

单程节省半小时、比原来通勤便宜几十元

# 除了差旅客，通勤族也爱市域机场线

市域机场线正式开通才短短10余日，有人发现，机场线上挤满了上班族，甚至有人拍到高峰时间段的机场线拥挤堪比地铁。

近日，记者在早晚高峰时间段分别走访市域机场线，并采访多名通勤上班族。

据记者观察，即使高峰时间段，机场线的乘客仍以拖着行李箱的旅客为主，能占比到7成及以上。

通勤族中，有的家住闵行工作在虹桥，有人住松江工作在景洪路附近，有人住九亭工作在虹桥。

他们有的因为机场线更舒适，不用在辛苦一天后还要挤地铁；有人长距离通勤，有了机场线，早上可以多睡半小时；有的坐地铁太绕，打车太贵，机场线的出现，终于有了合理的通勤方式。

奔波在时间和金钱之间，这些工作与家之间的旅人，都在上下班时间段，坐上了市域机场线。



## | 机场线的通勤族有着各种路线

据上海申通地铁最新数据，目前市域机场线每天客流3万人次左右。

在始发站虹桥T2航站楼站，记者观察，即使晚高峰时间段，拖着行李箱的乘客也占大头，目测占比7成左右。

记者乘坐机场线发现，从虹桥出发和从浦东出发的两个方向，在中春路、景洪路、三林南以及康桥东站，均有未拖着行李箱的、而只是携带小包的乘客下车，其中以中春路站人次最多。

记者采访到的通勤族中，有的家住松江、有的家住九亭、有的住在三林南，乘坐机场线通勤的，各种方向的都有。

周一晚上6点左右，记者在虹桥T2航站楼站遇到回家的小卢。她在虹桥龙湖天街上班、家住虹桥梅南路附近，市域机场线开通后的第二天，她就开始乘坐市域线上下班，市域机场线转15号线的新路线，相较于之前的15号线转2号线，大概能节省半小时。

小卢从事市场工作，每天5点半下班，从公司走到虹桥T2航站楼站大约20分钟左右，一般赶6点发车的机场线，如果加班就坐6点15分的。市域铁乘坐13分钟后，景洪路下车出站走10分钟转15号线，15号线坐一站到虹桥梅南路后，5分钟左右到家。

她背下了时刻表，每天卡着点赶车，快来不及了就小跑一段。

此前，小卢的下班路线是2号线娄山关路站转15号线，全程70分钟左右，现在则缩短到了约50分钟，省下了半小时。

与小卢家住景洪路附近相反，万女士则是在景洪路上班。

万女士绍，她住在松江，以前是9号线桂林路换15号线上班，时间长不说，地铁人多拥挤，有时候挤都挤不出来。

现在的通勤路线换成了，9号线中春路换机场联络线，新路线至少可以节省10分钟，遇到列车正好到站，就能省下来20多分钟。

同样是中春路站换乘，家住九亭、工作在虹桥的郑女士的上班路线则是9号线转机场联络线，而此前，她一般打车上下班，“做地铁太绕了，索性就打车上下班了。”

## | 路上时间少了，费用也低了

“从去年年头我就开始期待机场线了，”李女士家住三林，工作在虹桥，周末还会去松江的学校，她表示，“没有人比我还期待机场线了。”

曾经是8号线转11号线转2号线，现在市域机场线转2号线，就可以完成李女士的通勤需求。

现在，李女士一般骑个十几分钟的电瓶车到三林南站，机场线坐到虹桥T2航站楼站，换乘2号线到淞虹路站，再坐十分钟的公司班车到公司。据她观察，每天在三林南上下站的乘客还挺多的。

离李女士家更近的是8号线芦恒路站，机场线开通之前，她的通勤路线是，8号线芦恒路站上车，坐

2站后，东方体育中心站换11号线，坐7站后，江苏路站换2号线到淞虹路站。

“两种通勤时间上差不多，但坐机场线舒服很多，之前换乘3趟地铁真的很累，机场线的换乘就比较舒服，人没那么多，虹桥T2航站楼站换乘2号线又很方便。”

“你想8号线早晚高峰人多是出了名的，坐机场线，即使早高峰也有座位，车上还能继续补觉。”

除了上班，李女士每周末还要去松江的学校，机场线的开通又大大方便了这趟出行。以前是打车或者开车去松江，机场线换9号线的新路线，能大大节省开支。

小卢坐机场线可节省半小时、万女士可节省至少10分钟，李女士为了通勤舒适，而郑女士则为了省钱。

家在九亭、在虹桥从事餐饮行业的郑女士如果坐地铁上下班，时间长路线绕，所以她一般索性选择打车上下班，“堵车倒还好，主要是单程要二三十元。”

乘坐机场线通勤，9号线坐一站、机场线坐一站，时间短，票价也便宜，单程7元（3元地铁、4元市域铁），上下班来回也就14元，比打车便宜太多。

## | 早晚高峰都能有座位，“舒服多了”

在这次采访的几位乘客中，除了万女士，都使用了电子计次票。

对乘坐频繁出行的乘客，机场线推出了电子计次票，以20次为一个基本套餐，单次优惠幅度为正常票价的7折，尤其适合乘坐机场线通勤的乘客。

比如如果每天的固定路线是虹桥T2航站楼到中春路之间的往返，则可以购买4元区间20次的计次票，该路段正常票价为4元，计次票总价60元，平均下来每次3元。

李女士介绍，如果是与地铁连乘，则需要乘坐地铁时刷公交卡，换乘机场线刷计次票，也就是一共刷4次。

采访的多位乘客都介绍，即使使用计次票，相比于全程地铁的通勤路线，票价仍然几乎翻倍。

李女士从三林南到虹桥T2航站楼站，正常票价11元，使用计次票后，总价154元，单程7.7元；再加上3元地铁票价（虹桥T2航站楼站-淞虹路），总费用为107.7元。而全程地铁则是5元。

小卢使用的也是次卡。虹桥到景洪路，正常单次票价为9元，使用126元的计次票，单价可折到6.3元，15号线一站地铁为3元，叠加为单程9.3元。全程地铁的话则是5元，同样是几乎翻倍的费用。

但李女士认为这样的价格很值，“以前上了一天班还去挤地铁，很累的，现在花这个价钱换自己舒服一点”。

李女士早上乘坐的是8点37分或8点52分的机场线，一般都有座位。

万女士也表示，即使是早高峰，一般都能找到座位。上班时间段，她一般坐8点20分中春路到站的市域机场线，“即使一上车没座位，走几个车厢就有了。”

年纪更轻的小卢则表示，“没有关注过有没有座位，站个十几分钟就到了。”但如果是地铁，15号线和2号线，她一共需要坐个十几站。

## | 【后记】

此次几位接受采访的乘客都表示，除了自己，公司同事、身边朋友中都没有遇到过乘坐机场线通勤的。“住公司附近的比较多嘛，”好几位受访者都这样回答道。

2024年末，连接虹桥机场和浦东机场的市域机场线开通，不少人拍手称赞，以后去机场方便了。但也有人质疑，连接两大机场，整体偏离上海中心城区，这条线怎么像是更多方便游客去浦东机场坐飞机？

而当机场线上出现越来越多的上班族，又有网友就通勤族太多是否影响赶高铁飞机旅客的体验

展开讨论。

的确，从座椅到车头，市域机场线的配置更像高铁，但它切实解决了不少远距离通勤族的需求，让上班族们在生计之外有了更从容的原则。

市域机场线是国家发展改革委首批确定的全国11条市域示范线路之一，也是上海轨道交通市域线网中的首条新建线路，是中城市域线网络中东向的骨干线路。

作为上海首条最高时速160公里的新建市域线，乘坐它的无论是差旅客还是通勤族，只要能解决需求的都是好线路。