

序号	社会公众	意见和建议	采纳情况
1	ljqky1988@163.com	<p>您好，作为一名普通的江门市民，我对此次的规划有如下三点意见建议：</p> <p>第一、建议轨道交通线在跨过西江前在江边（规划中的发展大桥脚）设立站点，方便市民通达今后的江边绿道及北街医院。</p> <p>第二、建议在甘棠路西边（西江悦府对面）设立公交首末站或枢纽站，适应白石片区改造后超大人流的出行需要，且白石片区三旧改造的规划图中此处本就有一块交通枢纽用地。</p> <p>第三、建议在西江悦府北边相邻地块增加中学与小学的规划，解决白石片区改造后周边大量住户的子女上学问题，且白石片区三旧改造的规划图中此处本就有一块中小学规划用地。</p> <p>望采纳，同时期待您的回复，谢谢！</p>	<p>1、 解释说明：轨道交通并不属于本次公交规划的范畴，请关注市发改委组织编制的《江门市轨道交通一体化发展规划》</p> <p>2、 采纳。已将此公交场站纳入本次公交规划</p> <p>3、 解释说明：中小学用地规划并不属于本次公交规划的范畴。</p>
2	懿懿懿懿兒 (754760507@qq.com)	<p>看到江门市交通运输局发布的《规划》，甚是欢喜，但也想给点建议。特别是小榄至江门的车次，被设定为普线，而且是江门东站——小榄城轨站之间的线路。……本身城轨就有相当多的车次经过这两个站点，费用也不高，还有需要将这两个点设为总站的必要吗？而江门汽车总站仍有大巴直达小榄汽车总站，但都是残旧破败不堪的旧车，价钱和服务都不成正比。此外目前还有 380 往返于小榄车站至外海桥脚（古镇），还有 398 往返于古镇大信至江门北街。但两台车都无法实现小榄至江门的直达，而且都是普车。所以强烈建议：能否设置一台是小榄镇中心往返江门中心的，大站快车类的线路？上述是本人的少许建议，望接纳。</p>	<p>部分采纳。规划编制时，已考虑该线路与城轨错位发展，因而设为普线，增加停靠站点，服务沿线居民。综合您的宝贵意见和公交体系情况，重新规划该线路，将起点调整至江门汽车总站，途经潮连、荷塘、古镇至小榄城轨站。按照本次江门市公交规划体系，市际公交线路不宜采用中心到中心的连接模式，市际公交线路过多在市区通行，会大大降低公交运行效率，宜选择交通便利的中心区外围交通枢纽站作为起终点，因此将该线路起点调整至江门汽车总站，通过外围道路快速通达至中山小榄。</p>
3	Crystal (1664228553@qq.com)	<p>看到江门市交通运输局发布的《规划》，甚是欢喜，但也想给点建议。特别是小榄至江门的车次，被设定为普线，而且是江门东站——小榄城轨站之间的线路。……本身城轨就有相当多的车次经过这两个站点，费用也不高，还有需要将这两个点设为总站的必要吗？而江门汽车总站仍有大巴直达小榄汽车总站，但都是残旧破败不堪的旧车，价钱和服务都不成正比。此外目前还有 380 往返于小榄车站至外海桥脚（古镇），还有 398 往返于古镇大信至江门北街。但两台车都无法实现小榄至江门的直达，而且都是普车。所以强烈建议：能否设置一台是小榄镇中心往返江门中心的，大站快车类的线路？上述是本人的少许建议，望接纳。</p>	<p>部分采纳。规划编制时，已考虑该线路与城轨错位发展，因而设为普线，增加停靠站点，服务沿线居民。综合您的宝贵意见和公交体系情况，重新规划该线路，将起点调整至江门汽车总站，途经潮连、荷塘、古镇至小榄城轨站。按照本次江门市公交规划体系，市际公交线路不宜采用中心到中心的连接模式，市际公交线路过多在市区通行，会大大降低公交运行效率，宜选择交通便利的中心区外围交通枢纽站作为起终点，因此将该线路起点调整至江门汽车总站，通过外围道路快速通达至中山小榄。</p>
4	tv2000 (tv2000@yeah.net)	<p>致江门市交通局:关于开通江门东站来往于中山市小榄城轨站公交线路走向的建议。</p> <p>建议该线路走向从江门东站始发后途径东海路，麻园路，得发路，金瓯路，江睦路，江海五路外海大桥，岐江公路，城轨古镇站。再前往小榄城轨站。（设置增加站点兴南小区站，麻园路接近东海路路口设置中环广场南站，银泉花园站，麻园公交总站站，得发路站。火炬大厦站，金瓯路站，江睦路站，外海大桥西站。古镇新兴大道西站，古镇城轨站等等再与中山市交通局商讨设置中山市境内所需站点最后终点站小榄城轨站。）</p> <p>原因有有以下几点。</p> <p>1， 江海区德泉路的天鹅湾小区属江海区特大型小区，拥有近 5 千户居民。加上麻园区域属于总居住人口数近 10 万人居住的密集型社区。市民对公交车出行需求巨大。该区域目前的公交线路偏少问题持续多年。</p> <p>2， 麻园墟、中环广场及天鹅湾该区域居住着大量的在江门高新区及中山周边工作、创业并在江门安家置业的居民。由于没有公交车直达中山市古镇及小榄横栏一带。每天早晚上下班通勤，市民只能搭乘开平至中山的普通过境客车每天来往于两地。让市民无法掌控准确的出行时间更增加了市民交通出行成本，不利于两地间的经济活动往来。</p> <p>3， 德泉路银泉花园，天鹅湾区域的市民前往城轨江门东站乘车只有唯一的 54 路可以前往。并且等候时间较长。市民多年来一直就该问题向江门市公共汽车公司提出建议，但都被江门市公共汽车公司以各种理由推辞。导致该区域的市民需要步行近 3 公里到附近的中环广场公交站搭乘公交车前往城轨江门东站及高新区上班。</p> <p>4， 之所以建议该线路的走向在江门东始发后途径东海路及麻园是基于南泉花园路段已有多条公交线路途径南泉花园的道路狭窄拥挤区域，会增加南泉花园路段的道路拥堵。然而公交车从江门东始发后选择距离中环广场较近的东海路右转途经麻园路、银泉花园和麻园公交总站。</p> <p>5， 该公交线路江门段的行车走向设计出于公交车行驶安全和市民合理搭乘的观点。偏向于途经商业密集点和居住密集区域，能更方便市民搭乘该线路的公交班车。</p> <p>6， 如果单一选择江门东始发车后途经五邑路江海五路，外海大桥前往中山市小榄城轨站可能会造成公交资源浪费，市民由于乘车站</p>	<p>1、 解释说明：目前已开通新会-江门东站-古镇-小榄的城际轨道线路，大约 15 分钟即可到达小榄站。统筹考虑与城际轨道错位发展以及其他市民的建议，将该线路起点由江门东站调整至江门汽车站，途经潮连、荷塘、古镇至小榄城轨站。市际公交更多的是解决长距离跨市出行的需求，对运行速度要求较高，一般是利用干道快速通行，不宜深入到小区、工业区内部，小区居民或工业区员工可使用区内公交线网或其他交通工具前往就近站点候车。</p> <p>2、 为解决您提到的麻园路一带公交线路缺乏的问题，规划已增设相应线路、发班班次及配车数，一是调整延长 46 路公交线，从城轨江门东站沿“东海路-金瓯路-永康路-德泉路-麻园路”延伸至麻园公交总站，将麻园公交总站作为起点站，延伸线路覆盖了江海碧桂园、银泉花园、麻园等区域，以方便市民出行；二是在规划中将现有的 54 路将与 31 路合并规划，其发班间隔会由 12min（现状平均发班间隔）缩减至 10min（近期平均发班间隔）与 9min（远期平均发班间隔），车辆配置也会由 8 辆增至 10 辆，缩短居民的候车时间，方便居民日常出行；三是以城轨江门东站为首末站，增开微循环 17 路，途径天鹅湾南门、麻园站、银泉花园北门，银泉花园站，抵达天鹅湾北门，方便天鹅湾、银泉花园的居民们来往江门东站与麻园站。经过相关调整后麻园区域的市民乘坐 46 路、54 路及新的微循环公交均可前往城轨江门东站，随着配置车辆数的增加，候车时间也会逐渐缩短，改善居民的出行体验，方便日常出行。</p>

		<p>点偏远，搭乘意愿偏低的可能。</p> <p>7，出于对公交车在中环广场的掉头安全考虑，从中山返程江门东站方向。可以考虑途径南泉花园路段。</p> <p>8，这样既有利于带动江海区域的经济活力，也方便中山市民前往江海消费购物及前往白水带风景区观光旅游。增加了区域的活力。更为侨乡江门名片添通途。</p> <p>9，另外建议江门市交通局督促江门市公共汽车公司增加或延伸由江门东站至麻园区域的公交线路。</p> <p>市民就该问题向江门市公共汽车公司建议多年，麻园墟片区只有 54 路线路前往城轨江门东站。并且 54 路公交车候车时间较长。多年来市民前往江门东站乘车非常不便。在此建议江门市公共汽车公司重点考虑江海区麻园墟片区市民的出行需要，增加或把城轨江门东站的 46 路部公交线路延伸或绕道至途经至麻园公交总站、银泉花园站。江海碧桂园站以方便市民出行。</p>	
5	hlc_vip (15913633131@163.com)	<p>关于开通江门至中山的跨市线路的若干建议：</p> <p>①普线:江门汽车总站至城轨古镇站（建议直接把中山的 351 路直接延伸至江门汽车总站即可）目前中山 351 路公交车是古镇城轨站至荷塘荷花池，如果在此基础上再开一条同等线路则会浪费公交资源，因为目前中山公交集团的 351 路客流也很一般，所以没有必要再新开一条。</p> <p>②普线:建议取消开通江门东站至城轨小榄站，因为中山公交集团与小榄车站共同对开了小榄车站至外海大桥的公交线路，如果开通江门东站至城轨小榄站，则会做成公交资源浪费，原因就是，中山公交集团与小榄车站共同开通的 380 路，15 公里配车就 18 台，再加上江门的 25 路线，平峰期客流也不多，所以没有必要新增这条线路。</p> <p>③普线:建议把江 702 路（中 398 路）延伸至江门汽车总站，这样可以更方便两市市民往来，也可以减轻江门 39 路的运行压力，线路里程约 25 公里，途径建设三路、发展大道、白石大道、港口二路、迎宾大道中、江北路、江海三（四、五）路、外海大桥、新兴大道西、中兴大道中、新兴大道东。</p> <p>④快线:睦洲车站至坦洲心岸春天花园，全程约 47 公里，途径新中公路、x533、中横一道、古神公路、G105 国道、文化中路、谷都大道，理由:因为坦洲心岸春天花园是中山与珠海的一个公交综合枢纽，该站可以换乘珠海很多路公交，大大拉近两市之间的距离。</p> <p>⑤快线:睦洲车站至中山汽车总站，里程约 25 公里，途径新中公路、中横水道、中横大道、跃进路、中港路、西冲中路、岐江公路</p> <p>⑥快线:江门枢纽站至博览中心站</p>	<p>1、采纳。中山 351 路线属于中山市运营的公交线路，江门市公交规划不宜对中山市公交线路进行规划，但在江门汽车总站至城轨古镇站线路开通时，会统筹协调合并沿线重合线路，避免线路重复问题。</p> <p>2、采纳。结合其他市民意见，本规划已取消江门东站-小榄城轨站线路，调整为江门汽车总站至小榄，与城际轨道错位发展。</p> <p>3、解释说明：按照本次江门市公交规划体系，市际公交线路不宜过多在市区通行，这会大大降低运行公交车效率，宜选择交通便利的中心区外围公交枢纽站作为起终点，因此不宜考虑将江 702 路延伸至江门汽车总站。</p> <p>4、部分采纳。本公交规划已规划了江门枢纽至三乡公交线路，途经睦州，连接了睦洲车站和三乡的坦洲心岸春天花园。由于该线路里程较长，远超广东省《关于加快推进我省城乡道路客运一体化发展的实施意见》中 30km 的建议里程，后期运营实施时，该线路与江门枢纽-博览中心线路采取大小交班的运行组织方式，不作为单独的线路开通。对于三乡镇内公交枢纽站选择方面，本次公交规划是依据《中山市公共交通系统规划》，将三乡枢纽站作为线路终点。</p>
6	Guangjianghao (guangjianghao@126.com)	<p>2011 年开平翠山湖新区启动以来，随着江门新会部分人前往开平翠山湖产业园区及月山镇部分工厂工作生活，江门枢纽站即将启用，开平翠山湖园区及月山镇群众前往邻近江门站乘高铁，为了方便新会市民前往开平翠山湖月山镇工作生活，方便两地往来，建议计划增加开通江开 2 线（江门站-开平翠山湖客运站），途经地大泽、司前、月山，途经站新会汽车总站、大泽、司前、水口镇小、后溪、月山醉月楼、月山镇府、二七、金村茶楼、天平村、普利司通公司、终点翠山湖客运站，另外可在开平翠山湖客运站周围新建翠山湖公交枢纽站，停靠线路 5 条，可停靠 612. 江开 2 线等。</p>	<p>解释说明：感谢您宝贵的建议，公共交通体系作为一个整体线网难以实现点到点的公交服务，县际公交线路设置的目的主要是满足江门市域内县市主城区之间的公交连通服务，线路不宜过长和与各县市内公交线网重叠。您建议的江开 2 线（江门站至开平翠山湖客运站）与已规划的江开 1 号线重复，不宜增加规划。市民可乘坐江开 1 号线至开平义祠站，换乘开平市区 612 路线即可到达翠山湖。</p>
7	QHQ (237669087@qq.com)	<p>为什么:杜阮井根线路不和杜阮南站线路连通呢？因为三条线路形成一个“中”字形，通了对整个江门的市民出行会方便很多的。</p>	<p>采纳。已将新交通 3 号线向西延伸至杜阮北路站，形成“中”字布局，给杜阮居民提供更多的出行选择。</p>
8	Mr. FUR τ (592229119@qq.com)	<p>1. 我注意到这一句，“《江门市城市公共交通专项规划(2018-2035)》已通过专家评审”。问题在于，附表中错误颇多，地点名字及道路名字的错误都有。</p> <p>2. 新会与邻近地区通过公共交通的交流在规划中仍然不强。</p> <p>3. 建议规划以下公交线路：</p> <p>一： 新会中心城区至鹤山市鹤城镇的公交线路：建议将原来的共和线路延伸至鹤城</p> <p>二： 新会中心城区至江海区重要地点如： 1. 白水带风景区，2. 礼乐街道中心，3. 江海区中心地带，4. 江门港，5. 陈少白纪念馆，6. 长廊生态园等等……的公交线路</p> <p>三： 新会中心城区途经江海区的公交线路：1. 新会中心城区至中山市古镇镇，2. 新会中心城区至中山市小榄镇</p> <p>四： 新会中心城区到棠下镇的公交线路</p> <p>五： 新会中心城区到杜阮镇镇圩以及叱石风景区的公交线路</p> <p>六： 新会中心城区到荷塘镇以及潮连的公交线路</p> <p>七： 新会中心城区途经司前镇的公交线路：1. 新会中心城区至鹤山市址山镇，2. 新会中心城区至开平市水口镇</p>	<p>1、 采纳。已对表中地名、路名进行校核。</p> <p>2、 解释说明：公共交通体系作为一个整体线网，难以实现点到点的规划服务，新会公交线路规划应综合整个市区公交线网体系进行考虑，不宜强调以新会为中心规划至市区及邻近各个不同区域的直达公交线路。目前市区各乡镇至多需换乘一次就便可到达新会、蓬江、江海的主城区。</p> <p>3、 部分采纳。①新会与中山小榄、古镇公交线路方面，经综合其他市民意见及与城轨错位发展，避免重合，规划了江门汽车总站经荷塘至小榄跨市线路，同时也规划了一条江门汽车总站至古镇的跨市公交线路。新会中心城区市民除可通过轨道交通直达古镇、小榄外，也可通过市区内部公交线网接驳至上述两条跨市公交线路。②新会至珠海斗门区已规划有市际公交，是从位于新会区的江门枢纽站始发，江门枢纽站是江门未来最重要的枢纽站，换乘条件较好；新会至珠海金湾区线路里程过长，不宜开通市际公交，可在斗门区湖心路口枢纽换乘珠海市内公交，或直接选择汽车站乘坐道路客运班线；由于地理区位问题，新会</p>

八： 新会中心城区途经罗坑镇的公交线路：新会中心城区至台山公益  
 九： 新会中心城区途经双水镇的公交线路：新会中心城区至台山市大江镇和水步镇  
 十： 新会中心城区途经大鳌镇的公交线路：新会中心城区至中山市中心城区  
 十一： 新会至邻近县区的快线公交线路：新会汽车总站至珠海市斗门区，新会汽车总站至珠海市金湾区，新会汽车总站至佛山市顺德区，新会汽车总站至佛山市高明区  
 十二： 新会至邻近县市的快线公交线路：新会汽车总站至开平市汽车总站，新会汽车总站至台山市汽车总站  
 谢谢！

并不毗邻佛山，不宜规划直达佛山的市际公交线路，本规划中已规划了鹤山汽车站、江门汽车总站至佛山的毗邻跨市公交线路，新会中心城区市民可通过市区内部公交线网（远期可乘坐轨道交通）接驳至上述佛山跨市公交线路，也可选择长途客运站直达班车。③本规划已规划新会至开平和台山的县际公交，是从位于新会区的江门枢纽站始发，江门枢纽站是江门未来最重要的枢纽站，换乘条件优越。④新会至江海区、蓬江区及各镇现状及规划中已有较多线路可以直达，未能直达的基本通过一次中转换乘即可达到。公交线路规划是一个动态调整过程，当客流发展增长到足够支撑开通直达时，将进一步研究调整线网以适应需求。**新会至棠下镇**：现无直达公交线路，可乘坐 102（新会汽车总站-江门汽车总站）或 103 路车（城轨新会站-公汽中心站）在江北站一次换乘 22 路（江北站-棠下公园）抵达棠下镇政府，已规划公汽中心站经棠下至鹤山的沙坪直达线，在棠下政府周边选取部分客流量较大站点停靠；**新会到杜阮镇镇圩以及叱石风景区**：现无直达公交线路，可在江北站一次换乘 20（江北站-叱石），或在公汽中心站一次换乘鹤城线（公汽中心站-鹤城站）抵达；**新会到荷塘镇以及潮连**：可通过远期快 17（南车路站-嘉和路站）直达，也可在公汽中心站一次换乘近期快 6（公汽中心站-荷塘客运站）或 107（公汽中心站-荷塘中嘉广场站）抵达。⑤**新会至鹤山市鹤城镇**：可乘坐 K333（新会车站-鹤山车站）抵达鹤山市再换乘 581（北湖广场-鹤城镇）抵达鹤城，或在公汽中心站通过一次换乘鹤城线（公汽中心站-鹤城站）抵达鹤城；**新会至鹤山市址山镇**：可在司前镇换乘微循环 15 路前往址山镇。⑥**新会至江海区白水带风景区**：已规划有“远期新增 3 路”（麻园站-江门站）、近期 Z2（江门站-外海站）；**新会至江海区礼乐街道**：现状有 46 路（城轨新会站-城轨江门东站），已规划近期快 14（江门站-连海站）；**新会至江海区中心地带**：现状已有 46（城轨新会站-城轨江门东站），规划了“远期新增 3 路”（麻园站-江门站）、近期快 14（江门站-连海站）、近期快 12（江门站-城轨江海站）、近期 Z2（江门站-外海站）；**新会至江海区江门港**：已规划远 11（港澳码头-城轨新民站）、近期快 14（江门站-连海站）、近期 Z2（江门站-外海站）；**新会至江海区陈少白纪念馆**：现状有 13（外海站-圭峰山），已规划远 4（外海站-龙湾站）、近期 Z2（江门站-外海站）；**新会至江海区长廊生态园**：已规划远 11（港澳码头-城轨新民站）、近期快 12（江门站-城轨江海站）、近期 Z2（江门站-外海站）。

9

519705889  
 (519705889@qq.com)



序号	项目名称	性质	建设地点	里程	建设年限	投资额	备注	备注
12	江肇高速一期工程	新建	江肇高速	100.0	2018-2023	15.0	已开工	
13	中山路（江海路-五沙路）	改扩建	中山路	3.0	2019-2020	0.50	已开工	待批复立项，待批复立项后，调整部分建设时序。
14	江海路（江海路-江海路）	改扩建	江海路	1.75	2018-2020	0.8	已开工	
15	江江快线（江江快线-中山路）	新建	江江快线	10.0	2019-2022	2.0	已开工	本项目因疫情影响，设计部分第一标段尚未开工，需待疫情影响消除后，尽快启动建设。本项目因疫情影响，设计部分第一标段尚未开工，需待疫情影响消除后，尽快启动建设。


意见：连接江海区高新产业新城和蓬江区主城区的纽带“南山路”并没有规划到一条公交线路。  
 建议：

采纳。将近期新增 6 路沿“南山路”延长至产业新区站，形成途径南山路的产业新城站-滨江新区站的公交线路；将远期新增 12 路沿“滨江路”延长至滨江新区站，形成途径滨江路的产业新城站-滨江新区站的公交线路。

		<p>1、增设一条从“产业新城站”出发沿“南山路”走至“北新/滨江新区”的基本公交线路①，待区域成熟后远期发展成高频公交线路。</p> <p>2、远期规划一条从“产业新城站”出发，经“南山路”，并沿滨江快线走的旅游公交线路②。</p> <p>依据一：南山路建设如期进行，根据江门市交通运输局 2019-05-21 发布的《交通大会战 2019 年第一季度进展情况》，南山路（28.5%）按时间进度完成建设投资任务。</p> <p>依据二：根据《江门市综合交通一体化规划（2018-2035）》，规划三区一市快速道路网结构为“七纵八横”，南山路定位为城市主要快速道。</p> <p>依据三：根据《江门市综合交通运输体系“十三五”规划中期调整报告》，南山路（江海路—五邑路）和滨江快线（江侨路—南山路）位列十三五交通建设项目中。</p> <p>尊敬的领导：您好！</p> <p>目前，产业新城规划有新建的幼师大专（6000 人规模设计）和占地约一百亩的孔雀城商住小区，待 2020 年南山路（江海路—五邑路）通车后，连接产业新城及蓬江区主城区的通勤人数必定大大增多。综上所述，本人认为建设一条经南山路走向的基本公交线路①是非常有必要的。</p> <p>据了解，产业新城的规划正逐步兑现，区域的交通情况和对外联系的方便程度正阻碍着产业新城的发展。虽然文件中指出近期有规划到“近期快 4”公交线路会从产业新城站出发到达蓬江主城区，但由于要经过江海区主城区，通勤时间过长并不能从真正意义上给两地区带来便利和联系。建设一条经南山路走向的基本公交线路能直接加强产业新城与外界的联系，大大提高了建设南山路的经济效益，总体来说是利大于弊的。</p> <p>而从远期看，结合目前滨江快线（江侨路—南山路）的建设进度和政府对于滨江快线建设的定位，规划一条沿滨江快线走向的旅游公交线路②也是非常有战略意义的。</p> <p>谢谢！</p>	
10	<p>Xia (<a href="mailto:liiyx0809@163.com">liiyx0809@163.com</a>)</p>	<p>新会司前镇的公交车一直以来就是有 205、k205（也是 205 分班次出去的）往来司前与会城镇，特别是假期，超级多学生只能去挤那几班车，有时候还要加班次，司前镇人民想要出江门办事就要转两三趟公交车，希望江门往来司前镇的公交线路能尽快运行，也希望可以多一些路线往来于江门、新会，谢谢。</p>	<p>采纳。近期规划方案已将 k205 发班间隔由 25 分钟缩短至 20 分钟，并将配车数从 6 辆增至 8 辆；205 发班间隔由 30 分钟缩短至 15 分钟，配车数从 8 辆增至 14 辆，并优化调整城区站点，缩短线路长度，提高运营速度，方便镇内市民来往。远期规划方案中已规划司前镇至江门市区的线路（远期新增 15 路），填补司前到江门蓬江、江海区公交线路的空白。</p>
11	<p>shimin (<a href="mailto:joker57@163.com">joker57@163.com</a>)</p>	<p>有以下建议，恳请查看：</p> <p>1. 公交线路重叠问题。</p> <p>有不少长线和短线存在站点相同的重叠问题，短途乘客上长途车，导致长途车因客满，后续站点无法载上长途乘客的问题。如 4 路和 102 路，去往江会路片区的乘客亦可选择搭乘 102 路，导致 102 路在一汇广场、五邑城等站点已客满无法上车，想去新会的乘客只能继续等待下一班次 102 路。因持有长者卡等免费乘车的人较多，两车 1 元的票价差距无法起到引导客流作用，应优化站点走向。</p> <p>2. 线路设置问题。</p> <p>东部三区一市应形成两两连接的格局，即从任一区（市）可快速通达另一区（市）。目前的设计以蓬江区为中心，其他三个区（市）须到蓬江区中转方能前往另外的区（市），过境客流增加了蓬江区的交通压力，绕入市中心也增加了乘客的出行时间。可适当设置鹤山到新会、鹤山到江海、新会到江海的线路。另可设计一条延江门大道走向的公交线路，再设计由江门大道接驳市区中心的线路。</p> <p>大湾区发展十分注重银洲湖片区，目前前往滨江新城的班次多，但前往银洲湖的班次还不够方便，需增设线路。</p> <p>3. 站名命名问题。</p> <p>站点名称设置缺乏较为统一的标准，且存在 1、2 滥用的现象。可遵循“地名（小区名）、路名、地标名（政府机构名）”的优先级命名，尽量避免商业命名（有重大影响力的除外）。1、2 仅限于同站点不同站台的情况（正确案例：东湖广场 1、东湖广场 2、培英高中 1、培英高中 2），而不应滥用（错误案例：东庆北 1、东庆北 2、东候 1、东候 2、东候 3），因实在无法起名，可加括号标注，如：东候（维达纸厂）、东候（裕安）等，不应简单地使用数字，判断方式为，如果一个线路同时停靠 1 和 2 则为错误（如 123 路经过东候和东庆北），否则为正确（如 2 路、19 路经过东湖广场）。</p> <p>部分站点因开发，已不具备当初的正确指向。如碧桂园南，因新会碧桂园小区扩张，此站点容易造成误导。</p> <p>4. 车辆报站。</p>	<p>1、解释说明：根据客流需要，长短线路会存在部分重叠站点，能增加线网的覆盖性和线路的可达性。意见反映的 102 路运力不足问题，已增加线路配车规划，由原有的 13 辆车增至 18 辆车，且交通部门将督促企业按时发车，保证公交车的准点运行。</p> <p>2、采纳：已规划的近期 72（江门站—外海站）、近期快 11（疏港大道站—江门北街站）、近期快 12（江门站—城轨江海站）、近期快 12（江门站—连海站）、13 路（圭峰山—外海站）、46 路（城轨江门东站—城轨新会站）、53 路（城轨江门东站—中西医学校）、远期新增 3 路（麻园站—江门站）、远期新增 4 路（外海站—龙湾站）、远期新增 11 路（港澳码头—城轨新民站）解决新会—江海客流需求，加强新会区与江海区之间的联系，方便两地居民来往；k333（新会车站—鹤山车站）经江门大道连接了新会—鹤山两区域。对于银洲湖片区，已经规划近期新增 14 路：线路由江门站出发，抵达银湖湾湿地公园。江门站是市区的枢纽站点，银湖湾湿地公园是银洲湖片区的南端，该线路将增强市区与银洲湖片区之间的联系。规划新交通 4 号线远期可从江门站至珠斗城际滨海站。发改委编制的《江门市轨道交通一体化发展规划》远景年规划轨道交通线路可通往银湖湾。因此，近期远期和远景都将有线路覆盖。</p> <p>3、采纳。东庆北 1、东庆北 2、东候 1、东候 2、东候 3 等站点为已使用多年的公交站点名称，当地居民已形成习惯且熟悉，各类手机地图的公交线路查询指引中均应用该类站名，已约定俗成，暂不宜改动，本次公交线路规划着重规划线路规划走向设置，规划线路实施时或下次集中梳理更新公交站点名称时，由公交企业一并统筹研究更换更改更清晰的站名。</p> <p>4、采纳：所反映内容不属于本次公交规划范畴，已反映给公交公司研究优化服务。</p>



		在周围存在重要地标的站点，可在公交车辆报站器上增加提示。如：“下一站，公汽中心站，下车请提前按铃，前往五邑大学南校门的乘客可在此站下车”。											
12	爱琴海 (3050145002@qq.com)	亲爱的交通运输局领导，您好，我看到有关于新建公交线路到中山小榄城轨站的计划，我觉得加密延长 39 号公交在处海站延长到外海大桥再到小榄城轨站会好一些。而且现在光博路修好后走的车不多，路是修得很好，够宽，非常适合设公交线。现在光博路暂时人流比较少，路好，一边接入江门中心，另一端是古镇小榄那对外海的经济和人流交流也有带动。	解释说明：统筹考虑与城际轨道错位发展以及其他市民的建议，已将原规划江门东站至小榄的市际公交调整至江门汽车总站始发，为保证毗邻公交运行的效率，跨市公交线路不宜过多的深入市区中心区域。										
13	WAVE (sunny19860209@qq.com)	<p>关于江门市城市公共交通专项规划(2018-2035)的建议</p> <p>表1-1 江门市新型交通规划一览表</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>线路</th> <th>主要道路</th> <th>里程 (km)</th> <th>功能</th> <th>推荐通车年限</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1 号线</td> <td>江杜西路、杜院中路、杜院北路、江的桥、潮连大道、</td> <td>22</td> <td>轨道交通的补充，横向沟通杜院、蓬江与蓬江人才港，与轨道 1、2、3、4 号线形成换乘</td> <td>2025 年</td> </tr> </tbody> </table> <p>从目前的市中心居民生活工作来看，上下班以及平时生活的人流的主要走向基本是南北走向而非东西走向，而且第一条的 BRT 没有直穿市区中心地方，提高人们的上下班通勤作用不大，且江侨路刚修建不久，现在再进行快速公交改造，资源浪费严重。</p> <p>建议：江门可以学习曼谷实施 SKY TRAIN，也就是架空轨道交通，实施条件为利用天沙河空间，在天沙河上部实施轨道交通（天沙河也是南北走向），一方面可以贯穿旧区与新区的连接（起点为江咀，终点为滨江体育中心，全长约 15km），可直达滨江新区，另一方面对现状已建的道路建筑物影响不大，基本不用征地，而且建成后可以提高南北通行效率。</p> 	线路	主要道路	里程 (km)	功能	推荐通车年限	1 号线	江杜西路、杜院中路、杜院北路、江的桥、潮连大道、	22	轨道交通的补充，横向沟通杜院、蓬江与蓬江人才港，与轨道 1、2、3、4 号线形成换乘	2025 年	<p>解释说明：感谢您对江门公交的关注和宝贵的建议</p> <p>1、《江门市轨道交通一体化发展规划》已规划近中期将进行轨道交通 1 号线、2 号线一期工程的建设，该两条轨道交通线路均为南北走向，与你提出的建议走向较接近，可解决市内大多数南北公交出行需求。之所以推荐先期建设横向新交通 1 号线，是为了在近中期与轨道交通 1、2 号线形成“两纵一横”的骨架公交体系，作为轨道交通 1 号线、2 号线的补充。</p> <p>2、新交通 1 号线 1 期工程，因为是横向线路，并非单独设置实施，而是根据轨道交通 1、2 号线的建设同期实施，形成体系。</p> <p>3、您所建议的空中列车类似制式在国内也有运用，大运量如高架类型的地铁、轻轨，中运量如云轨。由于江门已规划轨道交通，您所建议的新交通属于云轨制式，虽然有着不错的运能和现代科技感，但其造价高昂，目前国内云轨尚未有成功案例，在建的桂林云轨因为资金问题已停工。因此在江门大力发展轨道交通的前提下是否有足够的资金支撑云轨的建设需要审慎考量。另外，空中列车虽说架空，但高架下方需设置立柱进行支撑，也需占据较宽的空间。您所建议的路径基本利用河道敷设，可以很好的规避对已有道路的改造和拆迁，但还需考虑几个方面的问题（1）高架立柱对河道水流运行、通航、行洪、水中生态等产生的负面影响（2）由于河道两侧通常仅设置小路或者无路，因此市民如何到达站点（3）由于河道两侧空间的限制，新交通所需换乘的常规公交、小汽车等停车空间是否有条件设置。综合以上因素考虑，公交规划中新交通采用地面敷设的方案。</p>
线路	主要道路	里程 (km)	功能	推荐通车年限									
1 号线	江杜西路、杜院中路、杜院北路、江的桥、潮连大道、	22	轨道交通的补充，横向沟通杜院、蓬江与蓬江人才港，与轨道 1、2、3、4 号线形成换乘	2025 年									
14	dmj (dmjbarca@126.com)	<p>关于江门市本次规划，本人提出以下意见：1、关于新交通网线布局规划图，灰色所标示的轨道交通线，是以地上有轨电车（类似 APM）还是以地铁形式进行建设，若落实建设，如何解决旧城区中心的土地资源有限情况下进行科学布局（含是否需要大规模拆迁安置）和合理建设？2、轨道交通线上现有标识站点仍有大部分站点未有标出站名，是否意味线路或站点仍有具有调整的可能性？若可能，请尽快标示蓬江区、新会区中心旧城区的站点设置和站名。3、在旧城区设置 BRT，在现有道路资源有限，车多、路窄、巷口多的情况下，若设置 BRT 专用道，是否会引道路资源紧张加剧和更塞车，如何保障道路顺畅和车辆、行人的安全？</p> <p>大力发展公共交通是绿色、低碳生活出行的趋势，望各级政府能加大投入、科学规划布局、加快建设，促进全市公共交通发展更便民、更利民。</p>	<p>1、您提出的建议属于规划范围，不属于本次公交专项规划的范畴，请关注市发改委组织编制的《江门市轨道交通一体化发展规划》</p> <p>2、在 BRT 选线时已考虑道路断面，选择道路条件较好的路段进行敷设，建设期间还将伴随道路的拓宽改造等工程措施当然也会在部分路段不可避免的压缩社会车辆通行空间，在 BRT 开通后短时间内会造成道路拥堵，但根据国内已开通 BRT 城市的经验，这类拥堵往往在市民适应、更多选择公交出行后会得到缓解，道路输送人的通行能力反而会大幅提高。这也是公共交通与个体交通、绿色交通与高碳排放交通之间空间博弈的一个必然的过程。</p>										
15	PuiloKrsve (269335043@qq.com)	请问江门轨道交通何时开始建设？是采用地铁或是轻轨形式？	解释说明：轨道交通并不属于本次公交专项规划的范畴，请关注市发改委组织编制的《江门市轨道交通一体化发展规划》										

16	Yang-Jc (342503174@qq.com)	<p>很欣慰看到江门市委、市政府对江门地区百姓生活基建的重视，特别对百姓出行当重点工作来抓。从江门城市规划看到，未来需要吸引更多的人才落户江门，便利的出行让城市更有吸引力。</p> <p>本人住在鹤山，家人不会开小汽车，开摩托车觉得不安全，习惯在大城市坐地铁和公车。现在他们出行、上班不是很方便。特别对鹤山市区公车偏少，班次偏少，身边的居民经常有怨言。</p> <p>现在住在赤坎附近，十里方圆、公园一号的居民，要到坚美园、汽车站、雅瑶工业区等很不方便。本来一条鹤山大道直接上去，开车5~8分钟能到，结果公车路线到鹤山公车、中东西、人民医院（转车）、文明酒店，坚美园（或者汽车站）兜很大一圈，时间长、还要转车。现在到雅瑶朝阳工业区大部分人骑摩托车，路上有比较大货车、小车，造成路上安全隐患，特别刮风下雨，开摩托车的很不安全。本人比较难理解的，而且现在开通“三馆一厅”，赤坎附近，十里方圆、公园一号一带居民也是没公交车到的。</p> <p>本人建议，鹤山市区的公车需要将鹤山大道（原来国道）一路打通，赤坎附近，十里方圆、公园一号一带居民方便到“三馆一厅”，方便到雅瑶、共和等工业区。要是赤坎附近，十里方圆、公园一号一带能直达雅瑶朝阳工业区，或者退一步到坚美园再转车都方便很多。这样很多开摩托车上班的百姓可以坐上公车，既安全又环保，幸福感倍增加。</p> <p>重申本次建议：赤坎附近，十里方圆、公园一号能有直达公交车到“三馆一厅”、坚美园、汽车站。避免公车路线兜进城区。希望可以考虑，如本人建议不妥，愿理解。感谢查阅，本人支持政府部门一切工作。</p>	<p>解释说明：本次公交规划公交线网重点是对江门三区区内以及三区和鹤山市之间开通的公交线路的规划，鹤山市内部公交线路规划不在本次公交专项规划范畴。</p> <p>您的意见已反馈给鹤山市交通运输局，回复意见是：“关于“赤坎附近，十里方圆、公园一号能有直达公交车到“三馆一厅”、坚美园、汽车站”的建议，鉴于目前鹤山大道车流量大，公交站点配套设施建设不完善，对群众上落公交车存在较大安全隐患，因此，暂时未能开通贯穿鹤山大道的公交线路。据了解，我市计划近年对鹤山大道进行道路改造，我局将结合鹤山大道道路改造工程，逐步完善鹤山大道公交站点配套设施建设，同时会同我市公交企业对鹤山大道的客源情况进行调研评估，探索开通贯穿鹤山大道公交线的可行性，使群众出行更舒适、便捷。此外，为进一步方便群众公交出行，我市今年4月份对502公交线进行优化调整，延伸运行碧桂园（鹤起香泉）至鹤山公园首末站，该线路途经鹤山大道及“三馆两中心”。目前，我市途经十里方圆、赤坎、公园1号的公交线路有506线、505线，该地段群众出行可通过乘坐505、506公交线到达城区，再换乘城区其他公交线到达目的地。”</p>
17	微信网友（fuhuoqin）	<p>市交通运输局：您好！此事项为江门微市长受理事项。请给予跟进及处理，谢谢！事项：市民反映近日贵局公示《江门市城市公共交通专项规划(2018-2035)》并征求公众意见，其中专项规划中白石甘化片区的规划与原先的白石片区三旧改造规划方案不一致，例如三旧改造规划中西江悦府相邻北面地块有中小学，西面有公共交通站场用地，此次的专项规划中却没有这两个项目。鉴于甘化片区新楼盘已经有大量居民入住，且今后该片区还有大量新楼盘规划入市，建议将白石片区三旧改造规划中的中小学与交通站场用地纳入《江门市城市公共交通专项规划(2018-2035)》并尽快实施，如不能纳入，请贵局及时公布更改规划的原因。</p>	<p>采纳。已将此公交场站纳入本次公交专项规划，但中小学用地规划并不属于本次公交规划的范畴。</p>
18	芊雨十天 <75517283@qq.com>	 <p>建议华丰站延长到荷塘高速口哪里，建白藤站，再完善哪里公交，除了方便荷塘人外出，还更好连接顺德，佛山哪头。</p>	<p>解释说明：新交通的敷设需依托于道路，根据《江门市综合交通一体化发展规划》，未来华丰路站仅有一条高速公路通道可往东跨水系至荷塘，高速公路系统封闭，不应将新交通敷设于高速公路上，因此新交通2号线不做延伸。</p>