

# 新建广州铁路枢纽东北货车外绕线工程（重新报批）环境影响评价

## 第二次公示

**【项目名称】**新建广州铁路枢纽东北货车外绕线工程（重新报批）

**【工程概况】**工程正线由江村编组站引出至广九铁路石滩站，途径广州市白云区、花都区、黄埔区、增城区，正线全长 68.889km，包括江村编组站正线及联络线工程；广九铁路III、IV线石滩至仙村段改线；仙村至货车外绕线的联络线；广汕客专长岗联络线引入以及江村编组站改造工程等相关工程；新建车站 3 座，改建车站 2 座，改建编组站 1 座；铁路等级：国铁 I 级；铁路性质：客货共线铁路；速度目标值：120km/h；线路条件：双线有砟轨道；总建设工期约 3 年 8 个月。

**【主要环境影响】**本工程施工期可能存在的主要环境影响有：桥梁隧道建设、路堤填筑、路堑开挖、车站修筑、取弃土（渣）等工程活动导致地表植被破坏、地表扰动，水土流失、交通干扰、施工扬尘、施工噪声、征地拆迁、土地利用、建筑垃圾、施工废水等环境影响。本工程后主要环境影响有：列车运行时引起的噪声振动影响，电气化铁路对沿线无线电视收视影响，车站、铁路段（所）生产、生活污水及垃圾排放对周围环境影响。

**【拟采取的主要环境保护防治措施】**对于施工期采取的主要措施有：合理组织、疏导交通，减少施工交通干扰；加强施工期环境管理，文明施工；施工场地设置围栏，定期洒水，减少施工扬尘影响；优先采用低噪声及低振动的施工机械，合理安排施工作业时间，尽量避免高噪声作业在夜

间施工；建筑垃圾及弃土的运输采取封闭措施；施工废水有组织排放。对于运营期采取的主要措施有：对沿线噪声、振动敏感点采取设置声屏障、隔声窗等措施；沿线车站设置污水处理设施，污水经处理后达标排放或回用；对影响区域内采用天线收视的住户，补偿有线电视入网费等。

**【结论要点】**认真落实设计和环评报告中提出的环保措施之后，工程对环境的负面影响可以得到有效控制和减缓，工程建设具有环境可行性。

**【简本查阅方式、期限】**将在环评单位 [www.crfdsi.com](http://www.crfdsi.com)（铁四院）网站上刊登工程环境影响报告书简本，向公众提供项目概况、环境影响、环保措施等方面的信息，并征求公众意见。公示时间：2017年9月18日至9月30日。

**【征求意见范围、事项】**就公众关注的环境问题，建议采取的保护措施，对工程设计、建设过程中环境保护工作的意见和要求，以及对工程建设所持态度等广泛征求公众的意见。

**【公众意见反馈方式】**通过邮件、电话、信件、传真或填写现场发放的问卷调查表等方式反馈意见。

**【建设单位】**广州铁路（集团）公司广州工程建设指挥部

联系人：徐先生 电话：020-61349332 邮编：510440

地址：广州市白云区鹤龙一路983号广东通信科技大厦北塔702室

**【环评单位】**中铁第四勘察设计院集团有限公司

联系人：成工 电话：027-51156284 传真：027-51155977

电子邮箱：[tsyhgccxy@163.com](mailto:tsyhgccxy@163.com) 邮编：430063

地址：武汉市武昌区杨园和平大道745号

# 新建广州铁路枢纽东北货车外绕线 工程（重新报批） 环境影响报告书（简本）

建设单位：广州铁路（集团）公司广州工程建设指挥部

编制单位：中铁第四勘察设计院集团有限公司

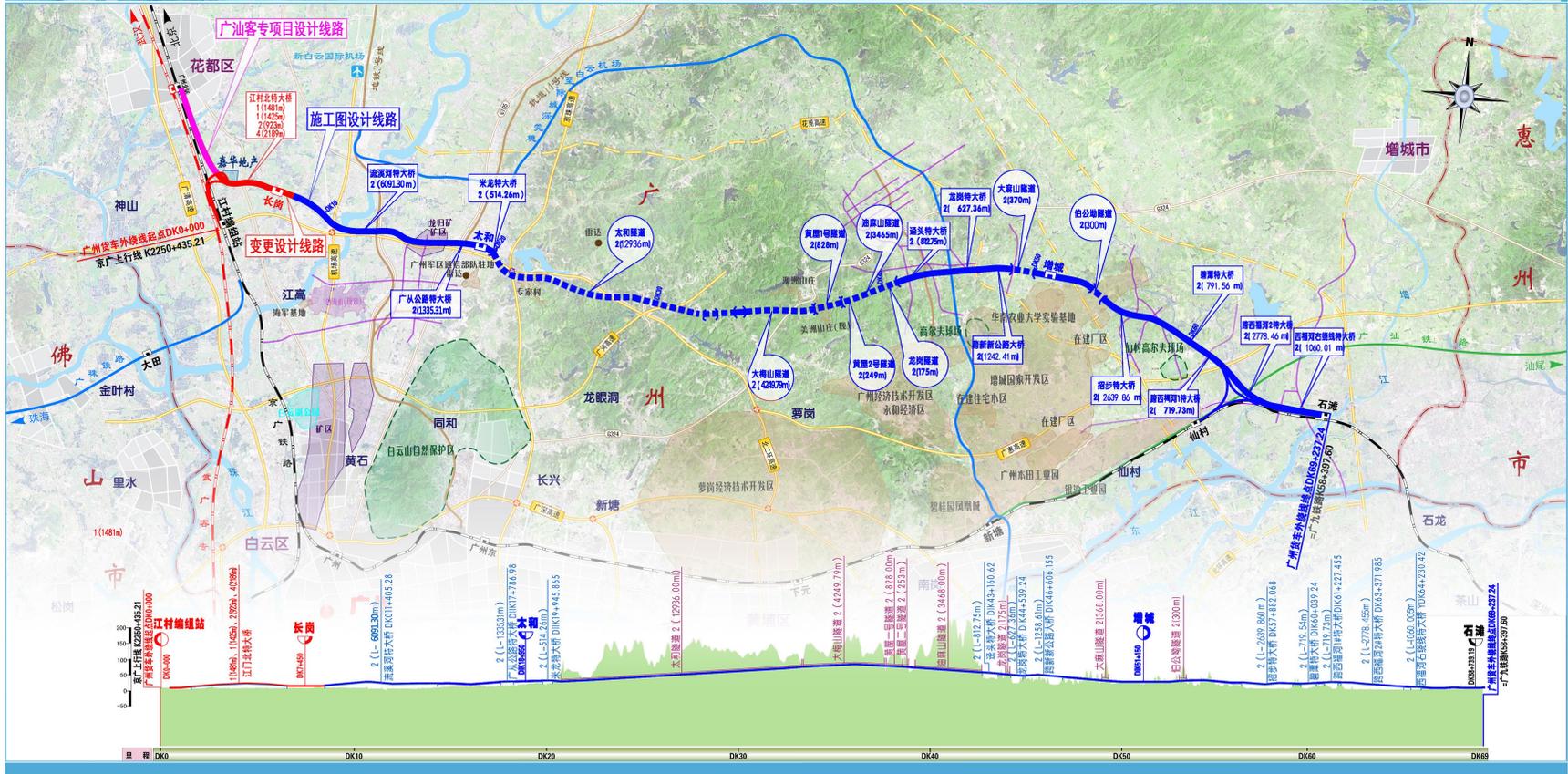
2017年9月

# 目 录

- 一、建设项目概况
- 二、建设项目周围环境现状
- 三、建设项目环境影响预测及拟采取的主要措施与效果
- 四、环境影响评价结论
- 五、联系方式

说明：本环评报告书简本是环境影响报告书主要内容的摘要，环评报告书将根据公参征集的意见和技术评审会的专家意见进行修改完善，最终文本以环评审批部门的公示材料为准。

# 新建铁路广州枢纽东北货车外绕线施工图线路平纵断面示意图



新建广州铁路枢纽东北货车外绕线工程（重新报批）线路方案示意图

## 1 建设项目概况

### 1.1 项目概况

东北货车外绕线位于珠江三角洲地区，广州市东北部，工程位于广州市白云区，花都区、黄埔区，增城区。是广九铁路沟通京广铁路、广茂铁路、南广铁路、广珠铁路、南沙港铁路、柳肇铁路的货运联络线，起自江村编组站北端咽喉，终至石滩站接上既有广九铁路Ⅲ、Ⅳ线。线路长 68.889 公里。相关工程包括京广铁路改线；广九铁路Ⅲ、Ⅳ线石滩至仙村改线（位于既有广九铁路Ⅲ、Ⅳ线石滩至仙村段）；仙村至货车外绕线的联络线；广汕客专长岗联络线以及江村编组站改造工程等 5 部分工程内容。新建长岗、太和、增城 3 座车站，改建石滩、仙村车站。设计年度：近期 2025 年，远期 2035 年，铁路性质：客货共线，设计行车速度目标值 120km/h，双线、有砟轨道。

本工程总投资约 152.92 亿元；总工期 3 年 8 个月。

### 1.2 项目的建设意义

本项目为《广东省铁路建设规划建议》所规划的铁路，同时线路方案符合《广州市城市总体规划》规划要求。工程的修建，将广州地区铁路发展为普速列车在外、动车组在内的环形枢纽格局，实现不同速度目标值列车分线运行，大大提高线路能力，解决了枢纽客货列车、不同速度目标值列车之间的交叉干扰问题。同时，货线外移，也有利于改善城市环境，符合城市发展规划及可持续发展。

### 1.3 主要建设内容、建设规模、建设周期及投资

#### 1.3.1 建设内容

##### （1）正线工程

新建广州枢纽东北货车外绕线自江村编组站上行出发场（含）DK0+000 至广九铁路Ⅲ、Ⅳ线石滩站（含）DK69+237.24，线路长 68.889 公里。新建长岗、太和、增城 3 座车站，改建石滩、仙村车站。

##### （2）相关工程

①江村编组站改建工程（含新建机务折返所、上行系统峰下机走线及综合自

---

动化改造工程)。

②江村编组站正线及联络线工程，其中包括：京广铁路上行线改线长 4.33 公里；京广铁路上行线至武广高铁联络线改线长 0.695 公里；新建东北货车外绕线上行到达线长 1.33 公里；新建京广铁路下行反到线长 1.414 公里；新建上、下行系统间北环线长 1.50 公里。

③新建仙村联络线单线长 3.43 公里。

④广九铁路Ⅲ、Ⅳ线改造双线长 6.16 公里。

⑤广汕客专长岗联络线 GCDK3+565.33~长岗站（含），线路长 3.858 公里。

(3) 预测年度：近期 2025 年，远期 2035 年。

(4) 列车对数

表 1 货物列车对数变化一览表

研究年度	运行区间	行车量 (对/日)										
		集装箱		直 区		摘 挂		小运转		总计变化情况		
		原环评	重新报批	原环评	重新报批	原环评	重新报批	原环评	重新报批	原环评	现阶段	变化情况
近期	江村-增城	16	16	17	17	7	7	4	7	44	47	3
	增城-石滩	16	16	15	17	7	7	2	2	40	42	2
	仙村联络线			2	4			2	2	4	6	2
远期	江村-增城	20	20	24	24	8	8	6	8	58	60	2
	增城-石滩	20	20	24	24	8	8	2	2	54	54	0
	仙村联络线			2	4			2	2	4	6	2

表 2 普通旅客列车对数变化一览表

研究年度	运行区间	行车量 (对/日)		
		普速客车		
		原环评	重新报批	变化情况
近 期	江村-长岗	0	14	14
	长岗-石滩	0	26	26
远 期	江村-长岗	0	13	13
	长岗-石滩	0	23	23

(5) 主要技术标准

铁路等级： I 级

正线数目： 双线

设计行车速度： 120km/h

线间距： 4.0 m

最小曲线半径： 800m

限制坡度： 6‰

牵引种类： 电力

机车类型： HXD1C

牵引质量： 4000t

到发线有效长度： 850m

闭塞类型： 自动闭塞

铁路性质： 客货共线

### 1.3.2 主要工程项目及规模

#### (1) 线路走向简述

线路起自江村编组站北端咽喉，向东上跨京广铁路下行线、广花一级公路（S114），设长岗站，沿北二环高速公路北侧向东，跨S267省道、机场高速、流溪河、G106国道（地铁3号线、机场高速二通道）、北太路后，以路基的形式穿越广州南方碱业公司龙归硝盐矿，跨广从公路（G105）至太和镇，在太和镇南侧（北二环高速北侧）设太和站，以隧道的形式先后下穿北二环高速公路、京珠高速公路、和龙水库（从和龙水库南侧陆地以隧道形式穿过）、天鹿北路（S116）、广河高速、大梅山、G324国道（广汕公路）、油麻山后，跨新新公路至增城区境内，在增城区高埔、鸡公岭村的南侧设增城站，出站后线路折向东南上跨朱宁路，折向东南跨荔新大道、广惠高速、西福河，并行广九铁路III、IV线并下穿增莞高速后至石滩接上既有广九铁路III、IV线。

---

## (2) 站场工程

全线新设三个车站，分为长岗站、太和站及增城站；改建两个车站，分别为石滩站、仙村站；改建编组站一个，为江村编组站。

## (3) 轨道工程

全线铺设有砟轨道，采用 60 kg/m 钢轨，一次铺设跨区间无缝线路。

## (4) 桥涵工程

全线桥梁 28 座 27540.470 延米（含右线绕行）。其中正线特大、大、中桥共计 25 座—24960.79 延米，广深三、四线改造段大桥共计 1 座-407.6 延米；仙村至货车外绕线段特大桥共计 1 座-852.865 延米；郭塘客车联络线单线特大桥一座-1319.215 延米。全线框架中小桥共计 32 座-721.32 延米，涵洞共计 129 座-3368.33 延米。

## (5) 隧道工程

本线正线新建隧道共有 8 座，总长为 22572.79 延米，为单洞双线隧道。

## (7) 工程用地

本工程永久占地 325hm<sup>2</sup>。

## (8) 土石方工程

全线土石方总量 1699.9 万 m<sup>3</sup>。

### 1.3.3 建设工期

全线建设总工期为 44 个月。

### 1.3.4 工程投资

本工程总投资约 152.92 亿元。项目已于 2015 年 12 月正式开工。

---

## 2 建设项目周围环境现状

### 2.1 沿线自然环境概况

#### 2.1.1 地形地貌

广州枢纽东北联络线位于广州市东北部，线路经过地区为珠江三角洲平原向北部丘陵山区过渡地段，海拔高度 5-500m 不等，其中线路经过的帽峰山高度 541m。总的地势北高南低、东西部两侧向珠江凹陷倾斜。以丘陵为主，间有河、海冲积平原分布，属珠江流域东江水系，主要河流有流溪河、东江南北干流及东江一级支流西福河等，发育珠江、东江等河流阶地。地形自然坡度为 15~40°，植被较为发育，水土流失较严重，尤以花岗岩分布区为甚。

#### 2.1.2 工程地质特征

##### (1) 地层岩性

本线地层主要有：新生界 第四系，下第三系；中新界侏罗系，三叠系；古生界石炭系；元古界震旦系；以及侵入岩（ $\gamma$ ）。

沿线广泛分布的地层为元古界震旦系，及侵入岩（ $\gamma$ ），岩性主要为花岗岩、片麻岩等，分布于龙归至仙村一带。石炭系的灰白色厚层状灰岩、砂砾岩及三叠系的砂砾岩页岩等，主要分布于江村至龙归附近。侏罗系紫红色页岩、粉砂质页岩零星的分布于龙归特大桥桥址附近。下第三系的紫红色厚层砾岩，细砂岩分布在线路的起点及终点附近，局部呈残丘有出露，多覆盖于石炭系及三叠系之上。

##### (2) 地质构造

本区处于华南褶皱系的一部分，是志留系末的加里东运动转化为的地台。测区位于蕉岭-增城-腰古-云开复背斜带，轴线以北东-东西-北东向断续延长，略呈“S”型，延伸长约 750KM，宽约 50~100KM。发育的大断裂主要有两条，恩平-新丰

---

断裂带：正断层，总体走向约  $40^\circ$ ，呈舒缓波状延伸，广东省境内延伸长约 450km，宽 5~20KM，与线路于龙归附近相交，交角大于  $70^\circ$ ，线位附近产状约为  $320^\circ \angle 55^\circ$ ；高要-惠来断裂带：正断层，总体走向近东西向，延伸长约 70km，与线路于石滩附近相交，交角近  $70^\circ$ ，线位附近产状约为  $170^\circ \angle 45^\circ$ 。

### 2.1.3 水文地质

线路经过珠江三角平原、低山丘陵和谷地等；地下水主要类型有：松散岩类孔隙水、基岩裂隙水和部分碳酸盐岩溶水。

#### A. 松散岩类孔隙水

松散岩类孔隙水主要分布在丘间谷地及冲积、湖积平原区的第四系松散地层中。地下水主要赋存于第四系的砂砾石、砾卵石、含砾中粗砂、粗砂及含黏性土中粗砂中，形成孔隙潜水或承压水。地下水埋深 1~2m，水量较丰富，受河流及大气降水补给，多与地表水系有水力联系，水量随季节变化大。地下水部分具酸性侵蚀。

#### B. 基岩裂隙水

基岩裂隙水主要分布低山丘陵区各种岩层中，赋存在受地质构造强烈运动的岩层节理裂隙、风化裂隙中，受大气降水补给，由于裂隙的不均匀性，地下水分布不均匀，一般富水性弱；但在构造破碎带或断层附近，地下水较丰富，部分以泉水排泄于地表。地下水对混凝土一般不具有侵蚀，但不同区域有所差别。

#### C. 岩溶水

碳酸盐岩溶水分布在灰岩及白云质灰岩岩溶发育带，水量丰富，但出露范围较小，受大气降水、第四系孔隙潜水垂向补给及基岩裂隙水侧向补给，多以泉水形式排泄于地表。

---

流溪河附近地表水及地下水有弱侵蚀，其余地段地表水及地下水未发现侵蚀性。

#### 2.1.4 主要河流水系特征

工程沿线水系为珠江水系，线路跨越较大河流有流溪河南、北主河道，该河流入珠江，河流坡降平缓并受南海潮汐影响。

本地区主要为暴雨洪水，每年4~9月为洪水期，较大洪水多出现5~8月，受南海潮汐影响，由于汛期各河网水位常高于两岸平原，故大小河流均筑堤防洪，形成大小不等围区，花都至流溪河北堤在岭南大围内，流溪河至广州在黄金围内。

## 2.2 建设项目所在地现状质量

本工程沿线用地主要为农林用地和建设用地，以林地为主，生态系统以森林生态系统为主；评价范围内土地利用类型中面积最大的为林地。根据《广州市环境状况公报（2016）》及现场监测调查，广州市及工程沿线环境质量现状如下：

### （1）声环境现状概况

根据《广州市环境状况公报（2016）》，2016年城市区域声环境等效声级平均值为55.3分贝，比2015年上升0.1分贝。影响区域声环境的主要声源为生活噪声、交通噪声和工业噪声，分别占48.6%、29.0%和18.1%。城市道路交通噪声等效声级平均值为69.0分贝，与2015年持平。

线路均位于广州市郊区，敏感建筑主要为村庄或村镇。大部分线路和主要公路干线并行，声环境现状质量较差，噪声源主要为社会生活噪声和道路交通噪声；与既有铁路接轨段沿线少量敏感点主要受毗邻既有铁路噪声影响，声环境质量一般；其余地段穿越农村或城市规划未建成区域，声环境质量良好。

工程沿线敏感点现状监测值昼间为43.5~68.1dB（A），夜间为41.0~65.0dB

---

(A)，对照相应标准，部分敏感点监测超标，超标敏感点主要分布在北二环高速公路与本工程并行路段和既有铁路路段，受北二环交通噪声和既有铁路噪声影响导致。

## (2) 振动环境现状概况

根据调查，沿线振动环境保护目标主要为乡镇和农村居民住宅；1处特殊敏感点郭塘小学。房屋修建年代跨度较大，结构多为砖及砖混，层数则以2层楼房居多，建筑类型以II、III类建筑为主。与既有铁路接轨段沿线少量敏感点主要受毗邻既有铁路振动影响，振动环境一般；其余地段穿越农村或城市规划未建成区域，振动环境现状质量较好，环境振动主要来自社会生活及乡村道路交通产生的各种无规振动。

沿线敏感点环境振动均能满足《城市区域环境振动标准》(GB10070-88)之相应标准要求。

## (3) 地表水环境现状概况

根据《广州市环境状况公报(2016)》，2016年，广州市纳入《广东省水污染防治目标责任书》的国控考核监测断面水质优良率为70.0%，无劣V类水体。流溪河从化段、增江、东江北干流、市桥水道、沙湾水道、蕉门水道、洪奇沥水道等主要江河水质优良，珠江广州河段后航道、狮子洋水质受轻度污染，珠江广州河段西航道受中度污染，受污染河段主要污染指标为氨氮、溶解氧。

2016年，每月发布水质监测信息的53条重点整治河涌(河段)中，6条河涌(河段)达到或优于V类水体；47条河涌属劣V类水体；1条河涌连续12个月均存在黑臭现象，42条河涌偶尔出现黑臭现象；水质指数(WQI)在100以下、101~150、151~200和201以上的河涌分别有9条、31条、12条和1条。

---

水质劣V类河涌的主要污染指标为氨氮、总磷和化学需氧量，呈耗氧性有机污染特征。

工程沿线水系较为发育，河网纵横，本次环评工程线位与原环评变化较小，故沿线涉及的主要地表水体与原环评一致，为流溪河及西福河，功能主要为饮、综，水质目标为II~III类。水体水环境质量现状与环评基本一致。

#### (4) 环境空气质量现状概况

根据《广州市环境状况公报（2016）》，2016年，广州市环境空气质量同比有所好转，PM<sub>2.5</sub>（细颗粒物）等5项主要污染物浓度有所下降；空气质量达标310天，同比减少2天；达标天数比例为84.7%，同比减少0.8个百分点；空气质量分别为：优113天、良197天、轻度污染45天、中度污染10天、重度污染1天，未出现严重污染。

2016年广州市执行国家《环境空气质量标准》（GB3095-2012）二级标准，6项主要污染物中，二氧化硫、PM<sub>10</sub>、一氧化碳和臭氧浓度达标，二氧化氮浓度超标0.15倍，PM<sub>2.5</sub>浓度超标1微克/立方米。

2016年，广州市环境空气中二氧化硫平均浓度为12微克/立方米，达到《环境空气质量标准》（标准限值：60微克/立方米），比2015年下降7.7%。

2010-2016年，二氧化硫年平均浓度逐年下降，2016年平均浓度比2010年下降63.6%。

2016年，广州市环境空气中二氧化氮平均浓度为46微克/立方米，超过《环境空气质量标准》0.15倍（标准限值：40微克/立方米），比2015年下降2.1%。

2010-2016年，二氧化氮年平均浓度呈波动下降趋势，2016年平均浓度比2010年下降13.2%。

---

2016年，广州市环境空气中 PM10平均浓度为56微克/立方米，达到《环境空气质量标准》(标准限值：70 微克/立方米)，比2015年下降 5.1%。2010-2016年，PM10 年平均浓度呈波动下降趋势，2016 年平均浓度比 2010 年下降 18.8%。

2016 年，广州市环境空气中 PM2.5平均浓度为 36 微克/立方米，超过《环境空气质量标准》1 微克/立方米(标准限值：35 微克/立方米)，比 2015 年下降 7.7%。2012-2016 年，PM2.5 年平均浓度呈波动下降趋势，2016 年平均浓度比 2012 年下降 29.4%。

2016 年，广州市环境空气中臭氧第 90 百分位浓度为 155 微克/立方米，达到《环境空气质量标准》(标准限值：160 微克/立方米)，比 2015 年上升 6.9%。2012-2016 年，臭氧第 90 百分位浓度呈波动下降趋势，2016 年臭氧第 90 百分位浓度比 2012 年下降 14.8%。

2016 年，广州市环境空气中一氧化碳第 95 百分位浓度为 1.3 毫克/立方米，达到《环境空气质量标准》(标准限值：4 毫克/立方米)，比2015年下降 7.1%。2010-2016年，一氧化碳浓度处于较低的低浓度水平并持续下降，2016 年一氧化碳第95百分位浓度比 2010 年下降 35.0%。

### 2.3 建设项目环境影响评价范围

本次评价涉及的工程范围为：各专题的具体评价范围如下所述。

#### (1) 生态影响评价范围

本次生态影响评价范围如下：

工程设计外侧轨道用地界向外 300m 以内区域；

施工便道中心线两侧各 100m 以内区域；

---

取、弃土（渣）场及临时用地界外 100m 内区域；

过水桥涵两侧 300m 以内水域；通航河流桥位上游 500m、下游 1km 河段。

在满足以上评价范围的条件下，工程经环境敏感区路段的评价范围适当扩大到对整个敏感区域生态完整性可能产生影响的范围。

#### （2）声环境评价范围

声环境影响评价长度范围为工程设计所涉及的范围包括正线工程及相关工程，宽度范围为线路外轨中心线及车站两侧 200m 以内区域。

#### （3）振动环境评价范围

根据铁路振动干扰特点和干扰强度以及拟建工程与周边敏感点的相对位置关系，确定振动环境影响评价范围为距铁路外轨中心线两侧各 60m 以内范围。

#### （4）水环境评价范围

评价范围为工程设计范围内的车站、江村编组站和线路所水污染源，对线路跨越的流溪河处上游 1km、下游 3.7km 河段；对线路跨越的西福河处上游 1km、下游 3km 河段。运营期重点评价车站、江村编组站等污水排放的影响，施工期重点评价跨河桥梁对水源保护区的影响。

#### （5）电磁环境

根据 HJ/T24-2014《环境影响评价技术导则 输变电工程》要求，110kV 变电所工频电磁场的评价范围为围墙外 30 米。

根据《电磁辐射环境影响评价方法与标准》（HJ/T10.3-1996）规定，发射机功率  $P \leq 100\text{kW}$  时，评价范围应为以天线为中心，半径 500m 的区域。鉴于 GSM-R 网基站的天线发射功率均小于 0.1kW，根据国家环保总局和信息产业部《移动通信基站电磁辐射环境监测方法》，监测范围为天线周围 50m；在本次环境影响评价中，评价范围也取相应的半径，即 GSM-R 基站评价以天线为中心半径 50m 区

---

域为分析影响的重点范围。

电视收看受影响评价范围为线路外轨中心线两侧各 50m 以内范围。

#### (6) 大气环境

大气环境影响评价范围为车站四周 200m 以内区域。

#### (7) 固体废物评价范围

工程沿线各站旅客列车垃圾集中排放点。

## 2.4 评价因子

根据本工程的污染特点，通过筛选和识别，各环境要素的环境影响评价因子见表 3。

表-3 环境影响评价因子汇总表

评价要素	评 价 因 子	
	施 工 期	运 营 期
声环境	等效连续 A 声级	等效连续 A 声级
振动环境	$V_{Lz10}$	$V_{Lzmax}$
地表水环境	COD、SS、石油类	生活污水：pH 值、COD、BOD <sub>5</sub> 、SS、石油类 动植物油、氨氮
空气环境	TSP	油烟废气
电磁环境		工频电场、工频磁场、信噪比

### 3 建设项目环境影响预测及拟采取的主要措施与效果

#### 3.1 工程污染源分析

##### 3.1.1 噪声源

###### (1) 施工期噪声源

本工程施工期噪声源主要为动力式施工机械产生的噪声，施工场地挖掘、装载、运输等机械设备同时作业时，各类施工机械噪声源强见表 4。

表4 主要施工机械噪声源强表

施工阶段	施工机械及运输车辆名称	噪声值 Leq/dB (A)
		距声源 5m
土石方阶段	液压挖掘机	82~90
	电动挖掘机	80~86
	轮式装载机	90~95
	推土机	83~88
	移动式发电机	95~102
	各类压路机	80~90
	重型运输车	82~90
	振动夯锤	92~100
基础阶段	打桩机	100~110
	静力压桩机	70~75
结构阶段	风 镐	88~92
	混凝土输送泵	88~95
	商砼搅拌车	85~90
	混凝土振捣器	80~88
	空压机	88~92
	重型吊车	88~98

###### (2) 运营期噪声源

依据铁计 [2010] 44 号《铁路建设项目环境影响评价噪声振动源强取值和治理原则指导意见（2010 年修订稿）》，本工程货车预测采用的噪声源强如表 5，客

车预测采用的噪声源强如表 6。

表 5 货物列车运行噪声源强

列车类型	不同速度下列车噪声源强 (dBA)							
	50km/h	60km/h	70km/h	80km/h	90km/h	100km/h	110km/h	120km/h
新型货物列车	74.5	76.5	78.5	80	81.5	82.5	83.5	84.5
双层集装箱	73.5	75.5	77.5	79.0	80.5	81.5	82.5	83.5

表 6 普通旅客列车运行噪声源强

速度,km/h	50	60	70	80	90	100
源强,dBA	72.0	73.5	75.0	76.5	78.0	79.5
速度,km/h	110	120				
源强,dBA	81.0	82.0				

注：1、线路条件：无缝线路，混凝土轨枕，有碴道床，平直、路堤线路；对于桥梁线路的源强值，在此表基础上增加 3dB (A)。

2、车辆条件：构造速度大于 100km/h。

3、参考点位置：距列车运行线路中心 25m，轨面以上 3.5m。

### 3.1.2 振动源

#### (1) 施工期振动源

本工程施工期振动源主要为动力式施工机械产生的振动，各类施工机械振动源强见表7。

表 7 施工机械振动源强参考振级 (VL<sub>Zmax</sub>/dB)

序号	主要施工机械振动源	距振源水平距离 10m 处振级 (VL <sub>Z10</sub> , dB)	达标距离 (m)	
			昼间 (75dB)	夜间 (72dB)
1	推土机	79	15	22
2	挖掘机	78	19	27
3	混凝土搅拌车	74	9	13
4	运输车	74	9	12
5	钻孔机—灌浆机	83	29	40
6	压路机	82	22	32
7	柴油打桩机	98	141	200
8	振动打桩锤	93	79	112
9	强夯	114 (距振源 15m)	>1000	>1000

## (2) 运营期振动源

本工程为货运支线铁路，建成运营后，列车运行中车轮与钢轨撞击产生振动，经轨枕、道床、路基（或桥梁结构）、地面传播到建筑物，从而引起建筑物的振动。根据铁计[2010]44号《铁路建设项目环境影响评价噪声振动源强取值和治理原则指导意见（2010年修订稿）》，工程建成后货车预测采用的振动源强如表8，客车预测采用的振动源强如表9。

表8 货物列车振动源强表 ( $V_{Lzmax}$ , dB)

列车类型	轴重 (t)	不同速度下列车振动源强 (dB)						
		60km/h	70km/h	80km/h	90km/h	100km/h	110km/h	120km/h
新型货物列车	21	78.0	78.0	78.5	79.0	79.5	80.0	80.5
双层集装箱	25	77.5	77.5	77.5	78.0	78.0	78.5	79.0

表9 普通旅客列车振动源强表 ( $V_{Lzmax}$ , dB)

列车类型	轴重 (t)	不同速度下列车振动源强 (dB)		
		50-70km/h	80-110km/h	120km/h
普通旅客列车	21	78.0	78.0	78.5

- 注：1、线路条件：I级铁路，无缝线路，轨面状况良好，混凝土轨枕，有碴、平直、路堤线路，1m高；  
2、地质条件：冲积层；  
3、参考点位置：距列车运行线路中心30m的地面处；  
4、对于桥梁线路的源强值，在本表基础上减去3dBA。

### 3.1.3 大气污染源

#### (1) 施工期大气污染源

本工程施工期间对周围大气环境的影响主要有：以燃油为动力的施工机械和运输车辆的增加，必然导致废气排放量的相应增加；施工过程中的开挖、回填、拆迁及沙石灰料装卸过程中产生粉尘污染，车辆运输过程中引起的二次扬尘。施工期对大气环境影响最主要的污染物是粉尘。

#### (2) 运营期大气污染源

工程实施后，本线列车牵引将采用电力机车，本工程亦不新增生产、生活锅炉。主要污染源为沿线车站食堂产生的油烟。

### 3.1.4 水污染源

#### (1) 施工期水污染源

本工程施工期产生的污水主要来自施工作业产生的泥浆水、施工机械及运输车辆的冲洗水、施工人员产生的生活污水、下雨时冲刷浮土及建筑泥沙等产生的地表径流污水等。如管理不善，污水将使施工路段围市政排水管中泥沙含量有所增加，污染周围环境或堵塞城市排水管网系统。虽然水量不大，但影响时间较长。

#### (2) 运营期水污染源

运营期水污染源来自沿线各车站、江村编组站排放的生产、生活污水。

### 3.1.5 电磁污染源

工程完工后，电力机车运行时因受电弓和接触网滑动接触会产生脉冲型电磁污染，对沿线居民收看电视将产生不利影响。牵引变电所产生的工频电磁场，将引起附近居民对电磁影响的担忧。

### 3.1.6 固体废物

本工程固体废物主要来源于施工期拆迁的建筑垃圾及运营期各站产生的生活垃圾等。

## 3.2 环境敏感目标

#### (1) 生态环境

与原环评一致，本工程沿线用地主要为农林用地和建设用地，沿线主要分布森林生态系统、城镇生态系统和农田生态系统。生态保护目标主要为白云区聚龙山区级森林公园、黄埔区金坑区级森林公园、区级文物保护单位广清苏公祠、市级古树细叶榕一颗；野生动植物资源；林地；耕地和基本农田等。

#### (2) 水环境

与原环评一致，涉及 2 处饮用水源保护区，分别为流溪河中下游、白坭河及

---

西航道饮用水源二级保护区、和龙水库水源准保护区。

(3) 声环境

本工程评价范围内噪声敏感点具体见表 10。

(4) 振动敏感点

沿线各振动敏感点概况见表 11。

---

表 10 工程沿线噪声敏感点分布一览表

序号	敏感点名称	重新报批环评对应 线路里程	重新报批环评阶段与线路位置关系					
			与本工程线路关系			与相关线路关系		
			距离	高差	线路形式	距离	高差	线路形式
N1	茅山新村	DIK0+000~ DIK0+320 左侧, 编组站外	37	-4.3	路基	30	-4.3	路基
N2	郭塘村	DIK1+300~ DIK2+500 两侧	30	-11.9	路基/桥 梁	49/77	-5/-14.8	路基/桥 梁
N3	郭塘小学	DIK1+620~ DIK1+720 右侧	51	-5.7	路基	64/92	-5.7/-15.5	路基/桥 梁
N4	旧社	SLDK3+100~ SLDK3+600 两侧	30	-13.5	桥梁	45	-27.4	桥梁
N5	嘉华集团 居住用地 第三、第 二地块	XLDK3+450~ XLDK4+550 右侧	30	-13.3	桥梁	36	-13.3	桥梁
N6	双岗村	SLDK4+600~ SLDK4+850 右侧	30	-15.5	桥梁	36	-15.5	桥梁
N7	双岗向东 庄	XLDK5+570~ XLDK5+780 左侧	116	-12.2	桥梁	121	-12.2	桥梁
N8	双岗向南 庄	SLDK5+490~ SLDK5+960 右侧	30	-11.6	桥梁	36	-11.6	桥梁
N9	水沥上庄	DIK6+880~ DIK7+030 右侧	30	-9.9	路基			

N10	长岗村	DIK7+650~ DIK8+080 左侧	30	-5.1	路基/桥梁			
N11	黄榜岭大田螺	DIK9+360~ DIK9+850 左侧	63	-14	桥梁			
N12	新联村	DIK9+840~ DIK10+520 右侧	139	-16.5	桥梁			
N13	蒲鱼庄	DIK12+400~ DIK12+760 左侧	30	-21.8	桥梁			
N14	九龙花园	DIK13+450~ DIK13+560 右侧	129	-22.5	桥梁			
N15	龙凤花园	DIK13+600~ DIK13+720 左侧	94	-22.2	桥梁			
N16	柏塘村	DIK13+850~ DIK14+700 左侧	30	-18.5	桥梁/路基			
N17	北村	DIK13+910~ DIK14+560 右侧	92	-15.4	桥梁			
N18	高桥庄	DIK15+250~ DIK15+500 右侧	101	-9.4	路基			
N19	石湖村石湖社区	DIK17+960~ DIK18+240 右侧	100	-9.1	桥梁/路基			
N20	石湖村朝亮南路	DIK18+870~ DIK19+180 两侧	30	-7.6	路基/桥梁			
N21	米龙	DIK19+400~ DIK19+800 左侧	30	-9.1	路基/桥梁			
N22	金坑村九龙围	DK38+900~ DK39+000 两侧	30	-24.3	桥梁			
N23	小埔	DK43+040~	30	-13.7	桥梁			

		DK43+480 两侧						
N24	麦村龙江路	DK43+800~ DK43+860 右侧	188	-20.5	桥梁			
N25	麦村、大坦村边谭	DK44+300~ DK45+000 两侧	61	-22.2	桥梁			
N26	长岭咀	DK45+800~ DK46+450 右侧	30	-22.1	桥梁/路基			
N27	隔山	DK47+000~ DK47+500 两侧	30	-12.9	桥梁/路基			
N29	石迳村	DIK54+450~ DIK54+780 右侧	30	-4.3	路基/桥梁			
N30	风行牛奶职工宿舍	DIK56+550~ DIK56+630 左侧	87	-0.8	桥梁/路基			
N31	岳湖村	DIK57+400~ DIK59+260 两侧	30	-10.8	桥梁/路基			
N32	岳湖小学	DIK57+900~ DIK58+000 右侧	162	-1.2	桥梁			
N33	中沙滘	DIK61+570~ DIK61+870 左侧	68	-11.4	桥梁/路基			
N34	下沙滘	DIK62+300~ DIK62+700 右侧	30	-14	桥梁			
N35	蓝山村上坊	YDK63+020~ YDK63+280 右侧	30	-11	桥梁			
N36	石厦村	DK65+920~ DK66+620 两侧	30	-0.3	路基	36/58	-0.3/-0.7	路基/路基
N37	石厦小学	YDK66+100~ YDK66+230 右侧	74	2	路堑	39/79	1.7/1.7	路堑

N38	石滩镇	DK68+760~ DK69+237.24	30	-3.7	路基	35/53	-3.8/-3.8	路基/路 基
N39	蓝山村下 坊新村	LLDK1+200~ LLDK1+350 右侧	94	-2.1	路基	12/101	-37.7/-1.3	桥梁/路 基
N40	上镜村	LLDK2+200~ LLDK3+200 右侧	38	-4	路基	15/63	-3.9/-34	路基/桥 梁
N41	大岭龙坡 街	京广上行联络线改 线 GSDK2242+460~ +630 右侧、京广上 行与武广联络线 GJGWGLDK0+000~ +200 右侧	58	-0.1	路基	25	-0.1/-10	京广铁路 路基，武 广高铁桥 梁
N42	双岗村南 胜	江村编组站外绕线 上行线 DLDK1+250~ DLDK1+400 左侧	131	-9.9	路基	106	-8.1	路基
N28	慈岭村	增城站东北厂界外	114	-1				

表 11

振动环境敏感点表

所属行政区	序号	敏感点名称	重新报批环评对应 线路里程	建筑类型	重新报批环评阶段					
					与本工程线路关系			与相关线路关系		
					距离	高差	线路形式	距离	高差	线路形式
白云区江高镇	V1	茅山新村	DIK0+000~ DIK0+320 左侧, 编组站外	砖、砖混	37	-4.3	路基	30	-4.3	路基
白云区江高镇	V2	郭塘村	DIK1+300~ DIK2+500 两侧	砖、砖混	30	-11.9	路基/桥梁	49/77	-5/-14.8	路基/桥梁
白云区江高镇	V3	郭塘小学	DIK1+620~ DIK1+720 右侧	砖混	51	-5.7	路基	64/92	-5.7/-15.5	路基/桥梁
花都区新雅街道	V4	旧社	SLDK3+100~ SLDK3+600 两侧	砖混	30	-13.5	桥梁	45	-27.4	桥梁
花都区新雅街道	V5	嘉华集团 居住用地 第三、第二地块	XLDK3+450~ XLDK4+550 右侧	框架	30	-13.3	桥梁	36	-13.3	桥梁
白云区江高镇	V6	双岗村	SLDK4+600~ SLDK4+850 右侧	砖混	30	-15.5	桥梁	36	-15.5	桥梁
白云区江高镇	V8	双岗向南庄	SLDK5+490~ SLDK5+960 右侧	砖混	30	-11.6	桥梁	36	-11.6	桥梁
白云区江高镇	V9	水沥上庄	DIK6+880~ DIK7+030 右侧	砖混	30	-9.9	路基			
白云区江高镇	V10	长岗村	DIK7+650~	砖、砖混	30	-5.1	路基/桥			

高镇			DIK8+080 左侧				梁			
白云区人和镇	V13	蒲鱼庄	DIK12+400~ DIK12+760 左侧	砖、砖混	30	-21.8	桥梁			
白云区太和镇	V16	柏塘村	DIK13+850~ DIK14+700 左侧	砖、砖混	30	-18.5	桥梁/路基			
白云区太和镇	V20	石湖村朝亮南路	DIK18+870~ DIK19+180 两侧	砖、砖混	30	-7.6	路基/桥梁			
白云区太和镇	V21	米龙	DIK19+400~ DIK19+800 左侧	砖混	30	-9.1	路基/桥梁			
白云区太和镇	V43	穗丰村大沙	DK30+000~ DK30+330 隧道上方 两侧	砖混	0	47.5	隧道			
黄埔区九龙镇镇	V44	金坑村宝石	DK36+460~ DK36+590 隧道上方 两侧	砖混	12	18.9	隧道			
黄埔区九龙镇镇	V22	金坑村九龙围	DK38+900~ DK39+000 两侧	砖混	30	-24.3	桥梁			
黄埔区九龙镇镇	V23	小埔	DK43+040~ DK43+480 两侧	砖混	30	-13.7	桥梁			
增城区中新镇	V26	长岭咀	DK45+800~ DK46+450 右侧	砖混	30	-22.1	桥梁/路基			
增城区中新镇	V27	隔山	DK47+000~ DK47+500 两侧	砖、砖混	30	-12.9	桥梁/路基			
增城区永宁街道	V29	石迳村	DIK54+450~ DIK54+780 右侧	砖、砖混	30	-4.3	路基/桥梁			
增城市仙村镇	V31	岳湖村	DIK57+400~ DIK59+260 两侧	砖混	30	-10.8	桥梁/路基			

增城市仙村镇	V34	下沙滘	DIK62+300~ DIK62+700 右侧	砖、砖混	30	-14	桥梁			
增城市仙村镇	V35	蓝山村上坊	YDK63+020~ YDK63+280 右侧	砖、砖混	30	-11	桥梁			
增城市石滩镇	V36	石厦村	DK65+920~ DK66+620 两侧	砖、砖混	30	-0.3	路基	36/58	-0.3/-0.7	路基/路基
增城市石滩镇	V38	石滩镇	DK68+760~ DK69+237.24	砖混	30	-3.7	路基	35/53	-3.8/-3.8	路基/路基
增城市仙村镇	V40	上镜村	LLDK2+200~ LLDK3+200 右侧	砖、砖混	38	-4	路基	15/63	-3.9/-3.4	路基/桥梁
白云区江高镇	V41	大岭龙坡街	京广上行联络线改线 GSDK2242+460~+630 右侧、京广上行 与武广联络线 GJGWGLDK0+000~ +200 右侧	砖混	58	-0.1	路基	25	-10	桥梁

### (5) 电磁环境敏感点

根据现场踏勘，该工程评价范围电视收看敏感点基本情况见表 12。

表 12 沿 线 电 视 敏 感 点

序号	敏感点名称	敏感点位置	工程拆迁完与铁路最近距离 (m)
1	茅山新村	DIK0+000~DIK0+320 左侧，编组站外	37
2	郭塘村	DIK1+300~DIK2+500 两侧	30
4	旧社	SLDK3+100~SLDK3+600 两侧	30
5	嘉华集团居住用地第三、第二地块	XLDK3+450~XLDK4+550 右侧	30
6	双岗村	SLDK4+600~SLDK4+850 右侧	30
8	双岗向南庄	SLDK5+490~SLDK5+960 右侧	30
9	水沥上庄	DIK6+880~DIK7+030 右侧	30
10	长岗村	DIK7+650~DIK8+080 左侧	30
13	蒲鱼庄	DIK12+400~DIK12+760 左侧	30
16	柏塘村	DIK13+850~DIK14+700 左侧	30
20	石湖村朝亮南路	DIK18+870~DIK19+180 两侧	30
21	米龙	DIK19+400~DIK19+800 左侧	30
22	金坑村九龙围	DK38+900~DK39+000 两侧	30
23	小埔	DK43+040~DK43+480 两侧	30
26	长岭咀	DK45+800~DK46+450 右侧	30
27	隔山	DK47+000~DK47+500 两侧	30
29	石迳村	DIK54+450~DIK54+780 右侧	30
31	岳湖村	DIK57+400~DIK59+260 两侧	30
34	下沙滘	DIK62+300~DIK62+700 右侧	30
35	蓝山村上坊	YDK63+020~YDK63+280 右侧	30
36	石厦村	DK65+920~DK66+620 两侧	30
38	石滩镇	DK68+760~DK69+237.24	30
40	上镜村	LLDK2+200~LLDK3+200 右侧	38

## 3.3 声环境影响评价

### 3.3.1 声环境影响预测评价

本工程实施后,广州枢纽东北外绕线沿线各敏感点近期距外轨中心线 30m 处排放噪声 61.7~69.0dB (A)、夜间为 60.0~66.0dB (A)。对照相应标准,存在超标现象。

### 3.3.2 主要环境影响及拟采取的环保措施

(1) 建设和设计部门应选择声学性能优良的设备和车辆类型,并在工程建设中认真落实各项噪声污染防治措施和要求。

(2) 建议铁路运营部门尽量将列车开行时段安排在昼间,夜间尽量少安排车流;另外建议降低列车运行车速,以减缓列车噪声影响范围、程度。

(3) 运营单位应加强铁路、轨道交通的运营管理,定期对车轮及轨道进行打磨,以保持其光滑度;严格控制车辆段到、发列车的鸣笛和作业时间。

(4) 针对超标的敏感点设置声屏障、通风隔声窗、功能置换等治理措施,采取上述降噪措施后,敏感点的环境噪声功能达标、维持现状或满足室内使用功能需求。

## 3.4 环境振动影响评价

### 3.4.1 预测评价

本工程投入运营后,在设计年度近期环境振动昼、夜间Z振级评价量为55.3~78.3dB;敏感点昼、夜间均满足GB10070-88中“铁路干线两侧”80dB标准要求。

### 3.4.2 污染防治措施建议

施工期对打桩机类的强振动施工机械的使用要加强控制和管理,同时施工中各种振动性作业尽量安排在昼间进行,避免夜间施工扰民。在建筑结构较差、等级较低的陈旧性房屋附近施工,应尽量使用低振动设备,或避免振动性作业,减少工程施工对地表构筑物的影响。

本次评价从振动环境要求出发,建议地方各级政府和有关部门,对线路两侧区域进行合理的规划与利用,在路基线路两侧、桥梁线路两侧 30m 范围内,不宜新建居民住宅、学校、医院等敏感建筑物。既有建筑不得进行扩建,应结合城市

---

建设、新农村建设等将其拆迁或改作它用。

### 3.5 电磁环境影响评价

#### (1) 现状评价结论

本工程全线评价范围内共有电视收看敏感点 23 处。根据现场调查，本工程线路沿线居民均通过有线电视网或卫星天线收看电视节目。

本工程新建牵引变电所选址处电磁环境背景值较小，符合且大大低于《电磁环境控制限值》(GB8702-2014) 中工频电场 4kV/m，工频磁场 0.1mT 的限值要求。

#### (2) 预测评价结论及措施

1) 本工程线路沿线居民均通过有线电视网或卫星天线收看电视节目，预计该工程的建设产生的无线电干扰不会对附近居民电视收看质量产生影响。

2) 牵引变电所线产生的工频电场和工频磁感应强度很低，符合 HJ/T24-1998 中规定的相关限值要求。

3) 根据计算分析，以天线为中心，沿铁路方向两侧各 20m、垂直线路两侧各 10m、竖直方向天线至向下 6 米的区域可定为天线的超标区域（控制区），即超标区外辐射功率密度可满足小于  $8\mu\text{W}/\text{cm}^2$ ，符合标准 GB8702-88 和 HJ/T10.3-1996 的要求。

### 3.6 水环境影响评价

本工程对周围水环境产生的影响与原环评一致，主要来自车站、江村编组站排放的生活污水和生产废水。除太和站因周边已建设污水管网，生活污水经化粪池处理后排入市政污水管，满足《广东省地方标准水污染物排放限值》

(DB44/26-2001) 第二时段三级标准的要求。其余各站污水性质与原环评相同，周边排水设施与原环评相同，水量较原环评略有减少，污水处理标准及去向与原

---

环评保持一致。

桥梁施工对水环境的影响主要集中在水中墩基础施工阶段，即钢围堰下沉及施工完毕后提起扰动局部泥沙上浮和围堰到位后吸泥清基封底、钻孔出碴排水。钢围堰下沉或提起作业施工时间较短，扰动局部泥沙上浮引起水体浊度升高的范围一般在 25 至 50m 以内；钻孔施工作业将在钢围堰内进行，围堰可将水体内外分离，施工过程中对围堰吸泥清基封底、钻孔出碴设置专用船舶承接，运到岸上指定地点堆放，严禁向水体中抛弃。因此，桥梁基础施工过程中对地表水体水质影响较小。

工程沿线穿越 2 处饮用水源保护区。虽然铁路建设不可避免地会在一定程度上影响当地地表水体的现状，但这种影响是短期的、局部的，待工程结束后不利影响会自然消失，此外，通过采取本次评价建议的环境保护及工程防护措施，加强环保监理，严格禁止向饮用水源保护区水体排放污染物，能够减少对饮用水源保护区水质产生影响，因此，拟建工程不会对当地饮用水源保护区环境功能产生较大影响。

### **3.7 环境空气影响评价**

本工程建成后，沿线运营机车类型为电力，无机车废气排放；同时不新建锅炉，无锅炉废气排放；本工程环境空气影响只有施工期产生的影响，在采取相应的防治措施后，施工过程中产生的环境空气影响可以得到有效控制。

### **3.8 生态影响评价**

#### **(1) 现状评价**

项目所在地属于亚热带季风气候区，境内具有海洋性气候特征，植物区系属于亚热带常绿阔叶林类型。工程沿线原生植被多为栽培植被所取代，仅在山体或村落附近仍残存有马尾松、樟树、杉木、湿地松等树种。人工林有相思林、

---

桉树林、蒲葵林等。工程沿线农作物主要有水稻、番薯、木薯、芋头、粉葛、玉米等，粮食作物以水稻为主，经济作物有红烟和茶。在城镇边缘有大面积蔬菜群落。经济林有桑、油茶和茶等。评价范围内森林植被面积较大，达到 1213.8 hm<sup>2</sup>，占评价面积的 43.2%，远高于其他植被类型，且其单位面积的生物量远高于其他植被类型，因此其生物量所占比重（67.53%）明显高于其他植被类型，在评价范围内占用绝对控制地位，由此可见，评价区植被生物量取决于森林植被的分布情况。因评价区森林植被主要为人工林类型，因此植被生物量主要还是取决于人的因素。本工程沿线通过调查未发现珍稀野生植物种群的分布，仅在沿线村镇中分布有人工栽培的水杉、樟树等物种。

## （2）预测评价及措施

工程永久占地将使评价范围内林地、耕地、园地、草地、水域的面积有一定程度的减小，其中林地和耕地面积减少量最大；建设用地面积在工程后将有所增加。工程建设将使耕地和水域面积有所减少，但工程占地主要呈窄条带状均匀分布于沿线地区，线路横向影响范围极其狭窄，对整个评价范围而言，这种变化影响较小，所以线路施工及建成后不会使沿线土地利用格局发生太大改变。

工程施工将造成路基、站场等永久占地内植被的永久性消失和施工营地、施工场地等临时用地内植被的暂时性消失。由于这些植物种类均为区域内常见种，分布范围广，分布面积大，因此本工程建设不会造成评价区域植物种类的减少，更不会造成区域植物区系发生改变。

本工程设置的桥梁和涵洞可满足线路两侧野生动物的通行要求，加上动物具有较强的趋避能力，工程建设对野生动物影响不大。为使工程对沿线动植物资源的影响最小化，评价建议工程以建设“绿色通道”为标准，加强线路两侧的绿化；

---

施工期宣传野生动物保护法，禁止捕杀野生动物的行为；调整工程施工时段和方式，减少对野生动物的影响。

施工期对路基、桥梁、站场、取土场采取相应的工程、植物及临时防护措施后，工程造成的水土流失可得到有效的控制。

本工程方案变更前后，线路走向、长度未发生较大变化，沿线生态环境现状及工程对沿线生态环境的影响基本相同，在采取报告书提出的相关措施后，评价认为本工程建设对生态的影响能够控制在可接受水平，从生态角度出发，工程具备环境可行性。

### **3.9 固体废物**

施工期：施工人员生活垃圾及拆迁房屋建筑垃圾，经定点收集及时清运交由当地环卫部门统一处理，或运至指定的弃渣场、填埋场处理后，对环境影响甚微。

运营期：所有垃圾经定点收集并及时清运、交由当地环卫部门统一处理后对环境影响不大。

### **3.10 环境监测计划及环境管理制度**

为加强工程环境管理，确保各项环保设施的正常运转，评价建议运营公司配专职环保管理人员1-2名。

专职环保人员的职责是：负责全公司及对外的环境管理；做好教育和宣传工作，提高各级管理人员和工作人员的环保意识和技术水平；制定铁路运营期的环境管理办法和污染防治设施的操作规程，定期维护、保养和检修污水处理设备、噪声治理设施等，保证其正常运行；配合环保主管部门进行环境管理、监督和检查工作；配合环保主管部门解决各种环境污染事故的处理等。

---

## 4 结论

本项目为《广东省铁路建设规划建议》所规划的铁路，同时线路方案符合《广州市城市总体规划》规划要求。工程的修建，将广州地区铁路发展为普速列车在外、动车组在内的环形枢纽格局，实现不同速度目标值列车分线运行，大大提高线路能力，解决了枢纽客货列车、不同速度目标值列车之间的交叉干扰问题。同时，货线外移，也有利于改善城市环境，符合城市发展规划及可持续发展。目前，本项目的水土保持方案已取得水利部批复。虽然工程建设将对工程所在区域的生态、水、声环境、振动环境等产生一定程度的不利影响，但设计采取了相应的防治措施，本报告亦进一步提出了具体的防治措施和建议，只要这些环保措施与主体工程实现“三同时”，同时加强监控管理，本工程对环境的影响可以得到有效控制和减缓，从环境保护角度而言项目建设是可行的。

---

## 5 联系方式

**建设单位：**广州铁路（集团）公司广州工程建设指挥部

**联系地址：**广州市白云区鹤龙一路 983 号广东通信科技大厦北塔 702 室

**邮政编码：**510440

**联系人：**徐先生

**联系电话：**020-61349332

**环评单位：**中铁第四勘察设计院集团有限公司

**联系人：**成工

**联系电话：**027-51156284 **传真：**027-51155977

**联系地址：**湖北省武汉市武昌区和平大道 745 号中铁第四勘察设计院集团有限公司环工处

**邮政编码：**430063

**电子信箱：**tsyhgccxy@163.com

---