

深圳平湖南至盐田港铁路改造工程

盐田区段环境影响评价公众参与座谈会会议纪要

会议时间：2025 年 3 月 14 日

会议地点：广东省深圳市龙岗区维也纳酒店（深圳横岗地铁站店）贝多芬厅

参会人员：

盐田区发展和改革局代表 1 名；盐田街道办事处代表 1 名；深圳市平盐疏港铁路有限公司代表 1 名；深圳铁路投资建设集团有限公司代表 1 名；中铁第四勘察设计院集团有限公司代表 2 名；深圳市汉宇环境科技有限公司代表 2 名。

在报名有效期内，共收到 3 封报名邮件，实际到会 4 人，均为海滨假日群众代表，其中 1 名旁听。

会议纪要如下：

一、介绍会议背景、议程

根据《中华人民共和国环境影响评价法》和《环境影响评价公众参与办法》等相关规定，为保障深圳平湖南至盐田港铁路改造工程可能受影响公众的环境保护知情权、参与权、表达权和监督权，深圳市平盐疏港铁路有限公司组织召开此次公众座谈会，倾听各位代表的诉求。

会议议程包括：

- （1）建设单位介绍项目背景及概况；
- （2）设计单位介绍项目详情；
- （3）环评单位介绍项目的环境影响及相关措施情况；
- （4）参会公众代表发言；
- （5）与会单位与参会代表交流其关注问题；
- （6）座谈会结束。

为保障此次座谈会的效果，保证会场秩序和议程顺利进行，各位参会人员请注意以下事项：

- （1）参会人员将手机调成静音或者振动模式，需要通话的，应尽量离开会场；
-

(2) 会议进行过程中，应尊重发言人的发言权，不要打断他人的发言，如有问题或意见，应等待发言人发言完毕后再提出；尊重他人的意见和观点，不应进行人身攻击或互相指责，以理性、客观的态度进行讨论；

(3) 遵守会议规则，保持会场秩序，避免喧哗；未经组织单位同意，全程不得录音录像；

(4) 此次座谈会主要关注建设项目环境影响评价有关的意见或者诉求，不属于建设项目环境影响评价公众参与的内容，公众可以依法另行向其他有关主管部门反映。

二、建设单位介绍项目背景及概况

本项目符合国务院《关于印发“十四五”现代综合交通运输体系发展规划的通知》（国发〔2021〕27号）、交通运输部《关于深圳市开展高品质创新型国际航空枢纽建设等交通强国建设试点工作的意见》等相关规划批复。深圳市在2022年启动平盐铁路改造工程可行性研究工作。

既有平盐铁路位于广东省深圳市东部，沿途经过深圳东部的龙岗区和盐田区。既有平盐铁路通过能力有限，难以满足海铁联运货运量快速增长的需要，因此对既有平盐铁路进行电气化改造。本项目正线全长19.862km，为Ⅱ级铁路，设车站3座，设计最高时速120km/h，在海滨假日区段限速运行。工程分一期、二期实施，其中一期实施平湖南内陆港站、中港区站、区间实施路基及单线隧道，二期工程实施接轨方案中立交疏散线、区间左线及东港区站。

会议邀请了盐田区发展和改革局、盐田街道办事处及海滨假日的业主代表，参会人员就环评相关问题进行交流，后续形成会议纪要并公示。

三、设计单位介绍项目详情

既有平盐铁路技术标准低，沿线对城市切割比较大，并且环境污染严重。改造后，本线以地下敷设为主，机车类型由内燃改为电力，轨道区间采用无缝钢轨。

平盐铁路海滨假日段临近中港区站，两端均为既有桥，本次改造线位不变，主要工程为电气化改造，包含更换钢轨、安装接触网、安装声屏障等相关工程。

2021年，深圳市组织完成了平盐铁路改造工程交通详规。2022年9月，市发改委组织对本线的可行性研究进行了审查，并于2022年12月完成可研核准。2023

年2月，市轨道办组织了初步设计审查。本次会议根据《环境影响评价公众参与办法》和生态环境局指导意见开展。

目前采用两侧设置直立式声屏障的措施，海滨假日侧5m高，渔民新村侧4m高。除此之外设计上还进行了优化。比如轨道采用60kg/m钢轨，采用弹条Ⅱ型扣件，无缝线路。相比于现状轨道的50kg/m钢轨，接头夹板及Ⅱ级螺栓，有缝线路，在减振降噪方面得到较大优化。针对居民提出的关于全封闭声屏障的诉求，开展了研究。全封闭声屏障可能存在如下缺点：

（1）根据相关规范，全封闭声屏障顶部需要留有开口。根据调研，声屏障内部可能会产生混响声，在顶部开口处像喇叭口向上部扩散，导致声屏障顶部临近楼层局部噪声影响增大。

（2）由于既有线不中断运营，临近既有线施工难度较大，并且只能在天窗点施工，施工周期长，控制因素多。

（3）本小区位于台风区，且离海边很近，受台风影响大，全封闭式声屏障运营维护难度相对比较大。

（4）全封闭式声屏障可能产生共振。

（5）全封闭式声屏障约9m高，存在遮光、反光的问题，视野上也会有一定的影响。

四、环评单位介绍项目的环境影响及相关措施情况

根据环评报告书，本项目主要环境影响及措施如下：

（1）生态影响

本项目对生态环境的影响主要集中在对土地的占用、对地表植被的破坏等。项目以隧道形式下穿深圳市三洲田森林公园，工程建设符合相关法律法规的要求。通过加强施工期环境管理，控制范围，减少临时占地和植被破坏，分层开挖、分层堆放、分层回填，在工程结束后恢复绿化，项目的建设对生态环境造成的影响是可以接受的。

（2）水环境影响

施工期生活污水经预处理后排入周边市政污水管网；施工场地冲洗废水经沉淀池处理后回用于洒水抑尘，不外排。运营期生活污水经预处理后达到《水污染物排

放限值》第二时段三级标准，排入市政水质净化厂。含油生产废水经隔油预处理后达到《水污染物排放限值》第二时段三级标准后排入市政污水管网。

（3）大气环境影响

主要集中在施工期，对施工现场进行合理化管理，鼓励选用电动或天然气动力工程机械；施工工地出入口设置清洗车轮装置；建筑工程及拆迁工程施工现场必须建立洒水清扫制度；实施封闭施工，施工场地周边设置围挡等。

（4）声环境影响

项目施工期应合理科学地布局施工现场，尽量选用低噪声的设备，采取施工围挡、隔声减振等措施。

运营期采取的噪声污染治理措施主要为声屏障及隔声窗。在部分路段还采取了降低车速等措施。采取上述噪声治理措施后，敏感点处环境噪声可达标或不恶化。

（5）振动影响

施工期采取优化施工场地、合理安排施工进度、采用低振动设备、设置减振垫等减振措施。运营期加强轨道维护管理，线路运营后应及时修磨轨面，加强轨道不平顺管理，降低轮轨表面粗糙度，执行严格的养护维修作业计划，确保轨道处于良好的平顺状态，进一步降低铁路振动影响。

（6）固体废物影响

施工期做好固体废物的分类收集处置，施工期生活垃圾统一收集并交由环卫部门处理，弃渣统一由有资质的渣土处理单位处理，建筑垃圾交由建筑垃圾处置单位处理。运营期间生活垃圾统一收集并交由环卫部门处理，危险废物定期交由具有相应资质的单位处理。

（7）地下水及土壤环境影响

为避免污染物渗漏造成地下水及土壤污染，本项目污染防治措施将按照“源头控制、过程防控、跟踪监测”相结合的原则，即采取主动控制和被动控制相结合的措施，从污染物产生、入渗、扩散、应急响应全方位进行防控。

综上所述，工程在施工和运营期间将对各环境要素有一定程度的负面影响，建设单位落实设计和环评报告提出的环保措施后，本工程对环境的负面影响可以得到有效控制和减缓。

五、与会单位与参会代表交流其关注问题

1.海滨假日居民代表 1 发言：

(1) 列车在经过小区路段的时候噪音值多少？列车严重影响到我们休息的权益，所以我们要求你们采取更加严格的降噪措施，以保障我们的休息权。

(2) 盐田旧墟镇拟进行更新改造，那一侧的声屏障高度为 4m，不能满足规划的需求。

(3) 能否采取全封闭措施，全封闭后的高度大概是多少，到我们小区哪个楼层？

建设单位回应：

(1) 居民自行监测的噪音值跟报告有一定差距的原因是所采取的评价指标不同。根据《环境影响评价技术导则声环境》（HJ2.4-2021），环评报告中声环境质量评价量为昼间等效 A 声级（ L_d ）、夜间等效 A 声级（ L_n ）。居民自行监测的为列车经过最大值，评价量为最大 A 声级（ L_{Amax} ）。所以报告中的等效 A 声级监测结果低于居民监测的瞬时值。

在采取 5m 高直立式声屏障后，海滨假日的噪声预测值为昼间 56~61 分贝、夜间 54~56 分贝，采取措施后满足《声环境质量标准》（GB 3096-2008）之 4b 类“昼间 70，夜间 60”的标准。根据预测，列车经过最大值大概在 74~76 分贝之间，目前没有列车经过最大值的国家标准限值，故环评报告未对此做达标评价分析。

除此之外设计上还采取了以下措施以进一步优化周边声环境质量，尽量减小对沿线居民的影响：①轨道采用 60kg/m 钢轨，采用弹条Ⅱ型扣件，无缝线路。相比于现状轨道的 50kg/m 钢轨，接头夹板及Ⅱ级螺栓，有缝线路，在减振降噪方面得到较大优化。②降低车速至约 60km/h。③机车类型由内燃改为电力，环境影响较之前减小。④要求运营单位运营期加强管理。

(2) 环评报告按照相关规范标准客观公正地给予评价，最终环境影响评价报告书措施以生态环境主管部门审批通过后版本为准。

(3) 全封闭声屏障约 9m 高。由于本段为高路基，声屏障顶部高度大概到五层楼的位置。

2.海滨假日居民代表 2 发言：

- (1) 声屏障一侧 5m，另一侧 4m，公平性不足。声屏障本身有无吸音效果？
- (2) 项目远期列车对数增多，严重侵害到了沿线两边居民的权益。
- (3) 车体有无减振降噪设计？
- (4) 列车转弯时，轨道和车轮的摩擦声音如何预防？
- (5) 后续若采取全封闭式声屏障，能否尽量优化设计，把全封闭做得更好？

建设单位回应：

(1) 在采取目前的声屏障措施后，两侧居民区的噪声预测值均满足《声环境质量标准》中的相应标准。声屏障单元板里面有吸音材料，有一定吸声作用。最终环境影响评价报告书措施以生态环境主管部门审批通过后版本为准。

(2) 在采取目前的声屏障措施后，两侧居民区的噪声预测值均满足《声环境质量标准》中的相应标准。

(3) 目前铁路机车暂无相关减振降噪措施。

(4) 运营单位运营期加强管理，加强轨道维护，线路运营后及时修磨轨面，降低轮轨表面粗糙度，执行严格的养护维修作业计划，确保轨道处于良好的平顺状态。

(5) 本项目采取的声屏障措施以生态环境主管部门审批通过后版本为准。如设置全封闭声屏障，会严格按相关要求执行。

3.海滨假日居民代表 3 发言：

- (1) 全封闭式声屏障的问题是个性问题还是共性问题？
- (2) 仅针对我们这个项目和海滨假日小区，做不了全封闭的原因在哪里？
- (3) 项目后续施工及运营期间，如有环境负面影响，该如何进行投诉反馈？
- (4) 主要的施工内容是什么？
- (5) 电气化改造后噪音能否有所改善？未来运行的列车车次是如何确定的？

建设单位回应：

(1) 全封闭声屏障的问题是共性问题。但是本工程位于台风区、临近海边、为既有线改造、且既有线为高路基为个性问题。

(2) 目前路基已经有 5m 多高，全封闭声屏障太高对于低层居民有遮光影响，通风环境也受影响。关于全封闭式声屏障的措施，本项目采取的声屏障措施暂未确定，最终环境影响评价报告书中的措施以生态环境主管部门审批通过后版本为准。

(3) 施工现场会公示负责人和监管单位的联系方式，后续若有环境负面影响，居民可依照合法流程向建设单位投诉反馈。

(4) 平盐铁路海滨假日段临近中港区站，两端均为既有桥，本次改造线位不变，主要工程为电气化改造，包含更换钢轨，安装接触网、声屏障的相关工程。

(5) ①轨道采用 60kg/m 钢轨，采用弹条Ⅱ型扣件，无缝线路。相比于现状轨道的 50kg/m 钢轨，接头夹板及Ⅱ级螺栓，有缝线路。②降低车速至约 60km/h。③机车类型由内燃改为电力。④要求运营单位运营期加强管理。未来运行的列车车次根据中港区和东港区到发货运需求量确定行车对数。

4.盐田区发展和改革局：

本项目自 2024 年开始，从政府投资转成社会投资，由建设单位疏港公司自行投资建设。

六、座谈会结束

按照会议流程，会议结束，参会人员有序退出会场。