



新客站落成，迅速成为上海市民出行与上海对外交通的最有力支撑。1987年，上海站全年发送旅客1859万人次，次年即历史性突破至2000万人次。2002年，上海站全年发送旅客定格为3118万人次，从2000万到3000万，上海用了14年，然而仅3年后，上海站全年发送旅客便踏上了4000万的新台阶。也正因此，在那一时期一度规划建设了如今的上海南站，想将南下列车分流到南站。而后，由于高铁大发展，虹桥站的开通，使得上海铁路旅客发送格局产生了重大变化。

回看历史，即能看出，实际上目前的虹桥站，多多少少也面临着2005年左右“新客站”需要分散一些客流压力的情况。或者说，如今上海行政区划内的铁路车站布局，又到了发展的新的关键时期。比起改革开放之初进出上海的上海市民探亲旅游客流、各地来沪探亲旅游客流、来沪务工人员客流、学生客流来，如今旅游客流更频密，而商务客流则持续增长。这样的态势下，是考虑虹桥站扩容，还是想其他招？

显然，无论是沪苏湖高铁，还是沪宁合高铁，都是“不走寻常路”——有些区段甚至是在从未有过铁路的地方动工兴建高铁。比如崇明。换言之，上海在选择“其他招”。

在接受《新民周刊》记者采访之际，同济大学城市规划系教授、博士生导师张松分析称：“铁路等交通路网的形成，总是跟城市的发展互为关联。这一点，国内外知名都市莫不如此。以上海为例，在20世纪早期，曾经形成东南西北方向多个火车站的格局，大致处于当时上海建成区内或者外围。比如当年的麦根路站，后来称为上海东站。当然，这一多车站格局随着战争的破坏，以及之后的调整，有的名称改了，有的扩建了。如当年的上海东站位置，就是如今的‘新客站’。”当年的上海南站，经历了“八一三”淞沪抗战被炸毁，之后“南站”之名移到日晖港站，再之后，21世纪初在徐汇区梅陇地区建设新的上海南站。如今的上海东站，当然设址浦东。如此种种，在张松看来，是一种必然。上海整个都市在扩大，比如五大新城建设等，使得新建的各个高铁站，

必然有重新的一番布局，以密织新的路网格局。

点对点旅行越来越快

暑期已至。

有从松江大学城出发的学子，直接买松江站始发的动车前往青岛旅游。“以前老是大老远地前往虹桥站出发，后来发现松江高铁站有直达青岛的车了，那对我们实在是太友好了！”

带孩子出游的沈池今年有了新选择。“原本我买高铁票，总是选虹桥。原因很简单，总感觉虹桥才是高铁站。后来发现前往盐城方向，明明新客站也有高铁票。再一算，毕竟新客站离家近。于是买了新客站出发的票。”沈池说，自己盼望未来高铁宝山站开通后，能多开通一些合适的车次，让他在家门口就有机会搭乘高铁。

其实，如今沪上已经有不少朋友比沈池更早享受到了家门口有高铁站的便利。自嘲“年轻老听客”的网友“逍遥海”经常从上海西站乘高铁到苏州站。“出发必定买上海西站出发的票，因为我家距离上海西站近。到达必定选苏州站，因为我要去观前街的书场听评弹，或者位于古城内的大公园还有书场。如果乘高铁到苏州北站、苏州工业园区站，就有点不作兴哉！”逍遥海如是说。记者在采访过程中发现，确实有通勤族每日往返于上海西与昆山南站之间。高铁票价单程21元或者23元，全程16分钟或者17分钟。这可比开车快多了；也比上海轨交11号线到昆山花桥换乘苏州轨交11号线快多了。而支出又并没有多花多少钱。之所以有人选择上海西站下车而不选择上海站下车，主要考虑西站下高铁后可以换乘轨交11号线到浦东，或者15号线到宝山、徐汇、闵行等地。这样的通勤路程虽然长，但由于是点对点借助高铁出行，所以总耗时未必比上海市内通勤长，还能够每天回家与家人共度良宵，因此受到一部分职场人的欢迎。

逍遥海甚至注意到，南京南开往上海站的G7037次