



三代主线站站长(由左到右依次为张继先、何建生、陈绍禹)。

9月初,京石高速冀京界主线站拆除工作正式启动,并计划于今年12月10日全部完工。京石高速冀京界主线站于1993年建成,运营了26年。26年间,不少“高速人”奋斗于此,三代主线站站长从张继先到何建生再到陈绍禹,演绎了26年的高速主线站故事。

燕都融媒体记者 呼延世聪



昔日的京石高速主线站收费口。

三代站长演绎26载主线站故事

第一代 张继先

工作开展处处碰壁

今年75岁的张继先是京石高速冀京界主线站的第一任站长,也是河北省的第一位主线站站长,如今已退休。1991年,京石高速采用分段修建、分段通车的方式开始施工,历时两年多于1993年9月18日正式建成。自那时起,张继先被调任至主线站任站长,全线下辖100多名收费人员。

“收费站成立之初,各方面的设施都不完善,办公室、宿舍楼均未建成。”张继先说,“我们只能租住在当时海军学校的招待所。每天往返于招待所和收费站之间,大家的生活条件比较艰苦,但与开展工作相比,这点苦又算不上什么。”

京石高速作为最早修建的高速公路之一,在成立收费站之初,过往司乘对收费并不理解。“当时的口号是‘贷款修路、收费还贷’,但社会上有很多反对的声音,认为‘走高速还要收钱吗’,都很不愿意缴费,要么就是少缴,要么干脆不缴。”张继先说,那时,收费站和过往车辆的矛盾很大,加之收费人员多是年轻一辈,对收费管理的认识比较浅薄,所以即使遇到不缴费的车辆也会放其通行,收费工作的开展十分有难度。

后来,张继先逐渐意识到了问题的严重性,认为长此以往不仅不能正常进行收费管理,收费人员也会承受较大的工作压力。于是,他决定到北京、天津的部分收费站去学习取经。

随后,张继先与同事一起,把学习到的经验与京石高速冀京界主线站的实际情况结合,整理成“收费队伍内部管理暂行规定”,共四章三十七条,对收费管理、礼仪规范等做了明确的规定,得到了上级的批准。根据该规定,收费人员开始由管理的意识逐渐转变成为司机朋友服务的意识,终于得到了社会的认同。

回想起过去,张继先最难忘怀的还有那张小小的收费单,大小如同今天的收费卡,只不过是纸质打印的,上面清楚地标注了上路站口、车辆类型、收费标准等信息,一式两联,如今这种纸质收费单早已被IC卡取代。

第二代 何建生

防堵保畅助通关

自2003年开始,我国私家车数量呈现井喷式增长。京石高速冀京界主线站作为北京的南大门,成了众多车辆进京的必经之地。然而,急速增长的车流量让涿州北站变得异常拥堵。高峰时,日车流量达到近4万辆,是设计通行能力的5倍。

对于涿州北站的高峰拥堵,何建生深有体会。2002年至2009年期间,何建生任京石高速冀京界主线站站长。“2002年我刚到任时,每年进京车辆约200万辆,到了2009年变成了650万辆。这仅是进京的车流量。”何建生回忆说,“我经历的最大规模的车流量高峰是在2008年奥运会期间,最多时一天有39886辆车从收费站经过,是设计通行能力的5倍,单日仅现金收费额就达到了426万元。”

那时,面对每年以81万余辆迅猛增长的巨大车流,摆在何建生眼前最大的工作难题就是“保畅”。

从硬件上,为了确保车辆的畅通,主线站先后进行了三次扩容改造。2005年,将出口车道由始建时的5条扩增到了10条;2008年,利用出口广场设计扩增了“一变四”收费车道,改造了2条双向逆行收费车道;最后一次是在2009年,利用入口广场设计扩增了“五变一”收费车道。

不仅如此,2010年,主线站又创新策划出利用高速交警治安检查站,设置5个便携收费点的“一变五”保畅举措,形成了后来主线站出口车道在应对日常高峰车流时最多可同时开启26条收费车道的状况。

在主线站工作的7年里,何建生最常说的一句话就是“宁肯我苦我累,不让司乘排队”,这也成了主线站及全体职工一直履行的承诺。

在同事王彦军的印象里,何建生就像每天不用睡觉一样。“当时他每天一睁眼就去工作现场,忙起来根本没点儿。”王彦军回忆,“为了给过往车辆腾地方,我们更是连宿舍楼都拆了,大家每天晚上挤在澡堂子里休息。”

何建生说,“其实,我们这都不算啥,收费员们更苦。当时夜间经常发生堵车,一堵就是六七公里,不仅我们要全员上阵指挥,收费员更是要加班加点,一晚上在小小的岗亭里吸着汽车尾气坚持工作8个小时,等下了班抠一下鼻孔,手指头都是黑的。口渴也不敢多喝水,生怕上厕所耽误事儿。”

何建生和整个收费队伍每天都在想方设法提高服务质量,让过往司机和乘客满意。为此,收费人员还从单车收费速度上下功夫,5个肢体礼仪动作和8个收费操作程序要在8秒内一气呵成,发卡差错率也由原来的千分之五下降到了千分之零点二。

此外,为了高效发挥现有通行设施的防堵保畅能力,避免收费广场面积有限所造成的拥堵问题,主线站还先后制定实施了十项收费保畅管理措施。如依次开启14条车道应对正常车流、19条车道应对高峰车流、26条车道应对拥堵车流的“三级保畅应急预案”;根据公司在徐水、高碑店实时监测到的断面车流每20分钟分别达到300辆、500辆、600辆时,向主线站发布黄色、橙色、红色预警信息等,都有效地缓解了站口保畅压力,确保让过往车辆快速通过。

第三代 陈绍禹

新时代开启“心服务”

陈绍禹在接任京石高速冀京界主线站站长前,已经在高速收费系统工作了二十余年。2017年任主线站站长后,他开始在主线站创新创效上下功夫。其中,他和同事一起在主线站建设电蓄热锅炉、X光绿通检验设备、光伏发电项目、电动车充电站等项目,展现了主线站最靓丽的一面,特别是在暖心站区建设上,赢得过往司乘和站区职工的交口称赞。

在主线站可以看到,专门设置了提供临时休息、简餐、急救药品、应急电话、修车工具等出行必需的爱心驿站,为受困司乘和需要帮助人员提供必要的免费服务;对因雪、雾等恶劣天气造成的道路封闭,为长时间滞留司乘人员提供必要的快餐食品服务;还可以通过站口设置包括公司特服电话、交警报警电话、医院急救电话、汽修厂救援电话及周边旅游景点示意图、北京过境导向图等内容的大型展板,为司乘人员出行提供导航服务……

对于站区职工,陈绍禹也是极尽所能为同事们办实事。有同事这样说,陈绍禹接任站长后,先后为员工们改造食堂供暖系统、购置净水机、给宿舍增添洗衣机,为职工生活提供最大便利。同时,陈绍禹考虑到职工安全,主动为收费岗位全体员工购置反光背心,并安装地下通道换气装置避免通道内地面湿滑造成员工滑倒……在别人看来,这些可能都是微不足道的小事,对主线站每一位职工而言却暖在心头。

今年,根据工作要求,京石高速冀京界主线站拆除施工如期进行。站在主线站的前方,陈绍禹似乎在和它告别,“我们的确不舍,毕竟大家在这儿都工作了二十多年,很多人的青春岁月都留在了这个地方。但随着国家的发展,主线站的拆除是必然趋势,我们都非常理解,也希望我们的交通事业发展得更好。”

