



2023年度 中国主要城市通勤监测报告 发布版

 住房和城乡建设部城市交通基础设施监测与治理实验室

 中国城市规划设计研究院

 百度地图

二〇二三年八月

声明

我们力争通过大数据分析，客观、系统呈现城市的主要通勤特征。因数据覆盖性等原因，相关指标值可能存在一定偏差，所载全部内容仅供参考。

影响通勤的因素众多，仅依据指标值大小还不足以判断城市职住空间布局和通勤交通组织的优劣，城市通勤的评价与诊断还需更为持续深入的细致研究。

未来期待与更多的合作伙伴一起共同挖掘数据价值，提高我国城市治理的科学化、精细化、智能化水平，为建设更多人民满意的城市献策出力。

目录

1 编制说明

1 编制背景

01

2 城市选取

03

3 数据说明

05

4 指标定义

07

2 主要结论

1 幸福通勤持续降低，职住分离亟需改善

09

2 轨道覆盖提升有限，公交接驳成为瓶颈

11

3 武汉通勤恶化严重，长沙保持职住平衡

13

4 职场新人通勤更长，依赖轨道减少时耗

15

3 通勤时耗

1 城市效率：45分钟以内通勤比重

17

2 极端通勤：60分钟以上通勤比重

19

3 通勤感受：单程平均通勤时耗

21

4	通勤空间	
	1 空间范围：通勤空间半径	23
	2 空间匹配：职住分离度	25
	3 通勤距离：单程平均通勤距离	27
	4 幸福通勤：5公里以内通勤比重	29
5	通勤交通	
	1 轨道覆盖：轨道800米覆盖通勤比重	31
	2 公交保障：45分钟公交服务能力占比	33
6	职场新人	
	1 通勤距离：职场新人通勤距离更长	35
	2 通勤交通：职场新人轨道通勤更多	37
	3 通勤时间：职场新人45分钟比重更高	39
附	城市通勤提升行动	41



01
编制说明

1 编制背景

2 城市选取

3 数据说明

4 指标定义



党的二十大报告中指出，“坚持人民城市人民建、人民城市为人民，提高城市规划、建设、治理水平，加快转变超大特大城市发展方式，实施城市更新行动，加强城市基础设施建设，打造宜居、韧性、智慧城市”，为在新征程上做好城市规划工作、推进以人为核心的新型城镇化建设指明了方向。

城镇化进入由“增量扩张”到“存量更新”的转型期

2022年末，我国城镇常住人口9.2亿人，同比增加646万，城镇化率提高至65.22%。中国城镇化已经进入由“增量扩张”到“存量更新”的转型期，城镇建设既要应对资源环境紧约束的现实，也要不断满足人民对美好生活的向往。

中西部强省会城市的人口聚集能力提升

2022年北、上、广、深常住人口开始减少，沿海城市人口增速逐年放缓，而中西部强省会城市的人口聚集能力在提升。伴随城市人口增长的转移，粗放发展的不良倾向在部分地区出现“回流”，对科学规划和高质量建设提出了更为迫切的要求。

人才是第一资源，青年发展关系到城市未来潜力

2022年，全国应届毕业生规模突破千万。吸引青年人才成为城市间第二次人口红利的竞争。如何吸引青年人才，来到一座城、喜欢一座城、扎根一座城？

2021年，共青团中央等17部门联合发布《关于开展青年发展型城市建设试点的意见》旨在通过建设青年发展型城市，实现青年高质量发展和城市高质量发展相互促进的发展方式。

高校毕业生人数突破千万

同年，国务院发布《关于加快发展保障性租赁住房的意见》提出以人口流入多的大城市为重点，扩大保障性租赁住房供给，着力解决符合条件的新市民、青年人等群体住房困难问题。

中国主要城市通勤数据画像

《2023年中国主要城市通勤监测报告》选取**45个中国主要城市**，延续**通勤时间**、**通勤空间**、**通勤交通**三个方面的**9项指标**，呈现**2022年**中国城市职住空间与通勤特征变化。

针对**毕业以后去哪？**特别增加**职场新人**章节，选取2010-2020年大学毕业生人口增加最多的16个城市，挖掘**25岁以下职场新人**的**通勤特征**和**任职需求**，为吸引青年人才，优化青年群体在城市的工作、生活、社交环境提供素材与思考。

住建部：坚持城市体检先行，扎实有序推进城市更新

2023年7月，住房和城乡建设部发布《关于扎实有序推进城市更新工作的通知》，提出将**城市体检作为城市更新的前提**。坚持问题导向，从住房到小区、社区、街区、城区，查找群众反映强烈的难点、堵点、痛点问题。坚持目标导向，以产城融合、职住平衡、生态宜居等为目标，查找影响城市竞争力、承载力和可持续发展的短板弱项。坚持结果导向，把城市体检发现的问题短板作为城市更新的重点，一体化推进城市体检和城市更新工作。

《中国主要城市通勤监测报告》中“单程通勤时耗”、“轨道800米覆盖通勤比重”等与城市居民日常生活息息相关，是城市体检的重要指标。

通勤时间

1 | 核心目标：45分钟以内通勤比重



2 | 极端通勤：60分钟以上通勤比重



3 | 通勤感受：单程平均通勤时耗



4 | 通勤范围：通勤空间半径



通勤空间

5 | 空间匹配：职住分离度



6 | 通勤距离：单程平均通勤距离



7 | 幸福通勤：5公里以内通勤比重



通勤交通

8 | 轨道覆盖：轨道800米覆盖通勤比重



9 | 公交保障：45分钟公交服务能力占比



10 | 通勤距离：职场新人通勤距离更长

职场新人

11 | 通勤交通：职场新人轨道通勤更多

12 | 通勤时间：职场新人45分钟比重更高

2

城市选取

选取45个全国重点城市



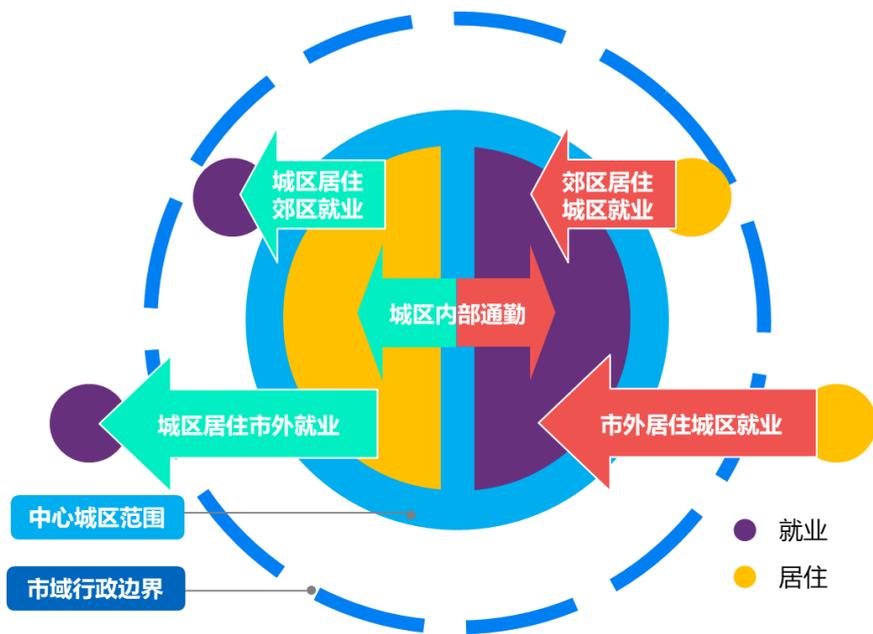
注：依据国家统计局第七次全国人口普查《中国人口普查分县资料-2020》更新城市规模分类。

城市选取原则：

- **35个**：除拉萨以外的**直辖市、计划单列市和省会城市**，拉萨作为省会中唯一的中等城市缺少对比，暂未选取。
- **10个**：其他地级市中**开通地铁、轻轨的城市**，其中年度新增**南通**。

以中心城区通勤人口作为研究对象

中心城区通勤人口：以居住地或就业地至少一端位于中心城区范围内的通勤人口作为研究对象，包含城区内部通勤、城区居住郊区就业、郊区居住城区就业、城区居住市外就业、市外居住城区就业。



中心城区范围：本报告以城市中心城区范围为基础，结合街道（乡镇）行政边界以及通勤人口分布进行局部调整，覆盖中心城区主要建成区域。

3

数据说明

数据来源

研究数据来自互联网地图位置服务和移动通信运营商手机数据获得的的城市人口居住地、就业地信息，将两个相互独立数据源进行交叉验证、融合分析。

数据采集时段**2022年9-11月**，重庆、广州、厦门、福州、乌鲁木齐、西宁使用2022年4-6月数据，降低特殊因素的影响。

数据来源	中心城区居住人口		中心城区通勤人口	
	样本量 (万人)	样本率%	样本量 (万人)	样本率%
互联网位置服务	18648	80%	9048	80%
移动通信运营商	6401	29%	3331	29%

第七次
人口普查

市区居住人口
2.31亿人

市区就业人口
1.15亿人

注：相关数据处理各环节均匿名化，各环节及输出均不涉及个体隐私

数据处理

通勤OD

来自互联网地图位置服务数据获得的**居住地**、**就业地**信息，以**250米栅格**汇聚形成**通勤OD**。

通勤距离

采用**路网最短距离**，来自互联网地图250米栅格计算的OD间路网距离，直线距离2.5公里内采用骑行方式路网距离，2.5公里以上采用小汽车方式路网距离。

通勤出行时耗

全方式单程通勤出行时耗，来自互联网地图位置服务中高时空点密度样本子集，提取连续3个月**早高峰时段**从居住地到就业地的出行时间的平均值，获得250米栅格OD间的通勤出行时耗均值。

公交可达时耗

采用互联网地图250米栅格计算的**门到门公交方式行程规划信息**，公交方式包含城市轨道交通、公共汽电车以及多种公交方式的组合换乘，出行时耗包含门到站时间、候车时间、乘车时间以及换乘时间。

4 指标定义

通勤时间

45分钟以内通勤比重

中心城区通勤人口中，**单程45分钟以内可达比重**。对于超大、特大城市，**80%通勤者45分钟可达**是城市运行效率和居民生活品质的衡量标准。

60分钟以上通勤比重

中心城区通勤人口中，**单程60分钟以上可达比重**，作为城市超长通勤问题的量度。

单程平均通勤时耗

中心城区通勤人口，**早高峰从居住地到就业地，全方式出行时耗的平均值**，是人们通勤出行的直观感受，是居民生活品质的重要影响因素。

通勤空间

通勤空间半径

构建**覆盖90%中心城区通勤人口**居住与就业分布的**空间椭圆**，以**椭圆长轴**定义通勤空间半径，作为**城市通勤空间辐射范围测度**。通勤空间半径越大，说明城市通勤紧密联系的空间范围越大。

职住分离度

不考虑就业差异与人的选择，在既有职住布局条件下通过交换就业地，在**理论上能够实现的最小通勤距离**，是城市职住空间布局匹配的测度，职住分离度越小，说明城市职住空间供给的平衡性越好。

单程平均通勤距离

中心城区通勤人口居住地到就业地的**平均路网距离**，是融入人的选择后城市真实职住分离情况的测度，也是城市运行成本的体现，平均通勤距离越大，居民通勤成本就越高，城市越需要更高效的交通系统支撑。

5公里以内通勤比重

中心城区通勤人口中**单程距离小于5公里**的通勤人口比重，作为衡量城市职住平衡和通勤幸福的指标。5公里以内通勤比重越高说明城市能够就近职住、绿色出行，拥有幸福通勤体验的人口比重越高。

通勤交通

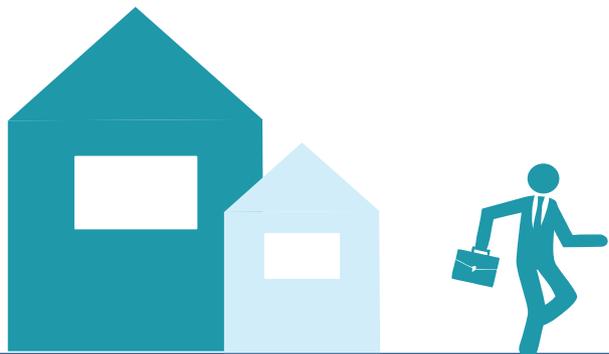
轨道覆盖通勤比重

居住地和就业地两端均在轨道站点800米覆盖范围内的中心城区通勤人口比重，体现了轨道线网与职住空间组织的匹配度，覆盖通勤比重越高，说明轨道对职住空间支撑作用越好。

45分钟公交服务能力占比

45分钟内能够通过轨道交通、公共汽电车等公交方式通勤的人口比重，是城市的公交通勤服务能力的测度，反映了公交系统与职住空间的契合程度，一般来说45分钟公交服务能力比重越高，说明公交系统对城市通勤的保障越好。

02 主要结论



- 1 幸福通勤持续降低，职住分离亟需改善
- 2 轨道覆盖提升有限，公交接驳成为瓶颈
- 3 武汉通勤恶化严重，长沙保持职住平衡
- 4 职场新人通勤更长，依赖轨道减少时耗



1

幸福通勤持续降低，职住分离亟需改善

幸福通勤比重50%，主要城市连续3年降低

- 2022年中国主要城市5公里以内幸福通勤人口比重50%，连续3年同比下降。

幸福通勤比重全线下降，郑州、西安职住分离亟需关注

- 2020-2022年，中国主要城市5公里以内幸福通勤比重全线下降，平均通勤距离普遍增加。
- 郑州和西安连续3年幸福通勤比重下降最多、平均通勤距离增加最长的城市，职住分离趋势需要高度关注。

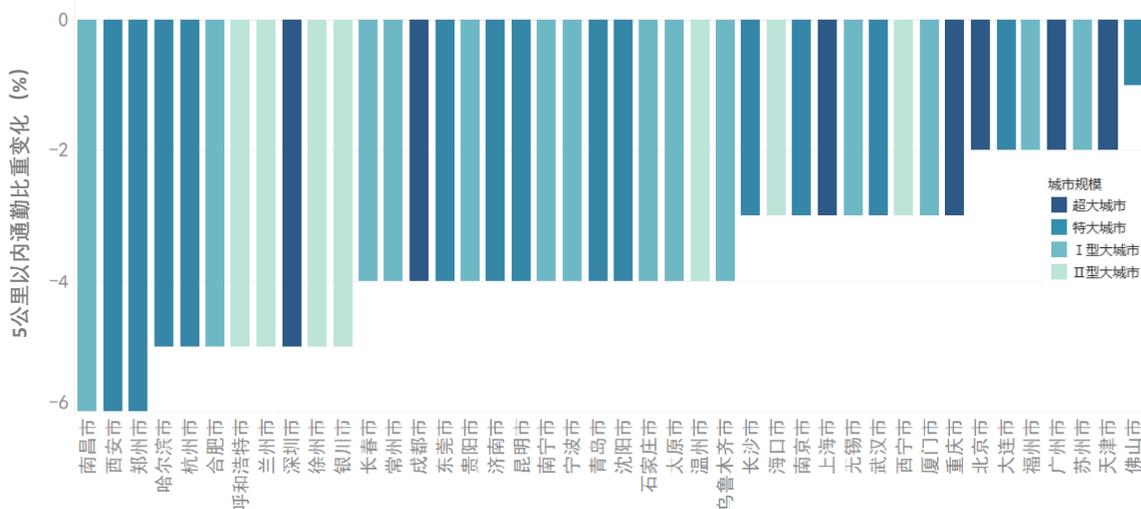
超大城市极端通勤增加放缓，I型大城市显著增加

- 2022年，主要城市极端通勤比重12%，超大特大城市同比均没有增加。
- 2020-2022年，超过30个主要城市极端通勤人口比重增加，济南增加最多。合肥、南昌、南宁、太原、乌鲁木齐等I型大城市极端通勤人口显著增加。

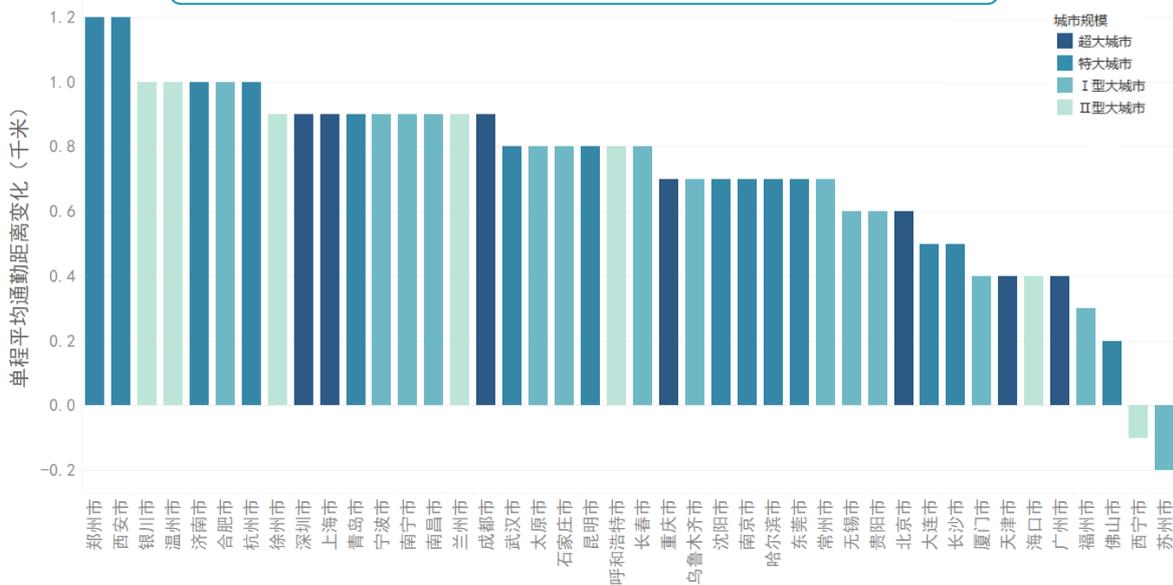
45分钟以内通勤比重降多升少，通勤改善任重道远

- 2022年，超大、特大城市45分钟以内通勤比重69%，北京、上海、广州等同比提升，但距离80%人居环境建设目标尚有差距。
- 连续3年对比，只有上海、武汉、南宁等9个城市45分钟通勤比重提升1-3个百分点，18个城市下降，合肥、沈阳降幅最大。

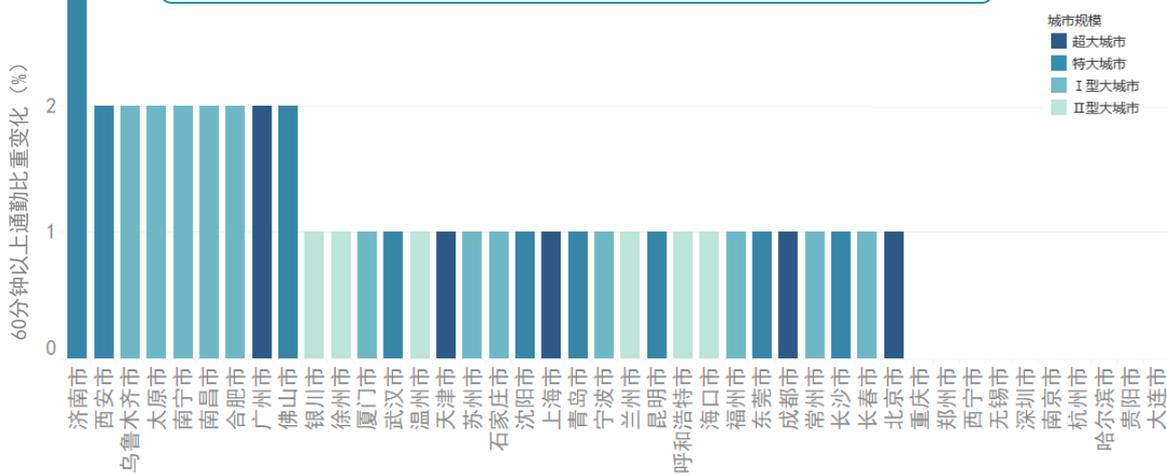
2020-2022年主要城市5公里以内通勤比重变化



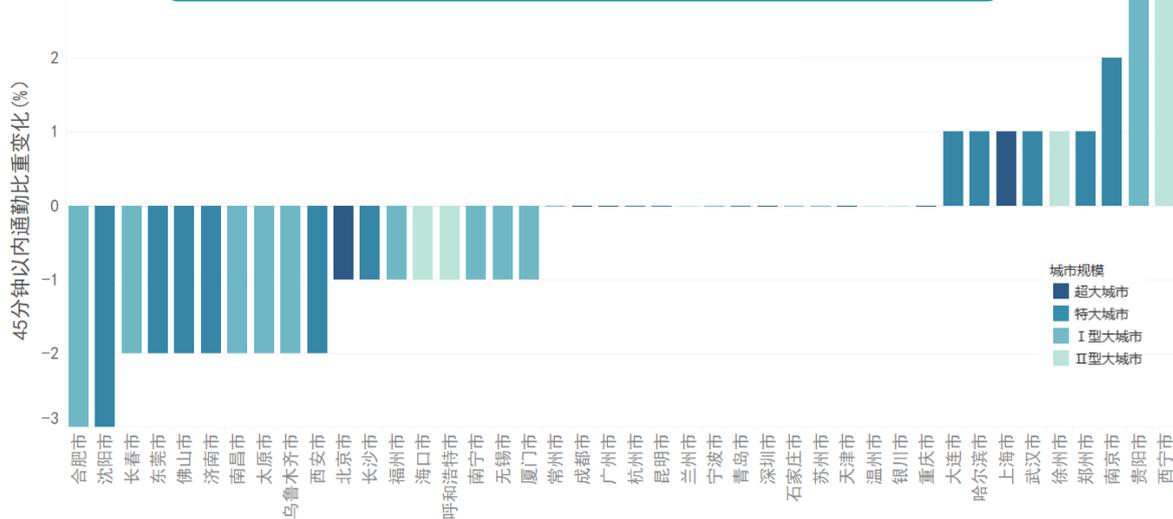
2020-2022年主要城市单程平均通勤距离变化



2020-2022年主要城市60分钟以上通勤比重变化



2020-2022年主要城市45分钟以内通勤比重变化



2

轨道覆盖提升有限，公交接驳成为瓶颈

新增近1000公里轨道线路，车站800米覆盖通勤比重仅提升2个百分点

- 2022年，41个地铁运营城市轨道总里程近1万公里，轨道车站800米覆盖通勤比重19%。
- 年度新增运营轨道线路约1000公里，轨道覆盖通勤比重仅提升2个百分点。

杭州、青岛、深圳提升显著，郑州、武汉新线投入成效甚微

- 杭州、深圳年度新增轨道里程超过120公里，轨道覆盖通勤提升6个百分点以上。青岛新增里程不到40公里，但穿心线路有效改善了线网结构，带来8个百分点的通勤覆盖提升。
- 郑州、武汉年度新增线路超过25公里，但外围延申线路未能有效提升通勤覆盖比重。

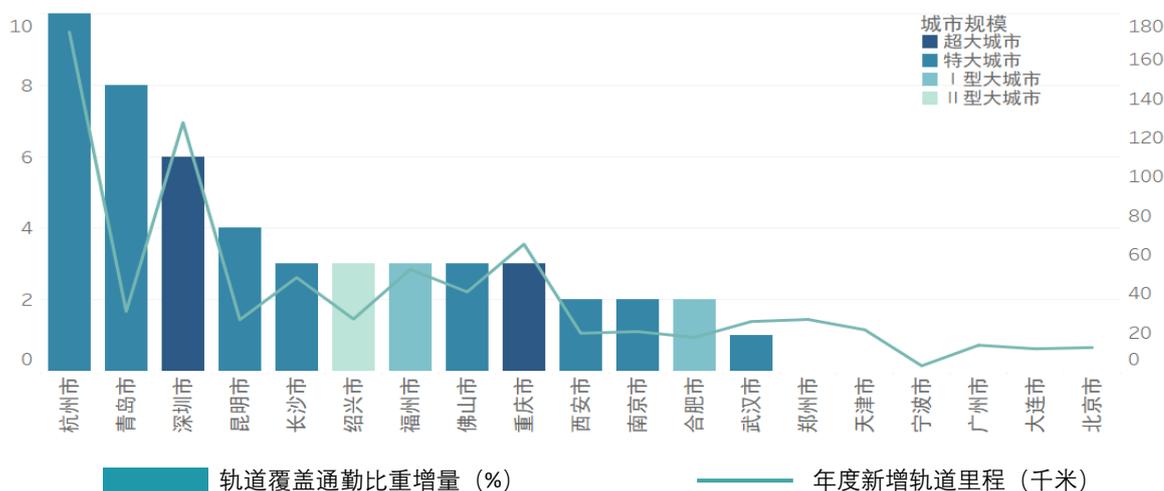
每公里轨道覆盖2000通勤人口是客流强度的基本保障

- 轨道覆盖通勤人口是稳定的客流基础。轨道客流强度较高的城市，每公里轨道覆盖通勤均在2000人以上。
- 深圳、南宁每公里轨道覆盖通勤人口超过4000人，轨道与职住空间和通勤需求的契合度高。相对而言，北京超860公里轨道交通，相当于每公里只服务1700人便捷通勤。

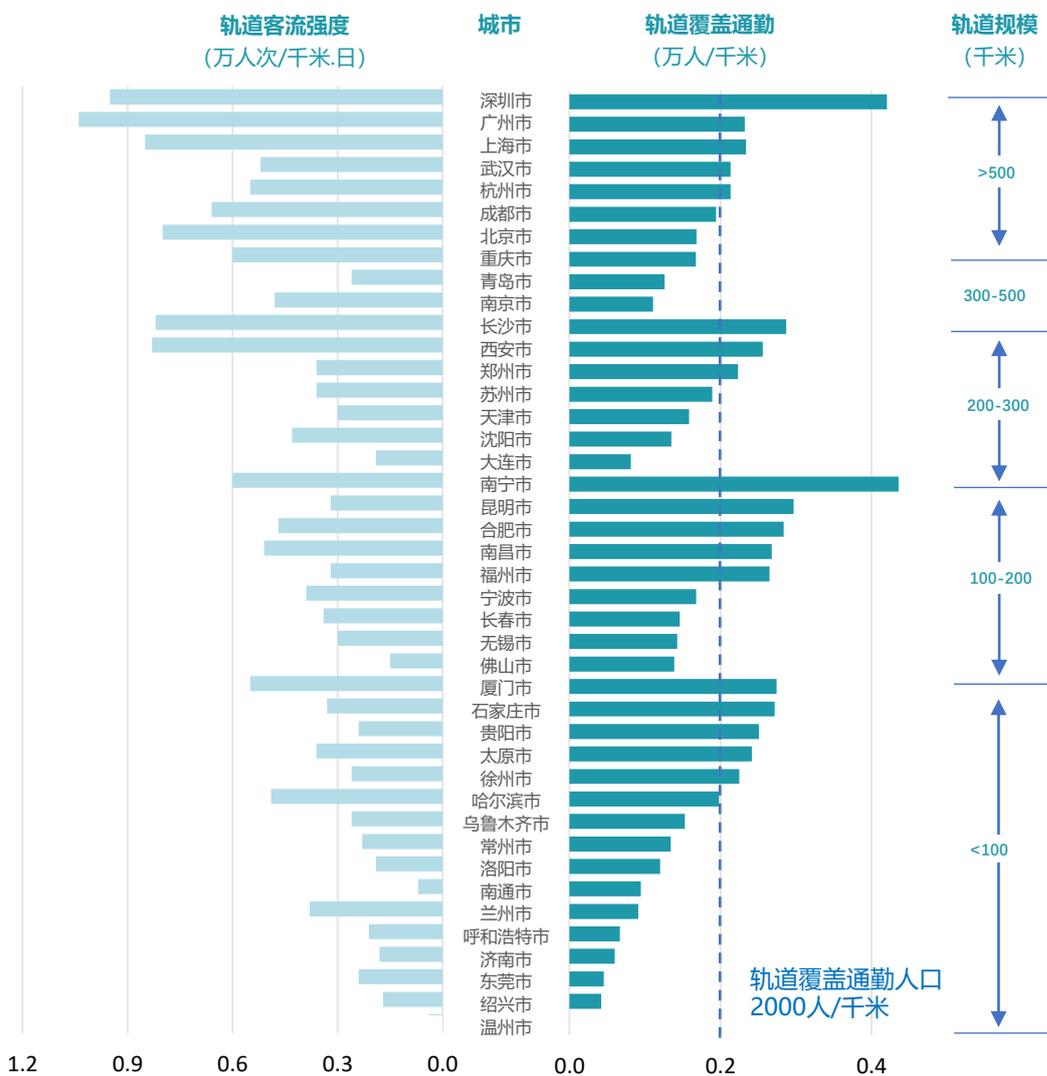
提升45分钟公交通勤服务能力，轨道接驳仍是瓶颈

- 深圳轨道覆盖通勤比重35%，配合紧密的公交衔接使58%的通勤者45分钟公交（含地铁）可达，拥有超大、特大城市中最高的公交通勤保障水平。
- 成都大规模轨道建设提高了通勤覆盖比重，但门到站的环节消耗了近40%的全程时间，整体公交通勤保障水平尚未能得到有效跃升。

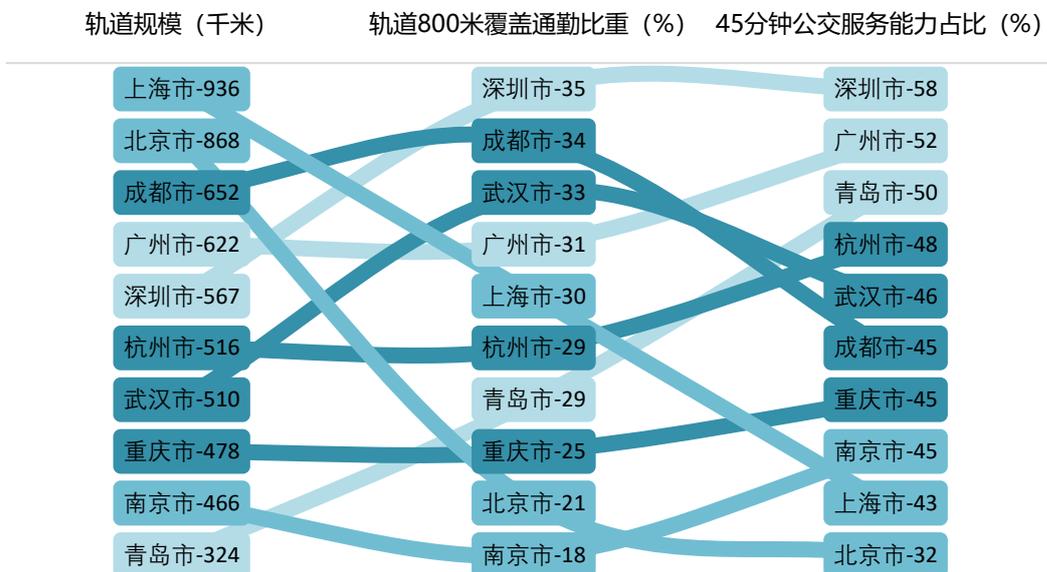
2021-2022年主要城市轨道800米覆盖通勤比重年度变化



2022年主要城市轨道客流强度与每公里覆盖通勤人口



2022年城市轨道覆盖通勤比重与45分钟公交服务能力提升效果



3

武汉通勤恶化严重，长沙保持职住平衡

长沙、武汉是近两年人口增加最多的城市，但集聚和扩张两种发展模式下通勤特征呈现较大差异。

武汉：特大城市中极端通勤比重最高

- 武汉60分钟以上通勤比重15%，同比增加1个百分点，是特大城市极端通勤最严重的城市。

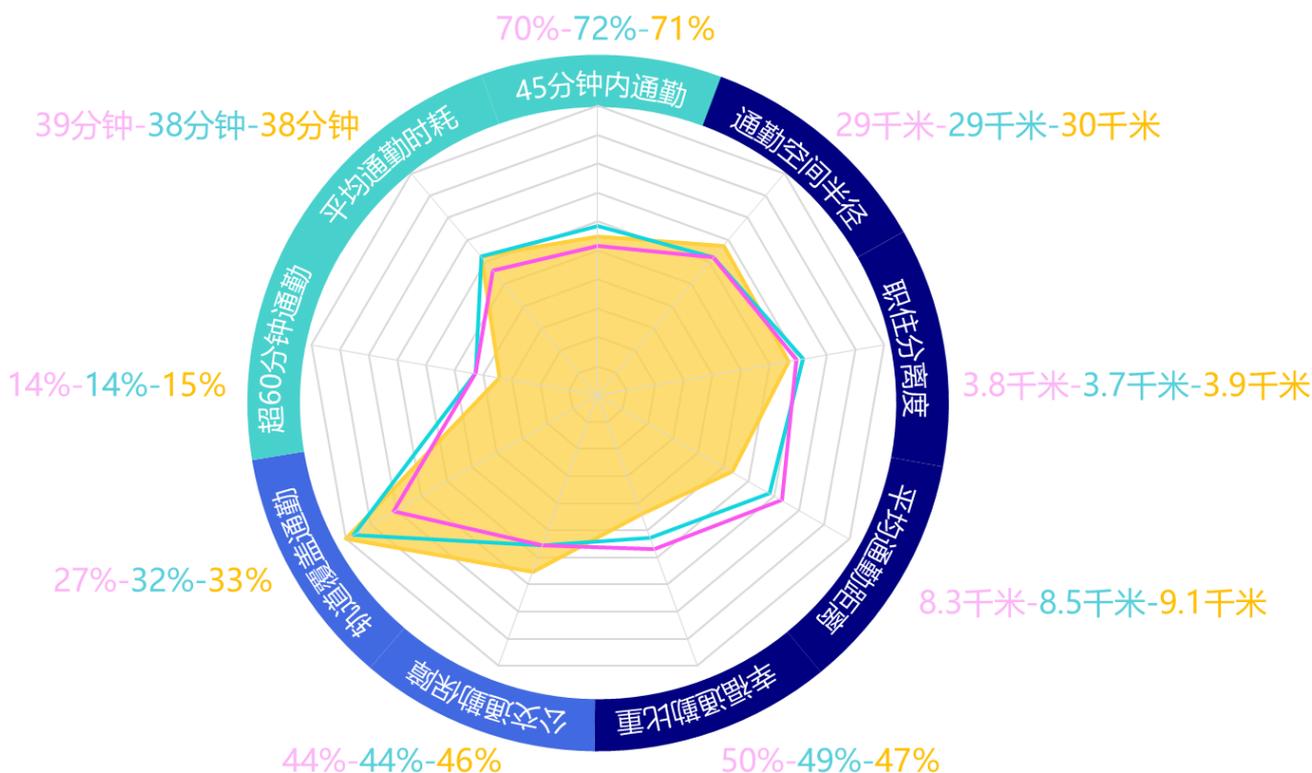
通勤空间半径持续扩展，职住分离快速加剧

- 武汉城市通勤空间半径30公里，同比增加1公里。随着空间拓展，武汉职住分离持续加剧，平均通勤距离达到9.1公里，是年度增加最多的城市之一。
- 同时，武汉5公里内幸福通勤比重47%，连续3年下降，也是特大城市中较低水平。

轨道建设尚未有效提升公交通勤保障能力

- 虽然武汉轨道建设成效显著，轨道覆盖通勤比重达到33%，仅低于深圳、成都位列全国第三，但整体公交通勤保障能力尚未得到有效提升，低于特大城市平均水平。
- 武汉45分钟通勤比重仅有71%，也处于超大城市的较低水平。

2020-2022年武汉通勤特征指标



说明：雷达图越饱满指标水平越好，黄色代表2022年水平、蓝色代表2021年、紫色代表2020年。

同为人口增长城市，长沙保持良好的职住平衡，而武汉通勤恶化严重

长沙：特大城市中唯一职住分离度没有增加的城市

- 长沙职住分离度3.7公里，优于武汉、郑州，连续3年保持职住分离度没有增加。

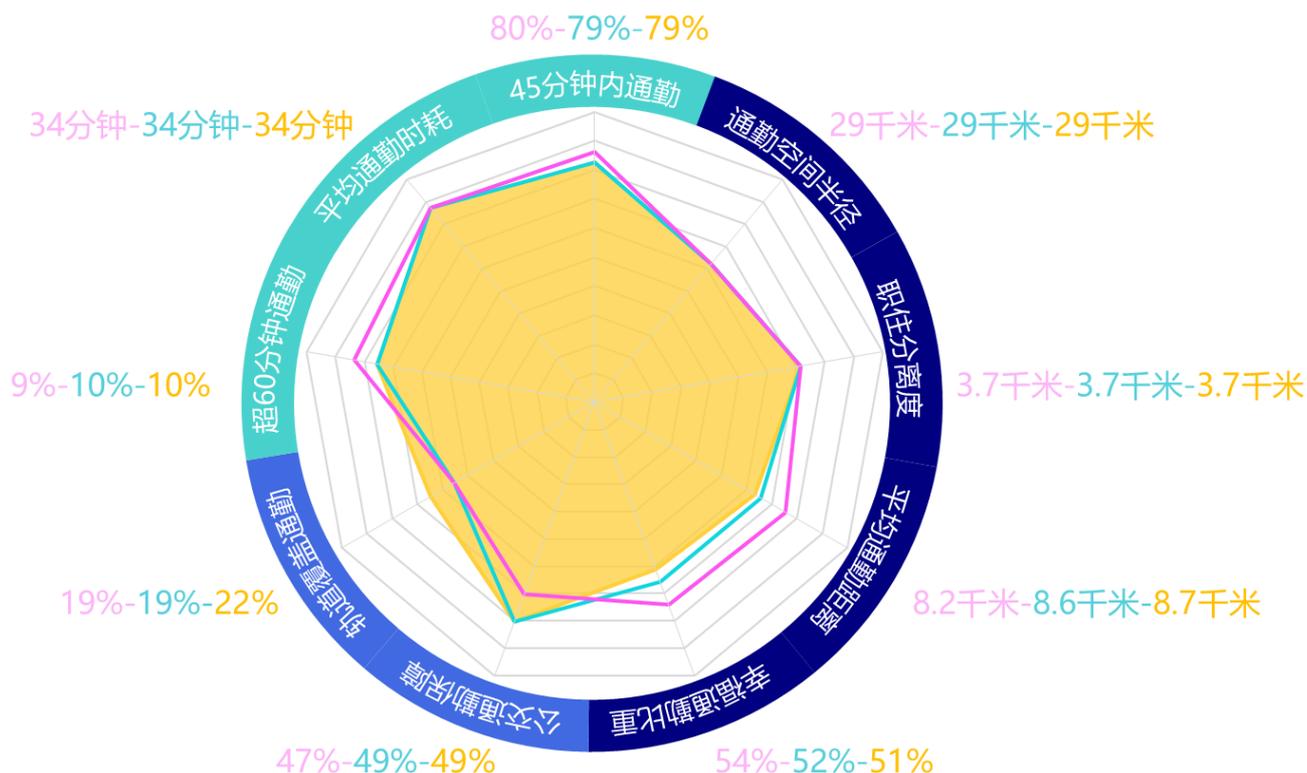
5公里以内幸福通勤51%，保持特大城市较高水平

- 长沙5公里以内幸福通勤比重51%，优于杭州、郑州、武汉、西安等城市，保持特大城市中较高幸福通勤比重。
- 长沙45分钟通勤比重79%，同比没有降低，也高于特大城市的平均水平。

45分钟公交通勤保障能力持续提升

- 长沙始终保持特大城市中较高水平的公交服务，45分钟公交通勤服务能力占比49%，优于武汉、郑州、杭州等城市。
- 长沙年度新增轨道52公里，轨道覆盖通勤比重达到22%，同比提升3个百分点。

2020-2022年长沙通勤特征指标



说明：雷达图越饱满指标水平越好，黄色代表2022年水平、蓝色代表2021年、紫色代表2020年。

4

职场新人通勤更长，依赖轨道减少时耗

25岁以下职场新人平均通勤距离普遍更长

- 在大学生毕业生增量最多的16个城市中，25岁以下职场新人平均通勤距离普遍更长。在上海、重庆职场新人平均通勤距离超过10公里，北京超过12公里。

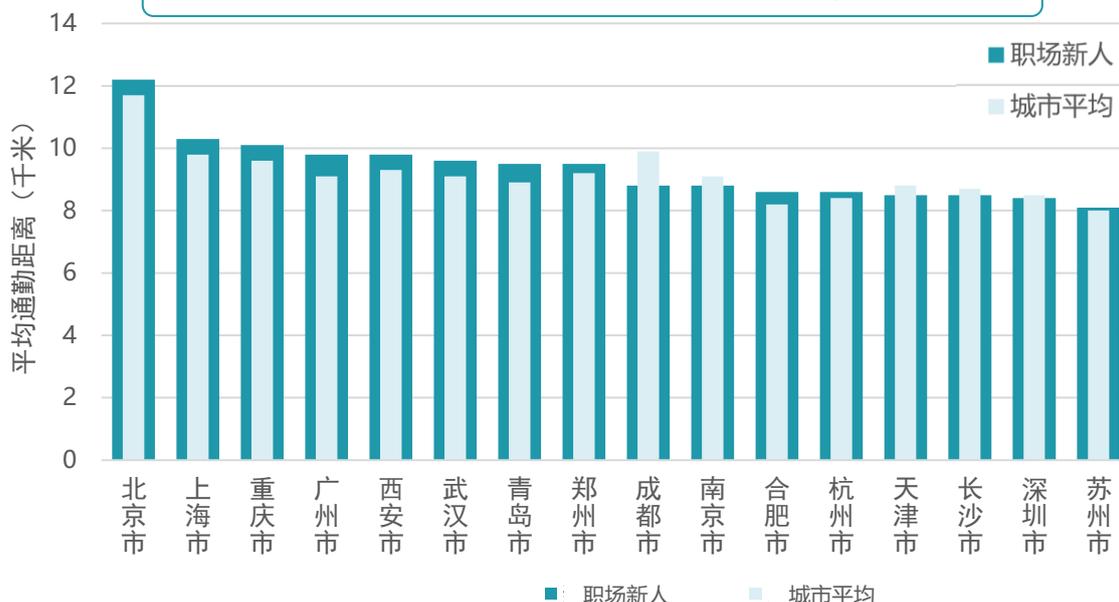
用距离换机会，10%职场新人通勤距离超过25公里

- 职场新人有更多居住选择，容易实现就近职住。16个城市中53%的职场新人能够实现5公里内幸福通勤，高于城市平均水平3个百分点。
- 然而，为了更低居住成本，或者更好工作机会，一部分职场新人不得不承受长距离通勤。10%的职场新人单程通勤距离超25公里，高于城市平均水平2个百分点。

高度依赖轨道交通，80%职场新人45分钟通勤可达

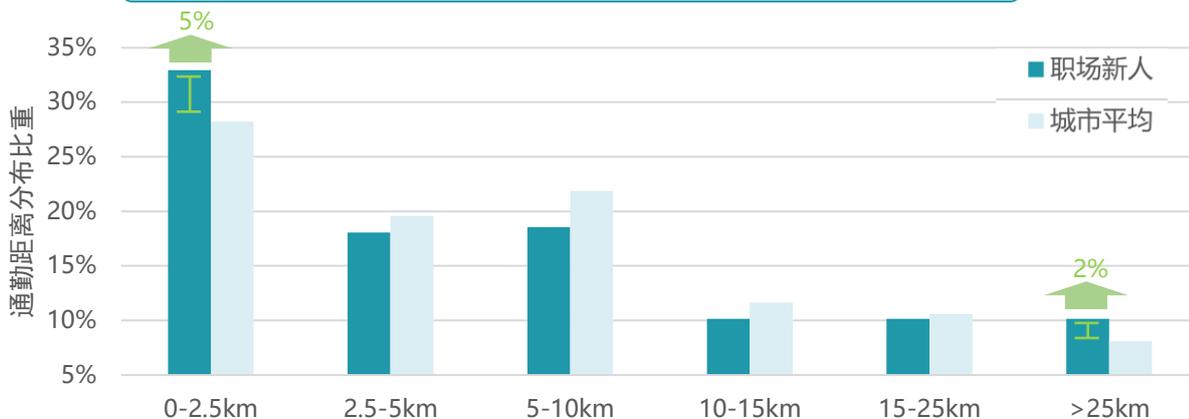
- 16个城市中，43%的职场新人居住在轨道车站800米半径内，27%职场新人居住、就业均在轨道车站800米内，普遍高于城市平均水平4-5个百分点。最容易获得轨道便利的成都，职场新人轨道覆盖通勤比重达到40%，高于城市平均水平7个百分点。
- 虽然通勤距离更远，80%职场新人可以45分钟通勤可达，高于城市平均水平。生活在杭州、苏州的职场新人45分钟通勤比重超过85%。

2022年典型城市职场新人平均通勤距离 单位：千米

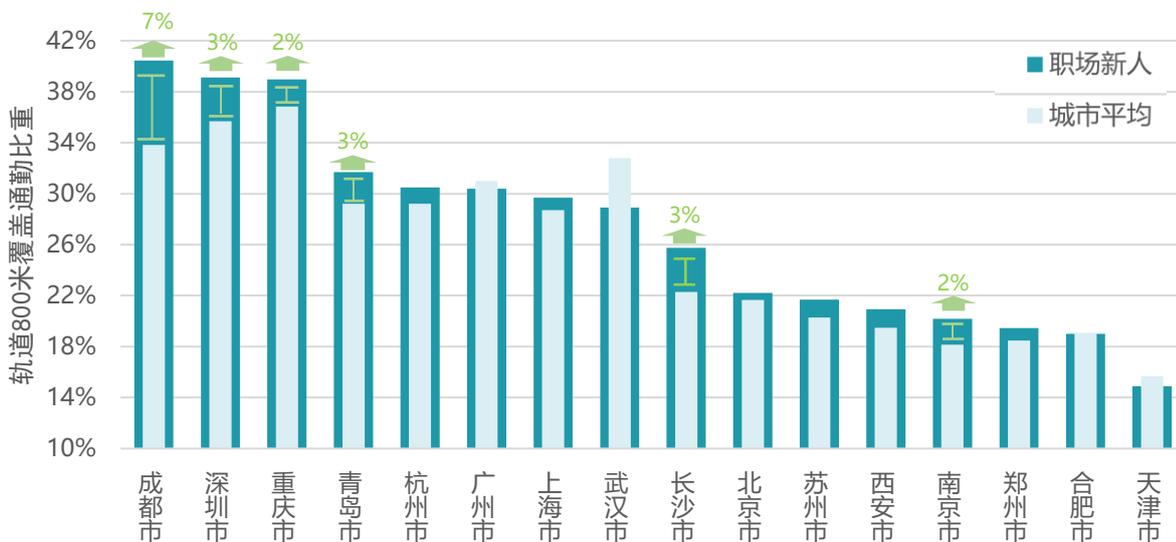


职场新人更容易就近职住，为了成本和机会一些人选择舍近求远

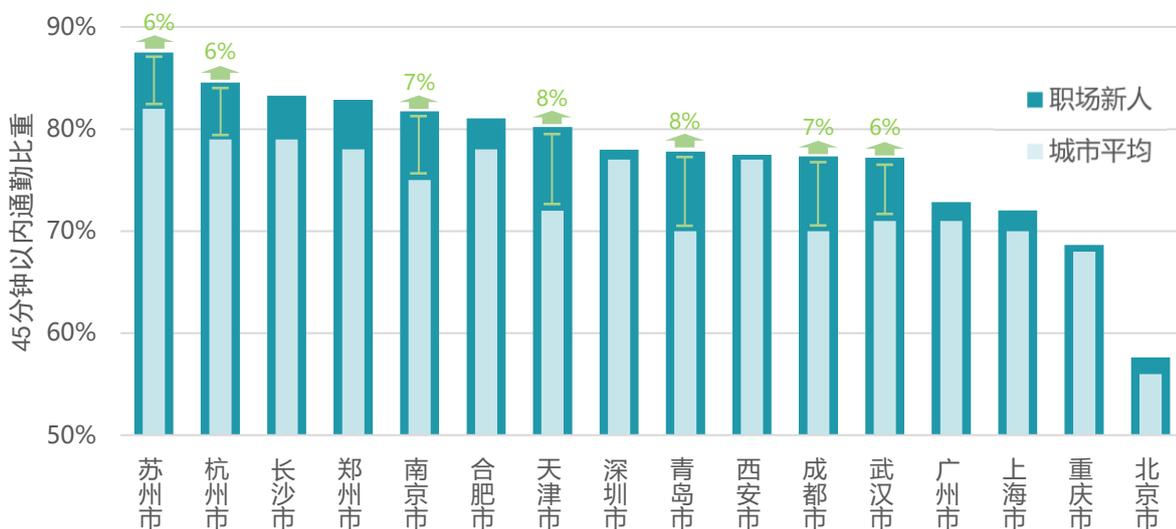
2022年典型城市职场新人通勤距离分布比重 单位：%



2022年典型城市职场新人轨道800米覆盖通勤比重 单位：%



2022年典型城市职场新人45分钟以内通勤比重 单位：%



03
通勤时耗



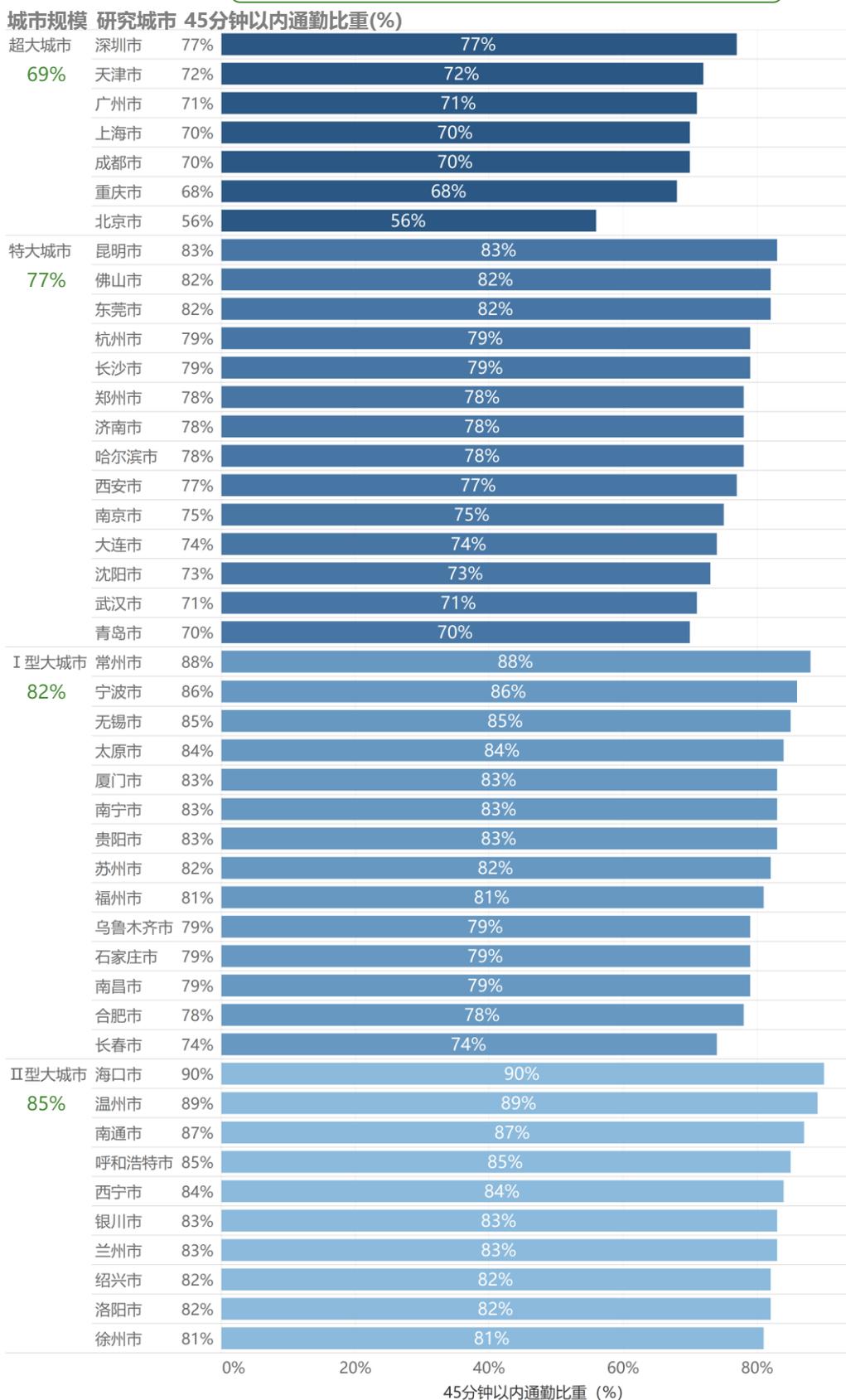
- 1 城市效率：45分钟以内通勤比重
- 2 极端通勤：60分钟以上通勤比重
- 3 通勤感受：单程平均通勤时耗



1

城市效率：45分钟以内通勤比重

2022年中国主要城市45分钟以内通勤比重



注：绿色数值标注为城市规模分类的指标均值

近半数超大、特大城市45分钟以内通勤比重提高，广州、北京由降转升

超大、特大城市45分钟以内通勤比重达到80%是改善城市人居环境的重要目标。

45分钟以内通勤比重76%，同比持平

- 中国主要城市45分钟以内通勤比重总体平均76%，与去年持平。其中，超大城市平均69%，特大城市平均77%。
- 深圳45分钟以内通勤比重77%，保持超大城市的最高水平。

近半数超大、特大城市45分钟通勤比重提高

- 北京、上海、广州、天津4个超大城市，东莞、青岛、济南、哈尔滨、大连5个特大城市，45分钟以内通勤比重提高。
- 广州45分钟以内通勤比重71%同比提高2个百分点，北京56%同比提高1个百分点。

只有武汉、合肥、厦门、无锡、洛阳5个城市下降

- 只有武汉、合肥、厦门、无锡、洛阳5个城市45分钟以内通勤比重同比降低1个百分点。

中国主要城市45分钟以内通勤比重年度变化 单位：%

研究城市	2020年	2021年	2022年	研究城市	2020年	2021年	2022年
深圳市	77	77	77	无锡市	86	86	85 ↓
天津市	72	70	72 ↑	太原市	86	83 ↓	84 ↑
广州市	71	69	71 ↑	南宁市	84	82	83
上海市	69	69	70 ↑	贵阳市	80	80	83 ↑
成都市	70	70	70	厦门市	84	84	83 ↓
重庆市	68	68	68	苏州市	82	82	82
北京市	57	55	56 ↑	福州市	82	81	81
昆明市	83	83	83	石家庄市	79	78	79 ↑
东莞市	84	81 ↓	82 ↑	南昌市	81	79	79
佛山市	84	82	82	乌鲁木齐市	81	79	79
杭州市	79	79	79	合肥市	81	79	78 ↓
长沙市	80	79	79	长春市	76	73 ↓	74 ↑
郑州市	77	78	78	海口市	91	88 ↓	90 ↑
哈尔滨市	77	77	78 ↑	温州市	89	88	89 ↑
济南市	80	77 ↓	78 ↑	南通市			87
西安市	79	77	77	呼和浩特市	86	85	85
南京市	73	75 ↑	75	西宁市	81	81	84 ↑
大连市	73	73	74 ↑	银川市	83	83	83
沈阳市	76	73 ↓	73	兰州市	83	83	83
武汉市	70	72 ↑	71 ↓	洛阳市		83	82 ↓
青岛市	70	69	70 ↑	绍兴市		82	82
常州市	88	88	88	徐州市	80	80	81 ↑
宁波市	86	86	86				

说明：↓ 红色标识显著下降，↑ 绿色标识显著提升。

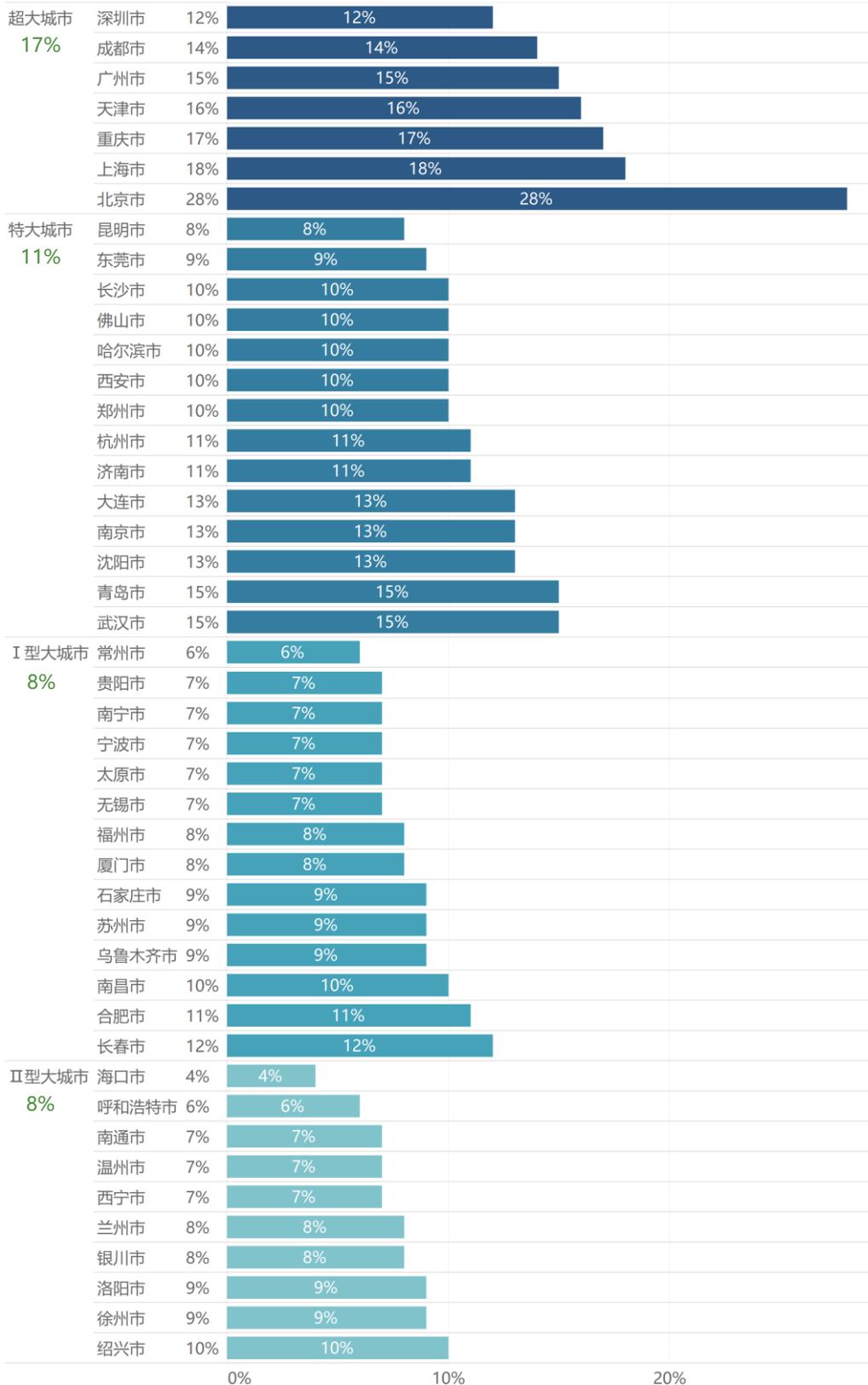
■ 超大城市 ■ 特大城市 ■ I型大城市 ■ II型大城市

2

极端通勤：60分钟以上通勤比重

2022年中国主要城市60分钟以上通勤比重

城市规模 研究城市 60分钟以上通勤比重(%)



注：绿色数值标注为城市规模分类的指标均值

60分钟以上通勤比重(%)

超大特大城市有效改善，I型、II型大城市极端通勤人口增加

减少60分钟以上极端通勤人口比重，避免超长通勤带来的身心伤害与社会问题。

中国主要城市仍有超过1400万人承受极端通勤

- 中国主要城市60分钟以上通勤人口比重12%，同比持平，仍有超过1400万人口承受极端通勤。其中，超大城市极端通勤人口比重达到17%、特大城市11%，I型、II型大城市均是8%。

超大城市极端通勤改善，北京同比降低2个百分点

- 7个超大城市极端通勤人口比重均没有增加。北京60分钟以上通勤人口比重28%，同比降低2个百分点，天津1同比降低1个百分点。

7个城市极端通勤加剧，5个是I型、II型大城市

- 武汉、济南、南宁、厦门、合肥、乌鲁木齐、温州7个城市60分钟以上极端通勤人口比重同比增加1个百分点。其中，合肥、南宁、乌鲁木齐极端通勤人口比重连续3年增加。

中国主要城市60分钟以上通勤比重年度变化 单位：%

研究城市	2020年	2021年	2022年	研究城市	2020年	2021年	2022年
深圳市	12	12	12	无锡市	7	7	7
成都市	13	14	14	南宁市	5	6	7 ↓
广州市	13	15 ↓	15	太原市	5	7 ↓	7
天津市	15	17 ↓	16 ↑	宁波市	6	7	7
重庆市	17	17	17	厦门市	7	7	8 ↓
上海市	17	18	18	福州市	7	8	8
北京市	27	30 ↓	28 ↑	石家庄市	8	9	9
昆明市	7	8	8	苏州市	8	9	9
东莞市	8	10 ↓	9 ↑	乌鲁木齐市	7	8	9 ↓
哈尔滨市	10	11	10 ↑	南昌市	8	10 ↓	10
佛山市	8	10 ↓	10	合肥市	9	10	11 ↓
长沙市	9	10	10	长春市	11	14 ↓	12 ↑
西安市	8	10 ↓	10	海口市	3	4	4
郑州市	10	10	10	呼和浩特市	5	6	6
济南市	8	10 ↓	11 ↓	南通市			7
杭州市	11	11	11	温州市	6	6	7 ↓
南京市	13	13	13	西宁市	7	8	7 ↑
沈阳市	12	14 ↓	13 ↑	兰州市	7	8	8
大连市	13	13	13	银川市	7	8	8
青岛市	14	16 ↓	15 ↑	洛阳市		9	9
武汉市	14	14	15 ↓	徐州市	8	9	9
常州市	5	6	6	绍兴市		10	10
贵阳市	7	8	7 ↑				

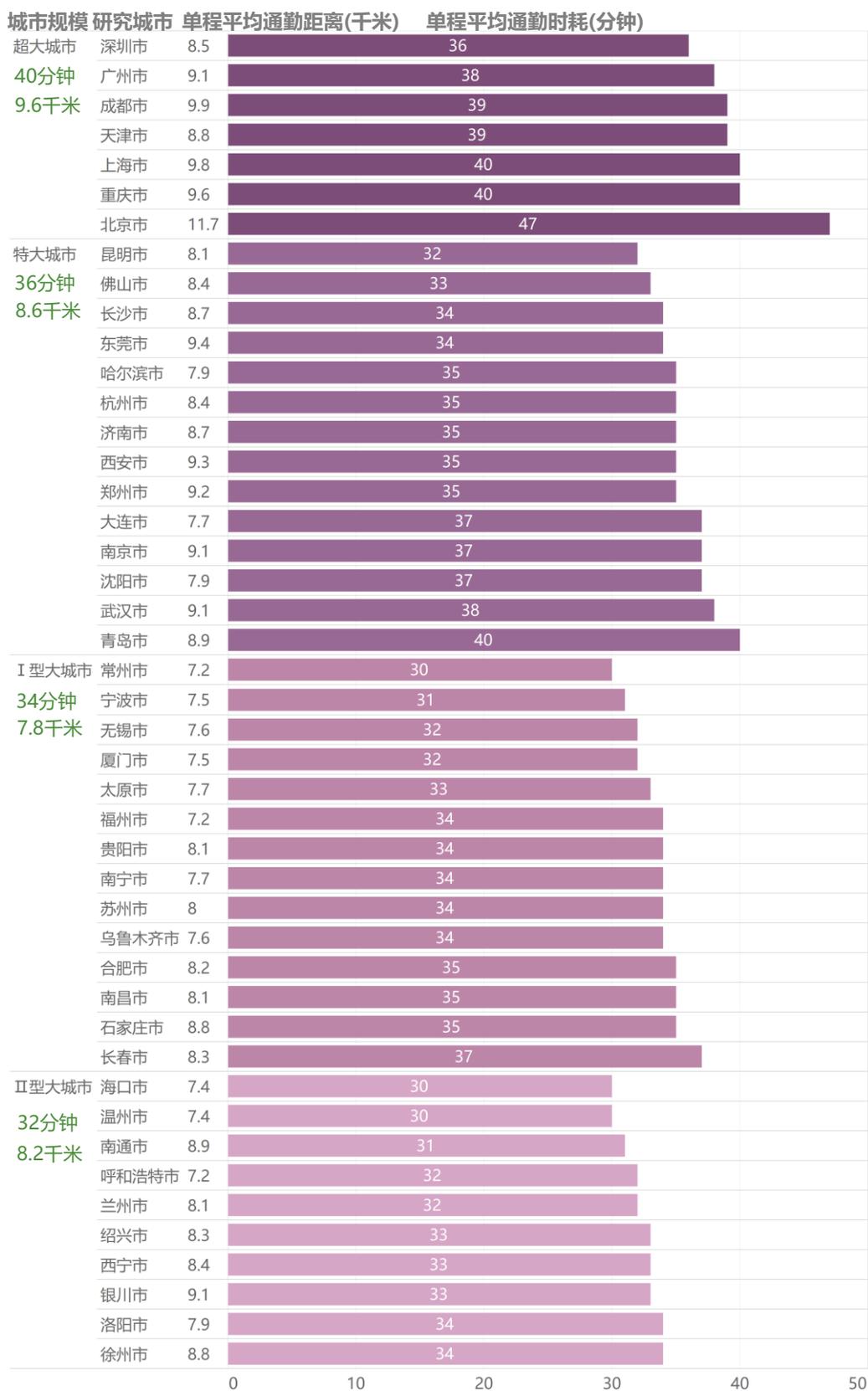
说明：↓ 红色标识显著下降，↑ 绿色标识显著提升。

■ 超大城市 ■ 特大城市 ■ I型大城市 ■ II型大城市

3

通勤感受：单程平均通勤时耗

2022年中国主要城市单程平均通勤时耗



注：绿色数值标注为城市规模分类的指标均值

平均通勤时耗（分钟）

单程通勤时耗，超大城市平均40分钟、特大城市平均36分钟

通勤时耗是居民通勤出行直观感受和生活品质的重要影响因素，是衡量交通便捷的重要指标。

主要城市平均通勤时耗36分钟，同比持平

- 45个中国主要城市中单程平均通勤时耗36分钟，同比持平。其中：超大城市平均40分钟、特大城市平均36分钟、I型大城市34分钟、II型大城市32分钟。

北京、上海、重庆、青岛单程通勤时耗超40分钟

- 北京单程通勤时耗47分钟，同比减少1分钟，仍是通勤时耗最长的城市。上海、重庆、青岛单程通勤时耗达到40分钟。

只有青岛、合肥、银川3个城市平均通勤时耗增加

- 45个主要城市中多数城市同比持平，只有青岛、合肥、银川3个城市平均通勤时耗同比增加1分钟。

中国主要城市单程平均通勤时耗年度变化 单位：分钟

研究城市	2020年	2021年	2022年
深圳市	36	36	36
广州市	38	39	38 ↑
成都市	39	39	39
天津市	39	39	39
重庆市	40	40	40
上海市	40	40	40
北京市	47	48	47 ↑
昆明市	33	32 ↑	32
佛山市	32	33	33
长沙市	34	34	34
东莞市	33	34	34
哈尔滨市	35	35	35
济南市	34	35	35
西安市	34	35	35
杭州市	35	35	35
郑州市	36	36	35 ↑
南京市	38	37 ↑	37
沈阳市	36	37	37
大连市	38	37 ↑	37
武汉市	39	38 ↑	38
青岛市	39	39	40 ↓
常州市	31	30 ↑	30
宁波市	31	31	31

研究城市	2020年	2021年	2022年
无锡市	33	32 ↑	32
厦门市	32	32	32
太原市	32	33	33
乌鲁木齐市	34	34	34
福州市	34	34	34
南宁市	33	34	34
苏州市	34	34	34
贵阳市	34	34	34
石家庄市	35	35	35
合肥市	34	34	35 ↓
南昌市	34	35	35
长春市	36	37	37
海口市	30	30	30
温州市	30	30	30
南通市			31
兰州市	33	32 ↑	32
呼和浩特市	32	32	32
绍兴市		33	33
西宁市	35	35	33 ↑
银川市	33	32 ↑	33 ↓
洛阳市		34	34
徐州市	35	35	34

说明：↓ 红色标识显著下降，↑ 绿色标识显著提升。

■ 超大城市 ■ 特大城市 ■ I型大城市 ■ II型大城市

04 通勤空间



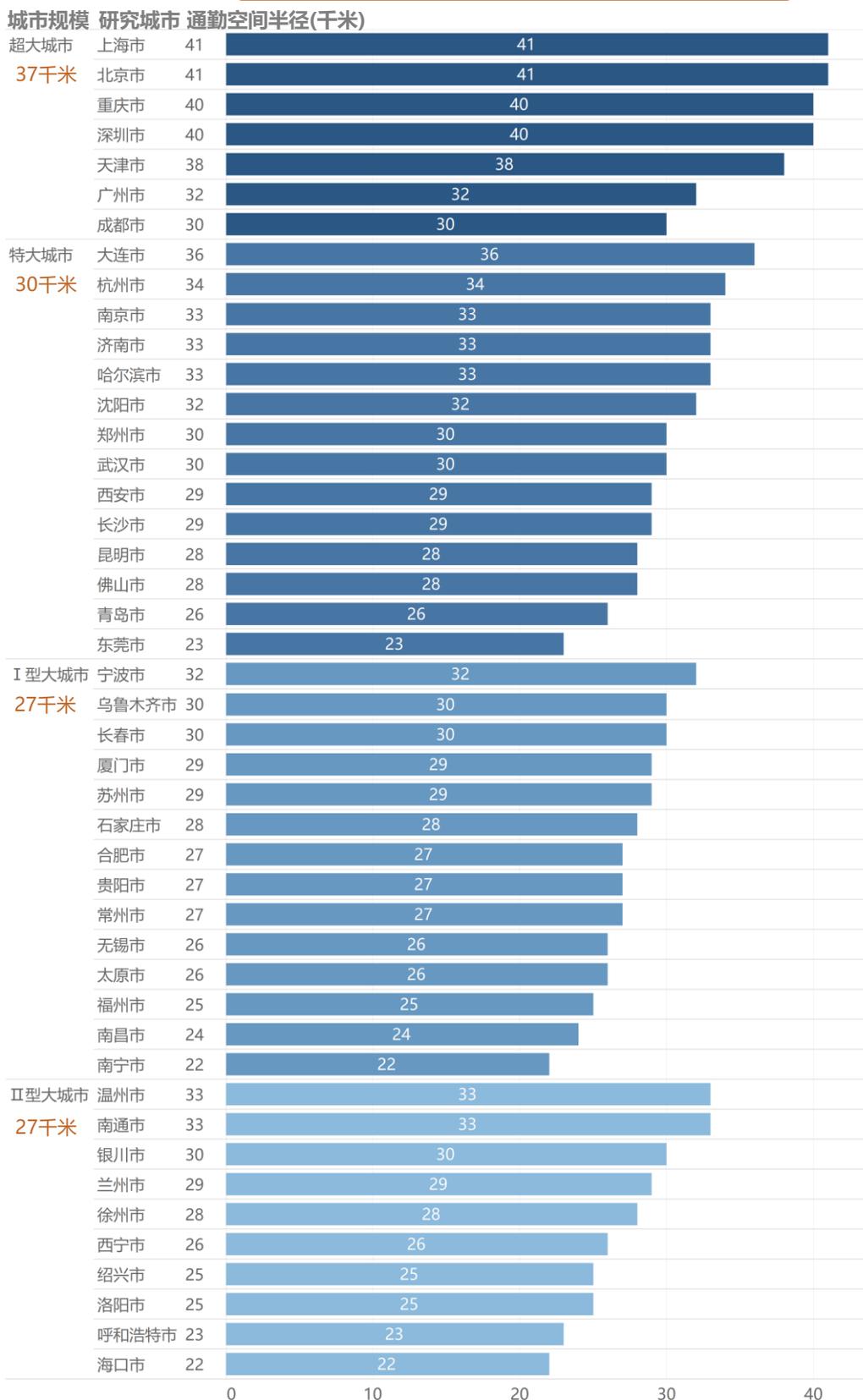
- 1 空间范围：通勤空间半径
- 2 空间匹配：职住分离度
- 3 通勤距离：单程平均通勤距离
- 4 幸福通勤：5公里以内通勤比重



1

空间范围：通勤空间半径

2022年中国主要城市通勤空间半径



注：棕色数值标注为城市规模分类的指标均值

北京、上海通勤空间半径41公里，超七成城市增长

通勤空间半径反映城市紧密通勤联系的空间范围，也是城市交通需要支撑的空间尺度，在一定程度上体现城市的辐射能力。

北京、上海通勤空间半径最大，达到41公里

- 超大城市平均通勤空间半径37公里、特大城市30公里、I型、II型大城市27公里。
- 北京、上海是通勤空间尺度最大的城市，半径41公里，上海同比增加1公里。深圳和重庆通勤空间尺度也达到40公里，同比增加1公里。

超七成城市通勤空间半径增加，成都、温州年度增幅最大

- 33个城市通勤空间半径同比增加。其中，成都通勤空间半径达到30公里，温州33公里，同比增加2公里，是年度增幅最大的城市。
- 西安、合肥、济南、大连、南京、佛山、银川、徐州连续3年通勤空间半径增长。长沙、哈尔滨、厦门、福州、乌鲁木齐、洛阳6个城市，通勤空间半径3年没有增加。

中国主要城市通勤空间半径年度变化 单位：千米

研究城市	2020年	2021年	2022年
上海市	39	40	41
北京市	41	41	41
深圳市	39	39	40
重庆市	39	39	40
天津市	37	37	38
广州市	31	32	32
成都市	28	28	30
大连市	34	35	36
杭州市	33	33	34
南京市	31	32	33
济南市	31	32	33
哈尔滨市	33	33	33
沈阳市	31	31	32
郑州市	28	30	30
武汉市	29	29	30
长沙市	29	29	29
西安市	27	28	29
佛山市	26	27	28
昆明市	27	27	28
青岛市	25	25	26
东莞市	22	22	23
宁波市	31	31	32
乌鲁木齐市	29	30	30

研究城市	2020年	2021年	2022年
长春市	29	30	30
厦门市	29	29	29
苏州市	28	28	29
石家庄市	27	27	28
贵阳市	26	26	27
常州市	26	26	27
合肥市	25	26	27
太原市	25	25	26
无锡市	25	26	26
福州市	24	25	25
南昌市	23	23	24
南宁市	21	21	22
温州市	31	31	33
南通市			33
银川市	28	29	30
兰州市	28	29	29
徐州市	26	27	28
西宁市	27	27	26
洛阳市		25	25
绍兴市		24	25
呼和浩特市	22	22	23
海口市	21	21	22

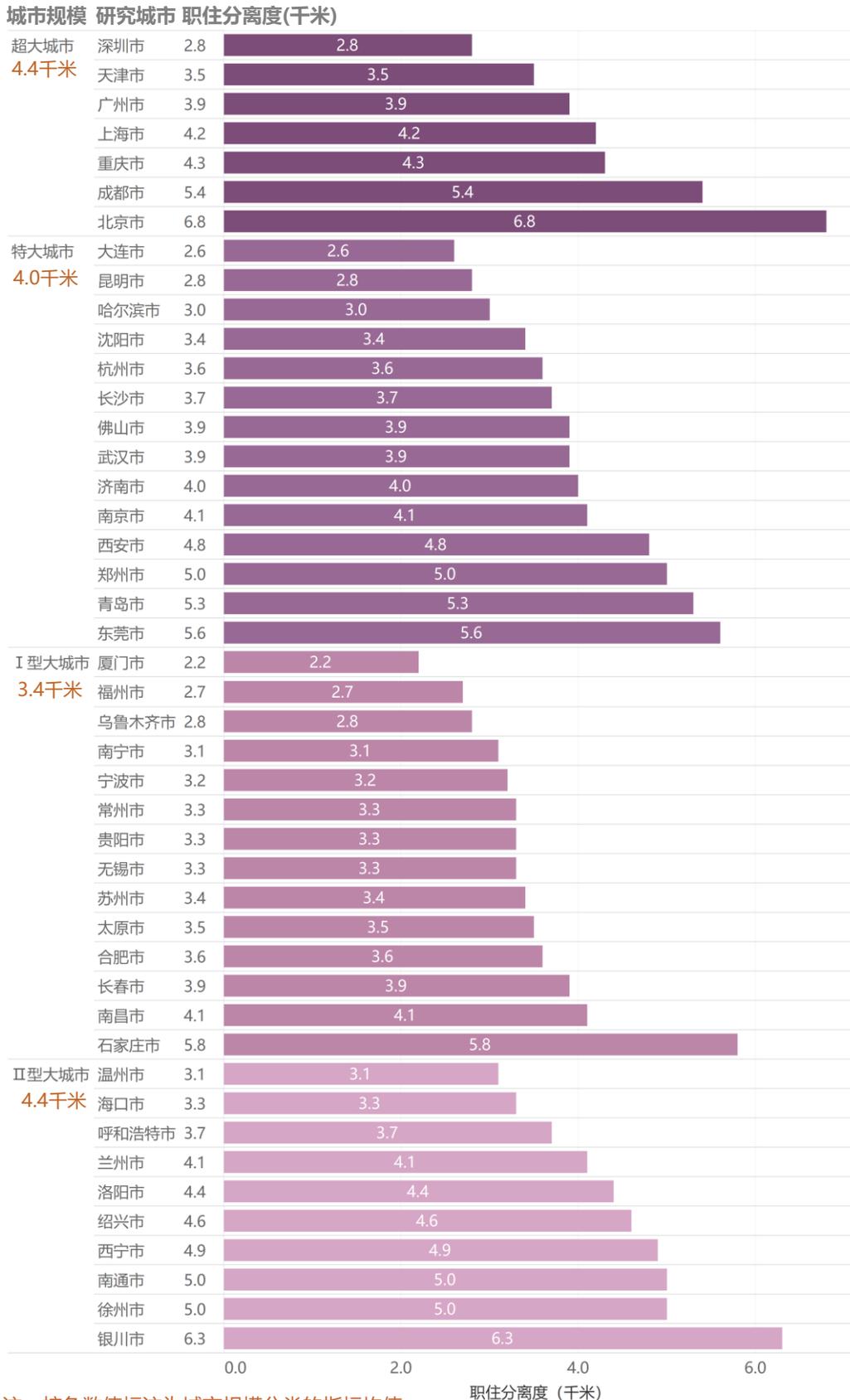
说明：↓ 红色标识显著下降，↑ 绿色标识显著提升。

■ 超大城市 ■ 特大城市 ■ I型大城市 ■ II型大城市

2

空间匹配：职住分离度

2022年中国主要城市职住分离度



职住分离普遍增加，厦门职住平衡保持最好

职住分离度可以理解为从居住地到最近就业场所的距离，用于衡量城市职住空间供给的匹配度与平衡性，职住分离度越小说明城市职住平衡的本底越好。

38个城市职住分离增加，只有6个城市同比持平

- 38个中国主要城市的职住分离同比增加。超大城市职住分离度平均水平4.4公里，特大城市4.0公里。
- 只有厦门、长沙、大连、乌鲁木齐市、海口市、西宁6个城市职住分离度没有增加。厦门职住分离度2.2公里，依然是职住平衡最好的城市。

东莞、石家庄、银川职住分离持续加剧

- 北京、东莞、石家庄、银川是不同规模分类中职住分离最严重的城市。
- 成都、佛山、西安、青岛、东莞、青岛、合肥、南昌、石家庄、呼和浩特、银川年度职住分离增加显著。

中国主要城市职住分离度年度变化 单位：千米

研究城市	2020年	2021年	2022年	研究城市	2020年	2021年	2022年
深圳市	2.5	2.5	2.8	乌鲁木齐市	2.6	2.8	2.8
天津市	3.3	3.4	3.5	南宁市	2.7	2.9	3.1
广州市	3.7	3.8	3.9	宁波市	2.7	2.9	3.2
上海市	3.8	3.9	4.2	无锡市	3	3.2	3.3
重庆市	4	4.2	4.3	常州市	2.8	3.1	↓ 3.3
成都市	4.8	4.9	5.4	贵阳市	3.1	3.1	3.3
北京市	6.7	6.6	↑ 6.8	苏州市	3	3.2	3.4
大连市	2.5	2.6	2.6	太原市	3.1	3.2	3.5
昆明市	2.5	2.6	2.8	合肥市	3	3.1	3.6
哈尔滨市	2.8	2.9	3	长春市	3.6	3.7	3.9
沈阳市	3.1	3.3	3.4	南昌市	3.6	3.7	4.1
杭州市	3.3	3.3	3.6	石家庄市	5.3	5.2	↑ 5.8
长沙市	3.7	3.7	3.7	温州市	2.6	2.6	3.1
佛山市	3.3	3.5	3.9	海口市	3.3	3.3	3.3
武汉市	3.8	3.7	↑ 3.9	呼和浩特市	3.2	3.3	3.7
济南市	3.6	3.7	4	兰州市	3.7	3.9	4.1
南京市	3.8	3.9	4.1	洛阳市		4.2	4.4
西安市	4.1	4.3	4.8	绍兴市		4.1	4.6
郑州市	4.2	4.8	↓ 5	西宁市	5.2	5.3	4.9
青岛市	4.5	4.9	↓ 5.3	徐州市	4.4	4.8	↓ 5
东莞市	4.9	5.1	5.6	南通市			5
厦门市	2.3	2.2	↑ 2.2	银川市	5.5	5.7	6.3
福州市	2.7	2.6	↑ 2.7				

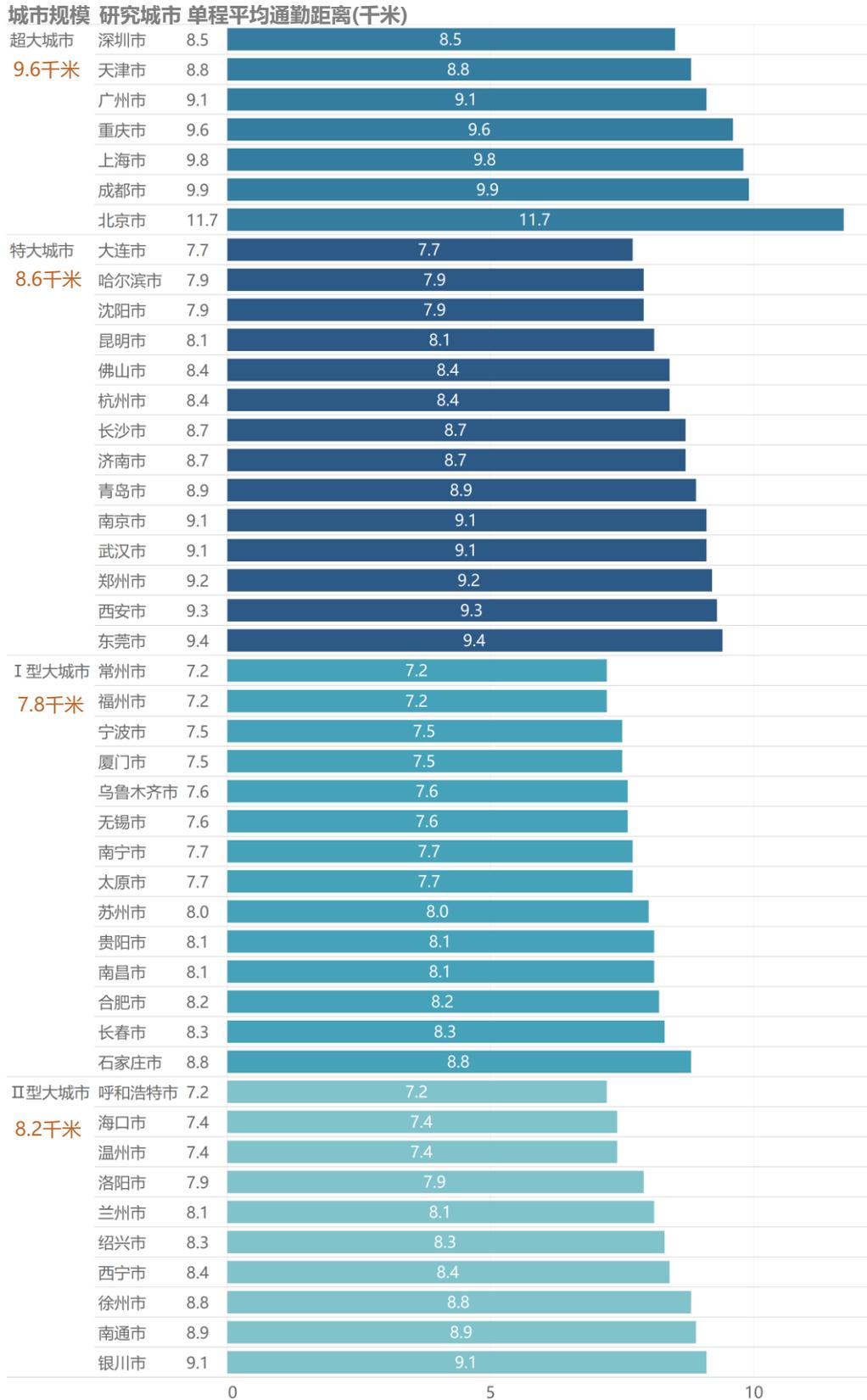
说明：↓ 红色标识显著下降，↑ 绿色标识显著提升。

■ 超大城市 ■ 特大城市 ■ I型大城市 ■ II型大城市

3

通勤距离：单程平均通勤距离

2022年中国主要城市单程平均通勤距离



注：棕色数值标注为城市规模分类的指标均值

平均通勤距离普遍增长，成都、武汉、郑州等达到9公里

平均通勤距离体现真实职住分离情况，也是城市运行的成本，决定着基础设施投入与交通压力。

39个城市平均通勤距离增长，只有5个城市同比持平

- 超大城市平均通勤距离9.6公里，特大城市8.6公里同比增加0.5公里，I型大城市7.8公里。
- 39个主要城市平均通勤距离增长。只有广州、大连、苏州、乌鲁木齐、西宁5个城市平均通勤距离没有增加。

11个城市平均通勤距离超过9公里，北京11.7公里仍在增加

- 北京平均通勤距离11.7公里，同比增加0.4公里，仍是通勤距离最长的城市。
- 此外，10个城市平均通勤距离超过9公里。除上海市、重庆市、广州市外，成都市、武汉市、东莞市、西安市、南京市、郑州市、银川市平均通勤距离首次超过9公里。

中国主要城市单程平均通勤距离年度变化 单位：千米

研究城市	2020年	2021年	2022年	研究城市	2020年	2021年	2022年
深圳市	7.6	8	8.5 ↓	厦门市	7.1	7.1	7.5
天津市	8.4	8.7	8.8	宁波市	6.6	7.1 ↓	7.5
广州市	8.7	9.1	9.1	无锡市	7	7.4	7.6
重庆市	8.9	9.5 ↓	9.6	乌鲁木齐市	6.9	7.6 ↓	7.6
上海市	8.9	9.5 ↓	9.8	南宁市	6.8	7.3 ↓	7.7
成都市	9	9.5 ↓	9.9	太原市	6.9	7.3	7.7
北京市	11.1	11.3	11.7	苏州市	8.2	8.4	8 ↑
大连市	7.2	7.7 ↓	7.7	南昌市	7.2	7.6	8.1 ↓
沈阳市	7.2	7.8 ↓	7.9	贵阳市	7.5	7.8	8.1
哈尔滨市	7.2	7.5	7.9	合肥市	7.2	7.6	8.2 ↓
昆明市	7.3	7.6	8.1 ↓	长春市	7.5	8 ↓	8.3
杭州市	7.4	7.8	8.4 ↓	石家庄市	8	8.2	8.8 ↓
佛山市	8.2	8.3	8.4	呼和浩特市	6.4	6.8	7.2
长沙市	8.2	8.6	8.7	海口市	7	7.2	7.4
济南市	7.7	8.1	8.7 ↓	温州市	6.4	6.8	7.4 ↓
青岛市	8	8.6 ↓	8.9	洛阳市		7.7	7.9
武汉市	8.3	8.5	9.1 ↓	兰州市	7.2	7.7 ↓	8.1
南京市	8.4	8.9 ↓	9.1	绍兴市		7.8	8.3 ↓
郑州市	8	8.9 ↓	9.2	西宁市	8.5	8.9	8.4 ↑
西安市	8.1	8.6 ↓	9.3 ↓	徐州市	7.9	8.7 ↓	8.8
东莞市	8.7	8.9	9.4 ↓	南通市			8.9
常州市	6.5	7 ↓	7.2	银川市	8.1	8.6	9.1 ↓
福州市	6.9	7.1	7.2				

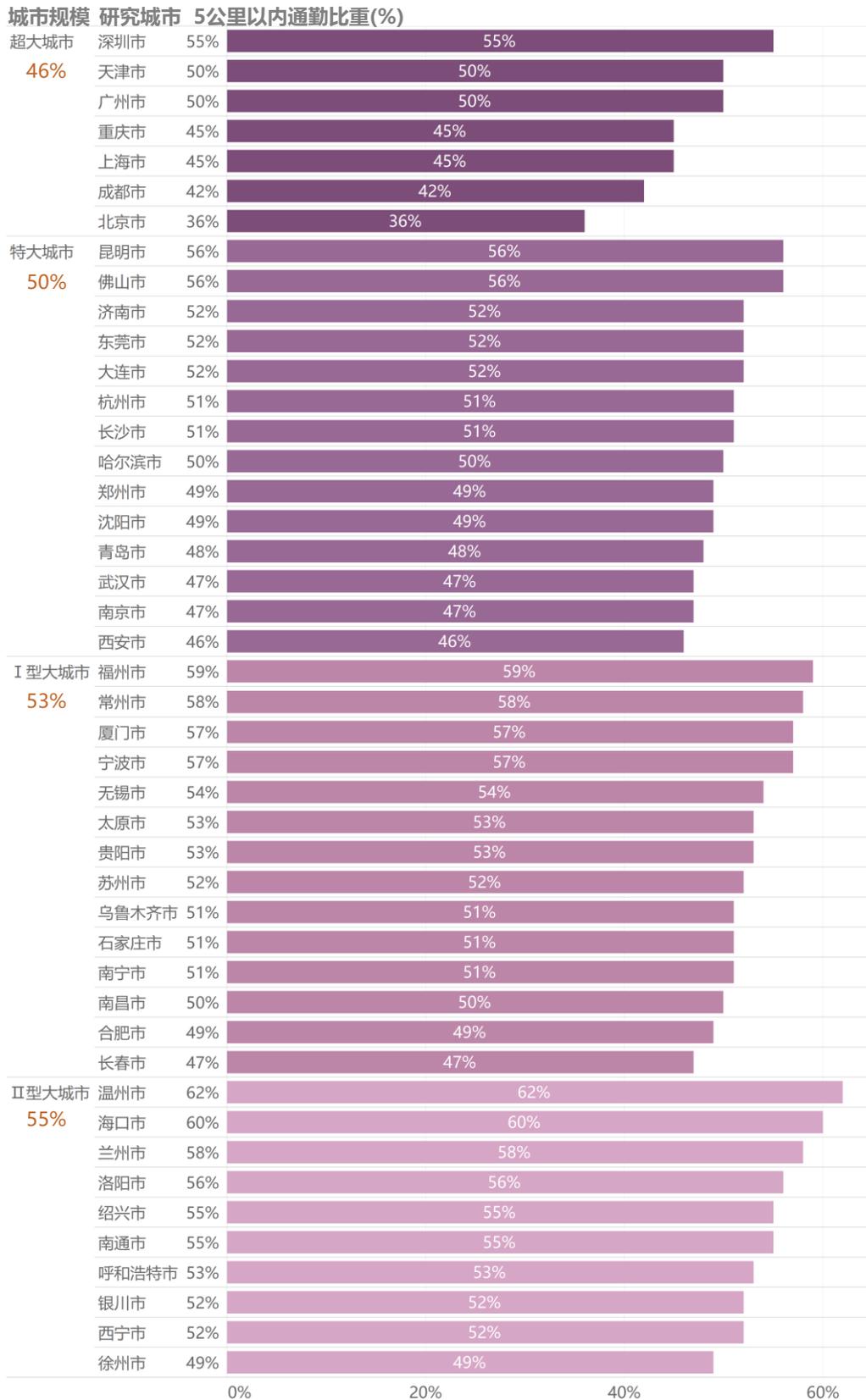
说明：↓ 红色标识显著下降，↑ 绿色标识显著提升。

■ 超大城市 ■ 特大城市 ■ I型大城市 ■ II型大城市

4

幸福通勤：5公里以内通勤比重

2022年中国主要城市5公里以内通勤比重



注：棕色数值标注为城市规模分类的指标均值

幸福通勤比重50%，多数城市5公里内通勤减少

5公里以内通勤比重反映就近职住、可以慢行通勤的人口占比，又称“幸福通勤”，是城市宜居性的重要测度。

幸福通勤比重50%，同比下降1个百分点

- 45个主要城市中50%的通勤人口享受5公里以内的幸福通勤，同比降低1个百分点。其中，超大城市46%，特大城市50%、I型大城市53%、II型大城市55%。

38个城市幸福通勤下降，西安、杭州、合肥、南昌降幅显著

- 38个城市的5公里以内幸福通勤比重同比下降，西安、杭州、合肥、南昌降幅显著。
- 只有广州、大连、苏州、乌鲁木齐、西宁5个城市5公里以内通勤比重同比持平。

深圳、昆明、佛山、福州同等规模城市中幸福通勤比重最高

- 深圳幸福通勤比重55%，昆明、佛山56%，福州59%，温州62%，分别是目前同等规模城市5公里以内幸福通勤比重的最高水平。

中国主要城市5公里以内通勤比重年度变化 单位：%

研究城市	2020年	2021年	2022	研究城市	2020年	2021年	2022
深圳市	60	58	55 ↓	宁波市	61	58 ↓	57
广州市	52	50	50	厦门市	60	58	57
天津市	52	51	50	无锡市	57	55	54
上海市	48	46	45	太原市	57	55	53
重庆市	48	45 ↓	45	贵阳市	57	54 ↓	53
成都市	46	43 ↓	42	苏州市	54	52	52
北京市	38	37	36	乌鲁木齐市	55	51 ↓	51
昆明市	60	58	56	南宁市	55	53	51
佛山市	57	57	56	石家庄市	55	53	51
大连市	54	52	52	南昌市	56	53 ↓	50 ↓
东莞市	56	54	52	合肥市	54	52	49 ↓
济南市	56	54	52	长春市	51	48 ↓	47
长沙市	54	52	51	温州市	66	64	62
杭州市	56	54	51 ↓	海口市	63	61	60
哈尔滨市	55	52 ↓	50	兰州市	63	60 ↓	58
沈阳市	53	50 ↓	49	洛阳市		58	56
郑州市	55	51 ↓	49	南通市			55
青岛市	52	49 ↓	48	绍兴市		56	55
南京市	50	48	47	呼和浩特市	58	55 ↓	53
武汉市	50	49	47	西宁市	55	52 ↓	52
西安市	52	49 ↓	46 ↓	银川市	57	54 ↓	52
福州市	61	60	59	徐州市	54	50 ↓	49
常州市	62	59 ↓	58				

说明：↓ 红色标识显著下降，↑ 绿色标识显著提升。

■ 超大城市 ■ 特大城市 ■ I型大城市 ■ II型大城市

05
通勤交通



1 轨道覆盖：轨道800米覆盖通勤比重

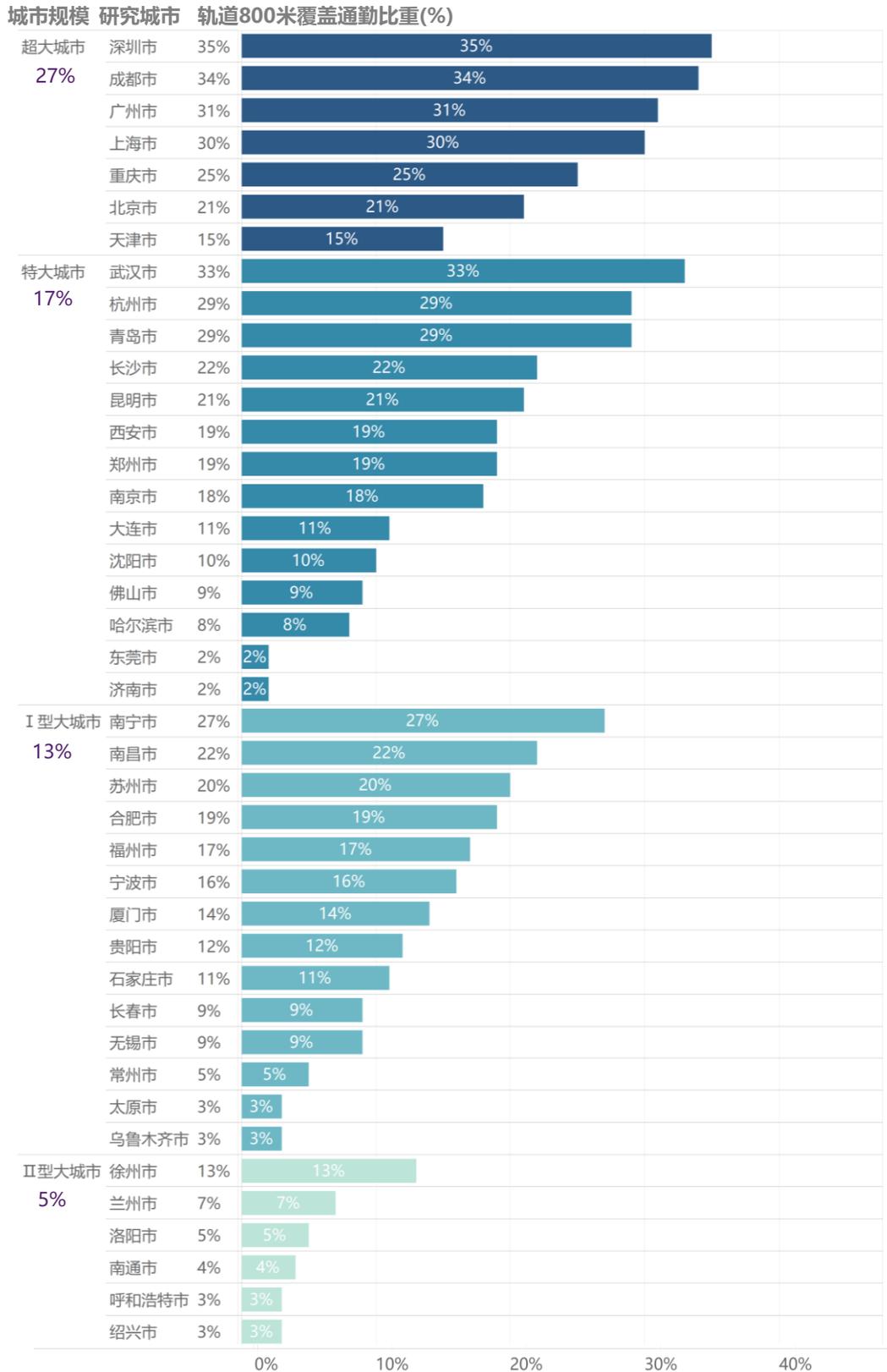
2 公交保障：45分钟公交服务能力占比



1

轨道覆盖：轨道800米覆盖通勤比重

2022年中国主要城市轨道800米覆盖通勤比重



注：紫色数值标注为城市规模分类的指标均值

轨道800米覆盖通勤比重 (%)

轨道覆盖通勤比重最高35%，深圳跃升第一

轨道覆盖通勤比重强调线路走向与通勤需求相契合，体现轨道交通与职住空间的匹配度。

19%通勤者轨道800米职住，同比提升2个百分点

- 41个运营地铁城市中800米轨道覆盖通勤比重总体平均水平是19%，同比增加2个百分点。其中，超大城市达到27%，特大城市17%，I型大城市13%。

轨道覆盖通勤比重最高35%，深圳超过成都跃升第一

- 深圳800米轨道覆盖通勤比重达到35%，同比增加6个百分点，跃升成为轨道覆盖通勤比重最高的城市。此外，第二位成都达到34%，第三位武汉33%，第四位广州31%。

特大城市轨道覆盖通勤显著增加，青岛、杭州增长最快

- 轨道覆盖通勤比重年度增加超过3个百分点的8个城市中，5个集中在特大城市。
- 杭州、青岛轨道覆盖通勤比重达到29%，同比增加8-10个百分点，是年度增长最多的城市。
- 此外，长沙、昆明、佛山、福州、绍兴轨道覆盖通勤水平也呈现显著增长。

中国主要城市轨道800米覆盖通勤比重年度变化 单位：%

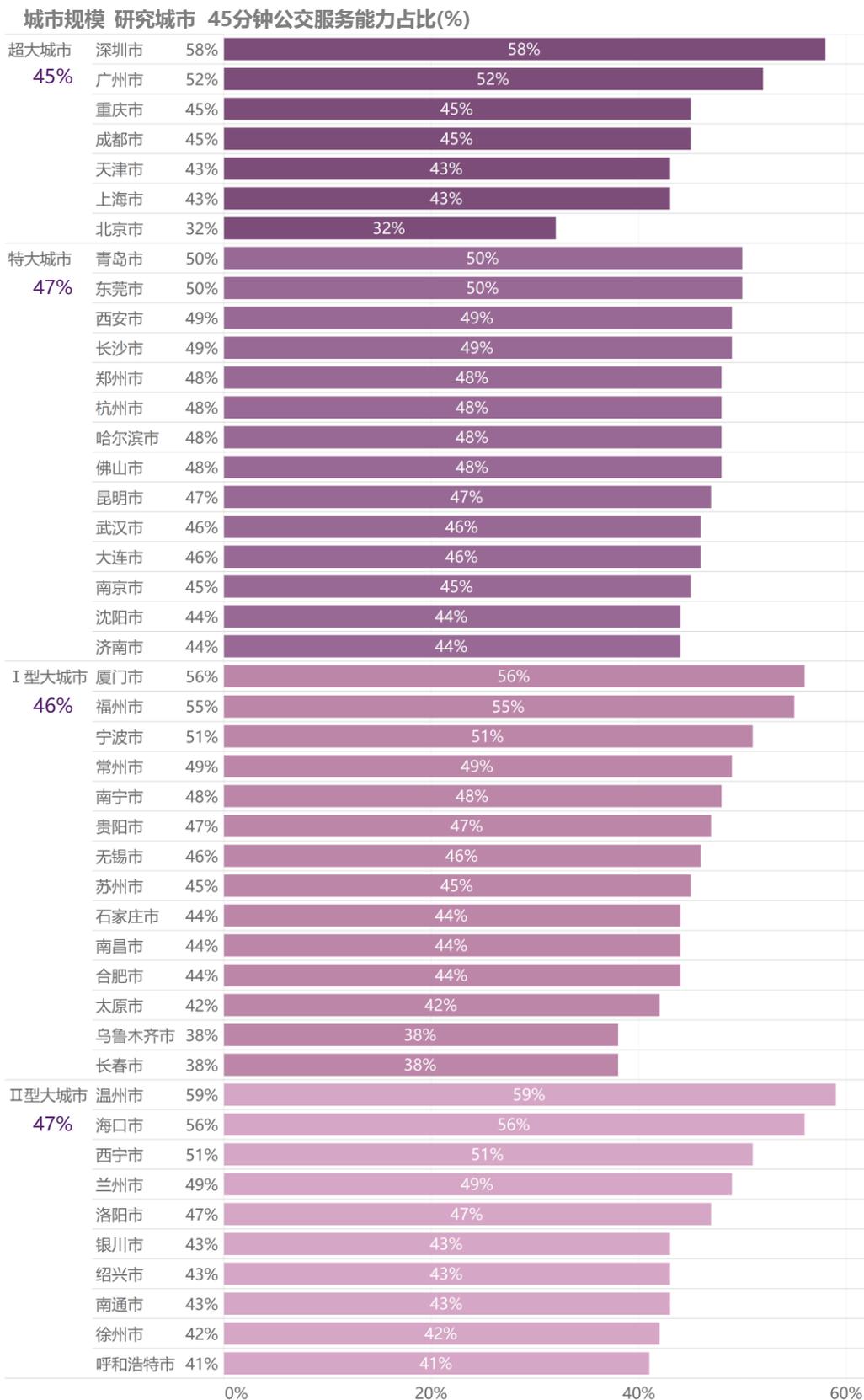
研究城市	轨道规模 (千米)	新增里程数 (千米)	2021年	2022年	研究城市	轨道规模 (千米)	新增里程数 (千米)	2021年	2022年
深圳市	567	128	29	35 ↑	南宁市	125	0	27	27
成都市	652	0	34	34	南昌市	128	0	22	22
广州市	622	0	31	31	苏州市	254	0	20	20
上海市	936	0	30	30	合肥市	171	17	17	19
重庆市	478	65	22	25 ↑	福州市	111	52	14	17 ↑
北京市	868	13	21	21	宁波市	185	3	16	16
天津市	293	21	15	15	厦门市	98	1	14	14
武汉市	510	30	32	33	贵阳市	74	0	12	12
青岛市	324	31	21	29 ↑	石家庄市	74	0	11	11
杭州市	516	181	19	29 ↑	长春市	124	0	9	9
长沙市	210	52	19	22 ↑	无锡市	111	0	9	9
昆明市	166	26	17	21 ↑	常州市	54	0	5	5
郑州市	275	27	19	19	乌鲁木齐市	27	0	3	3
西安市	298	19	17	19	太原市	23	0	3	3
南京市	466	20	16	18	徐州市	64	0	13	13
大连市	236	12	11	11	兰州市	87	0	7	7
沈阳市	217	0	10	10	洛阳市	42	0	5	5
佛山市	115	41	6	9 ↑	南通市	39	39		4
哈尔滨市	78	0	8	8	呼和浩特市	49	0	3	3
济南市	84	0	2	2	绍兴市	47	27	0	3 ↑
东莞市	38	0	2	2					

说明：↓ 红色标识显著下降，↑ 绿色标识显著提升。 超大城市 特大城市 I型大城市 II型大城市

2

公交保障：45分钟公交服务能力占比

2022年中国主要城市45分钟公交服务能力占比



注：紫色数值标注为城市规模分类的指标均值 45分钟公交服务能力占比(%)

47%的通勤者45分钟公交可达，超半数城市公交通勤效率提高

45分钟公交服务能力占比是合理通勤的基本保障，也是城市公交服务能力的重要测度。

45分钟公交通勤比重47%，同比提高2个百分点

- 中国主要城市中47%的通勤者45分钟公交可达，同比提高2个百分点。其中，超大城市达到45%，特大城市47%。
- 深圳45分钟公交通勤能力占比达到58%、东莞、青岛50%、厦门56%、温州59%，分别是目前各类规模城市中公交保障的最好水平。

超半数城市公交服务能力提高，青岛、大连、南京、无锡增长显著

- 30个中国主要城市45分钟公交通勤比重增加。青岛、西安、大连、南京、无锡、西宁增长显著。

中国主要城市45分钟公交服务能力占比年度变化 单位：%

研究城市	2020年	2021年	2022年
深圳市	57	56	58
广州市	50	49	52
成都市	44	43	45
重庆市	42	42	45
天津市	40	41	43
上海市	41	41	43
北京市	31	32	32
东莞市	53	51	50
青岛市	47	44	50
长沙市	47	49	49
西安市	50	45	49
郑州市	47	47	48
佛山市	46	47	48
哈尔滨市	46	46	48
杭州市	47	46	48
昆明市	47	47	47
大连市	43	41	46
武汉市	44	44	46
南京市	42	41	45
济南市	43	42	44
沈阳市	42	42	44
厦门市	55	53	56
福州市	52	53	55

研究城市	2020年	2021年	2022年
宁波市	48	48	51
常州市	46	46	49
南宁市	47	47	48
贵阳市	46	44	47
无锡市	43	42	46
苏州市	42	43	45
石家庄市	43	44	44
合肥市	44	44	44
南昌市	44	46	44
太原市	41	41	42
乌鲁木齐市	37	36	38
长春市	37	37	38
温州市	58	58	59
海口市	54	54	56
西宁市	48	46	51
兰州市	47	50	49
洛阳市		46	47
南通市			43
绍兴市		42	43
银川市	42	41	43
徐州市	39	40	42
呼和浩特市	40	40	41

说明：↓ 红色标识显著下降，↑ 绿色标识显著提升。

■ 超大城市 ■ 特大城市 ■ I型大城市 ■ II型大城市

06
职场新人



- 1 通勤距离：职场新人通勤距离更长
- 2 通勤交通：职场新人轨道通勤更多
- 3 通勤时间：职场新人45分钟比重更高



1

通勤距离：职场新人通勤距离更长

毕业以后去哪？如何让青年人才来到一座城、喜欢一座城、扎根一座城？

报告选取2010-2020年大学毕业生人口增量最多的16个城市，揭示25岁以下职场新人群体的通勤、职住特征，为青年住房保障、青年发展型城市建设提供借鉴。

职场新人平均通勤距离更长，高于城市平均水平5个百分点

- 25岁以下职场新人的平均通勤距离更长，普遍高于城市平均水平5个百分点。
- 北京职场新人单程通勤距离最长，平均12.1公里。上海、重庆职场新人通勤距离也超10公里。

职场新人5公里内幸福通勤比重53%，重高于城市平均水平3个百分点

- 职场新人有更多居住选择，更容易实现就近职住。16个城市中，53%职场新人能够实现5公里内幸福通勤，高于城市平均水平3个百分点。
- 苏州、长沙、杭州、深圳等城市，职场新人更容易就近职住，5公里内通勤比重超过55%，且高于城市平均水平。

10%的职场新人单程通勤距离超25公里，高于城市平均水平2个百分点

- 另一方面，为了更低居住成本，或者更好工作机会，一部分职场新人不得不承受长距离通勤。10%的职场新人单程通勤距离超25公里，高于城市平均水平2个百分点。
- 北京职场新人超长通勤问题突出，25公里以上通勤比重14%。天津、西安、郑州、重庆也有超过12%的职场青年承受超长通勤，且高于城市平均5个百分点。

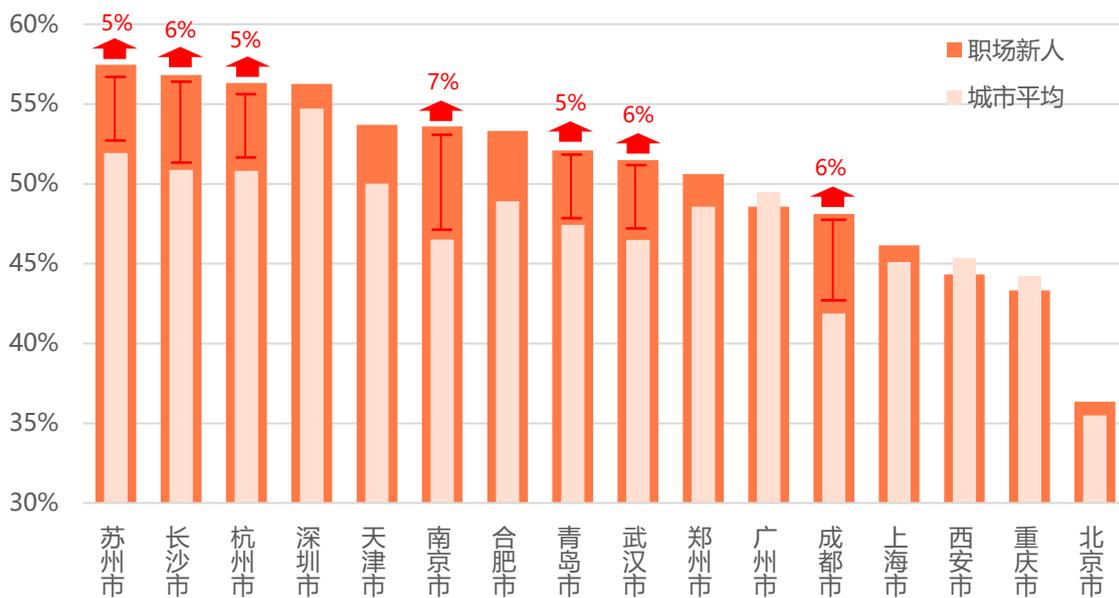
2022年典型城市职场新人通勤距离分布 单位：千米

研究城市	职场新人	城市平均
北京市	12.2 ↑	11.7
上海市	10.3 ↑	9.8
重庆市	10.1 ↑	9.6
广州市	9.8 ↑	9.1
西安市	9.8 ↑	9.3
武汉市	9.6 ↑	9.1
青岛市	9.5 ↑	8.9
郑州市	9.5	9.2
成都市	8.8 ↓	9.9
南京市	8.8 ↓	9.1
合肥市	8.6	8.2
杭州市	8.6	8.4
天津市	8.5 ↓	8.8
长沙市	8.5 ↓	8.7
深圳市	8.4 ↓	8.5
苏州市	8.1	8.0

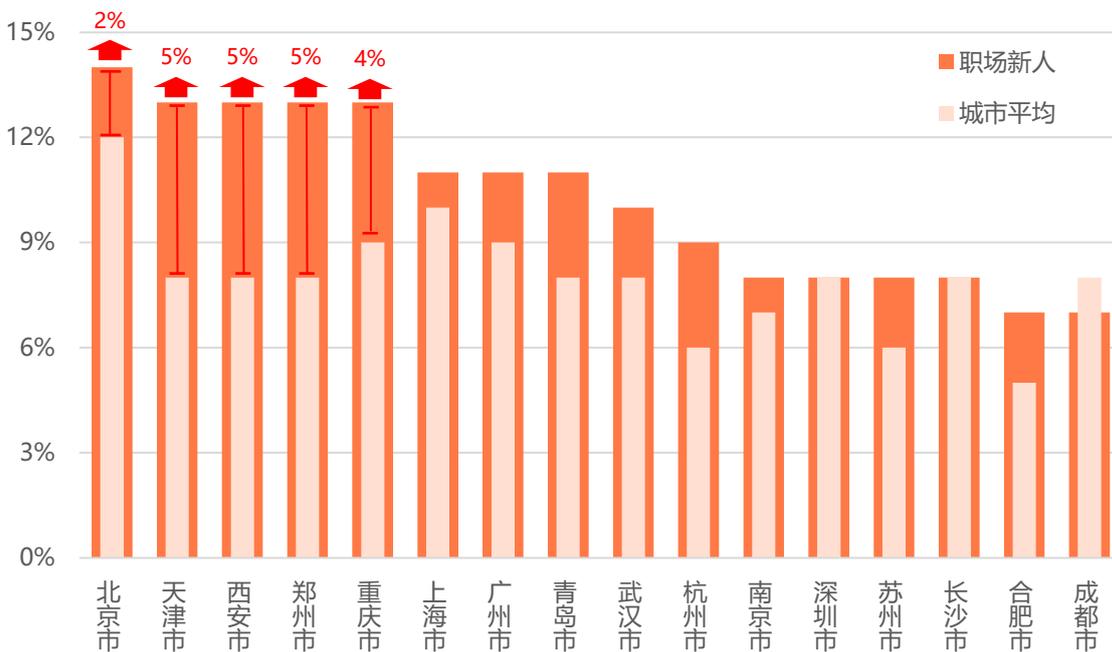
说明：↑ 红色标识显著高于城市平均距离，↓ 绿色标识显著低于城市平均距离。

职场新人平均通勤距离更长，10%单程通勤超过25公里

2022年典型城市职场新人5公里以内通勤比重 单位：%



2022年典型城市职场新人25公里以上通勤比重 单位：%



2

通勤交通：职场新人轨道通勤更多

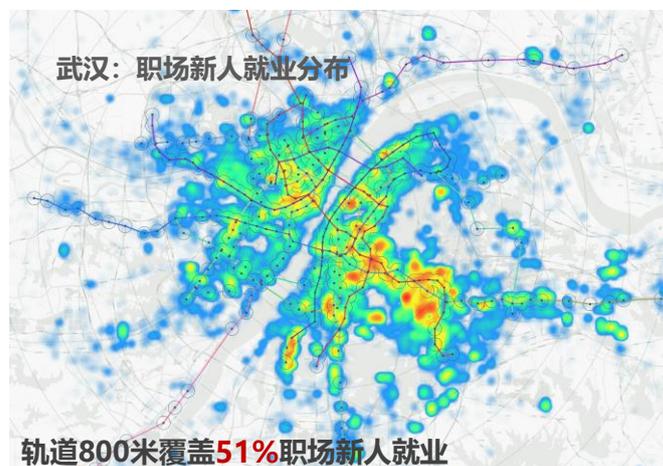
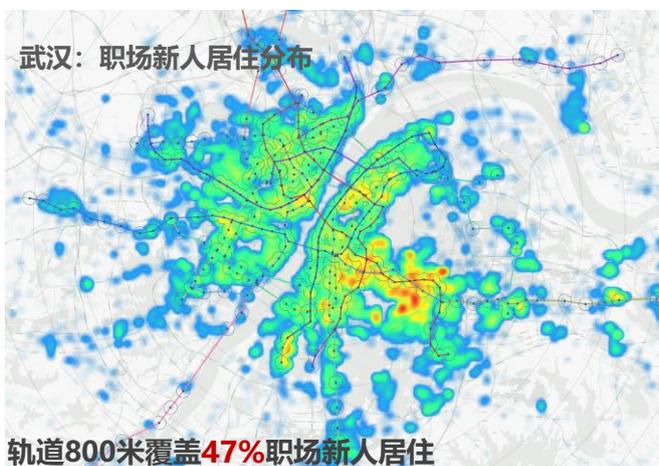
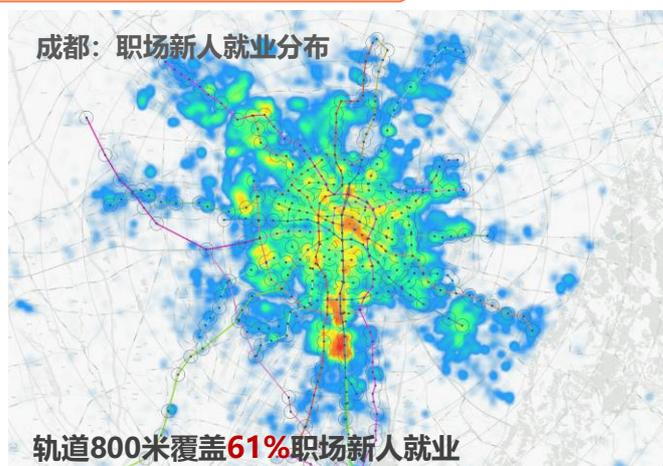
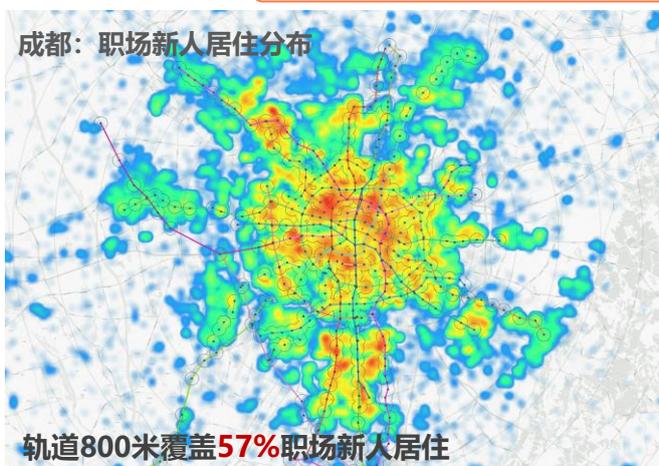
27%的职场新人实现轨道覆盖通勤，高于城市平均水平3-5个百分点

- 职场新人更依赖轨道交通。16个城市中27%的职场新人居住、就业均位于轨道车站800米范围，轨道覆盖通勤比重普遍高于城市平均水平3-5个百分点。
- 成都职场新人的轨道覆盖通勤比重最高，达到40%，高于城市平均水平7个百分点，形成面向职场新人、青年人群的轨道生活圈。深圳、重庆职场新人轨道覆盖通勤比重也接近40%。
- 相反，武汉具有较高轨道覆盖通勤水平，但职场新人轨道覆盖居住、就业、通勤比重显著低于城市平均水平，武汉轨道交通对职场新人需求匹配不足。

43%职场新人选择居住在轨道站点周边，追求轨道交通带来的便捷生活

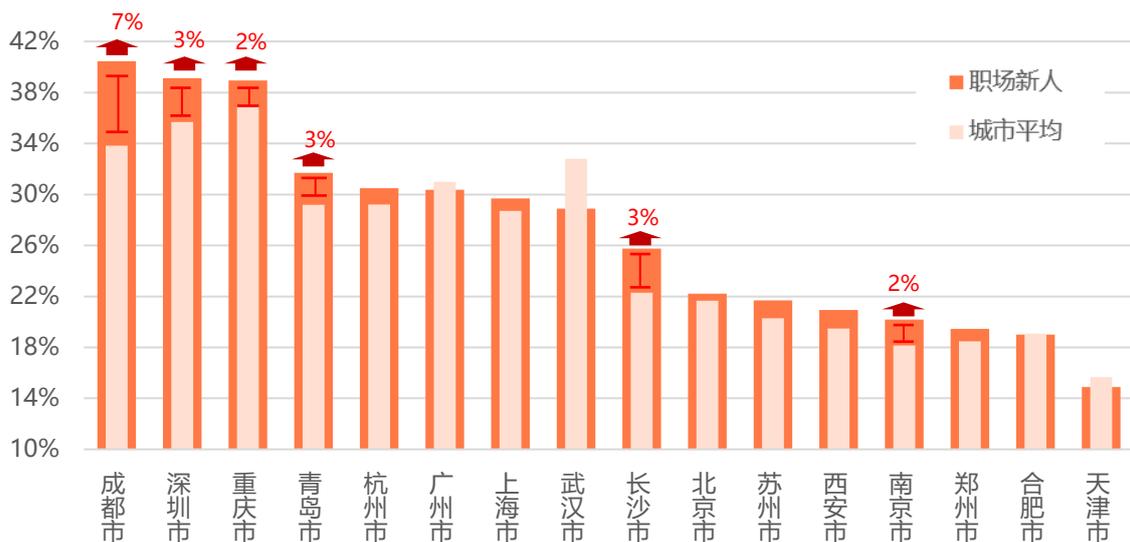
- 43%职场新人居住在轨道车站800米半径内，不仅为了通勤，也为了轨道交通带来的便捷生活。
- 成都、深圳、重庆超过55%的职场新人都能够居住在轨道周边，高于城市平均水平3-6个百分点。
- 但越近轨道住房成本越高，北京、上海、广州等城市职场新人轨道车站居住比重难以显著提高。

2022年成都、武汉职场新人职住分布与轨道覆盖对比

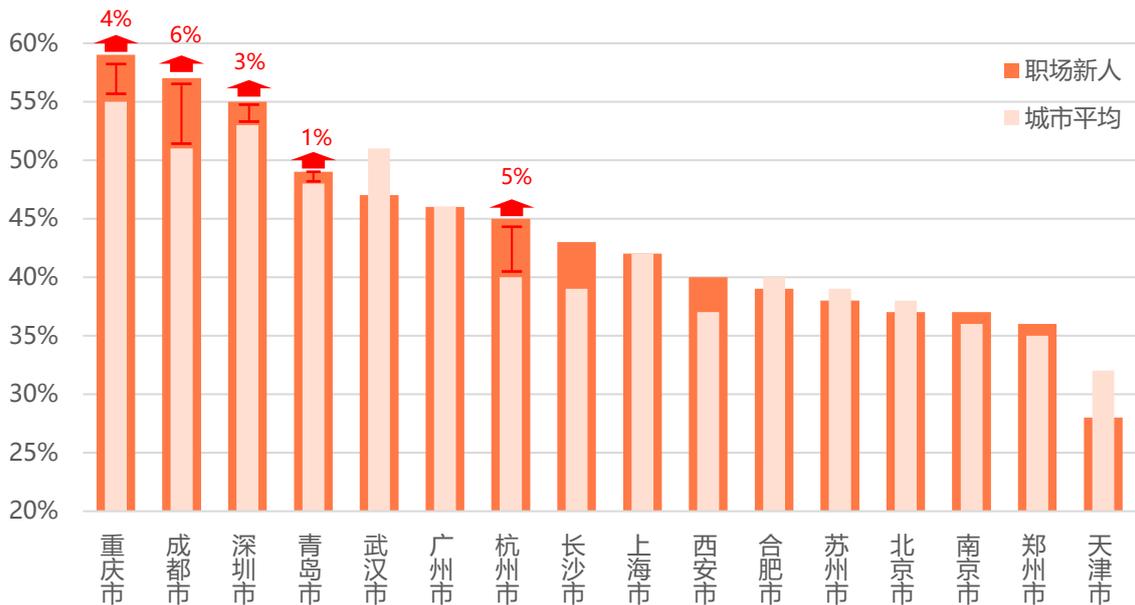


43%职场新人居住在轨道车站周边，27%可以便捷轨道通勤

2022年典型城市职场新人轨道800米覆盖通勤人口比重 单位：%



2022年典型城市职场新人轨道800米覆盖居住人口比重 单位：%



3

通勤时间：职场新人45分钟比重更高

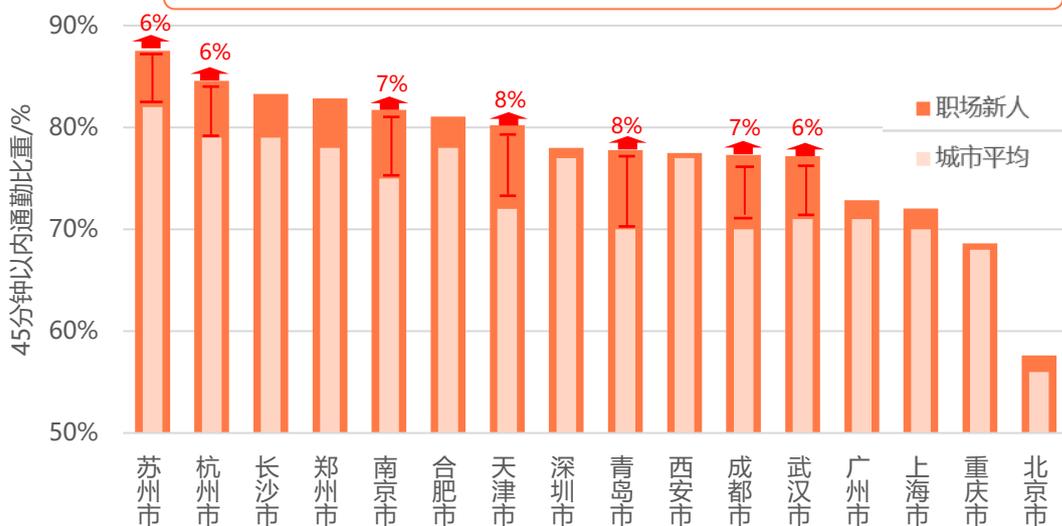
80%职场新人45分钟通勤可达，高于城市平均水平5个百分点

- 虽然平均通勤距离长，但依靠轨道交通，80%的职场新人45分钟通勤可达。
- 成都、杭州、武汉、天津、南京、长沙、青岛、苏州，职场新人45分钟通勤比重高于城市平均水平5个百分点以上。

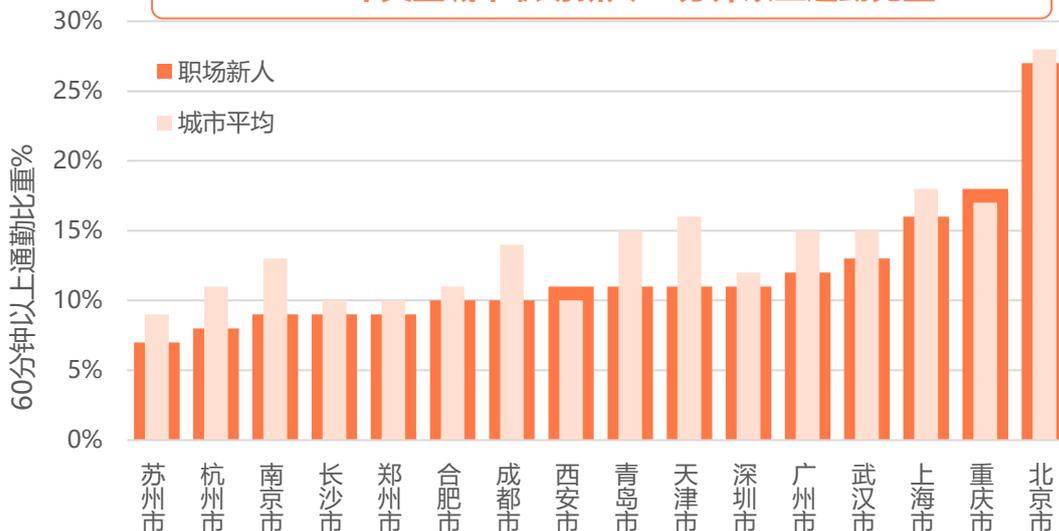
12%职场新人承受着60分钟以上极端通勤，西安、重庆需要关注

- 同时，仍有12%的职场新人承受着60分钟以上极端通勤。在北京27%的职场新人单程通勤超过1小时，略低于城市平均水平。
- 而西安、重庆职场新人极端通勤比重高于城市平均水平1个百分点需要关注。

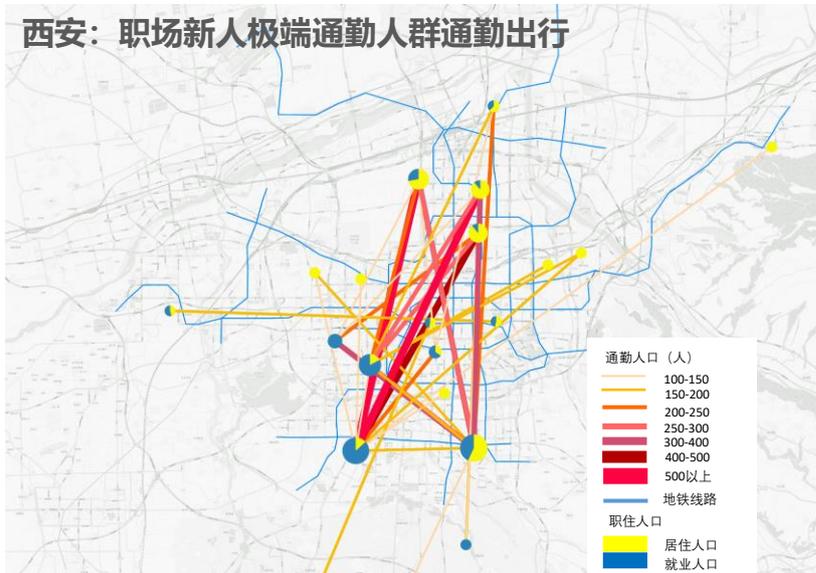
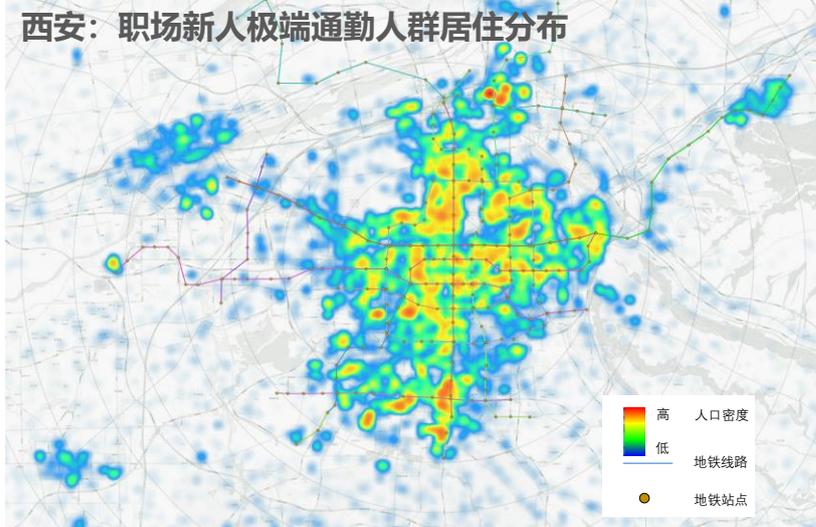
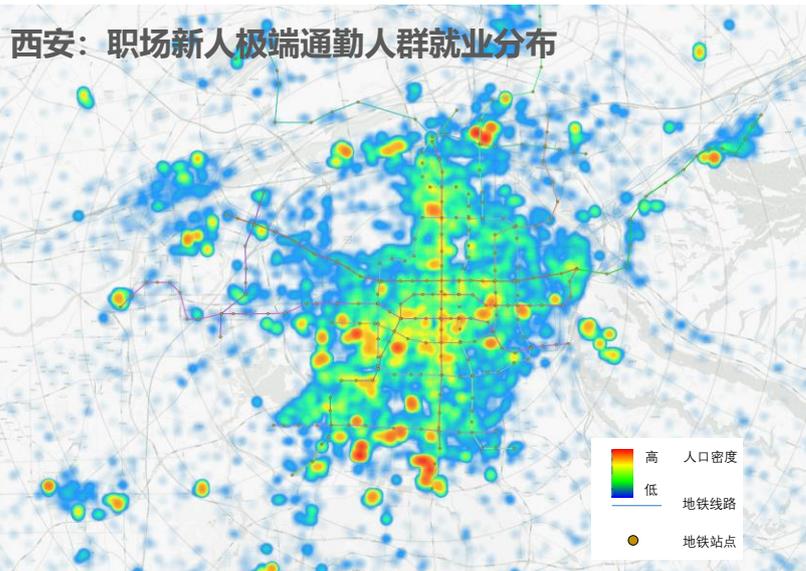
2022年典型城市职场新人45分钟以内通勤比重



2022年典型城市职场新人60分钟以上通勤比重



2022年西安职场新人极端通勤空间分布



附 城市通勤提升行动

上海：外围大型居住集聚区的通勤改善

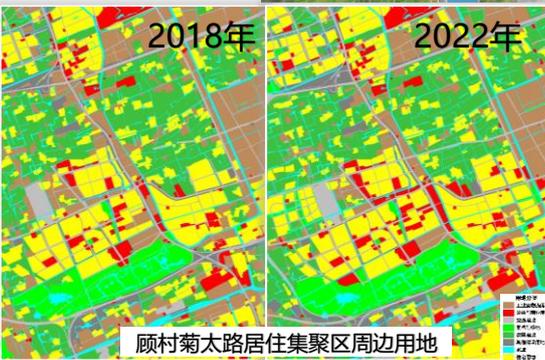
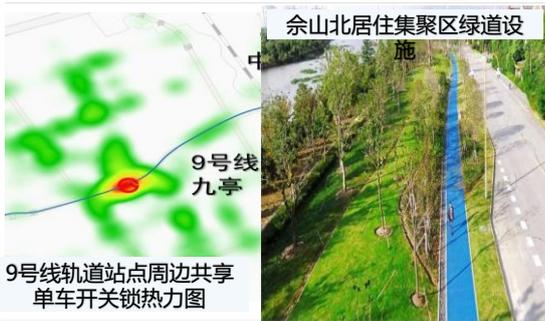
《上海市交通发展白皮书》明确提出构建“人本、高效、智慧、绿色、韧性”的国际大都市高质量一体化交通的发展愿景。通勤交通是市民出行的高频场景，快捷便利的通勤交通是高品质人居环境和城市竞争力体现，也是人本交通的重要内涵。选取松江佘山北和九亭、浦东鹤沙航城、奉贤贤浦路、闵行康城、顾村菊太路等居住集聚区作为典型案例，分析通勤提升手段及改善成效。

多样化、分层次的通勤交通提升手段

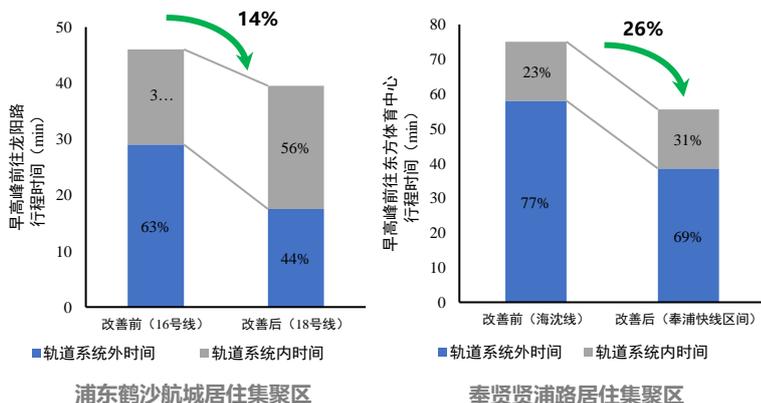
多样化的快速通勤交通配置。构建轨道交通、快速公交、定制班车等多层次快速通勤出行体系。鹤沙航城等居住集聚区把握全市轨道线网建设契机，提高轨道交通服务；奉贤贤浦路居住集聚区依托快速公交(奉浦快线)，实现与中心城区的快速联通。闵行康城居住集聚区完善定制班车线路，探索响应式公交服务。

更便捷的接驳交通体系。着力优化公交、非机动车接驳交通组织，提升步行品质环境。围绕轨道交通站点，开行多条接驳公交，提高接驳线路发车频率，进一步提升轨道交通站点对社区的覆盖率。增加公共交通站点周边非机动车停放设施容量，强化共享单车投放和运营规范管理；松江佘山北打造基于绿道的城市慢行网络，改善步行品质环境。

更均衡的职住布局安排。顾村菊太路等居住集聚区参照中心城配置标准，提升主城片区产业及生活配套服务能级，改善居住片区生活配套服务，打造15分钟生活圈，促进职住平衡，产城融合。



快速通勤方式高效衔接，通勤时间呈现结构性优化



- 奉贤贤浦路居住集聚区无轨道覆盖，依托快速公交(奉浦快线)，去往东方体育中心的早高峰通勤时间减少26%。奉浦快线日均客运量达到1.3万乘次左右。
- 浦东鹤沙航城居住集聚区依托新建轨道线路以及高频次接驳公交，去往龙阳路的早高峰通勤时间减少14%。接驳公交客流效益显著，1109路和1066路的日均客运量分别达到1万和0.7万乘次。

定位人群、识别症结、精准施策，寻找改善通勤的快变量。

南宁：轨道交通接驳提升行动

平均距离2.9公里，轨道接驳成为公交提升的瓶颈

南宁轨道站点通勤接驳进站、出站平均距离为1.37千米、1.53千米；三大因素制约公交提升：

- **多方式融合不佳**：轨道站点周边50米公交车站覆盖率仅68%，存在公交接驳服务空白。
- **TOD理念落实不足**：轨道公交TOD融合发展有待提升。
- **智慧化发展滞后**：信息服务不足，缺少动态到站信息；多码支付不便，支付体系不统一；协同管理不佳，多交通方式缺乏智能化协同管理。

南宁开展轨道接驳提升相关行动

多式融合：开通地铁快巴、旅游专线，接入共享骑行、的士巴
开通首批健康专线、社区专线“地铁快巴”，串联居住区、商业区、景区、学校、医院等，其中柳沙社区专线复合轨道接驳与护学功能，相比原线路客流翻倍。开通南宁之夜等接驳热门旅游景点专线，提供门对门、点到点的出行服务。开通多条网约巴士“的士巴”，实现“预约出行、随需而至”。同时，南宁轨道APP接入共享骑行场景。



TOD应用：福建园公交首末站

布局交城产“开发+运营”一体化TOD功能生态圈，正式启用广西区内第一个轨道公交TOD综合示范项目——轨道交通福建园公交首末站。项目集合上盖住宅、商业办公、公交站等一体化多功能城市公共交通综合体，可实现商住小区内多种交通出行方式高效接驳。

智慧建设：N+MaaS智慧出行一体化

打造全国领先、南宁特色的N+MaaS智慧出行一体化服务，构建多方式出行服务一体化、出行+生活支付一体化、运营监管协同一体化，真正实现“一码通城”。



轨道客流“立竿见影”，单日客运量创历史

南宁轨道开展上述行动以来，数次刷新客流新高，2023年南宁地铁线网单日最高客运量达162.65万人次，重点车站客流提升25%-30%。

通勤监测团队

中国城市规划设计研究院：王凯、赵一新、马林、伍速锋、付凌峰、田欣妹、张斯阳、康浩、张宇、戴彦欣、廖璟瑒、凌伯天、叶敏、冉江宇、吴克寒、陈焜、周博颖、王森、刘燕、田思晨、王芮、耿雪、王海英、郭玥、白颖、张凌波、刘春艳、张毅、李宁、闫安、邵晨阳、罗泉、莫雨欣、于雨禾

百度地图：尚国斌、刘增刚、严孙荣、阚长城、项雯怡、王建光、孔祥安、练玺、江畅、李翔敏、万婷婷、廖龔、赵玉杰

联合研究团队

上海市城乡建设和交通发展研究院：陈必壮、邵丹、王媛、汤月华

同济大学交通运输工程学院：李健、李玮峰、甘田

同济大学建筑与城市规划学院：钮心毅、施澄、周新刚

北京交通大学建筑与艺术学院：夏海山、张纯、盛强、李经纬



中国城市规划设计研究院

@ utilab@caupd.com

☎ 15011586422 付凌峰

🏠 北京市海淀区三里河路9号

✉ 100037

版面设计：凌伯天 田思晨