



2024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

二〇二四年 十月

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、获取性等原因，相关指标值计算可能存在一定偏差，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。

未来期待与更多合作伙伴共同挖掘数据价值，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 幸福通勤回归，慢行交通需求增加

09

2 极端通勤改善，超长通勤仍需关注

11

3 城市空间拓展，轨道覆盖边际递减

13

4 职住分离增加，福州厦门差异显著

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	超长通勤	
1	通勤特征：重点识别超长通勤集中流向	35
2	职住分布：关注改善外围新城职住平衡	37
3	通勤交通：精准提升快速干线通勤效率	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



2023年，随着社会经济生活逐步摆脱疫情影响，人们也逐渐恢复了正常的工作、学习和生活秩序。近年来，中西部强省会城市人口集聚持续提升，产业经济结构调整带来城市职住空间变化，新技术涌现正在改变通勤生活方式，这些都给改善城市通勤提出了新的问题与挑战。面对这些变化，城市应该如何应对？

坚持人民城市人民建、人民城市为人民

把增进民生福祉作为城市建设和治理的出发点和落脚点，通过优化城市布局，完善城市功能，提升城市品质，为人民创造更加美好的生活环境和条件。

• 加快转变超大特大城市发展方式

2022年，党的二十大报告明确提出，要加快转变超大特大城市的发展方式。《中共中央关于进一步全面深化改革、推进中国式现代化的决定》也进一步指出，需“推动形成超大特大城市智慧高效治理的新体系，并建立都市圈同城化发展的体制机制。”近年来，在有关部门的积极推动下，超大特大城市的发展方式已经由过去的规模扩张逐渐向内涵提升转变。

• 扎实有序推进城市更新工作

2024年7月，国务院印发《深入实施以人为本的新型城镇化战略五年行动计划》，要求实施城市更新和安全韧性提升行动，通过推进城镇老旧小区改造、保障性住房建设等措施，打造宜居、韧性、智慧城市。2024年5月，财政部和住房城乡建设部确定了“石家庄、太原、沈阳、上海、南京、杭州、合肥、福州、南昌、青岛、武汉、东莞、重庆、成都、西安”首批15个城市更新行动试点，推动建立“好社区、好城区”，解决好人民群众急难愁盼问题，助力城市高质量发展。

• 全面推进城市综合交通体系建设

2023年11月，住房城乡建设部印发《关于全面推进城市综合交通体系建设的指导意见》，提出“快速干线交通系统”、“生活性集散交通系统”和“绿色慢行交通系统”三个交通服务子系统的具体行动计划，明确了新发展阶段和人民出行新要求下，城市综合交通体系建设发展的切实路径。其中，要求切实提高快速干线交通系统运行效率，以高快速路和城市轨道交通系统为对象，重点提升与城市空间的适配性和重要功能区的连通性，满足城市长距离快速、高效联系和通勤走廊出行效率提升的需要，缓解百姓通勤的切肤之痛。

2023年中国主要城市通勤数据画像

《2024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**2023年**中国城市职住空间与通勤特征，特别增加**2019-2023年的对比分析**，探索城市空间与通勤出行的变化。

面向幸福通勤的期许，选取**25公里以上超长通勤人群**，深入分析超长通勤的职住分布与廊道特征，为改善超大特大城市极端通勤问题，推进快速干线交通系统建设提供思考与支撑。

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 

通勤空间

- 4 | 通勤范围：通勤空间半径 
- 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 

超长通勤

- 10 | 通勤特征：重点识别超长通勤集中流向
- 11 | 职住分布：关注改善外围新城职住平衡
- 12 | 通勤交通：精准提升快速干线通勤效率

选取45个全国重点城市



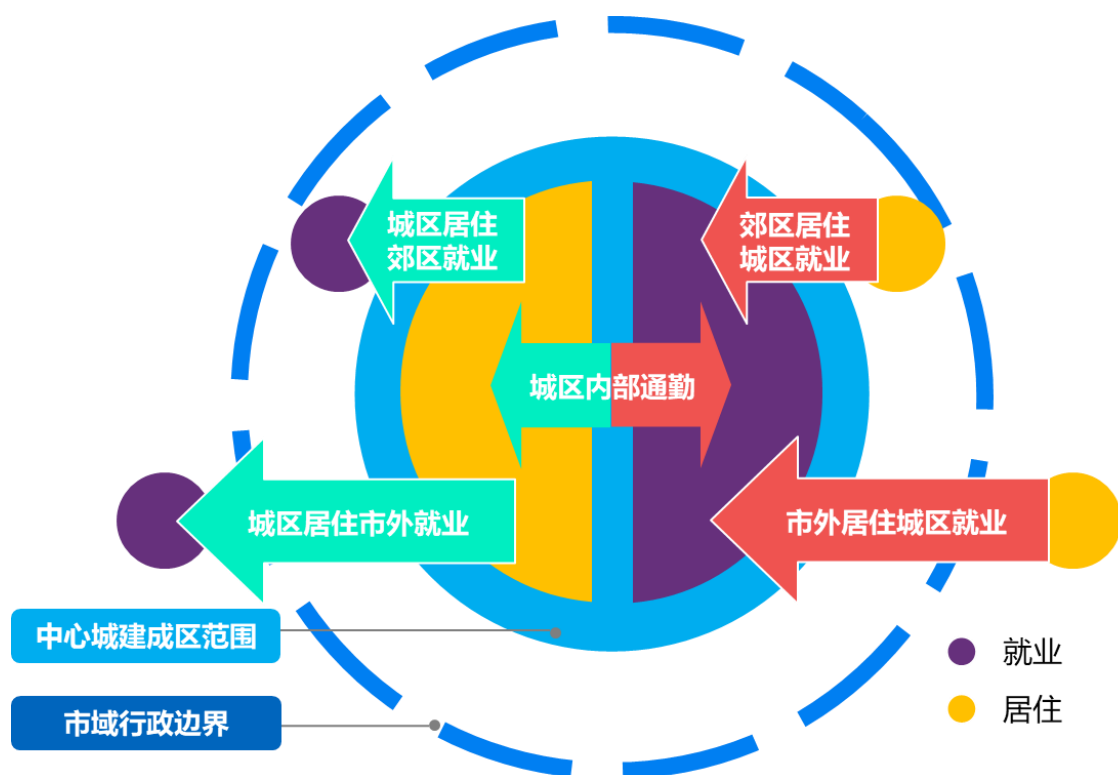
注：依据国家统计局第七次全国人口普查《中国人口普查分县资料-2020》更新城市规模分类。

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，不具有与其他城市的可比性，暂未选取。
- **10个**：其他地级市中**开通地铁、轻轨的城市**，本年度没有新增。其中，依据国家统计局最新全国城乡分类代码，以第七次人口普查数据测算，**苏州**跻身特大城市。

以中心城建成区通勤人口作为研究对象

中心城建成区通勤人口：以居住地或就业地至少一端位于中心城建成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。



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

数据来源

研究数据来自**2023年9-11月**，连续3个月**互联网地图位置服务**和**移动通信运营商手机数据**获得的**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	17548	76%	8514	76%
移动通信运营商	6096	28%	3172	28%

第七次
人口普查

市区居住人口
2.33亿人

市区就业人口
1.16亿人

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

通勤起讫点

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**从居住地到就业地单程出行时间的平均值，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换乘组合，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。

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 幸福通勤回归，慢行交通需求增加
- 2 极端通勤改善，超长通勤仍需关注
- 3 城市空间拓展，轨道覆盖边际递减
- 4 职住分离增加，福州厦门差异显著



5公里以内幸福通勤比重由降转升，2.5公里内慢行通勤需求增加

- 2023年，45个中国主要城市5公里以内幸福通勤人口比重52%，同比提高2个百分点。
- 连续3年幸福通勤全线下降发生转变，深圳、广州、长沙等11个城市已回到2019年水平。

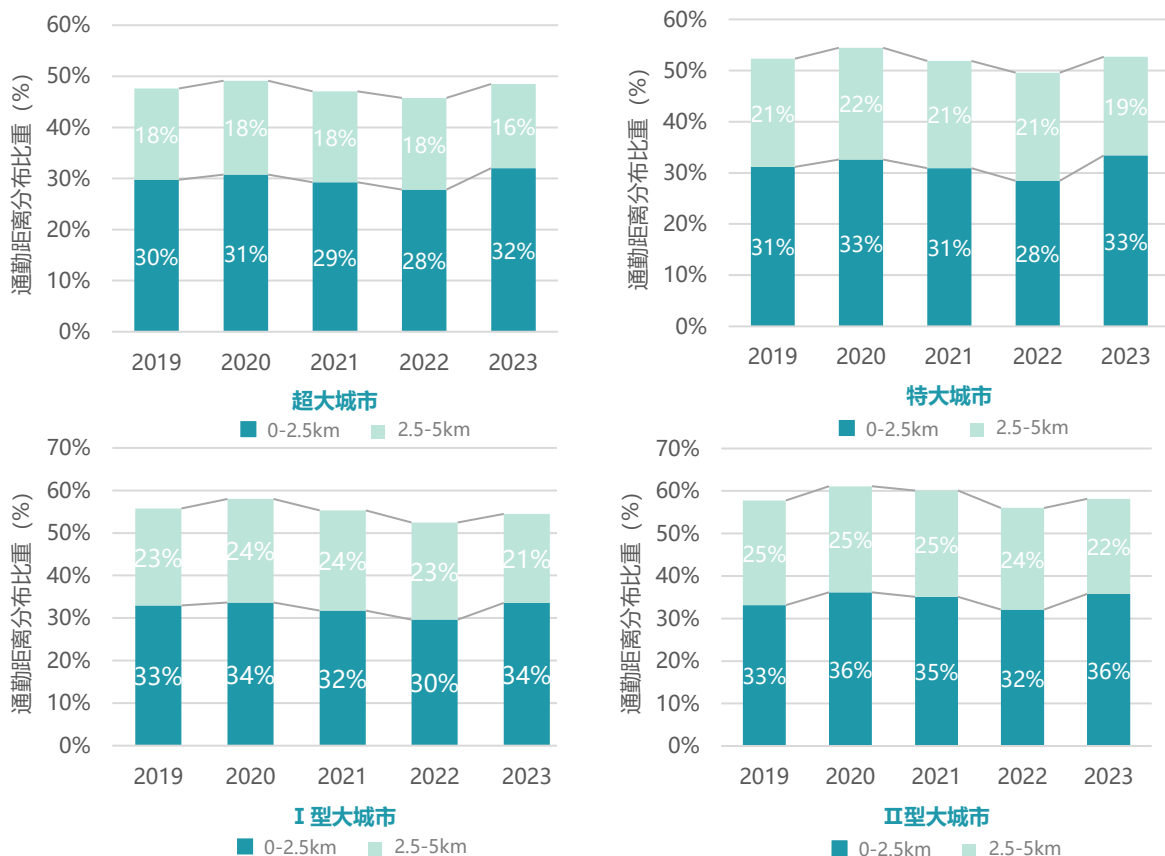
2.5公里以内通勤比重增加2%，短距离慢行交通需求增长

- 超大城市2.5公里以内通勤比重32%、特大城市33%，较2019年增加2个百分点，37个城市均有不同程度增加。2.5公里以内通勤15分钟骑行可达，慢行通勤需求增长需要关注。
- 超大城市中深圳、广州2.5公里以内通勤比重分别达到44%和35%，且增幅显著。

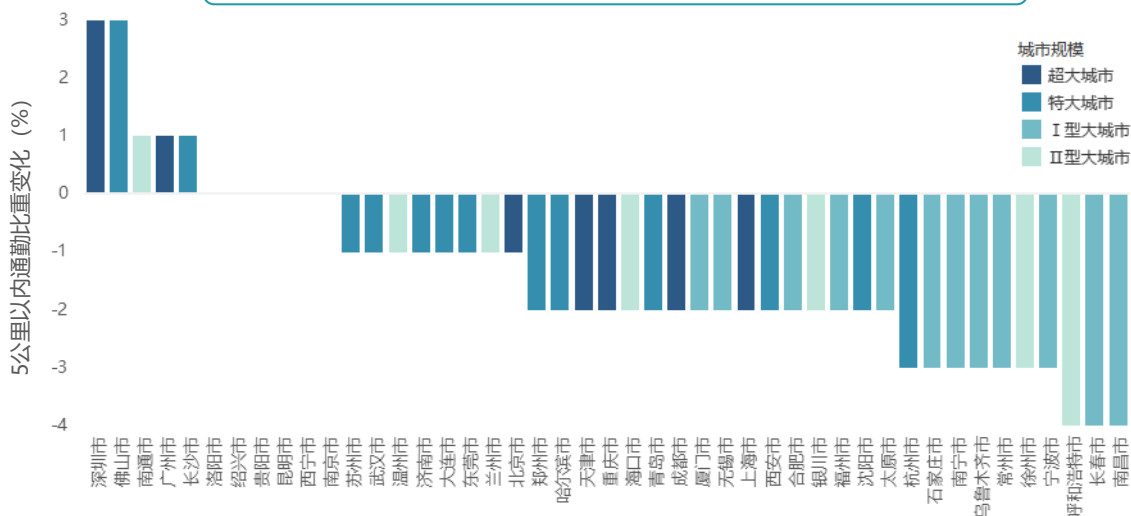
45分钟以内通勤比重提升，深圳成为首个超过80%的超大城市

- 2023年，45个中国主要城市45分钟以内通勤比重总体平均77%，同比增加1个百分点。22个超大特大城市中，16个城市同比提升，深圳达到81%，成为首个超80%的超大城市。
- 与2019年相比，深圳、南京、上海等17个城市45分钟通勤提升，北京等16个城市持平。

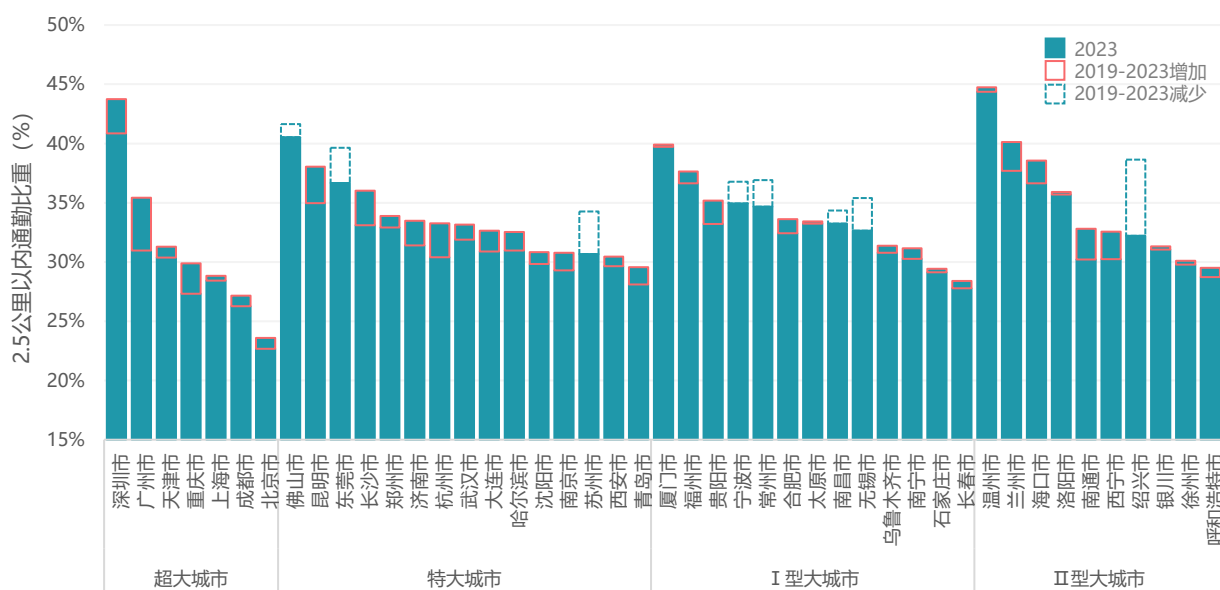
2019-2023年不同规模城市5公里以内通勤比重变化



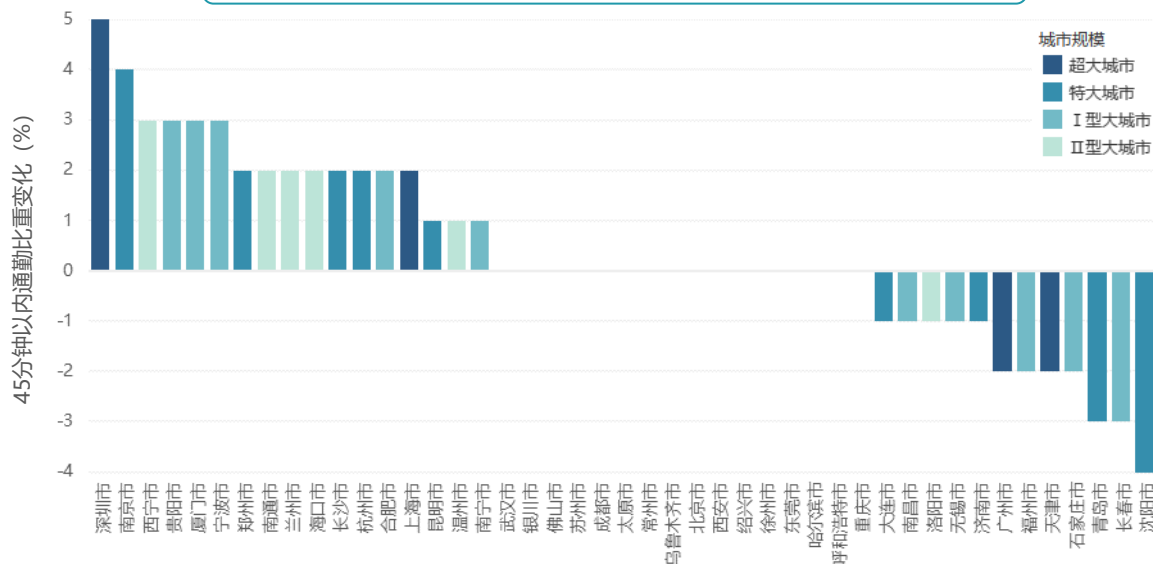
2019-2023年主要城市5公里以内通勤比重变化



2019-2023年主要城市2.5公里以内通勤比重变化



2019-2023年主要城市45分钟以内通勤比重变化



超大特大城市极端通勤“零增长”，25公里超长通勤人口仍高达800万

- 2023年，中国主要城市60分钟以上极端通勤比重12%，同比持平。22个超大特大城市极端通勤没有增加。
- 北京28%仍然是极端通勤比重最高的城市，同比持平，连续两年没有增加。
- 对比2019年，南京、厦门、深圳等13个城市极端通勤减少，广州、济南等15个城市持平。

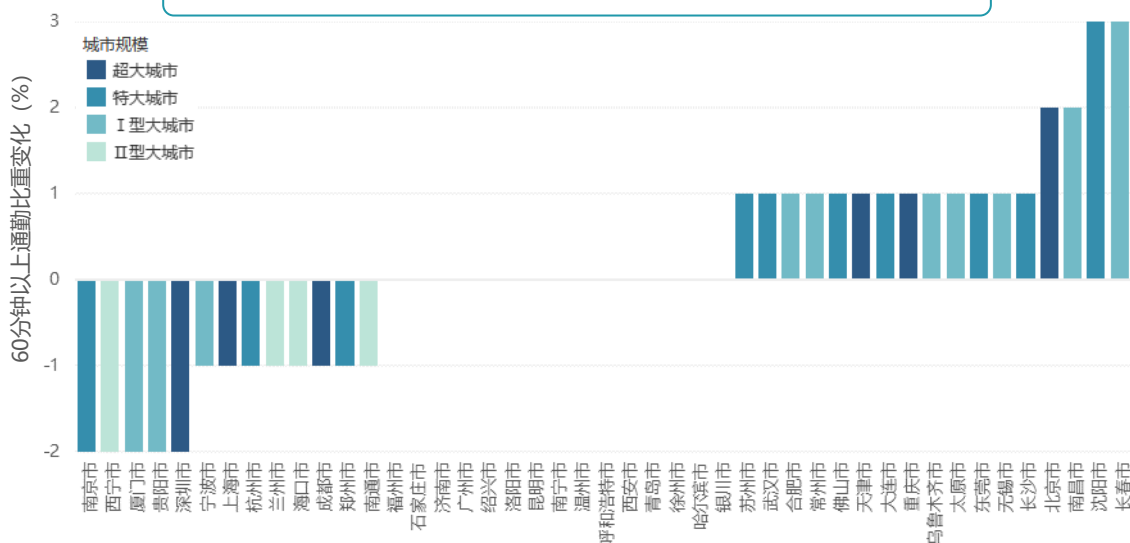
超大特大城市中800万人单程通勤超25公里，时耗90分钟

- 提升长距离交通出行效率是都市圈发展的关键，25公里以上超长通勤需要给予更多关注。
- 22个超大特大城市中，超过800万人单程通勤距离在25公里以上，占通勤人口的8%，较2019年增加1个百分点。超长通勤的单程时耗90分钟，是极端通勤中的极端通勤。
- 北京25公里以上超长通勤人口比重最高，达到12%，第二位的广州达到10%。特大城市中超长通勤人口比重最多的东莞、青岛、长沙超过8%。

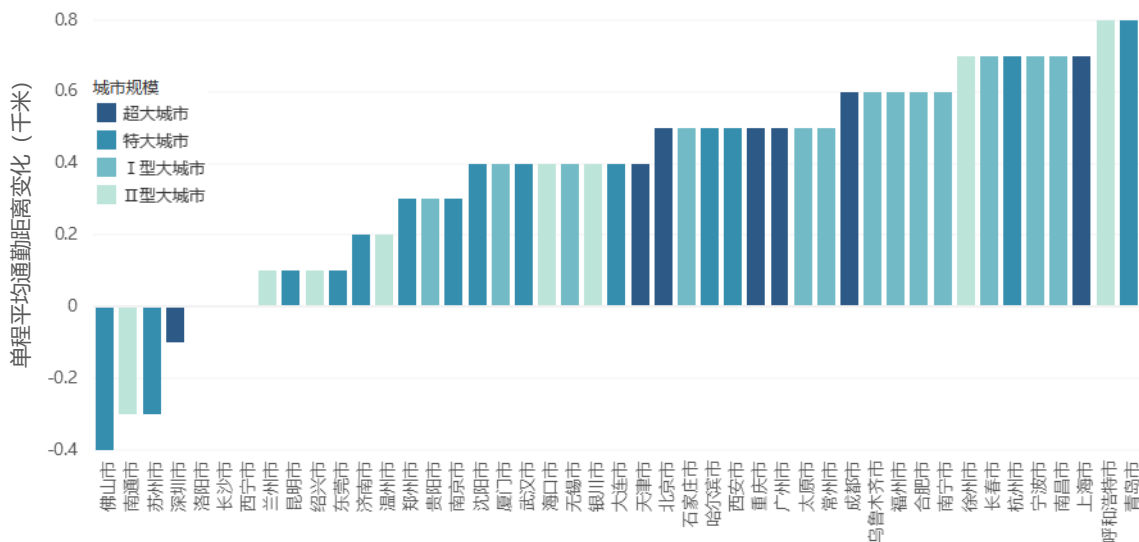
通勤距离增长、职住分离增加的趋势仍将持续

- 2023年，41个城市平均通勤距离同比持平或降低，连续三年的增长趋势放缓。
- 与2019年对比，45个主要城市中42个城市职住分离增加，39个城市通勤距离增长，城镇化进程中超大特大城市以及多数大城市的职住分离趋势在一定时期内仍将持续。

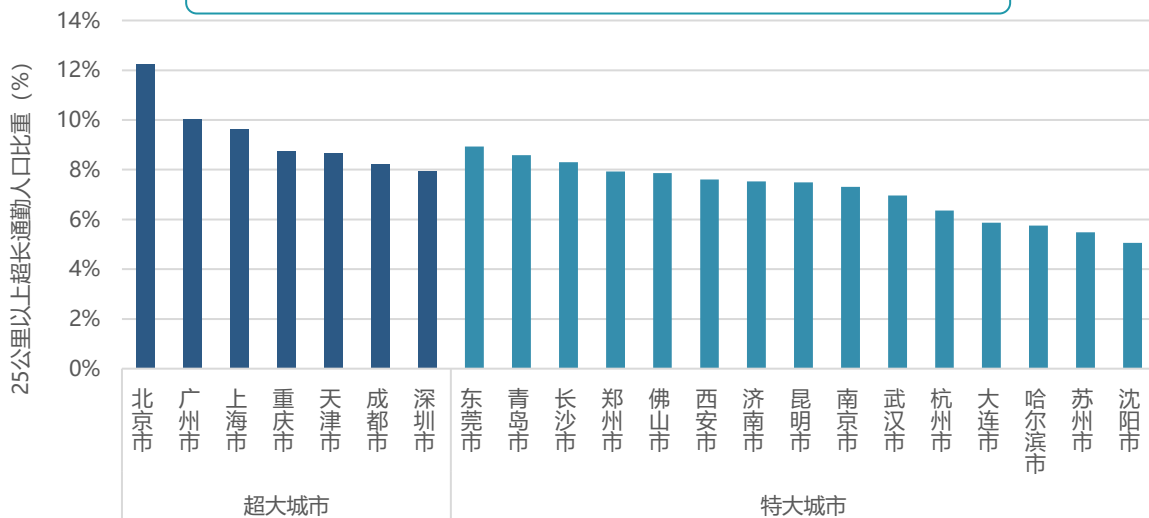
2019-2023年主要城市60分钟以上通勤比重变化



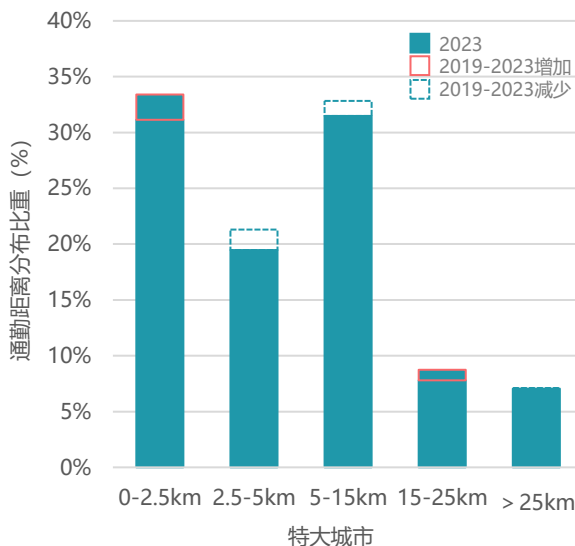
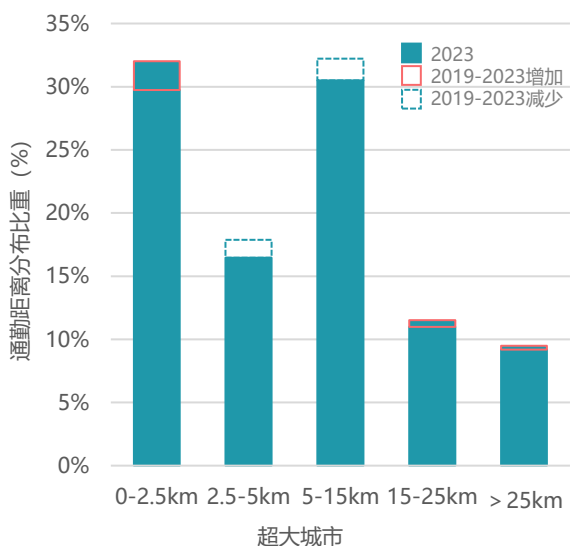
2019-2023年主要城市平均通勤距离变化



2023年超大特大城市25公里以上通勤比重



2019-2023年超大特大城市通勤距离分组构成变化



通勤空间拓展，轨道覆盖边际递减

- 2023年，上海超越北京成为通勤空间半径最大的城市，达到42公里。
- 与2019年相比，45个主要城市中41个城市通勤空间半径增加，上海、天津、广州、南京、武汉、西安、济南、青岛、大连等19个城市通勤空间半径增长2公里以上。

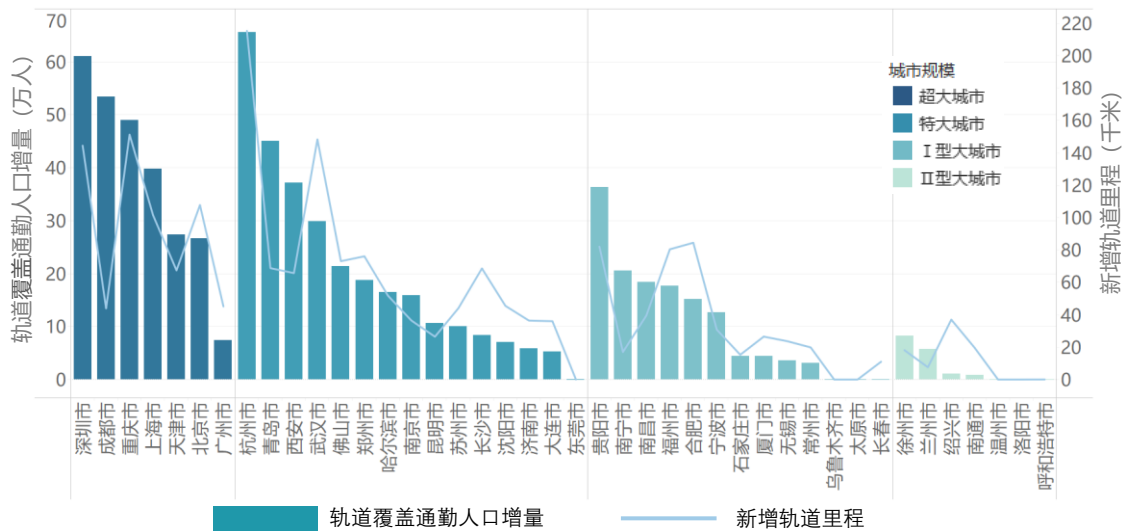
- 截止2023年底，42个地铁运营城市轨道总里程超1万公里，轨道800米覆盖通勤比重仅20%，只有1/5的通勤者能够职住均在轨道车站800米内，实现便捷轨道通勤。
- 2023年新增运营轨道线路约800公里，轨道覆盖通勤比重仅提升1个百分点，单位新增轨道里程的覆盖通勤提升效益较2022年减少一半。深圳、成都、武汉、广州以及郑州5个城市，年度新增轨道里程均未能有效提高覆盖通勤比重。

- 服务城市通勤人群、提升通勤效率，既是轨道交通建设的最根本要求，又是经济和社会效益的具体体现。按目前轨道800米覆盖人口测算，相当于每43万元轨道建设投资仅增加1人车站800米通勤覆盖。其中，超大城市平均水平24万元、特大城市41万元、Ⅰ型大城市37万元、Ⅱ型大城市82万元，轨道覆盖通勤人均成本Ⅱ型大城市是超大城市的3.4倍。
- 同等城市规模下深圳和北京、昆明和济南、南宁和长春轨道通勤的投资绩效也相差数倍，与通勤流向契合的线路规划、有效提高站点周边的人口岗位密度是提高效益的关键。

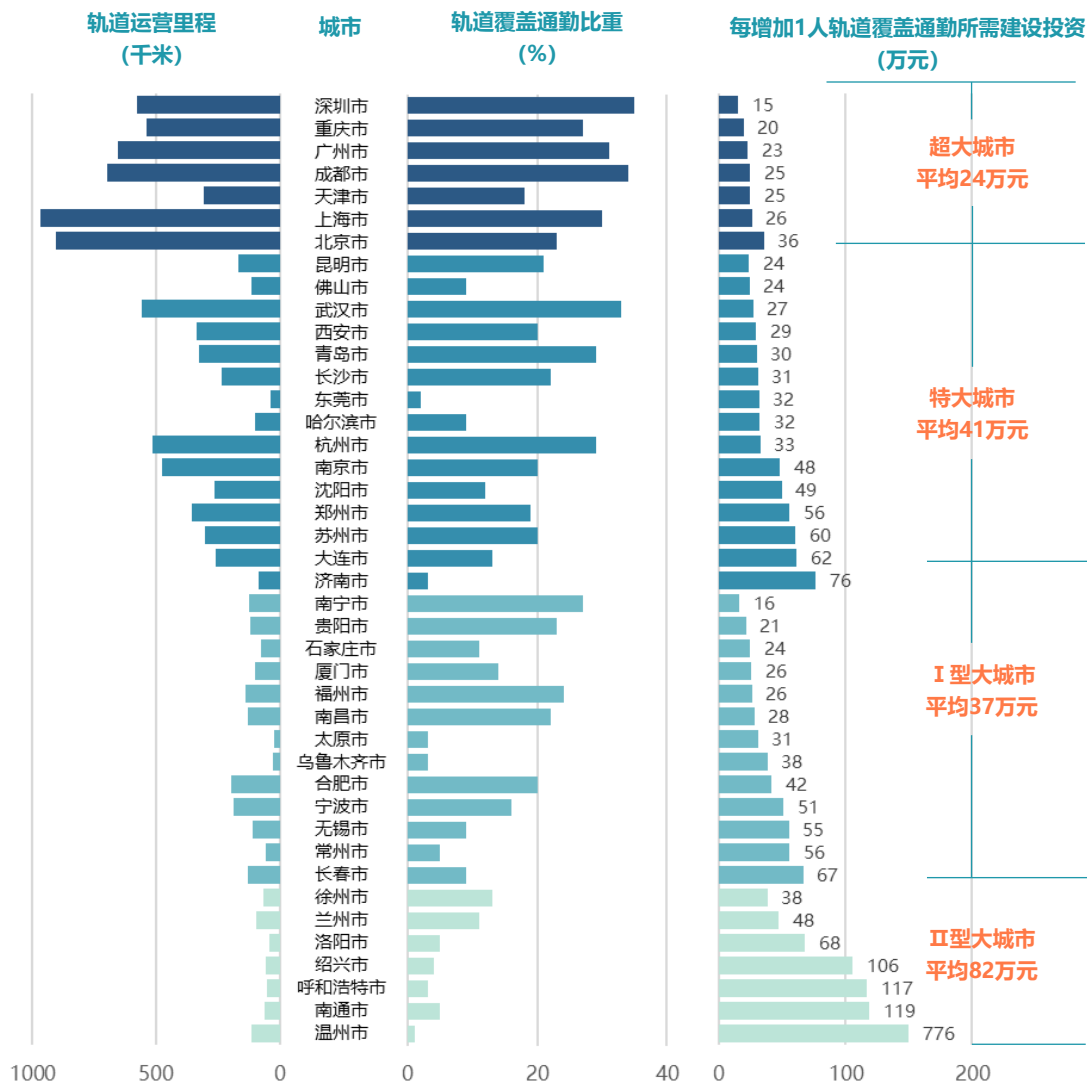


每43万元轨道建设投资仅增加1人车站800米通勤覆盖

2020-2023年主要城市轨道800米覆盖通勤人口增量



2023年主要城市每增加1人轨道覆盖通勤所需建设投资



4

职住分离增加，福州厦门差异显著

厦门、福州年度职住分离增加最多，通勤效率提升面临挑战。

- 厦门是职住平衡最好的城市，职住分离度2.6公里，但同比增加0.4公里，年度增幅最大。伴随跨海发展，厦门通勤空间半径增长至30公里，比福州多4公里。
- 福州近3年职住分离持续增加，从2.6公里增加至3.0公里，通勤空间半径增长至26公里。
- 厦门和福州的平均通勤距离也同步从7.1公里增加到7.5公里，通勤效率提升面临挑战。

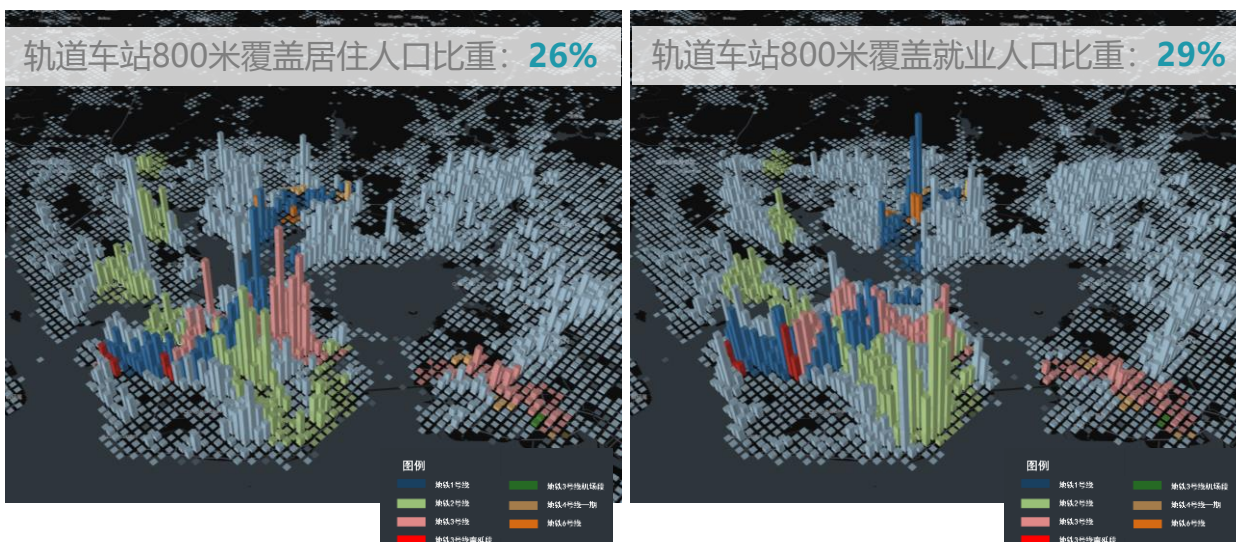
福州轨道覆盖通勤比重24%，连续两年快速增长，超过厦门10个百分点

- 近年，福州轨道建设成效显著，轨道覆盖通勤比重快速提高至24%，处于同等规模城市的较高水平。同时，45分钟公交通勤服务能力也得到有效提升，达到56%，与厦门持平。
- 轨道、公交支撑下，福州的通勤时耗没有随距离增长而增加，通勤效率在提升。

厦门跨海发展需要关注岛外地区轨道通勤的良性覆盖

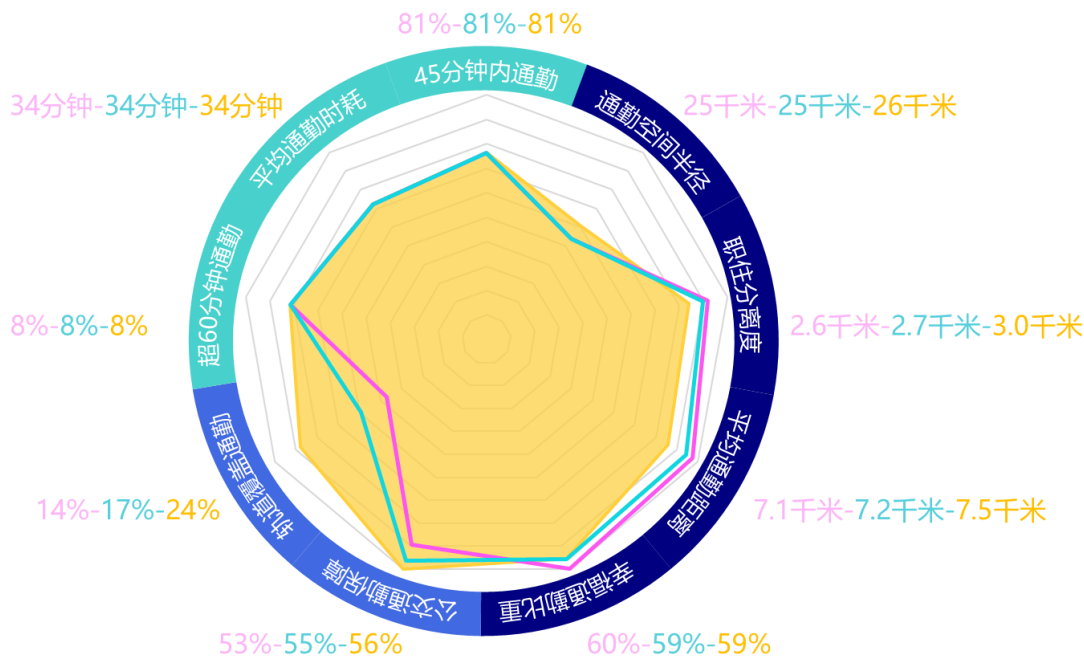
- 目前，厦门拥有同等规模城市中最高水平公交通勤服务能力，56%的通勤者45分钟公交可达。但地面公交对于中长距离通勤效率支撑不足，厦门极端通勤人口比重在增加。
- 厦门轨道覆盖通勤比重仅有14%，低于同等规模城市平均水平，轨道里程不到相同通勤空间半径苏州的1/3。跨海发展需要轨道交通方式的支撑，需要关注提高岛外地区的轨道覆盖通勤水平。

2023年厦门轨道交通800米覆盖居住就业人口



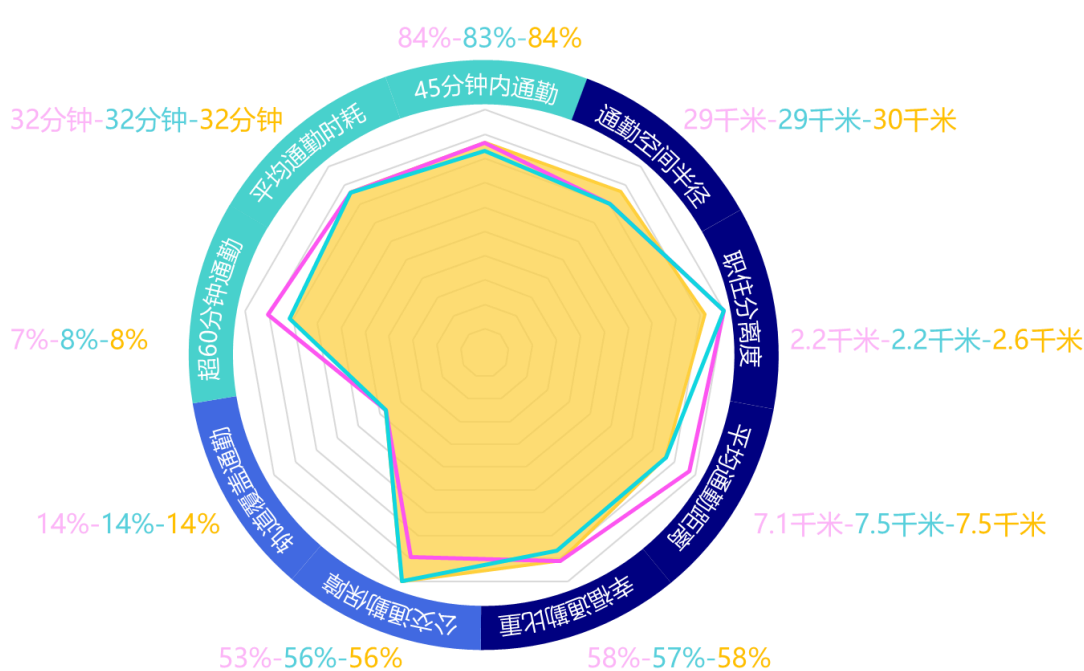
同为职住分离增加的城市，福州轨道覆盖提升，厦门极端通勤增加

2021-2023年福州通勤特征指标



说明：雷达图越饱满指标水平越好，黄色代表2023年水平、蓝色代表2022年、紫色代表2021年。

2021-2023年厦门通勤特征指标



说明：雷达图越饱满指标水平越好，黄色代表2023年水平、蓝色代表2022年、紫色代表2021年。



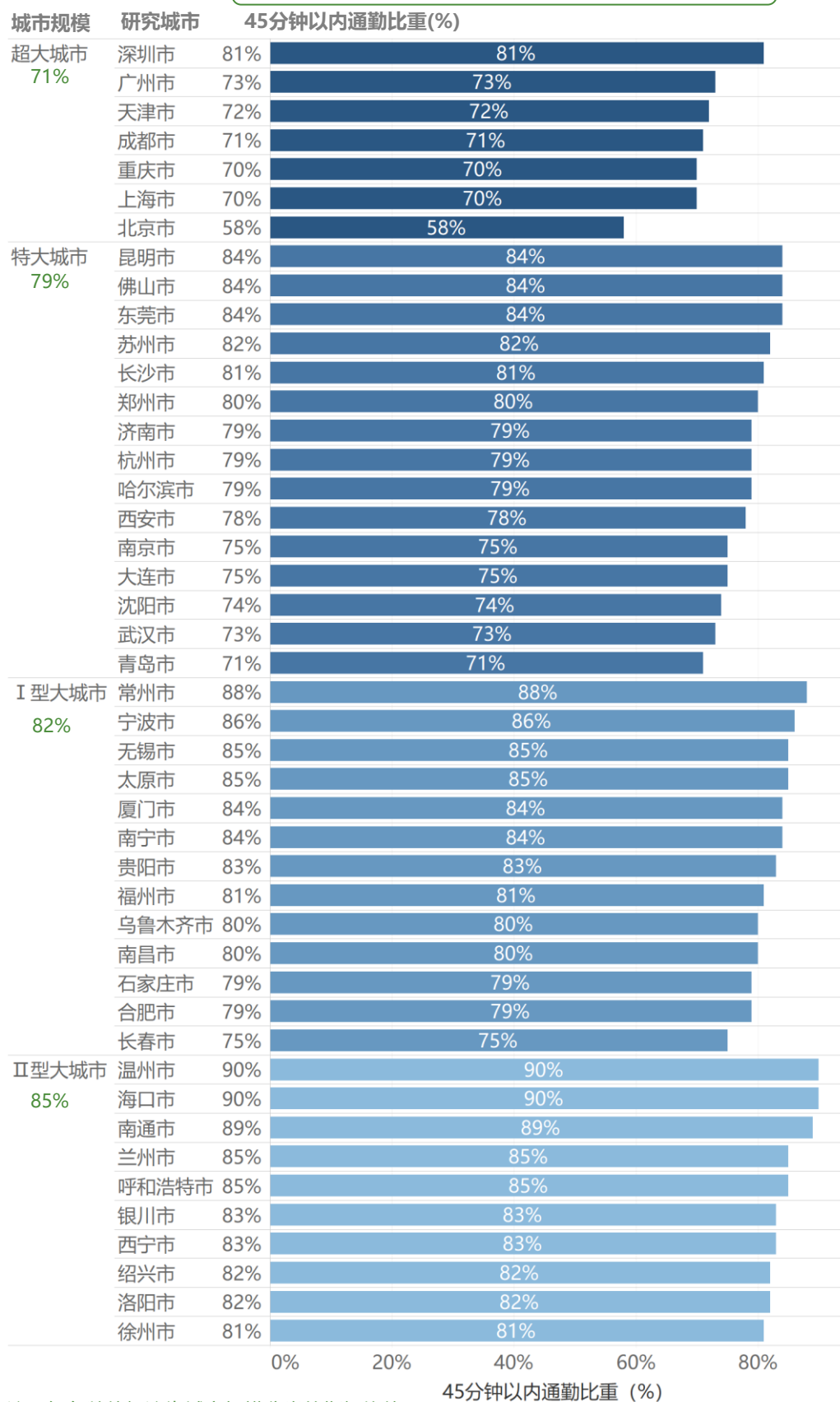
03 通勤时耗



- 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



2023年中国主要城市45分钟以内通勤比重



45分钟以内通勤比重持续提升，深圳成为首个达到80%的超大城市

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77%，同比增加1个百分点

- 中国主要城市45分钟以内通勤比重总体平均77%，同比增加1个百分点。其中，超大城市平均71%，特大城市平均79%，同比提高1-2个百分点。

近八成超大、特大城市45分钟通勤比重提高

- 22个超大特大城市中，16个城市45分钟通勤比重提升。
- 深圳45分钟以内通勤比重81%，同比增加4个百分点，成为首个达到80%的超大城市。
- 广州45分钟通勤比重73%、北京58%，同比提升2个百分点，连续三年保持增长。

只有西宁、无锡45分钟通勤比重降低

- 2023年度只有西宁45分钟以内通勤比重同比降低1个百分点。连续3年对比只有无锡降低1个百分点，没有显著提升。

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	2021年	2022年	2023年
深圳市	77	77	81 ↑
广州市	69	71 ↑	73 ↑
天津市	70	72 ↑	72
成都市	70	70	71
重庆市	68	68	70 ↑
上海市	69	70 ↑	70
北京市	55	56 ↑	58 ↑
昆明市	83	83	84
佛山市	82	82	84 ↑
东莞市	81	82 ↑	84 ↑
苏州市	82	82	82
长沙市	79	79	81 ↑
郑州市	78	78	80 ↑
哈尔滨市	77	78 ↑	79
杭州市	79	79	79
济南市	77	78 ↑	79
西安市	77	77	78
大连市	73	74 ↑	75
南京市	75	75	75
沈阳市	73	73	74
武汉市	72	71 ↓	73 ↑
青岛市	69	70 ↑	71
常州市	88	88	88

研究城市	2021年	2022年	2023年
宁波市	86	86	86
无锡市	86	85 ↓	85
太原市	83	84 ↑	85
厦门市	84	83 ↓	84
南宁市	82	83	84
贵阳市	80	83 ↑	83
福州市	81	81	81
乌鲁木齐市	79	79	80
南昌市	79	79	80
合肥市	79	78 ↓	79
石家庄市	78	79 ↑	79
长春市	73	74 ↑	75
温州市	88	89 ↑	90
海口市	88	90 ↑	90
南通市	---	87	89 ↑
呼和浩特市	85	85	85
兰州市	83	83	85 ↑
西宁市	81	84 ↑	83 ↓
银川市	83	83	83
洛阳市	83	82 ↓	82
绍兴市	82	82	82
徐州市	80	81 ↑	81

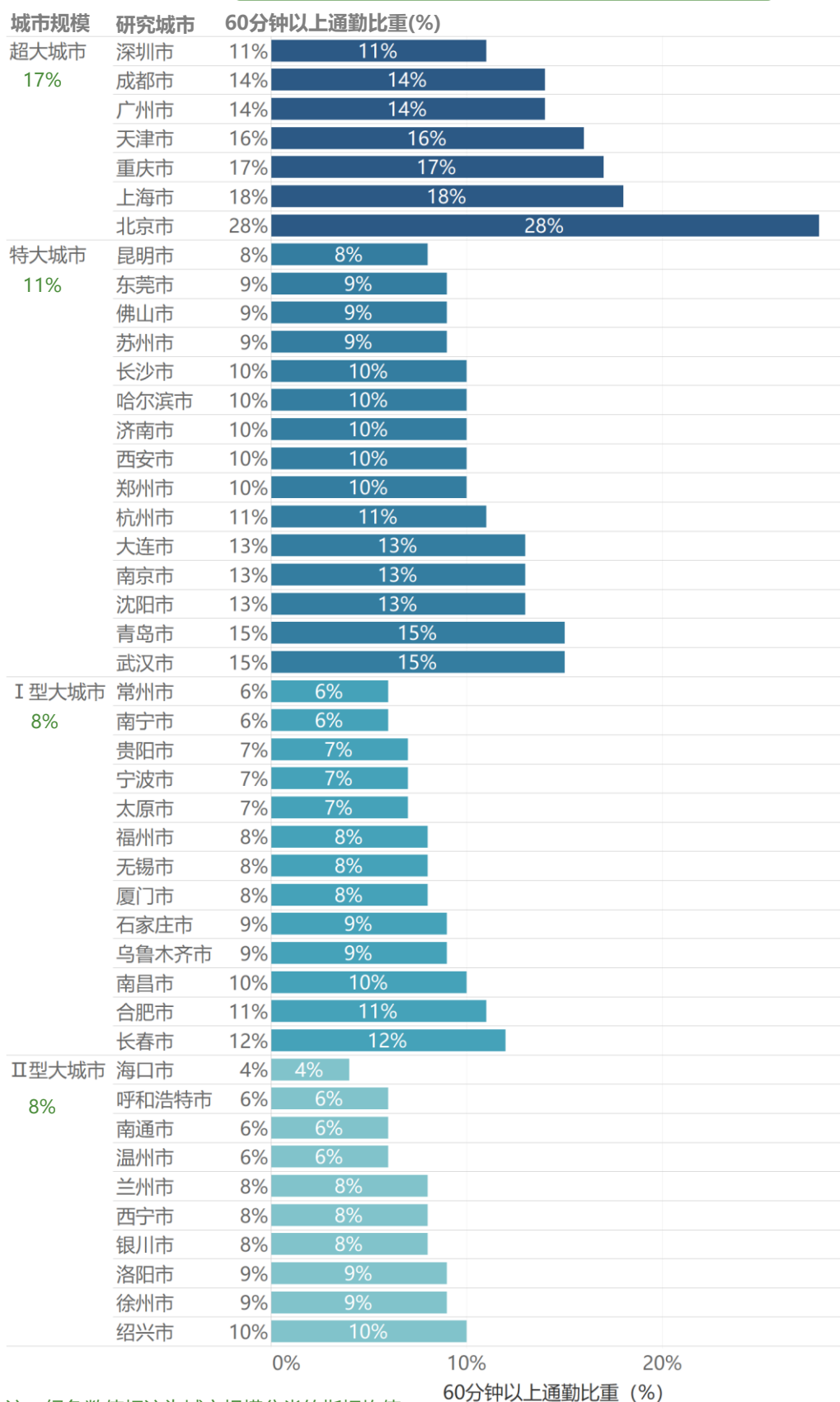
说明：↓ 红色标识显著下降，↑ 绿色标识显著提升。

■ 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

2023年中国主要城市60分钟以上通勤比重



超大特大城市极端通勤“零增长”

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。

60分钟以上通勤比重12%，同比持平

- 45个中国主要城市60分钟以上通勤人口比重总体平均12%，同比持平。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%。

超大特大城市极端通勤“零增长”，深圳、广州持续改善

- 22个超大特大城市极端通勤人口比重均没有增加。深圳、广州、佛山、济南同比降低1个百分点。
- 极端通勤人口最多的城市北京，60分钟以上通勤比重28%，同比持平保持改善。

仅无锡、西宁两个城市60分钟以上通勤比重增加

- 仅无锡、西宁两个城市60分钟以上通勤比重同比增加1个百分点。

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	2021年	2022年	2023年
深圳市	12	12	11
广州市	15	15	14
成都市	14	14	14
天津市	17	16	16
重庆市	17	17	17
上海市	18	18	18
北京市	30	28	28
昆明市	8	8	8
苏州市	9	9	9
东莞市	10	9	9
佛山市	10	10	9
济南市	10	11	10
哈尔滨市	11	10	10
郑州市	10	10	10
西安市	10	10	10
长沙市	10	10	10
杭州市	11	11	11
大连市	13	13	13
沈阳市	14	13	13
南京市	13	13	13
武汉市	14	15	15
青岛市	16	15	15
常州市	6	6	6

研究城市	2021年	2022年	2023年
南宁市	6	7	6
贵阳市	8	7	7
太原市	7	7	7
宁波市	7	7	7
福州市	8	8	8
厦门市	7	8	8
无锡市	7	7	8
石家庄市	9	9	9
乌鲁木齐市	8	9	9
南昌市	10	10	10
合肥市	10	11	11
长春市	14	12	12
海口市	4	4	4
呼和浩特市	6	6	6
南通市	---	7	6
温州市	6	7	6
西宁市	8	7	8
银川市	8	8	8
兰州市	8	8	8
洛阳市	9	9	9
徐州市	9	9	9
绍兴市	10	10	10

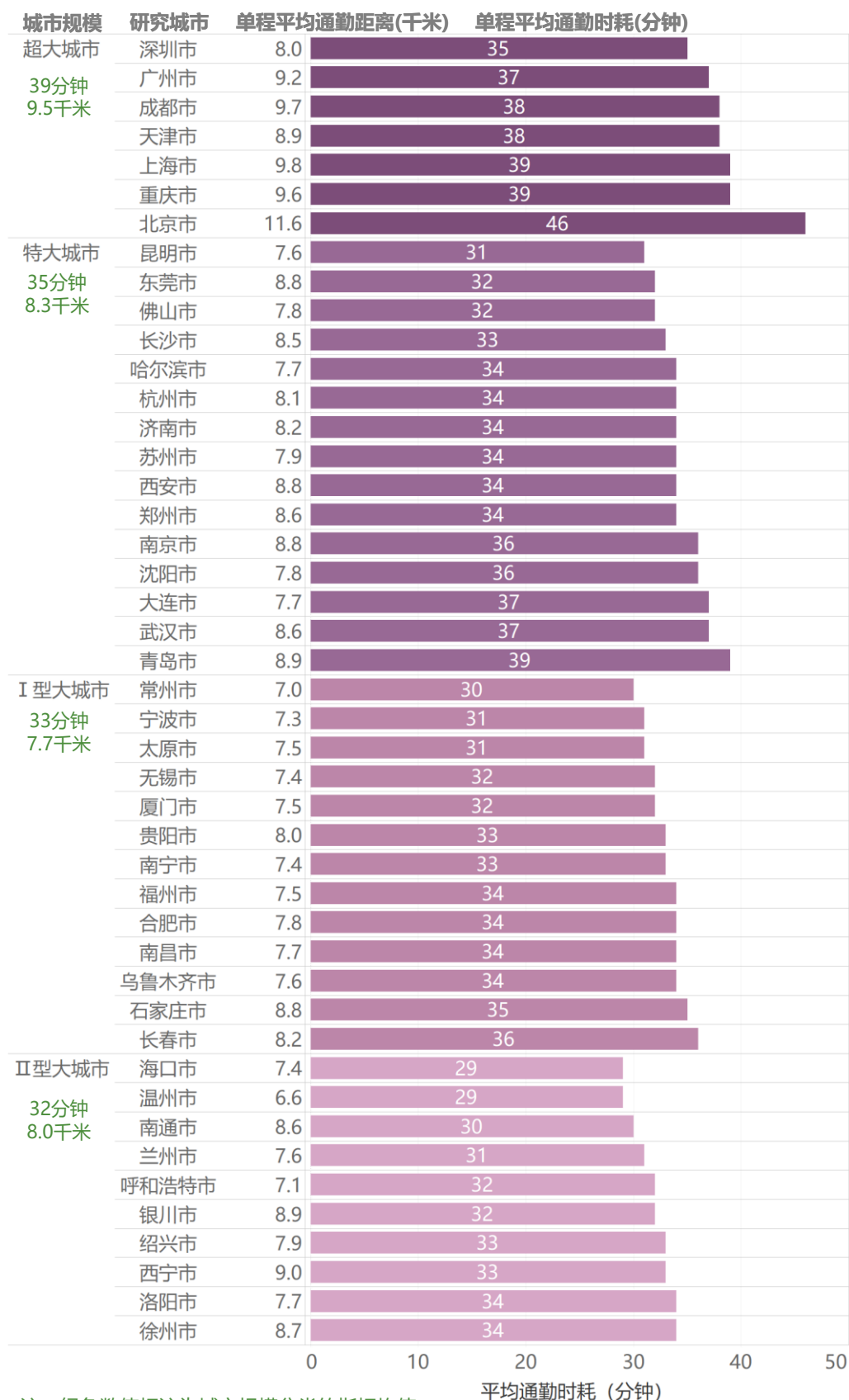
说明：↓ 红色标识显著下降，↑ 绿色标识显著提升。

■ 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

2023年中国主要城市单程平均通勤时耗



单程通勤时耗35分钟，同比减少1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35分钟，同比减少1分钟

- 45个中国主要城市中单程平均通勤时耗35分钟，同比减少1分钟。其中：超大城市平均39分钟、特大城市平均35分钟、I型大城市33分钟、II型大城市32分钟。

超大、特大城市通勤时耗减少，北京连续3年持续改善

- 22个超大、特大城市中20个城市平均通勤时耗同比减少，大连、苏州同比持平。
- 北京仍是通勤时耗最长的城市，单程通勤46分钟，同比减少1分钟，连续3年持续改善。

福州、石家庄等6个城市，较2019年通勤时耗增加

- 与2019年对比，福州、石家庄、沈阳、南宁、南昌、长春6个城市通勤时耗增加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

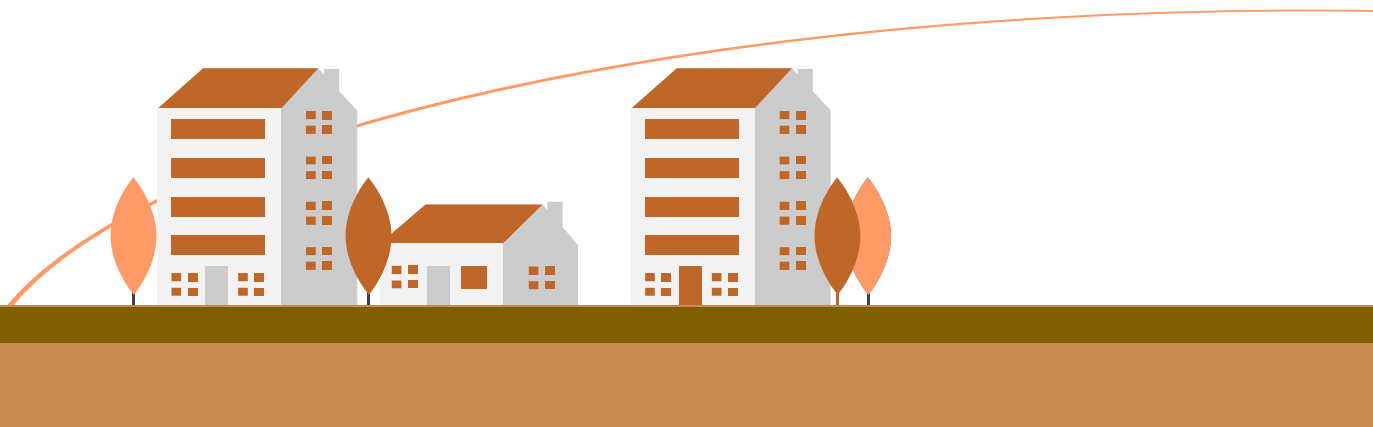
研究城市	2021年	2022年	2023年
深圳市	36	36	35
广州市	39	38	37
成都市	39	39	38
天津市	39	39	38
重庆市	40	40	39
上海市	40	40	39
北京市	48	47	46
昆明市	32	32	31
东莞市	34	34	32
佛山市	33	33	32
长沙市	34	34	33
济南市	35	35	34
哈尔滨市	35	35	34
苏州市	34	34	34
西安市	35	35	34
杭州市	35	35	34
郑州市	36	35	34
沈阳市	37	37	36
南京市	37	37	36
大连市	37	37	37
武汉市	38	38	37
青岛市	39	40	39
常州市	30	30	30

研究城市	2021年	2022年	2023年
宁波市	31	31	31
太原市	33	33	31
厦门市	32	32	32
无锡市	32	32	32
南宁市	34	34	33
贵阳市	34	34	33
福州市	34	34	34
合肥市	34	35	34
乌鲁木齐市	34	34	34
南昌市	35	35	34
石家庄市	35	35	35
长春市	37	37	36
海口市	30	30	29
温州市	30	30	29
南通市	---	31	30
兰州市	32	32	31
银川市	32	33	32
呼和浩特市	32	32	32
绍兴市	33	33	33
西宁市	35	33	33
洛阳市	34	34	34
徐州市	35	34	34

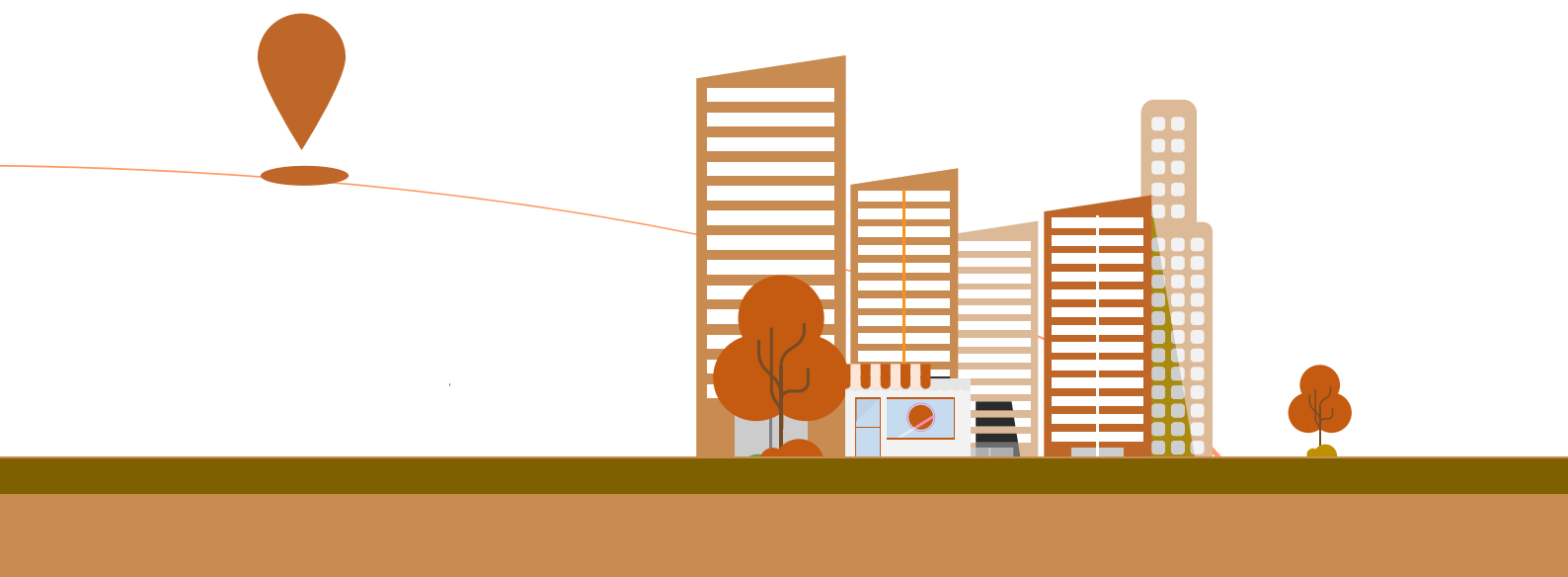
说明：↓ 红色标识显著下降，↑ 绿色标识显著提升。

■ 超大城市 ■ 特大城市 ■ I型大城市 ■ II型大城市

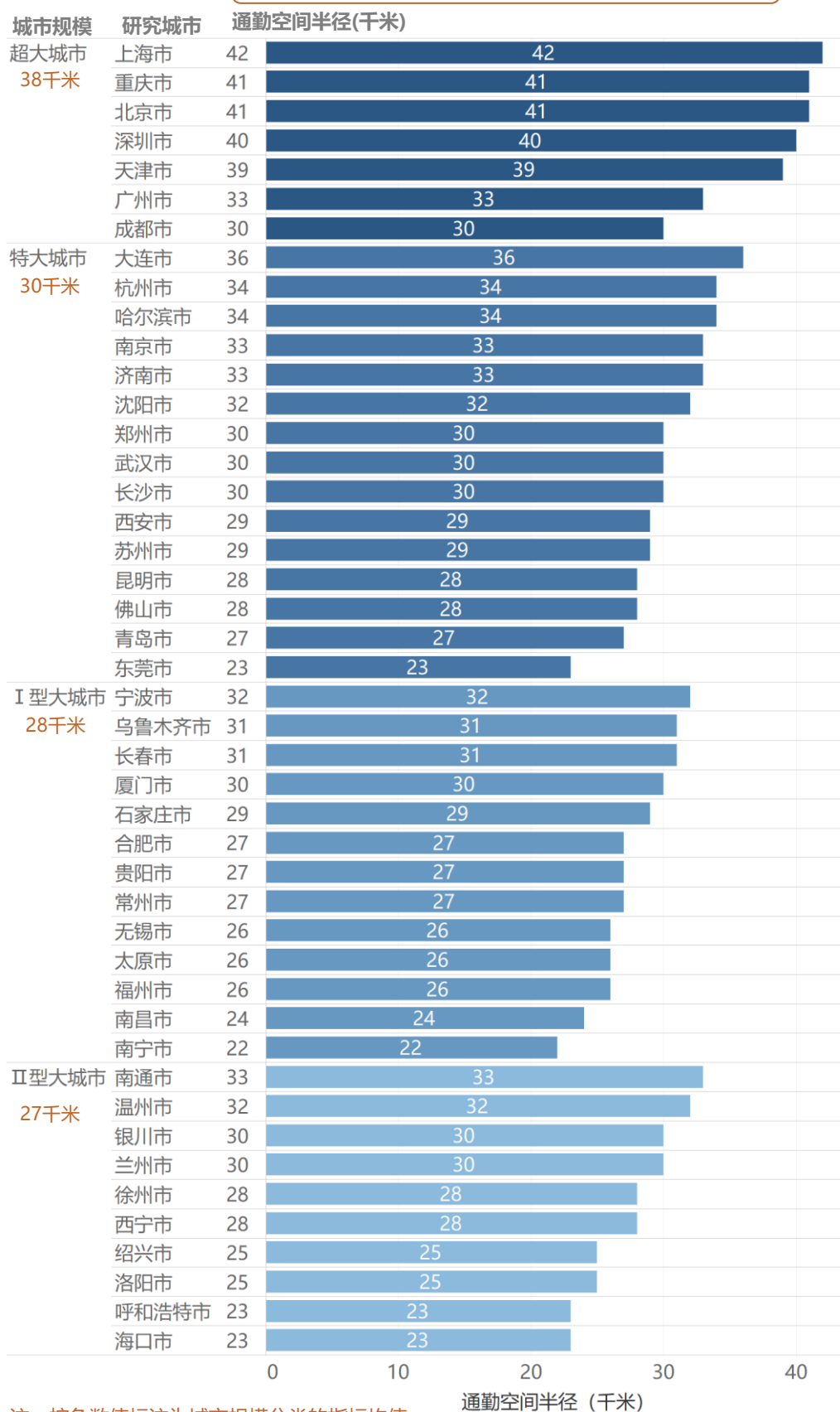
04 通勤空间



- 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



2023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

上海42公里，成为我国通勤空间半径最大的城市

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。

上海42公里，超越北京成为我国通勤空间半径最大的城市

- 上海通勤空间半径42公里，同比增加1公里，成为我国通勤空间半径最大的城市。重庆同比增加1公里，达到41公里，与北京并列最大通勤空间半径第二位。
- 超大城市平均通勤空间半径38公里、特大城市30公里、I、II型大城市分别为28公里和27公里。2023年，超大城市和I型大城市平均通勤空间半径同比增加1公里。

15个城市通勤空间半径增加，厦门、兰州达到30公里

- 15个城市通勤空间半径同比增加，其中上海、重庆、天津、青岛、石家庄、海口连续3年增长。
- 8个I、II型大城市的通勤空间半径超过30公里，达到特大城市平均水平，其中厦门、兰州首次增长至30公里。

中国主要城市通勤空间半径年度变化 单位：千米

研究城市	2021年	2022年	2023年
上海市	40	41	42
北京市	41	41	41
重庆市	39	40	41
深圳市	39	40	40
天津市	37	38	39
广州市	32	32	33
成都市	28	30	30
大连市	35	36	36
杭州市	33	34	34
哈尔滨市	33	33	34
南京市	32	33	33
济南市	32	33	33
沈阳市	31	32	32
武汉市	29	30	30
长沙市	29	29	30
郑州市	30	30	30
苏州市	28	29	29
西安市	28	29	29
佛山市	27	28	28
昆明市	27	28	28
青岛市	25	26	27
东莞市	22	23	23
宁波市	31	32	32

研究城市	2021年	2022年	2023年
乌鲁木齐市	30	30	31
长春市	30	30	31
厦门市	29	29	30
石家庄市	27	28	29
贵阳市	26	27	27
合肥市	26	27	27
常州市	26	27	27
福州市	25	25	26
无锡市	26	26	26
太原市	25	26	26
南昌市	23	24	24
南宁市	21	22	22
南通市	---	33	33
温州市	31	33	32
兰州市	29	29	30
银川市	29	30	30
徐州市	27	28	28
西宁市	27	26	28
洛阳市	25	25	25
绍兴市	24	25	25
呼和浩特市	22	23	23
海口市	21	22	23

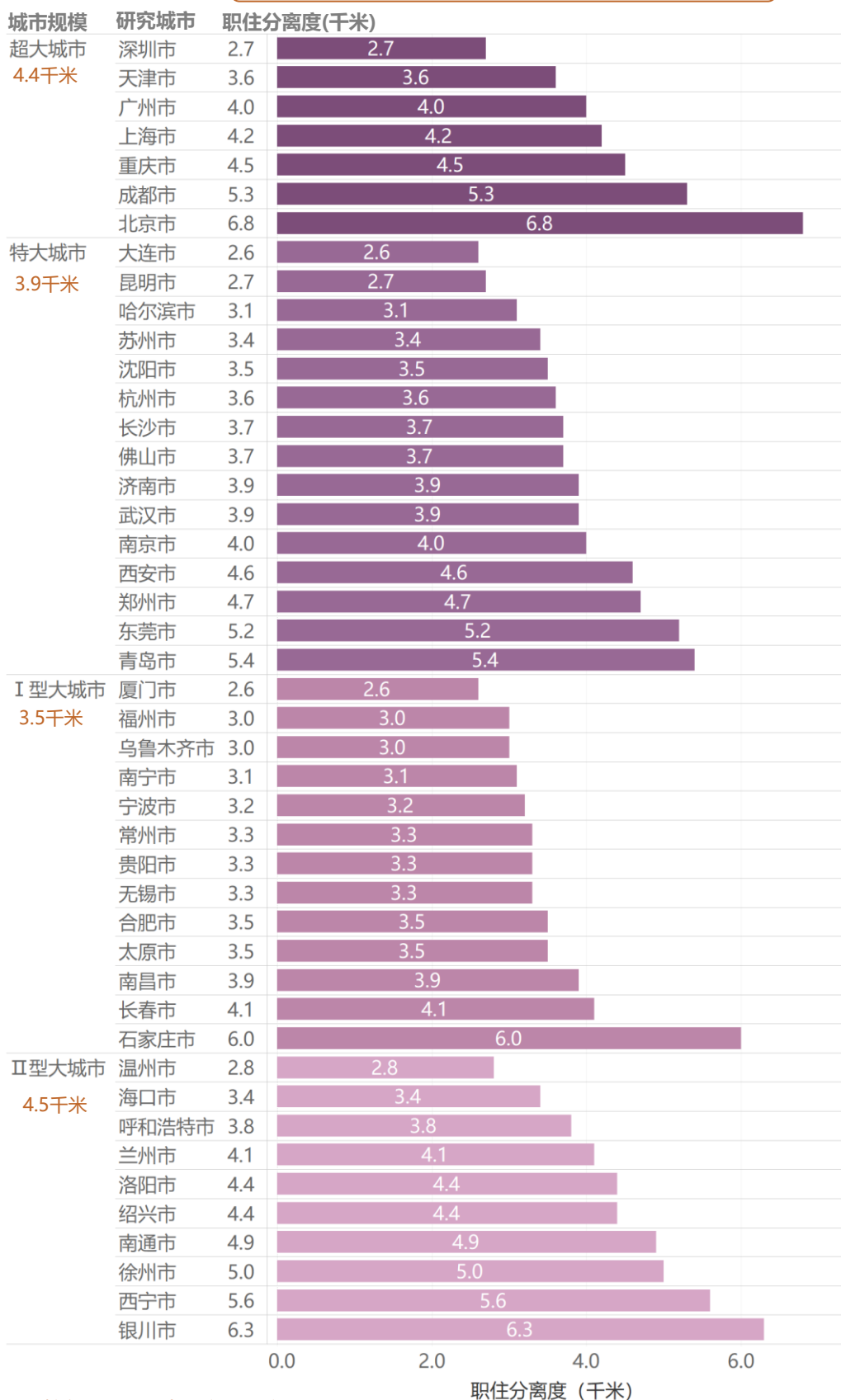
说明：↓ 红色标识显著下降，↑ 绿色标识显著提升。

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

2023年中国主要城市职住分离度



七成城市职住分离没有增加，厦门、福州需要关注

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。

31个城市职住分离没有增加，特大城市显著改善

- 超大城市职住分离度平均水平4.4公里，同比持平；特大城市3.9公里，同比降低0.1公里。
- 31个中国主要城市的职住分离没有增加，其中17个城市同比持平，14个城市同比减少。
- 深圳职住分离度2.7公里，同比缩短0.1公里，仍是超大城市中职住平衡最好的城市。半数特大城市职住分离缩短，东莞、郑州、佛山减少超过0.2公里，改善显著。

14个城市职住分离增加，厦门、福州年度增幅最大

- 14个城市职住分离度同比增加，其中8个集中在Ⅰ型、Ⅱ型大城市。
- 近年来职住平衡最好的厦门、福州，成为年度职住分离增加最严重的城市，需要给予关注。

中国主要城市职住分离度年度变化 单位：千米

研究城市	2021年	2022年	2023年
深圳市	2.5	2.8	2.7
天津市	3.4	3.5	3.6
广州市	3.8	3.9	4
上海市	3.9	4.2	4.2
重庆市	4.2	4.3	4.5
成都市	4.9	5.4	5.3
北京市	6.6	6.8	6.8
大连市	2.6	2.6	2.6
昆明市	2.6	2.8	2.7
哈尔滨市	2.9	3	3.1
苏州市	3.2	3.4	3.4
沈阳市	3.3	3.4	3.5
杭州市	3.3	3.6	3.6
长沙市	3.7	3.7	3.7
佛山市	3.5	3.9	3.7
济南市	3.7	4	3.9
武汉市	3.7	3.9	3.9
南京市	3.9	4.1	4
西安市	4.3	4.8	4.6
郑州市	4.8	5	4.7
东莞市	5.1	5.6	5.2
青岛市	4.9	5.3	5.4
厦门市	2.2	2.2	2.6

研究城市	2021年	2022年	2023年
乌鲁木齐市	2.8	2.8	3
福州市	2.6	2.7	3
南宁市	2.9	3.1	3.1
宁波市	2.9	3.2	3.2
无锡市	3.2	3.3	3.3
贵阳市	3.1	3.3	3.3
常州市	3.1	3.3	3.3
合肥市	3.1	3.6	3.5
太原市	3.2	3.5	3.5
南昌市	3.7	4.1	3.9
长春市	3.7	3.9	4.1
石家庄市	5.2	5.8	6
温州市	2.6	3.1	2.8
海口市	3.3	3.3	3.4
呼和浩特市	3.3	3.7	3.8
兰州市	3.9	4.1	4.1
洛阳市	4.2	4.4	4.4
绍兴市	4.1	4.6	4.4
南通市	---	5	4.9
徐州市	4.8	5	5
西宁市	5.3	4.9	5.6
银川市	5.7	6.3	6.3

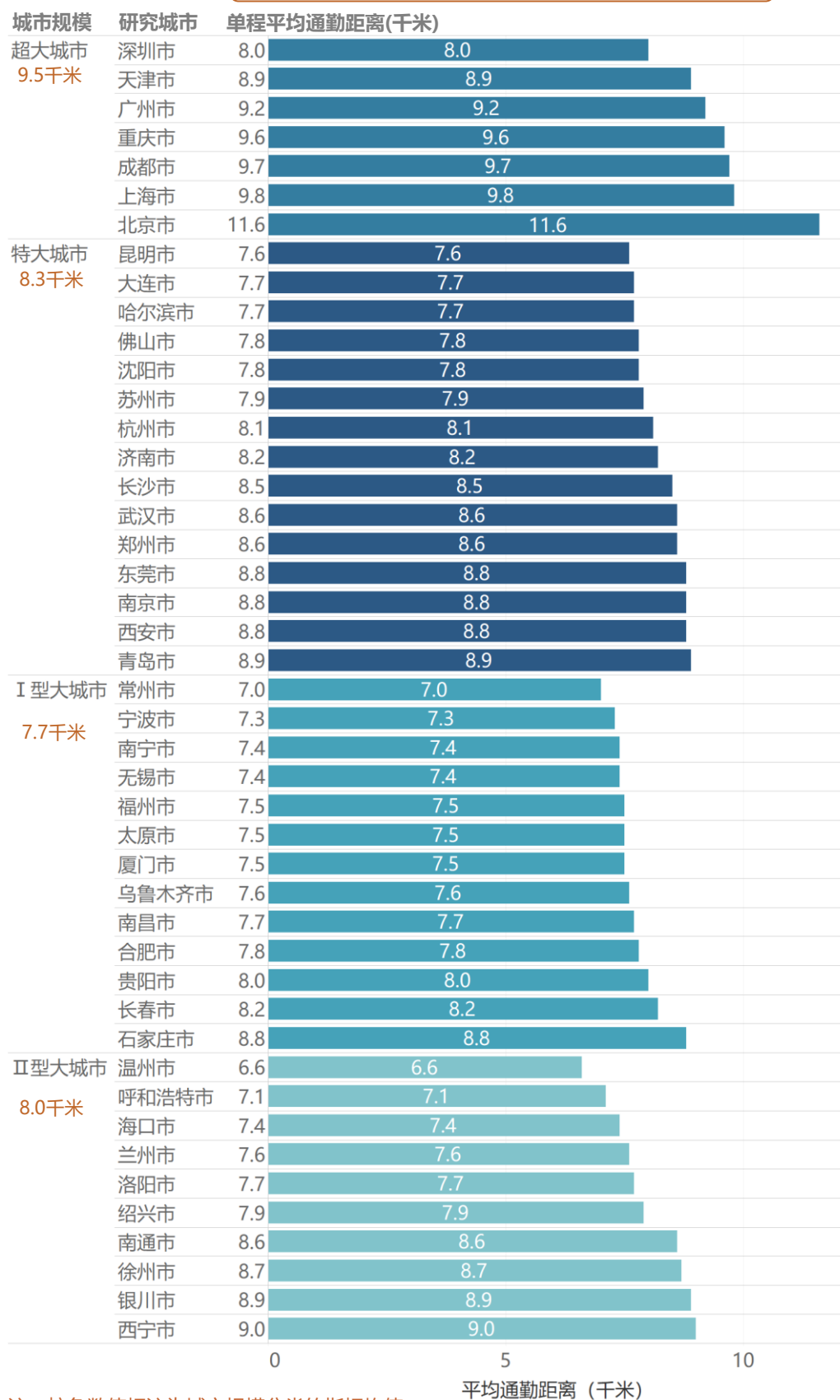
说明： 红色标识显著下降， 绿色标识显著提升。

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

2023年中国主要城市单程平均通勤距离



平均通勤距离增长放缓，九成城市同比没有增加

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，决定着交通压力与基础设施投入。

41个城市平均通勤距离没有增加，增长趋势放缓

- 超大城市平均通勤距离9.5公里，同比减少0.1公里；特大城市8.3公里，同比减少0.3公里。
- 41个城市平均通勤距离同比没有增长，连续三年的增长趋势放缓。深圳、昆明、佛山、济南、武汉、郑州、西安、东莞等城市平均通勤距离年度降幅显著。
- 北京平均通勤距离11.6公里，同比减少0.1公里，仍是通勤距离最长的城市。

石家庄、福州、厦门通勤距离连续三年持续增长

- 仅有福州、天津、广州、西宁4个城市平均通勤距离同比增加。连续三年对比，石家庄、福州、厦门平均距离显著增加。

中国主要城市单程平均通勤距离年度变化 单位：千米

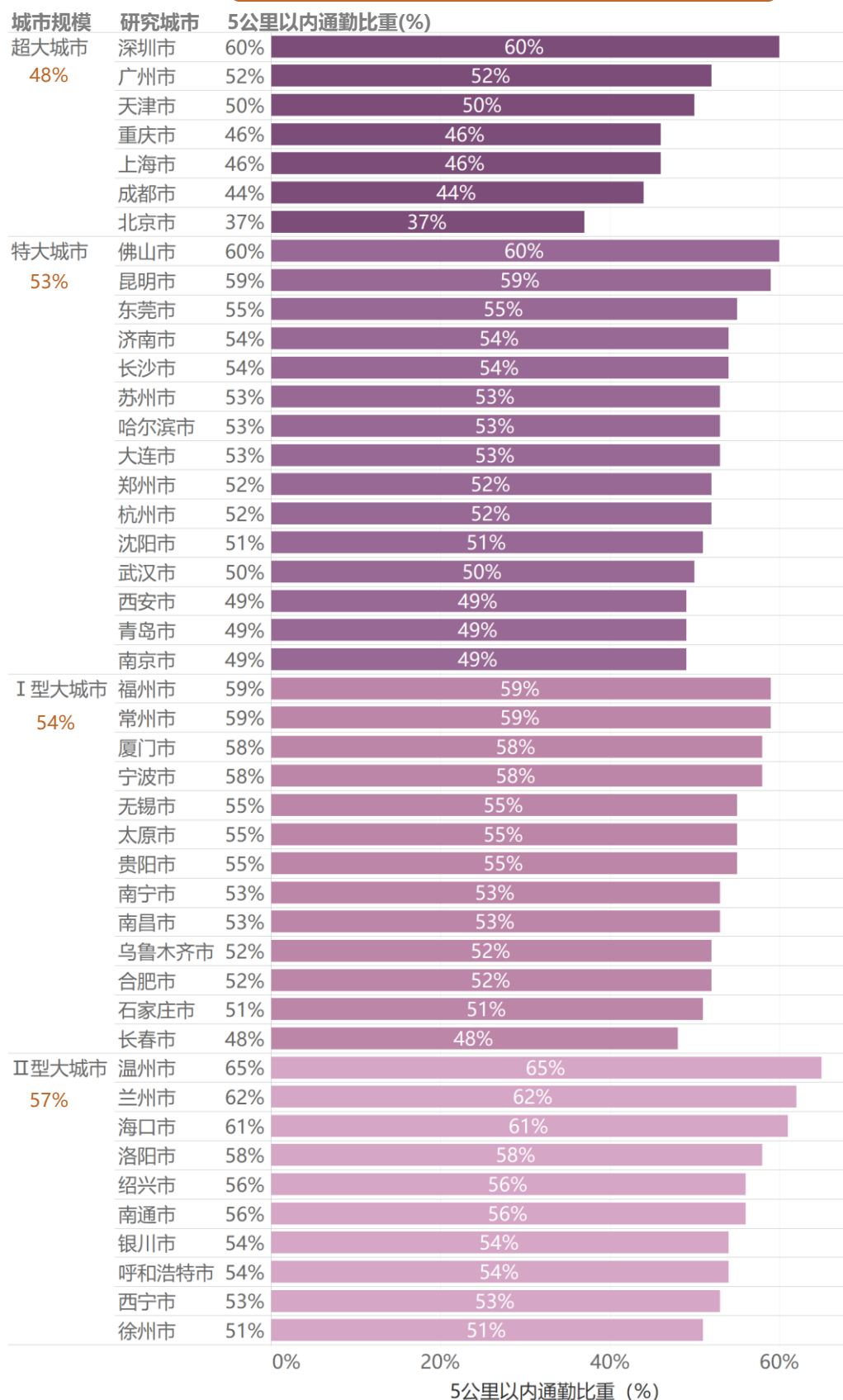
研究城市	2021年	2022年	2023年
深圳市	8	8.5 ↓	8 ↑
天津市	8.7	8.8	8.9
广州市	9.1	9.1	9.2
重庆市	9.5	9.6	9.6
成都市	9.5	9.9	9.7
上海市	9.5	9.8	9.8
北京市	11.3	11.7	11.6
昆明市	7.6	8.1 ↓	7.6 ↑
大连市	7.7	7.7	7.7
哈尔滨市	7.5	7.9	7.7
沈阳市	7.8	7.9	7.8
佛山市	8.3	8.4	7.8 ↑
苏州市	8.4	8 ↑	7.9
杭州市	7.8	8.4 ↓	8.1
济南市	8.1	8.7 ↓	8.2 ↑
长沙市	8.6	8.7	8.5
郑州市	8.9	9.2	8.6 ↑
武汉市	8.5	9.1 ↓	8.6 ↑
南京市	8.9	9.1	8.8
西安市	8.6	9.3 ↓	8.8 ↑
东莞市	8.9	9.4 ↓	8.8 ↑
青岛市	8.6	8.9	8.9
常州市	7	7.2	7

研究城市	2021年	2022年	2023年
宁波市	7.1	7.5	7.3
南宁市	7.3	7.7	7.4
无锡市	7.4	7.6	7.4
福州市	7.1	7.2	7.5 ↓
太原市	7.3	7.7	7.5
厦门市	7.1	7.5	7.5
乌鲁木齐市	7.6	7.6	7.6
南昌市	7.6	8.1 ↓	7.7
合肥市	7.6	8.2 ↓	7.8
贵阳市	7.8	8.1	8
长春市	8	8.3	8.2
石家庄市	8.2	8.8 ↓	8.8
温州市	6.8	7.4 ↓	6.6 ↑
呼和浩特市	6.8	7.2	7.1
海口市	7.2	7.4	7.4
兰州市	7.7	8.1	7.6 ↑
洛阳市	7.7	7.9	7.7
绍兴市	7.8	8.3 ↓	7.9
南通市	---	8.9	8.6
徐州市	8.7	8.8	8.7
银川市	8.6	9.1 ↓	8.9
西宁市	8.9	8.4 ↑	9 ↓

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

2023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52%，42个城市由降转升

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52%，同比提高2个百分点

- 45个中国主要城市中5公里以内幸福通勤比重52%，同比提高2个百分点，回归2019年水平。其中，超大城市48%，特大城市53%、I型大城市54%、II型大城市57%。

42个城市幸福通勤由降转升，深圳、佛山增幅显著

- 42个城市幸福通勤比重同比增加，由降转升，其中广州、长沙、武汉等10个城市已经回归2019年以来的最高水平。
- 深圳、佛山年度增幅4-5个百分点，达到60%，分别是超大、特大城市的最高水平。

天津、福州、石家庄连续三年幸福通勤比重降低

- 只有天津、福州、石家庄3个城市5公里以内通勤比重同比没有增加，连续3年持续降低。

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	2021年	2022年	2023年
深圳市	58	55	60
广州市	50	50	52
天津市	51	50	50
上海市	46	45	46
重庆市	45	45	46
成都市	43	42	44
北京市	37	36	37
佛山市	57	56	60
昆明市	58	56	59
东莞市	54	52	55
长沙市	52	51	54
济南市	54	52	54
大连市	52	52	53
苏州市	52	52	53
哈尔滨市	52	50	53
杭州市	54	51	52
郑州市	51	49	52
沈阳市	50	49	51
武汉市	49	47	50
南京市	48	47	49
青岛市	49	48	49
西安市	49	46	49
常州市	59	58	59

研究城市	2021年	2022年	2023年
福州市	60	59	59
宁波市	58	57	58
厦门市	58	57	58
太原市	55	53	55
贵阳市	54	53	55
无锡市	55	54	55
南宁市	53	51	53
南昌市	53	50	53
合肥市	52	49	52
乌鲁木齐市	51	51	52
石家庄市	53	51	51
长春市	48	47	48
温州市	64	62	65
兰州市	60	58	62
海口市	61	60	61
洛阳市	58	56	58
南通市	---	55	56
绍兴市	56	55	56
呼和浩特市	55	53	54
银川市	54	52	54
西宁市	52	52	53
徐州市	50	49	51

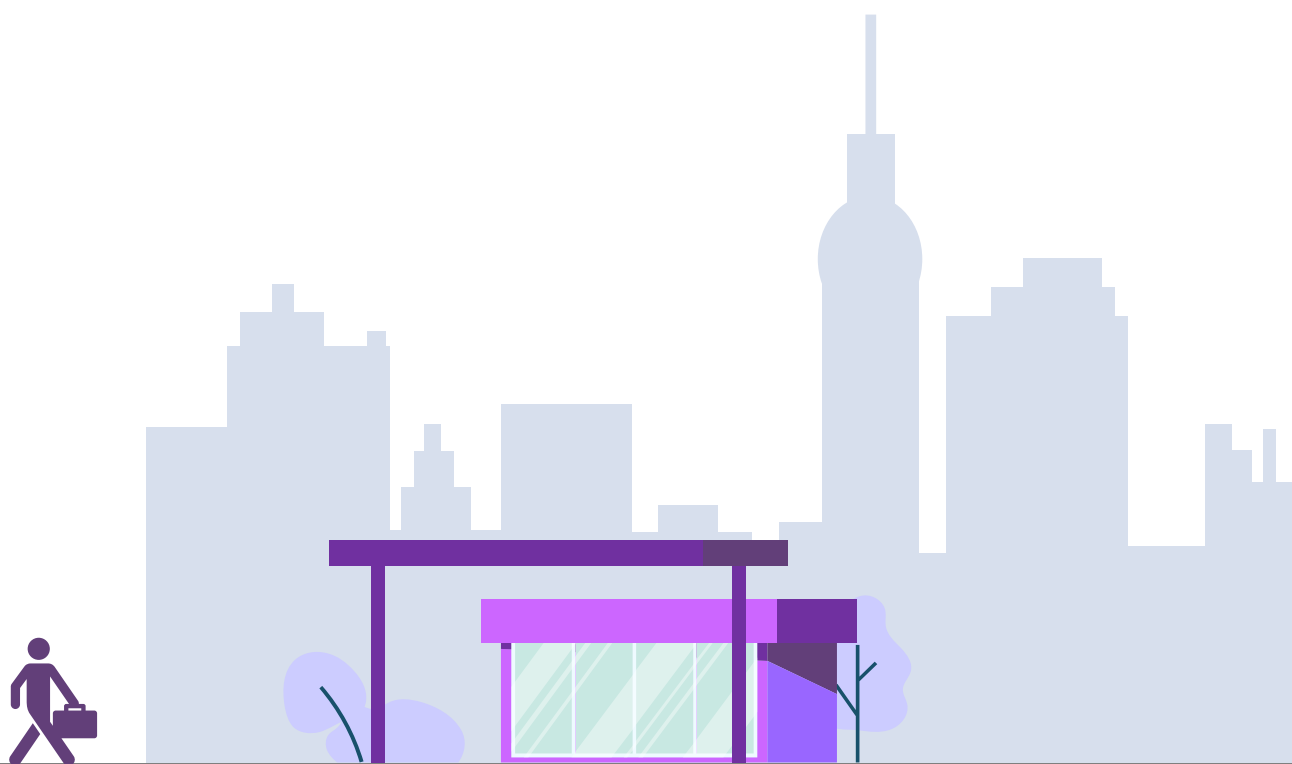
说明：↓ 红色标识显著下降，↑ 绿色标识显著提升。

■ 超大城市 ■ 特大城市 ■ I型大城市 ■ II型大城市

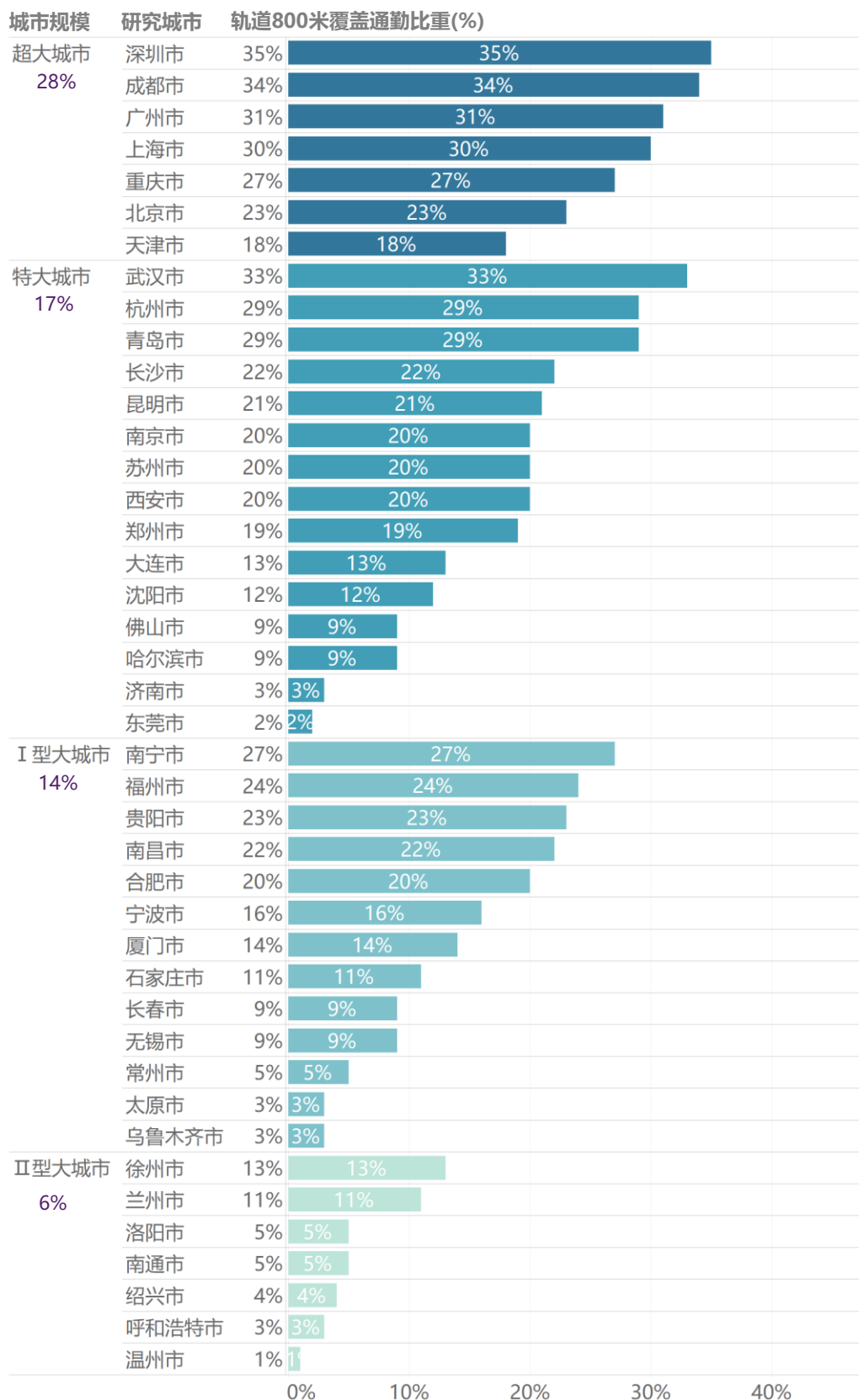
05 通勤交通



- 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



2023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 轨道覆盖800米通勤比重 (%)

轨道覆盖通勤比重20%，同比增加1个百分点

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。

20%通勤者轨道800米职住，同比提升1个百分点

- 42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20%，同比增加1个百分点。其中，超大城市达到28%、特大城市17%、I型大城市14%、II型大城市6%。

超大特大城市年度新增轨道没有显著提升通勤覆盖

- 14个超大特大城市年度轨道运营里程增加，仅有9个城市轨道覆盖通勤比重同比提高。
- 轨道覆盖通勤比重最高的4个城市，深圳35%、成都34%、武汉33%、广州31%，年度新增轨道均未能有效提高通勤覆盖。郑州连续两年新增轨道里程没能提高覆盖通勤水平。

贵阳、福州轨道覆盖通勤比重年度增长最快

- 贵阳、福州年度轨道覆盖通勤比重增长最多。贵阳新增43公里轨道线路，覆盖通勤比重达到23%，同比增加11个百分点；福州新增28公里轨道，覆盖通勤比重增加7个百分点。

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)	2022年	2023年
深圳市	576	9	35	35
成都市	696	44	34	34
广州市	653	32	31	31
上海市	967	---	30	30
重庆市	538	60	25	27
北京市	907	39	21	23
天津市	306	13	15	18
武汉市	556	26	33	33
青岛市	326	---	29	29
杭州市	516	---	29	29
长沙市	235	17	22	22
昆明市	166	---	21	21
南京市	476	11	18	20
苏州市	301	---	20	20
西安市	338	33	19	20
郑州市	354	45	19	19
大连市	260	24	11	13
沈阳市	262	46	10	12
哈尔滨市	100	4	8	9
佛山市	115	---	9	9
济南市	84	---	2	3

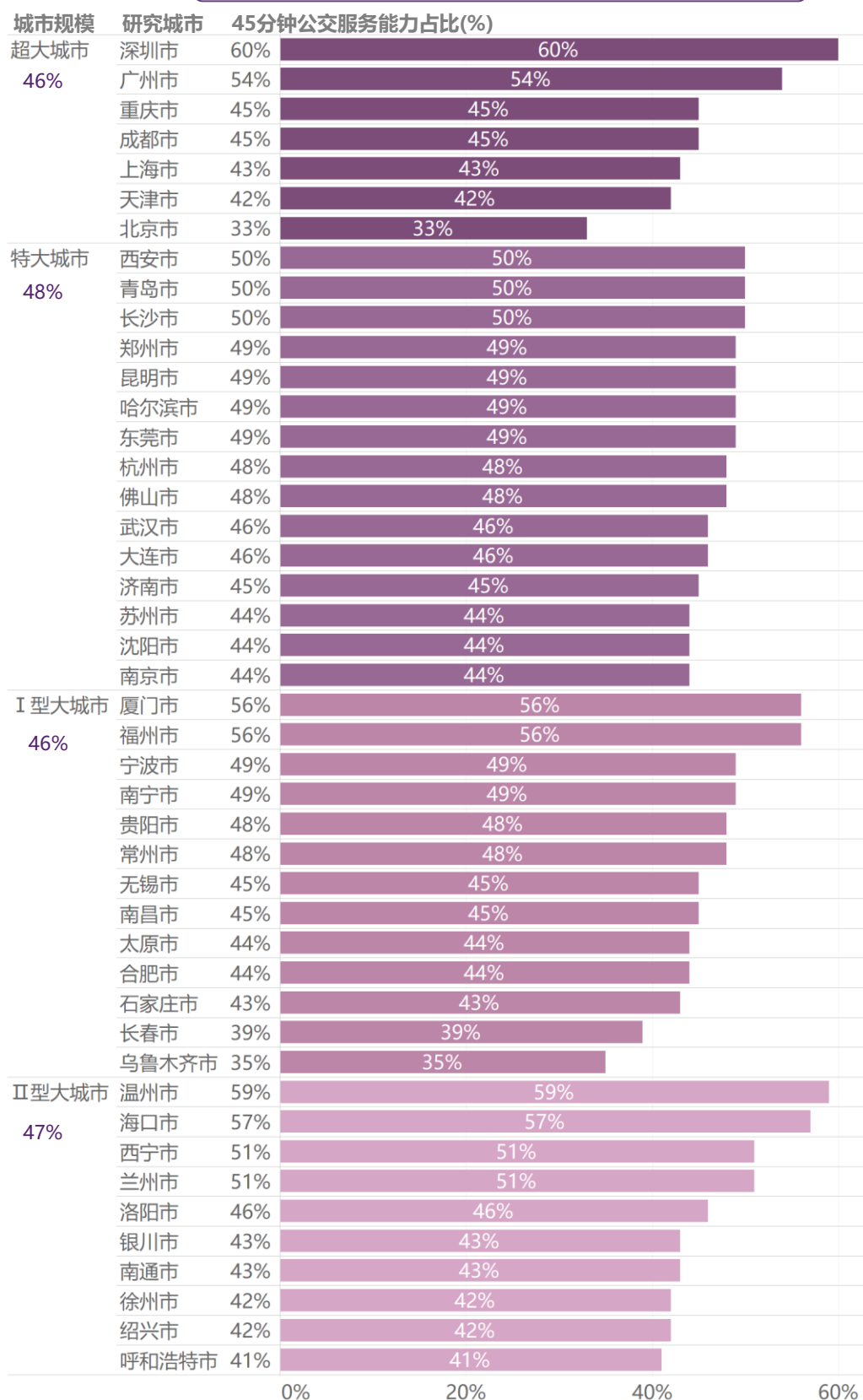
研究城市	轨道规模 (千米)	新增里程数 (千米)	2022年	2023年
东莞市	38	---	2	2
南宁市	125	---	27	27
福州市	139	28	17	24
贵阳市	117	43	12	23
南昌市	128	---	22	22
合肥市	197	26	19	20
宁波市	185	---	16	16
厦门市	98	---	14	14
石家庄市	74	---	11	11
无锡市	111	---	9	9
长春市	129	5	9	9
常州市	54	---	5	5
乌鲁木齐市	27	---	3	3
太原市	23	---	3	3
徐州市	64	---	13	13
兰州市	94	8	7	11
南通市	59	20	4	5
洛阳市	42	---	5	5
绍兴市	57	10	3	4
呼和浩特市	49	---	3	3
温州市	115	---	---	1

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

2023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，近半数城市公交通勤效率提高

45分钟公交（轨道）服务能力占比是通勤的基本保障，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46%，同比增加1个百分点，特大城市48%，同比持平。

22个城市公交服务能力提高，广州、深圳持续提升超过2个百分点

- 45个主要城市中，22个城市45分钟公交服务能力提升。
- 深圳、广州45分钟公交服务能力分别达到60%和54%，保持超大、特大城市的最高水平，同比增加2个百分点，连续三年持续提升。昆明、太原、兰州年度增幅显著。

乌鲁木齐、宁波45分钟公交服务能力占比下降显著

- 11个城市45分钟公交通勤比重降低。乌鲁木齐、宁波同比降低2-3个百分点，下降显著。

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	2021年	2022年	2023年
深圳市	56	58	60
广州市	49	52	54
成都市	43	45	45
重庆市	42	45	45
上海市	41	43	43
天津市	41	43	42
北京市	32	32	33
西安市	45	49	50
青岛市	44	50	50
长沙市	49	49	50
东莞市	51	50	49
哈尔滨市	46	48	49
郑州市	47	48	49
昆明市	47	47	49
佛山市	47	48	48
杭州市	46	48	48
大连市	41	46	46
武汉市	44	46	46
济南市	42	44	45
南京市	41	45	44
苏州市	43	45	44
沈阳市	42	44	44
厦门市	53	56	56

研究城市	2021年	2022年	2023年
福州市	53	55	56
南宁市	47	48	49
宁波市	48	51	49
贵阳市	44	47	48
常州市	46	49	48
无锡市	42	46	45
南昌市	46	44	45
太原市	41	42	44
合肥市	44	44	44
石家庄市	44	44	43
长春市	37	38	39
乌鲁木齐市	36	38	35
温州市	58	59	59
海口市	54	56	57
兰州市	50	49	51
西宁市	46	51	51
洛阳市	46	47	46
南通市	---	43	43
银川市	41	43	43
徐州市	40	42	42
绍兴市	42	43	42
呼和浩特市	40	41	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 超长通勤



- 1 通勤特征：重点识别超长通勤集中流向
- 2 职住分布：关注改善外围新城职住平衡
- 3 通勤交通：精准提升快速干线通勤效率



提升长距离通勤的交通出行效率，是城市快速干线交通系统建设的重要目标，也是改善极端通勤问题的重要手段。报告以2023年，22个超大特大城市中25公里以上通勤人群为研究对象，解析超长通勤的职住、通勤特征，提供改善提升的素材与思考。

超大、特大城市中近800万人25公里以上超长通勤，北京最高达到12%

- 22个超大特大城市中近800万人承受25公里以上超长通勤，超大城市平均比重9%、特大城市7%。
- 北京25公里以上超长通勤人口比重最高，达到12%，第二位的广州达到10%。特大城市中超长通勤人口比重最多的东莞、青岛、长沙超过8%。

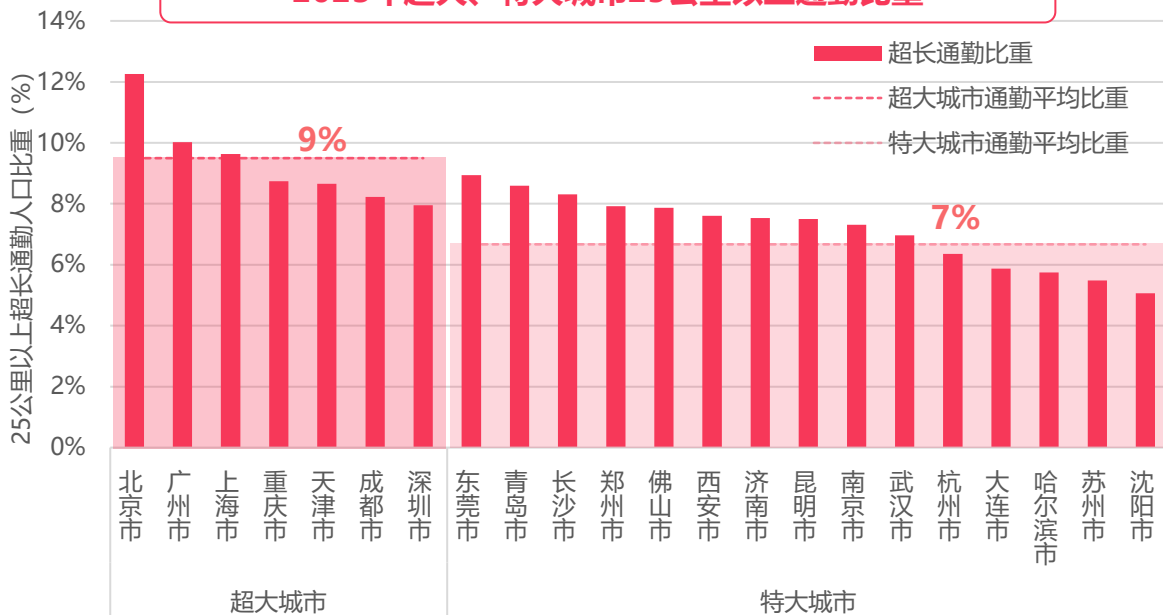
北上广深等超大城市需要关注超长通勤人口集中的通勤流向

- 超大特大城市中25公里以上超长通勤人口最多的前20位行政区OD对，主要集中在北京、上海、广州、深圳，重庆5个超大城市，特大城市中只有杭州、郑州各有一个廊道上榜，仅有河北三河至北京朝阳一个跨市超长通勤OD上榜。
- 前20位行政区OD对中，超长通勤人口均超过2万人，最高的北京大兴至海淀超长通勤达到5万人。

平均通勤时耗宜控制在90分钟以内，北京长距离通勤效率亟需提升

- 前20位25公里以上超长通勤流向中，14个OD对平均通勤时耗90分钟以内，门到门平均出行效率20公里/小时以上。其中，轨道覆盖比重前3高的超长通勤流向均在深圳，轨道车站800米覆盖了30%以上的超长通勤，平均出行效率达到22-24公里/小时。
- 单程平均通勤时耗超过90分钟的6个超长通勤流向都集中在北京。如房山至西城，虽然有19%轨道覆盖，但全程通勤效率仅有19公里/小时，平均通勤时耗超过100分钟。廊坊三河至北京朝阳间超长通勤超4万人，缺少轨道支撑，全程通勤效率最低，仅有18公里/小时。

2023年超大、特大城市25公里以上通勤比重



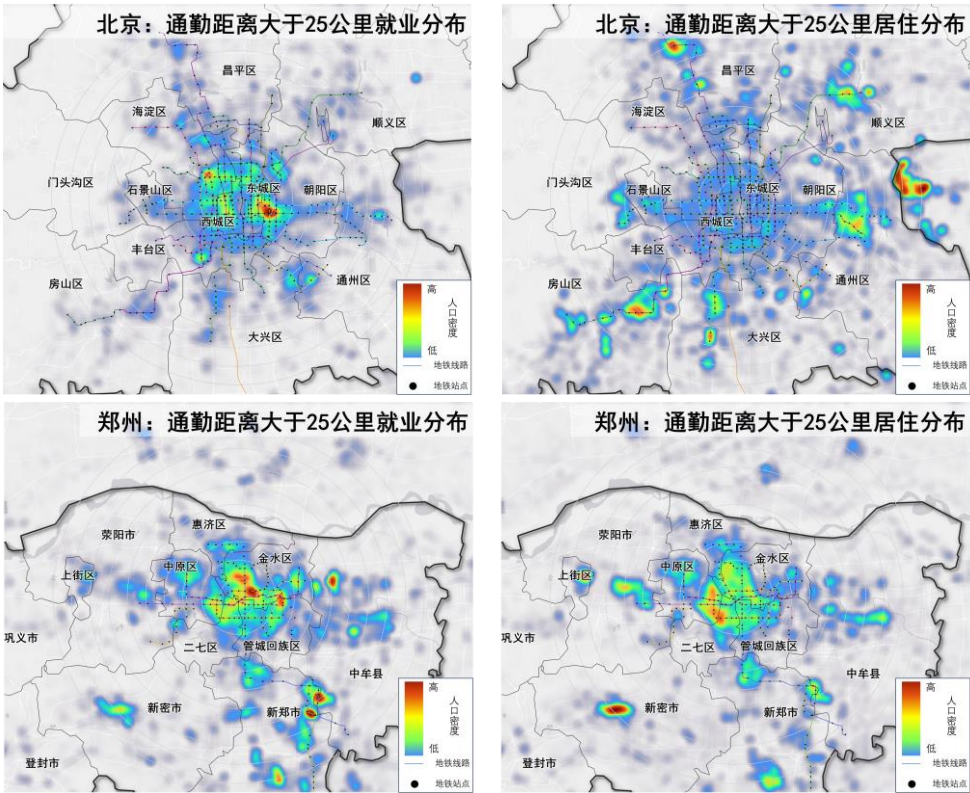
25公里以上超长通勤单程时耗宜控制在90分钟以内

需要以超长通勤集中的廊道为单元，精准解析通勤需求与交通特征。

2023年超长通勤前20位行政区OD对通勤特征

研究城市类型	走廊起点地区	走廊终点地区	人数 (万人)	单程平均通勤距离 (千米)	单程平均通勤时间 (分钟)	单程平均通勤速度 (千米/小时)	轨道800米覆盖
超大城市	北京市大兴区	北京市海淀区	5.0	27	60-90	18	17%
超大城市	北京市房山区	北京市海淀区	4.5	31	90-120	20	15%
超大城市	深圳市龙岗区	深圳市宝安区	4.0	31	60-90	24	34%
超大城市	廊坊市三河市	北京市朝阳区	4.0	28	90-120	18	0%
超大城市	北京市通州区	北京市海淀区	3.5	34	90-120	21	13%
超大城市	深圳市宝安区	深圳市龙岗区	3.0	31	60-90	24	28%
超大城市	广州市增城区	广州市天河区	3.0	29	60-90	22	14%
超大城市	上海市松江区	上海市浦东新区	3.0	34	60-90	23	10%
特大城市	上海市嘉定区	上海市浦东新区	2.5	31	60-90	22	22%
超大城市	北京市顺义区	北京市海淀区	2.5	32	90-120	20	5%
超大城市	北京市房山区	北京市朝阳区	2.5	39	90-120	21	15%
超大城市	重庆市巴南区	重庆市渝北区	2.5	26	60-90	20	24%
特大城市	深圳市南山区	深圳市龙岗区	2.5	26	60-90	22	40%
超大城市	北京市通州区	北京市丰台区	2.5	28	60-90	19	11%
超大城市	北京市通州区	北京市西城区	2.5	27	60-90	19	20%
超大城市	天津市东丽区	天津市滨海新区	2.0	25	60-90	22	2%
超大城市	北京市房山区	北京市西城区	2.0	29	90-120	19	19%
特大城市	杭州市余杭区	杭州市萧山区	2.0	28	60-90	22	9%
特大城市	郑州市金水区	郑州市新郑市	2.0	29	60-90	26	6%
超大城市	广州市白云区	广州市番禺区	2.0	28	60-90	22	16%

2023年北京、郑州超长通勤空间分布



超长通勤就业主要集中在城市功能中心，呈现向心通勤特征

- 超长通勤就业主要集中在中心城区的CBD、商业中心以及城区外围的科技、产业园区，城市功能中心提供的高收入机会才能抵消超长通勤的高成本。
- 25公里以上超长通勤分布在城市中心半径15公里内，相当于北京的五环、上海的外环，近40%超长通勤居住集中在15-25公里的城市外围圈层，呈现向心通勤特征。

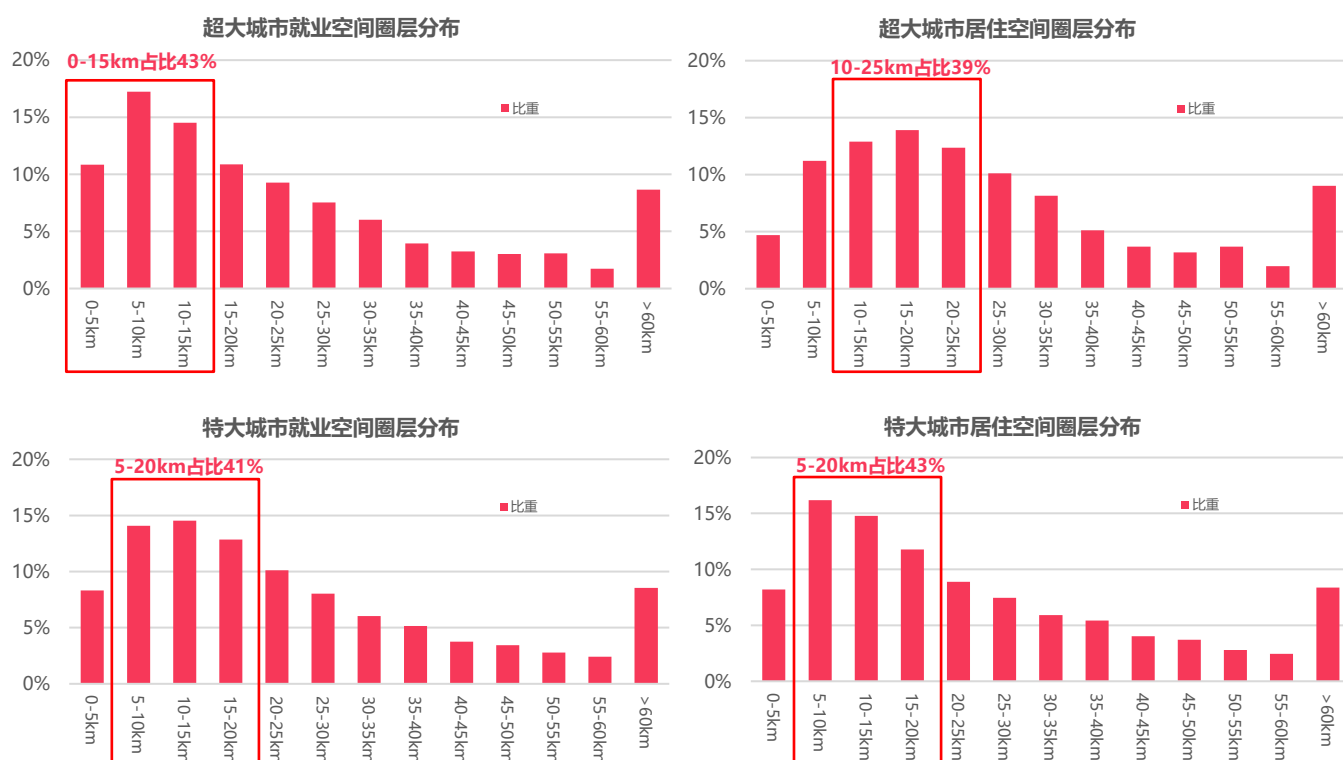
外围新城、新区吸引超长通勤往往需要穿越城市中心区域

- 一些新城、新区，如郑州空港新区，分布在城市中心15-20公里圈层。
- 郑州、济南、长沙等特大城市中超长通勤者居住集中在城市中心在5-15公里新城圈层，部分超长通勤需要穿越城市中心区域。

外围大型居住区的功能提升与职住平衡——北京“回天”经验

- 2019-2023年，北京回天地区居民平均通勤距离从11公里缩短至10公里，平均通勤时耗从53分钟缩短至51分钟。
- 5公里以内就近通勤比重从2019年31%增加至36%，提升5个百分点，周边中关村科学城、未来科学城的就业增加，职住平衡显著改善。此外，随着一批双创社区和双创孵化器建设，2.5公里以内通勤比重增加2个百分点。
- 快速路系统改造和轨道接驳提升了通勤效率，25公里以上平均通勤时耗从107分钟缩短至95分钟。

2023年超长通勤职住空间圈层分布



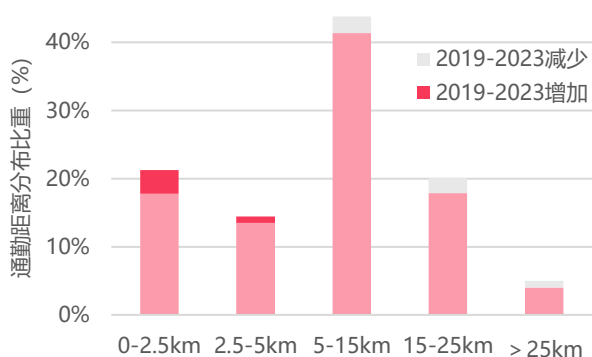
超长通勤呈现向心特征，关注外围大型居住区的功能提升与职住平衡

北京回龙观-天通苑地区，是一个常住人口超过80万的超大型居住区，由于居住规模与产业布局不匹配，大部分居民要去较远的城区上班，一度被称为“睡城”。十四五以来，北京市推出《深入推进回龙观天通苑地区提升发展行动计划(2021—2025年)》，系统提升区域服务功能组织，引导人才在未来科学城及周边重点功能区就近就业。

2019-2023年“回-天”地区通勤特征变化

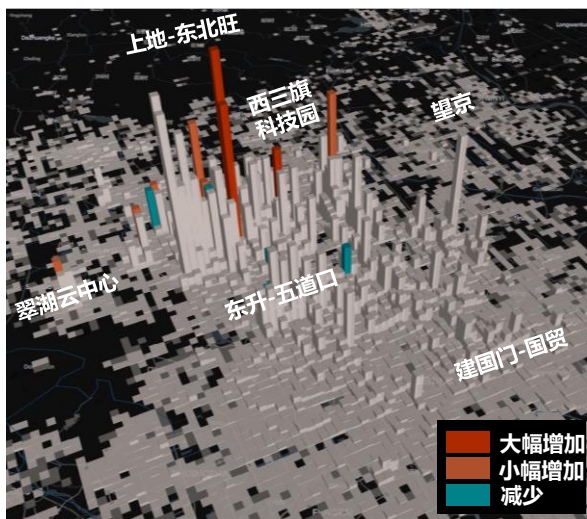
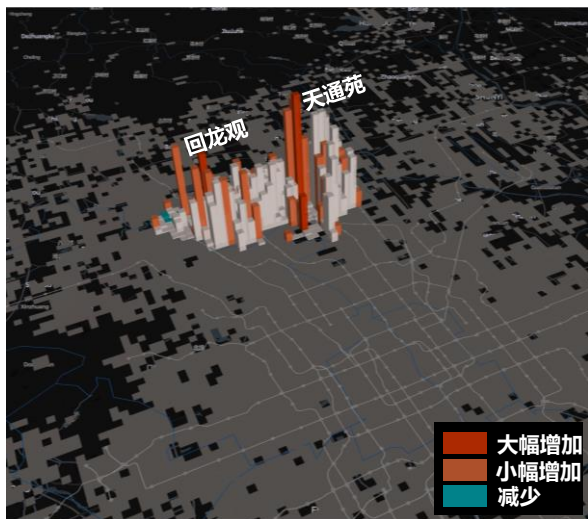
年份	平均通勤距离 (千米)	平均通勤时耗 (分钟)	5公里内通勤比重 (%)	25公里以上通勤比重 (%)	轨道800覆盖通勤比重 (%)
2019	11	53	31	5	16
2023	10 ↑	51 ↑	36 ↑	4 ↑	16

2019-2023年“回-天”地区通勤距离分布变化



通勤距离 分组	通勤时耗 (分钟)		通勤速度 (千米/小时)	
	2019	2023	2019	2023
0-2.5km	21	20	4	4
2.5-5km	31	37	7	6
5-15km	54	58	11	10
15-25km	79	74 ↑	14	15 ↑
>25km	107	95 ↑	21	22 ↑

2019-2023年“回-天”地区职住空间分布变化



因地制宜提高超长通勤走廊的轨道覆盖和快速道路系统支撑

- 轨道覆盖通勤是效率保障。但目前多数城市轨道对超长通勤的支撑相对薄弱，轨道车站800米覆盖超长通勤比重仅有8%。
- 快速道路系统是超长通勤的重要支撑。郑州依靠高快速路系统一体化改造和实施高速公路小客车免费通行政策，实现金水至新郑超长通勤效率达到26公里/小时。

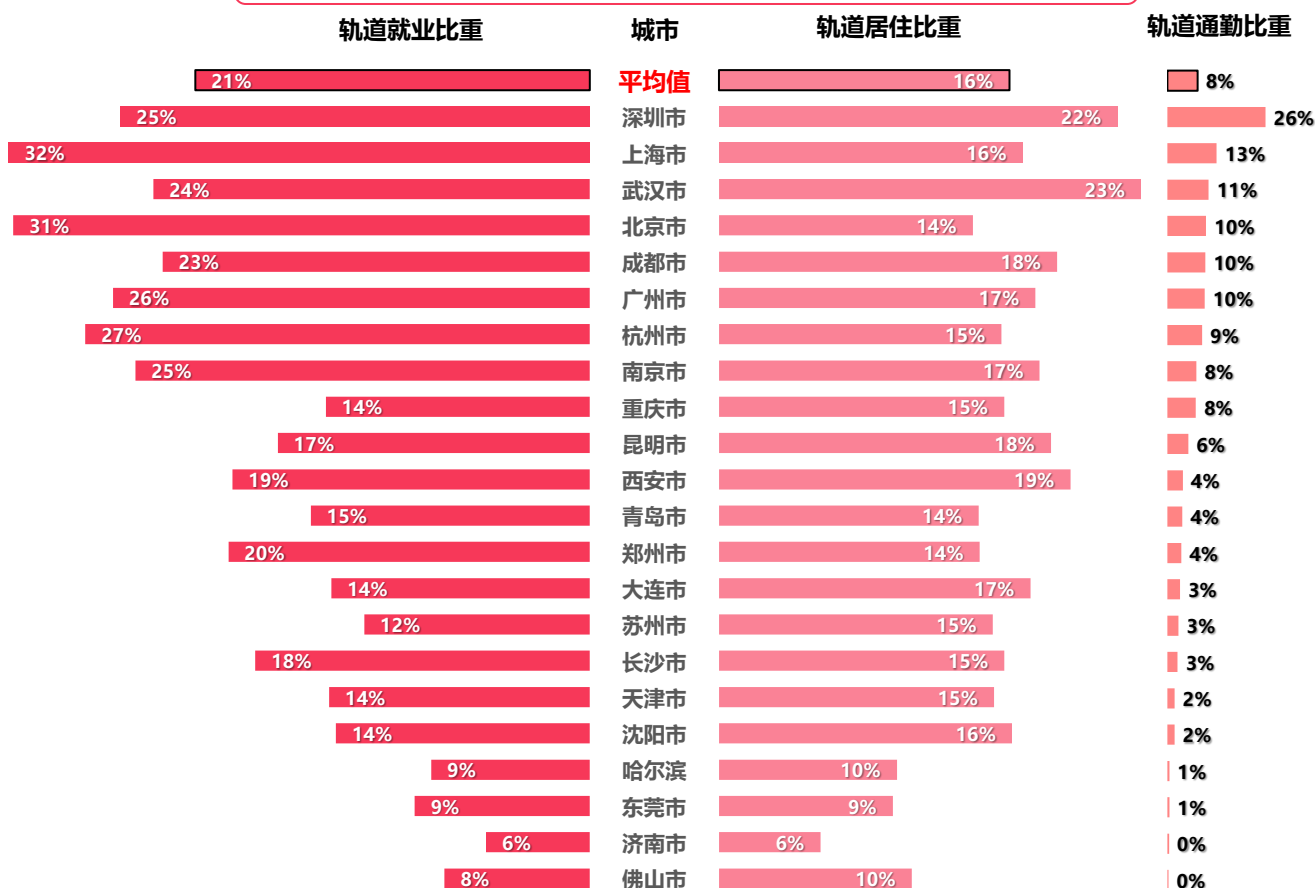
措施1：提高快速轨道交通覆盖，强化末端接驳

- 推进轨道快线、市域（郊）铁路建设，强化外围大型居住区与周边轨道车站的公交接驳，提高轨道交通对于超长通勤的服务水平。
- 提高轨道车站周边面向青年通勤人群的住房保障投放，从源头上引导就业和居住沿轨道走廊布局，提高轨道站点人口和就业覆盖率。

措施2：推进城市周边高、快一体化改造，提高快速道路系统效率

- 科学推进城市快速路网的规划和建设，重点强化城市及周边高快速路一体化改造，优化道路收费政策，减少交通拥堵，提升城市通勤走廊的道路交通运行效率。

2023年超长通勤轨道800米覆盖职住人口比重 单位：%

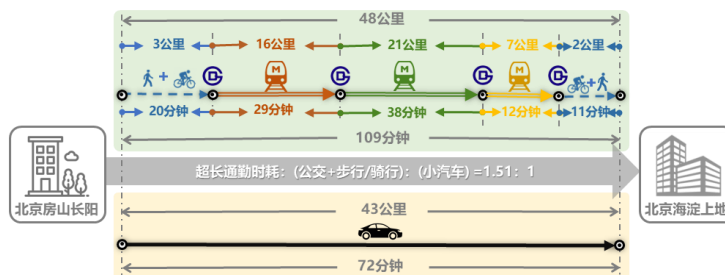
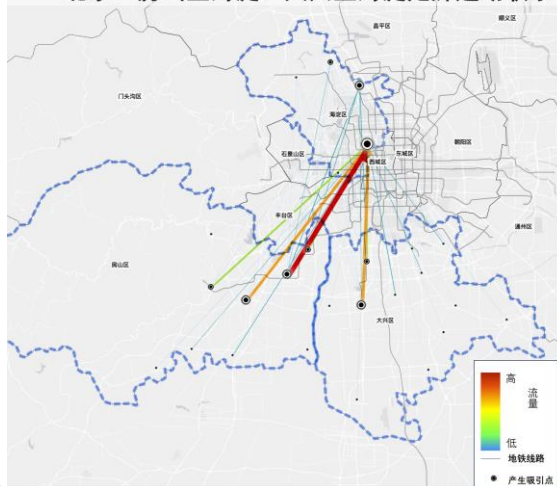


推进“双快”交通系统建设，缩短超长通勤的出行时间是关键

轨道覆盖和快速道路系统同为超长通勤的重要支撑，需要因地制宜科学推进“双快”系统建设。

北京房山-海淀：轨道交通与快速道路支撑的通勤廊道

北京：房山至海淀、大兴至海淀走廊通勤联系

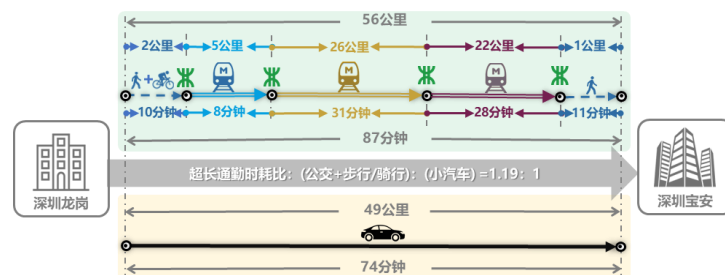


房山到海淀-4.5万人，单程通勤距离31公里

- 轨道覆盖通勤比重15%，1条轨道覆盖，需2次换乘。
- 公交全程时耗109分钟，小汽车时耗72分钟。

深圳龙岗-宝安：快速轨道交通为主体的通勤廊道

深圳：龙岗至宝安超长通勤联系蛛网图

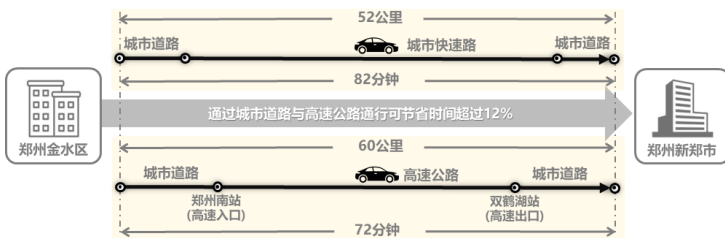
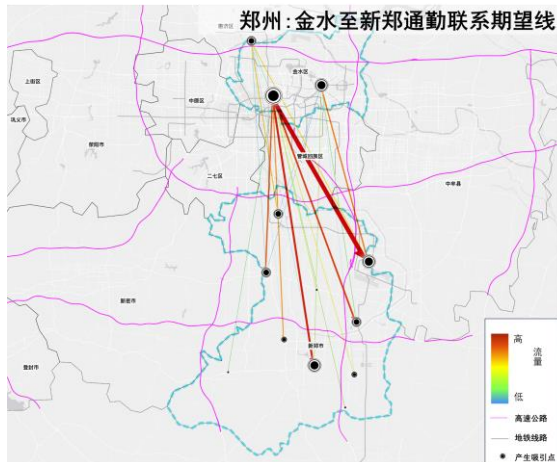


龙岗到宝安-4.0万人，单程通勤距离31公里

- 轨道覆盖通勤比重34%，两条轨道覆盖，需2次换乘
- 公交全程时耗87分钟，小汽车通勤时耗84分钟

郑州金水-新郑：高快一体化道路系统支撑的通勤廊道

郑州：金水至新郑通勤联系期望线



金水到新郑-2.0万人，单程通勤距离29公里

- 轨道覆盖通勤比重6%，1条轨道覆盖需3次换乘
- 小汽车时耗72分钟，高速公路免费政策节约10分钟

贵阳：轨道沿线地区综合开发规划

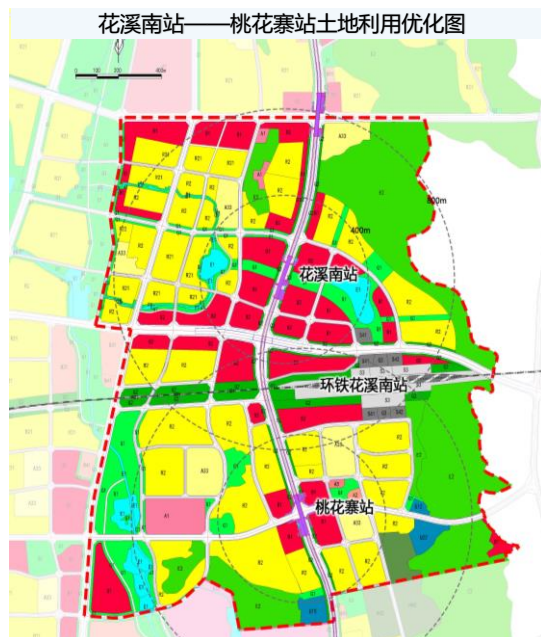
贵阳市贯彻轨道交通TOD发展理念，通过编制轨道沿线地区土地综合开发、交通的一体化规划、重点站设计方案及资产赋能与收益分配机制、TOD实施流程、政策制度保障、街区层面TOD规划设计导则等内容，不断提高轨道吸引力和沿线土地的使用效率，支撑优化城市空间结构、实现城市的可持续发展，打造贵阳TOD样板与示范。

土地利用、交通衔接、重点站TOD一体化设计

多样化的快速通勤交通配置。在TOD发展目标和战略的指导下，在对轨道沿线地区的土地梳理和潜力分析的基础上，结合沿线地区房地产市场开发的特点，对轨道沿线地区的土地利用和开发强度进行优化提升，提高轨道站点地区的土地价值。

沿线地区交通一体化规划。按照贵阳市打造“公交都市”要求，坚持“公交优先”发展战略，合理构建公共交通体系，从都市圈层面、贵阳贵安主城区层面两个层面提出区域公交一体化发展思路，按照“一站一方案”完善轨道接驳网络，打造便捷换乘网络，提升轨道客流。

重点站TOD一体化规划设计。通过上盖综合开发的功能业态策划，完成各类场地、功能的布局，在不同高程空间中明确权属边界和管理边界；利用地上、地下空间，固化与站点直接连通的公共空间设计，预留与各类交通设施换乘的工程接口，达到“无缝衔接零距离换乘”的设计目标。



综合开发资产赋能与收益分配机制

对轨道交通场站等资产盘活、产业链发展、公交增收或盈利模式进行方案和政策研究，形成贵阳市轨道交通沿线资产综合开发实施办法与治理制度。本着综合开发收益反哺公共交通的原则，设计不同综合开发模式下的收益分配机制、操作指南和管理制度，保证综合开发收益按照一定比例反哺轨道交通和城市公共交通。

推进城市快速干线交通系统建设，提高居民出行效率和城市运转保障能力

郑州：都市圈高快速路一体化规划

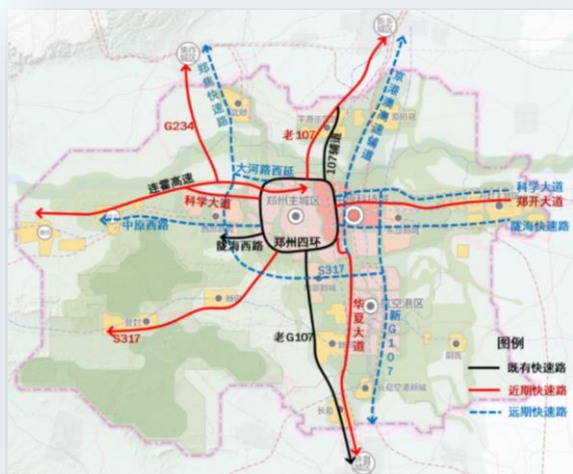
郑州进入都市圈发展阶段，需要区域快速路系统支撑

都市圈内部联系日益紧密，郑州与邻近地区通勤需求旺盛，迫切需求区域快速道路支撑。

- **通勤圈拓展至区域：**随着郑州城市功能辐射范围的拓展，郑州通勤半径已达30km。郑州市域跨城通勤人群主要集中在毗邻的武陟、平原新区、开封、尉氏、长葛等地区。
- **道路联系仍以公路为主：**目前通勤圈联系以高速公路、国省道为主，通道稀缺导致覆盖不足，缺乏服务通勤的城市快速路。

郑州开展快速路服务能力提升相关行动

一体化统筹都市圈道路建设，优化高速公路服务能力，实现城镇组团之间快速高效联系。



主港及近郊组团之间建设快速路。

城市快速路系统由“单心放射式”向开放性“双核网络化”格局转变，增加主城区与航空港区之间的快速联系。在东西向、南北向城镇发展主轴上形成多功能、多层次的道路系统，服务城市各发展组团快速联系。

郑州与相邻城市建设快速路。

推动郑州与周边相邻城市共建同城圈快速通道，例如推动郑州至开封、许昌、新乡、焦作和洛阳方向的道路快速化改造，保障郑州与周边城市2条及以上城区直连的快速路。

政策指导、高速公路出入口规划等方式优化已有快速路。

制定郑州与周边相邻城市、郑州主城区与航空港区间高速公路的小型客车免费通行政策，并结合城市路网适当增加高速出入口，为郑州市与周边区域联系提供更加便捷的服务。



快速通道联系增加，出行时效显著提高

形成郑州与相邻地市，外围地市2条以上的高速公路联系。实现郑州与相邻地市1小时、外围地市2小时的高速公路交通圈。通过快速路实现郑州主港之间、通勤圈内各功能组团1小时高效直达。

通勤监测团队

中国城市规划设计研究院：王凯、赵一新、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、白颖、冉江宇、吴克寒、崔佳杉、王雨轩、陈烨、周博颖、王森、刘燕、田思晨、王芮、耿雪、王海英、郭玥、张凌波、刘春艳、张毅、李宁、闫安、王妍妍、吴子远

百度地图：阚长城、项雯怡、孔祥安、程晓壮、刘科志、江畅、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

北京交通大学建筑与艺术学院：夏海山、张纯、盛强、李经纬

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



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：白颖 凌伯天 田思晨