

天津市地铁4号线北段工程（西站站（不含）~河北大街站（不含））环境影响评价公众参与座谈会会议纪要

2022年8月4日（上午），地铁4号线北段工程项目单位中铁（天津）轨道交通投资建设有限公司在地铁4号线北段工程土建8标段项目部主持召开地铁4号线北段工程（西站站（不含）~河北大街站（不含））环境影响评价公众参与座谈会。因受疫情影响，本次会议采用现场主会场+视频分会场相结合的方式召开。根据报名情况邀请先春园世春里6名代表参会。参加会议的有天津轨道交通集团有限公司、环评单位中海环境科技（上海）股份有限公司、设计单位中铁上海设计集团有限公司、施工单位中铁隧道局以及红桥区住建委、区生态环境局、区信访办、芥园街道等有关政府部门。

座谈会上，居民代表听取了环评单位、项目建设单位、设计单位对项目背景、工程概况、环境影响评价、工程方案等内容的汇报，发表了相关意见，并与有关参会单位进行了交流，现形成会议纪要如下：

一、工程概况

本工程采用全地下线方式敷设，由西站站引出，终点接入河北大街站，仅涉及地下区间建设。车辆采用地铁B型车，速度目标值80km/h，初期、近期为6辆编组，远期

为 8 辆编组，设计营运时间为早上 5:00 至晚上 23:00，全天运营 18 小时。

二、环境影响评价情况

（一）振动环境影响评价：对沿线所有振动敏感目标进行了现状监测，各个监测点的环境振动值都能满足《城市区域环境振动标准》中的限值要求。环评报告对所有敏感目标的环境振动和室内二次结构噪声进行了预测，预测结果表明，采取相应减振措施后，本工程评价范围内所有敏感点的振动值均可满足国家、天津市的相关标准要求。

（二）公众参与情况：根据《环境影响评价公众参与办法》（生态环境部令第 4 号），本工程已通过网络公示、现场张贴公告、报纸公示等形式，开展了环境影响评价信息公示、环评报告书征求意见稿公示工作。

（三）主要结论：本工程符合国家产业政策和规划要求，工程建成后对城市环境和地面交通改善将起到一定作用。工程实施对周边环境将产生一定程度的不利影响，在落实环评报告提出的各项对策和措施的前提下，其环境的负面影响可以得到有效控制和减缓。从环境保护角度分析，本工程建设可行。

三、公众主要意见汇总

（一）提出地铁运营产生噪声、振动、辐射及健康方面影响及解决措施；

(二) 提出工程方案与规划符合性问题；

(三) 提出地铁与房屋关系以及修建地铁对房屋结构产生影响；

(四) 提出地铁建成后由于地铁保护区限制影响未来区域改造提升；

(五) 提出夜间施工影响及保护措施；

(六) 提出地铁建设完成后，造成的房屋贬值。

四、公众主要意见回复

(一) 环境噪声、振动、辐射、健康影响方面

本工程涉及地下区间线路建设，环境影响主要为振动影响；本工程不涉及车站建筑，不会产生环境噪声影响；本工程不涉及主变电站，不会产生辐射影响。

根据预测结果，采取减振措施前，世春里环境振动、室内二次结构噪声超标。环评建议世春里所在区段双线采取特殊减振措施（即采用钢弹簧浮置板道床，最严格减振措施），采取措施后，其环境振动值满足国家、天津市的相应标准。综合北京、上海、天津等线路运营情况，在环境影响达标的前提下，不会对沿线居民身体健康造成影响。

项目建成后还将开展工程竣工环境保护验收，对环保目标进行监测，确保达到环境标准。竣工环保验收情况会进行公开。同时环评报告也提出了要在运营期做好定期环境监测工作。通过上述措施确保工程运营后达到环境标准。

（二）设计情况及线路规划问题

2012 年国家发改委批复我市轨道交通建设规划调整，地铁 4 号线西站区域的路由为复兴路、北马路方案。同时国家发改委在批复中明确提出天津市要根据市城市总体规划和天津滨海新区综合配套改革试验方案对轨道线网进行深化。

2013 年天津市人民政府批复了天津市轨道交通线网规划，线网规划的线路增加到 13 条。地铁 4 号线北马路的路由 12 号线取代，线网规划批复的地铁 4 号线路由与目前实施方案一致。开展后续设计工作依据天津市批复的线网规划，项目可研、初步设计、环评、施工图设计符合现有上位规划文件。

（三）工程安全保障方面及线路与房屋位置关系方面

1. 施工图设计阶段，勘察单位需要对周边环境进行详细勘查，详细掌握线路途经区域的地质参数，施工图将依据勘查报告进行设计。

2. 施工过程中进行全程监测，对于区间中心线两侧 10m 范围内的建筑物均需布置监测点位，监测过程对于异常数据及时进行分析，认为可以达到继续施工的标准才会继续施工，不会对房屋结构产生突发重大影响的情况。

3. 工程施工采用盾构法施工，该工艺和工法在全国乃至世界上是非常成熟的。根据本工程的设计情况，选用相

匹配的盾构设备，能够保证对周边建筑物结构无影响。对于临近建筑在盾构施工前采取保全鉴定，过程中采取实时检测。

4. 在盾构施工前，会对盾构参数进行匹配，通过试验段确定施工参数，盾构过程中严格监测各项参数组织专家论证和盾构试验段验收，确保施工状态达到最佳，施工期间也会对房屋进行全天候监测，同时将施工参数及监测数据向居民公开，接收各方监督。

5. 施工过程中项目建设单位将积极与居民代表加强沟通，建立有效沟通机制，及时沟通反馈工程施工情况，加强与周边居民信息沟通，妥善处理相关意见。

6. 结合设计情况，地铁 4 号线线路在世春里区域沿春和路敷设，此段区间轨道与地面距离在 32—33 米，通过较深的埋深及减振措施的叠加可进一步保障施工安全及环境影响。

（四）地铁保护区对未来区域改造提升影响方面

地铁建成后，地铁轮廓 50 米范围为地铁保护区，主要是防止在运营地铁线周边地下施工影响运营安全，在地铁保护区内通过履行地铁保护程序，可以进行施工建设，不会影响区域未来改造提升。

（五）夜间施工方面

本工程采用地下盾构法施工方式，对居民出行及生活无任何影响，不存在扬尘、噪音、夜间施工等问题。

（六）针对房屋折价问题

针对房子涉及折价的情况。本次会议后，本单位将向相关部门进行汇报，再与各位居民进行沟通。