

劳动光荣

职工故事

【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拨到八队支援建设。“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

转向轨道交通。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，张新全即被调配到新机场轨道线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，但是施工的设备和条件非常有限。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，这种方法很难成功。”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，能砸几根钉，还是得靠兄弟们！”



北京地铁西二旗站现有员工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

北京地铁西二旗站站长赵雁飞： 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回往复，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，十分严厉地问到：“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，赵雁飞也万分心痛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。