情,一些地区还暂停运行部分列车,给春运工作和乘客出行带来不便。

## 返乡路上防范多重旅途隐患

记者了解到,虽然今年春运客运量总体下降,但人员集中流动与疫情防控任务交织叠加,春运组织保障工作难度加大。多地铁路、机场、公路等相关部门已经把疫情防控放在了春运工作的首要位置。其中,铁路部门严格控制列车超员率,加强客流疏导;公路客运站严格落实乘客测温、查验健康码等防控措施,并做好运输工具的消毒和通风工作;不少机场在显要位置张贴和摆放宣传提示语,加大摆渡车发车频次,减少等候时间。

国家有关部门近日印发《2021年综合运输春运

疫情防控总体工作方案》,要求各地交通运输主管部门、铁路车站、机场要建立全面对接机制,统筹做好综合运输服务衔接工作,及时疏散旅客,避免造成人员聚集。

但采访中记者了解到,火车、飞机、大巴车等长途公共交通工具的乘坐时间长、空间相对密闭、人员流动大,乘客随意走动、口罩佩戴不规范等问题依然为春运期间疫情防控带来诸多隐患。

——乘客口罩佩戴不规范。“绝大多数旅客都能听从佩戴口罩等的劝导,但乘务员巡查、打扫卫生时,总会发现有的乘客口罩佩戴不规范,甚至摘下不戴。”一位列车长告诉记

者,没有办法“时刻关注乘客口罩佩戴情况”,只能及时提醒乘客。由于座位间隙小,乘客摘下口罩吃饭也会加大传播风险。

——乘客随意走动,不能保持安全距离。一位列车乘务人员介绍,由于他所值乘的列车运行时间超过6个小时,部分乘客会在车厢内走动,甚至跨车厢“活动身体”,人员流动频繁。此外,在排队进站、检票上车等环节,个别乘客不能保持“一米线”距离,甚至出现“人挨人”的现象。

——站台吸烟增加疫情传播风险。由于旅途时间较长,部分乘客会在上车前的站台上,或者列车停站时走出车厢吸烟。由于停车时间短,不少下车吸烟人都聚集在列车门口,增加了疫情传播风险。

——无症状感染者较难防控。梳理发现,近期各地散发疫情中,均有无症状感染者引发的疫情扩散案例。部分交通从业者认为,现在乘坐交通工具前使用的测温、查验健康码等措施,在筛查无症状感染者方面仍显“力不从心”,很难通过测温等方式筛查出来无症状感染者。

## 做好自己的“安全卫士”

春运期间,除严格遵守相关政策要求外,需要每个人都肩负起职责,做好自己的“安全卫士”。

近日,有关部门已经下发《关于有序做好春运期间群众出行核酸检测工作的通知》。中国疾病预防控制中心流行病学首席专

家吴尊友表示,目前,核酸检测仍然是能够尽早发现新冠病毒感染者的有效手段。有关交通从业者、专家表示,有关部门可继续加强前端防控措施,尽量减小无症状感染者、确诊病例等乘坐公共交通工具的概率。

乘客要认真进行体温监测,适当减少用餐、吸烟次数,规范佩戴口罩。交通运输部新闻发言人吴春耕表示,各地要全面严格落实乘客测温、查验健康码,提高客运场站和交通工具通风消毒频次,旅客要全程佩戴口罩,减少分散流动。

保持安全距离,减少非必要接触。北京西站客运车间业务指导王琳娜建议,旅客在进站口、安检口以及验证验票口,要严格按照“一米线”间隔排队,在乘坐交通工具过程中要始终做好自身防护,减少集中聚集。

适当增强防控力量,加强督导和检查。一些专家建议,乘客要支持和配合测温工作,如有发热要主动报告,各地公共交通场站要进一步强化安全意识,必要情况下可增设疫情防控监督员,专门督促火车、飞机、大巴车上的乘客落实好防疫措施。相关监管部门也要强化督导,确保有关单位落实好载客率、隔离区等要求。

吴春耕说,在严格落实疫情防控措施的前提下,交通运输部将进一步做好运输服务保障,优化路网运行服务,积极宣传引导公众安全出行,确保“疫情不因春运扩散”。

(据新华社报道)

# 地下8米的守护者

春运开始,京沪高铁济南西站的候车大厅里人流多了起来,脚步匆匆的旅客,很少有人知道在距这里8米的地下,有一群黑暗里的守护者。

位于济南西站地下8米的阀门井,是整个车站最深处。井内,一条条消防用水管道从这里延伸出去又没入地底,依次连接着车站的6个岛式站台和1个侧式站台,并供应站台上全部

47个消防栓的消防用水。阀门井,就是万千旅客的安全保证和用水补给线。

济南西站地下阀门井有14个入口,为了保证阀门井内消防水管的正常使用,需要定期组织检修人员下井对铺设在井内的诸多管道进行检修。一旦发现“跑冒滴漏”的情况,要及时进行维修作业。

今年59岁的范继文,是济南西站的设备维修

工,也是常年在井下进行检修的“地下守护者”。

春运开始后,范继文所在的设备车间要对全站设备设施开展全面摸排检修,位于地下8米的阀门井内消防水管的检修,就是最重要的工作之一。范继文告诉记者,由于阀门井直径不到1.5米,再加上消防水管的阻隔,井内的空间很局促。阀门井内氧气含量不高,又格外潮湿、黑

暗,作业时还有一定危险性。按照规定,每次下井工作,范继文都要身着10斤的特殊防护服。

“井内下方有主管道,上方有其他电缆管道,在井下只能半低着头骑在主管道上,手撑着管身弯腰爬行,一边摸索前进,一边用光束扫描着管身。”范继文告诉记者,爬行的姿势对体力消耗极大,每前进几米,就得停下来喘口气,很快就汗流浹背,

即便冬天也是如此。

井下检修工作繁重,又带有危险性,但范继文和同事们从来没有退缩。“我们都明白,这项工作是旅客安全的保证,一刻不能松懈。”范继文说,除了地下8米作业区外,他和同事们还要参与电梯、空调等设备的巡检维修,仅他所在的小组,每天需要巡检的电梯就超过100部。

虽然在旅客看不到的

岗位,但范继文对自己的工作格外有感情。从1985年开始接触设备设施检修工作以来,如今已经26年。59岁的范继文,距离退休还有不到一年,今年也是他的最后一个春运。“当乘客坐车路过济南西站时,不要忘记地下8米,有我在这里,守着这片管道呢。”范继文笑着说。

文/新华社记者 邵鲁文