



担当涉疫垃圾处置“大任” 守住防控关口

医废去哪了？ 这些“大白”在行动

有这样一个青年集体，他们肩负上海全市医疗废物收运处置重任，不畏艰险、迎难而上，坚决不让任何涉疫垃圾成为新的感染源。

青年报见习记者 崔子润

垃圾日产日清 攻坚小组扛重担

在疫情暴发初期，上海城投下属的上海市固体废物处置有限公司（以下简称“固处公司”）团支部便广泛发动团员青年有序投身疫情防控一线，积极为疫情防控阻击战贡献青春力量。来自综合办公室（党群工作部）、EHS部（合规管控部）、综合业务部（客户服务部）、物流管理部以及运营管理部等5个部门的28名党员、团员青年第一时间响应，随即组建起一支“疫情防控医废应急青年突击队”，主动扛起疫情防控的重担。

由医废收运处置部门青年带头的攻坚小组队员，主动要求冲锋在前，克服心理恐惧，立下“请战书”，直面疫情“零距离”作业，全面保障应急医疗废物的收运处置无死角、零疏漏、全防控。在公司启动了“白+黑”收运模式（即夜间收运涉疫垃圾，白天收运其他医废）后，攻坚小组组长、医废收运调度主管张燕铭带头制定夜间收运处置方案，并根据每天全市定点和指定发热门诊医疗机构的产废情况及时调整收运力量、收运线路，确保涉疫垃圾日产日清。

针对涉疫垃圾，整个物流收运团队坚持“定人、定时、定车、定线路”四定原则，加强夜班收运人员防护培训，减少交叉感染风险。每天下午1点后，张燕铭就

要根据全市发热门诊和口岸、机场等地涉疫垃圾的产生情况和数量，安排出车人员、车辆，排定出车线路。

与此同时，第三党支部书记、物流管理部经理王浩，在第一时间成立了“医废应急收运党员突击队”，组建了多梯度应急人员队伍，迅速开展医疗废物收集处置重点工作。作为疫情期间医废收运第一联系人，他主动公开自己的手机号，成为全市医废收运的“移动热线”。据了解，王浩所在的物流管理部500多名职工负责全市1家定点医院、117家（不含崇明10家）发热门诊及口岸机场等涉疫垃圾、6000多家医疗机构常规医废及53个隔离点垃圾的收运任务。

王浩告诉记者：“从去年疫情开始后，公司第一时间就做了预案，将上海可能出现的疫情问题，做了充分的考虑和相关准备工作。特别是今年，我们采取了更加严格的举措，承担突击任务。前不久，松江区出现一例本地确诊病例，根据疫情防控需要，主管部门对某菜市场进行了封闭管理，我们承担了对菜市场里全部存货、废物的清理，其间发动18名青年突击队员，在3天内共清理垃圾150多吨，以最快速度完成涉疫垃圾处理。”



青年突击队员冲在前干在先，守住疫情防控关口。

青年报见习记者 崔子润 摄

全程闭环管理 青年带头守岗位

疫情期间，口岸、机场等地成为疫情防控的重点，医疗废物的产生量也日益增多。

90后阮剑波是固处公司EHS部（合规管控部）的经理助理，也是疫情防控青年突击队的一员。他告诉记者：“今年以来，对于我们团队的考验主要是，自集中隔离点生活垃圾纳入医废管理以来，垃圾量增长迅速，尤其是今年7月、8月，隔离点垃圾日产量从原来的30吨突然增加到接近60吨，几乎翻倍，对于我们的收运团队来说压力特别大。同时，涉疫垃圾收运处置人员开启闭环管理模式，自8月12日起，我们夜间的涉疫垃圾收运驾驶员、处置上料工都集中居住在

嘉定厂区内，一做就是好几个星期才能回家，对于人员的身心健康管理较为困难，我们团队也特意安排了两名管理人员与他们居住在一起，并定期轮换。”阮剑波说道。

8月9日，国务院口岸疫情防控指导组提出了人员闭环管理的要求。当晚，固处公司疫情防控团队就连夜讨论制定了闭环管理的工作方案、保障措施和管理办法，紧接着与市生态环境局和市卫生健康委等部门进行了沟通，并在8月12日晚上开始正式施行。从方案制定到集中居住点选址，再到后勤保障，一系列繁杂的工作只花了不到72小时的时间。

闭环管理方案刚执行时，医废收运和处置的部分人员因不能与家人见面，出现一些低落情绪。EHS部门及时发现工作人员的情绪变化，采取多种措施进行心理疏导，耐心细致讲解实施闭环管理的意义。终于，大家都表示理解，积极支持此方案的实施，团结一致，共克时艰。

在这场没有硝烟的“战疫”中，固处公司疫情防控青年突击队作为疫情防控的主力军，以强烈的使命感做好医废收运处置工作，充分发扬“哪里有急难险重，哪里就有突击队的身影”的精神，为上海这座特大型城市的医疗废物安全收运处置，筑起了一道厚厚的“防疫屏障”。

80后“上海工匠”给架空线做减法 他们见证了百年无轨电车“求变”之路

青年报记者 郭颖

本报讯 早上10点多，位于广东路的德兴馆外卖窗口已经排起了长队，这里有上海人喜欢的熏鱼、四喜烤麸、鲜肉月饼。有不少资深食客还是特意乘14路无轨电车过来的，隔着几个门洞，14路终点站就在旁边。

“这是上海第一条无轨电车，到现在已经有107年10个月的历史了。”昨天，青年报记者随80后“上海工匠”、上海无轨电车线网运行维护组长孙军，直击架空线保养，探访百年无轨电车之“求变”。

未来上海无轨电车将减半

孙军所在的现代交通公司负责无轨电车供电保障。保养工作一年365天24小时不间断，白天巡视，发现问题及时处理，晚上进行各类线网施工。全上海现在一共有300多公里无轨电车线网，由100多名线网工“保驾护航”。

出生于1984年的孙军，年纪轻轻就已经入选“上海工匠”，他的匠心是：提升国内无轨电车接触网的技术水平。

不久的将来，上海的传统无轨电车或将减半，只保留14、15、19、20、23和24路，还有一条年轻的71路中运量。

眼下，这保留下来的7条无轨电车线路也在积极“求变”。

像15路肇嘉浜路的天钥桥路—宛平路路段就在进行线网优化改造，通过引进全新的架设理念，并结合新研发电车综合杆及线网配件，减少40%的路口电杆和50%的布线，进一步提升上海无轨电车的运营品质。

“现在，我们对于架空线的要求就是简洁，美观，减少立杆。”孙军介绍说，借鉴地铁和欧美先进线网技术，提升上海无轨电车线网的架设理念，近些年研发的最新技术包括：新型线夹式绝缘分段器、新型线夹式线网交叉器、弯道双支撑悬吊、斜拉式弹性悬吊等。

研发新技术为电车护航

说起来，孙军的成长经历也颇为励志：从一名普通的工人开始干起，用3年多时间从维修工当到班组长，又用业余时间进修电气工程自动化专业，并且成长为“上海工匠”。

孙军利用在轨道接触网的工作经验并结合电车现有的线网配件，研发了一款全新的连接线夹，经过几次调试，最终研制出了全新的新型绝缘分段，目前71路中运量及市区线网40多处分段都已更新为新型绝缘分段，运营至今未发生一起故障，并且获得了国家专利证书。

2018年，孙军在“新型绝缘分段”的基础上开始对传统的交叉器进行技术革新，交叉器不同于分段，它安装工艺复杂，配件种类繁多，设计难度高。

2020年，孙军又相继研发出全新的“弯道双支撑悬吊总成”“斜拉式弹性悬吊总成”线网配件，新配件的上线完全消除了触



线网维护人员在作业。

青年报记者 施培琦 摄

线磨损的现象，并且使原来弯道触线的使用寿命从3年左右延长至10年以上，单个弯道节约成本近6万元，一年可以节省接触线大修成本近30万元。

目前上海所有的弯道均采用弯道双支撑架设方式。此外，交叉器、弯道双支撑、斜拉式弹性悬吊等技术也都在申请专利当中。

靠近广东路德兴馆的路口，有一根与14路“同龄”的“古董”集电杆，是孙军和他的师傅——

市劳模周庆彪一同“修旧如旧”的成果。

只见这根钢杆采用套杆的方式竖立，“身高”约9米，由于立于弯道处，需要“吃力”，杆身粗壮。此根复古钢杆采用了全新的喷塑技术，历经风吹雨淋依旧傲然挺立。

劳模带工匠，是一种传承。这根集电杆被赋予了更多象征意义，正如无轨电车仍将继续活跃在上海交通的历史舞台。