

凌晨3点 在虹桥

“红眼”志愿者温暖回沪的你

2月4日,铁路上海站迎来今年春节节后返程客流高峰,虹桥枢纽铁路到达客流达46.21万人次。当晚,地铁虹桥火车站站在常规末班车结束后增开定点加开列车,其中2号线最晚加开至5日凌晨3点。与地铁加班同步的还有一群志愿者们,在车站守护着上海夜归人的回家路。



运营结束后志愿者合照。

本版摄影 青年报 何佳明 摄

赵佳丽:用经验给乘客带来实惠



赵佳丽

2号航站楼站、浦东1号2号航站楼站开展志愿服务。4日晚9点,结束了在市域机场线虹桥2号航站楼站的志愿者工作后,她“转战”至600米外的虹桥火车站站,准备服务到次日凌晨加班车结束。

在赵佳丽看来,十年志愿服务积累的丰富公交路网经验,在夜间的志愿服务中有很大的用武之地。“虽然地铁到不了,但有些时候公交夜宵线是可以到达的,能提供给乘客相对实惠的交通方式,而不是一味地去选择打车。”赵佳丽说。

能看到那么多乘客顺利回家,赵佳丽的心里很开心。“每一年春运看到乘客开心的笑容,能够让他们乘上地铁,节省更多的时间和出行费用,实现了我们作为志愿者想要达到的目的。”

赵佳丽从2015年开始参与春运地铁志愿服务,今年正好是第十年。2020年以前,她主要在上海火车站参与清晨的“双头班车”保障。“在上海火车站的时候差不多早上4点多到岗,工作到早上7点多早高峰开始之前,主要帮助车站疏导一晚上积攒的到达客流,协助他们买票进站。”赵佳丽说。而在今年,她除了在虹桥火车站外,还带领自己的团队首次前往新开通的市域机场线虹桥

刘宇奇:带一整盒咖啡来提神

凌晨2点多,志愿者刘宇奇向记者展示从包中拿出的一整盒12罐速溶咖啡,笑着说早有准备,但现在精力还比较足,用不上。事实上,这是他第一次在校外参加大型志愿服务,面对如此极限的工作时段,他觉得并没有什么特别的,“结束之后爸爸会开车来接我,父母都很支持。”刘宇奇说。



刘宇奇手里的咖啡。



俞佳杰

俞佳杰: 白天上班晚上做志愿

来自上海城投水务集团的俞佳杰是本次志愿服务中年龄最长的一位,4日白天他在单位上日班,下午4点下班后乘坐班车到龙阳路站,再换乘地铁2号线,历时约两个小时到达虹桥火车站站,开启自己的夜班服务。和赵佳丽一样,他也曾在上海火车站参与过凌晨的头班车保障,这是第一次来到虹桥火车站参与志愿服务。“我平时一直习惯一下班就去做志愿者。”被问及如何适应“白+黑”工作时,俞佳杰不以为意地表示:“这座城市是我家,有很多五湖四海的朋友一起过来建设,自己没多大能力,能为他们提供一些服务,希望大家都能感受到温暖。”

“今天能见到几万人,我跟他们有一面之缘,能给他们一个微笑,我就觉得很幸运。”俞佳杰告诉记者,他已经想好了本次活动结束后的朋友圈文案,“‘家人们都回来了’发个朋友圈。能多收到一份微笑,很暖心。”

薛岱辰:特意提前“倒时差”

“夜间志愿服务主要涉及末班车的时间衔接问题,难度比较大,随时都需要为乘客精确计算合理的回家路线。”在吉林读大学的薛岱辰已连续第三年来虹桥火车站参与春运夜间出行保障,他告诉记者,不同于白天的志愿服务,晚上随着各条地铁线路运营逐步结束,路网的可达性每时每刻都在动态变化,需要随时关注每一个换乘节点的末班车时间,为乘客推荐最优的出行路线,全心全意、全神贯注地服务好每一位有需要的乘客。为此,他在来参加服务前已提前查询资料,做足



薛岱辰

了功课。

薛岱辰平时习惯早睡早起,为了适应当天的志愿服务时间,他特意提前“倒时差”,前一天晚上提前了2个小时9点半就睡觉,一直睡到第二天自然醒。

赵桂坤:回家正好早上遛狗



赵桂坤

凌晨3点03分,护送车站当天最后一批乘客出发后,志愿者们也开始了自己的回家路。

薛岱辰家住提篮桥附近,在确认站台上所有乘客都已上车后,他迅速脱下志愿者装备,

带上早已提前收拾到站台上的个人物品,坐上了2号线的最后一班加开列车。他为自己规划的路线是乘坐2号线到人民广场站,然后骑路程约4.8公里的共享单车回家。住在彭浦新村的赵佳丽准备在车站待到地铁头班车再回家,“因为有提前加开‘双头班车’,大概五六点就可以到家,明天正好不用上班。”赵佳丽说。

志愿者赵桂坤则表示,做完志愿服务早上5点左右到家,正好可以遛狗,时间很不错。

青年报 何佳明

春节坚守不停歇 新年开工加速跑

上海90后机场联络线后通段总工程师全力保障项目进度

青年报见习记者 朱彬

本报讯 新年开工加速跑,青年只争朝夕。当前,市域机场线13标项目后通段——浦东1号2号航站楼站至上海东站站的建设正在不间断开展中。作为上海市重大工程项目之一,联络虹桥航站楼和浦东航站楼两大门户枢纽的市域机场线动工前便受到广泛关注。但你可能不会想到,一位上海90后在其中承担起了项目重任。

去年底,市域机场线先期开通段实现40分钟快捷通行。40分钟,几乎同样也是机场联络线

13标(二工区)项目总工程师刘天日常巡查的时长。开工首日,刘天比日常更为仔细地检查了工地情况,从隧道一头走到另一头,巡查花费了约一个小时。工作第二天,刘天又马不停蹄地参与项目会议,向公司汇报工作进展以及年后的工作安排,保障项目扎实稳步推进。

刘天负责的机场联络线13标项目属于后通段,位于浦东新区祝桥镇,区间线路总长度约5.7公里,设有4座联络通道。去年年底,市域与机场线隧道已实现双线贯通。眼下,他与同事们正在抓紧双向隧道的联络通道冻

结施工与建设。

这一工作在春节前便开始着手,如今仍在开展。“由于软土地质这一特殊情况,施工现场开启有全天候冷冻设备以保证后续的挖掘工作,一直需要24小时有人值守,检查设备运行情况。冻结工作结束后,预计3月份达到开挖条件后正式开展联络通道的挖掘工作。”因此作为机场联络线13标(二工区)项目总工程师,他在春节期间将回家过年的机会留给工友而自己驻守在工地现场之余,开工之后又继续投入到紧张的工作中。

刘天告诉记者,相比春节期

间的坚守,他们在节后的工作量有所增加,除了联络通道冻结施工外,还要进行隧道区间的井接头施工。“盾构挖掘工作结束后,预计6月份开展排水沟、疏散平台等隧道二结构的施工工作,2025年年底结束当前的土建工作。”

今年春节期间,刘天在家的时间不超过48小时。不止今年,刘天已经连续5年选择在大年初一驻守工地一线,“我是上海人,平时回家的机会相对多一些。春节值班时,我们一般会优先让外省市的同事们回家过节。”在他本人看来,这已成为他习以为

常的一种工作模式。

而正式开工后,他又照常投入到工作中。项目总工主要负责技术质量方面的工作,每天下隧道巡检是其工作日常。“每天都要对关键地方全部检查一遍”。如此一来,他在隧道中步行一个来回至少6公里,而上下隧道的运动量相当于爬了10层楼。“隧道平均20多米,相当于8~9层楼的高度,最深处达到36米左右,相当于12层楼。”和刘天一样,春节前后一直坚守岗位的同事有二十余人,他们一直奔波于地面与地下隧道的路上。