

南昌市轨道交通 3 号线 公交配套衔接方案

征 求 意 见 稿

委 托 单 位：南昌市交通运输局

参加人员名单：

编 制 单 位：南昌市交通规划研究所

项 目 审 定：罗 侃 所长 高级工程师

项 目 审 核：余 凡 副所长 高级工程师 注册规划师

项 目 校 对：周帅帅 助理工程师

项 目 负 责 人：朱慧蒙 助理工程师

专 业 负 责 人：方 慧 助理工程师

主要参加人员 郭圣璋 助理工程师

杨 盼 工程师

熊丽玥 助理工程师

杨 葵 工程师

刘 波 助理工程师

南昌市交通规划研究所

2020.10

《南昌市轨道交通3号线公交配套衔接方案》

专家评审意见

2020年10月12日，南昌市交通运输局在红谷大厦B座9楼市交通运输局小会议室组织召开了《南昌市轨道交通3号线公交配套衔接方案》专家评审会。参加会议的有市自然资源局、市公安局交通管理局、市城市管理局、市公交集团、中铁穗城轨道公司、南昌轨道交通集团相关负责同志及受邀专家。会议期间成立了专家评审组，听取了编制单位——南昌市交通规划研究所的汇报并审阅了方案文本，经认真讨论研究，专家组认为《南昌市轨道交通3号线公交配套衔接方案》体系完整、内容全面、数据资料详实、方案合理可行、内容和深度达到委托要求，原则同意《南昌市轨道交通3号线公交配套衔接方案》通过专家审查会。

为进一步完善该《方案》，专家组提出主要修改意见如下：

- 1、进一步完善公交、轨道等相关规划的解读，厘清区域公交廊道功能。
- 2、补充规划方案所涉及道路、站点的用地和交通情况，加强方案的可行性分析。
- 3、结合公交走廊、客流需求和现有站线分布，优化现有线路调整方案。适当增设新的公交支线，提高常规公交线网覆盖水平。
- 4、结合轨道站点客流特点，重点提升换乘站、大客流车站的配套设施规模。
- 5、结合轨道站点出入口开放条件，细化重要站点周边的交通组织和相关设施设计。

与会部门及专家其他意见一并考虑。

专家组组长：



专家组签字：

李刚 明扬 薛 659  2020年10月12日

意见稿

项目实施方案汇总

一、常规公交线路调整实施方案

线路优化调整具体措施围绕竞争性线路优化调整、接驳性线路优化调整、新增线路以及调整线路运力开展。调整方案应遵循动态、分期实施的原则逐步落实，对现状线路调整较小的或新增的公交线路可优先调整到位；涉及到较大调整的现状公交线路，可根据3号线开通运营之后的客流需求情况，适时进行相关优化调整。

（一）竞争性线路优化调整

为促进轨道交通与常规公交的相互协调、优势互补，避免无序竞争，本文对竞争性线路予以调整，线路的调整措施包括线路取消、长线截短、抽疏站点、调整路径。本次共计调整9条相关公交线路。

征 求 意 见

竞争性线路优化调整表

序号	线路	线路起终点	调整策略	调整措施
1	201路短班	老福山花园东-BRT八一乡桥头	线路取消	建议在轨道交通3号线开通运营之后，结合线路客流需求情况，取消201路短班公交线路。
2	C8路	江电-浹溪村	调整路径	该线路的振兴大道-迎宾中大道-迎宾北大道路段调整至三店西路、井冈山大道、南莲路、莲塘北大道、振兴大道，起终点不进行调整。
3	209路	金圣路-市政府	调整路径	209路火炬大街与国威路段调整改线至南京东路，在阳明东路-洪都北大道、火炬大街-高新大道两个交叉口对线路进行改道处理。
4	6路短班	老福山北-万科公交停车场	调整路径	建议将6路原火炬大街段、高新七路段调整改线至高新大道及艾溪湖北路。
5	179路	江电-浹溪村	长线截短	建议在轨道交通3号线开通运营之后，结合客流情况将179路线路截短至银三角北站，与轨道交通3号线银三角北站衔接。
6	127路西洲线	江电-竹山	长线截短	建议在轨道交通3号线开通运营之后，结合线路客流需求将127路西洲线长线截短，将线路调整经过迎宾中大道、斗南路、莲武路，可选择南昌公交莲武路枢纽站作为首末站，

7	123路	江电-杨家村	长线截短	建议在轨道交通3号线开通运营之后，结合线路客流需求将123路线路截短，将线路调整经过迎宾中大道、斗南路、莲武路，可选择南昌公交莲武路枢纽站作为首末站，
8	158路	公交进贤停车场-坛子口停车场	长线截短	建议在轨道交通3号线开通运营之后，结合线路客流需求将158路线路截短至柏岗站，与轨道交通3号线柏岗站进行衔接，可选择富山大道口公交站进行停靠。
9	25路	八一桥-九里象湖公交总站	抽疏站点	建议25路采取抽疏站点的方式进行线路优化，将25路位于象山北路的六眼井站与三眼井站结合轨道三号线六眼井站点交通一体化方案，对公交站进行调整合并。

（二）接驳性线路优化调整

接驳性线路应结合土地利用、道路情况等调整接驳公交线路，对于轨道交通间接服务范围，通过延伸线路或者调整线路走向，可实现公交与轨道的接驳，加强常规公交与轨道线的衔接。线路的调整措施包括线路延长、局部调整。本次共计调整9条相关公交线路。

接驳性线路优化调整表

序号	线路	线路起终点	调整策略	调整措施
1	234路	广州路-西口-昌东大道	线路延长	建议234路延长线路，沿着井冈山大道、三店西路、迎宾北大道将公交线路接驳至轨道江铃站附近的江铃西二路口公交站。
2	518路内线	中大公交停车场-横河	线路延长	建议518路内线适当延长，将原来青山北路-中大路段沿着洪都北大道、湖滨西路、中大南路、中大路进行调整。
3	518路长班	中大公交停车场-江家村	线路延长	建议518路快班适当延长，将原来青山北路-中大路段沿着洪都北大道、湖滨西路、中大南路、中大路进行调整。
4	532路长班	莲塘老站-泗洪	线路延长	建议532路长班沿着向阳路、莲西路、斗柏路进行延伸，将公交线路接驳至轨道柏岗站附近的省送变电公司公交站。
5	580路	胡华村-澄湖中路东口公交站	线路延长	建议580路公交沿着澄湖中路、澄湖东路、澄湖北大道进行延伸，将公交线路接驳至轨道沥山站附近的澄湖北大道口公交站。
6	35路	李家庄-南昌理工学院	局部调整	建议35路线路沿着洪都北大道进行延伸，接驳至轨道青山湖西站。
7	526路	莲塘公交首末站-莲塘三中	局部调整	方案一：建议将原526路小蓝北路段沿着迎宾中大道、振兴大道、澄湖西路进行调整，使线路经过振兴大道站，加强与轨道交通3号线的接驳。 方案二：建议将原526路小蓝北路段、澄湖西路段沿着迎宾中大道、澄湖北大道进行调整，使线路经过沥山站。
8	527路	莲塘公交首末站-富山乡	局部调整	建议527路调整走汽车大道-澄湖西路
9	809路	莲塘公交首末站	局部调整	建议809路调整走富山一路

		-霞山梅村		
--	--	-------	--	--

(三) 新增线路

线路的新增需结合接驳范围内的常规公交接驳空白区及大型客流吸引点、场站、路况等进行综合考虑，新增线路可提高公交覆盖率，增强接驳供给，增加与轨道交通的换乘功能，提高轨道及常规公交客流量。本次方案新增 4 条公交线路。

新增线路调整表

序号	线路	线路起终点	调整策略	新增线路说明
1	XZ01	公交振铃南路首末站-银三角北地铁站	新增线路	建议新辟一条线路 XZ01 走向为公交振铃南路首末站—振铃东路—迎富大道—安保大道—银三角北地铁站的接驳公交线路，新增后可满足银三角立交桥西侧名坊雅苑、恒大绿洲等沿线住在小区换乘地铁出行的需求。
2	XZ 02	东莲路-振兴大道地铁站	新增线路	建议沿东莲路新辟一条公交线路 XZ02，新增后可满足幸福时光、平利花园、恒大翡翠华庭等沿线住宅小区居民换乘地铁出行的需求。
3	XZ03	墨山立交桥东侧-振兴大道地铁站	新增线路	建议墨山立交桥东侧新辟对接振兴大道地铁站的线路 XZ03，新增后可满足该区域乘坐地铁出行的需求。
4	XZ04	东岳大道-八大山人地铁站	新增线路	建议新辟一条东岳大道—金沙大道—樟章路对接八大山人地铁站的接驳公交线路 XZ04，新增后可满足象湖区域居民便利换乘地铁出行。

(三) 调整运力线路

公交线路运营及运力的调整主要体现在发车班次、间隔时间、载客量、首末班时间等方面，具体调整措施应该结合轨道运营时间及实际客流情况进行选择。考虑到市民出行习惯和不同人群的出行需求，对于存在竞争关系的公交线路，近期实施方案以优化调整班次为主，结合实际客流情况，可逐步调整部分线路。通过客流预测，需优化调整运力的公交线路共 21 条。

优化调整运力公交线路表

序号	线路	线路起终点	线路类型	调整措施
1	115 路	泾口新街-昌南客运站北门	公交次干线	建议结合轨道运营时间适当调整公交首末班时间，结合客流变化调整优化班次

2	28 路	高新公交首末站-八一桥	公交主干线	建议结合轨道运营时间适当调整公交首末班时间，结合客流变化调整优化班次
3	227 路	口腔医院-七二 0 厂	公交主干线	建议结合轨道运营时间适当调整公交首末班时间，结合客流变化调整优化班次
4	259 路	恒大城公交站-老福山花园	公交快线	建议结合轨道运营时间适当调整公交首末班时间，结合客流变化调整优化班次
5	机场公交 1 线	南昌站-昌北机场	公交快线	建议结合轨道运营时间适当调整公交首末班时间，结合客流变化调整优化班次
6	251 路	何坊西路西口-公交昌北停车场	公交次干线	建议结合轨道运营时间适当调整公交首末班时间，结合客流变化调整优化班次
7	机场公交 2 线	江电-昌北机场	公交快线	建议结合轨道运营时间适当调整公交首末班时间，结合客流变化调整优化班次
8	240 长班	梅岭脚-蓝海购物广场	公交快线	建议结合轨道运营时间适当调整公交首末班时间，结合客流变化调整优化班次
9	37 路	公交振铃南路首末站-武警医院	公交次干线	建议结合轨道运营时间适当调整公交首末班时间，结合客流变化调整优化班次
10	238 路	坛子口西-长埭停车场	公交次干线	建议结合轨道运营时间适当调整公交首末班时间，结合客流变化调整优化班次
11	214 路	经开区富樱路公交首末站-象山北路北口	公交主干线	建议结合轨道运营时间适当调整公交首末班时间，结合客流变化调整优化班次
12	210 路	南昌站-英雄开发区	公交主干线	建议结合轨道运营时间适当调整公交首末班时间，结合客流变化调整优化班次
13	258 路	老福山西-红谷滩配套中心	公交次干线	建议结合轨道运营时间适当调整公交首末班时间，结合客流变化调整优化班次
14	237 路	蒋巷交管站-永外正街口	公交次干线	建议结合轨道运营时间适当调整公交首末班时间，结合客流变化调整优化班次
15	12 路	公交驾校-新洲路口	公交主干线	建议结合轨道运营时间适当调整公交首末班时间，结合客流变化调整优化班次
16	27 路	南昌站-朝阳公交枢纽	公交主干线	建议结合轨道运营时间适当调整公交首末班时间，结合客流变化调整优化班次
17	207 路	武警总队-高新公交首末站	公交主干线	建议结合轨道运营时间适当调整公交首末班时间，结合客流变化调整优化班次
18	218 路	银河城停车场-洪城客运站东	公交快线	建议结合轨道运营时间适当调整公交首末班时间，结合客流变化调整优化班次
19	233 路	南昌西站东枢纽-福州路口	公交快线	建议结合轨道运营时间适当调整公交首末班时间，结合客流变化调整优化班次
20	228 路	红谷滩配套中心-红谷滩配套中心	公交主干线	建议结合轨道运营时间适当调整公交首末班时间，结合客流变化调整优化班次
21	216 路	南昌站东广场-公交驾校	公交主干线	建议结合轨道运营时间适当调整公交首末班时间，结合客流变化调整优化班次

二、公交衔接设施实施方案

通过梳理和分析轨道交通3号线站点周边现状交通衔接设施情况，结合交通衔接设施优化原则及周边规划情况，提出轨道站点周边交通衔接设施优化调整方案，轨道交通3号线22个站点中有19个站点的交通衔接设施需进一步优化，3个站点源于其它因素不作调整，各站点交通衔接设施的优化情况如下表所示。

车站名称	现状公交站数量(个)	优化措施	
		公交站方面	自行车停车场方面
京东大道站	5	原址改造3个公交站；新增1个公交站；立体化升级改造现状高新公交停车场	新增6个停车区域
梁万站	2	原址改造2个公交站	新增4个停车区域
火炬广场站	2	往西迁移改造2个现状公交站，迁移青山湖大道国威路口公交站	新增3个停车区域
国威路站	3	往东迁移改造1个现状公交站；新增1个公交站	新增4个停车区域
青山湖西站	0	新增2个公交站	新增2个停车区域
上沙沟站	4	往东迁移改造2个现状公交站；新增2个公交站	新增3个停车区域
青山路口站	6	往西迁移改造2个现状公交站；新增1个公交枢纽站	新增4个停车区域
墩子塘站	4	不作调整	新增2个停车区域
八一馆站	3	不作调整	新增2个停车区域
六眼井站	4	原址改造4个现状公交站	新增2个停车区域
绳金塔站	0	不作调整	新增3个停车区域
十字街站	2	原址改造2个现状公交站	新增2个停车区域
京家山站	4	原址改造2个现状公交站	新增2个停车区域
江铃站	4	合并现状4个公交站为2个公交站，并原址改造	新增3个停车区域
施尧站	1	新增1个公交站	新增3个停车区域
八大山人站	2	往南迁移改造1个现状公交站	新增3个停车区域
邓埠站	2	新增1个公交站	新增4个停车区域
振兴大道站	3	新增1个公交站；结合昌南客运站，打造城市交通枢纽中心	新增6个停车区域
沥山站	2	新增4个公交站	新增4个停车区域
柏岗站	3	新增1个公交站；结合控规调整，新增1个公交枢纽站	新增4个停车区域
斗门站	2	新增3个公交站	新增4个停车区域
银三角北站	4	原址改造4个现状公交站；结合控规调整，打造综合交通枢纽	新增4个停车区域

征求意见稿

征 求 意 见 稿

目 录

附图.....	III	3.3 《江西省南昌县总体规划（2011-2030）》.....	25
1 概况.....	1	3.3.1 南昌县发展定位及目标.....	25
1.1 项目背景.....	1	3.3.2 县域空间结构.....	26
1.2 项目研究范围.....	2	3.3.3 道路交通结构及轨道交通 3 号线的布局.....	26
1.3 项目年限.....	2	3.4 南昌市轨道相关规划.....	27
1.4 项目主要工作内容.....	2	3.4.1 南昌市轨道线网规划.....	27
1.5 规划设计依据及资料.....	3	3.4.2 南昌市轨道交通建设规划.....	28
1.6 技术路线.....	4	3.5 轨道交通 3 号线相关规划.....	29
2 现状分析.....	5	3.5.1 《南昌市轨道交通 3 号线初步设计客流预测》.....	29
2.1 南昌市轨道交通现状分析.....	5	3.5.2 轨道交通 3 号线沿线用地规划.....	32
2.1.1 轨道 1 号线、轨道 2 号线现状情况.....	5	3.5.3 南昌市城市快速轨道交通建设规划（2014-2020）站点交通一体化规划研究.....	33
2.1.2 轨道交通 3 号线基本情况.....	6	3.5.4 南昌市轨道交通 3 号线站点交通一体化规划.....	34
2.2 沿线用地现状分析.....	7	3.6 公交系统相关规划.....	37
2.3 沿线道路交通分析.....	10	3.6.1 南昌市城市公共交通系统规划.....	37
2.3.1 相交道路统计.....	10	3.6.2 南昌市城市公共交通线网规划.....	40
2.4 沿线公交现状分析.....	11	3.6.3 南昌市快速公交系统规划研究.....	41
2.4.1 现状公交线路及客流分析.....	12	4 方案目标与策略.....	43
2.4.2 公交线路与轨道交通 3 号线的空间关系分析.....	14	4.1 总体目标.....	43
2.4.3 公交线路与轨道站点的空间关系分析.....	15	4.2 基本原则.....	43
2.5 南昌市轨道交通 2 号线公交配套实施方案反思和启示.....	21	4.3 调整策略.....	44
3 上位规划解读.....	23	5 方案思路分析.....	45
3.1 《南昌市城市总体规划文本（2001-2020 年）》.....	23	5.1 方案总体思路.....	45
3.1.1 城市发展目标.....	23	5.2 轨道交通与常规公交特征关系.....	45
3.1.2 空间结构及区域功能.....	23	5.3 客流特征分析.....	46
3.1.3 城市道路交通结构.....	23	5.4 乘客换乘出行的需求.....	47
3.2 《南昌市城市总体规划（2016-2035）》（纲要方案）.....	24	6 公交线路实施方案.....	49
3.2.1 南昌市发展目标.....	24	6.1 原则与策略.....	49
3.2.2 南昌市战略功能定位.....	24	6.1.1 竞争性公交线路调整原则与策略.....	49
3.2.3 空间发展结构.....	24	6.1.2 接驳性公交线路优化原则与策略.....	50
3.2.4 交通结构体系.....	25	6.1.3 接驳公交线路运营、运力调整的方式策略.....	52
		6.2 线路调整优化方案.....	52
		6.2.1 竞争性线路.....	53
		6.2.2 接驳性线路.....	58

征 求 意 见 稿

6.2.3 新增线路.....	63
6.2.4 调整运营、运力线路.....	65
6.2.5 公交优化方案汇总.....	65
7 轨道站点配套衔接方案.....	69
7.1 公交衔接设施优化的基本原则.....	69
7.1.1 公交停靠站设置.....	69
7.1.2 公交首末站设置.....	70
7.2 慢行衔接设施优化的基本原则.....	70
7.3 交通衔接设施优化方案.....	71
7.3.1 轨道站点分类.....	71
7.3.2 轨道站点出入口开放条件.....	72
7.3.3 配套设施优化方案.....	72
7.4 小结.....	89
8 交通导向标志设计要求.....	91
8.1 站外导向标志.....	91
8.2 乘车、换乘导向标志.....	91
8.3 客运服务设施导向标志.....	92
8.4 检（验）票设施导向标志.....	91
8.5 站台导向标志.....	92
8.6 列车运行方向导向标志.....	92
8.7 出站导向标志.....	93
8.8 公共服务设施导向标志.....	95
9 分期建设实施方案及评估.....	97
9.1 分期建设实施方案.....	97
9.1.1 公交线路.....	97
9.1.2 公交停靠站.....	97
9.1.3 公交场站.....	97
9.2 分期建设实施方案评估.....	98
10 其他建议及保障措施.....	101
10.1 道路整治与优化建议.....	101
10.2 一体化实施建议.....	101

10.2.1 公交站点设施实施建议.....	101
10.2.2 非机动车停车场实施建议.....	102
10.3 交通衔接政策与管理建议.....	102
10.3.1 衔接信息一体化保障措施.....	102
10.3.2 交通衔接设施高效运营管理.....	102
附件 1 轨道交通 3 号线沿线相关公交线路表（汇总）.....	104
附件 2 专家意见修改回复.....	113

征 求 意 见 稿

附图

- (1) 轨道交通 3 号线工程区位图
- (2) 轨道交通 3 号线线路走向示意图
- (3) 轨道交通 3 号线周边 800 米用地现状图
- (4) 轨道交通 3 号线周边 800 米用地规划图
- (5) 轨道交通 3 号线沿线现状公交线路示意图
- (6) 轨道交通 3 号线现状周边 800 米公交站点示意图
- (7) 公交线路调整优化方案图汇总
- (8) 各条公交线路优化调整方案详图

征 求 意 见 稿

征 求 意 见 稿

1 概况

1.1 项目背景

南昌地处江西省中偏北部，赣江、抚河下游，鄱阳湖之滨，是唯一一个与长江三角洲、珠江三角洲和闽东南经济区相毗邻的省会城市，全省政治、经济、文教、科技和信息中心。“十三五”规划以来，南昌市“一江两岸，双核八片”的城市格局已基本形成，大都市框架正逐步全面拉开，深入对接“一带一路”战略，积极融入长江经济带，深度融入长江中游城市群。南昌各项社会事业全面进步，民生民情持续改善，城市人口快速增长，城市化率逐渐提升，全市保持了平稳较快发展的良好态势。

目前，南昌市已进入快速城市化和机动化阶段，一方面城市迅猛扩张，快速路、干线路高架、轨道等重大交通基建不断延伸或新增；另一方面，机动化出行总量的快速增长导致城市交通拥堵严重，影响到居民日常出行并带来较大的经济损失，制约城市健康发展势头。据《2020 年南昌市交通发展年度报告暨运行分析年度报告》统计，截至 2019 年底，南昌市机动车保有量为 118.24 万辆，全市主干路网早晚高峰运行接近中度拥堵水平，城市交通拥堵问题已成为南昌市新一轮建设发展的难题。

为了破解上述城市发展难题以及缓解交通拥堵问题，我市近些年大力发展公共交通，尤其是轨道交通。轨道交通作为占地面积小、能耗低、污染小、耗时少、运量大、便捷、准点、快速的交通出行方式，能够在城市客运走廊上快速、大运力疏散客流，在一定程度上有效缓解交通拥堵。根据南昌市轨道交通第二期建设规划，南昌市将在近期建设轨道交通 1 号线东延工程，2 号线东延、西延工程，3 号线工程，4 号线一期工程，共计 82.3 公里。到 2021 年，将形成 4

条运营线路、总长 134.9 公里的轨道交通网络。其中轨道交通 1 号线、2 号线先后在 2015 年、2017 年营运开通，3 号线计划于 2020 年年底开通运营。

但轨道交通在可达性、灵活性、覆盖范围等方面存在较大不足，在轨道交通尚未形成体系、尚未高密度布设的情况下，常需辅以常规公交、出租车、公共自行车等其他交通方式接驳，而合理完善的常规公交及慢行交通系统能有效弥补轨道交通站点密度低、服务范围有限、可达性不高等缺陷，并能极大增加轨道交通吸引力、迅速集散站点客流、较好改善市民出行环境。因此世界各国各大城市均把建立以轨道交通与常规公交“无缝化”衔接的公共交通系统作为缓解城市交通拥堵的有效措施。在此背景下，轨道交通与公共交通间的衔接配套成为南昌目前重要的研究课题。

在 2017 年，南昌市轨道交通 2 号线开通之际，我市开展了《南昌市轨道交通 2 号线公交配套实施方案》，以指导城市轨道交通与地面常规公交之间的协调发展，效果较为显著。根据南昌市轨道交通建设实施计划，南昌市轨道交通 3 号线工程项目已于 2015 年 12 月 30 日正式开工建设，于 2019 年 12 月 30 日实现了全线洞通，全线计划于 2020 年 12 月底开通运营。轨道交通 3 号线作为一条新的轨道交通线路投入营运后，将会极大的改变沿线居民的出行行为，也必将对居民出行结构产生重大的影响，地面公交需及时的适应并服务于此种变化。因此，通过对轨道交通 3 号线的公共交通配套实现对城市交通资源的优化，方便城市快速轨道和常规公交的无缝换乘，从而促进城市客运重心向大容量公共交通转移，推进城市交通健康、有序发展显得尤为重要。

而在实际规划过程中，通常需要在轨道交通新线投入运营前（或在建设时期）开展轨道交通与常规公交的衔接规划工作。通过预先提出基于轨道交通新线的常规公交网络优化调整方案，

可以有效的预先解决轨道交通新线投入运营后出现的常规公交与轨道交通新线的功能与资源不匹配问题。为保障轨道交通 3 号线开通运营后与城市地面公共交通系统的运营衔接效率，确保客流转换顺畅，南昌市交通规划研究所受南昌市交通运输局委托开展编制《南昌市轨道交通 3 号线公交配套衔接方案》工程项目，以做好城市轨道交通与常规公交、慢行系统的衔接配套工作。

1.2 项目研究范围

南昌市轨道交通 3 号线途经南昌县、青云谱区、西湖区、东湖区、青山湖区、高新区，线路长度约 28.5 公里，共设地下车站 22 座。线路影响范围包括城东片区、旧城中心城区、城南片区以及莲塘片区，影响范围内规划人口约 145 万人。结合轨道交通影响范围，本次规划研究范围为线路两侧各 1-2 公里带状区域，重点研究范围为各站点周边 800 米服务半径范围。

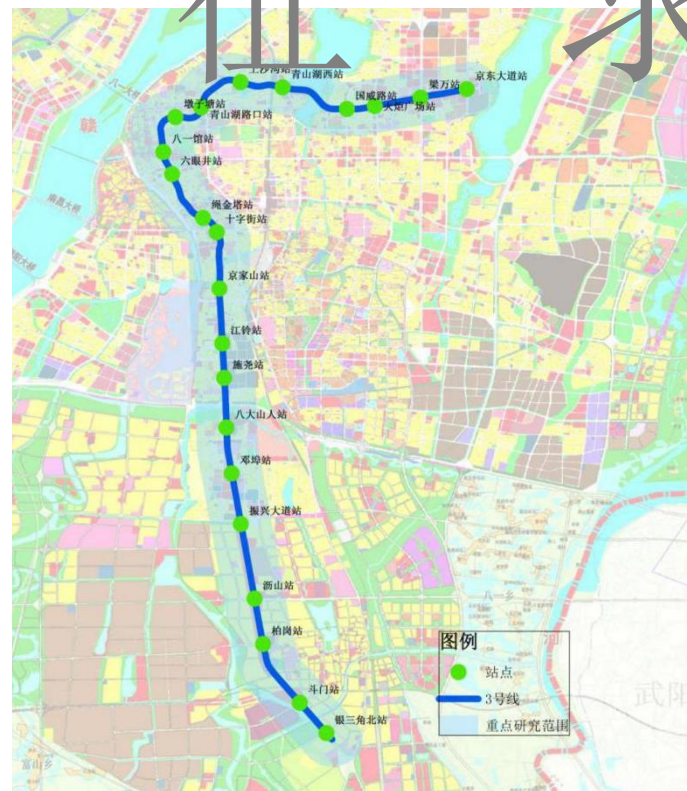


图 1.1 重点研究范围图

1.3 项目年限

以轨道交通 3 号线工程开通运营期为依据，近期选定为 2020 年，保障 3 号线开通前，基础的公交配套设施能够调整到位。

远期年限选定为 2021 年底，主要考虑部分线路及站点设施的调整会对现状沿线居民出行影响较大，可根据 3 号线开通运行后的客流情况逐步优化调整。

1.4 项目主要工作内容

项目分五大层面开展工作，即：

(1) 背景研究层面

介绍及梳理相关规划及现状背景情况，明确项目的宏观限定条件。

(2) 现状分析层面

通过现场踏勘及数据调查结果，分析沿线综合交通系统、城市发展及用地、公交线路等情况。

(3) 方案制定层面

项目主要考虑对常规公交线路及轨道交通周边站点的优化调整，慢行、出租车及社会停车场衔接配套设施应根据相关的轨道站点一体化规划进行实施。具体内容包括以下几个方面：

①公交线路衔接方案制定。结合公交系统运营需要及公交客流特征，梳理轨道交通 3 号线沿线公交线路，结合上位规划要求，制定总体公交线路衔接方案，优化公交线路组织，确定相

征 求 意 见 稿

应的调整方案，提高公交系统的运行效率。

②公交场站设施完善。基于公交线路组织要求，结合既有公交站点及轨道站点出入口设置情况，制定轨道交通3号线站点周边地面公交站点优化调整方案，促进轨道交通与常规公交的高效衔接，方便乘客换乘；并针对重要的公交衔接枢纽、站点等特殊节点，提出相关工程规划建设要求。

③根据轨道站点一体化规划优化调整轨道站点周边区域的慢行系统。

④根据轨道站点不同功能定位，判定不同公交换乘方案。

(4) 方案实施层面

提出方案的实施保障建议，为方案的有效落实提供条件支撑。

此次项目方案实质上是使轨道交通沿线公共交通实现有序衔接和无缝换乘，同时也促进城市轨道交通与地面常规公交之间的协调发展。其中第(3)层面为本项目的工作重点，分近远期提出方案，并对常规公交线路及轨道周边公交站点的优化调整，综合考虑慢行设施、非机动车停车场、公共自行车租赁点等衔接配套设施，以及根据相关的轨道站点一体化规划进行方案制定。

1.5 规划设计依据及资料

● 规范、标准：

- 《城市轨道交通试运营基本条件》（GB/T 30013-2013）
- 《城市快速轨道交通工程项目建设标准》（建标 104-2008）

➢ 《城市道路公共交通站、场、厂工程设计规范》（CJJ/T 15-2011）

➢ 《城市公共交通分类标准》（CJJ/T 114-2007）

➢ 《城市轨道交通客运服务标志》（GB/T18574-2008）

● 相关规划：

➢ 《南昌市城市总体规划（2001~2020年）》

➢ 《南昌市城市总体规划（2016-2035）》（纲要方案）

➢ 《南昌市综合交通规划（2006~2020）》

➢ 《南昌市城市公共交通系统规划》（2013.7）

➢ 《南昌市干线路网规划（2011~2020）》

➢ 《南昌市城市公共交通线网规划》

➢ 《南昌市快速公交系统规划研究》

➢ 《南昌市城市快速轨道交通线网规划》（2008.7）

➢ 《南昌市城市轨道交通线网规划优化调整》（2014.05）

➢ 《南昌市快速轨道交通线网建设规划（2009-2016）》

➢ 《南昌市城市轨道交通第二期建设规划（2015~2021年）》

➢ 《南昌市轨道交通3号线站点交通一体化规划》（2015.3）

➢ 《南昌市城市快速轨道交通建设规划(2014~2020)站点交通一体化规划研究》

征 求 意 见 稿

- 《南昌市轨道交通3号线初步设计客流预测》
- 《南昌市中心城区公共自行车租赁点布局规划》
- 轨道交通3号线沿线相关控规资料
- 相关资料：
 - 《2019年南昌市交通发展年度报告暨运行分析年度报告》
 - 南昌市公共交通总公司提供的与轨道3号线有影响的相关公交线路信息
 - 现状踏勘资料及调查数据

1.6 技术路线

工作思路：在对轨道3号线及沿线公交现状梳理分析的基础上，依托南昌市既有公交系统及用地规划中相关规划内容及要求，结合相关原则和技术要求，制定公交线路、站点及场站设施的近期实施方案。

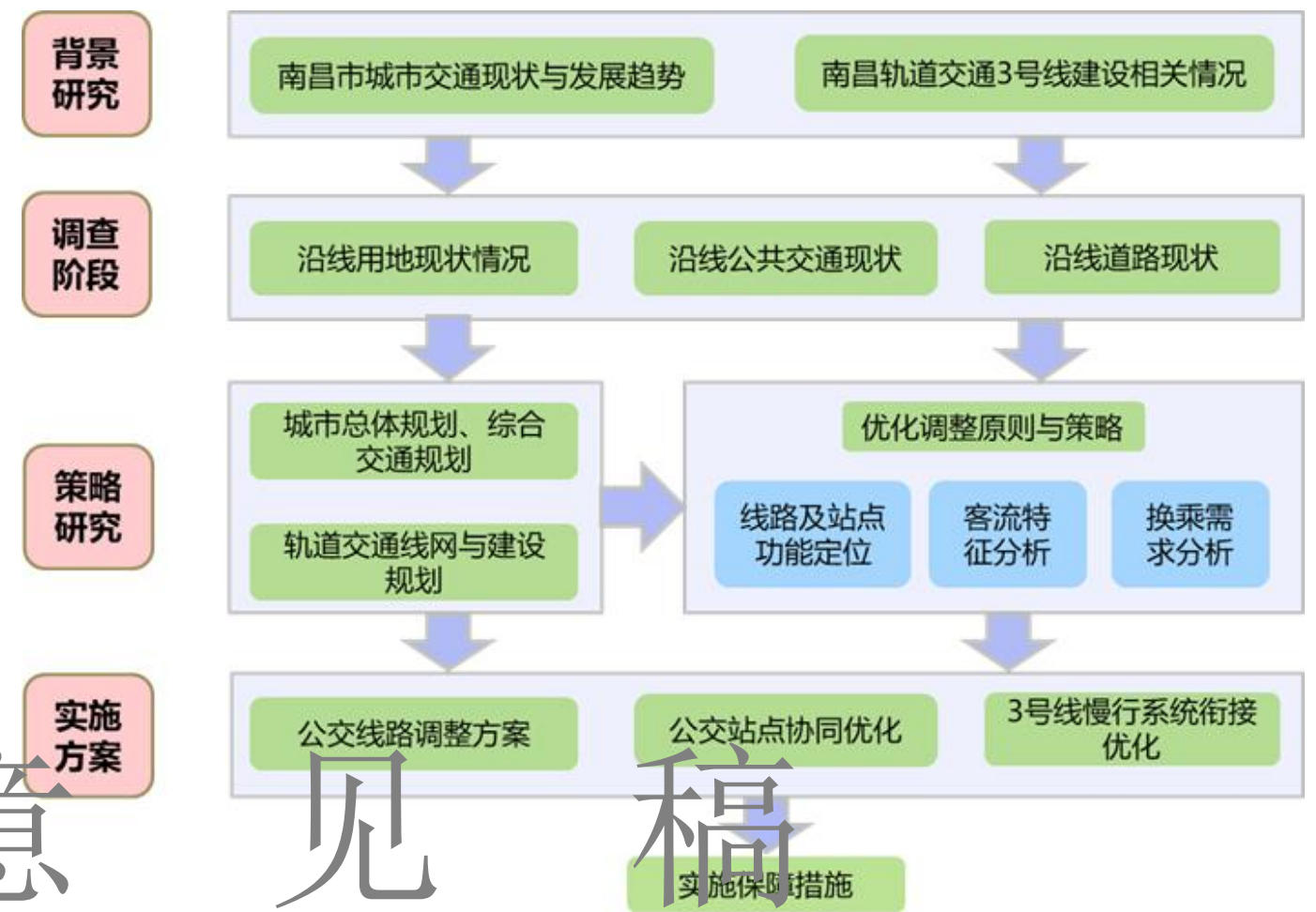


图 1.2 技术路线图

2 现状分析

2.1 南昌市轨道交通现状分析

2.1.1 轨道1号线、轨道2号线现状情况

(1) 现状建设情况

目前南昌市已经建成轨道交通1号线一期、2号线一期、2号线南延线三段线路，全长60.35km，共设车站52座，其中换乘站有2个。1号线一期工程线路起自双港站，终点为瑶湖西站，线路全长28.84km，设站24座，均为地下线，2011年5月全面开工，2015年12月26日通车运营；2号线一期工程起点为西站南广场站，终点为辛家庵站，线路全长23.61km，全部采用地下线，设站21座，其中6座换乘站，平均站间距1.14公里。西站南广场站~地铁大厦站段于2017年8月18日通车运营，地铁大厦站~辛家庵站段于2019年6月30日通车运营。2号线南延线工程起点为南路站，终点为西站南广场，线路全长7.9km，全部采用地下形式敷设，共设7座车站，2015年11月全线开工，2017年8月18日通车运营。

表 2.1 南昌现状轨道交通线网线路特征一览表

序号	线路	基本情况	开建时间	通车时间
1	1号线一期	起自双港站，终点为瑶湖西站，线路全长28.84km，设站24座	2011年5月	2015年12月26日
2	2号线一期	起点为西站南广场站，终点为辛家庵站，线路全长23.61km，设站21座，	2013年11月	首通段（一期西站南广场~地铁大厦段与南延段）于2017年8月18日通车运行；后通段于2019年5月通车运行
3	2号线南延段	起点为南路站，终点为西站南广场，线路全长7.9km，共设7座车站	2015年11月	

(2) 现状客流情况

2020年上半年南昌市轨道日均客运量为25.85万人次/日，客流主要由一号线承担，占62.9%，二号线占37.1%。受疫情影响，日均客流量低于2019年的47.95万人次/日，降幅达46%，但最高日客运量超过了去年平均值。线路高峰小时最高断面客流量为2.38万人次/小时，相比去年同期，一号线下降14.3%，二号线增长3.7%。

表 2.2 2020年上半年轨道运行指标统计表

指标	一号线	二号线
日均客运量（万人次/日）	16.25	9.6
最高日客运量（万人次/日）	46.77	25.63
线路高峰小时最高断面客流量（万人次/小时）	1.26	1.12

对比分析一号线各站点进出站客流，其中上坊站进出站客流最多，达到3.55万人次/日；地铁大厦站次之，进出站客流为3.23万人次/日；其后依次为艾溪湖东站、八一馆站、八一广场站。进出站客流最高的前五名站点客流总和占一号线总客流的近40%。

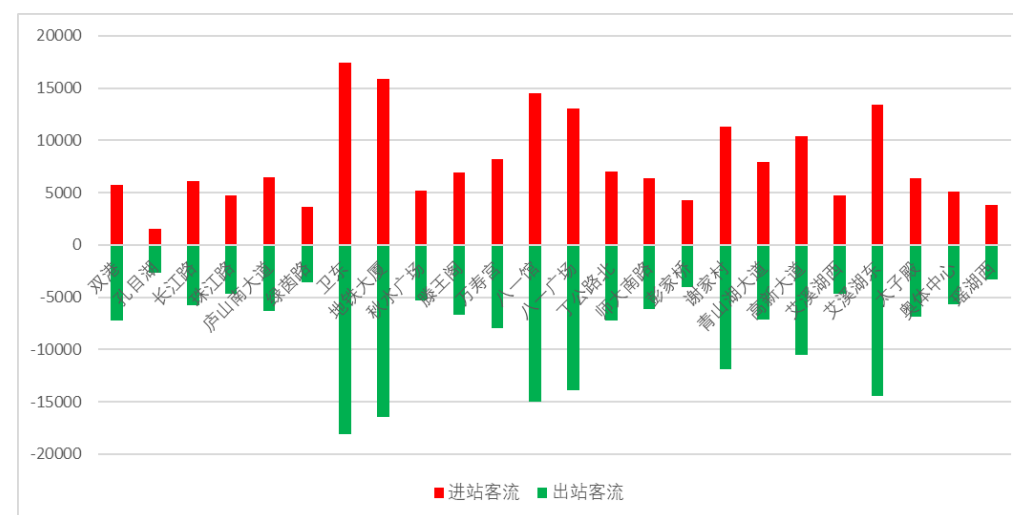


图 2.1 地铁一号线各站点日均进出站客流分布图（单位：人次）

二号线各站点中，地铁大厦站进出站客流量最多，达到3.23万人次/日；其次为八一广场、

南昌西站、翠苑路、南昌火车站。进出站客流量最高的前五名站点客流量总和占二号线总客流量约 45%。

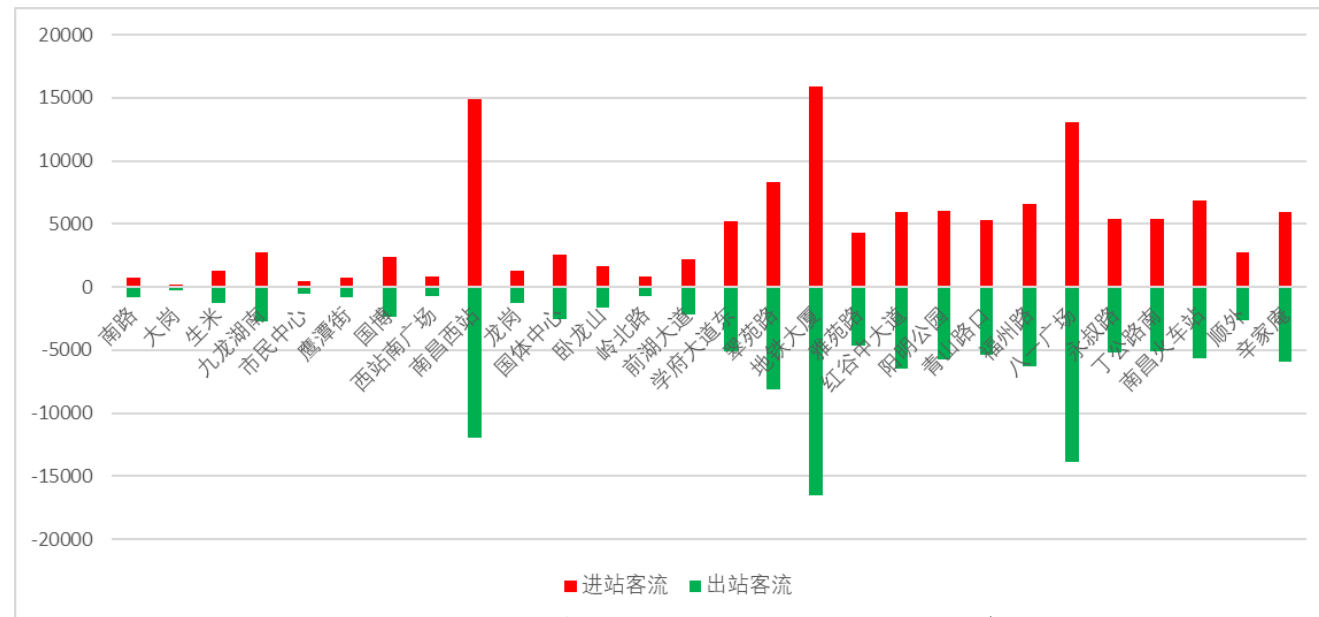


图 2.2 地铁二号线各站点日均进出站人数分布图 (单位: 人次)

轨道客流换乘方面，根据洪城一卡通刷卡数据，上半年工作日全天轨道换乘量（轨道换乘+公交）为 6580 人次。其中早高峰换乘量为 1812 人次，占全天日均换乘量 27.54%，晚高峰换乘量高于早高峰，为 2321 人次，占比为 35.27%。

轨道客流 OD 分布方面，南昌市轨道客流 OD 分布主要来自于红谷滩区和旧城中心区间的互相吸引，全天两个方向吸引均超过 26000 人次；其次是城东片区与旧城中心区、城东片区与红谷滩区，分别处于单向 15000 人次和 13500 人次的水平；外围其他区域间出行数量相对较低，均处于 10000 人次以内。综合分析得知轨道客流 OD 分布主要表现为红谷滩区、旧城中心区、城东片区三个片区间的相互吸引。

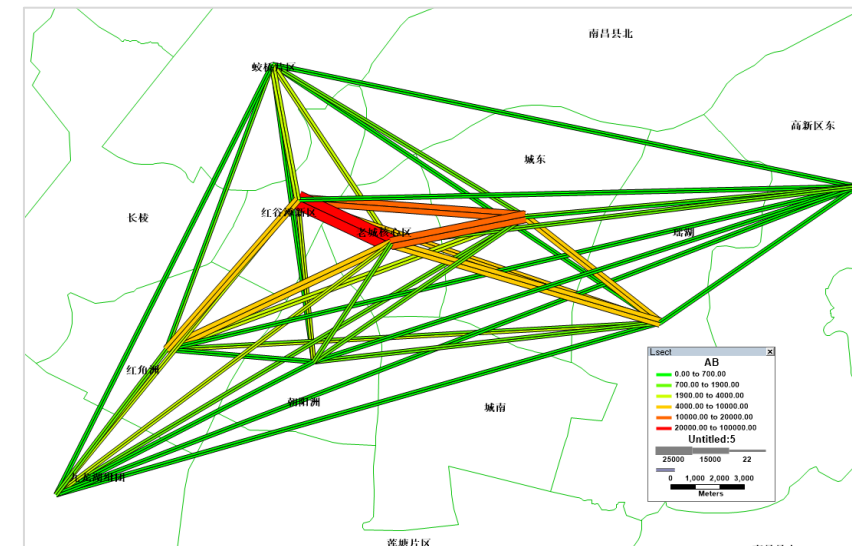


图 2.3 轨道交通大区 OD 分布图

2.1.2 轨道交通 3 号线基本情况

(1) 工程概况

南昌市轨道交通 3 号线是南昌轨道交通网络中唯一不过赣江的线路，是南北向的基本骨干线，主要加强城市南北向的联系，照顾南北向城市发展，成为串联莲塘片区、城南片区、旧城中心区及城东片区等重要区域的联系通道，在带动旧城改造，引导外围新城发展方面将发挥重要的作用。

轨道交通 3 号线工程起点为银三角北站，终点为京东大道站，线路全长 28.5km，全部采用地下敷设方式，沿线设有 22 个站点，平均站间距为 1.33km；最大站间距为 2.25km，为沥山站至振兴大道站区间；最小站间距为 607m，为十字街站至绳金塔站区间。

(2) 线路走向

线路总体呈反“7”字走向，主要走向为：迎宾大道→京山北路→十字街→前进路→象山南路→象山北路→叠山路→青山南路→二七北路→过青山湖→国威路→火炬大街。

沿线设置 22 个站点，自南向北依次是银三角北站、斗门站、柏岗站、沥山站、振兴大道站、邓埠站、八大山人站、施尧站、江铃站、京家山站、十字街站、绳金塔站、六眼井站、八一馆站、墩子塘站，自西向东依次是青山路口站、上沙沟站、青山湖西站、国威路站、火炬广场站、梁万站、京东大道站。

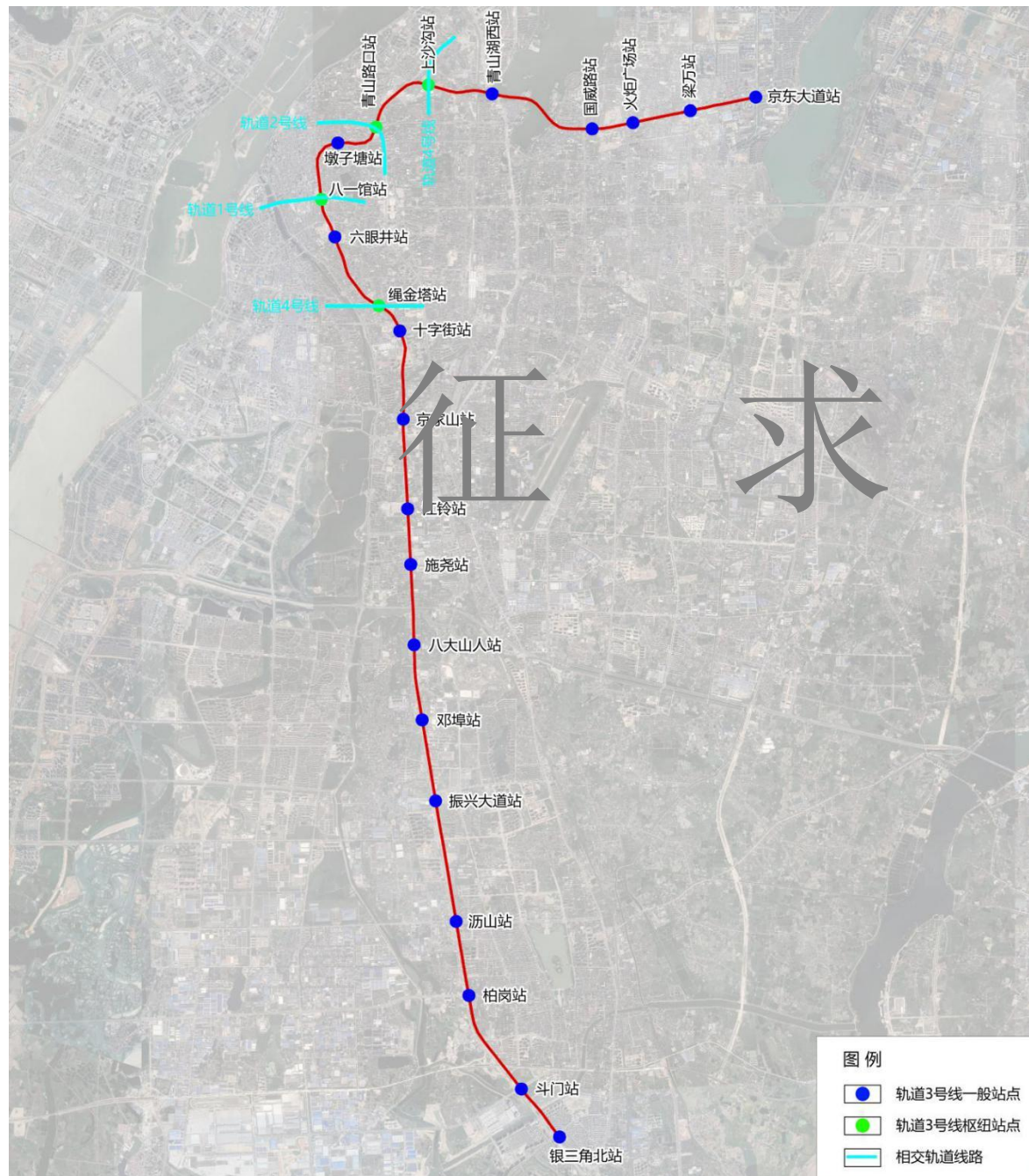
图 2.4 轨道交通 3 号线工程线路及站点布置图

(3) 现阶段工程建设进展

轨道交通 3 号线方案于 2019 年底实现全线洞通，全线计划 2020 年底开通运营。

2.2 沿线用地现状分析

轨道交通 3 号线沿线经过旧城中心区与城北、城东、城南、莲塘等区域，将沿线用地分片区分段进行研究，共分为六大段：莲塘段、岱山段、城南段、旧城中心段、城北段、城东段。其中旧城中心段、城北段、城南段是高密度的建成区，莲塘段、岱山段、城东段两侧主要是待改造旧区以及部分未开发的用地。



征求意见稿



图 2.5 轨道交通3号线沿线分段示意图

轨道交通3号线将在改善老城交通条件，优化昌南老城用地结构，推动莲塘组团和青山湖风景区、高新区的发展等方面起到强有力的促进作用。项目以沿线六大段为核心组成轨道线半径范围内的六大片区。各段各片区的主要发展功能及现状用地分析如下：

(1) 莲塘段

莲塘段（振兴大道—银三角）含昌南新城、莲塘旧城、迎宾大道西侧地区、小蓝工业园四片区。其中：昌南新城片区紧邻岱山，具有良好的区位条件和景观资源，是南昌县重点战略地区。将作为疏散南昌市主城区人口及功能的主要承接区，规划定位为商务、办公、商业、文化、游憩、居住为一体的现代化新城市中心区，为南昌县城市空间向北拓展确立新核心。现状大部分为空地；莲塘旧城片区用地功能混合，配套齐全，但人口密度大，路网缺乏系统；迎宾大道西侧片区规划将打造成为以金融咨询、企业孵化、贸易展示、酒店会展、文化创意等生产性服务、滨水宜居功能为主的具有良好生态环境和城市形象的综合区域；小蓝片区于2012年升级为国家级开发区，现状初步形成以汽车零部件、食品产业、生物医药产业等功能为主导的生态工业园区。

意见稿

轨道交通3号线沿迎宾大道贯穿该片区，共设五个站点：银三角站、斗门站、柏岗站、沥山站、振兴大道站。站点周边用地情况：银三角站周边为大型活动中心；斗门站周边为南昌县旧城向西拓展的居住区；柏岗站、沥山站周边为昌南新城商务中心区和南昌县金融中心；振兴大道站周边主要为南昌客运站及其交通配套设施用地。

该段是南昌市主城区向南拓展的主要空间载体，是南昌市打造核心增长极、构建外围五大新城的重要组成部分。未来城市空间将依托莲塘旧城区向北延伸，与青云谱区无缝对接，形成以居住、商业服务、商贸办公、文化娱乐等功能为主导的综合片区，将成为南昌县的政治、经济、文化和商业中心。轨道交通3号线的引入将推动该地区快速发展，推进该功能组团的结构重组，形成以轨道交通为依托的新型城区。

(2) 岱山段

岱山段（昌南大道—振兴大道）含梅湖八大山人景区，该区现状以绿地、居住、教育、特殊用地等为主。现状存在的主要问题：所承担的城市职能不明确，各类用地比例不协调；梅湖景区的旅游功能弱化，相应的旅游配套设施不完善；居住用地以“城中村”为主，生活配套设施不齐全，社区建设有待升级；道路网络受早期大院及出让的大地块等居住用地切割，难以形成完整的道路体系。

轨道交通3号线经迎宾大道穿越此区域，共设两个站点：邓埠站和八大山人站。邓埠站周边主要为生活服务配套设施用地，八大山人站周边为梅湖景区服务设施用地。

该段是南昌市绿地系统及旅游体系中极具影响力的重要节点。未来将以此功能为主导，推进用地升级置换，完善旅游服务、文化休闲等配套，做大做强梅湖景区，树立良好梅湖形象，将该片区建设成为以梅湖景区为核心的生态人文景观社区。

(3) 城南段

城南段（解放西路—昌南大道）位于象湖与京九铁路之间的狭长地带，该地区紧邻旧城，交通便捷，临象湖，风景秀美。但现状用地功能混杂，主要有江铃汽车厂、江联重工集团、江西铸锻厂、安特电缆有限公司、南昌生化制药厂、南昌塑料八厂等重工、化工企业以及中国人民解放军第九四医院和建材市场等大型公建，环境差，交通混乱，建材市场、重化工企业与居住用地的矛盾突出。

轨道交通3号线通过此区域，共设四个站点：十字街站、京家山站、江铃站、施尧站，站点周边用地主要考虑将来产业退二进三留有发展余地，不断完善城区建设。

该地段因其区位优势明显，临湖环境优美，未来发展将在重化工企业外迁的基础上，依托轨道交通站点完善配套设施及住区建设，改善人居环境，形成“小街区，密路网”的新型社区。

(4) 旧城中心段

旧城中心段（阳明路—洪城路、解放西路）所在片区为旧城中心区。该区是全市的政治、经济、文化中心，作为金融、商贸、信息、科技、教育、旅游基地，以生产和生活居住用地为主。沿线土地开发利用已非常成熟，人口密度高，建筑密集，交通繁忙，沿线土地利用现状主要为商业金融、办公、居住、教育、公园、绿地等，集聚了商业、文化、教育、医疗等优质资源，是南昌市目前最繁华的区域。但是旧城区存在的城市问题已逐步凸显：人口密集，低洼危旧房多且改造困难，小汽车交通压力大、道路等级失衡、路网结构混乱、支路系统循环不畅、路网密度和人均道路面积偏低、停车场缺失等，突出的入地矛盾和交通拥堵问题已经成为制约旧城区进一步深入发展的两大主要因素。

轨道交通3号线经象山路、叠山路、青山路，穿过该核心区域，共设五个站点：十字街站、绳金塔站、六眼井站、八一馆站、墩子塘站。其中十字街站周边为特色商业和专业市场，绳金塔站周边为南昌市著名历史文化名胜绳金塔，六眼井站周边为象山路、孺子路商业街，八一馆站周边为大型商场、步行街、万寿宫等商业区，墩子塘站临近东湖公园。

该地区随着城市框架的扩大，功能逐步向外转移，城市轨道交通的建设将拉近外围片区与旧城中心区的距离，增加旧城中心的辐射能力，同时也使旧城过于饱和的人口和就业岗位向新城及次中心转移，使得旧城中心区在功能、效率、环境上得以提升和优化。未来旧城中心区的发展方向主要以提升居住品质为主，优化功能、理顺交通、完善配套、提升环境等。

征求意见稿

(5) 城北段

城北段（青山南路—洪都北大道）含青山湖西岸片区、洪都北大道周边地区、青山南路片区三大片区。该段临近旧城以及青山湖、贤士湖、玉带河西支等水域，有着良好的城市区位和资源条件。根据规划，青山湖西岸已启动南昌市亲水文化休闲目的地建设，包含商务办公、文化娱乐、大型商业、文化创意及居住等功能，洪都北大道周边地区将主要结合燃气公司的改造，打造以运动休闲、滨湖游憩、餐饮娱乐、生活居住为一体的运动休闲区；青山南路地区将以居住、文化娱乐、创意产业等功能为主，完善居住功能和配套，推动工业仓储用地和三类居住用地更新。现状此段沿线用地以居住功能为主，且存在较多的三类居住用地和废弃的工业仓储用地，如南昌铁路西站货场、南昌市中转粮库、江西化学纤维厂、南昌饲料厂、南昌粮油食品进出口公司等工业仓储用地和沙沟村、永和新村、贤湖熊村、新货村及早期建设的企业职工宿舍小区等三类居住用地。

轨道交通3号线自青山路口横穿此区域，共设三个站点：青山路口站、上沙沟站、青山湖西站。

随着城市中心区辐射功能增强，城市用地更新动力强劲，可实现该片区土地的二次开发和城市更新，用地开发潜力大。

(6) 城东段

城东段（洪都北大道—京东大道）所在片区是南昌市第一圈层中的重要片区—城东片区，根据规划，城东片区作为城市发展新区，依托现有大专院校和科研单位的科研优势，以南昌高新技术产业开发区为龙头，发展技术密集型、高附加值的产业。充分利用青山湖、艾溪湖风景区，将城东片区建设成为集科技文教、高新技术产业、商贸物流、生活居住为一体的生态环境

良好的综合新区。轨道交通3号线将主要服务城东片区的青山湖东岸地区和火炬大街沿线。其中青山湖东岸地区环境优美，可利用的景观资源丰富，区位条件优越，极具发展潜力，目前周边以高品质居住小区和服务配套设施居多，但也存在部分城中村用地，未来发展将推动城中村用地更新，完善居住功能及配套功能。火炬大街沿线地区是城乡结合部的一个过渡区域，沿线聚集了大量我市早期发展起来的工业园区，当前这些企业面临着发展的瓶颈，工业产能不高。

轨道交通3号线自西侧进入，止于火炬大街与京东大道交叉口处，共设四个站点：国威路站、火炬广场站、梁万站、京东大道站。其中国威路站、火炬广场站周边功能以居住用地为主，梁万站周边以商务服务设施为主，京东大道站周边以高新区行政中心功能为主。

该地区随着城市进一步发展，传统工业企业不断外迁，调整产业结构，产业退二进三完成转型升级，沿线工业用地将再次开发。

综合以上轨道交通3号线沿线用地开发情况，沿线用地现状开发存在以下两个特征：

1、轨道交通3号线串联了南北两个发展差异大的区域。北段属于南昌市旧城中心区最繁华的区域，用地开发成熟度高，南段位于南昌县和风景区，正处于快速发展阶段。

2、轨道交通3号线串联城市多个功能节点，包括政治经济中心、商业中心、文化活动中心以及风景名胜区等，尤其是途径青山湖西站、八一馆站、八大山人站等旅游景点，沿线客流需求旺盛。

2.3 沿线道路交通分析

2.3.1 相交道路统计

轨道交通3号线纵向穿越昌南城，向东连通城东片区，从轨道线路沿线道路现状来看，与

征 求 意 见 稿

轨道交通3号线站点相交的道路共25条，其中快速路3条、主干路11条、次干路3条、支路8条。

表 2.3 轨道交通3号线站点主要相交道路一览表

序号	站点名称	相交道路	道路等级	现状情况	规划情况
1	京东大道站	京东大道	主干路	三块板，双向六车道	60米；三块板，双向六车道
2	梁万站	高新大道	快速路	三块板，双向六车道+辅道双向四车道	70米；四块板，高架双向六车道+地面双向十车道
3	火炬广场站	青山湖大道	主干路	四块板，双向六车道	55米；四块板，双向六车道
4	国威路站	上海北路	主干路	三块板，双向四车道	40米；三块板，双向六车道
5	青山湖西站	洪都北大道	快速路	三块板，双向六车道	60米；四块板，高架双向六车道+地面双向八车道
6	上沙沟站	贤士一路	次干路	一块板，双向四车道	25米；一块板，双向四车道
7	青山湖路口站	阳明东路	主干路	三块板，双向六车道	50米；三块板，双向六车道
		阳明路	主干路	三块板，双向六车道	50米；三块板，双向八车道
8	墩子塘站	环湖路	支路	一块板，双向两车道	15米；一块板，双向两车道
9	八一馆站	中山路	次干路	一块板，单向两车道	22米；一块板，双向四车道
10	六眼井站	南浦路	次干路	一块板，双向两车道	24米；一块板，双向四车道
		干家前街	次干路	一块板，双向两车道	24米；一块板，双向四车道
11	绳金塔站	金塔东路	支路	一块板，双向两车道	15米；一块板，双向两车道
12	十字街站	洪城路	快速路	一块板，双向八车道	60米；四块板，高架双向六车道+地面双向八车道
13	京家山站	抚河南路	主干路	一块板，双向六车道	36米；一块板，双向六车道
14	江铃站	江铃东一路	支路	一块板，双向两车道	15米；一块板，双向两车道
15	施尧站	江铃东二路	支路	一块板，双向两车道	15米；一块板，双向两车道
16	八大山人站	定山路	支路	一块板，双向两车道	20米；一块板，双向两车道
17	邓埠站	开发路	次干路	一块板，双向四车道	24米；一块板，双向四车道
18	振兴大道站	振兴大道	主干路	三块板，双向六车道	50米；三块板，双向六车道
19	沥山站	小蓝大道	主干路	三块板，双向六车道	40米；三块板，双向六车道
		澄湖北大道	主干路	四块板，双向六车道	80米；四块板，双向六车道
20	柏岗站	富山大道	主干路	三块板，双向六车道	40米；三块板，双向六车道
		斗柏路	次干路	一块板，双向四车道	40米；三块板，双向六车道
21	斗门站	汽车大道	主干路	两块板，双向六车道	50米；两块板，双向六车道

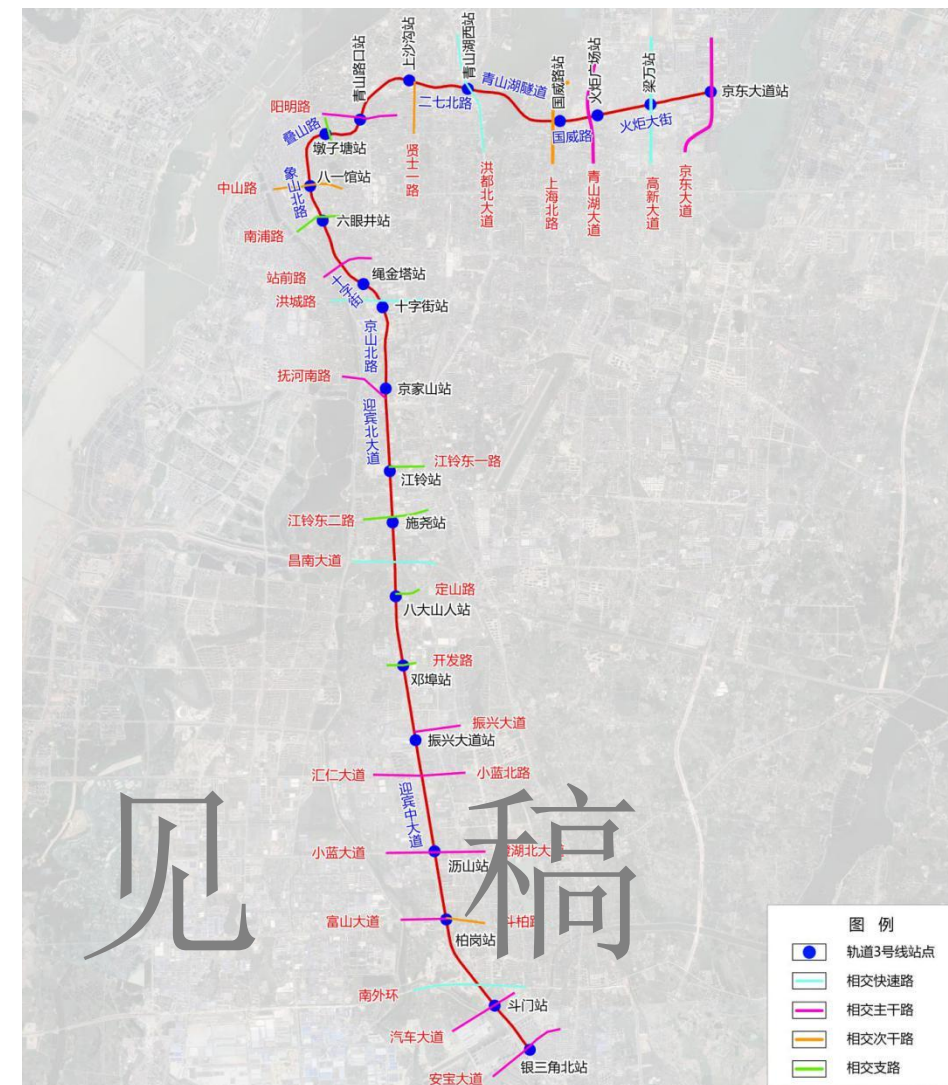


图 2.5 轨道交通3号线工程沿线相交道路现状图

2.4 沿线公交现状分析

沿线现状公交根据《南昌市城市公共交通线网规划（2012-2020）》分为城乡公交、公交快线、公交干线、公交支线四种类型，各自的功能定位为：城乡公交，外围重点城镇与中心城区（非核心区）之间的公交联系；公交快线，外围五组团与双核之间的快速公交联系；公交干线，分为主干线和次干线：前者是核心城区与外围“六片”之间放射型公交主走廊以及“六片”间的切线公交走廊，后者是所有相邻片区之间的公交次走廊；公交支线，城市各片区内部公交联系和接驳功能。

根据功能不同可将公交站点设施分为公交枢纽站、公交首末站、公交中途站三类。各自功能定位为：公交枢纽站，城市居民大量集散地，有多条公交线路经过，上下车和换车的乘客多，各条线路站点比较集中或与机场、铁路、公路等客运枢纽存在换乘需求的站点设施；公交首末站，通常是单条线路的起点和终点，相对于枢纽站，乘客数量较少，相对于公交中途站，还具有一定的调度、停放管理的功能；公交中途站，除起点站、终点站外沿公交线路设置的停车站。

2.4.1 现状公交线路及客流分析

(1) 公交线路现状分析

根据现场调研和公交公司提供的现状公交线路情况，对轨道交通 3 号线站点 800m 半径范围内的公交线路、站点进行梳理分析。统计得出，与轨道交通 3 号线存在相互影响的公交线路共计 174 条，其中城乡公交 8 条、公交快线 27 条、公交主干线 64 条、公交次干线 23 条、公交支线 52 条。（详见附表 1）

根据统计可知，京东大道站-上沙沟站区间纵向公交线路分布较为均匀，横向公交集中在火炬大街、国威路、阳明东路上，公交线路较为密集，与城市道路机动车流存在一定的干扰；上沙沟站-十字街站区间横纵向公交线路分布密集；十字街站-振兴大道站区间公交线路主要集中在迎宾大道、南莲路上，南北向道路交通压力较大，东西向公交线路分布稀疏；振兴大道站-银三角站区间有部分城乡公交的首发站，公交辐射能力较强，但往东西向贯穿公交线路过少。

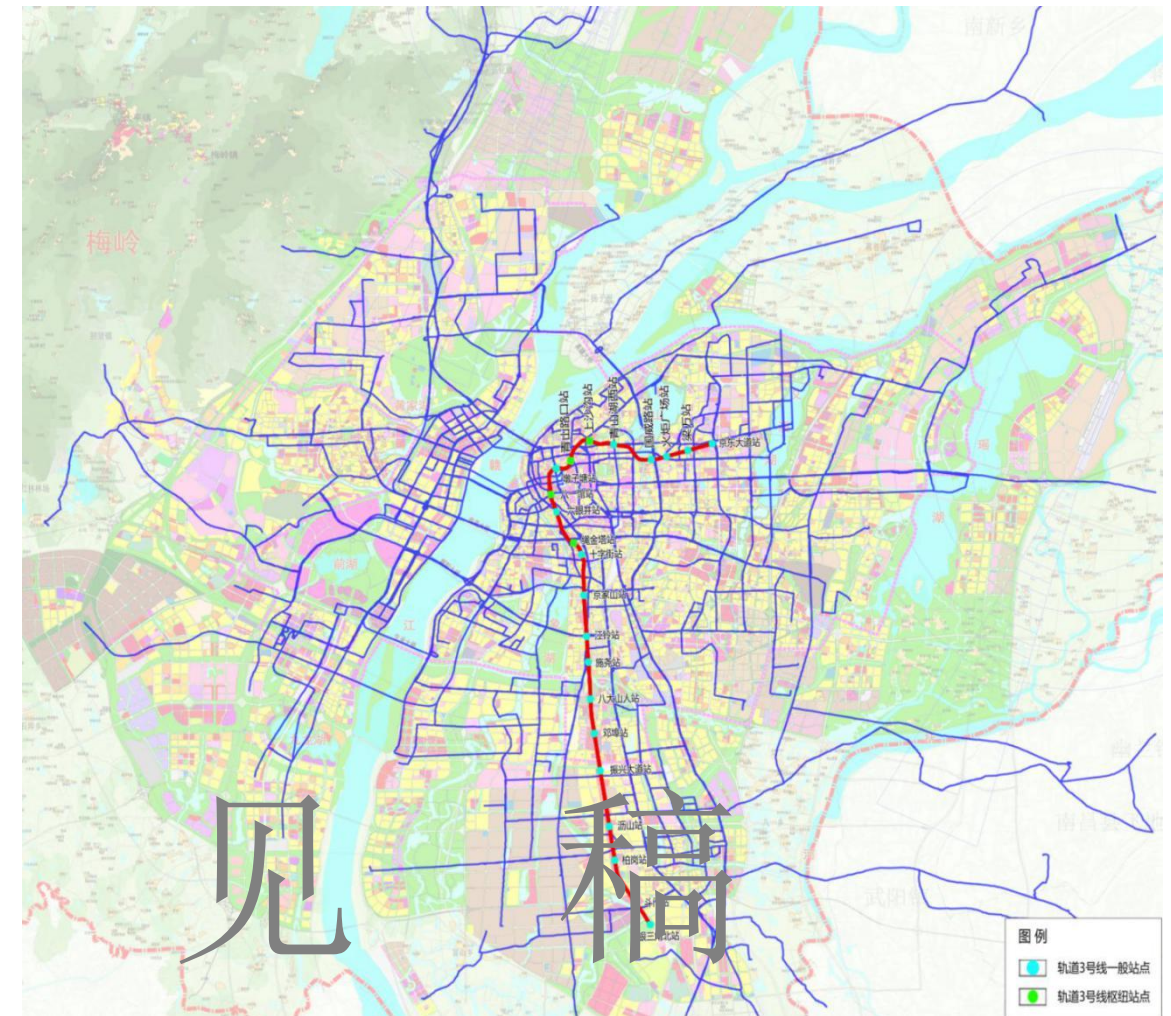


图 2.6 轨道交通 3 号线沿线相关公交线路现状分布图

(2) 公交站点现状分析

统计轨道交通 3 号线 800 米范围内的公交场站设施共计 306 个，其中公交枢纽站 3 个，首末站 51 个，公交中途站 249 个。

相对统计分析，京东大道站-上沙沟站区间公交站点沿城市道路、城市用地分布较为均匀，周边公交服务能力良好；上沙沟站-京家山站区间，周边开发较为成熟，区域内公交站点分布密集，公交服务能力强；京家山站-振兴大道站区间的公交站点密度较低，周边公交服务水平较差，需进一步加强；振兴大道站-银三角北站区间的公交站点沿城市道路、城市用地分布均匀，周边

公交服务能力良好。

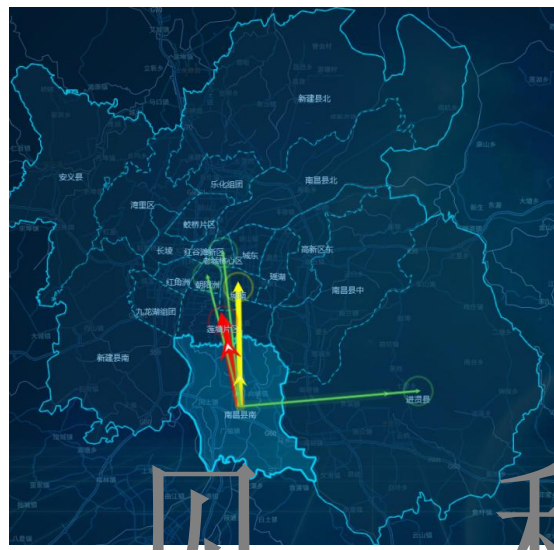



图 2.7 轨道交通 3 号线沿线公交站点现状分布图（汇总）

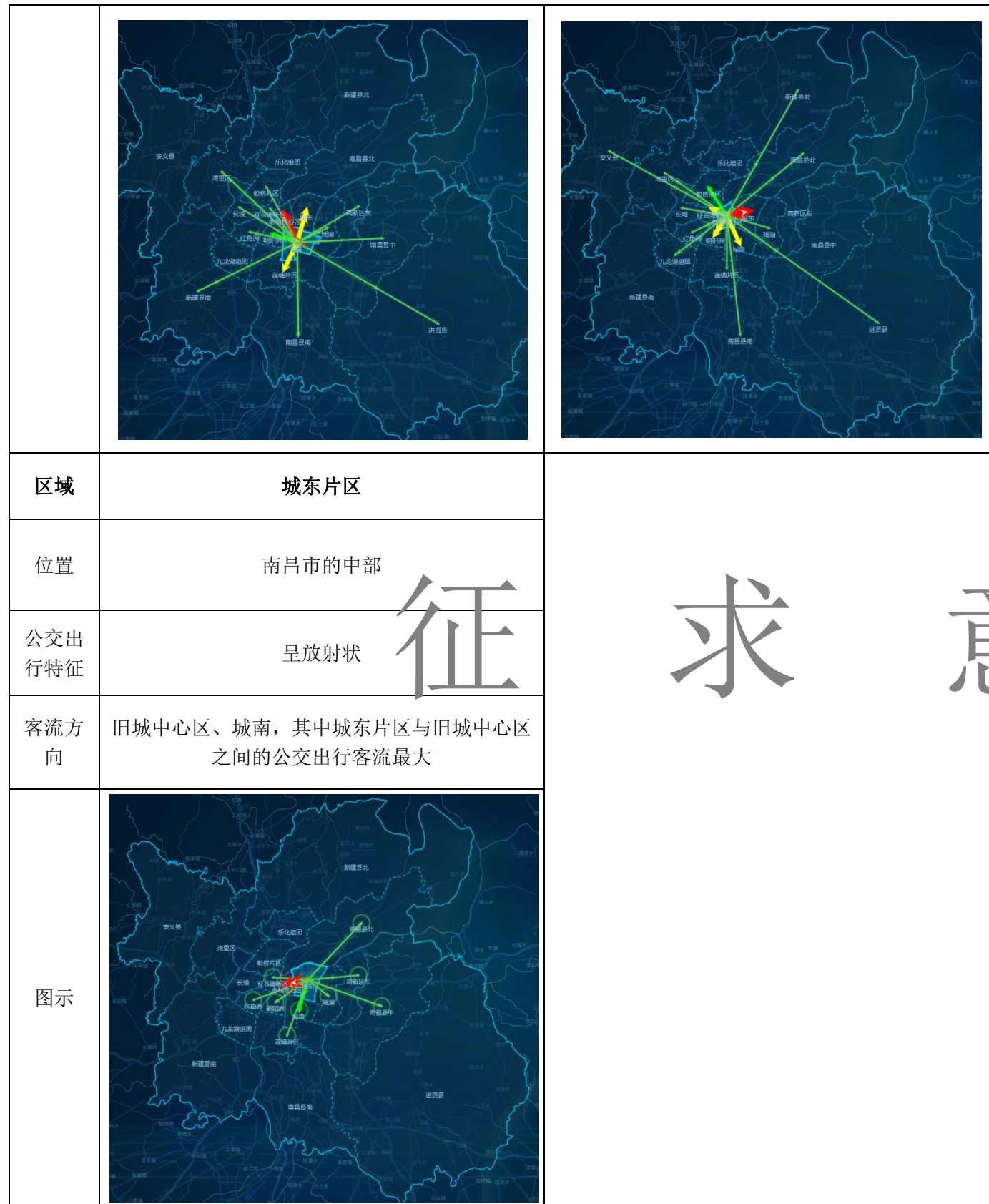
(3) 公交客流特征现状分析

轨道交通 3 号线呈反“7”字型走向，沿线经过南昌县南、莲塘片区、城南片区、旧城中心区、城东片区 5 个区域。为了能够更好的契合轨道交通 3 号线的运营，结合“南昌市交通大数据平台”对沿线公交客流特征进行统计分析，具体如下：

表 2.4 常规公交客流特征分析表

区域	南昌县南	莲塘片区
位置	南昌市的最南部	南昌市的中南部
公交出行特征	呈向心吸引状	呈分散型
客流方向	莲塘片区、城南，其中南昌县南与莲塘片区之间的公交出行客流最大	旧城中心区、城南，其中莲塘片区与城南之间的公交出行客流最大
图示		
区域	城南片区	旧城中心区
位置	南昌市的中部	南昌市核心区域
公交出行特征	呈放射状	呈放射状
客流方向	旧城中心区、城东片区、莲塘片区，其中城南片区与旧城中心区之间的公交出行客流最大	红谷滩新区、城东、朝阳洲、城南，其中旧城中心区与城东之间的公交出行客流最大

意见稿



2.4.2 公交线路与轨道交通 3 号线的空间关系分析

根据现有公交线路与轨道交通 3 号线的站点直接吸引范围($r=800m$)之间的关系,将常规公交线路与轨道交通线路及其 800m 缓冲区空间拓扑关系分为四类:共线关系(包含:完全共线关系、平行共线关系、中间共线关系、终端共线关系)、相交关系、混合关系、无关系。

表 2.5 常规公交线路与轨道交通线路空间拓扑关系

关系分类	图示	走向特性描述	调整方案
共线关系	完全共线关系	常规公交线路的全部走向与轨道交通线路的走向一致	轨道交通线路的主要功能之一是为交通走廊内的出行者提供快速运输服务。由于轨道交通具有运能高的特性,轨道交通线路可以取代走廊内大量的常规公交线路。因此,与轨道交通新线呈共线关系的常规公交线路是优化调整的重点对象。
	平行共线关系	常规公交线路的全部走向与轨道交通线路 800m 缓冲区的走向一致	
	中间共线关系	常规公交线路中间路段的线路走向与轨道交通线路或其 800m 缓冲区的走向一致,其余部分与轨道交通线路或其 800m 缓冲区的走向不同	
	终端共线关系	常规公交线路终端一侧的线路走向与轨道交通线路或其 800m 缓冲区走向一致,其余部分与轨道交通线路或其 800m 缓冲区的走向不同	
相交关系	常规公交线路走向与轨道交通线路 800m 缓冲区走向在空间拓扑结构上存在交汇点,二者不存在走向重叠的区间	当交汇点同时存在轨道交通车站与常规公交车站时,常规公交线路与轨道交通线路具有直接合作关系。	
混合关系	两种线路存在交汇处,却不属于共线关系或相交关系	应结合常规公交线路与轨道交通线路走向与站点位置等信息,因地制宜的对此类常规公交线路进行优化调整。	
无关系	常规公交线路与轨道交通线路 800m 缓冲区在空间上无交汇区段,也无交汇点		

征求意见

2.4.3 公交线路与轨道站点的空间关系分析

根据现有公交线路与轨道交通 3 号线的站点直接吸引范围($r=800m$)之间的关系,将常规公交线路与轨道站点的空间关系分为四类:首末站关系、平行关系、十字关系、T 字关系。

(1) 首末站关系

首末站关系指公交线路的起讫点位于轨道站点影响范围之内,并且与轨道线路空间上不存在相交关系。这类线路是重要的轨道接运线路。

(2) 平行关系

平行关系指公交线路位于轨道站点影响范围之内,但与轨道站点空间上并不相交。这类线路是轨道线路的竞争线路,需进行调整甚至取消。

(3) 十字关系

十字关系指公交线路与轨道站点十字相交,这类线路可以成为轨道线路的驳运线路。

(4) T 字关系

T 字关系指公交线路位于轨道站点影响范围之内,并且与轨道站点空间上呈现相交形式,但并不穿过轨道站点。这类线路可作为轨道线路的接运线路。

根据前述公交线路与轨道线路、轨道站点的空间关系定义,对现状公交线路与轨道 3 号线及其站点的空间关系进行梳理,共有 174 条公交线路与轨道 3 号线及其站点存在影响,其中完全共线关系的有 0 条、平行共线关系的有 1 条、中间共线关系的有 32 条、终端共线关系的有 60 条、相交关系的有 64 条、混合关系的有 16 条、无关系的有 1 条。

征 求 意 见 稿

表 2.6 轨道交通3号线沿线相交公交线路分类汇总表

线路	与轨道交通3号线关系	重线长度	京东大道站	梁万站	火炬广场站	国威路站	青山湖西站	上沙沟站	青山湖路口站	墩子塘站	八一馆站	六眼井站	绳金塔站	十字街站	京家山站	江铃站	施尧站	八大山人站	邓埠站	振兴大道站	沥山站	柏岗站	斗门站	银三角北站
5	终端共线关系	5.05	首末站	平行	T字					平行	平行	平行												
12	中间共线关系					T字	平行	平行	十字															
13	混合关系			十字	平行	平行						十字												
18外	中间共线关系	2.2						平行	平行	平行	平行	平行	十字											
18内	中间共线关系	2.94						平行	平行	平行	平行	平行	十字											
20	完全共线关系	7.01										平行	平行	平行	平行	平行	平行	平行	平行	首末站				
25	终端共线关系	2.48								首末站	平行	平行	平行	平行	平行	平行								
27	相交关系									十字														
28	相交关系									十字														
33	混合关系	0.34								相交	T字	T字												
205	相交关系										十字													
206	终端共线关系												平行	平行										
207	相交关系													相交										
214	终端共线关系									首末站														
218	中间共线关系	8.5												平行	平行	平行	平行	平行	平行	平行	平行	平行		
221	中间共线关系												十字	平行										
227	相交关系							首末站	十字															
228	中间共线关系								平行	平行	平行													
224	相交关系								十字															
260	相交关系								十字															
机场2线	相交关系													十字										
179	终端共线关系	14.68												首末站	平行	平行	平行	平行	平行	平行	平行	平行	平行	平行
240长班	终端共线关系	0.54							首末站															
10	中间共线关系								平行	平行	平行	平行	平行	平行										
127	终端共线关系													首末站	平行									
506	终端共线关系									首末站														
229	中间共线关系	1.18								平行	平行	平行												
146	相交关系													十字										
248	中间共线关系	1.88											首末站	平行	平行	平行								
3	相交关系						十字			十字														
BRT2	中间共线关系	1.08							平行				平行	平行	平行									
201	中间共线关系	10.19														平行	平行	平行	平行	平行	平行	平行		
158	终端共线关系	14.57												首末站	平行	平行	平行	平行	平行	平行	平行	平行	平行	平行
23	相交关系													十字										
22	相交关系								十字															

征 求 意 见 稿

线路	与轨道交通3号线关系	重线长度	京东大道站	梁万站	火炬广场站	国威路站	青山湖西站	上沙沟站	青山湖路口站	墩子塘站	八一馆站	六眼井站	绳金塔站	十字街站	京家山站	江铃站	施尧站	八大山人站	邓埠站	振兴大道站	沥山站	柏岗站	斗门站	银三角北站
233	相交关系												十字											
89	中间共线关系												平行	平行	平行				平行	平行	平行	十字		
37	终端共线关系	1.01														首末站	T字							
K204	相交关系													十字										
169	相交关系												十字											
238	相交关系													十字										
139	终端共线关系									首末站														
106	终端共线关系												首末站	平行	平行									
29	中间共线关系												平行	十字										
BRT1	中间共线关系									十字	平行	平行	平行	平行	平行	平行								
21	终端共线关系											首末站												
203	中间共线关系	10.21													T字	平行	平行	平行	平行	平行	平行	平行		
高铁巴士1线	相交关系													十字										
7	终端共线关系										首末站	十字												
212	中间共线关系	1.82										平行	平行	平行	T字	平行								
9	相交关系											十字												
11	中间共线关系								平行					平行										
8	终端共线关系	1.07							平行	平行	首末站													
230	终端共线关系	0.51								首末站	T字	平行	平行											
240短	终端共线关系								平行	首末站														
4	相交关系								十字															
32	中间共线关系												十字	平行										
214区间	终端共线关系									平行	T字													
116b	终端共线关系												首末站	平行	平行									
116a	终端共线关系												首末站	平行	平行									
52	终端共线关系									平行	十字			平行										
2	终端共线关系						平行	平行	十字	平行														
176长	终端共线关系												首末站	平行	平行									
251	终端共线关系	0.24												平行	首末站									
K210	终端共线关系	0.51								首末站	平行													
830	相交关系										十字													
123	终端共线关系													首末站	平行									
203短	终端共线关系												首末站	平行	平行									
高铁巴士8线	中间共线关系	1.06													T字	平行	T字							
高铁巴士7线	终端共线关系						首末站	平行	平行	平行	平行	十字												
253	中间共线关系	1.76													T字	T字								
K233	相交关系												十字											

征 求 意 见 稿

线路	与轨道交通3号线关系	重线长度	京东大道站	梁万站	火炬广场站	国威路站	青山湖西站	上沙沟站	青山湖路口站	墩子塘站	八一馆站	六眼井站	绳金塔站	十字街站	京家山站	江铃站	施尧站	八大山人站	邓埠站	振兴大道站	沥山站	柏岗站	斗门站	银三角北站
816	终端共线关系								十字	平行	平行	首末站												
176快	终端共线关系												首末站	平行	平行									
255	相交关系													十字										
258	终端共线关系											平行	首末站											
夜212	终端共线关系	1.92							首末站				平行	平行	平行									
864	相交关系													首末站										
248快	中间共线关系												平行	平行	十字									
26	中间共线关系									平行	平行	平行												
245长班	终端共线关系						首末站	平行	平行	平行														
201短	终端共线关系												首末站	平行	平行									
123快	终端共线关系													首末站	平行									
127路西洲线	终端共线关系												首末站	平行	平行									
17区间	终端共线关系								平行	首末站														
25快	终端共线关系								首末站	平行	平行	平行	平行	平行	平行									
227短	相交关系									十字														
C7	混合关系						十字								T字	平行	平行	平行	平行	T字				
17路	无关系																							
202路	中间共线关系					十字						十字												
245路	相交关系								十字															
209路	中间共线关系	3.66	首末站	平行	平行	平行	平行	平行	十字	平行														
210路	相交关系								十字	平行														
215路	相交关系												平行											
220路	相交关系												平行											
机场公交1线	相交关系								十字	平行														
237路	相交关系							十字																
6路	中间共线关系	8.23	十字	十字	平行	平行	平行	平行	T字	平行														
136路	终端共线关系									首末站														
232路	相交关系								十字	平行														
229路	中间共线关系	1.79								平行	平行	T字												
170路	终端共线关系	1.55								首末站	平行													
38路	终端共线关系	3.01								首末站	平行	平行												
108路	终端共线关系	2.41							T字	十字														
地铁1号线	相交关系										十字													
地铁2号线	相交关系								十字	平行														
高铁巴士2线	相交关系								首末站	平行														
39路	终端共线关系	1.19							平行	平行	平行													
39路长班	终端共线关系	1.19							平行	平行	平行													

征 求 意 见 稿

线路	与轨道交通3号线关系	重线长度	京东大道站	梁万站	火炬广场站	国威路站	青山湖西站	上沙沟站	青山湖路口站	墩子塘站	八一馆站	六眼井站	绳金塔站	十字街站	京家山站	江铃站	施尧站	八大山人站	邓埠站	振兴大道站	沥山站	柏岗站	斗门站	银三角北站
208路	中间共线关系	2.79			平行	平行																		
511路	相交关系		首末站																					
243路	相交关系		首末站																					
16路	相交关系						十字																	
231路	终端共线关系	1.23	平行	T字																				
216路	相交关系				十字																			
535路	相交关系					十字																		
35路	相交关系							T字																
802路	中间共线关系	1.95		T字	平行	T字																		
31路	相交关系				十字																			
126路	中间共线关系	1.74						平行	T字															
801路	相交关系		十字																					
243路	相交关系		首末站																					
826路	相交关系		十字																					
832路	混合关系					十字																		
870路	相交关系		十字																					
216路短班	相交关系					十字																		
6路快班	混合关系		T字	T字	平行	平行	平行							十字										
726路	相交关系						十字																	
C8路	中间共线关系	6.61					十字							T字	平行	平行	平行	平行	平行	T字				
826A路	相交关系		首末站																					
178快班	终端共线关系	0.35											平行	T字										
110快班	终端共线关系	0.35											平行	T字										
225路	相交关系												十字											
225路短班	相交关系												十字											
225路夜班	相交关系												十字											
259路	中间共线关系	2.27											十字	平行	T字									
505路	中间共线关系	2.72													平行	平行	平行							
559路	相交关系																							十字
560路	相交关系																							十字
561路	相交关系																							十字
829路	终端共线关系	0.35											平行	T字										
179	混合关系	15.74										首末站	平行	平行	平行	平行	平行	平行	平行	平行	平行	平行	平行	平行
531	相交																							T字
128	相交																			T字				T字
176路短班	混合关系	2.77												首末站	平行									十字
515	混合关系	0.41																		首末站				首末站

征 求 意 见 稿

线路	与轨道交通3号线关系	重线长度	京东大道站	梁万站	火炬广场站	国威路站	青山湖西站	上沙沟站	青山湖路口站	墩子塘站	八一馆站	六眼井站	绳金塔站	十字街站	京家山站	江铃站	施尧站	八大山人站	邓埠站	振兴大道站	沥山站	柏岗站	斗门站	银三角北站	
218 路快班	相交关系																					十字		T字	
527 长班	混合关系	2																				T字	T字		
527 路	混合关系	2.27																				T字	T字		
806	混合关系	3.24																				平行	T字		
805	混合关系	3.23																				平行	T字		
562	混合关系	0.8																				T字	十字		
809	相交关系																						十字		
536	相交关系																						十字		
513	混合关系	0.88																				T字	十字		
519	混合关系	2.31																						首末站	
113	终端共线	2.45																							首末站
115	终端共线	2.44																							首末站
151	终端共线	2.47																							首末站
138	终端共线	2.46																							首末站
852	相交关系																								T字
262	相交关系																								T字
161	终端共线	2.44																							首末站
115 路快线	终端共线	2.44																							首末站
563	终端共线	2.44																							首末站
235	终端共线	0.68																							首末站
707	终端共线	0.68																							首末站
150	终端共线	0.92																							首末站
526	相交关系																								十字
862	混合关系	1.39																							平行

征 求 意 见 稿

2.5 南昌市轨道交通 2 号线公交配套实施方案反思和启示

南昌轨道交通 2 号线公交配套实施方案于 2017 年 6 月份通过专家评审，并取得批复。在轨道 2 号线配套公交线路调整方案中，近远期共计调整线路 15 条，其中部分公交线路按方案建议进行了调整，如 707 路及 17 路东湖区段；部分线路因实际交通管理措施难以实现，如调整方案中与翠苑路站对接的 146 路、204 路与高铁巴士 1 线，经过的南斯友好路采取禁左的管理措施，原调整线路绕行翠苑路方案无法实现，且相关道路饱和度较高，绕行将浪费大量时间；部分线路因周边地块开发时序原因，目前没有调整的必要性，如 39 路长班等。公交线路的调整方案应充分结合用地开发与实际道路情况进行设计，否则将难以真正落地。

本次轨道 3 号线公交配套实施方案稍有区别于轨道 2 号线公交配套实施方案，主要体现在以下几点：

- 1、将公交线路与轨道线路的空间拓扑关系分为共线关系、相交关系、混合关系、无关系四大类。
- 2、将公交线路与轨道站点的空间关系分为首末站关系、平行关系、十字关系、T 字关系四大类。
- 3、在现状公交线路与轨道线路及其站点的空间关系基础上，提出公交线路与轨道线路的竞争性关系、接驳性关系两大类，并提出相应的优化原则对轨道 3 号线沿线公交线路进行优化调整。
- 4、本次结合《南昌市轨道交通 3 号线站点交通一体化规划》，进一步细化轨道 3 号线站点周边的公交衔接设施、慢行衔接设施优化方案，并结合现状情况进行优化调整，提高规划方案

的可操作性和可实施性。

表 2.7 南昌轨道交通 2 号线公交配套实施方案落实情况

二号线调整线路	公交类型	是否按调整方案调整	二号线方案	原因
146	城乡公交	否	东向西局部调整对接翠苑路站	原方案由南斯友好路直接上南昌大桥，不需要绕行
850	公交快线	否	调整局部路线，对接轨道 2 号线的卧龙山站与国体中心站	卧龙山站客流量较小，国体中心站附近公交满足客流需求
39 长班	公交快线	否	调整九龙大道走向为怀玉山大道—龙岗大道走向。串联会展中心与各住宅小区，对接轨道 2 号线的龙岗站与国博站	周边在开发阶段，许多地块未投入建设，调整意义不大
17	主干线	部分调整	为了接驳轨道 2 号线，将绿茵路路—赣江中大道—会展路—红谷中大道走向调整为丰和大道走向。与轨道 2 号线雅苑路站相交	市委宿舍段调整与二号线共线，红谷中大道段未调整
19 路	主干线	无调整	无调整	停止运营
204	主干线	否	调整凤凰南大道—岭口路—丰和南大道段走二手车市场，与轨道 2 号线翠苑路站对接，线路由东向西调整走南斯友好路—丰和大道—翠苑路—凤凰中大道—南斯友好路。	该段交通流线较为复杂，南斯友好路禁左，路线难以实现
205	主干线	否	改道后途径公交 10 路的线路，可弥补 10 路因轨道重线过多导致的调整班次及运力所带来的影响。而同时与轨道 2 号线的辛家庵进行接驳，可以使用 2 号线，串联外围片区与中心区。	老牌线路
317	主干线	无调整	无调整	停运
512	主干线	否	线路与轨道 2 号线仅在终点相交，为了更好地接驳轨道，局部调整走向，将沙井路—雅苑路—凤凰中大道—芳华路—金融大街改为走丰和大道。	对接了轨道 1 号线卫东段
高铁巴士 1 线	主干线	否	为了接驳轨道 2 号线，将线路绕道与轨道线翠苑路站衔接。	该段交通流线较为复杂，南斯友好路禁左，路线难以实现
高铁巴士定制 1 线	主干线	无调整	无调整	停运

征 求 意 见 稿

707	次干线	是	为减少线路在红谷南大道上的交通压力，将线路与轨道 2 号线平行部分进行改道。调整朝阳大桥走向为生米大桥走向。	
817	次干线	否	调整九龙大道段走三清山大道，串联省政府宿舍与省行政中心，对接轨道 2 号线的九龙湖南站与国体中心站。	调整后无法接驳九龙湖杉杉奥特莱斯
高铁巴士 8 线	次干线	否	为减少线路在丰和大道上的交通压力，将线路与轨道 2 号线重线部分进行改道。调整走向为沿江南大道—生米大桥走向。	调整线路减少了接驳站点，由于其他线路未调整，这条也就不能调了 不然没有公交接驳
839	支线		无调整	停运

征 求 意 见 稿

3 上位规划解读

3.1 《南昌市城市总体规划文本（2001-2020 年）》

3.1.1 城市发展目标

规划目标：将南昌建设成为商贸繁荣、布局合理、交通便利、设施完善、科教发达、环境优美、生活舒适的现代区域经济中心城市和现代文明花园英雄城市。

加速工业化进程，优化产业空间布局，提升南昌工业现代化水平，建设成先进制造业重要基地，构建社会主义和谐社会，促进经济社会的全面发展，完善城市基础设施建设，重点抓好道路交通、供电、供水、排水、燃气和绿化等建设，大力发展公共交通，完善站、场建设，逐步形成优化的公交网络，提高城市基础设施的现代化水平。加强城市的现代化管理，逐步形成现代化城市基础设施体系、城市生活体系和城市防护体系。

3.1.2 空间结构及区域功能

南昌市按照“西进、东拓、南延、北控”的城市空间发展策略，着力形成“以赣江为主轴，一江两岸，南北两城，双核拥江，组团环绕、网络状发展”的总体空间格局。

昌南城：城市适度发展，重点是疏散旧城人口，降低人口密度，改善环境质量，理顺交通体系，调整用地结构，保护历史文化名城。

昌北城：作为城市重点发展新城区，高标准、高起点地进行建设，保证设施配套，城市功能自我完善，自成体系，集中建设，开发一片，建成一片，形成规模。

中心城以新区开发为主，在城东、瑶湖、朝阳、红谷滩、红角洲开辟居住新区，总体结构

布局采用“一江两岸、双城八片、轴环串联、分级多中心、依山傍水”的城市布局形态。

3.1.3 城市道路交通结构

南昌市中心城城市道路按照“102030”目标，形成“三环十一射”为骨架，方格网为基本形式的“蛛形”网络结构。“三环”是由城区内的一环和二环快速路及环城高速公路构成，形成不同层次的对内部交通的保护。“十一射”是城区向东南西北放射，联系外围城镇组团和城市出入口的 11 条快速路或主干路，加强了中心城区对外的辐射功能，保证了城市中心区的强势中心地位。

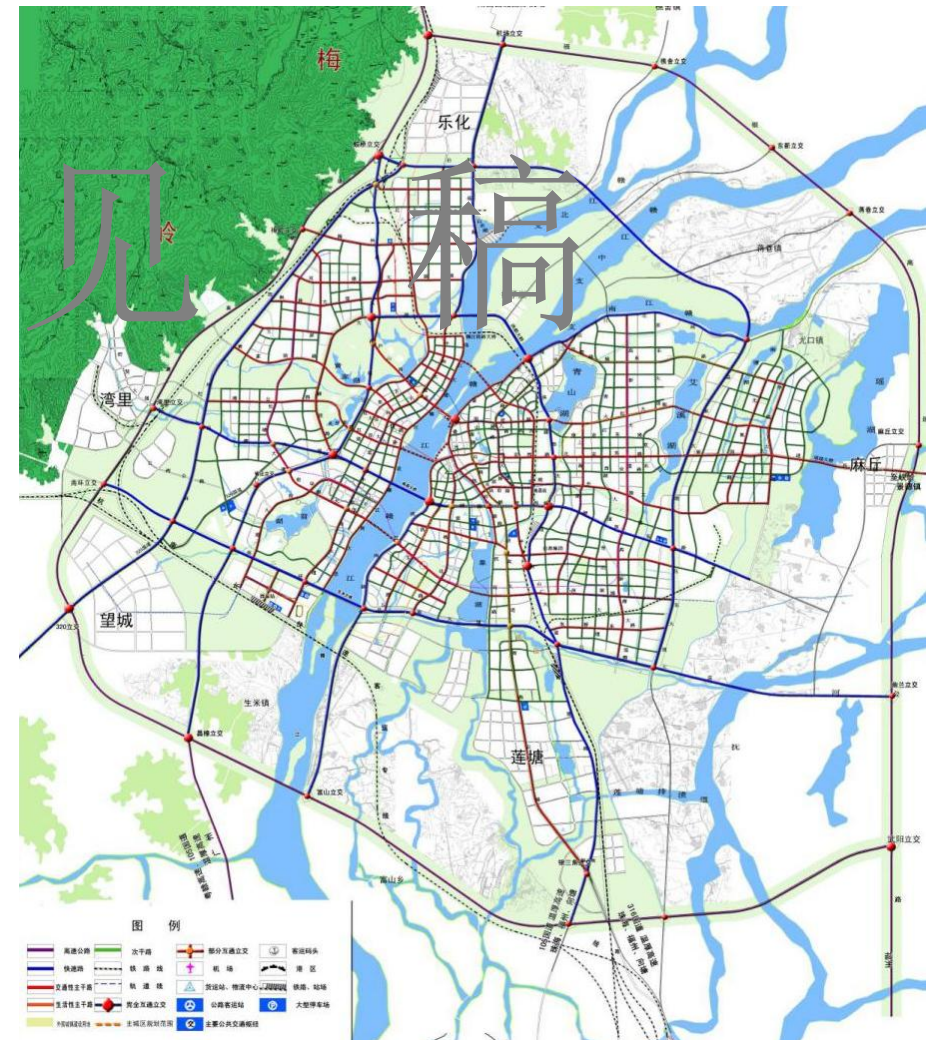


图 3.1 南昌市综合交通规划图

建立以大容量、定线路的公共交通为主体，小公共汽车和出租汽车为补充，多层次、高效的客运交通体系。优先保证公共交通车站场的建设，确保90%以上公交车夜间均能停入车站。加强公共交通枢纽站建设，围绕城市核心区建设快速公交线路，配套建设公交枢纽。同时规划1~5号线五条轨道交通线路，线路总长162公里，规划期内建设1号线、2号线和3号线近期工程，线路长度约60公里。

3.2 《南昌市城市总体规划（2016-2035）》（纲要方案）

3.2.1 南昌市发展目标

南昌市的发展目标为：建设成为美丽中国“江西样板”的标杆城市。

2020年发展目标：率先高水平全面建成小康社会；初步建成具有国际竞争力的先进制造业基地，区域引领和带动能力增强；建成城市品质良好、人文底蕴深厚的历史文化名城；资源节约型、环境友好型社会建设取得重要进展，生态环境明显改善，生产方式和生活方式绿色低碳水平提升，人居环境更加宜居。

2035年发展目标：率先实现现代化。成为绿色发展的典范城市，经济实力、科技实力将大幅跃升，形成全面的绿色发展方式，成为生态文明建设的示范城市，进一步彰显生态文化特色，成为更具吸引力的山水人文城市，国际旅游名城。

2050年发展目标：城市治理能力全面提升，居民生活更加幸福，全面展现中国梦。经济、政治、文化、社会、生态实现更平衡、更充分的发展。经济、政治、文化、社会、生态实现更平衡、更充分的发展。成为富强、民主、文明、和谐、美丽的中国梦示范城市。

3.2.2 南昌市战略功能定位

南昌市的城市功能定位为：区域中心城市、一带一路和长江经济带联结点、中部崛起的重要战略支点和开放高地、长江中游城市群区域中心城市（核心增长极）、先进制造基地、中部高端制造、智能制造、绿色制造基地、以红色为代表的，多元文化共融的历史名城、鄱湖魅力水都宜居城市、浙皖赣世界级生态人文魅力区的西部门户。

3.2.3 空间发展结构

南昌都市区空间结构为“一区双城五副三轴”，一区指中央活力区；双城指江南主城，江北主城；五副指赣江新区、高新区、南昌县、望城、湾里五个副城；三轴指江北发展轴、山湖发展轴、昌抚发展轴等三条城市发展轴。

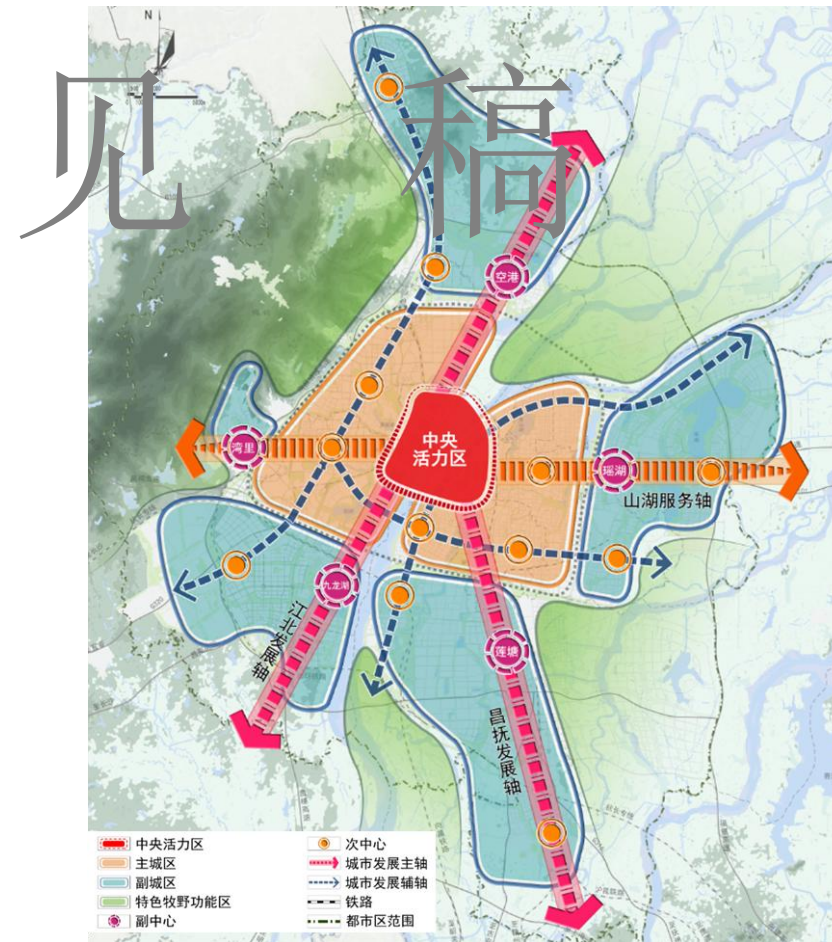


图 3.2 南昌市空间结构规划图

3.2.4 交通结构体系

结合空间发展结构，南昌市将构建一级交通走廊和二级交通走廊形成的交通骨架。一级交通走廊呈“A”字型，形成中央活力区与五个副城之间快捷高效联系，包括儒乐湖-蛟桥-红谷滩-红角洲-九龙湖、儒乐湖-老城中心—城南-莲塘、湾里-长垭-红谷滩-老城-城东-高新区。二级交通走廊呈“两横两纵半环”结构，实现次中心与外围副城联络。

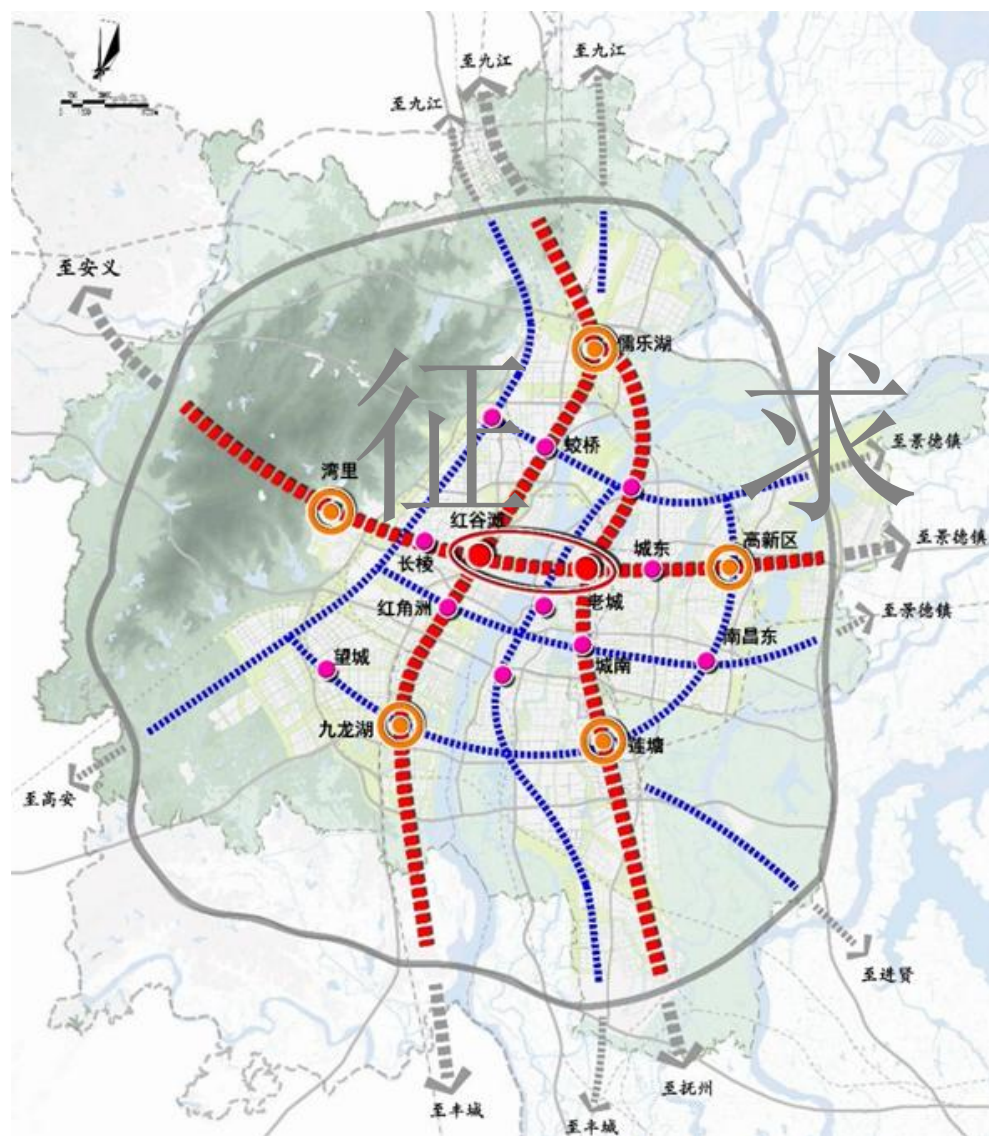


图 3.3 南昌市交通骨架示意图

快速轨道交通系统方面，构建“A 字型”轨道快线，实现中心城区 1 小时通勤圈，A 字型

走廊快线与普线共同服务，满足主要客流走廊快速直达与便捷服务，实现六大核心片区间直接联络。

3.3 《江西省南昌县总体规划（2011-2030）》

3.3.1 南昌县发展定位及目标

南昌县的发展定位为赣鄱首县，全省生态湿地、生态农业旅游胜地，区域农产品原料与加工基地，南昌核心增长极的重要战略支点。

近期（2015 年）发展目标：将南昌县建设成为具有完整产业链的工业和农业强县，经济继续保持江西省县域经济排头兵位置；GDP 总量达到 670 亿元，县域人口达到 121 万人，城镇化水平达到 58%，人均 GDP 达到人民币 55000 元，2011 年~2015 年 GDP 增长率保持在 17% 左右。

中期（2020 年）发展目标：GDP 总量达到 1350 亿元，县域人口达到 130 万人，城镇化水平达到 65%，人均 GDP 达到人民币 104000 元，2016 年~2020 年 GDP 增长率保持在 15% 左右。

远期（2030 年）发展目标：全县经济继续保持持续、高效、快速的健康发展，经济总量争取进入全国百强县的中前列。形成以现代制造业、物流业、生态农业为基础，以交通、城市空间发展为导向，以建设南昌核心增长极的重要战略支点，力求建设成为城镇体系完善，经济发达、环境优美的开放型强县。GDP 总量达到 3500 亿元，县域人口达到 149 万人，城镇化水平达到 79%，人均 GDP 达到 235000 元人民币，2021 年~2030 年 GDP 增长率保持在 10% 左右。

意见稿

3.3.2 县域空间结构

南昌县域城镇总体空间结构为：围绕南昌市中心城区形成“一核一心一弧三点三轴四区”。

一核指的是以南昌县城区现代化综合新城的重点建设为核心，在规划期内应优先发展，以增强其作为县域中心的辐射力和影响力，全力对接南昌市中心城区。

一心指将向塘镇作为县域范围内重点建设的一级中心城镇，其作为重要铁路枢纽，在规划期内应优先发展，以增强其中心城镇和物流基地的作用。

一弧指强调南昌市中心城区的辐射作用，依托福银高速（南昌段）和规划建设的南昌南外环高速公路，紧紧围绕南昌市中心城区，大力发展沿高速公路的蒋巷、麻丘-塘南、武阳、莲塘-向塘，形成围绕南昌市中心城区的一条经济发展弧，成为南昌大都市区的外围腹地。

三点指县域南部的三江镇，中部塘南镇，北部蒋巷镇为二级中心城镇，作为县域内重点开发区域，增强对周边地区的辐射。

三轴指沿京九铁路的县域城镇发展主轴、沿昌万公路向东的城镇发展次轴、沿蒋巷镇至南矶的城镇发展次轴。

四区指根据县域内发展现状及未来发展趋势和可能，将南昌县县域划分为蒋巷生态经济区、塘南生态经济区、莲塘城镇经济区、向塘城镇经济区。

征 求 意 见

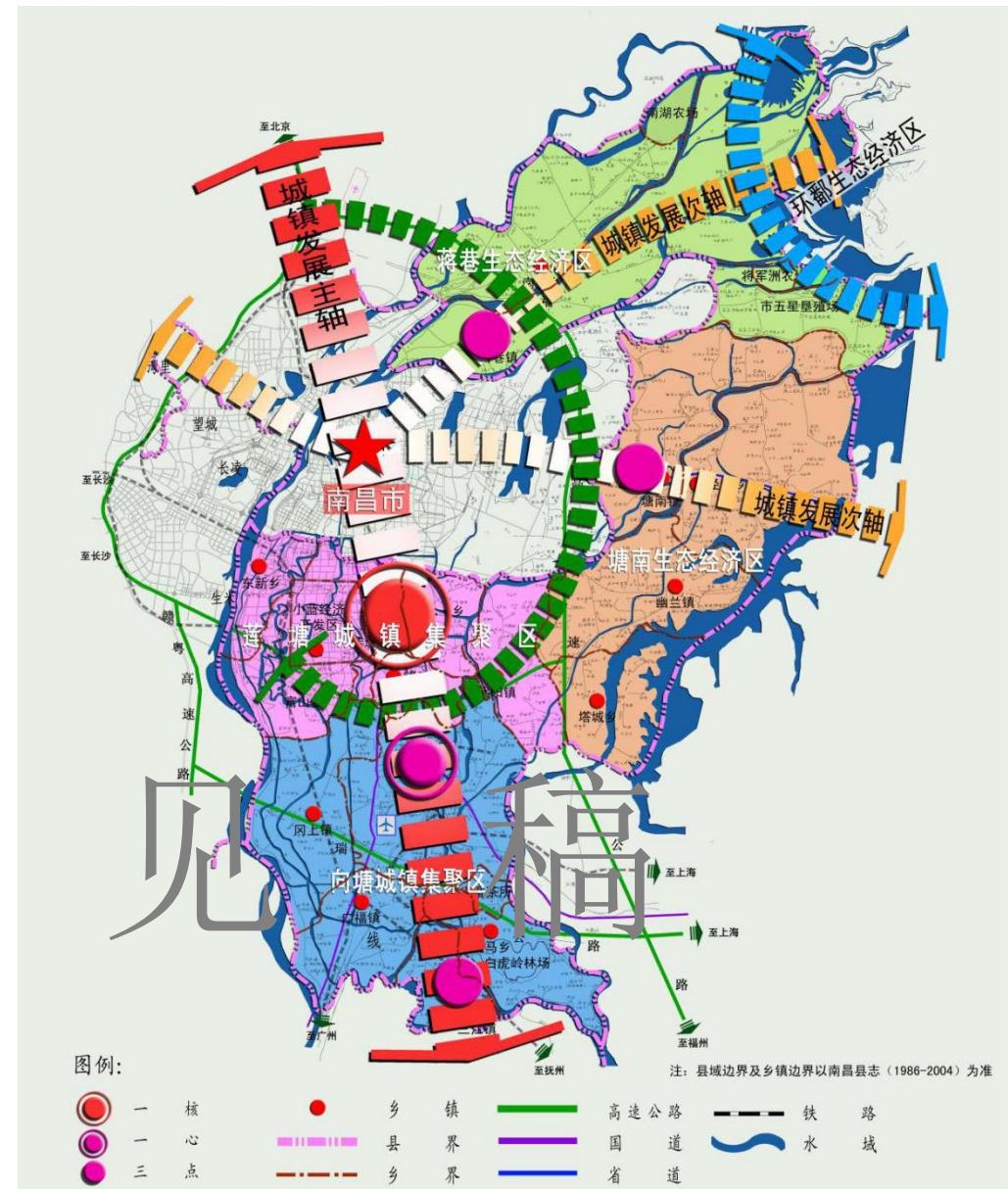


图 3.4 南昌县空间结构规划图

3.3.3 道路交通结构及轨道交通 3 号线的布局

南昌县中心城区规划形成“六纵五横”的交通结构形态，其中六纵指滨江大道（快速路）、桃花路（快速路）、金沙大道（交通性干道）、迎宾南大道（交通性干道）、莲塘大道（交通性干道）、高新大道南延伸段（快速路）；五横为昌南大道（快速路）、东莲路——振兴大道（交通性干道）、小蓝大道——澄湖北大道（快速路）、南外环（快速路）、汽车大道——城南

路（交通性干道）。快速路与交通性主干道构成道路骨架体系，主干道、次干道、支路为补充，形成系统完整、级配合理、相互高度协调、功能明确的五级道路网络体系。

南昌市轨道交通 3 号线南起银三角周边区域，沿迎宾南大道进入青云谱区，依次经过城南区域、旧城中心区、城北区域及城东区域，与南昌市形成紧密联系。

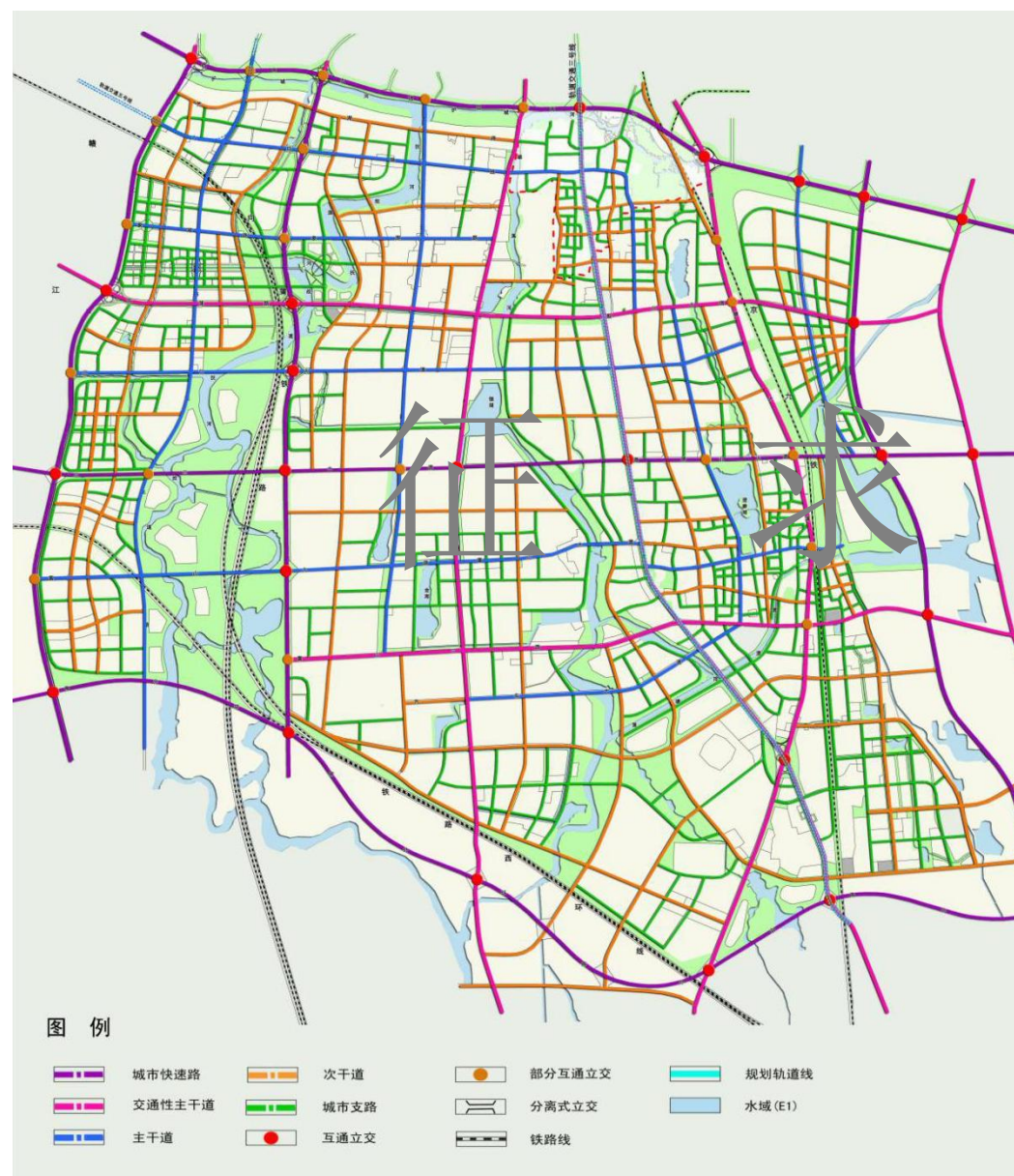


图 3.5 南昌县城区交通组织规划图

3.4 南昌市轨道相关规划

3.4.1 南昌市轨道线网规划

2008 年，南昌市编制完成第一轮轨道线网规划——《南昌市城市快速轨道交通线网规划》，规划至 2020 年共有 3 条线路，总里程达到 76.8 公里；远景规划 5 条线路，总里程 168km，包括 3 条主骨架线路和 2 条辅助线路。作为主骨架线路的 1 号线、2 号线和 3 号线保持“人形”构架。4 号线为主要服务昌南城的老城区外切向线路；5 号线为主要服务外围片区的半环线路，引导外围片区的发展。

2014 年，南昌市编制完成第二轮轨网规划——《南昌市城市轨道交通线网优化调整》，主要对 3、4 号线及 2020 年线网规模进行了调整。规划 2020 年 4 条线路，总里程 135 公里；远景仍为 5 条线，总里程 198 km。通过建立以公共交通为主体的多层次、高效能、立体化的综合客运交通体系，形成一个覆盖城市全部组团的轨道网，通过沟通主城各片区和主要外围组团的快速公交通道，满足南昌市各发展阶段的交通需求，改变城市交通拥堵状况，从而引导城市拓展，加速都市圈、城市组团和新区开发建设。

表 3.1 调整后南昌市轨道交通远景规划线网规模列表

线名	起讫点	线路长度 (km)	车站数 (座)	平均站间距 (km)
1 号线	昌北机场~麻丘	48.6	32	1.55
2 号线	南路村~罗家镇	45.1	35	1.32
3 号线	莲塘~京东大道	28.5	22	1.24
4 号线	望城~尤氨公路	43.2	32	1.38
5 号线	枫林大道~火炬六街	34.2	25	1.42
总计		197.6	146	-



图 3.6 调整后南昌市轨道交通线网远景规划示意图

3.4.2 南昌市轨道交通建设规划

为使轨道交通建设更好地适应城市交通以及区域交通的发展变化、适应新时期经济社会发展的需要，南昌市第一轮建设规划，即《南昌市城市快速轨道交通建设规划（2009~2016）》于 2009 年获得国家批复。南昌市第二轮轨道交通建设规划即《南昌市城市快速轨道交通建设规划（2014~2020 年）》于 2015 年获得国家批复。

根据轨道交通建设规划，共涉及 6 个工程项目：轨道交通 1 号线一期、1 号线二期（北延伸、东延伸）、2 号线一期、2 号线二期（西端南延伸、东延伸）、3 号线、4 号线一期。线路

总长 134.6 公里。截至目前，轨道交通 1 号线一期、2 号线一期、2 号二期工程已建设完成并开通运营，轨道交通 3 号线、4 号线一期工程正在建设。根据规划，轨道交通 3 号线工程将在 2020 年完工，由莲塘站至京东大道站，线路长 28.5km，站点 22 个。

表 3.2 南昌市城市轨道交通二期规划建设线路（2015-2021）一览表

	项目名称	起讫点	建设年限	线路长 (km)	站点数 (座)
第一轮建设规划	1 号线 1 期工程	双港大道~奥体中心	2009~2014	28	22
	2 号线 1 期工程	高速客运西站~洪都大道	2012~2016	22.6	19
第二轮建设规划	1 号线二期工程	东延伸：奥体中心~麻丘	2018~2021	4.1	2
	2 号线二期工程	西延伸：站前南大道~南路村	2015~2018	8.5	7
		东延伸：辛家庵~昌南大市场	2017~2020	4.7	4
	3 号线工程	莲塘~京东大道	2015~2020	28.5	22
4 号线一期工程	望城站~京东大道站	2016~2021	38.2	29	

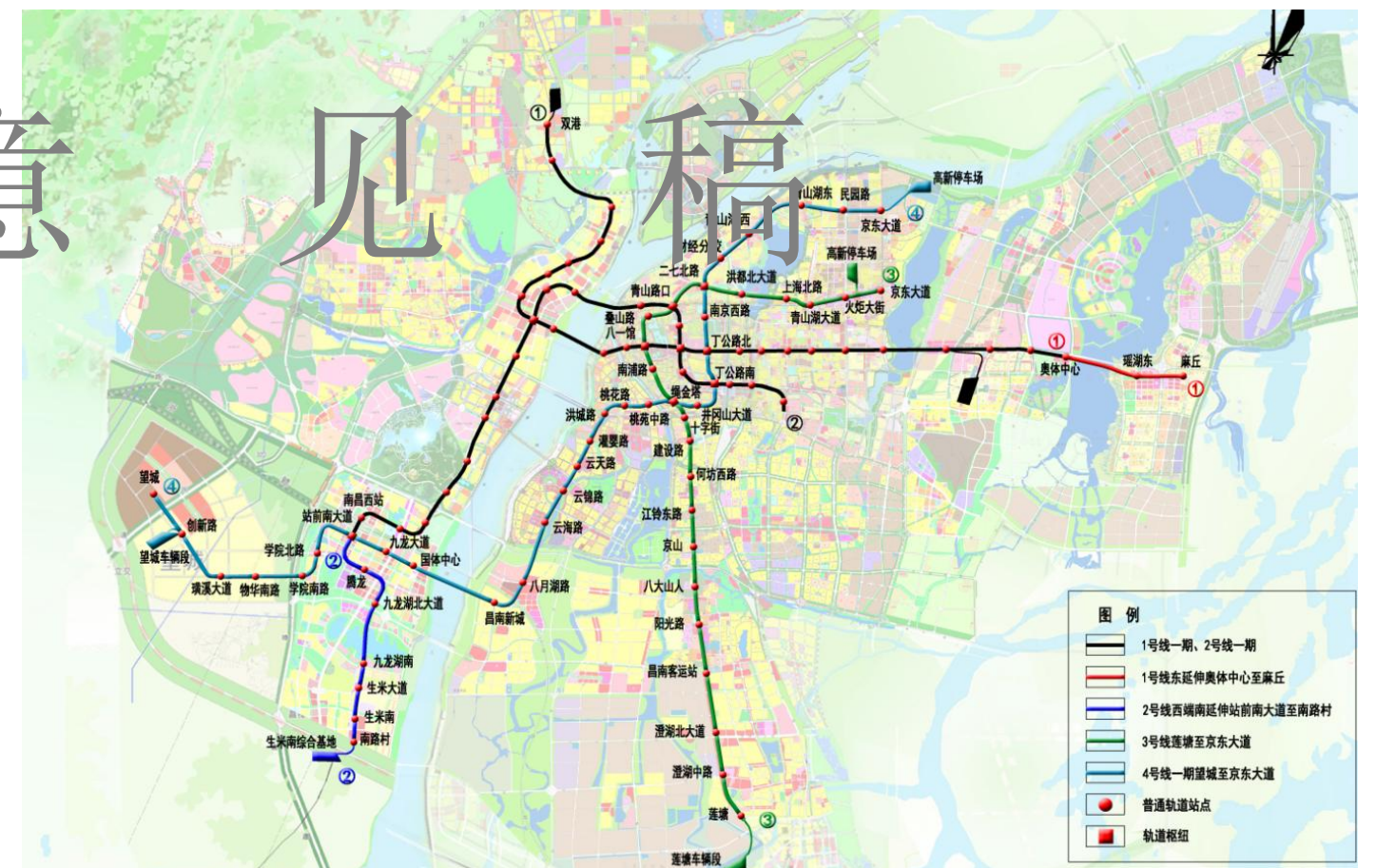


图 3.7 第二轮轨道线网建设规划示意图

3.5 轨道交通3号线相关规划

3.5.1 《南昌市轨道交通3号线初步设计客流预测》

为配合轨道交通3号线工程可行性研究和初步设计工作，于2015年开展了《南昌市轨道交通3号线初步设计客流预测》的编制，对轨道交通3号线沿线各站分向进行了客流测试，形成了初步设计客流的预测报告。

1) 客流预测模型

交通模型是利用数学模型来模拟出行的特性，主要包括对分区出行量、出行空间分布、出行方式划分、交通分配模型以及评价模型。通过对出行的模拟和分析，了解居民出行与道路交通、土地利用的关系，正确分析未来交通需求状况，测试评价方案的合理性，制定合理的交通发展策略。



图 3.8 现状模型拟合的公共交通客流量

2) 客运需求

根据城市发展及其交通发展的前景分析，模型计算出全市初期(2023年)全方式客运出行总量为1253万人次/日，其中居民出行1105万人次/日，流动人口148万人次/日。初期机动化方式出行量654万人次/日，其中居民出行541万人次/日，流动人口112万人次/日。与2010年相比，机动化客运出行总量年均增长约5.6%。

2030年，全方式客运出行总量为1514万人次/日，其中居民出行1325万人次/日，流动人口189万人次/日。近期机动化方式出行量844万人次/日，其中居民出行700万人次/日，流动人口144万人次/日。与2023年相比，机动化客运出行总量年均增长约3.7%。

2045年，全方式客运出行总量为1733万人次/日，其中居民出行1500万人次/日，流动人口233万人次/日。远期机动化方式出行量1016万人次/日，其中居民出行839万人次/日，流动人口177万人次/日。与2030年相比，机动化客运出行总量年均增长约1.2%。

表 3.3 现状及初、近、远期客运需求总量

单位：万人次/日

年限	全方式			机动化方式		
	居民	流动人口	合计	居民	流动人口	合计
2010年	811	94	905	269	70	339
2023年	1105	148	1253	541	112	654
2030年	1325	189	1514	700	144	844
2045年	1500	233	1733	839	177	1016

3) 客运方式结构

经模型测试，2010年、2023年、2030年以及2045年机动化方式分担率如下表所示：

表 3.4 城区机动化客运出行方式结构

单位：万人次/日

出行方式	2010年		2023年		2030年		2045年	
	出行量	比重	出行量	比重	出行量	比重	出行量	比重
摩托车	74	21.7%	--	--	--	--	--	--

小汽车	100	29.5%	231	35.4%	262	31.0%	298	29.3%
出租车	22	6.4%	21	3.1%	34	4.0%	52	5.1%
常规公交	144	42.4%	289	44.2%	358	42.5%	399	39.3%
轨道交通	--	--	113	17.2%	190	22.5%	267	26.3%
合计	339	100%	654	100%	844	100%	1016	100%

注：2011年6月城区开始禁摩；各特征年机动化方式考虑了流动人口出行，常规公交含单位班车及小区巴士、城际巴士。

基本达到公交规划提出的目标“2020年公交分担率发展目标为占机动化方式的60%以上，其中轨道交通分担15%、常规公交承担45%”。

4) 轨道交通3号线线路客流

轨道交通3号线2023年客运量约31.9万人次/日；2030年客运量增长至52.4万人次/日，年均增长约7.3%；从2030年至2045年，3号线客流年均增幅为2.6%。3号线各预测年度客流概况如下表所示。

表 3.5 3号线各预测年度客流概况

统计指标		2023年	2030年	2045年
线网客流情况	建成线网长度(公里)	134.3	197.0	197.0
	建成网客运总量(万人次/日)	113	190	267
	建成网客运强度(万人次/日公里)	0.84	0.97	1.36
	建成网平均运距(公里)	10.9	11.4	11.8
	研究线路长度占网络比重	20.9%	14.2%	14.2%
	研究线路客运量网络比重	19.0%	17.4%	18.1%
线路客流情况	运营线路长度(公里)	28.1	28.1	28.1
	全日客流(万人次/日)	31.9	52.4	76.9
	其中换乘客流比例	27.9%	40.9%	38.5%
	日客运强度(万人次/日公里)	1.14	1.87	2.75
	平均运距(公里)	7.5	6.4	6.7
	高峰小时客流(万人次/小时)	5.58	8.09	12.22
	高峰小时系数	0.175	0.154	0.159
早高峰断面	第1峰(万人次/小时)	1.69	2.05	3.28
	第2峰(万人次/小时)	1.64	1.85	2.97
	第3峰(万人次/小时)	1.56	1.79	2.89
晚高峰断面	第1峰(万人次/小时)	1.61	1.93	3.05
	第2峰(万人次/小时)	1.55	1.75	2.77
	第3峰(万人次/小时)	1.46	1.69	2.68

5) 客流区段分布

将轨道交通3号线分为6个区段：莲塘区段（莲塘站至澄湖北大道站，共4站）、岱山区段（昌南客运站至八大山人站，共3站）、城南区段（京山站至十字街站，共4站）、旧城中心区段（绳金塔站至叠山路站，共4站）、城北区段（青山路口站至洪都北大道站，共3站）、城东区段（上海北路站至京东大道站，共4站），预测年全天区段客流分布如下图所示。

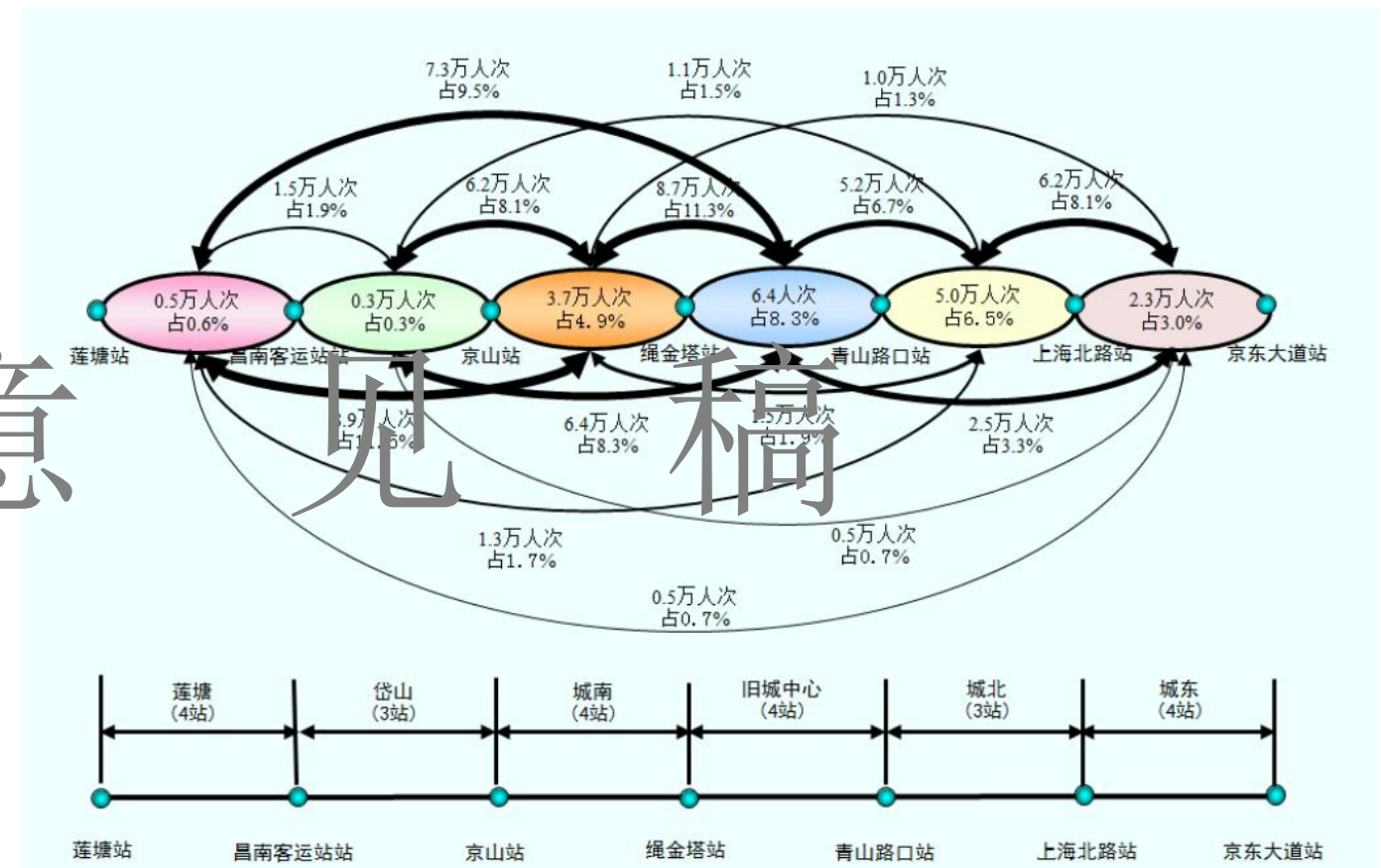


图 3.9 3号线远期区段客流分布

在区段客流分布中，与旧城中心区段相关的客运需求最大，约占全线客流的28.0%~40.2%；与岱山区段相关的客运需求相对较小，约占全线客流的7.8%~10.8%。在区段内部客流中，旧城中心区段需求最大，初期约占全线客运量的12.4%，随着城市向外拓展以及旧城中心人口外迁，近远期旧城中心区段内部需求比重下降至10.3%、8.3%。

6) 轨道交通3号线全日上下客流及断面客流

轨道交通3号线站点全天客流集散量及其分布中,换乘站客流相对较大,2023年4个换乘站(5号线2个换乘站未建成)客流集散量占总集散量的43.5%;2030年6个换乘站总集散量的49.8%;2045年6个换乘站集散量占总集散量的48.6%。

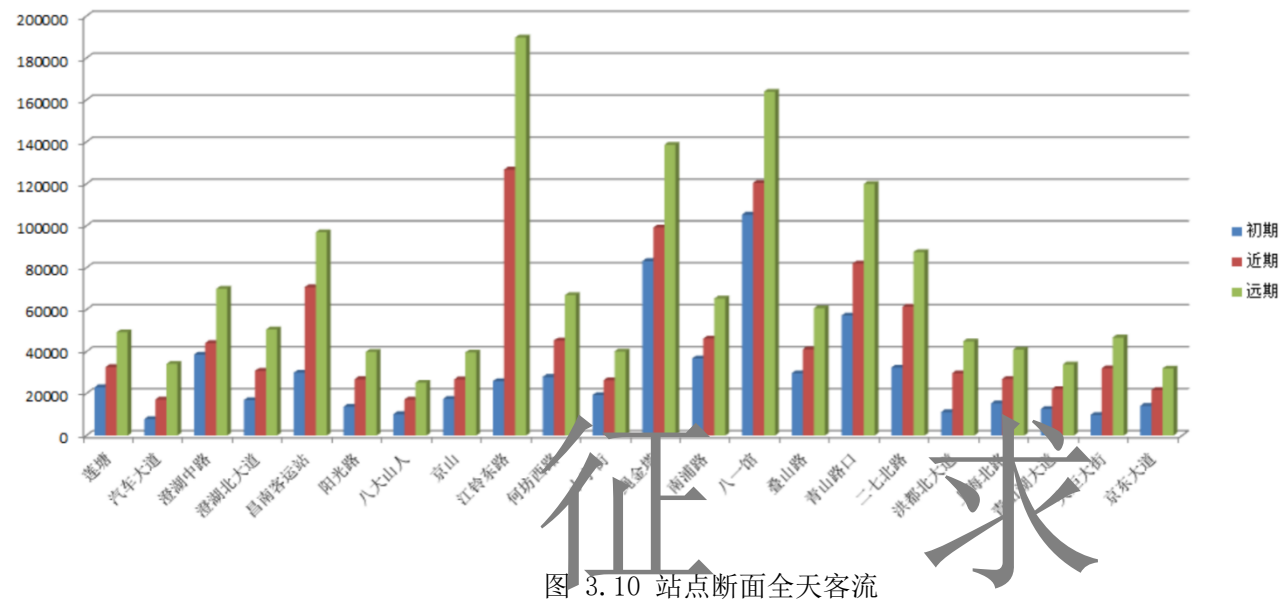


图 3.10 站点断面全天客流

2023年轨道交通3号线全天客流量如下表所示:

表 3.6 2023年轨道交通3号线全天客流量(人次)

规划站名	节点号	上行			下行		
		下客量	上客量	断面量	下客量	上客量	断面量
莲塘	1	0	11612	0	11443	0	11445
汽车大道(斗门站)	2	180	3777	11612	3767	133	15079
澄湖中路(柏岗站)	3	519	20291	15209	17318	510	31887
澄湖北大道(沥山站)	4	201	8277	34981	8251	207	39932
昌南客运站(振兴大道站)	5	677	12182	43057	16589	544	55976
阳光路(邓埠站)	6	1245	5732	54562	5503	1255	60225
八大山人	7	1039	4064	59049	4060	1050	63234
京山(施尧站)	8	1630	7137	62074	7070	1628	68676
江铃东路(江铃站)	9	3244	9744	67581	9736	3220	75192
何坊西路(京家山站)	10	3077	10746	74082	11069	3071	83190
十字街	11	3263	6369	81751	6489	3170	86509

绳金塔	12	30606	10922	84857	10834	30836	66508
南浦路(六眼井站)	13	8113	10093	65174	10308	8246	68569
八一馆	14	41736	11176	67154	10040	42376	36233
叠山路(墩子塘站)	15	9859	5333	36594	4897	9609	31521
青山路口	16	14568	13749	32067	14165	14792	30894
二七北路(上沙沟站)	17	9345	6511	31248	6510	10082	27321
洪都北大道(青山湖西站)	18	4744	919	28415	1074	4455	23940
上海北路(国威路站)	19	6955	579	24589	639	7161	17418
青山湖大道(火炬广场站)	20	5989	172	18214	172	6305	11284
火炬大街(梁万站)	21	5139	83	12396	83	4536	6832
京东大道	22	7345	0	7340	0	6832	0

2030年轨道交通3号线全天客流量如下表所示:

表 3.7 2030年轨道交通3号线全天客流量(人次)

规划站名	节点号	上行			下行		
		下客量	上客量	断面量	下客量	上客量	断面量
莲塘	1	0	16517	0	16199	0	16200
汽车大道(斗门站)	2	230	8135	16517	8580	239	24542
澄湖中路(柏岗站)	3	426	21270	24422	22004	427	46119
澄湖北大道(沥山站)	4	700	15083	45265	14625	537	60207
昌南客运站(振兴大道站)	5	2272	32288	59589	34213	2069	92352
阳光路(邓埠站)	6	2282	11314	89605	11043	2265	101130
八大山人	7	1674	6938	98637	6940	1675	106394
京山(施尧站)	8	2054	11324	103900	11339	2062	115671
江铃东路(江铃站)	9	45456	17118	113170	17924	46347	87248
何坊西路(京家山站)	10	9906	12099	84832	12718	10569	89396
十字街	11	4227	9044	87025	8945	4169	94171
绳金塔	12	31415	17514	91842	16891	33453	77609
南浦路(六眼井站)	13	11214	12112	77941	11911	10958	78562
八一馆	14	44884	15758	78839	15076	44778	48860
叠山路(墩子塘站)	15	12524	8467	49713	8054	12128	44786
青山路口	16	17815	23238	45656	23779	17190	51375
二七北路(上沙沟站)	17	18468	11897	51080	12207	18840	44742
洪都北大道(青山湖西站)	18	11833	2949	44509	3082	11853	35972
上海北路(国威路站)	19	10113	2992	35625	3357	10478	28850
青山湖大道(火炬广场站)	20	8694	2342	28504	2371	8766	22456
火炬大街(梁万站)	21	13600	2308	22152	2254	13903	10807
京东大道	22	10860	0	10860	0	10807	0

2045年轨道交通3号线全天客流量如下表所示：

表 3.8 2045年轨道交通3号线全天客流量（人次）

站名	节点号	上行			下行		
		下客流量	上客流量	断面量	下客流量	上客流量	断面量
莲塘	1	0	29580	0	19635	0	19634
汽车大道（斗门站）	2	587	14107	29580	19123	349	38408
澄湖中路（柏岗站）	3	639	33449	43100	35289	636	73061
澄湖北大道（沥山站）	4	1288	26420	75910	21784	1075	93770
昌南客运站（振兴大道站）	5	3064	41075	101042	49914	2911	140773
阳光路（邓埠站）	6	3222	16918	139052	16484	3263	153993
八大山人	7	2428	10168	152748	10169	2433	161729
京山（施尧站）	8	2966	16840	160487	16819	2970	175579
江铃东路（江铃站）	9	68471	25189	174361	26485	69680	132384
何坊西路（京家山站）	10	14739	17686	131079	18688	15842	135230
十字街	11	6699	13409	134027	13465	6570	142125
绳金塔	12	49594	19327	140737	19213	50534	110804
南浦路（六眼井站）	13	15673	16946	110470	17029	15687	112146
八一馆	14	59956	22503	111744	21511	59928	73809
叠山路（墩子塘站）	15	18413	2579	74290	11911	17820	67920
青山路口	16	26779	3036	68456	33874	26270	75524
二七北路（上沙沟站）	17	25105	8063	74713	18436	25917	68047
洪都北大道（青山湖西站）	18	18154	4239	67671	4379	18170	54252
上海北路（国威路站）	19	15604	4319	53756	4876	16159	42969
青山湖大道（火炬广场站）	20	13487	3367	42471	3482	13548	32903
火炬大街（梁万站）	21	19825	3381	32351	3355	20214	16043
京东大道	22	15910	0	15907	0	16043	0

3.5.2 轨道交通3号线沿线用地规划

南昌市轨道交通3号线主要经过旧城中心区、城北、城东、城南、莲塘等区域，其中旧城中心段、城北段、城南段是开发密度较高的建成区，现状主要是市场、重化工企业、居住区、商业金融、办公等用地；莲塘段、岱山段、城东段两侧主要为改造的旧城区以及部分未开发用地，其主要包括居住用地、教育用地、工业用地等。

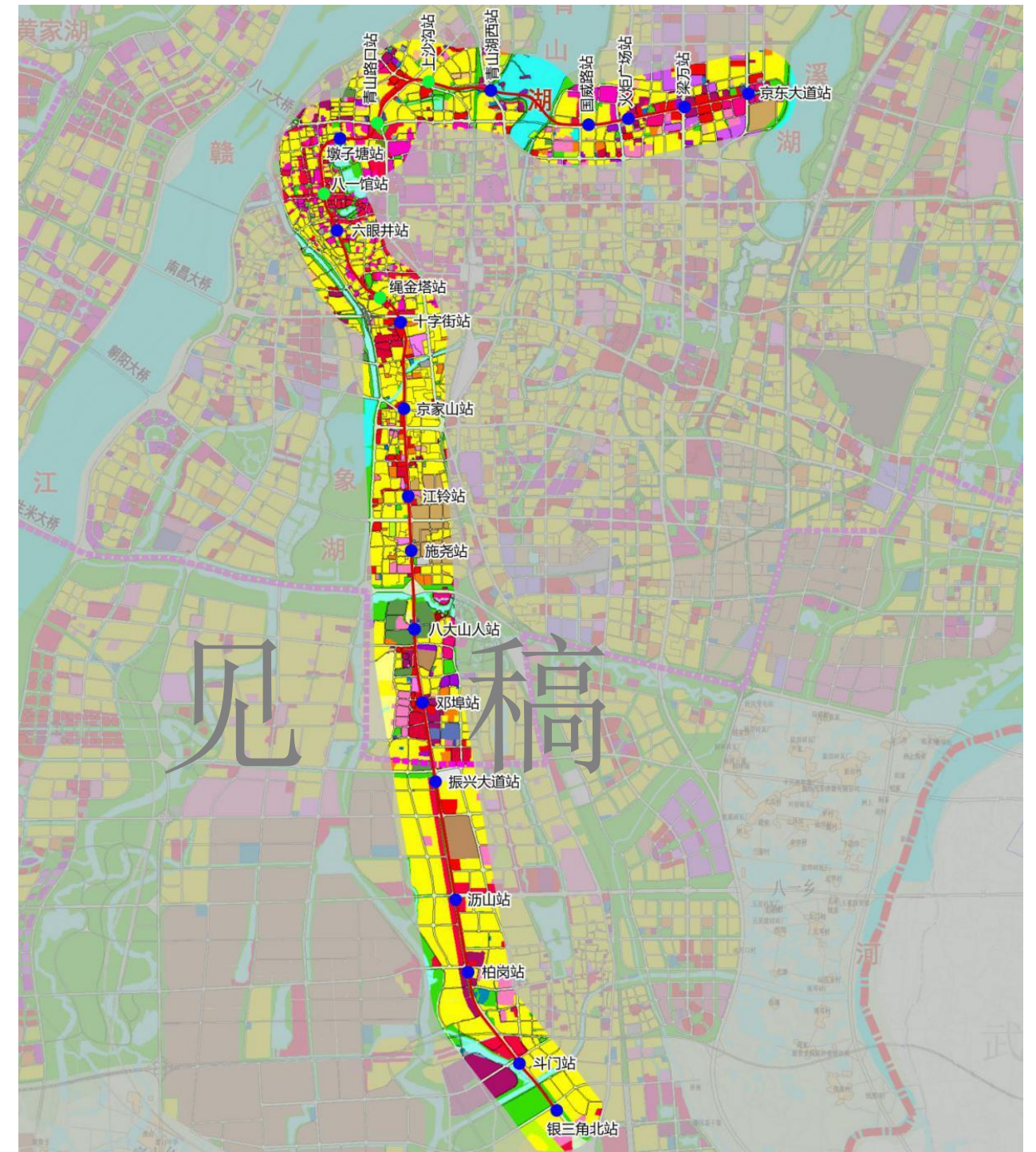


图 3.11 轨道交通3号线沿线用地规划

沿线涉及的相关控规及规划的重点内容主要有：

表 3.9 站点沿线相关控规一览表

编号	片区	站名	涉及相关控规	规划重点内容
1	莲塘段	莲塘	《南昌县旧城区控制性详细规划》	未来将依托莲塘旧城区，城市发展空间向北进行拓展，无缝对接青云谱区，形成以居住、商业服务、商贸办公、文化娱乐等功能为主导的综合片区
2		斗门站		
3		柏岗站		
4		沥山站		
5		振兴大道站		
6	岱山段	邓埠站	《南昌市城南片区 CN6 分区（岱山地区）控制性详细规划》	以梅湖景区为依托，发挥生态环境优势，形成以旅游、休闲、文化、生活居住等功能为主导，集商业金融、商务办公、文化娱乐等配套设施为一体的综合区
7		八大山人		
8	城南段	施尧站	《南昌市城南地区 CN1 分区控制性详细规划》	以轨道为依托，完善周边路网体系及基础设施，加强社区建设
9		江铃站		
10		京家山站		
11		十字街站		
12	旧城中心段	绳金塔站	《南昌市旧城区控制性详细规划》	通过疏散人口和交通、环境、配套设施等综合改建，全面提升旧城中心区的服务水平和人居环境，达到“降低人口密度、提升用地功能、理顺交通网络、完善设施配套、改善人居环境”的规划目标
13		六眼井站		
14		八一馆站		
15		墩子塘站		
16	城北段	青山路口站	《南昌市城北地区城市设计及控规修编》	沿线立足场地丰富深厚的历史文化背景和紧邻旧城的良好区位优势条件；依托省委、省军区的搬迁，工业仓储用地的清退和旧城改造更新的改革背景；结合轨道交通、二七过江通道等重大基础设施的变更调整；理顺内外交通，完善设施配套，提升人居环境，植入活力功能，培育多元产业，推动历史文化保护，实现片区的功能、文化、活力复兴
17		上沙沟站		
18		青山湖西站		
19	城东段	国威路站	《南昌市城东片区 CD2 分区控制性详细规划》	规划目标为提升城市形象，促进产业结构的调整，使之成为南昌市高新技术产业基地。同时城东地区的高新区及民营科技园工业用地转型作为青山湖都市生态经济发展基地；作为南昌核心功能区的旧城中心区以及作为旧城人口重要疏散方向的城南地区片区，具有重大的发展战略意义。火炬大街为城东片区的重要发展轴，规划形成科研办公综合服务轴
20		火炬广场站		
21		梁万站		
22		京东大道站		

3.5.3 南昌市城市快速轨道交通建设规划（2014-2020）站点交通一体化规划研究

规划结合轨道线路沿线用地性质、区域位置等方面将轨道站点类型分为交通枢纽站、外围尽端站、外围组团站、外围片区站、昌北核心区站、昌南核心区站六类。同时针对不同的站点交通特性（所服务的客流是换乘接驳客流还是片区集散客流），从交通接驳功能上将轨道交通车站分为大型接驳站、片区接驳站以及一般站三类。

规划将轨道交通 3 号线的昌南客运站、八一馆站、青山路口站定位为大型接驳站，作为市级公共中心换乘及对外交通设施换乘枢纽站，衔接设施结合轨道交通施工拆迁范围及周边交通设施及交通广场用地布置；将莲塘站、江铃东路站、绳金塔站、二七北路站、京东大道站定位为片区接驳站，作为常规公交枢纽换乘及大型商业、公共活动中心换乘枢纽站，衔接设施在轨道交通施工拆迁范围、周边公交枢纽及公共建筑因轨道线退距内布置；其他站点均为一般站，衔接设施在轨道交通施工拆迁范围、居住区及片区公共建筑因轨道线退距内布置。

表 3.10 轨道交通 3 号线站点衔接类型划分

车站名称	区域划分	周边主要用地特征	交通功能定位	主要衔接方式（依顺序）
莲塘站	外围尽端	居住及商业	片区接驳站	公交、步行、自行车、小汽车、出租车
斗门站	外围组团	居住及教育	一般站	步行、公交、自行车、出租车
柏岗站	外围组团	居住及商业	一般站	步行、公交、自行车、出租车
沥山站	外围组团	交通设施及商业	大型接驳站	公路客运、公交、小汽车、出租车
振兴大道站	外围组团	居住及教育	一般站	步行、公交、自行车、出租车
邓埠站	外围组团	文化及教育	一般站	步行、公交、出租车
八大山人	外围片区	居住及工业	一般站	步行、公交、自行车、出租车
施尧站	外围片区	居住及工业	片区接驳站	公交、步行、自行车、出租车
江铃站	外围片区	居住为主	一般站	步行、公交、自行车、出租车
京家山站	外围片区	居住为主	一般站	步行、公交、自行车、出租车
十字街站	外围片区	居住及商业	一般站	步行、公交、自行车、出租车
绳金塔站	昌南核心区	居住、文化及商业	片区接驳站	步行、公交、自行车、出租车
六眼井站	昌南核心区	居住、文化及商业	一般站	步行、公交、自行车、出租车
八一馆站	昌南核心区	老城混合中心区	大型接驳站	公交、步行、自行车、出租车

墩子塘站	昌南核心区	老城混合中心区	一般站	步行、公交、自行车、出租车
青山路口站	昌南核心区	老城混合中心区	大型接驳站	公交、步行、自行车、出租车
上沙沟站	昌南核心区	居住及商业	片区接驳站	公交、步行、自行车、出租车
青山湖西站	昌南核心区	居住及商业	一般站	步行、公交、自行车、出租车
国威路站	外围片区	居住及教育	一般站	步行、公交、自行车、出租车
火炬广场站	外围片区	居住及商业	一般站	步行、公交、自行车、出租车
梁万站	外围片区	居住及商业	一般站	步行、公交、自行车、出租车
京东大道站	外围尽端	居住及商业	片区接驳站	公交、步行、自行车、小汽车、出租车



图 3.12 轨道交通3号线站点衔接图

营效益的发挥提供了有效的指导。

3.5.4 南昌市轨道交通3号线站点交通一体化规划

《南昌市轨道交通3号线站点交通一体化规划》从功能需求、量化的用地规模、用地选址布局的落实三方面对轨道交通3号线各站点周边公交配套、社会停车场配套、出租车系统配套、自行车系统配套、步行系统配套、对外交通设施的衔接进行分析，其中公交与轨道交通的衔接是交通一体化规划的重点，项目将重点放在与轨道站点衔接的各类公交场站上，同时根据公交线网的衔接原则提出公交线网调整的原则性建议。

1、近期衔接设施设置的基本原则

(1) 步行系统实施

- 通过集散空间、步行通道和过街设施，构造安全、连续、便捷和舒适的步行空间；
- 步行空间依据客流需求，在达到一定舒适度的前提下选取适当的规模、满足通行能力的要求；
- 过街设施与道路市政设施综合考虑，轨道交通站点出入口应成为行人过街通道的组成部分，并同步对出入口进行优化设置；
- 步行系统的设计要体现“以人为本”的原则，实现人流与车流的分离，在有条件的站点，结合周边地块开发、慢行系统，建立地上、地下立体化步行系统。

(2) 常规公交衔接实施

根据公交线网的完善程度，不同区域的衔接重点不同；

该规划在建设规划层面上，系统考虑了轨道站点交通与其他客运交通方式的衔接，提出轨道交通站点交通一体化规划原则以及各类一体化衔接设施的规模，为轨道交通的顺利实施和运

- 主城核心区以整合公交线路为主，主要通过优化中途站停靠位置、规模和设置形式，方便与城市轨道交通换乘；
- 外围区和外围组团，在优化中途站停靠位置的同时，重点以增设和加密公交线路来实现与城市轨道交通衔接。尤其是外围组团，应随着道路的建设实现同步布设公交线路，针对具有高密度居住小区、产业园区的站点，提出首末站设置建议，通过开辟驳接公交形成以轨道交通站点为核心的辐射状公交线网。

(3) 自行车停车场实施

- 自行车停车场设施需满足传统自行车和电动自行车的停车换乘需求，引导非机动车的有序发展。
- 按照各区域的客流衔接需求特性和用地特性，灵活设置自行车停车场，尽量满足换乘客流的需要。
- 结合交通需求管理政策的区域差别化，由核心区、外围区、外围组团，差别化的考虑电动自行车的换乘需求，提高单车用地标准，并考虑昌北地区公共自行车租赁系统的发展因素，调整用地规模指标。
- 自行车停车场应根据需求方向构成和骑行路径，采用分散布置方式，合理充分利用空间，方便换乘，并兼顾城市景观和土地集约化的要求。

2、车站衔接设施需求规模

该规划公交衔接设施主要考虑公交换乘站停靠泊位规模需求，规划按照中期的高峰小时衔接需求量，并结合公交车进出站周转时间、车辆载客数、上下客及候车时间等确定。假定公交车单车载客量为80人，其中衔接轨道交通站点的乘客占20%~35%（中心城区衔接比例相对较

低，外围片区及末端站衔接比例相对较高，首末站衔接乘客可达到50%），高峰时段公交车进出站周转时间为5min。据此，计算公交停靠站停靠站和出租车泊位的需求规模。

表 3.11 轨道交通3号线车站中期公交停靠站及出租车泊位（含侯客泊位）需求规模

车站名称	公交停靠站			出租车泊位			
	高峰需求量（车次）	周转时间（min）	高峰小时停靠泊位总需求数	高峰需求量（车次）	周转时间（min）	泊位需求数	备注
莲塘站	55	5	5	118	6	12	侯客泊位
斗门站	41	5	3	40	6	4	侯客泊位
柏岗站	87	5	7	120	6	12	侯客泊位
沥山站	82	5	7	134	6	13	侯客泊位
振兴大道站	118	5	10	148	6	15	侯客泊位
邓埠站	29	5	2	52	2.5	2	临时停靠
八大山人	22	5	2	28	6	3	侯客泊位
施尧站	45	5	4	45	2.5	2	临时停靠
江铃站	71	5	6	61	2.5	3	临时停靠
京家山站	50	5	4	42	6	4	侯客泊位
十字街站	81	5	7	20	2.5	1	临时停靠
绳金塔站	111	5	9	27	2.5	1	临时停靠
六眼井站	71	5	6	27	2.5	1	临时停靠
八一馆站	60	5	5	26	2.5	1	临时停靠
墩子塘站	68	5	6	22	2.5	1	临时停靠
青山路口站	158	5	13	124	2.5	5	临时停靠
上沙沟站	70	5	6	50	2.5	2	侯客泊位
青山湖西站	49	5	4	67	2.5	3	临时停靠
国威路站	36	5	3	29	2.5	1	临时停靠
火炬广场站	34	5	3	27	6	3	侯客泊位
梁万站	21	5	2	29	6	3	侯客泊位
京东大道站	40	5	3	49	6	5	侯客泊位

备注：出租车泊位含路抛制小汽车临时停靠泊位需求。

预测轨道交通站点周边所需公交停靠站需3-6个车位，对于具有4个公交停靠站的十字形道路，按照常规设置即可满足衔接需求，不需另外增加停靠车站。对于个别需要公交停靠站较多的车站，需在中途停靠站上额外增加车位。各站点交通衔接设施的工程量如下表：

表 3.12 轨道交通3号线站点交通一体化设施项目分解表

交通设施建设项目	公交首末站、枢纽站	公交停靠站	P+R停车场	出租车待客、临靠泊位	自行车停车场
莲塘站	公交首末站(6112平方米)	停靠泊位6个	新建1处(9461平方米)	12个候客泊位	约1780平方米
	在现有公交首末站基础上改造	新增4处港湾公交站台	征用绿地与现状公交首末站用地,近期地面停车,远期升级为停车楼,(现为荒地,与公交首末站)	路内画线设置	结合站点出入口设置
斗门站	——	停靠泊位3个	新建1处(8014平方米)	4个候客泊位	约2041平方米
	——	保留一处港湾公交站台,迁移一处港湾公交站台,新增两处港湾公交站台	征用绿地,近期地面停车,远期升级为停车楼,(现为荒地,与水塘)	路外设置	结合站点出入口设置
柏岗站	公交枢纽站(3000平方米)	停靠泊位8个	——	12个候客泊位	约3679平方米
	征用荒地	新增两处港湾公交站台,迁移一处港湾公交站台	——	路内港湾设置	结合站点出入口设置
沥山站	——	停靠泊位8个	——	13个候客泊位	约2390平方米
	——	迁移一处港湾公交站台,保留两处港湾公交站台	——	路内港湾设置13个	结合站点出入口设置
振兴大道站	公交首末站(47319平方米),枢纽站(6191平方米)	停靠泊位10个	保留1处(3028平方米)	15个候客泊位	约2122平方米
	已建成,现状公交设施	迁移三处港湾公交站台,保留一处港湾公交站台	利用昌南客运站西广场现状停车场,并适当扩大	结合综合枢纽设置出租车候客区	结合客运站站前广场和轨道站出入口设施
邓埠	——	停靠泊位4个	——	2个临时停靠泊位	约2072平方米

站	——	迁移两处港湾公交站台	——	路内画线设置	结合站点出入口设置
八大山人	新建1处首末站(3077平方米)	停靠泊位4个	——	3个候客泊位	约1202平方米
	利用迎宾南大道西侧施工拆迁用地	迁移一处港湾公交站台,新增一处港湾公交站台	——	路内港湾设置	结合站点出入口设置
施尧站	——	停靠泊位6个	——	2个临时停靠泊位	约2277平方米
	——	迁移两处港湾公交站台	——	路内画线设置	结合站点出入口设置
江铃站	新建2处枢纽站(共6835平方米)	停靠泊位0个	——	3个临时停靠泊位	约2646平方米
	结合轨道施工拆迁用地分道路两侧设置	——	——	路内画线设置	结合站点出入口设置
京家山站	——	停靠泊位8个	——	4个候客泊位	约3083平方米
	——	迁移三处港湾公交站台,保留一处港湾公交站台	——	路内画线设置	结合站点出入口设置
十字街站	——	停靠泊位8个	——	2个临时停靠泊位	约772平方米
	——	改造一处港湾公交站台,迁移一处港湾公交站台,新增两处港湾公交站台	——	路内画线设置	结合站点出入口设置
绳金塔站	——	停靠泊位8个	——	2个临时停靠泊位	约453平方米
六眼井站	——	新增四处港湾公交站台	——	路内画线设置	结合站点出入口设置
	——	停靠泊位8个	——	1个临时停靠泊位	——
八一馆站	——	保留五处港湾公交站台,新增一处港湾公交站台	——	路内画线设置	——
	——	停靠泊位4个	——	8个临时停靠泊位	——
墩子塘站	——	保留两处港湾公交站台,新增一处港湾公交站台	——	路内画线设置	——
	——	停靠泊位6个	——	1个临时停靠泊位	——
青山路口	——	保留一处港湾公交站台,新增两处港湾公交站台,迁移一处港湾公交站台	——	路内画线设置	——
	新建枢纽站1处(8500平方米)	停靠泊位16个	——	6个临时停靠泊位、1处营运站	约1560平方米

站	利用现青山路客运站场地	保留三处港湾公交站台，优化改造两处港湾公交站台，迁移三处港湾公交站台	---	八一大道、福州路路内画线设置，营运站利用青山客运站地块综合开发	结合站点出入口设置
上沙沟站	新建1处首末站(3947平方米)	停靠泊位6个	---	2个候客泊位	约1811平方米
	利用二七路北侧施工拆迁用地	迁移两处港湾公交站台，新增两处港湾公交站台	---	路内港湾设置	结合站点出入口设置
青山湖西站	---	停靠泊位5个	---	3个临时停靠泊位	约1813平方米
	---	迁移一处港湾公交站台，新增一处港湾公交站台，保留一处港湾公交站台	---	路内画线设置	结合站点出入口设置
国威路站	---	停靠泊位8个	---	1个临时停靠泊位	约1475平方米
	---	保留两处港湾公交站台，改造两处港湾公交站台	---	路内画线设置	结合站点出入口设置
火炬广场站	---	停靠泊位8个	---	3个候客泊位	约1693平方米
	---	保留两处港湾公交站台，改造两处港湾公交站台	---	路内港湾设置	结合站点出入口设置
梁万站	---	停靠泊位4个	停车需求1000平方米	3个候客泊位	约764平方米
	---	保留两处港湾公交站台，新增两处港湾公交站台	利用周边现有路边画设的停车泊位	路内港湾设置	结合站点出入口设置
京东大道站	公交枢纽站1处(4000平方米)，首末站1处(6252平方米)	停靠泊位8个	停车需求5000平方米	5个候客泊位	约1397平方米
	利用现有公交高新停车场立体化升级改造，改造后在地面层配置公交枢纽站和公交首末站	改造三处港湾公交站台，新增一处港湾公交站台	利用周边现有路边及绿地内的公共停车泊位	路内画线设置	结合站点出入口设置

市客运交通系统中的主体地位，建立多模式、一体化的公共交通体系，中心城区形成以轨道交通、BRT为骨干、常规公交为主体、各种方式无缝衔接的公交系统，外围组团加大常规公交供应，全面确立公共交通在城市客运体系中的主导地位。

1. 公交网络总体架构

南昌市公交网络总体构架分三个层次：轨道交通网络、快速公交网络、常规公交网络：

(1) 轨道交通网络：轨道交通具有运量大、速度快、可靠性高等特点，在道路交通比较拥挤的城市中心区有明显优势，应布设在最主要的城市客运交通需求走廊（单向客运需求大于1.5万人次/高峰小时）上，是整体公交网络的核心和骨架。

(2) 快速公交系统（BRT）：与轨道共同构成公共交通主骨架，覆盖城市空间发展次轴及策略发展地区，或承担轨道交通补充或延伸功能覆盖城市空间发展主轴，单向交通需求0.5万-1.5万人次/高峰小时，与轨道交通共同构成公共交通主骨架。BRT的运营能力与运营速度主要取决于公交专用道路或车道的设置方式，主要服务于中等规模的客流需求走廊，是公交骨干网络的组成部分。

(3) 常规公交：是整个公交网络的主体，一方面服务于轨道交通没有覆盖的区域，提高公交网络覆盖率，另外一方面为轨道交通和BRT提供接驳和集散服务，提高网络总体效率。其中公交专用道主要用于覆盖非轨道交通、中运量客流需求走廊，作为轨道交通、BRT系统的补充，单向交通需求0.3万-0.5万人次/高峰小时。

2. 公交系统规划

3.6 公交系统相关规划

3.6.1 南昌市城市公共交通系统规划

规划确定近期公交发展的总体目标是：全方位落实公交优先发展战略，确立公共交通在城

(1) BRT 网络规划

规划建设“二横三纵”BRT网络，“二横”分别是庐山南大道-阳明路-火炬大街和南斯友好路-洪城路-解放西路通道；“三纵”分别是丰和大道、青山南路-八一大道-井冈山大道、洪都北大道-洪都南大道通道。线路有轨道交通有效衔接补充，主要沿现状公交走廊布设，尽量避免与快速路重合，并考虑与轨道交通的衔接，避免与轨道交通共线过长形成竞争。

表 3.13 BRT 规划线路及长度

序号	路名	长度 (km)
1	庐山南大道-阳明路-火炬大街	9.4
2	南斯友好路-洪城路-解放西路	11.8
3	丰和大道	4.2
4	青山南路-八一大道-井冈山大道	14.6
5	洪都北大道-洪都南大道	8.5
合计		48.6

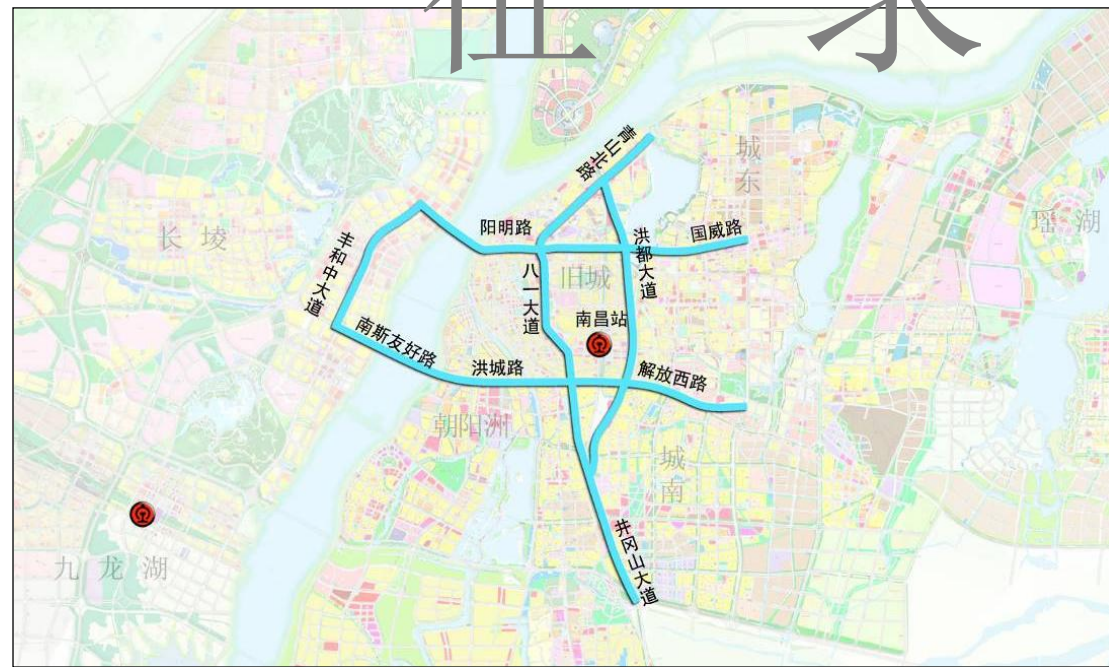


图 3.13 BRT 布局示意图

(2) 公交专用道规划

南昌市目前共建设完成 10 条公交专用道，总里程达到 34.33 公里。

表 3.14 南昌市公交专用道统计表

序号	路名	区间	长度 (km)
1	阳明路	东起青山南路，西至二经路	14
2	八一大道	南起松柏路，北至孺子路	
3	解放西路	东起上海路，西至洪都中大道	
4	洪城路	东起桃苑西路，西至抚生路	
5	莲塘南大道	南起莲武路，北至莲谢路	6.16
6	莲塘北大道	南起莲谢路，北至小蓝北路	
7	井冈山大道	南起南昌青联医院，北至建设路	0.41
8	青山南路	南起青山立交桥，北至洪都北大道	1.26
9	北京东路	东起京东大道，西至洪都北大道	12.5
10	紫阳大道	东起瑶湖西大道，西至昌东大道	
合计			34.33

规划公交专用道 3 条，总里程 127 公里。其中，抚河路-施尧路-金沙大道公交专用道，全长 12.9km，由抚河路、施尧路、金沙大道三条道路组成。在施尧路及抚河路上与轨道交通共线 7 站，全长 6.9 公里，加强常规公交对轨道交通的接驳、喂给功能，并弥补轨道交通站点覆盖范围的不足。

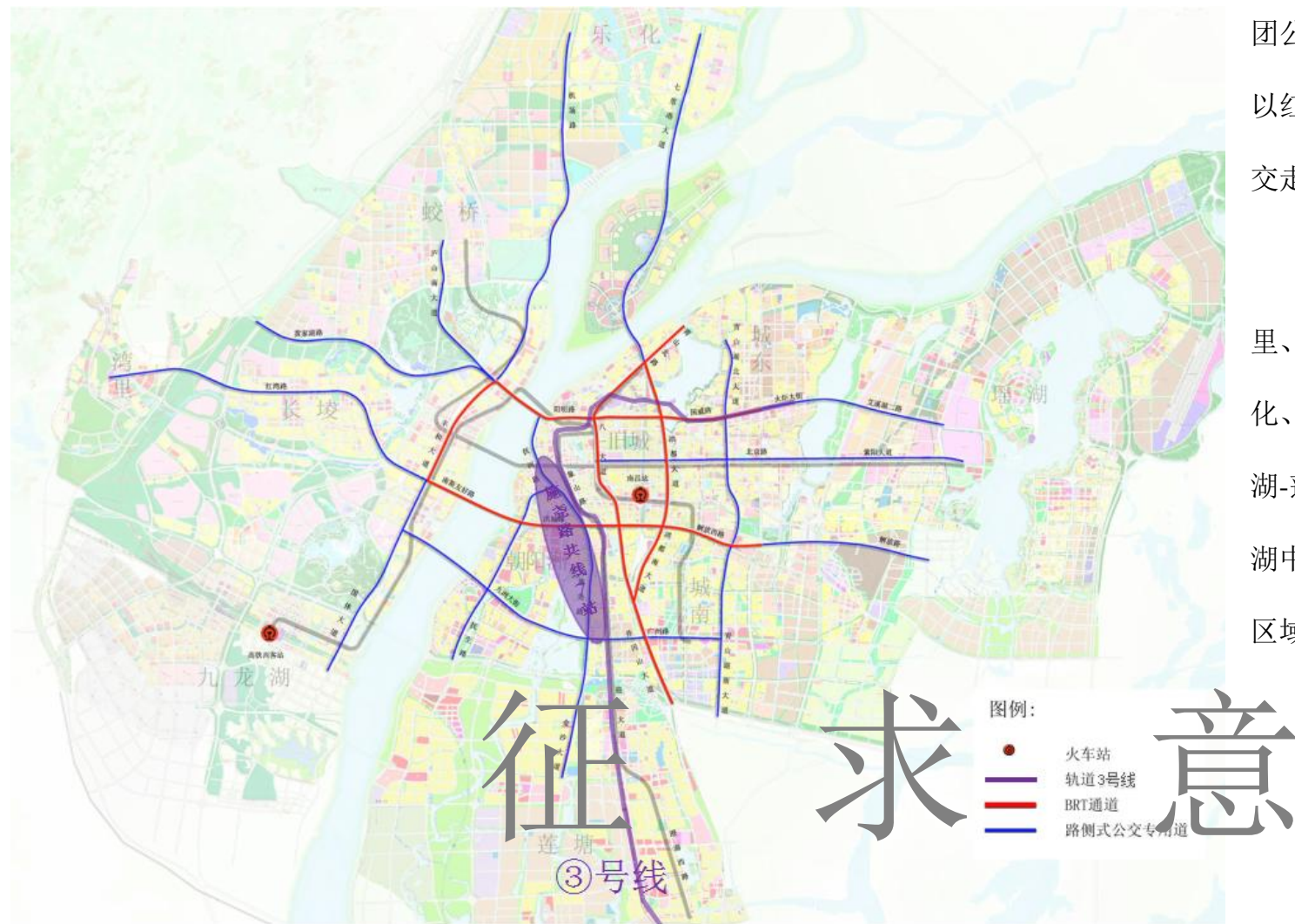


图 3.14 抚河路-施尧路-金沙大道公交专用道与轨道交通 3 号线共线图

(3) 常规公交网络规划

在轨道交通、BRT 及公交专用道规划的基础上，将南昌市常规公交网络功能结构分为城乡公交、公交快线、公交干线、公交支线 4 个层次。逐步构建层次分明、分工合理的路面公交线网体系，实现中心城区内城乡公交-公交快线-公交干线-公交支线的一体化发展。

(4) 公交交通走廊分析

现状南昌市中心城区已基本形成公交走廊，呈网络化分布，且各走廊需求量较大；外围组

团公交走廊呈向心放射状分布，现状各走廊需求量相对较小。未来南昌市中心城区公交需求将以红谷滩、旧城中心、城南、朝阳、红角洲为中心呈“井”状分布，形成“两横、两纵”的公交走廊，而外围组团区域公交走廊则呈放射状向心分布，形成“一横四纵”公交走廊。

“两横、两纵”的公交走廊分别为：两横（长堍、红角洲、朝阳洲、城南、罗家新区和湾里、长堍、红角洲、旧城、朝阳、城南、瑶湖）和两纵（乐化、红谷滩、红角洲、九龙湖与乐化、扬子州、旧城、城南、莲塘）；公交“一横四纵”走廊分别为：一横是指望城-九龙湖-象湖-莲塘走廊，四纵分别为乐化-蛟桥-长堍-望城、旧城-朝阳洲-象湖新城、城东-城南-莲塘、瑶湖中-罗家新区-莲塘四条走廊。其中与轨道 3 号线紧密相关的迎宾大道、南莲路属于外围组团区域公交走廊，同时也是加强南昌县与市城区联系的重要通道。



图 3.15 2020 年南昌公交走廊分布示意图

3.6.2 南昌市城市公共交通线网规划

2013 年编制的《南昌市城市公共交通线网规划（2012-2020）》以中心城区“双城八片五组团”为覆盖范围，规划建设用地面积约 500 平方公里，研究了中心城区所有城市公交线路，包括城乡公交、快线、干线、支线四种类型。其主要目标为：针对公交线网现状存在的问题，结合轨道交通、BRT 系统建设，构建规模适当、城乡公交-快-干-支线网结构合理、线路布局完善的常规公交线网，协同公交换乘枢纽、道路网络、BRT（公交专用道）等路权优先措施的建设，以及成本规制、分线路定向财政补贴等运营管理机制的完善，最终打造一个与城市空间拓展相协调、与公共交通总体发展目标相适应、与广大市民出行需求相匹配、公交公司运营可持续的公交线网系统。

针对轨道交通与常规公交的相互关系，该规划提出了全面的协调原则，并将公交线与轨道

协调关系分归结为以下几类：**征求意见稿**

（1）沿线布设，配合承担客流需求

当走廊客流需求大，拥挤度高或者轨道站点上下车乘客多时，常规公交可沿轨道交通线位布设，相互配合，一方面共同承担该走廊公交客流需求，另一方面可以利用常规公交站点间距小，设置灵活的特点，补充覆盖轨道站点空白区，加强接驳功能。

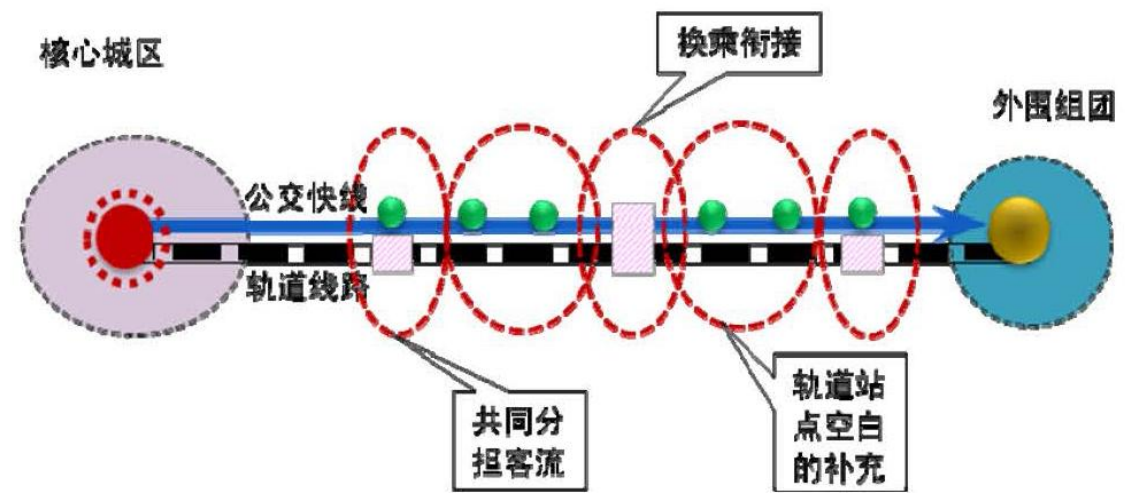


图 3.16 轨道交通与常规公交重合布设示意图

（2）平行布设，覆盖公交次走廊

当轨道交通服务半径以外的平行公交次走廊客流较多且持续增长，常规公交线路沿该走廊布设，配合构建复合公交走廊，满足与轨道交通平行的公交次走廊的出行需求。在轨道交通局客流很大的沿线上，适当保留与其重复走向的公交线路，其他改线到其平行走廊，一方面使其作为轨道交通的补充，发挥常规公共交通的集散作用，从而增加轨道交通的辐射能力，另一方面增加公交覆盖引导平行方向的客流转入轨道交通。

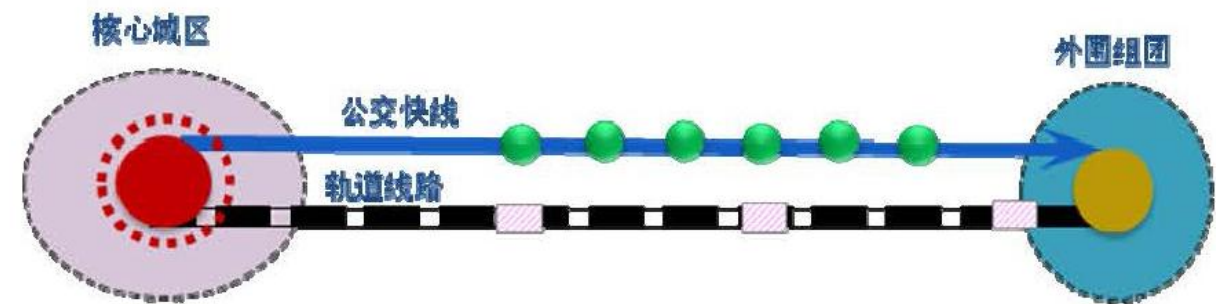


图 3.17 轨道交通与常规公交覆盖主次走廊示意图

(3) 补充覆盖，无缝衔接，作为轨道交通延伸

轨道交通建成运行后将承担进出核心区的主要客流，应适当减少进出核心城区的公交线路，保留外围组团至轨道交通段，优化资源配置。一方面以常规公交作为轨道交通的延伸，补充覆盖轨道交通未覆盖的公交走廊，另一方面为轨道交通喂给客流。轨道交通相邻站点间存在空白区，围绕轨道站点，布设接驳支线，提高公交覆盖率，为乘客提供门到门服务。

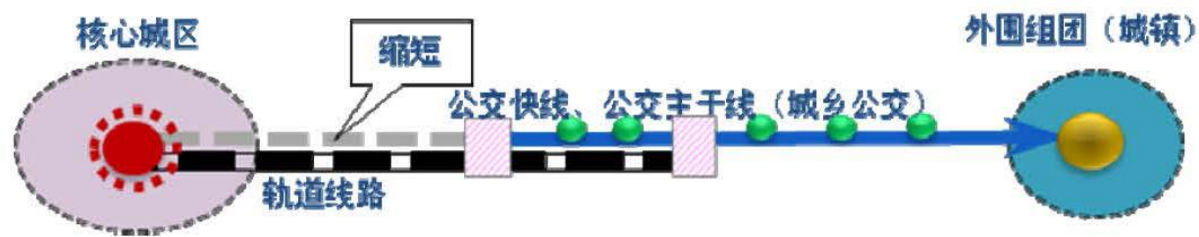


图 3.18 常规公交代替轨道交通功能延伸示意图

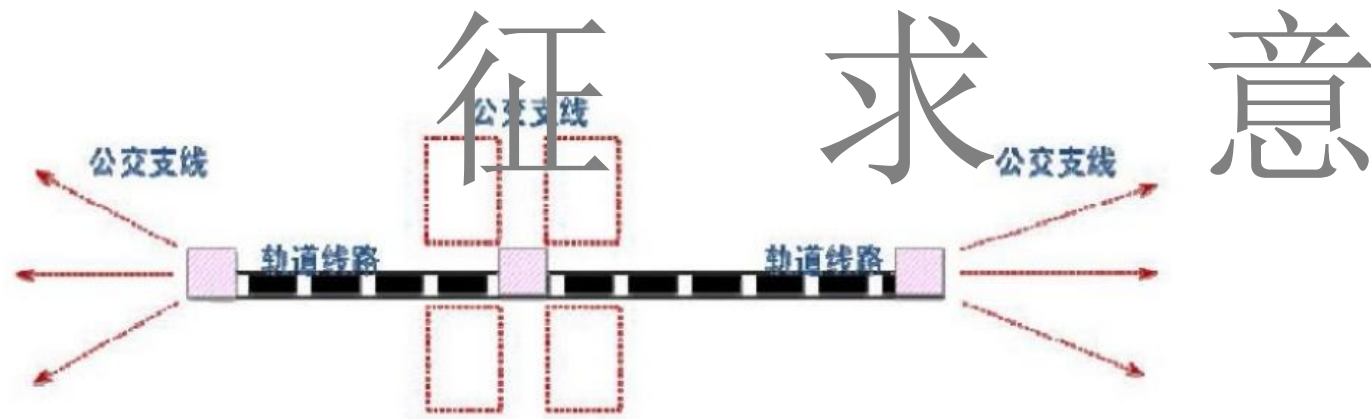


图 3.19 常规公交支线接驳示意图

3.6.3 南昌市快速公交系统规划研究

1、BRT 线网的规划情况

规划“两横三纵”5条BRT通道，布设8条BRT线路，合计123公里，以使各种公交系统在运能和运速上相互协调衔接以满足城市各区域差异化的公交出行需求。

表 3.15 BRT 线路规划一览表

序号	线路名称	起终点		线路里程 (km)
1	B1	长堍枢纽	青山北站枢纽	15.9
2	B2	城南枢纽	红谷配套中心	18.8
3	B3	朝阳枢纽	罗家枢纽	12.5
4	B4	民营科技园综合车场	丰和立交	15.4
5	B5	城南枢纽	李家庄	12.9
6	B6	昌南客运站	青山北站枢纽	14.9
7	B7-1	银河城	江电枢纽	16.7
	B7-2	鸿城大市场	江电枢纽	15
8	B8	昌南客运站	李家庄	16.6
合计				123.7



图 3.20 规划 BRT 线网图

2、BRT 与轨道线网接驳换乘的规划情况

根据快速公交及轨道交通站点功能，快速公交与轨道交通的衔接规划主要分为核心区主枢纽及一般轨道换乘枢纽两类，其中与轨道交通形成换乘的有：青山北站枢纽（核心区主枢纽）以及南镇谢村、十字街（一般轨道换乘枢纽）。BRT 线路与轨道交通 3 号线换乘枢纽情况见下表。

表 3.16 BRT 与轨道交通 3 号线的换乘枢纽及站点规划情况一览表

枢纽类型	枢纽名称	与轨道交通 3 号线换乘 站点名称	BRT 线路
核心区主枢纽	青山北站枢纽	墩子塘站、青山湖路口站	B2、B4、B5、B8
一般轨道换乘枢纽	南镇谢村	梁万站、火炬广场站、国威路站	B8
	十字街	十字街、绳金塔站	B5、B6、B7

征 求 意 见 稿

4 方案目标与策略

4.1 总体目标

依据国家政策以及上位规划，综合确定本项目的总体目标是：通过对常规公交体系的综合规划和合理组织，达到与轨道交通体系在时间上和空间上系统衔接，形成多层次、多方式、相互协调的高效运输网络，充分发挥轨道交通大运量运输系统的骨干作用，以满足城市现代化发展需要。构建一个与城市空间布局相协调、与公共交通总体发展目标相适应，与项目开通运营后近期广大市民出行需求相匹配、公交公司运营可持续的轨道交通3号线常规公交配套系统。

具体分为三点目标：①提供一个与轨道交通3号线有效衔接的、安全、方便、经济的公交基本网络，使之成为公交线网调整和公交系统改进的基本框架；②在轨道交通走廊形成若干个公交枢纽站(点)，以扩大轨道交通系统服务范围，提高客运系统整体运输能力，促进对外交通场站的合理布局，使公共交通出行比例稳步增长，确立公共交通在城市交通的主导地位；③合理安排行人路线，提供安全、便捷的行人通道设施，满足轨道交通客流换乘和集散的需要。

4.2 基本原则

由于公交配套衔接方案是复杂的系统工程，涉及到出行习惯改变、运营收益变化、场站设施调整等多方面问题。必须从系统的角度进行专项规划，项目应该遵循以下基本原则：

1、以人为本，安全可靠

尊重居民出行习惯，逐步优化调整公交衔接设施。优化调整线路的设置形式、车型选择等应按照居民出行多样化的需求，采用多样化的形式。以人为本，设计完整、连续、充裕的通行

空间和安全、韧性、可靠的服务设施，协调人、车、路、站的时空关系，塑造人车分流、全天候、无障碍的出行环境，优先保障人在城市轨道交通出行全流程的安全性，促进交通安全有序运行。

2、协调统一，科学合理

应“服从上位规划”，即以南昌市城市总体规划、综合交通规划等宏观规划以及城市公共交通系统各专项规划为指导，满足整体规划的要求，强调必要性、合理性和可行性。同时应遵循“与土地利用、道路交通现状及规划相协调”原则，保障衔接调整方案的可实施性。

3、优势互补、适度竞争

准确把握各阶段轨道交通与常规公交的关系，从提高公共交通整体服务水平角度出发，对常规公交线网进行优化调整，提倡优势互补，形成适度竞争关系。

4、立足现状，统筹兼顾

在轨道交通尚未形成完善的运营网络前，常规公交方式在很多区域仍发挥重要作用。因此，针对公交方式的衔接规划应在尊重现有公交线网模式的前提下进行。衔接方案的制定应以现状为基础，在满足轨道交通运营后居民出行接驳需求的同时，还应兼顾其他在建轨道交通线路接驳换乘需求。

5、“分区域、分阶段、差异化”衔接优化

不同时期，轨道交通的网络化程度不同，不同区域轨道交通覆盖密度不同，因此，公交线路的优化调整应体现差异化，以满足城市不同区域、不同发展阶段轨道交通对地面常规公交的接驳换乘需求，以各自的功能分工为基础。随着轨道交通网络的逐步实现，针对不同区域形

征求意见稿

成不同的设施衔接模式。

4.3 调整策略

轨道交通线路的公共交通配套规划事实上是一种对城市交通资源的优化过程，通过调整公交配套设施，实现城市快速轨道和常规公交有序衔接和无缝换乘，促进城市客运重心向大容量公共交通转移，从而推进城市交通健康、有序发展。项目的具体策略以“点线面”分层次展开：

1. 优化服务半径范围内的常规公交站点，实现轨道交通和常规公交无缝换乘

以轨道交通站点为核心，优化轨道站点周边的公交衔接设施（如站点和步行设施环境），根据乘客换乘需求，结合轨道交通站点出入口布局，合理确定站点的衔接功能等级，调整常规公交站点位置，缩短乘客换乘时空距离，改善步行环境，增强常规公交的服务能力。

2. 整合公交线网资源，分层建立合理的常规公交接驳线路体系

准确把握服务组团-组团交通联系的功能定位，以轨道交通3号线工程站点为核心，分析周边影响范围内的公共交通基础设施建设情况，以避免资源浪费及减少乘客换乘为原则，整合公交线网资源，分层建立城乡公交-快线公交-干线公交-支线公交接驳体系，以满足在时空分布上具有差异性的公共交通出行需求。

3. 完善轨道交通与慢行交通之间的衔接

结合轨道站点周边用地、人口和经济情况，优化步行、公共自行车的空间环境，丰富轨道交通的换乘交通方式，提升轨道交通的分担率。同时借鉴其他城市经验，加强步行、自行车空间设计，最终形成轨道站点与慢行交通系统的衔接方案。

征 求 意 见 稿

5 方案思路分析

5.1 方案总体思路

方案总体上包括优化调整相关公交线路、站点配置以及慢行衔接设施三方面内容。其中常规公交线路的调整应综合考虑公交与轨道的协同竞争关系，加强两者的合作协同关系，避免不良竞争。场站设施的优化，应结合带状客流走廊及扇形客流走廊特征、沿线用地布局情况进行优化布局。慢行设施的良好衔接，应满足乘客换乘需求、出行需求。这三者是个互相调整反馈的循环机制，三者相辅相成，最终方案应形成三者之间良性互动、动态调整优化的模式。

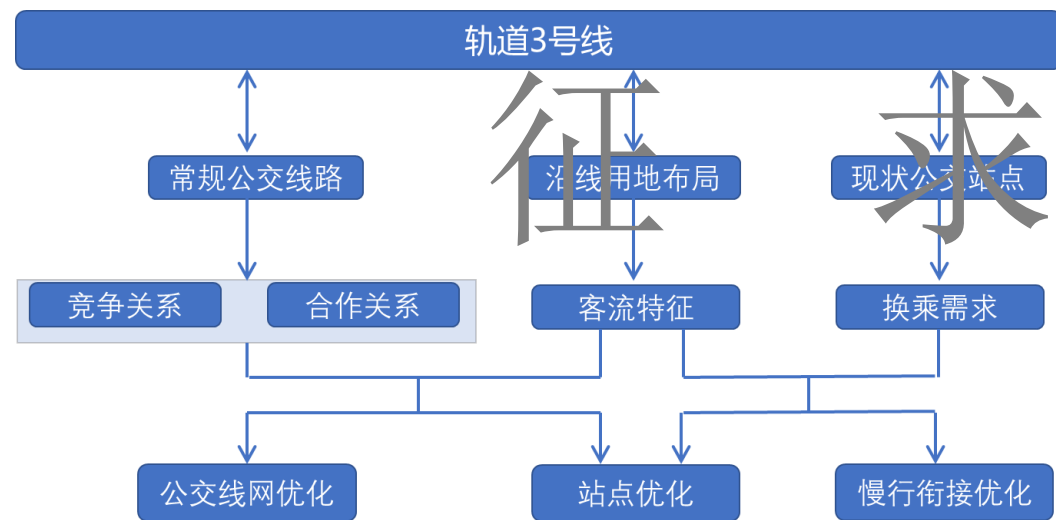


图 5.1 总体思路示意图

为保证轨道交通与地面公交及其它交通方式之间形成良好的衔接，充分发挥整个交通系统的能力，需对轨道交通 3 号线沿线客流情况及公交线路情况进行全面研究分析，合理判断每条常规公交与轨道交通间的特征关系，再结合轨道站点的功能服务范围及乘客换乘需求优化公交线路及站点规模、位置。

5.2 轨道交通与常规公交特征关系

把握轨道交通与常规公交的特性有利于理解二者之间的内在联系，只有在充分把握常规公交线路特性的基础上，才能够科学、合理的基于轨道交通线来进行常规公交网络的优化调整研究，从而更有效地建设轨道交通与常规公交一体化网络，常规公交与轨道交通特性比较分析如下表。

表 5.1 常规公交与轨道交通特性比较分析

特性	轨道交通	常规公交
路权	轨道交通线路拥有独立的布设空间，与其它交通方式不存在交织冲突，具有独立路权。	常规公交车辆与其它机动化方式的车辆、自行车、行人共同占用街道空间资源，因而常规公交的路权为混行路权。
运输能力	轨道交通具有车辆容量高等物理性能优点，拥有独立路权的运营优势，因而轨道交通的运输能力远远高于常规公交。	
运营可靠性	在运输过程中不受其它交通方式交织冲突的影响，因而其运营能够较严格的遵循列车时刻表的安排，具有较高的运营可靠性。	常规公交车辆在混行路权的环境下运营，特别在早、晚高峰的运营时段内，由于经常受到交通拥堵的影响，常规公交车辆的到站时间滞后于行车时刻表，其运营可靠性较低。
建设成本	轨道交通的建设成本高昂，成本组成包括征地拆迁等土建工程建设成本、车辆与机电设备建设成本、其它费用成本。	常规公交的建设以基础道路为依托，其建设成本主要为车辆购入成本、公交场站建设成本、其它费用成本。轨道交通的建设成本远远高于常规公交。
适用区域	服务范围只适用于客流密度高的交通走廊与区域。	具有灵活性，适用于各类区域
灵活性	轨道交通线路与车站一旦修建完毕后，其线路与车站设施的位置基本难以做出调整。	常规公交线路是以道路设施为基础而建设的，因此可以在短期内根据客流的变化程度与需求对线路的走向做出调整。
节能与环保性	轨道交通无论从节省能源角度出发，还是从环保的角度考虑，都优于常规公交。	

一般而言，常规公交与轨道交通发展与运营过程始终伴随着协同与竞争。

协同关系体现为：通过轨道交通线路与常规公交线路的接驳衔接共同为居民的出行服务。常规公交线路为轨道交通线路下车的乘客提供疏散服务，同时也为轨道交通线路喂给集中客流。常规公交线路与轨道交通线路的合作可以提高一体化网络的运输能力，从而增加整个公交网络服务的乘客量。

竞争关系体现为：当轨道交通线路与常规公交线路存在共同服务的站点间时，在二者共同服务的站点区间内，乘客即可以选择常规公交也可以选择轨道交通作为出行方式，此时常规公交与轨道交通存在对于客流的竞争行为。两种线路的过度竞争不仅不利于一体化网络的发展，而且碍于发挥客运系统的现有运能，阻碍了挖掘客运系统的潜在运能。竞争将促使常规公交线路围绕轨道交通线路进行优化调整。

协同与竞争是轨道交通与常规公交得以协同发展的根本动力。轨道交通新线投入运营下常规公交网络的优化调整可理解为：通过优化调整常规公交线路，达到减少两种公交线路的无序竞争、加强两种公交线路的有序协同合作的目的。

5.3 客流特征分析

南昌市轨道交通 3 号线建成后，其直接影响区域以及与接驳公交线网一起构成的二次影响区域将形成一个以城市轨道交通为核心的交通走廊。城市交通走廊是指城市中连接主要交通流发源地，有共同流向，有多种运输方式可供选择的带状区域，是客流的密集地带，也是城市交通的骨干线路。轨道交通直接吸引范围指以轨道站点为圆心，半径 800 米的连续弧形区域范围内可通过步行衔接的区域范围，本文中取轨道站点周边 800 米半径范围。轨道交通间接吸引范围是指通过公交、非机动车等其他交通方式接驳的区域范围，项目取轨道站点周边 3000 米半径以内且直接吸引范围以外的区域，即该轨道交通线路接驳公交线网所覆盖的范围，具体大小与走廊内的公交线网结构、以及城市交通客流特征有关。

轨道交通 3 号线沿线客流特征较为复杂，通过现状公交客流分析，并结合前文 2.4.1 章节现状公交客流分析，轨道交通 3 号线沿线公交客流特征包含带状客流走廊及扇形客流走廊两个部分：

1、带状走廊部分（京东大道站-十字街站）

当城市交通客流没有明显的聚集性，城市轨道交通走廊的形状近似于带状。项目带状段为梁万站至十字街站位于旧城中心区，同时有轨道交通 1 号线与轨道交通 2 号线，客流方向没有明显聚集性，如图所示。此时，为了减少常规公交与城市轨道交通之间的客流竞争，增加两者的运营效益，应当在常规公交线网中削减与城市轨道交通相平行的线路，增设与城市轨道交通相交的线路。同时，在城市轨道交通首末站附近的公交站台增加放射状的常规公交线路，帮助城市轨道交通集散客流，最终形成鱼骨状的城市轨道交通走廊结构。

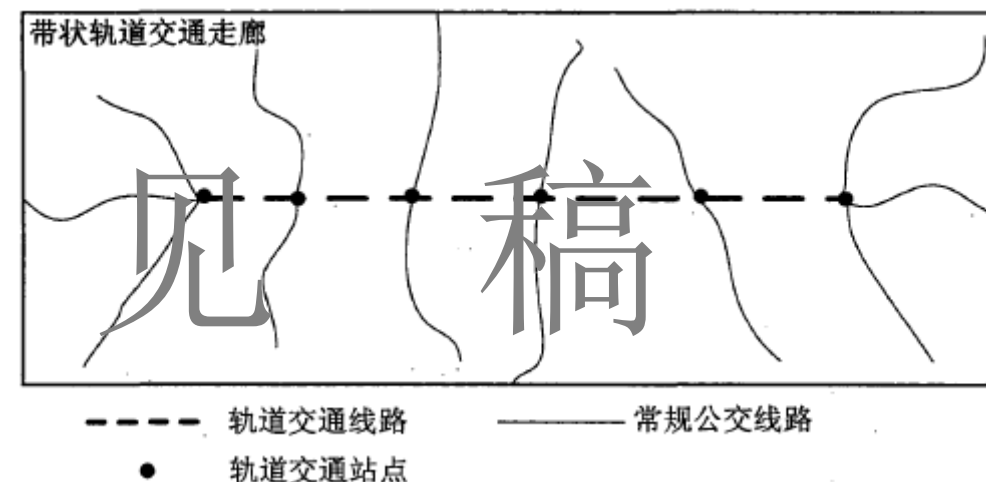


图 5.2 带状走廊结构示意图

2、扇形走廊部分（京家山站-银三角北站）

当区域内客流具有明显的集聚性，如从城市外围向市中心聚集或者从市中心向城市外围疏散时，由于离中心点的距离不同客流强度不同，此时的城市轨道交通走廊呈扇形，即在离中心越远的区域城市轨道交通的影响范围越大。项目的扇形走廊段为银三角北站至京家山站，客流向由南昌县向市中心发生聚集或由市中心向城市外围疏散，在距市中心越远的区域轨道交通 3 号线的影响范围越大，如图所示。

在这种城市轨道交通走廊里，由于单向交通流规模较大，可以保留一定数量的与城市轨道

交通线路相同走向的公交线路，加强整个通道的客流输送能力。同时，在客流聚集过程中，大量出行者将在终点下车，为了避免列车行驶到后面几站时过于拥挤，以及为了更好地集散扇形区域的客流，接驳公交设置应当集中在外围部分，最终形成贝壳状的城市轨道交通走廊。

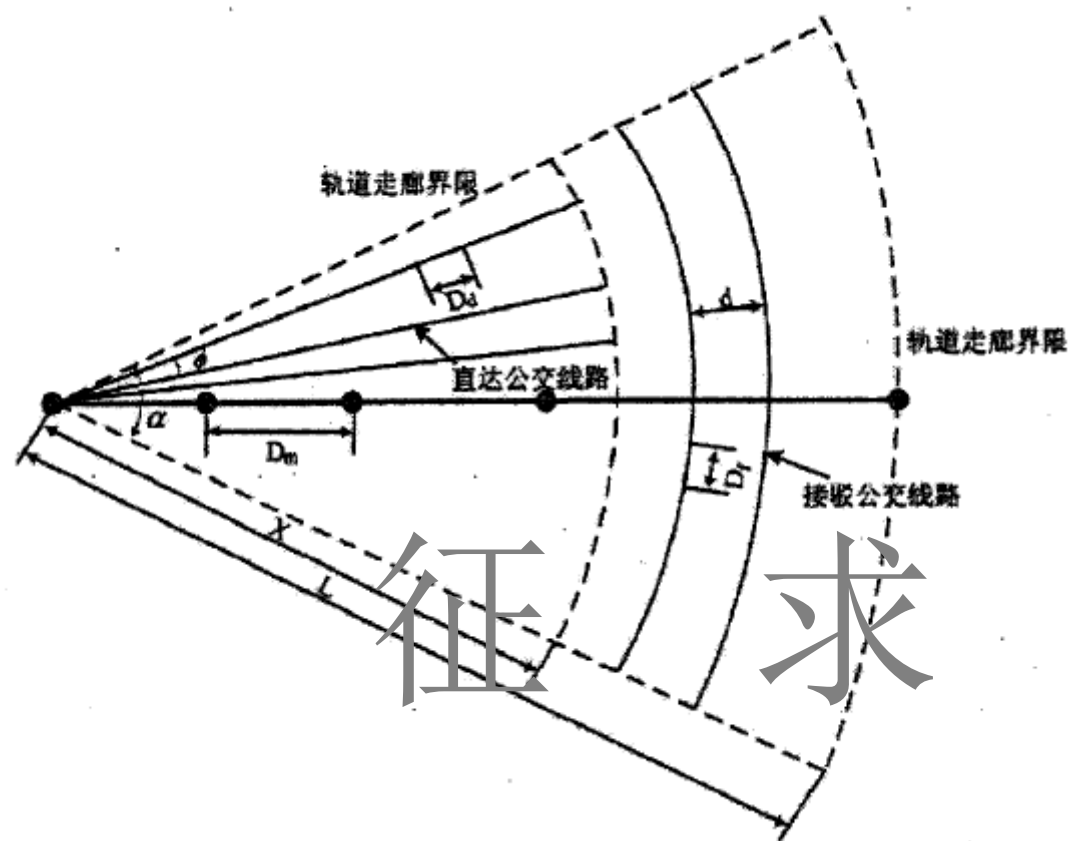


图 5.3 扇形走廊结构示意图

5.4 乘客换乘出行的需求

对于常规公交与轨道交通换乘的乘客而言，当出行需求没有得到满足或者不便捷时，不仅导致轨道系统流失一定数量的乘客，而且会使运营公司的收益受到一定程度的损失，甚至会阻碍城市交通的发展。轨道交通配套公交网络需要在以下个方面满足出行者的需求：

(1) 可达性的需求

对于公交而言，可达性可以理解为公交系统对于出行者的可获得性，是出行者可以选用公交系统的基本前提。可达性分为空间可达性、时间可达性、路径可达性三类。

只有当上述可达性全部满足时，乘客才能够获得公交的有效服务，并将公交系统作为出行方式的选择，此类乘客定义为公交网络有效服务的乘客。这也是此次项目方案的目标之一，提高轨道与常规公交一体化网络有效服务的乘客量。在常规公交网络的优化调整过程中，空间可达性体现在公交车站候选集合的生成上，时间可达性体现在常规公交运营时间的反映上，路径可达性体现在可供居民选择的公交有效路径上。

(2) 出行时间短的需求

在出行者公交出行路线选定的情况下，居民出行的完整过程是门到门的出行行为，出行行为具体包括步行行为、等车行为、乘车行为、换乘行为，对应的出行时间为步行时间、等车时间、乘车时间、换乘时间。其中，换乘时间由车站之间的步行时间与换乘线路之间的等车时间构成。

出行者总是希望降低自己的出行时间。在出行时间构成中，乘车时间占有很大比重。因此，通过优化调整常规公交网络，使常规公交网络与轨道交通网络加强合作，可以有效的缩短乘客的出行时间。若轨道交通车站与常规公交车站之间的换乘距离较大，则需要通过轨道交通与常规公交换乘设施的科学规划来降低换乘时间。

意见稿

征 求 意 见 稿

6 公交线路实施方案

6.1 原则与策略

根据常规公交与轨道交通的功能关系，可分为竞争性公交线路与协同接驳性公交线路。公交线路的调整优化主要包括竞争性公交线路调整、接驳性公交线路优化及接驳公交线路运营及运力的优化，优化调整应综合考虑现状道路的运行情况、交通管理情况、土地开发利用情况、公交服务水平、公交线路重复情况、现状公交场站布局及规模等因素。在满足客运走廊内公交出行需求的前提下，尽可能减少与轨道交通线路相平行的常规公交线路，降低运行能耗；同时加强轨道站点的公交接驳，满足居民出行的换乘要求。公交线路实施方案应遵循以下原则：

1. 循序渐进，逐步优化。避免原路径沿线居民出行习惯突然被改变，新增的线路可以优先调整到位；涉及到现状线路较大调整的公交线路，可根据轨道交通3号线开通运营后的客流情况，同步进行优化调整
2. 从实际出发，解决供需矛盾。新增或调整线路的路径应结合公交线路供需情况，选择供需较为紧张的路径。
3. 以人为本，减少影响。线路调整应确保原有路径仍有其他可替代性公共交通线路，降低对居民出行的影响。
4. 布局周全，设施保障。线路调整应充分考虑现状公交场站布局及容纳能力，避免优化调整后场站容纳能力不足问题。

6.1.1 竞争性公交线路调整原则与策略

竞争性公交线路的调整应结合线路走向、客流走廊特性等因素，对轨道运营后客流损失量较大的竞争性公交线路进行调整。竞争性公交线路在调整方法选择时，应根据线路与轨道的竞争关系等因素进行选择，具体调整策略如下：

表 6.1 竞争性公交线路调整策略

竞争线路	线路定义	调整策略
强竞争线路	重合 10 个及以上轨道站或重合段公交站点占线路总站点数达 70%以上	长线截短或抽疏站点或调整路径或取消线路
一般竞争线路	重合 5 个~9 个轨道站且重合段公交站点占线路总站点数小于 70%	长线截短或抽疏站点或调整路径

竞争性公交线路的调整措施主要包括线路取消、长线截短、抽疏站点、调整路径四类方法，具体如下：

➤ 线路取消

主要通过线路直接取消或者与其他线路合并的方式进行线路调整。主要适用于与轨道重合 10 个及以上轨道站或重合段公交站点占线路总站点数达 70%以上且客流转移比大于等于 50% 的竞争性线路。

➤ 长线截短

主要通过截断重合段公交线路的方法进行公交线路调整，主要适用于与轨道重合较长距离且客流转移比在低于 50% 的竞争性线路，具体调整方法如下：

征 求 意 见 稿

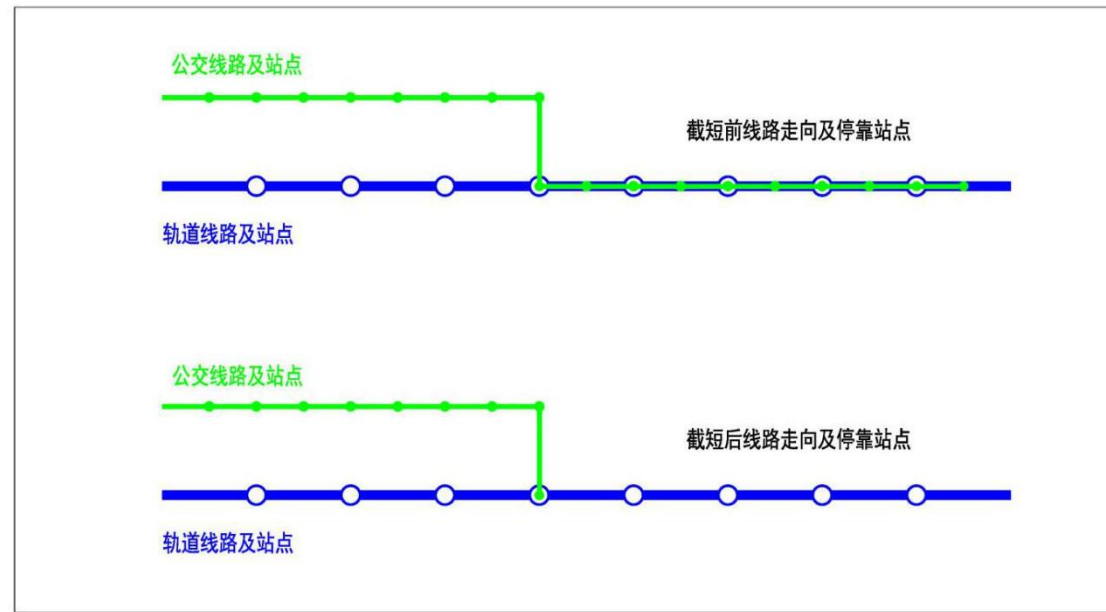


图 6.1 长线截短调整方式示意图

➤ 抽疏站点

通过取消部分重合段中客流量较小公交站点，保留客流量较大公交站点的方法进行调整，主要适用于重合段中公交站点客流量较少且功能重复多余的竞争性线路，具体调整方法如下：

征 求 意 见 稿

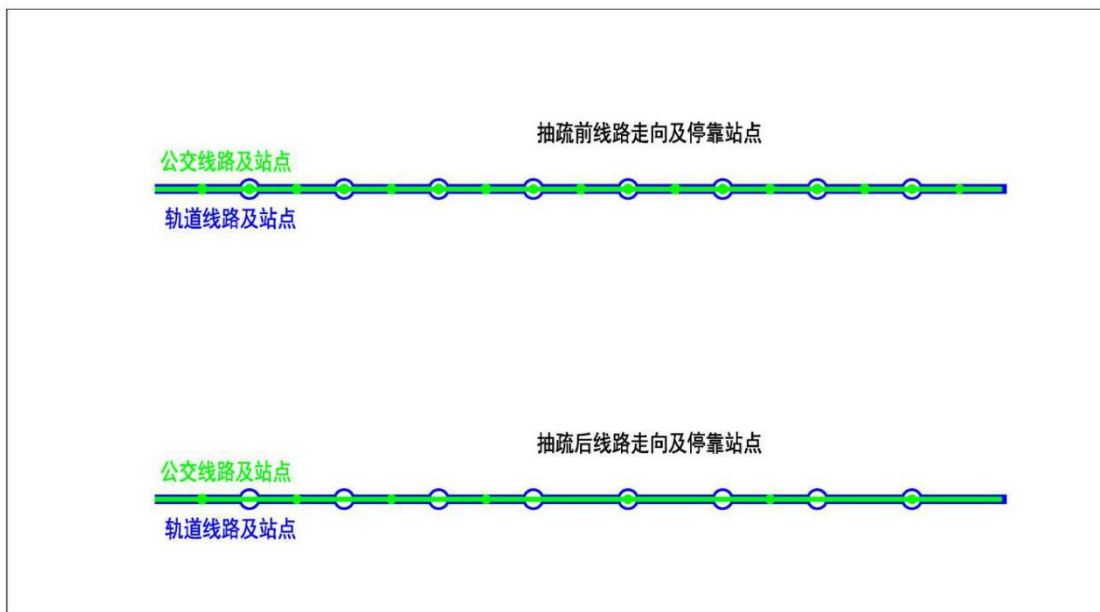


图 6.2 抽疏站点调整方式示意图

➤ 调整路径

通过改变与轨道交通线路重合的线路走向，减少重合站点数量的方式进行调整，主要适用于路径与轨道线路重合较长距离，且在重合路径上存在其他线路与之走向相同、功能重复的竞争性线路，具体调整方法如下：

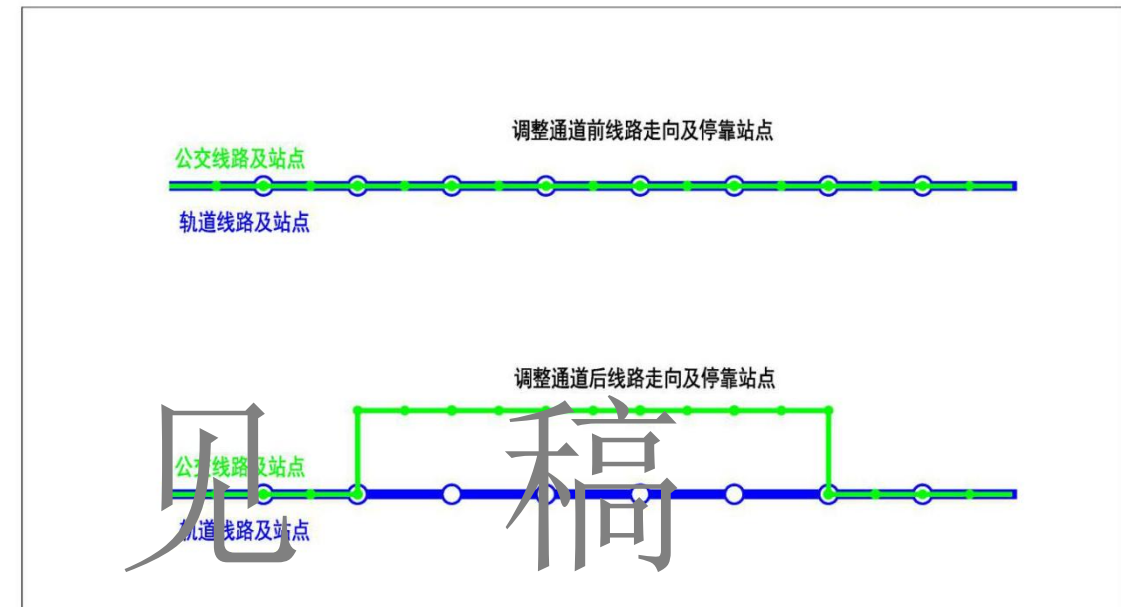


图 6.3 调整路径调整方式示意图

6.1.2 接驳性公交线路优化原则与策略

接驳性公交线路是指常规公交站点设置于轨道交通轨道直接吸引范围内，能为垂直于轨道交通线路方向居民出行提供接驳功能的常规公交线路。轨道交通直接吸引范围指轨道站点周边可通过步行衔接的区域范围，本文中取轨道站点周边 800 米半径范围。轨道间接吸引范围是指通过公交、非机动车等方式接驳的区域范围，本文取轨道站点周边 3000 米半径以内且直接吸引范围以外区域。接驳性公交线路调整的主要措施包括线路延长、局部调整、线路新增三种方法，具体如下：

➤ 线路延长

对于首末站在轨道线间接服务范围内，整条线路或首末站前（后）段部分线路与轨道线大致垂直但未形成接驳的公交线路，可选择合适的路径延伸至邻近轨道站，增强轨道交通站点的公交接驳服务，具体调整方式如下：

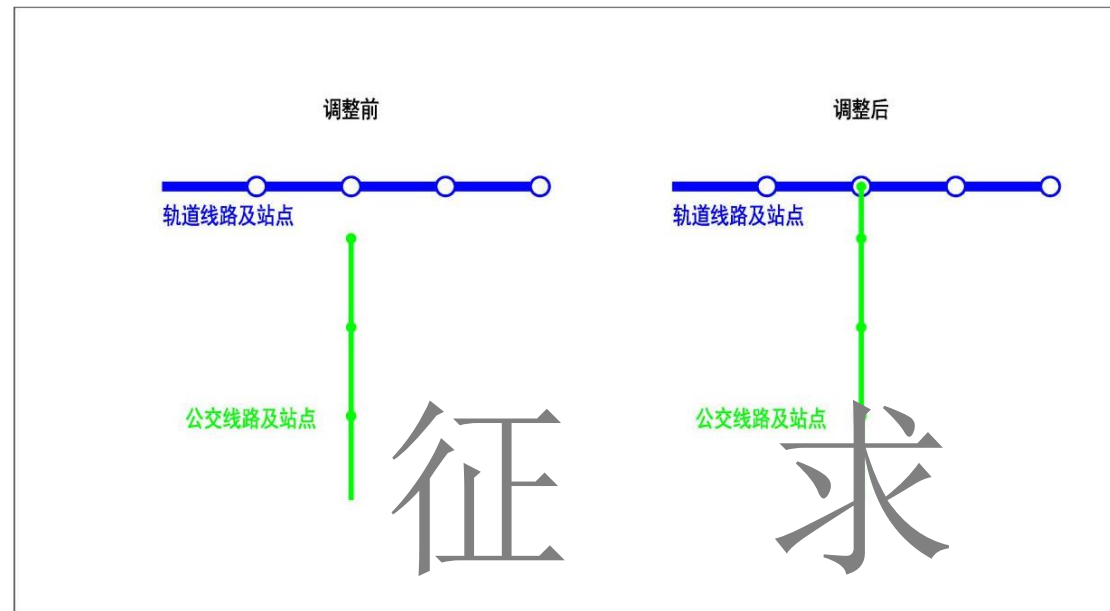


图 6.4 延长线路调整方式示意图

➤ 局部调整

对于空间上与轨道线相交但不形成接驳的公交线路，可局部调整路径，接驳至邻近轨道站，增强轨道交通站点的公交接驳服务，具体调整方式如下：

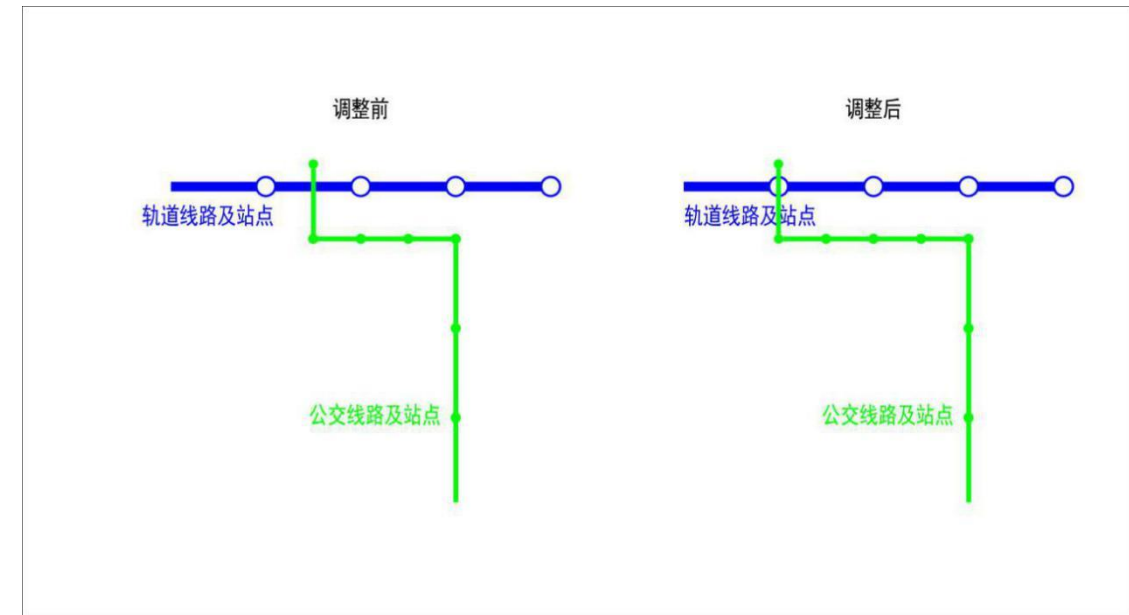


图 6.5 线路调整方式示意图

意见征集稿

➤ 线路新增

针对接驳范围内的常规公交接驳空白区及大型客流吸引点，可新增接驳线路，提高覆盖率，增强接驳供给，具体调整方式如下：

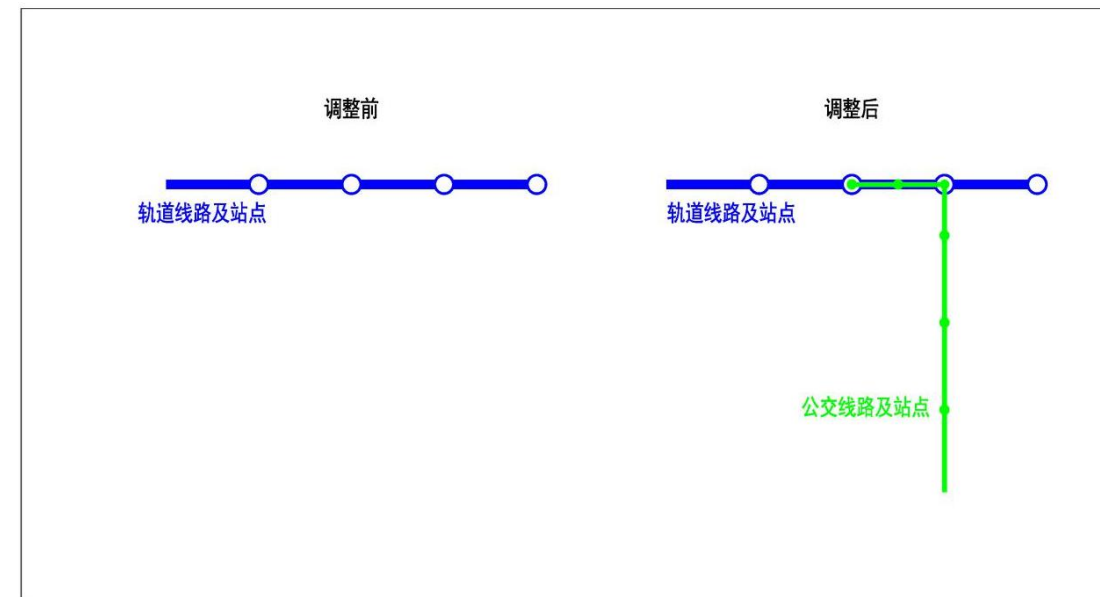


图 6.6 线路新增调整方式示意图

公交接驳线路衔接调整应遵循“均衡分散”的原则，结合轨道交通 3 号线客流需求进行调整，优先调整换乘需求量大、距离轨道站点距离较近、剩余载客量较大的轨道站点周边公交线路，避免因换乘对轨道站点和周边道路交通带来过大的客流压力。

6.1.3 接驳公交线路运营、运力调整的方式策略

接运轨道交通的公交网络的规划通常包含两个层面的决策：①空间层面的线路与网络决策；②时间层面的运营决策。轨道交通和常规公交在运营特性上的共同点和差异使得两种方式间同时存在客流竞争和合作互补关系，除对线路间布局进行有效衔接外，运营管理的统一协调对于加强二者的合作也起着至关重要的作用。

轨道交通与常规公交运营协调的方式主要包括技术和管理两种。技术层面的具体手段为车辆运力的配置和行车调度，车辆运力配置主要是通过对轨道交通列车与常规公交车辆数量的合理确定，满足两种方式间换乘客流的出行需求，达到运能供给与客流换乘需求的平衡；行车调度主要是通过综合考虑并确定轨道交通与常规公交行车时刻表，使得轨道列车与常规公交车辆在换乘节点处有序到达，进而使得在此换乘的乘客能够顺利的在两种方式间换乘，降低客流在换乘过程中消耗的候车时间。而乘客在接运公交与轨道交通直接的换乘时间由这二者的时刻表决定，优化接运公交的时刻表能够减少乘客在接运公交与轨道之间的换乘时间。通过实施线路时刻表的优化衔接，可以有效提高运输服务水平。

客流出行选择轨道交通或者常规公交时不可避免会产生候车时间，而候车时间也是评价城市公共交通服务水平和质量的重要因素。候车时间不仅受车辆行驶的道路交通状况影响，还与两种交通方式的发车频率与到站时间有关。因此，对于常规公交运营调整，应与轨道交通运行

发车频率相协调。

根据南昌市轨道交通 1 号线与轨道交通 2 号线的运行情况可知，工作日高峰时段行车间隔为 5 分 12 秒，双休日及节假日行车间隔为 5 分 45 秒，其余时段行车间隔为 6 分 30 秒，夜间 21:00-22:00 行车间隔为 10 分钟，22:00-22:30 行车间隔为 15 分钟。目前南昌市公交运营高峰时段往往采用较大的发车频率，换乘候车时间较短，由于高峰时段常规公交车辆运行实际往往受整体道路交通影响，路段拥堵导致车辆到站的稳定性较差，对其进行控制意义不大，高峰时段一般不进行特殊协调。项目公交运营的调整主要从两方面进行考虑：

➤ 发车间隔大的进行优化调整

当线路发车间隔较大时，如果没有对线路发车时刻进行合理控制，轨道列车与常规公交车辆不规律到达换乘节点，容易使部分乘客换乘时间较长。通过合理的发车频率及车辆在始发站的发车时间可对车辆到达换乘站的时间进行控制，这样能有效缩短乘客换乘时间。

➤ 首末班车时间优化调整

常规公交线路应与轨道交通首末班的运营时间衔接协调，接驳公交线路运营时间应衔接好轨道线路运营时间，早班适当提早于轨道线路运营时间，晚班适当晚于所接驳轨道站点晚班运营时间，各轨道交通站点均宜进行接驳线路的运营时间调整，调整线路宜为接驳服务便捷且运营时间调整相对较小的公交线路。

6.2 线路调整优化方案

公交线路优化调整工作主要围绕轨道线路影响大的线路开展，根据公交线路的客流情况、公交线路与轨道交通 3 号线的关系，提出相应的线路调整优化措施。具体的调整措施按竞争性

线路、接驳性线路和调整运力线路详细介绍如下。

6.2.1 竞争性线路

为充分发挥轨道交通大运力运输系统的骨干作用，提高轨道交通3号线运营载客率，根据公交线路调整的原则策略，结合线路周边用地情况以及线路客流特征分析等，对竞争性线路予以调整，措施包括线路取消、长线截短、抽疏站点、调整路径。具体的线路情况、调整建议如下：

1、线路取消

需要进行线路取消的公交线路有201路短班。具体调整措施如下。

(1) 201路短班

201路短班为老福山花园东至BRT八一乡桥头的城乡公交，沿线经过旧城中心区、城南片区、莲塘片区。该线路轨道交通3号线的空间关系为混合关系，在迎宾大道段与轨道三号线完全共线7站，对于客流的输送功能重复，属于轨道交通3号线的强竞争性线路。

为降低该线路与轨道交通3号线的竞争关系，根据公交线路调整原则，结合线路周边用地情况以及线路客流特征等，建议在轨道交通3号线开通运营之后，结合线路客流需求，取消201路短班公交线路。调整之后，仍有201路公交车可服务于沿线居民，同时可较好的平衡轨道交通3号线南段与周边公交的客流源。



图 6.7 201路短班公交线路优化调整示意图

2、长线截短

需要对公交线路进行长线截短的有179路、127路西洲线、123路、158路。具体调整措施如下。

(1) 179路

179路为江电至浹溪村的公交快线，沿线经过西湖区、朝阳区、象湖、昌南、南昌县、向塘镇等区域。该线路与轨道交通3号线的空间关系为混合关系，与轨道三号线完全共线10站，对于客流的输送功能重复，属于轨道交通3号线的强竞争性线路。

为充分发挥公交与轨道的协同合作关系，降低运能浪费，根据公交线路调整原则，结合线

征 求 意 见

路周边用地情况以及线路客流特征等，建议在轨道交通3号线开通运营之后，结合客流情况将179路线路截短至柏岗站，首末站调整到莲塘公交首末站。调整后179路线路可通过柏岗、斗门、银三角北站与轨道交通3号线进行接驳，并加强浹溪村与莲塘县的联系，同时减少与轨道线的无序竞争，降低公交运能浪费，充分利用轨道线网快速便捷的优点。

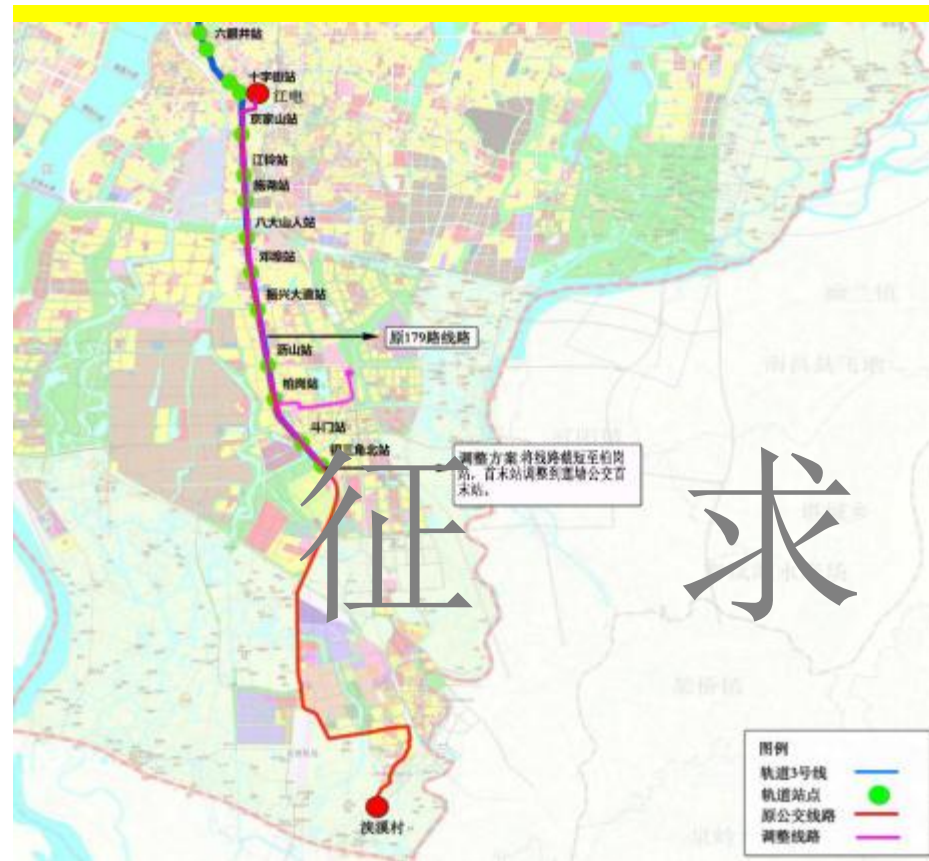


图 6.8 179 路公交线路优化调整示意图

(2) 127 路西洲线

127 路西洲线为江电至竹山的城乡公交，沿线经过旧城中心区、城南片区、莲塘片区到南昌县南。该线路与轨道交通3号线的空间关系为终端共线关系，与轨道三号线共线2站，该线路与轨道交通3号线各点无交叉，属于轨道交通3号线的一般竞争性线路。

为降低该线路与轨道交通3号线的竞争关系，根据公交线路调整原则，结合线路周边用地

情况以及线路客流特征等，建议在轨道交通3号线开通运营之后，结合线路客流需求将127路西洲线长线截短，将线路调整经过迎宾中大道、斗南路、莲武路，可选择南昌公交莲武路枢纽站作为首末站，调整后该线路可对接轨道三号线银三角站及斗门站周边公交枢纽，加强南昌县方向客流与轨道三号线之间的联系。



图 6.9 127 路西洲线公交线路优化调整示意图

(3) 123 路

123 路为江电至杨家村的城乡公交，沿线经过旧城中心区、城南片区、莲塘片区到南昌县南。该线路与轨道交通3号线的空间关系为终端共线关系，与轨道三号线共线2站，该线路与轨道交通3号线各点无交叉，属于轨道交通3号线的一般竞争性线路。

为降低该线路与轨道交通3号线的竞争关系，根据公交线路调整原则，结合线路周边用地情况以及线路客流特征等，建议在轨道交通3号线开通运营之后，结合线路客流需求将123路长线截短，将线路调整经过迎宾中大道、斗南路、莲武路，可选择南昌公交莲武路枢纽站作为首末站，调整后该线路可对接轨道3号线银三角站周边公交枢纽，加强南昌县方向客流与轨道3号线之间的联系。



图 6.10 123 路公交线路优化调整示意图

(4) 158 路

158 路为公交进贤停车场至坛子口停车场的城乡公交，沿线经过西湖区、朝阳区、象湖、昌南、南昌县、向塘镇等区域。该线路与轨道交通3号线的空间关系为终端共线关系，与轨道

3号线共线 10 站，该线路属于轨道交通3号线的强竞争性线路。

该线路与轨道交通3号线存在较长的重合段，与轨道线形成强竞争关系，为充分发挥公交与轨道的协同合作关系，降低运能浪费，根据公交线路调整原则，结合线路周边用地情况以及线路客流特征等，建议在轨道交通3号线开通运营之后，结合线路客流需求将158路线路截短至柏岗站，与轨道交通3号线柏岗站进行衔接，远期可选择柏岗站西北侧规划公交枢纽进行停靠。调整后158路线路可通过柏岗站与轨道交通3号线进行接驳，同时减少与轨道线的无序竞争，降低公交运能浪费，充分利用轨道线网快速便捷的优点。

意见稿



图 6.11 158 路公交线路优化调整示意图

3、抽疏站点

需要抽疏站点的公交线路有 25 路。具体调整措施如下。

(1) 25路

25路为八一桥至九里象湖公交总站的公交快线，沿线经过旧城中心区、朝阳洲至莲塘片区。该线路与轨道交通3号线的空间关系为终端共线关系，与轨道三号线共线6站，线路与轨道交通3号线在抚河段共线且公交接驳站较为密集，属于轨道交通3号线的一般竞争性线路。

为降低该线路与轨道交通3号线的竞争关系，充分利用站点停靠功能，根据公交线路调整原则，结合线路周边用地情况以及线路客流特征等，建议25路采取抽疏站点的方式进行线路优化，将25路位于象山北路的六眼井站与三眼井站结合轨道三号线六眼井站点交通一体化方案，对公交站进行调整合并。调整后线路可减少停靠站点，节约上下客时间，同时能提高与轨道交通3号线六眼井站之间的转换效率。



图 6.12 25路公交线路优化调整示意图



意见稿

4、调整路径

需要调整路径的公交线路有 C8 路、218 路、209 路、6 路。具体调整措施如下。

(1) C8 路

C8 路为南新楼前至澄湖中路东口公交站的城乡公交，沿线经过莲塘、城南区、城东等区域。该线路与轨道交通3号线的空间关系为中间共线关系，与轨道交通共线站点数7站，属于轨道交通3号线的一般竞争性线路。

该线路与轨道交通3号线有较长的重合段，与轨道线形成了较强的竞争，造成公交运能上的浪费，根据公交线路调整原则，结合线路周边用地情况以及线路客流特征等，建议 C8 路调整线路走向，该线路的振兴大道-迎宾中大道-迎宾北大道路段调整至三店西路、井冈山大道、

南莲路、莲塘北大道、振兴大道，起终点不进行调整。调整后线路可通过京家山站与轨道交通3号线加强接驳，减少与轨道的3号线的无序竞争，降低运能浪费，同时可为迎宾中大道、迎宾北大道路段两侧用地提供便捷的公交服务。



图 6.13 C8 路公交车线路优化调整示意图

(2) 209 路

209 路为金圣路至市政府的公交主干线，沿线经过城东片区、旧城中心区至红谷滩片区。该线路与轨道交通3号线的空间关系为中间共线关系，与轨道交通共线站点数8站，对于客流的输送功能重复，属于轨道交通3号线的一般竞争性线路。

为降低该线路与轨道交通3号线的无序竞争，扩大公交的服务范围，充分发挥公交的优势，根据公交线路调整原则，结合线路周边用地情况以及线路客流特征等，建议209路火炬大街与国威路段调整改线至南京东路，在阳明东路-洪都北大道、火炬大街-高新大道两个交叉口对线

路进行改道处理。调整后线路可减少与轨道交通3号线之间的无序竞争，减少不必要的运能浪费，同时可为南京东路段沿线用地提供便捷的公交服务。



图 6.14 209 路公交车线路优化调整示意图

(3) 6 路

6 路为老福山北至万科公交停车场的公交主干线，沿线经过旧城中心区、城东片区。该线路与轨道交通3号线的空间关系为中间共线关系，与轨道交通共线站点数7站，对于客流的输送功能重复，属于轨道交通3号线的一般竞争性线路。

为降低该线路与轨道交通3号线的竞争关系，同时减少5路、6路、6路快班在高峰期给火炬大街带来的交通压力，根据公交线路调整原则，结合线路周边用地情况以及线路客流特征等，建议将6路原火炬大街段、高新七路段调整改线至高新大道及艾溪湖北路。调整后线路可减少与5路、6路快班共同对火炬大街造成的交通压力，充分利用公交资源，同时可为高新大道段

及艾溪湖北路段沿线用地提供便捷的公交服务。



图 6.15 6路公交线路优化调整示意图

征求意见

6.2.2 接驳性线路

接驳性线路应结合土地利用、道路情况等调整接驳公交线路，对于轨道交通间接服务范围，通过延伸线路或者调整线路走向，可实现公交与轨道的接驳，加强常规公交与轨道线的衔接。

线路的调整措施包括线路延长、局部调整、线路新增。

1、线路延长

需要进行线路延长的公交线路有 234 路、518 路内线、518 路长班、532 路长班、580 路。

具体调整措施如下。

(1) 234 路

234 路为广州路西口至昌东大道的公交支线。沿线主要经过城南区。该线路在轨道交通 3 号线的间接服务范围内，未与轨道线形成接驳。

线路在轨道交通 3 号线的间接服务范围内，但与轨道线及站点的距离较远，无法实现与轨道线之间的快速换乘，根据公交线路调整原则，结合线路周边用地情况以及线路客流特征等，建议 234 路延长线路，沿着井冈山大道、三店西路、迎宾北大道将公交线路接驳至轨道江铃站附近的江铃西二路口公交站。延长后线路可通过江铃站与轨道形成接驳，实现公交与轨道直接的快速转换，丰富出行选择。

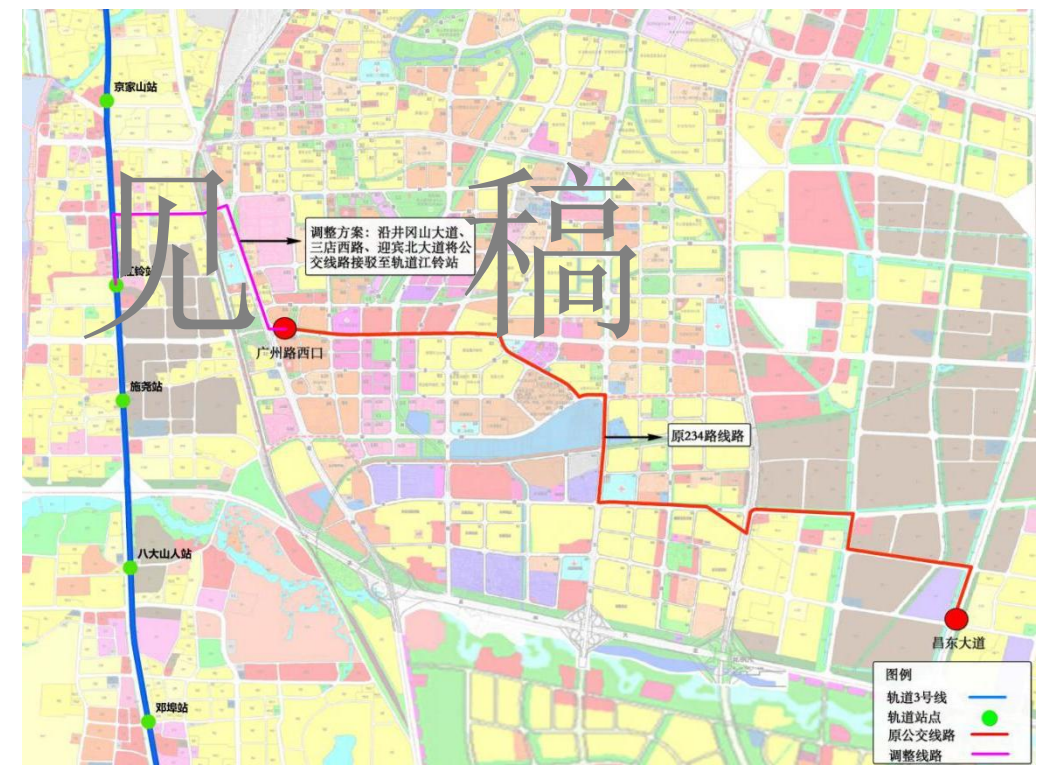


图 6.16 234 路公交线路优化调整示意图

(2) 518 路内线

518 路内线为中大公交停车场至横河的公交快线。线路主要经过城东区及南昌县县北。该线路在轨道交通 3 号线的间接服务范围内，未与轨道线形成接驳。

该线路中大公交停车场站在轨道交通3号线的间接服务范围内，但与轨道线及站点的距离较远，无法实现与轨道线之间的快速换乘，根据调整原则及措施，结合线路周边用地情况以及线路客流特征等，建议518路内线适当延长，将原来青山北路-中大路段沿着洪都北大道、湖滨西路、中大南路、中大路进行调整。调整后公交线路可通过青山湖西站与轨道交通3号线形成接驳，同时可为湖滨西路、中大南路段沿线两侧用地提供公交服务。



图 6.17 518 路内线公交线路优化调整示意图

(3) 518 路长班

518 路长班为中大公交停车场至江家村的公交快线，线路主要经过城东区及南昌县县北。该线路在轨道交通3号线的间接服务范围内，未与轨道线形成接驳。

该线路在轨道交通3号线的间接服务范围内，但与轨道线及站点的距离较远，无法实现与轨道线之间的快速换乘，根据调整原则及措施，结合线路周边用地情况以及线路客流特征等，建议518路快班适当延长，将原来青山北路-中大路段沿着洪都北大道、湖滨西路、中大南路、中大路进行调整。调整后公交线路可通过青山湖西站与轨道交通3号线形成接驳，同时可为湖滨西路、中大南路段沿线两侧用地提供公交服务。



图 6.18 518 路长班公交线路优化调整示意图

(4) 532 路长班

532 路长班为莲塘老站至泗洪的公交支线。线路主要经过南昌县。该线路在轨道交通3号线的间接服务范围内，未与轨道线形成接驳。

该线路在轨道交通3号线的间接服务范围内，但与轨道线及站点的距离较远，无法实现与轨道线之间的快速换乘，根据公交线路调整原则，结合线路周边用地情况以及线路客流特征等，建议532路长班沿着澄湖北大道、迎宾中大道、斗柏路进行延伸，将公交线路与轨道沥山站、柏岗站进行接驳。调整后，乘客可通过柏岗站直接进行快速换乘，实现公交与轨道的快速转换。



图 6.19 532 路长班公交线路优化调整示意图

(5) 580 路

580 路为胡华村至澄湖中路东口公交站的公交支线。线路主要经过南昌县。该线路在轨道交通3号线的间接服务范围内，未与轨道线形成接驳。

该线路在轨道交通3号线的间接服务范围内，但与轨道线及站点的距离较远，无法实现与轨道线之间的快速换乘，根据公交线路调整原则，结合线路周边用地情况以及线路客流特征等，建议580路公交沿着澄湖中路、澄湖东路、澄湖北大道进行延伸，将公交线路接驳至轨道沥山

站附近的澄湖北大道口公交站。调整后线路可通过轨道沥山站与轨道交通3号线进行接驳，实现快速换乘，同时可为澄湖中路、澄湖东路、澄湖北大道段沿线用地提供公交服务。



图 6.20 580 路公交线路优化调整示意图

2、局部调整

需要进行局部调整的公交线路有 35 路、832 路、526 路、527 路。具体调整措施如下。

(1) 35 路

35 路为李家庄至南昌理工学院的公交次干线，沿线经过蛟桥、城东区区域。该线路与轨道交通3号线的空间关系为相交关系，与轨道交通3号线各站点无交叉，属于轨道交通3号线的接驳性线路。

为加强该线路与轨道交通3号线的衔接，根据公交线路调整原则，结合线路周边用地情况

以及线路客流特征等，建议35路线路沿着洪都北大道进行延伸，接驳至轨道青山湖西站。调整之后，乘客可通过青山湖西站直接进行快速换乘，利用轨道交通3号线快速出行。

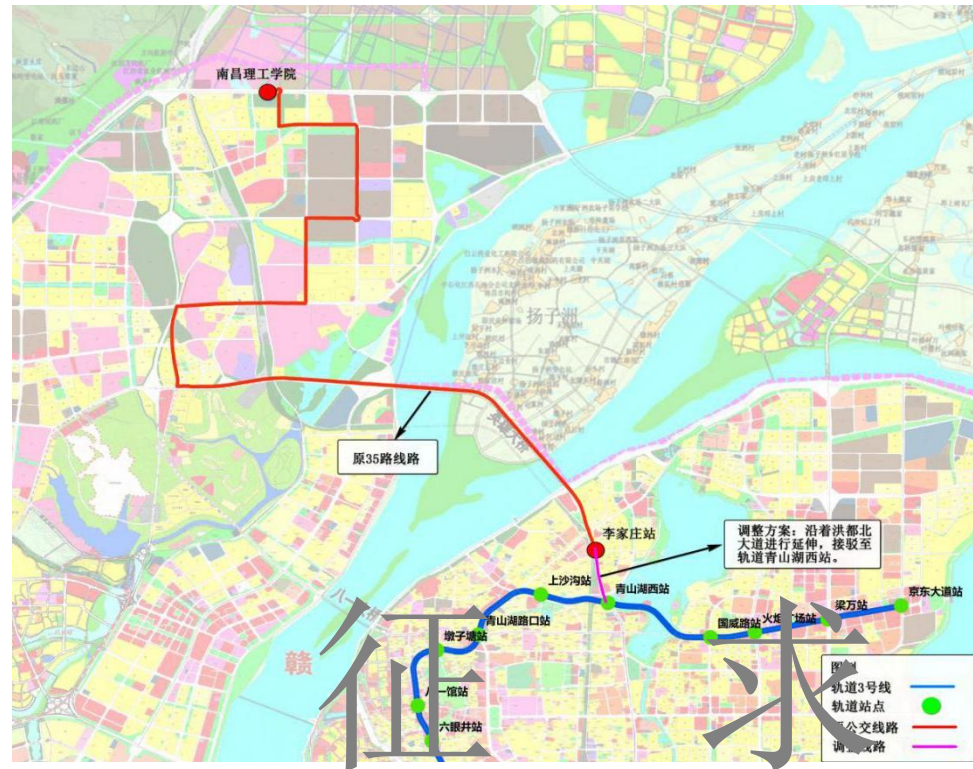


图 6.21 35 路公交车线路优化调整示意图

线路经过振兴大道站，加强与轨道交通3号线的接驳。调整后该线路可通过振兴大道站与轨道交通3号线快速进行换乘，加强与轨道线网的衔接。

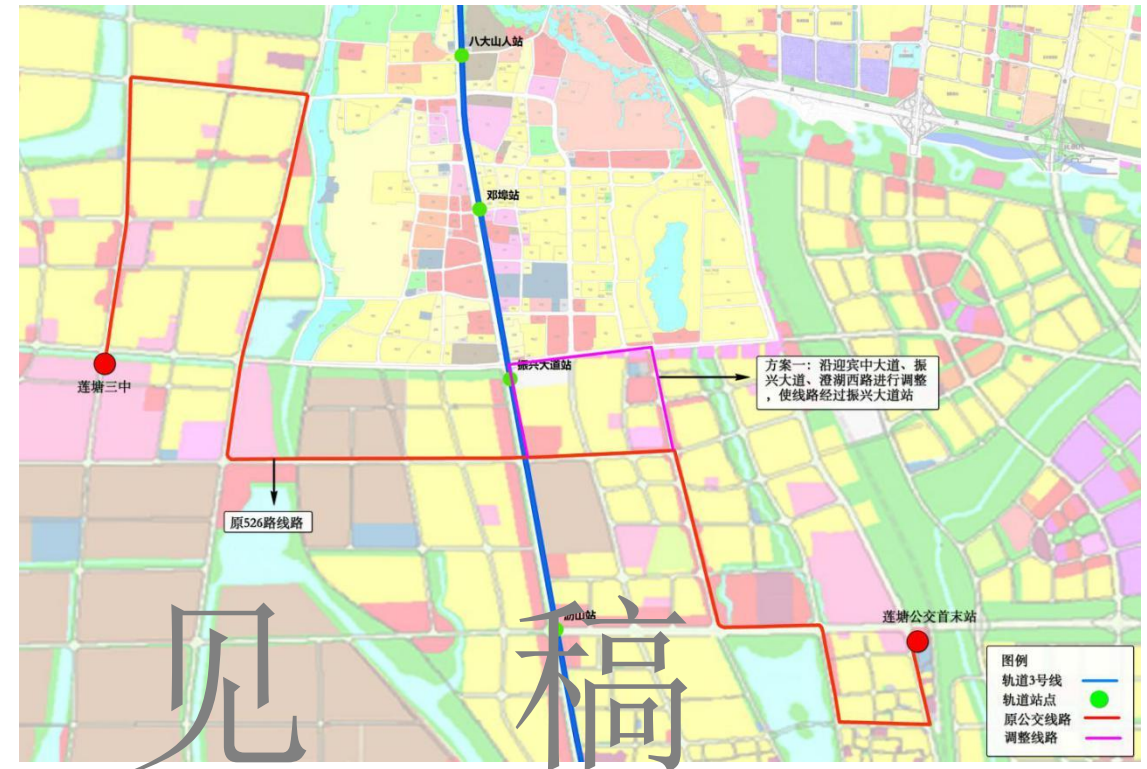


图 6.22 526 路公交车线路优化调整示意图（方案一）

意见稿

(2) 526 路

526 路为莲塘公交首末站至莲塘三中的公交支线，沿线主要经过莲塘区域。线路与轨道交通3号线的空间关系为相交关系，属于轨道交通3号线的接驳性线路。

线路与轨道交通3号线形成十字相交，并从振兴大道站与沥山站两站点之间穿过，距离轨道站点较远，无法实现与轨道线的快速换乘，根据公交线路调整原则，结合线路周边用地情况以及线路客流特征等，提出以下两个调整方案：

方案一：建议将原526路小蓝北路段沿着迎宾中大道、振兴大道、澄湖西路进行调整，使

方案二：建议将原526路小蓝北路段、澄湖西路段沿着迎宾中大道、澄湖北大道进行调整，使线路经过沥山站。与方案一相比，调整后线路减少了往北方向的绕行，节约了运能，同时也可通过沥山站与轨道交通3号线快速进行换乘，加强与轨道线网的接驳。



图 6.23 526 路公交车线路优化调整示意图（方案二）

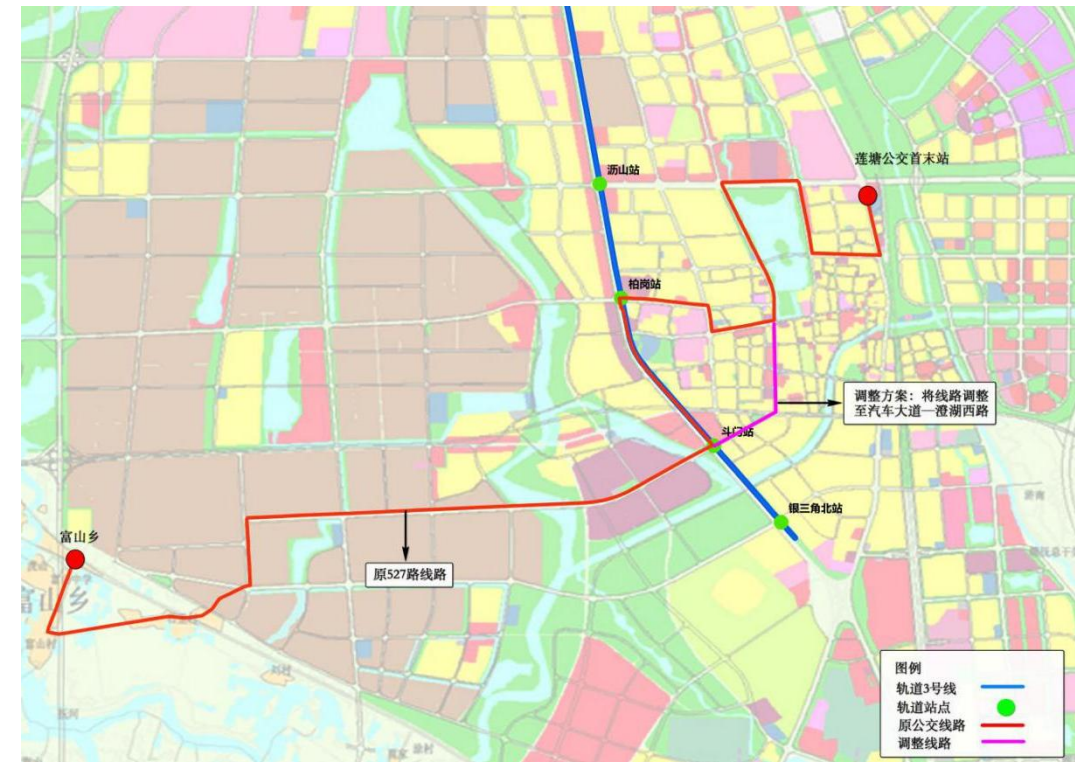


图 6.24 527 路公交车线路优化调整示意图

征 求 意 见 稿

(3) 527 路

527 路为莲塘公交首末站至富山乡的公交支线，沿线主要经过莲塘区域。线路与轨道交通 3 号线的空间关系为混合关系，该线路属于轨道交通 3 号线的接驳性线路。

线路与轨道交通 3 号线形成相交，但地铁站东侧汽车大道沿线无公交线路接驳地铁站，根据公交线路调整原则，结合线路周边用地情况以及线路客流特征等，建议 527 路调整走汽车大道—澄湖西路，调整后可填补汽车大道、澄湖西路（斗南路—莲富路段）无公交服务出行的空白，满足万科天空之城、万科城市花园等住宅小区居民换乘地铁出行的需求。

(4) 809 路

809 路为莲塘公交首末站至霞山梅村的公交支线，沿线主要经过莲塘区域。线路与轨道交通 3 号线的空间关系为相交关系，该线路属于轨道交通 3 号线的接驳性线路。

线路与轨道交通 3 号线形成十字相交，考虑到富山一路沿路无公交线路服务，根据公交线路调整原则，结合线路周边用地情况以及线路客流特征等，建议 809 路调整走富山一路，调整后可填补无公交出行服务的空白，满足富山一路沿线工业园区公司、江旅玉湖国际住宅小区乘客换乘地铁出行的需求。

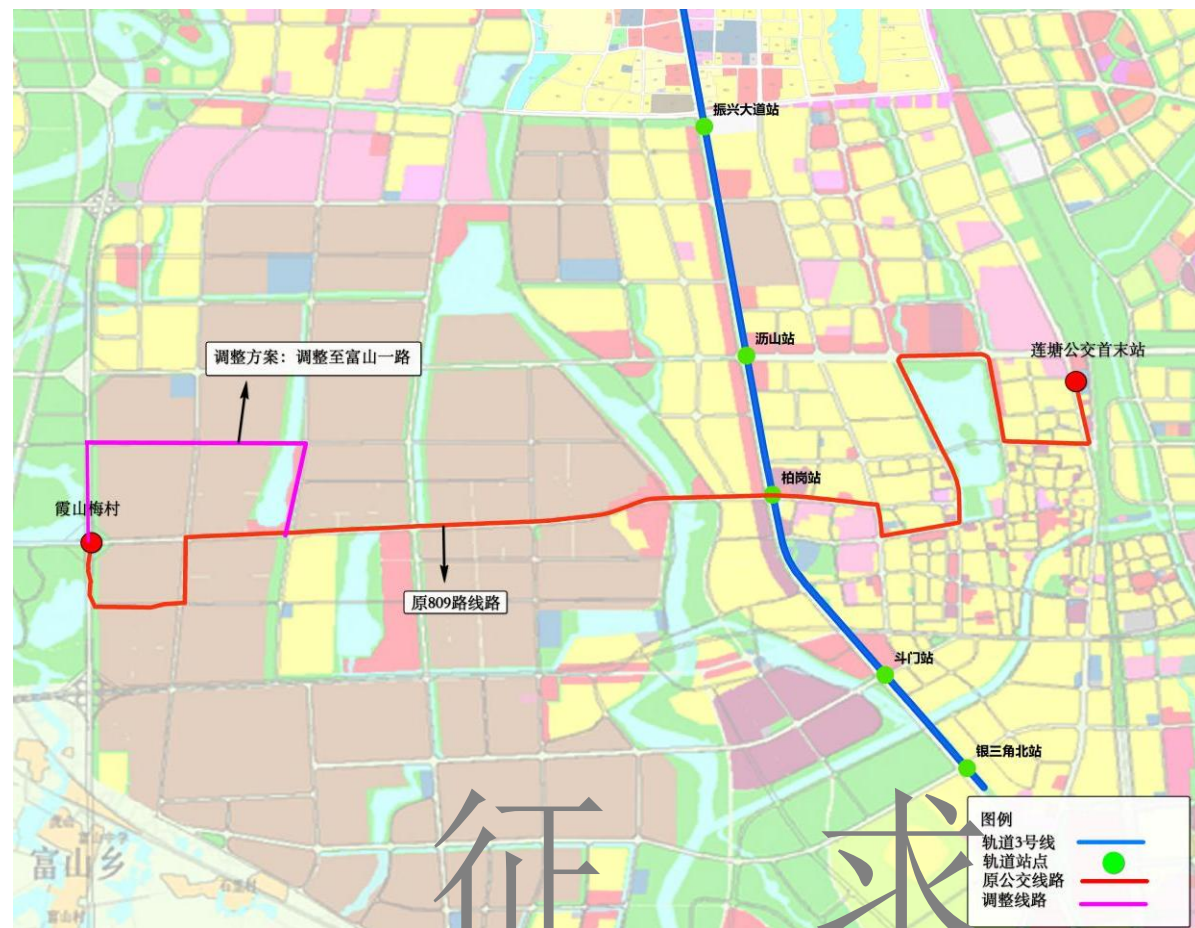


图 6.25 809 路公交线路优化调整示意图



图 6.26 新增 XZ01 路公交线路方案路径示意图

征求意见

意见稿

6.2.3 新增线路

(1) XZ01

走向为：公交振铃南路首末站—振铃东路—迎富大道—安保大道—银三角北站，线路长度 7.5 公里，新增后可满足银三角立交桥西侧名坊雅苑、恒大绿洲等沿线住在小区换乘轨道交通出行的需求，建议采用微公交的形式。

(2) XZ02

走向为：东莲路—金沙大道—汇仁大道—迎宾中大道—振兴大道站，线路长度 10 公里，新增后可满足幸福时光、平利花园、恒大翡翠华庭等沿线住宅小区居民换乘轨道交通出行的需求，建议采用微公交的形式。

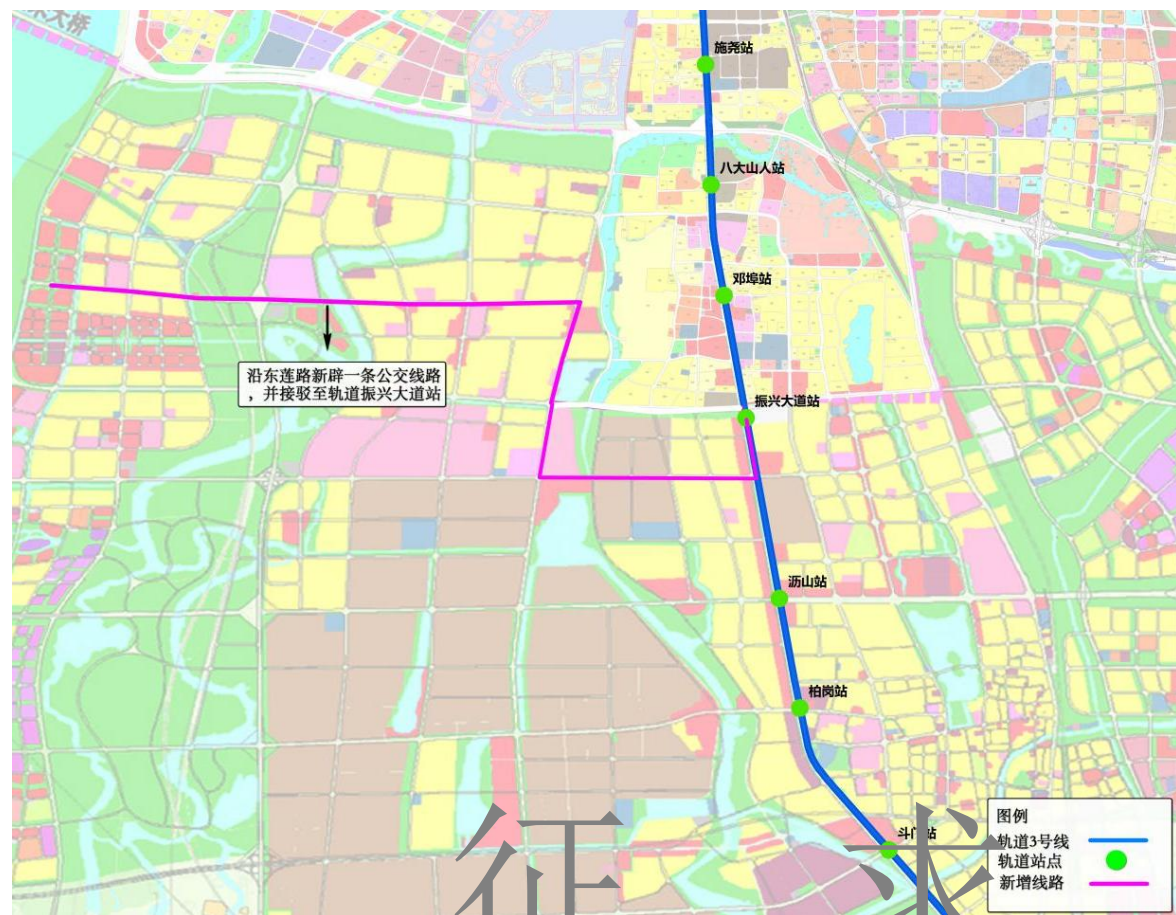


图 6.27 新增 XZ02 路公交线路方案路径示意图



图 6.28 新增 XZ03 路公交线路方案路径示意图

意见稿

(3) XZ03

走向： 振兴大道—莲塘北大道—墨山立交桥东侧，线路长度 4.5 公里，新增后墨山立交桥东侧新辟可对接振兴大道轨道交通站，满足该区域乘坐轨道交通出行的需求，建议采用微公交的形式。

(4) XZ04

走向： 新洪城大市场西首末站—八月湖路—焕章路对接八大山人站，线路长度 7.3 公里，新增后可满足象湖区域居民便利换乘轨道交通出行，建议采用微公交的形式。



图 6.29 新增 XZ04 路公交车线路方案路径示意图

6.2.4 调整运营、运力线路

公交线路运营及运力的调整主要体现在发车班次、间隔时间、载客量、首末班时间等方面，具体调整措施应该结合轨道运营时间及实际客流情况进行选择。南昌市轨道3号线发车时间对标南昌市轨道1号线与2号线，运营时间为6:00-22:30，特殊节假日运营时间将适当延长。配套公交线路运营时间的调整应与轨道运营时间相对应，及时对客流进行接驳和疏散。

表 6.2 调整运力的公交线路

序号	线路	线路起终点	线路类型	调整措施
1	115路	泾口新街-昌南客运站北门	公交次干线	建议结合轨道运营时间适当调整公交首末班时间，结合客流变化调整优化班次
2	28路	高新公交首末站-八一	公交主干线	建议结合轨道运营时间适当调整公交首末班时间，结

序号	线路	桥	线路类型	调整措施
3	227路	口腔医院-七二0厂	公交主干线	建议结合轨道运营时间适当调整公交首末班时间，结合客流变化调整优化班次
4	259路	恒大城公交站-老福山花园	公交快线	建议结合轨道运营时间适当调整公交首末班时间，结合客流变化调整优化班次
5	机场公交1线	南昌站-昌北机场	公交快线	建议结合轨道运营时间适当调整公交首末班时间，结合客流变化调整优化班次
6	251路	何坊西路西口-公交昌北停车场	公交次干线	建议结合轨道运营时间适当调整公交首末班时间，结合客流变化调整优化班次
7	机场公交2线	江电-昌北机场	公交快线	建议结合轨道运营时间适当调整公交首末班时间，结合客流变化调整优化班次
8	240长班	梅岭脚-蓝海购物广场	公交快线	建议结合轨道运营时间适当调整公交首末班时间，结合客流变化调整优化班次
9	37路	公交振铃南路首末站-武警医院	公交次干线	建议结合轨道运营时间适当调整公交首末班时间，结合客流变化调整优化班次
10	238路	坛子口西-长陵停车场	公交次干线	建议结合轨道运营时间适当调整公交首末班时间，结合客流变化调整优化班次
11	214路	经开区富樱路公交首末站-象山北路北口	公交主干线	建议结合轨道运营时间适当调整公交首末班时间，结合客流变化调整优化班次
12	210路	南昌站-英雄开发区	公交主干线	建议结合轨道运营时间适当调整公交首末班时间，结合客流变化调整优化班次
13	258路	老福山西-红谷滩配套中心	公交次干线	建议结合轨道运营时间适当调整公交首末班时间，结合客流变化调整优化班次
14	237路	蒋巷交管站-永外正街口	公交次干线	建议结合轨道运营时间适当调整公交首末班时间，结合客流变化调整优化班次
15	12路	公交驾校-新洲路口	公交主干线	建议结合轨道运营时间适当调整公交首末班时间，结合客流变化调整优化班次
16	27路	南昌站-朝阳公交枢纽	公交主干线	建议结合轨道运营时间适当调整公交首末班时间，结合客流变化调整优化班次
17	207路	武警总队-高新公交首末站	公交主干线	建议结合轨道运营时间适当调整公交首末班时间，结合客流变化调整优化班次
18	218路	银河城停车场-洪城客运站东	公交快线	建议结合轨道运营时间适当调整公交首末班时间，结合客流变化调整优化班次
19	233路	南昌西站东枢纽-福州路口	公交快线	建议结合轨道运营时间适当调整公交首末班时间，结合客流变化调整优化班次
20	228路	红谷滩配套中心-红谷滩配套中心	公交主干线	建议结合轨道运营时间适当调整公交首末班时间，结合客流变化调整优化班次
21	216路	南昌站东广场-公交驾校	公交主干线	建议结合轨道运营时间适当调整公交首末班时间，结合客流变化调整优化班次

6.2.5 公交优化方案汇总

结合上述的公交线路调整优化方案，对轨道交通3号线影响范围内的常规公交进行汇总。

整理得到公交线路优化调整方案表和公交线路图。本次方案供优化调整公交线路22条，其中竞争性线路9条，接驳线路性9条，新增线路4条。

表 6.3 公交线路调整方案汇总表（不含运力调整）

序号	线路	线路起终点	空间关系	客流特征	调整方案	实施时序
1	201路短班	老福山花园东-BRT八一乡桥头	混合关系	强竞争线路	线路取消	远期结合轨道运营情况及客流量调整
2	C8路	江电-浹溪村	混合关系	强竞争性线路	调整路径	远期结合轨道运营情况及客流量调整
3	209路	金圣路-市政府	混合关系	一般竞争性线路	调整路径	远期结合轨道运营情况及客流量调整
4	6路短班	老福山北-万科公交停车场	混合关系	一般竞争性线路	调整路径	远期结合轨道运营情况及客流量调整
5	179路	江电-浹溪村	终端共线关系	强竞争性线路	长线截短	远期结合轨道运营情况及客流量调整
6	127路西洲线	江电-竹山	终端共线关系	一般竞争性线路	长线截短	远期结合轨道运营情况及客流量调整
7	123路	江电-杨家村	终端共线关系	一般竞争性线路	长线截短	远期结合轨道运营情况及客流量调整
8	158路	公交进贤停车场-坛子口停车场	终端共线关系	强竞争性线路	长线截短	远期结合轨道运营情况及客流量调整
9	25路	八一桥-九里象湖公交总站	终端共线关系	一般竞争性线路	抽疏站点	远期结合轨道运营情况及客流量调整
10	234路	广州路西口-昌东大道	无直接关系	接驳性线路	线路延长	近期结合客流需求进行调整
11	518路内线	中大公交停车场-横河	无直接关系	接驳性线路	线路延长	近期结合客流需求进行调整
12	518路长班	中大公交停车场-江家村	无直接关系	接驳性线路	线路延长	近期结合客流需求进行调整
13	532路长班	莲塘老站-泗洪	无直接关系	接驳性线路	线路延长	近期结合客流需求进行调整
14	580路	胡华村-澄湖中路东口公交站	无直接关系	接驳性线路	线路延长	近期结合客流需求进行调整
15	35路	李家庄-南昌理工学院	相交关系	接驳性线路	局部调整	近期结合客流需求进行调整
16	526路	莲塘公交首末站-莲塘三中	相交关系	接驳性线路	局部调整	近期结合客流需求进行调整

17	527路	莲塘公交首末站-富山乡	相交关系	接驳性线路	局部调整	近期结合客流需求进行调整
18	809路	莲塘公交首末站-霞山梅村	相交关系	接驳性线路	局部调整	近期结合客流需求进行调整
19	XZ01	公交振铃南路首末站-银三角北地铁站	相交关系	接驳性线路	新增线路	近期结合客流需求进行调整
20	XZ02	东莲路-振兴大道地铁站	相交关系	接驳性线路	新增线路	近期结合客流需求进行调整
21	XZ03	墨山立交桥东侧-振兴大道地铁站	相交关系	接驳性线路	新增线路	近期结合客流需求进行调整
22	XZ04	东岳大道-八大山人地铁站	相交关系	接驳性线路	新增线路	近期结合客流需求进行调整

表 6.4 轨道交通3号线影响范围内公交线路优化调整汇总表

线路关系	调整措施	调整线路	数量（条）	合计
竞争性线路	线路取消	201短班路	1	9
	调整路径	C8路、209路、6路	3	
	长线截短	179路、127路西洲线、123路、158路	4	
	抽疏站点	25路	1	
接驳性线路	线路延长	34路、518路内线、518路长班、532路长班、580路	5	9
	局部调整	35路、526路、527路、809路	4	
新增线路	新辟线路	XZ01	4	4
		XZ02		
		XZ03		
		XZ04		

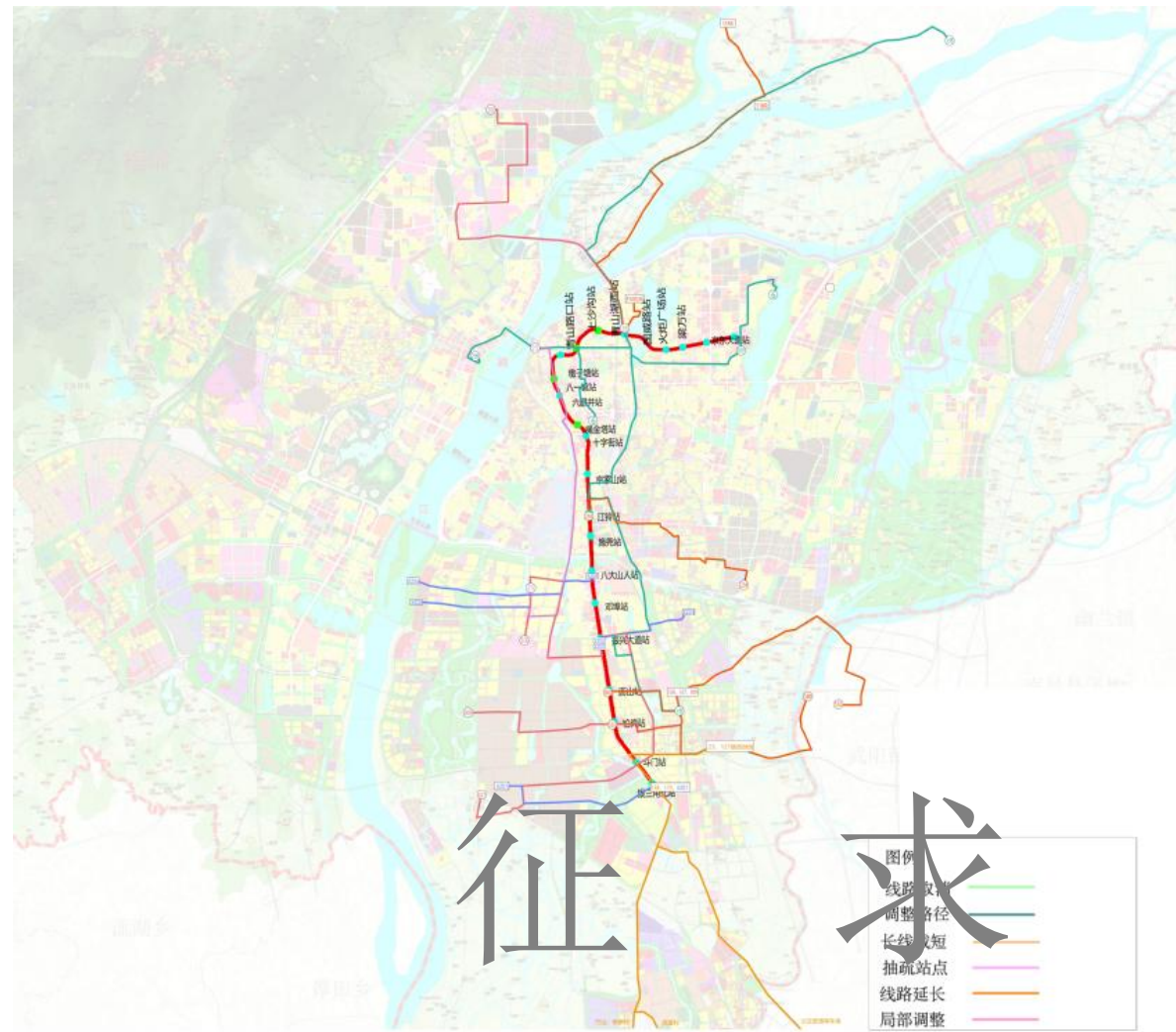


图 6.30 轨道交通 3 号线公交线路优化调整图

征求意见稿

征 求 意 见 稿

7 轨道站点配套衔接方案

轨道站点的交通衔接设施优化包含两大类：公交衔接设施优化和慢行衔接设施优化，其中公交衔接设施主要包括公交停靠站和公交首末站，慢行衔接设施包括步行和非机动车（自行车）停放区。本次轨道站点设施衔接方案，重点针对公交设施及非机动车停车场进行优化调整，其它涉及到的站点周边配套设 施，建议按照《南昌市轨道交通 3 号线站点交通一体化规划》相关内容一并落实。

7.1 公交衔接设施优化的基本原则

公交衔接设施（公交站、场）的完善，基于公交线路组织要求，合理确定站点的衔接功能等级，调整轨道站点周边常规公交站点位置，缩短乘客换乘时空距离。制定轨道交通 3 号线工程站点周边地面公交站点优化调整方案，促进轨道交通与常规公交的高效衔接，方便换乘；并针对重要的公交衔接枢纽、站点等特殊节点，提出相关工程规划建设要求。为实现轨道交通和常规公交的良好衔接，需遵循以下原则：

- (1) 与站点特性相吻合。结合轨道站点的区域位置、交通功能等特性，分类别统筹考虑轨道站点公交衔接设施优化方案。
- (2) 与设施服务水平相匹配。公交衔接设施应考虑公交线路输送能力、设施服务水平等因素，根据轨道交通站点服务等级、周边道路交通条件、规划用地条件以及客流需求等进行合理规划 设计。
- (3) 与上位规划相协调。公交衔接设施的设置应与公交线网规划相结合，根据轨道交通线路、

站点位置、客流特性等对公交停靠站进行优化调整，且公交停靠站应尽量靠近轨道交通车站出入口。

- (4) 与换乘客流相平衡。公交衔接设施优化调整应遵循“均衡分散”的原则，避免集中换乘对轨道交通站点和周边道路交通带来过大客流压力。

7.1.1 公交停靠站设置

公交停靠站与轨道交通车站的位置关系应符合以下要求：

- (1) 当轨道交通车站出入口布置在路段中时，公交停靠站宜布置于轨道交通车站出入口下游，过街设施宜布置于轨道交通车站出入口上游。
- (2) 当轨道交通车站出入口布置于交叉口范围内时，公交停靠站宜设置在交叉口出口道；位于交叉口出口道的轨道交通车站出入口，宜在出入口下游布置公交停靠站；位于交叉口进口道位置。存在相互干扰的情况下，公交停靠站应优先设置。
- (3) 应根据道路断面形式合理确定公交车站设置方式，可通过局部红线拓宽或压缩路侧绿化带设置直线式公交停靠站，也可结合人行道或较宽的机非隔离带设置港湾式公交停靠站，避免公交车与其它车辆的流线冲突。
- (4) 为避免客流过度集中，综合枢纽、枢纽的接驳公交停靠站宜分散布置，一般站的接驳公交停靠站宜集中布置。
- (5) 公交停靠站距离轨道交通站点出入口宜控制在 50m，困难条件下不应大于 100m。



图 7.1 轨道交通站点周边公交衔接示意图

9. 公交首末站距离轨道站点出入口不宜大于 150m。



图 7.2 轨道交通站点周边公交首末站规划设计示意图

7.1.2 公交首末站设置

公交首末站与轨道交通车站的位置关系应符合以下要求：

5. 公交首末站应遵循集约节约用地原则，尽可能采用立体布局形式，并结合轨道交通车站、轨道交通站点周边建筑进行一体化规划设计，实现“零距离”无缝衔接。
6. 公交首末站出入口尽可能设置在次干路或支路上，不宜直接设置在主干路及以上等级道路上，并不宜设置在人行横道、公交车站及桥隧引道处。
7. 公交首末站行人出入口宜与车辆出入口分离设置，并尽可能与轨道交通车站集散广场或步行道连通，宽度宜与步行衔接设施宽度相适应，场站内部尽量人车分离。
8. 轨道站点周边公交首末站应尽可能满足各功能设施齐全且空间相互独立，满足分区明确、布局合理、流线分明、使用方便、通行便捷等要求，避免乘客、车辆流向的冲突，实现人车分流，保证人车交通安全有序。

7.2 慢行衔接设施优化的基本原则

丰富轨道交通的换乘交通方式，是提升轨道交通分担率的重要手段。因此，需要结合轨道交通站点的分布情况，以轨道交通站点吸引范围内的用地、人口和经济情况分析为前提，来确定除常规公交以外步行、自行车的换乘需求，确定每个轨道站点与慢行交通系统的便利、安全、可行的衔接。通过分析轨道交通站点位置、相邻道路等级、客流量大小、周边建筑性质与规模等因素进行合理布设，打造“安全为先、以人为本”的城市公共空间体系，慢行衔接设施优化需遵循以下原则：

- (1) 结合轨道站点的区域位置、交通功能等特性，分类别统筹考虑轨道站点慢行衔接设施优化方案。
- (2) 轨道交通站点以行人集散与换乘功能为主的公共步行空间，应贯穿设置于地面层、地下层或地上二层，并采用无障碍设计标准，设置一体化的垂直交通系统联系轨道交通站点及各类交通衔接设施。

- (3) 轨道交通站点的步行衔接设施应安全、连续、便捷、舒适，同时满足无障碍和消防安全要求，任何其他设施不得侵占行人通行空间。
- (4) 轨道站点周边地面通行空间应保持路面平整连续、无障碍物，遇到高差变化应采取缓坡处理。
- (5) 轨道交通站点周边应保证人车分离，步行与其它交通方式的干扰最小，提供完善的步行系统，合理组织各方式转换空间，以方便乘客换乘需要。
- (6) 步行衔接设施应无缝衔接轨道站点出入口，做到“零距离”换乘，行人路线应直捷，避免绕行，保证进出站人流的快速集散。
- (7) 轨道交通站点周边的非机动车停车场在用地允许的条件下应设置专用场地集中停放车辆，用地条件困难时，可利用行道树池间的道路设施带、过街天桥、高架桥桥下空间等区域分散布设。且宜根据轨道交通站点出入口的位置、衔接客流的方向构成比例，采用车辆就近分散停放的方式设置。
- (8) 轨道交通站点还应设置公共自行车租赁点，完善市民“最后一公里”的出行结构，公共自行车租赁点可与非机动车停车场地结合设置，每处公共自行车租赁点桩位数宜为 20-40 个。
- (9) 自行车停车场布局结合道路交通条件和交通组织要求，减少与道路及交叉口车流间的相互干扰。不宜设在城市快速路两侧，可设置在主干路、次干路及支路两侧，方便自行车流集散。
- (10) 非机动车停车场距离轨道站点出入口宜小于 50m，困难条件下不应大于 80m。
- (11) 自行车停车场出入口的布设应符合下列规定：

(12) 长条形停车场宜分成 15-20m 长的段，每段应设一个出入口，其宽度不得小于 3m；

(13) 500 个车位以上的停车场，出入口数不得小于两个；

(14) 1500 个车位以上的停车场，应分组设置，每组应设 500 个停车位，并应各设有一对出入口。

7.3 交通衔接设施优化方案

7.3.1 轨道站点分类

不同用地性质和区域的车站表现的衔接客流特性不同，相应的衔接规划要点和对衔接设施要求也不同，为便于进行车站衔接方案规划，需要对车站进行衔接类型划分。参照《南昌市轨道交通 3 号线站点交通一体化规划》等上位规划，结合轨道交通 3 号线站点区域位置、车站分类、周边用地情况、重要交通枢纽衔接情况等要素，将轨道站点按交通功能分为综合枢纽站、一般枢纽站、片区接驳站、一般换乘站四类。

综合枢纽站：此类轨道站不仅仅是承担城市公共交通客运枢纽功能，还与其客运场站存在大量的换乘需求，如长途客运站、火车站、机场等。这类站点着重考虑乘客的各类出行方式的换乘距离。

一般枢纽站：服务于城市组团区域，且作为组团区域重要的交通集散点，轨道站点周边通常设有公交枢纽场站或为轨道交通换乘站点。

片区接驳站：服务于组团的某一片区，周边用地以居住用地为主，交通吸引范围较大。外围组团大型居住中心则需要加强接驳公交的配置，中心城区则需要侧重慢行系统设施的衔接。

一般换乘站：周边用地开发相对成熟，站点服务范围较小，交通吸引以附近产生的集成客

流为主，各衔接方式比例总体相对较为均衡，步行、自行车相对较高。

表 7.1 轨道交通3号线站点功能分类一览表

车站名称	区域划分	车站分类	周边主要用地特征	重要交通枢纽衔接	交通功能定位
京东大道站	外围片区（城东片区）	尽端站	办公、交通	公交枢纽	一般枢纽站
梁万站	外围片区（城东片区）	轨道换乘站	办公、商业	轨道枢纽	片区驳接站
火炬广场站	外围片区（城东片区）	一般站	办公、居住		片区驳接站
国威路站	外围片区（城东片区）	一般站	居住、高校		片区驳接站
青山湖西站	外围片区（城东片区）	一般站	旅游、居住、办公		综合枢纽站
上沙沟站	中心城区（旧城）	轨道换乘站	居住	轨道枢纽	片区驳接站
青山路口站	中心城区（旧城）	轨道换乘站	居住、办公、交通	公路客运枢纽（规划搬迁）	片区驳接站
墩子塘站	中心城区（旧城）	一般站	居住、商业		一般换乘站
八一馆站	中心城区（旧城）	轨道换乘站	商业	轨道枢纽	片区驳接站
六眼井站	中心城区（旧城）	一般站	居住、商业		片区驳接站
绳金塔站	中心城区（旧城）	轨道换乘站	商业、居住	轨道枢纽	一般换乘站
十字街站	外围片区（城南片区）	一般站	商业、居住		一般枢纽站
京家山站	外围片区（城南片区）	一般站	居住、商业		一般换乘站
江铃站	外围片区（城南片区）	轨道换乘站	居住、工业、商业	轨道枢纽	一般枢纽站
施尧站	外围片区（城南片区）	一般站	居住、工业		一般换乘站
八大山人站	外围组团（莲塘组团）	一般站	旅游、居住、军事		一般枢纽站
邓埠站	外围组团（莲塘组团）	一般站	商业、居住		一般枢纽站
振兴大道站	外围组团（莲塘组团）	一般站	商业、居住、交通	公路客运站	一般换乘站
沥山站	外围组团（莲塘组团）	一般站	居住、商务、商业		一般换乘站
柏岗站	外围组团（莲塘组团）	一般站	居住、办公、商业		片区驳接站
斗门站	外围组团（莲塘组团）	一般站	商业、商务、居住		片区驳接站
银三角北站	外围组团（莲塘组团）	尽端站	居住	公交枢纽	一般枢纽站

7.3.2 轨道站点出入口开放条件

轨道站点周边公交设施布局与轨道站点出入口位置及开放时序密切相关，3号线预计2020年底开通运营，部分出入口由于需与周边地块结合设置或为物业预留口，暂时不开放。本次规划方案综合考虑出入口的开放条件及时序

表 7.2 轨道交通3号线站点出入口开放情况表

车站名称	位置	出入口开放情况
京东大道站	京东大道与火炬大街交叉口	共有6个出入口

梁万站	火炬大街与高新大道交叉口	本站共有7个出入口，其中3号线出入口为：1-A、2-A、3-A、4号出入口，其中4号出入口与东港广场结合设置，暂按预留考虑
火炬广场站	火炬大街与青山湖大道交叉口东侧	共有4个出入口，其中1号出入口为地铁预留
国威路站	上海北路与国威路交叉口东侧	共有4个出入口，其中2号出入口为地铁预留
青山湖西站	洪都北大道与湖滨西路交叉路口南侧	共有4个出入口，其中1、3号出入口为地铁预留
上沙沟站	二七北路北侧长巷村拆迁地块内	本站共有10个出入口，其中3号线出入口4个：1、2、3、4号出入口，其中1、4号出入口为地铁预留
青山路口站	阳明路、青山南路、八一大道、阳明东路交接处	共有6个出入口，其中3号出入口为物业出入口
墩子塘站	叠山路与环湖路交叉路口	共有4个出入口，其中1号出入口为地铁预留
八一馆站	象山路与中山路交叉路口	共有4个出入口，其中7号出入口为地铁预留
六眼井站	象山南路与南浦路交叉路口	共有4个出入口，其中2、4号出入口为地铁预留
绳金塔站	十字街与规划象山南路围合地块内	共有4个出入口，均为3、4号线共用
十字街站	十字街与洪城路交叉路口南侧	共有4个出入口
京家山站	迎宾大道与抚生南路交叉口北侧	共有4个出入口，其中2号出入口为地铁预留
江铃站	青云谱区迎宾大道与江铃西一路十字路口	共有8个出入口，其中2号出入口为地铁预留，5、6、7、8号出入口为物业预留
施尧站	迎宾大道与江铃六路交叉口南侧	共有4个出入口，其中4号出入口为地铁预留
八大山人站	迎宾大道与定山路交叉口	共有4个出入口，其中1号出入口为地铁预留
邓埠站	迎宾大道与阳光路交叉口	共有4个出入口，其中2号出入口为地铁预留
振兴大道站	迎宾大道与振兴大道交叉口南侧	共有8个出入口，其中3号出入口为地铁预留，6、7、8号出入口为物业预留
沥山站	迎宾北大道与澄湖北大道交叉路口	共有4个出入口
柏岗站	迎宾北大道与斗柏路的十字路口	共有4个出入口
斗门站	迎宾北大道与富山五路交叉路口	共有4个出入口，其中2号出入口为地铁预留
银三角北站	迎宾北大道与安宝大道的十字路口	共有7个出入口，其中5、6、7号出入口为物业预留

7.3.3 配套设施优化方案

根据以上优化原则，参照上位规划，结合轨道站点的区域位置特征、交通功能级别、TOD项目开发方案等，对轨道交通3号线交通站点区域内公交站点进行优化调整和设置，对慢行系统“B+R”停车场进行优化调整和设置。

(1) 京东大道站

➤ 现状分析

京东大道站为轨道交通 3 号线的尽端站和一般枢纽站，位于京东大道与火炬大街交叉口。经调研，京东大道站周边现状有 3 对公交站：火炬大道东口站（5/6/209/231/6 路快班）、公交高新停车场站（243/6 路快班）、公交高新停车场总站（5/231/243/826A 路）、高新行政服务中心站（现状无公交线路经过）。

另外，在京东大道站西北角有一处公交场站—高新公交停车场总站，整个场站内包含维修车间、加油加气站、公交车停车场，停有 4 条（5/231/243/826A 路）公交线路。高新公交停车场总站在京东大道上连续开设了 3 个车行出入口，且均为双向进出，与京东大道的交通组织复杂，对京东大道主车流干扰较大。

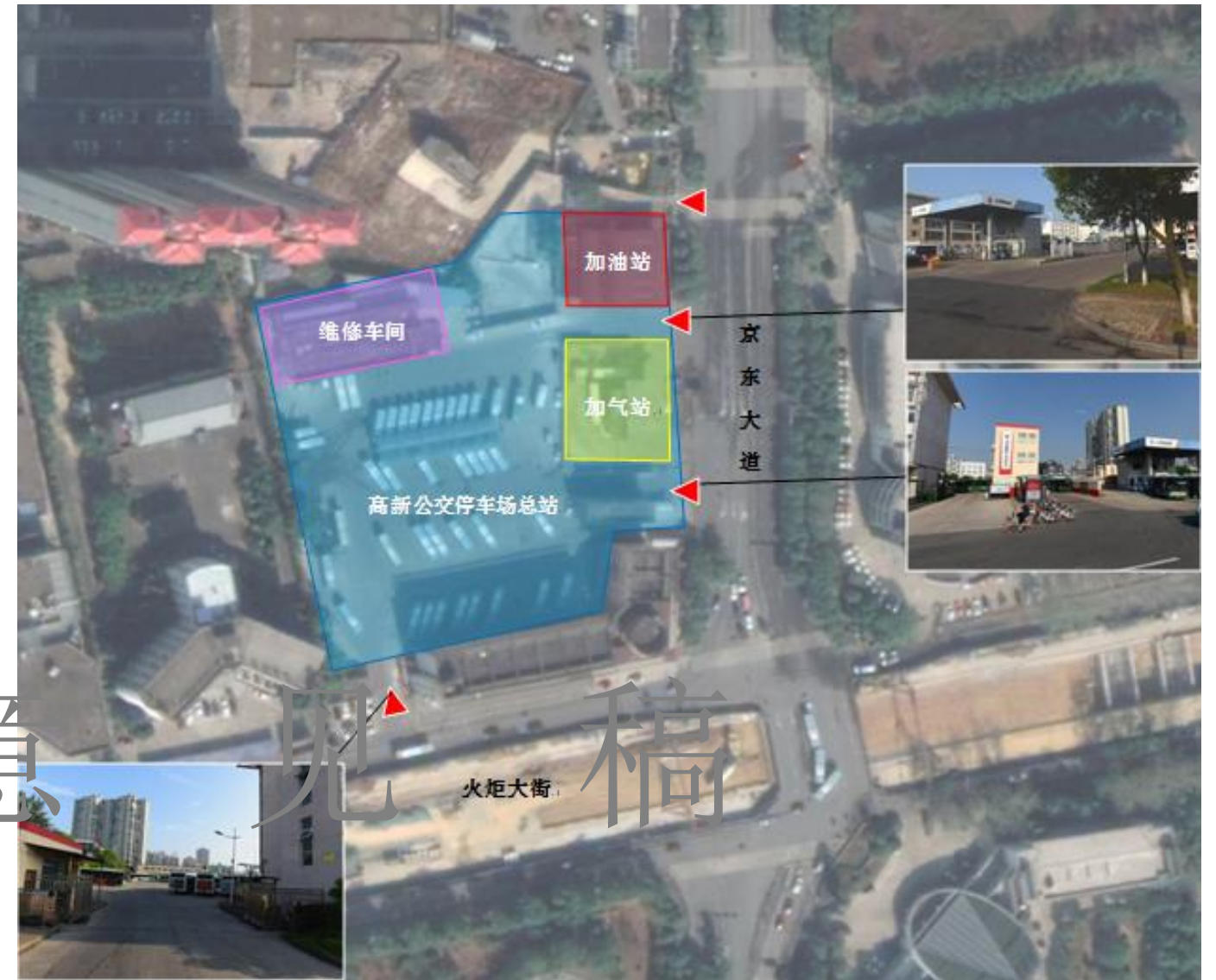


图 7.3 高新公交停车场总站现状位置

➤ 优化方案

公交场站优化：近期现状高新公交停车场总站基本可满足京东大道站及周边的公交出行需求；远期建议结合上位规划立体化升级改造现状高新公交停车场，改造后地面层配置公交枢纽站 4000 m²、公交首末站 6252 m²，并分别在火炬大街和京东大道上设置两处出入口。

征 求 意 见 稿

公交停靠站优化：建议原址改造火炬大道东口、公交高新停车场公交站为港湾式停靠站，每个站台设置2个公交停靠泊位；在交叉口南出口道新增1处港湾式公交停靠站，与公交高新停车场公交站成对，并调整公交线路6路快班。

自行车停车场优化：结合停车场停车需求方向，临近站点出入口位置分方向设置6处自行车停车场（含公共自行车租赁点）。

梁万站为轨道交通3号线的一般站和片区接驳站，位于高新大道与火炬大街交叉口。经调研，梁万站周边现状有1对公交站，为江西社会主义学院（北）站（5/209路）。

► 优化方案

公交停靠站优化：建议原址改造火炬大道东口公交站为港湾式停靠站，每个站台设置2个公交停靠泊位。

自行车停车场优化：结合停车场停车需求方向，临近站点出入口位置分方向设置4处自行车停车场（含公共自行车租赁点）。

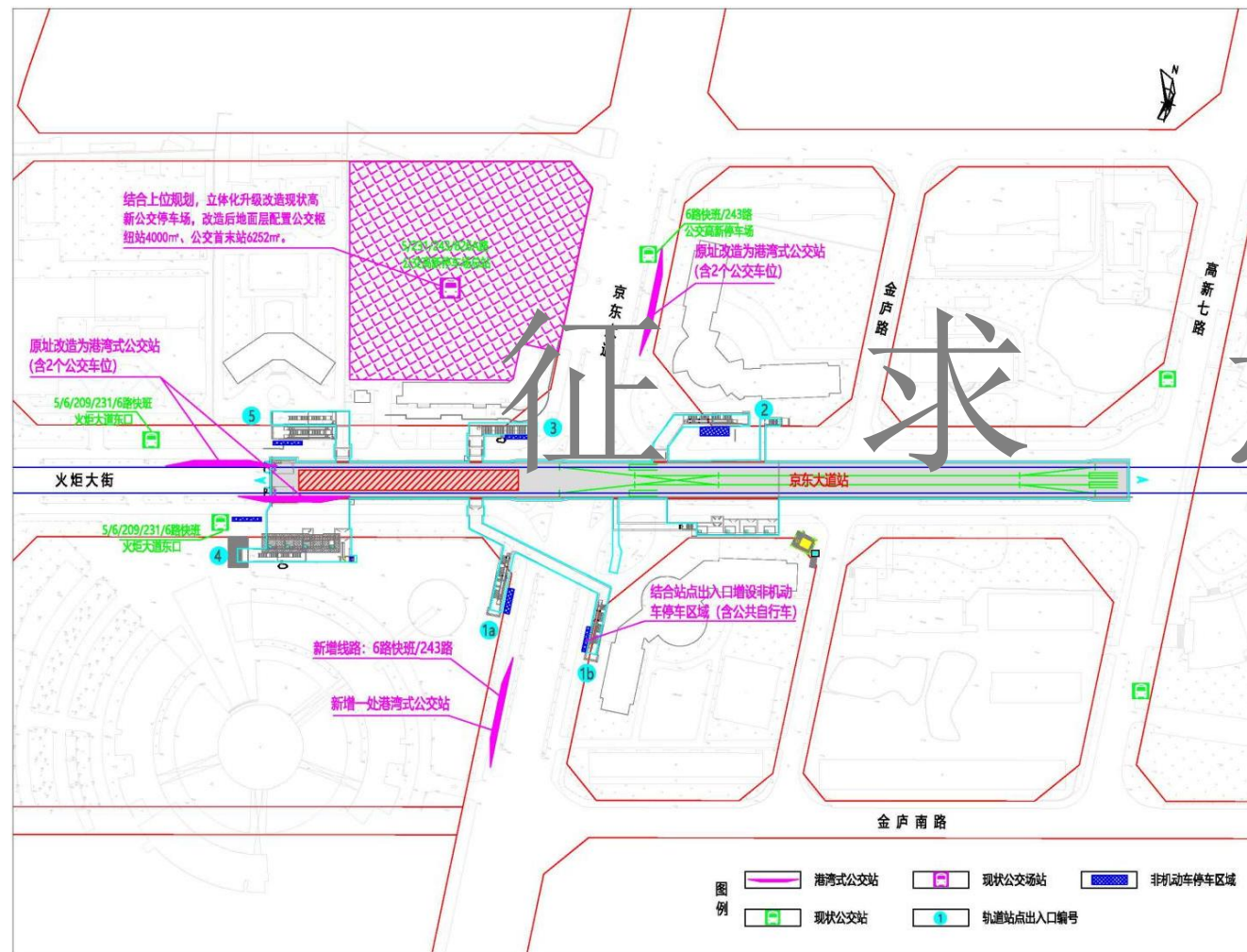


图 7.4 京东大道站交通衔接设施优化方案示意图

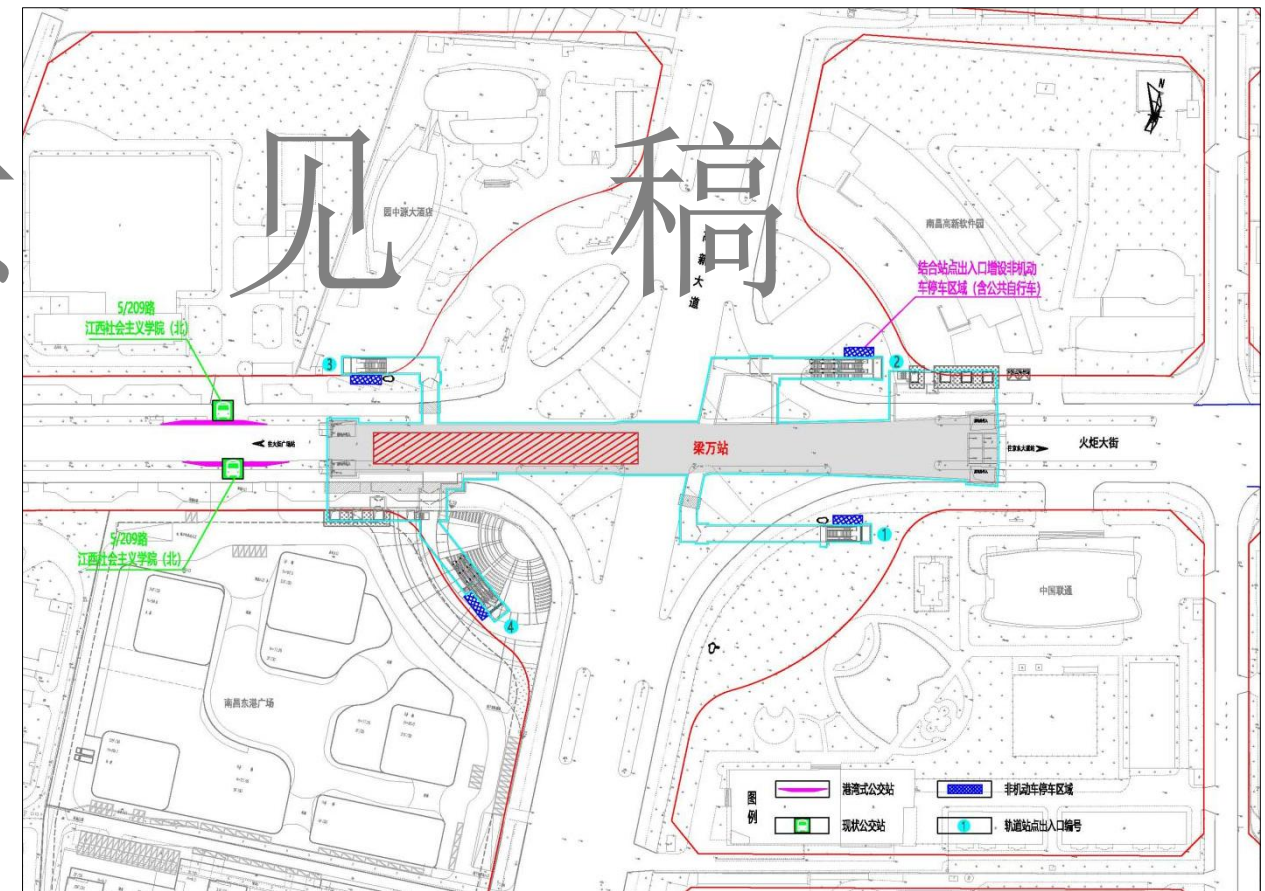


图 7.5 梁万站交通衔接设施优化方案示意图

(2) 梁万站

► 现状分析

(3) 火炬广场站

➤ 现状分析

火炬广场站为轨道交通 3 号线的一般站和片区接驳站，处于南昌市城东地区青山湖东岸，位于火炬大街与青山湖大道交叉口。经调研，火炬广场站周边现状有 1 对公交站，为火炬广场站（5/209/802 路）。

➤ 优化方案

公交停靠站优化：建议将现状火炬广场公交站往西迁移、现状青山湖大道国威路口公交站调整至交叉口南北出口道处，并优化为港湾式停靠站，每个站台设置 2 个公交停靠泊位。充分衔接轨道交通 3 号线，便捷换乘。

自行车停车场优化：结合停车场停车需求方向，临近站点出入口位置分方向设置 3 处自行车停车场（含公共自行车租赁点）。

征求意见稿

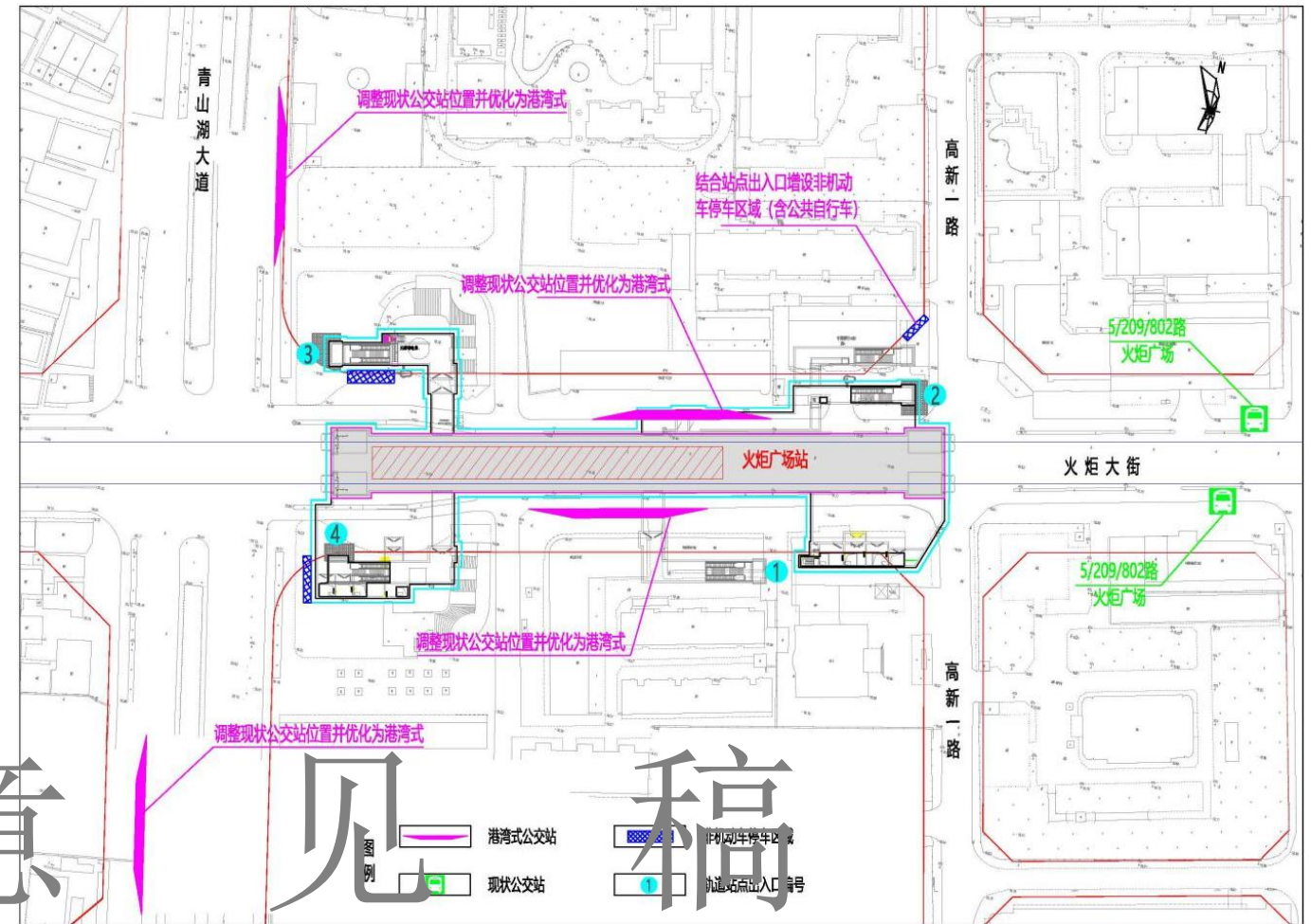


图 7.6 火炬广场站交通衔接设施优化方案示意图

(4) 国威路站

➤ 现状分析

国威路站为轨道交通 3 号线的一般站和一般换乘站，处于南昌市城东地区青山湖东岸，位于国威路与上海北路交叉口。经调研，国威路站周边现状有 3 处公交站，分别为青湖村站（12/535 路）、青山湖隧道东站（12/209 路）、南大附中站（802/535 路）。

➤ 优化方案

公交停靠站优化：建议青山湖隧道东站往东迁移，并在其对面增设一处公交站，均优化为港湾式停靠站，每个站台设置2个公交停靠泊位。

自行车停车场优化：结合停车场停车需求方向，临近站点出入口位置分方向设置4处自行车停车场（含公共自行车租赁点）。

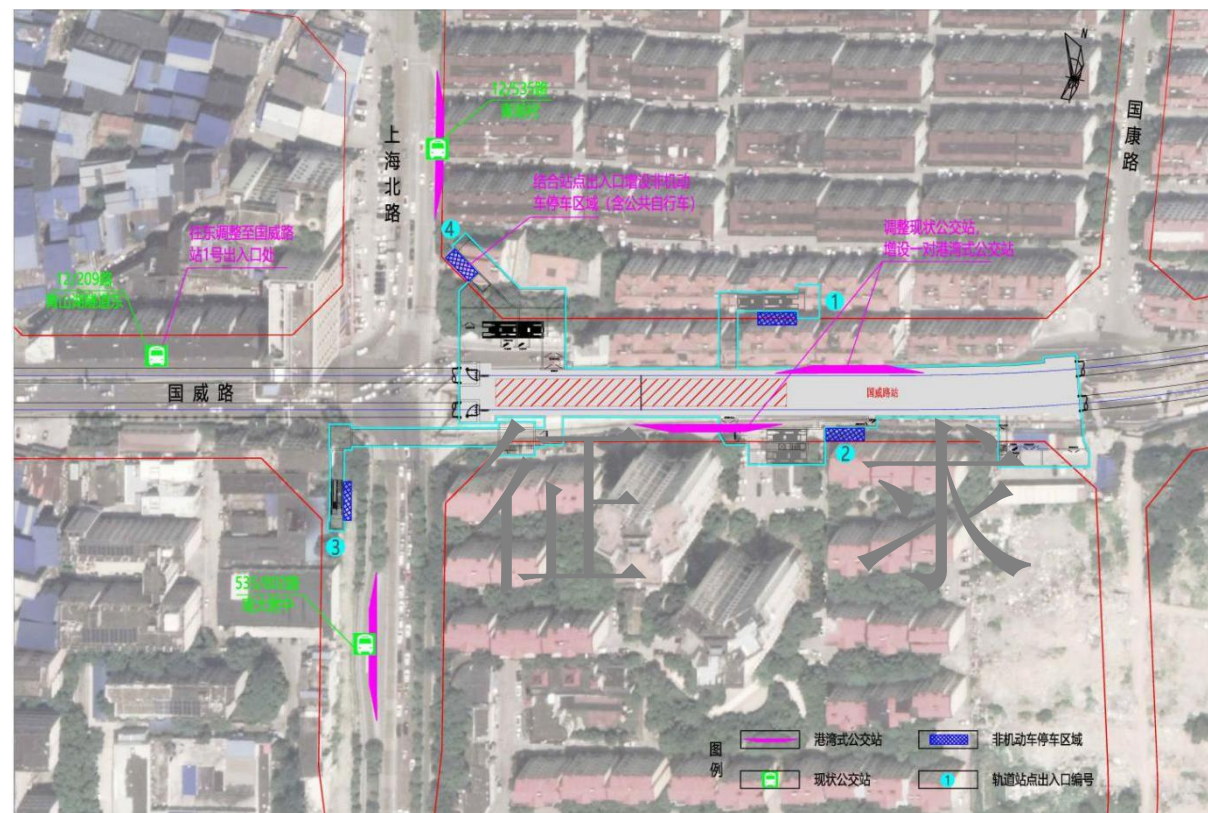


图 7.7 国威路站交通衔接设施优化方案示意图

(5) 青山湖西站

➤ 现状分析

青山湖西站为轨道交通3号线的一般站和一般换乘站，处于南昌市城北地区青山湖西岸，位于洪都北大道与正大路交叉口。经调研，青山湖西站周边现状没有设置公交停靠站。

➤ 优化方案

根据前述优化原则及换乘距离要求，结合站点周边用地特性、客流特征、道路条件、交通功能、区域位置等因素，优化青山湖西站的交通衔接设施及规模。

公交停靠站优化：建议结合轨道站点，增设一对港湾式公交站，每个站台设置2个公交停靠泊位。

自行车停车场优化：结合停车场停车需求方向，临近站点出入口位置分方向设置2处自行车停车场（含公共自行车租赁点）。

意见稿

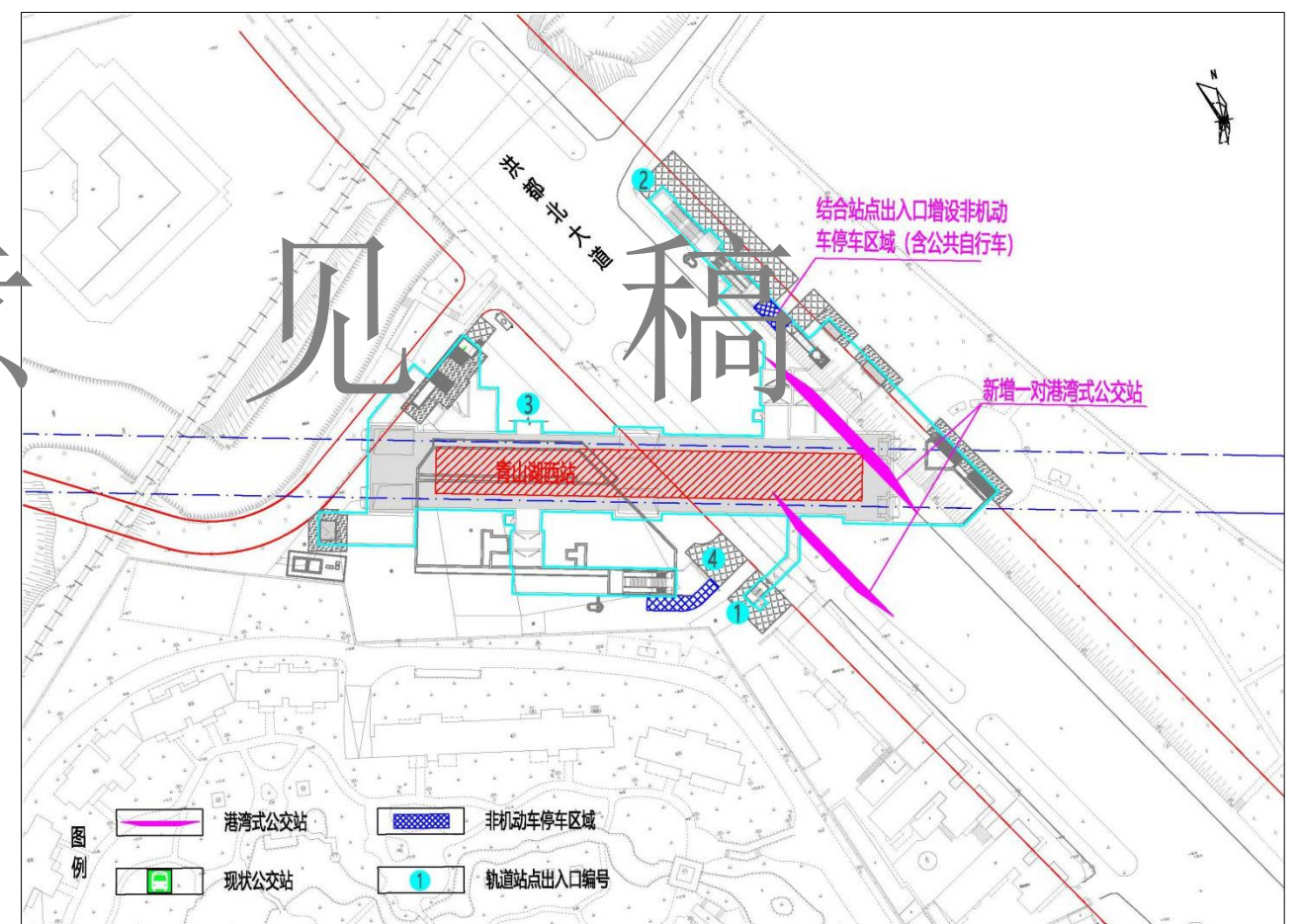


图 7.8 青山湖西站交通衔接设施优化方案示意图

(6) 上沙沟站

➤ 现状分析

上沙沟站为轨道交通 3 号线的轨道换乘站和一般枢纽站，处于南昌市城北地区，位于二七路与贤士一路交叉口。经调研，上沙沟站周边现状有 2 对公交站，分别为江南都市花园站（18 路）、沙沟站（18 路）。

➤ 优化方案

公交停靠站优化：建议结合轨道站点出入口，江南都市花园站往东迁移并优化为港湾式停靠站，每个站台设置 2 个公交停靠泊位。同时结合轨道 4 号线的建设，在贤士一路上增设 2 处非港湾式公交站。

自行车停车场优化：结合停车场停车需求方向，临近站点出入口位置分方向设置 3 处自行车停车场（含公共自行车租赁点）。

图 7.9 上沙沟站交通衔接设施优化方案示意图

(7) 青山路口站

➤ 现状分析

青山路口站为轨道交通 3 号线的轨道换乘站和一般枢纽站，位于阳明路与青山路、八一大道交叉口。经调研，青山路口站周边现状有 3 对公交站，分别为青山路口站（2/3/7/8/12/17 区间/22/26/209/210/224/232/240/245/260/816/BRT1/k210/k232 路/机场公交 1 线）、青山南路口站（18/240 短班）、阳明东路口站（2/6/108/126/237/245/260 路）。

另外，在青山路口站东北角设有一处长途客运站—青山客运站，主要为南昌市前往省内其他城市的客运班线。现状青山客运站在青山南路上开设了 2 个车行出入口，均为单向行驶。

征 求 意 见 稿

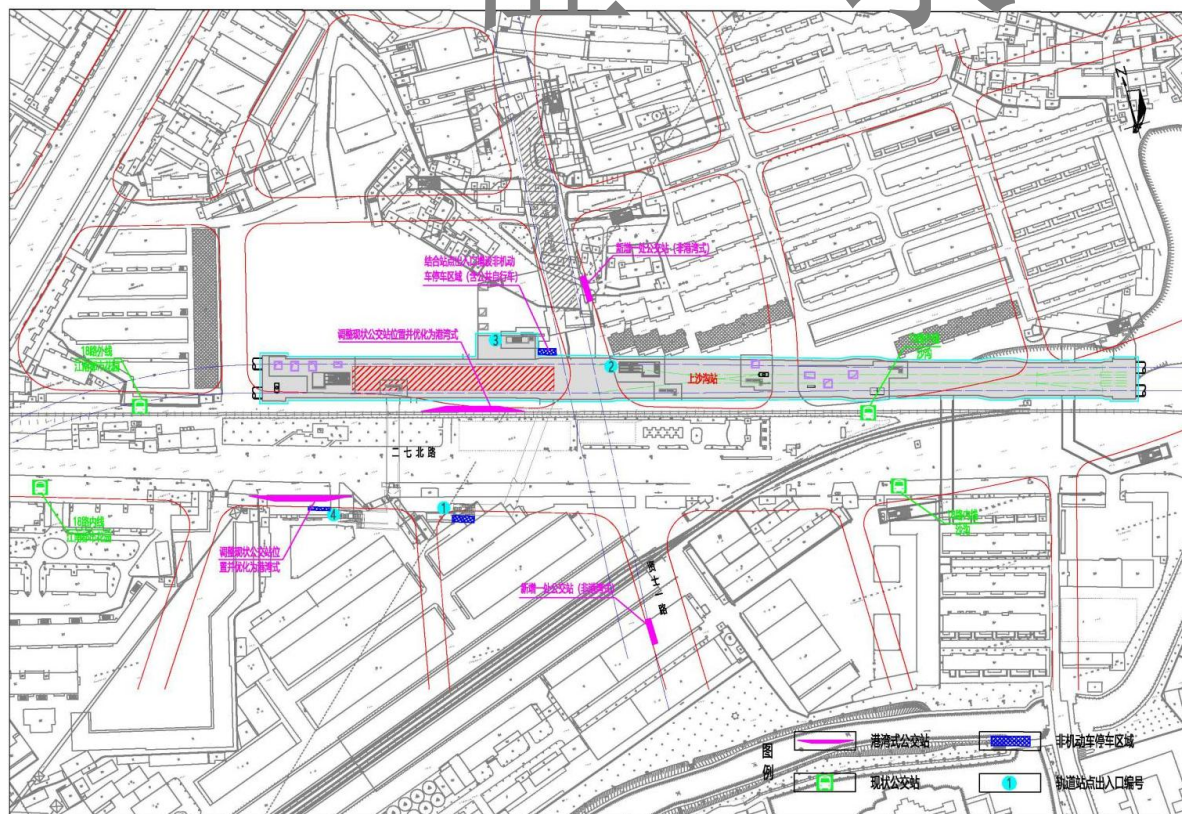




图 7.10 青山客运站现状位置

► 优化方案

青山路口站 TOD 开发策划方案：根据“南昌地铁青山路口站综合开发策划”，将青山路口站周边的居住、办公、人口、学校、公园、客运站等优势资源进行整合，注入街区商业、社区服务、休闲绿道、网红业态等，打造城轨融合示范区，构建“交通+社区+服务”融合的生态街区。

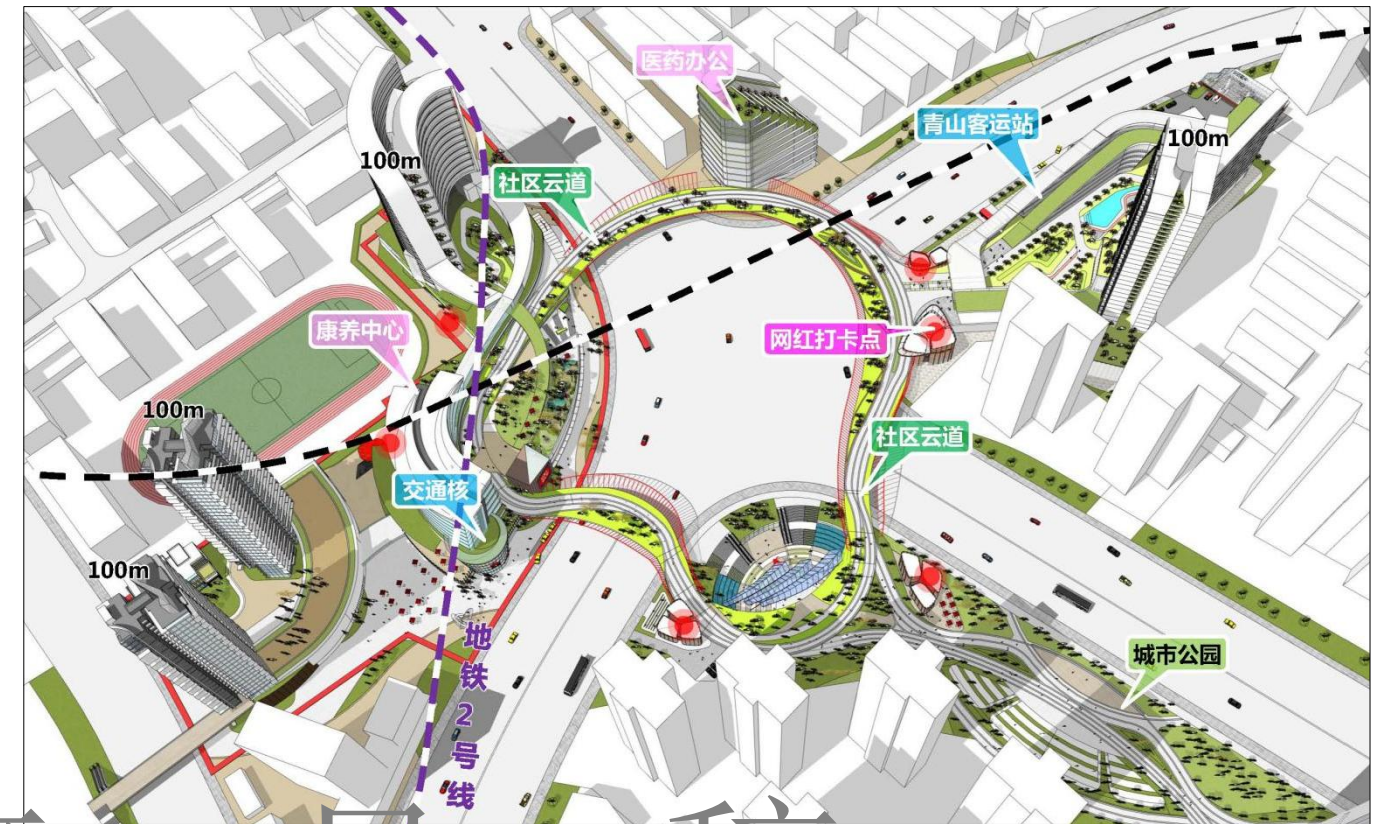


图 7.11 青山路口 TOD 开发策划方案

意见稿

公交场站优化：根据相关上位规划要求，青山客运站占地面积约 8500 平方米，规划未来将外迁。建议近期利用现有场地做临时公交枢纽站；远期结合青山路口站 TOD 项目规划，利用青山客运站用地，升级改造为公交枢纽站，打造轨道、公交衔接一体化场站。

公交停靠站优化：建议结合轨道站点出入口，阳明东路口站往西迁移并优化为港湾式停靠站，每个站台设置 2 个公交停靠泊位。

自行车停车场优化：结合停车场停车需求方向，临近站点出入口位置分方向设置 4 处自行车停车场（含公共自行车租赁点）。

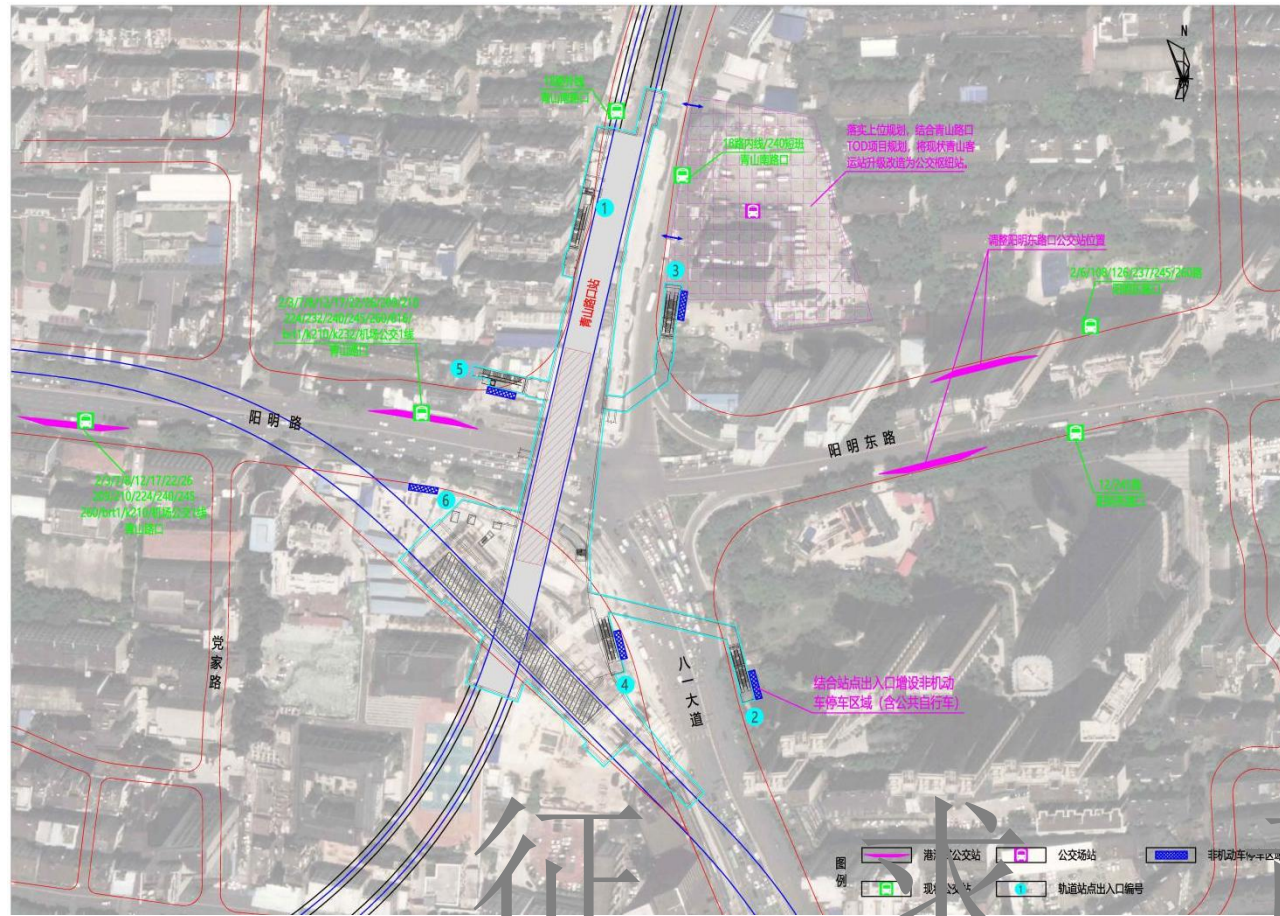


图 7.12 青山路 1 站交通衔接设施优化方案示意图

自行车停车场优化: 结合停车场停车需求方向, 临近站点出入口位置分方向设置 2 处自行车停车场 (含公共自行车租赁点)。

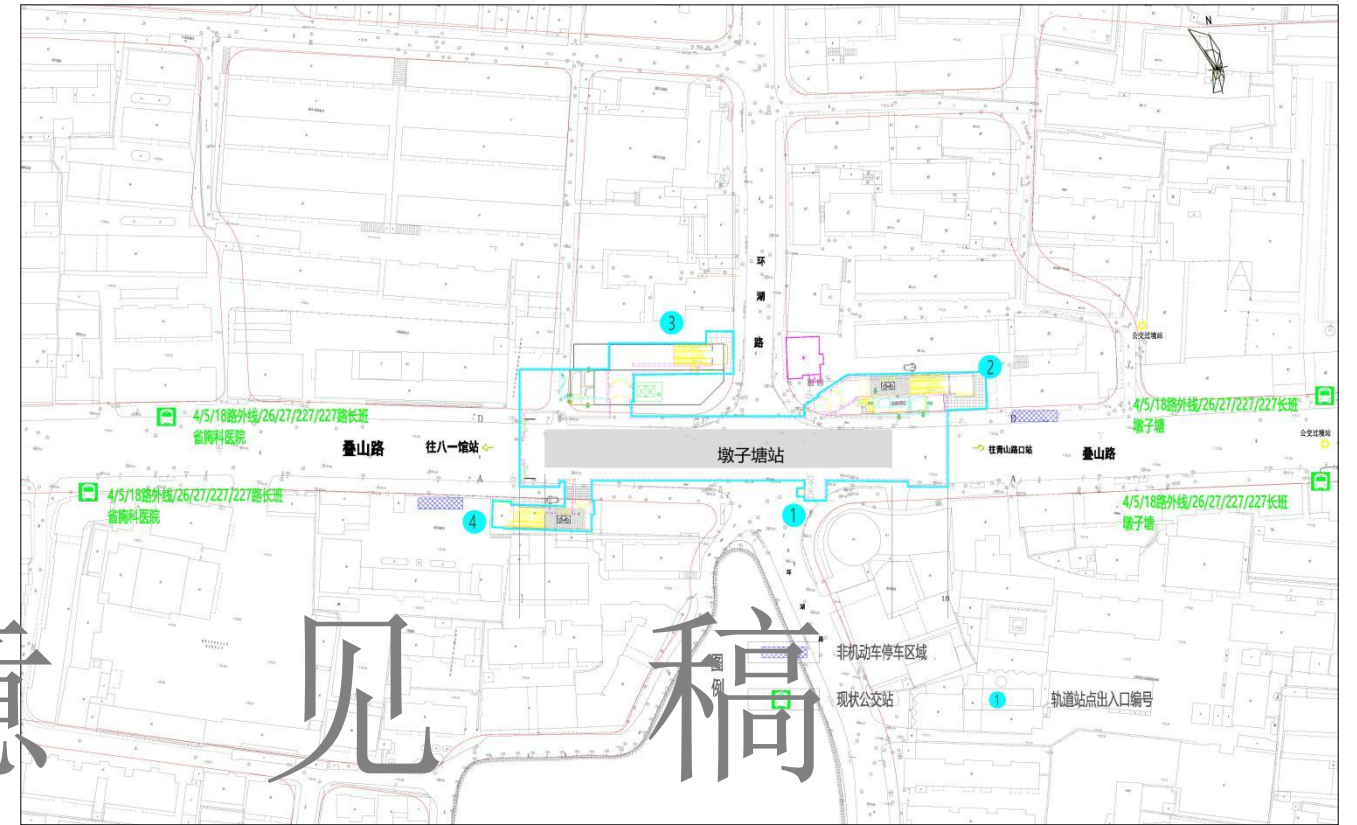


图 7.13 墩子塘站交通衔接设施优化方案示意图

(8) 墩子塘站

► 现状分析

墩子塘站为轨道交通 3 号线的一般站和一般换乘站, 位于叠山路与环湖路交叉口。经调研, 墩子塘站周边现状有 2 对公交车站, 分别为省胸科医院 (4/5/18 路外线/26/27/227/227 路长班)、墩子塘 (4/5/18 路外线/26/27/227/227 路长班)。

► 优化方案

公交停靠站优化: 结合轨道站点出入口位置以及周边道路现状及规划情况, 综合考虑墩子塘站周边用地及道路调整空间, 本次对墩子塘站周边公交站点不作调整。

(9) 八一馆站

► 现状分析

八一馆站为轨道交通 3 号线的轨道换乘站和一般枢纽站, 同时也是轨道交通 1 号线交汇站, 位于中山路与象山南路交叉口。经调研, 八一馆站周边现状有 3 个公交车站, 其中位于象山北路上的瓦子角 (5/25 路快班/52 路) 为一对公交车站, 位于中山路上的洗马池 (52/205/214 路区间/830 路) 为单向公交站。

► 优化方案

公交停靠站优化：结合轨道站点出入口位置以及周边道路现状及规划情况，综合考虑八一馆站周边用地以及轨道线相互换乘情况，本次对八一馆站周边公交站点不作调整。

自行车停车场优化：结合停车场停车需求方向，临近站点出入口位置分方向设置2处自行车停车场（含公共自行车租赁点）。

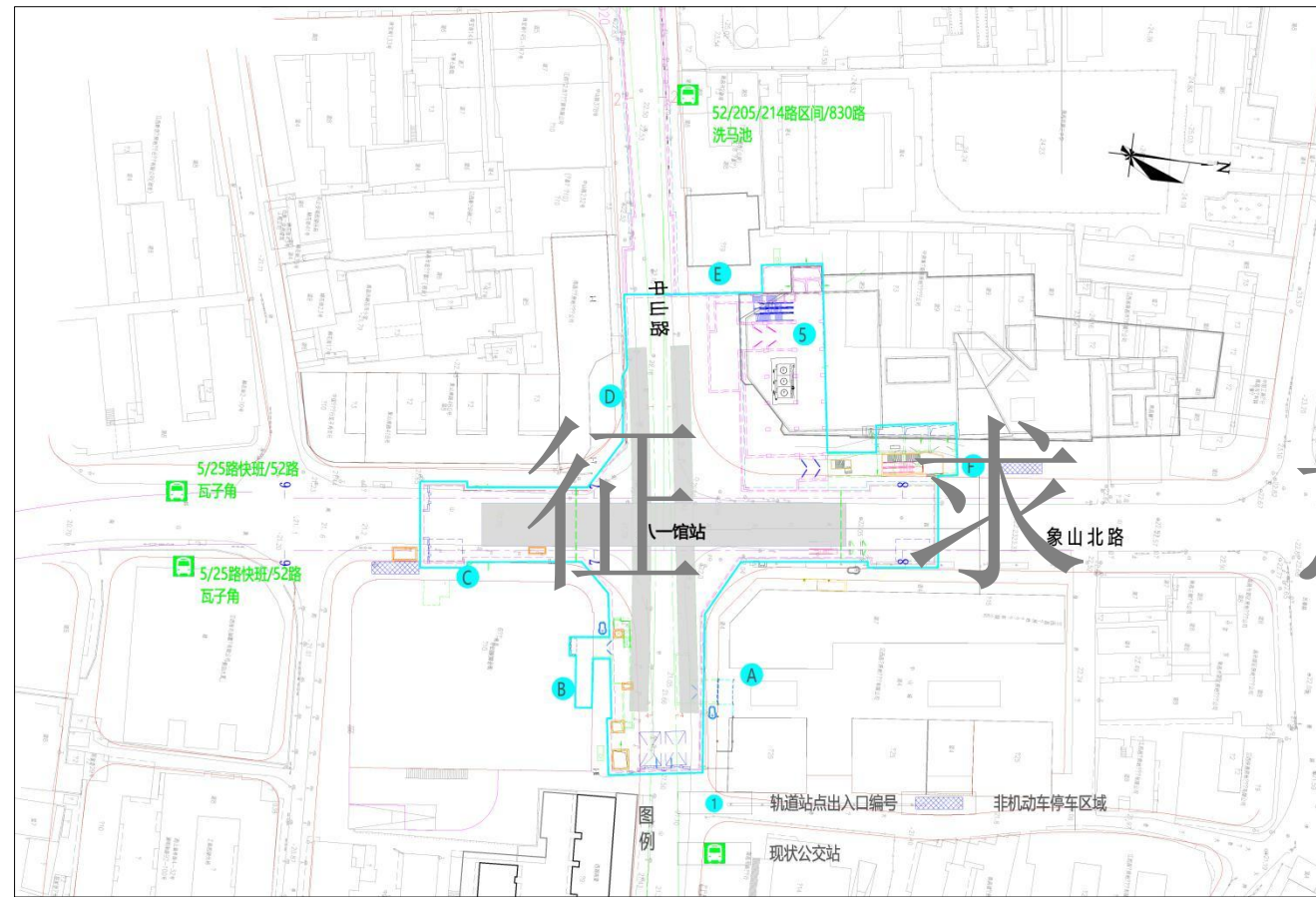


图 7.14 八一馆站交通衔接设施优化方案示意图

(10) 六眼井站

➤ 现状分析

六眼井站为轨道交通3号线的一般站和一般换乘站，位于孺子路与象山南路交叉口南侧。

经调研，六眼井站周边现状有2对公交站，分别为三眼井（5/25/25快班）、六眼井（5/25/25快班）。

➤ 优化方案

公交停靠站优化：结合轨道站点出入口位置，原址改造六眼井、三眼井站为港湾式停靠站，每个站台设置2个公交停靠泊位。

自行车停车场优化：结合停车场停车需求方向，临近站点出入口位置分方向设置2处自行车停车场（含公共自行车租赁点）。

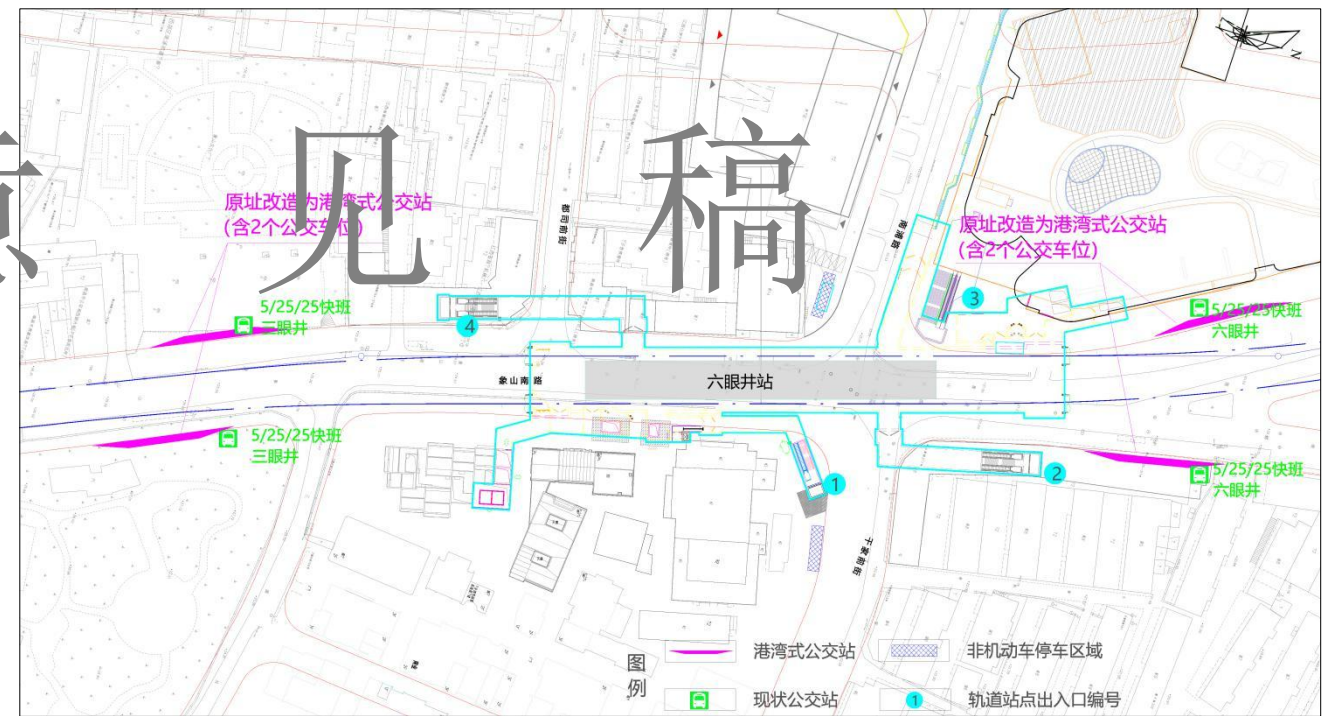


图 7.15 六眼井站交通衔接设施优化方案示意图

(11) 绳金塔站

➤ 现状分析

绳金塔站为轨道交通3号线的轨道换乘站和一般枢纽站，同时也是轨道交通4号线交汇站，

位于十字街绳金塔南侧。经调研，绳金塔站周边现状没有公交停靠站。

➤ 优化方案

公交停靠站优化：结合轨道站点出入口位置以及周边道路现状及规划情况，综合考虑绳金塔站周边用地与历史风貌保护的要求，本次对绳金塔站周边公交站点不作调整。

自行车停车场优化：结合停车场停车需求方向，临近站点出入口位置分方向设置 3 处自行车停车场（含公共自行车租赁点）。

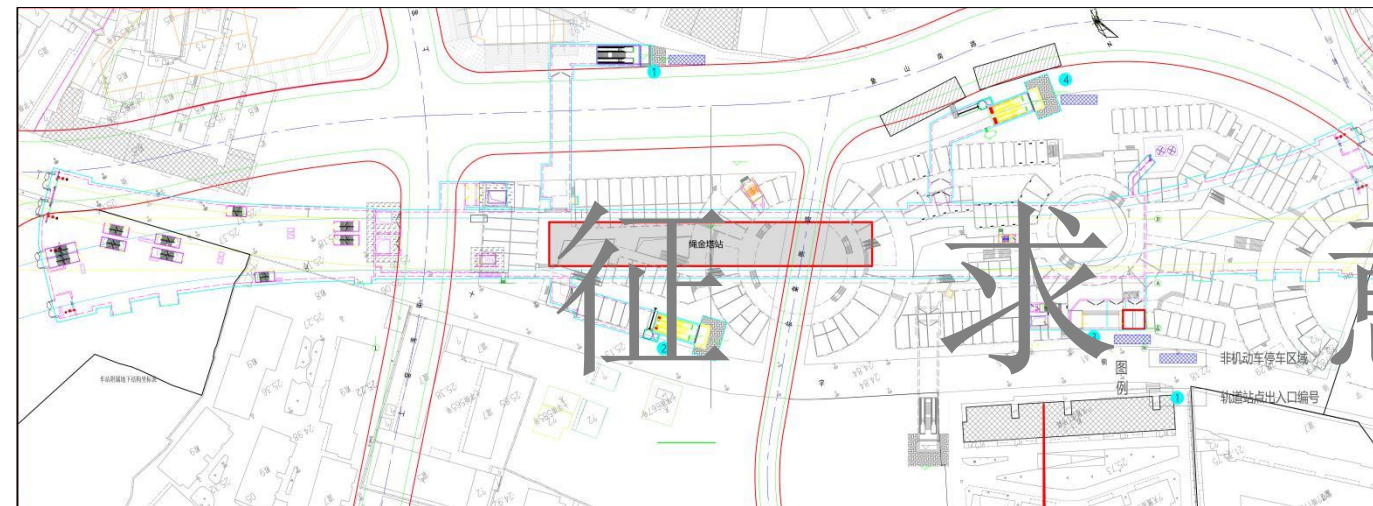


图 7.16 绳金塔站交通衔接设施优化方案示意图

(12) 十字街站

➤ 现状分析

十字街站为轨道交通 3 号线的一般站和一般换乘站，位于洪城路与京山北路交叉口。经现场调研，十字街站周边现状有 1 对公交站，为十字街站（146/207/238/255/864/k204 路/高铁巴士 1 线/机场公交 2 线）。

➤ 优化方案

公交停靠站优化：结合轨道站点出入口位置，原址改造十字街为港湾式停靠站，每个站台设置 2 个公交停靠泊位。

自行车停车场优化：结合停车场停车需求方向，临近站点出入口位置分方向设置 2 处自行车停车场（含公共自行车租赁点）。

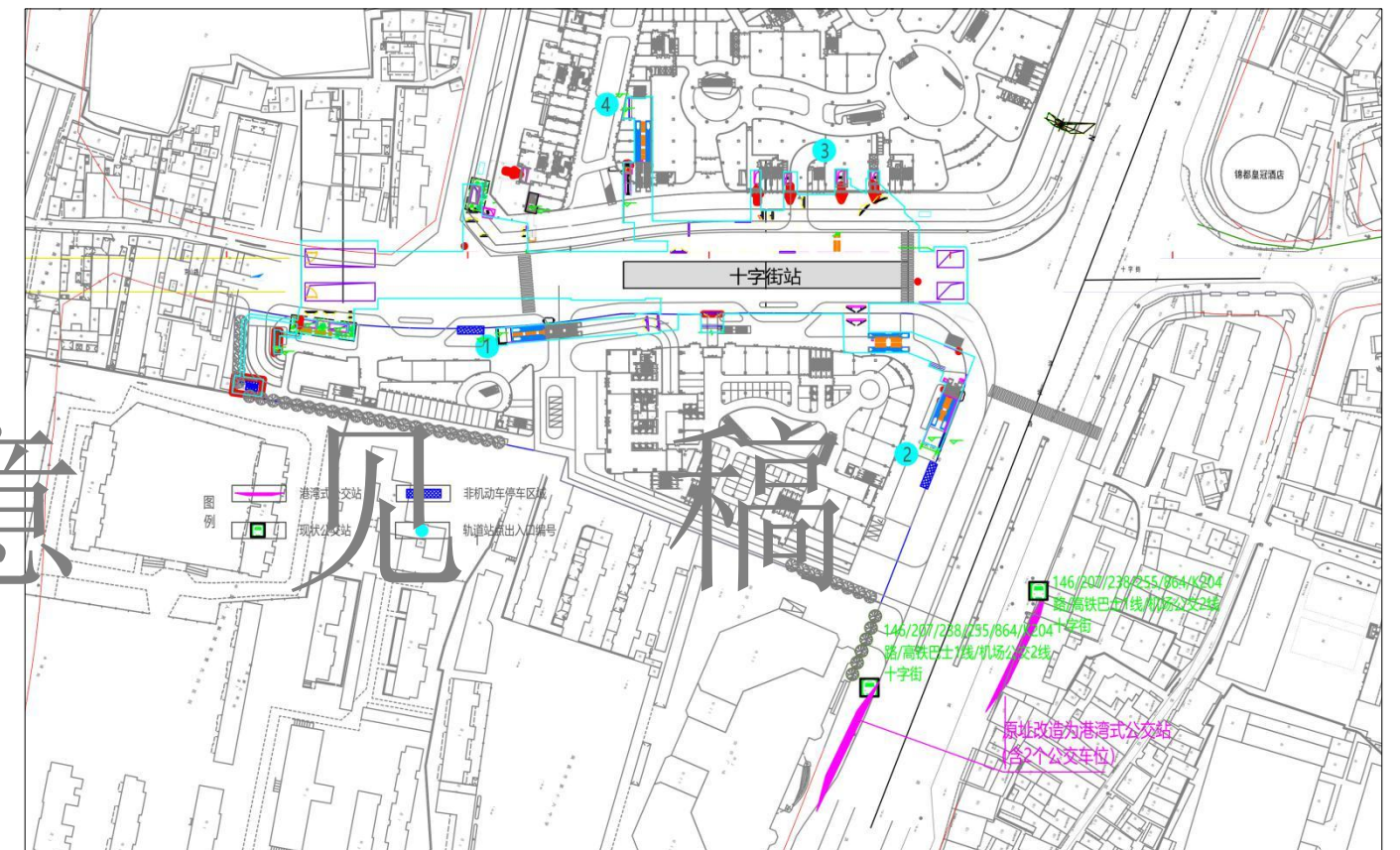


图 7.17 十字街站交通衔接设施优化方案示意图

(13) 京家山站

➤ 现状分析

京家山站为轨道交通 3 号线的一般站和片区驳接站，位于迎宾南大道与京山北路交叉口。

经调研，京家山站周边现状有 3 对公交站，分别为何坊西路口（179/248 路）、何坊路西口（20 路）、京山北路南口（212 路夜间）。

➤ 优化方案

公交停靠站优化：结合轨道站点出入口位置，将何坊西路口与何坊路西口综合调整为一个站点，并原址改造何坊西路口为港湾式停靠站，每个站台设置 2 个公交停靠泊位。

自行车停车场优化：结合停车场停车需求方向，临近站点出入口位置分方向设置 2 处自行车停车场（含公共自行车租赁点）。

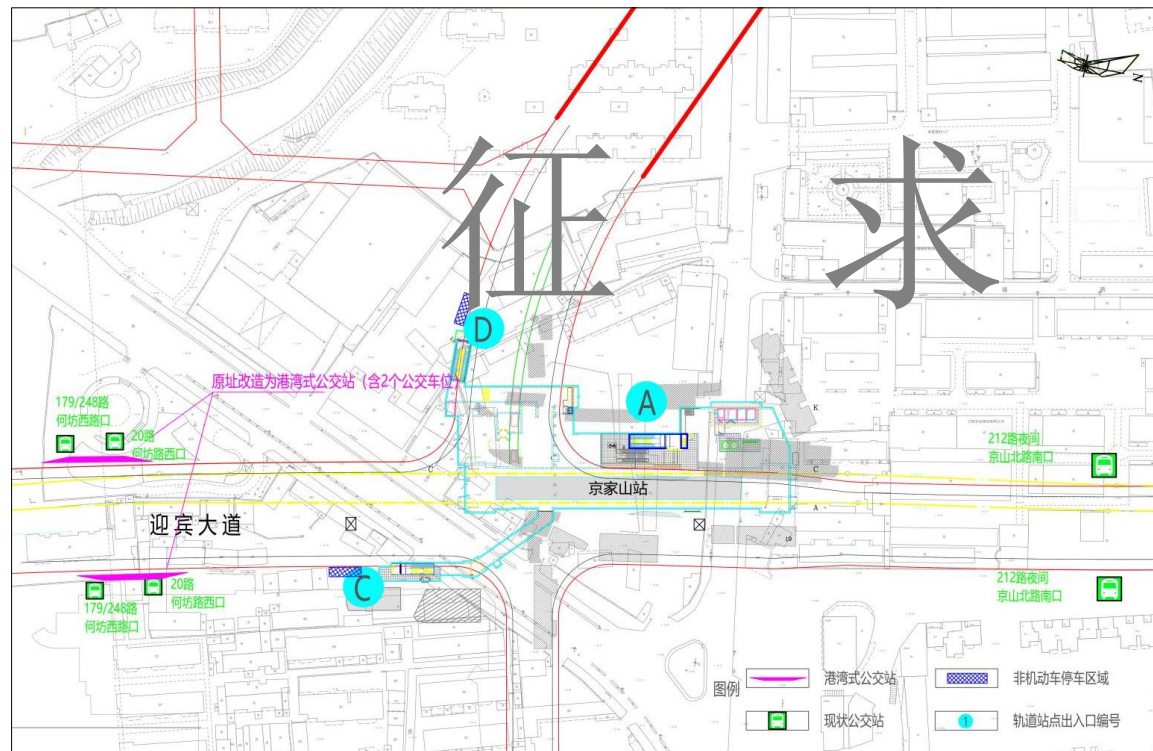


图 7.18 京家山站交通衔接设施优化方案示意图

（14）江铃站

➤ 现状分析

江铃东路站为轨道交通 3 号线的轨道换乘站和片区接驳站，也是与轨道交通 5 号线交汇

乘站，位于迎宾南大道与江铃东一路交叉口。经调研，江铃站周边现状有 2 对公交站，分别为省皮肤病医院（机电职院青云谱校区）（5 路快班/20/37/203/212/253/585/高铁巴士 8 线）、省皮肤病医院（招呼站）（179 路）。

➤ 优化方案

公交停靠站优化：结合轨道站点出入口位置，将原省皮肤病医院（机电职院青云谱校区）与省皮肤病医院（招呼站）合并为一个站点，并原址改造省皮肤病医院为港湾式停靠站，每个站台设置 2 个公交停靠泊位。

自行车停车场优化：结合停车场停车需求方向，临近站点出入口位置分方向设置 3 处自行车停车场（含公共自行车租赁点）。

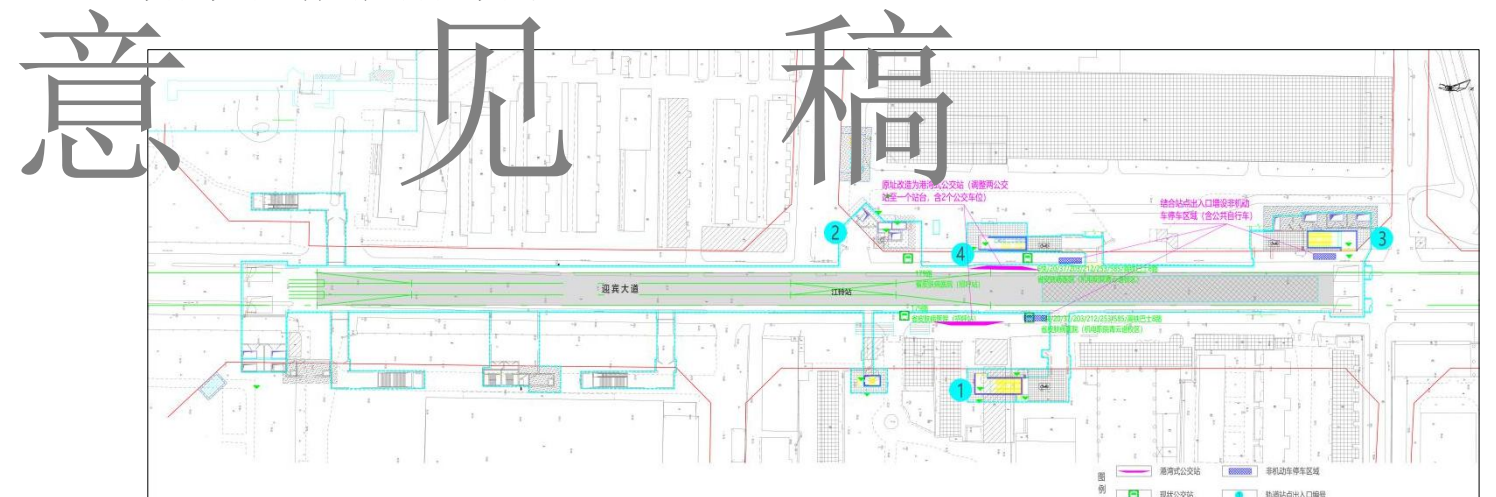


图 7.19 江铃站交通衔接设施优化方案示意图

（15）施尧站

➤ 现状分析

施尧站为轨道交通 3 号线的一般站和一般换乘站，位于迎宾大道与江铃六路交叉口。经调

研,施尧站周边现状有 1 对公交站,为武警医院(20 路/37 路/158 路/179 路/201 路/218 路/c7 路)。

➤ 优化方案

公交停靠站优化: 结合轨道站点出入口位置,建议在交叉口南出口新增一处港湾式公交停靠站,与轨道 C 号口形成接驳。

自行车停车场优化: 结合停车场停车需求方向,临近站点出入口位置分方向设置 3 处自行车停车场(含公共自行车租赁点)。

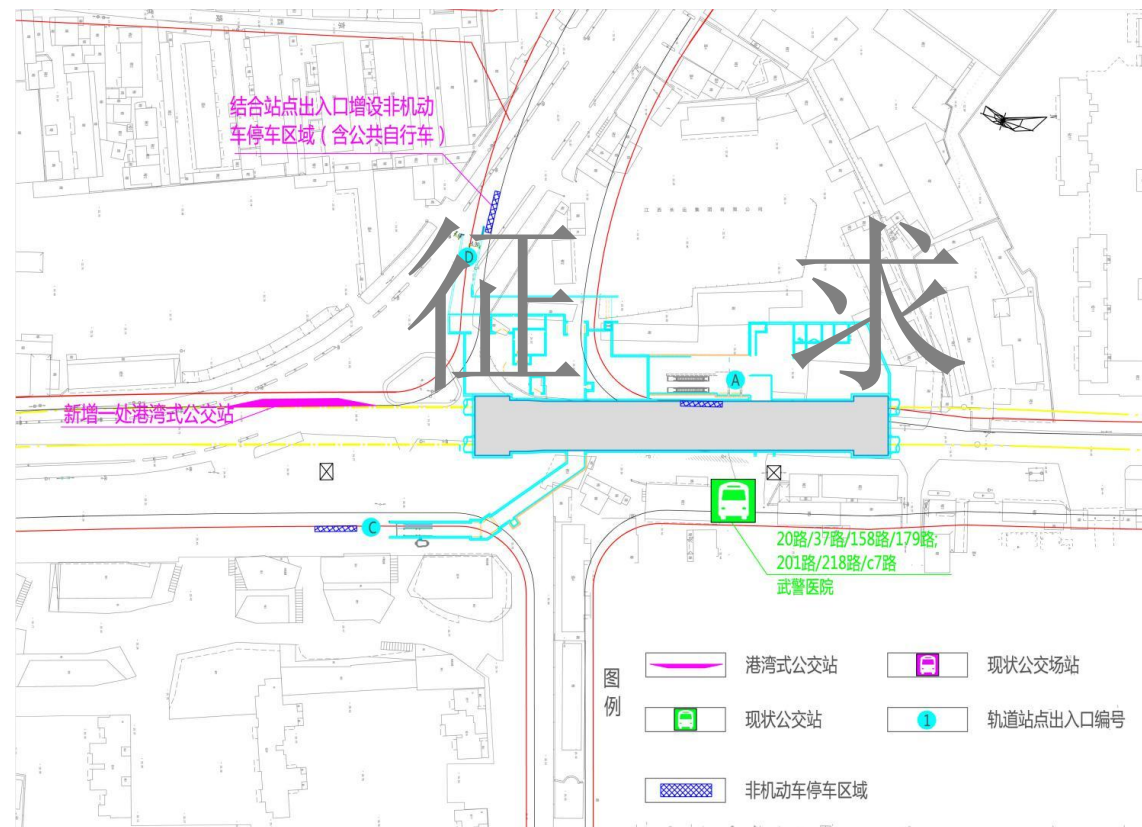


图 7.20 施尧站交通衔接设施优化方案示意图

(16) 八大山人站

➤ 现状分析

八大山人站为轨道交通 3 号线的一般站和片区接驳站,位于迎宾南大道与定山路交叉口。经

调研,八大山人站周边现状有 2 对公交站,分别为定山路口(20 路/179 路/203 路/218 路)、陈云故居小区(招呼站)(201 路)。

➤ 优化方案

公交停靠站优化: 结合轨道站点出入口位置,建议将在陈云故居小区(招呼站)调整至轨道 B 出口附近,加强常规公交与轨道交通的接驳。

自行车停车场优化: 结合停车场停车需求方向,临近站点出入口位置分方向设置 3 处自行车停车场(含公共自行车租赁点)。

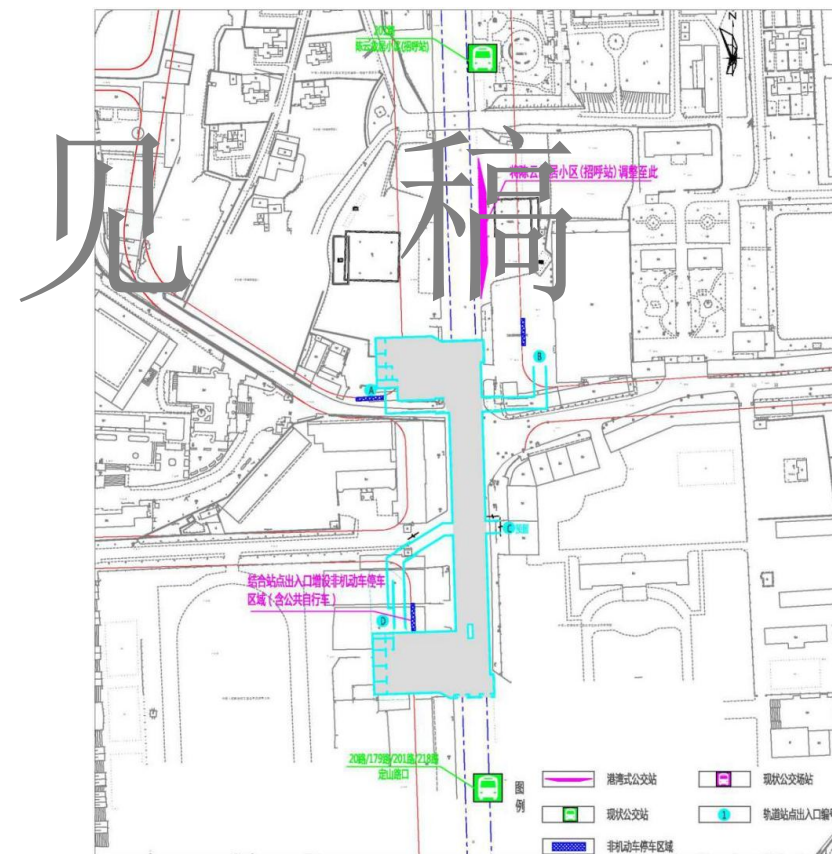


图 7.21 八大山人站交通衔接设施优化方案示意图

(17) 邓埠站

➤ 现状分析

邓埠站为轨道交通3号线的一般站和片区接驳站，处于南昌县岱山地区，位于迎宾南大道与阳光路交叉口。经调研，邓埠站周边现状有2对公交站，分别为江西信息学院（20路/179路/201路;218路/c7路）、南昌邮区中心局（20路;201路）。

➤ 优化方案

公交停靠站优化：结合轨道站点出入口位置，在交叉口东进口阳光路上新增1处港湾式公交停靠站，与轨道B号口形成接驳。

自行车停车场优化：结合停车场停车需求方向，临近站点出入口位置分方向设置4处自行车停车场（含公共自行车租赁点）。

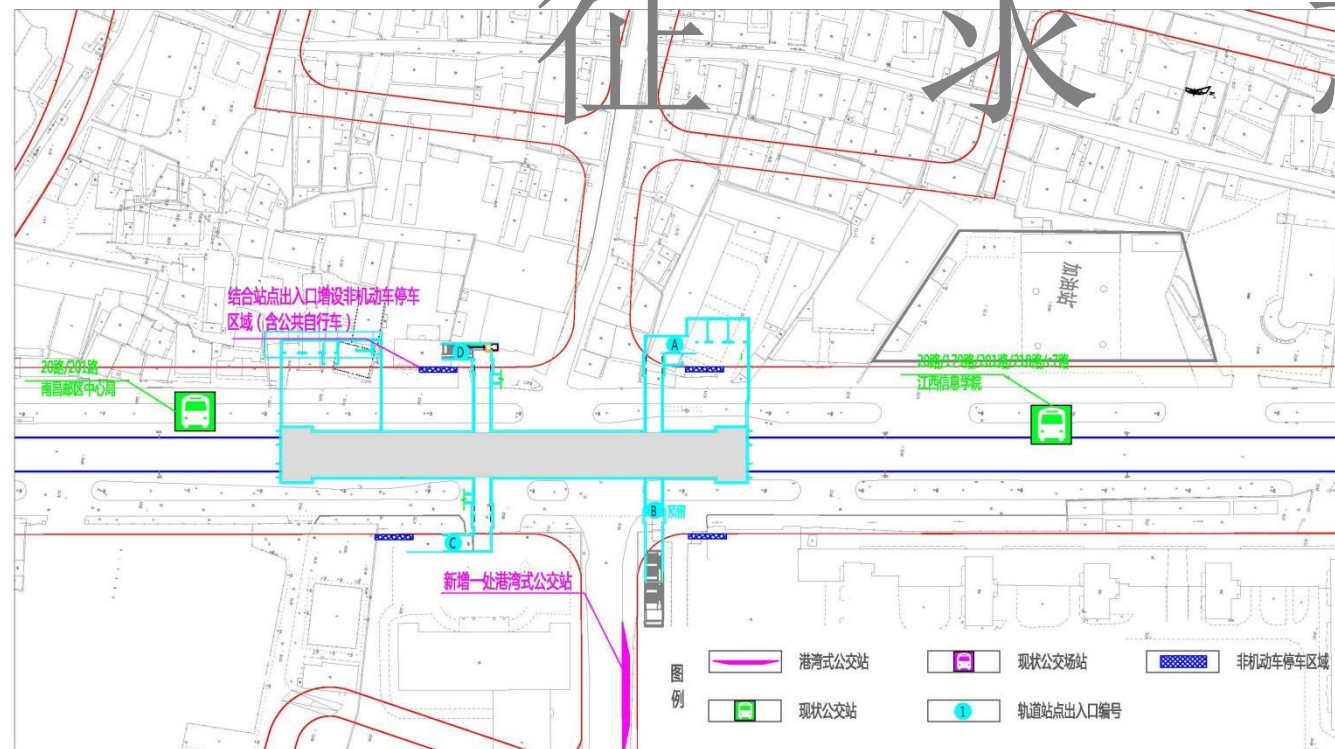


图 7.22 邓埠站交通衔接设施优化方案示意图

(18) 振兴大道站

➤ 现状分析

振兴大道站为轨道交通3号线的一般站和综合枢纽站，位于迎宾南大道与振兴大道交叉口。经调研，振兴大道站周边现状有3对公交站，分别为昌南公交枢纽（158路/201路/203路/218路/235路/519路/707路）、昌南客运站（179路）、昌南客运站北门（128路/128路官田线/128路荷溪线）。

另外，在振兴大道站周边现状有一处公路客运站—昌南客运站，位于振兴大道站东侧。北距南昌火车站9公里，南临沪昆、赣粤高速公路，西接生米大桥。昌南客运站属国家一级公路客运站，占地面积162亩，建筑面积27461.5平方米，候车大厅面积2400平方米，设有发车位32个、泊车位430个，设计发班能力为日发班1200班次，可发送旅客2.5万人次。2006年1月投入运营，是江西最大的长途客运站及城市公交枢纽站，也是国内设施最完备、最先进和富有文化品味的现代化客运站之一。

昌南客运站共开设了7个车行出入口，迎宾大道上1个、振兴大道上4个、莲西路上2个，振兴大道上开设的车行出入口过多，公路客运、常规公交、小汽车相互干扰严重，振兴大道交通压力较大。



图 7.23 昌南客运站现状情况

➤ 优化方案

公交场站优化：建议利用客运站西北角现有公交广场，整合昌南客运站周边公交线路，形成大型公交换乘枢纽站，占地约 6191 平方米；远期结合昌南客运站的升级改造工程，打造一体化城市综合交通枢纽中心，场站包含长途客运站、轨道交通+公交换乘枢纽、常规公交首末站、小汽车停车场等交通设施。

公交停靠站优化：结合轨道站点出入口位置，在轨道 D、E 预留出口之间新增一处港湾式

公交停靠站。

自行车停车场优化：结合停车场停车需求方向，临近站点出入口位置分方向设置 6 处自行车停车场（含公共自行车租赁点）。

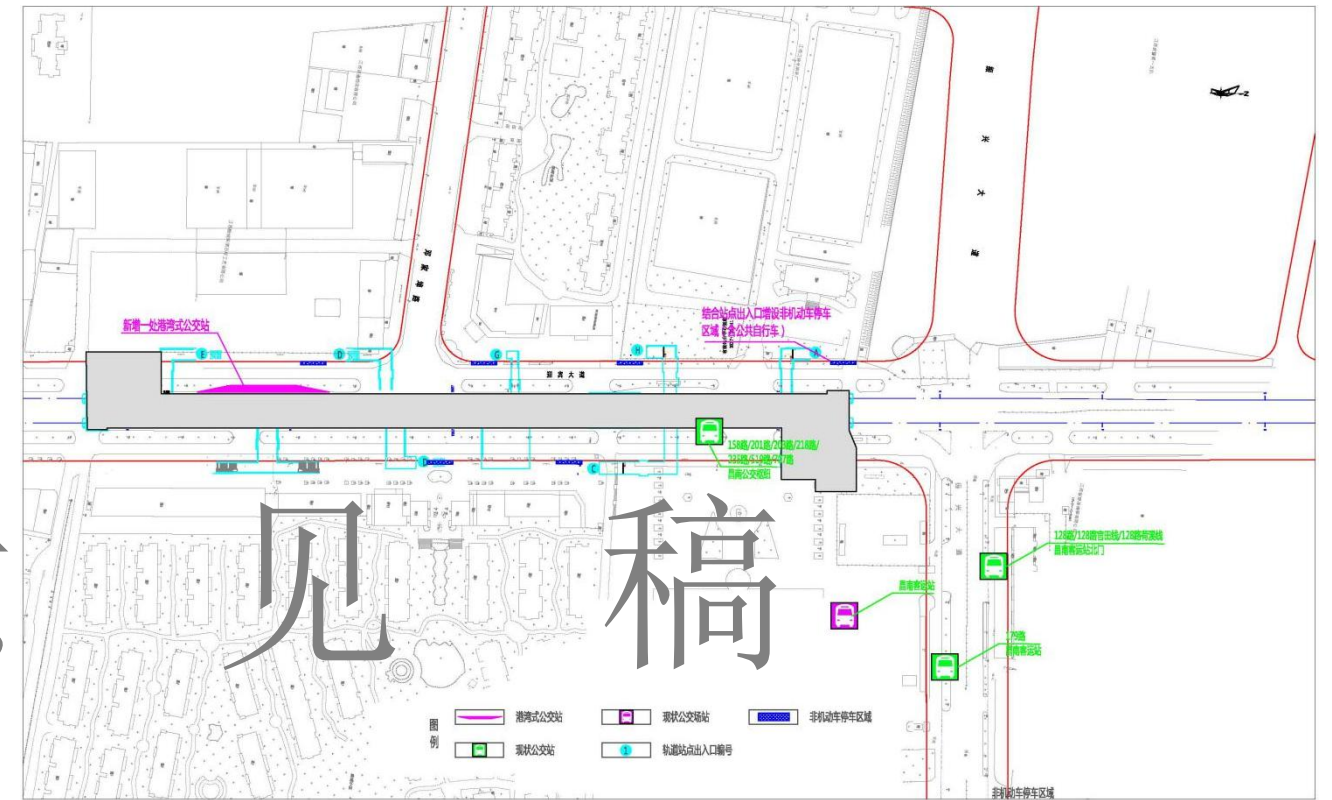


图 7.24 振兴大道站交通衔接设施优化方案示意图

(19) 沥山站

➤ 现状分析

沥山站为轨道交通 3 号线的一般站和片区驳接站，位于迎宾南大道与澄湖北大道交叉口。经调研，沥山站周边现状有 4 对公交站，分别为澄湖北大道口（218 路）、新张村（262 路/852 路）、澄湖北路莲西路口（262 路）、小蓝二路东口（179 路/203 路/218 路）。

➤ 优化方案

公交停靠站优化：结合轨道站点出入口位置，在交叉口南出口迎宾中大道上新增1对港湾式公交停靠站，分别与轨道3号口及4号口形成接驳；在交叉口西出口小蓝东路上新增一处港湾式公交停靠站，与轨道1号口形成接驳；在交叉口东进口澄湖北大道上新增一处港湾式公交停靠站，与轨道2号口形成接驳。

自行车停车场优化：结合停车场停车需求方向，临近站点出入口位置分方向设置4处自行车停车场（含公共自行车租赁点）。

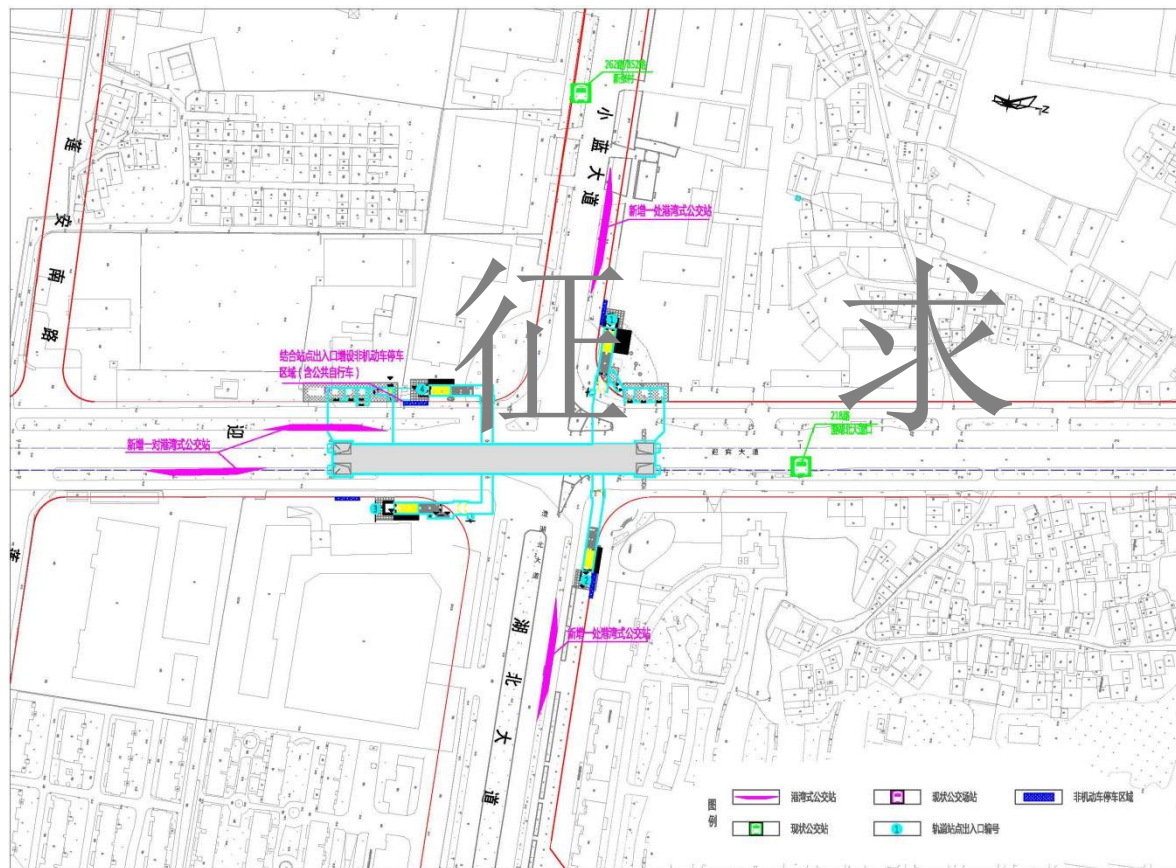


图 7.25 沥山站交通衔接设施优化方案示意图

(20) 柏岗站

➤ 现状分析

柏岗站为轨道交通3号线的一般站和片区驳接站，处于莲塘县旧城区边缘地带，位于迎宾

南大道与斗柏路交叉口。经调研，柏岗站周边现状有3对公交站，分别为省送变电公司（89路/201路/203路/218路/218路快班/513路/527路/527路长班/536路/562路/809路/莲塘至西客站定制线）、富山大道东口（89路/513路;536路/562路/809路）、富山大道口（158路/179路/806路）。

现状斗柏路上省变电公司站有12条公交线路停靠，该公交站现状为非港湾式，站台停车空间小，公交车进出站点对主线交通影响较大，公交车排队现象严重；现状轨道交通3号线柏岗站施工，斗柏路/迎宾大道交叉口高峰时期极其拥堵。

柏岗站现状周边基本建成，交叉口西北角为村民宅基地、菜地，东北角为村民宅基地、供电公司宿舍，西南角为迎宾珑湾、迎宾珑海，东南角为村民宅基地、学府雅居。仅西北角有一处空置菜地可用于设置公交枢纽站。

意见 见 稿



图 7.26 柏岗站周边现状情况



图 7.27 柏岗站周边现状实景图

➤ 优化方案

公交场站优化：建议结合现状公交运行情况、轨道交通客流特征，远期在柏岗站西北侧设置一处公交枢纽站，满足沿斗柏路东西向开行的公交线路停靠换乘需求，占地面积约 3844 平方米，沿富山大道设置 2 个出入口。建议公交公司与相关单位沟通，通过控规调整论证的形式对控规进行局部调整，将该用地调整为永久公交设施，作为公交场站使用。

公交停靠站优化：将现状省变电公司公交站往西迁移并优化为港湾式公交站，原址改造现状富山大道口公交站为港湾式公交站，每个站点设置 2 个停车位。

自行车停车场优化：结合停车场停车需求方向，临近站点出入口位置分方向设置 4 处自行车停车场（含公共自行车租赁点）。

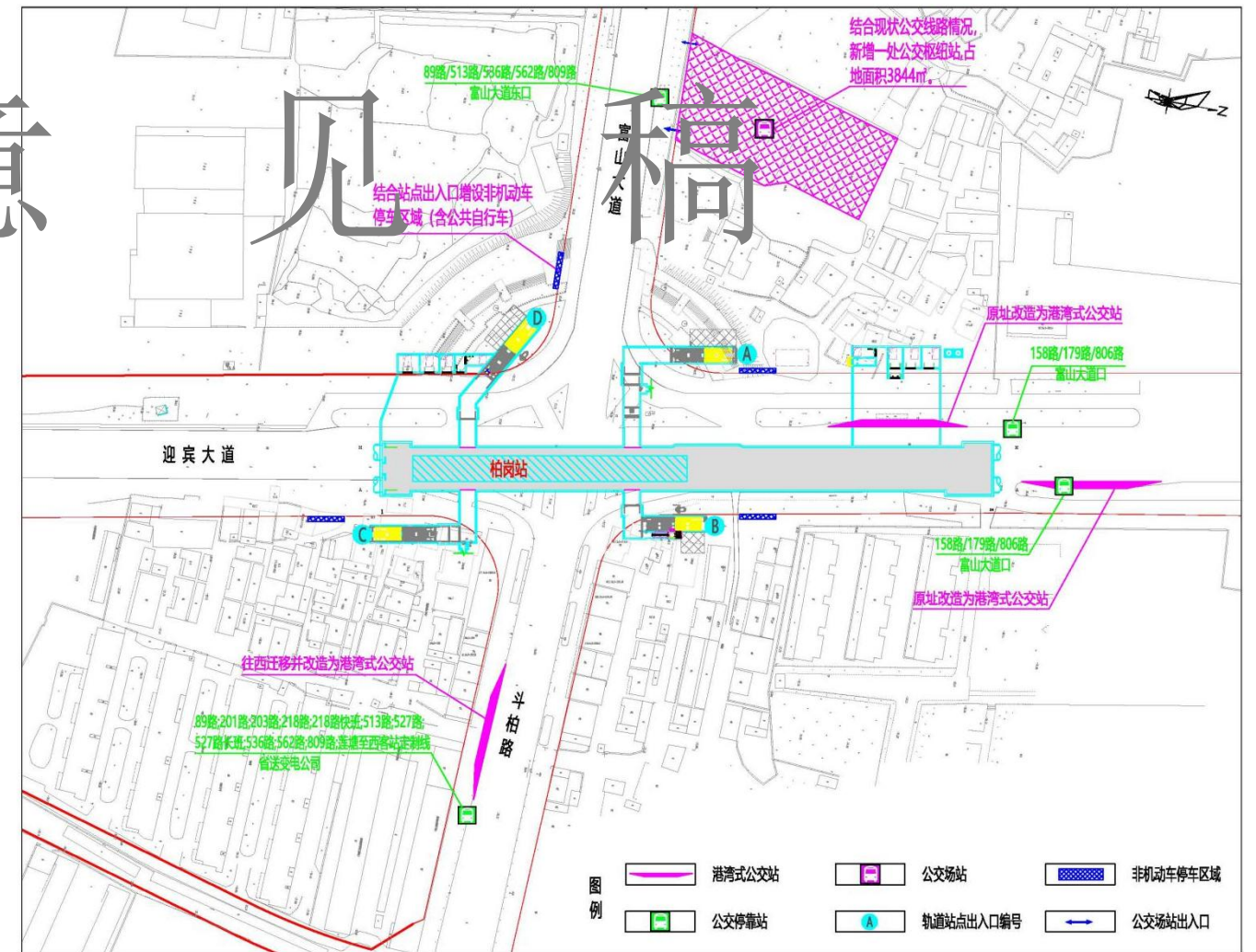


图 7.28 柏岗站交通衔接设施优化方案示意图

(21) 斗门站

➤ 现状分析

斗门站为轨道交通3号线的一般站和片区驳接站，位于迎宾南大道与汽车大道交叉口。经调研，斗门站周边现状有3对公交站，分别为莲西桥北（179路）、江西农机大市场（179路）、富山五路东口（527路/527路长班）。

➤ 优化方案

公交停靠站优化：结合轨道站点出入口位置，在交叉口西出口及东出口汽车大道上各新增1处港湾式公交停靠站，在交叉口南出口迎宾中大道上新增1处港湾式公交停靠站，与轨道1号口形成接驳。

自行车停车场优化：结合停车场停车需求方向，临近站点出入口位置分方向设置4处自行车停车场（含公共自行车租赁点）。

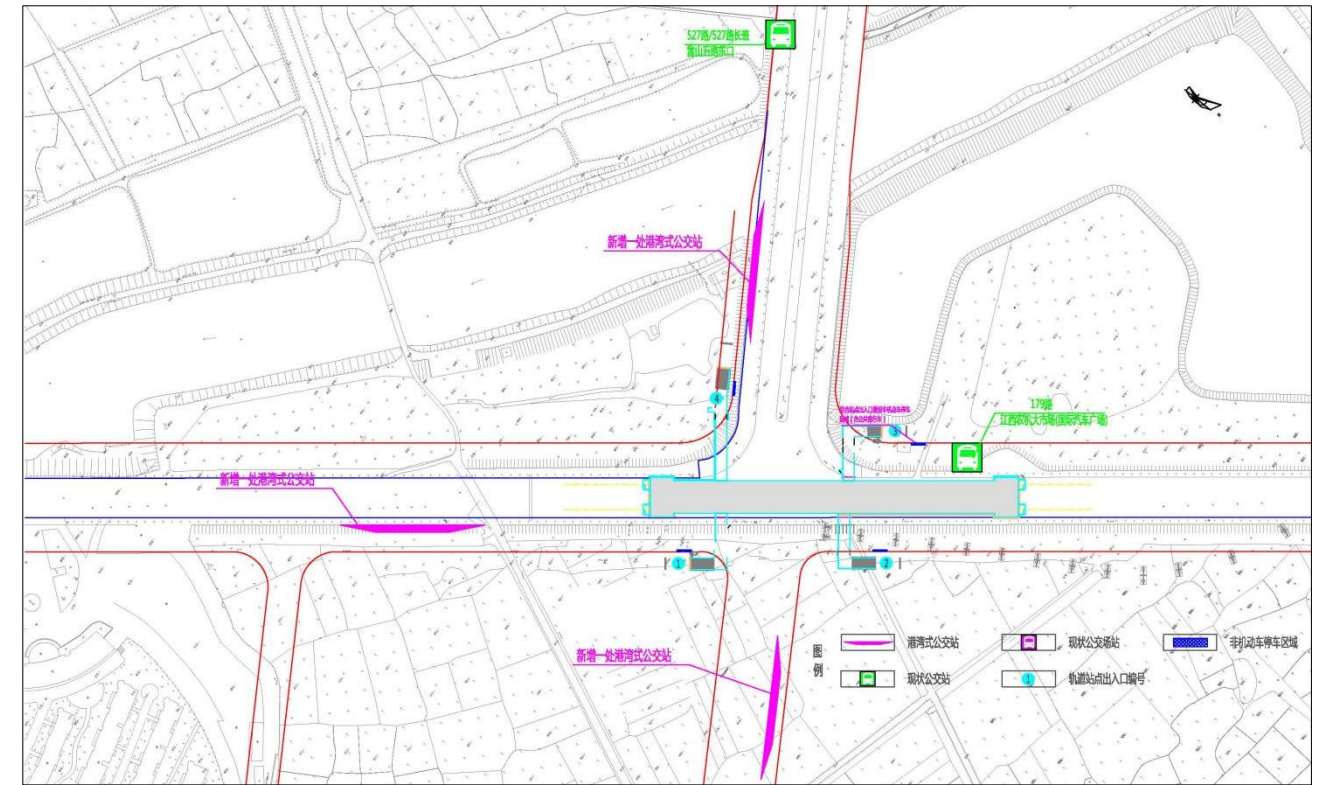


图 7.29 斗门站交通衔接设施优化方案示意图

(22) 银三角北站

➤ 现状分析

银三角北站为轨道交通3号线的尽端站和一般枢纽站，位于迎宾南大道与银河城交叉口。银三角为南昌县的两大交通枢纽之一，迎宾大道、南莲路的交汇点，是城乡公交线路的必经处，公交客流较大。经调研，银三角北站周边现状有4对公交站，分别为招呼站（515路）、银河城停车场（218路/218路快班/515路）、银三角北（179路）、银三角北口（179路）。

另外，根据现状调研，在银三角北站北侧有一处现状公交首末站—银河城停车场，场站内设有公交车停车区、调度设备用房，占地面积约4620平方米，停有3条（218路/515路/218路快班）公交线路。场站沿安宝一路设置了2个车行出入口，均为单向行驶，对安宝一路干扰较小。

征 求 意 见 稿



图 7.40 银河城停车场现状位置

► 优化方案

公交首末站优化：轨道交通3号线开通后，银三角北站作为枢纽站，将承担更多公交线路的首末站功能，建议公交公司与银三角开发区管委会沟通，通过控规调整论证的形式对控规进行局部调整，将道路两侧带状地块规划为绿地调整为永久公交设施，作为公交首末站。同时利用现状银河城停车场北侧用地改造为“P+R”小汽车停车场，同时在安宝一路上开设2个车行出入口，占地面积约6944平方米。

公交停靠站优化：结合轨道站点出入口位置，将银三角北、银三角北口、恒大绿洲二期公交站原址改造为港湾式停靠站，优化公交车进出场站空间，加强与轨道站点出入口的衔接。

自行车停车场优化：结合停车场停车需求方向，临近站点出入口位置分方向设置4处自行车停车场（含公共自行车租赁点）。

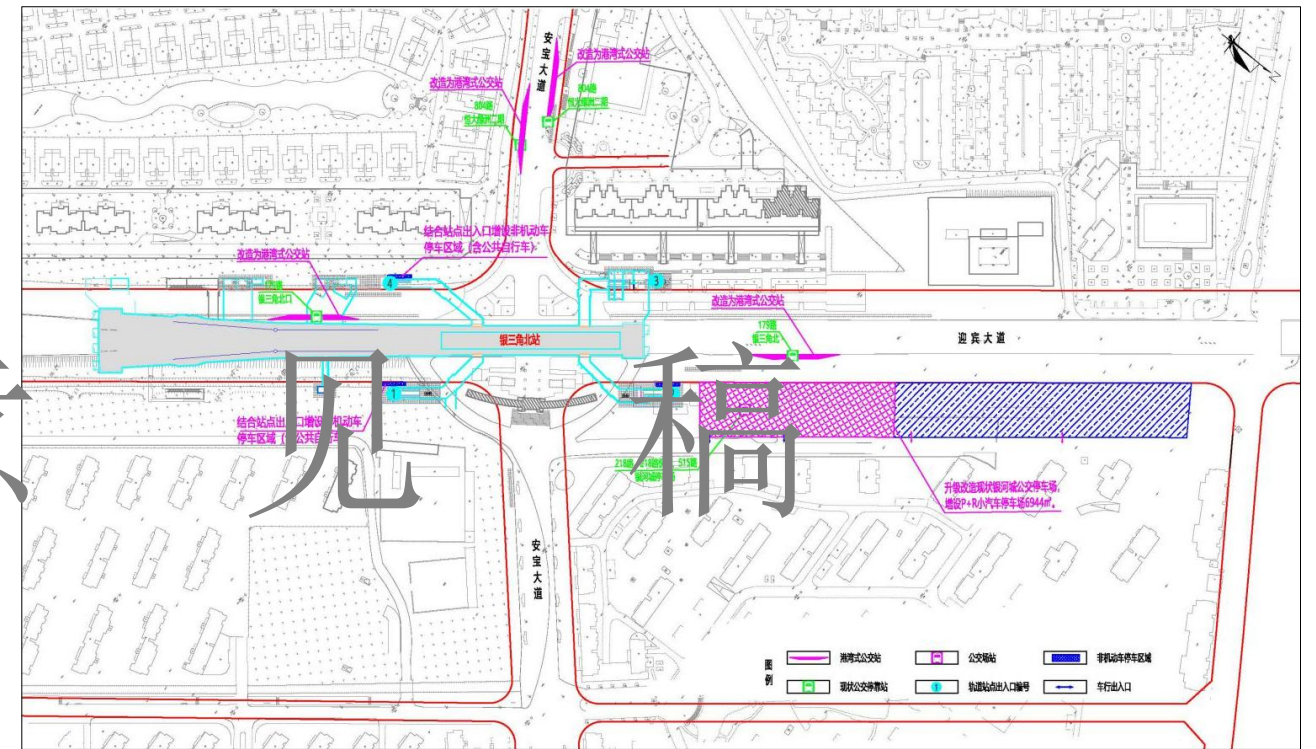


图 7.31 银三角北站交通衔接设施优化方案示意图

7.4 小结

轨道交通3号线22个站点中有19个站点的交通衔接设施需进一步优化，3个站点源于其它因素不作调整，各站点交通衔接设施的优化情况如下表所示。新增公交场站2处，改造公交场站3处，新增公交站点16个，改造公交站点18个，调整公交站点位置17个。常规公交站点具体方案设计应由轨道集团结合轨道站点周边的地面恢复工程同步设计施工。对于枢纽方案的设

计，本次提出枢纽站的规模需求，具体方案设计应由公交集团结合自身的需求予以落实。

表 7.2 轨道交通3号线站点交通衔接设施优化方案

车站名称	现状情况	优化措施		优化后		
	公交站数量(个)	公交站方面	自行车停车场方面	公交站数量(个)	停靠泊位数量(个)	自行车停车场数量(个)
京东大道站	5	原址改造3个公交站 新增1个公交站；立体化升级改造 现状高新公交停车场	新增6个停车区域	6	10	6
梁万站	2	原址改造2个公交站	新增4个停车区域	2	4	4
火炬广场站	2	往西迁移改造2个现状公交站，迁 移青山湖大道国威路口公交站	新增3个停车区域	4	8	3
国威路站	3	往东迁移改造1个现状公交站 新增1个公交站	新增4个停车区域	4	8	4
青山湖西站	0	新增2个公交站	新增2个停车区域	2	4	2
上沙沟站	4	往东迁移改造2个现状公交站 新增2个公交站	新增3个停车区域	6	8	3
青山路口站	6	往西迁移改造2个现状公交站 新增1个公交枢纽站	新增4个停车区域	6	10	4
墩子塘站	4	不作调整	新增2个停车区域	4	4	2
八一馆站	3	不作调整	新增2个停车区域	3	3	2
六眼井站	4	原址改造4个现状公交站	新增2个停车区域	4	8	2
绳金塔站	0	不作调整	新增3个停车区域	0	0	3
十字街站	2	原址改造2个现状公交站	新增2个停车区域	2	4	2
京家山站	4	原址改造2个现状公交站	新增2个停车区域	4	6	2
江铃站	4	合并现状4个公交站为2个公交 站，并原址改造	新增3个停车区域	2	4	3
施尧站	1	新增1个公交站	新增3个停车区域	2	4	3
八大山人站	2	往南迁移改造1个现状公交站	新增3个停车区域	2	3	3
邓埠站	2	新增1个公交站	新增4个停车区域	3	4	4
振兴大道站	3	新增1个公交站 结合昌南客运站，打造城市交通枢 纽中心	新增6个停车区域	4	6	6
沥山站	2	新增4个公交站	新增4个停车区域	6	10	4
柏岗站	3	新增1个公交站 结合控规调整，新增1个公交枢纽 站	新增4个停车区域	4	6	4
斗门站	2	新增3个公交站	新增4个停车区域	5	8	4

车站名称	现状情况	优化措施		优化后		
	公交站数量(个)	公交站方面	自行车停车场方面	公交站数量(个)	停靠泊位数量(个)	自行车停车场数量(个)
银三角北站	4	原址改造4个现状公交站 结合控规调整，打造综合交通枢纽	新增4个停车区域	4	8	4

根据轨道交通3号线站点公交衔接设施的优化方案，对优化方案工程量进行统计，具体如下表所示。

表 7.3 轨道交通3号线站点交通衔接设施优化调整汇总表

调整方案	调整站点名称	调整内容	数量	合计
新增公交场站	柏岗站	在轨道站西北角增设一处公交枢纽站，并预留规划用地	1	2
	青山路口站	青山客运站迁走后，结合TOD开发新增一处公交枢纽站	1	
改造公交场站	京东大道站	结合现状高新公交停车场，升级改造为公交枢纽站	1	3
	振兴大道站	结合昌南客运站，打造城市交通枢纽中心	1	
	银三角北站	升级改造现状银河城公交停车场	1	
新增公交站点	京东大道站	交叉口南出口处新增一个港湾式公交停靠站	1	16
	国威路站	轨道站点2号出入口近处新增一个港湾式公交停靠站	1	
	青山湖西站	洪都北大道上新增两个港湾式公交停靠站	2	
	上沙沟站	贤士一路上新增两个公交停靠站	2	
	施尧站	在轨道站点C出入口近处新增一个港湾式公交停靠站	1	
	邓埠站	在阳光路东进口处新增一个港湾式公交停靠站	1	
	振兴大道站	在轨道站点D、E出入口之间新增一个港湾式公交停靠站	1	
	沥山站	在交叉口南侧新增两个港湾式公交停靠站 在交叉口东进口、西出口道处各新增一个港湾式公交停靠站	4	
	斗门站	在汽车大道上新增两个港湾式公交停靠站 在轨道站点1号出入口近处新增一个港湾式公交停靠站	3	
	改造公交站点	京东大道站	原址港湾式改造	
梁万站		原址港湾式改造	2	
六眼井站		原址港湾式改造	4	
十字街站		原址港湾式改造	2	
柏岗站		原址港湾式改造	3	
银三角北站		原址港湾式改造	4	
调整公交站点位置	火炬广场站	调整现状火炬广场公交站、青山湖大道国威路口公交站的位置，并港湾式改造	4	17
	国威路站	调整现状青山湖隧道东公交站的位置，并港湾式改造	1	
	上沙沟站	调整现状江南都市花园公交站的位置，并港湾式改造	2	

调整方案	调整站点名称	调整内容	数量	合计
	青山路口站	调整现状阳明东路口公交站的位置	2	
	京家山站	将现状何坊西路口、何坊路西口两个公交站合并为一个，并改造为港湾式公交停靠站	4	
	江铃站	将现状原省皮肤病医院（机电职院青云谱校区）、省皮肤病医院（招呼站）两个公交站合并为一个，并改造为港湾式公交停靠站	3	
	八大山人站	调整现状陈云故居小区（招呼站）公交站的位置	1	

8 交通导向标志设计要求

随着我国如今城市化的发展，轨道交通已经成为人们社会一项不可或缺的交通方式。轨道交通导向标志在轨道系统实际使用时对人们来说是十分重要的，人们可以通过导向标志无误、高效率地使用轨道交通。

轨道交通导向标志是由图形标志和（或）文字标志与箭头符号组成，用于指示通往预期目的地的公共信息标志，引导乘客进行轨道交通出行活动的指引标志，它应在恰当的位置以最佳的方式提供人们需要的出行信息，是轨道交通客运服务标志的重要组成部分。

轨道站点内部的导向标志应设置在车站出入口、通道、站厅、站台等位置，它指引乘客乘车、换乘、出站等，轨道站点外部导向标志设置在车站以外周边 500 m 范围内，它指引乘客到达车站出入口。本方案主要以《城市轨道交通客运服务标志》、《城市轨道交通导向标识系统设计规范》为标准设置轨道站点导向标志。

导向标志的设置应遵循以下原则：

- (1) 应能给乘客必要的导向、提示和警示，以方便乘客，确保安全，利于客运组织。
- (2) 应规范、协调、清晰、明确、易懂、易辨、易记，设置适当。

(3) 应根据需要进行及时调整，以利于持续改进和提高服务水平。

(4) 应为不完全熟悉车站位置的乘客提供必要的指引信息。

(5) 应保证信息连续一致，并与车站位置标志形成系统。

(6) 应与周边市政公用设施相协调，互不遮挡。

(7) 版面和结构应美观、耐久、便于养护。

导向标志主要包括站外导向标志，乘车、换乘导向标志，客运服务设施导向标志，检（验）票设施导向标志，站台导向标志，列车运行方向导向标志，出站导向标志，公共服务设施导向标志。

8.1 站外导向标志

✧ 宜在轨道交通车站周边 500 m 左右范围内的公交车站、商业设施、重要交叉路口等人流密集的地点连续设置。

✧ 站外导向标志信息内容应包括箭头和城市轨道交通位置标志；宜包括线路名称及线路标志色和车站名称；可包括距车站的距离等。

✧ 站外导向标志中的城市轨道交通位置标志应符合相关国家现行标准的规定，不得使用企业徽标代替。

8.2 乘车、换乘导向标志

✧ 乘车导向标志应设置在车站出入口、通道、站厅等通往站台通行区域的相应位置。换乘导向标志应设置在换乘站台通往目的站台通行区域的相应位置。当通行区域行程大于 30 m 时，

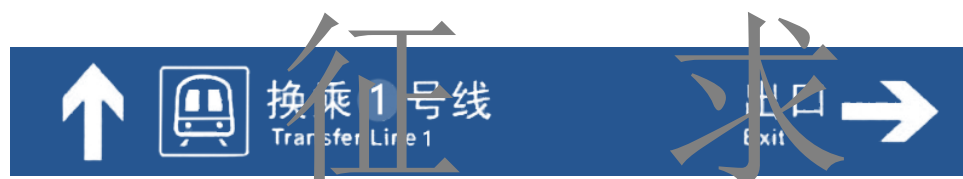
宜重复设置。



◇ 地面或侧墙上的附着式乘车、换乘导向标志可作为辅助导向标志，其颜色应使用线路标志色。



◇ 乘车、换乘导向标志信息内容应包括箭头、线路名称及线路标志色；宜包括文字注释等。



8.3 客运服务设施导向标志

◇ 自动售票机、自动查询机、自动充值机、乘客服务中心、自动扶梯、自动步道、楼梯、升降梯等导向标志应设置在乘客通往该设施的通行区域的相应位置。

◇ 自动扶梯、自动步道、楼梯、升降梯导向标志可与乘车、换乘、出站导向标志组合。

◇ 客运服务设施导向标志信息内容应包括箭头、图形符号；可包括文字注释等。



8.4 检（验）票设施导向标志

◇ 检（验）票设施导向标志可根据实际运营需要选择设置。

◇ 需要检（验）票设施导向标志时，检（验）票设施导向标志应设置在站厅非付费区的乘客通往自动检（验）票设备或人工检（验）票口的通行区域的相应位置。

◇ 检（验）票设施导向标志信息内容应包括箭头、文字注释等。



8.5 站台导向标志

◇ 站台导向标志应设置在乘客通往站台的通行区域的相应位置。

◇ 站台导向标志信息内容应包括箭头、列车行进方向的文字注释；可包括线路名称及线路标志色等。

8.6 列车运行方向导向标志

◇ 列车运行方向导向标志应根据站台形式和结构设置在站台的侧墙、立柱或屏蔽门或站台边缘上方等位置。

◇ 站台上用于列车内乘客视读的列车运行方向导向标志设置的位置应使乘客都能够透过车窗视读。

◇ 列车运行方向导向标志信息内容应包括箭头、下一站站名、本站站名；宜包括线路标

征求意见稿

志色；可包括上一站站名。

◇ 本站站名的字号应大于下一站站名和上一站站名的字号，下一站站名宜比上一站站名醒目。

8.7 出站导向标志

- 出站导向标志应设置在站台通往出入口的通行区域的相应位置。当通行区域行程大于 30 m 时，可重复设置。
- 出站导向标志信息内容应包括箭头、出入口编号；宜包括车站周边信息、文字注释、方位。



征求意见稿

表 9.1 轨道站点周边公交站台及相关公交线路布设情况

序号	车站	出入口编号	出入口数量	站台名称	与站点距离 (m)	公交线路
1	银三角北站	1号口	4	招呼站	212	515 路
		2号口		银河城停车场	143	218 路、218 路快班、515 路
		3号口		银三角北	230	179 路; XZ01 路
		4号口		银三角北口	66	179 路; XZ01 路
2	斗门站	1号口	4	莲西桥北(贵都国际花城)	415	179 路
		2号口		江西农机大市场·汽车大道站	190	179 路
		3号口		江西农机大市场(国际汽车广场)	46	179 路
		4号口		富山五路东口	251	527 路;527 路长班
3	柏岗站	A号口	4	富山大道口	274	158 路;179 路;806 路
		B号口		富山大道口	212	158 路;179 路;806 路
		C号口		省送变电公司	127	89 路;201 路;201 短班; 203 路;218 路;218 路快班;513 路;527 路;527 路长班;536 路;562 路;809 路;莲塘至西客站定制线; 532 路长班
		D号口		富山大道东口	138	89 路;513 路;536 路;562 路;809 路
4	沥山站	A号口	4	迎宾大道澄湖北大道口	195	218 路
		B号口		新张村	497	262 路;852 路
		C号口		澄湖北大道口	155	218 路; 580 路; 526 路
		D号口		澄湖北路莲西路口	396	262 路
		A号口		澄湖北路莲西路口	494	262 路
		B号口		小蓝二路东口	516	179 路;203 路;218 路
		C号口		小蓝二路东口	397	179 路;203 路;218 路
		D号口		新张村	218	262 路;852 路
5	振兴大道站	A号口	7	-	-	-
		B号口		昌南客运站北门	272	128 路;128 路官田线;128 路荷溪线
		C号口		昌南客运站	109	179 路;XZ03
		D号口		昌南公交枢纽	139	158 路;201 路;203 路;218 路;235 路;519 路;707 路; XZ02; 526 路
		E号口		-	-	-
		H号口		-	-	-
		G号口		-	-	-

6	邓埠站	A号口	4	江西信息学院	190	20路;179路;201路;218路;c7路	1	八一馆站	4号口	5	六眼井	105	5路; 25路; 25路快班
		B号口		江西信息学院	70	20路;179路;203路;218路;c7路			2号口		瓦子角	165	5路; 25路快班; 52路
		C号口		下邓新村	347	20路;203路;218路			3号口		-	-	-
		D号口		南昌邮区中心局	291	20路;203路			5号口		-	-	-
				南昌邮区中心局	146	20路;201路			7号口		-	-	-
7	八大山人站	A号口	4	-	-	-	1	墩子塘站	8号口	4	洗马池	125	52路; 205路; 214路区间; 830路
		B号口		陈云故居小区(招呼站)	290	201路;XZ04			A号口		墩子塘	125	4路; 5路; 18路外线; 26路; 27路; 227路; 227路长班
		C号口		-	-	-			B号口		墩子塘	120	4路; 5路; 18路外线; 26路; 27路; 227路; 227路长班
		D号口		定山路口	256	20路;179路;201路;218路			C号口		省胸科医院	180	4路; 5路; 18路外线; 26路; 27路; 227路; 227路长班
8	施尧站	A号口	4	武警医院	20	20路;37路;158路;179路;201路;218路;c7路	1	墩子塘站	D号口	4	省胸科医院	200	4路; 5路; 18路外线; 26路; 27路; 227路; 227路长班
		B号口		梨园小区	304	20路;37路;201路							
				武警医院	35	20路;203路;218路;c7路							
				梨园小区	319	20路;203路							
				京山南路东口	661	20路;203路;218路							
9	江铃站	A号口	5	江铃西二路口	151	179路; 203路; 6路快班	1	青山路口	2号口	4	南大二附医院	331	7路、11路、202路、brt2路
		B号口		-	-	-			3号口		阳明东路口	134	2/6/108/126/237/245/260路
		C号口		江铃西二路口	105	201路; 6路快班; 234路			5号口		青山南路口	52	18路内线、240短班
		D号口		省皮肤病医院(招呼站)	75	179路			6号口		青山路口	49	2路; 3路; 7路; 8路; 12路; 17路区间; 22路; 26路; 209路; 210路; 24路; 232路; 240路; 245路; 260路; 816路; BRT1路; k210路; k232路; 机场公交1线
		E号口		省皮肤病医院	149	5路快班; 20路; 37路; 203路; 212路; 253路; 585路; 高铁巴士8线							
10	京家山站	A号口	4	京山北路南口	105	212路夜间	1	上沙沟站	1号口	4	-	-	-
		B号口		-	-	-			2号口		沙沟	108	18路外线
		C号口		何坊西路口	80	20路; 179路; 248路			3号口		江南都市花园	302	18路内线
		D号口		何坊西路口	80	20路; 179路; 248路			4号口		-	-	-
11	十字街站	1号口	4	-	-	-	1	国威站	A号口	4	青湖村	133	12路、535路
		2号口		-	-	-			B号口		南镇谢村	322	209路、802路
		3号口		-	-	-			C号口		南大附中	121	535路、802路
		4号口		十字街	196	146路; 207路; 238路; 255路; 864路; k204路; 高铁巴士1线; 机场2线			D号口		青山湖隧道东	50	12路、209路; 832路
12	绳金塔站	1号口	4	绳金塔	310	18路内线; 32路, 169路; 221路; 225路; 225路夜间车; 233路; 259路	2	火炬广场站	A号口	4	火炬广场	115	5路、209路、802路
		2号口		绳金塔	310	5路; 230路			B号口		火炬广场	101	5路、209路、802路
		3号口		绳金塔	305	258路			C号口		南镇村	303	5路、31路、216路
		4号口		绳金塔	300	18路内线; 32路, 169路; 221路; 225路; 225路夜间车; 233路; 259路			D号口		青山湖国威路口	203	31路、216路
13	六眼井站	1号口	4	六眼井	105	5路; 25路; 25路快班	2	梁万	1号口	4	高新北大道口	223	5路、6路、6路快班、209路、231路
		2号口		三眼井	110	5路; 25路; 25路快班			2号口		高新北大道口	231	5路、6路、6路快班、209路、231路
		3号口		三眼井	110	5路; 25路; 25路快班			3号口		江西社会主义学院(北)	132	5路、209路
								4号口			江西社会主义学	107	5路、209路

				院(北)		
2 2	京东 大道	1号口	5	高新行政服务中心	208	无公交线路
		2号口		公交高新停车场	50	6路快班、243路
		3号口		公交高新停车场	120	5路、231路、243路、826a线
		4号口		火炬大道东口	150	5路、6路、6路快班、209路、231路
		5号口		火炬大道东口	150	5路、6路、6路快班、209路、231路

8.8 公共服务设施导向标志

- 卫生间、公共电话、信息查询机、警务室等导向标志应设置在乘客通往该设施的通行区域的相应位穴。
- 公共服务设施导向标志信息内容应包括箭头、图形符号；可包括文字注释等。

征 求 意 见 稿

征 求 意 见 稿

9 分期建设实施方案及评估

9.1 分期建设实施方案

为控制和引导轨道交通3号线公交配套衔接设施的有序建设，节约资源，利于城市建设的可持续发展，增强规划工程的可实施性，提高项目投资效益。须明确轨道交通3号线公交配套衔接方案近远期建设重点、建设时序。本次分期建设计划主要包含公交场站用地的落实、常规公交站点的优化、常规公交线路的优化三个方面。

轨道交通公交配套方案与区域客流情况密切相关，本次方案实施时序以3号线开通时间点为基准，近期实施方案以保障3号线开通前，基础的公交配套设施能够调整到位为目标。远期实施方案应考虑现状居民出行习惯，可根据3号线开通后实时客流需求情况逐步优化调整。

9.1.1 公交线路

公交线路优化调整方面，近期以落实衔接轨道交通3号线站点的公交线路延长、局部调整公交线路、新增微公交线路的布设开展相关工作。其中线路延长的有234路、518路内线、518路长班、532路长班、580路，局部调整的公交线路有35路、526路、527路、809路，新增的微公交线路有XZ01、XZ02、XZ03、XZ04。

远期结合实际客流情况对与轨道交通3号线客流形成竞争的公交线路进行调整，涉及的公交线路有201路短班、C8路、209路、6路断短班、179路、127路西洲线、123路、158路、25路。

9.1.2 公交停靠站

近期公交停靠站的优化建设，结合轨道站点周边路面的恢复工程，一次性调整到位，主要以优化轨道站点周边的公交站的形式、调整公交站的位置、新增公交站点三方面为主，共新增公交站点16个、原址改造公交站点18个、调整公交站点位置17处。

9.1.3 公交场站

远期在柏岗站新增一处公交枢纽站，立体化改造高新公交停车场（京东大道站），利用青山客运站场地新增一处公交枢纽（青山路口站），打造昌南客运站为城市交通枢纽中心（振兴大道站），升级改造银河城公交停车场（银三角北站）。

表 9.1 近期建设计划项目一览表

序号	项目类别	建设内容	建设规模	建设时序
1	公交线路优化	线路延长，将234路、518路内线、518路长班、532路长班、580路延长至最近的轨道站点	5条	近期
		局部调整，调整35路、526路、527路、809路局部线路走向	4条	
		新增线路，新增XZ01、XZ02、XZ03、XZ04微公交线路	4条	
2	新增公交站点	京东大道站，在交叉口南出口道新增1个港湾式公交站	16个	
		国威路站，在轨道站点2号出入口近处新增1个港湾式公交站		
		青山湖西站，在洪都北大道上新增2个港湾式公交站		
		上沙沟站，在贤士一路上新增2个公交停靠站		
		施尧站，在轨道站点C出入口近处新增1个港湾式公交站		
		邓埠站，在阳光路东进口处新增1个港湾式公交站		
		振兴大道站，在轨道站点D、E出入口之间新增一个港湾式公交停靠站		
		沥山站，在交叉口西侧新增2个港湾式公交站，在交叉口东进口、西出口道处各新增1个港湾式公交站		
3	改造公交站点	京东大道站，原址改造3个公交站为港湾式	18个	
		梁万站，原址改造2个公交站为港湾式		
		六眼井站，原址改造4个公交站为港湾式		
		十字街站，原址改造2个公交站为港湾式		
		柏岗站，原址改造3个公交站为港湾式		
		银三角北站，原址改造4个公交站为港湾式		
4	调整公交站点	火炬广场站，调整现状火炬广场公交站、青山湖大道国威路口公交站的位置，并港湾式改造	17个	

征 求 意 见 稿

序号	项目类别	建设内容	建设规模	建设时序
		国威路站，调整现状青山湖隧道东公交站的位置，并港湾式改造		
		上沙沟站，调整现状江南都市花园公交站的位置，并港湾式改造		
		青山路口站，调整现状阳明东路口公交站的位置		
		京家山站，将现状何坊西路口、何坊路西口两个公交站合并为一个，并改造为港湾式公交停靠站		
		江铃站，将现状原省皮肤病医院（机电职院青云谱校区）、省皮肤病医院（招呼站）两个公交站合并为一个，并改造为港湾式公交停靠站		
		八大山人站，调整现状陈云故居小区（招呼站）公交站的位置		

表 9.2 远期建设计划项目一览表

序号	项目类别	建设内容	建设规模	建设时序
1	公交线路优化	线路取消，取消 201 路短班	1 条	远期
		调整路径，调整 C8 路、209 路、6 路的线路走向	3 条	
		长线截短，对 179 路、127 路西洲线、123 路、158 路进行截短	4 条	
		抽疏站点，对 25 路进行公交站点抽疏	1 条	
2	公交场站改造	柏岗站，在轨道站西北角增设一处公交枢纽站，并预留规划用地	5 处	
		京东大道站，结合现状高新公交停车场，升级改造为公交枢纽站		
		青山路口站，青山客运站迁走后，升级改造为公交枢纽站		
		振兴大道站，结合昌南客运站，打造城市交通枢纽中心		
		银三角北站，升级改造银河城公交停车场		

9.2 分期建设实施方案评估

为进一步反应规划方案实施后的效益情况，结合轨道交通3号线的区域位置、线路走向、沿线道路和用地条件，项目以沿线六大段为核心组成轨道线半径范围内的六大片区，分段对轨道交通3号线公交配套衔接方案进行评估。各段各片区的公交配套衔接方案评估如下：

(1) 莲塘段

现有条件：莲塘段居民公交出行特征呈向心吸引状，南北向有迎宾大道、南莲路两条公交走廊，其中迎宾大道为轨道交通3号线的走廊，南莲路为BRT公交走廊，整体缺乏贯穿东西的公交线网。

调整方案：对南北向长距离的4条公交线路进行了长线截短，东西向3条公交线路调整了线路走向，延长了2条接驳性公交线路，新增了1条微公交线路。改造新增了13个公交站，新增1个公交枢纽站，改造2个综合交通枢纽站。

方案评估：4条公交线路长线截短后，将有效地减少公交线路对轨道交通3号线的客流竞争，降低了公交运能的浪费和运营成本；3条公交线路调整线路走向后，将加强公交线路沿线居民与轨道交通3号线之间的有效衔接；2条公交线路延长后，将丰富沿线居民的出行选择；新增1条微公交线路后，将提高区域公交线网的覆盖率，满足沿线居民出行需求。新增公交站点将提高公交站点的覆盖率；新增公交枢纽将有效解决公交线路的停车用地难题；改造公交枢纽站可进一步提高场站的利用效率，市民公交出行环境将得到良好的改善。

(2) 岱山段

现有条件：岱山段居民公交出行特征呈向心吸引状，南北向有迎宾大道、南莲路两条公交走廊，其中迎宾大道为轨道交通3号线的走廊，南莲路为BRT公交走廊，整体缺乏贯穿东西的公交线网。

调整方案：新增了3条微公交线路。改造新增了2个公交站。

方案评估：新增3条微公交线路后，将提高区域公交线网的覆盖率，加强公交线路沿线居民与轨道交通3号线之间的有效衔接，丰富沿线居民的出行选择，满足沿线居民出行需求。

(3) 城南段

现有条件：城南段居民公交出行特征呈放射状，南北向有迎宾大道、南莲路两条公交走廊，其中迎宾大道为轨道交通3号线的走廊，南莲路为BRT公交走廊，区间段两侧缺乏与轨道交通

征求意见稿

3号线的接驳性线路。

调整方案：1条公交线路调整了线路走向，延长了1条接驳性公交线路。原址改造8个公交站，新增了1个公交站。

方案评估：调整1条公交线路走向后，将加强公交线路沿线居民与轨道交通3号线之间的有效衔接；延长1条公交线路后，将加强区域公交线网与轨道交通的衔接，丰富沿线居民的出行选择，提高区域公交线网的覆盖率，满足沿线居民出行需求。原址改造公交站点后，将减少公交车进出站点对城市道路的干扰，改善候车环境；新增公交站点将提高公交站点的服务范围，提高公交服务水平。

(4) 旧城中心段

现有条件：旧城中心区段居民公交出行特征呈放射状，南北向有象山北路、八一大道、洪都北大道三条公交走廊，东西向有阳明路、北京东路、洪城路等多条公交走廊，区间段两侧公交线路、公交站点较多，公交服务水平较高。

调整方案：抽疏了1条公交线路的站点。原址迁移改造了6个公交站，新增了1个公交枢纽站。

方案评估：抽疏1条公交线路站点后，将节约线路上下客时间，提高与轨道交通3号线之间的转换效率。原址迁移改造公交站点后，将减少公交车进出站点对城市道路的干扰，改善候车环境；新增公交站点将提高公交站点的服务范围；新增公交枢纽将有效解决公交线路的停车用地难题，提高公交的服务能力。

(5) 城北段

现有条件：城北段居民公交出行特征呈放射状，南北向有八一大道、洪都北大道等公交走廊，东西向有阳明路、二七北路等多条公交走廊，区间段两侧公交线路、公交站点较多，公交服务水平较高。

调整方案：延长了2条接驳性公交线路，调整了1条公交线路走向。原址迁移改造了4个公交站，新增了5个公交站，新增1个公交枢纽站。

方案评估：延长2条公交线路后，将加强了区域公交线网与轨道交通的衔接，丰富沿线居民的出行选择。原址改造公交站点后，将减少公交车进出站点对城市道路的干扰，改善候车环境；新增公交站点将提高公交站点的服务范围，提高公交服务水平；新增公交枢纽将有效解决公交线路的停车用地难题。

(6) 城东段

现有条件：城东段居民公交出行特征呈放射状，南北向有上海北路、青山湖大道、高新大道、京东大道等公交走廊，东西向有火炬大街、南京东路等多条公交走廊，区间段两侧公交线路、公交站点较多，公交服务水平较高。

调整方案：调整了2条公交线路走向。原址迁移改造了8个公交站，新增了2个公交站，升级改造了1个公交场站。

方案评估：调整1条公交线路走向后，将加强公交线路沿线居民与轨道交通3号线之间的有效衔接。原址改造公交站点后，将减少公交车进出站点对城市道路的干扰，改善候车环境；新增公交站点将提高公交站点的服务范围，提高公交服务水平；改造公交场站后，将改善公交车的运营环境，完善场站功能，规范场站秩序，消除安全隐患。

征 求 意 见 稿

征 求 意 见 稿

10 其他建议及保障措施

随着城镇化进程的快速推进与机动化程度的日益升高，我国大城市纷纷出现了严重的交通堵塞问题，本次轨道交通三号线公交配套衔接方案的目的是为了缓解当前南昌市交通拥堵的现状，通过将客流转移至地下空间以缓解地面的道路拥堵情况。而本次公交配套衔接方案也从道路整治、一体化实施与交通衔接政策与管理几个方面提出相关保障措施。

10.1 道路整治与优化建议

地面道路是各种衔接方式运行的载体，采用交通工具或步行方式都需要使用道路到达轨道交通站点，因此地面道路是交通衔接设施能够发挥作用的基础和前提条件。南昌市的道路交通建设基本按相关控规进行实施，建议下一阶段工作中结合轨道线周边区域控规、交通规划，及项目组现场勘查情况，梳理轨道交通3号线沿线相关道路建设进度安排，对规划道路的建设进度提出尽早安排修建的建议，道路的尽早建成有利于客流的集聚与疏散。

10.2 一体化实施建议

10.2.1 公交站点设施实施建议

公交站台是生活中必不可少的一类公共交通设施，是乘客出行候车的固定集合点，是城市的标志性建筑之一，甚至可以说是城市文明程度的体现。它的设立要综合考虑地理位置、空间大小、距离远近、周边环境等各方因素。公交站台最直接的目的就是为市民提供候车场所，在设计改变生活的观念下，应该充分体现“以人为本”的设计理念，实现最基本的功能以外更要多方位的考虑用户即乘客的需求。使站台不仅仅是候车场所，也可以成为有需要之人的临时休

息之地。

借着本次与轨道交通3号线站点周边一体化交通设施配套建设的契机，建议加大公交设施建设力度，以建设、改造升级既有公交站台设施条件为主，建设一批更具创意和人性化常规公交站点，体现新时代的城市特点。如设置遮风挡雨雪安全顶棚、智能区域地图（线路指示）、充值缴费查询台、语音信息播报系统、WiFi连接装置、站台前公交车专用通道等设施。还可以再配备一些垃圾箱、报刊栏、自主饮水机辅助公共设施，形成一套体系，组成新一代智能公交站，提高公交的服务品质。





图 10.1 新一代智能公交站台

10.3.1 衔接信息一体化保障措施

信息完善程度是影响接驳设施利用和乘客使用方便性的重要因素，要重视轨道交通车站交通指示引导系统的设计。交通指示引导系统能有效的引导乘客有序流动，如果交通指示引导系统不够完善和明显，一方面会使得乘客无所适从，增加乘客的滞留时间，造成车站内拥挤，另一方面由于引导系统发挥不力，使得某些设施长期处于闲置状态，造成浪费。

衔接信息包括车站内和车站外信息。车站内：在站台或站厅的明显位置，设置标明站外衔接设施位置等信息（包括过街天桥、地道、公交停靠站和停靠线路等）的引导标识，引导乘客快速、有效换乘。车站外：应在各方向道路（步行一定范围内）设置轨道交通站点位置的指示标志；设置指向停车场地位置和使用情况的指示牌；常规公交的线路牌上在与轨道交通有接驳的中途停靠站位置作出特别标记，以引导乘客换乘并起到提示的作用。

10.3.2 交通衔接设施高效运营管理

（1）整合的运营机制

轨道交通与常规公交是城市公共交通的两大组成系统，两者在不同层面发挥不同的功能，只有二者紧密协调配合，优势互补才能最大限度发挥公共资源效益，为乘客提供优质服务。

目前轨道交通与常规公交分属不同的运营部门，而充足客源是企业生存与发展的关键，这必然导致在主要交通走廊上存在轨道交通与常规公交重叠较大而导致客流竞争。项目方案中调整了多条平行公交线路，更应改变运营机制，鼓励轨道交通与常规公交联合运营。打破当前运营和管理条块分割的局面，推进轨道交通与常规公交整合的视线，包括投资、土地利用、公交线路调整、站点优化、票制票价以及运营管理等各个层面。

10.2.2 非机动车停车场实施建议

对于自行车公共停车场的规模，在3号线一体化方案中，已经根据用地的供给情况，尽量满足交通需求。在旧城中心区，考虑到用地资源紧张、开发强度高、就业和居住人口密度大的情况，本次规划从区域交通设施综合配置和社会停车场地共享的角度考虑，通过建立专用停车场、与公建配建停车场结合、利用步行道行道树间隔等方式，解决近、远期的自行车衔接需求；在城市外围区，由于用地开发强度相对较低，线路沿线用地尚未实现规划或将进行升级改造，因此用地条件相对宽松，本次规划结合近、远期的衔接需求，基本按照一次性配足的原则，使车站的自行车停车场供给规模满足近、远两期的需求，对个别近、远期需求差异较大的车站，按照近期的需求规模提供场地，并做好用地控制。

10.3 交通衔接政策与管理建议

城市轨道交通与其他交通方式的衔接越来越受到各个城市的重视，它体现了交通一体化发展和公交优先的思想，作为一个完整的系统，其功能的良好发挥不但需要相应的设施，还需要相关政策和措施配合。

（2）一体化的票制票价

影响轨道交通换乘的一大因素就是票制和票价，票制票价的整合也是建立城市交通一体化的基础，地铁票价对乘客要保持足够的吸引力要保持在三个方面：一是价格水平要合理，二是提供乘客多种优惠选择，三是公交系统要实现票价联运，确定价格水平实际上是公交企业盈利目标和乘客接受能力之间的妥协，由于要吸引足够多的乘客使用地铁，乘客实际支付的票价往往并不能真实地反映企业经营的成本核算，因此价格水平的确定不宜采用成本核算的模式，而要形成公开透明的公众参与机制，制定相关乘坐轨道交通与常规公交换乘优惠政策。

（3）运营管理措施的实时调整及反馈

交通是随城市、社会发展不断变化的，在城市和社会的不同发展时期，不同发展阶段，居民出行会呈现不同的特征，从而对相应的交通设施提出不同的要求。运营管理的要求是一个不断变化的动态量，与此对应，交通衔接规划是基于未来情况的预测所作的规划，由于我国正处于一个跨越式发展时期，加之预测手段本身的不足，规划设计时的预测客流需求往往与实际运营后的客流量有所偏差，即使采用了不同年限的预测值，规划时仍然根据的是相对的静止量。

因此，规划所依据的可能有所偏差的静止量，与运营时期不断变化的难于预测的动态之间就产生了需求与供给之间的矛盾。

为了减少上述矛盾所造成的不利影响，充分发挥交通衔接的功能，就需要在运营管理措施上实时地调整和反馈，需要采取以下具体措施：

1. 加强对客流预测数据收集、分析和研究工作，提高客流预测分析的准确性，把握客流变化趋势，充分考虑预测因素变化风险；

2. 实时检测客流变化，经常组织需求调查，为衔接设施规模或衔接运营方案调整提供依据；

3. 根据客流变化趋势，对各年限衔接规划方案进行预留，保证方案调整的空间；

4. 及时了解衔接设施的运营现状和公共意见，指导车站周边土地开发、设施管理、相关运营组织等，形成良性发展；

5. 科学调度接驳的公交线路：对轨道交通和常规公交进行运能、运营时间、发车间隔等匹配设计，实现换乘各环节客流输送能力的相互协调，以便及时疏散或集中换乘客流；

6. 引入建设后评估机制：在轨道交通车站建成后，对城市轨道交通的换乘距离、换乘方便程度进行评估，及时发现问题，及时整改。

征 求 意 见 稿

附件1 轨道交通3号线沿线相关公交线路表（汇总）

公交线路	线路起终点	与轨道交通3号线相交的轨道站点	与轨道交通1号线相交的轨道站点	与轨道交通2号线相交的轨道站点	全程公里数 (km)	开班时间		收班时间		线路类型
						夏令	冬令	夏令	冬令	
5路	公交高新停车场-南昌站	京东大道站、梁万站、火炬广场站、墩子塘站、八一馆站、六眼井站	八一馆站	青山路口站	30.5	5:20	5:30	23:30	23:00	干线
12路	公交驾校-新洲路口	国威路站、青山湖西站、上沙沟站、青山湖路口站	万寿宫站	阳明公园站、青山路口站	28.9	6:00	6:10	21:30	21:00	干线
13路	公交驾校-洪城大市场	梁万站、火炬广场站、国威路站、六眼井站	师大南路站、丁公路北站、八一广场站	八一广场站	38.2	6:15	6:30	20:00	20:00	干线
18路外线	南昌站-南昌站	上沙沟站、青山湖路口站、墩子塘站、八一馆站、六眼井站、绳金塔站	万寿宫站	青山路口站	13.6	6:20	6:20	21:00	20:30	干线
18路内线	南昌站-南昌站	上沙沟站、青山湖路口站、墩子塘站、八一馆站、六眼井站、绳金塔站	万寿宫站	青山路口站、福州路站	13.6	6:20	6:20	21:00	20:30	干线
20路	昌南客运站北门-塘子河	六眼井站、绳金塔站、十字街站、京家山站、江铃站、蔡家坊站、八大山人站、岱山站、振兴大道站	万寿宫站	-	28	6:00	6:30	22:00	21:30	干线
25路	八一桥-九里象湖公交总站	墩子塘站、八一馆站、六眼井站、绳金塔站、十字街站、京家山站、江铃站	万寿宫站	-	28.7	6:00	6:00	22:00	22:00	干线
27路	南昌站-朝阳公交枢纽	墩子塘站	万寿宫站	福州路站	26.3	6:30	6:30	19:30	19:30	次干线
28路	高新公交首末站-八一桥	墩子塘站	师大南路站	青山路口站	23	6:10	6:20	19:30	20:30	干线
33路	朝阳公交枢纽-省人民医院南门	墩子塘站、八一馆站、六眼井站	万寿宫站	阳明公园站	26.6	6:20	6:20	19:30	19:00	支线
205路	洪都集团-榕门路中山路口	八一馆站	万寿宫站、八一馆站、八一广场站	八一广场站、丁公路南站	24.6	6:10	6:20	22:30	0:00	干线
206路	老福山花园北-罗家集停车场	绳金塔站、十字街站	-	丁公路南站	26	5:40	5:40	22:30	22:00	干线
207路	武警总队-高新公交首末站	十字街站	-	-	22	6:10	6:20	20:30	19:30	干线
214路	经开区富樱路公交首末站-象山北路北口	墩子塘站	卫东站	雅苑路站、阳明公园站	39.5	6:10	6:15	19:30	19:00	干线
218路	银河城停车场-洪城客运站东	京家山站、江铃站、蔡家坊站、八大山人站、岱山站、振兴大道站、沥山站、斗门站	-	-	45.5	6:00	6:00	19:30	19:30	次干线
221路	红谷滩配套中心-南昌站	绳金塔站、十字街站	绿茵路站、地铁大厦站	红谷中大道站、地铁大厦站、雅苑路站	33.2	6:10	6:20	22:00	21:30	干线
227路	口腔医院-七二0厂	青山湖路口站、墩子塘站	滕王阁站	雅苑路站、福州路站	39.8	6:00	6:10	20:00	19:30	干线
228路	红谷滩配套中心-红谷滩配套中心	墩子塘站、八一馆站、六眼井站	绿茵路站、地铁大厦站	雅苑路站	22	6:10	6:10	20:30	20:30	次干线
224路	长陵公交枢纽-口腔医院	青山湖路口站	地铁大厦站	地铁大厦站、红谷中大道站、阳明公园站、青山路口站	17.5	5:30	5:30	23:00	23:00	干线

征求意见稿

公交线路	线路起终点	与轨道交通3号线相交的轨道站点	与轨道交通1号线相交的轨道站点	与轨道交通2号线相交的轨道站点	全程公里数(km)	开班时间		收班时间		线路类型
						夏令	冬令	夏令	冬令	
260路	白水湖公交停车场-贤士二路北口	青山湖路口站	珠江路站、长江路站	阳明公园站、青山路口站	34.5	6:00	6:00	21:00	20:30	干线
机场公交2线	江电-昌北机场	十字街站	-	翠苑路站	33.9	10:04	10:04	18:02	18:02	快线
179路	江电-浹溪村	十字街站、京家山站、江铃站、蔡家坊站、八大山人站、岱山站、振兴大道站、沥山站、斗门站、斗柏路站、银三角站	-	-	81	6:00	6:00	19:30	19:30	干线
240路长班	梅岭脚-蓝海购物广场	青山湖路口站	庐山南大道站	阳明公园站	45.8	6:00	6:00	18:00	18:00	干线
10路	辛家庵-上海路南口	青山湖路口站、墩子塘站、八一馆站、六眼井站、绳金塔站、十字街站	谢家村站	福州路站	16	5:40	5:40	23:00	22:30	干线
127路	三江-自来水公司	十字街站、京家山站	-	-	99	5:40	5:40	18:00	18:00	次干线
506路	八一桥-碟子湖大道	墩子塘站	长江路站	阳明公园站	17.1	6:40	6:40	22:00	21:30	干线
229路	红谷滩配套中心-红谷滩配套中心	墩子塘站、八一馆站、六眼井站	绿茵路站、八一馆站	雅苑路站、红谷中大道站、阳明公园站	23.2	6:10	6:10	20:30	20:30	次干线
146路	江西应用科技学院-自来水公司	十字街站	-	雅苑路站	58.8	6:30	6:30	18:30	18:30	干线
248路	老福山南-恒大城公交站	绳金塔站、十字街站、京家山站、江铃站	-	-	31.2	5:30	5:50	19:00	19:00	干线
3路	中大公交停车场-中大公交停车场	青山湖西站、墩子塘站	八一广场站、丁公路北站、师大南路站	阳明公园站、青山路口站、福州路站	18	6:00	6:00	20:00	19:30	支线
BRT2	昌南客运站北门-七里村停车场	青山湖路口站、绳金塔站、十字街站、京家山站	八一广场站	福州路站、青山路口站、永叔路站、丁公路南站	19.3	6:13	6:13	22:00	22:00	快线
201路	老福山东-老福山花园	江铃站、蔡家坊站、八大山人站、岱山站、振兴大道站、沥山站、斗门站	-	-	32	5:30	5:40	23:59	23:30	干线
158路	公交进贤停车场-自来水公司	十字街站、江铃站、蔡家坊站、八大山人站、岱山站、振兴大道站、沥山站、斗门站、斗柏路站、银三角北站	-	-	123.8	6:00	6:00	19:30	0:00	快线
22路	红谷滩配套中心-南昌站	青山湖路口站	八一广场站	阳明公园站、青山路口站、福州路站、八一广场站	24.7	6:00	6:00	0:40	0:40	干线
233路	南昌西站东枢纽-福州路口	绳金塔站	八一广场站	永叔路站	48.7	6:40	6:20	20:30	20:30	干线
89路	南昌站-小蓝公交总站	绳金塔站、十字街站、京家山站、岱山站、振兴大道站、沥山站、斗门站	-	南昌火车站	43	6:00	6:00	20:00	20:00	干线
37路	公交振铃南路首末站-武警医院	江铃站、蔡家坊站	-	-	28.9	7:00	7:00	17:00	17:00	支线
169路	湾里旅游集散中心-南昌站	绳金塔站	-	南昌火车站	52.2	5:30	5:40	21:00	21:30	干线

征求意见

公交线路	线路起终点	与轨道交通3号线相交的轨道站点	与轨道交通1号线相交的轨道站点	与轨道交通2号线相交的轨道站点	全程公里数(km)	开班时间		收班时间		线路类型
						夏令	冬令	夏令	冬令	
238路	坛子口西-长堽停车场	十字街站	卫东站	-	40.2	6:00	6:10	20:00	19:30	干线
139路	南昌公交永修枢纽站-八一桥	墩子塘站	庐山南大道站	-	97	6:30	6:30	6:30	6:30	快线
106路	万家州-自来水公司	绳金塔站、十字街站、京家山站	-	-	89	5:30	5:30	16:40	16:40	支线
29路	南昌站-洪城停车场	绳金塔站、十字街站	-	南昌火车站	11.2	6:00	6:00	18:30	18:30	支线
BRT1	城南公交枢纽-八一桥	墩子塘站、八一馆站、六眼井站、绳金塔站、十字街站、京家山站、江铃站	八一广场站	阳明公园站、青山路口站、福州路站、八一广场站、永叔路站	13	5:20	5:20	22:00	22:00	快线
21路	华东国际工业博览城东门-顺外路彭桥路口	六眼井站	-	永叔路站、丁公路南站、南昌火车站、顺外路站、辛家庵站	24.2	6:00	6:00	20:30	20:00	干线
203路	老福山东-老福山花园	京家山站、江铃站、蔡家坊站、八大山人站、岱山站、振兴大道站、沥山站、斗门站	-	-	34	5:30	5:40	23:59	23:30	干线
高铁1线	南昌站-南昌西站	十字街站	-	南昌西站、学府大道东站	19.9	6:30	6:30	23:50	23:50	快线
7路	八一桥-京东公交停车场	八一馆站、六眼井站	八一广场站、丁公路北站、师大南路站、彭家桥站、谢家村站、青山湖大道站、高新大道站	阳明公园站、青山路口站、福州路站	29.6	5:40	5:40	22:00	19:30	干线
212路	中山路东口-小蓝公交总站	六眼井站、绳金塔站、十字街站、京家山站、江铃站	八一广场站	八一广场站、永叔路站	43.5	5:50	5:50	21:30	21:30	干线
9路	永富路公交停车场-老福山北	六眼井站	-	永叔路站	25.5	6:20	6:20	20:00	20:00	支线
11路	辛家庵停车场-辛家庵停车场	青山湖路口站、绳金塔站	八一广场站、谢家村站	福州路站、八一广场站、永叔路站	16	5:40	5:40	23:00	22:30	干线
8路	八一桥-塘山	上沙沟站、青山湖路口站、墩子塘站、	-	阳明公园站、青山路口站	14	6:00	6:00	22:00	19:30	干线
230路	自来水公司-八一桥	墩子塘站、八一馆站、六眼井站、绳金塔站	八一广场站	-	13.3	6:00	6:00	21:00	20:30	次干线
240路	农大生活区-蓝海购物广场	青山湖路口站、墩子塘站	庐山南大道站	阳明公园站	34.5	6:30	6:00	20:20	20:20	干线
4路	中大公交停车场-中大公交停车场	青山湖西站、墩子塘站、	八一广场站、丁公路北站、师大南路站	福州路站	15.3	6:00	6:00	20:00	20:30	支线
32路	朝阳公交枢纽-八一广场南	绳金塔站、十字街站	-	永叔路站	21	6:20	6:30	21:30	21:00	次干线
214路区间	经开区富樱路公交首末站-洗马池	墩子塘站、八一馆站	绿茵路站、八一馆站	红谷中大道站、阳明公园站	42	6:00	6:00	19:00	19:00	干线
52路	胜利路北口-南昌站	墩子塘站、八一馆站、十字街站	八一馆站	永叔路站、南昌火车站	17	5:30	5:40	23:59	23:30	干线

征求意见稿

南昌市轨道交通3号线公交配套衔接方案

公交线路	线路起终点	与轨道交通3号线相交的轨道站点	与轨道交通1号线相交的轨道站点	与轨道交通2号线相交的轨道站点	全程公里数(km)	开班时间		收班时间		线路类型
						夏令	冬令	夏令	冬令	
2路	八一桥-南昌站东广场	青山湖西站、上沙沟站、青山湖路口站、墩子塘站	师大南路站	阳明公园站、青山路口站	18	5:30	5:40	23:00	22:30	干线
176路长	江西服装学院-自来水公司	绳金塔站、十字街站、京家山站	-	-	63.5	6:00	6:00	20:00	19:30	干线
251路	何坊西路西口-公交昌北停车场	十字街站、京家山站	-	雅苑路站	33.4	6:10	6:10	20:30	20:00	干线
K210路	南昌院子-蓝海购物广场	青山湖路口站、墩子塘站	庐山南大道站	阳明公园站、青山路口站	35	6:40	6:40	18:00	18:00	快线
830路	子羽停车场-子羽停车场	八一馆站	滕王阁站	-	27	6:10	6:20	21:30	21:00	支线
123路	江电-杨家村	十字街站、京家山站	-	-	82.4	6:20	6:20	13:10	13:10	支线
203路短	老福山东-府前东路口	绳金塔站、十字街站、京家山站	-	-	39	5:30	5:40	23:59	23:30	干线
高铁8线	洪都雅苑-南昌西站	京家山站、江铃站、蔡家坊站	-	南昌西站、龙岗站、国体中心站、卧龙山站、岭北站、前湖大道站	40.8	6:30	6:30	22:00	20:30	快线
高铁7线	南昌大学-南昌西站	国威路站、青山湖西站、上沙沟站、青山湖路口站、墩子塘站、八一馆站、六眼井站	八一广场站	南昌西站、前湖大道站、福州路站	46.6	6:30	6:30	21:00	20:00	快线
253路	红谷滩配套中心-城南公交枢纽	京家山站、江铃站	卫东站、地铁大厦站	地铁大厦站	51.8	6:00	6:20	21:00	19:00	快线
K233路	江西商报-江西省委党校新校区	绳金塔站	八一广场站、丁公路北站	龙岗站、卧龙山站、八一广场站、永叔路站	55.2	7:00	7:00	17:40	17:40	快线
816路	电信大楼-赣江桥停车场	青山湖路口站、墩子塘站、八一馆站、六眼井站	八一广场站	八一广场站、福州路站、青山路口站	14.9	6:00	6:10	21:30	21:00	支线
176路短	向塘镇政府-老福山花园(南)	绳金塔站、十字街站、京家山站	-	-	58.8	6:00	6:00	20:15	19:15	干线
255路	子羽路公交停车场-南昌站	十字街站	-	南昌火车站	28.5	6:20	6:30	22:00	21:30	干线
258路	老福山西-红谷滩配套中心	六眼井站、绳金塔站	绿茵路站、卫东站、地铁大厦站	地铁大厦站	25	6:00	6:20	18:30	18:30	次干线
212夜间	九里象湖公交总站-口腔医院	青山湖路口站、绳金塔站、十字街站、京家山站	八一广场站	福州路站、八一广场站、永叔路站	16.7	21:40	21:40	22:40	22:40	支线
864路	坛子口西-云溪公交停车场	十字街站	-	学府大道东站	42.4	6:30	6:30	20:00	20:00	支线
248快班	八一广场南-江西建设职业技术学院东门	绳金塔站、十字街站、京家山站	-	-	31	6:30	6:30	20:00	20:00	快线
26路	丁公路南口-朝阳公交枢纽	墩子塘站、八一馆站、六眼井站	万寿宫站、八一广场站	阳明公园站、青山路口站、福州路站、八一广场站	30.2	6:10	6:20	20:30	20:00	次干线
245路	小平小道-文教路北口	青山湖西站、上沙沟站、青山湖路口站、墩子塘站	地铁大厦站	翠苑路站、红谷中大道站、阳明公园站、青山路口站	33	6:00	6:00	22:00	22:00	干线

征求意见稿

南昌市轨道交通3号线公交配套衔接方案

公交线路	线路起终点	与轨道交通3号线相交的轨道站点	与轨道交通1号线相交的轨道站点	与轨道交通2号线相交的轨道站点	全程公里数(km)	开班时间		收班时间		线路类型
						夏令	冬令	夏令	冬令	
201路短	老福山东-老福山花园	绳金塔站、十字街站、京家山站	-	-	47.6	5:30	5:40	23:59	23:30	干线
123快班	江电-杨家村	十字街站、京家山站	-	-	83.4	6:20	6:20	14:30	14:30	快线
127路远郊	竹山-江电	绳金塔站、十字街站、京家山站	-	-	106	6:20	6:20	14:30	14:30	次干线
17路区间	八一桥-赣江桥停车场	青山湖路口站、墩子塘站	-	阳明公园站	12.8	19:45	19:15	21:30	21:00	支线
25快班	南大一附院象湖分院-南大一附医院北门	青山湖路口站、墩子塘站、八一馆站、六眼井站、绳金塔站、十字街站、京家山站	万寿宫站	青山路口站、福州路站	33.4	6:30	6:30	19:00	19:00	快线
C7	蒋巷交管站-莲塘火车站	青山湖西站	师大南路站	顺外路站	35.6	7:30	7:30	15:30	15:30	快线
17路	省行政中心九龙广场北-赣江桥停车场	-	地铁大厦站	卧龙山站、阳明公园站	44	6:00	6:10	19:30	19:00	干线
202路	建设西路口-市政公用广场	国威路站、六眼井站、	八一广场站	福州路站、八一广场站	26.7	6:00	6:10	22:00	21:30	干线
245路	文教路北口-红谷新城	青山湖路口站	地铁大厦站	翠苑路站、红谷中大道站、阳明公园站、青山路口站	33	6:00	6:00	22:00	22:00	干线
209路	金圣路-市委	京东大道站、梁万站、火炬广场站、国威路站、青山湖西站、上沙沟站、青山湖路口站、墩子塘站	八一广场站	红谷中大道站、阳明公园站、青山路口站	29.3	6:10	6:20	20:30	20:00	干线
210路	南昌站-英雄开发区	青山湖路口站、墩子塘站	八一广场站	阳明公园站、青山路口站、福州路站、八一广场站、永叔路站、南昌火车站	39.4	5:50	5:50	22:30	22:00	干线
215路	老福山南-氨厂	绳金塔站	丁公路北站、师大南路站、彭家桥站	丁公路南站	37.8	5:30	5:40	22:00	20:00	干线
220路	老福山南-天祥公交枢纽站	绳金塔站	八一广场站、丁公路北站、师大南路站、彭家桥站、谢家村站、青山湖大道站、高新大道站、艾溪湖西站、艾溪湖东站、太子殿站、奥体中心站	八一广场站、永叔路站	42.9	6:30	6:30	23:30	23:00	干线
机场公交1线	南昌站-昌北机场	青山湖路口站、墩子塘站	庐山南大道站、八一广场站	阳明公园站、青山路口站、福州路站、八一广场站、永叔路站、南昌火车站	31.7	5:41	5:41	20:02	20:02	快线
237路	蒋巷交管站-永外正街口	上沙沟站	-	-	39	6:10	6:10	19:30	19:00	次干线
6路	老福山北-万科公交停车场	京东大道站、梁万站、火炬广场站、国威路站、青山湖西站、上沙沟站、青山湖路口站、墩子塘站	八一广场站	青山路口站、福州路站、八一广场站、永叔路站	31.5	6:10	6:20	22:00	21:30	干线
136路	南昌公交安义枢纽站-八一桥	墩子塘站	庐山南大道站	-	119.4	6:20	6:20	20:00	19:30	快线

征求意见稿

公交线路	线路起终点	与轨道交通3号线相交的轨道站点	与轨道交通1号线相交的轨道站点	与轨道交通2号线相交的轨道站点	全程公里数(km)	开班时间		收班时间		线路类型
						夏令	冬令	夏令	冬令	
232路	南昌站-公交昌北停车场	青山湖路口站、墩子塘站	庐山南大道站、八一馆站	阳明公园站	36.5	5:40	6:00	21:30	21:00	干线
229路	红谷滩配套中心-红谷滩配套中心	墩子塘站、八一馆站、绳金塔站	绿茵路站、八一馆站	红谷中大道、阳明公园站	23.2	6:10	6:10	20:30	20:30	次干线
170路	湾里公交枢纽-塘子河	墩子塘站、八一馆站	滕王阁站	学府大道东、翠苑路站	46.5	6:20	6:20	19:00	19:00	干线
38路	八一桥-朝阳公交枢纽	墩子塘站、八一馆站、六眼井站	万寿宫站	-	24.2	6:10	6:20	20:00	19:30	干线
108路	下沙窝-赣江监狱	青山湖路口站、墩子塘站	-	-	118.2	6:10	6:10	17:40	17:40	次干线
地铁1号线	瑶湖西-双港	八一馆站	-	地铁大厦站、八一广场站	28.6	6:00	6:00	22:30	22:30	轨道交通线
地铁2号线	辛家庵-南路	青山湖路口站、墩子塘站	地铁大厦站、八一广场站	-	31.4	6:00	6:00	22:30	22:30	轨道交通线
K39路	滨江宾馆-省行政中心九龙广场北	青山湖路口站、墩子塘站、八一馆站	滕王阁站	卧龙山站、阳明公园站	16.8	7:10	7:10	8:10	8:10	快线
39路长班	万达员工公寓-二纬路口	青山湖路口站、墩子塘站、八一馆站	滕王阁站	卧龙山站	52.5	8:00	8:00	16:00	16:00	支线
208路	师大二桥-南昌站东广场	火炬广场站、国威路站	师大南路站、奥体中心站	南昌火车站、顺外路站	33	6:10	6:10	20:30	20:00	次干线
511路	恒源科技园-金圣路	京东大道站	高新大道站	-	27	6:40	6:40	19:00	19:00	支线
243路	滁槎-金圣路	京东大道站	-	-	45.6	6:00	6:00	18:00	18:00	支线
16路	中大公交停车场-城南公交枢纽	青山湖西站	师大南路站	顺外路站	28.6	6:00	6:10	21:30	21:00	干线
231路	公交高新停车场-广场南路北口	京东大道站、梁万站	高新大道站	丁公路南站、南昌火车站、顺外路站	27	6:00	6:10	21:30	21:00	干线
216路	南昌站东广场-公交驾校	火炬广场站	彭家桥站、谢家村站、青山湖大道站	南昌火车站、顺外路站	26.6	6:10	6:10	20:00	20:00	干线
535路	公交驾校-恒生制衣	国威路站	谢家村站	-	30	6:30	6:30	19:30	20:30	支线
35路	佘山路口-南昌理工学院	上沙沟站	双港站	-	43.44	6:40	6:40	19:00	19:00	次干线
802路	江大南路南口-保利东湾	梁万站、火炬广场站、国威路站	谢家村站、青山湖大道站	-	17.9	6:00	6:10	21:00	20:30	支线
31路	市政公用广场-金域华府	火炬广场站	青山湖大道站	-	32.6	6:00	6:20	19:30	19:00	支线
126路	南新客运站-上沙窝	上沙沟站、青山湖路口站	-	-	62.5	6:00	6:00	17:20	17:20	次干线
801路	京东南大道解放东路口	京东大道站	高新大道站、艾溪湖西站	-	23.4	6:20	6:30	20:00	19:30	支线

征求意见

公交线路	线路起终点	与轨道交通3号线相交的轨道站点	与轨道交通1号线相交的轨道站点	与轨道交通2号线相交的轨道站点	全程公里数(km)	开班时间		收班时间		线路类型
						夏令	冬令	夏令	冬令	
243路	滁槎-金圣路	京东大道站	-	-	45.6	6:00	6:00	18:00	18:00	支线
826路	艾溪湖西地铁站-南塘湖停车场	京东大道站	艾溪湖西站	-	27.7	6:10	6:10	20:30	20:00	支线
832路	塘山停车场-江大南路南口	国威路站	谢家村站	-	17.5	6:20	6:20	21:00	0:00	支线
870路	高新大道-保利东湾	京东大道站	高新大道站	-	15	6:00	6:00	20:00	19:30	支线
6快班	汇仁大道邓埠西路口-公交驾校	京东大道站、梁万站、火炬广场站、国威路站、青山湖西站、京家山站	师大南路站	顺外路站	59	6:30	6:30	19:00	18:30	快线
726路	南昌站东广场-南昌理工学院	青山湖西站	师大南路站	南昌火车站、顺外路站	46	7:00	7:00	18:30	18:30	干线
C8路	南新交管站-莲塘火车站	青山湖西站、京家山站、江铃站、蔡家坊站、八大山人站、岱山站、振兴大道站	师大南路站	顺外路站	43.8	7:00	7:00	15:30	15:30	城乡公交
826A路	艾溪湖大桥东-公交高新停车场	京东大道站	艾溪湖东站	-	23	6:10	6:10	20:30	20:00	支线
178快班	塘南水产市场-江电	绳金塔站、十字街站	瑶湖西	-	61.67	6:10	6:10	18:30	18:30	快线
110快班	新联-江电	绳金塔站、十字街站	-	-	97.5	7:00	7:00	15:00	15:00	快线
225路	华南城停车场-老福山花园西	绳金塔站	-	学府大道东	36.4	6:30	6:30	19:30	19:30	快线
225路短班	老福山花园东-前湖校区	绳金塔站	-	学府大道东	24	6:50	6:50	19:30	19:30	次干线
225夜间	老福山花园-前湖校区	绳金塔站	-	学府大道东	31	20:50	20:50	21:30	21:30	快线
259路	恒大城公交站-老福山花园	绳金塔站、十字街站、京家山站	-	-	40	6:00	6:00	19:30	19:30	干线
505路	小商品城-洪城客运站东	京家山站、江铃站、蔡家坊站	-	-	28.5	6:30	6:30	18:40	18:40	支线
559路	岗前-玺园	银三角北站	-	-	15.7	6:30	6:30	17:30	17:30	支线
560路	春溪-莲塘公交首末站	银三角北站	-	-	25.5	7:30	7:30	17:00	17:00	支线
561路	八一乡桥头公交首末站-万舍	银三角北站	-	-	22.8	7:00	7:00	17:30	17:30	支线
829路	华东国际工业博览城东门-老福山北	绳金塔站、十字街站	-	-	17.8	6:10	6:20	20:30	0:00	支线
179路	江电-浹溪村	绳金塔站、十字街站、京家山站、江铃站、蔡家坊站、八大山人站、岱山站、振兴大道站、沥山站、斗门站、斗柏路站、银三角北站	-	-	81	6:00	6:00	19:30	19:30	干线
531路	染织厂-莲塘火车站	银三角北站	-	-	31.2	6:40	6:40	18:30	18:30	支线

征求意见稿

公交线路	线路起终点	与轨道交通3号线相交的轨道站点	与轨道交通1号线相交的轨道站点	与轨道交通2号线相交的轨道站点	全程公里数(km)	开班时间		收班时间		线路类型
						夏令	冬令	夏令	冬令	
128路	秋园路口-昌南客运站北门	振兴大道站、银三角北站	-	-	100.8	6:20	6:20	16:40	16:40	次干线
116A	兴农-自来水公司	十字街站、京家山站、银三角北站	-	-	72.5	5:40	5:40	15:50	15:50	支线
176路短	向塘-自来水公司	十字街站、京家山站、银三角北站	-	-	58.8	6:00	6:00	20:15	19:15	干线
116B	市汉-江电	十字街站、京家山站、银三角北站	-	-	73	6:20	6:20	16:40	16:40	支线
515路	银河城停车场-昌南客运站北门	振兴大道站、银三角北站	-	-	21	6:10	6:10	19:30	19:30	支线
218快班	万达广场东-银河城停车场	斗门站、银三角北站	-	-	76	6:20	6:30	19:30	19:00	快线
527路长班	姚湾-莲塘公交首末站	斗门站、斗柏路站	-	-	39.4	6:10	6:10	17:40	17:40	支线
527路	莲塘公交首末站-富山乡	斗门站、斗柏路站	-	-	36	6:10	6:10	18:40	18:40	支线
806路	澄湖中路东口-澄湖中路东口	沥山站、斗门站	-	-	24.6	6:30	6:30	19:00	19:00	支线
805路	澄湖中路东口-澄湖中路东口	沥山站、斗门站	-	-	12.9	6:30	6:30	19:00	19:00	支线
562路	岗上交管站-莲塘公交首末站	沥山站、斗门站	-	-	50.8	6:00	7:00	16:00	16:00	支线
809路长班	霞山梅村-莲塘公交首末站	斗门站	-	-	24.1	6:10	6:10	19:00	19:00	支线
536路	莲塘公交首末站-东新乡政府	斗门站	-	-	39.8	6:20	6:20	18:40	18:40	支线
513路	八一乡桥头公交首末站-石歧	沥山站、斗门站	-	-	33.2	7:10	7:10	16:30	16:30	支线
519路	霞山梅村-昌南客运站北门	振兴大道站、沥山站	-	-	22	6:20	6:20	19:00	19:00	支线
113路	城南水产品市场-昌南客运站北门	振兴大道站、沥山站	艾溪湖东站、太子殿站、奥体中心站、瑶湖西站	-	83.6	6:30	6:30	16:00	16:00	支线
115路	泾口新街-昌南客运站北门	振兴大道站、沥山站	-	-	94	5:30	5:50	17:00	17:00	支线
151路	塔城湖陂市场-昌南客运站北门	振兴大道站、沥山站	-	-	57.3	5:40	5:40	17:00	17:00	次干线
138路	幽兰-昌南公交枢纽北门	振兴大道站、沥山站	-	-	73.8	6:10	6:10	16:20	16:20	支线
852路	莲塘公交首末站-千亿产业园	沥山站	-	-	30.4	6:30	6:30	19:00	19:00	支线
262路	莲塘公交首末站-华侨城公交首末站北	沥山站	-	-	50	6:30	6:30	19:30	19:30	次干线

征求意见稿

公交线路	线路起终点	与轨道交通3号线相交的 轨道站点	与轨道交通1号线相 交的轨道站点	与轨道交通2号线相交的轨 道站点	全程公里数 (km)	开班时间		收班时间		线路类型
						夏令	冬令	夏令	冬令	
161路	新联-昌南公交枢纽北门	振兴大道站、沥山站	奥体中心站、瑶湖西 站	-	110	6:30	6:30	14:30	14:30	支线
115快班	泾口新街-昌南公交枢纽北 门	振兴大道站、沥山站	-	-	83	6:20	6:20	17:00	17:00	快线
563路	潭林村委会-昌南公交枢纽 北门	振兴大道站、沥山站	-	-	45.2	11:00	11:00	17:00	17:00	支线
235路	昌南客运站-红谷滩配套中 心	振兴大道站	卫东站	雅苑路站、翠苑路站、前湖大 道站	61.5	6:30	6:30	19:30	19:30	快线
707路	昌南公交枢纽-高铁西客站 东枢纽	振兴大道站	-	南昌西站、龙岗站、卧龙山站	46.4	6:40	6:10	22:30	22:00	干线
150路	王家村(招呼站)-昌南客运 站北门	振兴大道站	-	-	53.7	6:00	6:00	19:00	19:00	次干线
526路	莲塘公交首末站-莲塘三中	振兴大道站	-	-	31.6	6:20	6:20	18:40	18:40	支线
C41	江家小学-向阳路东口	斗门站、银三角北站	-	-	57	6:30	6:30	16:30	16:30	城乡公交
156路	昌南公交枢纽北门-北洲	振兴大道站、沥山站、柏岗站、斗门站、银三角北站	-	-	62.4	6:00	6:00	17:30	17:30	城乡公交
157路	昌南公交枢纽北门-南洲	振兴大道站、沥山站、柏岗站、斗门站、银三角北站	-	-	62	6:00	6:00	17:30	17:30	城乡公交
262长班	华侨城公交首末站北-莲塘	沥山站	-	-	50	6:40	6:40	19:00	19:00	城乡公交
167路漳溪线	江电-漳溪姜家	十字街站、京家山站	-	-	90	6:00	6:00	16:50	16:50	城乡公交
585路	公交新洪城大市场首末站北 -八一广场	十字街站、京家山站、江铃站	-	-	35.3	6:30	6:30	19:00	19:00	次干线
267路	罗家集停车场-公交新洪城 大市场首末站北	八大山人站	-	永叔路站	43	6:30	6:40	19:30	19:00	次干线
C64	昌南公交枢纽-罗渡	振兴大道站	-	-	82	8:30	8:30	16:00	16:00	支线
116路支线	江电-兴农村	十字街站、京家山站、银三角北站	-	-	72	7:30	7:30	14:30	14:30	城乡公交
729路	银河城停车场-千亿产业园	振兴大道站、银三角北站	-	-	43.6	6:30	6:30	18:30	18:30	支线
730路	昌南公交枢纽-三江	振兴大道站、沥山站、柏岗站、斗门站、银三角北站	-	-	80	6:00	6:00	17:30	17:30	城乡公交
804路	莲塘公交首末站-恒大绿洲	斗门站、银三角北站	-	-	21.4	6:30	6:30	17:30	17:30	支线

征求意见

附件2 专家意见修改回复

类型	具体意见	回复	修改说明																	
专家意见	1、进一步完善公交、轨道等相关规划的解读，厘清区域公交廊道功能。	已调整，详见P39	根据《南昌市城市公共交通系统规划》，未来南昌市中心城区公交需求将以红谷滩、旧城中心、城南、朝阳、红角洲为中心呈“井”状分布，形成“两横、两纵”的公交走廊，而外围组团区域公交走廊则呈放射状向心分布，形成“一横四纵”公交走廊。其中与轨道3号线紧密相关的迎宾大道、南莲路属于外围组团区域公交走廊，同时也是加强南昌县与市城区联系的重要通道。																	
	2、补充规划方案所涉及道路、站点的用地和交通情况，加强方案的可实施性分析	已调整，详见P11、P72-89	补充了3号线沿线各条道路的等级、现状横断面形式、规划横断面形式。对于公交线路调整方案与公交公司做了充分的对接，并保证了每条调整后的公交线路首末站的空间位；对于公交场站设施的优化调整，本次方案重点分析轨道3号线22个站点的具体功能、周边用地、客流特征，在现状道路条件的基础上提出合理的站点优化方案。常规公交站点具体方案设计应由轨道集团结合轨道站点周边的地面恢复工程同步设计施工。对于枢纽方案的设计，本次提出枢纽站的规模需求，具体方案设计应由公交集团结合自身的需求予以落实。																	
	3、结合公交走廊、客流需求和现有站线分布，优化现有线路调整方案。适当增设新的公交支线，提高常规公交线网覆盖水平。	已调整，详见P12-14、P63-65	3号线沿现状客流从分布特征来看：京东大道站-十字街站为带状客流走廊；京家山站-银三角北站为扇形客流走廊。 根据统计可知，京东大道站-上沙沟站区间纵向公交线路分布较为均匀，横向公交集中在火炬大街、国威路、阳明东路上，公交线路较为密集，与城市道路机动车流存在一定的干扰；上沙沟站-十字街站区间横纵向公交线路分布密集；十字街站-振兴大道站区间公交线路主要集中在迎宾大道、南莲路上，南北向道路交通压力较大，东西向公交线路分布稀疏；振兴大道站-银三角站区间有部分城乡公交的首发站，公交辐射能力较强，但往东西向贯穿公交线路过少。京东大道站-上沙沟站区间公交站点沿城市道路、城市用地分布较为均匀，周边公交服务能力良好；上沙沟站-京家山站区间，周边开发较为成熟，区域内公交站点分布密集，公交服务能力强；京家山站-振兴大道站区间的公交站点密度较低，周边公交服务水平较差，需进一步加强；振兴大道站-银三角北站区间的公交站点沿城市道路、城市用地分布均匀，周边公交服务能力良好。 本次衔接方案共计新增4条公交线路，主要弥补轨道3号线南昌县段横向公交线路不足的问题。																	
	4、结合轨道站点客流特点，重点提升换乘站、大客流车站的配套设施规模。	已调整，详见P71-72	不同用地性质和区域的车站表现的衔接客流特性不同，相应的衔接规划要点和对衔接设施要求也不同，为便于进行车站衔接方案规划，需要对车站进行衔接类型划分。参照《南昌市轨道交通3号线站点交通一体化规划》等上位规划，结合轨道交通3号线站点区域位置、车站分类、周边用地情况、重要交通枢纽衔接情况等因素，将轨道站点按交通功能分为综合枢纽站、一般枢纽站、片区接驳站、一般换乘站四类，针对不同站点提出不同的优化改善策略： 综合枢纽站 ：此类轨道站不仅仅是承担城市公共交通客运枢纽功能，还与其客运场站存在大量的换乘需求，如长途客运站、火车站、机场等。这类站点着重考虑乘客的各类出行方式的换乘距离。 一般枢纽站 ：服务于城市组团区域，且作为组团区域重要的交通集散点，轨道站点周边通常设有公交枢纽场站或为轨道交通换乘站点。 片区接驳站 ：服务于组团的某一片区，周边用地以居住用地为主，交通吸引范围较大。外围组团大型居住中心则需要加强接驳公交的配置，中心城区则需要侧重慢行系统设施的衔接。 一般换乘站 ：周边用地开发相对成熟，站点服务范围较小，交通吸引以附近产生的集成客流为主，各衔接方式比例总体相对较为均衡，步行、自行车相对较高。 本次轨道站点设施衔接方案，重点针对公交设施及非机动车停车场进行优化调整，其它涉及到的站点周边配套设置，按照《南昌市轨道交通3号线站点交通一体化规划》相关内容一并落实。																	
	5、结合轨道站点出入口开放条件，细化重要站点周边的交通组织和相关设施设计。	已调整，详见P72-88	轨道站点周边公交设施布局与轨道站点出入口位置及开放时序密切相关，3号线预计2020年底开通运营，部分出入口由于需与周边地块结合设置或为物业预留口，暂时不开放。本次规划方案综合考虑出入口的开放条件及时序，对重要的站点进行详细的分析，确保配套设施的可实施性，如京东大道站、青山路口站、振兴大道站、银三角北站等不仅考虑了轨道站点的出入口情况，还综合考虑周边场站及地块出入口的位置，综合确定站点的交通组织及相关设施设计。 <table border="1" data-bbox="1104 1591 2792 1871"> <thead> <tr> <th>车站名称</th> <th>位置</th> <th>出入口开放情况</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>京东大道站</td> <td>京东大道与火炬大街交叉口</td> <td>共有6个出入口</td> </tr> <tr> <td>梁万站</td> <td>火炬大街与高新大道交叉口</td> <td>本站共有7个出入口，其中3号线出入口为：1-A、2-A、3-A、4号出入口，其中4号出入口与东港广场结合设置，暂按预留考虑</td> </tr> <tr> <td>火炬广场站</td> <td>火炬大街与青山湖大道交叉口东侧</td> <td>共有4个出入口，其中1号出入口为地铁预留</td> </tr> <tr> <td>国威路站</td> <td>上海北路与国威路交叉口东侧</td> <td>共有4个出入口，其中2号出入口为地铁预留</td> </tr> <tr> <td>青山湖西站</td> <td>洪都北大道与湖滨西路交叉路口南侧</td> <td>共有4个出入口，其中1、3号出入口为地铁预留</td> </tr> </tbody> </table>	车站名称	位置	出入口开放情况	京东大道站	京东大道与火炬大街交叉口	共有6个出入口	梁万站	火炬大街与高新大道交叉口	本站共有7个出入口，其中3号线出入口为：1-A、2-A、3-A、4号出入口，其中4号出入口与东港广场结合设置，暂按预留考虑	火炬广场站	火炬大街与青山湖大道交叉口东侧	共有4个出入口，其中1号出入口为地铁预留	国威路站	上海北路与国威路交叉口东侧	共有4个出入口，其中2号出入口为地铁预留	青山湖西站	洪都北大道与湖滨西路交叉路口南侧
车站名称	位置	出入口开放情况																		
京东大道站	京东大道与火炬大街交叉口	共有6个出入口																		
梁万站	火炬大街与高新大道交叉口	本站共有7个出入口，其中3号线出入口为：1-A、2-A、3-A、4号出入口，其中4号出入口与东港广场结合设置，暂按预留考虑																		
火炬广场站	火炬大街与青山湖大道交叉口东侧	共有4个出入口，其中1号出入口为地铁预留																		
国威路站	上海北路与国威路交叉口东侧	共有4个出入口，其中2号出入口为地铁预留																		
青山湖西站	洪都北大道与湖滨西路交叉路口南侧	共有4个出入口，其中1、3号出入口为地铁预留																		

			<table border="1"> <tr> <td>上沙沟站</td> <td>二七北路北侧长巷村拆迁地块内</td> <td>本站共有10个出入口，其中3号线出入口4个：1、2、3、4号出入口，其中1、4号出入口为地铁预留</td> </tr> <tr> <td>青山路口站</td> <td>阳明路、青山南路、八一大道、阳明东路交接处</td> <td>共有6个出入口，其中3号出入口为物业出入口</td> </tr> <tr> <td>墩子塘站</td> <td>叠山路与环湖路交叉路口</td> <td>共有4个出入口，其中1号出入口为地铁预留</td> </tr> <tr> <td>八一馆站</td> <td>象山路与中山路交叉路口</td> <td>共有4个出入口，其中7号出入口为地铁预留</td> </tr> <tr> <td>六眼井站</td> <td>象山南路与南浦路交叉路口</td> <td>共有4个出入口，其中2、4号出入口为地铁预留</td> </tr> <tr> <td>绳金塔站</td> <td>十字街与规划象山南路围合地块内</td> <td>共有4个出入口，均为3、4号线共用</td> </tr> <tr> <td>十字街站</td> <td>十字街与洪城路交叉路口南侧</td> <td>共有4个出入口</td> </tr> <tr> <td>京家山站</td> <td>迎宾大道与抚生南路交叉口北侧</td> <td>共有4个出入口，其中2号出入口为地铁预留</td> </tr> <tr> <td>江铃站</td> <td>青云谱区迎宾大道与江铃西一路十字路口</td> <td>共有8个出入口，其中2号出入口为地铁预留，5、6、7、8号出入口为物业预留</td> </tr> <tr> <td>施尧站</td> <td>迎宾大道与江铃六路交叉口南侧</td> <td>共有4个出入口，其中4号出入口为地铁预留</td> </tr> <tr> <td>八大山人站</td> <td>迎宾大道与定山路交叉口</td> <td>共有4个出入口，其中1号出入口为地铁预留</td> </tr> <tr> <td>邓埠站</td> <td>迎宾大道与阳光路交叉口</td> <td>共有4个出入口，其中2号出入口为地铁预留</td> </tr> <tr> <td>振兴大道站</td> <td>迎宾大道与振兴大道交叉口南侧</td> <td>共有8个出入口，其中3号出入口为地铁预留，6、7、8号出入口为物业预留</td> </tr> <tr> <td>沥山站</td> <td>迎宾北大道与澄湖北大道交叉路口</td> <td>共有4个出入口</td> </tr> <tr> <td>柏岗站</td> <td>迎宾北大道与斗柏路的十字路口</td> <td>共有4个出入口</td> </tr> <tr> <td>斗门站</td> <td>迎宾北大道与富山五路交叉口</td> <td>共有4个出入口，其中2号出入口为地铁预留</td> </tr> <tr> <td>银三角北站</td> <td>迎宾北大道与安宝大道的十字路口</td> <td>共有7个出入口，其中5、6、7号出入口为物业预留</td> </tr> </table>	上沙沟站	二七北路北侧长巷村拆迁地块内	本站共有10个出入口，其中3号线出入口4个：1、2、3、4号出入口，其中1、4号出入口为地铁预留	青山路口站	阳明路、青山南路、八一大道、阳明东路交接处	共有6个出入口，其中3号出入口为物业出入口	墩子塘站	叠山路与环湖路交叉路口	共有4个出入口，其中1号出入口为地铁预留	八一馆站	象山路与中山路交叉路口	共有4个出入口，其中7号出入口为地铁预留	六眼井站	象山南路与南浦路交叉路口	共有4个出入口，其中2、4号出入口为地铁预留	绳金塔站	十字街与规划象山南路围合地块内	共有4个出入口，均为3、4号线共用	十字街站	十字街与洪城路交叉路口南侧	共有4个出入口	京家山站	迎宾大道与抚生南路交叉口北侧	共有4个出入口，其中2号出入口为地铁预留	江铃站	青云谱区迎宾大道与江铃西一路十字路口	共有8个出入口，其中2号出入口为地铁预留，5、6、7、8号出入口为物业预留	施尧站	迎宾大道与江铃六路交叉口南侧	共有4个出入口，其中4号出入口为地铁预留	八大山人站	迎宾大道与定山路交叉口	共有4个出入口，其中1号出入口为地铁预留	邓埠站	迎宾大道与阳光路交叉口	共有4个出入口，其中2号出入口为地铁预留	振兴大道站	迎宾大道与振兴大道交叉口南侧	共有8个出入口，其中3号出入口为地铁预留，6、7、8号出入口为物业预留	沥山站	迎宾北大道与澄湖北大道交叉路口	共有4个出入口	柏岗站	迎宾北大道与斗柏路的十字路口	共有4个出入口	斗门站	迎宾北大道与富山五路交叉口	共有4个出入口，其中2号出入口为地铁预留	银三角北站	迎宾北大道与安宝大道的十字路口	共有7个出入口，其中5、6、7号出入口为物业预留
上沙沟站	二七北路北侧长巷村拆迁地块内	本站共有10个出入口，其中3号线出入口4个：1、2、3、4号出入口，其中1、4号出入口为地铁预留																																																				
青山路口站	阳明路、青山南路、八一大道、阳明东路交接处	共有6个出入口，其中3号出入口为物业出入口																																																				
墩子塘站	叠山路与环湖路交叉路口	共有4个出入口，其中1号出入口为地铁预留																																																				
八一馆站	象山路与中山路交叉路口	共有4个出入口，其中7号出入口为地铁预留																																																				
六眼井站	象山南路与南浦路交叉路口	共有4个出入口，其中2、4号出入口为地铁预留																																																				
绳金塔站	十字街与规划象山南路围合地块内	共有4个出入口，均为3、4号线共用																																																				
十字街站	十字街与洪城路交叉路口南侧	共有4个出入口																																																				
京家山站	迎宾大道与抚生南路交叉口北侧	共有4个出入口，其中2号出入口为地铁预留																																																				
江铃站	青云谱区迎宾大道与江铃西一路十字路口	共有8个出入口，其中2号出入口为地铁预留，5、6、7、8号出入口为物业预留																																																				
施尧站	迎宾大道与江铃六路交叉口南侧	共有4个出入口，其中4号出入口为地铁预留																																																				
八大山人站	迎宾大道与定山路交叉口	共有4个出入口，其中1号出入口为地铁预留																																																				
邓埠站	迎宾大道与阳光路交叉口	共有4个出入口，其中2号出入口为地铁预留																																																				
振兴大道站	迎宾大道与振兴大道交叉口南侧	共有8个出入口，其中3号出入口为地铁预留，6、7、8号出入口为物业预留																																																				
沥山站	迎宾北大道与澄湖北大道交叉路口	共有4个出入口																																																				
柏岗站	迎宾北大道与斗柏路的十字路口	共有4个出入口																																																				
斗门站	迎宾北大道与富山五路交叉口	共有4个出入口，其中2号出入口为地铁预留																																																				
银三角北站	迎宾北大道与安宝大道的十字路口	共有7个出入口，其中5、6、7号出入口为物业预留																																																				
邓明君	1、建议补充相关调整所涉及的道路条件（交通条件），分析调整方案的可行性。	已补充，详见P11	轨道交通3号线纵向穿越昌南城，向东连通城东片区，从轨道线路沿线道路现状来看，与轨道交通3号线站点相交的道路共25条，其中快速路3条、主干路11条、次干路3条、支路8条。文本中详细说明了各个道路的等级、现状横断面形式、规划横断面形式，后续方案根据道路的条件，具体落实相关的优化调整方案。																																																			
	2、调整后，部分线路的起终点做为首末站，其回转条件是否具备应做必要的补充。	已补充，详见P53-63	公交线路的调整均按照现状公交覆盖的情况及出行求进行分析，优化了158路、532路长班、809路、XZ04等线路的起终点的位置，线路起终点处均结合现有的公交首末站设置，不存在线路掉头的问题。																																																			
	3、建议补充调整前后线网技术指标变化的量化分析；公交线路调整后，其里程变化是否对客流产生影响，应进行分析。	已补充，详见98-99	本次方案调整仅针对3号线沿线的公交线路进行调整，对调整前后线网技术指标变化的量化分析不具有实际的意义。考虑到公交线路调整前后对客流的影响，为进一步反应规划方案实施后的效益情况，结合轨道交通3号线的区域位置、线路走向、沿线道路和用地条件，项目以沿线六大段为核心组成轨道线半径范围内的六大片区，分段对轨道交通3号线公交配套衔接方案进行评估。																																																			
贺斯进	1、客流分两个层次：重要站点、线路换乘站点，要对站点分层分级，尽端站的公交设施要考虑客流需求，能及时解决客流疏散问题。	已调整，详见P71	同专家汇总意见第4条，对于尽端站的公交设施，本次衔接方案从近远期考虑，建议结合现有的场站设施进行适当扩容改造。 京东大道站： 现状高新公交停车场总站基本可满足京东大道站及周边的公交出行需求；远期建议结合上位规划立体化升级改造现状高新公交停车场，改造后地面层配置公交枢纽站4000m ² 、公交首末站6252m ² ，并分别在火炬大街和京东大道上设置两处出入口。 银三角北站： 建议公交公司与银三角开发区管委会沟通，通过控规调整论证的形式对控规进行局部调整，将道路两侧带状地块规划为绿地调整为永久公交设施，作为公交首末站。同时利用现状银河城停车场北侧用地改造为“P+R”小汽车停车场，同时在安宝一路上开设2个车行出入口，占地面积约6944平方米。																																																			
	2、公交线路不与地铁共线，一般线路可平行，主要以相交或斜交为主。	解释说明，详见P14、P49	方案将常规公交线路与轨道交通线路及其800m缓冲区空间拓扑关系分为四类：共线关系（包含：完全共线关系、平行共线关系、中间共线关系、终端共线关系）、相交关系、混合关系、无关系。并针对不同关系的公交线路，通过分析其线路走向及客流特征，提出相应的调整的策略及方案。																																																			
	3、轨道站点无障碍设施不连续，建议站点开通时考虑相关问题。	已补充，详见P70-71	轨道站点周边设施应考虑无障碍相关设计原则：①轨道交通站点以行人集散与换乘功能为主的公共步行空间，应贯穿设置于地面层、地下层或地上二层，并采用无障碍设计标准，设置一体化的垂直交通系统联系轨道交通站点及各类交通衔接设施。 ②轨道交通站点的步行衔接设施应安全、连续、便捷、舒适，同时满足无障碍和消防安全要求，任何其他设施不得侵占行人通行																																																			

			空间。 ③轨道站点周边地面通行空间应保持路面平整连续、无障碍物，遇到高差变化应采取缓坡处理。
	4、结合地铁运营时间，地铁停营后考虑特殊节点的公交特殊接驳设施。	已调整，详见 P65	南昌市轨道3号线发车时间对标南昌市轨道1号线与2号线，运营时间为6:00-22:30，特殊节假日运营时间将适当延长。配套公交线路运营时间的调整应与轨道运营时间相对应，及时对客流进行接驳和疏散。轨道3号线连接高新区、老城区与南昌县，经过站点客流较为稳定，方案调整后相关公交配套设施满足接驳要求。
	5、规划方案的可实施性，要结合道路改造、交通条件、管线迁改、绿化迁移等进行考虑。	解释说明	本次的衔接方案重点考虑常规公交与轨道交通3号线的衔接，对于公交站台结合现状公交线路提出合理位置，具体的方案设计应由轨道集团结合轨道站点周边的地面恢复工程同步设计施工。对于枢纽方案的设计，本次提出枢纽站的规模需求，具体方案设计应由公交集团结合自身的需求予以落实。
	6、地铁站内标识标牌要体现以人为本，考虑地铁与公交的信息衔接。	已补充，详见 P93-94	轨道站点内部交通导向标志设计一般包括：站外导向标志、乘车换乘导向标志、客运服务设施导向标志、检（验）票设施导向标志、站台导向标志、列车运行方向导向标志、出站导向标志、公共服务设施导向标志。 本次主要提出设置原则，具体针对公交与轨道站点的衔接提出详细的衔接导向指示标识。
李荣	1、建议在总体目标确定时综合考虑乘客、轨道和公交运营方三者的相互关系。	已调整，详见 P43	本项目的总体目标是：通过对常规公交体系的综合规划和合理组织，达到与轨道交通体系在时间上和空间上系统衔接，形成多层次、多方式、相互协调的高效运输网络，充分发挥轨道交通大运量运输系统的骨干作用，以满足城市现代化发展需要。构建一个与城市空间布局相协调、与公共交通总体发展目标相适应，与项目开通运营后近期广大市民出行需求相匹配、公交公司运营可持续的轨道交通3号线常规公交配套系统。
	2、补充对轨道交通3号线影响范围内现状公交站点、线路分析情况及客流规律作一定的定量分析。	已补充，详见 P11-P13	轨道交通3号线站点800m半径范围内的公交线路、站点进行梳理分析。统计得出，与轨道交通3号线存在相互影响的公交线路共计174条，其中城乡公交8条、公交快线27条、公交主干线64条、公交次干线23条、公交支线52条。统计轨道交通3号线800米范围内的公交场站设施共计306个，其中公交枢纽站3个，首末站51个，公交中途站249个。从客流分布特征来看：京东大道站-十字街站为带状客流走廊；京家山站-银三角北站为扇形客流走廊。
	3、对竞争性线路的取消、长线截短应对客流的转移作深入分析，同时结合经济性、便捷性等原则进行分析调整。如123、117、158、179路建议将线路仍延伸至南昌县中心区，同时应对运营价格进行分析，对共线线路的调整应结合公交线网规划相应调整至相关公交廊道。	解释说明，详见 P55-58	对于竞争性线路中取消及长线截短的线路，考虑目前客流的不确定性，为避免对现有百姓出行产生较大影响，本次方案建议根据3号线开通运营后的实际客流情况进行逐步调整。其中179路建议利用现状莲塘公交枢纽作为首末站；127路西洲线、123路利用南昌公交莲武路枢纽站作为首末站；158路利用现状银三角北的银河公交停车场作为枢纽站。
	4、对于接驳公交线路，建议结合现状公交线路覆盖情况及周边用地出行需求加以分析，提出相应的接驳公交线路，并应考虑调整/新增线路调头的合理性。	解释说明，详见 P58-P63	对于接驳公交线路中，均按照现状公交覆盖的情况及出行需求进行分析，整体来看，老城区段公交覆盖率较高，南昌县段公交覆盖率较低，因此，本次衔接方案的接驳公交线路主要为南昌线段，如234路，532路、580路、526路、527路809。线路起终点处均结合现有的公交首末站设置，不存在线路掉头的问题。
	5、配套公交站点优化调整应结合周边道路交通详细规划，进一步考虑落地实施条件。	已补充，详见 P11	轨道交通3号线纵向穿越昌南城，向东连通城东片区，从轨道线路沿线道路现状来看，与轨道交通3号线站点相交的道路共25条，其中快速路3条、主干路11条、次干路3条、支路8条。文本中详细说明了各个道路的等级、现状横断面形式、规划横断面形式，后续方案根据道路的条件，具体落实相关的优化调整方案。
	6、建议对方案调整前后在3号线开通后的客流分布规律进行对比评估，以评判调整方案的合理性与可行性。	已补充，详见 P98-99	相关客流特征及分布规律参照《南昌市轨道交通3号线初步设计客流预测》相应的数据，为进一步反应规划方案实施后的效益情况，结合轨道交通3号线的区域位置、线路走向、沿线道路和用地条件，项目以沿线六大段为核心组成轨道线半径范围内的六大片区，分段对轨道交通3号线公交配套衔接方案进行评估。
明扬	1、建议结合轨道3号线施工、开通进度完善公交配套设施的建设进度。	解释说明	轨道交通3号线计划年底通车运行，本次规划方案公交配套设施建设，建议结合轨道站点周边的地面恢复工程同步设计施工，避免后续二次施工对道路正常运行产生负面影响。
	2、建议结合交管、公交、城管部门进一步优化公交线路。	解释说明	本次线路的优化方案，已于2020年9月1日召开方案意见征询及协调会，3号线沿线区县、规划、交管、公交、城管等相关部门参会并提出了相应的意见，项目方案中已综合考虑将建议落实到了具体方案之中。
	3、建议进一步深化枢纽、公交站台、慢行交通、泊位设置等方案的设计。	解释说明	本次的衔接方案重点考虑常规公交与轨道交通3号线的衔接，对于公交站台结合现状公交线路提出合理位置，具体的方案设计应由轨道集团结合轨道站点周边的地面恢复工程同步设计施工。对于枢纽方案的设计，本次提出枢纽站的规模需求，具体方案设计

征 求 意 见 稿

			应由公交集团结合自身的需求予以落实。
李吉斌	1、增加相关规划和客流预测等相关专题的解读，并做好解析和解释，如客流预测中站名与现在站名的对应关系。	已补充，详见 P29-32	已补充《南昌市轨道交通3号线初步设计客流预测》相关内容解读，并梳理了以前规划中站点与现有站点名称对照关系。
	2、加强现状及规划公交廊道的分析，如迎宾大道、南莲路的不同走廊的定位，便于后续考虑接驳。	已调整	同专家汇总意见第一条。
	3、建议结合轨道站点间距（其服务范围），并考虑现有公交线路站点的分布，合理调整公交线路，兼顾老百姓的出行习惯。	已调整，详见 P6、P49	轨道交通3号线工程起点为银三角北站，终点为京东大道站，线路全长28.5km，全部采用地下敷设方式，沿线设有22个站点，平均站间距为1.33km；最大站间距为2.25km，为沥山站至振兴大道站区间；最小站间距为607m，为十字街站至绳金塔站区间。具体线路调整考虑了现有百姓的出行习惯，线路调整应确保原有路径仍有其他可替代性公共交通线路，降低对居民出行的影响。
	4、建议充分结合公交站场（停车场），兼顾考虑截短线路的运营。	解释说明，详见 P53-55	长线截短的线路共有四条，考虑实际的运营情况，均建议根据3号线建城后实际的客流进行逐步优化调整。其中179路建议利用现状莲塘公交枢纽作为首末站；127路西洲线、123路利用南昌公交莲武路枢纽站作为首末站；158路利用现状银三角北的银河公交停车场作为枢纽站。
	5、江铃站-振兴大道站区间公交薄弱，应适当增强接驳。	解释说明	衔接方案新增的公交线路已考虑江铃站-振兴大道站区间公交薄弱的问题，新增的XZ02、XZ03、XZ04公交均位于这个区间当中。
	6、部分线路调整优化，如127路是在BRT走廊上的重要线路，527路可以不调整。	解释说明	127路为南昌县到老城区的公交线路，南莲路上站点的客流较少，且BRT廊道已有中运量的BRT线路，因此方案采取长线截短的策略进行调整；527路公交线路调整方案为与公交集团对接过后综合考虑现有居民的反馈意见确定的。
	7、对新增线路增加指标介绍，如线路长度等；另外，与3号线的接驳站点，可根据接驳量考虑共线两站，也可穿越。同时应考虑给一些运营建议，如使用微公交等。	已调整，详见 P63-65	本次方案共新增四条公交线路，均采用微公交的形式，其中XZ01线路利用公交振铃南路首末站连接到银三角北站，全长7.5公里；XZ02线路连接到振兴大道站，全长10公里；XZ03线路由墨山立交桥东侧连接到振兴大道站，全长4.5公里；XZ04线路由新洪城大市场西首末站连接到八大山人站，全长7.3公里。

征 求 意 见 稿