

只为了让旅客出行体验更美好

——中国铁路北京局北京房建公寓段保洁工作纪实

□通讯员 张戈 宋永武

初春时节乍暖还寒，一抹暖阳穿过透明的屋顶，在北京丰台站中央光庭洒下一片明媚的阳光，整个候车大厅温暖温馨。

中国铁路北京局集团有限公司北京房建公寓段丰台公寓的客房服务员王丽迁坐上蓝色电动扫地车，放下前后方拖布，轻踩电门，小车沿候车厅边缘欢快地奔跑起来。每当看到地上有碎纸屑、饮料瓶，她便抽出车筐里的竹夹子，夹起垃圾放入垃圾袋内，动作娴熟流利。

王丽迁微抬着头，身子坐得笔直，像极了骑着战马的女将军，在自己负责的网格区内纵横驰骋。

王丽迁从去年6月份抽调到北京丰台站做保洁工作，已经半年多了，类似她这样从各个岗位抽调来此支援保洁工作的，全段每天有近100人。

去年3月，北京房建公寓段接到承担北京丰台站保洁工作的任务，面临着没人员、没设备、没经验等诸多困难，压力巨大。为了保证北京丰台站顺利开通运营，北京房建公寓段成立丰台物业管理车间，负责北京丰台站保洁整体工作。他们将车站划分为18个网格区域，分别对应一线18个车间，每天安排专人轮岗保洁，举全段之力打好保洁攻坚战，让北京丰台站以崭新的面貌开门迎客，成为北京局集团公司对外的又一张靓丽名片。

在普速候车区旁边，是进站安检通道，前来乘车的旅客络绎不绝，为了避免扫地车碰到旅客，这一区域只能人工打扫。同样来自丰台公寓的职工张慧连手



持长条墩布，左摆右滑，墩布灵活地避开旅客，一寸不落地清理着地面，颇有武术大师的风范。

“保洁看似简单，实则不易。”丰台物业管理车间党支部书记高云辉说，“从不会干到会干，从会干到高效，从闷头自己干到重视旅客感受，我们经历了一段时间的摸索、学习，才逐步达到现有的水平。”

安检通道打扫完毕，张慧连一刻不停，推着保洁车来到普速候车区，用抹布逐个擦拭座椅，额头上微微出汗。

“得趁着旅客还不多，抓紧把座椅及下方清理干净，一会儿座位上人满了，就只能见缝插针地打扫了。”张慧连一边手脚麻利地工作一边说。他们一组3个人，负责近5000平方米的区域，

一个班要上24小时，中间只能找空当间休一会儿。春运开始以后，车站客流明显增加，保洁工作量增加了近一倍。赶上用餐高峰时段，各种快餐盒、泡面桶很快就塞满垃圾箱，半小时就要换一次垃圾袋。

“干保洁没啥诀窍，就是手疾眼快腿勤，随时发现随时打扫，让旅客始终觉得环境清爽整洁。”说话间，张慧连摘下面罩，擦了一把头上的汗水。春运期间，她们每天步行超过3万步。

看到张慧连就要打扫到自己的座位，准备坐车去太原的陈先生赶紧和爱人挪到另外一侧，腾开了位置。“我们是第三次从北京丰台站坐车了，每次来都这么干净整洁，铁路的服务真好！”陈先生边说边竖起了大拇指。

5号普速站台上，一列旅客列车缓缓驶出车站，动车南所车间的职工翟井峰和刘永旺推着垃圾车，沿着站台由南至北垃圾投放点逐个收取垃圾，仅仅走了两个投放点，垃圾车就已经满满当当。“现在是返程高峰，进京列车产生的垃圾格外多，一趟列车我们大概要两至三次才能运完。”刘永旺边说边推着垃圾车向清运集合点走去。

来到站台北端行李通道，向下是一条60米左右的大长坡道，刘永旺和翟井峰一人在前、一人在后，小心翼翼地护着垃圾车向下走。无论上坡还是下坡，对于50多岁的人来说并不轻松。

在车站地下的垃圾集中点，清运车队的班组长张建国和司机杨春雷正在整理清运车上的垃圾

袋，防止遗漏和洒落。这里集中了全站各个网格区域收集到的垃圾，由于身处地下通道，冬冷夏热，垃圾散发出刺鼻的味道，夏季的时候蚊蝇满天飞，更是难挨。

密封好车厢盖，杨春雷驾驶着垃圾车火速赶往2公里外的垃圾处理站。“春运期间列车多了，我们一天要运50来趟，根本闲不下来。”张建国笑呵呵地说，他今年56岁，原来是一名车站值班员，转岗到了这里，“旅客虽然不知道咱，但是他们能在良好的环境里乘车，有咱们一份功劳，而且我这个岁数了还能发挥余热，想想挺开心的。”

在张建国等人忙碌的时候，三站台上的一场限时大战也在紧锣密鼓地进行。

丰台物业管理车间洗地车队的五辆蓝色洗地车在站台上往来穿梭，前刷后刮，几遍下来，站台上的大理石地面整洁光亮。

班组长范学岩一边驾驶洗地车，一边催促大伙儿加快进度，“用洗地车清洗站台必须避开列车到达点，只能和车站协调找空当干，所以必须快速高效，不能耽误时间，一天也就能干4到5个站台。”

普速站台上“过堂风”猛烈，虽然做了一些防护，但是由于一直开车“兜风”，几个人的脸和耳朵冻得通红。

又一列动车组抵达，车门打开，近千名旅客鱼贯而出，沿着能映出人影的大理石站台行走，有人被车站优美的环境吸引，驻足拍照。黑压压的人群后方，几名职工推着垃圾车走向垃圾存放点，开始新一轮的清理和打扫。

勇挑重担 越是困难越向前

——记中国中铁六局丰桥公司石家庄项目部副经理王足刚

□本报记者 马超 通讯员 刘栋

“哪里有困难，哪里就有他的身影。”裹着风衣，脚蹬厚厚的工作鞋，踩着一路草泥登上高处检查斑驳的旧铁路，是中国中铁六局丰桥公司石家庄项目部副经理王足刚的工作常态。自2008年走进施工现场，他扎扎实实从基层工人干起，一步一步成长为领军人和青年榜样。

2022年9月，内蒙古鄂温克族自治旗，华能伊敏铁路运输处，2号站换轨工程踏勘现场寒风刺骨。高原不比平地，地形和气候条件复杂。铁轨年数稍微多了，道床就很容易翻浆冒泥，加上寒冷天气造成的冻害，严重影响轨道安全性，换轨工程工作量巨大。

按照建设单位的工期要求，4.1公里的工程量，9月中旬进场，11月初就要完成换轨任务。王足刚和团队编制了事无巨细的施工方。开工前，他严抓人员



培训，联络员、防护员持证上岗，保证2号站内列车行车安全；每天早上开展施工班前讲话，进

行系统的枕木、道砟、钢轨更换技术交底，使所有施工人员都能充分了解当日的施工任务，协力

配合进行成段道床全面清筛、补充新道砟，改善道床断面，整治道床翻浆冒泥冻害、低洼地段及三角坑害，使线路整体平顺。

奋战60个日夜，在异常寒冷的气温下，项目部攻坚克难，提前完成施工任务并通过验收。

从业十年，王足刚多次根据施工实际情况进行技术创新应用，成功缩减成本。有些同事说他很“抠”，他也不在意：“只要是国家和老百姓的钱，只有一分也得掰成三份花。”

津兴铁路是京津之间的第4条高速铁路通道，工期短，复杂工况多，施工任务重，是2020年丰桥公司承建的最重要、最复杂、最困难的工程之一。王足刚和同事们负责津兴铁路梁场搅拌站的建设和龙门吊的进场安装。架梁作业属于高空作业，对技术的安全性和创新的要求都很高。王足刚和同事们精打细算，不断

调整优化选址，仅梁场和铺轨基地选址变更一项，便节约地表附着补偿1327万元；基地建场方案优化后，由原设计3股道，调整为2股道，同时优化道砟存储方案，共计节约占地约72亩，节省成本662万元；胜芳左线施工时，因半数桩基（172根）属于临近既有线路施工，团队积极推进方案调整，力争将原设方案优化为拉森钢板桩防护，节约成本约388万元。

与此同时，王足刚带领作业队进行技术创新，通过门吊两侧走形进行加固、钢丝绳捆绑主梁、U型卡扣固定的工作方法，突破了场地限制，减少了人员和工序，大大提高了建设效率，确保津兴工程按期完成。王足刚及团队获得了小改小革3项、发明专利1项，有小曲线架梁施工、隧道里低位过孔架梁施工等4项特殊工况工法通过评审。