



元荡生态风景区流线型的木栈道与飞驰而过的沪苏湖高铁相映成画。摄影/杨建正

每天上午8点47分停靠南翔北站，8点59分停靠上海站。

“如果有人静安区上海站区域或者附近上班，且上班时间是上午9点多钟的话，这班列车就特别合适。且票价也只有8元到10元，仔细算算不仅节省了时间，且花费不比地铁高多少。”逍遥海说。

对于百余年的沪宁线因为高铁开通而产生的新变化，逍遥海总体感到满意。前些年，他也曾经有过不那么开心的时刻。2006年7月1日起至2010年7月，上海西站曾一度停止客运。在高铁未开通的年代，西站亦面临存废之争。当时，逍遥海想去苏州听书，往往要赶到新客站，再经过一个小时的旅程到苏州。“从地图上看，从我家去新客站，再去苏州，其实是绕了一段路的。但是没办法，大家当时也习惯了乘火车要去大车站。在上海来说就是新客站，后来高铁开通就奔虹桥。哪知道后来西站重新开通客运，出行去昆山、苏州甚至更远的比如宿迁，

都会这么便捷。”逍遥海对记者说。

张松教授说：“很明显，高铁站点的增多，令点对点的旅行成为可能。这一点，在逐渐一体化的长三角尤其明显。在长三角各城市建造更多高铁站，这当然是在执行长三角一体化的国家战略，也是高质量发展的一个需求。”逐渐地，在长三角地区，人们搭乘高铁旅行不再局限于在两座城市的印象里的“总站”或者“第一大站”间旅行——比如从上海站、虹桥站到苏州站、无锡站、南京站。旅行方式更改为更趋于点对点。比如G3073次从上海市青浦区境内的练塘站到江苏省的湖州东站、G1305次从上海南站到苏州南站。“别看苏州有人唱‘小城故事多’，现在的大苏州范围可大了。苏州北站与苏州南站开车距离得有60公里，不堵车的话也得开大约1小时！”从商务出行的角度看，坐高铁、精准选择高铁站下车，大大节约了旅行时间。当然，也偶尔会遇到差池。