

■我的“十四五”■

徐州地铁基础设施工程有限公司项目管理二部经理邹飞：
五年扑在一条线上，和每个细节“较劲”

今年9月28日，徐州地铁6号线一期开通初期运营。当首趟列车载着市民平稳驶出站台，作为徐州地铁基础设施工程有限公司项目管理二部经理的我，站在站台上望着流动的人群，五年间与这条线路相伴的日夜，瞬间在脑海中铺展开来。

时间的指针拨回到2020年11月，彼时的地铁6号线一期正处于开工筹备的关键节点。为了确保工程顺利启动，我和来自各处的同事们迅速集结，将全部精力投入到前期勘测、方案论证与施工筹备工作中。

从那时起，我的作息表就有了固定的节奏：每天早上7点出门，第一站便是重点工地，巡检地质情况、检查施工安排、对接施工团队，确保每个环节不出纰漏；9点准时回到单位，整理巡检中发现问题、制定整改方案、协调后续推进事宜……这样与时间赛跑的日子，一过就是好些年。

在6号线一期的建设历程里，难题如关卡般接踵而至，其中最让我难忘的，是市行政中心站的施工。该站点位于粉土粉砂地层，地下水位又高，且周边环境复杂，施工得在24米深的基坑内，与正在运营的2号线下方结构精准对接，难度和风险都远超常规工程。

为破解这一难题，徐州地铁集团专门邀请国内顶尖专家，对施工方案进行了十余轮评审与优化。方案确定后，我主动扛起了现场攻坚的重担。那段时间，我几乎以工地为家，白天协调各方资源，确保材料、设备、人员都能及时到位；夜晚便带领技术团队在施工现场反复试验，一点点摸索最佳施工参数。

功夫不负有心人，最终在我们的努力下，不仅实现了工序连续推进，更将沉降控制在了安全范围，既保障了市民出行，也守住了2号线的行车安全，还为同类地铁下穿施工提供了可复制的参数经验，这让我觉得所有的辛苦都值了。

在建设期间，“睡不着就去工地看看”也成了我的习惯。记得有天晚上9点多到家，身体累得不想动，可

刚挨着枕头，工地的一切就自动“浮”了出来。那些施工细节、设备状态在脑海中反复闪现，“不亲眼看看根本睡不着”，我索性起身，再次赶往工地，直到确认一切正常，才放下心来。

而这样与“细节”较劲、为“安全”奔波的经历，不只是我一个人的日常，更是整个团队的常态。那段时间，办公室的灯常常亮到后半夜，技术图纸被我们翻得卷了边；工地上的临时板房里，随时能看到同事们抱着电脑核对数据的身影。也正是这一个个深夜的坚守，一次次对细节的较真，为6号线一期的顺利开通筑牢了坚实的根基。

这五年，徐州持续加大地铁建设力度，不断完善轨道交通网络布局。一条条线路在我和同事们的记录中，从图纸变为现实：3号线一期及其延长线先后落地运营，6号线一期顺利开通，多条线路已正式启动建设……

如今的徐州，城市轨道交通正朝着“多线并进、网状覆盖”的方向加速迈进，一条条线路如同城市的“血脉”，在地下延伸、交织，为城市发展注入新的活力。未来，我还会继续奋战在地铁建设的一线，看着徐州的地下交通网越织越密，看着更多“钢铁长龙”穿梭在城市的地下，带着居民奔向更美好的生活。

本报记者 王思恒 整理



邹飞和同事们对细节的较真，为6号线一期的顺利开通筑牢了坚实的根基。徐州地铁集团供图

■编辑手记

徐州地铁6号线一期的开通，是“十四五”时期城市建设交出的一份扎实答卷。从“睡不着就去工地看看”的牵挂，到把技术图纸翻得卷边的细致，建设者们以匠心与汗水，攻克了施工中的道道难关，为城市轨道交通网络的延伸筑牢了根基。

一条新线的背后，是整座城市前进的脚步。近年来，徐州持续织密轨道交通网络，市民出行日益便捷，城市发展空间不断拓展。未来，随着更多“钢铁血脉”在地下贯通，徐州的发展动能将愈发强劲，载着市民通向更加美好的生活。

徐州东部绕越高速公路项目管理办公室工作人员赵峥：
建设者的笑脸比任何风景都动人

9月28日，徐州东部绕越高速公路正式建成通车。看着一辆辆车驶过崭新的路面，我心潮澎湃。作为项目管理办公室的一员，我亲眼见证了它从蓝图变为现实。

自2022年7月项目开工至通车，历时三年多，我拍摄了1280张照片、制作了750段视频，不仅记录下这条高速公路从无到有的全过程，更定格了无数建设者奋斗的身影。

最初的愿望很简单，我希望让市民直观地看到工程进展，了解建设者们的辛勤付出，从而更加理解和支持我们的工作。从地面施工的火热场景，到空中俯瞰的壮阔画面，我希望我的镜头成为连接工程与公众的窗口。

在施工现场，我常和施工人员聊天。他们中很多人来自外地，背井离乡，不辞劳苦，只为给家人创造更好的生活。有一次，一位钢筋工大哥看到我在拍照，笑着请我为他与两位工友合影。他说：“等工程结束，大家就很难再聚了。留下照片，以后还能告诉家人，这条路是我们参与修的。”这张照片，不仅承载着建设者的汗水，也是无数为生活和理想奋斗的劳动者的缩影。

在我眼中，这条路的美好，不仅在于它贯通南北、穿越林区与景区，更在于这些可敬可爱的建设者。

徐州东部绕越高速公路的建设经历了不少困难与挑战。其中，京杭运河特大桥作为“徐州最大跨径波形钢腹板连续梁桥”，是全线建设的重中之重。项目面临软土广泛、岩溶地质、环保敏感、三处涉铁等复杂条

件。面对大体积混凝土裂缝防控、波形钢腹板精准安装、体外预应力索力控制等核心难题，我们的项目团队展现出“逢山开路、遇水架桥”的魄力与智慧，不断攻坚克难。

作为亲历者，最让我动容的是全线两座特大桥合龙的时刻。受温度条件限制，合龙必须在凌晨1点气温最低时进行，全体参建人员彻夜奋战在现场。随着一阵清脆的鞭炮声，最后一方混凝土浇筑完成，现场爆发出热烈的欢呼声。我在取景器后湿了眼眶，定格下这个难忘的瞬间。灯光下，建设者们笑脸，比任何风景都动人。

本报记者 雷英 整理

■编辑手记

赵峥并非摄影专业出身，拍照只是领导安排给她的诸多工作中的一项。她自学拍摄和视频制作，只为更好地呈现项目建设情况。徐州东部绕越高速公路是她参与修建的第四条高速公路。

从赵峥身上，我们看到，一项宏大工程的背后，是无数像她这样的普通人，用专业、热爱和坚持，一点一点推动着时代的车轮不断向前。在她的镜头里，有工程师的严谨，有工人的质朴，更有每一个参与者对这条路的深情。

这就是记录的意义——让每一个平凡的付出都被看见，让每一段奋斗的历程都被铭记。



赵峥见证了东部绕越高速从蓝图变为现实。受访者供图