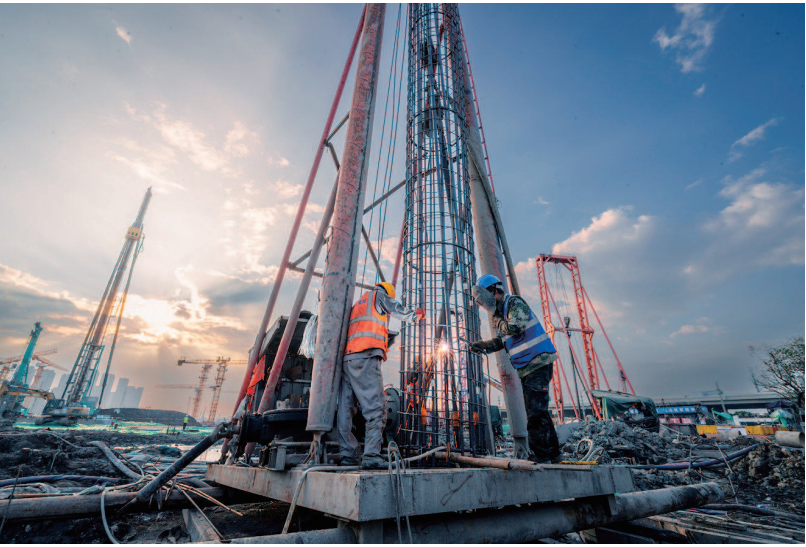




杨行镇城西一村村委会临时办公点的墙上挂着数面鲜红的锦旗。其中一面,来自中铁二十四局宝山站站房I标一分部。2026年7月15日,一分部黄伟书记与谢松经理一同走进这间办公室,送上这份特殊的谢意。红底金字,两行烫金题字——“舍故土深明大义 开通途永记深情”。

上海高温天里日夜赶工,黄伟和谢松都晒得黝黑。黄书记记上锦旗,和城西一村老村支书张华紧紧握了握手。“非常感谢城西一村村两委大力支持我们中铁二十四局宝山站I标的施工建设!村里一直积极配合、尽心尽力,保障咱们工程顺利施工,为宝山枢纽的建设出了不少力。”

张华书记接过锦旗,为之动容。不远处白沙公园内,一株300年古银杏静静伫立,树干留存岁月印记,承载着当地人割舍不下的乡土情怀。

一面锦旗,照见的不仅是村企之间的彼此成全。这背后,是宝山区建管委自上而下的统筹协调与全力保障。从前期征迁方案制定、跨部门资源调配,到施工过程中的各方诉求衔接,建管委全程嵌入枢纽建设的每一个关键环节,为这场“咽喉攻坚”提供了不可或缺的制度支撑。

一座普通的城郊村落,为何能让国家级重点工程建设方专程登门致谢?当前,宝山站已全面进入地上主体结构施工阶段,东西咽喉区站房骨架初具雏形。答案藏在铁印路十年烟火间,也藏在沪渝蓉高铁宝山站至关键重的建设大局中。

枢纽卡了“咽喉” 征迁是必答題

摊开沪渝蓉高铁宝山站规划图,整座枢纽核心地形狭长,如同北上交通脉络的关键咽喉。作为国内继北京丰台站后第二座双层车场铁路枢纽,也是全国首座“地下+高架”叠场双层车场枢纽,宝山站地下设沪通车场4台10线、高架设沪渝蓉车场4台8线,串联19号线、市域捷运线,是集国铁、地铁、公交、出租于一体的综合性门户。

城西一村3.2万平方米征迁地块恰好是枢纽核心廊道,地下换乘通道、站房主出入口全部落于此地,是全线无可替代的控制性节点。然而这一地块涵盖村民宅基地、集体建设用地、经营性物业等各种性质的土地,村域总面积2.13平方公里,下辖8个生产队、户籍461户、村民约1205人,村民动迁安置早已全部完成,但片区内仍有20家中大型企业在持续经营,2501弄360户居民还在里面生活,村自筹资金投入约8000万元建造的1.6万平方米东社区文化活动中心、原村委办公楼也坐落在红线范围内。

这样一块“咽喉”要地要在9个月内完成征迁清零,单靠村级力量远远不够。宝山区建管委提前介入,牵头召开多轮征

北上海新地标:杨行镇的机遇

——宝山区建管委助力高铁宝山站征迁攻坚纪实(上)

国家“十四五”重点工程沪渝蓉高铁上海宝山站建设节点敲定,预计2027年年底前全面投运。项目建成后将填补区域综合交通枢纽空白,设计日均旅客到发量达14.8万人次,对提升上海城市功能、服务国家战略具有重大意义。

但在项目工地塔吊林立之前,杨行镇的四个村庄——城西一村、城西二村、泗塘村、杨北村,为这座总建筑面积48.24万平方米的枢纽让出了土地、祖坟、厂房和道路。而与工地仅一街之隔的友谊康苑这个动迁安置小区,则在一年半的噪声、扬尘与封路中,从投诉走到了与建设企业互赠锦旗。

这组系列报道记录的,不是宏大的施工场面,而是这些小而美好的“让”与“融”——让出之后,一座城与一群人之间生长出的理解、信任 and 情谊。

打通咽喉:城西一村与宝山站的双向奔赴

相对较小。但即便如此,要离开一个经营了10年的地方,对谁都不容易。

“在这里待了10年,非常有感情。经历了一个特殊时期,大家在一起好几个月,村里对我们企业的照顾、记忆犹新。”公司负责人朱海说。

物流企业对选址有刚性约束。村“两委”主动对接周边地块,为企业寻找新址。“帮我们联络附近村委,牵线搭桥,介绍到杨东村等地,我们自己谈价格。现在我们搬的地方离城西一村也很近,也是他们介绍的。”

搬迁自四五月份启动,赶在梅雨季到来之前,5月中旬全部完成。“村里给我们的指令,我们尽可能提前。”朱海说。全部集装箱驶离那天,他在空荡荡的停车场拍了张照片:“铁印路10年,谢谢帮过我的人,我会一直记得你。”

谈起高铁站,他坦言期待:“我是苏北人,回去坐火车,要到上海站,要到虹桥站。开车到虹桥的时间,够我坐一半高铁了。知道宝山站要建,我们非常开心,对动迁也很积极。”

像义展这样配合动迁的企业,在城西一村并非个案。据统计,自征迁启动以来,城西一村在镇党委和镇政府领导下,共腾退包括上海进道集装箱维修有限公司、上海振宝集贸市场、宝铁储运等中大型企业约20家,涉及2501弄小区约360户全部撤离,东社区文化活动中心及村村委会办公楼也全部拆除完毕。

张华作为村“两委”带头人,全程参与和每一家企业的沟通。针对片区地块历史遗留问题复杂、企业腾退情绪不一等实际困难,张华和村干部逐户走访,一对一倾听诉求。

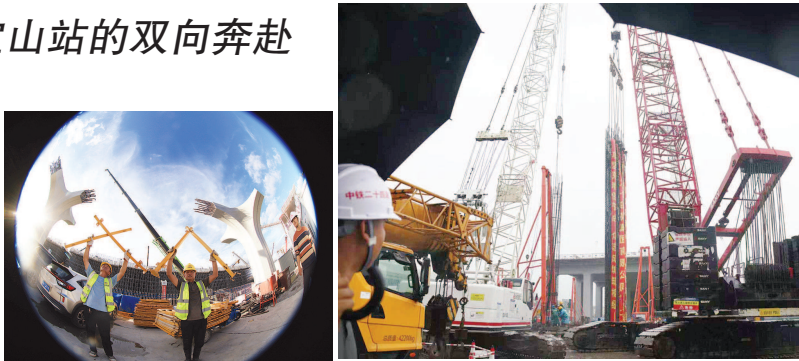
有的企业谈一次不行,就谈三次、五次。补偿标准怎么算、安置地块在哪里、过渡期怎么安排——每一条都掰开揉碎了讲清楚。整个征迁过程实现零投诉、零信访。城西一村核心地块最终较原计划提前交付,为中铁二十四局抢出了宝贵的施工窗口期。

提前腾地抢工期 一面锦旗见同心

城西一村的支援,不止于征迁。施工队进场的第一步,都有村干部护送。

2025年5月22日下午,宝山站I标打通施工通道迫在眉睫,大型履带吊车将进场,谢松在微信里给张华发了一条消息。简简单单的一个问,一个答“可以”,W1区域基坑围护施工随之全面展开。

更大的惊喜在6月25日。那天谢松正在现场带班作业,手机响了,屏幕上显示的是张华。电话那头说,拆车场的地块清了,江杨北路导改的最后一块场地腾空了,



你们可以进场了。这块地交付后,江杨北路第一阶段导改有了空间,西咽喉区域的施工全面启动。

9月6日江杨北路第一阶段导改完成后,村委会工作人员上下班,以及村民及周边居民办事都不太方便,路口行人车辆多,也有安全隐患。谢松干路过村委会,听到有居民在抱怨,便找到张华反映了情况。张华永远是一副笑脸、一只手摆着:“不要担心,没问题,我会想办法解决的。”没过多久,村委会办公楼就完成了搬迁。

三个关键节点,三次如期落地。谢松如今回想起来:“如果城西一村没有及时帮忙,3月20日的第一次进入工地的施工通道无法及时打通,5月22日的W1区的通道无法拓宽,9月6日江杨北路的第一阶段交通导改无法及时完成,整个852天的工期将被彻底打乱。2027年年中通车的目标一旦失守,影响的不只是一个车站——沪渝蓉高铁东段、沪苏通铁路二期的全线贯通都将承压。”

提前交付的窗口期,成功避开梅雨季连续降雨和春节停工,保障了基坑开挖和地下结构施工有序推进。

后来谢松对张华说:“再晚一周,光窝工损失就要上百万。城西一村这份情,我们项目部记下了。”张华摆摆手,说:“应该

富锦路1540号,高铁宝山站站房钢结构已起至27米,地下换乘通道与地铁19号线建设正同步推进,6月底完成“正负零”节点。这座8台18线双层叠场、国内第二座双层车场枢纽,是北上海盼了十年的门户,也是宝山区建管委今年盯得最紧的市级重大工程之一。

工地西北角,富锦路富阳路口朝西90米,一座二跨石梁小桥静卧六里塘旧道上。桥栏杆风化程度不一,“马泾桥”三字被摸出包浆——清同治十一年(1872年)造的,153岁,2026年3月刚被列入宝山区未定级不可移动文物名录,是城西二村人马泾桥祖的根。马泾桥跨的正是六里塘——这条河原先贴着高铁站体北沿走,是城西二村和绕城高速之间的界河。

为了给宝山站腾出48.24万平方米的枢纽骨架,六里塘实施改造:桥处于高铁配套路与改河的交汇敏感区,要留;桥旁牛角尖组最后那点农用地和企业租地,要交付。

全村户籍520户1623人,如今仅36名农业户籍人口,占比不足5%,村民均已完成动迁安置——这是一个典型的城市化“空壳村”。但空壳不等于空心:村集体有着持续增长的经营性收入,以及盘活的存量园区,5年可支配收入涨了35%,可支配收入增长远不止体现在各项实物资产上。

这儿的工作,是要把水脉、文脉和工程线拧在一起。宝山区建管委这套征迁攻坚机制,落到城西二村,要从“高铁主线”一条线,升级为“高铁主线+水务蓝线+文保紫线+站城融合金线”4条线,在一张村域图上同步落地。

让水护桥,双线并行

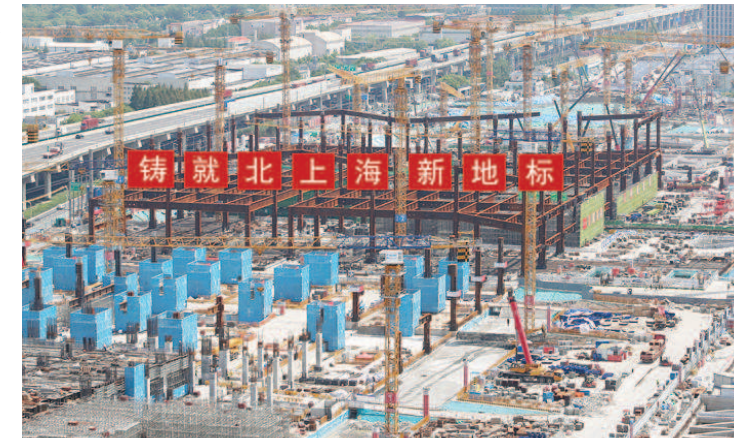
摊开城西二村这块征迁红线图,地块紧贴枢纽西北侧,构成的是“水+文脉+配套”叠加的第二圈层。

2023年12月预公告,2024年2月补偿方案落地,城西二村牛角尖组17550平方米土地进入首批征收,其中农用地13076平方米、建设用地3574平方米、未利用地900平方米——这批农用地,基本是牛角尖组沿六里塘剩下的最后一点自留地和菜地。2025年第二批征收,牛角尖组被征7024平方米,建设用地占了6799平方米,对应村集体租给几家小企业使用的地块。

村民动迁安置均已完成,也就是说,这次动迁桌上摆的,不是“人往哪去”,而是“村集体最后这点地和企业租权怎么交”,以及马泾桥怎么办。

马泾桥的位置刚好在高铁配套道路和六里塘新道的交汇敏感区。153岁的古桥,新中国成立前就立在城西二村人去往杨行的路上,历经抗战、土改、人民公社、家庭承包到户、城中村改造,桥都还在。高铁要从头顶经过,桥的去留最先摆上宝山区建管委的协调会。

而这座桥能被发现,本身就是一段故事。整治六里塘河道时,村“两委”发现河道上一座无名古桥年代久远,城西二村党支部书记、村委会主任王海家当即提出保护建议,主动对接文物部门实地勘察、查阅史料,最终确认这座石桥建



一水一桥见担当:城西二村为宝山站腾出的三重尺度

于清同治十一年(1872年)。

“文保口的意见是原位评估、能留则留,实在让不开再做迁移方案。”区里一位参与协调的同志回忆,那段时间宝山区建管委牵头召开的会议,参会单位除了规资局、杨行镇、村“两委”,还增加了区文旅局(文物)、区水务局,“一家一张图,拼到一起才知道堵点在哪”——文保要桥的勘测报告、水务要新河道的蓝线定稿、规资要企业腾退的节点、镇里要村集体配合度,4条线拧成一股绳,才有后来“护桥方案定稿—企业腾退清场—农用地交地”的推进节奏。

两副担子,一副是历史旧账,一副是现实难题。

二十冶仓库的合同从上世纪90年代延续至今,租期跨了几十年,租金标准早已跟不上市场行情,却因租期未到、条款复杂,村集体单方面很难处置;富杨路西侧那片片出租房,租客混杂、诉求繁多,清退谈判比企业腾退更为琐碎。借着高铁征迁这个窗口期,村“两委”把两块硬骨头一并啃了下来——那些日子,村干部白天跑现场核面积,晚上坐下来



一户一户谈条款,逐条梳理合同条款、逐一核实承租人诉求,仅二十冶的老合同就前后梳理了好几轮。最终在宝山区建管委“逐户走访、掰开揉碎讲补偿+安置地块+过渡期”工作方法的支撑下,既为高铁腾出了建设用地,也完成村集体资产一次“瘦身健体”。

“不管是棘手的老租赁、动迁难题,还是百年马泾桥,都是我们村发展留下的印记。征迁矛盾只是发展路上的小坎,我们迎难而上妥善化解;马泾桥承载着村里几代人的记忆,我们更要好好守护,让它继续见证村子和高铁新城一同向前发展。”王海家书记说。

从城中村改造成高铁征迁,再到集体资产增值反哺,城西二村人经历的不只是一次次搬迁与让地,更是村集体经济从“被动配合”走向“主动谋划”的完整发展轨迹。

六里塘改造,水脉重梳

六里塘实施改造,与沪渝蓉高铁上海段(宝山区)新开河道等沿线配套河道整治工程统筹实施。整治河道5条段、共5.06公里,新建护岸9.16公里、桥梁5座,2025年5月已启动招标代理工作。六里塘是城西二村北界,紧邻G1503绕城高速,原先的走向切入高铁站体北侧红线,为了让8台18线的双层车场和配套路网落地,河道向北改线,沿绕城高速重新布设。

牛角尖组那13076平方米农用地里,沿沿六里塘的自留地是最先交付的一批。与此同时,涓浦路(江杨北路—铁力路)同步拓宽为双向六车道,和宝山站建设保持同一工期——涓浦路构成村域南界,与改造后的六里塘一南一北,夹持着城西二村这块最后的村集体用地。

企业腾退工作中,城西二村动迁版块以几家租用集体建设用地的仓储、加工类企业为主,村集体配合开展清退,未出现重大阻滞。宝山区建管委那套“逐户走访、掰开揉碎讲补偿+安置地块+过渡期”的工作方法,在城西二村整体纳入杨行镇“压茬推进高铁腾地”的总体工作大盘——镇里年初定下“5月20日之前宝山站涉及的企业全部签约”目标,城西二村按期完成任务。

就像王海家书记所说的:“我们虽是空壳村,但深耕发展的初心十分扎实,立足长远、高瞻远瞩,始终秉持谋划在前的魄力,持续拓宽科创发展路径,主动拥抱高铁枢纽带来的全新发展变局。”

马泾桥的石缝间、六里塘改造后的新蓝线里、友谊路北那栋即将开业的亚朵酒店的灯光里,埋藏着城西二村独有的发展刻度——让水,护桥,让地,再回馈。一座村庄和一座枢纽的缘分,始于1872年的古桥,延续至2027年的高铁站,跨越155年时光。

地让出去了,但村集体的资产发展没有止步。

早在2021年12月,城西二村就通过招拍挂拿下友谊路北、富杨路东侧8.32亩地块,全额筹资建设高铁配套商务楼宇,项目总投资约2.5亿元。2025年完成竣工验收,今年下半年正式投用——最初规划为写字楼,后结合高铁站周边业态需求调整为酒店,目前已整体租赁给亚朵集团,预计10月开业。

这一步谋划,比高铁站落地地早了将近两年。当别的村还在等待高铁落地再谋对策时,城西二村已经提前备好承接发展机遇的载体。

杨行镇“十五五”谋划打造“高铁+”产业体系,站前商务区及合生汇将在2027年与高铁站同步建成——这套发展叙事落到村级层面,就是“村集体让地—站城融合开发—集体育

