

建设项目环境影响报告表

(生态影响类)

项目名称：春潮路（广场南路—中心大道）跨市域铁路 S1 线
桥梁工程

建设单位（盖章）：台州市商贸核心区开发建设投资集团有限公司

编制日期：2024 年 3 月

中华人民共和国生态环境部制

一、建设项目基本情况

建设项目名称	春潮路（广场南路—中心大道）跨市域铁路 S1 线桥梁工程			
项目代码	2107-331002-04-01-230149			
建设单位联系人		联系方式		
建设地点	浙江省台州市椒江区洪家街道上徐村			
地理坐标	起点（121 度 24 分 21.268 秒，28 度 38 分 14.461 秒） 终点（121 度 24 分 33.319 秒，28 度 38 分 12.394 秒）			
建设项目行业类别	52-131 城市道路（不含维护；不含支路、人行天桥、人行地道）	用地（用海）面积（m ² ）/长度（km）	11129/0.393296km（道路中心线长度）	
建设性质	<input checked="" type="checkbox"/> 新建（迁建） <input type="checkbox"/> 改建 <input type="checkbox"/> 扩建 <input type="checkbox"/> 技术改造	建设项目申报情形	<input checked="" type="checkbox"/> 首次申报项目 <input type="checkbox"/> 不予批准后再次申报项目 <input type="checkbox"/> 超五年重新审核项目 <input type="checkbox"/> 重大变动重新报批项目	
项目审批（核准/备案）部门（选填）	/	项目审批（核准/备案）文号（选填）	/	
总投资（万元）	10483.3	环保投资（万元）	429	
环保投资占比（%）	4.09	施工工期	12 个月	
是否开工建设	<input checked="" type="checkbox"/> 否 <input type="checkbox"/> 是：			
专项评价设置情况	本项目专项评价设置情况见表 1-1：			
	表 1-1 专项评价设置情况表			
	专项评价的类别	涉及项目类别	本项目情况	是否设置
	地表水	水力发电：引水式发电、涉及调峰发电的项目； 人工湖、人工湿地：全部； 水库：全部； 引水工程：全部（配套的管线工程等除外）； 防洪除涝工程：包含水库的项目； 河湖整治：涉及清淤且底泥存在重金属污染的项目	本项目为城市道路建设项目，不属于左边所列项目	否
	地下水	陆地石油和天然气开采：全部； 地下水（含矿泉水）开采：全部； 水利、水电、交通等：含穿越可溶岩地层隧道的项目	本项目为城市道路建设项目，不属于左边所列项目	否
	生态	涉及环境敏感区（不包括饮用水水源保护区，以居住、医疗卫生、文化教育、科研、行政办公为主要功能的区域，以及文物保护单位）的项目	本项目为城市道路建设项目，不涉及环境敏感区	否
	大气	油气、液体化工码头：全部； 干散货（含煤炭、矿石）、件杂、多用途、通用码头：涉及粉尘、挥发性有机物排放的项目	本项目为城市道路建设项目，不属于左边所列项目	否
噪声	公路、铁路、机场等交通运输业涉及环境敏感区（以居住、医疗卫生、文化教育、科研、行政办	本项目为城市道路建设项目	是	

专项评价 设置情况		公为主要功能的区域)的项目; 城市道路(不含维护,不含支路、人行天桥、人行地道):全部		
	环境风险	石油和天然气开采:全部; 油气、液体化工码头:全部; 原油、成品油、天然气管线(不含城镇天然气管线、企业厂区内管线),危险化学品输送管线(不含企业厂区内管线):全部	本项目为城市道路建设项目,不属于左边所列项目	否
注:“涉及环境敏感区”是指建设项目位于、穿(跨)越(无害化通过的除外)环境敏感区,或环境影响范围涵盖环境敏感区。环境敏感区是指《建设项目环境影响评价分类管理名录》中针对该类项目所列的敏感区。				
综上,本项目设置“噪声环境影响专项评价”。				
规划情况	名称:《台州市综合交通运输发展“十四五”规划》 审批机关:台州市人民政府 审批文件名称及文号:《台州市人民政府办公室关于印发台州市综合交通运输发展“十四五”规划的通知》(台政办发[2021]36号)			
规划环境影响评价情况	名称:《台州市综合交通运输发展“十四五”规划环境影响报告书》(修订稿) 审查机关:台州市生态环境局 审查文件名称及文号:《台州市生态环境局关于<台州市综合交通运输发展“十四五”规划环境影响报告书(修订稿)>的审查意见》(台环建函[2022]28号)			
规划及规划环境影响评价符合性分析	<p>一、《台州市综合交通运输发展“十四五”规划》符合性分析:</p> <p>“十四五”时期,台州市围绕高水平交通强省建设总体要求,坚持以高质量发展为第一要务,全力推进综合交通“铁公机水轨管邮枢道”9要素现代化,推动我市从通道型城市向枢纽型城市转变,加快打造长三角南翼综合交通枢纽城市。全面融入长三角、接轨大上海,努力打造实业强、机制活、环境优、城市兴、百姓富、生态美的新时代民营经济高质量发展强市,成为展示制度优越性、发展高质量、治理现代化、宜居好家园的重要示范,高水平开启现代化建设新征程。</p> <p>1、总体目标</p> <p>全力打造长三角南翼综合交通枢纽城市,打造市域1小时、省城及周边地市1小时、长三角中心城市2小时、国内重要城市3小时的“1123”交通圈,建设沿海、南北、东西和西北四大交通走廊,重点推</p>			

<p>规划及规划 环境影响评 价符合性 分析</p>	<p>进“十大标志性工程”，基本形成“九纵八横一联”干线路网公路网、“三纵一横”的铁路网、六大港区和空铁三大枢纽构成的综合交通运输体系，实现铁路县县通、轨道零突破、高速绕成环、港口量倍增、机场换新貌。</p> <p>2、分项目标</p> <p>公路——基本形成“九纵八横”干线路网，形成市域“1小时交通圈”。</p> <p>铁路——县县通高铁、最快1小时到杭州。</p> <p>轨道——S1线一期完工，S2线一期开工，完善城市轨道交通中运量公共交通网络规划。</p> <p>水路——推进港产城融合发展，健全港口集疏运体系，统筹沿海港口资源，联动内河港，河海并举推进水路运输网建设。</p> <p>航空——建成运营台州路桥机场改扩建、台州湾通用机场。</p> <p>管道——建成天然气长输管道132公里。</p> <p>邮政——城市配送1小时交通圈覆盖率达到100%，快件信息入网采集程度达100%。</p> <p>枢纽——建成台州中心站汽车客运站、天台杭绍台高铁新区综合交通枢纽、杭绍台铁路临海站配套工程3个综合客运枢纽。</p> <p>绿道——建立“一横三纵”省级骑行绿道网。</p> <p>3、十大标志性工程</p> <p>①甬台温高铁；②杭绍台铁路（含温玉铁路）；③杭温高铁；④金台城际铁路；⑤头门港铁路支线二期、大麦屿-龙门港铁路支线；⑥甬台温高速改扩建；⑦甬台温高速温岭、三门联络线；⑧大中运量公共交通（市域铁路、BRT）；⑨台州路桥机场改扩建工程；⑩市区快速路（椒江大桥改扩建及接线工程、海城快速路、321省道黄岩段、323省道路桥段、市区至临海快速路、解放路过江隧道及接线工程、民建至澄江改建工程、104国道东复线红四至长塘改造工程、新前至澄江公路和228国道改建工程）。</p> <p>符合性分析：对照《台州市综合交通运输发展“十四五”规划》，</p>
--	---

<p>规划及规划 环境影响评 价符合性 分析</p>	<p>春潮路（广场南路-中心大道）跨市域铁路 S1 线桥梁工程虽不属于其中的十大标志性工程，不在“十四五”公路项目一览表内，但项目是连接中心大道与广场南路的一条城市次干道，项目建成后将与广场南路、中心大道、开发大道等一同发挥城市道路的网络效应，有效分流广场南路的车流量，进一步充实椒江区路网系统，完善本区块的路网建设，加强东西向的联系以及椒江区与商贸核心区的衔接作用，同时也将促进商贸核心区的开发建设，符合《台州市综合交通运输发展“十四五”规划》的规划要求。</p> <p>二、《台州市综合交通运输发展“十四五”规划环境影响报告书》（修订稿）符合性分析：</p> <p>与本工程相关的优化调整建议和环境影影响减缓措施如下：</p> <p>环评报告要求：</p> <p>1、优化调整建议</p> <p>鉴于综合交通运输发展规划新建项目的建设会对周边的生态环境造成一定的不利影响，建议对涉及环境重要敏感区的新建项目在项目前期选址阶段，应组织交通部门、地方相关部门、规划编制单位、重要敏感区的主管部门及规划环评单位进项讨论，着重讨论选址选线的调整、避让与优化，最大程度避免或减轻对生态敏感区的影响。</p> <p>为此，在环评阶段，建议台州市综合交通发展“十四五”规划实施时应根据重要生态保护区域的不同，设置禁止穿越的“禁建”区域和限制穿越的“限建”区域，指导相关交通规划项目的选址，以最大限度降低新建项目可能带来的生态影响。</p> <p>根据上述规定，规划环评提出交通规划的禁建区、限建区和可建区要求。禁建区：指法律上明文规定，要求不允许新建、扩建、改建任何建设项目的区域，包括自然保护区核心区和缓冲区、饮用水源一级保护区、风景名胜区核心景区、其它依法应该得到保护的自然保护地等。应禁止项目穿越，要求规划实施单位及规划单位按照专家审核意见，调整具体规划实施项目的选址、选线，避让特殊生态敏感区。</p> <p>限建区：这类区域包括自然保护区实验区、风景名胜区（核心保</p>
--	---

<p>规划及规划 环境影响评 价符合性 分析</p>	<p>保护区外)、饮用水源准保护区、水产种质资源保护区、森林公园、湿地、基本农田、矿产资源保护区、生态公益林、地质灾害易发区等。这些区域应该限制项目穿越。综合交通运输发展规划实施时应避让这些区域,对于关系国防安全或者具有其他重大战略意义的路线而难以避让的,应采取隧道、架桥等方式来减少对上述保护地内保护对象的影响。</p> <p>除了上述 2 类区域以外的其他区域。包括其他重要生态保护区,运输体系规划实施时应尽量减少对主导生态功能的影响,促进生态功能的恢复。对于水源涵养类型的功能区,应远离水体源头等重要水源区,减少项目施工过程中对植被的破坏,减少废水的排放,保障区域用水安全。对于土壤保持类型的功能区,项目选择应尽量避免陡坡地区,减少对地面植被的破坏,同时通过生态或工程措施,促进植被恢复,减少水土流失的强度。对于农业生态为主的功能区,项目应严格控制施工方案,减少对农业生态的破坏。</p> <p>对于确实无法避让水源地二级保护区、准保护区的的项目,应制定饮用水水源应急预案,并在铺设线路方案上科学论证,从严要求,并采取防遗洒、防泄漏等措施,设置专用收集系统,对所收集的污水和固体废物进行异地处理和达标排放,而且应当在施工阶段严格落实施工期环保要求。</p> <p>2、环境减缓措施</p> <p>台州市综合交通运输发展“十四五”规划环评提出的环境影响减缓措施见表 1-2。</p>
--	---

表 1-2 规划环评提出与本工程相关的环境影响减缓措施一览表

规划及规划环境影响评价符合性分析	影响因素	项目施工期	项目运营期	符合性分析
	环境空气	<p>1)施工场地应尽量远离敏感目标,工地周边必须设置围挡,采用洒水、遮盖物或喷洒覆盖剂等措施防治扬尘;遇有4级以上大风天气,停止土方施工,并做好遮盖工作。</p> <p>2)加强洒水抑尘。</p>	<p>1)应推动采用清洁车辆,降低能耗,减少尾气排放。加大环境管理力度,执行汽车排放车检制,汽车排放状况抽查,限制尾气排放超标车辆上路,淘汰超期服役的高排机动车;提高车用油品质量,鼓励使用清洁的替代燃料。对于运输枢纽应提升物流、客流的运行效率,避免出现车辆怠速、滞留的现象,以减少汽车尾气对周围环境和人员健康的影响。</p> <p>2)对于产生粉尘的铁路站场、港口和枢纽站场,应在装卸、运输、堆存等环节中应采取必要的扬尘防护措施,提高作业环境的除尘效率,同时应配备洒水车,在干燥多风季节及时定时洒水降尘,视天气和站场作业情况,进行洒水降尘,减轻扬尘污染对站场内和周边区域环境的影响。</p>	<p>项目施工期合理安排建筑材料的临时堆放场地,对易起尘的建筑材料加盖篷布或实行库内堆放的管理,堆料场周边修建砖砌墙进行拦挡,三面设置砖砌墙进行防护,堆料表面采用塑料彩条布苫盖减少扬尘,施工场地加强洒水抑尘,运营期道路两侧保持绿化清洁,加强运载散体材料的车辆管理工作。落实了本环评提出的污染防治措施后,本项目施工期、运营期均符合要求。</p>
水环境	<p>1)应严格施工管理,施工废水和生活污水集中收集处理,严禁乱排,废渣应妥善处置。完善桥面、路面排水收集系统。当项目无可避免地穿越饮用水源地或其附近时,要严格保护自然水流形态,有完善的“封闭式”排水,使项目运营期间可能对水源造成污染的排水通过该系统排向饮用水源地以外的水域或水处理场所,保护饮用水源地不受污染和破坏。</p> <p>2)加强对排水设施的管理和修缮,不使未经沉淀的路面排水随意排入农田、湿地或河流,或因泄露而污染饮用水源。</p> <p>3)港区建设,在施工区域设排水</p>	<p>1)为保护水体水质,禁止漏油、未进行覆盖的货车和超载车上路,以防止车辆漏油和货物洒落,造成沿线地面水体污染和安全隐患。路线跨越河流处在桥梁两侧醒目位置设置限速、禁止超车等警示标志。</p> <p>2)项目养护中要完善排水系统,加强对排水设施的管理和养护。</p>	<p>施工人员施工期生活污水不直接排放至环境,采用移动厕所收集,统一由环卫部门及时清运至台州市水处理发展有限公司处理达标后排放。施工场地设置洗车平台、沉砂池,施工车辆冲洗废水经沉淀池处理后回用于场地抑尘或设备冲洗,不外排。施工期严格管理,文明施工,堆料场周边修建砖砌墙进行拦挡,堆料表面采用塑料彩条布苫盖等措施,减少物料流失。在施工期间的生产废水需经沉砂池处理并除油后才能排入水体,防止河道淤积和堵塞;在桥梁基础施工中采用先进环保的钻孔灌注桩施工工艺,减少对水体的污染。运营期需加强对路面和桥面的日常维护与管理,保持路面和桥面清洁,及时清理路面和桥面上累积的尘土、碎屑、油污和吸附物等,减少随初期雨水冲刷而进入到路面和桥面径流污</p>	

规划及规划环境影响评价符合性分析		明沟，污水利用施工过程中产生的部分坑、沟集中沉淀后，用于堆场、料场防尘、道路冲洗等。散料堆场四周设置防护，防止散料背雨水等冲刷流失。		水中的 SS 和石油类等污染物质，最大程度地保护工程沿线的水质环境，并在桥梁两侧醒目位置设置限速、禁止超车等警示标志。落实了本环评提出的污染防治措施后，本项目施工期、运营期均符合要求。
	声环境	<p>1)尽量采用低噪声机械，对噪声较大的施工机械加装消声减振装置。</p> <p>2)合理安排各类施工机械的工作时间，避开敏感时段。夜间严禁高噪声设备进行施工作业。</p> <p>3)施工便道应避免穿越和靠近乡镇、集中居民区、学校等敏感建筑，施工营地设置尽可能远离声环境保护目标。</p>	<p>1)在规划线路尽量远离居民点、学校等敏感保护目标，合理进行线路两侧建筑规划，面向线路第一排建筑尽量将楼梯、电梯、浴室、厨房等置于面向马路一侧。</p> <p>2)优化线形、降低纵坡。对超标的敏感点路段的路面，有条件的地区采取多孔隙、沥青等低噪声路面。</p> <p>3)预测噪声超标的敏感点中，可通过设置声屏障、设置隔声窗以及功能置换、拆迁房屋等降噪措施。</p> <p>4)维持路面及桥梁的平整度，对通过线路密集村庄的车辆采取禁鸣、限行、限速等措施，合理控制过往的大型货车流量、车速等，严格控制车况不符合要求的车辆上路。</p>	<p>项目施工期加强对各种筑路机械、车辆的维修保养，包括安装有效的消声器，合理配备施工机械，减少高噪设备的使用，并要求在临时施工场地四周以及施工点位中设置临时隔声围护，以减少施工作业对敏感点的噪声影响，并合理安排施工时间。运营期：路面应采用优化结构的路面，降低轮胎与地面的摩擦声；优化平纵面指标，尽量降低设计中的路面坡度，减小爬坡时的声级增量。做好大型车辆的限速和分流，以降低噪声源强。周边建筑应尽量后退远离道路，合理安排住宅房间的使用功能，加强跟踪监测，如敏感点超标加装隔声窗、绿化降噪等措施。落实了本环评提出的污染防治措施后，本项目施工期、运营期均符合要求。</p>
	生态环境	<p>1)对地形地貌破坏严重及水土流失，结合公路建设进行生态修复，强化植树造林、封山育林等水土保持措施，降低工程的水土流失量。</p> <p>2)可选择桥梁、隧道或定向钻等无害化穿越形式，取代大开挖或高路基。</p> <p>3)减少植被清除宽度。</p>	<p>1)车辆夜晚行驶在确保安全的前提下要求弱光行驶和不鸣笛等。</p> <p>2)设置动物通道和动物保护标志；</p> <p>3)对取弃土场、路基边坡、施工便道以及临时营地等进行恢复。</p>	<p>将水土流失防治分为 3 个防治分区。①I区-路基工程防治区、②II区-桥梁工程防治区、③III区-施工临时设施防治区。严格按照水土保持方案进行施工。做好工程完工后生态环境的恢复工作，以尽量减少植被破坏、水土流失对水生生物（主要是鱼类）的影响。落实了本环评提出的污染防治措施后，本项目施工期、运营期均符合要求。</p>
	固体废弃物	<p>1)生活垃圾：生活垃圾收集后纳入城镇垃圾收集处理系统。船舶生活垃圾执行《船舶水污染物排放标准》(GB3552-2018)和 73/78 国际海洋公约附则 V 的规定，严禁生活垃圾在港口作业区附近水域内排放、焚烧处理。建议所有港区的全部作业区按照相关环卫管理规定进行垃圾处理，并实现垃圾的分类回收。</p> <p>2)一般工业固废：在清洁生产的基础上，做好固体废物回收综合利用工作。污</p>		<p>生活垃圾妥善收集后交由环卫部门统一处理；余方交由台州市椒江新府城工程管理有限公司统一调配处理，后期运至台州东达资源利用有限公司消纳场，沿途严禁乱排、乱倒、乱处置。落实了本环评提出的污染防治措施后，本项目施</p>

规划及规划环境影响评价符合性分析		<p>水处理设施中产生的污泥主要为煤泥和矿泥，采用定期清挖后可进行综合利用。生活污水站污泥及化粪池污泥则可纳入附近城镇环卫系统集中处理。油污水处理设施污泥量属危险固废，应委托具有危废资质的单位进行收集、储运、处理和处置。</p> <p>3)建筑垃圾：将弃土用于航道堤岸、工程建设、道路及农田改造等，对于河流航道疏浚土则应采用河外弃土的处置方式。</p>	工期、运营期均符合要求。
	社会环境	<p>1)施工期间在临时道路上应设置安全标志，在施工便道距离居民集中居住点较近处，设置交通安全岗，预防交通事故发生。施工路段，做好交通疏导工作。</p> <p>2)运输筑路材料的线路和时间尽量避免交通高峰时间停止或减少车辆运输。施工期主要运输通道(临时设置)应远离居民区。</p> <p>3)需山体爆破时，加强周边保卫工作，设置安全距离，及时撤离危险区的人员和车辆。</p> <p>4)施工船舶要注意设置防撞设置和措施。水上作业区范围和限航通知，并由主管部门在作业区周围设置禁航航标。</p> <p>5)减少电力、用水、通讯设施等公用设施拆迁，必需拆迁，先修建替代设施后再进行拆除。</p> <p>6)对于工程征地、拆迁的，将根据国家、地方相关文件做好补偿、安置，不得随意占用农田。施工临时占用耕地的，应将剥离表层土临时堆放，并加以防护，待施工完毕后恢复原有土地类型。</p>	<p>项目施工期在临时道路上设置安全标志，在施工便道距离居民集中居住点较近处，设置交通安全岗，预防交通事故发生，施工路段，做好交通疏导工作；运输筑路材料的线路和时间尽量避免交通高峰时间停止或减少车辆运输，施工期主要运输通道(临时设置)应远离居民区；减少电力、用水、通讯设施等公用设施拆迁，必需拆迁，先修建替代设施后再进行拆除。落实了本环评提出的污染防治措施后，本项目施工期符合要求。</p>
	环境风险	/	1)制定公路危险品运输管理及应急预案。

<p style="text-align: center;">规 划 及 规 划 环 境 影 响 评 价 符 合 性 分 析</p>			<p>一旦发生事故后，驾驶员和押运人员应立即通知应急中心，说明所载化学危险品的名称和泄漏的情况，在等待专业人员救援的同时要保护、控制好现场。如果车辆在发生事故后引起火灾，则应按灭火预案进行扑救，并用污水收集车对消防水进行收集外运。如果车辆装载的危险品(液体)出现泄漏时，应用污水收集车对其泄漏物进行回收，防止污水和危险的扩散。</p> <p>2)涉及饮用水源地公路运输危险品时，交通运输部门应协同公安、安监、环保等部门履行安全监管职责，严格执行《浙江省危险化学品运输车辆穿越饮用水水源保护区道路安全监管暂行规定》，实施危险化学品运输车辆全过程监管。项目环评时，也应根据不同项目所跨水域或并行水域的特点、敏感程度等做好危险品运输的风险防控。</p> <p>3)运输危险品的车辆上路行驶，需要对公安部门颁发的“三证”进行检查。所有从事化学危险货物运输的车辆，必须在车前醒目位置悬挂黄底黑字“危险品”字样的三角旗，严禁危险品运输车辆超载。</p> <p>4)运输危险物品的车辆必须保持安全车速，严禁外来明火，同时还必须有随车人员负责押送，随车人员必须经过专业的培训。</p> <p>5)高度危险品运输车辆上路必须事先通知道路管理处，由公安管理部门、公安消防部门对化学危险货物运输车辆指定行驶区域路线，运输化学危险物品的车辆必须在指定地点停放。</p> <p>6)雾、雪、台风天气禁止危险品运输车辆通行，其他车辆限速行驶。</p> <p>7)运输危险品的车辆进入公路时由收费站</p>	<p>水设施进行养护、维修，确保养护、维修工程的质量，保证城市排水设施正常运行。道路营运部门在起点段设置“谨慎驾驶”警示牌，提醒司机注意安全的控制车速；在靠近敏感点路段设置减速和限速标识，要求经过的车辆限速和减速，保证该路段的车辆通行安全，降低该路段交通事故的发生几率。桥梁两侧的防撞护栏应进行加强、抬高设计，选用高等级的防撞护栏，以防车辆翻入水体中。</p>
--	--	--	--	--

规划及规划环境影响评价符合性分析		<p>人员提供印有监控中心 24 小时值班电话和应急小组电话的卡片，方便危险品车辆驾驶人员和押运人员在发生事故时能够及时与监控中心和应急中心联系。</p> <p>8)危险品运输途中，管理中心应通过 GPS 定位或道路录像监控等予以严密监控。同时使用可变情报板随时警示容易诱发交通事故的恶劣天气或危险路况，提前采取限制行车速度或封闭局部路段等积极、主动的风险防范措施。</p> <p>9)加固加高跨越桥梁护栏，在沿线桥梁桥面两侧设置连续的防撞墩，加强桥梁排水设施建设，Ⅱ类水体及饮用水水源等敏感水体设置桥梁应急池。</p>	
	<p>符合性分析：本项目位于台州市椒江区洪家街道上徐村，道路西起中心大道，东至广场南路，项目选址不属于规划中提及的禁建区和限建区。同时，落实了本环评提出的污染防治措施后，项目施工期、运营期对周边环境产生影响很小。因此，本项目建设符合《台州市综合交通运输发展“十四五”规划环境影响报告书》（修订稿）的要求。</p>		

<p>规划及规划环境影响评价符合性分析</p>	<p>三、《台州市综合交通运输发展“十四五”规划环境影响报告书》(修订稿)</p> <p>审查意见符合性分析:</p> <p>对规划优化调整和实施过程中的意见:</p> <p>1、规划编制、实施部门应结合区域“三线一单”生态环境分区管控方案、饮用水源保护区、风景名胜区、湿地、森林公园和生态保护红线划定方案等相关规划,优化规划项目的选线和选址,避免与这些规划发生冲突,并加强与相关管理部门的衔接。</p> <p>(1) 规划项目原则上不得直接穿越或占用风景名胜区核心区、饮用水源一级保护区以及其它依法应该得到保护的天然保护地。</p> <p>(2) 对于风景名胜区非核心区、饮用水源二级保护区和准保护区、森林公园、湿地,地质灾害易发区,综合交通运输发展规划应尽量避让。</p> <p>(3) 对于水源涵养类型的功能区,应远离水体源头等重要水源区,减少项目施工过程中对植被的破坏,减少废水的排放和水土流失,保障区域水质安全。</p> <p>2、鉴于公路、铁路及城市轨道交通噪声对城市功能分区影响较大,规划过程中应加强与相关城镇规划的协调。新建路段尽量避免穿越大型居住区、医院、学校等对噪声敏感的区域。</p> <p>3、建议综合交通运输发展规划强化生态公益林、自然景观、地表水、空气、生态环境保护、生态恢复等相关环保规划内容。</p> <p>4、规划宜明确货运场站、航道、港口等功能定位、布局,关注与海洋特别保护区、生态保护红线和周边敏感点的关系。</p> <p>5、建立环境质量的跟踪监测与评价系统,维护区域的环境功能区质量。</p> <p>符合性分析: 本项目位于台州市椒江区洪家街道上徐村,道路西起中心大道,东至广场南路。根据《台州市区“三线一单”环境管控单元生态环境准入清单》,项目拟建地属于“台州市椒江区中心城区城镇生活重点管控单元(环境管控单元编码:ZH33100220005)”,本项目属城市道路建设项目,为市政基础设施建设,不属于工业项目,符合环境准入清单要求。根据《台州市区生态保护红线划定技术报告》,本项目不在划定的生态保护红线内。</p> <p>本项目是商贸核心区交通规划道路的一部分,项目已取得了“建设项目用地预审与选址意见书(用字第 331002202210003(基)号)”,符合区域相关规划要</p>
-------------------------	--

	<p>求。落实了本环评提出的污染防治措施后，项目施工期、运营期对周边环境产生影响很小，项目的建设符合《台州市综合交通运输发展“十四五”规划环境影响报告书》（修订稿）的审查意见要求。</p>
其他符合性分析	<p>一、“三线一单”符合性分析</p> <p>1、生态保护红线</p> <p>本项目拟建地位于台州市椒江区洪家街道上徐村，根据《台州市区生态保护红线划定技术报告》，本项目不在划定的生态保护红线内，满足生态保护红线要求。</p> <p>2、环境质量底线</p> <p>项目拟建地区域的环境质量底线为：环境空气质量目标为《环境空气质量标准》（GB3095-2012）及其修改单二级标准，水环境质量目标为《地表水环境质量标准》（GB3838-2002）IV类标准。</p> <p>项目拟建地区域大气环境质量良好，能达到《环境空气质量标准》（GB3095-2012）及修改单二级标准，属于环境空气质量达标区。附近地表水体水质能够满足IV类功能区要求。本项目属城市道路建设项目，运营期产生的污染物主要为汽车尾气和路面径流，排放的污染物不会对周边环境造成明显影响，不会突破区域环境质量底线。</p> <p>3、资源利用上线</p> <p>本项目施工期在施工机械选用、临时堆场与运输车辆管理、施工废水回用、施工渣土等方面采取合理可行的防治措施，以“节能、降耗、减污”为目标，有效地控制污染。项目采取防治水土流失和生态恢复措施，有效减缓生态影响。项目的资源利用不会突破区域的资源利用上线。</p> <p>4、生态环境准入清单</p> <p>本项目位于台州市椒江区洪家街道上徐村。根据《台州市区“三线一单”环境管控单元生态环境准入清单》，项目拟建地属于“台州市椒江区中心城区城镇生活重点管控单元（环境管控单元编码：ZH33100220005）”。项目属城市道路建设项目，为市政基础设施建设，不属于工业项目，符合生态环境准入清单要求。</p>

表 1-3 生态环境准入清单符合性分析一览表					
管控单元名称	管控单元分类	“三线一单”生态环境准入清单要求		本项目情况	是否符合
其他符合性分析	台州市椒江区中心城区城镇生活重点管控单元	空间布局约束	禁止新建、扩建三类工业项目，现有三类工业项目改建不得增加污染物排放总量，鼓励现有三类工业项目搬迁关闭。禁止新建涉及一类重金属、持久性有机污染物排放等环境健康风险较大的二类工业项目。除工业功能区（小微园区、工业集聚点）外，原则上禁止新建其他二类工业项目，现有二类工业项目改建、扩建，不得增加控制单元污染物排放总量。严格执行畜禽养殖禁养区规定。推进城镇绿廊建设，建立城镇生态空间与区域生态空间的有机联系。	本项目属城市道路建设项目，为市政基础设施建设，不属于工业项目。	是
		污染物排放管控	严格实施污染物总量控制制度，根据区域环境质量改善目标，削减污染物排放总量。污水收集管网范围内，禁止新建除城镇污水处理设施外的入河（或湖或海）排污口，现有的入河（或湖或海）排污口应限期拆除，但相关法律法规和标准规定必须单独设置排污口的除外。加快污水处理设施建设与提标改造，加快完善城乡污水管网，强化城区截污管网精细化改造，加强对现有雨污合流管网的分流改造，推进生活小区“零直排”区建设。加强污水收集管网特别是支线管网建设，强化城中村、老旧城区和城乡结合部污水截流、纳管及改造。餐饮、宾馆、洗浴（含美容美发、足浴）、修理（洗车）等三产污水，要做到雨、污分离，达标排放，产生油污的行业，污水必须按规范经隔油池预处理后，方可排入市政污水管道，餐饮油烟不得通过下水道排放。全面实施城镇污水纳管许可制度，依法核发排水许可证。加强噪声和臭气异味防治，强化餐饮油烟治理，严格施工扬尘监管。加强土壤和地下水污染防治与修复。	本项目属城市道路建设项目，为市政基础设施建设，不属于工业项目。本项目运营期产生的污染主要为汽车尾气和路面径流，污染较小。	是
		环境风险防控	合理布局工业、商业、居住、科教等功能区块，严格控制噪声、恶臭、油烟等污染物排放较大的建设项目布局。	本项目属城市道路建设项目，为市政基础设施建设，不属于工业项目，符合风险防控要求。	是
		资源开发效率要求	全面开展节水型社会建设，推进节水产品推广普及，限制高耗水服务业用水。到 2020 年，县级以上城市公共供水管网漏损率控制在 10% 以内。	本项目属城市道路建设项目，不设置服务用房，主要能源为电，用电来自电网。	是

二、建设内容

地 理 位 置	<p>本项目位于台州市椒江区洪家街道上徐村，西起现状中心大道(起点桩号 K0+041.274)，东至广场南路(终点桩号 K0+434.570)，总长度为 393.296m。</p> <p>关于建设内容的说明：本项目立项较早，立项阶段建设内容包括中心大道路口改造和广场南路路口改造。根据与建设单位及设计单位沟通，后期由于本项目实施时间较晚，中心大道路口改造和广场南路路口改造已在其它项目里先行改造完成，故不再在本次项目里实施，本项目初步设计方案也未包括路口改造相关内容。故本次项目仅为新建道路（含桥梁）工程，不含交叉口改造工程。</p> <p>项目地理位置详见附图 1。</p>												
项 目 组 成 及 规 模	<p>一、项目背景介绍</p> <p>项目跨越 S1 线与葭沚泾设置跨线桥一座（K0+083.200~K0+298.200），桥梁全长 215m。项目总用地面积 11129m²，道路标准段红线宽度为 26m，采用双向四车道，桥梁段红线宽度为 32m，道路等级为城市次干路，沥青混凝土路面，设计速度 30km/h。桥梁设计洪水频率为 P=1/50，路面设计标准轴载 BZZ-100，路面设计年限为 15 年，平面交叉 2 处。</p> <p>二、项目报告类别判定</p> <p>本项目为城市次干道建设，涉及桥梁建设，属于《国民经济行业分类》（GB/T 4754-2017，2019 年修订）及其注释中规定的 E481 铁路、道路、隧道和桥梁工程建筑。对照《建设项目环境影响评价分类管理名录》（2021 年版），本项目评价类别为报告表，具体见表 2-1。</p> <p style="text-align: center;">表 2-1 名录对应类别</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 35%;">项目类别</th> <th style="width: 15%;">报告书</th> <th style="width: 35%;">报告表</th> <th style="width: 15%;">登记表</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="4">五十二、交通运输业、管道运输业</td> </tr> <tr> <td>131、城市道路（不含维护；不含支路、人行天桥、人行地道）</td> <td style="text-align: center;">/</td> <td>新建快速路、主干路；城市桥梁、隧道</td> <td style="text-align: center;">其他</td> </tr> </tbody> </table>	项目类别	报告书	报告表	登记表	五十二、交通运输业、管道运输业				131、城市道路（不含维护；不含支路、人行天桥、人行地道）	/	新建快速路、主干路；城市桥梁、隧道	其他
项目类别	报告书	报告表	登记表										
五十二、交通运输业、管道运输业													
131、城市道路（不含维护；不含支路、人行天桥、人行地道）	/	新建快速路、主干路；城市桥梁、隧道	其他										

三、本项目工程组成

表 2-2 本项目基本情况表

工程类别	建设内容	备注
主体工程	道路（含桥梁）工程	道路西起现状中心大道(起点桩号 K0+041.274)，东至广场南路(终点桩号 K0+434.570)，总长度为 393.296m，其中跨越 S1 线与葭沚泾设置跨线桥一座（K0+083.200~K0+298.200），桥梁全长 215m。项目总用地面积 11129m ² ，道路标准段红线宽度为 26m，采用双向四车道，桥梁段红线宽度为 32m，道路等级为城市次干路，沥青混凝土路面，设计速度 30km/h。桥梁设计洪水频率为 P=1/50，路面设计标准轴载 BZZ-100，路面设计年限为 15 年，平面交叉 2 处。
辅助工程	管线工程	主要包括配套雨水、排水、给水、通信、燃气、电力等市政管线。
	照明工程	主要包括沿线的照明及其供配电系统设计等。
	交通设施	主要包括沿线的交通标志、标牌和信号灯等设施安装等。
环保工程	废气	道路两侧设置绿化带。
	废水	路面径流收集后排入雨水管道。
	噪声	道路两侧设置绿化隔声；道路设警示标志，设立禁鸣、禁停等标志，以提醒过往车辆禁止鸣笛，不随意停车。对沿线超标敏感点设置隔声窗。
依托工程	/	/
临时工程	临时施工场地	项目在永久占地范围内布设 1 处临时施工场地，位于桩号 K0+360~400 处，占地面积共 0.02hm ² ，用于布设临时堆料场等。
	钻渣泥浆中转池	设置钻渣泥浆中转池 4 处，位于桩号 K0+060~080、K0+100~120、K0+240~260、K0+300~320 处，占地面积 0.04hm ² 。
	路基边坡	布设在临时占地范围内，占地面积 0.01hm ² 。
	临时沉沙池	设置临时沉沙池 3 处，位于桩号 K0+040~050、K0+160~165、K0+420~430，占地面积 0.0018hm ² 。
	车辆冲洗设备	在施工场地布设车辆冲洗设备 2 座。
	其它	施工临时道路可在沿线土地平整后即可使用，无需另外修筑施工便道。根据春潮路（广场南路—中心大道）跨市域铁路 S1 线桥梁工程渣土消纳协议，项目施工期余方交由台州市椒江新府城工程管理有限公司统一调配处理，运至台州东达资源利用有限公司消纳场，本项目区域不设置专门的弃土（石、渣）场、固化场。

四、本项目规模

本项目道路等级为城市次干路，长 393.296m，道路标准段红线宽度为 26m，采用双向四车道，桥梁布设五车道，桥梁段宽度为 32m，沥青混凝土路面，设计速度 30km/h，总用地面积为 11129m²（约 16.69 亩）。

1、路基工程

路线走向：道路呈东西走向，西起现状中心大道，东至广场南路，沿线跨越 S1 线与葭沚泾。

路面结构计算荷载：BZZ-100 型标准车，沥青混凝土结构，路面结构设计使用年限为 15 年。

项目组成及规模

道路横断面设计:

道路标准段宽度为 26m，道路横断面设置为：2m（人行道）+2.5m（非机动车道）+1.5m（机非分隔带）+14m（机动车道）+1.5m（机非分隔带）+2.5m（非机动车道）+2m（人行道）=26m。

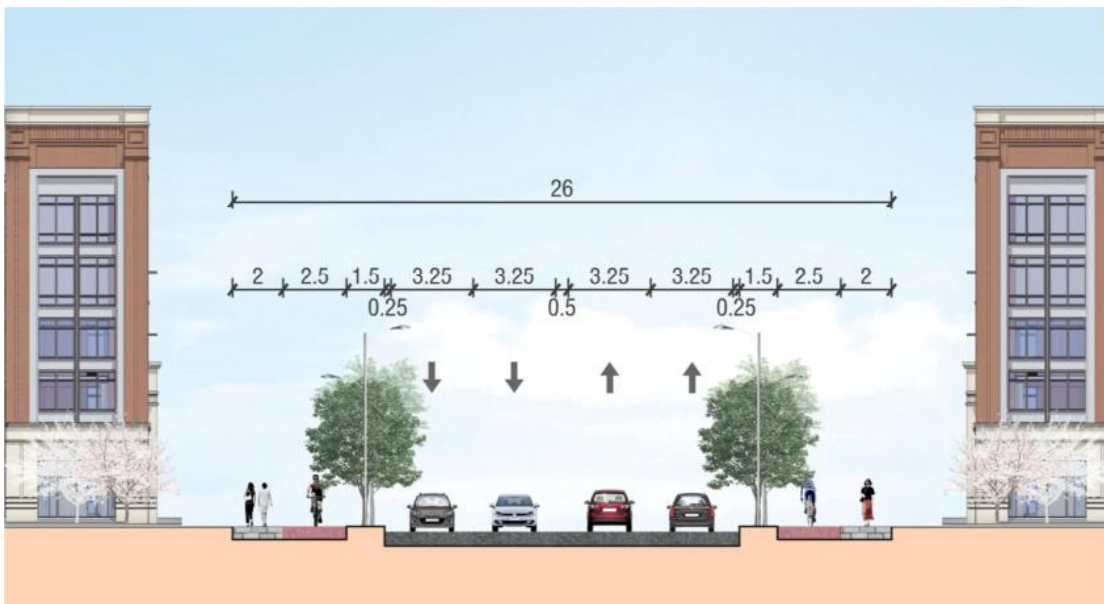


图 2-1 项目道路工程标准横断面布置图

道路纵断面设计:

主要根据项目所属区域的洪水位（按照《浙江省温黄平原水利规划报告》中椒江区 20 年一遇洪水位 3.28m 考虑）、现状春潮路~广场南路交叉口道路标高以及台州一号（新都会）地块室外标高、上徐村立改套南北地块室外标高、跨 S1 市域铁路标高（轨道暗埋段上部净空不少于 0.15 米）等控制性因素确定，考虑道路排水，地块排水，路下面的管线敷设要求。

道路设计最小纵坡为 0.3%，最大纵坡为 3%，最大坡长 263m，凹曲线最小半径 750m，凸曲线最小半径 2000m；中心大道交叉口与《椒江区城市停车及基础设施提升工程（中心大道（海城路~开发大道）》工程竖向设计标高顺接，广场南路路口处与现状道路标高顺接。

路基处理:

一般路段（填高 1.2m），路面竣工后，基准期内的残余沉降(0.286m)，满足容许工后沉降(0.5m)，因此不需要进行地基处理。

2、路面工程

(1) 机动车路面结构：5cm 细粒式改性沥青玛蹄脂碎石混合料（SMA-

13) +7cm 中粒式沥青砼 (AC-16C) +1cm 透层+20cm 水泥稳定碎石上基层+20cm 水泥稳定碎石下基层+10cm 填隙碎石+≥70cm 石渣;

(2) 非机动车路面结构: 无色透明密封+8cm 灰黑色透水水泥砼面层 (C30) +15cm 本色透水水泥砼面层 (C20) +20cm 透水级配碎石基层+≥40cm 石渣;

(3) 人行道路面结构: 5cm 花岗岩铺装+3cmM10 水泥砂浆+15cmC20 素混凝土+10cm 填隙碎石+≥40cm 石渣。

3、桥梁工程

本项目桥梁设计内容为跨线桥跨越 S1 线与葭沚泾。

葭沚泾现状河宽 15m, 规划河宽 25m。通航净空按 12x2.4m 控制, 最高通航水位 2.02m, 50 年一遇洪水位 3.43m, 准 VII 级航道。

桥梁上部结构采用现浇连续箱梁, 跨 S1 节点桥梁采用钢箱梁结构, 桥面宽 32m, 下部结构桥台采用墙式台, 桥墩采用排架柱式墩, 桥梁基础采用常规的钻孔灌注桩基础。

跨径组合为 (2x20) m+ (42) m+ (18+19+18) m+ (19+20+20+19) m, 桥梁全长 215m, 桥梁布设五车道。

桥梁横断面布置为: 4.5m (人非共板) +0.5 m (机非分隔带) +13m (机动车道) +9m (机动车道) +0.5m (机非分隔带) +4.5m (人非共板) =32m。

桥梁工程情况见表 2-3。

表 2-3 桥梁工程情况表

联号	桥梁名称	联长 (m)	孔跨布置/m	上部结构	下部结构	备注
1	跨线桥跨越 S1 线与葭沚泾	40	20+20	等高等宽现浇箱梁	墙式台、柱式墩	/
2		42	42	钢箱梁	盖梁接柱式墩	跨市域铁路 S1 线
3		55	18+19+18	等高等宽现浇箱梁	柱式墩	/
4		78	19+20+20+19	等高等宽现浇箱梁	墙式台、柱式墩	跨葭沚泾



图 2-2 桥梁工程位置示意图

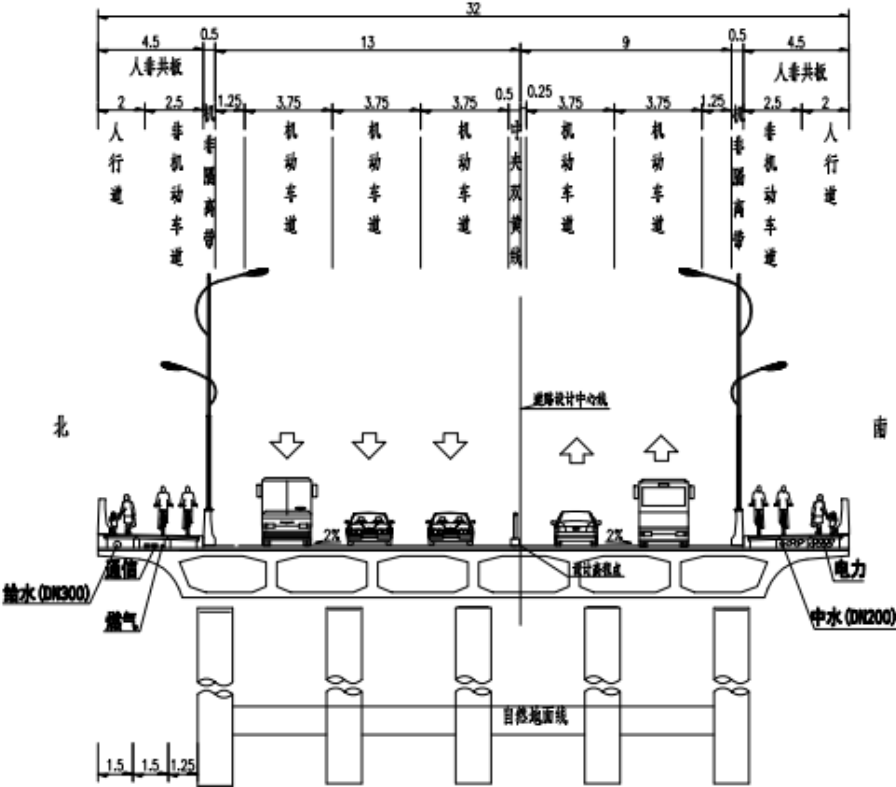


图 2-3 项目桥梁横断面布置图

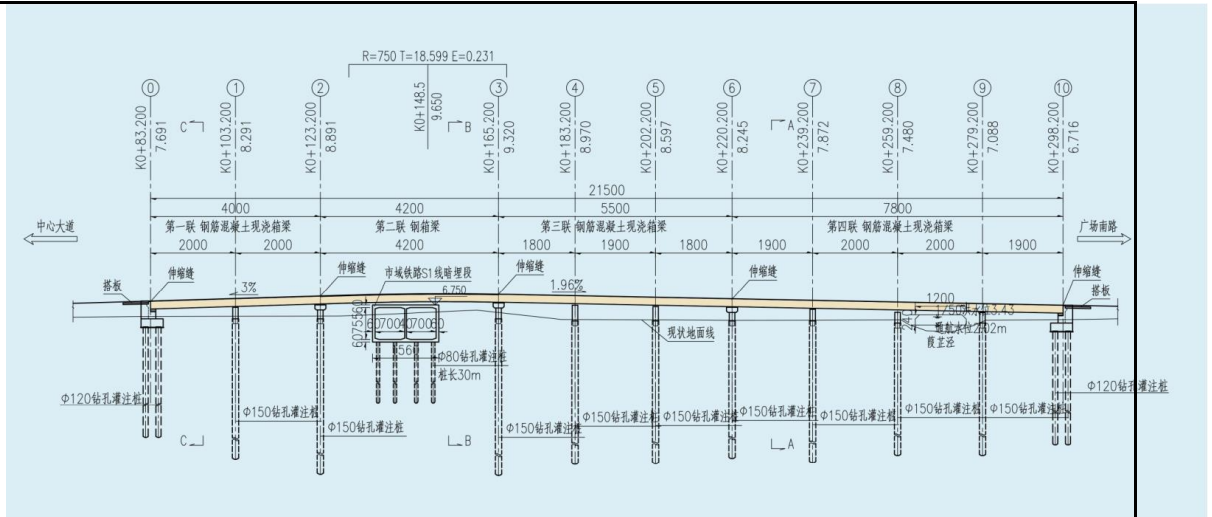


图 2-4 项目桥梁立面图

与 S1 线的位置关系:

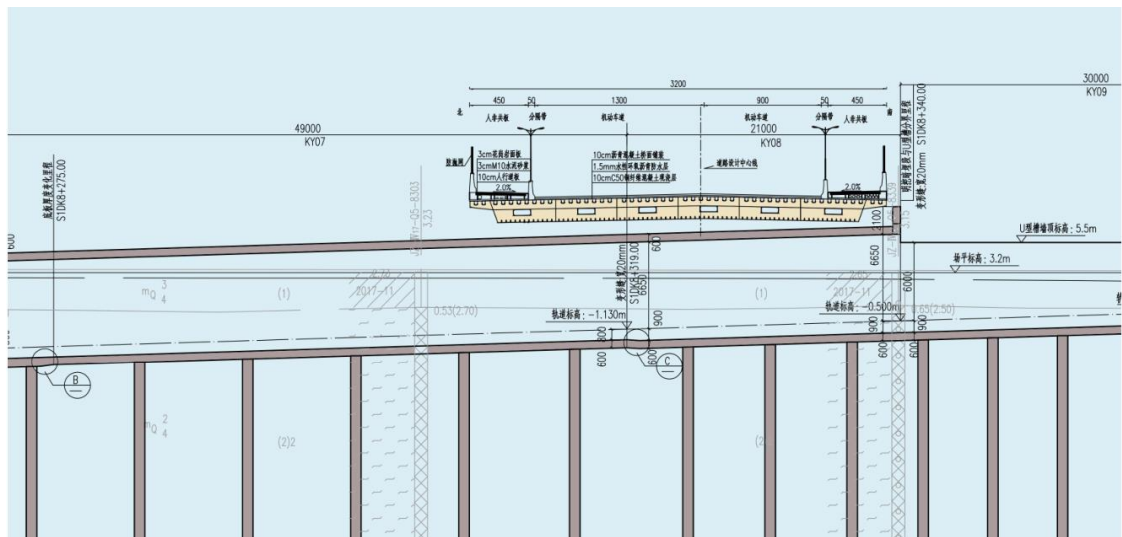


图 2-5 项目桥梁与 S1 线位置关系图

S1 线暗埋段采用单箱双室结构，基础采用直径 0.8m 的钻孔灌注桩。结构宽 15.6m，高 8.75m。暗埋段最高的轨顶标高为-0.5m，暗埋段顶标高为 6.75m。本项目采用桥梁结构上跨 S1 线，S1 线范围梁底最低点标高为 7.23m。桩基与 S1 线框架结构的最小净距为 10.6m。

桥面结构设计：BZZ-100 标准轴载。

机动车道桥面结构为（从上至下）：5cm 厚 SBS(AC-16C)细粒式改性沥青砼、7cm 厚(AC-20C)中粒式沥青砼、15cm 厚 C20 砼，10cm 厚挂网喷 C25 砼底模。

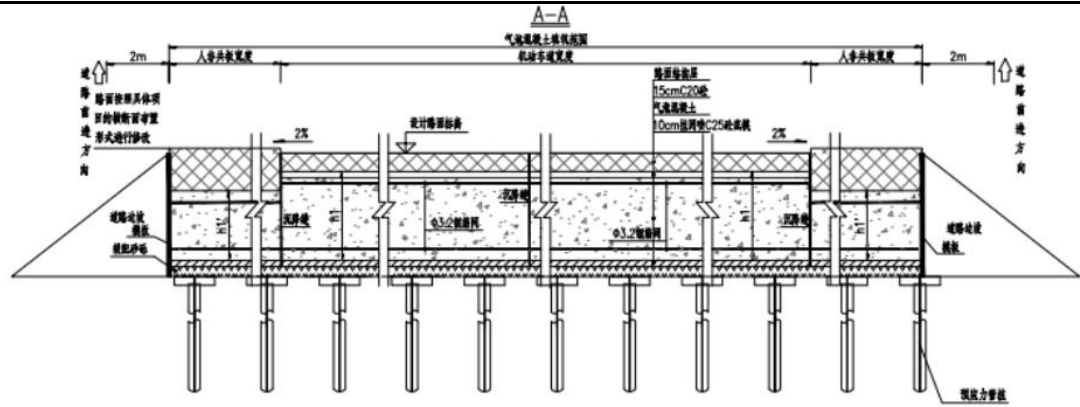


图 2-6 项目规划桥梁结构图

4、交叉工程

工程沿线涉及交叉 2 处。

表 2-4 交叉情况表

序号	交叉桩号	被交路线名称	交叉类型	被交道路概况		
				被交道路等级	路基宽 (m)	路面类型
1	K0+143.2	S1 号路线	十字形	市域铁路	15.6	/
2	K0+316.193	规划支路	十字形	次干路	26	沥青混凝土路面

5、绿化工程

春潮路道路段机非分隔带绿化布路采用乔木与灌木，落叶与常绿，树木与花卉草皮相结合的综合绿化方式，综合绿化面积约 0.05hm²。路基边坡填筑完成后，采用撒播植草绿化，绿化面积为 0.01hm²。

春潮路桥梁段（跨越 S1 线与葭沚泾）机非分隔带绿化布路采用乔木与灌木，落叶与常绿，树木与花卉草皮相结合的综合绿化方式，综合绿化面积约 0.02hm²。

常规段延伸原春潮路配置，简洁明快的紫薇、龟甲冬青球阵列和多种地被色块带（红叶石楠、红花继木、春鹃、阔叶麦冬、葱兰）相衔接，形成丰富而有韵律的林冠、林缘线。

由于本工程为市政道路和桥梁工程，等级为城市次干路，除机非分隔带外和边坡绿化，可绿化面积较少，林草植被面积受限，因此本工程林草覆盖率根据工程实际情况适当降低，林草覆盖率降低 23%。

7、其他附属工程

(1) 管线工程

工程线路全长 393.296m，实施桥梁段宽度为 32m，道路段宽度为 26m，路段范围管线布置一次实施到位一般与道路中心线平行铺设，本工程桥梁雨水通过桥面排水，不另行建雨水、污水管道等。实施管线有：

①给水管线 DN200~400，布置在道路北侧非机动车道下，距道路中心线 9.5m；

②中水管线 DN200，布置在道路南侧非机动车道下，距道路中心线 9m；

③雨水管线 DN600，布置在道路南侧车行道下，距道路中心线 5m；

④污水管线 DN400，布置在道路北侧机动车道下，距道路中心线 5m；

⑤燃气管线 DN300，布置在道路北侧人行道下，距道路中心线 12.5m；

⑥通信管线 DN200，布置在道路北侧人行道下，距道路中心线 11m；

⑦电力管线 DN300，布置在道路南侧人行道下，距道路中心线 11m。

春潮路综合管线标准横断面见下图。

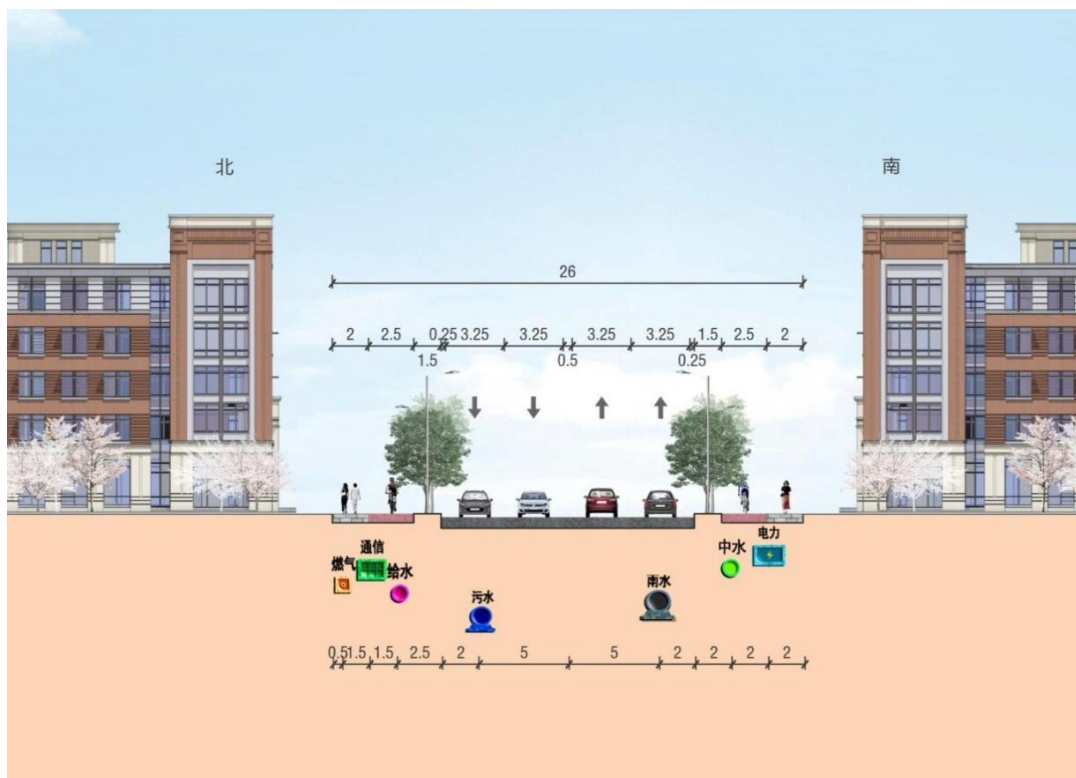


图 2-7 春潮路综合管线标准横断面

(2) 附属设施

城市道路具有机动车、非机动车和行人混合交通的特点，对交通组织的要求高。为保证行车与行人的安全和充分发挥公路的作用，应按规定设置较完善

的交通安全和管理设施，主要包括交通标志线、行人过街设施等。

8、交通量预测

(1) 车流量预测时段

本项目总工期 12 个月，预计 2025 年初通车。根据《公路建设项目环境影响评价规范（试行）》，本次评价时段选择本项目道路运营期后第 1 年、第 7 年、第 15 年，即 2025 年（近期）、2031 年（中期）、2039 年（远期）。

(2) 本项目车流量预测结果

根据《春潮路（广场南路—中心大道）跨市域铁路 S1 线桥梁工程初步设计报告》等资料，本项目未来各预测年的交通量情况见表 2-5，车型构成比例见表 2-6，各类车车流量见表 2-7~表 2-8。

表 2-5 本项目特征年交通量预测结果（pcu/d）

道路名称	2022 年	2025 年 (近期)	2031 年 (中期)	2032 年	2037 年	2039 年 (远期)
春潮路（广场南路—中心大道）跨市域铁路 S1 线桥梁工程	19920	22354*	27221*	28032	41424	46781*

*：通过内插法计算而得

表 2-6 项目各预测年份各类车型比例预测表(按标准小汽车比例)和折算系数

年份	小型车	中型车	大型车
2023 年	82.50%	17.50%	0%
2025 年	82.74%*	17.26%*	0%*
2031 年	83.46%*	16.54%*	0%*
2033 年	83.70%	16.30%	0%
2037 年	86.20%	13.80%	0%
2039 年	87.45%*	12.55%*	0%*
车型当量换算系数（折算成小客车）	1.0	1.5	/

*：通过内插法计算而得

表 2-7 近中远期各预测年各类车型实际车流量 单位：辆/天

道路	年份	小型车	中型车	大型车	合计
春潮路（广场南路—中心大道） 跨市域铁路 S1 线	2025 年	18496	2572	0	21068
	2031 年	22718	3002	0	25720
	2039 年	40910	3914	0	44824

注：表格中的小型车为小货和小客，中型车为中型货车和大客（含公交车），大型车为大型货车、特大货车和集装箱车。

表 2-8 近中远期昼、夜实际小时车流量

时段	小型车，辆/h		中型车，辆/h		大型车，辆/h		总交通量，辆/h	
	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间
2025 年	994	324	138	45	0	0	1132	369
2031 年	1221	398	161	53	0	0	1382	451
2039 年	2199	716	210	68	0	0	2409	784

注：昼、夜交通量比为 86%：14%。昼间为 6：00-22：00，夜间为 22：00-6：00。

项目组成及规模

一、总平面布置

项目总平面布置图见附图 2。

二、施工布置

根据《春潮路（广场南路—中心大道）跨市域铁路 S1 线桥梁工程水土保持方案报告书》，工程施工临时设施布设情况如下：

1、临时施工场地

设置临时施工场地 1 处，占地面积 0.02hm²，布设在永久占地范围内，用于布设临时堆料场等。

2、钻渣泥浆中转池

桥梁工程钻孔灌注桩施工产生的钻渣泥浆引起的水土流失不能忽视，根据工程实际情况，在 K0+060~080、K0+100~120、K0+240~260、K0+300~320 处的 4 座钻渣泥浆中转池，钻渣泥浆中转池占地面积 0.04hm²，布设在永久占地范围内。

3、路基边坡

路基边坡防护占地面积 0.01hm²，布设在临时占地范围内。

4、临时沉沙池

在临时排水沟集水排出项目区前设置沉沙池 3 处，位于桩号 K0+040~050、K0+160~165、K0+420~430，占地面积 0.0018hm²，布设在永久占地范围内。

综上所述，工程施工临时占地面积 0.10hm²（另有 0.06hm² 位于永久占地范围内），包括临时施工场地 1 处，占地面积 0.02hm²，钻渣泥浆中转池 4 处，占地面积 0.04hm²，路基边坡防护占地面积 0.01hm²，临时沉沙池 3 处，占地面积 0.0018hm²。

工程施工临时设施布设情况见表 2-9。

表 2-9 工程施工临时设施布设

序号	工程名称	占地 (hm ²)	位置
1	临时施工场地	(0.02)	K0+360~400
2	钻渣泥浆中转池	(0.04)	K0+060~080、K0+100~120、 K0+240~260、K0+300~320
3	路基边坡	0.01	布设在临时占地范围内
4	临时沉沙池	(0.0018)	K0+040~050、K0+160~165、 K0+420~430
合计		0.01 (0.0618)	/

备注：“（）”位于永久占地范围内。

一、施工工艺

1、清基工程

道路路基必须密实、均匀、稳定，为路面提供坚固的支撑基础。施工前将原地面上杂草、树根、农作物残根、腐蚀土、垃圾等全部清除并开挖排水沟排除路基范围内的积水。原路基为农田部分，路基填筑时应先清表不小于 30cm，以挖除原地面上杂草及腐蚀土垃圾等，基底应晒干碾压。遇田埂、陡坎时，应挖除至附近原地面，再填筑路基。对建筑物（构筑物）、电线杆等拆迁地段必须清除地梁、埋在地下的电线杆等设施，以防路基不均匀沉降。在道路红线两侧设临时排水沟，确保工期间保持良好的排水状态。

2、路基工程

①一般路段处理

主干路保证石渣厚度不小于 70cm，非机动车道 40cm，人行道 40cm。

②对低填或挖方路段

不足部分应超挖，以保证最小石渣厚度。

③桥头软基处理

本次设计桥头填土最大高度约 3.65m，为了减少不均匀沉降，采用预应力混凝土管桩结合气泡混凝土处理。预应力混凝土管桩桩径 0.4m，壁厚 95mm，纵向间距 3.0m，横向间距 3.0m，桩长 20~30m。为避免沉降差异过大，管桩处理范围与一般压实路段衔接处采用水泥搅拌桩过渡。

3、软土地基处理

一般路段（填高 1.2m），路面竣工后,基准期内的残余沉降(0.286m)，满足容许工后沉降(0.5m)，因此不需要进行地基处理。

4、路面

路面采用配套路面施工机械设备，专业化施工方案，配置少量的人工辅助施工。从经济性、使用要求、受力状态，土基支撑条件和受自然因素影响程度的不同需要，一般均采用多层结构，针对路面结构的不同层次，在强度、稳定性和耐久性方面保证其质量。施工采用沥青拌合站集中拌合、摊铺机摊铺、压路机碾压法施工，配置少量的人工辅助作业。

5、桥梁

桥梁施工的主要程序为：第一阶段为桩基、承台、桥墩盖梁施工，第二阶段为箱梁及其它结构施工，第三阶段为桥面附属结构施工。

桥梁采用钻孔灌注桩基础，该施工方法的过程是：施工准备→泥浆制备→铺设工作平台→安装钻机并定位→钻进成孔→清孔并检查成孔质量→下放钢筋笼→灌注混凝土→拔出护筒→检查质量。钻孔灌注桩施工涉及到泥浆固壁造孔，在施工中利用泥浆反复循环作业，钻渣泥浆中转池布设于桥桩空位处，钻孔排出的钻渣泥浆通过管道流入钻渣泥浆中转池进行中转，使钻渣和泥浆得以分离，分离出来的泥浆循环利用。

6、管线

管线在道路施工时一同布置，施工方式采用开槽施工，管道施工应由下游向上游施工，由深至浅。管线施工工期较路基工程要短，管线工程开挖的土方可直接用于自身回填，管线边开挖边覆土，挖出的土石方堆在管沟一侧，距沟边不小于 1.0m，沟底人工铺设砂砾石，管线敷设完成后，全面进行路基填筑。当管道埋深较浅时，采用常规的大开挖的施工方法较为合适；当管道埋深较深时，大开挖土方量大，顶管及牵引法施工经济效益明显。

结合本工程实际情况，采用经济、合理的施工方法。对于沟槽开挖深度 $\leq 2.0\text{m}$ 的采用放坡开挖， $2.0\text{m} < \text{沟槽开挖深度} < 3.0\text{m}$ 的采用普通钢板桩支撑，沟槽开挖深度 $\geq 3.0\text{m}$ 的采用拉森钢板桩支撑， $3.0\text{m} \leq \text{沟槽开挖深度} \leq 3.5\text{m}$ 的管段采用开挖直埋方式铺设，对管道沟槽开挖深度 $> 3.5\text{m}$ 的管段采用非开挖施工。

7、绿化工程

绿化工程在路基工程施工完毕后进行施工，利用施工前剥离的表土对绿化区域覆土后绿化。一般乔、灌木挖坑、栽植、浇水、覆土等均采用人工方法施工。

二、施工时序

工程施工的先后顺序为先进进行清基工程、桥梁工程，然后进行软基处理、路基及管线施工，之后路面施工，最后进行绿化及其他交通辅助设施施工。

三、筑路材料

筑路材料主要包括路基填筑材料、路面及其它结构物材料。路基填筑材料主要为石渣，路面及其它结构物材料主要有块片石、碎石、砂料、钢材、木

材、水泥、沥青等。

工程所需的材料主要包括水泥、石渣、碎石、块石、砂料、砖、钢材、木材，从周边市场购买，均能满足施工要求。工程绿化覆土所需的种植土部分来源于项目自身前期剥离的表土，不足部分由合法料场商购种植土。项目所需的材料运输均采用封闭车辆运输，以防止运输过程中洒落造成水土流失及路面污染。

四、施工条件

区域内运输条件良好，公路运输网络较为发达，交通运输比较便利。可以直接利用工程现状道路及周边道路（如中心大道、广场南路等）将外购材料和当地购买材料运至项目区。总的来说，现状道路可满足施工要求。

项目区周边布有现状市政道路，有完善的自来水管网，施工、生活用水从附近市政自来水管接入，若从河道取水需提前办理相关手续。

工程施工用电可与当地电力部门协商解决，由当地电网就近接入。

工程沿线有线通信网络完善，施工通讯可与当地电信部门协商，由当地通信网络就近接入。

施工用水、用电、通讯均不涉及土石方挖填。

五、工程占地

项目总用地面积为 1.12hm²（11129m²），包括农用地、建设用地，未利用地等。

工程永久占地 1.11hm²，包括路基工程占地 0.42hm²，桥梁工程占地 0.69hm²。

新增临时占地 0.01hm²，包括路基边坡占地 0.01hm²。

另有 0.06hm²临时占地位于永久占地范围内，包括钻渣泥浆中转池 4 座占地 0.04hm²，临时施工场地 1 处占地 0.02hm²，沉沙池 3 处占地 0.0018hm²。

综上，工程总用地面积 1.12hm²，永久占地 1.11hm²，新增临时占地 0.01hm²，另有 0.06hm²临时占地位于永久占地范围内。项目区沿线两侧现状土地利用类型为：农用地、居住用地（主要为新都会）、教育科研用地（文渊小学）。

工程占地类型及面积情况详见表 2-10。

表 2-10 工程占地类型及面积情况表

占地	项目组成	交通运输用地		水域及水利设施用地	耕地	合计
		轨道交通用地	城镇村道路用地	河流水面	旱地	
永久占地	路基工程				0.42	0.42
	桥梁工程	0.01		0.01	0.67	0.69
	小计	0.01		0.01	1.09	1.11
临时占地	临时施工场地				(0.02)	(0.02)
	路基边坡防护				0.01	0.01
	钻渣泥浆中转池				(0.04)	(0.04)
	临时沉沙池				(0.0018)	(0.0018)
	小计				0.01 (0.0618)	0.01 (0.0618)
总计		0.01		0.01	1.10 (0.0618)	1.12 (0.0618)

备注：“()”表示位于永久占地范围内

六、建设周期

工程计划总工期共 12 个月。

根据项目所在区域路网规划，本项目道路等级及线路走向已确定，选址具有唯一性。

其他

三、生态环境现状、保护目标及评价标准

生态环境现状

一、主体功能区划和生态功能区划情况

拟建道路位于台州市椒江区洪家街道上徐村，道路呈东西走向，西起中心大道，东至广场南路，全长 393.296m。

根据《浙江省主体功能区划》浙政发（2013）43 号，本项目不在浙江省域的国家禁止开发区域和浙江省省级禁止开发区域。同时项目已取得了台州市自然资源和规划局核发的《春潮路（广场南路-中心大道）道路工程建设项目用地预审与选址意见书》（用字第 331002202210003（基）号）（详见附件 2），故项目的建设符合当地主体功能区规划。

根据《台州市区生态保护红线划定技术报告》，本项目不在划定的生态保护红线内。

根据《台州市区“三线一单”环境管控单元生态环境准入清单》，项目拟建地属于“台州市椒江区中心城区城镇生活重点管控单元（环境管控单元编码：ZH33100220005）”。本项目属城市道路建设项目，为市政基础设施建设，不属于工业项目，符合环境准入清单要求。

二、生态环境现状

1、陆生生态现状

（1）土地利用类型

拟建道路位于台州市椒江区洪家街道上徐村。经现场踏勘，项目沿线两侧现状土地利用类型主要为农用地、居住用地（主要为新都会）、教育科研用地（文渊小学）。沿线土地利用现状见附图 10。场地地貌类型属海积平原地貌，地面高程一般为 2.70~3.20m，地形较平坦，主要为农田、村庄等；道路起、终点处均存在现状道路，工程范围内存在填土，堆填高度 1.5~2.0m。生物多样性比较单一，项目沿线附近未发现重点保护野生动、植物和其他珍稀保护动植物。

（2）植被类型

项目沿线地貌类型属海积平原地貌，经现场踏勘，项目沿线由于人类长期活动的影响，区域的植被以简单常见的农田植被和绿化树为主。绿化树主要包括野桐、野蔷薇、赤楠、狗尾草、灌草丛等。农田作物为亚热带常见的栽培植被，主要为大豆、甘薯、玉米、萝卜等常见当季农作物。项目沿线未发现珍稀

保护物种和古树名木。

项目沿线植被分布情况详见附图 11。

(3) 动物

本项目土地利用类型主要为农用地、建设用地和未利用地，由于人类长期活动的影响，沿线区域的树木草丛间基本无大型哺乳动物，陆生野生动物仅有昆虫类、鼠类、蛇类和飞禽类。鸟类主要为常见的麻雀、燕子；爬行类动物包括蛇、蜥蜴等；两栖类动物包括泽蛙等。家养的牲畜主要有鸡、狗等传统家畜。项目沿线未发现珍稀保护动物。

2、水生生态现状

本项目沿线周边水域主要为葭沚泾，项目跨越 S1 线与葭沚泾建设桥梁一座。葭沚泾为县级河道，起自灵济浦，终至葭沚闸，流经洪家街道、白云街道、葭沚街道，全长 10.26km，现状河宽 15m，规划宽 25m，水环境功能区为工业用水区，目标水质为 IV 类。经现场踏勘，葭沚泾水生生态系统较为简单，浮游生物种类均为内陆淡水水体内的广布种，浮游生物的种群密度不高，以简单的鱼类、河虾为主。沿线水域未发现珍稀保护的水生生物物种，也不涉及越冬场、产卵场和索饵场等鱼类三场。

三、区域环境质量现状

1、环境空气质量现状

根据环境空气功能区划分方案，项目拟建区域为二类区，环境空气质量执行《环境空气质量标准》（GB3095-2012）及其修改单二级标准，项目拟建地的环境空气基本污染物环境质量现状引用《台州市生态环境质量报告书（2022 年度）》相关数据，具体见表 3-1。

表 3-1 2022 年台州市区环境空气质量现状评价表

污染物	年评价指标	现状浓度 ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	标准值 ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	占标率 (%)	达标情况
PM _{2.5}	年平均质量浓度	21	35	60	达标
	第 95 百分位数日平均质量浓度	46	75	61	达标
PM ₁₀	年平均质量浓度	40	70	57	达标
	第 95 百分位数日平均质量浓度	83	150	55	达标
NO ₂	年平均质量浓度	19	40	48	达标
	第 98 百分位数日平均质量浓度	41	80	51	达标
SO ₂	年平均质量浓度	6	60	10	达标
	第 98 百分位数日平均质量浓度	10	150	7	达标
CO	年平均质量浓度	500	-	-	-
	第 95 百分位数日平均质量浓度	700	4000	18	达标

O ₃	最大 8 小时年均浓度	94	-	-	-
	第 90 百分位数 8h 平均质量浓度	139	160	87	达标

综上，项目拟建地区域环境空气能满足二类功能区的要求，属于环境空气质量达标区。

2、地表水环境质量现状

本项目拟建地附近水体为葭沚泾，根据《浙江省水功能区水环境功能区划分方案》，葭沚泾属于椒江（温黄平原），编号 74，水功能区为三条河、洪家场浦椒江、路桥农业、工业用水区，水环境功能区为农业、工业用水区，目标水质为 IV 类，地表水环境质量执行《地表水环境质量标准》（GB3838-2002）IV 类标准。水质现状参考浙江科达检测有限公司 2023 年 11 月对葭沚泾（春潮路与葭沚泾交叉）的水质监测结果（浙科达 检（2023）综字第 0610 号），详见表 3-2。

表 3-2 葭沚泾（春潮路与葭沚泾交叉）2023 年常规监测数据 单位：mg/L（pH 除外）

项目名称	pH	DO	高锰酸盐指数	BOD ₅	NH ₃ -N	总磷（以 P 计）	石油类	
采样日期	11.24	7.4	4.3	7.3	3.2	0.71	0.27	<0.01
	11.25	7.5	4.2	6.0	3.9	0.66	0.26	<0.01
	11.26	7.5	4.5	8.1	3.4	0.64	0.29	<0.01
IV 类标准值	6~9	≥3	≤10	≤6	≤1.5	≤0.3	≤0.5	
水质类别	I	IV	IV	I	III	IV	I	

从常规断面监测数据看，葭沚泾断面水质因子中，pH、BOD₅、石油类为 I 类，NH₃-N 为 III 类，DO、高锰酸盐指数、总磷为 IV 类，总体评价项目所在区域水环境水质类别为 IV 类，能够满足 IV 类功能区要求。

3、声环境质量现状

本次环评委托浙江科达检测有限公司对本项目沿线及周边声环境保护目标进行了声环境质量监测。根据监测结果，噪声监测点 3#声环境质量现状能满足《声环境质量标准》（GB3096-2008）中 1 类标准要求；噪声监测点 2#、4#、5#声环境质量现状能满足《声环境质量标准》（GB3096-2008）中 2 类标准要求；噪声监测点 1#声环境质量现状能满足《声环境质量标准》（GB3096-2008）中 4a 类标准要求。综上分析，本项目拟建区域声环境质量总体良好。具体详见噪声专题评价专项。

本项目为新建城市次干路项目，不存在原有环境污染和生态破坏问题。经

现场踏勘，项目沿线两侧现状用地主要为农用地、居住用地（主要为新都会）、教育科研用地（文渊小学），根据项目用地预审与选址意见书（用字第331002202210003（基）号），项目用地包括农用地、建设用地和未利用地。



图 3-1 道路起点春潮路与中心大道交叉口现状



图 3-2 道路终点春潮路与广场南路交叉口现状

与项目有关的原有环境污染和生态破坏问题



图 3-3 S1 市域铁路现状



图 3-4 文渊小学、新都会现状



图 3-5 葭沚泾现状

一、水环境保护目标

本项目地表水评价范围定道路中心线两侧各 200m 以内水域以及跨河桥梁上游 50m~下游 100m 以内水域。根据调查，项目沿线评价范围内地表水环境保护目标见下表。

表 3-3 项目水环境环境保护目标

保护目标名称	位置关系	规模	主要保护对象	环境功能区划	保护要求
葭沚泾	桥梁上跨	县级河道，现状河宽 15m（规划河宽 25m），准VII级航道	水环境、水质	地表水 IV 类	降低施工期及运营期带来的影响。

二、生态环境保护目标

本项目不涉及生态敏感区，生态评价范围为线路中心线向两侧外延 300m 区域。根据调查，本项目评价范围内无自然保护区、风景名胜区等环境敏感区、也无珍稀濒危野生动植物分布，同时根据区域生态保护红线划分图可知，本项目不涉及生态保护红线。

三、环境空气保护目标

根据调查，本项目沿线环境空气保护目标为沿线居民点、住宅小区以及学校，保证沿线区域空气质量达到《环境空气质量标准》（GB3095-2012）及其修改单二级标准。项目沿线距离较近的环境空气保护目标同声环境保护目标，具体详见表 zt-6。

四、声环境保护目标

声环境评价范围为道路中心线两侧各 200m 以内区域，当项目声源计算得到的贡献值到 200m 处仍不能满足相应功能区标准值时，评价范围扩大到满足标准值的距离。根据调查，项目沿线声环境保护目标主要为沿线的现状住宅小区、学校。最近的现状敏感点为文渊小学，与本项目道路边界（红线）的最近距离为 12m（与道路中心线距离为 25m）。

声环境保护目标情况具体见噪声评价专题。

评价标准

一、环境质量标准

1、地表水环境质量标准

本项目拟建地附近水体为葭沚泾，根据《浙江省水功能区水环境功能区划分方案》，葭沚泾属于椒江（温黄平原），编号 74，水功能区为三条河、洪家场浦椒江、路桥农业、工业用水区（编码 G0302400203113），水环境功能区为农业、工业用水区（编码 331002GA080301000450），目标水质为 IV 类，地表水环境质量执行《地表水环境质量标准》（GB3838-2002）IV 类标准，具体标准限值详见表 3-4。

表 3-4 《地表水环境质量标准》（GB3838-2002） 单位：mg/L(pH 除外)

类别	pH	高锰酸盐指数	COD _{Cr}	BOD ₅	DO	石油类	NH ₃ -N	总磷
IV	6~9	≤10	≤30	≤6	≥3	≤0.5	≤1.5	≤0.3

2、环境空气质量标准

根据环境空气质量功能区划分方案，项目拟建区域属二类环境空气功能区，大气环境质量执行《环境空气质量标准》（GB3095-2012）及其修改单二级标准，具体标准值见表 3-5。

表 3-5 环境空气质量标准（GB3095-2012）及其修改单二级标准

污染物项目	环境质量标准		单位	选用标准
	平均时间	浓度限值		
SO ₂	年平均	60	μg/m ³	《环境空气质量标准》（GB3095-2012）及其修改单二级
	24 小时平均	150		
	1 小时平均	500		
NO ₂	年平均	40		
	24 小时平均	80		
	1 小时平均	200		
PM ₁₀	年平均	70		
	24 小时平均	150		
PM _{2.5}	年平均	35		
	24 小时平均	75		
TSP	年平均	200		
	24 小时平均	300		
NO _x	年平均	50		
	24 小时平均	100		
	1 小时平均	250		
O ₃	日最大 8 小时平均	100		
	1 小时平均	160		
苯并[a]芘（BaP）	年平均	0.001	mg/m ³	
	24 小时平均	0.0025		
CO	24 小时平均	4		
	1 小时平均	10		

3、声环境质量标准

本项目属城市道路建设项目，道路等级为城市次干道，根据《椒江区声环境功能区划方案》，本项目起点 K0+041.274~K0+239.200 两侧区域为 2 类声环境功能区，现状声环境质量执行《声环境质量标准》（GB3096-2008）中的 2 类标准；K0+239.200~终点 K0+434.570 北侧区域为 1 类声环境功能区，现状声环境质量执行《声环境质量标准》（GB3096-2008）中的 1 类标准，南侧区域为 2 类声环境功能区，现状声环境质量执行《声环境质量标准》（GB3096-2008）中的 2 类标准。

因此，本项目现状和运营期声环境质量评价标准如下：

(1) 现状声环境质量评价标准

表 3-6 现状声环境评价标准值 单位：dB (A)

时段	类别	昼间	夜间	备注
现状	1 类	55	45	1 类声环境功能区，文渊小学
	2 类	60	50	2 类声环境功能区，主要为新都会、道路终点（与广场南路交叉口）
	4a 类	70	55	本项目起点（位于中心大道边界线 35m 范围内）

(2) 运营期声环境质量标准

表 3-7 运营期声环境评价标准值 单位：dB (A)

路段		区域			声环境功能区	昼间	夜间	
春潮路 (广场南路-中心大道)	1 类声环境功能区	边界线外 50m 以内	当临街建筑以低于三层楼房建筑（含开阔地）为主	所有建筑	4a 类	70	55	
			当临街建筑高于三层楼房以上（含三层）时	临街建筑面向道路干线一侧	4a 类	70	55	
				后排建筑	1 类	55	45	
	2 类声环境功能区	边界线外 50m 以外	所有建筑			1 类	55	45
			边界线外 35m 以内	当临街建筑以低于三层楼房建筑（含开阔地）为主	所有建筑	4a 类	70	55
		当临街建筑高于三层楼房以上（含三层）时		临街建筑面向道路干线一侧	4a 类	70	55	
				后排建筑	2 类	60	50	
		边界线外 35m 以外	所有建筑			2 类	60	50

二、污染物排放标准

1、废水排放标准

本项目为城市道路建设项目，项目本身运营期不产生废水，主要是随初期雨水冲刷而进入到路面和桥面径流污水中的 SS 和石油类等污染物，不涉及总量

评价标准

控制。项目施工期生活污水采用移动厕所收集，由环卫部门及时清运至台州市水处理发展有限公司处理达标后排放；其它施工废水预处理达《城市污水再生利用 城市杂用水水质》(GB/T 18920-2020)标准后回用于场地抑尘或设备冲洗，不外排。

表 3-8 《城市污水再生利用 城市杂用水水质》(GB/T 18920-2020)标准
单位: mg/L (pH 除外)

序号	因子	车辆冲洗	建筑施工
1	pH (无量纲)	6-9	6-9
2	浊度/NTU	5	10
3	BOD ₅	10	10
4	DO	2.0	2.0
5	NH ₃ -N	5	8

污水处理厂进出水具体标准值见表 3-9。

表 3-9 污水处理厂进出水标准 单位: mg/L(pH 除外)

序号	项目	进管标准	出水水质
1	pH 值	6-9	6-9
2	SS	400	10
3	COD _{Cr}	500	50
4	BOD ₅	300	10
5	石油类	20	1
6	NH ₃ -N	35*	5 (8) *
7	总磷 (以 P 计)	8*	0.5
8	阴离子表面活性剂	20	0.5

注*: 氨氮、总磷接管标准参照执行《工业企业废水氮、磷污染物间接排放限值》(DB33/887-2013)。括号外数据值为水温>12℃，括号内为水温≤12℃的控制指标。

2、废气排放标准

本项目不设沥青拌合站，全部使用外购商品沥青混凝土和商品砼，施工期间废气排放执行《大气污染物综合排放标准》(GB16297-1996)中“表 2 新污染源大气污染物排放限值”的二级标准，具体标准限值见表 3-10。

表 3-10 大气污染物综合排放标准 单位: mg/m³

污染物	无组织排放监控浓度限值	
	监控点	浓度
颗粒物	周界外浓度最高点	1.0
氮氧化物	周界外浓度最高点	0.12
二氧化硫	周界外浓度最高点	0.4
非甲烷总烃	周界外浓度最高点	4.0
苯并[a]芘	周界外浓度最高点	0.008μg/m ³
沥青烟	生产设备不得有明显的无组织排放存在	

3、噪声排放标准

建设期施工作业噪声排放执行《建筑施工场界环境噪声排放标准》(GB12523-2011)，具体数值见下表。

评
价
标
准

表 3-11 建筑施工场界环境噪声排放限值 单位：dB (A)					
评 价 标 准	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; text-align: center;">昼间</td> <td style="width: 50%; text-align: center;">夜间</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">70</td> <td style="text-align: center;">55</td> </tr> </table>	昼间	夜间	70	55
	昼间	夜间			
	70	55			
备注：夜间噪声最大声级超过限值的幅度不得高于 15dB (A)；当场界距噪声敏感建筑物较近，其室外不满足测量条件时，可在噪声敏感建筑物室内测量并将表中相应的限值减 10dB (A) 作为评价依据。					
其 他	<p>4、固废</p> <p>本项目固废处置按照《中华人民共和国固体废物污染环境防治法》（2020年修订）和《浙江省固体废物污染环境防治条例》（2022年9月29日修订）中的有关规定处置，不得形成二次污染。危险废物执行《危险废物贮存污染控制标准》（GB18597-2023）相关要求。</p> <p>本项目属城市道路建设项目，非生产性项目，运营期产生的废水主要为随初期雨水冲刷而进入到路面和桥面径流污水中的 SS 和石油类等污染物，产生的废气主要为汽车尾气废气和道路扬尘等，不涉及总量控制。</p>				

四、生态环境影响分析

施 工 期 生 态 环 境 影 响 分 析	一、施工期环境影响因素识别			
	根据施工时序，本项目具体施工期环境影响分析与识别见表 4-1。			
	表 4-1 项目施工期环境影响识别			
	环境要素	主要影响因素	影响性质	污染环节及污染因子
	大气环境	扬尘	短期、可逆、不利	①施工机械车辆产生尾气、交通标线施工产生油漆废气；②施工运输车辆行驶、施工场地、堆场及施工作业会产生扬尘；③沥青铺设过程中产生的沥青烟气中含有 THC、TSP 及苯并[a]芘等有毒有害物质。
		沥青烟气	短期、可逆、不利	
	地表水环境	路基、路面、桥梁施工场地	短期、可逆、不利	①施工作业废水（包括钻孔灌注桩泥浆水、施工机械及设备冲洗废水）；②施工人员产生的生活污水；③临时堆放料场物料流失产生的废水等。
	声环境	施工机械	短期、可逆、不利	施工车辆、施工机械会产生噪声，对离路线较近的声环境敏感点造成影响。
		运输车辆	短期、可逆、不利	
	固体废物	土方、生活垃圾等	短期、可逆、不利	①施工场地施工时会产生土石方；②施工人员会产生生活垃圾。
生态环境	永久占地	短期、不可逆、不利	①工程建设对沿线植被的影响；②工程建设对沿线野生动物的影响；③施工作业对景观的影响；④施工作业对水生生态环境的影响。	
水土流失	水土流失	短期、不可逆、不利	局部地貌将发生变化，造成不同程度的水土流失。	
地下水、土壤	水土流失、施工废水	短期、不可逆、不利	/	
二、施工期生态环境影响分析				
1、施工期大气环境影响分析				
<p>施工期大气环境影响主要来源于施工扬尘、施工机械车辆尾气、交通标线施工废气、沥青铺浇路面时所产生的烟气。</p> <p>(1) 施工扬尘</p> <p>根据本项目施工方案，项目施工过程中涉及路基开挖、土地平整、路基填筑及管道施工等，其施工过程会产生扬尘，施工车辆装卸及运输过程中会产生扬尘，物料堆放过程会产生扬尘。</p> <p>①汽车装卸及运输扬尘</p> <p>土石方的挖装以挖掘机为主，配备自卸汽车运输，根据同类项目的资料，装卸时粉尘浓度约为 100mg/m³。</p> <p>汽车运输扬尘产生的强度与路面种类、气候干燥以及汽车行驶速度等因素</p>				

有关。一般在同样路面清洁程度条件下，车速越快，扬尘量越大；而在同样车速情况下，路面越脏，则扬尘量越大。因此，对车辆限速并保持路面的清洁可减少运输车辆扬尘。

同时施工过程保持运输路面一定的湿度可减少扬尘量。根据施工场地洒水抑尘试验结果，对行驶路面勤洒水收到很好的降尘效果。

表 4-2 施工阶段使用洒水车降水试验结果

距路边距离(m)		5	20	50	100
TSP 浓度 (mg/m ³)	不洒水	10.14	2.89	1.15	0.86
	洒水	2.01	1.40	0.68	0.60

当施工场地洒水频率为 4-5 次/天时，可以使空气中降尘量减少 70% 左右，扬尘造成的 TSP 污染距离可缩小到 20-50 米范围，有效的控制施工扬尘。

②堆场扬尘

项目部分建筑材料露天堆放，在气候干燥又有风的情况下，会产生扬尘。

扬尘在空气中的扩散稀释与风速等气象条件有关，也与粉尘本身的沉降速度有关。

表 4-3 不同粒径尘粒的沉降速度

粉尘粒径(μm)	10	20	30	40	50	60	70
沉降速度(m/s)	0.003	0.012	0.027	0.048	0.075	0.108	0.147
粉尘粒径(μm)	80	90	100	150	200	250	350
沉降速度(m/s)	0.158	0.170	0.182	0.239	0.804	1.005	1.829
粉尘粒径(μm)	450	550	650	750	850	950	1050
沉降速度(m/s)	2.211	2.614	3.016	3.418	3.820	4.222	4.624

由上表可知，粉尘的沉降速度随粒径的增大而迅速增大。当粒径为 250μm 时，沉降速度为 1.005m/s，因此可以认为当尘粒大于 250μm 时，主要影响范围在扬尘点下风向近距离范围内，而真正对外环境产生影响的是一些微小粒径的粉尘。通过洒水可有效抑制扬尘量，可使扬尘量减少 70%。

项目拟在砂砾料堆放场四周及不同堆料之间用砖砌墙进行拦挡防护，雨天采用塑料彩条布覆盖。砂砾料堆放场周围及分隔可采用厚 0.24m 的砖墙，长 20m，宽 5m，砖墙高 1m，分成 3 格，高度可根据施工进度及临时堆置情况进行确定。一般高度 1.0m 为宜，如堆料高度超过挡墙高度时，超过部分边坡控制在 1: 1.5~1: 1.2。堆场三面设置砖砌墙进行防护，一面开口，方便施工取料。故在减少露天堆放和保证一定的含水率有效抑制扬尘量（可使扬尘量减少 70%）的情况下对周围环境影响不大。

③施工作业扬尘

在路基开挖、土地平整、路基填筑及管道施工等施工过程均会产生扬尘，施工作业过程前均应对土壤及路面进行洒水，在洒水情况下施工作业产生的扬尘量极少。采取洒水抑尘措施后施工作业产生的扬尘对外环境影响不大。施工过程中遇到大风天气，应停止土方作业，同时作业处覆以防尘网。

(2) 施工机械车辆尾气

施工机械及运输车辆燃油还会排放一定量的尾气污染物，主要污染因子为NO₂、HC、SO₂等，可通过加强施工的科学化调度安排，提高机械的工作效率，提高油料燃烧率，减少尾气排放量及有害成分的含量。

(3) 交通标线施工废气

本项目道路标线采用热熔型标线涂料，主要的成分是热塑性树脂，其熔化时产生的废气较少，且一般在5min内即可完成干燥，因此，对周边大气环境的影响不大。

(4) 沥青烟气

本项目路面结构采用沥青混凝土路面，所需的沥青混凝土均为商购，施工现场不设置沥青混凝土拌和站，不存在沥青拌合对周围环境产生的影响，因此本工程沥青烟气主要为路面沥青铺浇阶段产生。根据以往的调查和监测资料，沥青摊铺时的沥青烟气污染相对熔融烟气是很小的，其主要污染物为THC（烃类）、PM₁₀和苯并（a）芘以及异味气体。一般情况下，沥青铺浇废气污染物浓度一般在下风向50m外B(a)P低于0.001mg/m³，PM₁₀在下风向60m左右≤0.01mg/m³，THC在60m左右≤0.16mg/m³。

本项目不设置淤泥、钻渣固化场，因此不会产生淤泥干化过程恶臭，对周边环境的影响不大。总体而言，施工期是短暂的，施工结束后上述影响也将不复存在，但施工期间必须加强管理，把对周围环境的不利影响减轻到最低水平。

2、施工期水环境影响分析

施工废水主要来自于施工人员的生活污水、施工作业废水（桥梁施工产生的泥浆废水和施工车辆冲洗废水）、临时堆放料场物料流失产生的废水等。

(1) 施工人员生活污水

施工期废水主要来源于施工队伍产生的生活污水，在不同的建设阶段，施

施 工 期 生 态 环 境 影 响 分 析	<p>工人数不尽相同，平均以 50 人/d 计算，施工期估计约为 36 个月，施工人员每天生活用水以 100L/人计，生活污水产生量按用水量的 85% 计，则生活污水的产生量为 4.25t/d，生活污水浓度情况：COD_{Cr} 为 500mg/L，BOD₅ 为 200mg/L，氨氮为 25mg/L，则整个施工期污染物产生量为：COD_{Cr}2.295t，BOD₅0.918t，氨氮 0.115t。本项目施工期生活污水采用移动厕所收集，由环卫部门及时清运至台州市水处理发展有限公司处理达标后排放。</p> <p style="padding-left: 2em;">(2) 施工作业废水</p> <p style="padding-left: 4em;">①桥梁施工产生的泥浆废水</p> <p>本项目桥梁桩基建设采用钻孔灌注桩施工工艺，钻孔作业会产生大量的泥浆废水，泥浆的含水率高达 90% 以上，其泥沙悬浮物浓度高达 10000~20000mg/L，钻孔灌注桩泥浆水经沉淀后，上清液回用于场地抑尘。钻孔达到要求的深度和满足质量后，立即清孔，所清出的泥浆抽运至岸上统一集中处理（在 K0+060~080、K0+100~120、K0+240~260、K0+300~320 处设置 4 处钻渣泥浆中转池，池子采用半挖半填的方式，池体开挖的深层土堆置在池体四周，并拍实，并在外侧利用开挖的土方装填编织袋对泥浆池周围进行临时防护）。泥浆水待沉淀处理后上清液回用于场地抑尘。</p> <p style="padding-left: 4em;">②施工车辆冲洗废水</p> <p>为避免在进行道路施工时工程车辆的轮胎携带项目区内的土石方离开项目区，造成污染，拟在项目施工场地布设洗车平台对车轮进行冲洗，平台四周设置排水沟，排水沟上部采用铁篦子作盖板，方便冲洗后的污水进入。排水沟出口设沉砂池，施工机械及设备冲洗废水经沉淀处理后回用于场地抑尘或设备冲洗。车辆出场必须对轮胎进行清洗；车辆出场必须设置专人进行清洗、专人对清洗效果进行检查，对清洗效果达不到要求的车辆不得放行。</p> <p style="padding-left: 2em;">(3) 临时堆放料场物料流失产生的废水</p> <p>由于材料堆放、管理不当，特别是易流失的物质如黄沙、土方等露天堆放，遇暴雨时可能被冲刷进入水体，从而造成水体污染。材料运输过程也易造成物料洒落，洒落在地面的物料如未及时清理，被雨水冲刷进入水体，也会造成水体污染。</p> <p style="text-align: center;">3、施工期声环境影响分析</p>
--	--

声环境影响分析具体见噪声专题评价。

4、施工期固废影响分析

项目施工过程中，产生的固体废物主要为施工土石方及施工人员生活垃圾等。

(1) 施工土石方

根据《春潮路（广场南路—中心大道）跨市域铁路 S1 线桥梁工程水土保持方案报告书》，工程土石方开挖总量 1.09 万 m³，填筑总量 1.65m³，借方 1.23m³，余方 0.97 万 m³，余方中的土方属于《固体废物分类与代码目录》中的 SW70 工程渣土——工程渣土。各类建筑物、构筑物、管网等地基开挖过程中产生的弃土，废物代码为 900-001-S70；余方中的淤泥属于《固体废物分类与代码目录》中的 SW71 工程泥浆——工程泥浆。钻孔桩基施工、地下连续墙施工、泥水盾构施工、水平定向钻及泥水顶管等施工产生的泥浆，废物代码为 900-001-S71。

具体见下表。

表 4-4 道路工程施工土石方平衡表 单位: 万 m³

序号	项目	开挖				回填				借方				来源	余方				去向	
		土石方	表土	钻渣	小计	表土	土石方	碎石	小计	表土	碎石	土石方	小计		钻渣	土石方	表土	小计		
1	路基工程	0.21			0.21		1.25					0.95	0.95	合法料场商 购和周边其 他项目		0.21		0.21	由台州市 椒江新府 城工程管 理有限公 司统一调 配	
2	路面工程							0.22	0.22		0.22		0.22							
3	桥梁工程	0.02		0.44	0.46		0.02	0.02	0.04		0.02		0.02		0.44			0.44		
4	管线工程	0.10			0.10		0.10		0.10											
5	表土剥离及 覆土工程		0.32		0.32	0.04			0.04	0.04			0.04					0.32		0.32
合计		0.33	0.32	0.44	1.09	0.04	1.37	0.24	1.65	0.04	0.24	0.95	1.23		0.44	0.21	0.32	0.97		

(2) 生活垃圾

项目施工人员按 50 人计算，生活垃圾产生量为 0.5kg/d 每人，则生活垃圾产生量为 0.025t/d，整个施工期产生量为 27t。要在各施工区域内定点收集，由环卫部门统一集中处理，同时加强对施工人员的环保意识教育，杜绝生活垃圾到处乱扔，影响市容和景观。生活垃圾属于《固体废物分类与代码目录》中的 SW64 其他垃圾——以上之外的生活垃圾，废物代码为 900-099-S64。

5、施工期生态环境影响分析

(1) 工程建设对沿线植被的影响

根据调查，本项目沿线林草植被主要由于人类长期活动的影响，区域的植被以简单常见的农田植被和绿化树为主。绿化树主要包括野桐、野蔷薇、赤楠、狗尾草、灌草丛等。农田作物为亚热带常见的栽培植被，主要为大豆、甘薯、玉米、萝卜等常见当季农作物。植物区系组成较为简单，因此项目的建设对区域植物影响并不大。根据调查，项目沿线未发现珍稀保护物种和古树名木，工程建设不会对珍稀保护植物产生影响。

施工过程中首先是可能破坏周边的绿色植被，其次在施工过程中，由于施工操作、管线的埋设、临时堆放等，线路两侧一定范围内的植被将遭受施工人员和施工机械的破坏。本项目拟建地区域野生植物数量不多，未发现珍稀植物。因此，项目施工对沿线植被的影响不大。

(2) 工程建设对沿线动物的影响

根据调查，本项目土地利用类型主要为农用地、建设用地和未利用地，由于人类长期活动的影响，沿线区域的树木草丛间基本无大型哺乳动物，陆生野生动物仅有昆虫类、鼠类、蛇类和飞禽类。鸟类主要为常见的麻雀、燕子；爬行类动物包括蛇、蜥蜴等；两栖类动物包括泽蛙等。家养的牲畜主要有鸡、狗等传统家畜。项目沿线未发现珍稀保护动物。

工程施工时的机械噪声以及来往车辆和人群活动的增加，将会干扰工程沿线野生动物的栖息环境，给他们带来不利的影响，可能会造成野生动物迁移到工程影响区以外相似的生境。施工期对野生动物的影响是不可避免的，但这种影响只局限在施工区域，范围较小，由于工程整个施工区的环境与施工区以为的环境十分相似，施工区内的野生动物很容易找到新的栖息地，对区域内野生

动物的种群数量不会有大的变化，但施工区内的野生动物密度会明显下降。因此在施工期，要对施工人员提出保护野生动物的要求，以最大限度的减少对野生动物的影响。

(3) 施工期景观环境影响分析

①路基工程对景观的影响

道路路基施工将破坏占地范围内的地表植被，形成与施工场地周围环境反差较大、不相融的裸地景观，从而对施工场所周围人群的视觉产生较大冲击。在旱季，松散的地表在有风和车辆行驶时易形成扬尘，扬尘覆盖在施工场所以外植被表面，使周围景观的美景度大大降低。

②临时工程设施对景观的影响

施工期临时工程设施主要为施工场地和临时堆土场。临时堆土场对景观的影响主要表现在施工期易产生扬尘污染；工程施工场地对景观的影响主要表现在施工场地作业期间排放的扬尘、废水等对景观质量的影响。

(4) 桥梁施工对水生生态环境的影响

本项目桥梁采用钻孔灌注桩基础。施工期难免会搅动河床底部的淤泥，造成局部段悬浮物增加，使该水域生息的水生生物的正常生活环境遭到暂时破坏，改变水生生物栖息环境，影响水生植物光合作用的进行，此阶段桥梁附近水体的水生生物会游到远处，待到桥梁建设完成后，水面又恢复平静，桥梁周围的水生生物如鱼类等会重新出现，根据现场踏勘，现状葭沚泾水生生态系统较为简单，浮游生物种类均为内陆淡水水体内的广布种，浮游生物的种群密度不高，以简单的鱼类、河虾为主。沿线水域未发现珍稀保护的水生生物物种，也不涉及越冬场、产卵场和索饵场等鱼类三场。桥梁施工对水生生物的影响较小。且本项目桥梁施工期较短，施工结束后，对水体的影响将不复存在。

6、施工期水土流失影响分析

本节引用浙江中冶勘测设计有限公司编制的《春潮路（广场南路-中心大道）跨市域铁路 S1 线桥梁工程水土保持方案报告书》中的有关水土保持内容进行分析。

(1) 工程占地

项目总用地面积为 1.12hm²（11129m²），包括农用地、建设用地，未利用

地等。

工程永久占地 1.11hm²，包括路基工程占地 0.42hm²，桥梁工程占地 0.69hm²。

新增临时占地 0.01hm²，包括路基边坡占地 0.01hm²。

另有 0.06hm² 临时占地位于永久占地范围内，包括钻渣泥浆中转池 4 座占地 0.04hm²，施工场地 1 处占地 0.02hm²。

综上，工程总用地面积 1.12hm²，永久占地 1.11hm²，新增临时占地 0.01hm²，另有 0.06hm² 临时占地位于永久占地范围内。项目区沿线两侧现状土地利用类型为：农用地、居住用地（主要为新都会）、教育科研用地（文渊小学）。

（2）水土流失量预测

根据工程沿线自然条件、项目施工等特点，项目建设过程中进行开挖、填筑及施工临时设施布设等施工活动，扰动原地貌，形成裸露面，同时工程路基开挖、填筑过程中遇降雨冲刷将产生一定的水土流失。工程土壤流失量为工程扰动地表的范围，土壤流失量预测根据各施工区地形地貌、扰动方式、扰动后地表的物质组成等，本次水土流失预测范围单元将施工区域划分为路基工程区、桥梁工程区、临时施工区及改造工程区等 4 个预测分区，6 个预测单元。

根据《生产建设项目水土保持技术标准》（GB50433-2018）有关规定，项目工程的水土流失预测时段一般包括施工准备期、施工期和自然恢复期，因本项目的施工准备期比较短，故将施工准备期合并到施工期进行预测，预测时段包括施工期（含施工准备期）和自然恢复期两个阶段。

根据侵蚀模数计算，项目区背景水土流失量为 19t，水土流失预测总量 1199t，新增水土流失量 1180t。施工期是工程建设可能产生水土流失的重点时段，施工期水土流失的重点区域为路基、绿化。

（3）水土流失危害

根据工程沿线的地形、地质、土壤、植被、降雨以及施工方式等特点，本工程可能造成水土流失危害主要表现在以下几个方面：

①破坏景观

工程建设将破坏原有的地表、植被，而且道路沿线施工裸露面多，若不采

取有效的水土流失防治措施，影响道路的沿线景观。

②影响交通和居民生产生活

工程位于城市范围内，周边存在大量居民小区，工程施工期间，由于对地表的扰动，导致其涵养水源、拦挡泥沙的能力下降，在遇到暴雨的情况下，就可能造成比较严重的水土流失，对周边生态环境造成破坏。且施工期间，扬尘增加空气可吸入颗粒量，降低空气质量，影响周边居民生活和身体健康。同时扬尘沉积、土方运输过程中土方散失，影响城市景观，降低城市容貌。

③对周边排水管网带来不利影响

施工过程中若不加强土石方管理，遇大雨、暴雨天气，径流极易将土石方带入项目区周边道路市政管网，造成管网堵塞，对周边区域排水带来不利影响。

④对周边河道的影响

因本工程距离周边河道较近，路基开挖填筑工作及桥梁桩基施工过程中如果不加强管理、拦挡及防护，土石方和钻渣等堆土容易散落周边河道，造成河道污染、淤积等，影响周边河道的行洪、排涝、输水等功能。

⑤对工程本身的影响

在工程施工期间，由于原地貌破坏，造成地表裸露，在降雨的冲刷下极易造成水土流失，在施工过程中若不加以治理和防护，势必加剧区域内的水土流失，若施工过程中不注重水土流失的治理和防护，可能会给主体工程的安全带来不稳定因素。

7、施工期地下水、土壤环境影响分析

工程施工期主要为施工作业废水及水土流失带来的地下水、土壤环境影响，项目施工期做好施工作业废水收集处理回用措施及水土保持措施，对地下水、土壤环境影响不大。

8、施工期对通航的影响分析

葭沚泾为准VII级航道，最高通航水位 2.02m，项目桥梁涉及水中作业施工时，将会预留出临时通航孔，保证能够满足通航要求。葭沚泾航道等级不高，施工期采取措施后，基本不会对通航产生大的影响。

一、运营期环境影响因素识别

项目建成后，交通噪声将成为运营期最主要的环境影响因素。运营期环境影响分析与识别见下表。

表 4-5 项目运营期环境影响识别

环境要素	主要影响因素	影响性质	污染环节及污染因子
大气环境	汽车尾气	长期、可逆、不利	汽车尾气排放对沿线敏感点环境空气质量造成影响。
地表水	初期雨水、防洪	长期、可逆、不利	①暴雨冲刷路面，形成路（桥）面径流污染水体；②桥梁建设对水文情势的影响。
声环境	车辆噪声	长期、可逆、不利	交通噪声对沿线一定范围内敏感点造成影响。
固体废物	散落物以及道路扬尘	长期、可逆、不利	行驶车辆散落物以及道路扬尘。
生态	/	长期、可逆、有利	加快沿线区块开发程度和经济发展，使当地土地利用形式发生较大的改变。
环境风险	/	短期、可逆、不利	污水管路因堵塞、渗流、破裂而引起的污水外溢等。
地下水、土壤	初期雨水、防洪	长期、不可逆、不利	/

二、运营期生态环境影响分析

1、运营期水环境影响分析

运营期对水体产生影响主要为：暴雨冲刷路面，形成路（桥）面径流污染水体；桥梁建设对水文情势的影响。

（1）暴雨冲刷路面，形成路（桥）面径流污染水体

在运营期，各种类型车辆排放尾气中所携带的污染物在路（桥）面沉积、汽车轮胎磨损的微粒、车架上粘带的泥土及人类活动残留物、车辆制动时散落的污染物及车辆运行工况不佳时泄漏的油料等都会随雨水径流进入水体，其中主要的污染物有石油类、有机物和悬浮物，这些污染物随着天然降雨过程产生的径流进入水体，将对这些水域产生一定的污染。

根据目前国内有关研究数据表明，降雨初期到形成路（桥）面径流的30min内，雨水径流中的悬浮物和油类物质的浓度比较高，SS和石油类的含量可达158.5~231.4mg/L、19.74~22.30mg/L；30min后，其浓度随降雨历时的延长下降较快；降雨历时40min后，路、桥面基本被冲洗干净，污染物含量较低，详见下表。

表 4-6 路（桥）面降雨径流污染物随时间变化结果表 单位：mg/L（除 pH 外）

采样时间		pH	COD	SS	石油类
雨后	0~20min	7.8	170	231.42~158.	22.30~19.74

	20~40min	7.6	110	158.22~90.3	19.74~3.12
	40~60min	7.4	97	90.36~18.71	3.12~0.21
	平均值	7.4	107	100	11.25

运营期生态环境影响分析

在正常情况下的路面径流经道路两旁的边沟收集后就近可排入附近水体。由于项目路线相对较短、路面宽度有限，故路面径流占整个区域地面径流量的比例是很小的，而且分散在整个沿线，路面径流随各路段面流入沿途的水体，也就不能形成较为集中的径流污染源，对周围水域中各类污染物的贡献量极小，不会改变现有水质类别。在雨期，路面（桥面）径流分散在附近水体中，被迅速稀释。因此，本评价认为道路路（桥）面径流对沿途涉及的水体造成的影响，只是短时间的影 响，随着降雨时段增加，这种影响会逐渐减弱。

(2) 桥梁建设对水文情势的影响

桥梁工程对水文情势的影响分析参考《春潮路（广场南路—中心大道）跨市域铁路 S1 线桥梁工程防洪评价报告》中的评价结论进行分析。

①桥梁建设对河势稳定的影响

桥梁桥位河段河势的变化主要与河道边界条件有关，建桥后由于桥梁的走向、跨径、桥墩形态等都将对河势产生一定的影响，对大范围的流场影响不大，影响主要集中在桥墩附近水域。水流经过桥墩后，不会改变原来的主流方向，对两侧河槽影响不大。建桥后造成桥墩附近区域水流流速增大，水流挟沙能力增加，会对该部分区域的河床产生一定程度的冲刷，影响范围较小。但是在维持该河段洪水河势及水流动力轴线不发生较大改变前提下，要注意对建设桥墩附近的河床进行及时维护，避免河床因持续冲刷造成不利的累计影响。平原河网地区河道通常为平底，水面比降小，流速低缓，因此河床冲刷在本地区极少发生，排除人为影响改变河势的可能性外，本地区河道走势在今后较长的时期内保持目前的形态和格局。桥梁建成后，对河道会产生一定冲刷。经计算分析，20 年一遇工况下，葭沚泾河道一般冲刷水深 4.09m，小于河槽最大水深 4.26m，即不发生一般冲刷；局部冲刷深度 0.81m。

综上，本项目桥梁建设不会对河势稳定造成影响。

②桥梁建设对河道行洪能力的影响

桥梁对河道行洪能力及防洪对象安全的影响主要体现在水位壅高和过水断面面积减小。20 年一遇葭沚泾改河工况下，新建桥梁的水位壅高为 0.002m，建桥前后过水断面面积减小变化率为 7.76%，其桥梁阻水比、壅高均满足相关

运营期生态环境影响分析

要求，可确保河道行洪能力和防洪对象安全。

2、运营期大气环境影响分析

本项目运营期废气主要为汽车尾气（CO、NO_x 和非甲烷总烃等），项目沿线地势相对开阔，路面汽车尾气可快速扩散。根据环境空气质量现状数据，项目拟建区域属于环境空气质量达标区。本项目完成建设后，完善了当地的交通路网，减缓沿线交通压力，使交通运输状况更加顺畅，减少拥堵路段，可减少汽车尾气的排放，能进一步改善区域的大气环境，故运营期汽车尾气对道路沿线空气环境造成的影响较小。

3、运营期交通噪声影响分析

本项目运营期沿线敏感点昼夜间存在不同程度的超标，具体详见“噪声专项评价”。

4、运营期固体废物影响分析

运营期固废主要是行驶车辆偶尔的散落物以及道路扬尘等，产生量少，定期对路面进行清扫后影响不大。

5、运营期生态环境影响分析

（1）对植物生境的影响

本项目占地类型为农用地、建设用地和未利用地。本项目为春潮路（广场南路-中心大道）跨市域铁路S1线桥梁工程，对区域农业经济、植物影响较小。

（2）对动物生境的影响

①生境丧失及生境片段化对动物的影响

由于工程的占地伴随着动物生境的丧失，动物被迫寻找新的生活环境，这样便会加剧种间竞争。由于生境的分割，动物限制在狭窄的区域，不能寻找它们需要的分散的食物资源，影响个体生存。

本项目沿线均为丘陵平原地形，对于爬行动物和小型兽类而言，在低海拔分布的蜥蜴类及蛇类等爬行动物，由于原分布区被部分的破坏，以及道路的运营，会使其向远离评价区的相似生境作水平转移。对于部分在低灌丛、草丛中栖息的各种鼠类等，其栖息地将会被小部分破坏，但它们都具有一定迁移能力，食物来源也呈多样化形式，所以项目不会对它们的栖息造成大的威胁。

②对动物活动的阻隔影响

由于项目的建设对沿线动物活动形成一定影响，增加了动物栖息地的破碎性，使得动物的活动范围受到限制，本项目为城市次干路，车速不高，且设置了多个交叉路口，在一定程度上减少了对动物的阻隔影响，为动物的穿行提供了相对便利条件。本项目沿线动物种类较为简单，总体而言对动物活动的阻隔影响不大。

③环境污染对动物的影响

项目建成后，车流量和来往人群的增加，车辆行驶时的废气、噪声及路面径流污染物等对动物的生存环境造成污染，增加了动物的生存压力，迫使动物寻找其他的活动和栖息场所。陆生动物一般对人类活动比较敏感，噪声和灯光会直接干扰陆生动物的正常活动，迫使它们避开道路两侧的噪声和灯光影响带。道路上行驶的车辆，运营期交通噪声和夜间车辆行驶时灯光对如桥梁附近水体中的两栖类、爬行类等动物的栖息和繁殖有不利影响，主要表现在对动物活动的惊吓和对其交配、产卵的影响。从影响范围上看，人类活动一般局限于道路及两侧一定范围，噪声和灯光干扰只是在有限范围内，同时也不排除这些动物在一定程度上适应车行噪声和灯光影响的可能，并且动物选择生境和建立巢区时通常会回避和远离道路。因此对动物的影响总体较小。

6、运营期道路环境风险分析

本项目自身不存在环境风险，属于城市次干路，周边主要为文渊小学、新都会以及葭沚泾，项目投入使用后一般存在污水管路因堵塞、渗流、破裂而引起的污水外溢引起的环境风险。

若因污水管网破裂、堵塞而造成污水外溢，由于污水中的各类污染物较高，不但影响景观，而且还影响道路沿线两侧的水环境、土壤，同时还短时影响周围群众生活。风险出现的可能性极小，但其造成的影响后果是严重的，因此道路管理部门应加强交通管理，加强对车辆的监管工作，做到防患于未然，并制定相应的应急预案。

风险事故防范措施：

(1) 根据各级各类规划如城市总体规划、城市防洪规划、排水系统规划等要求，按照地形、地貌、降雨量、污水量和水环境等要求进行，合理设计城市排水系统。

(2) 承担城市排水设施建设项目设计和施工的单位，应具有相应的资质

运营期生态环境影响分析	<p>等级。禁止无证或者超越资质等级范围从事城市排水设施建设项目的设计、施工。城市排水设施建设项目实行工程监理和质量监督制度。</p> <p>(3) 落实养护维修责任单位，城市排水设施养护、维修责任单位应当严格执行城市排水设施养护、维修技术规范，定期对城市排水设施进行养护、维修，确保养护、维修工程的质量，保证城市排水设施正常运行。</p> <p>(4) 城市排水设施发生事故，养护维修责任单位应当立即组织抢修，采取有效的安全防护措施，并及时向市政行政主管部门报告。</p> <p>(5) 道路营运部门在起点段设置“谨慎驾驶”警示牌，提醒司机注意安全的控制车速；在靠近敏感点路段设置减速和限速标识，要求经过的车辆限速和减速，保证该路段的车辆通行安全，降低该路段交通事故的发生几率。</p> <p>7、运营期地下水、土壤环境影响分析</p> <p>项目建成后将与广场南路、中心大道、开发大道等一同发挥城市道路的网络效应，有效分流广场南路的车流量，进一步充实椒江区路网系统，完善本区的路网建设，加强东西向的联系以及椒江区与商贸核心区的衔接作用。项目运营期配套雨水、排水、给水等市政管线，对地下水、土壤环境造成的影响较小。</p> <p>8、运营期桥梁对通航的影响分析</p> <p>根据项目设计资料，项目桥梁底高程满足最高通航水位+通航净空的要求，因此项目运营期桥梁不会通航能力产生影响。</p>
-------------	--

1、路线方案的选址合理性分析

根据项目所在区域路网规划，本项目道路等级及线路走向已确定，选址具有唯一性。

2、临时设施的选址合理性分析

(1) 临时施工场地选址合理性分析

项目在路基工程占地范围内布设 1 处临时施工场地，位于桩号 K0+360~400 处，用于布设临时堆料场等，临时施工场地布设于永久占地范围内，能够减少新增临时占地面积和扰动土地面积。临时施工场地距离最近的现状敏感点新都会居民点约 48m，与最近的地表水体葭沚泾距离约 79m，距离相对较远，影响不大，选址较为合理。

(2) 泥浆中转池选址合理性分析

项目设置钻渣泥浆中转池 4 处，位于桩号 K0+060~080、K0+100~120、K0+240~260、K0+300~320 处，布设于永久占地范围内，能够减少新增临时占地面积和扰动土地面积。采用临时沉淀池，对周边环境影响不大，选址较为合理。

(3) 临时沉沙池选址合理性分析

在临时排水沟集水排出项目区前设置沉沙池，沉沙池设置在项目永久占地范围内。沉沙池进水口与排水沟相衔接，项目区内排水经沉沙池沉淀达到标准后排入周边市政管网，能有效地减轻水质污染，减少水土流失。

表 4-7 临时施工设施布置情况表

序号	工程名称	位置	面积 (hm ²)	周围 200 米以内环境敏感点分布情况	周围敏感水体分布情况	环境空气	备注
1	临时施工场地	桩号 K0+360~400	0.02	距最近敏感点约 48m (新都会)	距最近的地表水体葭沚泾约 79m	二类区	/
2	钻渣泥浆中转池	桩号 K0+060~080、K0+100~120、K0+240~260、K0+300~320	0.04	距最近敏感点约 51m (新都会)	位于地表水体葭沚泾附近	二类区	/
3	临时沉沙池	桩号 K0+040~050、K0+160~165、K0+420~430	0.0018	距最近敏感点约 38m (新都会)	距最近的地表水体葭沚泾约 95m	二类区	/

做好本项目提出的环保措施后，选址基本合理。

五、主要生态环境保护措施

施
工
期
生
态
环
境
保
护
措
施

1、地表水环境保护措施

(1) 桥梁施工要求

①合理安排施工时段，施工时应注意避开雨季，避免因雨水造成泥沙流失。桥梁、应尽量选择枯水期或平水期进行，避免在丰水期施工，特别是洪水期应严禁施工。

②桥梁施工时采用预应力混凝土管桩结合气泡混凝土的方法进行处理，同时在永久占地范围内设置 4 座钻渣泥浆中转池，采用沉淀池，产生的泥浆需及时收集在钻渣泥浆中转池内，经初步沉淀后上清液循环使用，外运进行固化处理。

③选用先进的设备、机械，以有效地减少跑、冒、滴、漏的数量及机械维修次数，从而减少含油污水的产生量。

(2) 施工车辆冲洗废水

不得在施工场地任意冲洗车辆和机械，设洗车平台对车轮进行冲洗，平台四周设置排水沟，排水沟上部采用铁篦子作盖板，方便冲洗后的污水进入。排水沟出口设沉砂池，施工机械及设备冲洗废水经沉淀处理后回用于场地抑尘或设备冲洗。车辆出场必须对轮胎进行清洗；车辆出场必须设置专人进行清洗、专人对清洗效果进行检查，对清洗效果达不到要求的车辆不得放行。

(3) 施工物料及临时堆土场要求

建筑材料特别是易流失的筑路材料如黄沙、土方和施工材料如油料等有害物质临时堆放场地应远离水体，并应具备临时遮挡的帆布，做好用料的合理安排以减少堆放时间，必要时设防护围栏，防止被雨水冲刷至水体。

(4) 施工人员生活污水处理

项目施工期生活污水采用移动厕所收集，由环卫部门及时清运至台州市水处发展有限公司处理达标后排放。

2、大气环境保护措施

(1) 为减少施工扬尘对周边环境的影响，需加强运输管理，科学选择运输路线与时间，保证汽车安全、文明、中速行驶；运输道路应定时洒水，每天至少两次（上、下班）；装卸场地在装卸前将车辆冲洗干净，减少车轮、底盘等携带泥土散落路面，禁止在大风天进行装卸作业；运土卡车及建筑材料运输车应按规定配

置防洒装备，装载不宜过满，运输禁止超载，并盖篷布；运输车辆出场地前进行冲洗，冲洗废水沉淀后用于施工场地的洒水抑尘。对运输过程中洒落在路面上的泥土要及时清扫，以减少运行过程中的扬尘；施工期建设单位须合理安排建筑材料的临时堆放场地，对易起尘的建筑材料加盖篷布或实行库内堆放的管理。

(2) 堆料场周边修建砖砌墙进行拦挡，三面设置砖砌墙进行防护，堆料表面采用塑料彩条布苫盖。

(3) 加强运输车辆维护，保证车辆正常、安全运行；加强对施工机械的科学管理，合理安排运行时间，发挥其最大效率。

(4) 沥青运输需采用密闭式罐车运输，避免沥青烟气对道路运输沿线的敏感点大气环境产生影响；阵雨来临，立即停止摊铺，压路机对已摊铺的路面及时碾压，以避免雨水进入沥青层；所有运输车辆采用一层棉袄二层油布覆盖，下雨时路边等待不受雨淋；对未经压实即遭雨淋的沥青混合料，应全部清除，更换新料。

3、声环境保护措施

要求尽量采用低噪声机械，加强对各种机械、车辆的维修养护，包括安装有效的消声器，并在施工点四周设置临时隔声围护，以减少施工作业对敏感点的噪声影响。且施工应合理安排施工时间，夜间和午休时间禁止作业，建筑施工场界噪声必须达到《建筑施工现场环境噪声排放标准》(GB12523-2011)的规定。有些需要连续作业的，须征求、告知周边声环境保护目标，居民及学校等。

4、固体废弃物处置措施

(1) 施工产生的生活垃圾妥善收集后交由环卫部门统一处理；

(2) 根据春潮路(广场南路—中心大道)跨市域铁路 S1 线桥梁工程渣土消纳协议，项目施工期余方交由台州市椒江新府城工程管理有限公司统一调配处理，后期运至台州东达资源利用有限公司消纳场。

5、生态环境保护措施

(1) 动植物保护措施

①植物保护措施

I、工程沿线尚未发现受国家和地方保护的古树名木，但也必须加强对施工人员宣传教育。在施工过程中如发现珍稀保护野生植物的，应向当地林业主管

施
工
期
生
态
环
境
保
护
措
施

部门汇报，并采取避让、移植等措施尽量保存其野生植株。

II、施工期间除工程建设需在永久占地进行植被清理外，临时占地应尽量减少植被砍伐。

②陆生动物保护措施

I、工程沿线尚未发现国家或省级野生珍稀濒危保护动物，但也必须加强对施工人员宣传教育，文明施工，减少施工人员干扰对野生动物的影响。

II、施工期间遇常见的野生动物，应进行避让或保护性驱赶，严禁施工人员对区域一般野生动物捕杀。当发现珍稀保护野生动物时，应向当地林业主管部门汇报，并做好记录。工程施工期间如误伤野生动物，应立即送往当地动物医疗机构（兽医站）进行抢救。

③水生动物保护措施

工程施工尽量选在枯水期进行，减小对鱼类生境的直接影响。合理组织施工程序和施工机械，严格按照道路施工规范进行排水设计和施工，对施工人员作必要的生态环境保护宣传教育，禁止向沿线河流直接排放施工废水。

在桥梁施工过程中，应加强施工管理，要求文明施工，禁止施工人员捕捞鱼类。严禁将桩基钻孔出渣及施工废弃物排入水体。做好工程完工后生态环境的恢复工作，以尽量减少植被破坏、水土流失对水生生物（主要是鱼类）的影响。

(2) 水土保持措施

①防治分区

根据防治责任范围准确、治理措施布局合理、技术指标可行、方案实施后经济有效的原则，根据工程的特点以及对水土流失影响、自然条件，将水土流失防治分为3个防治分区。

I区-路基工程防治区：包括路面、绿化及路基边坡防护，防治责任面积1.91hm²。

II区-桥梁工程防治区：包括桥梁、泥浆中转站及绿化，防治责任面积0.69hm²。

III区-施工临时设施防治区：包括施工场地，防治责任面积0.02hm²。

②防治措施体系

表 5-1 工程水土流失防治措施体系表

防治分区	措施类型	水土流失防治措施	
		主体工程已有	方案新增
I区-路基工程防治区	工程措施	1) 表土剥离 2) 机非分隔带绿化覆土、路基边坡绿化覆土	/
	植物措施	1) 机非分隔带综合绿化 2) 路基边坡绿化	/
	临时措施	/	1) 临时排水、沉沙措施 2) 管线开挖土方临时防护
II区-桥梁工程防治区	工程措施	1) 表土剥离 2) 机非分隔带绿化覆土	
	植物措施	1) 机非分隔带综合绿化	
	临时措施		1) 钻渣泥浆中转池
III区-施工临时设施防治区	工程措施	/	1) 场地平整
	临时措施	/	1) 临时堆料场防护

6、风险防范措施

①在醒目位置设警示标志，提醒司机注意安全，同时在道路沿线设立宣传栏，加强对驾驶员的安全意识和职业道德教育。

②一旦事故发生，应及时迅速报警，及时通知有关路政、消防、生态环境部门，采取应急措施。

③桥梁两侧的防撞护栏应进行加强、加高设计，选用高等级的防撞护栏，以防车辆翻入水体中。

1、地表水环境保护措施

本项目运营期废水主要为暴雨冲刷路（桥）面，形成路（桥）面径流水。市政部门需加强对路面和桥面的日常维护与管理，保持路面和桥面清洁，及时清理路面和桥面上累积的尘土、碎屑、油污和吸附物等，减少随初期雨水冲刷而进入到路面和桥面径流污水中的SS和石油类等污染物质，最大程度地保护工程沿线的水质环境。

2、大气环境保护措施

(1) 为减少道路建成后废气对周边环境的影响，需在道路两侧多种植乔木、灌木，净化吸收机动车尾气中的污染物、道路粉尘等；

(2) 绿化养护单位应当落实保洁责任制，定期清洗城市道路绿化带，保持城市道路绿化带清洁；加强道路的清扫，保持道路的整洁；

(3) 加强运载散体材料的车辆管理工作，明确要求其采取加盖篷布等封闭运输

措施。

3、声环境保护措施

具体见“噪声专项评价”。

1、环境管理与监测计划

(1)施工阶段的环境监控计划

①工程招标阶段

- 1) 指标说明中应包括有关环保条款和要求;
- 2) 投标方案中应有详细的环保方案及实施方法;
- 3) 分包合同中应包括有关环保考核目标和相应的奖惩办法。

②施工实施阶段

建设单位（或单独委托独立的监理或咨询公司）应定期或不定期对各施工点的环保措施执行情况进行监督检查，并写出相应的检查报告(至少一月一次)。监督检查的重点可放在施工扬尘、噪声的控制、水土流失的防治和各施工阶段的生活污水及垃圾的处理和处置等方面问题。施工期监测计划可参照表 5-2，具体以实际为准。

其他

表 5-2 施工期环境监测计划一览表

监测内容	监测点位	监测项目	监测时间及频次	执行标准
大气环境	施工点附近敏感点 (文渊小学、新都会)	TSP	施工高峰期 3 天	《环境空气质量标准》(GB3095-2012) 及其修改单二级标准
	临时施工场地场界	TSP	施工高峰期 3 天	《大气污染物综合排放标准》(GB16297-1996) 中“表 2 新污染源大气污染物排放限值”的二级标准
声环境	施工点附近敏感点 (文渊小学、新都会)	Leq	施工高峰期昼夜各一次	《声环境质量标准》(GB3096-2008) 相关标准
	临时施工场地场界	Leq	施工高峰期昼夜各一次	《建筑施工场界环境噪声排放标准》(GB12523-2011)
水环境	桥梁施工处下游水体	COD、pH、DO、SS、石油类、氨氮、石油类	施工高峰期连续监测 3 天	《地表水环境质量标准》(GB3838-2002) IV 类标准
施工废水	施工机械及车辆冲洗废水处理设施出口	pH、COD、SS、氨氮、石油类	施工高峰期 3 天, 每天各一次	《城市污水再生利用 城市杂用水水质》(GB/T 18920-

				2020)标准
其他	③施工完成阶段			
	1) 施工完成阶段应重点对各类临时性占地进行还原, 建筑垃圾以及施工土石方的清运及现场的清理进行监督检查;			
	2) 建设指挥部(或咨询、监理公司)应对合同中所定的有关环保条款进行完成和实施情况的评估, 并写出最终报告;			
	3) 只有在符合上述要求后, 才能认为是完全履行了施工合同。			
	④职责和权力			
	1) 建设指挥部应对整个施工过程中的环境问题负责;			
	2) 施工建设单位负责实施和落实施工期的各项环保措施;			
	3) 各级政府有关部门(包括生态环境部门)代表公众对整个施工期的环保问题进行监督管理, 并依法执行相关的法律政策。			
	4) 建设指挥部(或监理、咨询公司)负责施工期日常工作, 并配合有关政府部门执行有关法律、政策;			
	5) 任何公民对施工过程产生的环境问题有监督和申告的权力。			
(2)运营期的环境监控计划				
①运营期的环保监控可由建设单位委托专门检测单位负责。				
②制定监测计划, 根据工程特点, 本工程检测重点为环境噪声, 具体监测计划可参照表 5-3。监测可委托有资质单位进行。				
表 5-3 运营期监测计划一览表				
监测内容	监测点位	监测项目	监测时间及频次	执行标准
声环境	距道路中心线 200m 范围内敏感点设若干点(文渊小学、新都会)	Leq	近中远期各监测一次; 若有居民提出, 增加监测频次; 每次监测昼夜各一次	《声环境质量标准》(GB3096-2008) 相关标准
环境空气	距道路中心线 200m 范围内敏感点设若干点(文渊小学、新都会)	CO、NO _x	近、中、远三个时期, 每期连续监测 3 天	《大气污染物综合排放标准》(GB16297-1996) 中二级标准
水环境	桥梁所在的位置下游	COD、pH、DO、SS、石油类、氨氮、石油类	近期, 连续监测 3 天	《地表水环境质量标准》(GB3838-2002) IV 类标准

根据本项目环境影响评价的情况结合道路环保设施投资措施，估算出项目环保总投资约 420 万元，费用估算见表 5-4。环保费用在本项目建设中不是一个主要投资部分，但环保资金的投入可以使项目带来的相关环境问题得以较大的减缓。

表 5-4 环保投资费用估算一览表

环保项目	措施内容	数量	环保费用（万元）
施工期			
噪声污染防治	标志牌、设置临时隔声围护等	/	10
	低噪声设备及工艺、设备维护	/	10
水污染防治	洗车平台、沉淀池、沉砂池	3 处	8
大气污染防治	施工期洒水车	2 辆	8
	施工材料临时堆场防尘措施	/	12
固废防治	生活垃圾临时收集点	2 个	2
	土石方清运	/	35
	钻渣泥浆中转池	4 个	20
生态防治	水土保持、植被恢复	/	50（列入水土保持）
环境管理	施工期环境计划实施、施工机械日常维护等	/	5
环境监测	施工期监测实施	/	15
施工期合计			125
运营期			
噪声污染防治	设置通风隔声窗	/	60
	预留资金	/	200
大气污染防治	绿化	/	25
环境监测	运营期监测实施	/	10
运营期合计			295
环保费用合计			420

环
保
投
资

六、生态环境保护措施监督检查清单

要素	内容	施工期		运营期	
		环境保护措施	验收要求	环境保护措施	验收要求
陆生生态	加强施工管理和水土流失措施防护。	加强施工管理和水土流失措施防护。	确保周边生态环境维持现状或不发生明显恶化。	/	/
水生生态	加强施工管理和水土流失措施防护。	加强施工管理和水土流失措施防护。	确保周边生态环境维持现状或不发生明显恶化。	/	/
地表水环境	①项目施工期生活污水采用移动厕所收集，由环卫部门及时清运至台州市水处理发展有限公司处理达标后排放；②不得在施工场地任意冲洗车辆和机械，在项目施工场地布设洗车平台对车轮进行冲洗，冲洗废水经沉淀处理后回用于场地抑尘或设备冲洗，不外排；③施工期应严格管理，文明施工，堆料场周边修建砖砌墙进行拦挡，堆料表面采用塑料彩条布苫盖等措施，减少物料流失。		回用水执行《城市污水再生利用城市杂用水水质》(GB/T18920-2020)，其它按要求落实。	/	/
地下水及土壤环境		/	/	/	/
声环境	尽量采用低噪声机械，加强对各种机械、车辆的维修保养，包括安装有效的消声器，并在施工点四周设置临时隔声围护，并合理安排施工时间。		符合《建筑施工场界环境噪声排放标准》(GB12523-2011)标准要求。	超标敏感点加装隔声窗；跟踪监测。	《声环境质量标准》(GB3096-2008)
振动		/	/	/	/
大气环境	需洒水、降尘，加强施工期管理，避免扬尘影响；沥青混凝土商购；料场和拌和场的选址远离敏感点。		《大气污染物综合排放标准》(GB16297-1996)无组织排放监控浓度限值。	/	/
固体废物	生活垃圾妥善收集后交由环卫部门统一处理；余方交由台州市椒江新府城工程管理有限公司统一调配处理，后期运至台州东达		按要求落实，不形成二次污染	/	/

	资源利用有限公司消纳场，本项目区域不设置专门的弃土（石、渣）场、固化场，沿途严禁乱排、乱倒、乱处置。			
电磁环境	/	/	/	/
环境风险	/	/	/	/
环境监测	详见表 5-2 和表 5-3。			
其他	/	/	/	/

七、结 论

1、环评审批原则符合性分析

根据《浙江省建设项目环境保护管理办法》（浙江省人民政府令第 388 号 第三次修正），本项目的审批原则符合性分析如下：

（1）建设项目符合生态保护红线、环境质量底线、资源利用上线和生态环境准入清单的要求

本项目位于台州市椒江区洪家街道上徐村，项目不触及生态保护红线，拟建地区域环境质量现状达标，在采取本环评提出的相关防治措施后，本项目污染物均能达标排放，不会突破拟建地区域的环境质量底线；本项目为道路建设项目，施工期废水回用，运营期不涉及水资源利用，项目已取得台州市自然资源和规划局核发的《春潮路（广场南路—中心大道）跨市域铁路 S1 线桥梁工程建设项目用地预审与选址意见书》（用字第 331002202210003（基）号）（详见附件 3），符合资源利用上线要求；本项目拟建地位于“台州市椒江区中心城区城镇生活重点管控单元（环境管控单元编码：ZH33100220005）”，本项目属城市道路建设项目，为市政基础设施建设，不属于工业项目，符合生态环境准入清单要求。

（2）排放污染物符合国家、省规定的污染物排放标准和重点污染物排放总量控制要求。

由污染防治对策及达标分析可知，落实了本评价提出的各项污染防治对策后，本项目产生的各项污染物均能做到达标排放。本项目属城市道路建设项目，非生产性项目，不排放生产废水，因此，本工程不需要进行总量控制。

2、环评审批要求符合性分析

（1）建设项目符合国土空间规划的要求

项目拟建地位于台州市椒江区洪家街道上徐村，项目已取得了“建设项目用地预审与选址意见书（用字第 331002202210003（基）号）”，建设项目符合国土空间规划的要求。

（2）建设项目符合国家和省产业政策的要求

本项目为道路建设项目，属于《产业结构调整指导目录（2024 年本）》中的鼓励类“二十二 城镇基础设施—城市公共交通：城市公共交通建设，城市道路及智能交通体系建设”；同时，台州市椒江区发展和改革局已备案（项目代码：2107-331002-04-01-

230149)，因此，本项目的建设符合国家和省产业政策等的要求。

3、其他要求符合性分析

本项目的建设符合《台州市综合交通运输“十四五”发展规划》、《台州市综合交通运输发展“十四五”规划环境影响报告书》（修订稿）及审查意见的要求。

4、总结论

台州市商贸核心区开发建设投资集团有限公司的春潮路（广场南路—中心大道）跨市域铁路 S1 线桥梁工程建设符合生态保护红线、环境质量底线、资源利用上线和生态环境准入清单的要求，排放污染物符合国家、省规定的污染物排放标准，符合国土空间规划、国家和省产业政策的要求；符合《台州市综合交通运输发展“十四五”规划》、《台州市综合交通运输发展“十四五”规划环境影响报告书》（修订稿）及审查意见的要求；落实了本环评提出的污染防治措施后，环境风险可控。因此，从环境保护角度看，本项目的建设是可行的。

噪声专项评价

本项目位于台州市椒江区洪家街道上徐村，西起现状中心大道(起点桩号 K0+041.274)，东至广场南路(终点桩号 K0+434.570)，总长度为 393.296m，其中跨越 S1 线与葭沚泾设置跨线桥一座（K0+083.200~K0+298.200），桥梁全长 215m。项目总用地面积 11129m²，道路标准段红线宽度为 26m，采用双向四车道，桥梁段红线宽度为 32m，道路等级为城市次干路，沥青混凝土路面，设计速度 30km/h。桥梁设计洪水频率为 P=1/50，路面设计标准轴载 BZZ-100，路面设计年限为 15 年，平面交叉 2 处。

本项目类别为城市道路，根据《建设项目环境影响报告表编制技术指南》（生态影响类）（试行）中的专项评价设置原则表，项目需设置噪声专项评价。

一、总则

1.1 评价类别

本项目为城市道路建设项目，运营期噪声主要是车辆行驶产生的交通噪声，按声源种类划分，属移动声源。

1.2 评价因子

现状评价因子：Leq

影响预测因子：Leq

1.3 评价水平年

根据项目实施过程中噪声影响特点，本次声环境影响评价按照施工期和运营期分别开展。

运营期评价时段一般选择道路运营期的第 1 年、第 7 年、第 15 年，因此本评价运营期选择的评价时段为：2025 年（近期）、2031 年（中期）、2039 年（远期）。

二、评价等级、评价范围及评价标准

2.1 评价等级

本项目沿线为 1 类和 2 类声环境功能区，道路中心线两侧 200m 范围内的现状声环境敏感目标为文渊小学和新都会，根据预测结果，项目建设前后评价范围内敏感目标噪声级增高量 > 5dB(A)，根据《环境影响评价技术导则 声环境》(HJ2.4-2021)的等级划分原则，确定本工程的声环境评价为一级评价。

2.2 评价范围

评价范围为道路中心线两侧各 200m 以内区域。当项目声源计算得到的贡献值到

200m 处仍不能满足相应功能区标准值时，评价范围扩大到满足标准值的距离。

2.3 评价标准

2.3.1 声环境质量标准

本项目属城市道路建设项目，道路等级为城市次干道，根据《椒江区声环境功能区划方案》，本项目沿线位于 1 类和 2 类声环境功能区。

因此，本项目现状和运营期声环境质量评价标准如下：

1、现状声环境质量评价标准

表 zt-1 现状声环境评价标准值 单位：dB (A)

时段	类别	昼间	夜间	备注
现状	1 类	55	45	1 类声环境功能区，文渊小学
	2 类	60	50	2 类声环境功能区，主要为新都会、道路终点（与广场南路交叉口）
	4a 类	70	55	本项目起点（位于中心大道边界线 35m 范围内）

2、运营期声环境质量标准

表 zt-2 运营期声环境评价标准值 单位：dB (A)

路段		区域			声环境功能区	昼间	夜间
春潮路（广场南路—中心大道）跨市域铁路 S1 线桥梁工程	1 类声环境功能区	边界线外 50m 以内	当临街建筑以低于三层楼房建筑（含开阔地）为主	所有建筑	4a 类	70	55
			当临街建筑高于三层楼房以上（含三层）时	临街建筑面向道路干线一侧	4a 类	70	55
		边界线外 50m 以外	所有建筑		1 类	55	45
			所有建筑		1 类	55	45
	2 类声环境功能区	边界线外 35m 以内	当临街建筑以低于三层楼房建筑（含开阔地）为主	所有建筑	4a 类	70	55
			当临街建筑高于三层楼房以上（含三层）时	临街建筑面向道路干线一侧	4a 类	70	55
		边界线外 35m 以外	所有建筑		2 类	60	50
			所有建筑		2 类	60	50

2.3.2 噪声排放标准

施工作业噪声排放执行《建筑施工场界环境噪声排放标准》（GB12523-2011），具体数值见表 zt-3。

表 zt-3 建筑施工场界环境噪声排放限值 单位：dB

昼间	夜间
70	55
备注：夜间噪声最大声级超过限值的幅度不得高于 15dB (A)；当场界距噪声敏感建筑物较近，其室外不满足测量条件时，可在噪声敏感建筑物室内测量并将表中相应的限值减 10dB (A) 作为评价依据。	

三、噪声源调查与分析

3.1 施工期噪声源调查与分析

本项目的施工期，要用到各种各样的施工机械设备。如路基阶段会使用挖掘机、推土机、装载机等；路面阶段施工会用到压路机、摊铺机等。参考《环境噪声与振动控制工程技术导则》（HJ2034-2013）等其它资料，常见施工设备噪声源强详见下表：

表 zt-4 施工设备噪声源不同距离噪声源强 单位：dB（A）

施工阶段	噪声源	距离声源 5m 处
基础施工阶段	装载机	90
	推土机	86
	挖掘机	84
	铲土机	93
	夯土机	100
路面施工阶段	压路机	86
	平地机	90
	摊铺机	87
	振捣机	90
其他	混凝土搅拌机	89
	自卸车	82
	移动式吊车	92
	卡车	92

3.2 运营期噪声源调查与分析

本项目运营期噪声主要车辆行驶噪声。机动车辆的交通噪声源为非稳态源，车辆行驶时其发动机、冷却系统以及传动系统等部件均会产生噪声；行驶中引起气流湍动、排气系统、轮胎与路面的摩擦等也会产生噪声；由于公路路面平整度等原因而使行驶中的汽车产生整车噪声。本次环评根据车流量计算得到距离等效行车线 7.5m 处的各车型等效连续 A 声级，作为交通噪声源强。

表 zt-5 本项目运营期各预测年份噪声源强表

路段	时期	车流量/（辆/h）								车速/（km/h）								源强/dB（A）					
		小型车		中型车		大型		合计		小型		中型		大型		小型车		中型车		大型			
		昼	夜	昼	夜	昼	夜	昼	夜	昼	夜	昼	夜	昼	夜	昼	夜	昼	夜	昼	夜		
春潮路（广场南路—中心大道）	2025	994	324	138	45	/	/	1132	369	30	30	30	30	/	/	71.1	66.2	66.8	61.9	/	/		
	2031	1221	398	161	53	/	/	1382	451	30	30	30	30	/	/	72	67.1	67.4	62.6	/	/		
	2039	2199	716	210	68	/	/	2409	784	30	30	30	30	/	/	74.5	69.6	68.6	63.7	/	/		

四、声环境现状调查和评价

4.1 声环境现状调查

1、评价范围内声环境功能区划

根据《椒江区声环境功能区划方案》，本项目沿线位于 1 类和 2 类声环境功能区，起点 K0+041.274~K0+239.200 两侧区域均为声环境 2 类区，K0+239.200~终点

K0+434.570 北侧区域为声环境 1 类区，南侧区域为声环境 2 类区，故现状声环境质量执行《声环境质量标准》（GB3096-2008）中的 1 类和 2 类标准。

2、评价范围内主要噪声源

根据现场调查，拟建道路中心线两侧评价范围内以学校和住宅小区为主，评价范围内主要噪声源为村民社会生活噪声。

3、评价范围内声环境保护目标调查

根据调查，项目沿线声环境保护目标主要为沿线的学校和住宅小区，具体如下：

现状敏感点：项目中心线 200m 范围内的现状敏感目标为文渊小学以及新都会。周边环境概况详见附图 9。

规划敏感点：根据《台州市商贸核心区城市设计（修编）》，本项目（K0+298.200~K0+434.570）北侧规划用地为教育科研用地（A3），现状为文渊小学（已建），南侧规划用地为二类居住用地（R2），现状为新都会（已建），故本项目无规划敏感点，周边用地规划详见附图 12。

声环境保护目标详见下表。

表 zt-6 本项目沿线评价范围内声环境保护目标一览表

序号	声环境保护目标名称	所在路段	里程范围(桩号)	方位	声环境保护目标预测点与路面高差/m	最近敏感点距道路边界(红线)/中心线距离/m	不同功能区户数			声环境保护目标情况说明				最近敏感点现场照片	运营 期保 护要 求
							1类	2类	4a类	建筑结构	朝向	楼层	周围环境概况		声环 境
1	文渊小学	春潮路(广场南路—中心大道)跨市域铁路S1线桥梁工程	K0+300~K0+430	道路北侧	基本持平	12/25	约3幢	/	/	砖混结构, 推拉窗	南北	1~4层	周边为葭沚泾, 农用地, 无交通干线经过		1类/4a类
2	新都会		K0+280~K0+430	道路南侧	基本持平	33/46	/	约338户	约130户	砖混结构, 平开窗	南北	26层	周边为葭沚泾, 农用地, 无交通干线经过		2类/4a类
3	教育科研用地		K0+300~K0+430	道路北侧	基本持平	本项目边界(红线)外相邻	/	/	/	/	/	/	现状为文渊小学	/	1类/4a类
4	二类居住用地		K0+300~K0+430	道路南侧	基本持平	本项目边界(红线)外相邻	/	/	/	/	/	/	现状为新都会	/	2类/4a类

4.2 声环境质量现状监测

1、监测点位布置

根据拟建道路所经区域的环境特征、噪声污染源和噪声敏感目标现状情况。本着“以点和代表性区段为主，点段结合，反馈全线”的评价原则，本次声环境现状监测对项目沿线及周边保护目标布设了 5 个噪声监测点位，布设的点位达标性分析如下：

(1) 本项目为道路建设项目，沿线评价范围内现状没有明显的对声环境保护目标有影响的噪声源（比如交通干线等），本次布设的监测点位覆盖了项目沿线及评价范围内的声环境保护目标；(2) 本项目沿线的声环境保护目标新都会建筑物高于三层，本次监测在代表楼层设置了监测点。因此，本次项目布设的噪声监测点基本能满足《环境影响评价技术导则 声环境》（HJ2.4-2021）要求，具体监测点位见附图。

2、监测时间及频率

监测 1 天，昼夜各一次。同步记录监测期间起点交叉路中心大道车流量。

表 zt-7 声环境质量现状监测点位表

序号	点位	监测频次	监测项目	具体位置		备注
1	声 1#（起点）	昼夜各一次	L ₁₀ 、L ₅₀ 、L ₉₀ 、L _{eq} ； 同步记录监测期间中心大道车流量	121°24'21.252"	28°38'14.457"	/
2	声 2#（终点）	昼夜各一次	L ₁₀ 、L ₅₀ 、L ₉₀ 、L _{eq}	121°24'33.308"	28°38'12.419"	/
3	声 3# （文渊小学）	总 3 层，立面 1F、2F、3F；昼 夜各一次	L ₁₀ 、L ₅₀ 、L ₉₀ 、L _{eq}	121°24'33.172"	28°38'15.770"	/
4	声 4# （新都会）	总 26 层，立面 1F、3F、5F、 7F、9F、13F、 16F、20F、 25F；昼夜各一 次	L ₁₀ 、L ₅₀ 、L ₉₀ 、L _{eq}	121°24'32.960"	28°38'10.971"	点位取新都会距离本项目道路边界最近的一幢（临街建筑面向道路干线一侧）
5	声 5#（中段）	昼夜各一次	L ₁₀ 、L ₅₀ 、L ₉₀ 、L _{eq}	121°24'28.764"	28°38'13.713"	/

3、监测分析方法

监测方法按照《声环境质量标准》（GB3096-2008）、《声学环境噪声测量方法》（GB/T3222-94）和原国家环保局《环境保护监测技术规范 第三册噪声部分》进行。

4、监测结果统计及声环境质量现状评价结果

根据浙江科达检测有限公司出具的监测结果（报告编号：浙科达检（2023）综字第 0610 号）。

表 zt-8 声环境质量现状监测结果表

测点名称	测量时间	数据 dB (A)					标准值 dB (A)	是否达标	
		Leq	L10	L50	L90	L _{max}			
声 1# (起点)	09:21-09:41	64	62	61	62	70	70	是	
	01:31-01:51	50	50	49	50	64	55	是	
声 2# (终点)	10:50-11:10	55	55	55	54	63	60	是	
	23:55-00:15	43	45	41	40	63	50	是	
声 3# (文渊小学)	11:40-12:00	51	51	50	50	55	55	是	
	23:39-23:59	43	44	40	38	66	45	是	
声 4# (新都会)	1F	13:13-13:33	60	58	58	57	64	70	是
		22:12-22:32	46	49	43	39	64	55	是
	3F	13:14-13:34	58	58	57	57	70	70	是
		22:12-22:32	46	49	43	39	63	55	是
	5F	13:14-13:34	57	57	57	56	72	70	是
		22:12-22:32	45	48	42	38	62	55	是
	7F	13:10-13:30	55	55	55	54	68	70	是
		22:13-22:33	45	48	42	39	59	55	是
	9F	13:15-13:35	54	55	54	54	66	70	是
		22:10-22:30	45	48	41	38	63	55	是
	13F	13:11-13:31	54	54	54	53	70	70	是
		22:11-22:31	44	48	41	38	63	55	是
	16F	13:10-13:30	53	55	54	50	65	70	是
		22:10-22:30	44	48	40	38	64	55	是
	20F	13:10-13:30	53	55	54	50	68	70	是
		22:10-22:30	43	45	42	39	61	55	是
	25F	13:13-13:33	51	52	51	51	51	70	是
		22:13-22:33	41	42	38	35	41	55	是
22:13-22:33		41	42	38	35	41	50	是	
声 5# (中段)	10:12-10:32	54	54	54	54	63	60	是	
	00:40-01:00	44	46	44	43	56	50	是	

表 zt-9 交通车流量统计 (辆/小时)

测点名称	时段	车流量 (辆/小时)		
		大型车	中型车	小型车
声 1# (起点)	昼间	180	201	1599
	夜间	219	159	801

由上表可知，噪声监测点 3#声环境质量现状能满足《声环境质量标准》(GB3096-2008)中 1 类标准要求；噪声监测点 2#、4#、5#声环境质量现状能满足《声环境质量标准》(GB3096-2008)中 2 类标准要求；噪声监测点 1#声环境质量现状能满足《声环境质量标准》(GB3096-2008)中 4a 类标准要求。

综上所述，本项目拟建区域声环境质量总体良好。

五、声环境影响预测和评价

5.1 施工期声环境影响预测和评价

1、声源数据

道路施工阶段的主要噪声源来自于施工机械的施工噪声和运输车辆的辐射噪声。

噪声源强详见表 zt-4。

2、预测方法

施工机械设备露天作业，在没有隔声措施，周围无屏障的情况下，对单台施工机械设备噪声随距离的衰减进行预测，采用无指向性点声源几何发散衰减公式进行计算：

$$L_p(r) = L_p(r_0) - 20 \lg(r/r_0)$$

式中： $L_p(r)$ ——预测点处声级，dB；

$L_p(r_0)$ ——参考位置 r_0 处的声压级；

r ——预测点距声源的位置；

r_0 ——参考位距声源的位置；

在实际施工过程中可能出现多台机械同时在一处作业，噪声值的增加量视施工机械种类、数量、相对分布的距离等因素而不同，通常比最强声级的机械单台作业时增加 1~8dBA。鉴于实际情况较为复杂，很难一一用声级叠加公式进行计算，且随着施工设备的移动，周边环境状况亦不同，本环评仅对单台设备的运行噪声进行预测，同时不考虑障碍物屏蔽、地面效应、大气吸收等产生的附加衰减量。

3、预测和评价内容

(1) 预测建设项目在施工期声环境保护目标处的噪声贡献值和预测值，评价其超标和达标情况

(2) 预测建设项目施工点在施工期场界噪声贡献值，评价其超标和达标情况

4、预测评价结果

常用的施工机械稳态作业时噪声峰值及其随距离的衰减情况见表 zt-10。

表 zt-10 主要施工机械不同距离处的噪声级 单位：dB

阶段	机械名称	5m	10m	20m	40m	60m	80m	100m	150m	200m
基础施工阶段	装载机	90	84	78	72	68	66	64	60	58
	推土机	86	80	74	68	64	62	60	56	54
	挖掘机	84	78	72	66	62	60	58	54	52
	铲土机	93	87	81	75	71	69	67	63	61
	夯土机	100	94	88	82	78	76	74	70	68
路面施工阶段	压路机	86	80	74	68	64	62	60	56	54
	平地机	90	84	78	72	68	66	64	60	58
	摊铺机	87	81	75	69	65	63	61	57	55

	振捣机	90	84	78	72	68	66	64	60	58
其他	混凝土搅拌机	89	83	77	71	67	65	63	59	57
	自卸车	82	76	70	64	60	58	56	52	50
	移动式吊车	92	86	80	74	70	68	66	62	60
	卡车	92	86	80	74	70	68	66	62	60

此外，根据《建筑施工场界环境噪声排放标准》（GB12523-2011），不同施工阶段计算得出的不同施工设备的噪声污染范围见表 zt-11。

表 zt-11 施工设备噪声的影响范围

施工机械	实测值（dB） （距离 5m 处）	声级衰减预测距离（m）				
		85dB	75dB	70dB	65dB	55dB
装载机	90	9	28	50	89	281
推土机	86	6	18	32	56	177
挖掘机	84	4	14	25	45	141
铲土机	93	13	40	71	126	397
夯土机	100	28	89	158	281	889
压路机	86	6	18	32	56	177
平地机	90	9	28	50	89	281
摊铺机	87	6	20	35	63	199
振捣机	90	9	28	50	89	281
混凝土搅拌机	89	8	26	47	84	267
自卸车	82	4	11	20	35	112
移动式吊车	92	11	35	63	112	354
卡车	92	11	35	63	112	354

表 zt-12 施工设备施工点噪声分析

施工机械	贡献值	建筑施工环境噪声排放标准 （昼/夜间）	超达标分析
装载机	90	70/55	超标
推土机	86	70/55	超标
挖掘机	84	70/55	超标
铲土机	93	70/55	超标
夯土机	100	70/55	超标
压路机	86	70/55	超标
平地机	90	70/55	超标
摊铺机	87	70/55	超标
振捣机	90	70/55	超标
混凝土搅拌机	89	70/55	超标
自卸车	82	70/55	超标
移动式吊车	92	70/55	超标
卡车	92	70/55	超标

备注①因施工点与施工机械距离难以确定，故按距施工机械 5m 处作为边界；②施工场地现状噪声值均低于贡献值 10dB 以上，预测值与贡献值无差别。

5、施工期声环境影响分析

由上述预测结果可知，施工过程中影响最大的夯土机噪声衰减到 70dB 的距离为 158m，衰减到 55dB 的距离为 889m，其它施工设备噪声衰减到 70dB 的距离在 71m

内，衰减到 55dB 的距离在 397m 内，影响最小的自卸车噪声衰减到 70dB 的距离为 20m，衰减到 55dB 的距离为 112m，最近的敏感点为文渊小学（距道路边界为 12m），因此，本项目施工噪声会造成敏感点的声环境超标，特别是夜间施工时影响更为严重，且在施工现场往往是多种施工机械共同作业的结果，因此声环境超标较预测值更严重；施工期各设备噪声贡献值均超标，考虑到施工现场往往是多种施工机械共同作业的结果，因此施工期噪声贡献值更为严重。

针对上述施工噪声可能产生的影响，要求尽量采用低噪声机械，加强对各种机械、车辆的维修养护，包括安装有效的消声器，并在施工点四周设置临时隔声围护；加强施工车辆进出的管理，进出场地派专人指挥，车辆进出及场内运输时禁止鸣笛；有些夜间需要连续作业的应报当地有关部门批准，须征求、告知村民。施工单位应按《建筑施工场界环境噪声排放标准》（GB12523-2011）中建筑施工场界噪声排放限值的要求采取限制工作时间、加强管理等措施加以控制。

综上，项目施工产生的噪声会对附近声环境带来一定的影响，在加强对各种筑路机械、车辆的维修养护等措施后可降低噪声的影响。而且施工期是暂时的，噪声的影响也是暂时性的，一旦施工活动结束，施工噪声也就随之结束。

另外，施工人员由于距离噪声源较近，施工现场的噪声和振动可能会损害其听觉、诱发多种疾病，降低工作效率，影响安全生产，工人应戴个人防护用具，如防声耳塞、耳罩、隔声棉和隔声帽等。

5.2 运营期声环境影响预测和评价

1、声源数据

道路运营期噪声主要车辆行驶噪声。噪声源强详见表 zt-5。

2、预测方法

本次运营期预测采用 DataKustic 公司编制的 Cadna/A 计算软件，该软件主要依据 ISO9613、RLS-90、Schall03 等标准，并采用专业领域内认可的方法进行修正，计算精度经德国环保局检测得到认可，在德国公路、铁路运输部门应用得到好评，并已经通过我国国家环保总局环境工程评估中心评审。道路交通影响的预测计算，Cadna/A 采用的方法为：

a) 第 i 类车等效声级的预测模式

$$L_{eq}(h)_i = (\overline{L_{oE}})_i + 10 \lg \left(\frac{N_i}{V_i T} \right) + \Delta L_{\text{距离}} + 10 \lg \left(\frac{\psi_1 + \psi_2}{\pi} \right) + \Delta L - 16 \quad (\text{B1})$$

式中：

$L_{eq}(h)_i$ ——第 i 类车的小时等效声级, dB(A);

$(\overline{L_{oE}})_i$ ——第 i 类车在速度为 V_i , km/h; 水平距离为 7.5m 处的能量平均 A 声级, dB;

N_i ——昼间、夜间通过某个预测点的第 i 类车平均小时车流量, 辆/h;

V_i ——第 i 类车的平均车速, km/h;

T——计算等效声级的时间, 1h;

$\Delta L_{\text{距离}}$ ——距离衰减量, dB(A), 小时车流量大于等于 300 辆/小时: $\Delta L_{\text{距离}} = 10 \lg(7.5/r)$, 小时车流量小于 300 辆/小时: $\Delta L_{\text{距离}} = 15 \lg(7.5/r)$

r——从车道中心线到预测点的距离, m; 式 B1 适用于 $r > 7.5\text{m}$ 的预测点的噪声预测;

ψ_1 、 ψ_2 ——预测点到有限长路段两端的张角, 弧度, 见图下图所示;

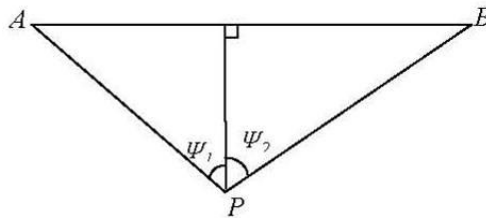


图 zt-1 有限路段的修正函数, A—B 为路段, P 为预测点

由其它因素引起的修正量 (ΔL_1) 可按下式计算;

$$\Delta L = \Delta L_1 - \Delta L_2 + \Delta L_3 \quad (\text{B2})$$

$$\Delta L_1 = \Delta L_{\text{坡度}} + \Delta L_{\text{路面}} \quad (\text{B3})$$

$$\Delta L_2 = A_{\text{atm}} + A_{\text{gr}} + A_{\text{bar}} + A_{\text{misc}} \quad (\text{B4})$$

式中: ΔL_1 ——线路因素引起的修正量, dB (A);

$\Delta L_{\text{坡度}}$ ——公路纵坡修正量, dB (A);

$\Delta L_{\text{路面}}$ ——公路路面引起的修正量, dB (A);

ΔL_2 ——声波传播途径引起的衰减量, dB (A);

ΔL_3 ——由反射等引起的修正量, dB (A)。

b) 总车流等效声级

$$Leq(T) = 10 \lg(10^{0.1Leq(h)\text{大}} + 10^{0.1Leq(h)\text{中}} + 10^{0.1Leq(h)\text{小}}) \quad (\text{B5})$$

如某个预测点受多条线路交通噪声影响, 应分别计算每条车道对该预测点的声级后, 经叠加后得到贡献值。

3、预测参数

①车流量

拟建项目运营期不同年份的交通量情况详见下表。

表 zt-13 拟建项目不同年份的交通量情况

道路	年份	时间	车流量(辆/h)	小型车比例	中型车比例
春潮路(广场南路—中心大道)跨市域铁路S1线桥梁工程	2025年	昼间	1132	87.81%	12.19%
		夜间	369	87.80%	12.20%
	2031年	昼间	1382	88.35%	11.65%
		夜间	451	88.25%	11.75%
	2039年	昼间	2409	91.28%	8.72%
		夜间	784	91.33%	8.67%

②预测车速

本项目设计车速春潮路(广场南路—中心大道)道路为30km/h。

③路面修正

项目拟建道路为沥青混凝土路面，Cadna/A模型与《环境影响评价导则 声环境》(HJ2.4-2021)对于沥青混凝土路面的修正方法相同。

④道路参数

项目各路段道路典型路幅布置主要内容详见“主要建设内容章节”。

⑤预测年限

近期(2025年)、中期(2031年)、远期(2039年)。

⑥噪声背景值

环境背景值为不含建设项目自身声源影响的环境声级。由于工程为新建工程，采用现状实测声级作为所在位置的噪声背景值，叠加本工程贡献值后为预测值。

4、预测内容和评价内容

根据前面的预测方法、预测模式和设定参数，对工程运营期的交通噪声进行预测计算。

(1) 各声环境功能区的达标距离。

(2) 预测建设项目在运营期对声环境保护目标处的噪声贡献值，叠加背景值后得到预测值，评价其超标和达标情况，并绘制噪声等声级线图。

5、影响预测结果分析

(1) 空旷地段距交通干线边界线不同距离处的交通噪声预测结果及达标距离预测

表 zt-14 各年份本项目道路交通噪声预测贡献值 单位: dB (A)

距交通干线 边界线的距 离(m)	2025 年		2031 年		2039 年	
	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间
春潮路新建道路段 1 (中心大道起点 K0+041.274~K0+083.200)						
0	70.2	65.4	71.1	66.2	73.3	68.4
1	69.6	64.7	70.4	65.5	72.6	67.8
2	69	64.1	69.8	65	72	67.2
3	68.5	63.6	69.3	64.4	71.5	66.6
4	68	63.1	68.8	63.9	71	66.2
5	67.4	62.5	68.2	63.4	70.4	65.6
6	66.6	61.7	67.4	62.6	69.7	64.8
7	65.9	61.1	66.8	61.9	69	64.1
22	60.3	55.4	61.1	56.2	63.3	58.4
23	60	55.2	60.9	56	63.1	58.2
24	59.8	55	60.7	55.8	62.9	58
25	59.6	54.8	60.5	55.6	62.7	57.8
26	59.4	54.6	60.3	55.4	62.5	57.6
27	59.3	54.4	60.1	55.2	62.3	57.4
28	59.1	54.2	59.9	55.1	62.1	57.3
29	58.9	54	59.7	54.9	62	57.1
30	58.7	53.9	59.6	54.7	61.8	56.9
42	57.1	52.2	57.9	53.1	60.1	55.3
43	57	52.1	57.8	52.9	60	55.1
44	56.8	52	57.7	52.8	59.9	55
45	56.7	51.9	57.6	52.7	59.8	54.9
62	55.1	50.2	55.9	51.1	58.2	53.3
63	55	50.2	55.9	51	58.1	53.2
64	54.9	50.1	55.8	50.9	58	53.1
65	54.9	50	55.7	50.8	57.9	53
66	54.8	49.9	55.6	50.8	57.8	53
73	54.3	49.4	55.1	50.2	57.3	52.4
74	54.2	49.3	55	50.2	57.2	52.4
75	54.1	49.2	54.9	50.1	57.2	52.3
76	54	49.2	54.9	50	57.1	52.2
77	54	49.1	54.8	49.9	57	52.2
109	52.1	47.2	52.9	48.1	55.1	50.3
110	52	47.2	52.9	48	55.1	50.2
111	52	47.1	52.8	48	55	50.2
112	51.9	47.1	52.8	47.9	55	50.1
113	51.9	47	52.7	47.9	54.9	50.1
114	51.8	47	52.7	47.8	54.9	50
115	51.8	46.9	52.6	47.8	54.8	50
158	49.9	45.1	50.8	45.9	53	48.1
159	49.9	45	50.7	45.9	52.9	48.1
160	49.8	45	50.7	45.8	52.9	48
181	49.1	44.2	49.9	45.1	52.1	47.3
182	49	44.2	49.9	45	52.1	47.2
183	49	44.1	49.8	45	52.1	47.2
227	47.6	42.7	48.4	43.6	50.7	45.8

253	46.9	42	47.7	42.8	49.9	45.1
254	46.8	42	47.7	42.8	49.9	45
255	46.8	42	47.7	42.8	49.9	45
春潮路桥梁段 (K0+083.200~K0+298.200)						
0	70.5	65.6	71.3	66.4	73.5	68.6
1	69.9	65	70.7	65.8	72.9	68
2	69.3	64.5	70.2	65.3	72.4	67.5
3	68.8	64	69.7	64.8	71.9	67
4	68.4	63.5	69.2	64.4	71.5	66.6
5	67.8	62.9	68.7	63.8	70.9	66
6	67	62.1	67.8	62.9	70	65.2
7	66.3	61.4	67.1	62.2	69.3	64.4
28	60.2	55.3	61	56.2	63.3	58.4
29	60	55.2	60.9	56	63.1	58.2
30	59.9	55	60.7	55.9	63	58.1
31	59.7	54.9	60.6	55.7	62.8	57.9
32	59.6	54.7	60.4	55.6	62.7	57.8
33	59.5	54.6	60.3	55.4	62.5	57.7
34	59.3	54.5	60.2	55.3	62.4	57.5
35	59.2	54.3	60	55.2	62.3	57.4
36	59.1	54.2	59.9	55.1	62.1	57.3
37	59	54.1	59.8	54.9	62	57.1
38	58.8	54	59.7	54.8	61.9	57
56	57	52.1	57.8	53	60.1	55.2
57	56.9	52	57.7	52.9	60	55.1
58	56.8	52	57.7	52.8	59.9	55
59	56.7	51.9	57.6	52.7	59.8	54.9
81	55.1	50.2	55.9	51.1	58.1	53.3
82	55	50.1	55.9	51	58.1	53.2
83	54.9	50.1	55.8	50.9	58	53.1
84	54.9	50	55.7	50.9	57.9	53.1
85	54.8	50	55.7	50.8	57.9	53
94	54.3	49.4	55.1	50.2	57.3	52.4
95	54.2	49.3	55	50.2	57.3	52.4
96	54.1	49.3	55	50.1	57.2	52.3
97	54.1	49.2	54.9	50	57.1	52.3
98	54	49.1	54.8	50	57.1	52.2
136	52	47.2	52.9	48	55.1	50.2
137	52	47.1	52.8	47.9	55	50.2
138	51.9	47.1	52.8	47.9	55	50.1
139	51.9	47	52.7	47.9	54.9	50.1
140	51.8	47	52.7	47.8	54.9	50
141	51.8	46.9	52.6	47.8	54.9	50
185	50	45.1	50.8	45.9	53	48.1
186	49.9	45	50.7	45.9	53	48.1
187	49.9	45	50.7	45.9	52.9	48.1
209	49.1	44.2	49.9	45.1	52.1	47.3
210	49	44.2	49.9	45	52.1	47.2
211	49	44.1	49.8	45	52.1	47.2
264	47.3	42.4	48.1	43.3	50.4	45.5

279	46.9	42	47.7	42.9	49.9	45.1
280	46.9	42	47.7	42.8	49.9	45
春潮路新建道路段 2 (K0+298.200~广场南路 K0+434.570)						
0	70.6	65.7	71.4	66.6	73.7	68.8
1	70	65.1	70.8	65.9	73	68.2
2	69.4	64.6	70.3	65.4	72.5	67.6
3	68.9	64.1	69.8	64.9	72	67.1
4	68.5	63.6	69.3	64.5	71.6	66.7
5	67.9	63.1	68.8	63.9	71	66.1
6	67.1	62.2	67.9	63.1	70.2	65.3
7	66.4	61.6	67.3	62.4	69.5	64.6
8	65.8	60.9	66.7	61.8	68.9	64
28	60.1	55.2	60.9	56.1	63.1	58.3
29	59.9	55.1	60.8	55.9	63	58.1
30	59.8	54.9	60.6	55.7	62.8	57.9
31	59.6	54.7	60.4	55.6	62.7	57.8
32	59.5	54.6	60.3	55.4	62.5	57.6
33	59.3	54.4	60.1	55.3	62.4	57.5
34	59.2	54.3	60	55.1	62.2	57.3
35	59	54.2	59.9	55	62.1	57.2
36	58.9	54	59.7	54.9	61.9	57.1
52	57	52.2	57.9	53	60.1	55.2
53	56.9	52.1	57.8	52.9	60	55.1
54	56.8	52	57.7	52.8	59.9	55
55	56.7	51.9	57.6	52.7	59.8	54.9
75	55.1	50.2	55.9	51	58.1	53.3
76	55	50.1	55.8	51	58.1	53.2
77	54.9	50.1	55.8	50.9	58	53.1
78	54.8	50	55.7	50.8	57.9	53
79	54.8	49.9	55.6	50.8	57.8	53
87	54.2	49.4	55.1	50.2	57.3	52.4
88	54.2	49.3	55	50.1	57.2	52.3
89	54.1	49.2	54.9	50.1	57.2	52.3
90	54	49.2	54.9	50	57.1	52.2
91	54	49.1	54.8	49.9	57	52.2
126	52	47.1	52.8	48	55.1	50.2
127	52	47.1	52.8	47.9	55	50.1
128	51.9	47	52.7	47.9	55	50.1
129	51.9	47	52.7	47.8	54.9	50.1
130	51.8	46.9	52.7	47.8	54.9	50
131	51.8	46.9	52.6	47.7	54.8	50
174	49.9	45.1	50.8	45.9	53	48.1
175	49.9	45	50.7	45.9	53	48.1
176	49.9	45	50.7	45.8	52.9	48
197	49.1	44.2	49.9	45.1	52.2	47.3
198	49.1	44.2	49.9	45	52.1	47.2
199	49	44.1	49.9	45	52.1	47.2
268	46.9	42	47.7	42.8	49.9	45.1
269	46.8	42	47.7	42.8	49.9	45
270	46.8	41.9	47.7	42.8	49.9	45

备注：考虑到地形、建筑物遮挡、地面吸收甚至空气等引起的衰减等各种因素，实际的噪声达标距离要小于上述预测值。

表 zt-15 空旷条件下的达标距离

路段	年份	时段	评价类别		交通干线 边界线外 达标距离 (m)
			类别	标准限值 (dB)	
春潮路新建道路段 1 (广场南路起点 K0+041.274~ K0+083.200)	近期 (2025 年)	昼间	1 类	55	≥63
		夜间		45	≥159
		昼间	2 类	60	≥23
		夜间		50	≥65
		昼间	4a 类	70	≥1
		夜间		55	≥24
	中期 (2031 年)	昼间	1 类	55	≥74
		夜间		45	≥182
		昼间	2 类	60	≥28
		夜间		50	≥76
		昼间	4a 类	70	≥2
		夜间		55	≥29
	远期 (2039 年)	昼间	1 类	55	≥111
		夜间		45	≥254
		昼间	2 类	60	≥43
		夜间		50	≥114
		昼间	4a 类	70	≥6
		夜间		55	≥44
春潮路桥梁段 (K0+083.200~K0+2 98.200)	近期 (2025 年)	昼间	1 类	55	≥82
		夜间		45	≥186
		昼间	2 类	60	≥29
		夜间		50	≥84
		昼间	4a 类	70	≥1
		夜间		55	≥30
	中期 (2031 年)	昼间	1 类	55	≥95
		夜间		45	≥210
		昼间	2 类	60	≥35
		夜间		50	≥97
		昼间	4a 类	70	≥3
		夜间		55	≥37
	远期 (2039 年)	昼间	1 类	55	≥137
		夜间		45	≥280
		昼间	2 类	60	≥57
		夜间		50	≥140
		昼间	4a 类	70	≥6
		夜间		55	≥58
春潮路新建道路段 2 (K0+298.200~广场 南路 K0+434.570)	近期 (2025 年)	昼间	1 类	55	≥76
		夜间		45	≥175
		昼间	2 类	60	≥29
		夜间		50	≥78
	中期 (2031 年)	昼间	4a 类	70	≥1
		夜间		55	≥30
		昼间	1 类	55	≥88
		夜间		45	≥175

		夜间		45	≥198
		昼间	2类	60	≥34
		夜间		50	≥90
		昼间	4a类	70	≥3
		夜间		55	≥35
		远期（2039年）	昼间	1类	55
	夜间		45		≥269
	昼间		2类	60	≥53
	夜间			50	≥130
	昼间		4a类	70	≥7
	夜间			55	≥54

备注：考虑到地形、建筑物遮挡、地面吸收甚至空气等引起的衰减等各种因素，实际的噪声达标距离要小于上述预测值。

根据上述预测结果：

①春潮路新建道路段 1（广场南路起点 K0+041.274~K0+083.200）

近期：昼间在交通干线边界线 63m 外达到 1 类标准，昼间在交通干线边界线 23m 外达到 2 类标准，在交通干线边界线 1m 外达到 4a 类标准；夜间在交通干线边界线 159m 外达到 1 类标准，夜间在交通干线边界线 65m 外达到 2 类标准，在交通干线边界线 24m 外达到 4a 类标准。

中期：昼间在交通干线边界线 74m 外达到 1 类标准，昼间在交通干线边界线 28m 外达到 2 类标准，在交通干线边界线 3m 外达到 4a 类标准；夜间在交通干线边界线 182m 外达到 1 类标准，夜间在交通干线边界线 76m 外达到 2 类标准，在交通干线边界线 29m 外达到 4a 类标准。

远期：昼间在交通干线边界线 111m 外达到 1 类标准，昼间在交通干线边界线 43m 外达到 2 类标准，在交通干线边界线 6m 外达到 4a 类标准；夜间在交通干线边界线 254m 外达到 1 类标准，夜间在交通干线边界线 114m 外达到 2 类标准，在交通干线边界线 44m 外达到 4a 类标准。

②春潮路桥梁段（K0+083.200~K0+298.200）

近期：昼间在交通干线边界线 82m 外达到 1 类标准，昼间在交通干线边界线 29m 外达到 2 类标准，在交通干线边界线 1m 外达到 4a 类标准；夜间在交通干线边界线 186m 外达到 1 类标准，夜间在交通干线边界线 84m 外达到 2 类标准，在交通干线边界线 30m 外达到 4a 类标准。

中期：昼间在交通干线边界线 95m 外达到 1 类标准，昼间在交通干线边界线 35m 外达到 2 类标准，在交通干线边界线 3m 外达到 4a 类标准；夜间在交通干线边界线 210m 外达到 1 类标准，夜间在交通干线边界线 97m 外达到 2 类标准，在交通干线边界线 37m 外达到 4a 类标准。

远期：昼间在交通干线边界线 137m 外达到 1 类标准，昼间在交通干线边界线 57m 外达到 2 类标准，在交通干线边界线 6m 外达到 4a 类标准；夜间在交通干线边界线 280m 外达到 1 类标准，夜间在交通干线边界线 140m 外达到 2 类标准，在交通干线边界线 58m 外达到 4a 类标准。

③春潮路新建道路段 2（K0+298.200~广场南路 K0+434.570）

近期：昼间在交通干线边界线 76m 外达到 1 类标准，昼间在交通干线边界线 29m 外达到 2 类标准，在交通干线边界线 1m 外达到 4a 类标准；夜间在交通干线边界线 175m 外达到 1 类标准，夜间在交通干线边界线 78m 外达到 2 类标准，在交通干线边界线 30m 外达到 4a 类标准。

中期：昼间在交通干线边界线 88m 外达到 1 类标准，昼间在交通干线边界线 34m 外达到 2 类标准，在交通干线边界线 3m 外达到 4a 类标准；夜间在交通干线边界线 198m 外达到 1 类标准，夜间在交通干线边界线 90m 外达到 2 类标准，在交通干线边界线 35m 外达到 4a 类标准。

远期：昼间在交通干线边界线 127m 外达到 1 类标准，昼间在交通干线边界线 53m 外达到 2 类标准，在交通干线边界线 7m 外达到 4a 类标准；夜间在交通干线边界线 269m 外达到 1 类标准，夜间在交通干线边界线 130m 外达到 2 类标准，在交通干线边界线 54m 外达到 4a 类标准。

（2）敏感点预测结果

现状敏感点影响预测结果分析

本评价主要针对不同营运时段、昼间和夜间交通噪声对沿线不同声环境功能区划现状敏感点进行预测，具体结果见表 zt-16。

表 zt-16 项目主要最近敏感点噪声预测结果与达标分析一览表

序号	声环境保护目标名称	预测点与声源高差/m	功能区类别	时段	标准值/dB(A)	背景值/dB(A)	现状值/dB(A)	运营近期				运营中期				运营远期							
								贡献值/dB(A)	预测值/dB(A)	较现状增量/dB(A)	超标量/dB(A)	贡献值/dB(A)	预测值/dB(A)	较现状增量/dB(A)	超标量/dB(A)	贡献值/dB(A)	预测值/dB(A)	较现状增量/dB(A)	超标量/dB(A)				
1	文渊小学	1.2	4a类	1F	昼间	70	51	51	64.3	64.5	13.5	/	65.1	65.3	14.3	/	67.3	67.4	16.4	/			
					夜间	55	43	43	59.4	59.5	16.5	4.5	60.2	60.3	17.3	5.3	62.4	62.4	19.4	7.4			
		4.2		2F	昼间	70	51	51	66.6	66.7	15.7	/	67.5	67.6	16.6	/	69.7	69.8	18.8	/			
					夜间	55	43	43	61.8	61.9	18.9	6.9	62.6	62.6	19.6	7.6	64.8	64.8	21.8	9.8			
		7.2		3F	昼间	70	51	51	66.9	67	16	/	67.7	67.8	16.8	/	70	70	19	/			
					夜间	55	43	43	62	62	19	7	62.9	62.9	19.9	7.9	65.1	65.1	22.1	10.1			
2	文渊小学	1.2	1类	1F	昼间	55	51	51	56	57.2	6.2	2.2	56.8	57.8	6.8	2.8	59.1	59.7	8.7	4.7			
					夜间	45	43	43	51.1	51.7	8.7	6.7	52	52.5	9.5	7.5	54.2	54.5	11.5	9.5			
		4.2		2F	昼间	55	51	51	57	58	7	3	57.8	58.6	7.6	3.6	60	60.5	9.5	5.5			
					夜间	45	43	43	52.1	52.6	9.6	7.6	53	53.4	10.4	8.4	55.2	55.5	12.5	10.5			
		7.2		3F	昼间	55	51	51	57.9	58.7	7.7	3.7	58.7	59.4	8.4	4.4	60.9	61.3	10.3	6.3			
					夜间	45	43	43	53	53.4	10.4	8.4	53.9	54.2	11.2	9.2	56.1	56.3	13.3	11.3			
		10.2		4F	昼间	55	51	51	58.7	59.4	8.4	4.4	59.6	60.2	9.2	5.2	61.8	62.1	11.1	7.1			
					夜间	45	43	43	53.9	54.2	11.2	9.2	54.7	55	12	10	56.9	57.1	14.1	12.1			
		3		新都会	1.2	2类	1F	昼间	60	60	60	59.8	62.9	2.9	2.9	60.6	63.3	3.3	3.3	62.9	64.7	4.7	4.7
								夜间	50	46	46	54.9	55.4	9.4	5.4	55.8	56.2	10.2	6.2	58	58.3	12.3	8.3
					7.2		3F	昼间	60	58	58	62.9	64.1	6.1	4.1	63.7	64.7	6.7	4.7	66	66.6	8.6	6.6
								夜间	50	46	46	58	58.3	12.3	8.3	58.9	59.1	13.1	9.1	61.1	61.2	15.2	11.2
13.2	5F		昼间		60		57	57	63.5	64.4	7.4	4.4	64.3	65	8	5	66.6	67.1	10.1	7.1			
			夜间		50		45	45	58.6	58.8	13.8	8.8	59.5	59.7	14.7	9.7	61.7	61.8	16.8	11.8			
19.2	7F		昼间		60		55	55	63.3	63.9	8.9	3.9	64.1	64.6	9.6	4.6	66.4	66.7	11.7	6.7			
			夜间		50		45	45	58.4	58.6	13.6	8.6	59.3	59.5	14.5	9.5	61.5	61.6	16.6	11.6			
25.2	9F		昼间		60		54	54	63	63.5	9.5	3.5	63.8	64.2	10.2	4.2	66.1	66.4	12.4	6.4			
			夜间		50		45	45	58.1	58.3	13.3	8.3	59	59.2	14.2	9.2	61.2	61.3	16.3	11.3			
37.2	13F		昼间		60		54	54	62.4	63	9	3	63.2	63.7	9.7	3.7	65.4	65.7	11.7	5.7			
			夜间		50		44	44	57.5	57.7	13.7	7.7	58.3	58.5	14.5	8.5	60.5	60.6	16.6	10.6			
46.2	16F		昼间		60		53	53	61.8	62.3	9.3	2.3	62.7	63.1	10.1	3.1	64.9	65.2	12.2	5.2			
			夜间		50		44	44	57	57.2	13.2	7.2	57.8	58	14	8	60	60.1	16.1	10.1			
58.2	20F	昼间	60	53	53	61.1	61.7	8.7	1.7	61.9	62.4	9.4	2.4	64.2	64.5	11.5	4.5						

4	新都会	76.2	26F	夜间	50	43	43	56.2	56.4	13.4	6.4	57.1	57.3	14.3	7.3	59.3	59.4	16.4	9.4
				昼间	60	51	51	60.1	60.6	9.6	0.6	60.9	61.3	10.3	1.3	63.1	63.4	12.4	3.4
		1.2	1F	夜间	50	41	41	55.2	55.4	14.4	5.4	56	56.1	15.1	6.1	58.3	58.4	17.4	8.4
				昼间	70	60	60	60.5	63.3	3.3	/	61.4	63.8	3.8	/	63.6	65.2	5.2	/
		7.2	3F	夜间	55	46	46	55.7	56.1	10.1	1.1	56.5	56.9	10.9	1.9	58.7	58.9	12.9	3.9
				昼间	70	58	58	63.7	64.7	6.7	/	64.6	65.5	7.5	/	66.8	67.3	9.3	/
		13.2	5F	夜间	55	46	46	58.9	59.1	13.1	4.1	59.7	59.9	13.9	4.9	61.9	62	16	7
				昼间	70	57	57	64	64.8	7.8	/	64.8	65.5	8.5	/	67	67.4	10.4	/
		19.2	7F	夜间	55	45	45	59.1	59.3	14.3	4.3	60	60.1	15.1	5.1	62.2	62.3	17.3	7.3
				昼间	70	55	55	63.7	64.2	9.2	/	64.5	65	10	/	66.8	67.1	12.1	/
		25.2	9F	夜间	55	45	45	58.8	59	14	4	59.7	59.8	14.8	4.8	61.9	62	17	7
				昼间	70	54	54	63.4	63.9	9.9	/	64.2	64.6	10.6	/	66.4	66.6	12.6	/
		37.2	13F	夜间	55	45	45	58.5	58.7	13.7	3.7	59.3	59.5	14.5	4.5	61.6	61.7	16.7	6.7
				昼间	70	54	54	62.6	63.2	9.2	/	63.4	63.9	9.9	/	65.7	66	12	/
		46.2	16F	夜间	55	44	44	57.7	57.9	13.9	2.9	58.6	58.7	14.7	3.7	60.8	60.9	16.9	5.9
				昼间	70	53	53	62	62.5	9.5	/	62.8	63.2	10.2	/	65	65.3	12.3	/
		58.2	20F	夜间	55	44	44	57.1	57.3	13.3	2.3	57.9	58.1	14.1	3.1	60.2	60.3	16.3	5.3
				昼间	70	53	53	61.1	61.7	8.7	/	62	62.5	9.5	/	64.2	64.5	11.5	/
		76.2	26F	夜间	55	43	43	56.3	56.5	13.5	1.5	57.1	57.3	14.3	2.3	59.3	59.4	16.4	4.4
				昼间	70	51	51	60	60.5	9.5	/	60.8	61.2	10.2	/	63	63.3	12.3	/
				夜间	55	41	41	55.1	55.3	14.3	0.3	55.9	56	15	1	58.2	58.3	17.3	3.3

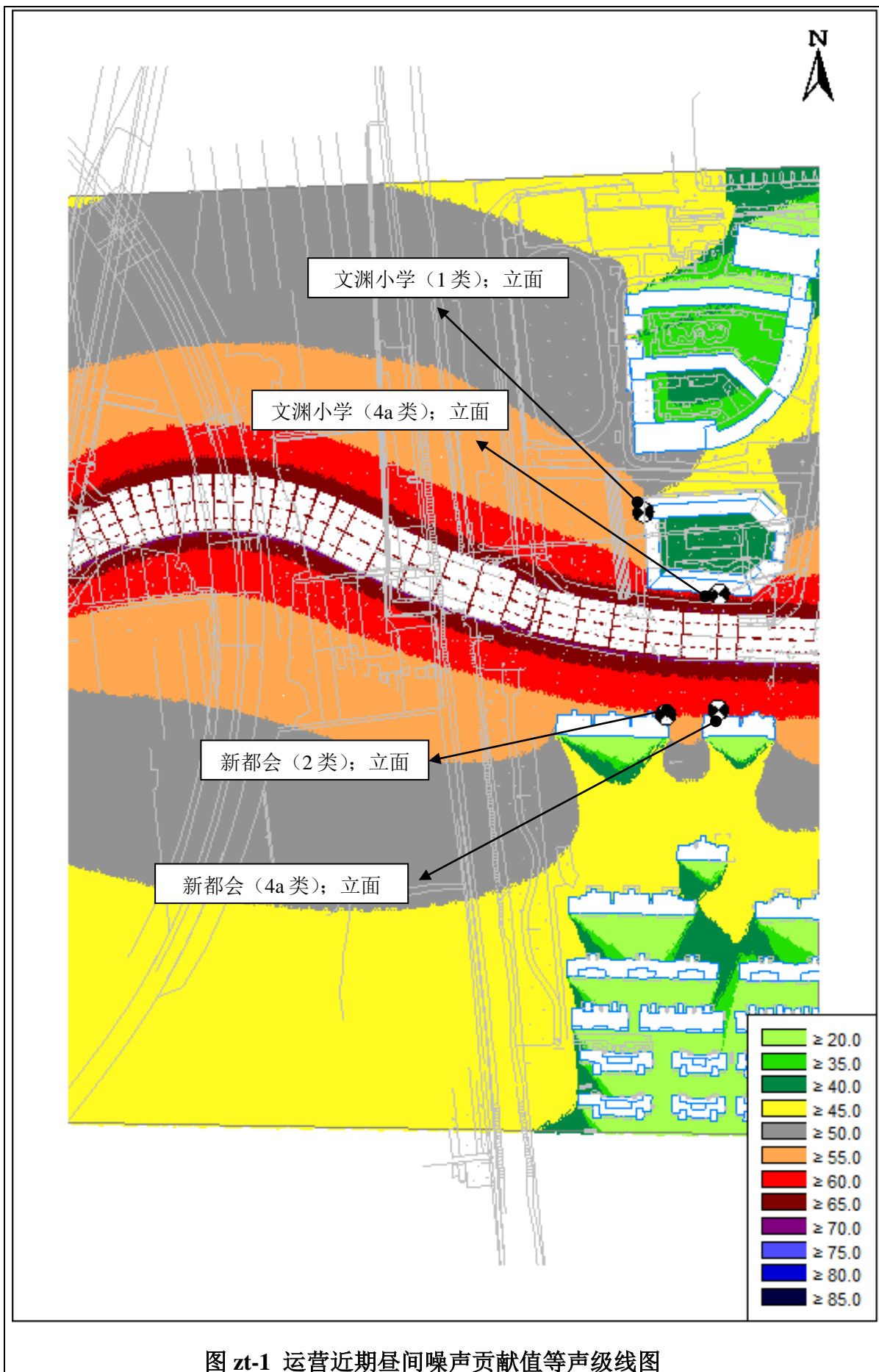
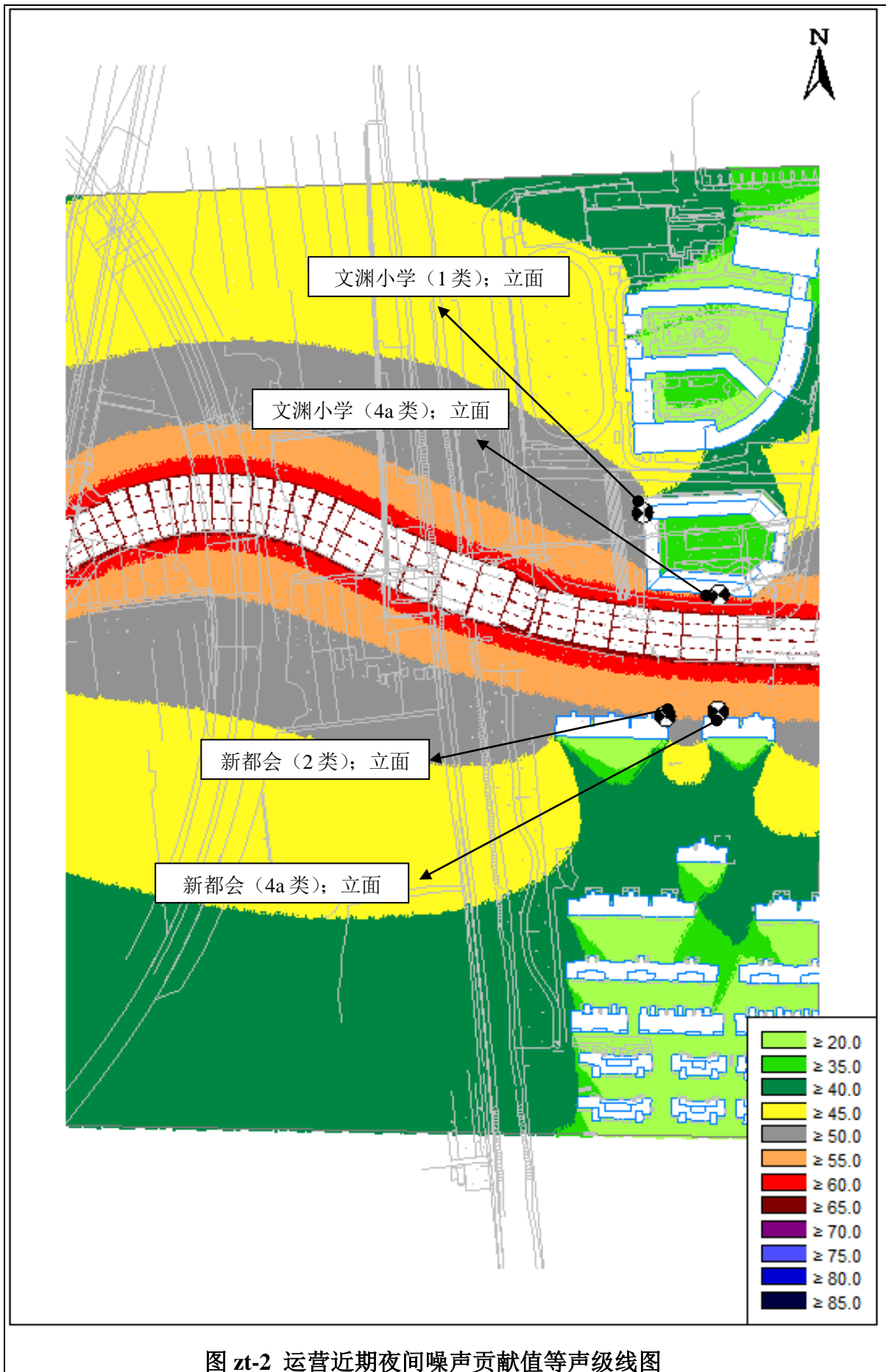
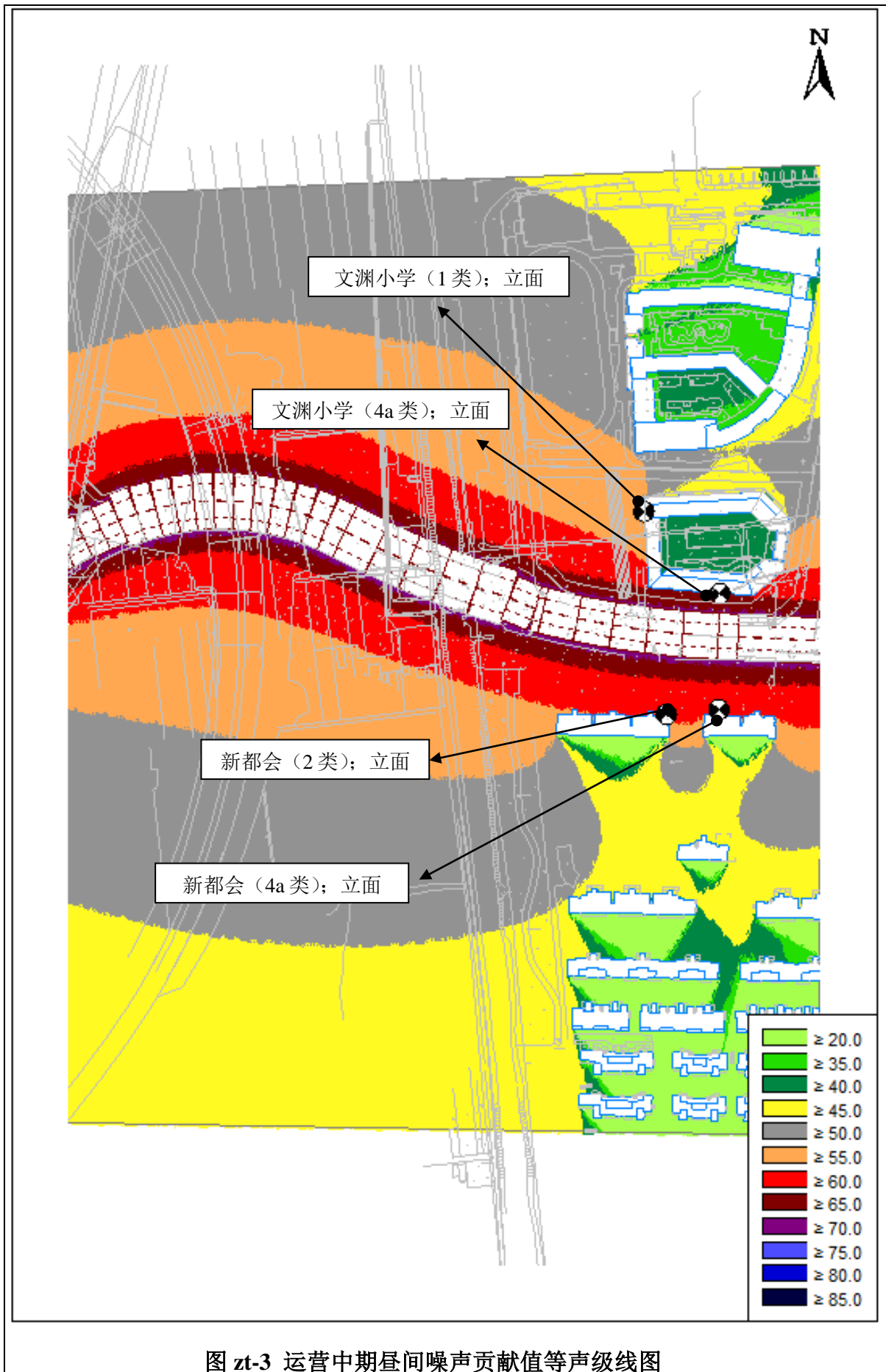
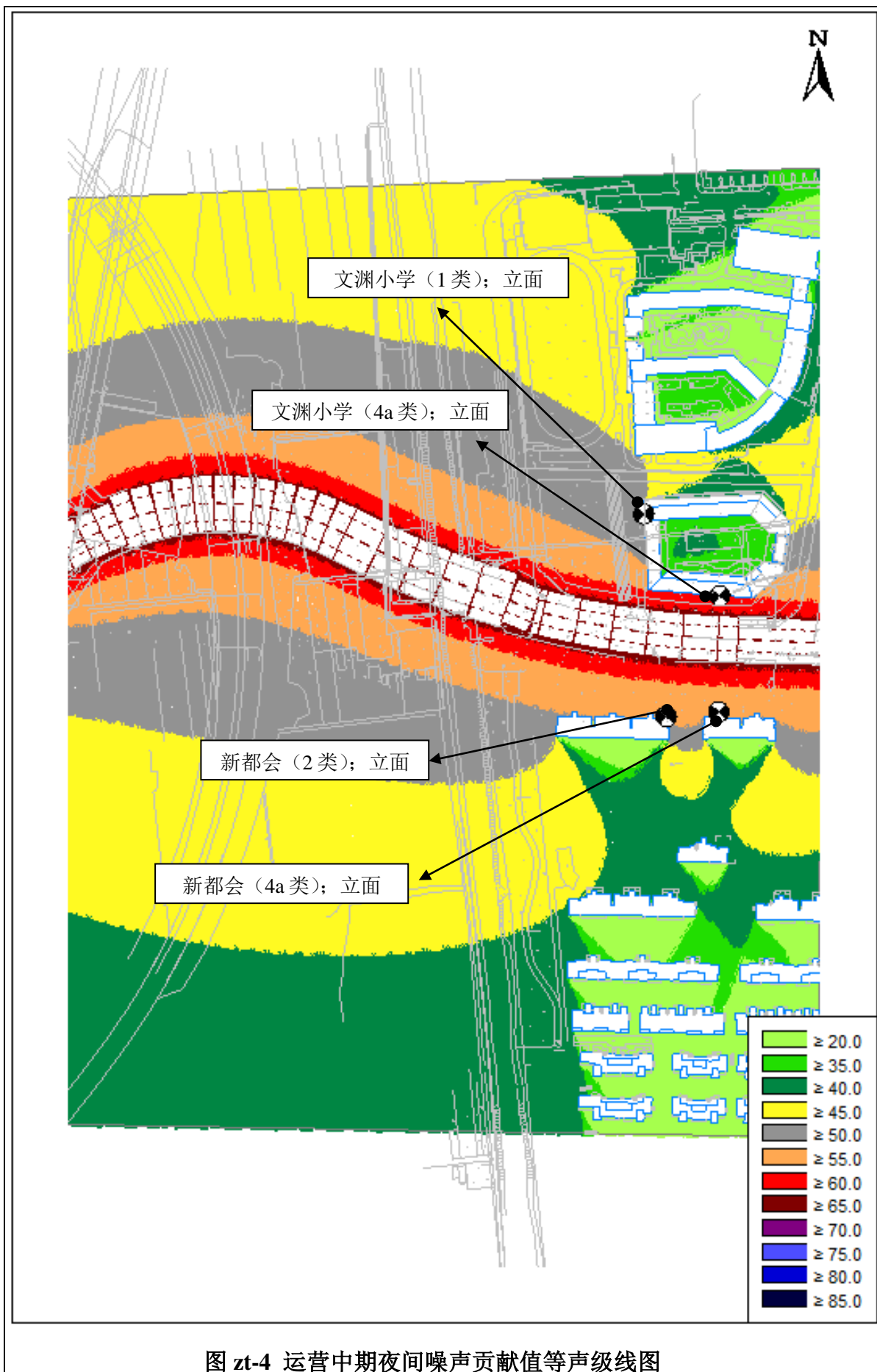
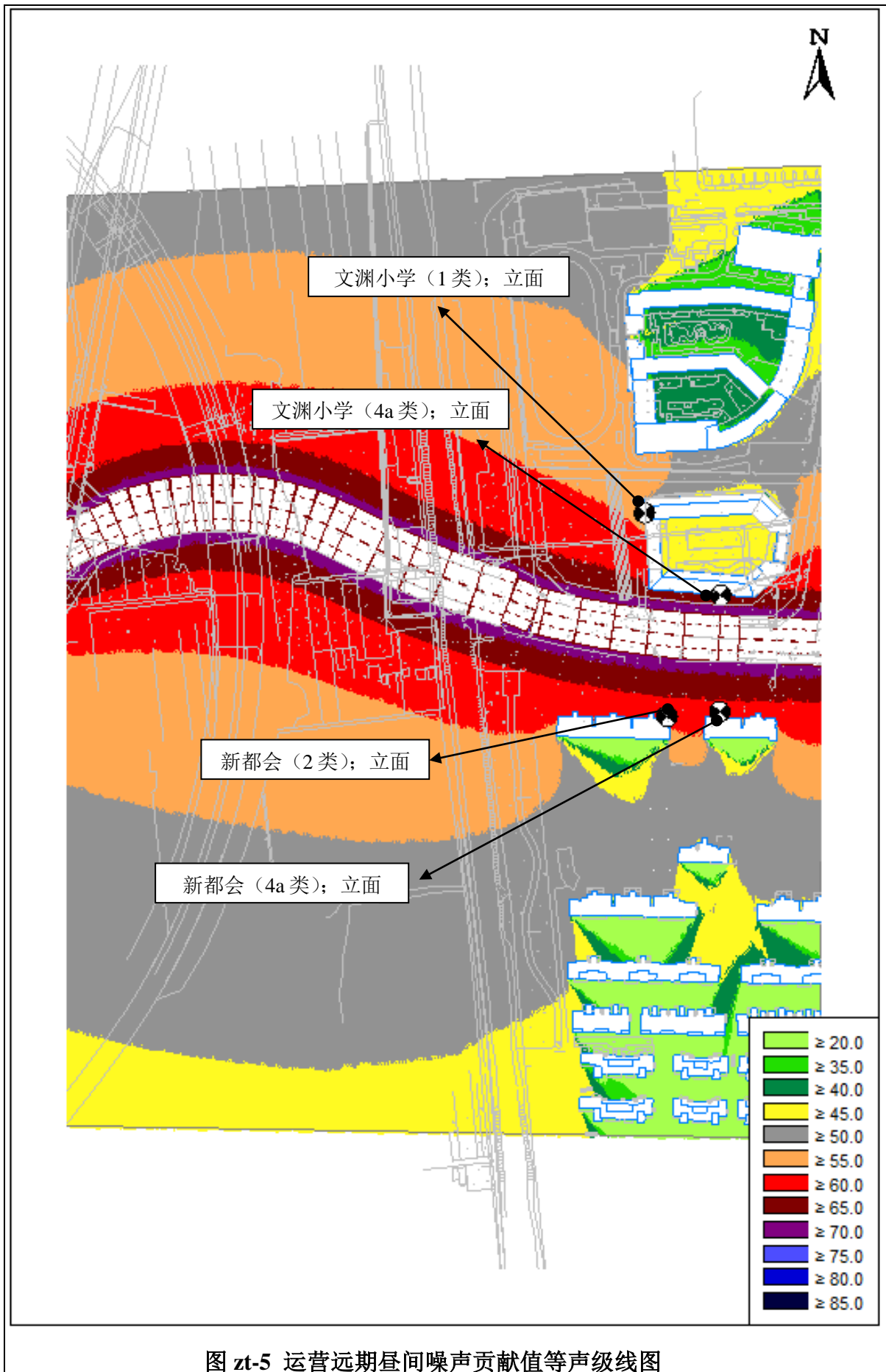


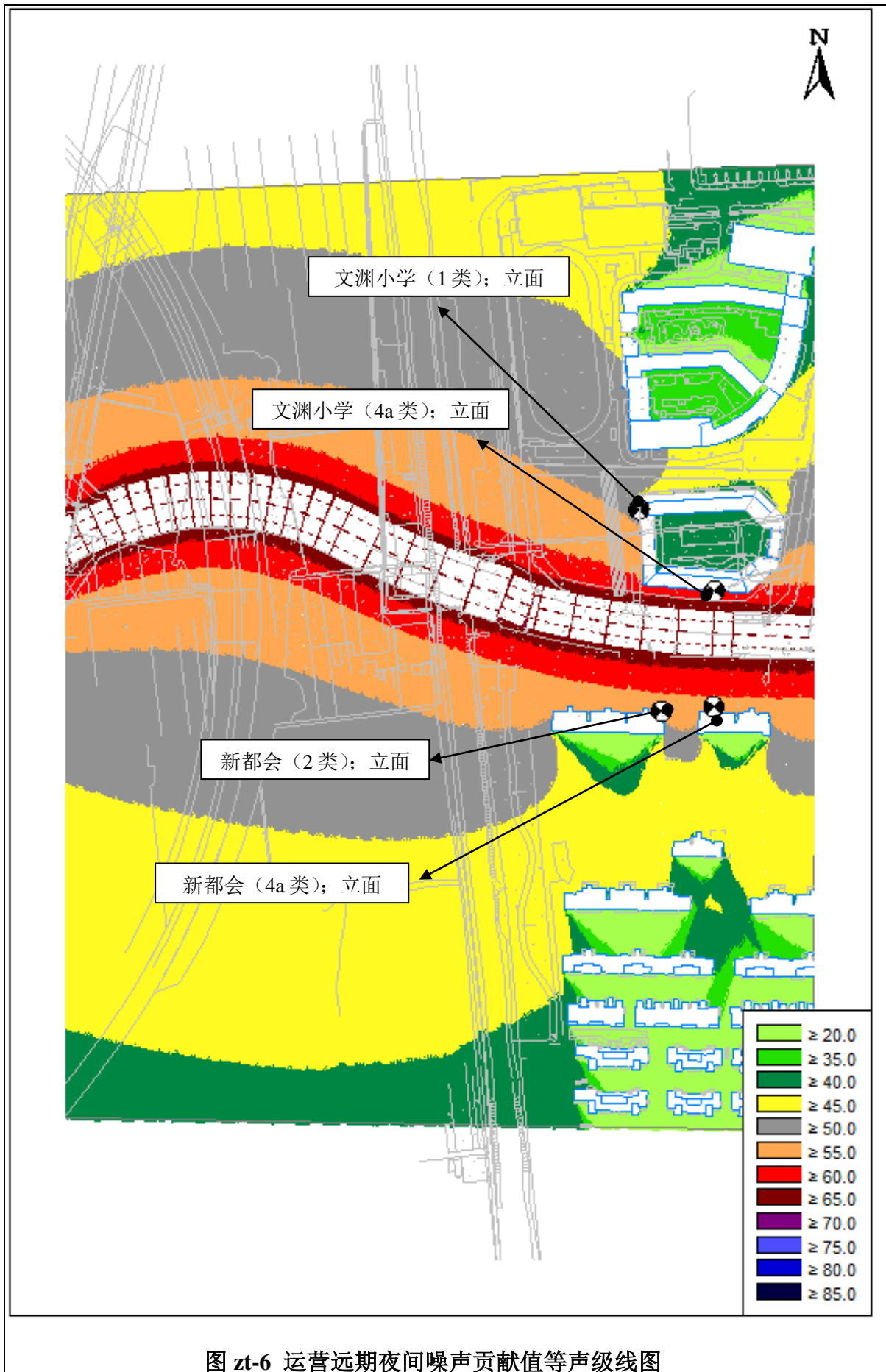
图 zt-1 运营近期昼间噪声贡献值等声级线图











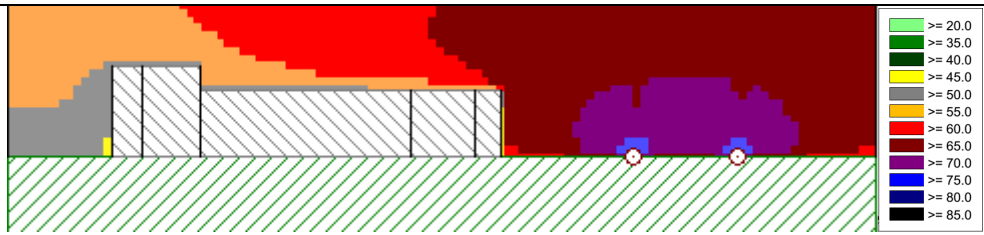


图 zt-7 文渊小学-噪声贡献值
垂直方向立面噪声影响等声级线图（近期昼间）

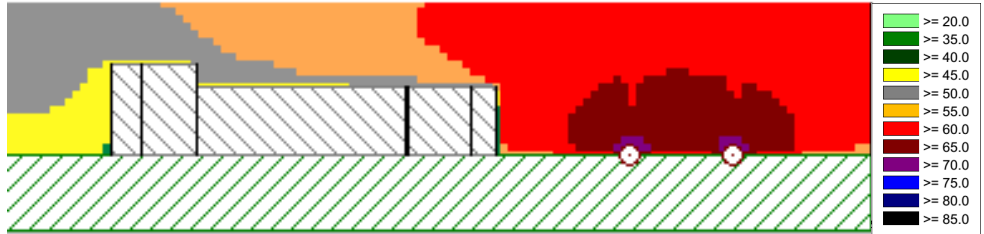


图 zt-8 文渊小学-噪声贡献值
垂直方向立面噪声影响等声级线图（近期夜间）

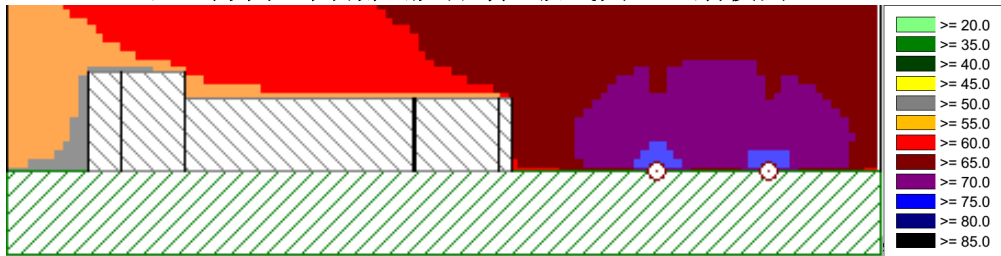


图 zt-9 文渊小学-噪声贡献值
垂直方向立面噪声影响等声级线图（中期昼间）

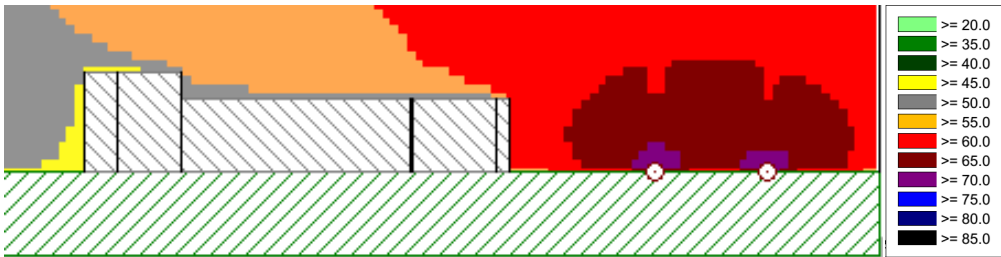


图 zt-10 文渊小学-噪声贡献值
垂直方向立面噪声影响等声级线图（中期夜间）

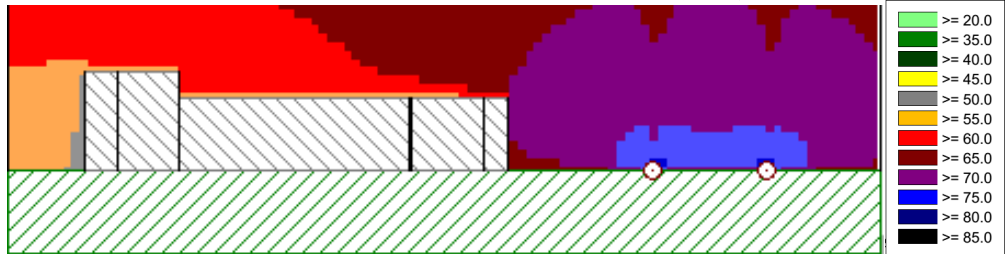


图 zt-11 文渊小学-噪声贡献值
垂直方向立面噪声影响等声级线图（远期昼间）

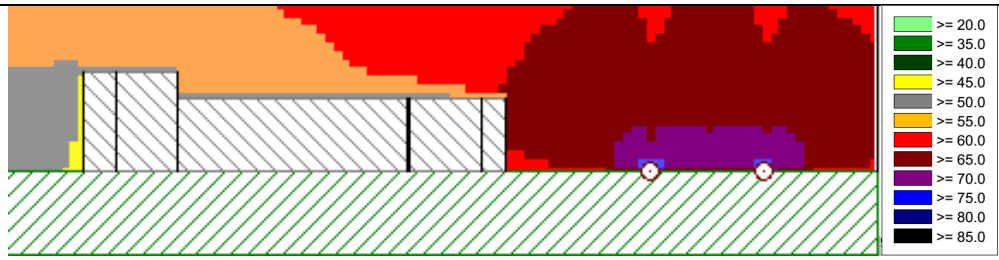


图 zt-12 文渊小学-噪声贡献值
垂直方向立面噪声影响等声级线图（远期夜间）

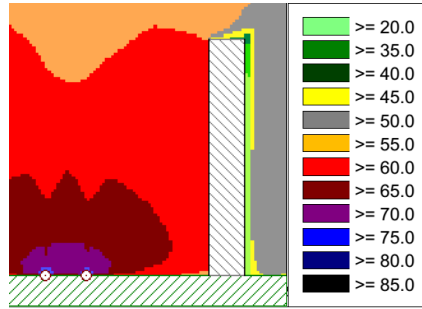


图 zt-13 新都会-噪声贡献值
垂直方向立面噪声影响等声级线图（近期昼间）

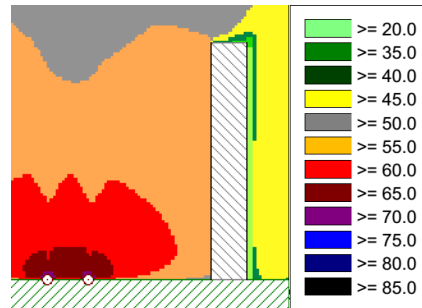


图 zt-14 新都会-噪声贡献值
垂直方向立面噪声影响等声级线图（近期夜间）

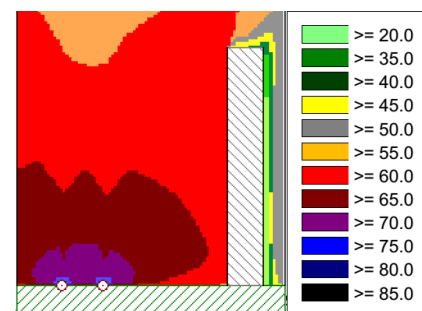


图 zt-15 新都会-噪声贡献值
垂直方向立面噪声影响等声级线图（中期昼间）

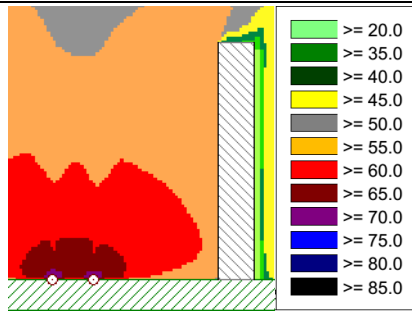


图 zt-16 新都会-噪声贡献值
垂直方向立面噪声影响等声级线图（中期夜间）

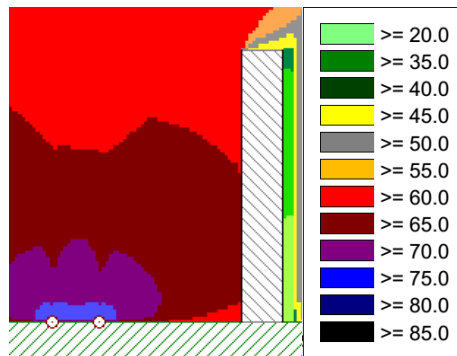


图 zt-17 新都会-噪声贡献值
垂直方向立面噪声影响等声级线图（远期昼间）

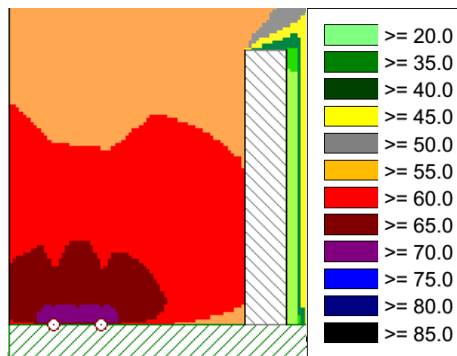


图 zt-18 新都会-噪声贡献值
垂直方向立面噪声影响等声级线图（远期夜间）

根据预测，本项目沿线现状敏感点营运近、中、远期噪声影响分析如下：

营运近期：

4a类声环境功能区：本项目沿线涉及4a类声环境功能区的敏感点有2处（文渊小学和新都会），文渊小学昼间噪声预测值最大值为67.0dB(A)，夜间噪声预测值最大值为62.0B(A)，昼间能达标，夜间最大超标量为7.0dB(A)；新都会昼间噪声预测值最大值为64.8dB(A)，夜间噪声预测值最大值为59.3B(A)，昼间能达标，夜间最大超标量为4.3dB(A)。

2类声环境功能区：涉及2类声环境功能区的敏感点有1处（新都会），昼间噪

声预测值最大值为 64.4dB(A)，夜间噪声预测值最大值为 58.8dB(A)，昼间最大超标量为 0.3dB(A)，夜间能达标。

1 类声环境功能区：涉及 1 类声环境功能区的敏感点有 1 处（文渊小学），昼间噪声预测值最大值为 59.4dB(A)，夜间噪声预测值最大值为 54.2dB(A)，昼夜均超标，昼间最大超标量为 4.4dB(A)，夜间最大超标量为 9.2dB(A)。

营运中期：

4a 类声环境功能区：本项目沿线涉及 4a 类声环境功能区的敏感点有 2 处（文渊小学和新都会），文渊小学昼间噪声预测值最大值为 67.8dB(A)，夜间噪声预测值最大值为 62.9dB(A)，昼间能达标，夜间最大超标量为 7.9dB(A)；新都会昼间噪声预测值最大值为 65.5dB(A)，夜间噪声预测值最大值为 60.1dB(A)，昼间能达标，夜间最大超标量为 5.1dB(A)。

2 类声环境功能区：涉及 2 类声环境功能区的敏感点有 1 处（新都会），昼间噪声预测值最大值为 64.3dB(A)，夜间噪声预测值最大值为 59.5dB(A)，昼间最大超标量为 5.0dB(A)，夜间最大超标量为 9.7dB(A)。

1 类声环境功能区：涉及 1 类声环境功能区的敏感点有 1 处（文渊小学），昼间噪声预测值最大值为 60.2dB(A)，夜间噪声预测值最大值为 55.0dB(A)，昼夜均超标，昼间最大超标量为 5.2dB(A)，夜间最大超标量为 10.0dB(A)。

营运远期：

4a 类声环境功能区：本项目沿线涉及 4a 类声环境功能区的敏感点有 2 处（文渊小学和新都会），文渊小学昼间噪声预测值最大值为 70.0dB(A)，夜间噪声预测值最大值为 65.1dB(A)，昼间能达标，夜间最大超标量为 10.1dB(A)；新都会昼间噪声预测值最大值为 67.4dB(A)，夜间噪声预测值最大值为 62.3dB(A)，昼间能达标，夜间最大超标量为 7.3dB(A)。

2 类声环境功能区：涉及 2 类声环境功能区的敏感点有 1 处（新都会），昼间噪声预测值最大值为 67.1dB(A)，夜间噪声预测值最大值为 61.8dB(A)，昼间最大超标量为 7.1dB(A)，夜间最大超标量为 11.8dB(A)。

1 类声环境功能区：涉及 1 类声环境功能区的敏感点有 1 处（文渊小学），昼间噪声预测值最大值为 62.1dB(A)，夜间噪声预测值最大值为 57.1dB(A)，昼夜均超标，昼间最大超标量为 7.1dB(A)，夜间最大超标量为 12.1dB(A)。

根据上述分析可知，运营期近、中、远期本项目沿线敏感点存在不同程度的超

标，本次环评要求对超标敏感点采取相应的噪声防治措施，具体见下文“运营期噪声防治对策措施”。

六、噪声防治对策措施

6.1 施工期噪声防治对策措施

项目沿线最近现状敏感点主要为项目边界外 33m 的新都会，为减轻施工噪声对敏感点的影响，要求尽量采用低噪声机械，加强对各种机械、车辆的维修养护，包括安装有效的消声器，并在施工点四周设置临时隔声围护。施工应合理安排施工时间，夜间和午休时间禁止作业，以满足《建筑施工场界环境噪声排放标准》（GB12523-2011）中建筑施工场界噪声排放限值的要求。项目施工噪声具有暂时性，随着施工期结束，项目施工噪声将全部消失。

6.2 运营期噪声防治对策措施

一般情况下，交通噪声防治途径主要从以下几个方面考虑：（1）规划防治对策；（2）噪声源控制措施；（3）噪声传声途径控制措施；（4）声环境保护目标自身防护措施；（5）管理措施。

一、合理规划布局

根据《台州市商贸核心区城市设计（修编）》，本项目（K0+298.200~K0+434.570）北侧规划用地为教育科研用地（A3），现状为文渊小学（已建），南侧规划用地为二类居住用地（R2），现状为新都会（已建），故本项目无需针对规划布局采取相应措施。

二、噪声源控制措施

（1）路面应采用优化结构的路面，降低轮胎与地面的摩擦声；优化平纵面指标，尽量降低设计中的路面坡度，减小爬坡时的声级增量。本次项目采用了沥青路面，一般可降低噪声 3~5dB（A）。

（2）本项目运营无大型车辆，车速不高，同时靠近敏感点路段设禁鸣标志，能够从一定程度上降低噪声源强。

三、噪声传声途径控制措施

传声途径噪声削减措施主要为声屏障和绿化降噪。两种措施对比情况见下表：

表 zt-17 噪声传声途径控制措施对比表

措施	适用情况	降噪效果	优点	缺点
绿化降噪	适用于超标量小且有绿化用地条件	30m 宽的绿化带可降噪 5dB（A）	既可降噪，又可净化空气，改善生态	要达到一定的降噪效果需较长时间，

			环境	适用性受到限制
声屏障	①超标严重、距离道路边界较近（一般<50m）的集中敏感点 ②一般适用于高架桥	3~10dB（A）	效果较好，且应用于道路本身，易于实施且受益人口多	投资较高，地面城市道路声屏障对视线、景观产生影响

1、绿化降噪：一般情况下，30m宽的绿化带林可降噪5dB(A)，因此，本项目沿线有条件的路段沿线，建筑与道路之间的绿化带要根据当地自然条件选择枝叶繁茂、生长迅速的常绿植物，乔、灌、草合理搭配加高、加宽、密植。

2、声屏障：本项目为城市道路，考虑道路与周边近距离声环境保护目标地形高差等影响因素，声屏障对视线、景观会产生一定影响，故本次项目不考虑该措施。

四、敏感建筑物噪声防护措施

敏感点噪声防护主要有声环境保护目标搬迁、建筑物使用功能变更和对敏感建筑物进行噪声防护三种途径。措施对比情况见下表：

表 zt-18 敏感建筑常用噪声防护措施对比一览表

措施	适用情况	降噪效果	优点	缺点
搬迁	超标严重的零散住户并可以解决新宅基地	降噪彻底	降噪效果最好	费用较高，适用性受到限制且对居民生活产生一定的影响
改变第一排房屋使用功能	适用于对噪声要求较低的餐饮、娱乐场所、商铺等	/	费用低，实施简单	适用范围小，不能降噪，对居民生活产生一定的影响
居民住宅新建隔声围墙	敏感点分布较为分散，影响较低，且有用地条件	4~6dB（A）	费用适中	适用范围小，采光、景观方面会产生一定的影响
设置隔声窗	敏感点分布较为分散，受影响较为严重	20~45dB（A）	效果较好，费用适中，适用性强，对居民生活影响较小	政策处理，实施稍难

根据本项目沿线敏感点分布情况及噪声预测结果，对超标敏感点设隔声窗，保证敏感点有一个良好的室内声环境。沿线敏感点位于1类声环境功能区（文渊小学）和2类声环境功能区（新都会），根据《建筑环境通用规范》（GB55016-2021）（住房和城乡建设部关于发布国家标准《建筑环境通用规范》的公告：现批准《建筑环境通用规范》为国家标准，编号为GB55016-2021，自2022年4月1日起实施。本规范为强制性工程建设规范，全部条文必须严格执行。现行工程建设标准相关强制性条文同时废止。现行工程建设标准中有关规定与本规范不一致的，以本规范的规定为准。）和《民用建筑隔声设计规范》（GB50118-2010），1类声环境功能区（文渊小学）昼间为40dB(A)，2类声环境功能区（新都会）为昼间45dB(A)、夜间35dB(A)，具体见下表：

表 zt-19 建筑物外部噪声源传播至主要功能房间室内的噪声限值

房间的使用功能	噪声限值（等效声级 $L_{Aeq, T}$, dB）	
	昼间	夜间
睡眠	40	30
日常生活	40	
阅读、自学、思考	35	
教学、医疗、办公、会议	40	

注：当建筑位于2类、3类、4类声环境功能区时，噪声限值可放宽5dB。

建设单位应根据《中华人民共和国噪声污染防治法》等要求落实责任噪声防护措施，在实施时应结合敏感点现有窗户隔声性能和规范要求进行设计安装，设计时总隔声性能可参照《建筑门窗空气声隔声性能分级及检测方法》（GB/T8485-2008），具体见下表。

表 zt-20 建筑门窗的空气声隔声性能分级

分级	外门、外窗的分级指标值	内门、内窗的分级指标值
1	$20 \leq R_w + C_{tr} < 25$	$20 \leq R_w + C < 25$
2	$25 \leq R_w + C_{tr} < 30$	$25 \leq R_w + C < 30$
3	$30 \leq R_w + C_{tr} < 35$	$30 \leq R_w + C < 35$
4	$35 \leq R_w + C_{tr} < 40$	$35 \leq R_w + C < 40$
5	$40 \leq R_w + C_{tr} < 45$	$40 \leq R_w + C < 45$
6	$R_w + C_{tr} \geq 45$	$R_w + C \geq 45$

注：用于对建筑内机器、设备噪声源强隔声的建筑内门窗，对中低频噪声宜用外门窗的指标值进行分级；对中高频噪声仍可采用内门窗的指标值进行分级。

新都会为新建住宅小区，根据预测结果运营期夜间最大噪声预测值为62.3dB(A)，该新建住宅小区采用的窗户为平开窗，密闭和隔声效果较好，隔声量基本能满足要求，可不另行安装隔声窗。若今后实际运营期发现有窗户未满足要求，室内噪声仍超标的，则需重新安装隔声窗或增加隔声窗，以满足室内的允许噪声级为准。本次提出的隔声量要求主要针对敏感点各声功能区的第一排，后排建筑受前排遮挡隔声要求可适当降低，以满足室内的允许噪声级为准。

本项目沿线敏感点噪声防治措施情况见下表：

表 zt-21 项目沿线敏感点噪声防护措施表

序号	声环境保护目标名称	里程范围	距离路中心线最近距离/m	高差	噪声最大预测值/dB (A)						运营期最大超标量/dB (A)			受影响户数/户				噪声防治措施及投资				
					1类区		2类区		4a类区		1类区	2类区	4a类区	1类区	2类区	4a类区	合计	类型	规模	最大隔声量要求/dB (A)	噪声控制措施效果	噪声控制措施投资/万元
					昼	夜	昼	夜	昼	夜												
1	文渊小学	K0+360~K0+430	25	基本持平	62.1	57.1	/	/	70.0	65.1	7.1*	/	/*	2幢		6幢	8幢	隔声窗	8幢	25.0	满足《建筑环境通用规范》中外部声源传至室内的噪声限值要求	60
2	新都会	K0+280~K0+430	46	基本持平	/	/	67.1	61.8	67.4	62.3	/	11.8	7.3	/	182	52	234	/	/	27.3	满足《建筑环境通用规范》中外部声源传至室内的噪声限值要求	现有隔声窗能满足要求

*：文渊小学夜间无住宿，故不考虑夜间噪声超标的影响。

五、管理措施

(1) 维持路面的平整度，避免因路况不佳造成车辆颠簸而引起交通噪声的增大。

(2) 交通管理部门利用交通管理手段，合理控制过往的车流量、车速等，降低交通噪声影响。

(3) 加强跟踪监测

由于运营期噪声值为给定车流量、车型比、昼夜比及采用道路设计车速情况下的预测值，工程投入运营后上述参数可能会发生变化，因此可能存在实际交通噪声级与预测值不一致的情况出现，故建议项目运营后由建设单位加强对交通噪声跟踪监测，重点关注本项目噪声对沿线敏感点的影响以及噪声污染防治措施是否可满足环保要求等内容，并根据跟踪监测结果优化调整隔声降噪措施。

七、噪声监测计划

表 zt-22 施工期环境监测计划一览表

监测内容	监测点位	监测项目	监测时间及频次	执行标准
施工期噪声	施工点附近敏感点 (文渊小学、新都会)	Leq	施工高峰期昼夜各一次	《声环境质量标准》 (GB3096-2008) 中的 相关标准
	临时施工场地场界	Leq	施工高峰期昼夜各一次	《建筑施工场界环境 噪声排放标准》 (GB12523-2011)
运营期噪声	距道路中心线 200m 范围内敏感点设若 干点(文渊小学、 新都会)	Leq	近中远期各监测一次； 若有居民提出，增加监 测频次；每次监测昼夜 各一次	《声环境质量标准》 (GB3096-2008) 相 关标准

八、声环境影响评价结论

施工期声环境影响评价结论：项目施工产生的噪声会对附近声环境带来一定的影响，在采取本环评提出的噪声防治措施后可降低噪声的影响。同时施工期是暂时的，噪声的影响也是暂时性的，一旦施工活动结束，施工噪声也就随之结束。

运营期声环境影响评价结论：本项目运营期的交通噪声会对周边敏感点造成一定的不利影响，在采取本环评提出的噪声防治措施后，如靠近敏感点的路段设置限速和禁鸣标记，以降低噪声源的影响；对超标敏感点设置隔声窗等。本项目在道路建成通车后进行实测，若存在超标，应采取相应的降噪措施（如加装隔声窗等），前期先预留经费。采取一系列措施后，预计噪声敏感点声环境质量可达到相关标准要求。