



【线索征集邮箱: ldwbgh@126.com】

在北京市政路桥市政集团新机场线轨道04标的监控室,有一张沙发,那是项目负责人张新全不去现场时的办公地点。从去年10月来到新机场线项目,没人记得,张新全在这里给大家开过多少次会、讨论过多少次工程方法和进度、说过多少次安全和质量。

这位平常不太爱讲话的项目负责人,在说工作时却有条不紊。从1994年走出校门,张新全先后经历了广内大街、广外大街、京通快速、东四环、南四环、北清路、昌平科技园道路、机场线轨道、燕房线热力管线、南水北调南干渠及至现今的新机场线轨道的建设。

在市政四处,他经常是领导指哪儿打哪儿,快速、安全、高质完成工程,仿佛一张“万能牌”,能克服多种困难。

年轻时干活儿猛不惜力

1994年,采暖通风专业中专毕业的张新全来到市政集团,被安排广内大街修建工程。干了一个半月测量,因为工作需要,领导直接安排他和几名优秀的同事当工长,负责现场施工,当时热力、电力、电信、挡墙四个活儿同时收尾,每道工序、材料、人员的安排都很紧凑。新手张新全,除了会看图,并不太懂工程,他就找老师傅问,没事就翻看工程规范,手画交底图纸,不仅现场跑得多,还要不断叮嘱施工人员各种细节。

“那时候电脑没普及,东西都得记脑子里,比如雨污管道,有的内径1米,有的内径1.2米,管壁厚是多少,基数是多厚,都在脑子里装着,比现在学东西扎实,而且总结的经验多。”张新全说。

毕业之初的经历,让张新全迅速全面地了解市政工程,并有了自己的管理方法。参加工作半年,赶上修建京通路,他成为主力。当时市政建设大多是正式工,都有自己的队伍编制。最初京通路主要由八队负责,在六队的张

张新全:项目的一张“万能牌”

□本报记者 边磊 文/摄



新全第一个被领导调到八队支援建设。“干活儿猛,不惜力,把你搁那儿我放心。”领导说。

张新全也有自己的想法:“咱们中专毕业,好多大专、本科的同事,学历跟人家差着,实操再不如人家,那不是完了。正因为起点低,实际干的时候要比别人多努力。”腿勤,嘴勤,他一边向前辈取经学习,一边在现场频繁多次交代施工人员注意事项。在这么一股子劲儿的推动下,他带的每一拨队伍,安全质量都不会出现问题。

每个工程都是学习机会

“过去我们干窑洼湖项目时,最深的基坑14米深,怎么弄?挖槽要放三层台阶,现在用护壁的方法,安全了,效率也高了。干施工,各工种都要懂,雨污、水、燃气、电力、热力都要涉及,施工方法上,过去是挖坑挖草,现在是护壁,要不断学习。”张新全说,干的过程中不能死盯自己这一块,不能满足自己会的方法,也要经常去别人的项目多学习,别人用的方法也得经常了解,那些没见过的新技术要多交流。

2005年,张新全从道路建设

转向轨道施工。那年机场建设轨道交通,从东直门到首都机场18公里,张新全所在的标段负责东直门至三元桥的施工。

没干过轨道交通,领导大胆把他放在项目上“边干边学”。当时盾构始发三环外,下穿京顺路、机场高速、走东直门斜街等多条重要道路。难点在哪里?三元桥当时为D类桥梁,下穿十分危险,难度极大。当时张新全是项目的经营经理,负责东直门接收井的施工。不过他把手头工作干完,就经常跟着去了解盾构施工的方法和窍门儿。地铁施工几乎全地下,比过去修路风险大。地下深、安全隐患多,使用大型吊装机械多,经常有上百吨的机械设备,而地下不可预见性的危险也增加了管理难度。一个工程结束,张新全了解了盾构施工的管理。

张新全说,当工长就是施工组织,把项目干顺利,怎么顺利怎么来。施工员组织人员、流程、材料、设备,都需要提前预测,所以不间断连续施工、掌握工期快慢,和组织施工有很大关系。

刷新盾构推进全国纪录

你问张新全干什么拿手。张

新全想了想说:“干什么都拿手。”由他经手的工程,确实也验证了这句话。

涿房热力盾构隧道,是北京市“清煤降氮”及京津冀协同发展要求建设的热力管网工程,是北京2017年“南四区”无煤化重点环保民生工程,也是首批京津冀重大能源合作项目,要求“当年开工、当年完工、当年供热”。

2017年3月中旬停止供暖后进场施工,要在当年实现供暖,保证房山40万人当年不受冻,工期非常紧张。

“和地铁不同,热力隧道施工有热力固定支架和导向支架,需要预埋钢板,由于材料张力不同,这个位置是规定好不能变的,稍有差池一旦供暖遇到热胀冷缩容易导致管线破裂,可能影响整个地区供暖。而这其中又有左曲、右曲管线,我们修的最长有九环,盾构机按那个曲线走非常费劲,特别慢,影响工期。”张新全组织人员利用工间时间灵活开会,计算出提前的曲线量,设计固定位置,精准地一次到位,毫无偏离,从而不影响推进速度。

这是国内第二条盾构法热力隧道。施工中遇到地质条件差、存在多层地下水和承压水水位较

高等多个难题,而且施工正值汛期且工序复杂,盾构机需要下穿大石河、房窑路以及厂房、水塔等既有建构筑物,施工风险大,但在张新全的组织部署下,他们刷新了单月盾构推进1064环(1277米)的全国纪录。

另辟蹊径逮“豹子”

涿房热力隧道一经贯通,张新全即被调到新机场轨道线04标工程。新机场指挥部下达的任务是2018年8月底双线贯通,但是施工的设备 and 条件非常有限。用各种方法保证完成,在张新全这里已经游刃有余。他先了解需要,调拨了最好的拼装手、电瓶车司机。而中途龙门吊主轴断裂,着实又让他着了急。修理龙门吊最快需要半个月,如果停工,人员、材料、工期都是损失。

“上吊车!”张新全果断决策。500吨的吊车,一斗土90吨,吊点距离14米……速度比龙门吊时降低了一半,但是整个现场没有停工,保证了工期。

不过最让张新全高兴的,是逮着了“豹子”。

04标有5条联络通道,将两条隧道联通,未来用于维修和逃生。但施工时间里却没有包含这条联络通道的时间。地质条件差,地下水喷涌,5条联络通道,有两条水在底板位置,两条水漫过一半,一条整个泡在水里。其中2、3、5号为承压水,相当于一个“豹子”。联络通道只能暗挖,按照通常做法,一般施工单位都会使用“冷冻施工法”,但张新全计算了材料、通电、前期论证的时间,还没施工,两个月就过去了。

“用注浆法。”张新全说。“你要想好,粉细砂层含承压水,这样的地质条件,这个方法很难成功。”有人提醒。张新全却将施工方法细化,甲方请来专家论证,经过仔细的琢磨,专家认为方案可行。最后,张新全逮到了这只“豹子”,5条联络线全部完工交付。

同事说他:“在这个岗位,就要果敢、有担当。”而张新全说:“浑身是铁,能碾几根钉,还是得靠兄弟们!”



北京地铁西二旗站区现有员工224人,分管着西二旗、生命科学园、朱辛庄、巩华城4座车站,是北京地铁路网内高峰断面客流量最大、拥挤度最高的地方。站区所辖的4座车站中有2座是换乘车站,2座换乘车站又分跨了3条不同的线路,艰难的运营条件时刻考验着这支团队,也让站区长赵雁飞深深懂得了“安全”两个字的内涵和分量。

2015年10月的一个早高峰,西二旗站13号线上行的一部换乘扶梯因故障停止了运营,拥挤的人潮中出现了惊呼和尖叫声。赵雁飞立刻组织员工疏散电梯上的滞留乘客,关闭故障扶梯通道。

“面对早高峰2小时4万人次

北京地铁西二旗站区长赵雁飞:

守护乘客的平安出行



的换乘量,如果不及时采取有效的措施,连廊就会有发生踩踏的风险。”赵雁飞心里着急,但神情镇定,她要求综控员通知辖区各车站启动联保互控预案,同时与相邻站区、相邻线路的行车调度负责人进行沟通,要求车站扶梯未修复前,相关各车站要加强限流组织。

1个多小时后,电梯修复了,车站的秩序也恢复了平静。“我们的日常工作就像地铁列车一样,每天按照运行图在不断地循环往复,可每一处细节都马虎不得,小小的故障如果处理不及时,就会引发次生灾害。”赵雁飞说。

近几年,由于地铁快速发展,新生力量集中进入,岗位上多是参加工作时间不长的年轻员工,赵雁飞给他们讲的最多的是“安

全”。“我想传承给她们的是守护地铁安全的那份责任和意识,我要让他们和我一样懂得,每一名乘客虽然对于地铁运营来说是千万分之一,但对于他们的家庭来说却是全部,是100%,保证乘客安全我们必须全力以赴。”

赵雁飞狠抓员工的培训、演练,每月都会组织突发事件演练。一个寒冷的冬夜,末班车过后时间定格在凌晨1点,班组员工按照演练计划正在进行火灾预案演练。赵雁飞来到车站进行夜查,恰好看见一名员工拿着灭火器正慢慢地走向火源现场。她当即叫停,十分严厉地问道:“如果这是真实的火灾事故,你还会慢悠悠散步一样地走吗?火灾初期全靠现场处置,你们这种状态能保证乘客安全吗?”随后,赵

雁飞要求演练重新开始,大家迅速打起精神投入到演练中来。一遍不合格就再来一遍,直到演练环节全部合格后,她才宣布演练结束。此时,已是深夜3点钟了。

“突发事件预案演练虽不是实战,但是胜似实战,这既是熟悉流程,更是工作习惯的养成,容不得丝毫马虎和敷衍。”其实,在这样寒冷的夜晚,在这样零下20摄氏度的低温中,赵雁飞也万分心疼反反复复一遍遍奔跑着的员工,但她默默告诉自己:“严是爱、松是害,工作中我必须要对得起站区长这个岗位,对得起每一位选择地铁出行的乘客。”

今年是赵雁飞来地铁参加工作的第17个年头了,她和团队年均运送乘客8000多万人次,从未发生过任何安全事故。

□本报记者 刘欣欣 文/摄