



巨型盾构作业不停 “90后”“00后”在岗过年

银都路隧道北线有望

4月贯通

重大工程春节“不打烊”

黄浦江下，两条“蛟龙”正在潜行，它们就是正在建的银都路越江隧道和龙水南路越江隧道。春节期间，两台承担隧道掘进任务的盾构机“银龙号”与“龙耀号”继续徐徐推进，为完成各自的工程节点任务奋力冲刺。

年轻人渐成留沪主力

节前，银都路越江隧道项目部的大门上早早挂起朱红喜庆灯笼，春联和福字贴在大门两侧，小兔图案的新年装饰随处可见，透着浓浓的年味。隧道股份上海隧道银都路越江隧道项目书记周栋梁介绍，由于盾构工作一旦推进就无法停歇的特殊性，今年有60多名建设者放弃休假，为“银龙号”盾构保驾护航。

让人意外的是，这些留沪建设者中，“90后”乃至“00后”逐渐成为主力军。来自城投公路的项目工程师陈望贤是个“90后”，这是他参与建设的第一个隧道项目。他说，隧道建设使命光荣、责任重大，考虑到项目春节将连续施工，守在现场，心里更踏实。

来自湖北荆州的杜磊今年28岁，但他说自己在同事中算“岁数偏大”，他是项目现场工程师。施工现场，只见戴着圆圆眼镜，小小身板的他身前背着十斤重的“遥控器”。“这个是拼装机的遥控器，每当盾构机推好一环后，就要停下来拼装管片。拼装机的旋转，真空吸盘的动作都是通过遥控器来实现的。”杜磊边操作遥控器，边向记者介绍。平时拼一环要一个小时。这也意味着，遥控器在身上也要挂这么久。“会累吗？”“已经习惯了。”



▲杜磊操作拼装管片
▶掘进中的盾构机“银龙号”
本报记者 陈梦泽 摄



杜磊说，他通过视频告诉家人不能回家过年，家人表示理解。“春节期间人手不足，更需要有人站好春节这班岗。一旦盾构推进遇上什么问题，能更快解决。”当被问到“有什么新年愿望”时，杜磊答道：“希望疫情快点过去，别再来影响工作生活了。还有，就是赚大钱。”

为了让这些留沪的建设者也能在上海享受“年味”，工地食堂不仅在大年三十做了一顿丰盛的年夜饭，还在春节期间提高餐食标准，保证供应热饭热菜。此外，羽毛球、乒乓球、桌球活动也在春节期间对外开放，让建设者下班后可以“活络筋骨”。

地下“巨兽”稳步掘进

“银龙号”盾构自去年9月20日始发后，正展开隧道北线掘进。“眼下，‘银龙号’盾构位于黄浦江下31.5米，约有十层楼高，这个位置是全线水土压力最大的区域，存在冒顶等重大风险，因此春节期间盾构不能停，每天推进2至3环。”项目书记周栋梁说，春节期间加班一方面是因为盾构开了不能停，另一方面为节后恢复正常工作状态保留一部分生产力，来规避年后可能遭遇的用工荒。

“预计到2023年4月底，可以实现北线贯

通。”周栋梁透露，“银龙号”完成北线掘进任务后，将180度“转身”，在短暂调整休憩后，进行二次始发，开始南线任务的掘进。

城投公路集团第二事业部银都路越江隧道项目工程师王文东表示，银都路越江隧道预计将于2024年底建成通车。作为连通徐汇区、闵行区、浦东新区的重要通道，银都路越江隧道建成后对于完善上海市路网体系，推进郊区城镇化建设，缓解莘庄立交、S20西段等交通压力具有重要意义。

另一边，龙水南路越江隧道自2019年12月开工以来，目前整体进展顺利。隧道股份上海隧道龙水南路越江隧道项目党支部书记张晋介绍，“龙耀号”盾构机于2022年12月20日始发，春节期间将每天推进2环。为了保障盾构机的顺利掘进，春节期间现场有70多名工人加班加点，以盾构施工为主。“考虑到这些建设者不能回家过年，项目部提前发放了春节加班费，让工人可以寄回家。春节期间，也会采购一些食材，让留守人员吃得好些。”

龙水南路越江隧道西起徐汇区的龙水南路喜泰北路交叉口，在浦西设置规划六路匝道，之后分南、北两线穿越黄浦江，北线至浦东新区海阳西路耀龙路交叉口，南线至浦东新区高青西路耀龙路交叉口。“目前，‘龙耀号’盾构机掘进的为南线隧道，长约481米。长度虽短，但技术含量极高、施工难度大。”张晋说。

据城投公路介绍，龙水南路越江隧道预计2025年9月建成通车，届时将大大加强徐汇滨江与前滩的联系，完善徐汇滨江、前滩区域的对外交通通道。 本报记者 裘颖琼

地铁部分区段整修集中施工，项目经理跟家里约了“初六”——

工程收尾、孩子满月，再视频电话

都市“守护者”

1月21日恰逢除夕，这天也是上海地铁2、3号线部分区段停运整治的第一天。本次改造工程主要涉及工务、供电、通号等多个专业，预计3号线投入施工人员800人，2号线投入施工人员400人，两线均采取多点、多专业集中施工模式。

在“客流低谷”开工

“上海地铁部分线路已运营近20年，配套设施设备也逐步进入大修阶段，需要通过更新改造保持设备状态。”地铁相关负责人介绍，因受外部环境不断变化的影响，2号线徐泾东站至淞虹路站区段隧道结构产生形变，3号线北延伸段部分钢轨和个别高架车站顶棚也需要大修。为最大限度降低对市民乘客出行的影响，运营方利用春节客流低谷实施停运改造。

上午11时，张华浜路站点，十多名施工人员正在如火如荼地拆卸车站顶棚的彩钢板，人虽多，却井然有序。张华浜站综合改造项目项目经理张家亮刚结束夜班，又上了个早班，神色中难掩疲惫。

张华浜站从2006年运营通车至今已有16个年头，从未进行过系统性整修。此次维修将对主体结构特别是车站顶棚进行改造。张家亮介绍：“原先的彩钢板是用铆钉和螺栓来固定，时间长了，铆钉会被锈蚀，螺栓会松动，造成屋面中间缝出现渗漏水情况。新的顶棚采用‘直立锁边’形式，就像一块块卡扣一样拼接起来，取消了铆钉和螺栓设计，从根



▲工作人员春节将加紧施工
▶张华浜地铁站工地热火朝天 本报记者 陈梦泽 摄



本上解决问题。”

为此，从20日22时起，项目准备工作就已开始。所有施工人员都参与了“安全交底”，项目负责人对建筑、土建、装饰装修等板块的工作人员都进行安全教育，并根据不同的工种交代不同的施工项目。

作为项目负责人，张家亮的担子最重。面对大型设备材料器械，他和团队需要提前备场，包括对触电停电和对车站做一些保护措施等。在施工现场，记者看到工作人员用长条的临时“雨布”将站台屏蔽门遮盖起来，为可能到来的下雨天气提前做好准备。接下来，施工人员还将用LED灯带替换原有的老

旧灯具，并重新梳理电路的排线，营造简洁、明亮的车站环境。

张家亮坦言：“等下我要去站点附近的酒店开间房睡一觉，在项目没有结束之前，我不敢离开太远，手机24小时开机，随叫随到。”

探索整修新模式

实际上，由于地铁站每天客流量都很大，很难有一整块儿空出来的时间供地铁维保公司来整修，每年都只能凭借春节停运期间整修施工。为此，张家亮和团队这次探索出一种新的模式，运用帆布将顶棚和下方的轨行区分隔，形成一层临时的“保护层”。如果

顶棚施工人员脚滑或施工工具不慎滑落，帆布就能起到缓冲和保护的作用。同时，在车站不封闭整修的情况下，列车能跳站运行，以此来迅速修缮车站的安全隐患，更好地为乘客服务。

“从2012年开始算起，今年已经是第七次春节期间区区间停运改造。”张家亮今年第一次以项目经理身份参与这类停运大修工程。他的孩子刚出生不久，年初六正好满月，恰逢工程收尾，为了保证施工质量，那天他还是会在现场坐镇。

“车站综合整治是一项跨专业的工程，要充分考虑到施工特点以及各种未知的因素，在前期严密方案论证的基础上，抓好现场施工，是最关键的一步。”张家亮准备在初六那天，和家人打视频电话，等到施工顺利结束，安心和他们团聚。

短途接驳车增援地铁

当天上午9时30分的长江南路地铁站，地铁工作人员在各拐弯口和出入口双手托着示意牌，提醒乘客可以在2号口旁边的公交枢纽乘坐短途接驳车。不到三分钟时间，车厢内就坐满了乘客，司机师傅立即发车启动。

巴士五公司营运信息部经理郑世荣告诉记者，此次地铁整修期间，公司共派出40辆公交车增援，10辆备用，行车间隔基本和列车到站间隔保持一致，5至10分钟一班车，客流多的话坐满即发，这也意味着50名司机师傅奋战在春节的岗位上。

在特殊的日子里，祝各位坚守岗位的上海“交通人”节日快乐！

本报记者 任天宝