

第一届中国·上海
——韩国·汉城
都市交通研讨会
1993年7月

关于修建上海北翼支线的建议

黄 守 辛

第一届中国·上海
——韩国·汉城
都市交通研讨会
1993年7月

关于修建上海北翼支线的建议

黄 守 辛*

一、前言

上海市北翼宝山地区，北滨长江，东邻黄浦江，建有淞沪铁路自吴淞口通至上海北站，历来行驶小客车，成为北郊主要交通工具。自淞沪间通行公共汽车，职工称便，小客车乘客大减，又因火车阻断道路交通，市民有意见，遂停驶。目前该铁路北段钢轨已拆除，何家湾、江湾间仍通行货物小运转列车，江湾至上海北站，已无正规列车通行。

1983年市府为发展南北两翼，规划了南北快速有轨交通线，其中，中段修建地下铁道，南段利用既有铁路、略加增改，通向金山卫，北段拟建高架轻轨铁路自火车站至吴淞、宝山地区。并决定先建地下铁道。

1989年编制的上海市地方铁路规划大纲中也列有北翼支线，从上海火车站北口经江湾、吴淞至月浦，采用轻轨，大部份高架，迄未兴建。

二、修建北翼支线的必要性

1、淞沪铁路已经历110多年，两旁有不少工厂、住宅。黄浦江下游支流蕴藻浜，航运发达。浜南有上海港九区、十区，上钢一厂、和大量仓库。浜北为吴淞镇，人口稠密，有通向崇明县的轮船码头。镇西有上钢五厂。镇北是宝山县城（现改为市辖区）和宝山钢铁总厂。宝山地区人口超过20万，初步规划为80万，其中职工超过16万人，初步规划为50万人。不少人住在市中心区，每天须搭公交车上下班。据1983年统计资料，往返淞沪两地的51、52、101、201、203五路公共汽车包括沿线各站上下乘客，全日总计为35万余人次。又据1984年市政工程设计院预测，2000年淞沪间各站每日总计上下车将达62万人次，全日单向高峰各路段将达15~20万人。公共汽车实不胜负担，必须修建大运量的快速交通工具，才能应付。

* 上海铁路局科学技术咨询服务中心 高级工程师

2、贯通市中心的1号地铁，自锦江乐园至徐家汇6公里许已铺轨通车。自徐家汇至上海火车站也正全面施工，近期内即将全线通车。因此，南北快速有轨交通的北段，也应及时上马。

三、北翼支线的走向

为了衔接上海火车站和1号地铁，北翼支线起自车站北口交通路上(已不通车)，新建大统路站。向东穿过共和新路旱桥后，上升成为高架铁路，至宝山路有二个方案：

甲方案：自共和新路旱桥起，在既有铁路的北边通过，在交通路上空到达宝山路。其优点是影响民房及道路较少，但铁路局的几幢4~7层大楼及低层生产房屋层须拆迁。

乙方案：自旱桥起，越过三条小路，再沿虬江路南侧，过二条路，与甲线会合。比甲线略短，但须拆除大批矮旧民房，废弃或占用部份道路。

两个方案都不理想，有待进一步研究其他方案。

自宝山路向东至淞沪铁路后，即在该线上空向北，越过十条道路至水电路后下降至地面而达江湾火车站。因江湾至何家湾间淞沪正线远期可能改线，故线路出站后，必须离开淞沪线，在逸仙路之西上升，越过三条道路二条铁路后下降至地面设何家湾站和动车技术整备所，然后再上升高架至蕴藻浜。利用原公路桥位新建大桥而达吴淞镇。再沿同济路西侧高架北进，越过四条道路，西折在富锦路上空，过宝钢专用线后下降至地而，到达月浦新村终点。全长25.4公里。线路拟按最高时速100公里，最小曲线半径600米，困难地段300米设计。

四、行车组织

本线大量乘客将来自上海站、宝山路、虹口公园、虹口体育场、吴淞和宝山钢铁厂，拟自清晨4:30起至晚22:00止行驶上海至月浦的客车，间隔10分，共发105次。另在6:30~8:00及16:00~18:00上下班高峰时行驶上海至吴淞水产路区间车，间隔10分，共发24次。合计全天往返129对。高峰时全程车与区间车形成5分钟间隔。

为了适应快速，灵活、高密度、大运量的特点，拟采用动车组(电力或内燃)每列首尾是动车、中间挂4~6辆客车。每辆平均载客150人，最多8辆，载客1200人，全天输送单程154,800人，高峰时每小时输送14400人。

因站距较短，以旅行速度30公里/小时计，上海至水产路需时35分，上海至月浦50分。共需全程车12列，区间车9列，另加储备，共需25列，其中动车50辆，客车150辆。

五、站段设置及规模

- 1、大统路站：限于地形，规模很小，只设少量到发、存车及折返股道。
- 2、江湾站：与淞沪支线的江湾货运站并列，并接通，以利救援和车辆紧急调度。
- 3、何家湾站：在东端出岔，设动车技术整备所，停放客车11列，备用车1列，以便于清晨供应大统路始发车底。
- 4、水产路站：是区间车折返站，正线间应设渡线，上下行站台纵列。
- 5、月浦站：远期将延伸向北至盛桥镇、罗泾港。东端出岔，通动车车辆段，并建联络线接通宝钢专用线，以便外来物资器材，通过上海铁路枢纽，进入本站。车辆段承担动车、客车的大、中修，并停放10列动车客车，备用车3列，供应月浦站始发。

六、造价、资金、施工、运营

- 1、本线双线25.4公里，其中高架20公里。估需征地1030亩，拆迁房屋63万平方米，大桥一座32m—96m—32m，铺轨正线延长50.8公里，站线17公里，联络线2.8公里。估计造价12.7亿元，平均每公里5千万元。
- 2、资金来源，除市政府拨款外，可发行债券。或由有关单位、企业、集资合股。也欢迎外资投入。
- 3、施工可分三期。(1)自月浦站至蕴藻浜大桥，长9.6公里，建成后自月浦通车至水产路。(2)自大桥至宝山路，长13.9公里，建成后通车至宝山路站，(3)宝山路至大统路，须重新选线，最后建成全线通车。
- 4、运营：分段运营时可租用内燃机车及客车，以便及早收益。但须为内燃机车设置必要的整备、转线、检修等设施。

七、结论与建议

为了加强市中心与北翼钢铁基地的紧密联系，便利职工上下班，减轻公交车的沉重负荷，及早建成北翼支线是非常必要的。其社会效益是巨大的。且有庞大的客流，只要拟定合适的票价，即省开支，提高效率，应可在短期内回收投资。

建议有关部门组织力量，进行可行性研究，及时立项，组织设计施工，使南北快速有轨交通的规划早日实现，对开发开放浦东和上海经济的起飞，应是有帮助的。

肤浅之见，如有不妥，欢迎指正。