



2022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

二〇二二年 七月

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 幸福通勤呈现不升反降

09

2 轨道覆盖需要精准提升

11

3 广州通勤变化趋势堪忧

13

4 厦门职住平衡持续改善

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	通勤青年	
	青年通勤：更关注时耗，更依赖轨道	35
	青年职住：居住在外围，就业在中心	37
	住房保障：选址不出圈，轨道两公里	39
7	后记：通勤提升城市在行动	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



过去的2021年，疫情此起彼伏、突发灾害、国际局势波动带来经济影响，都在改变着中国城市的生产、生活。以下的两方面特征和方向对城市职住、通勤产生较深远的影响。

北上广深人口增量放缓、二线城市人口增加

2021年，中国城镇化水平稳步提升达到64.7%，新发展阶段下中国城市的功能空间仍处于不断发展和完善的过程中。

值得关注的是，2021年**北上广深常住人口增量放缓**，四城合计仅增长12.5万人，而“新一线”城市或二线城市呈现人口增加的特征。**武汉、成都、杭州、西安、南昌、长沙、青岛、郑州、宁波、贵阳、南京、福州**等，是年度**常住人口增量最多**的城市。

人口增量的变化体现了国家新型城镇化的战略要求。《十四五新型城镇化实施方案》再次明确：**转变超大特大城市开发建设方式，推动超大特大城市瘦身健体**。有序疏解中心城区一般性制造业、区域性物流基地、专业市场等功能和设施，以及过度集中的医疗和高等教育等公共服务资源。优化提升中心城区功能，增强全球资源配置、科技创新策源、高端产业引领功能，率先形成以现代服务业为主体、先进制造业为支撑的产业结构，提高综合能级与国际竞争力。完善郊区新城功能，引入优质资源、促进产城融合，强化与中心城区快速交通连接，实现组团式发展。”

从中期角度来看，一线城市人口增长将会放缓、转向质量提升，新一线、二线城市仍将经历一段时间的人口增加和空间拓展。

青年发展型城市建设，探索城市高质量发展路径

一座城市是否具备对青年发展的吸引力，直接关系到城市未来发展的潜力。

中央宣传部、国家发展改革委、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。

2022年首批青年发展型城市建设试点和青年发展型县域试点，包括45个试点城市（含直辖市的市辖区）和99个试点县域。将在2年时间里，**摸清本地区青年发展底数**，从政策和项目层面入手出真招、出实招，努力**解决青年“急难愁盼”问题**，在青年**宜学、宜居、宜业**等方面，形成一批可复制、可推广的实践经验，更好服务青年成长发展，充分发挥青年创新创造潜能，努力为城市和县域高质量发展探索出一条新路。

2022年中国主要城市通勤数据画像

《2022年中国主要城市通勤监测报告》选取**44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**2021年度**中国城市职住空间与通勤特征变化。特别**增加通勤青年**章节，通过挖掘青年人群的**通勤特征**、**职住选择**以及对于**住房保障**的需求，为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。

其中，“**单程平均通勤时耗**”、“**5公里以内通勤比重**”、“**轨道800米覆盖通勤比重**”作为衡量交通便捷的重要指标被纳入《**2022年城市体检指标体系**》。

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



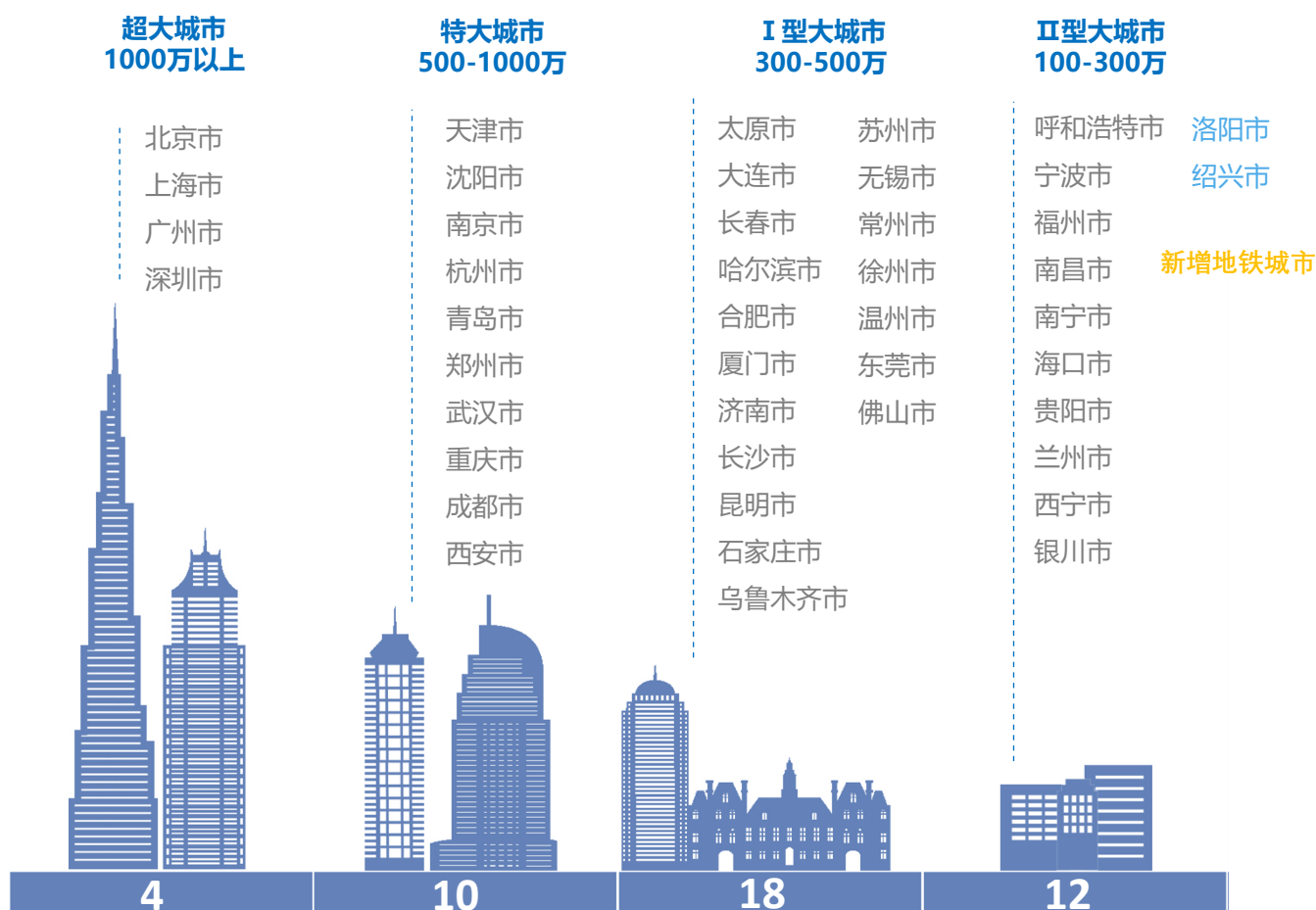
通勤青年

10 | 青年通勤：更关注时耗，更依赖轨道

11 | 青年职住：居住在外围，就业在中心

12 | 住房保障：选址不出圈，轨道两公里

选取44个全国重点城市



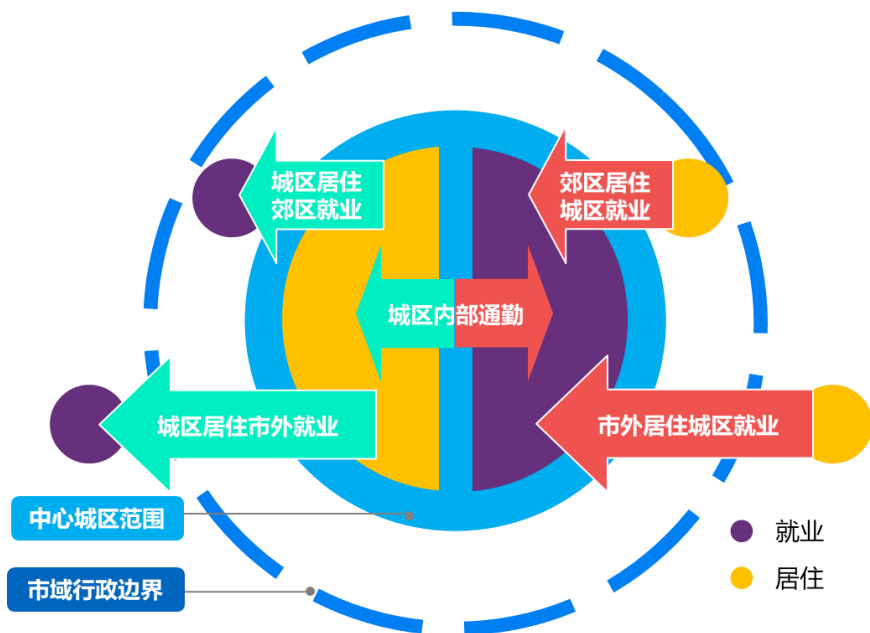
注：沿用2020年城市规模分类结果，待第七次人口普查发布全面城区人口数据后进行更新

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。
- **9个**：其他地级市中**开通地铁、轻轨的城市**，包括苏州、无锡、常州、徐州、温州、东莞、佛山、洛阳、绍兴，其中**年度新增洛阳、绍兴**。

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**2021年9-11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	18463	80%	9048	80%
移动通信运营商	6255	29%	3277	29%

第七次
人口普查

市区居住人口
2.3亿人

市区就业人口
1.13亿人

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。

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 幸福通勤呈现不升反降
- 2 轨道覆盖需要精准提升
- 3 广州通勤变化趋势堪忧
- 4 厦门职住平衡持续改善



幸福通勤呈现不升反降

- 2021年度中国主要城市5公里以内幸福通勤人口比重总体平均水平51%，同比降低2个百分点，多数城市幸福通勤比重下降。

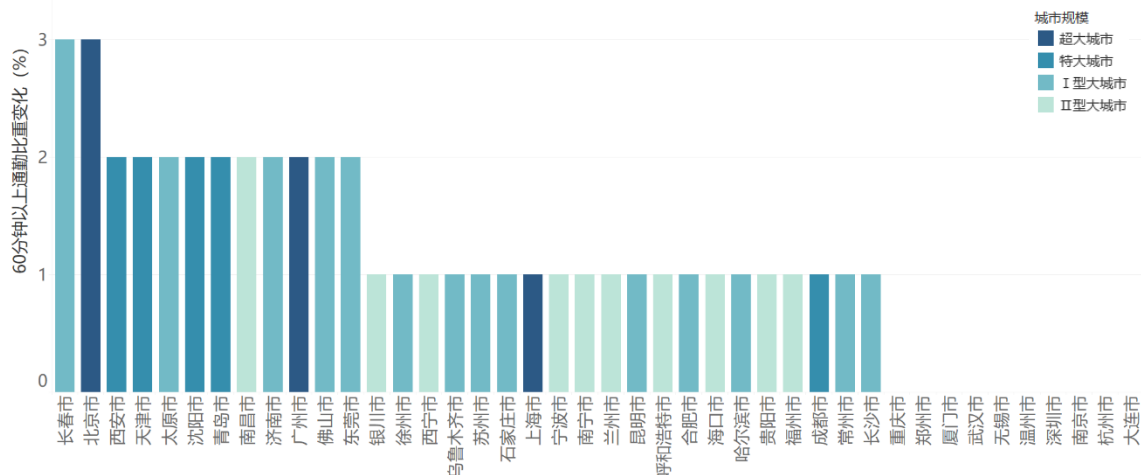
- 42个年度可对比城市中41个城市的5公里通勤比重同比下降，只有佛山同比持平。
- 人口规模100-300万城市降幅显著，兰州、宁波、呼和浩特、银川、贵阳、南昌、南宁等7个城市幸福通勤比重降低3个百分点以上。

- 44个城市中超过1400万人承受极端通勤，60分钟以上通勤比重13%，同比增加1个百分点，7成城市极端通勤人口比重增加。北京极端比重30%，是全国极端通勤人口最多的城市，同比增加3个百分点。
- 只有深圳、南京、杭州、郑州、厦门5个城市极端通勤持续减少。

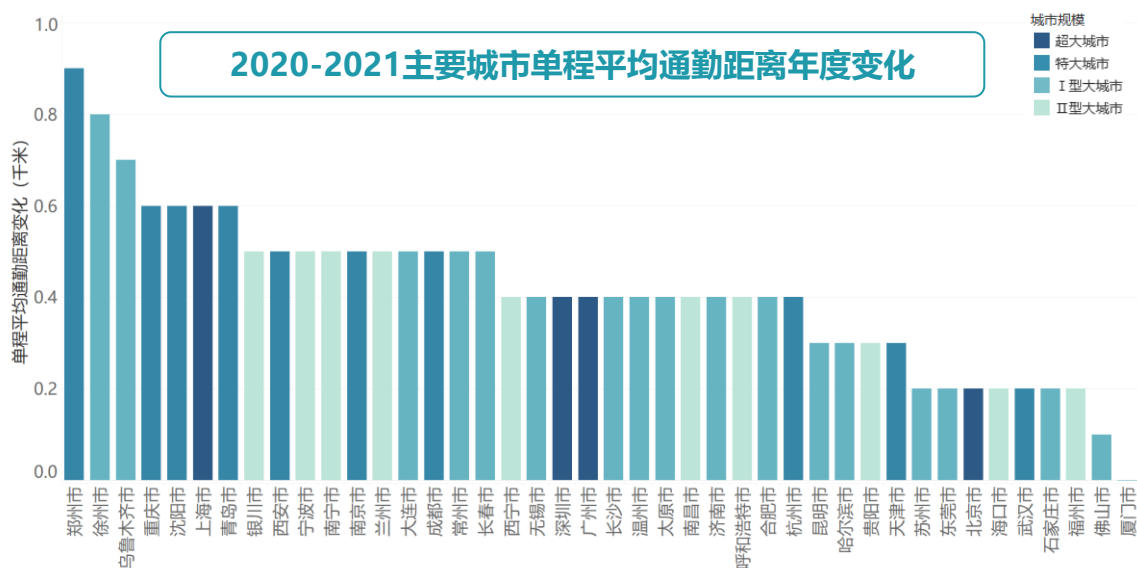
- 特大城市平均通勤距离增长最显著，10个特大城市中沈阳、青岛、西安、南京、郑州、成都、重庆等7个城市同比增加超过0.5公里。
- 郑州、南京和西安通勤空间半径扩展，同比增加超过1公里。郑州是通勤空间半径和平均通勤距离年度增幅最显著的城市。



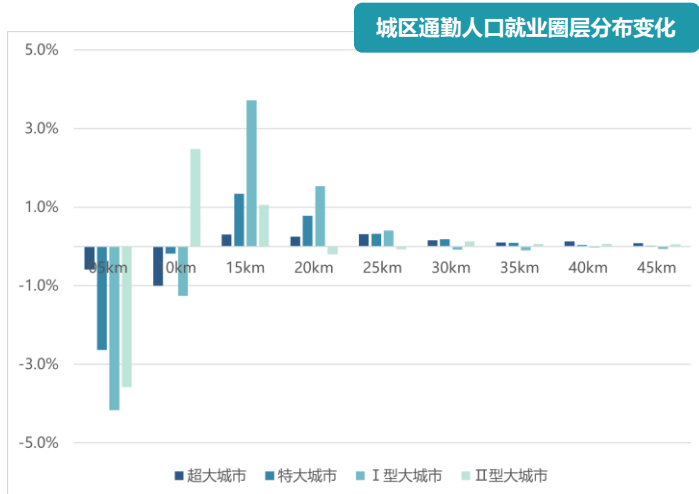
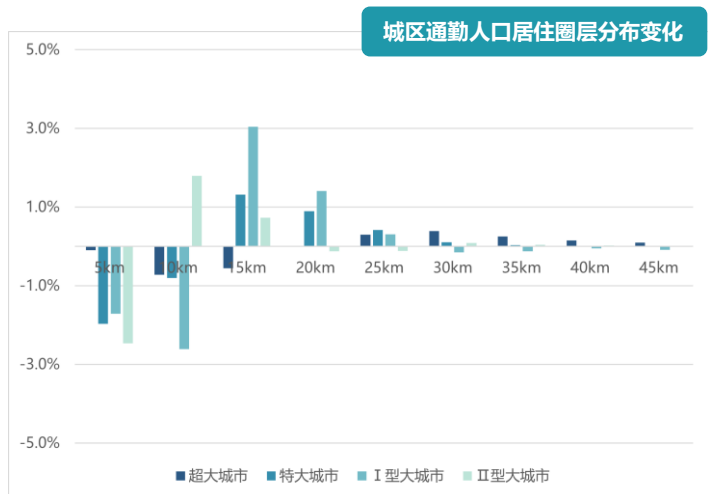
2020-2021主要城市60分钟以上通勤比重年度变化



2020-2021主要城市单程平均通勤距离年度变化



2019-2021主要城市城区通勤人口圈层分布变化



32个城市年度新增1700公里地铁、轻轨运营线路

- 2020年12月至2021年12月底，全国新开通地铁、轻轨运营线路近1700公里（其中2020年12月700公里），40个地铁运营城市中32个城市有新增轨道里程。但轨道覆盖通勤效益总体提升有限，具体城市水平有高有低，轨道建设需要提高通勤需求的切合度。

轨道运营里程增加近20%，覆盖通勤比重仅提升2个百分点

- 40个运营地铁城市轨道总规模近9000公里，里程长度同比提高20%，800米轨道覆盖通勤比重总体平均水平是17%，同比仅提高2个百分点，增加340万轨道覆盖通勤人口，平均每新建10公里轨道线路仅提高2万人的便捷通勤，轨道建设总体效益需要提高。

轨道覆盖通勤边际效益递减，200公里轨道规模提升最快

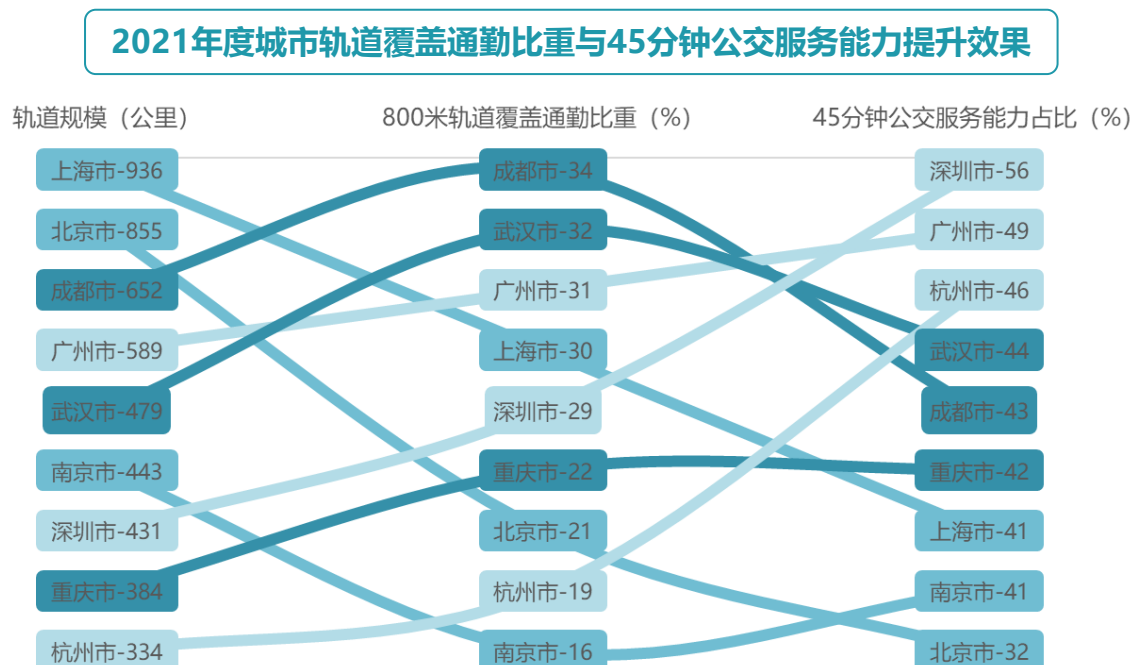
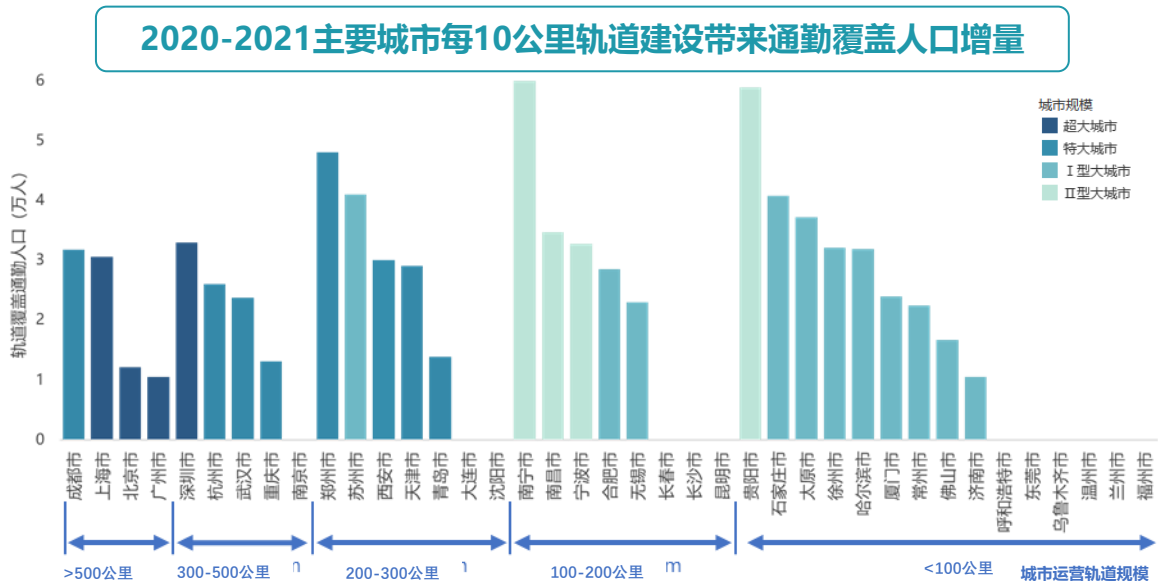
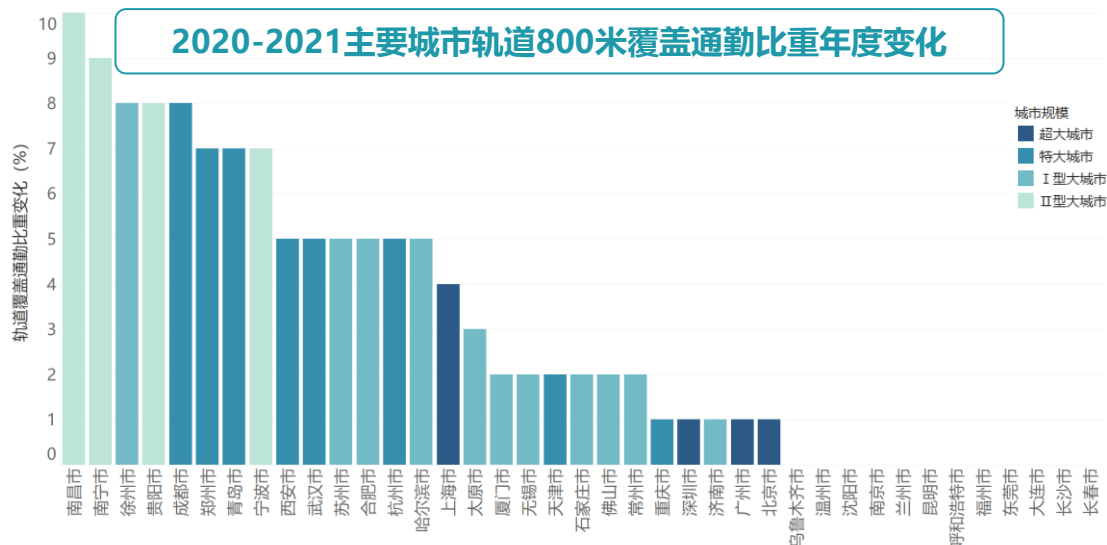
- 城市轨道覆盖通勤提升效果，随着城市轨道线网规模的增长，边际效益递减。200公里轨道规模城市，正处于骨干线网成形阶段，覆盖通勤效益最显著，平均每新增10公里轨道，覆盖通勤人口提高2.2-2.4万人，300-500公里以上轨道规模的城市仅提高1.4-1.6万人。

提升45分钟公交通勤服务能力，轨道接驳成为瓶颈

- 轨道规模300公里以上的城市中，成都、武汉、重庆轨道覆盖通勤比重取得了较快的提升，但整体公交45分钟通勤保障能力未能得到显著改善，轨道站外时间占全程出行时间的比重高，交通接驳成为整体公交服务能力提升的瓶颈。深圳轨道交通线网密度全国首位、配合紧密的公交衔接，使深圳具有超大、特大城市中最高的公交保障水平。

每10公里轨道增量带来的通勤提升效益（轨道规模分组）

城市轨道规模	提升通勤比重（%）	提升通勤人口（万人）
500公里以上	0.3	2.1
300-500公里	0.3	1.9
200-300公里	0.8	3.2
100-200公里	1.0	2.9
50-100公里	0.9	2.3



3

广州通勤变化趋势堪忧

广州是45分钟通勤比重下降最多的城市，3年降低6个百分点

- 广州45分钟通勤比重3年下降6个百分点，从75%下降至69%，超大城市中降幅最显著。

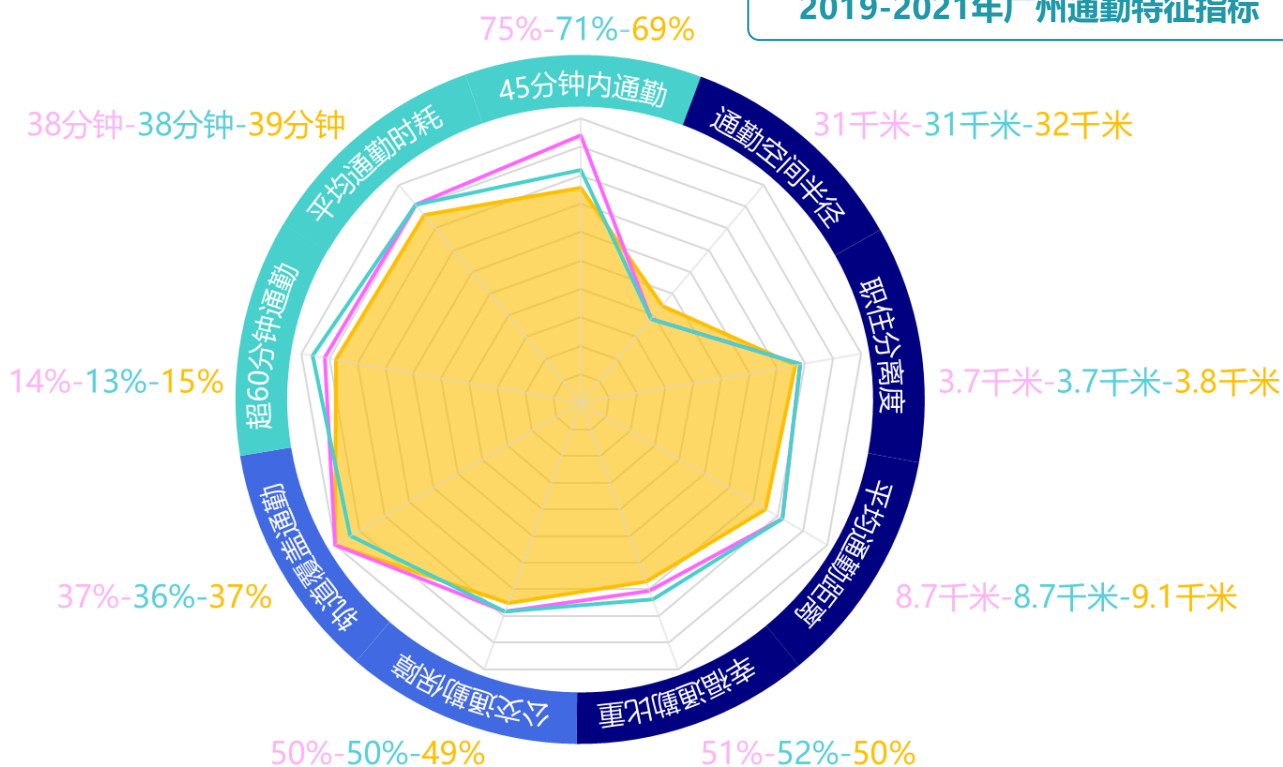
通勤空间半径增至32公里，平均通勤距离超过9公里

- 超大城市中广州空间拓展较快，通勤空间半径32公里，同比增加1公里，城市职住功能向15公里圈层拓展。但同时广州职住分离在增加，5公里以内幸福通勤比重50%同比降低2个百分点，职住分离度3.8公里同比增加0.1公里，平均通勤距离9.1公里同比增加0.4公里。

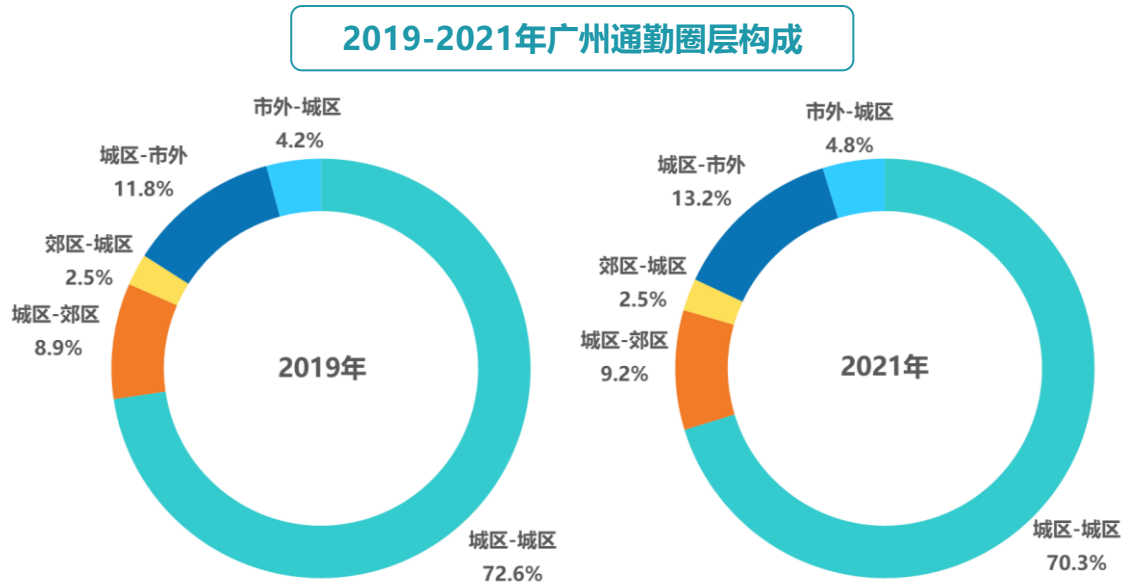
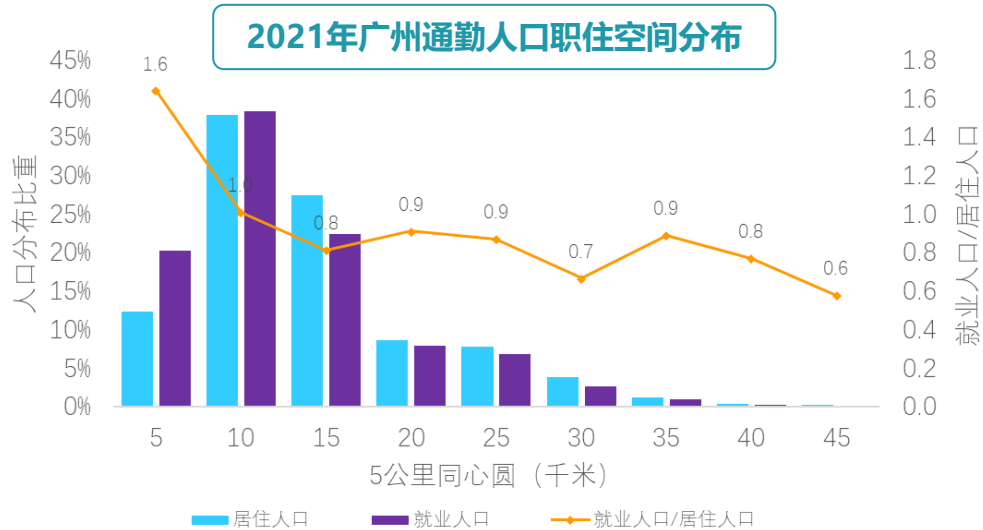
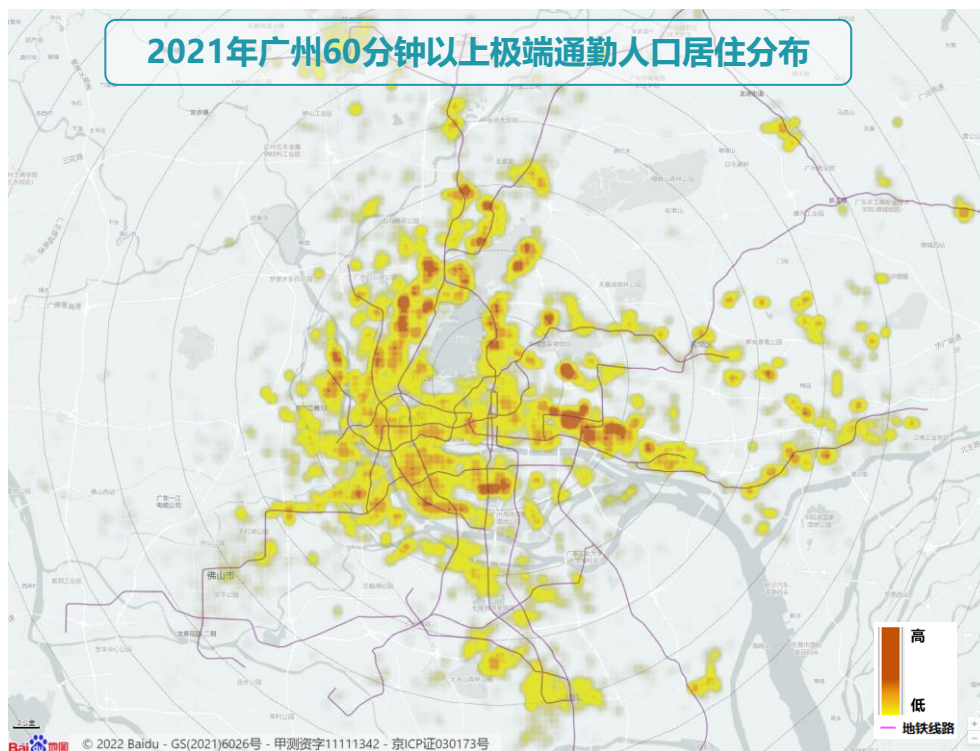
轨道覆盖通勤仅提升1个百分点，公交保障能力降低

- 广州公交保障能力未能随空间拓展有效提升。轨道覆盖通勤比重31%，70公里新开通轨道仅提升1个百分点通勤覆盖，最高轨道覆盖水平被成都超越。45分钟公交服务能力占比49%同比降低1个百分点。

2019-2021年广州通勤特征指标



说明：雷达图越饱满指标水平越好，黄色代表2021年水平、蓝色代表2020年、紫色代表2019年。
使用车站1000米轨道覆盖指标，以便于3个年度对比



4

厦门职住平衡持续改善

厦门是职住平衡最好的城市之一，通勤效率稳步提升

- 厦门是职住分离度最低，年度唯一通勤距离没有增长、45分钟通勤比重稳步提升的城市。

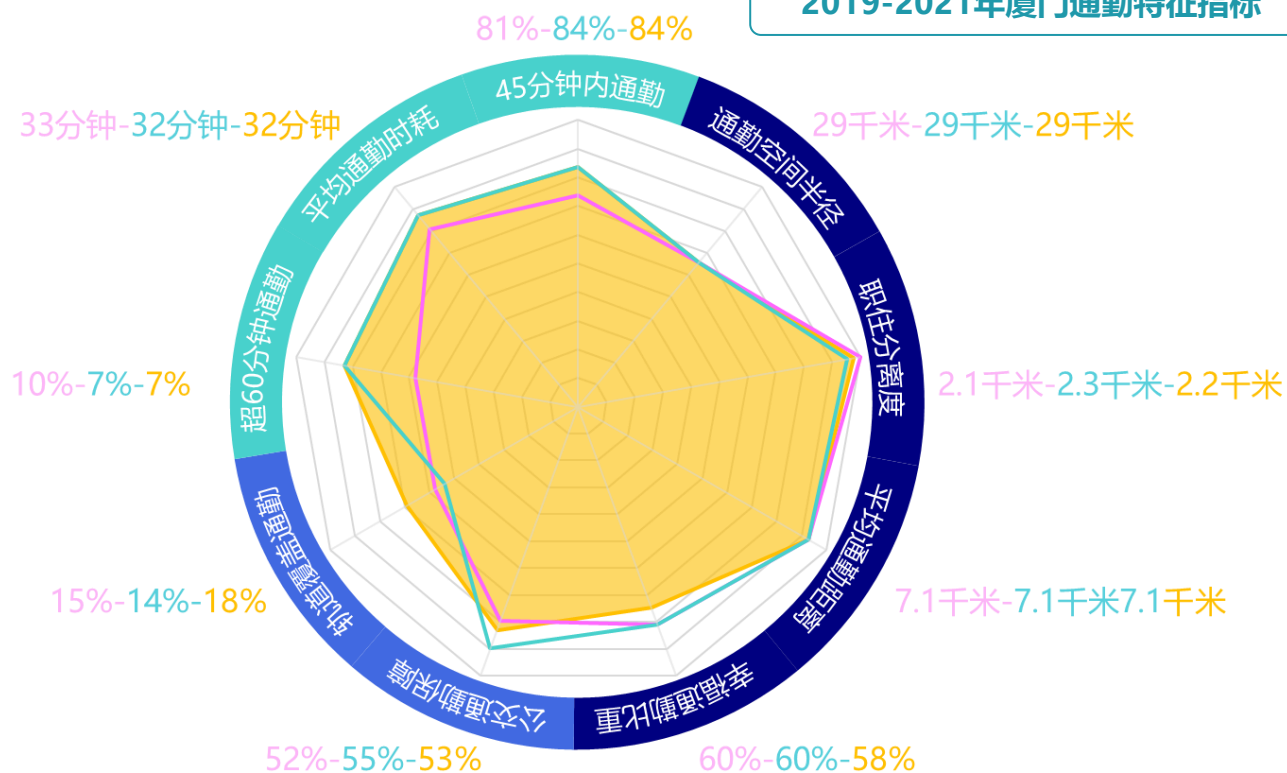
职住分离最小，通勤距离同比没有增加的城市

- 厦门具有良好的职住平衡本底，44个主要城市中职住分离度最小，仅2.2公里，同比降低0.1公里。厦门平均通勤距离7.1公里，是唯一同比没有增加的城市。

轨道覆盖增加，45分钟以内通勤比重达到84%

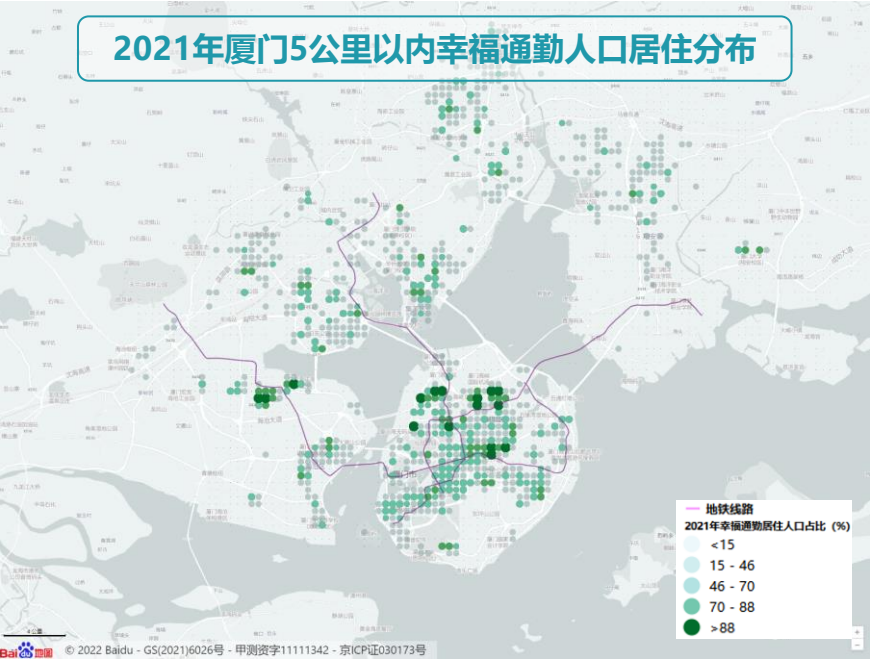
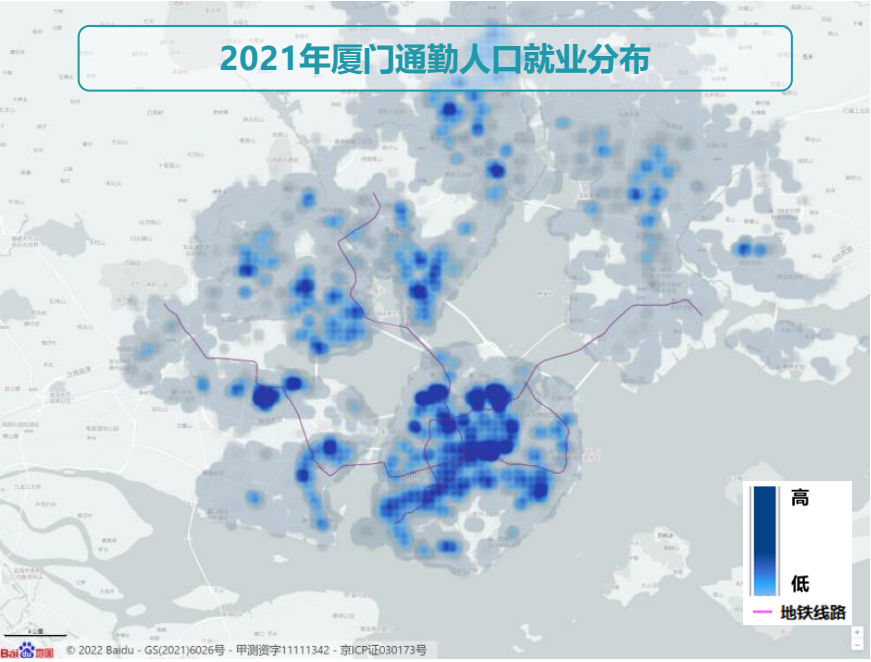
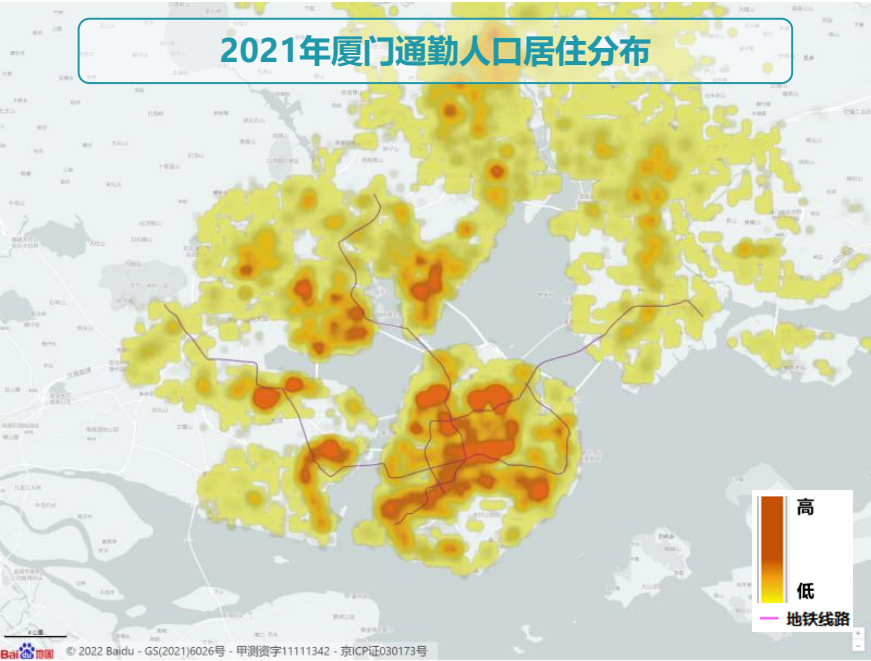
- 厦门45分钟内通勤比重84%，从2019年81%累计提升3个百分点。2021年，厦门新增25公里轨道线路，800米轨道覆盖通勤比重达到14%，同比提高2个百分点。
- 同时，厦门通勤空间半径保持29公里，厦漳泉区域辐射半径未能有效拓展需要关注。

2019-2021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2021年水平、蓝色代表2020年、紫色代表2019年。

使用车站1000米轨道覆盖指标，以便于3个年度对比



03 通勤时耗

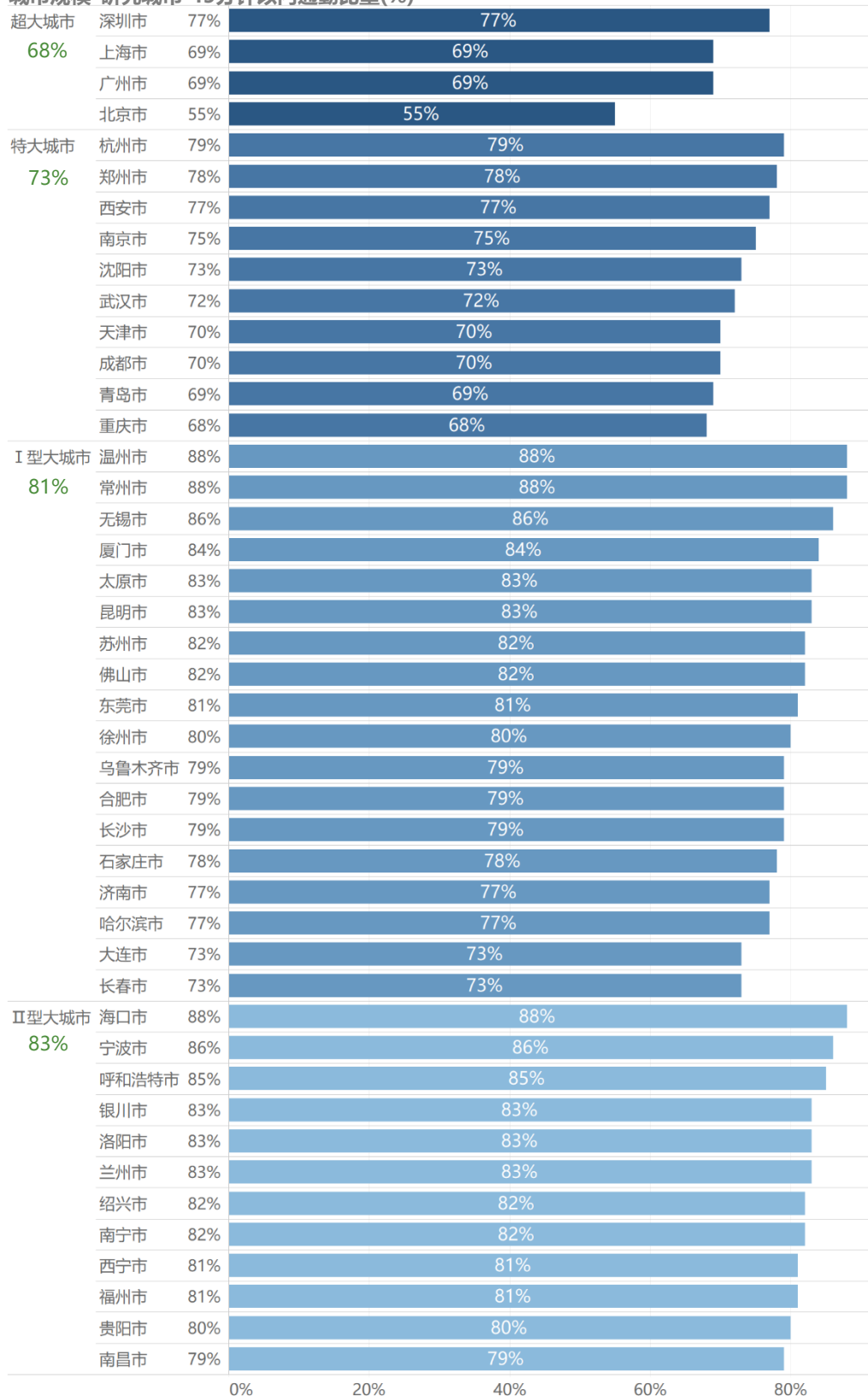


- 1 城市效率：45分钟以内通勤比重
- 2 极端通勤：60分钟以上通勤比重
- 3 通勤感受：单程平均通勤时耗



2021年中国主要城市45分钟以内通勤比重

城市规模 研究城市 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

45分钟以内通勤比重 (%)

半数城市45分钟以内通勤比重降低，广州持续下降

提高45分钟以内通勤比重是改善城市人居环境的重要目标，是城市规划和交通服务水平的综合体现。

主要城市76%的通勤者45分钟可达

- 44个中国主要城市中76%的通勤者45分钟以内可达。深圳45分钟通勤比重77%、杭州79%，分别是超大、特大城市的最高水平。

半数城市45分钟通勤比重降低，只有3个城市增加

- 42个年度可对比城市中22个城市45分钟以内通勤比重下降，其中16个集中在特大和Ⅰ型大城市。沈阳、太原、东莞、济南、长春、海口6个城市同比降低3个百分点。
- 南京、武汉和郑州3个城市45分钟以内通勤比重增长。南京是唯一连续2年保持增长的城市。

广州、北京45分钟通勤比重持续下降

- 广州45分钟通勤比重2年持续下降，从2019年75%降低到69%，下降了6个百分点。
- 北京45分钟通勤比重55%，主要城市中最低，同比下降2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	2019年	2020年	2021年	研究城市	2019年	2020年	2021年
深圳市	76	77	77	佛山市	--	84	82 ↓
上海市	68	69	69	东莞市	--	84	81 ↓
广州市	75	71	69 ↓	徐州市	81	80	80
北京市	58	57	55 ↓	乌鲁木齐市	80	81	79 ↓
杭州市	77	79 ↑	79	合肥市	77	81 ↑	79 ↓
郑州市	78	77	78 ↑	长沙市	79	80	79
西安市	78	79	77 ↓	石家庄市	81	79	78
南京市	71	73 ↑	75 ↑	济南市	80	80	77 ↓
沈阳市	78	76	73 ↓	哈尔滨市	79	77	77
武汉市	73	70 ↓	72 ↑	大连市	76	73 ↓	73
天津市	74	72	70 ↓	长春市	78	76	73 ↓
成都市	71	70	70	海口市	88	91	88 ↓
青岛市	74	70 ↓	69	宁波市	83	86 ↑	86
重庆市	70	68	68	呼和浩特市	85	86	85
温州市	--	89	88	银川市	83	83	83
常州市	--	88	88	兰州市	83	83	83
无锡市	--	86	86	南宁市	83	84	82 ↓
厦门市	81	84 ↑	84	西宁市	80	81	81
太原市	85	86	83 ↓	福州市	83	82	81
昆明市	83	83	83	贵阳市	80	80	80
苏州市	--	82	82	南昌市	81	81	79 ↓

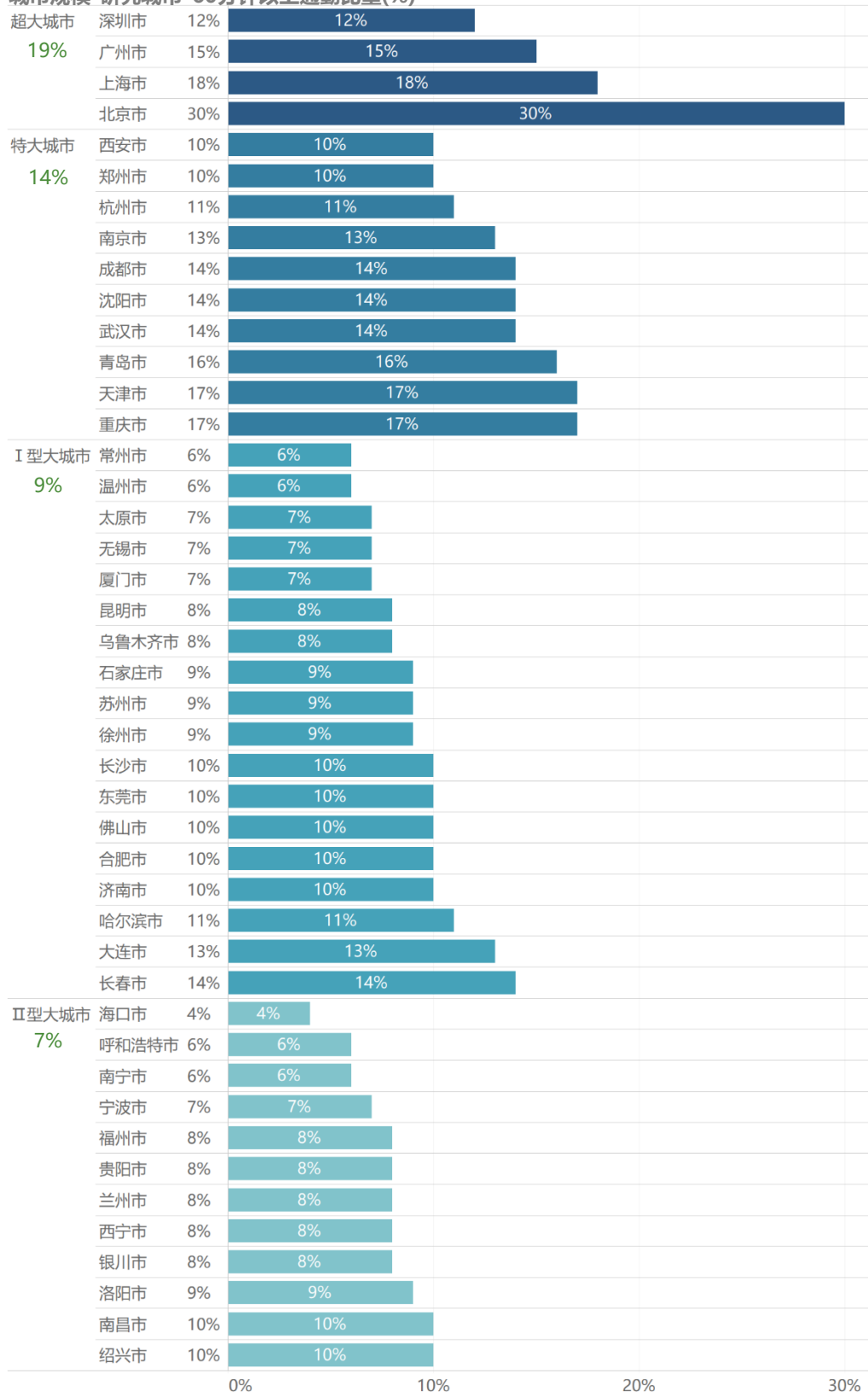
说明：↓红色标识显著下降，↑绿色标识显著提升。 城市规模：超大城市 特大城市 Ⅰ型大城市 Ⅱ型大城市

2

极端通勤：60分钟以上通勤比重

2021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7成城市极端通勤增加，北京30%通勤者单程超过60分钟

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，是城市风险防范不可忽视的重要方面。

主要城市中超过1400万人承受极端通勤

- 44个中国主要城市中超过1400万人承受极端通勤，60分钟以上通勤比重13%，同比增加1个百分点。其中，超大城市平均水平19%，同比增加2个百分点，特大城市14%，同比增加1个百分点。

超7成城市极端通勤增加，北京30%通勤者单程超过60分钟

- 42个年度可对比城市中32个城市的极端通勤比重增加。北京60分钟以上通勤比重30%，是全国极端通勤人口最多的城市，同比增加3个百分点。广州、青岛、沈阳、天津、西安、长春、东莞、佛山、济南、太原、南昌等城市极端通勤比重也同比增加2个百分点以上。

只有深圳、南京、杭州、郑州、厦门5个城市连续3年极端通勤减少

- 只有深圳、南京、杭州、郑州、厦门5个城市极端通勤连续3年持续降低。

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	2019年	2020年	2021年
深圳市	13	12	12
广州市	14	13	15 ↓
上海市	19	17 ↑	18
北京市	26	27 ↓	30 ↓
西安市	10	8 ↑	10 ↓
郑州市	11	10	10
杭州市	12	11	11
南京市	15	13 ↑	13
成都市	15	13 ↑	14
沈阳市	10	12 ↓	14 ↓
武汉市	14	14	14
青岛市	15	14	16 ↓
天津市	15	15	17 ↓
重庆市	16	17 ↓	17
常州市	--	5	6
温州市	--	6	6
太原市	6	5	7 ↓
无锡市	--	7	7
厦门市	10	7 ↑	7
昆明市	8	7	8
乌鲁木齐市	8	7	8

研究城市	2019年	2020年	2021年
石家庄市	9	8	9
苏州市	--	8	9
徐州市	9	8	9
长沙市	9	9	10
东莞市	--	8	10 ↓
佛山市	--	8	10 ↓
合肥市	10	9	10
济南市	10	8 ↑	10 ↓
哈尔滨市	10	10	11
大连市	12	13 ↓	13
长春市	9	11 ↓	14 ↓
海口市	5	3 ↑	4
呼和浩特市	6	5	6
南宁市	6	5	6
宁波市	8	6 ↑	7
福州市	8	7	8
贵阳市	9	7 ↑	8
兰州市	9	7 ↑	8
西宁市	10	7 ↑	8
银川市	8	7	8
南昌市	8	8	10 ↓

说明：↓红色标识显著下降，↑绿色标识显著提升。

城市规模

超大城市

特大城市

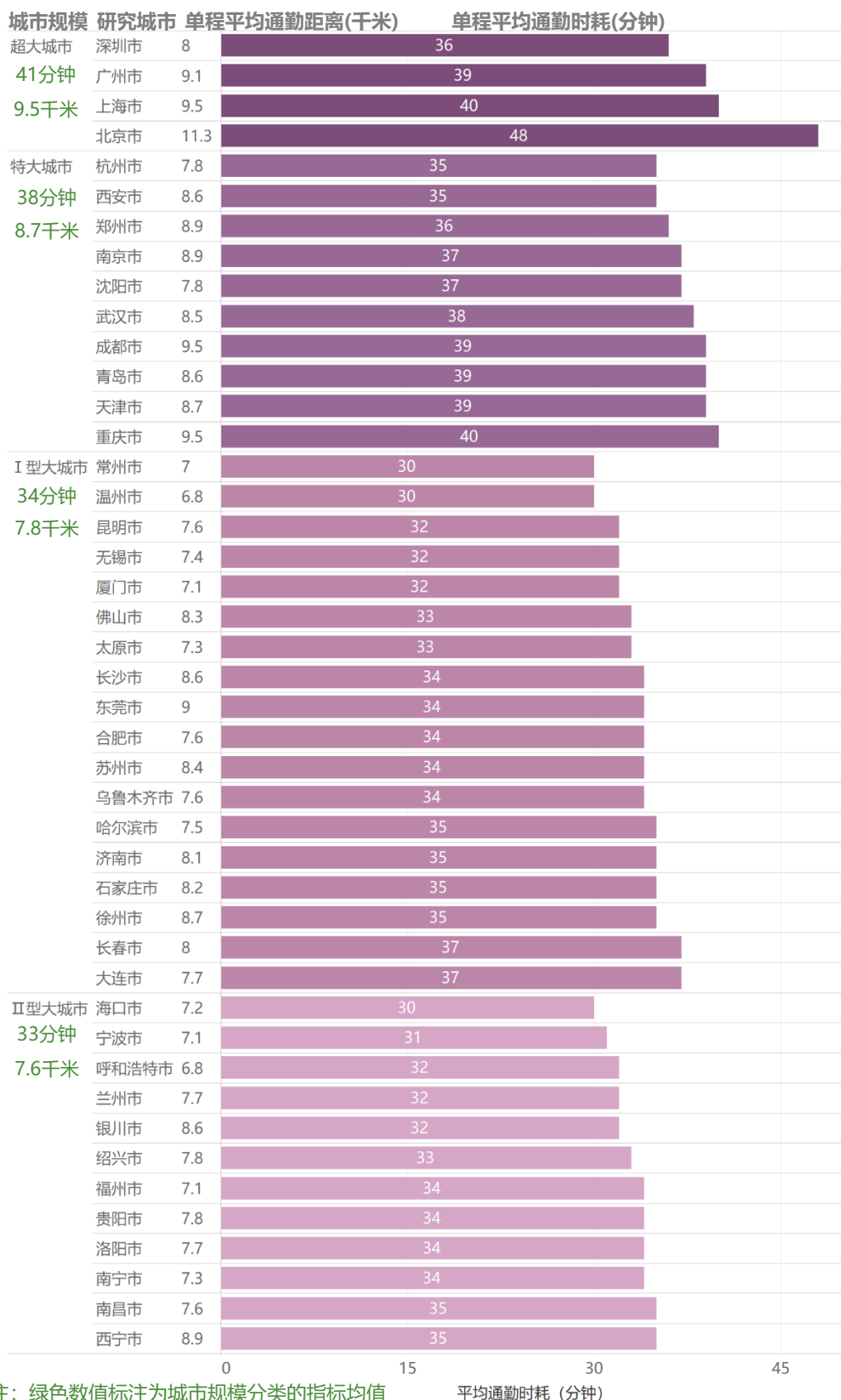
I型大城市

II型大城市

3

通勤感受：单程平均通勤时耗

2021年中国主要城市单程平均通勤时耗



主要城市平均通勤时耗36分钟，同比持平

平均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，是衡量城市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

- 44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：超大城市总体平均41分钟，同比增加1分钟；特大城市38分钟、I型大城市34分钟、II型大城市33分钟，同比无变化。

北京仍是通勤时耗最长的城市，平均48分钟同比增加1分钟

- 北京仍然是单程平均通勤时耗最长的城市，达到48分钟，同比增加1分钟。

上海、南京单程通勤时耗持续减少2分钟

- 2019年-2021年，上海和南京通勤时耗持续改善，减少2分钟以上。上海单程平均通勤时耗从42分钟减少40分钟，南京从39分钟减少至37分钟。

中国主要城市单程平均通勤时耗年度变化 单位：分钟

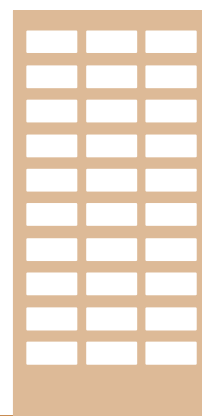
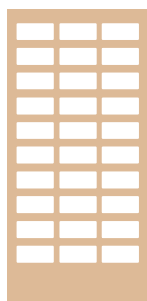
研究城市	2019年	2020年	2021年	研究城市	2019年	2020年	2021年
深圳市	36	36	36	长沙市	34	34	34
广州市	38	38	39	东莞市	--	33	34
上海市	42	40	40	合肥市	35	34	34
北京市	47	47	48	苏州市	--	34	34
杭州市	35	35	35	乌鲁木齐市	34	34	34
西安市	35	34	35	哈尔滨市	35	35	35
郑州市	35	36	36	济南市	34	34	35
沈阳市	35	36	37	石家庄市	34	35	35
南京市	39	38	37	徐州市	34	35	35
武汉市	38	39	38	长春市	35	36	37
成都市	39	39	39	大连市	37	38	37
青岛市	39	39	39	海口市	29	30	30
天津市	39	39	39	宁波市	32	31	31
重庆市	40	40	40	呼和浩特市	32	32	32
常州市	--	31	30	兰州市	33	33	32
温州市	--	30	30	银川市	33	33	32
昆明市	33	33	32	福州市	33	34	34
厦门市	33	32	32	贵阳市	33	34	34
无锡市	--	33	32	南宁市	32	33	34
太原市	31	32	33	南昌市	33	34	35
佛山市	--	32	33	西宁市	34	35	35

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

04 通勤空间

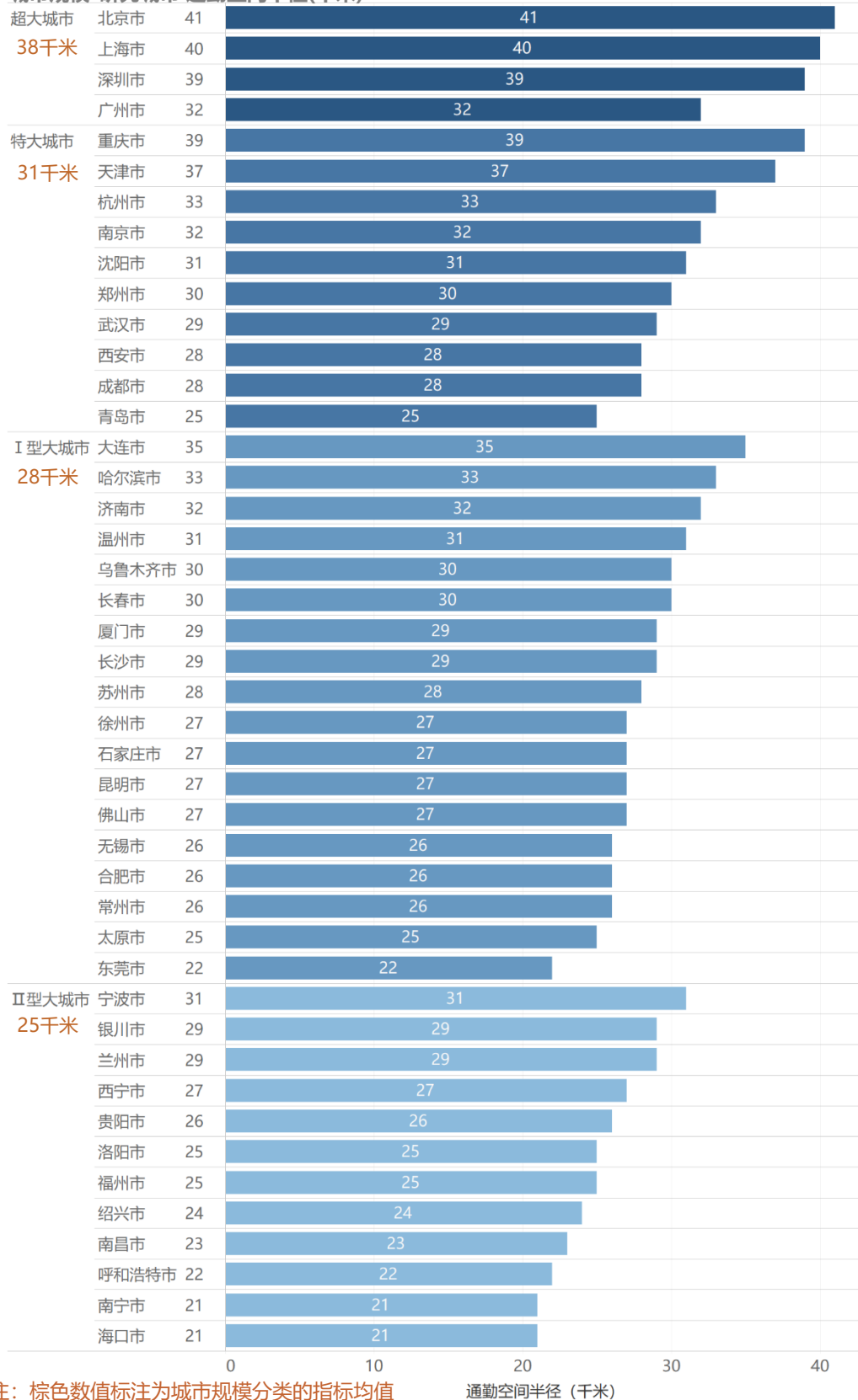


- 1 空间范围：通勤空间半径
- 2 空间匹配：职住分离度
- 3 通勤距离：单程平均通勤距离
- 4 幸福通勤：5公里以内通勤比重



2021年中国主要城市通勤空间半径

城市规模 研究城市 通勤空间半径(千米)



注：棕色数值标注为城市规模分类的指标均值

通勤空间半径（千米）

最大空间半径41公里，特大城市和 I 型大城市空间增长

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。

超大城市空间半径38公里，特大城市31公里

- 超大城市平均通勤空间半径38公里、特大城市31公里、I 型大城市28公里、II 型大城市25公里，同比持平。
- 北京仍是通勤空间尺度最大的城市，半径41公里，同比持平。上海通勤空间半径同比增加1公里，达40公里。深圳和重庆通勤空间尺度也达到39公里。

半数特大城市和 I 型大城市空间增长，郑州年度增幅最大

- 42个年度可对比城市中16个城市通勤空间半径增加，超半数特大、I 型大城市空间增长。
- 郑州是年度通勤半径增加最大的城市，同比增加2公里，达到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	2019年	2020年	2021年	研究城市	2019年	2020年	2021年
北京市	40	41	41	长沙市	29	29	29
上海市	39	39	40	苏州市	--	28	28
深圳市	40	39	39	徐州市	26	26	27
广州市	31	31	32	石家庄市	28	27	27
重庆市	40	39	39	昆明市	27	27	27
天津市	37	37	37	佛山市	--	26	27
杭州市	33	33	33	无锡市	--	25	26
南京市	31	31	32	合肥市	25	25	26
沈阳市	31	31	31	常州市	--	26	26
郑州市	29	28	30	太原市	25	25	25
武汉市	28	29	29	东莞市	--	22	22
西安市	27	27	28	宁波市	31	31	31
成都市	29	28	28	银川市	29	28	29
青岛市	25	25	25	兰州市	29	28	29
大连市	34	34	35	西宁市	28	27	27
哈尔滨市	32	33	33	贵阳市	26	26	26
济南市	31	31	32	福州市	24	24	25
温州市	--	31	31	南昌市	22	23	23
乌鲁木齐市	29	29	30	呼和浩特市	21	22	22
长春市	29	29	30	南宁市	21	21	21
厦门市	29	29	29	海口市	21	21	21

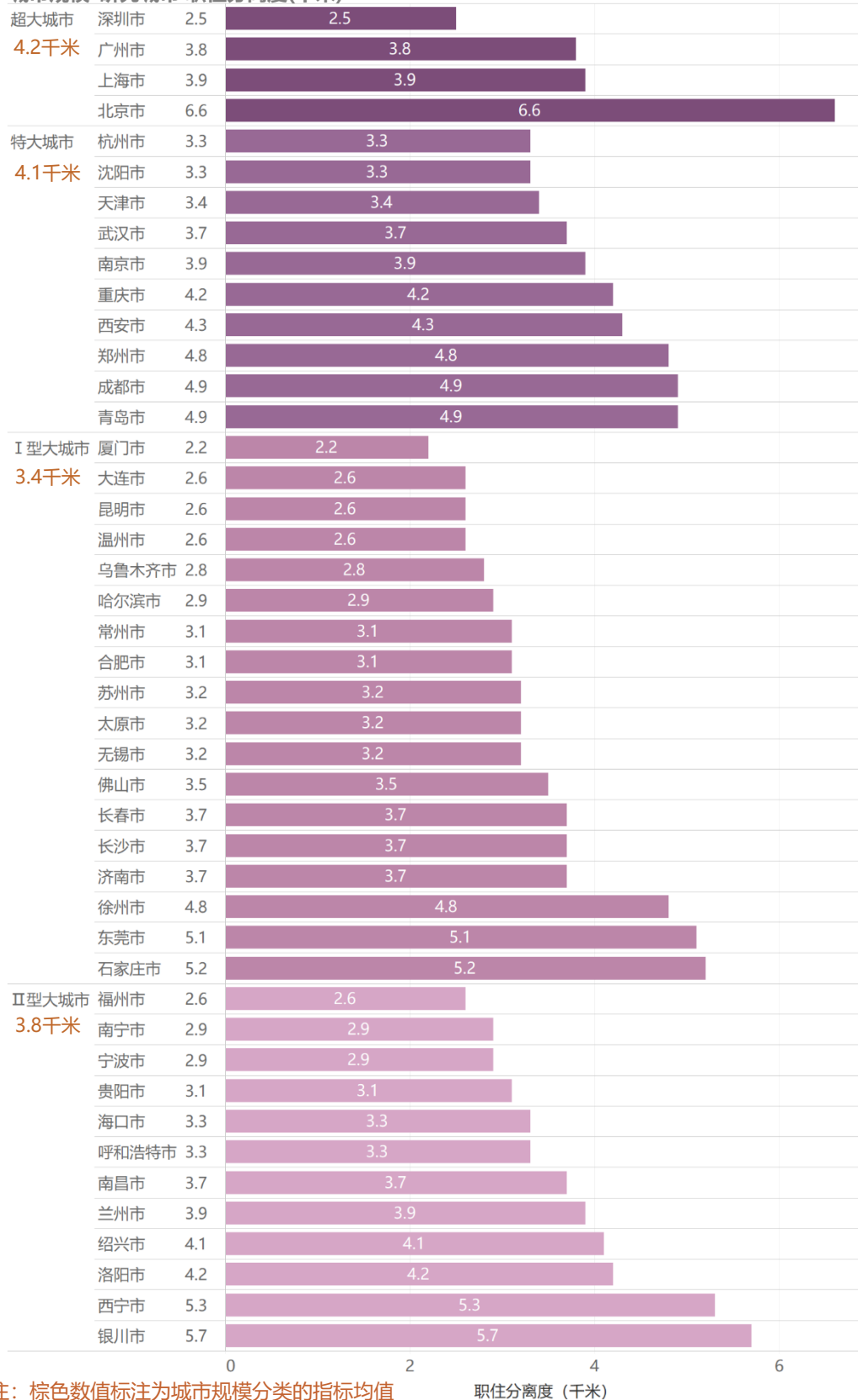
说明：↓红色标识显著下降，↑绿色标识显著提升。 城市规模：超大城市 特大城市 I 型大城市 II 型大城市

2

空间匹配：职住分离度

2021年中国主要城市职住分离度

城市规模 研究城市 职住分离度(千米)



注：棕色数值标注为城市规模分类的指标均值

职住分离度（千米）

70%城市职住分离度增加，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。

70%城市职住分离增加，特大城市增幅明显

- 在42个年度可对比城市中，31个城市职住分离同比增加。特大城市职住分离度总体平均4.1公里，同比增加0.2公里，不同规模城市中增幅最显著。

郑州、青岛、徐州职住分离度快速增长

- 郑州职住分离度4.8公里，同比增加0.6公里，是年度增长最多、职住空间变化最大的城市。
- 青岛职住分离度从4.5公里增长到4.9公里，徐州从4.4公里增长到4.8公里，同比增加0.4公里，呈现职住分离大幅增加的表征。

主要城市中厦门职住平衡最好，年度同比提升

- 厦门保持主要城市中职住平衡最好的城市，职住分离度2.2公里，同比降低0.1公里。

中国主要城市职住分离度年度变化 单位：千米

研究城市	2019年	2020年	2021年	研究城市	2019年	2020年	2021年
深圳市	2.5	2.5	2.5	合肥市	2.8	3.0	↓ 3.1
广州市	3.7	3.7	3.8	苏州市	--	3.0	3.2 ↓
上海市	3.7	3.8	3.9	太原市	3.1	3.1	3.2
北京市	6.6	6.7	6.6 ↑	无锡市	--	3.0	3.2 ↓
杭州市	3.2	3.3	3.3	佛山市	--	3.3	3.5 ↓
沈阳市	3.2	3.1 ↑	3.3 ↓	长春市	3.6	3.6	3.7
天津市	3.3	3.3	3.4	长沙市	3.8	3.7 ↑	3.7
武汉市	3.5	3.8 ↓	3.7 ↑	济南市	3.7	3.6 ↑	3.7
南京市	3.7	3.8	3.9	徐州市	4.4	4.4	4.8 ↓
重庆市	3.8	4.0 ↓	4.2 ↓	东莞市	--	4.9	5.1 ↓
西安市	4.1	4.1	4.3 ↓	石家庄市	5.4	5.3 ↑	5.2 ↑
郑州市	4.4	4.2 ↑	4.8 ↓	福州市	2.5	2.7 ↓	2.6 ↑
成都市	4.6	4.8 ↓	4.9	南宁市	2.7	2.7	2.9 ↓
青岛市	4.4	4.5	4.9 ↓	宁波市	2.5	2.7 ↓	2.9 ↓
厦门市	2.1	2.3 ↓	2.2 ↑	贵阳市	3.1	3.1	3.1
大连市	2.5	2.5	2.6	海口市	3.1	3.3 ↓	3.3
昆明市	2.5	2.5	2.6	呼和浩特市	3.2	3.2	3.3
温州市	--	2.6	2.6	南昌市	3.4	3.6 ↓	3.7
乌鲁木齐市	2.6	2.6	2.8 ↓	兰州市	3.8	3.7 ↑	3.9 ↓
哈尔滨市	2.8	2.8	2.9	西宁市	5.6	5.2 ↑	5.3
常州市	--	2.8	3.1 ↓	银川市	5.7	5.5 ↑	5.7 ↓

说明：↓红色标识显著下降，↑绿色标识显著提升。

城市规模

超大城市

特大城市

I型大城市

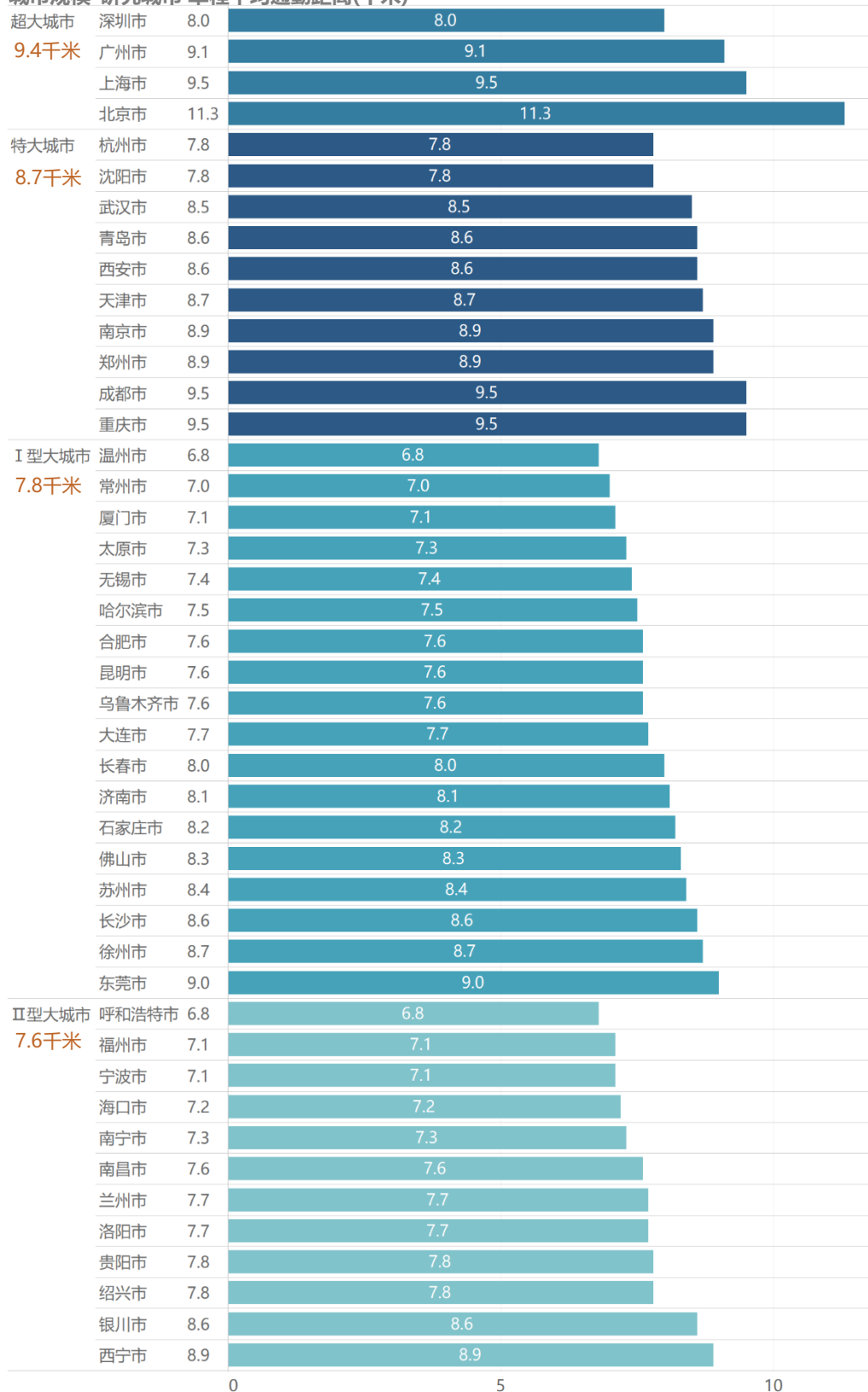
II型大城市

3

通勤距离：单程平均通勤距离

2021年中国主要城市单程平均通勤距离

城市规模 研究城市 单程平均通勤距离(千米)



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 (千米)

平均通勤距离普遍增长，郑州、徐州、乌鲁木齐增加显著

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。

通勤距离普遍增长，特大城市增幅显著

- 超大城市平均通勤距离9.4公里，同比增加0.4公里，特大城市8.7公里同比增加0.5公里，I型大城市7.8公里同比增加0.1公里、II型大城市7.6公里同比增加0.4公里。
- 特大城市平均通勤距离增长最多，10个特大城市中7个城市同比增加超过0.5公里。

郑州、徐州、乌鲁木齐是年度通勤距离增加最多的城市

- 郑州、徐州、乌鲁木齐同比增长超过0.7公里，是年度通勤距离增加最多的城市。
- 北京平均通勤距离11.3公里，同比增加0.2公里，仍是通勤距离最长的城市。上海、成都、重庆、广州平均通勤距离超过9公里。

厦门是唯一通勤距离没有增加的城市

- 厦门平均通勤距离7.1公里，连续3年保持不变，是主要城市中唯一通勤距离年度同比没有增加的城市。

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	2019年	2020年	2021年	研究城市	2019年	2020年	2021年
深圳市	8.1	7.6	8.0	昆明市	7.5	7.3	7.6
广州市	8.7	8.7	9.1	乌鲁木齐市	7.0	6.9	7.6
上海市	9.1	8.9	9.5	大连市	7.3	7.2	7.7
北京市	11.1	11.1	11.3	长春市	7.5	7.5	8.0
杭州市	7.4	7.4	7.8	济南市	8.0	7.7	8.1
沈阳市	7.4	7.2	7.8	石家庄市	8.3	8.0	8.2
武汉市	8.2	8.3	8.5	佛山市	--	8.2	8.3
青岛市	8.1	8.0	8.6	苏州市	--	8.2	8.4
西安市	8.3	8.1	8.6	长沙市	8.5	8.2	8.6
天津市	8.5	8.4	8.7	徐州市	8.0	7.9	8.7
南京市	8.5	8.4	8.9	东莞市	--	8.7	8.9
郑州市	8.3	8.0	8.9	呼和浩特市	6.3	6.4	6.8
成都市	9.1	9.0	9.5	福州市	6.9	6.9	7.1
重庆市	9.1	8.9	9.5	宁波市	6.6	6.6	7.1
温州市	--	6.4	6.8	海口市	7.0	7.0	7.2
常州市	--	6.5	7.0	南宁市	6.8	6.8	7.3
厦门市	7.1	7.1	7.1	南昌市	7.0	7.2	7.6
太原市	7.0	6.9	7.3	兰州市	7.5	7.2	7.7
无锡市	--	7.0	7.4	贵阳市	7.7	7.5	7.8
哈尔滨市	7.2	7.2	7.5	银川市	8.5	8.1	8.6
合肥市	7.2	7.2	7.6	西宁市	9.0	8.5	8.9

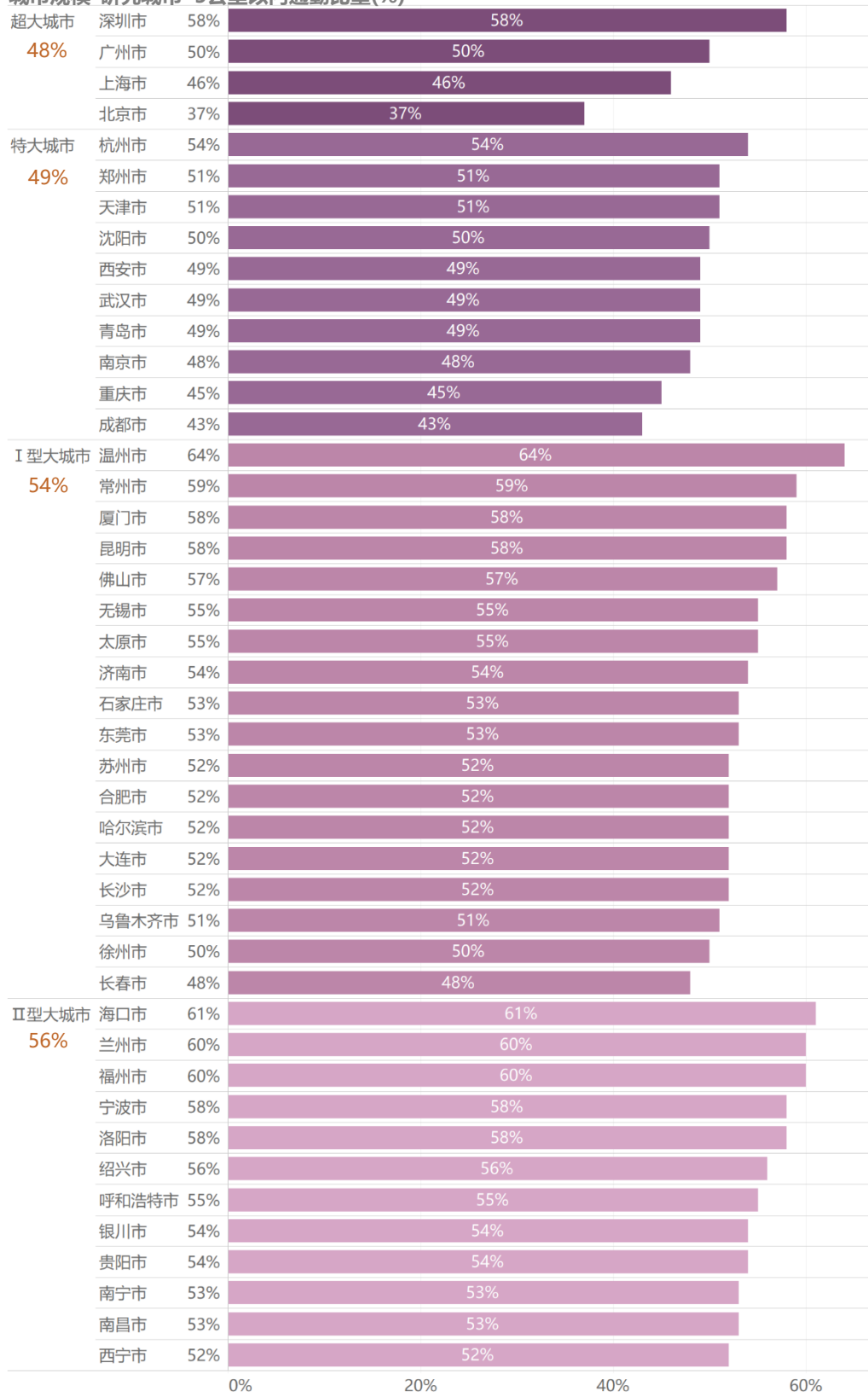
说明：↓红色标识显著下降，↑绿色标识显著提升。 城市规模：超大城市 特大城市 I型大城市 II型大城市

4

幸福通勤：5公里以内通勤比重

2021年中国主要城市5公里以内通勤比重

城市规模 研究城市 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

5公里以内通勤比重 (%)

幸福通勤比重全线下降，城市通勤减碳行动压力增加

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51%，同比下降2个百分点

- 44个主要城市中51%的通勤人口享受5公里以内的幸福通勤，同比降低2个百分点。其中，超大城市48%同比降低1个百分点，特大城市49%、I型大城市54%、II型大城市56%，均同比降低2个百分点。

仅1个城市没有下降，郑州、徐州和乌鲁木齐年度降幅最大

- 42个可对比城市中41个城市的5公里通勤比重同比下降，只有佛山同比持平。
- 郑州、徐州、乌鲁木齐年度降幅最大，同比降低超过4个百分点。

深圳保持超大、特大城市最高幸福通勤比重，较2019年提高1个百分点

深圳幸福通勤比重58%，较2019年提高1个百分点，保持超大、特大城市的最高水平。

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	2019年	2020年	2021年	研究城市	2019年	2020年	2021年
深圳市	57	60	58	济南市	55	56	54
广州市	51	52	50	石家庄市	54	55	53
上海市	48	48	46	东莞市	--	56	53
北京市	38	38	37	苏州市	--	54	52
天津市	52	52	51	合肥市	54	54	52
杭州市	55	56	54	哈尔滨市	55	55	52
郑州市	54	55	51	大连市	54	54	52
沈阳市	53	53	50	长沙市	53	54	52
西安市	51	52	49	乌鲁木齐市	55	55	51
武汉市	51	50	49	徐州市	54	54	50
青岛市	51	52	49	长春市	52	51	48
南京市	49	50	48	海口市	63	63	61
重庆市	48	48	45	兰州市	63	63	60
成都市	46	46	43	福州市	61	61	60
温州市	--	66	64	宁波市	61	61	58
常州市	--	62	59	呼和浩特市	58	58	55
厦门市	60	60	58	银川市	56	57	54
昆明市	59	60	58	贵阳市	55	57	54
佛山市	--	57	57	南宁市	56	55	53
无锡市	--	57	55	南昌市	57	56	53
太原市	57	57	55	西宁市	53	55	52

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

05 通勤交通

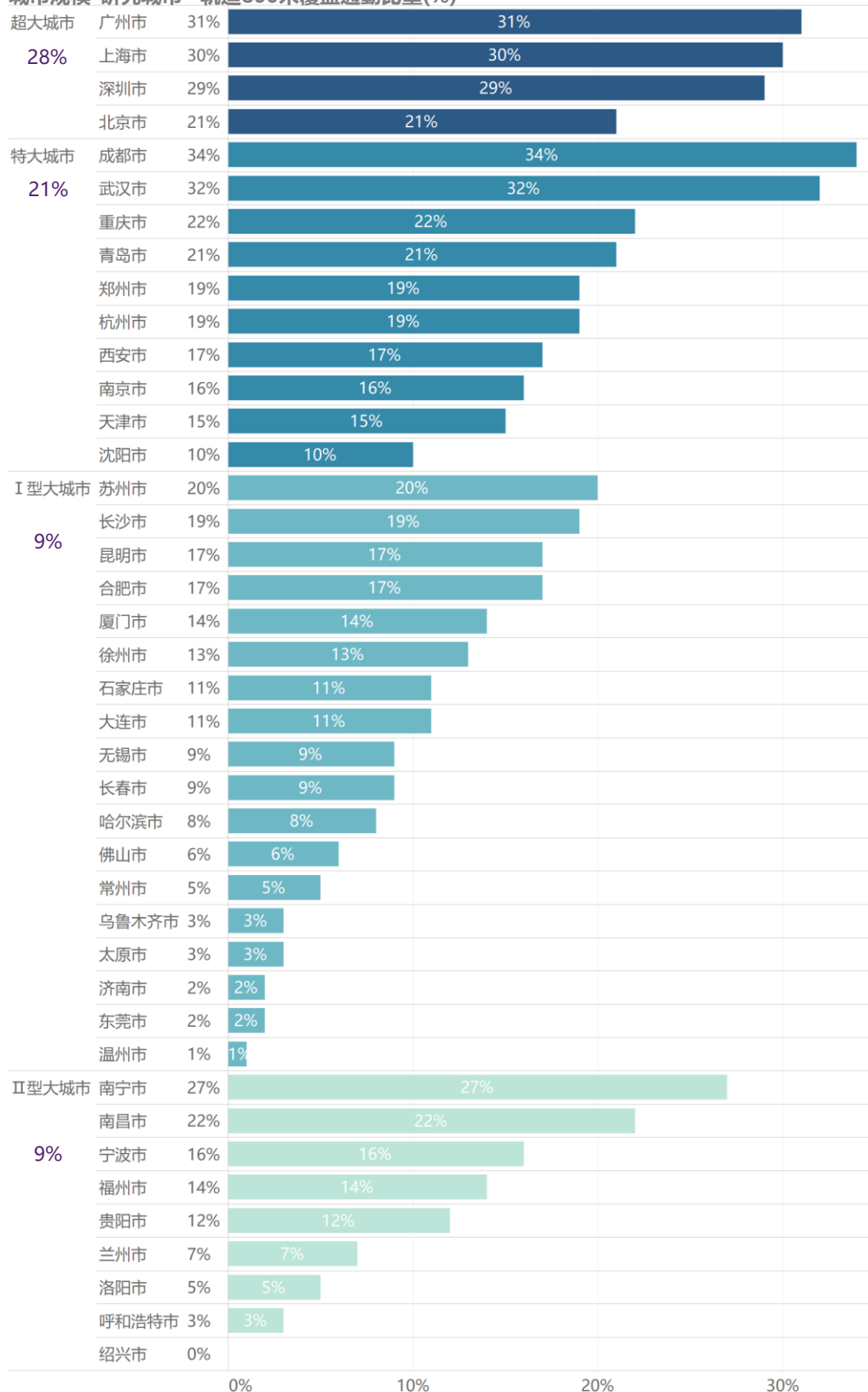


- 1 轨道覆盖：轨道800米覆盖通勤比重
- 2 公交保障：45分钟公交服务能力占比



2021年中国主要城市轨道800米覆盖通勤比重

城市规模 研究城市 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 (%)

轨道覆盖通勤比重最高34%，成都超越广州跃升第一

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。

轨道覆盖通勤比重提升2个百分点，增加350万人便捷轨道通勤

- 40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17%，同比增加2个百分点。其中，超大城市达到28%同比增加2个百分点，特大城市集中了近一半新增轨道里程，轨道覆盖通勤比重同比提升4个百分点，达到21%。

轨道覆盖通勤比重最高34%，成都跃升第一

- 成都800米轨道覆盖通勤比重达到34%，同比增加8个百分点，跃升成为轨道覆盖通勤比重最高的城市。此外，武汉达到32%，位列第二，同比增加5个百分点，第三位广州31%同比增加1个百分点。

苏州和南宁将 I、II型大城市的轨道覆盖通勤提高到20%以上

- I、II型大城市的轨道覆盖通勤比重的最高水平首次提高到20%以上。
- 苏州轨道覆盖通勤比重达到20%，同比提高5个百分点，超越长沙成为 I 型大城市的最高水平。II型大城市中最高水平的南宁，轨道覆盖通勤同比提高9个百分点，达到27%。

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)	2020年	2021年	研究城市	轨道规模 (千米)	新增里程数 (千米)	2020年	2021年
广州市	590	74	30	31	大连市	225	0	11	11
上海市	936	148	26	30 ↑	石家庄市	74	15	9	11
深圳市	431	33	28	29	无锡市	111	24	7	9
北京市	855	83	20	21	长春市	124	7	9	9
成都市	652	160	26	34 ↑	哈尔滨市	78	47	3	8 ↑
武汉市	480	92	27	32 ↑	佛山市	70	32	4	6
重庆市	385	40	21	22	常州市	54	20	3	5
青岛市	293	108	14	21 ↑	太原市	24	24	0	3
杭州市	335	112	14	19 ↑	乌鲁木齐市	27	0	3	3
郑州市	249	76	12	19 ↑	济南市	84	36	1	2
西安市	253	104	12	17 ↑	东莞市	38	0	2	2
南京市	443	5	16	16	温州市	54	0	1	1
天津市	273	34	13	15	南宁市	128	47	18	27 ↑
沈阳市	217	0	10	10	南昌市	129	68	11	22 ↑
苏州市	254	44	15	20 ↑	宁波市	182	64	9	16 ↑
长沙市	158	0	19	19	福州市	59	5	14	14
合肥市	154	64	12	17 ↑	贵阳市	74	40	4	12 ↑
昆明市	139	0	17	17	兰州市	87	0	7	7
厦门市	98	26	12	14	呼和浩特市	49	0	3	3
徐州市	64	42	5	13 ↑					

说明：↓红色标识显著下降，↑绿色标识显著提升。

城市规模

超大城市

特大城市

I型大城市

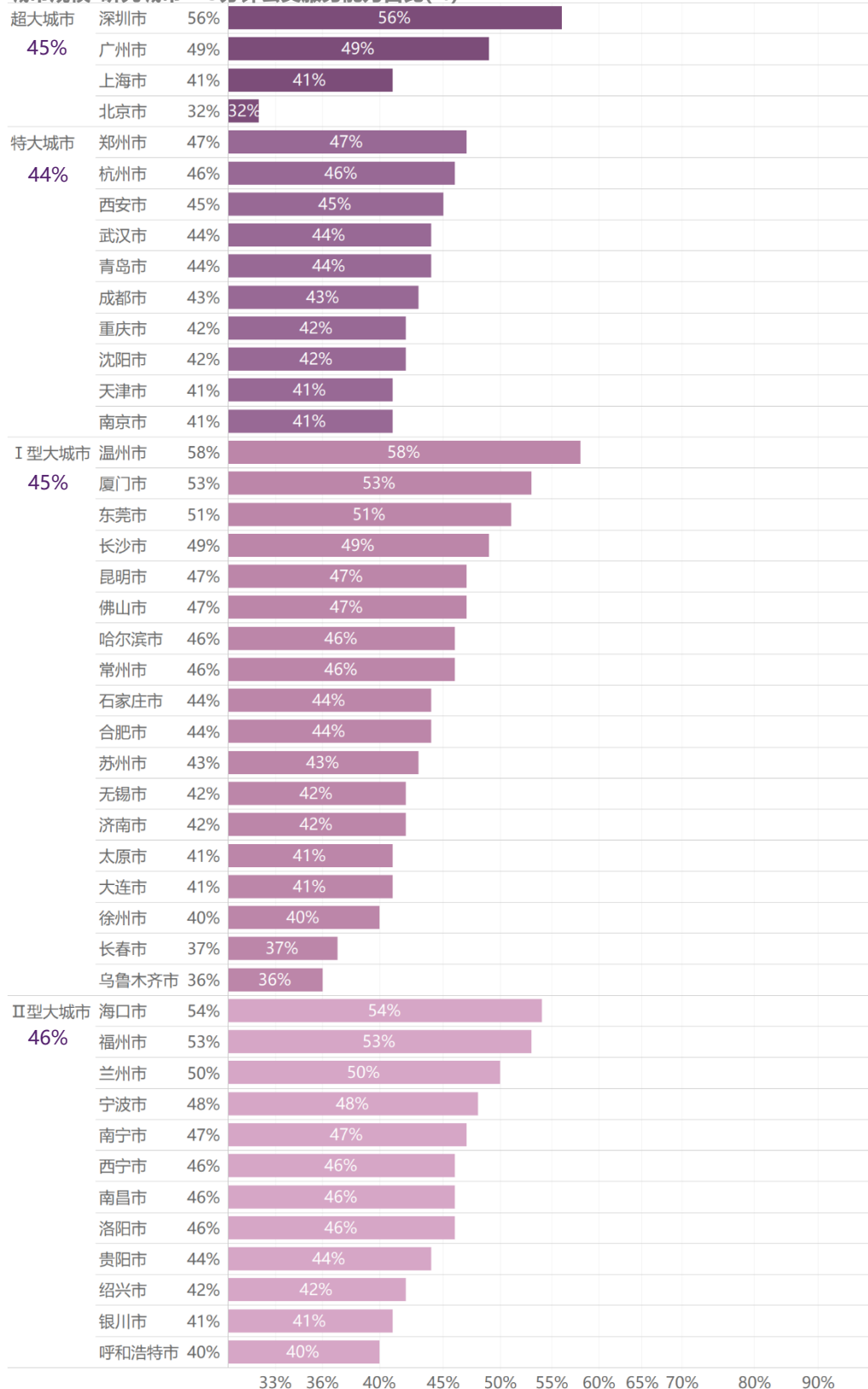
II型大城市

2

公交保障：45分钟公交服务能力占比

2021年中国主要城市45分钟公交服务能力占比

城市规模 研究城市 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 (%)

45%的通勤人口45分钟公交可达，长沙公交保障能力持续提升

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%的通勤人口45分钟公交可达

- 44个中国主要城市中45%的通勤者45分钟公交可达，同比持平。
- 深圳45分钟公交通勤能力占比达到56%、郑州47%、温州58%、海口54%，分别是目前各类规模城市中公交保障的最好水平。

大规模轨道建设，仍有一半特大城市公交保障下降

- 特大城市45分钟公交比重平均水平44%，同比降低1个百分点。半数特大城市在较大规模轨道投入下公交保障能力不升反降。

长沙45分钟公交通勤服务能力持续提升

- 长沙45分钟公交服务能力占比达49%，同比提高2个百分点，是唯一连续3年保持显著提升的城市。此外，南昌和兰州同比增加2个百分点以上，年度提升显著。

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	2019年	2020年	2021年	研究城市	2019年	2020年	2021年
深圳市	57	57	56	哈尔滨市	43	46	46
广州市	50	50	49	石家庄市	40	43	44
上海市	39	41	41	合肥市	40	44	44
北京市	32	31	32	苏州市	--	42	43
郑州市	46	47	47	无锡市	--	43	42
杭州市	44	47	46	济南市	42	43	42
西安市	44	50	45	太原市	44	41	41
武汉市	46	44	44	大连市	47	43	41
青岛市	45	47	44	徐州市	43	39	40
成都市	41	44	43	长春市	40	37	37
沈阳市	40	42	42	乌鲁木齐市	40	37	36
重庆市	42	42	42	海口市	54	54	54
天津市	42	40	41	福州市	50	52	53
南京市	42	42	41	兰州市	51	47	50
温州市	--	58	58	宁波市	48	48	48
厦门市	52	55	53	南宁市	50	47	47
东莞市	--	53	51	西宁市	50	48	46
长沙市	45	47	49	南昌市	46	44	46
昆明市	47	47	47	贵阳市	45	46	44
佛山市	--	46	47	银川市	43	42	41
常州市	--	46	46	呼和浩特市	41	40	40

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

06 通勤青年



- 1 青年通勤：更关注时耗，更依赖轨道
- 2 青年职住：居住在外围，就业在中心
- 3 住房保障：选址不出圈，轨道两公里



《关于开展青年发展型城市建设试点的意见》提出促进青年高质量发展，让城市对青年更友好。报告选取北、上、广、深、成、杭6个受到青年关注的城市，呈现35岁以下青年通勤人群的职住选择与通勤特征，一定程度上揭示青年友好型城市对住有所居、扎根立业的需求。

青年注重优化通勤时间，近80%青年45分钟以内通勤可达

- 在北、上、广、深、成、杭6个受到青年关注的城市中，近80%的青年通勤者45分钟以内可达，比城市平均水平高出约5个百分点。杭州青年人群45分钟以内通勤比重最高，达到86%，高于城市平均水平7个百分点，第二位深圳也达到83%，高于城市平均水平6个百分点。通勤时耗最长的北京，也有近60%的青年45分钟通勤可达，高于城市平均水平4个百分点。

青年更高居住自由度，通勤距离普遍低于城市平均水平

- 深圳、杭州青年人群平均通勤距离均为6.3公里，分别比城市平均水平缩短1.7公里和1.5公里。广州青年平均通勤距离7.4公里，比城市平均水平缩短1.7公里。北京青年平均通勤距离10.3公里，也比城市平均水平缩短1公里。

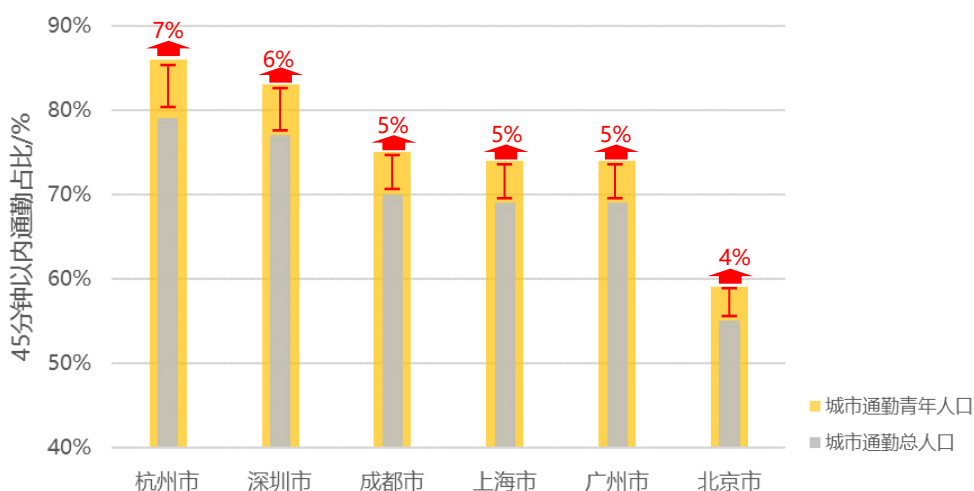
青年更依赖于轨道交通，轨道覆盖通勤比重高于城市平均水平

- 青年更依赖于公共交通方式尤其是轨道交通。6个典型城市中，青年800米轨道覆盖通勤比重为30%，高于城市平均水平3个百分点。成都市青年人群覆盖通勤比重达到38%，比城市平均水平高出4个百分点，是目前国内城市中的最高水平。此外，广州、深圳和上海青年人群轨道覆盖通勤比重也达到30%以上，高于城市平均水平1-3个百分点。

青年极端通勤更需关注，近600万青年单程通勤超过60分钟

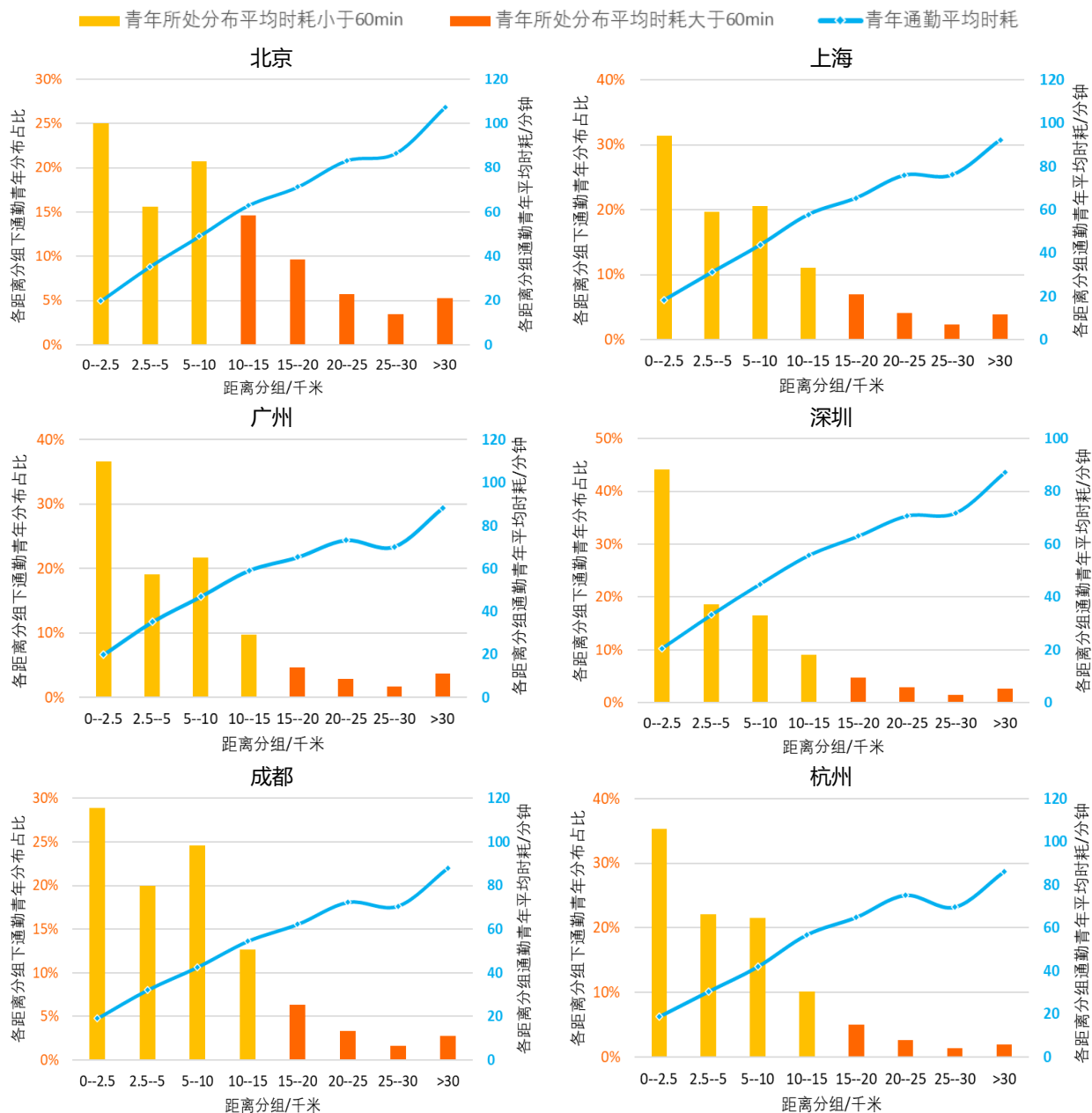
- 在44个主要城市1400万极端通勤人口中，有近600万青年人群。
- 北京26%青年人群单程通勤超过60分钟，上海13%、广州10%、成都10%，通勤状况较好的深圳、杭州也有近10%青年承受着极端通勤。

2021年典型城市45分钟以内通勤青年人口比重

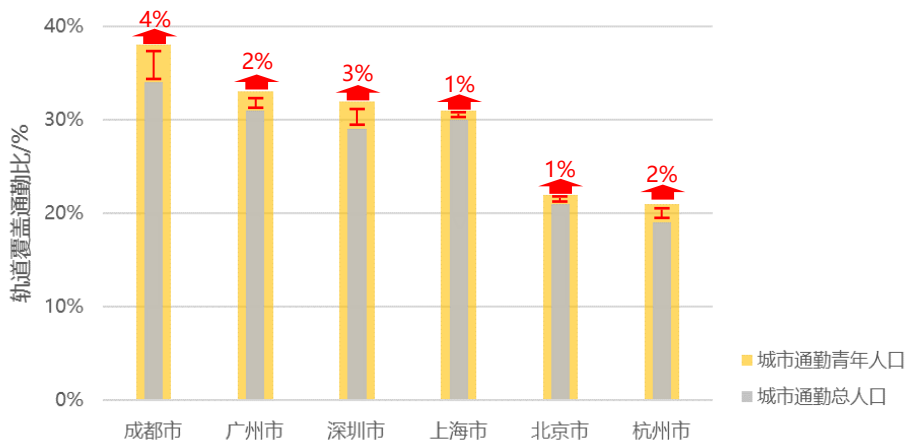


近80%青年45分钟以内通勤可达，轨道覆盖通勤比重高于城市平均水平

2021年典型城市青年通勤距离分布与平均时耗



2021年典型城市800米轨道覆盖青年通勤人口比重



2

青年职住：居住在外围，就业在中心

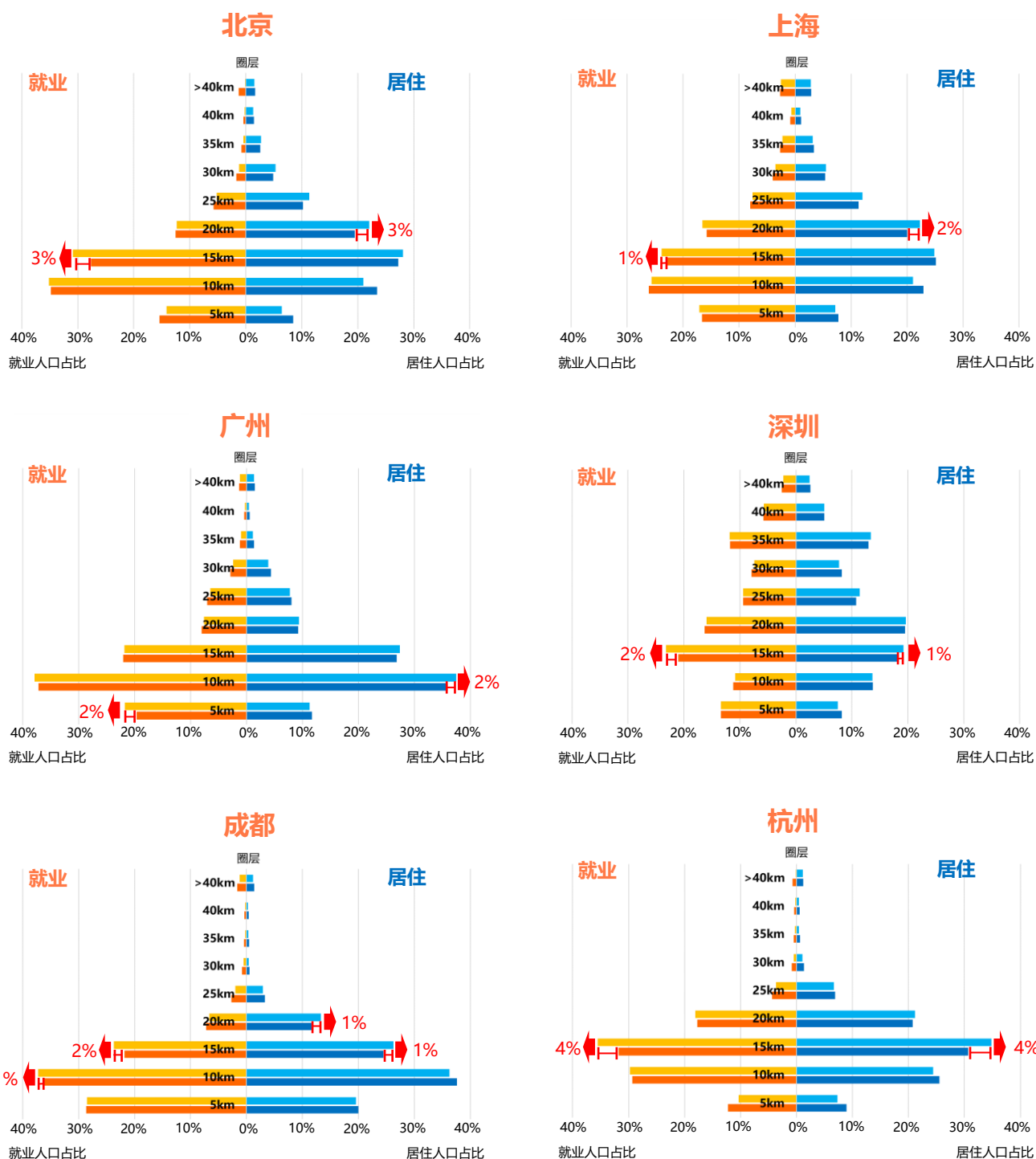
2021年典型城市5公里圈层通勤青年居住与就业分布占比

■ 城市通勤青年人口居住分布

■ 城市通勤总人口居住分布

■ 城市通勤青年人口就业分布

■ 城市通勤总人口就业分布



红色箭头标注：表示该圈层处城市通勤青年人口占总通勤青年人口比重高出该圈层处城市通勤总人口占总通勤人口比重，说明该圈层处青年人口职住比高。

“15公里圈层”成为青年人群平衡居住成本与通勤时间的选择

良好的城市品质、完善的公共服务，吸引着青年前来寻求丰富的城市生活。然而，较高的居住成本、职住错位带来的通勤压力，也深刻影响着青年对于城市的选择。

近80%的青年就业集中在15公里以内的城市就业中心

- 青年就业分布高度集中在中心城区内就业中心、高新产业园区。典型城市中，成都15公里圈层内青年就业占比最高为89%，广州15公里圈层内青年就业占比次之为82%，北京市达到80%。深圳略低，15公里以内圈层内青年就业占比仅30%，外围生产制造企业吸引了大量青年就业。

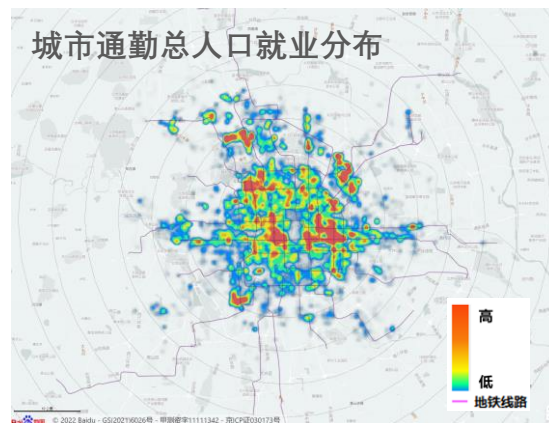
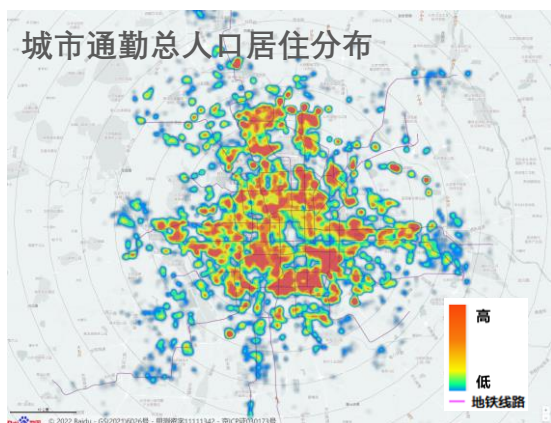
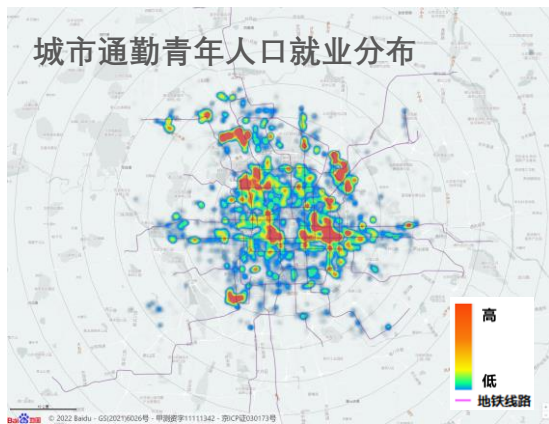
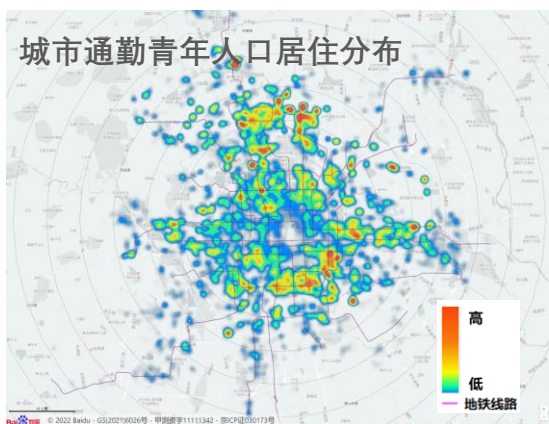
65%的青年人群居住在城市中心15公里以外

- 受到居住成本与社区环境影响，青年人群更多居住在城区外围。典型城市中，64%的青年人群居住在城市中心15公里圈层外，高于城市平均水平2个百分点。北京市、上海市15公里圈层外青年居住占比为72%，深圳最高为79%。

“15公里圈层”成为更多青年人群平衡居住成本与通勤时间的选择

- 典型城市中，近30%青年选择居住在城市中心15-20公里圈层处，接近北京五环、上海外环、深圳绕城高速，这一圈层青年居住比重高于城市平均水平2-3个百分点。

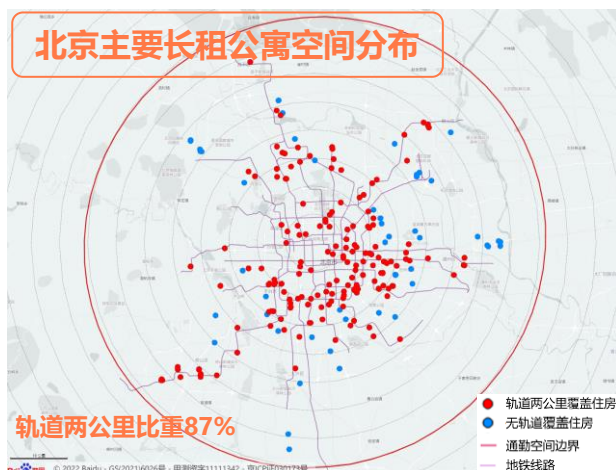
2021年北京通勤青年居住与就业分布对比



3 住房保障：选址不出圈，轨道两公里

2021年国务院发布《关于加快发展保障性租赁住房的意见》从国家层面明确了以公租房、保障性租赁住房和共有产权房为主体的住房保障体系，提出将**保障性租赁住房**作为解决符合条件的新市民、青年人等群体住房困难问题的主要途径。

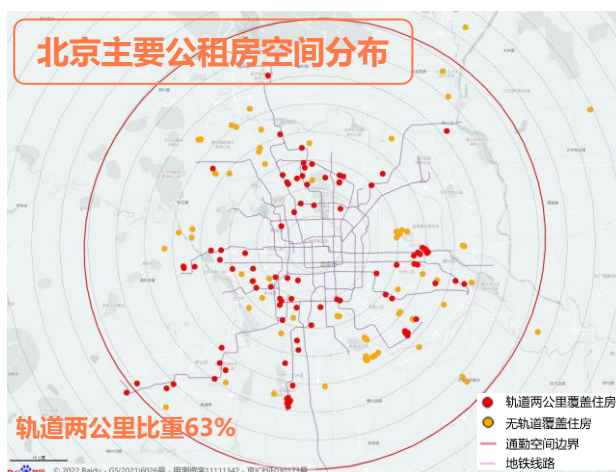
北京主要长租公寓空间分布



长租公寓：市场化的机构类租赁住房，作为**保障性租赁住房的重要形态**，支持专业化住房租赁企业发展，提高重点城市机构化长租房占比。

- 数据内容：至2021年底，主要专业化住房租赁企业在北京投放的240个长租公寓
- 数据来源：禧泰房地产大数据

北京主要公租房空间分布



公租房：面向符合规定条件的城镇中等偏下收入住房困难家庭、新进就业无房职工和在城镇稳定就业的外来务工人员出租的保障性住房。

- 数据内容：北京市住房和城乡建设委员会官网公布，已经投入运营的176个公租房项目
- 数据来源：北京市住房和城乡建设委员会官网

北京主要共有产权房空间分布



共有产权住房：政府与购房者共同承担住房建设资金，通过共有产权的方式，使得部分群众自己支付一部分资金解决住房拥有。

- 数据内容：北京市住房和城乡建设委员会官网公布，79个共有产权房项目
- 数据来源：北京市住房和城乡建设委员会官网

保障性租赁住房发展，注重契合青年通勤特征

青年追求居住的便捷性，关注交通便利和通勤距离。报告以北京长租公寓、公租房、共有产权住房为例，探索青年乐居城市的需求契合特征，为完善青年住房保障体系提供政策参考。

轨道两公里，保障性住房供给关注轨道周边存量更新

- 依赖存量住房供给和市场化运作的长租公寓，更注重邻近地铁站带来的交通便捷。至最近地铁站平均距离1.1公里，其中，50%的长租房位于地铁800米覆盖范围内，近90%可以满足2公里范围“骑乘骑”慢行接驳的要求。
- 采用集中供地的保障性住房样本到最近地铁站的平均距离，公租房3.9公里、共有产权住房5.4公里，近40%的公租房、50%的共有产权住房在轨道交通2公里辐射范围以外。

选址不出圈，面向青年的住房保障不应超出通勤边界

- 邻近就业中心是青年对于居住的本源需求。20%长租公寓，能够提供10公里核心圈层内的住房保障供给，近40%集中在10-15公里（四环五环之间），与城市人口分布特别是青年人群居住空间分布高度契合。
- 受限与新增土地供给和保障对象以中低收入家庭为重点，北京近70%公租房、超过80%共有产权房主体分布也在15公里（五环）以外，8%的公租房、10%共有产权房位于城市中心40公里以外圈层，超出了城市通勤尺度的边界。

各类住房与临近地铁车站空间距离分布

住房类型	小于800米	800-2000米	2000-3000米	大于3000米	合计
长租公寓	49%	38%	8%	6%	100%
公租房	29%	34%	12%	25%	100%
共有产权房	18%	33%	11%	38%	100%

各类住房距离城市中心的空间区位

区位	同心圆	长租公寓	公租房	共有产权房
三环（近似）	小于5公里	6%	---	---
四环（近似）	5-10公里	14%	5%	0%
五环（近似）	10-15公里	36%	25%	14%
六环（近似）	15-25公里	27%	42%	47%
通勤边界	25-40公里	17%	21%	28%
通勤空间外	大于40公里	---	8%	10%
合计		100%	100%	100%

后记 城市通勤提升专项行动

自2020年5月第一版通勤报告发布以来，成都、北京、苏州、南宁、长沙等城市陆续推出通勤提升专项行动。

成都：幸福美好生活十大行动，城市通勤效率提升工程



2021年2月8日，中共成都市委制定《成都市人民政府关于实施幸福美好生活十大工程的意见》，其中关于城市通勤效率提升工程，具体包含以下5点：

1. 职住格局平衡适宜，促进住房资源与产业布局平衡配置。
2. 交通设施智能便捷，加强5G、智慧交通等新型城市基础设施建设。
3. 出行选择丰富多元，要丰富“轨道+公交+慢行”多样化绿色出行选择。
4. 交通管理规范有序，构建国际一流智慧交通指挥管理系统。
5. 通勤生活深度融合，在有条件的轨道、公交站点植入服务场景和消费场景。

2022年成都计划完成重点项目投资约为600亿元，着力提升城市通勤效率：以东西城市轴线为首等“环+射”骨干路网体系的建设以及市域“断头路”的持续推进，让城市交通更加便捷；陆肖站TOD项目整合了多种出行方式，构建“BMW”绿色出行体系，居住生活、商务办公、休闲游憩的有机融合在一定程度上缓解城市的通勤压力；成都市公交交管局指挥中心自2021年以来全矩阵发布交通出行信息11.2万次，引导2600万人次智慧避堵。

北京：提高45分钟通勤比重，慢行优先、公交优先、绿色优先

北京提出：“十四五时期，提升45分钟通勤比重。”2022年5月，北京发布《2022年北京市交通综合治理行动计划》明确2022年底市民45分钟以内通勤出行占比达到56%，年度计划在丽泽商务区推出需求响应公交服务试点，开行往返国贸和廊坊“北三县”之间的“定制快巴”通勤班车；重点围绕服务通勤打造品质慢行交通系统，贯彻“以人为本”和“慢行优先、公交优先、绿色优先”的治理理念。



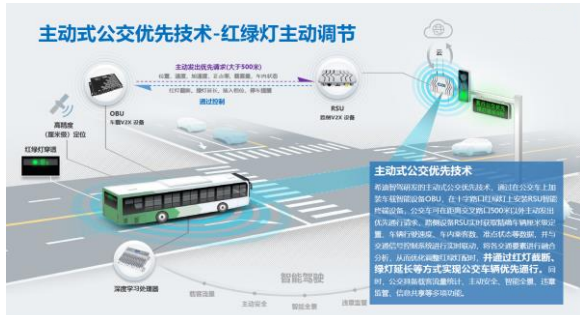
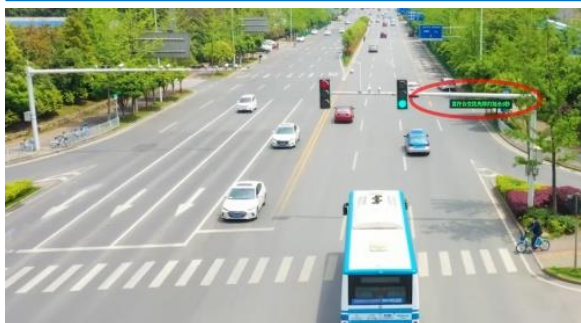
苏州、南宁：TOD开发构建廊道职住平衡

2021年8月苏州市印发《关于加快推进苏州市轨道交通场站及周边土地综合开发利用的实施意见》，构筑了轨道交通场站及周边土地开发的“顶层设计”，明确要求同步规划、同步开发，实现轨道交通建设与TOD综合开发“齐步走”，对于促进土地资源的集约利用、实现轨道交通高质量可持续发展、提升城市发展能级等具有积极意义。

2021年南宁市《政府工作报告》明确提出以站城一体化（TOD）理念推进城市框架拉开，形成1个主城区、4个副城新城空间格局，推动多中心、多组团发展。有效利用轨道交通TOD站城一体的引流能力，推动新区集聚人气、产城融合发展。



长沙：智能网联定制公交，精准改善极端通勤



2021年，长沙列为住建部、工信部“智慧城市基础设施与智能网联汽车协同发展”首批六个试点城市之一。长沙交警推出面向通勤的智能网联精准公交，利用主动式公交优先技术，公交车可在距离交叉路口500米以外主动发出优先通行请求，实时传送车辆定置、行驶速度、车内乘客数、准点状态等数据，并与交通信号控制系统进行联动实现公交车优先通行。

已开行的3条线路，将全程公交时间由60分钟压缩至30分钟，较私家车平均节省27.5%，约24.7%的乘客由开车通勤转变为乘坐智慧通勤公交。

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、戴彦欣、焦怡雪、康浩、张璐、冉江宇、吴克寒、田欣妹、王楠、廖璟瑒、凌伯天、陈烨、周博颖、王森、张斯阳、刘燕、田思晨、王芮、耿雪、王庆刚、郭玥、白颖、张凌波、高广达、闫安

百度地图：季永志、李志堂、严孙荣、阚长城、项雯怡、闫浩强、江畅、廖龔、李翔敏、万婷婷、王建光、孔祥安、吴宗峻、练玺

联合研究团队

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：田思晨 凌伯天