



2025年
中国主要城市通勤监测报告
发布版

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 职住空间持续疏离，45分钟通勤稳步提升

09

2 幸福通勤逐步回归，极端通勤仍在增加

11

3 公交服务能力提升，轨道效益边际递减

13

3 通勤时耗

1 城市效率：45分钟以内通勤比重

15

2 极端通勤：60分钟以上通勤比重

17

3 通勤感受：单程平均通勤时耗

19

4	通勤空间	
	1 空间范围：通勤空间半径	21
	2 空间匹配：职住分离度	23
	3 通勤距离：单程平均通勤距离	25
	4 幸福通勤：5公里以内通勤比重	27
5	通勤交通	
	1 轨道覆盖：轨道800米覆盖通勤比重	29
	2 公交保障：45分钟公交服务能力占比	31
6	城际通勤	
	1 城际通勤规模：通勤人口规模与流向	33
	2 城际通勤构成：心到心、心到边、边到边	35
	3 城际通勤效率：平均时耗与全程速度	37
附	城市通勤提升行动	39

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



2025年7月召开的中央城市工作会议提出，我国城镇化正从快速增长期转向稳定发展期，城市发展正从大规模增量扩张阶段转向存量提质增效为主的阶段。会议强调，要以建设创新、宜居、美丽、韧性、文明、智慧的现代化人民城市为目标，以推动城市高质量发展为主题，以坚持城市内涵式发展为主线，以推进城市更新为重要抓手。这一转型要求城市交通工作必须从传统的“设施建设”向“治理服务”转变，更加注重以人为本、集约高效和统筹协调。

提升城际、城内通勤效率成为推动城市高质量发展的重要抓手

2025年8月15日发布的《中共中央国务院关于推动城市高质量发展的意见》将提升城际、城内通勤效率上升为国家战略任务，明确提出“优化城市空间结构……健全现代化综合交通运输体系，提升城际、城内通勤效率，完善交通枢纽换乘换装设施布局”。新发展阶段的城市工作不仅要关注城市内部的职住平衡与通勤改善，更要顺应都市圈同城化趋势，解决跨城通勤难题，满足人民群众对美好生活的向往。

• 完善“1+3”现代化综合交通体系

依据住房城乡建设部《关于全面推进城市综合交通体系建设的指导意见》，各地正加快构建、完善由“城市快速干线交通系统、生活性集散交通系统、绿色慢行交通系统”组成的“1+3”城市综合交通体系。

城际与干线层面：聚焦提升城市通勤走廊出行效率，推进轨道交通“多网融合”，强化快速干线与生活性集散交通的衔接。

生活与慢行层面：强调以“门到门”出行链的视角体现公共交通优先成效，结合城市更新行动，补齐设施短板，构建绿色慢行网络，打造安全、连续、舒适的出行环境。

• 深化城市更新行动，坚持人口、产业、城镇、交通一体规划

贯彻落实中央城市工作会议关于“坚持人口、产业、城镇、交通一体规划，优化城市空间结构”的部署，以城市更新为实施路径，推动交通设施与城市功能、产业布局、居住空间的深度融合与精准适配。

促进职住平衡（产业与居住融合）：结合老旧厂区、老旧街区更新，盘活低效存量用地，在就业集中区增加租赁住房供给，在居住集中区补齐公共服务短板，从源头上缩短通勤距离。

强化TOD导向（交通与用地融合）：在轨道交通站点周边实施高强度、高复合度的城市功能更新，引导人口和产业向轨道廊道集聚，提升轨道覆盖通勤人口比重。

2024年中国主要城市通勤数据画像

《2025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**2024年底**中国主要城市职住空间与通勤特征，特别增加**2020-2024年连续5年的对比分析**，探索城市空间与通勤出行的变化。

聚焦城际通勤效率提升，选取跨越城市边界的**城际通勤人群作为研究对象**，深入分析城际通勤的规模、构成与效率特征，为加快转变超大特大城市发展方式，培育现代化都市圈等相关规划研究与政策制定，提供实证素材与量化依据。

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



城际通勤

10 | 城际通勤规模：通勤人口规模与流向

11 | 城际通勤构成：心到心、心到边、边到边

12 | 城际通勤效率：平均时耗与全程速度

选取45个全国重点城市



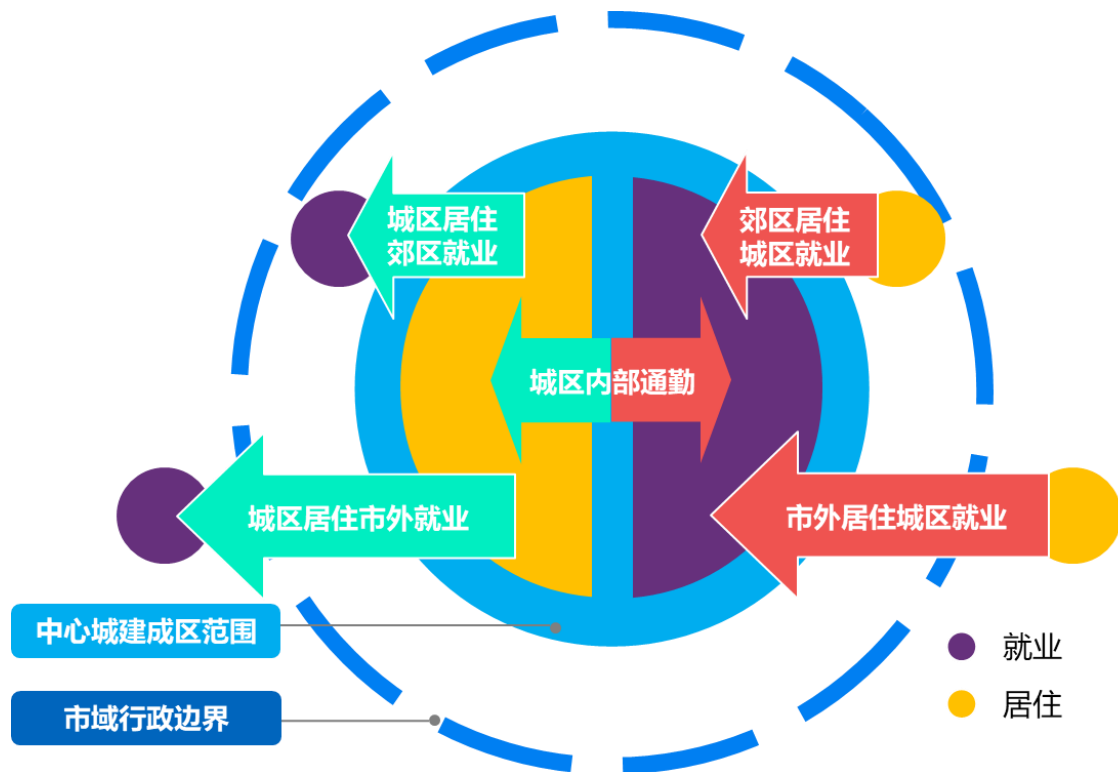
注：依据国家统计局第七次全国人口普查《中国人口普查分县资料-2020》更新城市规模分类。

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。

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**2024年9-11月**，连续3个月**百度地图位置服务**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	17242	74%	8514	68%
移动通信运营商	6291	27%	2522	22%
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



连续五年通勤特征演化

- 1 职住空间持续疏离，45分钟通勤稳步提升
- 2 幸福通勤逐步回归，极端通勤仍在增加
- 3 公交服务能力提升，轨道效益边际递减



45分钟内通勤比重稳步提升，“交通提速”暂时跑赢“城市变大”

- 2020-2024年，是中国主要城市从“外延扩张”向“存量稳定”过渡转型阶段。虽然，城市通勤半径不断扩展，职住分离度和平均距离持续增长，但受益于城市交通基础设施的完善，45分钟以内通勤比重总体稳步提升。

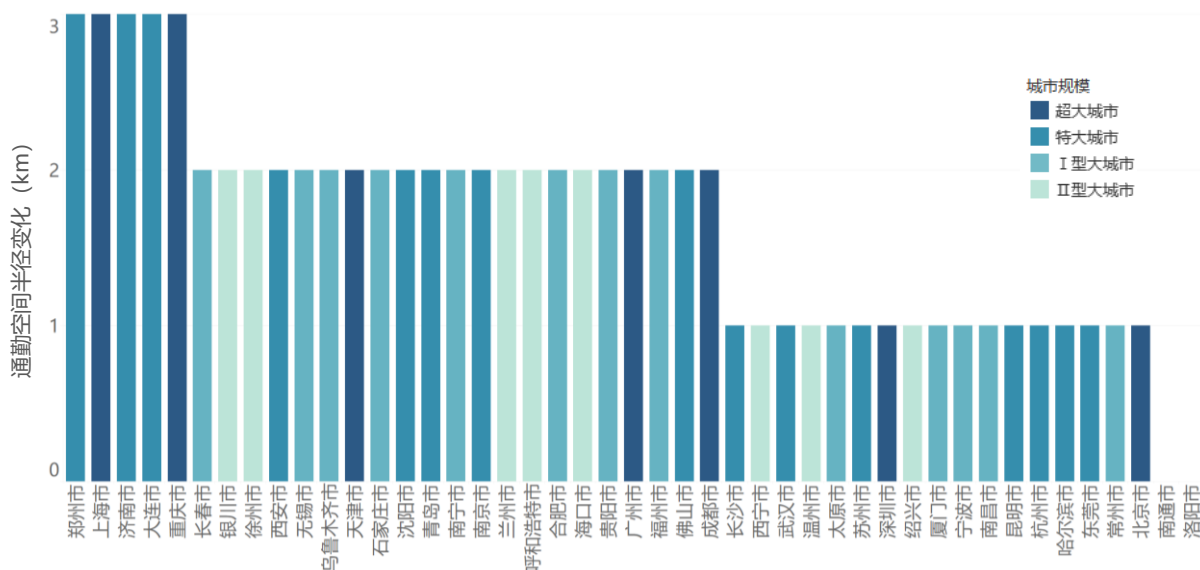
通勤半径持续拓展，42个城市职住分离增加40个城市通勤距离增长

- 近5年来，几乎所有主要城市通勤半径均有1-3公里增长，超大城市平均水平达到38公里，特大城市平均30公里。北京、上海、重庆同达42公里，是目前我国城市最大通勤半径。
- 随着通勤半径拓展，5年来45个主要城市中42个城市职住分离增加，40个城市通勤距离增长，上海、青岛、石家庄、徐州等城市平均通勤距离增加近1公里，带来巨大交通压力。

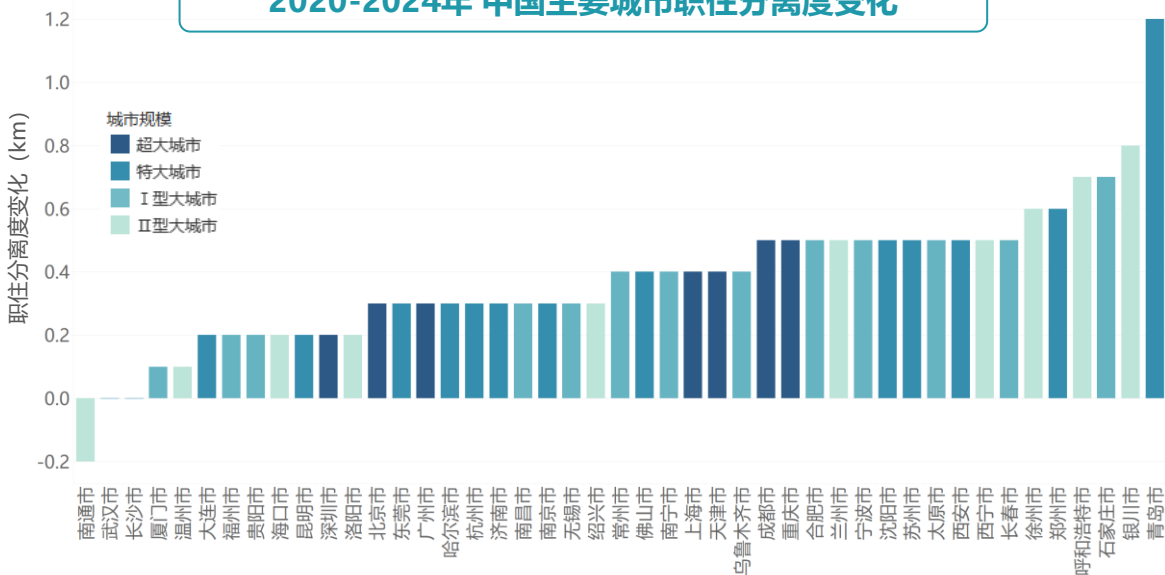
45分钟以内通勤比重提升，深圳成为首个超过80%的超大城市

- 2024年，中国主要城市45分钟以内通勤比重总体平均77%，较2020年增加1个百分点。近5年来，27个城市45分钟通勤比重持平或提升，深圳提升4个百分点，达到81%，成为唯一突破80%的超大城市。

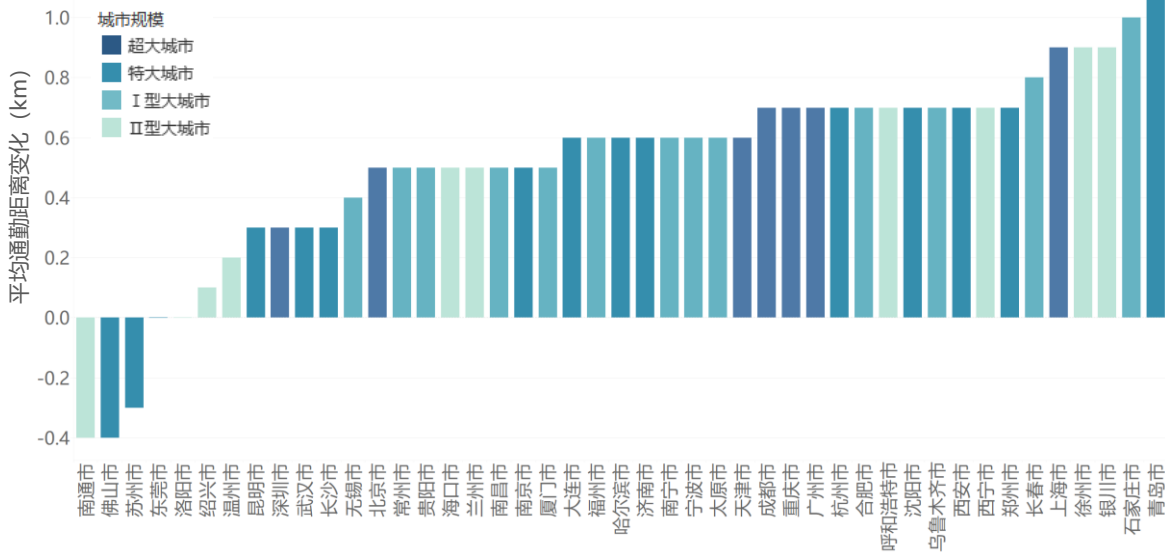
2020-2024年 中国主要城市通勤空间半径变化



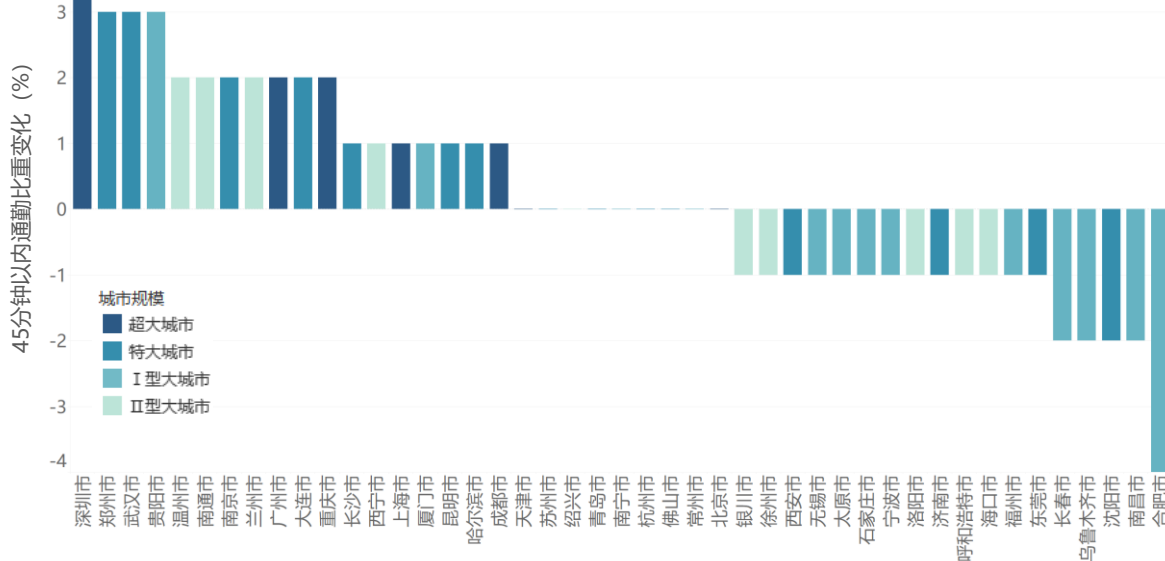
2020-2024年 中国主要城市职住分离度变化



2020-2024年 中国主要城市单程平均通勤距离变化



2020-2024年 中国主要城市45分钟以内通勤比重变化



幸福通勤与极端通勤比重同步增加，职住分离结构性矛盾仍需关注

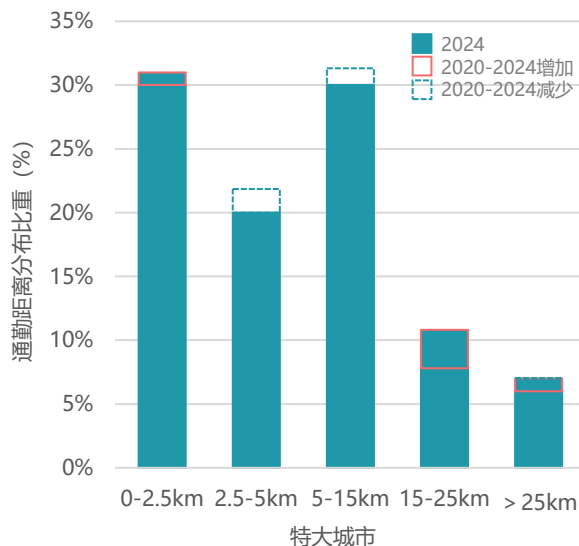
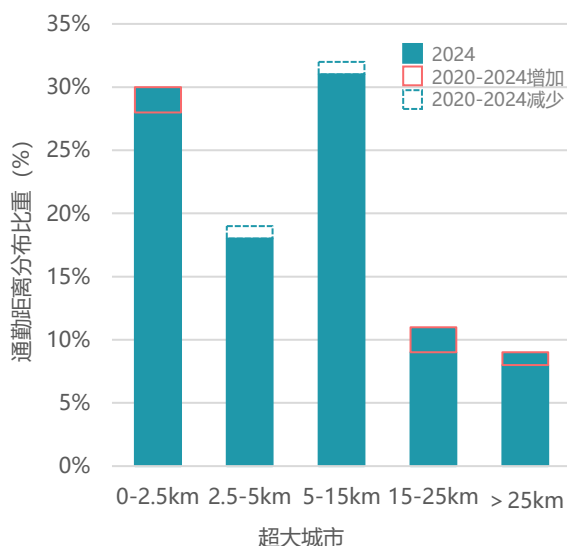
- 2020-2024年，5公里以内幸福通勤比重由降转升逐步回归，60分钟以上极端通勤比重虽然增速放缓但仍在增加。主要城市中的通勤人群正在经历两级分化，一部分人享受到更好的职住平衡，而另一部分人为了更好的工作机会选择忍受超长通勤。

幸福通勤比重经历“V型”反转逐步回归，进入稳定恢复期

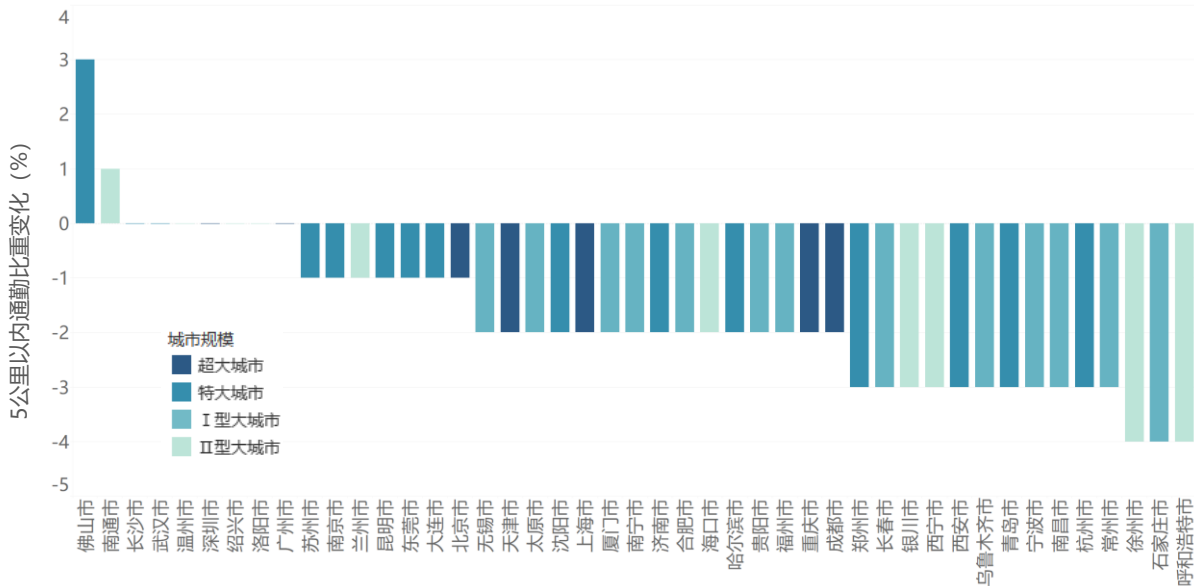
- 5公里以内幸福通勤比重，经历了前几年的普遍下降后，在近两年呈现出明显的“V型”反转，尽管从5年长周期看，仍有39个城市的幸福通勤比重低于2020年水平1-3个百分点，但在2022-2024年间，绝大多数城市实现止跌回升。
- 2024年，33个城市幸福通勤比重同比持平，进入稳定的恢复期。超大城市平均水平约49%，I型、II型大城市多在58%以上，侧面印证了居民更倾向短距离、低成本通勤生活。

极端通勤比重仍在高位增加，北京、青岛、济南呈现加剧趋势

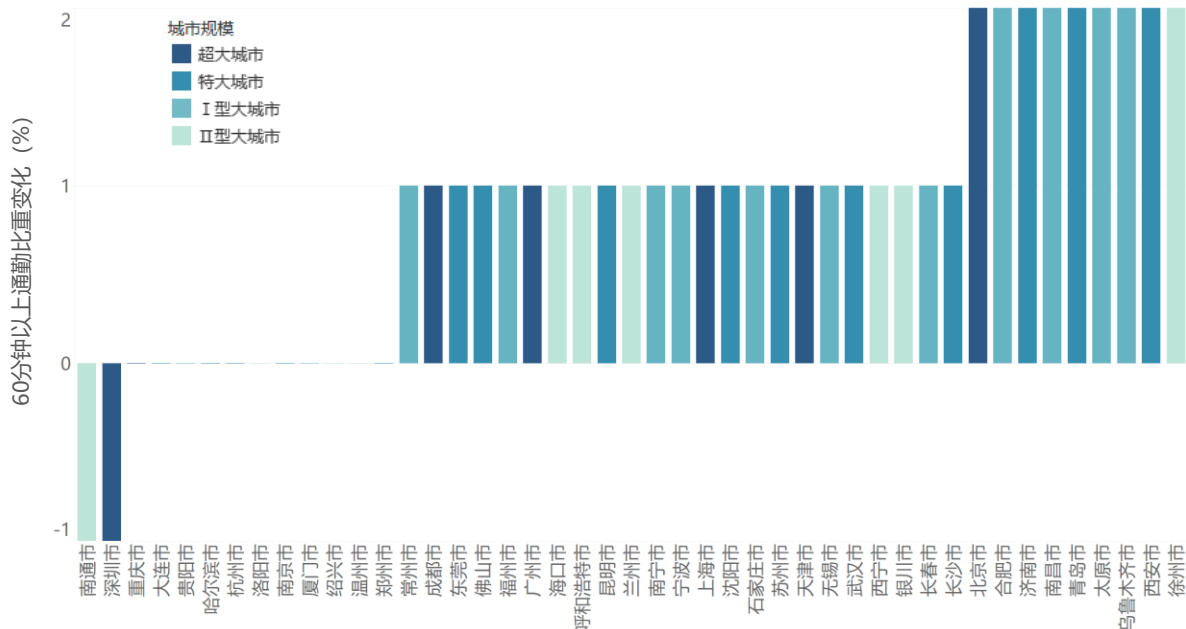
- 5年间，32个主要城市（占比超70%）的极端通勤比重增加1-2个百分点，8个城市持平，仅有深圳、南通2个城市出现了1个百分点微弱下降，虽然快速加剧的趋势有所放缓，但极端通勤人口比重仍在增加，尚未得到有效的降低。
- 北京仍是极端通勤最严重的城市，2024年同比增加1个百分点，达到29%。此外，济南、西安、太原、青岛、合肥、徐州等城市近5年极端通勤仍处于上升趋势需要关注。

2020-2024年超大特大城市通勤距离分组构成变化

2020-2024年主要城市5公里以内通勤比重变化



2020-2024年 中国主要城市60分钟以上通勤比重变化



大规模轨道建设拉动公交服务能力提升，但新增里程边际效益递减

- 大规模轨道建设显著拉动了主要城市公交服务能力的整体跃升。2024年，中国主要城市中48%的通勤者地铁或公交方式45分钟通勤可达，与2020年相比41个城市显著提升，长沙、哈尔滨等城市提升5个百分点，深圳45分钟公交通勤保障能力达到60%，全国最高。

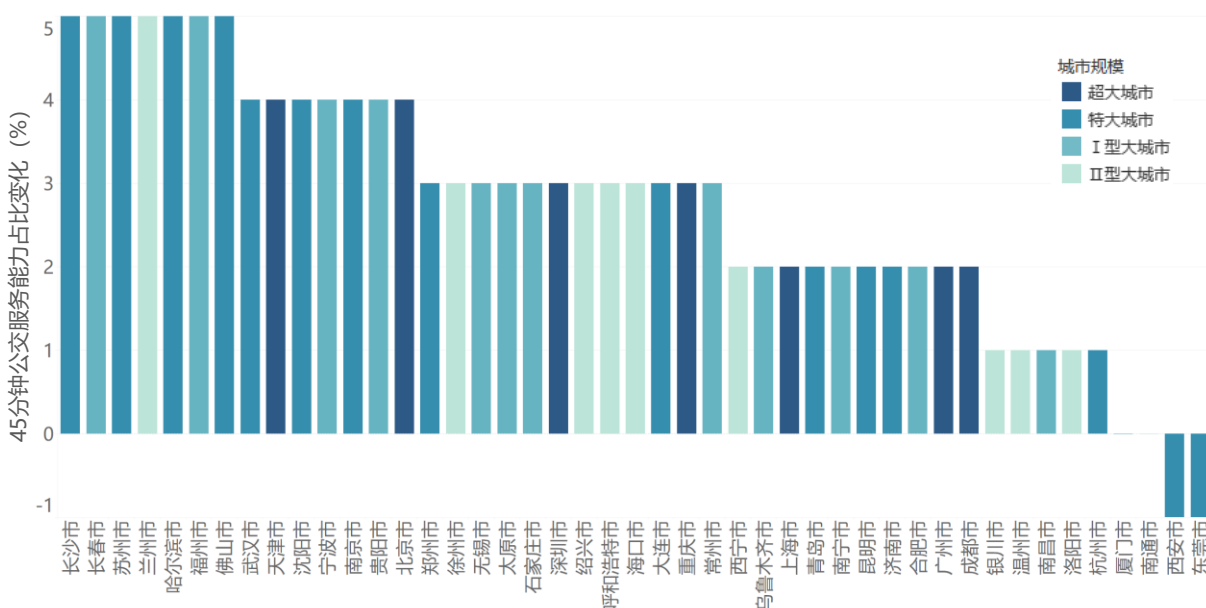
轨道运营里程五年增长50%，轨道覆盖通勤比重仅增长6%

- 近5年主要城市新增轨道运营里程3700公里，较2020年增长近50%，杭州、成都、青岛等城市新增里程均超100公里，南通、洛阳、绍兴等城市轨道交通从无到有。
- 而轨道800米覆盖通勤比重从2020年15%增长至21%，仅增加6个百分点，轨道覆盖通勤增长滞后于里程增加。2023-2024年间，上海、天津、青岛、无锡等13个城市新增轨道没有带来通勤覆盖提升，单位里程带来的通勤覆盖效益呈现递减趋势。

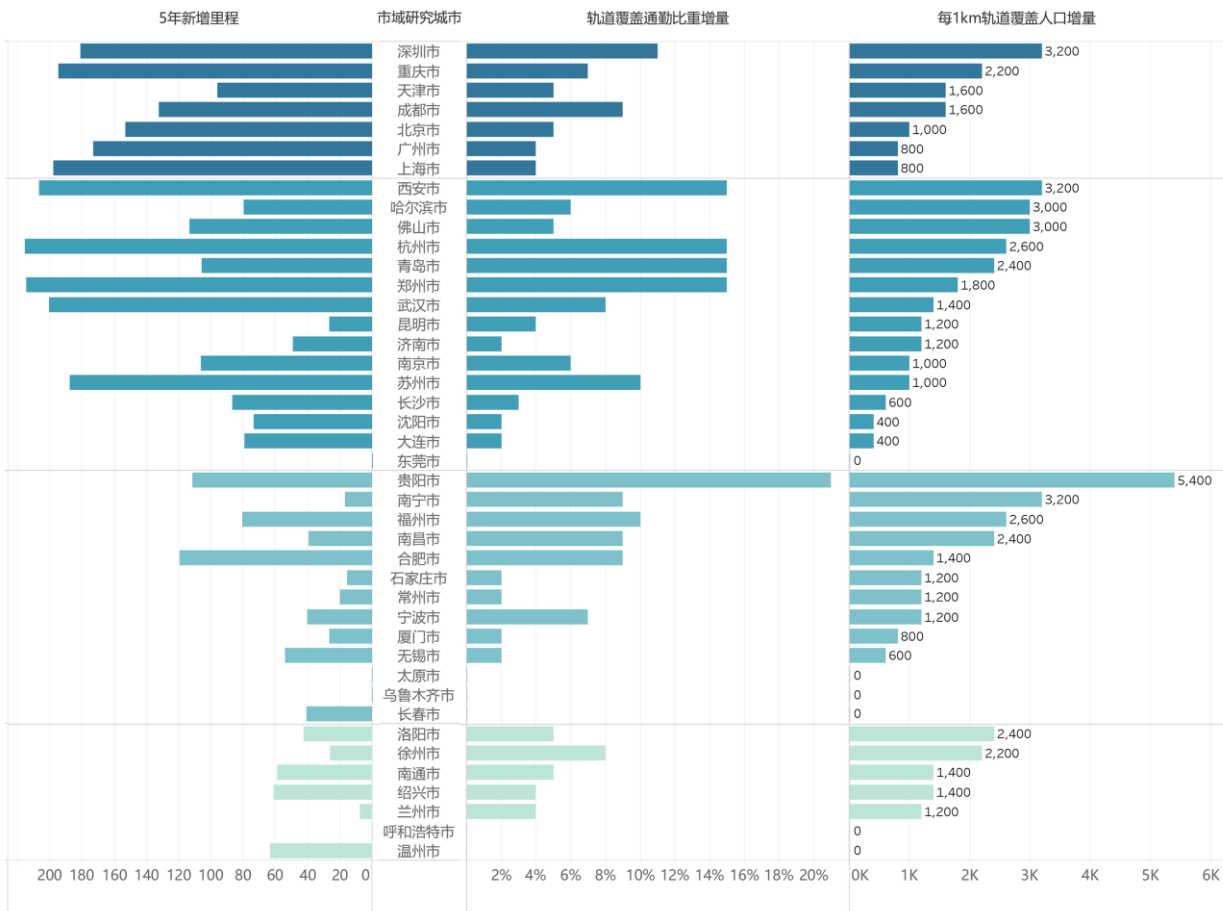
每公里轨道增加2000人车站800米通勤覆盖是客流效益的基本保障

- 贵阳是轨道建设效益最高的城市，5年间轨道覆盖通勤比重增加21个百分点，每公里轨道带来5400人通勤覆盖增量。轨道客流效益较好的深圳、西安、南宁等城市，近5年轨道覆盖通勤比重增长超过10个百分点，每公里轨道增加通勤人口覆盖超过3200人。
- 相反，近5年来广州、上海等城市新增轨道约200公里，每公里覆盖通勤人口增量仅有800人，轨道覆盖通勤比重和公交通勤服务能力的提升有限。

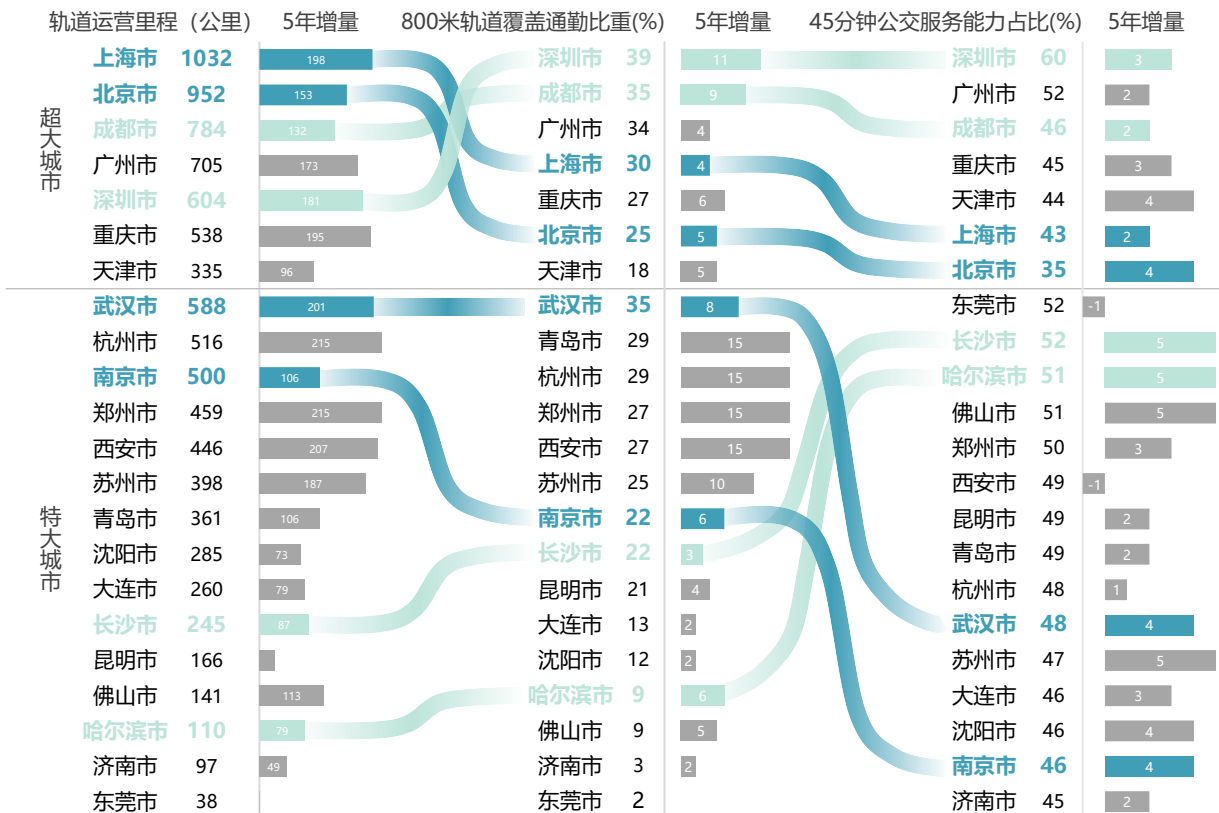
2020-2024年 中国主要城市45分钟公交服务能力占比变化



2020-2024年主要城市投运轨道里程与车站800米覆盖通勤比重提升



2024年度城市轨道覆盖通勤比重与45分钟公交服务能力提升效果



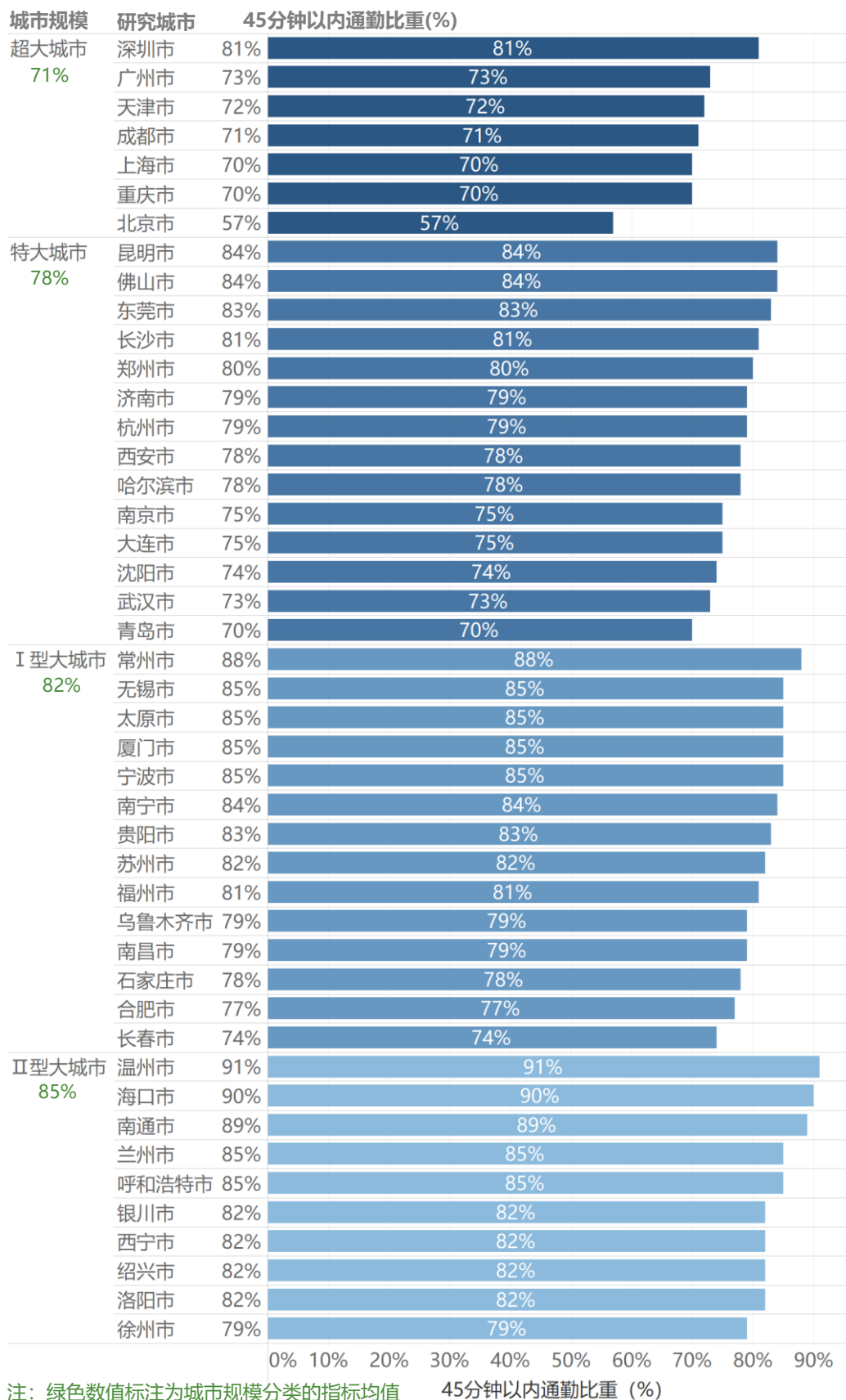
03 通勤时耗



- 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



2024年中国主要城市45分钟以内通勤比重



45分钟通勤比重稳步提升，超七成城市同比持平

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%，同比持平

- 中国主要城市45分钟以内通勤比重总体平均77%，同比持平。其中，超大城市平均71%、特大城市平均78%、I型大城市82%、II型大城市85%。
- 深圳81%、佛山、昆明同为84%，分别代表超大特大城市的最高水平，同比持平。

30个城市增长停滞，仅厦门、温州同比提高1个百分点

- 45个主要城市中，30个城市45分钟通勤比重同比持平，通勤效率提升面临瓶颈。
- 仅厦门和温州两个城市年度同比提高1个百分点，并且保持连续三年增长。

北京、合肥等13个城市45分钟通勤比重下降

- 北京45分钟以内通勤比重57%，结束了连续3年的增长趋势，同比下降1个百分点。
- 合肥、徐州下降2个百分点，年度降幅最大。青岛、宁波、石家庄等城市也出现了1个百分点的回落。合肥是近5年45分钟通勤比重下降最多的城市，从81%下降至77%。

中国主要城市45分钟以内通勤比重年度变化 单位：%

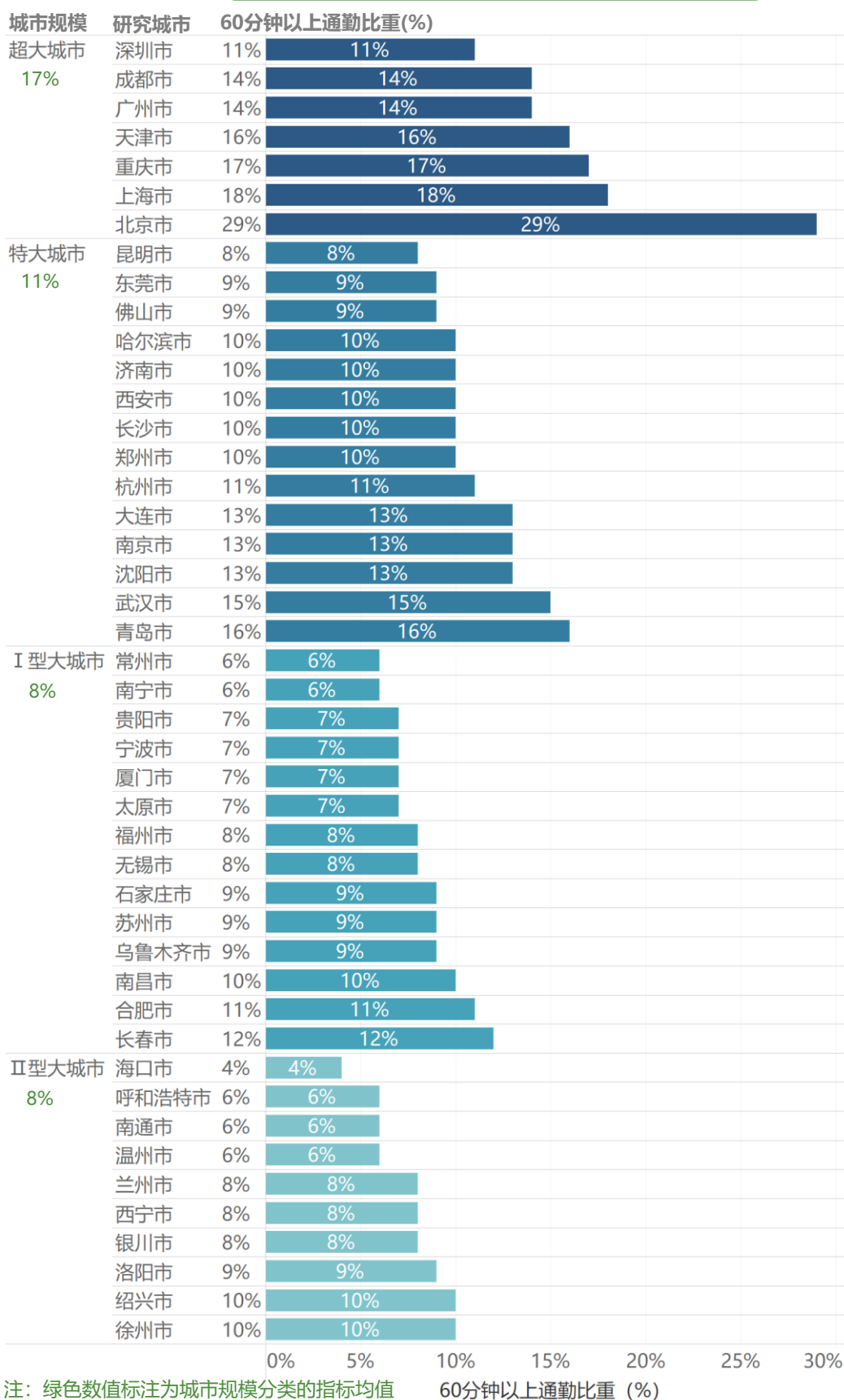
研究城市	2022年	2023年	2024年
深圳市	77	81	81
广州市	71	73	73
天津市	72	72	72
成都市	70	71	71
上海市	70	70	70
重庆市	68	70	70
北京市	56	58	57
佛山市	82	84	84
昆明市	83	84	84
东莞市	82	84	83
苏州市	82	82	82
长沙市	79	81	81
郑州市	78	80	80
杭州市	79	79	79
济南市	78	79	79
哈尔滨市	78	79	78
西安市	77	78	78
大连市	74	75	75
南京市	75	75	75
沈阳市	73	74	74
武汉市	71	73	73
青岛市	70	71	70
常州市	88	88	88

研究城市	2022年	2023年	2024年
宁波市	86	86	85
厦门市	83	84	85
太原市	84	85	85
无锡市	85	85	85
南宁市	83	84	84
贵阳市	83	83	83
福州市	81	81	81
南昌市	79	80	79
乌鲁木齐市	79	80	79
石家庄市	79	79	78
合肥市	78	79	77
长春市	74	75	74
温州市	89	90	91
海口市	90	90	90
南通市		89	89
呼和浩特市	85	85	85
兰州市	83	85	85
洛阳市	82	82	82
绍兴市	82	82	82
西宁市	84	83	82
银川市	83	83	82
徐州市	81	81	79

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

2024年中国主要城市60分钟以上通勤比重



九成城市极端通勤“零增长”，北京、青岛、徐州仍在增加

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。

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%。

九成城市极端通勤“零增长”，北京、青岛、徐州仍在增加

- 45个主要城市中41个城市极端通勤“零增长”，极端通勤持续加剧的趋势得到控制。
- 仅有北京、青岛、徐州3个城市极端通勤增加1个百分点。北京60分钟以上通勤比重29%，仍是极端通勤人口最多的城市。

仅有厦门极端通勤人口比重同比降低1个百分点

- 仅有厦门1个城市60分钟以上通勤比重同比降低1个百分点，从8%降至7%。

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	2022年	2023年	2024年
深圳市	12	11	11
成都市	14	14	14
广州市	15	14	14
天津市	16	16	16
重庆市	17	17	17
上海市	18	18	18
北京市	28	28	29
昆明市	8	8	8
东莞市	9	9	9
苏州市	9	9	9
佛山市	10	9	9
西安市	10	10	10
哈尔滨市	10	10	10
济南市	11	10	10
长沙市	10	10	10
郑州市	10	10	10
杭州市	11	11	11
大连市	13	13	13
南京市	13	13	13
沈阳市	13	13	13
武汉市	15	15	15
青岛市	15	15	16
常州市	6	6	6

研究城市	2022年	2023年	2024年
南宁市	7	6	6
贵阳市	7	7	7
宁波市	7	7	7
厦门市	8	8	7
太原市	7	7	7
福州市	8	8	8
无锡市	7	8	8
石家庄市	9	9	9
乌鲁木齐市	9	9	9
南昌市	10	10	10
合肥市	11	11	11
长春市	12	12	12
海口市	4	4	4
呼和浩特市	6	6	6
南通市		6	6
温州市	7	6	6
兰州市	8	8	8
西宁市	7	8	8
银川市	8	8	8
洛阳市	9	9	9
徐州市	9	9	10
绍兴市	10	10	10

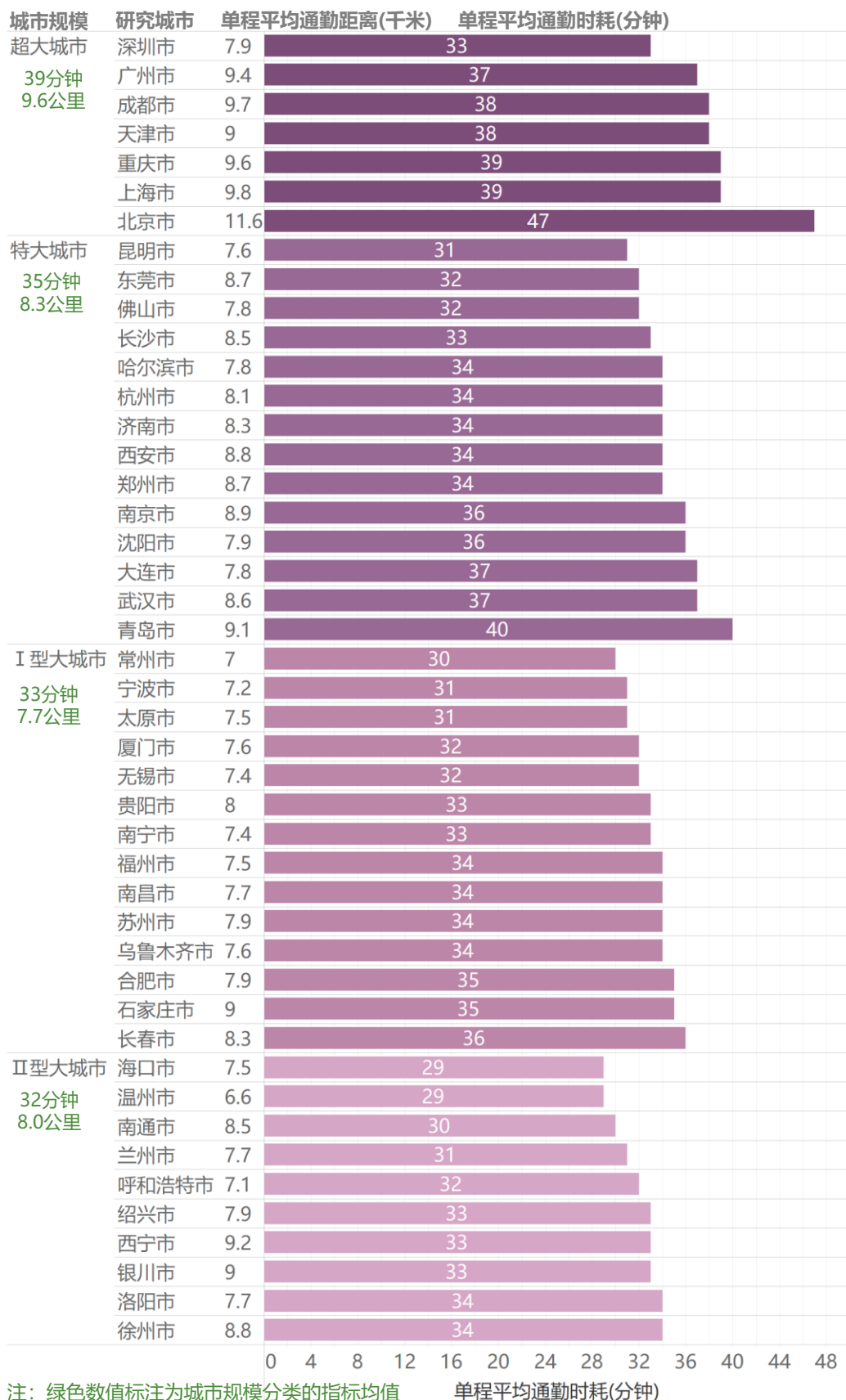
说明：红色标识显著下降，绿色标识显著提升。

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

2024年中国主要城市单程平均通勤时耗



单程通勤时耗35分钟同比持平，北京略有反弹

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，同比持平

- 45个中国主要城市中单程平均通勤时耗35分钟，同比持平。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。
- 41个城市单程平均通勤时耗同比持平，占比超过90%，城市通勤时耗趋于稳定。

北京依然是通勤时耗最长的城市，47分钟，同比增加1分钟

- 北京单程通勤时耗47分钟，依然是全国通勤时耗最长的城市，在连续三年改善或持平后，2024年同比增加1分钟需要给予关注。
- 此外，青岛、合肥、银川通勤时耗也同比增加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

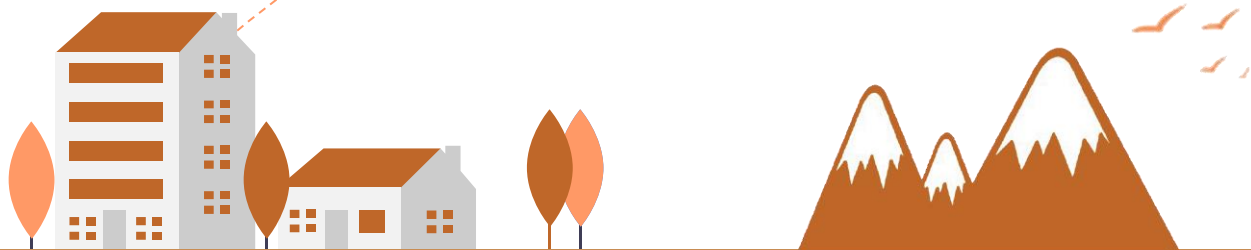
研究城市	2022年	2023年	2024年
深圳市	36	33	33
广州市	38	37	37
成都市	39	38	38
天津市	39	38	38
上海市	40	39	39
重庆市	40	39	39
北京市	47	46	47
昆明市	32	31	31
东莞市	34	32	32
佛山市	33	32	32
长沙市	34	33	33
武汉市	38	37	37
哈尔滨市	35	34	34
杭州市	35	34	34
济南市	35	34	34
苏州市	34	34	34
西安市	35	34	34
郑州市	35	34	34
南京市	37	36	36
沈阳市	37	36	36
大连市	37	37	37
青岛市	40	39	40
常州市	30	30	30

研究城市	2022年	2023年	2024年
宁波市	31	31	31
太原市	33	31	31
厦门市	32	32	32
无锡市	32	32	32
贵阳市	34	33	33
南宁市	34	33	33
福州市	34	34	34
南昌市	35	34	34
乌鲁木齐市	34	34	34
合肥市	35	34	35
石家庄市	35	35	35
长春市	37	36	36
海口市	30	29	29
温州市	30	29	29
南通市			30
兰州市	33	32	31
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

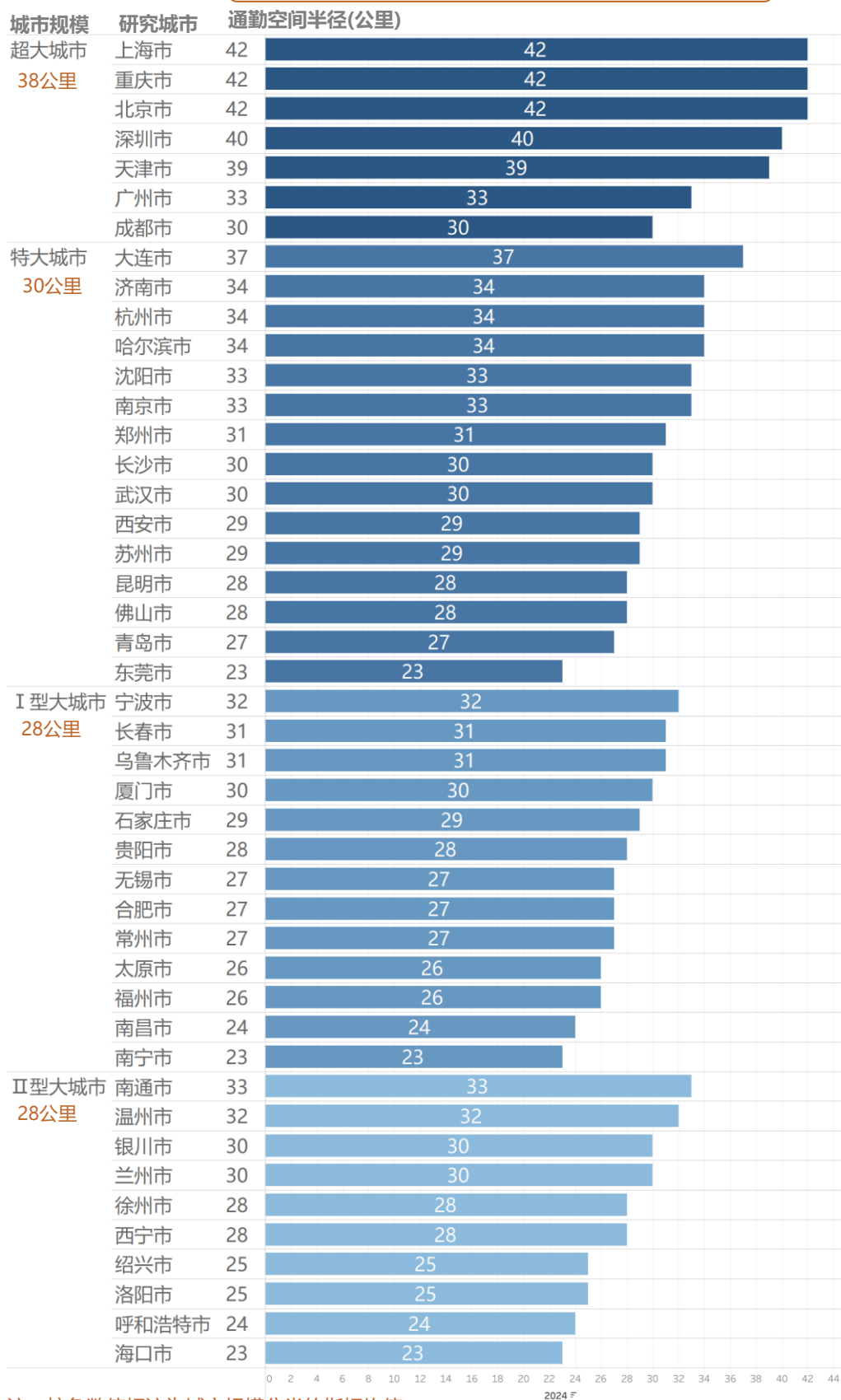
04 通勤空间



- 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



2024年中国主要城市通勤空间半径



北京、上海、重庆同达42公里，成为通勤半径最大的城市

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。

京沪渝同达42公里，并列通勤半径最大城市

- 超大城市平均通勤空间半径38公里，特大城市30公里，I、II型大城市均为28公里。与2023年相比，各规模城市平均半径基本持平，城市空间扩展趋势放缓。
- 北京、重庆通勤空间半径同比增加1公里，达到42公里，与上海并列成为我国通勤空间半径最大的城市。

八成城市通勤空间半径保持稳定，进入存量发展期

- 45个主要城市中，35个城市（占比78%）通勤空间半径同比持平，其中深圳、成都、杭州等20个城市连续三年保持稳定。
- 郑州、济南、贵阳、无锡、南宁等10个城市通勤空间半径同比增加1公里。

中国主要城市通勤空间半径年度变化 单位：公里

研究城市	2022年		2023年		2024年
上海市	41	↑	42	↑	42
北京市	41		41		42 ↑
重庆市	40	↑	41	↑	42 ↑
深圳市	40	↑	40		40
天津市	38		39	↑	39
广州市	32		33	↑	33
成都市	30	↑	30		30
大连市	36	↑	36		37 ↑
杭州市	34		34		34
济南市	33	↑	33		34 ↑
哈尔滨市	33		34	↑	34
南京市	33	↑	33		33
沈阳市	32		32		33 ↑
郑州市	30		30		31 ↑
长沙市	29		30	↑	30
武汉市	30		30		30
苏州市	29		29		29
西安市	29	↑	29		29
佛山市	28	↑	28		28
昆明市	28		28		28
青岛市	26		27	↑	27
东莞市	23		23		23
宁波市	32		32		32

研究城市	2022年	2023年	2024年	
乌鲁木齐市	30	31	↑	31
长春市	30	31	↑	31
厦门市	29	30	↑	30
石家庄市	28	29	↑	29
贵阳市	27	27		28 ↑
合肥市	27	↑	27	27
无锡市	26	26		27 ↑
常州市	27	27		27
福州市	25	26	↑	26
太原市	26	26		26
南昌市	24	24		24
南宁市	22	22		23 ↑
南通市	33	33		33
温州市	33	↑	32	32
兰州市	29		30	↑
银川市	30	↑	30	30
徐州市	28	↑	28	28
西宁市	26	↓	28	↑
洛阳市	25	25		25
绍兴市	25	25		25
呼和浩特市	23	23		24 ↑
海口市	22	23	↑	23

说明：↓ 红色标识显著下降，↑ 绿色标识显著提升。

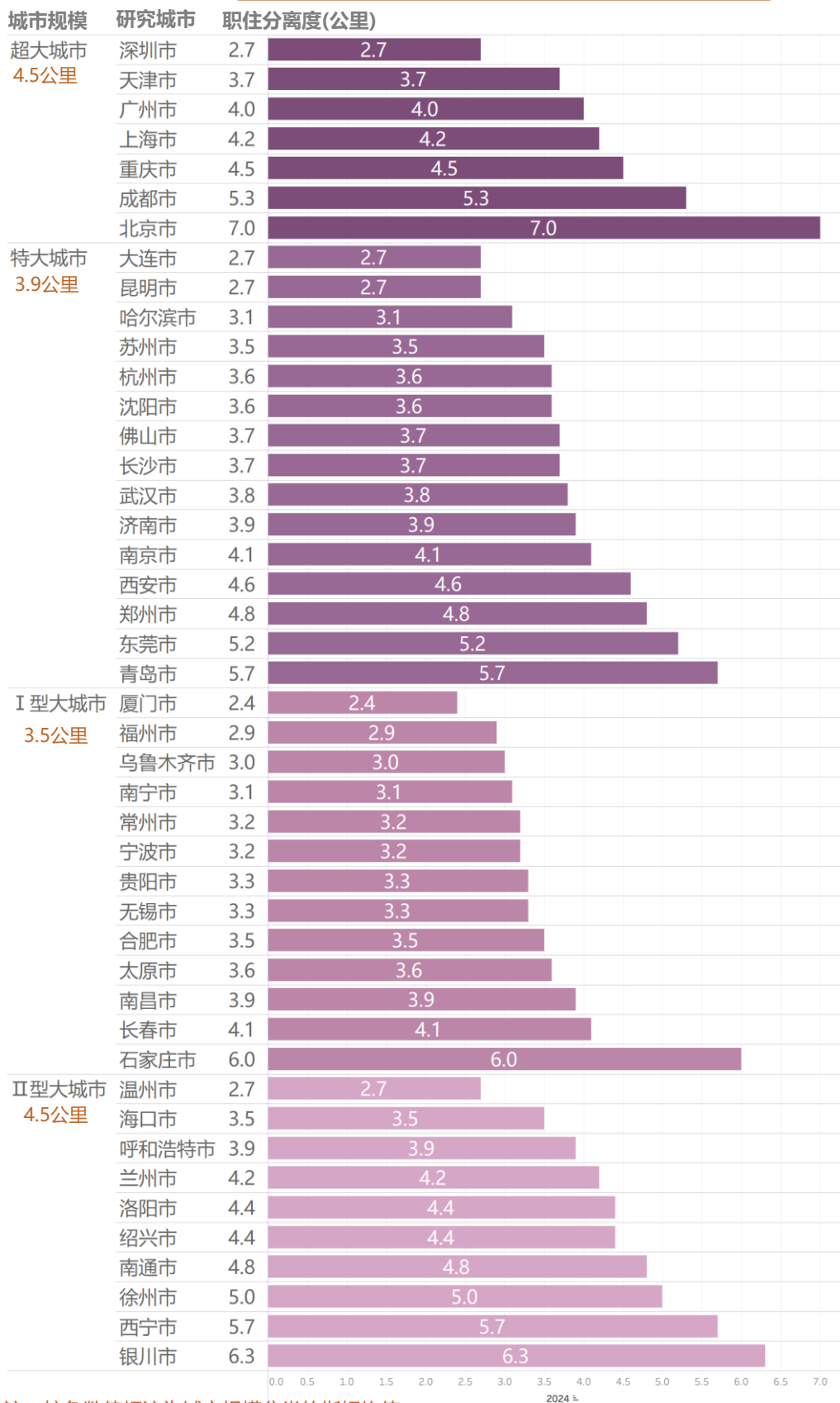
超大城市

特大城市

I型大城市

II型大城市

2024年中国主要城市职住分离度



注：棕色数值标注为城市规模分类的指标均值

七成城市职住分离没有增加，北京加剧突破7公里

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。

32个城市职住分离没有增加，厦门、武汉等显著改善

- 超大城市职住分离度平均水平4.5公里，特大城市3.9公里。45个主要城市中，32个城市的职住分离没有增加，其中26个城市同比持平，武汉、福州、常州等6个城市同比减少。
- 厦门职住分离度为2.4公里，同比减少0.2公里，是中国主要城市中职住平衡最好的城市。

北京职住分离度突破7公里，青岛年度增幅最大

- 北京职住分离度从6.8公里增至7.0公里，是全国唯一突破7公里的城市，职住失衡严重。
- 青岛职住分离度由5.4公里激增至5.7公里，同比增加0.3公里，是年度增幅最大的城市。此外青岛、天津、沈阳、海口、呼和浩特、西宁连续三年持续增加，需要给予关注。

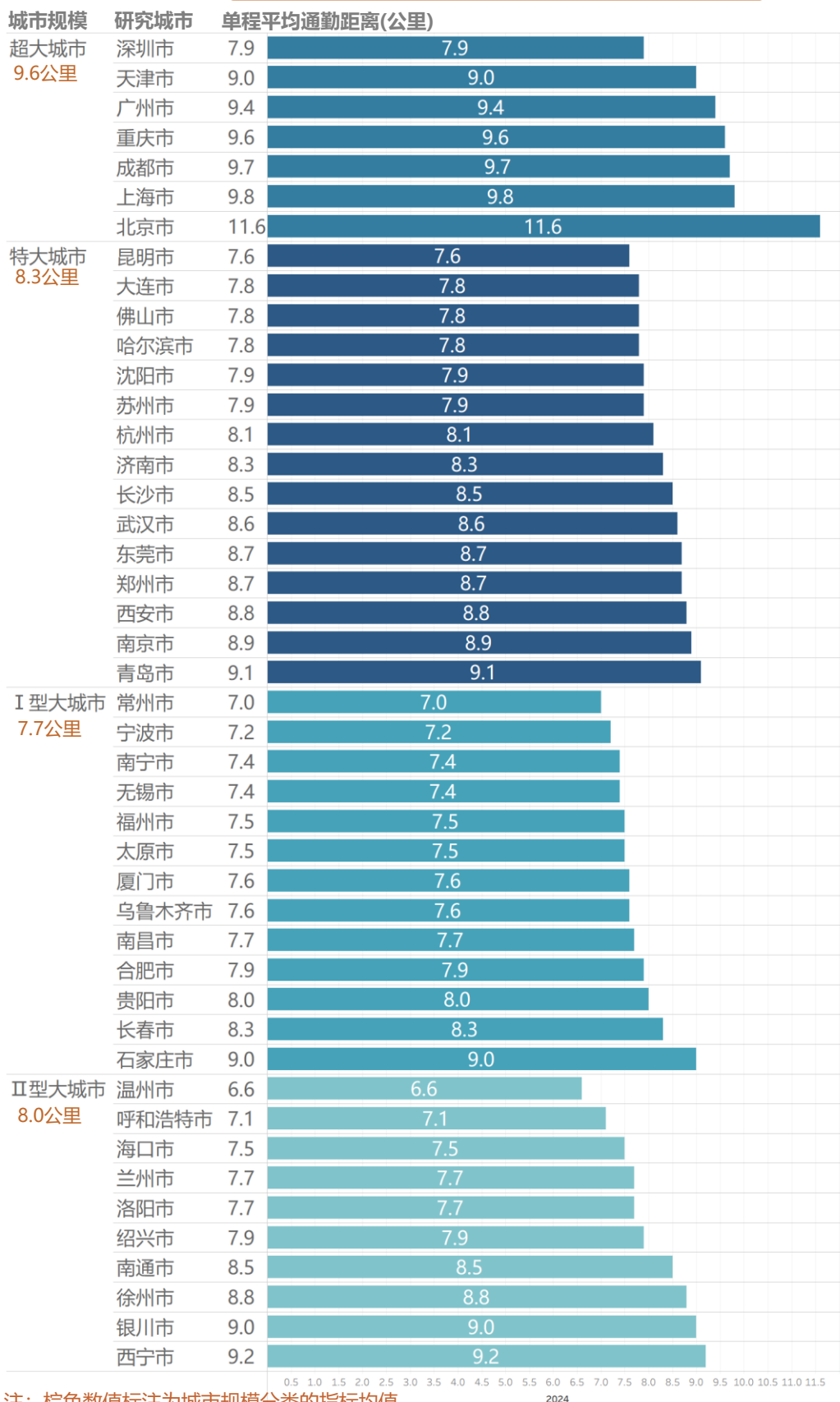
中国主要城市职住分离度年度变化 单位：公里

研究城市	2022年	2023年	2024年	研究城市	2022年	2023年	2024年
深圳市	2.8	2.7	2.7	福州市	2.7	3	2.9
天津市	3.5	3.6	3.7	乌鲁木齐市	2.8	3	3
广州市	3.9	4	4	南宁市	3.1	3.1	3.1
上海市	4.2	4.2	4.2	宁波市	3.2	3.2	3.2
重庆市	4.3	4.5	4.5	常州市	3.3	3.3	3.2
成都市	5.4	5.3	5.3	无锡市	3.3	3.3	3.3
北京市	6.8	6.8	7	贵阳市	3.3	3.3	3.3
昆明市	2.8	2.7	2.7	合肥市	3.6	3.5	3.5
大连市	2.6	2.6	2.7	太原市	3.5	3.5	3.6
哈尔滨市	3	3.1	3.1	南昌市	4.1	3.9	3.9
苏州市	3.4	3.4	3.5	长春市	3.9	4.1	4.1
杭州市	3.6	3.6	3.6	石家庄市	5.8	6	6
沈阳市	3.4	3.5	3.6	温州市	3.1	2.8	2.7
长沙市	3.7	3.7	3.7	海口市	3.3	3.4	3.5
佛山市	3.9	3.7	3.7	呼和浩特市	3.7	3.8	3.9
武汉市	3.9	3.9	3.8	兰州市	4.1	4.1	4.2
济南市	4	3.9	3.9	洛阳市	4.4	4.4	4.4
南京市	4.1	4	4.1	绍兴市	4.6	4.4	4.4
西安市	4.8	4.6	4.6	南通市	5	4.9	4.8
郑州市	5	4.7	4.8	徐州市	5	5	5
东莞市	5.6	5.2	5.2	西宁市	4.9	5.6	5.7
青岛市	5.3	5.4	5.7	银川市	6.3	6.3	6.3
厦门市	2.2	2.6	2.4				

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

2024年中国主要城市单程平均通勤距离



通勤距离总体保持稳定，广州、青岛、石家庄、西宁持续增加

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。

超大城市平均9.6公里，北京11.6公里仍居首位

- 2024年，超大城市平均通勤距离9.6公里，特大城市8.3公里。北京以11.6公里位居全国之首，是唯一超过10公里的城市。上海、成都、重庆均超过9.5公里。深圳仅7.9公里，保持超大城市中最低水平。
- 45个主要城市中，27个城市（占比60%）平均通勤距离同比持平或微降，连续多年的增长趋势得到缓解。深圳、宁波、东莞等城市同比减少0.1公里，职住空间关系呈现优化迹象。

广州、青岛、石家庄、西宁通勤距离显著增加

- 18个城市通勤距离同比增加，其中广州、青岛、石家庄、西宁均增加0.2公里。更值得关注的是青岛、石家庄、西宁等城市，通勤距离超过9公里，已接近甚至超过超大城市水平。

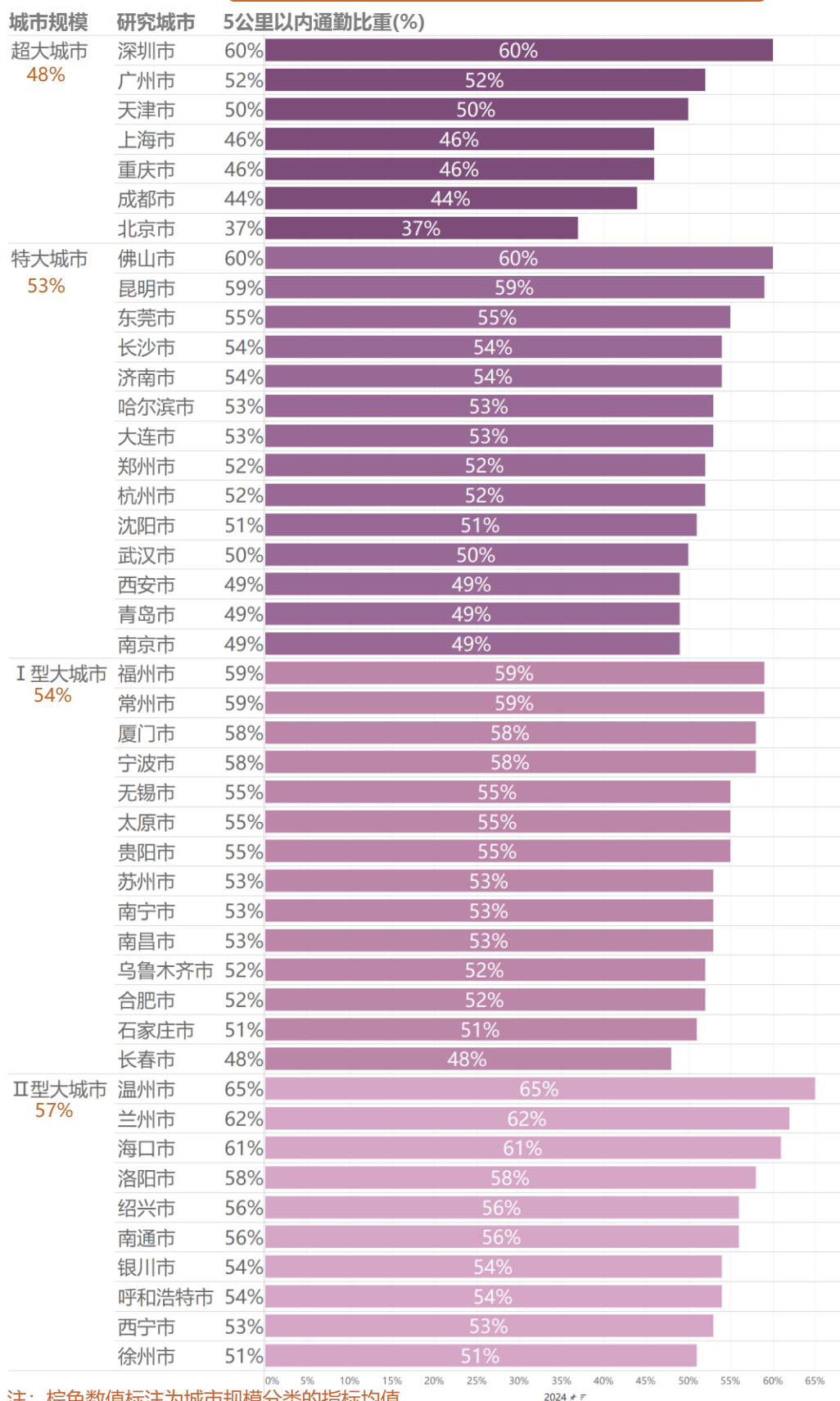
中国主要城市单程平均通勤距离年度变化 单位：公里

研究城市	2022年		2023年		2024年		研究城市	2022年		2023年		2024年	
深圳市	8.5	↓	8	↑	7.9	↑	宁波市	7.5		7.3		7.2	↑
天津市	8.8		8.9		9		南宁市	7.7		7.4		7.4	
广州市	9.1		9.2		9.4	↓	无锡市	7.6		7.4		7.4	
重庆市	9.6		9.6		9.6		福州市	7.2		7.5	↓	7.5	
成都市	9.9		9.7		9.7		太原市	7.7		7.5		7.5	
上海市	9.8		9.8		9.8		乌鲁木齐市	7.6		7.6		7.6	
北京市	11.7		11.6		11.6		厦门市	7.5		7.5		7.6	
昆明市	8.1	↓	7.6	↑	7.6		南昌市	8.1	↓	7.7		7.7	
大连市	7.7		7.7		7.8		合肥市	8.2	↓	7.8		7.9	
佛山市	8.4		7.8	↑	7.8		贵阳市	8.1		8		8	
哈尔滨市	7.9		7.7		7.8		长春市	8.3		8.2		8.3	
沈阳市	7.9		7.8		7.9		石家庄市	8.8	↓	8.8		9	↓
苏州市	8	↑	7.9		7.9		温州市	7.4	↓	6.6	↑	6.6	
杭州市	8.4	↓	8.1		8.1		呼和浩特市	7.2		7.1		7.1	
济南市	8.7	↓	8.2	↑	8.3		海口市	7.4		7.4		7.5	
长沙市	8.7		8.5		8.5		洛阳市	7.9		7.7		7.7	
武汉市	9.1	↓	8.6	↑	8.6		兰州市	8.1		7.6	↑	7.7	
郑州市	9.2		8.6	↑	8.7		绍兴市	8.3	↓	7.9		7.9	
东莞市	9.4	↓	8.8	↑	8.7	↑	南通市			8.6		8.5	↑
西安市	9.3	↓	8.8	↑	8.8		徐州市	8.8		8.7		8.8	
南京市	9.1		8.8		8.9		银川市	9.1	↓	8.9		9	
青岛市	8.9		8.9		9.1	↓	西宁市	8.4	↑	9	↓	9.2	↓
常州市	7.2		7		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

2024年中国主要城市5公里以内通勤比重



幸福通勤比重52%，九成城市同比持平保持稳定

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。

主要城市幸福通勤比重52%，保持稳定

- 中国主要城市中5公里以内幸福通勤比重52%，同比持平。超大城市平均水平48%、特大城市53%、I型大城市达54%、II型大城市57%。
- 超大特大城市中深圳和佛山幸福通勤比重最高，超过60%。

九成城市幸福通勤持平，杭州、温州持续小幅提升

- 41个城市（占比90%）幸福通勤比重同比持平，大部分城市进入稳定期。杭州、温州同比提升1个百分点，且连续三年保持增长，温州达到66%是幸福通勤比重最高的城市。
- 仅徐州、西宁2个城市同比降低1个百分点，分别降至50%和52%。

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	2022年	2023年	2024年	研究城市	2022年	2023年	2024年
深圳市	55 ↓	60 ↑	60	福州市	59	59	59
广州市	50	52	52	宁波市	57	58	58
天津市	50	50	50	厦门市	57	58	58
上海市	45	46	46	太原市	53	55	55
重庆市	45	46	46	贵阳市	53	55	55
成都市	42	44	44	无锡市	54	55	55
北京市	36	37	37	南宁市	51	53	53
佛山市	56	60 ↑	60	南昌市	50	53	53
昆明市	56	59 ↑	59	合肥市	49 ↓	52 ↑	52
东莞市	52	55 ↑	55	乌鲁木齐市	51 ↓	52 ↑	52
长沙市	51	54 ↑	54	石家庄市	51	51	51
济南市	52	54	54	长春市	47	48	48
大连市	52	53	53	温州市	62	65 ↑	66 ↑
杭州市	51	52	53 ↑	兰州市	58	62 ↑	62
苏州市	52	53	53	海口市	60	61	61
哈尔滨市	50 ↓	53 ↑	53	洛阳市	56	58	58
郑州市	49	52 ↑	52	南通市	55	56	56
沈阳市	49	51 ↑	51	绍兴市	55	56	56
武汉市	47	50	50	呼和浩特市	53	54	54
南京市	47	49 ↑	49	银川市	52	54	54
青岛市	48 ↓	49 ↑	49	西宁市	52	53	52 ↓
西安市	46	49	49	徐州市	49	51	50 ↓
常州市	58	59	59				

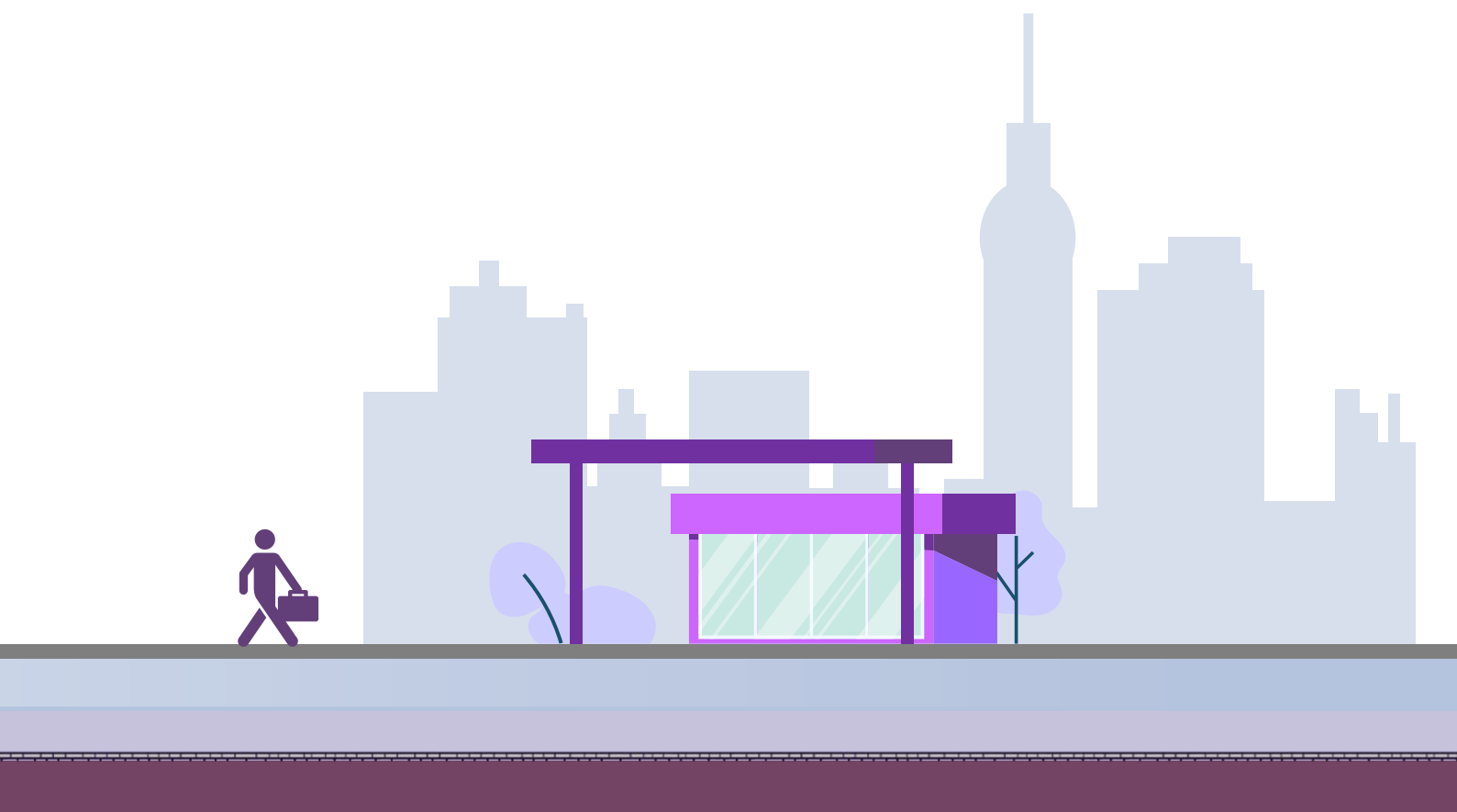
说明：↓ 红色标识显著下降，↑ 绿色标识显著提升。

超大城市特大城市I型大城市II型大城市

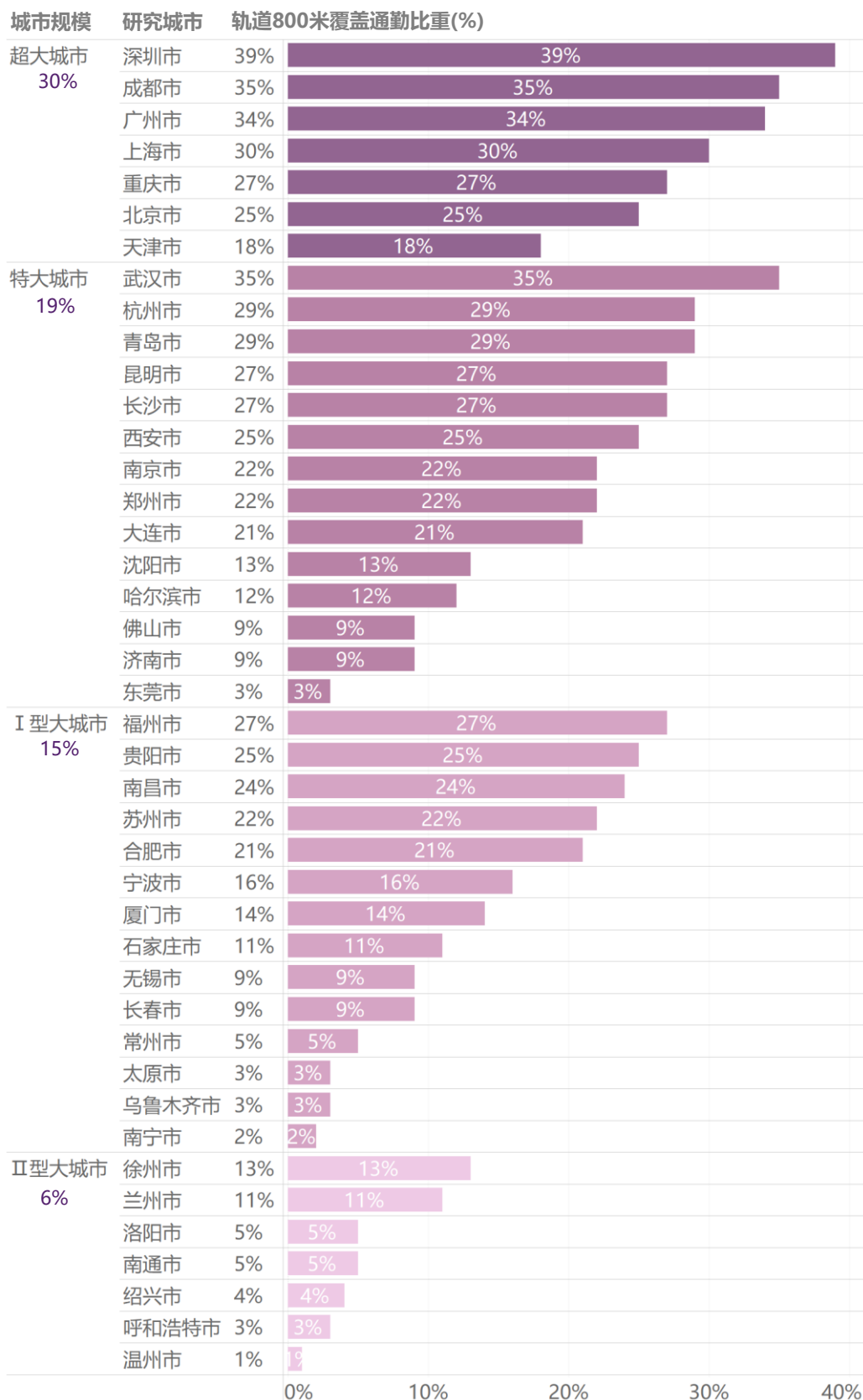
05 通勤交通



- 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



2024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 (%) *

轨道覆盖通勤比重最高达到39%，深圳刷新全国最高水平

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。

年度新增轨道里程8%，车站800米覆盖通勤比重仅提升1%

- 42个运营地铁城市年度新开通轨道里程930公里，同比增加8%，轨道800米覆盖通勤比重总体平均水平21%，同比增加1个百分点。其中，超大城市达到30%、特大城市19%、I型大城市15%、II型大城市6%。
- 上海、天津、青岛、无锡等13个城市年度新增轨道没有带来通勤覆盖提升。上海连续三年新开通95公里线路，但均未有效提升轨道覆盖通勤比重。

深圳轨道覆盖通勤比重创新高，郑州、西安年度增长最快

- 深圳达到39%，同比提高4个百分点，再一次提高了轨道覆盖通勤比重的最高水平。
- 郑州、西安是年度轨道覆盖通勤增长最多的城市，新增105-108公里轨道里程，带来增加8-7个百分点的通勤覆盖增加。

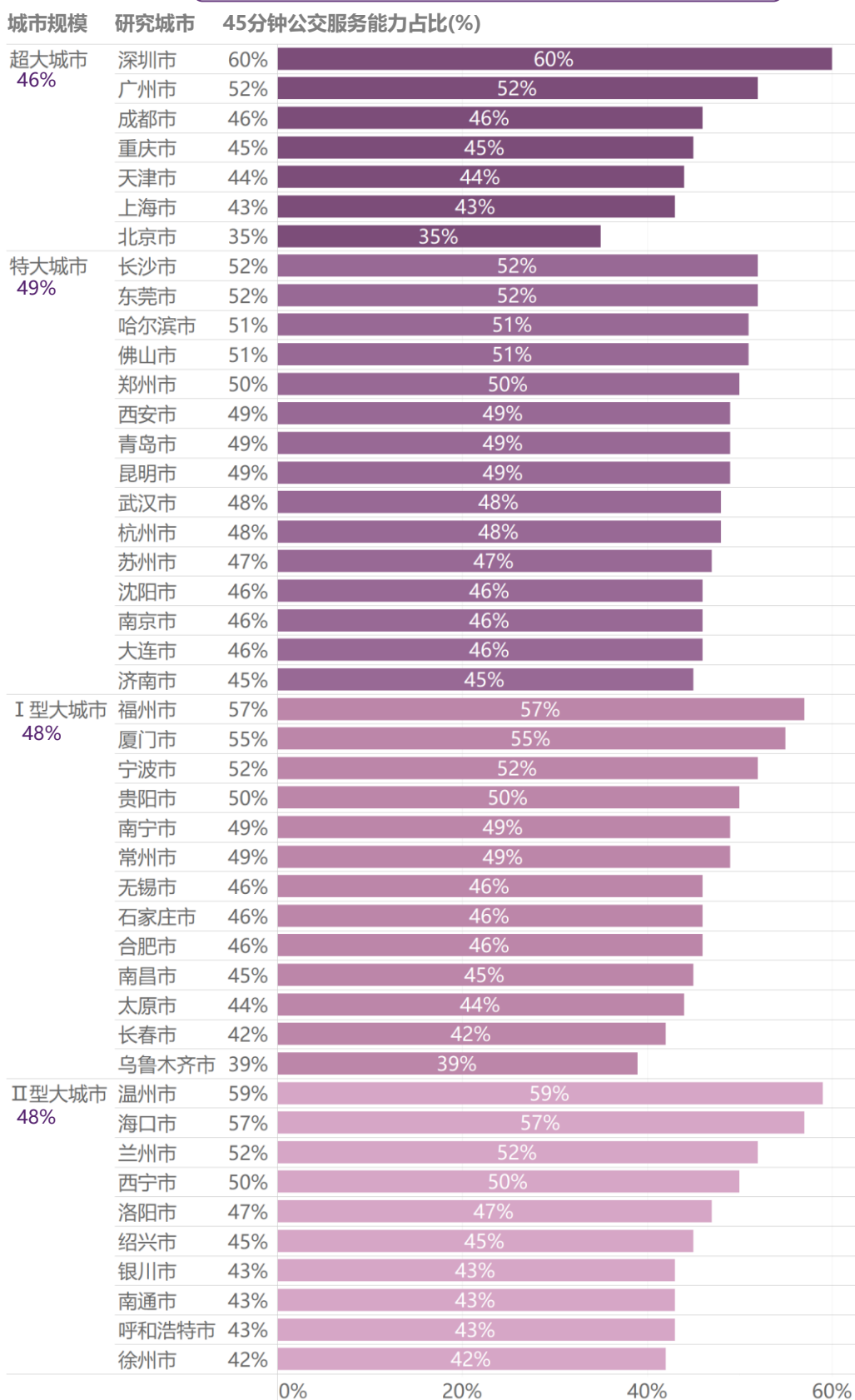
中国主要城市轨道800米覆盖通勤比重年度变化 单位：%

研究城市	轨道规模 (千米)	新增里程数 (千米)	2023年	2024年	研究城市	轨道规模 (千米)	新增里程数 (千米)	2023年	2024年
深圳市	604	28	35	39 ↑	东莞市	38	---	2	2
成都市	784	88	34	35	南宁市	125	---	27	27
广州市	705	51	31	34 ↑	贵阳市	146	30	23 ↑	25
上海市	1032	65	30	30	福州市	139	---	24 ↑	24
重庆市	538	---	27	27	南昌市	128	---	22	22
北京市	952	45	23	25	合肥市	232	35	20	21
天津市	335	29	18 ↑	18	宁波市	194	9	16	16
武汉市	588	32	33	35	厦门市	98	---	14	14
青岛市	361	35	29	29	石家庄市	74	---	11	11
杭州市	516	---	29	29	无锡市	141	30	9	9
郑州市	459	105	19	27 ↑	长春市	158	30	9	9
西安市	446	108	20	27 ↑	常州市	54	---	5	5
苏州市	398	97	20	25 ↑	乌鲁木齐市	27	---	3	3
南京市	500	24	20	22	太原市	23	---	3	3
长沙市	245	10	22	22	徐州市	72	8	13	13
昆明市	166	---	21	21	兰州市	94	---	11 ↑	11
大连市	260	---	13	13	南通市	59	---	5	5
沈阳市	285	23	12	12	洛阳市	42	---	5	5
哈尔滨市	110	9	9	9	绍兴市	61	4	4	4
佛山市	141	26	9	9	呼和浩特市	49	---	3	3
济南市	97	13	3	3	温州市	117	---	1	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

2024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 (%)

48%的通勤者45分钟公交可达，超半数城市公交全程通勤效率提高

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分钟公交服务能力占比48%，同比提升1个百分点

- 中国主要城市中48%的通勤者45分钟公交可达，同比提高1个百分点。其中，超大城市达到46%，特大城市49%，I型和II型大城市同达48%。深圳、东莞、福州、温州45分钟公交服务能力分别达到60%、52%、57%、59%，分列所在规模城市的最高水平。

25个城市公交服务能力提高，北京、长沙、哈尔滨等城市持续提升

- 45个主要城市中，25个城市45分钟公交服务能力提升，北京、长沙、哈尔滨等城市同比增加2-3个百分点，并且连续三年持续提升。

广州、宁波等5个城市公交服务能力回落

- 5个城市45分钟公交通勤比重降低。广州、宁波同比降低2个百分点，西安、青岛、厦门同比微降1个百分点。

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	2022年	2023年	2024年	研究城市	2022年	2023年	2024年
深圳市	58	60	60	厦门市	56	56	55
广州市	52	54	52	宁波市	51	49	52
成都市	45	45	46	贵阳市	47	48	50
重庆市	45	45	45	常州市	49	48	49
天津市	43	42	44	南宁市	48	49	49
上海市	43	43	43	合肥市	44	44	46
北京市	32	33	35	无锡市	46	45	46
东莞市	50	51	52	石家庄市	44	43	46
长沙市	49	50	52	南昌市	44	45	45
哈尔滨市	48	49	51	太原市	42	44	44
佛山市	48	48	51	长春市	38	39	42
郑州市	48	49	50	乌鲁木齐市	38	35	39
西安市	49	50	49	温州市	59	59	59
昆明市	47	49	49	海口市	56	57	57
青岛市	50	50	49	兰州市	49	51	52
杭州市	48	48	48	西宁市	51	51	50
武汉市	46	46	48	洛阳市	47	46	47
苏州市	45	44	47	绍兴市	43	42	45
大连市	46	46	46	南通市	43	43	43
沈阳市	44	44	46	银川市	43	43	43
南京市	45	44	46	呼和浩特市	41	41	43
济南市	44	45	45	徐州市	42	42	42
福州市	55	56	57				

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 城际通勤



1 城际通勤规模：通勤人口规模与流向

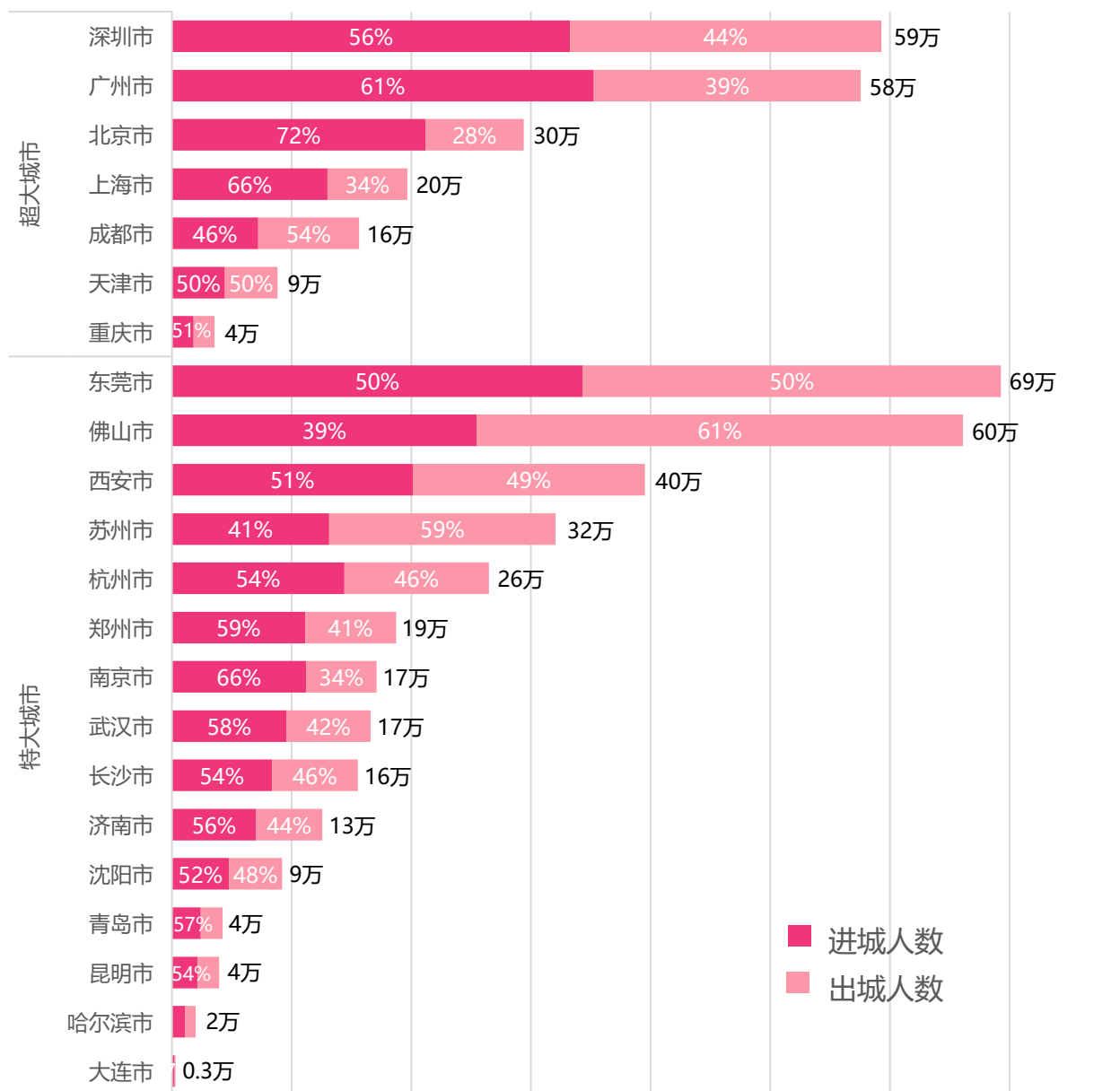
2 城际通勤构成：心到心、心到边、边到边

3 城际通勤效率：平均时耗与全程速度



面向“提升城际通勤效率”的重点工作任务，在都市圈与城市群快速发展的背景下，本报告选取22个超大特大城市中每日跨越市域行政边界的城际通勤人群作为研究对象，从通勤规模、通勤构成（心到心、心到边、边到边）及通勤效率三个维度进行深入剖析，揭示城际通勤的核心特征，为优化区域交通网络、促进都市圈一体化发展提供数据支撑与决策建议。（其中：重庆市域行政区半径超200公里，研究以跨越重庆都市圈边界的通勤人群作为研究对象。）

超大特大城市城际通勤人口规模与流向



超大特大城市每日近400万人城际通勤，粤港澳大湾区独占1/4

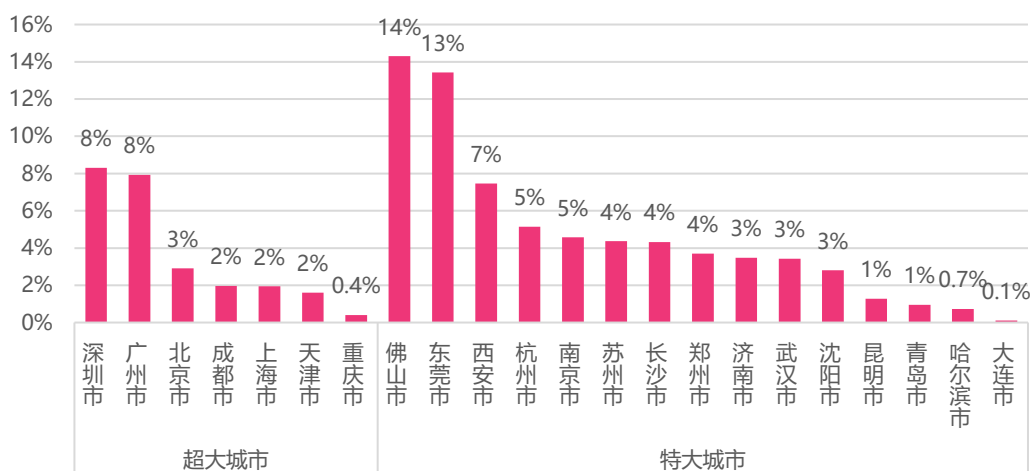
广、佛、深、莞城际通勤规模最高，超100万人每日跨市通勤

- 22个超大特大城市每天近400万人跨市通勤，占通勤人口的4%。其中，粤港澳大湾区的城际通勤联系最为紧密，东莞（69万）、佛山（60万）、深圳（59万）、广州（58万）构成了全国规模最大的两个通勤圈，不仅总量巨大，且双向流动特征显著。
- 特大城市中，西安跨市通勤规模达到40万人，占全市通勤人口的7%。
- 重庆、青岛、昆明、哈尔滨、大连城际通勤人口低于4万人，占比低于1%尚未形成规模。

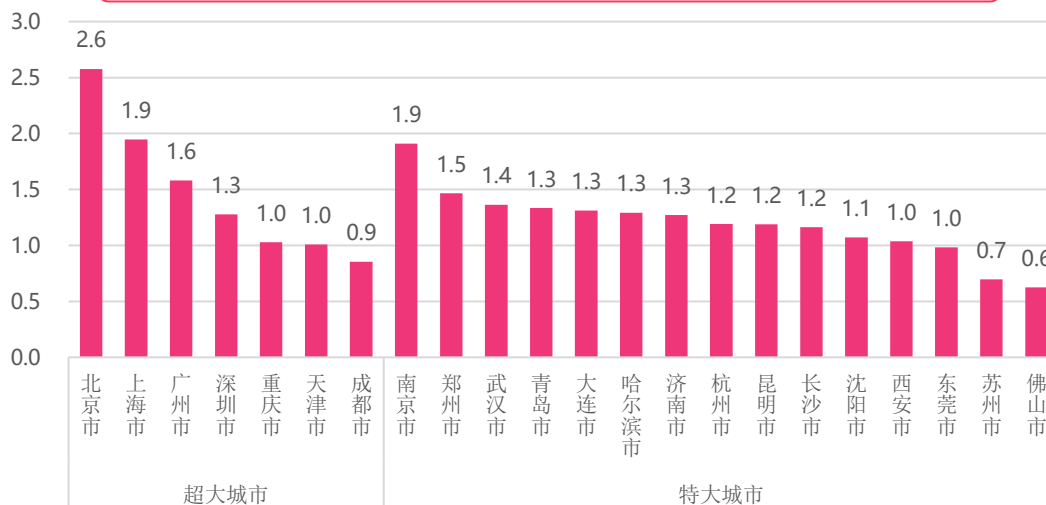
中心城市就业磁吸效应显著，北京流入流出比近3:1全国最高

- 城际通勤以进入中心城市就业流入为主，超大、特大城市流入流出比分别为1.5:1和1.2:1。北京作为强中心城市流入流出比接近3:1，大量居住在环京地区的通勤者进京工作。
- 相反，佛山、苏州等流入流出比低于1.0，呈现出城就业人数多于进城的通勤流出特征。

城际通勤占通勤人口比重



城际通勤流入流出比



2

城际通勤构成：心到心、心到边、边到边

边到边占比64%，苏-沪、深-莞一体化程度高

- 城际通勤中“边到边”占比高达64%，平均通勤距离近25公里。这一模式在苏州（边到边通勤占比91%）和上海（68%）、东莞（92%）和深圳（66%）等连绵发展区域尤为突出，反映了行政边界模糊化、城市功能跨界融合的深度同城化趋势。

心到边占比26%，广州、杭州核心城区辐射力强

- 26%的跨城通勤连接了中心城区与相邻城市外围，是核心城市辐射带动周边的重要体现。杭州（57%）、广州（49%）、西安（43%）心到边的通勤占比比例显著高于平均水平，说明这些城市的中心城区有效吸引了周边区县的城际通勤人口。

心到心占比10%，郑州、长沙等省会城市与周边地市联系紧密

- 10%的跨城通勤发生在两个城市中心区之间（“心到心”），平均距离超50公里。郑州（25%）、长沙（24%）、济南（24%）和武汉（22%）等单中心强省会城市，较高的“心到心”通勤比例反映了省会城市对周边地级市中心的紧密联系与就业辐射。

超大特大城市城际通勤空间构成

城市规模	城市	城际通勤人数 (万人)	通勤类型		
			心到心	心到边	边到边
超大城市	深圳	59	9%	25%	66%
	广州	58	9%	49%	42%
	北京	30	16%	26%	57%
	上海	20	14%	17%	68%
	成都	16	12%	9%	79%
	天津	9	5%	4%	91%
	重庆	4	20%	30%	50%
特大城市	东莞	69	3%	4%	92%
	佛山	60	4%	21%	74%
	西安	40	11%	43%	47%
	苏州	32	4%	5%	91%
	杭州	26	13%	57%	30%
	郑州	19	25%	19%	55%
	南京	17	15%	42%	44%
	武汉	17	22%	24%	53%
	长沙	16	24%	34%	42%
	济南	13	24%	23%	53%
	沈阳	9	21%	38%	40%
	青岛	4	2%	0%	98%
	昆明	4	19%	16%	64%
	哈尔滨	2	25%	23%	52%
	大连	0.3	0%	0%	100%

超60%城际通勤集中在“边到边”市界比邻地区，平均距离25公里

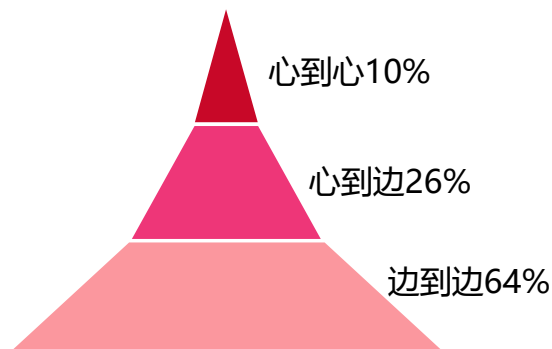
超大特大城市城际通勤空间构成

从职住分布的角度将城际通勤划分为：

心到心——中心城区与相邻城市中心城区间的通勤

心到边——中心城区与相邻城市外围区县间的通勤

边到边——外围区县与相邻城市外围区县间的通勤



不同类型城际通勤的距离分布特征



不同类型城际通勤的距离分布（%）

“边到边”比重高、速度慢，是提升城际通勤效率的关键抓手

- “边到边”通勤占比最高且距离最短，平均通勤距离仅25公里，但平均通勤速度仅17千米/小时，三类城际通勤中效率最低，导致边到边平均通勤耗时近90分钟，特别在东莞（115分钟）和郑州（114分钟），通勤耗时接近两小时。
- 边到边的快速交通系统短板，成为制约城际通勤效率的核心瓶颈。城市轨道交通多呈放射状聚焦中心，边缘板块缺乏快速轨道支撑，轨道覆盖通勤比重仅有1.5%，跨界道路往往是交通末梢，路网密度不足，导致“近而不快”。

“心到边”有轨道、时耗短，提高轨道全程通勤效率是重点

- “心到边”是核心城区向外辐射的通勤模式，平均通勤距离26.3公里，受益三类城际通勤中最高的轨道覆盖通勤比重（8.2%），平均通勤时耗84分钟。
- 现有连接周边的市域铁路或延伸地铁线运行速度慢，难以支撑25-30公里尺度的超长通勤需求，成都（107分钟）、深圳（104分钟）和郑州（104分钟）的“心到边”通勤耗时超过100分钟，仍需推动市域铁路/城市轨道快线建设、优化外围居住区到轨道站点的交通接驳，进一步提高长距离轨道通勤的全程效率。

“心到心”比重低、距离长，发展趋势需长期观察

- “心到心”平均距离超50公里，耗时超2.5小时，高度依赖高铁、城际铁路或长途自驾，高昂的时间与费用成本已经超出常规通勤的极限，需进一步观察其通勤需求与效率瓶颈。
- 近期重点针对郑州、长沙、济南等“心到心”通勤集中的省会城市，依托高铁和城际铁路推行“城际铁路公交化运营”，优化车站周边的集疏运体系，减少进出站安检和换乘时间，“多网融合”提升城际交通与城市交通的一体化衔接水平。

不同类型城际通勤出行特征

类别	心到心	心到边	边到边
城际通勤占比	10%	26%	64%
平均通勤距离（千米）	52.6	26.3	25.0
平均通勤时耗（分钟）	153	84	90
平均通勤速度（千米/小时）	21	19	17
60分钟以上通勤比重	95%	74%	59%
轨道800米覆盖通勤人数占比	1.8%	8.2%	1.5%

超大特大城市城际通勤时耗与速度（心到边）

研究城市	通勤时耗（分钟）	通勤速度（千米/时）
超大城市	成都市	107
	上海市	97
	深圳市	104
	广州市	93
	北京市	78
	重庆市	81
	天津市	71
特大城市	东莞市	79
	郑州市	104
	济南市	100
	杭州市	96
	沈阳市	96
	昆明市	94
	苏州市	93
	西安市	92
	佛山市	84
	南京市	79
	青岛市	69
	哈尔滨市	79
	武汉市	82
	大连市	65
	长沙市	20

超大特大城市城际通勤时耗与速度（边到边）

研究城市	通勤时耗（分钟）	通勤速度（千米/时）
超大城市	成都市	103
	上海市	96
	深圳市	92
	广州市	90
	北京市	79
	重庆市	82
	天津市	81
特大城市	东莞市	115
	郑州市	114
	济南市	106
	杭州市	101
	沈阳市	98
	昆明市	100
	苏州市	93
	西安市	95
	佛山市	91
	南京市	90
	青岛市	88
	哈尔滨市	87
	武汉市	84
	大连市	79
	长沙市	83

上海：通勤交通效率提升研究

为落实“人民城市”重要理念，《上海通勤交通效率提升研究》聚焦45分钟通勤目标，构建“评-诊-治”闭环治理体系，精准识别通勤瓶颈、定位提升人群，将1000万人的通勤效率提升目标，转化为“一站一策”提升市民通勤幸福感的小切口举措，提出“接驳网织密、骨干网优化、站城融合深化”三位一体的城市级行动方案。

以轨道“全程出行效率”为目标的精准提升

从“设施本位”转向“人本导向”的精准施策。转变以往追求线路长度和站点数量的建设模式，转向以“人的全程出行体验”为核心，聚焦于“门到站”“站到站”“站到门”全链条中的效率短板，实现“微创手术”式的精准改善。



就业中心轨道车站一体化与步行品质车站建议

轨道车站一体化与步行品质提升改造遴选规则

遴选对象限定于服务于明确就业中心，且位于城市核心区（<5km圈层）或次核心区（5-10km圈层）的轨道交通车站。

“站城一体化”建筑改造方案

旨在解决超短距离（0-400米）、高强度的客流疏散瓶颈

改造车站遴选需同时满足以下三个条件：

极高的岗位密度：车站800米人口岗位密度 ≥ 2.0 万人/平方公里，确保其为最高能级的就业核心。

巨大的潜在客流：车站潜在轨道通勤人口 ≥ 2.0 万人，确保改造的规模效益。

0-400米接驳需求绝对集中：0-400米接驳需求（人）在各圈层需求中占据绝对主导地位，表明通过内部连通解决疏散问题是最高效的途径。

实施“三位一体”的综合治理行动。针对核心区、大型居住区和外围新城三类典型区域，提出差异化的治理策略。通过“接驳网织密行动”解决“最后一公里”难题，通过“骨干网优化行动”提升长距离通勤效率，通过“站城融合深化行动”从源头优化职住空间关系，构建多方协同、系统治理的通勤提升新格局。

建立“评-诊-治”闭环管理机制。创新构建了一套集监测评估、问题诊断、策略制定于一体的闭环工作机制。通过定期开展通勤体检，动态跟踪治理成效，及时调整优化策略，确保通勤效率提升工作的科学性、持续性和有效性。

创新通勤治理模式，提升城市运行效率

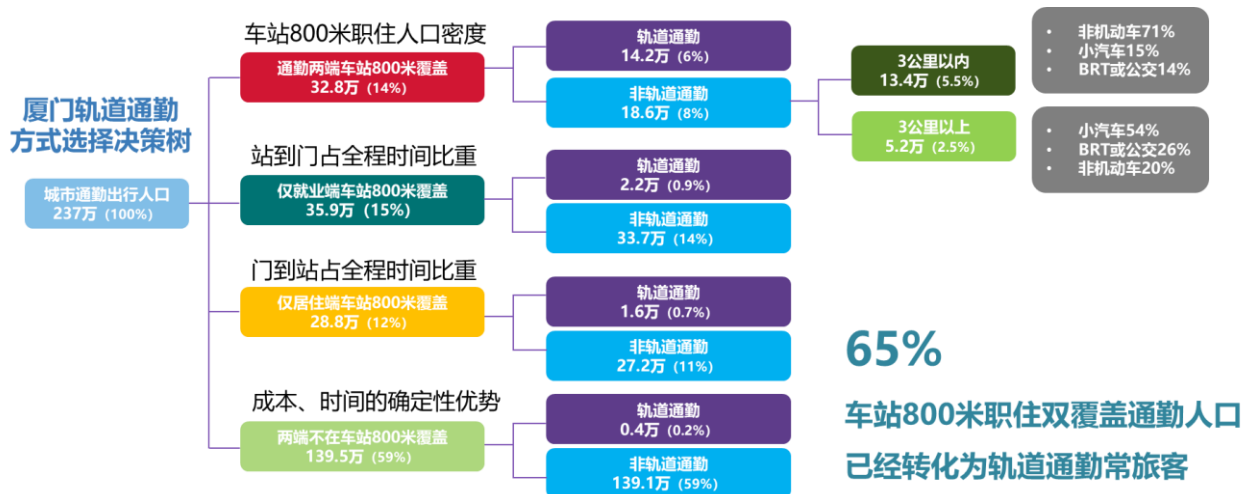
本项目探索了一套适用于超大、特大城市的通勤治理新模式，为全国其他城市解决通勤难题提供了可复制、可推广的经验。通过精准施策和系统治理，有效缩短了市民通勤时间，提升了城市运行效率，为建设宜居、韧性、智慧城市提供了有力支撑。

以轨道全程效率为核心，通过一体化的交通衔接和站城功能，促进“人-轨-城”精准适配

厦门：轨道出行潜力人群画像与客流精准提升研究

为应对城市发展从增量扩张转向存量提质的新挑战，《厦门市轨道出行潜力人群画像与客流精准提升研究》精准识别“通勤常旅客”、“通勤提升区”、“低客流车站”三类潜力人群，提出“一体化衔接、站城融合、价值体验”三大提升行动，推动轨道客流与运营效益双增长。

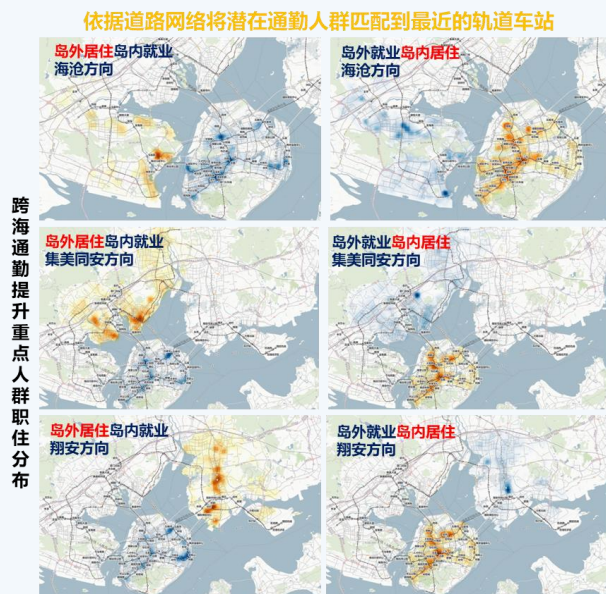
构建“画像驱动、精准施策”的客流提升新路径



从“客流统计”转向“人群画像”的深度挖掘。不再局限于传统的客流总量分析，而是基于海量出行数据，对乘客进行精细化画像。精准识别出贡献43%客流的“通勤常旅客”作为基本盘，锁定近20万“跨海通勤”人群作为增长点，定位“有轨无客”的低效站点作为潜力区，实现客流挖掘的精准化。

交通一体化、城市一体化、服务一体化综合行动。通过“一体化交通衔接提升行动”解决跨海通勤“最后一公里”难题；通过“站城融合提升行动”引导就业人口沿轨道居住，夯实客流基础；通过“价值体验提升行动”优化票价与服务，提升轨道交通的综合吸引力。

建立“数据驱动”的运营优化机制。利用大数据分析手段，持续监测客流变化与乘客需求，动态调整运营策略。通过精准补贴、灵活票价、定制公交等创新手段，实现运力资源的高效配置，提升轨道交通的运营效益和服务水平。



从“最后一公里”到“三公里”，“轨道到站、共享到家”破解轨道接驳效率瓶颈

《超大特大城市共享电单车治理指南》

如何科学、有效地治理共享电单车这一新兴交通工具，已成为超大特大城市管理者面临的重要课题。《超大特大城市共享电单车治理指南》整合美团、滴滴青桔、哈啰三大运营企业覆盖全国22个超大特大城市的海量骑行数据，对共享电单车的用户行为、时空分布和功能角色进行了系统性的“数据画像”，并以场景化的思维，提炼出轨道接驳、校园骑行、景区骑行等能够发挥共享电单车最大价值的五大典型应用场景。

“轨道到站、共享到家”破解轨道接驳效率瓶颈

扩大**2-3**倍

车站服务半径

超**25%**订单

服务轨道接驳

30%空间节约

轨道站点周边

> 从“最后一公里”到“三公里”，共享电单车破解轨道接驳瓶颈，将轨道交通的有效服务半径扩大2-3倍，接驳出行时间缩短5-10分钟，可以有效提升轨道交通“门到门”的全程出行效率与整体吸引力。

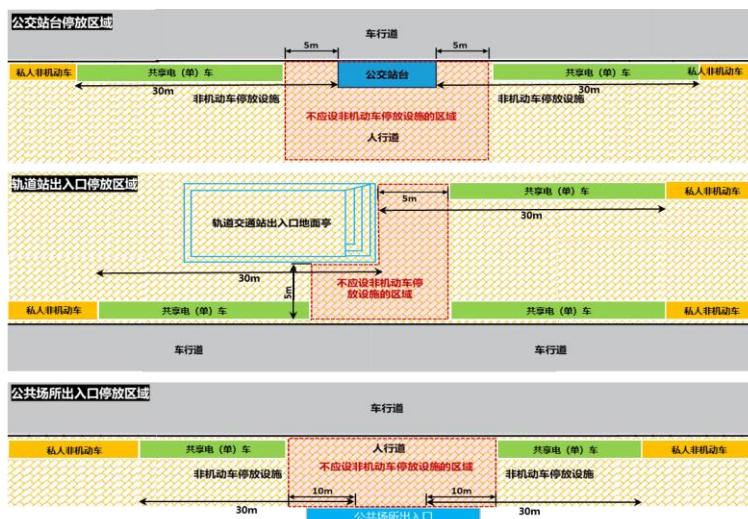
> 目前超大特大城市中超25%共享骑行订单服务于轨道接驳，“轨道+共享骑行”成为市民更愿意选择的组合出行方式。

> 轨道车站周边共享电单车的平均停放时间仅有私人电动自行车的1/3，高效周转可以节约30%非机动车停放空间。

资源挖潜精细施划非机动车停放空间为“骑乘骑”提供设施保障

从“被动管理”转向“主动规划”。指南提供了一套从停放点位的需求适配、停放区的空间施划，到骑行廊道更新提升的全链条解决方案，旨在帮助城市管理者科学规划，系统性地构建合理、规范、安全的非机动车设施空间保障。

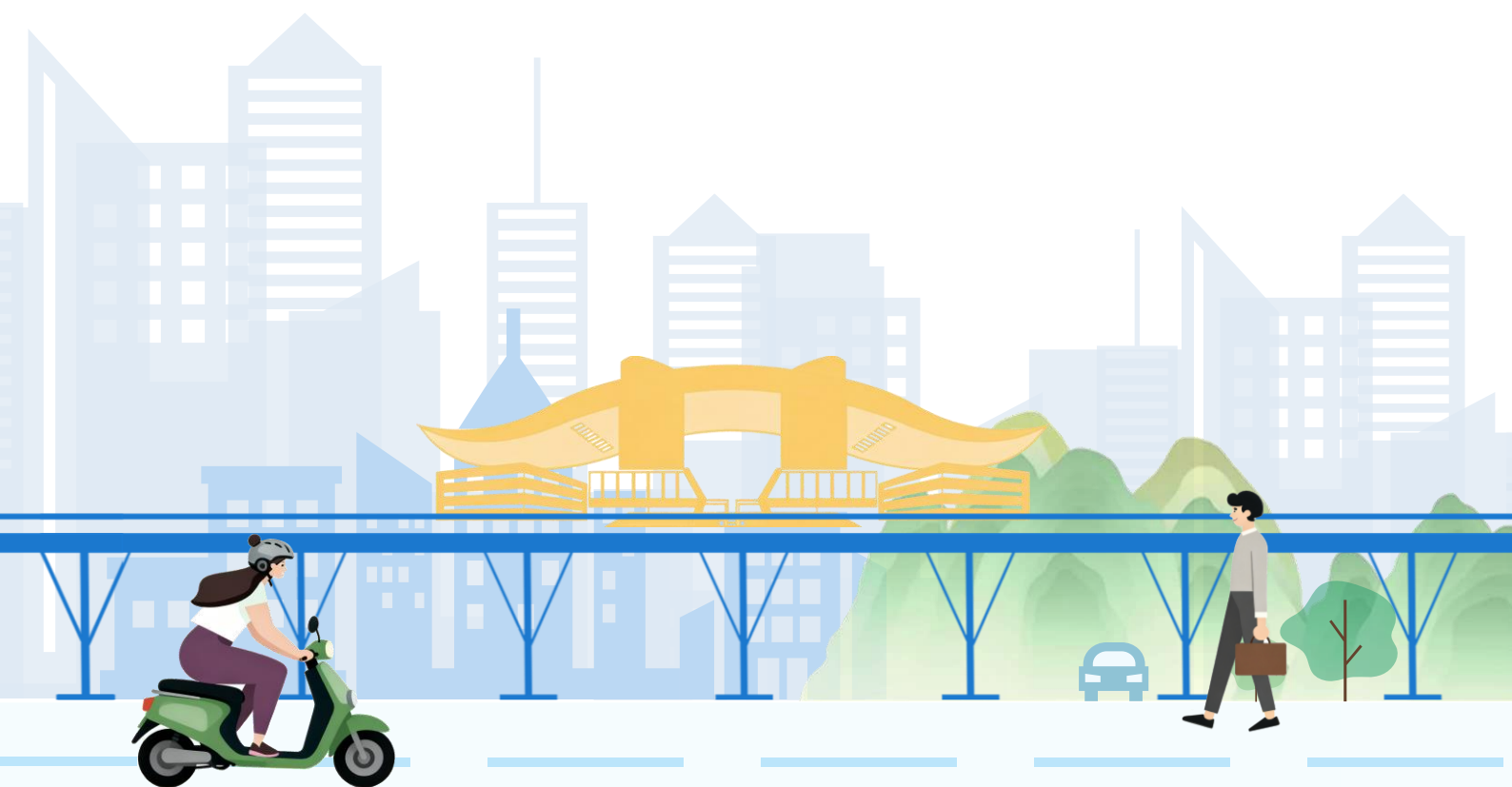
在高效管理的前提下，将地铁出入口、公交站台周边，最近、最便捷的停放空间设置为共享车辆专用区，有利于促进“公交到站、共享到家”的出行模式，并在一定程度提高空间利用效率。



共享优先分区引导：提升站点周边非机动车停车周转效率

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、康浩、田欣妹、廖璟珺、刘鸿儒、张斯阳、凌伯天、张宇、戴彦欣、叶敏、白颖、冉江宇、吴克寒、崔佳杉、王雨轩、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、刘佳韵、单菲



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：刘佳韵 单菲 田思晨