



记录旅客列车通过时间。



节日里的坚守。

杨树春 摄



检查道口设备。

小道口的最后一个春运

□本报记者 马骏驰 摄影报道



列车通过515公里道口。

“515公里道口，K1568接近。”“515公里道口明白。”中铁呼和浩特局集团公司大板综合维修段管内集通线515公里道口员刘志刚在接到对讲机喊话后，迅速做出回应，并确认道口周边汽车及行人状态，将铁路道口的栏杆关闭，确保列车安全通过。在这个小道口经历了23次春运，53岁的刘志刚对这些流程早已烂熟于心。

“最开始是人工升降栏杆，每次来火车必须有人在道口使劲，才能把杆落下。后来换成电子控制设备，比以前省力不少。”刘志刚说，二十多年的道口工作，他不仅见证了铁路事业的发展，更见证了身边村镇的变化，“以前这周围都是小村子，也没多少人，来回过道口的以周围农牧民和牛羊为主。现在都盖上了楼，夏天来旅游的人可多了，通过的汽车也越来越多了。”

515公里道口位于集通铁路与老303国道交会处，铁路横穿赤峰市克什克腾旗热水温泉小镇，线路东西侧分别是小镇集

市和居民区，这个小道口既是平时小镇居民生活购物的必经之路，又是通往黄冈梁国家森林公园、阿斯哈图石林景区的主要道路，近年来当地旅游事业的繁荣和经济发展，使得这个小小的铁路道口，繁忙时每天要途经50多列火车、1000多辆汽车、万余名行人。

“值班的时候时刻要绷紧‘安全’这根弦，稍有疏忽就可能酿成不可挽回的重大事故。”刘志刚的老搭档夏祯说。几年前，一辆轿车曾失控冲破关闭的防护栏杆，刘志刚与工友迅速按照应急响应程序按下无线报警器，联控车站报告现场情况，最终将即将通过的列车停在了道口与上一车站的区间内，同时还组织从工区赶来的工友将轿车推出道口外，避免了事故的发生。

像515公里道口这样的有人看守道口，目前在大板综合维修段管内还有6处。如今，随着集通铁路电气化施工推进，这些道口也将渐渐被立交道口取代，2024年也是刘志刚在这个小道口坚守的

最后一次春运，之后他会经过培训后调整到别的岗位。“活到老学到老，道口员的使命结束了，我在新岗位继续发挥光和热。”刘志刚摸了摸自己的“道口员”臂章说。



515公里道口。



患者正在进行PT物理治疗。



康复师帮助患者进行OT作业治疗。

99.45%和99.11%背后的助残成绩单

□本报记者 怀特乌勒斯 摄影报道

走进呼和浩特市新城区残疾人康复中心，各类康复健身器材一应俱全。“我老伴儿不久前得了脑梗，导致行动障碍，之前一直在家进行简单的康复训练，效果并不理想。自从来到了康复中心，这里器械种类多，环境也好，在这里训练，老伴儿之前有行动障碍的半身得到了明显的恢复，现在可以自己慢慢扶着走

了。”市民张女士说。

近年来，呼和浩特以保障和改善残疾人基本民生为重点，多措并举强化残疾人社会保障和公共服务水平，不断提升残疾人获得感、幸福感、安全感。2023年，呼和浩特市10212名残疾人得到基本康复服务，市级残联为2796名残疾人进行辅具适配，服务率和适配率分别达到99.45%和99.11%，推动全市21家定点康复机构提质增效，对1034名0-10岁的残疾儿童实施了康复救助。



残联志愿者协助康复师为患者进行治疗。



康复师查看患者运动数据。