

中国主要城市 道路网密度监测报告

ANNUAL REPORT ON ROAD NETWORK DENSITY IN MAJOR CHINESE CITIES



2020年度

住房和城乡建设部城市交通基础设施监测与治理实验室

中国城市规划设计研究院

北京四维图新科技股份有限公司

综合交通大数据应用技术国家工程实验室

2020年5月

目录

CONTENT

1 引言

背景	5
密度要求解读	5
城市选取	6
名词解释及计算方法	6

2 主要城市总体情况

主要城市道路网密度	8
主要城市行政区道路网密度	11
城市规模、区位、形态与道路网密度分析	14
典型城市道路网密度分析	15

3 主要城市群道路网密度

京津冀城市群	17
长江三角洲城市群	18
粤港澳大湾区城市群	19
城市群道路网密度对比	20

4 主要城市道路网密度详情

直辖市	22
省会城市	26
计划单列市	53

城市索引

INDEX OF CITIES

直辖市

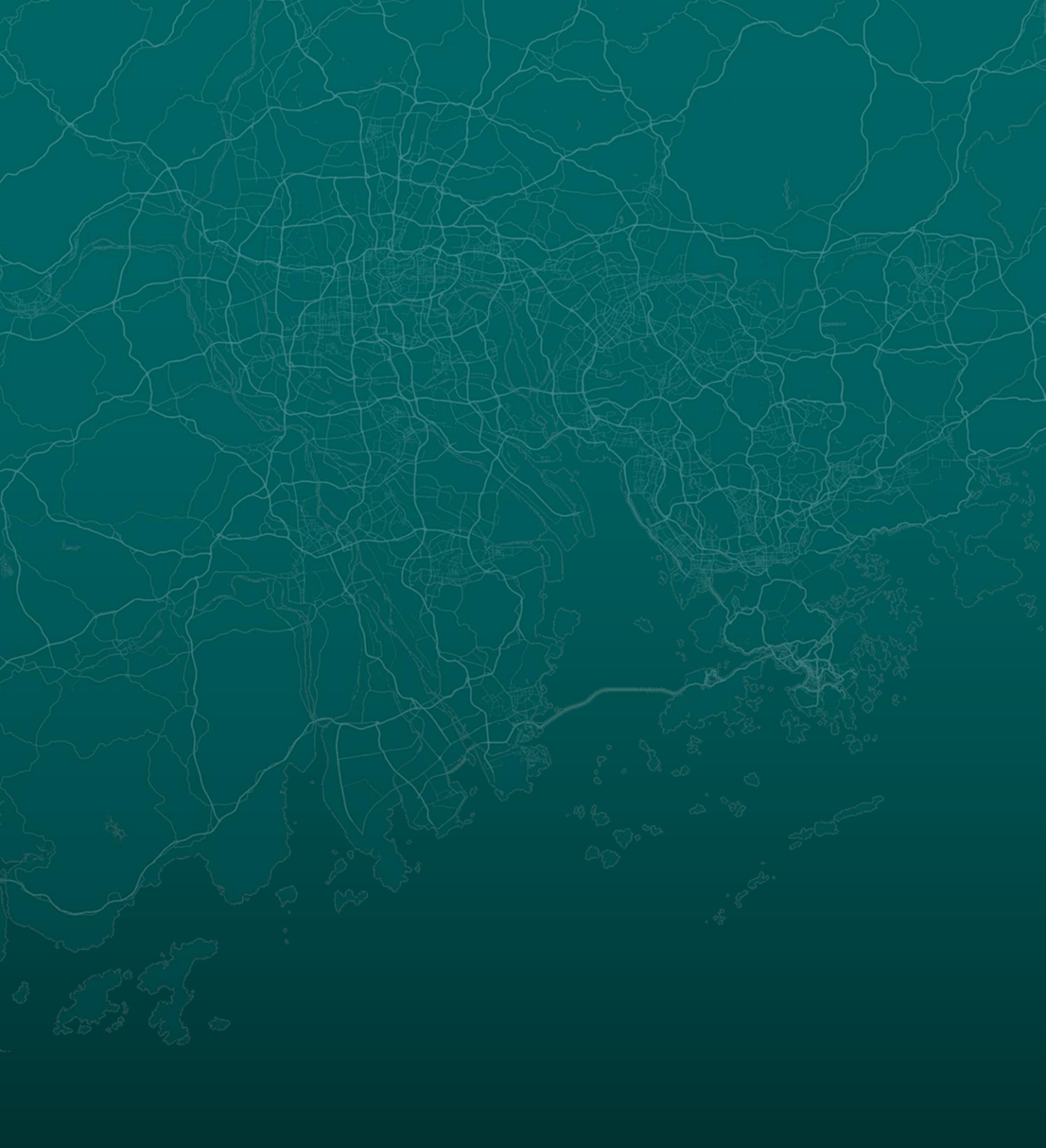
北京	22
上海	23
天津	24
重庆	25

省会城市

石家庄	26
太原	27
呼和浩特	28
沈阳	29
长春	30
哈尔滨	31
南京	32
杭州	33
合肥	34
福州	35
南昌	36
济南	37
郑州	38
武汉	39
长沙	40
广州	41
南宁	42
海口	43
成都	44
贵阳	45
昆明	46
拉萨	47
西安	48
兰州	49
银川	50
西宁	51
乌鲁木齐	52

计划单列市

大连	53
青岛	54
宁波	55
厦门	56
深圳	57



1. 引言

1.1 背景

2019年，中共中央、国务院发布《交通强国建设纲要》，文件强调：

“完善快速路、主次干路、支路级配和结构合理的城市道路网，打通道路微循环，提高道路通达性。”

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》指出：

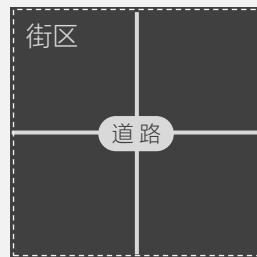
优化街区路网结构。加强街区的规划和建设，分梯级明确新建街区面积，推动发展开放便捷、尺度适宜、配套完善、邻里和谐的生活街区。新建住宅要推广街区制，原则上不再建设封闭住宅小区。已建成的住宅小区和单位大院要逐步打开，实现内部道路公共化，解决交通路网布局问题，促进土地节约利用。**树立“窄马路、密路网”的城市道路布局理念**，建设快速路、主次干路和支路级配合理的道路网系统。

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%**。

1.2 密度要求解读

以平均街区宽度作为指标对《意见》中的道路网密度要求进行直观解释：

- 4km/km²的道路网密度，折算为平均街区的尺度相当于街区宽度为500m
- 6km/km²的道路网密度，折算为平均街区的尺度相当于街区宽度为330m
- **8km/km²的道路网密度，折算为平均街区的尺度相当于街区宽度为250m**

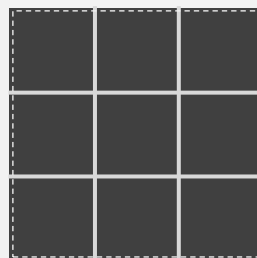


街区宽度

500 m

4 km/km²

道路网密度

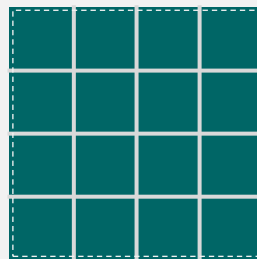


街区宽度

330 m

6 km/km²

道路网密度



街区宽度

250 m

8 km/km²

道路网密度

2020年目标

1.3 城市选取

本报告继续以36个全国主要城市作为重点研究对象，其中直辖市4个、省会城市27个、计划单列市5个。在此基础上，针对京津冀、长三角、粤港澳大湾区三大主要城市群，选取新增23个地级市作为本年度报告的监测城市。

1.4 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**为指标计算范围，以中心城区建成区内道路总里程与面积的比值作为城市道路网密度。

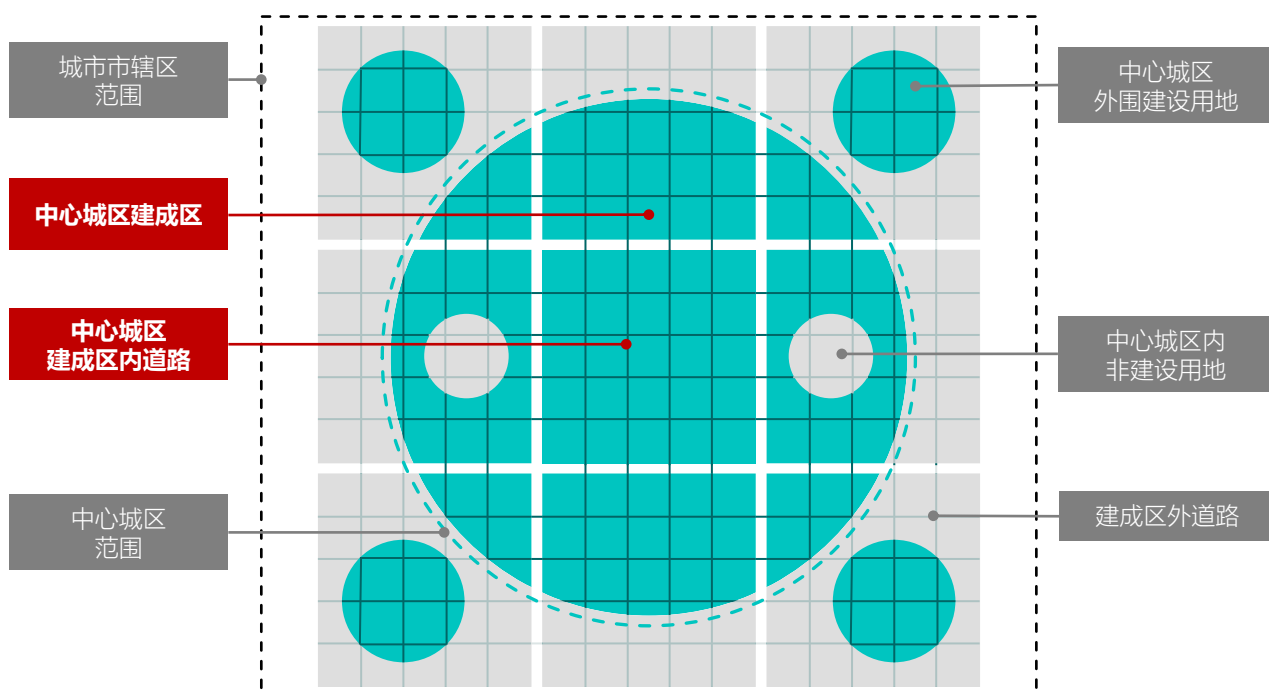
中心城区建成区：中心城区内的建设用地范围。其中，中心城区范围为全国36个主要城市现行城市总体规划中明确提出的中心城区范围（具体城市总体规划参考版本见城市详情章节）；建设用地为根据地表覆被的遥感影像（地理国情普查数据）解译识别范围；本次统计的中心城区建成区为中心城区范围和建设用地重叠的区域。

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2019年4季度。

*注：为保证道路网密度指标的的可监测性，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。

$$\text{中心城区建成区道路网密度} = \frac{\text{中心城区建成区内道路长度}}{\text{中心城区建成区面积}}$$

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



城市、行政区道路网密度计算方法示意图



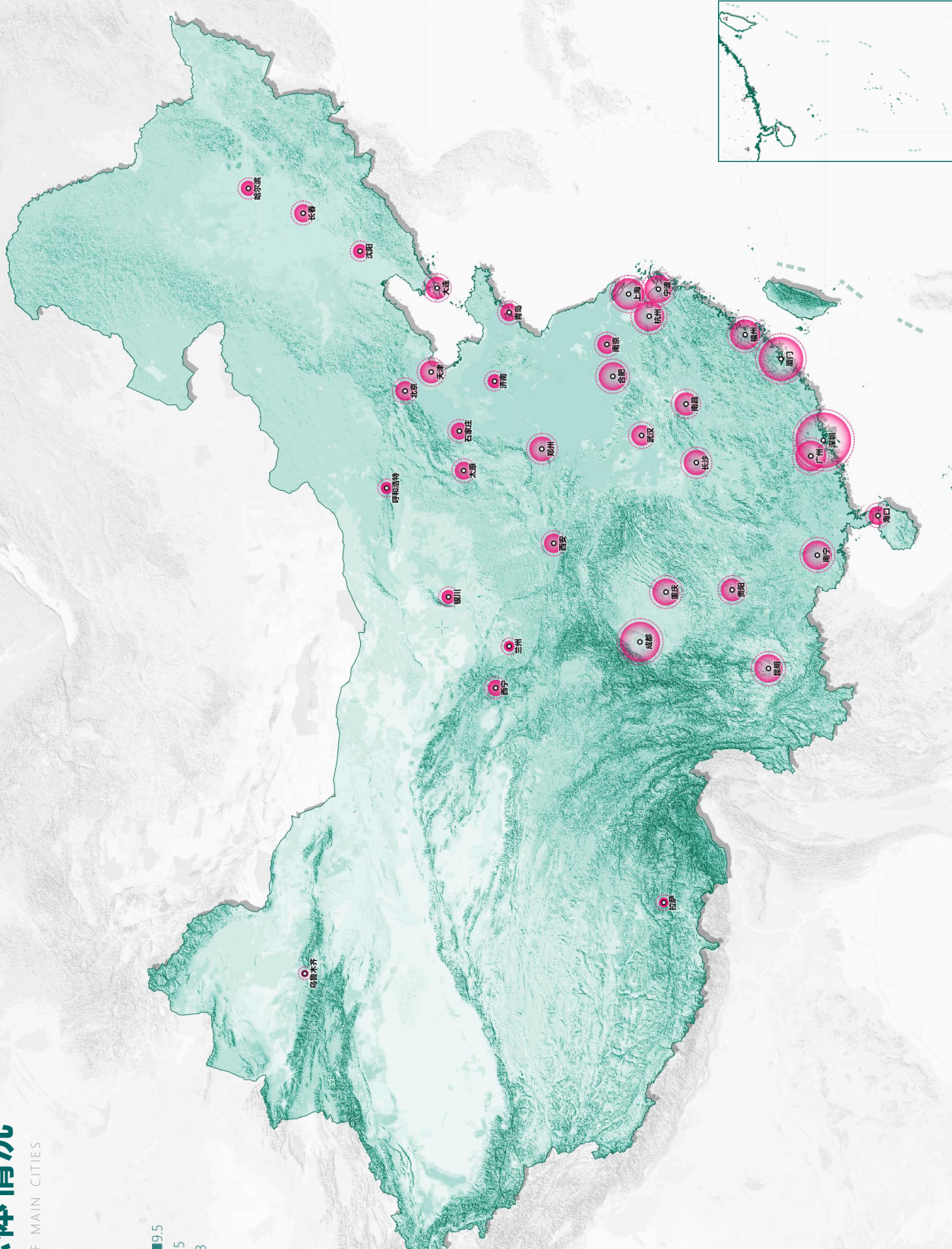
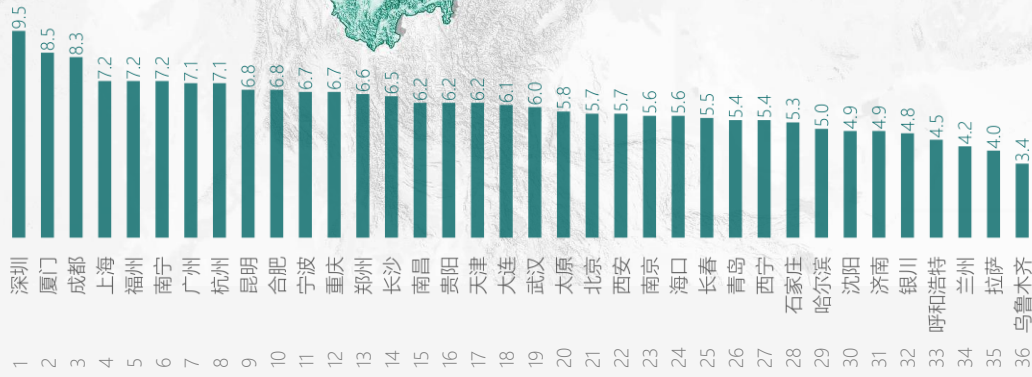
2. 主要城市总体情况

2

主要城市总体情况

GENERAL SITUATION OF MAIN CITIES

2.1 主要城市道路网密度



2.1 主要城市道路网密度

城市路网总体密度维持稳定增长，增长速度较上年度有所提升

2020年全国36个主要城市平均道路网密度为6.1km/km²，相较于2019年度6.0km/km²指标值总体增长1.7%，高于2018-2019年度1.2%的增长率。达到7.0km/km²以上的城市达到8个，较上年度增加3个城市，占比达22%。其中路网总体密度达到国家提出的8km/km²的目标要求仍为3个城市，占比约8%。路网总体密度5.5-6km/km²区间和7-7.5km/km²区间比例较2019年度显著上升。路网总体密度水平低于4.5km/km²的城市为3个，比2019年度减少了1个，占全部研究城市的8%。道路网密度介于5.5~7.0km/km²之间的城市仍为17个，占全部研究城市的47%。

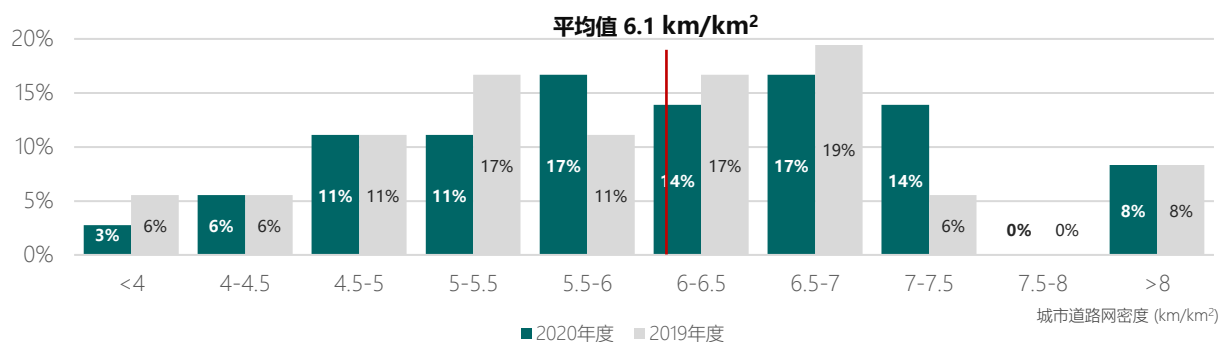


图1 2020年度城市道路网密度分布直方图

多数城市继续保持平稳增长，成都、福州、南宁等城市进步明显

对比2019年度城市道路网密度指标，全国36个主要城市中，23座城市道路网密度指标实现不同程度增长，另外13座城市道路网密度指标变化不大。福州、南宁、郑州、太原、西宁等5座城市排名上升，广州、杭州、长沙等9座城市排名下降，深圳、厦门等22座城市排名未变化。

2020年度深圳、厦门、成都、上海等4座城市道路网密度指标依然维持前4名，排名与2019年度相同，其中深圳、厦门、成都三市达到国家提出的8km/km²的目标要求。路网总体密度处于较低水平的3个城市分别为乌鲁木齐、拉萨、兰州，排名与2019年度相同，密度指标仍低于4.5km/km²。**2019-2020年度，成都、福州、南宁、太原、西宁等城市道路网密度增长明显，其中，成都路网密度指标实现高位增长，达到8.3km/km²；福州、南宁路网密度提升至7km/km²以上；此外，太原、西宁、郑州、天津、武汉等城市进步明显。**

表1 2020年度全国主要城市道路网密度及增长情况

城市	排名	2020年度	2019年度	密度增长	排名变化	城市	排名	2020年度	2019年度	密度增长	排名变化
深圳市	1	9.5	9.5	0.0	→	武汉市	19	6.0	5.8	0.2	→
厦门市	2	8.5	8.5	0.0	→	太原市	20	5.8	5.4	0.4	↑
成都市	3	8.3	8.1	0.2	→	北京市	21	5.7	5.6	0.1	↓
上海市	4	7.2	7.2	0.0	→	西安市	22	5.7	5.6	0.1	↓
福州市	5	7.2	7.0	0.2	↑	南京市	23	5.6	5.6	0.0	↓
南宁市	6	7.2	6.9	0.3	↑	海口市	24	5.6	5.5	0.1	↓
广州市	7	7.1	7.1	0.0	↓	长春市	25	5.5	5.4	0.1	↓
杭州市	8	7.1	7.0	0.1	↓	青岛市	26	5.4	5.4	0.0	→
昆明市	9	6.8	6.8	0.0	→	西宁市	27	5.4	5.1	0.3	↑
合肥市	10	6.8	6.8	0.0	→	石家庄市	28	5.3	5.3	0.0	↓
宁波市	11	6.7	6.7	0.0	→	哈尔滨市	29	5.0	4.9	0.1	→
重庆市	12	6.7	6.6	0.1	→	沈阳市	30	4.9	4.8	0.1	→
郑州市	13	6.6	6.4	0.2	↑	济南市	31	4.9	4.8	0.1	→
长沙市	14	6.5	6.4	0.1	↓	银川市	32	4.8	4.8	0.0	→
南昌市	15	6.2	6.1	0.1	→	呼和浩特市	33	4.5	4.4	0.1	→
贵阳市	16	6.2	6.1	0.1	→	兰州市	34	4.2	4.1	0.1	→
天津市	17	6.2	6.0	0.2	→	拉萨市	35	4.0	4.0	0.0	→
大连市	18	6.1	6.0	0.1	→	乌鲁木齐市	36	3.4	3.4	0.0	→

2.1 主要城市道路网密度

各城市道路网密度增速平稳，太原、西宁、南宁密度指标增长较快

从全国主要城市道路网密度的年度增长情况来看，2020年度有3个城市道路网密度增长率高于4%，其中道路网密度年增长率最高城市为太原市7.4%，其次为西宁市5.9%、南宁市4.3%。

太原市道路网密度近年来增长明显。其中心城区建成区面积为420km²，2020年度中心城区建成区道路里程为2417km，相较于2019年度道路里程2259km，建成区内新增道路里程约158km，2020年总体道路网密度由5.4km/km²增长至5.8km/km²，连续三年度保持高速增长态势，其中2018-2019年度增长率4.1%，2019-2020年度增长率为7.4%。

西宁市中心城区建成区2020年新建道路里程约39km，城市总体路网密度由5.1km/km²提升至5.4km/km²，年增长率为5.9%。**南宁市**中心城区建成区道路网密度2018-2019年增长率为4.4%，2019-2020年度增长率为4.3%，连续三年路网密度指标保持快速增长。此外，**武汉（3.4%）、天津（3.3%）、郑州（3.1%）、福州（2.9%）**等城市道路网密度指标增长较快。

图2 2020年度主要城市道路网密度增速情况 (top20)

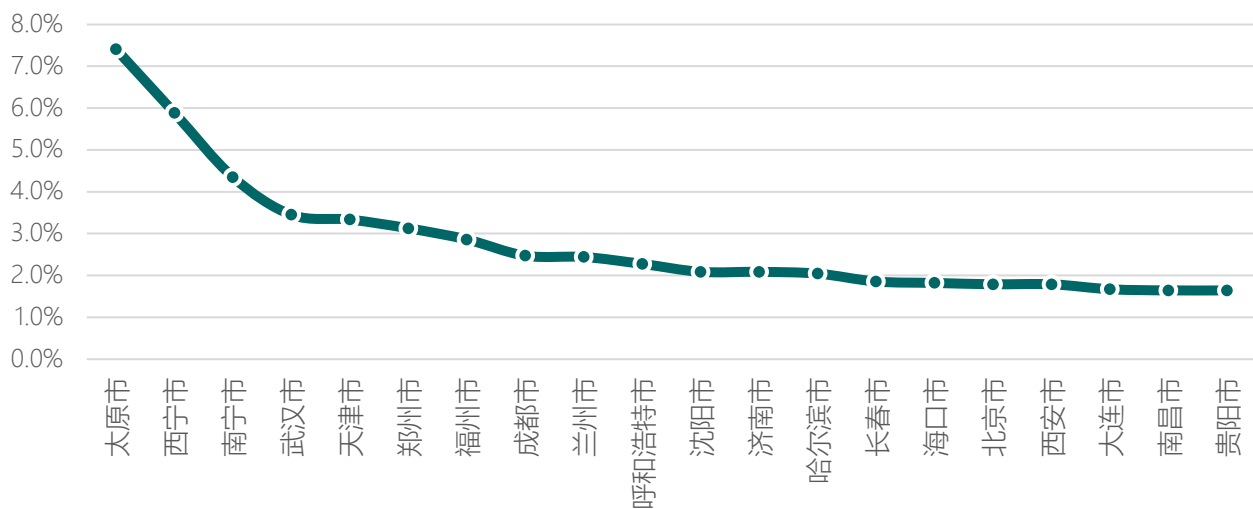
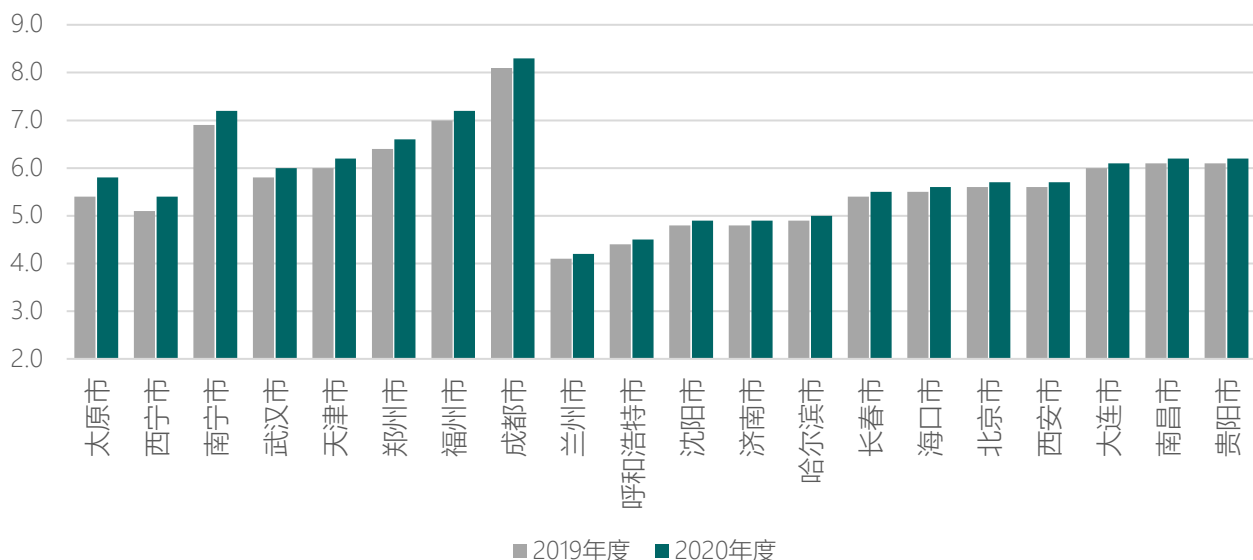


图3 2020年度主要城市道路网密度年度增长比较 (top20)



2.2 主要城市行政区道路网密度

本报告在统计分析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)。所有涉及行政区的道路网密度分布情况如第13页所示。

2020年所有涉及行政区的道路网密度平均值为6.4km/km²，相比于2019年的平均值6.3km/km²，增长约1.6%。所有行政区中，路网密度指标介于5-6km/km²区间的行政区为60个约占28%。**214个行政区中道路网密度达标的行政区数量达到36个，占比达到17%。**其中道路网密度超过10km/km²的行政区共7个，占比3%；道路网密度超过12km/km²的行政区仍仅有上海黄浦区(14.3km/km²)。与2019年度相对比，5-6km/km²区间、7-8km/km²区间、9-10km/km²区间、11-12km/km²区间的行政区数量占比有所提升。**2019年214个主要行政区(县)道路网密度指标中位数为6.1km/km²，2020年度主要行政区道路网密度指标的中位数提升至6.3km/km²。**

本报告从行政区层面分析了各城市道路网密度的匀质性，也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的指标，指标越高则各行政区间道路网密度差异越大、城市道路网密度匀质性越差，反之则相反。各城市所属行政区的道路网密度和差异性指标见汇总图。

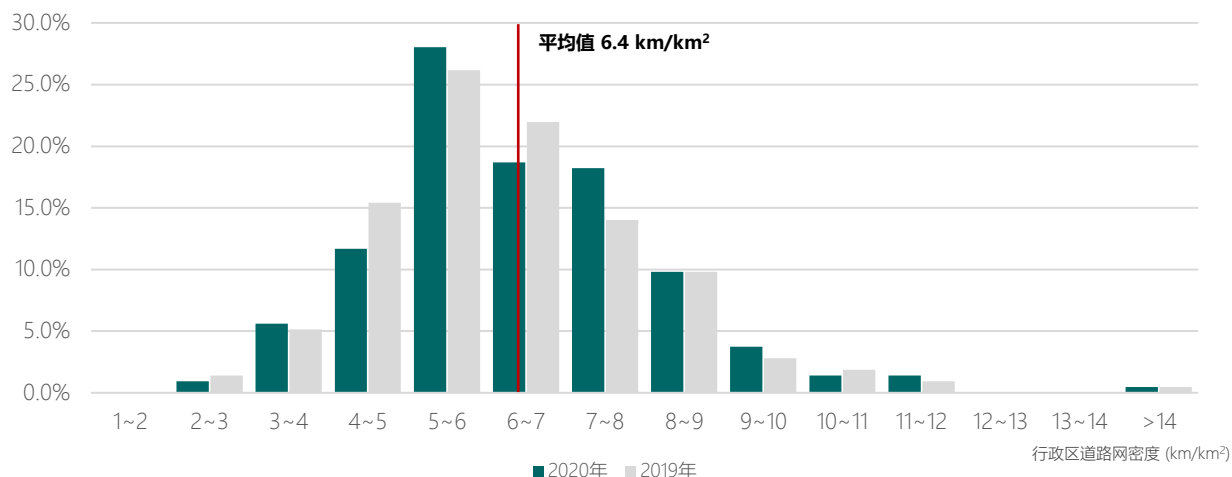


图4 主要行政区道路网密度分布

表2 道路网密度指标达标的36个行政区

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	14.3	16	同安区	厦门市	8.9	31	西城区	北京市	8.1
2	福田区	深圳市	11.7	17	湖里区	厦门市	8.8	32	中山区	大连市	8.1
3	上城区	杭州市	11.3	18	江汉区	武汉市	8.7	33	雨花台区	南京市	8.0
4	和平区	天津市	11.2	19	武侯区	成都市	8.7	34	海曙区	宁波市	8.0
5	虹口区	上海市	10.5	20	西岗区	大连市	8.6	35	仓山区	福州市	8.0
6	罗湖区	深圳市	10.4	21	集美区	厦门市	8.6	36	邕宁区	南宁市	8.0
7	越秀区	广州市	10.1	22	青羊区	成都市	8.6	37	建邺区	南京市	7.9
8	渝中区	重庆市	9.7	23	翔安区	厦门市	8.5	38	青秀区	南宁市	7.9
9	思明区	厦门市	9.6	24	静安区	上海市	8.4	39	新建区	南昌市	7.8
10	东湖区	南昌市	9.5	25	云岩区	贵阳市	8.4	40	江北区	重庆市	7.8
11	市南区	青岛市	9.4	26	下城区	杭州市	8.3	41	金牛区	成都市	7.8
12	良庆区	南宁市	9.3	27	西湖区	南昌市	8.3	42	碑林区	西安市	7.8
13	锦江区	成都市	9.3	28	南山区	深圳市	8.3	43	和平区	沈阳市	7.7
14	成华区	成都市	9.1	29	台江区	福州市	8.2	44	鄞州区	宁波市	7.7
15	长宁区	上海市	9.0	30	荔湾区	广州市	8.2	45	开福区	长沙市	7.7

2.2 主要城市行政区道路网密度

城市外围新城区仍为道路网密度增长的主要区域

从全国主要城市行政区的道路网密度增长情况来看，214个主要行政区中，道路网密度增长幅度超过9%的行政区有3个，分别为西宁城西区、太原万柏林区、太原尖草坪区。增长幅度5%-9%的行政区共计15个，主要包括郑州中原区、西宁城中区、太原晋源区、太原杏花岭区、南宁西乡塘区等，约占全部统计行政区的7%。

城市外围行政区道路网密度指标维持较高增长速度。从密度指标增长速度前20名的主要行政区来看，如西宁城西区（9.8%）、太原万柏林区（9.6%）、太原尖草坪区（9.1%）、郑州中原区（7.8%）等均覆盖了面积较大的外围城市新建成区，其他增速较高的行政区如北京石景山区、海口美兰区、杭州余杭区等也均为城市外围行政区域。**近年来城市外围新城的不断建设开发，大量的配套道路设施建成投入使用，使得外围行政区的道路网密度得到提高。在城市新建城区按照“窄马路、密路网”的理念和要求进行规划建设，是提高城市的道路网密度的有效手段。**

城市中心的老城区由于城市肌理和道路网络已经基本定型，既有道路网密度较高、道路新建空间有限，道路网密度一般相对稳定。相比2019年度，部分城市的老城区也在城市更新背景下，道路网密度指标实现了一定程度的增长，如南宁兴宁区（5.4%）、杭州上城区（3.7%）等。

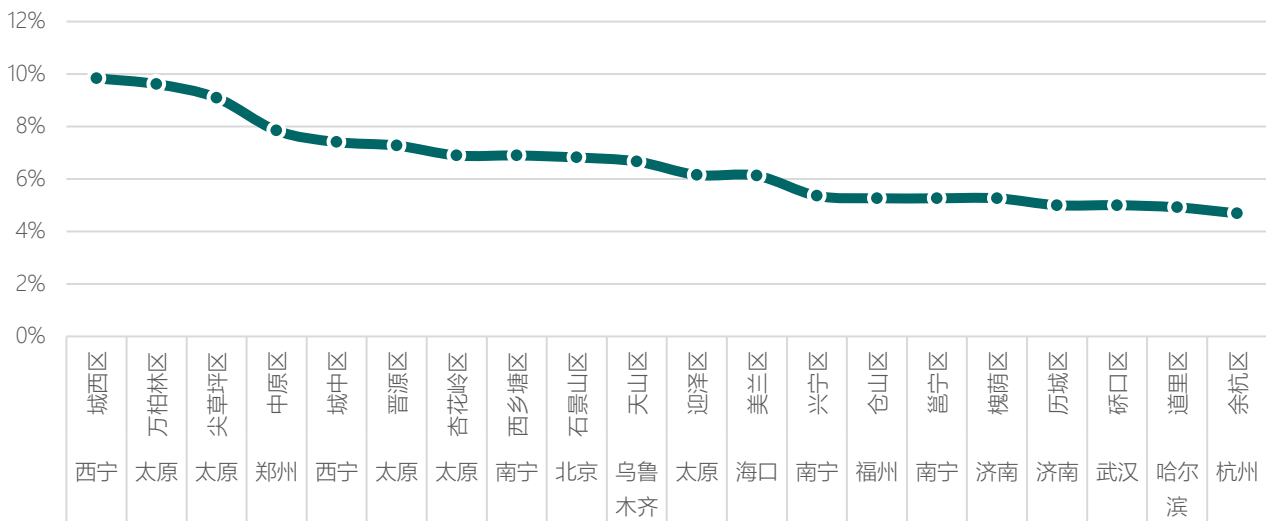


图5 主要行政区道路网密度增速情况 (top20)

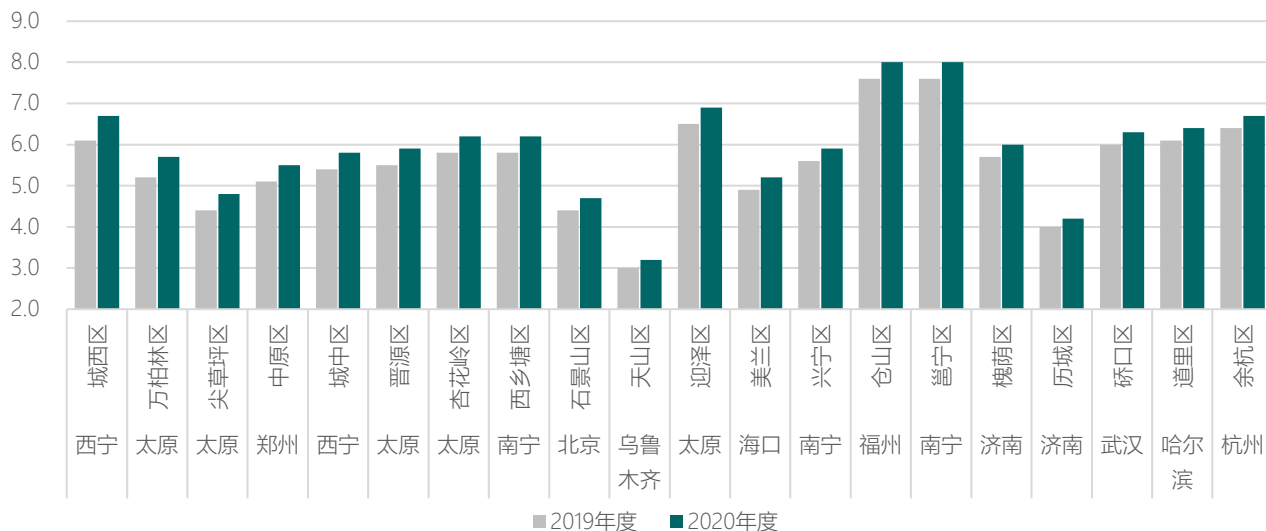


图6 主要行政区道路网密度增长情况 (top20)

城市行政区道路网密度汇总

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																	
				福田区	罗湖区	南山区	思明区	同安区	湖里区	集美区	翔安区	海沧区	黄浦区	虹口区	长宁区	静安区	徐汇区	普陀区	闵行区	浦东新区	杨浦区
1	深圳	9.5	1.40	11.7	10.4	8.3															
2	厦门	8.5	0.85	9.6	8.9	8.8	8.6	8.5	6.8												
3	成都	8.3	0.52	9.3	9.1	8.7	8.6	7.8													
4	上海	7.2	2.52	14.3	10.5	9.0	8.4	7.1	7.1	7.0	6.9	6.4	4.8								
5	福州	7.2	0.86	8.2	8.0	7.6	7.6	7.1	5.6												
6	南宁	7.2	1.21	9.3	8.0	7.9	6.4	6.2	5.9												
7	广州	7.1	1.35	10.1	8.2	7.4	7.0	7.0	5.7												
8	杭州	7.1	1.56	11.3	8.3	7.4	7.3	7.3	6.7	6.4	5.9										
9	昆明	6.8	0.19	7.1	6.8	6.8	6.7	6.5													
10	合肥	6.8	0.44	7.4	6.7	6.5	6.2														
11	宁波	6.7	1.11	8.0	7.7	7.5	5.5	5.5													
12	重庆	6.7	1.15	9.7	7.8	7.0	7.0	6.5	6.4	6.3	5.9	5.7									
13	郑州	6.6	0.71	7.6	7.0	6.4	6.2	5.5													
14	长沙	6.5	0.58	7.7	6.9	6.8	6.7	6.6	5.7												
15	南昌	6.2	1.63	9.5	8.3	7.8	5.6	5.4	5.3												
16	贵阳	6.2	1.22	8.4	7.4	7.1	6.5	5.1	5.0												
17	天津	6.2	1.67	11.2	7.4	7.2	7.2	6.7	6.6	5.8	5.4	5.4	5.1								
18	大连	6.1	1.34	8.6	8.1	7.6	5.6	5.6	5.3												
19	武汉	6.0	1.49	8.7	7.4	7.0	6.7	6.3	5.9	4.7	4.7	3.6									
20	太原	5.8	0.63	6.9	6.2	5.9	5.8	5.7	4.8												
21	北京	5.7	1.24	8.1	7.6	5.7	5.5	5.4	4.7												
22	西安	5.7	0.94	7.8	6.4	6.4	6.0	5.5	5.2	4.7											
23	南京	5.6	1.31	8.0	7.9	7.2	6.8	5.5	5.2	5.0	5.0	4.3									
24	海口	5.6	0.56	6.6	5.9	5.3	5.2														
25	长春	5.5	0.38	6.1	5.7	5.7	5.3	5.0													
26	青岛	5.4	1.78	9.4	7.0	5.4	5.3	5.1	3.8												
27	西宁	5.4	0.62	6.7	5.8	5.5	5.0														
28	石家庄	5.3	0.47	5.8	5.8	5.1	4.7														
29	哈尔滨	5.0	0.91	6.4	5.8	5.0	4.8	4.6	3.9	3.9	3.6										
30	沈阳	4.9	1.20	7.7	6.5	5.3	5.3	5.2	4.3	4.3	4.0	3.8									
31	济南	4.9	0.67	6.0	5.4	4.9	4.6	4.2	4.1												
32	银川	4.8	0.71	5.6	5.1	3.9															
33	呼和浩特	4.5	0.63	5.0	4.9	4.5	3.4														
34	兰州	4.2	0.82	4.9	4.3	4.3	2.7														
35	拉萨	4.0	0.60	4.9	3.7																
36	乌鲁木齐	3.4	0.59	4.4	4.1	3.4	3.3	3.2	2.6												

图7 主要城市行政区道路网密度汇总图

*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。

2.3 城市规模、区位、形态与道路网密度分析

城市规模

按照城市规模将36个主要城市划分为超大型城市、特大型城市、I型大城市、II型大城市四类。2020年度以深圳为代表的超大型城市道路网密度为7.4，较上年增长0.5%；以成都为代表的特大型城市道路网密度为6.3，增长1.9%；I型大城市平均道路网密度为5.9，增长1.7%；II型大城市平均道路网密度为5.8，增长2.1%。

从增长速度统计数据来看，超大型城市平均增速与上年度基本持平，郑州、天津、武汉等城市增速加快的带动下，特大型城市增速明显，由上年度的0.9%提升至1.9%，I型、II型大城市增速也有所提升。

城市区位

按照“秦岭—淮河”地理分界线区分，2020年我国北方城市道路网密度平均为5.3km/km²，增长率2.2%，南方城市道路网密度平均为6.8km/km²，增长率为1.3%。**北方城市道路网密度仍普遍低于南方城市，2020年北方城市道路网密度增长速度高于南方城市。**

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，而道路网密度增长方面，增长速度则呈现出“带型>团块型>组团型”的统计特征。主要由于带型城市密度指标总体水平较低、计算基数较小所致。

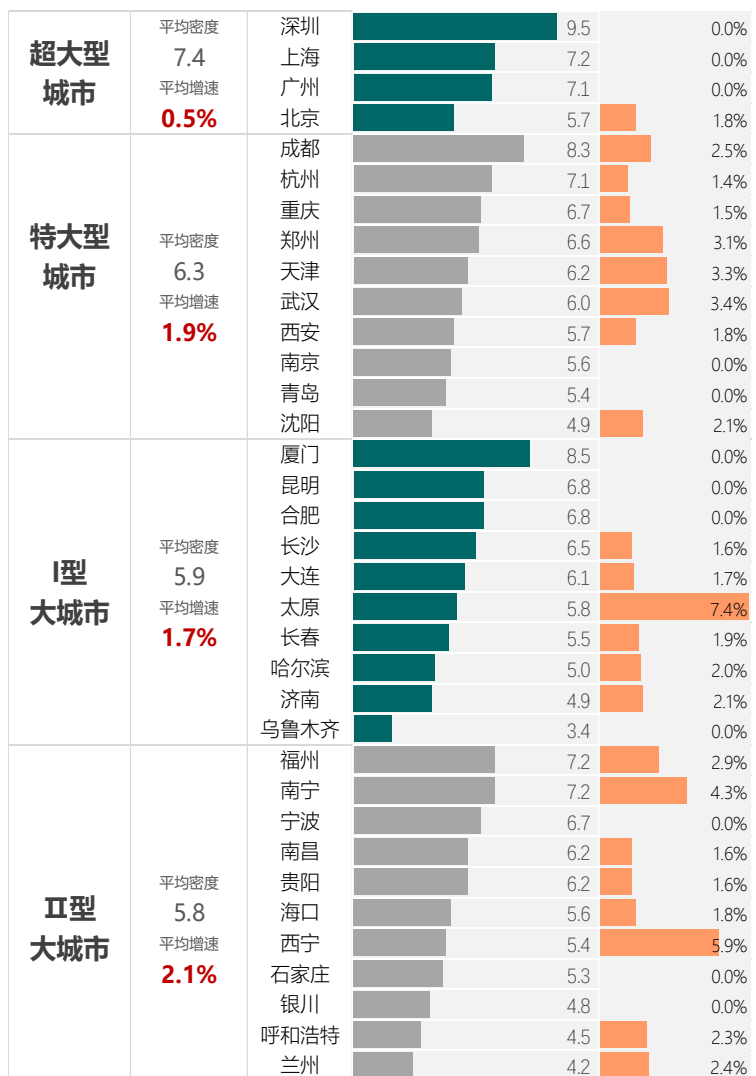


图8 城市规模与道路网密度

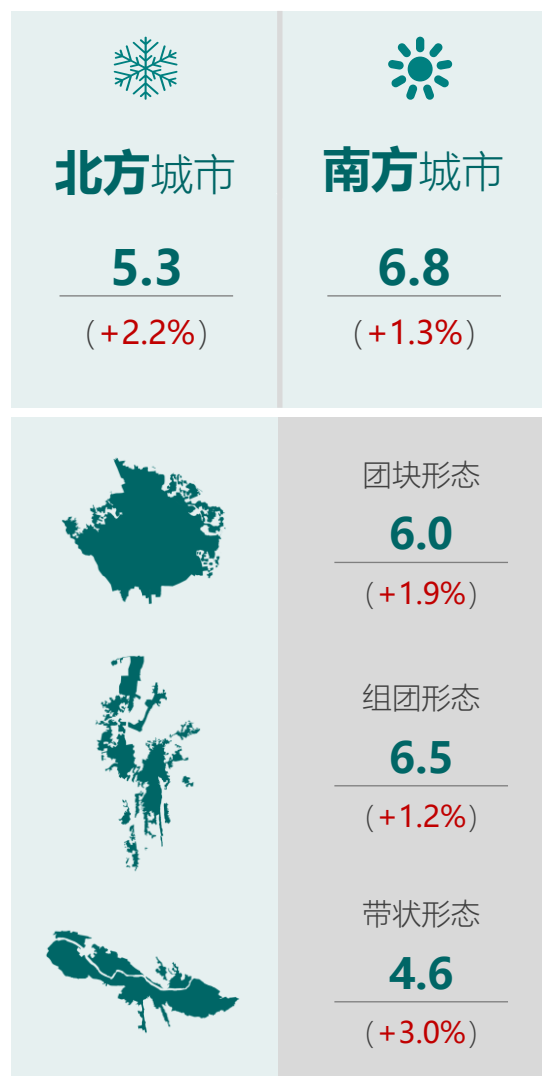


图9 城市区位、形态与道路网密度

2.4 典型城市道路网密度分析

太原市 2020年城市总体道路网密度为5.8km/km²，密度增长7.4%，排名第20位，较上年度上升5位。其中，万柏林区、尖草坪区、晋源区、杏花岭区等行政区密度增长较快，均位列行政区密度增速前20位。2020年太原市中心城区新增道路里程约158km，由道路网的增量分析可以看出，尖草坪区的北部新城集中建设开发，三给路、摄乐街、西环中路北延等大量道路建设，万柏林区的东社片区的外围快速路建设，西南部晋源区的建设开发等，对太原市总体道路网密度提升影响较大。

西宁市 2020年城市总体道路网密度为5.4km/km²，密度增长5.9%，排名第27位，较上年度上升一位。近三年来，西宁市中心城区开展“畅通西宁”行动计划，建设和完善城市“外环内网”道路体系。2020年新增道路里程约39km，凤凰山快速路、湟水路高架、长江路拓宽改造、门源路、朝阳西路、昆仑大道西延等干道相继建设，以及城北区的北部新城路网设施的完善，提升了城市整体道路网密度。

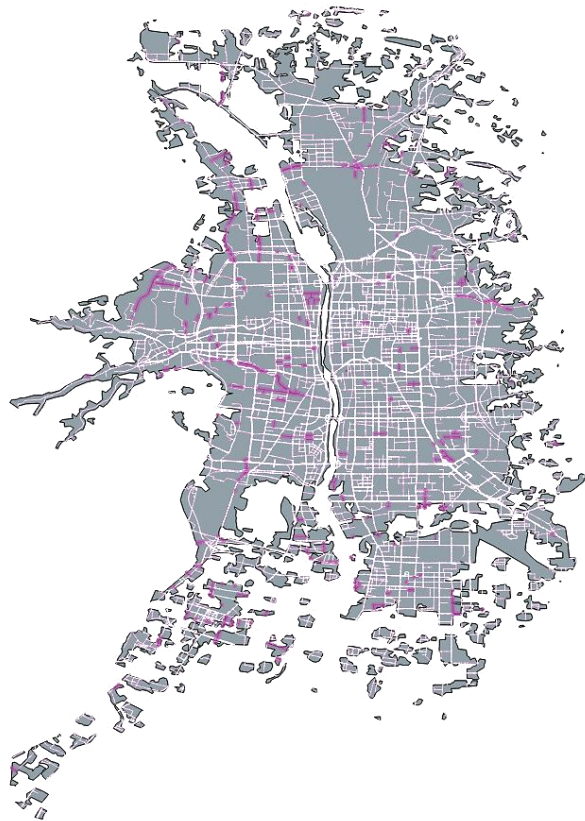


图10 太原市中心城区建设区道路网建设情况 (2019-2020)



图11 西宁市中心城区建设区道路网建设情况 (2019-2020)



3. 主要城市群道路网密度

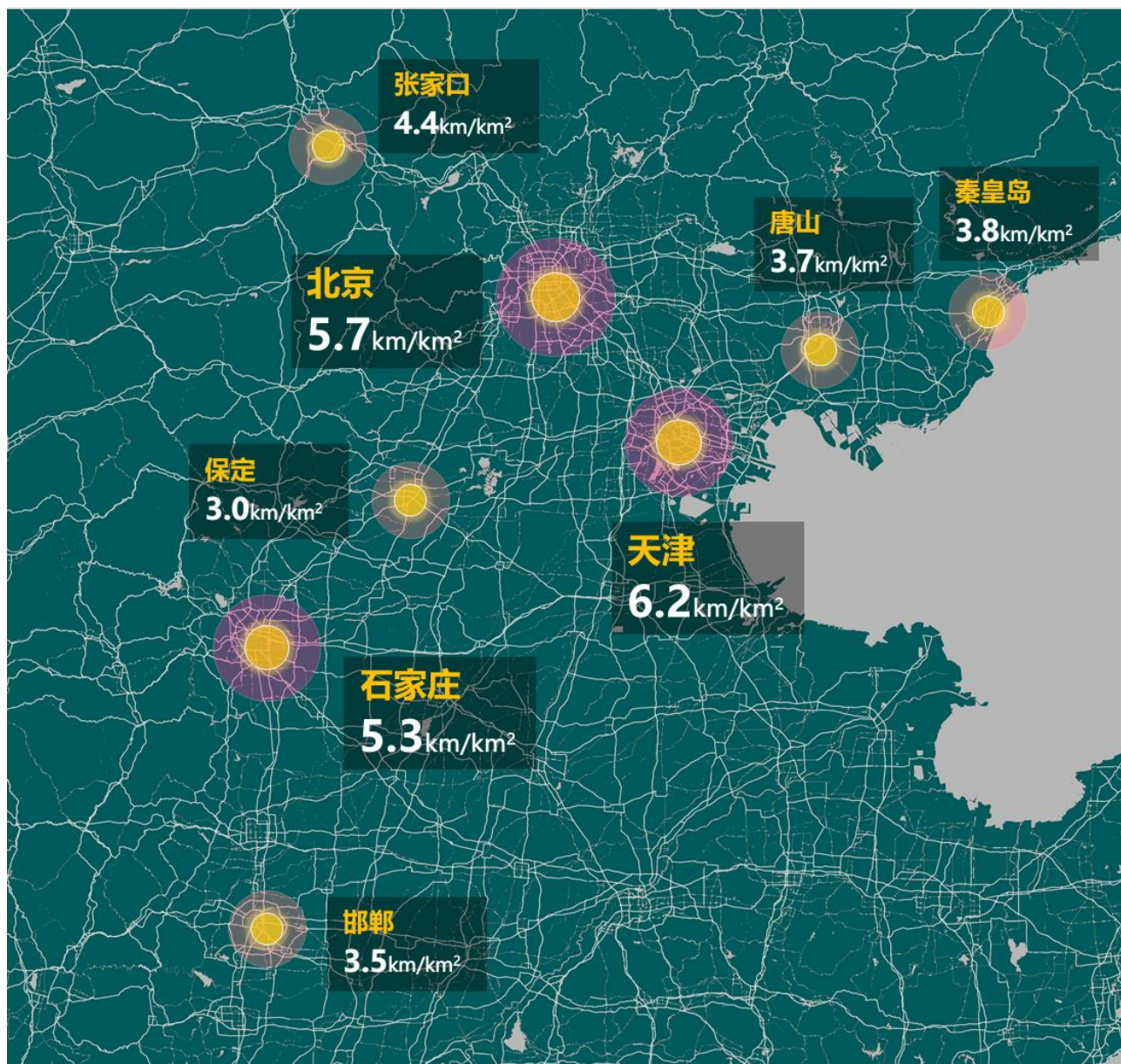
3 主要城市群道路网密度

ROAD NETWORK DENSITY OF MAJOR URBAN AGGLOMERATIONS

3.1 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，中国北方经济的重要核心区。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，本次道路网密度监测工作主要覆盖北京、天津、石家庄、保定、唐山、秦皇岛、邯郸、张家口等8个城市。

根据城市道路网密度监测数据，2020年京津冀城市群8个监测城市，中心城区建成区总体平均道路网密度仅为4.5km/km²，城市群总体道路网密度指标处于较低水平，与8km/km²的目标差距较大。其中，天津市（6.2km/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，全部低于4.5km/km²，保定市和邯郸市仅为3.0km/km²和3.5km/km²。根据全国36个主要城市数据，2020年北方城市平均道路网密度为5.3km/km²，京津冀城市群除北京、天津、石家庄三个核心城市外的其他城市，均未达到该指标水平。



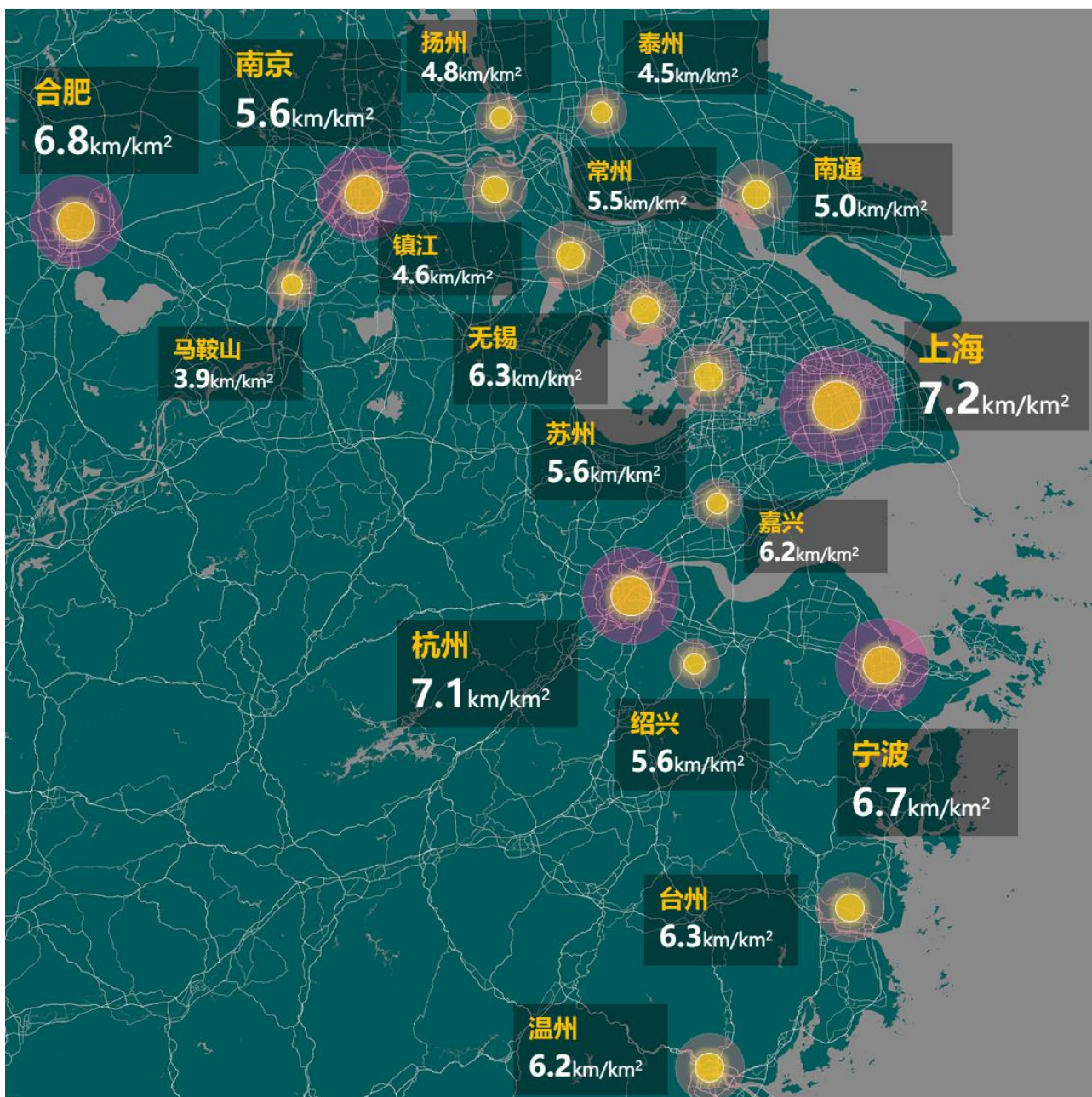
3 主要城市群道路网密度

ROAD NETWORK DENSITY OF MAJOR URBAN AGGLOMERATIONS

3.2 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，是中国城镇化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。本次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，2020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5.8km/km²，城市群总体道路网密度指标低于全国平均6.1km/km²的水平。其中，上海7.2km/km²、杭州7.1km/km²处于城市群最高水平，宁波、合肥、无锡、嘉兴、台州、温州等6个城市道路网密度达到6km/km²以上，镇江、常州、泰州、扬州、南通、苏州等苏南城市，道路网密度在4.5-6km/km²之间，马鞍山市道路网密度相对较低，仅为3.9km/km²。



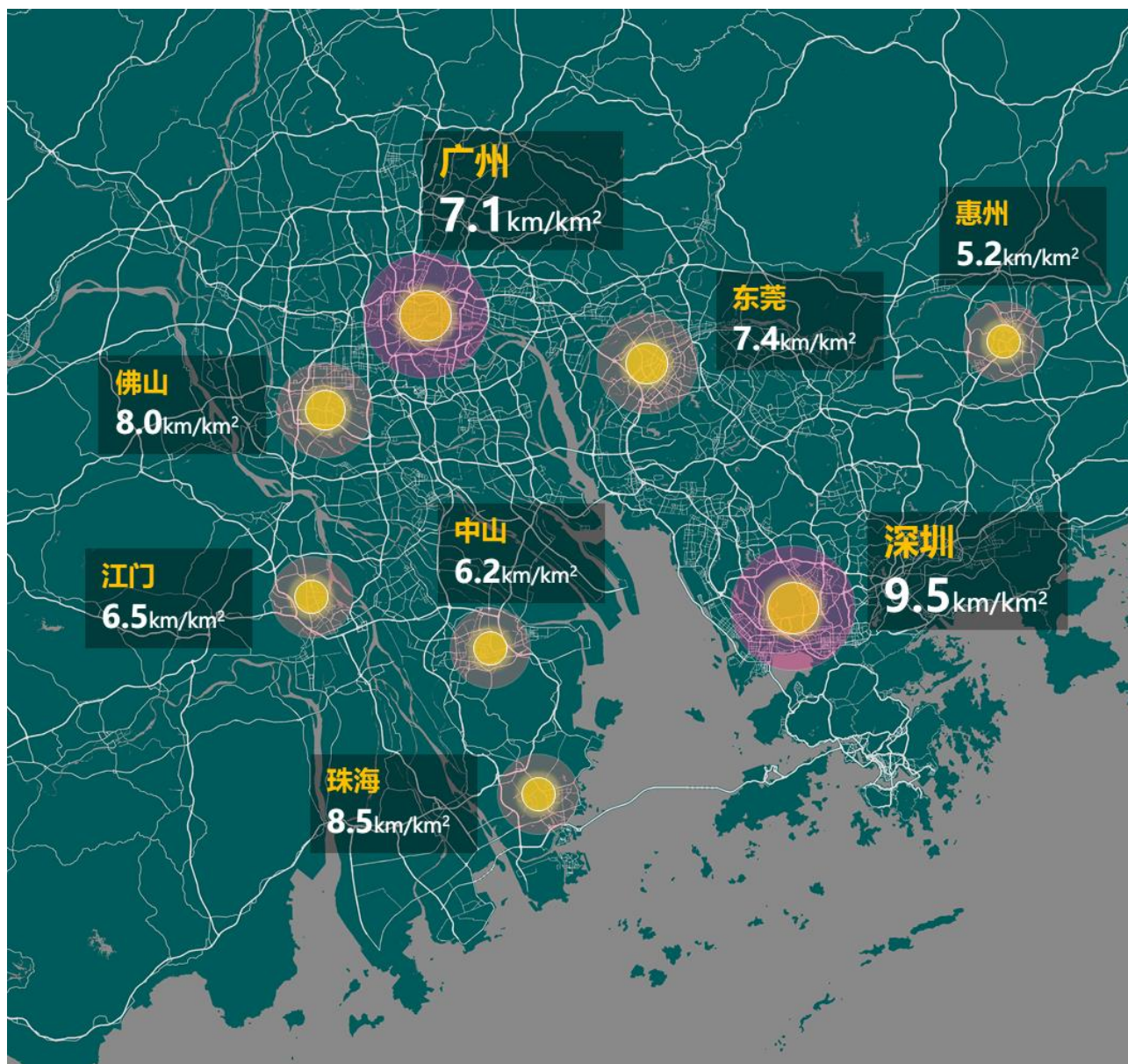
3 主要城市群道路网密度

ROAD NETWORK DENSITY OF MAJOR URBAN AGGLOMERATIONS

3.3 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、东莞等十一座城市。本次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8个城市。

根据城市道路网密度监测数据，2020年粤港澳大湾区城市群8个监测城市，中心城区建成区总体平均道路网密度为7.3km/km²，城市群道路网密度指标处于较高水平，其中深圳、珠海、佛山三市已达到8km/km²的发展目标。深圳市（9.5km/km²）为粤港澳大湾区城市群最高道路网密度水平，其次为珠海市8.5km/km²、佛山市8.0km/km²。东莞市、广州市均已达到7km/km²以上，江门市、中山市分别为6.5km/km²、6.2km/km²，惠州城市道路网密度指标相对于区域内其他城市较低，为5.2km/km²。



3.4 城市群道路网密度对比

从城市群道路网密度指标来看，呈现“粤港澳大湾区>长三角>京津冀”的明显特征。去除直辖市、省会、计划单列市等核心大城市影响，城市群内本次新增监测城市主要为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，其次为长三角城市，京津冀城市道路网密度普遍偏低，全部低于4.5km/km²。

从城镇化发展来看，粤港澳大湾区城市群和长三角城市群是我国城镇化发展较早、基础较好的区域，相邻城镇空间距离近（约40-50km），随着城市的空间拓展，逐步在区域内形成连片发展带城镇密集地区，城市节点性作用减弱，功能性中心作用增强，呈区域多中心组团式发展趋势，相应片区建成区道路网络建设也逐步趋于完善。而京津冀地区地处华北平原，地势平坦开阔少受山川河流制约，同时城镇化发展基础落后，相邻大城市空间距离较远（100km），多数城市呈现单中心摊大饼式发展，用地不集约，城市郊区片区“宽马路、大街区”式建设普遍。

从2019-2020年城市道路网密度增长情况看，温州市道路网密度增长较为突出，2019-2020年温州市道路网密度增长速度为5.1%，中心城区建成区新增道路里程91km，密度指标由5.9km/km²增长至6.2km/km²。保定市增长速度居下列城市最高，为7.1%，这主要是由于本身道路网密度指标偏小、基数较低的原因。其他城市如镇江、南通、惠州等，维持较为平稳的增长速度。佛山、东莞等13个城市道路网密度指标未有明显的增长变化。

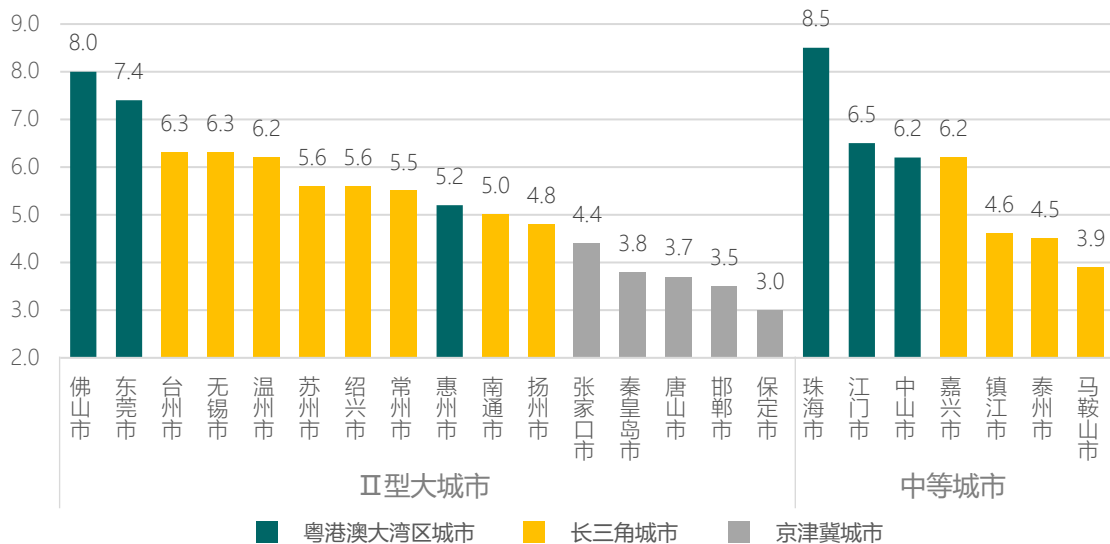


图12 主要城市群城市道路网密度对比 (II型大城市、中等城市)

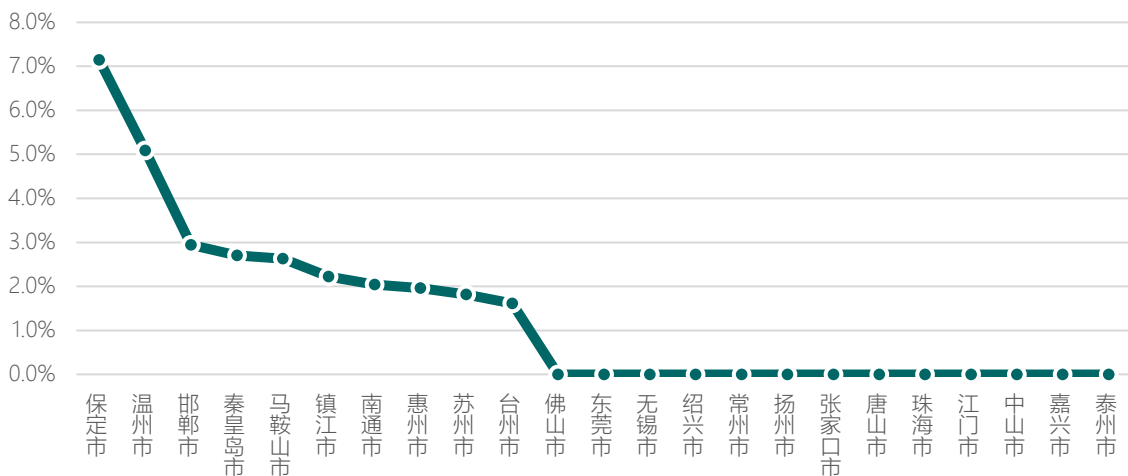
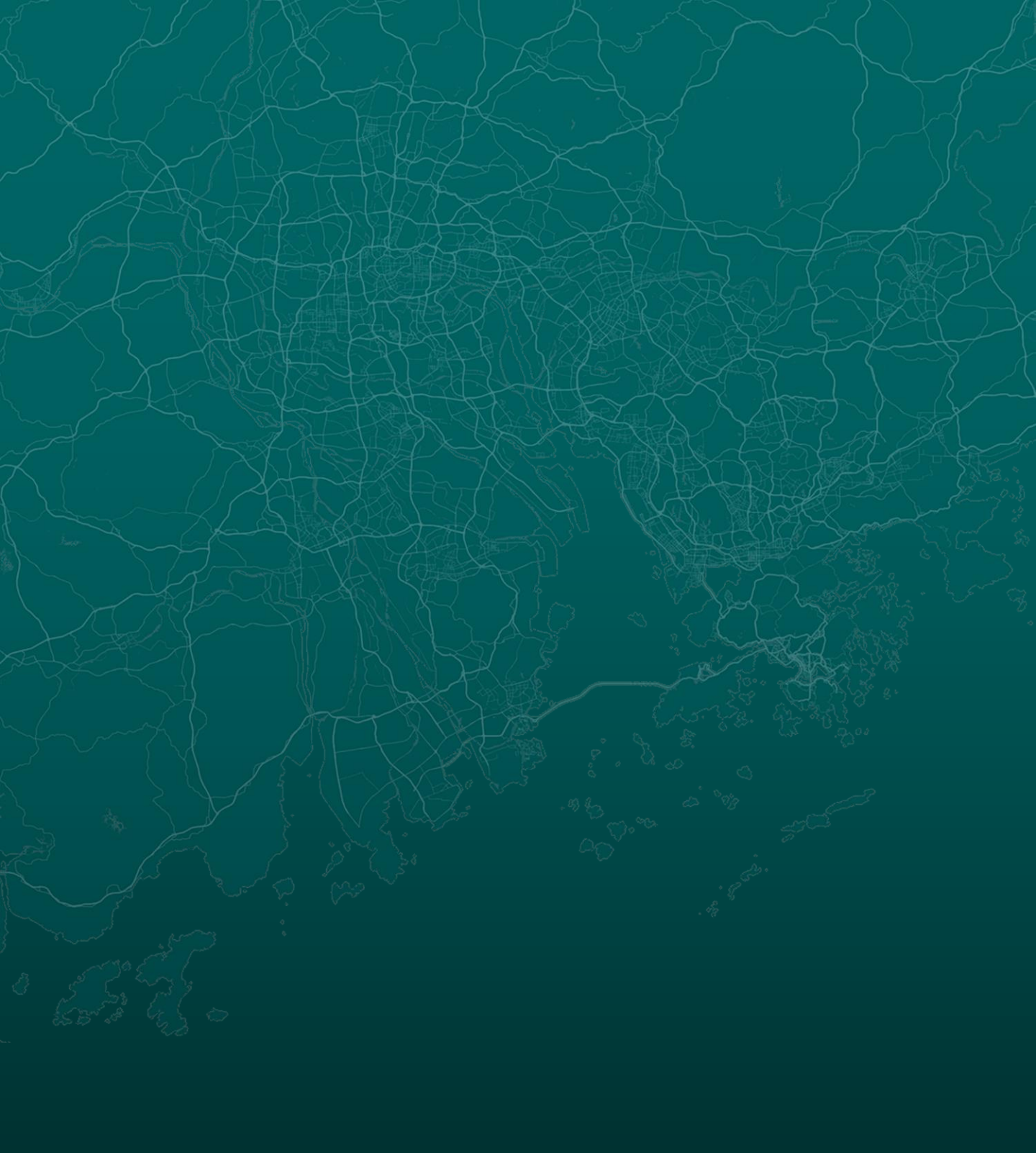


图13 主要城市群城市道路网密度增长情况 (2019-2020)



4. 主要城市道路网密度详情

北京

[首都 · 直辖市 · 京津冀城市群 · 华北地区]

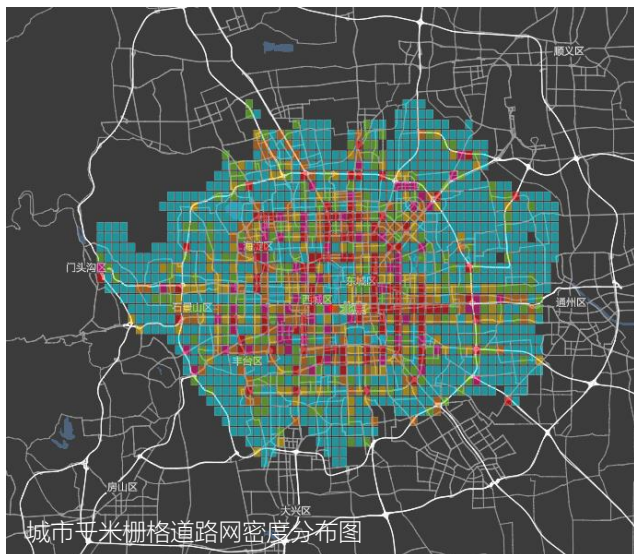
城市形态：**团块状**

建成区道路里程：**5175 千米**

建成区面积：**912 平方千米**

参考总规版本：

《北京市城市总体规划（2016-2035年）》



2020年北京全市中心城区建成区道路网密度为 $5.7\text{km}/\text{km}^2$ ，较2019年度指标增长1.8%。在36个主要城市中排名第21位，较2019年度排名下降一位，建成区新增道路里程约32km。

在中心城区建成区的各行政区中，位于北京市核心位置的西城区（ $8.1\text{km}/\text{km}^2$ ）、东城区（ $7.6\text{km}/\text{km}^2$ ）因次支路较多因而道路网密度较高，基本达标。其他各区道路网密度相对较低，朝阳区、丰台区、海淀区道路网密度均处于 $5\sim 6\text{km}/\text{km}^2$ 之间，石景山区道路网密度最低，仅为 $4.7\text{km}/\text{km}^2$ 。与2019年相比，石景山区道路网密度增幅最大，增长约6.8%，朝阳区道路网密度增长1.9%，西城区、东城区、海淀区和丰台区道路网密度指标相对变化不大。

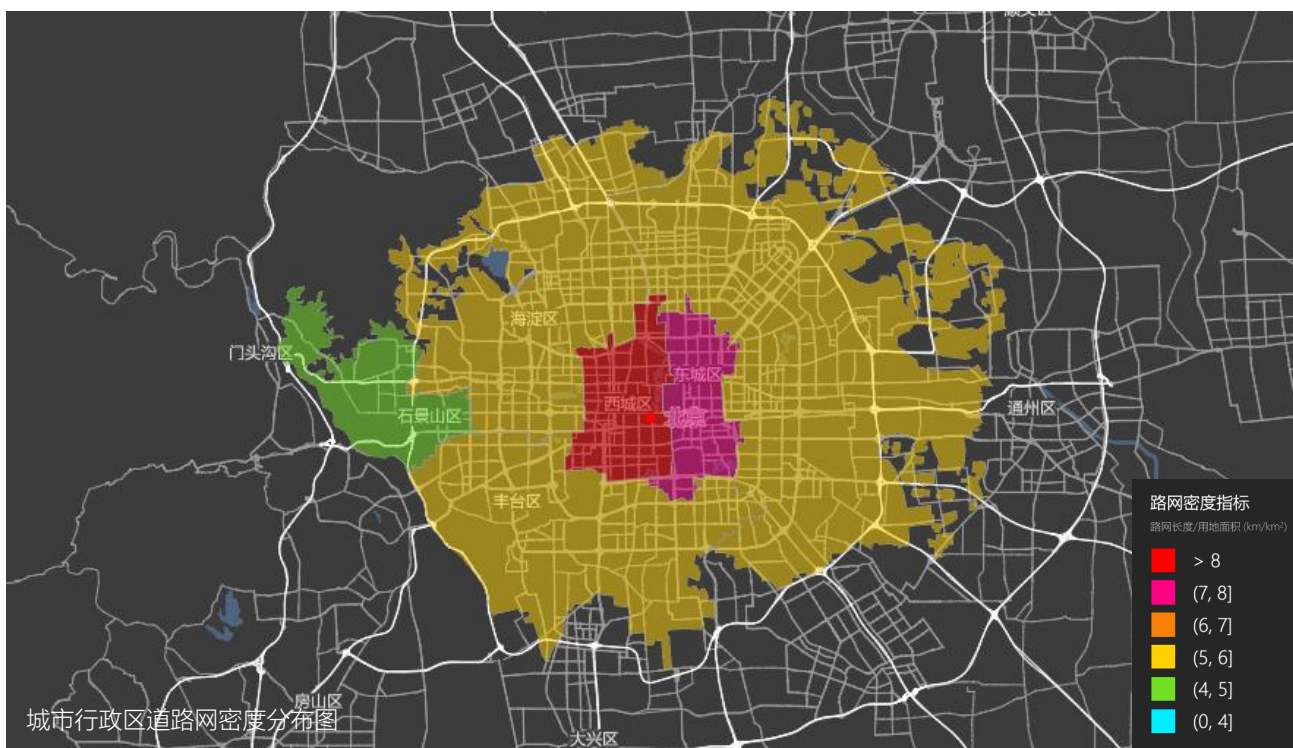
5.7

道路网密度

21

密度排名

行政区	道路网密度
西城区	8.1
东城区	7.6
海淀区	5.7
朝阳区	5.5
丰台区	5.4
石景山区	4.7



路网密度指标

路网长度/用地面积 (km/km^2)

> 8

(7, 8]

(6, 7]

(5, 6]

(4, 5]

(0, 4]

城市行政区道路网密度分布图

上海

[直辖市 · 长江三角洲城市群 · 华东地区]

城市形态：**团块状**

建成区道路里程：**4047 千米**

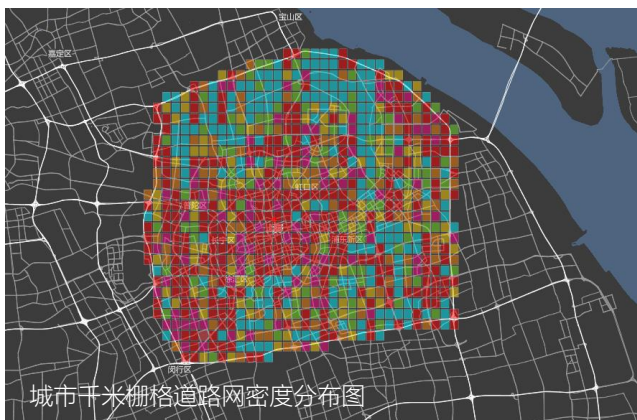
建成区面积：**565 平方千米**

参考总规版本：

《上海市城市总体规划（2017-2035年）》

2020年上海市中心城区建成区道路网密度为7.2km/km²，在36个城市中排名第4位，与2019年度排名持平，城市总体道路网密度较高，建成区新增道路里程约9km。

在中心城区建成区的各行政区中，共有4个行政区的道路网密度已达标，分别为黄浦区、虹口区、长宁区、静安区。其中黄浦区(14.3km/km²)、虹口区(10.5km/km²)的道路网密度超过了10km/km²，宝山区(4.8km/km²)道路网密度相对最低。与2019年度相比，浦东新区(1.5%)、普陀区(1.4%)道路网密度指标增长较快，黄浦区、虹口区、长宁区、静安区、徐汇区、闵行区、杨浦区和宝山区道路网密度变化不大。



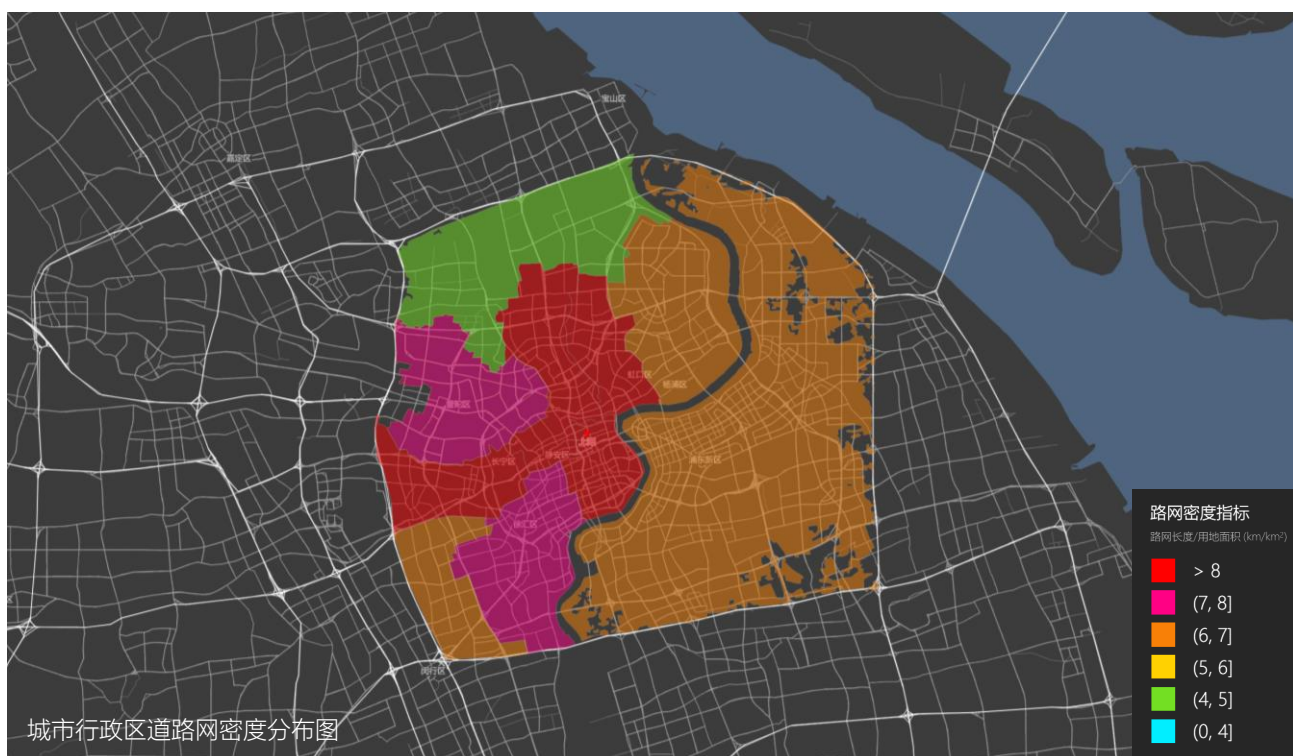
7.2

道路网密度

4

密度排名

行政区	道路网密度
黄浦区	14.3
虹口区	10.5
长宁区	9.0
静安区	8.4
徐汇区	7.1
普陀区	7.1
闵行区	7.0
浦东新区	6.9
杨浦区	6.4
宝山区	4.8



城市行政区道路网密度分布图

天津

[直辖市 · 京津冀城市群 · 华北地区]

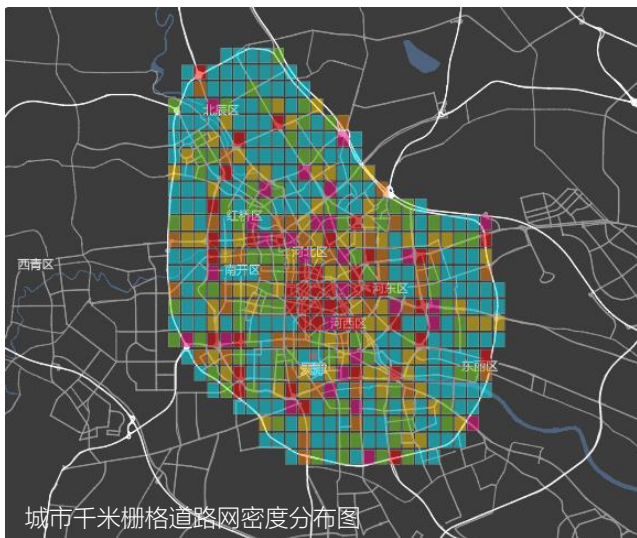
城市形态：**团块状**

建成区道路里程：**2087 千米**

建成区面积：**339 平方千米**

参考总规版本：

《天津市城市总体规划（2005-2020年）》



城市千米栅格道路网密度分布图

2020年天津市中心城区建成区道路网密度为 $6.2\text{km}/\text{km}^2$ ，较上年度增长约3.3%，道路网密度处于中等水平，在36个城市中排名第17位，与2019年度排名持平，建成区新增道路里程约42km。

根据天津市城市总体规划，中心城区范围为外环线及外环绿化带所围合的范围。天津市中心城区建成区道路网密度由内向外递减，呈现明显的圈层结构特征。在中心城区建成区各行政区中，位于老城中心的和平区道路网密度最高，达到 $11.2\text{km}/\text{km}^2$ ，达到国家目标标准。位于海河北部的河北区（ $7.4\text{km}/\text{km}^2$ ）、河东区（ $7.2\text{km}/\text{km}^2$ ）、红桥区（ $7.2\text{km}/\text{km}^2$ ）指标比较接近，道路网密度处于中高水平。位于南部的河西区、南开区道路网密度分别为 $6.7\text{km}/\text{km}^2$ 、 $6.6\text{km}/\text{km}^2$ 。外围的西青区、东丽区、津南区、北辰区道路网密度相对较低。

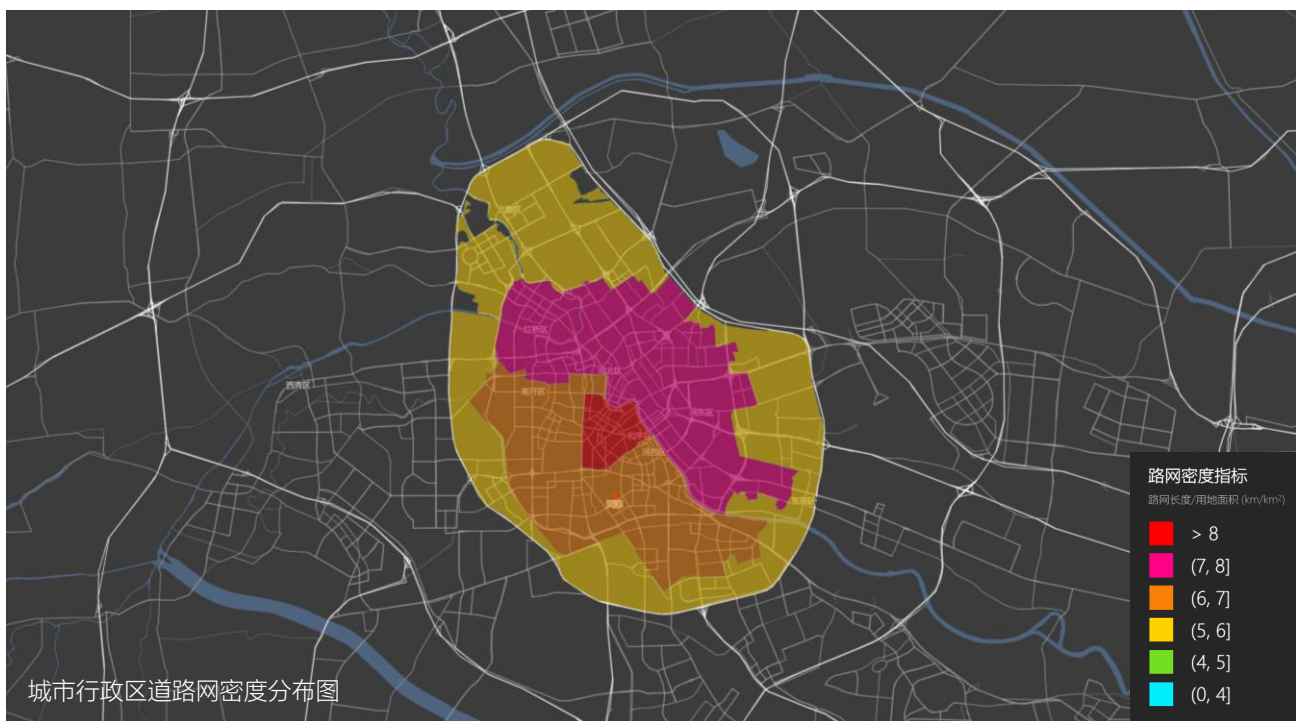
6.2

道路网密度

17

密度排名

行政区	道路网密度
和平区	11.2
河北区	7.4
河东区	7.2
红桥区	7.2
河西区	6.7
南开区	6.6
西青区	5.8
东丽区	5.4
津南区	5.4
北辰区	5.1



城市行政区道路网密度分布图

路网密度指标

路网长度/用地面积 (km/km²)

- > 8
- (7, 8]
- (6, 7]
- (5, 6]
- (4, 5]
- (0, 4]

重庆

[直辖市 · 成渝城市群 · 西南地区]

城市形态：**组团状**

建成区道路里程：**3045 千米**

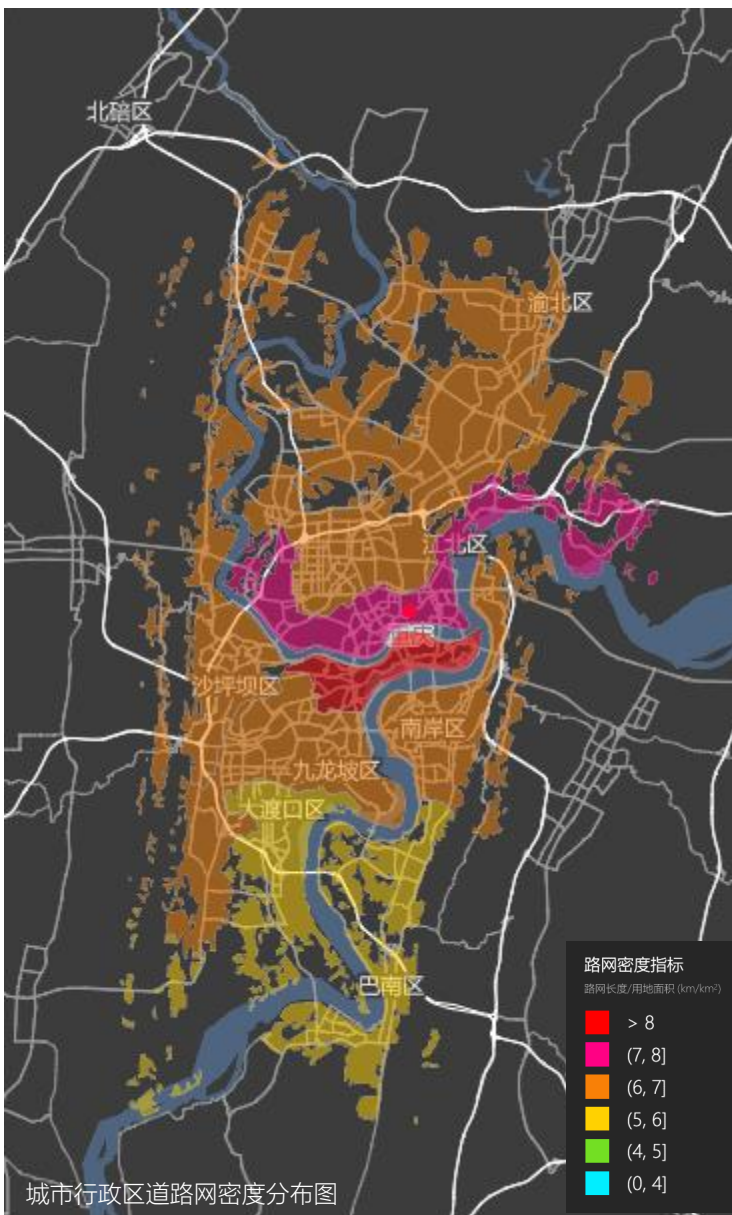
建成区面积：**452 平方千米**

参考总规版本：

《重庆市城市总体规划（2007-2020年）》

2020年重庆市中心城区建成区道路网总体密度为6.7km/km²，较上年度增长1.5%，道路网密度总体处于中高水平，在36个城市中排名第12位，与2019年度排名持平，建成区新增道路里程约59km。

在中心城区建成区各行政区中，位于老城中心的渝中区(9.7km/km²)道路网密度已达到国家目标要求，江北区(7.8km/km²)接近目标标准。南岸区、渝北区、九龙坡区、沙坪坝区、北碚区道路网密度高于6km/km²。巴南区、大渡口区道路网密度相对较低，分别为5.9km/km²和5.7km/km²。从各行政区的增长情况来看，北碚区（3.3%）和沙坪坝区（3.2%）增长速度相对较快。



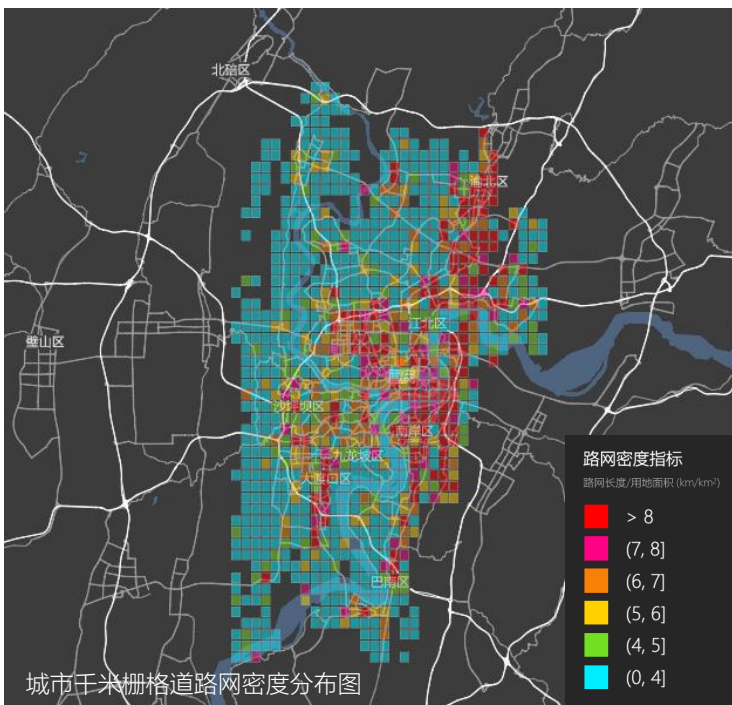
6.7

道路网密度

12

密度排名

行政区	道路网密度
渝中区	9.7
江北区	7.8
南岸区	7.0
渝北区	7.0
九龙坡区	6.5
沙坪坝区	6.4
北碚区	6.3
巴南区	5.9
大渡口区	5.7



石家庄

[省会城市 · 京津冀城市群 · 华北地区]

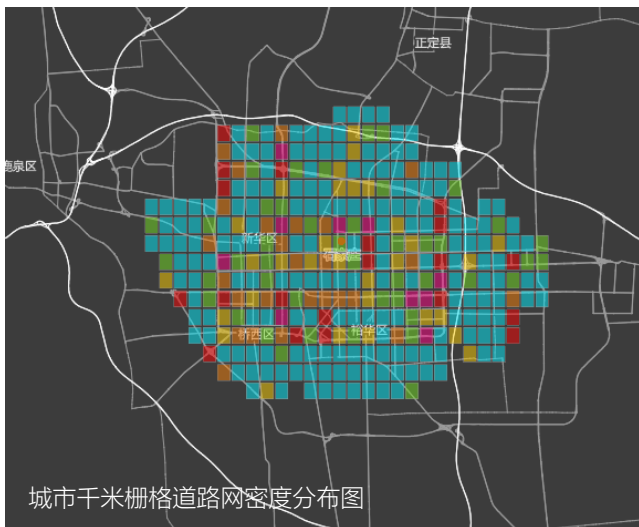
城市形态：**团块状**

建成区道路里程：**972 千米**

建成区面积：**182 平方千米**

参考总规版本：

《石家庄市城市总体规划（2011-2020年）》



2020年石家庄中心城区建成区道路网密度指标为5.3km/km²，总体变化不大。在36个城市中排名第28位，较2019年度下降一位，建成区新增道路里程约18km。

在中心城区建成区的各行政区中，新华区与桥西区的道路网密度相对较高，均为5.8km/km²。裕华区和长安区的道路网密度分别为5.1km/km²和4.7km/km²。与2019年度相比，桥西区、新华区道路网密度增速较快，增长约1.8%，裕华区、长安区的道路网密度相对变化不大。

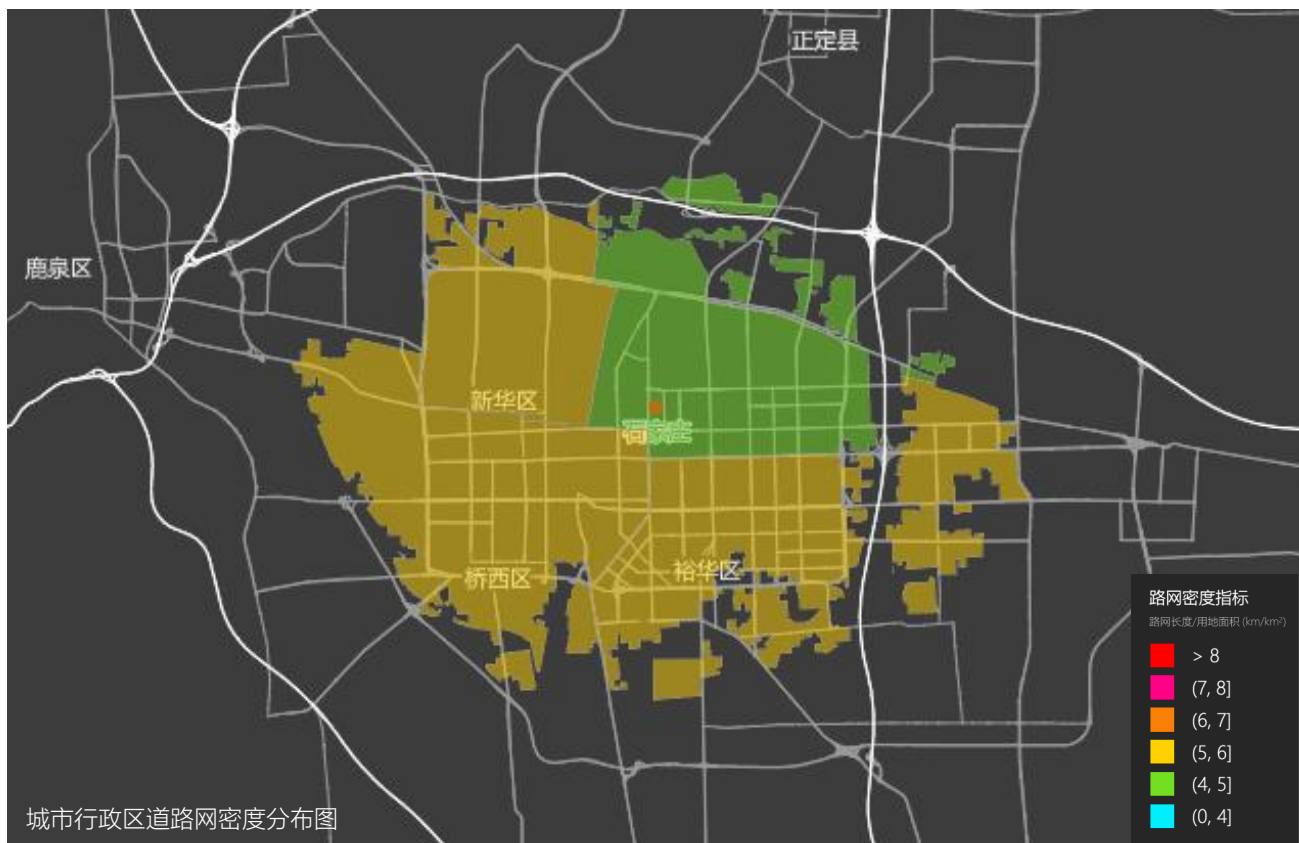
5.3

道路网密度

28

密度排名

行政区	道路网密度
桥西区	5.8
新华区	5.8
裕华区	5.1
长安区	4.7



太原

[省会城市 · 华北地区]

城市形态：**团块状**

建成区道路里程：**2417 千米**

建成区面积：**420 平方千米**

参考总规版本：

《太原市城市总体规划（2011-2020年）》

2020年太原市中心城区建成区道路网密度为5.8km/km²，道路网密度总体增长7.4%。在36个城市中排名第20位，比2019年度提升5位，建成区新增道路里程约158km，为道路里程年度增长最多城市。

在中心城区建成区的各行政区中，迎泽区道路网密度最高，为6.9km/km²，其次为杏花岭区，道路网密度为6.2km/km²。尖草坪区的道路网密度相对较低，仅为4.8km/km²。与2019年度相比，太原市各行政区增长明显，其中万柏林区、尖草坪区的道路网密度增速最快，分别为9.6%和9.1%。其次为晋源区、杏花岭区和迎泽区，增长速度分别为7.3%、6.9%和6.2%，小店区道路网密度指标变化相对较小。

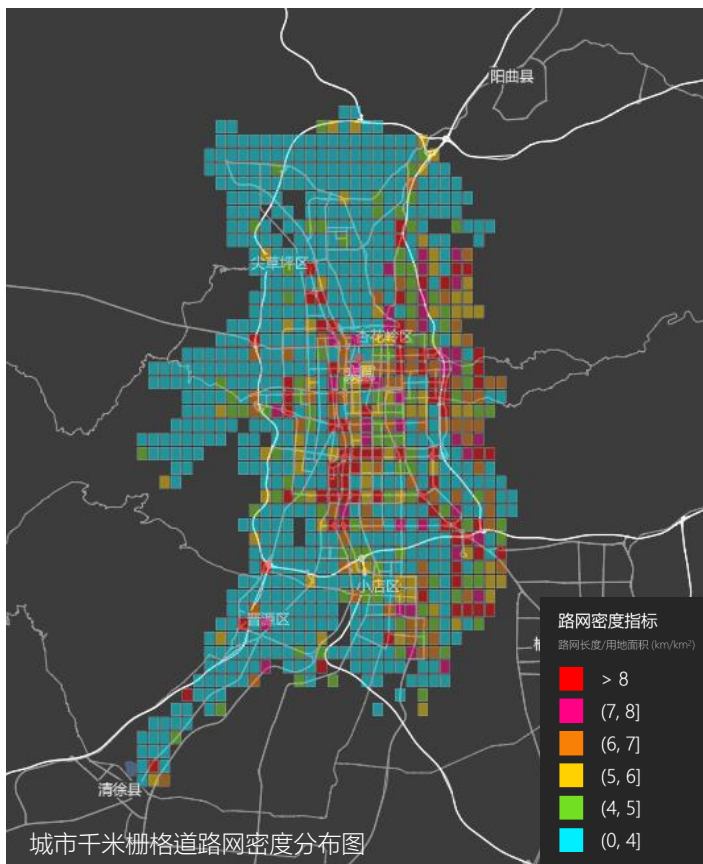
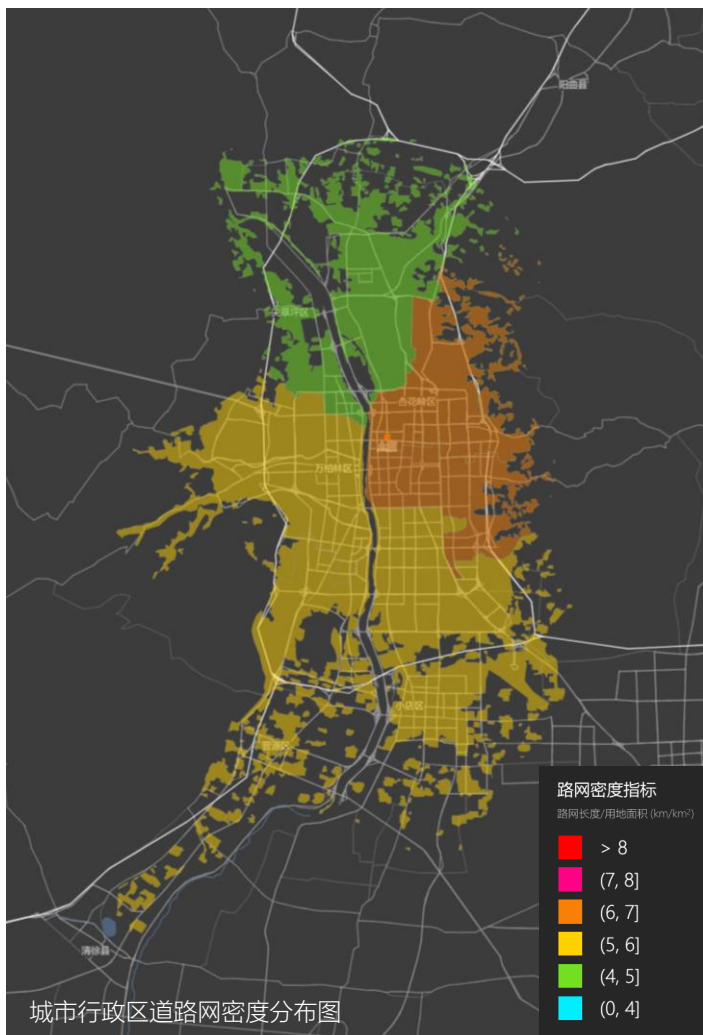
5.8

道路网密度

20

密度排名

行政区	道路网密度
迎泽区	6.9
杏花岭区	6.2
晋源区	5.9
小店区	5.8
万柏林区	5.7
尖草坪区	4.8



呼和浩特

[省会城市 · 呼包银榆城市群 · 华北地区]

城市形态：**团块状**

建成区道路里程：**1312 千米**

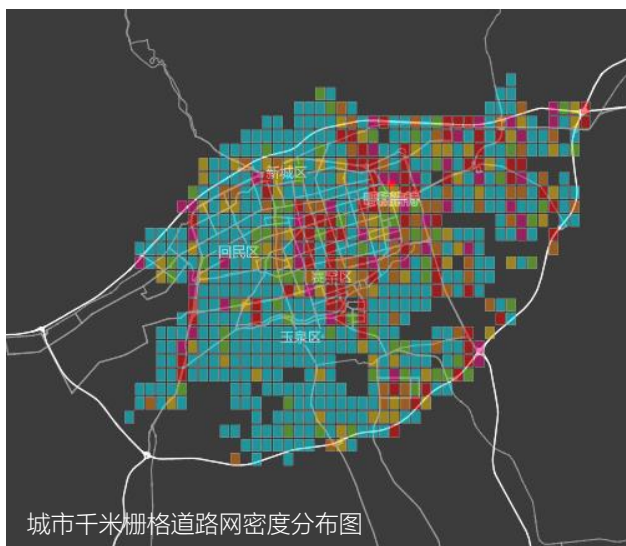
建成区面积：**294 平方千米**

参考总规版本：

《呼和浩特市城市总体规划（2011-2020年）》

2020年呼和浩特市中心城区建成区道路网密度为4.5km/km²，道路网密度总体增长2.3%。在36个城市中排名第33位，与2019年度持平，建成区新增道路里程约15km。

在纳入中心城区建成区的4个行政区中，新城区、赛罕区、回民区道路网密度较为平均，分别为5.0km/km²、4.9km/km²、4.5km/km²，处于中等较低水平。玉泉区道路网密度最低，仅为3.4km/km²。与2019年度相比，回民区、玉泉区的道路网密度分别提高了2.3%、3.0%，新城区和赛罕区道路网密度变化不大。



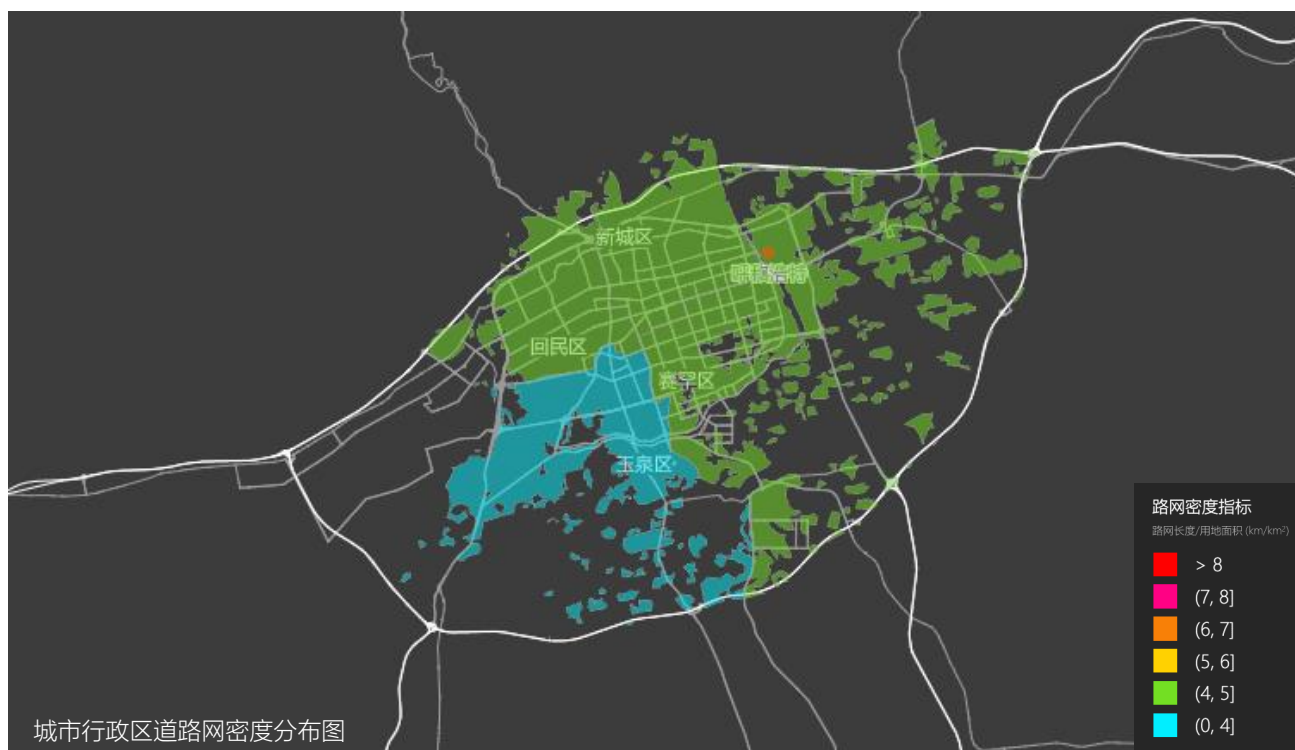
4.5

道路网密度

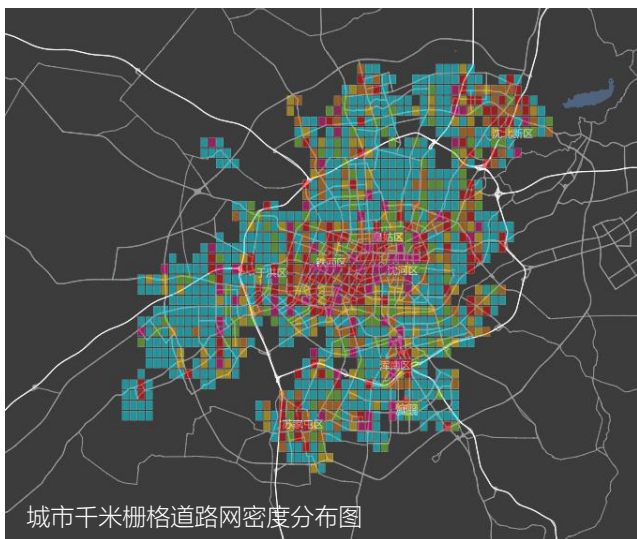
33

密度排名

行政区	道路网密度
新城区	5.0
赛罕区	4.9
回民区	4.5
玉泉区	3.4



沈阳



城市千米栅格道路网密度分布图

【省会城市·辽中南城市群·东北地区】

城市形态：**团块状**

建成区道路里程：**2783 千米**

建成区面积：**570 平方千米**

参考总规版本：

《沈阳市城市总体规划（2011-2020年）》

2020年沈阳市中心城区建成区道路网密度为4.9km/km²，道路网密度总体增长2.1%，总体道路网密度仍然处于较低水平。在36个城市中排名第30位，与2019年度排名持平，建成区新增道路里程约48km。

在纳入中心城区建成区的各行政区中，和平区（7.7km/km²）道路网密度最高，道路网密度指标接近国家目标标准，其次为沈河区（6.5km/km²）。大东区、浑南区和铁西区道路网密度分别为5.3km/km²、5.3km/km²和5.2km/km²，除此之外的其他各行政区道路网密度水平较低，均不足5km/km²。从增长情况来看，位于城市中心的沈河区、和平区道路网密度增速较快，分别提高了3.2%和2.7%，外围各行政区增长幅度相对较小，其中苏家屯区增长约2.4%。

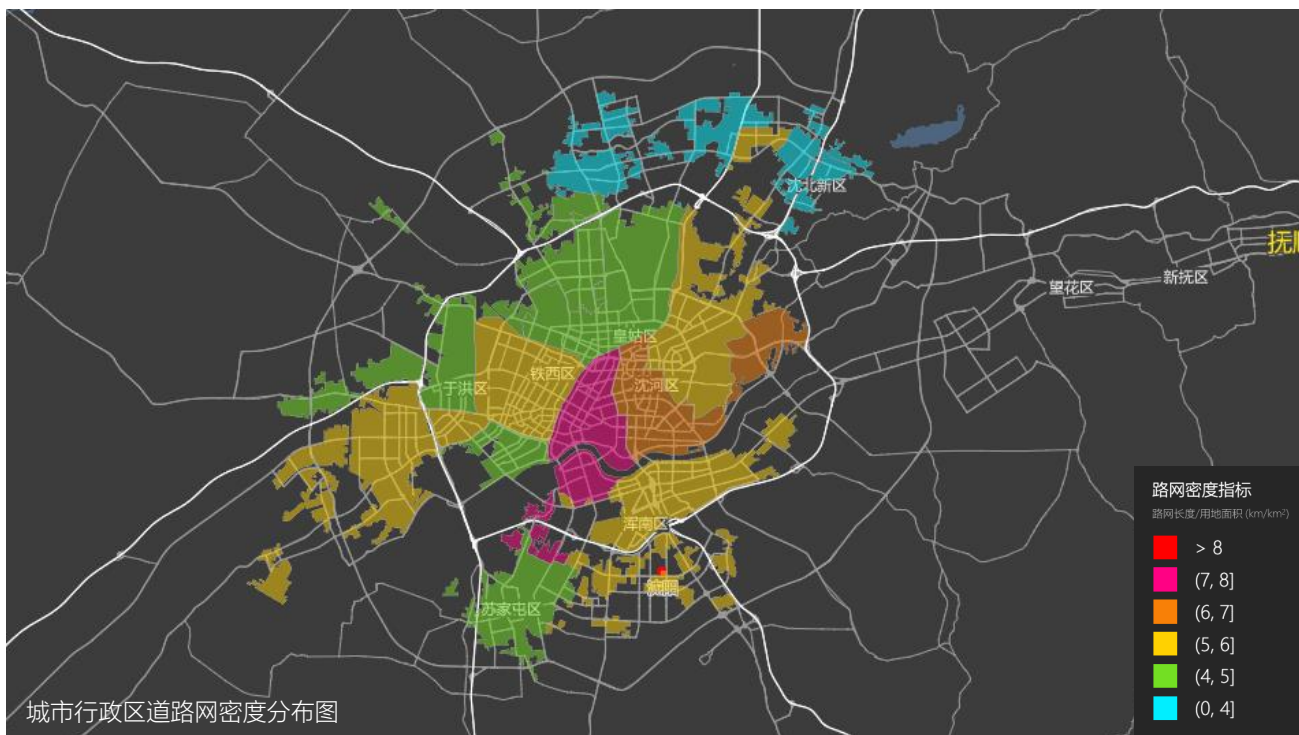
4.9

道路网密度

30

密度排名

行政区	道路网密度
和平区	7.7
沈河区	6.5
大东区	5.3
浑南区	5.3
铁西区	5.2
皇姑区	4.3
苏家屯区	4.3
于洪区	4.0
沈北新区	3.8



城市行政区道路网密度分布图

路网密度指标

路网长度/用地面积 (km/km²)

- > 8
- (7, 8]
- (6, 7]
- (5, 6]
- (4, 5]
- (0, 4]

长春

[省会城市 · 哈长城市群 · 东北地区]

城市形态：**团块状**

建成区道路里程：**1981 千米**

建成区面积：**361 平方千米**

参考总规版本：

《长春市城市总体规划（2011-2020年）》



2020年长春市中心城区建成区道路网密度为5.5km/km²，道路网密度总体增长1.9%。在36个城市中排名第25位，比2019年度降低1位，建成区新增道路里程约31km。

在中心城区建成区各个行政区中，各行政区的道路网密度相对平均，其中宽城区道路网密度最高，为6.1km/km²，其次为朝阳区和二道区，密度为5.7m/km²，南关区为5.3km/km²，绿园区道路网密度相对较低，仅为5.0km/km²。与2019年度相比，南关区的道路网密度指标增速最快，增长约3.9%，其他各行政区道路网密度总体变化较小。

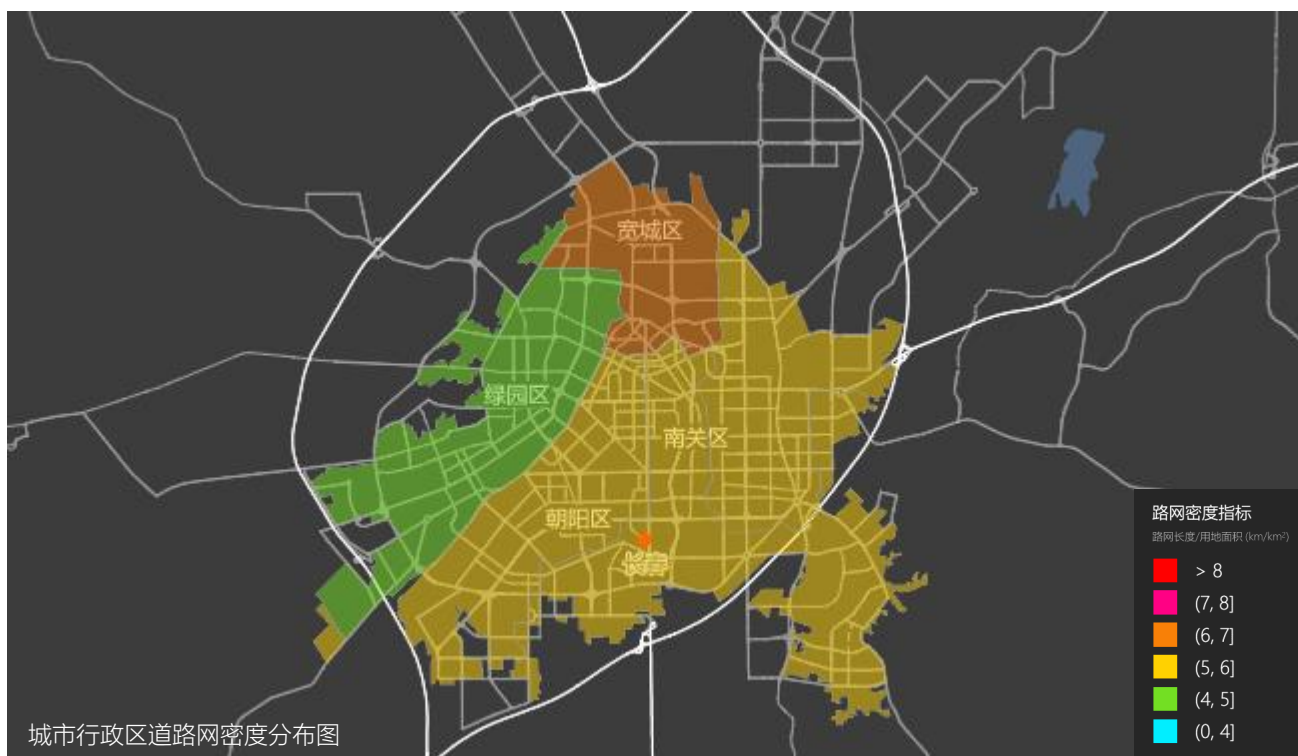
5.5

道路网密度

25

密度排名

行政区	道路网密度
宽城区	6.1
朝阳区	5.7
二道区	5.7
南关区	5.3
绿园区	5.0



城市行政区道路网密度分布图

哈尔滨

[省会城市 · 哈长城市群 · 东北地区]

城市形态：**组团状**

建成区道路里程：**1691 千米**

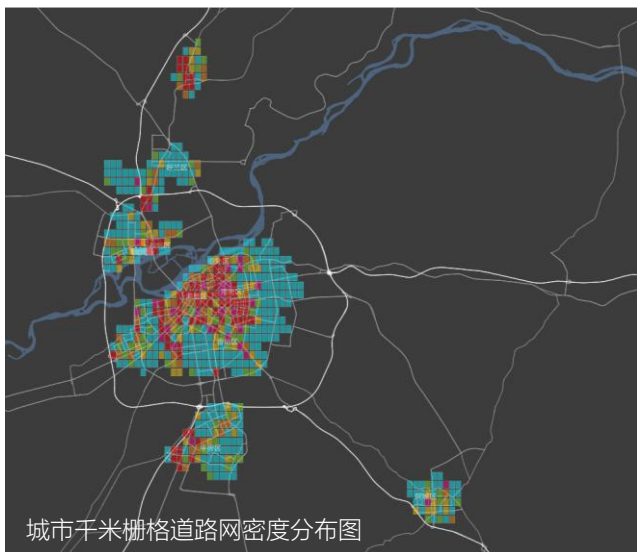
建成区面积：**337 平方千米**

参考总规版本：

《哈尔滨市城市总体规划（2011-2020年）》

2020年哈尔滨市中心城区建成区道路网密度为 $5.0\text{km}/\text{km}^2$ ，较上年度增长约2.0%，在36个城市中排名第29位，与2019年度排名持平，建成区新增道路里程约27km。

在中心城区建成区的各行政区中，道里区道路网密度最高，为 $6.4\text{km}/\text{km}^2$ ；其次为南岗区，道路网密度为 $5.8\text{km}/\text{km}^2$ 。其他各行政区道路网密度均处于较低水平，其中松北区 $5.0\text{km}/\text{km}^2$ ，香坊区、道外区低于 $5\text{km}/\text{km}^2$ ，呼兰区、阿城区、平房区不足 $4\text{km}/\text{km}^2$ 。与2019年度相比，道里区（4.9%）的道路网密度增速较高，其次为阿城区（2.6%），其他各行政区的道路网密度指标变化相对较小。



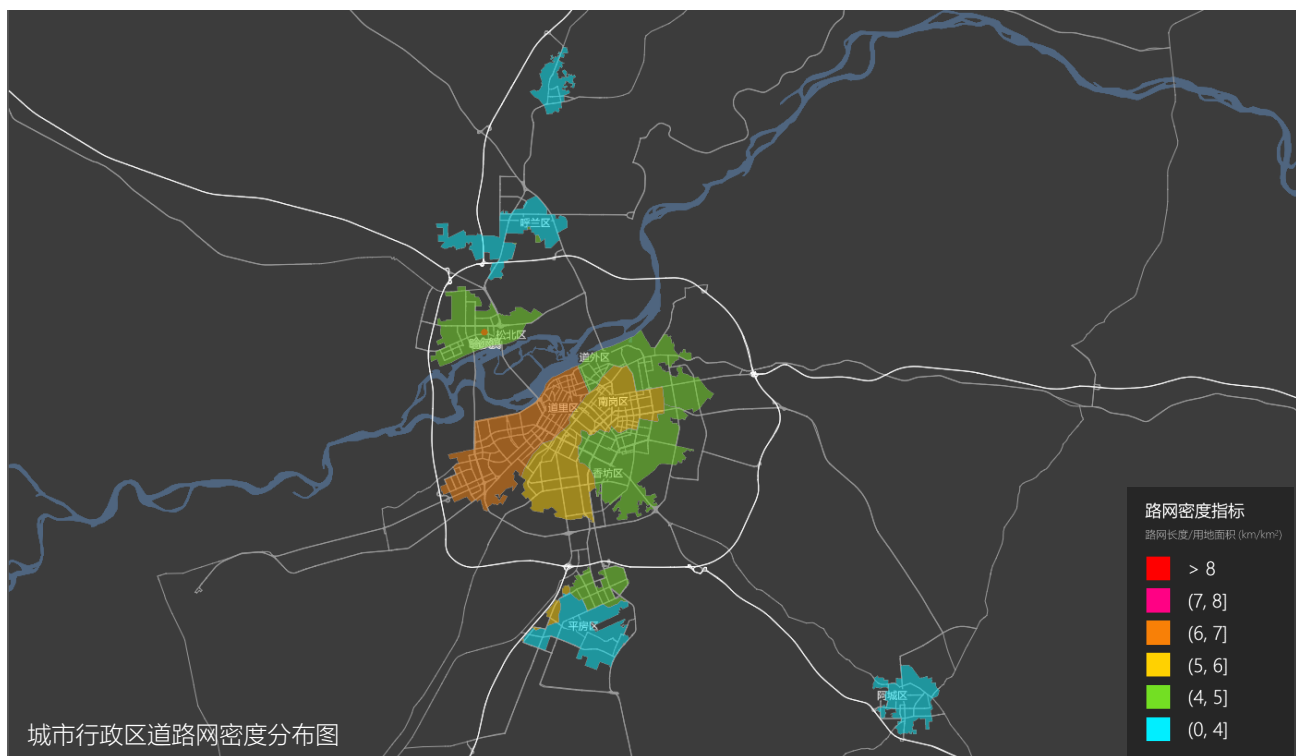
5.0

道路网密度

29

密度排名

行政区	道路网密度
道里区	6.4
南岗区	5.8
松北区	5.0
香坊区	4.8
道外区	4.6
呼兰区	3.9
阿城区	3.9
平房区	3.6



南京

[省会 · 长江三角洲城市群 · 华东地区]

城市形态：**组团状**

建成区道路里程：**2286 千米**

建成区面积：**412 平方千米**

参考总规版本：

《南京市城市总体规划（2011-2020年）》

2020年南京市中心城区建成区道路网密度为5.6km/km²，道路网密度总体变化不大，在36个城市中排名第23位，较2019年度降低一位。

在中心城区建成区的各行政区中，雨花台区（8.0km/km²）、建邺区（7.9km/km²）道路网密度较高，基本达到国家目标标准。秦淮区道路网密度达到7.2km/km²，鼓楼区道路网密度为6.8km/km²，栖霞区道路网密度相对较低，仅为4.3km/km²。其他各行政区道路网密度相对平均，维持在5~5.5km/km²范围内。与2019年度相比，中心城区建成区内各个行政区道路网密度指标增长均相对较小。

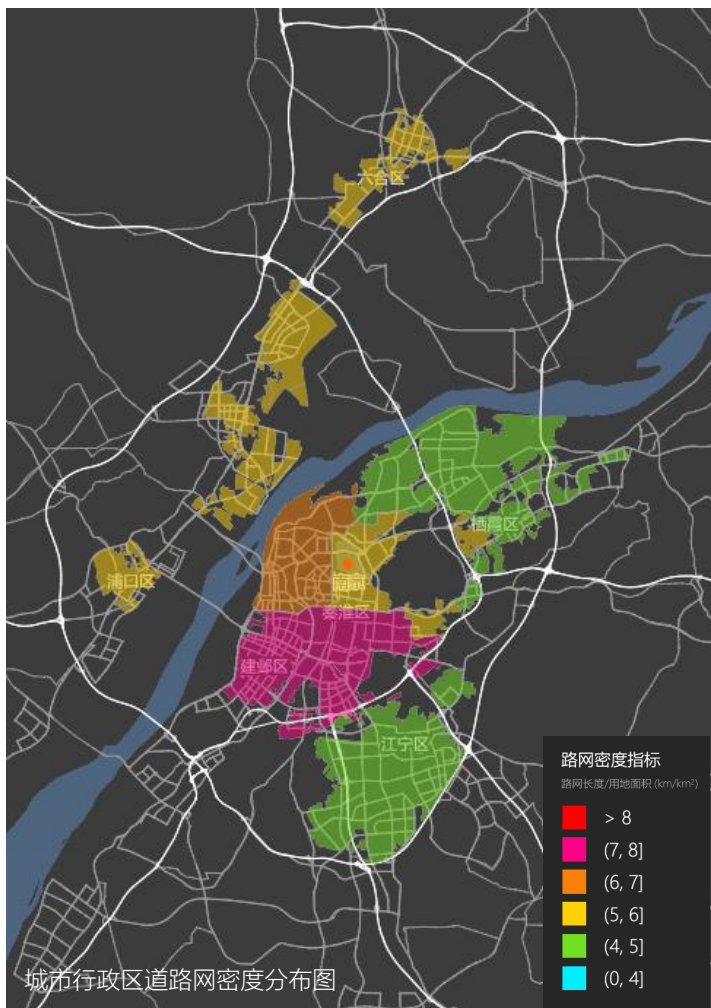
5.6

道路网密度

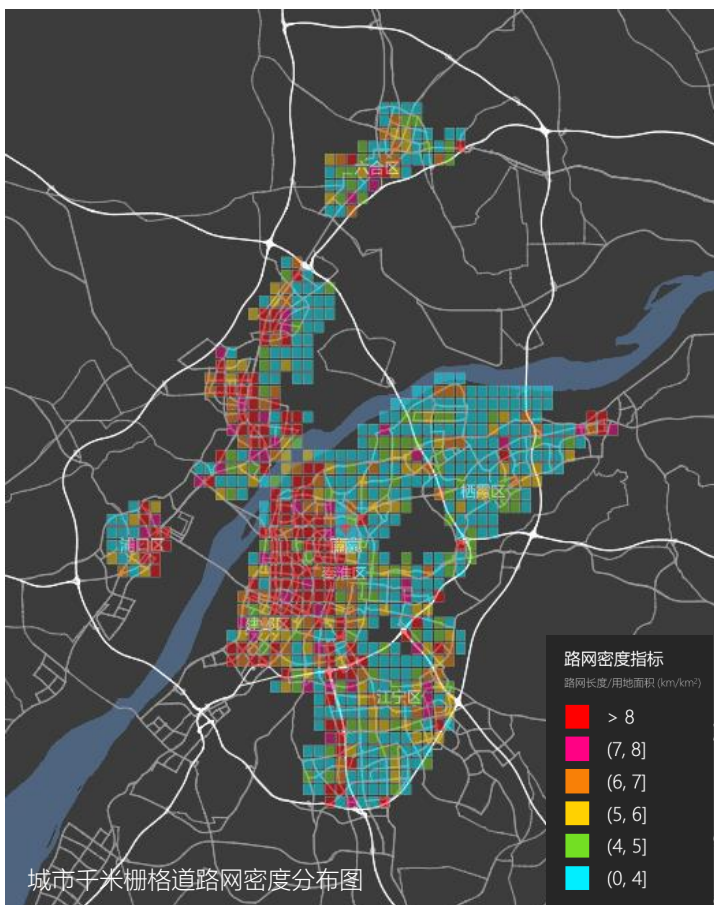
23

密度排名

行政区	道路网密度
雨花台区	8.0
建邺区	7.9
秦淮区	7.2
鼓楼区	6.8
浦口区	5.5
六合区	5.2
玄武区	5.0
江宁区	5.0
栖霞区	4.3



城市行政区道路网密度分布图



城市千米栅格道路网密度分布图

杭州

[省会城市 · 长江三角洲城市群 · 华东地区]

城市形态：**组团状**

建成区道路里程：**2826 千米**

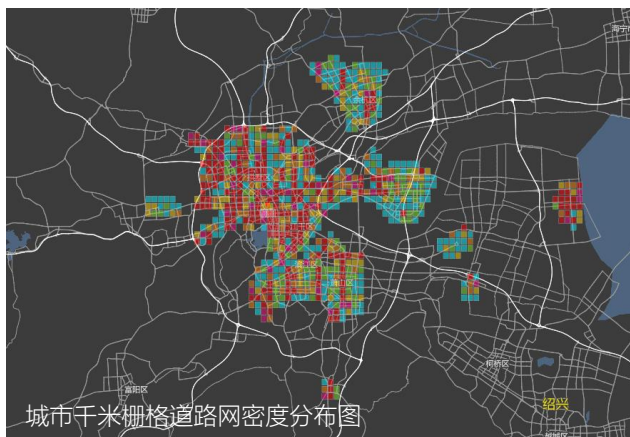
建成区面积：**397 平方千米**

参考总规版本：

《杭州市城市总体规划（2001-2020年）》

2020年杭州市中心城区建成区道路网密度为7.1km/km²，道路网密度总体增长1.4%。在36个城市中排名第8位，比2019年度下降1位，全市建成区道路网密度处于较高水平，建成区新增道路里程约53km。

在中心城区建成区的各行政区中，共有2个行政区的道路网密度达标，其中上城区（11.3km/km²）道路网密度超过10km/km²，下城区道路网密度为8.3km/km²。萧山区（5.9km/km²）道路网密度相对最低，其他各行政区路网密度介于6.0-7.5km/km²之间。相比于2019年度，各行政区的道路网密度均有一定程度提高，其中余杭区的增长速度最快（4.7%），其次为西湖区（4.2%）、上城区（3.7%），其他各行政区的道路网密度增长相对平稳。



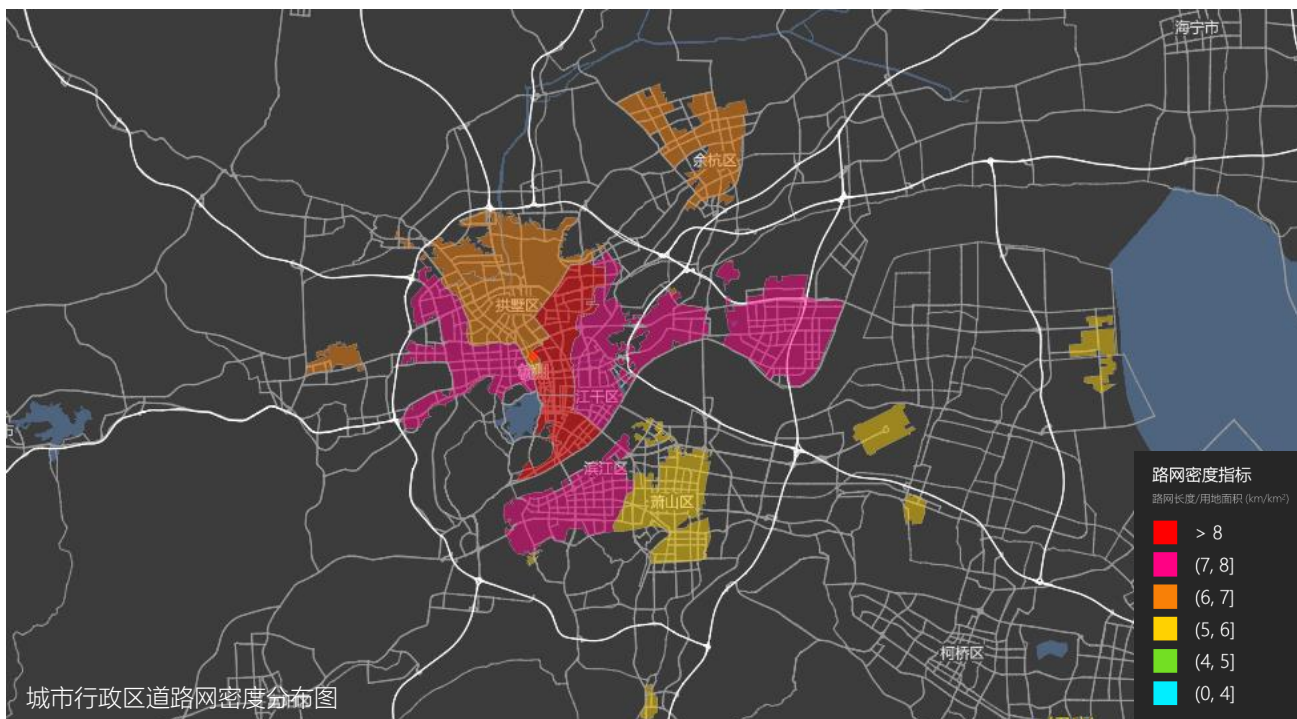
7.1

道路网密度

8

密度排名

行政区	道路网密度
上城区	11.3
下城区	8.3
西湖区	7.4
江干区	7.3
滨江区	7.3
余杭区	6.7
拱墅区	6.4
萧山区	5.9



城市行政区道路网密度分布图

合肥

[省会 · 长江三角洲城市群 · 华东地区]

城市形态：**团块状**

建成区道路里程：**1895 千米**

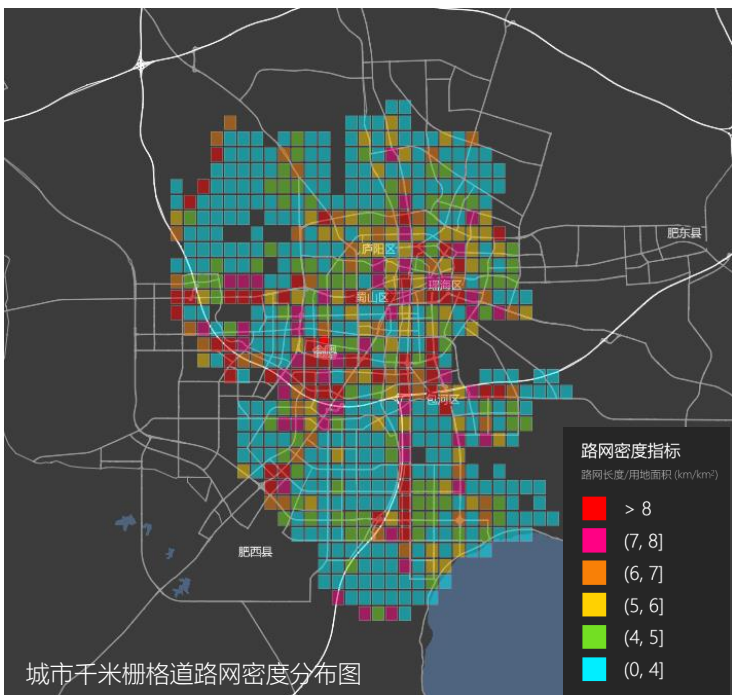
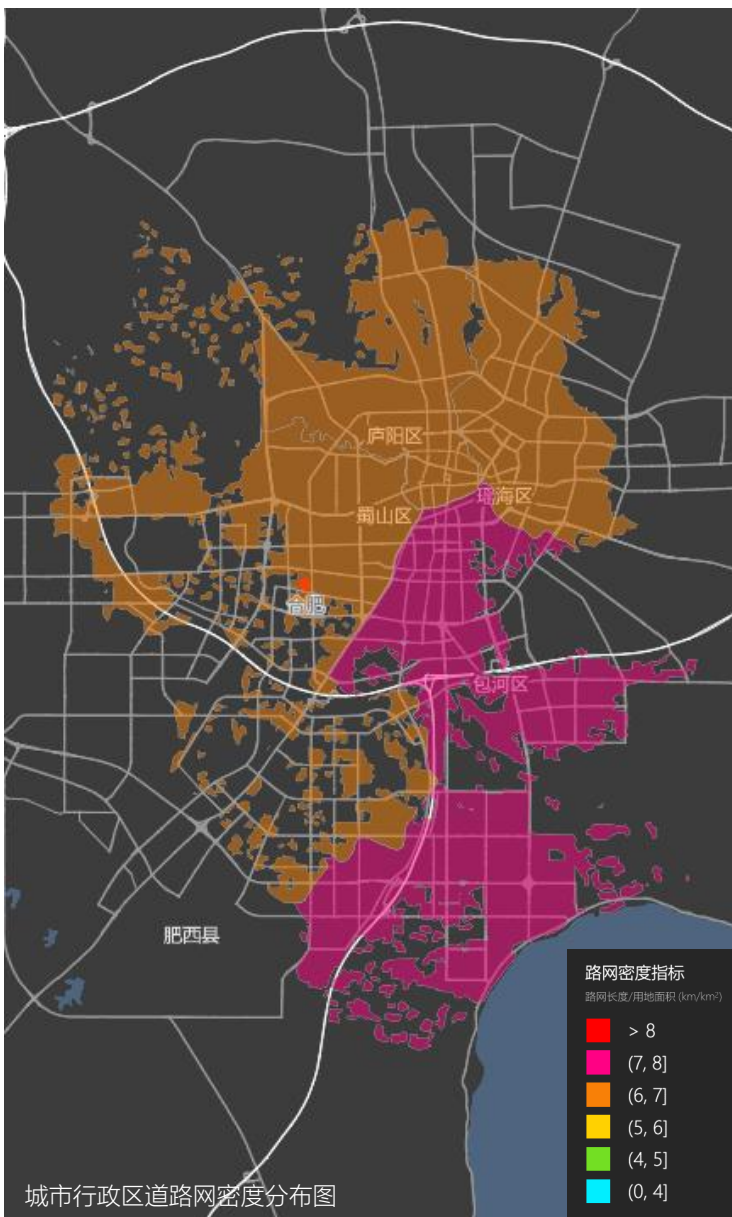
建成区面积：**279 平方千米**

参考总规版本：

《合肥市城市总体规划（2011-2020年）》

2020年合肥市中心城区建成区道路网密度为6.8km/km²。总体道路网密度指标变化不大。在36个城市中排名第10位，与2019年度持平，建成区新增道路里程约8km。

在中心城区建成区的各行政区中，包河区（7.4km/km²）道路网密度最高，但尚未达到国家目标标准。瑶海区、蜀山区、庐阳区道路网密度指标相对平均，分别为6.7km/km²、6.5km/km²、6.2km/km²。与2019年度相比，各行政区道路网密度总体变化不大。



6.8

道路网密度

10

密度排名

行政区	道路网密度
包河区	7.4
瑶海区	6.7
蜀山区	6.5
庐阳区	6.2

福州

[省会城市 · 海峡西岸城市群 · 华东地区]

城市形态：**组团状**

建成区道路里程：**1426 千米**

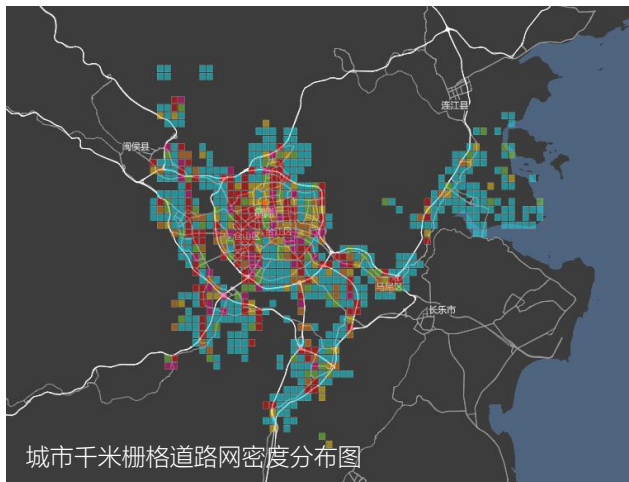
建成区面积：**199 平方千米**

参考总规版本：

《福州市城市总体规划（2011-2020年）》

2020年福州市中心城区建成区道路网密度为7.2km/km²，道路网密度总体增长2.9%。在36个城市中排名第5位，比2019年度提高一位，建成区新增道路里程约35km。

在合肥中心城区建成区的各行政区中，台江区（8.2km/km²）、仓山区（8.0km/km²）的道路网密度最高，已达到国家目标标准。闽侯县（5.6km/km²）道路网密度相对最低，其他各行政区指标水平较为平均，鼓楼区、晋安区、马尾区均介于7.0-8.0km/km²之间。与2019年度相比，仓山区道路网密度增长最快，增长约5.3%，密度指标也由2019年度的7.6km/km²提升至8.0km/km²，其次为马尾区（2.9%）和晋安区（2.7%），其他各行政区的道路网密度指标变化不大。



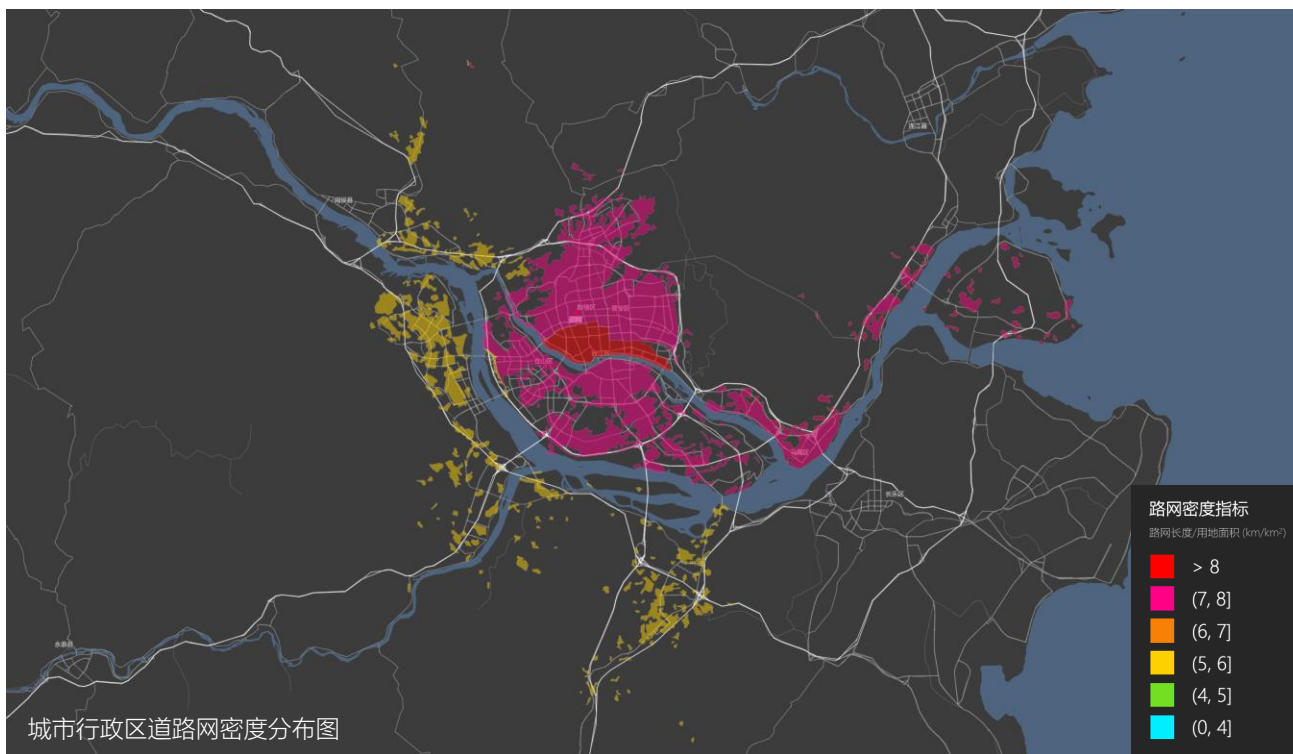
7.2

道路网密度

5

密度排名

行政区	道路网密度
台江区	8.2
仓山区	8.0
鼓楼区	7.6
晋安区	7.6
马尾区	7.1
闽侯县	5.6



南昌

[省会城市·长江中游城市群·华东地区]

城市形态：**组团状**

建成区道路里程：**1405 千米**

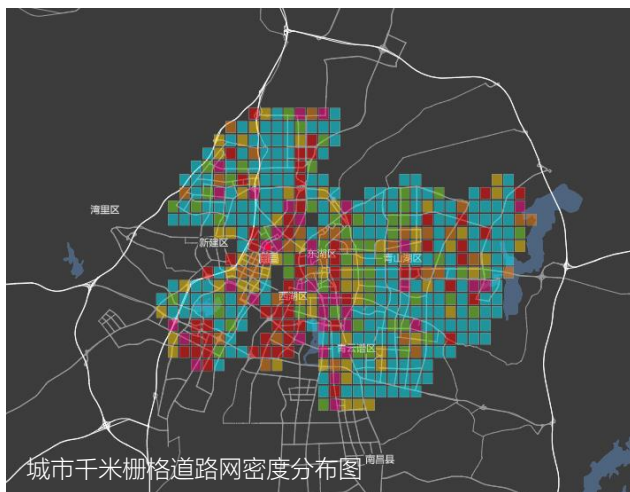
建成区面积：**226 平方千米**

参考总规版本：

《南昌市城市总体规划（2001-2020年）》

2020年南昌中心城区建成区道路网密度为6.2km/km²，道路网密度总体增长约1.6%，整体处于中游水平，在36个城市中排名第15位，与2019年度排名持平，建成区新增道路里程约22km。

在南昌市中心城区建成区的各行政区中，东湖区（9.5km/km²）、西湖区（8.3km/km²）道路网密度最高，已达到国家目标标准。新建区（7.8km/km²）道路网密度接近国家目标标准。青云谱区（5.6km/km²）、青山湖区（5.4km/km²）、南昌县（5.3km/km²）道路网密度相对较低。与2019年度相比，新建区和青云谱区的道路网密度增长较为明显，分别增长4.0%和3.7%，其他各行政区增长变化相对较小。



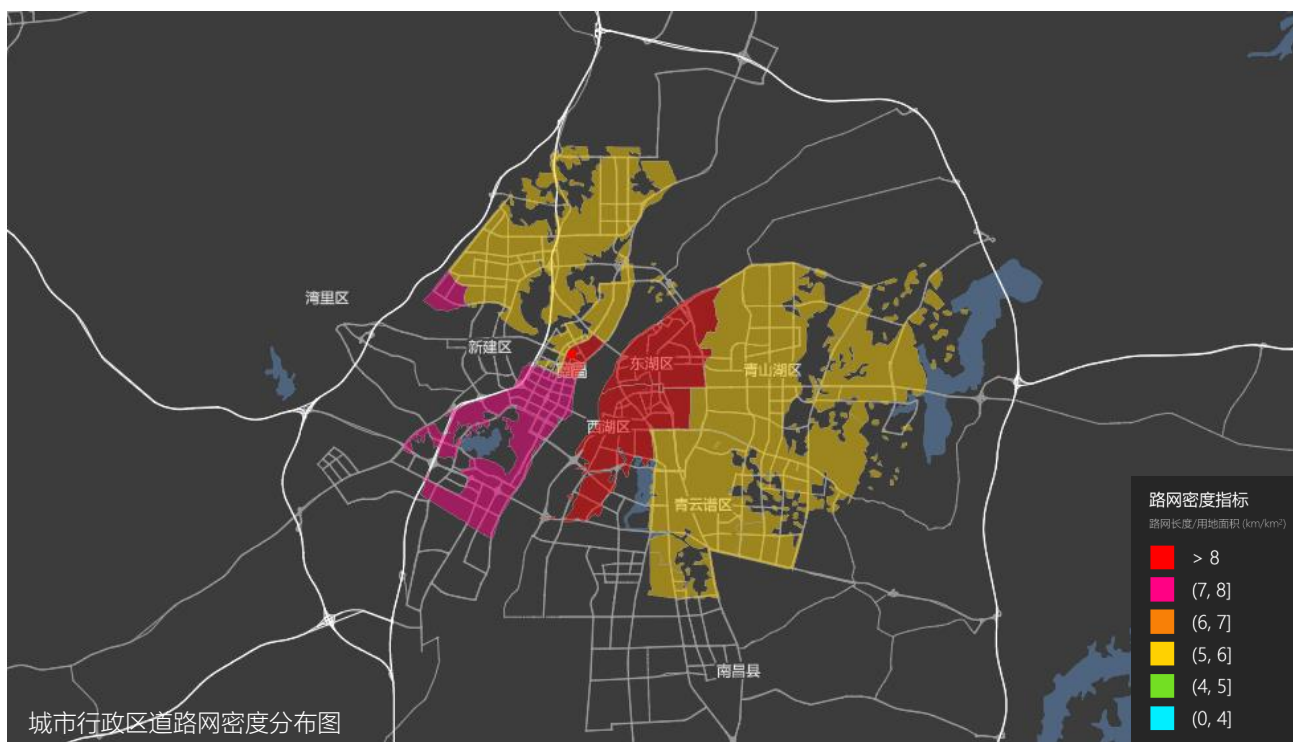
6.2

道路网密度

15

密度排名

行政区	道路网密度
东湖区	9.5
西湖区	8.3
新建区	7.8
青云谱区	5.6
青山湖区	5.4
南昌县	5.3



城市行政区道路网密度分布图

济南

[省会城市 · 山东半岛城市群 · 华东地区]

城市形态：**带状**

建成区道路里程：**1420 千米**

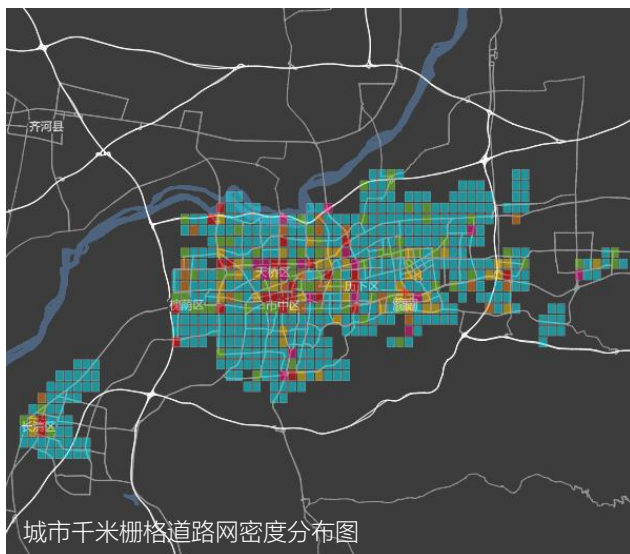
建成区面积：**292 平方千米**

参考总规版本：

《济南市城市总体规划（2011-2020年）》

2020年济南市中心城区建成区道路网密度为4.9km/km²，道路网密度总体增长2.1%。在36个城市中排名第31位，与2019年度持平，建成区新增道路里程约28km。

在中心城区建成区涉及的各行政区中，槐荫区道路网密度最高，为6.0km/km²；其次为历下区和天桥区，分别为5.4km/km²、4.9km/km²；长清区道路网密度最低，仅为4.1km/km²。与2019年度相比，由于济南市西部和东部片区的建设发展，槐荫区和历城区道路网密度增长较为明显，分别增长约5.3%和5.0%，长清区增长约2.5%，其他各行政区的道路网密度总体变化不大。



城市千米栅格道路网密度分布图

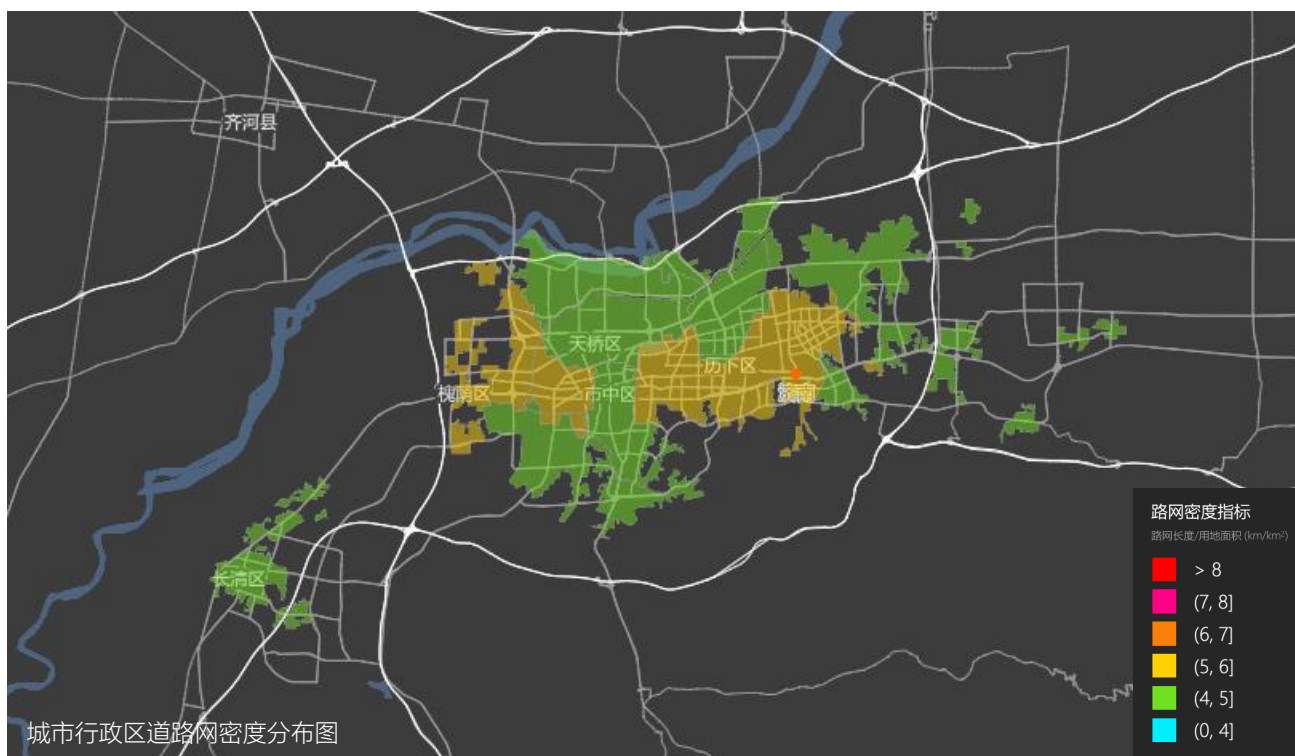
4.9

道路网密度

31

密度排名

行政区	道路网密度
槐荫区	6.0
历下区	5.4
天桥区	4.9
市中区	4.6
历城区	4.2
长清区	4.1



城市行政区道路网密度分布图



郑州

[省会城市 · 中原城市群 · 华中地区]

城市形态：**团块状**

建成区道路里程：**2166 千米**

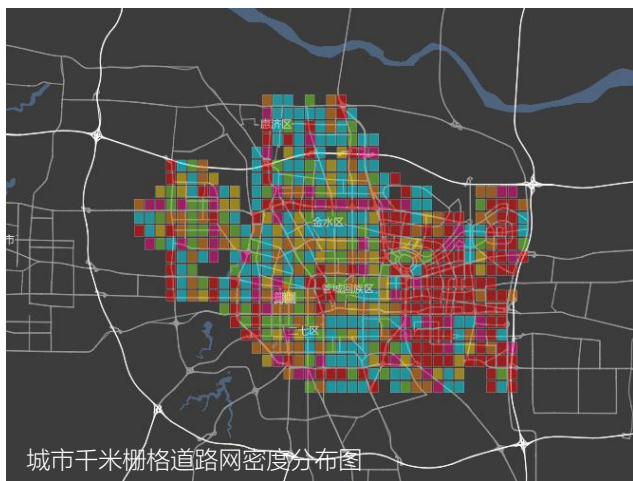
建成区面积：**330 平方千米**

参考总规版本：

《郑州市城市总体规划（2010-2020年）》

2020年郑州市中心城区建成区道路网密度为6.6km/km²，道路网密度总体增长3.1%。在36个城市中排名第13位，比2019年度排名上升一位，建成区新增道路里程约67km。

在中心城区建成区涉及的各个行政区中，二七区（7.6km/km²）道路网密度最高，但尚未达到国家目标标准，中原区（5.5km/km²）道路网密度相对最低。金水区、管城区、惠济区路网密度相对平均，均介于6.0-7.0km/km²之间。与2019年度相比，各行政区的道路网密度均有一定提高，其中中原区道路网密度增速最快（7.8%），道路网密度指标由2019年度5.1km/km²提高至5.5km/km²，其次为金水区（2.9%），其他个行政区增长相对平稳。



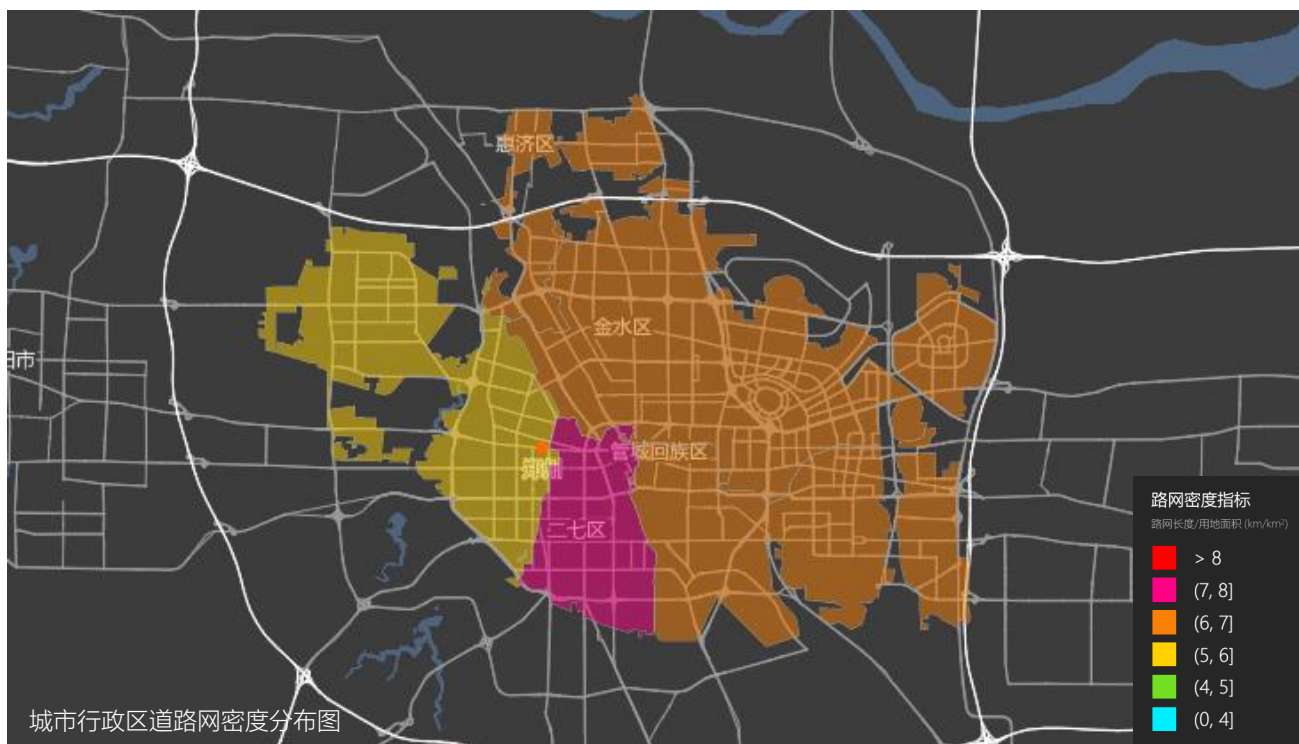
6.6

道路网密度

13

密度排名

行政区	道路网密度
二七区	7.6
金水区	7.0
管城回族区	6.4
惠济区	6.2
中原区	5.5



武汉

[省会城市 · 长江中游城市群 · 华中地区]

城市形态：**组团状**

建成区道路里程：**2228 千米**

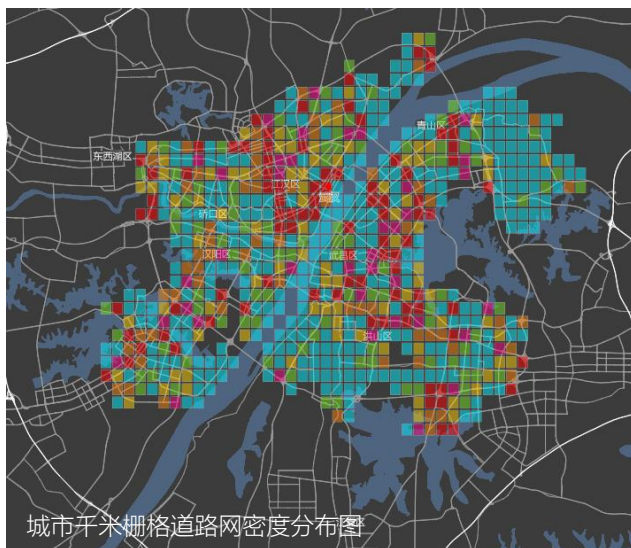
建成区面积：**372 平方千米**

参考总规版本：

《武汉市城市总体规划（2009-2020年）》

2020年武汉市中心城区建成区道路网密度为6.0km/km²，道路网密度总体增长约3.4%。在36个城市中排名第19位，与2019年度排名持平，建成区新增道路里程约81km。

在纳入中心城区建成区的各行政区中，江汉区（8.7km/km²）道路网密度最高，已达到国家目标标准。汉阳区、武昌区、江岸区的道路网密度相对较高，分别为7.4km/km²、7.0km/km²、6.7km/km²；洪山区、江夏区、青山区道路网密度水平较低，低于5km/km²，其中青山区道路网密度最低，仅为3.6km/km²。与2019年度相比，各行政区的道路网密度均有一定提高，硚口区增速最快（5.0%），其次为江岸区（4.7%）、汉阳区（4.2%）、蔡甸区（3.5%），其他各行政区增长相对平稳。



城市千米栅格道路网密度分布图

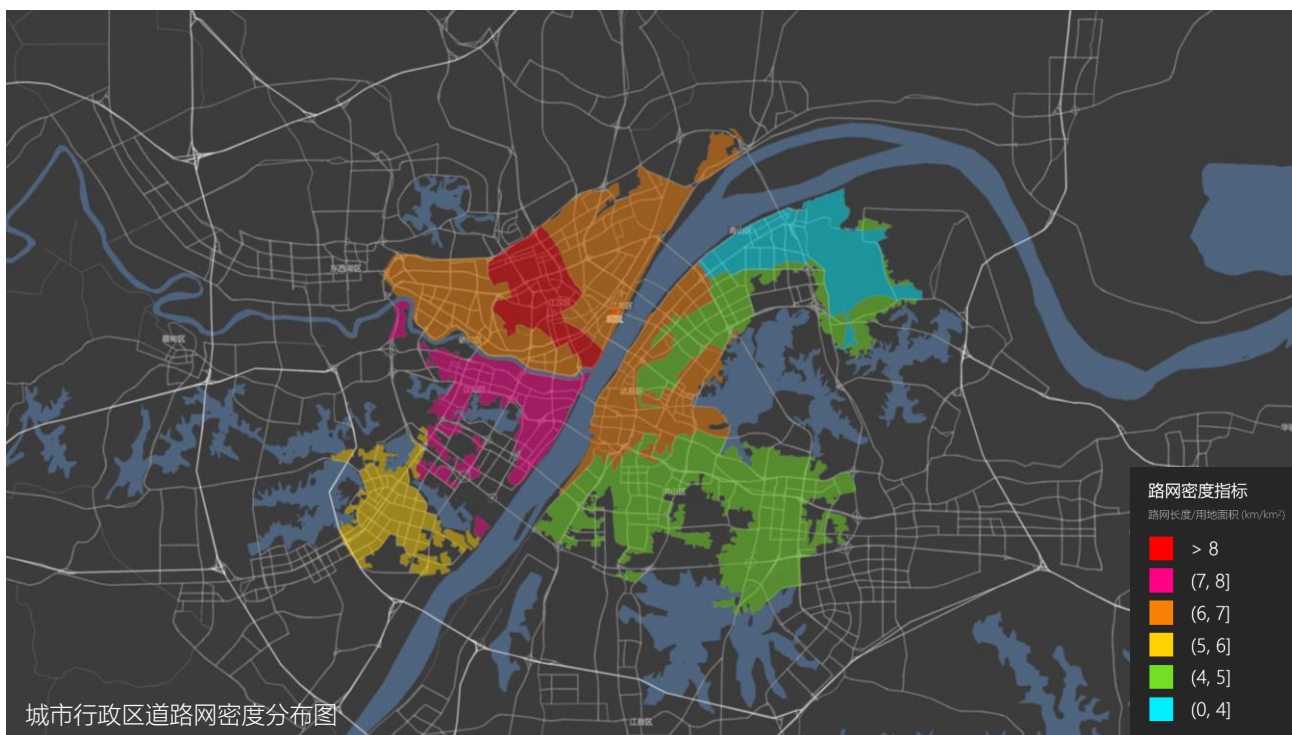
6.0

道路网密度

19

密度排名

行政区	道路网密度
江汉区	8.7
汉阳区	7.4
武昌区	7.0
江岸区	6.7
硚口区	6.3
蔡甸区	5.9
洪山区	4.7
江夏区	4.7
青山区	3.6



城市行政区道路网密度分布图

长沙

[省会城市 · 长江中游城市群 · 华中地区]

城市形态：**组团状**

建成区道路里程：**2409 千米**

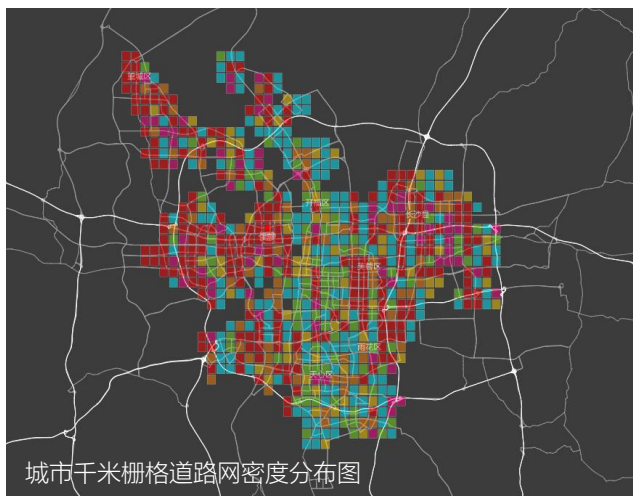
建成区面积：**369 平方千米**

参考总规版本：

《长沙市城市总体规划（2003-2020年）》

2020年长沙市中心城区建成区道路网密度为6.5km/km²，道路网密度总体增长约1.6%。在36个城市中排名第14位，较2019年度排名下降一位，建成区新增道路里程约53km。

在中心城区建成区涉及的各行政区中，开福区（7.7km/km²）道路网密度最高，但尚未达到国家目标标准，天心区（5.7km/km²）道路网密度相对最低。望城区、芙蓉区、岳麓区、雨花区道路网密度相对平均，均介于6.5-7.0km/km²之间。与2019年度相比，雨花区、望城区道路网密度增长速度较快，分别增长约3.1%和3.0%，开福区道路网密度增长约2.7%，其他各行政区道路网密度增长相对平稳。



城市千米栅格道路网密度分布图

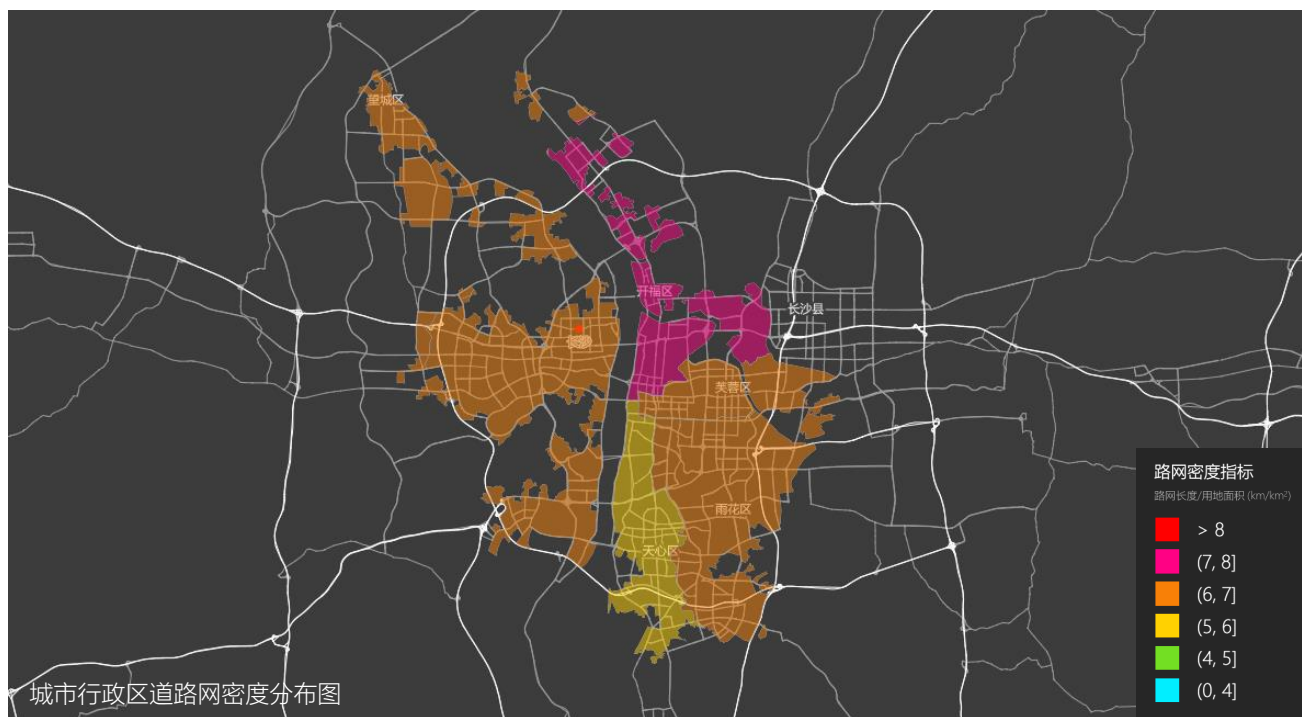
6.5

道路网密度

14

密度排名

行政区	道路网密度
开福区	7.7
望城区	6.9
芙蓉区	6.8
岳麓区	6.7
雨花区	6.6
天心区	5.7



城市行政区道路网密度分布图

路网密度指标

路网长度/用地面积 (km/km²)

- > 8
- (7, 8]
- (6, 7]
- (5, 6]
- (4, 5]
- (0, 4]

广州

[省会城市 · 粤港澳大湾区城市群 · 华南地区]

城市形态：**组团状**

建成区道路里程：**2699 千米**

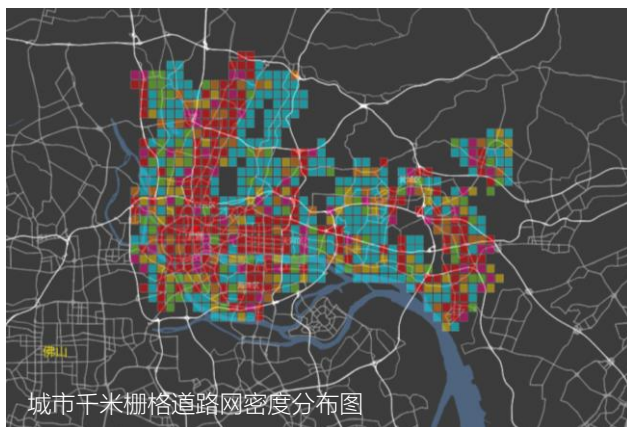
建成区面积：**381 平方千米**

参考总规版本：

《广州市城市总体规划（2011-2020年）》

2020年广州市中心城区建成区道路网密度为7.1km/km²，道路网密度总体变化不大。在36个城市中排名第7位，相较2019年度排名下降两位。

在中心城区建成区涉及的各行政区中，越秀区、荔湾区2个行政区的道路网密度已达到8km/km²的目标标准，其中越秀区（10.1km/km²）的道路网密度超过了10km/km²。海珠区、天河区、白云区道路网密度相对平均，均介于7.0-7.5km/km²之间，处于较高的路网密度水平。黄埔区（5.7km/km²）道路网密度相对最低。与2019年度相比，各个行政区的道路网密度总体变化不大。



城市千米栅格道路网密度分布图

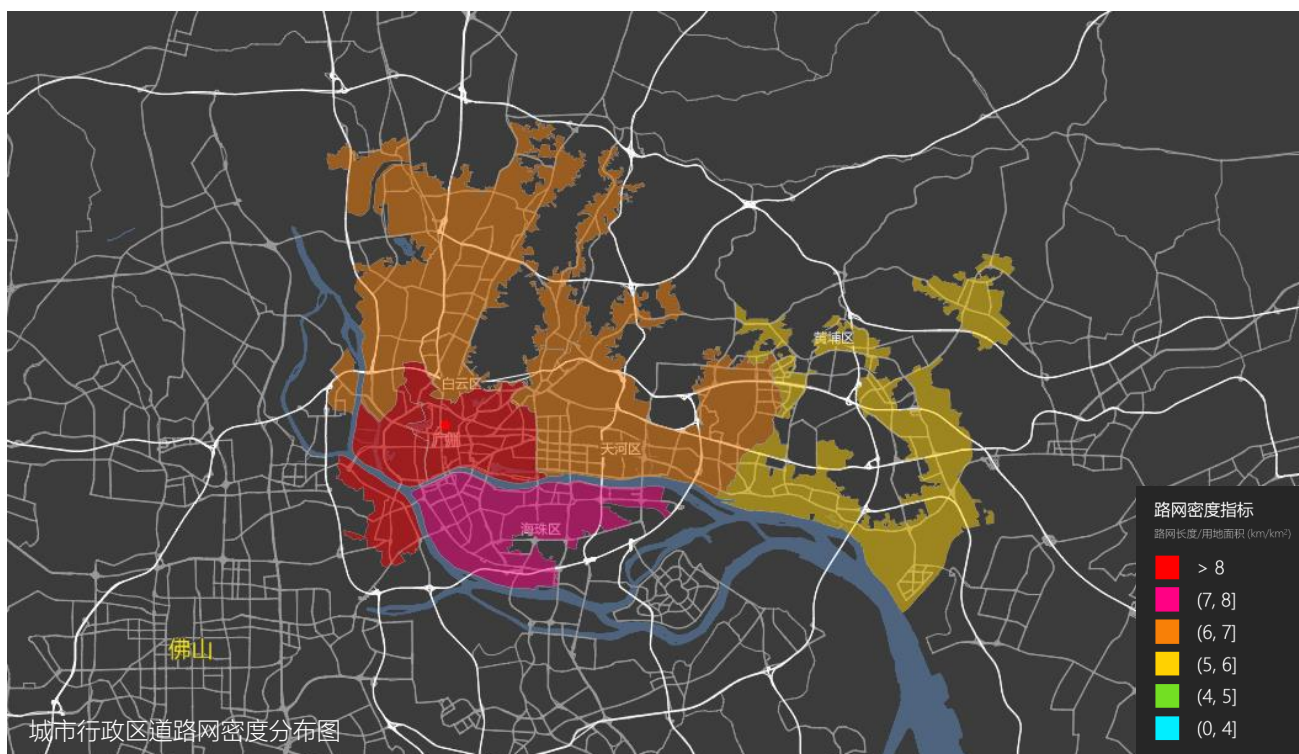
7.1

道路网密度

7

密度排名

行政区	道路网密度
越秀区	10.1
荔湾区	8.2
海珠区	7.4
天河区	7.0
白云区	7.0
黄埔区	5.7



城市行政区道路网密度分布图

路网密度指标

路网长度/用地面积 (km/km²)

- > 8
- (7, 8]
- (6, 7]
- (5, 6]
- (4, 5]
- (0, 4]

南宁

[省会城市 · 北部湾城市群 · 华南地区]

城市形态：**团块状**

建成区道路里程：**1910 千米**

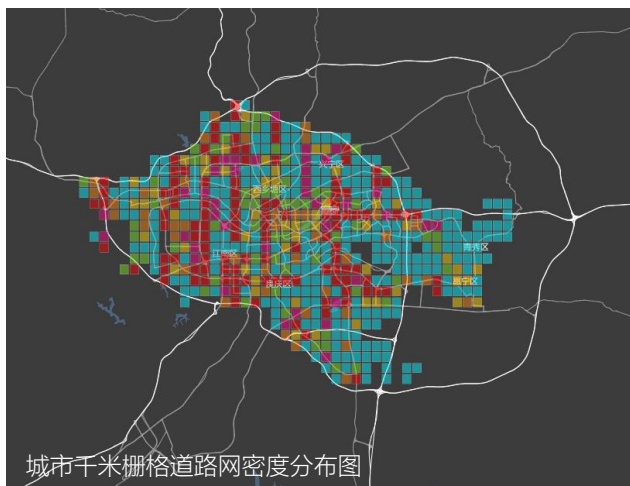
建成区面积：**266 平方千米**

参考总规版本：

《南宁市城市总体规划（2010-2020年）》

2020年南宁市中心城区建成区道路网密度为6.9km/km²，道路网密度指标总体增长约4.3%。在36个城市中排名第6位，比2019年度提高两位，建成区新增道路里程约83km。

在中心城区建成区涉及的各行政区中，道路网密度最高的良庆区（9.3km/km²）、邕宁区（8.0km/km²）密度已达到国家目标标准，青秀区（7.9km/km²）接近达标。兴宁区（5.9km/km²）道路网密度相对最低。与2019年度相比，南宁市各行政区道路网密度均有较大幅度提升，其中，西乡塘区增长速度最快（6.9%），其次为兴宁区（5.4%）、邕宁区（5.3%）、良庆区（4.5%）、青秀区（3.9%），江南区（3.2%）增长速度相对较低。



城市千米栅格道路网密度分布图

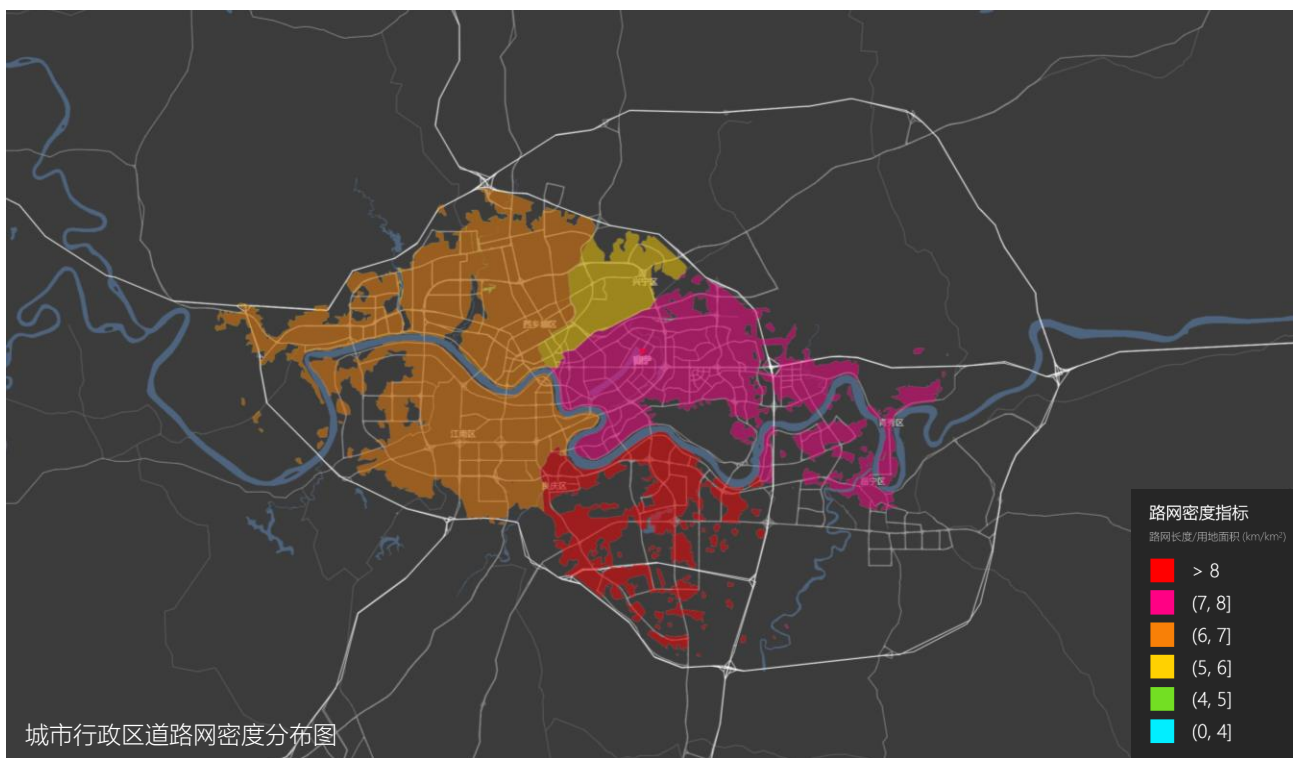
7.2

道路网密度

6

密度排名

行政区	道路网密度
良庆区	9.3
邕宁区	8.0
青秀区	7.9
江南区	6.4
西乡塘区	6.2
兴宁区	5.9



城市行政区道路网密度分布图

路网密度指标
路网长度/用地面积 (km/km²)

- > 8
- (7, 8]
- (6, 7]
- (5, 6]
- (4, 5]
- (0, 4]

海口

[省会城市 · 北部湾城市群 · 华南地区]

城市形态：**组团状**

建成区道路里程：**927 千米**

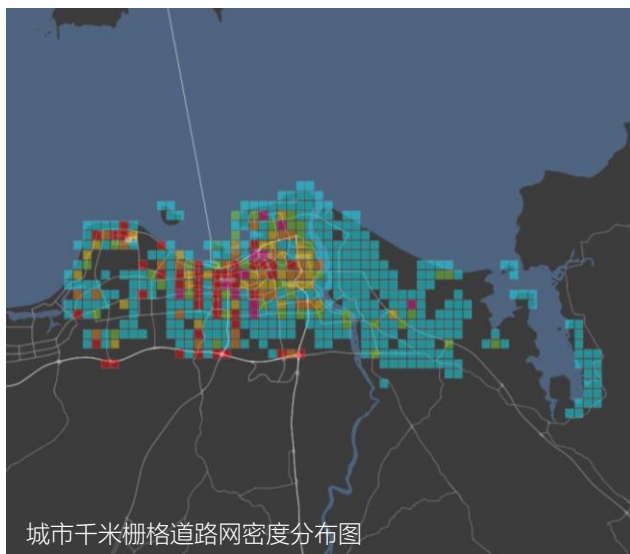
建成区面积：**165 平方千米**

参考总规版本：

《海口市城市总体规划（2005-2020年）》

2020年海口市中心城区建成区道路网密度为5.6km/km²，道路网密度总体增长1.8%。在36个城市中排名第24位，较2019年度排名下降一位，建成区新增道路里程约23km。

在纳入中心城区建成区的4个行政区中，龙华区（6.6km/km²）道路网密度最高；其次为琼山区，道路网密度为5.9km/km²；秀英区与美兰区城市建成区相对分散，道路网密度较低，分别为5.3km/km²和5.2km/km²。与2019年度相比，美兰区道路网密度指标增长明显，增长约6.1%，由2019年度的4.9km/km²提升至5.2km/km²，其他各行政区道路网密度相对变化不大。



城市千米栅格道路网密度分布图

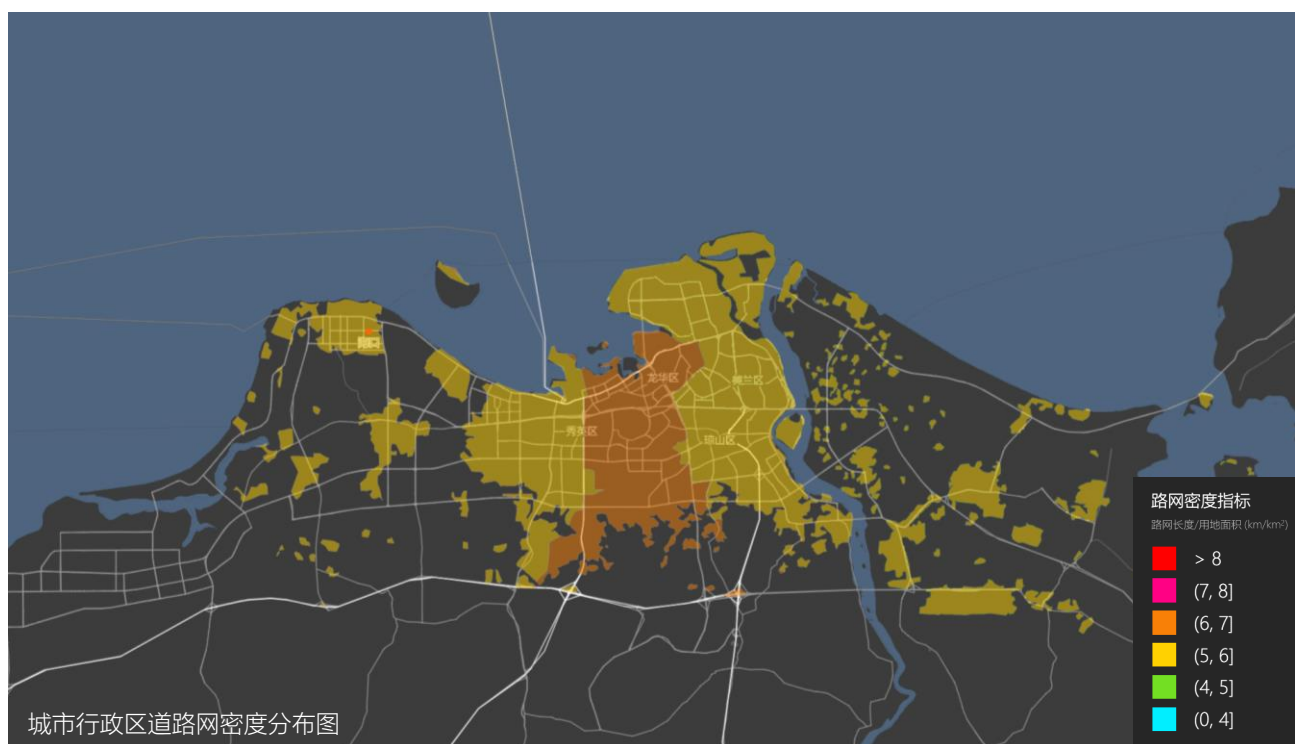
5.6

道路网密度

24

密度排名

龙华区	道路网密度
龙华区	6.6
琼山区	5.9
秀英区	5.3
美兰区	5.2



城市行政区道路网密度分布图

路网密度指标

路网长度/用地面积 (km/km²)

> 8

(7, 8]

(6, 7]

(5, 6]

(4, 5]

(0, 4]

成都

[省会城市 · 成渝城市群 · 西南地区]

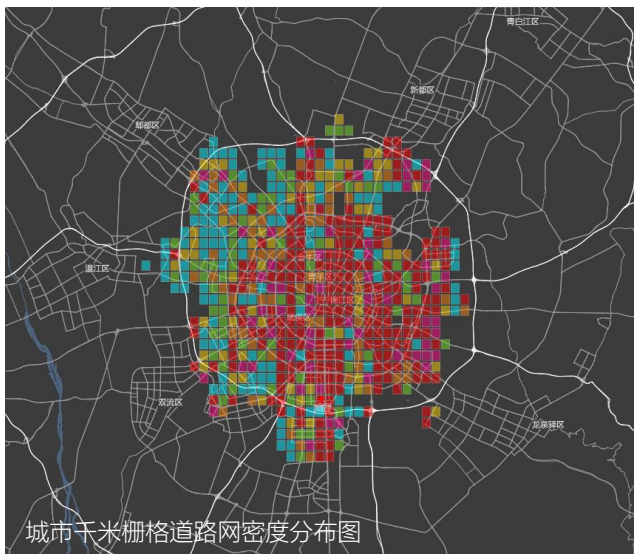
城市形态：**团块状**

建成区道路里程：**2701 千米**

建成区面积：**326 平方千米**

参考总规版本：

《成都市城市总体规划（2011-2020年）》



城市千米栅格道路网密度分布图

2020年成都市中心城区建成区道路网密度为 $8.3\text{km}/\text{km}^2$ ，道路网密度总体增长约2.5%，在高道路网密度的基础上继续增长。在36个城市中排名第3位，与2019年度排名持平，建成区新增道路里程约69km。

在纳入中心城区建成区的各行政区中，共有4个行政区的道路网密度已达标，其中，锦江区（ $9.3\text{km}/\text{km}^2$ ）道路网密度最高，其次为成华区（ $9.1\text{km}/\text{km}^2$ ），武侯区和青羊区道路网密度分别达到 $8.7\text{km}/\text{km}^2$ 和 $8.6\text{km}/\text{km}^2$ 。金牛区道路网密度（ $7.8\text{km}/\text{km}^2$ ）也已接近国家目标要求。与2019年度相比，各行政区的道路网密度都有一定程度提高，其中金牛区道路网密度增速最快（4.0%），其次为青羊区（3.6%），锦江区（1.1%）增长速度相对较慢。

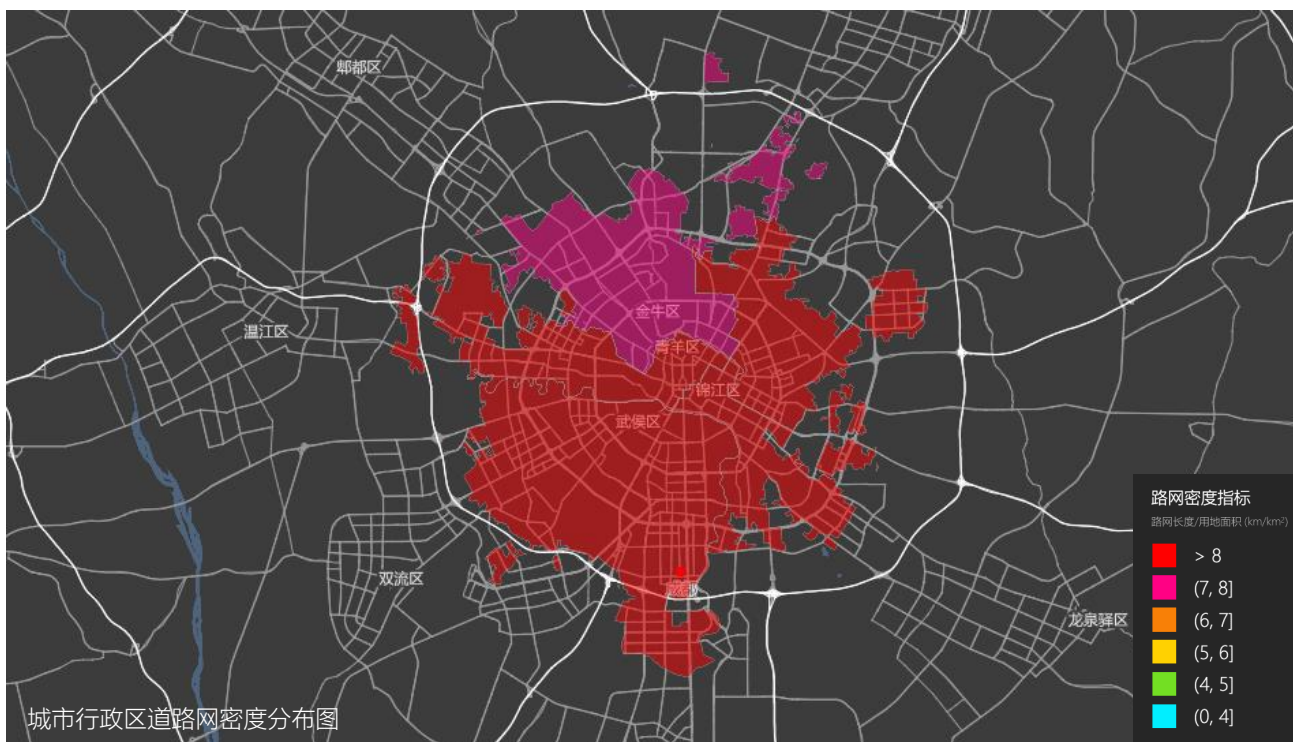
8.3

道路网密度

3

密度排名

行政区	道路网密度
锦江区	9.3
成华区	9.1
武侯区	8.7
青羊区	8.6
金牛区	7.8



城市行政区道路网密度分布图

贵阳

[省会城市 · 西南地区]

城市形态：**组团状**

建成区道路里程：**1028 千米**

建成区面积：**167 平方千米**

参考总规版本：

《贵阳市城市总体规划（2011-2020年）》

2020年贵阳市中心城区建成区道路网密度为6.2km/km²，道路网密度总体增长约1.6%，在36个城市中排名第16位，与2019年度排名持平，建成区新增道路里程约14km。

在中心城区建成区涉及的各行政区中，云岩区（8.4km/km²）道路网密度最高，已达到国家目标要求，其次为乌当区（7.4km/km²）、南明区（7.1km/km²），花溪区和白云区道路网密度指标相对较低，分别为5.1km/km²和5.0km/km²。与2019年度相比，白云区 and 南明区增长较为明显，增长速度分别为4.2%和2.9%，其他各行政区相对变化不大。

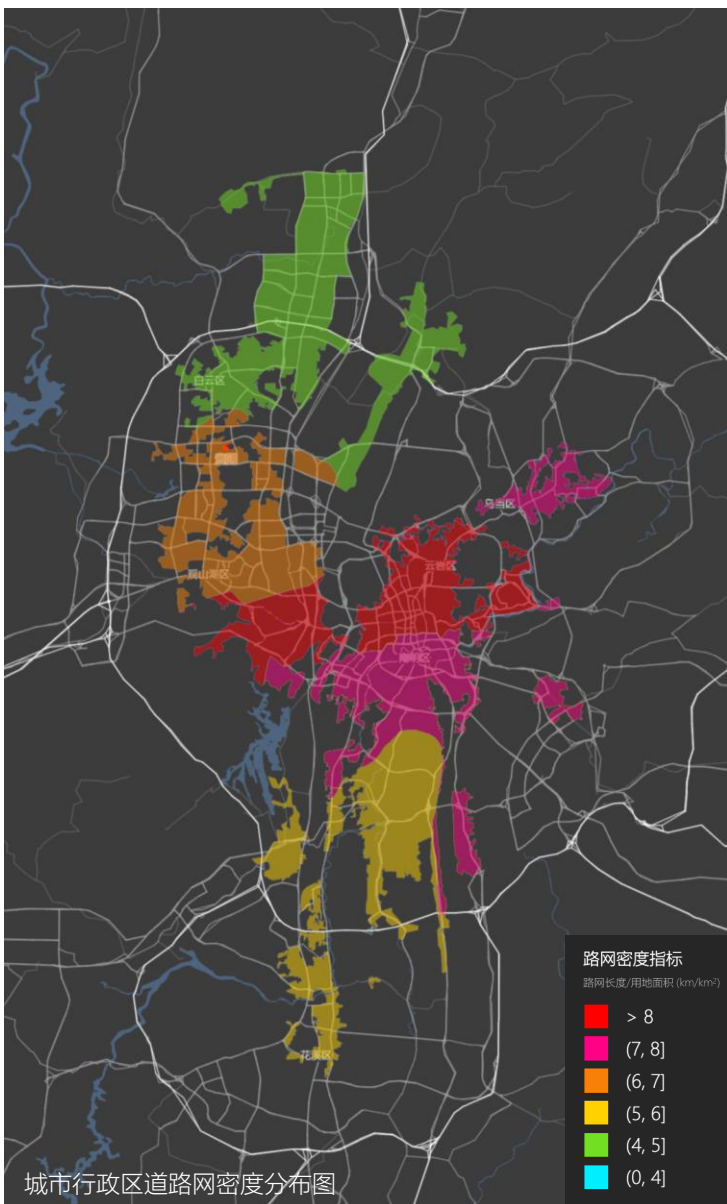
6.2

道路网密度

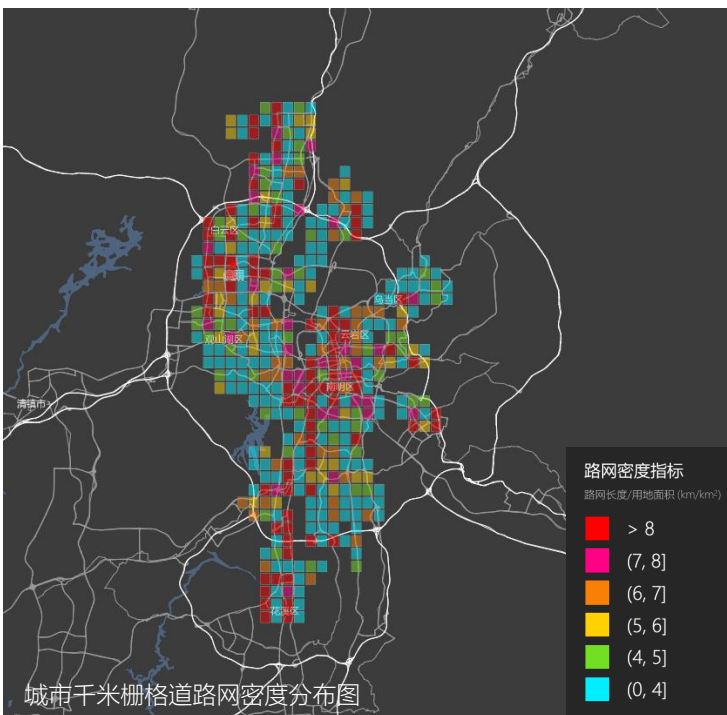
16

密度排名

行政区	道路网密度
云岩区	8.4
乌当区	7.4
南明区	7.1
观山湖区	6.5
花溪区	5.1
白云区	5.0



城市行政区道路网密度分布图



城市千米栅格道路网密度分布图

昆明

[省会城市 · 西南地区]

城市形态：**组团状**

建成区道路里程：**1797 千米**

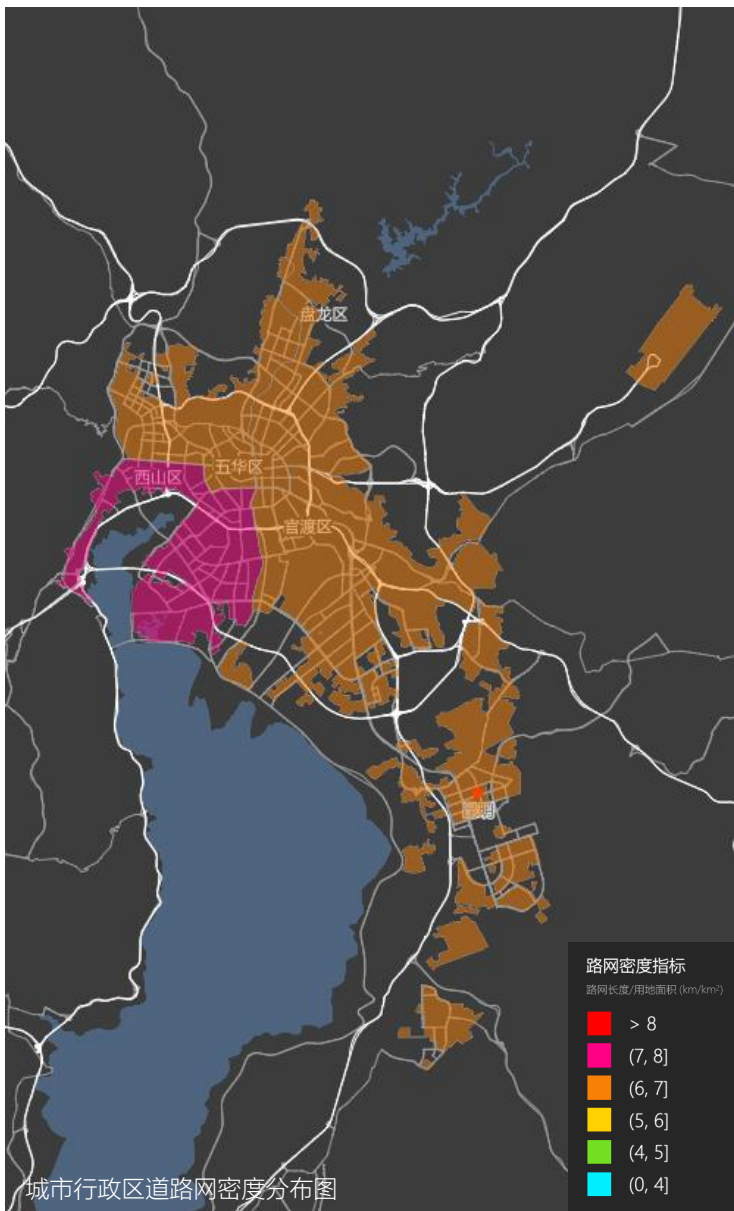
建成区面积：**265 平方千米**

参考总规版本：

《昆明市城市总体规划 (2011-2020年) 》

2020年昆明市中心城区建成区道路网密度为 $6.8\text{km}/\text{km}^2$ ，道路网密度总体变化不大。在36个城市中排名第9位，与2019年度排名持平。

在纳入中心城区建成区的各行政区中，西山区 ($7.1\text{km}/\text{km}^2$) 道路网密度最高，但尚未达到国家目标标准。官渡区、呈贡区、五华区、盘龙区道路网密度指标相对平均，分别为 $6.8\text{km}/\text{km}^2$ 、 $6.8\text{km}/\text{km}^2$ 、 $6.7\text{km}/\text{km}^2$ 和 $6.5\text{km}/\text{km}^2$ 。与2019年度相比，昆明中心城区各行政区道路网密度指标均变化不明显。



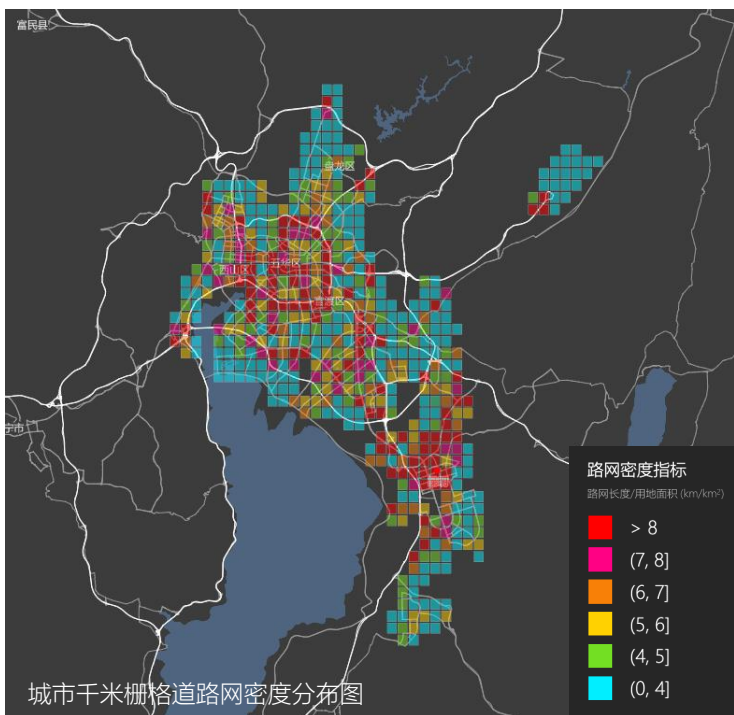
6.8

道路网密度

9

密度排名

行政区	道路网密度
西山区	7.1
官渡区	6.8
呈贡区	6.8
五华区	6.7
盘龙区	6.5



拉萨

[省会城市 · 西南地区]

城市形态：**带状**

建成区道路里程：**270 千米**

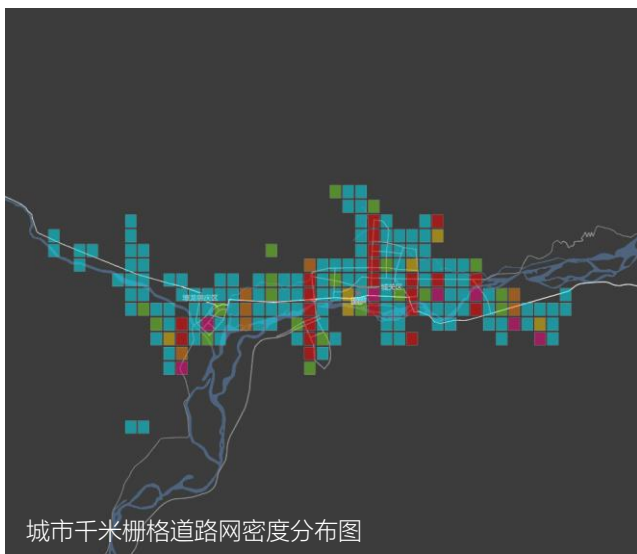
建成区面积：**68 平方千米**

参考总规版本：

《拉萨市城市总体规划（2009-2020年）》

2020年拉萨市中心城区建成区道路网密度为4.0km/km²，总体道路网密度处于较低水平，在36个城市中排名第35位，与2019年度排名持平。

在纳入中心城区建成区的2个行政区中，堆龙德庆区道路网密度为4.9km/km²，城关区道路网密度为3.7km/km²，两个行政区的道路网密度指标较2019年度无明显变化。



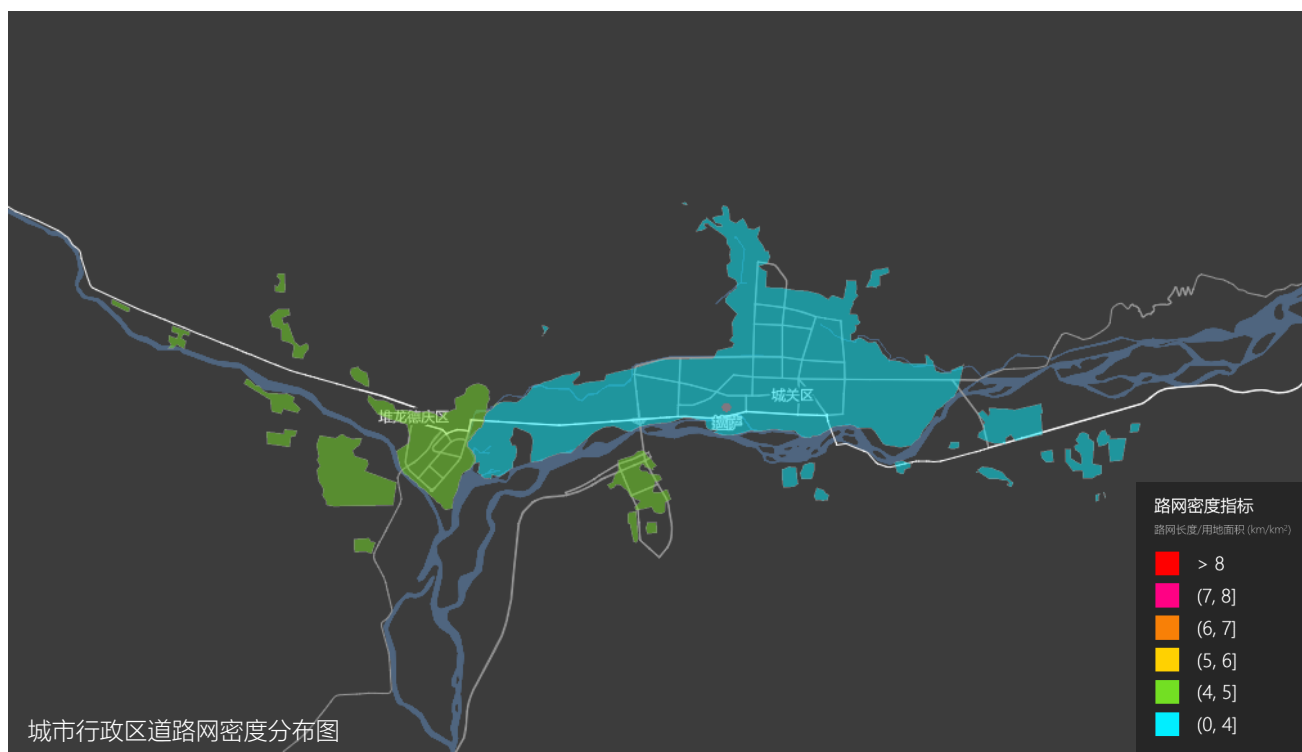
4.0

道路网密度

35

密度排名

行政区	道路网密度
堆龙德庆区	4.9
城关区	3.7



西安

[省会城市 · 关中城市群 · 西北地区]

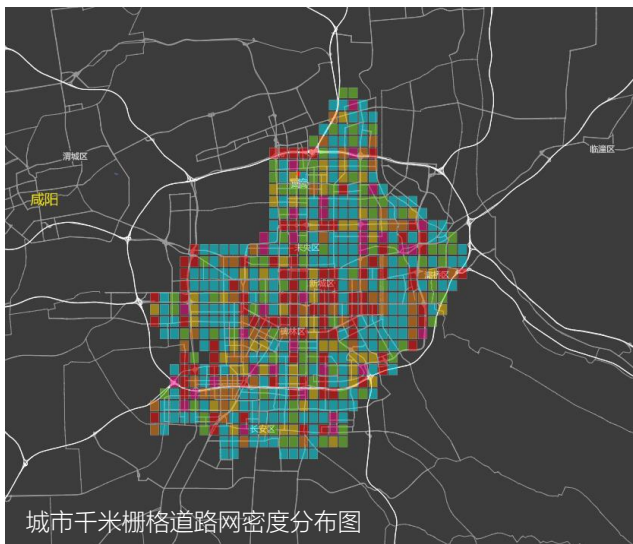
城市形态：**团块状**

建成区道路里程：**2102 千米**

建成区面积：**368 平方千米**

参考总规版本：

《西安城市总体规划（2008-2020年）》



城市千米栅格道路网密度分布图

2020年西安市中心城区建成区道路网密度为5.7km/km²，道路网密度总体增长约1.8%。在36个城市中排名第22位，较2019年度回落一位，建成区新增道路里程约49km。

在纳入中心城区建成区的各行政区中，碑林区（7.8km/km²）道路网密度最高，接近国家目标标准；其次为莲湖区和灞桥区，道路网密度均为6.4km/km²；长安区道路网密度最低，仅为4.7km/km²。与2019年度相比，雁塔区的道路网密度增长速度最快（3.8%），其次为莲湖区（3.2%）和灞桥区（3.2%），其他各行政区道路网密度指标也有一定程度增长。

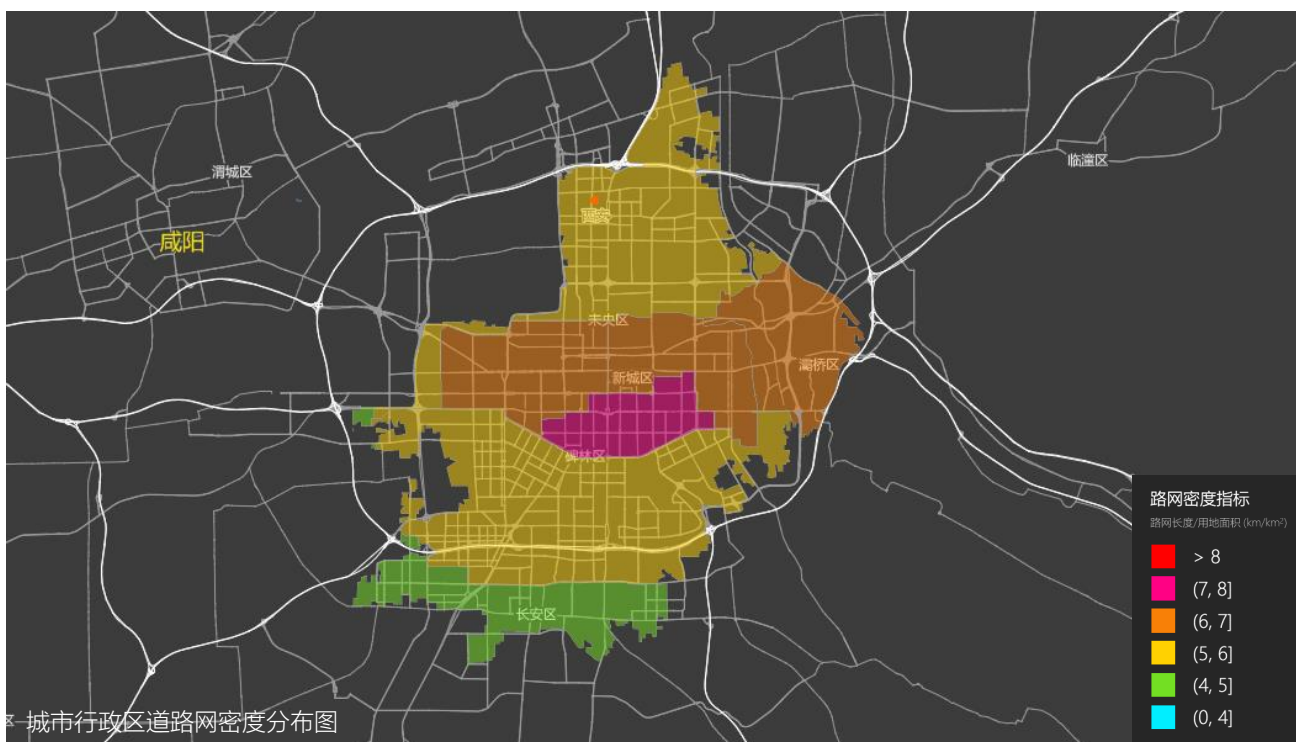
5.7

道路网密度

22

密度排名

行政区	道路网密度
碑林区	7.8
莲湖区	6.4
灞桥区	6.4
新城区	6.0
雁塔区	5.5
未央区	5.2
长安区	4.7



城市行政区道路网密度分布图

路网密度指标

路网长度/用地面积 (km/km²)

- > 8
- (7, 8]
- (6, 7]
- (5, 6]
- (4, 5]
- (0, 4]

兰州

[省会城市 · 西北地区]

城市形态：**带状**

建成区道路里程：**666 千米**

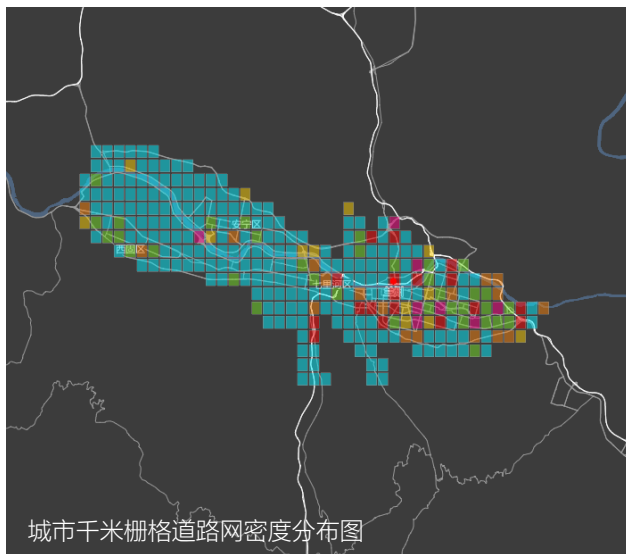
建成区面积：**158 平方千米**

参考总规版本：

《兰州市城市总体规划（2011-2020年）》

2020年兰州市中心城区建成区道路网密度为4.2km/km²，道路网密度总体增长约2.4%。在36个城市中排名第34位，与2019年度排名持平，整体道路网密度仍处于较低水平，建成区新增道路里程约15km。

在纳入中心城区建成区的各行政区中，道路网密度最高为城关区4.9km/km²；其次为七里河区和安宁区，均为4.3km/km²，西固区道路网密度最低，仅为2.7km/km²。与2019年度相比，安宁区和七里河区道路网密度指标实现一定程度增长，增长约2.4%。



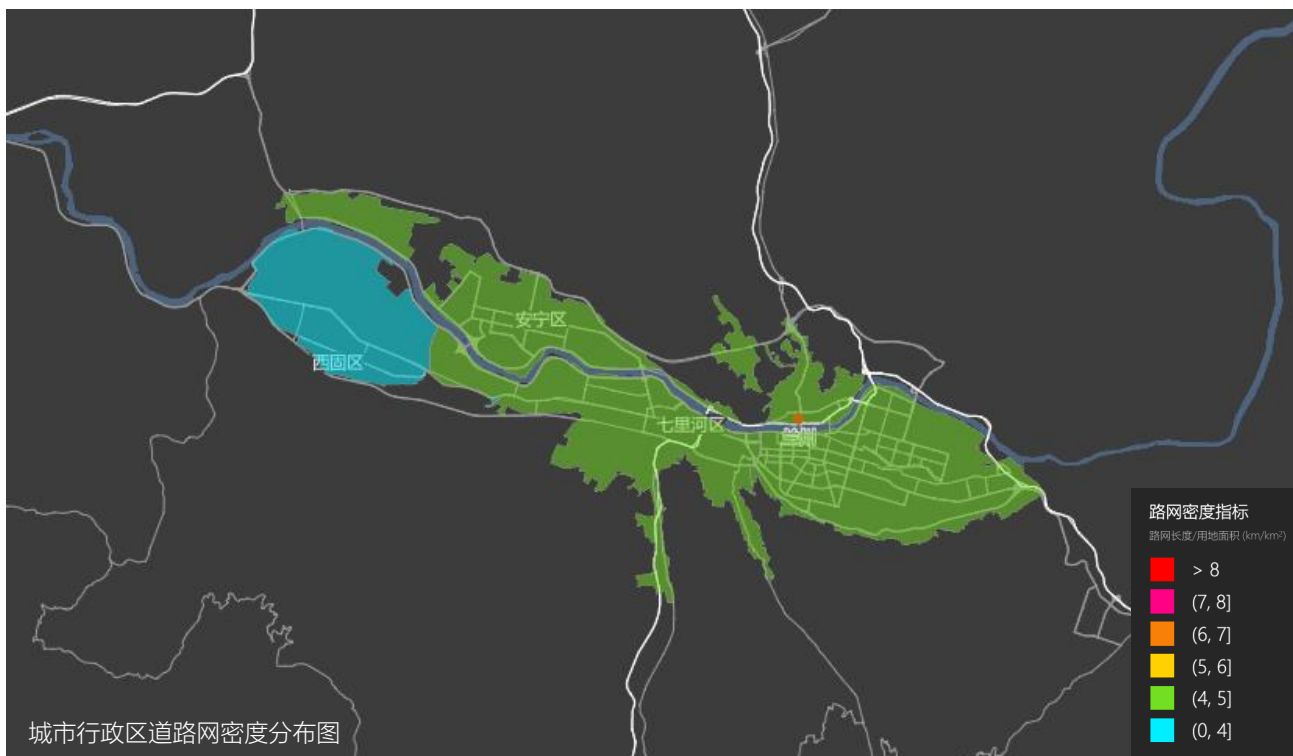
4.2

道路网密度

34

密度排名

行政区	道路网密度
城关区	4.9
七里河区	4.3
安宁区	4.3
西固区	2.7



银川

[省会城市 · 呼包银榆城市群 · 西北地区]

城市形态：**团块状**

建成区道路里程：**814 千米**

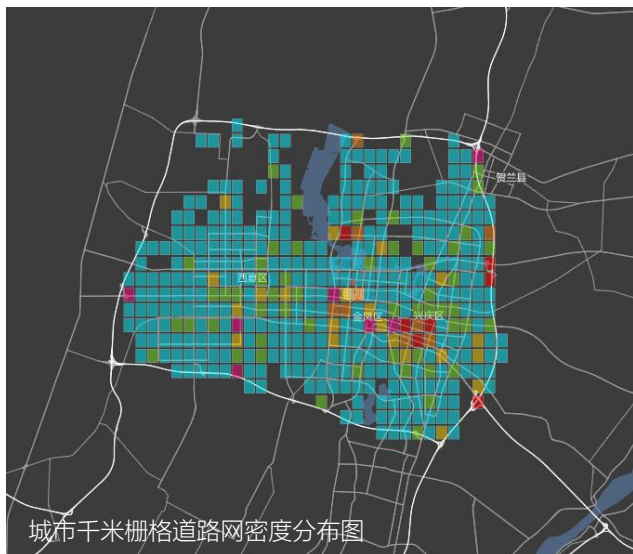
建成区面积：**169 平方千米**

参考总规版本：

《银川市城市总体规划（2011-2020年）》

2020年银川市中心城区建成区道路网密度为4.8km/km²，道路网密度总体变化不大，在36个城市中排名第32位，与2019年度排名持平，建成区新增道路里程约10km。

在纳入中心城区建成区的行政区中，兴庆区道路网密度最高为5.6km/km²；金凤区与西夏区道路网密度较低，为5.1km/km²和3.9km/km²。与2019年度相比，三个行政区的道路网密度指标增长相对较小。



城市千米栅格道路网密度分布图

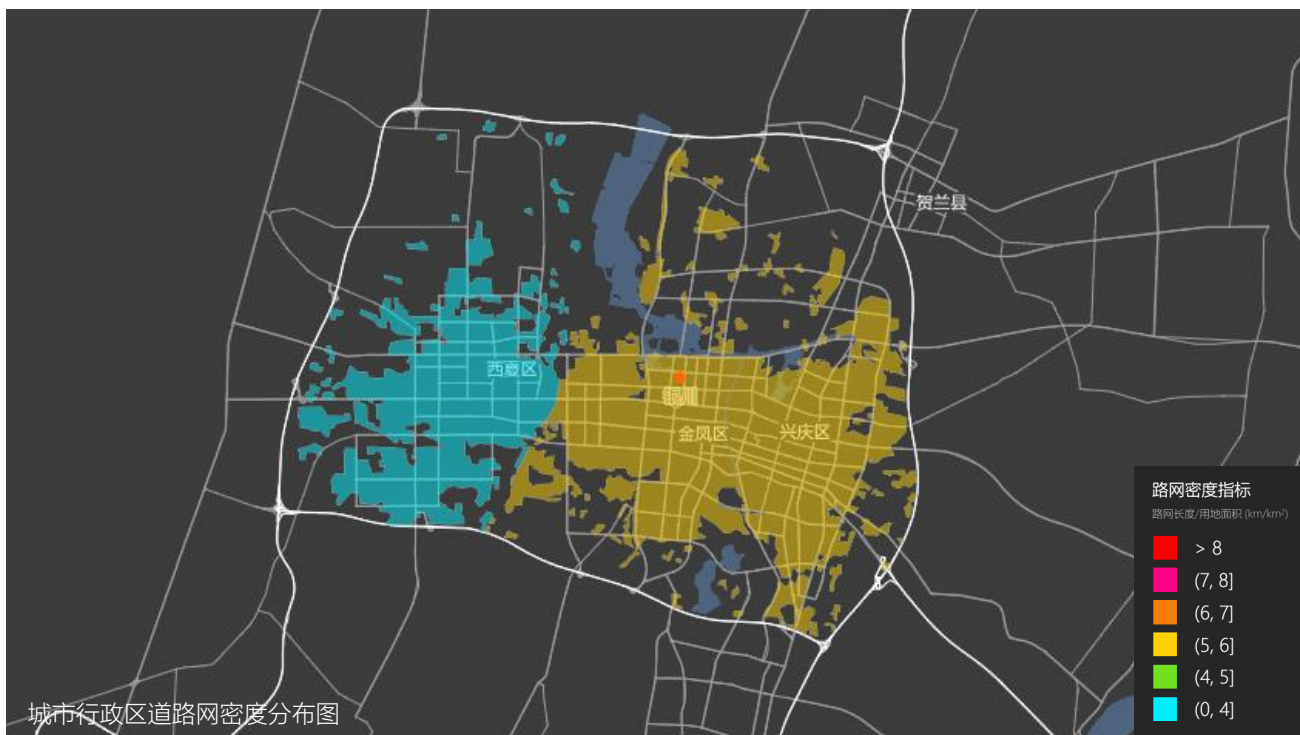
4.8

道路网密度

32

密度排名

行政区	道路网密度
兴庆区	5.6
金凤区	5.1
西夏区	3.9



城市行政区道路网密度分布图

路网密度指标

路网长度/用地面积 (km/km²)

- > 8
- (7, 8]
- (6, 7]
- (5, 6]
- (4, 5]
- (0, 4]

西宁

[省会城市 · 西北地区]

城市形态：**带状**

建成区道路里程：**662 千米**

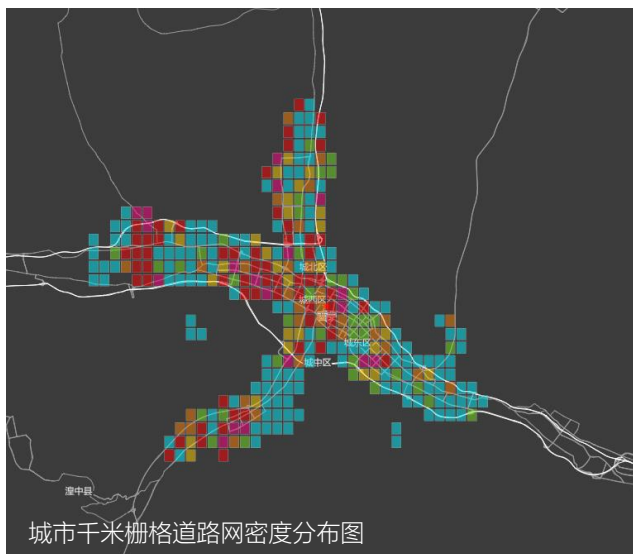
建成区面积：**122 平方千米**

参考总规版本：

《西宁市城市总体规划（2001-2020年）》

2020年西宁市中心城区建成区道路网密度为5.4km/km²，道路网密度总体增长5.9%，增长幅度较为明显。在36个城市中排名第27位，较2019年度排名上升一位，建成区新增道路里程约39km。

在纳入中心城区建成区的各行政区中，城西区道路网密度最高为6.7km/km²，其次为城中区5.8km/km²，城北区道路网密度相对较低，仅为5.0km/km²。与2019年度相比，西宁市城西区的道路网密度指标增长较快，增速为9.8%，由上年度的6.1km/km²提升至6.7km/km²，城西区也是全国36个城市共214个行政区中道路网密度增速最快的行政区。其余各行政区道路网密度也均有不同程度增长，其中城中区（7.4%），城北区（4.2%），城东区（3.8%）。



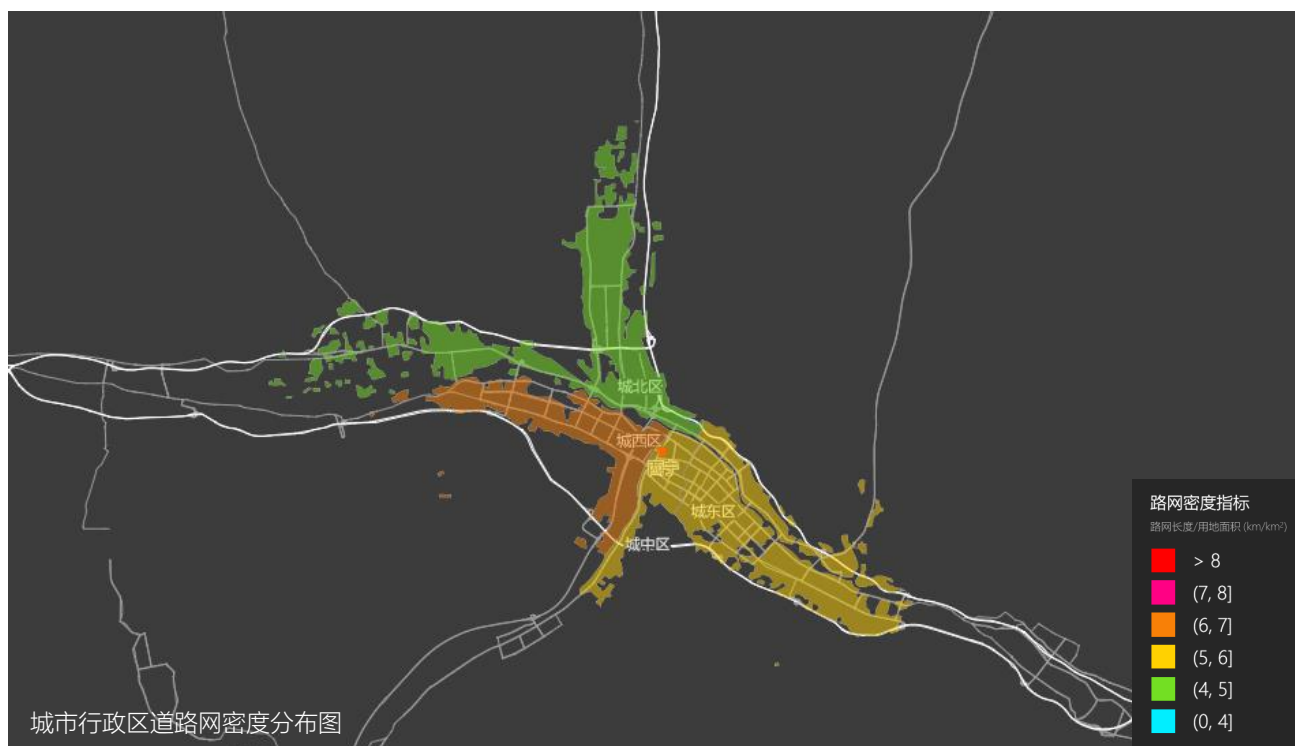
5.4

道路网密度

27

密度排名

行政区	道路网密度
城西区	6.7
城中区	5.8
城东区	5.5
城北区	5.0



乌鲁木齐

[省会城市 · 西北地区]

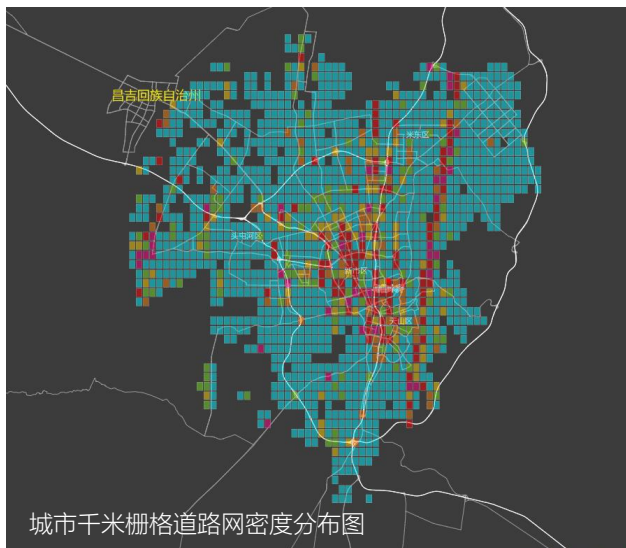
城市形态：**团块状**

建成区道路里程：**2500 千米**

建成区面积：**727 平方千米**

参考总规版本：

《乌鲁木齐市城市总体规划（2014-2020年）》



城市千米栅格道路网密度分布图

2020年乌鲁木齐市中心城区建成区道路网密度为 $3.4\text{km}/\text{km}^2$ ，总体道路网密度指标变化不大。在36个城市中排名第36位，与2019年度持平，整体道路网密度水平较低，建成区新增道路里程约23km。

在纳入中心城区建成区的各行政区中，新市区和沙依巴克区道路网密度分别为 $4.4\text{km}/\text{km}^2$ 和 $4.1\text{km}/\text{km}^2$ ；其他各行政区道路网密度均不足 $4\text{km}/\text{km}^2$ ，其中头屯河区为 $3.4\text{km}/\text{km}^2$ 、水磨沟区为 $3.3\text{km}/\text{km}^2$ 、天山区为 $3.2\text{km}/\text{km}^2$ 、米东区为 $2.6\text{km}/\text{km}^2$ 。与2019年度相比，各行政区道路网密度指标变化不大，其中天山区由2019年度 $3.0\text{km}/\text{km}^2$ 提升至 $3.2\text{km}/\text{km}^2$ 。

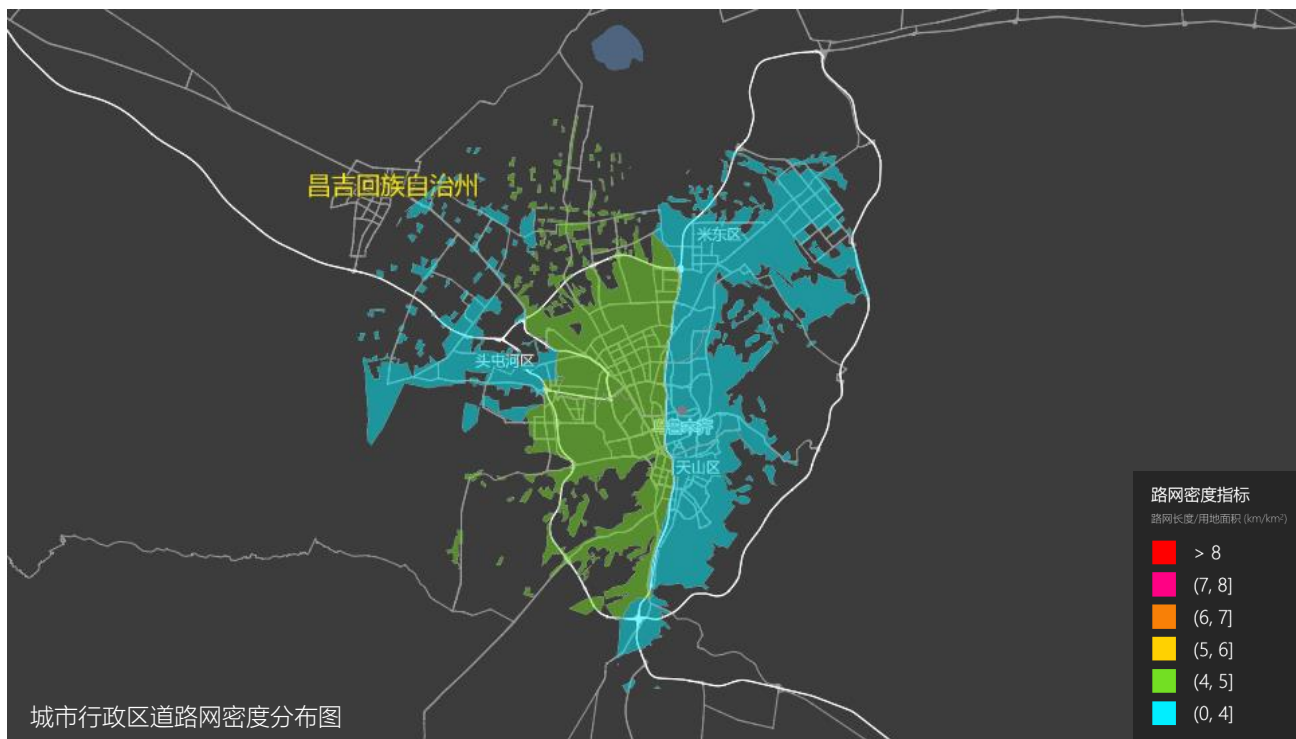
3.4

道路网密度

36

密度排名

行政区	道路网密度
新市区	4.4
沙依巴克区	4.1
头屯河区	3.4
水磨沟区	3.3
天山区	3.2
米东区	2.6



城市行政区道路网密度分布图

大连

[计划单列市·辽中南城市群·东北地区]

城市形态：**组团状**

建成区道路里程：**2238 千米**

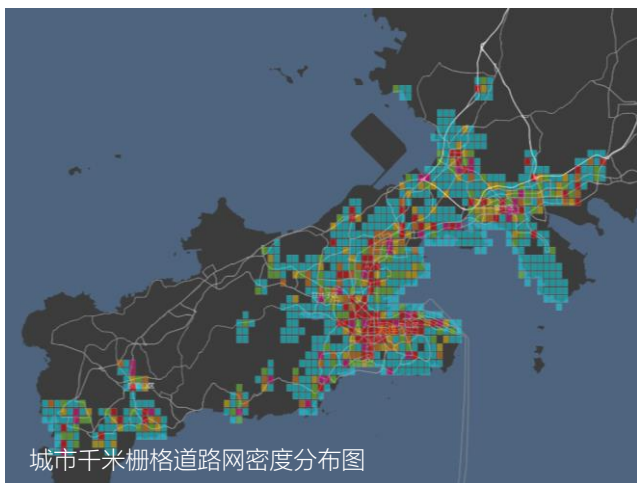
建成区面积：**368 平方千米**

参考总规版本：

《大连市城市总体规划（2001-2020年）》

2020大连全市中心城区建成区道路网密度为6.1km/km²，总体道路网密度增长约1.7%，在36个城市中排名第18位，与2019年度排名持平，建成区新增道路里程约18km。

在中心城区建成区的各行政区中，道路网密度最高的西岗区（8.6km/km²）、中山区（8.1km/km²）密度指标已经达到国家目标要求，沙河口区（7.6km/km²）也处于较高的密度水平。甘井子区（5.6km/km²）、金州区（5.6km/km²）、旅顺口区（5.3km/km²）道路网密度相对较低。与2019年度相比，各行政区的道路网密度指标增长幅度相对较小。



城市千米栅格道路网密度分布图

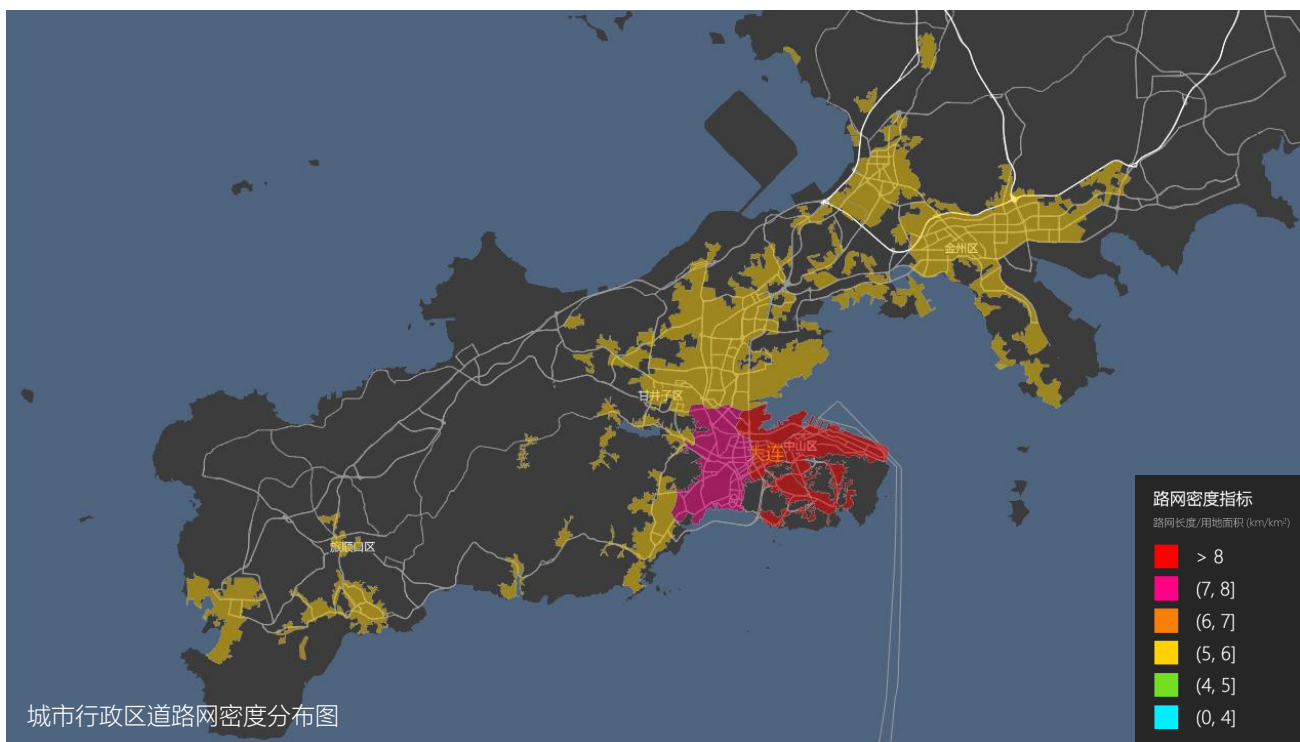
6.1

道路网密度

18

密度排名

行政区	道路网密度
西岗区	8.6
中山区	8.1
沙河口区	7.6
甘井子区	5.6
金州区	5.6
旅顺口区	5.3



城市行政区道路网密度分布图

路网密度指标

路网长度/用地面积 (km/km²)

- > 8
- (7, 8]
- (6, 7]
- (5, 6]
- (4, 5]
- (0, 4]

青岛

[计划单列市 · 山东半岛城市群 · 华东地区]

城市形态：**组团状**

建成区道路里程：**2751 千米**

建成区面积：**514 平方千米**

参考总规版本：

《青岛市城市总体规划（2011-2020年）》



城市千米栅格道路网密度分布图

2020年青岛全市中心城区建成区道路网密度为 $5.4\text{km}/\text{km}^2$ ，道路网密度总体变化不大，在36个城市中排名第26位，与2019年度排名持平。

在建成区的各行政区中，市南区（ $9.4\text{km}/\text{km}^2$ ）道路网密度最高，已超过 $8\text{km}/\text{km}^2$ 的目标标准；其次为市北区，道路网密度 $7.0\text{km}/\text{km}^2$ ；崂山区、李沧区、城阳区等保持在 $5\text{km}/\text{km}^2$ 左右；黄岛区道路网密度较低，仅为 $3.8\text{km}/\text{km}^2$ 。与2019年相比，各行政区的道路网密度指标均变化不明显。

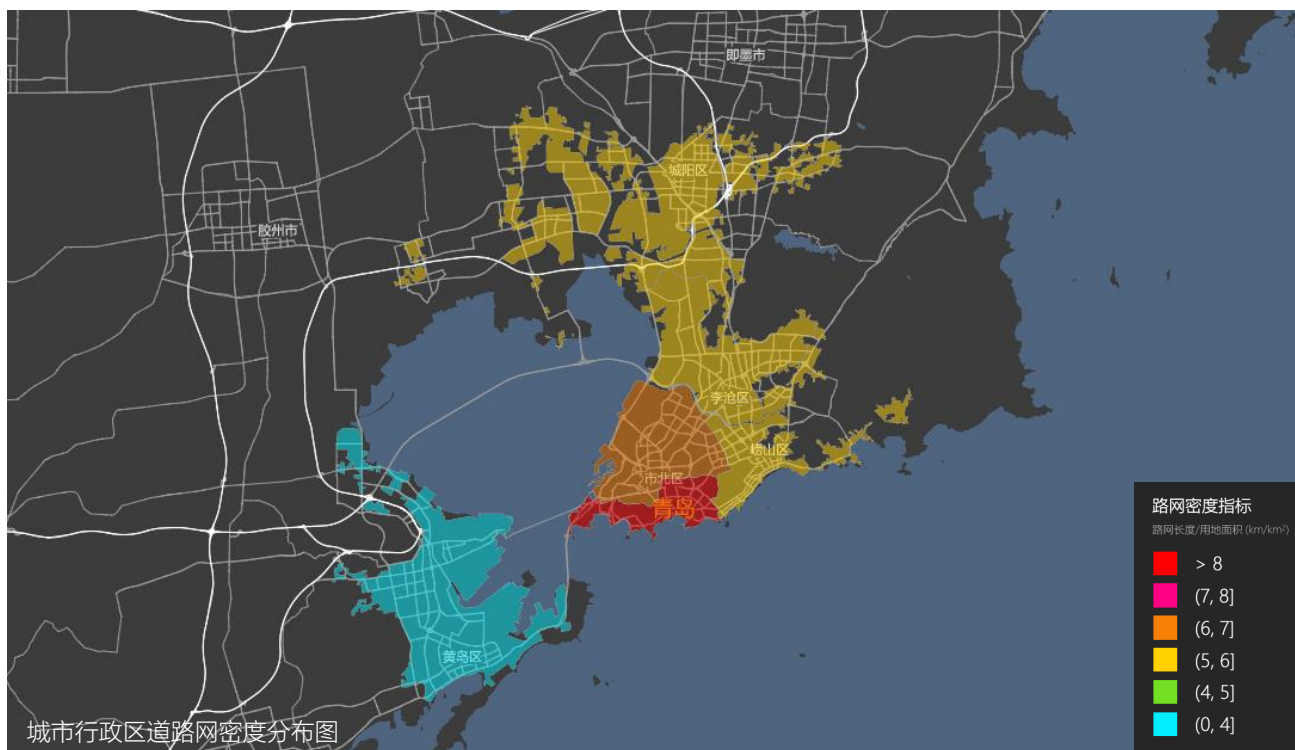
5.4

道路网密度

26

密度排名

行政区	道路网密度
市南区	9.4
市北区	7.0
城阳区	5.4
崂山区	5.3
李沧区	5.1
黄岛区	3.8



城市行政区道路网密度分布图

路网密度指标

路网长度/用地面积 (km/km^2)

> 8

(7, 8]

(6, 7]

(5, 6]

(4, 5]

(0, 4]

宁波

[计划单列市 · 长江三角洲城市群 · 华东地区]

城市形态：**组团状**

建成区道路里程：**2304 千米**

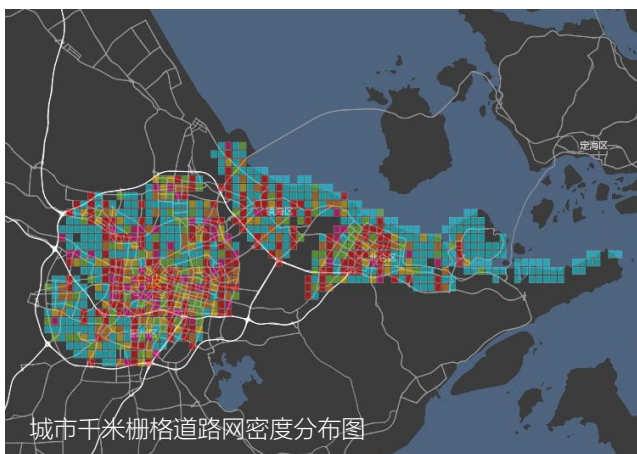
建成区面积：**342 平方千米**

参考总规版本：

《宁波市城市总体规划（2006-2020年）》

2020年宁波全市中心城区建成区道路网密度为6.7km/km²，处于中上游水平，道路网密度总体变化不大。在36个城市中排名第11位，与2019年度排名持平，建成区新增道路里程约9km。

在中心城区建成区的各行政区中，道路网密度最高为海曙区，密度为8.0km/km²，已达到国家目标标准。鄞州区、江北区密度相对较高，分别为7.7km/km²和7.5km/km²。道路网密度最低的行政区为镇海区和北仑区，道路网密度为5.5km/km²。与2019年度相比，各行政区道路网密度指标均变化不明显。



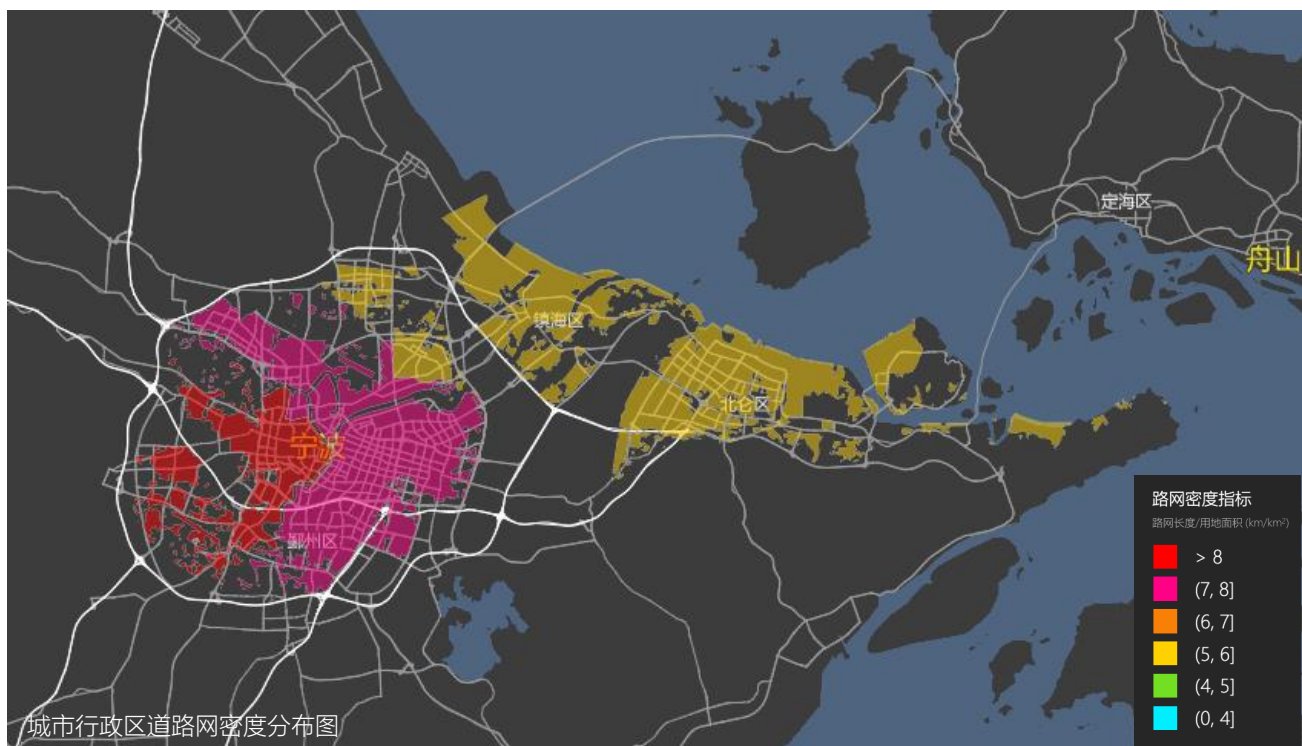
6.7

道路网密度

11

密度排名

行政区	道路网密度
海曙区	8.0
鄞州区	7.7
江北区	7.5
北仑区	5.5
镇海区	5.5



厦门

[计划单列市 · 海峡西岸城市群 · 华东地区]

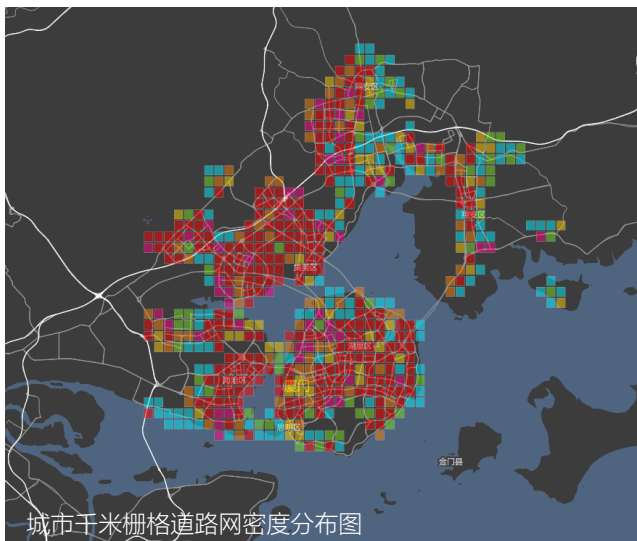
城市形态：**组团状**

建成区道路里程：**2081 千米**

建成区面积：**245 平方千米**

参考总规版本：

《厦门市城市总体规划（2011-2020年）》



城市千米栅格道路网密度分布图

2020年厦门市中心城区建成区的道路网密度为 $8.5\text{km}/\text{km}^2$ ，是36个城市之中建成区道路网密度达标（ $8\text{km}/\text{km}^2$ ）的城市之一。在36个城市中排名第2位，与2019年度持平。

在厦门中心城区建成区的各行政区中，共有5个行政区的道路网密度达标。位于厦门本岛、发展最早的思明区（ $9.6\text{km}/\text{km}^2$ ）道路网密度最高。其次为同安区、湖里区、集美区、翔安区，以临港产业、航运物流为主导产业的海沧区道路网密度（ $6.8\text{km}/\text{km}^2$ ）相对较低。与2019年度相比，各行政区道路网密度总体变化不大。

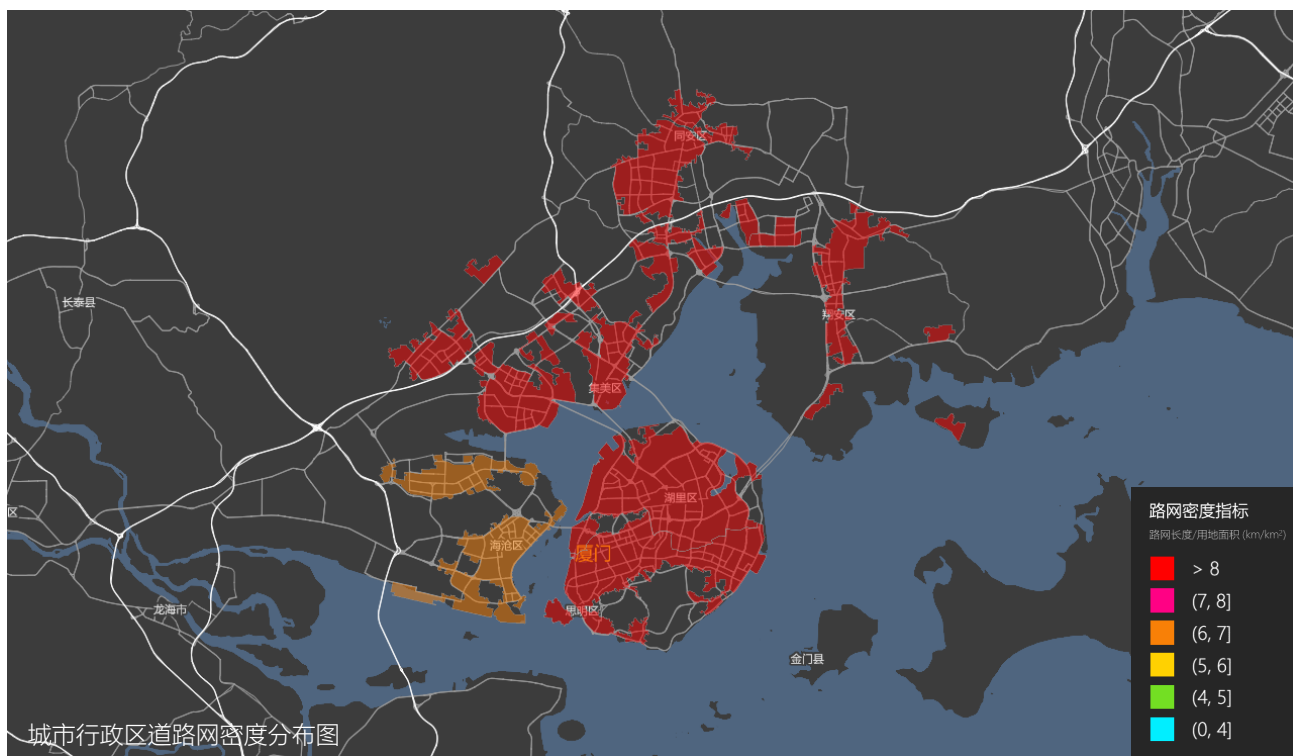
8.5

道路网密度

2

密度排名

行政区	道路网密度
思明区	9.6
同安区	8.9
湖里区	8.8
集美区	8.6
翔安区	8.5
海沧区	6.8



城市行政区道路网密度分布图

路网密度指标

路网长度/用地面积 (km/km^2)



深圳

[计划单列市·粤港澳大湾区城市群·华南地区]

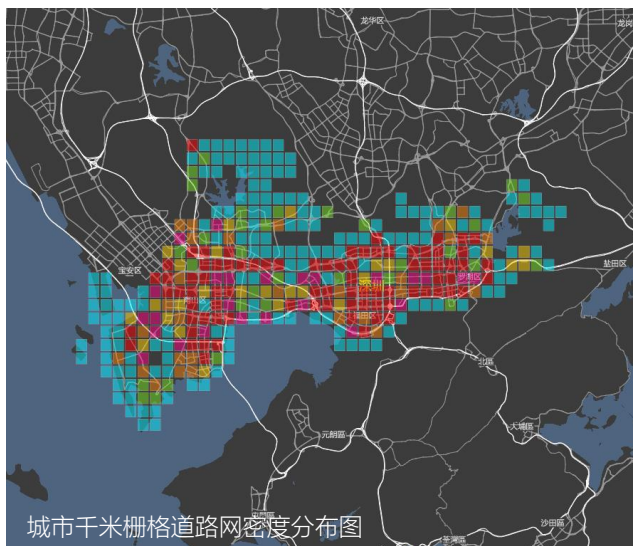
城市形态：**组团状**

建成区道路里程：**1719 千米**

建成区面积：**181 平方千米**

参考总规版本：

《深圳市城市总体规划（2009-2020年）》



城市千米栅格道路网密度分布图

根据深圳市城市总体规划定义，深圳市中心城区范围包括福田、罗湖、南山三个行政区。2020年深圳市中心城区建成区总体道路网密度为 $9.5\text{km}/\text{km}^2$ ，在36个城市中排名继续稳居第1位。

在建成区的行政区中，3个行政区的道路网密度全部达到国家目标要求，其中福田区（ $11.7\text{km}/\text{km}^2$ ）和罗湖区（ $10.4\text{km}/\text{km}^2$ ）的道路网密度超过了 $10\text{km}/\text{km}^2$ ，南山区道路网密度为 $8.3\text{km}/\text{km}^2$ 。由于深圳中心城区范围较小，发展建设集中，城市道路基础设施网络较为完善，新增道路建设空间有限，与2019年度相比，各行政区道路网密度指标总体没有明显变化。

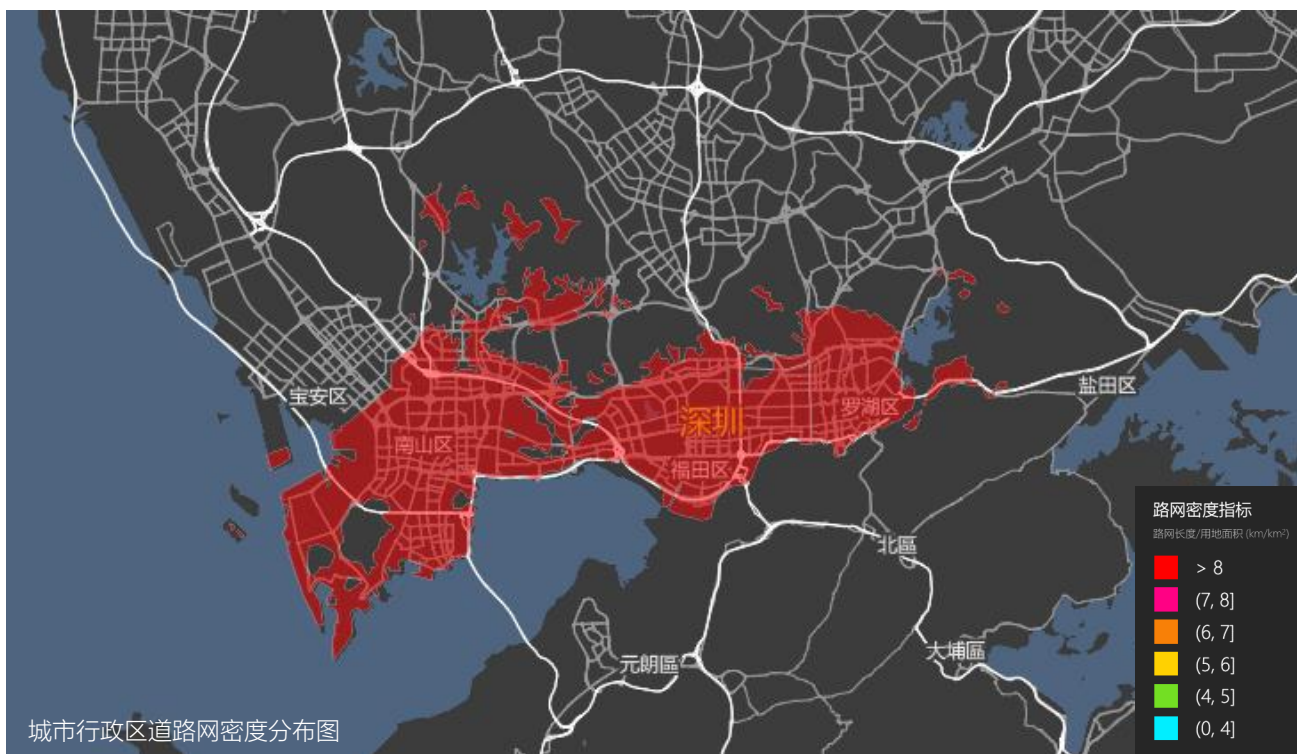
9.5

道路网密度

1

密度排名

行政区	道路网密度
福田区	11.7
罗湖区	10.4
南山区	8.3



城市行政区道路网密度分布图



地址：北京市海淀区三里河路9号

邮编：100044

邮箱：chinauti@caupd.com