

被困高速5天：吃一顿热米饭是最大的愿望

原创 澎湃新闻 澎湃新闻

澎湃新闻记者 王选辉 李思文 实习生 许亦莹

为防控疫情，此前多地在高速路口进行交通管制，一些还在途中的货车司机遇到了进退两难的境地。

50岁湖北司机肖红兵的经历近日备受关注。他1月7日从湖北荆州市出发，辗转多省跑运输，因疫情形势越来越严峻，1月22日送货到四川达州后，他发现自己已无法继续接单送货，也无法回家了。此后，他被困在高速上7天，高速路口难下，乡镇道路难行，在服务区只能加油和短暂停留。

直到1月29日下午，陕西汉中的高速民警在应急车道发现了他的鄂M牌照货车和驾驶室中睡觉的他，将他安置下来。

肖红兵遭遇的现实“困途”并不是个例。澎湃新闻（www.thepaper.cn）采访多名货车司机了解到，虽有时仍会因疫情遭遇悔单和部分村镇禁行，但车子跑了起来，他们希望保障交通的政策能逐渐彻底贯彻。

日前，国务院办公厅印发通知，就进一步做好公路交通保通保畅工作，确保人员车辆正常通行，切实维护经济社会正常秩序作出专门部署。通知要求，调整优化公路交通管控措施，严禁擅自封闭高速公路出入口。

“我现在就想拉完货赶紧回家。”2月11日，被堵路上数天的货车司机林刚（化名）说，当天，他得知他要去装货的县城解禁，允许外地车辆进入。



等待“解禁”

林刚是广西柳州的一名货车司机。2月4日，他从广西装了一车水果送往山东临沂，这是他2020年接到的第一笔货单。

在高速上疾驰了两天后，6日中午到达临沂一高速路口，他却被告知因疫情原因，外地车辆一律禁止出高速。林刚只能继续沿着高速前进，试图找一个管制较松的出口。但在和多个高速出口协商后，均被告知没有通行证无法下高速。

“我拉的是一车水果，在路上多一天就很容易坏掉。”林刚对澎湃新闻说，他当时和货主沟通后，货主要求他把货送往陕西西安，“听说那边运输蔬菜水果的外地车还允许进入。”但林刚没想到，虽然顺利进入了西安卸货，他却因封路“滞留”在了陕西境内。

卸货后，刚好有货主联系林刚，需要将一批产品由咸阳一县城运往广西，这和林刚回家的路线一致。他说，但因为该厂所在的县城不允许外地车辆进入，他只能在一个货运市场内等待“解禁”。

市场周边的餐厅都已经关门，林刚吃住都在不足两平米的驾驶室内，“我带了大白菜和面条，一天三顿饭都是面条煮白菜和鸡蛋，菜市场不开门，我已经好几天没吃过肉了。”

林刚告诉澎湃新闻，他不敢开车出去，怕外地车牌被查到后劝返。而如果不等待，空车回去就意味着他要自己承担近1万元的油费和过路费，“我就是在赌，赌一个星期会恢复交通。”

相比林刚，湖北司机肖红兵此前的遭遇更加窘迫。他告诉澎湃新闻，1月22日到29日被困高速的那几天，因为他的货车是湖北牌照，每到一个地方，他都要给一遍遍给工作人员解释“自己身体正常、检测正常，离开湖北有一段时间了”，但这套说法很难说服当地人。

一次车开到了陕西宁强。当天，约凌晨一点，肖红兵下了高速，工作人员给他量体温、作登记，并让他重新回到高速。

因高速有限速，也不能随意乱停车，为了防止自己睡着，肖红兵困的时候就掐自己大腿、揪头发，实在不行就打脸。

1月29日下午，陕西汉中的高速民警在应急车道发现了这辆货车和驾驶室中睡觉的肖红兵，他满脸憔悴，已经多天没有洗澡和好好睡觉了。肖红兵终于停了下来，此后获得安置，还收到了来自网友的万元捐款。他目前仍滞留在汉中北服务区，已离家一个多月。

“着重选择运防疫物资的货单”

另一名广西的货车司机吴炳（化名），今年26岁。往年年初三他就会开始接单出车，今年因为疫情原因，他一直等到了正月十三（2月6日）才接到第一个后来成功完成的运单，“不出车就养不起车，每个月有1万多的车贷。”

在此之前，吴炳曾接单往广西一村庄装砂糖橘，在驱车200多公里到达后，却被告知非本村车辆不得入内，“货主给我们开了货单，证明是去拉货的，他们也不让过。”在多次沟通未果后，吴炳只能空车返回，自己负担路费。

2月6日，吴炳从广西装货前往浙江台州，在到达台州一高速出口时，因没有通行证，吴炳只能在高速上等待，3个小时后，货主给他发来了一份通行证。虽然等待了一会，但当时吴炳仍然觉得浙江的规定人性化很多。

到达浙江后，吴炳发现这里的货单相比广西多了很多，在选择货单时，吴炳会着重选择运防疫物资的货单，“这种是最紧急的，同样都是拉货，我觉得拉物资是最重要的。”

2月9日，吴炳从南京拉了一车消毒液前往浙江台州。他告诉澎湃新闻，防疫物资在运输时会规定一条路线，沿着路线开，一路上都会畅通无阻，“防疫监测站看到是防疫物资的运输单，量了体温就会放行。”

2月11日接受采澎湃新闻采访时，吴炳正拉着一车雾化器由浙江台州前往广东，已经到达了福建地区。一路上的高速服务区均已关闭餐厅，吴炳三餐只能吃方便面。但除了必要休息以

外，他尽量不耽误时间，希望能尽快将物资送达。

前往武汉运送捐赠物资的“85后”爱心司机陈新，则遭遇了下不了高速的情况。2月4日，他将福清养鳗专业农民合作社捐赠4000多斤烤鳗顺利运到武汉，并返回福州。他对澎湃新闻说，虽然曾想过从武汉回来后，会无法回家，需要在外自行隔离。但没有想到会困在高速上。

陈新说，他如实告诉路口收费站的工作人员自己是从武汉回来的，但收费站排查严格，疫区回来的会被遣返。各地路口都会排查，问司机是否去过湖北。

陈新开着冷藏货车，辗转在高速路上各个服务区休息。饿了就买泡面吃，吃了几天泡面，肠胃不适拉了好几次肚子。他说，晚上睡在车里，晚上很冷，常常半夜被冻醒，“吃一顿热米饭”是他当时最大的愿望。

就这样过了四五天，直到2月9日，在一个朋友的帮助下，陈新住进了福州一家宾馆。得知这个消息后，他的家人一颗悬着的心才放下。他说，在宾馆每天早晚各量一次体温，一日三餐都有人送到房间。为了不给别人添麻烦，他一直呆在宾馆房间自我隔离，靠看电视或刷手机打发时间。

陈新对澎湃新闻说，他现在身体一切正常，暂时没有被感染新冠肺炎的症状。再过几天，他将再次“出征”，运送第二车福清鳗农们筹集捐赠给武汉一线的医务工作者的爱心烤鳗，“希望在这段时间可以力所能及地多运送一些物资，为抗疫尽一份力。”

车子再次跑起来

谈到运输防疫物资，距离湖北较近的安徽货车司机梁毅（化名）语气中有些不好意思，“我心里也想给疫区贡献一份力量，但我真的不敢拉。”

梁毅对澎湃新闻解释说，自己并不是怕感染，而是按照家乡规定，一旦和湖北有过接触，返乡就要隔离14天，“我们每个月的车贷都要1万多，还有大人孩子的生活，隔离半个月不出车就顶不住了。”他说，除了湖北以外的防疫物资运输，自己都愿意接单送货，“运费低也接”。

梁毅和妻子二人长期往返广东和安徽两省。他告诉澎湃新闻，在初四（1月28日）首次出车时，家乡周边的交通管制还比较严格，“我们县城只留了几个高速口可以上下，当时要去徐州装大蒜，徐州更严格，只留了一个徐州东的高速出口，我们要去的地方在徐州西面，就要绕行一大圈。”

货车司机们的遭遇，反映了全国防控新冠肺炎疫情的一个侧面，但情况在逐渐改善。

日前，国务院办公厅印发《关于做好公路交通保通保畅工作 确保人员车辆正常通行的通知》（以下简称《通知》），就进一步做好公路交通保通保畅工作，确保人员车辆正常通行，切实维护经济社会正常秩序作出专门部署。

通知要求，要全力保障公路路网顺畅运行。各地区、各有关部门要按照“科学有序、依法依规”原则，调整优化公路交通管控措施，严禁擅自封闭高速公路出入口，严禁阻断国省干线公路，严禁硬隔离或挖断农村公路，严禁阻碍应急运输车辆通行，严禁擅自在高速公路服务区和收费站、省界和国省干线公路设置疫情防控检疫点或检测站，已违法违规设置的要坚决撤销。

2月10日，从广东返回安徽时，梁毅已经感觉到交通明显“通畅”很多。“很多高速路口还是有防疫检查站，但体温正常就能通行，已经比之前好很多了。”

但在广东部分村镇，梁毅觉得“《通知》还没被完全贯彻”，依然有部分村镇禁止外地车辆进入，即使手持货单依然被拒绝，而梁毅送货的很多仓库、工厂都在村镇之中。梁毅希望在自己下一趟前往广东送货时，封路的情况能够得到好转。

同一天，林刚在卡友群里看到这上述《通知》，“《通知》里说严禁擅自封闭高速公路出入口、严禁阻断国省干线公路，我看到就觉得有希望了。”2月11日，在陕西等待“解禁”的林刚等来了货主的装货通知，他的车再次跑了起来，当天下午他就驱车前往货源所在的县城。

在看到临时防疫检测站时，他还有些忐忑，怕再被劝返。但在检测体温正常，并报上装货冷库的名称后，林刚的货车被顺利放行。当天下午装货后，他就立刻踏上了返回广西的高速。

但回到广西却不代表着能回到家。“我们村里不让外出，出车的时候我是写了保证书的，保证出了车就不能回村，除非等国家宣传疫情结束。”林刚从19岁开始跑车，已经在外跑了17年，以往总是三五天就回一次家，除了暴雪封路外，这是第一次遇到无法回家的情况。

他说，自己已经离家多日，打算到村口后住在车里，让家人将换洗衣物和饭菜送过来，“说实话，我自己也不敢见老婆孩子，怕会传染给他们，已经做好三个月不回家的准备了。”

福建星泰安物流有限公司董事长陈礼善介绍，去年同一时期物流园区一天内进出车辆达到八百辆多，但目前进出车辆仅一百辆左右。“这次疫情对物流公司影响很大，所有厂家都停工，没有货物运输。外省驾驶员没有办法复工。目前只有运送生活物资和应急救灾业务，很多是免费运送的。”陈礼善说，大家都期待着疫情尽快结束，恢复正常生活。

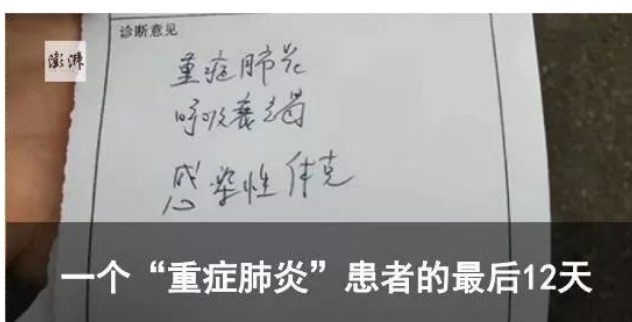
戳这里进入

“全国新型冠状病毒感染病例实时地图”↓↓↓

新型冠状病毒肺炎病例实时地图

本期编辑 周玉华

推荐阅读



更多精彩内容，点击下载澎湃新闻新闻APP

澎湃

[阅读原文](#)