

你每天上班路上要花多少时间?

大数据显示 宁波城区单程平均通勤时耗为31分钟 这一数据领先“新一线”城市



通勤,是城市生活的重要组成,关乎居民幸福感与城市宜居性。居住在宁波的你,从家到公司的距离长达多少公里,每天又有多长时间花在上下班的路上?

7月,中国城市规划设计研究院发布的《2021年度中国主要城市通勤监测报告》新鲜出炉。报告选取全国42个主要城市,汇聚2.3亿人的大数据职住和通勤样本,从时间、空间、交通等三个方面出发,勾勒出中心城区人口的通勤画像。

数据显示,宁波最新的单程平均通勤时耗为31分钟,较前一年缩短1分钟,是“新一线”城市中耗时最短的“选手”。其平均通勤距离为6.6千米,也是GDP万亿俱乐部城市中距离最短的成员。总体来看,宁波人花在上下班路上的时间,从横向和纵向对比来看,已处于相当可观的水准。

A

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得到缓解——报告显示,2020年中国主要城市总体60分钟以上通勤比重为12%,同比下降1个百分点,可见超百万人的极端通勤状态得到改善。这也反映出城市居民在居住和就业中,会将缩短距离视为更重要的考虑因素。

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,仅超过了太原、呼和浩特、南宁。相形之下,北京的通

勤就没那么舒适了。

同时,宁波中心城区的45分钟以内通勤比重也在提升,从前年的83%上升至去年的86%,和杭州、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。说明宁波的绝大部分上班族,都能在45分钟内从居住地赶到工作地。

放眼全国的GDP万亿俱乐部城市,绝大多数的45分钟以内通勤比重,都在70%—80%的区间内,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,可以说兼具了“新一线”城市的经济水平和“二线”城市的通勤幸福感。

中国主要城市5公里以内通勤比重年度变化 单位:%

城市	2019年	2020年	年度变化	城市	2019年	2020年	年度变化
深圳市	57	60	3 ↑	哈尔滨市	55	55	0
广州市	51	52	1	乌鲁木齐市	55	55	0
上海市	48	48	0	石家庄市	54	55	1
北京市	38	38	0	长沙市	53	54	1
杭州市	55	56	1	合肥市	54	54	0
郑州市	54	55	1	大连市	54	54	0
沈阳市	53	53	0	长春市	52	51	-1 ↓
天津市	52	52	0	海口市	63	63	0
西安市	51	52	1	兰州市	63	63	0
青岛市	51	52	1	宁波市	61	61	0
武汉市	51	50	-1 ↓	福州市	61	61	0
南京市	49	50	1	呼和浩特市	58	58	0
重庆市	48	48	0	银川市	56	57	1
成都市	46	46	0	贵阳市	55	57	2 ↑
厦门市	60	60	0	南昌市	57	56	-1 ↓
昆明市	59	60	1	南宁市	56	55	-1 ↓
太原市	57	57	0	西宁市	53	55	2 ↑
济南市	55	56	1				

说明:红色标识显著下降,绿色标识显著提升。城市名填充:超大城市 特大城市 I型大城市 II型大城市

B

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“每走几千米就能找到一份工作”,以反映职住空间布局的匹配度与平衡性。

尽管宁波的职住分离度同比上升了0.2千米,但它仍以2.7千米的职住分离度,和福州并列排在全国42座主要城市的第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的水平。

此外,深圳保持了超大城市中最底的职住分离度2.5千米,不到北京的一半,堪称一股“清流”,可见其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。而在疫情暴发的冲击

下,去年武汉的职住分离度、平均通勤距离指标则表现出不容乐观的状态。

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、自驾等多元的交通方式,且耗时相对可控,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。接下来,宁波要想保持职住分离度和通勤距离的优势,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。

C

在凸显宁波通勤幸福感的同时,报告还描绘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,数值达到5.0吨,超过了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。和沈阳、南京、天津等兄弟城市相比,在宁波选择自驾汽车上班的人数比重,很可能更高一些。

目前,宁波的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,可见自驾上班有广泛的群众基础。然而,另一个问题摆在眼前:如果宁波的公共交通,足以对职住空间发挥强有力的支撑,是否能让更多人把绿色出行纳入考虑范围?

遗憾的是,宁波的轨道交通

800米覆盖通勤比重仅为9%,在“新一线”城市中排在末位。这意味着,超过90%的宁波中心城区居民,都无法在800米的步行范围内从家或公司抵达地铁站,自然在无形间“劝退”了地铁上下班的念头。这也在一定程度上解释了宁波地铁客流量相对不足的原因。

放眼“北上广深”等超大城市,平均有26%的上班族,都在轨道800米覆盖通勤的范围内。

当然,随着今年4号线开通和年底5号线一期开通,地铁覆盖范围将大大提升,市民城区出行将大大优化。不过,值得关注的是,今后宁波还需要在轨道交通布局与通勤需求上进一步完善,一方面在站点规划时,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。

记者 严瑾

2020年中国主要城市单程平均通勤时耗

