

无锡市医疗健康产业园交通组织方案研究及 配套措施建议

葛刚磊

(华昕设计集团有限公司, 江苏 无锡 214072)

摘要: 无锡市医疗健康产业园综合了现有无锡市儿童医院、无锡妇幼保健院两座大型医院的功能, 将建设为集妇女儿童医疗、教学、科研、保健、康复为一体的医疗保健综合体, 面向全市及周边城市服务。产业园位于无锡市经开区贡湖大道与隐秀路交汇处西南角, 周边用地条件复杂, 部分处于城市更新和转型升级阶段, 片区交通需求进一步增加。以产业园为研究对象, 分析其区位交通条件, 研判未来交通需求, 提出外部交通组织思路和策略, 制定外部交通组织规划方案, 并提出相应的配套工程措施和实施计划, 以此指导产业园交通工程设计实施, 打造安全、便捷、高效的外部交通体系。

关键词: 医疗健康产业园; 交通组织; 道路改造

中图分类号: U491.2

文献标志码: B

文章编号: 1009-7716(2026)04-0160-07

Research on Traffic Organization Scheme and Suggestions of Supporting Measures for Wuxi Medical and Health Industrial Park

GE Ganglei

(Huaxin Design Group Co., Ltd., Wuxi 214072, China)

Abstract: The Wuxi Medical and Health Industrial Park integrates the functions of the existing Wuxi Children's Hospital and Wuxi Maternal and Child Health Hospital to build into a medical and health care complex integrating medical treatment, teaching, scientific research, health care and rehabilitation for women and children, serving the whole city and surrounding cities. The industrial park is located at the southwest corner of Gonghu Avenue and Yinxiu Road in the Wuxi Economic and Technological Development Zone. Its surrounding land conditions are complex. Some areas are in the stage of urban renewal and transformation and upgrading, and the demand for transportation in these areas has further increased. Taking the industrial park as the research object, its location and transportation conditions are analyzed, the future transportation demand is judged, the external transportation organization ideas and strategies are proposed, the external transportation organization plans are formulated, and the corresponding supporting engineering measures and implementation plans are put forward to guide the design and implementation of transportation engineering in the industrial park, creating a safe, convenient and efficient external transportation system.

Keywords: medical and health industrial park; traffic organization; road reconstruction

1 项目概况

无锡市医疗健康产业园(下文简称产业园)将综合现有无锡市儿童医院、无锡妇幼保健院两座大型医院的功能, 建设为集妇女儿童医疗、教学、科研、保健、康复为一体的医疗保健综合体, 面向全市及周边城市服务。产业园位于无锡市经开区贡湖大道与隐秀路交汇处西南角, 占地约9.73 hm², 总建筑面积约

37.3 万 m², 床位约1 500 张, 预计高峰日门、急诊量超过1 万人次, 超过现有两院规模之和(两院总计建筑面积约16 万 m², 床位1 162 张, 高峰日门诊量约9 000 人次)。

规划产业园周边用地条件复杂, 且部分处于城市更新和转型升级阶段, 片区交通需求将进一步增加。产业园西侧与辅仁高级中学相邻, 北侧为无锡市盲聋学校, 南侧地块将规划建设为商业综合体及住宅, 多个地块的更新和转型升级叠加现有交通需求, 未来势必加剧片区路网交通压力。为协调产业园建设和城市更新的发展关系, 尽可能发挥有限交

收稿日期: 2025-06-15

作者简介: 葛刚磊(1985—), 男, 硕士, 高级工程师, 从事道路交通咨询及设计工作。

通设施资源的效益,保障产业园交通组织效率,必须对产业园外部交通组织做出科学合理、具备可持续性的规划,同时提出产业园周边路网配套改造方案建议,保障片区交通条件能同时满足产业园和周边地块长期发展的交通需求^[1-2]。图1所示为项目区位图。



图1 项目区位图

2 项目研究范围与背景

2.1 项目现状交通条件分析

规划产业园地块位于无锡市滨湖区,北邻隐秀路,南邻会友路,西邻骂蠡港,东邻贡湖大道,地块周边现状用地以居住生活功能为主。产业园周边现状主要道路包括贡湖大道、五湖大道、金城路、隐秀路以及会友路。其中,金城路为快速路,贡湖大道、五湖大道为交通性主干路,隐秀路、金水路为次干路,会友路为支路。图2所示为项目路网图。

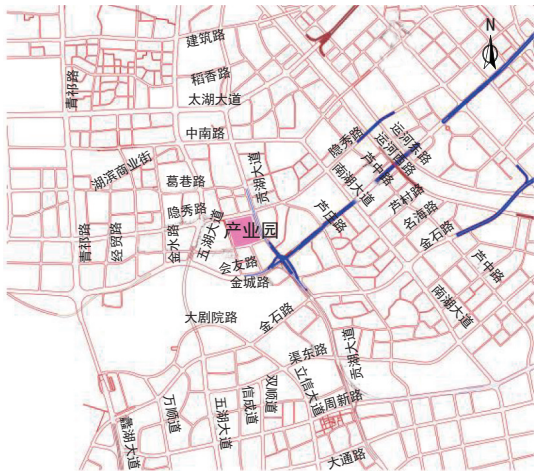


图2 项目路网图

产业园周边 800 m 范围内现状无轨道站点,500 m 范围内有 3 对公交站点,其中贡湖大道上 2 对,隐秀路上 1 对,均为直接式停靠站,途经以上站点的线路

共计 16 条(见图 3)。现状公交站点至产业园步行时间超过 15 min,对于产业园的使用者来说“舒适性”欠缺。此外,现状公交线路主要服务的是梁溪区及经开区,对新吴区、滨湖区、惠山区及锡山区等方向的服务能力不足^[3]。



图3 项目周边公交站点

2.2 现状交通运行情况

产业园周边两条南北向干道以服务过境交通为主,此外还有部分的学校及住宅到发交通,周围主要道路为贡湖大道、五湖大道、金城路、隐秀路、金水路及会友路。

金城路:位于产业园南侧,为无锡市重要的东西向快速路,主线双向 6 车道,辅道双向 4 车道,道路横断面为 4 幅路。金城路是市区快速内环的组成部分,向西连接南北向快速通道青祁路—蠡湖大道,向东连接运河路,是无锡市快速路网体系中重要的东西向客运走廊。

贡湖大道:位于产业园东侧,为南北向主干路,主线双向 6 车道,辅道双向 2 车道,道路横断面为 4 幅路。贡湖大道向北连接市区南北向主干路运河路,向南直达经开区核心区,是串联梁溪区、滨湖区核心区及经开区的重要南北向通道。

五湖大道:位于产业园西侧,紧邻辅仁高级中学,为南北向主干路,隐秀路以北段为双向 6 车道,隐秀路以南为双向 8 车道,横断面为 4 幅路。五湖大道与蠡湖大道快速路平行,共同构成了滨湖区与梁溪区之间的快速联系通道。

隐秀路:位于产业园北侧,为次干路,双向 4 车道,道路横断面为 4 幅路。隐秀路全线呈 L 形,向东至贡湖大道,向北至大池路。

金水路:位于产业园西侧,为南北向次干路,双向 4 车道,道路横断面为 3 幅路,向北至中南西路,向南至金城路。

会友路:位于产业园南侧,为东西向支路,双向 2 车道,五湖大道以西段横断面为两幅路,五湖大道

以东段(产业园段)横断面为一幅路。

通过对现状贡湖大道、五湖大道、会友路及隐秀路4条边界道路进行需求溯源及通过性交通分析,发现现状边界道路服务产业园集散及到发交通均受到限制,主要表现如下。

贡湖大道与五湖大道两条主要道路受信控交叉口影响,现状高峰期排队明显;两条道路定位为交通性主干路,无富余能力承载过多集散交通需求。会友路与隐秀路承载学校接送交通,早晚高峰爆发式需求集中,未来医院建成投入使用后,现有道路资源无法满足学校与医院的交通需求;会友路与主干路右进右出组织,可达性较差。东西向交通以金城路作为主要承载道路,跨运河处交通压力突出,早高峰时段金城路地面在产业园附近区段的双向交通量已达到2 830 pcu/h,晚高峰时段为2 950 pcu/h,承载能力已接近饱和状态。产业园周边高峰时段南北向交通以五湖大道、贡湖大道承载主要压力。早高峰时段五湖大道双向通行量为3 852 pcu/h,贡湖大道达到4 980 pcu/h,晚高峰时段五湖大道通行量为1 858 pcu/h,贡湖大道为4 390 pcu/h,通道压力较大(见图4)。综上,产业园周边道路在目前状况下已趋于饱和。



(a)早高峰时段



(b)晚高峰时段

图4 周边道路现状早晚高峰流量图(单位:pcu/h)

3 项目外部交通组织方案

3.1 项目研究总体思路

结合产业园周边的城市用地开发及交通发展条

件,充分吸纳各地大型综合医院交通组织的先进经验,提出产业园整体按照“外围分离、内部综合”的总体思路,实现内外部交通组织的整合与统筹^[4]。其中,“外围分离”重点突出在产业园及周边地块交通需求的层面,尽可能通过周边路网各条道路的功能分离,实现需求各向分散,最大程度地避免各个地块的集散交通需求相互叠加在同一条道路上,缓解道路承担地块集散交通的压力^[5];“内部综合”重点突出在产业园各类交通需求进入到地块内部后,通过综合枢纽的形式实现空间的高效利用和交通流线组织的井然有序。从最大程度分散交通压力的角度出发,整体层面上,产业园的外部交通组织应尽可能实现“五个分离”:一是过境分离,产业园的出入集散交通应尽可能与产业园周边的过境交通分离;二是地块分离,产业园及周边各地块的交通压力尽可能分散在不同的道路上;三是人车分离,通过立体枢纽的形式,尽可能将进入产业园的车行交通全部引入地下,在地面打造无车空间;四是出入分离,产业园主要的车行出入口应尽可能分离布设,降低进入交通和离开交通之间的相互干扰,避免在出入口处形成瓶颈;五是流线分离,对就诊交通、员工交通、急救后勤交通等几类主要交通流线尽可能通过管控手段实现相互分离,减少相互交织和干扰,实现各类需求的快速到发。

3.2 项目交通需求预测

产业园的交通需求主要由3部分构成:一是与病患相关的就诊及探访交通;二是医护工作人员的通勤交通及维持医院日常运转的急救交通;三是后勤保障等车辆交通。其中,病患相关交通和医护人员通勤交通是产业园交通需求的主要组成部分,急救、后勤保障等交通需求量相对较少,不会对交通运行情况产生显著影响。在进行交通预测时,重点对病患相关交通和医护人员通勤交通进行预测,急救、后勤保障等交通需求量根据现状情况给出合理估值。根据产业园规划,未来高峰日门、急诊量将达到10 500人次,其中妇幼保健院4 500人次,儿童医院6 000人次。综合用地开发及交通设施建设计划,选取2030年为交通需求及运行情况预测年份。届时,产业园和南侧地块已完成开发建设并投入使用,6号线预计通车运营,周边的用地开发和交通设施基本处于相对稳定的状态。

根据对现状儿童医院和妇幼保健院的问卷调查结果,综合就诊人员和医护人员的出发地来源分布

特征,对产业园的交通来源分布进行预测。由于产业园处于无锡市新老城间的南北向发展轴带上,所处位置整体而言相对偏西部,未来的交通来源整体呈现出北部、南部、东部大于西部的特征。其中:北部区域和东部区域以老城中心方向的交通来源为主,分别占 35% 和 26%;南部区域以太湖新城方向的交通来源为主,占 23%;西部区域以蠡湖新城等新开发城市区域的交通来源为主,占 16%。根据各主要来源道路的交通需求承载比例预测,未来产业园南侧来源交通占 51%,产业园北侧来源交通占 49%。综合交通来源在不同路径的分布特征,产业园以北的到发流线最终将由隐秀路-五湖大道和隐秀路-贡湖大道节点转换,产业园以南的到发流线最终由贡湖大道-金城路节点转换。项目交通组织流量预测分布见图 5。



图 5 产业园交通来源在周边道路的分布比例预测

由于就诊人员和医护人员的出行特征存在显著不同,儿童医院和妇幼保健院的服务人群也存在较大差异,所以分别对两座医院的两类主要人群进行交通方式结构预测。预测依据综合考虑两个方面的

因素,一是产业园与现状医院周边公共交通条件的相似性,二是现状医院的出行方式结构实际调查结果及方式转移意愿。根据对调查结果的分析,在交通条件相似的前提下,未来就诊患者的出行结构特征将维持一定的稳定性,但医护人员具有较强的向私家车转移的意愿。综合分析,就诊人员对小汽车交通依赖性极强,医护人员对小汽车也具有较强烈的使用意愿,两类人群的交通方式结构预测见表 1。

表 1 各类人群出行交通方式结构特征

出行人群及医院		小汽车	公共交通	慢行交通
医护人员	妇幼保健院	43%	33%	24%
	儿童医院	48%	30%	22%
就诊人员	妇幼保健院	66%	23%	11%
	儿童医院	71%	16%	13%

根据患者就医行为特征,就诊人员交通的时段分布高峰一般出现在 7:00 和 13:00,其中 7:00 是全天最高峰,与通勤早高峰叠加。根据现状调查结果及综合对比分析,早高峰小时的就诊交通需求约占全天的 15%。在全部就诊交通需求中,到达医院的约占 85%,离开医院的约占 15%。以此为依据分别对儿童医院和妇幼保健院就诊患者的早高峰各主要个体交通方式的交通需求进行测算^[6]。

根据医护人员的出行特征,全天交通出行存在 7:00 和 17:00 两个高峰。其中,早高峰小时以入院交通为主,晚高峰小时以离院交通为主。在医护人员入院交通需求中,早高峰小时交通量约占全天总量的 60%。以此为依据分别对儿童医院和妇幼保健院医护人员的早高峰各主要个体交通方式的交通需求进行测算。产业园交通量的预测结果汇总如表 2 所示。

表 2 早高峰产业园小汽车和非机动车交通量预测汇总

人群类别	私家车		出租车/网约车		非机动车	
	总量/(pcu·h ⁻¹)	到达量/(pcu·h ⁻¹)	总量/(pcu·h ⁻¹)	到达量/(pcu·h ⁻¹)	总量/(辆·h ⁻¹)	到达量/(辆·h ⁻¹)
就诊人员	765	650	323	276	124	102
医护人员	805	684	57	48	327	301
汇总	1 570	1 334	380	324	451	403

3.3 项目交通流量叠加预测及路网适应性分析

从城市整体结构上看,研究区域在南北方向上处于老城核心和太湖新城核心之间,在东西方向上处于蠡湖新城核心和老城核心之间,恰好位于 2 个一级交通走廊的交汇处。未来产业园建设完成后,由到发流量引起的周边路网的交通运行压力增长明显。贡湖大道在金城路以北段的路段饱和度为 0.7~0.9,产业园周边最高达到 0.89,拥堵加剧。五湖大道在金城路以北段的路段饱和度为 0.5~0.9,拥堵明显。

金城路在产业园范围内的饱和度为 1.04~1.06,拥堵严重。隐秀路及会友路虽然饱和度还在 0.5 以内,但医院的开口进出对交通有不小影响。产业园建成后整体道路运行情况如图 6 所示。

整体来看,贡湖大道及金城路为连接区域性质的骨架型交通干道,对道路通行效率要求较高,而产业园的集散到发的慢交通使得道路的通行效率下降,尤其对于贡湖大道与金城路交叉口节点影响巨大。产业园本身周边还有学校、住宅的出行需求,因



图6 项目周边流量叠加预测图

此产业园建成后的片区内整体路网压力较大。从流量预测中可得,需要考虑产业园周边道路如隐秀路、会友路、贡湖大道及金城路等道路的扩容以及快慢交通的分离需求。

3.4 项目交通组织方案

遵循产业园的外部交通组织总体思路及策略,根据对产业园的交通需求预测及分析结果,提出产业园的外部交通组织方案。

3.4.1 项目出入口布局

结合产业园建筑总体布局、周边道路的现状交通条件和规划,对医院车行出入口的功能设置如下:结合第2章节对现状交通分析及远期的流量叠加预测,本次考虑西侧新建沿河道,以产业园西侧入口为终端,划分为由北向南及由南向北的两段单向道路,作为产业园专用入口道路,承担就诊私家车、出租车和网约车入口功能。北侧隐秀路出入口主要作为从北侧到达的医护员工和后勤车辆的入口,以及去往北侧离开的车辆出口,在非应急情况下不对外开放为社会车辆入口。南侧会友路出入口主要作为从南侧到达的医护员工和后勤车辆的入口,以及去往南侧离开的车辆出口,在非应急情况下不对外开放为社会车辆入口。产业园地块东侧紧邻贡湖大道,在尽量减少对贡湖大道交通影响的原则下,考虑将隐秀路上的西北侧出入口设置为急救车辆专用出入口。产业园平面及开口示意图如图7所示。

3.4.2 项目交通总体流线

产业园外部交通组织总体思路为统一进院、分散离院^[7]。在西侧沿河规划道路作为产业园专用道路的基础上,将所有就诊私家车、出租车和网约车通过西侧沿河规划道路引入产业园地下交通枢纽,就诊患者和陪诊人员通过无风雨地下接驳系统进入目的就诊单元,实现人车分流,提高医院运行效率^[8]。车辆进入地下枢纽后,根据车辆的种类和目的,选择即停即走、落客停车、直接停车的不同流线线路,减



图7 产业园平面及开口示意图

少互相干扰。在车辆离开产业园时,可以通过南侧会友路和北侧隐秀路的出口离开。车辆从南侧会友路出口离开产业园后,可通过向南直行的金城湾路到达金城路离开,或由会友路转入贡湖大道后,在贡湖大道-金城路交叉口进行转换离开。车辆从北侧隐秀路离开后,在隐秀路-贡湖大道交叉口进行转换离开。急救车辆在医院西北侧的隐秀路进行交通组织,隐秀路设置急救专用开口,便于急救车辆快速转换。图8为外部车行交通总体流线示意图。

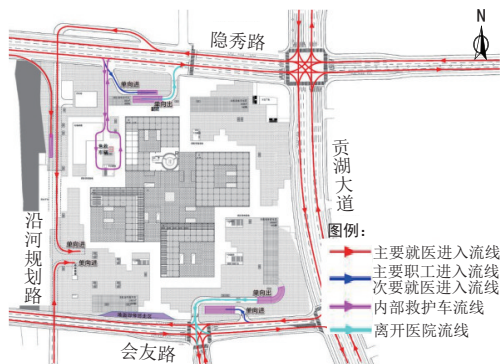


图8 外部车行交通总体流线示意图

3.4.3 就诊私家车、出租车、网约车流线

产业园地块西侧沿骂蠡港的道路初步将规划成为专为产业园服务的3车道道路,作为产业园车行进院道路。沿河规划道路在产业园入口的南侧和北侧分别为单向行驶,以产业园入口为终点。金城路和贡湖大道南向驶来的交通需求,由沿河规划道路南向北引入主入口;隐秀路东、西向,五湖大道南、北向和贡湖大道北向驶来的交通需求,由沿河规划道路北向南引入主入口。

车行主出口在产业园的南侧和北侧各设置1个,分别位于隐秀路和会友路,其中隐秀路出口主要服务向北离开的车辆,会友路出口服务向南离开的车辆。离院车流没有有明显的高峰需求,南北分离的

出口设置能够帮助产业园的离开交通实现快速集散。出租车和网约车与就诊私家车采用同样的流线组织方案,由西侧沿河规划道路进入产业园地下枢纽,在枢纽相应区域完成上落客后,通过隐秀路或会友路的出口离开产业园。具体流线见图 9。



图 9 私家车、网约车、出租车流线示意图

3.4.4 院内私家车、后勤车、急救车辆流线

医护人员通常集中在早高峰时段进院^[9-10]。在就诊车辆均被组织在西侧沿河规划道路进入产业园的基础上,将医护员工的私家车以及后勤保障车辆入口设置在会友路、隐秀路。

隐秀路入口主要服务五湖大道方向、贡湖大道北向以及东向驶来的员工车辆,出入口只能右进右出,进入和离开的交通之间没有交织。会友路入口主要服务从贡湖大道南向和金城路东西向驶来的员工车辆。出入口与金城湾路、会友路形成信号灯交叉口,车辆可以通过金城湾路进入,或通过贡湖大道北向转入会友路。为鼓励私家车和出租车、网约车通过沿河规划道路进入地下枢纽,培养就诊人员一致的出行习惯,建议员工后勤入口在平峰时段也应保持对社会车辆关闭状态,仅在紧急情况下当沿河规划道路无法通行或瘫痪时,作为应急入口。

医护员工私家车、后勤车辆的出口与就诊车辆一同使用位于会友路、隐秀路的车行主出口。急救车辆专用出入口设置于隐秀路地面,隐秀路地下车库入口的西侧,与地下车库出入口分离。急救出入口可以从地面直接抵达位于医院西北侧的急救科室。急救车辆出入口设置在隐秀路地面,要求将出入口外的隐秀路中央隔离带开口,配备监控等管理设施,仅作为急救车辆专用的转向开口,禁止社会车辆在此掉头或者转向,避免对隐秀路造成拥堵以及在紧急情况下影响急救车辆进出医院,具体流线图见图 10。

为满足新建产业园日常与无锡市人民医院、儿



图 10 急救车辆流线示意图

童医院、第二人民医院、妇幼保健院的转院需求,产业园与人民医院主要通过贡湖大道—金城路快速联系,与第二人民医院主要通过贡湖大道—太湖大道—通扬路—中山路联系(见图 11)。



图 11 周边医院位置关系图

3.4.5 公共交通设施布局方案

产业园周边有 3 条地铁规划线路,分别是地铁 6 号线、7 号线和 S1 线。其中,地铁儿童医院站位于贡湖大道—隐秀路路口以东,与产业园步行距离约 200 m,规划设计地下步行街道使地铁站直接与产业园地下枢纽连接,接入配套商业设施,打造成为一个复合型的地下接驳设施。地铁滨湖区政府站位于五湖大道—隐秀路路口,与产业园相隔骂蠡河,步行距离约 500 m,规划通过特殊铺装的人行道路,指示行人到达产业园北侧的人行出入口。人行道应保障未来出入产业园的大量婴儿车、儿童手推车的出行条件。地铁金城湾站位于贡湖大道—金城路路口,与产业园步行距离约 500 m,同样也可通过特殊铺装的地面人行道路指引就诊人员到达项目东侧的人行出入口,具体示意见图 12。

产业园公共交通停泊站点设置于东侧贡湖大道辅道,采用港湾式公交站台,满足乘坐公交车来往产业园的就诊人群和医护职工的出行需求。同时,在站台附近设置立体式过街设施,保障行人安全通行,



图 12 轨道交通设施布置示意图

避免了设置信号灯对贡湖大道的影响^[11]。

3.4.6 停车设施规模测算

(1)《江苏省城市规划管理技术规定》(2011年版)

产业园主要功能面积共 241 046.91 m²,根据《江苏省城市规划管理技术规定》(2011年版)要求,专科医院机动车停车位按不少于 0.8 车位/100 m²建筑面积配置,非机动车按不少于 1.5 车位/100 m²建筑面积配置,需要配置机动车泊位 1 929 个,非机动车泊位 3 615 个。

(2)《无锡市停车设施专项规划》(2016—2030)

参照《无锡市停车设施专项规划》(2016—2030),处于二类区的三级医院(综合医院、专科医院)建筑机动车停车位按不少于 1.5 车位/100 m²建筑面积配置。对于轨道站点 300 m 之内的公共建筑物,其停车泊位数量按原配建指标的 80%~90% 进行折减。产业园 500 m 范围内规划新增 3 座轨道站点,距离较近,步行便捷,未来轨道出行便利。基于减轻对周边道路的交通影响和鼓励公共出行的目的^[12],本次三级医院(综合医院、专科医院)建筑机动车停车位按不少于 1.35 车位/100 m²建筑面积(折减 80%)配置。产业园需要配置机动车泊位 2 893 个。

根据前文的人员规模和出行方式预算,并结合患者停车使用周转率,对产业园实际停车使用需求进行测算^[13-15]。结合设计规范、同类医院规模类比、产业园自身规模测算和医院实际诉求,建议停车规模设置机动车不少于 3 100 个,非机动车不少于 2 435 个。

3.5 项目外部道路改造方案

产业园外部现状主要道路为隐秀路、贡湖大道、五湖大道、会友路、金城路,规划道路位于产业园地块西侧。结合上述的现状流量调查及建成后的交通预测分析,建议对周边道路进行改造,改造内容包含了道路的扩容以及快慢交通分离的形式。

3.5.1 贡湖大道改造方案

本次建议对现状贡湖大道进行扩容改造,为医疗产业园进驻带来的就诊交通提供足够交通服务空间。结合南部快速路在金城路节点段的改造,在贡湖大道中南路至金城路段设置高架,实现通过性交通与医疗产业园进出交通的两分离,优化交通流线。贡湖大道主线自金城路节点往北以 4 车道高架跨越隐秀路后落地,保障通过性交通快速通过;地面辅道采用 6 车道形式,保障产业园及周边地块出行便捷。

3.5.2 金城路改造方案

本次建议对远期金城路(贡湖大道—骂蠡港)段主线抬高,采用连续高架形式,于规划道路西侧落地,接现状金城路地面主线。取消现状金城路南侧匝道,金城路辅道与金城湾路在地面形成十字平交,并于金城湾路下穿金城路主线;同时,金城路辅道与沿河路在地面形成 T 字平交,采用右进右出的交通方式。近期,金城路维持现状,沿河规划道路与金城路辅道采用右进右出交通组织。

3.5.3 隐秀路改造方案

本次建议隐秀路(五湖大道—贡湖大道)段增加地面通行能力。该段道路由双向 4 车道改造为双向 6 车道断面形式,道路线形基本拟合现状老路。在五湖大道—沿河路段道路南侧设置辅道,由辅道右转接入沿河路;在贡湖大道—沿河路段设置左转匝道,匝道下穿隐秀路后接入沿河路,从而达到“快进”的目的。

3.5.4 会友路改造方案

本次建议会友路(五湖大道—贡湖大道)段增加交通通行能力。该段道路由双向 2 车道改造为双向 4 车道断面形式,道路拓宽为 23.5 m,道路线形基本拟合现状老路。会友路与沿河规划道路节点处,在会友路上与规划沿河路平面交叉,但上跨进入产业园的隧道。

3.5.5 沿河规划道路新建方案

结合周边道路综合分析和地块交评报告,沿河规划道路不仅需要满足就诊和社会交通集散功能,还需要与隐秀路、会友路合理衔接。因此,沿河规划道路的设置方案为地面道路(社会集散交通)+地下隧道(就诊专用)两层。社会集散交通通过地面道路通行,地面道路下穿隐秀路,与会友路、金城路辅道平交。医院就诊交通通过隐秀路、金城路匝道接入沿河规划道路设置的专用隧道内,之后抵达医院负一层的车辆入口。

(下转第 200 页)