

# “还江于民，是我们的一种情怀”

## 黄浦江两岸45公里岸线贯通，离不开他们的付出

作为新年礼物，黄浦江两岸从杨浦大桥至徐浦大桥45公里岸线公共空间去年12月31日向市民贯通开放。而在这份大礼的背后，离不开各行各业的汗水和付出。

青年报记者 刘晶晶



滨江45公里岸线的贯通，凝聚着许多无名英雄的汗水和心血。

青年报记者 张瑞麒 摄

### 人物 除了儿子出生那天 几乎天天泡在工地

2017年11月初，川杨路桥东岸贯通工程中的主桥贯通，这座桥采用半自锚斜拉桁架梁结构形式，是全国首座采用了桁架斜拉索组合体系的“一跨过河”桥，跨度达到了165米，也是东岸贯通工程中规模最大的一座桥。

主桥完成，算是大功告成了。但负责该桥建设的上海建工机施集团项目经理储慧斌却完全没办法轻松。“接下去还要在桥两端安装6根斜拉索，每根斜拉索的直径有15.1厘米，完成这个超大跨斜拉桁架组合桥梁钢结构制作的难题，川杨河桥的结构施工才算完成。”

事实上，从7月份正式开工起，储慧斌就在不断解决难题中度过。刚开始打桩就遇到了地下障碍物。“挖开来就发现地下有很多小方桩，估计是原先建筑留下的，但原始图纸

找不到了，只能先清障。”本来工期就紧张，年底要完成贯通目标，只有半年时间，增加了清障工序，对后面工程必然有影响。

“好比说打桩，要是采用传统工艺，打完一根长60米、直径1.2米的大桩，就需要一天时间，整个工程近200根桥柱，打个桩就可能要花上大半年。”项目部不得不和时间赛跑，最后从荷兰引进了目前世界上功率最大的免共振锤70RF，一天可以打3-5根桩，而且高速振动能避免共振，保证了安全。

要克服的难关远不止这一个。川杨河桥使用的钢材材质特殊，大部分板材厚度为60毫米，最厚板材达到225毫米。为了保证工期，储慧斌到加工厂去进行沟通，在他和同事的努力下，从材料进场到完成水上三跨的吊装合龙仅用了一个多月时间。

“半年内，七座跨河桥中我们承担施工了六座，看上去不可能的事被我们做到了。”除了川杨河桥，储慧斌同时还负责洋泾港桥、白莲泾桥、倪家浜桥、三林北港桥和三林塘港桥的现场施工，占了东岸贯通工程中12座园桥的一半。其中最北面的洋泾港桥在杨浦大桥下，南面的是三林塘港桥，相距22公里。那段时间，每天早上6点半，住在川沙的储慧斌就要从家中出发，7点半到工地，当中再抽空去其他工地，一天这样跑下来，至少要跑七八十公里的车。在工地干通宵更是经常的事。妻子待产，他也无法陪伴在身边，半年时间里，除了儿子出生那天，他几乎天天都泡在工地上。但如今站在自己一手造起来的大桥上，看着幸福的一家人在桥上散步观景，他觉得这些付出都是值得的。

### 幕后 如果没有让步和巧思 45公里的路很难畅通

黄浦江两岸45公里分布着各种码头、企业用地，如果没有“让步”，没有“巧思”，这45公里的路也不可能通得那么漂亮。

贯通工程开始前，浦东共排摸出大大小小的29处断点或堵点，最终拆掉了8万平方米的建筑，腾地27万平方米。

杨浦区秦皇岛路码头串联起了杨浦滨江与虹口滨江，对于这一断点，市浦江办高度关注，两区也经过了多次协商。最终，以轮渡站二层为连接点，从原有办公区域“割让”出3米宽的空间，又另外设计并外挑了3米宽的钢结构平台，这样一来，轮渡站的二层就开辟出6米宽的场地，既能通行又有了观景平台。平台两侧延伸出缓坡，分别连接杨浦与虹口，从而实现贯通。“这样现状改造最小化，实现了江景归于一线，同时又不会打扰轮渡站的正常使用功能。”杨浦滨江公共空间贯通项目部经理刘绍旭表示。

两岸工程如火如荼，往往会与水上通航产生矛盾。去年最后3个月，黄浦海事局辖区内的过境船舶超过6300多艘次，工程封航实对水上交通造成极大压力。川杨河桥建设中，搭建临时桩，辟为临时“停船带”，供船舶暂时靠泊等待水上工程的间歇再恢复通航，就是黄浦海事局、浦东新区航务管理所杨思站等部门苦熬两个多月，和施工方反复协调拿出的方案。为确保通航船舶的安全，黄浦海事局两艘巡逻艇24小时不间断护航，全新的信息技术进行“无死角”监控，一周内所有人员都扑在一线，加班到通宵。

上粮六库地块位于贯通工程(徐汇段)徐浦大桥节点，由光明集团下属良友集团负责管理，地块面积共计约348亩，是徐汇段沿线中占地面积最大的被动迁单位。同时，上粮六库常年储备保障粮约15万吨，食用油4万吨，是全市重要的保障粮基地。为配合贯通工程建设，在市政府关于上粮六库异地选址方案尚未明确的前提下，企业积极支持配合，陆续在去年5月份、9月份腾让交付了工程建设范围用地，为贯通工程做出了重大贡献。

### 精神 在一线的建设者中 青年身影尤为突出

上海市政总院交通院副院长戴伟告诉记者，黄浦江两岸实现贯通开放，最难的是打通堵点、连接断点，而在贯通工程中，桥梁成为不可缺少的关键和亮点。这一系列园桥，既能贯通和连接断点，还能与绿地、建筑、河道景观融为一体，成为亮丽的风景及重要景观标志。但同时桥梁建设周期相对较长，建设过程受到河道通航水及汛期影响，对桥梁安全性及质量不容有丝毫疏忽。

位于徐汇滨江的淀浦河桥，是徐汇滨江公共开放空间5.1公里新建段中建设难度最大、工期最紧但也最为关键的贯通节点。而这座总长404米的、长达108米主跨长度的大桥，以不到200天的建设周期完工，也算是个“传奇”。

徐汇滨江开发投资建设有限公司副总经理吴连盛告诉记者，之所以称淀浦河桥为徐汇滨江贯通工程的“最难点”，是因为这座桥集合了建设体量大、工期紧、工艺复杂、吊装难度大等多重难点。

比如做桥面，淀浦河桥的主跨面长108米，宽40米，若仅用一片钢结

构做桥面，单片重量太大，基本没有吊车可以完成。施工中，南北向的桥面被分成东、中、西三部分，吊装时由两辆各能承重750吨的吊车在河两岸同时吊起一片桥面。不过，最西侧的桥面只能先从东面临江一侧落到“V形”桥墩上，再由千斤顶慢慢滑移至西侧。“这就需要施工的精确。”

吴连盛曾参与上海多条高架线路的项目建设，而滨江公共开放空间的建设在他看来难度要大很多，“特别需要打磨细节。”像是一般的石材路面厚度仅3-4厘米，而徐汇滨江新建段的路面每块厚达6厘米。“工人切割时很辛苦，但不容易踩坏，景观也更有质感，大家也觉得付出有价值。”他表示。

在两岸贯通的建设中，正是这些一线工作者的精益求精，让工程在顺利完成的同时也能保质保量，其中青年的身影尤为突出。徐汇滨江建设中，西岸集团团委牵头组织了80名青年骨干力量，建立了青年突击队，由团委书记任队长，汇集土地收储、规划设计、工程管理、投资造价、服务管理等多领域专业队员，其中35周

岁以下青年占比约80%，党、团员占比近50%。

28岁的李学锋，为了方便深夜随时处理问题，自己租房子住在工地附近。道路摊铺沥青的那段时间，更是干脆直接住到工地上，每天在太阳下步行10公里，生生被晒成了“黑炭”。27岁的陈子涵新婚第二天就回到工地上监督渣渣外运，现场核对每棵树的种植要求，无一遗漏。

24岁的陈宏佳，2016年7月刚毕业就正式成为了徐汇滨江建设者的一员，直接进入了西岸集团的土地储备部。在整个贯通工程中，土地收储是最基础也是最艰难的一项工作，特别是徐浦大桥区域，汇集了众多大型企业专项用地。为了让企业腾出用地，他们与时间赛跑，耐心与企业谈判，经常关在饭店里一个通宵协调沟通做协议。“周六保证不休息，周日休息不保证”成为口号。因为天天加班，女朋友和他分手了。他难过，但不后悔。“我觉得这是一种情怀，看到这么大的工程中有我的贡献，就觉得是一种个人价值的体现。”