

这群“电保姆”专解“里程焦虑”

“续航守护者”一天跑460公里巡检 随时解决电车难题

春节万家团圆时,高速服务区充电站的管理员们依然坚守在各自的岗位上。他们或是一天跑460公里对全路网充电站全面巡检,或是守候在充电桩旁随时解答车主的充电问题,或是凌晨从家中赶赴高速服务区为移动充电桩及时补电。在重复而又严谨的工作中,作为“电保姆”的他们,关系到千万家庭的团圆期盼,他们是回家这条路上的“续航守护者”。日前,记者多次来到天津高速公路,从早晨七点至次日凌晨三点,于多个时间点跟随多位充电站管理员,体验他们的工作日常,了解他们如何为新能源车解决“续航焦虑”问题。



新春走基层

一天跑12个高速充电站 确保充电桩设备正常运行

春运期间,天津高速公路进入通行高峰,各服务区充电站的充电需求倍增,为了做好全路网充电巡检,高速通恒公司新能源业务部部长王英鉴清晨便离开家,这一天,他要开车行进460公里巡视检查12个高速充电站。

早上七点半,记者跟随王英鉴来到第一个高速充电站——京沪高速泗村店服务区。一下车,王英鉴立刻走向消防器材和应急器材放置处,排查设备是否完好可用。随后,他快速穿梭在服务区的各个充电桩间,逐一查看充电桩机组及配套设施外观是否完好,重点检查沿线供电线路、箱变、充电桩、充电枪等设施状态,并检验充电桩设备是否正常运行。

“春节前,我带领运行维护团队对所有充电站进行了系统性排查,包括箱变、充电桩、充电枪等关键设备,确保消除故障隐患。节日期间,有十多名充电站管理员坚守在岗位上,他们会增加巡检维护频率,确保所有充电设施稳定运行。”王英鉴说。

在现场,记者看到几辆可以移动的充电桩,好似放大数百倍的手机电池一般,其侧面有着与普通充电桩一样的充电枪,不同的是它“长着”四个轮子,可在人工操作下自由移动。王英鉴介绍,移动充电桩是去年引入本市高速公路的,它可实现车桩智能联动,让新能源车与充电桩实现高效协同的“双向奔赴”。比如赶上充电高峰时段,而服务区内的充电车位被占满,充电站管理员能手持手柄开动移动充电桩,直接开到需要充电的车子旁提供服务。“不过,移动充电桩基本只

在服务区内移动,一般不跨区域移动。它造价较高,如果要远程移动,需配备叉车、载具等大型设备,每移动一次费用在万元左右。因此精准投放显得尤为重要。”他说。

驱车30公里拔“枪” 只为车主早点回家

上午九点,记者来到了第二个高速公路服务区充电站——京沪高速王庆坨服务区,这个去年8月新开放的京津冀首个B级服务区,囊括游玩、购物、休闲等多种业态,不少旅客前来打卡体验的高速公路上的舒心港湾。同步提升的还有服务区内的充电站,记者看到,原有交流慢充设备已全部取消,整体升级为大功率直流快充桩,并增设两座超充桩,充电效率大幅提升。

新能源运维公司项目负责人苏兆杰正在岗位上值守,他告诉记者,整个春节假期,他都坚守在服务阵地上,帮助新能源车解决各类难题。每天早上八点,苏兆杰都会准时抵达服务区,认真检查充电桩的运行状态。“每个充电桩都有指示灯,有没有故障,看它就可以了。除此之外,我还会查看急停按钮。这个按钮其实是个断电装置,为紧急情况下断电设置的。比如车主充电后无法拔出充电枪,按它就能立即按下,不会影响车主离开。不过,这个按钮被按下后,需要管理员手动恢复,它才能继续运行。”他说。

苏兆杰介绍,充电站管理员在白天的主要职责有两方面,一是疏导车主有序充电,春节期间车流量较大、充电需求集中,需要管理员现场调度安排;另一方面则是要合理分配车主在移动充电桩的补能时长。“一个移动充电桩可充满4—5辆车,但充电桩自己只有到夜间才能充电,而王庆坨服务区又是一个电量需求度较大的服务区,因此,使用

移动充电桩的车辆通常只能补能30—40度电,保证它能行驶100公里,到下一个服务区再充电续航。”

在采访过程中,苏兆杰突然接到后台客服电话,称前行30公里的泗村店服务区有车主拔不下来充电枪,需要他赶往处理。于是,记者跟随苏兆杰前往下一个服务区。抵达充电站时,一个女孩正在充电桩前焦急踱步。这位名叫孙琪鸿的女孩从山东章丘驱车而来,准备返回北京过年,她告诉记者,自己的新能源车充了快两个小时的电量,准备离开时却无法拔出充电枪。苏兆杰一边安抚着女孩情绪,一边上前查看。“应该是‘枪’头卡住了,用应急解锁键就行。”说着他取出“枪”身上的小钥匙,插入“枪”身锁孔中,扭动了两下,“枪”头瞬间弹出。孙琪鸿蹦跳着感谢苏兆杰的“雪中送炭”,“咱们的管理员真是太敬业了,打个电话,他们就赶来救援,以后,我开电车出行心里更踏实了。”

没吃上年夜饺子 救了一辆“趴窝”的车

春节零点的钟声刚刚敲响,值守夜班的充电站管理员王勇强在京沪高速王庆坨服务区上岗了。记者见到他时,他风尘仆仆地自驾汽车赶来并快速停车入位。当记者询问他有没有吃到过年的饺子时,他腼腆地笑着说:“家里人给留着呢,他们都挺支持我守护春运‘保电’的。”

“夜间,充电站管理员的主要职责就是给移动充电桩补能。”王勇强边说边拿起手柄向记者展示整个充电过程。只见他拿着遥控手柄,按了两下,移动充电桩开始移动,向前出位,向左行进,在固定充电桩前停下“脚步”。“你看,现在显示电量是11%,得马上充电,为明天车主充电做足准备。”王勇强指着移动充电桩侧面的显示屏,

并打开屏幕下方的盖子,“下面就是补电仓,有直流电和交流电两个插孔,在服务区内,主要用固定充电桩的直流电为移动充电桩进行补能,插上充电枪就充上电了。”将移动充电桩逐一充电后,王勇强守在旁边静静等待。

深夜两点,一位行色匆匆的旅客跑来找寻身着工作服的王勇强求助。他说:“我的车在服务区口那趴窝了,可能是夜里气温低,电池续航衰减特别快,开不进来了。”王勇强立刻拔下正在充电的移动充电桩,驾驶它开往趴窝的汽车处,随后为其插入充电枪充电。看到旅客依旧神情焦躁,王勇强安慰道:“您先上车歇会儿,放心吧,充上一个小时,就能顺利回家了。”

凌晨三点,送走了求援的旅客,王勇强负责的多个移动充电桩也基本充电完毕。他告诉记者,有时候车主的需求复杂多样,尤其遇到突发故障,极易引起车主的焦躁情绪,增加现场协调难度。为此,团队发放了很多“充电明白卡”,向车主清晰说明周边充电设施的具体位置、数量、类型及实时可用状态等信息,标注周边充电资源与高峰错峰建议,帮助车主合理规划行程。

记者手记:

春运期间,记者走访了京沪高速泗村店、京沪高速王庆坨、津石高速静海西等多个高速服务区,了解到很多服务区的充电站管理员们,连续多日值守均未回家过年。他们认为,自己能够坚守春运保电一线,让充电更有温度,让归途不再焦虑,是一件值得付出的事情。每每深夜,月光洒在笔直的高速公路上,服务区内的管理员们仍时刻关注守候在充电桩旁,灯光映照沉默而坚定的身影,仿佛在整片服务区积蓄温暖与力量。

文/摄 记者 李佳萌