

天津地铁 11 号线一期调整补充工程（文洁路站至水上公园西路站<不含>）环境影响评价公众参与座谈会会议纪要

会议时间：2022 年 7 月 5 日下午

会议地点：汇高花园酒店三楼会议室

参会单位：南开区住建委；南开区王顶堤街道、保山南里居委会；天津市地下铁道集团有限公司；中交（天津）轨道交通投资发展有限公司；中国铁路设计集团有限公司。

参会公众代表：张颖、安泽珍、李桂兰、薛长松、周连荣、孙会文、杨留女、徐克威、卢燕、郜春生、宋宇光、张璇

会议记录如下：

一、主持人介绍座谈会背景、议程、会议要求、参会单位

1. 建设单位负责人根据《环境影响评价公众参与办法》等规定要求，为保障天津地铁 11 号线一期调整补充工程（文洁路站至水上公园西路站<不含>）可能受环境影响公众的环境保护知情权、参与权、表达权和监督权，召开本工程环境影响评价公众参与座谈会。会议有两项议程：

（1）会议主持人介绍本次座谈会议的流程及参会居民代表、相关单位；

（2）设计单位、环评单位代表介绍工程情况及环境影响评价情况；

（3）公众代表发言，相关单位与公众代表就相关环境影响评价问题进行交流座谈。

2. 为有序开好本次座谈会，会议有关要求如下：

(1) 鉴于仍处在新冠肺炎疫情防控期间，请参会人员做好个人防护。如有不适情况，请及时提出。请参会人员文明有序发言。

(2) 本次会议为环境影响评价公众参与座谈会，请公众代表就项目环境影响问题发表意见，代表发言后相关单位进行解答。

(3) 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。

(4) 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。座谈会纪要将公布公众代表姓名，但不会公布代表其他信息。

3. 介绍参会单位及与会公众代表（略）。

二、介绍工程情况及环境影响评价情况

中国铁路设计集团有限公司代表介绍如下：本工程线路全长3.84km，采用地下敷设方式，设车站3座，在一中心医院站与地铁6号线换乘。从工程线位平纵断面和保山南里3号、9号、15号楼的具体位置关系、工程施工期与运营期有可能给保山南里3号、9号、15号楼带来的相关环境影响（振动、声、大气等环境要素方面）介绍了本工程环境影响评价情况。

(1) 保山南里3号、9号、15号楼位于本工程CK19+735~CK20+080线路左侧，轨面埋深约28米，线路部分下穿3号楼、15号楼，线路中心线与9号楼距离约8米。

(2) 在本工程车辆选型中，考虑其振动防护措施及振动指标，优先选择噪声、振动值低、结构优良的车辆。本工程正线采用 60kg/m 钢轨无缝线路，不仅能增强轨道的稳定性，而且能减少列车的冲击荷载；在城市轨道交通中得到广泛应用，在车轮圆整的情况下其振动较短轨线路能降低 5-10dB。

在运营期要加强轮轨的维护、保养，定期旋轮和打磨钢轨，保证其良好的运行状态，以减少振动。地铁线路和车轮的光滑、圆整度直接影响地铁振级的大小，良好的轮轨条件可降低振动 5-10dB。

采取特殊减振措施进一步减缓振动、噪声影响。特殊减振措施一般采用钢弹簧浮置板减振，减振效果约 15~18 分贝。

(3) 工程采取减振措施后振动预测值为：昼间左线 57.5 分贝、右线 57.5 分贝；夜间左线 55.5 分贝、右线 55.5 分贝，满足 GB10070-88《城市区域环境振动》中“交通干线两侧”的昼间 75 分贝，夜间 72 分贝标准限值。工程采取减振措施后二次结构噪声预测值为：昼间左线 32.0 分贝，右线 32.0 分贝；夜间左线 30.0 分贝，右线 30.0 分贝，满足 JGJ/T170-2009《城市轨道交通引起建筑物振动与二次辐射噪声限值及其测量方法标准》中 4 类区昼间 45dBA，夜间 42dBA 的标准限值。

(4) 本工程区间线路主要采用盾构法施工，类比同类型施工路线，区间隧道采用盾构施工对线路两侧地面产生的振动影响较小。本工程在盾构施工过程中，应采取加固等预防措施，并对下穿或距离近的振动敏感建筑物进行施工期监测。施工期采取有效的隔声降噪措施，

最大程度降低施工噪声对周围环境目标的影响。建筑工地必须做到“六个百分之百”施工。要求施工工地实现“工地周边 100%设置围挡、散体物料堆放 100%苫盖、出入车辆 100%冲洗、建筑施工现场地面 100%硬化、拆迁等土方施工工地 100%湿法作业、渣土车辆 100%密闭运输”。

三、居民代表意见

经过双方交流，居民代表根据介绍及答复情况，意见汇总如下：

1、保山南里 3 号楼为 1956 年建设，9 号、15 号楼为 1958 年建设，楼体质量差，修建地铁会对房屋结构安全造成影响，建议拆迁或改线，希望相关部门予以考虑。如诉求不能满足，后续如何给居民一个满意答复。

2、如何保证楼体安全，施工前做保全鉴定。

四、会议总结

感谢居民代表对于地铁建设的关注，并提出宝贵的意见和建议，同时也感谢街道的监督管理，我们将结合这次座谈会的实际情况，近日完成这次座谈会的记录整理，并按照环评公参的要求，及时公示。座谈会到此结束，谢谢大家。

五、附件

关于“保山南里公众代表意见”的答复

附件

关于“保山南里公众代表意见”的回复

意见 1: 保山南里 3 号楼为 1956 年建设，9 号、15 号楼为 1958 年建设，楼体质量差，修建地铁会对房屋结构安全造成影响，建议拆迁或改线，希望相关部门予以考虑。如诉求不能满足，后续如何给居民一个满意答复。

回复:

(1) 在满足功能和规范的前提下，线路平面设计尽量避免住宅、线路纵断面设计加大区间埋深，同时区间采用安全、成熟的盾构法进行施工，保障修建地铁时的房屋结构安全。

(2) 施工前、后对房屋进行鉴定，施工期间选取合理的盾构掘进参数，确定合理的土压力设定值、排土率及掘进速度等参数。同时制定专项的监控量测方案，配合地面量测及时进行同步注浆和二次注浆。

该工程可研和初步设计已获得市主管部门批复，线路方案已基本确定。盾构施工可保障地上建筑安全，根据现行政策，地上建筑无需进行拆除。

意见 2: 如何保证楼体安全，施工前做保全鉴定。

回复:

(1) 根据保山南里 3、9、15 号楼与区间的位置关系、建筑物现状及居民的诉求，施工前进行房屋保全鉴定。

(2) 保证楼体安全措施

① 主要采取施工前由第三方房屋鉴定单位对保山南里 3、9、15 号楼进行保全性鉴定。

②在穿越该区段前设置试验段，确定地层的最佳掘进参数。穿越期间进行信息化施工。施工期间加密对既有房屋、地面沉降的监控量测，根据监测结果及时调整掘进参数，进一步优化土压力值及适宜的推进速度等参数，加强同步注浆和二次注浆控制，确保建筑物安全。

③施工完成后，对建筑物周边区段在隧道内进行二次注浆，确保建筑物安全。