钱多，还离家近！
在宁波工作，通勤幸福感居全国前列

记者 史旻

排名	城市	人均可支配收入和职住分离度比值
1	厦门	28104
2	宁波	29054
3	深圳	25009
4	杭州	20646
5	上海	10896
6	福州	19168
7	大连	10507
8	昆明	18516
9	广州	17532
10	南京	17300

1 离家2.5公里 可找到一份工作

职住分离度居全国第二，仅次于厦门

通勤半径体现了城市需要交通服务支撑的空间尺度，指标值越高，说明城市通勤紧密联系的空间范围越大。一般来说，城市通勤半径与其城市规模是相匹配的。

报告显示，目前全国城市通勤半径的最大范围是40公里，由北京、深圳、重庆三座城市领跑，其次是上海(39公里)，再次是杭州(32公里)。**宁波的通勤空间半径为31公里，已与广州、南京、沈阳等超大和特大城市相当。**

就空间效率来说，如果不考虑就业职位的差异，**宁波居民的职住分离度为2.5公里，即在居住区域2.5公里范围内就能找到一份工作。这个数值在全国36个城市中仅次于厦门**(2.1公里)，与大连、昆明和福州齐平。可见，近年来宁波城市职住空间投放比较平衡。换句话说，在宁波就业相对容易许多。

而根据去年各城市的人均可支配收入和职住空间距离的比较，**宁波与厦门、深圳、杭州、上海等城市也脱颖而出，在这5个城市找到“钱多又离家近”的工作机率，明显高于其他城市。**

当然，在现实中，受到房价、就业机会、家庭、教育等各种因素影响，居民往往难以选择最小通勤的居住地和就业点。

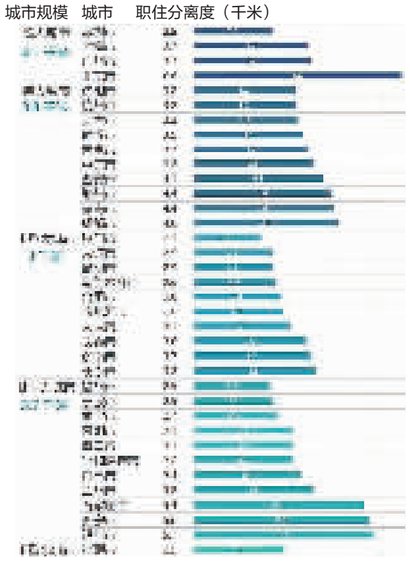
再从平均通勤距离看，36个主要城市的平均通勤距离均超过6公里，并呈现随城市规模增长而延长的特征。北京平均通勤距离为11.1公里位居36个城市之首，其他超过9公里的城市还有上海、重庆、成都和西宁。

相对来说，在宁波工作的还是比较幸运的。数据显示，宁波地区的平均通勤距离是6.6公里，在36个城市中仅高于拉萨和呼和浩特。

报告指出，距离小于5公里的通勤人口比重可以作为衡量城市职住平衡和通勤幸福的指标，因为这个距离意味着居民能够具有合理可控的通勤时间和多样的交通方式选择。

宁波与拉萨、福州、兰州、海口、厦门这几个城市的幸福通勤比重超过60%。超大城市中深圳具有最高的幸福通勤比重57%，最低的北京只有38%。

全国主要城市职住分离度



部分城市平均通勤距离

城市	平均通勤距离（千米）	5公里通勤比重
深圳	8.1	57%
广州	8.7	51%
上海	9.1	48%
北京	11.1	38%
杭州	7.4	55%
南京	8.5	49%
青岛	8.1	51%
武汉	8.2	51%
西安	8.3	51%
成都	9.1	46%
重庆	9.1	48%
厦门	7.1	60%
大连	7.3	54%
宁波	6.6	61%

核心提示

城市通勤不仅深深影响着都市人生活幸福感，也体现了一座城市的现代化发展水平。

作为长三角南翼中心城市，宁波不仅跨入全国GDP12强方阵，城市人口也向千万规模冲刺，尤其最近两年新增53万人，超过前几年的增长总数。

站在新的起点，宁波的城市通勤指数在全国处于什么位置？在大都市区建设中，我们又该如何适应新的定位呢？

5月20日，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，联合百度地图慧眼发布《2020年度全国主要城市通勤监测报告》。报告选取了包括宁波在内的全国36个主要城市，通过百度大数据等，从通勤范围、空间匹配、通勤距离、幸福通勤、公交服务、轨道覆盖6个方面，给城市通勤画像。我们或许能从中得到一些启发。

2 轨道交通覆盖范围 有待提升

营运里程和日均客运量都有很大提高空间

在都市工作生活中，无论你选择公共交通、自驾、打车、骑车还是步行，都免不了经受日常通勤之苦。一般来说，公共交通仍是许多人通勤中的首选，公交系统与职住空间的契合程度，则反映着一个城市的公交通勤服务能力。

数据显示，在**宁波，48%的人能在45分钟内通过轨道、地面公交等公交方式通勤。这个比重，在全国主要城市中仅次于深圳(57%)和北京(32%)。**

毫无疑问，城市通勤指数与交通基础建设水平是密切相关的。宁波能够在全国主要城市中脱颖而出，这与宁波近年来加大交通基础建设投入是分不开的。这些年，宁波不断加强市域骨干交通系统建设，**构筑由市域干线道路和城市轨道交通组成的“双快”交通网络，全面推进全域范围城乡公交一体化，构筑全市公共交通“一小时畅行圈”。**同时，建立以“公交优先”为核心的交通拥堵治理体系，公交专用车道在城市主干道基本覆盖。

值得一提的是，在诸多公交方式中，轨道交通对城市空间格局演变起到了重要的骨架作用，有效提升了城市的就业可达性，拉近城市功能区之间的联系。

但是，从轨道站点1公里覆盖范围的通勤人数比重来看，宁波目前的占比仅为12%，对比4个超大城市平均32%和10个特大城市平均21%的水平，还有很大的发展空间。

这或许与宁波的轨道交通建设起步较晚、网络尚不完善有关。尽管宁波在轨道交通建设上铆足了劲儿，但目前开通的线路仅有1号线、2号线一期和3号线一期，全市轨道运营里程尚不足100公里，全线网日均量约60万人次。这些数据在同类城市中均不占优势。

我们也发现，虽然轨道打通了，但是周边规划的市政配套设施并未及时跟进，市民被难倒在“最后的一公里”。比如，3号线一期已建成通车近一年，句章路站、高塘桥站、大通桥站等站点仍在一片农田里，附近规划道路尚未实施。

3 将通勤幸福感转化为 城市竞争力

确立通勤圈是为了推进区域人口一体化

随着大都市区建设、甬舟一体化的号角吹响，宁波正在加快融入长三角一体化的步伐，并向千万级人口城市进军，也面临着服务通勤的艰巨考验。

《宁波2049城市发展战略规划》提出“一主两副多中心、三江三湾大花园”的市域理想空间格局，宁波在目前三江口-东部新城“双中心”结构基础上积极探索网络化城市格局，以优化拓展城市空间格局。

交通建设则是串联这片愿景的主脉络。而**确立通勤圈的概念，是为了推进区域工作人口的一体化，让城际交通的公交化、舒适化，人流、物流、资金流、信息流的通道更加便捷、优质、高效和低成本化。**

近年来，随着机场路高架、环城南路高架、北外环、东外环等快速路的建成，以及机场路南延、环城南路西延和东延等重大工程项目的推进，城市快速路网基本成型。

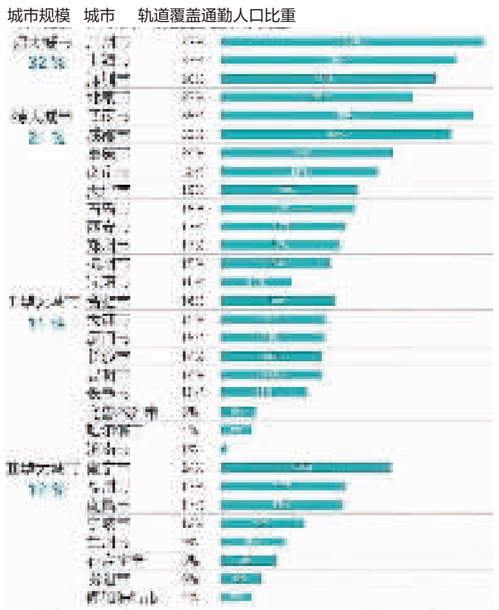
据了解，宁波去年完成交通固定资产投资336亿元，同比增长12%。在生活中，我们也不难感受到，这种通达正在逐渐融入城市的角角落落。

比如，全面推进城市主干道路综合整治专项行动，持续打通“断头路”，完成了包括环城南路、江东北路、天童南路等7条主干道路综合整治项目。尤其是，横跨甬江的三官堂大桥、中兴大桥，贯通海曙和江北的西洪大桥等一大批节点性交通建设项目在加速推进……

可以预见，随着长三江一体化发展和宁波都市区的不断推进，在不久的将来，一个内外联通、流动便捷的宁波将快速崛起。

归根到底，通勤是连接生活与工作的纽带，如何让居民在可接受的通勤时间内拥有尽可能广泛的就业选择，这份幸福感才会最终转化成城市核心竞争力的一部分。

全国主要城市1公里轨道覆盖通勤比重



责任编辑 诸新民 美编 张靖宇 校对 诸晓红