

消失的城市“边界”

城市的地理边界，正在消失。6月，苏州轨道交通11号线开通，与上海轨道交通11号线在昆山花桥站换乘，自此，两个万亿级城市中心城区实现“对接”，全国最长的地铁线路诞生；同样是6月，途经湘潭市雨湖区和长沙市岳麓区的长沙地铁3号南延线开通，作为湖南省首条跨市城市轨道交通线路，这条地铁对推进长株潭一体化进程意义重大。

无独有偶，5月底，在我国西南，首条跨市域地铁——成都轨道交通资阳线（S3线）全线贯通，距离开通只有一步之遥的S3线将连接成都未来科技城、成都天府国际机场和资阳市，在“成德眉资（成都、德阳、眉山、资阳）同城化”背景下，成都与资阳地铁的互联互通，标志着成都“势力范围”的再次扩张。

跨市地铁接踵而至，同城化时代正加速到来，当然，西安也不例外。2022年4月，《西安都市圈发展规划》正式获批。继南京、福州、成都、长株潭都市圈之后，国家批复的第5个都市圈在其长达56页的《规划》中，细致地描绘出2.06万平方公里土地上1802万人的“未来”，而轨道交通在都市圈内的“无缝对接”，不仅仅是推动都市圈内基础设施互联互通的关键一环，更是打造一小时通勤圈的先决条件。

轨道交通似乎在“打破”城市间的地理边界，为西安乃至更多城市的都市圈一体化进程按下了“快进键”。

9月21日，西安地铁1号线三期正式开通运营，标志着咸阳成为我国西部地区第一座通地铁的非省会城市。自此，咸阳历史性地迈入了地铁时代，以地铁通车为契机，咸阳将与西安实现深度对接，意义非凡。

而未来，跨市地铁还将在西安成批量涌现。近期，陕西省发展改革委对省十四届人大一次会议第217号建议《关于加强支持推进西安-咸阳



乘坐西安地铁出行

一体化的建议》答复中表示，已将西安地铁3号线二期、11号线一期、12号线、16号线二期纳入西安地铁四期建设论证。

其中，3号线二期将向北延伸至高陵，向西延伸至昆明池；总体为西北至东南走向的11号线，将连接西安主城区、西咸新区和咸阳市三地；12号线从西安南站到机场，贯穿长安、高新三期、沣东、秦汉新城等区域；16号线二期则从沣东能源金贸区，穿过秦汉新城、泾河新城等区域，在空港新城和昆明池西实现换乘。

到2025年，西安将建成开通12条地铁线路，运营里程将达422公里，轨道交通对全市公共交通分担率将达到60%。

城内有地铁规划，城外则将城市群间城际铁路重新启动。7月，西安地铁官网发布了《关中城市群城际铁路网建设规划调整环境影响评价信息一次公示》，其中公布了3条城际铁路：阎良（富平）—机场、西安—法门寺城际铁路法门寺—绛帐段、西安—法门寺城际铁路眉县东—太白段，共计约123.4公里、车站19座。

“连线成网”的轨道交通蓬勃发展，为“轨道上的西安都市圈”添砖加瓦，从而一步步“模糊”了西安的地理边界，自此，不是一城，胜似一城，西安都市圈正成为西北最大的同城化地区。