合肥市城市轨道交通第四期建设规划环评

公众意见征询

一、建设规划概况

本期建设规划共6个项目，包含2个新建项目和4个延伸项目，以及配套的车辆段、停车场、车站、主变电所等相关工程，线路总规模约128km，此规模为本次环评公众意见征询方案规模，**具体线路和规模最终以国家主管部门批复为准**。规划项目情况如下：

（1）2号线西延

线路起于已运营2号线南岗站，途经长江西路，止于长江西路与佛岭寨路交叉口，为线网骨干线路延伸，实现运河新城与城市主中心快速通达，提高轨道交通对西部组团覆盖水平。线路长约12.7km，均为地下线，车站8座，设1座停车场。

（2）6号线西延

线路起于在建6号线一期鸡鸣山路站，途经望江西路、西城大道、大别山路，止于白莲岩路与佛岭寨路交叉口，实现运河中心与城市主中心快速通达，加强中心城区对运河新城辐射带动作用。线路长约12.4km，均为地下线，车站7座，设1座停车场。

（3）7号线二期

线路起于在建7号线一期松林路站，途经繁华大道、明珠大道、长宁大道，止于白莲岩路站与长宁大道交叉口，位于高新区内，支撑科创走廊、科大硅谷规划实施，提高王咀湖中心区域线网覆盖强度，增强线路换乘便捷性。线路长约17.4km，，均为地下线，车站12座，设1座停车场。

（4）8号线二期

线路起于在建8号线一期一里井站，途经阜阳路、徽州大道、拉萨路，止于拉萨路与贵州南路交叉口，串联骆岗生态公园、滨湖、老城一核两心，实现城市组团间快速通达；线路长约24.5km，均为地下线，车站16座，设1座停车场。

（5）9号线一期

线路起于耕耘路与莲花路交叉口，途经莲花路、金寨路、十五里河路、南屏路、肥西路、芜湖路、和平路、广德路、长临路、大众路、高皇山路，止于梅冲湖路与高皇山路交叉口，为中心城区线路，可加密中心城区线网，加强新站区、东部新中心、经开中心与老城中心的联系。线路长约38.6km，车站25座，设1座车辆段，1座停车场。

（6）12号线

线路起于在建新桥机场S1线五里墩站，途经东至路、包河大道、安徽路、中山路，止于广东路与珠海路交叉口，12号线与S1衔接，串联机场、高铁西站、高铁南站三大枢纽，实现空铁联运，促进四网融合，满足中心城区快速直达机场出行需求。线路长约22.4km，均为地下线，车站13座，设1座停车场。

二、环境影响说明

轨道交通建设对环境的影响大致分为两个方面，一是对城市生态和社会经济的影响，二是对沿线区域声、振动、电磁、水等环境要素的影响。从环境因素的性质特征看，轨道交通建设规划与轨道交通建设项目在本质上是相同的；但轨道交通建设规划线路多，涉及区域广，使其对城市生态、社会经济环境和各环境要素的影响呈宏观特性，可从规划规模、布局等源头上优化方案，控制对环境的影响；而轨道交通建设项目因方案确定、受影响的敏感点和环境具体明确，其对环境的影响可以较为准确的预测，并可据此提出具体明确的环保措施。

（1）对城市生态和社会经济环境的影响

城市生态系统是由某一特定区域内的人口、资源、环境通过各种相生相克的关系建立起来的人类聚集地，由其构成的这一系统中，可分为生物系统、非生物系统、社会系统。

轨道交通建设对该系统的影响，在生物系统方面主要是对动植物、城市绿化系统等的影响；在非生物系统方面主要是对城市景观的影响、对环境资源系统中土地、水资源的影响、对能源系统中自然能源（水电）和化石燃料（煤电、燃油）的影响；在社会系统方面主要是对居民造成的社会影响、对各类文化、自然保护设施的影响等。

本次轨道交通建设规划是在确保符合城市性质、城市发展目标、产业结构、生产布局等国土空间规划的前提下编制的，因此，它与环境保护规划、绿地系统规划等城市专项规划存在着密切的关系，且相互影响和制约。

（2）对相关环境要素的影响

根据现有城市轨道交通工程环境影响评价经验和实际运营结果，总体上讲，其对各环境要素的影响是以能量损耗型为主，即噪声、振动、电磁辐射，以物质损耗型为辅，即污水、废气、固体废物。

城市轨道交通的环境影响从空间概念上可分为以下单元：区间线路（全为地下线），车辆段、停车场及其出入线（地下、地面段及衔接段），变电所，地下车站风亭等。

从时间序列上可分为施工期和运营期。规划实施过程中对环境的影响主要体现在施工期和运营期。施工期相对运营期而言时间较为短暂，且多数随工程行为的结束，环境的影响也将逐渐消失；运营期的环境影响将是持久的、长期的。

1. 规划环评结论

3.1 环境影响评价主要结论

3.1.1声环境影响

本次建设规划各线路均为地下线，从声环境保护的角度，地下线敷设方式是对声环境影响最小的轨道交通方式。

地下区段在风亭、冷却塔噪声中，冷却塔噪声占有主导地位，为减少工程拆迁量，节约城区土地资源，选用低噪声环控设备或“防治结合”提出针对性的噪声治理方案，可有效控制地下车站风亭区噪声影响。停车场、车辆段出入场线应尽量采用地下敷设方式，场段内合理布局，厂界噪声可以满足国家规范要求。

3.1.2振动环境影响

地下线路主要为振动影响，线路沿线的既有或规划敏感建筑相对集中，但由于地铁振动的污染振动治理措施较为成熟，在规划实施中可根据沿线建设情况对待开发区域轨道交通线路两侧进行空间用地控制，对既有敏感建筑根据具体振动影响的程度选择相应的减振治理措施，轨道交通振动影响一般不会成为建设规划实施的制约因素。

二次结构噪声源于轨道交通车辆与轨道的振动，降低轨道交通振动就可以相应减轻二次结构噪声影响，通过采取浮置板道床、橡胶隔振垫减振道床等减振措施可以从根本上减轻二次结构噪声影响，使二次结构噪声得到有效控制。

3.1.3地表水环境影响

本规划实施期间，施工期污水主要来自轨道工程实施过程中产生的生产废水、生活污水及由地表径流导致的污染物入渗；轨道交通运营期污水主要来自于沿线车站、停车场、车辆段排放的生产废水和生活污水。

规划线路涉及的停车场、车辆段及沿线车站污水均有条件纳入市政污水管网进入所属地区污水处理厂（已建成和规划）集中处理，污水处理厂的处理工艺和处理能力均能满足处理规划线路产生的污水要求，对地表纳污水体产生的影响较小。

3.1.4环境空气影响

轨道交通列车均采用电动车组，无机车废气排放，轨道交通运营对周围区域空气环境质量的影响主要体现在车站地面风亭排风和车辆基地内少量设施排放废气，一般经消烟除尘处理后均可达标排放，影响较小。

同时，由于轨道交通建设将减少工程沿线公交汽车的尾气排放量，故规划的实施有利于沿线环境空气质量的改善。

3.1.5固体废物环境影响

施工期固体废物主要为施工渣土、建筑垃圾。运营期固体废物主要为车站旅客及工作人员产生的生活垃圾，停车场、车辆段客车清扫垃圾、少量金属切削碎屑、车辆检修产生的废旧蓄电池、灯管等，生产人员、办公人员产生的日常生活垃圾。

施工弃土和建筑垃圾处置，根据相关部门管理要求处置。生活垃圾经收集后，交给环卫部门定时清运。废旧电池等危险废弃物根据相关规定妥善存放处理。固废废物对环境基本无影响。

3.1.6城市生态与景观影响

本次评价线路车站地上部分占地会对城市生态与景观产生影响，但车站基本位于现有或规划道路交叉口，对土地利用现状影响不大。车站出入口、风亭由于其占地面积少、建筑体量小，其景观敏感度较低，停车场、车辆段等设施通过设计也很容易实现与周围景观环境的协调。工程建成后地面建筑、场地四周和内部将进行以乔、灌、草相结合的绿化设计，规划线路的建设不会对城市绿地系统产生不良影响。

3.1.7电磁环境影响

根据类比监测，规划实施后，靠近主变电所区域工频电磁场会略高于环境背景值，但不超过相关电磁环境标准限值，也不会对人体健康产生有害影响。

3.2 总体评价结论

本次评价认为，本次合肥市第四期轨道交通建设规划的实施，有利于促进合肥市国土空间规划的实现，对优化城市布局结构、节约资源和减少污染物排放、改善城市人居环境以及推动城市“公交优先”战略实施等方面具有积极的促进作用。

规划实施过程中主要产生噪声、振动、生态、水环境和电磁影响，轨道交通运输所产生的噪声、振动和污废水可以通过规划控制和工程措施得到有效控制。城市轨道交通的建设有利于可持续发展，有利于和谐与公平核心价值的实现，最终实现城市的高质量发展。

在落实评价提出的措施建议后，从环境保护角度，本轮合肥市轨道交通建设规划整体是可行的。