



娘家，反正高铁上所花费时间只需要17分钟，两边从家到车站或者从车站到家的路程、检票候车时间全算上，回一次娘家的路上时间绝对不会超过一个小时！这高铁，起码上海段，简直是给我家造的！太适宜了。”新婚不久的沈池向《新民周刊》记者感慨道。

沈池的感觉绝非个例。逐渐地，生活在上海的人们发现，尽管虹桥站、上海站依然是乘坐高铁出发的主要站点，但诸如上海西站，以及今年早些时候开通高铁运营的上海南站、上海松江站等等，都成为可以搭乘高铁的出发地。甚至诸如远在青浦的练塘站，一天都有两班

前往武汉市的高铁——G3272于14时31分发车经6小时27分抵达武汉站；G3247次23时08分出发，4小时41分后抵达汉口站！而在练塘站未开通高铁的时代，从这里赶到虹桥站，开车距离大约45公里，路上哪怕不堵车也得花上近一小时。现在，出行比以往立减一小时这样的好事，不仅发生在青浦，也发生在安亭北站、安亭西站、南翔北站等开通列车运营的嘉定区，以及松江区等等。“虹桥依赖症”正在缓解。而未来，还将惠及宝山、奉贤、金山、崇明等区。有网友甚至评论称，以后郊区人民“出上海”要比“进上海”亦即进入上海市区更容易。但其实随着高铁与大都市的深度融合，进出上海、市内位移，都将越来越便利。

作为全球地铁运营里程最长的城市，上海正从一座地铁之城，迅速变化为高铁之城，或者说由高铁、地铁、公交等联络起来的立体交通网络密织之国际大都市。

都市的路网密织

4月，仲春时节，我国自主研发的世界最大直径高铁盾构机“沪宁合高铁崇太长江隧道‘领航号’盾构机”，正安全穿越长江刀鲚水产种质资源保护区，抵达长江江心。打通太仓、崇明之间隧道以后，沪宁合高铁将由崇明直接通向启东西站，再由启东西站向西依次至海门、南通，并沿着长江北岸至南京北站，由南京北站至滁州、合肥南站。而值得注意的是南通站却另有一线，还南下越过长江至张家港、常熟而回返太仓，形成一段长江上往来的闭环，由此极大拉近了南通与苏南、上海的距离。

在上海境内，路网也在继续密织。

2024年12月，上海轨道交通市域线机场联络线（市域机场线）（虹桥2号航站楼站至浦东1号2号航站楼站）启动初期运营。这条线路将上海轨道交通的运营里程推高至896公里。涵盖7座车站的市域铁路机场联络线，当然不算高铁。但它是目前国内首条与国铁网络互联互

