

2025^{Q3}

中国主要城市交通分析报告

声 明

The Statement



本研究报告由高德地图大云图业务中心数据分析团队撰写，所载全部内容仅供参考。

报告是基于高德地图及行业浮动车数据，通过大数据挖掘技术结合交通算法及交通理论编制，保证报告合理性与科学性。报告中地面道路交通通行时间计算方法，是考虑融合道路交叉口延误时间（即信号灯等待时间），从时间、空间、效率三个维度客观、综合地反映了城市道路交通健康状况并提出诊断方案的研究。报告力争做到精准、精细、精确，为公众出行、机构研究及政府决策提供有价值的参考依据。

报告中所涉及的文字、数据、图片及标识等所有内容均受到中国著作权法、专利法、商标法等知识产权法律法规以及相关国际条约的保护。未经高德事先书面许可，任何组织和个人不得将本报告中的任何内容用于任何商业目的。经高德事先书面许可的引用发布，需明确出处为“高德地图《2025年Q3中国主要城市交通分析报告》”，不得对报告进行有悖原意的引用、删节和修改，且引用本报告的文件发布前应当经高德审核。

“交通评价是一个极其复杂的工程，虽然大数据可以反映城市运行规律和特征，但源于数据来源和样本渗透的差异性，认识的局限性，设备的不足等困难，更科学、更精确、更有价值是我们一直追求的目标。”

- 欲了解您所在城市交通拥堵数据，请访问：<https://report.amap.com/diagnosis/index.do>
- 感谢您的关注，敬请留意后续研究结果的发布

概述

Summary

《中国主要城市交通分析报告》以高德交通大数据发布平台、大数据开放平台、阿里云MaxCompute及相关数据挖掘方法为支撑基础，描述城市交通现状、呈现演变规律、预测未来发展趋势，专注拥堵成因及解决对策的研究。本季度报告由高德地图联合“清华大学土木水利学院”、“同济大学智能交通运输系统（ITS）研究中心”、“未来交通与城市计算联合实验室”等机构共同联合发布，在此一并表示感谢。高德地图愿与政府、企业、院校等研究机构保持开放合作，共建交通共同体。

联合发布



清华大学土木水利学院
SCHOOL OF CIVIL ENGINEERING
TSINGHUA UNIVERSITY



产品与服务

Products and Services



高德交通大数据智库



高德交通大数据智库，提供城市交通管理政策、措施实施和改善评价，为城市交通精准化综合施策提供“评诊治”一体化的解决方案。

评

通过30+项评价指标，快速扫描不同场景下城市堵点和资源瓶颈；为城市交通管理部门诊断交通问题，评估交通改善措施提供量化的数据支撑。

诊

精细化分类城市交通拥堵场景，与交通管理者、专业机构和交通“医生”，共同对交通问题进行诊断

治

对体表导致的局部拥堵，通行能力导致的区域用堵，出行结构不合理导致的城市拥堵，提供一体化解决方案

更多交通“评诊治”大数据产品及服务

明镜政府版



城市交通运行态势



区域、学校、医院、街道、实时拥堵监测及改善监测报告

交通“评诊治”咨询报告服务



提供城市及特定区域交通评价、诊断、治理定制一体化解决方案

交通“评诊治”数据接口服务



提供交通评价、诊断、治理60+指标项数据接口服务

高德交通报告官网



全国交通实时动态监测及分析报告集

ChatITS AI交通助手



基于高德云睿时空大模型，AI智能辅助交通治理决策

交通智库商务合作: traffic-report@service.alibaba.com

编制说明

Report description



城市范围:

根据高德地图开放平台交通流量大数据，通过算法融合挖掘识别出城市人车出行活跃核心区，该核心区范围为本报告城市道路路网评价范围。

样本说明:

城市道路公共交通评价、地面道路交通评价分别进行独立计算。

数据呈现:

地面道路交通评价 -- 采用“六宫格”综合指标表示城市交通运行健康状况，多项指标兼容GB/T 36670-2018《城市道路交通组织设计规范》交通组织方案评价。

城市道路公共交通评价 -- 采用“人口出行热度核心区高峰期社会车辆与公交车速比、全市全天线路运营速度波动率、平均候车时长、公共交通与小汽车高峰出行时间比、平均步行距离、平均换乘系数”等六项指标综合得出“公共交通出行幸福指数”，来全面刻画城市公共交通运行状况。

时间说明:

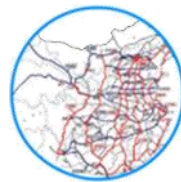
全天 06:00-22:00 早高峰07:00-09:00 晚高峰17:00-19:00
因时区原因，乌鲁木齐早晚高峰时段调整为09:00-11:00、19:00-21:00，
拉萨早晚高峰时段调整为08:00-10:00、18:00-20:00。

无其他特殊说明，本报告统计时间均为2025年07月01日~2025年09月30日

分析范围:



360城市+全国高速



地面交通50城



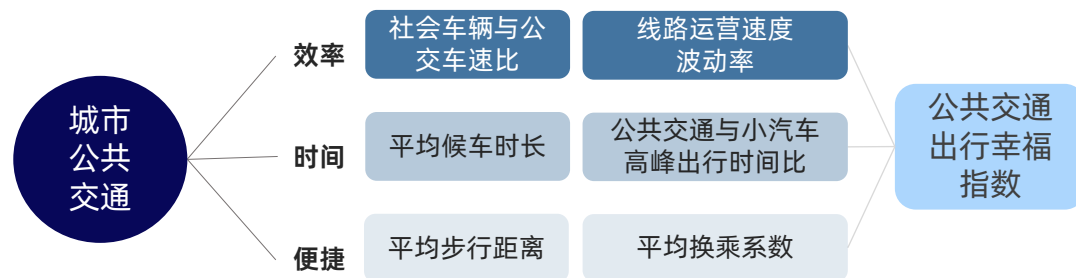
公共交通37城

数据说明

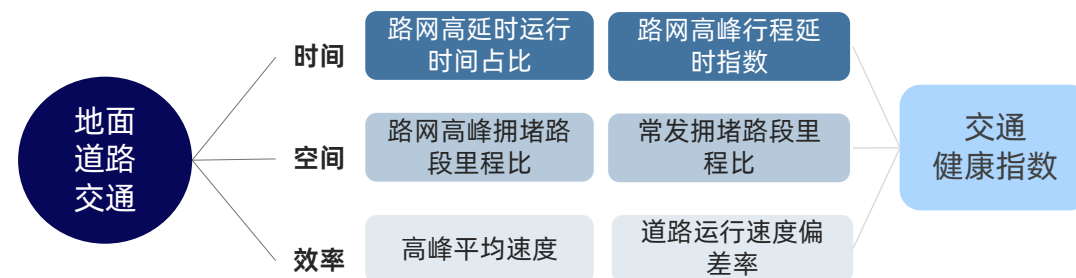
Data description



城市公共交通：利用“公共交通出行幸福指数”，对城市公共交通运行进行综合评价



地面道路交通：利用“交通健康指数”对城市地面道路交通健康水平进行综合评价诊断



交通报告50主要城市选取标准：



注：1. “在途车流密度”统计方法为：城市核心区范围内平均每公里每分钟在道路上行驶的去重车辆数，统计时段为6点-22点；

2. 城市影响力考量标准为：是否省会、直辖市、区域中心城市及是否举办大型国际会议等。

目录

01 城市公共交通运行分析

02 城市地面道路交通分析

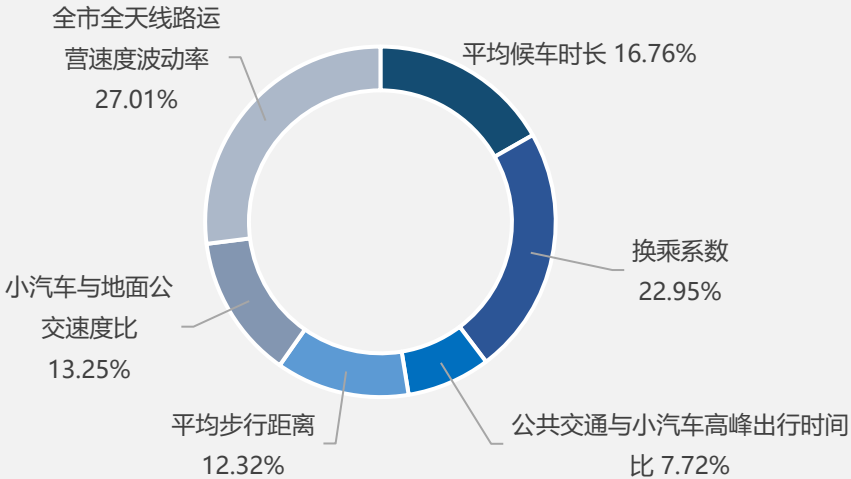
第一章

城市公共交通运输运行分析

计算说明：公共交通出行幸福指数

- 公共交通是城市交通的重要组成部分，全面客观地描述城市公共交通整体运行水平，有利于更综观地评价城市交通状况。高德提出“公共交通出行幸福指数”：效率维度，引入“小汽车与地面公交速度比、全市全天线路运营速度波动率”；时间维度，引入“公共交通与小汽车高峰出行时间比、平均候车时间”；便捷维度，引入“平均步行距离、平均换乘系数”，构成公共交通幸福六宫格，对城市公共交通运行水平进行综合评价。
- 该指数算法沿用国际通用的信息熵法客观确定评价指标权重（该方法在政府权威部门、社会经济、学术领域的各类报告中得到广泛普遍应用）；同时，采用TOPSIS正负理想解的计算进行排名，最终评分结果代表各城市指标与理想值之间的接近程度；“公共交通出行幸福指数”越高说明离理想值越近，城市公共交通运行水平越高；指数越低则说明多项指标距离理想值越远，相对水平越低。
- 六项指标信息熵权重分配结果显示，“换乘系数”和“速度波动率”的权重占比最高，换乘系数与公共交通线网衔接、覆盖率等关系较大；速度波动率与城市公共交通稳定性相关。两项指标权重最大，一方面从数据层面说明不同城市这两项指标的方差较大，另一方面亦说明对于出行者来说，出行稳定程度、公交运营效率对出行体感影响大。

六项指标信息熵权重分配



权重确定方法——熵值法

- 各项指标运用最大最小值归一化处理，并考虑指标的正反向进行调整
- 计算第j项指标下第i个样本值占该指标的比重
$$p_{ij} = \frac{x_{ij}}{\sum_{i=1}^n x_{ij}}, \quad i = 1, \dots, n, j = 1, \dots, m$$
计算第j项指标的熵值
$$e_j = -k \sum_{i=1}^n p_{ij} \ln(p_{ij}), \quad j = 1, \dots, m$$
- 计算第j项指标的熵值
$$d_j = 1 - e_j, \quad j = 1, \dots, m$$
- 计算信息熵冗余度
$$w_j = \frac{d_j}{\sum_{j=1}^m d_j}, \quad j = 1, \dots, m$$
- 计算各项指标权重，最终结果如左图所示。

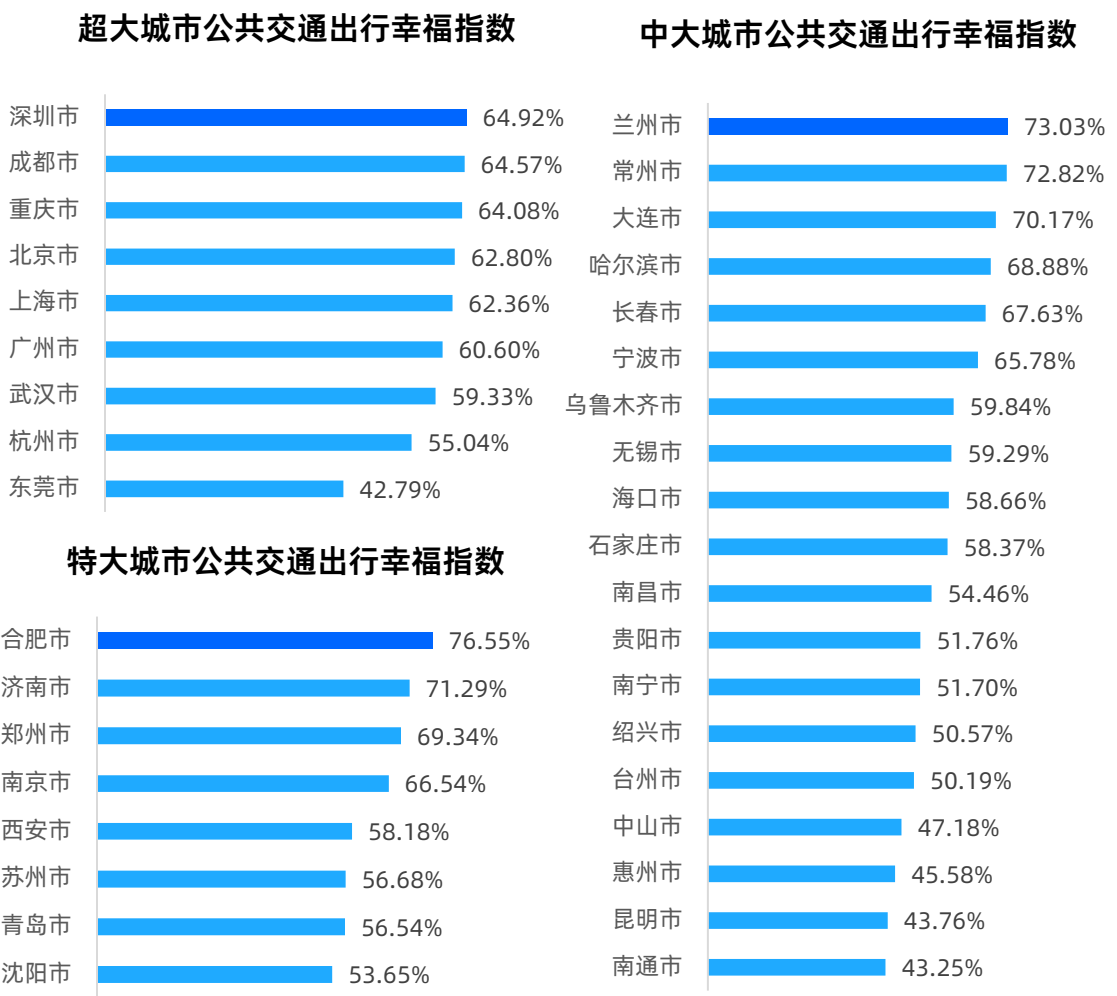
排名得分方法——TOPSIS

- 对于反向指标采用取倒数进行同向处理，然后进行数据规范化
$$z_{ij} = \frac{x_{ij}}{\sqrt{\sum_{i=1}^n x_{ij}^2}}$$
- 利用欧式距离计算与最优最劣目标的距离，并乘以权重
$$D_i^+ = \sqrt{\sum_{j=1}^m w_j (Z_j^+ - z_{ij})^2}, \quad D_i^- = \sqrt{\sum_{j=1}^m w_j (Z_j^- - z_{ij})^2}$$
- 计算各评价对象与最优方案的贴近程度
$$C_i = \frac{D_i^-}{D_i^+ + D_i^-}$$

注：受每个季度/年度数据波动影响，各季度/年度指标权重、正负理想值存在一定波动；故“幸福指数”仅供季度/年度内城市间横向比较参考，同城不同季度/年度的“幸福指数”的比较无意义。

公共交通出行幸福指数

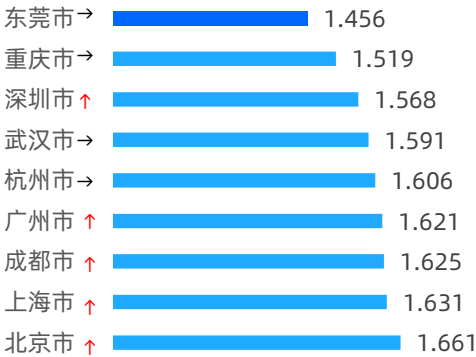
- 所研究城市在2025Q3年期间，合肥市、兰州市、常州市等10个城市的公共交通出行幸福指数较高，说明其公共交通（地面公交+地铁）运行效率、可靠性，相对其他城市公共交通运行水平的综合表现较好；
- 合肥市公共交通出行幸福指数最高，达到76.55%；深圳市、合肥市、兰州市分别在超大城市、特大城市中和大中城市中“公共交通出行幸福指数”位列首位。



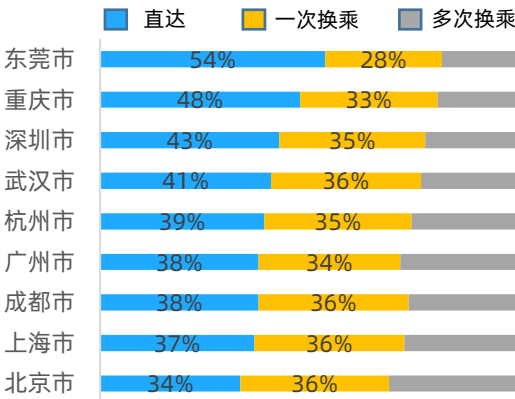
公共交通平均换乘系数

- 换乘系数反映公交出行中换乘相对量，该值越低，说明公交出行中需要换乘的出行越少，公交出行越便捷。
- 2025Q3年期间，城市公共交通平均换乘系数整体同比**多持平**和**上升**，超大城市、特大城市、大中城市的平均换乘系数（1.587、1.535、1.437）与去年同期相比（1.575、1.524、1.436）基本持平。其中，**东莞市、沈阳市、海口市**的公交换乘系数分别在超大、特大、大中城市中**最小**。

超大城市换乘系数



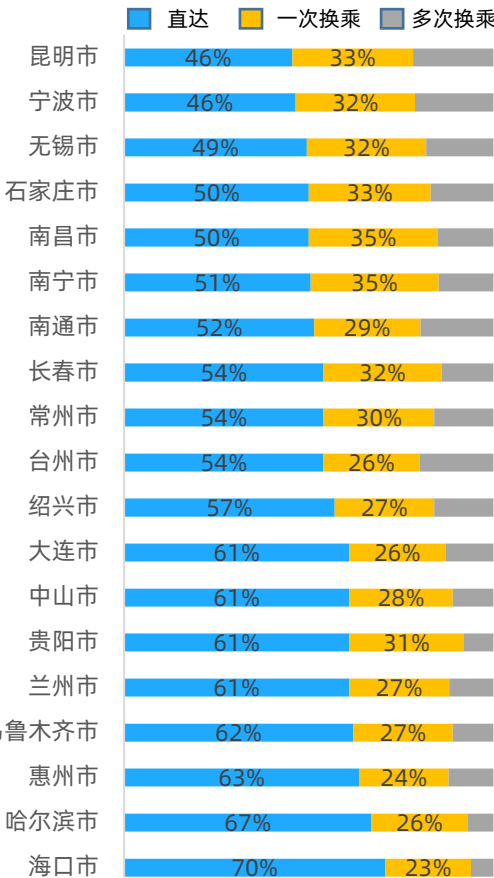
换乘次数占比



中大城市换乘系数



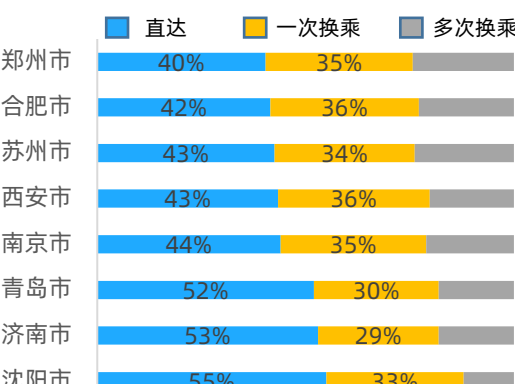
换乘次数占比



特大城市换乘系数



换乘次数占比



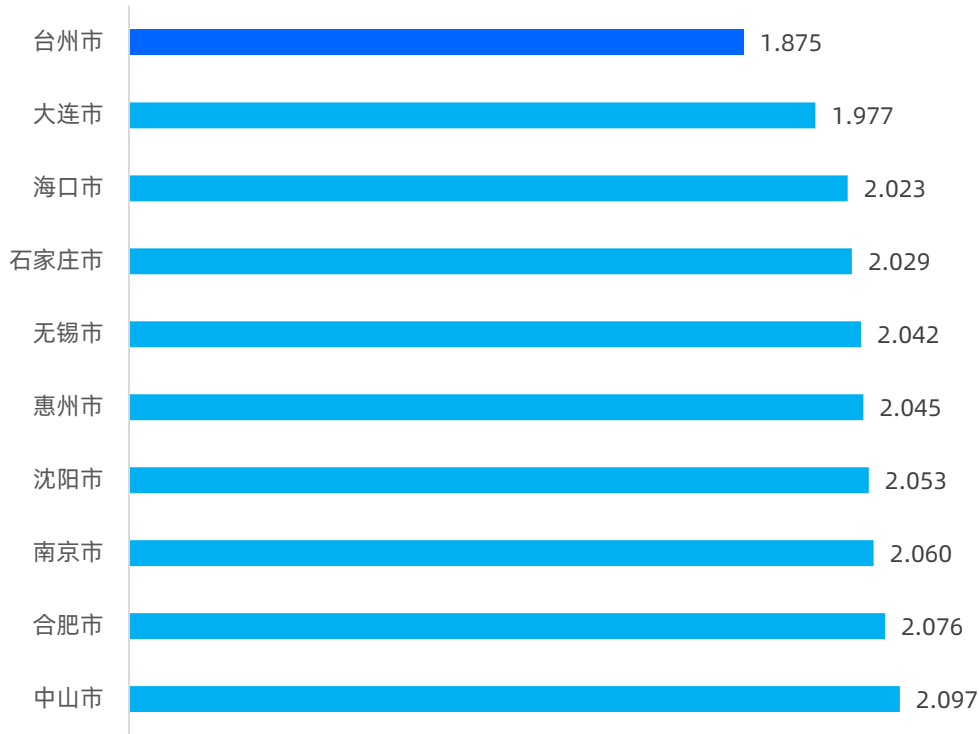
注：换乘系数计算方法参考国家标准（GB/T 32852.1-2016），指标基于高德地图公交规划数据计算；取起终点均在该城市的公交规划数据作为分析对象

城市高峰期地面公交运行效率

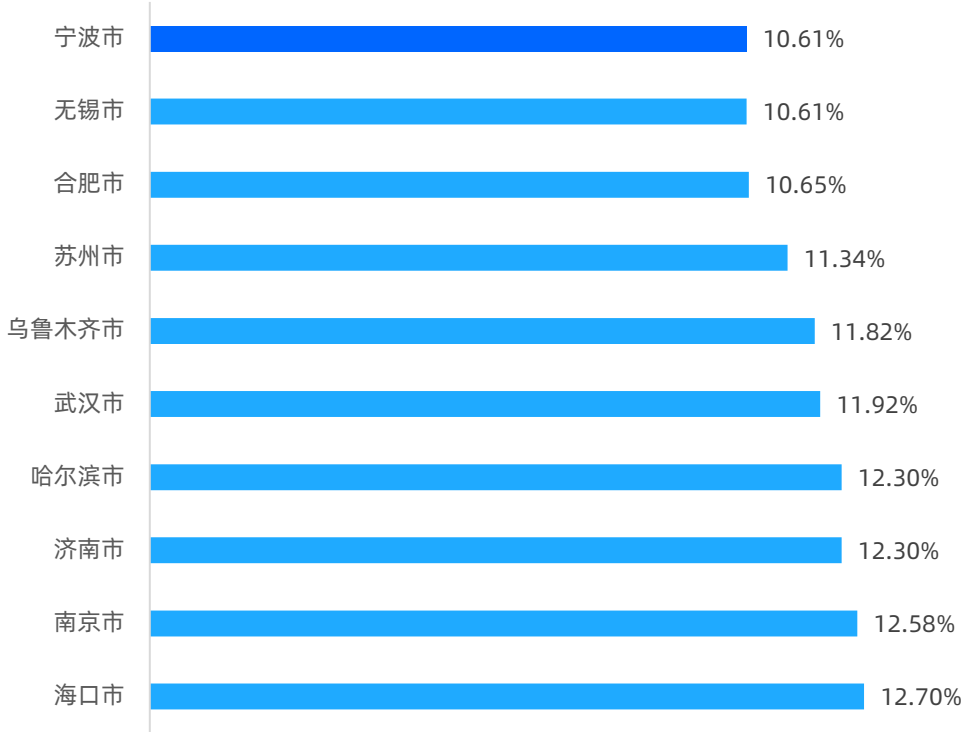
在所研究城市范围内**台州市**公交效率与小汽车最接近，**宁波市**公交效率最稳定。将公交运营速度与同时段、同线路的社会车辆速度对比，能够较直接、客观地反映公交运行效率与城市交通效率的相对水平，值越小表示两者速度差距也越小。研究范围内的城市在2025Q3年期间，**台州市**城市核心区内的高峰期“社会车辆-公交车速度比”最小，小汽车速度是公交的1.875倍；此外，**大连市**速度比值也小于2，说明其公共交通出行用户体感良好。全天线路运营速度波动率，为每条线路全天班次运营速度波动率的加权平均值，反映公交运营速度的变化水平；该值越小，城市公交的运行效率越稳定。研究范围内的城市在2025Q3年期间，**宁波市**的“全市全天线路运营速度波动率”最小，公交运营效率最稳定。

第一章
公共交通

高峰社会车辆-公交车速比



全市全天线路运营速度波动率

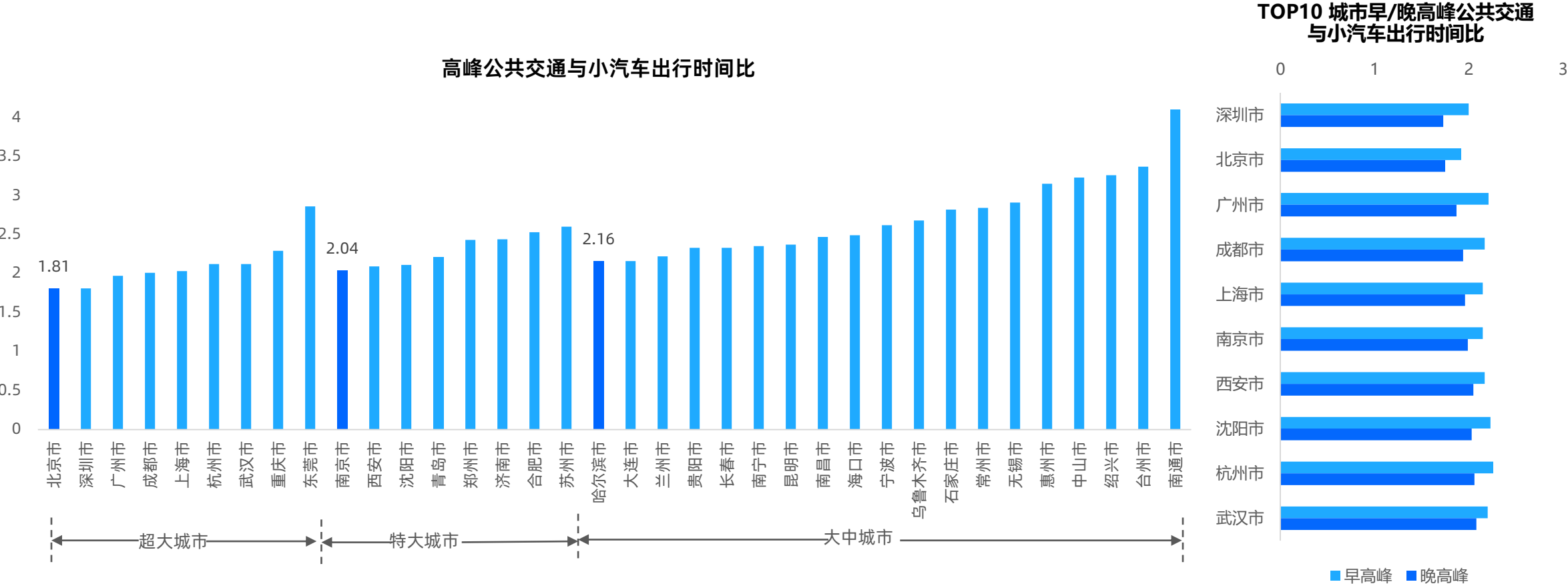


注：指标基于各城市全市或核心区内、实时数据质量较高的公交线路计算得到；城市规模来自中华人民共和国住房和城乡建设部2022年城市建设统计年鉴

公共交通与小汽车高峰出行时间比

- 公共交通与小汽车高峰出行时间比，基于早晚高峰时段内的公共交通规划数据和驾车规划数据，计算同一组OD下的公共交通/驾车出行时间比；其中，公共交通包含地面公交和地铁系统，用以综合评价城市内公共交通运行效率；
- 在所研究城市在2025Q3年期间，**北京市**高峰期公共交通与小汽车高峰出行时间最接近，排名与2024年同期一致，蝉联公共交通与小汽车高峰出行时间比最优城市；说明该城市早晚高峰期采用公共交通出行的时间效率体感较好；**南京市**和**哈尔滨市**分别在特大城市和大中城市中出行时间比最优；
- 对大多数城市而言，早高峰的公共交通与小汽车出行时间比略高于晚高峰。在时间效率体感最佳的排名前十城市均呈现这样的趋势。

第一章
公共交通



公共交通平均步行距离

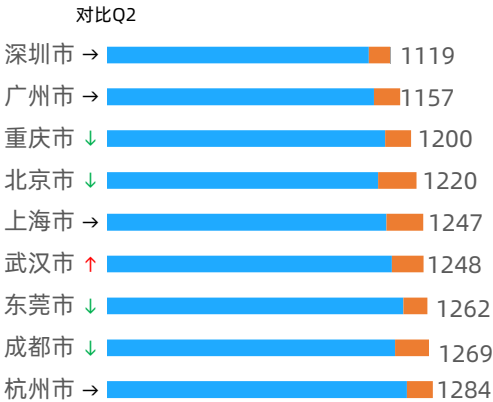
- 公共交通平均步行距离指城市中公交系统使用者进出系统、换乘所需的步行距离，该值越低，城市公交出行便捷度越高。
- 2025Q3年度期间，超大城市、特大城市、大城市的平均步行相比2025Q2多数处于持平和下降，仅有2城出现上升但增加较少。
- 主要增幅发生在进/出公共交通系统的步行距离。其中，**深圳市、济南市、哈尔滨市**的步行距离分别在超大、特大、大中城市中最小。

公共交通平均步行距离

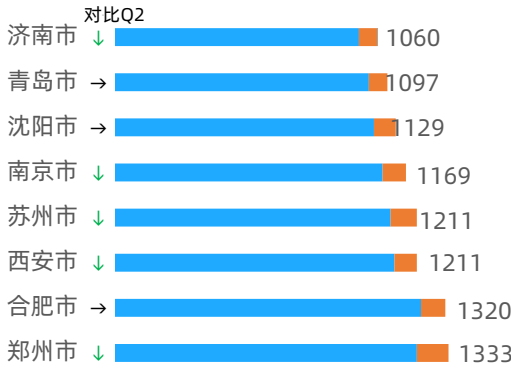


进出公交系统平均步行距离 平均换乘距离

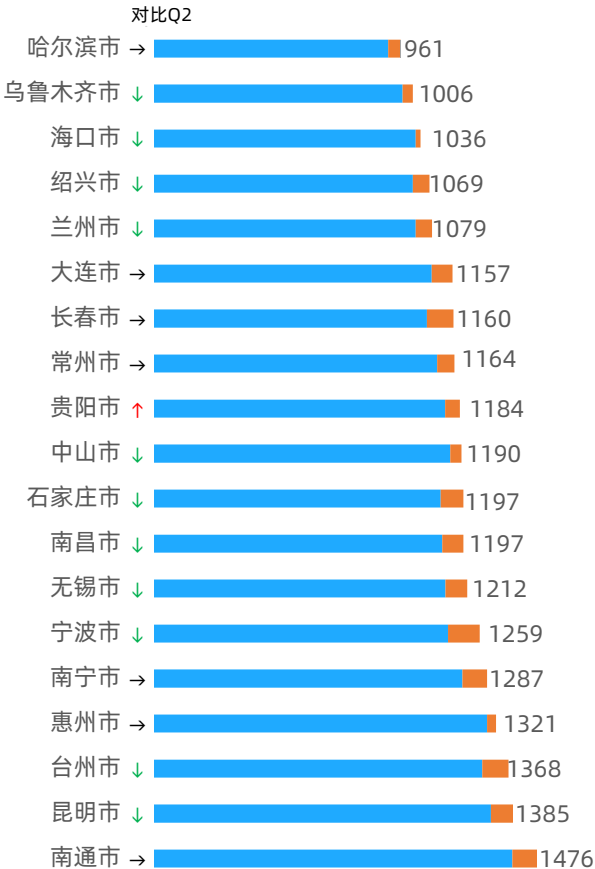
超大城市平均步行距离（米）



特大城市平均步行距离（米）



中大城市平均步行距离（米）

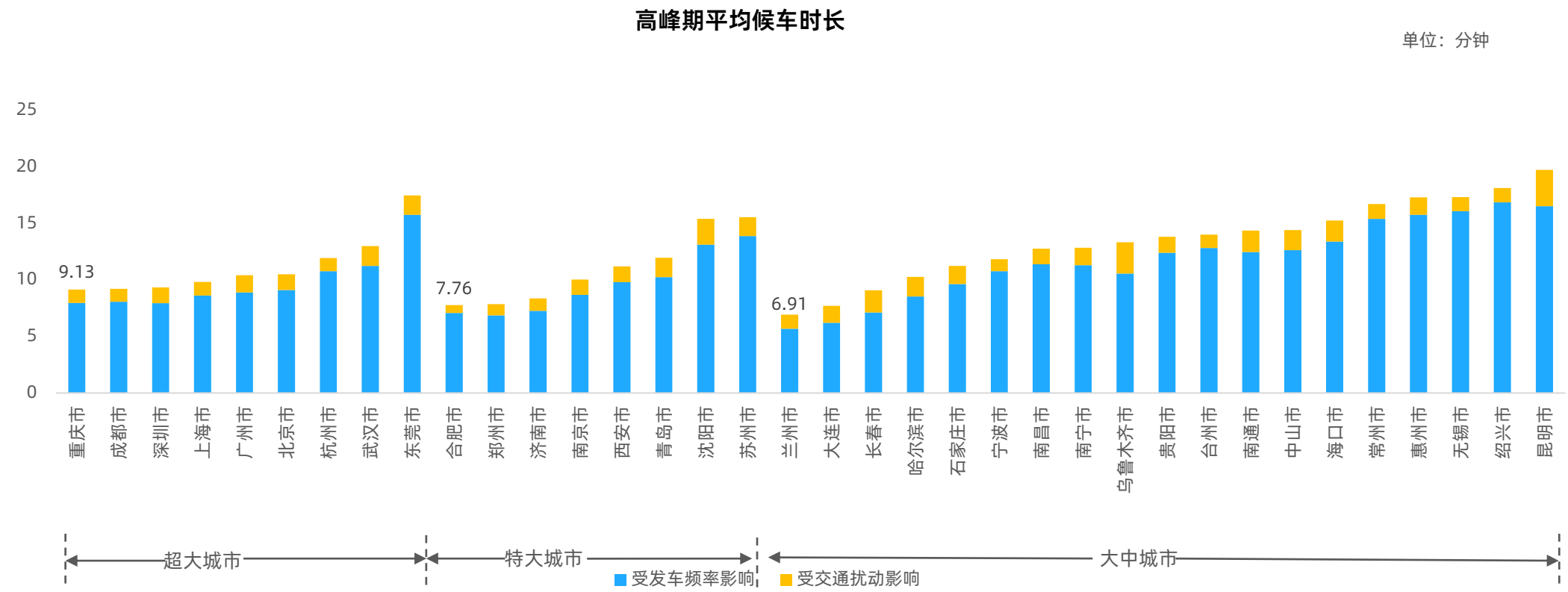


注：指标基于高德地图公交规划数据计算；取起终点均在该城市的公交规划数据作为分析对象

排序说明：优先按总步行距离排序，若相同，则按平均步行距离排序。对比Q2步行距离波动小于10米的则定为持平

城市高峰期地面公交平均候车时长

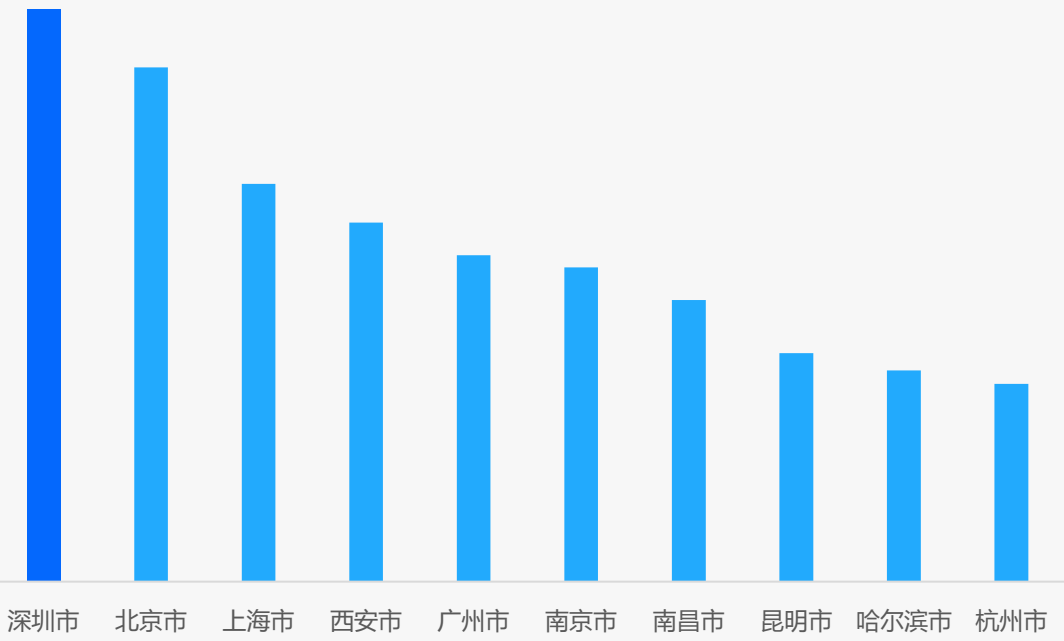
- 研究城市范围内兰州高峰期地面公交平均候车时长最优
- 所研究城市范围内，兰州市的候车时长为6.91分钟，在所有城市中最优，且兰州市受发车频率影响的候车时长最小；合肥市受交通扰动影响的候车时长在所有城市中最小。重庆市、合肥市的候车时长分别为超大城市、特大城市的最优。



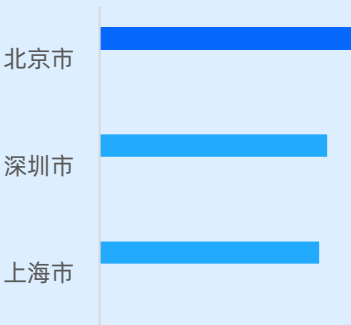
注：指标基于各城市核心区内、实时数据质量较高的公交线路计算得到。高峰期平均候车时长，计算方法参考TCRP165报告中国际通用的方法。

- 研究城市范围内北京绿色出行意愿最高，继续蝉联榜首。
- 基于全国50个主要城市的公交&地铁、骑行和步行路线规划占总规划次数的比例，规范化后得出各城市的“绿色出行意愿指数”。2025Q3年期间，绿色出行意愿最强的城市为深圳市，其次为北京市、上海市、西安市。
- 从各类绿色出行方式来看，公交&地铁、骑行、步行出行意愿排名第一的城市分别为北京市、海口市、贵阳市。

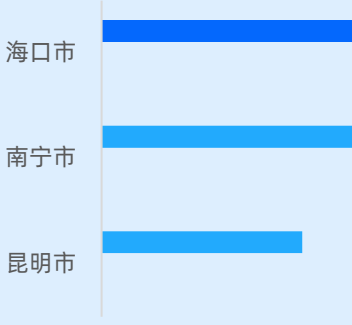
2025Q3绿色出行意愿指数TOP10



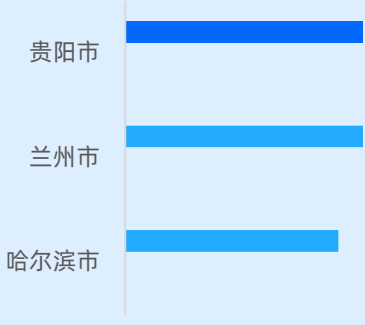
公交&地铁出行意愿指数



骑行出行意愿指数



步行出行意愿指数



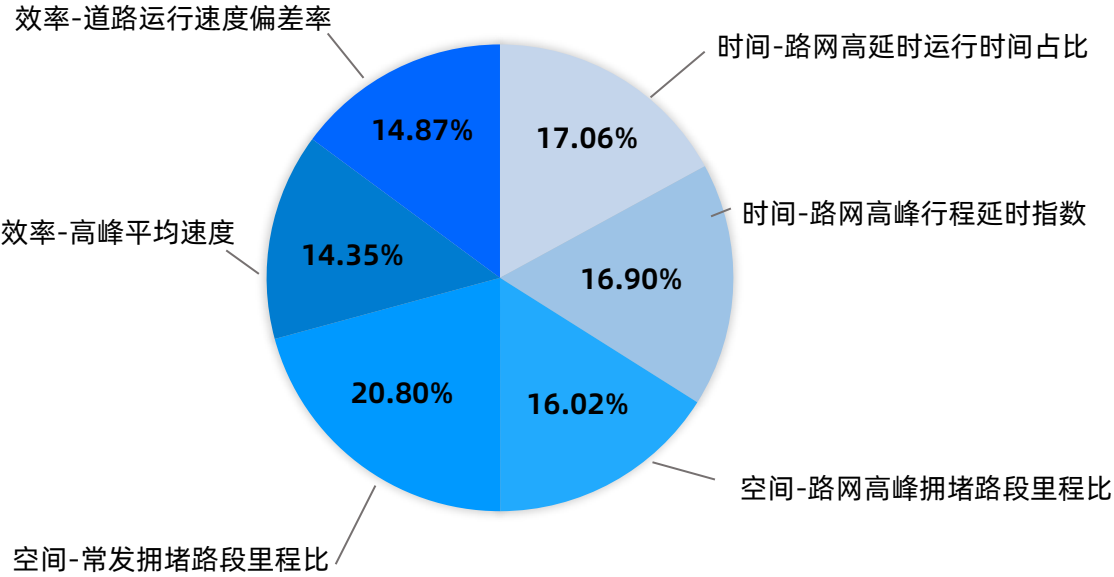
注：出行意愿指数基于高德规划大数据计算

第二章

城市地面道路交通分析

- 随着城市交通复杂性增加和智能交通的飞速发展，单一指标的评价和诊断已不能满足我国交通运行的多样化评测。高德运用城市交通诊断评价模型“交通健康指数”综合性评价方法，全面刻画城市交通运行状况。该指数由六项交通运行指标组成，对城市进行全方位立体化运行健康评价分析。
- 交通健康指数算法沿用国际通用的信息熵方法确定评价指标权重（该方法在政府权威部门、社会经济及学术领域报告中已经普遍应用），并采用TOPSIS正负理想解的计算进行排名，最终评分结果代表各城市六宫格指标与理想值之间的接近程度，值越接近1，表示评价对象越优秀。

六项指标信息熵权重分配



权重确定方法--熵值法

- 各项指标运用最大最小值归一化处理，并考虑指标的正反向进行调整
- 计算第j项指标下第 i 个样本值占该指标的比重

$$p_{ij} = \frac{x_{ij}}{\sum_{i=1}^n x_{ij}}, \quad i = 1, \dots, n, j = 1, \dots, m$$

- 计算第j项指标的熵值

$$e_j = -k \sum_{i=1}^n p_{ij} \ln(p_{ij}), \quad j = 1, \dots, m$$

- 计算信息熵冗余度

$$d_j = 1 - e_j, \quad j = 1, \dots, m$$

- 计算各项指标权重

$$w_j = \frac{d_j}{\sum_{j=1}^m d_j}, \quad j = 1, \dots, m$$

排名得分方法--TOPSIS

- 利用历史数据固定TOPSIS的最优最劣值
- 运用固定的最优最劣值对数据进行归一化处理，并考虑指标的正反向进行调整

$$z_{ij} = \frac{x_{ij} - \min}{\max - \min} \quad z_{ij} = \frac{\max - x_{ij}}{\max - \min}$$

- 利用欧式距离计算与最优最劣目标的距离，并乘以权重

$$D_i^+ = \sqrt{\sum_{j=1}^m w_j (Z_j^+ - z_{ij})^2}, \quad D_i^- = \sqrt{\sum_{j=1}^m w_j (Z_j^- - z_{ij})^2}$$

- 计算各评价对象与最优方案的贴近程度

$$C_i = \frac{D_i^-}{D_i^+ + D_i^-}$$

注：“交通健康指数”越高说明离理想值越近，城市运行相对越健康；指数越低则说明多项指标距离理想值越远，相对越不健康。值越接近1，表示评价对象越优秀。在城市健康指数中，所得结果即代表着该城市健康水平与最优目标的接近百分比。六项分指标解释说明详见附录A。

2025Q3中国主要城市交通亚健康与健康排名TOP10

- 将全国50个主要城市的“交通健康指数”均值作为健康、亚健康临界值，也就是健康水平线；高于健康水平线的城市为交通健康城市，数据显示：
- 2025Q3交通亚健康指数排名第一的是**兰州市**，其交通健康指数为48.50%，其次是**乌鲁木齐市、广州、大连、北京、西宁、成都、深圳、西安、沈阳**；前10中，西安较去年同期提升最高，同比变化率达7.98%，北京同比变化率第二（4.52%），沈阳第三（4.15%）；
- 2025Q3交通健康指数排名中，**南通**继续蝉联交通健康指数榜首，其交通健康指数为74.26%，其次是**绍兴、台州、洛阳、南昌、无锡、苏州、南宁、宁波、中山**。

2025Q3中国主要城市交通**亚健康**排名TOP10

序号	城市名称	交通健康指数	同比变化率
1	兰州市	48.50%	↓-3.29%
2	乌鲁木齐市	49.04%	↓-0.47%
3	广州市	53.01%	↑2.29%
4	大连市	53.43%	↓-1.75%
5	北京市	53.60%	↑4.52%
6	西宁市	54.21%	↓-2.53%
7	成都市	55.14%	↑2.02%
8	深圳市	56.26%	↑1.52%
9	西安市	56.34%	↑7.98%
10	沈阳市	56.99%	↑4.15%

2025Q3中国主要城市交通**健康**排名TOP10

序号	城市名称	交通健康指数	同比变化率
1	南通市	74.26%	↓-0.48%
2	绍兴市	73.80%	↑0.39%
3	台州市	71.07%	↑1.30%
4	洛阳市	69.90%	↑0.55%
5	南昌市	69.68%	↑4.33%
6	无锡市	68.95%	↑1.22%
7	苏州市	68.66%	↑0.31%
8	南宁市	68.59%	↓-0.16%
9	宁波市	68.47%	↑0.16%
10	中山市	68.36%	↑3.65%

汽车保有量分类--2025Q3中国主要城市“交通健康指数”

- 衡量及对比不同城市交通运行状况需充分考虑城市间交通发展规模的差异性，为准确反映城市的真实交通运行体量，报告采用公安部交通管理局发布的截至2025年上半年全国汽车保有量数据及各地政府公开数据，将城市分为“超400万”、“超300万”、“超200万”、“200万以下”四档对城市间交通状况进行综合考量。
- 结果显示：**超400万辆**的城市中**苏州**交通健康指数最高；**超300万辆**的城市中**宁波**得分最高；**超200万辆**城市中**南通**得分最高；**200万辆以下**城市中**绍兴**得分最高。

第二章
城市交通

汽车保有量“超400万辆”前10

排名	城市	交通健康指数↓
1	苏州市	68.66%
2	郑州市	66.09%
3	杭州市	65.30%
4	天津市	64.57%
5	东莞市	61.97%
6	武汉市	60.95%
7	上海市	57.81%
8	重庆市	57.79%
9	西安市	56.34%
10	深圳市	56.26%

汽车保有量“超300万辆”

排名	城市	交通健康指数↓
1	宁波市	68.47%
2	石家庄市	67.98%
3	合肥市	67.19%
4	佛山市	64.60%
5	南京市	61.97%
6	长沙市	59.80%
7	青岛市	59.12%
8	济南市	57.21%
9	广州市	53.01%

汽车保有量“超200万辆”前10

排名	城市	交通健康指数↓
1	南通市	74.26%
2	台州市	71.07%
3	无锡市	68.95%
4	南宁市	68.59%
5	温州市	67.18%
6	唐山市	66.95%
7	太原市	63.69%
8	烟台市	61.69%
9	长春市	60.68%
10	贵阳市	59.09%

汽车保有量“200万辆以下”前10

排名	城市	交通健康指数↓
1	绍兴市	73.80%
2	洛阳市	69.90%
3	南昌市	69.68%
4	中山市	68.36%
5	常州市	68.32%
6	惠州市	68.11%
7	银川市	64.80%
8	福州市	64.11%
9	呼和浩特市	63.72%
10	厦门市	63.25%

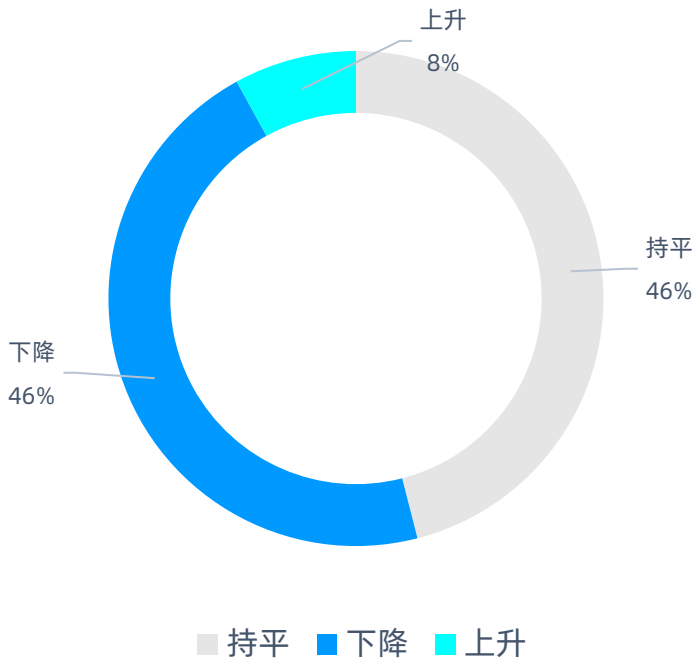
注：汽车保有量数据来自来自 <http://m.mps.gov.cn/n6935718/n6936559/c10143192/content.html>

注：仅列出汽车保有量排名前10的城市，若不足10个则全部显示

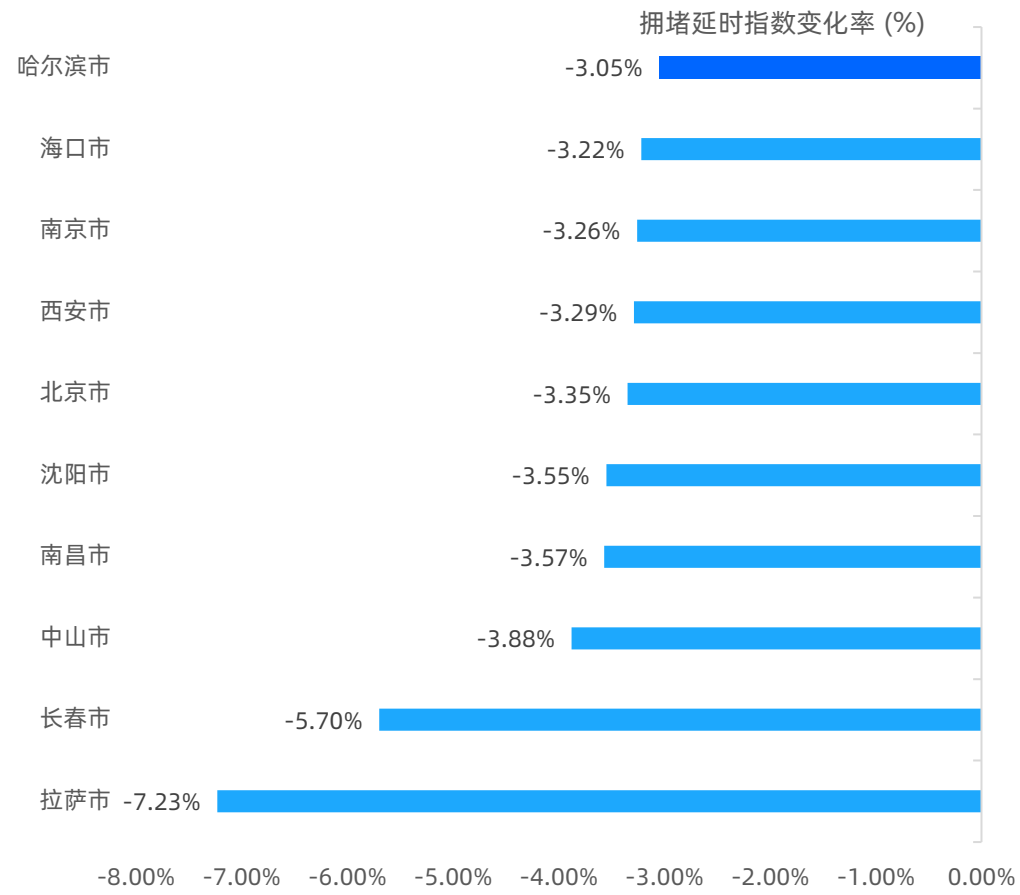
同比分析——50城中有23城拥堵同比下降，4城上升，23城持平

- 同比2024Q3，2025Q3全国50个主要城市中有23个城市路网高峰行程延时指数下降，占比46%；4个城市路网高峰行程延时指数上升，占比8%；23个城市基本持平，占比46%；
- 拥堵下降城市中拉萨市降幅最大，其次是长春、中山、南昌等，北京是唯一上榜的一线城市，拥堵同比下降3.35%。

50城市路网高峰行程延时指数同比变化分布



拥堵同比下降城市TOP10

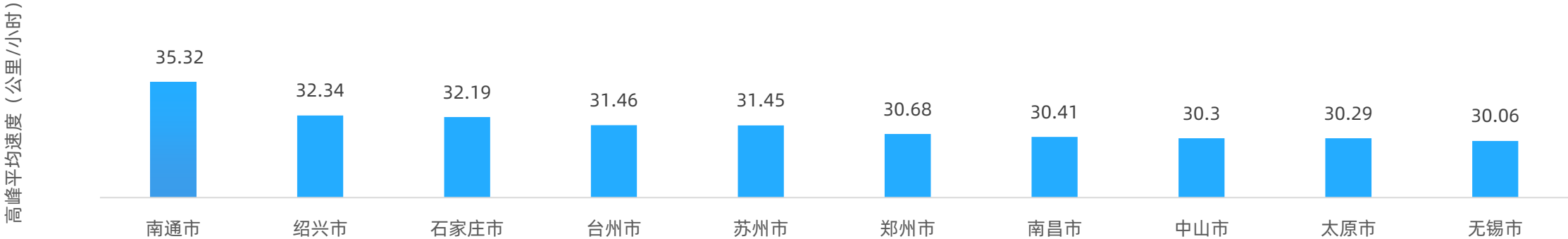


注：拥堵增加1.5%到减少1.5%间视为持平

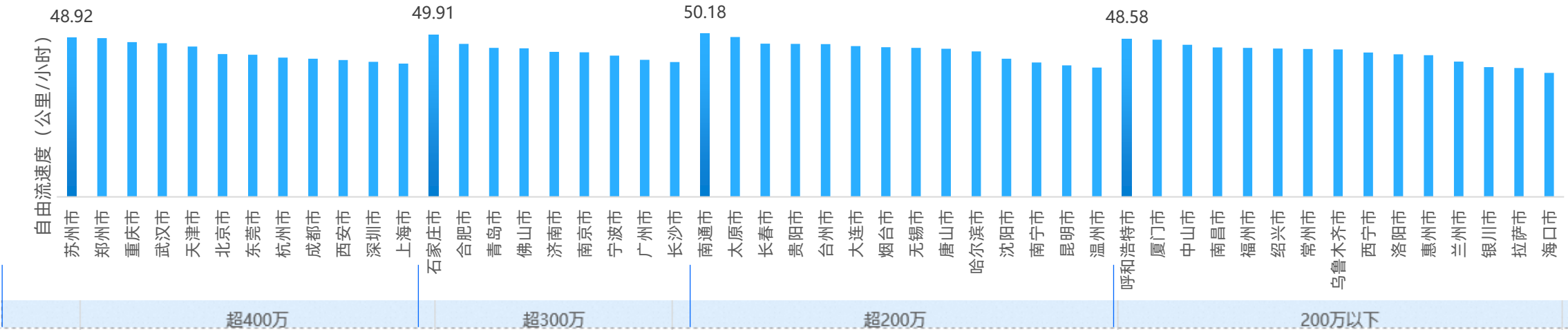
城市CT扫描——高峰平均车速

- 全国50个主要城市中，TOP10城市分别为**南通**、绍兴、石家庄、台州、苏州、郑州、南昌、中山、太原、无锡；
- 城市自由流速度方面，汽车保有量超400万的城市中，**苏州**自由流速度最高，达48.92公里/小时；汽车保有量超300万、超200万、200万以下自由流速度最高的城市分别为石家庄、南通、呼和浩特。

城市高峰平均车速排名TOP10

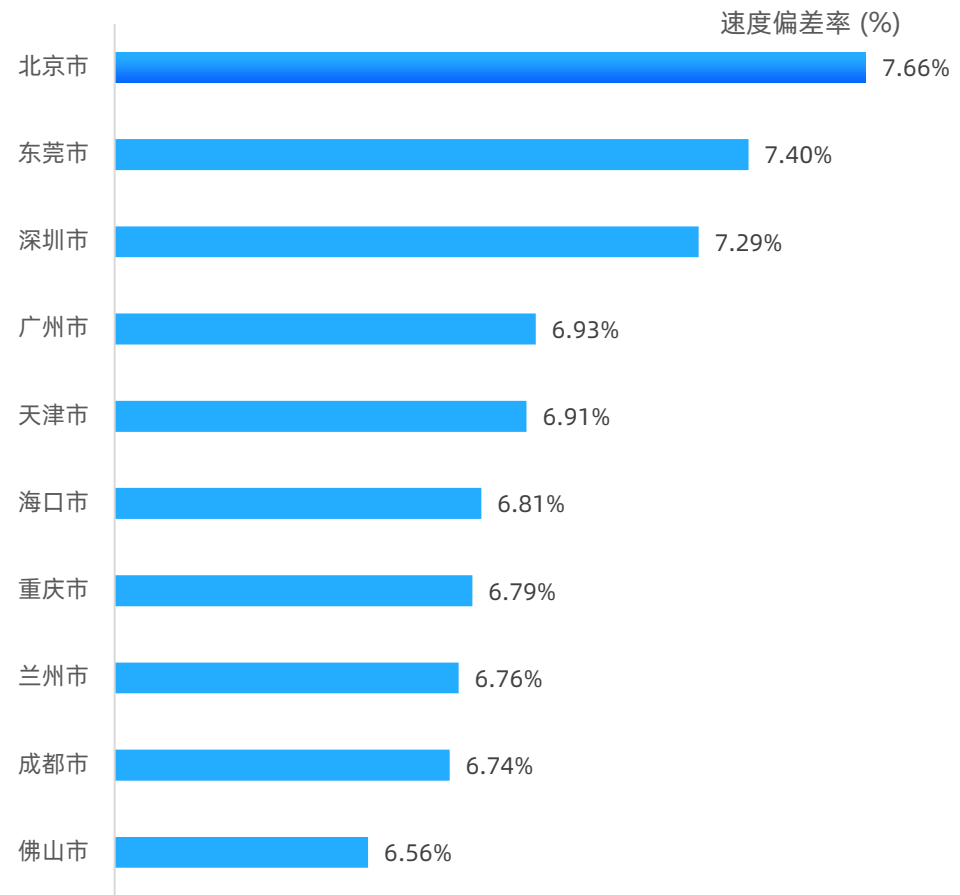


50城市自由流速度排名——按汽车保有量

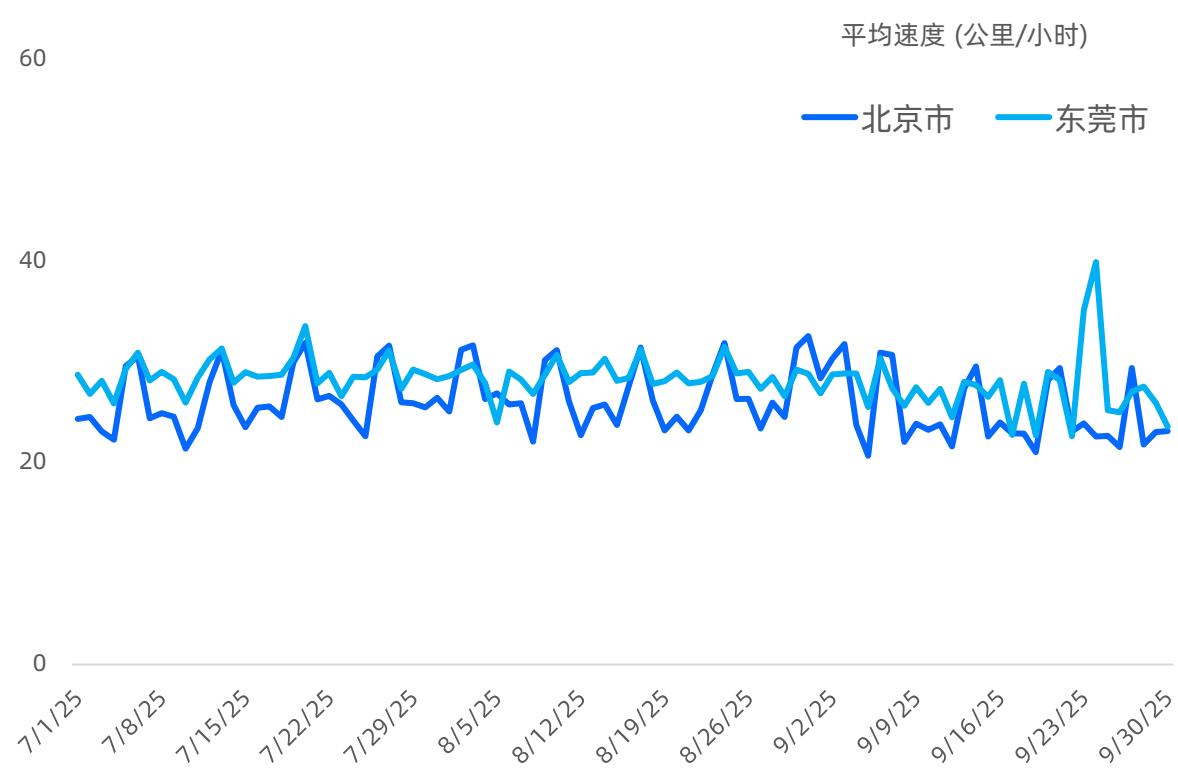


- 2025Q3期间全国50个主要城市中北京市道路运行速度偏差率最高，为7.66%，表明其道路运行速度波动较大，速度波动大意味着其每日出行时间相对不固定；
- 其次是东莞、深圳、广州、天津、海口、重庆、兰州、成都、佛山。

中国主要城市道路运行速度偏差率TOP10



城市高峰时段平均速度变化趋势



2025Q3中国主要城市交通运行数据表1

序号	城市	交通可比性评价	道路交通运行评价					公共交通运行评价	高速运行评价
		汽车保有量所属区间	交通健康指数	交通健康指数同比变化率	路网高峰行程延时指数	路网高峰行程延时指数同比变化率	高峰平均速度（公里/小时）	公共交通出行幸福指数	高速日均拥堵里程占比
1	苏州市	超400万	68.66%	0.31%	1.555	-0.20%	31.45	56.68%	0.47%
2	郑州市	超400万	66.09%	2.06%	1.591	-0.85%	30.68	69.34%	0.06%
3	杭州市	超400万	65.30%	-1.68%	1.58	1.25%	27.10	55.04%	0.18%
4	天津市	超400万	64.57%	1.21%	1.603	-3.02%	28.85	-	0.18%
5	东莞市	超400万	61.97%	-1.85%	1.587	-0.56%	27.55	42.79%	1.18%
6	武汉市	超400万	60.95%	-0.21%	1.681	-0.78%	28.12	59.33%	0.09%
7	上海市	超400万	57.81%	2.64%	1.726	-1.60%	23.76	62.36%	1.06%
8	重庆市	超400万	57.79%	-2.95%	1.766	2.63%	26.93	64.08%	0.08%
9	西安市	超400万	56.34%	7.98%	1.743	-3.29%	24.13	58.18%	0.32%
10	深圳市	超400万	56.26%	1.52%	1.634	-2.02%	25.42	64.92%	1.88%
11	成都市	超400万	55.14%	2.02%	1.789	-0.64%	23.76	64.57%	0.28%
12	北京市	超400万	53.60%	4.52%	1.803	-3.35%	24.34	62.80%	1.09%
13	宁波市	超300万	68.47%	0.16%	1.542	-0.76%	28.15	65.78%	0.13%
14	石家庄市	超300万	67.98%	5.40%	1.55	-3.00%	32.19	58.37%	0.14%
15	合肥市	超300万	67.19%	-0.81%	1.573	1.05%	29.90	76.55%	0.04%
16	佛山市	超300万	64.60%	-1.79%	1.595	-0.52%	28.64	-	0.29%
17	南京市	超300万	61.97%	3.85%	1.677	-3.26%	26.52	66.54%	0.39%
18	长沙市	超300万	59.80%	2.83%	1.721	-1.91%	24.09	-	0.08%
19	青岛市	超300万	59.12%	-1.76%	1.785	0.60%	25.66	56.54%	0.05%
20	济南市	超300万	57.21%	5.43%	1.829	-2.88%	24.41	71.29%	0.04%
21	广州市	超300万	53.01%	2.29%	1.648	-3.01%	25.59	60.60%	0.80%
22	南通市	超200万	74.26%	-0.48%	1.421	0.37%	35.32	43.25%	0.09%
23	台州市	超200万	71.07%	1.30%	1.494	-1.66%	31.46	50.19%	0.07%
24	无锡市	超200万	68.95%	1.22%	1.524	-1.69%	30.06	59.29%	0.43%
25	南宁市	超200万	68.59%	-0.16%	1.486	-0.63%	27.79	51.70%	0.02%

2025Q3中国主要城市交通运行数据表2

序号	城市	交通可比性评价	道路交通运行评价					公共交通运行评价	高速运行评价
		汽车保有量所属区间	交通健康指数	交通健康指数同比变化率	路网高峰行程延时指数	路网高峰行程延时指数同比变化率	高峰平均速度（公里/小时）	公共交通出行幸福指数	高速日均拥堵里程占比
26	温州市	超200万	67.18%	0.51%	1.556	-0.70%	25.54	-	0.06%
27	唐山市	超200万	66.95%	0.05%	1.588	0.30%	28.70	-	0.15%
28	太原市	超200万	63.69%	3.00%	1.624	-2.22%	30.29	-	0.04%
29	烟台市	超200万	61.69%	2.95%	1.76	-2.38%	26.16	-	0.02%
30	长春市	超200万	60.68%	7.87%	1.738	-5.70%	27.09	67.63%	0.03%
31	贵阳市	超200万	59.09%	-6.19%	1.686	3.10%	27.93	51.76%	0.12%
32	哈尔滨市	超200万	58.97%	5.45%	1.772	-3.05%	25.24	68.88%	0.02%
33	昆明市	超200万	57.95%	-5.43%	1.658	1.97%	24.41	43.76%	0.24%
34	沈阳市	超200万	56.99%	4.15%	1.766	-3.55%	24.07	53.65%	0.03%
35	大连市	超200万	53.43%	-1.75%	1.936	1.12%	23.94	70.17%	0.01%
36	绍兴市	200万以下	73.80%	0.39%	1.411	-0.49%	32.34	50.57%	0.12%
37	洛阳市	200万以下	69.90%	0.55%	1.479	-0.19%	29.64	-	0.02%
38	南昌市	200万以下	69.68%	4.33%	1.511	-3.57%	30.41	54.46%	0.05%
39	中山市	200万以下	68.36%	3.65%	1.544	-3.88%	30.30	47.18%	0.08%
40	常州市	200万以下	68.32%	-2.17%	1.554	1.78%	29.26	72.82%	0.29%
41	惠州市	200万以下	68.11%	0.19%	1.51	-2.00%	28.86	45.58%	0.12%
42	银川市	200万以下	64.80%	-0.66%	1.609	0.47%	24.78	-	0.07%
43	福州市	200万以下	64.11%	2.10%	1.658	-0.97%	27.66	-	0.05%
44	呼和浩特市	200万以下	63.72%	-0.10%	1.643	-0.87%	29.58	-	0.05%
45	厦门市	200万以下	63.25%	-1.85%	1.665	1.47%	29.04	-	0.06%
46	拉萨市	200万以下	60.13%	13.33%	1.635	-7.23%	24.25	-	0.03%
47	海口市	200万以下	59.13%	8.38%	1.716	-3.22%	22.23	58.66%	0.09%
48	西宁市	200万以下	54.21%	-2.53%	1.782	1.41%	24.90	-	0.14%
49	乌鲁木齐市	200万以下	49.04%	-0.47%	1.925	-2.26%	23.54	59.84%	0.32%
50	兰州市	200万以下	48.50%	-3.29%	1.859	1.07%	22.38	73.03%	0.24%

附录A：名词解释

关键词解释	定义
交通健康指数	由六项交通运行指标组成，表示城市交通健康水平与最优目标的接近百分比，指数越高说明离理想值越近，城市交通运行相对健康，反之越不健康
路网高延时运行时间占比	道路网交通拥堵延时指数高于1.5的累计时长占全天时长的比例，从时间分布的角度反映路网拥堵程度和变化趋势
路网行程延时指数（拥堵延时指数）	实际旅行时间与自由流（畅通）状态下旅行时间的比值，值越大出行延时越高
路网拥堵路段里程比	道路处于拥堵、严重拥堵的路段里程占总发布里程的比例，从空间分布的角度反映道路网交通拥堵的影响范围
常发拥堵路段里程比	道路网中以一定频率出现严重拥堵的路段里程比例，从空间分布的角度反映交通拥堵发生的聚集性
平均旅行速度	城市范围内车辆行驶的平均速度
道路运行速度偏差率	城市范围内道路每日速度标准差与平均速度的比值，值越大速度变化越大，从相对角度反映速度变化的差异和离散程度
拥堵延时时间	拥堵延时时间 = 交通拥堵通过的旅行时间-自由流通过的旅行时间
平均旅行长度	城市范围内平均的旅行长度
平均旅行时间	城市范围内平均的旅行时间
平均延迟时间	城市范围内平均的延迟时间
最拥堵的一天	城市在某时间范围内拥堵延时指数最高的一天
热点商圈	城市中人流多、车流多、商业贸易发达的区域
每天通勤延时	每天上班或下班堵车时间
道路高峰出行平均速度	某条道路上，早晚高峰期车辆的平均行驶速度
道路高峰出行旅行时间	某条道路上，早晚高峰期车辆的平均旅行时间
道路高峰出行延时时间	某条道路上，早晚高峰道路的延时时间；延时时间=交通拥堵通过的旅行时间-自由流通过的旅行时间
道路自由流速度	某条道路上，不受堵车影响，车辆自由通过状态下的平均车速，通常在夜间
道路自由流旅行时间	某条道路上，不受堵车影响，车辆自由通过状态下的平均旅行时间，通常在夜间

关键词解释	定义
城市类型	城市规模划分标准 是由《关于调整城市规模划分标准的通知》明确提出的城市划分标准，即新的城市规模划分标准以城区常住人口为统计口径，将城市划分为七类七档：小城市、Ⅰ型小城市、Ⅱ型小城市、中等城市、Ⅰ型大城市、Ⅱ型大城市、特大城市、超大城市。报告中人口统计数据来自中华人民共和国住房和城乡建设部2022年城市建设统计年鉴
城市主干路	是城市道路网的骨架，为连接城市各区的干路，以交通功能为主
驾车活力指数	当前驾车出行量与历史正常水平下驾车出行量的比值，从驾车出行角度来反映和刻画城市交通流的恢复情况，小于1表示未恢复正常水平
公共交通出行幸福指数	由六项公共交通运行指标组成，表示城市公共交通运行水平与最优目标的接近百分比，指数越高说明离理想值越近，城市公共交通运行水平越高；反之离理想值越远，相对水平越低
平均候车时长	为城市人车出行活跃核心区内，工作日早晚高峰时期，假定乘客随机到达服从均匀分布的情况下，乘客的平均候车时长。计算方法参考TCRP165报告中国际通用的方法
公共交通与小汽车高峰出行时间比	基于早晚高峰时段内的公共交通规划数据和驾车规划数据，计算同一组OD下的公共交通/驾车出行时间比；其中，公共交通包含地面公交和地铁系统，用以综合评价城市内公共交通运行效率
平均步行距离	公共交通平均步行距离指城市中公交系统使用者进出系统、换乘所需的步行距离，该值越低，城市公交出行便捷度越高
小汽车与地面公交速度比	为城市人车出行活跃核心区内，工作日早晚高峰时期，同期同线路社会车辆速度与公交车运营速度的比值
全市全天线路运营速度波动率	为每条线路全天班次运营速度波动率的加权平均值，反映公交运营速度的变化水平；值越小、速度波动越小、运行效率越稳定
换乘系数	乘车出行人次与换乘人次之和除以乘车出行人次（含地面公交、地铁内部换乘和地面公交、地铁间换乘）
轨道交通衔接率	周边150m内有公共汽电站点的轨道交通站点出入口与全部站点出入口之比
站点500米步导可达性	站点500米半径范围内，到达站点的实际步行距离在500米之内的规划次数占总规划次数的比例



高德交通大数据公众
号



高德交通报告官网



高德交通评诊治

地址：北京市朝阳区望京东园四区4号楼高德地图总部

邮编：100102

邮箱：traffic-report@service.alibaba.com