



45分钟以内通勤比重提升

对每一个上班族来说，每天“堵”在路上的时间，不免让人深感“堵心”。特别是耗时60分钟以上的极端通勤，会大大降低生活幸福感。好在这种情况下正在缓解——报告显示，2020年，中国主要城市60分钟以上通勤比重为12%，同比下降1个百分点。极端通勤状态得到改善。宁波的表现也不例外。2020年，宁波中心城区仅有6%的通勤人口经历60分钟以上极端通勤，同比下降2个百分点。这一比重在全国42个主要城市中，仅超过太原、呼和浩特、南宁。

相形之下，北京的通勤就没那么舒适了，每4位班族中，就有1位要在路上花费不止1小时。

宁波中心城区45分钟以内通勤比重也提升，从前年的83%上升至去年的86%，与杭州、南京、厦门、合肥、海口一起，成为该数据同比提升超过2个百分点的6座城市之一。这说明宁波绝大部分上班族都能在45分钟内从居住地赶到工作地。

放眼全国GDP万亿俱乐部城市，绝大多数城市45分钟以内通勤比重均达70%至80%。其中，上海、北京、重庆甚至不足70%。宁波是这些城市中唯一在45分钟以内通勤比重超过85%的城市。

可以说，宁波兼具了“新一线”城市的经济水平和“二线”城市的通勤幸福感。



宁波职住空间布局平衡性全国领先

职住，是城市空间的核心功能。报告通过“职住分离度”指数，衡量从居住地到最近就业场所的距离，即“每走多少公里就能找到一份工作”，以反映职住空间布局的匹配度与平衡性。

尽管宁波职住分离度同比上升了0.2公里，但仍以2.7公里的职住分离度，与福州并列全国42座主要城市第7位。这说明，宁波所能提供的工作岗位、就业机会，以及职住空间布局的平衡性，在全国依然处于领先水平。

值得一提的是，深圳保持超大城市中最低的职住分离度（2.5公里），不到北京一半，堪称一股“清流”。可见，深圳合理的住房供给和配套服务，为吸引人才安居乐业带来有效保障。

目前，宁波中心城区有61%的通勤人口，享受5公里以内的“幸福通勤”距离。在这一范围内，人们可以灵活选择步行、骑行、公共交通、自驾等多元交通方式，且耗时相对可控，故已纳入衡量城市宜居性的重要指标。

宁波的“幸福通勤”比重，较全国42座城市的平均值高出8个百分点，仅次于兰州、海口，超越“北上广深”和其他“新一线”城市。

不过，宁波要想保持职住分离度和通勤距离优势，势必要在住房供给上，充分考虑职住平衡的要素，满足广大“打工人”就近居住的需求。



地铁800米覆盖范围有待提升

在凸显宁波通勤幸福感的同时，报告还折射出宁波人上下班出行方式的特征。从万人单程通勤交通碳排放量看，宁波的表现显得并不那么出彩，数值达5.0吨，超过II型大城市的平均值，在“新一线”城市中超过沈阳、南京、天津。

众所周知，小汽车的碳排放量，是公交车、轨道交通、骑行步行的数十倍。与沈阳、南京、天津等城市相比，在宁波选择自驾汽车上班的人数比重可能更高一些。

目前，宁波机动车保有量已超过300万辆，相当于每3位居民中就有1位私家车主。可见，在宁波，自驾上下班有着广泛的群众基础。

数据显示，宁波轨道交通800米覆盖通勤比重仅9%，在“新一线”城市中排在末位。这意味着，对于超过90%的宁波中心城区居民而言，都无法在800米的步行范围内从家或公司抵达地铁站。

如果宁波的公共交通足以对职住空间发挥强有力支撑，是否能让更多人把绿色出行纳入考虑范围？

放眼“北上广深”等超大城市，平均有26%的上班族，都在轨道交通800米覆盖的通勤范围内。

当然，随着去年4号线开通和年底5号线一期开通，宁波的地铁覆盖范围将大大提升，市民城区选择公共交通出行也将大为改观。

不过，宁波还需要在轨道交通布局与通勤需求上进一步考量，一方面在站点规划时，要充分考虑对职住空间的覆盖；另一方面，在现有站点周边增加更多配套的商业或服务，以充分发挥价值。