



本报记者
方翔

长三角往返两座大城市之间，每天坐高铁上下班，已经成为不少“长三角人”的日常，随着长三角一体化发展上升为国家战略，以跨城通勤为表征的城际联系愈发紧密。同济大学建筑与城市规划学院日前发布《2021长三角城市跨城通勤年度报告》，持续三年观察发现，上海与周边城市的跨城通勤联系更加紧密，已经形成了较大规模的跨城通勤“双向奔赴”，城市之间“越抱越紧”。

跨城通勤 密度 今年增至超7.6万人

“在东京大湾区，早晨乘JR（日本铁路）去东京中央区上班，晚上回到位于千叶或者横滨的家，已经成为常见的生活轨迹，铁路和地铁的无缝接轨，是东京大湾区一体化的关键因素。”作为《2021长三角城市跨城通勤年度报告》课题组负责人，钮心毅教授几年前就开始关注跨城通勤，思考长三角在一体化过程中形成跨城通勤的成因和机制。他清晰地记得，2018年，每天就有数万“长三角人”从外省市往返上海通勤，其中，苏州方向占到80%，“当时这已经让人感到十分惊讶，但从今年的报告数据来看，可以说是‘小巫见大巫’。”

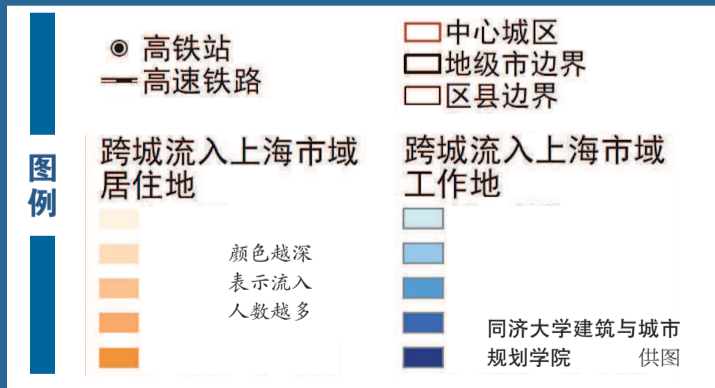
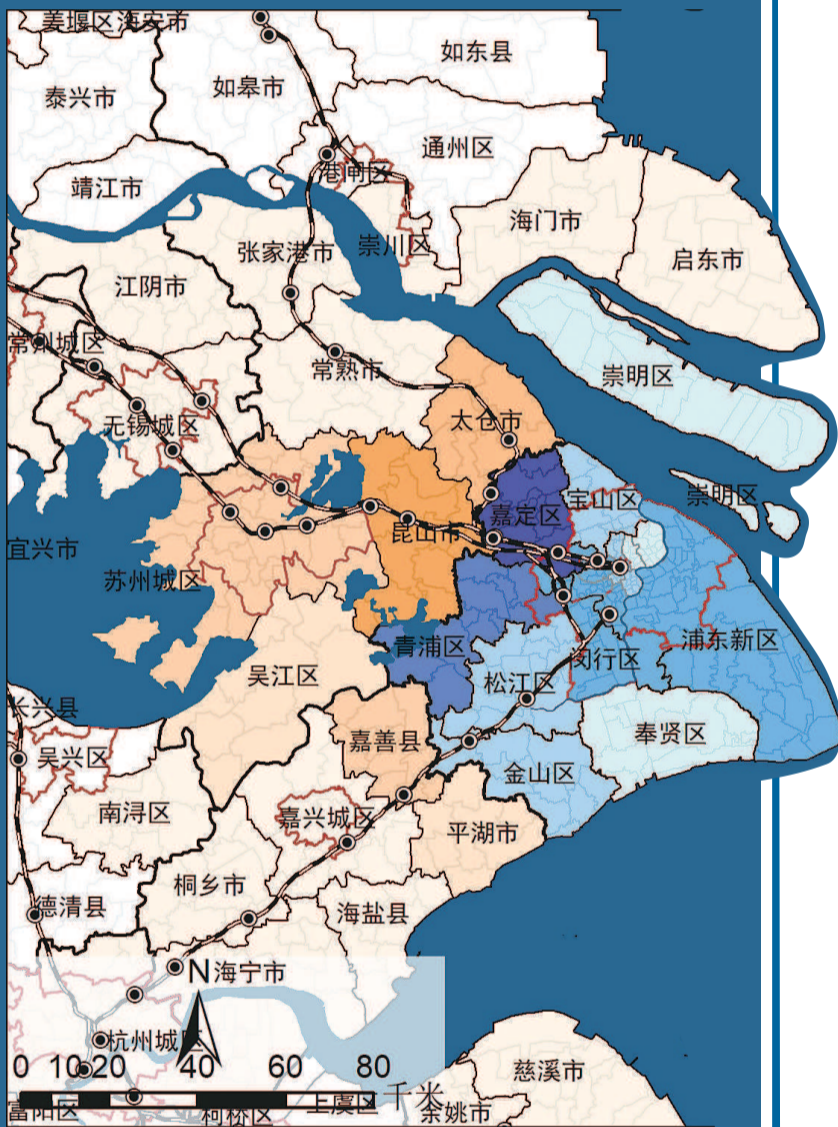
《2021长三角城市跨城通勤年度报告》显示，近三年来，上海市域与周边城市跨城通勤的整体规模上升，从2018年5.7万人、2019年7.2万人，逐步增加至2021年7.66万人（均为手机大数据推算后的人数），主要涉及苏州、嘉兴、无锡、南通等地。

其中，上海中心城区上升尤为明显，流入人数占总量比例呈现稳定增长，三年分别为31.2%、35.8%、43.8%。

“足见上海市，尤其是上海中心城区对于周边地级市的就业吸引力越来越大。”流入方面，本年度流入上海市域跨城通勤者的前三位居住地为昆山市、太仓市和苏州城区，分别占总量的72.4%、14.2%和5.3%，而在流出方面，上海市域流出通勤者的主要工作地为昆山市、太仓市和嘉善市，占比分别为64.0%、15.6%和6.6%。2020年，南沿江城际铁路的太仓南站开通，使太仓城区成为新兴的跨城通勤热点地区。

具体到热点区域，苏州花桥、昆山城区、苏州工业园区是上海跨城通勤热点居住地。居住在苏州工业园区的跨城通勤群体在上海中心城区就业的比例最高，达到72.82%。

双向奔赴



跨城通勤 热度 虹桥商务区是亮点

早上7点半从苏州相城区的家中出发，步行5分钟到地铁站，乘坐苏州轨交2号线，约12分钟抵达高铁苏州北站，再乘坐

复兴号高铁列车，23分钟抵达上海虹桥站，出站后步行10分钟抵达虹桥商务区上班。从家中到办公室，全程1个小时，这成为许多“长三角人”选择在虹桥商务区上班的原因。

“从《2021长三角城市跨城通勤年度报告》显示的通勤热度也可以看出长三角发展的新趋

势。”钮心毅表示，虹桥商务区从2017年至2021年间，跨城通勤就业规模增长了75.8%，是上海中心城区内跨城通勤规模增长最快的地区之一，虹桥商务区核心区是跨城通勤就业密度最高的片区。虹桥商务区跨城通勤群体的主要居住地分别是花桥、昆山城区、苏州城区。

除了虹桥商务区，报告还着重关注了上海五个新城与长三角近沪城市之间的跨城通勤。上海“十四五”规划明确提出，将嘉定、青浦、松江、奉贤、南汇五个新城建设为长三角城市群中具有辐射带动作用的综合性节点城市。

报告显示，五个新城与长三角近沪地区已经出现了一定的跨城通勤联系，实际人数已经超过1.2万人。其中，和长三角通勤联系较为紧密的是嘉定、青浦、松江新城，其规模分别占五个新城总量的55.1%、34.1%和9.5%。从方向上看，以新城吸引近沪地区通勤者为主，近沪地区流入嘉定、青浦、松江新城的人数均多于流出人数。其中，嘉定新城、青浦新城的入出比均大于2，分别为2.85和2.49，足见新城对连接长三角已经产生了一定影响力。

流入嘉定新城通勤者的居住地在市域边界出现高值区，辐射到昆山、太仓两个县级市，主要来源于昆山花桥镇、太仓陆渡街道和科教新城；流入青浦新城通勤者的居住地主要分布于昆山市，包括淀山湖镇、千灯镇和花桥镇。与2019年相比，奉贤新城与中心城区的通勤量有明显增加，超越了市域外的花桥，这可能是轨交5号线南延伸段开通至奉贤新城所带来的作用。

跨城通勤 广度 输入输出双向均衡

钮心毅探索用大数据关注和研究长三角的发展，城市群内部人员流动背后，是不同城市之间的产业分工以及功能联系。“都市圈是从城市内部功能到城市之间扩张形成的，同时，城际高速交通体系形成流动空间，改变了城际功能联系形态。”城际“居住-工作”的跨城通勤出行、城际“工作-工作”的高频当日往返商务出行，便是其中代表。

在他看来，中心城市周边中小城市能否进入都市圈内部的同城化，取决于中心城市自身的产业能级、中小城市的生活质量等要素，交通圈联系仅是必要条件之一。“长三角跨城通勤人员的流动、规模和广度远超过全国其他地区，人员流动的强弱不单纯按照地理位置来决定，其实和城市性质、产业职能有直接的关系。”

“一定不是为了通勤而通勤。”钮心毅表示，长三角一体化的目标是让生活更加美好，跨城通勤是用速度、空间来换取距离，如何通过城市以及产业的规划，让通勤的距离尽可能缩短，同时改变通勤的方向，从以单向输入为主，到双向输入输出均衡，值得研究和探讨。“我们不能简单地套用西方都市圈现状，来认识我国都市圈的未来，也不能用简单的圈层空间结构思维，需要正确认识当前中国都市圈形态和空间结构，长三角应该走出一条有自己特色的路。”