

中国主要城市 道路网密度与运行状态监测报告

ANNUAL REPORT ON ROAD NETWORK DENSITY AND TRAFFIC OPERATION
IN MAJOR CHINESE CITIES



2025年度



声明

研究团队力争通过城市道路基础设施的大数据跟踪监测与历史分析，客观呈现全国主要城市道路网密度与道路运行状态的变化特征，以支撑城市道路基础设施的规划、设计、建设与管理工作的开展。因数据时空覆盖性、核算边界标准等原因，相关指标值可能存在一定偏差，本报告所载研究结果仅供参考。

由于城市道路设施建设水平与道路运行状况的影响因素众多，对城市道路基础设施的监测与评价工作还需要继续深入、细致地研究。

未来期待与更多合作伙伴共同为建设高质量、高效率、高韧性的城市交通基础设施体系献策出力，助力政府部门提升城市交通环境和出行品质，共同建设宜居宜行的美好城市。

2025年 9月 北京

城市道路网密度与运行状态监测研究团队

赵一新	教授级高级工程师	城市交通研究分院 院长 中国城市规划学会城市交通规划学术委员会 秘书长
伍速锋	教授级高级工程师	城市交通研究分院 副院长
康浩	教授级高级工程师	城市交通研究分院 智能交通与交通模型所所长
王芮	工程师	城市交通研究分院
曹雄赳	高级工程师	城市交通研究分院
刘鸿儒	助理工程师	城市交通研究分院
张凌波	工程师	城市交通研究分院
吴克寒	高级工程师	城市交通研究分院
闫安	助理工程师	城市交通研究分院
翟健	高级城市规划师	绿色城市研究所
余加丽	高级工程师	城市规划学术信息中心

目录

CONTENT

1	概述	
1.1	研究背景	6
1.2	城市选取	7
1.3	研究指标	7
2	道路网密度监测	
2.1	名词解释及计算方法	9
2.2	城市道路网密度	10
2.3	行政区道路网密度	12
2.4	城市规模、区位、形态与道路网密度	15
2.5	城市群道路网密度	16
2.6	典型城市道路网密度分析	20
3	道路运行状态监测	
3.1	名词解释及计算方法	23
3.2	城市高峰期总体运行状态	25
3.3	行政区道路运行状况	27
3.4	城市群道路运行状态	28



1 | 概 述
INTRODUCTION

1 概述

INTRODUCTION

1.1 研究背景

2025年8月《中共中央 国务院关于推动城市高质量发展的意见》文件指出：

完善城市基础设施。优化城市基础设施布局、结构、功能，加强系统集成。

2023年11月，《住房和城乡建设部关于全面推进城市综合交通体系建设的指导意见》明确指出：

积极实施城市生活性集散交通系统建设。提高道路网连通性和可达性，实现城市建成区平均道路网密度达到8公里/平方公里以上。

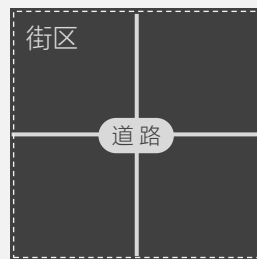
2021年5月，住房和城乡建设部通知要求开展2021年城市体检工作，文件指出：

城市道路网密度（市辖区建成区内）作为“交通便捷”的重要指标，纳入城市体检指标体系。

2016年，中共中央、国务院发布《关于进一步加强城市规划建设管理工作的若干意见》，文件指出：

优化街区路网结构。加强街区的规划和建设，分梯级明确新建街区面积，推动发展开放便捷、尺度适宜、配套完善、邻里和谐的生活街区。**树立“窄马路、密路网”的城市道路布局理念**，建设快速路、主次干路和支路级配合合理的道路网系统。

打通各类“断头路”，形成完整路网，提高道路通达性。**到2020年，城市建成区平均道路网密度提高到8公里/平方公里，道路面积率达到15%。**

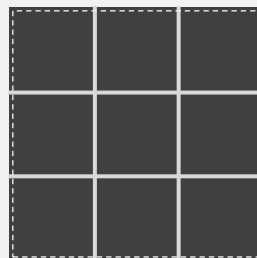


街区宽度

500 m

4 km/km²

道路网密度

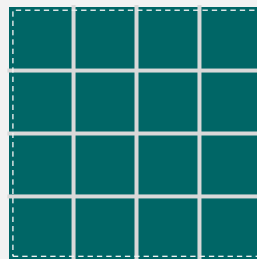


街区宽度

330 m

6 km/km²

道路网密度



街区宽度

250 m

8 km/km²

道路网密度

规划目标

2025年8月《中共中央 国务院关于推动城市高质量发展的意见》，提出健全现代化综合交通运输体系，提升城际、城内通勤效率。

道路运行状态是城市可持续发展的重要指标。

2017年6月，公安部联合多部委联合发布《城市道路交通文明畅通提升行动计划（2017-2020）》，要求综合采取单向交通、可变车道、潮汐车道、合乘车道等措施，缓解早晚高峰主干路及重点段的交通拥堵。

2022年交通运输部印发《交通强国建设评价指标体系》，在评价维度高效利用中，包含了交通网运行通畅水平这一指标。

2023年《住房城乡建设部关于全面推进城市综合交通体系建设的指导意见》，提出促进城市及周边高速公路一体化，提升城市通勤走廊出行效率。

自2019年逐步推进的城市体检工作得到中央的高度重视和支持，城市体检指标中包含了“道路畅通程度”，体现了城市道路运行状况对于城市经济社会发展的重要性。2023年12月，住房城乡建设部提出将在全国地级及以上城市全面开展城市体检工作，道路运行状态指标也进一步明确为“城市高峰期机动车平均速度”。

在国家 and 行业相关政策的指导下，本研究依托住房和城乡建设部城市交通基础设施监测与治理实验室、中规院城市交通研究分院及合作机构在速度算法、城市边界、车辆轨迹上多年的研究基础，针对该指标进行客观计算。

1.2 城市选取

城市道路网密度监测：本报告在历年《中国主要城市道路网密度与运行状态监测报告》的研究基础上，以全国36个主要城市作为重点研究对象（含直辖市4个、省会城市27个、计划单列市5个），同时针对京津冀、长三角、粤港澳大湾区三大主要城市群，选取24个地级市作为监测城市，共计60个城市。

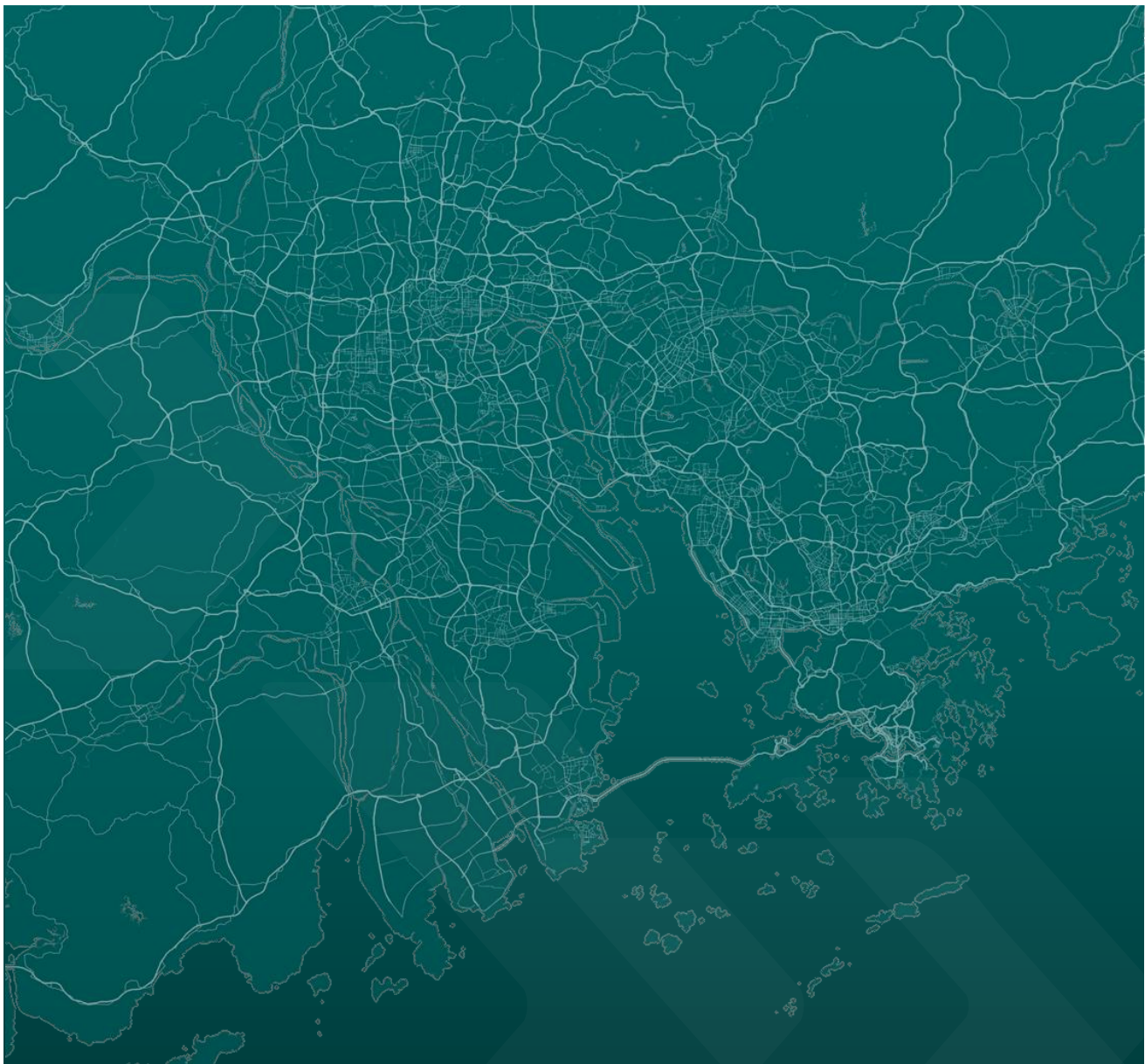
城市道路运行状态监测：与城市道路网密度监测城市范围一致，选取36个主要城市作为道路运行状态监测的重点研究对象，三大城市群中的另外24个城市作为辅助。本次道路运行状态基础数据包括各个城市的出租车GPS数据、部分车载导航数据、众包轨迹数据、两客一危GPS数据等，全国监测城市范围内每分钟可获取400万辆车的3000万条记录。

1.3 研究指标

城市道路网密度监测：中心城区建成区平均道路网密度。

城市道路运行状态监测：中心城区建成区高峰时间机动车平均速度。即空间范围仅包含中心城区的建成区，非建成区即便处于中心城区也不纳入计算，道路等级为主干路及以上等级道路。高峰时间，工作日选择早晚高峰各一个小时，周末选择晚高峰一个小时。





2 | 道路网密度监测

ROAD NETWORK DENSITY MONITORING

2.1 名词解释及计算方法

道路网密度：一定范围内的道路总里程与该范围面积的比值。为了保证各城市道路网密度的可比性、统计口径的一致性，本报告以**中心城区建成区**为道路网密度指标统计范围，以范围内的道路总里程与面积的比值作为城市道路网密度¹。

中心城区建成区：中心城区内的建设用地范围²。其中，中心城区范围为全国60个主要城市总体规划中明确提出的中心城区范围；建设用地为根据地表覆被的遥感影像（地理国情普查数据）解译识别范围；本次统计的中心城区建成区即为中心城区范围和建设用地重叠的区域。

城市道路统计标准：本报告以电子地图测绘数据为基础，统计中心城区建成区范围内具备车辆基本通行条件的道路，包括建成区范围内的城市快速路、主干路、次干路、支路及主要街坊路。本版报告采集数据截止于2024年第四季度³。

*注1：为保证道路网密度指标的可监测性，避免因道路施工封闭等原因引起的误差波动，本版报告中道路网密度指标按照原始数据标准采集计算后，结果仅保留1位小数位数，部分计算结果可能存在四舍五入引起的误差。

*注2：为有效监测和衡量城市道路基础设施建设发展情况，保证城市路网密度指标的历史可比性，本年度报告沿用历年报告的中心城区建成区作为道路网密度统计范围，避免因监测范围的变动而导致数据指标的建设指导意义降低。

*注3：本报告为2025年度发布，数据采集截止于2024年第四季度。相关文字、数据图表等内容，按照**数据采集年份**表述。

$$\text{中心城区建成区道路网密度} = \frac{\text{中心城区建成区内道路长度}}{\text{中心城区建成区面积}}$$
$$\text{行政区道路网密度} = \frac{\text{纳入中心城区建成区部分内道路长度}}{\text{纳入中心城区建成区部分面积}}$$

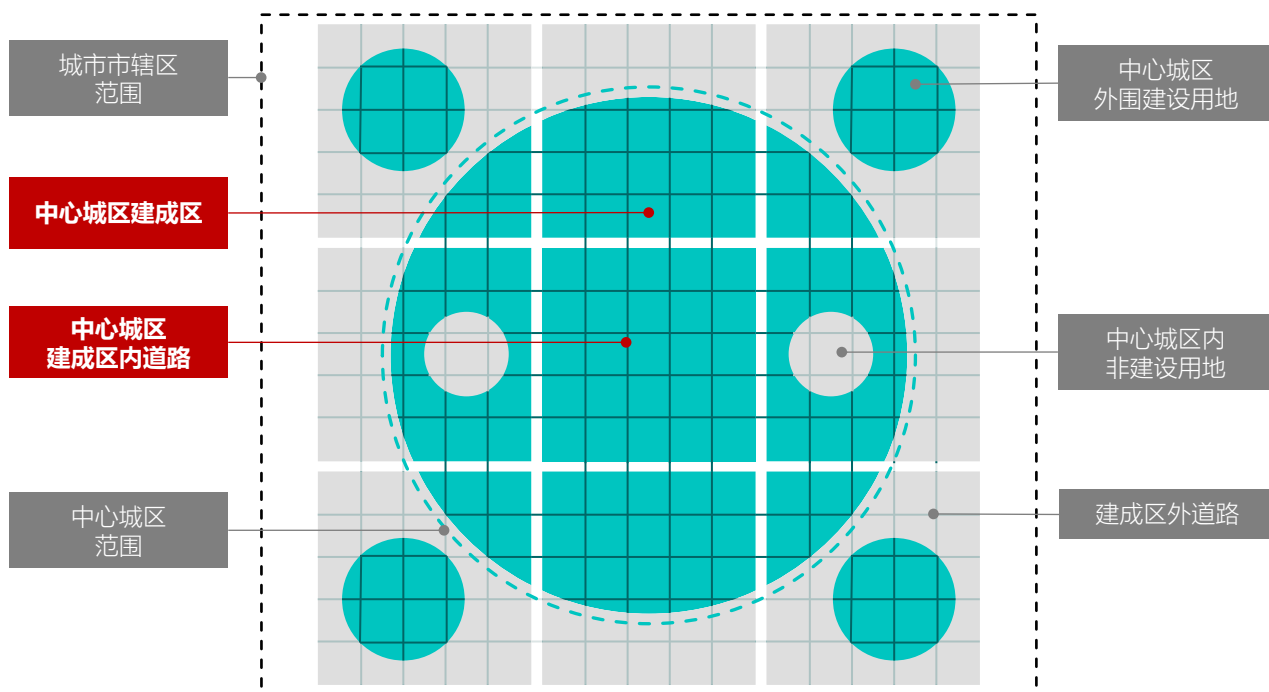


图1 城市及行政区道路网密度计算方法示意图

2.2 城市道路网密度

全国城市道路网密度稳定增长，新增两座城市达标8公里/平方公里

截至2024年第四季度，全国36个主要城市平均道路网密度为6.6km/km²，相较于上年度6.5km/km²指标值总体增长1.5%，主要城市总体路网密度持续增长。继深圳、厦门、成都之后，杭州和福州两城市达到8km/km²的标淮，达标城市总数量提升至5个，占比14%。达到7.0km/km²以上的城市达到15个，占比达42%。城市总体道路网密度在7.0~7.5km/km²区间数量相较于上年度显著上升，向8km/km²的目标要求不断靠近。

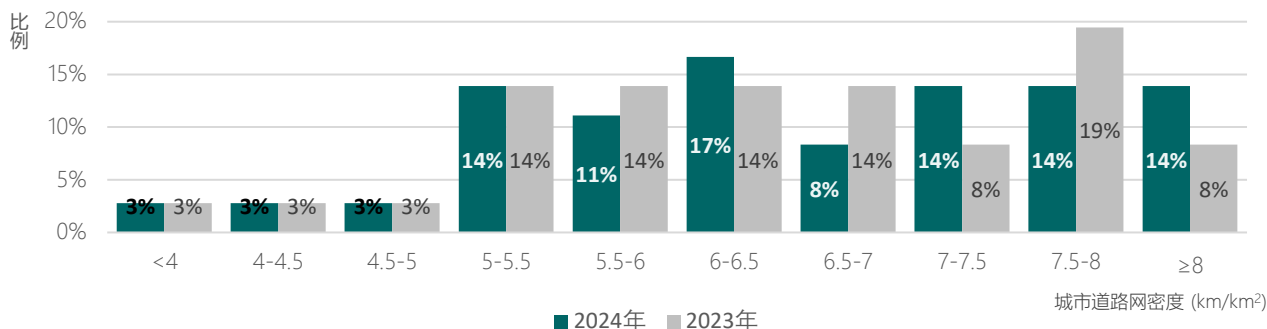


图2 全国主要城市道路网密度分布直方图

杭州、合肥、上海、武汉等城市道路网密度继续高位增长

对比上年度城市道路网密度指标，2024年全国36个主要城市中，22座城市道路网密度指标实现不同程度增长。从主要城市路网密度指标排名来看，合肥、武汉、石家庄实现连续两年排名上升，展现出较好的增长态势，福州、南宁、重庆、天津、西宁等5座城市本年度排名下降。

本年度杭州、合肥、上海、武汉、郑州、长沙、南京、长春等城市道路网密度增长明显。其中，杭州、合肥、上海、武汉提升最为显著，道路网密度指标本年度提高0.3km/km²，分别达到8.1km/km²、7.9km/km²、7.8km/km²和6.9km/km²。郑州、长沙、南京、长春等4座城市提高0.2km/km²，分别达到7.4km/km²、7.2km/km²、6.0km/km²和5.9km/km²。

表1 全国主要城市道路网密度及增长情况 (km/km²)

城市	排名	2024年	2023年	密度增长	排名变化	城市	排名	2024年	2023年	密度增长	排名变化
深圳市	1	9.9	9.9	0.0	→	西安市	19	6.4	6.3	0.1	→
厦门市	2	8.8	8.8	0.0	→	海口市	20	6.4	6.3	0.1	→
成都市	3	8.8	8.7	0.1	→	大连市	21	6.2	6.2	0.0	→
杭州市	4	8.1	7.8	0.3	↑	太原市	22	6.2	6.1	0.1	→
福州市	5	8.0	7.9	0.1	↓	北京市	23	6.0	6.0	0.0	→
南宁市	6	7.9	7.8	0.1	↓	南京市	24	6.0	5.8	0.2	→
合肥市	7	7.9	7.6	0.3	↑	石家庄市	25	5.9	5.8	0.1	↑
上海市	8	7.8	7.5	0.3	↑	长春市	26	5.9	5.7	0.2	↑
重庆市	9	7.7	7.6	0.1	↓	西宁市	27	5.8	5.8	0.0	↓
广州市	10	7.5	7.5	0.0	→	青岛市	28	5.7	5.7	0.0	→
郑州市	11	7.4	7.2	0.2	→	哈尔滨市	29	5.3	5.3	0.0	→
宁波市	12	7.2	7.1	0.1	→	济南市	30	5.3	5.2	0.1	→
长沙市	13	7.2	7.0	0.2	→	呼和浩特市	31	5.2	5.2	0.0	→
昆明市	14	7.0	6.9	0.1	→	沈阳市	32	5.1	5.1	0.0	→
南昌市	15	7.0	6.9	0.1	→	银川市	33	5.1	5.1	0.0	→
武汉市	16	6.9	6.6	0.3	↑	兰州市	34	4.5	4.5	0.0	→
天津市	17	6.6	6.6	0.0	↓	拉萨市	35	4.1	4.1	0.0	→
贵阳市	18	6.6	6.5	0.1	→	乌鲁木齐市	36	3.8	3.7	0.1	→

2.2 城市道路网密度

道路网密度平均增速有所放缓，部分高密度城市实现了“高位再加速”

从全国主要城市道路网密度的年度增长率来看，本年度36个主要城市年增长率的平均值约1.4%，增速有所放缓，低于上一年度的1.9%。2024年有6个城市道路网密度增长率高于3%，道路网密度年增长率最高城市为武汉4.5%，其次为上海4.0%、合肥3.9%、杭州3.8%、长春3.5%、南京3.4%。

武汉本年度道路网密度指标增长最高，总体路网密度由6.6km/km²提升至6.9km/km²；上海本年度总体路网密度由7.5km/km²提升至7.8km/km²；合肥本年度总体路网密度由7.6km/km²提升至7.9km/km²；杭州本年度总体路网密度由7.8km/km²提升至8.1km/km²；长春本年度总体路网密度由5.7km/km²提升至5.9km/km²；南京本年度总体路网密度由5.8km/km²提升至6.0km/km²。

从主要城市道路网密度年度增长比较可以看出，本年度道路网密度增长幅度位居前列的上海、合肥、杭州、长沙、郑州等城市，均是在7km/km²以上高密度区间基础上实现“高位再加速”。

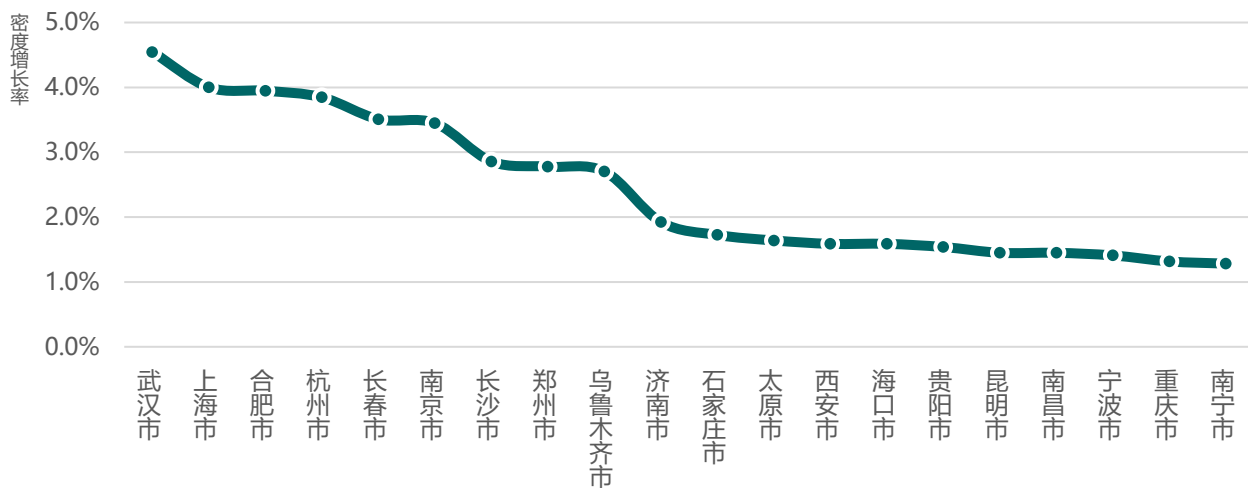


图3 全国主要城市道路网密度增速情况 (top20)

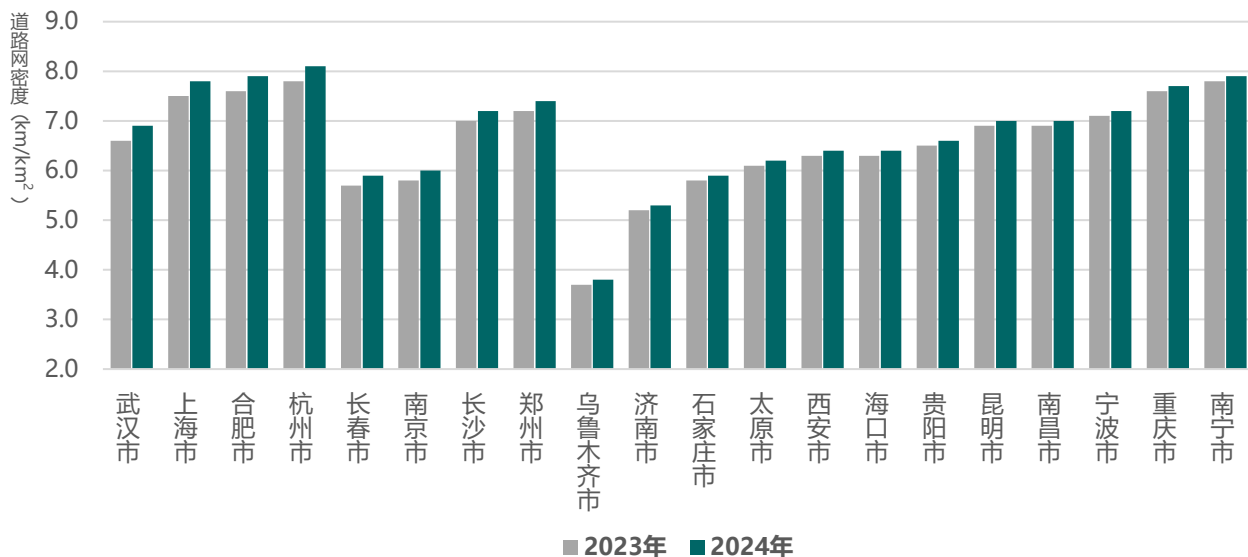


图4 全国主要城市道路网密度年度增长比较 (top20)

2.3 行政区道路网密度

本年度报告在统计分析各城市总体道路网密度的基础上，进一步统计了各城市中心城区建成区内主要行政区的道路网密度，共涉及214个行政区(县)。全部行政区的道路网密度详情见本报告14页所示。

从行政区层面看，2024年路网密度格局呈现出“整体稳定，局部优化”的特征。全国214个主要行政区的平均值与中位数均与上年度持平，分别为6.8km/km²和6.7km/km²。在达标进展方面，已有53个行政区（占比25%）率先达到了8km/km²的目标要求，郑州市二七区成为本年度新增的达标行政区。路网密度超过10km/km²的行政区数量维持在10个，超过12km/km²的行政区仍为上海黄浦区（14.5km/km²）和深圳福田区（12.1km/km²），保持总体稳定。

本报告从行政区层面分析了各城市道路网密度的匀质性，即城市多个行政区间道路网密度的差异性。报告采用各行政区的道路网密度标准差，作为衡量行政区间道路网密度的差异性指标，指标越高则各行政区间道路网密度差异越大，反之则相反。各城市所涉及行政区道路网密度详情和差异性指标，见本报告14页所示。

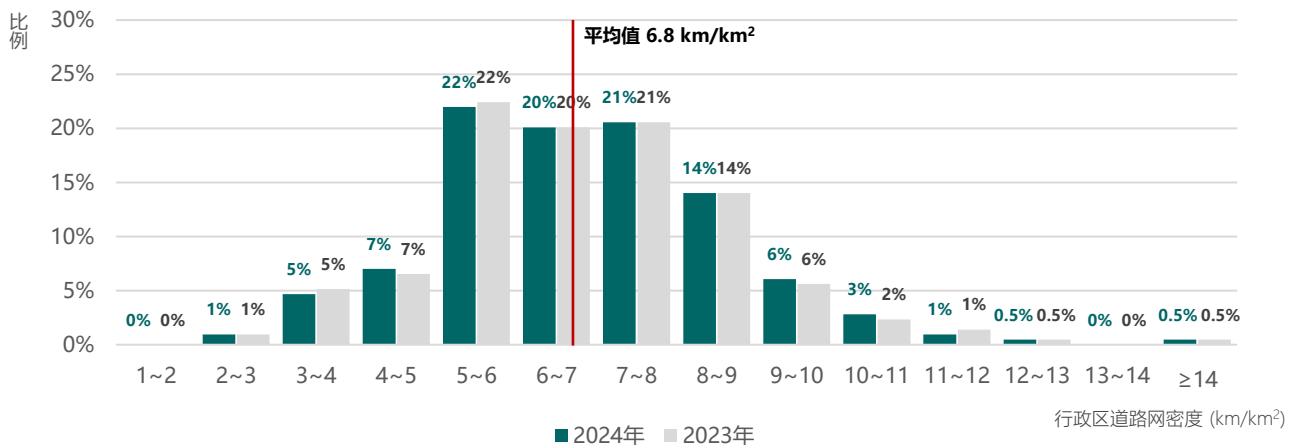


图5 全国主要城市行政区道路网密度分布

表2 道路网密度指标达标的52个行政区 (km/km²)

排名	区(县)	城市	路网密度	排名	区(县)	城市	路网密度	排名	区(县)	城市	路网密度
1	黄浦区	上海市	14.6	19	台江区	福州市	9.2	37	中山区	大连市	8.5
2	福田区	深圳市	12.1	20	南山区	深圳市	9.1	38	马尾区	福州市	8.4
3	上城区	杭州市	11.9	21	邕宁区	南宁市	9.1	39	江北区	重庆市	8.4
4	和平区	天津市	11.4	22	晋安区	福州市	9.0	40	金牛区	成都市	8.4
5	罗湖区	深圳市	10.9	23	静安区	上海市	9.0	41	雨花台区	南京市	8.3
6	虹口区	上海市	10.6	24	翔安区	厦门市	8.9	42	江北区	宁波市	8.2
7	渝中区	重庆市	10.5	25	西湖区	南昌市	8.9	43	鄞州区	宁波市	8.2
8	越秀区	广州市	10.4	26	武侯区	成都市	8.9	44	开福区	长沙市	8.2
9	东湖区	南昌市	10.2	27	云岩区	贵阳市	8.9	45	滨江区	杭州市	8.2
10	良庆区	南宁市	10.2	28	荔湾区	广州市	8.8	46	碑林区	西安市	8.2
11	思明区	厦门市	9.8	29	下城区	杭州市	8.8	47	西城区	北京市	8.1
12	锦江区	成都市	9.8	30	集美区	厦门市	8.7	48	新建区	南昌市	8.1
13	成华区	成都市	9.6	31	青羊区	成都市	8.7	49	汉阳区	武汉市	8.1
14	湖里区	厦门市	9.5	32	西岗区	大连市	8.6	50	鼓楼区	福州市	8.1
15	长宁区	上海市	9.5	33	海曙区	宁波市	8.6	51	二七区	郑州市	8.1
16	市南区	青岛市	9.3	34	仓山区	福州市	8.6	52	建邺区	南京市	8.0
17	同安区	厦门市	9.3	35	青秀区	南宁市	8.6	53	渝北区	重庆市	8.0
18	江汉区	武汉市	9.3	36	包河区	合肥市	8.5				

2.3 行政区道路网密度

低密度行政区增长后劲突出，部分高密度行政区持续改善提升

从本年度全国主要城市行政区的道路网密度增长情况来看，**路网增长呈现出显著的“后发追赶”特征**。214个主要行政区中，**道路网密度增长幅度较为突出的是乌鲁木齐水磨沟区、石家庄新华区和长春二道区，年度增幅超过6%**。此类增幅较高行政区路网密度基数相对较低，呈现了快速增长的潜力。

部分城市核心区路网持续改善提升。上海杨浦区、武汉硚口区、南京鼓楼区、长沙芙蓉区等城市核心行政区，本年度路网密度增幅超过4%，通过城市更新、干路联通、次支路网加密等工作，进一步实现地区路网条件改善与密度提升，核心区交通承载力得到提高，中心经济活力得到显著增强。

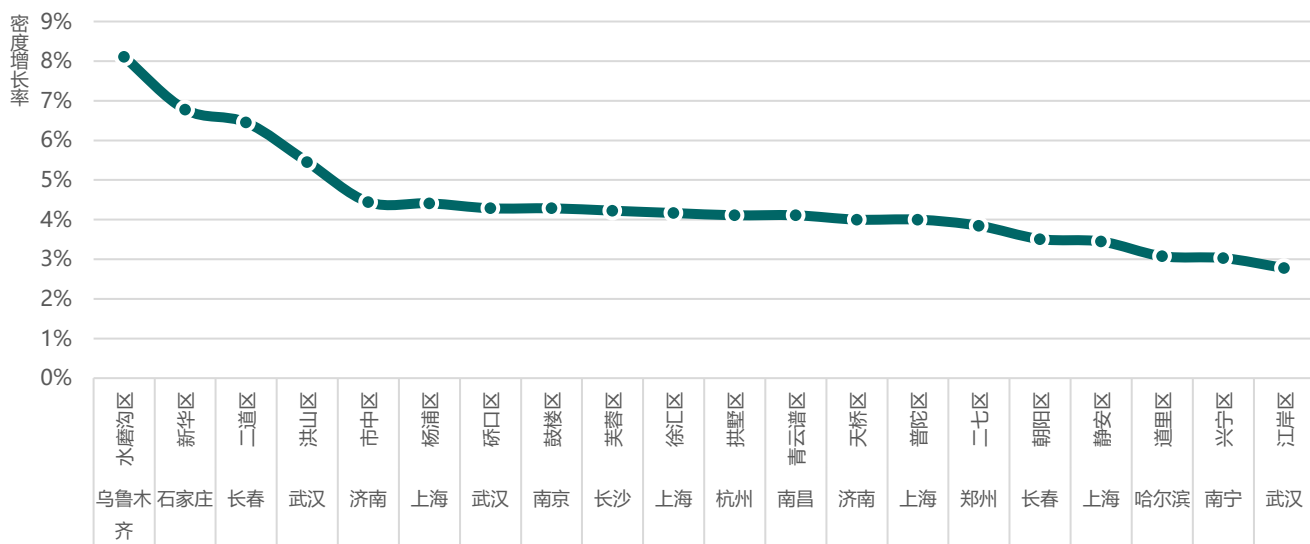


图6 全国主要城市行政区道路网密度增速情况 (top20)



图7 全国主要城市行政区道路网密度增长情况 (top20)

行政区道路网密度详情

排名	城市	总密度	行政区路网密度标准差	主要行政区路网密度												
1	深圳	9.9	1.23	福田区	罗湖区	南山区										
				12.1	10.9	9.1										
2	厦门	8.8	0.84	思明区	湖里区	同安区	翔安区	集美区	海沧区							
				9.8	9.5	9.3	8.9	8.7	7.2							
3	成都	8.8	0.53	锦江区	成华区	武侯区	青羊区	金牛区								
				9.8	9.6	8.9	8.7	8.4								
4	杭州	8.1	1.44	上城区	下城区	滨江区	余杭区	江干区	西湖区	拱墅区	萧山区					
				11.9	8.8	8.2	7.8	7.7	7.7	7.6	6.9					
5	福州	8.0	1.09	台江区	晋安区	仓山区	马尾区	鼓楼区	闽侯县							
				9.2	9.0	8.6	8.4	8.1	5.9							
6	南宁	7.9	1.34	良庆区	邕宁区	青秀区	江南区	兴宁区	西乡塘区							
				10.2	9.1	8.6	6.9	6.8	6.7							
7	合肥	7.9	0.66	包河区	瑶海区	蜀山区	庐阳区									
				8.5	7.6	7.0	6.8									
8	上海	7.8	2.46	黄浦区	虹口区	长宁区	静安区	普陀区	徐汇区	浦东新区	闵行区	杨浦区	宝山区			
				14.6	10.6	9.5	9.0	7.8	7.5	7.3	7.1	7.1	5.2			
9	重庆	7.7	1.17	渝中区	江北区	渝北区	九龙坡区	南岸区	沙坪坝区	北碚区	巴南区	大渡口区				
				10.5	8.4	8.0	7.7	7.4	7.0	6.9	6.6	6.5				
10	广州	7.5	1.34	越秀区	荔湾区	海珠区	白云区	天河区	黄埔区							
				10.4	8.8	7.7	7.3	7.3	6.2							
11	郑州	7.4	0.53	二七区	金水区	管城回族区	惠济区	中原区								
				8.1	7.5	7.1	6.8	6.6								
12	宁波	7.2	1.35	海曙区	江北区	鄞州区	北仑区	镇海区								
				8.6	8.2	8.2	5.6	5.6								
13	长沙	7.2	0.57	开福区	雨花区	芙蓉区	望城区	岳麓区	天心区							
				8.2	7.5	7.4	7.3	7.0	6.3							
14	昆明	7.0	0.29	西山区	官渡区	呈贡区	五华区	盘龙区								
				7.3	7.1	6.8	6.7	6.5								
15	南昌	7.0	1.64	东湖区	西湖区	新建区	青云谱区	青山湖区	南昌县							
				10.2	8.9	8.1	7.6	6.1	5.3							
16	武汉	6.9	1.56	江汉区	汉阳区	武昌区	江岸区	硚口区	蔡甸区	洪山区	江夏区	青山区				
				9.3	8.1	7.7	7.4	7.3	6.2	5.8	5.6	3.7				
17	天津	6.6	1.59	和平区	河北区	红桥区	河东区	河西区	南开区	西青区	津南区	东丽区	北辰区			
				11.4	7.8	7.7	7.4	7.2	6.9	6.3	6.0	5.7	5.6			
18	贵阳	6.6	1.29	云岩区	南明区	乌当区	观山湖区	白云区	花溪区							
				8.9	7.9	7.3	6.6	5.4	5.3							
19	西安	6.4	0.91	碑林区	新城区	莲湖区	灞桥区	未央区	雁塔区	长安区						
				8.2	6.7	6.7	6.7	6.4	6.1	4.9						
20	海口	6.4	0.45	龙华区	琼山区	秀英区	美兰区									
				6.9	6.8	6.0	5.9									
21	大连	6.2	1.39	西岗区	中山区	沙河口区	甘井子区	金州区	旅顺口区							
				8.6	8.5	7.6	5.7	5.6	5.3							
22	太原	6.2	0.67	迎泽区	杏花岭区	小店区	晋源区	万柏林区	尖草坪区							
				7.3	6.7	6.3	6.2	6.0	5.1							
23	北京	6.0	1.06	西城区	东城区	海淀区	朝阳区	丰台区	石景山区							
				8.1	7.8	5.8	5.8	5.8	5.5							
24	南京	6.0	1.31	雨花台区	建邺区	秦淮区	鼓楼区	浦口区	六合区	玄武区	江宁区	栖霞区				
				8.3	8.0	7.6	7.3	5.9	5.3	5.1	5.1	4.9				
25	石家庄	5.9	0.48	桥西区	新华区	长安区	裕华区									
				6.4	6.3	5.4	5.4									
26	长春	5.9	0.57	二道区	宽城区	朝阳区	南关区	绿园区								
				6.6	6.5	5.9	5.5	5.1								
27	西宁	5.8	0.78	城西区	城中区	城东区	城北区									
				7.3	6.0	5.7	5.2									
28	青岛	5.7	1.74	市南区	市北区	崂山区	城阳区	李沧区	黄岛区							
				9.3	7.7	5.9	5.7	5.6	3.8							
29	哈尔滨	5.3	1.00	道里区	南岗区	道外区	香坊区	松北区	呼兰区	阿城区	平房区					
				6.7	6.1	5.2	5.2	5.1	3.9	3.9	3.8					
30	济南	5.3	0.64	历下区	槐荫区	天桥区	历城区	市中区	长清区							
				6.0	6.0	5.2	4.8	4.7	4.3							
31	呼和浩特	5.2	0.73	新城区	回民区	赛罕区	玉泉区									
				5.8	5.4	5.4	3.9									
32	沈阳	5.1	1.28	和平区	沈河区	浑南区	大东区	铁西区	皇姑区	苏家屯区	于洪区	沈北新区				
				7.9	6.8	5.9	5.3	5.2	4.4	4.4	4.0	3.9				
33	银川	5.1	0.76	兴庆区	金凤区	西夏区										
				5.7	5.5	4.0										
34	兰州	4.5	0.91	城关区	七里河区	安宁区	西固区									
				5.2	4.8	4.5	2.8									
35	拉萨	4.1	0.55	堆龙德庆区	城关区											
				4.9	3.8											
36	乌鲁木齐	3.8	0.59	新市区	沙依巴克区	水磨沟区	天山区	头屯河区	米东区							
				4.7	4.2	4.0	3.6	3.6	2.8							

图8 全国主要城市行政区道路网密度详情图

*注：行政区道路网密度标准差用以表征城市各行政区道路网密度差异性大小。

2.4 城市规模、区位、形态与道路网密度

城市规模

本报告将全国36个主要城市分为超大型、特大型、I型大城市、II型大城市、中等城市五类⁴。2024年以深圳为代表的超大型城市平均道路网密度为7.8km/km²，平均增速0.9%；以杭州为代表的特大型城市平均道路网密度为6.4km/km²，平均增速1.9%；I型大城市平均道路网密度为6.8km/km²，平均增速1.9%；II型大城市平均道路网密度为5.4km/km²，平均增速0.3%；拉萨市为中等城市，道路网密度为4.1km/km²。

从数据统计特征来看，超大型城市平均密度最高，特大和I型大城市平均增速最高，II型大城市的平均密度和平均增速均相对较低。

*注4：以全国第七次人口普查数据为标准划分城市规模类型。

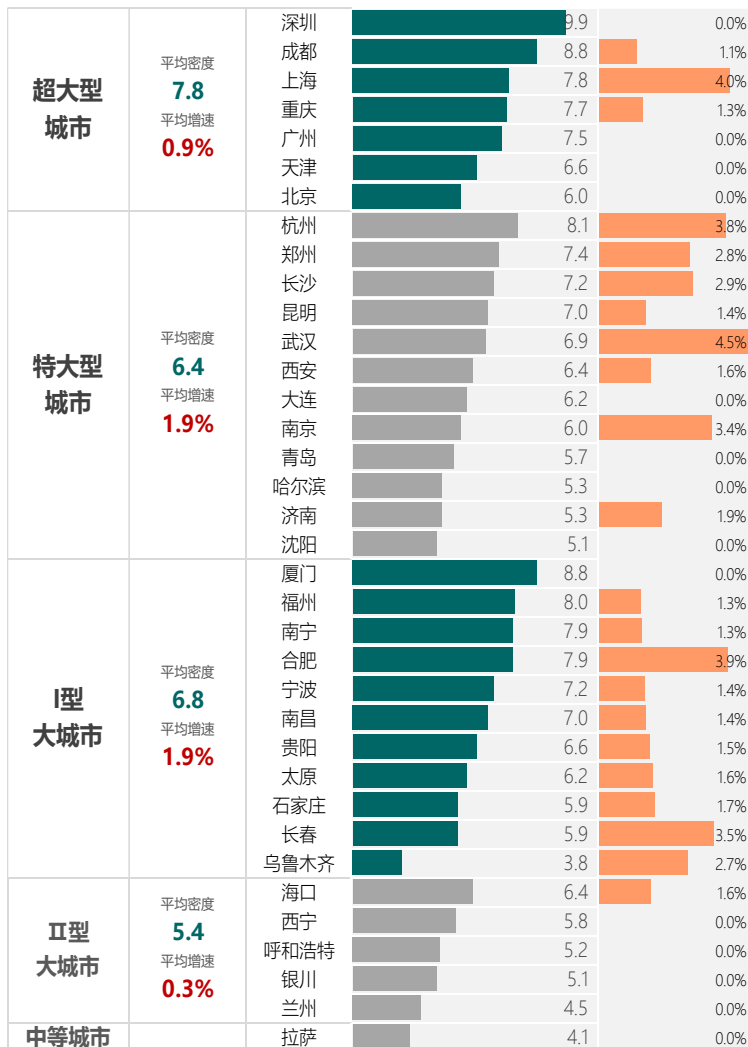


图9 城市规模与道路网密度

城市区位

按照“秦岭—淮河”地理分界线区分，2024年我国北方城市道路网密度平均为5.7km/km²，增长约1.8%，南方城市道路网密度平均为7.4km/km²，增长约1.4%。尽管北方城市增速（1.8%）略高于南方（1.4%），但整体差距依然显著。

城市形态

按照团块型、组团型、带型三种城市形态划分，总体道路网密度依然呈现“组团型>团块型>带型”统计规律，在道路网密度增长方面，2024年团块型城市增长较快，增长约1.6%，组团形态城市增长约为1.4%，带型城市无明显增长。

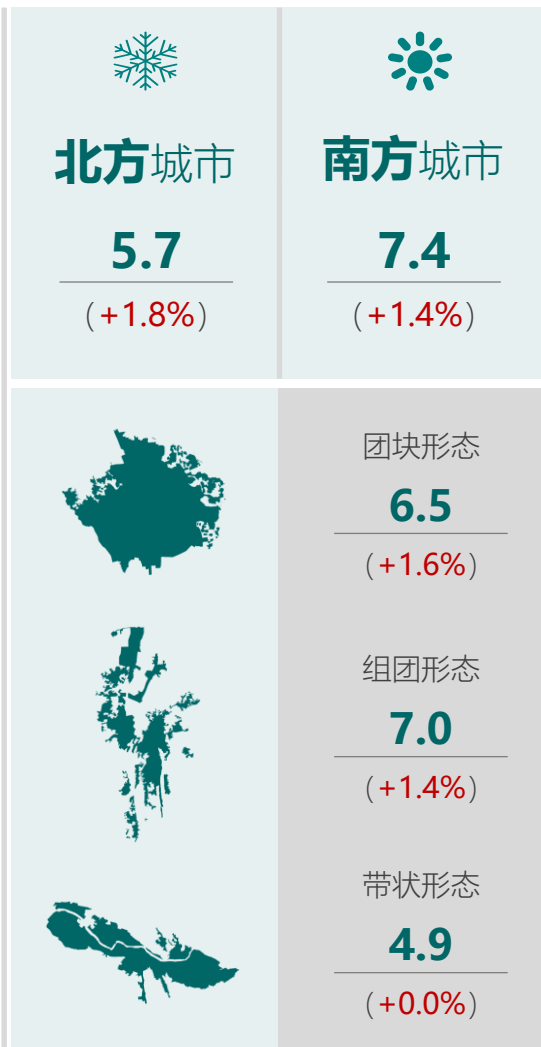


图10 城市区位、形态与道路网密度

2.5 城市群道路网密度——京津冀城市群

京津冀城市群由首都经济圈发展而来，是我国政治、文化中心，中国北方经济的核心引擎。作为以首都为核心的世界级城市群，主要包括北京、天津以及河北各地级市，本年度道路网密度监测工作覆盖北京、天津、石家庄、保定、唐山、秦皇岛、邯郸、张家口、廊坊等9个城市。

根据城市道路网密度监测数据，2024年京津冀城市群9个监测城市，中心城区建成区总体平均道路网密度为4.7km/km²，同比增长2.2%，城市群总体道路网密度指标仍处于较低水平，与8km/km²的目标差距较大。其中，天津（6.6km/km²）为京津冀城市群最高道路网密度水平，除北京、天津、石家庄三个核心城市外，其他城市均处于较低道路网密度水平，仍全部低于5km/km²。根据全国36个主要城市数据，2024年北方城市平均道路网密度为5.7km/km²，京津冀城市群除北京、天津、石家庄三个核心城市外，其他城市均远低于北方城市平均水平。

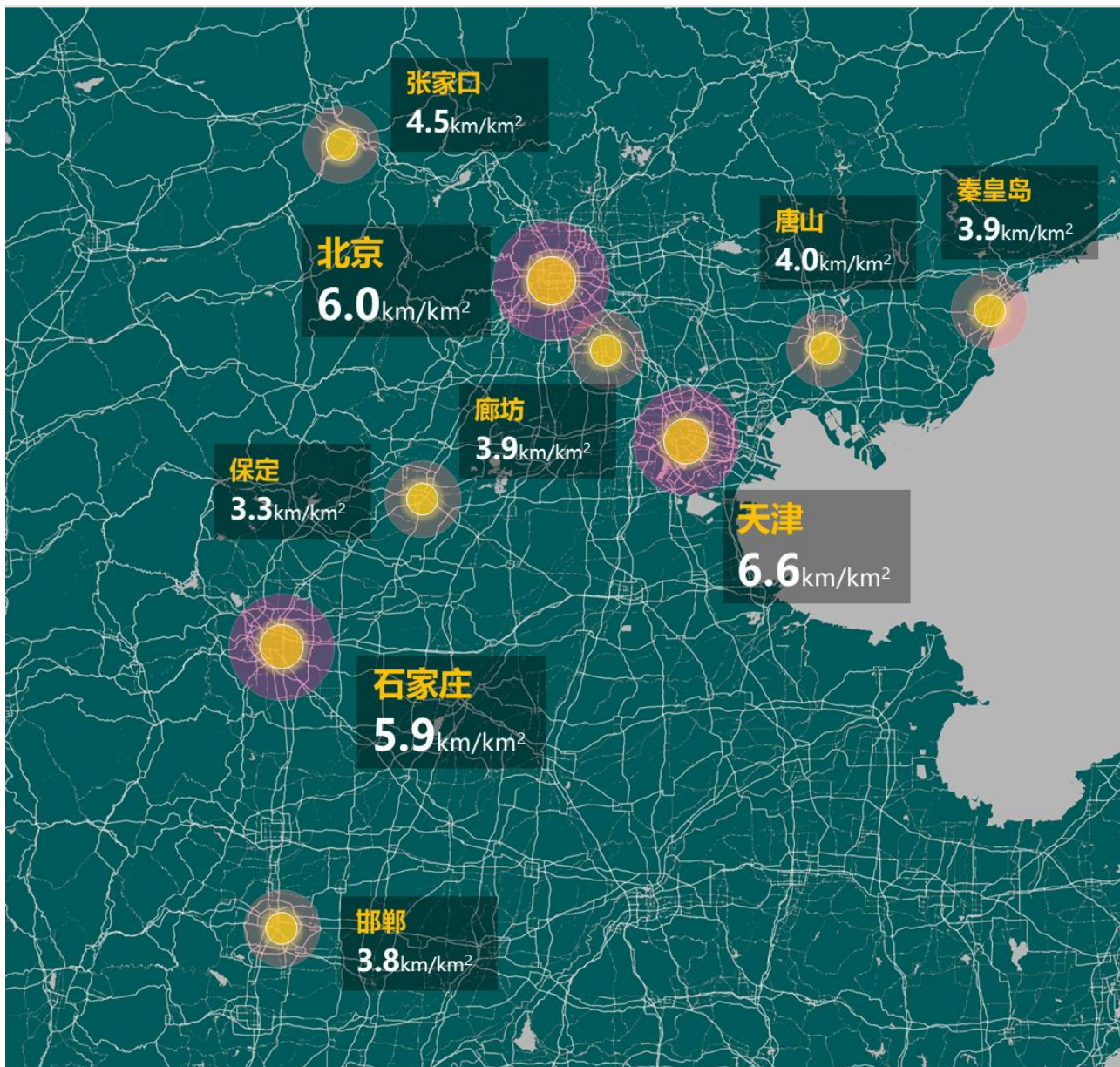


图11 京津冀城市群主要城市道路网密度

2.5 城市群道路网密度——长江三角洲城市群

长江三角洲城市群位于“一带一路”与长江经济带的重要交汇地带，是我国城镇化发展基础最好的地区之一。根据2019年《长江三角洲区域一体化发展规划纲要》，长三角城市群范围主要包括苏、浙、皖、沪三省一市共计27个城市。本年度道路网密度监测工作主要覆盖上海、杭州、苏州、无锡、南通、常州等共计17个城市。

根据城市道路网密度监测数据，2024年长三角城市群17个监测城市，中心城区建成区总体平均道路网密度为6.3km/km²，较上年度增长约3.3%，城市群平均道路网密度指标略低于全国主要城市6.6km/km²的平均水平。城市群各城市指标较上年度有不同程度增长，其中，杭州成为长三角城市群中率先突破8km/km²的城市，合肥和上海紧随其后，接近8km/km²的目标要求。苏州、泰州、合肥和常州道路网密度涨幅明显，均超过了3.5%。镇江4.7km/km²和马鞍山3.9km/km²的道路网密度在整个城市群中处于较低水平，本年度变化不明显。

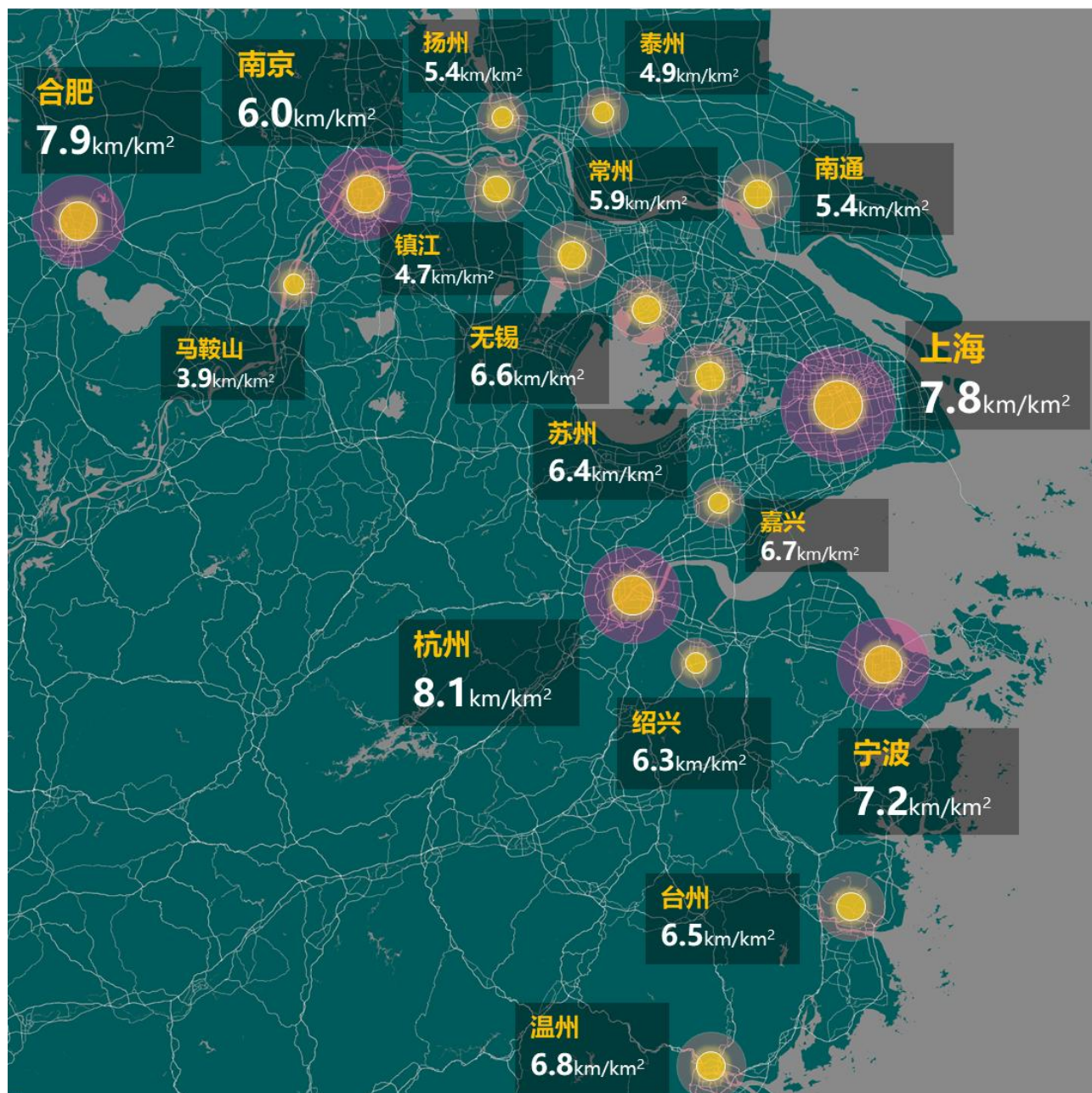


图12 长江三角洲城市群主要城市道路网密度

2.5 城市群道路网密度——粤港澳大湾区城市群

粤港澳大湾区城市群聚集了高密度的人口与产业，是具有全球影响力的先进制造业基地和现代服务业基地，我国南方地区对外开放的门户。作为亚太地区最具活力和国际竞争力的区域，粤港澳大湾区城市群主要包括香港、澳门、广州、深圳、佛山、东莞等11座城市。本年度道路网密度监测工作主要覆盖广州、佛山、深圳、东莞、惠州、珠海、江门、中山等8个城市。

根据城市道路网密度监测数据，2024年粤港澳大湾区城市群的道路网建设展现出“高位引领”的卓越态势。其中心城区建成区平均道路网密度高达 $7.7\text{km}/\text{km}^2$ ，整体水平处于全国前列。其中深圳、珠海、佛山三市已超过 $8\text{km}/\text{km}^2$ 的目标要求。深圳（ $9.9\text{km}/\text{km}^2$ ）为粤港澳大湾区城市群最高道路网密度水平，其次为珠海 $8.9\text{km}/\text{km}^2$ 、佛山 $8.4\text{km}/\text{km}^2$ 。广州、东莞达到 $7.5\text{km}/\text{km}^2$ ，江门、中山达到 $6.8\text{km}/\text{km}^2$ ，惠州城市道路网密度指标相对于区域内其他城市较低，仅 $5.8\text{km}/\text{km}^2$ 。

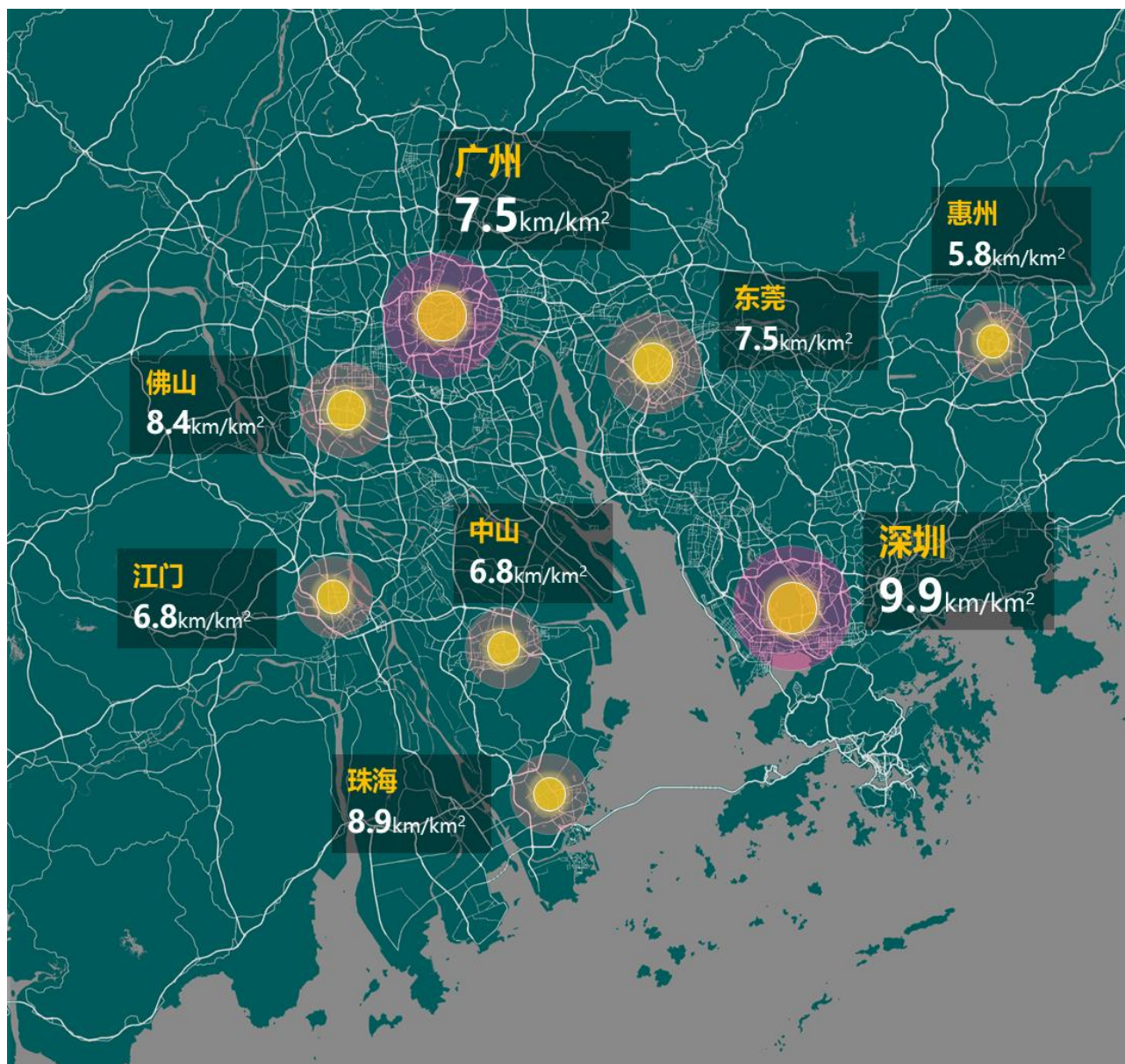


图13 粤港澳大湾区城市群主要城市道路网密度

2.5 城市群道路网密度——城市群道路网密度对比

从本年度城市群道路网密度指标来看，“粤港澳大湾区>长三角>京津冀”特征依然明显。去除直辖市、省会、计划单列市等核心大城市影响，三大城市群内监测城市主要为II型大城市和中等城市，在此两类规模城市中，粤港澳大湾区城市道路网密度指标均处于较高水平，平均约7.4km/km²，其次为长三角城市，平均约为5.8km/km²，京津冀城市道路网密度普遍偏低，平均约为3.9km/km²。

从城市道路网密度增长情况看，长三角城市群成为最主要的增长引擎。苏州、泰州、常州、嘉兴等城市道路网密度增长相对较高。苏州市道路网密度指标由6.1km/km²增长至6.4km/km²，增幅高达4.9%。泰州市道路网密度指标由4.7km/km²增长至4.9km/km²。常州市和嘉兴市道路网密度增长幅度分别为3.5%和3.1%。这种集群式增长现象，反映了长三角在交通基础设施一体化发展上的强大合力与战略协同，凸显了该区域发展的成熟度和巨大的内生动力。

其他城市如惠州、绍兴、无锡、东莞等指标增长较为平稳。保定、中山、邯郸、马鞍山、唐山、台州、温州、江门等13个城市道路网密度指标未有明显的变化。

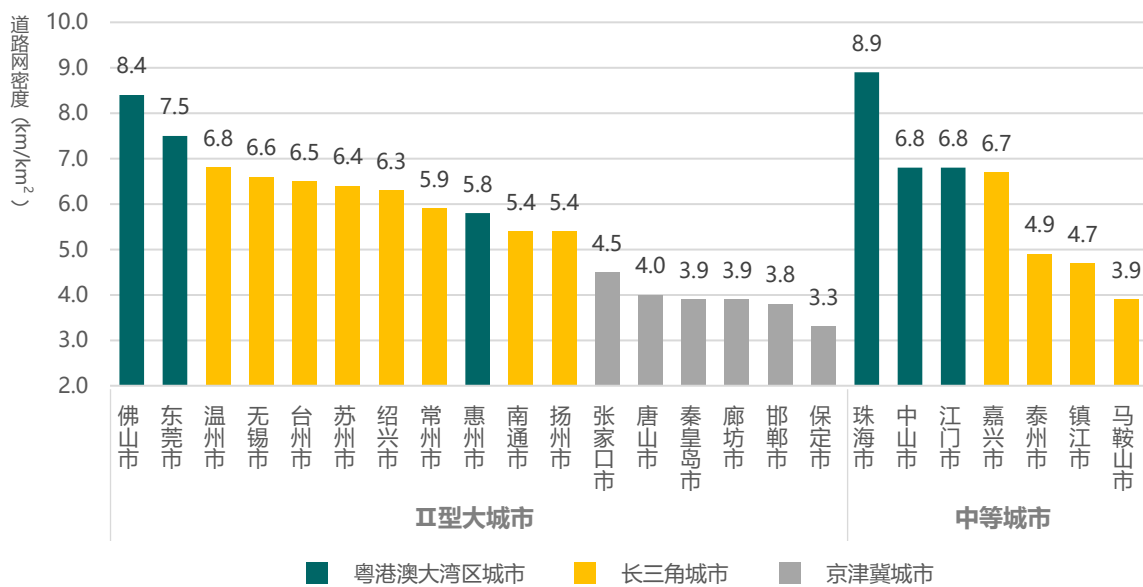


图14 主要城市群城市道路网密度对比 (II型大城市、中等城市)

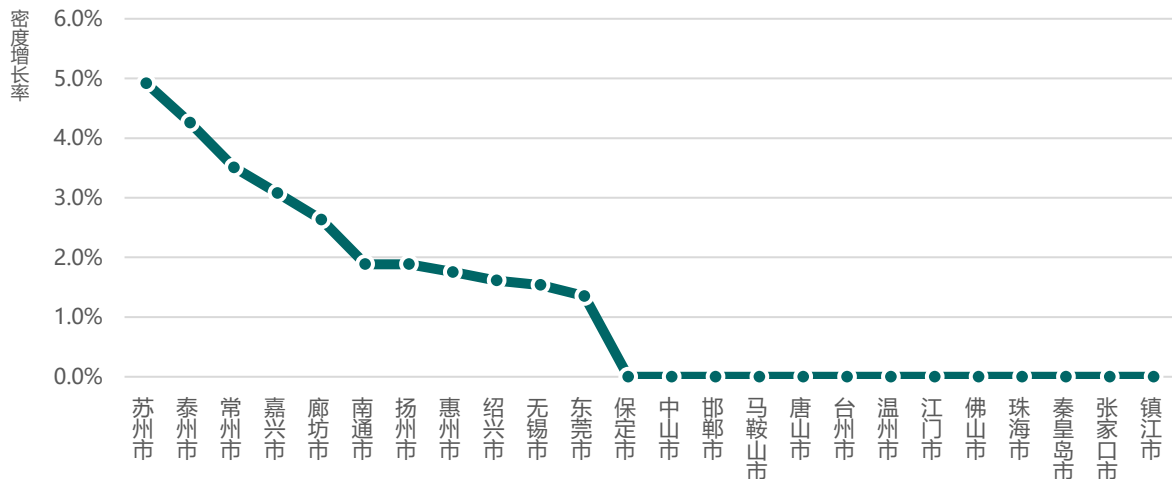


图15 主要城市群城市道路网密度增长情况 (II型大城市、中等城市)

2.6 典型城市道路网密度分析

基于主要城市道路网密度指标的持续监测，报告对近5年（2020-2024年）城市道路网密度发展情况进行滚动评估，2020-2024年全国主要城市道路网密度保持稳步增长，但增幅有所放缓，2024年的增幅较2023年回落了0.5个百分点。

合肥、呼和浩特、武汉、重庆等城市近五年累计增长最高。从全国主要城市2020-2024年的道路网密度指标增长情况来看，近5年累计增长幅度最大城市为**合肥市**，累计增长约15.2%，其道路网密度指标从7.0km/km²提升至7.9km/km²，距离8km/km²的目标要求近在咫尺，展现了高位持续增长的良好态势。其次为呼和浩特、武汉和重庆，**呼和浩特**累计增长约14.9%，道路网密度指标由4.6km/km²提升至5.2km/km²；**武汉和重庆累计增幅均超过14%**，道路网密度指标分别从6.2km/km²和6.9km/km²提升至6.9km/km²和7.7km/km²，在较高路网密度基数上实现了明显提升。

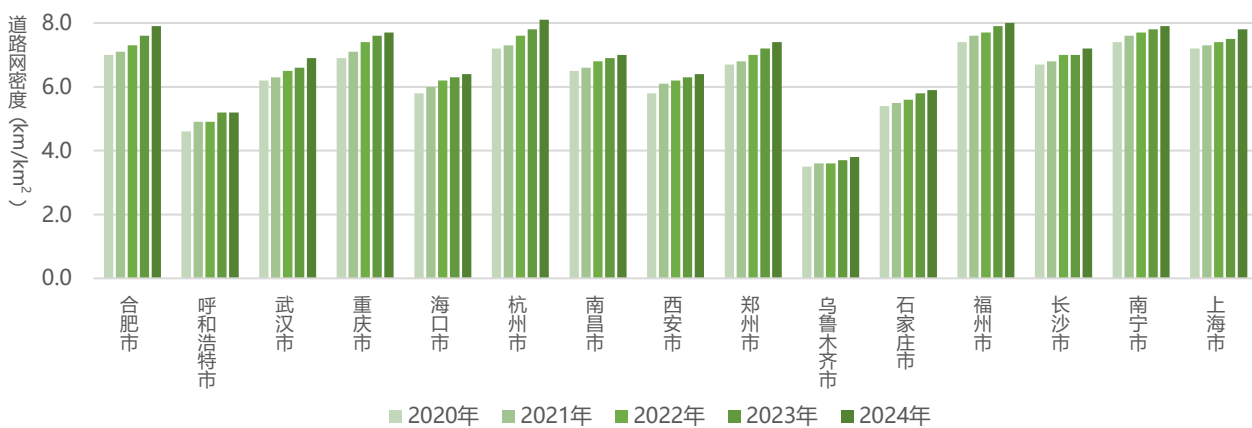


图16 主要城市道路网密度指标历年发展 (top15)

表3 主要城市道路网密度指标增长情况 (top15)

序号	城市名称	道路网密度指标增长情况					近5年累计增长
		2020年	2021年	2022年	2023年	2024年	
1	合肥市	2.9%	1.4%	2.8%	4.1%	3.9%	15.2%
2	呼和浩特市	2.2%	6.5%	0.0%	6.1%	0.0%	14.9%
3	武汉市	3.3%	1.6%	3.2%	1.5%	4.5%	14.2%
4	重庆市	3.0%	2.9%	4.2%	2.7%	1.3%	14.1%
5	海口市	3.6%	3.4%	3.3%	1.6%	1.6%	13.6%
6	杭州市	1.4%	1.4%	4.1%	2.6%	3.8%	13.4%
7	南昌市	4.8%	1.5%	3.0%	1.5%	1.4%	12.3%
8	西安市	1.8%	5.2%	1.6%	1.6%	1.6%	11.8%
9	郑州市	1.5%	1.5%	2.9%	2.9%	2.8%	11.6%
10	乌鲁木齐市	2.9%	2.9%	0.0%	2.8%	2.7%	11.3%
11	石家庄市	1.9%	1.9%	1.8%	3.6%	1.7%	10.9%
12	福州市	2.8%	2.7%	1.3%	2.6%	1.3%	10.7%
13	长沙市	3.1%	1.5%	2.9%	0.0%	2.9%	10.4%
14	南宁市	2.8%	2.7%	1.3%	1.3%	1.3%	9.4%
15	上海市	0.0%	1.4%	1.4%	1.4%	4.0%	8.1%
36城市增长率的平均值		1.5%	1.8%	1.6%	1.9%	1.4%	8.3%

2.6 典型城市道路网密度分析

根据2017-2024年全国主要城市道路网密度持续动态监测，杭州在道路网密度提升方面取得了令人瞩目的成绩，道路网密度指标由2017年的6.9km/km²提升至2024年8.1km/km²，成功达到8km/km²的目标要求，道路网密度指标累计提升了1.2km/km²，2017-2024年累计增长约17.4%。

2024年度，杭州市大城北地区的丽水北路（谢村路-康桥路）、平安桥路（丽水北路-顾扬路）、平炼路（丽水北路-顾扬路）建成通车，串联起富义仓、三大历史街区、大运河音乐公园、运河湾人行桥、大运河滨水公共空间、大运河博物院等运河地标，织密了运河东岸片区的路网。上城区笕彭街（机场路-空港大道）、建塘路（慈幼街—临丁路）、拱墅区长华街、杭州东站环站南路等道路的贯通，进一步优化了交通微循环。此外，西湖区文一西路西延工程（一期）工程的建成通车，串联起未来科技城、南湖小镇、青山湖科技城等重点区域，成为了城西科创大走廊主要通道。杭州市2025年政府工作报告明确提出“全力以赴提品质，持续改善城乡面貌”，2024年全市新（改）建城市道路98公里，成为以交通先行带动全域高质量发展的良好典范。

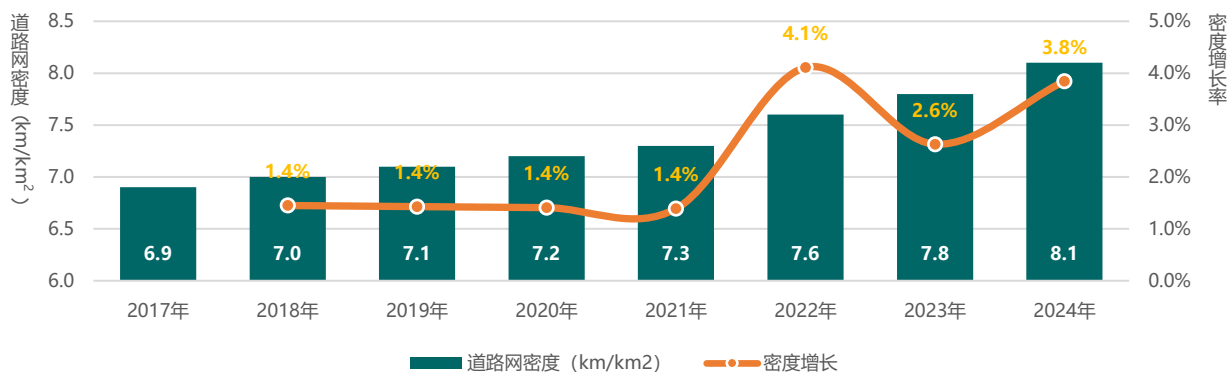


图17 杭州2017-2024年城市道路网密度发展情况

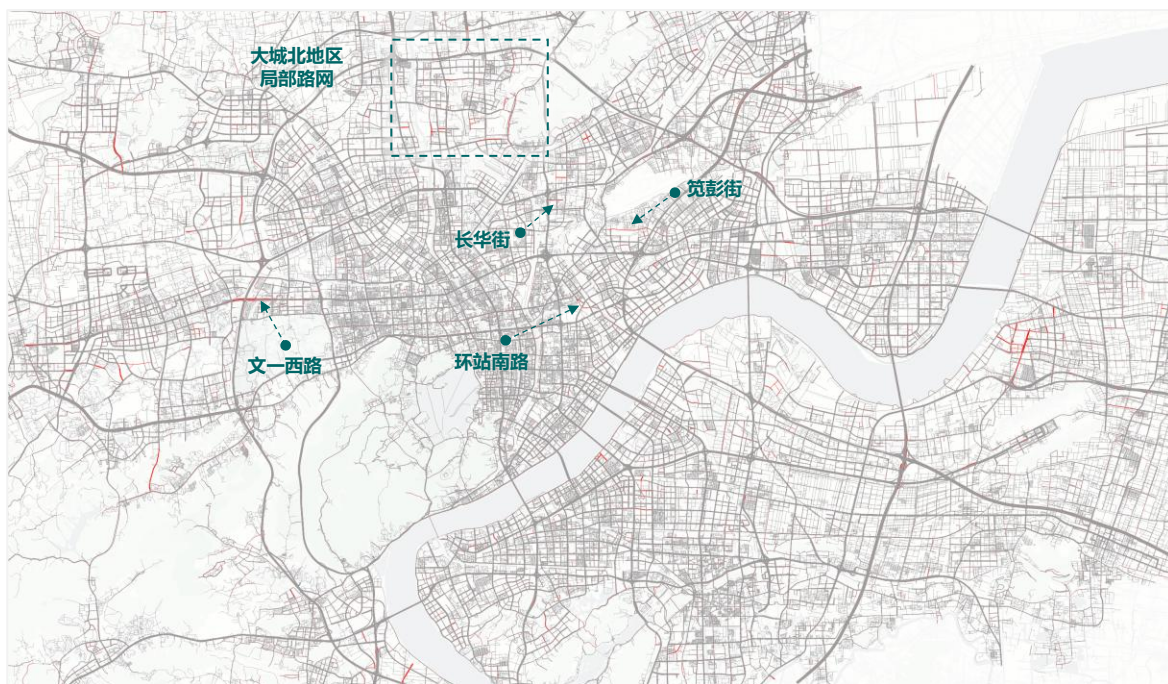


图18 杭州2024年度城市主要新(改)建道路情况



3 | 道路运行状态监测
TRAFFIC OPERATION MONITORING

3.1 名词解释及计算方法

高峰平均速度：高峰小时内道路上全部驶过车辆的空间平均速度。用根据《道路交通信息服务—交通状况描述》(GB/T 29107-2012)，先计算高峰期单条道路速度，计算方法为路段长度除以通过该路段所有车辆的平均行程时间（包括信号控制和交通拥堵造成的延误）。再采用道路的VKT比例作为权重进行时空融合计算。VKT (Vehicle Kilometers of Travel)：道路在统计周期内，实际通过该道路的当量小汽车交通量与道路长度的乘积。

单条道路速度：

$$\text{道路平均行程速度} = \frac{\text{统计周期内通过车辆数} \times \text{道路长度}}{\text{观测车辆在该路段上行驶时间和}}$$

城市层面时空融合的权重：

$$\text{VKT} = \text{统计时段通过的当量小汽车量} \times \text{道路长度}$$

高峰小时：绝大部分城市工作日呈早晚双波峰运行态势，除拉萨、乌鲁木齐等部分西部城市外，多数城市早高峰为8-9时，晚高峰为18-19时。周末则晚高峰明显更为突出，多数城市周末晚高峰为18-19时。因此，本次**工作日高峰计算值为各城市早高峰和晚高峰两个小时的平均值，周末计算值为晚高峰一个小时值。**

监测样本时间：本次监测的时间跨度为**2024年抽取的连续两个月**，共计40个工作日，16个周六日。

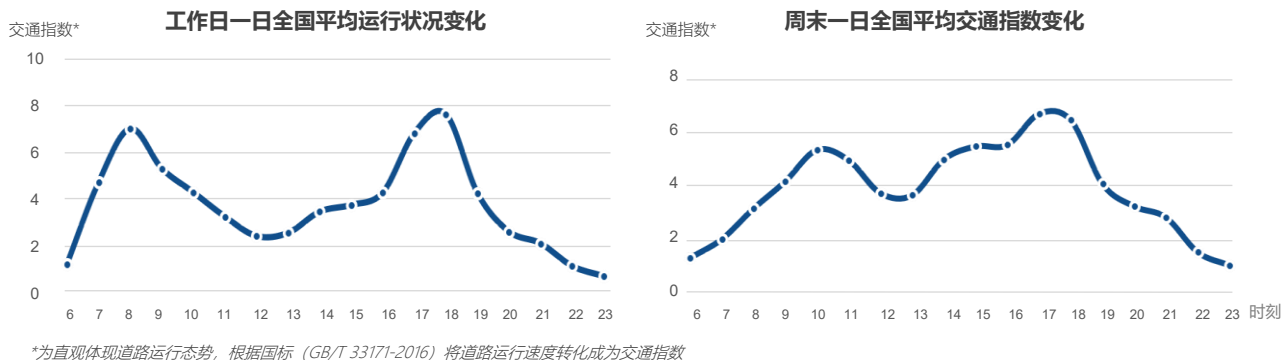


图19 全国日平均运行状况与交通指数



3.1 名词解释及计算方法

监测空间范围: 为体现快慢分离, 以人为本的交通理念, 本次计算范围为**中心城区建成区内主干路及以上等级道路** (采用双向四车道或单向两车道及以上道路), 支路和次干路以生活服务和本地到发为主, 重点考察其安全和人性化, 不纳入计算范围。**中心城区建成区:** 中心城区范围和建设用地重叠的区域。其中, 中心城区范围为主要城市总体规划中明确提出的中心城区范围。建设用地的范围为根据地表覆被的遥感影像 (地理国情普查数据) 解译识别。各个城市路况分析边界以中心城区建成区为基础, 城市核心区四周放大到最近的快速路 (或骨架道路) 围合的区域。

评价标准: 《城市综合交通体系规划标准》(GB/T51328-2018) 规定城市中心区快速路、主干路高峰平均行程车速分别不低于30km/h、20km/h。《道路交通信息服务-交通状况描述》(GB/T 29107-2012) 评价标准如下表。综合该标准对快速路和主干路的运行状态的判定, **本报告以25km/h和18km/h作为阈值, 25~35km/h为轻度拥堵, 18~25km/h为中度拥堵, 小于18km/h为严重拥堵。**

《GB/T 29107-2012》路段交通状况等级划分

Km/h

运行等级	畅通	基本畅通	轻度拥堵	中度拥堵	严重拥堵
快速路	$S > 55$	$40 < S \leq 55$	$30 < S \leq 40$	$20 < S \leq 30$	$S \leq 20$
主干路	$S > 40$	$30 < S \leq 40$	$20 < S \leq 30$	$15 < S \leq 20$	$S \leq 15$

本报告交通状况等级划分方法

Km/h

运行等级	畅通	基本畅通	轻度拥堵	中度拥堵	严重拥堵
快速路+主干路	$S > 45$	$35 < S \leq 45$	$25 < S \leq 35$	$18 < S \leq 25$	$S \leq 18$

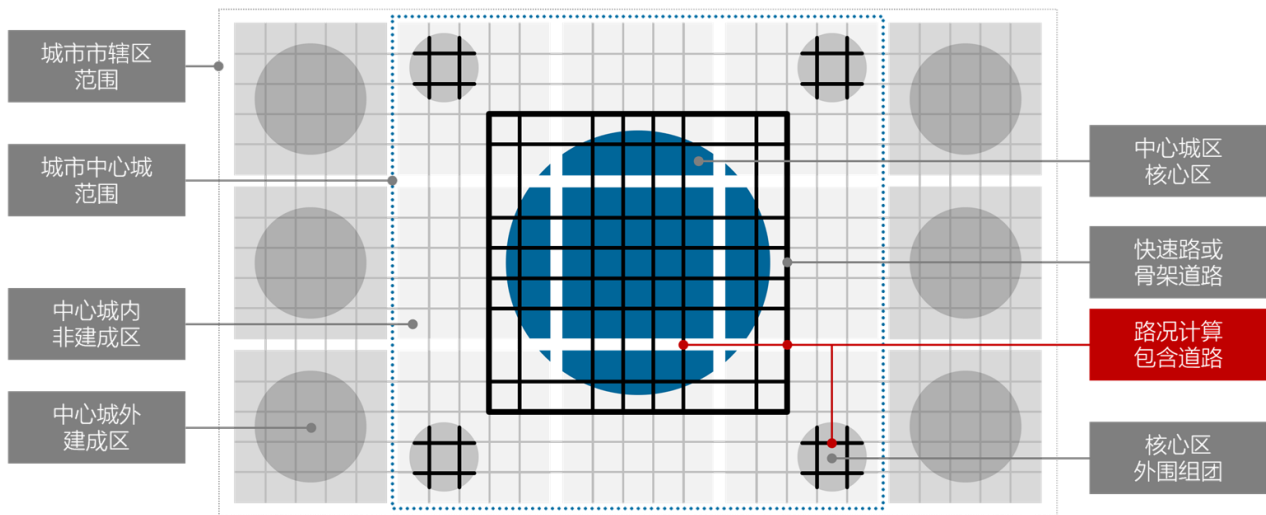


图20 城市路况计算范围示意图

3.2.1 工作日高峰总体运行状况

全国主要城市工作日高峰运行速度略有下降，运行状态趋于稳定

2024年，本报告选取的36个全国主要城市**高峰期平均运行速度为20.1km/h**，较2023年的20.3km/h**略有下降**，**总体处于中度拥堵状态**。其中，**81%的城市（29个）**速度处于18~25km/h之间，处于**中度拥堵状态**。2024年**严重拥堵的城市**（平均速度低于18km/h）**增加至7个**，**深圳、哈尔滨**由上一年的中度拥堵进入严重拥堵城市序列，其它严重拥堵城市还包括兰州、成都、广州、上海和北京。四大直辖市中天津的道路运行状况依然保持较好。

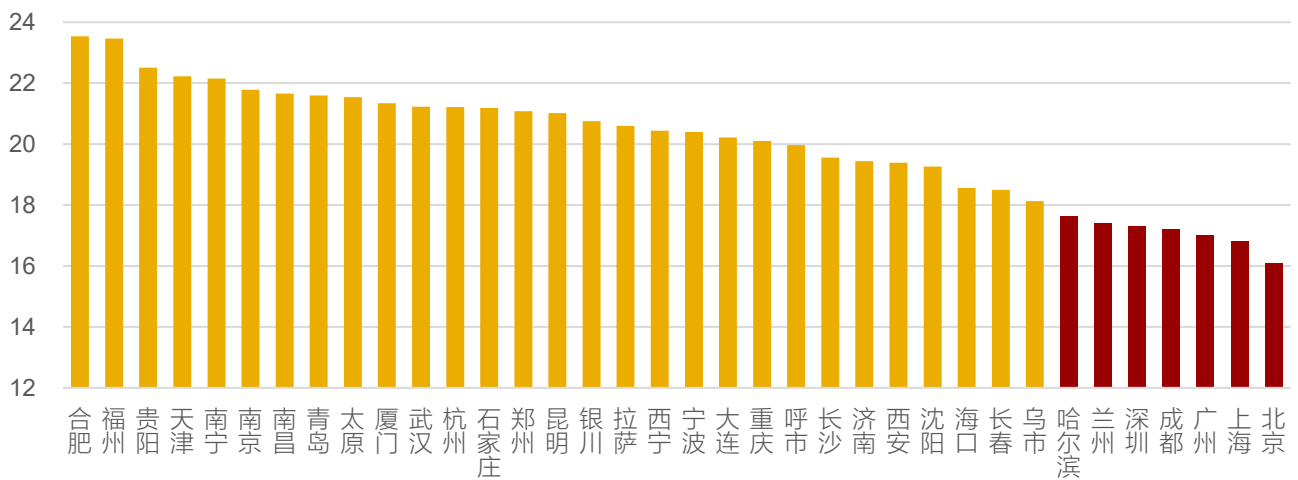


图21 工作日高峰小时平均运行速度 (km/h)

工作日高峰速度同比下降较多的城市主要为一线城市和部分旅游城市

相比2023年，2024年全国36个主要城市中，**有21个城市高峰速度出现下降**，同时有**13个城市有所提升**。速度下降幅度较大的城市主要为一线城市和部分旅游城市。其中，**深圳、哈尔滨、乌鲁木齐高峰平均速度下降2km/h以上**。而**太原、石家庄、福州、西安、青岛、合肥等城市高峰速度上涨了1.0km/h以上**。

表4 2024年全国主要城市工作日高峰运行速度及变化情况 (km/h)

城市	排名	2024年	2023年	速度变化	排名变化	城市	排名	2024年	2023年	速度变化	排名变化
合肥	1	23.5	22.5	1.0	↑	宁波	19	20.4	20.0	0.4	↑
福州	2	23.5	22.2	1.3	↑	大连	20	20.2	20.0	0.2	↑
贵阳	3	22.5	21.8	0.7	↑	重庆	21	20.1	20.7	-0.6	↓
天津	4	22.2	22.6	-0.4	→	呼市	22	20.0	20.7	-0.7	↓
南宁	5	22.2	23.4	-1.2	↓	长沙	23	19.6	19.6	0.0	↑
南京	6	21.8	22.1	-0.3	→	济南	24	19.4	19.6	-0.2	↑
南昌	7	21.7	21.8	-0.1	→	西安	25	19.4	18.2	1.2	↑
青岛	8	21.6	20.4	1.2	↑	沈阳	26	19.3	19.2	0.1	↑
太原	9	21.5	20.1	1.4	↑	海口	27	18.6	19.2	-0.6	→
厦门	10	21.3	22.8	-1.5	↓	长春	28	18.5	18.6	-0.1	↑
武汉	11	21.2	20.5	0.7	↑	乌市	29	18.1	20.1	-2.0	↓
杭州	12	21.2	20.6	0.6	↑	哈尔滨	30	17.6	19.6	-2.0	↓
石家庄	13	21.2	19.8	1.4	↑	兰州	31	17.4	16.5	0.9	↑
郑州	14	21.1	21.5	-0.4	↓	深圳	32	17.3	20.7	-3.4	↓
昆明	15	21.0	21.1	-0.1	↓	成都	33	17.2	18.0	-0.8	→
银川	16	20.8	21.0	-0.2	↓	广州	34	17.0	17.5	-0.5	→
拉萨	17	20.6	20.6	0.0	→	上海	35	16.8	18.0	-1.2	↓
西宁	18	20.4	21.1	-0.7	↓	北京	36	16.1	17.4	-1.3	→

3.2.2 周末高峰总体运行状况

周末高峰交通状况明显好于工作日，平均运行速度达23.0km/h

2024年，本报告选取的36个全国主要城市周末高峰平均运行速度为23.0km/h，同比2023年下降0.5km/h，总体处于中度拥堵状态。其中，20%（7个）的城市平均速度超过25km/h，运行状态较好，仅有轻度拥堵。其余80%的城市（29个）速度低于25km/h，处于中度拥堵状态。总体而言，周末高峰小时交通状况明显好于工作日高峰。

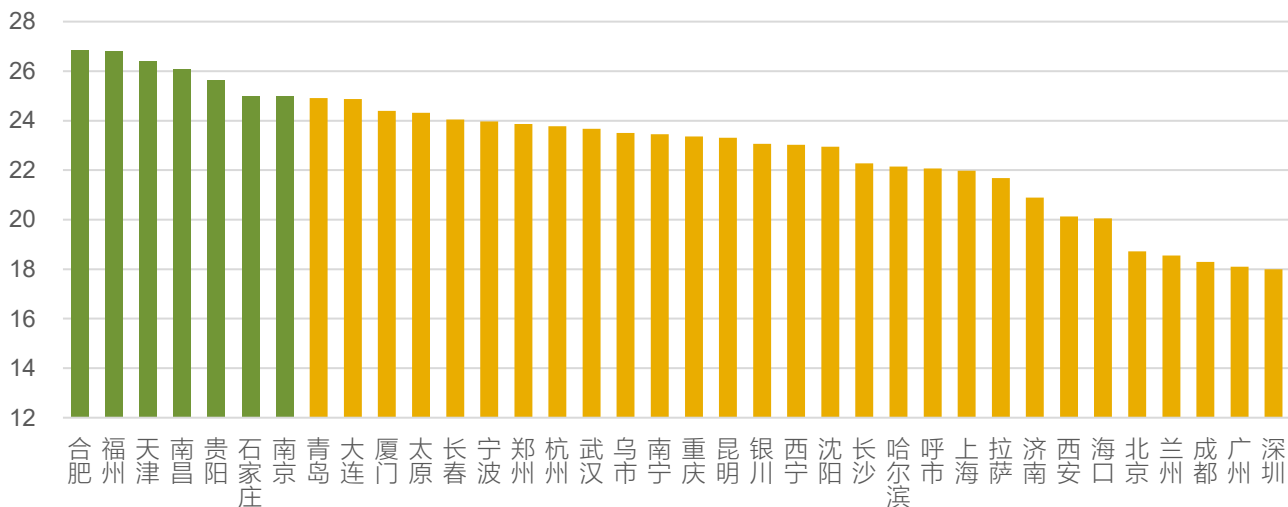


图22 周末高峰小时平均运行速度 (km/h)

周末高峰速度同比下降较多的城市主要为一线城市、部分旅游城市及西部城市

同比2023年，2024年全国36个主要城市中，有64%（23个）的城市周末高峰速度出现下降。一线城市中北京、深圳、上海降幅较大；旅游城市中乌鲁木齐和哈尔滨降幅较大；西部城市中西宁、呼和浩特降幅较大。有12个城市周末高峰速度出现上升，其中西安、石家庄、福州、青岛、南昌上升较为明显。

表5 2024年全国主要城市周末高峰运行速度及变化情况 (km/h)

城市	排名	2024年	2023年	速度变化	排名变化	城市	排名	2024年	2023年	速度变化	排名变化
合肥	1	26.8	26.0	0.8	↑	重庆	19	23.4	23.7	-0.3	→
福州	2	26.8	25.6	1.2	↑	昆明	20	23.3	22.6	0.7	↑
天津	3	26.4	27.0	-0.6	↓	银川	21	23.1	23.4	-0.3	→
南昌	4	26.1	25.1	1.0	↑	西宁	22	23.0	25.4	-2.4	↓
贵阳	5	25.7	26.1	-0.4	↓	沈阳	23	22.9	23.8	-0.9	↓
石家庄	6	25.0	23.7	1.3	↑	长沙	24	22.3	22.1	0.2	↑
南京	7	25.0	25.6	-0.6	→	哈尔滨	25	22.1	24.8	-2.7	↓
青岛	8	24.9	23.9	1.0	↑	呼和浩特市	26	22.1	23.8	-1.7	↓
大连	9	24.9	25.3	-0.4	→	上海市	27	22.0	25.0	-3.0	↓
厦门	10	24.4	25.2	-0.8	→	拉萨	28	21.7	22.5	-0.8	→
太原	11	24.3	24.8	-0.5	→	济南	29	20.9	21.6	-0.7	→
长春	12	24.0	23.8	0.2	↑	西安	30	20.1	18.0	2.1	↑
宁波	13	24.0	24.2	-0.2	→	海口市	31	20.1	20.3	-0.2	→
郑州	14	23.9	23.0	0.9	↑	北京市	32	18.7	22.5	-3.8	↓
杭州	15	23.8	23.3	0.5	↑	兰州市	33	18.5	18.7	-0.2	↑
武汉	16	23.7	23.1	0.6	↑	成都市	34	18.3	19.3	-1.0	→
乌市	17	23.5	26.5	-3.0	↓	广州市	35	18.1	19.6	-1.5	↓
南宁	18	23.4	23.4	0.0	↑	深圳市	36	18.0	21.5	-3.5	↓

3.3 行政区道路运行状态

本报告在统计分析城市整体道路运行状况的基础上进一步分析了36个城市主要行政区的道路运行状况，共涉及267个行政区（县）。

工作日高峰小时

全国267个行政区（县）有**38个平均运行速度低于18km/h，占14%**，处于严重拥堵状态，其中8个行政区（县）平均运行速度低于15km/h；**有191个平均运行速度处于18~25km/h之间，占比72%**，处于中度拥堵状态；**有29个平均运行速度处于25~35km/h之间，占比11%**，仅有轻度拥堵，运行状态较好；**有9个平均运行速度大于35km/h，处于基本畅通状态**。总体而言，**中度和严重拥堵的行政区县占比达86%，同比提升12%**。

周末高峰小时

全国267个行政区（县）有**31个周末高峰平均运行速度低于18km/h，处于严重拥堵状态**；**有151个平均运行速度处于18~25km/h之间，占比57%**，处于中度拥堵状态；**有74个平均运行速度处于25~35km/h之间，占比28%**，仅有轻度拥堵，状态较好；**有11个平均运行速度大于35km/h，处于基本畅通状态**。总体而言，**周末高峰整体运行状态较好，32%的行政区县处于轻度拥堵或基本畅通状态**。

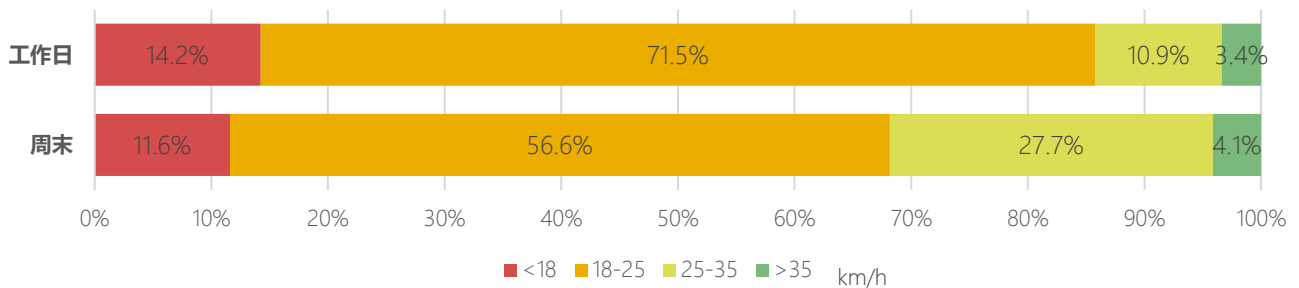


图23 高峰平均运行速度分布情况

表6 工作日高峰小时处于严重拥堵状态的行政区 (km/h)

行政区	城市	高峰速度	排名	行政区	城市	高峰速度	排名	行政区	城市	高峰速度	排名
西城区	北京	13.5	1	新都区	成都	15.7	16	天山区	乌鲁木齐	17.4	31
东城区	北京	13.7	2	丰台区	北京	15.8	17	南山区	深圳	17.4	32
徐汇区	上海	14.2	3	海淀区	北京	15.9	18	朝阳区	长春	17.5	33
昌平区	北京	14.6	4	青羊区	成都	15.9	19	龙华区	深圳	17.6	34
和平区	天津	14.7	5	锦江区	成都	16.2	20	城关区	兰州	17.7	35
朝阳区	北京	14.7	6	武侯区	成都	16.2	21	新市区	乌鲁木齐	17.8	36
静安区	上海	14.8	7	罗湖区	深圳	16.4	22	历下区	济南	17.8	37
青浦区	上海	14.9	8	天河区	广州	16.5	23	荔湾区	广州	18.0	38
虹口区	上海	15.1	9	黄浦区	上海	16.7	24	西固区	兰州	18.1	39
越秀区	广州	15.1	10	海珠区	广州	16.9	25	浦东新区	上海	18.1	40
宝山区	上海	15.2	11	杨浦区	上海	17.0	26	新城区	西安	18.2	41
松江区	上海	15.4	12	白云区	广州	17.0	27	和平区	沈阳	18.2	42
龙岗区	深圳	15.5	13	闵行区	上海	17.1	28	河西区	天津	18.3	43
长宁区	上海	15.6	14	普陀区	上海	17.1	29	成华区	成都	18.3	44
石景山区	北京	15.6	15	坪山区	深圳	17.2	30	碑林区	西安	18.5	45

3.4 城市群道路运行状态——京津冀城市群

京津冀城市群由首都经济圈发展而来，是我国政治、文化中心，中国北方经济的核心引擎。本年度道路运行状态监测工作覆盖北京、天津、石家庄、廊坊、保定、唐山、秦皇岛、邯郸、张家口等9个城市。

根据城市道路网运行状态监测数据，2024年京津冀城市群9个监测城市，中心城区建成区工作日高峰小时平均运行速度为18.8km/h，整体处于中度拥堵状态，同比下降1.2km/h。其中，天津、石家庄、秦皇岛三座城市工作日高峰小时平均速度大于20km/h。而北京、邯郸、廊坊运行状态相对较差。

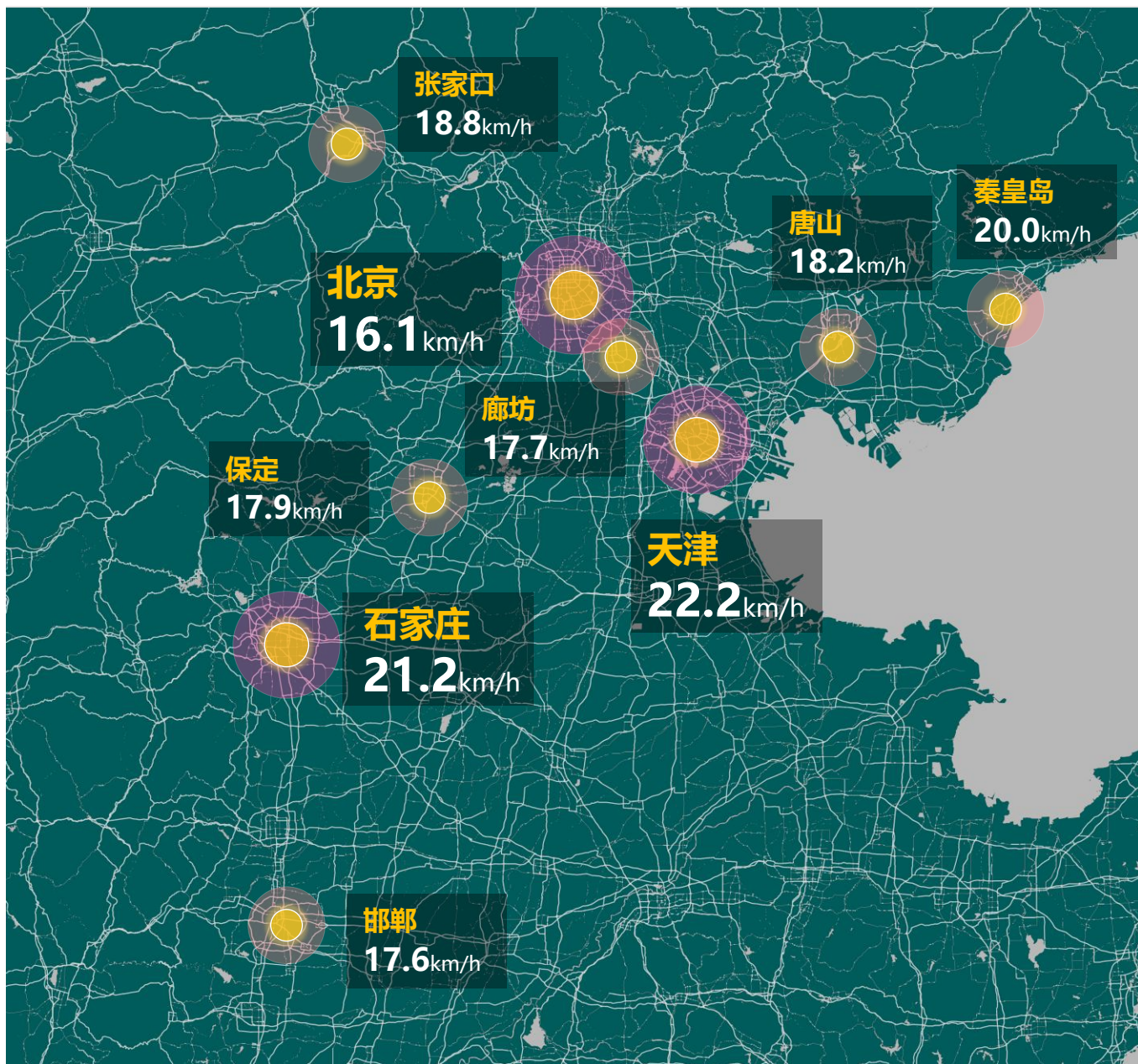


图24 京津冀城市群道路运行状态

3.4 城市群道路运行状态——长江三角洲城市群

长江三角洲城市群位于“一带一路”与长江经济带的重要交汇地带，是我国城镇化发展基础最好的地区之一。根据2019年《长江三角洲区域一体化发展规划纲要》，长三角城市群范围主要包括苏、浙、皖、沪三省一市共计27个城市。本年度道路运行状态监测工作主要覆盖上海、杭州、苏州、无锡、南通、常州等共计17个城市。

根据城市道路网运行状态监测数据，2024年长三角城市群17个监测城市，中心城区建成区工作日高峰小时平均运行速度为21.0km/h，整体处于中度拥堵状态，同比下降2.3km/h。其中，南通、合肥、扬州、苏州工作日高峰小时速度大于22km/h，状态较好。其他城市多处于18~22km/h之间。上海和马鞍山高峰小时速度低于18km/h，相对较差。

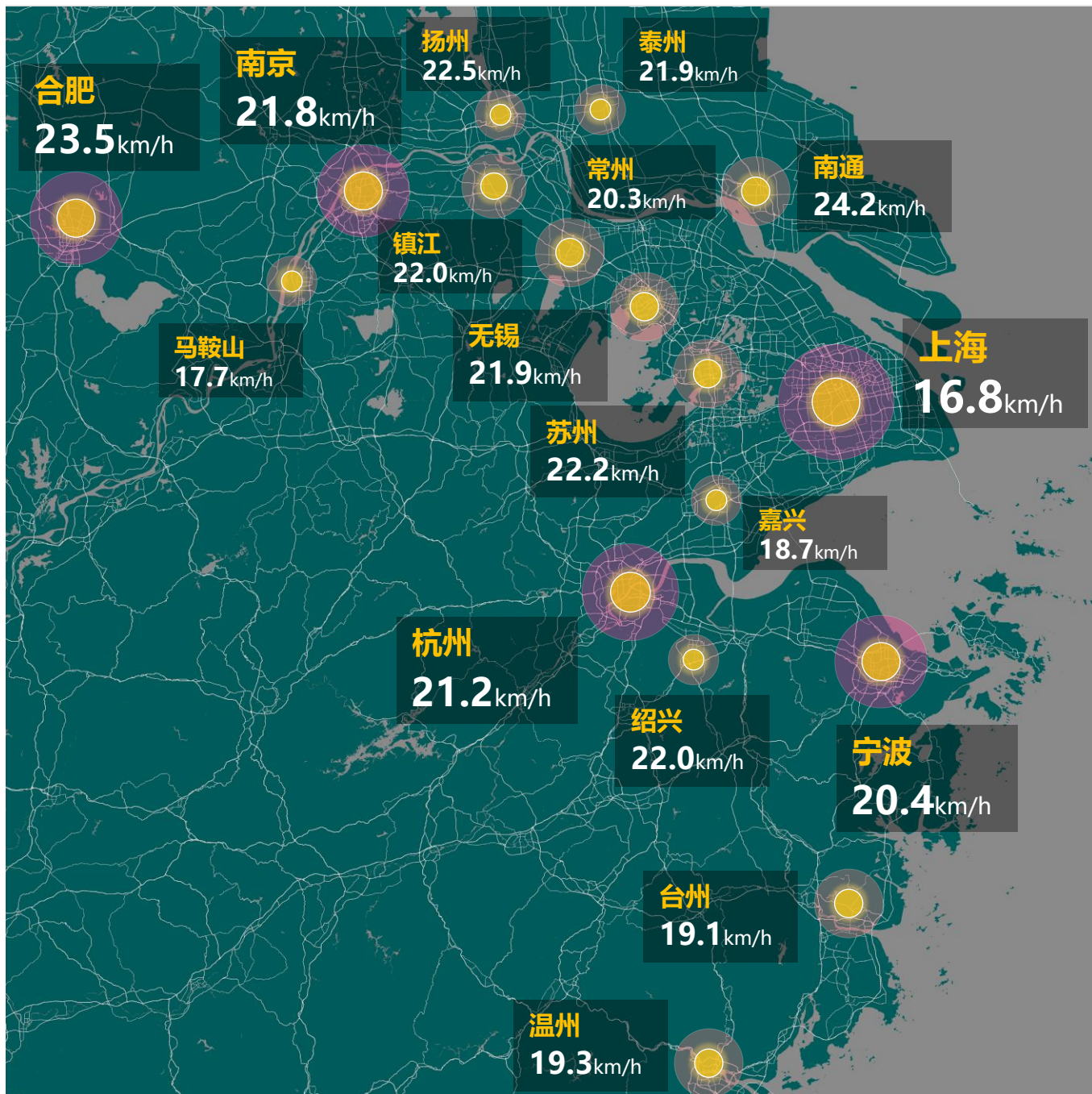


图25 长江三角洲城市群道路运行状态

3.4 城市群道路运行状态——粤港澳大湾区城市群

粤港澳大湾区城市群聚集了高密度的人口与产业，是具有全球影响力的先进制造业基地和现代服务业基地，我国南方地区对外开放的门户。本年度道路网密度监测工作主要覆盖广州、佛山、深圳、东莞、惠州、珠海、江门、中山等8个城市。

根据城市道路网运行状态监测数据，2024年粤港澳大湾区城市群8个监测城市，中心城区建成区工作日高峰小时平均运行速度为18.9km/h，处于中度拥堵状态，同比下降2.2km/h。其中，中山、佛山两市的工作日高峰小时速度大于20km/h，而广州、深圳、东莞三市小于18km/h，运行状态较差。

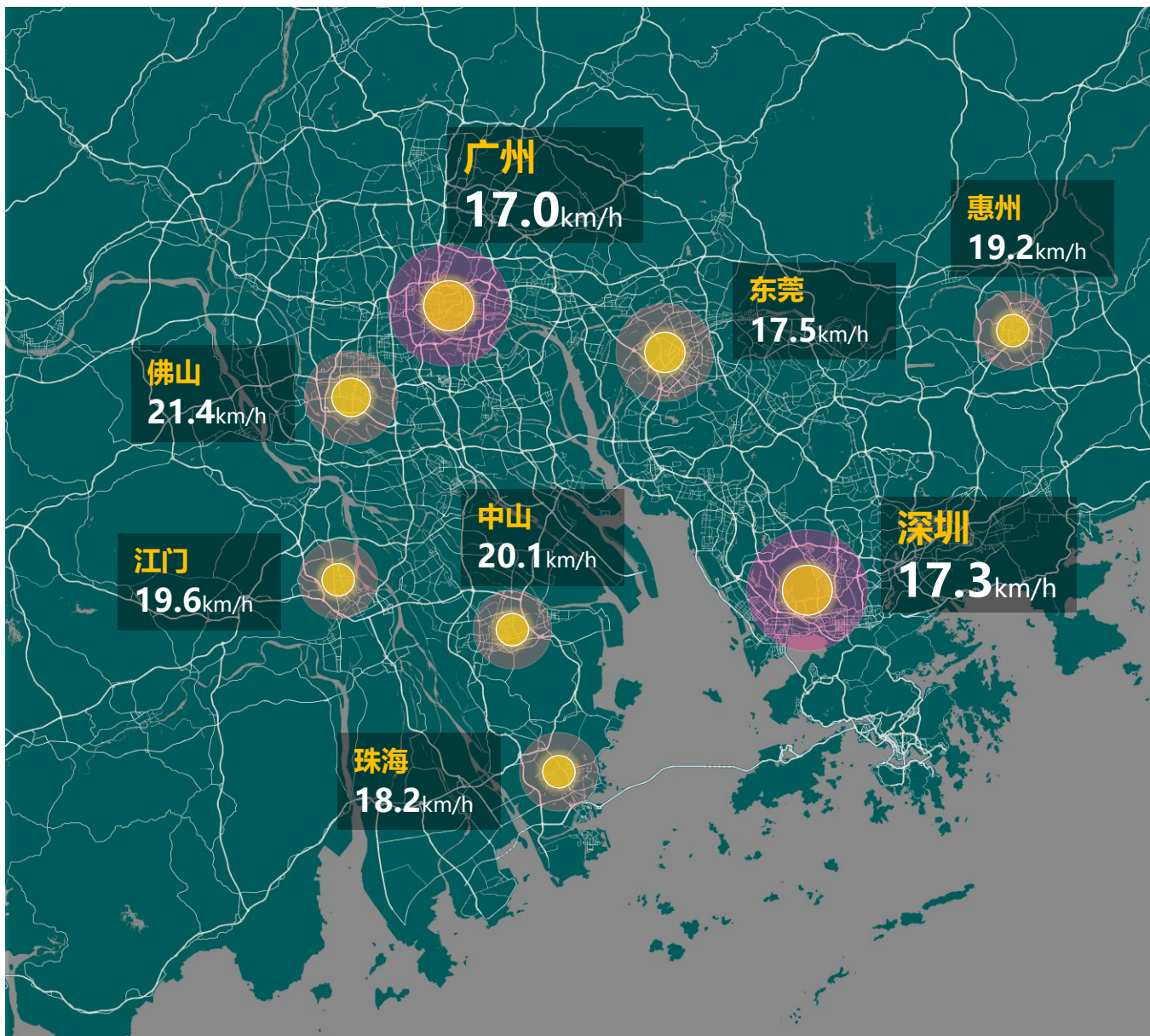


图26 粤港澳大湾区城市群道路运行状态



 **中国城市规划设计研究院**
CHINA ACADEMY OF URBAN PLANNING & DESIGN

地址：北京市海淀区三里河路9号

邮编：100044

邮箱：utilab@caupd.com