

通勤减负一小步 民生幸福一大步



换乘、拥挤、等待……漫长又折腾的通勤路，常被戏称为当代“取经路”。对上班族而言，最朴素的期盼，无非是通勤时间再短一些、出行再便利一些。近日，在国新办举行的新闻发布会上，交通运输部相关负责人表示，“十五五”期间，我国将加速推进都市圈城际通勤效率提升，主要都市圈加快形成“1小时通勤圈”。

从解决上班族的通勤痛点出发，以交通一体化撬动都市圈一体化，既能改善通勤体验，切实增强人民群众的幸福感、获得感；也能够有效拉近城市时空距离，促进人口、产业等要素自由流动，激活区域发展内生动力。

提升都市圈城际通勤效率的意义

交通运输部规划研究院院长、党委书记刘昕表示，都市圈是我国人口、产业、资源集聚的主要承载地，培育现代化都市圈是深入推进以人为本的新型城镇化战略的重要举措，提升都市圈城际通勤效率具有重大意义。

提升都市圈城际通勤效率是优化现代化城市体系的重要举措。全国29个都市圈以全国约10%的土地面积吸纳约45%的人口、承载约60%的GDP。提升都市圈城际通勤效率，就是要发挥交通的基础性、战略性、先导性作用，通过打造便捷高

效的交通设施和运输服务，引导人口与产业由中心向外围疏解，有力支撑组团式、网络化的现代化都市圈发展。

提升都市圈城际通勤效率是解决人民群众急难愁盼问题的重要体现。我国每天约有3亿人次在都市圈内通勤，通勤是人民群众最关心、最现实的民生问题之一。当前，都市圈城际通勤耗时长、换乘多、体验差的问题较为突出。提升都市圈城际通勤效率，就是要便捷通勤换乘、改善通勤体验、缩短通勤时间，有效缓解“大城市病”，切实增强人民群众幸福

感、获得感。

提升都市圈城际通勤效率是加快建设交通强国的核心要求。《交通强国建设纲要》提出2035年基本形成“全国123出行交通圈”，都市圈1小时通勤是核心目标之一。当前我国主要都市圈内具备1小时通勤条件人口的覆盖率约68%，与发展目标仍存在差距。提升都市圈城际通勤效率，就是要系统谋划、综合施策，打造“小切口”工程，持续完善现代化都市圈综合交通运输体系，实现加快建设交通强国战略目标。



超大特大城市每天近400万人城际通勤

“乘车尽量不带包，减少安检用时；选择离换乘通道最近的车厢上下车，避免多走路；关注手机地图公交实时信息，赶上最快的车，还能节省5分钟……”京津跨城通勤8年的张女士将自己的经验分享在互联网上，引起很多人的共鸣。

早晨6点出门，晚上8点到家。从河北香河到北京上班，大巴换乘地铁，出了地铁再骑共享单车，一天通勤时间近4小时。孙先生对这种舟车劳顿早已习以为常。

张女士与孙先生的日常，是众多环京通勤族的真实写照。他们向往的是那个“1小时通勤圈”早日照进现实。

中国城市规划设计研究院发布的《2025年中国主要城市通勤监测报告》显示，22个超大、特大城市（城区常住人口1000万以上为超大城市，城区常住人口500万—1000万为特大城市）每天共有近400万人跨市通勤，占通勤人口的4%。其中，粤港澳大湾区的广、佛、深、莞间城际通勤超100万人，占比超1/4。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15:1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。

2024年7月，国务院印发《深入实施以人为本的新型城镇化战略五年行动计划》（简



称《计划》）。国家发展改革委副主任郑备在国务院政策例行吹风会上解读该《计划》时指出，实施现代化都市圈培育行动的重点是做好三方面工作：推动基础设施互联互通，构建便捷高效的通勤圈；推动产业功能协同协作，培育梯次配套的产业圈；推动公共服务共建共享，打造便利共享的生活圈。2025年，交通运输部明确提出实施“都市圈城际通勤效率提升工程”，更好服务人民群众便捷舒适出行。

国家“十五五”规划《纲要》把“都市圈城际通勤效率提升”列为我国109项重大工程之一。今年交通运输部会同国家发展改革委等有关部门联合印发了《都市圈城际通勤效率提

升工程实施方案（2026—2030年）》（简称“方案”），旨在针对都市圈城际通勤时耗长、环节多等问题，提供便捷高效的通勤服务，解决群众急难愁盼问题。

交通运输部相关负责人表示，力争通过3年时间，主要都市圈内具备1小时通勤条件人口的覆盖率达到75%左右，城际综合通勤廊道交通供给能力稳步提升，其中京津冀、长三角、粤港澳大湾区等区域都市圈通勤交通条件明显改善。到2030年，都市圈城际综合通勤廊道加快形成，交通枢纽转换更加便捷，智慧交通出行保障更加有力，同城化通勤服务水平显著提升，人民群众通勤出行满意度明显提升。

满足群众城际通勤需求的具体举措

交通运输部副部长徐成光表示，多种运输方式之间的衔接、换乘不方便、停车供需失衡、核心区拥堵，这些也都是大家感受最直接、社会反映最突出的问题。所以提升都市圈的通勤效率，既关乎民生，也关系到促进区域协调发展，还关系到释放我国超大规模市场的内需潜力。

徐成光提到，在工作举措上，可以概括为四个关键词，就是“四化”，快速化、便捷化、同城化、智慧化。

推动通勤廊道快速化。国家“十五五”规划《纲要》提出要打通城际未贯通路段和瓶颈路段，重点是推动都市圈对外交通、城际交通、城市交通有机衔接，完善多中心、多廊道、网络化布局。比方说在一些举措上，我们会优先利用既有铁路的富余能力开通城际列车，鼓励小编组、公交化开行市域（郊）列车。推进高速公路繁忙路段更新改造，合理增加高速公路近城路段的出入口。我们目前已经指导首都都市圈加快打造6条城际骨干通勤廊道，指导广州都市圈打造沿广佛、广莞、广珠、广清4条放射廊道。

以综合通勤廊道为骨架，打通城际流动大动脉。综合通勤廊道是都市圈交通网络的主体框架，也是促进人口流动、产业协同和资源优化配置的重要载体。坚持以轨道交

通为主体、高快速路为基础，统筹骨干通勤廊道和基础通勤廊道布局，加强中心城市与周边城市、产业园区、居住社区之间的快速联系，充分利用既有铁路资源，提高市域（郊）铁路公交化运营水平，构建多层次、一体化综合交通网络。同时，加强跨区域交通规划统筹，推动重大交通基础设施互联互通，实现交通建设由单点突破向网络协同转变。

以枢纽节点升级为支点，畅通出行转换微循环。综合交通枢纽既

是不同运输方式转换的重要节点，也是影响群众通勤体验的关键环节。应坚持交通设施“硬联通”与运输服务“软联通”同步推进，优化综合客运枢纽空间布局，完善轨道交通、公交、出租车、骑行、停车换乘等多种运输方式衔接体系，加快推进一票制、一卡（码）通、安检互认、智慧引导等便民举措，探索跨区域公交共营、票制互认、运营协同等长效机制，推动运输服务由各自运行向一体协同转变，不断降低群众跨城通勤制度性成本。

以智慧治理赋能为引擎，激活通勤体系神经中枢。随着数字技术快速发展，都市圈交通治理正由经验管理向数据治理加速转型。提升通勤效率，不能仅依靠增加交通供给，更要通过数字技术提高交通资源配置效率和运输组织水平。鼓励通过数字赋能、智慧治理等方式，加快建设都市圈综合交通数字平台，推动人工智能、大数据、云计算、车路协同等新技术广泛应用，强化交通运行监测、客流预测、运力调度、应急响应等能力建设，实现交通运行精准感知、科学决策和动态调度。此外，还要进一步健全跨区域交通数据共享和协同治理机制，推动交通信息一张网感知、运行管理一平台调度、区域治理一体化协同。



一些都市圈已开展积极有益探索

在提升都市圈城际通勤效率上，一些都市圈早已有了不少探索。

就拿成都都市圈来说，横向看，经过5年多建设，成都都市圈现代化多层次轨道交通网络初步成型、高快速路网持续织密，成（都）德（阳）眉（山）资（阳）“1小时通勤圈”覆盖人口不断增加，跨市日均人流量从2019年的53.02万人次增长至2025年的68万人次，增幅达28%。纵向看，在清华大学中国新型城镇化研究院发布的《现代化成都都市圈高质量发展指数2025》中，成都都市圈跨市轨道交通、高快速路通勤指数均位列全国主要都市圈第二位。

提升城际、城内通勤效率已成为推动成都都市圈高质量发展的重要抓手。以产业为例，成眉S5线开通后，将实现成都至眉山核心区半小时轨道直达，有力助推天府大道科创走廊发展。成德S11线则瞄准构建连接两地的“半小时通勤”主轴，为产业协同注入强劲动能。

据四川省推进成德眉资同城化发展领导小组办公室透露，目前正全力推进“成都都市圈通勤效率提升工程实施方案”编制，通过全面梳理通勤现状问题，明确成都都市圈通勤出行效率发展目标及发展策略，加快打造“1小时通勤圈”。

在首都都市圈，利用干线铁路提供通勤出行服务，国铁集团和北京市一直在推进相关工作。2025年12月30日，北京通州站正式开通运营，标志着北京“八站两场”综合交通枢纽新格局全面成型。八站“各司其职”，如北京朝阳站自2021年启用以来，其承担的东北方向的高铁客运量持续提升，让人们出行更高效便捷。

北京与天津，两座城市的核心

区直线距离约120公里，北京通州与天津武清更是直接接壤。2008年，京津城际铁路的开通，将北京和天津带入“双城生活”时代。目前，京津两地间有京津城际铁路、京沪高铁、京滨城际铁路、津兴城际铁路等4条高铁通道。得益于京津城际铁路的高频次、公交化运营，两地间高铁通勤时间仅需半小时。数据显示，2025年，京津双城日均出行量已达22.5万人次。

定制快巴同样是解决首都都市圈跨省通勤难题的重要手段。目前，京津冀定制快巴已开通北京地区至河北燕郊、大厂、香河、固安、永清、霸州、涿州、廊坊城区和天津武清、宝坻、海教园以及雄安新区等12条线路57条支线，共计开行16.3万余车次，客运量累计超530万人次，日发315班次，日均客运量9500余人

次。

今年4月20日，京津双城通勤再添新选择——京津两地首条跨市通勤公交线路武清专1路正式开跑，与既有通勤定制快巴形成有效互补，共同构建起层次分明、选择多样的跨区域出行服务体系。

“交通基础设施一体化是都市圈形成的前提。应打通未贯通路、瓶颈路，发展与都市圈尺度相匹配的市域（郊）铁路，优化运输服务，逐步降低通勤成本、提升通勤舒适度，为城镇化空间形态由‘一城独大’走向分工协作创造条件。在当前人口快速流动的社会中，就业充分度与就业者在有限成本下舒适通勤的距离成正比，便捷高效的通勤将给就业者带来更多就业机会和多样化职业选择。”清华大学中国新型城镇化研究院院长尹稚说。

