



地铁一年间：安全运营的背后，

呈现在乘客眼前的，似乎只是通透的车站和如钟摆一样开行的列车。也许并不大容易想到，这是一个架构复杂却不容有一丝差错的巨大系统。

绝非“站里有人值班、车上有司机开车”那么简单，幕后还是运管、车辆、通号、供电、工务、物资后勤等提供立体保障。

24小时不间断，地铁沿线和车站总是有人在坚守岗位。正是他们的日以继夜，铺就了千千万万人的平安地铁路。

明天是1号线一期运营一周年的生日。我们走进1号线的台前和幕后，走近那些为1号线不知疲倦而奔忙的人们，请他们讲讲自己的故事。

记者 张昊 通讯员 徐昭 张晓庆 桂琳/文
记者 刘波 通讯员 张晓庆/摄



列车日检员林莹

“我叫林莹，在轮值工班工作，我们对1号线一期的所有电客车进行日检作业。地铁车辆上的零部件“生病”了，帮助它们的是拿着“手术刀”的我们。如同爱护自己的家人，对检修这件事，我们已经把它当做了生活的一部分。”

夜幕降临，当人们开始进入梦乡，每晚11点20分，最后一列电客车缓缓入库，电客车日检员才开始了当天的日检作业。

“每天晚上我们会分成2人一组，每组基本会安排5列车的日检作业，有时候更多。每列车，我们会对车侧箱体盖板、车底走行部、开关门状态、客室整洁度等进行检查。”

不算上处理故障的时间，一列车的每次检查时间为45分钟到1个小时。之后他们还要对每列车进行司机室功能检测，目的

是模拟运营时，检测司机操作台上的各个按钮是否正常。“如果遇到当时处理不了的故障问题，我们就会上报检修调度，做扣车处理。”

“凌晨4点半，我们会安排3个人跟随司机一起进行检车送车工作。所以很多时候，我们电客车日检员是整夜不眠的。”

巾帼不让须眉，轮值工班还有不少像林莹这样的女员工。她们自称“女汉子”，“男生能做的，我们女孩子也能做，而且我们比他们更多了一份细致和

严谨。部件普查、技术整改、系统更新，我们样样来，就是希望能确保列车以最完美、最安全的状态为市民朋友带来舒适的体验。”

与轮值工班负责列车的日检相对应，地铁还有定修工班来负责列车的年检。定修工班是承担最高级别修程的工班，技术要求高、时间跨度长、作业内容多。工班的技术人员要检查上千颗螺母，上千条信号传输线。自2014年10月，定修工班已完成13列车辆的年检检修工作。



昨天上午，市轨道交通1号线泽民站站长曹海岳与居民交流。当天，市轨道交通集团有限公司运营分公司组织的首次轨道交通“感恩大篷车”进入海曙天一家园社区，这也是宁波轨道交通“地铁行 文明行”系列活动的子项目之一。



值班站长牟辉

“我叫牟辉。作为1号线东门口站值班站长，负责车站票务管理、客流组织工作。每天太阳初升，街道上还鲜有车流的时候，我们站务人员已经着装整齐，迎着第一批乘客到来了。”

早晨8点，东门口站迎来了上班高峰，市民匆匆刷卡进站，前往城市的各个角落。跟这匆匆的熙来攘往相比，牟辉正有条不紊地巡视车站秩序，查看票务运作。

2013年10月，牟辉就作为第一批站务人员入驻1号线望春桥站。从卫生打扫到危险源排查，从施工

办理到行车安全把控，从票务模拟到员工日常培训，他事无巨细，逐个完成，保证了车站从入驻到接管，试运行的平稳过渡。随后又调至鼓楼站，主要负责车站施工管理、行车安全把控和员工培训工作。今年4月，牟辉又调至1号线东门口站。

地铁值班站长，做的是最基层、与乘客面对面的现场管

理工作，这需要有过硬的业务技能和强大的心理素质。“刚开通的时候，车站的各种状况比较多，我必须耐心分析让对方服气，真诚面对乘客。”

工作期间，由于热情的服务态度，多次获得乘客来电和来信表扬。“乘客的满意是对我们站务人员最高的肯定。现在随着车站越来越完善，自己也一步步成长过来了。”



接触网维护员王建文

“我叫王建文，是维修工程部供电中心接触网工班的一名接触网维护员。飞驰的地铁离不开接触网送电，为地铁供电保驾是我们的职责，因为我们常在高空作业，所以被大家称作地铁的‘蜘蛛侠’。”

“我第一次站在上面，腿不自觉的发抖，并不是胆怯害怕，而是人的本能。”王建文说，接触线高度在4米多，车场更高达5米以上，而在高架段，高架离地面高度就有十多米，站在高架段的接触线上，真是如同蜘蛛侠一般。

接触网是带有直流1500伏电压的裸露铜索，有多长的线路即决定了多长的接触线。通俗地讲，接触网就是一个移动的插座，受电弓是插头，地铁列车是电器。“它就像是人体的血

管，同样在地铁系统里，接触网给地铁供电，给予它奔跑的生命。”

但是接触网会发生严重磨损、有异物、零部件工作异常等问题，需要维护员进行周期性检查。

“我们工作时，攀爬在接触网上，系好安全带，将它打在线索上，人往后倾，使安全带受上力，空出双手在接触网上进行检修，安全带在这个时候即决定了生死，这需要很大的勇气，毕竟重心是悬在空中的。”

王建文的工作大多数都

在地铁停运的时候，也就是晚上进行，接触网上作业时间通常在12点至次日3点多。“其中最为艰苦的应该算在高架段作业了，特别在冬天，因为是晚上作业，温度有时候在零摄氏度以下，寒风呼啸，梯车重达90千克左右，由四个人架到轨道，接触网上不同的零部件都有自己的扭矩，自己可能要拧上1000多个螺母，用仪器测几百个接触线距轨平面的高度，即便在寒冷的冬天，我们也经常作业到汗流浹背。”



行车调度员朱东坡

“我叫朱东坡，在轨道交通控制中心担任行车调度。行车组织和施工组织是我们日常工作的重点，运营期间保证列车安全正点运行，需要严密盯控行车设备不得有半点马虎。”

安静的圆弧形大厅里，环绕着一个超大屏幕，上面闪烁着红蓝绿多色相接交叉的线路图、电路图、设备图。穿着制服的调度人员正盯着各自的电脑屏幕。

“别看大厅悄无声息，我们必须得集中精力。一旦发生故障或其他突发事件，我们要立刻报到控制中心，

通过无线调度台或专用电话，随时与所有司机或车站联系，询问情况并下达指令来调整前后行车。”

实际上，在这个地铁“神经中枢”里，除了行车调度，还有电力调度、环控调度和设备调度。

电力调度员，主要是实时监控整个地铁供电系统。环控调度员，则关注于车辆

的环境、温度、二氧化碳浓度、湿度等。例如车厢中烟雾过浓，它所在的地点就会立即显示在屏幕上，调度人员可以立即发出指令，打开相应的系统来通风。设备调度员，则是对故障信息的收集与传递。例如一趟列车晚点，设备调度人员收集信息之后，反馈给控制室，及时对车辆运行进行调整。