



“质量安全是我们最大追求”

——记轨道交通1号线土建01标经理段红海

作为工程的第一步,段红海带领的土建01标,是最早进驻地铁施工现场的队伍之一。

2011年3月份,乍暖还寒,暗夜里,在西流湖四周,整夜都可以看到几束手电筒的光,在水面上来回扫视。当时,西流湖下面,盾构机正在隆隆作业。

“下穿西流湖,是我们这个项目段上难度最大的工作。因为湖底和隧道之间的土层只有七八十厘米厚,湖底又没有砖石铺砌,最担心的是湖水渗入”,所以隧道内、湖面上,24小时警戒巡逻,随时观察泥土湿润程度,湖底

是否冒泡,以防渗水。同时,在隧道内部进行反压加固。平常在做隧道加固时,最多只需土层间注浆两次,为了安全,在下穿西流湖这一段,注浆高达7次。

除了下穿西流湖,下穿柿园村时,因为建筑物较陈旧,也做了加固处理,注浆最多达到5次。下穿航模中心时,除了增加注浆次数,还在下面多加了一排维护桩。反复注浆、加固,工作量增加了,施工时间拉长了,成本增加了,段红海说,这都不重要,最重要的是工程质量,“质量安全是我们最大的追求。”

本报记者 宋建巧

郑州地铁 我们调试

——记郑州市轨道交通公司电客车调试组

当你在空调下抱怨天气炎热时,你是否会想到那炎炎烈日下的数据记录?当你在被窝里享受甜美梦乡时,你是否又会想到那通红双眼里的故障排查?近日,记者走进郑州市轨道交通公司运营分公司电客车电客车调试组,这个充满朝气的团队让记者感受到他们火热的青春。

据介绍,电客车调试组成立于今年4月,平均年龄还不到25岁,班组中共有15人,其中5名党员。就是这个年轻的团队,肩负着郑州轨道交通1号线一期所有新车接车、到段调试、验收整改等项工作。“调试班组工作环境并不理想,工作条件也比较简陋,一天的调试下来,很多职工全身都沾满了汗土混合物。”郑州市轨道交通公司运营分公司总经理马彦彦谈起他的属下心疼不已:“有时调试甚至没日没夜,通宵达旦,他们凭着对工作的热情和爱岗敬业的精神,一次次圆满完成!”

为了地铁的安全运营,工作之余,这些年轻小伙子从未放弃学习。据马彦彦介绍,班组成员时常利用业余时间学习图纸、图集和规范,研究故障处理工艺流程,主动了解设备性能,增强专业知识,建设学习型班组,为地铁运营提供了强有力的技术支持。涌现出了各个行家能手,如电客车电路专家李国军、机械故障处理能手杜英良、列车网络控制故障排除能手杨黎峰等。

这些年轻的小伙子凭着爱岗敬业的信念、日夜奋战的行动,在郑州轨道交通1号线一期工程的开通之年,绽放无悔青春。杜英良、张帅、杨黎峰……让我们记住他们的名字,记住他们为畅通郑州洒下的汗水!

本报记者 张丽霞

牢记使命 无悔青春

——记郑州市轨道交通有限公司征迁工作部员工张卉

“总有一个梦想,让我甘于奉献;总有一种力量,让我勇往直前!”作为郑州市轨道交通有限公司征迁工作部的一名普通员工,这位80后不畏艰苦克服重重困难,完成1号线前期征迁工作,用实际行动为郑州地铁工程建设默默奉献。

2009年,张卉放弃在河南省城乡规划设计研究院舒适而稳定的工作,义无反顾地投身于郑州轨道交通建设。比起前者的工作环境,的确是天壤之别。但困难面前,张卉选择了坚持。万事开头难。在开展工作时,她特意用了两天时间乘坐公交车穿梭于从西到东的整个郑州市区,将20个站点的管线情况摸排了一遍,按站点分类别将影响车站施工的管线进行了统计。有多少次这样的场景:在实施1号线凯旋路雨水管迁改现场,几乎每天都能看到拿着图纸在工

地,经过与施工单位沟通,与产权单位请教,最终将迁改方案进行了优化,将原来的双侧迁改变为单侧迁改。

从那时起,“日夜兼程”、“披星戴月”已经成为张卉工作的常态,不管工作有多繁杂和劳苦,她不仅没有怨言,反而乐此不疲。征迁无小事,一棵树、一个杆等任何一项征迁问题推动不了,工程建设就不能正常进行,甚至最终影响运营计划。为了工作,她经常早出晚归,连饭都顾不上吃,有时外出办事,更是没早没晚,8小时工作制成了无规律工作制,加班已成常态;周六周日加班也是家常便饭。

功夫不负有心人,在张卉和部门同事们的共同努力下,轨道交通征迁工作取得了全面突破。2010年底实现了主体结构全线开工。

本报记者 张丽霞

天仙子 通车

银龙轰隆隆地
情意绵绵送万民
地下通途开古今
众铁军
立功勋
古都史册又标新
早春拂晓爆竹云
熊耳河畔定琴音
招贤纳士绣蓝锦
雪纷纷
雨淋淋
苦中艰辛自问君

戴用堆(土人)
癸巳年冬月
十二月廿六

从“毛坯房”到“精装修”

——记郑州地铁1号线指挥部装饰装修工作组工程师吴小鹏

吴小鹏,郑州轨道交通1号线一期工程指挥部装饰装修工作组质量安全工程师,2013年5月初,根据市长现场办公会要求1号线指挥部装饰装修工作组成立,他被抽调进入装饰装修工作组负责车站装饰装修质量管理工作。8个月时间地铁车站从“毛坯房”变成了“精装修”,他也从当初装修的“门外汉”成长成现在装修方面的业务骨干。

初进装饰装修工作组,面对轨道交通1号线车站装修6个标段20个车站参差不齐的施工质量和技术水平,吴小鹏查阅全线车站装饰装修的图纸,梳理下一步装饰装修工作思路、步骤,从车站装饰装修的基础学起,每天晚上回到家,上幼儿园的儿子早已进入梦乡,儿子睡前嘟囔的最多的就是大人又骗小孩,没在周末带着他到动物园看最喜欢的大老虎。

工程质量仅仅有理论知识是远远不够的,必须深入施工现场了解施工情况,为了弥补自己和装修工作组经验的不足,吴小鹏邀请来河南省装修行业和其他城市轨道交通公司装修方面专家,对每个车站的装修质量进行巡查,他和专家一道穿行在全线20个车站,利用专家组的专业知识和丰富经验查找发现施工现场存在的各种质量和隐患。

即将迎来12月28日的1号线试运营,为了让市民安全、放心乘坐咱郑州自己的地铁,他和装修工作组的同事们仍继续奔波在每个车站的装修现场! 本报记者 张丽霞

女站长的“绿城梦”

——记市轨道公司运营分公司客运部站务室西流湖站值班站长李令婷

23岁,江苏人,女性,李令婷的出现,打破了行业内“大站只适合男性”的说法。

名字看似文静柔弱,现实中的她却恰恰相反,争强好胜、能吃苦耐劳的个性一点儿不输于男同志。同事们印象最深的是,李令婷“酷爱”培训,培训时仔细认真,没有安排她的时候还主动要求去,哪怕是大休或者下夜班:“票务相关的东西我从未接触过,不学的话就失去了一次机会。”

李令婷脚有旧伤,刚下站时面对潮湿的环境,一个班下来她的脚趾头就肿起来了。领导问她要不要申请不穿厚重 坚硬

的防砸鞋,李令婷婉言拒绝,“我不想搞特殊待遇。”今年10月14日早上,还没来得及交接班的李令婷遇到了第一次车站联锁故障,她立即和同事一起带着沉重的工具包进行人工进路。当天她前后摇了8次道岔,直到被同事替换回车控室时,她才发觉脚腕已经肿胀到无法正常下蹲。

在李令婷的心中,一直有个“绿城梦”:“通过我们的服务,提供温馨、安全、舒适的地铁乘车环境,方便老百姓出行,改变郑州拥堵的交通环境,让城市的空气更洁净,成为一座真正的绿色之城。”

本报记者 宋建巧

“地铁项目就是我的孩子”

——记二十三冶郑州地铁项目部技术负责人刘志华

2012年9月,因公司人员调整,公司领导及项目部班子将整个标段的技术管理工作交给了年轻的技术负责人——刘志华。整个标段包括15公里全线最长的区间段、全线样板的市体育中心站及协调难度最大的郑州东站,任务重,难度大。

“刚开始负责3个地铁站的技术工作时,感觉无从下手。那段时间,我整宿整宿失眠。”刘志华回忆道。后来在老工程师和兄弟团队的帮助下,刘志华制定了有效的施工方案,将工序分解、分解到每个人,把时间细化到以分钟为单位来安排,晚上转运材料,白天施工工作。

终于,在两个月中,刘志华顺

利指导完成了15公里长的球墨铸铁管安装、200多公里电线电缆架设、150个检修箱、18台射流风机等工作,使曾经质疑他的人心服口服。

如今,郑州轨道交通1号线一期工程风水电安装工程06标就要在12月三权移交了,而也就在同一个月,一个小生命即将到来人世。在这个项目上倾注了大量心血的刘志华觉得,工程项目就像是他的另一个“孩子”,“这个月,我的两个孩子都将出世了。”刘志华动情地说。 本报记者 宋建巧

“两全”服务为地铁建设

由于地铁对供电的依赖性强,安全系数很高,基础施工、通道清理、车辆用电以及站点照明等都需要安全可靠的电力支撑。因此,供电企业在地铁建设中的责任更大、更重。

早在郑州地铁建设伊始,郑州供电公司就把轨道交通供电方案纳入电网“十二五”规划,首次推行“首席客户经理”制、“全天候、全方位”的“两全”服务制,确保地铁建设用电需求。客户经理实行24小时全方位跟踪服务,统筹协调公司配电运检工区、大客户服务部、东区供电营业部等数家单位为地铁建设用电开启绿灯。110千伏通泰变电站是郑州市第一座成功受电的地铁变电站,规划两条电源进线。大客户部客户经理李伟多次现场勘察项目建设用电,制定可靠的供电保障方案,跟踪服务。

一年来,李伟没有节假日,地铁规划会有她的身影,地铁协调会有她的参与,地铁施工现场有她的脚印。“不是不想照顾家,真的是没有工夫!”每每提到自己的家庭,李伟总是无限愧疚。

迁改线路为地铁让道

地铁1号线起于西流湖以西的凯旋路站,终于规划的体育中心站,是贯穿郑州东西主轴

“咱家门口也有地铁了!”郑州地铁1号线即将通车运行,现如今,郑州人出门也可以骄傲地向朋友炫耀我们的地铁了。殊不知,四年里为了切实保障地铁这项民生工程正常供电,有多少郑州电力人默默无私奉献着。四年来,从轨道交通工程的基础设施建设到沿线电力线路迁移,从线路施工设计到地铁永久电能供应,处处闪烁着郑州电力工人的身影。

为地铁畅行提供可靠电能

——郑州供电公司服务地铁建设纪实

本报记者 张丽霞 通讯员 代锦霞 师章玲 文 韩彦图



▲ 与列车员沟通,征询意见,进一步改进工作。

的客流走廊。从2008年开始,郑州供电公司每周召开例会,对迁改工程进行协调、督办。迁改工程分点分段实施,提前对停电区域通告,最大程度

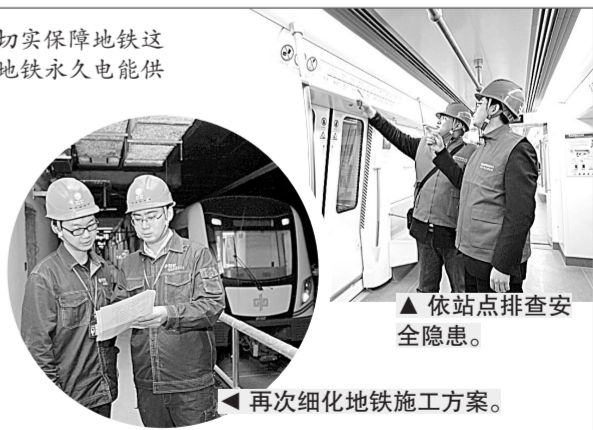
减少对城轨建设的影响。与此同时,公司合理安排停电,最大限度地减少线路重复停电和缩小停电范围,把对居民的影响降到最低。经过大家夜以继日的努力,迁改线路共26条,拆除基建设备3处。

郑州大学地铁站位于郑州主干道中原路上,地铁施工期间机动车只得从两边辅道通过。2009年郑州供电公司中原路辅道进行临时破路施工。既要迅速完成地铁保电,又要减少对交通的影响,配电运检工区决定实施“零点工程”。参与施工的职工孟回忆说,破路的那天凌晨刚下大雨,参与施工的十余名电力工人浑身上下被雨水浇透。凌晨3点他们身着湿漉漉的工装依然在狭窄的电缆沟里用塑料布遮住刚抹好的水泥,用钢板连接被挖开的路面……

克难攻坚为地铁“强心”

供电系统是地铁的“心脏”,不仅为地铁机车牵引提供动力,而且为低压配电、动力照明、通信、信号、指挥中枢等提供电源,是地铁正常、安全运营的重要条件和保障。

地铁站点多设在人群密集的交通要道,电力施工人员经常要在不具备良好操作条件的交通要道上施工。处于郑州商业中心地铁1号线上的二七广场站行人车辆多,施工场地小,电缆井施工无法正常进行。郑州供电公司现场监督疏导行人及车辆,增加施工人员,昼夜不停连续奋战,“逆护壁”施工;也就是从地面开挖,挖一点抹一点水泥,凝固后再继续向下挖,再涂水泥。就这样如期完成128个电缆井的施工任务和用电安全,确保新华、通泰



▲ 依站点排查安全隐患。

▲ 再次细化地铁施工方案。



两个110千伏地铁变电站建设的双电源供应,为地铁的安全运行提供了强有力的电能保障。从地铁建设开始,郑州供电与郑州地铁一同成长,创造奇迹,收获喜悦!随着地铁线路的增加,供电的担子越来越重,郑州供电人将一如既往地地铁运行守护光明,为地铁运行提供可靠的动力保障,让郑州的城市交通更加便捷、畅通!