

### 扩大的“朋友圈”

人口流向，正在发生新的变化。在过去不久的2021年和2022年，全国人口增长最为迅猛的地方，不是南边的广州、深圳，也不是东边的上海、杭州，而是令人出乎意料的中西部城市。

这两年，人口增长冠军分别是武汉和长沙。2022年，西安人口增量达12.29万，位居第四，成为人口增量突破10万的唯一西部城市。2022年，成都人口增量为7万，常住人口为2119.2万人的成都，与北京的2188.6万人相比，差距进一步减缩到57.5万人。

人口流向中西部城市，而中西部中小城市的人口则无一不是流向省会城市。如果问一个四川人未来想在哪儿定居，他大概率会说成都；如果问一个湖南人未来想在哪儿定居，长沙十拿九稳会成为其首选。

在我国，省会城市有着无可比拟的“虹吸”优势，而这样的优势往往建立在四通八达的轨道基础设施之上。正因如此，在“都市圈”日益风靡全国的今天，“新基建”“一小时通勤圈”等词汇愈发频繁地出现在政府文件和媒体报道里。

而这一切，都源于国家发展改革委在2019年发布的一篇《关于培育发展现代化都市圈的指导意见》。《意见》中曾给都市圈下了一个明确的定义，即“城市群内部以超大特大城市或辐射带动功能强的大城市为中心，以一小时通勤圈为基本范围的城镇化空间形态”，该文件也曾被看作是我国“都市圈时代”正式到来的重要标志。

既然都市圈的范围是以中心大城市一小时通勤可以抵达的区域，那么发展轨道交通便成为扩大城市圈的重要途径。不仅在西安，近年来“风起云涌”的轨道交通热潮，无一不源于中心城市期望通过轨道交通建设去扩展“朋友圈”，以聚集更多市、镇组成都市圈，在未来的城市竞争中“拔得头筹”。

而这些，不仅体现在持续织密的地铁网，城

际铁路亦不可或缺。国家发展改革委也多次提出要推动城际和市域（郊）轨道的发展，其目的是确保中心城市和周边城市或镇人群可以通过城际铁路，市郊铁路实现一小时内通勤流动。

但早在2017年，就有公开数据显示，服务于城市与郊区、中心城市与都市圈城市及重点城镇间的市域快轨，仅占全国总运营的10%，远低于地铁所占比例。

即便是目前，在我国，城际和市域铁路发展仍不算充分，由此，我们更该看到西安重新启动城际铁路网建设的重大意义。想要做大都市圈的“蛋糕”，能快速扩大“朋友圈”的轨道交通从来都功不可没。

### “进阶”的大城

如今，以西安为中心，去往身处华夏历史文化长河发端的咸阳，只需12分钟；去往两汉三国文化的主要发祥地汉中，只需1小时10分；去往西岳华山，只需28分钟；去往农业高新技术产业示范区杨凌，只需26分钟；去往雍城宝鸡，只需45分钟；即便是去往省外的山西运城、河南三门峡，也都能将车程控制在1小时左右……

用“一小时通勤圈”来解决交通问题，都市圈将得到更为广阔的发展空间，毕竟，“都市圈”的概念远远大过“城市”。

2021年时，西安市的常住人口不到1300万，DGP约为1.07万亿元，但倘若进阶到都市圈层面，西安都市圈的常住人口将超过1800万，DGP亦将达到约为1.6万亿元。这意味着，都市圈加剧了省会城市西安的“虹吸效应”。

对于地大物博的西部地区来讲，防止人才流失从来都是都市圈中心城市的题中之义。2021年时，成都的24.5万人口主要来自于省内城市和周边地区，作为劳务输出大省，如果省内没有像成都这样一座强省会城市，这些人口就有可