



不久前，沈池曾到杭州参加一场商务活动，回程时主办方代订返程车票，并将他和几位返程北京的同行一起送上一辆中巴，开行到杭州站。哪知道进站时沈池被工作人员拦下：“你的车票是从杭州东站回上海的，没有看清楚吗？”沈池一看手机屏，距离开车时间不到15分钟了，肯定来不及赶往杭州东站。怎么办？还没等他左思右想，工作人员告知：“马上改签啊！”沈池立即动动手指头，改签从杭州站出发抵达上海虹桥站的车票，顺利解决了跑错车站的问题。其实，记者遇到过不止一例跑错车站的朋友。有人买了上海站出发的车票，却跑到虹桥站上车，也有买了松江站出发的车票的乘客跑到松江北站——这倒是有些奇怪，毕竟在2022年5月22日以前，如今的上海松江站名为“松江南站”、松江北站名为“松江站”。作为百年老站的沪昆铁路“松江站”，在几代松江人的心目中有着难以磨灭的印象。

好在这样的阴差阳错并非总是发生，而由于在上海市行政区划内高铁站数量越来越多，新建高铁站尽管有名称类似者——安亭北站、安亭西站，但更多的高铁车站用起了比较独一无二的站名——练塘站、莘庄站乃至未来的崇明站、宝山区站。这样的站名听上去都有点像地铁站了。但是也有称谓上的“补救之法”与地铁站有所区分——比如沪宁线或者说京沪线安亭北站、沪苏湖高铁练塘站等等——这样的称谓就不会搞错车站，且能找到点对点旅行的那个点。

## 区域综合枢纽有待形成

曾深度考察日本交通网络的张松告诉记者，尽管目前中国的高铁路网里程达到了全球之冠，但并不是说日本的交通网络没有可资学习借鉴之处。“我感觉，日本东京都市圈的交通网络，在站点设置上就有许多值得借鉴的地方。比如日本的原国铁（JR），还有城市地铁、私铁、公交站点网络，多是无缝衔接和换乘的，效率极高。而国内的高铁、

地铁、公交站等等，许多并没有做到无缝衔接。”张松说。

记者所见，尽管虹桥枢纽等在规划建设阶段就目的明确，希望达成无缝换接——事实上，在虹桥枢纽由铁路出行换飞机出行，以及换乘地铁、公交，都能一站搞定。在虹桥枢纽，甚至入住酒店、召开会议、逛街购物等也能满足，但在一些既有站点升级为高铁站，或者新建高铁站，是否完全做得到无缝换接？似乎还有值得提升之处。

张松认为，日本诸多车站能够做到无缝换接，也是经过多年调整，不断完善而得。也正是因为不断摸索，才达成诸如六本木的“以公共交通为导向的开发”（TOD）模式之成功。目前在上海来说，诸如上海西站TOD项目，以及青浦练塘高铁小镇、崇明高铁小镇等，都各有引人注目之处。

西站TOD主要亮点在于一座高铁站与三轨交枢纽相连，边上还有正在建设中的京东总部大楼。而练塘高铁小镇目前以沪苏湖铁路为界，铁路东侧约38.25公顷组团区域为近期规划范围，铁路西侧为远期规划范围。可见哪怕远在过去上海人心目中的远郊的青浦练塘，在拥有了高铁站后，也早摒弃粗放式开发，而“精耕细作”起来。崇明高铁小镇则宣称以生态、文化、旅游为主导产业，依托崇明岛的生态资源优势，打造集绿色经济、文化旅游于一体的综合发展区。未来将计划引入商业、医疗、教育等配套设施，提升区域经济活力和居民生活质量。至于具体方案，也在精细摸索中。

当未来的宝山区站与合生汇连接起来而成高铁站加商业的模式时，或许上海这座城市为何需要这么多座高铁站，已不仅仅是一句“破解虹桥依赖症”就可完全解答。上海的各高铁站将重塑城市肌理，改写都市生活方式，也彻底打破城市“摊大饼”开发的模式。由高铁、轨交、都市其他交通网络构成的整体网络，能让我们无论在长三角跨城位移，还是市内位移，花费的时间总体上差不多。都市圈内，一天之内上午在浦东开会，中午到阳澄湖吃大闸蟹，晚上去南通看苏超，接着再回到上海市区的家中睡觉，成为一种可能！**民**