

新建长沙至赣州高速铁路环境影响公众座谈会会议纪要

（雨花区）

会议时间：2023年10月25日上午9:00-11:00

会议地点：长沙市雨花区沙湾路193号明大佳园3B长沙泊华华美达酒店2楼会议室

参会单位：长沙市生态环境局、长沙市自然资源规划局、长沙市交建中心，雨花生态环境分局、雨花区政法委，黎托街道办事处、幸福里社区、愉景湾社区筹备组、和景家园社区、川河社区筹备组，怀邵衡铁路有限责任公司（建设单位）、中铁第四勘察设计院集团有限公司（设计单位、环评单位）。

与会公众代表：万科魅力之城：刘杰、高发明。

会议记录如下：

主持人：我们开会了，长赣高铁是一条主干网的线路之一，国铁集团已对长赣高铁的初步设计进行审查，环评专题是设计批复的前提条件之一，前期已完成了长赣高铁环评的公示和意见征求，建设单位收集了公众的意见和建议，为保障公众的有关权益，今天在此召开环评公众座谈会，与大家进行面对面地沟通和答疑。我介绍一下参会公众代表和单位代表（略），前面报名的公众代表总共有4人，全部通知参会。今天来了2位代表，刚才已电话联系了另外2位公众代表，由于临时出差和开会无法参加今天的座谈会。

本次会议有四项议程：1、建设单位介绍工程情况；2、环评单位

介绍本项目环境影响和环境保护措施情况;3、公众代表就项目环境影响发言提问或提交书面意见材料;4、相关单位对公众代表发言进行答疑。

为了顺利组织和开展本次会议,9月25日在雨花区人民政府网站、街道和社区张贴了公告。开会前我宣布一下会场秩序和有关事项:

1.全体参会人员请遵守法律法规,不得攻击党和政府,不得侮辱他人。一旦发表攻击性言论,主持人将取消其发言资格。

2.请全体参会人员维持会议秩序,服从会议主持人指挥;按座位次序有序发言,他人发言时请勿打扰,未经听证主持人允许不得发言、提问;不得在会场内随意走动;请关闭手机或调至静音;中途退场视为“弃权”。

3.代表发言时,请言简意赅,每位发言时间建议不超过5分钟,未尽意见可提交书面材料,提交的书面材料上必须签名。

4.由于涉及公民隐私权、肖像权等法律权益,对外发布本次会议信息须严格履行相关法律程序,并承担法律责任。

5.还有几个事项需要特别说明的,一是本次会议为环境影响评价公众参与座谈会,请代表就项目环境影响问题发表意见。代表发言环节不直接解答,同一小区所有代表发言完毕后就代表所提问题集中解答。二是建设单位安排专人全程录像,其他人员未经批准不得拍照、录音和录像。三是按照《环境影响评价公众参与办法》规定,在公众座谈会结束后5个工作日内,根据现场记录,将整理座谈会纪要,通过网站平台向社会公开座谈会纪要,敬请各位代表关注。四是座谈会

纪要将公布代表姓名，但不会公布代表其他信息。

下面开始会议的第 1 项议程，请建设单位介绍一下工程情况。

建设单位：我是建设单位怀邵衡铁路公司副指挥长，我叫王培新，以后还会跟大家长时间打交道。长赣铁路是国家铁路网八纵八横的渝长厦的一段。目前两头基本修通了，就缺长沙至赣州这段还未建设，这一段也是经过了革命老区，2016 年总书记去井冈山视察了，沿线人民强烈希望早日修通这条高铁。去年国家发改委批复了长赣铁路的可研，相当于立项了；湖南省委省政府在去年搞了开工动员仪式，至今已快一年了，一直没有得到实质性开工，因为一些前置条件(包括环评专题)还未批复，所以不能实质性开工。尽管大家都很着急，希望早点开工，但是非常重视大家对环境的心声和要求，我们前期已经搞了面对面的交流，也通过电话和邮件反馈了有关信息，公众的意见还比较多，所以有今天的公众座谈会，将与大家进行深度的沟通和交流。一会的线路方案由设计单位予以介绍。

主持人：会议第 2 项，请环评单位介绍项目环境影响和采取的措施情况。

环评单位：工程起于湖南省长沙市长沙西站，途径萍乡市、株洲市、吉安市，止于江西省赣州市。线路正线长 405.315km。(湖南段：131.842km，江西段：273.473km)；还包括长株潭枢纽、萍乡地区、赣州地区配套工程，设车站 11 座，新建 8 座主变电站、扩容 2 座。技术标准：350km/h 客运专线，双线，电力牵引、无砟轨道。

线路从长沙西站引出后，沿着既有的绕城高速，跨越湘江，向黄

花机场方向敷设。在黄花机场站的西北侧设置了西南联络线、云贵厦联络线和武广场上下行联络线，其中西南联络线是沟通渝长方向与广东方向的列车，云贵厦联络线是接入长沙南站的沪昆场，沟通云南、贵州方向与赣州、厦门方向的列车；武广场上下行联络线分左右线（或叫上下行）是接入长沙南站的武广场。

路基断面形状为梯形。正线双线路基断面宽 13.6m，线间距 5.0m。隧道主要为单洞双线，连接线有单洞单线；桥梁采用箱型梁，正线采用无砟轨道、联络线采用有砟轨道，沿线车站的污水均能接入市政污水管网，列车采用电力牵引，电压为 27.5kV，无废气排放。工程总工期 5 年。设计年度：近期 2035 年，远期 2045 年。

受总体走向、技术标准、地质条件的限制以及沿线地方规划要求，工程线路仍涉及 12 处生态敏感目标，工程沿线还分布有生态保护红线、林地、耕地、基本农田和文物保护单位等生态保护目标。相关主管部门已同意线路方案，通过合理布设施工场地，采用合理的施工工艺、加强施工期的管理、环境监控等以及预留专项监理费用，预留生态补偿、生态修复等专项费用。工程对敏感区的影响可以得到有效减缓和控制。

沿线噪声保护目标的现状监测值昼间、夜间均存在超标的情况，超标的原因是受石长铁路、沪昆高铁、昌赣高铁、京九铁路、赣龙铁路及道路交通噪声的影响。预测沿线噪声保护目标的昼间、夜间等效声级存在不同程度的超标情况。

万科魅力之城心悦里、非凡里、锋镜里(8~31 层、距线路 48m), 3.3

米高直立式，措施后贡献值达标，与现状叠加后现状达标楼层达标，超标楼层维持现状。

万科魅力之城观南里、天阔里（9~46层、距线路41m），3.3米高直立式，措施后贡献值达标，与现状叠加后现状达标楼层达标，超标楼层维持现状。

谭阳安置小区（33层、距线路40m），3.3米高直立式，措施后贡献值达标，与现状叠加后现状达标楼层达标，超标楼层维持现状。

阳光城尚东湾榆景苑（40层、距线路146m），3.3米高直立式，措施后贡献值达标，与现状叠加后现状达标楼层达标，超标楼层维持现状。

阳光城尚东湾悦江府（45层、距线路97m），3.3米高直立式，措施后贡献值达标，与现状叠加后现状达标楼层达标，超标楼层维持现状。

（以上的距离均为敏感建筑物的边界距铁路外侧轨道中心线的水平直线最近距离，不是距小区的用地红线，也不是距小区的围墙。）

长赣高铁引入长沙南站的联络线在万科魅力之城区段的运行速度比较慢，大约为50-80km/h，车流量也较少，采取措施后，联络线引起的噪声增量控制在1dBA以内，声环境维持现状。

施工期降噪措施：合理安排施工组织，合理布局施工场地，合理安排运输路线，加强施工管理，禁止夜间高噪声、高振动施工等。

运营期降噪措施：主要为设置声屏障、隔声窗措施，对距离外轨中心线30m以内的敏感建筑采用拆迁或功能置换。

沿线的敏感点昼间、夜间环境振动监测值均能满足相应标准要求。预测之后有 10 处保护目标振动超标。对振动超标的保护目标采取拆迁或功能置换措施,我们也对振动防护距离进行了预测,采用 350km/h 的时速,预测正线路基路段的振动达标距离为 28m、正线桥梁路段的振动达标距离为 10m。

针对雨花区段,运营期无污水排放,施工期的污水主要由施工人员生活污水、施工废水、冲洗水、建筑材料等对地表水体的影响。施工人员主要租住附近的居民房屋,产生的生活污水排入市政污水管网;施工废水经收集处理后回用或达标排放,严禁直接排入地表水体等。

施工期合理安排运输路线,运输道路、施工现场定时洒水;垃圾、渣土及时清运,集中堆放的应采取覆盖等措施。运营期列车采用电力牵引,无机车废气排放。

根据类比监测,本工程新建、扩建的 220kV 牵引变电所投运后,围墙处产生的工频电场、工频磁场均满足《电磁环境控制限值》(GB8702-2014)中规定的限值要求,100kV 以下输变工程属于环评豁免范围。

施工人员日常生活垃圾经定点收集、及时清运,交由当地环卫部门统一处理,对环境影响甚微。运营期沿线站场的固体废物,所有垃圾经分类收集,并及时转运,最终交当地环卫部门统一处理。

工程与国家的《中长期铁路网规划》《湖南省“十四五”现代化综合交通运输体系发展规划》和《江西省中长期铁路网规划(2016-2030 年)》等规划的要求相符,与沿线的城市总体规划相符,

与国家及地方有关环境保护法律、法规、标准、政策、相关城市规划等也是相符的。

沿线自然生态环境良好，工程在选线过程中对重要的环境敏感目标进行了绕避和方案比选论证，不能绕避的敏感目标采取对环境影响较小的方案，并采取各项有效措施控制或减缓工程施工期和运营期产生的不利影响。本次环评又有针对性地补充有关环保措施和建议，只要这些环保措施与主体工程实现“三同时”，同时加强监控管理，工程对环境的不利影响就可控制国家容许范围之内。从环境保护的角度来看，工程建设具有环境可行性。

主持人：下面进行第三项议程，请与会的公众代表发言。

公众代表 1：尊敬的各位领导，大家上午好，我是万科魅力之城的业主，前几天呢我们业主针对长赣铁路对我们居住环境的影响进行了线上讨论，大家一致认为现有的线路建设方案对我们的噪音污染特别大，铁路建成后将超出国家规定环境噪音排放标准，从小区最近的二手房成交价格来看，靠铁路沿线的居民楼栋房价低于旁边的楼栋 10 万左右，建成后预计影响会成倍的增加。大家的建议我也整理了一下，主要有以下；（1）现有铁路的西北侧有大量的空地且距离居民楼比较远，建议修改原有途径万科魅力之城的线路设计，或者改为地下线，不靠近我们的住宅区；（2）3 米的隔音屏障达不到降噪的标准，建议途径万科魅力之城居民区的铁路采取全封闭式的隔音处理，将联络线的车速进一步的降速，铁路沿线建成后希望能植树造林，种植常绿隔音降噪的树种，力争将隔音降噪降到最低；（3）所有受影响

的居民的室外玻璃窗换成三层的隔音玻璃。

另外大家提出了一些问题，还希望相关的部门予以答复：（1）如果无法改变现有的铁路设计方案，对居民造成的噪音影响、灰尘、辐射等其他影响，政府和铁路部门是否有制定噪音污染的补偿方案，方案的内容公示在哪里，具体的内容是什么样的；（2）关于万科魅力之城小区铁路沿线的空余土地的规划，大家也非常地关注，这一块的规划是否可以征求附近居民的意见，我想这一块如果能够解决小区内的一些实际的，比如说停车，比如购房的时候之前业主承诺的有通往阳光城在十字路口有的一条线路，最好能够有一个地铁站的规划，可以解决人民群众比较期盼的问题，我想大家人民群众的意见声音也会小一些。以上是我们部分楼栋业主共同商讨的结果，还希望各位领导把人民的利益和群众的需求放在首位，将影响生活的噪音污染降到最低。我再补充一句啊，其实除了对我们日常生活的影响，对我们财产的影响也不小，我的发言就到这里。

主持人：下面请公众代表继续发言。

公众代表 2：各位领导，刚才的代表讲的，基本上其实我们大家的意见都比较相对一致，存在的问题也比较明显，共同点我就不多讲了。然后我讲几个相对比较实际的问题。（1）影响补偿问题，虽然谈的是很现实的问题，但现实的问题就是最直接的问题，补偿这一点是居民反映比较大的；（2）全封闭隔音屏之前也已经答复过了，但是这一点还是要提出来，因为是要求比较强烈的，就是包括我们居民区这一段，住户比较集中的地方，之前也有过一次沟通会，说全封闭隔音

屏是有一定困难的，说高速铁路封闭运行情况下气压呀什么的，但是已经有这样的先例了，看这一块还能不能再提出来实施一下；（3）另外的一个途径解决这方面的问题，就是万科魅力之城观澜里和天阔里，就是靠近铁路这一块，他现在的公共连廊是敞开的，居民的意见就是说能不能做一个公共连廊的封闭，因为群众的这个获得感以及这个东西的改变会是比较明显的，对噪音的隔绝效果也会是比较明显的，同时群众看到这个以后第一也会感觉这个是做了事的，是有意义的，同时在这种情况下就是，公共连廊不知道大家听懂了没有，就是靠近铁路这一块，在房子上面的这个连廊，大家说的直接一点的就是铁路通过的时候，就是这个气都可以吹到人的头发了，这时候采用封闭的话，声音和电磁都可以隔绝，群众的心里第一反应都是觉得这个是有意义的，是做了事的。（4）施工期间对群众出行的影响，现在那边出去现在来说是现实问题，早上有很大的影响，早上基本上没有急匆匆的话出不了这平时几分钟的路，施工期间肯定会带来更多的负面影响，施工车辆、通行、噪音啊，群众早上出行的时候那肯定就是会乱成一锅粥，也是比较担心的。另外一点就是拉通那里规划的有一条路，但是之前沟通的答复是先将铁路修好后，再去修那个，避免施工造成的重复影响，但是目前这边居民的诉求是同步修缮，保证大家在施工期间，因为施工期也不短嘛，让大家在施工期间能够出去，方便平时走进去走出来，大家都会觉得这方面的影响可以减少一些。主要就是这么几点吧。

主持人：进行会议第4项议程，请有关单位就代表提出的问题进

行解答。

设计单位：各位代表，我是设计单位的代表，下面我把公众提到的有关问题进行回复。长赣高铁客流的主要方向常德、益阳、长沙往赣州方向去；长沙南站是京广高铁和沪昆高铁的主要站点，修建这个联络线是为了沟通京广高铁、沪昆高铁与长赣高铁，更好地互联互通，满足不同方向的客流需要。选择联络线的方案时，受长沙南站这个地面车站的接入点和黄花机场站的位置限制，现在就只有沿着既有机场高速廊道方案，在这个大致走向确定之后，局部的线路方案就在不停地细化和研究，按照保证铁路安全和减少环境影响的基点，基本并行机场高速走行。

云贵厦联络线在进入长沙南站附近无法全部在北侧建设，主要是联络线要接入沪昆场（沪昆场在长沙南站的东侧），另外联络线还要引入武广场，需要建设武广场上下行联络线，需要分开分别引入，因此无法在地块的北侧建设。

因为长沙南站为地面站，且既有铁路的密集桥墩，另外线路的纵向坡度的技术标准要求，受以上因素的限制，无法采用地下线的建设方式。

我们的线路尽量贴近沪昆高铁，初步设计阶段距离万科魅力之城最近距离为 36 米，后来进行了进一步的优化，再进一步靠近沪昆高铁，减小转弯半径，现在距离万科魅力之城最近距离为 41 米。施工期桥梁主要采用旋挖钻的施工工艺，不是采用锤击打桩，施工周期也不长，大约 3-5 个月，对周围的环境影响较小。其他的有关环境影响

的问题，请我们的同事来回答。

环评单位：关于声屏障的情况，我来介绍一下，目前半封闭式声屏障主要设置在长赣铁路的正线上，正线区段运行速度快，车流量大，噪声影响相对联络线更大；现状受到机场高速、沪昆高铁的影响，周边背景噪声已经超标了。我们按照噪声治理原则，基于现状噪声超标的情况下，我们无法去治理其他噪声源（责任主体不同），只有积极治理长赣高铁的噪声污染，保证叠加现状噪声后，长赣高铁引起的噪声增量不超过 1dBA，采取 3.3 米高直立式声屏障措施后，能够满足贡献值达标、噪声增量不超过 1dBA 的要求，声环境维持现状。

目前高铁的全封闭式声屏障严格来说，不是全部封闭的，考虑到消防的要求，顶部是要开孔的。

环评单位：我接着把代表的其他问题进行回复。刚在设计单位代表已经解答了无法将联络线建设在既有铁路的北侧，也无法采用地下线的方式。

关于植树降噪的问题，在铁路用地范围内，会进行绿化美化，铁路用地范围外，则由地方政府按照规划要求进行建设，我们无法答复。

关于将窗户改为三层的降噪窗户，刚才已经介绍了，我们采取声屏障措施后，声环境满足有关规范要求。这种锦上添花的情况，我们无法依据实施。其实最早的措施方案是 2.3 米高直立式，后来充分考虑公众的诉求，将声屏障高度从 2.3 米优化至现在的 3.3 米高。

关于影响补偿方案，国家目前没有这块的有关要求。

关于空地的有关规划，这块我们无法答复。

关于房产贬值，这不是环境影响的问题，我们无法答复。

关于公共连廊的事情，也不是环境影响的问题，我们无法答复。

关于施工期的问题，是要到施工图阶段，施工单位进场后，会根据现场实际情况，考虑有关出行等限制因素，编制施工组织方案，并进行施工报批，目前长赣铁路还处于初步设计阶段，我们目前还无法答复，你们的诉求我想在施工阶段能够得到解决。

关于那个规划路的拉通，也不是环境影响的问题，我们无法答复。

公众代表：感谢大家的答复。我们还是希望多考虑一下沿线的居民的感受和体验。目前的声屏障为 3.3 米，哪怕是再加高一点，公众的心里也好受一些。国家的建设项目我们肯定是支持的，我们诉求希望能够多兑现一点，每个人的感受以及室外和室内的感受很不一样，希望各单位领导和铁路部门再次考虑我之前提出的诉求。

主持人：您们的诉求我们肯定会向有关部门反映，好，那今天的座谈会到此结束。