

高铁站之所以越建越密，也正是迎合了这样的需求，也是新城发展的需要，整体来看，操作思路是很清晰的。

根据同济大学数字城市研究院副院长、同济大学建筑与城市规划学院教授钮心毅的多年研究，今天的确实是有越来越多的长三角人，正在通过高铁系统解决城市圈内的商务出行和通勤出行。可如果每个浦东人都要到虹桥才能坐高铁，每个金山人都要先进城才能出城，那城际之间的沟通效率、经济活动频率不可能高。所以像上海这种规模的城市，就应该有东西南北各个方向的站点，来应对东西南北各个方向的交流往来。

新城发展，交通先行。钮心毅提出，五个新城如果要打造综合性节点城市，都应该要有自己的铁路站点。这个站点未必一定是高铁站，也可以是市域铁路站，只要是让多层次的轨道交通网络可以在新城范围内转接，那就可以形成枢纽。一旦形成枢纽，不仅可以为新城居民提供便捷、高效的出行服务，也能强化新城与上海中心城区及周边区域的联系，同时提高区域的吸引力和竞争力，促进资本和人才的流入，为经济的持续发展提供动力。

以“站城一体化”综合交通枢纽为定位的松江枢纽，是松江打造独立的综合性节点城市的关键一招。如今，以“松江枢纽”为核心的国家铁路网、轨道交通网、中运量公交网、地面交通网“四网融合”初见雏形。未来，松江枢纽还将通过沪松公路快速化可快速连接虹桥枢纽，通过东西联络线可直达东方枢纽，有望实现“30、45、60”的出行目标，即30分钟实现内部通勤及联系周边中南翔北站。



心镇，45分钟到达近沪城市、中心城和相邻新城，60分钟衔接国际级枢纽。

从上海松江站的例子来看，几乎是一下子就帮助松江在“五个新城”里脱颖而出，率先拉近了与周边城市的关系，也同步改善了本地的出行系统。不仅如此，向北与松江大学城在内的松江新城，东西向与松江经开区、松江综合保税区以及上海科技影都紧密相连的松江站，基本上成了松江本地招商引资、招贤纳士的一个关键抓手。

练塘站的开通，对青浦来说也意义重大。它提升了青浦与长三角其他省的连接密度，方便了练塘镇居民出行，满足了练塘工业园区企业高频出差、洽谈业务等需求，促进投资兴业。沪苏湖高铁正式运营后，青浦也成为更多人探索江南文化与红色文化的理想目的地。

如今，上海高铁站的西南部的枢纽有了，南部的枢纽规划了。未来从崇明站进上海，接到宝山站，再接上海东站，从江苏到上海再到浙江就会形成一条独立的东部通道。

虽然西北部的嘉定南翔北站、安亭北站、安亭西站，规模都比较小，还达不到作为一个新城枢纽的能级，未来还要优化，但计划于2027年6月底竣工的嘉定徐行站，将极大地方便嘉定东北部居民的出行，到时他们在家门口就能便捷地乘坐高铁出行，往南可以前往上海东站，直达浦东机场；往北可以乘坐高铁到达太仓、常熟、张家港、南通等地。

上海北部打开新通道

目前，上海继续扩张高铁站版图的脚步中，最引人关注的是三座高铁站：上海东站、宝山站、崇明站。

上海东站将结束浦东没有一座高铁站的历史，15台30线的规模，决定了建成后将是仅次于虹桥站的第二大高铁站，预计将在2027年通车运行，届时，浦东区域内