

通的轨交线，某种程度上相当于连接着高铁线呢！

当然也有实打实的高铁站、线开通。

2024年12月26日，沪苏湖铁路上海松江站启用。

2025年1月5日，世界首个圆顶透光火车站上海南站迈入“高铁时代”；金山铁路莘庄站也开通高铁。高铁新站开通，既有站提升为高铁站，简直“急急如律令”的节奏。原因何在呢？有统计数据表明，近五年来，长三角一带相邻城市间的人员流动频次，是连年增长的。特别是2024年，每天有200万人次乘坐长三角铁路。这一规模，放在欧美就是一座大型城市的人口数量。如果将客流全部放在诸如虹桥站这样的枢纽车站，或者放在以虹桥站为主，上海站为辅，未来再加上位于浦东的上海东站，未必能够全部胜任。以今年“五一”假期客流为例，上海铁路日均发送旅客数字为55.8万人次，同比去年增

长8.4%。今年1月26日，上海铁路各车站发送旅客达到78.66万人！这一数字超过了此前由2024年10月1日创造的67.2万人次的纪录。

但虹桥站旅客发送量的极限是多少呢？不妨从公开数据中找到一些答案。从相关报道可知，2025年1月25日，上海虹桥站的旅客发送量为42.42万人次，刷新单日客发送量记录。此前，2024年10月1日，发送旅客超41万人次，为次高。而记者在近年的暑假、寒假曾在虹桥站观察到，哪怕客流没有到30万人，其实也感觉到了蔚为壮观之余，车站一些服务能力已经在高负荷运转。

回想2010年7月1日虹桥站投入运营以前，在位于当时闸北区的上海站——至今阿拉上海人还喜欢称之为“新客站”，日到发旅客曾创下超10万人的纪录。可以说，“新客站”有“新客站”的历史荣光。1987年12月28日，

在虹桥火车站的候车大厅内，虽已是深夜，候车乘客满满当当。摄影/萧君玮

