

# 宜昌交通规划对城市建设的影响

袁佩琴 朱宣迪 鲁长亮\*

长江大学 城市建设学院 湖北荆州 434000

**摘要:** 城市发展到现在, 交通规划对城市建设的影响越来越突出。本文通过分析宜昌交通的现状及问题, 着重分析城市交通规划的具体措施, 主要通过宜昌交通规划系统的八个方面, 对宜昌交通与城市建设进行分析, 探讨宜昌交通规划对城市建设的影响, 希望对宜昌城市交通规划提出建议。

**关键词:** 交通规划; 城市建设; 系统; 规划

## The impact of Yichang traffic planning on urban construction

Peiqin Yuan, Xuandi Zhu, Changliang Lu\*

School of Urban Construction, Yangtze University, Jingzhou 434000, China

**Abstract:** Up to now, the impact of transportation planning on urban construction has become more and more prominent. This paper analyzes the current situation and problems of Yichang traffic, focuses on the specific measures of urban transportation planning, mainly through the eight aspects of Yichang traffic planning system, analyzes Yichang transportation and urban construction, discusses the impact of Yichang transportation planning on urban construction, and hopes to make suggestions for Yichang urban transportation planning.

**Keywords:** traffic planning; Urban construction; system; planning

### 引言:

随着城市的发展, 城市道路交通规划对城市的建设影响越来越大, 为了确保城市发展有效增长, 应当要以城市交通规划为基础, 城市交通规划涉及到社会民众的日常出行, 应当要在交通结构、管理、设计等开展城市建设工作, 来促进城市经济发展。国内对宜昌交通规划研究文章较少, 主要聚集在交通影响分析中的需求量预测方法探究<sup>[1]</sup>、宜昌市道路交通管理措施<sup>[2]</sup>及评价及现代城市市政交通规划<sup>[3]</sup>等, 而联系宜昌交通规划对城市建设的研究较少。本文以宜昌城市交通的问题及宜昌城市交通的具体规划, 谈城市交通规划对城市建设的影响,

### 作者简介:

袁佩琴(1997.9—), 女, 湖北宜昌人, 在读硕士, 研究方向: 城市规划;

朱宣迪(1997.7—), 女, 河南周口人, 在读硕士, 研究方向: 城市规划与设计。

**通讯作者简介:** 鲁长亮(1981—), 男, 湖北宜昌人, 长江大学, 硕士, 讲师, 研究方向: 中小城市总体规划设计、城镇规划设计。

从而提出城市交通规划的建议。

### 1 宜昌城市交通概况

通过《宜昌市城市总体规划》<sup>[4]</sup>与《宜昌市综合交通体系规划》<sup>[5]</sup>, 了解到宜昌城市规划主要分成三个层次, 包括市域、城市规划区及中心城区。从市域体系规划、规划区规划、中心城区用地规划、中心城区综合交通规划、中心城区公共建设规划、居住用地规划、工业园与仓储用地规划、中心城区景观绿地系统规划、中心城区环境保护规划等九个方面进行规划, 而宜昌对交通规划大致分为对外交通规划、城市道路系统、公共交通系统、公共停车场等四方面, 交通规划细分为八个方面, 除了总体规划中四个方面。又新加了步行与自行车系统规划、客运枢纽规划、货运系统规划、交通管理与交通信息化规划等四个方面, 可以看出宜昌交通规划的重要性。

### 2 宜昌城市交通问题

近年来, 宜昌的发展加快, 中心城市的聚集强度增强, 增加了许多外来人群, 与此同时车流量也对比从前有了大幅度增长, 从而造成交通拥堵、停车难等“城市病”。原因主要是城市建设规划不合理、路网结构缺陷、

重点工程建设的影响及市民文明交通意识有待提高等多个方面的问题。

### 3 宜昌城市交通对城市建设的影响

#### 3.1 对外交通系统规划使宜昌建设在生产,生活上快速发展

对外交通系统在航空、铁路、高速公路、干线公路、港口、客运场站、跨江通道规划、旅游交通等八个方面展开。

在航空方面需要提升三峡国际机场功能,供军民两用,同时结合救灾旅游两用,设直升机场。业务发展也需在客运货运上着力,向国际交流,场面规划也扩大,进一步促进人民的生产生活。在铁路方面需构建“两横四纵”铁路网格局,形成“一主两辅”客运站,从四条国家铁路,两条地方铁路,分别做好符合宜昌发展的规划;高速公路网格局为“一环八线”,在六条高速公路上作出具体可行规划;在干线公路方面形成市城、中心城区外环路“双环”干线路网规划。干线公路从八个方面提升改造及新建线路规划;在港口方面也从港口空间布局规划、功能定位、发展规模三个方面展开。形成“六大港区、十一大重点作业区”,十一大重点作业区布局应为“一轴两翼,九区一中心”。充分利用场地,发挥港口中转、输出、出海、旅游功能,发展规模进一步扩大;在客运场站方面实现“三主九辅”城乡客运体系;在跨江通道规划方面,除了现有五座大桥,又新建五座大桥,促进两岸交流;在旅游交通方面结合前7个交通体系互相配合,促进旅游业的发展。

总体来说,注重宜昌产业发展对外交通系统规划,为宜昌建设成世界水电旅游名城提供支撑。

#### 3.2 城市道路系统使宜昌建设有多方面发展的优势

宜昌道路规划使宜昌建设层次明确、结构合理、功能全面、衔接顺畅及运行高效等多方面的益处。城市道路在道路网布局、交叉口、城市广场和城市防灾救灾通道等四个方面进行规划。

在道路网布局上从路网布局形式等六个方面展开,最常见的形式是混合式路网布局形式,快速路及干线性主干路构成快捷交通联系通道是组团之间的主要方式,网格状布局是组团内部路网,在快速路系统规划形成“四纵五横”格局。在交叉口规划上,规划46处全互通立交,和74次半互通立交。用地控制按用地指标表实施,交叉口控制形式,也按道路等级交叉建设。交叉口拓宽的控制标准同时考虑横向交叉口拓宽的控制,预留交叉口的渠化设计空间,加强交叉口的通行功能。在城

市广场规划上分为七个广场,分别位于七个不同地方,规模不一,功能各异,但都符合地方适应性。在城市防灾救灾通道规划上,分为城市级、分区级、社会级三个方面规划,都发挥应急避难疏散的功能。

总体来说,大力发展以高速公路为骨干,以干道为补充的区域骨干网络系统,优化和完善辅主干路的网络布局,从多方面促进宜昌建设。

#### 3.3 公共交通系统规划使宜昌建设多元化

交通规划分成“快+中+慢”三个层次,与城市建设相结合,具体从五个方面展开。

轨道交通规划分成轨道线网规划、轨道车辆基地布局规划、轨道车辆基地控制要求。其中轨道线网规划期末三条,轨道交通线路,远景一条轨道交通线路预留。轨道一号线,2号线,3号线都具体到路、站点,远景轨道线也是如此。轨道车辆基地布局规划分为布局原则和布局规划,同时都根据轨道交通线网规划和工程具体情况分析来规划。轨道车辆基地控制要求在选址、用地、功能、规模作出了具体规划。

在快速公路交通(BRT)规划上分为:BRT线网规划、BRT线位控制原则及控制要求、BRT厂站规划及控制要求、BRT运营模式等四个方面。BRT线网规划五条BRT线路,作出规划于具体地点、长度、需求三个方面,BRT线位控制原则以及控制要求要确定。BRT车道以路中式为主路,路侧式为辅。BRT规划七个BRT车辆停车场。运营模式近期采用开放式,远期采用封闭式。

常规公共交通规划结构层次与客运枢纽为中心,一般公交网络层次包括公交干线、公交支线和公交支线。公共汽车站场包括停车场,保养场,首末场,修理厂及调度中心等四个方面用地规模控制。公交停车场共21处,汽车专用道也具体化。

出租汽车发展规模只有出租汽车规模和出租车运营模式。

水上公共客运系统规划在客运轮渡码头、越江轮渡航线、水上巴士路线等三个方面。

总体而言,公共交通“以快速公共交通为骨干,以常规公共交通为主体,以出租车为辅助”,形成多功能的城市公共交通系统,公共交通出行一路共享比例增长,促进宜昌建设多元化发展。

#### 3.4 步行与自行车系统规划使宜昌建设人性化

整体突出人性化,绿色化,使发展可持续。步行与自行车系统网络规划规定结合旧城改造、环境整理,结合城市水体、山体、绿地、加强步行道和自行车道环境

建设。规划九大城市慢速交通重点开发区。滨湖绿道系统规划需要利用河道,来建设滨江通道系统以通过梳理和重新规划。自行车网络规划分为三方面,主廊道,连通道和休闲道。行人及单车过路设施要求人行道应作无障碍设计的基本布局,天桥或地道人口流量达到一定标准。自行车停车设施在各个生活,换乘枢纽,公共建设中设立停车设施。

总体而言,宜昌对步行与自行车交通的规划,对宜昌建设可持续绿色发展有重大意义,响应习近平总书记对美丽中国建设的口号,使宜昌建设环境优美,营造良好的城市氛围。

### 3.5 客运枢纽规划使宜昌建设衔接顺畅

客运枢纽主要是通过三种不同性质枢纽,缓解城市客运压力,实现宜昌市内外交通的衔接换乘,从而使宜昌建设衔接有序。

客运枢纽的安全结算,购物,饮食等需求,客运枢纽配套设施,包括各种衔接交通方式,配套设施,乘客后成配套设施,安全应急信息服务设施,临时餐饮娱乐等商业设施,给水排水设施,电气建筑设施。

总体来说,客运枢纽系统是城市建设方面缓解,主要客流集散点压力,各枢纽相互连接,使城市建设更快速衔接。

### 3.6 城市停车系统规划使宜昌建设因地制宜,共同发展

在一体化的基础上,供给政策为停车需求区域差异与分类供给,达到共同发展的影响。城市停车系统规划分成三个方面:停车区规划,分为五个组团不同地区,指定是与当地的建配要求指标,要求发挥不同功能;公共停车设施布局在公共停车设施供给上,受停车限制区停车控制区,在路外公共停车场规划和布局,原则上分为四个不同布局用地,布局。可适用条件不一,分别是建设基础,制定路旁停车位的基本原则和控制标准,在以现状为基础上,作出部分调整,对居民生活影响较大道路,不设道内停车位,按照地方和国家标准制定,使车辆通行通畅;城市配设停车标准,实施分区和分类政策。

总体来说,解决停车场地内的停车场与行车道路的关系,使建设与规划相结合,呈现不同,又实质相同的政治效果,达到因地制宜共同发展的影响。

### 3.7 货运系统规划使宜昌建设成为区域现代物流中心城市

为了实现物流产业的多项联动发展,使宜昌在商流物流,商业流,商品流,信息流,资金流的建设得到满

足,客运系统规划分为三个方面:货运枢纽规划分为物流中心,物流园区,货运站。规划区建设了8个物流园和13个物流中心;货运通道布局,先按照功能、作用、通道地位对外出入型和内部联系型,两大货运通道。保证主要物流枢纽,具有良好的通达条件,有效实现多式联运。达到货物运输的时效性,同时对于两类通道功能作出具体安排与地点,实施列出快速路、高速路、干线路、主干路等多条路相结合;翻坝运输规划。构建“两坝四个2翼”的三峡翻坝运输系统,分为上游与下游不同地区,转运点上构建七大翻坝运转特点,打造一体化公铁港联运系统。

总体来说,加快宜昌建设传统物流向现代化物流产业的转化,使宜昌建设在多方面需求得到满足。

### 3.8 交通管理与交通信息化规划使宜昌建设信息化、智能化

交通需求管理系统框架框架中包括与土地利用、城市交通结构、经济手段、区域驶入限制、交通流量时间以及空间均衡、停车供应、货物及配新技术的应用,交通动态信息,城市环境等多方面管理策略,从而合理引导并科学管理交通需求,实现供与需的平衡;交通管理设施布局原则和要求。交叉口管理需求规划,路段交通管理规划。交通影响评价,建立城市交通影响评价制度,对评价范围内交通系统及建设项目选址进行评价,同行评价建设项目报审方案,改善交通信息化规划,交通信息化发展规模与结构调整为主线,科技创新为动力规划。建设“一个平台六大系统”信息化框架,同时共享机制和共享信息类别也作出具体规划。

总体而言,主要是通过交通管理措施,用来提高建设的效率,进一步发挥建设潜力,完善交通政策法规及教育宣传,促进城市交通系统安全稳定实施。在此基础上,使宜昌建设与交通齐头并进,更加智能化和信息化。

## 4 总结

交通规划在遵从发展原则、协调原则、优先原则、公平原则及经济原则等五项,对宜昌城市建设做出多方面的影响。

### 4.1 交通规划为城市建设的主线

在城市建设中,虽然基础设施建设为重点,但是交通结构优化调整也应该放在主线。在今后的城市建设中需要以建设为主体、以绿色交通为创新、以科技进步和机制为保证来建设城市发展,从而使城市交通逐步与建设一体化,同时满足城市现代化的发展。从而构建综合交通体。

#### 4.2 交通规划的多重影响

城市交通在城市资源、环境绿色发展、社会和平、城乡联系、保护自然文化资源有明显的促进作用。城市建设中需要发展城市的公共交通，需要战略性的改变交通模式，同时协调与土地的利用关系，促进各交通子系统的发展。

#### 4.3 交通规划需要系统全面的考量

城市和社会经济发展的需求是全面服务城市，对于宜昌而言，需要形成跨越式发展和区域综合交通枢纽的宜昌；建设长江中上游区域交通枢纽城市，需要建设畅通、高效、安全、集约化的现代化综合交通系统，同时响应低碳策略，减少对环境的污染。

建设世界著名的宜昌水电旅游城市，同时支撑长江中上游的中心城市和湖北省的副中心城市建设，交通规划需要有利于城市和工业的发展，同时宜昌交通规划要

促进城市建设发展，包括对宜昌建设高速化、信息化、结构化、多元化、特色化、衔接化、一体化等多项发展，在宜昌后期交通的规划中，需要对交通规划系统更加全面的考量。

#### 参考文献：

[1]郭晓雨.交通影响分析中的需求量预测方法探究——以宜昌市猇亭区为例[J].交通与港航.2021,8(03)

[2]陈素华,丁建明,黄飞.宜昌市道路交通管理措施及评价[J].浙江交通职业技术学院学报.2019,20(04)

[3]艾子超.现代城市市政交通规划研究——以宜昌城市交通为例[J].居业.2016,(10)

[4]《2020年宜昌市城市总体规划》(2011-2030年)修改

[5]《宜昌市综合交通体系规划》(2011-2030年)——宜昌市规划局,2013年11月3日