

广州地铁2025年客运数据发布

十八号线 日均客流量增长23.95% 成新晋通勤热线

近日,广州地铁集团发布2025年客运数据。数据显示,2025年全年运送乘客33.99亿人次,日均客运量931.2万人次。其中2025年12月31日总客运量达1409.3万人次,刷新全国单日客运量历史纪录,全年里有89天客流突破千万人次,比2024年的39天有了大幅增长。

值得一提的是,连接外围五区的线路客流量有大幅增长,当中以十八号线的日均客流量增长最为显著,达到了23.95%,三号线则出现了4.71%的小量降幅。社交媒体上不少网民笑称,十八号线成为了新晋“牛马线”。

■采写:新快报记者 李佳文 王彤 ■摄影:新快报记者 李佳文 部分为受访者供图

◀6月10日8时许,在凤岗站排队等待二十号线快车的。

暨南大学教授、
华南城市研究会会长胡刚:

依托轨道交通 改善职住平衡势在必行

“当下不少青年依托市域快线向外围置业,形成跨区长距离通勤,是城市发展与市场选择的必然结果。”暨南大学教授、华南城市研究会会长胡刚认为,中心城区房价、租金高企,外围房源性价比更高,成为青年置业首选。依托轨道交通改善职住平衡也显得势在必行。胡刚建议,结合潮汐客流,市域快线应该加密高峰班次,优化换乘衔接。规划建设部门要在轨道站点周边布局产业与办公业态,推行TOD综合开发,打造多功能活力片区。同时,在外围轨道沿线配套人才公寓、租赁住房与产业宿舍,并补齐教育、医疗、文体等公共服务短板,引导人口就地安居就业,有效缓解长距离通勤压力。

另外,伴随城区不断扩容,城市功能区布局越发分散,常规公交线路难以全面覆盖,大运量主干交通搭配个性化末端交通的二元结构也逐步形成。“这也是城市交通精细化发展的重要体现。因此,‘电动自行车+地铁’成为主流通勤模式——地铁承担中长距离主干交通,电动自行车补齐1至3公里末端出行短板,带动骑行规模稳步增长。我们应该看到当前城市居民出行正加速向个性化、灵活化转变,出行需求从基础的‘达标出行’升级为注重舒适度的‘体验出行’。”

对此,胡刚建议,为适配出行新趋势,交通领域需多措并举完善配套管理。一是规划连续贯通的电动自行车专用道,串联地铁口、居民区与商圈,保障通行安全。二是划定限行区域,严查各类交通违法行为,落实车辆备案。三是改造地铁口慢行空间,增设便民停车点,实现多种交通方式无缝换乘。

■6月10日8时10分左右,二十一号线的车厢内挤满了人。



十八号线去年日均客流 增长量遥遥领先

越来越多的通勤族把十八号线这条最高时速可达160公里的快线,作为往返南沙区、番禺区、海珠区、天河区的优选。根据广州地铁发布的年报,十八号线日均客流量2024年为11.4万人次,2025年达到了14.13万人次,同比增长23.95%,涨幅位居全市所有地铁线路首位。

6月10日上午7时57分,新快报记者在十八号线横沥站感受早高峰。只见往洗村方向的站台,每个屏蔽门前都等候了超过10名乘客。从万顷沙过来的地铁本来还是空荡荡的,一到横沥站,乘客们瞬间把长长的八节车厢内所有座位坐满。没有位置的乘客也不着急,继续在站台等下一趟车,因为只要等5分钟,下一趟地铁又到了。

步出横沥站D出口,新快报记者留意到,这里配套的机动车和非机动车停车场都十分方便。非机动车停车场就在出口左边,里面电动自行车和自行车停得满满的。D出口右边,设置的是机动车临时停靠区域。人行道上立着告示牌,执法路段,限停10分钟,交警也不时出现巡逻。该区域机动车保持快上快下,流通顺畅,进出地铁站乘客利用网约车接驳也会十分方便。

D出口对面是横沥地铁站P2停车场,全天收费标准为每半小时1元,最高限价10元,24小时最高限价12元。早上8时30分,这个停车场出现了停满的现象,有四辆私家车排队等候进场,只有车场里出来了一辆才能进一辆。

接驳方便租金便宜的横沥 吸引新打工仔

沿着十八号线向南“飞”的都是什么群体?在横沥地铁站P2停车场等候进场的车主许先生告诉记者,自己一家原来住在天河区。因为孩子进入了广州外国语学校就读,全家人陪孩子来到南沙租住。周日晚至周四一家人住在南沙,周五周六再回天河区的家。每天早上,许先生把孩子送去学校后,开车来横沥站停车,再坐十八号线回市区打理生意。“这一年来也习惯了这种候鸟模式,感觉南沙挺宜居的。每次从市区回到南沙,看着这里蓝蓝的天空,就觉得整个人心情都舒畅许多。”

新快报记者在横沥地铁站D出口附近的中介公司橱窗看到,这里最靠近地铁口的一个楼盘,70平方米、90平方米、101平方米房子的月租金都没有突破3000元,分别为2000—2500元、2300—2800元、2500—3000元。最大面积的137平方米房子,租金为3000—3500元,一手房每平方米18000元起,一套101平方米挂牌的二手房,挂牌价156万元。

“横沥这边的租金真的很吸引,虽然医院、超市配套还不够完善,但是‘通勤方便’和‘环境舒适’这两点还是让我搬过来了。”在磨碟沙某IT大厂打工的梁先生表示,自己在中山大学毕业后,曾经尝试在下渡路、滨江东一带找房子,但是自己看得上的租金都不便宜。也曾经在番禺区三号线大石站短暂租过一年,但每天早上挤三号线简直是“噩梦”,“换来横沥后,每天都能舒舒服服有座位坐,看看视频,半小时就能到磨碟沙。”

二十号线越来越多人 早晚高峰一座难求

不少乘客都发现:二十号线越来越多人,早晚高峰一座难求。数据显示,过去一年,二十号线从2024年的日均客运量28.57万人次,增长至2025年的29.83万人次,增长4.41%。

家住增城地铁二十号线凤岗站周边的阿芸,任职于暨南大学石牌校区附近。她每日清晨6:30准时起床,只为搭乘7:05发车的二十号线快车。列车抵达终点站天河公园后,再骑行约十分钟的电动自行车便可到岗打卡。

阿芸坦言,一旦错过快线,行程就要多出二十分钟,极易迟到。但早高峰黄埔大道拥堵严重,即便自驾,速度也比不上地铁。好在她上班早,乘车站点靠近线路始发段,乘车环境尚可:“虽说基本没有空位,不少乘客全程站立,但并不会拥挤到贴人,整体出行体验还算舒适。感谢二十号线,让我去哪里都很方便。如果快车频率再高一点就更好了。”

同在二十号线沿线上班的东东处境则截然不同。他在神舟路附近上班,家同样在凤岗站附近。由于上班时间是早上九点,东东早晚高峰常碰上站点限流。“人很多。快车比较拥挤,尤其是早高峰在镇龙站上车的人,很难挤上快车。”东东说,所幸拥挤程度尚且允许大家抬手刷手机,多少缓解路途煎熬。东东也给新快报记者发来一张6月9日18:30在二十号线上的照片,拥挤度堪比三号线,“不建议孕妇老人在早晚高峰坐二十号线,真的不好受。”

【广州交通出行新趋势】

外围五区累计增加30.8万人

广州市规划和自然资源局发布的《2025年广州市交通发展年度报告》指出,2025年广州市常住人口1910.1万人,同比增加12.3万人,增长0.6%,已连续三年保持正增长。增量主要集中在外围五区,合计增长7.2万人,中心六区合计增长3.6万人。尽管中心六区人口近两年已止跌回暖,但“十四五”期间内仍累计下降了约1.7万人,与之对应外围五区累

计增加30.8万人,人口向外疏解已成稳定趋势。

广州市近年来跨区通勤逐渐活跃,全市平均通勤距离和通勤时间近五年始终保持轻微增长趋势。广州平均通勤距离由2019年的8.7公里增至2025年9.0公里,增长3.4%;平均通勤耗时由38.0分钟增长至38.8分钟,增幅2.1%。通勤耗时增幅低于通勤距离增幅,空间组织效

率持续优化。

由于通勤距离的增加,2025年,广州市45分钟以内通勤出行比例指标轻微降低0.1个百分点,约为79%。单程通勤在1小时以上人口约158万,相对上年增加约5万人,但占总通勤人口的比例略有降低,由13.5%降低至13.3%。

■6月10日8时,十八号线横沥站早高峰客流。新快报记者 李佳文/摄

