

滨北线松花江公铁两用桥改建工程
(市政工程)

竣工环境保护验收调查报告



委托单位: 哈尔滨市住房和城乡建设局

调查单位: 中铁工程设计咨询集团有限公司

2020年9月

滨北线松花江公铁两用桥改建工程
(市政工程)

竣工环境保护验收调查报告

委托单位：哈尔滨市住房和城乡建设局

法人代表：（签字）

调查单位：中铁工程设计咨询集团有限公司

法人代表：（签字）

项目负责人：孙 涛

技术审查人：陈淑连

报告编写人：刘登峰、王宗鹏、石伟强

监测单位：黑龙江京诚检测技术有限公司

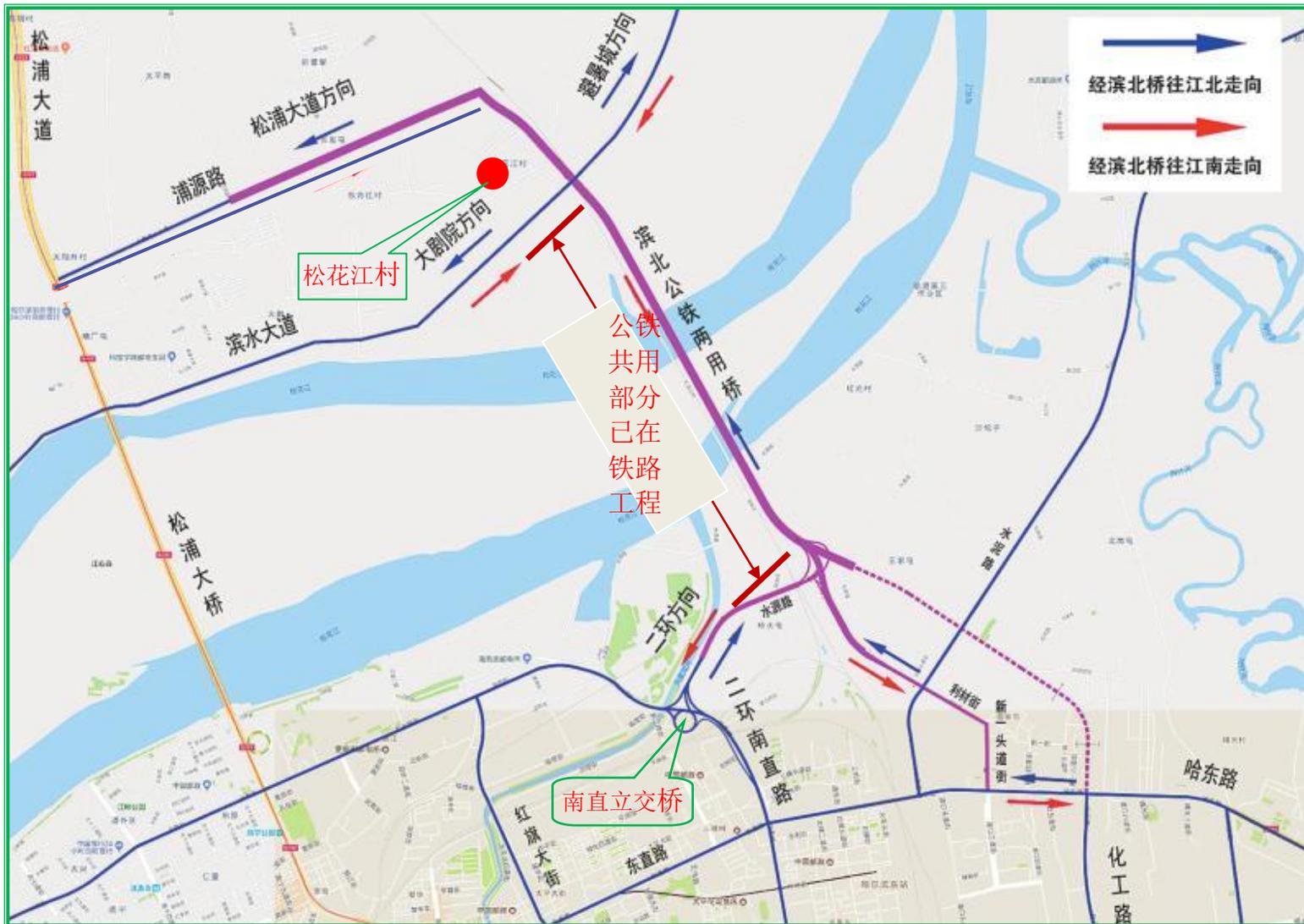
滨北线松花江公铁两用桥改建工程地理位置示意图



环评阶段滨北线松花江公铁两用桥改建工程（市政工程）线路平纵断面缩图



验收阶段滨北线松花江公铁两用桥改建工程（市政工程）平面布置示意图



目 录

地理位置示意图

环评阶段线路平纵断面缩图

验收阶段工程平面布置示意图

前 言	- 1 -
1 总论	1
1.1 编制依据	1
1.2 调查目的	3
1.3 调查原则	3
1.4 调查方法	3
1.5 调查范围及调查因子	4
1.6 调查内容及调查重点	6
1.7 环境保护验收标准	7
1.8 环境保护敏感目标	8
2 工程调查	10
2.1 工程建设经过	10
2.2 工程概况	12
2.3 工程建设变化情况	17
2.4 运行工况	20
2.5 工程调查结论	20
3 环境影响报告书回顾	22
3.1 环境影响评价经过	22
3.2 环境影响报告书的主要内容	22
3.3 环境影响评价结论及防治措施	22
3.4 环境影响报告书批复意见	34
4 环境保护措施落实情况调查	36
4.1 环保投资落实情况	36

4.2	环保措施落实情况	36
5	施工期环境影响回顾调查	39
5.1	施工期环境影响概况	39
5.2	施工期环境管理、监理制度调查	39
5.3	施工期环境影响控制措施调查	40
5.4	沿线公众对施工期环境影响的反馈意见	42
5.5	施工期环境影响回顾调查结论	43
6	生态环境影响调查	44
6.1	沿线自然环境概况	44
6.2	生态敏感区影响调查	48
6.3	野生保护动、植物影响调查	48
6.4	文物影响调查	48
6.5	土地资源影响调查	48
6.6	水土保持调查	49
6.7	路基和绿化工程影响调查	50
6.8	桥涵工程影响调查	52
6.9	小结	54
7	声环境影响调查	56
7.1	声环境敏感目标调查	56
7.2	噪声治理措施调查	56
7.3	声环境质量调查	57
7.4	小结	63
8	其他要素环境影响调查	64
8.1	水环境影响调查	64
8.2	大气环境影响调查	64
8.3	固体废物环境影响调查	65
8.4	环境风险影响调查	65
8.5	小结	65

9	公众意见调查	66
9.1	调查形式	66
9.2	公众调查结果统计	68
9.3	公众调查结果分析	69
9.4	群众投诉情况调查	69
9.5	小结	70
10	环境管理机构设置	71
10.1	施工期环境管理机构	71
10.2	突发环境事件应急预案	71
11	验收符合性分析及环境保护补救措施	73
11.1	验收符合性分析	73
11.2	环境保护补救措施及建议	74
12	调查结论	75
12.1	工程调查结论	75
12.2	生态影响调查结论	76
12.3	声环境影响调查结论	76
12.4	其他要素影响调查结论	77
12.5	公众意见调查结论	77
12.6	环境保护补救措施及建议	78
12.7	竣工验收调查总结论	78
 附件		
附件一	建设项目工程竣工环境保护“三同时”验收登记表	79
附件二	环评执行标准报请函及复函	81
附件三	环境影响报告书批复	85
附件四	江南市政接线有关事宜会议纪要	88
附件五	公参调查表样本	92

前 言

滨北线松花江公铁两用桥改建工程（以下简称“滨北两用桥改建工程”）位于哈尔滨市道外区和松北区内，包括铁路部分、公铁共用部分（以下简称“铁路工程”）和市政部分（以下简称“市政工程”、“本工程”）。铁路工程（含公铁公用部分）已经于 2019 年 9 月完成竣工环境保护验收，本次验收调查对象为市政工程，包括主线—城市快速路、水源路和江南市政接线工程，其中：城市快速路北岸与松北区规划 148 路相接，江北段道路主线长 820.000m，南岸与道外区规划北门街相接，江南段道路主线长 350.000m；水源路城市次干道全长 1148.911m；江南市政接线工程中主线至利材路桥梁工程全长 407.149m，利材路道路工程全长 1230.716m。市政工程投资 15.66 亿元。

滨北线是连通黑龙江省北部绥化、北安、佳木斯等地的重要铁路干线，承担着双鸭山、鹤岗等地煤炭和三江地区粮食外运的任务。既有滨北松花江桥为公铁两用的钢结构桥梁，是滨北线上连接哈尔滨市江南、江北的重要交通通道，由于既有桥建筑年代久远，加之长期超负荷运行和维护保养不力，桥梁结构存在较大安全隐患，上层公路桥 2006 年 12 月 25 日实行了封闭，下层铁路桥为单线，在本工程建成前只能限速运行，对哈尔滨市的城市交通和铁路运能的发挥产生了严重影响。滨北两用桥改建工程建成后，滨北线绥化至哈尔滨段线路变为双线区段，极大提高了滨北线输送能力，完善了东北地区铁路路网，特别是对改善中国铁路哈尔滨局东北部交通环境，完善局部路网布局发挥了重要作用；同时，上层公路桥通车后，极大地方便了松北区与主城区的居民出行，为哈尔滨市解决制约哈尔滨经济和社会发展的交通运输问题，发展地方经济、提高当地人民生活水平、构建和谐社会发挥了重要作用。

滨北线松花江公铁两用桥改建工程设计单位为中铁第五勘察设计

院集团有限公司（以下简称“中铁五院”）。2009年9月，完成了滨北两用桥改建工程预可行性研究；2011年9月，完成了滨北两用桥改建工程可行性研究文件；2016年1月，完成市政工程的初步设计，并在2018年4月完成市政工程初步设计调整。

本工程环境影响评价单位为中铁五院。2010年10月，中铁五院编制完成了《滨北线松花江公铁两用桥扩建工程环境影响报告书》；2011年3月3日，黑龙江省生态环境厅（原黑龙江省环境保护厅）以《关于滨北线松花江公铁两用桥扩建工程环境影响报告书的批复》（黑环审[2011]30号）下达了环评报告书批复意见。

市政工程2017年3月开工建设，2018年11月20日主线开通运营，2019年10月底全部完工。

2019年6月，受哈尔滨市住房和城乡建设局的委托，中铁工程设计咨询集团有限公司（以下简称“中铁设计”）承担滨北线松花江公铁两用桥改建工程（市政工程）竣工环境保护验收调查任务。2019年6月，中铁设计组织相关人员对现场进行了调查和踏勘，并提出了初步整改方案。2019年6月至2020年5月，建设单位组织施工单位对工程中存在的主要环境问题进行了整改。期间，委托黑龙江京诚检测技术有限公司对本工程环境噪声等开展监测；2020年8月，中铁设计对整改工点进行了进一步核查，并在此基础上编制完成《滨北线松花江公铁两用桥改建工程（市政工程）竣工环境保护验收调查报告》。

在验收报告编制中，得到了黑龙江省生态环境厅和哈尔滨市生态环境局、哈尔滨市住房和城乡建设局、滨北线松花江公铁两用桥改建工程指挥部、中铁第五勘察设计院集团有限公司、黑龙江京诚检测技术有限公司和其他参建单位的大力支持和帮助，在此谨表谢意。

1 总论

1.1 编制依据

1.1.1 环境保护法律

- （1）《中华人民共和国环境保护法》（2015年1月1日修订施行）；
- （2）《中华人民共和国环境噪声污染防治法》（2018年12月29日修订施行）；
- （3）《中华人民共和国水污染防治法》（2018年1月1日修订施行）；
- （4）《中华人民共和国大气污染防治法》（2018年10月26日修订施行）；
- （5）《中华人民共和国固体废物污染环境防治法》（2020年9月1日修订施行）；
- （6）《中华人民共和国土地管理法》（2020年1月1日修订施行）；
- （7）《中华人民共和国水土保持法》（2011年3月1日修订施行）；
- （8）《中华人民共和国环境影响评价法》（2018年12月29日修订施行）；
- （9）《中华人民共和国文物保护法》（2017年11月4日修订施行）。

1.1.2 环境保护法规及规范性文件

- （1）《建设项目环境保护管理条例》（2017年10月1日修订施行）；
- （2）《建设项目竣工环境保护验收暂行办法》（国环规环评[2017]4号，2017年11月20日施行）；
- （3）《关于印发环评管理中部分行业建设项目重大变动清单的通

知》（环办[2015]52号，2015年6月4日施行）；

（4）《环境保护公众参与办法》（环保部令第35号，2015年9月1日施行）；

（5）《黑龙江省环境保护条例》（2018年4月26日修订施行）；

（6）《黑龙江省河道管理条例》（2018年6月28日修订施行）；

（7）《黑龙江省松花江流域水污染防治条例》（2018年12月19日修订施行）；

（8）《松花江流域哈尔滨江段水污染防治实施方案》（哈政发[2006]8号）。

1.1.3 环境保护技术规范

（1）《建设项目竣工环境保护验收技术规范 公路》（HJ552-2010）；

（2）《建设项目竣工环境保护验收技术规范 生态影响类》（HJ/T394-2007）；

（3）《建设项目环境影响评价技术导则 总纲》（HJ2.1-2016）；

（4）《环境影响评价技术导则 大气环境》（HJ2.2-2018）；

（5）《环境影响评价技术导则 地表水环境》（HJ2.3-2018）；

（6）《环境影响评价技术导则 声环境》（HJ2.4-2009）；

（7）《环境影响评价技术导则 生态影响》（HJ19-2011）；

（8）《建设项目环境风险评价技术导则》（HJ169-2018）。

1.1.4 其他相关文件

（1）《滨北线松花江公铁两用桥改建工程环境影响报告书》（2010年10月）；

（2）原黑龙江省环保厅《关于滨北线松花江公铁两用桥扩建工程环境影响报告书的批复》（黑环审[2011]30号，2011年3月3日）；

（3）滨北线松花江公铁两用桥改建工程有关设计资料；

（4）《滨北线松花江公铁两用桥改建工程竣工环保验收监测报告》。

1.2 调查目的

（1）调查项目在设计、施工、运行和管理方面落实环境影响报告书所提出的环保措施以及对环境保护行政主管部门批复意见的落实情况。

（2）调查本项目已经采取的环境污染防治措施及环保设施，并分析各项措施和设施的有效性，针对该项目已产生的实际环境影响问题及可能存在的潜在环境影响，提出切实可行的补救措施和应急措施。

（3）通过对公众意见的调查，了解项目在建设期间产生的环境污染问题及采取的措施，了解项目在运行期实际环境影响情况，了解项目建设对当地经济发展和居民生活等的影响。

（4）根据对本工程环境影响情况的调查，客观、公正地从技术上论证本项目是否符合竣工环境保护验收条件。

1.3 调查原则

本工程竣工环境保护验收调查的主要原则是：

- （1）认真贯彻国家与地方的环境保护法律、法规及规定。
- （2）坚持污染防治与生态保护并重的原则。
- （3）坚持客观、公正、科学、实用的原则。
- （4）坚持现场监测、实地调查与理论分析相结合的原则。
- （5）坚持对工程建设前期、施工期、运营期进行全过程分析的原则。

1.4 调查方法

本次竣工环保验收调查采用资料调研、现场踏勘、环境监测与公众调查相结合的方法，对不同的调查内容采用的技术手段和方法又有所侧重：

- （1）原则上采用《建设项目竣工环境保护验收技术规范 公路》、

《建设项目竣工环境保护验收技术规范 生态影响类》和“环境影响评价技术导则”中所规定的方法。

（2）施工期环境影响调查以研读环境监理、施工资料以及公众意见为主：通过查阅施工期资料核实施工过程中采取的环境保护措施，通过走访受影响的居民了解项目施工期造成的环境影响，以判断施工期的环境影响。运行期环境影响调查以现场调查和监测为主：通过现场调查，核查环境影响评价文件和设计所提环保措施的落实情况，通过环境监测分析环保措施的有效性。

（3）应用对照法，核实环境影响评价报告及批复中所要求的生态保护和污染防治措施的落实情况。

1.5 调查范围及调查因子

1.5.1 调查工程范围

本次调查涉及的工程范围为滨北线松花江公铁两用桥改建工程（市政工程），具体如下：

（1）主线—城市快速路（ZK0+077.941~ZK3+594.941）：城市快速路全长 3517.000m，由钢桁梁主桥、江南和江北引桥、匝道、接线道路等组成，其中钢桁梁主桥、江南和江北引桥属于公铁共建部分，已在铁路工程中验收，详见“验收阶段滨北线松花江公铁两用桥改建工程（市政工程）平面布置示意图”。

本次市政快速路验收范围为：江北接线与规划 148 路相接，道路主线长 820.000m，包含辅路和匝道；江南接线与规划北门街相接，道路主线长 350.000m，包含辅路和匝道。

（2）水源路（SYK0+000~SYK1+148.911）：城市次干道，道路全长 1148.911m，包含匝道桥、辅路和水源路南直桥顺接道路。

（3）主线至利材路桥梁工程（K0+94.211~K0+501.360）：全长

407.149m。

（4）利材路（水源路至新一头道街）道路工程（K0+501.360～K1+732.316）：城市次干道，全长 1230.716m，包含辅路。其中新建道路（水源路至水泥路）全长 758.400m，补强道路（水泥路至新一头道街）全长 472.316m。

1.5.2 影响调查范围

本次验收调查，各要素的验收调查范围与环评阶段的对比情况详见表 1-1：

表 1-1 验收调查范围与环评阶段对比表

要素	验收调查范围	环评评价范围	一致性
生态环境	道路中心线两侧 200m 以内区域；取土场等大型临时工程用地界外 100m 以内区域；施工便道中心线两侧 100m 以内区域；桥梁桥位上游 500m、下游 1000m 的河段。	道路中心线两侧 200m 以内区域；取土场等大型临时工程用地界外 100m 以内区域；施工便道中心线两侧 100m 以内区域；桥梁桥位上游 500m、下游 1000m 的河段。	一致
声环境	城市道路中心线两侧各 200m 以内区域。	城市道路中心线两侧各 200m 以内区域。	一致
水环境	无	无	一致
环境空气	工程范围内的新增机动车等移动大气污染源。	工程设计范围内的新增机动车等移动大气污染源。	一致

1.5.3 调查因子

（1）生态环境

生态环境保护工程措施落实及植物恢复状况。

（2）声环境

等效连续 A 声级（ L_{Aeq} ）。

（3）水环境

桥面径流收集系统、事故储水池数量及容积。

1.6 调查内容及调查重点

1.6.1 调查内容

（1）生态环境影响调查内容

本次生态环境调查的主要内容包括以下四个方面的内容：

- 1) 工程用地情况调查；
- 2) 水土流失影响调查；
- 3) 生态环境影响及恢复调查；
- 4) 工程土石方影响调查。

（2）声环境影响调查内容

- 1) 核查声环境敏感目标的变化情况；
- 2) 噪声治理措施落实情况调查；
- 3) 运行工况及噪声影响调查。

（3）水环境影响调查内容

- 1) 水污染治理措施落实情况；
- 2) 事故储水池建设情况。

（4）固体废物调查内容

- 1) 固体废物产生情况调查；
- 2) 垃圾处置设施情况。

（5）公众意见调查内容

通过走访地方环保、水利等部门，征求其对工程建设的意见，采用发放调查表的形式，调查沿线公众对工程施工期和运行期环保工作的意见。

1.6.2 调查重点

本次验收调查的重点：

- （1）工程和环境敏感目标的基本情况及其变化情况；
- （2）环境影响评价制度执行情况；

（3）环评报告及其批复文件中提出的主要生态保护、污染防治措施落实情况及其效果；

（4）工程施工期和运行期存在的环境问题以及公众反映强烈的环境问题；

（5）工程环境保护投资情况。

1.7 环境保护验收标准

1.7.1 验收标准执行原则

依据《关于建设项目竣工环境保护验收适用标准有关问题的复函》（环函[2002]222号），竣工验收应执行最新颁布的环境质量标准；污染物排放标准应执行环境影响报告书确认的污染物标准，当发布实施新的排放标准或某项污染物排放标准被新发布实施的标准修订废止时，执行新的排放标准，并以环境影响报告书批准的时间作为项目的建设时间确定应执行的标准值。

1.7.2 标准修订或新标准颁布情况

本次验收对环境影响报告书执行的标准和现行标准进行了对照梳理，环境影响报告书执行的标准均为最新标准。

1.7.3 验收执行标准

本次验收执行标准详见表 1-2、表 1-3。

表 1-2 验收执行环境质量标准

环境要素	标准名称	标准值与等级	适用地点与范围
声环境	《声环境质量标准》（GB3096-2008）	4a类区：昼间 70dB(A) 夜间 55dB(A)	城市道路红线外 30m 以内区域执行 4a 类标准；30m 以外区域执行相应功能区标准，具体为松花江以北地区（松北区）距道路红线外 30m 以外区域执行 2 类声功能区标准，松花江以南地区（道外区）距道路红线外 30m 以外区域执行 3 类声功能区标准。
		3类区：昼间 65dB(A) 夜间 55dB(A)	
		2类区：昼间 60dB(A) 夜间 50dB(A)	
水环境	《地表水环境质量标准》（GB3838-2002）	III类、IV类	桥址上游松花江河段水环境质量执行 III 类标准，桥址下游河段执行 IV 类标准。

表 1-3 验收执行污染物排放标准

环境要素	标准名称	标准值与等级	适用地点与范围
声环境	《建筑施工场界环境噪声排放标准》（GB12523-2011）	昼间 70dB(A) 夜间 55dB(A)	全 线

1.8 环境保护敏感目标

1.8.1 生态敏感区

验收范围内不涉及生态敏感区，与环评阶段一致。

1.8.2 文物保护单位

验收范围内不涉及文物，与环评阶段一致。

1.8.3 水环境敏感目标

验收范围内水环境敏感目标为松花江，不涉及饮用水水源保护区，与环评阶段一致，详见表 1-4：

表 1-4 水环境敏感目标一览表

序号	名称	与工程 相对位置关系	水体功能区划	备注
1	松花江水体	工程以桥梁形式跨越松花江河流水体	既有公铁两用桥桥位松花江上游河段为 GB3838-2002 中 III 类水体，下游河段为 IV 类水体。	本工程位于既有桥位下游 50m，其水体功能为 IV 类。

1.8.4 声环境敏感目标

（1）声环境敏感目标变化情况调查

环评阶段，本工程有声环境敏感目标 2 处。经现场调查，本次验收调查范围内仅剩 1 处声环境敏感目标，主要变化情况如下：

因搬迁取消 1 处声环境敏感目标（即水源街社区），不存在因设计、施工线路局部调整导致取消或新增的声环境敏感目标，详见表 1-5：

表 1-5 因改线或搬迁取消的声环境敏感目标汇总表

序号	敏感点名称	里程范围	方位	环评阶段距离(m)			变化情况说明
				正线	线路形式	高差 (m)	
1	#水源街社区	AK0+830~AK1+000	右侧	80	桥梁	7	已整体搬迁、取消

(2) 验收调查敏感目标

经调查，本次验收调查范围内仅有声环境敏感目标 1 处，详见表 1-6。

表1-6 沿线噪声敏感目标分布情况一览表

序号	敏感目标名称	里程	环评阶段				实际工程				情况说明
			位置	线路形式	距离 (m)	高差 (m)	位置	线路形式	距离 (m)	高差 (m)	
	#水源街社区	AK0+830~AK1+000	右侧	桥梁	80/20	7	/	/	/	/	已整体搬迁、取消
N1	松花江村	ZAK0+030~ZAK0+761	左侧	路堤、桥梁	5/100	13/5	左侧	路堤、桥梁	5/100	13/5	无变化

注：1、“#”代表已取消的声环境敏感目标。

2、“距离”列中“X/X”依次表示分别与“市政工程/铁路”的距离。



2 工程调查

2.1 工程建设经过

2.1.1 项目设计经过

本工程设计单位为中铁五院。

（1）预可行性研究

2009年9月，完成了滨北线松花江公铁两用桥改建工程预可行性研究。

2009年11月14日，原铁道部、黑龙江省人民政府以《关于滨北线松花江公铁两用桥改建工程预可行性研究报告的批复》（铁计函[2009]1552号）予以批复。

（2）可行性研究

2010年2月，完成滨北线松花江公铁两用桥改建工程市政接线部分可行性研究报告。

2011年8月2日，哈尔滨市人民政府以《滨北线松花江公铁两用桥改建工程市政接线部分可行性研究评估意见的函》（哈政函[2011]42号）予以批复。

（3）初步设计

2016年1月，完成滨北线松花江公铁两用桥改建工程（市政工程）的初步设计。

2016年5月9日，原哈尔滨市城乡建设委员会以《关于滨北线松花江公铁两用桥改建工程市政部分项目初步设计的批复》（哈建发[2016]113号）对市政工程初步设计予以批复。

2018年8月4日，哈尔滨市住房和城乡建设委员会以《关于滨北线松花江公铁两用桥改建工程市政部分项目初步设计调整的批复》（哈

住建函[2018]937号）对市政工程初步设计调整予以批复。

2.1.2 环境影响评价经过

2010年10月，中铁五院编制完成了《滨北线松花江公铁两用桥扩建工程环境影响报告书》。

2011年3月3日，黑龙江省生态环境厅（原黑龙江省环境保护厅）以《关于滨北线松花江公铁两用桥扩建工程环境影响报告书的批复》（黑环审[2011]30号）下达了环评报告书批复意见。

2.1.3 工程施工经过

市政工程2017年3月开工建设，2018年11月20日主线开通运营，2019年10月底全部完工。市政工程施工划分为4个标段，3个工程监理标段。具体标段划分见表2-1。

表 2-1 施工标段划分一览表

标段	工程范围	施工单位	监理单位
道路主体工程			
市政1标	主线桥（ZK0+077.941~ZK0+897.941），包含辅路和匝道。	江西际洲建设工程集团有限公司	东北林业大学工程咨询设计研究院有限公司
市政2标	主线桥（ZK3+244.941~ZK3+594.941）；A（AK0+33.628~AK0+526.692），B（BK0+092.814~BK0+376.883），C（CK0+206.621~CK0+599.121）匝道桥；水源路（SYK0+000~SYK1+148.911）；慢行系统道路（L1：L1K0+000~L1K0+576.637；L2：L2K0+000~L2K0+399.207）；江南市政接线工程（包含：桥梁（K0+94.211~K0+501.36）；利材路（含道路工程）（K0+501.36~K1+732.316）；辅路一（K0+268.804~K0+620）；辅路二（K0+279.75~K0+620）。	中国建筑第六工程局有限公司	黑龙江百信工程管理咨询有限公司、黑龙江正信工程咨询管理有限公司
道路绿化工程			
绿化1标	ZK0+077.941~ZK0+897.941、ZK3+244.941~ZK3+594.941；A，B，C匝道桥；水源路；慢行系统道路。	江西中承市政园林建设有限公司	东北林业大学工程咨询设计研究院有限公司、黑龙江百信工程管理咨询有限公司
绿化2标	江南市政接线工程（包含：利材路（含引道）（K0+501.36~K1+260）；辅路一（K0+268.804~K0+620）；辅路二（K0+279.75~K0+620）	黑龙江邦孚德建设有限公司	黑龙江正信工程咨询管理有限公司

2.1.4 项目验收经过

2019年6月，受哈尔滨市住房和城乡建设局的委托，中铁工程设计咨询集团有限公司承担滨北线松花江公铁两用桥改建工程（市政工程）竣工环境保护验收调查任务。

2019年6月，中铁设计组织相关人员对现场进行了调查和踏勘，并提出了初步整改方案。

2019年6月至2020年5月，建设单位组织施工单位对工程中存在的主要环境问题进行了整改。期间，委托黑龙江京诚检测技术有限公司进行本项目的噪声监测工作；2020年8月，中铁设计对整改工点进行进一步核查，并在此基础上，编制完成《滨北线松花江公铁两用桥改建工程（市政工程）竣工环境保护验收调查报告》。

2.2 工程概况

2.2.1 项目建设地点

滨北线松花江公铁两用桥址位于既有滨北线松花江公铁两用桥下游50m处，介于松浦大桥、东四环跨江桥中间位置，距松浦大桥3.4km、东四环跨江桥3.6km。市政工程包括主线——城市快速路、水源路和江南市政接线工程，其中：主线城市快速路北岸与松北区规划148路相接，南下跨越松花江，南岸与道外区规划北门街相接，全长3517.00m（其中公铁共建部分（里程范围为：主桥主体结构公铁合建段起点Z XK1+061.441（即铁路DK3+799.540）～主桥主体结构公铁合建段终点Z XK3+048.741（即铁路DK1+812.240），长度1987.300m）已在铁路工程中验收）；水源路城市次干道全长1148.911m；江南市政接线工程中主线至利材路桥梁工程全长407.149m，利材路道路工程全长1230.716m。

2.2.2 主要技术标准

主线：城市快速路，桥面宽 30 米，桥上标准段采用双向 6 车道，设计速度 60km/h。

主线辅道：城市支路，设计速度 30km/h，桥下及两侧辅道江北标准段采用双向 6 车道，江南标准段采用双向 10 车道。

水源路：城市次干道，设计速度 40km/h，标准段采用双向 4 车道。

匝道：计算行车速度 40km/h，规划 148 路匝道桥和规划北门街匝道桥近期采用单向双车道，远期采用单向单车道；水源路上桥、下桥匝道桥采用单向双车道，合并匝道桥采用双向 4 车道。

利材路：城市次干道，设计速度 40km/h。

利材路桥梁辅道：城市支路，设计速度 20km/h。

2.2.3 主要工程内容及数量

市政工程的建设内容包括道路工程、桥梁工程、照明工程、交通工程、排水工程、环保工程、堤岸防护工程、桥头堡以及既有线拆除等。

（1）道路工程

道路工程分为江北接线段、江南接线段和江南市政接线工程。其中：江北接线段上跨规划 164 路与规划 148 路相接，在规划 164 路设置 1 对上、下匝道与周边路网衔接，预留与北三环路相接条件；江南接线段与规划北门街相接，预留与三环路相接条件，在水源路前设置水源路立交一座与南直立交相连接；由于哈尔滨市团结锅炉厂未搬迁，原设计的江南主线 82#-90#桥墩暂不具备施工条件，实际工程新增江南市政接线工程——利材路，将滨北公铁两用桥江南市政主线桥梁与哈东路、三环化工路相连接，作为近期东三环江南、江北的联络通道。

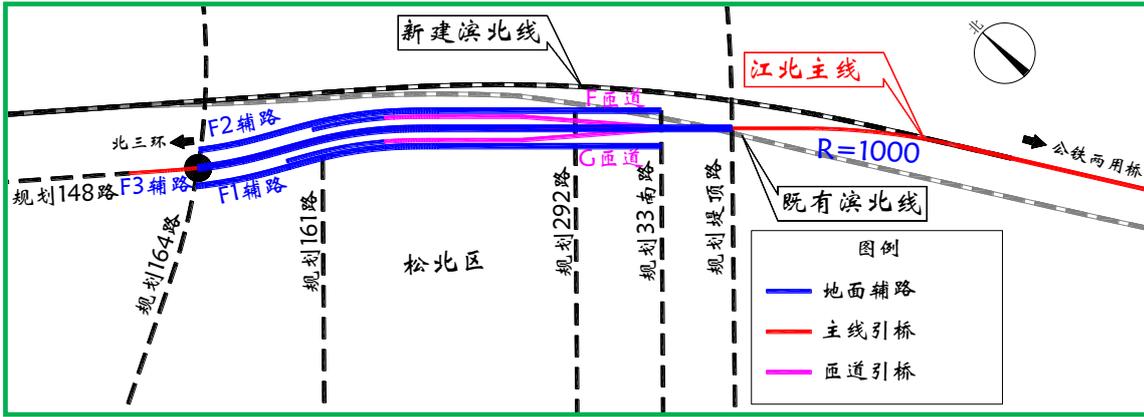


图 2-1 江北接线方案示意图

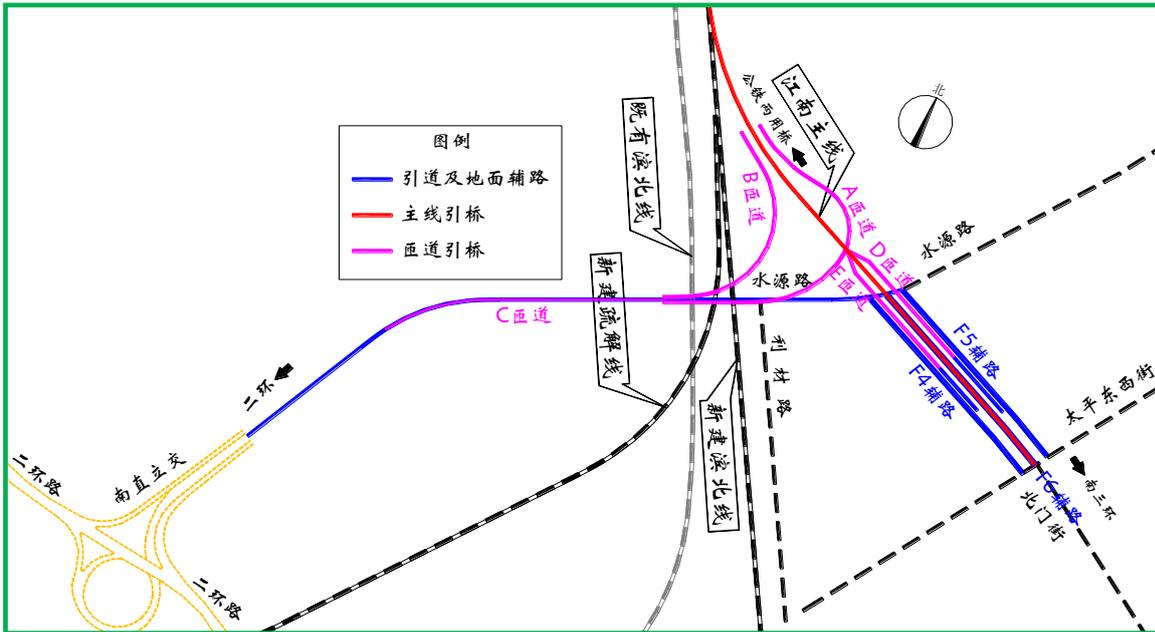


图 2-2 环评阶段江南接线方案示意图

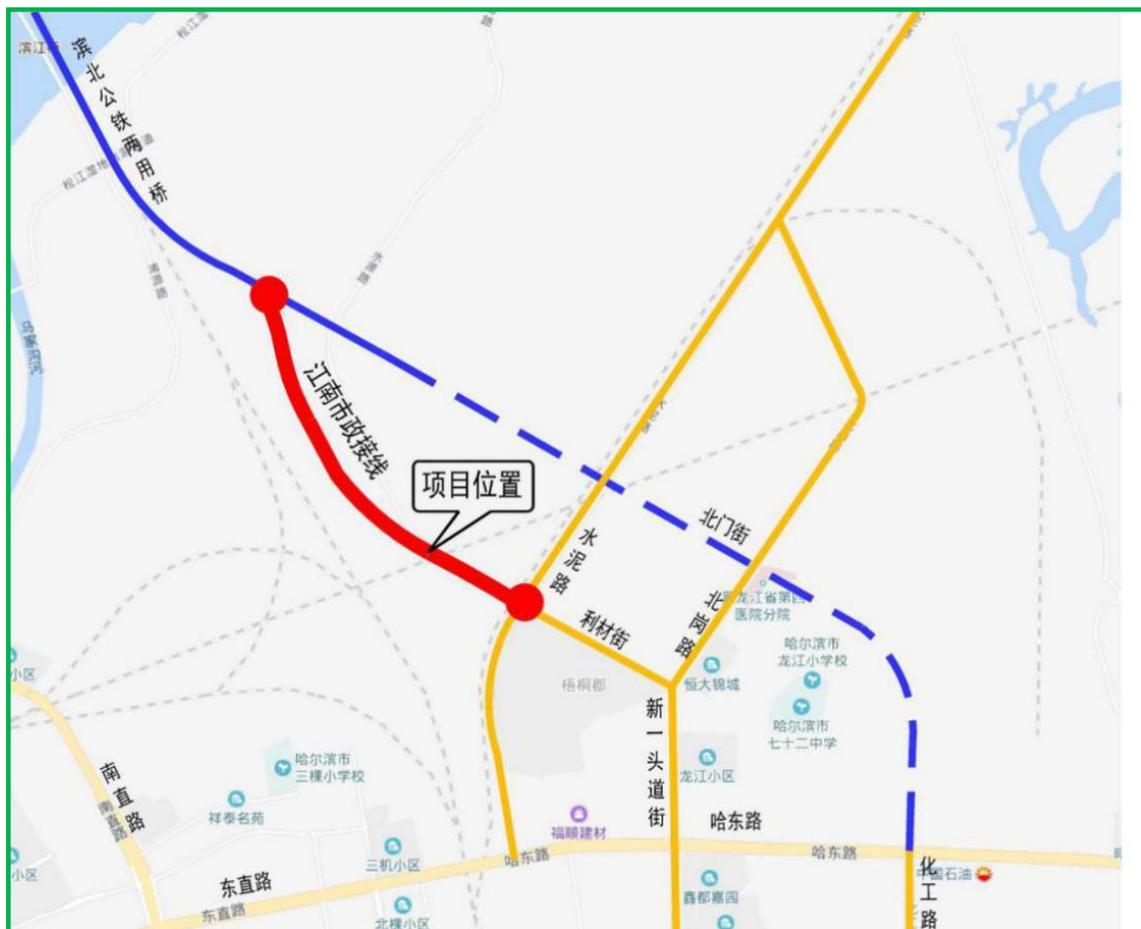


图 2-3 实际工程新增江南市政接线工程平面示意图

(2) 桥梁工程

桥梁工程分为主线桥梁和匝道桥两部分，其中：主线桥梁依其与新建铁路桥关系，从北至南依次划分为江北引桥市政单建段、江北引桥下部结构分设段、江北引桥下部结构公铁合建段、主桥主体结构公铁合建段、江南引桥下部结构公铁合建段、江南引桥下部结构分设段、江南引桥市政单建段、主线至利材路桥梁段等 8 个段落；匝道桥分为水源路上桥、下桥匝道桥，水源路合并匝道桥，江北上、下匝道桥。

经统计，本工程主线桥梁江北段长 820m、江南段长 350m，主线至利材路桥梁段 407.149 延米，水源路匝道桥 1169.63 延米/3 座。

(3) 照明工程

照明工程主要包括设置 630kVA 路灯箱变、路灯杆以及桥区照明及相关电源接入等照明设施。

（4）交通工程

交通工程内容主要包括设置交通标志、交通标线、交通信号灯、交通安全和交通监控等交通设施。

本工程道路平交路口的标线包括：人行横道线、停止线、导向车道线、路口导向线、导向箭头等，其他标线还包括减速让行线、出入口标线、导流线等；设有禁令、指示和指路等 3 种交通标志。本项目与浦源路交叉口、规划 292 路交叉口、规划 33 南路交叉口、滨水大道交叉口预埋信号灯穿线管，其他交通设施还有防护栏、隔离桩、防眩设施、防撞垫等。

（5）排水工程

本工程排水采用雨、污分流系统。雨水系统中江北段分为 5 个系统、江南段分为 3 个系统、水源路分为 2 个系统、利材路分为 1 个系统；污水系统中江北段、江南段、水源路、利材路各为 1 个系统。主桥桥面设置独立排水收集系统。

（6）堤岸防护工程

市政工程与松花江北岸大堤相交，其公路引桥 23 号、24 号桥墩位于松花江北岸大堤两侧二级坡脚位置，23 号、24 号桥墩位置处现状地面标高 120~124m，高于设计二级坡顶平台高程 118.40m。本工程设计防洪标准为 100 年一遇洪水，大堤防护专项工程的防洪标准亦按 100 年一遇洪水进行设计。

（7）桥头堡

新建桥头堡 4 座，主线在江北、江南两端各设 2 座 5 层桥头堡。

（8）桥下停车场

在江南水源路北侧主线桥下设置停车场 1 处，在江南桥头堡北侧平台位置设置小型停车场 1 处。

（9）绿化工程

本工程绿化面积共计约 $5.42 \times 10^4 \text{m}^2$ ，采用乔、灌、草相结合的绿

化方式，行道树有旱柳、银中杨、光辉海棠、金银忍冬、佛头花、桃叶卫矛等，灌木有丛生福禄考、千屈菜等，冷季型草坪播撒的草籽有（优异+雪狼+新哥莱德+公园）早熟禾，各占 25%。

（10）工程投资、工期

市政工程投资 15.66 亿元，市政工程 2017 年 3 月开工建设，2018 年 11 月 20 日主线开通运营，2019 年 10 月底全部完工。

（11）主要工程数量

1) 工程用地

市政工程占地共计 22.88hm²，均为永久用地。

2) 工程土石方

市政工程土石方总量为 41.72×10⁴m³，其中填方 24.03×10⁴m³，挖方 17.69×10⁴m³，利用方 7.86×10⁴m³，借方 16.17×10⁴m³（外购土方），弃方 9.83×10⁴m³，详见表 2-5。

表 2-5 市政工程土石方工程数量汇总表

项目	土石方总量 (×10 ⁴ m ³)	填方 (×10 ⁴ m ³)	挖方 (×10 ⁴ m ³)	利用方 (×10 ⁴ m ³)	借方 (×10 ⁴ m ³)	弃方 (×10 ⁴ m ³)
合计	41.72	24.03	17.69	7.86	16.17	9.83

3) 临时工程

市政工程未设取、弃土（渣）场，所需混凝土均采用商砼，未设自建拌合站；所需箱梁均采用定制外购，未设制存梁场；自建施工场地 2 处，均位于永久用地征地范围内；无新建施工便道。

2.3 工程建设变化情况

2.3.1 工程建设变化情况梳理

施工期间，建设单位按照《关于印发环评管理中部分行业建设项目重大变动清单的通知》（环办[2015]52 号）对滨北线松花江公铁两用桥改建工程（市政部分）建设方案与原环评的变动情况进行梳理（详见表 2-6）。梳理结果表明：市政工程不构成重大环保变动。

表 2-6 滨北线松花江公铁两用桥改建工程工程（市政部分）建设方案变化情况环保梳理表

重大变动项目		环评阶段	实际工程	变动情况对照	是否构成重大变动	
规模	1	车道数或设计车速增加	主线为城市快速路 6 车道，设计车速 60km/h	主线为城市快速路 6 车道，设计车速 60km/h	无变化	否
	2	线路长度增加 30% 及以上	主线全长 4.02km	主线全长 3.517km	主线长度减短 0.503km	否
地点	3	线路横向位移超出 200 米的长度累积达到原线路长度的 30% 及以上	正线桥位位于既有桥梁下游 50m 处	主线线位与环评阶段一致	无变化	否
	4	工程线路、服务区等附属设施或特大桥、特长隧道发生变化，导致评价范围内出现新的自然保护区、风景名胜区、饮用水水源保护区等生态敏感区，或导致出现新的城市规划区和建成区	不涉及生态敏感区	不涉及生态敏感区，也不存在因工程线路、车站等变化导致出现新的城市规划区和建成区	无变动	否
	5	项目变动导致新增声环境敏感目标数量累积达到原敏感点数量的 30% 及以上	声环境敏感目标 2 处（居民住宅）	声环境敏感目标 1 处（居民区）	较环评阶段减少 1 处声环境敏感目标	否
生产工艺	6	项目在自然保护区、风景名胜区、饮用水水源保护区等生态敏感区内的线位走向和长度、服务区等主要工程内容，以及施工方案等发生变化	不涉及生态敏感区和服务区	不涉及生态敏感区和服务区	无变动	否
环境保护措施	7	取消具有野生动物迁徙通道功能和水源涵养功能的桥梁，噪声污染防治措施等主要环境保护措施弱化或降低	涉及松花江公铁两用桥；市政工程涉及 2 处敏感点，设置声屏障 646m/1 处	涉及松花江公铁两用桥；市政工程涉及 1 处敏感点，设置声屏障 1018m/1 处	不涉及野生动物迁徙通道功能和水源涵养功能的桥梁；降噪措施未弱化或降低。	否

2.3.2 工程主要变化情况

市政工程的主要变化是本工程取消了江南市政主线部分桥梁和道路工程，同时新增江南市政接线工程——利材路，将滨北公铁两用桥江南市政主线桥梁与哈东路、三环化工路相连接，具体详见哈尔滨市人民政府专题会议纪要（2018年第64号）（详见附件四）。

工程变动主要因江南市政主线桥梁和道路红线范围内涉及富饶团结锅炉厂搬迁难度大所致，具体详见图 2-2 和图 2-3。

实际工程数量与环评阶段对比情况详见表 2-7。

表 2-7 主要工程数量对比一览表

序号	工程 项 目		单位	环评数量	实际数量	变化量	变化原因
1	主线（按全长比较）		m	4020.00	3517.00	-503.00	因主线两端拆迁难度大，两端部分主线取消。
	水源路		m	1176.00	1148.91	-27.09	设计优化。
	江南市政接线工程-利材路		m	0	1637.87	1637.87	因江南段拆迁难度大，设计变更新增。
	水源路匝道桥		m	1983.00	1169.63	-813.37	主要是部分上、下匝道桥改为合并段。
2	征用土地	永久用地	hm ²	24.80	22.88	-1.92	主要是市政工程范围变化导致。
		临时用地	hm ²	0	0	0	
		合计	hm ²	24.80	22.88	-1.92	
3	取土场		个	0	0	0	环评阶段弃渣场与铁路工程共用，工程实际弃方被地方市政综合利用。
	弃土（渣）场		个	1	0	-1	
4	土方量	填方	万方	9.70	24.03	14.33	主要由于江北段实际填方较环评阶段增加较多。
		挖方	万方	18.30	17.69	-0.61	
		总土石方量	万方	28.00	41.72	13.72	
5	施工便道	新建	km	0	0	0	施工便道均位于工程红线范围内。
6	主要临时工程	制梁场	处	0	0	0	箱梁外购。
		拌合站	处	0	0	0	采用商砼。
		施工场地	处	0	2	2	环评阶段施工营地与铁路工程合用，实际单独设置在永久占地内。
7	投资总额		亿元	28.42	34.61	6.19	含铁路工程投资，主要是征拆成本增加所致。
8	环保投资		万元	1839.08	3873.88	2034.80	含铁路工程环保投资，主要是环保拆迁、工程绿化增加费用较多。

注：正值为增加量，负值为减少量。

2.4 运行工况

2.4.1 设计运量

(1) 设计年度：近期 2020 年，远期 2030 年。

(2) 汽车车流量

表 2-8 城市快速路近、远期交通量表 单位：辆/h

设计年份	设计近期 (2020 年)	设计远期 (2030 年)
交通流量	950	1297

2.4.2 运行工况

验收期间，市政工程监测期间昼间车流量为 914~1123 辆/h，夜间车流量为 126~308 辆/h，平均车流量为 618 辆/h，占设计近期车流量的 65.0%，竣工验收阶段城市快速路车流量见表 2-9。

表 2-9 竣工验收阶段城市快速路交通量表 单位：辆/h

验收期间	昼间	夜间
交通流量范围	914~1123	126~308
昼、夜平均交通流量	1019	217
日均交通流量	618	

2.5 工程调查结论

(1) 滨北线松花江公铁两用桥改建工程由原铁道部和黑龙江省人民政府立项，工程可研和初设文件均取得原铁道部和黑龙江省人民政府相关部门的批复，环境影响报告书取得了原黑龙江省环保厅的批复，项目建设履行了国家有关铁路工程建设和环境保护的法定程序。

(2) 依照《关于印发环评管理中部分行业建设项目重大变动清单的通知》（环办[2015]52 号）对本工程建设方案与原环评的变动情况梳理结果表明：本工程建设项目的性质、规模、地点、生产工艺和环境保护措施五个因素均未发生重大变动。

(3) 市政工程包括主线、水源路和江南市政接线工程，其中：主

线城市快速路全长 3517.00m，采用双向 6 车道，设计速度 60km/h；水源路城市次干道全长 1148.911m，采用双向 4 车道，设计速度 40km/h；江南市政接线工程中主线至利材路桥梁工程全长 407.149m，利材路道路工程全长 1230.716m，设计速度 20~40km/h。沿线设桥梁 1 座，无服务区和收费站。本工程永久用地 22.88hm²，无临时用地；工程土石方总量为 41.72×10⁴m³，其中挖方 17.69×10⁴m³，填方 24.03×10⁴m³，借方 16.17×10⁴m³，弃方 9.83×10⁴m³。本工程投资 15.66 亿元，施工总工期 31 个月。

（4）市政工程未设取、弃土（渣）场、制存梁场、拌合站，自建施工场地 2 处；未在工程占地范围外设施工便道。

（5）验收期间，市政工程机动车平均车流量为 618 辆/h，占设计近期车流量的 65.0%。

3 环境影响报告书回顾

3.1 环境影响评价经过

2010年10月，中铁五院编制完成了《滨北线松花江公铁两用桥扩建工程环境影响报告书》；2011年3月3日，原黑龙江省环境保护厅以《关于滨北线松花江公铁两用桥扩建工程环境影响报告书的批复》（黑环审[2011]30号）下达了环评报告书批复意见。

3.2 环境影响报告书的主要内容

环境影响报告书涉及本工程的主要内容如下：

- （1）生态环境影响评价；
- （2）声环境影响评价；
- （3）水环境影响评价；
- （4）大气环境影响评价；
- （5）固体废物影响评价；
- （6）施工期环境影响分析；
- （7）公众参与。

3.3 环境影响评价结论及防治措施

3.3.1 生态环境影响评价结论及防治措施

3.3.1.1 生态环境现状评价结论

（1）植被资源

哈尔滨市的植被类型分别为Ⅷ草甸—温带禾草、苔草及杂类草沼泽化草甸、Ⅸ沼泽、Ⅺ栽培植被。工程沿线植被属于森林草原与湿地草原类型，以自然植被为主，包括野生植物和滩涂植被。

（2）动物资源

哈尔滨市野生动植物资源丰富，种类繁多：有脊椎动物 417 种，其中兽类 63 种、鸟类 256 种、爬行类 11 种、两栖类 9 种、鱼类 78 种；被列入国家一二级重点保护的野生动物有 53 种。评价区域内无珍稀濒危野生动物物种，沿线动物以家畜、常见的鸟类，爬行类小动物、小型兽类为主。

（3）松花江哈尔滨段鱼类资源

本项目桥位所处江段为松花江哈尔滨中下游，该段淡水鱼类资源比较丰富，淡水鱼中具有食用价值的经济鱼类主要有黑龙江鲤、银鲫、狗鱼、雅罗鱼，以及鳊、鲂、鳊、鲇等 40 余种。

（4）松花江哈尔滨段水生生物资源现状

松花江哈尔滨段已发现的硅藻共有 100 个分类单位，包括种 57 种 40 变种 3 变型，分隶属于 2 纲 6 目 9 科 23 属。原生动物 34 属，主要为鞭毛虫、纤毛虫、肉足虫等；底栖动物 64 属，主要为水生昆虫、软体动物、环节动物、甲壳动物等。

（5）土地利用现状

哈尔滨市土地总面积 53068km²，土壤类型主要有黑土、黑钙土、草甸土、砂土及沼泽土，共 11 个亚类、25 个土种。铁路和城市道路永久用地 36.60hm²，主要占用建设用地、草地、鱼塘、荒地等，临时占地 14.13hm²，主要包括建设用地、铁路用地、草地、荒地。其中市政工程永久用地 24.80hm²，主要占用建设用地、荒地等，无临时占地。

（6）水土流失

项目区属于国家重点治理区的东北黑土治理区和黑龙江省水土流失重点治理区，土壤侵蚀类型以水力侵蚀为主，侵蚀强度以微度为主。

（7）沿线景观现状

工程沿线景观现状以人工建筑、道路等共同组成，呈典型的城市生态景观，植被结构简单，分布不连贯，没有形成体系性景观美学。

3.3.1.2 生态环境影响评价结论

（1）对动植物资源的影响

工程施工将破坏工程用地范围内的地表植被，进而影响到植被生产力；但不会对区域内的植物种类、区系构成等产生影响。通过工程植被恢复措施，可使区域内的生物量增加 1007.44t/a。

（2）对土地利用的影响

铁路和城市道路永久用地 36.6hm²，主要占地类型为建设用地、荒地、草地、鱼塘，以建设用地为主。不占用农田耕地，对农业生产没有影响；工程永久占地呈带状分布，工程横向影响范围小，线路短，工程实施不会使沿线土地的利用格局发生大的改变。

铁路和城市道路临时占地 14.13 hm²，占地类型以铁路用地为主，其次为荒地。临时占地的影响主要集中在施工期，工程施工结束后，随着生态恢复措施功效的发挥，在施工结束后 3~5 年内可基本恢复原貌。

（3）对水土流失的影响

铁路和城市道路共扰动原生地表的面积 50.73hm²，弃方 23.66 万 m³，占用林草植被的面积为 18.53hm²。预测时段内产生的水土流失总量为 2251.92t，其中新增水土流失量 1665.13t。铁路工程设置的取土场的占地类型为铁路用地，不占用耕地和基本农田，不占压河道，总体符合水土保持和环境保护要求；市政工程未设置取土场。

（4）对沿线景观的影响

桥梁色彩上应以柔和淡雅的中间色、调和色、材质固有的浅色调为主基调，桥墩采用外形美观简洁、平整光滑、线条流畅的截面，同时结合松花江河流、江心岛、桥端松花江村、水源街社区以及现有自然景观等，采用融合法，将本工程融入到周围自然环境中，达到整体协调效果，使之成为哈尔滨市标志性建筑之一，并能给人心旷神怡的心理感觉。

（5）对水生生物的影响

工程共设置桥墩 76 个、其中水中墩 7 个，水中墩施工采用钢围堰

方式，通过船只将施工过程中产生的泥浆运至施工场地，经沉淀池沉淀后排放，同时，加强对施工人员的管理，施工场地产生的生活垃圾禁止排入水体，可以有效避免施工污染松花江水体水质，从而减轻对水生生物的影响。

3.3.1.3 生态环境防治措施

1、施工期

（1）植物保护措施

工程建设应根据国家及黑龙江林业等相关部门规定对占用的林木资源进行补偿，同时，对线路两侧本着适地适树原则选择乡土树种采用乔灌与草皮相结合的方式进行了植被恢复，对临时用地待施工结束后应及时恢复原貌。铁路和城市道路共栽植乔木 2664 株，灌木 133318 株，撒播草籽 8hm^2 。

（2）动物资源

桥墩施工尽量选择枯水期，采用钢围堰施工方式，钻孔灌注泥浆废水经沉淀处理后排入水体，施工结束后，及时清理防止对松花江水质及水生生物的影响，从而减轻施工对水生生物及其生境的影响。

（3）土地资源

铁路和城市道路永久占地 36.6hm^2 ，主要占地类型为建设用地、荒地、草地、鱼塘，以建设用地为主。铁路和城市道路临时占地 14.13hm^2 ，主要占地类型为建设用地、铁路用地、草地、荒地，以铁路用地和荒地为主，采取以下措施可有效减少工程对土地资源的破坏。

- 1) 尽量减少铁路、城市道路与既有交通线路之间的夹心地；
- 2) 施工场地、施工便道等临时用地尽可能布置在工程永久用地范围内；
- 3) 工程施工结束后，需对临时用地采取植被恢复等措施，可有效减少工程对土地资源的破坏。

（4）水土保持

1) 边坡防护措施

全线共计 M7.5 浆砌片石拱形骨架护坡 12430.99m³，边坡防护中栽植灌木 18416 株，撒播草籽 24861.96m²。

2) 主体工程防护措施

环评要求在线路两侧栽植乔灌木，在线路所、桥梁工区、守桥部队等征地范围内栽植乔灌木、撒播草籽进行绿化。主体工程防治区共计栽植乔木 2664 株，种植灌木 31968 株，撒播草籽 39320.64 m²。

3) 取土场防护措施

施工结束后，立即采取土地整治措施，撒播草籽 7.33hm²。

4) 施工便道防护措施

施工结束后，立即采取土地整治措施，根据恢复功能，做好覆土、压实、平整等工序。经计算，本区土地整治 0.4hm²。

5) 施工场地防护措施

施工结束后，立即采取土地整治措施，根据恢复功能，做好覆土、压实、平整等工序。采用直播方式种植灌木，17778 株，撒播草籽 1.18hm²。

(5) 景观恢复措施

本工程景观影响呈线性分布，工程建设将切割连续的自然景观，使其空间的连续性和自然性被破坏，为减缓工程建设对景观的影响，设计中应考虑以下措施使工程与周围环境相协调，构成完整统一的景观环境。

1) 设计中应采用融合法，使桥梁的色彩与周围环境有机结合，自然协调，从而体现桥梁的存在，使风景更为美丽生动；充分利用沿线现有的景观，将人文、自然及城市景观引入视域范围，丰富景观内容，将自然景色、历史文化和城市景观融为一体。桥梁色彩设计上应以柔和淡雅的中间色、调和色、材质固有的浅色调为主基调；

2) 桥墩采用外形简洁、底面平整光洁、线条流畅的截面，桥梁墩形的选择遵从结构受力合理、外形美观、梁墩协调配合、与周围环境和

谐的原则。

4) 公铁两用桥江南桥梁工区、线路所、江北守桥部队营房要进行景观设计，充分体现地方文化风情特色，尽可能与周边景观相融。

5) 在绿化设计中，要做到点、线、面结合，重点突出，形成气势宏伟、韵律感强的景观序列，在城市道路、松花江河道、松花江村和水源街社区等重点部位相交时，要考虑景观的延伸，并将其串联，风格融为一体，形式以景观线、景观靓点相结合的景观序列。

6) 在线路两侧建设绿色通道，本着“适地适树”的原则，道路绿化应使用本地植物，使景观与功能相结合，充分发挥其环境效益。

(6) 水生生物资源及行洪通航

1) 桥梁水中墩施工时，加强施工期环境监理和监督检查，禁止将污水、垃圾和其它施工机械废油等污染物抛入水体。

2) 钢围堰内产生的施工废水运至至施工营地设置的沉淀池沉淀达标后排放，不得直接排入水体。

3) 合理安排桥梁水中墩施工期，尽量选择在枯水期进行主河道桥梁墩台的施工。

4) 加强施工期环境管理，提高施工人员的环保意识。

5) 建设单位、设计单位、施工单位要与沿线环保、水保部门密切配合，加强沟通，认真听取当地主管部门对水土保持工作的建议及要求，不断完善设计施工中的环保、水保措施。

2、运营期

(1) 加强宣传教育，提高铁路职工及沿线居民的环保意识。

(2) 加强对绿化工程的管理与抚育，并对不足部分不断加强与完善。

3.3.2 声环境影响评价结论及防治措施

3.3.2.1 声环境现状评价结论

根据现状监测结果统计分析，评价范围内各噪声敏感点的现状监测值昼间为 60.5~64.4dB(A)，夜间为 55.8~61.4dB(A)。

水源街社区昼间的监测值均能达到功能区标准要求，夜间有所超标，超标原因是受既有铁路的运行噪声和水源街社区内的小型工业企业噪声影响。

松花江村在既有线左侧 80m（距新建线路左侧 100m）处的监测值昼夜均超标，原因是既有铁路的运行噪声对敏感点影响较大。

3.3.2.2 声环境预测影响评价结论

根据预测结果，本工程运营后，沿线噪声敏感点近期环境噪声值昼间为 59.6~72.1dB(A)，夜间为 53.9~70.3dB(A)；昼间较现状增加 5.3~8.7dB(A)，夜间增加 8.2~11.2dB(A)。

1、水源街社区

水源街社区主要受铁路（正线和联络线）和城市道路（水源路）的噪声影响，由预测可知：

（1）铁路外轨中心线 30m 以内环境噪声预测值昼间为 68.4~71.2dB(A)、夜间为 66.8~69.8 dB(A)；其中，桥梁段昼间噪声预测值超过 70 dB(A)；

（2）30m 处的环境噪声预测值昼间为 66.9~69.6 dB(A)、夜间为 65.2~68.1dB(A)，昼、夜均能满足《铁路边界噪声限值及其测量方法》（GB525-90）及其修改方案规定的限值要求；

（3）30~60m 以内区域的环境噪声预测值昼间为 63.2~65.8 dB(A)、夜间为 60.6~63.9 dB(A)，昼间满足 GB3096-2008 之 4a 类标准要求，夜间超标 5.6~8.9 dB(A)；

（4）60m 以外区域的环境噪声预测值昼间为 59.6~63.3dB(A)、夜间为 53.9~60.6 dB(A)，昼间满足 GB3096-2008 之 3 类标准要求，夜间超标 0~5.6 dB(A)。

评价范围内水源街社区噪声超标居民户数约为 190 户，超标居民人

数约 665 人。

2、松花江村

松花江村同时受到拟建铁路正线和城市道路（主线及两侧辅道）的噪声影响，由预测可知：

（1）30m 处的环境噪声预测值昼间为 70.6~72.1dB(A)、夜间为 68.5~70.3dB(A)，除路堤段昼间满足《铁路边界噪声限值及其测量方法》（GB12525-90）及其修改方案规定的夜间 70 dB(A)的标准要求外，其余路段均不能满足要求；

（2）4a 类区的环境噪声预测值昼间为 67.2~69.2dB(A)、夜间为 64.3~66.7dB(A)，昼间满足标准要求，夜间全路段均超标，超标量为 9.3~11.7dB(A)；

（3）2 类区的环境噪声预测值昼间为 61.4~65.4dB(A)、夜间为 57.9~62.5dB(A)，昼间超过标准 1.4~5.4dB(A)，夜间超标 7.9~12.5dB(A)。

3.3.2.3 噪声防治措施

1、施工期

（1）合理安排施工场地，尽量远离居民区等敏感点，施工场界内合理安排施工机械，噪声大的施工机械布置在远离居民区等敏感点的一侧。

（2）合理科学地布局施工场地，特别是有敏感点的一侧，可采取加防振垫、包覆和隔声罩等有效措施减轻影响。

（3）合理安排作业时间，噪声大的作业尽量安排在白天。

（4）合理规划施工便道和载重车辆走行时间和路线，尽量远离环境敏感点，减小运输噪声对居民的影响。

（5）做好宣传工作，倡导科学管理和文明施工，施工单位在施工前应取得地方政府的支持，张贴施工告示与说明，取得当地居民的理解，同时做好施工人员的环保意识教育，降低人为因素造成的噪声影响。

（6）在施工工程招标投标时，将降低环境噪声污染的措施列为施工组织设计内容

2、运营期

根据预测结果，评价范围内松花江村噪声超标居民户数约为 160 户，超标人数约为 560 人。建议对主体工程实施后水源街社区尚存的、位于铁路外轨中心线 30m 以内的 40 户居民住宅予以搬迁；在铁路正线 CK0+710~CK1+147 右侧（水源街社区）设置 2.5m 高的声屏障 437m（属于铁路工程降噪措施）；在主线城市快速路 ZXAK0+100~ZXAK0+746 桥梁段左侧（松花江村）设置 2.5m 高的声屏障 646m，共计设置 2.5m 高的声屏障 1083m，计 2707.5m²；松花江村预留隔声窗 520m²。

3.3.3 水环境影响评价结论及防治措施

3.3.3.1 水环境现状评价结论

既有桥址上游松花江河段水环境质量执行《地表水环境质量标准》（GB3838—2002）中Ⅲ类标准，下游河段执行Ⅳ类标准。

工程所处河段水体功能类别为Ⅳ类，对照《地表水环境质量标准》（GB3838-2002）中的Ⅳ类标准，松花江拟建桥址处的水质，除氨氮超过标准 0.07 倍外，其余各因子均可满足标准要求；桥址处的水环境现状质量一般。

3.3.3.2 施工期水环境防治措施及建议

- （1）施工期应严格执行国家和地方有关建筑施工环境管理的法规。
- （2）施工期污水排放应进行设计，严禁散排。
- （3）施工场地设置临时沉砂池，将含泥沙的雨水、泥浆经沉砂池沉淀后方可排放。预制板场应尽量远离受纳水体，其产生的泥浆水沉淀后应尽量回用。
- （4）桥梁施工泥浆不得排入水体，应在钢护筒内安装泥浆泵，水

中设置承接船，将泥浆污水引至岸边进行沉淀处理；评价建议在松花江两岸各设置临时沉淀池一座，用于桥梁泥浆污水的处理。

（5）加强施工机械管理维护，防止跑、冒、滴、漏等现象发生；加强施工队伍的管理，强化施工人员环保意识，禁止施工人员向水体倾倒垃圾、冲洗机具等行为。

3.3.4 大气环境影响评价结论及防治措施

3.3.4.1 大气环境现状评价结论

哈尔滨市主要大气污染物 SO_2 、 NO_2 、 PM_{10} 的年均值分别为 $0.043\text{mg}/\text{m}^3$ 、 $0.055\text{mg}/\text{m}^3$ 、和 $0.102\text{mg}/\text{m}^3$ ；除 PM_{10} 略有超标外（超标 $0.002\text{mg}/\text{m}^3$ 、超标原因是冬季取暖），其余指标均达到《环境空气质量标准》（GB3096-1996）二级标准要求。

3.3.4.2 大气环境影响评价结论

1、施工期

施工期的环境空气影响是暂时性的，且影响范围和程度都较小。通过采取加强施工期环境管理，篷布覆盖、洒水降尘等一系列的防治措施，工程施工对环境空气的影响可得到有效控制。

2、运营期

汽车尾气对环境的影响范围和程度十分有限，随着我国执行单车排放标准的不断提高，单车尾气的排放量将会进一步降低。本工程城市道路两侧绿化工程的实施，在一定程度上可以降低道路汽车尾气对道路两侧居民的影响。

3.3.4.3 大气环境污染防治措施及建议

（1）施工扬尘

对施工场地进行有效隔挡，减少弃土的临时堆放，保证及时清运。在气候干燥时应对作业面进行洒水降尘，在大风日加大洒水量及洒水次数；散状物料运输和临时存放，必须采取防风遮挡措施，减少起尘量，

在大型取、弃土场施工场地等严重扬尘工点，定期洒水降尘，遇 4 级以上大风要停止拆除和土方工程。

（2）道路扬尘

施工场地内运输通道及时清扫、冲洗，运输车辆进入施工场地应低速行驶，以减少汽车行驶扬尘。出场界时应对车轮和底盘进行冲洗，避免将泥土带入交通道路；在松花江村、水源街社区附近可能造成扬尘影响的区域，对运输频度较高、较固定的线路（施工便道和既有公路）采用洒水或路面固化处理方式进行降尘。

（3）起尘材料覆盖措施

避免起尘原材料的露天堆放，最好随用随运，一方面可以减少施工临时占地，另一方面可以有效地减少起尘量。所有来往施工场地的多尘物料均应采取遮盖措施。路材料堆放地点选在环境敏感点下风向，距离在 300m 以上。遇恶劣天气减少堆存量并及时利用，并设置围栏，定时洒水防尘。

（4）沥青烟的防治措施

施工期，本项目不设原料拌和站，沥青拌合料采用外购。在道路路面铺设的过程中会有少量沥青烟挥发，为无组织排放。在路面铺装过程中，沥青烟的产生量相对较小，同时应采取水冷措施，可使沥青烟的产生量明显减少。

（5）运输车辆汽车尾气

运输车辆机燃油机械设施定期检修保养，减少尾气排放量，道路两侧加强绿化，在一定程度上可以降低道路汽车尾气对道路两侧居民的影响。

（6）加强施工期环境管理

加强管理措施，定期的进行污染防治教育与宣导工作；主管机关不定期抽查；施工前进行合理的规划与防范；尽量采用低污染的施工方法与机具；加强罚责与奖励措施；工地不得燃烧会产生粉尘、恶臭的物质。

3.3.5 固体废物影响评价结论及防治措施

3.3.5.1 固体废物影响评价结论

工程施工期产生建筑拆迁垃圾 79103m³，运至地方城管部门指定的场所妥善处置，环境影响轻微。施工场地产生的生活垃圾经收集后，交由地方环卫部门集中处理，环境影响轻微。

3.3.5.2 固体废物污染防治措施及建议

各施工场地和营地产生的生活垃圾应设专人收集后，送至环卫部门集中处理，禁止随意丢弃。工程施工期产生的建筑垃圾运至地方城管部门指定的场所妥善处置。

3.3.6 环境影响报告书总结论

既有滨北松花江桥为公铁两用的钢结构桥梁，于 1934 年建成通车。由于建筑年代久远，加之长期超负荷的运行和维护保养的不力，既有桥梁存已存在安全隐患。上层公路桥已封闭，下层铁路桥实行限速运行，对哈尔滨市的城市交通和铁路运能的发挥产生了严重影响，急需对其进行改建。

滨北松花江公铁两用桥是哈尔滨公路和铁路交通枢纽的重要组成部分，工程实施可满足铁路枢纽过江客货列车运输需求，也是完善哈尔滨铁路枢纽的必要保证；作为联系哈尔滨市主城区、松北区的南北向城市快速路，工程建设对缓解哈尔滨市的过江交通压力、带动松北新区发展以及区域联动等均具有十分积极的作用。

本工程建设符合我国中长期铁路网规划；不属于国家产业结构调整指导目录的限制和淘汰类，符合国家相关产业政策；工程选址与城市总体规划、环境功能区划相容。虽然工程建设将会对所经区域的生态、水、大气、声环境、环境振动等产生一定程度的不利影响，由于设计采取了积极有效的防治措施，本次环评又有针对性地补充提出了的环保措施和建议，只要这些措施与主体工程实现“三同时”，同时加强监控和管理，

工程对环境的不利影响就可控制在国家容许范围之内。在落实设计和本报告提出环保措施后，本工程对环境的负面影响可以得到有效控制；在切实做好环境保护工作的前提下，本工程是一项经济效益高、社会效益显著，符合社会效益、经济效益和环境效益协调统一的工程，工程建设具有环境可行性和合理性。

3.4 环境影响报告书批复意见

2011年3月3日，原黑龙江省环境保护厅以《关于滨北线松花江公铁两用桥扩建工程环境影响报告书的批复》（黑环审[2011]30号）下达了工程环评报告书的批复意见，主要批复意见摘录如下：

1、桥墩施工尽量选择枯水期，采取合理施工方式，施工结束后，及时清理减轻施工对动物及水生生物的影响；施工结束后应及时对所破坏的植被进行恢复；采取合理措施防止水土流失。

2、合理安排施工场地，高噪声施工机械远离敏感区布置；合理安排施工时间，夜间尽量不进行施工或安排低噪声施工作业，因特殊需要连续施工的，必须事先得到有关部门的批准，并同时做好民众的沟通工作；加强施工环境管理，严格执行国家、地方规定；对主体工程实施后水源街社区尚存的、位于铁路外轨中心线30m以内的40户居民予以搬迁；2处噪声敏感点设置声屏障；对于松花江村预留隔声窗。

3、在选取客货车车型时，优选采用轴重较轻、结构优良、噪声和振动值低的环保型车辆；采用振动相对较小的轨道规格；加强轮轨的维护、保养，定期进行轨道打磨和车轮的清洁与旋轮工作。

4、施工场地设置临时沉砂池，将含泥沙的雨水、泥浆经沉砂池沉淀后方可排放；桥梁施工泥浆不得排入水体，应在钢护筒内安装泥浆泵，将泥浆污水引致岸边进行沉淀处理；加强施工机械管理和维护，防止跑、冒、滴、漏等现象发生；加强施工队伍的管理，禁止施工人员向水体倾倒垃圾、冲洗机具等行为。运营期产生的生活污水经隔油池、化粪池预

处理，再经厌氧滤池处理达标后，近期夏季用于绿化；冬季临时暂存后，委托有资质的单位定期外运至附近污水处理厂处理，不外排。

5、工程施工期产生的建筑拆迁垃圾全部运至地方城管部门指定的场所妥善处置。运营期生活垃圾经收集后，交由环卫部门统一妥善处置。

6、桥梁两端设置标示牌，加强城市道路两侧防护栏的防撞击功能，可减缓在桥面引发交通事故的车辆坠入江中。上层城市道路桥梁应设置独立排水系统，正常情况下桥面排水为桥面雨水径流水，通过桥面排水收集系统收集后排入附近市政管网；在危险品泄漏等事故状态下，通过阀门控制，将事故冲洗水排至事故储水池临时储存，在桥两端各设置容积 200m³ 的桥面事故储水池 1 座，事故状态下，将桥梁排水管线收集的排水通过阀门控制排至事故储水池，采取相应事故废水处理措施处理监测达标后排放；制定切实可行的事故应急预案，建立相对稳定具有水上施救专业技能的应急队伍，配备足够的应急器材。

7、项目建设必须严格执行环境保护设施与主体工程同时设计、同时施工、同时投入使用的环境保护“三同时”制度。项目竣工后，你单位要按规定程序申请项目竣工环境保护验收。验收合格后，项目方可正式投入使用。

4 环境保护措施落实情况调查

4.1 环保投资落实情况

滨北线松花江公铁两用桥改建工程实际工程投资概算总额为 34.61 万元，其中环保工程投资 3873.88 万元，约占工程投资的 1.12%。环保工程投资详见表 4-1。

表 4-1 滨北线松花江公铁两用桥改建工程环保投资一览表

类别		项目	工程实际投资 (万元)	环评投资 (万元)	投资变化 (万元)
生态	水土保持和绿化	工程防护措施、临时防护措施、植物措施	1585.50	786.00	799.50
噪声	声屏障、隔声墙		556.58	351.98	204.60
	隔声窗		46.80 (预留)	23.40	23.40
	环保搬迁或功能置换		1238.00	600.00	638.00
	小计		1841.38	975.38	866.00
污水	化粪池、隔油池、厌氧滤池及污水贮存池		25.00	32.70	-7.70
其他	环境监控		0	30.00	-30.00
	文物保护措施		20.00	15.00	5.00
	环评、水保及验收等相关费用		402	0	402.00
合计			3873.88	1839.08	2034.80

注：因铁路工程和市政工程环评阶段环保投资合并在一起，不能拆分，故本次验收环保投资一览表均采用滨北线松花江公铁两用桥改建工程环保总投资进行对比。

4.2 环保措施落实情况

根据环评报告及其批复、工程竣工文件以及现场调查结果，将滨北线松花江公铁两用桥改建工程环境保护措施及落实情况汇总于表 4-2，涉及市政工程的内容已加粗显示。

表 4-2 环评报告及其批复意见落实情况

序号	环评报告及其批复意见	工程落实情况
生态环境	<p>1、桥墩施工尽量选择枯水期，采取合理施工方式，施工结束后，及时清理减轻施工对动物及水生生物的影响；施工结束后应及时对所破坏的植被进行恢复；采取合理措施防止水土流失。</p>	<p>(1) 位于松花江的桥墩施工均采用钢板桩围堰的施工方式，泥浆循环利用。施工完毕后，施工单位及时拆除围堰，清理了栈桥和施工便道，但仍对松花江水体水质和水生生物造成了短时影响，随着施工的开始，其影响已消除。施工结束后，施工单位已对临时占地进行了植被恢复，现已发挥防治水土流失功能。</p>
	<p>2、桥梁两端设置标示牌，加强城市道路两侧防护栏的防撞击功能，可减缓在桥面引发交通事故的车辆坠入江中。上层城市道路桥梁应设置独立排水系统，正常情况下桥面排水为桥面雨水径流水，通过桥面排水收集系统收集后排入附近市政管网；在危险品泄漏等事故状态下，通过阀门控制，将事故冲洗水排至事故储水池临时储存，在桥两端各设置容积 200m³ 的桥面事故储水池 1 座，事故状态下，将桥梁排水管线收集的排水通过阀门控制排至事故储水池，采取相应事故废水处理措施处理监测达标后排放；制定切实可行的事故应急预案，建立相对稳定具有水上施救专业技能的应急队伍，配备足够的应急器材。</p>	<p>(2) 桥梁两端设置了标示牌，城市道路两侧防护栏具有良好的防撞击功能，可减缓在桥面引发交通事故的车辆坠入江中。上层城市道路桥梁应设置独立排水系统，正常情况下桥面排水为桥面雨水径流水，通过桥面排水收集系统收集后排入附近市政管网；在危险品泄漏等事故状态下，通过阀门控制，将事故冲洗水排至事故储水池临时储存，在桥两端各设置容积 500m³ 的桥面事故储水池 1 座，事故状态下，将桥梁排水管线收集的排水通过阀门控制排至事故储水池，采取相应事故废水处理措施处理监测达标后排放；制定切实可行的事故应急预案，建立相对稳定具有水上施救专业技能的应急队伍，配备足够的应急器材。</p>
声、振动环境	<p>3、合理安排施工场地，高噪声施工机械远离敏感区布置；合理安排施工时间，夜间尽量不进行施工或安排低噪声施工作业，因特殊需要连续施工的，必须事先得到有关部门的批准，并同时做好民众的沟通工作；加强施工环境管理，严格执行国家、地方规定；对主体工程实施后水源街社区尚存的、位于铁路外轨中心线 30m 以内的 40 户居民予以搬迁；2 处噪声敏感点设置声屏障；对于松花江村预留隔声窗。</p>	<p>(3) 工程周边仅有松花江村，施工条件较好。施工期间，施工单位合理安排施工时间，夜间尽量安排低噪声施工作业，因特殊需要连续施工的，均事先得到有关部门的批准，并公告周边民众，极力减少了工程施工噪声对周边民众的不利影响。建设单位高度重视施工环境管理，对施工期的设备选用、施工作业时间、施工场地等的设置提出了相应要求。</p> <p>本项目对外轨中心线 30m 范围内的居民房屋采取了拆迁措施，对水源街社区进行了整体搬迁；市政工程在松花江村设置了声屏障，并预留了隔声窗；铁路工程在水源街社区设置 1 处声屏障，在后槽子村结合站场封闭修建了 1 处隔声墙（该内容属于铁路工程，已于 2019 年 9 月完成竣工环境保护验收）。</p>

续表 4-2 环评报告及其批复意见落实情况

序号	环评报告及其批复意见	工程落实情况
声、 振动 环境	<p>4、在选取客货车车型时，优选采用轴重较轻、结构优良、噪声和振动值低的环保型车辆；采用振动相对较小的轨道规格；加强轮轨的维护、保养，定期进行轨道打磨和车轮的清洁与旋轮工作。</p>	<p>（4）中国铁路哈尔滨局集团有限公司高度重视轨道日常维护，且正在逐步淘汰老旧货车车型，C80/C76 等新型货运车型比重逐年增加。</p>
水环 境	<p>5、施工场地设置临时沉砂池，将含泥沙的雨水、泥浆经沉砂池沉淀后方可排放；桥梁施工泥浆不得排入水体，应在钢护筒内安装泥浆泵，将泥浆污水引致岸边进行沉淀处理；加强施工机械管理和维护，防止跑、冒、滴、漏等现象发生；加强施工队伍的管理，禁止施工人员向水体倾倒垃圾、冲洗机具等行为。运营期产生的生活污水经隔油池、化粪池预处理，再经厌氧滤池处理达标后，近期夏季用于绿化；冬季临时暂存后，委托有资质的单位定期外运至附近污水处理厂处理，不外排。</p>	<p>（5）施工单位高度重视施工期环境管理，加强了施工队伍的环保宣传教育和施工机械管理和维护，基本杜绝了跑冒滴漏等现象，未发现向水体倾倒垃圾、冲洗机具等行为；施工场地设置有临时沉砂池，含泥沙的雨水、泥浆均经沉砂池沉淀后排放；水中墩施工均设置钢板桩围堰，泥浆循环利用，施工完的泥浆抽至岸边沉淀固结后用于桥下覆土。</p> <p>工程实际取消了江北守桥部队营房，还建的江南线路所和桥梁工区（合建）排放的生活污水经化粪池（隔油池）+厌氧过滤罐处理达标后，排入污水贮存池，夏季用于绿化，冬季由哈尔滨局集团公司配备的吸污车定期外运至附近污水处理厂处理。目前，江南线路所附近的水源路已铺设市政污水管道，建议待该区域污水管网完善后尽快纳入（该内容属于铁路工程，已于 2019 年 9 月完成竣工环境保护验收）。</p>
固体 废物	<p>6、工程施工期产生的建筑拆迁垃圾全部运至地方城管部门指定的场所妥善处置。运营期生活垃圾经收集后，交由环卫部门统一妥善处置。</p>	<p>（6）本工程拆迁工作由哈尔滨市政府完成，产生的建筑垃圾均已运至地方政府指定的建筑垃圾消纳场。</p> <p>江南线路所和桥梁工区职工产生的生活垃圾经收集后，交由环卫部门统一处理（该内容属于铁路工程，已于 2019 年 9 月完成竣工环境保护验收）。</p>

5 施工期环境影响回顾调查

5.1 施工期环境影响概况

通过收集相关工程资料，查阅施工期工程监理报告，分析工程建设过程中应有的具体环保措施和要求，以及走访沿线居民和单位，了解到施工期产生的环境影响主要体现在以下几个方面：

（1）社会生活影响：施工作业对沿线民众的生产、生活产生的影响主要表现为交通出行影响、设备材料及土石方运输产生扬尘和噪声影响；施工机械产生的噪声影响。

（2）生态环境影响：大临工程、施工场地及营地、土石方工程对土壤和植被的不良影响。

（3）水环境影响：施工人员产生的生活污水对周边环境造成的影响。

（4）其他：施工产生的生活垃圾及建筑垃圾对周围环境造成的影响。

5.2 施工期环境管理、监理制度调查

为控制施工期水土流失，减少污水、噪声和废气的污染，建设单位、施工单位制定了完善的管理制度并严格执行。

（1）将环保工作纳入合同管理

工程开工建设前，建设单位在工程施工、监理合同中对环保工作提出了明确要求，将环保工作纳入合同管理，保证了环保工作落到实处。施工期间建设单位、监理单位和施工单位分别设立了专职或兼职的环保责任人，负责落实施工期的各项环保措施。

（2）充分发挥工程监理的现场管理职能

工程施工环境监理纳入工程监理。施工现场设专职环境监理人员，负责环境保护方面的监督、检查与工作协调。根据原环评批复意见、环评批复意见和环评文件，本工程环境监理过程中认真贯彻落实了国家、

地方的环境保护法律法规，利用工程监理的平台，不仅监督环保设施的施工质量，还监督施工对环境是否产生影响。在监理单位的高标准、严要求下，工程建设过程中环保工作取得了明显的效果。

（3）本线施工期严格执行“三同时”制度，环境保护、水土保持工程与主体工程同时施工，根据主体工程施工进度，合理安排环保、水土保持工程施工。路基边坡防护工程、桥梁锥体护坡等工程与主体工程同步施工，及时防护、绿化，目前已发挥水土保持功效。

（4）施工管理及监管工作贯穿整个施工期，施工前，制定了绿色施工管理实施规划方案，场地扬尘、噪声控制方案。施工过程中，严格执行相关规定，采取有效措施防尘、降噪，做到施工场地 6 个 100%，即工地周边 100%围挡；施工地面 100%硬化；物料堆放 100%覆盖；出入车辆 100%冲洗；土方开挖 100%湿法作业；渣土车辆 100%密闭运输。4 级以上大风停止土方工程施工。施工营地生活垃圾集中收集、存放，交由当地环卫部门统一处理，建筑垃圾运至当地垃圾卫生填埋场进行填埋处置；生活污水严禁散排；施工废水通过沉淀池处理后回用于施工场地、道路洒水降尘。

5.3 施工期环境影响控制措施调查

针对可能造成的不良环境影响，本工程采取了相应防治措施，取得了较好效果：

（1）社会生活影响调查

调查表明，本工程施工便道充分利用市区公路，由于运输车辆增加较多，对周边居民出行产生了一定程度的影响，但沿线大多数居民表示其影响可以接受。

尽管施工单位对施工便道和施工场地进行了洒水降尘作业，但只能减少扬尘的产生量，施工扬尘仍对附近的居民及植被造成一定的不良影响，亦增加了居民出行的不舒适感。

工程施工的噪声影响主要表现在夜间。尽管施工单位能做到夜间适当控制施工作业时间，并调整工序，将噪声大的施工作业尽量安排在白天施工，机械车辆途经居住场所时采取了减速慢行，不鸣笛等措施，但仍对距离较近的松花江村居民造成了一定的影响。随着施工活动的结束，施工扬尘及施工噪声影响亦随之消失。

（2）生态环境影响调查

工程施工，特别是大临工程、施工场地及营地、土石方工程将不可避免地要占用土地，加剧水土流失并对该地区的植被造成破坏。

针对本工程特性，建设单位从源头抓起，即在设计阶段优化选址选线，施工场地均设置在工程红线范围内，工程借方均为外购，工程拆迁产生的建筑垃圾已清运至垃圾消纳场消纳，满足对自然生态环境、社会环境及附近民众心理环境影响最小的要求。因此，施工期工程占地减少了沿线地区植被覆盖率，但由于占地面积小，对沿线整体植被覆盖率影响较小。

施工前对施工队伍进行了保护野生动植物、施工注意事项等宣传教育，严禁捕杀野生动物，对施工便道、施工作业区及场地等均进行了规划，施工中固定行驶路线，严禁超范围作业，严禁向松花江水体倾倒垃圾、冲洗机具等行为。

通过上述措施，本工程已将大临工程、施工场地及营地、工程取弃土等对自然生态环境、社会环境及附近民众生活环境的影响降至最低。

（3）水环境影响调查

据调查，施工期生活污水和施工废水均按有关要求进行处理，未发生施工污水的投诉事件和污染事故，其采取的防治措施主要有：

1) 生活污水

施工单位项目部均租用当地房屋，排放的生活污水经预处理后排入市政污水管道。

2) 施工废水

本工程桥梁不涉及水中墩施工，桥梁基础施工完毕后，及时对施工场地设施进行了清理和拆除，施工中产生的施工废水经沉淀后用于浇洒道路，未对松花江水体水质产生不利影响。

（4）大气环境影响

本工程施工便道充分利用市区公路，尽管施工单位对施工便道和施工场地进行了洒水降尘作业，但只能减少扬尘的产生量，施工扬尘仍对附近的居民及植被造成一定的不良影响，亦增加了居民出行的不舒适感。随着施工活动的结束，施工扬尘影响亦随之消失。

（5）其他影响调查

据调查，本工程拆迁工作由哈尔滨市政府完成，拆迁产生的大量建筑垃圾已按哈尔滨市相关管理规定运至指定的垃圾填埋场消纳。

5.4 沿线公众对施工期环境影响的反馈意见

现场进行公众随访，采用发放调查表的方法，调查内容主要为本工程水土保持效果以及施工期及运行期各类污染物排放对沿线环境、居民生产生活的影响情况。

根据公众意见调查结果，沿线绝大多数民众支持本工程建设，本工程施工期主要环境影响为施工扬尘和施工噪声。究其原因，尽管建设单位在施工期间采取了相应防护措施，如路面洒水、夜间适当控制施工作业时间，并优化施工工序，将噪声大的施工作业尽量安排在白天施工等措施，但仍对附近居民造成了一定影响。随着施工活动的结束，施工扬尘及噪声影响亦随之消失。

本次现场调查走访了哈尔滨市生态环境部门，了解本工程施工期环保情况，被调查单位均表示本工程事情期间未接到居民有关施工扰民及环境污染等方面的投诉。

5.5 施工期环境影响回顾调查结论

（1）针对本工程施工可能产生的不良影响，建设单位、施工单位采取了一系列的防治措施，规范施工行为，认真落实了环评文件及其批复意见提出的环境保护措施和建议，有效地控制了施工期的水土流失，减少了污水、噪声和大气污染，杜绝了施工期发生环境污染事故。

（2）建设单位、施工单位重视环保宣传、教育，并制定了完善的管理制度。将环保工作纳入合同管理，工程监理代行环境监理职责，严格执行“三同时制度”，确保环境保护工程与主体工程同时施工。

（3）沿线绝大多数民众支持本工程建设，认为本工程的施工期环境工作良好。

（4）沿线生态环境部门未接到居民有关施工期扰民及环境污染的投诉。

6 生态环境影响调查

6.1 沿线自然环境概况

6.1.1 地形、地貌

滨北线松花江公铁两用桥改建工程所在地区为哈尔滨市，位于黑龙江省南部松辽平原上的松花江中游地区，东经 $125^{\circ}42'$ ~ $130^{\circ}10'$ ，北纬 $44^{\circ}04'$ ~ $46^{\circ}40'$ 之间。哈尔滨为多山及丘陵地。东南临张广才岭支脉丘陵，北部为小兴安岭山区，中部有松花江通过，山势不高，河流纵横，平原辽阔。

哈尔滨市主要分布在松花江形成的三级阶地上：第一级阶地海拔在 $132\sim 140\text{m}$ 之间，主要包括道里区和道外区，地面平坦；第二级阶地海拔 $145\sim 175\text{m}$ ，由第一级阶地逐步过渡，无明显界限，主要包括南岗区和香坊区的部分地区，面积较大，略有起伏，土层深厚，土质肥沃，是哈尔滨市重要农业区；第三级阶地海拔 $180\sim 200\text{m}$ ，主要分布在荒山嘴子和平房区南部等地，再往东南则逐渐过渡到张广才岭余脉，为丘陵地区。

哈尔滨市地貌特征受松花江水系控制，按成因形态分为剥蚀堆积冲洪积平原和侵蚀堆积冲积河谷平原。剥蚀堆积冲洪积平原分布在哈尔滨南部，地势较高，具缓坡漫岗状起伏；侵蚀堆积冲积河谷平原为松花江水系冲积而成，地貌低平，微地貌发育。

6.1.2 地质

（1）地质构造

哈尔滨市位于小兴安岭松嫩地块~松嫩断（拗）陷东南隆起区，区域范围内前第四系基底构造以北东和北西两组断裂为主，构成断块构造的基本格架，这种断块构造进入第四纪以来存在的继承性垂直升降震

荡活动，对这一地区的地貌景观以及第四纪沉积物的分布规律，产生了深远的影响。与本工程有关的断裂有：

1) 阿什河断裂：在哈尔滨市东北角，沿阿什河谷展布，北端延伸至呼兰河谷，长近 100km，以张扭性为主，白垩系泥岩裂隙面擦痕明显和断裂两侧地貌不对称是直观证据。其东侧上升，西侧下降，上升速率达 3~4mm/年，反映该断裂活动性较强。

2) 松花江北断裂：位于哈尔滨市北端，自阿什河与松花江汇合处沿 NE70° 分布在松花江北岸。断裂长 45km，被第四纪地层覆盖。对上述断裂特征的分析表明，区域新构造运动受这些基底构造控制，晚更新世以来一直处于以上升为主的震荡性升降运动，目前这种运动比较微弱或逐渐趋于平缓。区域稳定性好，处于相对稳定的断块上。

（2）地层岩性

哈尔滨市第四系松散堆积物分布普遍，厚度 40~80m，由更新统及全新统地层组成，与下伏白垩统地层不整合接触，本工程涉及的地层岩性主要为冰水堆积层（上层是深灰色淤泥质土，下层为灰色的中粗砂、砾砂）、高漫滩冲积层（上层为较厚的亚黏土、下层为灰白色中砂夹亚黏土）、低漫滩冲积层（上层为黄色的粉细砂、下层为中、粗、砾砂）、白垩统嫩江组（以绿灰或灰黑色的粉砂质泥岩为主）。

（3）不良地质

本项目沿线区域无不良地质，区域有特殊岩土松软土和季节性冻土。

（4）水文地质

地表水主要为松花江径流，松花江地处北寒带，属于封冻性河流，其径流主要靠降水(雨、雪)补给，因而，河道径流与降水量相吻合，具有明显的季节性。孔隙潜水赋存于上部砂层中，初见水位埋深 0.0~5.0m，静止水位埋深 0.0~4.5m，水位与松花江水位基本一致，含水层厚度稳定，约 20~30m，透水性好，富水性强，补给主要为大气降水及松花江。弱

承压水顶板为下部黏性土层、底板为基岩层，含水层厚度稳定，透水性好，富水性强。

6.1.3 气象特征

哈尔滨市地处松花江中游，属中温带大陆性季风气候，冬季漫长寒冷干燥，夏季短暂温热多雨，春季多风，秋季凉爽。全年平均气温 3.5°C ，一月最冷，七、八月最热；全年无霜期 150 天左右，结冻期 190 天左右。年平均降雨量 530mm，多集中在七、八两个月。季节性冻土发育，每年十月末开始结冻，至翌年三月中旬开始融化，六月初化透，最大冻结深度 2.05m。

6.1.4 河流水文

哈尔滨市境内的大小河流均属于松花江水系和牡丹江水系，主要有松花江、呼兰河、阿什河、拉林河、牯牛河、蚂蚁河、东亮珠河、泥河、漂河、蜚克图河、少陵河、五岳河、倭肯河等。

松花江发源于吉林省长白山天池，是哈尔滨市区内主干河流，自西南向东北流经市区北部，河道蜿蜒曲折，边滩及江心洲发育，历史最高水位 120.89m，年径流量 $153\sim 755.5\times 10^8\text{m}^3$ ，最大冰厚 1.25m。哈尔滨水资源特点是自产水偏少，过境水较丰，时空分布不均，表征为东富西贫，全市水资源人均占有量为 1630m^3 ，本工程桥址位于松花江哈尔滨段。

6.1.5 生态环境

（1）土壤

项目评价区域内土壤类型较多，主要有黑土、黑钙土、草甸土、砂土及沼泽土。草甸土主要分布在沿江河低洼淋溶地带和松花江台地漫滩地带，砂土及沼泽土，主要分布于江河两岸河滩和低洼地块。

（2）植被

工程所在区域内无大面积的天然林植被，植被类型少，结构单一，植被属于森林草原与湿地草原类型，植被以自然植被为主，包括野生植物、滩涂植被。根据《中国植被》和《中国植被区划》（2007年地质出版社）区域内植被类型分别为Ⅷ草甸—温带禾草、苔草及杂类草沼泽化草甸—小白花地榆、金莲花、禾草草甸；Ⅸ沼泽—寒温带、温带沼泽—塔头苔草、小叶章沼泽；Ⅺ栽培植被—一年一熟粮食作物及耐寒经济作物—春小麦、早熟大豆；亚麻；李、杏等。

（3）野生动物

评价区域内无珍稀濒危野生动物物种，且未发现大型野生动物或国家级保护动物，沿线动物以家畜、一般性野生小动物为主，渔业及畜禽均有一定养殖。公铁两用桥铁路引桥及公路沿线区域内人口相对稠密，人为活动频繁，野生动植物较稀少。公铁两用桥两端、江心岛附近主要分布为常见的鸟类，爬行类小动物、小型兽类。鸟类主要为喜鹊、麻雀、家燕等；爬行类主要有蜥蜴、林蛙、蟾蜍、蛇类等；兽类主要有小家鼠、黄鼬等小型兽类。

（4）土地利用情况

哈尔滨全市土地总面积 53068km²，占全省土地面积 11.2%，其中市区面积 7086km²，建成区面积 343.3km²。全市共有农用地 47011km²、建设用地 3345km²、未利用土地 2712km²，分别占全市土地总面积的 88.6%、6.3%和 5.1%。

6.1.6 水土流失

根据《水利部关于划分国家级水土流失重点防治区的公告》（水利部[2006]2号），项目区属于国家重点治理区的东北黑土治理区；根据《黑龙江省人民政府关于公布水土流失重点防治区的通告》（黑政发[1999]4号），项目区属于黑龙江省重点治理区。

本工程位于黑龙江省南部松辽平原上的松花江中游，地形相对平

坦，降雨多集中在夏秋季节，土壤主要为暗棕壤、黑土等类型，因此，区域内土壤侵蚀类型以水力侵蚀为主，侵蚀强度以微度为主。

6.2 生态敏感区影响调查

验收范围内不涉及生态敏感区。

6.3 野生保护动、植物影响调查

松花江两岸及滩涂区曾是区域鸟类的重要栖息地，但随着沿岸经济开发和既有公铁两用桥铁路的运行等活动，工程区域内鸟类稀少，无珍稀鸟类栖息地和作为其迁徙的集散地。同时，本工程用地范围内无国家保护的珍稀植物和古树名木。

6.4 文物影响调查

本工程验收范围内不涉及文物。

6.5 土地资源影响调查

6.5.1 工程占地影响调查

市政工程占地共计 22.88hm^2 ，均为永久用地，较环评阶段（ 24.80hm^2 ）减少了 1.92hm^2 ，主要是由于市政工程范围调整所致。本工程施工便道均位于红线范围内；所需混凝土均采用商砼，未设自建拌合站；所需箱梁均采用定制外购，未设制存梁场；施工场地 2 处，均位于永久用地征地范围内，工程实际无新增临时占地，与环评阶段一致。

6.5.2 农业生产影响调查

本工程占地类型为建设用地、荒地，未占用农田，未对当地农业生产造成不利影响。同时，滨北线承担着三江地区粮食外运的重要责任，工程建成后，能更好地保证三江地区粮食外运的工作，间接促进了滨北

线沿线地区的农业生产。因此，本工程征地不仅不会对沿线农业生产造成损失，而且一定程度上促进了沿线地区的农业生产。

6.6 水土保持调查

6.6.1 取、弃土（渣）场影响调查

环评阶段，市政工程未设取土场，与铁路工程共设弃土（渣）场 1 处，弃土拟运至地方政府部门指定的道外区东风镇天恒山弃渣场。市政工程实际未设取、弃土（渣）场，工程所需填方均利用既有道路拆除产生的部分弃方、经改良后回填利用，其余弃方应地方要求用于市政综合利用。

6.6.2 制存梁场、拌合站

环评阶段本工程未设置制存梁场、拌合站等大临设施，工程实际亦未设置拌合站、制存梁场等大临设施，所需混凝土均采用商砼，所需箱梁均采用定制外购。

6.6.3 施工场地

施工单位项目部均租用当地既有房屋，在工程占地范围内设施工场地 2 处，使用完毕后均已恢复。

表 6-7 施工营地设置一览表

序号	拌合站名称	里程/位置	面积 (hm^2)	占地 类型	恢复情况
1	市政 1 标施工场地	ZK0+700 右侧 50m	永临结合，不新增占地	道路用地	位于城市快速路红线范围内，部分位于城市快速路桥梁下部的场地已硬化，其余已建成辅路、人行道。
2	市政 2 标施工场地	ZK3+600 主桥两侧		绿地	位于本工程征地范围内，场地已清理、平整、绿化良好。



6.6.4 施工便道

本工程充分利用既有城市道路，未在本工程占地范围外新建施工便道。

6.7 路基和绿化工程影响调查

本项目路基工程与周边地形吻合度高，无高路基和路堑，工程高度重视道路两侧的绿化，人行道上具备绿化条件时均种植了乔木，人行道外侧播撒草籽进行了绿化。立交区则采用乔、灌、草相结合的绿化方式。

经统计，本工程绿化面积共计约 $5.42 \times 10^4 \text{m}^2$ ，行道树有旱柳、银中杨、光辉海棠、金银忍冬、佛头花、桃叶卫矛等，灌木有丛生福禄考、千屈菜等，冷季型草坪播撒的草籽有（优异+雪狼+新哥莱德+公园）早熟禾，各占 25%。经调查，本工程绿化防护措施得力、工程数量充裕，现已发挥其水土保持功效，未发生明显的水土流失现象。



江北城市快速路两侧绿化



水源路两侧绿化

利财路两侧绿化



江南段立交区绿化

6.8 桥涵工程影响调查

6.8.1 概况

本工程主线桥梁江北段长 820m、江南段长 350m，主线至利材路桥梁段 407.149 延米，水源路匝道桥 1169.63 延米/3 座。

6.8.2 影响调查

（1）排洪和交通影响调查

本工程未跨越地表水体，工程建设中充分考虑沿线交通、排水要求。桥梁选址均征得地方相关部门的同意，其设置与周边规划的道路系统相协调。江南段主线桥梁与水源路、利材路接线部分征地面积较大、地势较低，实际工程开挖了雨水倒流排水沟，与水源路雨水排水系统顺接。



江南段新设雨水排水沟

（2）桥下绿化调查

桥梁下部部分地面进行了硬化，其余均绿化良好。



城市快速路江南段部分桥下地面已硬化



城市快速路江南段部分桥下已绿化



（3）桥面径流系统和桥头堡

市政工程在主桥两端新建桥头堡 4 座，江北、江南两端各 2 座。主桥桥面设置独立排水收集系统，正常情况下桥面排水通过桥面排水收集系统收集后排入附近市政管网，突发危险品泄漏等突发环境事件时，通过阀门控制，将事故冲洗水排至事故储水池临时储存，设计优化设置 500m³ 事故储水池 2 座（环评要求设置 200m³ 事故储水池 2 座），分别位于江北左侧桥头堡和江南右侧桥头堡空地。





6.9 小结

（1）验收范围内不涉及生态敏感区。

（2）本工程占地均永久用地，较环评阶段有所减少，主要是由于市政工程范围调整所致。本工程未占用农田，未对当地农业生产造成不利影响。

（3）本工程未设取、弃土（渣）场和制存梁场、拌合站等大临设施；在工程占地范围内设施工场地 2 处，其中部分已建成道路或地面硬化，其余均已绿化；充分利用既有城市道路，未在本工程占地范围外新建施工便道。

（4）本工程路基与周边地形吻合度高，无高路基和路堑。工程重视道路两侧和立交区的绿化，道路工程两侧绿化良好，人行道上具备绿化条件时均种植了乔木，人行道外侧播撒草籽进行了绿化；立交区则采用乔、灌、草相结合的绿化方式，现已发挥其水土保持功效，未发生明显的水土流失现象。

（5）验收范围内桥梁未跨越地表水体，桥梁工程采取了适当的技术措施，使工程范围内排水系统沟通、融汇良好，同时也取得了相关水利部门的认可。桥台锥坡采取了相应的防护措施，有效地防止水土流失。

桥梁选址均征得地方相关部门的同意，其设置与周边规划的道路系统相协调。桥梁下部部分地面进行了硬化，其余均绿化良好。主桥桥面

设置独立排水收集系统，正常情况下桥面排水通过桥面排水收集系统收集后排入附近市政管网，突发危险品泄漏等突发环境事件时，通过阀门控制，将事故冲洗水排至事故储水池临时储存。

7 声环境影响调查

7.1 声环境敏感目标调查

环评阶段，工程沿线共有声环境敏感目标 2 处，均为居民区；验收调查阶段，沿线共有声环境敏感目标 1 处，为居民区，其变化情况主要是 1 处声环境敏感目标（即水源街社区）已整体搬迁，不在验收调查范围内而取消。

上述变化具体详见 1.8.4 节。

7.2 噪声治理措施调查

7.2.1 环评报告及批复意见

7.2.1.1 环评报告提出的噪声治理措施

工程近期 2 处声环境敏感目标均超标，要求对主体工程实施后水源街社区尚存的、位于铁路外轨中心线 30m 以内的 40 户居民住宅予以搬迁；在铁路正线（水源街社区）右侧设置声屏障 437 延米；在主线城市快速路（松花江村）桥梁段左侧设置声屏障 646 延米，共计 1083 延米；松花江村预留隔声窗 520m²。其中要求在本工程设置声屏障 646 延米。

7.2.1.2 环评批复意见提出的噪声治理措施为：

环评批复要求对主体工程实施后水源街社区尚存的、位于铁路外轨中心线 30m 以内的 40 户居民予以搬迁，在松花江村设置声屏障，并预留隔声窗。

7.2.2 工程实际采用的噪声治理措施

7.2.2.1 环评报告及批复意见落实情况

（1）声屏障措施落实情况

环评报告要求本工程设置声屏障 1 处/646 延米，实际工程对环评阶

段的松花江村设置了声屏障 1 处/1018 延米，环评阶段要求的声屏障已实施，具体详见表 7-1。

（2）30m 内环保搬迁落实情况

环评阶段要求对主体工程实施后水源街社区位于铁路外轨中心线 30m 以内的 40 户居民予以搬迁。经现场调查，水源街社区已整体搬迁，现已不在验收调查范围内，具体情况详见表 7-1。

（3）隔声窗措施落实情况

环评要求对松花江村预留隔声窗 520m²。验收监测结果表明，松花江村设置声屏障后，其声环境已满足相关标准要求，未安装隔声窗。

综上所述，本工程环评报告及其批复要求的环保措施已落实。



7.3 声环境质量调查

7.3.1 声环境质量监测

（1）监测执行的标准和规范

本线噪声测量执行《声环境质量标准》（GB3096-2008）有关规定。

（2）监测实施方案

1) 监测单位

委托黑龙江京诚检测技术有限公司承担噪声现状监测工作。

2) 监测方法

本次验收选择 1 小时内机动车通过的等效连续 A 声级（ L_{Aeq} ）作为验收期间的噪声监测值。同时记录城市快速路通过的汽车车型、数量。

同一监测断面的各测点应同步进行测量。

3) 监测频次

监测 2 天，每天昼间 2 次，夜间 2 次。

4) 布点原则

本工程仅有 1 处声环境敏感目标，本次监测设置 1 处监测断面、3 处监测点，监测点设置详见表 7-3 及图 7-1。监测断面基本按照环评报告预测布点原则设置，布设在不同噪声功能区域。

5) 监测工况

根据现场调查结果，本工程现状车流分布情况详见表 7-2 中。

表 7-2 竣工验收阶段城市快速路交通量表 单位：辆/h

验收期间	昼间	夜间
交通流量	1019	217

(3) 监测布点

本次声环境现状监测共设置 1 个监测断面，3 个监测点，具体详见表 7-3：

表 7-3 敏感目标声环境质量监测布点一览表

序号	编号	敏感目标名称	监测点设置							备注
			里程	位置	线路形式	编号	设置位置	距离 (m)	高差 (m)	
1	N1	松花江村	ZK0+420	左侧	桥梁	N1-1	第一排房前	5/100	13/5	道路左侧声屏障
					桥梁	N1-2	2 类声功能区边界	30/125	13/5	
					桥梁	N1-3	2 类区内	105/200	13/5	

注：1、“距离”列中“X/X”依次表示“声环境敏感目标与城市快速路/铁路的距离”。

2、“高差”列中“X/X”依次表示“声环境敏感目标与城市快速路/铁路的高差”。

(4) 监测结果

监测结果详见表 7-4。

表 7-1 噪声治理措施对照表

路段	环评敏感点											工程实际敏感点												
	环评序号	敏感点名称	里程范围	方位	线路形式	距离(m)	高差(m)	声屏障/隔声墙		隔声窗(m ²)	拆迁置换(户)	实际序号	敏感点名称	里程范围	方位	线路形式	距离(m)	高差(m)	声屏障/隔声墙			隔声窗(m ²)	未搬迁置换(户)	备注
								高度(m)	长度(m)										施工图设置里程		高度(m)			
正线	YN1	#水源街社区	AK0+830~AK1+000	右侧	路堤、桥梁	220/20	0/7	2.5	437		40		#水源街社区		右侧								0	已整体搬迁，现不在验收范围内。铁路工程已在该处设置450m声屏障。
	YN2	松花江村	ZAK0+030~ZAK0+761	左侧	路堤、桥梁	5/100	13/5	2.5	646	520		N1	松花江村	ZK0+030~ZK0+761	左侧	路堤、桥梁	5/100	13/5	XK0+100	XK0+468	2.5	368		
																		XK0+100	XK0+750	2.5	650			
	合计								1083	520	40											1018	0	



图 7-1 松花江村噪声监测布点示意图

表 7-4 声环境现状监测结果表

单位：dB(A)

行政区划	编号	敏感目标名称	里程	编号	监测点位置	与市政道路/铁路的关系 (m)			监测值					标准 限值	超标量	备注	
						距离	线形	高差	时段	L ₁	L ₂	L ₃	L ₄				均值
松北区	N1	松花江村	ZK0+420	N1-1	第一排房前	5/100	桥梁	13/5	昼间	64.3	65.7	65.2	63.5	64.7	70	/	声屏障
									夜间	55.2	51.8	54.6	53.0	53.7	55	/	
				N1-2	2 类声功能区边界	30/125	桥梁	13/5	昼间	58.8	60.6	60.2	58.2	59.5	70	/	
									夜间	51.7	48.3	49.9	49.4	49.8	55	/	
				N1-3	2 类区内	105/200	桥梁	13/5	昼间	55.4	56.8	56.1	54.9	55.8	60	/	
									夜间	47.5	45.1	47.2	45.3	46.3	50	/	

7.3.2 监测结果评价与分析

由表 7-4 可知：

（1）4a 类声功能区

4a 类声功能区内（含声功能区边界）共设置了 2 处室外监测点，其昼、夜间噪声值分别为 64.7dB(A)、59.5dB(A)和 53.7dB(A)、49.8dB(A)，昼、夜间监测值均满足《声环境质量标准》（GB3096-2008）4a 类区“昼间 70dB(A)、夜间 55dB(A)”标准要求。

（2）2 类声功能区

2 类声功能区设置了 1 处室外监测点，其昼、夜间噪声值分别为 55.8dB(A)和 46.3dB(A)，满足《声环境质量标准》（GB3096-2008）2 类区“昼间 60dB(A)、夜间 50dB(A)”标准要求。

（3）考虑到本工程机动车尚未达到设计交通量，建议建设单位运营期间对松花江村进行噪声跟踪监测，一旦发现超标，建设单位应积极加以整改。

7.4 小结

（1）因 1 处敏感点已整体搬迁，验收范围内的噪声敏感目标由环评阶段的 2 处减少至 1 处。

（2）实际工程对沿线噪声敏感目标采取了搬迁、设置声屏障等噪声治理措施，其中对外轨中心线 30m 范围内的敏感建筑进行了搬迁，特别是对水源街社区进行了整体搬迁；在经过松花江村的城市快速路上设置声屏障 1018 延米。

（3）现状监测结果表明，松花江村各监测点环境噪声均满足相应标准要求。

（4）建议建设单位运营期间对松花江村进行噪声跟踪监测，一旦发现超标，建设单位应积极加以整改。

8 其他要素环境影响调查

8.1 水环境影响调查

8.1.1 水环境概况

工程范围内无饮用水水源保护区等重要保护敏感水体。沿线经过的主要水体为松花江，工程跨越松花江的工程内容、线位与环评阶段相同，根据《全国重要江河湖泊水功能区划（2011-2030年）（黑龙江省）》以及哈尔滨市水环境功能区划，本工程所处松花江位于东江桥一大顶子山段，规划主导水体功能为工业用水，水质目标为IV类水体。

表 8-1 沿线主要河流概况表

序号	河流名称	桥梁名称	水中墩	水体适用功能类别	水体功能	范围
1	松花江	滨北线松花江公铁两用桥	7个	IV类	工业用水	东江桥一大顶子山段

本工程在主桥两端新建桥头堡 4 座，江北、江南两端各 2 座。主桥桥面设置独立排水收集系统，正常情况下桥面排水通过桥面排水收集系统收集后排入附近市政管网，突发危险品泄漏等突发环境事件时，通过阀门控制，将事故冲洗水排至事故储水池临时储存，设计优化设置 500m³ 事故储水池 2 座（环评要求设置 200m³ 事故储水池 2 座），分别位于江北左侧桥头堡和江南右侧桥头堡空地，确保突发环境事件时不会对松花江水体造成污染。另外，本工程无守桥部队营房、收费站等，无生产、生活污水产生。

8.2 大气环境影响调查

本工程无守桥部队营房、收费站，无新增锅炉。工程采用沥青混凝土路面，运营期道路扬尘较小。本工程运营过程中主要大气污染物是各种机动车辆排放的尾气。随着国家对汽车尾气污染排放的控制力度不断

加大，尾气污染物的排放量将大大减少。本工程所经地区地形开阔，机动车排放的汽车尾气影响范围和程度十分有限，对哈尔滨市的环境空气质量影响轻微。

8.3 固体废物环境影响调查

根据现场调查结果，本工程无守桥部队营房、收费站等，无新增定员，运营期无工作人员产生的生活垃圾，未对周围环境产生不利影响。

8.4 环境风险影响调查

本工程运营期产生的风险类型主要为危险品运输车辆交通事故和船舶撞击桥墩造成溢油外泄两类，其最终的结果都不同程度地影响到松花江水体水质，并进一步引发突发环境事件。

本工程按照设计加强了城市快速路两侧防护栏的防撞击功能，并在道路快速路桥梁段两侧设置了桥面径流收集系统，正常情况下桥面排水为桥面雨水径流水，通过桥面排水收集系统收集后排入附近市政管网；在危险品泄漏等事故状态下，通过阀门控制，将事故冲洗水排至事故储水池临时储存，采取相应事故废水处理措施处理监测达标后排放。

验收期间，本工程未发生上述突发环境事件。

8.5 小结

本工程无新增定员，运营期不产生污水和生活垃圾，未对周围环境产生影响。且工程主桥桥面设置了桥面径流收集系统和事故储水池，突发环境事件时不会对松花江水体造成污染。

本工程所经地区地形开阔，机动车排放的汽车尾气影响范围和程度十分有限，对哈尔滨市的环境空气质量影响轻微。

本工程无新增定员，运营期无工作人员产生的生活垃圾，未对周围环境产生不利影响。

9 公众意见调查

9.1 调查形式

公众意见调查采用现场发放调查表的方法进行，调查对象为干部、工人、农民、学生，年龄以 18~65 岁之间，沿线以农业经济为主，主要调查对象为沿线居民。

滨北线松花江公铁两用桥改建工程公众意见调查现场共发放调查表 40 份，收回 40 份，回收率为 100%，公众意见调查表见表 9-1。

表 9-1 公众意见调查表格式

<p>工程概况：</p> <p>滨北线松花江公铁两用桥改建工程位于哈尔滨市道外区和松北区内，主要工程为新建滨北线松花江公铁两用桥，该桥位于既有滨北线松花江公铁两用桥下游 50m 处，铁路北接既有新松浦站，南接既有哈尔滨东站；城市道路北与松北区规划 148 路相接，在浑水大道处落地，南岸与北门街相接，在太平东西街落地，并以匝道与南直立交相接。本工程铁路正线总长 8.500km；主线城市快速路长 3517m；水源路为城市次干道，全长 1147.9m；水源路立交匝道桥长 1966.4m；无新建车站。</p> <p>本工程是滨北线连接哈尔滨市江南、江北的重要交通通道，建成后将大大改善该区域交通条件，促进当地资源开发和经济发展，但工程施工存在土地占用、水土流失、施工噪声、扬尘等不利因素，铁路运营后沿线两侧声、振动环境质量等发生变化，一定程度上影响沿线部分居民的生活质量。目前，该项目正在开展工程竣工环保验收，请您对铁路建设及运营中的环境问题提出宝贵意见。</p>							
姓名		性别		年龄		文化程度	
联系方式			职业		单位/住址		
<p>1、您对本工程的看法和了解的程度：</p> <p><input type="checkbox"/>非常了解 <input type="checkbox"/>了解 <input type="checkbox"/>不了解</p> <p>理由：</p>							
<p>2、您认为本工程建设期间最大的环境问题是：</p> <p><input type="checkbox"/>施工噪声 <input type="checkbox"/>施工废物 <input type="checkbox"/>弃土弃渣 <input type="checkbox"/>施工单位排放污水 <input type="checkbox"/>施工扬尘 <input type="checkbox"/>其它</p> <p>理由：</p>							
<p>3、您认为本工程水土保持、绿化工程的质量：</p> <p><input type="checkbox"/>良好，水土流失得到有效控制，沿线景观得到改善 <input type="checkbox"/>一般，有待进一步完善</p> <p><input type="checkbox"/>较差，需要彻底整改</p> <p>理由：</p>							
<p>4、本工程对当地农业生产的影响：</p> <p><input type="checkbox"/>很大 <input type="checkbox"/>轻微 <input type="checkbox"/>一般</p> <p>理由：</p>							
<p>5、本工程试运营后的噪声、振动对您的影响：</p> <p><input type="checkbox"/>很大 <input type="checkbox"/>轻微 <input type="checkbox"/>一般，可接受</p> <p>理由：</p>							
<p>6、本工程修建以后对本地经济发展的影响：</p> <p><input type="checkbox"/>有利 <input type="checkbox"/>不利 <input type="checkbox"/>一般</p> <p>理由：</p>							
<p>7、本工程试运营后的主要环境问题：</p> <p><input type="checkbox"/>地表水污染 <input type="checkbox"/>噪声影响 <input type="checkbox"/>大气污染 <input type="checkbox"/>固体废物污染 <input type="checkbox"/>其它</p> <p>理由：</p>							
<p>8、本工程施工期间在当地是否发生过环境污染事件或扰民情况：</p> <p><input type="checkbox"/>发生过 <input type="checkbox"/>未发生</p> <p>环境污染事件或扰民情况简述：</p>							
<p>9、您对本工程环境保护工作的总体评价：</p> <p><input type="checkbox"/>良好 <input type="checkbox"/>一般 <input type="checkbox"/>较差</p>							

9.2 公众调查结果统计

公众意见调查结果统计见表 9-2。

表 9-2 公众意见结果统计表

序号	问 题	意 见	人 数	百分率%
1	对本工程的看法和了解程度	非常了解	18	45.0%
		了解	22	55.0%
		不了解	0	0%
2	本工程施工期间最大的环境问题	施工噪声	25	62.5%
		施工废物	2	5.0%
		弃土弃渣	0	0
		施工单位排放污水	0	0
		施工扬尘	5	12.5%
		其他	8	20.0%
3	本工程水土保持、绿化工程质量	良好，水土流失得到有效控制，沿线景观得到改善	36	90.0%
		一般，有待进一步完善	4	10.0%
		较差，需要彻底整改	0	0
4	本工程后对当地农业生产的影响	很大	0	0
		轻微	17	42.5%
		一般，可接受	23	57.5%
5	本工程试运行后的噪声、振动对您的影响	很大	4	10.0%
		轻微	15	37.5%
		一般，可接受	21	52.5%
6	本工程修建以后对本地经济发展的影响	有利	32	80.0%
		不利	1	2.5%
		一般	7	17.5%
7	本工程试运行后的主要环境问题	地表水污染	3	7.5%
		噪声影响	13	32.5%
		大气污染	1	2.5%
		固体废物污染	0	0
		其它	23	57.5%
8	本工程施工期间在当地是否发生过环境污染事件或扰民情况	发生过	0	0
		未发生	40	100.0%
9	您对本工程环境保护工作的总体评价	良好	38	95.0%
		一般	2	5.0%
		较差	0	0

9.3 公众调查结果分析

（1）所有受访民众表示对本项目的建设情况非常了解或了解。

（2）在施工期间，沿线民众认为施工噪声对环境的影响最大（62.5%），其次为施工扬尘（12.5%）和施工废物的影响（5.0%），另有20%的民众选择了“其他”，表示未受到影响；90.0%的调查者认为本工程水土保持工程质量“良好，水土流失得到有效控制”，认为“一般，有待进一步完善”者占10.0%。

（3）沿线所有民众认为本工程建设对沿线农业生产的影响一般或轻微（100.0%）。

（4）本工程为破解运输瓶颈的改建项目，其对沿线经济的带动很大。沿线有80.0%的受访民众认为本工程建设对改善当地的投资环境有较大改善，对沿线经济发展提供有利条件；有17.50%的民众认为本工程建设对沿线经济的拉动效应一般；另有2.5%的民众认为本工程建设对沿线经济发展不利。

（5）受访民众认为，本线运营通车后的主要环境影响是噪声（32.5%），认为是地表水污染、大气污染和固体废物污染的仅占7.5%、2.5%、0，另有57.5%的民众选择了“其他”，即表示无影响，主要是本工程是对既有滨北线的改建工程，周边居民长期生活在这里，已适应该区域环境；其中认为噪声、振动影响很大的占10.0%，认为影响轻微或一般，可接受的占90.0%。

（6）本工程施工期间未收到发生环境污染事件或扰民情况的反馈意见。

（7）沿线95.0%的民众认为本工程环境保护工作总体良好，5.0%的民众认为一般。

9.4 群众投诉情况调查

本次验收调查主要采用三种方式收集有关信息，其一，电话征询当

地环境监察大队意见，收集有无环保投诉案例；其二，到建设单位工程管理部，询问建设指挥部和哈尔滨市住房和城乡建设局的有关领导，在施工期和运营期有无环境纠纷和投诉；其三，利用公众参与方式直接走访搬迁居民和沿线集中居民区，了解相关情况。

通过以上三种方式的调查了解，本工程在施工期和试运营期未发生环境纠纷，当地生态环境部门亦未收到环保投诉案例。



9.5 小结

滨北线公铁两用桥是哈尔滨市南北向交通的重要组成部分，是连接哈尔滨市主城区与松北区的交通要道，滨北线松花江公铁两用桥改建工程建成后，对缓解哈尔滨市跨江交通压力、带动松北区发展及区域联动等均具有十分积极的作用。通过对沿线居民的公众调查，沿线民众具有较强的环保意识，对本线的主要环境问题认识清楚，对本线的环境保护工程质量基本满意，沿线地方政府和群众对本工程的建设持认可态度。

10 环境管理机构设置

10.1 施工期环境管理机构

建设单位将施工期环境保护措施和内容纳入施工和监理招标文件中，并作为施工单位和监理单位考核的重要内容；按照环评及其批复要求，委托工程监理代行环境监理职能，开展了本工程的环境监理工作。

工程施工期间，建设单位内设环境管理机构，明确分工，市政工程由哈尔滨市住房和城乡建设局建设处负责总体工作，专职工程师具体负责环境保护施工过程中的检查工作，不定期对施工场地进行检查，认真贯彻执行环保法规，确保了施工单位文明施工，尽可能地保护了沿线土壤和植被，对工程临时弃方进行了及时防护，极大减缓了水土流失，在施工期间编制了施工期环境保护计划，并合理安排施工计划和作业时间，在人口密集区尽可能减少夜间施工时间，以减少工程施工扰民现象的发生。

10.2 突发环境事件应急预案

本工程运营期产生的风险类型主要为危险品运输车辆交通事故和船舶撞击桥墩造成溢油外泄两类，其最终的结果都不同程度地影响到松花江水体水质，并进一步引发突发环境事件。

本工程已加强城市快速路两侧防护栏的防撞击功能，并在道路快速路桥梁段两侧设置了桥面径流收集系统，正常情况下桥面排水为桥面雨水径流水，通过桥面排水收集系统收集后排入附近市政管网；在危险品泄漏等事故状态下，通过阀门控制，将事故冲洗水排至事故储水池临时储存，采取相应事故废水处理措施处理监测达标后排放。

哈尔滨市住房和城乡建设局为哈尔滨市突发环境事件应急处置指挥部成员单位，为了更好地管控运营期环境风险，哈尔滨市住房和城乡建设局制定了严格的运营管理制度，按《哈尔滨市环境污染和生态破坏

突发事件应急预案》（哈政办发[2016]24号）的规定，已将本工程的市政工程突发环境事件纳入哈尔滨市突发环境事件应急指挥体系。

11 验收符合性分析及环境保护补救措施

11.1 验收符合性分析

根据原环保部《关于发布〈建设项目竣工环境保护验收暂行办法〉的公告》（国环规环评[2017]4号），本项目满足验收合格的条件。项目与环评及批复意见的符合性分析详见表 11-1。

表 11-1 验收符合性对照表

序号	验收合格条件	项目情况
1	按环境影响报告书（表）及其审批部门审批决定要求建成环境保护设施，环境保护设施与主体工程同时投产或者使用。	本工程已按环评及批复意见落实了各项目环境保护设施，并已投入使用。
2	污染物排放符合国家和地方相关标准、环境影响报告书（表）及其审批部门审批决定或者重点污染物排放总量控制指标。	经监测，工程排放的污染物达到国家和地方相关标准。
3	环境影响报告书（表）经批准后，该建设项目的性质、规模、地点、采用的生产工艺或者防治污染、防止生态破坏的措施发生重大变动，建设单位重新报批环境影响报告书（表）或者环境影响报告书（表）。	环境影响报告书（表）经批准后，该建设项目的性质、规模、地点、采用的生产工艺或者防治污染、防止生态破坏的措施均未发生重大变动。
4	建设过程中造成重大环境污染治理完成，造成重大生态破坏恢复的。	建设过程中未造成重大环境污染，未造成重大生态破坏。
5	纳入排污许可管理的建设项目，持证排污。	本工程不属于排污许可管理的项目。
6	分期建设、分期投入生产或者使用依法应当分期验收的建设项目，其分期建设、分期投入生产或者使用的环境保护设施防治环境污染和生态破坏的能力满足其相应主体工程需要。	本工程一次建成，工程配套建设的环境保护设施防治环境污染和生态破坏的能力满足主体工程需要。
7	建设单位因该建设项目违反国家和地方环境保护法律法规受到处罚，被责令改正，改正完成。	未发生违反国家和地方环境保护法律法规受到处罚、并被责令改正的情况。
8	验收报告的基础资料数据详实，内容无重大缺项、遗漏，验收结论明确、合理的。	验收报告的基础资料数据详实，内容无重大缺项、遗漏，验收结论明确、合理。
9	无其他环境保护法律法规规章等规定不得通过环境保护验收的。	工程满足所有环境保护法律、法规、规章等规定环境保护验收的验收条件。

11.2 环境保护补救措施及建议

（1）加强运营期环保设施的运行维护管理，保证各环保设施运行稳定，污染物达标排放。

（2）运营管理机构应加强人员培训，使环境保护管理人员具有良好的环境意识及业务水平。

12 调查结论

12.1 工程调查结论

（1）滨北线松花江公铁两用桥改建工程由原铁道部和黑龙江省人民政府立项，工程可研和初设文件均取得原铁道部和黑龙江省人民政府相关部门的批复，环境影响报告书取得了原黑龙江省环保厅的批复，项目建设履行了国家有关铁路工程建设和环境保护的法定程序。

（2）依照《关于印发环评管理中部分行业建设项目重大变动清单的通知》（环办[2015]52号）对本工程建设方案与原环评的变动情况梳理结果表明：本建设工程项目的性质、规模、地点、生产工艺和环境保护措施五个因素均未发生重大变动。

（3）市政工程包括主线、水源路和江南市政接线工程，其中：主线城市快速路全长 3517.00m，采用双向 6 车道，设计速度 60km/h；水源路城市次干道全长 1148.911m，采用双向 4 车道，设计速度 40km/h；江南市政接线工程中主线至利材路桥梁工程全长 407.149m，利材路道路工程全长 1230.716m，设计速度 20~40km/h。沿线设桥梁 1 座，无服务区和收费站。本工程永久用地 22.88hm²，无临时用地；工程土石方总量为 41.72×10⁴m³，其中挖方 17.69×10⁴m³，填方 24.03×10⁴m³，借方 16.17×10⁴m³，弃方 9.83×10⁴m³。本工程投资 15.66 亿元，施工总工期 31 个月。

（4）市政工程未设取、弃土（渣）场、制存梁场、拌合站，自建施工场地 2 处；未在工程占地范围外设施工便道。

（5）验收期间，市政工程机动车平均车流量为 618 辆/h，占设计近期车流量的 65.0%。

12.2 生态影响调查结论

（1）验收范围内不涉及生态敏感区。

（2）本工程占地均永久用地，较环评阶段有所减少，主要是由于市政工程范围调整所致。本工程未占用农田，未对当地农业生产造成不利影响。

（3）本工程未设取、弃土（渣）场和制存梁场、拌合站等大临设施；在工程占地范围内设施工场地 2 处，其中部分已建成道路或地面硬化，其余均已绿化；充分利用既有城市道路，未在本工程占地范围外新建施工便道。

（4）本工程路基与周边地形吻合度高，无高路基和路堑。工程重视道路两侧和立交区的绿化，道路工程两侧绿化良好，人行道上具备绿化条件时均种植了乔木，人行道外侧播撒草籽进行了绿化；立交区则采用乔、灌、草相结合的绿化方式，现已发挥其水土保持功效，未发生明显的水土流失现象。

（5）验收范围内桥梁未跨越地表水体，桥梁工程采取了适当的技术措施，使工程范围内排水系统沟通、融汇良好，同时也取得了相关水利部门的认可。桥台锥坡采取了相应的防护措施，有效地防止水土流失。

桥梁选址均征得地方相关部门的同意，其设置与周边规划的道路系统相协调。桥梁下部部分地面进行了硬化，其余均绿化良好。主桥桥面设置独立排水收集系统，正常情况下桥面排水通过桥面排水收集系统收集后排入附近市政管网，突发危险品泄漏等突发环境事件时，通过阀门控制，将事故冲洗水排至事故储水池临时储存。

12.3 声环境影响调查结论

（1）因 1 处敏感点已整体搬迁，验收范围内的噪声敏感目标由环评阶段的 2 处减少至 1 处。

（2）实际工程对沿线噪声敏感目标采取了搬迁、设置声屏障等噪声治理措施，其中对外轨中心线 30m 范围内的敏感建筑进行了搬迁，特别是对水源街社区进行了整体搬迁；在经过松花江村的城市快速路上设置声屏障 1018 延米。

（3）现状监测结果表明，松花江村各监测点监测结果均满足相应标准要求。

（4）建议建设单位运营期间对松花江村进行噪声跟踪监测，一旦发现超标，建设单位应积极加以整改。

12.4 其他要素影响调查结论

本工程无新增定员，运营期不产生污水和生活垃圾，未对周围环境产生影响。且工程主桥桥面设置了桥面径流收集系统和事故储水池，突发环境事件时不会对松花江水体造成污染。

本工程所经地区地形开阔，机动车排放的汽车尾气影响范围和程度十分有限，对哈尔滨市的环境空气质量影响轻微。

本工程无新增定员，运营期无工作人员产生的生活垃圾，未对周围环境产生不利影响。

本工程加强了城市快速路两侧防护栏的防撞击功能，并在道路快速路桥梁段两侧设置了桥面径流收集系统，验收期间未发生突发环境事件。

12.5 公众意见调查结论

滨北线公铁两用桥是哈尔滨市南北向交通的重要组成部分，是连接哈尔滨市主城区与松北区的交通要道，滨北线松花江公铁两用桥改建工程建成后，对缓解哈尔滨市跨江交通压力、带动松北区发展及区域联动等均具有十分积极的作用。通过对沿线居民的公众调查，沿线民众具有较强的环保意识，对本线的主要环境问题认识清楚，对本线的环境保护

工程质量基本满意，沿线地方政府和群众对本工程的建设持认可态度。

12.6 环境保护补救措施及建议

（1）加强运营期环保设施的运行维护管理，保证各环保设施运行稳定，污染物达标排放。

（2）运营单位应加强人员培训，使环境保护管理人员具有良好的环境意识及业务水平。

12.7 竣工验收调查总结论

滨北线松花江公铁两用桥改建工程（市政工程）严格执行了国家有关建设项目环境保护管理的各项规定。在可研阶段，委托中铁五院开展了环境影响评价工作，编制了《滨北线松花江公铁两用桥改建工程环境影响报告书》并取得批复。设计过程中落实了各项环保工程设计及投资；环保工程与主体工程同时完成。运营期间，委托中铁设计编制完成《滨北线松花江公铁两用桥改建工程（市政工程）竣工环境保护验收调查报告》。

滨北线松花江公铁两用桥改建工程（市政工程）建设按环评文件要求，落实了各项生态保护和污染防治措施，环保项目资金有保障，工程设施质量优良，整个工程建设过程中未发生环境污染事件或环境纠纷。

综上所述，滨北线松花江公铁两用桥改建工程（市政工程）建设基本符合《建设项目竣工环境保护验收暂行办法》（国环规环评[2017]4号）的要求，具备验收条件。

附件一 建设项目工程竣工环境保护“三同时”验收登记表

建设项目工程竣工环境保护“三同时”验收登记表

建设单位（盖章）：哈尔滨市住房和城乡建设局

填表人（签字）：

建设单位联系人（签字）：

建设项目	项 目 名 称	滨北线松花江公铁两用桥改建工程（市政工程）					建 设 地 点	黑龙江省哈尔滨市松北区、道外区					
	行 业 类 别	城市道路					建 设 性 质	改建项目					
	设 计 生 产 能 力	设计近期：950 辆/h	建设项目开工日期	2017 年 3 月			实 际 生 产 能 力	设计近期：日均车流量为 618 辆/h，其中昼间 1019 辆/h，夜间 217 辆/h	投入试运行日期	市政工程：2019 年 10 月			
	投资总概算（万元）	28.42×10 ⁴					环保投资总概算（万元）	1839.08	所占比例（%）	0.65			
	环 评 审 批 部 门	原黑龙江省环保厅					批 准 文 号	黑环审[2011]30 号	批 准 时 间	2011 年 3 月 3 日			
	初 步 设 计 审 批 部 门	黑龙江省人民政府、哈尔滨市住房和城乡建设委员会					批 准 文 号	哈建发[2016]113 号、哈住建函[2018]937 号	批 准 时 间	2016 年 5 月 9 日、2018 年 5 月 9 日			
	环 保 验 收 审 批 部 门						批 准 文 号		批 准 时 间				
	环 保 设 施 设 计 单 位	中铁第五勘察设计院集团有限公司	环保设施施工单位				中铁大桥局、中铁二十二、江西洲际建设工程集团有限公司、中建六局等	环 保 设 施 监 测 单 位	黑龙江京诚检测技术有限公司				
	实际总投资（万元）	34.61×10 ⁴					实际环保投资（万元）	3873.88	所占比例（%）	1.12			
	废水治理（万元）		废气治理（万元）		噪声治理（万元）	1841.38	固废治理（万元）	0	绿化及生态（万元）	1585.50	其它（万元）	422.00	
新增废水处理设施能力						新增废气处理设施能力	0	年平均工作时	0				
建 设 单 位	哈尔滨市住房和城乡建设局		邮 政 编 码	150000		联 系 电 话	0451-58931901		环 评 单 位	中铁第五勘察设计院集团有限公司			
污染物排放达标与总量控制（工业建设项目详填）	污 染 物	原有排放量(1)	本期工程实际排放浓度(2)	本期工程允许排放浓度(3)	本期工程产生量(4)	本期工程自身削减量(5)	本期工程实际排放量(6)	本期工程核定排放总量(7)	本期工程“以新带老”削减量(8)	全厂实际排放总量(9)	全厂核定排放总量(10)	区域平衡替代削减量(11)	排放增减量(12)
	废 水	---											
	化学需氧量	---											
	氨 氮												
	石 油 类												
	废 气												
	二 氧 化 硫	---											
	烟 尘	---											
	工 业 粉 尘												
	氮氧化物												
	工业固体废物												
	与项目有关的其它特征污染物	NMCH											

注：1、排放增减量：（+）表示增加，（-）表示减少

2、(12)=(6)-(8)-(11)，(9)=(4)-(5)-(8)-(11)+(1)

3、计量单位：废水排放量——万吨/年；废气排放量——万标立方米/年；水污染物排放浓度——毫克/升；大气污染物排放浓度——毫克/立方米；水污染物排放量——吨/年；大气污染物排放量——吨/年。

4、建设项目和建设单位按滨北线松花江公铁两用桥改建工程进行填写，未拆分为铁路工程和市政工程；“污染物排放达标与总量控制”为市政工程污染物无排放达标及总量控制情况。

附件二 环评执行标准报请函及复函

中铁第五勘察设计院集团有限公司

院函〔2010〕5号

关于报请确认“滨北线松花江公铁两用桥改建工程”环境影响评价执行标准的函

哈尔滨市环境保护局：

受哈尔滨铁路局委托，我集团公司承担了《滨北线松花江公铁两用桥改建工程》环境影响评价工作，现根据沿线环境功能区划，结合工程建设特点，提出本次环境影响评价拟采用的评价标准，请贵局予以确认。

一、工程概况

滨北线松花江公铁两用桥改建工程位于哈尔滨市道外区（原太平区）与松北区之间的既有滨北线松花江公铁两用桥下游50m。该桥铁路南岸接哈尔滨站，北岸与新松浦站相接；城市道路北岸与松北区规划148路相接，在规划115路处落地，南岸与规划北门街相接，在规划太平东西街落地，匝道与南直立立交相接。公铁共用主桥正线长1200m，铁路引桥接线1800m，公路引桥引线长3500m；改建铁路正线长5400m，公路正线长4800m。工程总投资20.7亿元。

二、拟采用的评价标准

（一）环境质量标准

1. 声环境

临公路一侧距红外线外 30m 区域内执行《声环境质量标准》（GB3096-2008）中 4a 类标准限值，即昼间 70 dB（A）、夜间 55dB（A），其余区域根据《哈尔滨市城市区域环境噪声标准适用区域划分》按相应功能区要求执行。

铁路边界外 30~60m 内的区域执行《声环境质量标准》（GB3096-2008）中的 4a 类标准，昼间执行 70dB（A），夜间 55dB（A）；60m 以外区域根据《哈尔滨市城市区域环境噪声标准适用区域划分》按相应功能区要求执行。

评价范围内的学校、医院等特殊敏感点，昼间执行 60dB（A），夜间 50dB（A）（有住宿条件时）。

2. 环境振动

距铁路外轨中心线 30m 外，执行《城市区域环境振动标准》（GB10070-88）中“铁路干线两侧”标准限值，即昼间 80dB、夜间 80dB。

3. 水环境

既有松花江滨北线桥位段下游水环境质量标准执行《地表水环境质量标准》（GB3838-2002）中 IV 类标准。

4. 空气环境

沿线环境空气执行《环境空气质量标准》（GB3095-1996）中二级标准。

（二）污染物排放标准

1. 噪声排放标准

（1）距铁路外轨中心线 30m 处，执行《铁路边界噪声限值

及其测量方法》修改方案（GB12525-90），即昼 70dB（A）、夜间 70dB（A）。

（2）施工场界执行《建筑施工场界噪声限值》（GB12523-90）。

2、废水排放标准

废水排放按《污水综合排放标准》（GB8978-1996）中二级标准要求执行。

妥否，请回复。

联系人：刘明辉 010-51011176



主题词：基本建设 环境 评价标准 函

抄送：集团公司存档。

中铁第五勘察设计院集团有限公司 2010年1月18日印发

哈尔滨市环境保护局

关于滨北线松花江公铁两用桥改建工程环境 影响评价执行标准确认的函

中铁第五勘察设计院集团有限公司：

你单位《关于报请确认“滨北线松花江公铁两用桥改建工程”环境影响评价执行标准的函》（院函[2010]5号）收悉。经研究，我局原则同意该项目拟执行环境质量和污染物排放标准，项目在环评编制过程中应进一步细化和明确有关标准执行情况。



附件三 环境影响报告书批复

黑龙江省环境保护厅

黑环审〔2011〕30号

关于滨北线松花江公铁两用桥改扩建工程 环境影响报告书的批复

哈尔滨铁路局：

你单位报送的《滨北线松花江公铁两用桥改扩建工程环境影响报告书》（以下简称《报告书》）、哈尔滨市环境保护局《关于滨北线松花江公铁两用桥改扩建工程环境影响报告书的初审意见》（哈环初审〔2010〕80号）及省环境工程评估中心对《报告书》的技术评估报告（黑环建评〔2010〕358号）收悉。经审查研究，现批复如下：

一、原则同意哈尔滨市环境保护局对该项目的初审意见。该项目为改扩建工程，建设地点位于既有滨北线松花江公铁两用桥下游50m处。主要建设内容为，既有线拆除、铁路正线及江南联络线、公铁合建主桥、引桥、城市道路工程主线、水源路及其相关的管网工程、照明工程、绿化工程及交通工程等。改建工程铁路正线为国家Ⅰ级双线铁路，采用内燃、预留电气化类型牵引，铁路正线总长5415.0m，其中桥长3536.91m。工程总投资284239.04万元。建设总工期3年。我厅原则同意该项目按照《报告书》所列的建设地点、建设规模和采取的环境保护措施进行项目建设。

二、项目建设与运行中应做好以下工作

（一）桥墩施工尽量选择枯水期，采取合理施工方式，施工

结束后，及时清理减轻施工对动物及水生生物的影响；施工结束后应及时对所破坏的植被进行恢复；采取合理措施防止水土流失。

（二）合理安排施工场地，高噪声施工机械远离敏感区布置；合理安排施工时间，夜间尽量不进行施工或安排低噪声施工作业，若因特殊需要连续施工的，必须事先得到有关部门的批准，并同时做好民众的沟通工作；加强施工期环境管理，严格执行国家、地方有关规定；对主体工程实施后水源街社区尚存的、位于铁路外轨中心线 30m 以内的 40 户居民住宅予以搬迁；2 处噪声敏感点设置声屏障；对于松花江村预留隔声窗。

（三）在选取客货车车型时，优选采用轴重较轻、结构优良、噪声和振动值低的环保型车辆；采用震动相对教较小轨道规格；加强轮轨的维护、保养，定期进行轨道打磨和车轮的清洁与旋轮工作。

（四）施工场地设置临时沉砂池，将含泥沙的雨水、泥浆经沉砂池沉淀后方可排放；桥梁施工泥浆不得排入水体，应在钢护筒内安装泥浆泵，将泥浆污水引至岸边进行沉淀处理；加强施工机械管理维护，防止跑、冒、滴、漏等现象发生；加强施工队伍的管理，禁止施工人员向水体倾倒垃圾、冲洗机具等行为。运营期产生的生活污水经隔油池、化粪池预处理，再经厌氧滤池处理达标后，近期夏季用于绿化；冬季临时暂存后，委托有资质的单位定期外运至附近污水处理厂处理，不外排。

（五）工程施工期共产生建筑拆迁垃圾全部运至地方城管部门指定的场所妥善处置。运营期生活垃圾经收集后，交由环卫部门统一处置。

（六）桥梁两端设置标示牌，加强城市道路两侧防护栏的防撞击功能，可减缓在桥面引发生交通事故车辆坠入江中。上层城

市道路桥梁应设置独立排水系统，正常情况下桥面排水为桥面雨水径流水，通过桥面排水收集系统收集后排入附近市政管网；在危险品泄漏等事故状态下，通过阀门控制，将事故冲洗水排至事故储水池临时储存，在桥两端各设置容积 200m³ 的桥面事故储水池 1 座，事故状态下，将桥梁排水管线收集的排水通过阀门控制排至事故储水池，采取相应事故废水处理措施处理监测达标后排放；制定切实可行的事故应急预案，建立相对稳定具有水上施救专业技能的应急队伍，配备足够的应急器材。

三、项目建设必须严格执行环境保护设施与主体工程同时设计、同时施工、同时投入使用的环境保护“三同时”制度。项目竣工后，你单位要按规定程序申请项目竣工环境保护验收。验收合格后，项目方可正式投入使用。

四、我厅委托哈尔滨市环境保护局负责该项目施工期间的环境保护监督检查工作。请你单位在收到该批复文件 20 日内将《报告书》和批复文件各 1 份送至哈尔滨市环境保护局并接受其监督管理。

二〇一一年三月三日



主题词：环保 桥梁 环评 报告书 批复

抄送：哈尔滨市环境保护局，省环监局

黑龙江省环境保护厅办公室

2011年3月3日印发

附件四 江南市政接线有关事宜会议纪要

哈尔滨市人民政府专题会议纪要

（2018年第64号）

时 间：2018年8月4日8时30分至9时

地 点：市规划展馆4楼会议室

主 持 人：王沿民

参加人员：王宏新 李英革 吴向阳 迟文天 张再文 金 涛

杜 平 闫宗华 张延鹏 李文东 李 健 张 岩

记 录：李文东 侯晓林 张禄临

议 题：研究滨北公铁两用桥江南市政接线有关事宜

会议听取了市住建委副主任吴向阳同志关于滨北公铁两用桥江南市政接线方案的汇报，与会人员对相关事宜进行了认真研究和讨论。

会议认为，滨北公铁两用桥作为我市三环东部过江通道，在跨江交通方面发挥着重要作用，该桥江南市政主线桥梁连接规划的北门街高架，如与已建成的化工路相衔接，将形成我市东三环

重要交通路网体系。

会议指出，目前滨北公铁两用桥以及江南、江北市政桥梁正在紧张施工，预计今年可建成通车。由于江南市政主线桥梁从 81 号墩以后涉及团结锅炉、龙江电工等大型企业搬迁，搬迁时间较长，致使主线桥梁在 3-4 年内无法按照规划线位实现东三环连通，三环全线贯通功能作用缺失。

会议强调，江南市政接线方案作为滨北公铁两用桥市政部分的补充，通过建设接线桥梁和利材街、新一头道街、北岗路、北门街局部等接线道路，将滨北公铁两用桥江南市政主线桥梁与哈东路和三环化工路相连接，作为近期东三环江南、江北的联络通道；待涉企搬迁、完成规划线位桥梁建设后，该接线桥梁仍可作为由江北往江南方向的疏解下桥匝道。

经参会部门共同研究，一致认为方案合理可行，应尽快启动建设，会议确定事项如下：

1. 鉴于补充的市政接线工程建设时间紧、任务重，各相关部门应按照手续办理、工程建设同步推进的原则，加快推进各项工作。
2. 由市住建委负责办理规划、土地等相关手续，市发改、规划、国土等部门配合，加快完成手续审批工作。
3. 由道外区政府负责，市规划、国土等部门配合，15 日内完成市政接线工程范围内的征拆净地，为工程建设创造条件。
4. 由市住建委、财政局将该补充的市政接线工程纳入滨北公铁两用桥市政部分 PPP 项目二标段（江南）中，仍由原勘察设计、

监理单位继续完成该项目相关工作，仍由原投资人按照原有建设模式实施建设，养护、服务费支付等执行原有规定，补充的市政接线工程由投资人根据施工图纸编制预算报市财政评审中心评审，根据评审结论签订补充协议。

5. 关于滨北桥江南水源路 2 户被征拆人阻工问题，由道外区政府负责，7 日内予以解决，保证工程建设正常推进。

（此页无正文）

分发：市政府常务会议组成人员，市发改委、住建委、财政局、规划局、国土局，道外区政府，市城投集团。

哈尔滨市人民政府办公厅五处

2018年8月17日印发

共印 30 份

附件五 公参调查表样本

公众参与调查表

<p>工程概况： 滨北线松花江公铁两用桥改建工程位于位于哈尔滨市道外区和松北区内，主要工程为新建滨北线松花江公铁两用桥，该桥位于既有滨北线松花江公铁两用桥下游 50m 处，铁路北接既有新松浦站，南接既有哈尔滨东站；城市道路北与松北区浦源路相接，在浑水大道处落地，南岸与北门街相接，在太平东西街落地，并以匝道与南直立交相接。本工程铁路正线总长 5415.0m，江南联络线长度 1184.0m；主线城市快速路长 4020m；水源路为城市次干道，全长 1176.0m；水源路立交匝道桥长 1842.1m；无新建车站。 本工程是滨北线连接哈尔滨市江南、江北的重要交通通道，建成后将大大改善该区域交通条件，促进当地资源开发和经济发展，但工程施工存在土地占用、水土流失、施工噪声、扬尘等不利因素，铁路运营后沿线两侧声、振动环境质量等发生变化，一定程度上影响沿线部分居民的生活质量。目前，该项目正在开展工程竣工环保验收，请您对铁路建设及运营中的环境问题提出宝贵意见。</p>							
姓名	宁博	性别	男	年龄	29	文化程度	本科
联系方式	183 4869 9939		职业		单位/住址	松北区	
<p>1、您对本工程的了解程度： <input checked="" type="checkbox"/> 非常了解 <input type="checkbox"/> 了解 <input type="checkbox"/> 不了解 理由：</p>							
<p>2、您认为本工程建设期间最大的环境问题是： <input checked="" type="checkbox"/> 施工噪声 <input type="checkbox"/> 施工废物 <input type="checkbox"/> 弃土弃渣 <input type="checkbox"/> 施工单位排放污水 <input type="checkbox"/> 施工扬尘 <input type="checkbox"/> 其它 理由：</p>							
<p>3、您认为本工程水土保持、绿化工程的质量： <input checked="" type="checkbox"/> 良好，水土流失得到有效控制，沿线景观得到改善 <input type="checkbox"/> 一般，有待进一步完善 <input type="checkbox"/> 较差，需要彻底整改 理由：</p>							
<p>4、本工程对当地农业生产的影响： <input checked="" type="checkbox"/> 很大 <input type="checkbox"/> 轻微 <input type="checkbox"/> 一般 理由：</p>							
<p>5、本工程试运营后的噪声、振动对您的影响： <input checked="" type="checkbox"/> 很大 <input type="checkbox"/> 轻微 <input type="checkbox"/> 一般，可接受 理由：</p>							
<p>6、本工程修建以后对本地经济发展的影响： <input checked="" type="checkbox"/> 有利 <input type="checkbox"/> 不利 <input type="checkbox"/> 一般 理由：</p>							
<p>7、本工程试运营后的主要环境问题： <input type="checkbox"/> 地表水污染 <input checked="" type="checkbox"/> 噪声影响 <input type="checkbox"/> 大气污染 <input type="checkbox"/> 固体废物污染 <input type="checkbox"/> 其它 理由：</p>							
<p>8、本工程施工期间在当地是否发生过环境污染事件或扰民情况： <input checked="" type="checkbox"/> 发生过 <input type="checkbox"/> 未发生 环境污染事件或扰民情况简述：</p>							
<p>9、您对本工程环境保护工作的总体评价： <input checked="" type="checkbox"/> 良好 <input type="checkbox"/> 一般 <input type="checkbox"/> 较差</p>							

公众参与调查表

<p>工程概况：</p> <p>滨北线松花江公铁两用桥改建工程位于哈尔滨市道外区和松北区内，主要工程为新建滨北线松花江公铁两用桥，该桥位于既有滨北线松花江公铁两用桥下游 50m 处，铁路北接既有新松浦站，南接既有哈尔滨东站；城市道路北与松北区浦源路相接，在浑水大道处落地，南岸与北门街相接，在太平东西街落地，并以匝道与南直立交相接。本工程铁路正线总长 5415.0m，江南联络线长度 1184.0m；主线城市快速路长 4020m；水源路为城市次干道，全长 1176.0m；水源路立交匝道桥长 1842.1m；无新建车站。</p> <p>本工程是滨北线连接哈尔滨市江南、江北的重要交通通道，建成后将大大改善该区域交通条件，促进当地资源开发和经济发展，但工程施工存在土地占用、水土流失、施工噪声、扬尘等不利因素，铁路运营后沿线两侧声、振动环境质量等发生变化，一定程度上影响沿线部分居民的生活质量。目前，该项目正在开展工程竣工环保验收，请您对铁路建设及运营中的环境问题提出宝贵意见。</p>						
姓名	李峰	性别	男	年龄		文化程度
联系方式	15084899999	职业		单位/住址	万科村	
<p>1、您对本工程的看法和了解的程度： <input type="checkbox"/>非常了解 <input checked="" type="checkbox"/>了解 <input type="checkbox"/>不了解 理由：</p>						
<p>2、您认为本工程建设期间最大的环境问题是： <input type="checkbox"/>施工噪声 <input type="checkbox"/>施工废物 <input type="checkbox"/>弃土弃渣 <input type="checkbox"/>施工单位排放污水 <input type="checkbox"/>施工扬尘 <input checked="" type="checkbox"/>其它 理由：</p>						
<p>3、您认为本工程水土保持、绿化工程的质量： <input checked="" type="checkbox"/>良好，水土流失得到有效控制，沿线景观得到改善 <input type="checkbox"/>一般，有待进一步完善 <input type="checkbox"/>较差，需要彻底整改 理由：</p>						
<p>4、本工程对当地农业生产的影响： <input type="checkbox"/>很大 <input checked="" type="checkbox"/>轻微 <input type="checkbox"/>一般 理由：</p>						
<p>5、本工程试运营后的噪声、振动对您的影响： <input type="checkbox"/>很大 <input type="checkbox"/>轻微 <input checked="" type="checkbox"/>一般，可接受 理由：</p>						
<p>6、本工程修建以后对本地经济发展的影响： <input checked="" type="checkbox"/>有利 <input type="checkbox"/>不利 <input type="checkbox"/>一般 理由：</p>						
<p>7、本工程试运营后的主要环境问题： <input type="checkbox"/>地表水污染 <input type="checkbox"/>噪声影响 <input type="checkbox"/>大气污染 <input type="checkbox"/>固体废物污染 <input checked="" type="checkbox"/>其它 理由：</p>						
<p>8、本工程施工期间在当地是否发生过环境污染事件或扰民情况： <input type="checkbox"/>发生过 <input checked="" type="checkbox"/>未发生 环境污染事件或扰民情况简述：</p>						
<p>9、您对本工程环境保护工作的总体评价： <input checked="" type="checkbox"/>良好 <input type="checkbox"/>一般 <input type="checkbox"/>较差</p>						

公众参与调查表

<p>工程概况：</p> <p>滨北线松花江公铁两用桥改建工程位于哈尔滨市道外区和松北区内，主要工程为新建滨北线松花江公铁两用桥，该桥位于既有滨北线松花江公铁两用桥下游 50m 处，铁路北接既有新松浦站，南接既有哈尔滨东站；城市道路北与松北区浦源路相接，在浑水大道处落地，南岸与北门街相接，在太平东西街落地，并以匝道与南直立交相接。本工程铁路正线总长 5415.0m，江南联络线长度 1184.0m；主线城市快速路长 4020m；水源路为城市次干道，全长 1176.0m；水源路立交匝道桥长 1842.1m；无新建车站。</p> <p>本工程是滨北线连接哈尔滨市江南、江北的重要交通通道，建成后将大大改善该区域交通条件，促进当地资源开发和经济发展，但工程施工存在土地占用、水土流失、施工噪声、扬尘等不利因素，铁路运营后沿线两侧声、振动环境质量等发生变化，一定程度上影响沿线部分居民的生活质量。目前，该项目正在开展工程竣工环保验收，请您对铁路建设及运营中的环境问题提出宝贵意见。</p>						
姓名	王滢	性别	女	年龄	32	文化程度
联系方式	15245121212	职业		单位/住址		
<p>1、您对本工程的看法和了解的程度：</p> <p><input type="checkbox"/>非常了解 <input checked="" type="checkbox"/>了解 <input type="checkbox"/>不了解</p> <p>理由：</p>						
<p>2、您认为本工程建设期间最大的环境问题是：</p> <p><input type="checkbox"/>施工噪声 <input type="checkbox"/>施工废物 <input type="checkbox"/>弃土弃渣 <input type="checkbox"/>施工单位排放污水 <input type="checkbox"/>施工扬尘 <input checked="" type="checkbox"/>其它</p> <p>理由：</p>						
<p>3、您认为本工程水土保持、绿化工程的质量：</p> <p><input checked="" type="checkbox"/>良好，水土流失得到有效控制，沿线景观得到改善 <input type="checkbox"/>一般，有待进一步完善</p> <p><input type="checkbox"/>较差，需要彻底整改</p> <p>理由：</p>						
<p>4、本工程对当地农业生产的影响：</p> <p><input type="checkbox"/>很大 <input checked="" type="checkbox"/>轻微 <input type="checkbox"/>一般</p> <p>理由：</p>						
<p>5、本工程试运营后的噪声、振动对您的影响：</p> <p><input type="checkbox"/>很大 <input type="checkbox"/>轻微 <input checked="" type="checkbox"/>一般，可接受</p> <p>理由：</p>						
<p>6、本工程修建以后对本地经济发展的影响：</p> <p><input checked="" type="checkbox"/>有利 <input type="checkbox"/>不利 <input type="checkbox"/>一般</p> <p>理由：</p>						
<p>7、本工程试运营后的主要环境问题：</p> <p><input type="checkbox"/>地表水污染 <input type="checkbox"/>噪声影响 <input type="checkbox"/>大气污染 <input type="checkbox"/>固体废物污染 <input checked="" type="checkbox"/>其它</p> <p>理由：</p>						
<p>8、本工程施工期间在当地是否发生过环境污染事件或扰民情况：</p> <p><input type="checkbox"/>发生过 <input checked="" type="checkbox"/>未发生</p> <p>环境污染事件或扰民情况简述：</p>						
<p>9、您对本工程环境保护工作的总体评价：</p> <p><input checked="" type="checkbox"/>良好 <input type="checkbox"/>一般 <input type="checkbox"/>较差</p>						

公众参与调查表

<p>工程概况： 滨北线松花江公铁两用桥改建工程位于哈尔滨市道外区和松北区内，主要工程为新建滨北线松花江公铁两用桥，该桥位于既有滨北线松花江公铁两用桥下游 50m 处，铁路北接既有新松浦站，南接既有哈尔滨东站；城市道路北与松北区浦源路相接，在浑水大道处落地，南岸与北门街相接，在太平东西街落地，并以匝道与南立交相接。本工程铁路正线总长 5415.0m，江南联络线长度 1184.0m；主线城市快速路长 4020m；水源路为城市次干道，全长 1176.0m；水源路立交匝道桥长 1842.1m；无新建车站。 本工程是滨北线连接哈尔滨市江南、江北的重要交通通道，建成后将大大改善该区域交通条件，促进当地资源开发和经济发展，但工程施工存在土地占用、水土流失、施工噪声、扬尘等不利因素，铁路运营后沿线两侧声、振动环境质量等发生变化，一定程度上影响沿线部分居民的生活质量。目前，该项目正在开展工程竣工环保验收，请您对铁路建设及运营中的环境问题提出宝贵意见。</p>							
姓名	李青山	性别	男	年龄	40	文化程度	大学
联系方式	15545595716	职业		单位/住址	南岗区		
<p>1、您对本工程的看法和了解的程度： <input type="checkbox"/>非常了解 <input checked="" type="checkbox"/>了解 <input type="checkbox"/>不了解 理由：</p>							
<p>2、您认为本工程建设期间最大的环境问题是： <input checked="" type="checkbox"/>施工噪声 <input type="checkbox"/>施工废物 <input type="checkbox"/>弃土弃渣 <input type="checkbox"/>施工单位排放污水 <input type="checkbox"/>施工扬尘 <input type="checkbox"/>其它 理由：</p>							
<p>3、您认为本工程水土保持、绿化工程的质量： <input checked="" type="checkbox"/>良好，水土流失得到有效控制，沿线景观得到改善 <input type="checkbox"/>一般，有待进一步完善 <input type="checkbox"/>较差，需要彻底整改 理由：</p>							
<p>4、本工程对当地农业生产的影响： <input type="checkbox"/>很大 <input type="checkbox"/>轻微 <input checked="" type="checkbox"/>一般 理由：</p>							
<p>5、本工程试运营后的噪声、振动对您的影响： <input type="checkbox"/>很大 <input checked="" type="checkbox"/>轻微 <input type="checkbox"/>一般，可接受 理由：</p>							
<p>6、本工程修建以后对本地经济发展的影响： <input type="checkbox"/>有利 <input type="checkbox"/>不利 <input checked="" type="checkbox"/>一般 理由：</p>							
<p>7、本工程试运营后的主要环境问题： <input type="checkbox"/>地表水污染 <input type="checkbox"/>噪声影响 <input type="checkbox"/>大气污染 <input type="checkbox"/>固体废物污染 <input checked="" type="checkbox"/>其它 理由：</p>							
<p>8、本工程施工期间在当地是否发生过环境污染事件或扰民情况： <input type="checkbox"/>发生过 <input checked="" type="checkbox"/>未发生 环境污染事件或扰民情况简述：</p>							
<p>9、您对本工程环境保护工作的总体评价： <input checked="" type="checkbox"/>良好 <input type="checkbox"/>一般 <input type="checkbox"/>较差</p>							

公众参与调查表

<p>工程概况：</p> <p>滨北线松花江公铁两用桥改建工程位于哈尔滨市道外区和松北区内，主要工程为新建滨北线松花江公铁两用桥，该桥位于既有滨北线松花江公铁两用桥下游 50m 处，铁路北接既有新松浦站，南接既有哈尔滨东站；城市道路北与松北区浦源路相接，在浑水大道处落地，南岸与北门街相接，在太平东西街落地，并以匝道与南直立交相接。本工程铁路正线总长 5415.0m，江南联络线长度 1184.0m；主线城市快速路长 4020m；水源路为城市次干道，全长 1176.0m；水源路立交匝道桥长 1842.1m；无新建车站。</p> <p>本工程是滨北线连接哈尔滨市江南、江北的重要交通通道，建成后将大大改善该区域交通条件，促进当地资源开发和经济发展，但工程施工存在土地占用、水土流失、施工噪声、扬尘等不利因素，铁路运营后沿线两侧声、振动环境质量等发生变化，一定程度上影响沿线部分居民的生活质量。目前，该项目正在开展工程竣工环保验收，请您对铁路建设及运营中的环境问题提出宝贵意见。</p>							
姓名	徐岩	性别	女	年龄	29	文化程度	本科
联系方式	18645091823	职业		单位/住址			
<p>1、您对本工程的了解程度：</p> <p><input type="checkbox"/>非常了解 <input checked="" type="checkbox"/>了解 <input type="checkbox"/>不了解</p> <p>理由：</p>							
<p>2、您认为本工程建设期间最大的环境问题是：</p> <p><input type="checkbox"/>施工噪声 <input type="checkbox"/>施工废物 <input type="checkbox"/>弃土弃渣 <input type="checkbox"/>施工单位排放污水 <input type="checkbox"/>施工扬尘 <input checked="" type="checkbox"/>其它</p> <p>理由：</p>							
<p>3、您认为本工程水土保持、绿化工程的质量：</p> <p><input checked="" type="checkbox"/>良好，水土流失得到有效控制，沿线景观得到改善 <input type="checkbox"/>一般，有待进一步完善</p> <p><input type="checkbox"/>较差，需要彻底整改</p> <p>理由：</p>							
<p>4、本工程对当地农业生产的影响：</p> <p><input type="checkbox"/>很大 <input checked="" type="checkbox"/>轻微 <input type="checkbox"/>一般</p> <p>理由：</p>							
<p>5、本工程试运营后的噪声、振动对您的影响：</p> <p><input type="checkbox"/>很大 <input type="checkbox"/>轻微 <input checked="" type="checkbox"/>一般，可接受</p> <p>理由：</p>							
<p>6、本工程修建以后对本地经济发展的影响：</p> <p><input checked="" type="checkbox"/>有利 <input type="checkbox"/>不利 <input type="checkbox"/>一般</p> <p>理由：</p>							
<p>7、本工程试运营后的主要环境问题：</p> <p><input type="checkbox"/>地表水污染 <input checked="" type="checkbox"/>噪声影响 <input type="checkbox"/>大气污染 <input type="checkbox"/>固体废物污染 <input type="checkbox"/>其它</p> <p>理由：</p>							
<p>8、本工程施工期间在当地是否发生过环境污染事件或扰民情况：</p> <p><input type="checkbox"/>发生过 <input checked="" type="checkbox"/>未发生</p> <p>环境污染事件或扰民情况简述：</p>							
<p>9、您对本工程环境保护工作的总体评价：</p> <p><input checked="" type="checkbox"/>良好 <input type="checkbox"/>一般 <input type="checkbox"/>较差</p>							

