

莞惠城轨全程最快30分钟 车站总数由15个增至17个

2015-11-26 09:18 南方日报 周欢

[摘要]此前因工程擅改路线设计但没有重新进行环评报批而遭“叫停”的莞惠城轨传来新消息。近日，省环保厅受理了莞惠城轨项目变更的环境影响报告书。这意味着，莞惠城轨项目趁着首通段没有正式开通之前正在抓紧补办环评手续。

此前因工程擅改路线设计但没有重新进行环评报批而遭“叫停”的莞惠城轨传来新消息。近日，省环保厅受理了莞惠城轨项目变更的环境影响报告书。这意味着，莞惠城轨项目趁着首通段没有正式开通之前正在抓紧补办环评手续。

该报告书透露，原来设计的最高运行速度为140公里/小时，但在实际建设过程中按照最高200公里/小时的速度进行建设。按此计算，莞惠城轨最快半小时就可以走完全程。东莞常平东站至惠州小金口站今年年底前通车的目标不变，全线通车则要到2016年底。届时，从惠州中心区坐城轨去东莞中心区最快仅要半小时左右，而未来惠州与广州可进入“一小时城市圈”。

车站总数由15个增至17个

今年6月，在建中的莞惠城轨因工程发生重大变更而未重新报批环评文件，被省环保厅责令停止建设，限期6个月内补办手续。对此，莞惠城轨项目业主单位广东珠三角城际轨道交通有限公司负责宣传工作的负责人前不久向记者回应称，环评补办手续正在进行。

25日，记者查看到省环保厅受理该项目变更的环评报告。报告指出，根据梳理结果，与原环评相比，莞惠城轨项目发生5项重大变动，其一是设计速度目标值由140公里/小时调整为200公里/小时，增加60公里/小时；其二是线路横向位移超出200米的累积长度为61.2公里，占原正线长度的62.1%；其三是车站总数由15个增加至17个，增加2个，车站位置、形式及规模均有不同程度的调整；其四是穿越重要敏感区的数量减少2个，沿线涉及3处环境敏感区；其五是声环境敏感点新增78处，约占原敏感点数量的87.6%。

环评报告称，工程调整后虽然会对周围环境造成一定影响，但相比原评阶段，工程通过城区敏感点集中路段调整为地下敷设方式，最大限度减少工程建设对沿线的环境影响，在采取原环评报告及其批复和本中提出的各项环保措施后，工程对环境的负面影响可以得到有效控制和减缓。工程建设具有环境合理性和环境可行性。

市民可坐城轨前往广深

记者了解到，莞惠城轨正线全长99.8公里，列车最高时速为200公里。考虑到实际运行时中途停靠站及上下车，且并非所有区间都以最高时速运行，实际所需时间预计在半小时至一小时之间。从惠州中心区（比如龙丰站、西湖东站）前往东莞中心区，半小时左右可达，有望形成“半小时生活圈”。

环评报告透露，莞惠城轨工程总投资为3155250万元，其中环保投资20890万元，占总投资的0.66%。常平东—客运北站（小金口站）段预计2015年12月31日开通，望洪（穗莞深城轨）—常平东段预计2016年12月31日开通。

珠三角城际轨道交通有限公司负责人此前表示，莞惠城轨是珠三角城际轨道交通线网布局的重要线路，是东莞、惠州等城市及沿线城镇的快速城际轨道交通，并预留向广州、深圳、河源等方向的延伸条件，满足广州至惠州中心区“一小时城市圈”的目标。

据介绍，莞惠城轨通车后，将与穗莞深城轨、佛莞城轨在东莞望洪站实现接轨，待这几条城轨线路全部开通后，惠州市民可以直接坐城轨前往广州或深圳，时间在1小时左右。未来，广州中南部与惠州之间的旅客往来可通过穗莞深城轨—莞惠城轨来完成，广州北部与惠州之间的人员流动可通过规划中的广汕铁路来实现，深圳与惠州的往来可通过深惠城轨实现。

10站点更名6个在惠州段

官方资料显示，莞惠城轨在东莞市境内长66公里，惠州市境内长33公里；共设车站17座，其中高架站6座，地面站1座，地下站10座。线路自穗莞深城轨望洪站东端接轨，经东莞市洪梅、道滘、南城、东城、寮步、松山湖、大朗、常平、谢岗等镇（区），惠州市沥林、陈江、惠环、惠城等镇（区），终点至惠州客运北站（小金口站）。

对于网传莞惠城轨有10个站点要更名的消息，前不久珠三角城际轨道交通有限公司方面向媒体给予证实。由于原来的站名是工程名称，现改为运输站点名称，同时为了避免12306全国铁路车票实行联网售票后与其他城市的站点重名，不便于乘客购票。目前站点更名工作已经与地方政府商定，报铁路总公司审批同意。

据介绍，莞惠城轨惠州段除惠环站外，另外6个站点均被改名。分别由沥林站、陈江站、新客运南站、西湖站、云山西路站、惠州客运北站改名为沥林北站、仲恺站、龙丰站、西湖东站、云山站、小金口站。此外，东莞段的城中心站、常平站、樟木头站、谢岗站分别被改为西平西站、常平南站、樟木头东站、银屏站。