

# 宁波道路网密度超全国均值

## 1 宁波3个区域路网密度“达标”

良好的道路运行状态,是城市可持续发展的“生命线”。

10月13日,中国城市规划设计研究院发布2025年度《中国主要城市道路网密度与运行状态监测报告》(以下简称《报告》),以全国36个主要城市作为重点研究对象,监测其中心城区建成区的平均道路网密度及高峰时间机动车平均速度。

《报告》显示,截至2024年第四季度,宁波中心城区建成区的平均道路网密度为7.2公里/平方公里,较上一年度增加0.1公里/平方公里,排在全国36座重点城市第12位,和上一年排名持平。

同时,宁波中心城区建成区机动车工作日高峰运行速度为20.4公里/小时,较上一年提升0.4公里/小时。

道路网密度,指一定范围内的道路总里程与该范围面积的比值。对一座城市而言,道路网密度越高,意味着交通便捷性越强,能有效缓解拥堵,提升人们的出行幸福感。

从全国范围看,36个主要城市平均道路网密度为6.6公里/平方公里,呈现出“粤港澳大湾区>长三角>京津冀”的特征。

宁波的7.2公里/平方公里,较全国平均水平高出0.6公里/平方公里,在报告监测的17座长三角城市中仅次于杭州、上海、合肥,交出一份稳健的答卷。

同时,宁波海曙区、鄞州区、江北区的道路网密度,分别为8.6公里/平方公里、8.2公里/平方公里、8.2公里/平方公里,均与上一年持平。

这三地已达到住建部2023年提出的规划目标——“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”,成为全国214个主要行政区中率先“达标”的53个区域之一。

相形之下,北仑区、镇海区的道路网密度均为5.6公里/平方公里,尚有提升空间。

2024年以来,宁波各地通过城市更新、干路联通、次支路网加密等工作,不断提升交通承载力,进而激发经济活力。

比如,鄞州大道高架的全线开通,串联起机场高架、鄞州大道—福庆路(东钱湖段)快速路一期,让栎社机场、鄞州中心城区、东部新城等地形成“一架通途”。

全国主要城市工作日高峰期机动车平均运行速度

| 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  | ↑    |
| 沈阳  | 3  | 22.5  | 21.8  | 0.7  | ↑    | 重庆  | 21 | 20.1  | 20.7  | -0.6 | ↓    |
| 天津  | 4  | 22.2  | 22.8  | -0.6 | ↓    | 昆明  | 22 | 20.0  | 20.7  | -0.7 | ↓    |
| 南宁  | 5  | 22.2  | 21.4  | 0.8  | ↑    | 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 | ↓    | 武汉  | 25 | 19.4  | 18.2  | 1.2  | ↑    |
| 青岛  | 8  | 21.6  | 20.4  | 1.2  | ↑    | 海口  | 26 | 19.3  | 18.2  | 1.1  | ↑    |
| 太原  | 9  | 21.5  | 20.1  | 1.4  | ↑    | 烟台  | 27 | 19.4  | 19.2  | 0.2  | ↑    |
| 厦门  | 10 | 21.3  | 22.8  | -1.5 | ↓    | 长春  | 28 | 19.5  | 20.6  | -1.1 | ↓    |
| 贵阳  | 11 | 21.2  | 20.5  | 0.7  | ↑    | 银川  | 29 | 18.1  | 20.1  | -2.0 | ↓    |
| 杭州  | 12 | 21.5  | 20.6  | 0.9  | ↑    | 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  | 19.8  | -2.6 | ↓    |
| 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 | 15.8  | 18.0  | -2.2 | ↓    |
| 海口  | 18 | 20.4  | 21.1  | -0.7 | ↓    | 北京  | 36 | 16.1  | 17.4  | -1.3 | ↓    |

## 2 宁波高峰期车速略高于全国均值

在监测道路网密度的同时,《报告》还给出另一组“交通体检”数据——全国主要城市工作日高峰期的机动车平均运行速度。

宁波的20.4公里/小时,和西宁、大连等城市接近,较全国36座主要城市的平均水平(20.1公里/小时)高出0.3公里/小时,处于中度拥堵水平,道路运行情况略高于均值。

你可能会问,为什么根据百度地图《2024年度中国城市交通报告》,宁波的通勤高峰交通拥堵指数能“笑傲”所有“新一线”城市,而工作日高峰期的机动车平均运行速度却只是“中等生”?

事实上,这两组数据并不矛盾——百度地图发布的拥堵指数,为实际行程时间与畅通行程时间的比值。宁波道路供给充足、车流分布均衡、交通调度有方,使“高峰期的车速比平时慢得不多”。但“相对值”不拥堵,不代表“绝对值”非常快。

《2024年中国主要城市通勤监测

报告》数据显示,近六成宁波市民通勤距离在5公里以内。由于通勤距离较短,不少宁波市民想要达到目的地,会选择红绿灯密集的主干道,刚提速就得踩刹车,平均车速自然被锁在20公里/小时左右。

而宁波要想让“绝对值”再提速,需把更多通勤人群从“等灯”中解放出来。

加强城市快速路的供给,将是一剂良方——让更多短途出行者也能“一脚油门上高架”,也让往返于宁波主城区和北仑、镇海、奉化等地的长途通勤者有更多疏导交通压力的“备选项”。

近期,宁波已有不少相关项目令人期待值拉满。比如,228国道海曙段工程项目,串联高桥、集士港、横街,北接江北、南连奉化,将成为宁波城区又一条南北向重要通道;再如,环城南路东延快速路一期工程(主线段),作为宁波的东西向“大动脉”,将大幅拉近北仑和宁波主城区的距离。

记者 严瑾

“文明健康 有你有我” 公益广告



# 公筷公勺 不能少

浙江省委宣传部 浙江省文明办