金山至平湖市域铁路（独山港至海盐段）

环境影响报告书

（公示稿）

建设单位：平湖市交通运输局

编制单位：中铁上海设计院集团有限公司

2022 年 6 月　上海

打印编号：1653920222000

编制单位和编制人员情况表

项目编号	59975i
建设项目名称	金山至平湖市域铁路（独山港至海盐段）
建设项目类别	52—132新建、增建铁路
环境影响评价文件类型	报告书
一、建设单位情况	
单位名称（盖章）	平湖市交通运输局
统一社会信用代码	11330482002562656R
法定代表人（签章）	戚红炳
主要负责人（签字）	王晓东 [redacted]
直接负责的主管人员（签字）	方臻明 [redacted]
二、编制单位情况	
单位名称（盖章）	中铁上海设计院集团有限公司
统一社会信用代码	91310000133031388G
三、编制人员情况	

1. 编制主持人

姓名	职业资格证书管理号	信用编号	签字
钦濂	07353143507310271	BH007846	[redacted]

2. 主要编制人员

姓名	主要编写内容	信用编号	签字
卜聃	振动环境影响分析与评价	BH011554	[redacted]
王越	大气、水环境环境影响分析与评价	BH017004	[redacted]
钦濂	工程分析、主要污染物产生及排放情况、环境影响分析、环境保护措施、结论与建议	BH007846	[redacted]
刘小丽	生态环境影响分析与评价	BH024512	[redacted]

王飞翔	噪声环境影响分析与评价	BH012119	[redacted]

根据国家相关法律法规要求，现开展环境影响报告书报批前全文公示。公示文本内容为现阶段环评成果，最终环境影响评价文件以经生态环境主管部门审批后文件为准。

金山至平湖市域铁路线路地理位置图
郑州
南京
合肥
武汉
杭州
本项目
南昌
长沙
福州
台北
图例
嘉兴市
平湖市
金山区
嘉兴港区
海盐县
金山至平湖市域铁路

金山至平湖市域铁路（独山港至海盐段）线路平纵断面示意图
规划杭州湾货运铁路
平湖市
规划杭平城际铁路
规划西环线
金山铁路
规划浦东铁路增二线
规划沪乍杭铁路
平湖南
林埭（预留）
海盐开发区
海盐
规划杭通开嘉甬铁路
海盐县
海盐东
乍浦
独山港西
独山港东
金山大道
金山区
金山卫
浦东铁路
杭州湾
图例
高架与地面
地下段
既有客货共线
规划高速铁路
规划客货共线
海盐东
海盐开发区
平湖南
林埭(预留)
乍浦
独山港西
独山港东
金山大道
金山卫
5.673
9.966
4.940
2.600
7.700
4.951
10.826
5.260
4.0
14.0
9.0
6.0
5.0
2.0
20.0
20.0
DK50
DK45
DK40
DK35
DK30
DK25
DK20
DK15
DK10
DK5
DK0

概　述

（1）项目概述

金山至平湖市域铁路是助力新时代长三角更高质量一体化发展的需要，是构筑长三角地区多层次轨道交通体系的需要，是完善上海大都市圈区域交通格局的需要，是打造虹桥国际开放枢纽南向扩展带的需要，是落实平湖、海盐“接轨上海、与沪同城”首位战略的需要，是促进平湖、海盐旅游业快速发展、打造滨海旅游风情带的需要，是满足人民美好生活新期盼，提高市域出行质量的现实需要。

本项目是响应长三角高质量发展战略的跨省市域铁路，是促进上海大都市圈核心圈层融合发展的重要基础设施，是杭州湾北岸城镇带多层次轨道交通体系的组成部分，是实现平湖、海盐与上海市主城区 1 小时无缝衔接的市域铁路延伸线，是引领平湖、海盐新型城镇化发展、打造旅游经济的绿色通道，是一条以上海大都市圈向心跨区客流为主，兼顾沿线城镇交流的都市圈市域铁路。

金山至平湖市域铁路位于上海市南部、杭州湾北部，基本呈东西走向，东接上海市金山区，西连浙江省嘉兴市的平湖市、海盐县。新建线路长度 52.116km，其中金山卫至独山港段 10.470km（不在本次评价范围内）、独山港至海盐段 41.646km。与金山铁路贯通后至上海南站的运营里程约 106.7km。

独山港至海盐段新建线路长度 41.646km，其中桥梁 39.585km，隧道 1.9km，路基 0.161km，桥隧比 99.6%。共设车站 7 座，其中新建站 6 座，预留站 1 座，新建车站均为高架站，平均站间距 6.94km。新建海盐东存车场 1 处，新建牵引变电所 1 处。

工程等级：市域铁路；正线数目双线；设计速度 160km/h；动车组编组：CRH6F 型动车组，本线 4 辆编组、跨线 8 辆编组；电力牵引。

独山港至海盐段全线工程永久占地 86.84hm^2，临时占地 42hm^2。

工程概算总额 1270042 万元，工程总工期按 4 年（48 个月，含联调联试）执行。环保措施投资计列约 12268.20 万元。

研究年度：初期：2028 年；近期：2035 年；远期：2050 年。

（2）环评过程

根据《中华人民共和国环境影响评价法》等有关规定，受平湖市交通运输局委托，中铁上海设计院集团有限公司开展对“金山至平湖市域铁路（独山港至海盐段）”的环

境影响评价工作。中铁上海设计院集团有限公司接受委托后成立金山至平湖市域铁路（独山港至海盐段）环评项目组，根据设计进度要求，于 2022 年 5 月组织现场踏勘，完成了资料收集、工程沿线敏感点详细情况调查和环境现状监测工作。在此基础上，于 2022 年 6 月编制完成了本项目的环境影响报告书。

（3）主要环境问题

本工程不涉及自然保护区、风景名胜区、集中式饮用水水源保护区、生态保护红线等生态保护目标。本工程地下线段两侧无振动敏感目标分布。

线路在 DK32+470、DK38+130 处以桥梁形式穿越了新庄村抗战时期掩体和南宅基抗战时期掩体。工程主要涉及住宅区、村庄等敏感点，工程实施后噪声、振动等方面的影响是公众关心的主要环境问题。对于工程实施后产生的噪声、振动等影响，评价从污染源头、传播途径、受影响敏感目标等各方面加强控制与治理措施，符合有关环境要求。本工程产生的生活污水和生产废水排入城市污水管网，纳入城市污水处理厂。各车站和场段生活垃圾交环卫部门处理，存车场危险固废交有资质单位处置。

（4）主要环保措施和投资

降噪措施：本项目共设置直立式声屏障 18525m，其中桥面以上 2.3m 直立式声屏障 18145m，桥面以上 3.3m 直立式声屏障 380m；设置隔声窗 441 户，面积约 8820m^2。噪声污染防治措施投资合计 9038.5 万元。

减振措施：对敏感建筑室外振动预测达标，无专项减振动措施。运营后应及时修磨轨面，加强轨道不平顺管理。

环境空气防治措施：海盐东存车场（含综合维修工区）食堂设置油烟净化器。

地表水污染防治措施：施工场地设置集水沉沙池 15 个，投资 15 万元。运营期①海盐东存车场与综合维修工区并列布置，海盐东存车场为列车集便废水接收点。存车场（含综合维修工区）海盐东存车场新增污水 109.3m^3/d，其中一般生活污水 93.5m^3/d、人工洗车污水 5m^3/d、集便废水 10.8m^3/d。生活污水中的含油污水经隔油池预处理，人工洗车废水采用沉淀池预处理，高浓度集便污水经高效化粪池处理后与一般生活污水混合，统一排入市政污水管。污水总排口水质能够达到《污水综合排放标准》（GB8978-1996）三级标准。②各车站和海盐东牵引变电所生活污水收集后排入市政管网，水质能够达到 GB8978-1996《污水综合排放标准》三级标准。

生态环境保护及水土保持措施：路基边坡绿色防护、绿色通道建设、站场绿化和美化；表土剥离、临时占地生态恢复；文物考古勘探、发掘和保护。

全线环保措施投资约 12268.20 万元。

（5）主要结论

金山至平湖市域铁路（独山港至海盐段）工程建设符合符合长江三角洲地区交通运输更高质量一体化发展规划。金山至平湖市域铁路已列入都市圈通勤交通网重点工程，符合长江三角洲地区多层次轨道交通规划。本项目的建设符合《嘉兴市“三线一单”生态环境分区管控方案》等文件、规定要求。

本项目的建设助力新时代长三角高质量一体化发展的需要；是构筑长三角地区多层次轨道交通体系的需要；是完善上海大都市圈区域交通格局的需要；是打造虹桥国际开放枢纽南向扩展带的需要；是落实平湖市、海盐县“接轨上海、与沪同城”首位战略的需要；是促进平湖、海盐旅游业快速发展、打造滨海旅游风情带的需要；是满足人民美好生活新期盼，提高市域出行质量的现实需要。

本工程采用先进的城市快速交通系统，以电力驱动，能替代部分公交汽车而减少了汽车尾气排放，有利于改善城市的大气环境，是一种绿色交通工具。在严格落实了本报告中提出的环保措施后，工程对环境的负面影响可以得到有效控制和减缓。在切实做好环境保护工作的前提下，工程满足经济建设与环境协调发展的原则，具有经济、社会、环境效益协调统一性，工程建设具有环境可行性。

目　录

概　述 I

1　总　则 1

1.1　建设项目前期准备情况简介 1

1.2　环境影响评价工作过程 2

1.3　编制依据 3

1.4　评价指导思想、原则及评价目的 9

1.5　评价工作等级 10

1.6　评价范围和评价时段 11

1.7　评价内容和评价重点 13

1.8　评价因子 13

1.9　评价标准 14

1.10　环境保护目标 18

2　工程概况与工程分析 24

2.1　工程概况 24

2.2　工程污染源分析 62

2.3　工程建设与城市相关规划的符合性分析 70

3　工程环境概况 87

3.1　自然环境概况 87

3.2　环境质量概况 90

4　声环境影响评价 93

4.1　概述 93

4.2　声环境现状调查与分析 94

4.3　环境噪声影响预测与评价 119

4.4　噪声污染防治措施方案 196

4.5 施工期声环境影响分析与防护措施 216

4.6 评价小结 220

5　振动环境影响评价 223

5.1　概　述 223

5.2 环境振动现状调查与分析 223
5.3 振动环境预测与分析 233
5.4 振动污染防治建议 244
5.5 施工期振动环境影响分析 245
5.6 小 结 247
6 生态环境影响评价 249
6.1 评价原则 249
6.2 评价范围 249
6.3 评价内容、重点及保护目标 249
6.4 评价方法 250
6.5 生态环境现状评价 251
6.6 存车场、牵引变电所与用地规划协调性分析 258
6.7 生态环境影响分析 260
6.8 结论与建议 271
7 地表水环境影响评价 274
7.1 概 述 274
7.2 水环境现状调查与分析 275
7.3 本工程周边城市排水系统概况 276
7.4 运营期水环境影响预测评价 276
7.5 本工程全线污染物排放量统计 279
7.6 施工期水环境影响分析 281
7.7 评价结论与建议 285
8 环境空气影响评价 286
8.1 概 述 286
8.2 空气质量达标区判定 286
8.3 运营期大气环境影响分析与防护措施 286
8.4 施工期大气环境影响分析与防护措施 287
9 电磁环境影响评价 294
9.1 概 述 294

9.2 电磁环境现状 297
9.3 电磁环境影响预测与评价 298
9.4 防护措施及建议 302
9.5 小 结 303
10 固体废物对环境的影响分析 304
10.1 概 述 304
10.2 施工期固体废物环境影响分析 304
10.3 运营期固体废物环境影响分析 305
10.4 小 结 308
11 环境影响经济损益分析 309
11.1 评价分析方法 309
11.2 环境影响经济损益分析 309
11.3 评价结论 310
12 方案比选 311
12.1 概 述 311
12.2 平湖段线路方案比选 311
12.3 林埭至海盐开发区段线路方案比选 315
13 环境风险 318
13.1 概 述 318
13.2 环境风险分析 318
13.3 风险事故防范措施 319
14 环境管理与监测计划 322
14.1 环境管理 322
14.2 污染物排放清单及应向社会公开的信息内容 326
14.3 环境管理制度 329
14.4 环境监测计划 330
14.5 工程竣工环保验收 332
15 环保措施及投资估算 334
15.1 施工准备期环保措施建议 334
15.2 规划、设备选型建议 334

15.3 施工期及运营期环保措施 335
15.4 环保工程投资 341
16 环境影响评价结论 343
16.1 工程概况 343
16.2 工程环境影响评价 343
16.3 总结论 351

1 总 则

1.1 建设项目前期准备情况简介

1.1.1 项目名称

金山至平湖市域铁路（独山港至海盐段）

1.1.2 项目地点

金山至平湖市域铁路位于上海市南部、杭州湾北部，基本呈东西走向，东接上海市金山区，西连浙江省嘉兴市的平湖市、海盐县。线路东起既有金山铁路金山卫站，终至海盐县武原街道。

金山至平湖市域铁路独山港至海盐段，起自上海市与浙江省省界，向西经平湖市独山港镇、乍浦镇、林埭镇、当湖街道，海盐县开发区（西塘桥街道），终至海盐县武原街道。

1.1.3 项目建设意义

金山至平湖市域铁路是助力新时代长三角更高质量一体化发展的需要，是构筑长三角地区多层次轨道交通体系的需要，是完善上海大都市圈区域交通格局的需要，是打造虹桥国际开放枢纽南向扩展带的需要，是落实平湖、海盐“接轨上海、与沪同城”首位战略的需要，是促进平湖、海盐旅游业快速发展、打造滨海旅游风情带的需要，是满足人民美好生活新期盼，提高市域出行质量的现实需要。

本项目是响应长三角高质量发展战略的跨省市域铁路，是促进上海大都市圈核心圈层融合发展的重要基础设施，是杭州湾北岸城镇带多层次轨道交通体系的组成部分，是实现平湖、海盐与上海市主城区 1 小时无缝衔接的市域铁路延伸线，是引领平湖、海盐新型城镇化发展、打造旅游经济的绿色通道，是一条以上海大都市圈向心跨区客流为主，兼顾沿线城镇交流的都市圈市域铁路。

1.1.4 项目设计过程

受平湖市交通运输局委托，中铁上海设计院集团有限公司承担本项目可行性研究的设计工作。

2018 年 5 月，平湖市发展和改革局委托我集团公司开展平湖接轨上海金山支线市域铁路可行性研究。

2019 年 10 月，编制完成可行性研究文件（初稿）。

2020 年 4 月，《长江三角洲地区交通运输更高质量一体化发展规划》（发改基础〔2020〕529 号文）发布后，结合规划要求与路网变化，对可行性研究文件（初稿）进行修改。

2020 年 11 月 23 日至 25 日，国铁集团鉴定中心组织召开可行性研究评审会，根据审查意见（初稿），12 月底完成可研补充材料。

2021 年 1 月 12 日，国铁集团鉴定中心组织召开可行性研究鉴修评审会，1 月 15 日完成可行性研究鉴后修改工作。

2021 年 4 月 22 日，中国铁路经济规划研究院有限公司出具《新建金山至平湖市域铁路可行性研究咨询报告》（经规线站函〔2021〕115 号）。

2021 年 2 月，《虹桥国际开放枢纽建设总体方案》经国务院批复，本项目作为“共建跨区域轨道交通网”的重要交通基础设施，明确加快前期工作；2021 年 6 月 7 日，国家发展改革委印发《长江三角洲地区多层次轨道交通规划》（发改基础〔2021〕811 号），本项目列入市域（郊）铁路网中的规划建设项目。

2021 年 9 月 8 日，上海市发改委、上海市交通委、浙江省发改委、嘉兴市发改委在平湖市召开可研审批协调会，初步确定采取上海、浙江分段审批模式。根据平湖市轨道交通建设指挥部的要求，于 2021 年 10 月完成浙江段可研（报批稿）。

2022 年 3 月 11 日，浙江省发展改革委批复《金山至平湖市域铁路（独山港至海盐段）可行性研究报告》（浙发改项字〔2022〕35 号）。

2022 年 4 月，编制完成《金山至平湖市域铁路（独山港至海盐段）初步设计（送审稿）》。

本报告依据 2022 年 4 月初步设计送审稿开展环境影响评价工作。

1.2 环境影响评价工作过程

1.2.1 环境影响评价任务委托

根据《中华人民共和国环境影响评价法》等有关规定，受平湖市交通运输局委托，中铁上海设计院集团有限公司开展对“金山至平湖市域铁路（独山港至海盐段）”的环境影响评价工作。根据《建设项目环境影响评价分类管理名录（2021 年版）》，本工程属于“132 新建、增建铁路”中涉及环境敏感区的项目，应编制环境影响报告书。

1.2.2 环境影响报告书编制过程

环评单位对工程线、站位及其周围环境进行了实地踏勘、现状监测和相关资料的

收集、分析工作；根据现场调查与初步工程分析，识别了施工期和营运期环境影响的性质特点，确定了项目的敏感目标；对施工期和营运期的主要环境影响进行了预测与评价，对可能的环境问题提出了相应的环境影响减缓对策和措施。

2022 年 4 月，根据国家及地方相关法律法规要求，平湖市交通运输局委托中铁上海设计院集团有限公司开展“金山至平湖市域铁路（独山港至海盐段）”环境影响评价工作。中铁上海设计院集团有限公司接受委托后成立金山至平湖市域铁路（独山港至海盐段）环评项目组，根据设计进度及初步设计评审要求，于 2020 年 7 月、2022 年 5 月多次组织现场踏勘，完成了资料收集、工程沿线敏感点详细情况调查；于 2022 年 5 月完成环境现状监测工作。建设单位于 2022 年 6 月在当地政府网站上进行了首次公示和报批前公示。

在此基础上，于 2022 年 6 月完成了本工程的环境影响报告书（送审稿）。

1.3 编制依据

1.3.1 国家环境保护法律法规及部门规章

（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影响评价法（2018 修订）》（2019 年 1 月 1 日起施行）；

（3）《中华人民共和国噪声污染防治法》（2022 年 6 月 5 日起施行）；

（4）《中华人民共和国大气污染防治法（2018 修正）》（2018 年 11 月 1 日修订施行）；

（5）《中华人民共和国水污染防治法（2017 修订）》（2018 年 1 月 1 日起施行）；

（6）《中华人民共和国固体废物污染环境防治法（2020 年修订）》（2020 年 9 月 1 日修订施行）；

（7）《中华人民共和国土地管理法（2019 年）》（2019 年 8 月 26 日修订施行）；

（8）《中华人民共和国水法》（2016 年 7 月 2 日修订，2016 年 9 月 1 日起施行）；

（9）《中华人民共和国水土保持法》（2010 年 12 月 25 日修订，2011 年 3 月 1 日起施行）；

（10）《中华人民共和国防洪法》（2016 年 7 月 2 日修订，2016 年 9 月 1 日起施行）；

（11）《中华人民共和国清洁生产促进法（2019 年）》（2019 年 4 月 28 日起施

行）；

（12）《中华人民共和国文物保护法（2017 年修订）》（2017 年 11 月 4 日修订，2017 年 11 月 5 日起施行）；

（13）《中华人民共和国野生动物保护法（2018 年修订）》（2019 年 1 月 1 日起施行）；

（14）《中华人民共和国城乡规划法（2019 年修订）》（2019 年 4 月 23 日起施行）；

（15）《建设项目环境保护管理条例》（2017 年 6 月 21 日修订，2017 年 10 月 1 日起施行）；

（16）《中华人民共和国河道管理条例》（2017 年 10 月 7 日修订施行）；

（17）《基本农田保护条例》（2011 年 1 月 8 日修订施行）；

（18）《土地复垦条例》（2011 年 3 月 5 日起施行）；

（19）《土地复垦条例实施办法》（2013 年 3 月 1 日起施行）；

（20）《地质灾害防治条例》（2004 年 3 月 1 日起施行）；

（21）《城市生活垃圾管理办法》（中华人民共和国建设部令 第 157 号 2007 年 7 月 1 日起施行）；

（22）《中华人民共和国文物保护法实施条例》（2016 年 1 月 13 日修订，2016 年 2 月 6 日起施行）；

（23）《城镇排水与污水处理条例》（中华人民共和国国务院令 第 641 号 2014 年 1 月 1 日起施行）；

（24）《建设项目环境影响评价分类管理名录（2021 年版）》（生态环境部令 第 16 号，2021 年 1 月 1 日起施行）；

（25）《中华人民共和国野生植物保护条例》（2017 年 10 月 7 日修订施行）；

（26）《中华人民共和国陆生野生动物保护实施条例》（2016 年 1 月 13 日修订，2016 年 2 月 6 日起施行）；

（27）《中华人民共和国水生野生动物保护实施条例》（2013 年 12 月 4 日修订，2013 年 12 月 7 日起施行）；

（28）《国务院关于印发大气污染防治行动计划的通知》（国发〔2013〕37 号）；

（29）《关于发布<地面交通噪声污染防治技术政策>的通知》（环发〔2010〕7 号）；

（30）《关于进一步加强环境影响评价管理防范环境风险的通知》（环发〔2012〕77 号）；

（31）《关于切实加强风险防范严格环境影响评价管理的通知》（环发〔2012〕98 号）；

（32）《关于公路、铁路（含轻轨）等建设项目环境影响评价中环境噪声有关问题的通知》（环发〔2003〕94 号）；

（33）《产业结构调整指导目录（2019 年本）》；

（34）《国家危险废物名录（2021 年版）》（生态环境部、国家发展和改革委员会、公安部、交通运输部、国家卫生健康委员会 部令第 15 号，2021 年 1 月 1 日起施行）；

（35）《关于当前更好发挥交通运输支撑引领经济社会发展作用的意见》（国家发改委发改基础［2015］969 号 2015 年 5 月 7 日施行）；

（36）《中共中央 国务院关于全面加强生态环境保护 坚决打好污染防治攻坚战的意见》（2018 年 6 月 16 日）。

（37）《建设项目环境影响报告书（表）编制监督管理办法》（生态环境部部令第 9 号）

（38）《关于发布<建设项目环境影响报告书（表）编制监督管理办法>配套文件的公告》（公告 2019 年第 38 号）

（39）《环境保护部办公厅关于印发水泥制造等七个行业建设项目环境影响评价文件审批原则的通知》（环办环评〔2016〕114 号）。

1.3.2 地方环境保护法律法规及部门规章

（1）《浙江省建设项目环境保护管理办法》，2021 年 2 月 10 日修正；

（2）《浙江省水污染防治条例》，2020 年 11 月 27 日修正；

（3）《浙江省大气污染防治条例》，2020 年 11 月 27 日修正；

（4）《浙江省固体废物污染环境防治条例》，2017 年 9 月 30 日修正；

（5）《浙江省饮用水水源保护条例》，2020 年 11 月 27 日修正；

（6）《浙江省辐射环境管理办法》，2021 年 2 月 10 日修正；

（7）《浙江省文物保护管理条例》，2014 年 11 月 28 日修正；

（8）《浙江省古树名木保护办法》，2017 年 10 月 1 日起施行；

（9）《浙江省渔业管理条例》，2020 年 9 月 24 日修正；

（10）《浙江省排污许可证管理暂行办法》，2015 年 12 月 28 日修正；

（11）《浙江省水域保护办法》，2019 年 5 月 1 日起施行；

（12）《浙江省城镇生活垃圾分类管理办法》，2018 年 4 月 1 日起施行；

（13）《浙江省林地管理办法》，1994 年 4 月 8 日起施行；

（14）《浙江省土地复垦办法》，2010 年修正；

（15）《浙江省城市建筑工地与道路扬尘管理办法》，2015 年 10 月 15 日；

（16）《关于切实加强建设项目环保“三同时”监督管理工作的通知》（浙环发〔2014〕26 号），2014 年 5 月 8 日；

（17）《浙江省人民政府办公厅关于印发浙江省清废行动实施方案的通知》（浙政办发〔2018〕86 号），2018 年 8 月 24 日公布；

（18）《浙江省人民政府办公厅关于印发浙江省全域“无废城市”建设工作方案的通知》（浙政办发〔2020〕2 号），2020 年 2 月 6 日印发；

（19）《浙江省环境保护厅关于进一步规范危险废物处置监管工作的通知》（浙环发〔2017〕23 号），2017 年 7 月 16 日；

（20）《关于进一步规范危险废物转移过程环境监管工作的通知》（浙环函〔2017〕39 号），2017 年 1 月 24 日；

（21）《浙江省生态环境厅关于进一步加强工业固体废物环境管理的通知》（浙环发〔2019〕2 号），2019 年 1 月 11 日；

（22）《关于印发<浙江省污染地块开发利用监督管理暂行办法>的通知》（浙环发〔2018〕7 号），2018 年 4 月 2 日；

（23）《关于进一步加强辐射类建设项目监管工作的通知》，浙环发〔2018〕40 号，2018 年 12 月 20 日；

（24）《浙江省建设项目环境影响报告书（表）编制单位和编制人员信用监督管理办法》（浙环发〔2020〕17 号），2020 年 12 月 23 日；

（25）《嘉兴市建筑垃圾管理条例》，2021 年 6 月 1 日起施行；

（26）《嘉兴市生活垃圾分类管理条例》，2020 年 9 月 1 日起施行；

（27）《嘉兴市建筑施工扬尘治理实施方案》，2016 年 6 月。

1.3.3 相关规划文件

（1）《关于印发全国主体功能区规划的通知》（国发〔2010〕46 号），2010 年

12 月 21 日；

（2）《全国土地利用总体规划纲要（2006-2020 年）调整方案》；

（3）《关于印发<全国生态功能区划（修编版）>的公告》（公告 2015 年第 61 号），2015 年 11 月 23 日；

（4）《中长期铁路网规划（2016-2025）》（发改基础〔2016〕1536 号），2016 年 7 月 13 日；

（5）《国家发展改革委交通运输部关于印发<长江三角洲地区交通运输更高质量一体化发展规划>的通知》（发改基础〔2020〕529 号），2020 年 4 月 2 日；

（6）《国家发展改革委关于印发<长江三角洲地区多层次轨道交通规划>的通知》（发改基础〔2021〕811 号），2021 年 6 月 10 日；

（7）《浙江省主体功能区规划》（浙政发〔2013〕43 号），2013 年 8 月 18 日；

（8）《浙江省土地利用总体规划（2006-2020 年）》，2009 年 8 月；

（9）《浙江省水功能区水环境功能区划分方案（2015）》（浙政办发〔2015〕71 号），2016 年 5 月 26 日；

（10）《浙江省人民政府关于发布浙江省生态保护红线的通知》（浙政发〔2018〕30 号），2018 年 7 月 20 日；

（11）《浙江省“三线一单”生态环境分区管控方案》（浙政函〔2020〕41 号），2020 年 5 月 14 日；

（12）《省发展改革委省生态环境厅关于印发<浙江省生态环境保护“十四五”规划>的通知》（浙发改规划〔2021〕204 号），2021 年 5 月 31 日；

（13）《浙江省水生态环境保护“十四五”规划》（浙发改规划〔2021〕210 号），2021 年 5 月 31 日；

（14）《浙江省环境空气质量功能区划分》，原浙江省环境保护厅，1998 年；

（15）《长江经济带生态环境保护规划浙江省实施方案》（浙环函〔2018〕27 号），2018 年 3 月 19 日；

（16）《杭州湾污染综合治理攻坚战实施方案》（浙环函〔2019〕116 号），2019 年 4 月 8 日；

（17）《省发展改革委省交通运输厅关于调整浙江省综合交通运输发展“十三五”规划的通知》（浙发改规划〔2019〕62 号），2019 年 2 月 2 日；

（18）《浙江省铁路网规划（2011-2030）》（浙发改规划〔2012〕941 号），2012 年 7 月 27 日；

（19）《浙江中长期铁路网规划修编（2019-2035 年）》；

（20）《嘉兴城市总体规划（2003-2020 年）（2017 年修订）》（国办函〔2017〕113 号），2017 年 10 月 11 日；

（21）《嘉兴市土地利用总体规划（2006-2020 年）》，2011 年 12 月；

（22）《嘉兴市“三线一单”生态环境分区管控方案》（嘉政发函〔2020〕9 号），2020 年 8 月 27 日；

（23）《2021 年嘉兴市生态环境状况公报》；

（24）平湖市人民政府关于印发《平湖市“三线一单”生态环境分区管控方案》的通知（平政发〔2020〕86 号）；

（25）《海盐县人民政府办公室关于印发海盐县“三线一单”生态环境分区管控方案的通知》（盐政办发〔2020〕73 号）。

1.3.4 工程设计资料

金山至平湖市域铁路（独山港至海盐段）可行性研究文件，中铁上海设计院集团有限公司，2021 年 10 月。

金山至平湖市域铁路（独山港至海盐段）初步设计文件，中铁上海设计院集团有限公司，2022 年 4 月。

金山至平湖市域铁路（浙江段）规划选址和用地预审论证报告，浙江远卓科技有限公司，2021 年 9 月。

1.3.5 环境影响评价的技术文件

（1）《环境影响评价技术导则 总纲》（HJ 2.1-2016）；

（2）《环境影响评价技术导则 生态环境》（HJ 19-2022）；

（3）《环境影响评价技术导则 声环境》（HJ 2.4-2021）；

（4）《环境影响评价技术导则 大气环境》（HJ 2.2-2018）；

（5）《环境影响评价技术导则 地表水环境》（HJ 2.3-2018）；

（6）《环境影响评价技术导则 地下水环境》（HJ 610-2016）；

（7）《环境影响评价技术导则 输变电》（HJ 24-2020）；

（8）《建设项目环境风险评价技术导则》（HJ 169-2018）；

（9）《环境噪声与振动控制工程技术导则》（HJ 2034-2013）；

（10）《辐射环境保护管理导则 电磁辐射环境影响评价方法与标准》（HJ/T10.3-1996）；

（11）《声环境功能区划分技术规范》（GB/T 15190-2014）；

（12）《土壤侵蚀分类分级标准》（SL 190-2007）；

（13）《生产建设项目水土保持技术标准》（GB50433-2018）；

（14）《生产建设项目水土流失防治标准》（GB/T 50434-2018）；

（15）《输变电建设项目环境保护技术要求》（HJ 1113-2020）；

（16）原铁道部《关于印发<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）>的通知》（铁计〔2010〕44 号），2010 年 5 月；

（18）《铁路工程环境保护设计规范》（TB10501-2016）。

1.4 评价指导思想、原则及评价目的

1.4.1 评价指导思想

本次评价的指导思想为：本着以人为本、保护环境的思想，详细调查风景名胜区、自然保护区、生态保护红线、文物保护单位、饮用水源保护地等重要环境保护目标状况，同时调查拟建工程所涉及区域的城市总体规划、环境质量现状、建筑物类型、建筑物分布、环境功能要求和既有污染源情况，在此基础上，充分考虑拟建工程的环境影响特点以及沿线区域城市规划、环境保护目标的分布情况，根据工程分析，以声环境、振动环境影响评价为重点，就生态环境、声环境、振动环境、电磁环境、水环境、环境空气、固体废物等有关环境要素分施工期和运营期预测工程建设和运营对沿线区域环境影响的范围和程度；对工程设计中采取的环保措施进行分析，对未能满足环境要求的工程活动提出技术可行、经济合理的替代方案或污染防治措施，减少和控制污染物排放；将评价结论和建议及时反馈建设单位、设计部门和规划部门，从环境保护的角度指导工程设计、施工，并为工程周围用地规划提供建议，力求将本工程建设对环境的影响控制在环境可接受水平，并为当地生态环境部门对工程沿线进行环境管理和环境规划提供科学依据，使本工程的建设实现社会效益、经济效益和环境效益的统一。

1.4.2 评价原则

本线为市域铁路，各环境要素按照铁路项目要求开展评价。同时考虑到本线纳入

《长江三角洲地区多层次轨道交通规划》，实行公交化运营，因此在噪声、振动影响方面参照轨道交通项目要求对噪声、振动达标防护距离及减振降噪措施，进行严格控制。

1.4.3 评价目的

（1）通过对项目建设引起环境影响的预测和评价，分析消除或缓解工程建设带来环境影响的可行性和经济性，从环境保护角度给出工程是否可行的结论；

（2）对建设项目产生的环境影响提出相应的环保措施和建议，协调工程建设与环境保护的矛盾，作为建设、设计、施工和管理部门下一阶段工作的依据。

1.5 评价工作等级

（1）生态环境评价工作等级

独山港至海盐段，线路起自 S101 上海市与浙江省省界检查站南侧，向西经平湖市独山港镇、乍浦镇、林埭镇、当湖街道，海盐县开发区（西塘桥街道），终至海盐县武原街道，新建线路 41.646km，其中地下段 1.90km。永久占地 0.87km^2，临时占地 0.42km^2。工程范围内不涉及特殊和重要生态敏感区，依据 HJ453-2018《环境影响评价技术导则　城市轨道交通》及 HJ 19-2022《环境影响评价技术导则　生态影响》的要求，本项目生态环境影响评价等级为三级。评价工作突出城市生态环境特点，力求完整、客观、准确地反映拟建工程对周围环境的影响，重点关注工程可能产生显著影响的生态问题和典型因子，提出生态影响防护和恢复措施。

（2）声环境评价工作等级

建设项目建设前后评价范围内敏感目标噪声级增加量达 5dB（A）以上，受影响人口数量显著增多，根据 HJ 2.4-2021《环境影响评价技术导则 声环境》等级划分原则，本次声环境按一级评价开展工作。

（3）振动环境评价工作等级

振动环境评价不划分评价等级。

（4）地表水环境评价工作等级

根据本项目可行性研究，各个车站生活污水纳管排放，不直接外排。根据 HJ 2.3-2018《环境影响评价技术导则　地表水环境》，本次水环境评价等级为三级 B。

项目对地表水环境影响主要为水污染影响，工程建设不会对地表水水文情势或水动力条件产生不良影响。本工程排污单位为工程范围内的沿线新增车站和新建动车存

车场，站址或场址周边均分布既有或规划的市政污水管网，场站污水具备接入市政管网的条件，污水处理达标后接入市政污水管，不直接排放环境，按《环境影响评价技术导则地表水环境》（HJ2.3-2018）规定，地表水环境评价的等级确定为三级 B。

（5）地下水环境评价工作等级

根据《环境影响评价技术导则　地下水环境》（HJ610-2016）》附录 A 地下水环境影响评价行业分类表，铁路地下水环境影响评价项目类别为报告书的，除机务段为Ⅲ类外，其余均为Ⅳ类。根据导则 4.1 一般性原则规定，Ⅳ类建设项目不开展地下水环境影响评价。本工程不含机务段，海盐东存车场内不设油库、无电镀等零部件生产或产品制造，工程施工期、运营期不向地下水环境排放污染物，符合Ⅳ类建设项目规定，故不开展地下水环境影响评价。

（6）大气评价工作等级

工程不新建锅炉，采用电力牵引，无运行机车废气排放，根据《环境影响评价技术导则　大气环境》（HJ2.2-2018）的规定，本次评价工作等级定为三级。

（7）土壤环境评价等级

根据《环境影响评价导则　土壤环境（试行）》（HJ964-2018），铁路的维修场所属土壤环境影响评价 III 类项目。而新建海盐东存车场主要用于动车的停放和洗车，存车场内无列车检修作业；新建海盐东存车场维修工区主要负责线路、桥梁、供电、电务、水电、建筑等设备的巡检、保养、临时补修和小型抢修作业，均不属于铁路的维修场所，属于 IV 项目，因此不开展土壤环境影响评价。

（8）电磁环境评价等级

本工程新建 1 座 110kV 牵引变电所，为地上户外式变电所，根据《环境影响评价技术导则 输变电》（HJ24-2020）表 2 规定，评价等级为二级。

1.6　评价范围和评价时段

1.6.1　评价范围

（1）生态环境评价范围

1）纵向范围：与工程设计范围相同；

2）横向范围：综合考虑拟建工程的吸引范围和线路两侧土地规划，评价范围取线路两侧 300m；

3）牵引变电所用地界外 500m；

4）存车场、其他临时用地界外 100m。

评价过程中，将城市交通、社会环境等因子的评价范围扩大至工程可能产生明显影响区域。

（2）声环境评价范围

根据《环境影响评价技术导则声环境》（HJ2.4-2021）和《环境影响评价技术导则城市轨道交通》（HJ453-2018）中关于评价范围的规定，本项目声环境评价范围，具体如下：

①地上线路（含高架站）评价范围为线路中心线两侧 200m 以内区域；

②存车场评价范围为厂界外 200m 以内区域；

③牵引变电所评价范围为厂界外 200m 以内区域。

（3）振动环境评价范围

根据本工程振动干扰特点和干扰强度，以及与沿线敏感点的相对位置等实际情况，环境振动影响评价范围为高架线路外轨中心线两侧各 60m 以内区域。

地下线段评价范围内无敏感保护目标。

（4）地表水环境评价范围

全线共有车站 6 座，本工程在海盐东站配套设动车存车场 1 处。本工程不涉及饮用水水源保护区，地表水环境影响评价时以车站为重点，评价范围为沿线各车站废水排放口。

本工程设计范围内的海盐东存车场和沿线车站及沿线跨越（或穿越）的主要水体，并将各排污单元排水处理工艺及排放去向作为评价的重点。

（5）电磁环境评价范围

①牵引变电所：根据《环境影响评价技术导则输变电工程》（HJ24-2020）要求，110kV 牵引变电所评价范围为站界外 30m 以内区域；牵引变电所进线不属于本工程设计范围，本次评价不涉及；

②GSM-R 基站：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≤100kW 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，根据原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（试行）》，监测范围为天线周围 50m；本次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。

1.6.2 评价时段

（1）施工期与工程建设期相同，建设总工期计划为 4 年；

（2）运营期评价时段与工程运量预测年度一致，即：初期：2028 年；近期：2035 年；远期：2045 年。

1.7 评价内容和评价重点

1.7.1 评价内容

通过对本工程环境影响的识别与筛选，确定本次环境影响评价的内容为：

（1）工程概况与工程分析

（2）工程区域环境概况

（3）声环境影响评价

（4）振动环境影响评价

（5）生态环境影响评价

（6）地表水环境影响评价

（7）环境空气影响分析

（8）电磁环境影响评价

（9）固体废物对环境的影响分析

（10）施工期环境影响分析

（11）环保措施与投资估算

（12）环境影响经济损益分析

（13）方案比选

（14）环境风险分析

（15）环境管理与环境监控计划

1.7.2 评价重点

沿线评价范围内无自然保护区、风景名胜区、森林公园、湿地保护区、生态保护红线等生态敏感区分布。车站生活污水和存车场生活污水、洗车废水等均纳入市政管网进入城市污水处理厂处理。通过对工程环境及其敏感性，以及它们之间相互影响关系的初步分析、判别和筛选，确定本工程环境影响评价的重点为：正线对评价范围内的居民区、行政办公建筑的噪声、振动影响；施工期环境影响。

1.8 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1.8-1。

表 1.8-1　环境影响评价因子汇总表

评价阶段	评价项目	评价因子	单 位
现状	声环境	昼间、夜间等效连续 A 声级 L_{Aeq}	dB（A）
	振动环境	铅垂向 Z 振级，VLz_{10}	dB
	地表水环境	pH、COD、BOD_5、氨氮、	mg/L（pH 除外）
	大气环境	TSP、PM_{10}、$PM_{2.5}$	mg/m³
施工期	声环境	昼间、夜间等效连续 A 声级，L_{Aeq}	dB（A）
	振动环境	铅垂向 Z 振级，VLz_{10}	dB
	地表水环境	pH、SS、COD、BOD_5、石油类	mg/L（pH 除外）
	大气环境	TSP、PM_{10}、$PM_{2.5}$	mg/m³
运营期	声环境	昼间、夜间等效连续 A 声级，L_{Aeq}	dB（A）
		单列车通过时段内等效等效连续 A 声级，$L_{Aeq,\ Tp}$	dB（A）
	振动环境	铅垂向 Z 振级，VL_{zmax}	dB
		室内二次结构噪声，L_{Aeq}、L_{Amax}	dB（A）
	水环境	pH、SS、COD、BOD_5、氨氮、动植物油、LAS	mg/L
	电磁环境	工频电场强度、工频磁感应强度、功率密度	kV/m、μT、$\mu W/cm^2$
	大气环境	食堂油烟	mg/m³
	生态环境	景观	/

1.9　评价标准

根据嘉兴市地表水、噪声、环境空气环境功能区划，结合本工程实际，本次工程拟采用的评价标准如下：

1.9.1　声环境

1.9.1.1 质量标准

根据《平湖市人民政府办公室关于印发平湖市城市区域声环境功能区划分方案的通知》和海盐县声功能区划，声环境质量标准见表 1.9-1。

表 1.9-1　声环境质量评价标准

标准或文件名称	标准值或等级（类别）	适　用　范　围
《声环境质量标准》GB 3096-2008	4b 类：昼间 70dB（A）、夜间 60dB（A）	根据声环境功能区划； 相邻为 2 类区时，距铁路外轨中心线 65m 以内区域（以铁路边界线以外 35m 计）； 相邻为 3 类区时，距铁路外轨中心线 50m 以内区域（以铁路边界线以外 20m 计）。
	4a 类：昼间 70dB（A）、夜间 55dB（A）	（1）若临街建筑以高于三层楼房以上（含三层）的建筑为主，交通干线两侧指第一排建筑物面向道路一侧的区域； （2）若临街建筑以低于三层楼房建筑（含开阔地）为主，其交通干线两侧指从交通干线两侧工程红线外（或征地界外）起，在相邻适用区为 2 类区内 35m、3 类区内为 20m 的范围区域。
	3 类：昼间 65dB（A）、夜间 55dB（A）	依据嘉兴市生态局关于金山至平湖市域铁路（浙江段）声环境功能区划标准确认函的复函
	2 类：昼间 60dB（A）、夜间 50dB（A）	

表 1.9-2　线路沿线声环境质量标准

标准名称	标准值与等级	适用范围
《声环境质量标准》GB 3096-2008	2 类：昼间 60dB（A）、夜间 50dB（A）	其余
	3 类：昼间 65dB（A）、夜间 55dB（A）	DK43+690-DK45+200 两侧
	4a 类：昼间 70dB（A）、夜间 55dB（A）	评价范围内涉及的交通干线两侧一定范围
	4b 类：昼间 70dB（A）、夜间 60dB（A）	本工程两侧一定范围

1.9.1.2 噪声排放标准

噪声排放标准见表 1.9-3。

表 1.9-3　噪声排放标准

标准号	标准名称	标准限值	适用范围	备注
GB12525-90	《铁路边界噪声限值及其测量方法》及修改方案	昼间 70dB（A） 夜间 60dB（A）	距铁路外轨中心线 30m 处	新开铁路廊道区段（正线地上段）
GB12348-2008	《工业企业厂界环境噪声排放标准》	2 类标准： 昼间 60dB（A) 夜间 50dB（A）	存车场及牵引变电所厂界	存车场及牵引变电所位于 2 类区
GB12523-2011	《建筑施工场界环境噪声排放标准》	昼间 70dB（A） 夜间 55dB（A）	施工场界	

1.9.2　振动环境

1.9.2.1 室外环境振动

（1）现状评价

现状振动影响区域按敏感点功能区分别执行 GB 10070-88《城市区域环境振动标

准》中“交通干线道路两侧”、“工业集中区”、“混合区、商业中心”昼间 75dB、夜间 72dB 标准及“居民、文教区”昼间 70dB、夜间 67dB 标准，见表 1.9-4。

表 1.9-4　环境振动铅垂向 Z 振级标准值（单位：dB）

标准名称	适用地带范围	昼间	夜间
GB10070-88《城市区域环境振动标准》（标准值见 3.1.1）	居民、文教区	70	67
	混合区、商业中心区	75	72
	工业集中区	75	72
	交通干线道路两侧	75	72

（2）预测评价

本工程地下线 1.90km，位于省界处，评价范围内无振动敏感目标。

受铁路振动影响区域，铁路外轨中心线 30m 外两侧区域执行 GB 10070-88《城市区域环境振动标准》中“铁路干线两侧”昼间 80dB、夜间 80dB 限值。铁路外轨中心线 30m 以内区域，参照昼间 80dB、夜间 80dB 执行。

1.9.3　地表水环境

1.9.3.1 环境质量标准

工程沿线地表水体执行的环境质量标准根据《浙江省水功能区水环境功能区划分方案（2015）》（浙政函〔2015〕71 号）确定，工程经过主要水体及水环境功能区划见下图。

图 1.9-1　工程与嘉兴市地表水环境功能区划位置关系示意图

沿线经过水体执行的《地表水环境质量标准》（GB3832-2002）Ⅲ类水质标准，

见表 1.9-5。

表 1.9-5　地表水环境质量标准

项目	pH	COD_{Cr}	BOD_5	氨氮	石油类
GB3838-2002 之Ⅲ类水体	6-9	20	4	1.0	0.05

1.9.3.2 污水排放标准

本工程水污染源主要来自沿线各车站和海盐东存车场。根据周边污水收集处理设施现状及规划情况，沿线污水均可纳入城市污水管网，最终进入嘉兴市联合污水处理有限责任公司和平湖市独山污水处理有限公司进行深度处理。废水纳管排放执行《污水综合排放标准》（GB8978-1996）之三级标准，其中氨氮、总磷纳管标准采用浙江省地方标准《工业企业废水氮、磷污染物间接排放限值》（DB33/887-2013）表 1 中排放限值；嘉兴市联合污水处理厂和平湖市独山污水处理有限公司排放标准执行《城镇污水处理厂污染物排放标准》(GB18918-2002)中的一级 A 标准，具体见下表。

表 1.9-6　污水综合排放标准（单位：mg/L，除 pH 值外）

参数	pH	SS	BOD_5	COD	动植物油	TP	NH_3-N	石油类	LAS
纳管标准（mg/L）	6~9	400	300	500	100	8.0*	35*	20	20

表 1.9-7　城镇污水处理厂污染物排放标准（单位：mg/L，除 pH 值外）

参数	pH	SS	BOD_5	COD	动植物油	TP	NH_3-N	石油类	LAS
一级 A 标准	6~9	10	10	50	100	0.5	5（8）	1	20

注：括号外数值为水温＞12℃时的控制指标，括号内为水温≤12℃的控制指标。

1.9.4　环境空气

1.9.4.1 环境质量标准

沿线环境空气质量标准执行《环境空气质量标准》（GB3095-2012）中二级标准，标准值见表 1.9-8：

表 1.9-8　《环境空气质量标准》二级标准

污染物名称	取值时间	浓度限值（ug/m³）
PM_{10}	24 小时平均	150
	年平均	70
$PM_{2.5}$	24 小时平均	75
	年平均	35
氮氧化物 NO_2	1 小时平均	200
	24 小时平均	80

污染物名称	取值时间	浓度限值（ug/m³）
	年平均	40
二氧化硫 SO_2	1 小时平均	150
	24 小时平均	500
CO（mg/m³）	小时平均	10
	24 小时平均	4

1.9.4.2 排放标准

施工期颗粒物执行《大气污染物综合排放标准》（GB16297-1996）表 2 无组织排放监控浓度限值，见表 1.9-9。

海盐东存车场（含综合维修工区）职工食堂排放油烟执行《饮食业油烟排放标准（试行）》（GB18483-2001），见表 1.9-10。

表 1.9-9 施工无组织扬尘排放标准限值

污染物	无组织排放监控浓度限值	标准来源
监控点	浓度（mg/m³）	《大气污染物综合排放标准》（GB16297-1996）
颗粒物周界外浓度最高点	1.0	

表 1.9-10 饮食业单位的油烟最高允许排放浓度和油烟净化设施最低去除效率

规模	小型	中型	大型	标准来源
最高允许排放浓度（mg/m³）	2.0			《饮食业油烟排放标准（试行）》（GB18483-2001）
净化设施最低去除效率（%）	60	75	85	

1.9.5 电磁环境

新建牵引变电所产生的工频电磁场影响的评价标准依据《电磁环境控制限值》（GB 8702-2014），工频电场强度不超过 4000V/m，工频磁感应强度不超过 100μT。

对电视收看的影响执行《彩色电视图像主观评价方法》（GB/T7401-1987），信噪比不低于 35dB。

依据《电磁环境控制限值》（GB8702-2014）及铁路工程特点，GSM-R 基站公众照射的导出限值，以基站工作频段（900MHz）对应的功率密度导出限值（40μW/cm²）的 1/5（即 8μW/cm²）作为评价标标准。

1.9.6 固体废物

危险废物贮存执行《危险废物贮存污染控制标准》（GB18597-2001）及 2013 年标准修改单。

1.10 环境保护目标

1.10.1 生态环境保护目标

（1）生态敏感区

本工程沿线评价范围内无自然保护区、风景名胜区、森林公园、湿地保护区、生态保护红线等生态敏感区分布。

线路在 DK32+470、DK38+130 处以桥梁形式穿越了新庄村抗战时期掩体和南宅基抗战时期掩体。两处文物保护点均无保护范围划定。

新庄村抗战时期掩体

南宅基抗战时期掩体

图 1.10-1 文物点现场照片

叠加平湖市和海盐县生态保护红线范围，本项目不涉及占用生态保护红线。

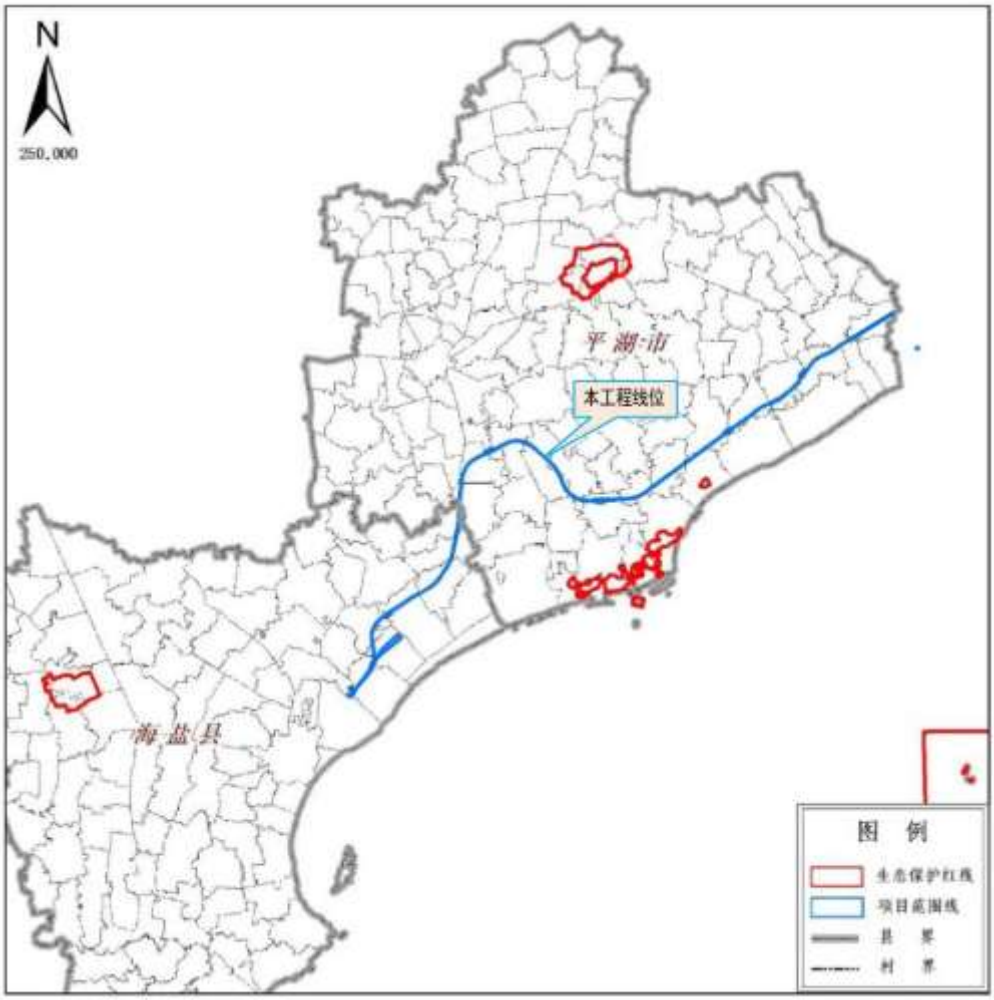


图 1.10-2　本工程与生态保护红线位置关系示意图

（2）施工期生态环境保护目标

施工场地、施工单位驻地及施工设施会占用土地、破坏地表植被、影响沿线农业生产、城市生态及城市景观。施工期生态环境保护目标为沿线基本农田、植被及城市绿地等。

（3）运营期生态环境保护目标

工程投入运营后，主要保护目标为沿线城市绿地、城市景观，要保证工程新建的人工建筑与周围城市的自然景观和人工景观和谐统一，树立以人为本的服务观念，有利于城市生态系统良性循环，保证城市的可持续发展。

1.10.2　声环境保护目标

本项目正线地上段（隧道敞开段、路基、桥梁）评价范围内共有声环境保护目标 83 处，其中声环境保护目标有街道办事处 1 处、高层居民住宅 1 处，其他均为 1-3 层居民住宅。正线地上段现状声环境保护目标分布情况见表 4.2-1。

本项目隧道区段评价范围内不涉及地下车站风亭、冷却塔，无声环境保护目标。

本项目存车场出入线段评价范围内共有声环境保护目标 2 处（同正线声环境保护目标 N82、N83）。存车场出入线段现状声环境保护目标分布情况见表 4.2-2。

本项目新设海盐东存车场，接轨于海盐东站，存车场厂界周边有声环境保护目标 1 处。新设 1 座牵引变电所，牵引变电所周边有声环境保护目标 1 处（同正线声环境保护目标 N81）。存车场及牵引变电所现状声环境保护目标分布情况见表 4.2-3。

1.10.3 振动环境保护目标

根据工程设计文件和现场调查结果，本工程沿线评价范围内共有环境振动敏感点 56 处，均为居民住宅。地下线两侧评价范围内无现状和规划振动敏感点，根据《平湖市独山港镇城镇总体规划》城乡建设用地规划图，地下线段所在区域规划为防护绿地，不涉及居住、科研等用地。沿线环境振动敏感点概况见表 5.2-1。

1.10.4 地表水环境保护目标

本工程沿线不涉及集中式饮用水水源保护区。根据《浙江省人民政府关于浙江省水功能区水环境功能区划分方案（2015）的批复》（浙政函〔2015〕71 号），本工程沿线经过的主要地表水体及水质目标见表 1.10-1。

表 1.10-1　沿线主要水体及其功能区划

序号	水体名称	中心里程	水中墩个数	水环境功能区	水质目标	线路形式
1	放港河（沿黄河）	DK13+750	0 个，一跨过现状河	工业、农业用水区	III	高架跨越
2	黄姑塘	DK19+200	0 个，一跨过现状河	工业、农业用水区	III	高架跨越
3	丰收河	DK26+790	0 个，一跨过现状河	农业用水区	III	高架跨越
4	乍浦塘	DK34+490	0 个，一跨过河	工业用水区	III	高架跨越
5	盐平塘	DK37+660	0 个，一跨过河	工业用水区	III	高架跨越
6	盐平塘	DK39+270	0 个，一跨过河	工业用水区	III	高架跨越

图 1.10-3　本工程所经主要水体现场照片

1.10.5 电磁环境保护目标

新建牵引变电所评价范围内无电磁敏感目标。

2 工程概况与工程分析

2.1 工程概况

2.1.1 项目建设规模

2.1.1.1 项目概况

金山至平湖市域铁路位于上海市南部、杭州湾北部，基本呈东西走向，东接上海市金山区，西连浙江省嘉兴市的平湖市、海盐县。新建线路长度 52.116km，其中金山卫至独山港段 10.470km（不在本次评价范围内）、独山港至海盐段 41.646km。与金山铁路贯通后至上海南站的运营里程约 106.7km。

独山港至海盐段，线路起自上海市与浙江省省界，向西经平湖市独山港镇、乍浦镇、林埭镇、当湖街道，海盐县开发区（西塘桥街道），终至海盐县武原街道，新建线路 41.646km。

本项目是响应长三角高质量发展战略的跨省市域铁路；是促进上海大都市圈核心圈层融合发展的重要基础设施;是杭州湾北岸城镇带多层次轨道交通体系的组成部分；是实现上海市主城区与平湖、海盐 1 小时无缝衔接的市域铁路延伸线；是引领沿线新型城镇化发展、打造旅游经济的绿色通道；是一条以上海大都市圈向心跨区客流为主，兼顾沿线城镇交流的都市圈市域铁路。

2.1.1.2 主要工程数量

工程范围：

（1）正线：DK10+470～DK52+116，新建线路长度 41.646km。

（2）出入线：新建线路长度合计 3.111km（单线）

1）右线：CRDyK0+000～CRDyK2+128.37，长度 2.128km；

2）左线同步实施工程：CRDK0+000～CRDK0+982.72，长度 0.983km。

（3）新建海盐东存车场 1 处（预留动车所条件）。

表 2.1-1 工程规模一览表

类别	工程名称		规模或数量
主体工程	线路	正线	正线：DK10+470～DK52+116，正线长 41.646km。
		其他	海盐东存车场：包含动车走行线 3.111km（单线），动车走行线左线为预留。
	车站	新建	独山港东站、独山港西站、乍浦站、平湖南站、

类别	工程名称		规模或数量
			海盐开发区站、海盐东站，建筑面积约 41740m²
		预留	林埭站（预留）
	路基		0.161km
	桥梁		正线特大桥 1 座，长度 39585m 出入线特大桥 2 座，长度为 2735m
	隧道		1.90km
	房建	新建	11328.9m²（不含车站及其附属用房）
临时工程	制存梁场		2 处
	轨枕预制场		1 处
	管片场		1 处
	混凝土拌合站		4 处
	施工便道		33.5 公里
	临时电力线路		47.72 公里
环保工程	噪声防治措施		设置直立式声屏障 18525m，其中桥面以上 2.3m 直立式声屏障 18145m，桥面以上 3.3m 直立式声屏障 380m。
	减振措施		振动预测达标，无专项减振动措施
土石方	开挖总量		148.57 万 m^3（含表土剥离 12.10 万 m^3）
	填筑总量		77.52 万 m^3（含表土回覆 12.10 万 m^3）
	利用自身开挖量		46.13 万 m^3
	借方		30.14 万 m3
	总弃方		总弃方 100.82 万 m^3
占地	永久占地		86.84hm^2
	临时占地		42hm^2
总工期			4 年（48 个月）
投资			1270042 万元

2.1.1.3 研究年度

初期：2028 年、近期：2035 年、远期：2045 年。

2.1.2 线路

2.1.2.1 线路主要技术标准

1、铁路等级：市域铁路

2、正线数目：双线

3、设计速度：160km/h

4、正线线间距：4.0m

5、最小曲线半径：一般 1400m，困难 1300m

6、最大坡度：一般 20‰，困难 30‰

7、动车类型及编组：CRH6F 型动车组，本线 4 辆编组、跨线 8 辆编组

8、到发线有效长：400m

9、列车运行控制方式：CTCS-2+ATO

10、调度指挥方式：调度集中

11、最小行车间隔：3min

2.1.2.2 线路总体走向

金山至平湖市域铁路位于上海市南部、杭州湾北部，基本呈东西走向，东接上海市金山区，西连浙江省嘉兴市的平湖市、海盐县。新建线路长度 52.116km，其中金山卫至独山港段 10.470km（不在本次评价范围内）、独山港至海盐段 41.646km。与金山铁路贯通后至上海南站的运营里程约 106.7km。

线路自金山卫站西侧咽喉端引出，沿既有金山石化专用线通道南侧西行，过战斗港后地面转地下，下穿蒙山路，于卫零路东侧折向北，下穿既有线后沿东平路地下向北，过老龙泉港后折至金山大道北侧，于学府路设金山大道站，下穿金卫城河后转至金山大道路中，后沿金山大道地下往平湖方向，下穿秋实路后沿 S101 南侧走行，下穿陈金 2#、3#油管后地下转高架，上跨白沙路、S103（兴港路）后折向西南设独山港东站；出站后利用中山路中央绿化带向西走行，在原黄姑镇东南侧设独山港西站；出站后续往西南，上跨黄姑塘后折向西，于马家荡村设乍浦站；出站后折向北，上跨九龙山大道、省道 S101、后预留林埭站设站条件；出站于屠家栅与竹墩堰传统保留自然村落中间穿过后折向西，上跨 G15 沈海高速、乍浦塘后于规划沪乍杭铁路南侧设平湖南站；出站上跨盐平塘后折向南，依次上跨金平湖大道、G15 沈海高速后再次上跨盐平塘，经海盐青莲数智循环农业公园后折向西，于 G15 沈海高速嘉兴港区收费站南侧上跨嘉兴港区互通，上跨 G15 沈海高速后沿 S101 南侧进入海盐县开发区，于规划海景大道西侧设海盐开发区站；出站后折向西南，上跨滨海大道、融创大道后沿海福路路中设海盐东站。

金山至平湖市域铁路位于上海市南部、杭州湾北部，基本呈东西走向，东接上海市金山区，西连浙江省嘉兴市的平湖市、海盐县。新建线路长度 52.116km，其中金山卫至独山港段 10.470km（不在本次评价范围内）、独山港至海盐段 41.646km。与金山铁路贯通后至上海南站的运营里程约 106.7km。

独山港至海盐段，线路起自上海市与浙江省省界，向西经平湖市独山港镇、乍浦镇、林埭镇、当湖街道，海盐县开发区（西塘桥街道），终至海盐县武原街道，新建线路 41.646km。

独山港至海盐段新建线路正线长度 41.646km，其中桥梁 39.585km，隧道 1.9km，路基 0.161km，桥隧比 99.6%；新建出入线线路长度 3.111km（单线），预留动走线左线；新建车站 6 座、预留站 1 座，均为高架站；新建海盐东存车场 1 处；新建海盐东（DK50）牵引变电所 1 座，独山港（DK19）直供分区所 1 座。

线路详细走向见目录前插图。

2.1.2.3 线路敷设

独山港至海盐段新建线路长度 41.646km，其中桥梁 39.585km，隧道 1.9km，路基 0.161km，桥隧比 99.6%；共设车站 7 座，其中新建站 6 座，分别为独山港东站、独山港西站、乍浦站、平湖南站、海盐开发区站、海盐东站，均为高架站；预留车站 1 座，为林埭站；均为高架站。

2.1.2.4 线路平、纵断面设计

1、线路平面设计

本项目设计行车速度采用 160km/h，参考《市域（郊）铁路设计规范》（TB 10624-2020）和《城际铁路设计规范》（TB10623-2014），最小平面曲线半径为一般 1400m，困难地段 1300m。

独山港至海盐段正线全长 41.646km，共设曲线 18 处，曲线长度 18.824km，占比 45.2%，最大曲线半径 4500m，最小曲线半径 1300m。独山港至海盐段仅 1 处限速地段，位于海盐东站小里程端。海盐东车站小里程端有出入线接入，车站咽喉区跨越海福路与东海大道交叉口，路口处道路为曲线，本线该段线路沿海福路路中敷设，为控制车站规模，减少咽喉区横跨交叉口的影响，且曲线接近终点车站，本次设计该处曲线采用 R-3000m、L-20m，线路限速 80km/h。

表 2.1-1　平面曲线半径表

序号	曲线起点里程	曲线终点里程	左线曲线半径（m）	左线曲线长度（m）	缓和曲线长度（m）	速度（km/h）	限速段说明
1	DK11+910.545	DK12+442.739	1600	532.19	180	160	
2	DK13+998.111	DK14+518.196	1800	520.09	200	160	
3	DK14+670.023	DK15+587.731	1300	917.71	230	160	

序号	曲线起点里程	曲线终点里程	左线曲线半径（m）	左线曲线长度（m）	缓和曲线长度（m）	速度（km/h）	限速段说明
4	DK16+612.897	DK17+272.604	1500	659.71	230	160	
5	DK17+638.215	DK18+254.321	1600	616.11	220	160	
6	DK18+615.063	DK19+179.679	1500	564.62	230	160	
7	DK26+338.564	DK27+430.604	1500	1092.04	230	160	
8	DK29+135.600	DK31+182.427	1500	2046.83	230	160	
9	DK31+535.684	DK32+421.909	1500	886.22	230	160	
10	DK33+202.965	DK34+956.702	1300	1753.74	230	160	
11	DK37+465.280	DK39+899.892	1350	2434.61	230	160	
12	DK40+435.942	DK41+843.909	1304	1407.97	230	160	
13	DK42+489.18	DK43+131.075	2500	641.89	160	160	
14	DK43+787.698	DK44+768.39	1600	980.70	220	160	
15	DK45+637.602	DK46+007.262	4500	369.66	80	160	
16	DK47+394.520	DK49+241.826	1300	1847.31	230	160	
17	DK49+342.418	DK50+801.074	1305	1458.66	230	160	
18	DK51+680.157	DK51+774.323	3000	94.17	20	80	受车站布置、道路条件限制

表 2.1-2　平面技术特征表

项目		单位	数量
线路长度		km	41.646
直线地段	总长度	km	22.822
	占全长百分比	%	54.8
曲线地段	总长度	km	18.824
	占全长百分比	%	45.2
	R≥1400m	处/km	12/9.004
	1300m≤R＜1400m	处/km	6/9.820
	R＜1300m	处/km	0/0

2、线路纵断面设计

线路纵断面特征统计见下表。

表 2.1-3　线路纵断面特征统计表

项目	坡段个数（个）	长度（km）	占全长的百分比（%）
0‰≤i＜10‰	28	38.596	92.7
10‰≤i≤20‰	2	3.050	6.3
合计	30	41.646	100.00

2.1.3　车站

2.1.3.1 车站概况

独山港至海盐段，线路起自上海市与浙江省省界，向西经平湖市独山港镇、乍浦镇、林埭镇、当湖街道，海盐县开发区（西塘桥街道），终至海盐县武原街道，新建线路 41.646km。共设车站 7 座（含预留车站 1 座），平均站间距 6.941km。其中最大站间距为 9.966km（平湖南站～海盐开发区站），最小站间距为 2.60km（乍浦站～林埭站）。各车站性质及股道数量见下表。

表 2.1-4　金山至平湖市域铁路（独山港至海盐段）车站表

序号	车站	中心里程	站间距 km	敷设方式	规模	车站性质
1	独山港东站	DK16+086		高架	2 台 4 线	新建中间站
			4.951			
2	独山港西站	DK21+037		高架	2 台 2 线	新建中间站
			7.7			
3	乍浦站	DK27+700		高架	2 台 2 线	新建中间站
			2.6			
4	林埭站（预留）	DK31+337		高架	2 台 2 线	预留中间站
			4.94			
5	平湖南站	DK36+277		高架	2 台 4 线	新建中间站
			9.966			
6	海盐开发区站	DK46+243		高架	2 台 2 线	新建中间站
			5.673			
7	海盐东站	DK51+916		高架	2 台 4 线	新建终点站，设存车场

注：*台*线为对应车站设有*个站台、*条到发线（含 2 条正线）。

2.1.3.2 分站设计

1、独山港东站

独山港东站位于平湖市独山港镇东侧，为双岛四线站。车站到发线 2 条，有效长 400m，设 2 座岛式站台，站台尺寸为 220×11.5×1.25m，车站大里程端咽喉设单渡线 1

条。本站为高架车站。

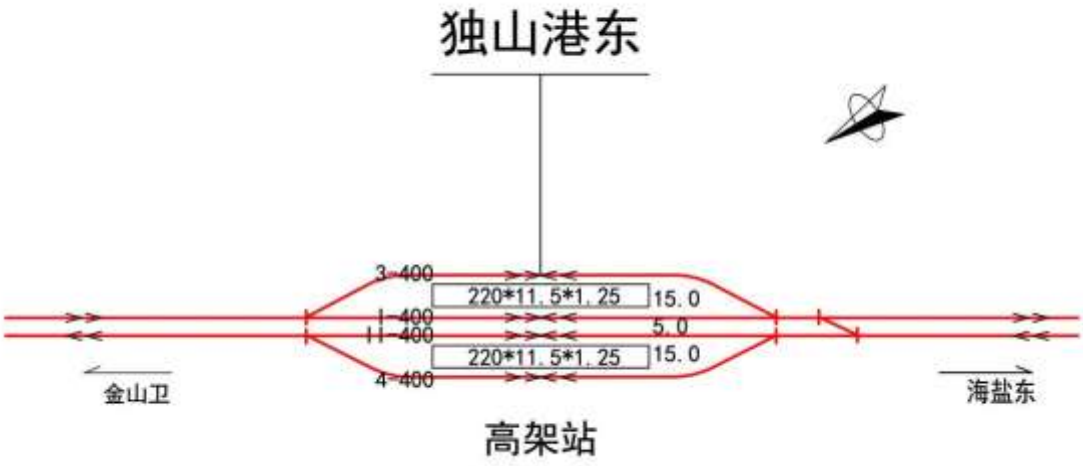


图 2.1-1　独山港东站车站示意图

2、独山港西站

独山港西站位于平湖市独山港镇西侧，为侧式站。车站设 2 座侧式站台，站台尺寸为 220×8×1.25m。本站为高架车站。

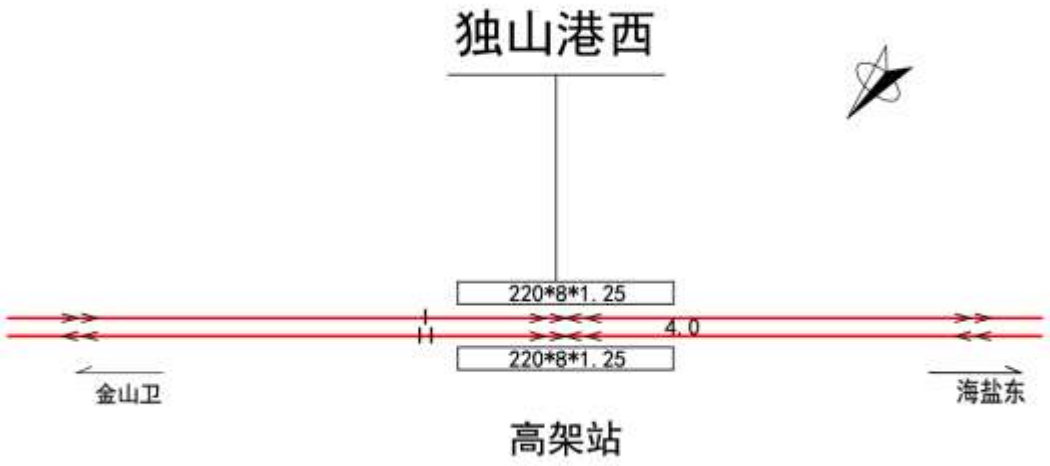


图 2.1-2　独山港西站车站示意图

3、乍浦站

乍浦站位于平湖市乍浦镇牛桥公路以东，为侧式站。车站设 2 座侧式站台，站台尺寸为 220×8×1.25m，小里程端咽喉设单渡线 1 条。本站为高架车站。

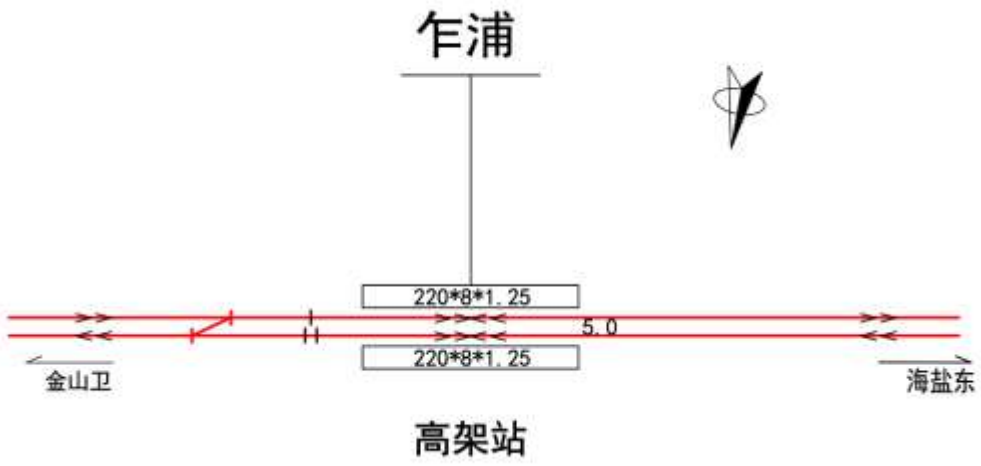


图 2.1-3　乍浦站车站示意图

4、林埭站

乍浦站位于平湖市林埭镇虹林线附近。为预留高架车站。车站设 2 座侧式站台，站台尺寸为 220×8×1.25m。

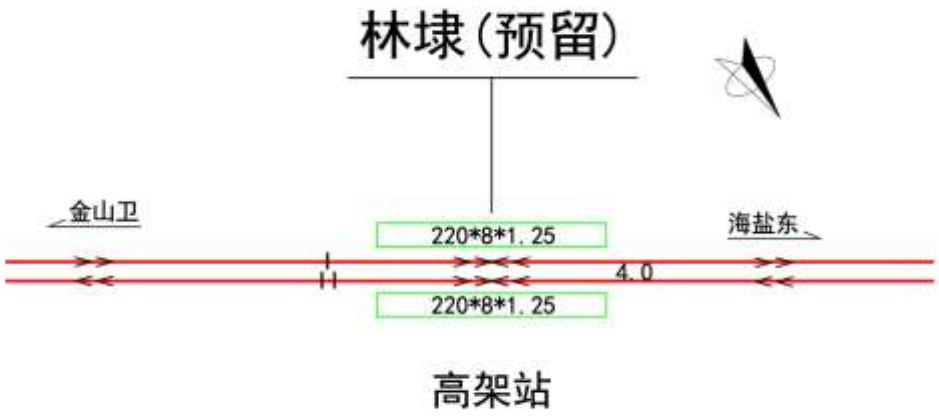


图 2.1-4　林埭站示意图

5、平湖南站

平湖南站选址于沈海高速以北、盐平塘以东，与规划沪乍杭铁路平湖南站共站分场设置，为双岛四线站。车站设到发线 2 条，有效长 400m，设 2 座岛式站台，站台尺寸为 220×12×1.25m，车站小里程端咽喉设单渡线 2 组，大里程端设单渡线 1 组。本站为高架站。

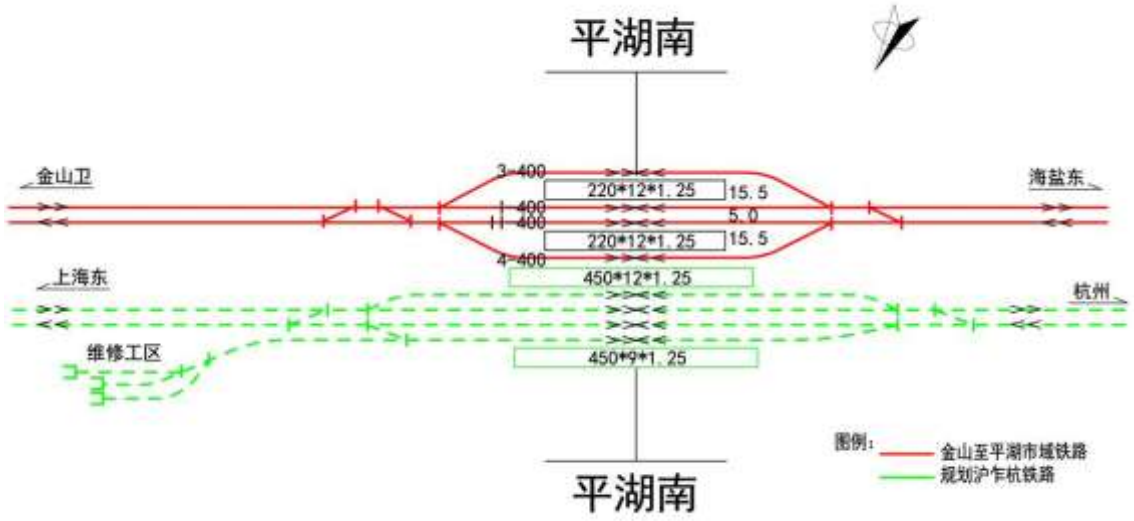


图 2.1-5　平湖南站车站示意图

6、海盐开发区站

海盐开发区站选址于海盐县开发区中部，为侧式站。车站设 2 座侧式站台，站台尺寸为 220×8×1.25m。本站为高架站。

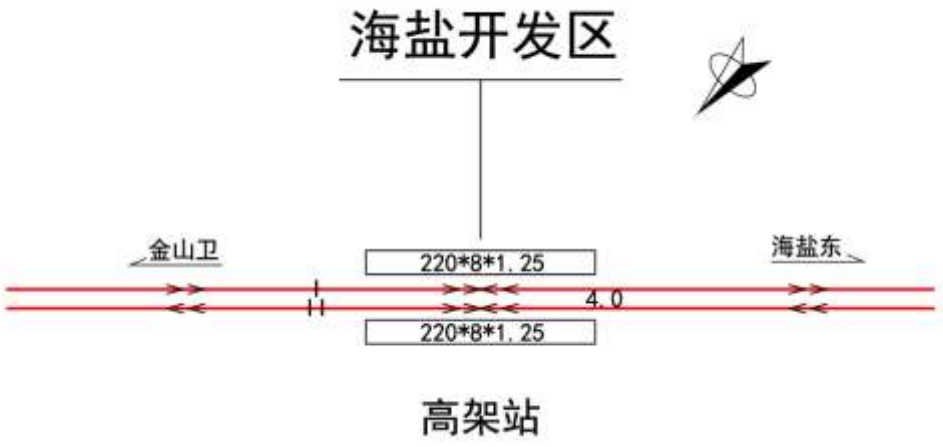


图 2.1-6　海盐开发区站车站示意图

7、海盐东站

海盐东站为本线终点站，选址于海盐县海福路北侧。车站设到发线 4 条（含正线 2 条），有效长 400m，尽端式布置。新建岛式站台 2 座，尺寸为 220×12×1.25m。小里程端接轨出入线，出入线近期为单线，远期预留增建双线条件。咽喉设单渡线 3 组，满足列车折返及动车出入作业需求。

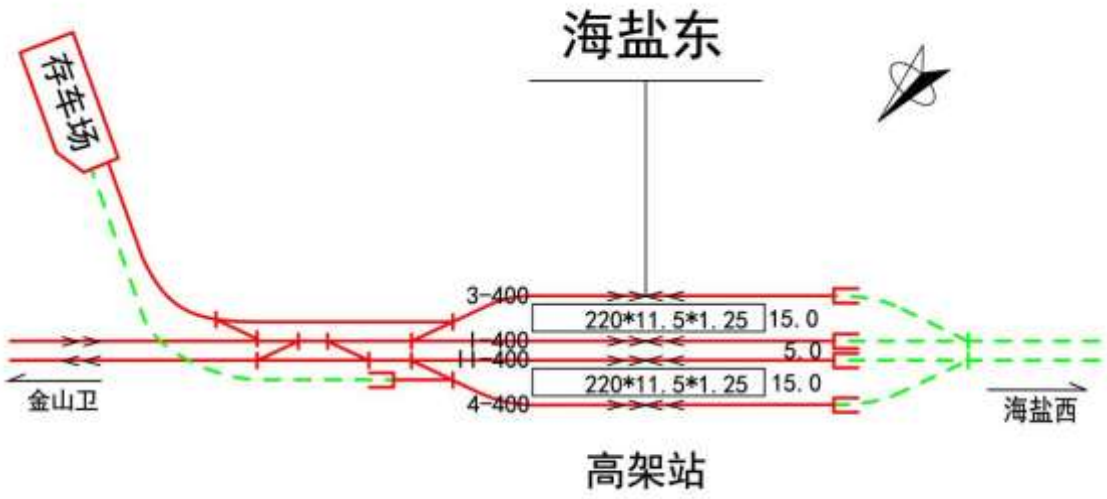


图 2.1-7　海盐东站车站示意图

2.1.3.3 车站建筑方案

独山港至海盐段共设 6 座新建高架站，分别为：独山港东站、独山港西站、乍浦站、平湖南站、开发区站和海盐东站；1 座远期预留高架站，为林埭站。

表 2.1-5　独山港至海盐段新建车站型式和规模统计表

序号	车站	站型	车站中心里程	车站规模				建筑面积（不含站台、天桥）
				站厅公共区	设备区（附属用房）	站台	天桥	
1	独山港东站	路侧高架二层双岛四线站	DK16+086	4223	3948	9016	0	8171
2	独山港西站	路中高架三层侧式站	DK21+037	2425	4130	5170	880	6555
3	乍浦站	路侧高架二层侧式站	DK28+737	2962	2580	5390	0	5542
4	平湖南站	路侧高架二层双岛四线站	DK36+277	3851	4366	9218	0	8217
5	海盐开发区站	路侧高架二层侧式站	DK46+243	2587	2599	5170	0	5186
6	海盐东站	路中高架三层双岛四线站	DK51+916	3939	4130	8910	1009	8069

（1）独山港东站

独山港东站为本线第 1 座车站。车站位于中山路与振港路交叉口东北侧地块内，

沿中山路路侧南北向布置。该站为路侧高架二层双岛四线站，共设 2 个出入口与 2 个安全疏散口，分别位于车站主体长边的两侧。其中 1 号出入口设于车站东侧，2 号出入口位于车站西侧，车站两侧均设站前广场，与规划道路连接；设置消防环道将车站四周环通，并结合地块设置港湾式公交车站和社会车辆停车位。

车站总长度为 220m，总宽度为 40.6m，有效站台长 220.0m，两个岛式站台宽度均为 11.5m，公共区面积 4223m^2，设备用房面积 3948m^2，站台面积 9016m^2。

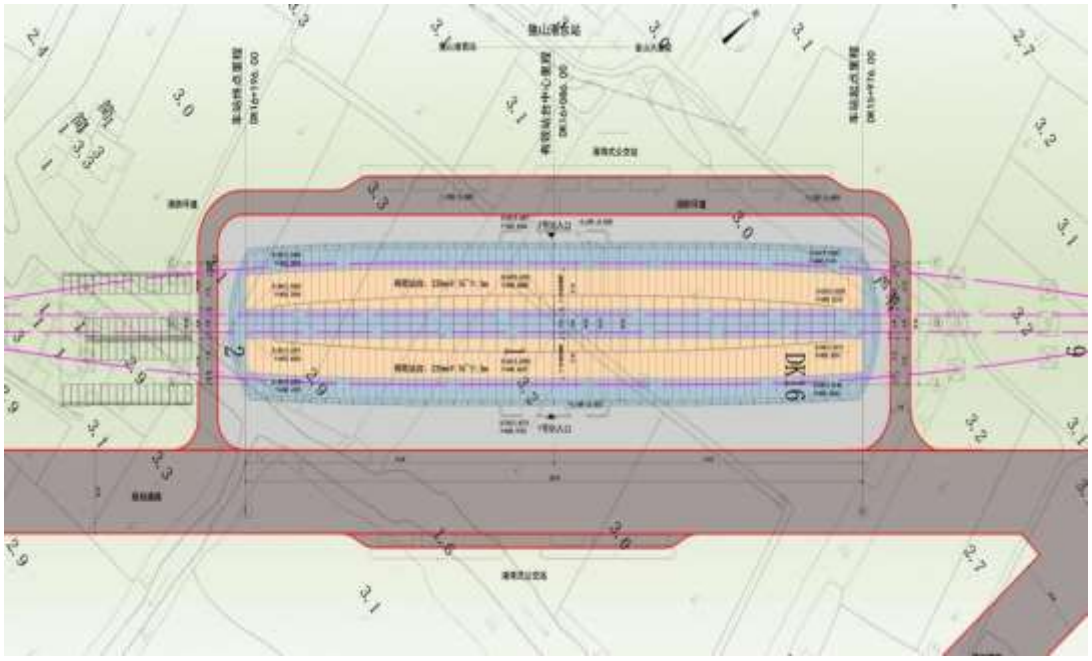


图 2.1-8　独山港东站总平面图

（2）独山港西站

独山港西站为本线第 2 座车站。车站位于平湖市黄姑镇以东，独山港镇以西，中山路与凤舞路交叉口东侧。沿中山路东西走向布置于路中。中山路宽 50m，中间有 8m 宽的路中绿化带。车站位于中山路路中，为配合结构设柱，需对既有 8m 宽绿化带改造，现状的中山路需重新调整为 9m 宽的绿化带，渠化后道路满足既有车道设置要求。该站为路中高架三层标准侧式站，共设 4 个出入口，分别位于车站的四个象限。其中 1、4 号出入口设于车站北侧，2、3 号出入口位于车站南侧，安全疏散口临近 4 号口布置。附属用房内的 4 号口通过天桥接入站厅，1、2、3 号口直接通过天桥接入站厅。设置消防环道将车站四周环通，并结合地块设置港湾式公交车站和社会车辆停车位。道路两侧现状为农田，可考虑进行综合开发。

车站总长度为 220.0m，宽度为 23.5m，有效站台长度为 220.0m，侧式站台宽度为 8.0m，公共区面积 2425m^2，设备用房面积 4130m^2，站台面积 5170m^2。

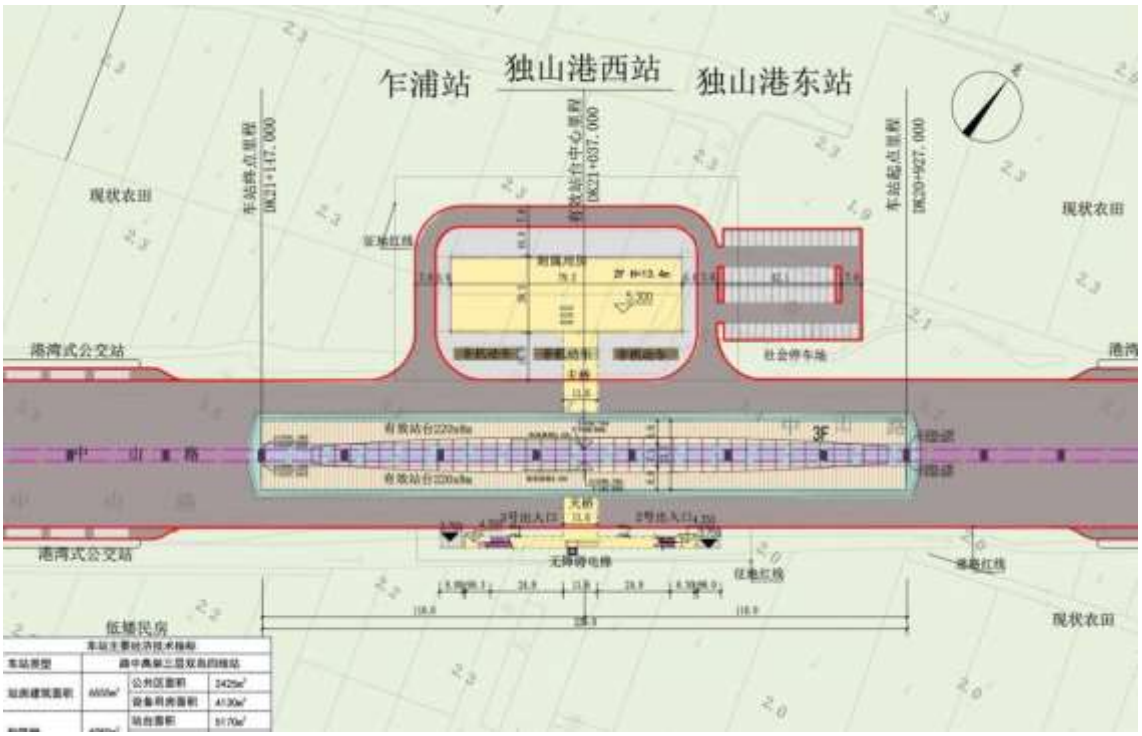


图 2.1-9　独山港西站总平面图

（3）乍浦站

乍浦站为本线第 3 座车站。车站位于九龙山大道以东，101 省道以南，马家荡村北边的地块内，车站东西向布置。该站为路侧高架二层双岛二线站，共设 2 个出入口。其中，1 号出入口设于车站北侧，2 号出入口位于车站南侧，两侧均设站前广场，车站设置消防环道环通。建议优化车站周边的规划道路以适应综合交通布置，并与既有路网连通。

车站总长度为 220.0m，宽度为 24.5m，有效站台长度为 220.0m，侧式站台宽度为 8.0m，公共区面积 2962m^2，设备用房面积 2580m^2，站台面积 5390m^2。

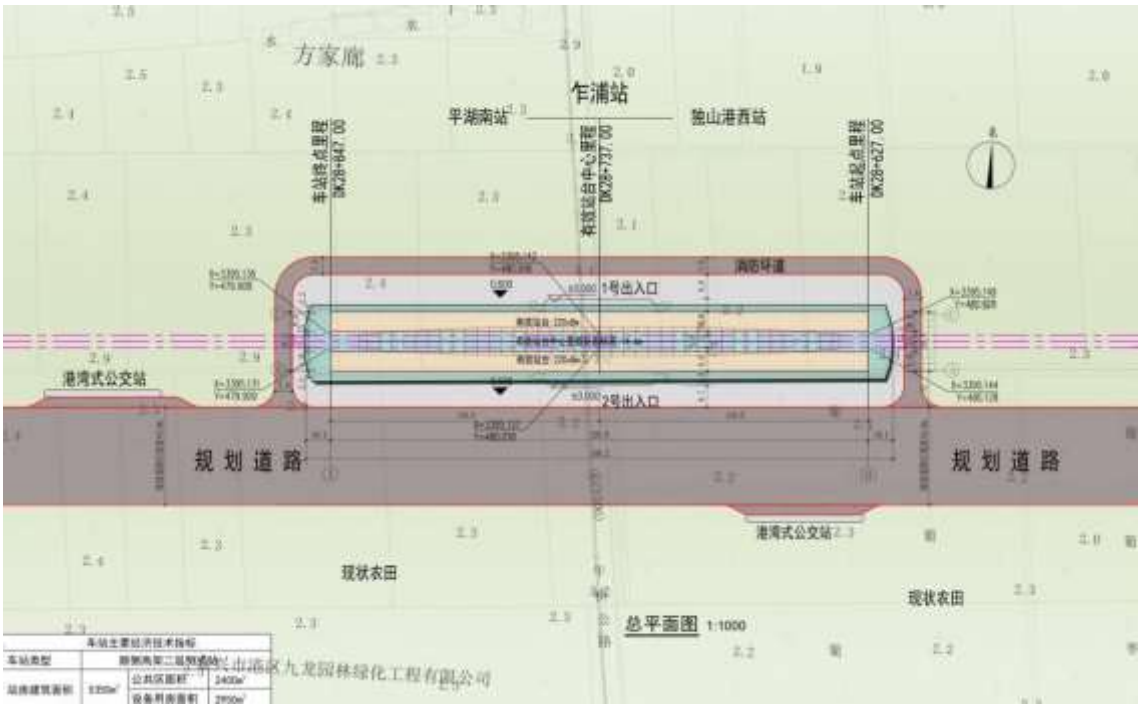


图 2.1-10　乍浦站总平面图

（4）平湖南站

平湖南站为本线第 4 座车站。车站位于平湖市南环路南侧，G15 沈海高速北侧地块内，呈东西向布置，与沪乍杭铁路站房换乘。该站为路侧高架二层双岛四线站，本站共设 2 个出入口。其中 1 号出入口设于车站北侧，经 1 号出入口与国铁站房连接，2 号出入口位于车站南侧，车站两侧均设站前广场，车站北侧的国铁站房与长途大巴接驳用地、公交接驳用地、社会停车场用地、出租车接驳停靠场及其他非机动车辆用地连接，为打造一体化体化综合交通枢纽预留场地条件；站点设置消防环道将车站四周环通，并结合地块有效设置内部道路，合理与内部道路及周边规划道路无缝衔接。

图 2.1-11　平湖南站总平面图

车站总长度为 220.0m，宽度为 41.6m，有效站台长度为 220.0m，两个岛式站台宽度均为 12m，公共区面积 3851m^2，设备用房面积 4366m^2，站台面积 9218m^2。

如下图所示，换乘客流在市域站与高铁站之间可通过地面换乘，两站平行设置，乘客可经由市域站北侧出入口处设置的地面连廊，抵达高铁站房的候车大厅，达到相互换乘的目的，尽可能减少乘客换乘路径，提高换乘效率。

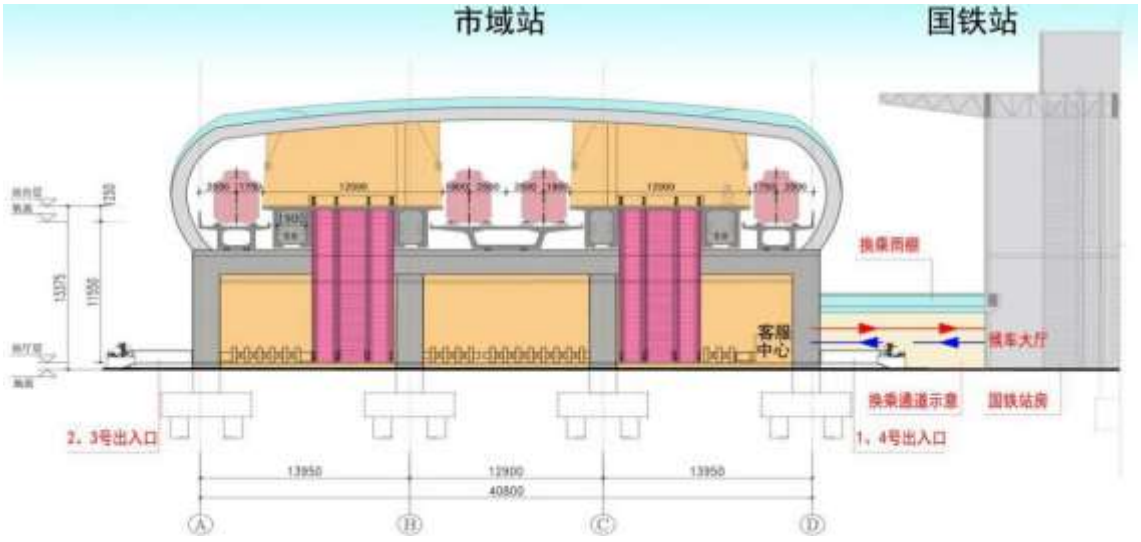


图 2.1-12　市域站与高铁站换乘流线示意图

（5）海盐开发区站

海盐开发区站为本线第 5 座车站。海盐县海盐经济开发区，东西大道与西场路交叉口东南侧，海盐县森泰钢管有限公司地块内，沿东西大道东西向布置。车站路侧高

架二层标准侧式站。共设 2 个出入口，其中，1 号口位于车站北侧与现状东西大道连接，2 号出入口位于车站南侧，与消防环道相连，两侧均设站前广场。设置消防环道将车站四周环通。车站周边布置港湾式公交站、社会车辆停车场等接驳设施提升车站综合能力。

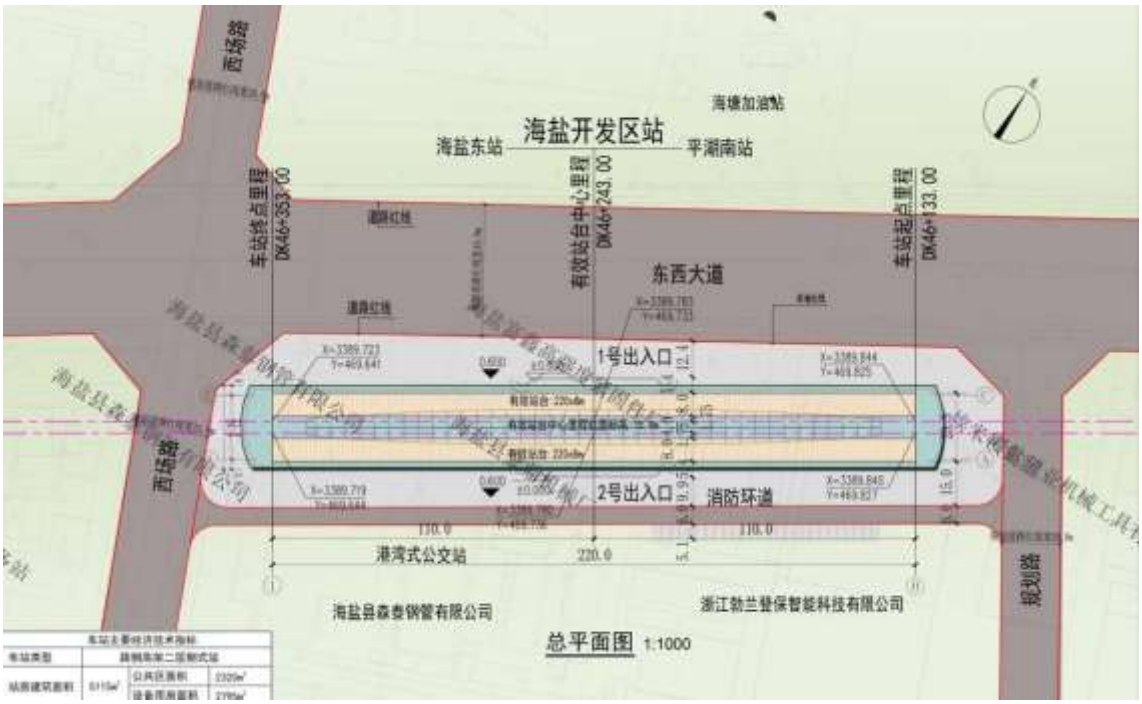


图 2.1-13　海盐开发区站总平面图

车站总长度为 220.0m，宽度为 23.5m，有效站台长度为 220.0m，侧式站台宽度为 8.0m，公共区面积 2587m^2，设备用房面积 2599m^2，站台面积 5170m^2。

（6）海盐东站

海盐东站为本线第 6 座车站。车站位于海福路中，沿海福路东西向布置。车站为路中高架三层双岛四线站。共设 4 个出入口。其中，1、4 号出入口设于车站北端，2、3 号出入口位于车站南侧，车站西端设过街天桥，满足海福路过街的客流进站，车站南侧附属用房结合融创乐园的集散中心设置。消防环道将附属用房四周环通。车站周边布置有港湾式公交站、社会车辆停车场等接驳设施提升车站综合能力。

车站总长度为 220m，宽度为 41.6m，有效站台长度为 220m，两个岛式站台宽度均为 11.5m，公共区面积 3939m^2，设备用房面积 4130m^2，站台面积 8910m^2，天桥面积 1009m^2。

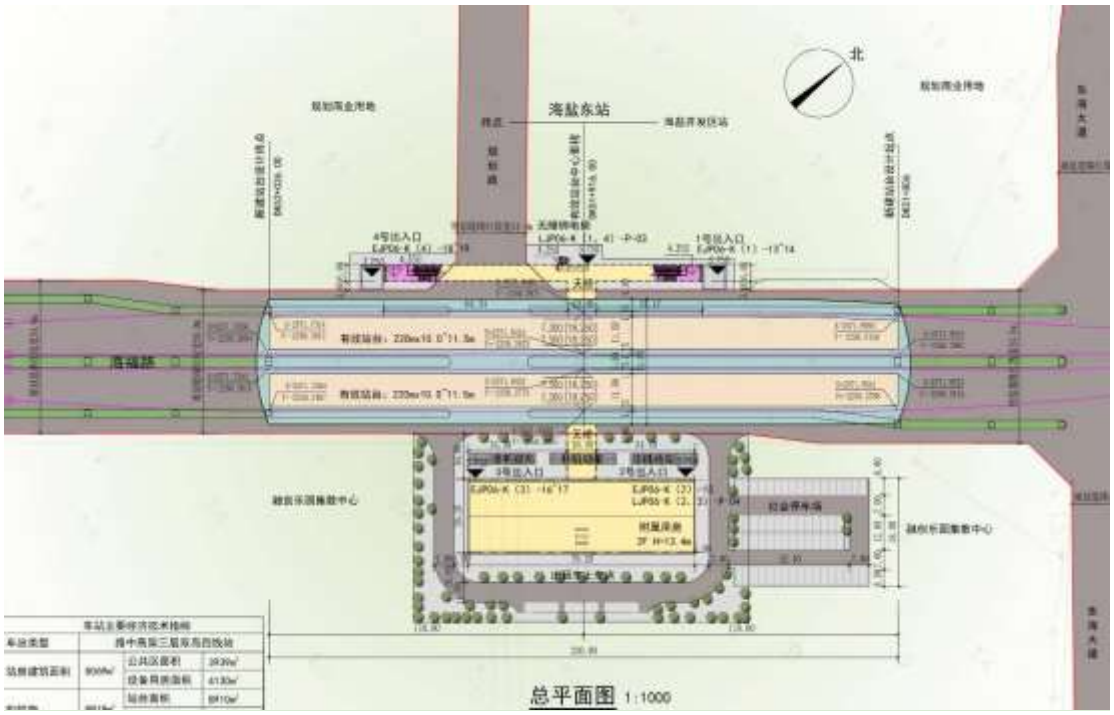


图 2.1-14　海盐东站总平面图

2.1.3.4 车站结构与施工方法

独山港至海盐段共设高架站 6 座，分别为独山港东站、独山港西站、乍浦站、平湖南站、海盐开发区站和海盐东站，高架车站结构形式根据结构受力形式不同分为建桥分离结构形式、建桥部分合一结构形式与桥建合一纯框架结构形式。独山港至海盐段 6 座高架站均采用建桥部分合一结构形式。

高架车站均为钢筋混凝土墩柱盖梁支承轨道梁、站台梁结构，墩柱盖梁结构部分采用支架现浇法施工，该方法技术成熟，可靠度高，结构整体性好，抗震性能优良。轨道梁部分采用预制吊装法施工，站台梁采用支架现浇法施工。

表 2.1-6　独山港至海盐段高架车站结构方案汇总表

序号	车站名称	车站型式	结构形式	基础形式
1	独山港东站	路侧高架二层双岛四线车站	横向三柱两跨建桥部分合一结构形式	钻孔灌注桩
2	独山港西站	路中高架三层侧式站	横向两柱单跨建桥部分合一结构形式	钻孔灌注桩
3	乍浦站	路侧高架二层侧式站	横向三柱两跨建桥部分合一结构形式	钻孔灌注桩
4	平湖南站	路侧高架二层双岛四线车站	横向三柱两跨建桥部分合一结构形式	钻孔灌注桩
5	海盐开发区站	路侧高架二层侧式站	横向三柱两跨建桥部分合一结构形式	钻孔灌注桩
6	海盐东站	路中高架三层双岛四线车站	横向三柱两跨建桥部分合一结构形式	钻孔灌注桩

独山港东站和平湖南站为路侧高架二层双岛四线车站，采用横向三柱两跨，钢筋混凝土墩柱盖梁支承轨道梁和站台梁的建桥部分合一结构形式，结构标准横剖面见下图。

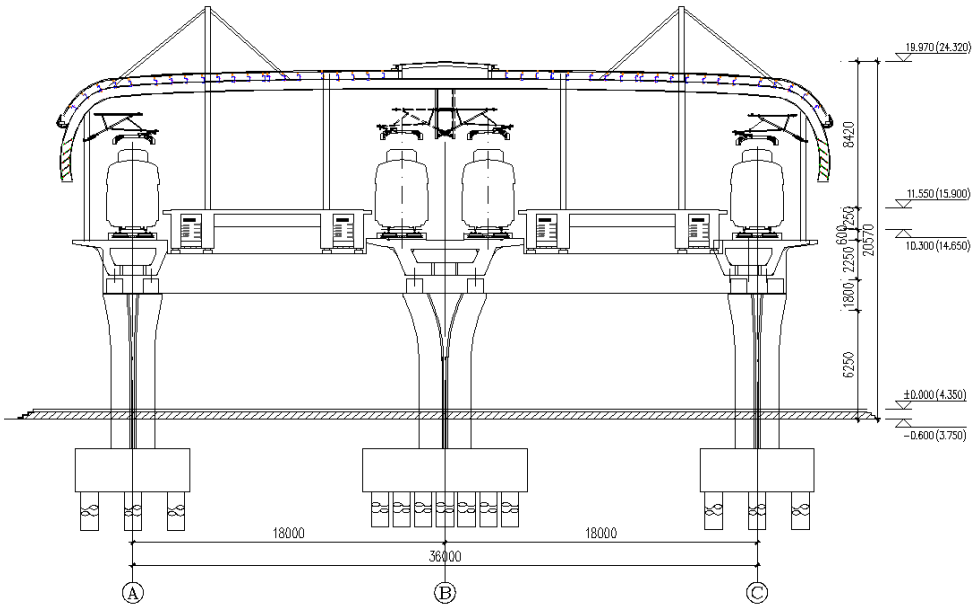


图 2.1-15　独山港东站、平湖南站结构横剖面图

独山港西站为路中高架三层侧式车站，采用横向双柱单跨双悬臂，钢筋混凝土墩柱盖梁支承轨道梁和站台梁的建桥部分合一结构形式，结构标准横剖面见下图。

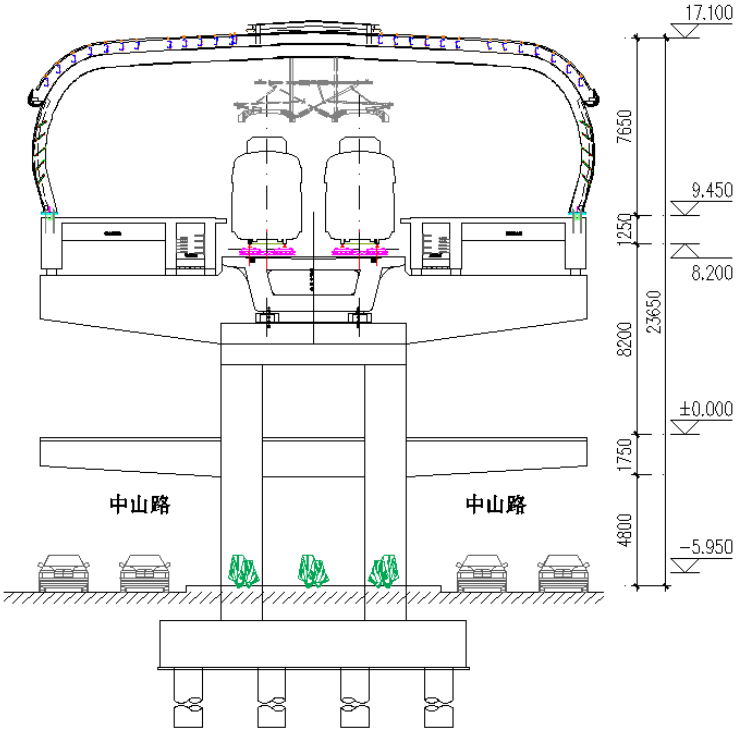


图 2.1-16　独山港西站结构横剖面图

乍浦站和海盐开发区站为路侧高架两层侧式车站，采用横向三柱两跨，钢筋混凝

土墩柱盖梁支承轨道梁和站台梁的建桥部分合一结构形式，结构标准横剖面见下图。

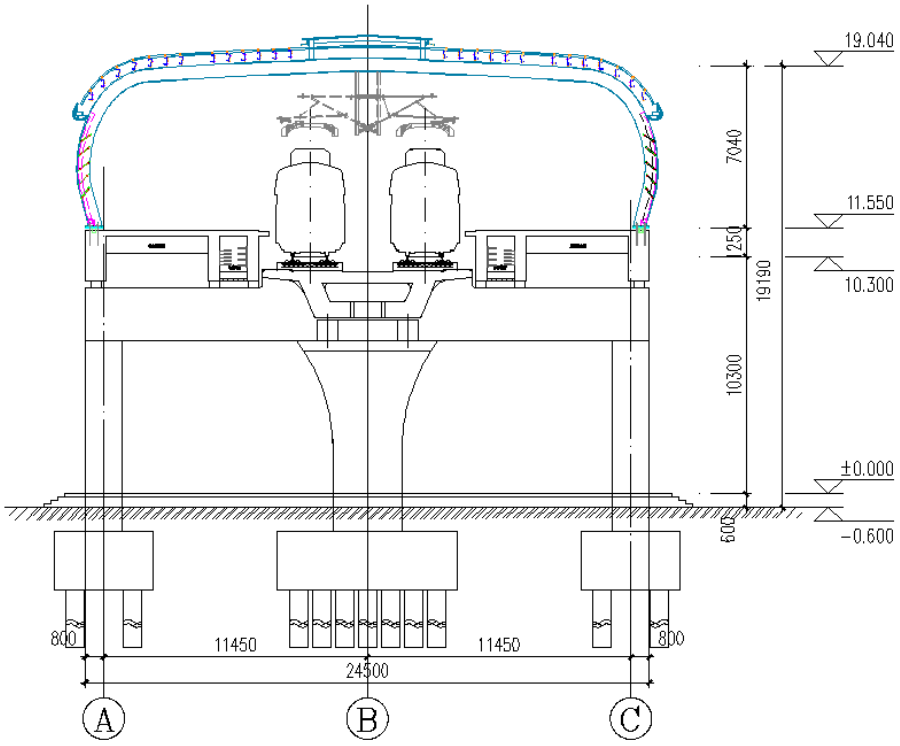


图 2.1-17　乍浦站、海盐开发区站结构横剖面图

海盐东站为路中高架三层双岛四线车站，采用横向三柱两跨，钢筋混凝土墩柱盖梁支承轨道梁和站台梁的建桥部分合一结构形式，结构标准横剖面见下图。

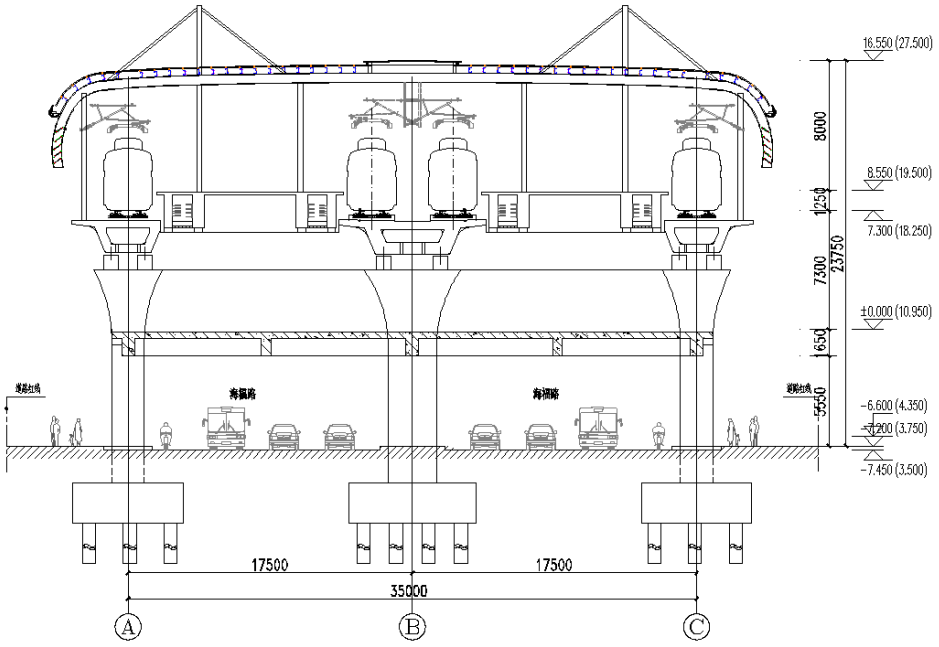


图 2.1-18　海盐东站结构横剖面图

2.1.4　桥涵

独山港至海盐段设特大桥 1 座，长度 39585m，占线路长度的 95.1%。最大跨度为

（72+128+128+72）m 连续梁，最大墩高为 22m。桥涵分布如下表所示。

1、正线

表 2.1-7　正线桥涵分布表

类别	项目	单位	DK10+470～DK52+116 段
线路	线路建筑长度	km	41.646
特大桥	特大桥	座－纵延米	1-39585
	桥梁长度占线路总长比例	%	95.1

注：（1）表中线路长度为正线长度。
（2）表中未考虑道岔处股道增加等因素。

2、出入线

表 2.1-8　出入线桥涵分布表

类别		项目	单位	合计	左线	右线
线路		线路建筑长度	km	3.111	0.983	2.128
特大、大中桥	单线	特大桥	座－纵延米	2-2735	1-982.7	1752.3
	桥梁长度占线路总长比例		%	87.9	100	82.3

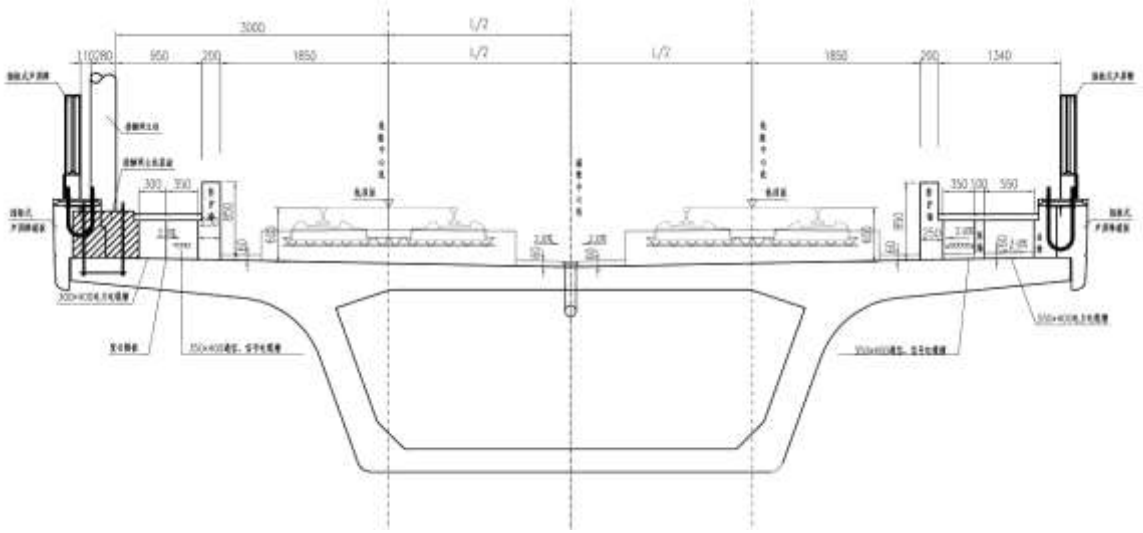


图 2.1-19　区间桥梁标准横断面示意图

3、重点桥渡工程概述

平湖特大桥为全线唯一的特大桥，桥梁中心里程 DK32+323。

正线新建桥梁孔跨布置一般以 32m 的简支箱梁为主，24m 简支箱梁可用于调跨。桥跨一般按等跨布置，尽量减少变跨情况。正线简支箱梁桥墩一般采用花瓶形桥墩。特殊结构桥墩均采用实体墩。

（1）跨越航道

表 2.1-9　跨主要航道桥跨表

序号	航道中心里程	航道名称	通航等级		通航要求（宽×高）	交角（°）	拟采用孔跨
			现状	规划			
1	DK19+194	平金线	Ⅵ级		22×4.5	69	（72+128+72）m 连续梁
2	DK23+200	黄姑塘	Ⅲ级	Ⅲ级	60×7	79	（72+128+72）m 连续梁
3	DK26+795	新岔线	Ⅵ级	Ⅵ级	22×4.5	65	40m 简支梁
4	DK34+478	乍嘉苏线	Ⅴ级	Ⅲ级	60×7	86	（60+100+60）m 连续梁
5	DK37+661	杭平申线	Ⅲ级	Ⅲ级	60×7	40	（72+2*128+72）m 连续
6	DK39+278	杭平申线	Ⅲ级	Ⅲ级	60×7	40	（72+128+72）m 连续梁
7	DK50+605	海塘线	Ⅲ级	Ⅲ级	60×7	17	（40+72+40）m 连续梁

1）黄姑塘

线路于 DK23+200 处跨越黄姑塘（郭村桥以南），线路与黄姑塘的交角为 80°。桥址处黄姑塘 H1%=2.76m，最高通航水位 1.96m，属Ⅲ级航道。根据《内河通航标准》（GB 50139-2014）及地方航道部门要求，航道面宽大于等于 80m，要求一跨过河，通航净高大于 7m。拟采用（72+128+72）m 连续梁跨越。

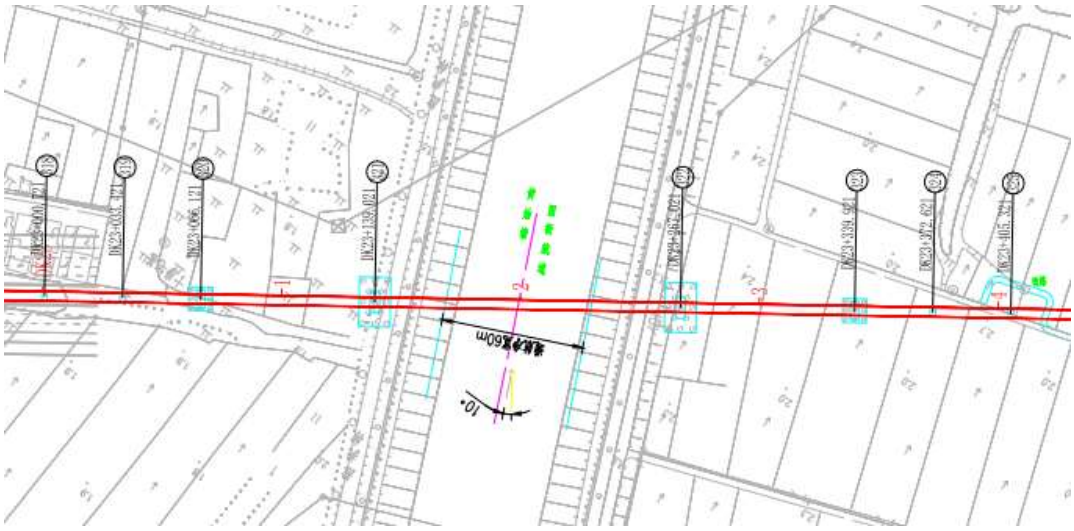


图 2.1-20　（72+128+72）m 连续梁跨越黄姑塘桥址平面图

2）乍浦塘

线路于 DK34+478 处跨越乍浦塘，线路与乍浦塘的交角为 69°。桥址处乍浦塘 H1%=2.76m，最高通航水位 1.96m，属Ⅲ级航道。根据《内河通航标准》（GB 50139-2014）及地方航道部门要求，航道面宽大于等于 60m，要求一跨过河，通航净高大于 7m。拟采用（60+100+60）m 连续梁跨越。

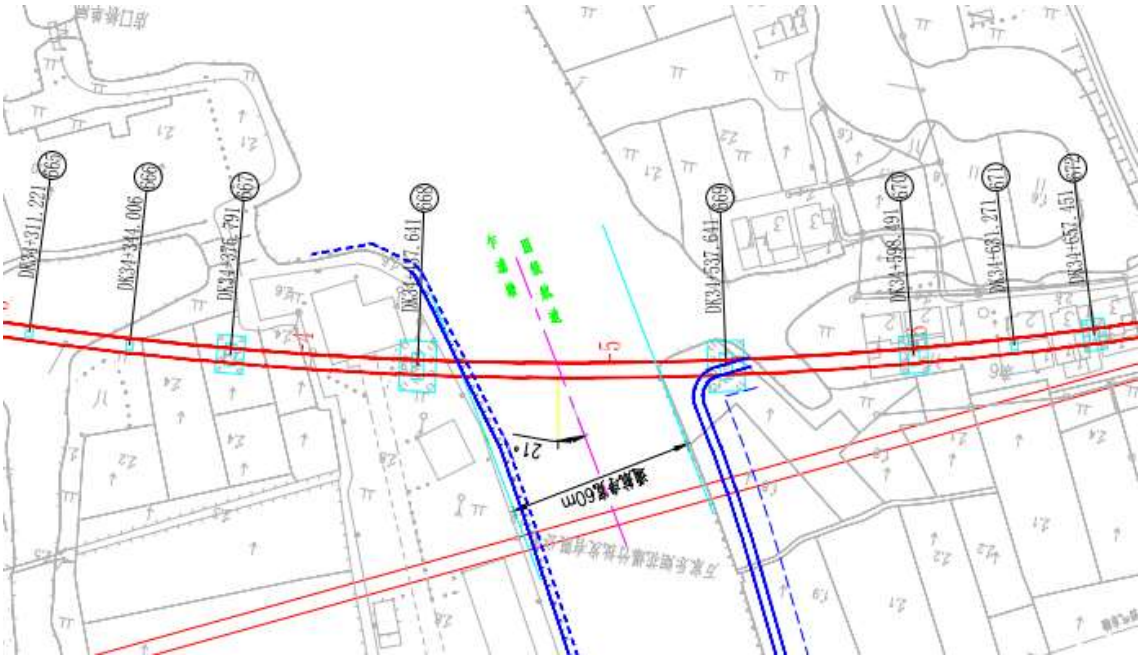


图 2.1-21　（60+100+60）m 连续梁跨乍浦塘桥址平面图

3）盐平塘

线路于DK37+661和DK39+278处两次跨越盐平塘，线路与盐平塘的交角分别为50°、-50°。桥址处盐平塘 H1%=2.76m，最高通航水位 1.96m，属III级航道。根据《内河通航标准》（GB 50139-2014）及地方航道部门要求，航道面宽大于等于 60m，要求一跨过河，通航净高大于 7m。拟采用（72+128+128+72）m、（72+128+72）m 连续梁跨越。

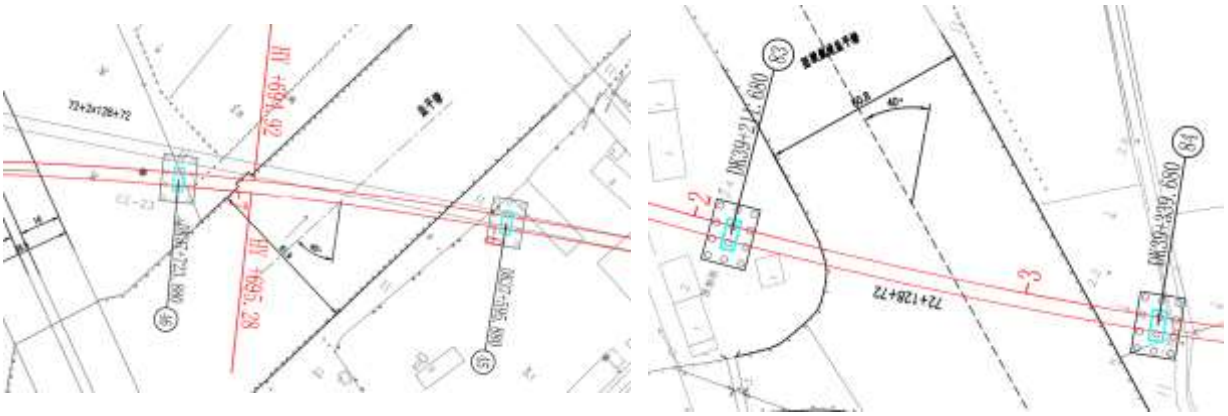


图 2.1-22　连续梁两跨盐平塘桥址平面图

4）海塘河

线路于 DK50+605 处跨越海塘河，线路与海塘河的交角为 71°。桥址处乍浦塘 H1%=2.79m，最高通航水位 1.96m，属III级航道。根据《内河通航标准》（GB 50139-2014）及地方航道部门要求，航道面宽大于等于 60m，要求一跨过河，通航净高大于 7m。拟采用（48+80+48）m 连续梁跨越。

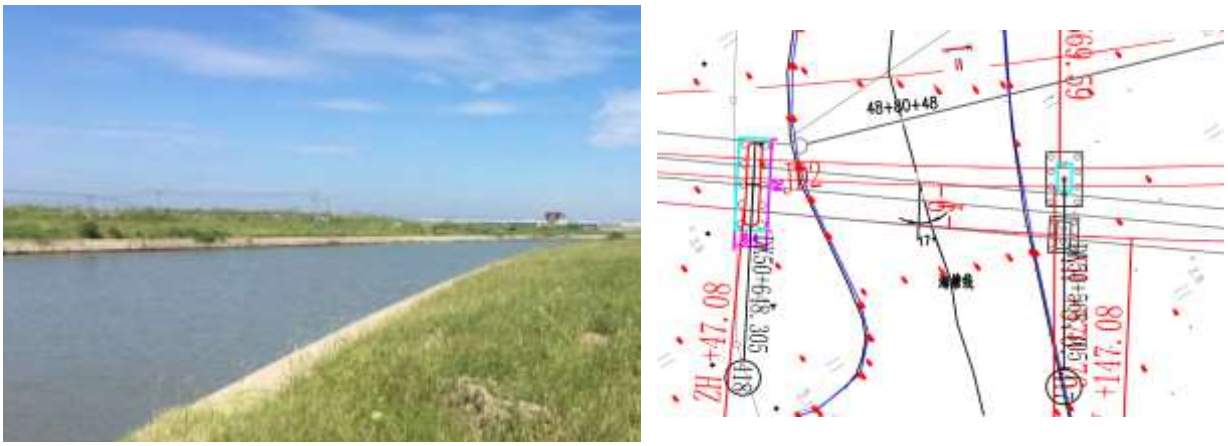


图 2.1-23　海塘河现状及连续梁跨海塘河桥址平面图

（2）跨越高速公路

表 2.1-10　跨高速公路桥跨表

序号	铁路里程	路名	现状宽度（m）	规划控制宽度（m）	设计净空（m）	交角（°）	采用孔跨
1	DK34+004	沈海高速	34.5	42	5.5	32	（72+128+72）m 连续梁
2	DK38+437	沈海高速	34.5	42	5.5	50	（60+100+60）m 连续梁
3	DK43+722	沈海高速	34.5	42	5.5	71	（40+64+40）m 连续梁

1）沈海高速公路（G15）

线路于 DK34+004 处跨越沈海高速公路（G15），线路与沈海高速公路的交角为 33°。沈海高速公路为高速公路，双向四车道，路基宽 34.5m，净高 5.5m。拟采用（72+128+72）m 连续梁跨越。

图 2.1-24　沈海高速公路现状及连续梁跨沈海高速桥址平面图

线路于 DK38+437 处跨越沈海高速公路（G15），线路与沈海高速公路的交角为 -50°。沈海高速公路为高速公路，双向六车道，路基宽 34.5m，净高 5.5m。拟采用（60+100+60）m 连续梁跨越。

线路于 DK43+722 处跨越沈海高速公路（G15），线路与沈海高速公路的交角为

71°。沈海高速公路为高速公路，双向六车道，路基宽 34.5m，净高 5.5m。拟采用（40+64+40）m 连续梁跨越。

图 2.1-25　沈海高速公路（G15）高架桥现状

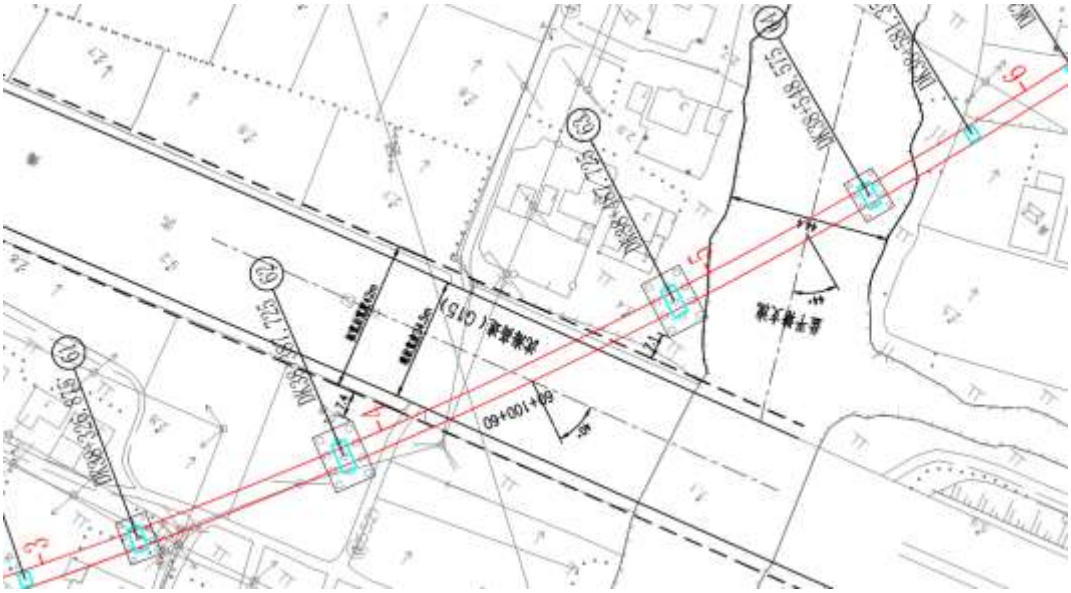


图 2.1-26　（60+100+60）m 连续梁跨 G15 沈海高速桥址平面图

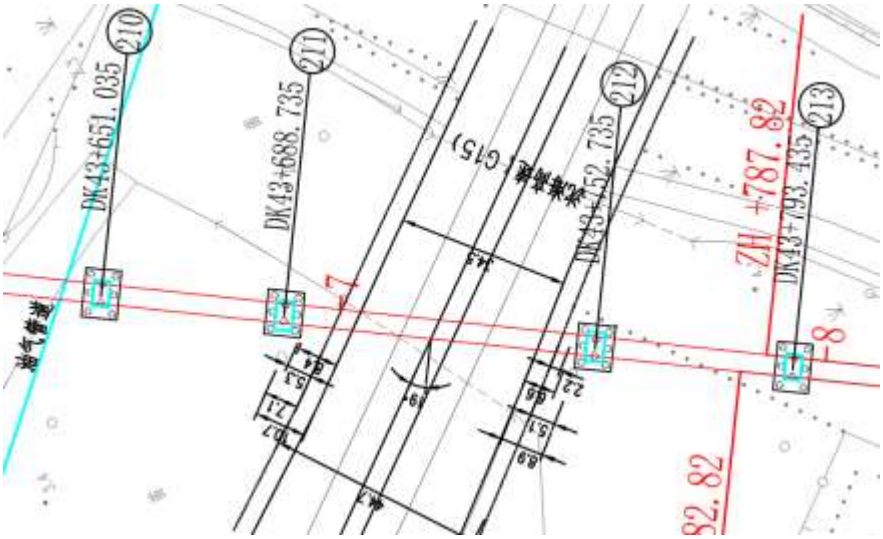


图 2.1-27　（40+64+40）m 连续梁跨 G15 沈海高速桥址平面图

表 2.1-11　跨越国省干道、城市道路桥跨表

序号	铁路里程	路名	现状宽度（m）	规划宽度（m）	设计净空（m）	交角（°）	采用孔跨
1	DK14+604	全衙路 X520	8.5		5	64	（32+48+32）m 连续梁
2	DK14+946	兴港路 X513	31	31	5	72	（40+56+40）m 连续梁
3	DK22+790	独广线 X106				67	（32+51+32）m 连续梁
4	DK29+577	九龙山大道	34.5	45	5	60	（48+80+48）m 连续梁
5	DK30+386	东西大道 G525	36	36	5	64	（48+84+48）m 连续梁
6	DK32+028	虹林线 X505	9.5	12	5	68	32m 简支梁
7	DK34+712	乍王路 老 07	30	30	5	68	（32+48+32）m 连续梁
8	DK37+797	金平湖大道	36.5	36.5	5	64	（72+2*128+72）m 连续
9	DK43+959	东西大道 G525	45	45	5	15	7*32m 简支梁+门式墩

4、施工方法的初步意见

连续梁采用挂篮悬浇施工，简支梁采用预制架设施工。邻近既有线或公路、管线时，基础采用挖孔桩或钢板桩等防护措施，其余一般基础采用常规施工方法。

桥梁桥墩均采用矩形花瓶墩，桥台采用双线矩形空心桥台。墩台基础分别采用钻孔灌注桩、预制管桩基础。钻孔灌注桩采用旋挖法施工，预制管桩基础采用静压法施工。

2.1.5　隧道

1、隧道概况

金山至平湖市域铁路线路长度 52.116km，其中金山卫至独山港段 10.470km（不在本次评价范围内）、独山港至海盐段 41.646km。

隧道全长 10.62km，隧道占比约为 20.38%，其中本次评价范围为独山港至海盐段隧道（DK10+470～DK12+370）全长 1.90km，隧道占比约为 4.56%。综合考虑独山港至海盐段隧道范围周边环境及地质情况，除高架接地下过渡段以及盾构井采用明挖法外，其余隧道均采用盾构法施工。隧道主要断面形式主要为圆形单洞双线盾构结构、矩形框架结构，地下区间规模如下表所示，其中纳入本项目评价范围的隧道里程为 DK10+470～DK12+370。

表 2.1-12　金山至平湖市域铁路隧道表

序号	区间隧道	正线起讫里程			工程范围	区间结构形式
		起始里程	终点里程	长度（m）		
1	金山卫站～金山大道站	DK1+500	DK2+050	550.00	金山卫至独山	明挖敞开段（U 形槽）
		DK2+050	DK2+370	320.00		明挖暗埋段（矩形框架）

序号	区间隧道	正线起讫里程			工程范围	区间结构形式
		起始里程	终点里程	长度（m）		
	区间（地下段）	DK2+370	DK2+400	30.00	港段	盾构井
		DK2+400	DK5+135	2735.00		外径 13.6m 圆形盾构
2	金山大道站～独山港东站（地下段）	DK5+385	DK10+470	5085.00		外径 13.6m 圆形盾构
		DK10+470	DK11+500	1030.00	独山港至海盐段（本次评价范围）	外径 13.6m 圆形盾构
		DK11+500	DK11+530	30.00		盾构井
		DK11+530	DK11+900	370.00		明挖暗埋段（矩形框架）
		DK11+900	DK12+370	470.00		明挖敞开段（U 形槽）

注：本表为全线隧道表，金山卫至独山港段隧道设计范围为 DK10+470～DK12+370。

2、建筑限界

结合本工程特点综合考虑，盾构段采用单洞双线盾构结构，明挖暗埋段采用矩形框架结构，均设置中隔墙，线间距 6.1m。盾构隧道轨面以上有效净空面积 43.07m^2，矩形隧道轨面以上有效净空面积 39.14m2，可满足隧道轨面上净空面积不应小于 39m^2，隧道限界及内轮廓尺寸见下图。

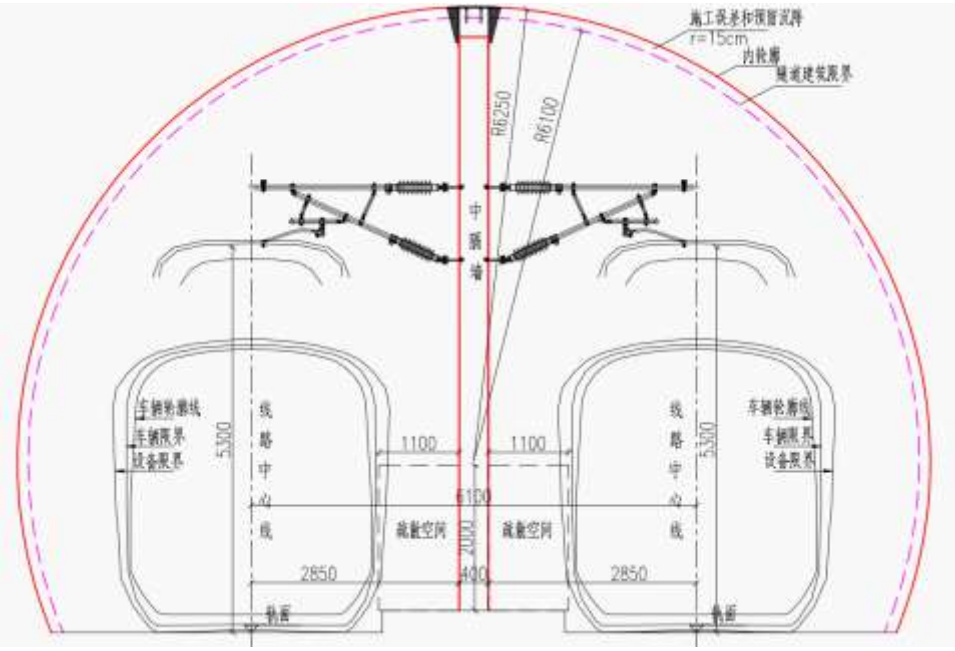


图 2.1-28　盾构隧道建筑限界及衬砌内轮廓

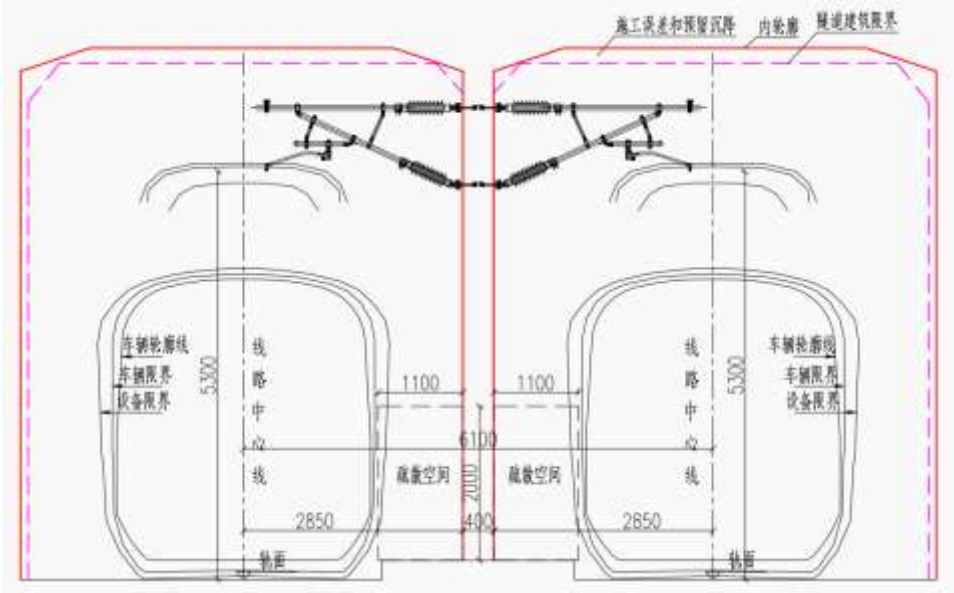


图 2.1-29　矩形隧道建筑限界及衬砌内轮廓

3、运营通风

《铁路隧道运营通风设计规范》（TB 10068-2010）规定：双线电气化客运专线隧道长度≥20km 时要设置机械通风，本线隧道长度远小于 20km，故不设机械通风。运营通风主要采用列车的活塞通风，通过车站两端的活塞风井进行通风换气排除区间隧道的余热余湿，要求区间温度不大于 40℃。

4、衬砌结构及支护参数、施工方法

（1）衬砌结构

盾构隧道采用平板型单层钢筋混土管片衬砌。盾构管片内径 12.5m，隧道外径 13.6m，管片厚度 0.55m。

明挖敞开段采用 U 型槽结构，明挖暗埋段隧道采用矩形结构，整体式衬砌。

（2）施工组织

1）工程建设进度指标

施工准备及管线改迁：2～3 个月

盾构设计及运输：11 个月

盾构安装调试下井：3 个月

盾构开始推进前 100 米：5m/天

盾构正常推进：250～300m/月，平均进度指标 280 m/月

盾构转场：2 个月

盾构拆卸：1 个月

区间明挖段工程综合施工进度指标：围护结构施工 3 个月，基坑开挖 3 个月，主体结构施工 3 个月，覆土及地面恢复 1 个月。

2）推荐本区间段工筹

金山大道站至独山港东站（地下段）区间，大里程端明挖段位于浙江省 228 国道南侧绿地中，场地空旷，场地条件较好，建议此段盾构施工由明挖段盾构井始发，金山大道站大里程端头接收。

3）工程进度计划

金山大道站至独山港东站区间共 6.115km，区间采用盾构法施工，推荐采用泥水平衡盾构机，综合考虑区间地层特点、盾构施工条件、工期控制要求，初步计划采用 1 台盾构机由大里程端明挖段盾构机始发，金山大道站大里程端头接收吊出，盾构工期具体如表所示。结合明挖工程施工工期，隧道段总工期约 34 个月（不含施工准备）；独山港至海盐段隧道施工工期约 16 个月（不含施工准备）。

表 2.1-13　盾构工期安排

区间盾构隧道	起始里程	终点里程	长度（m）	盾构掘进工期(月)
金山大道站～省界	DK5+385	DK10+470	5085.00	18.5
省界～独山港东站（本项目评价范围内）	DK10+470	DK11+500	1030	4.0

盾构推进示意图如下图所示。

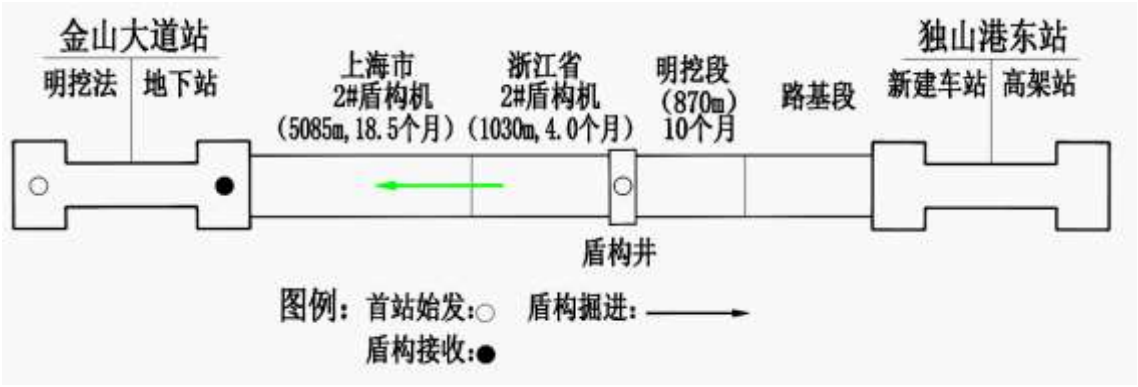


图 2.1-30　地下区间工程筹划图

5、隧道弃渣

独山港至海盐段隧道弃土方共 114.03 万方。根据浙江省相关规定，隧道施工所产生的渣土将交由具有收纳资格的消纳场所进行消纳。

2.1.6　路基

独山港至海盐段区间路基总长 0.161km，区间路基占比为 0.4%；出入线长度 3.111km

（单线），路基长度 0.283km。新建海盐东存车场，全为路基。

全线路基工点类型主要有边坡防护路基、桥隧间过渡段短路基、软土路基等类型。

正线路基标准横断面见下图。

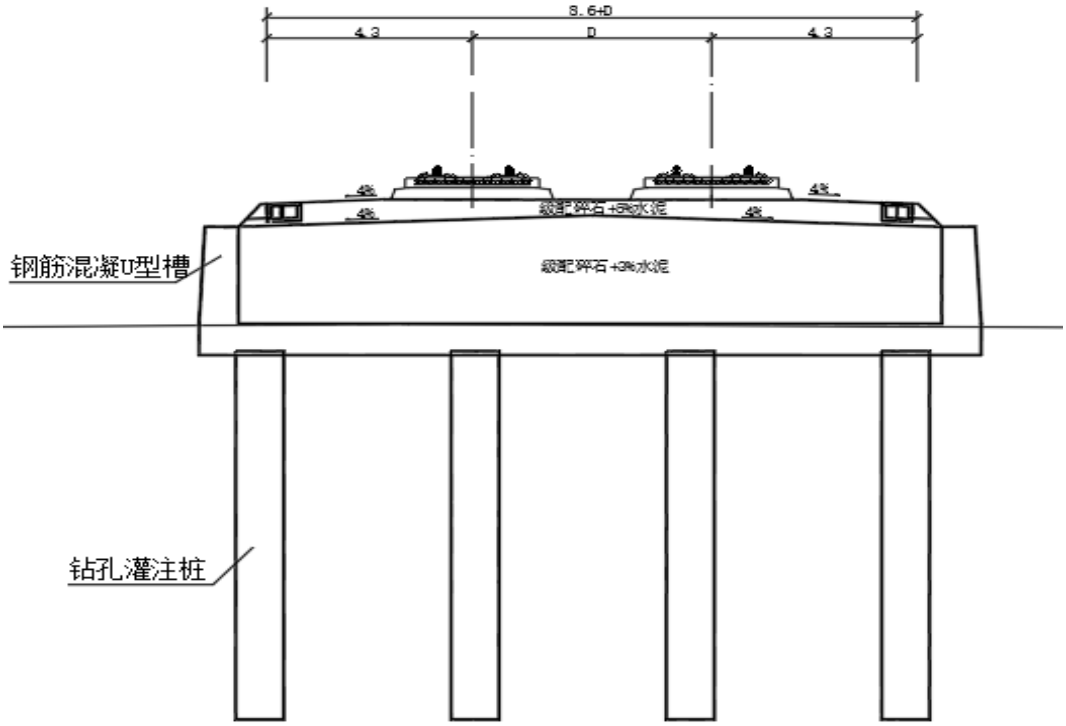


图 2.1-31　无砟轨道双线路堤标准横断面

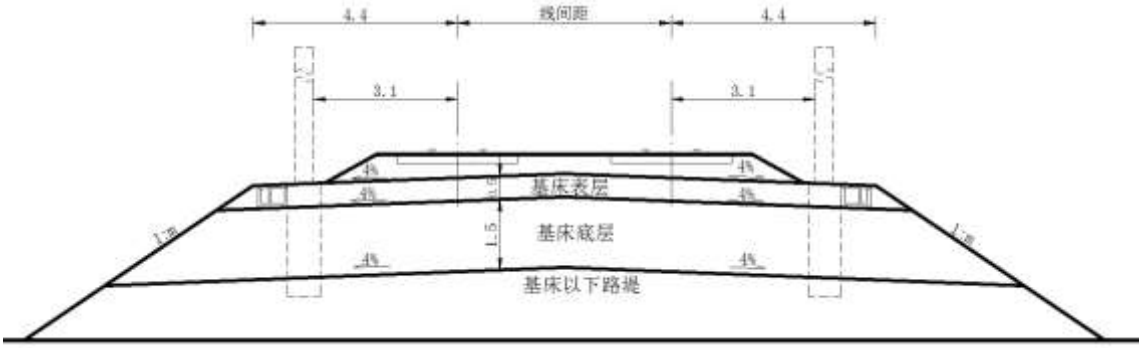


图 2.1-32　有砟轨道双线标准断面

2.1.7　轨道

（1）正线及到发线

采用双块式无砟轨道（DK10+470～DK52+116），道岔采用 12 号道岔、道岔区采用轨枕埋入式无砟轨道。

（2）出入线

出入线接轨于海盐东站，右线 CRDyK0+000～CRDyK1+693 及左线 CRDK0+000～

CRDK0+120 采用双块式无砟轨道，其余地段采用有砟轨道。

（3）正线、到发线及出入线按一次铺设跨区间无缝线路设计。综合维修工区轨道车库库内线铺设有缝线路。

2.1.8 车辆

车辆选型：CRH6F 型动车组。

编组：本线 4 辆编组、跨线 8 辆编组

最高运行速度：160km/h。

2.1.9 牵引供电

（1）牵引供电方式：采用带回流线的直接供电方式。

（2）牵引变电所、分区所分布

本次工程新建 DK50（海盐东）1 座 110kV 直供牵引变电所；新建 DK19（独山港）1 座直供分区所。

（3）牵引变压器类型及容量

本线拟利用既有金山铁路阮巷牵引变电所为本线金山卫至独山港分区所段供电，既有阮巷牵引变电所不纳入本次评价范围。

新建海盐东牵引变电所牵引变压器采用平衡结线型式，牵引变压器安装容量按 2×20MVA 选择。各时期牵引变压器容量如下表所示。

表 2.1-14 各时期牵引变压器容量表

牵引变压器安装容量	DK50（海盐东）
初期（MVA）	2×25
近期（MVA）	2×25
远期（MVA）	2×31.5

（4）外部电源对牵引变电所的供电方案

根据收集到的电力系统资料和电力部门意见，初步拟定电力系统向牵引变电所供电的方案为：DK50（海盐东）110kV 变电所由海塘 220kV 变电站和汤家（规划）220kV 变电站分别提供两回独立的 110kV 电源供电。本工程牵引供电设施分布方案示意见下图。

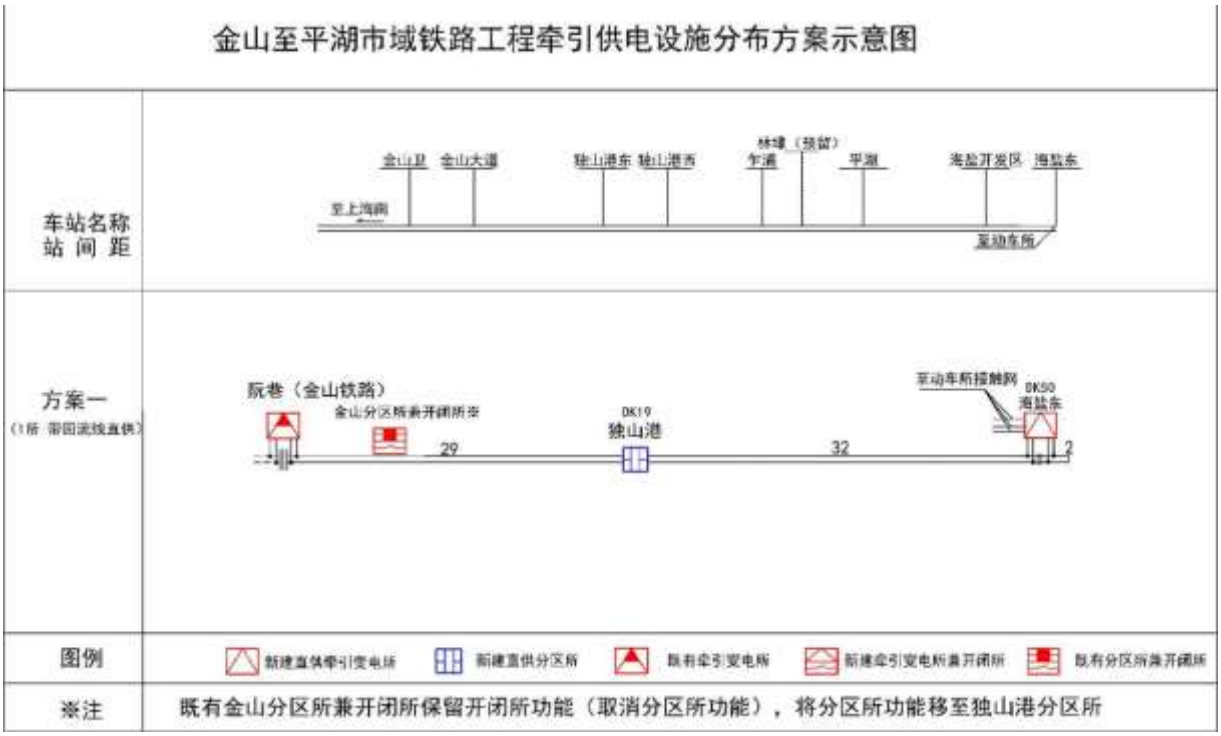


图 2.1-33　牵引供电设施分布方案示意图

（3）变、配电所分布

金山至平湖市域铁路全线新建金山卫、独山港西、平湖南、海盐东 4 座 10kV 配电所，其中金山卫配电所属于金山卫至独山港范围，其余 3 座配电所属独山港至海盐范围。

表 2.1-15　配电所分布

序号	名称	里程位置	供电臂长度/km	备注
1	金山卫 10kV 配电所	-	-	非本次工程范围
2	独山港西 10kV 配电所	DK21+037	21.03	独山港至海盐段
3	平湖南 10kV 配电所	DK36+377	15.34	
4	海盐东 10kV 配电所	DK51+916	15.54	

（4）接触网悬挂类型

采用全补偿简单链型悬挂。

2.1.10　环控

《铁路隧道运营通风设计规范》（TB 10068-2010）规定：双线电气化客运专线隧道长度≥20km 时要设置机械通风，本线隧道长度小于 20km，故不设机械通风。运营

通风主要采用列车的活塞通风，通过车站两端的活塞风井进行通风换气排除区间隧道的余热余湿，要求区间温度不大于 40℃。

2.1.11 给排水

（1）独山港至海盐段，新建海盐东存车场 1 座给水站；包含 6 座生活供水站，独山港东站、独山港西站、乍浦站、平湖南站、开发区站和海盐东站均为新建生活供水站。

（2)新建存车场常规生活污水含油污水隔油池预处理,生产废水采用沉淀池处理，高浓度集便污水经高效化粪池处理后与其他一般生活污水混合后排入市政污水管网；新建车站和牵引变电所常规生活污水收集后；处理后排入周边市政污水管网。

（3）新建高架车站周围地面铺设雨水管收集站房及站台雨棚屋面雨水，排入周边市政雨水管网；考虑跨越城区段或位于市政道路上的线路，收集桥面雨水，通过雨水支管排入市政排水系统。

地下区间设区间废水泵房 3 处，均设置在线路最低点，主要排除结构漏水、冲洗及消防废水；泵房内设置潜污泵，废水经收集后提升，就近排入市政污水管。

隧道洞口设雨水泵房，主要排除地下区间线路敞开段雨水，泵房内设置潜污泵，雨水经收集后提升，就近排入附近市政雨水管。

2.1.12 动车组设备

本项目在海盐东站设置 1 处动车存车场可以满足本线近期配属列车的存放需要，并预留上盖物业开发及扩建成动车运用所的条件,动车存车场规模为近期建设 12 条存车线（存车线满足 1 线 2 列位 4 编组存放），其中 4 条兼做人工洗车线。存车场南侧 8 条存车线 L5～L12 近期按 1 线 2 列位 4 编组长度尽端式布置。存车场北侧 4 条存车线 L1～L4 按 1 线 2 列位 4 编组长度尽端式布置，并兼做人工洗车线。存车场内设置上水设施及登车平台。

动车存车场与综合维修合建设置，动车存车区北侧由西向东依次新建乘务员公寓（含司机公寓）、门卫、综合楼、轨道车库、单身公寓、给水所、油脂间等生产、生活房屋。其中动车存车区单独设置围蔽设施，并在存车区出入口设置门卫房。存车场及综合维修工区共用出入口往北接入规划泾海路。

海盐东存车场近期主要负责列车的存放、日常运用及派班作业，根据其功能定位，主要配置吸尘器为动车组车内及各生产生活用房保洁使用；移动式外皮清洗机为人工洗车使用；移动式卸污设备为动车组卸污使用；乘务一体机为司机派班使用；载客汽

车、电瓶车为存车场内作业人员通勤使用。

本次评价仅评价海盐东存车场近期工程。

预留远期 4 条存车线、4 条检查库线（8 辆编组、1 线 2 列位 4 辆编组）、洗车库、临修线、镟轮线等扩建条件。存车场南侧 8 条存车线 L5～L12 远期预留股道接入后 L5～L7 满足 1 线 1 列位 8 编组长度。存车场及综合维修工区用地长约 920m、宽约 230m，总面积约 13.7ha。存车场内设司机公寓，整备用房及其他专业用房。

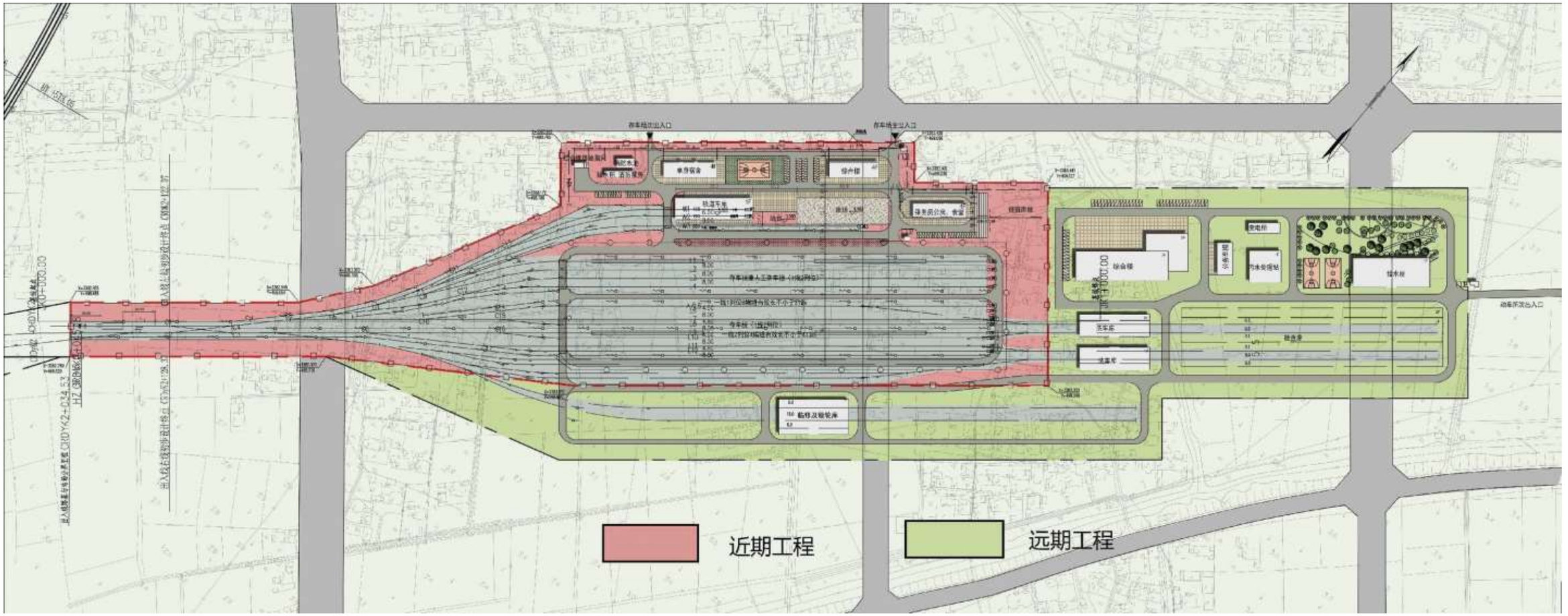


图 2.1-33　海盐东存车场及综合维修总平面布置图

2.1.13 基础设施维修

本线基础设施维修采用综合维修管理体制，将工务、接触网、通信、信号等专业设施统筹考虑、综合设置。根据线路长度，统筹考虑综合维修设施布点，充分利用既有资源，合理布置综合维修设施。

全线在海盐东存车场新设综合维修工区一处，海盐东综合维修工区由金山支线车墩综合维修车间管辖。综合工区根据专业维修要求下设相应的专业班组，负责相应的巡视、保养工作。综合维修工区设大机停放线兼卸料线、轨道车库线等线路，设综合楼、轨道车库、材料库、机具间、储油间、门卫等生产生活房屋。

在乍浦站设置综合维修保养点。

综合维修机构管辖范围及分布详见下图。

图 2.1-34 综合维修机构布点图

2.1.14 房建、暖通

1、在金山大道站（地下站）～独山港东站（高架站）区间隧道出洞口前设置三组射流风机进行纵向通风。

2、6 座车站均为高架站，平湖南站远期与沪乍杭铁路站房换乘，站厅层公共区封闭，设置多联式空调系统，其余车站公共区为不封闭空间，采用自然通风。

3、设备用房、变电所等采用多联式空调+机械送排风系统；人员管理用房采用多联式空调+新风系统。

4、房屋建筑

独山港至海盐段新建房屋建筑面积总计 11328.9m^2（不含车站及其附属用房），生产房屋 5292.9m^2，生产附属房屋 6036m^2，每正线公里新建房屋面积为 272.03m^2，人均新建生产附属房屋积 18.86m^2。

表 2.1-16　独山港至海盐段房屋面积汇总表

部门名称	建筑面积（m^2）	备注
通　信	103	部分房屋在站房或综合楼内设
信　号	0	部分房屋在站房或综合楼内设
信　息	0	部分房屋在站房或综合楼内设
公　安	0	部分房屋在站房或综合楼内设
动车及综合维修	4324.3	
供　电	650.8	
电　力	0	部分房屋在站房或综合楼内设
防　灾	0	
给排水	214.8	部分房屋在站房或综合楼内设
生产附属房屋	6036	
小　计	11328.9	

5、设计定员

根据本线新增组织机构、运营管理模式、生产布局需要由相关专业合理配置定员。独山港至海盐段设计定员共计 320 人，平均每正线公里 7.68 人。

表 2.1-17　独山港至海盐段定员汇总表

专业	独山港东站	独山港西站	乍浦站	林隶站（预留）	平湖站	海盐开发区站	海盐东站	综合维修工区	存车场	合计
通信								8		8
信号								35		35
接触网								36		36
行车	11	11	11	11	11	11	11			77
乘务员									36	36
司机									40	40
动车机务									34	34
工务								44		44
电力								10		
给排水								10		10
合计	11	11	11	11	11	11	11	143	110	320

2.1.15 运营组织及行车计划

（1）运营时间

目前金山铁路运营时间为 5:30～22:30，全天运营时间宜按 17h 考虑，即为 5:30～22:30。

（2）客车开行方案及列车对数

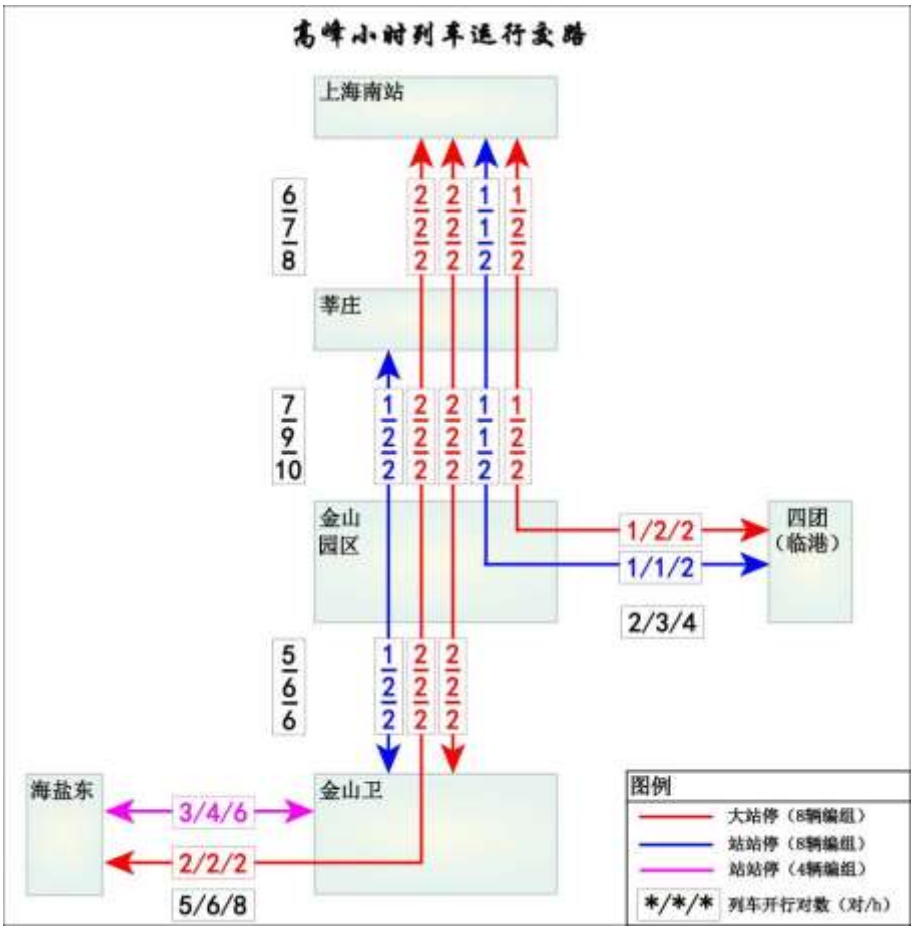


图 2.1-35 高峰小时列车运行交路

基于对本项目客流时间分布特征的分析，全日列车运行计划的编制应符合全日客流时间分布规律，早、晚高峰时段的运输能力在全日运输能力中所占比例较大，且全日运输能力的安排应呈现两个高密度段和中间一个相对平稳的区段。各交路全日开行对数分别如下表所示。

表 2.1-18 各交路全日行车量

研究年度		初期	近期	远期
交路 1：上海南站～金山卫站	大站快车	6	6	6
交路 2：莘庄站～金山卫站	站站停列车	17	25	25
交路 3：上海南站～海盐东站	**大站快车**	**21**	**21**	**21**

研究年度		初期	近期	远期
交路 4：上海南站～四团站	站站停列车	17	17	21
	大站快车	4	13	13
	小计	21	30	34
交路 5：金山卫站～海盐东站	**站站停列车**	**29**	**46**	**67**
合计（对/日）	**本项目段**	**50**	**67**	**88**
	金山铁路段	65	82	86

本线接入金山铁路运行。本项目开行本线列车和跨线列车，其中本线列车运行交路为交路 5 金山卫站～海盐东站，为站站停列车，采用 4 辆编组；跨线列车列车交路为效交路 3 上海南站～海盐东站，为大站快车，采用 8 辆编组，各阶段全日行车昼夜对数见下表。

表 2.1-19　全日行车计划

运营时段	初期			近期			远期		
	交路 1：金山卫站～海盐东站	交路 2：上海南站～海盐东站	合计	交路 1：金山卫站～海盐东站	交路 2：上海南站～海盐东站	合计	交路 1：金山卫站～海盐东站	交路 2：上海南站～海盐东站	合计
	站站停	大站快车		站站停	大站快车		站站停	大站快车	
5：30～6：30	2	1	3	3	1	4	4	1	5
6：30～7：30	3	2	5	4	2	6	6	2	8
7：30～8：30	3	2	5	4	2	6	6	2	8
8：30～9：30	2	1	3	3	1	4	4	1	5
9：30～10：30	1	1	2	2	1	3	3	1	4
10：30～11：30	1	1	2	2	1	3	3	1	4
11：30～12：30	1	1	2	2	1	3	3	1	4
12：30～13：30	1	1	2	2	1	3	3	1	4
13：30～14：30	1	1	2	2	1	3	3	1	4
14：30～15：30	1	1	2	2	1	3	3	1	4
15：30～16：30	1	1	2	2	1	3	3	1	4
16：30～17：30	2	1	3	3	1	4	4	1	5
17：30～18：30	3	2	5	4	2	6	6	2	8
18：30～19：30	3	2	5	4	2	6	6	2	8
19：30～20：30	2	1	3	3	1	4	4	1	5
20：30～21：30	1	1	2	2	1	3	3	1	4
21：30～22：30	1	1	2	2	1	3	3	1	4
22:30～23:30									

合计	29	21	50	46	21	67	67	21	88

表 2.1-20　各阶段全日昼因夜行车对数表

区段	时段	昼间（16h）			夜间（8h）/夜间运营时段（1h）		
		短编组	长编组	合计	短编组	长编组	合计
金山卫-海盐东站	初期	28	21	49	1	0	1
	近期	45	21	66	1	0	1
	远期	65	21	86	2	0	2

2.1.16　工程征地及土石方

1、永久用地

独山港至海盐段，永久用地合计 86.84hm^2。

表 2.1-21　独山港至海盐段永久用地汇总表

行政区划	新增用地类型（hm^2）							小计
	旱地	水田	林地	水塘	宅基地	其他	建设用地	
平湖市	1.89	27.32	0.83	0.35	4.24	3.60	0.77	39.01
嘉兴港区	0.25	5.09	0.23	2.77	0.55	0.39	0.12	9.39
海盐	2.62	16.69	2.56	0.51	14.31	0.13	1.63	38.44
合计	4.76	49.09	3.63	3.64	19.09	4.12	2.51	86.84

1）按行政区划划分

永久用地合计 86.84hm^2，其中：平湖市 39.01hm^2、嘉兴港区 9.39hm^2、海盐县 38.44hm^2。

2）按用地类型划分

所经地区用地类型有旱地、水田、林地、水塘、宅基地、建设用地、其他等类型。

永久用地合计 1302.6hm^2，其中：旱地 4.76hm^2、水田 49.09hm^2、林地 3.63hm^2、水塘 3.64hm^2、宅基地 19.09hm^2、建设用地 2.51hm^2，其他 4.12hm^2。永久用地以水田（49.09hm^2）为主，占比约 56.5%。

2、临时用地

独山港至海盐段临时用地合计临时占地 42hm^2。

3、土石方

土石方开挖总量 148.57 万 m^3（含表土剥离 12.10 万 m^3），填筑总量 77.52 万 m^3（含表土回覆 12.10 万 m^3），填筑方中，各工程利用自身开挖量 46.13 万 m^3，借方 30.14 万 m3，总弃方 100.82 万 m^3。

2.1.17 动拆迁情况

全线拆迁房屋约 28.05 万平方米，其中①民房拆迁面积约 178549 平方米；②厂矿企业及学校拆迁面积约 101931 平方米。

2.1.18 大临工程

主要大型临时工程：制存梁场 2 处，轨枕预制场 1 处，管片场 1 处，混凝土拌合站 4 处，便道 33.5 公里，临时电力线路 47.72 公里。

2.1.19 建设工期

全线同步建设，同步开通，建设项目总工期 48 个月。

2.1.20 工程总投资

独山港至海盐段线路长 41.646 正线公里，概算总额 1270042 万元，技术经济指标 30047 万元/正线公里。全线环保措施投资约 12268.20 万元，占总投资的 0.98%。

2.2 工程污染源分析

2.2.1 环境影响简要分析

工程产生污染物的方式以能量损耗型（产生噪声、振动、电磁干扰等）为主，以物质损耗型（产生污水等）为辅；对生态环境的影响以对生态敏感区和水土保持为主。本工程的环境影响从空间概念上可分为以下单元：路基工程、桥梁工程、隧道工程、车站、动车存车场、牵引变电所等；从时间序列上可分为施工期和运营期。本工程对环境的影响在时序可分为施工期和运营期。

施工期按分为拆除工程、路基工程、房屋建筑工程、轨道及设备安装工程等单元，对环境的影响主要为拆迁建筑垃圾（含施工人员生活垃圾）、施工作业噪声、振动、扬尘、施工生产（生活）污水和燃油机械（车辆）废气排放；运营期对环境影响的以能量损耗型（产生噪声、振动影响）为主，物质损耗型（产生污水、固体废物）次之。

图 2.2-1 施工期环境影响示意图

施工期						
↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓
拆迁建筑垃圾	噪　声	振　动	扬　尘	废气	施工人员生活垃圾	施工污水

图 2.2-2 运营期环境影响示意图

工 程 运 营				
↓	↓	↓	↓	↓

噪　声	振　动	污　水	垃圾	改善城市窗口形象

2.2.2　施工期环境影响特征分析

（1）工程对绿地、水塘、耕地等的占用将使当地的农业、水产养殖业等受到一定影响。

（2）工程施工期路堤填筑、敞开段开挖、车站修筑等工程活动，将导致地表植被破坏、地表扰动，可能诱发水土流失。施工场地平整、施工便道修筑等工程行为，使土壤裸露、地表扰动、局部地貌改变、原稳定体失衡，可能产生水蚀。

（3）施工中的挖土机、打桩机、重型装载机及运输车辆等机械设备产生的噪声、振动会影响周围居民区、行政办公等敏感点。

（4）施工过程中的生产作业废水，尤其是钻孔桩施工产生的泥浆废水，以及施工人员驻地排放的生活污水都会对周围区域水环境造成影响。

（5）施工作业对环境空气的影响主要表现为扬尘污染，主要来源于土石方工程、地表开挖和运输过程；燃油施工机械排烟、施工人员炊事炉排烟等也将影响环境空气质量。

（6）施工作业对地表植被、环境景观产生一定影响；施工噪声、振动对野生动物产生惊扰。

（7）工程建设将带来部分拆迁居民安置，如安置措施不适当，将对拆迁居民生活质量带来一定程度的影响。

2.2.3　运营期环境影响特征分析

本项目运营期的环境影响主要来自高架线路、车站。

列车在线路运行的环境影响主要为列车运行时引起的噪声、振动对沿线居民住宅、行政办公等敏感点产生不利影响。

2.2.4　环境影响的识别与筛选

根据工程在施工期和运营期产生的环境影响的性质、车站周围环境特征，将工程行为对各类环境要素产生的影响按施工期和运营期制成“环境影响识别与筛选矩阵表”。

表 2.2-1　工程环境影响识别与筛选矩阵表

工程	工程活动	综合	自然生态环境	物理-化学环境	社会经济环境

阶段		累积影响程度识别	地形地貌	植被	水土保持	农灌	排洪	水环境	声环境	振动	电磁	环境空气	居民生活	工业	农业	地方经济	陆路交通	水路交通	旅游
综合或累积影响程度识别			Ⅱ	Ⅰ	Ⅰ	Ⅱ	Ⅱ	Ⅱ	Ⅰ	Ⅰ		Ⅲ	Ⅰ	Ⅰ	Ⅰ	Ⅰ	Ⅰ	Ⅲ	Ⅰ
施工期	征地拆迁	Ⅱ	-S	-S	-S								-M	-S	-M	-M			
	修建临时工程	Ⅱ	-L	-L	-L	-M	-M	-M	-M	-S		-M	-M				-M	-S	
	施工材料贮存及运输	Ⅱ							-M	-S		-M		+M	-M	+M	-S	-S	
	路基土石方工程	Ⅰ	-L	-L	-L	-M	-M	-M	-M	-S		-M	-M				-S	-S	
	桥涵工程	Ⅰ	-L	-L	-L	-M	-M	-M											
	隧道工程	Ⅰ	-L	-L	-L	-M	-M	-M											
	路基防护工程	Ⅰ	+M	+M	+L	+S	+S	+M				+M			+M				
	房屋建筑工程	Ⅲ	+S						-S			-S							
	绿化及恢复工程	Ⅰ	+M	+L	+L	+S	+S		+S			+M			+M				
施工期	工程取、弃土	Ⅱ	- S	- S	- S	-S	-S	-S				-S			-S				
	施工人员生活	Ⅲ						-S				-S			-S	+S			
运营期	列车运行	Ⅰ							-L	-L									+M
	车站、动车存车场	Ⅰ						-M	-M				+L	+L	+L	+L	+L		+L
	牵引变电所、通信基站	Ⅲ						-S	-S		-S								
	生活及旅客列车垃圾	Ⅲ	-S	-S	-S			-S											

注：表中环境影响识别判据分两类：

（1）单一影响程度识别：反映某一类工程项目对某一环境要素的影响，其影响程度按下列符号识别：＋：有利影响；－：不利影响；L：显著影响； M：一般影响；S：较小影响；空格：无影响或基本无影响。

（2）综合（或累积）影响程度识别：反映某一类工程项目对各个环境要素的综合影响，或某一环境要素受所有工程行为综合影响的程度，并作为评价因子筛选的判据。其影响程度按下列符号识别：Ⅰ：影响突出；Ⅱ：影响一般；Ⅲ：影响较小。

环境影响识别与筛选结果：

施工期仅征地等工程活动对环境的影响属永久性的影响，其余均为暂时性影响，通过采取相应的预防和缓解措施后，可使受影响的环境要素得到恢复和降低，受施工活动影响的环境因子主要是生态环境、声环境、振动环境、环境空气、水环境。

本工程运营期的主要环境影响是生态、噪声、振动三个方面，对环境空气和水环境的影响相对较小。

通过对工程与环境敏感性以及它们之间相互影响关系的分析、判别和筛选，确定本工程环境影响评价的要素为：声环境、振动环境、生态环境、水环境、环境空气及固体废物。

2.2.5 主要污染源分析

2.2.5.1 噪声源

（1）施工期噪声源

施工过程中产生的噪声污染主要来自各种施工机械作业噪声、施工运输车辆噪声、建筑物拆除及道路破碎作业噪声等。根据《环境噪声与振动控制工程技术导则》（HJ 2034-2013），常见施工设备噪声源不同距离声压级汇于表 2.2-2 中。

表 2.2-2 常见施工设备噪声源不同距离声压级单位：dB（A）

施工设备名称	距声源 5m	距声源 10m	施工设备名称	距声源 5m	距声源 10m
液压挖掘机	82～90	78～86	振动夯锤	92～100	86～94
电动挖掘机	80～86	75～83	打桩机	100～110	95～105
轮式装载机	90～95	85～91	静力压桩机	70～75	68～73
推土机	83～88	80～85	风镐	88～92	83～87
移动式发电机	95～102	90～98	混凝土输送泵	88～95	84～90
各类压路机	80～90	76～86	商砼搅拌车	85～90	82～84
重型运输车	82～90	78～86	混凝土振捣器	80～88	75～84
木工电锯	93～99	90～95	云石机、角磨机	90～96	84～90
电锤	100～105	95～99	空压机	88～92	83～88

（2）运营期噪声源

本工程主要噪声源分析结果如表 2.2-3 所列。

表 2.2-3 声源分析表

区段	主要噪声源		本工程相关技术参数
	类 别	噪声辐射表现或构成	
地面段（隧道敞开段、路基、桥梁以及存车场出入线）	列车运行噪声	轮轨噪声：列车行驶时钢轨和车轮表面粗糙不平产生滚动噪声;轮轨轴向相互作用产生高频的的“尖啸声”。	正线最小平面曲线半径一般为1400m，困难条件下 1300m；正线最大纵坡一般 20‰，困难30‰；正线采用无砟轨道，60kg/m 无缝钢轨，弹性扣件。区间桥梁标准段采用 32m 的简支箱梁。
		空气动力噪声：由于轨道车体运行导致周围空气被剧烈扰动产生的噪声。	
		桥梁结构噪声：因车轮和轨道表面不规则，产生振动，并向桥梁各构件传递振动能，激发梁部、墩台等振动，形成二次辐射噪声。	

存车场	列车运行噪声	列车进出存车场出入场线时运行噪声	/

1）地上线路

本工程铺设无砟道床，采用 60kg/m 无缝钢轨，混凝土轨枕。噪声源产生形式与160km/h 及以下速度旅客列车基本一致。

列车噪声源强依据《关于印发<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）>的通知》（铁计〔2010〕44 号）确定，本线列车的噪声源强见下表。

表 2.2-4　列车运行噪声源强（单位：dB（A））

声源种类	速度（km/h）	路基	桥梁	备注
160km/h 及以下速度旅客列车	50	72.0	75.0	高速铁路，有砟道床，无缝、60kg/m钢轨，轨面状况良好，混凝土轨枕，平直线路； 参考点位置：距列车运行线路中心25m，轨面以上3.5m处。
	60	73.5	76.5	
	70	75.0	78.0	
	80	76.5	79.5	
	90	78.0	81.0	
	100	79.5	82.5	
	110	81.0	84.0	
	120	82.0	85.0	
	130	83.0	86.0	
	140	84.0	87.0	
	150	85.0	88.0	
	160	86.0	89.0	

2）地下线

地下段的噪声影响主要来源于风亭、冷却塔等环控设备运行时产生的噪声，对外界产生噪声影响的环控系统主要有风亭和冷却塔。金山至平湖市域铁路（独山港至海盐段）地下段区间 1.9km，不涉及地下车站，无风亭、冷却塔等产生噪声的环控设施。

3）存车场

存车场内设置单身宿舍、综合楼、乘务员公寓、食堂、轨道车库以及人工洗车线，存车场对周边环境产生的噪声影响主要是来源于出入所、场线产生列车运行噪声。存车场内暂存长编组列车 3 列，短编组列车 6 列，列车运行速度取 40km/h，根据发车计划调整出入库工作，一般情况下 2 小时内完成出入库工作。

4）牵引变电所

牵引变电站主要噪声源为断路器、变压器运行过程中产生的噪声，本工程变压器

选择低能耗低噪音型变压器，距离 5m 处，主变压器噪声不大于 65dB（A）。

2.2.5.2 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 2.2-5。

表 2.2-5 施工机械振动源强参考振级（单位 dB）

施工阶段	施工设备	测点距施工设备距离（m）				
		5	10	20	30	40
土方阶段	挖掘机	82-84	78-80	74-76	69-71	67-69
	推土机	83	79	74	69	67
	压路机	86	82	77	71	69
	重型运输车	80-82	74-76	69-71	64-66	62-64
	盾构机	/	80～85	/	/	/
基础阶段	振动夯锤	100	93	86	83	81
	风锤	88-92	83-85	78	73-75	71-73
	空压机	84-85	81	74-78	70-76	68-74
结构阶段	钻孔机	63				
	混凝土搅拌机	80-82	74-76	69-71	64-66	62-64

（2）运营期振动源

本工程建成运营后，列车运行中车轮与钢轨撞击产生振动，经轨枕、道床、路基（或隧道、桥梁结构）、地面传播到建筑物，引起建筑物的振动。本线仅 1.9km 地下段，且地下段两侧无振动敏感目标。

本工程铺设无砟道床，采用 60kg/m 无缝钢轨，混凝土轨枕。振动产生形式与 160km/h 及以下速度旅客列车基本一致。

目前国内暂无已投入运营的动车 CRH6 路基段线路，参考铁计[2010]44 号文《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》中 160km/h 及以下速度旅客列车的振动源强，见下表。

表 2.2-6 地面线振动源强

速度，km/h	源强，dB	备注
50~70	76.5	线路条件：Ⅰ级铁路或高速铁路，无缝、60kg/m 钢轨，轨面条件良好，混凝土轨枕，有砟轨道，平直、路堤线路。 对于桥梁线路的源强值，在下表基础上减去 3dB。 轴重：21t。 地质条件：冲积层。
80~110	77.0	
120	77.5	
130	78.0	

140	78.5	参加位置：距列车运行线路中心 30m 的地面处。
150	79.0	
160	79.5	

2.2.5.3 水污染源

（1）施工期

施工人员居住、生活条件简单，生活污水量较少。根据施工废水排放情况的调查，建设中一般每个区间或站点有施工人员 100 人左右，每人每天按 0.10m^3 排水量计，每个区间或站点施工人员生活污水排放量约为 10m^3/d，生活污水中主要污染物为 COD、动植物油、SS 等。施工生活污水水质为 COD：150～200mg/L，动植物油 5～10mg/L、SS：50～80mg/L。施工人员生活污水就近排入市政污水管网，对周边水环境影响甚微。

施工场地生产废水：车辆冲洗排水水质为 COD：50～80mg/L，石油类：1.0～2.0mg/L、SS：150～200mg/L。

（2）运营期

运营期废水主要来自于沿线各车站内办公、生活产生的粪便污水和一般生活污水。生活污水主要污染物为化学需氧量、五日生化需氧量、悬浮物、石油类、氨氮、阴离子表面活性剂等。本工程生产污水来自于存车场人工洗车，主要对客车外皮进行清洗，主要污染物为悬浮物、阴离子表面活性剂。

本工程全线新增加污水排放量约 442.74m^3/d。

2.2.5.4 电磁影响

本次电磁环境影响主要评价牵引变电所产生的工频电场、工频磁场的影响。

本工程采用 GSM-R 数字无线通信系统，根据计算，在基站天线水平保护距离 22m，垂直保护距离 4m 之外区域，由基站引起的电磁辐射水平将小于 8 μ W/cm^2，符合标准 GB8702-2014 和 HJ/T10.3-1996 规定的公众曝露控制限值要求。因此要求在后期基站选址时应根据水平及垂直保护距离要求，避免超标区域进入居民点范围，并尽量远离敏感区域。

根据现状调查，牵引变电所周围评价范围内无电磁敏感点，变电所建成投入运行后，其产生的工频电场、磁场的影响均符合《电磁环境控制限值》（GB 8702-2014）中的限值要求。

2.2.5.5 大气污染源

（1）施工期大气污染源

施工期大气污染源施工期大气污染源主要有土石方施工中产生的粉尘，车辆行驶中的扬尘，以及施工运输机械排放尾气对环境空气的影响。施工扬尘主要产生于土石方施工场地和运输车辆所经道路，扬尘浓度随距离的增加降低较快，一般下风向 200m 外已无影响。混凝土搅拌站等临时设施内堆放的砂石料较多，骨料仓装卸作业、输送带和搅拌仓在运行时均会产生粉尘。若不采取相应防治措施，遇风或车辆通过将产生扬尘，会对周边大气环境产生一定的影响。在施工现场所用的大中型设备主要以柴油、汽油为动力，施工机械将排放 NO_2、SO_2、烟尘等空气污染物，因排放量小对环境空气影响很小。施工人员进驻施工现场后，施工营地食堂一般使用天然气作燃料，燃烧时产生烟尘、NO_2、SO_2 等污染物，由于排放量少，对环境空气影响也很小。

（2）运营期大气污染源

本工程建成后，不新建燃煤（气、油）锅炉，饮用水采用电加热，列车采用电力动车组，无机车废气排放。运营期主要环境空气污染源来自海盐东存车场食堂油烟。

2.2.5.6 固体废物

施工固体废物主要为工地施工产生的建筑垃圾和施工单位驻地产生的生活垃圾。

运营期固体废物主要来自海盐东存车场和沿线各站产生的生活垃圾，包括饮料瓶罐、纸巾、水果皮、废弃报纸等。

海盐东综合维修工区产生的废机油、废弃的含油抹布和劳保用品、牵引变电所事故油池废油等属于《国家危险废物名录》规定的危险废物。

2.2.6 影响生态环境的工程活动简述

（1）水土流失影响分析

① 施工期敞开段开挖、站场修筑等工程活动，致使地表植被破坏、地表扰动，可能诱发水土流失。

② 施工期，施工场地平整修筑等工程行为，使土壤裸露、地表扰动、局部地貌改变、原稳定体失衡，可能产生水蚀。

（2）对土地资源的影响分析

本工程永久性征用土地使沿线地区宝贵的土地资源受到一定损失，植被的丧失改变了土地原有的生态功能。

（3）对野生动植物资源的影响分析

沿线区域受人类长期开发活动的影响，沿线植被类型以绿化植被为主，工程对野

生动植物资源的影响甚微。

（4）对社会、经济、文化环境的影响分析

① 本工程的实施将引起部分房屋拆迁。工程的实施，在一段时间内将影响部分居民的生产、生活环境。

② 本次工程建成后将使沿线地区交通条件得到进一步改善。

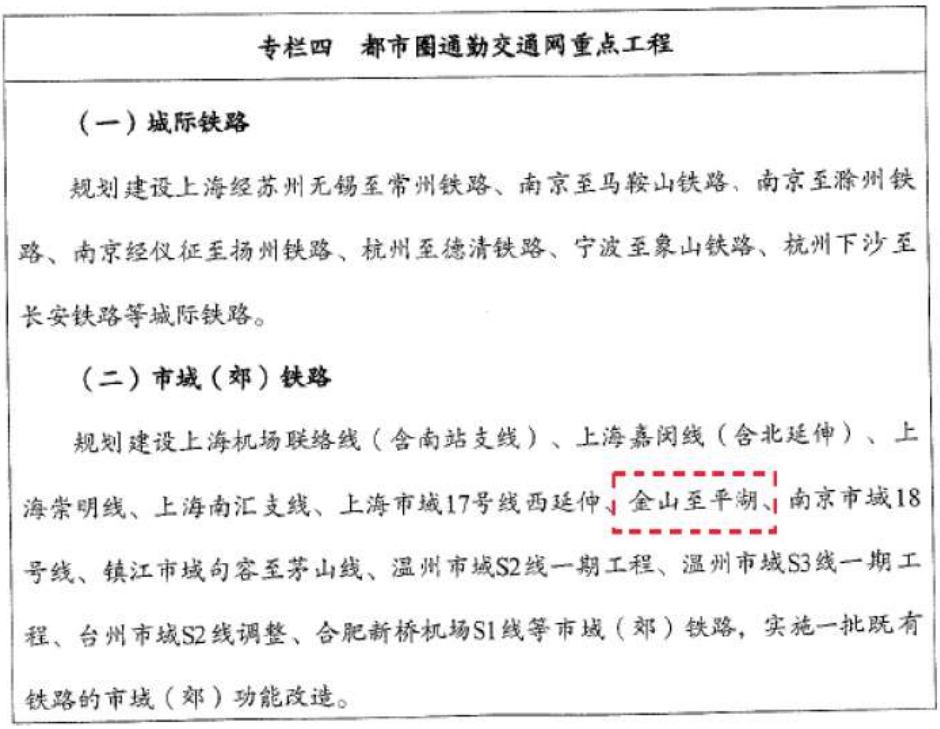
2.3 工程建设与城市相关规划的符合性分析

2.2.3 与《长江三角洲地区交通运输更高质量一体化发展规划》的协调性分析

根据《国家发展改革委交通运输部关于印发<长江三角洲地区交通运输更高质量一体化发展规划>的通知》（发改基础〔2020〕529 号），规划指出长江三角洲地区交通运输发展目标是“到 2025 年，以一体化发展为重点，在精准补齐发展短板基础上，加快构建长三角地区现代化综合交通运输体系，基本建成“轨道上的长三角”，上海等大都市圈内享受 1 小时公交化通勤客运服务。到 2035 年，以更高质量发展为重点，全面建成供需能力精准匹配、服务品质国际一流、资源集约高效利用的长三角地区现代化综合交通运输体系。”

同时规划强调了要以轨道交通为骨干构建一体化设施网络——“以轨道交通为骨干，公路网络为基础，水运、民航为支撑，以上海、南京、杭州、合肥、苏锡常、宁波等为主要节点，构建对外高效联通、内部邮寄衔接的多层次综合交通网络。第一层，打造多向立体、内联外通的大能力快速运输通道……第二层，构建快捷高效的城际交通网……第三层，建设一体衔接的都市圈通勤交通网。”

规划中明确提出规划建设金山至平湖市域铁路（详见图 2.3-1），本项目属于构建都市圈通勤交通网的一部分，其建设能够加快构建上海大都市圈和南京、杭州、合肥、苏锡常、宁波都市圈 1 小时通勤网，完善昆山、嘉善等临沪地区一体化轨道交通系统，因此，本项目的建设符合长江三角洲地区交通运输更高质量一体化发展规划。



专栏四　都市圈通勤交通网重点工程

（一）城际铁路

规划建设上海经苏州无锡至常州铁路、南京至马鞍山铁路、南京至滁州铁路、南京经仪征至扬州铁路、杭州至德清铁路、宁波至象山铁路、杭州下沙至长安铁路等城际铁路。

（二）市域（郊）铁路

规划建设上海机场联络线（含南站支线）、上海嘉闵线（含北延伸）、上海崇明线、上海南汇支线、上海市域17号线西延伸、金山至平湖、南京市域18号线、镇江市域句容至茅山线、温州市域S2线一期工程、温州市域S3线一期工程、台州市域S2线调整、合肥新桥机场S1线等市域（郊）铁路，实施一批既有铁路的市域（郊）功能改造。

图 2.3-1　规划明确的都市圈通勤交通网重点工程

2.3.2　与《长江三角洲地区多层次轨道交通规划》的协调性分析

以优化通勤供给为重点，突出市域（郊）铁路对都市圈主要功能区的支撑引导，串联 5 万人及以上的城镇组团和重要工业园区、旅游景点，打造中心城区与周边城镇组团间 0.5—1 小时通勤网，引领上海大都市圈和南京、杭州、合肥、苏锡常、宁波都市圈同城化、一体化发展，促进大中小城市和小城镇布局优化。

有序推进新线建设，支持重点都市圈规划建设市域（郊）铁路，鼓励市域（郊）铁路与干线铁路、城际铁路、城市轨道交通多线多点换乘，推动具备条件的跨线直通运行。金山至平湖市域铁路已列入都市圈通勤交通网重点工程，符合长江三角洲地区多层次轨道交通规划。

（三）市域（郊）铁路					
34	上海嘉闵线（含北延伸）	51	256	自上海闵行至太仓，与苏州经无锡至常州城际铁路衔接	
35	上海南汇支线	36	112	自上海浦东综合交通枢纽至南汇新城	
36	上海市域17号线西延伸	15	29	自上海青浦东方绿舟至青浦金泽	
37	上海崇明线	44	198	自上海浦东经崇明长兴岛至崇明岛	
38	上海市域南枫线	93	280	自南汇支线金融服务区站，经上海自贸区临港新片区、奉贤奉城镇、奉贤新城、金山区亭林镇、朱泾镇、枫泾镇，至枫泾站	
39	上海示范区线	57	220	自上海虹桥商务区，至长三角示范区水乡客厅站	
40	上海奉贤线	37	150	自三林南站，经闵行区浦江镇、陈行镇及奉贤区金汇镇、奉贤新城、海湾镇，至奉贤站	
41	金山至平湖线	51	117	自上海金山卫经浙江独山港、乍浦、平湖、海盐开发区至海盐	
42	南京市域18号线	66	263	自江苏南京北站经江北新区、南京南站至禄口机场	
43	南京至马鞍山线	54	156	自江苏南京雨花区西善桥经江宁区至马鞍山市	
44	南京至滁河线	6	20	自南京北站，经浦口区至滁河，与宁滁线衔接	

图 2.3-2　长三角地区多层次轨道交通规划建设市域（郊）铁路项目表

2.3.3 与浙江省综合交通运输发展“十四五”规划的协调性分析

根据《浙江省人民政府办公厅关于印发<浙江省综合交通运输发展“十四五”规划>的通知》（浙政办发〔2021〕36 号），规划指出浙江交通运输发展目标是“到 2025 年，基本形成内畅外联、经济高效、泛在先进、安全绿色、整体智治的现代综合交通运输体系，完成 2 万亿元综合交通投资，基本建成省域、市域、城区 3 个“1 小时左右交通圈”，实现 5 个先行引领，打造 10 大标志性成果，争创交通运输现代化先行省。到 2035 年，基本建成高水平交通强省，基本实现高水平交通运输现代化，形成“六纵六横”综合运输通道和以杭州、宁波（舟山）国际性综合交通枢纽与温州、金华（义乌）全国性综合交通枢纽为核心的现代都市枢纽体系。全面形成高品质的 3 个“1 小时左右交通圈”和 2 个“123 快货物流圈”（国内 1 天、周边国家 2 天、全球主要城市 3 天送达，城乡 1 小时、省内 2 小时、长三角主要城市 3 小时送达），为建设“重要窗口”提供全方位支撑。”

同时规划强调“加快建设多层次轨道交通网。完成投资 4600 亿元，新增都市圈城际铁路、市域（郊）铁路、城市轨道 640 公里。杭州、宁波都市区率先基本建成网络层次清晰、功能定位合理、衔接一体高效的轨道交通网，温州、金义都市区初步建成覆盖中心城市与重要城镇、组团的市域铁路网，缓解城市交通拥堵，促进新型城镇化发展。”规划中明确提出规划建设金山至平湖市域铁路（详见图 2.3-3），因此，本项

目的建设符合浙江省综合交通运输发展“十四五”规划。

专栏4　轨道交通建设重点

加快建设杭州至德清城际铁路、上海金山至平湖至海盐市域铁路（嘉兴段）、江南水乡旅游线（南浔至萧山机场段）、温州S3线一期、金义东城际铁路、杭州和宁波城市轨道等项目，谋划建设嘉兴至枫南、嘉善至西塘等长三角示范区市域铁路。

图 2.3-3　规划明确的轨道交通建设重点

2.3.4　与嘉兴市城市总体规划的协调性分析

《嘉兴市城市总体规划（2003～2020）》（2017 年修订）第三章第四节市域综合交通发展目标中提出“巩固嘉兴长三角区域交通枢纽地位，增强与长三角区域城市的交通联系，保障重大基础设施融沪联杭，建立以公路为主、水铁并重、远景航空为补充的区域一体化综合交通运输系统”。规划形成“1+2+3”的铁路网络结构，“1”为 1 条高速铁路，即沪杭高铁；“2”为 2 条普通铁路，即沪杭铁路、沪乍杭铁路，沪乍杭铁路预留上海—乍浦—嘉兴中心城区—海宁—杭州以及上海—乍浦—海盐—海宁—杭州线位；“3”为 3 条城际铁路，即预留通苏嘉城际铁路（沪嘉甬城际铁路）、沪杭城际铁路、沪乍嘉湖城际铁路线路。

金山至平湖市域铁路虽未纳入《嘉兴市城市总体规划》中，但本项目线位走向不影响城市总规的整体布局，线位路径充分利用了规划的交通走廊带。

图 2.3-4　项目在嘉兴市城市总体规划中位置示意图

2.3.5 与嘉兴市综合交通运输“十四五”规划及规划环评审批意见的协调性分析

《嘉兴市综合交通运输“十三五”发展规划》提出“围绕长三角区域综合交通一体化的发展目标，深化沪嘉两地轨道交通网规划的对接方案，探讨多通道、多制式接轨上海的可能性，做好通道预留和沿线控制工作，并着重研究接轨上海地区的近期建设方案。”

金山至平湖市域铁路虽未纳入《嘉兴市综合交通运输“十三五”发展规划》中，但本项目已纳入《嘉兴市综合交通运输发展“十四五”发展规划》，围绕沪嘉、杭嘉等一体化发展目标，推动轨道建设大提速，提升嘉兴与周边毗邻地区的一体衔接水平。

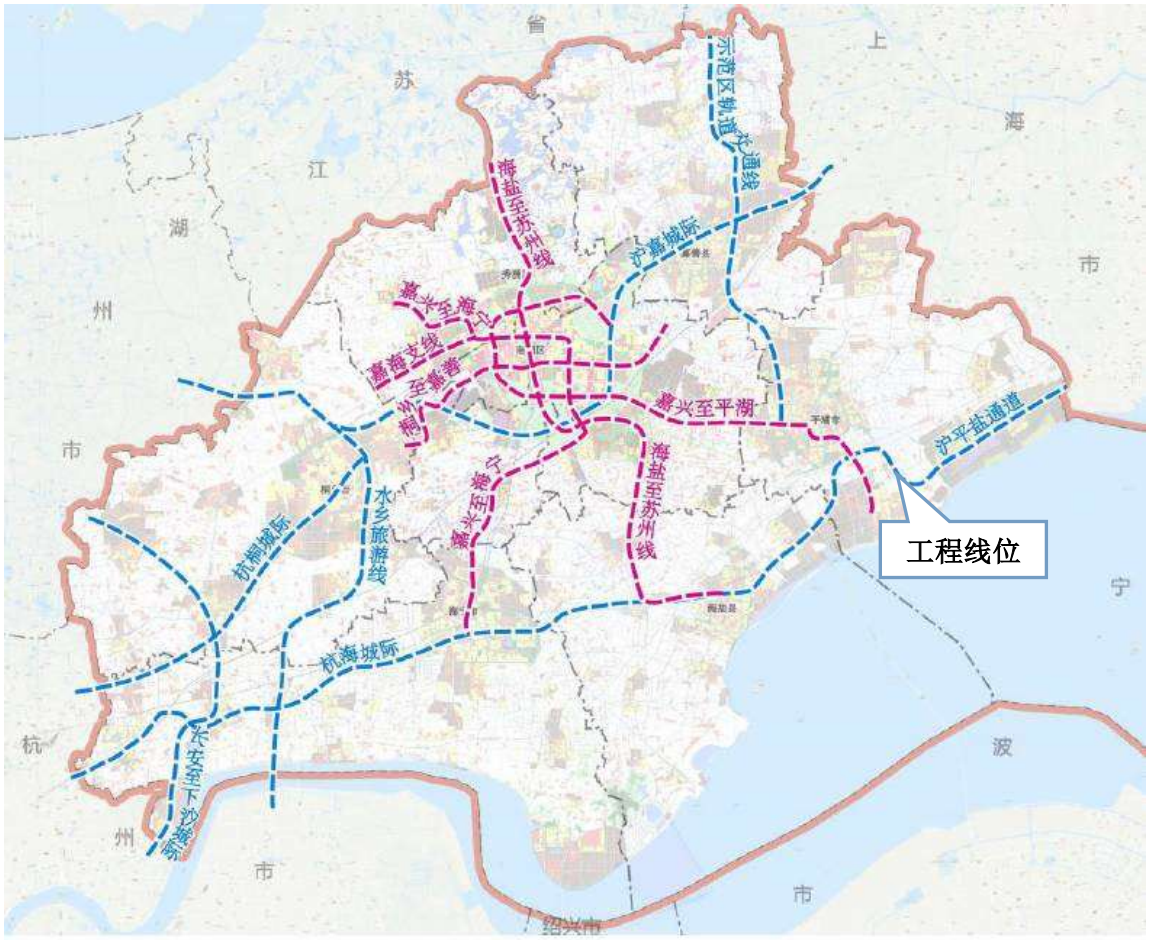


图 2.3-5 嘉兴市综合交通运输发展“十四五”规划轨道交通规划图

根据《嘉兴市生态环境局关于嘉兴市综合交通运输发展“十四五”规划环境影响报告书的环保意见》（嘉环建函〔2022〕30 号），沪乍杭铁路、通苏嘉甬铁路、**金山至平湖市域铁路**、嘉善至西塘市域铁路等项目需优先避让重要湿地，无法避让的应当尽量减少占用，并采取必要措施减轻对湿地生态功能的不利影响，且应征得林业主管部门同意；五、对规划所包含重点建设项目环评的指导意见：规划所包含规划期建设

项目在开展环境影响评价时，应重点关注项目选线或选址与生态保护红线、自然保护区、饮用水源保护区、永久基本农田、世界文化遗产、风景名胜区、湿地和森林公园等生态环境保护目标的关系，重点完善选址选线的合理性、环保措施的可行性论证；环保措施要严格贯彻水源保护、改善环境的方针，采用主动防护的措施减轻规范项目实施对环境敏感区的影响。规划范围内符合本规划的具体项目环评时，在符合相关导则的基础上，可适当简化区域环境概况描述、环境质量现状监测等内容。

金山至平湖市域铁路（独山港至海盐段）未占用生态保护红线，未占用重要湿地，不涉及自然保护区、饮用水源保护区、世界文化遗产、风景名胜区、湿地和森林公园等生态环境保护目标。沿线占用基本农田进行了论证比选，制定了永久基本农田补划方案，取得了建设项目用地预审与选址意见书。本项目的建设与《嘉兴市生态环境局关于嘉兴市综合交通运输发展“十四五”规划环境影响报告书的环保意见》要求相符。

2.3.6 与平湖市域总体规划的协调性分析

《平湖市域总体规划（2006-2020 年）》指出：平湖市城市交通系统建设滞后城市发展，缺乏应对城市化和机动化快速发展的交通发展策略，与经济快速增长和城市规模不断扩张相比，城市道路交通基础设施建设整体呈现滞后状态。

对此，平湖市规划借助城际轨道、沪杭高铁建设，形成联系上海以及嘉兴市中心的大运量快速公共客运走廊，打造便捷联络的区域交通廊道。满足因土地开发而产生的交通运输需要，发挥道路交通对土地开发的引导作用。同时强调“平湖要想全面对接上海，主动融入长三角，必须建立与周边快速轨道网络无缝对接的大容量快速轨道系统，实现空间距离的一体化。”

同时该规划形成一纵（高铁至九龙山线路）两横（嘉兴至平湖中心城区线路、乍浦至独山线路）的市域轨道交通网络，串联平湖主城以及周边主要乡镇地区，与上海、嘉兴、海盐等地对接。其中乍浦至独山线路（即金山至平湖市域铁路）——西接海盐港，穿越嘉兴港区和独山港，至上海金山，与金山铁路支线相连。规划指出本项目的建设能够将促进港区经济的快速发展和崛起。

铁路定界调查时考虑城市配套、客流吸引能力、沪乍杭铁路平湖站站位、与嘉兴港区化工园区距离等因素，对《平湖市域总体规划（2006-2020 年）》预留线位（金山至平湖市域铁路）进行局部调整。

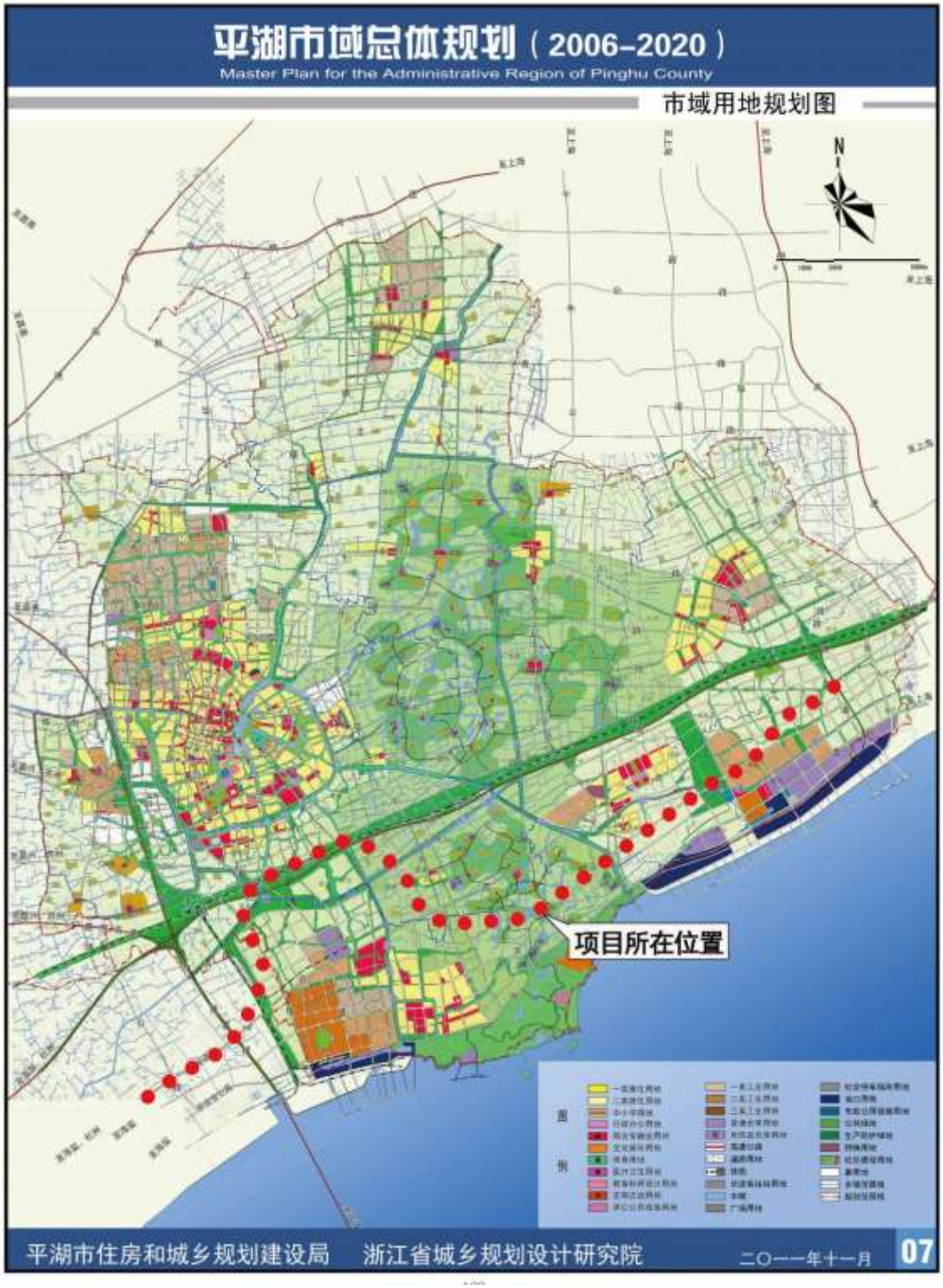


图 2.3-6　项目在平湖市城市总体规划中位置示意图

2.3.7　与海盐县相关规划的协调性分析

2017 年由海盐县人民政府发布的《海盐县综合交通运输“十三五”发展规划》指出：海盐县交通运输发展要坚持科学发展观，以促进区域经济一体化、城乡交通一体化和

综合交通一体化发展为主线，以国家、省、市各级相关发展规划为指导，以建设“产业优质、环境优美、生活优雅”的江南水乡典范为追求，坚持以建设现代化综合交通运输体系为目标。

2017 年批复的《海盐县中心城区总体规划（2011-2020 年）》指导思想为：全面落实科学发展观，加强城市发展与人口、资源、环境相协调，建设资源节约型、环境友好型城市，推动城市社会经济发展模式根本性改变；提升城市在区域中的战略地位，加强区域联系与合作，促进海盐与长三角地区其他城市协调发展。本项目的建设符合该总体规划的规划指导思想，规划符合度高。

金山至平湖市域铁路于 2020 年 4 月列入国家发展改革委、交通运输部发布的《长江三角洲地区交通运输更高质量一体化发展规划》，由于上述规划编制时间较早，项目未纳入《海盐县综合交通运输“十三五”发展规划》和《海盐县中心城区总体规划（2011-2020 年）》。

项目已纳入在编《海盐县综合交通运输发展“十四五”规划》，规划明确指出“十四五”期间，海盐将积极配合通苏嘉甬铁路建设，争取 2021 年开工建设，2025 年建成通车；启动连接上海地铁 22 号线的沪平盐铁路项目（即金山至平湖市域铁路），力争 2022 年开工建设，2025 年建成通车；谋划嘉兴至海盐城际铁路、沪平盐铁路延伸线、杭海城际铁路海盐联络线等。尽快实现海盐铁路零的突破，推动海盐进入高铁时代和大交通时代，全面融入长三角城际铁路网和全国高铁网络，拉近与长三角核心城市上海都市圈、杭州都市圈之间的时空距离，打造杭州湾北岸重要交通枢纽。

专栏 1 轨道网任务
重点实施通苏嘉甬铁路、沪平盐铁路，“十四五”投资 261.8 亿元。

图 2.3-7 《海盐县综合交通运输发展“十四五”规划》轨道网任务

图 2.3-8　海盐县综合交通发展“十四五”规划布局图

2.3.8　与《嘉兴市“三线一单”生态环境分区管控方案》的协调性分析

嘉兴市生态环境局 2020 年 8 月印发的《嘉兴市“三线一单”生态环境分区管控方案》，根据嘉兴发展战略定位，聚焦生态环境、资源能源、产业发展等方面存在的突出问题，划定生态空间，确定大气环境、水环境质量底线目标和土壤环境风险防控底线目标，提出能源、水资源、土地资源利用上线，在环境资源要素分区的基础上划定了功能明确、边界清晰的环境管控单元，并提出生态环境准入清单。

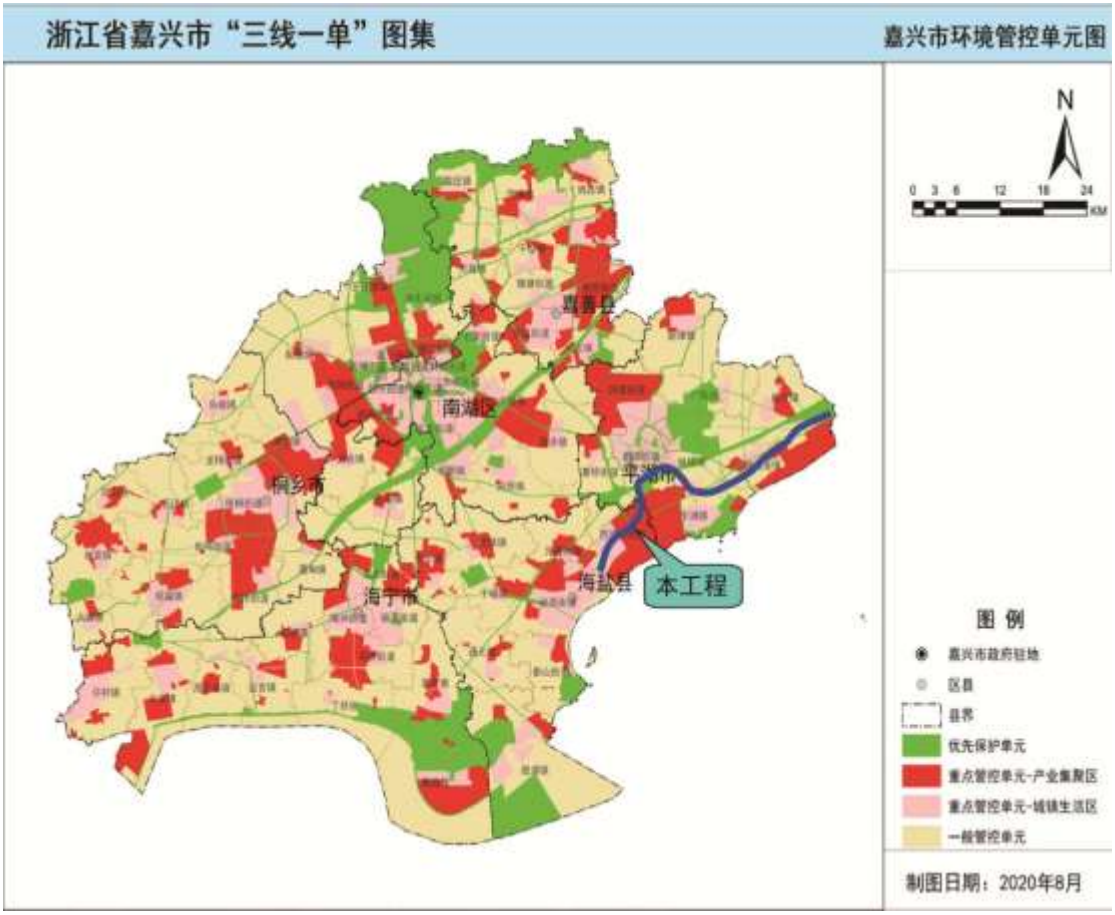


图 2.3-9　本工程与嘉兴市“三线一单”图集中位置示意

与嘉兴市“三线一单”图集叠图分析后，本工程优先保护单位、重点管控单元-产业集聚区、重点管控单元-城镇生活区和一般管控单元均有涉及。

1、优先保护单元

其他优先保护区域按照以下要求进行管控：

空间布局引导：按照限制开发区域进行管理。

污染排放管控：严禁水功能在Ⅱ类以上河流设置排污口，管控单元内工业污染物排放总量不得增加。

环境风险防控：加强区域内环境风险防控，不得损害生物多样性维持与生境保护、水源涵养与饮用水源保护、营养物质保持等生态服务功能等。

2、重点管控单元

（1）产业集聚类重点管控单元

空间布局引导：根据产业集聚区块的功能定位，实施分区差别化的产业准入条件。合理规划居住区与工业功能区，在居住区和工业区、工业企业之间设置防护绿地、生态绿地等隔离带等。

污染排放管控：严格实施污染物总量控制制度，根据区域环境质量改善目标，削减污染物排放总量。

环境风险防控：定期评估沿江河湖库工业企业、工业集聚区环境和健康风险。强化工业集聚区企业环境风险防范设施设备建设和正常运行监管，加强重点环境风险管控企业应急预案制定，建立常态化的企业隐患排查整治监管机制；加强风险防控体系建设。

资源开发效率要求：推进工业集聚区生态化改造，强化企业清洁生产改造，推进节水型企业、节水型工业园区建设，落实煤炭消费减量替代要求，提高资源能源利用效率。

（2）城镇生活类重点管控单元

空间布局引导：禁止新建、扩建三类工业项目，现有三类工业项目改建不得增加污染物排放总量，鼓励现有三类工业迁出或关闭。推进城镇绿廊建设，建立城镇生态空间与区域生态空间的有机联系。

污染排放管控：严格实施污染物总量控制制度，根据区域环境质量改善目标，削减污染物排放总量。污水收集管网范围内，禁止新建除城镇污水处理设施外的入河（或湖或海）排污口，现有的入河（或湖或海）排污口应限期纳管，但相关法律法规和标准规定必须单独设置排污口的除外。

环境风险防控：合理布局工业、商业、居住、科教等功能区块，严格控制噪声、恶臭、油烟等污染排放较大的建设项目布局。

资源开发效率要求：全面开展节水型社会建设，推进节水产品推广普及，限制高耗水服务业用水，到2020年，县级以上城市公共供水管网漏损率控制在10%以内。

3、一般管控单元

空间布局引导：原则上禁止新建三类工业项目，现有三类工业项目扩建、改建不得增加污染物排放总量并严格控制环境风险。

污染排放管控：落实污染物总量控制制度，根据区域环境质量改善目标，削减污染物排放总量。

环境风险防控：加强生态公益林保护与建设，防止水土流失。

资源开发效率要求：实行水资源消耗总量和强度双控，推进农业节水，提高农业用水效率。优化能源结构，加强能源清洁利用。

对照以上各单元主要管控要求，本项目不涉及生态保护红线和饮用水水源保护区

等，沿线车站及存车场产生污水均纳入市政污水管网，雨污分流，不在水功能在Ⅱ类以上河流设置排污口。本线为电力机车牵引，不排放废气。车站、存车场产生生活垃圾交由当地环卫部门处置，危险废物交有资质单位处置。符合各管控单元的管控要求。

与嘉兴市“三线一单”对照如下：

（1）生态保护红线：本项目不涉及生态保护红线。

（2）环境质量底线：通过对项目区范围内的环境敏感区调查，经过设计环保选线，绕避了九龙山风景区等环境敏感区。施工期间加强施工管理，规范施工，并采用先进技术，降低施工带来的扬尘和噪声污染；运营期间优先考虑对噪声源和传声途经采取工程技术措施，实施噪声主动控制，沿线各站的污水排放严格执行污水排放标准，项目为电力牵引，运营期无大气污染物排放。项目建成后对区域内环境影响较小，环境质量可以保持现有水平。

（3）资源利用上线：项目运营过程中能够有效地利用资源，且相对于区域资源利用总量，项目资源消耗量较少。通过对占用耕地的补充、占用永久基本农田的补划，可确保地区内耕地保有量、永久基本农田保护面积不减少。

（4）生态环境准入清单：本项目属于交通类基础设施建设项目，项目的建设不会对沿线水环境、土壤环境产生污染，符合生态环境准入要求。

综上所述，本项目建设符合《嘉兴市“三线一单”生态环境分区管控方案》等文件、规定要求。

2.3.9 与沿线各地区国土空间规划的协调性分析

根据《浙江省自然资源厅关于 2021 年规划额度管理工作的通知》（浙自然资厅函〔2021〕143 号），省留规划额度用于保障省级以上交通、能源、水利等重大基础设施和军事、抢险救灾等项目建设。2021 年自然资源部预支我省的建设用地规模中预留一部分作为省留规划额度。

金山至平湖市域铁路（独山港至海盐段）已列入《长江三角洲地区交通运输更高质量一体化发展规划》（发改基础〔2020〕529 号），属国家重点建设项目，符合我省 2021 年规划额度申请条件，拟申请使用 2021 年省留规划额度。

目前沿线各地区国土空间规划目前均在编制中，已在前期对接沿线自然资源主管部门，将本项目纳入本轮在编的国土空间规划中。项目已列入平湖市、海盐县城镇开发边界划订成果近期（2021-2023）重点建设项目表中。

附表3：近期（2021-2023）建设项目表

类别	名称	性质（级别）	建设项目总面积（ha）	新增建设用地、用海面积（ha）	新增建设占用耕地面积（ha）	新增建占永久基本农田面积（ha）
	沪平城际轨道及站点	省级	71.17	54.75	36.03	37.75
	嘉兴港区沪平城际乍浦站交通枢纽	省级	20.91	20.12	14.7	6.87
	G525国道与平廊公路节点互通改造工程（当湖段）	省级	0.68	0.61	0.02	0.02
	G525国道与平廊公路节点互通改造工程（林埭段）	省级	1.24	0.61	0.16	0.2
	G525国道与S302节点互通改造工程（广陈段）	省级	1.3	1.27	0.7	0.42
	G525国道与S302节点互通改造工程（钟埭段）	省级	0.86	0.81	0.31	0.23
	杭浦高速公路增设G525国道互通工程	省级	12.2	11.56	9.8	9.68
	S206省道平湖段西环线外迁工程（当湖段）	省级	5.98	4.27	2.11	1.27
	S206省道平湖段西环线外迁工程（曹桥段）	省级	42.01	33.4	24.55	20.92

图 2.3-10　平湖市城镇开发边界划订成果近期（2021-2023）建设项目表

附表3：近期重点建设项目表

类别	名称	性质（级别）	建设项目总面积（ha）	新增建设用地、用海面积（ha）	新增建设占用耕地面积（ha）	新增建设占永久基本农田面积（ha）
交通设施	百左路		12.59	7.44	4.97	2.87
	北部通道		18.75	17.49	12.12	14.84
	澉浦码头	新建	9.46	9.02	0.00	0.00
	官堂线、何家桥线提升改造工程	新建	3.01	3.01	1.44	2.80
	海盐大道		59.63	53.58	34.11	46.26
	海盐海河联运联网航道提升改造工程（何家桥官堂线、永明线、宋塘桥线航道提升改造）	新建	48.72	0.00	0.00	0.00
	海盐县内河公用码头布点规划	新建	49.25	35.90	19.86	23.13
	海盐至南北湖快速路		38.82	31.69	7.79	12.60
	海盐智慧海港基地（海盐港区C区）与海河联运作业区Ⅰ区	新建	59.87	0.00	0.00	0.00
	杭浦高速养护区	新建	4.08	1.19	0.68	1.60
	核电大道	新建	9.78	9.09	4.48	5.27
	沪平城际铁路		49.25	26.35	17.88	11.93
	嘉兴高铁枢纽至海盐快速路	新建	10.08	7.89	2.17	4.74
	经开码头	新建	9.87	0.00	0.00	0.00
	码头	新建	0.00	0.00	0.00	0.00
	农村公路提升及危桥改建工程	新建	0.00	0.00	0.00	0.00
	秦海大道		43.11	29.25	21.64	23.47
	秦山街道何家桥线航道提升改造工程	新建	0.00	0.00	0.00	0.00
	疏港公路嘉兴港海盐港区（C区）至G1522常台高速百步互通工程	新建	59.63	55.27	46.22	46.25
	疏港公路嘉兴港海盐港区海河联运集疏运工程	新建	0.00	0.00	0.00	0.00

图 2.3-11　海盐县城镇开发边界划订成果近期建设项目表

2.3.10　与海盐县经济开发区产业融合研究与产业新城城市设计的协调性分析

《海盐县经济开发区产业融合研究与产业新城城市设计》规划形成“一心、两脊、一楔、四片”空间布局结构。

一心：规划形成一个集商业办公、文体教育、水绿环境、交通枢纽于一体的海盐

县域副中心。

两脊：东西大道以南、滨海大道以北，一方面东西向连接海盐与嘉兴港区，另一方面沟通了产业、生活、上午、景观多种类型城市形态的产城联动发展脊；依托跨海大桥，高效连接长三角城市群的的区域一体化交通脊。

一楔：开发区域海盐县城接壤处的观海生态绿楔。

四片：以综合海盐经开各种综合性功能为一体形成产城融合示范片；以物流、港口、一般工业、新型产业为主要功能形成产业发展片；以一般生活服务、农民安置为主要功能形成活力城镇生活片；以新社区、传统村落、农林用地为主要功能形成田园乡村片。

图 2.3-12　海盐县经济开发区空间布局结构图

本项目线位走线沿东西大道以南的绿化向西走行，属于规划“两脊”中的“产城联动发展脊”重要组成部分；项目于东西大道南侧、规划海景大道西侧设海盐开发区站，规划以站点中心，借助开发区大平台中的优质企业力量，将打造为高端企业总部、办公集聚场所，同时置入酒店、小型办公租赁、商业服务业功能为一体的产业发展片区。因此，本项目建设符合海盐县经济开发区产业融合研究与产业新城城市设计。

2.3.11 与平湖市独山港镇城镇总体规划的协调性分析

以长三角区域规划实施和上海建设国际航运中心为契机，充分发挥岸线资源丰富、海河联运便利的优势，健全港口码头基础设施和配套服务体系。充分发挥港口资源优势、区位交通优势，大力发展以先进装备制造业、新能源、新材料为主的临港产业，全力推动产业向重型化、技术向高新化、生产向集约化发展。坚持高投入、高科技、高税收、低污染、低能耗的项目选择路径，突出招大引强，不断优化产业结构，形成特色和集聚效应，加强自主创新能力，着力培育大企业，打造浙北先进临港工业集聚区。加快独山港城建设步伐，坚持高起点规划、高水平设计、高质量建设、高效能管理的方针，重点完善生活服务功能，积极推进公建配套设施、宾馆、餐饮、零售商业等项目建设。加强公共服务、现代商贸、休闲娱乐等生活性服务和交通运输、现代物流、金融信息、高技术商务等生产性服务的功能培育，打造功能完善、环境优美、社会和谐、宜居宜业的现代滨海新城。

图 2.3-13 平湖市独山港镇城镇总体规划—城乡建设用地规划图

由于编制《平湖市独山港镇城镇总体规划（2015-2030）》时间较早，未预留交通走廊通道。项目在选址选线时，在满足交通功能需求下，已尽可能沿既有通道、道路两侧防护绿地，减少对城区的干扰，不破坏原有城市规划布局。

图 2.3-14　金山至平湖市域铁路（浙江段）线位示意图

2.3.12　与海盐县经济开发区（西塘桥街道）分区规划的协调性分析

《海盐县经济开发区（西塘桥街道）分区规划（2011-2030）》确定了海盐经济开发区的发展目标为海盐魅力城市的新区、现代工业的高地、改革创新的先导、对外开放的窗口，真正建成国内目标一流的现代化综合临港经济开发区。

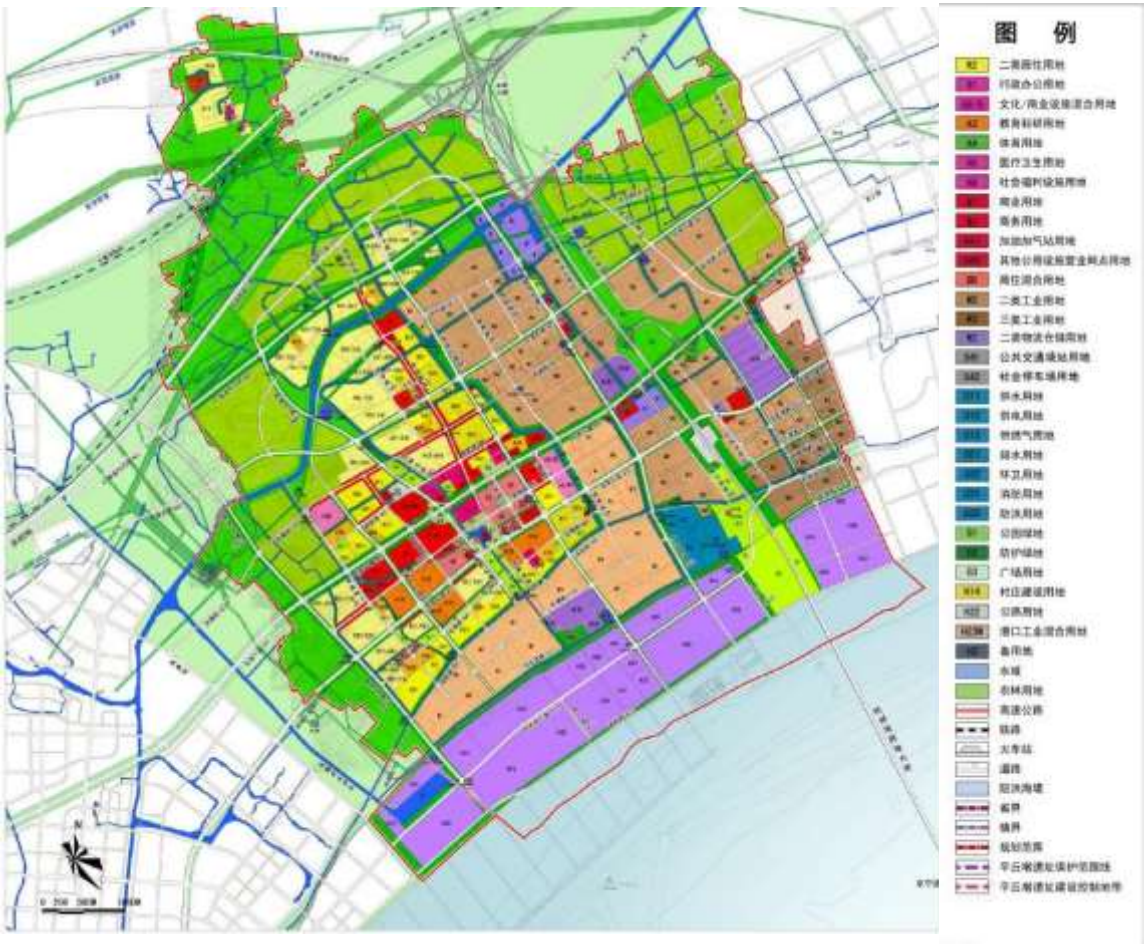


图 2.3-15　海盐县经济开发区（西塘桥街道）分区规划图

金山至平湖市域铁路于 2020 年 4 月列入国家发展改革委、交通运输部发布的《长江三角洲地区交通运输更高质量一体化发展规划》，由于规划编制时间较早，项目未纳入《海盐县经济开发区（西塘桥街道）分区规划（2011-2030）》。本项目线位走线沿东西大道以南的绿化向西走行，不破坏原有规划布局。

图 2.3-16　本工程与海盐县经济开发区分区规划关系示意图

3 工程环境概况

3.1 自然环境概况

3.1.1 地形地貌

线路地处长江三角洲南部的杭嘉湖平原，南邻杭州湾，地貌单元属冲海积平原地貌。沿线地势平坦开阔，地面高程一般在 1.9～4.2m（1985 国家高程系）。区内水网交错，沟渠纵横。地表覆盖物主要为既有市政道路、桥梁、铁路、工业与民用建筑、空地、农田等，其中城镇内部建（构）筑物密集。

微地貌单元根据第四系全新统沉积环境划分为“湖沼平原”与“受海侵影响湖沼平原”。

（1）受海侵影响湖沼平原区（以下简称古河道区）：分布在独山港～乍浦段，里程范围 CK10+412～CK28+468，地面高程 1.9～4.2m，地势平坦开阔。受海侵影响，上更新统顶面遭切割，沉积以软弱黏性土为主，全新统海陆交互相（Q_4^{mc}）土层总厚度 28.0～65.0m。

（2）湖沼平原区：分布在乍浦～海盐段，里程范围 CK28+468～终点，地势平坦开阔，地面高程 2.0～4.2m。该段第四系全新统以冲洪积相（Q_4^{al+pl}）土层为主体，局部受海泛影响，表层海积（Q_4^{mc}）软土层厚度 1.0～20.0m。

3.1.2 工程地质特征

（1）地质构造

本区域大地构造单元属扬子准地台（一级构造单元）的东北端部，二级构造单元为钱塘台褶带，三级构造单元为上海台陷及嘉兴—余杭台陷。本区域自前震旦纪以来经历了多次构造变动，形成了一系列规模不等、性质不同的区域性断裂构造。其中以北东东、北北东、北西、东西等方向的断裂较为发育。

（2）第四系地基土分布特征

工程沿线在第四系时期接受了海陆交互相的细粒土为主的沉积土层，形成了巨厚的沉积土层，总体具上软下硬沉积特点。沿线土层总体厚度 100～200m 之间。第四系全新统时期，沿线部分地段受海侵影响，海侵切割了上更新统沉积土层，沉积以厚层软土，形成了古河道。

独山港地区：受海侵影响显著，中、浅部为第四系全新统软塑～流塑黏性土，淤

泥质黏性土，厚 30～50m；下部为第四系上更新统密实砂性土，软塑～硬塑状黏性土。

海盐、乍浦地区：未受海侵影响，浅部为第四系全新统软塑～流塑黏性土，淤泥质黏性土，厚 15～20m，中部为上更新统硬塑黏性土和中密～密实粉土，下部为密实砂性土。

平湖地区：未受海侵影响，浅部为第四系全新统硬塑黏性土，厚 15～20m，中部为上更新统硬塑黏性土，下部为密实砂性土。

（3）工程地质条件

1）不良地质

①明、暗浜（塘）的分布

本项目地处水网地区，河浜密布，沿线场地有较多明浜分布，明浜深度一般不超过 5m，河底分布有淤泥，含大量有机质，呈流塑状态，土质极其软弱，有臭味。随着城市的建设，很多河浜被填没，形成暗浜。暗浜浜底土体以灰黑色淤泥为主，含大量有机质及腐植物，结构松散、成分复杂、均匀性差。

②区域地面沉降

地面沉降直接危及建（构）筑物的安全与稳定。地面沉降原因已由开采地下水单因素逐渐转向开采地下水和工程建设活动双重因素影响，工程建设的影响权重越来越大。根据收集到的资料，沿线地面沉降普遍大于 100mm，局部大于 500mm（1964～2013 年累积沉降），呈不均匀性，地面沉降中心主要为独山港、平湖城区、海盐城区。

③地震液化

沿线地基 20m 深度范围内分布有饱和砂质粉土层，在抗震设防烈度 7 度时，可能发生液化。

④流砂、涌土

基坑开挖深度较大，开挖涉及砂（粉）性土渗透性较强，易坍塌，在一定的动水压力条件下可能产生流砂、管涌、潜蚀等现象，基坑应加强止排水、降水、隔水措施及坑壁防护，避免涌水涌砂现象发生，当发生涌水涌砂时应及时封堵防护，避免病害影响增大。

⑤浅层气

根据地区相关资料，浅层沼气最浅仅 8.0m，最深 30.0m 左右，一般 12.0～15.0m 左右，与本工程隧道深度较接近。当隧道推进作业时，由于浅层沼气释放，可能造成下伏土层失稳，使已建好的隧道产生位移、断裂，造成无可挽回的重大经济损失。

2）特殊岩土

①软土

场地浅部分布的（淤泥质）流塑～软塑软弱层，含水量高、孔隙比大、强度低、压缩性高、灵敏度高，而且软土具触变性和流变性等特点，对地基基础、隧道围岩稳定、基坑围护稳定、运营都存在一定的不利影响。

②厚填土

工程沿线市政建设较为发达，地表多经处理形成一定厚度的填土，局部填土厚度较厚，较厚地段填土对路基工程、基坑围护均存在不利影响。

3.1.3 水文地质特征

（1）地表水

沿线属太湖流域黄浦江水系，水系特征为平原河网感潮区，区内河网密布，水系发达。因受海洋潮汐影响较大，河流也因受其影响，有涨潮和落潮现象。河流水位一般冬季小于夏季。5～10 月为汛期，12～2 月为枯水期。沿线经过的主要地表河流有：黄姑塘、独山塘、丰收河、乍浦塘、盐平塘支流、海洋塘等，多属航道（Ⅲ、Ⅵ级）及泄洪河道。

（2）地下水

①潜水

主要赋存于浅部土层中，其补给来源主要为大气降水，及地表水径流侧向补给，排泄方式以蒸发为主，潜水水位随季节变化。由于上海地处中纬度地带，属亚热带海洋性气候，年降雨量丰沛，且地坪海拔较低（平均标高仅 3.15m 左右），地下潜水位较高，埋深一般在 1.2～1.4m 左右，年变幅在 1.0m 左右。根据地区工程建设经验，潜水埋深一般 0.5～0.7m，高水位埋深 0.5m，低水位埋深 1.5m。抗浮水位取高水位埋深 0.5m。

②承压水

承压水主要赋存于上更新统粉性土和砂性土内。含水层均受冬灌夏采地下水影响，承压水水位也随季节而呈周期性变化。微承压水赋存于⑤$_2$层内，水位埋深 3～11m，承压水赋存于⑤$_5$、⑦、⑧、⑨、⑩层的砂土层内，水位埋深 3～12m。承压水对基坑工程影响显著，基坑开挖深度较大时易发生承压水突涌问题，需降低承压水位。

（3）地下水补给来源、径流及排泄方式

地下水动态变化随地下水的动力条件和接受补给的来源不同而存在差异。区内地下水的补给来源，主要是大气降水和地表水的入渗，水量较丰富，在河流附近多与地表水系有水力联系，水位随季节性变化明显。其次是相邻含水层的侧向补给。其径流条件除受地形控制外，还受构造条件的影响。地下水的排泄方式主要有蒸发、侧向径流、天然露头及人工开采等。

（4）沿线水质对混凝土的侵蚀性评价

根据主要地表水及地下水的水质分析成果，依据《铁路混凝土结构耐久性设计规范》（TB 0005-2010）判定，CK27+500～CK39+500 段地下水对混凝土氯盐侵蚀类型环境作用等级均为 L1，其余段落对混凝土化学侵蚀环境作用等级为无；盐类结晶破坏环境作用等级为无。

3.1.4 气象特征

本项目位于北亚热带东亚季风盛行的地区，气候温和、湿润，雨量适中，四季分明。年平均气温 16.1～16.6℃，一月最冷，平均气温 0.9～1.7℃；七月最热，平均气温 31.6～32.2℃。年降水量 1181～1302mm，年降水日 134～140 天，年平均相对湿度 79～81%。7～9 月为台风季节，台风影响的持续时间一般为一天，最长达三天，年平均风速 2.6～3.1m/s，瞬时最大风速 30.2～34.2m/s。沿线无季节性冻土分布。

根据乍浦港水文观测成果，海洋潮汐属不规则半日潮。历年最高潮位 5.03m，历年最低潮位-3.50m；历年平均潮位 0.46m；平均高潮位 2.68m，平均底潮位-2.01m；平均潮差 4.69m，最大潮差 7.52m，最小潮差 1.06m。设计高潮位 3.38m（10%高潮累积频率潮位），设计底潮位-2.52m（90%底潮累积频率潮位）；校核高潮位 4.93m（50 年一遇），校核低潮位-3.5220m（50 年一遇）。潮流较强，流向为往复流。最大垂线平均流速：涨潮 1.15m/s，落潮 1.21m/s；测点最大流速：涨潮 1.33m/s，落潮 1.51m/s。波浪主要出现于 5～8 月，尤以 8 月最甚。常波向 SE、E，强波向 SE、E、ESE。

3.2 环境质量概况

3.2.1 环境空气概况

嘉兴市区、嘉善县、平湖市、海盐县、海宁市和桐乡市 6 个城市大气功能区均属二类区，执行《环境空气质量标准》（GB3095-2012）二级标准。

1、嘉兴市区

2021 年嘉兴市区城市环境空气质量达到二级标准。细颗粒物（$PM_{2.5}$）年均值浓

度为 26μg/m，同比下降 7.1%；臭氧（O_3）年均值浓度为 156μg/m，同比升高 1.3%；全年优良天数为 329 天，优良天数比例为 90.1%，同比上升 2.7 个百分点。全年臭氧（O_3）、二氧化氮（NO_2）、细颗粒物（$PM_{2.5}$）和可吸入颗粒物（PM_{10}）日均值浓度出现超标，超标率分别为 7.4%、1.6%、0.8%和 0.8%，臭氧（O_3）超标率最高。

2、各县（市）

2021 年 5 个县级城市环境空气质量均达到二级标准。各县（市）城市环境空气细颗粒物（$PM_{2.5}$）年均值浓度范围为 21-29μg/m；臭氧（O_3）年均值浓度范围为 146-152μg/m。各县（市）优良天数比例范围为 90.4%-93.7%，海宁市最低，平湖市最高。各县（市）臭氧（O_3）、细颗粒物（$PM_{2.5}$）、可吸入颗粒物（PM_{10}）和二氧化氮（NO_2）等日均值浓度均出现超标，臭氧（O_3）超标率最高。

3.2.2 水环境概况

1、地表水

2021 年嘉兴市 83 个市控以上地表水监测断面水质中II类 6 个、III类 72 个、IV类 5 个，分别占 7.2%、86.8%、6.0%。与 2020 年相比，III类及以上比例上升 2.2 个百分点，IV类比例下降 0.8 个百分点，V类比例下降 1.4 个百分点。83 个断面主要污染物高锰酸盐指数、氨氮和总磷年均值浓度分别为 4.5mg/L、0.40mg/L 和 0.146mg/L，高锰酸盐指数同比持平，氨氮和总磷同比分别下降 13.0%和 9.9%。

2、饮用水水源地

2021 年嘉兴市 7 个饮用水水源地水质中II类 4 个、III类 3 个，达标率为 100%，同比持平。

3、跨行政区交接断面

2021 年嘉兴市跨行政区河流交接断面水质中II类 1 个、III类 23 个，水质达标率 100%。与 2020 年相比，III类水质比例上升 4.2%。

4、地下水

2021 年嘉兴市 5 个地下水国家考核监测点位水质中IV类 3 个、V类 2 个。与 2020 年相比，全市地下水质量总体保持稳定。

5、近岸海域水质

2021 年嘉兴市 8 个近岸海域环境质量国控监测点均为劣四类。与 2020 年相比，近岸海域海水水质主要超标指标无机氮浓度上升 4.1%，超标 4.0 倍，活性磷酸盐浓度

上升 12.5%，超标 1.0 倍。嘉兴市近岸海域海水水质处于 100%重度富营养水体状态。

3.2.3 声环境概况

1、功能区噪声

2021 年嘉兴市 6 个城市功能区噪声昼间和夜间超标率分别为 1.0%和 5.0%，1 类区、2 类区、3 类区夜间出现超标 4 类区（4a）未出现超标。6 个城市中嘉兴市区功能区噪声达标率较低，除 3 类区昼间和 4 类区（4a）达标外，其余功能区均出现超标；嘉善县、桐乡市 1 类区夜间噪声和海盐县 2 类区夜间噪声出现超标；平湖市和海宁市各类功能区均达标。

2、区域环境噪声

2021 年嘉兴市 6 个城市区域环境噪声平均等效声级范围为 52.7-55.0 分贝，与 2020 年相比，嘉兴市区、嘉善县、平湖市和海宁市有所上升，桐乡市持平，海盐县略有下降。从影响城市声环境的各类噪声源中，生活噪声源和交通噪声源是主要噪声源，分别占 48.6%和 35.4%。

3、道路交通曝声

2021 年嘉兴市 6 个城市道路交通噪声平均等数声级范围在 64.3-67.3 分贝，均在 70 分贝控制值内。与 2020 年相比，嘉兴市区、平湖市和海盐县有所上升，桐乡市持平，嘉善县和海宁市均有所下降。

3.2.4 辐射环境概况

2021 年嘉兴市电磁辐射环境符合国家规定的标准要求，公众照射水平处于安全范围内。

3.2.2 振动环境概况

本工程线路两侧敏感点的环境振动主要来自社会生活振动或少量道路交通振动，无较强振动源，振动环境现状质量较好。

由现状监测结果可知，沿线敏感点环境振动值昼间在 48~65dB 之间，夜间在 44～60dB 之间。各监测点昼夜均能满足标准要求。

4 声环境影响评价

4.1 概述

4.1.1 评价工作等级

本工程建设项目建设前后评价范围内声环境保护目标噪声级增量达 5dB(A)以上受噪声影响人口数量显著增多，根据 HJ2.4-2021《环境影响评价技术导则声环境》评价等级划分原则，本次声环境影响评价按一级评价开展工作。

4.1.2 评价范围

地上线路（含高架站、存车场出入段线）评价范围为线路中心线两侧 200m 以内区域；

存车场评价范围为厂界外 200m 以内区域；

牵引变电所评价范围为厂界外 200m 以内区域。

4.1.3 主要工作内容

（1）调查线路（含正线地上段、隧道段以及存车场出入线）两侧及存车场、牵引变电所厂界外评价范围内的噪声敏感点分布，并开展声环境现状监测。

（2）根据工程分析对工程可能产生的噪声源强进行调查分析。

（3）根据现状与类比监测和调查资料，采用 HJ2.4-2021《环境影响评价技术导则声环境》中推荐的声环境预测方法，根据不同设计年度的运行情况，对工程实施后敏感目标处声环境进行预测分析，明确对敏感目标处的噪声影响程度、人数以及的超标原因等。预测评价涵盖评价范围内全部敏感点。

（4）根据不同设计年度的运行情况，给出典型声源的噪声防护距离，给环境管理和城市规划提供新区建设、开发的依据。

（5）根据评价结果，并结合技术、经济可行性比较，给出推荐的效果较佳、且符合工程实际的噪声污染防治措施与建议，说明其降噪效果。

4.1.4 评价标准

评价标准依据嘉兴市生态局关于金山至平湖市域铁路（独山港至海盐段）声环境功能区划标准确认函的复函确定，详见表 1.9-1。

4.2 声环境现状调查与分析

4.2.1 声环境保护目标现状调查

本项目正线地上段（隧道敞开段、路基、桥梁）评价范围内共有声环境保护目标83处，其中声环境保护目标有街道办事处1处、高层居民住宅1处，其他均为1-3层居民住宅。正线地上段DK12+300-DK15+000沿G228国道南侧走行，线路形式为桥梁；DK17+000-DK23+000沿中山路路中走行，线路形式为桥梁；DK44+000-DK48+100沿东西大道南侧走行，线路形式为桥梁；另线路DK30+400以桥梁形式上跨G228国道，DK34+000、DK38+450上跨沈海高速；DK37+800以桥梁形式上跨金平湖大道。既有道路沿线敏感目标受交通噪声影响，其余受社会生活噪声影响。正线地上段现状声环境保护目标分布情况见表4.2-1。

本项目隧道区段评价范围内不涉及地下车站风亭、冷却塔，无声环境保护目标。

本项目存车场出入线段评价范围内共有声环境保护目标2处（同正线声环境保护目标 N82、N83）。声环境保护目标中路边无明显声源，主要受社会生活噪声影响。存车场出入线段现状声环境保护目标分布情况见表4.2-2。

本项目新设海盐东存车场，接轨于海盐东站，存车场厂界周边有声环境保护目标1处。新设1座牵引变电所，牵引变电所周边有声环境保护目标1处（同正线声环境保护目标N81）。声环境保护目标中路边无明显声源，主要受社会生活噪声影响。存车场及牵引变电所现状声环境保护目标分布情况见表4.2-3。

表 4.2-1　正线地上段现状声环境保护目标分布及概况一览表

序号	敏感目标名称	行政区划	线路类型	区段	涉及线路里程范围		与拟建线路位置关系（m）			不同功能区户数（户）			敏感点概况			与邻近交通位置关系（m）				现状声功能区划
					起点	终点	方位	水平距离	高差	4b 类区	2 类区	总规模	楼层	建设年代	备注	名称	距边界水平距离	方位	线路形式	
1	九机厅	平湖市	路基/桥梁	金山大道站-独山港东站	DK12+280	DK12+950	右侧	127.4	7.0	0	36	36	2-3 层	2000 年左右	农村住宅	G228 国道	19.2	北侧	地面道路	4a 类
2	邱家宅基	平湖市	桥梁	金山大道站-独山港东站	DK13+010	DK13+400	右侧	173.3	14.0	0	18	18	2-3 层	2000 年左右	农村住宅	G228 国道	57	北侧	地面道路	2 类
3	徐家宅基	平湖市	桥梁	金山大道站-独山港东站	DK14+485	DK14+660	左侧	38.9	12.4	10	28	38	2-3 层	2000 年左右	农村住宅	G228 国道	114	南侧	地面道路	2 类
4	前进村	平湖市	桥梁	金山大道站-独山港东站	DK14+970	DK15+465	右侧	33.6	12.4	15	35	50	2-3 层	2000 年左右	农村住宅	/	/	/	/	2 类
5	南王	平湖市	桥梁	金山大道站-独山港东站	DK15+550	DK15+700	右侧	120.2	12.3	0	17	17	2-3 层	2000 年左右	农村住宅	/	/	/	/	2 类
6	白荡	平湖市	桥梁	金山大道站-独山港东站	DK15+650	DK15+800	左侧	54.9	13.5	2	12	14	2-3 层	2000 年左右	农村住宅	/	/	/	/	2 类
7	横港桥	平湖市	桥梁	独山港东站	DK16+060	DK16+220	右侧	73.5	13.4	0	11	11	2-3 层	2000 年左右	农村住宅	/	/	/	/	2 类
8	横港桥 2	平湖市	桥梁	独山港东~独山港西	DK16+240	DK16+525	右侧	40.5	12.4	7	18	25	2-3 层	2000 年左右	农村住宅	/	/	/	/	2 类
9	腰圩里	平湖市	桥梁	独山港东~独山港西	DK17+070	DK17+255	右侧	49.4	12.9	4	39	43	2-3 层	2000 年左右	农村住宅	中山路	101	北侧	地面道路	2 类
10	优胜村	平湖市	桥梁	独山港东~独山港西	DK16+980	DK17+350	左侧	123.5	12.8	0	38	38	3 层	2005 年	农村集中住宅	中山路	57	南侧	地面道路	2 类
11	老虎圩	平湖市	桥梁	独山港东~独山港西	DK17+615	DK17+750	右侧	31.0	12.1	3	0	3	2-3 层	2000 年左右	农村住宅	中山路	55	北侧	地面道路	2 类
12	朱家浜	平湖市	桥梁	独山港东~独山港西	DK19+100	DK19+200	左侧	82.5	14.9	0	6	6	2-3 层	2000 年左右	农村住宅	中山路	60	南侧	地面道路	2 类
13	秀东村 1	平湖市	桥梁	独山港东~独山港西	DK19+290	DK19+480	右侧	75.8	14.5	0	9	9	2-3 层	2000 年左右	农村住宅	中山路	53	北侧	地面道路	2 类
14	秀东村 2	平湖市	桥梁	独山港东~独山港西	DK19+620	DK19+770	右侧	65.5	15.7	0	6	6	2-3 层	2000 年左右	农村住宅	中山路	45	北侧	地面道路	2 类
15	东南横沼 1	平湖市	桥梁	独山港东~独山港西	DK20+105	DK20+410	右侧	50.5	15.0	4	26	30	2-3 层	2000 年左右	农村住宅	中山路	29	北侧	地面道路	2 类
16	东南横沼 2	平湖市	桥梁	独山港东~独山港西	DK20+190	DK20+250	左侧	68.8	14.9	0	4	4	2-3 层	2000 年左右	农村住宅	中山路	126	南侧	地面道路	2 类
17	东南横沼 3	平湖市	桥梁	独山港东~独山港西	DK20+685	DK20+780	右侧	169.0	15.2	0	5	5	2-3 层	2000 年左右	农村住宅	中山路	151	北侧	地面道路	2 类
18	南陆家浜	平湖市	桥梁	独山港西	DK21+090	DK21+360	左侧	54.0	15.1	3	37	40	2-3 层	2000 年左右	农村住宅	中山路	40	南侧	地面道路	2 类
19	母子汇	平湖市	桥梁	独山港西~乍浦	DK21+430	DK21+500	右侧	32.0	14.1	2	7	9	2-3 层	2000 年左右	农村住宅	中山路	14.5	北侧	地面道路	4a 类
20	刘家桥	平湖市	桥梁	独山港西~乍浦	DK21+950	DK22+200	左侧	82.0	14.2	0	17	17	2-3 层	2000 年左右	农村住宅	中山路	65	南侧	地面道路	2 类
21	旧唐	平湖市	桥梁	独山港西~乍浦	DK22+070	DK22+375	右侧	76.0	13.9	0	31	31	2-3 层	2000 年左右	农村住宅	中山路	57	北侧	地面道路	2 类
22	姜家浜	平湖市	桥梁	独山港西~乍浦	DK22+550	DK23+090	右侧	35.0	15.3	3	50	53	2-3 层	2000 年左右	农村住宅	中山路（断头路）	11	北侧	地面道路	4a 类
23	十房宅基	平湖市	桥梁	独山港西~乍浦	DK22+950	DK23+020	左侧	126.0	17.4	0	5	5	2-3 层	2000 年左右	农村住宅	/	/	/	/	2 类
24	七子桥	平湖市	桥梁	独山港西~乍浦	DK23+350	DK23+455	右侧	157.0	16.6	0	6	6	2-3 层	2000 年左右	农村住宅	/	/	/	/	2 类
25	石桥头	平湖市	桥梁	独山港西~乍浦	DK23+550	DK23+925	右侧	30.0	15.4	1	45	46	2-3 层	2000 年左右	农村住宅	/	/	/	/	2 类
26	南王家宅基	平湖市	桥梁	独山港西~乍浦	DK23+570	DK23+870	左侧	48.0	15.4	2	33	35	2-3 层	2000 年左右	农村住宅	/	/	/	/	2 类
27	罗家桥	平湖市	桥梁	独山港西~乍浦	DK24+050	DK24+780	左侧	33.5	11.4	10	30	40	2-3 层	2000 年	农村住宅	/	/	/	/	2 类

序号	敏感目标名称	行政区划	线路类型	区段	涉及线路里程范围		与拟建线路位置关系（m）			不同功能区户数（户）			敏感点概况			与邻近交通位置关系（m）				现状声功能区划
					起点	终点	方位	水平距离	高差	4b 类区	2 类区	总规模	楼层	建设年代	备注	名称	距边界水平距离	方位	线路形式	
														左右						
28	胡家桥、灶山浜	平湖市	桥梁	独山港西~乍浦	DK24+540	DK24+895	右侧	32.6	11.4	1	22	23	2-3 层	2000 年左右	农村住宅	/	/	/	/	2 类
29	徐家桥	平湖市	桥梁	独山港西~乍浦	DK24+790	DK25+260	左侧	74.0	11.2	0	26	26	2-3 层	2000 年左右	农村住宅	/	/	/	/	2 类
30	教家浜	平湖市	桥梁	独山港西~乍浦	DK25+300	DK25+495	右侧	35.7	11.1	4	31	35	2-3 层	2000 年左右	农村住宅	/	/	/	/	2 类
31	蓬尘馆	平湖市	桥梁	独山港西~乍浦	DK25+570	DK25+800	左侧	35.2	10.2	2	10	12	2-3 层	2000 年左右	农村住宅	/	/	/	/	2 类
32	北梁庄桥	平湖市	桥梁	独山港西~乍浦	DK25+740	DK25+880	右侧	144.0	10.5	0	7	7	2-4 层	2000 年左右	农村住宅	/	/	/	/	2 类
33	皇门里	嘉兴港区	桥梁	独山港西~乍浦	DK26+400	DK26+895	左侧	37.0	9.7	2	2	4	2-3 层	2000 年左右	农村住宅	/	/	/	/	2 类
34	马家圩	嘉兴港区	桥梁	独山港西~乍浦	DK27+200	DK27+380	左侧	162.0	10.3	0	2	2	2-3 层	2000 年左右	农村住宅	/	/	/	/	2 类
35	板桥头	嘉兴港区	桥梁	独山港西~乍浦	DK27+670	DK27+850	右侧	48.0	11.1	1	11	12	2-3 层	2000 年左右	农村住宅	/	/	/	/	2 类
36	砖桥	嘉兴港区	桥梁	独山港西~乍浦	DK27+705	DK27+965	左侧	69.3	11.1	0	20	20	2-3 层	2000 年左右	农村住宅	/	/	/	/	2 类
37	河干桥	嘉兴港区	桥梁	独山港西~乍浦	DK28+395	DK28+490	右侧	116.5	10.7	0	4	4	2-3 层	2000 年左右	农村住宅	/	/	/	/	2 类
38	方家廊、戴家宅基	嘉兴港区	桥梁	乍浦	DK28+740	DK29+250	右侧	135.0	10.0	0	9	9	2-3 层	2000 年左右	农村住宅	/	/	/	/	2 类
39	姚家桥	平湖市	桥梁	乍浦~林埭站	DK29+750	DK30+065	右侧	35.6	15.2	6	19	25	2-3 层	2000 年左右	农村住宅	/	/	/	/	2 类
40	恬楼	平湖市	桥梁	乍浦~林埭站	DK29+995	DK30+050	左侧	152.0	16.3	0	4	4	4 层	2000 年左右	农村住宅	/	/	/	/	2 类
41	鲁家埭	平湖市	桥梁	乍浦~林埭站	DK30+345	DK30+560	右侧	30.1	15.0	6	15	21	2-3 层	2000 年左右	农村住宅	/	/	/	/	2 类
42	菜圩	平湖市	桥梁	乍浦~林埭站	DK30+650	DK30+795	右侧	45.0	12.8	1	13	14	2-3 层	2000 年左右	农村住宅	/	/	/	/	2 类
43	王家门	平湖市	桥梁	乍浦~林埭站	DK30+905	DK31+140	右侧	51.0	11.9	5	22	27	2-3 层	2000 年左右	农村住宅	/	/	/	/	2 类
44	娄廊	平湖市	桥梁	林埭站（预留）	DK31+225	DK31+310	左侧	42.5	12.4	2	16	18	2-3 层	2000 年左右	农村住宅	/	/	/	/	2 类
45	陈家门	平湖市	桥梁	林埭~平湖站	DK31+490	DK31+520	右侧	33.5	11.6	2	4	6	2-3 层	2000 年左右	农村住宅	/	/	/	/	2 类
46	花园浜	平湖市	桥梁	林埭~平湖站	DK31+780	DK31+965	右侧	32.8	12.1	4	18	22	2-3 层	2000 年左右	农村住宅	/	/	/	/	2 类
47	曹家埭	平湖市	桥梁	林埭~平湖站	DK32+050	DK32+110	右侧	36.5	13.0	2	6	8	2-3 层	2000 年左右	农村住宅	/	/	/	/	2 类
48	长浜桥	平湖市	桥梁	林埭~平湖站	DK32+320	DK32+460	右侧	35.8	14.5	2	13	15	2-3 层	2000 年左右	农村住宅	/	/	/	/	2 类
49	油车浜	平湖市	桥梁	林埭~平湖站	DK32+760	DK32+870	左侧	42.6	16.3	4	13	17	2-3 层	2000 年左右	农村住宅	/	/	/	/	2 类
50	老虎桥	平湖市	桥梁	林埭~平湖站	DK32+730	DK32+880	右侧	108.9	16.3	0	9	9	2-3 层	2000 年左右	农村住宅	/	/	/	/	2 类
51	毛家库	平湖市	桥梁	林埭~平湖站	DK33+010	DK33+120	左侧	31.6	18.0	3	9	12	2-3 层	2000 年左右	农村住宅	/	/	/	/	2 类
52	西南	平湖市	桥梁	林埭~平湖站	DK33+565	DK33+730	左侧	37.3	20.0	6	5	11	2-3 层	2000 年左右	农村住宅	/	/	/	/	2 类
53	山家头	平湖市	桥梁	林埭~平湖站	DK33+520	DK33+770	右侧	48.2	20.0	1	13	14	2-3 层	2000 年左右	农村住宅	沈海高速	32	南侧	地面道路	4a 类

序号	敏感目标名称	行政区划	线路类型	区段	涉及线路里程范围		与拟建线路位置关系（m）			不同功能区户数（户）			敏感点概况			与邻近交通位置关系（m）				现状声功能区划
					起点	终点	方位	水平距离	高差	4b 类区	2 类区	总规模	楼层	建设年代	备注	名称	距边界水平距离	方位	线路形式	
54	姚湾	平湖市	桥梁	林埭~平湖站	DK33+890	DK34+200	左侧	48.9	21.2	3	7	10	2-3 层	2000 年左右	农村住宅	沈海高速	31.5	南侧	地面道路	4a 类
55	堰头	平湖市	桥梁	林埭~平湖站	DK34+085	DK34+320	右侧	33.3	19.8	3	16	19	2-3 层	2000 年左右	农村住宅	/	/	/	/	2 类
56	花农桥	平湖市	桥梁	林埭~平湖站	DK34+550	DK34+680	左侧	30.5	16.7	2	5	7	2-3 层	2000 年左右	农村住宅	S07 省道	126	东侧	地面道路	2 类
57	富长浜	平湖市	桥梁	林埭~平湖站	DK34+680	DK35+245	右侧	32.0	12.3	5	61	66	2-3 层	2000 年左右	农村住宅	/	/	/	/	2 类
58	西南塘桥	平湖市	桥梁	林埭~平湖站	DK34+805	DK35+200	左侧	51.8	12.3	1	21	22	2-3 层	2000 年左右	农村住宅	/	/	/	/	2 类
59	周家门	平湖市	桥梁	林埭~平湖站	DK35+340	DK35+575	左侧	43.1	12.3	6	15	21	2-3 层	2000 年左右	农村住宅	/	/	/	/	2 类
60	蔡家门 1	平湖市	桥梁	林埭~平湖站	DK35+635	DK35+770	右侧	43.2	12.1	5	5	10	2-3 层	2000 年左右	农村住宅	/	/	/	/	2 类
61	蔡家门 2	平湖市	桥梁	林埭~平湖站	DK35+680	DK35+800	左侧	47.5	12.1	3	0	3	2-3 层	2000 年左右	农村住宅	/	/	/	/	2 类
62	小庙浜、李家埭	平湖市	桥梁	平湖站	DK36+050	DK36+975	右侧	42.2	11.7	5	46	51	2-3 层	2000 年左右	农村住宅	/	/	/	/	2 类
63	恬楼	平湖市	桥梁	平湖~海盐开发区站	DK36+545	DK36+900	左侧	38.7	11.7	3	13	16	2-3 层	2000 年左右	农村住宅	/	/	/	/	2 类
64	严家埭	平湖市	桥梁	平湖~海盐开发区站	DK37+100	DK37+450	右侧	35.9	16.1	14	12	26	2-3 层	2000 年左右	农村住宅	/	/	/	/	2 类
65	庙浜	平湖市	桥梁	平湖~海盐开发区站	DK37+120	DK37+490	左侧	87.0	16.1	0	35	35	2-3 层	2000 年左右	农村住宅	/	/	/	/	2 类
66	袁家浜	平湖市	桥梁	平湖~海盐开发区站	DK37+700	DK37+800	右侧	140.0	21.8	0	4	4	2-3 层	2000 年左右	农村住宅	/	/	/	/	2 类
67	水南斗	平湖市	桥梁	平湖~海盐开发区站	DK38+030	DK38+400	右侧	30.0	22.4	14	15	29	2-3 层	2000 年左右	农村住宅	/	/	/	/	2 类
68	黄家浜	平湖市	桥梁	平湖~海盐开发区站	DK38+480	DK38+670	左侧	56.6	20.9	1	7	8	2-3 层	2000 年左右	农村住宅	/	/	/	/	2 类
69	黑鱼浜	平湖市	桥梁	平湖~海盐开发区站	DK38+820	DK39+055	右侧	30.9	18.8	9	15	24	2-3 层	2000 年左右	农村住宅	/	/	/	/	2 类
70	人才公寓	海盐县	桥梁	平湖~海盐开发区站	DK44+120	DK44+400	左侧	30.0	19.3	228	0	228	21 层	2022 年	在建人才公寓	东西大道	55	南侧	地面道路	3 类
71	西塘桥街道办事处	海盐县	桥梁	平湖~海盐开发区站	DK45+800	DK46+000	右侧	178.0	12.9	0	1	1	12 层	2000 年左右	行政办公	东西大道	112	北侧	地面道路	2 类
72	杜家桥	海盐县	桥梁	海盐开发区-海盐东站	DK46+650	DK46+740	左侧	42.0	12.7	4	0	4	2-3 层	2000 年左右	农村住宅	东西大道	75	南侧	地面道路	2 类
73	黄家门	海盐县	桥梁	海盐开发区-海盐东站	DK46+700	DK46+950	左侧	153.4	12.7	0	14	14	2-3 层	2000 年左右	农村住宅	/	/	/	/	2 类
74	陆家门	海盐县	桥梁	海盐开发区-海盐东站	DK47+000	DK47+120	左侧	41.0	12.5	2	8	10	2-3 层	2000 年左右	农村住宅	东西大道	76	南侧	地面道路	2 类
75	张家村	海盐县	桥梁	海盐开发区-海盐东站	DK47+550	DK47+910	右侧	83.0	13.2	0	48	48	2-3 层	2000 年左右	农村住宅	东西大道	14	北侧	地面道路	4a 类
76	桥湾里	海盐县	桥梁	海盐开发区-海盐东站	DK47+920	DK48+220	右侧	32.0	13.2	18	20	38	2-3 层	2000 年左右	农村住宅	/	/	/	/	2 类
77	朱家塔	海盐县	桥梁	海盐开发区-海盐东站	DK48+200	DK48+420	左侧	51.0	14.4	1	19	20	2-3 层	2000 年左右	农村住宅	/	/	/	/	2 类
78	野猫桥	海盐县	桥梁	海盐开发区-海盐东站	DK48+260	DK48+670	右侧	38.0	14.4	9	36	45	2-3 层	2000 年左右	农村住宅	/	/	/	/	2 类
79	荷叶地	海盐县	桥梁	海盐开发区-海盐东站	DK48+500	DK48+800	左侧	30.5	14.4	3	4	7	2-3 层	2000 年左右	农村住宅	/	/	/	/	2 类
80	港海廊、张家门	海盐县	桥梁	海盐开发区-海盐东站	DK48+700	DK49+080	右侧	31.0	16.5	15	35	50	2-3 层	2000 年左右	农村住宅	/	/	/	/	2 类

序号	敏感目标名称	行政区划	线路类型	区段	涉及线路里程范围		与拟建线路位置关系（m）			不同功能区户数（户）			敏感点概况			与邻近交通位置关系（m）				现状声功能区划
					起点	终点	方位	水平距离	高差	4b 类区	2 类区	总规模	楼层	建设年代	备注	名称	距边界水平距离	方位	线路形式	
81	王家宅基	海盐县	桥梁	海盐开发区-海盐东站	DK49+220	DK49+450	右侧	31.0	16.6	2	8	10	2-3 层	2000 年左右	农村住宅	/	/	/	/	2 类
82	瓜田庙	海盐县	桥梁	开发区站~海盐东站	DK49+160	DK49+600	左侧	31.0	16.6	9	33	42	2-3 层	2000 年左右	农村住宅	海盐东存车场出入线（待建）	186	左侧	路基	2 类
83	南吴家塔	海盐县	桥梁	开发区站~海盐东站	DK49+700	DK49+940	右侧	38.0	15.8	16	8	24	2-3 层	2000 年左右	农村住宅	海盐东存车场出入线（待建）	81	左侧	路基	2 类

注：高差为敏感目标所在地面距轨面的垂直距离；正值表示轨面低于地面，负值表示轨面高于地面。

表 4.2-2　存车场出入线段现状声环境保护目标分布及概况一览表

序号	敏感目标名称	行政区划	线路类型	区段	涉及线路里程范围		与拟建线路位置关系（m）			不同功能区户数（户）			敏感点概况			与邻近交通位置关系（m）				现状声功能区划
					起点	终点	方位	水平距离	高差	4b 类区	2 类区	总规模	楼层	建设年代	备注	名称	距边界水平距离	方位	线路形式	
82	瓜田庙（同正线 82#）	海盐县	路基	存车厂出入线	CRDyK1+950	CRDyK2+120	左侧	186.0	1.5	0	7	7	2-3 层	2000 年左右	农村住宅	金平正线（待建）	31	左侧	高架	2 类
83	南吴家塔（同正线 83#）	海盐县	路基	存车厂出入线	CRDyK1+800	CRDyK2+000	左侧	81.0	2.1	0	44	44	2-3 层	2000 年左右	农村住宅	金平正线（待建）	38	右侧	高架	2 类

注：①高差为敏感目标所在地面距轨面的垂直距离；正值表示轨面低于地面，负值表示轨面高于地面。②声环境保护目标与正线 N82、N83 一致。

表 4.2-3 存车场、牵引变电所声环境敏感目标分布及概况一览表

序号	区段	敏感目标名称	距厂界最近距离/m	方位	环境功能区	声环境保护目标情况说明
81	牵引变电所周边	王家宅基（同正线 81#）	47	西侧	2 类	2-3 层居民住宅，2000 年左右建成，正对/侧对牵引变电站，周边为农田
			55	北侧		
84	海盐东存车场周边	八团村	5m	东侧	2 类	2-3 层居民住宅，2000 年左右建成，正对/侧对/背对存车场，周边为农田
			5m	南侧	2 类	
			5m	北侧	2 类	
			4m	西侧咽喉区	2 类	

1	2
3	4
5	6
7	8
9	10

11	12
13	14
15	16
17	18
19	20

21	22
23	24
25	26
27	28
29	30

31	32
33	34
35	36
37	38
39	40

41	42
43	44
45	46
47	48
49	50

51	52
53	54
55	56
57	58
59	60

61	62
63	64
65	66
67	68
69	70

71	72
73	74
75	76
77	78
79	80

81	82
83	84

4.2.2 声环境现状监测

（1）测量单位

中科检测技术服务（嘉兴）有限公司。

（2）测量执行的标准和规范

环境噪声现状测量按照 GB3096-2008《声环境质量标准》要求进行。

（3）测量实施方案

①测量仪器

本次环境噪声现状监测采用多功能声级计（CASJXTS-C529-01），在每次测量前后用声源校正器进行校准。所有测量仪器（包括声源校准器）使用前均在每年一度的计量检定中由具有资质的计量检定部门鉴定合格。

②测量时间及方法

监测时段为 2022 年 5 月 16 日～2022 年 5 月 31 日，昼、夜各监测一次。

环境噪声现状测量时，昼间根据全线声环境保护目标情况，选择在正常工作或正常活动时间内昼间 6：00～22：00，夜间 22：00～次日 6：00 的代表性时段进行。

受既有道路影响的敏感目标，每次测量选择不低于车流平均运行密度的 20min 监测。监测点周围无显著声源时，每次测量 10min。测量同时记录噪声主要来源，注意避开强施工噪声、虫鸣、狗吠等因素，测量其等效连续 A 声级，分别代表昼、夜间噪声水平。

③测量及评价量

环境噪声现状测量量为等效连续 A 声级，以等效连续 A 声级作为评价量。

（4）敏感点分布及布点原则

环境噪声现状监测主要是为全面把握沿线声环境现状以及为环境噪声预测提供基础资料。

环境噪声现状监测主要针对分布于线路两侧的敏感点，监测点覆盖正线工程评价范围内所有声环境敏感目标。对受既有道路交通噪声影响的，监测既有道路噪声影响以及远离既有道路处的背景值，无明显噪声源的敏感目标监测背景值。83 处声环境保护目标，设置监测点位 94 个。

现状噪声监测布点见表 4.2-4，布点图见附图。

表 4.2-4　声环境现状监测布点

序号	敏感目标名称	涉及线路里程范围		监测点编号	监测点位置说明	与拟建线路位置关系（m）		与邻近交通位置关系（m）				现状声功能区划	监测要求
		起点	终点			方位	距近侧线路中心线水平距离	名称	距边界水平距离	方位	线路形式		
1	九机厅	DK12+280	DK12+950	N1-1	第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	127.4	G228 国道	19.2	北侧	地面道路	4a 类	记录测试时段大小车流量；昼夜间各连续监测 20min；
				N1-2	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	186.7	G228 国道	78.3	北侧	地面道路	2 类	背景值；昼夜间各连续监测 10min
2	邱家宅基	DK13+010	DK13+400	N2-1	第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	173.3	G228 国道	57.0	北侧	地面道路	2 类	背景值；昼夜间各连续监测 10min
3	徐家宅基	DK14+485	DK14+660	N3-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	38.9	G228 国道	114.0	南侧	地面道路	2 类	背景值；昼夜间各连续监测 10min
				N3-5	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	39.5	G228 国道	16.0	南侧	地面道路	4a 类	记录测试时段大小车流量；昼夜间各连续监测 20min；
4	前进村	DK14+970	DK15+465	N4-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	33.6	/	/	/	/	2 类	背景值；昼夜间各连续监测 10min
5	南王	DK15+550	DK15+700	N5-1	第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	120.2	/	/	/	/	2 类	背景值；昼夜间各连续监测 10min
6	白荡	DK15+650	DK15+800	N6-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	54.9	/	/	/	/	2 类	背景值；昼夜间各连续监测 10min
7	横港桥	DK16+060	DK16+220	N7-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	73.5	/	/	/	/	2 类	背景值；昼夜间各连续监测 10min
8	横港桥 2	DK16+240	DK16+525	N8-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	40.5	/	/	/	/	2 类	背景值；昼夜间各连续监测 10min
9	腰圩里	DK17+070	DK17+255	N9-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	49.4	中山路	101	北侧	地面道路	2 类	背景值；昼夜间各连续监测 10min
10	优胜村	DK16+980	DK17+350	N10-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	123.5	中山路	57.0	南侧	地面道路	2 类	记录测试时段大小车流量；昼夜间各连续监测 20min；
				N10-2	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	197.5	中山路	114.0	南侧	地面道路	2 类	背景值；昼夜间各连续监测 10min
11	老虎圩	DK17+615	DK17+750	N11-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	31.0	中山路	55.0	北侧	地面道路	2 类	背景值；昼夜间各连续监测 10min
12	朱家浜	DK19+100	DK19+200	N12-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	82.5	中山路	60.0	南侧	地面道路	2 类	临路测点受既有道路影响，记录测试时段大小车流量；昼夜间各连续监测 20min；
				N12-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	198.9	中山路	184.0	南侧	地面道	2 类	背景值；昼夜间各连续监测

序号	敏感目标名称	涉及线路里程范围		监测点编号	监测点位置说明	与拟建线路位置关系（m）		与邻近交通位置关系（m）				现状声功能区划	监测要求
		起点	终点			方位	距近侧线路中心线水平距离	名称	距边界水平距离	方位	线路形式		
											路		10min
13	秀东村 1	DK19+290	DK19+480	N13-1	2类区第一排建筑1楼窗外1m	右侧	75.8	中山路	53.0	北侧	地面道路	2 类	记录测试时段大小车流量；昼夜间各连续监测 20min；
14	秀东村 2	DK19+620	DK19+770	N14-1	2类区第一排建筑1楼窗外1m	右侧	65.5	中山路	45.0	北侧	地面道路	2 类	记录测试时段大小车流量；昼夜间各连续监测 20min；
15	东南横沼 1	DK20+105	DK20+410	N15-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	50.5	中山路	29.0	北侧	地面道路	2 类	记录测试时段大小车流量；昼夜间各连续监测 20min；
				N15-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	193.0	中山路	170.0	北侧	地面道路	2 类	背景值；昼夜间各连续监测 10min
16	东南横沼 2	DK20+190	DK20+250	N16-1	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	68.8	中山路	126.0	南侧	地面道路	2 类	背景值；昼夜间各连续监测 10min
17	东南横沼 3	DK20+685	DK20+780	N17-1	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	169.0	中山路	151.0	北侧	地面道路	2 类	背景值；昼夜间各连续监测 10min
18	南陆家浜	DK21+090	DK21+360	N18-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	54.0	中山路	40.0	南侧	地面道路	2 类	记录测试时段大小车流量；昼夜间各连续监测 20min；
				N18-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	194.0	中山路	170.0	南侧	地面道路	2 类	背景值；昼夜间各连续监测 10min
19	母子汇	DK21+430	DK21+500	N19-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	32.0	中山路	14.5	北侧	地面道路	4a 类	记录测试时段大小车流量；昼夜间各连续监测 20min；
				N19-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	191.0	中山路	167.0	北侧	地面道路	2 类	背景值；昼夜间各连续监测 10min
20	刘家桥	DK21+950	DK22+200	N20-1	2类区第一排建筑1楼窗外1m	左侧	82.0	中山路	65.0	南侧	地面道路	2 类	记录测试时段大小车流量；昼夜间各连续监测 20min；
				N20-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	200.0	中山路	178.0	南侧	地面道路	2 类	背景值；昼夜间各连续监测 10min
21	旧唐	DK22+070	DK22+375	N21-1	2类区第一排建筑1楼窗外1m	右侧	76.0	中山路	57.0	北侧	地面道路	2 类	记录测试时段大小车流量；昼夜间各连续监测 20min；
				N21-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	200.0	中山路	174.0	北侧	地面道路	2 类	背景值；昼夜间各连续监测 10min
22	姜家浜	DK22+550	DK23+090	N22-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	35.0	中山路（断头路）	11.0	北侧	地面道路	4a 类	背景值；昼夜间各连续监测 10min
23	十房宅基	DK22+950	DK23+020	N23-1	2类区第一排建筑1楼窗外1m	左侧	126.0	/	/	/	/	2 类	背景值；昼夜间各连续监测 10min

序号	敏感目标名称	涉及线路里程范围		监测点编号	监测点位置说明	与拟建线路位置关系（m）		与邻近交通位置关系（m）				现状声功能区划	监测要求
		起点	终点			方位	距近侧线路中心线水平距离	名称	距边界水平距离	方位	线路形式		
24	七子桥	DK23+350	DK23+455	N24-1	2类区第一排建筑1楼窗外1m	右侧	157.0	/	/	/	/	2 类	背景值；昼夜间各连续监测10min
25	石桥头	DK23+550	DK23+925	N25-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	30.0	/	/	/	/	2 类	背景值；昼夜间各连续监测10min
26	南王家宅基	DK23+570	DK23+870	N26-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	48.0	/	/	/	/	2 类	背景值；昼夜间各连续监测10min
27	罗家桥	DK24+050	DK24+780	N27-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	33.5	/	/	/	/	2 类	背景值；昼夜间各连续监测10min
28	胡家桥、灶山浜	DK24+540	DK24+895	N28-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	32.6	/	/	/	/	2 类	背景值；昼夜间各连续监测10min
29	徐家桥	DK24+790	DK25+260	N29-1	2类区第一排建筑1楼窗外1m	左侧	74.0	/	/	/	/	2 类	背景值；昼夜间各连续监测10min
30	教家浜	DK25+300	DK25+495	N30-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	35.7	/	/	/	/	2 类	背景值；昼夜间各连续监测10min
31	蓬尘馆	DK25+570	DK25+800	N31-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	35.2	/	/	/	/	2 类	背景值；昼夜间各连续监测10min
32	北梁庄桥	DK25+740	DK25+880	N32-1	2类区第一排建筑1楼窗外1m	右侧	144.0	/	/	/	/	2 类	背景值；昼夜间各连续监测10min
33	皇门里	DK26+400	DK26+895	N33-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	37.0	/	/	/	/	2 类	背景值；昼夜间各连续监测10min
34	马家圩	DK27+200	DK27+380	N34-1	2类区第一排建筑1楼窗外1m	左侧	162.0	/	/	/	/	2 类	背景值；昼夜间各连续监测10min
35	板桥头	DK27+670	DK27+850	N35-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	48.0	/	/	/	/	2 类	背景值；昼夜间各连续监测10min
36	砖桥	DK27+705	DK27+965	N36-1	2类区第一排建筑1楼窗外1m	左侧	69.3	/	/	/	/	2 类	背景值；昼夜间各连续监测10min
37	河干桥	DK28+395	DK28+490	N37-1	2类区第一排建筑1楼窗外1m	右侧	116.5	/	/	/	/	2 类	背景值；昼夜间各连续监测10min
38	方家廊、戴家宅基	DK28+740	DK29+250	N38-1	2类区第一排建筑1楼窗外1m	右侧	135.0	/	/	/	/	2 类	背景值；昼夜间各连续监测10min
39	姚家桥	DK29+750	DK30+065	N39-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	35.6	九龙山大道	156.0	东侧	地面道路	2 类	背景值；昼夜间各连续监测10min
40	恬楼	DK29+995	DK30+050	N40-1	2类区第一排建筑1楼窗外1m	左侧	152.0	/	/	/	/	2 类	背景值；昼夜间各连续监测10min

序号	敏感目标名称	涉及线路里程范围		监测点编号	监测点位置说明	与拟建线路位置关系（m）		与邻近交通位置关系（m）				现状声功能区划	监测要求
		起点	终点			方位	距近侧线路中心线水平距离	名称	距边界水平距离	方位	线路形式		
41	鲁家埭	DK30+345	DK30+560	N41-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	30.1	G228 国道	89.0	南侧	地面道路	2 类	背景值；昼夜间各连续监测 10min
42	菜圩	DK30+650	DK30+795	N42-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	45.0	/	/	/	/	2 类	背景值；昼夜间各连续监测 10min
43	王家门	DK30+905	DK31+140	N43-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	51.0	/	/	/	/	2 类	背景值；昼夜间各连续监测 10min
44	娄廊	DK31+225	DK31+310	N44-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	42.5	/	/	/	/	2 类	背景值；昼夜间各连续监测 10min
45	陈家门	DK31+490	DK31+520	N45-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	33.5	/	/	/	/	2 类	背景值；昼夜间各连续监测 10min
46	花园浜	DK31+780	DK31+965	N46-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	32.8	/	/	/	/	2 类	背景值；昼夜间各连续监测 10min
47	曹家埭	DK32+050	DK32+110	N47-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	36.5	/	/	/	/	2 类	背景值；昼夜间各连续监测 10min
48	长浜桥	DK32+320	DK32+460	N48-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	35.8	/	/	/	/	2 类	背景值；昼夜间各连续监测 10min
49	油车浜	DK32+760	DK32+870	N49-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	42.6	/	/	/	/	2 类	背景值；昼夜间各连续监测 10min
50	老虎桥	DK32+730	DK32+880	N50-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	108.9	/	/	/	/	2 类	背景值；昼夜间各连续监测 10min
51	毛家库	DK33+010	DK33+120	N51-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	31.6	/	/	/	/	2 类	背景值；昼夜间各连续监测 10min
52	西南	DK33+565	DK33+730	N52-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	37.3	/	/	/	/	2 类	背景值；昼夜间各连续监测 10min
53	山家头	DK33+520	DK33+770	N53-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	48.2	沈海高速	32.0	南侧	地面道路	4a 类	背景值；昼夜间各连续监测 10min
54	姚湾	DK33+890	DK34+200	N54-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	48.9	沈海高速	31.5	南侧	地面道路	4a 类	记录测试时段大小车流量；昼夜间各连续监测 20min；
55	堰头	DK34+085	DK34+320	N55-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	33.3	沈海高速	55.0	北侧	地面道路	2 类	背景值；昼夜间各连续监测 10min
56	花农桥	DK34+550	DK34+680	N56-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	30.5	S07 省道	126.0	东侧	地面道路	2 类	背景值；昼夜间各连续监测 10min
				N56-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	140.3	S07 省道	14	东侧	地面道路	4a 类	记录测试时段大小车流量；昼夜间各连续监测 20min；

序号	敏感目标名称	涉及线路里程范围		监测点编号	监测点位置说明	与拟建线路位置关系（m）		与邻近交通位置关系（m）				现状声功能区划	监测要求
		起点	终点			方位	距近侧线路中心线水平距离	名称	距边界水平距离	方位	线路形式		
57	富长浜	DK34+680	DK35+245	N57-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	32.0	/	/	/	/	2 类	背景值；昼夜间各连续监测 10min
58	西南塘桥	DK34+805	DK35+200	N58-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	51.8	/	/	/	/	2 类	背景值；昼夜间各连续监测 10min
59	周家门	DK35+340	DK35+575	N59-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	43.1	/	/	/	/	2 类	背景值；昼夜间各连续监测 10min
60	蔡家门 1	DK35+635	DK35+770	N60-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	43.2	/	/	/	/	2 类	背景值；昼夜间各连续监测 10min
61	蔡家门 2	DK35+680	DK35+800	N61-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	47.5	/	/	/	/	2 类	背景值；昼夜间各连续监测 10min
62	小庙浜、李家埭	DK36+050	DK36+975	N62-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	42.2	/	/	/	/	2 类	背景值；昼夜间各连续监测 10min
63	恬楼	DK36+545	DK36+900	N63-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	38.7	/	/	/	/	2 类	背景值；昼夜间各连续监测 10min
64	严家埭	DK37+100	DK37+450	N64-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	35.9	/	/	/	/	2 类	背景值；昼夜间各连续监测 10min
65	庙浜	DK37+120	DK37+490	N65-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	87.0	/	/	/	/	2 类	背景值；昼夜间各连续监测 10min
66	袁家浜	DK37+700	DK37+800	N66-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	140.0	金平湖大道	66.0	东侧	地面道路	2 类	背景值；昼夜间各连续监测 10min
67	水南斗	DK38+030	DK38+400	N67-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	30.0	沈海高速	158.0	北侧	地面道路	2 类	背景值；昼夜间各连续监测 10min
68	黄家浜	DK38+480	DK38+670	N68-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	56.6	沈海高速	88.0	南侧	地面道路	2 类	背景值；昼夜间各连续监测 10min
69	黑鱼浜	DK38+820	DK39+055	N69-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	30.9	/	/	/	/	2 类	背景值；昼夜间各连续监测 10min
70	人才公寓	DK44+120	DK44+400	N70-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	35.0	东西大道	55.0	南侧	地面道路	3 类	记录测试时段大小车流量；昼夜间各连续监测 20min；
71	西塘桥街道办事处	DK45+800	DK46+000	N71-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	178.0	东西大道	112.0	北侧	地面道路	2 类	背景值；昼夜间各连续监测 10min
72	杜家桥	DK46+650	DK46+740	N72-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	42.0	东西大道	75.0	南侧	地面道路	2 类	背景值；昼夜间各连续监测 10min
73	黄家门	DK46+700	DK46+950	N73-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	153.4	/	/	/	/	2 类	背景值；昼夜间各连续监测 10min

序号	敏感目标名称	涉及线路里程范围		监测点编号	监测点位置说明	与拟建线路位置关系（m）		与邻近交通位置关系（m）				现状声功能区划	监测要求
		起点	终点			方位	距近侧线路中心线水平距离	名称	距边界水平距离	方位	线路形式		
74	陆家门	DK47+000	DK47+120	N74-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	41.0	东西大道	76.0	南侧	地面道路	2 类	背景值；昼夜间各连续监测 10min
75	张家村	DK47+550	DK47+910	N75-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	83.0	东西大道	14.0	北侧	地面道路	4a 类	记录测试时段大小车流量；昼夜间各连续监测 20min；
				N75-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	200.0	/	/	/	/	2 类	背景值；昼夜间各连续监测 10min
76	桥湾里	DK47+920	DK48+220	N76-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	32.0	/	/	/	/	2 类	背景值；昼夜间各连续监测 10min
77	朱家塔	DK48+200	DK48+420	N77-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	51.0	/	/	/	/	2 类	背景值；昼夜间各连续监测 10min
78	野猫桥	DK48+260	DK48+670	N78-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	38.0	/	/	/	/	2 类	背景值；昼夜间各连续监测 10min
79	荷叶地	DK48+500	DK48+800	N79-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	30.5	/	/	/	/	2 类	背景值；昼夜间各连续监测 10min
80	港海廊、张家门	DK48+700	DK49+080	N80-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	31.0	/	/	/	/	2 类	背景值；昼夜间各连续监测 10min
81	王家宅基	DK49+220	DK49+450	N81-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	31.0	/	/	/	/	2 类	背景值；昼夜间各连续监测 10min
82	瓜田庙	DK49+160	DK49+600	N82-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	31.0	/	/	/	/	2 类	背景值；昼夜间各连续监测 10min
83	南吴家塔	DK49+700	DK49+940	N83-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	38.0	/	/	/	/	2 类	背景值；昼夜间各连续监测 10min

4.2.3 声环境现状评价

由表 4.2-5 的声环境现状监测分析可知：

（1）现状受既有道路噪声影响的敏感点

31 处声环境保护目标受现状既有道路噪声影响，共布置噪声监测点位 41 处。现状监测值昼间为 39～66dB（A）、夜间为 38～61dB（A），对照 GB3096-2008 相应标准，昼间有 1 处声环境保护目标超标 4dB（A），夜间有 6 处敏感点超标 1～11dB（A）。现状超标原因为道路交通噪声。

（2）现状不受既有道路噪声影响的敏感点

现状不受既有道路噪声影响的 52 处敏感点，现状监测值昼间为 41～54dB（A），夜间为 39～47dB（A），昼夜均可满足 GB3096-2008 相应功能区标准。

表 4.2-5　声环境现状监测分析

序号	敏感目标名称	涉及线路里程范围		监测点编号	监测点位置说明	与拟建线路位置关系（m）		与邻近交通位置关系（m）				现状声功能区划	标准值 dB（A）		现状监测值 dB（A）		达标分析		主要噪声源
		起点	终点			方位	水平距离	名称	距边界水平距离	方位	线路形式		昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	
1	九机厅	DK12+280	DK12+950	N1-1	第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	127.4	G228 国道	19.2	北侧	地面道路	4a 类	70	55	59	49	达标	达标	交通噪声
				N1-2	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	186.7	G228 国道	78.3	北侧	地面道路	2 类	60	50	52	45	达标	达标	社会生活噪声
2	邱家宅基	DK13+010	DK13+400	N2-1	第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	173.3	G228 国道	57.0	北侧	地面道路	2 类	60	50	54	43	达标	达标	交通噪声
3	徐家宅基	DK14+485	DK14+660	N3-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	38.9	G228 国道	114.0	南侧	地面道路	2 类	60	50	51	47	达标	达标	社会生活噪声
				N3-5	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	39.5	G228 国道	16.0	南侧	地面道路	4a 类	70	55	60	54	达标	达标	交通噪声
4	前进村	DK14+970	DK15+465	N4-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	33.6	/	/	/	/	2 类	60	50	43	43	达标	达标	社会生活噪声
5	南王	DK15+550	DK15+700	N5-1	第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	120.2	/	/	/	/	2 类	60	50	44	42	达标	达标	社会生活噪声
6	白荡	DK15+650	DK15+800	N6-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	54.9	/	/	/	/	2 类	60	50	42	44	达标	达标	社会生活噪声
7	横港桥	DK16+060	DK16+220	N7-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	73.5	/	/	/	/	2 类	60	50	41	42	达标	达标	社会生活噪声
8	横港桥 2	DK16+240	DK16+525	N8-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	40.5	/	/	/	/	2 类	60	50	45	43	达标	达标	社会生活噪声
9	腰圩里	DK17+070	DK17+255	N9-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	49.4	中山路	101	北侧	地面道路	2 类	60	50	51	47	达标	达标	社会生活噪声
10	优胜村	DK16+980	DK17+350	N10-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	123.5	中山路	57.0	南侧	地面道路	2 类	60	50	56	51	达标	1	交通噪声
				N10-2	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	197.5	中山路	114.0	南侧	地面道路	2 类	60	50	43	41	达标	达标	社会生活噪声
11	老虎圩	DK17+615	DK17+750	N11-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	31.0	中山路	55.0	北侧	地面道路	2 类	60	50	54	49	达标	达标	社会生活噪声
12	朱家浜	DK19+100	DK19+200	N12-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	82.5	中山路	60.0	南侧	地面道路	2 类	60	50	47	42	达标	达标	断头路 社会生活噪声
				N12-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	198.9	中山路	184.0	南侧	地面道路	2 类	60	50	47	41	达标	达标	社会生活噪声
13	秀东村 1	DK19+290	DK19+480	N13-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	75.8	中山路	53.0	北侧	地面道路	2 类	60	50	48	41	达标	达标	断头路 社会生活噪声
14	秀东村 2	DK19+620	DK19+770	N14-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	65.5	中山路	45.0	北侧	地面道路	2 类	60	50	52	41	达标	达标	断头路 社会生活噪声
15	东南横沼 1	DK20+105	DK20+410	N15-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	50.5	中山路	29.0	北侧	地面道路	2 类	60	50	53	42	达标	达标	断头路 社会生活噪声
				N15-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	193.0	中山路	170.0	北侧	地面道路	2 类	60	50	50	38	达标	达标	社会生活噪声
16	东南横沼 2	DK20+190	DK20+250	N16-1	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	68.8	中山路	126.0	南侧	地面道路	2 类	60	50	49	40	达标	达标	社会生活噪声
17	东南横沼 3	DK20+685	DK20+780	N17-1	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	169.0	中山路	151.0	北侧	地面道路	2 类	60	50	49	41	达标	达标	社会生活噪声
18	南陆家浜	DK21+090	DK21+360	N18-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	54.0	中山路	40.0	南侧	地面道路	2 类	60	50	49	48	达标	达标	断头路 社会生活噪声
				N18-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	194.0	中山路	170.0	南侧	地面道路	2 类	60	50	43	43	达标	达标	社会生活噪声
19	母子汇	DK21+430	DK21+500	N19-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	32.0	中山路	14.5	北侧	地面道路	4a 类	70	55	48	46	达标	达标	断头路 社会生活噪声
				N19-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	191.0	中山路	167.0	北侧	地面道路	2 类	60	50	44	42	达标	达标	社会生活噪声
20	刘家桥	DK21+950	DK22+200	N20-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	82.0	中山路	65.0	南侧	地面道路	2 类	60	50	44	43	达标	达标	社会生活噪声
				N20-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	200.0	中山路	178.0	南侧	地面道路	2 类	60	50	41	39	达标	达标	社会生活噪声
21	旧唐	DK22+070	DK22+375	N21-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	76.0	中山路	57.0	北侧	地面道路	2 类	60	50	48	43	达标	达标	社会生活噪声
				N21-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	200.0	中山路	174.0	北侧	地面道路	2 类	60	50	39	39	达标	达标	社会生活噪声
22	姜家浜	DK22+550	DK23+090	N22-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	35.0	中山路（断头路）	11.0	北侧	地面道路	4a 类	70	55	47	42	达标	达标	断头路 社会生活噪声
23	十房宅基	DK22+950	DK23+020	N23-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	126.0	/	/	/	/	2 类	60	50	41	42	达标	达标	社会生活噪声

序号	敏感目标名称	涉及线路里程范围		监测点编号	监测点位置说明	与拟建线路位置关系（m）		与邻近交通位置关系（m）				现状声功能区划	标准值 dB（A）		现状监测值 dB（A）		达标分析		主要噪声源
		起点	终点			方位	水平距离	名称	距边界水平距离	方位	线路形式		昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	
24	七子桥	DK23+350	DK23+455	N24-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	157.0	/	/	/	/	2 类	60	50	46	45	达标	达标	社会生活噪声
25	石桥头	DK23+550	DK23+925	N25-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	30.0	/	/	/	/	2 类	60	50	45	43	达标	达标	社会生活噪声
26	南王家宅基	DK23+570	DK23+870	N26-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	48.0	/	/	/	/	2 类	60	50	48	43	达标	达标	社会生活噪声
27	罗家桥	DK24+050	DK24+780	N27-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	33.5	/	/	/	/	2 类	60	50	44	42	达标	达标	社会生活噪声
28	胡家桥、灶山浜	DK24+540	DK24+895	N28-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	32.6	/	/	/	/	2 类	60	50	43	42	达标	达标	社会生活噪声
29	徐家桥	DK24+790	DK25+260	N29-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	74.0	/	/	/	/	2 类	60	50	48	42	达标	达标	社会生活噪声
30	教家浜	DK25+300	DK25+495	N30-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	35.7	/	/	/	/	2 类	60	50	46	40	达标	达标	社会生活噪声
31	蓬尘馆	DK25+570	DK25+800	N31-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	35.2	/	/	/	/	2 类	60	50	44	42	达标	达标	社会生活噪声
32	北梁庄桥	DK25+740	DK25+880	N32-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	144.0	/	/	/	/	2 类	60	50	46	42	达标	达标	社会生活噪声
33	皇门里	DK26+400	DK26+895	N33-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	37.0	/	/	/	/	2 类	60	50	48	41	达标	达标	社会生活噪声
34	马家圩	DK27+200	DK27+380	N34-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	162.0	/	/	/	/	2 类	60	50	44	39	达标	达标	社会生活噪声
35	板桥头	DK27+670	DK27+850	N35-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	48.0	/	/	/	/	2 类	60	50	46	40	达标	达标	社会生活噪声
36	砖桥	DK27+705	DK27+965	N36-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	69.3	/	/	/	/	2 类	60	50	47	41	达标	达标	社会生活噪声
37	河干桥	DK28+395	DK28+490	N37-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	116.5	/	/	/	/	2 类	60	50	43	42	达标	达标	社会生活噪声
38	方家廊、戴家宅基	DK28+740	DK29+250	N38-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	135.0	/	/	/	/	2 类	60	50	47	43	达标	达标	社会生活噪声
39	姚家桥	DK29+750	DK30+065	N39-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	35.6	九龙山大道	156.0	东侧	地面道路	2 类	60	50	44	43	达标	达标	社会生活噪声
40	恬楼	DK29+995	DK30+050	N40-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	152.0	/	/	/	/	2 类	60	50	47	41	达标	达标	社会生活噪声
41	鲁家埭	DK30+345	DK30+560	N41-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	30.1	G228 国道	89.0	南侧	地面道路	2 类	60	50	52	49	达标	达标	社会生活噪声
42	菜圩	DK30+650	DK30+795	N42-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	45.0	/	/	/	/	2 类	60	50	49	45	达标	达标	社会生活噪声
43	王家门	DK30+905	DK31+140	N43-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	51.0	/	/	/	/	2 类	60	50	44	41	达标	达标	社会生活噪声
44	娄廊	DK31+225	DK31+310	N44-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	42.5	/	/	/	/	2 类	60	50	48	41	达标	达标	社会生活噪声
45	陈家门	DK31+490	DK31+520	N45-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	33.5	/	/	/	/	2 类	60	50	51	43	达标	达标	社会生活噪声
46	花园浜	DK31+780	DK31+965	N46-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	32.8	/	/	/	/	2 类	60	50	43	42	达标	达标	社会生活噪声
47	曹家埭	DK32+050	DK32+110	N47-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	36.5	/	/	/	/	2 类	60	50	50	39	达标	达标	社会生活噪声
48	长浜桥	DK32+320	DK32+460	N48-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	35.8	/	/	/	/	2 类	60	50	46	42	达标	达标	社会生活噪声
49	油车浜	DK32+760	DK32+870	N49-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	42.6	/	/	/	/	2 类	60	50	43	40	达标	达标	社会生活噪声
50	老虎桥	DK32+730	DK32+880	N50-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	108.9	/	/	/	/	2 类	60	50	48	42	达标	达标	社会生活噪声
51	毛家库	DK33+010	DK33+120	N51-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	31.6	/	/	/	/	2 类	60	50	43	43	达标	达标	社会生活噪声
52	西南	DK33+565	DK33+730	N52-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	37.3	/	/	/	/	2 类	60	50	49	44	达标	达标	社会生活噪声
53	山家头	DK33+520	DK33+770	N53-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	48.2	沈海高速	32.0	南侧	地面道路	4a 类	70	55	54	48	达标	达标	交通噪声
54	姚湾	DK33+890	DK34+200	N54-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	48.9	沈海高速	31.5	南侧	地面道路	4a 类	70	55	60	57	达标	2	交通噪声
55	堰头	DK34+085	DK34+320	N55-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	33.3	沈海高速	55.0	北侧	地面道路	2 类	60	50	64	61	4	11	交通噪声
56	花农桥	DK34+550	DK34+680	N56-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	30.5	S07 省道	126.0	东侧	地面道路	2 类	60	50	59	56	达标	6	交通噪声
				N56-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	140.3	S07 省道	14	东侧	地面道路	4a 类	70	55	66	61	达标	6	交通噪声

序号	敏感目标名称	涉及线路里程范围		监测点编号	监测点位置说明	与拟建线路位置关系（m）		与邻近交通位置关系（m）				现状声功能区划	标准值 dB（A）		现状监测值 dB（A）		达标分析		主要噪声源
		起点	终点			方位	水平距离	名称	距边界水平距离	方位	线路形式		昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	
57	富长浜	DK34+680	DK35+245	N57-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	32.0	/	/	/	/	2 类	60	50	52	46	达标	达标	社会生活噪声
58	西南塘桥	DK34+805	DK35+200	N58-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	51.8	/	/	/	/	2 类	60	50	43	42	达标	达标	社会生活噪声
59	周家门	DK35+340	DK35+575	N59-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	43.1	/	/	/	/	2 类	60	50	50	42	达标	达标	社会生活噪声
60	蔡家门 1	DK35+635	DK35+770	N60-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	43.2	/	/	/	/	2 类	60	50	49	47	达标	达标	社会生活噪声
61	蔡家门 2	DK35+680	DK35+800	N61-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	47.5	/	/	/	/	2 类	60	50	54	46	达标	达标	社会生活噪声
62	小庙浜、李家埭	DK36+050	DK36+975	N62-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	42.2	/	/	/	/	2 类	60	50	49	40	达标	达标	社会生活噪声
63	恬楼	DK36+545	DK36+900	N63-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	38.7	/	/	/	/	2 类	60	50	51	45	达标	达标	社会生活噪声
64	严家埭	DK37+100	DK37+450	N64-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	35.9	/	/	/	/	2 类	60	50	54	41	达标	达标	社会生活噪声
65	庙浜	DK37+120	DK37+490	N65-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	87.0	/	/	/	/	2 类	60	50	50	40	达标	达标	社会生活噪声
66	袁家浜	DK37+700	DK37+800	N66-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	140.0	金平湖大道	66.0	东侧	地面道路	2 类	60	50	58	44	达标	达标	社会生活噪声
67	水南斗	DK38+030	DK38+400	N67-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	30.0	沈海高速	158.0	北侧	地面道路	2 类	60	50	56	48	达标	达标	社会生活噪声
68	黄家浜	DK38+480	DK38+670	N68-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	56.6	沈海高速	88.0	南侧	地面道路	2 类	60	50	59	50	达标	达标	社会生活噪声
69	黑鱼浜	DK38+820	DK39+055	N69-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	30.9	/	/	/	/	2 类	60	50	46	41	达标	达标	社会生活噪声
70	人才公寓	DK44+120	DK44+400	N70-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	35.0	东西大道	55.0	南侧	地面道路	3 类	65	55	58	53	达标	达标	交通噪声
71	西塘桥街道办事处	DK45+800	DK46+000	N71-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	178.0	东西大道	112.0	北侧	地面道路	2 类	60	50	54	49	达标	达标	社会生活噪声
72	杜家桥	DK46+650	DK46+740	N72-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	42.0	东西大道	75.0	南侧	地面道路	2 类	60	50	56	53	达标	3	交通噪声
73	黄家门	DK46+700	DK46+950	N73-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	153.4	/	/	/	/	2 类	60	50	52	45	达标	达标	社会生活噪声
74	陆家门	DK47+000	DK47+120	N74-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	41.0	东西大道	76.0	南侧	地面道路	2 类	60	50	48	43	达标	达标	社会生活噪声
75	张家村	DK47+550	DK47+910	N75-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	83.0	东西大道	14.0	北侧	地面道路	4a 类	70	55	63	58	达标	3	交通噪声
				N75-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	200.0	/	/	/	/	2 类	60	50	52	44	达标	达标	社会生活噪声
76	桥湾里	DK47+920	DK48+220	N76-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	32.0	/	/	/	/	2 类	60	50	42	39	达标	达标	社会生活噪声
77	朱家塔	DK48+200	DK48+420	N77-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	51.0	/	/	/	/	2 类	60	50	48	42	达标	达标	社会生活噪声
78	野猫桥	DK48+260	DK48+670	N78-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	38.0	/	/	/	/	2 类	60	50	48	44	达标	达标	社会生活噪声
79	荷叶地	DK48+500	DK48+800	N79-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	30.5	/	/	/	/	2 类	60	50	43	40	达标	达标	社会生活噪声
80	港海廊、张家门	DK48+700	DK49+080	N80-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	31.0	/	/	/	/	2 类	60	50	44	40	达标	达标	社会生活噪声
81	王家宅基	DK49+220	DK49+450	N81-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	31.0	/	/	/	/	2 类	60	50	48	40	达标	达标	社会生活噪声
82	瓜田庙	DK49+160	DK49+600	N82-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	31.0	/	/	/	/	2 类	60	50	43	42	达标	达标	社会生活噪声
83	南吴家塔	DK49+700	DK49+940	N83-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	38.0	/	/	/	/	2 类	60	50	46	41	达标	达标	社会生活噪声

4.3 环境噪声影响预测与评价

4.3.1 预测评价方法及内容

噪声预测方法采用 HJ2.4-2021《环境影响评价技术导则声环境》中推荐的声环境预测方法进行。

根据不同设计年度的运行情况，对工程实施后敏感目标处声环境进行预测分析：给出运行时段敏感目标处的噪声贡献值和预测值，评价其超标和达标情况。给出营运近期典型路段水平、垂直等声级线图，给出列车通过时段敏感目标处的等效连续 A 声级。

根据不同设计年度的运行情况，给出典型空旷地带的噪声防护距离，给环境管理和城市规划提供新区建设、开发的依据。

根据评价结果，并结合技术、经济可行性比较，给出推荐的效果较佳、且符合工程实际的噪声污染防治措施措施与建议，说明其降噪效果。

4.3.2 预测模式

（1）正线、出入段线列车运行噪声

敏感点处列车运行噪声等效声级以下式计算：

$$L_{Aeq,\ p} = 10\lg\left[\frac{1}{T}\left(\sum_i n_i t_{eq,i} 10^{0.1(L_{p0,t,i}+C_{t,i})}\right)\right] \quad (4\text{-}1)$$

式中，*T*——规定的评价时间（s）；昼间运行时段为 57600 秒，夜间运行时段为 3600 秒。

n_i——*T* 时间内通过的第 *i* 类列车列数；

$t_{eq,i}$——第 *i* 类列车通过的等效时间（s）；

$L_{p0,t,i}$——第 *i* 类列车最大垂向指向性方向上的噪声辐射源强，为 A 计权声压级或频带声压级（dB）；

$C_{t,i}$——第 *i* 类列车的噪声修正项，为 A 计权声压级或频带声压级修正项（dB）。

列车运行噪声修正项，C_{ti}：

$$C_{t,i}=C_{t.v.i}+C_{t\theta}+C_{t.t}-A_{t.div}-A_{atm}-A_{gr}-A_{bar}-A_{hous}+C_{hous}+C_w \quad (4\text{-}2)$$

式中，$C_{t.v.i}$——列车运行噪声速度修正，dB；

$C_{t\theta}$——列车运行噪声垂向指向性修正，dB；

$C_{t.t}$——线路和轨道结构修正，dB；

$A_{t.div}$——列车运行辐射噪声几何发散衰减，dB；

A_{atm}——空气吸收引起的衰减，dB；

A_{gr}——地面效应引起的衰减，dB；

A_{bar}——声屏障插入损失，dB；

A_{hous}——建筑群引起的列车运行噪声衰减，dB；

C_{hous}——两侧建筑物引起的反射修正，dB；

C_w——频率 A 计权修正，dB。

a) 列车运行噪声速度修正，$C_{t.v}$

当列车运行速度 v≤35km/h 时，速度修正 $C_{t.v}$ 按下式计算：

高架线/地面线：

$C_{t.i} = 10\lg(\frac{v}{v_0})\cdot$ **错误!未找到引用源。** (4-3)

当列车运行速度 35km/h＜v≤160km/h 时，速度修正 $C_{t.v}$ 按下式计算：

高架线：

错误!未找到引用源。 （4-4）

地面线：

错误!未找到引用源。 （4-5）

式中：v——源强的参考速度，km/h;

v_0——源强的参考速度，km/h；

b) 垂向指向性修正，$C_{t\theta}$

高架线无挡板结构:

错误!未找到引用源。（4-6）

式中，θ——声源到预测点方向与水平面的夹角，θ 是以高于轨面以上 0.5m，即声源位置，为水平基准。

c) 线路、轨道结构修正，$C_{t.t}$

表 4.3-1 不同线路和轨道条件噪声修正值

线路类型	噪声修正值/dB（A）

线路平面圆曲线半径（R）	R<300m	+8
	300m≤R≤500m	+3
	R>500m	+0
有缝线路		+3
道岔和交叉		+4
坡道（上坡，坡度>6‰）		+2
有砟轨道		-3

d) 列车运行噪声几何发散衰减，$A_{t.div}$

列车运行辐射噪声几何发散衰减 $A_{t.div}$，按下式计算：

错误!未找到引用源。

$$A_{t.div}=10lg\frac{\frac{4l}{4d_0^2+l^2}+\frac{1}{d_0}\arctan}{\frac{4l}{4d^2+l^2}+\frac{1}{d}\arctan} \quad (4\text{-}7)$$

式中：d_0—— 源强的参考距离，m；

d ——预测点至声源的直线距离，m；

l ——列车长度，m。

e) 空气吸收引起的衰减,A_{atm}

空气吸收引起的衰减按下式计算：

$$A_{atm}=-a(d-d_0)/1000 \quad (4\text{-}8)$$

式中：α——与温度、湿度和声波频率有关的大气吸收衰减系数，查表获得，3.7dB/km。

f)地面效应引起的衰减，A_{gr}

当声波掠过疏松地面或大部分为疏松地面的混合地面时，地面吸收引起的衰减量按下式计算，A_{gr} 大于等于 0:

$$A_{gr}=-\left[4.8-\frac{2h_m}{d}\left(17+\frac{300}{d}\right)\right] \quad (4\text{-}9)$$

式中：d——预测点至线路中心线的水平距离，m

h_m—传播路程的平均离地高度，m。

g) 声屏障插入损失，A_{bar}

根据 HJ/T90 规定的方法计算声源 S_0 通过声屏障后的顶端绕射衰减，然后按照相同方法计算声源与声屏障之间反射声等效声源 S_1 通过声屏障后的

顶端绕射声衰减，同时考虑顶端绕射和声屏障反射的影响，A_{bar} 可按下式计算。

错误!未找到引用源。（4-10）

式中：NRC ——声屏障的降噪系数；

A_{b0}——安装声屏障后，受声点处声源顶端绕射衰减，dB；

A_{b1}——安装声屏障后，受声点处一次反射后等效声源位置的顶端绕射衰减 dB，当受声点位于一次反射后等效声源位置与声屏障的声亮区时，A_{b1} 可取为 5；

d_0——受声点至声源 S_0 直线距离，m；

d_1——受声点至一次反射后等效声源位置 S1 直线距离，m。

h)　建筑群衰减，A_{hous}

建筑群衰减 A_{hous} 不超过 10dB 时，近似等效连续 A 声级按下式计算。当从受声点可直接观察到轨道交通线路时，不考虑此项衰减。

$$A_{hous}= A_{hous1} + A_{hous2}$$（4-11）

$$A_{hous1}=0.1Bd_b$$（4-12）

式中：B——沿声传播路线上的建筑物的密度，等于建筑物总平面面积除以总地面面积（包括建筑物所占地面积）；

d_b——通过建筑群的声路线长度。

在城市轨道交通沿线附近有成排整齐排列的建筑时，可将附加项 A_{hous2} 包括在内，本项目不涉及此项衰减。

（2）存车场噪声

存车场无明显固定声源，主要噪声来源于停车线列车运行噪声，厂界处的噪声及敏感目标处噪声预测参照正线噪声预测进行。

（3）牵引变电所

牵引变电所的噪声主要来源于主变压器，厂界处的噪声及敏感目标处噪声采用固定设备点声源进行预测。预测计算模式近似按照点声源计算，噪声衰减公式如下：

$$L_A = L_0 - 20\lg(r_A / r_0)$$

式中：L_A－距声源为 r_A 处的声级，dB(A)；

L_0－距声源为 r_o 处的声级，dB(A)。

4.3.3 预测技术条件

（1）预测、评价因子

预测因子包括市域铁路昼间、夜间、夜间运行时段等效连续 A 声级、列车通过时段等效连续 A 声级。评价因子包括铁路昼间、夜间、夜间运行时段等效连续 A 声级。

（2）列车对数

设计年度正线线路车流量见表 2.1-19。存车场内列车出入时间根据列车行车计划排列，停车场内日均暂存长编组列车 3 辆，短编组列车 6 辆，营运初期和近期夜间考虑 1 辆短编组列车出入，营运远期考虑 2 辆短编组列车出入，其余均日间出入。

（3）列车长度

本市域铁路初、近、远期车辆编组包括 4 辆短编组和 8 辆长编组。4 辆短编组长度 98m，8 辆长编组长度为 196m。

（4）列车速度

速度目标值 160km/h。各敏感目标的速度参考牵引速度曲线图确定，敏感目标对应左右线对应列车速度不一致的情况取最大值。

存车场出入线段列车速度取 60km/h，存车场内列车速度取 40km/h。

（5）牵引种类、类型

铁路采用电力牵引，列车类型：动车组。

（6）轨道类型

正线轨道采用 60kg/m 钢轨、一次铺设跨区间无缝线路，采用无砟轨道。

出入段线采用 60kg/m 钢轨、一次铺设跨区间无缝线路，路基段采用有砟轨道。

（7）桥梁结构

桥梁采用箱梁。

（8）预测时间

预测时间昼间为 16 小时，夜间为 8 小时，夜间运营时段为 1 小时。

（9）背景值选取原则

预测点与现状监测点原则统一，敏感点背景值取其现状监测值。各声环境保护目标处背景值取值情况见表 4.3-7。

表 4.3-2　背景值选取及说明

序号	敏感目标名称	区段	涉及线路里程范围		预测点编号	预测点位置说明	背景值 dB（A）		背景值选取说明
			起点	终点			昼间	夜间	
1	九机厅	金山大道站-独山港东站	DK12+280	DK12+950	N1-0	拟建铁路边界处	/	/	/
					N1-1	第一排建筑 1 楼窗外 1m	59	49	现状监测值
					N1-2	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	52	45	现状监测值
2	邱家宅基	金山大道站-独山港东站	DK13+010	DK13+400	N2-0	拟建铁路边界处	/	/	/
					N2-1	第一排建筑 1 楼窗外 1m	54	43	现状监测值
3	徐家宅基	金山大道站-独山港东站	DK14+485	DK14+660	N3-0	拟建铁路边界处	/	/	/
					N3-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	51	47	现状监测值
					N3-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	51	47	类比同敏感目标处的现状监测值
					N3-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	51	47	类比同敏感目标处的现状监测值
					N3-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	51	47	类比同敏感目标处的现状监测值
					N3-5	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	60	54	现状监测值
					N3-6	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	60	54	类比同敏感目标处的现状监测值
4	前进村	金山大道站-独山港东站	DK14+970	DK15+465	N4-0	拟建铁路边界处	/	/	/
					N4-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	43	43	现状监测值
					N4-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	43	43	类比同敏感目标处的现状监测值
					N4-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	43	43	类比同敏感目标处的现状监测值
					N4-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	43	43	类比同敏感目标处的现状监测值
5	南王	金山大道站-独山港东站	DK15+550	DK15+700	N5-0	拟建铁路边界处	/	/	/
					N5-1	第一排建筑 1 楼窗外 1m	44	42	现状监测值
					N5-2	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	44	42	类比同敏感目标处的现状监测值

序号	敏感目标名称	区段	涉及线路里程范围		预测点编号	预测点位置说明	背景值 dB（A）		背景值选取说明
			起点	终点			昼间	夜间	
6	白荡	金山大道站-独山港东站	DK15+650	DK15+800	N6-0	拟建铁路边界处	/	/	/
					N6-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	42	44	现状监测值
					N6-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	42	44	类比同敏感目标处的现状监测值
					N6-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	42	44	类比同敏感目标处的现状监测值
					N6-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	42	44	类比同敏感目标处的现状监测值
7	横港桥	独山港东站	DK16+060	DK16+220	N7-0	拟建铁路边界处	/	/	/
					N7-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	41	42	现状监测值
					N7-2	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	41	42	类比同敏感目标处的现状监测值
					N7-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	41	42	类比同敏感目标处的现状监测值
8	横港桥 2	独山港东~独山港西	DK16+240	DK16+525	N8-0	拟建铁路边界处	/	/	/
					N8-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	45	43	现状监测值
					N8-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	45	43	类比同敏感目标处的现状监测值
					N8-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	45	43	类比同敏感目标处的现状监测值
					N8-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	45	43	类比同敏感目标处的现状监测值
9	腰圩里	独山港东~独山港西	DK17+070	DK17+255	N9-0	拟建铁路边界处	/	/	/
					N9-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	51	47	现状监测值
					N9-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	51	47	类比同敏感目标处的现状监测值
					N9-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	51	47	类比同敏感目标处的现状监测值
					N9-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	51	47	类比同敏感目标处的现状监测值
10	优胜村、优胜南区	独山港东~独山港西	DK16+980	DK17+350	N10-0	拟建铁路边界处	/	/	/

序号	敏感目标名称	区段	涉及线路里程范围		预测点编号	预测点位置说明	背景值 dB（A）		背景值选取说明
			起点	终点			昼间	夜间	
					N10-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	56	51	现状监测值
					N10-2	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	43	41	现状监测值
11	老虎圩	独山港东~独山港西	DK17+615	DK17+750	N11-0	拟建铁路边界处	/	/	/
					N11-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	54	49	现状监测值
12	朱家浜	独山港东~独山港西	DK19+100	DK19+200	N12-0	拟建铁路边界处	/	/	/
					N12-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	47	42	现状监测值
					N12-2	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	47	42	类比同敏感目标处的现状监测值
					N12-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	47	41	现状监测值
13	秀东村 1	独山港东~独山港西	DK19+290	DK19+480	N13-0	拟建铁路边界处	/	/	/
					N13-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	48	41	现状监测值
					N13-2	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	48	41	类比同敏感目标处的现状监测值
					N13-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	48	41	类比同敏感目标处的现状监测值
14	秀东村 2	独山港东~独山港西	DK19+620	DK19+770	N14-0	拟建铁路边界处	/	/	/
					N14-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	52	41	现状监测值
					N14-2	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	52	41	类比同敏感目标处的现状监测值
15	东南横沼 1	独山港东~独山港西	DK20+105	DK20+410	N15-0	拟建铁路边界处	/	/	/
					N15-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	53	42	现状监测值
					N15-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	53	42	类比同敏感目标处的现状监测值
					N15-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	53	42	类比同敏感目标处的现状监测值
					N15-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	50	38	现状监测值

序号	敏感目标名称	区段	涉及线路里程范围		预测点编号	预测点位置说明	背景值 dB（A）		背景值选取说明
			起点	终点			昼间	夜间	
16	东南横沼 2	独山港东~独山港西	DK20+190	DK20+250	N16-0	拟建铁路边界处	/	/	/
					N16-1	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	49	40	现状监测值
					N16-2	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	49	40	类比同敏感目标处的现状监测值
17	东南横沼 3	独山港东~独山港西	DK20+685	DK20+780	N17-0	拟建铁路边界处	/	/	/
					N17-1	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	49	41	现状监测值
					N17-2	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	49	41	类比同敏感目标处的现状监测值
18	南陆家浜	独山港西	DK21+090	DK21+360	N18-0	拟建铁路边界处	/	/	/
					N18-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	49	48	现状监测值
					N18-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	49	48	类比同敏感目标处的现状监测值
					N18-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	49	48	类比同敏感目标处的现状监测值
					N18-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	43	43	现状监测值
19	母子汇	独山港西~乍浦	DK21+430	DK21+500	N19-0	拟建铁路边界处	/	/	/
					N19-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	48	46	现状监测值
					N19-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	48	46	类比同敏感目标处的现状监测值
					N19-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	48	46	类比同敏感目标处的现状监测值
					N19-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	44	42	现状监测值
20	刘家桥	独山港西~乍浦	DK21+950	DK22+200	N20-0	拟建铁路边界处	/	/	/
					N20-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	44	43	现状监测值
					N20-2	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	44	43	类比同敏感目标处的现状监测值
					N20-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	41	39	现状监测值

序号	敏感目标名称	区段	涉及线路里程范围		预测点编号	预测点位置说明	背景值 dB（A）		背景值选取说明
			起点	终点			昼间	夜间	
21	旧唐	独山港西~乍浦	DK22+070	DK22+375	N21-0	拟建铁路边界处	/	/	/
					N21-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	48	43	现状监测值
					N21-2	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	48	43	类比同敏感目标处的现状监测值
					N21-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	39	39	现状监测值
22	姜家浜	独山港西~乍浦	DK22+550	DK23+090	N22-0	拟建铁路边界处	/	/	/
					N22-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	47	42	现状监测值
					N22-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	47	42	类比同敏感目标处的现状监测值
					N22-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	47	42	类比同敏感目标处的现状监测值
					N22-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	47	42	类比同敏感目标处的现状监测值
23	十房宅基	独山港西~乍浦	DK22+950	DK23+020	N23-0	拟建铁路边界处	/	/	/
					N23-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	41	42	现状监测值
24	七子桥	独山港西~乍浦	DK23+350	DK23+455	N24-0	拟建铁路边界处	/	/	/
					N24-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	46	45	现状监测值
25	石桥头	独山港西~乍浦	DK23+550	DK23+925	N25-0	拟建铁路边界处	/	/	/
					N25-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	45	43	现状监测值
					N25-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	45	43	类比同敏感目标处的现状监测值
					N25-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	45	43	类比同敏感目标处的现状监测值
					N25-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	45	43	类比同敏感目标处的现状监测值
26	南王家宅基	独山港西~乍浦	DK23+570	DK23+870	N26-0	拟建铁路边界处	/	/	/
					N26-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	48	43	现状监测值

序号	敏感目标名称	区段	涉及线路里程范围		预测点编号	预测点位置说明	背景值 dB（A）		背景值选取说明
			起点	终点			昼间	夜间	
					N26-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	48	43	类比同敏感目标处的现状监测值
					N26-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	48	43	类比同敏感目标处的现状监测值
					N26-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	48	43	类比同敏感目标处的现状监测值
27	罗家桥	独山港西~乍浦	DK24+050	DK24+780	N27-0	拟建铁路边界处	/	/	/
					N27-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	44	42	现状监测值
					N27-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	44	42	类比同敏感目标处的现状监测值
					N27-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	44	42	类比同敏感目标处的现状监测值
					N27-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	44	42	类比同敏感目标处的现状监测值
28	胡家桥、灶山浜	独山港西~乍浦	DK24+540	DK24+895	N28-0	拟建铁路边界处	/	/	/
					N28-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	43	42	现状监测值
					N28-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	43	42	类比同敏感目标处的现状监测值
					N28-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	43	42	类比同敏感目标处的现状监测值
					N28-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	43	42	类比同敏感目标处的现状监测值
29	徐家桥	独山港西~乍浦	DK24+790	DK25+260	N29-0	拟建铁路边界处	/	/	/
					N29-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	48	42	现状监测值
					N29-2	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	48	42	类比同敏感目标处的现状监测值
					N29-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	48	42	类比同敏感目标处的现状监测值
30	教家浜	独山港西~乍浦	DK25+300	DK25+495	N30-0	拟建铁路边界处	/	/	/
					N30-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	46	40	现状监测值
					N30-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	46	40	类比同敏感目标处的现状监测值

序号	敏感目标名称	区段	涉及线路里程范围		预测点编号	预测点位置说明	背景值 dB（A）		背景值选取说明
			起点	终点			昼间	夜间	
					N30-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	46	40	类比同敏感目标处的现状监测值
					N30-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	46	40	类比同敏感目标处的现状监测值
31	蓬尘馆	独山港西~乍浦	DK25+570	DK25+800	N31-0	拟建铁路边界处	/	/	/
					N31-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	44	42	现状监测值
					N31-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	44	42	类比同敏感目标处的现状监测值
					N31-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	44	42	类比同敏感目标处的现状监测值
					N31-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	44	42	类比同敏感目标处的现状监测值
32	北梁庄桥	独山港西~乍浦	DK25+740	DK25+880	N32-0	拟建铁路边界处	/	/	/
					N32-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	46	42	现状监测值
					N32-2	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	46	42	类比同敏感目标处的现状监测值
33	皇门里	独山港西~乍浦	DK26+400	DK26+895	N33-0	拟建铁路边界处	/	/	/
					N33-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	48	41	现状监测值
					N33-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	48	41	类比同敏感目标处的现状监测值
34	马家圩	独山港西~乍浦	DK27+200	DK27+380	N34-0	拟建铁路边界处	/	/	/
					N34-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	44	39	现状监测值
35	板桥头	独山港西~乍浦	DK27+670	DK27+850	N35-0	拟建铁路边界处	/	/	/
					N35-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	46	40	现状监测值
					N35-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	46	40	类比同敏感目标处的现状监测值
					N35-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	46	40	类比同敏感目标处的现状监测值
					N35-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	46	40	类比同敏感目标处的现状监测值

序号	敏感目标名称	区段	涉及线路里程范围		预测点编号	预测点位置说明	背景值 dB（A）		背景值选取说明
			起点	终点			昼间	夜间	
36	砖桥	独山港西~乍浦	DK27+705	DK27+965	N36-0	拟建铁路边界处	/	/	/
					N36-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	47	41	现状监测值
					N36-2	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	47	41	类比同敏感目标处的现状监测值
					N36-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	47	41	类比同敏感目标处的现状监测值
37	河干桥	独山港西~乍浦	DK28+395	DK28+490	N37-0	拟建铁路边界处	/	/	/
					N37-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	43	42	现状监测值
					N37-2	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	43	42	类比同敏感目标处的现状监测值
38	方家廊、戴家宅基	乍浦	DK28+740	DK29+250	N38-0	拟建铁路边界处	/	/	/
					N38-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	47	43	现状监测值
39	姚家桥	乍浦~林埭站	DK29+750	DK30+065	N39-0	拟建铁路边界处	/	/	/
					N39-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	44	43	现状监测值
					N39-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	44	43	类比同敏感目标处的现状监测值
					N39-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	44	43	类比同敏感目标处的现状监测值
					N39-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	44	43	类比同敏感目标处的现状监测值
40	恬楼	乍浦~林埭站	DK29+995	DK30+050	N40-0	拟建铁路边界处	/	/	/
					N40-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	47	41	现状监测值
					N40-2	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	47	41	类比同敏感目标处的现状监测值
41	鲁家埭	乍浦~林埭站	DK30+345	DK30+560	N41-0	拟建铁路边界处	/	/	/
					N41-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	52	49	现状监测值
					N41-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	52	49	类比同敏感目标处的现状监测值

序号	敏感目标名称	区段	涉及线路里程范围		预测点编号	预测点位置说明	背景值 dB（A）		背景值选取说明
			起点	终点			昼间	夜间	
					N41-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	52	49	类比同敏感目标处的现状监测值
					N41-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	52	49	类比同敏感目标处的现状监测值
42	菜圩	乍浦~林埭站	DK30+650	DK30+795	N42-0	拟建铁路边界处	/	/	/
					N42-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	49	45	现状监测值
					N42-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	49	45	类比同敏感目标处的现状监测值
					N42-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	49	45	类比同敏感目标处的现状监测值
					N42-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	49	45	类比同敏感目标处的现状监测值
43	王家门	乍浦~林埭站	DK30+905	DK31+140	N43-0	拟建铁路边界处	/	/	/
					N43-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	44	41	现状监测值
					N43-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	44	41	类比同敏感目标处的现状监测值
					N43-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	44	41	类比同敏感目标处的现状监测值
					N43-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	44	41	类比同敏感目标处的现状监测值
44	娄廊	林埭站（预留）	DK31+225	DK31+310	N44-0	拟建铁路边界处	/	/	/
					N44-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	48	41	现状监测值
					N44-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	48	41	类比同敏感目标处的现状监测值
					N44-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	48	41	类比同敏感目标处的现状监测值
					N44-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	48	41	类比同敏感目标处的现状监测值
45	陈家门	林埭~平湖站	DK31+490	DK31+520	N45-0	拟建铁路边界处	/	/	/
					N45-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	51	43	现状监测值
					N45-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	51	43	类比同敏感目标处的现状监测值

序号	敏感目标名称	区段	涉及线路里程范围		预测点编号	预测点位置说明	背景值 dB（A）		背景值选取说明
			起点	终点			昼间	夜间	
					N45-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	51	43	类比同敏感目标处的现状监测值
46	花园浜	林埭~平湖站	DK31+780	DK31+965	N46-0	拟建铁路边界处	/	/	/
					N46-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	43	42	现状监测值
					N46-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	43	42	类比同敏感目标处的现状监测值
					N46-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	43	42	类比同敏感目标处的现状监测值
					N46-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	43	42	类比同敏感目标处的现状监测值
47	曹家埭	林埭~平湖站	DK32+050	DK32+110	N47-0	拟建铁路边界处	/	/	/
					N47-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	50	39	现状监测值
					N47-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	50	39	类比同敏感目标处的现状监测值
					N47-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	50	39	类比同敏感目标处的现状监测值
					N47-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	50	39	类比同敏感目标处的现状监测值
48	长浜桥	林埭~平湖站	DK32+320	DK32+460	N48-0	拟建铁路边界处	/	/	/
					N48-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	46	42	现状监测值
					N48-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	46	42	类比同敏感目标处的现状监测值
					N48-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	46	42	类比同敏感目标处的现状监测值
					N48-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	46	42	类比同敏感目标处的现状监测值
49	油车浜	林埭~平湖站	DK32+760	DK32+870	N49-0	拟建铁路边界处	/	/	/
					N49-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	43	40	现状监测值
					N49-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	43	40	类比同敏感目标处的现状监测值
					N49-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	43	40	类比同敏感目标处的现状监测值

序号	敏感目标名称	区段	涉及线路里程范围		预测点编号	预测点位置说明	背景值 dB（A）		背景值选取说明
			起点	终点			昼间	夜间	
					N49-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	43	40	类比同敏感目标处的现状监测值
50	老虎桥	林埭~平湖站	DK32+730	DK32+880	N50-0	拟建铁路边界处	/	/	/
					N50-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	48	42	现状监测值
					N50-2	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	48	42	类比同敏感目标处的现状监测值
51	毛家库	林埭~平湖站	DK33+010	DK33+120	N51-0	拟建铁路边界处	/	/	/
					N51-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	43	43	现状监测值
					N51-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	43	43	类比同敏感目标处的现状监测值
					N51-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	43	43	类比同敏感目标处的现状监测值
					N51-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	43	43	类比同敏感目标处的现状监测值
52	西南	林埭~平湖站	DK33+565	DK33+730	N52-0	拟建铁路边界处	/	/	/
					N52-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	49	44	现状监测值
					N52-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	49	44	类比同敏感目标处的现状监测值
					N52-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	49	44	类比同敏感目标处的现状监测值
53	山家头	林埭~平湖站	DK33+520	DK33+770	N53-0	拟建铁路边界处	/	/	/
					N53-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	54	48	现状监测值
					N53-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	54	48	类比同敏感目标处的现状监测值
					N53-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	54	48	类比同敏感目标处的现状监测值
					N53-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	54	48	类比同敏感目标处的现状监测值
54	姚湾	林埭~平湖站	DK33+890	DK34+200	N54-0	拟建铁路边界处	/	/	/
					N54-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	60	57	现状监测值

序号	敏感目标名称	区段	涉及线路里程范围		预测点编号	预测点位置说明	背景值 dB（A）		背景值选取说明
			起点	终点			昼间	夜间	
					N54-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	60	57	类比同敏感目标处的现状监测值
					N54-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	60	57	类比同敏感目标处的现状监测值
					N54-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	60	57	类比同敏感目标处的现状监测值
55	堰头	林埭~平湖站	DK34+085	DK34+320	N55-0	拟建铁路边界处	/	/	/
					N55-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	64	61	现状监测值
					N55-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	64	61	类比同敏感目标处的现状监测值
					N55-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	64	61	类比同敏感目标处的现状监测值
					N55-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	64	61	类比同敏感目标处的现状监测值
56	花农桥	林埭~平湖站	DK34+550	DK34+680	N56-0	拟建铁路边界处	/	/	/
					N56-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	59	56	现状监测值
					N56-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	59	56	类比同敏感目标处的现状监测值
					N56-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	66	61	现状监测值
57	富长浜	林埭~平湖站	DK34+680	DK35+245	N57-0	拟建铁路边界处	/	/	/
					N57-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	52	46	现状监测值
					N57-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	52	46	类比同敏感目标处的现状监测值
					N57-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	52	46	类比同敏感目标处的现状监测值
					N57-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	52	46	类比同敏感目标处的现状监测值
58	西南塘桥	林埭~平湖站	DK34+805	DK35+200	N58-0	拟建铁路边界处	/	/	/
					N58-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	43	42	现状监测值
					N58-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	43	42	类比同敏感目标处的现状监测值

序号	敏感目标名称	区段	涉及线路里程范围		预测点编号	预测点位置说明	背景值 dB（A）		背景值选取说明
			起点	终点			昼间	夜间	
					N58-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	43	42	类比同敏感目标处的现状监测值
					N58-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	43	42	类比同敏感目标处的现状监测值
59	周家门	林埭~平湖站	DK35+340	DK35+575	N59-0	拟建铁路边界处	/	/	/
					N59-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	50	42	现状监测值
					N59-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	50	42	类比同敏感目标处的现状监测值
					N59-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	50	42	类比同敏感目标处的现状监测值
					N59-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	50	42	类比同敏感目标处的现状监测值
60	蔡家门 1	林埭~平湖站	DK35+635	DK35+770	N60-0	拟建铁路边界处	/	/	/
					N60-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	49	47	现状监测值
					N60-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	49	47	类比同敏感目标处的现状监测值
61	蔡家门 2	林埭~平湖站	DK35+680	DK35+800	N61-0	拟建铁路边界处	/	/	/
					N61-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	54	46	现状监测值
62	小庙浜、李家埭	平湖站	DK36+050	DK36+975	N62-0	拟建铁路边界处	/	/	/
					N62-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	49	40	现状监测值
					N62-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	49	40	类比同敏感目标处的现状监测值
					N62-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	49	40	类比同敏感目标处的现状监测值
					N62-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	49	40	类比同敏感目标处的现状监测值
63	恬楼	平湖~海盐开发区站	DK36+545	DK36+900	N63-0	拟建铁路边界处	/	/	/
					N63-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	51	45	现状监测值
					N63-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	51	45	类比同敏感目标处的现状监测值

序号	敏感目标名称	区段	涉及线路里程范围		预测点编号	预测点位置说明	背景值 dB（A）		背景值选取说明
			起点	终点			昼间	夜间	
					N63-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	51	45	类比同敏感目标处的现状监测值
					N63-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	51	45	类比同敏感目标处的现状监测值
64	严家埭	平湖~海盐开发区站	DK37+100	DK37+450	N64-0	拟建铁路边界处	/	/	/
					N64-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	54	41	现状监测值
					N64-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	54	41	类比同敏感目标处的现状监测值
					N64-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	54	41	类比同敏感目标处的现状监测值
65	庙浜	平湖~海盐开发区站	DK37+120	DK37+490	N65-0	拟建铁路边界处	/	/	/
					N65-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	50	40	现状监测值
					N65-2	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	50	40	类比同敏感目标处的现状监测值
					N65-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	50	40	类比同敏感目标处的现状监测值
66	袁家浜	平湖~海盐开发区站	DK37+700	DK37+800	N66-0	拟建铁路边界处	/	/	/
					N66-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	58	44	现状监测值
					N66-2	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	58	44	类比同敏感目标处的现状监测值
67	水南斗	平湖~海盐开发区站	DK38+030	DK38+400	N67-0	拟建铁路边界处	/	/	/
					N67-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	56	48	现状监测值
					N67-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	56	48	类比同敏感目标处的现状监测值
					N67-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	56	48	类比同敏感目标处的现状监测值
					N67-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	56	48	类比同敏感目标处的现状监测值
68	黄家浜	平湖~海盐开发区站	DK38+480	DK38+670	N68-0	拟建铁路边界处	/	/	/
					N68-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	59	50	现状监测值

序号	敏感目标名称	区段	涉及线路里程范围		预测点编号	预测点位置说明	背景值 dB（A）		背景值选取说明
			起点	终点			昼间	夜间	
					N68-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	59	50	类比同敏感目标处的现状监测值
					N68-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	59	50	类比同敏感目标处的现状监测值
					N68-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	59	50	类比同敏感目标处的现状监测值
69	黑鱼浜	平湖~海盐开发区站	DK38+820	DK39+055	N69-0	拟建铁路边界处	/	/	/
					N69-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	46	41	现状监测值
					N69-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	46	41	类比同敏感目标处的现状监测值
					N69-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	46	41	类比同敏感目标处的现状监测值
					N69-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	46	41	类比同敏感目标处的现状监测值
70	人才公寓	平湖~海盐开发区站	DK44+120	DK44+400	N70-0	拟建铁路边界处	/	/	/
					N70-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	58	53	现状监测值
					N70-2	4b 类区第一排建筑 5 楼窗外 1m	58	53	类比同敏感目标处的现状监测值
					N70-3	4b 类区第一排建筑 9 楼窗外 1m	58	53	类比同敏感目标处的现状监测值
					N70-4	4b 类区第一排建筑 13 楼窗外 1m	58	53	类比同敏感目标处的现状监测值
					N70-5	4b 类区第一排建筑 17 楼窗外 1m	58	53	类比同敏感目标处的现状监测值
					N70-6	4b 类区第一排建筑 21 楼窗外 1m	58	53	类比同敏感目标处的现状监测值
71	西塘桥街道办事处	平湖~海盐开发区站	DK45+800	DK46+000	N71-0	拟建铁路边界处	/	/	/
					N71-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	54	49	现状监测值
72	杜家桥	海盐开发区-海盐东站	DK46+650	DK46+740	N72-0	拟建铁路边界处	/	/	/
					N72-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	56	53	现状监测值
73	黄家门	海盐开发区-海盐东站	DK46+700	DK46+950	N73-0	拟建铁路边界处	/	/	/

序号	敏感目标名称	区段	涉及线路里程范围		预测点编号	预测点位置说明	背景值 dB（A）		背景值选取说明
			起点	终点			昼间	夜间	
					N73-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	52	45	现状监测值
					N73-2	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	52	45	类比同敏感目标处的现状监测值
74	陆家门	海盐开发区-海盐东站	DK47+000	DK47+120	N74-0	拟建铁路边界处	/	/	/
					N74-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	48	43	现状监测值
					N74-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	48	43	类比同敏感目标处的现状监测值
					N74-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	48	43	类比同敏感目标处的现状监测值
75	张家村	海盐开发区-海盐东站	DK47+550	DK47+910	N75-0	拟建铁路边界处	/	/	/
					N75-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	63	58	现状监测值
					N75-2	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	63	58	类比同敏感目标处的现状监测值
					N75-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	52	44	现状监测值
76	桥湾里	海盐开发区-海盐东站	DK47+920	DK48+220	N76-0	拟建铁路边界处	/	/	/
					N76-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	42	39	现状监测值
					N76-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	42	39	类比同敏感目标处的现状监测值
					N76-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	42	39	类比同敏感目标处的现状监测值
					N76-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	42	39	类比同敏感目标处的现状监测值
77	朱家塔	海盐开发区-海盐东站	DK48+200	DK48+420	N77-0	拟建铁路边界处	/	/	/
					N77-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	48	42	现状监测值
					N77-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	48	42	类比同敏感目标处的现状监测值
					N77-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	48	42	类比同敏感目标处的现状监测值
					N77-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	48	42	类比同敏感目标处的现状监测值

序号	敏感目标名称	区段	涉及线路里程范围		预测点编号	预测点位置说明	背景值 dB（A）		背景值选取说明
			起点	终点			昼间	夜间	
78	野猫桥	海盐开发区-海盐东站	DK48+260	DK48+670	N78-0	拟建铁路边界处	/	/	/
					N78-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	48	44	现状监测值
					N78-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	48	44	类比同敏感目标处的现状监测值
					N78-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	48	44	类比同敏感目标处的现状监测值
					N78-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	48	44	类比同敏感目标处的现状监测值
79	荷叶地	海盐开发区-海盐东站	DK48+500	DK48+800	N79-0	拟建铁路边界处	/	/	/
					N79-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	43	40	现状监测值
					N79-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	43	40	类比同敏感目标处的现状监测值
					N79-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	43	40	类比同敏感目标处的现状监测值
80	港海廊、张家门	海盐开发区-海盐东站	DK48+700	DK49+080	N80-0	拟建铁路边界处	/	/	/
					N80-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	44	40	现状监测值
					N80-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	44	40	类比同敏感目标处的现状监测值
					N80-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	44	40	类比同敏感目标处的现状监测值
					N80-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	44	40	类比同敏感目标处的现状监测值
81	王家宅基	海盐开发区-海盐东站	DK49+220	DK49+450	N81-0	拟建铁路边界处	/	/	/
					N81-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	48	40	现状监测值
					N81-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	48	40	类比同敏感目标处的现状监测值
					N81-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	48	40	类比同敏感目标处的现状监测值
					N81-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	48	40	类比同敏感目标处的现状监测值
82	瓜田庙	开发区站~海盐东站	DK49+160	DK49+600	N82-0	拟建铁路边界处	/	/	/

序号	敏感目标名称	区段	涉及线路里程范围		预测点编号	预测点位置说明	背景值 dB（A）		背景值选取说明
			起点	终点			昼间	夜间	
					N82-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	43	42	现状监测值
					N82-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	43	42	类比同敏感目标处的现状监测值
					N82-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	43	42	类比同敏感目标处的现状监测值
					N82-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	43	42	类比同敏感目标处的现状监测值
83	南吴家塔	开发区站~海盐东站	DK49+700	DK49+940	N83-0	拟建铁路边界处	/	/	/
					N83-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	46	41	现状监测值
					N83-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	46	41	类比同敏感目标处的现状监测值
					N83-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	46	41	类比同敏感目标处的现状监测值
84	八团村	海盐东存车场	/	/	/	临东侧厂界最近处八团村居民住宅 1 楼窗外 1m	43	42	八团村紧邻 82#瓜田庙，均无明显现状声源，仅受社会生活噪声影响，类比 N82-1 处现状监测值
			/	/	/	临南侧厂界最近处八团村居民住宅 1 楼窗外 1m	43	42	
			/	/	/	临西侧厂界最近处八团村居民住宅 1 楼窗外 1m	43	42	
			/	/	/	临咽喉区厂界最近处八团村居民住宅 1 楼窗外 1m	43	42	
85	王家宅基同 81#点	牵引变电所	/	/	/	临牵引变电所西侧最近处王家宅基居民住宅 1 楼窗外 1m	48	40	与 81#王家宅基属于同一声环境保护目标，类比 N81-1 处现状监测值
			/	/	/	临牵引变电所北侧最近处王家宅基居民住宅 1 楼窗外 1m	48	40	

4.3.4 声环境噪声预测结果与评价

4.3.4.1 地上线路运行噪声预测及评价

铁路边界处噪声排放值预测结果统计见表 4.3-8，营运期声环境保护目标处噪声预测结果统计见表 4.3-9，各预测点初、近、远期逐点的噪声预测结果清单见表 4.3-10~表 4.3-12，营运近期逐点的运营时段噪声预测结果清单见表 4.3-13。

表 4.3-3 铁路边界处噪声排放值预测结果汇总

序号	营运时期	铁路边界处噪声排放值 dB（A）		排放标准 dB（A）		达标分析	
		昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间
1	营运初期	61.8-67.8	44.7-52.5	70	60	达标	达标
2	营运近期	62.4-68.8	44.7-52.5	70	60	达标	达标
3	营运远期	63.1-69.7	47.6-55.6	70	60	达标	达标

表 4.3-4　营运期声环境保护目标处噪声预测结果统计

序号	运营时期	功能区类别	保护目标数量	预测点位数量	预测值 dB（A）		标准值 dB（A）		达标分析 dB（A）		超标保护目标数量		超标原因		较现状增加值 dB（A）		单列车通过时段预测值 dB（A）	
					昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	长编组	短编组
1	营运初期	4b 类区	56	62	59.9-68.6	45.8-61.4	70	60	达标	0-1.4	0	1	/	市域铁路运营及现状道路交通噪声影响	0.6-23.2	0-11.2	62.7-89.3	67.5-89.5
		4a 类区	3	3	61.7-66.7	49.9-61.1	70	55	达标	3.2-6.1	0	2	/	现状道路交通噪声影响				
		2 类区	80	200	51.4-66.5	40.7-61.2	60	50	0-6.5	0.1-11.2	46	9	市域铁路运营及现状道路交通噪声影响					
2	营运近期	4b 类区	56	62	60.9-69.2	45.8-61.4	70	60	达标	0-1.4	0	1	/	市域铁路运营及现状道路交通噪声影响	0.7-24.2	0-11.2		
		4a 类区	3	3	62.1-66.8	49.9-61.1	70	55	达标	3.2-6.1	0	2	/	现状道路交通噪声影响				
		2 类区	80	200	52.2-66.9	40.7-61.2	60	50	0.1-6.9	0.1-11.2	56	9	市域铁路运营及现状道路交通噪声影响					
3	营运远期	4b 类区	56	62	61.5-69.9	48.0-61.9	70	60	达标	0-1.9	0	1	/	市域铁路运营及现状道路交通噪声影响	0.9-25.1	0.1-14.1		
		4a 类区	3	3	62.6-66.9	50.6-61.1	70	55	达标	3.3-6.1	0	2	/	现状道路交通噪声影响				
		2 类区	80	200	52.9-67.4	42.3-61.4	60	50	0.1-7.4	0.1-11.4	63	18	市域铁路运营及现状道路交通噪声影响					
4	营运近期运营时段	4b 类区	56	62	60.9-69.2	53.3-63.7	70	60	达标	0.7-3.7	0	6	/	市域铁路运营及现状道路交通噪声影响	/	/		
		4a 类区	3	3	62.1-66.8	53.5-61.5	70	55	达标	4.1-6.5	0	2	/	现状道路交通噪声影响				
		2 类区	80	200	52.2-66.9	44.8-62.3	60	50	0.1-6.9	0-12.3	56	72	市域铁路运营及现状道路交通噪声影响					

注：地面线声环境保护目标共 83 处，设置声环境保护目标处预测点位 265 处。

表 4.3-5　运营初期声环境保护目标预测结果表（地上线）

序号	敏感目标名称	预测点编号	预测点位置说明	与拟建线路位置关系 m			行车速度 km/h		功能区划	标准值 dB（A）		噪声贡献值 dB（A）		噪声背景值 dB（A）		噪声预测值 dB（A）		达标分析		本工程引起的增量 dB（A）		列车通过时段 dB（A）	
				方位	水平距离	高差	长编组	短编组		昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	长编组	短编组
1	九机厅	N1-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	7.0	156	156	/	70	60	67.6	52.3	/	/	67.6	52.3	达标	达标				
		N1-1	第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	127.4	7.0	156	156	4a 类	70	55	58.3	42.6	59	49	61.7	49.9	达标	达标	2.7	0.9	77.5	79.3
		N1-2	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	186.7	7.0	156	156	2 类	60	50	55.8	40.1	52	45	57.3	46.2	达标	达标	5.3	1.2	74.1	76.1
2	邱家宅基	N2-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	14.0	156	156	/	70	60	65.7	50.4	/	/	65.7	50.4	达标	达标				
		N2-1	第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	173.3	14.0	156	156	2 类	60	50	54.6	38.9	54	43	57.3	44.4	达标	达标	3.3	1.4	73.1	75.1
3	徐家宅基	N3-0	拟建铁路边界处	两侧	30.0	12.4	156	156	/	70	60	65.8	50.6	/	/	65.8	50.6	达标	达标				
		N3-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	38.9	12.4	156	156	4b 类	70	60	64.5	49.1	51	47	64.7	51.2	达标	达标	13.7	4.2	86.0	86.4
		N3-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	67.2	12.4	156	156	2 类	60	50	61.0	45.4	51	47	61.4	49.3	1.4	达标	10.4	2.3	81.5	82.6
		N3-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	116.0	12.4	156	156	2 类	60	50	57.3	41.5	51	47	58.2	48.1	达标	达标	7.2	1.1	76.6	78.4
		N3-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	197.2	12.4	156	156	2 类	60	50	53.7	38.0	51	47	55.5	47.5	达标	达标	4.5	0.5	71.8	73.9
		N3-5	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	39.5	12.4	156	156	4b 类	70	60	64.4	49.0	60	54	65.8	55.2	达标	达标	5.8	1.2	85.9	86.3
		N3-6	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	114.2	12.4	156	156	2 类	60	50	57.4	41.6	60	54	61.9	54.2	1.9	4.2	1.9	0.2	76.8	78.5
4	前进村	N4-0	拟建铁路边界处	两侧	30.0	12.4	139	139	/	70	60	65.3	50.1	/	/	65.3	50.1	达标	达标				
		N4-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	33.6	12.4	139	139	4b 类	70	60	64.8	49.5	43	43	64.9	50.4	达标	达标	21.9	7.4	86.0	86.3
		N4-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	68.6	12.4	139	139	2 类	60	50	60.3	44.7	43	43	60.4	47.0	0.4	达标	17.4	4.0	80.3	81.5
		N4-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	123.5	12.4	139	139	2 类	60	50	56.3	40.6	43	43	56.5	45.0	达标	达标	13.5	2.0	75.1	76.8
		N4-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	198.8	12.4	139	139	2 类	60	50	53.1	37.4	43	43	53.5	44.1	达标	达标	10.5	1.1	70.8	72.8
5	南王	N5-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	12.3	125	125	/	70	60	64.9	49.6	/	/	64.9	49.6	达标	达标				
		N5-1	第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	120.2	12.3	125	125	2 类	60	50	56.0	40.3	44	42	56.3	44.2	达标	达标	12.3	2.2	74.4	76.1
		N5-2	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	195.7	12.3	125	125	2 类	60	50	52.8	37.1	44	42	53.3	43.2	达标	达标	9.3	1.2	70.0	72.0
6	白荡	N6-0	拟建铁路边界处	左侧	30.0	13.5	94	94	/	70	60	63.5	48.3	/	/	63.5	48.3	达标	达标				
		N6-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	54.9	13.5	94	94	4b 类	70	60	60.2	44.7	42	44	60.3	47.4	达标	达标	18.3	3.4	78.9	79.8
		N6-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	69.7	13.5	94	94	2 类	60	50	58.6	43.0	42	44	58.7	46.5	达标	达标	16.7	2.5	76.9	78.0
		N6-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	147.1	13.5	94	94	2 类	60	50	53.5	37.7	42	44	53.8	44.9	达标	达标	11.8	0.9	70.1	72.0
		N6-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	194.0	13.5	94	94	2 类	60	50	51.6	35.9	42	44	52.1	44.6	达标	达标	10.1	0.6	67.6	69.7
7	横港桥	N7-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	13.4	76	55	/	70	60	62.1	46.0	/	/	62.1	46.0	达标	达标				
		N7-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	73.5	13.4	76	55	2 类	60	50	56.8	40.3	41	42	57.0	44.2	达标	达标	16.0	2.2	71.7	75.8
		N7-2	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	127.9	13.4	76	55	2 类	60	50	53.0	36.4	41	42	53.3	43.0	达标	达标	12.3	1.0	66.8	71.4
		N7-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	159.8	13.4	76	55	2 类	60	50	51.5	34.9	41	42	51.9	42.8	达标	达标	10.9	0.8	64.7	69.5
8	横港桥 2	N8-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	12.4	92	92	/	70	60	63.5	48.3	/	/	63.5	48.3	达标	达标				
		N8-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	40.5	12.4	92	92	4b 类	70	60	62.0	46.6	45	43	62.1	48.2	达标	达标	17.1	5.2	81.1	81.6
		N8-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	65.2	12.4	92	92	2 类	60	50	58.9	43.3	45	43	59.1	46.2	达标	达标	14.1	3.2	77.2	78.3
		N8-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	121.5	12.4	92	92	2 类	60	50	54.6	38.9	45	43	55.1	44.4	达标	达标	10.1	1.4	71.6	73.4
		N8-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	165.9	12.4	92	92	2 类	60	50	52.5	36.8	45	43	53.2	43.9	达标	达标	8.2	0.9	68.8	70.8
9	腰圩里	N9-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	12.9	141	141	/	70	60	65.4	50.1	/	/	65.4	50.1	达标	达标				

序号	敏感目标名称	预测点编号	预测点位置说明	与拟建线路位置关系 m			行车速度 km/h		功能区划	标准值 dB（A）		噪声贡献值 dB（A）		噪声背景值 dB（A）		噪声预测值 dB（A）		达标分析		本工程引起的增量 dB（A）		列车通过时段 dB（A）	
				方位	水平距离	高差	长编组	短编组		昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	长编组	短编组
		N9-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	49.4	12.9	141	141	4b 类	70	60	62.6	47.1	51	47	62.9	50.1	达标	达标	11.9	3.1	83.3	84.0
		N9-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	67.9	12.9	141	141	2 类	60	50	60.5	44.9	51	47	61.0	49.1	1.0	达标	10.0	2.1	80.6	81.7
		N9-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	126.5	12.9	141	141	2 类	60	50	56.2	40.5	51	47	57.4	47.9	达标	达标	6.4	0.9	75.0	76.8
		N9-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	195.3	12.9	141	141	2 类	60	50	53.3	37.6	51	47	55.3	47.5	达标	达标	4.3	0.5	71.1	73.1
10	优胜村	N10-0	拟建铁路边界处	左侧	30.0	12.8	144	144	/	70	60	65.4	50.2	/	/	65.4	50.2	达标	达标				
		N10-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	123.5	12.8	144	144	2 类	60	50	56.5	40.7	56	51	59.3	51.4	达标	1.4	3.3	0.4	75.4	77.2
		N10-2	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	197.5	12.8	144	144	2 类	60	50	53.3	37.6	43	41	53.7	42.6	达标	达标	10.7	1.6	71.1	73.2
11	老虎圩	N11-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	12.1	145	145	/	70	60	65.5	50.3	/	/	65.5	50.3	达标	达标				
		N11-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	31.0	12.1	145	145	4b 类	70	60	65.4	50.1	54	49	65.7	52.6	达标	达标	11.7	3.6	86.8	87.0
12	朱家浜	N12-0	拟建铁路边界处	左侧	30.0	14.9	138	138	/	70	60	65.1	49.8	/	/	65.1	49.8	达标	达标				
		N12-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	82.5	14.9	138	138	2 类	60	50	59.2	43.5	47	42	59.5	45.9	达标	达标	12.5	3.9	78.8	80.2
		N12-2	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	129.5	14.9	138	138	2 类	60	50	56.1	40.3	47	42	56.6	44.3	达标	达标	9.6	2.3	74.7	76.5
		N12-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	198.9	14.9	138	138	2 类	60	50	53.2	37.5	47	41	54.1	42.6	达标	达标	7.1	1.6	70.8	72.8
13	秀东村 1	N13-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	14.5	138	138	/	70	60	65.1	49.9	/	/	65.1	49.9	达标	达标				
		N13-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	75.8	14.5	138	138	2 类	60	50	59.8	44.1	48	41	60.1	45.9	0.1	达标	12.1	4.9	79.5	80.8
		N13-2	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	129.7	14.5	138	138	2 类	60	50	56.1	40.3	48	41	56.7	43.7	达标	达标	8.7	2.7	74.7	76.5
		N13-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	197.8	14.5	138	138	2 类	60	50	53.2	37.5	48	41	54.3	42.6	达标	达标	6.3	1.6	70.8	72.9
14	秀东村 2	N14-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	15.7	143	143	/	70	60	65.2	49.9	/	/	65.2	49.9	达标	达标				
		N14-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	65.5	15.7	143	143	2 类	60	50	61.0	45.4	52	41	61.5	46.8	1.5	达标	9.5	5.8	81.2	82.3
		N14-2	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	126.5	15.7	143	143	2 类	60	50	56.5	40.7	52	41	57.8	43.9	达标	达标	5.8	2.9	75.3	77.1
15	东南横沼 1	N15-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	15.0	129	129	/	70	60	64.8	49.5	/	/	64.8	49.5	达标	达标				
		N15-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	50.5	15.0	129	129	4b 类	70	60	62.2	46.8	53	42	62.7	48.0	达标	达标	9.7	6.0	82.5	83.2
		N15-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	63.5	15.0	129	129	2 类	60	50	60.7	45.1	53	42	61.4	46.9	1.4	达标	8.4	4.9	80.5	81.6
		N15-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	122.6	15.0	129	129	2 类	60	50	56.2	40.4	53	42	57.9	44.3	达标	达标	4.9	2.3	74.6	76.4
		N15-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	193.0	15.0	129	129	2 类	60	50	53.1	37.4	50	38	54.8	40.7	达标	达标	4.8	2.7	70.5	72.5
16	东南横沼 2	N16-0	拟建铁路边界处	左侧	30.0	14.9	122	122	/	70	60	64.6	49.3	/	/	64.6	49.3	达标	达标				
		N16-1	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	68.8	14.9	122	122	2 类	60	50	59.9	44.3	49	40	60.3	45.7	0.3	达标	11.3	5.7	79.4	80.5
		N16-2	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	150.0	14.9	122	122	2 类	60	50	54.5	38.8	49	40	55.6	42.5	达标	达标	6.6	2.5	72.3	74.2
17	东南横沼 3	N17-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	15.2	77	72	/	70	60	62.4	47.0	/	/	62.4	47.0	达标	达标				
		N17-1	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	169.0	15.2	77	72	2 类	60	50	51.6	35.7	49	41	53.5	42.1	达标	达标	4.5	1.1	66.6	69.2
		N17-2	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	188.0	15.2	77	72	2 类	60	50	50.9	35.0	49	41	53.1	42.0	达标	达标	4.1	1.0	65.7	68.3
18	南陆家浜	N18-0	拟建铁路边界处	左侧	30.0	15.1	77	74	/	70	60	62.5	47.1	/	/	62.5	47.1	达标	达标				
		N18-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	54.0	15.1	77	74	4b 类	70	60	59.5	43.9	49	48	59.9	49.4	达标	达标	10.9	1.4	77.1	78.3
		N18-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	63.0	15.1	77	74	2 类	60	50	58.5	42.8	49	48	58.9	49.1	达标	达标	9.9	1.1	75.8	77.2
		N18-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	123.0	15.1	77	74	2 类	60	50	53.9	38.0	49	48	55.1	48.4	达标	达标	6.1	0.4	69.8	71.9
		N18-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	194.0	15.1	77	74	2 类	60	50	50.8	34.9	43	43	51.4	43.6	达标	达标	8.4	0.6	65.6	68.0

序号	敏感目标名称	预测点编号	预测点位置说明	与拟建线路位置关系 m			行车速度 km/h		功能区划	标准值 dB（A）		噪声贡献值 dB（A）		噪声背景值 dB（A）		噪声预测值 dB（A）		达标分析		本工程引起的增量 dB（A）		列车通过时段 dB（A）	
				方位	水平距离	高差	长编组	短编组		昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	长编组	短编组
19	母子汇	N19-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	14.1	98	98	/	70	60	63.7	48.4	/	/	63.7	48.4	达标	达标				
		N19-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	32.0	14.1	98	98	4b 类	70	60	63.4	48.1	48	46	63.6	50.2	达标	达标	15.6	4.2	83.2	83.4
		N19-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	72.0	14.1	98	98	2 类	60	50	58.6	43.0	48	46	59.0	47.8	达标	达标	11.0	1.8	77.0	78.2
		N19-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	128.0	14.1	98	98	2 类	60	50	54.6	38.9	48	46	55.5	46.8	达标	达标	7.5	0.8	71.8	73.6
		N19-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	191.0	14.1	98	98	2 类	60	50	51.9	36.2	44	42	52.6	43.0	达标	达标	8.6	1.0	68.2	70.2
20	刘家桥	N20-0	拟建铁路边界处	左侧	30.0	14.2	143	143	/	70	60	65.3	50.0	/	/	65.3	50.0	达标	达标				
		N20-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	82.0	14.2	143	143	2 类	60	50	59.4	43.7	44	43	59.5	46.4	达标	达标	15.5	3.4	79.1	80.5
		N20-2	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	121.0	14.2	143	143	2 类	60	50	56.7	40.9	44	43	56.9	45.1	达标	达标	12.9	2.1	75.6	77.4
		N20-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	200.0	14.2	143	143	2 类	60	50	53.3	37.6	41	39	53.5	41.4	达标	达标	12.5	2.4	71.0	73.1
21	旧唐	N21-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	13.9	147	147	/	70	60	65.5	50.2	/	/	65.5	50.2	达标	达标				
		N21-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	76.0	13.9	147	147	2 类	60	50	60.0	44.3	48	43	60.3	46.7	0.3	达标	12.3	3.7	80.0	81.3
		N21-2	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	118.0	13.9	147	147	2 类	60	50	57.0	41.2	48	43	57.5	45.2	达标	达标	9.5	2.2	76.1	77.8
		N21-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	200.0	13.9	147	147	2 类	60	50	53.4	37.7	39	39	53.5	41.4	达标	达标	14.5	2.4	71.2	73.3
22	姜家浜	N22-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	15.3	157	157	/	70	60	65.6	50.3	/	/	65.6	50.3	达标	达标				
		N22-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	35.0	15.3	157	157	4b 类	70	60	65.0	49.7	47	42	65.1	50.4	达标	达标	18.1	8.4	86.7	87.0
		N22-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	61.0	15.3	157	157	2 类	60	50	61.9	46.3	47	42	62.0	47.7	2.0	达标	15.0	5.7	82.6	83.6
		N22-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	117.0	15.3	157	157	2 类	60	50	57.4	41.6	47	42	57.8	44.8	达标	达标	10.8	2.8	76.8	78.5
		N22-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	200.0	15.3	157	157	2 类	60	50	53.7	38.0	47	42	54.6	43.5	达标	达标	7.6	1.5	71.9	73.9
23	十房宅基	N23-0	拟建铁路边界处	左侧	30.0	17.4	157	157	/	70	60	65.4	50.1	/	/	65.4	50.1	达标	达标				
		N23-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	126.0	17.4	157	157	2 类	60	50	57.0	41.2	41	42	57.1	44.6	达标	达标	16.1	2.6	76.2	78.0
24	七子桥	N24-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	16.6	157	157	/	70	60	65.5	50.2	/	/	65.5	50.2	达标	达标				
		N24-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	157.0	16.6	157	157	2 类	60	50	55.4	39.7	46	45	55.9	46.1	达标	达标	9.9	1.1	74.1	76.1
25	石桥头	N25-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	15.4	157	157	/	70	60	65.6	50.3	/	/	65.6	50.3	达标	达标				
		N25-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	30.0	15.4	157	157	4b 类	70	60	65.6	50.3	45	43	65.6	51.1	达标	达标	20.6	8.1	87.4	87.6
		N25-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	66.0	15.4	157	157	2 类	60	50	61.4	45.8	45	43	61.5	47.6	1.5	达标	16.5	4.6	81.9	83.0
		N25-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	128.0	15.4	157	157	2 类	60	50	56.8	41.0	45	43	57.0	45.1	达标	达标	12.0	2.1	76.0	77.8
		N25-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	200.0	15.4	157	157	2 类	60	50	53.7	38.0	45	43	54.3	44.2	达标	达标	9.3	1.2	71.9	73.9
26	南王家宅基	N26-0	拟建铁路边界处	左侧	30.0	15.4	157	157	/	70	60	65.6	50.3	/	/	65.6	50.3	达标	达标				
		N26-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	48.0	15.4	157	157	4b 类	70	60	63.4	48.0	48	43	63.6	49.2	达标	达标	15.6	6.2	84.6	85.3
		N26-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	67.0	15.4	157	157	2 类	60	50	61.2	45.6	48	43	61.5	47.5	1.5	达标	13.5	4.5	81.8	82.9
		N26-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	115.0	15.4	157	157	2 类	60	50	57.5	41.8	48	43	58.0	45.4	达标	达标	10.0	2.4	76.9	78.7
		N26-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	200.0	15.4	157	157	2 类	60	50	53.7	38.0	48	43	54.7	44.2	达标	达标	6.7	1.2	71.9	73.9
27	罗家桥	N27-0	拟建铁路边界处	左侧	30.0	11.4	157	157	/	70	60	65.9	50.6	/	/	65.9	50.6	达标	达标				
		N27-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	33.5	11.4	157	157	4b 类	70	60	65.3	50.0	44	42	65.4	50.7	达标	达标	21.4	8.7	87.1	87.3
		N27-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	68.5	11.4	157	157	2 类	60	50	60.8	45.2	44	42	60.9	46.9	0.9	达标	16.9	4.9	81.3	82.5
		N27-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	118.0	11.4	157	157	2 类	60	50	57.1	41.4	44	42	57.3	44.7	达标	达标	13.3	2.7	76.5	78.2

序号	敏感目标名称	预测点编号	预测点位置说明	与拟建线路位置关系 m			行车速度 km/h		功能区划	标准值 dB（A）		噪声贡献值 dB（A）		噪声背景值 dB（A）		噪声预测值 dB（A）		达标分析		本工程引起的增量 dB（A）		列车通过时段 dB（A）	
				方位	水平距离	高差	长编组	短编组		昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	长编组	短编组
		N27-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	200.0	11.4	157	157	2 类	60	50	53.6	37.9	44	42	54.0	43.4	达标	达标	10.0	1.4	71.7	73.8
28	胡家桥、灶山浜	N28-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	11.4	157	157	/	70	60	65.9	50.6	/	/	65.9	50.6	达标	达标				
		N28-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	32.6	11.4	157	157	4b 类	70	60	65.5	50.2	43	42	65.5	50.8	达标	达标	22.5	8.8	87.2	87.5
		N28-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	66.0	11.4	157	157	2 类	60	50	61.0	45.4	43	42	61.1	47.1	1.1	达标	18.1	5.1	81.6	82.7
		N28-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	119.0	11.4	157	157	2 类	60	50	57.0	41.3	43	42	57.2	44.7	达标	达标	14.2	2.7	76.4	78.2
		N28-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	198.0	11.4	157	157	2 类	60	50	53.6	37.9	43	42	54.0	43.4	达标	达标	11.0	1.4	71.8	73.9
29	徐家桥	N29-0	拟建铁路边界处	左侧	30.0	11.2	157	157	/	70	60	65.9	50.6	/	/	65.9	50.6	达标	达标				
		N29-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	74.0	11.2	157	157	2 类	60	50	60.3	44.6	48	42	60.5	46.5	0.5	达标	12.5	4.5	80.6	81.9
		N29-2	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	120.0	11.2	157	157	2 类	60	50	57.0	41.2	48	42	57.5	44.6	达标	达标	9.5	2.6	76.3	78.1
		N29-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	200.0	11.2	157	157	2 类	60	50	53.6	37.9	48	42	54.6	43.4	达标	达标	6.6	1.4	71.7	73.8
30	教家浜	N30-0	拟建铁路边界处	两侧	30.0	11.1	157	157	/	70	60	65.9	50.6	/	/	65.9	50.6	达标	达标				
		N30-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	35.7	11.1	157	157	4b 类	70	60	65.0	49.6	46	40	65.0	50.1	达标	达标	19.0	10.1	86.6	86.9
		N30-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	71.0	11.1	157	157	2 类	60	50	60.5	44.9	46	40	60.7	46.1	0.7	达标	14.7	6.1	81.0	82.2
		N30-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	121.0	11.1	157	157	2 类	60	50	56.9	41.2	46	40	57.3	43.6	达标	达标	11.3	3.6	76.3	78.0
		N30-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	182.0	11.1	157	157	2 类	60	50	54.2	38.5	46	40	54.8	42.3	达标	达标	8.8	2.3	72.6	74.6
31	蓬尘馆	N31-0	拟建铁路边界处	左侧	30.0	10.2	157	157	/	70	60	65.9	50.6	/	/	65.9	50.6	达标	达标				
		N31-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	35.2	10.2	157	157	4b 类	70	60	65.0	49.7	44	42	65.0	50.3	达标	达标	21.0	8.3	86.6	86.9
		N31-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	98.4	10.2	157	157	2 类	60	50	58.3	42.5	44	42	58.4	45.3	达标	达标	14.4	3.3	78.0	79.6
		N31-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	116.0	10.2	157	157	2 类	60	50	57.2	41.4	44	42	57.4	44.7	达标	达标	13.4	2.7	76.6	78.3
		N31-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	199.0	10.2	157	157	2 类	60	50	53.6	37.9	44	42	54.0	43.4	达标	达标	10.0	1.4	71.7	73.8
32	北梁庄桥	N32-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	10.5	157	157	/	70	60	65.9	50.6	/	/	65.9	50.6	达标	达标				
		N32-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	144.0	10.5	157	157	2 类	60	50	55.7	40.0	46	42	56.2	44.1	达标	达标	10.2	2.1	74.7	76.5
		N32-2	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	190.0	10.5	157	157	2 类	60	50	53.9	38.2	46	42	54.5	43.5	达标	达标	8.5	1.5	72.2	74.2
33	皇门里	N33-0	拟建铁路边界处	左侧	30.0	9.7	157	157	/	70	60	65.9	50.6	/	/	65.9	50.6	达标	达标				
		N33-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	37.0	9.7	157	157	4b 类	70	60	64.6	49.3	48	41	64.7	49.9	达标	达标	16.7	8.9	86.2	86.6
		N33-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	68.0	9.7	157	157	2 类	60	50	60.7	45.1	48	41	60.9	46.5	0.9	达标	12.9	5.5	81.2	82.4
34	马家圩	N34-0	拟建铁路边界处	左侧	30.0	10.3	157	157	/	70	60	65.9	50.6	/	/	65.9	50.6	达标	达标				
		N34-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	162.0	10.3	157	157	2 类	60	50	54.9	39.2	44	39	55.3	42.1	达标	达标	11.3	3.1	73.6	75.5
35	板桥头	N35-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	11.1	140	140	/	70	60	65.4	50.1	/	/	65.4	50.1	达标	达标				
		N35-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	48.0	11.1	140	140	4b 类	70	60	62.6	47.2	46	40	62.7	47.9	达标	达标	16.7	7.9	83.3	84.0
		N35-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	71.0	11.1	140	140	2 类	60	50	60.0	44.4	46	40	60.2	45.8	0.2	达标	14.2	5.8	80.0	81.2
		N35-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	120.0	11.1	140	140	2 类	60	50	56.5	40.7	46	40	56.9	43.4	达标	达标	10.9	3.4	75.3	77.1
		N35-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	158.0	11.1	140	140	2 类	60	50	54.6	38.9	46	40	55.2	42.5	达标	达标	9.2	2.5	72.9	74.8
36	砖桥	N36-0	拟建铁路边界处	左侧	30.0	11.1	136	136	/	70	60	65.3	50.0	/	/	65.3	50.0	达标	达标				
		N36-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	69.3	11.1	136	136	2 类	60	50	60.1	44.5	47	41	60.3	46.1	0.3	达标	13.3	5.1	80.0	81.1
		N36-2	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	120.0	11.1	136	136	2 类	60	50	56.4	40.6	47	41	56.8	43.8	达标	达标	9.8	2.8	75.1	76.8

序号	敏感目标名称	预测点编号	预测点位置说明	与拟建线路位置关系 m			行车速度 km/h		功能区划	标准值 dB（A）		噪声贡献值 dB（A）		噪声背景值 dB（A）		噪声预测值 dB（A）		达标分析		本工程引起的增量 dB（A）		列车通过时段 dB（A）	
				方位	水平距离	高差	长编组	短编组		昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	长编组	短编组
		N36-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	200.0	11.1	136	136	2 类	60	50	52.9	37.2	47	41	53.9	42.5	达标	达标	6.9	1.5	70.5	72.5
37	河干桥	N37-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	10.7	85	85	/	70	60	63.3	48.0	/	/	63.3	48.0	达标	达标				
		N37-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	116.5	10.7	85	85	2 类	60	50	54.5	38.7	43	42	54.8	43.7	达标	达标	11.8	1.7	71.2	73.0
		N37-2	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	200.0	10.7	85	85	2 类	60	50	50.9	35.2	43	42	51.5	42.8	达标	达标	8.5	0.8	66.4	68.4
38	方家廊、戴家宅基	N38-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	10.0	76	62	/	70	60	62.4	46.6	/	/	62.4	46.6	达标	达标				
		N38-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	135.0	10.0	76	62	2 类	60	50	52.7	36.3	47	43	53.7	43.8	达标	达标	6.7	0.8	67.1	70.7
39	姚家桥	N39-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	15.2	127	127	/	70	60	66.7	51.4	/	/	66.7	51.4	达标	达标				
		N39-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	35.6	15.2	127	127	4b 类	70	60	66.1	50.7	44	43	66.1	51.4	达标	达标	22.1	8.4	86.8	87.1
		N39-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	69.0	15.2	127	127	2 类	60	50	62.1	46.5	44	43	62.2	48.1	2.2	达标	18.2	5.1	81.7	82.9
		N39-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	125.0	15.2	127	127	2 类	60	50	58.0	42.2	44	43	58.2	45.6	达标	达标	14.2	2.6	76.3	78.1
		N39-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	198.0	15.2	127	127	2 类	60	50	54.9	39.2	44	43	55.2	44.5	达标	达标	11.2	1.5	72.1	74.2
40	恬楼	N40-0	拟建铁路边界处	左侧	30.0	16.3	120	120	/	70	60	64.3	49.1	/	/	64.3	49.1	达标	达标				
		N40-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	152.0	16.3	120	120	2 类	60	50	54.4	38.7	47	41	55.2	43.0	达标	达标	8.2	2.0	72.1	74.0
		N40-2	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	190.0	16.3	120	120	2 类	60	50	52.9	37.2	47	41	53.9	42.5	达标	达标	6.9	1.5	70.0	72.1
41	鲁家埭	N41-0	拟建铁路边界处	两侧	30.0	15.0	125	125	/	70	60	66.6	51.4	/	/	66.6	51.4	达标	达标				
		N41-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	30.1	15.0	125	125	4b 类	70	60	66.6	51.4	52	49	66.8	53.4	达标	达标	14.8	4.4	87.5	87.7
		N41-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	69.0	15.0	125	125	2 类	60	50	62.0	46.4	52	49	62.4	50.9	2.4	0.9	10.4	1.9	81.5	82.7
		N41-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	123.0	15.0	125	125	2 类	60	50	58.0	42.3	52	49	59.0	49.8	达标	达标	7.0	0.8	76.3	78.1
		N41-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	195.0	15.0	125	125	2 类	60	50	54.9	39.2	52	49	56.7	49.4	达标	达标	4.7	0.4	72.1	74.1
42	菜圩	N42-0	拟建铁路边界处	两侧	30.0	12.8	115	115	/	70	60	66.5	51.2	/	/	66.5	51.2	达标	达标				
		N42-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	45.0	12.8	115	115	4b 类	70	60	64.3	48.9	49	45	64.4	50.4	达标	达标	15.4	5.4	84.2	84.9
		N42-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	68.0	12.8	115	115	2 类	60	50	61.6	46.0	49	45	61.8	48.5	1.8	达标	12.8	3.5	80.8	81.9
		N42-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	126.0	12.8	115	115	2 类	60	50	57.4	41.6	49	45	58.0	46.6	达标	达标	9.0	1.6	75.3	77.1
		N42-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	200.0	12.8	115	115	2 类	60	50	54.3	38.6	49	45	55.4	45.9	达标	达标	6.4	0.9	71.1	73.1
43	王家门	N43-0	拟建铁路边界处	两侧	30.0	11.9	91	91	/	70	60	63.5	48.2	/	/	63.5	48.2	达标	达标				
		N43-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	51.0	11.9	91	91	4b 类	70	60	60.4	44.9	44	41	60.5	46.4	达标	达标	16.5	5.4	79.1	79.9
		N43-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	68.9	11.9	91	91	2 类	60	50	58.4	42.8	44	41	58.6	45.0	达标	达标	14.6	4.0	76.6	77.7
		N43-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	120.0	11.9	91	91	2 类	60	50	54.7	38.9	44	41	55.0	43.1	达标	达标	11.0	2.1	71.6	73.4
		N43-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	193.0	11.9	91	91	2 类	60	50	51.5	35.7	44	41	52.2	42.1	达标	达标	8.2	1.1	67.3	69.4
44	娄廊	N44-0	拟建铁路边界处	两侧	30.0	12.4	76	55	/	70	60	62.2	46.0	/	/	62.2	46.0	达标	达标				
		N44-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	42.5	12.4	76	55	4b 类	70	60	60.3	44.0	48	41	60.6	45.8	达标	达标	12.6	4.8	76.3	79.6
		N44-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	69.0	12.4	76	55	2 类	60	50	57.2	40.7	48	41	57.7	43.8	达标	达标	9.7	2.8	72.2	76.2
		N44-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	118.0	12.4	76	55	2 类	60	50	53.5	36.9	48	41	54.6	42.4	达标	达标	6.6	1.4	67.4	72.0
		N44-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	200.0	12.4	76	55	2 类	60	50	50.0	33.4	48	41	52.1	41.7	达标	达标	4.1	0.7	62.7	67.5
45	陈家门	N45-0	拟建铁路边界处	两侧	30.0	11.6	76	40	/	70	60	61.8	44.7	/	/	61.8	44.7	达标	达标				
		N45-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	33.5	11.6	76	40	4b 类	70	60	61.3	44.1	51	43	61.7	46.6	达标	达标	10.7	3.6	75.2	81.0

序号	敏感目标名称	预测点编号	预测点位置说明	与拟建线路位置关系 m			行车速度 km/h		功能区划	标准值 dB（A）		噪声贡献值 dB（A）		噪声背景值 dB（A）		噪声预测值 dB（A）		达标分析		本工程引起的增量 dB（A）		列车通过时段 dB（A）	
				方位	水平距离	高差	长编组	短编组		昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	长编组	短编组
		N45-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	99.0	11.6	76	40	2 类	60	50	58.9	41.5	51	43	59.5	45.3	达标	达标	8.5	2.3	72.1	78.5
		N45-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	134.0	11.6	76	40	2 类	60	50	52.3	34.6	51	43	54.7	43.6	达标	达标	3.7	0.6	63.5	70.9
46	花园浜	N46-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	12.1	114	114	/	70	60	64.5	49.2	/	/	64.5	49.2	达标	达标				
		N46-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	32.8	12.1	114	114	4b 类	70	60	64.1	48.8	43	42	64.1	49.6	达标	达标	21.1	7.6	84.4	84.7
		N46-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	66.0	12.1	114	114	2 类	60	50	59.7	44.1	43	42	59.8	46.2	达标	达标	16.8	4.2	78.9	80.0
		N46-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	118.0	12.1	114	114	2 类	60	50	55.8	40.0	43	42	56.0	44.1	达标	达标	13.0	2.1	73.7	75.5
		N46-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	200.0	12.1	114	114	2 类	60	50	52.2	36.5	43	42	52.7	43.1	达标	达标	9.7	1.1	69.0	71.0
47	曹家埭	N47-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	13.0	123	123	/	70	60	64.7	49.5	/	/	64.7	49.5	达标	达标				
		N47-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	36.5	13.0	123	123	4b 类	70	60	63.9	48.5	50	39	64.1	49.0	达标	达标	14.1	10.0	84.4	84.8
		N47-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	69.0	13.0	123	123	2 类	60	50	59.8	44.2	50	39	60.2	45.3	0.2	达标	10.2	6.3	79.3	80.4
		N47-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	115.0	13.0	123	123	2 类	60	50	56.3	40.6	50	39	57.2	42.9	达标	达标	7.2	3.9	74.7	76.4
		N47-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	156.0	13.0	123	123	2 类	60	50	54.2	38.5	50	39	55.6	41.8	达标	达标	5.6	2.8	71.9	73.9
48	长浜桥	N48-0	拟建铁路边界处	两侧	30.0	14.5	137	137	/	70	60	65.1	49.8	/	/	65.1	49.8	达标	达标				
		N48-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	35.8	14.5	137	137	4b 类	70	60	64.4	49.1	46	42	64.5	49.9	达标	达标	18.5	7.9	85.4	85.8
		N48-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	67.0	14.5	137	137	2 类	60	50	60.6	45.0	46	42	60.7	46.8	0.7	达标	14.7	4.8	80.6	81.7
		N48-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	120.0	14.5	137	137	2 类	60	50	56.6	40.8	46	42	56.9	44.5	达标	达标	10.9	2.5	75.3	77.1
		N48-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	200.0	14.5	137	137	2 类	60	50	53.1	37.4	46	42	53.9	43.3	达标	达标	7.9	1.3	70.7	72.7
49	油车浜	N49-0	拟建铁路边界处	左侧	30.0	16.3	149	149	/	70	60	65.3	50.0	/	/	65.3	50.0	达标	达标				
		N49-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	42.6	16.3	149	149	4b 类	70	60	63.9	48.5	43	40	64.0	49.1	达标	达标	21.0	9.1	85.1	85.6
		N49-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	71.0	16.3	149	149	2 类	60	50	60.7	45.1	43	40	60.8	46.2	0.8	达标	17.8	6.2	80.9	82.1
		N49-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	113.0	16.3	149	149	2 类	60	50	57.4	41.7	43	40	57.6	43.9	达标	达标	14.6	3.9	76.7	78.4
		N49-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	200.0	16.3	149	149	2 类	60	50	53.5	37.8	43	40	53.9	42.1	达标	达标	10.9	2.1	71.4	73.5
50	老虎桥	N50-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	16.3	149	149	/	70	60	65.3	50.0	/	/	65.3	50.0	达标	达标				
		N50-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	108.9	16.3	149	149	2 类	60	50	57.7	42.0	48	42	58.1	45.0	达标	达标	10.1	3.0	77.0	78.7
		N50-2	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	200.0	16.3	149	149	2 类	60	50	53.5	37.8	48	42	54.6	43.4	达标	达标	6.6	1.4	71.4	73.5
51	毛家库	N51-0	拟建铁路边界处	两侧	30.0	18.0	156	156	/	70	60	65.3	50.0	/	/	65.3	50.0	达标	达标				
		N51-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	31.6	18.0	156	156	4b 类	70	60	65.2	49.9	43	43	65.2	50.7	达标	达标	22.2	7.7	86.9	87.1
		N51-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	85.0	18.0	156	156	2 类	60	50	59.7	44.1	43	43	59.8	46.6	达标	达标	16.8	3.6	79.8	81.2
		N51-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	119.0	18.0	156	156	2 类	60	50	57.4	41.6	43	43	57.5	45.4	达标	达标	14.5	2.4	76.7	78.4
		N51-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	169.0	18.0	156	156	2 类	60	50	54.9	39.2	43	43	55.2	44.5	达标	达标	12.2	1.5	73.5	75.4
52	西南	N52-0	拟建铁路边界处	左侧	30.0	20.0	147	147	/	70	60	64.8	49.5	/	/	64.8	49.5	达标	达标				
		N52-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	37.3	20.0	147	147	4b 类	70	60	64.2	48.8	49	44	64.3	50.1	达标	达标	15.3	6.1	85.5	85.9
		N52-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	74.7	20.0	147	147	2 类	60	50	60.5	44.8	49	44	60.8	47.5	0.8	达标	11.8	3.5	80.6	81.8
		N52-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	194.5	20.0	147	147	2 类	60	50	53.8	38.1	49	44	55.0	45.0	达标	达标	6.0	1.0	71.7	73.8
53	山家头	N53-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	20.0	147	147	/	70	60	64.8	49.5	/	/	64.8	49.5	达标	达标				
		N53-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	48.2	20.0	147	147	4b 类	70	60	63.2	47.7	54	48	63.7	50.9	达标	达标	9.7	2.9	84.0	84.7

序号	敏感目标名称	预测点编号	预测点位置说明	与拟建线路位置关系 m			行车速度 km/h		功能区划	标准值 dB（A）		噪声贡献值 dB（A）		噪声背景值 dB（A）		噪声预测值 dB（A）		达标分析		本工程引起的增量 dB（A）		列车通过时段 dB（A）	
				方位	水平距离	高差	长编组	短编组		昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	长编组	短编组
		N53-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	83.0	20.0	147	147	2 类	60	50	59.8	44.1	54	48	60.8	49.5	0.8	达标	6.8	1.5	79.6	81.0
		N53-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	122.5	20.0	147	147	2 类	60	50	57.0	41.3	54	48	58.8	48.8	达标	达标	4.8	0.8	76.0	77.8
		N53-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	200.0	20.0	147	147	2 类	60	50	53.6	37.9	54	48	56.8	48.4	达标	达标	2.8	0.4	71.5	73.5
54	姚湾	N54-0	拟建铁路边界处	左侧	30.0	21.2	141	141	/	70	60	66.5	51.2	/	/	66.5	51.2	达标	达标				
		N54-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	48.9	21.2	141	141	4b 类	70	60	64.9	49.4	60	57	66.1	57.7	达标	达标	6.1	0.7	85.5	86.3
		N54-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	66.0	21.2	141	141	2 类	60	50	63.2	47.6	60	57	64.9	57.5	4.9	7.5	4.9	0.5	83.3	84.4
		N54-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	129.0	21.2	141	141	2 类	60	50	58.5	42.8	60	57	62.3	57.2	2.3	7.2	2.3	0.2	77.2	79.0
		N54-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	167.8	21.2	141	141	2 类	60	50	56.7	40.9	60	57	61.7	57.1	1.7	7.1	1.7	0.1	74.8	76.7
55	堰头	N55-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	19.8	151	151	/	70	60	67.0	51.7	/	/	67.0	51.7	达标	达标				
		N55-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	33.3	19.8	151	151	4b 类	70	60	66.7	51.4	64	61	68.6	61.4	达标	1.4	4.6	0.4	88.2	88.5
		N55-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	71.5	19.8	151	151	2 类	60	50	62.9	47.3	64	61	66.5	61.2	6.5	11.2	2.5	0.2	83.2	84.4
		N55-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	120.0	19.8	151	151	2 类	60	50	59.3	43.5	64	61	65.3	61.1	5.3	11.1	1.3	0.1	78.4	80.2
		N55-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	200.0	19.8	151	151	2 类	60	50	55.7	40.0	64	61	64.6	61.0	4.6	11.0	0.6	0.0	73.7	75.7
56	花农桥	N56-0	拟建铁路边界处	左侧	30.0	16.7	155	155	/	70	60	67.4	52.1	/	/	67.4	52.1	达标	达标				
		N56-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	30.5	16.7	155	155	4b 类	70	60	67.4	52.1	59	56	68.0	57.5	达标	达标	9.0	1.5	89.1	89.3
		N56-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	100.9	16.7	155	155	2 类	60	50	60.4	44.7	59	56	62.8	56.3	2.8	6.3	3.8	0.3	80.1	81.7
		N56-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	140.3	16.7	155	155	4a 类	70	55	58.1	42.4	66	61	66.7	61.1	达标	6.1	0.7	0.1	77.1	78.9
57	富长浜	N57-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	12.3	156	156	/	70	60	67.8	52.6	/	/	67.8	52.6	达标	达标				
		N57-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	32.0	12.3	156	156	4b 类	70	60	67.6	52.3	52	46	67.7	53.2	达标	达标	15.7	7.2	89.3	89.5
		N57-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	79.5	12.3	156	156	2 类	60	50	61.8	46.2	52	46	62.3	49.1	2.3	达标	10.3	3.1	82.0	83.4
		N57-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	126.9	12.3	156	156	2 类	60	50	58.6	42.9	52	46	59.5	47.7	达标	达标	7.5	1.7	77.8	79.6
		N57-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	200.0	12.3	156	156	2 类	60	50	55.6	39.9	52	46	57.2	46.9	达标	达标	5.2	0.9	73.7	75.8
58	西南塘桥	N58-0	拟建铁路边界处	左侧	30.0	12.3	154	154	/	70	60	67.8	52.5	/	/	67.8	52.5	达标	达标				
		N58-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	51.8	12.3	154	154	4b 类	70	60	64.7	49.2	43	42	64.7	49.9	达标	达标	21.7	7.9	85.6	86.4
		N58-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	86.3	12.3	154	154	2 类	60	50	61.2	45.5	43	42	61.3	47.1	1.3	达标	18.3	5.1	81.2	82.6
		N58-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	127.9	12.3	154	154	2 类	60	50	58.5	42.8	43	42	58.6	45.4	达标	达标	15.6	3.4	77.6	79.4
		N58-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	183.5	12.3	154	154	2 类	60	50	56.1	40.4	43	42	56.3	44.3	达标	达标	13.3	2.3	74.4	76.4
59	周家门	N59-0	拟建铁路边界处	左侧	30.0	12.3	131	131	/	70	60	65.1	49.8	/	/	65.1	49.8	达标	达标				
		N59-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	43.1	12.3	131	131	4b 类	70	60	63.1	47.7	50	42	63.3	48.7	达标	达标	13.3	6.7	83.7	84.2
		N59-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	74.2	12.3	131	131	2 类	60	50	59.5	43.9	50	42	60.0	46.1	达标	达标	10.0	4.1	79.1	80.4
		N59-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	120.0	12.3	131	131	2 类	60	50	56.3	40.5	50	42	57.2	44.3	达标	达标	7.2	2.3	74.8	76.6
		N59-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	198.5	12.3	131	131	2 类	60	50	52.9	37.2	50	42	54.7	43.2	达标	达标	4.7	1.2	70.3	72.3
60	蔡家门 1	N60-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	12.1	112	112	/	70	60	64.4	49.1	/	/	64.4	49.1	达标	达标				
		N60-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	43.2	12.1	112	112	4b 类	70	60	62.4	47.0	49	47	62.6	50.0	达标	达标	13.6	3.0	82.3	82.8
		N60-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	70.9	12.1	112	112	2 类	60	50	59.2	43.5	49	47	59.6	48.6	达标	达标	10.6	1.6	78.1	79.3
61	蔡家门 2	N61-0	拟建铁路边界处	左侧	30.0	12.1	120	120	/	70	60	64.7	49.4	/	/	64.7	49.4	达标	达标				

序号	敏感目标名称	预测点编号	预测点位置说明	与拟建线路位置关系 m			行车速度 km/h		功能区划	标准值 dB（A）		噪声贡献值 dB（A）		噪声背景值 dB（A）		噪声预测值 dB（A）		达标分析		本工程引起的增量 dB（A）		列车通过时段 dB（A）	
				方位	水平距离	高差	长编组	短编组		昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	长编组	短编组
		N61-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	47.5	12.1	120	120	4b 类	70	60	62.1	46.7	54	46	62.7	49.3	达标	达标	8.7	3.3	82.1	82.8
62	小庙浜、李家埭	N62-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	11.7	113	113	/	70	60	64.5	49.2	/	/	64.5	49.2	达标	达标				
		N62-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	42.2	11.7	113	113	4b 类	70	60	62.6	47.2	49	40	62.7	47.9	达标	达标	13.7	7.9	82.5	83.0
		N62-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	67.0	11.7	113	113	2 类	60	50	59.5	43.9	49	40	59.9	45.4	达标	达标	10.9	5.4	78.7	79.8
		N62-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	128.0	11.7	113	113	2 类	60	50	55.1	39.4	49	40	56.1	42.7	达标	达标	7.1	2.7	72.9	74.7
		N62-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	195.0	11.7	113	113	2 类	60	50	52.3	36.6	49	40	54.0	41.6	达标	达标	5.0	1.6	69.1	71.1
63	恬楼	N63-0	拟建铁路边界处	左侧	30.0	11.7	107	107	/	70	60	64.2	49.0	/	/	64.2	49.0	达标	达标				
		N63-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	38.7	11.7	107	107	4b 类	70	60	62.9	47.5	51	45	63.1	49.4	达标	达标	12.1	4.4	82.7	83.1
		N63-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	90.7	11.7	107	107	2 类	60	50	57.3	41.5	51	45	58.2	46.6	达标	达标	7.2	1.6	75.5	77.0
		N63-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	117.9	11.7	107	107	2 类	60	50	55.5	39.7	51	45	56.8	46.1	达标	达标	5.8	1.1	73.2	74.9
		N63-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	185.0	11.7	107	107	2 类	60	50	52.4	36.7	51	45	54.8	45.6	达标	达标	3.8	0.6	69.1	71.1
64	严家埭	N64-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	16.1	135	135	/	70	60	66.9	51.6	/	/	66.9	51.6	达标	达标				
		N64-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	35.9	16.1	135	135	4b 类	70	60	66.2	50.9	54	41	66.5	51.3	达标	达标	12.5	10.3	87.2	87.6
		N64-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	66.0	16.1	135	135	2 类	60	50	62.7	47.1	54	41	63.3	48.1	3.3	达标	9.3	7.1	82.7	83.8
		N64-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	126.0	16.1	135	135	2 类	60	50	58.2	42.5	54	41	59.6	44.8	达标	达标	5.6	3.8	76.8	78.6
65	庙浜	N65-0	拟建铁路边界处	左侧	30.0	16.1	137	137	/	70	60	66.9	51.7	/	/	66.9	51.7	达标	达标				
		N65-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	87.0	16.1	137	137	2 类	60	50	60.9	45.2	50	40	61.2	46.4	1.2	达标	11.2	6.4	80.3	81.8
		N65-2	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	130.0	16.1	137	137	2 类	60	50	58.1	42.3	50	40	58.7	44.3	达标	达标	8.7	4.3	76.7	78.5
		N65-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	197.5	16.1	137	137	2 类	60	50	55.2	39.5	50	40	56.4	42.8	达标	达标	6.4	2.8	72.8	74.9
66	袁家浜	N66-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	21.8	148	148	/	70	60	66.6	51.4	/	/	66.6	51.4	达标	达标				
		N66-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	140.0	21.8	148	148	2 类	60	50	58.2	42.4	58	44	61.1	46.3	1.1	达标	3.1	2.3	76.9	78.8
		N66-2	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	200.0	21.8	148	148	2 类	60	50	55.7	40.0	58	44	60.0	45.4	0.0	达标	2.0	1.4	73.6	75.6
67	水南斗	N67-0	拟建铁路边界处	两侧	30.0	22.4	156	156	/	70	60	64.8	49.5	/	/	64.8	49.5	达标	达标				
		N67-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	30.0	22.4	156	156	4b 类	70	60	64.8	49.5	56	48	65.3	51.8	达标	达标	9.3	3.8	86.6	86.8
		N67-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	67.0	22.4	156	156	2 类	60	50	61.6	46.0	56	48	62.6	50.1	2.6	0.1	6.6	2.1	82.1	83.2
		N67-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	120.0	22.4	156	156	2 类	60	50	57.5	41.8	56	48	59.8	48.9	达标	达标	3.8	0.9	76.8	78.6
		N67-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	198.0	22.4	156	156	2 类	60	50	54.0	38.3	56	48	58.1	48.4	达标	达标	2.1	0.4	72.1	74.2
68	黄家浜	N68-0	拟建铁路边界处	两侧	30.0	20.9	157	157	/	70	60	65.0	49.7	/	/	65.0	49.7	达标	达标				
		N68-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	56.6	20.9	157	157	4b 类	70	60	62.6	47.1	59	50	64.2	51.8	达标	达标	5.2	1.8	83.5	84.4
		N68-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	68.0	20.9	157	157	2 类	60	50	61.5	45.8	59	50	63.4	51.4	3.4	1.4	4.4	1.4	82.0	83.1
		N68-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	129.0	20.9	157	157	2 类	60	50	57.0	41.2	59	50	61.1	50.5	1.1	0.5	2.1	0.5	76.2	78.0
		N68-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	152.0	20.9	157	157	2 类	60	50	55.8	40.1	59	50	60.7	50.4	0.7	0.4	1.7	0.4	74.6	76.5
69	黑鱼浜	N69-0	拟建铁路边界处	两侧	30.0	18.8	157	157	/	70	60	65.2	50.0	/	/	65.2	50.0	达标	达标				
		N69-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	30.9	18.8	157	157	4b 类	70	60	65.2	49.9	46	41	65.2	50.4	达标	达标	19.2	9.4	87.0	87.2
		N69-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	67.0	18.8	157	157	2 类	60	50	61.5	45.8	46	41	61.6	47.1	1.6	达标	15.6	6.1	82.0	83.1
		N69-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	128.0	18.8	157	157	2 类	60	50	56.9	41.2	46	41	57.3	44.1	达标	达标	11.3	3.1	76.1	77.9

序号	敏感目标名称	预测点编号	预测点位置说明	与拟建线路位置关系 m			行车速度 km/h		功能区划	标准值 dB（A）		噪声贡献值 dB（A）		噪声背景值 dB（A）		噪声预测值 dB（A）		达标分析		本工程引起的增量 dB（A）		列车通过时段 dB（A）	
				方位	水平距离	高差	长编组	短编组		昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	长编组	短编组
		N69-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	200.0	18.8	157	157	2 类	60	50	53.8	38.1	46	41	54.5	42.8	达标	达标	8.5	1.8	72.0	74.0
70	人才公寓	N70-0	拟建铁路边界处	左侧	30.0	19.3	157	157	/	70	60	67.2	51.9	/	/	67.2	51.9	达标	达标				
		N70-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	35.0	19.3	157	157	4b 类	70	60	66.7	51.4	58	53	67.3	55.3	达标	达标	9.3	2.3	88.4	88.7
		N70-2	4b 类区第一排建筑 5 楼窗外 1m	左侧	35.0	7.3	157	157	4b 类	70	60	66.7	51.4	58	53	67.2	55.3	达标	达标	9.2	2.3	88.3	88.7
		N70-3	4b 类区第一排建筑 9 楼窗外 1m	左侧	35.0	(4.7)	157	157	4b 类	70	60	64.3	48.9	58	53	65.2	54.4	达标	达标	7.2	1.4	85.9	86.2
		N70-4	4b 类区第一排建筑 13 楼窗外 1m	左侧	35.0	(16.7)	157	157	4b 类	70	60	63.7	48.3	58	53	64.7	54.3	达标	达标	6.7	1.3	88.8	89.1
		N70-5	4b 类区第一排建筑 17 楼窗外 1m	左侧	35.0	(28.7)	157	157	4b 类	70	60	63.7	48.3	58	53	64.7	54.3	达标	达标	6.7	1.3	88.8	89.1
		N70-6	4b 类区第一排建筑 21 楼窗外 1m	左侧	35.0	(40.7)	157	157	4b 类	70	60	63.7	48.3	58	53	64.7	54.3	达标	达标	6.7	1.3	88.8	89.1
71	西塘桥街道办事处	N71-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	12.9	106	106	/	70	60	64.1	48.8	/	/	64.1	48.8	达标	达标				
		N71-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	178.0	12.9	106	106	2 类	60	/	52.7	/	54	/	56.4	/	达标	/	2.4	/	69.4	71.4
72	杜家桥	N72-0	拟建铁路边界处	左侧	30.0	12.7	76	76	/	70	60	62.7	47.4	/	/	62.7	47.4	达标	达标				
		N72-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	42.0	12.7	76	76	4b 类	70	60	60.9	45.5	56	53	62.2	53.7	达标	达标	6.2	0.7	79.2	79.7
73	黄家门	N73-0	拟建铁路边界处	左侧	30.0	12.7	91	91	/	70	60	63.5	48.2	/	/	63.5	48.2	达标	达标				
		N73-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	153.4	12.7	91	91	2 类	60	50	53.0	37.3	52	45	55.6	45.7	达标	达标	3.6	0.7	69.4	71.4
		N73-2	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	200.0	12.7	91	91	2 类	60	50	51.2	35.5	52	45	54.7	45.5	达标	达标	2.7	0.5	67.0	69.1
74	陆家门	N74-0	拟建铁路边界处	左侧	30.0	12.5	130	130	/	70	60	65.0	49.8	/	/	65.0	49.8	达标	达标				
		N74-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	41.0	12.5	130	130	4b 类	70	60	63.4	48.0	48	43	63.5	49.2	达标	达标	15.5	6.2	84.0	84.5
		N74-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	66.8	12.5	130	130	2 类	60	50	60.2	44.6	48	43	60.5	46.9	0.5	达标	12.5	3.9	80.0	81.1
		N74-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	98.9	12.5	130	130	2 类	60	50	57.6	41.8	48	43	58.0	45.5	达标	达标	10.0	2.5	76.5	78.1
75	张家村	N75-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	13.2	147	147	/	70	60	65.5	50.2	/	/	65.5	50.2	达标	达标				
		N75-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	83.0	13.2	147	147	4a 类	70	55	59.3	43.7	63	58	64.6	58.2	达标	3.2	1.6	0.2	79.2	80.6
		N75-2	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	120.0	13.2	147	147	2 类	60	50	56.8	41.1	63	58	63.9	58.1	3.9	8.1	0.9	0.1	75.9	77.6
		N75-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	200.0	13.2	147	147	2 类	60	50	53.4	37.7	52	44	55.7	44.9	达标	达标	3.7	0.9	71.2	73.3
76	桥湾里	N76-0	拟建铁路边界处	两侧	30.0	13.2	144	144	/	70	60	65.4	50.2	/	/	65.4	50.2	达标	达标				
		N76-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	32.0	13.2	144	144	4b 类	70	60	65.2	49.9	42	39	65.2	50.2	达标	达标	23.2	11.2	86.6	86.8
		N76-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	69.0	13.2	144	144	2 类	60	50	60.5	44.9	42	39	60.6	45.9	0.6	达标	18.6	6.9	80.6	81.8
		N76-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	123.0	13.2	144	144	2 类	60	50	56.5	40.8	42	39	56.7	43.0	达标	达标	14.7	4.0	75.5	77.2
		N76-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	195.0	13.2	144	144	2 类	60	50	53.4	37.7	42	39	53.7	41.4	达标	达标	11.7	2.4	71.3	73.3
77	朱家塔	N77-0	拟建铁路边界处	左侧	30.0	14.4	137	137	/	70	60	65.1	49.8	/	/	65.1	49.8	达标	达标				
		N77-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	51.0	14.4	137	137	4b 类	70	60	62.4	46.9	48	42	62.6	48.1	达标	达标	14.6	6.1	82.9	83.6
		N77-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	65.6	14.4	137	137	2 类	60	50	60.7	45.1	48	42	61.0	46.9	1.0	达标	13.0	4.9	80.7	81.8
		N77-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	120.0	14.4	137	137	2 类	60	50	56.6	40.8	48	42	57.1	44.5	达标	达标	9.1	2.5	75.3	77.1
		N77-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	185.0	14.4	137	137	2 类	60	50	53.6	37.9	48	42	54.7	43.4	达标	达标	6.7	1.4	71.4	73.4
78	野猫桥	N78-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	14.4	141	141	/	70	60	65.2	50.0	/	/	65.2	50.0	达标	达标				
		N78-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	38.0	14.4	141	141	4b 类	70	60	64.3	48.9	48	44	64.4	50.1	达标	达标	16.4	6.1	85.3	85.7
		N78-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	66.0	14.4	141	141	2 类	60	50	60.8	45.2	48	44	61.0	47.7	1.0	达标	13.0	3.7	80.9	82.0

序号	敏感目标名称	预测点编号	预测点位置说明	与拟建线路位置关系 m			行车速度 km/h		功能区划	标准值 dB（A）		噪声贡献值 dB（A）		噪声背景值 dB（A）		噪声预测值 dB（A）		达标分析		本工程引起的增量 dB（A）		列车通过时段 dB（A）	
				方位	水平距离	高差	长编组	短编组		昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	长编组	短编组
		N78-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	120.0	14.4	141	141	2 类	60	50	56.7	40.9	48	44	57.2	45.7	达标	达标	9.2	1.7	75.6	77.3
		N78-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	200.0	14.4	141	141	2 类	60	50	53.2	37.5	48	44	54.4	44.9	达标	达标	6.4	0.9	70.9	72.9
79	荷叶地	N79-0	拟建铁路边界处	左侧	30.0	14.4	144	144	/	70	60	65.3	50.1	/	/	65.3	50.1	达标	达标				
		N79-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	30.5	14.4	144	144	4b 类	70	60	65.3	50.0	43	40	65.3	50.4	达标	达标	22.3	10.4	86.7	86.9
		N79-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	65.7	14.4	144	144	2 类	60	50	60.9	45.3	43	40	61.0	46.5	1.0	达标	18.0	6.5	81.2	82.3
		N79-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	99.2	14.4	144	144	2 类	60	50	58.1	42.4	43	40	58.2	44.4	达标	达标	15.2	4.4	77.5	79.1
80	港海廊、张家门	N80-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	16.5	144	144	/	70	60	65.1	49.8	/	/	65.1	49.8	达标	达标				
		N80-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	31.0	16.5	144	144	4b 类	70	60	65.0	49.7	44	40	65.0	50.2	达标	达标	21.0	10.2	86.4	86.6
		N80-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	65.9	16.5	144	144	2 类	60	50	61.1	45.5	44	40	61.1	46.5	1.1	达标	17.1	6.5	81.3	82.4
		N80-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	120.0	16.5	144	144	2 类	60	50	56.9	41.1	44	40	57.1	43.6	达标	达标	13.1	3.6	75.9	77.6
		N80-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	200.0	16.5	144	144	2 类	60	50	53.4	37.7	44	40	53.9	42.0	达标	达标	9.9	2.0	71.2	73.2
81	王家宅基	N81-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	16.6	144	144	/	70	60	65.1	49.8	/	/	65.1	49.8	达标	达标				
		N81-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	31.0	16.6	144	144	4b 类	70	60	65.0	49.7	48	40	65.1	50.2	达标	达标	17.1	10.2	86.4	86.6
		N81-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	83.3	16.6	144	144	2 类	60	50	59.5	43.8	48	40	59.8	45.3	达标	达标	11.8	5.3	79.2	80.6
		N81-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	120.9	16.6	144	144	2 类	60	50	56.8	41.1	48	40	57.4	43.6	达标	达标	9.4	3.6	75.8	77.6
		N81-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	200.0	16.6	144	144	2 类	60	50	53.4	37.7	48	40	54.5	42.0	达标	达标	6.5	2.0	71.2	73.2
82	瓜田庙	N82-0	拟建铁路边界处	左侧	30.0	16.6	144	144	/	70	60	65.1	49.8	/	/	65.1	49.8	达标	达标				
		N82-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	31.0（186）	16.6（1.5）	144	144	4b 类	70	60	65.0 (31.9)	49.7 (30.5)	43	42	65.0	50.4	达标	达标	22.0	8.4	86.4	86.6
		N82-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	67.0	16.6	144	144	2 类	60	50	61.0	45.3	43	42	61.0	47.0	1.0	达标	18.0	5.0	81.1	82.3
		N82-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	128.0	16.6	144	144	2 类	60	50	56.4	40.7	43	42	56.6	44.4	达标	达标	13.6	2.4	75.3	77.1
		N82-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	200.0	16.6	144	144	2 类	60	50	53.4	37.7	43	42	53.8	43.4	达标	达标	10.8	1.4	71.2	73.2
83	南吴家塔	N83-0	拟建铁路边界处	两侧	30.0	15.8	144	144	/	70	60	65.2	49.9	/	/	65.2	49.9	达标	达标				
		N83-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	38.0（81）	15.8（2.1）	144	144	4b 类	70	60	64.3 (38.2)	48.9 (35.8)	46	41	64.4	49.6	达标	达标	18.4	8.6	85.5	85.9
		N83-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	78.9（127）	15.8（2.1）	144	144	2 类	60	50	59.8 (36.0)	44.1 (32.8)	46	41	60.0	45.8	达标	达标	14.0	4.8	79.6	81.0
		N83-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	125.0（175）	15.8（2.1）	144	144	2 类	60	50	56.6 (37.4)	40.8 (30.9)	46	41	56.9	43.9	达标	达标	10.9	2.9	75.5	77.2

注：

1、表中距离栏中，“水平距离”为敏感点距外轨中心线的水平距离；

2、表中高差栏为敏感点距轨面的垂直距离；正值表示轨面高程高于预测点高程，负值表示轨面高程低于预测点高程；

3、“/”代表无预测；71#西塘桥街道办事处夜间不对标；

4、N82 和 N83 点位受正线和存车线的综合噪声影响，预测值叠加正线贡献值、存车线贡献值以及背景值。N82 和 N83 点位“（）”的数据为存车线噪声影响评价数值。

表 4.3-6　运营近期声环境保护目标预测结果表（地上线）

序号	敏感目标名称	预测点编号	预测点位置说明	与拟建线路位置关系 m			行车速度 km/h		功能区划	标准值 dB（A）		噪声贡献值 dB（A）		噪声背景值 dB（A）		噪声预测值 dB（A）		达标分析		本工程引起的增量 dB（A）		列车通过时段 dB（A）	
				方位	水平距离	高差	长编组	短编组		昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	长编组	短编组
1	九机厅	N1-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	7.0	156	156		70	60	68.5	52.3	/	/	68.5	52.3	达标	达标				
		N1-1	第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	127.4	7.0	156	156	4a 类	70	55	59.2	42.6	59	49	62.1	49.9	达标	达标	3.1	0.9	77.5	79.3
		N1-2	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	186.7	7.0	156	156	2 类	60	50	56.7	40.1	52	45	58.0	46.2	达标	达标	6.0	1.2	74.1	76.1
2	邱家宅基	N2-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	14.0	156	156		70	60	66.7	50.4	/	/	66.7	50.4	达标	达标				
		N2-1	第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	173.3	14.0	156	156	2 类	60	50	55.5	38.9	54	43	57.8	44.4	达标	达标	3.8	1.4	73.1	75.1
3	徐家宅基	N3-0	拟建铁路边界处	两侧	30.0	12.4	156	156		70	60	66.8	50.6	/	/	66.8	50.6	达标	达标				
		N3-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	38.9	12.4	156	156	4b 类	70	60	65.5	49.1	51	47	65.6	51.2	达标	达标	14.6	4.2	86.0	86.4
		N3-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	67.2	12.4	156	156	2 类	60	50	61.9	45.4	51	47	62.2	49.3	2.2	达标	11.2	2.3	81.5	82.6
		N3-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	116.0	12.4	156	156	2 类	60	50	58.1	41.5	51	47	58.9	48.1	达标	达标	7.9	1.1	76.6	78.4
		N3-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	197.2	12.4	156	156	2 类	60	50	54.6	38.0	51	47	56.1	47.5	达标	达标	5.1	0.5	71.8	73.9
		N3-5	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	39.5	12.4	156	156	4b 类	70	60	65.4	49.0	60	54	66.5	55.2	达标	达标	6.5	1.2	85.9	86.3
		N3-6	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	114.2	12.4	156	156	2 类	60	50	58.2	41.6	60	54	62.2	54.2	2.2	4.2	2.2	0.2	76.8	78.5
4	前进村	N4-0	拟建铁路边界处	两侧	30.0	12.4	139	139		70	60	66.3	50.1	/	/	66.3	50.1	达标	达标				
		N4-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	33.6	12.4	139	139	4b 类	70	60	65.8	49.5	43	43	65.8	50.4	达标	达标	22.8	7.4	86.0	86.3
		N4-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	68.6	12.4	139	139	2 类	60	50	61.3	44.7	43	43	61.3	47.0	1.3	达标	18.3	4.0	80.3	81.5
		N4-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	123.5	12.4	139	139	2 类	60	50	57.2	40.6	43	43	57.4	45.0	达标	达标	14.4	2.0	75.1	76.8
		N4-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	198.8	12.4	139	139	2 类	60	50	54.0	37.4	43	43	54.3	44.1	达标	达标	11.3	1.1	70.8	72.8
5	南王	N5-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	12.3	125	125		70	60	65.8	49.6	/	/	65.8	49.6	达标	达标				
		N5-1	第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	120.2	12.3	125	125	2 类	60	50	56.9	40.3	44	42	57.1	44.2	达标	达标	13.1	2.2	74.4	76.1
		N5-2	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	195.7	12.3	125	125	2 类	60	50	53.7	37.1	44	42	54.1	43.2	达标	达标	10.1	1.2	70.0	72.0
6	白荡	N6-0	拟建铁路边界处	左侧	30.0	13.5	94	94		70	60	64.5	48.3	/	/	64.5	48.3	达标	达标				
		N6-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	54.9	13.5	94	94	4b 类	70	60	61.1	44.7	42	44	61.2	47.4	达标	达标	19.2	3.4	78.9	79.8
		N6-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	69.7	13.5	94	94	2 类	60	50	59.5	43.0	42	44	59.6	46.5	达标	达标	17.6	2.5	76.9	78.0
		N6-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	147.1	13.5	94	94	2 类	60	50	54.4	37.7	42	44	54.6	44.9	达标	达标	12.6	0.9	70.1	72.0
		N6-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	194.0	13.5	94	94	2 类	60	50	52.5	35.9	42	44	52.9	44.6	达标	达标	10.9	0.6	67.6	69.7
7	横港桥	N7-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	13.4	76	55		70	60	62.9	46.0	/	/	62.9	46.0	达标	达标				
		N7-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	73.5	13.4	76	55	2 类	60	50	57.6	40.3	41	42	57.7	44.2	达标	达标	16.7	2.2	71.7	75.8
		N7-2	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	127.9	13.4	76	55	2 类	60	50	53.8	36.4	41	42	54.0	43.0	达标	达标	13.0	1.0	66.8	71.4
		N7-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	159.8	13.4	76	55	2 类	60	50	52.3	34.9	41	42	52.6	42.8	达标	达标	11.6	0.8	64.7	69.5
8	横港桥 2	N8-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	12.4	92	92		70	60	64.5	48.3	/	/	64.5	48.3	达标	达标				
		N8-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	40.5	12.4	92	92	4b 类	70	60	62.9	46.6	45	43	63.0	48.2	达标	达标	18.0	5.2	81.1	81.6
		N8-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	65.2	12.4	92	92	2 类	60	50	59.8	43.3	45	43	59.9	46.2	达标	达标	14.9	3.2	77.2	78.3
		N8-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	121.5	12.4	92	92	2 类	60	50	55.5	38.9	45	43	55.9	44.4	达标	达标	10.9	1.4	71.6	73.4
		N8-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	165.9	12.4	92	92	2 类	60	50	53.4	36.8	45	43	54.0	43.9	达标	达标	9.0	0.9	68.8	70.8
9	腰圩里	N9-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	12.9	141	141		70	60	66.3	50.1	/	/	66.3	50.1	达标	达标				

序号	敏感目标名称	预测点编号	预测点位置说明	与拟建线路位置关系 m			行车速度 km/h		功能区划	标准值 dB（A）		噪声贡献值 dB（A）		噪声背景值 dB（A）		噪声预测值 dB（A）		达标分析		本工程引起的增量 dB（A）		列车通过时段 dB（A）	
				方位	水平距离	高差	长编组	短编组		昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	长编组	短编组
		N9-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	49.4	12.9	141	141	4b 类	70	60	63.6	47.1	51	47	63.8	50.1	达标	达标	12.8	3.1	83.3	84.0
		N9-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	67.9	12.9	141	141	2 类	60	50	61.4	44.9	51	47	61.8	49.1	1.8	达标	10.8	2.1	80.6	81.7
		N9-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	126.5	12.9	141	141	2 类	60	50	57.1	40.5	51	47	58.1	47.9	达标	达标	7.1	0.9	75.0	76.8
		N9-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	195.3	12.9	141	141	2 类	60	50	54.2	37.6	51	47	55.9	47.5	达标	达标	4.9	0.5	71.1	73.1
10	优胜村	N10-0	拟建铁路边界处	左侧	30.0	12.8	144	144		70	60	66.4	50.2	/	/	66.4	50.2	达标	达标				
		N10-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	123.5	12.8	144	144	2 类	60	50	57.4	40.7	56	51	59.8	51.4	达标	1.4	3.8	0.4	75.4	77.2
		N10-2	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	197.5	12.8	144	144	2 类	60	50	54.2	37.6	43	41	54.5	42.6	达标	达标	11.5	1.6	71.1	73.2
11	老虎圩	N11-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	12.1	145	145		70	60	66.5	50.3	/	/	66.5	50.3	达标	达标				
		N11-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	31.0	12.1	145	145	4b 类	70	60	66.4	50.1	54	49	66.6	52.6	达标	达标	12.6	3.6	86.8	87.0
12	朱家浜	N12-0	拟建铁路边界处	左侧	30.0	14.9	138	138		70	60	66.1	49.8	/	/	66.1	49.8	达标	达标				
		N12-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	82.5	14.9	138	138	2 类	60	50	60.1	43.5	47	42	60.3	45.9	0.3	达标	13.3	3.9	78.8	80.2
		N12-2	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	129.5	14.9	138	138	2 类	60	50	57.0	40.3	47	42	57.4	44.3	达标	达标	10.4	2.3	74.7	76.5
		N12-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	198.9	14.9	138	138	2 类	60	50	54.1	37.5	47	41	54.8	42.6	达标	达标	7.8	1.6	70.8	72.8
13	秀东村 1	N13-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	14.5	138	138		70	60	66.1	49.9	/	/	66.1	49.9	达标	达标				
		N13-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	75.8	14.5	138	138	2 类	60	50	60.7	44.1	48	41	60.9	45.9	0.9	达标	12.9	4.9	79.5	80.8
		N13-2	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	129.7	14.5	138	138	2 类	60	50	56.9	40.3	48	41	57.5	43.7	达标	达标	9.5	2.7	74.7	76.5
		N13-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	197.8	14.5	138	138	2 类	60	50	54.1	37.5	48	41	55.0	42.6	达标	达标	7.0	1.6	70.8	72.9
14	秀东村 2	N14-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	15.7	143	143		70	60	66.1	49.9	/	/	66.1	49.9	达标	达标				
		N14-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	65.5	15.7	143	143	2 类	60	50	61.9	45.4	52	41	62.4	46.8	2.4	达标	10.4	5.8	81.2	82.3
		N14-2	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	126.5	15.7	143	143	2 类	60	50	57.3	40.7	52	41	58.5	43.9	达标	达标	6.5	2.9	75.3	77.1
15	东南横沼 1	N15-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	15.0	129	129		70	60	65.8	49.5	/	/	65.8	49.5	达标	达标				
		N15-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	50.5	15.0	129	129	4b 类	70	60	63.2	46.8	53	42	63.6	48.0	达标	达标	10.6	6.0	82.5	83.2
		N15-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	63.5	15.0	129	129	2 类	60	50	61.6	45.1	53	42	62.2	46.9	2.2	达标	9.2	4.9	80.5	81.6
		N15-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	122.6	15.0	129	129	2 类	60	50	57.1	40.4	53	42	58.5	44.3	达标	达标	5.5	2.3	74.6	76.4
		N15-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	193.0	15.0	129	129	2 类	60	50	54.0	37.4	50	38	55.4	40.7	达标	达标	5.4	2.7	70.5	72.5
16	东南横沼 2	N16-0	拟建铁路边界处	左侧	30.0	14.9	122	122		70	60	65.5	49.3	/	/	65.5	49.3	达标	达标				
		N16-1	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	68.8	14.9	122	122	2 类	60	50	60.8	44.3	49	40	61.1	45.7	1.1	达标	12.1	5.7	79.4	80.5
		N16-2	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	150.0	14.9	122	122	2 类	60	50	55.4	38.8	49	40	56.3	42.5	达标	达标	7.3	2.5	72.3	74.2
17	东南横沼 3	N17-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	15.2	77	72		70	60	63.3	47.0	/	/	63.3	47.0	达标	达标				
		N17-1	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	169.0	15.2	77	72	2 类	60	50	52.5	35.7	49	41	54.1	42.1	达标	达标	5.1	1.1	66.6	69.2
		N17-2	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	188.0	15.2	77	72	2 类	60	50	51.8	35.0	49	41	53.6	42.0	达标	达标	4.6	1.0	65.7	68.3
18	南陆家浜	N18-0	拟建铁路边界处	左侧	30.0	15.1	77	74		70	60	63.4	47.1	/	/	63.4	47.1	达标	达标				
		N18-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	54.0	15.1	77	74	4b 类	70	60	60.4	43.9	49	48	60.7	49.4	达标	达标	11.7	1.4	77.1	78.3
		N18-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	63.0	15.1	77	74	2 类	60	50	59.4	42.8	49	48	59.8	49.1	达标	达标	10.8	1.1	75.8	77.2
		N18-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	123.0	15.1	77	74	2 类	60	50	54.7	38.0	49	48	55.8	48.4	达标	达标	6.8	0.4	69.8	71.9
		N18-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	194.0	15.1	77	74	2 类	60	50	51.6	34.9	43	43	52.2	43.6	达标	达标	9.2	0.6	65.6	68.0

序号	敏感目标名称	预测点编号	预测点位置说明	与拟建线路位置关系 m			行车速度 km/h		功能区划	标准值 dB（A）		噪声贡献值 dB（A）		噪声背景值 dB（A）		噪声预测值 dB（A）		达标分析		本工程引起的增量 dB（A）		列车通过时段 dB（A）	
				方位	水平距离	高差	长编组	短编组		昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	长编组	短编组
19	母子汇	N19-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	14.1	98	98		70	60	64.7	48.4	/	/	64.7	48.4	达标	达标				
		N19-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	32.0	14.1	98	98	4b 类	70	60	64.4	48.1	48	46	64.5	50.2	达标	达标	16.5	4.2	83.2	83.4
		N19-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	72.0	14.1	98	98	2 类	60	50	59.5	43.0	48	46	59.8	47.8	达标	达标	11.8	1.8	77.0	78.2
		N19-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	128.0	14.1	98	98	2 类	60	50	55.5	38.9	48	46	56.2	46.8	达标	达标	8.2	0.8	71.8	73.6
		N19-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	191.0	14.1	98	98	2 类	60	50	52.8	36.2	44	42	53.4	43.0	达标	达标	9.4	1.0	68.2	70.2
20	刘家桥	N20-0	拟建铁路边界处	左侧	30.0	14.2	143	143		70	60	66.3	50.0	/	/	66.3	50.0	达标	达标				
		N20-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	82.0	14.2	143	143	2 类	60	50	60.3	43.7	44	43	60.4	46.4	0.4	达标	16.4	3.4	79.1	80.5
		N20-2	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	121.0	14.2	143	143	2 类	60	50	57.6	40.9	44	43	57.8	45.1	达标	达标	13.8	2.1	75.6	77.4
		N20-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	200.0	14.2	143	143	2 类	60	50	54.2	37.6	41	39	54.4	41.4	达标	达标	13.4	2.4	71.0	73.1
21	旧唐	N21-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	13.9	147	147		70	60	66.4	50.2	/	/	66.4	50.2	达标	达标				
		N21-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	76.0	13.9	147	147	2 类	60	50	60.9	44.3	48	43	61.1	46.7	1.1	达标	13.1	3.7	80.0	81.3
		N21-2	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	118.0	13.9	147	147	2 类	60	50	57.8	41.2	48	43	58.3	45.2	达标	达标	10.3	2.2	76.1	77.8
		N21-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	200.0	13.9	147	147	2 类	60	50	54.3	37.7	39	39	54.4	41.4	达标	达标	15.4	2.4	71.2	73.3
22	姜家浜	N22-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	15.3	157	157		70	60	66.6	50.3	/	/	66.6	50.3	达标	达标				
		N22-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	35.0	15.3	157	157	4b 类	70	60	66.0	49.7	47	42	66.1	50.4	达标	达标	19.1	8.4	86.7	87.0
		N22-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	61.0	15.3	157	157	2 类	60	50	62.8	46.3	47	42	62.9	47.7	2.9	达标	15.9	5.7	82.6	83.6
		N22-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	117.0	15.3	157	157	2 类	60	50	58.3	41.6	47	42	58.6	44.8	达标	达标	11.6	2.8	76.8	78.5
		N22-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	200.0	15.3	157	157	2 类	60	50	54.6	38.0	47	42	55.3	43.5	达标	达标	8.3	1.5	71.9	73.9
23	十房宅基	N23-0	拟建铁路边界处	左侧	30.0	17.4	157	157		70	60	66.4	50.1	/	/	66.4	50.1	达标	达标				
		N23-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	126.0	17.4	157	157	2 类	60	50	57.9	41.2	41	42	57.9	44.6	达标	达标	16.9	2.6	76.2	78.0
24	七子桥	N24-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	16.6	157	157		70	60	66.5	50.2	/	/	66.5	50.2	达标	达标				
		N24-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	157.0	16.6	157	157	2 类	60	50	56.3	39.7	46	45	56.7	46.1	达标	达标	10.7	1.1	74.1	76.1
25	石桥头	N25-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	15.4	157	157		70	60	66.6	50.3	/	/	66.6	50.3	达标	达标				
		N25-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	30.0	15.4	157	157	4b 类	70	60	66.6	50.3	45	43	66.6	51.1	达标	达标	21.6	8.1	87.4	87.6
		N25-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	66.0	15.4	157	157	2 类	60	50	62.3	45.8	45	43	62.3	47.6	2.3	达标	17.3	4.6	81.9	83.0
		N25-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	128.0	15.4	157	157	2 类	60	50	57.6	41.0	45	43	57.9	45.1	达标	达标	12.9	2.1	76.0	77.8
		N25-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	200.0	15.4	157	157	2 类	60	50	54.6	38.0	45	43	55.1	44.2	达标	达标	10.1	1.2	71.9	73.9
26	南王家宅基	N26-0	拟建铁路边界处	左侧	30.0	15.4	157	157		70	60	66.6	50.3	/	/	66.6	50.3	达标	达标				
		N26-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	48.0	15.4	157	157	4b 类	70	60	64.4	48.0	48	43	64.5	49.2	达标	达标	16.5	6.2	84.6	85.3
		N26-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	67.0	15.4	157	157	2 类	60	50	62.2	45.6	48	43	62.3	47.5	2.3	达标	14.3	4.5	81.8	82.9
		N26-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	115.0	15.4	157	157	2 类	60	50	58.4	41.8	48	43	58.8	45.4	达标	达标	10.8	2.4	76.9	78.7
		N26-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	200.0	15.4	157	157	2 类	60	50	54.6	38.0	48	43	55.5	44.2	达标	达标	7.5	1.2	71.9	73.9
27	罗家桥	N27-0	拟建铁路边界处	左侧	30.0	11.4	157	157		70	60	66.9	50.6	/	/	66.9	50.6	达标	达标				
		N27-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	33.5	11.4	157	157	4b 类	70	60	66.3	50.0	44	42	66.3	50.7	达标	达标	22.3	8.7	87.1	87.3
		N27-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	68.5	11.4	157	157	2 类	60	50	61.7	45.2	44	42	61.8	46.9	1.8	达标	17.8	4.9	81.3	82.5
		N27-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	118.0	11.4	157	157	2 类	60	50	58.0	41.4	44	42	58.2	44.7	达标	达标	14.2	2.7	76.5	78.2

序号	敏感目标名称	预测点编号	预测点位置说明	与拟建线路位置关系 m			行车速度 km/h		功能区划	标准值 dB（A）		噪声贡献值 dB（A）		噪声背景值 dB（A）		噪声预测值 dB（A）		达标分析		本工程引起的增量 dB（A）		列车通过时段 dB（A）	
				方位	水平距离	高差	长编组	短编组		昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	长编组	短编组
		N27-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	200.0	11.4	157	157	2 类	60	50	54.5	37.9	44	42	54.8	43.4	达标	达标	10.8	1.4	71.7	73.8
28	胡家桥、灶山浜	N28-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	11.4	157	157		70	60	66.9	50.6	/	/	66.9	50.6	达标	达标				
		N28-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	32.6	11.4	157	157	4b 类	70	60	66.5	50.2	43	42	66.5	50.8	达标	达标	23.5	8.8	87.2	87.5
		N28-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	66.0	11.4	157	157	2 类	60	50	62.0	45.4	43	42	62.0	47.1	2.0	达标	19.0	5.1	81.6	82.7
		N28-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	119.0	11.4	157	157	2 类	60	50	57.9	41.3	43	42	58.1	44.7	达标	达标	15.1	2.7	76.4	78.2
		N28-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	198.0	11.4	157	157	2 类	60	50	54.5	37.9	43	42	54.8	43.4	达标	达标	11.8	1.4	71.8	73.9
29	徐家桥	N29-0	拟建铁路边界处	左侧	30.0	11.2	157	157		70	60	66.9	50.6	/	/	66.9	50.6	达标	达标				
		N29-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	74.0	11.2	157	157	2 类	60	50	61.2	44.6	48	42	61.4	46.5	1.4	达标	13.4	4.5	80.6	81.9
		N29-2	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	120.0	11.2	157	157	2 类	60	50	57.9	41.2	48	42	58.3	44.6	达标	达标	10.3	2.6	76.3	78.1
		N29-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	200.0	11.2	157	157	2 类	60	50	54.5	37.9	48	42	55.3	43.4	达标	达标	7.3	1.4	71.7	73.8
30	教家浜	N30-0	拟建铁路边界处	两侧	30.0	11.1	157	157		70	60	66.9	50.6	/	/	66.9	50.6	达标	达标				
		N30-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	35.7	11.1	157	157	4b 类	70	60	65.9	49.6	46	40	66.0	50.1	达标	达标	20.0	10.1	86.6	86.9
		N30-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	71.0	11.1	157	157	2 类	60	50	61.4	44.9	46	40	61.6	46.1	1.6	达标	15.6	6.1	81.0	82.2
		N30-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	121.0	11.1	157	157	2 类	60	50	57.8	41.2	46	40	58.1	43.6	达标	达标	12.1	3.6	76.3	78.0
		N30-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	182.0	11.1	157	157	2 类	60	50	55.1	38.5	46	40	55.6	42.3	达标	达标	9.6	2.3	72.6	74.6
31	蓬尘馆	N31-0	拟建铁路边界处	左侧	30.0	10.2	157	157		70	60	66.9	50.6	/	/	66.9	50.6	达标	达标				
		N31-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	35.2	10.2	157	157	4b 类	70	60	65.9	49.7	44	42	66.0	50.3	达标	达标	22.0	8.3	86.6	86.9
		N31-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	98.4	10.2	157	157	2 类	60	50	59.2	42.5	44	42	59.3	45.3	达标	达标	15.3	3.3	78.0	79.6
		N31-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	116.0	10.2	157	157	2 类	60	50	58.0	41.4	44	42	58.2	44.7	达标	达标	14.2	2.7	76.6	78.3
		N31-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	199.0	10.2	157	157	2 类	60	50	54.5	37.9	44	42	54.8	43.4	达标	达标	10.8	1.4	71.7	73.8
32	北梁庄桥	N32-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	10.5	157	157		70	60	66.9	50.6	/	/	66.9	50.6	达标	达标				
		N32-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	144.0	10.5	157	157	2 类	60	50	56.6	40.0	46	42	57.0	44.1	达标	达标	11.0	2.1	74.7	76.5
		N32-2	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	190.0	10.5	157	157	2 类	60	50	54.8	38.2	46	42	55.3	43.5	达标	达标	9.3	1.5	72.2	74.2
33	皇门里	N33-0	拟建铁路边界处	左侧	30.0	9.7	157	157		70	60	66.8	50.6	/	/	66.8	50.6	达标	达标				
		N33-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	37.0	9.7	157	157	4b 类	70	60	65.6	49.3	48	41	65.7	49.9	达标	达标	17.7	8.9	86.2	86.6
		N33-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	68.0	9.7	157	157	2 类	60	50	61.6	45.1	48	41	61.8	46.5	1.8	达标	13.8	5.5	81.2	82.4
34	马家圩	N34-0	拟建铁路边界处	左侧	30.0	10.3	157	157		70	60	66.9	50.6	/	/	66.9	50.6	达标	达标				
		N34-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	162.0	10.3	157	157	2 类	60	50	55.8	39.2	44	39	56.1	42.1	达标	达标	12.1	3.1	73.6	75.5
35	板桥头	N35-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	11.1	140	140		70	60	66.4	50.1	/	/	66.4	50.1	达标	达标				
		N35-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	48.0	11.1	140	140	4b 类	70	60	63.6	47.2	46	40	63.6	47.9	达标	达标	17.6	7.9	83.3	84.0
		N35-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	71.0	11.1	140	140	2 类	60	50	60.9	44.4	46	40	61.1	45.8	1.1	达标	15.1	5.8	80.0	81.2
		N35-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	120.0	11.1	140	140	2 类	60	50	57.4	40.7	46	40	57.7	43.4	达标	达标	11.7	3.4	75.3	77.1
		N35-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	158.0	11.1	140	140	2 类	60	50	55.5	38.9	46	40	56.0	42.5	达标	达标	10.0	2.5	72.9	74.8
36	砖桥	N36-0	拟建铁路边界处	左侧	30.0	11.1	136	136		70	60	66.3	50.0	/	/	66.3	50.0	达标	达标				
		N36-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	69.3	11.1	136	136	2 类	60	50	61.0	44.5	47	41	61.2	46.1	1.2	达标	14.2	5.1	80.0	81.1
		N36-2	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	120.0	11.1	136	136	2 类	60	50	57.2	40.6	47	41	57.6	43.8	达标	达标	10.6	2.8	75.1	76.8

序号	敏感目标名称	预测点编号	预测点位置说明	与拟建线路位置关系 m			行车速度 km/h		功能区划	标准值 dB（A）		噪声贡献值 dB（A）		噪声背景值 dB（A）		噪声预测值 dB（A）		达标分析		本工程引起的增量 dB（A）		列车通过时段 dB（A）	
				方位	水平距离	高差	长编组	短编组		昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	长编组	短编组
		N36-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	200.0	11.1	136	136	2 类	60	50	53.8	37.2	47	41	54.7	42.5	达标	达标	7.7	1.5	70.5	72.5
37	河干桥	N37-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	10.7	85	85		70	60	64.2	48.0	/	/	64.2	48.0	达标	达标				
		N37-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	116.5	10.7	85	85	2 类	60	50	55.4	38.7	43	42	55.6	43.7	达标	达标	12.6	1.7	71.2	73.0
		N37-2	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	200.0	10.7	85	85	2 类	60	50	51.8	35.2	43	42	52.3	42.8	达标	达标	9.3	0.8	66.4	68.4
38	方家廊、戴家宅基	N38-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	10.0	76	62		70	60	63.3	46.6	/	/	63.3	46.6	达标	达标				
		N38-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	135.0	10.0	76	62	2 类	60	50	53.4	36.3	47	43	54.3	43.8	达标	达标	7.3	0.8	67.1	70.7
39	姚家桥	N39-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	15.2	127	127		70	60	67.7	51.4	/	/	67.7	51.4	达标	达标				
		N39-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	35.6	15.2	127	127	4b 类	70	60	67.0	50.7	44	43	67.1	51.4	达标	达标	23.1	8.4	86.8	87.1
		N39-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	69.0	15.2	127	127	2 类	60	50	63.0	46.5	44	43	63.1	48.1	3.1	达标	19.1	5.1	81.7	82.9
		N39-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	125.0	15.2	127	127	2 类	60	50	58.9	42.2	44	43	59.0	45.6	达标	达标	15.0	2.6	76.3	78.1
		N39-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	198.0	15.2	127	127	2 类	60	50	55.7	39.2	44	43	56.0	44.5	达标	达标	12.0	1.5	72.1	74.2
40	恬楼	N40-0	拟建铁路边界处	左侧	30.0	16.3	120	120		70	60	65.3	49.1	/	/	65.3	49.1	达标	达标				
		N40-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	152.0	16.3	120	120	2 类	60	50	55.3	38.7	47	41	55.9	43.0	达标	达标	8.9	2.0	72.1	74.0
		N40-2	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	190.0	16.3	120	120	2 类	60	50	53.8	37.2	47	41	54.6	42.5	达标	达标	7.6	1.5	70.0	72.1
41	鲁家埭	N41-0	拟建铁路边界处	两侧	30.0	15.0	125	125		70	60	67.6	51.4	/	/	67.6	51.4	达标	达标				
		N41-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	30.1	15.0	125	125	4b 类	70	60	67.6	51.4	52	49	67.7	53.4	达标	达标	15.7	4.4	87.5	87.7
		N41-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	69.0	15.0	125	125	2 类	60	50	62.9	46.4	52	49	63.3	50.9	3.3	0.9	11.3	1.9	81.5	82.7
		N41-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	123.0	15.0	125	125	2 类	60	50	58.9	42.3	52	49	59.7	49.8	达标	达标	7.7	0.8	76.3	78.1
		N41-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	195.0	15.0	125	125	2 类	60	50	55.8	39.2	52	49	57.3	49.4	达标	达标	5.3	0.4	72.1	74.1
42	菜圩	N42-0	拟建铁路边界处	两侧	30.0	12.8	115	115		70	60	67.5	51.2	/	/	67.5	51.2	达标	达标				
		N42-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	45.0	12.8	115	115	4b 类	70	60	65.3	48.9	49	45	65.4	50.4	达标	达标	16.4	5.4	84.2	84.9
		N42-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	68.0	12.8	115	115	2 类	60	50	62.5	46.0	49	45	62.7	48.5	2.7	达标	13.7	3.5	80.8	81.9
		N42-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	126.0	12.8	115	115	2 类	60	50	58.3	41.6	49	45	58.8	46.6	达标	达标	9.8	1.6	75.3	77.1
		N42-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	200.0	12.8	115	115	2 类	60	50	55.2	38.6	49	45	56.1	45.9	达标	达标	7.1	0.9	71.1	73.1
43	王家门	N43-0	拟建铁路边界处	两侧	30.0	11.9	91	91		70	60	64.5	48.2	/	/	64.5	48.2	达标	达标				
		N43-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	51.0	11.9	91	91	4b 类	70	60	61.4	44.9	44	41	61.4	46.4	达标	达标	17.4	5.4	79.1	79.9
		N43-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	68.9	11.9	91	91	2 类	60	50	59.3	42.8	44	41	59.5	45.0	达标	达标	15.5	4.0	76.6	77.7
		N43-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	120.0	11.9	91	91	2 类	60	50	55.5	38.9	44	41	55.8	43.1	达标	达标	11.8	2.1	71.6	73.4
		N43-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	193.0	11.9	91	91	2 类	60	50	52.3	35.7	44	41	52.9	42.1	达标	达标	8.9	1.1	67.3	69.4
44	娄廊	N44-0	拟建铁路边界处	两侧	30.0	12.4	76	55		70	60	63.0	46.0	/	/	63.0	46.0	达标	达标				
		N44-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	42.5	12.4	76	55	4b 类	70	60	61.1	44.0	48	41	61.3	45.8	达标	达标	13.3	4.8	76.3	79.6
		N44-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	69.0	12.4	76	55	2 类	60	50	57.9	40.7	48	41	58.4	43.8	达标	达标	10.4	2.8	72.2	76.2
		N44-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	118.0	12.4	76	55	2 类	60	50	54.3	36.9	48	41	55.2	42.4	达标	达标	7.2	1.4	67.4	72.0
		N44-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	200.0	12.4	76	55	2 类	60	50	50.7	33.4	48	41	52.6	41.7	达标	达标	4.6	0.7	62.7	67.5
45	陈家门	N45-0	拟建铁路边界处	两侧	30.0	11.6	76	40		70	60	62.5	44.7	/	/	62.5	44.7	达标	达标				
		N45-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	33.5	11.6	76	40	4b 类	70	60	61.9	44.1	51	43	62.3	46.6	达标	达标	11.3	3.6	75.2	81.0

序号	敏感目标名称	预测点编号	预测点位置说明	与拟建线路位置关系 m			行车速度 km/h		功能区划	标准值 dB（A）		噪声贡献值 dB（A）		噪声背景值 dB（A）		噪声预测值 dB（A）		达标分析		本工程引起的增量 dB（A）		列车通过时段 dB（A）	
				方位	水平距离	高差	长编组	短编组		昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	长编组	短编组
		N45-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	99.0	11.6	76	40	2 类	60	50	59.5	41.5	51	43	60.1	45.3	0.1	达标	9.1	2.3	72.1	78.5
		N45-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	134.0	11.6	76	40	2 类	60	50	52.8	34.6	51	43	55.0	43.6	达标	达标	4.0	0.6	63.5	70.9
46	花园浜	N46-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	12.1	114	114		70	60	65.5	49.2	/	/	65.5	49.2	达标	达标				
		N46-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	32.8	12.1	114	114	4b 类	70	60	65.1	48.8	43	42	65.1	49.6	达标	达标	22.1	7.6	84.4	84.7
		N46-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	66.0	12.1	114	114	2 类	60	50	60.6	44.1	43	42	60.7	46.2	0.7	达标	17.7	4.2	78.9	80.0
		N46-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	118.0	12.1	114	114	2 类	60	50	56.6	40.0	43	42	56.8	44.1	达标	达标	13.8	2.1	73.7	75.5
		N46-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	200.0	12.1	114	114	2 类	60	50	53.1	36.5	43	42	53.5	43.1	达标	达标	10.5	1.1	69.0	71.0
47	曹家埭	N47-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	13.0	123	123		70	60	65.7	49.5	/	/	65.7	49.5	达标	达标				
		N47-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	36.5	13.0	123	123	4b 类	70	60	64.8	48.5	50	39	65.0	49.0	达标	达标	15.0	10.0	84.4	84.8
		N47-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	69.0	13.0	123	123	2 类	60	50	60.7	44.2	50	39	61.1	45.3	1.1	达标	11.1	6.3	79.3	80.4
		N47-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	115.0	13.0	123	123	2 类	60	50	57.2	40.6	50	39	58.0	42.9	达标	达标	8.0	3.9	74.7	76.4
		N47-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	156.0	13.0	123	123	2 类	60	50	55.1	38.5	50	39	56.3	41.8	达标	达标	6.3	2.8	71.9	73.9
48	长浜桥	N48-0	拟建铁路边界处	两侧	30.0	14.5	137	137		70	60	66.1	49.8	/	/	66.1	49.8	达标	达标				
		N48-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	35.8	14.5	137	137	4b 类	70	60	65.4	49.1	46	42	65.4	49.9	达标	达标	19.4	7.9	85.4	85.8
		N48-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	67.0	14.5	137	137	2 类	60	50	61.5	45.0	46	42	61.6	46.8	1.6	达标	15.6	4.8	80.6	81.7
		N48-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	120.0	14.5	137	137	2 类	60	50	57.5	40.8	46	42	57.8	44.5	达标	达标	11.8	2.5	75.3	77.1
		N48-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	200.0	14.5	137	137	2 类	60	50	54.0	37.4	46	42	54.6	43.3	达标	达标	8.6	1.3	70.7	72.7
49	油车浜	N49-0	拟建铁路边界处	左侧	30.0	16.3	149	149		70	60	66.3	50.0	/	/	66.3	50.0	达标	达标				
		N49-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	42.6	16.3	149	149	4b 类	70	60	64.9	48.5	43	40	64.9	49.1	达标	达标	21.9	9.1	85.1	85.6
		N49-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	71.0	16.3	149	149	2 类	60	50	61.6	45.1	43	40	61.6	46.2	1.6	达标	18.6	6.2	80.9	82.1
		N49-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	113.0	16.3	149	149	2 类	60	50	58.3	41.7	43	40	58.5	43.9	达标	达标	15.5	3.9	76.7	78.4
		N49-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	200.0	16.3	149	149	2 类	60	50	54.4	37.8	43	40	54.7	42.1	达标	达标	11.7	2.1	71.4	73.5
50	老虎桥	N50-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	16.3	149	149		70	60	66.3	50.0	/	/	66.3	50.0	达标	达标				
		N50-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	108.9	16.3	149	149	2 类	60	50	58.6	42.0	48	42	59.0	45.0	达标	达标	11.0	3.0	77.0	78.7
		N50-2	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	200.0	16.3	149	149	2 类	60	50	54.4	37.8	48	42	55.3	43.4	达标	达标	7.3	1.4	71.4	73.5
51	毛家库	N51-0	拟建铁路边界处	两侧	30.0	18.0	156	156		70	60	66.3	50.0	/	/	66.3	50.0	达标	达标				
		N51-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	31.6	18.0	156	156	4b 类	70	60	66.1	49.9	43	43	66.1	50.7	达标	达标	23.1	7.7	86.9	87.1
		N51-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	85.0	18.0	156	156	2 类	60	50	60.6	44.1	43	43	60.7	46.6	0.7	达标	17.7	3.6	79.8	81.2
		N51-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	119.0	18.0	156	156	2 类	60	50	58.3	41.6	43	43	58.4	45.4	达标	达标	15.4	2.4	76.7	78.4
		N51-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	169.0	18.0	156	156	2 类	60	50	55.8	39.2	43	43	56.0	44.5	达标	达标	13.0	1.5	73.5	75.4
52	西南	N52-0	拟建铁路边界处	左侧	30.0	20.0	147	147		70	60	65.8	49.5	/	/	65.8	49.5	达标	达标				
		N52-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	37.3	20.0	147	147	4b 类	70	60	65.1	48.8	49	44	65.3	50.1	达标	达标	16.3	6.1	85.5	85.9
		N52-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	74.7	20.0	147	147	2 类	60	50	61.4	44.8	49	44	61.6	47.5	1.6	达标	12.6	3.5	80.6	81.8
		N52-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	194.5	20.0	147	147	2 类	60	50	54.7	38.1	49	44	55.7	45.0	达标	达标	6.7	1.0	71.7	73.8
53	山家头	N53-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	20.0	147	147		70	60	65.8	49.5	/	/	65.8	49.5	达标	达标				
		N53-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	48.2	20.0	147	147	4b 类	70	60	64.1	47.7	54	48	64.5	50.9	达标	达标	10.5	2.9	84.0	84.7

序号	敏感目标名称	预测点编号	预测点位置说明	与拟建线路位置关系 m			行车速度 km/h		功能区划	标准值 dB（A）		噪声贡献值 dB（A）		噪声背景值 dB（A）		噪声预测值 dB（A）		达标分析		本工程引起的增量 dB（A）		列车通过时段 dB（A）	
				方位	水平距离	高差	长编组	短编组		昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	长编组	短编组
		N53-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	83.0	20.0	147	147	2 类	60	50	60.7	44.1	54	48	61.5	49.5	1.5	达标	7.5	1.5	79.6	81.0
		N53-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	122.5	20.0	147	147	2 类	60	50	57.9	41.3	54	48	59.4	48.8	达标	达标	5.4	0.8	76.0	77.8
		N53-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	200.0	20.0	147	147	2 类	60	50	54.5	37.9	54	48	57.3	48.4	达标	达标	3.3	0.4	71.5	73.5
54	姚湾	N54-0	拟建铁路边界处	左侧	30.0	21.2	141	141		70	60	67.5	51.2	/	/	67.5	51.2	达标	达标				
		N54-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	48.9	21.2	141	141	4b 类	70	60	65.8	49.4	60	57	66.8	57.7	达标	达标	6.8	0.7	85.5	86.3
		N54-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	66.0	21.2	141	141	2 类	60	50	64.1	47.6	60	57	65.5	57.5	5.5	7.5	5.5	0.5	83.3	84.4
		N54-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	129.0	21.2	141	141	2 类	60	50	59.4	42.8	60	57	62.7	57.2	2.7	7.2	2.7	0.2	77.2	79.0
		N54-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	167.8	21.2	141	141	2 类	60	50	57.5	40.9	60	57	62.0	57.1	2.0	7.1	2.0	0.1	74.8	76.7
55	堰头	N55-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	19.8	151	151		70	60	67.9	51.7	/	/	67.9	51.7	达标	达标				
		N55-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	33.3	19.8	151	151	4b 类	70	60	67.6	51.4	64	61	69.2	61.4	达标	1.4	5.2	0.4	88.2	88.5
		N55-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	71.5	19.8	151	151	2 类	60	50	63.8	47.3	64	61	66.9	61.2	6.9	11.2	2.9	0.2	83.2	84.4
		N55-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	120.0	19.8	151	151	2 类	60	50	60.1	43.5	64	61	65.5	61.1	5.5	11.1	1.5	0.1	78.4	80.2
		N55-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	200.0	19.8	151	151	2 类	60	50	56.6	40.0	64	61	64.7	61.0	4.7	11.0	0.7	0.0	73.7	75.7
56	花农桥	N56-0	拟建铁路边界处	左侧	30.0	16.7	155	155		70	60	68.4	52.1	/	/	68.4	52.1	达标	达标				
		N56-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	30.5	16.7	155	155	4b 类	70	60	68.3	52.1	59	56	68.8	57.5	达标	达标	9.8	1.5	89.1	89.3
		N56-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	100.9	16.7	155	155	2 类	60	50	61.3	44.7	59	56	63.3	56.3	3.3	6.3	4.3	0.3	80.1	81.7
		N56-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	140.3	16.7	155	155	4a 类	70	55	59.0	42.4	66	61	66.8	61.1	达标	6.1	0.8	0.1	77.1	78.9
57	富长浜	N57-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	12.3	156	156		70	60	68.8	52.6	/	/	68.8	52.6	达标	达标				
		N57-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	32.0	12.3	156	156	4b 类	70	60	68.5	52.3	52	46	68.6	53.2	达标	达标	16.6	7.2	89.3	89.5
		N57-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	79.5	12.3	156	156	2 类	60	50	62.7	46.2	52	46	63.1	49.1	3.1	达标	11.1	3.1	82.0	83.4
		N57-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	126.9	12.3	156	156	2 类	60	50	59.5	42.9	52	46	60.2	47.7	0.2	达标	8.2	1.7	77.8	79.6
		N57-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	200.0	12.3	156	156	2 类	60	50	56.5	39.9	52	46	57.8	46.9	达标	达标	5.8	0.9	73.7	75.8
58	西南塘桥	N58-0	拟建铁路边界处	左侧	30.0	12.3	154	154		70	60	68.7	52.5	/	/	68.7	52.5	达标	达标				
		N58-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	51.8	12.3	154	154	4b 类	70	60	65.6	49.2	43	42	65.6	49.9	达标	达标	22.6	7.9	85.6	86.4
		N58-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	86.3	12.3	154	154	2 类	60	50	62.1	45.5	43	42	62.2	47.1	2.2	达标	19.2	5.1	81.2	82.6
		N58-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	127.9	12.3	154	154	2 类	60	50	59.4	42.8	43	42	59.5	45.4	达标	达标	16.5	3.4	77.6	79.4
		N58-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	183.5	12.3	154	154	2 类	60	50	57.0	40.4	43	42	57.2	44.3	达标	达标	14.2	2.3	74.4	76.4
59	周家门	N59-0	拟建铁路边界处	左侧	30.0	12.3	131	131		70	60	66.0	49.8	/	/	66.0	49.8	达标	达标				
		N59-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	43.1	12.3	131	131	4b 类	70	60	64.1	47.7	50	42	64.2	48.7	达标	达标	14.2	6.7	83.7	84.2
		N59-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	74.2	12.3	131	131	2 类	60	50	60.4	43.9	50	42	60.8	46.1	0.8	达标	10.8	4.1	79.1	80.4
		N59-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	120.0	12.3	131	131	2 类	60	50	57.1	40.5	50	42	57.9	44.3	达标	达标	7.9	2.3	74.8	76.6
		N59-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	198.5	12.3	131	131	2 类	60	50	53.8	37.2	50	42	55.3	43.2	达标	达标	5.3	1.2	70.3	72.3
60	蔡家门 1	N60-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	12.1	112	112		70	60	65.4	49.1	/	/	65.4	49.1	达标	达标				
		N60-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	43.2	12.1	112	112	4b 类	70	60	63.4	47.0	49	47	63.5	50.0	达标	达标	14.5	3.0	82.3	82.8
		N60-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	70.9	12.1	112	112	2 类	60	50	60.1	43.5	49	47	60.4	48.6	0.4	达标	11.4	1.6	78.1	79.3
61	蔡家门 2	N61-0	拟建铁路边界处	左侧	30.0	12.1	120	120		70	60	65.7	49.4	/	/	65.7	49.4	达标	达标				

序号	敏感目标名称	预测点编号	预测点位置说明	与拟建线路位置关系 m			行车速度 km/h		功能区划	标准值 dB（A）		噪声贡献值 dB（A）		噪声背景值 dB（A）		噪声预测值 dB（A）		达标分析		本工程引起的增量 dB（A）		列车通过时段 dB（A）	
				方位	水平距离	高差	长编组	短编组		昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	长编组	短编组
		N61-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	47.5	12.1	120	120	4b 类	70	60	63.0	46.7	54	46	63.6	49.3	达标	达标	9.6	3.3	82.1	82.8
62	小庙浜、李家埭	N62-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	11.7	113	113		70	60	65.4	49.2	/	/	65.4	49.2	达标	达标				
		N62-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	42.2	11.7	113	113	4b 类	70	60	63.5	47.2	49	40	63.7	47.9	达标	达标	14.7	7.9	82.5	83.0
		N62-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	67.0	11.7	113	113	2 类	60	50	60.5	43.9	49	40	60.8	45.4	0.8	达标	11.8	5.4	78.7	79.8
		N62-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	128.0	11.7	113	113	2 类	60	50	56.0	39.4	49	40	56.8	42.7	达标	达标	7.8	2.7	72.9	74.7
		N62-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	195.0	11.7	113	113	2 类	60	50	53.2	36.6	49	40	54.6	41.6	达标	达标	5.6	1.6	69.1	71.1
63	恬楼	N63-0	拟建铁路边界处	左侧	30.0	11.7	107	107		70	60	65.2	49.0	/	/	65.2	49.0	达标	达标				
		N63-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	38.7	11.7	107	107	4b 类	70	60	63.8	47.5	51	45	64.0	49.4	达标	达标	13.0	4.4	82.7	83.1
		N63-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	90.7	11.7	107	107	2 类	60	50	58.1	41.5	51	45	58.9	46.6	达标	达标	7.9	1.6	75.5	77.0
		N63-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	117.9	11.7	107	107	2 类	60	50	56.3	39.7	51	45	57.5	46.1	达标	达标	6.5	1.1	73.2	74.9
		N63-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	185.0	11.7	107	107	2 类	60	50	53.3	36.7	51	45	55.3	45.6	达标	达标	4.3	0.6	69.1	71.1
64	严家埭	N64-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	16.1	135	135		70	60	67.9	51.6	/	/	67.9	51.6	达标	达标				
		N64-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	35.9	16.1	135	135	4b 类	70	60	67.2	50.9	54	41	67.4	51.3	达标	达标	13.4	10.3	87.2	87.6
		N64-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	66.0	16.1	135	135	2 类	60	50	63.7	47.1	54	41	64.1	48.1	4.1	达标	10.1	7.1	82.7	83.8
		N64-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	126.0	16.1	135	135	2 类	60	50	59.1	42.5	54	41	60.3	44.8	0.3	达标	6.3	3.8	76.8	78.6
65	庙浜	N65-0	拟建铁路边界处	左侧	30.0	16.1	137	137		70	60	67.9	51.7	/	/	67.9	51.7	达标	达标				
		N65-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	87.0	16.1	137	137	2 类	60	50	61.8	45.2	50	40	62.1	46.4	2.1	达标	12.1	6.4	80.3	81.8
		N65-2	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	130.0	16.1	137	137	2 类	60	50	59.0	42.3	50	40	59.5	44.3	达标	达标	9.5	4.3	76.7	78.5
		N65-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	197.5	16.1	137	137	2 类	60	50	56.1	39.5	50	40	57.1	42.8	达标	达标	7.1	2.8	72.8	74.9
66	袁家浜	N66-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	21.8	148	148		70	60	67.6	51.4	/	/	67.6	51.4	达标	达标				
		N66-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	140.0	21.8	148	148	2 类	60	50	59.1	42.4	58	44	61.6	46.3	1.6	达标	3.6	2.3	76.9	78.8
		N66-2	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	200.0	21.8	148	148	2 类	60	50	56.6	40.0	58	44	60.4	45.4	0.4	达标	2.4	1.4	73.6	75.6
67	水南斗	N67-0	拟建铁路边界处	两侧	30.0	22.4	156	156		70	60	65.8	49.5	/	/	65.8	49.5	达标	达标				
		N67-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	30.0	22.4	156	156	4b 类	70	60	65.8	49.5	56	48	66.2	51.8	达标	达标	10.2	3.8	86.6	86.8
		N67-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	67.0	22.4	156	156	2 类	60	50	62.5	46.0	56	48	63.4	50.1	3.4	0.1	7.4	2.1	82.1	83.2
		N67-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	120.0	22.4	156	156	2 类	60	50	58.4	41.8	56	48	60.4	48.9	0.4	达标	4.4	0.9	76.8	78.6
		N67-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	198.0	22.4	156	156	2 类	60	50	54.9	38.3	56	48	58.5	48.4	达标	达标	2.5	0.4	72.1	74.2
68	黄家浜	N68-0	拟建铁路边界处	两侧	30.0	20.9	157	157		70	60	66.0	49.7	/	/	66.0	49.7	达标	达标				
		N68-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	56.6	20.9	157	157	4b 类	70	60	63.5	47.1	59	50	64.9	51.8	达标	达标	5.9	1.8	83.5	84.4
		N68-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	68.0	20.9	157	157	2 类	60	50	62.4	45.8	59	50	64.0	51.4	4.0	1.4	5.0	1.4	82.0	83.1
		N68-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	129.0	20.9	157	157	2 类	60	50	57.8	41.2	59	50	61.5	50.5	1.5	0.5	2.5	0.5	76.2	78.0
		N68-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	152.0	20.9	157	157	2 类	60	50	56.7	40.1	59	50	61.0	50.4	1.0	0.4	2.0	0.4	74.6	76.5
69	黑鱼浜	N69-0	拟建铁路边界处	两侧	30.0	18.8	157	157		70	60	66.2	50.0	/	/	66.2	50.0	达标	达标				
		N69-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	30.9	18.8	157	157	4b 类	70	60	66.1	49.9	46	41	66.2	50.4	达标	达标	20.2	9.4	87.0	87.2
		N69-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	67.0	18.8	157	157	2 类	60	50	62.4	45.8	46	41	62.5	47.1	2.5	达标	16.5	6.1	82.0	83.1
		N69-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	128.0	18.8	157	157	2 类	60	50	57.8	41.2	46	41	58.1	44.1	达标	达标	12.1	3.1	76.1	77.9

序号	敏感目标名称	预测点编号	预测点位置说明	与拟建线路位置关系 m			行车速度 km/h		功能区划	标准值 dB（A）		噪声贡献值 dB（A）		噪声背景值 dB（A）		噪声预测值 dB（A）		达标分析		本工程引起的增量 dB（A）		列车通过时段 dB（A）	
				方位	水平距离	高差	长编组	短编组		昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	长编组	短编组
		N69-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	200.0	18.8	157	157	2 类	60	50	54.7	38.1	46	41	55.3	42.8	达标	达标	9.3	1.8	72.0	74.0
70	人才公寓	N70-0	拟建铁路边界处	左侧	30.0	19.3	157	157		70	60	68.2	51.9	/	/	68.2	51.9	达标	达标				
		N70-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	35.0	19.3	157	157	4b 类	70	60	67.7	51.4	58	53	68.1	55.3	达标	达标	10.1	2.3	88.4	88.7
		N70-2	4b 类区第一排建筑 5 楼窗外 1m	左侧	35.0	7.3	157	157	4b 类	70	60	67.7	51.4	58	53	68.1	55.3	达标	达标	10.1	2.3	88.3	88.7
		N70-3	4b 类区第一排建筑 9 楼窗外 1m	左侧	35.0	(4.7)	157	157	4b 类	70	60	67.7	51.4	58	53	68.1	55.3	达标	达标	10.1	2.3	85.9	86.2
		N70-4	4b 类区第一排建筑 13 楼窗外 1m	左侧	35.0	(16.7)	157	157	4b 类	70	60	65.2	48.9	58	53	66.0	54.4	达标	达标	8.0	1.4	88.8	89.1
		N70-5	4b 类区第一排建筑 17 楼窗外 1m	左侧	35.0	(28.7)	157	157	4b 类	70	60	64.6	48.3	58	53	65.5	54.3	达标	达标	7.5	1.3	88.8	89.1
		N70-6	4b 类区第一排建筑 21 楼窗外 1m	左侧	35.0	(40.7)	157	157	4b 类	70	60	64.6	48.3	58	53	65.5	54.3	达标	达标	7.5	1.3	88.8	89.1
71	西塘桥街道办事处	N71-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	12.9	106	106		70	60	65.1	48.8	/	/	65.1	48.8	达标	达标				
		N71-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	178.0	12.9	106	106	2 类	60	50	53.6	/	54	/	56.8	/	达标	/	2.8	/	69.4	71.4
72	杜家桥	N72-0	拟建铁路边界处	左侧	30.0	12.7	76	76		70	60	63.7	47.4	/	/	63.7	47.4	达标	达标				
		N72-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	42.0	12.7	76	76	4b 类	70	60	61.9	45.5	56	53	62.9	53.7	达标	达标	6.9	0.7	79.2	79.7
73	黄家门	N73-0	拟建铁路边界处	左侧	30.0	12.7	91	91		70	60	64.4	48.2	/	/	64.4	48.2	达标	达标				
		N73-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	153.4	12.7	91	91	2 类	60	50	53.9	37.3	52	45	56.1	45.7	达标	达标	4.1	0.7	69.4	71.4
		N73-2	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	200.0	12.7	91	91	2 类	60	50	52.1	35.5	52	45	55.1	45.5	达标	达标	3.1	0.5	67.0	69.1
74	陆家门	N74-0	拟建铁路边界处	左侧	30.0	12.5	130	130		70	60	66.0	49.8	/	/	66.0	49.8	达标	达标				
		N74-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	41.0	12.5	130	130	4b 类	70	60	64.4	48.0	48	43	64.5	49.2	达标	达标	16.5	6.2	84.0	84.5
		N74-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	66.8	12.5	130	130	2 类	60	50	61.2	44.6	48	43	61.4	46.9	1.4	达标	13.4	3.9	80.0	81.1
		N74-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	98.9	12.5	130	130	2 类	60	50	58.5	41.8	48	43	58.8	45.5	达标	达标	10.8	2.5	76.5	78.1
75	张家村	N75-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	13.2	147	147		70	60	66.5	50.2	/	/	66.5	50.2	达标	达标				
		N75-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	83.0	13.2	147	147	4a 类	70	55	60.2	43.7	63	58	64.8	58.2	达标	3.2	1.8	0.2	79.2	80.6
		N75-2	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	120.0	13.2	147	147	2 类	60	50	57.7	41.1	63	58	64.1	58.1	4.1	8.1	1.1	0.1	75.9	77.6
		N75-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	200.0	13.2	147	147	2 类	60	50	54.2	37.7	52	44	56.3	44.9	达标	达标	4.3	0.9	71.2	73.3
76	桥湾里	N76-0	拟建铁路边界处	两侧	30.0	13.2	144	144		70	60	66.4	50.2	/	/	66.4	50.2	达标	达标				
		N76-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	32.0	13.2	144	144	4b 类	70	60	66.1	49.9	42	39	66.2	50.2	达标	达标	24.2	11.2	86.6	86.8
		N76-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	69.0	13.2	144	144	2 类	60	50	61.4	44.9	42	39	61.5	45.9	1.5	达标	19.5	6.9	80.6	81.8
		N76-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	123.0	13.2	144	144	2 类	60	50	57.4	40.8	42	39	57.6	43.0	达标	达标	15.6	4.0	75.5	77.2
		N76-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	195.0	13.2	144	144	2 类	60	50	54.3	37.7	42	39	54.6	41.4	达标	达标	12.6	2.4	71.3	73.3
77	朱家塔	N77-0	拟建铁路边界处	左侧	30.0	14.4	137	137		70	60	66.1	49.8	/	/	66.1	49.8	达标	达标				
		N77-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	51.0	14.4	137	137	4b 类	70	60	63.3	46.9	48	42	63.5	48.1	达标	达标	15.5	6.1	82.9	83.6
		N77-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	65.6	14.4	137	137	2 类	60	50	61.6	45.1	48	42	61.8	46.9	1.8	达标	13.8	4.9	80.7	81.8
		N77-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	120.0	14.4	137	137	2 类	60	50	57.4	40.8	48	42	57.9	44.5	达标	达标	9.9	2.5	75.3	77.1
		N77-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	185.0	14.4	137	137	2 类	60	50	54.5	37.9	48	42	55.4	43.4	达标	达标	7.4	1.4	71.4	73.4
78	野猫桥	N78-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	14.4	141	141		70	60	66.2	50.0	/	/	66.2	50.0	达标	达标				
		N78-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	38.0	14.4	141	141	4b 类	70	60	65.2	48.9	48	44	65.3	50.1	达标	达标	17.3	6.1	85.3	85.7
		N78-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	66.0	14.4	141	141	2 类	60	50	61.7	45.2	48	44	61.9	47.7	1.9	达标	13.9	3.7	80.9	82.0

序号	敏感目标名称	预测点编号	预测点位置说明	与拟建线路位置关系 m			行车速度 km/h		功能区划	标准值 dB（A）		噪声贡献值 dB（A）		噪声背景值 dB（A）		噪声预测值 dB（A）		达标分析		本工程引起的增量 dB（A）		列车通过时段 dB（A）	
				方位	水平距离	高差	长编组	短编组		昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	长编组	短编组
		N78-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	120.0	14.4	141	141	2 类	60	50	57.6	40.9	48	44	58.0	45.7	达标	达标	10.0	1.7	75.6	77.3
		N78-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	200.0	14.4	141	141	2 类	60	50	54.1	37.5	48	44	55.1	44.9	达标	达标	7.1	0.9	70.9	72.9
79	荷叶地	N79-0	拟建铁路边界处	左侧	30.0	14.4	144	144		70	60	66.3	50.1	/	/	66.3	50.1	达标	达标				
		N79-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	30.5	14.4	144	144	4b 类	70	60	66.2	50.0	43	40	66.3	50.4	达标	达标	23.3	10.4	86.7	86.9
		N79-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	65.7	14.4	144	144	2 类	60	50	61.9	45.3	43	40	61.9	46.5	1.9	达标	18.9	6.5	81.2	82.3
		N79-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	99.2	14.4	144	144	2 类	60	50	59.0	42.4	43	40	59.1	44.4	达标	达标	16.1	4.4	77.5	79.1
80	港海廊、张家门	N80-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	16.5	144	144		70	60	66.1	49.8	/	/	66.1	49.8	达标	达标				
		N80-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	31.0	16.5	144	144	4b 类	70	60	66.0	49.7	44	40	66.0	50.2	达标	达标	22.0	10.2	86.4	86.6
		N80-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	65.9	16.5	144	144	2 类	60	50	62.0	45.5	44	40	62.0	46.5	2.0	达标	18.0	6.5	81.3	82.4
		N80-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	120.0	16.5	144	144	2 类	60	50	57.8	41.1	44	40	58.0	43.6	达标	达标	14.0	3.6	75.9	77.6
		N80-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	200.0	16.5	144	144	2 类	60	50	54.3	37.7	44	40	54.7	42.0	达标	达标	10.7	2.0	71.2	73.2
81	王家宅基	N81-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	16.6	144	144		70	60	66.1	49.8	/	/	66.1	49.8	达标	达标				
		N81-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	31.0	16.6	144	144	4b 类	70	60	66.0	49.7	48	40	66.0	50.2	达标	达标	18.0	10.2	86.4	86.6
		N81-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	83.3	16.6	144	144	2 类	60	50	60.3	43.8	48	40	60.6	45.3	0.6	达标	12.6	5.3	79.2	80.6
		N81-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	120.9	16.6	144	144	2 类	60	50	57.7	41.1	48	40	58.2	43.6	达标	达标	10.2	3.6	75.8	77.6
		N81-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	200.0	16.6	144	144	2 类	60	50	54.3	37.7	48	40	55.2	42.0	达标	达标	7.2	2.0	71.2	73.2
82	瓜田庙	N82-0	拟建铁路边界处	左侧	30.0	16.6	144	144		70	60	66.1	49.8	/	/	66.1	49.8	达标	达标				
		N82-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	31.0（186）	16.6（1.5）	144	144	4b 类	70	60	66.0（31.9）	49.7（30.5）	43	42	66.0	50.4	达标	达标	23.0	8.4	86.4	86.6
		N82-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	67.0	16.6	144	144	2 类	60	50	61.9	45.3	43	42	61.9	47.0	1.9	达标	18.9	5.0	81.1	82.3
		N82-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	128.0	16.6	144	144	2 类	60	50	57.3	40.7	43	42	57.5	44.4	达标	达标	14.5	2.4	75.3	77.1
		N82-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	200.0	16.6	144	144	2 类	60	50	54.3	37.7	43	42	54.6	43.4	达标	达标	11.6	1.4	71.2	73.2
83	南吴家塔	N83-0	拟建铁路边界处	两侧	30.0	15.8	144	144		70	60	66.2	49.9	/	/	66.2	49.9	达标	达标				
		N83-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	38.0（81）	15.8（2.1）	144	144	4b 类	70	60	65.3（38.2）	48.9（35.8）	46	41	65.3	49.6	达标	达标	19.3	8.6	85.5	85.9
		N83-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	78.9（127）	15.8（2.1）	144	144	2 类	60	50	60.7 (36.0)	44.1（32.8）	46	41	60.8	45.8	0.8	达标	14.8	4.8	79.6	81.0
		N83-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	125.0（175）	15.8（2.1）	144	144	2 类	60	50	57.5 (34.7)	40.8（30.9）	46	41	57.8	43.9	达标	达标	11.8	2.9	75.5	77.2

注：

1、表中距离栏中，“水平距离”为敏感点距外轨中心线的水平距离；

2、表中高差栏为敏感点距轨面的垂直距离；正值表示轨面高程高于预测点高程，负值表示轨面高程低于预测点高程；

3、“/”代表无预测；71#西塘桥街道办事处夜间不对标；

4、N82 和 N83 点位受正线和存车线的综合噪声影响，预测值叠加正线贡献值、存车线贡献值以及背景值。82 和 N83 点位“（）”的数据为存车线噪声影响评价数值。

表 4.3-7　运营远期声环境保护目标预测结果表（地上线）

序号	敏感目标名称	预测点编号	预测点位置说明	与拟建线路位置关系 m			行车速度 km/h		功能区划	标准值 dB(A)		噪声贡献值 dB（A）		噪声背景值 dB（A）		噪声预测值 dB（A）		达标分析		本工程引起的增量 dB（A）		列车通过时段 dB（A）	
				方位	水平距离	高差	长编组	短编组		昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	长编组	短编组
1	九机厅	N1-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	7.0	156	156		70	60	69.5	55.3	/	/	69.5	55.3	达标	达标				
		N1-1	第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	127.4	7.0	156	156	4a 类	70	55	60.1	45.6	59	49	62.6	50.6	达标	达标	3.6	1.6	77.5	79.3
		N1-2	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	186.7	7.0	156	156	2 类	60	50	57.6	43.1	52	45	58.6	47.2	达标	达标	6.6	2.2	74.1	76.1
2	邱家宅基	N2-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	14.0	156	156		70	60	67.6	53.4	/	/	67.6	53.4	达标	达标				
		N2-1	第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	173.3	14.0	156	156	2 类	60	50	56.3	41.9	54	43	58.3	45.5	达标	达标	4.3	2.5	73.1	75.1
3	徐家宅基	N3-0	拟建铁路边界处	两侧	30.0	12.4	156	156		70	60	67.7	53.6	/	/	67.7	53.6	达标	达标				
		N3-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	38.9	12.4	156	156	4b 类	70	60	66.4	52.2	51	47	66.5	53.3	达标	达标	15.5	6.3	86.0	86.4
		N3-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	67.2	12.4	156	156	2 类	60	50	62.8	48.4	51	47	63.0	50.8	3.0	0.8	12.0	3.8	81.5	82.6
		N3-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	116.0	12.4	156	156	2 类	60	50	59.0	44.5	51	47	59.6	48.9	达标	达标	8.6	1.9	76.6	78.4
		N3-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	197.2	12.4	156	156	2 类	60	50	55.4	41.0	51	47	56.8	48.0	达标	达标	5.8	1.0	71.8	73.9
		N3-5	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	39.5	12.4	156	156	4b 类	70	60	66.3	52.1	60	54	67.2	56.1	达标	达标	7.2	2.1	85.9	86.3
		N3-6	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	114.2	12.4	156	156	2 类	60	50	59.1	44.6	60	54	62.6	54.5	2.6	4.5	2.6	0.5	76.8	78.5
4	前进村（南陆家宅基）	N4-0	拟建铁路边界处	两侧	30.0	12.4	139	139		70	60	67.2	53.1	/	/	67.2	53.1	达标	达标				
		N4-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	33.6	12.4	139	139	4b 类	70	60	66.7	52.5	43	43	66.7	53.0	达标	达标	23.7	10.0	86.0	86.3
		N4-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	68.6	12.4	139	139	2 类	60	50	62.1	47.7	43	43	62.2	49.0	2.2	达标	19.2	6.0	80.3	81.5
		N4-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	123.5	12.4	139	139	2 类	60	50	58.1	43.6	43	43	58.2	46.3	达标	达标	15.2	3.3	75.1	76.8
		N4-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	198.8	12.4	139	139	2 类	60	50	54.9	40.4	43	43	55.1	44.9	达标	达标	12.1	1.9	70.8	72.8
5	南王	N5-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	12.3	125	125		70	60	66.8	52.6	/	/	66.8	52.6	达标	达标				
		N5-1	第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	120.2	12.3	125	125	2 类	60	50	57.8	43.3	44	42	58.0	45.7	达标	达标	14.0	3.7	74.4	76.1
		N5-2	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	195.7	12.3	125	125	2 类	60	50	54.5	40.1	44	42	54.9	44.1	达标	达标	10.9	2.1	70.0	72.0
6	白荡	N6-0	拟建铁路边界处	左侧	30.0	13.5	94	94		70	60	65.4	51.3	/	/	65.4	51.3	达标	达标				
		N6-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	54.9	13.5	94	94	4b 类	70	60	62.0	47.7	42	44	62.1	49.2	达标	达标	20.1	5.2	78.9	79.8
		N6-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	69.7	13.5	94	94	2 类	60	50	60.4	46.0	42	44	60.5	48.1	0.5	达标	18.5	4.1	76.9	78.0
		N6-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	147.1	13.5	94	94	2 类	60	50	55.2	40.7	42	44	55.4	45.7	达标	达标	13.4	1.7	70.1	72.0
		N6-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	194.0	13.5	94	94	2 类	60	50	53.4	38.9	42	44	53.7	45.2	达标	达标	11.7	1.2	67.6	69.7
7	横港桥	N7-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	13.4	76	55		70	60	63.7	49.0	/	/	63.7	49.0	达标	达标				
		N7-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	73.5	13.4	76	55	2 类	60	50	58.3	43.3	41	42	58.4	45.7	达标	达标	17.4	3.7	71.7	75.8
		N7-2	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	127.9	13.4	76	55	2 类	60	50	54.5	39.4	41	42	54.7	43.9	达标	达标	13.7	1.9	66.8	71.4
		N7-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	159.8	13.4	76	55	2 类	60	50	53.0	37.9	41	42	53.2	43.4	达标	达标	12.2	1.4	64.7	69.5
8	横港桥 2	N8-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	12.4	92	92		70	60	65.4	51.3	/	/	65.4	51.3	达标	达标				
		N8-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	40.5	12.4	92	92	4b 类	70	60	63.8	49.6	45	43	63.9	50.5	达标	达标	18.9	7.5	81.1	81.6
		N8-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	65.2	12.4	92	92	2 类	60	50	60.7	46.3	45	43	60.8	48.0	0.8	达标	15.8	5.0	77.2	78.3
		N8-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	121.5	12.4	92	92	2 类	60	50	56.4	41.9	45	43	56.7	45.5	达标	达标	11.7	2.5	71.6	73.4
		N8-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	165.9	12.4	92	92	2 类	60	50	54.3	39.8	45	43	54.8	44.7	达标	达标	9.8	1.7	68.8	70.8

9	腰圩里	N9-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	12.9	141	141		70	60	67.3	53.1	/	/	67.3	53.1	达标	达标				
		N9-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	49.4	12.9	141	141	4b 类	70	60	64.5	50.2	51	47	64.6	51.9	达标	达标	13.6	4.9	83.3	84.0
		N9-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	67.9	12.9	141	141	2 类	60	50	62.3	47.9	51	47	62.6	50.5	2.6	0.5	11.6	3.5	80.6	81.7
		N9-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	126.5	12.9	141	141	2 类	60	50	58.0	43.5	51	47	58.8	48.6	达标	达标	7.8	1.6	75.0	76.8
		N9-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	195.3	12.9	141	141	2 类	60	50	55.1	40.6	51	47	56.5	47.9	达标	达标	5.5	0.9	71.1	73.1
10	优胜村、优胜南区	N10-0	拟建铁路边界处	左侧	30.0	12.8	144	144		70	60	67.4	53.2	/	/	67.4	53.2	达标	达标				
		N10-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	123.5	12.8	144	144	2 类	60	50	58.2	43.8	56	51	60.3	51.8	0.3	1.8	4.3	0.8	75.4	77.2
		N10-2	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	197.5	12.8	144	144	2 类	60	50	55.1	40.6	43	41	55.3	43.8	达标	达标	12.3	2.8	71.1	73.2
11	老虎圩	N11-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	12.1	145	145		70	60	67.4	53.3	/	/	67.4	53.3	达标	达标				
		N11-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	31.0	12.1	145	145	4b 类	70	60	67.3	53.1	54	49	67.5	54.5	达标	达标	13.5	5.5	86.8	87.0
12	朱家浜	N12-0	拟建铁路边界处	左侧	30.0	14.9	138	138		70	60	67.0	52.8	/	/	67.0	52.8	达标	达标				
		N12-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	82.5	14.9	138	138	2 类	60	50	61.0	46.6	47	42	61.2	47.9	1.2	达标	14.2	5.9	78.8	80.2
		N12-2	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	129.5	14.9	138	138	2 类	60	50	57.8	43.3	47	42	58.2	45.7	达标	达标	11.2	3.7	74.7	76.5
		N12-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	198.9	14.9	138	138	2 类	60	50	54.9	40.5	47	41	55.6	43.8	达标	达标	8.6	2.8	70.8	72.8
13	秀东村 1	N13-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	14.5	138	138		70	60	67.0	52.9	/	/	67.0	52.9	达标	达标				
		N13-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	75.8	14.5	138	138	2 类	60	50	61.6	47.1	48	41	61.7	48.1	1.7	达标	13.7	7.1	79.5	80.8
		N13-2	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	129.7	14.5	138	138	2 类	60	50	57.8	43.3	48	41	58.2	45.3	达标	达标	10.2	4.3	74.7	76.5
		N13-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	197.8	14.5	138	138	2 类	60	50	54.9	40.5	48	41	55.7	43.8	达标	达标	7.7	2.8	70.8	72.9
14	秀东村 2	N14-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	15.7	143	143		70	60	67.1	52.9	/	/	67.1	52.9	达标	达标				
		N14-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	65.5	15.7	143	143	2 类	60	50	62.8	48.4	52	41	63.2	49.2	3.2	达标	11.2	8.2	81.2	82.3
		N14-2	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	126.5	15.7	143	143	2 类	60	50	58.2	43.7	52	41	59.1	45.6	达标	达标	7.1	4.6	75.3	77.1
15	东南横沼 1	N15-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	15.0	129	129		70	60	66.7	52.5	/	/	66.7	52.5	达标	达标				
		N15-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	50.5	15.0	129	129	4b 类	70	60	64.1	49.8	53	42	64.4	50.4	达标	达标	11.4	8.4	82.5	83.2
		N15-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	63.5	15.0	129	129	2 类	60	50	62.5	48.2	53	42	63.0	49.1	3.0	达标	10.0	7.1	80.5	81.6
		N15-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	122.6	15.0	129	129	2 类	60	50	57.9	43.4	53	42	59.1	45.8	达标	达标	6.1	3.8	74.6	76.4
		N15-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	193.0	15.0	129	129	2 类	60	50	54.8	40.4	50	38	56.1	42.4	达标	达标	6.1	4.4	70.5	72.5
16	东南横沼 2	N16-0	拟建铁路边界处	左侧	30.0	14.9	122	122		70	60	66.5	52.3	/	/	66.5	52.3	达标	达标				
		N16-1	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	68.8	14.9	122	122	2 类	60	50	61.7	47.3	49	40	61.9	48.1	1.9	达标	12.9	8.1	79.4	80.5
		N16-2	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	150.0	14.9	122	122	2 类	60	50	56.3	41.8	49	40	57.0	44.0	达标	达标	8.0	4.0	72.3	74.2
17	东南横沼 3	N17-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	15.2	77	72		70	60	64.2	50.0	/	/	64.2	50.0	达标	达标				
		N17-1	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	169.0	15.2	77	72	2 类	60	50	53.3	38.7	49	41	54.7	43.0	达标	达标	5.7	2.0	66.6	69.2
		N17-2	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	188.0	15.2	77	72	2 类	60	50	52.6	38.0	49	41	54.2	42.8	达标	达标	5.2	1.8	65.7	68.3
18	南陆家浜	N18-0	拟建铁路边界处	左侧	30.0	15.1	77	74		70	60	64.3	50.1	/	/	64.3	50.1	达标	达标				
		N18-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	54.0	15.1	77	74	4b 类	70	60	61.3	46.9	49	48	61.5	50.5	达标	达标	12.5	2.5	77.1	78.3
		N18-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	63.0	15.1	77	74	2 类	60	50	60.2	45.8	49	48	60.6	50.1	0.6	0.1	11.6	2.1	75.8	77.2
		N18-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	123.0	15.1	77	74	2 类	60	50	55.6	41.0	49	48	56.4	48.8	达标	达标	7.4	0.8	69.8	71.9
		N18-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	194.0	15.1	77	74	2 类	60	50	52.5	37.9	43	43	52.9	44.2	达标	达标	9.9	1.2	65.6	68.0
19	母子汇	N19-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	14.1	98	98		70	60	65.6	51.4	/	/	65.6	51.4	达标	达标				

		N19-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	32.0	14.1	98	98	4b 类	70	60	65.3	51.2	48	46	65.4	52.3	达标	达标	17.4	6.3	83.2	83.4
		N19-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	72.0	14.1	98	98	2 类	60	50	60.4	46.0	48	46	60.6	49.0	0.6	达标	12.6	3.0	77.0	78.2
		N19-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	128.0	14.1	98	98	2 类	60	50	56.4	41.9	48	46	57.0	47.4	达标	达标	9.0	1.4	71.8	73.6
		N19-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	191.0	14.1	98	98	2 类	60	50	53.7	39.2	44	42	54.1	43.8	达标	达标	10.1	1.8	68.2	70.2
20	刘家桥	N20-0	拟建铁路边界处	左侧	30.0	14.2	143	143		70	60	67.2	53.0	/	/	67.2	53.0	达标	达标				
		N20-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	82.0	14.2	143	143	2 类	60	50	61.1	46.7	44	43	61.2	48.2	1.2	达标	17.2	5.2	79.1	80.5
		N20-2	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	121.0	14.2	143	143	2 类	60	50	58.4	43.9	44	43	58.6	46.5	达标	达标	14.6	3.5	75.6	77.4
		N20-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	200.0	14.2	143	143	2 类	60	50	55.0	40.6	41	39	55.2	42.9	达标	达标	14.2	3.9	71.0	73.1
21	旧唐	N21-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	13.9	147	147		70	60	67.4	53.2	/	/	67.4	53.2	达标	达标				
		N21-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	76.0	13.9	147	147	2 类	60	50	61.8	47.4	48	43	61.9	48.7	1.9	达标	13.9	5.7	80.0	81.3
		N21-2	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	118.0	13.9	147	147	2 类	60	50	58.7	44.2	48	43	59.1	46.7	达标	达标	11.1	3.7	76.1	77.8
		N21-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	200.0	13.9	147	147	2 类	60	50	55.1	40.7	39	39	55.2	42.9	达标	达标	16.2	3.9	71.2	73.3
22	姜家浜	N22-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	15.3	157	157		70	60	67.5	53.3	/	/	67.5	53.3	达标	达标				
		N22-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	35.0	15.3	157	157	4b 类	70	60	66.9	52.7	47	42	67.0	53.1	达标	达标	20.0	11.1	86.7	87.0
		N22-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	61.0	15.3	157	157	2 类	60	50	63.7	49.3	47	42	63.8	50.1	3.8	0.1	16.8	8.1	82.6	83.6
		N22-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	117.0	15.3	157	157	2 类	60	50	59.1	44.6	47	42	59.4	46.5	达标	达标	12.4	4.5	76.8	78.5
		N22-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	200.0	15.3	157	157	2 类	60	50	55.5	41.0	47	42	56.0	44.5	达标	达标	9.0	2.5	71.9	73.9
23	十房宅基	N23-0	拟建铁路边界处	左侧	30.0	17.4	157	157		70	60	67.3	53.1	/	/	67.3	53.1	达标	达标				
		N23-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	126.0	17.4	157	157	2 类	60	50	58.7	44.2	41	42	58.8	46.3	达标	达标	17.8	4.3	76.2	78.0
24	七子桥	N24-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	16.6	157	157		70	60	67.4	53.2	/	/	67.4	53.2	达标	达标				
		N24-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	157.0	16.6	157	157	2 类	60	50	57.1	42.7	46	45	57.5	47.0	达标	达标	11.5	2.0	74.1	76.1
25	石桥头	N25-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	15.4	157	157		70	60	67.5	53.3	/	/	67.5	53.3	达标	达标				
		N25-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	30.0	15.4	157	157	4b 类	70	60	67.5	53.3	45	43	67.5	53.7	达标	达标	22.5	10.7	87.4	87.6
		N25-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	66.0	15.4	157	157	2 类	60	50	63.1	48.8	45	43	63.2	49.8	3.2	达标	18.2	6.8	81.9	83.0
		N25-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	128.0	15.4	157	157	2 类	60	50	58.5	44.0	45	43	58.7	46.5	达标	达标	13.7	3.5	76.0	77.8
		N25-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	200.0	15.4	157	157	2 类	60	50	55.5	41.0	45	43	55.8	45.1	达标	达标	10.8	2.1	71.9	73.9
26	南王家宅基	N26-0	拟建铁路边界处	左侧	30.0	15.4	157	157		70	60	67.5	53.3	/	/	67.5	53.3	达标	达标				
		N26-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	48.0	15.4	157	157	4b 类	70	60	65.3	51.0	48	43	65.4	51.6	达标	达标	17.4	8.6	84.6	85.3
		N26-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	67.0	15.4	157	157	2 类	60	50	63.0	48.7	48	43	63.2	49.7	3.2	达标	15.2	6.7	81.8	82.9
		N26-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	115.0	15.4	157	157	2 类	60	50	59.2	44.8	48	43	59.6	47.0	达标	达标	11.6	4.0	76.9	78.7
		N26-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	200.0	15.4	157	157	2 类	60	50	55.5	41.0	48	43	56.2	45.1	达标	达标	8.2	2.1	71.9	73.9
27	罗家桥	N27-0	拟建铁路边界处	左侧	30.0	11.4	157	157		70	60	67.8	53.6	/	/	67.8	53.6	达标	达标				
		N27-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	33.5	11.4	157	157	4b 类	70	60	67.2	53.0	44	42	67.3	53.4	达标	达标	23.3	11.4	87.1	87.3
		N27-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	68.5	11.4	157	157	2 类	60	50	62.6	48.2	44	42	62.6	49.1	2.6	达标	18.6	7.1	81.3	82.5
		N27-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	118.0	11.4	157	157	2 类	60	50	58.8	44.4	44	42	59.0	46.4	达标	达标	15.0	4.4	76.5	78.2
		N27-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	200.0	11.4	157	157	2 类	60	50	55.3	40.9	44	42	55.6	44.5	达标	达标	11.6	2.5	71.7	73.8
28	胡家桥、灶山浜	N28-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	11.4	157	157		70	60	67.8	53.6	/	/	67.8	53.6	达标	达标				
		N28-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	32.6	11.4	157	157	4b 类	70	60	67.4	53.2	43	42	67.4	53.5	达标	达标	24.4	11.5	87.2	87.5
		N28-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	66.0	11.4	157	157	2 类	60	50	62.8	48.5	43	42	62.9	49.3	2.9	达标	19.9	7.3	81.6	82.7

		N28-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	119.0	11.4	157	157	2 类	60	50	58.8	44.3	43	42	58.9	46.3	达标	达标	15.9	4.3	76.4	78.2
		N28-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	198.0	11.4	157	157	2 类	60	50	55.4	40.9	43	42	55.6	44.5	达标	达标	12.6	2.5	71.8	73.9
29	徐家桥	N29-0	拟建铁路边界处	左侧	30.0	11.2	157	157		70	60	67.8	53.6	/	/	67.8	53.6	达标	达标				
		N29-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	74.0	11.2	157	157	2 类	60	50	62.0	47.6	48	42	62.2	48.7	2.2	达标	14.2	6.7	80.6	81.9
		N29-2	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	120.0	11.2	157	157	2 类	60	50	58.7	44.2	48	42	59.1	46.3	达标	达标	11.1	4.3	76.3	78.1
		N29-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	200.0	11.2	157	157	2 类	60	50	55.3	40.9	48	42	56.1	44.5	达标	达标	8.1	2.5	71.7	73.8
30	教家浜	N30-0	拟建铁路边界处	两侧	30.0	11.1	157	157		70	60	67.8	53.7	/	/	67.8	53.7	达标	达标				
		N30-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	35.7	11.1	157	157	4b 类	70	60	66.8	52.6	46	40	66.9	52.9	达标	达标	20.9	12.9	86.6	86.9
		N30-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	71.0	11.1	157	157	2 类	60	50	62.3	47.9	46	40	62.4	48.6	2.4	达标	16.4	8.6	81.0	82.2
		N30-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	121.0	11.1	157	157	2 类	60	50	58.7	44.2	46	40	58.9	45.6	达标	达标	12.9	5.6	76.3	78.0
		N30-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	182.0	11.1	157	157	2 类	60	50	55.9	41.5	46	40	56.3	43.8	达标	达标	10.3	3.8	72.6	74.6
31	蓬尘馆	N31-0	拟建铁路边界处	左侧	30.0	10.2	157	157		70	60	67.8	53.6	/	/	67.8	53.6	达标	达标				
		N31-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	35.2	10.2	157	157	4b 类	70	60	66.9	52.7	44	42	66.9	53.0	达标	达标	22.9	11.0	86.6	86.9
		N31-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	98.4	10.2	157	157	2 类	60	50	60.0	45.6	44	42	60.1	47.1	0.1	达标	16.1	5.1	78.0	79.6
		N31-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	116.0	10.2	157	157	2 类	60	50	58.9	44.4	44	42	59.0	46.4	达标	达标	15.0	4.4	76.6	78.3
		N31-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	199.0	10.2	157	157	2 类	60	50	55.3	40.9	44	42	55.6	44.5	达标	达标	11.6	2.5	71.7	73.8
32	北梁庄桥	N32-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	10.5	157	157		70	60	67.8	53.7	/	/	67.8	53.7	达标	达标				
		N32-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	144.0	10.5	157	157	2 类	60	50	57.4	43.0	46	42	57.8	45.5	达标	达标	11.8	3.5	74.7	76.5
		N32-2	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	190.0	10.5	157	157	2 类	60	50	55.6	41.2	46	42	56.1	44.6	达标	达标	10.1	2.6	72.2	74.2
33	皇门里	N33-0	拟建铁路边界处	左侧	30.0	9.7	157	157		70	60	67.8	53.6	/	/	67.8	53.6	达标	达标				
		N33-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	37.0	9.7	157	157	4b 类	70	60	66.5	52.3	48	41	66.6	52.6	达标	达标	18.6	11.6	86.2	86.6
		N33-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	68.0	9.7	157	157	2 类	60	50	62.5	48.1	48	41	62.6	48.9	2.6	达标	14.6	7.9	81.2	82.4
34	马家圩	N34-0	拟建铁路边界处	左侧	30.0	10.3	157	157		70	60	67.8	53.6	/	/	67.8	53.6	达标	达标				
		N34-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	162.0	10.3	157	157	2 类	60	50	56.7	42.2	44	39	56.9	43.9	达标	达标	12.9	4.9	73.6	75.5
35	板桥头	N35-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	11.1	140	140		70	60	67.3	53.2	/	/	67.3	53.2	达标	达标				
		N35-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	48.0	11.1	140	140	4b 类	70	60	64.5	50.2	46	40	64.5	50.6	达标	达标	18.5	10.6	83.3	84.0
		N35-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	71.0	11.1	140	140	2 类	60	50	61.8	47.4	46	40	61.9	48.1	1.9	达标	15.9	8.1	80.0	81.2
		N35-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	120.0	11.1	140	140	2 类	60	50	58.2	43.7	46	40	58.5	45.3	达标	达标	12.5	5.3	75.3	77.1
		N35-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	158.0	11.1	140	140	2 类	60	50	56.4	41.9	46	40	56.7	44.1	达标	达标	10.7	4.1	72.9	74.8
36	砖桥	N36-0	拟建铁路边界处	左侧	30.0	11.1	136	136		70	60	67.2	53.0	/	/	67.2	53.0	达标	达标				
		N36-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	69.3	11.1	136	136	2 类	60	50	61.9	47.5	47	41	62.0	48.4	2.0	达标	15.0	7.4	80.0	81.1
		N36-2	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	120.0	11.1	136	136	2 类	60	50	58.1	43.6	47	41	58.4	45.5	达标	达标	11.4	4.5	75.1	76.8
		N36-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	200.0	11.1	136	136	2 类	60	50	54.7	40.2	47	41	55.4	43.6	达标	达标	8.4	2.6	70.5	72.5
37	河干桥	N37-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	10.7	85	85		70	60	65.2	51.0	/	/	65.2	51.0	达标	达标				
		N37-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	116.5	10.7	85	85	2 类	60	50	56.2	41.7	43	42	56.4	44.9	达标	达标	13.4	2.9	71.2	73.0
		N37-2	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	200.0	10.7	85	85	2 类	60	50	52.6	38.2	43	42	53.1	43.5	达标	达标	10.1	1.5	66.4	68.4
38	方家廊、戴家宅基	N38-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	10.0	76	62		70	60	64.1	49.6	/	/	64.1	49.6	达标	达标				
		N38-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	135.0	10.0	76	62	2 类	60	50	54.2	39.3	47	43	55.0	44.6	达标	达标	8.0	1.6	67.1	70.7

39	姚家桥	N39-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	15.2	127	127		70	60	68.6	54.4	/	/	68.6	54.4	达标	达标				
		N39-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	35.6	15.2	127	127	4b 类	70	60	67.9	53.7	44	43	68.0	54.1	达标	达标	24.0	11.1	86.8	87.1
		N39-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	69.0	15.2	127	127	2 类	60	50	63.9	49.5	44	43	63.9	50.4	3.9	0.4	19.9	7.4	81.7	82.9
		N39-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	125.0	15.2	127	127	2 类	60	50	59.7	45.2	44	43	59.8	47.3	达标	达标	15.8	4.3	76.3	78.1
		N39-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	198.0	15.2	127	127	2 类	60	50	56.6	42.2	44	43	56.8	45.6	达标	达标	12.8	2.6	72.1	74.2
40	恬楼	N40-0	拟建铁路边界处	左侧	30.0	16.3	120	120		70	60	66.2	52.1	/	/	66.2	52.1	达标	达标				
		N40-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	152.0	16.3	120	120	2 类	60	50	56.2	41.7	47	41	56.7	44.4	达标	达标	9.7	3.4	72.1	74.0
		N40-2	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	190.0	16.3	120	120	2 类	60	50	54.7	40.2	47	41	55.4	43.6	达标	达标	8.4	2.6	70.0	72.1
41	鲁家埭	N41-0	拟建铁路边界处	两侧	30.0	15.0	125	125		70	60	68.5	54.4	/	/	68.5	54.4	达标	达标				
		N41-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	30.1	15.0	125	125	4b 类	70	60	68.5	54.4	52	49	68.6	55.5	达标	达标	16.6	6.5	87.5	87.7
		N41-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	69.0	15.0	125	125	2 类	60	50	63.8	49.4	52	49	64.1	52.2	4.1	2.2	12.1	3.2	81.5	82.7
		N41-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	123.0	15.0	125	125	2 类	60	50	59.8	45.3	52	49	60.4	50.5	0.4	0.5	8.4	1.5	76.3	78.1
		N41-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	195.0	15.0	125	125	2 类	60	50	56.6	42.2	52	49	57.9	49.8	达标	达标	5.9	0.8	72.1	74.1
42	菜圩	N42-0	拟建铁路边界处	两侧	30.0	12.8	115	115		70	60	68.4	54.2	/	/	68.4	54.2	达标	达标				
		N42-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	45.0	12.8	115	115	4b 类	70	60	66.2	51.9	49	45	66.2	52.7	达标	达标	17.2	7.7	84.2	84.9
		N42-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	68.0	12.8	115	115	2 类	60	50	63.4	49.0	49	45	63.5	50.5	3.5	0.5	14.5	5.5	80.8	81.9
		N42-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	126.0	12.8	115	115	2 类	60	50	59.1	44.6	49	45	59.5	47.8	达标	达标	10.5	2.8	75.3	77.1
		N42-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	200.0	12.8	115	115	2 类	60	50	56.0	41.6	49	45	56.8	46.6	达标	达标	7.8	1.6	71.1	73.1
43	王家门	N43-0	拟建铁路边界处	两侧	30.0	11.9	91	91		70	60	65.4	51.3	/	/	65.4	51.3	达标	达标				
		N43-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	51.0	11.9	91	91	4b 类	70	60	62.3	48.0	44	41	62.3	48.8	达标	达标	18.3	7.8	79.1	79.9
		N43-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	68.9	11.9	91	91	2 类	60	50	60.2	45.8	44	41	60.3	47.1	0.3	达标	16.3	6.1	76.6	77.7
		N43-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	120.0	11.9	91	91	2 类	60	50	56.4	41.9	44	41	56.6	44.5	达标	达标	12.6	3.5	71.6	73.4
		N43-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	193.0	11.9	91	91	2 类	60	50	53.2	38.8	44	41	53.7	43.0	达标	达标	9.7	2.0	67.3	69.4
44	娄廊	N44-0	拟建铁路边界处	两侧	30.0	12.4	76	55		70	60	63.8	49.0	/	/	63.8	49.0	达标	达标				
		N44-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	42.5	12.4	76	55	4b 类	70	60	61.9	47.1	48	41	62.1	48.0	达标	达标	14.1	7.0	76.3	79.6
		N44-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	69.0	12.4	76	55	2 类	60	50	58.7	43.7	48	41	59.0	45.5	达标	达标	11.0	4.5	72.2	76.2
		N44-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	118.0	12.4	76	55	2 类	60	50	55.0	39.9	48	41	55.8	43.5	达标	达标	7.8	2.5	67.4	72.0
		N44-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	200.0	12.4	76	55	2 类	60	50	51.4	36.4	48	41	53.1	42.3	达标	达标	5.1	1.3	62.7	67.5
45	陈家门	N45-0	拟建铁路边界处	两侧	30.0	11.6	76	40		70	60	63.1	47.7	/	/	63.1	47.7	达标	达标				
		N45-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	33.5	11.6	76	40	4b 类	70	60	62.6	47.1	51	43	62.9	48.5	达标	达标	11.9	5.5	75.2	81.0
		N45-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	99.0	11.6	76	40	2 类	60	50	60.1	44.5	51	43	60.6	46.8	0.6	达标	9.6	3.8	72.1	78.5
		N45-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	134.0	11.6	76	40	2 类	60	50	53.4	37.6	51	43	55.4	44.1	达标	达标	4.4	1.1	63.5	70.9
46	花园浜	N46-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	12.1	114	114		70	60	66.4	52.2	/	/	66.4	52.2	达标	达标				
		N46-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	32.8	12.1	114	114	4b 类	70	60	66.0	51.8	43	42	66.0	52.2	达标	达标	23.0	10.2	84.4	84.7
		N46-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	66.0	12.1	114	114	2 类	60	50	61.5	47.1	43	42	61.6	48.3	1.6	达标	18.6	6.3	78.9	80.0
		N46-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	118.0	12.1	114	114	2 类	60	50	57.5	43.0	43	42	57.6	45.5	达标	达标	14.6	3.5	73.7	75.5
		N46-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	200.0	12.1	114	114	2 类	60	50	54.0	39.5	43	42	54.3	43.9	达标	达标	11.3	1.9	69.0	71.0
47	曹家埭	N47-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	13.0	123	123		70	60	66.6	52.5	/	/	66.6	52.5	达标	达标				
		N47-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	36.5	13.0	123	123	4b 类	70	60	65.8	51.5	50	39	65.9	51.8	达标	达标	15.9	12.8	84.4	84.8

		N47-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	69.0	13.0	123	123	2 类	60	50	61.6	47.2	50	39	61.9	47.8	1.9	达标	11.9	8.8	79.3	80.4
		N47-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	115.0	13.0	123	123	2 类	60	50	58.1	43.6	50	39	58.7	44.9	达标	达标	8.7	5.9	74.7	76.4
		N47-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	156.0	13.0	123	123	2 类	60	50	56.0	41.5	50	39	57.0	43.4	达标	达标	7.0	4.4	71.9	73.9
48	长浜桥	N48-0	拟建铁路边界处	两侧	30.0	14.5	137	137		70	60	67.0	52.8	/	/	67.0	52.8	达标	达标				
		N48-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	35.8	14.5	137	137	4b 类	70	60	66.3	52.1	46	42	66.3	52.5	达标	达标	20.3	10.5	85.4	85.8
		N48-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	67.0	14.5	137	137	2 类	60	50	62.4	48.0	46	42	62.5	49.0	2.5	达标	16.5	7.0	80.6	81.7
		N48-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	120.0	14.5	137	137	2 类	60	50	58.3	43.8	46	42	58.6	46.0	达标	达标	12.6	4.0	75.3	77.1
		N48-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	200.0	14.5	137	137	2 类	60	50	54.8	40.4	46	42	55.4	44.3	达标	达标	9.4	2.3	70.7	72.7
49	油车浜	N49-0	拟建铁路边界处	左侧	30.0	16.3	149	149		70	60	67.2	53.0	/	/	67.2	53.0	达标	达标				
		N49-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	42.6	16.3	149	149	4b 类	70	60	65.8	51.5	43	40	65.8	51.8	达标	达标	22.8	11.8	85.1	85.6
		N49-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	71.0	16.3	149	149	2 类	60	50	62.5	48.1	43	40	62.5	48.7	2.5	达标	19.5	8.7	80.9	82.1
		N49-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	113.0	16.3	149	149	2 类	60	50	59.2	44.7	43	40	59.3	46.0	达标	达标	16.3	6.0	76.7	78.4
		N49-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	200.0	16.3	149	149	2 类	60	50	55.3	40.8	43	40	55.5	43.4	达标	达标	12.5	3.4	71.4	73.5
50	老虎桥	N50-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	16.3	149	149		70	60	67.2	53.0	/	/	67.2	53.0	达标	达标				
		N50-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	108.9	16.3	149	149	2 类	60	50	59.4	45.0	48	42	59.7	46.7	达标	达标	11.7	4.7	77.0	78.7
		N50-2	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	200.0	16.3	149	149	2 类	60	50	55.3	40.8	48	42	56.0	44.5	达标	达标	8.0	2.5	71.4	73.5
51	毛家库	N51-0	拟建铁路边界处	两侧	30.0	18.0	156	156		70	60	67.2	53.0	/	/	67.2	53.0	达标	达标				
		N51-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	31.6	18.0	156	156	4b 类	70	60	67.0	52.9	43	43	67.1	53.3	达标	达标	24.1	10.3	86.9	87.1
		N51-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	85.0	18.0	156	156	2 类	60	50	61.5	47.1	43	43	61.6	48.5	1.6	达标	18.6	5.5	79.8	81.2
		N51-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	119.0	18.0	156	156	2 类	60	50	59.1	44.6	43	43	59.2	46.9	达标	达标	16.2	3.9	76.7	78.4
		N51-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	169.0	18.0	156	156	2 类	60	50	56.7	42.2	43	43	56.8	45.6	达标	达标	13.8	2.6	73.5	75.4
52	西南	N52-0	拟建铁路边界处	左侧	30.0	20.0	147	147		70	60	66.7	52.6	/	/	66.7	52.6	达标	达标				
		N52-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	37.3	20.0	147	147	4b 类	70	60	66.1	51.8	49	44	66.1	52.5	达标	达标	17.1	8.5	85.5	85.9
		N52-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	74.7	20.0	147	147	2 类	60	50	62.3	47.9	49	44	62.5	49.3	2.5	达标	13.5	5.3	80.6	81.8
		N52-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	194.5	20.0	147	147	2 类	60	50	55.5	41.1	49	44	56.4	45.8	达标	达标	7.4	1.8	71.7	73.8
53	山家头	N53-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	20.0	147	147		70	60	66.7	52.6	/	/	66.7	52.6	达标	达标				
		N53-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	48.2	20.0	147	147	4b 类	70	60	65.0	50.7	54	48	65.3	52.6	达标	达标	11.3	4.6	84.0	84.7
		N53-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	83.0	20.0	147	147	2 类	60	50	61.5	47.1	54	48	62.2	50.6	2.2	0.6	8.2	2.6	79.6	81.0
		N53-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	122.5	20.0	147	147	2 类	60	50	58.7	44.3	54	48	60.0	49.5	达标	达标	6.0	1.5	76.0	77.8
		N53-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	200.0	20.0	147	147	2 类	60	50	55.3	40.9	54	48	57.7	48.8	达标	达标	3.7	0.8	71.5	73.5
54	姚湾	N54-0	拟建铁路边界处	左侧	30.0	21.2	141	141		70	60	68.4	54.2	/	/	68.4	54.2	达标	达标				
		N54-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	48.9	21.2	141	141	4b 类	70	60	66.7	52.4	60	57	67.5	58.3	达标	达标	7.5	1.3	85.5	86.3
		N54-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	66.0	21.2	141	141	2 类	60	50	65.0	50.6	60	57	66.2	57.9	6.2	7.9	6.2	0.9	83.3	84.4
		N54-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	129.0	21.2	141	141	2 类	60	50	60.3	45.8	60	57	63.1	57.3	3.1	7.3	3.1	0.3	77.2	79.0
		N54-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	167.8	21.2	141	141	2 类	60	50	58.4	43.9	60	57	62.3	57.2	2.3	7.2	2.3	0.2	74.8	76.7
55	堰头	N55-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	19.8	151	151		70	60	68.9	54.7	/	/	68.9	54.7	达标	达标				
		N55-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	33.3	19.8	151	151	4b 类	70	60	68.6	54.4	64	61	69.9	61.9	达标	1.9	5.9	0.9	88.2	88.5
		N55-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	71.5	19.8	151	151	2 类	60	50	64.7	50.3	64	61	67.4	61.4	7.4	11.4	3.4	0.4	83.2	84.4

		N55-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	120.0	19.8	151	151	2 类	60	50	61.0	46.5	64	61	65.8	61.2	5.8	11.2	1.8	0.2	78.4	80.2
		N55-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	200.0	19.8	151	151	2 类	60	50	57.4	43.0	64	61	64.9	61.1	4.9	11.1	0.9	0.1	73.7	75.7
56	花农桥	N56-0	拟建铁路边界处	左侧	30.0	16.7	155	155		70	60	69.3	55.2	/	/	69.3	55.2	达标	达标				
		N56-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	30.5	16.7	155	155	4b 类	70	60	69.3	55.1	59	56	69.7	58.6	达标	达标	10.7	2.6	89.1	89.3
		N56-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	100.9	16.7	155	155	2 类	60	50	62.2	47.7	59	56	63.9	56.6	3.9	6.6	4.9	0.6	80.1	81.7
		N56-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	140.3	16.7	155	155	4a 类	70	55	59.9	45.4	66	61	66.9	61.1	达标	6.1	0.9	0.1	77.1	78.9
57	富长浜	N57-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	12.3	156	156		70	60	69.7	55.6	/	/	69.7	55.6	达标	达标				
		N57-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	32.0	12.3	156	156	4b 类	70	60	69.4	55.3	52	46	69.5	55.8	达标	达标	17.5	9.8	89.3	89.5
		N57-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	79.5	12.3	156	156	2 类	60	50	63.6	49.2	52	46	63.9	50.9	3.9	0.9	11.9	4.9	82.0	83.4
		N57-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	126.9	12.3	156	156	2 类	60	50	60.4	45.9	52	46	61.0	49.0	1.0	达标	9.0	3.0	77.8	79.6
		N57-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	200.0	12.3	156	156	2 类	60	50	57.3	42.9	52	46	58.4	47.7	达标	达标	6.4	1.7	73.7	75.8
58	西南塘桥	N58-0	拟建铁路边界处	左侧	30.0	12.3	154	154		70	60	69.7	55.5	/	/	69.7	55.5	达标	达标				
		N58-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	51.8	12.3	154	154	4b 类	70	60	66.5	52.2	43	42	66.5	52.6	达标	达标	23.5	10.6	85.6	86.4
		N58-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	86.3	12.3	154	154	2 类	60	50	63.0	48.5	43	42	63.0	49.4	3.0	达标	20.0	7.4	81.2	82.6
		N58-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	127.9	12.3	154	154	2 类	60	50	60.3	45.8	43	42	60.3	47.3	0.3	达标	17.3	5.3	77.6	79.4
		N58-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	183.5	12.3	154	154	2 类	60	50	57.8	43.4	43	42	58.0	45.8	达标	达标	15.0	3.8	74.4	76.4
59	周家门	N59-0	拟建铁路边界处	左侧	30.0	12.3	131	131		70	60	67.0	52.8	/	/	67.0	52.8	达标	达标				
		N59-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	43.1	12.3	131	131	4b 类	70	60	65.0	50.7	50	42	65.1	51.3	达标	达标	15.1	9.3	83.7	84.2
		N59-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	74.2	12.3	131	131	2 类	60	50	61.3	46.9	50	42	61.6	48.1	1.6	达标	11.6	6.1	79.1	80.4
		N59-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	120.0	12.3	131	131	2 类	60	50	58.0	43.5	50	42	58.6	45.8	达标	达标	8.6	3.8	74.8	76.6
		N59-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	198.5	12.3	131	131	2 类	60	50	54.6	40.2	50	42	55.9	44.2	达标	达标	5.9	2.2	70.3	72.3
60	蔡家门 1	N60-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	12.1	112	112		70	60	66.3	52.1	/	/	66.3	52.1	达标	达标				
		N60-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	43.2	12.1	112	112	4b 类	70	60	64.3	50.0	49	47	64.4	51.8	达标	达标	15.4	4.8	82.3	82.8
		N60-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	70.9	12.1	112	112	2 类	60	50	60.9	46.5	49	47	61.2	49.8	1.2	达标	12.2	2.8	78.1	79.3
61	蔡家门 2	N61-0	拟建铁路边界处	左侧	30.0	12.1	120	120		70	60	66.6	52.4	/	/	66.6	52.4	达标	达标				
		N61-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	47.5	12.1	120	120	4b 类	70	60	63.9	49.7	54	46	64.4	51.2	达标	达标	10.4	5.2	82.1	82.8
62	小庙浜、李家埭	N62-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	11.7	113	113		70	60	66.4	52.2	/	/	66.4	52.2	达标	达标				
		N62-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	42.2	11.7	113	113	4b 类	70	60	64.4	50.2	49	40	64.5	50.6	达标	达标	15.5	10.6	82.5	83.0
		N62-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	67.0	11.7	113	113	2 类	60	50	61.3	46.9	49	40	61.6	47.7	1.6	达标	12.6	7.7	78.7	79.8
		N62-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	128.0	11.7	113	113	2 类	60	50	56.9	42.4	49	40	57.5	44.4	达标	达标	8.5	4.4	72.9	74.7
		N62-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	195.0	11.7	113	113	2 类	60	50	54.1	39.6	49	40	55.2	42.8	达标	达标	6.2	2.8	69.1	71.1
63	恬楼	N63-0	拟建铁路边界处	左侧	30.0	11.7	107	107		70	60	66.1	52.0	/	/	66.1	52.0	达标	达标				
		N63-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	38.7	11.7	107	107	4b 类	70	60	64.7	50.5	51	45	64.9	51.6	达标	达标	13.9	6.6	82.7	83.1
		N63-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	90.7	11.7	107	107	2 类	60	50	59.0	44.6	51	45	59.6	47.8	达标	达标	8.6	2.8	75.5	77.0
		N63-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	117.9	11.7	107	107	2 类	60	50	57.2	42.7	51	45	58.1	47.0	达标	达标	7.1	2.0	73.2	74.9
		N63-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	185.0	11.7	107	107	2 类	60	50	54.2	39.7	51	45	55.9	46.1	达标	达标	4.9	1.1	69.1	71.1
64	严家埭	N64-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	16.1	135	135		70	60	68.8	54.6	/	/	68.8	54.6	达标	达标				
		N64-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	35.9	16.1	135	135	4b 类	70	60	68.1	53.9	54	41	68.3	54.1	达标	达标	14.3	13.1	87.2	87.6
		N64-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	66.0	16.1	135	135	2 类	60	50	64.5	50.1	54	41	64.9	50.6	4.9	0.6	10.9	9.6	82.7	83.8

		N64-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	126.0	16.1	135	135	2 类	60	50	60.0	45.5	54	41	61.0	46.8	1.0	达标	7.0	5.8	76.8	78.6
65	庙浜	N65-0	拟建铁路边界处	左侧	30.0	16.1	137	137		70	60	68.8	54.7	/	/	68.8	54.7	达标	达标				
		N65-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	87.0	16.1	137	137	2 类	60	50	62.7	48.2	50	40	62.9	48.8	2.9	达标	12.9	8.8	80.3	81.8
		N65-2	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	130.0	16.1	137	137	2 类	60	50	59.8	45.4	50	40	60.3	46.5	0.3	达标	10.3	6.5	76.7	78.5
		N65-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	197.5	16.1	137	137	2 类	60	50	57.0	42.5	50	40	57.8	44.5	达标	达标	7.8	4.5	72.8	74.9
66	袁家浜	N66-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	21.8	148	148		70	60	68.5	54.4	/	/	68.5	54.4	达标	达标				
		N66-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	140.0	21.8	148	148	2 类	60	50	59.9	45.4	58	44	62.1	47.8	2.1	达标	4.1	3.8	76.9	78.8
		N66-2	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	200.0	21.8	148	148	2 类	60	50	57.4	43.0	58	44	60.7	46.5	0.7	达标	2.7	2.5	73.6	75.6
67	水南斗	N67-0	拟建铁路边界处	两侧	30.0	22.4	156	156		70	60	66.7	52.5	/	/	66.7	52.5	达标	达标				
		N67-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	30.0	22.4	156	156	4b 类	70	60	66.7	52.5	56	48	67.0	53.8	达标	达标	11.0	5.8	86.6	86.8
		N67-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	67.0	22.4	156	156	2 类	60	50	63.4	49.0	56	48	64.1	51.5	4.1	1.5	8.1	3.5	82.1	83.2
		N67-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	120.0	22.4	156	156	2 类	60	50	59.3	44.8	56	48	60.9	49.7	0.9	达标	4.9	1.7	76.8	78.6
		N67-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	198.0	22.4	156	156	2 类	60	50	55.7	41.3	56	48	58.9	48.8	达标	达标	2.9	0.8	72.1	74.2
68	黄家浜	N68-0	拟建铁路边界处	两侧	30.0	20.9	157	157		70	60	66.9	52.7	/	/	66.9	52.7	达标	达标				
		N68-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	56.6	20.9	157	157	4b 类	70	60	64.4	50.1	59	50	65.5	53.1	达标	达标	6.5	3.1	83.5	84.4
		N68-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	68.0	20.9	157	157	2 类	60	50	63.2	48.9	59	50	64.6	52.5	4.6	2.5	5.6	2.5	82.0	83.1
		N68-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	129.0	20.9	157	157	2 类	60	50	58.7	44.2	59	50	61.9	51.0	1.9	1.0	2.9	1.0	76.2	78.0
		N68-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	152.0	20.9	157	157	2 类	60	50	57.5	43.1	59	50	61.3	50.8	1.3	0.8	2.3	0.8	74.6	76.5
69	黑鱼浜	N69-0	拟建铁路边界处	两侧	30.0	18.8	157	157		70	60	67.1	53.0	/	/	67.1	53.0	达标	达标				
		N69-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	30.9	18.8	157	157	4b 类	70	60	67.1	52.9	46	41	67.1	53.2	达标	达标	21.1	12.2	87.0	87.2
		N69-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	67.0	18.8	157	157	2 类	60	50	63.2	48.9	46	41	63.3	49.5	3.3	达标	17.3	8.5	82.0	83.1
		N69-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	128.0	18.8	157	157	2 类	60	50	58.7	44.2	46	41	58.9	45.9	达标	达标	12.9	4.9	76.1	77.9
		N69-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	200.0	18.8	157	157	2 类	60	50	55.6	41.1	46	41	56.0	44.1	达标	达标	10.0	3.1	72.0	74.0
70	人才公寓	N70-0	拟建铁路边界处	左侧	30.0	19.3	157	157		70	60	69.1	54.9	/	/	69.1	54.9	达标	达标				
		N70-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	35.0	19.3	157	157	4b 类	70	60	68.6	54.4	58	53	69.0	56.8	达标	达标	11.0	3.8	88.4	88.7
		N70-2	4b 类区第一排建筑 5 楼窗外 1m	左侧	35.0	7.3	157	157	4b 类	70	60	68.6	54.4	58	53	68.9	56.8	达标	达标	10.9	3.8	88.3	88.7
		N70-3	4b 类区第一排建筑 9 楼窗外 1m	左侧	35.0	(4.7)	157	157	4b 类	70	60	66.1	51.9	58	53	66.8	55.5	达标	达标	8.8	2.5	85.9	86.2
		N70-4	4b 类区第一排建筑 13 楼窗外 1m	左侧	35.0	(16.7)	157	157	4b 类	70	60	65.5	51.3	58	53	66.2	55.3	达标	达标	8.2	2.3	88.8	89.1
		N70-5	4b 类区第一排建筑 17 楼窗外 1m	左侧	35.0	(28.7)	157	157	4b 类	70	60	65.5	51.3	58	53	66.2	55.3	达标	达标	8.2	2.3	88.8	89.1
		N70-6	4b 类区第一排建筑 21 楼窗外 1m	左侧	35.0	(40.7)	157	157	4b 类	70	60	65.5	51.3	58	53	66.2	55.3	达标	达标	8.2	2.3	88.8	89.1
71	西塘桥街道办事处	N71-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	12.9	106	106		70	60	66.0	51.9	/	/	66.0	51.9	达标	达标				
		N71-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	178.0	12.9	106	106	2 类	60	50	54.4	/	54	/	57.2	/	达标	/	3.2	/	69.4	71.4
72	杜家桥	N72-0	拟建铁路边界处	左侧	30.0	12.7	76	76		70	60	64.6	50.4	/	/	64.6	50.4	达标	达标				
		N72-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	42.0	12.7	76	76	4b 类	70	60	62.8	48.6	56	53	63.6	54.3	达标	达标	7.6	1.3	79.2	79.7
73	黄家门	N73-0	拟建铁路边界处	左侧	30.0	12.7	91	91		70	60	65.4	51.2	/	/	65.4	51.2	达标	达标				
		N73-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	153.4	12.7	91	91	2 类	60	50	54.8	40.3	52	45	56.6	46.3	达标	达标	4.6	1.3	69.4	71.4
		N73-2	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	200.0	12.7	91	91	2 类	60	50	53.0	38.6	52	45	55.5	45.9	达标	达标	3.5	0.9	67.0	69.1
74	陆家门	N74-0	拟建铁路边界处	左侧	30.0	12.5	130	130		70	60	66.9	52.8	/	/	66.9	52.8	达标	达标				

		N74-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	41.0	12.5	130	130	4b 类	70	60	65.3	51.0	48	43	65.4	51.7	达标	达标	17.4	8.7	84.0	84.5
		N74-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	66.8	12.5	130	130	2 类	60	50	62.0	47.6	48	43	62.2	48.9	2.2	达标	14.2	5.9	80.0	81.1
		N74-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	98.9	12.5	130	130	2 类	60	50	59.3	44.8	48	43	59.6	47.0	达标	达标	11.6	4.0	76.5	78.1
75	张家村	N75-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	13.2	147	147		70	60	67.4	53.2	/	/	67.4	53.2	达标	达标				
		N75-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	83.0	13.2	147	147	4a 类	70	55	61.1	46.7	63	58	65.2	58.3	达标	3.3	2.2	0.3	79.2	80.6
		N75-2	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	120.0	13.2	147	147	2 类	60	50	58.5	44.1	63	58	64.3	58.2	4.3	8.2	1.3	0.2	75.9	77.6
		N75-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	200.0	13.2	147	147	2 类	60	50	55.1	40.7	52	44	56.8	45.7	达标	达标	4.8	1.7	71.2	73.3
76	桥湾里	N76-0	拟建铁路边界处	两侧	30.0	13.2	144	144		70	60	67.3	53.2	/	/	67.3	53.2	达标	达标				
		N76-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	32.0	13.2	144	144	4b 类	70	60	67.1	52.9	42	39	67.1	53.1	达标	达标	25.1	14.1	86.6	86.8
		N76-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	69.0	13.2	144	144	2 类	60	50	62.3	47.9	42	39	62.3	48.4	2.3	达标	20.3	9.4	80.6	81.8
		N76-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	123.0	13.2	144	144	2 类	60	50	58.3	43.8	42	39	58.4	45.0	达标	达标	16.4	6.0	75.5	77.2
		N76-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	195.0	13.2	144	144	2 类	60	50	55.2	40.7	42	39	55.4	43.0	达标	达标	13.4	4.0	71.3	73.3
77	朱家塔	N77-0	拟建铁路边界处	左侧	30.0	14.4	137	137		70	60	67.0	52.8	/	/	67.0	52.8	达标	达标				
		N77-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	51.0	14.4	137	137	4b 类	70	60	64.2	49.9	48	42	64.3	50.6	达标	达标	16.3	8.6	82.9	83.6
		N77-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	65.6	14.4	137	137	2 类	60	50	62.5	48.1	48	42	62.7	49.1	2.7	达标	14.7	7.1	80.7	81.8
		N77-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	120.0	14.4	137	137	2 类	60	50	58.3	43.8	48	42	58.7	46.0	达标	达标	10.7	4.0	75.3	77.1
		N77-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	185.0	14.4	137	137	2 类	60	50	55.4	40.9	48	42	56.1	44.5	达标	达标	8.1	2.5	71.4	73.4
78	野猫桥	N78-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	14.4	141	141		70	60	67.1	53.0	/	/	67.1	53.0	达标	达标				
		N78-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	38.0	14.4	141	141	4b 类	70	60	66.1	51.9	48	44	66.2	52.6	达标	达标	18.2	8.6	85.3	85.7
		N78-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	66.0	14.4	141	141	2 类	60	50	62.6	48.2	48	44	62.8	49.6	2.8	达标	14.8	5.6	80.9	82.0
		N78-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	120.0	14.4	141	141	2 类	60	50	58.4	43.9	48	44	58.8	47.0	达标	达标	10.8	3.0	75.6	77.3
		N78-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	200.0	14.4	141	141	2 类	60	50	55.0	40.5	48	44	55.8	45.6	达标	达标	7.8	1.6	70.9	72.9
79	荷叶地	N79-0	拟建铁路边界处	左侧	30.0	14.4	144	144		70	60	67.2	53.1	/	/	67.2	53.1	达标	达标				
		N79-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	30.5	14.4	144	144	4b 类	70	60	67.2	53.0	43	40	67.2	53.2	达标	达标	24.2	13.2	86.7	86.9
		N79-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	65.7	14.4	144	144	2 类	60	50	62.7	48.3	43	40	62.8	48.9	2.8	达标	19.8	8.9	81.2	82.3
		N79-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	99.2	14.4	144	144	2 类	60	50	59.8	45.4	43	40	59.9	46.5	达标	达标	16.9	6.5	77.5	79.1
80	港海廊、张家门	N80-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	16.5	144	144		70	60	67.0	52.9	/	/	67.0	52.9	达标	达标				
		N80-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	31.0	16.5	144	144	4b 类	70	60	66.9	52.7	44	40	66.9	53.0	达标	达标	22.9	13.0	86.4	86.6
		N80-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	65.9	16.5	144	144	2 类	60	50	62.8	48.5	44	40	62.9	49.0	2.9	达标	18.9	9.0	81.3	82.4
		N80-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	120.0	16.5	144	144	2 类	60	50	58.6	44.2	44	40	58.8	45.6	达标	达标	14.8	5.6	75.9	77.6
		N80-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	200.0	16.5	144	144	2 类	60	50	55.1	40.7	44	40	55.5	43.4	达标	达标	11.5	3.4	71.2	73.2
81	王家宅基	N81-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	16.6	144	144		70	60	67.0	52.8	/	/	67.0	52.8	达标	达标				
		N81-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	31.0	16.6	144	144	4b 类	70	60	66.9	52.7	48	40	67.0	53.0	达标	达标	19.0	13.0	86.4	86.6
		N81-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	83.3	16.6	144	144	2 类	60	50	61.2	46.8	48	40	61.4	47.6	1.4	达标	13.4	7.6	79.2	80.6
		N81-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	120.9	16.6	144	144	2 类	60	50	58.6	44.1	48	40	58.9	45.5	达标	达标	10.9	5.5	75.8	77.6
		N81-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	200.0	16.6	144	144	2 类	60	50	55.1	40.7	48	40	55.9	43.4	达标	达标	7.9	3.4	71.2	73.2
82	瓜田庙	N82-0	拟建铁路边界处	左侧	30.0	16.6	144	144		70	60	67.0	52.8	/	/	67.0	52.8	达标	达标				
		N82-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	31.0（186）	16.6（1.5）	144	144	4b 类	70	60	66.9（31.9）	52.7（30.5）	43	42	66.9	53.1	达标	达标	23.9	11.1	86.4	86.6

		N82-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	67.0	16.6	144	144	2 类	60	50	62.7	48.4	43	42	62.8	49.3	2.8	达标	19.8	7.3	81.1	82.3
		N82-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	128.0	16.6	144	144	2 类	60	50	58.2	43.7	43	42	58.3	45.9	达标	达标	15.3	3.9	75.3	77.1
		N82-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	200.0	16.6	144	144	2 类	60	50	55.1	40.7	43	42	55.4	44.4	达标	达标	12.4	2.4	71.2	73.2
83	南吴家塔	N83-0	拟建铁路边界处	两侧	30.0	15.8	144	144		70	60	67.1	52.9	/	/	67.1	52.9	达标	达标				
		N83-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	38.0（81）	15.8（2.1）	144	144	4b 类	70	60	66.2（38.2）	52.0（35.8）	46	41	66.2	52.3	达标	达标	20.2	11.3	85.5	85.9
		N83-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	78.9（127）	15.8（2.1）	144	144	2 类	60	50	61.5（36.0）	47.1（32.8）	46	41	61.7	48.1	1.7	达标	15.7	7.1	79.6	81.0
		N83-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	125.0（175）	15.8（2.1）	144	144	2 类	60	50	58.3（34.7）	43.8（30.9）	46	41	58.6	45.6	达标	达标	12.6	4.6	75.5	77.2

注：

1、表中距离栏中，“水平距离”为敏感点距外轨中心线的水平距离；

2、表中高差栏为敏感点距轨面的垂直距离；正值表示轨面高程高于预测点高程，负值表示轨面高程低于预测点高程；

3、“/”代表无预测；71#西塘桥街道办事处夜间不对标；

4、N82 和 N83 点位受正线和存车线的综合噪声影响，预测值叠加正线贡献值、存车线贡献值以及背景值。82 和 N83 点位“（）”的数据为存车线噪声影响评价数值。

表 4.3-8　运营近期列车运营时段声环境保护目标预测结果表

序号	敏感目标名称	预测点编号	预测点位置说明	与拟建线路位置关系 m			行车速度 km/h		功能区划	标准值 dB（A）		噪声贡献值 dB（A）		噪声背景值 dB（A）		噪声预测值 dB（A）		达标分析		本工程引起的增量 dB（A）	
				方位	水平距离	高差	长编组	短编组		昼间	夜间	昼间	夜间运行时段	昼间	夜间	昼间	夜间运行时段	昼间	夜间运行时段	昼间	夜间运行时段
1	九机厅	N1-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	7.0	156	156		70	60	68.5	61.3	/	/	68.5	61.3	达标	1.3		
		N1-1	第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	127.4	7.0	156	156	4a 类	70	55	59.2	51.6	59	49	62.1	53.5	达标	达标	3.1	4.5
		N1-2	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	186.7	7.0	156	156	2 类	60	50	56.7	49.1	52	45	58.0	50.6	达标	0.6	6.0	5.6
2	邱家宅基	N2-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	14.0	156	156		70	60	66.7	59.5	/	/	66.7	59.5	达标	达标		
		N2-1	第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	173.3	14.0	156	156	2 类	60	50	55.5	47.9	54	43	57.8	49.1	达标	达标	3.8	6.1
3	徐家宅基	N3-0	拟建铁路边界处	两侧	30.0	12.4	156	156		70	60	66.8	59.6	/	/	66.8	59.6	达标	达标		
		N3-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	38.9	12.4	156	156	4b 类	70	60	65.5	58.2	51	47	65.6	58.5	达标	达标	14.6	11.5
		N3-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	67.2	12.4	156	156	2 类	60	50	61.9	54.4	51	47	62.2	55.1	2.2	5.1	11.2	8.1
		N3-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	116.0	12.4	156	156	2 类	60	50	58.1	50.5	51	47	58.9	52.1	达标	2.1	7.9	5.1
		N3-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	197.2	12.4	156	156	2 类	60	50	54.6	47.0	51	47	56.1	50.0	达标	0.0	5.1	3.0
		N3-5	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	39.5	12.4	156	156	4b 类	70	60	65.4	58.1	60	54	66.5	59.5	达标	达标	6.5	5.5
		N3-6	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	114.2	12.4	156	156	2 类	60	50	58.2	50.6	60	54	62.2	55.6	2.2	5.6	2.2	1.6
4	前进村（南陆家宅基）	N4-0	拟建铁路边界处	两侧	30.0	12.4	139	139		70	60	66.3	59.1	/	/	66.3	59.1	达标	达标		
		N4-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	33.6	12.4	139	139	4b 类	70	60	65.8	58.6	43	43	65.8	58.7	达标	达标	22.8	15.7
		N4-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	68.6	12.4	139	139	2 类	60	50	61.3	53.8	43	43	61.3	54.1	1.3	4.1	18.3	11.1
		N4-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	123.5	12.4	139	139	2 类	60	50	57.2	49.6	43	43	57.4	50.5	达标	0.5	14.4	7.5
		N4-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	198.8	12.4	139	139	2 类	60	50	54.0	46.4	43	43	54.3	48.1	达标	达标	11.3	5.1
5	南王	N5-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	12.3	125	125		70	60	65.8	58.6	/	/	65.8	58.6	达标	达标		
		N5-1	第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	120.2	12.3	125	125	2 类	60	50	56.9	49.3	44	42	57.1	50.1	达标	0.1	13.1	8.1
		N5-2	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	195.7	12.3	125	125	2 类	60	50	53.7	46.1	44	42	54.1	47.5	达标	达标	10.1	5.5
6	白荡	N6-0	拟建铁路边界处	左侧	30.0	13.5	94	94		70	60	64.5	57.3	/	/	64.5	57.3	达标	达标		
		N6-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	54.9	13.5	94	94	4b 类	70	60	61.1	53.7	42	44	61.2	54.2	达标	达标	19.2	10.2
		N6-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	69.7	13.5	94	94	2 类	60	50	59.5	52.0	42	44	59.6	52.7	达标	2.7	17.6	8.7
		N6-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	147.1	13.5	94	94	2 类	60	50	54.4	46.8	42	44	54.6	48.6	达标	达标	12.6	4.6
		N6-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	194.0	13.5	94	94	2 类	60	50	52.5	44.9	42	44	52.9	47.5	达标	达标	10.9	3.5
7	横港桥	N7-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	13.4	76	55		70	60	62.9	55.0	/	/	62.9	55.0	达标	达标		
		N7-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	73.5	13.4	76	55	2 类	60	50	57.6	49.3	41	42	57.7	50.1	达标	0.1	16.7	8.1
		N7-2	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	127.9	13.4	76	55	2 类	60	50	53.8	45.4	41	42	54.0	47.0	达标	达标	13.0	5.0
		N7-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	159.8	13.4	76	55	2 类	60	50	52.3	43.9	41	42	52.6	46.1	达标	达标	11.6	4.1
8	横港桥 2	N8-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	12.4	92	92		70	60	64.5	57.3	/	/	64.5	57.3	达标	达标		
		N8-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	40.5	12.4	92	92	4b 类	70	60	62.9	55.6	45	43	63.0	55.9	达标	达标	18.0	12.9
		N8-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	65.2	12.4	92	92	2 类	60	50	59.8	52.3	45	43	59.9	52.8	达标	2.8	14.9	9.8
		N8-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	121.5	12.4	92	92	2 类	60	50	55.5	47.9	45	43	55.9	49.1	达标	达标	10.9	6.1
		N8-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	165.9	12.4	92	92	2 类	60	50	53.4	45.8	45	43	54.0	47.6	达标	达标	9.0	4.6
9	腰圩里	N9-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	12.9	141	141		70	60	66.3	59.1	/	/	66.3	59.1	达标	达标		
		N9-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	49.4	12.9	141	141	4b 类	70	60	63.6	56.2	51	47	63.8	56.7	达标	达标	12.8	9.7

序号	敏感目标名称	预测点编号	预测点位置说明	与拟建线路位置关系 m			行车速度 km/h		功能区划	标准值 dB（A）		噪声贡献值 dB（A）		噪声背景值 dB（A）		噪声预测值 dB（A）		达标分析		本工程引起的增量 dB（A）	
				方位	水平距离	高差	长编组	短编组		昼间	夜间	昼间	夜间运行时段	昼间	夜间	昼间	夜间运行时段	昼间	夜间运行时段	昼间	夜间运行时段
		N9-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	67.9	12.9	141	141	2 类	60	50	61.4	53.9	51	47	61.8	54.7	1.8	4.7	10.8	7.7
		N9-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	126.5	12.9	141	141	2 类	60	50	57.1	49.5	51	47	58.1	51.5	达标	1.5	7.1	4.5
		N9-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	195.3	12.9	141	141	2 类	60	50	54.2	46.6	51	47	55.9	49.8	达标	达标	4.9	2.8
10	优胜村、优胜南区	N10-0	拟建铁路边界处	左侧	30.0	12.8	144	144		70	60	66.4	59.2	/	/	66.4	59.2	达标	达标		
		N10-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	123.5	12.8	144	144	2 类	60	50	57.4	49.8	56	51	59.8	53.4	达标	3.4	3.8	2.4
		N10-2	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	197.5	12.8	144	144	2 类	60	50	54.2	46.7	43	41	54.5	47.7	达标	达标	11.5	6.7
11	老虎圩	N11-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	12.1	145	145		70	60	66.5	59.3	/	/	66.5	59.3	达标	达标		
		N11-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	31.0	12.1	145	145	4b 类	70	60	66.4	59.1	54	49	66.6	59.5	达标	达标	12.6	10.5
12	朱家浜	N12-0	拟建铁路边界处	左侧	30.0	14.9	138	138		70	60	66.1	58.9	/	/	66.1	58.9	达标	达标		
		N12-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	82.5	14.9	138	138	2 类	60	50	60.1	52.6	47	42	60.3	52.9	0.3	2.9	13.3	10.9
		N12-2	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	129.5	14.9	138	138	2 类	60	50	57.0	49.4	47	42	57.4	50.1	达标	0.1	10.4	8.1
		N12-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	198.9	14.9	138	138	2 类	60	50	54.1	46.5	47	41	54.8	47.6	达标	达标	7.8	6.6
13	秀东村 1	N13-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	14.5	138	138		70	60	66.1	58.9	/	/	66.1	58.9	达标	达标		
		N13-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	75.8	14.5	138	138	2 类	60	50	60.7	53.2	48	41	60.9	53.4	0.9	3.4	12.9	12.4
		N13-2	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	129.7	14.5	138	138	2 类	60	50	56.9	49.3	48	41	57.5	49.9	达标	达标	9.5	8.9
		N13-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	197.8	14.5	138	138	2 类	60	50	54.1	46.5	48	41	55.0	47.6	达标	达标	7.0	6.6
14	秀东村 2	N14-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	15.7	143	143		70	60	66.1	58.9	/	/	66.1	58.9	达标	达标		
		N14-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	65.5	15.7	143	143	2 类	60	50	61.9	54.5	52	41	62.4	54.6	2.4	4.6	10.4	13.6
		N14-2	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	126.5	15.7	143	143	2 类	60	50	57.3	49.7	52	41	58.5	50.3	达标	0.3	6.5	9.3
15	东南横沼 1	N15-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	15.0	129	129		70	60	65.8	58.6	/	/	65.8	58.6	达标	达标		
		N15-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	50.5	15.0	129	129	4b 类	70	60	63.2	55.8	53	42	63.6	56.0	达标	达标	10.6	14.0
		N15-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	63.5	15.0	129	129	2 类	60	50	61.6	54.2	53	42	62.2	54.4	2.2	4.4	9.2	12.4
		N15-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	122.6	15.0	129	129	2 类	60	50	57.1	49.5	53	42	58.5	50.2	达标	0.2	5.5	8.2
		N15-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	193.0	15.0	129	129	2 类	60	50	54.0	46.4	50	38	55.4	47.0	达标	达标	5.4	9.0
16	东南横沼 2	N16-0	拟建铁路边界处	左侧	30.0	14.9	122	122		70	60	65.5	58.3	/	/	65.5	58.3	达标	达标		
		N16-1	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	68.8	14.9	122	122	2 类	60	50	60.8	53.4	49	40	61.1	53.6	1.1	3.6	12.1	13.6
		N16-2	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	150.0	14.9	122	122	2 类	60	50	55.4	47.8	49	40	56.3	48.5	达标	达标	7.3	8.5
17	东南横沼 3	N17-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	15.2	77	72		70	60	63.3	56.0	/	/	63.3	56.0	达标	达标		
		N17-1	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	169.0	15.2	77	72	2 类	60	50	52.5	44.8	49	41	54.1	46.3	达标	达标	5.1	5.3
		N17-2	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	188.0	15.2	77	72	2 类	60	50	51.8	44.1	49	41	53.6	45.8	达标	达标	4.6	4.8
18	南陆家浜	N18-0	拟建铁路边界处	左侧	30.0	15.1	77	74		70	60	63.4	56.1	/	/	63.4	56.1	达标	达标		
		N18-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	54.0	15.1	77	74	4b 类	70	60	60.4	52.9	49	48	60.7	54.1	达标	达标	11.7	6.1
		N18-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	63.0	15.1	77	74	2 类	60	50	59.4	51.8	49	48	59.8	53.3	达标	3.3	10.8	5.3
		N18-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	123.0	15.1	77	74	2 类	60	50	54.7	47.0	49	48	55.8	50.6	达标	0.6	6.8	2.6
		N18-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	194.0	15.1	77	74	2 类	60	50	51.6	44.0	43	43	52.2	46.5	达标	达标	9.2	3.5
19	母子汇	N19-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	14.1	98	98		70	60	64.7	57.4	/	/	64.7	57.4	达标	达标		

序号	敏感目标名称	预测点编号	预测点位置说明	与拟建线路位置关系 m			行车速度 km/h		功能区划	标准值 dB（A）		噪声贡献值 dB（A）		噪声背景值 dB（A）		噪声预测值 dB（A）		达标分析		本工程引起的增量 dB（A）	
				方位	水平距离	高差	长编组	短编组		昼间	夜间	昼间	夜间运行时段	昼间	夜间	昼间	夜间运行时段	昼间	夜间运行时段	昼间	夜间运行时段
		N19-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	32.0	14.1	98	98	4b 类	70	60	64.4	57.2	48	46	64.5	57.5	达标	达标	16.5	11.5
		N19-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	72.0	14.1	98	98	2 类	60	50	59.5	52.0	48	46	59.8	53.0	达标	3.0	11.8	7.0
		N19-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	128.0	14.1	98	98	2 类	60	50	55.5	47.9	48	46	56.2	50.1	达标	0.1	8.2	4.1
		N19-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	191.0	14.1	98	98	2 类	60	50	52.8	45.2	44	42	53.4	46.9	达标	达标	9.4	4.9
20	刘家桥	N20-0	拟建铁路边界处	左侧	30.0	14.2	143	143		70	60	66.3	59.1	/	/	66.3	59.1	达标	达标		
		N20-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	82.0	14.2	143	143	2 类	60	50	60.3	52.7	44	43	60.4	53.2	0.4	3.2	16.4	10.2
		N20-2	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	121.0	14.2	143	143	2 类	60	50	57.6	50.0	44	43	57.8	50.8	达标	0.8	13.8	7.8
		N20-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	200.0	14.2	143	143	2 类	60	50	54.2	46.6	41	39	54.4	47.3	达标	达标	13.4	8.3
21	旧唐	N21-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	13.9	147	147		70	60	66.4	59.2	/	/	66.4	59.2	达标	达标		
		N21-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	76.0	13.9	147	147	2 类	60	50	60.9	53.4	48	43	61.1	53.8	1.1	3.8	13.1	10.8
		N21-2	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	118.0	13.9	147	147	2 类	60	50	57.8	50.2	48	43	58.3	51.0	达标	1.0	10.3	8.0
		N21-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	200.0	13.9	147	147	2 类	60	50	54.3	46.7	39	39	54.4	47.4	达标	达标	15.4	8.4
22	姜家浜	N22-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	15.3	157	157		70	60	66.6	59.4	/	/	66.6	59.4	达标	达标		
		N22-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	35.0	15.3	157	157	4b 类	70	60	66.0	58.8	47	42	66.1	58.8	达标	达标	19.1	16.8
		N22-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	61.0	15.3	157	157	2 类	60	50	62.8	55.3	47	42	62.9	55.5	2.9	5.5	15.9	13.5
		N22-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	117.0	15.3	157	157	2 类	60	50	58.3	50.7	47	42	58.6	51.2	达标	1.2	11.6	9.2
		N22-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	200.0	15.3	157	157	2 类	60	50	54.6	47.0	47	42	55.3	48.2	达标	达标	8.3	6.2
23	十房宅基	N23-0	拟建铁路边界处	左侧	30.0	17.4	157	157		70	60	66.4	59.2	/	/	66.4	59.2	达标	达标		
		N23-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	126.0	17.4	157	157	2 类	60	50	57.9	50.2	41	42	57.9	50.9	达标	0.9	16.9	8.9
24	七子桥	N24-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	16.6	157	157		70	60	66.5	59.2	/	/	66.5	59.2	达标	达标		
		N24-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	157.0	16.6	157	157	2 类	60	50	56.3	48.7	46	45	56.7	50.2	达标	0.2	10.7	5.2
25	石桥头	N25-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	15.4	157	157		70	60	66.6	59.4	/	/	66.6	59.4	达标	达标		
		N25-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	30.0	15.4	157	157	4b 类	70	60	66.6	59.4	45	43	66.6	59.5	达标	达标	21.6	16.5
		N25-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	66.0	15.4	157	157	2 类	60	50	62.3	54.8	45	43	62.3	55.1	2.3	5.1	17.3	12.1
		N25-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	128.0	15.4	157	157	2 类	60	50	57.6	50.0	45	43	57.9	50.8	达标	0.8	12.9	7.8
		N25-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	200.0	15.4	157	157	2 类	60	50	54.6	47.0	45	43	55.1	48.5	达标	达标	10.1	5.5
26	南王家宅基	N26-0	拟建铁路边界处	左侧	30.0	15.4	157	157		70	60	66.6	59.4	/	/	66.6	59.4	达标	达标		
		N26-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	48.0	15.4	157	157	4b 类	70	60	64.4	57.0	48	43	64.5	57.2	达标	达标	16.5	14.2
		N26-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	67.0	15.4	157	157	2 类	60	50	62.2	54.7	48	43	62.3	55.0	2.3	5.0	14.3	12.0
		N26-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	115.0	15.4	157	157	2 类	60	50	58.4	50.8	48	43	58.8	51.5	达标	1.5	10.8	8.5
		N26-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	200.0	15.4	157	157	2 类	60	50	54.6	47.0	48	43	55.5	48.5	达标	达标	7.5	5.5
27	罗家桥	N27-0	拟建铁路边界处	左侧	30.0	11.4	157	157		70	60	66.9	59.7	/	/	66.9	59.7	达标	达标		
		N27-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	33.5	11.4	157	157	4b 类	70	60	66.3	59.1	44	42	66.3	59.2	达标	达标	22.3	17.2
		N27-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	68.5	11.4	157	157	2 类	60	50	61.7	54.2	44	42	61.8	54.5	1.8	4.5	17.8	12.5
		N27-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	118.0	11.4	157	157	2 类	60	50	58.0	50.4	44	42	58.2	51.0	达标	1.0	14.2	9.0
		N27-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	200.0	11.4	157	157	2 类	60	50	54.5	46.9	44	42	54.8	48.1	达标	达标	10.8	6.1

序号	敏感目标名称	预测点编号	预测点位置说明	与拟建线路位置关系 m			行车速度 km/h		功能区划	标准值 dB（A）		噪声贡献值 dB（A）		噪声背景值 dB（A）		噪声预测值 dB（A）		达标分析		本工程引起的增量 dB（A）	
				方位	水平距离	高差	长编组	短编组		昼间	夜间	昼间	夜间运行时段	昼间	夜间	昼间	夜间运行时段	昼间	夜间运行时段	昼间	夜间运行时段
28	胡家桥、灶山浜	N28-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	11.4	157	157		70	60	66.9	59.7	/	/	66.9	59.7	达标	达标		
		N28-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	32.6	11.4	157	157	4b 类	70	60	66.5	59.2	43	42	66.5	59.3	达标	达标	23.5	17.3
		N28-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	66.0	11.4	157	157	2 类	60	50	62.0	54.5	43	42	62.0	54.7	2.0	4.7	19.0	12.7
		N28-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	119.0	11.4	157	157	2 类	60	50	57.9	50.3	43	42	58.1	50.9	达标	0.9	15.1	8.9
		N28-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	198.0	11.4	157	157	2 类	60	50	54.5	47.0	43	42	54.8	48.2	达标	达标	11.8	6.2
29	徐家桥	N29-0	拟建铁路边界处	左侧	30.0	11.2	157	157		70	60	66.9	59.7	/	/	66.9	59.7	达标	达标		
		N29-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	74.0	11.2	157	157	2 类	60	50	61.2	53.7	48	42	61.4	53.9	1.4	3.9	13.4	11.9
		N29-2	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	120.0	11.2	157	157	2 类	60	50	57.9	50.3	48	42	58.3	50.9	达标	0.9	10.3	8.9
		N29-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	200.0	11.2	157	157	2 类	60	50	54.5	46.9	48	42	55.3	48.1	达标	达标	7.3	6.1
30	教家浜	N30-0	拟建铁路边界处	两侧	30.0	11.1	157	157		70	60	66.9	59.7	/	/	66.9	59.7	达标	达标		
		N30-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	35.7	11.1	157	157	4b 类	70	60	65.9	58.7	46	40	66.0	58.7	达标	达标	20.0	18.7
		N30-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	71.0	11.1	157	157	2 类	60	50	61.4	53.9	46	40	61.6	54.1	1.6	4.1	15.6	14.1
		N30-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	121.0	11.1	157	157	2 类	60	50	57.8	50.2	46	40	58.1	50.6	达标	0.6	12.1	10.6
		N30-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	182.0	11.1	157	157	2 类	60	50	55.1	47.5	46	40	55.6	48.2	达标	达标	9.6	8.2
31	蓬尘馆	N31-0	拟建铁路边界处	左侧	30.0	10.2	157	157		70	60	66.9	59.7	/	/	66.9	59.7	达标	达标		
		N31-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	35.2	10.2	157	157	4b 类	70	60	65.9	58.7	44	42	66.0	58.8	达标	达标	22.0	16.8
		N31-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	98.4	10.2	157	157	2 类	60	50	59.2	51.6	44	42	59.3	52.0	达标	2.0	15.3	10.0
		N31-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	116.0	10.2	157	157	2 类	60	50	58.0	50.4	44	42	58.2	51.0	达标	1.0	14.2	9.0
		N31-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	199.0	10.2	157	157	2 类	60	50	54.5	46.9	44	42	54.8	48.1	达标	达标	10.8	6.1
32	北梁庄桥	N32-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	10.5	157	157		70	60	66.9	59.7	/	/	66.9	59.7	达标	达标		
		N32-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	144.0	10.5	157	157	2 类	60	50	56.6	49.0	46	42	57.0	49.8	达标	达标	11.0	7.8
		N32-2	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	190.0	10.5	157	157	2 类	60	50	54.8	47.2	46	42	55.3	48.3	达标	达标	9.3	6.3
33	皇门里	N33-0	拟建铁路边界处	左侧	30.0	9.7	157	157		70	60	66.8	59.6	/	/	66.8	59.6	达标	达标		
		N33-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	37.0	9.7	157	157	4b 类	70	60	65.6	58.3	48	41	65.7	58.4	达标	达标	17.7	17.4
		N33-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	68.0	9.7	157	157	2 类	60	50	61.6	54.1	48	41	61.8	54.3	1.8	4.3	13.8	13.3
34	马家圩	N34-0	拟建铁路边界处	左侧	30.0	10.3	157	157		70	60	66.9	59.7	/	/	66.9	59.7	达标	达标		
		N34-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	162.0	10.3	157	157	2 类	60	50	55.8	48.2	44	39	56.1	48.7	达标	达标	12.1	9.7
35	板桥头	N35-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	11.1	140	140		70	60	66.4	59.2	/	/	66.4	59.2	达标	达标		
		N35-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	48.0	11.1	140	140	4b 类	70	60	63.6	56.2	46	40	63.6	56.3	达标	达标	17.6	16.3
		N35-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	71.0	11.1	140	140	2 类	60	50	60.9	53.4	46	40	61.1	53.6	1.1	3.6	15.1	13.6
		N35-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	120.0	11.1	140	140	2 类	60	50	57.4	49.8	46	40	57.7	50.2	达标	0.2	11.7	10.2
		N35-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	158.0	11.1	140	140	2 类	60	50	55.5	47.9	46	40	56.0	48.6	达标	达标	10.0	8.6
36	砖桥	N36-0	拟建铁路边界处	左侧	30.0	11.1	136	136		70	60	66.3	59.1	/	/	66.3	59.1	达标	达标		
		N36-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	69.3	11.1	136	136	2 类	60	50	61.0	53.5	47	41	61.2	53.7	1.2	3.7	14.2	12.7
		N36-2	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	120.0	11.1	136	136	2 类	60	50	57.2	49.6	47	41	57.6	50.2	达标	0.2	10.6	9.2
		N36-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	200.0	11.1	136	136	2 类	60	50	53.8	46.3	47	41	54.7	47.4	达标	达标	7.7	6.4

序号	敏感目标名称	预测点编号	预测点位置说明	与拟建线路位置关系 m			行车速度 km/h		功能区划	标准值 dB（A）		噪声贡献值 dB（A）		噪声背景值 dB（A）		噪声预测值 dB（A）		达标分析		本工程引起的增量 dB（A）	
				方位	水平距离	高差	长编组	短编组		昼间	夜间	昼间	夜间运行时段	昼间	夜间	昼间	夜间运行时段	昼间	夜间运行时段	昼间	夜间运行时段
37	河干桥	N37-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	10.7	85	85		70	60	64.2	57.0	/	/	64.2	57.0	达标	达标		
		N37-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	116.5	10.7	85	85	2 类	60	50	55.4	47.8	43	42	55.6	48.8	达标	达标	12.6	6.8
		N37-2	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	200.0	10.7	85	85	2 类	60	50	51.8	44.2	43	42	52.3	46.3	达标	达标	9.3	4.3
38	方家廊、戴家宅基	N38-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	10.0	76	62		70	60	63.3	55.6	/	/	63.3	55.6	达标	达标		
		N38-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	135.0	10.0	76	62	2 类	60	50	53.4	45.4	47	43	54.3	47.4	达标	达标	7.3	4.4
39	姚家桥	N39-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	15.2	127	127		70	60	67.7	60.5	/	/	67.7	60.5	达标	0.5		
		N39-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	35.6	15.2	127	127	4b 类	70	60	67.0	59.8	44	43	67.1	59.9	达标	达标	23.1	16.9
		N39-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	69.0	15.2	127	127	2 类	60	50	63.0	55.5	44	43	63.1	55.8	3.1	5.8	19.1	12.8
		N39-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	125.0	15.2	127	127	2 类	60	50	58.9	51.3	44	43	59.0	51.9	达标	1.9	15.0	8.9
		N39-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	198.0	15.2	127	127	2 类	60	50	55.7	48.2	44	43	56.0	49.3	达标	达标	12.0	6.3
40	恬楼	N40-0	拟建铁路边界处	左侧	30.0	16.3	120	120		70	60	65.3	58.1	/	/	65.3	58.1	达标	达标		
		N40-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	152.0	16.3	120	120	2 类	60	50	55.3	47.7	47	41	55.9	48.6	达标	达标	8.9	7.6
		N40-2	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	190.0	16.3	120	120	2 类	60	50	53.8	46.2	47	41	54.6	47.4	达标	达标	7.6	6.4
41	鲁家埭	N41-0	拟建铁路边界处	两侧	30.0	15.0	125	125		70	60	67.6	60.4	/	/	67.6	60.4	达标	0.4		
		N41-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	30.1	15.0	125	125	4b 类	70	60	67.6	60.4	52	49	67.7	60.7	达标	0.7	15.7	11.7
		N41-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	69.0	15.0	125	125	2 类	60	50	62.9	55.4	52	49	63.3	56.3	3.3	6.3	11.3	7.3
		N41-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	123.0	15.0	125	125	2 类	60	50	58.9	51.3	52	49	59.7	53.3	达标	3.3	7.7	4.3
		N41-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	195.0	15.0	125	125	2 类	60	50	55.8	48.2	52	49	57.3	51.6	达标	1.6	5.3	2.6
42	菜圩	N42-0	拟建铁路边界处	两侧	30.0	12.8	115	115		70	60	67.5	60.2	/	/	67.5	60.2	达标	0.2		
		N42-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	45.0	12.8	115	115	4b 类	70	60	65.3	57.9	49	45	65.4	58.1	达标	达标	16.4	13.1
		N42-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	68.0	12.8	115	115	2 类	60	50	62.5	55.0	49	45	62.7	55.4	2.7	5.4	13.7	10.4
		N42-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	126.0	12.8	115	115	2 类	60	50	58.3	50.7	49	45	58.8	51.7	达标	1.7	9.8	6.7
		N42-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	200.0	12.8	115	115	2 类	60	50	55.2	47.6	49	45	56.1	49.5	达标	达标	7.1	4.5
43	王家门	N43-0	拟建铁路边界处	两侧	30.0	11.9	91	91		70	60	64.5	57.3	/	/	64.5	57.3	达标	达标		
		N43-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	51.0	11.9	91	91	4b 类	70	60	61.4	54.0	44	41	61.4	54.2	达标	达标	17.4	13.2
		N43-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	68.9	11.9	91	91	2 类	60	50	59.3	51.8	44	41	59.5	52.2	达标	2.2	15.5	11.2
		N43-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	120.0	11.9	91	91	2 类	60	50	55.5	47.9	44	41	55.8	48.7	达标	达标	11.8	7.7
		N43-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	193.0	11.9	91	91	2 类	60	50	52.3	44.8	44	41	52.9	46.3	达标	达标	8.9	5.3
44	娄廊	N44-0	拟建铁路边界处	两侧	30.0	12.4	76	55		70	60	63.0	55.1	/	/	63.0	55.1	达标	达标		
		N44-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	42.5	12.4	76	55	4b 类	70	60	61.1	53.1	48	41	61.3	53.3	达标	达标	13.3	12.3
		N44-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	69.0	12.4	76	55	2 类	60	50	57.9	49.7	48	41	58.4	50.2	达标	0.2	10.4	9.2
		N44-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	118.0	12.4	76	55	2 类	60	50	54.3	45.9	48	41	55.2	47.1	达标	达标	7.2	6.1
		N44-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	200.0	12.4	76	55	2 类	60	50	50.7	42.4	48	41	52.6	44.8	达标	达标	4.6	3.8
45	陈家门	N45-0	拟建铁路边界处	两侧	30.0	11.6	76	40		70	60	62.5	53.7	/	/	62.5	53.7	达标	达标		
		N45-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	33.5	11.6	76	40	4b 类	70	60	61.9	53.1	51	43	62.3	53.5	达标	达标	11.3	10.5
		N45-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	99.0	11.6	76	40	2 类	60	50	59.5	50.5	51	43	60.1	51.2	0.1	1.2	9.1	8.2

序号	敏感目标名称	预测点编号	预测点位置说明	与拟建线路位置关系 m			行车速度 km/h		功能区划	标准值 dB（A）		噪声贡献值 dB（A）		噪声背景值 dB（A）		噪声预测值 dB（A）		达标分析		本工程引起的增量 dB（A）	
				方位	水平距离	高差	长编组	短编组		昼间	夜间	昼间	夜间运行时段	昼间	夜间	昼间	夜间运行时段	昼间	夜间运行时段	昼间	夜间运行时段
		N45-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	134.0	11.6	76	40	2 类	60	50	52.8	43.6	51	43	55.0	46.3	达标	达标	4.0	3.3
46	花园浜	N46-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	12.1	114	114		70	60	65.5	58.2	/	/	65.5	58.2	达标	达标		
		N46-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	32.8	12.1	114	114	4b 类	70	60	65.1	57.8	43	42	65.1	57.9	达标	达标	22.1	15.9
		N46-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	66.0	12.1	114	114	2 类	60	50	60.6	53.1	43	42	60.7	53.5	0.7	3.5	17.7	11.5
		N46-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	118.0	12.1	114	114	2 类	60	50	56.6	49.0	43	42	56.8	49.8	达标	达标	13.8	7.8
		N46-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	200.0	12.1	114	114	2 类	60	50	53.1	45.5	43	42	53.5	47.1	达标	达标	10.5	5.1
47	曹家埭	N47-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	13.0	123	123		70	60	65.7	58.5	/	/	65.7	58.5	达标	达标		
		N47-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	36.5	13.0	123	123	4b 类	70	60	64.8	57.6	50	39	65.0	57.6	达标	达标	15.0	18.6
		N47-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	69.0	13.0	123	123	2 类	60	50	60.7	53.2	50	39	61.1	53.4	1.1	3.4	11.1	14.4
		N47-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	115.0	13.0	123	123	2 类	60	50	57.2	49.6	50	39	58.0	50.0	达标	达标	8.0	11.0
		N47-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	156.0	13.0	123	123	2 类	60	50	55.1	47.5	50	39	56.3	48.1	达标	达标	6.3	9.1
48	长浜桥	N48-0	拟建铁路边界处	两侧	30.0	14.5	137	137		70	60	66.1	58.9	/	/	66.1	58.9	达标	达标		
		N48-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	35.8	14.5	137	137	4b 类	70	60	65.4	58.1	46	42	65.4	58.2	达标	达标	19.4	16.2
		N48-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	67.0	14.5	137	137	2 类	60	50	61.5	54.0	46	42	61.6	54.3	1.6	4.3	15.6	12.3
		N48-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	120.0	14.5	137	137	2 类	60	50	57.5	49.9	46	42	57.8	50.5	达标	0.5	11.8	8.5
		N48-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	200.0	14.5	137	137	2 类	60	50	54.0	46.4	46	42	54.6	47.8	达标	达标	8.6	5.8
49	油车浜	N49-0	拟建铁路边界处	左侧	30.0	16.3	149	149		70	60	66.3	59.1	/	/	66.3	59.1	达标	达标		
		N49-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	42.6	16.3	149	149	4b 类	70	60	64.9	57.5	43	40	64.9	57.6	达标	达标	21.9	17.6
		N49-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	71.0	16.3	149	149	2 类	60	50	61.6	54.1	43	40	61.6	54.3	1.6	4.3	18.6	14.3
		N49-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	113.0	16.3	149	149	2 类	60	50	58.3	50.7	43	40	58.5	51.1	达标	1.1	15.5	11.1
		N49-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	200.0	16.3	149	149	2 类	60	50	54.4	46.8	43	40	54.7	47.7	达标	达标	11.7	7.7
50	老虎桥	N50-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	16.3	149	149		70	60	66.3	59.1	/	/	66.3	59.1	达标	达标		
		N50-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	108.9	16.3	149	149	2 类	60	50	58.6	51.0	48	42	59.0	51.5	达标	1.5	11.0	9.5
		N50-2	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	200.0	16.3	149	149	2 类	60	50	54.4	46.8	48	42	55.3	48.1	达标	达标	7.3	6.1
51	毛家库	N51-0	拟建铁路边界处	两侧	30.0	18.0	156	156		70	60	66.3	59.1	/	/	66.3	59.1	达标	达标		
		N51-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	31.6	18.0	156	156	4b 类	70	60	66.1	58.9	43	43	66.1	59.0	达标	达标	23.1	16.0
		N51-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	85.0	18.0	156	156	2 类	60	50	60.6	53.1	43	43	60.7	53.5	0.7	3.5	17.7	10.5
		N51-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	119.0	18.0	156	156	2 类	60	50	58.3	50.7	43	43	58.4	51.3	达标	1.3	15.4	8.3
		N51-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	169.0	18.0	156	156	2 类	60	50	55.8	48.2	43	43	56.0	49.4	达标	达标	13.0	6.4
52	西南	N52-0	拟建铁路边界处	左侧	30.0	20.0	147	147		70	60	65.8	58.6	/	/	65.8	58.6	达标	达标		
		N52-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	37.3	20.0	147	147	4b 类	70	60	65.1	57.9	49	44	65.3	58.0	达标	达标	16.3	14.0
		N52-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	74.7	20.0	147	147	2 类	60	50	61.4	53.9	49	44	61.6	54.3	1.6	4.3	12.6	10.3
		N52-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	194.5	20.0	147	147	2 类	60	50	54.7	47.1	49	44	55.7	48.8	达标	达标	6.7	4.8
53	山家头	N53-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	20.0	147	147		70	60	65.8	58.6	/	/	65.8	58.6	达标	达标		
		N53-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	48.2	20.0	147	147	4b 类	70	60	64.1	56.7	54	48	64.5	57.3	达标	达标	10.5	9.3
		N53-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	83.0	20.0	147	147	2 类	60	50	60.7	53.1	54	48	61.5	54.3	1.5	4.3	7.5	6.3

序号	敏感目标名称	预测点编号	预测点位置说明	与拟建线路位置关系 m			行车速度 km/h		功能区划	标准值 dB（A）		噪声贡献值 dB（A）		噪声背景值 dB（A）		噪声预测值 dB（A）		达标分析		本工程引起的增量 dB（A）	
				方位	水平距离	高差	长编组	短编组		昼间	夜间	昼间	夜间运行时段	昼间	夜间	昼间	夜间运行时段	昼间	夜间运行时段	昼间	夜间运行时段
		N53-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	122.5	20.0	147	147	2 类	60	50	57.9	50.3	54	48	59.4	52.3	达标	2.3	5.4	4.3
		N53-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	200.0	20.0	147	147	2 类	60	50	54.5	46.9	54	48	57.3	50.5	达标	0.5	3.3	2.5
54	姚湾	N54-0	拟建铁路边界处	左侧	30.0	21.2	141	141		70	60	67.5	60.2	/	/	67.5	60.2	达标	0.2		
		N54-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	48.9	21.2	141	141	4b 类	70	60	65.8	58.4	60	57	66.8	60.8	达标	0.8	6.8	3.8
		N54-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	66.0	21.2	141	141	2 类	60	50	64.1	56.6	60	57	65.5	59.8	5.5	9.8	5.5	2.8
		N54-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	129.0	21.2	141	141	2 类	60	50	59.4	51.8	60	57	62.7	58.1	2.7	8.1	2.7	1.1
		N54-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	167.8	21.2	141	141	2 类	60	50	57.5	50.0	60	57	62.0	57.8	2.0	7.8	2.0	0.8
55	堰头	N55-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	19.8	151	151		70	60	67.9	60.7	/	/	67.9	60.7	达标	0.7		
		N55-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	33.3	19.8	151	151	4b 类	70	60	67.6	60.4	64	61	69.2	63.7	达标	3.7	5.2	2.7
		N55-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	71.5	19.8	151	151	2 类	60	50	63.8	56.3	64	61	66.9	62.3	6.9	12.3	2.9	1.3
		N55-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	120.0	19.8	151	151	2 类	60	50	60.1	52.5	64	61	65.5	61.6	5.5	11.6	1.5	0.6
		N55-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	200.0	19.8	151	151	2 类	60	50	56.6	49.0	64	61	64.7	61.3	4.7	11.3	0.7	0.3
56	花农桥	N56-0	拟建铁路边界处	左侧	30.0	16.7	155	155		70	60	68.4	61.2	/	/	68.4	61.2	达标	1.2		
		N56-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	30.5	16.7	155	155	4b 类	70	60	68.3	61.1	59	56	68.8	62.3	达标	2.3	9.8	6.3
		N56-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	100.9	16.7	155	155	2 类	60	50	61.3	53.7	59	56	63.3	58.0	3.3	8.0	4.3	2.0
		N56-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	140.3	16.7	155	155	4a 类	70	55	59.0	51.4	66	61	66.8	61.5	达标	6.5	0.8	0.5
57	富长浜	N57-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	12.3	156	156		70	60	68.8	61.6	/	/	68.8	61.6	达标	1.6		
		N57-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	32.0	12.3	156	156	4b 类	70	60	68.5	61.3	52	46	68.6	61.4	达标	1.4	16.6	15.4
		N57-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	79.5	12.3	156	156	2 类	60	50	62.7	55.2	52	46	63.1	55.7	3.1	5.7	11.1	9.7
		N57-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	126.9	12.3	156	156	2 类	60	50	59.5	51.9	52	46	60.2	52.9	0.2	2.9	8.2	6.9
		N57-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	200.0	12.3	156	156	2 类	60	50	56.5	48.9	52	46	57.8	50.7	达标	0.7	5.8	4.7
58	西南塘桥	N58-0	拟建铁路边界处	左侧	30.0	12.3	154	154		70	60	68.7	61.5	/	/	68.7	61.5	达标	1.5		
		N58-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	51.8	12.3	154	154	4b 类	70	60	65.6	58.2	43	42	65.6	58.3	达标	达标	22.6	16.3
		N58-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	86.3	12.3	154	154	2 类	60	50	62.1	54.6	43	42	62.2	54.8	2.2	4.8	19.2	12.8
		N58-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	127.9	12.3	154	154	2 类	60	50	59.4	51.8	43	42	59.5	52.2	达标	2.2	16.5	10.2
		N58-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	183.5	12.3	154	154	2 类	60	50	57.0	49.4	43	42	57.2	50.1	达标	0.1	14.2	8.1
59	周家门	N59-0	拟建铁路边界处	左侧	30.0	12.3	131	131		70	60	66.0	58.8	/	/	66.0	58.8	达标	达标		
		N59-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	43.1	12.3	131	131	4b 类	70	60	64.1	56.7	50	42	64.2	56.9	达标	达标	14.2	14.9
		N59-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	74.2	12.3	131	131	2 类	60	50	60.4	52.9	50	42	60.8	53.3	0.8	3.3	10.8	11.3
		N59-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	120.0	12.3	131	131	2 类	60	50	57.1	49.5	50	42	57.9	50.2	达标	0.2	7.9	8.2
		N59-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	198.5	12.3	131	131	2 类	60	50	53.8	46.2	50	42	55.3	47.6	达标	达标	5.3	5.6
60	蔡家门 1	N60-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	12.1	112	112		70	60	65.4	58.2	/	/	65.4	58.2	达标	达标		
		N60-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	43.2	12.1	112	112	4b 类	70	60	63.4	56.0	49	47	63.5	56.5	达标	达标	14.5	9.5
		N60-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	70.9	12.1	112	112	2 类	60	50	60.1	52.6	49	47	60.4	53.6	0.4	3.6	11.4	6.6
61	蔡家门 2	N61-0	拟建铁路边界处	左侧	30.0	12.1	120	120		70	60	65.7	58.5	/	/	65.7	58.5	达标	达标		
		N61-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	47.5	12.1	120	120	4b 类	70	60	63.0	55.7	54	46	63.6	56.1	达标	达标	9.6	10.1

序号	敏感目标名称	预测点编号	预测点位置说明	与拟建线路位置关系 m			行车速度 km/h		功能区划	标准值 dB（A）		噪声贡献值 dB（A）		噪声背景值 dB（A）		噪声预测值 dB（A）		达标分析		本工程引起的增量 dB（A）	
				方位	水平距离	高差	长编组	短编组		昼间	夜间	昼间	夜间运行时段	昼间	夜间	昼间	夜间运行时段	昼间	夜间运行时段	昼间	夜间运行时段
62	小庙浜、李家埭	N62-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	11.7	113	113		70	60	65.4	58.2	/	/	65.4	58.2	达标	达标		
		N62-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	42.2	11.7	113	113	4b 类	70	60	63.5	56.2	49	40	63.7	56.3	达标	达标	14.7	16.3
		N62-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	67.0	11.7	113	113	2 类	60	50	60.5	53.0	49	40	60.8	53.2	0.8	3.2	11.8	13.2
		N62-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	128.0	11.7	113	113	2 类	60	50	56.0	48.4	49	40	56.8	49.0	达标	达标	7.8	9.0
		N62-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	195.0	11.7	113	113	2 类	60	50	53.2	45.6	49	40	54.6	46.7	达标	达标	5.6	6.7
63	恬楼	N63-0	拟建铁路边界处	左侧	30.0	11.7	107	107		70	60	65.2	58.0	/	/	65.2	58.0	达标	达标		
		N63-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	38.7	11.7	107	107	4b 类	70	60	63.8	56.5	51	45	64.0	56.8	达标	达标	13.0	11.8
		N63-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	90.7	11.7	107	107	2 类	60	50	58.1	50.6	51	45	58.9	51.6	达标	1.6	7.9	6.6
		N63-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	117.9	11.7	107	107	2 类	60	50	56.3	48.7	51	45	57.5	50.3	达标	0.3	6.5	5.3
		N63-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	185.0	11.7	107	107	2 类	60	50	53.3	45.7	51	45	55.3	48.4	达标	达标	4.3	3.4
64	严家埭	N64-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	16.1	135	135		70	60	67.9	60.6	/	/	67.9	60.6	达标	0.6		
		N64-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	35.9	16.1	135	135	4b 类	70	60	67.2	59.9	54	41	67.4	60.0	达标	达标	13.4	19.0
		N64-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	66.0	16.1	135	135	2 类	60	50	63.7	56.2	54	41	64.1	56.3	4.1	6.3	10.1	15.3
		N64-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	126.0	16.1	135	135	2 类	60	50	59.1	51.5	54	41	60.3	51.9	0.3	1.9	6.3	10.9
65	庙浜	N65-0	拟建铁路边界处	左侧	30.0	16.1	137	137		70	60	67.9	60.7	/	/	67.9	60.7	达标	0.7		
		N65-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	87.0	16.1	137	137	2 类	60	50	61.8	54.2	50	40	62.1	54.4	2.1	4.4	12.1	14.4
		N65-2	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	130.0	16.1	137	137	2 类	60	50	59.0	51.4	50	40	59.5	51.7	达标	1.7	9.5	11.7
		N65-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	197.5	16.1	137	137	2 类	60	50	56.1	48.6	50	40	57.1	49.1	达标	达标	7.1	9.1
66	袁家浜	N66-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	21.8	148	148		70	60	67.6	60.4	/	/	67.6	60.4	达标	0.4		
		N66-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	140.0	21.8	148	148	2 类	60	50	59.1	51.4	58	44	61.6	52.2	1.6	2.2	3.6	8.2
		N66-2	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	200.0	21.8	148	148	2 类	60	50	56.6	49.0	58	44	60.4	50.2	0.4	0.2	2.4	6.2
67	水南斗	N67-0	拟建铁路边界处	两侧	30.0	22.4	156	156		70	60	65.8	58.5	/	/	65.8	58.5	达标	达标		
		N67-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	30.0	22.4	156	156	4b 类	70	60	65.8	58.5	56	48	66.2	58.9	达标	达标	10.2	10.9
		N67-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	67.0	22.4	156	156	2 类	60	50	62.5	55.0	56	48	63.4	55.8	3.4	5.8	7.4	7.8
		N67-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	120.0	22.4	156	156	2 类	60	50	58.4	50.8	56	48	60.4	52.6	0.4	2.6	4.4	4.6
		N67-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	198.0	22.4	156	156	2 类	60	50	54.9	47.3	56	48	58.5	50.7	达标	0.7	2.5	2.7
68	黄家浜	N68-0	拟建铁路边界处	两侧	30.0	20.9	157	157		70	60	66.0	58.8	/	/	66.0	58.8	达标	达标		
		N68-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	56.6	20.9	157	157	4b 类	70	60	63.5	56.1	59	50	64.9	57.1	达标	达标	5.9	7.1
		N68-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	68.0	20.9	157	157	2 类	60	50	62.4	54.9	59	50	64.0	56.1	4.0	6.1	5.0	6.1
		N68-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	129.0	20.9	157	157	2 类	60	50	57.8	50.2	59	50	61.5	53.1	1.5	3.1	2.5	3.1
		N68-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	152.0	20.9	157	157	2 类	60	50	56.7	49.1	59	50	61.0	52.6	1.0	2.6	2.0	2.6
69	黑鱼浜	N69-0	拟建铁路边界处	两侧	30.0	18.8	157	157		70	60	66.2	59.0	/	/	66.2	59.0	达标	达标		
		N69-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	30.9	18.8	157	157	4b 类	70	60	66.1	58.9	46	41	66.2	59.0	达标	达标	20.2	18.0
		N69-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	67.0	18.8	157	157	2 类	60	50	62.4	54.9	46	41	62.5	55.1	2.5	5.1	16.5	14.1
		N69-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	128.0	18.8	157	157	2 类	60	50	57.8	50.2	46	41	58.1	50.7	达标	0.7	12.1	9.7
		N69-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	200.0	18.8	157	157	2 类	60	50	54.7	47.2	46	41	55.3	48.1	达标	达标	9.3	7.1

序号	敏感目标名称	预测点编号	预测点位置说明	与拟建线路位置关系 m			行车速度 km/h		功能区划	标准值 dB（A）		噪声贡献值 dB（A）		噪声背景值 dB（A）		噪声预测值 dB（A）		达标分析		本工程引起的增量 dB（A）	
				方位	水平距离	高差	长编组	短编组		昼间	夜间	昼间	夜间运行时段	昼间	夜间	昼间	夜间运行时段	昼间	夜间运行时段	昼间	夜间运行时段
70	人才公寓	N70-0	拟建铁路边界处	左侧	30.0	19.3	157	157		70	60	68.2	60.9	/	/	68.2	60.9	达标	0.9		
		N70-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	35.0	19.3	157	157	4b 类	70	60	67.7	60.4	58	53	68.1	61.2	达标	1.2	10.1	8.2
		N70-2	4b 类区第一排建筑 5 楼窗外 1m	左侧	35.0	7.3	157	157	4b 类	70	60	67.7	60.4	58	53	68.1	61.1	达标	1.1	10.1	8.1
		N70-3	4b 类区第一排建筑 9 楼窗外 1m	左侧	35.0	(4.7)	157	157	4b 类	70	60	65.2	58.0	58	53	66.0	59.2	达标	达标	8.0	6.2
		N70-4	4b 类区第一排建筑 13 楼窗外 1m	左侧	35.0	(16.7)	157	157	4b 类	70	60	64.6	57.4	58	53	65.5	58.7	达标	达标	10.5	8.5
		N70-5	4b 类区第一排建筑 17 楼窗外 1m	左侧	35.0	(28.7)	157	157	4b 类	70	60	64.6	57.4	58	53	65.5	58.7	达标	达标	10.5	8.5
		N70-6	4b 类区第一排建筑 21 楼窗外 1m	左侧	35.0	(40.7)	157	157	4b 类	70	60	64.6	57.4	58	53	65.5	58.7	达标	达标	10.5	8.5
71	西塘桥街道办事处	N71-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	12.9	106	106		70	60	65.1	57.9	/	/	65.1	57.9	达标	达标		
		N71-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	178.0	12.9	106	106	2 类	60	/	53.6	/	54	/	56.8	/	达标	/	2.8	/
72	杜家桥	N72-0	拟建铁路边界处	左侧	30.0	12.7	76	76		70	60	63.7	56.4	/	/	63.7	56.4	达标	达标		
		N72-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	42.0	12.7	76	76	4b 类	70	60	61.9	54.6	56	53	62.9	56.9	达标	达标	6.9	3.9
73	黄家门	N73-0	拟建铁路边界处	左侧	30.0	12.7	91	91		70	60	64.4	57.2	/	/	64.4	57.2	达标	达标		
		N73-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	153.4	12.7	91	91	2 类	60	50	53.9	46.3	52	45	56.1	48.7	达标	达标	4.1	3.7
		N73-2	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	200.0	12.7	91	91	2 类	60	50	52.1	44.6	52	45	55.1	47.8	达标	达标	3.1	2.8
74	陆家门	N74-0	拟建铁路边界处	左侧	30.0	12.5	130	130		70	60	66.0	58.8	/	/	66.0	58.8	达标	达标		
		N74-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	41.0	12.5	130	130	4b 类	70	60	64.4	57.1	48	43	64.5	57.2	达标	达标	16.5	14.2
		N74-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	66.8	12.5	130	130	2 类	60	50	61.2	53.7	48	43	61.4	54.0	1.4	4.0	13.4	11.0
		N74-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	98.9	12.5	130	130	2 类	60	50	58.5	50.9	48	43	58.8	51.5	达标	1.5	10.8	8.5
75	张家村	N75-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	13.2	147	147		70	60	66.5	59.3	/	/	66.5	59.3	达标	达标		
		N75-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	83.0	13.2	147	147	4a 类	70	55	60.2	52.7	63	58	64.8	59.1	达标	4.1	1.8	1.1
		N75-2	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	120.0	13.2	147	147	2 类	60	50	57.7	50.1	63	58	64.1	58.7	4.1	8.7	1.1	0.7
		N75-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	200.0	13.2	147	147	2 类	60	50	54.2	46.7	52	44	56.3	48.6	达标	达标	4.3	4.6
76	桥湾里	N76-0	拟建铁路边界处	两侧	30.0	13.2	144	144		70	60	66.4	59.2	/	/	66.4	59.2	达标	达标		
		N76-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	32.0	13.2	144	144	4b 类	70	60	66.1	58.9	42	39	66.2	59.0	达标	达标	24.2	20.0
		N76-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	69.0	13.2	144	144	2 类	60	50	61.4	53.9	42	39	61.5	54.1	1.5	4.1	19.5	15.1
		N76-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	123.0	13.2	144	144	2 类	60	50	57.4	49.8	42	39	57.6	50.2	达标	0.2	15.6	11.2
		N76-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	195.0	13.2	144	144	2 类	60	50	54.3	46.8	42	39	54.6	47.4	达标	达标	12.6	8.4
77	朱家塔	N77-0	拟建铁路边界处	左侧	30.0	14.4	137	137		70	60	66.1	58.9	/	/	66.1	58.9	达标	达标		
		N77-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	51.0	14.4	137	137	4b 类	70	60	63.3	55.9	48	42	63.5	56.1	达标	达标	15.5	14.1
		N77-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	65.6	14.4	137	137	2 类	60	50	61.6	54.2	48	42	61.8	54.4	1.8	4.4	13.8	12.4
		N77-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	120.0	14.4	137	137	2 类	60	50	57.4	49.8	48	42	57.9	50.5	达标	0.5	9.9	8.5
		N77-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	185.0	14.4	137	137	2 类	60	50	54.5	46.9	48	42	55.4	48.1	达标	达标	7.4	6.1
78	野猫桥	N78-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	14.4	141	141		70	60	66.2	59.0	/	/	66.2	59.0	达标	达标		
		N78-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	38.0	14.4	141	141	4b 类	70	60	65.2	57.9	48	44	65.3	58.1	达标	达标	17.3	14.1
		N78-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	66.0	14.4	141	141	2 类	60	50	61.7	54.2	48	44	61.9	54.6	1.9	4.6	13.9	10.6
		N78-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	120.0	14.4	141	141	2 类	60	50	57.6	50.0	48	44	58.0	51.0	达标	1.0	10.0	7.0

序号	敏感目标名称	预测点编号	预测点位置说明	与拟建线路位置关系 m			行车速度 km/h		功能区划	标准值 dB（A）		噪声贡献值 dB（A）		噪声背景值 dB（A）		噪声预测值 dB（A）		达标分析		本工程引起的增量 dB（A）	
				方位	水平距离	高差	长编组	短编组		昼间	夜间	昼间	夜间运行时段	昼间	夜间	昼间	夜间运行时段	昼间	夜间运行时段	昼间	夜间运行时段
		N78-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	200.0	14.4	141	141	2 类	60	50	54.1	46.5	48	44	55.1	48.5	达标	达标	7.1	4.5
79	荷叶地	N79-0	拟建铁路边界处	左侧	30.0	14.4	144	144		70	60	66.3	59.1	/	/	66.3	59.1	达标	达标		
		N79-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	30.5	14.4	144	144	4b 类	70	60	66.2	59.0	43	40	66.3	59.1	达标	达标	23.3	19.1
		N79-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	65.7	14.4	144	144	2 类	60	50	61.9	54.4	43	40	61.9	54.5	1.9	4.5	18.9	14.5
		N79-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	99.2	14.4	144	144	2 类	60	50	59.0	51.4	43	40	59.1	51.7	达标	1.7	16.1	11.7
80	港海廊、张家门	N80-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	16.5	144	144		70	60	66.1	58.9	/	/	66.1	58.9	达标	达标		
		N80-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	31.0	16.5	144	144	4b 类	70	60	66.0	58.8	44	40	66.0	58.8	达标	达标	22.0	18.8
		N80-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	65.9	16.5	144	144	2 类	60	50	62.0	54.5	44	40	62.0	54.6	2.0	4.6	18.0	14.6
		N80-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	120.0	16.5	144	144	2 类	60	50	57.8	50.2	44	40	58.0	50.6	达标	0.6	14.0	10.6
		N80-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	200.0	16.5	144	144	2 类	60	50	54.3	46.7	44	40	54.7	47.5	达标	达标	10.7	7.5
81	王家宅基	N81-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	16.6	144	144		70	60	66.1	58.9	/	/	66.1	58.9	达标	达标		
		N81-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	31.0	16.6	144	144	4b 类	70	60	66.0	58.8	48	40	66.0	58.8	达标	达标	18.0	18.8
		N81-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	83.3	16.6	144	144	2 类	60	50	60.3	52.8	48	40	60.6	53.0	0.6	3.0	12.6	13.0
		N81-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	120.9	16.6	144	144	2 类	60	50	57.7	50.1	48	40	58.2	50.5	达标	0.5	10.2	10.5
		N81-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	200.0	16.6	144	144	2 类	60	50	54.3	46.7	48	40	55.2	47.6	达标	达标	7.2	7.6
82	瓜田庙	N82-0	拟建铁路边界处	左侧	30.0	16.6	144	144		70	60	66.1	58.9	/	/	66.1	58.9	达标	达标		
		N82-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	31.0（186）	16.6（1.5）	144	144	4b 类	70	60	66.0（31.9）	58.8（36.5）	43	42	66.0	58.8	达标	达标	23.0	16.8
		N82-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	67.0	16.6	144	144	2 类	60	50	61.9	54.4	43	42	61.9	54.6	1.9	4.6	18.9	12.6
		N82-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	128.0	16.6	144	144	2 类	60	50	57.3	49.7	43	42	57.5	50.4	达标	0.4	14.5	8.4
		N82-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	200.0	16.6	144	144	2 类	60	50	54.3	46.7	43	42	54.6	48.0	达标	达标	11.6	6.0
83	南吴家塔	N83-0	拟建铁路边界处	两侧	30.0	15.8	144	144		70	60	66.2	58.9	/	/	66.2	58.9	达标	达标		
		N83-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	38.0（81）	15.8（2.1）	144	144	4b 类	70	60	65.3（38.2）	58.0（41.9）	46	41	65.3	58.1	达标	达标	19.3	17.1
		N83-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	78.9（127）	15.8（2.1）	144	144	2 类	60	50	60.7（36.0）	53.1（38.9）	46	41	60.8	53.4	0.8	3.4	14.8	12.4
		N83-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	125.0（175）	15.8（2.1）	144	144	2 类	60	50	57.5（34.7）	49.9（36.9）	46	41	57.8	50.4	达标	0.4	11.8	9.4

注：

1、表中距离栏中，“水平距离”为敏感点距外轨中心线的水平距离；

2、表中高差栏为敏感点距轨面的垂直距离；正值表示轨面高程高于预测点高程，负值表示轨面高程低于预测点高程；

3、“/”代表无预测；71#西塘桥街道办事处夜间不对标；

4、N82 和 N83 点位受正线和存车线的综合噪声影响，预测值叠加正线贡献值、存车线贡献值以及背景值。82 和 N83 点位“（）”的数据为存车线噪声影响评价数值。

（1）铁路边界处噪声排放值预测结果

铁路外轨中心外 30m 处，初、近、远期昼间排放值分别为 61.8-67.8dB（A）、62.4-68.8 dB（A）、63.1-69.7 dB（A）；初、近、远期夜间排放值分别为 44.7-52.5dB（A）、44.7-52.5dB（A）、47.6-55.6dB（A）。对照《铁路边界噪声限值及其测量方法》（GB12525-90）及其修改方案中表 2 的限值要求，即昼间 70dB（A）、夜间 60dB（A），营运期铁路外轨中心外 30m 处初、近、远期昼夜排放值均满足标准要求。

（2）营运期声环境保护目标处噪声预测结果

1）运营初期声环境保护目标处噪声预测结果

运营初期，敏感目标处昼间噪声预测值为 51.4-68.6dB（A），较现状增加 0.6-23.2dB（A）；夜间噪声预测值 40.7-61.4dB（A），较现状增加 0.0-11.2dB（A）；长编组列车单列车通过时段内等效连续 A 声级 62.7-89.3dB（A），短编组列车单列车通过时段内等效连续 A 声级 67.5-89.5dB（A）。

位于 4b 类区的声环境保护目标共 56 处，预测点位 62 个，昼间噪声预测值为 59.9-68.6dB（A），夜间噪声预测值 45.8-61.4dB（A）。对照 4b 类区标准限值，即昼间 70dB（A）、夜间 60dB（A）。昼夜噪声预测值满足标准限制要求，夜间共 1 处声环境保护目标预测值超标，超标 1.4dB（A），超标原因主要是由于受到市域铁路运营及现状道路交通噪声影响。

位于 4a 类区的声环境保护目标共 3 处，预测点位 3 个，昼间噪声预测值为 61.7-66.7dB（A），夜间噪声预测值 49.9-61.1dB（A）。对照 4a 类区标准限值，即昼间 70dB（A）、夜间 55dB（A）。昼夜噪声预测值满足标准限制要求，夜间共 2 处声环境保护目标预测值超标，超标 3.2-6.1dB（A），超标原因主要是由于受到现状道路交通噪声影响。

位于 2 类区的声环境保护目标共 80 处，预测点位 200 个，昼间噪声预测值为 51.4-66.5dB（A），夜间噪声预测值 40.7-61.2dB（A）。对照 2 类区标准限值，即昼间 60dB（A）、夜间 50dB（A）。昼夜均有超标情况，昼间 46 处敏感目标超标，超标 0-6.5dB（A），夜间 9 处敏感目标超标，超标 0.1-11.2dB（A），超标原因主要由于受到市域铁路运营及现状道路交通噪声影响。

2）运营近期敏感目标处噪声预测结果

运营近期，敏感目标处昼间噪声预测值为 52.2-69.2dB（A），较现状增加 0.7-24.2dB（A）；夜间噪声预测值 40.7-61.4dB（A），较现状增加 0.0-11.2dB（A）；长编组列

车单列车通过时段内等效连续 A 声级 62.7-89.3dB（A），短编组列车单列车通过时段内等效连续 A 声级 67.5-89.5dB（A）。

位于 4b 类区的声环境保护目标共 56 处，预测点位 62 个，昼间噪声预测值为 60.9-69.2dB（A），夜间噪声预测值 45.8-61.4dB（A）。对照 4b 类区标准限值，即昼间 70dB（A）、夜间 60dB（A）。昼夜噪声预测值满足标准限制要求，夜间共 1 处声环境保护目标预测值超标，超标 1.4dB（A），超标原因主要是由于受到市域铁路运营及现状道路交通噪声影响。

位于 4a 类区的声环境保护目标共 3 处，预测点位 3 个，昼间噪声预测值为 62.1-66.8dB（A），夜间噪声预测值 49.9-61.1dB（A）。对照 4a 类区标准限值，即昼间 70dB（A）、夜间 55dB（A）。昼夜噪声预测值满足标准限制要求，夜间共 2 处声环境保护目标预测值超标，超标 3.2-6.1dB（A），超标原因主要是由于受到现状道路交通噪声影响。

位于 2 类区的声环境保护目标共 80 处，预测点位 200 个，昼间噪声预测值为 52.2-66.9dB（A），夜间噪声预测值 40.7-61.2dB（A）。对照 2 类区标准限值，即昼间 60dB（A）、夜间 50dB（A）。昼夜均有超标情况，昼间 56 处敏感目标超标，超标 0.1-6.9dB（A），夜间 9 处敏感目标超标，超标 0.1-11.2dB（A），超标原因主要由于受到市域铁路运营及现状道路交通噪声影响。

（3）运营远期敏感目标处噪声预测结果

运营远期，敏感目标处昼间噪声预测值为 52.9-69.9dB（A），较现状增加 0.9-25.1dB（A）；夜间噪声预测值 42.3-61.9dB（A），较现状增加 0.1-14.1dB（A）；长编组列车单列车通过时段内等效连续 A 声级 62.7-89.3dB（A），短编组列车单列车通过时段内等效连续 A 声级 67.5-89.5dB（A）。

位于 4b 类区的声环境保护目标共 56 处，预测点位 62 个，昼间噪声预测值为 61.5-69.9dB（A），夜间噪声预测值 48.0-61.9dB（A）。对照 4b 类区标准限值，即昼间 70dB（A）、夜间 60dB（A）。昼夜噪声预测值满足标准限制要求，夜间共 1 处声环境保护目标预测值超标，超标 1.9dB（A），超标原因主要是由于受到市域铁路运营及现状道路交通噪声影响。

位于 4a 类区的声环境保护目标共 3 处，预测点位 3 个，昼间噪声预测值为 62.6-66.9dB（A），夜间噪声预测值 50.6-61.1dB（A）。对照 4a 类区标准限值，即昼

间 70dB（A）、夜间 55dB（A）。昼夜噪声预测值满足标准限制要求，夜间共 2 处声环境保护目标预测值超标，超标 3.3-6.1dB（A），超标原因主要是由于受到现状道路交通噪声影响。

位于 2 类区的声环境保护目标共 80 处，预测点位 200 个，昼间噪声预测值为 52.9-67.4dB（A），夜间噪声预测值 42.3-61.4dB（A）。对照 2 类区标准限值，即昼间 60dB（A）、夜间 50dB（A）。昼夜均有超标情况，昼间 63 处敏感目标超标，超标 0.1-7.4dB（A），夜间 18 处敏感目标超标，超标 0.1-11.4dB（A），超标原因主要由于受到市域铁路运营及现状道路交通噪声影响。

3）营运近期列车运营时段噪声预测结果

运营近期列车运营时段，敏感目标处昼间噪声预测值为 52.2-69.2dB（A），夜间运营时段噪声预测值 44.8-63.7dB（A）。

位于 4b 类区的声环境保护目标共 56 处，预测点位 62 个，昼间噪声预测值为 60.9-69.2dB（A），夜间运行时段噪声预测值 53.3-63.7dB（A）。对照 4b 类区标准限值，即昼间 70dB（A）、夜间 60dB（A）。昼夜噪声预测值满足标准限制要求，夜间运营时段共 6 处声环境保护目标预测值超标，超标 0.7-3.7dB（A），超标原因主要是由于受到市域铁路运营及现状道路交通噪声影响。

位于 4a 类区的声环境保护目标共 3 处，预测点位 3 个，昼间噪声预测值为 62.1-66.8dB（A），夜间运行时段噪声预测值 53.5-61.5dB（A）。对照 4a 类区标准限值，即昼间 70dB（A）、夜间 55dB（A）。昼夜噪声预测值满足标准限制要求，夜间运营时段共 2 处声环境保护目标预测值超标，超标 3.3-6.1dB（A），超标原因主要是由于受到现状道路交通噪声影响。

位于 2 类区的声环境保护目标共 80 处，预测点位 200 个，昼间噪声预测值为 52.2-66.9dB（A），夜间运营时段噪声预测值 44.8-62.3dB（A）。对照 2 类区标准限值，即昼间 60dB（A）、夜间 50dB（A）。昼夜均有超标情况，昼间 56 处敏感目标超标，超标 0.1-6.9dB（A），夜间运营时段 72 处敏感目标超标，超标 0.0-12.3dB（A），超标原因主要由于受到市域铁路运营及现状道路交通噪声影响。

4.3.4.2 新建存车场声环境影响分析

本项目于海盐东存车场，存车场周边有敏感目标 1 处，位于存车场的东侧、南侧北侧和西侧咽喉区。存车场无明显固定声源，主要噪声来源于出入段线及停车线列车

运行噪声，厂界处的噪声及敏感目标处噪声预测参照正线噪声预测进行。

厂界处噪声见表 4.3-9，敏感目标处噪声见表 4.3-10。

表 4.3-9　存车场厂界噪声预测

序号	预测点位置	噪声排放值 dB（A）		标准值 dB（A）		达标分析	
		昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间
1	东侧厂界	48.8	43.1	60	50	达标	达标
2	西侧厂界	51.6	46.1	60	50	达标	达标
3	北侧厂界	44.1	38.2	60	50	达标	达标
4	南侧咽喉区	54.2	48.7	60	50	达标	达标

根据上表，存车场预测厂界处噪声昼间噪声 44.1-54.2，夜间噪声为 38.2-48.7dB（A），满足《工业企业厂界环境噪声排放标准》（GB12348-2008）2 类区标准要求。

表 4.3-10　敏感目标处噪声预测分析

序号	预测点	贡献值 dB（A）		背景值 dB（A）		预测值 dB（A）		标准值 dB（A）		达标分析	
		昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间
1	八团村（东侧）	48.2	42.5	43	42	49.4	45.3	60	50	达标	达标
2	八团村（南侧）	50.8	45.3	43	42	51.5	47.0	60	50	达标	达标
3	八团村（北侧）	43.9	37.9	43	42	46.5	43.4	60	50	达标	达标
4	八团村（咽喉区）	53.7	48.1	43	42	54.1	49.0	60	50	达标	达标

注：八团村背景噪声类比 N82-1 监测值。

根据上表，临存车场第一排敏感目标处噪声昼间预测值为 46.5-54.1dB（A），夜间噪声预测值为 43.4-49.0dB（A），昼夜噪声均满足《声环境质量标准》GB 3096-2008 中声环境功能区 2 类区标准限值要求。

4.3.4.3 牵引变电所声环境影响分析

本项目于海盐东新建 1 座 110kV 牵引变电所，牵引变电所周边有敏感目标 1 处，位于牵引变电所的西侧和北侧。

采用点声源进行预测，厂界处噪声见表 4.3-11，敏感目标处噪声见表 4.3-12。

表 4.3-11　牵引变电所厂界噪声预测

序号	预测点位置	噪声排放值 dB（A）		标准值 dB（A）		达标分析	
		昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间
1	东侧厂界	42.7	42.7	70	60	达标	达标
2	南侧厂界	46.6	46.6	60	50	达标	达标
3	西侧厂界	41.4	41.4	60	50	达标	达标
4	北侧厂界	43.4	43.4	60	50	达标	达标

根据上表，牵引变电所预测厂界处噪声昼夜均为 41.4-46.6dB（A），满足《工业

企业厂界环境噪声排放标准》（GB12348-2008）2 类区标准要求。

表 4.3-12　敏感目标处噪声预测分析

序号	预测点	贡献值 dB（A）		背景值 dB（A）		预测值 dB（A）		标准值 dB（A）		达标分析	
		昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间
1	王家宅基（西侧）	34.9	34.9	48	40	48.2	41.2	60	50	达标	达标
2	王家宅基（北侧）	35.0	35.0	48	40	48.2	41.2	60	50	达标	达标

注：王家宅基背景噪声类比 N81-1 监测值

根据上表，牵引变电所噪声经过距离衰减至敏感点处，噪声贡献值远低于噪声背景值，牵引变电所噪声对周边环境影响较小。

4.3.4.4 规划敏感目标处噪声影响预测

（1）规划敏感目标

根据平湖市域总体规划（2006-2020）以及海盐县域总体规划（2006-2020），正线 DK20+000~DK22+200 右侧以及 DK50+800~DK51+720 两侧规划有居住用地，由于规划的不确定性，本次对规划敏感干目标的预测仅提出规划控制距离，供规划部门参考。

（2）规划控制距离

采用导则中推荐的声环境预测方法，对典型地面区段噪声达标距离进行预测，采用营运近期列车运营时段的运营车流量，顺直无上下坡的路段，列车时速采用设计时速，计算过程不考虑噪声防治措施以及背景噪声影响。典型地面区段不同距离下的噪声预测值以及噪声达标距离见下表。

表 4.3-13　营运近期典型地面区段不同距离下的噪声预测值单位 dB（A）

线路形式	时段	距外轨中心线距离（m）											
		30.0	40.0	50.0	65.0	70.0	80.0	90.0	100.0	120.0	140.0	170.0	200.0
桥梁高差 10m	昼间	66.9	65.2	63.8	62.0	61.5	60.6	59.8	59.1	57.9	56.8	55.6	54.5
	夜间运行时段	59.7	57.9	56.4	54.6	54.0	53.1	52.3	51.5	50.3	49.2	45.0	43.9
桥梁高差 20m	昼间	66.2	65.3	64.3	62.7	62.2	61.3	60.5	59.7	58.4	57.3	56.0	54.8
	夜间运行时段	58.9	58.0	56.9	55.2	54.7	53.7	52.9	52.1	50.8	49.7	45.4	44.3

表 4.3-14　营运近期典型地面区段噪声达标防护距离单位：m

线路形式	轨面高差（m）	4b 类区		3 类区		2 类区	
		昼间	夜间运行时段	昼间	夜间运行时段	昼间	夜间运行时段
		70dB（A）	60dB（A）	65dB（A）	55dB（A）	60dB（A）	50dB（A）
桥梁	10	<30	<30	42	63	90	125
桥梁	20	<30	<30	44	68	96	135

注：达标距离是指从外轨中心线到敏感目标的水平距离。

根据上表：营运近期，列车运营时段，桥梁轨面高差 10m 的情况下，达到 2 类区、3 类区的噪声控制距离分别为 125m、63m；桥梁轨面高差 20m 的情况下，达到 2 类区、3 类区的噪声控制距离分别为 135m、68m。

4.3.4.5 典型敏感目标处等声级线图

（1）典型路段水平等声级线图

本次评价选取平湖南站以及周边区域（DK36+000-DK37+500）作为典型路段绘制水平声场等声级线图，用以说明本项目影响的噪声水平分布规律及前后排噪声分布状况。

选取营运近期声环境预测数据，不考虑背景噪声的影响，等声级线图绘制高度为地面以上 1.5m 处。由图可知，随着与市域铁路的距离增加，受到的噪声影响逐渐降低，临市域铁路第一排的声环境保护目标受噪声影响较大，由于前排的遮挡作用，后排声环境保护目标受噪声影响小于前排。实施声屏障措施，可有效减缓市域铁路运行噪声对声环境保护目标的影响。

营运近期平湖南站附近昼夜水平等声级线图见图 4.3-1~4.3-2，营运近期实施声屏障措施后平湖南站附近昼夜水平等声级线图见图 4.3-3~4.3-4。

（2）典型路段垂直等声级线图

本次评价选取高层建筑人才公寓（DK44+300）作为典型路段绘制垂直声场等声级线图，用以说明本项目影响的噪声垂直分布规律及不同楼层噪声分布状况。

选取营运近期声环境预测数据，不考虑背景噪声的影响。由图可知，实施声屏障措施，可有效减缓市域铁路运行噪声对声环境保护目标的影响，由于声屏障高度的局限性，对底层的降噪效果优于高层住宅。营运近期人才公寓处昼夜垂直等声级线图见图 4.3-5~4.3-6，营运近期实施声屏障措施后人才公寓处昼夜垂直等声级线图见图 4.3-7~4.3-8。

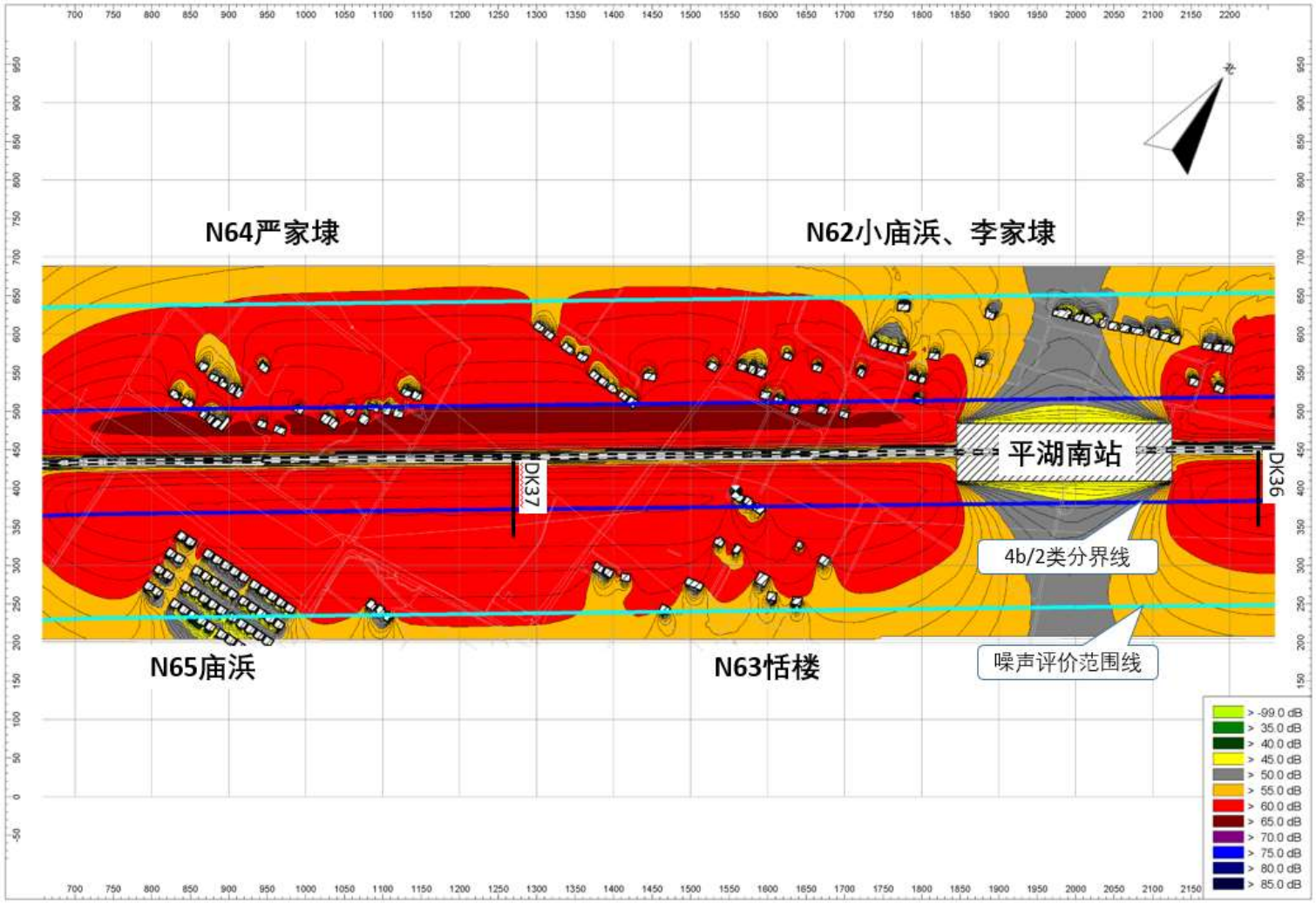


图 4.3-1　营运近期平湖南站昼间等声级线图（高度 1.5m，网格点 100×100）

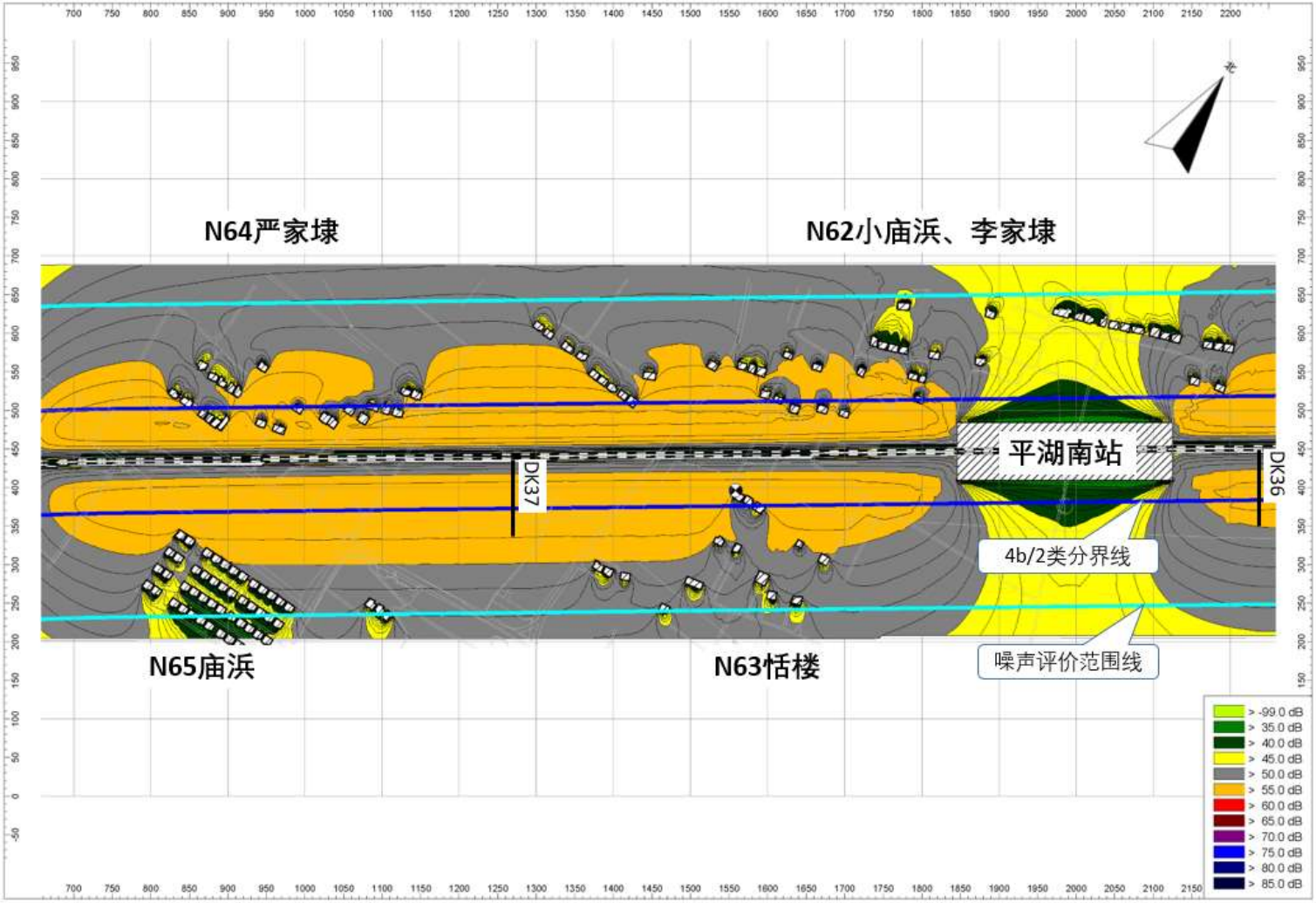


图 4.3-2　营运近期平湖南站夜间等声级线图（高度 1.5m，网格点 100×100）

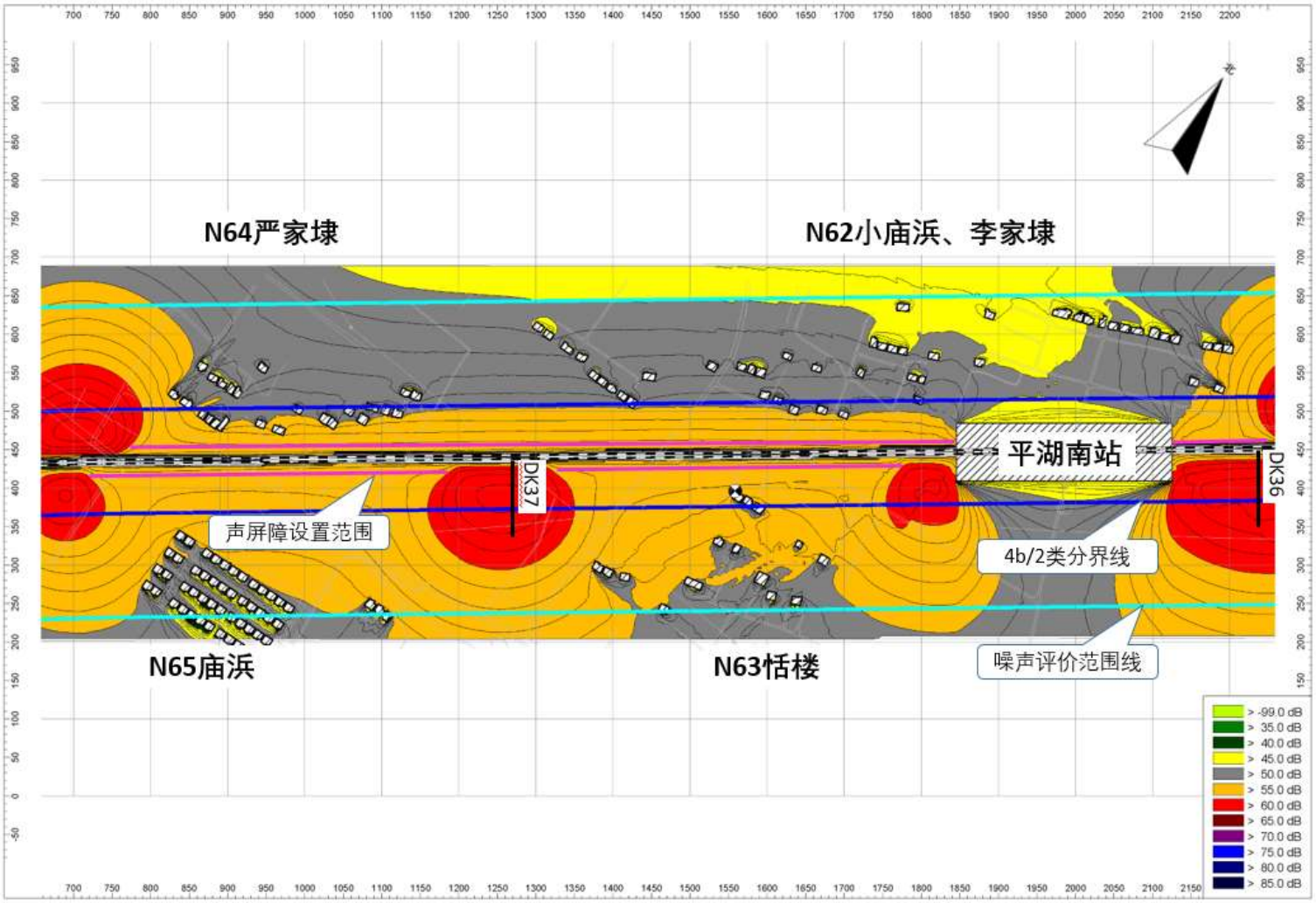


图 4.3-3　营运近期平湖南站夜间等声级线图（高度 1.5m，网格点 100×100，实施声屏障措施后）

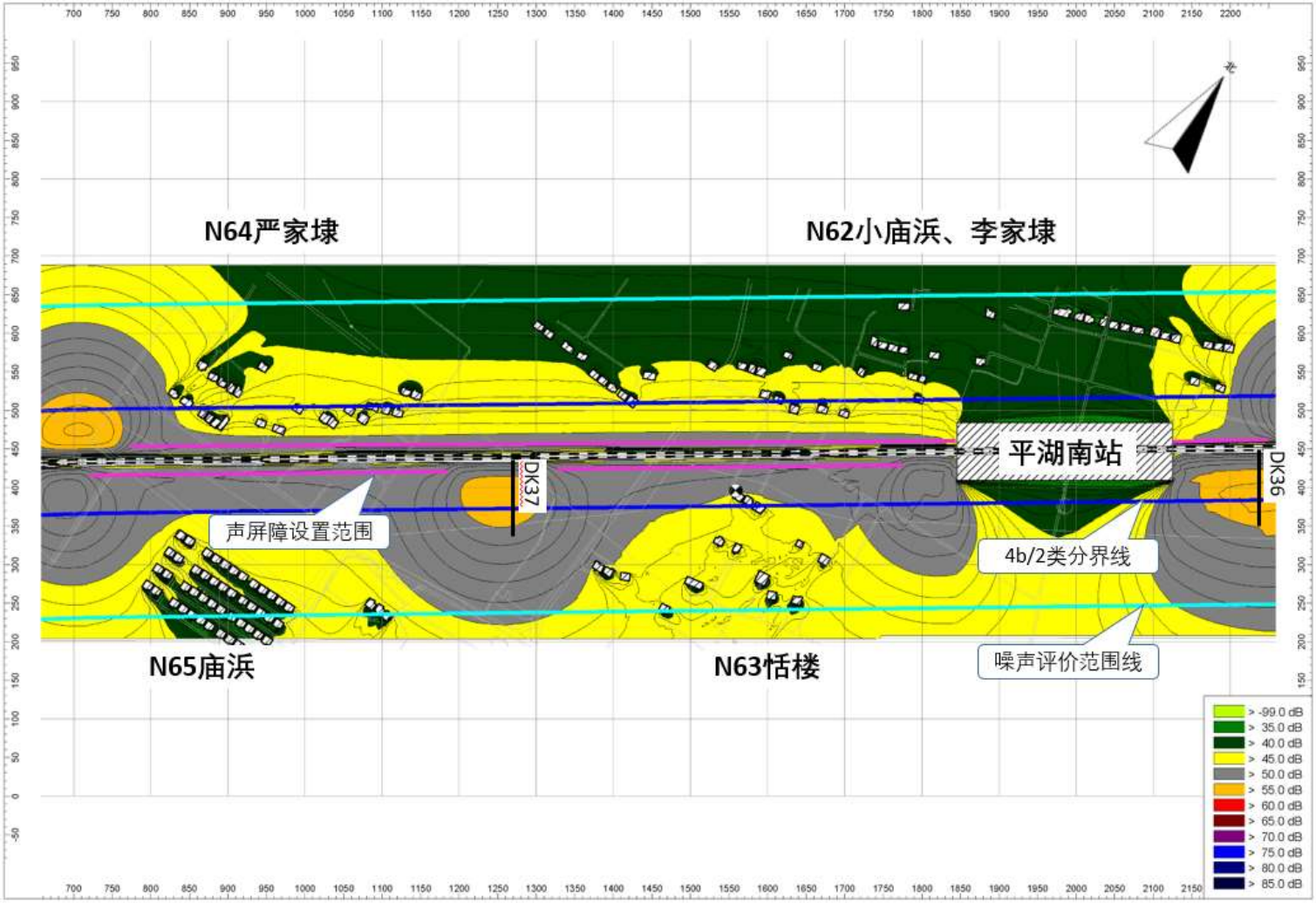


图 4.3-4　营运近期平湖南站夜间等声级线图（高度 1.5m，网格点 100×100，实施声屏障措施后）

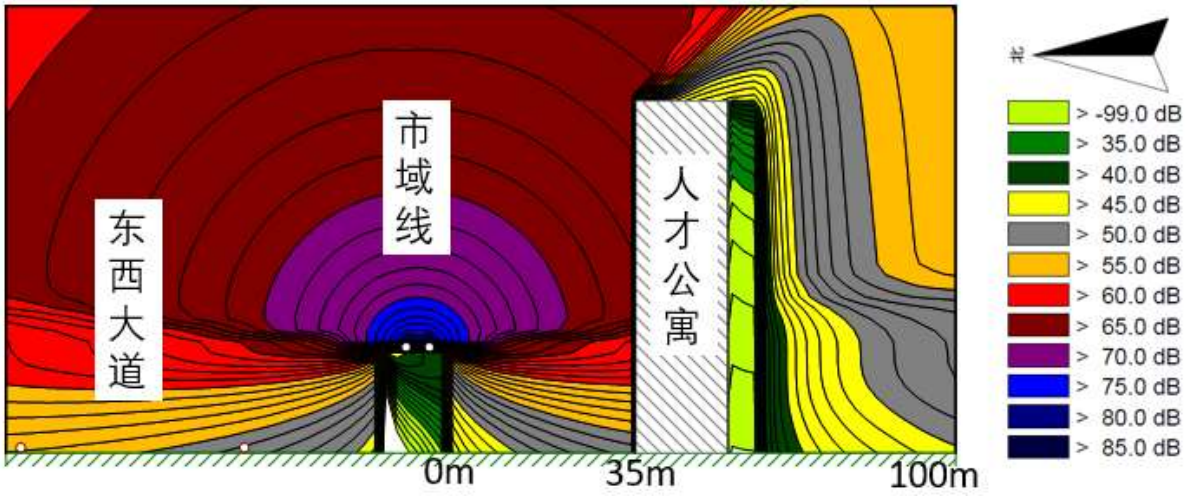


图 4.3-5　营运近期人才公寓处昼间垂直等声级线图

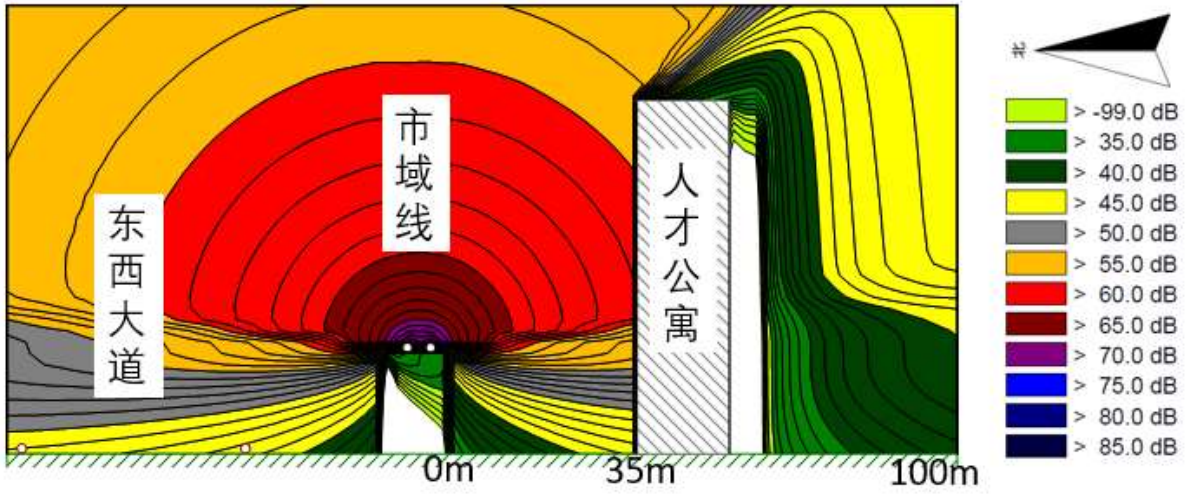


图 4.3-6　营运近期人才公寓处夜间垂直等声级线图

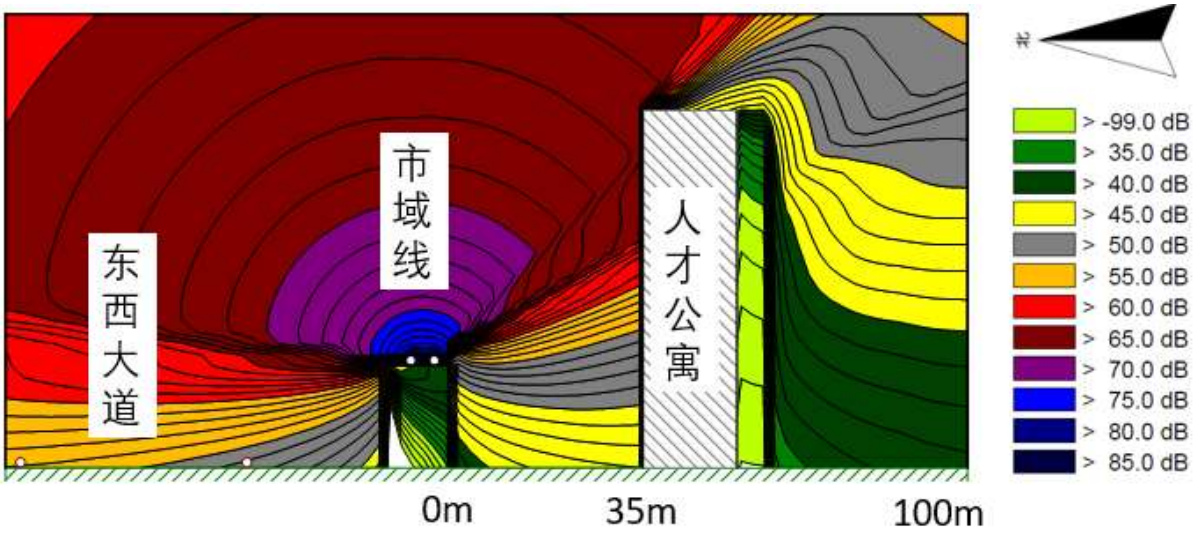


图 4.3-7　营运近期人才公寓处昼间垂直等声级线图（声屏障措施后）

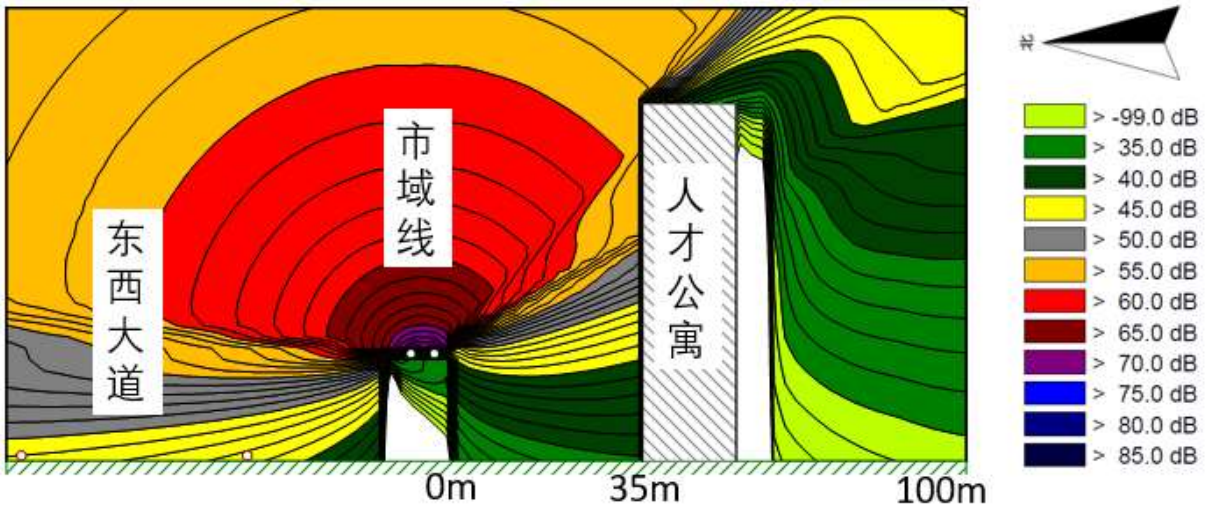


图 4.3-8 营运近期人才公寓处夜间垂直等声级线图（声屏障措施后）

4.4 噪声污染防治措施方案

4.4.1 噪声污染防治措施原则

本工程噪声污染防治措施遵循以下先后顺序：

（1）首先从声源上进行噪声控制，选用低噪声的设备及结构类型；

（2）其次为强化噪声污染治理工程设计，主要是从阻断噪声传播途径和受声点防护着手。

（3）最后为体现“预防为主”的原则，结合新区开发建设，合理规划沿线土地功能区划，优化建筑物布局，避免产生新的环境问题。

本次噪声污染防治的原则为：

a、现状噪声达标、预测超标的敏感点经治理后噪声达标；

b、对于现状环境噪声已超标的敏感目标，采取有效的噪声治理措施控制新增噪声源的贡献量，使其环境噪声维持现状，使环境噪声增量小于等于 0.5dB，维持现状水平；

c、对于预测超标的较大规模的敏感点优先采取声屏障措施，对于零星分布的敏感目标采用隔声窗措施。采取声屏障措施后仍超标且环境噪声增量大于 0.5dB 的，敏感目标补充隔声窗措施。

4.4.2 地上段噪声污染防治措施

4.4.2.1 车辆选型建议

车辆噪声的大小的优劣直接决定着地上线轨道交通运行噪声的污染水平，选用低噪声的车辆是预防噪声污染最重要的环节。建议在车辆和设备选型时充分考虑噪声源

强这一重要指标，选择低噪声的类型，在源头上控制噪声。

4.4.2.2 轨道交通的运营管理

加强运营管理可有效地降低轨道交通噪声影响：

（1）定期修整车轮踏面

车轮在运行一段时间后，踏面就会出现程度不等的粗糙面，当车轮上有长度为18mm 以上一系列的粗糙点时，应立即进行修整。试验证明车轮有磨平、表面粗糙、不圆时噪声级要提高 3～5dB（A）。

（2）保持钢轨表面光滑

由于钢轨表面的光滑度直接影响到轮轨噪声的大小，因此在运营一段时间后就需用打磨机将焊接头的毛刺、钢轨出现的波纹以及粗糙面磨平。采用该措施后，可使轮轨噪声较打磨前降低 5～6dB（A）。

4.4.2.3 城市规划及建筑物合理布局

对沿线用地进行合理规划，预防轨道交通运营期的噪声污染，建议：

①对于新开发区，在距轨道交通高架线外轨中心线两侧 30 米范围内，禁止新建学校、医院和集中居民住宅区等声环境敏感建筑。在表 4.3-13 中所列的噪声防护距离内，不宜规划建设居民住宅、学校、医院等声环境保护目标，如果开发商要自主建设以上敏感建筑物时，开发商应当充分考虑到本项目噪声影响并采取相应隔声降噪措施，以使建筑物内部环境能满足使用功能的要求。

②科学规划建筑物的布局，临近声源的第一排建筑宜规划为商业、办公用房等非噪声敏感建筑。

③结合新城区建设，应优先拆除靠声源较近的居民房屋，结合绿化设计和建筑物布局的重新配置，为新开发的房屋留出噪声防护距离或利用非敏感建筑物的遮挡、隔声作用，使之对敏感建筑物的影响控制在标准允许范围内。

4.4.2.4 高架线段噪声治理措施比较

根据轨道交通的噪声治理经验，适宜于地上线的噪声污染防治措施及其技术经济比较见下表 4.4-1。

表 4.4-1　地上线噪声污染防治措施及技术经济比较表

措施	优缺点分析	投资分析	适应敏感点特点	本工程适用性分析
拆迁	优点：可完全解决噪声问题；缺点：实施难度略大	具体与住宅类型有关，根据沿线地区经济条件	适应小规模农宅动迁	红线范围采取拆迁措施

措施	优缺点分析	投资分析	适应敏感点特点	本工程适用性分析
功能置换	优点：可根本避免轨道交通噪声的影响；缺点：费用高，协调工作难度较大	投资大，具体与敏感点规模等条件有关	受影响大，老式建筑或本身隔声性能较差的敏感点适用	建议距离铁路外轨中心线30m以内采取功能置换
设置吸声屏障	优点：可实施性强，2.3～3.3m直立型声屏障可降噪6.3～8.0dB（A）	2.3m高声屏障约0.46万元/延米；3.3m高声屏障约0.66万元/延米	分布集中，有一定规模的敏感点	地上线敏感点均可采用
轨道减振	优点：可降低高架轮轨噪声及由于振动产生的桥梁的二次结构辐射噪声；缺点：降噪效果有限，一般可降噪3～5dB（A）。	具体与减振措施有关，GJ-III减振扣件（中等减振措施），约130万元单线公里；橡胶道床垫浮置板道床（高等减振措施）约350～600万元单线公里	地上线均可以采用	适用于距轨道较近的振动超标的敏感目标
设置隔声窗	优点：一般有30dB（A）以上的隔声效果，可对室外所有噪声起到隔声效果，使室内满足使用要求；缺点：安装需要居民配合，相对于声屏障可操作性略差。	500 元/㎡	适用于影响声源较为复杂或现状声源噪声较大，敏感建筑本体隔声性能较好的敏感点	从技术上来说可行，与声屏障相比操作性较差，作为辅助措施采用

通过对声屏障、功能置换、设置隔声窗等治理措施进行经济技术比较，声屏障可以有效阻断轨道交通噪声的传播途径，起到一定的隔声降噪效果，是目前已实施的高架线路普遍采用的降噪措施。由于声屏障具有与主体工程同步设计、同步实施，同时改善室内、室外声环境和不影响居民日常生活等优点，本次环评中将声屏障措施作为高架线路区间噪声治理的主推措施。

采用导则中推荐的声屏障降噪效果计算，不同高度声屏障对不同距离敏感目标的降噪效果预测见表4.4-2。

表4.4-2　声屏障措施效果表

序号	桥高	敏感目标与线路水平距离	受声点高度	2.3m高声屏障降噪效果	3.3m高声屏障降噪效果
1	桥高10m	30	地面以上1.5m	8.0	8.5
2		65		7.5	8.3
3		120		7.1	8.2
4		200		7.0	8.1
5	桥高20m	30	地面以上1.5m	8.4	8.6
6		65		8.0	8.4
7		120		7.5	8.3
8		200		7.1	8.2

注：以上数据未考虑遮蔽角影响

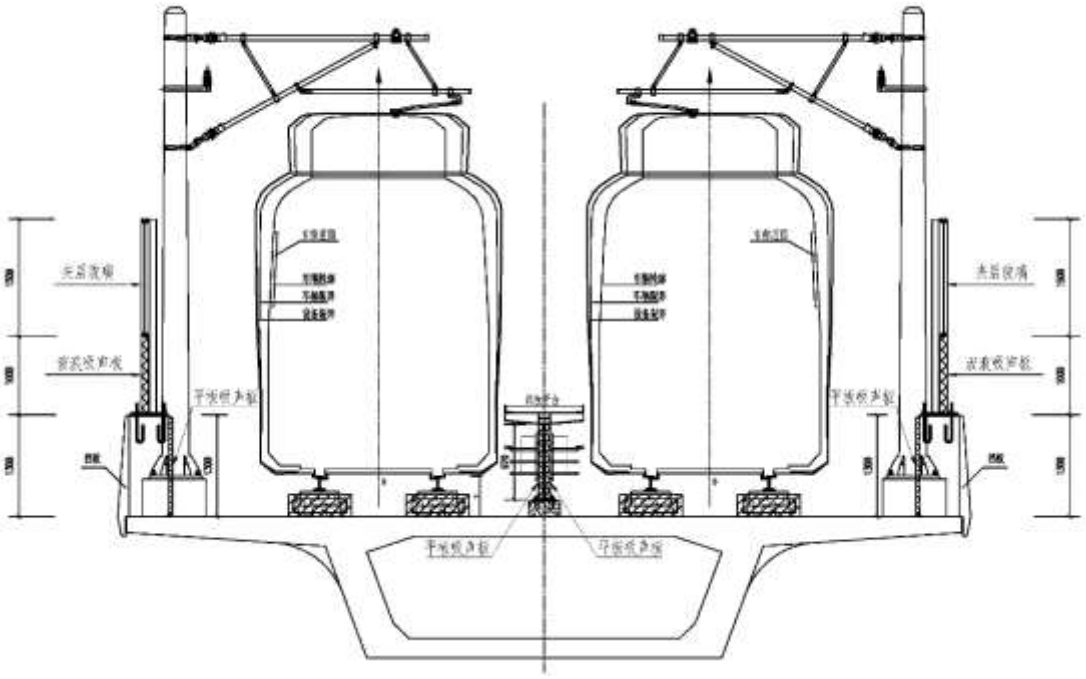


图 4.4-1　典型直立式声屏障横断面示意图

4.4.2.5 地上线敏感点噪声防治措施

（1）地上线敏感点噪声防治措施

根据噪声治理原则，本项目共设置直立式声屏障 18525m，其中桥面以上 2.3m 直立式声屏障 18145m，桥面以上 3.3m 直立式声屏障 380m，设置隔声窗 441 户，面积约 8820m^2。噪声污染防治措施投资合计 9038.5 万元。

表 4.4-3　敏感目标噪声治理措施

序号	敏感目标名称	预测点编号	预测点位置说明	与拟建线路位置关系 m			标准值 dB(A)		背景值				营运近期运营时段措施前				噪声治理措施及效果	营运近期运营时段采取措施后预测分析								环保措施数量								环保措施费用
									背景值 dB（A）		达标分析		噪声预测值 dB（A）		达标分析			噪声贡献值 dB（A）		噪声预测值 dB（A）		达标分析		本工程引起的增量 dB（A）		声屏障措施					隔声窗措施		
				方位	水平距离	高差	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间		昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	起点	终点	方位	长度	声屏障形式	方位	户数	
1	九机厅	N1-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	7.0	70	60					68.5	61.3	达标	1.3	采取隔声窗措施，室内满足使用要求	室内满足使用要求													右侧	36	36
		N1-1	第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	127.4	7.0	70	55	59	49	达标	达标	62.1	53.5	达标	达标																		
		N1-2	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	186.7	7.0	60	50	52	45	达标	达标	58.0	50.6	达标	0.6																		
2	邱家宅基	N2-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	14.0	70	60					66.7	59.5	达标	达标	预测达标	/																
		N2-1	第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	173.3	14.0	60	50	54	43	达标	达标	57.8	49.1	达标	达标																		
3	徐家宅基	N3-0	拟建铁路边界处	两侧	30.0	12.4	70	60					66.5	59.3	达标	达标	采取声屏障措施后可达标，或不劣于现状	59.1	51.9	59.1	51.9	达标	达标			DK14+435	DK14+710	左侧	275	2.3m 直立式			126.5
		N3-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	38.9	12.4	70	60	51	47	达标	达标	65.3	58.2	达标	达标		58.0	50.7	58.8	52.2	达标	达标	7.8	5.2	DK14+435	DK14+670	右侧	235	2.3m 直立式			108.1
		N3-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	67.2	12.4	60	50	51	47	达标	达标	61.9	54.9	1.9	4.9		54.5	47.0	56.1	50.0	达标	达标	5.1	3.0								
		N3-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	116.0	12.4	60	50	51	47	达标	达标	58.6	51.9	达标	1.9		51.4	43.8	54.2	48.7	达标	达标	3.2	1.7								
		N3-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	197.2	12.4	60	50	51	47	达标	达标	55.9	49.9	达标	达标		47.9	40.4	52.7	47.9	达标	达标	1.7	0.9								
		N3-5	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	39.5	12.4	70	60	60	54	达标	达标	66.2	59.3	达标	达标		57.9	50.6	62.1	55.6	达标	达标	2.1	1.6								
		N3-6	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	114.2	12.4	60	50	60	54	达标	4	62.1	55.6	2.1	5.6		51.5	43.9	60.5	54.4	0.5	4.4	0.5	0.4								
4	前进村	N4-0	拟建铁路边界处	两侧	30.0	12.4	70	60					66.3	59.1	达标	达标	采取声屏障措施后可达标	59.0	51.7	59.0	51.7	达标	达标			DK14+920	DK15+515	右侧	595	2.3m 直立式			273.7
		N4-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	33.6	12.4	70	60	43	43	达标	达标	65.8	58.7	达标	达标		58.5	51.3	58.6	51.9	达标	达标	15.6	8.9	DK15+125	DK15+400	左侧	275	2.3m 直立式			126.5
		N4-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	68.6	12.4	60	50	43	43	达标	达标	61.3	54.1	1.3	4.1		54.4	46.9	54.7	48.4	达标	达标	11.7	5.4								
		N4-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	123.5	12.4	60	50	43	43	达标	达标	57.4	50.5	达标	0.5		50.8	43.2	51.5	46.1	达标	达标	8.5	3.1								
		N4-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	198.8	12.4	60	50	43	43	达标	达标	54.3	48.1	达标	达标		47.7	40.1	49.0	44.8	达标	达标	6.0	1.8								
5	南王	N5-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	12.3	70	60					65.8	58.6	达标	达标	采取声屏障措施后可达标	58.5	51.3	58.5	51.3	达标	达标			DK15+515	DK15+750	右侧	235	2.3m 直立式			108.1
		N5-1	第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	120.2	12.3	60	50	44	42	达标	达标	57.1	50.1	达标	0.1		50.5	42.9	51.4	45.5	达标	达标	7.4	3.5								
		N5-2	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	195.7	12.3	60	50	44	42	达标	达标	54.1	47.5	达标	达标		47.3	39.8	49.0	44.0	达标	达标	5.0	2.0								
6	白荡	N6-0	拟建铁路边界处	左侧	30.0	13.5	70	60					64.5	57.3	达标	达标	采取隔声窗措施，室内满足使用要求	室内满足使用要求													左侧	14	14
		N6-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	54.9	13.5	70	60	42	44	达标	达标	61.2	54.2	达标	达标																		
		N6-2	2 类区第一排建	左侧	69.7	13.5	60	50	42	44	达标	达标	59.6	52.7	达标	2.7																		

序号	敏感目标名称	预测点编号	预测点位置说明	与拟建线路位置关系 m			标准值 dB(A)		背景值				营运近期运营时段措施前				噪声治理措施及效果	营运近期运营时段采取措施后预测分析								环保措施数量								环保措施费用
									背景值 dB（A）		达标分析		噪声预测值 dB（A）		达标分析			噪声贡献值 dB（A）		噪声预测值 dB（A）		达标分析		本工程引起的增量 dB（A）		声屏障措施					隔声窗措施		
				方位	水平距离	高差	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间		昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	起点	终点	方位	长度	声屏障形式	方位	户数	
			筑 1 楼窗外 1m																														
		N6-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	147.1	13.5	60	50	42	44	达标	达标	54.6	48.6	达标	达标																	
		N6-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	194.0	13.5	60	50	42	44	达标	达标	52.9	47.5	达标	达标																	
7	横港桥	N7-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	13.4	70	60					62.9	55.0	达标	达标														右侧	11	11
		N7-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	73.5	13.4	60	50	41	42	达标	达标	57.7	50.1	达标	0.1	预测达标	/														
		N7-2	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	127.9	13.4	60	50	41	42	达标	达标	54.0	47.0	达标	达标																
		N7-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	159.8	13.4	60	50	41	42	达标	达标	52.6	46.1	达标	达标																
8	横港桥 2	N8-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	12.4	70	60					64.5	57.3	达标	达标		57.2	50.0	57.2	50.0	达标	达标			DK16+190	DK16+575	右侧	385	2.3m 直立式			177.1
		N8-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	40.5	12.4	70	60	45	43	达标	达标	63.0	55.9	达标	达标		55.8	48.5	56.1	49.5	达标	达标	11.1	6.5								
		N8-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	65.2	12.4	60	50	45	43	达标	达标	59.9	52.8	达标	2.8		52.9	45.4	53.5	47.4	达标	达标	8.5	4.4								
		N8-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	121.5	12.4	60	50	45	43	达标	达标	55.9	49.1	达标	达标		49.1	41.5	50.5	45.3	达标	达标	5.5	2.3								
		N8-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	165.9	12.4	60	50	45	43	达标	达标	54.0	47.6	达标	达标		47.1	39.5	49.2	44.6	达标	达标	4.2	1.6								
9	腰圩里	N9-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	12.9	70	60					66.3	59.1	达标	达标		59.0	51.8	59.0	51.8	达标	达标			DK17+020	DK17+305	右侧	285	2.3m 直立式			131.1
		N9-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	49.4	12.9	70	60	51	47	达标	达标	63.8	56.7	达标	达标		56.4	49.1	57.5	51.2	达标	达标	6.5	4.2								
		N9-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	67.9	12.9	60	50	51	47	达标	达标	61.8	54.7	1.8	4.7		54.5	47.0	56.1	50.0	达标	达标	5.1	3.0								
		N9-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	126.5	12.9	60	50	51	47	达标	达标	58.1	51.5	达标	1.5		50.7	43.1	53.9	48.5	达标	达标	2.9	1.5								
		N9-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	195.3	12.9	60	50	51	47	达标	达标	55.9	49.8	达标	达标		47.9	40.3	52.7	47.8	达标	达标	1.7	0.8								
10	优胜村	N10-0	拟建铁路边界处	左侧	30.0	12.8	70	60					66.4	59.2	达标	达标	采取隔声窗措施，室内满足使用要求	室内满足使用要求												左侧	38	38
		N10-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	123.5	12.8	60	50	56	51	达标	1	59.8	53.4	达标	3.4																
		N10-2	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	197.5	12.8	60	50	43	41	达标	达标	54.5	47.7	达标	达标																
11	老虎圩	N11-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	12.1	70	60					66.5	59.3	达标	达标	预测达标，参照居住区标准，采取隔声窗措施，室内满足使用要求	室内满足使用要求												右侧	3	3
		N11-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	31.0	12.1	70	60	54	49	达标	达标	66.6	59.5	达标	达标																

序号	敏感目标名称	预测点编号	预测点位置说明	与拟建线路位置关系 m			标准值 dB(A)		背景值				营运近期运营时段措施前				噪声治理措施及效果	营运近期运营时段采取措施后预测分析								环保措施数量							环保措施费用
									背景值 dB（A）		达标分析		噪声预测值 dB（A）		达标分析			噪声贡献值 dB（A）		噪声预测值 dB（A）		达标分析		本工程引起的增量 dB（A）		声屏障措施					隔声窗措施		
				方位	水平距离	高差	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间		昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	起点	终点	方位	长度	声屏障形式	方位	户数	
12	朱家浜	N12-0	拟建铁路边界处	左侧	30.0	14.9	70	60					66.1	58.9	达标	达标	采取隔声窗措施，室内满足使用要求	室内满足使用要求													左侧	6	6
		N12-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	82.5	14.9	60	50	47	42	达标	达标	60.3	52.9	0.3	2.9																	
		N12-2	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	129.5	14.9	60	50	47	42	达标	达标	57.4	50.1	达标	0.1																	
		N12-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	198.9	14.9	60	50	47	41	达标	达标	54.8	47.6	达标	达标																	
13	秀东村 1	N13-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	14.5	70	60					66.1	58.9	达标	达标	采取隔声窗措施，室内满足使用要求	室内满足使用要求													右侧	9	9
		N13-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	75.8	14.5	60	50	48	41	达标	达标	60.9	53.4	0.9	3.4																	
		N13-2	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	129.7	14.5	60	50	48	41	达标	达标	57.5	49.9	达标	达标																	
		N13-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	197.8	14.5	60	50	48	41	达标	达标	55.0	47.6	达标	达标																	
14	秀东村 2	N14-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	15.7	70	60					66.1	58.9	达标	达标	采取隔声窗措施，室内满足使用要求	室内满足使用要求													右侧	6	6
		N14-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	65.5	15.7	60	50	52	41	达标	达标	62.4	54.6	2.4	4.6																	
		N14-2	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	126.5	15.7	60	50	52	41	达标	达标	58.5	50.3	达标	0.3																	
15	东南横沼 1	N15-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	15.0	70	60					65.8	58.6	达标	达标	采取声屏障措施后可达标	58.3	51.1	58.3	51.1	达标	达标			DK20+055	DK20+460	右侧	405	2.3m 直立式			186.3
		N15-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	50.5	15.0	70	60	53	42	达标	达标	63.6	56.0	达标	达标		56.0	48.6	57.8	49.5	达标	达标	4.8	7.5									
		N15-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	63.5	15.0	60	50	53	42	达标	达标	62.2	54.4	2.2	4.4		54.5	47.1	56.8	48.2	达标	达标	3.8	6.2									
		N15-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	122.6	15.0	60	50	53	42	达标	达标	58.5	50.2	达标	0.2		50.5	42.9	55.0	45.5	达标	达标	2.0	3.5									
		N15-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	193.0	15.0	60	50	50	38	达标	达标	55.4	47.0	达标	达标		47.6	40.1	52.0	42.2	达标	达标	2.0	4.2									
16	东南横沼 2	N16-0	拟建铁路边界处	左侧	30.0	14.9	70	60					65.5	58.3	达标	达标	采取隔声窗措施，室内满足使用要求	室内满足使用要求													左侧	4	4
		N16-1	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	68.8	14.9	60	50	49	40	达标	达标	61.1	53.6	1.1	3.6																	
		N16-2	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	150.0	14.9	60	50	49	40	达标	达标	56.3	48.5	达标	达标																	
17	东南横沼 3	N17-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	15.2	70	60					63.3	56.0	达标	达标	预测达标	/															
		N17-1	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	169.0	15.2	60	50	49	41	达标	达标	54.1	46.3	达标	达标																	
		N17-2	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	188.0	15.2	60	50	49	41	达标	达标	53.6	45.8	达标	达标																	
18	南陆家浜	N18-0	拟建铁路边界处	左侧	30.0	15.1	70	60					63.4	56.1	达标	达标	采取声屏障措施后可达标	56.0	48.7	56.0	48.7	达标	达标			DK21+040	DK21+410	左侧	370	2.3m 直立式	左侧	10	180.2
		N18-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	54.0	15.1	70	60	49	48	达标	达标	60.7	54.1	达标	达标		53.3	45.8	54.7	50.0	达标	达标	5.7	2.0									

序号	敏感目标名称	预测点编号	预测点位置说明	与拟建线路位置关系 m			标准值 dB(A)		背景值				营运近期运营时段措施前				噪声治理措施及效果	营运近期运营时段采取措施后预测分析								环保措施数量								环保措施费用
									背景值 dB（A）		达标分析		噪声预测值 dB（A）		达标分析			噪声贡献值 dB（A）		噪声预测值 dB（A）		达标分析		本工程引起的增量 dB（A）		声屏障措施					隔声窗措施		
				方位	水平距离	高差	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间		昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	起点	终点	方位	长度	声屏障形式	方位	户数	
		N18-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	63.0	15.1	60	50	49	48	达标	达标	59.8	53.3	达标	3.3		52.3	44.7	53.9	49.7	达标	达标	4.9	1.7								
		N18-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	123.0	15.1	60	50	49	48	达标	达标	55.8	50.6	达标	0.6		48.2	40.5	51.6	48.7	达标	达标	2.6	0.7								
		N18-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	194.0	15.1	60	50	43	43	达标	达标	52.2	46.5	达标	达标		45.3	37.6	47.3	44.1	达标	达标	4.3	1.1								
19	母子汇	N19-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	14.1	70	60					64.7	57.4	达标	达标	采取隔声窗措施，室内满足使用要求	室内满足使用要求													右侧	9	9
		N19-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	32.0	14.1	70	60	48	46	达标	达标	64.5	57.5	达标	达标																	
		N19-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	72.0	14.1	60	50	48	46	达标	达标	59.8	53.0	达标	3.0																	
		N19-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	128.0	14.1	60	50	48	46	达标	达标	56.2	50.1	达标	0.1																	
		N19-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	191.0	14.1	60	50	44	42	达标	达标	53.4	46.9	达标	达标																	
20	刘家桥	N20-0	拟建铁路边界处	左侧	30.0	14.2	70	60					66.3	59.1	达标	达标	采取声屏障措施后可达标	58.9	51.7	58.9	51.7	达标	达标			DK21+900	DK22+250	左侧	350	2.3m 直立式			161
		N20-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	82.0	14.2	60	50	44	43	达标	达标	60.4	53.2	0.4	3.2		53.4	45.9	53.9	47.7	达标	达标	9.9	4.7								
		N20-2	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	121.0	14.2	60	50	44	43	达标	达标	57.8	50.8	达标	0.8		51.1	43.5	51.8	46.2	达标	达标	7.8	3.2								
		N20-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	200.0	14.2	60	50	41	39	达标	达标	54.4	47.3	达标	达标		47.8	40.3	48.6	42.7	达标	达标	7.6	3.7								
21	旧唐	N21-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	13.9	70	60					66.4	59.2	达标	达标	采取声屏障措施后可达标	59.0	51.8	59.0	51.8	达标	达标			DK22+020	DK22+425	右侧	405	2.3m 直立式			186.3
		N21-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	76.0	13.9	60	50	48	43	达标	达标	61.1	53.8	1.1	3.8		54.0	46.5	55.0	48.1	达标	达标	7.0	5.1								
		N21-2	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	118.0	13.9	60	50	48	43	达标	达标	58.3	51.0	达标	1.0		51.3	43.7	53.0	46.4	达标	达标	5.0	3.4								
		N21-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	200.0	13.9	60	50	39	39	达标	达标	54.4	47.4	达标	达标		47.9	40.4	48.5	42.8	达标	达标	9.5	3.8								
22	姜家浜	N22-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	15.3	70	60					66.6	59.4	达标	达标	采取声屏障措施后可达标	59.2	51.9	59.2	51.9	达标	达标			DK22+500	DK23+140	右侧	640	2.3m 直立式			294.4
		N22-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	35.0	15.3	70	60	47	42	达标	达标	66.1	58.8	达标	达标		58.7	51.4	58.9	51.9	达标	达标	11.9	9.9								
		N22-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	61.0	15.3	60	50	47	42	达标	达标	62.9	55.5	2.9	5.5		55.7	48.2	56.2	49.2	达标	达标	9.2	7.2								
		N22-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	117.0	15.3	60	50	47	42	达标	达标	58.6	51.2	达标	1.2		51.7	44.1	53.0	46.2	达标	达标	6.0	4.2								
		N22-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	200.0	15.3	60	50	47	42	达标	达标	55.3	48.2	达标	达标		48.3	40.7	50.7	44.4	达标	达标	3.7	2.4								
23	十房宅基	N23-0	拟建铁路边界处	左侧	30.0	17.4	70	60					66.4	59.2	达标	达标	采取隔声窗措施，室内满足使用要求	室内满足使用要求													左侧	5	5
		N23-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	126.0	17.4	60	50	41	42	达标	达标	57.9	50.9	达标	0.9																	
24	七子桥	N24-0	拟建铁路边界	右侧	30.0	16.6	70	60					66.5	59.2	达标	达标	采取隔	室内满足使用要求													右侧	6	6

序号	敏感目标名称	预测点编号	预测点位置说明	与拟建线路位置关系 m			标准值 dB(A)		背景值				营运近期运营时段措施前				噪声治理措施及效果	营运近期运营时段采取措施后预测分析								环保措施数量								环保措施费用
									背景值 dB（A）		达标分析		噪声预测值 dB（A）		达标分析			噪声贡献值 dB（A）		噪声预测值 dB（A）		达标分析		本工程引起的增量 dB（A）		声屏障措施					隔声窗措施		
				方位	水平距离	高差	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间		昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	起点	终点	方位	长度	声屏障形式	方位	户数	
			处														声窗措施，室内满足使用要求																	
		N24-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	157.0	16.6	60	50	46	45	达标	达标	56.7	50.2	达标	0.2																		
25	石桥头	N25-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	15.4	70	60					66.6	59.4	达标	达标	采取声屏障措施后可达标	59.1	51.9	59.1	51.9	达标	达标			DK23+500	DK23+975	右侧	475	2.3m 直立式			218.5
		N25-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	30.0	15.4	70	60	45	43	达标	达标	66.6	59.5	达标	达标		59.1	51.9	59.3	52.4	达标	达标	14.3	9.4									
		N25-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	66.0	15.4	60	50	45	43	达标	达标	62.3	55.1	2.3	5.1		55.2	47.7	55.6	48.9	达标	达标	10.6	5.9									
		N25-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	128.0	15.4	60	50	45	43	达标	达标	57.9	50.8	达标	0.8		51.1	43.5	52.1	46.3	达标	达标	7.1	3.3									
		N25-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	200.0	15.4	60	50	45	43	达标	达标	55.1	48.5	达标	达标		48.3	40.7	49.9	45.0	达标	达标	4.9	2.0									
26	南王家宅基	N26-0	拟建铁路边界处	左侧	30.0	15.4	70	60					66.6	59.4	达标	达标	采取声屏障措施后可达标	59.1	51.9	59.1	51.9	达标	达标			DK23+520	DK23+920	左侧	400	2.3m 直立式			184
		N26-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	48.0	15.4	70	60	48	43	达标	达标	64.5	57.2	达标	达标		57.2	49.8	57.7	50.6	达标	达标	9.7	7.6									
		N26-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	67.0	15.4	60	50	48	43	达标	达标	62.3	55.0	2.3	5.0		55.0	47.6	55.8	48.9	达标	达标	7.8	5.9									
		N26-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	115.0	15.4	60	50	48	43	达标	达标	58.8	51.5	达标	1.5		51.8	44.2	53.3	46.7	达标	达标	5.3	3.7									
		N26-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	200.0	15.4	60	50	48	43	达标	达标	55.5	48.5	达标	达标		48.3	40.7	51.1	45.0	达标	达标	3.1	2.0									
27	罗家桥	N27-0	拟建铁路边界处	左侧	30.0	11.4	70	60					66.9	59.7	达标	达标	采取声屏障措施后可达标	59.6	52.4	59.6	52.4	达标	达标			DK24+000	DK24+830	左侧	830	2.3m 直立式			381.8
		N27-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	33.5	11.4	70	60	44	42	达标	达标	66.3	59.2	达标	达标		59.1	51.8	59.2	52.3	达标	达标	15.2	10.3									
		N27-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	68.5	11.4	60	50	44	42	达标	达标	61.8	54.5	1.8	4.5		54.9	47.4	55.2	48.5	达标	达标	11.2	6.5									
		N27-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	118.0	11.4	60	50	44	42	达标	达标	58.2	51.0	达标	1.0		51.6	44.0	52.3	46.1	达标	达标	8.3	4.1									
		N27-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	200.0	11.4	60	50	44	42	达标	达标	54.8	48.1	达标	达标		48.1	40.6	49.6	44.4	达标	达标	5.6	2.4									
28	胡家桥、灶山浜	N28-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	11.4	70	60					66.9	59.7	达标	达标	采取声屏障措施后可达标	59.6	52.4	59.6	52.4	达标	达标			DK24+490	DK24+945	右侧	455	2.3m 直立式			209.3
		N28-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	32.6	11.4	70	60	43	42	达标	达标	66.5	59.3	达标	达标		59.2	52.0	59.3	52.4	达标	达标	16.3	10.4									
		N28-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	66.0	11.4	60	50	43	42	达标	达标	62.0	54.7	2.0	4.7		55.1	47.6	55.4	48.7	达标	达标	12.4	6.7									
		N28-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	119.0	11.4	60	50	43	42	达标	达标	58.1	50.9	达标	0.9		51.5	43.9	52.1	46.1	达标	达标	9.1	4.1									
		N28-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	198.0	11.4	60	50	43	42	达标	达标	54.8	48.2	达标	达标		48.2	40.6	49.4	44.4	达标	达标	6.4	2.4									
29	徐家桥	N29-0	拟建铁路边界处	左侧	30.0	11.2	70	60					66.9	59.7	达标	达标	采取声屏障措	59.6	52.4	59.6	52.4	达标	达标			DK24+945	DK25+545	左侧	600	2.3m 直立式			276

序号	敏感目标名称	预测点编号	预测点位置说明	与拟建线路位置关系 m			标准值 dB(A)		背景值				营运近期运营时段措施前				噪声治理措施及效果	营运近期运营时段采取措施后预测分析								环保措施数量								环保措施费用
									背景值 dB（A）		达标分析		噪声预测值 dB（A）		达标分析			噪声贡献值 dB（A）		噪声预测值 dB（A）		达标分析		本工程引起的增量 dB（A）		声屏障措施					隔声窗措施		
				方位	水平距离	高差	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间		昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	起点	终点	方位	长度	声屏障形式	方位	户数	
		N29-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	74.0	11.2	60	50	48	42	达标	达标	61.4	53.9	1.4	3.9	施后可达标	54.4	46.9	55.3	48.1	达标	达标	7.3	6.1									
		N29-2	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	120.0	11.2	60	50	48	42	达标	达标	58.3	50.9	达标	0.9		51.5	43.9	53.1	46.0	达标	达标	5.1	4.0									
		N29-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	200.0	11.2	60	50	48	42	达标	达标	55.3	48.1	达标	达标		48.1	40.6	51.1	44.4	达标	达标	3.1	2.4									
30	教家浜	N30-0	拟建铁路边界处	两侧	30.0	11.1	70	60					66.9	59.7	达标	达标	采取声屏障措施后可达标	59.6	52.4	59.6	52.4	达标	达标			DK25+250	DK25+450	右侧	200	2.3m 直立式			92
		N30-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	35.7	11.1	70	60	46	40	达标	达标	66.0	58.7	达标	达标		58.7	51.5	59.0	51.8	达标	达标	13.0	11.8									
		N30-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	71.0	11.1	60	50	46	40	达标	达标	61.6	54.1	1.6	4.1		54.7	47.2	55.2	47.9	达标	达标	9.2	7.9									
		N30-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	121.0	11.1	60	50	46	40	达标	达标	58.1	50.6	达标	0.6		51.4	43.8	52.5	45.3	达标	达标	6.5	5.3									
		N30-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	182.0	11.1	60	50	46	40	达标	达标	55.6	48.2	达标	达标		48.8	41.2	50.6	43.6	达标	达标	4.6	3.6									
31	蓬尘馆	N31-0	拟建铁路边界处	左侧	30.0	10.2	70	60					66.9	59.7	达标	达标	采取声屏障措施后可达标	59.6	52.4	59.6	52.4	达标	达标			DK25+545	DK25+850	左侧	305	2.3m 直立式			140.3
		N31-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	35.2	10.2	70	60	44	42	达标	达标	66.0	58.8	达标	达标		58.8	51.5	58.9	52.0	达标	达标	14.9	10.0									
		N31-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	98.4	10.2	60	50	44	42	达标	达标	59.3	52.0	达标	2.0		52.7	45.1	53.3	46.8	达标	达标	9.3	4.8									
		N31-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	116.0	10.2	60	50	44	42	达标	达标	58.2	51.0	达标	1.0		51.7	44.1	52.3	46.2	达标	达标	8.3	4.2									
		N31-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	199.0	10.2	60	50	44	42	达标	达标	54.8	48.1	达标	达标		48.1	40.6	49.6	44.4	达标	达标	5.6	2.4									
32	北梁庄桥	N32-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	10.5	70	60					66.9	59.7	达标	达标	预测达标	/															
		N32-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	144.0	10.5	60	50	46	42	达标	达标	57.0	49.8	达标	达标																		
		N32-2	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	190.0	10.5	60	50	46	42	达标	达标	55.3	48.3	达标	达标																		
33	皇门里	N33-0	拟建铁路边界处	左侧	30.0	9.7	70	60					66.8	59.6	达标	达标	采取隔声窗措施，室内满足使用要求	室内满足使用要求													左侧	4	4	
		N33-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	37.0	9.7	70	60	48	41	达标	达标	65.7	58.4	达标	达标																		
		N33-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	68.0	9.7	60	50	48	41	达标	达标	61.8	54.3	1.8	4.3																		
34	马家圩	N34-0	拟建铁路边界处	左侧	30.0	10.3	70	60					66.9	59.7	达标	达标	预测达标	/															
		N34-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	162.0	10.3	60	50	44	39	达标	达标	56.1	48.7	达标	达标																		
35	板桥头	N35-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	11.1	70	60					66.4	59.2	达标	达标	采取声屏障措施后可达标	59.1	51.9	59.1	51.9	达标	达标			DK27+610	DK27+900	右侧	290	2.3m 直立式			133.4
		N35-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	48.0	11.1	70	60	46	40	达标	达标	63.6	56.3	达标	达标		56.5	49.1	56.8	49.6	达标	达标	10.8	9.6									

序号	敏感目标名称	预测点编号	预测点位置说明	与拟建线路位置关系 m			标准值 dB(A)		背景值				营运近期运营时段措施前				噪声治理措施及效果	营运近期运营时段采取措施后预测分析								环保措施数量								环保措施费用
									背景值 dB（A）		达标分析		噪声预测值 dB（A）		达标分析			噪声贡献值 dB（A）		噪声预测值 dB（A）		达标分析		本工程引起的增量 dB（A）		声屏障措施					隔声窗措施		
				方位	水平距离	高差	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间		昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	起点	终点	方位	长度	声屏障形式	方位	户数	
		N35-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	71.0	11.1	60	50	46	40	达标	达标	61.1	53.6	1.1	3.6		54.2	46.7	54.8	47.5	达标	达标	8.8	7.5								
		N35-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	120.0	11.1	60	50	46	40	达标	达标	57.7	50.2	达标	0.2		51.0	43.4	52.2	45.0	达标	达标	6.2	5.0								
		N35-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	158.0	11.1	60	50	46	40	达标	达标	56.0	48.6	达标	达标		49.2	41.6	50.9	43.9	达标	达标	4.9	3.9								
36	砖桥	N36-0	拟建铁路边界处	左侧	30.0	11.1	70	60					66.3	59.1	达标	达标	采取声屏障措施后可达标	59.0	51.8	59.0	51.8	达标	达标			DK27+655	DK28+000	左侧	345	2.3m 直立式			158.7
		N36-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	69.3	11.1	60	50	47	41	达标	达标	61.2	53.7	1.2	3.7		54.2	46.7	55.0	47.7	达标	达标	8.0	6.7								
		N36-2	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	120.0	11.1	60	50	47	41	达标	达标	57.6	50.2	达标	0.2		50.8	43.2	52.3	45.3	达标	达标	5.3	4.3								
		N36-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	200.0	11.1	60	50	47	41	达标	达标	54.7	47.4	达标	达标		47.5	40.0	50.3	43.5	达标	达标	3.3	2.5								
37	河干桥	N37-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	10.7	70	60					64.2	57.0	达标	达标	预测达标	/															
		N37-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	116.5	10.7	60	50	43	42	达标	达标	55.6	48.8	达标	达标																		
		N37-2	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	200.0	10.7	60	50	43	42	达标	达标	52.3	46.3	达标	达标																		
38	方家廊、戴家宅基	N38-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	10.0	70	60					63.3	55.6	达标	达标	预测达标	/																
		N38-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	135.0	10.0	60	50	47	43	达标	达标	54.3	47.4	达标	达标																		
39	姚家桥	N39-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	15.2	70	60					67.7	60.5	达标	0.5	采取声屏障措施后可达标	60.2	53.0	60.2	53.0	达标	达标			DK29+700	DK30+115	右侧	415	2.3m 直立式			190.9
		N39-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	35.6	15.2	70	60	44	43	达标	达标	67.1	59.9	达标	达标		59.7	52.4	59.8	52.9	达标	达标	15.8	9.9								
		N39-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	69.0	15.2	60	50	44	43	达标	达标	63.1	55.8	3.1	5.8		55.9	48.4	56.2	49.5	达标	达标	12.2	6.5								
		N39-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	125.0	15.2	60	50	44	43	达标	达标	59.0	51.9	达标	1.9		52.4	44.8	52.9	47.0	达标	达标	8.9	4.0								
		N39-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	198.0	15.2	60	50	44	43	达标	达标	56.0	49.3	达标	达标		49.4	41.8	50.5	45.5	达标	达标	6.5	2.5								
40	恬楼	N40-0	拟建铁路边界处	左侧	30.0	16.3	70	60					65.3	58.1	达标	达标	预测达标	/																
		N40-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	152.0	16.3	60	50	47	41	达标	达标	55.9	48.6	达标	达标																		
		N40-2	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	190.0	16.3	60	50	47	41	达标	达标	54.6	47.4	达标	达标																		
41	鲁家埭	N41-0	拟建铁路边界处	两侧	30.0	15.0	70	60					67.6	60.4	达标	0.4	采取隔声窗措施，室内满足使用要求	室内满足使用要求												两侧	21	21
		N41-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	30.1	15.0	70	60	52	49	达标	达标	67.7	60.7	达标	0.7																		
		N41-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	69.0	15.0	60	50	52	49	达标	达标	63.3	56.3	3.3	6.3																		
		N41-3	敏感点内建筑 1	右侧	123.0	15.0	60	50	52	49	达标	达标	59.7	53.3	达标	3.3																		

序号	敏感目标名称	预测点编号	预测点位置说明	与拟建线路位置关系 m			标准值 dB(A)		背景值				营运近期运营时段措施前				噪声治理措施及效果	营运近期运营时段采取措施后预测分析								环保措施数量								环保措施费用
									背景值 dB（A）		达标分析		噪声预测值 dB（A）		达标分析			噪声贡献值 dB（A）		噪声预测值 dB（A）		达标分析		本工程引起的增量 dB（A）		声屏障措施					隔声窗措施		
				方位	水平距离	高差	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间		昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	起点	终点	方位	长度	声屏障形式	方位	户数	
			楼窗外 1m																														
		N41-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	195.0	15.0	60	50	52	49	达标	达标	57.3	51.6	达标	1.6																	
42	菜圩	N42-0	拟建铁路边界处	两侧	30.0	12.8	70	60					67.5	60.2	达标	0.2	采取隔声窗措施，室内满足使用要求	室内满足使用要求													两侧	14	14
		N42-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	45.0	12.8	70	60	49	45	达标	达标	65.4	58.1	达标	达标																	
		N42-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	68.0	12.8	60	50	49	45	达标	达标	62.7	55.4	2.7	5.4																	
		N42-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	126.0	12.8	60	50	49	45	达标	达标	58.8	51.7	达标	1.7																	
		N42-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	200.0	12.8	60	50	49	45	达标	达标	56.1	49.5	达标	达标																	
43	王家门	N43-0	拟建铁路边界处	两侧	30.0	11.9	70	60					64.5	57.3	达标	达标	采取隔声窗措施，室内满足使用要求	室内满足使用要求													两侧	27	27
		N43-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	51.0	11.9	70	60	44	41	达标	达标	61.4	54.2	达标	达标																	
		N43-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	68.9	11.9	60	50	44	41	达标	达标	59.5	52.2	达标	2.2																	
		N43-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	120.0	11.9	60	50	44	41	达标	达标	55.8	48.7	达标	达标																	
		N43-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	193.0	11.9	60	50	44	41	达标	达标	52.9	46.3	达标	达标																	
44	娄廊	N44-0	拟建铁路边界处	两侧	30.0	12.4	70	60					63.0	55.1	达标	达标	采取隔声窗措施，室内满足使用要求	室内满足使用要求													两侧	18	18
		N44-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	42.5	12.4	70	60	48	41	达标	达标	61.3	53.3	达标	达标																	
		N44-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	69.0	12.4	60	50	48	41	达标	达标	58.4	50.2	达标	0.2																	
		N44-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	118.0	12.4	60	50	48	41	达标	达标	55.2	47.1	达标	达标																	
		N44-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	200.0	12.4	60	50	48	41	达标	达标	52.6	44.8	达标	达标																	
45	陈家门	N45-0	拟建铁路边界处	两侧	30.0	11.6	70	60					62.5	53.7	达标	达标	采取隔声窗措施，室内满足使用要求	室内满足使用要求													两侧	6	6
		N45-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	33.5	11.6	70	60	51	43	达标	达标	62.3	53.5	达标	达标																	
		N45-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	50.0	11.6	60	50	51	43	达标	达标	60.1	51.2	0.1	1.2																	
		N45-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	134.0	11.6	60	50	51	43	达标	达标	55.0	46.3	达标	达标																	
46	花园浜	N46-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	12.1	70	60					65.5	58.2	达标	达标	采取声屏障措施后可达标	58.1	50.9	58.1	50.9	达标	达标			DK31+730	DK32+015	右侧	285	2.3m 直立式			131.1
		N46-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	32.8	12.1	70	60	43	42	达标	达标	65.1	57.9	达标	达标		57.8	50.5	57.9	51.1	达标	达标	14.9	9.1								

序号	敏感目标名称	预测点编号	预测点位置说明	与拟建线路位置关系 m			标准值 dB(A)		背景值				营运近期运营时段措施前				噪声治理措施及效果	营运近期运营时段采取措施后预测分析								环保措施数量								环保措施费用
									背景值 dB（A）		达标分析		噪声预测值 dB（A）		达标分析			噪声贡献值 dB（A）		噪声预测值 dB（A）		达标分析		本工程引起的增量 dB（A）		声屏障措施					隔声窗措施		
				方位	水平距离	高差	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间		昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	起点	终点	方位	长度	声屏障形式	方位	户数	
		N46-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	66.0	12.1	60	50	43	42	达标	达标	60.7	53.5	0.7	3.5		53.7	46.2	54.1	47.6	达标	达标	11.1	5.6								
		N46-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	118.0	12.1	60	50	43	42	达标	达标	56.8	49.8	达标	达标		50.2	42.6	51.0	45.3	达标	达标	8.0	3.3								
		N46-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	200.0	12.1	60	50	43	42	达标	达标	53.5	47.1	达标	达标		46.8	39.2	48.3	43.8	达标	达标	5.3	1.8								
47	曹家埭	N47-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	13.0	70	60					65.7	58.5	达标	达标	采取隔声窗措施，室内满足使用要求	室内满足使用要求													右侧	8	8
		N47-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	36.5	13.0	70	60	50	39	达标	达标	65.0	57.6	达标	达标																	
		N47-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	69.0	13.0	60	50	50	39	达标	达标	61.1	53.4	1.1	3.4																	
		N47-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	115.0	13.0	60	50	50	39	达标	达标	58.0	50.0	达标	达标																	
		N47-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	156.0	13.0	60	50	50	39	达标	达标	56.3	48.1	达标	达标																	
48	长浜桥	N48-0	拟建铁路边界处	两侧	30.0	14.5	70	60					66.1	58.9	达标	达标	采取隔声窗措施，室内满足使用要求	室内满足使用要求													两侧	15	15
		N48-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	35.8	14.5	70	60	46	42	达标	达标	65.4	58.2	达标	达标																	
		N48-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	67.0	14.5	60	50	46	42	达标	达标	61.6	54.3	1.6	4.3																	
		N48-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	120.0	14.5	60	50	46	42	达标	达标	57.8	50.5	达标	0.5																	
		N48-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	200.0	14.5	60	50	46	42	达标	达标	54.6	47.8	达标	达标																	
49	油车浜	N49-0	拟建铁路边界处	左侧	30.0	16.3	70	60					66.3	59.1	达标	达标	采取声屏障措施后可达标	58.8	51.6	58.8	51.6	达标	达标			DK32+710	DK32+920	左侧	210	2.3m 直立式			96.6
		N49-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	42.6	16.3	70	60	43	40	达标	达标	64.9	57.6	达标	达标		57.6	50.3	57.7	50.7	达标	达标	14.7	10.7								
		N49-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	71.0	16.3	60	50	43	40	达标	达标	61.6	54.3	1.6	4.3		54.5	47.0	54.8	47.8	达标	达标	11.8	7.8								
		N49-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	113.0	16.3	60	50	43	40	达标	达标	58.5	51.1	达标	1.1		51.7	44.1	52.2	45.5	达标	达标	9.2	5.5								
		N49-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	200.0	16.3	60	50	43	40	达标	达标	54.7	47.7	达标	达标		48.1	40.5	49.2	43.3	达标	达标	6.2	3.3								
50	老虎桥	N50-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	16.3	70	60					66.3	59.1	达标	达标	采取隔声窗措施，室内满足使用要求	室内满足使用要求													右侧	9	9
		N50-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	108.9	16.3	60	50	48	42	达标	达标	59.0	51.5	达标	1.5																	
		N50-2	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	200.0	16.3	60	50	48	42	达标	达标	55.3	48.1	达标	达标																	
51	毛家库	N51-0	拟建铁路边界处	两侧	30.0	18.0	70	60					66.3	59.1	达标	达标	采取隔声窗措施，室内满足使	室内满足使用要求													两侧	12	12
		N51-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	31.6	18.0	70	60	43	43	达标	达标	66.1	59.0	达标	达标																	

序号	敏感目标名称	预测点编号	预测点位置说明	与拟建线路位置关系 m			标准值 dB(A)		背景值				营运近期运营时段措施前				噪声治理措施及效果	营运近期运营时段采取措施后预测分析								环保措施数量								环保措施费用
									背景值 dB（A）		达标分析		噪声预测值 dB（A）		达标分析			噪声贡献值 dB（A）		噪声预测值 dB（A）		达标分析		本工程引起的增量 dB（A）		声屏障措施					隔声窗措施		
				方位	水平距离	高差	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间		昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	起点	终点	方位	长度	声屏障形式	方位	户数	
		N51-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	85.0	18.0	60	50	43	43	达标	达标	60.7	53.5	0.7	3.5	用要求																	
		N51-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	119.0	18.0	60	50	43	43	达标	达标	58.4	51.3	达标	1.3																		
		N51-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	169.0	18.0	60	50	43	43	达标	达标	56.0	49.4	达标	达标																		
52	西南	N52-0	拟建铁路边界处	左侧	30.0	20.0	70	60					65.8	58.6	达标	达标	采取声屏障措施后可达标	58.2	51.0	58.2	51.0	达标	达标			DK33+515	DK33+780	左侧	265	2.3m 直立式			121.9
		N52-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	37.3	20.0	70	60	49	44	达标	达标	65.3	58.0	达标	达标		57.7	50.4	58.3	51.3	达标	达标	9.3	7.3								
		N52-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	74.7	20.0	60	50	49	44	达标	达标	61.6	54.3	1.6	4.3		54.3	46.8	55.4	48.6	达标	达标	6.4	4.6								
		N52-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	194.5	20.0	60	50	49	44	达标	达标	55.7	48.8	达标	达标		48.2	40.7	51.6	45.7	达标	达标	2.6	1.7								
53	山家头	N53-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	20.0	70	60					65.8	58.6	达标	达标	采取声屏障措施后可达标	58.2	51.0	58.2	51.0	达标	达标			DK33+470	DK33+820	右侧	350	2.3m 直立式			161
		N53-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	48.2	20.0	70	60	54	48	达标	达标	64.5	57.3	达标	达标		56.8	49.4	58.6	51.8	达标	达标	4.6	3.8								
		N53-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	83.0	20.0	60	50	54	48	达标	达标	61.5	54.3	1.5	4.3		53.5	46.0	56.8	50.0	达标	达标	2.8	2.0								
		N53-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	122.5	20.0	60	50	54	48	达标	达标	59.4	52.3	达标	2.3		51.1	43.5	55.8	49.3	达标	达标	1.8	1.3								
		N53-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	200.0	20.0	60	50	54	48	达标	达标	57.3	50.5	达标	0.5		48.1	40.5	55.0	48.7	达标	达标	1.0	0.7								
54	姚湾	N54-0	拟建铁路边界处	左侧	30.0	21.2	70	60					67.5	60.2	达标	0.2	采取声屏障措施及隔声窗措施，满足室内使用功能	59.3	52.1	59.3	52.1	达标	达标			DK33+840	DK34+250	左侧	410	2.3m 直立式	左侧	10	198.6
		N54-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	48.9	21.2	70	60	57	54	达标	达标	66.3	59.8	达标	达标		57.7	50.4	60.4	55.6	达标	达标	3.4	1.6								
		N54-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	66.0	21.2	60	50	57	54	达标	4	64.9	58.5	4.9	8.5		56.1	48.6	59.6	55.1	达标	5.1	2.6	1.1								
		N54-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	129.0	21.2	60	50	57	54	达标	4	61.4	56.0	1.4	6.0		51.5	43.9	58.1	54.4	达标	4.4	1.1	0.4								
		N54-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	167.8	21.2	60	50	57	54	达标	4	60.3	55.4	0.3	5.4		49.7	42.1	57.7	54.3	达标	4.3	0.7	0.3								
55	堰头	N55-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	19.8	70	60					67.8	60.5	达标	0.5	采取声屏障措施及隔声窗措施，满足室内使用功能	59.6	52.4	59.6	52.4	达标	达标			DK34+035	DK34+370	右侧	335	2.3m 直立式	右侧	19	173.1
		N55-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	33.3	19.8	70	60	64	61	4	11	69.1	63.6	达标	3.6		59.3	52.1	65.3	61.5	达标	1.5	1.3	0.5								
		N55-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	71.5	19.8	60	50	64	61	4	11	66.8	62.2	6.8	12.2		55.7	48.2	64.6	61.2	4.6	11.2	0.6	0.2								
		N55-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	120.0	19.8	60	50	64	61	4	11	65.4	61.6	5.4	11.6		52.1	44.5	64.3	61.1	4.3	11.1	0.3	0.1								
		N55-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	200.0	19.8	60	50	64	61	4	11	64.7	61.3	4.7	11.3		48.6	41.1	64.1	61.0	4.1	11.0	0.1	0.0								
56	花农桥	N56-0	拟建铁路边界处	左侧	30.0	16.7	70	60					68.4	61.2	达标	1.2	采取隔声窗措	室内满足使用要求												左侧	7	7

序号	敏感目标名称	预测点编号	预测点位置说明	与拟建线路位置关系 m			标准值 dB(A)		背景值				营运近期运营时段措施前				噪声治理措施及效果	营运近期运营时段采取措施后预测分析								环保措施数量								环保措施费用
									背景值 dB（A）		达标分析		噪声预测值 dB（A）		达标分析			噪声贡献值 dB（A）		噪声预测值 dB（A）		达标分析		本工程引起的增量 dB（A）		声屏障措施					隔声窗措施		
				方位	水平距离	高差	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间		昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	起点	终点	方位	长度	声屏障形式	方位	户数	
		N56-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	30.5	16.7	70	60	59	56	达标	6	68.8	62.3	达标	2.3	施，室内满足使用要求																	
		N56-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	100.9	16.7	60	50	59	56	达标	6	63.3	58.0	3.3	8.0																	
		N56-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	140.3	16.7	70	55	65	58	达标	3	66.0	58.9	达标	3.9																	
57	富长浜	N57-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	12.3	70	60					68.8	61.6	达标	1.6	采取声屏障措施后可达标	61.1	53.8	61.1	53.8	达标	达标			DK34+630	DK35+295	右侧	665	2.3m 直立式			305.9
		N57-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	32.0	12.3	70	60	52	46	达标	达标	68.6	61.4	达标	1.4		60.8	53.6	61.4	54.3	达标	达标	9.4	8.3									
		N57-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	79.5	12.3	60	50	52	46	达标	达标	63.1	55.7	3.1	5.7		55.2	47.7	56.9	49.9	达标	达标	4.9	3.9									
		N57-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	126.9	12.3	60	50	52	46	达标	达标	60.2	52.9	0.2	2.9		52.7	45.1	55.4	48.6	达标	达标	3.4	2.6									
		N57-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	200.0	12.3	60	50	52	46	达标	达标	57.8	50.7	达标	0.7		49.8	42.2	54.0	47.5	达标	达标	2.0	1.5									
58	西南塘桥	N58-0	拟建铁路边界处	左侧	30.0	12.3	70	60					68.7	61.5	达标	1.5	采取声屏障措施后可达标	61.4	54.2	61.4	54.2	达标	达标			DK34+755	DK35+250	左侧	495	2.3m 直立式			227.7
		N58-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	51.8	12.3	70	60	43	42	达标	达标	65.6	58.3	达标	达标		58.5	51.1	58.6	51.6	达标	达标	15.6	9.6									
		N58-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	86.3	12.3	60	50	43	42	达标	达标	62.2	54.8	2.2	4.8		55.5	47.9	55.7	48.9	达标	达标	12.7	6.9									
		N58-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	127.9	12.3	60	50	43	42	达标	达标	59.5	52.2	达标	2.2		53.0	45.4	53.4	47.0	达标	达标	10.4	5.0									
		N58-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	183.5	12.3	60	50	43	42	达标	达标	57.2	50.1	达标	0.1		50.7	43.1	51.3	45.6	达标	达标	8.3	3.6									
59	周家门	N59-0	拟建铁路边界处	左侧	30.0	12.3	70	60					66.0	58.8	达标	达标	采取声屏障措施后可达标	58.7	51.5	58.7	51.5	达标	达标			DK35+290	DK35+625	左侧	335	2.3m 直立式			154.1
		N59-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	43.1	12.3	70	60	50	42	达标	达标	64.2	56.9	达标	达标		56.9	49.6	57.7	50.3	达标	达标	7.7	8.3									
		N59-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	74.2	12.3	60	50	50	42	达标	达标	60.8	53.3	0.8	3.3		53.6	46.1	55.2	47.6	达标	达标	5.2	5.6									
		N59-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	120.0	12.3	60	50	50	42	达标	达标	57.9	50.2	达标	0.2		50.7	43.1	53.4	45.6	达标	达标	3.4	3.6									
		N59-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	198.5	12.3	60	50	50	42	达标	达标	55.3	47.6	达标	达标		47.4	39.9	51.9	44.1	达标	达标	1.9	2.1									
60	蔡家门 1	N60-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	12.1	70	60					65.4	58.2	达标	达标	采取隔声窗措施，室内满足使用要求	室内满足使用要求												右侧	10	10	
		N60-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	43.2	12.1	70	60	49	47	达标	达标	63.5	56.5	达标	达标																	
		N60-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	70.9	12.1	60	50	49	47	达标	达标	60.4	53.6	0.4	3.6																	
61	蔡家门 2	N61-0	拟建铁路边界处	左侧	30.0	12.1	70	60					65.7	58.5	达标	达标	预测达标，参照居住区	室内满足使用要求												左侧	3	3	
		N61-1	4b 类区第一排	左侧	47.5	12.1	70	60	54	46	达标	达标	63.6	56.1	达标	达标																	

序号	敏感目标名称	预测点编号	预测点位置说明	与拟建线路位置关系 m			标准值 dB（A）		背景值				营运近期运营时段措施前				噪声治理措施及效果	营运近期运营时段采取措施后预测分析								环保措施数量								环保措施费用
									背景值 dB（A）		达标分析		噪声预测值 dB（A）		达标分析			噪声贡献值 dB（A）		噪声预测值 dB（A）		达标分析		本工程引起的增量 dB（A）		声屏障措施					隔声窗措施		
				方位	水平距离	高差	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间		昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	起点	终点	方位	长度	声屏障形式	方位	户数	
			建筑 1 楼窗外 1m														标准，采取隔声窗措施，室内满足使用要求																	
62	小庙浜、李家埭	N62-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	11.7	70	60					65.4	58.2	达标	达标	采取声屏障措施后可达标	58.1	50.9	58.1	50.9	达标	达标			DK36+000	DK37+025	右侧	1025	2.3m 直立式			471.5
		N62-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	42.2	11.7	70	60	49	40	达标	达标	63.7	56.3	达标	达标		56.4	49.1	57.1	49.6	达标	达标	8.1	9.6									
		N62-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	67.0	11.7	60	50	49	40	达标	达标	60.8	53.2	0.8	3.2		53.6	46.1	54.9	47.1	达标	达标	5.9	7.1									
		N62-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	128.0	11.7	60	50	49	40	达标	达标	56.8	49.0	达标	达标		49.6	42.0	52.3	44.1	达标	达标	3.3	4.1									
		N62-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	195.0	11.7	60	50	49	40	达标	达标	54.6	46.7	达标	达标		46.9	39.3	51.1	42.7	达标	达标	2.1	2.7									
63	恬楼	N63-0	拟建铁路边界处	左侧	30.0	11.7	70	60					65.2	58.0	达标	达标		57.9	50.7	57.9	50.7	达标	达标			DK36+495	DK36+950	左侧	455	2.3m 直立式			209.3
		N63-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	38.7	11.7	70	60	51	45	达标	达标	64.0	56.8	达标	达标	采取声屏障措施后可达标	56.6	49.4	57.7	50.7	达标	达标	6.7	5.7									
		N63-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	90.7	11.7	60	50	51	45	达标	达标	58.9	51.6	达标	1.6		51.6	44.0	54.3	47.5	达标	达标	3.3	2.5									
		N63-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	117.9	11.7	60	50	51	45	达标	达标	57.5	50.3	达标	0.3		49.9	42.3	53.5	46.9	达标	达标	2.5	1.9									
		N63-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	185.0	11.7	60	50	51	45	达标	达标	55.3	48.4	达标	达标		47.0	39.4	52.5	46.1	达标	达标	1.5	1.1									
64	严家埭	N64-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	16.1	70	60					67.9	60.6	达标	0.6	采取声屏障措施后可达标	60.4	53.2	60.4	53.2	达标	达标			DK37+025	DK37+500	右侧	475	2.3m 直立式			218.5
		N64-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	35.9	16.1	70	60	54	41	达标	达标	67.4	60.0	达标	达标		59.8	52.6	60.8	52.9	达标	达标	6.8	11.9									
		N64-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	66.0	16.1	60	50	54	41	达标	达标	64.1	56.3	4.1	6.3		56.5	49.1	58.5	49.7	达标	达标	4.5	8.7									
		N64-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	126.0	16.1	60	50	54	41	达标	达标	60.3	51.9	0.3	1.9		52.6	45.0	56.4	46.4	达标	达标	2.4	5.4									
65	庙浜	N65-0	拟建铁路边界处	左侧	30.0	16.1	70	60					67.9	60.7	达标	0.7	采取声屏障措施后可达标	60.5	53.2	60.5	53.2	达标	达标			DK37+070	DK37+540	左侧	470	2.3m 直立式			216.2
		N65-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	87.0	16.1	60	50	50	40	达标	达标	62.1	54.4	2.1	4.4		54.9	47.3	56.1	48.1	达标	达标	6.1	8.1									
		N65-2	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	130.0	16.1	60	50	50	40	达标	达标	59.5	51.7	达标	1.7		52.4	44.8	54.4	46.1	达标	达标	4.4	6.1									
		N65-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	197.5	16.1	60	50	50	40	达标	达标	57.1	49.1	达标	达标		49.8	42.2	52.9	44.3	达标	达标	2.9	4.3									
66	袁家浜	N66-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	21.8	70	60					67.6	60.4	达标	0.4	采取隔声窗措施，室内满足使用要求	室内满足使用要求												右侧	4	4	
		N66-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	140.0	21.8	60	50	58	44	达标	达标	61.6	52.2	1.6	2.2																	
		N66-2	敏感点内建筑 1	右侧	200.0	21.8	60	50	58	44	达标	达标	60.4	50.2	0.4	0.2																	

序号	敏感目标名称	预测点编号	预测点位置说明	与拟建线路位置关系 m			标准值 dB(A)		背景值				营运近期运营时段措施前				噪声治理措施及效果	营运近期运营时段采取措施后预测分析								环保措施数量								环保措施费用
									背景值 dB（A）		达标分析		噪声预测值 dB（A）		达标分析			噪声贡献值 dB（A）		噪声预测值 dB（A）		达标分析		本工程引起的增量 dB（A）		声屏障措施					隔声窗措施		
				方位	水平距离	高差	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间		昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	起点	终点	方位	长度	声屏障形式	方位	户数	
			楼窗外 1m																														
67	水南斗	N67-0	拟建铁路边界处	两侧	30.0	22.4	70	60					65.8	58.5	达标	达标	采取声屏障措施及隔声窗措施，满足室内使用功能	58.0	50.8	58.0	50.8	达标	达标			DK37+980	DK38+450	左侧	470	2.3m 直立式	两侧	29	245.2
		N67-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	30.0	22.4	70	60	56	48	达标	达标	66.2	58.9	达标	达标		58.0	50.8	60.1	52.6	达标	达标	4.1	4.6								
		N67-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	67.0	22.4	60	50	56	48	达标	达标	63.4	55.8	3.4	5.8		54.9	47.4	58.5	50.7	达标	0.7	2.5	2.7								
		N67-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	120.0	22.4	60	50	56	48	达标	达标	60.4	52.6	0.4	2.6		50.9	43.3	57.2	49.3	达标	达标	1.2	1.3								
		N67-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	198.0	22.4	60	50	56	48	达标	达标	58.5	50.7	达标	0.7		47.5	39.9	56.6	48.6	达标	达标	0.6	0.6								
68	黄家浜	N68-0	拟建铁路边界处	两侧	30.0	20.9	70	60					66.0	58.8	达标	达标	采取隔声窗措施，室内满足使用要求	室内满足使用要求													两侧	8	8
		N68-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	56.6	20.9	70	60	59	50	达标	0	64.9	57.1	达标	达标																	
		N68-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	68.0	20.9	60	50	59	50	达标	0	64.0	56.1	4.0	6.1																	
		N68-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	129.0	20.9	60	50	59	50	达标	0	61.5	53.1	1.5	3.1																	
		N68-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	152.0	20.9	60	50	59	50	达标	0	61.0	52.6	1.0	2.6																	
69	黑鱼浜	N69-0	拟建铁路边界处	两侧	30.0	18.8	70	60					66.2	59.0	达标	达标	采取隔声窗措施，室内满足使用要求	室内满足使用要求													两侧	24	24
		N69-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	30.9	18.8	70	60	46	41	达标	达标	66.2	59.0	达标	达标																	
		N69-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	67.0	18.8	60	50	46	41	达标	达标	62.5	55.1	2.5	5.1																	
		N69-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	128.0	18.8	60	50	46	41	达标	达标	58.1	50.7	达标	0.7																	
		N69-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	200.0	18.8	60	50	46	41	达标	达标	55.3	48.1	达标	达标																	
70	人才公寓	N70-0	拟建铁路边界处	左侧	30.0	19.3	70	60					68.2	60.9	达标	0.9	敏感目标已采取隔声窗错，本工程增设声屏障措施，可有效改善室外声环境质量	60.6	53.4	60.6	53.4	达标	达标			DK44+070	DK44+450	左侧	380	3.3m 直立式			250.8
		N70-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	35.0	19.3	70	60	58	53	达标	3	68.1	61.2	达标	1.2		60.2	53.0	62.3	56.0	达标	达标	4.3	3.0								
		N70-2	4b 类区第一排建筑 5 楼窗外 1m	左侧	35.0	7.3	70	60	58	53	达标	3	68.1	61.1	达标	1.1		61.1	53.8	62.8	56.4	达标	达标	4.8	3.4								
		N70-3	4b 类区第一排建筑 9 楼窗外 1m	左侧	35.0	(4.7)	70	60	58	53	达标	3	66.0	59.2	达标	达标		65.8	58.5	66.5	59.6	达标	达标	8.5	6.6								
		N70-4	4b 类区第一排建筑 13 楼窗外 1m	左侧	35.0	(16.7)	70	60	58	53	达标	3	65.5	58.7	达标	达标		62.7	55.4	64.0	57.4	达标	达标	6.0	4.4								
		N70-5	4b 类区第一排建筑 17 楼窗外	左侧	35.0	(28.7)	70	60	58	53	达标	3	65.5	58.7	达标	达标		62.7	55.4	64.0	57.4	达标	达标	6.0	4.4								

序号	敏感目标名称	预测点编号	预测点位置说明	与拟建线路位置关系 m			标准值 dB(A)		背景值				营运近期运营时段措施前				噪声治理措施及效果	营运近期运营时段采取措施后预测分析								环保措施数量								环保措施费用
									背景值 dB（A）		达标分析		噪声预测值 dB（A）		达标分析			噪声贡献值 dB（A）		噪声预测值 dB（A）		达标分析		本工程引起的增量 dB（A）		声屏障措施					隔声窗措施		
				方位	水平距离	高差	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间		昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	起点	终点	方位	长度	声屏障形式	方位	户数	
			1m																														
		N70-6	4b 类区第一排建筑 21 楼窗外 1m	左侧	35.0	(40.7)	70	60	58	53	达标	3	65.5	58.7	达标	达标		62.7	55.4	64.0	57.4	达标	达标	6.0	4.4								
71	西塘桥街道办事处	N71-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	12.9	70	60					65.1	57.9	达标	达标	预测达标	/															
		N71-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	178.0	12.9	60	50	54	/	达标	/	56.8	/	达标	/																	
72	杜家桥	N72-0	拟建铁路边界处	左侧	30.0	12.7	70	60					63.7	56.4	达标	达标	预测达标，参照居住区标准，采取隔声窗措施，室内满足使用要求	室内满足使用要求													左侧	4	4
		N72-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	42.0	12.7	70	60	56	53	达标	3	62.9	56.9	达标	达标																	
73	黄家门	N73-0	拟建铁路边界处	左侧	30.0	12.7	70	60					64.4	57.2	达标	达标	预测达标	/															
		N73-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	153.4	12.7	60	50	52	45	达标	达标	56.1	48.7	达标	达标																	
		N73-2	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	200.0	12.7	60	50	52	45	达标	达标	55.1	47.8	达标	达标																	
74	陆家门	N74-0	拟建铁路边界处	左侧	30.0	12.5	70	60					66.0	58.8	达标	达标	采取隔声窗措施，室内满足使用要求	室内满足使用要求													左侧	10	10
		N74-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	41.0	12.5	70	60	48	43	达标	达标	64.5	57.2	达标	达标																	
		N74-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	66.8	12.5	60	50	48	43	达标	达标	61.4	54.0	1.4	4.0																	
		N74-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	98.9	12.5	60	50	48	43	达标	达标	58.8	51.5	达标	1.5																	
75	张家村	N75-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	13.2	70	60					66.5	59.3	达标	达标	采取声屏障措施后可达标或维持现状	59.1	51.9	59.1	51.9	达标	达标			DK47+500	DK47+960	右侧	460	2.3m 直立式			211.6
		N75-1	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	83.0	13.2	70	55	63	58	达标	3	64.8	59.1	达标	4.1		53.5	45.9	63.5	58.3	达标	3.3	0.5	0.3								
		N75-2	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	120.0	13.2	60	50	63	58	3	8	64.1	58.7	4.1	8.7		51.2	43.6	63.3	58.2	3.3	8.2	0.3	0.2								
		N75-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	200.0	13.2	60	50	52	44	达标	达标	56.3	48.6	达标	达标		47.9	40.4	53.4	45.6	达标	达标	1.4	1.6								
76	桥湾里	N76-0	拟建铁路边界处	两侧	30.0	13.2	70	60					66.4	59.2	达标	达标	采取声屏障措施后可达标	59.0	51.8	59.0	51.8	达标	达标			DK47+870	DK48+195	左侧	325	2.3m 直立式			149.5
		N76-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	32.0	13.2	70	60	42	39	达标	达标	66.2	59.0	达标	达标		58.8	51.6	58.9	51.8	达标	达标	16.9	12.8	DK47+920	DK48+270	右侧	350	2.3m 直立式			161
		N76-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	69.0	13.2	60	50	42	39	达标	达标	61.5	54.1	1.5	4.1		54.5	47.0	54.7	47.6	达标	达标	12.7	8.6								
		N76-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	123.0	13.2	60	50	42	39	达标	达标	57.6	50.2	达标	0.2		51.0	43.4	51.5	44.7	达标	达标	9.5	5.7								

序号	敏感目标名称	预测点编号	预测点位置说明	与拟建线路位置关系 m			标准值 dB(A)		背景值				营运近期运营时段措施前				噪声治理措施及效果	营运近期运营时段采取措施后预测分析								环保措施数量								环保措施费用
									背景值 dB（A）		达标分析		噪声预测值 dB（A）		达标分析			噪声贡献值 dB（A）		噪声预测值 dB（A）		达标分析		本工程引起的增量 dB（A）		声屏障措施					隔声窗措施		
				方位	水平距离	高差	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间		昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	起点	终点	方位	长度	声屏障形式	方位	户数	
		N76-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	195.0	13.2	60	50	42	39	达标	达标	54.6	47.4	达标	达标		48.0	40.4	49.0	42.8	达标	达标	7.0	3.8								
77	朱家塔	N77-0	拟建铁路边界处	左侧	30.0	14.4	70	60					66.1	58.9	达标	达标		58.7	51.5	58.7	51.5	达标	达标			DK48+195	DK48+470	左侧	275	2.3m 直立式			126.5
		N77-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	51.0	14.4	70	60	48	42	达标	达标	63.5	56.1	达标	达标		56.2	48.8	56.8	49.6	达标	达标	8.8	7.6								
		N77-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	65.6	14.4	60	50	48	42	达标	达标	61.8	54.4	1.8	4.4	采取声屏障措施后可达标	54.5	47.0	55.4	48.2	达标	达标	7.4	6.2								
		N77-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	120.0	14.4	60	50	48	42	达标	达标	57.9	50.5	达标	0.5		50.9	43.3	52.7	45.7	达标	达标	4.7	3.7								
		N77-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	185.0	14.4	60	50	48	42	达标	达标	55.4	48.1	达标	达标		48.2	40.6	51.1	44.4	达标	达标	3.1	2.4								
78	野猫桥	N78-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	14.4	70	60					66.2	59.0	达标	达标		58.8	51.6	58.8	51.6	达标	达标			DK48+270	DK48+720	右侧	450	2.3m 直立式			207
		N78-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	38.0	14.4	70	60	48	44	达标	达标	65.3	58.1	达标	达标		57.9	50.7	58.4	51.5	达标	达标	10.4	7.5								
		N78-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	66.0	14.4	60	50	48	44	达标	达标	61.9	54.6	1.9	4.6	采取声屏障措施后可达标	54.6	47.1	55.4	48.8	达标	达标	7.4	4.8								
		N78-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	120.0	14.4	60	50	48	44	达标	达标	58.0	51.0	达标	1.0		51.1	43.5	52.8	46.7	达标	达标	4.8	2.7								
		N78-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	200.0	14.4	60	50	48	44	达标	达标	55.1	48.5	达标	达标		47.8	40.2	50.9	45.5	达标	达标	2.9	1.5								
79	荷叶地	N79-0	拟建铁路边界处	左侧	30.0	14.4	70	60					66.3	59.1	达标	达标	采取隔声窗措施，室内满足使用要求	室内满足使用要求													左侧	7	7	
		N79-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	30.5	14.4	70	60	43	40	达标	达标	66.3	59.1	达标	达标																		
		N79-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	65.7	14.4	60	50	43	40	达标	达标	61.9	54.5	1.9	4.5																		
		N79-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	99.2	14.4	60	50	43	40	达标	达标	59.1	51.7	达标	1.7																		
80	港海廊、张家门	N80-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	16.5	70	60					66.1	58.9	达标	达标	采取声屏障措施后可达标	58.6	51.4	58.6	51.4	达标	达标			DK48+720	DK49+130	右侧	410	2.3m 直立式			188.6
		N80-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	31.0	16.5	70	60	44	40	达标	达标	66.0	58.8	达标	达标		58.5	51.3	58.7	51.6	达标	达标	14.7	11.6								
		N80-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	65.9	16.5	60	50	44	40	达标	达标	62.0	54.6	2.0	4.6		54.9	47.4	55.2	48.1	达标	达标	11.2	8.1								
		N80-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	120.0	16.5	60	50	44	40	达标	达标	58.0	50.6	达标	0.6		51.2	43.6	51.9	45.1	达标	达标	7.9	5.1								
		N80-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	200.0	16.5	60	50	44	40	达标	达标	54.7	47.5	达标	达标		47.9	40.4	49.4	43.2	达标	达标	5.4	3.2								
81	王家宅基	N81-0	拟建铁路边界处	右侧	30.0	16.6	70	60					66.1	58.9	达标	达标	采取隔声窗措施，室内满足使用要求	室内满足使用要求													右侧	10	10	
		N81-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	31.0	16.6	70	60	48	40	达标	达标	66.0	58.8	达标	达标																		
		N81-2	2 类区第一排建	右侧	83.3	16.6	60	50	48	40	达标	达标	60.6	53.0	0.6	3.0																		

序号	敏感目标名称	预测点编号	预测点位置说明	与拟建线路位置关系 m			标准值 dB(A)		背景值				营运近期运营时段措施前				噪声治理措施及效果	营运近期运营时段采取措施后预测分析								环保措施数量								环保措施费用
									背景值 dB（A）		达标分析		噪声预测值 dB（A）		达标分析			噪声贡献值 dB（A）		噪声预测值 dB（A）		达标分析		本工程引起的增量 dB（A）		声屏障措施					隔声窗措施		
				方位	水平距离	高差	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间		昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	起点	终点	方位	长度	声屏障形式	方位	户数	
			筑 1 楼窗外 1m																														
		N81-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	120.9	16.6	60	50	48	40	达标	达标	58.2	50.5	达标	0.5																	
		N81-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	200.0	16.6	60	50	48	40	达标	达标	55.2	47.6	达标	达标																	
82	瓜田庙	N82-0	拟建铁路边界处	左侧	30.0	16.6	70	60					66.1	58.9	达标	达标	采取声屏障措施后可达标	58.6	51.4	58.6	51.4	达标	达标			DK49+110	DK49+650	左侧	540	2.3m 直立式			248.4
		N82-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	31.0	16.6	70	60	43	42	达标	达标	66.0	58.8	达标	达标		58.5	51.3	58.6	51.8	达标	达标	15.6	9.8								
		N82-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	左侧	67.0	16.6	60	50	43	42	达标	达标	61.9	54.6	1.9	4.6		54.8	47.3	55.0	48.4	达标	达标	12.0	6.4								
		N82-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	128.0	16.6	60	50	43	42	达标	达标	57.5	50.4	达标	0.4		50.8	43.2	51.4	45.6	达标	达标	8.4	3.6								
		N82-4	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	左侧	200.0	16.6	60	50	43	42	达标	达标	54.6	48.0	达标	达标		47.9	40.4	49.1	44.3	达标	达标	6.1	2.3								
83	南吴家塔	N83-0	拟建铁路边界处	两侧	30.0	15.8	70	60					66.2	58.9	达标	达标	右侧采取声屏障措施后可达标，左侧零星住宅采用隔声窗措施，室内满足使用功能	58.7	51.5	58.7	51.5	达标	达标			DK49+670	DK49+990	右侧	320	2.3m 直立式	左侧	5	152.2
		N83-1	4b 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	38.0	15.8	70	60	46	41	达标	达标	65.3	58.1	达标	达标		57.9	50.7	58.2	51.1	达标	达标	12.2	10.1								
		N83-2	2 类区第一排建筑 1 楼窗外 1m	右侧	78.9	15.8	60	50	46	41	达标	达标	60.8	53.4	0.8	3.4		53.4	45.8	54.1	47.1	达标	达标	8.1	6.1								
		N83-3	敏感点内建筑 1 楼窗外 1m	右侧	125.0	15.8	60	50	46	41	达标	达标	57.8	50.4	达标	0.4		50.9	43.3	52.1	45.3	达标	达标	6.1	4.3								

（2）地上线沿线用地规划控制建议

评价建议，临地上线路第一排不宜规划为教学楼、宿舍楼、医院住院部和集中居民住宅区等噪声敏感建筑，并科学规划建筑物的布局，做好对后排建筑的噪声遮挡。

对于无声屏障措施路段，若后续规划调整，在未采取措施情况下，评价建议在噪声达标距离范围内，不宜新建学校、医院和集中居民住宅区等敏感建筑，如果开发商要自主建设以上敏感建筑物时，须由开发商来承担建筑隔声的设计与施工。

4.5 施工期声环境影响分析与防护措施

4.5.1 施工期噪声源

工程施工噪声源主要包括施工机械、运输车辆两类，本工程的隧道段的施工工法均为盾构/明挖，无爆破噪声。

4.5.1.1 施工机械

施工现场的各类机械设备包括装载机、挖掘机、推土机、混凝土搅拌机、重型吊车、打桩机等，这类机械是最主要的施工噪声源。根据 HJ2034-2013《环境噪声与振动控制工程技术导则》，将常用施工机械噪声源强汇于表 2.2-4 中。

4.5.1.2 运输车辆

施工中土石方调配，设备和材料运输，都将动用大量运输车辆，这些车辆特别是重型汽车噪声辐射强度较高，对其频繁行使经过的施工现场、施工便道和既有公路周围环境将产生较大干扰。载重汽车噪声源强也汇于表 2.2-2 中。

4.5.2 施工期评价标准

施工期噪声执行 GB12523-2011《建筑施工场界环境噪声排放标准》“昼间 70dB（A）、夜间 55dB（A）”。

4.5.3 施工期噪声预测

施工期噪声对环境的影响，一方面取决于声源大小和施工强度，另一方面还与周围敏感点分布及其与声源间距离有关。不同作业性质和作业阶段，施工强度和所用到的施工机械不同，对声环境影响有所差别。施工场所使用的机械应尽可能满足一定的控制距离，满足施工场界等效声级限值的要求。各施工阶段的设备作业时需要一定的作业空间，施工机械操作运转时有一定的工作间距，因此噪声源为点声源。

施工期声源在预测点产生的等效声级贡献值 L_{eqg} 计算如下：

$$L_{eqg}=10\lg\left(\frac{1}{T}\sum_i t_i 10^{0.1L_{Ai}}\right)$$ （式 4.4-1）

L_{eqg} ——声源在预测点的等效声级贡献值，dB（A）；

L_{Ai}——i 声源在预测点产生的 A 声级，dB（A）；

T——预测计算的时间段，s；

T_i——i 声源在 T 时段内的运行时间，s；

施工噪声的影响采用距离衰减法进行预测，计算公式如下：

$$L_{(r)}=L_{(r_0)}-20\lg\left(r/r_0\right)$$ （式 4.4-2）

式中：$L_{(r)}$——预测点（距离声源 r）的声级

$L_{(r_0)}$——参照点（距离声源 r0）的声级

施工机械距施工场界的控制距离应根据多种机械施工的实际情况进行计算。本次工作时间昼间分别按 8、10、12 小时，夜间分别按 1、2、3 小时，施工机械分别按 1 台、2 台、3 台，通过公式计算给出施工机械控制距离，详见表 4.5-1。

表 4.5-1　施工机械控制距离估算表（m）

施工机械	场界限值（dB（A））		作业时间（h）		使用 1 台		使用 2 台		使用 3 台	
	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间
推土机	70	55	8	1	56	158	79	223	97	274
			10	2	63	223	89	316	109	387
			12	3	69	274	97	387	119	474
破路机	70	55	8	1	40	112	56	158	69	194
			10	2	44	158	63	224	77	274
			12	3	49	194	69	274	84	335
重型吊车	70	55	8	1	71	199	100	281	122	344
			10	2	79	281	112	398	137	487
			12	3	87	344	122	487	150	596
发电机、混凝土搅拌机	70	55	8	1	28	79	36	112	38	137
			10	2	31	112	38	158	40	194
			12	3	34	137	43	194	45	237

4.5.4 施工期噪声影响分析

施工中的设备、材料和土石方等运输需动用大量运输车辆，车辆运输尤其是载重汽车噪声辐射较高，在施工期将会对沿线敏感点产生干扰。

沿线大型临时施工设施如材料场、拌合站等都是不可忽视的噪声源，以敲击、碰撞等间歇性噪声为主，源强（距声源 10m）为 80～115dB（A），同时兼有吊车、风动机具等设备噪声，该类设施产生的噪声将对周围环境产生较大影响。

本次工程施工噪声环境影响除与声源有关外，还与周围敏感点分布、距声源的距离有关。根据工程施工安排进行分析，干扰主要集中在施工准备、路基土石方施工、铺轨及房屋建筑施工阶段，影响的主要区域为沿线敏感点。

4.5.4.1 临时场地

本工程设置混凝土拌合站 4 处，制梁场 2 处，轨枕预制场 1 处，管片预制场 1 处。本工程不设置施工便道，利用既有道路和永久征地范围内用地。

（1）混凝土拌合站

为确保混凝土工程施工质量及施工进度，本工程新建混凝土拌合站 4 处。

表 4.5-2　全线混凝土拌合站设置情况一览表

序号	布置里程	位置里程	供应起点	供应终点	占地（亩）
1	DK13+500 南侧 0.2km	DK13+500	DK00+000.0	DK14+000.0	15
2	DK19+700 南侧 0.2km	DK19+700	DK14+000.0	DK26+000.0	15
3	DK27+900 北侧	DK27+900	DK26+000.0	DK39+880.0	15
4	DK41+500 南侧 0.2km	DK41+500	DK39+880.0	DK52+116.0	15

混凝土拌合站主要噪声源为混凝土搅拌噪声，通过类比类似工程建设时大临设施噪声影响，敏感目标距离混凝土搅拌机等施工机械约 45m 外能满足昼间 70dB(A)要求，本工程选址多空阔地带，临时工程场地设置时可控制距居民住宅的距离不小于 100m，且混凝土拌合站一般由围墙进行封闭遮挡，因此昼间混凝土拌合站对周边敏感目标的影响较小。在既有敏感目标附近施工时，注意施工场所的封闭遮挡，场内合理布局，将产生高噪声的工艺、设备布置在非噪声敏感区一侧，避免夜间施工。

（2）制、存梁场、轨枕预制场、管片预制场

本工程所需的混凝土构件由轨枕预制场、管片预制场、制、存梁场预制，再由机械运输至施工工点进行安装施工。全线共设置制、存梁场 2 处，轨枕预制场和管片预制场各 1 处。

表 4.5-3　制存梁场设置情况一览表

序号	名称	位置	供应起点	供应终点	占地（亩）
1	1#制存梁场	DK28+200	DK12+531	DK33+000	150
2	2#制存梁场	DK41+300	DK33+000	DK52+116	150

序号	名称	位置	供应起点	供应终点	占地（亩）
3	轨枕预制场	DK13+700	DK00+000	DK52+116	120
4	管片预制场	DK13+700	DK02+400	DK11+500	150

本工程制存梁场、轨枕预制场、管片预制场选址位于空阔地带，制梁过程中噪声污染主要来自混凝土拌和和生产系统、钢筋加工区（切割、打磨等工艺）、混凝土灌注过程、施工机械及车辆运输过程等。类比类似工程建设时大临设施噪声影响，建议合理选择临时场地位置，控制距居民住宅距离不小于 100m，并场内合理布局，将产生高噪声的工艺、设备布置在非噪声敏感区一侧，避免夜间施工。

（3）运输便道

运输便道主要噪声源为汽车运输和鸣笛噪声，对近距离的居民生活将产生一定影响。

4.5.4.2 桥梁施工

施工阶段，主要噪声源为桥梁下部基础施工中的旋转钻机和车辆运输噪声。旋转钻机一旦开始作业即具有连续性，其对敏感点影响时间为 3～4 个月。跨河桥梁主桥工程距居民点较远，影响很小。应合理安排工期，夜间禁止施工。

4.5.4.3 路基、隧道、存车场施工噪声影响

路基、隧道敞开段施工沿线路呈带状分布，主要声源为推土机、载重汽车和压路机等。土石方调配、材料运输作业干扰源的流动性强，但这种影响多限于昼间，且具有不连续性，一般能被民众接受。

存车场工程施工地点固定，由于施工持续时间较长，对存车场周边住户将产生较大影响。

4.5.5 施工噪声防护措施及建议

根据《中华人民共和国噪声污染防治法》第二十七、二十八、二十九、三十条的规定，本工程施工场界噪声应符合《建筑施工场界环境噪声排放标准》（GB12523-2011）中的规定；在工程开工十五日前向工程所在地环境保护行政主管部门申报本工程的项目名称、施工场所和期限、可能产生的环境噪声值以及所采取的噪声污染防治措施的情况；在噪声敏感建筑物集中区域内，禁止夜间进行产生环境噪声污染的建筑施工作业，因特殊需要必须连续作业的，必须有县级以上人民政府或有关主管部门的证明，并将批准的夜间作业公告附近居民。

除此之外，结合本工程的实际情况，对施工期噪声环境影响提出以下对策措施和建议。

（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）根据国家环保总局 1998 年 4 月 26 日发布的《关于在高考期间加强环境噪声污染监督管理的通知》，在高考期间和高考前半个月内，除国家有关环境噪声标准对各类环境噪声源进行严格控制外，还应禁止产生噪声超标和扰民的施工作业。

（7）加强环境管理，严格执行国家、地方有关规定。

工程总工期为 4 年，但各路段施工的噪声影响在一定时间内随施工结束而结束，施工期采取有效的对策措施后，噪声影响可得到有效缓解。

4.6 评价小结

4.6.1 现状评价

本项目声环境保护目标 84 处，其中正线两侧 200 米范围内共 83 处（街道办事处 1 处、高层居民住宅 1 处，其他均为 1-3 层居民住宅），海盐东牵引变电所周边 200 米范围内 1 处（同正线 81#），海盐东存车场周边 200 米范围内 1 处，存车场出入线 200 米范围内共 2 处（同正线 82#和 83#）。

根据现状监测结果，现状受既有道路噪声影响的敏感点昼间为 39～66dB（A）、夜间为 38～61dB（A），对照 GB3096-2008 相应标准，昼间有 1 处敏感点超标 4dB（A），夜间有 6 处敏感点超标 1～11dB（A）。现状超标原因为道路交通噪声。现状不受既有道路噪声影响的敏感点，现状监测值昼间为 40～54dB（A），夜间为 39～47dB（A），昼夜均可满足 GB3096-2008 相应标准。

4.6.2 预测评价

（1）铁路边界处噪声预测结果

铁路外轨中心外 30m 处，初、近、远期昼间排放值分别为 61.8-67.8dB（A）、62.4-68.8 dB（A）、63.1-69.7 dB（A）；初、近、远期夜间排放值分别为 44.7-52.5dB（A）、44.7-52.5dB（A）、47.6-55.6dB（A）。对照《铁路边界噪声限值及其测量方法》（GB12525-90）及其修改方案中表 2 的限值要求，即昼间 70dB（A）、夜间 60dB（A），营运期铁路外轨中心外 30m 处初、近、远期昼夜排放值均满足标准要求。

（2）敏感目标处噪声预测结果

运营初期，敏感目标处昼间噪声预测值为 51.4-68.6dB（A），超标 0-6.5dB（A），较现状增加 0.6-23.2dB（A）；夜间噪声预测值 40.7-61.4dB（A），超标 0.1-11.2dB（A），较现状增加 0.0-11.2dB（A）；长编组列车单列车通过时段内等效连续 A 声级 62.7-89.3dB（A），短编组列车单列车通过时段内等效连续 A 声级 67.5-89.5dB（A）。超标原因主要由于受到市域铁路运营及现状道路交通噪声影响。

运营近期，敏感目标处昼间噪声预测值为 52.2-69.2dB（A），超标 0.1-6.9dB（A），较现状增加 0.7-24.2dB（A）；夜间噪声预测值 40.7-61.4dB（A），超标 0.1-11.2dB（A），较现状增加 0.0-11.2dB（A）；长编组列车单列车通过时段内等效连续 A 声级 62.7-89.3dB（A），短编组列车单列车通过时段内等效连续 A 声级 67.5-89.5dB（A）。超标原因主要由于受到市域铁路运营及现状道路交通噪声影响。

运营远期，敏感目标处昼间噪声预测值为 52.9-69.9dB（A），超标 0.1-7.4dB（A），较现状增加 0.9-25.1dB（A）；夜间噪声预测值 42.3-61.9dB（A），超标 0.1-11.4dB（A），较现状增加 0.1-14.1dB（A）；长编组列车单列车通过时段内等效连续 A 声级 62.7-89.3dB（A），短编组列车单列车通过时段内等效连续 A 声级 67.5-89.5dB（A）。超标原因主要由于受到市域铁路运营及现状道路交通噪声影响。

营运近期列车运营时段，敏感目标处昼间噪声预测值为 52.2-69.2dB（A），超标 0.1-6.9dB（A），夜间运营时段噪声预测值 44.8-63.7dB（A），超标 0.0-12.3dB（A），超标原因主要由于受到市域铁路运营及现状道路交通噪声影响。

在不采取措施的前提下，本工程贡献值叠加敏感目标噪声现状值后，各敏感目标均有不同程度超标，需采取相应的降噪措施以降低工程影响。

4.6.3 噪声污染防治措施方案

（1）合理选择设备及类型

在车辆和设备选型时充分考虑噪声源强这一重要指标，选择低噪声的类型，在源头上控制噪声。

（2）加强轨道交通的运营期管理

采取镟轮和打磨钢轨的措施保持车轮踏面圆整，钢轨表面光滑，降低噪声、振动影响。加强车辆基地的运营管理、提高司乘人员的环保意识，控制鸣笛；禁止夜间进行试车作业和高噪声车间的生产作业。

（3）城市规划及建筑物合理布局

对于新开发区，地上线规划部门应根据表 4.3-3 中所列的噪声防护距离，控制敏感建筑距本工程的退界。在无声屏障措施的情况下，近期达到 2 类区、3 类区的噪声控制距离分别为 125m、63m（桥梁高度 10m）；135m、68m（桥梁高度 20m）。

（4）敏感点噪声治理工程

根据噪声治理原则，本项目共设置直立式声屏障 18525m，其中桥面以上 2.3m 直立式声屏障 18145m，桥面以上 3.3m 直立式声屏障 380m，设置隔声窗 441 户，面积约 8820m^2。噪声污染防治措施投资合计 9038.5 万元。

5 振动环境影响评价

5.1 概 述

5.1.1 评价范围

根据本工程振动干扰特点和干扰强度，以及与沿线敏感点的相对位置等实际情况，环境振动影响评价范围为高架线路外轨中心线两侧各 60m 以内区域。

地下线段评价范围内无敏感保护目标。

5.1.2 评价工作内容

本次振动环境影响评价的主要工作内容有：

（1）通过现状踏勘、调查、监测，评价项目所在区域环境振动现状；

（2）结合工程特点，预测评价区域内的环境振动，并按有关评价标准评价铁路振动影响的程度和范围，以及敏感点的达标情况；

（3）分析敏感点的超标原因，提出铁路振动防护的措施和建议；对超标敏感点提出技术可行、经济合理的工程治理措施；为给今后的土地利用及规划提供依据，以表格形式给出铁路振动防护距离。

5.1.3 评价量

环境振动现状评价量为累计百分 Z 振级 VL_{z10}；

敏感建筑物处振动预测评价量为列车通过时段的最大 Z 振级 VL_{zmax}。

本工程为市域铁路，采用轨道交通运营模式，工程有 1 处 1.9km 隧道，隧道评价范围内无振动敏感目标，本次预测不作地下线振动预测分析。

5.2 环境振动现状调查与分析

5.2.1 振动环境现状概况

本工程周边敏感点的环境振动主要来自社会生活振动或少量道路交通振动，无较强振动源，振动环境现状质量较好。

工程所经区域振动环境保护目标以农村住宅为主，主要为 2～3 层Ⅱ类建筑，建设年代多为 2000 年后。根据设计文件和现场调查，本工程高架段评价范围内共有振动环境保护目标 56 处，均为居民住宅。地下线两侧评价范围内无现状和规划振动敏感点，根据《平湖市独山港镇城镇总体规划》城乡建设用地规划图，地下线段所在区域规划为防护绿地，不涉及居住、科研等用地。沿线环境振动敏感点概况见表 5.2-1。

表 5.2-1　沿线环境振动敏感点概况一览表

序号	敏感目标名称	行政区划	线路类型	区段	涉及线路里程范围		与拟建线路位置关系（m）			评价范围内户数	敏感点概况			
					起点	终点	方位	距离	高差		楼层	建设年代	备注	建筑物类型
1	徐家宅基	平湖市	桥梁	金山大道站-独山港东站	DK14+485	DK14+660	左侧	38.9	12.4	10	2-3 层	2000 年左右	农村住宅	II
2	前进村（南陆家宅基）	平湖市	桥梁	金山大道站-独山港东站	DK14+970	DK15+465	右侧	33.6	12.4	15	2-3 层	2000 年左右	农村住宅	II
3	白荡	平湖市	桥梁	金山大道站-独山港东站	DK15+650	DK15+800	左侧	54.9	13.5	2	2-3 层	2000 年左右	农村住宅	II
4	横港桥 2	平湖市	桥梁	独山港东~独山港西	DK16+240	DK16+525	右侧	40.5	12.4	7	2-3 层	2000 年左右	农村住宅	II
5	腰圩里	平湖市	桥梁	独山港东~独山港西	DK17+070	DK17+255	右侧	49.4	12.9	4	2-3 层	2000 年左右	农村住宅	II
6	老虎圩	平湖市	桥梁	独山港东~独山港西	DK17+615	DK17+750	右侧	31.0	12.1	3	2-3 层	2000 年左右	农村住宅	II
7	东南横沼 1	平湖市	桥梁	独山港东~独山港西	DK20+105	DK20+410	右侧	50.5	15.0	4	2-3 层	2000 年左右	农村住宅	II
8	南陆家浜	平湖市	桥梁	独山港西	DK21+090	DK21+360	左侧	54.0	15.1	3	2-3 层	2000 年左右	农村住宅	II
9	母子汇	平湖市	桥梁	独山港西~乍浦	DK21+430	DK21+500	右侧	32.0	14.1	2	2-3 层	2000 年左右	农村住宅	II
10	姜家浜	平湖市	桥梁	独山港西~乍浦	DK22+550	DK23+090	右侧	35.0	15.3	3	2-3 层	2000 年左右	农村住宅	II
11	石桥头	平湖市	桥梁	独山港西~乍浦	DK23+550	DK23+925	右侧	30.0	15.4	1	2-3 层	2000 年左右	农村住宅	II
12	南王家宅基	平湖市	桥梁	独山港西~乍浦	DK23+570	DK23+870	左侧	48.0	15.4	2	2-3 层	2000 年左右	农村住宅	II
13	罗家桥	平湖市	桥梁	独山港西~乍浦	DK24+050	DK24+780	左侧	33.5	11.4	10	2-3 层	2000 年左右	农村住宅	II
14	胡家桥、灶山浜	平湖市	桥梁	独山港西~乍浦	DK24+540	DK24+895	右侧	32.6	11.4	1	2-3 层	2000 年左右	农村住宅	II

序号	敏感目标名称	行政区划	线路类型	区段	涉及线路里程范围		与拟建线路位置关系（m）			评价范围内户数	敏感点概况			
					起点	终点	方位	距离	高差		楼层	建设年代	备注	建筑物类型
15	教家浜	平湖市	桥梁	独山港西~乍浦	DK25+300	DK25+495	右侧	35.7	11.1	4	2-3 层	2000 年左右	农村住宅	II
16	蓬尘馆	平湖市	桥梁	独山港西~乍浦	DK25+570	DK25+800	左侧	35.2	10.2	2	2-3 层	2000 年左右	农村住宅	II
17	皇门里	嘉兴港区	桥梁	独山港西~乍浦	DK26+400	DK26+895	左侧	37.0	9.7	2	2-3 层	2000 年左右	农村住宅	II
18	板桥头	嘉兴港区	桥梁	独山港西~乍浦	DK27+670	DK27+850	右侧	48.0	11.1	1	2-3 层	2000 年左右	农村住宅	II
19	姚家桥	平湖市	桥梁	乍浦~林埭站	DK29+750	DK30+065	右侧	35.6	15.2	6	2-3 层	2000 年左右	农村住宅	II
20	鲁家埭	平湖市	桥梁	乍浦~林埭站	DK30+345	DK30+560	右侧	30.1	15.0	6	2-3 层	2000 年左右	农村住宅	II
21	菜圩	平湖市	桥梁	乍浦~林埭站	DK30+650	DK30+795	右侧	45.0	12.8	1	2-3 层	2000 年左右	农村住宅	II
22	王家门	平湖市	桥梁	乍浦~林埭站	DK30+905	DK31+140	右侧	51.0	11.9	5	2-3 层	2000 年左右	农村住宅	II
23	娄廊	平湖市	桥梁	林埭站（预留）	DK31+225	DK31+310	左侧	42.5	12.4	2	2-3 层	2000 年左右	农村住宅	II
24	陈家门	平湖市	桥梁	林埭~平湖站	DK31+490	DK31+520	右侧	33.5	11.6	2	2-3 层	2000 年左右	农村住宅	II
25	花园浜	平湖市	桥梁	林埭~平湖站	DK31+780	DK31+965	右侧	32.8	12.1	4	2-3 层	2000 年左右	农村住宅	II
26	曹家埭	平湖市	桥梁	林埭~平湖站	DK32+050	DK32+110	右侧	36.5	13.0	2	2-3 层	2000 年左右	农村住宅	II
27	长浜桥	平湖市	桥梁	林埭~平湖站	DK32+320	DK32+460	右侧	35.8	14.5	2	2-3 层	2000 年左右	农村住宅	II
28	油车浜	平湖市	桥梁	林埭~平湖站	DK32+760	DK32+870	左侧	42.6	16.3	4	2-3 层	2000 年左右	农村住宅	II
29	毛家库	平湖市	桥梁	林埭~平湖站	DK33+010	DK33+120	左侧	31.6	18.0	3	2-3 层	2000 年左	农村住宅	II

序号	敏感目标名称	行政区划	线路类型	区段	涉及线路里程范围		与拟建线路位置关系（m）			评价范围内户数	敏感点概况			
					起点	终点	方位	距离	高差		楼层	建设年代	备注	建筑物类型
												右		
30	西南	平湖市	桥梁	林埭~平湖站	DK33+565	DK33+730	左侧	37.3	20.0	6	2-3 层	2000 年左右	农村住宅	II
31	山家头	平湖市	桥梁	林埭~平湖站	DK33+520	DK33+770	右侧	48.2	20.0	1	2-3 层	2000 年左右	农村住宅	II
32	姚湾	平湖市	桥梁	林埭~平湖站	DK33+890	DK34+200	左侧	48.9	21.2	3	2-3 层	2000 年左右	农村住宅	II
33	堰头	平湖市	桥梁	林埭~平湖站	DK34+085	DK34+320	右侧	33.3	19.8	3	2-3 层	2000 年左右	农村住宅	II
34	花农桥	平湖市	桥梁	林埭~平湖站	DK34+550	DK34+680	左侧	30.5	16.7	2	2-3 层	2000 年左右	农村住宅	II
35	富长浜	平湖市	桥梁	林埭~平湖站	DK34+680	DK35+245	右侧	32.0	12.3	5	2-3 层	2000 年左右	农村住宅	II
36	西南塘桥	平湖市	桥梁	林埭~平湖站	DK34+805	DK35+200	左侧	51.8	12.3	1	2-3 层	2000 年左右	农村住宅	II
37	周家门	平湖市	桥梁	林埭~平湖站	DK35+340	DK35+575	左侧	43.1	12.3	6	2-3 层	2000 年左右	农村住宅	II
38	蔡家门 1	平湖市	桥梁	林埭~平湖站	DK35+635	DK35+770	右侧	43.2	12.1	5	2-3 层	2000 年左右	农村住宅	II
39	蔡家门 2	平湖市	桥梁	林埭~平湖站	DK35+680	DK35+800	左侧	47.5	12.1	3	2-3 层	2000 年左右	农村住宅	II
40	小庙浜、李家埭	平湖市	桥梁	平湖站	DK36+050	DK36+975	右侧	42.2	11.7	5	2-3 层	2000 年左右	农村住宅	II
41	恬楼	平湖市	桥梁	平湖~海盐开发区站	DK36+545	DK36+900	左侧	38.7	11.7	3	2-3 层	2000 年左右	农村住宅	II
42	严家埭	平湖市	桥梁	平湖~海盐开发区站	DK37+100	DK37+450	右侧	35.9	16.1	14	2-3 层	2000 年左右	农村住宅	II
43	水南斗	平湖市	桥梁	平湖~海盐开发区	DK38+030	DK38+400	右侧	30.0	22.4	14	2-3 层	2000 年左	农村住宅	II

序号	敏感目标名称	行政区划	线路类型	区段	涉及线路里程范围		与拟建线路位置关系（m）			评价范围内户数	敏感点概况			
					起点	终点	方位	距离	高差		楼层	建设年代	备注	建筑物类型
				站								右		
44	黄家浜	平湖市	桥梁	平湖~海盐开发区站	DK38+480	DK38+670	左侧	56.6	20.9	1	2-3 层	2000 年左右	农村住宅	II
45	黑鱼浜	平湖市	桥梁	平湖~海盐开发区站	DK38+820	DK39+055	右侧	30.9	18.8	9	2-3 层	2000 年左右	农村住宅	II
46	某人才公寓	海盐县	桥梁	平湖~海盐开发区站	DK44+120	DK44+400	左侧	30.0	19.3	0	21 层	2022 年	人才公寓	I
47	杜家桥	海盐县	桥梁	海盐开发区-海盐东站	DK46+650	DK46+740	左侧	42.0	12.7	4	2-3 层	2000 年左右	农村住宅	II
48	陆家门	海盐县	桥梁	海盐开发区-海盐东站	DK47+000	DK47+120	左侧	41.0	12.5	2	2-3 层	2000 年左右	农村住宅	II
49	桥湾里	海盐县	桥梁	海盐开发区-海盐东站	DK47+920	DK48+220	右侧	32.0	13.2	18	2-3 层	2000 年左右	农村住宅	II
50	朱家塔	海盐县	桥梁	海盐开发区-海盐东站	DK48+200	DK48+420	左侧	51.0	14.4	1	2-3 层	2000 年左右	农村住宅	II
51	野猫桥	海盐县	桥梁	海盐开发区-海盐东站	DK48+260	DK48+670	右侧	38.0	14.4	9	2-3 层	2000 年左右	农村住宅	II
52	荷叶地	海盐县	桥梁	海盐开发区-海盐东站	DK48+500	DK48+800	左侧	30.5	14.4	3	2-3 层	2000 年左右	农村住宅	II
53	港海廊、张家门	海盐县	桥梁	海盐开发区-海盐东站	DK48+700	DK49+080	右侧	31.0	16.5	15	2-3 层	2000 年左右	农村住宅	II
54	王家宅基	海盐县	桥梁	海盐开发区-海盐东站	DK49+220	DK49+450	右侧	31.0	16.6	2	2-3 层	2000 年左右	农村住宅	II
55	瓜田庙	海盐县	桥梁	开发区站~海盐东站	DK48+300	DK48+550	左侧	31.0	16.6	9	2-3 层	2000 年左右	农村住宅	II
56	南吴家塔	海盐县	桥梁	开发区站~海盐东站	DK49+700	DK49+940	右侧	38.0	15.8	16	2-3 层	2000 年左右	农村住宅	II

5.2.2 振动现状监测

5.2.2.1 监测执行的标准和规范

环境振动测量执行 GB10071-88《城市区域环境振动测量方法》。

5.2.2.2 测量实施方案

① 监测单位

中科检测技术服务（嘉兴）有限公司，具有 CMA 计量认证资质。

① 测量仪器

环境振动测量采用 AWA6256B+型环境振动分析仪（CASJXTS-C278-01）。仪器性能符合 ISO/DP8041-1984 条款的规定，所有参加测量的仪器在使用前均在每年一度的计量检定中由计量检定部门鉴定合格。

② 测量时间

监测时间：2022 年 5 月 16 日～2022 年 5 月 30 日。

本工程的运营时间为 5：00～23：00，振动现状监测选择在昼间 6：00～22：00、夜间 5：00～6：00、22：00～23：00 有代表性的时段内进行。

④ 评价量及测量方法

环境振动现状测量采用 GB10071-88《城市区域环境振动测量方法》中的“无规振动”测量方法进行，测量量为铅垂向 Z 振级，每个测点选择昼、夜时段分两次进行测量，连续测量 20min，以测量数据的累计百分 Z 振级 VL_{z10} 作为评价值，测量时记录振动来源。

⑤ 测点设置原则及说明

振动现状监测布点采用“敏感点”布点法。即根据现场踏勘和调查结果，选择有代表性的居民住宅作为振动敏感建筑布设监测断面，室外测点置于敏感建筑物室外 0.5m 内。所测量的数据既能反映评价区域的环境现状，又能为振动预测提供可靠的数据。

⑥ 测点位置说明及监测结果

本次环境振动现状监测设监测断面 56 个，监测点 56 个。现状监测点均对应评价范围内的敏感点设置，设于敏感建筑最近处，因此点位设置具有代表性。

5.2.3 振动现状监测结果与评价

5.2.3.1 现状监测结果

沿线敏感点环境振动监测结果见表 5.2-1。

表 5.2-2　沿线敏感点环境振动监测结果

序号	敏感点名称	测点编号	测点说明	里程		对应线路				现状值（dB）		标准值（dB）		超标量（dB）		主要振源
				起	迄	方位	形式	距离（m）	高差（m）	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	
1	徐家宅基	V1-2	第一排房屋 1 楼室外 0.5m	DK14+485	DK14+660	左侧	桥梁	38.9	12.4	49.0	45.0	75	72	-	-	①
2	前进村（南陆家宅基）	V2-2	第一排房屋 1 楼室外 0.5m	DK14+970	DK15+465	右侧	桥梁	33.6	12.4	53.0	51.0	75	72	-	-	①
3	白荡	V3-2	第一排房屋 1 楼室外 0.5m	DK15+650	DK15+800	左侧	桥梁	54.9	13.5	60.0	55.0	75	72	-	-	①
4	横港桥 2	V4-2	第一排房屋 1 楼室外 0.5m	DK16+240	DK16+525	右侧	桥梁	40.5	12.4	60.0	52.0	75	72	-	-	①
5	腰圩里	V5-2	第一排房屋 1 楼室外 0.5m	DK17+070	DK17+255	右侧	桥梁	49.4	12.9	62.0	50.0	75	72	-	-	①
6	老虎圩	V6-2	第一排房屋 1 楼室外 0.5m	DK17+615	DK17+750	右侧	桥梁	31.0	12.1	63.0	53.0	75	72	-	-	①
7	东南横沼 1	V7-2	第一排房屋 1 楼室外 0.5m	DK20+105	DK20+410	右侧	桥梁	50.5	15.0	62.0	55.0	75	72	-	-	①②
8	南陆家浜	V8-2	第一排房屋 1 楼室外 0.5m	DK21+090	DK21+360	左侧	桥梁	54.0	15.1	60.0	56.0	75	72	-	-	①②
9	母子汇	V9-2	第一排房屋 1 楼室外 0.5m	DK21+430	DK21+500	右侧	桥梁	32.0	14.1	63.0	54.0	75	72	-	-	①②
10	姜家浜	V10-2	第一排房屋 1 楼室外 0.5m	DK22+550	DK23+090	右侧	桥梁	35.0	15.3	60.0	57.0	75	72	-	-	①
11	石桥头	V11-1	第一排房屋 1 楼室外 0.5m	DK23+550	DK23+925	右侧	桥梁	30.0	15.4	59.0	57.0	75	72	-	-	①
12	南王家宅基	V12-2	第一排房屋 1 楼室外 0.5m	DK23+570	DK23+870	左侧	桥梁	48.0	15.4	63.0	52.0	75	72	-	-	①
13	罗家桥	V13-2	第一排房屋 1 楼室外 0.5m	DK24+050	DK24+780	左侧	桥梁	33.5	11.4	63.0	53.0	75	72	-	-	①
14	胡家桥、灶山浜	V14-2	第一排房屋 1 楼室外 0.5m	DK24+540	DK24+895	右侧	桥梁	32.6	11.4	59.0	48.0	75	72	-	-	①

15	教家浜	V15-2	第一排房屋 1 楼室外 0.5m	DK25+300	DK25+495	右侧	桥梁	35.7	11.1	50.0	47.0	75	72	-	-	①
16	蓬尘馆	V16-2	第一排房屋 1 楼室外 0.5m	DK25+570	DK25+800	左侧	桥梁	35.2	10.2	62.0	53.0	75	72	-	-	①
17	皇门里	V17-2	第一排房屋 1 楼室外 0.5m	DK26+400	DK26+895	左侧	桥梁	37.0	9.7	60.0	51.0	75	72	-	-	①
18	板桥头	V18-2	第一排房屋 1 楼室外 0.5m	DK27+670	DK27+850	右侧	桥梁	48.0	11.1	53.0	49.0	75	72	-	-	①
19	姚家桥	V19-2	第一排房屋 1 楼室外 0.5m	DK29+750	DK30+065	右侧	桥梁	35.6	15.2	60.0	58.0	75	72	-	-	①
20	鲁家埭	V20-2	第一排房屋 1 楼室外 0.5m	DK30+345	DK30+560	右侧	桥梁	30.1	15.0	61.0	55.0	75	72	-	-	①
21	菜圩	V21-2	第一排房屋 1 楼室外 0.5m	DK30+650	DK30+795	右侧	桥梁	45.0	12.8	60.0	52.0	75	72	-	-	①
22	王家门	V22-2	第一排房屋 1 楼室外 0.5m	DK30+905	DK31+140	右侧	桥梁	51.0	11.9	62.0	55.0	75	72	-	-	①
23	娄廊	V23-2	第一排房屋 1 楼室外 0.5m	DK31+225	DK31+310	左侧	桥梁	42.5	12.4	65.0	50.0	75	72	-	-	①
24	陈家门	V24-2	第一排房屋 1 楼室外 0.5m	DK31+490	DK31+520	右侧	桥梁	33.5	11.6	62.0	50.0	75	72	-	-	①
25	花园浜	V25-2	第一排房屋 1 楼室外 0.5m	DK31+780	DK31+965	右侧	桥梁	32.8	12.1	57.0	50.0	75	72	-	-	①
26	曹家埭	V26-2	第一排房屋 1 楼室外 0.5m	DK32+050	DK32+110	右侧	桥梁	36.5	13.0	64.0	48.0	75	72	-	-	①
27	长浜桥	V27-2	第一排房屋 1 楼室外 0.5m	DK32+320	DK32+460	右侧	桥梁	35.8	14.5	60.0	54.0	75	72	-	-	①
28	油车浜	V28-2	第一排房屋 1 楼室外 0.5m	DK32+760	DK32+870	左侧	桥梁	42.6	16.3	58.0	57.0	75	72	-	-	①
29	毛家库	V29-2	第一排房屋 1 楼室外 0.5m	DK33+010	DK33+120	左侧	桥梁	31.6	18.0	57.0	55.0	75	72	-	-	①
30	西南	V30-2	第一排房屋 1 楼室外 0.5m	DK33+565	DK33+730	左侧	桥梁	37.3	20.0	60.0	53.0	75	72	-	-	①
31	山家头	V31-2	第一排房屋 1 楼室	DK33+520	DK33+770	右侧	桥梁	48.2	20.0	56.0	51.0	75	72	-	-	①

			外 0.5m													
32	姚湾	V32-2	第一排房屋 1 楼室外 0.5m	DK33+890	DK34+200	左侧	桥梁	48.9	21.2	62.0	57.0	75	72	-	-	①②
33	堰头	V33-2	第一排房屋 1 楼室外 0.5m	DK34+085	DK34+320	右侧	桥梁	33.3	19.8	60.0	55.0	75	72	-	-	①
34	花农桥	V34-2	第一排房屋 1 楼室外 0.5m	DK34+550	DK34+680	左侧	桥梁	30.5	16.7	63.0	53.0	75	72	-	-	①②
35	富长浜	V35-2	第一排房屋 1 楼室外 0.5m	DK34+680	DK35+245	右侧	桥梁	32.0	12.3	61.0	51.0	75	72	-	-	①
36	西南塘桥	V36-2	第一排房屋 1 楼室外 0.5m	DK34+805	DK35+200	左侧	桥梁	51.8	12.3	59.0	50.0	75	72	-	-	①
37	周家门	V37-2	第一排房屋 1 楼室外 0.5m	DK35+340	DK35+575	左侧	桥梁	43.1	12.3	61.0	49.0	75	72	-	-	①
38	蔡家门 1	V38-2	第一排房屋 1 楼室外 0.5m	DK35+635	DK35+770	右侧	桥梁	43.2	12.1	61.0	49.0	75	72	-	-	①
39	蔡家门 2	V39-2	第一排房屋 1 楼室外 0.5m	DK35+680	DK35+800	左侧	桥梁	47.5	12.1	62.0	48.0	75	72	-	-	①
40	小庙浜、李家埭	V40-2	第一排房屋 1 楼室外 0.5m	DK36+050	DK36+975	右侧	桥梁	42.2	11.7	62.0	49.0	75	72	-	-	①
41	恬楼	V41-2	第一排房屋 1 楼室外 0.5m	DK36+545	DK36+900	左侧	桥梁	38.7	11.7	57.0	48.0	75	72	-	-	①
42	严家埭	V42-2	第一排房屋 1 楼室外 0.5m	DK37+100	DK37+450	右侧	桥梁	35.9	16.1	56.0	48.0	75	72	-	-	①
43	水南斗	V43-1	第一排房屋 1 楼室外 0.5m	DK38+030	DK38+400	右侧	桥梁	30.0	22.4	59.0	54.0	75	72	-	-	①
44	黄家浜	V44-2	第一排房屋 1 楼室外 0.5m	DK38+480	DK38+670	左侧	桥梁	56.6	20.9	59.0	49.0	75	72	-	-	①
45	黑鱼浜	V45-2	第一排房屋 1 楼室外 0.5m	DK38+820	DK39+055	右侧	桥梁	30.9	18.8	54.0	48.0	75	72	-	-	①
46	某人才公寓	V46-1	第一排房屋 1 楼室外 0.5m	DK44+120	DK44+400	左侧	桥梁	30.0	19.3	57.0	55.0	75	72	-	-	①
47	杜家桥	V47-2	第一排房屋 1 楼室	DK46+650	DK46+740	左侧	桥梁	42.0	12.7	52.0	50.0	75	72	-	-	①②

			外 0.5m													
48	陆家门	V48-2	第一排房屋 1 楼室外 0.5m	DK47+000	DK47+120	左侧	桥梁	41.0	12.5	54.0	53.0	75	72	-	-	①②
49	桥湾里	V49-2	第一排房屋 1 楼室外 0.5m	DK47+920	DK48+220	右侧	桥梁	32.0	13.2	53.0	46.0	75	72	-	-	①
50	朱家塔	V50-2	第一排房屋 1 楼室外 0.5m	DK48+200	DK48+420	左侧	桥梁	51.0	14.4	53.0	45.0	75	72	-	-	①
51	野猫桥	V51-2	第一排房屋 1 楼室外 0.5m	DK48+260	DK48+670	右侧	桥梁	38.0	14.4	52.0	44.0	75	72	-	-	①
52	荷叶地	V52-2	第一排房屋 1 楼室外 0.5m	DK48+500	DK48+800	左侧	桥梁	30.5	14.4	53.0	44.0	75	72	-	-	①
53	港海廊、张家门	V53-2	第一排房屋 1 楼室外 0.5m	DK48+700	DK49+080	右侧	桥梁	31.0	16.5	53.0	48.0	75	72	-	-	①
54	王家宅基	V54-2	第一排房屋 1 楼室外 0.5m	DK49+220	DK49+450	右侧	桥梁	31.0	16.6	50.0	47.0	75	72	-	-	①
55	瓜田庙	V55-2	第一排房屋 1 楼室外 0.5m	DK48+300	DK48+550	左侧	桥梁	31.0	16.6	53.0	47.0	75	72	-	-	①
56	南吴家塔	V56-2	第一排房屋 1 楼室外 0.5m	DK49+700	DK49+940	右侧	桥梁	38.0	15.8	55.0	49.0	75	72	-	-	①

注：[1]“超标量”列中，“-”表示不超标；

[2]“主要振源”列中，①为社会振动，②为道路交通振动，③为铁路振动。

5.2.3.2 现状监测结果分析与评价

由表 5.2-2 中现状监测结果可知，沿线敏感点环境振动值昼间在 49~65dB 之间，夜间在 44~58dB 之间。敏感点均满足《城市区域环境振动标准》（GB 10070—88）相应标准限值要求。

5.3 振动环境预测与分析

5.3.1 振动源分析及源强确定

本工程建成运营后，列车运行中车轮与钢轨撞击产生振动，经轨枕、道床、路基（或隧道、桥梁结构）、地面传播到建筑物，引起建筑物的振动。本工程在沪浙交界处仅有 1 处 1.90km 的隧道，评价范围内无振动敏感目标。

目前国内暂无已投入运营的动车 CRH6 路基和桥梁段线路，本线地面线振动源强见表 2.2-6。

5.3.2 振动环境预测与分析

列车运行产生的振动影响是一个非常复杂的过程，其与列车类型、行车速度、水平距离、轨道结构、地质条件，及地面建筑的结构、基础等因素有关。

5.3.2.1 振动环境预测方法

列车运行振动产生机理为车轮与钢轨撞击产生振动，经轨枕、道床、路基（或桥梁结构）传递至地面，再经地面传播到建筑物，引起建筑物的振动，使其成为影响铁路沿线环境质量的重要因素之一。铁路振动源强主要与轨道结构、列车运行速度、轴重、地质条件等因素有关；而列车振动扩散衰减规律则受地质、地形、地貌等条件的影响，并随着距离的增加振动逐渐衰减降低。

本次振动预测采用的列车振动源强和预测模式根据《关于印发<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）>的通知》（铁计〔2010〕44 号）确定。

（1）预测公式

预测点地面环境振动级 VL_Z 的计算式：

$$VLz = \frac{1}{n}\sum_{i=1}^{n}\left(VLz_{0,i} + Ci\right) \qquad \text{（式 5.3-1）}$$

式中：$VL_{Z0,\ i}$—振动源强，列车通过时段的最大 Z 计权振动级（dB）；

Ci—第 i 列列车的振动修正项（dB）；

n—列车通过的列数。

（2）振动修正项计算

振动修正项按下式计算

$$Ci = C_V+C_D + C_W +C_G + C_L + C_R + C_B \quad （式 5.3-2）$$

式中：

C_V—速度修正（dB）；

C_D—距离修正（dB）；

C_W—轴重修正（dB）；

C_G—地质修正（dB）；

C_L—线路类型修正（dB）；

C_R—轨道类型修正（dB）；

C_B—建筑物类型修正（dB）。

1）速度修正 C_V

速度修正 C_V 关系式见下式:

$$C_v = 10n\lg\frac{V}{V_o} \quad （式 5.3-3）$$

其中：C_V——速度引起的振动修正量（dB）；

n——速度修正参数，n＝2；

V——列车运行速度（km/h）；

V_0——参考速度（km/h）。

2）距离修正 C_D

铁路环境振动随距离的增加而衰减，其衰减值与地质、地貌条件密切相关。距离修正 C_D 关系式见下式。

$$C_D = -10k\lg\frac{d}{d_o} \quad （式 5.3-4）$$

式中：d_0—— 参考距离，30m；

d ——预测点到线路中心线的距离（m）；

k ——激励修正系数，路堤线路，当d≤30m，k=1；当30＜d≤60m时，k=2；桥梁线路d≤60m时，k=1。本工程振动敏感点分布在桥梁线路两侧，k=1。

3）轴重修正 C_W

$$C_W = 20\lg\frac{W}{W_o}$$ （式 5.3-5）

式中，

Wo 为参考轴重，Wo=16t，W 为预测车辆的轴重，动车组=16t。

4）地质修正 C_G

本工程经过区域地质为软土层，故本工程地质修正值 C_G＝4dB。

5）线路类型修正 C_L

距线路中心线 30～60m 范围内，对于冲积层地质，普速铁路路堑振动相对于路堤线路 C_L 取 2.5dB，高速铁路路堑振动相对于路堤线路 C_L 取 0dB。本项目 C_L＝0dB。

6）轨道类型修正 C_R

本次工程铺设无砟轨道，采用与之对应的振动源强。

7）建筑修正 C_B

预测建筑物室外振动时，应根据建筑物类型进行修正。不同建筑物室外对振动响应不同。一般将各类建筑物划分为三种类型进行修正：

Ⅰ类建筑为良好基础、框架结构的高层建筑：C_B=-10dB；

Ⅱ类建筑为较好基础、砖墙结构的中层建筑：C_B=-5dB；

Ⅲ类建筑为一般基础的平房建筑：C_B=0dB；

根据现场调查结果，沿线房屋多为2~3层建筑，以Ⅱ类建筑为主，C_B=-5dB。

5.3.2.2 振动预测技术条件

① 预测年度

近期 2035 年，远期 2045 年。

② 列车速度

设计列车最高运行速度为 160km/h，各敏感点处列车运行速度依据牵引速度曲线图确定。

③ 运营时间

预测时间昼间为 16 小时，夜间为 8 小时，夜间运营时段为 1 小时。

④ 车辆条件

采用市域动车组，4 辆或 8 辆编组。

⑤ 线路技术条件：

钢轨：本工程正线和动走线采用 60kg/m 钢轨、无缝线路。

扣件：整体道床采用 WJ-8B 扣件，有砟轨道采用弹条Ⅱ型扣件。

道床：正线为无砟轨道，整体道床。

5.3.3 预测结果与分析

5.3.3.1 预测结果

评价范围内各振动敏感点目标的环境振动预测结果见表 5.3-1。

表5.3-1 敏感点振动环境预测结果表

序号	敏感点名称	测点编号	测点说明	里程		对应线路				预测速度（km/h）	现状值(dB)		标准值(dB)		近期振动预测值(dB)				远期振动预测值(dB)			
															预测值		超标量		预测值		超标量	
				起	迄	方位	形式	距离（m）	高差（m）		昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间
1	徐家宅基	V1-1	外轨中心线 30m 处	DK14+485	DK14+660	左侧	桥梁	30	12.4	157			80	80	73.0	73.0	-	-	73.0	73.0	-	-
		V1-2	第一排房屋 1 楼室外 0.5m	DK14+485	DK14+660	左侧	桥梁	38.9	12.4	157	54.0	56.0	80	80	71.9	71.9	-	-	71.9	71.9	-	-
2	前进村（南陆家宅基）	V2-1	外轨中心线 30m 处	DK14+970	DK15+465	右侧	桥梁	30	12.4	139			80	80	72.1	72.1	-	-	72.1	72.1	-	-
		V2-2	第一排房屋 1 楼室外 0.5m	DK14+970	DK15+465	右侧	桥梁	33.6	12.4	139	53.0	51.0	80	80	71.6	71.6	-	-	71.6	71.6	-	-
3	白荡	V3-1	外轨中心线 30m 处	DK15+650	DK15+800	左侧	桥梁	30	13.5	91			80	80	70.6	70.6	-	-	70.6	70.6	-	-
		V3-2	第一排房屋 1 楼室外 0.5m	DK15+650	DK15+800	左侧	桥梁	54.9	13.5	91	60.0	55.0	80	80	68.0	68.0	-	-	68.0	68.0	-	-
4	横港桥 2	V4-1	外轨中心线 30m 处	DK16+240	DK16+525	右侧	桥梁	30	12.4	92			80	80	70.6	70.6	-	-	70.6	70.6	-	-
		V4-2	第一排房屋 1 楼室外 0.5m	DK16+240	DK16+525	右侧	桥梁	40.5	12.4	92	60.0	52.0	80	80	69.3	69.3	-	-	69.3	69.3	-	-
5	腰圩里	V5-1	外轨中心线 30m 处	DK17+070	DK17+255	右侧	桥梁	30	12.9	140			80	80	72.4	72.4	-	-	72.4	72.4	-	-
		V5-2	第一排房屋 1 楼室外 0.5m	DK17+070	DK17+255	右侧	桥梁	49.4	12.9	140	62.0	50.0	80	80	70.2	70.2	-	-	70.2	70.2	-	-
6	老虎圩	V6-1	外轨中心线 30m 处	DK17+615	DK17+750	右侧	桥梁	30	12.1	144			80	80	72.5	72.5	-	-	72.5	72.5	-	-
		V6-2	第一排房屋 1 楼室外 0.5m	DK17+615	DK17+750	右侧	桥梁	31	12.1	144	63.0	53.0	80	80	72.3	72.3	-	-	72.3	72.3	-	-
7	东南横沼 1	V7-1	外轨中心线 30m 处	DK20+105	DK20+410	右侧	桥梁	30	15.0	130			80	80	71.6	71.6	-	-	71.6	71.6	-	-
		V7-2	第一排房屋 1 楼室外 0.5m	DK20+105	DK20+410	右侧	桥梁	50.5	15.0	130	62.0	55.0	80	80	69.4	69.4	-	-	69.4	69.4	-	-
8	南陆家浜	V8-1	外轨中心线 30m 处	DK21+090	DK21+360	左侧	桥梁	30	15.1	79			80	80	70.5	70.5	-	-	70.5	70.5	-	-
		V8-2	第一排房屋 1 楼室外 0.5m	DK21+090	DK21+360	左侧	桥梁	54	15.1	79	60.0	56.0	80	80	67.9	67.9	-	-	67.9	67.9	-	-
9	母子汇	V9-1	外轨中心线 30m 处	DK21+430	DK21+500	右侧	桥梁	30	14.1	95			80	80	70.6	70.6	-	-	70.6	70.6	-	-

序号	敏感点名称	测点编号	测点说明	里程		对应线路				预测速度（km/h）	现状值(dB)		标准值(dB)		近期振动预测值(dB)				远期振动预测值(dB)			
															预测值		超标量		预测值		超标量	
				起	迄	方位	形式	距离（m）	高差（m）		昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间
		V9-2	第一排房屋 1 楼室外 0.5m	DK21+430	DK21+500	右侧	桥梁	32	14.1	95	63.0	54.0	80	80	70.4	70.4	-	-	70.4	70.4	-	-
10	姜家浜	V10-1	外轨中心线 30m 处	DK22+550	DK23+090	右侧	桥梁	30	15.3	157			80	80	73.1	73.1	-	-	73.1	73.1	-	-
		V10-2	第一排房屋 1 楼室外 0.5m	DK22+550	DK23+090	右侧	桥梁	35	15.3	157	60.0	57.0	80	80	72.4	72.4	-	-	72.4	72.4	-	-
11	石桥头	V11-1	外轨中心线 30m 处	DK23+550	DK23+925	右侧	桥梁	30	15.4	157			80	80	73.1	73.1	-	-	73.1	73.1	-	-
		V11-2	第一排房屋 1 楼室外 0.5m	DK23+550	DK23+925	右侧	桥梁	30	15.4	157	59.0	57.0	80	80	73.1	73.1	-	-	73.1	73.1	-	-
12	南王家宅基	V12-1	外轨中心线 30m 处	DK23+570	DK23+870	左侧	桥梁	30	15.4	157			80	80	73.1	73.1	-	-	73.1	73.1	-	-
		V12-2	第一排房屋 1 楼室外 0.5m	DK23+570	DK23+870	左侧	桥梁	48	15.4	157	63.0	52.0	80	80	71.0	71.0	-	-	71.0	71.0	-	-
13	罗家桥	V13-1	外轨中心线 30m 处	DK24+050	DK24+780	左侧	桥梁	30	11.4	157			80	80	73.1	73.1	-	-	73.1	73.1	-	-
		V13-2	第一排房屋 1 楼室外 0.5m	DK24+050	DK24+780	左侧	桥梁	33.5	11.4	157	63.0	53.0	80	80	72.6	72.6	-	-	72.6	72.6	-	-
14	胡家桥、灶山浜	V14-1	外轨中心线 30m 处	DK24+540	DK24+895	右侧	桥梁	30	11.4	157			80	80	73.1	73.1	-	-	73.1	73.1	-	-
		V14-2	第一排房屋 1 楼室外 0.5m	DK24+540	DK24+895	右侧	桥梁	32.6	11.4	157	59.0	48.0	80	80	72.7	72.7	-	-	72.7	72.7	-	-
15	教家浜	V15-1	外轨中心线 30m 处	DK25+300	DK25+495	右侧	桥梁	30	11.1	157			80	80	73.1	73.1	-	-	73.1	73.1	-	-
		V15-2	第一排房屋 1 楼室外 0.5m	DK25+300	DK25+495	右侧	桥梁	35.7	11.1	157	54.0	55.0	80	80	72.3	72.3	-	-	72.3	72.3	-	-
16	蓬尘馆	V16-1	外轨中心线 30m 处	DK25+570	DK25+800	左侧	桥梁	30	10.2	157			80	80	73.1	73.1	-	-	73.1	73.1	-	-
		V16-2	第一排房屋 1 楼室外 0.5m	DK25+570	DK25+800	左侧	桥梁	35.2	10.2	157	62.0	53.0	80	80	72.4	72.4	-	-	72.4	72.4	-	-
17	皇门里	V17-1	外轨中心线 30m 处	DK26+400	DK26+895	左侧	桥梁	30	9.7	157			80	80	73.1	73.1	-	-	73.1	73.1	-	-
		V17-2	第一排房屋 1 楼室外 0.5m	DK26+400	DK26+895	左侧	桥梁	37	9.7	157	60.0	51.0	80	80	72.1	72.1	-	-	72.1	72.1	-	-
18	板桥头	V18-1	外轨中心线 30m 处	DK27+670	DK27+850	右侧	桥梁	30	11.1	137			80	80	72.1	72.1	-	-	72.1	72.1	-	-

序号	敏感点名称	测点编号	测点说明	里程		对应线路				预测速度（km/h）	现状值(dB)		标准值(dB)		近期振动预测值(dB)				远期振动预测值(dB)			
															预测值		超标量		预测值		超标量	
				起	迄	方位	形式	距离（m）	高差（m）		昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间
		V18-2	第一排房屋 1 楼室外 0.5m	DK27+670	DK27+850	右侧	桥梁	48	11.1	137	57.0	60.0	80	80	70.1	70.1	-	-	70.1	70.1	-	-
19	姚家桥	V19-1	外轨中心线 30m 处	DK29+750	DK30+065	右侧	桥梁	30	15.2	126			80	80	71.5	71.5	-	-	71.5	71.5	-	-
		V19-2	第一排房屋 1 楼室外 0.5m	DK29+750	DK30+065	右侧	桥梁	35.6	15.2	126	60.0	58.0	80	80	70.8	70.8	-	-	70.8	70.8	-	-
20	鲁家埭	V20-1	外轨中心线 30m 处	DK30+345	DK30+560	右侧	桥梁	30	15.0	126			80	80	71.5	71.5	-	-	71.5	71.5	-	-
		V20-2	第一排房屋 1 楼室外 0.5m	DK30+345	DK30+560	右侧	桥梁	30.1	15.0	126	61.0	55.0	80	80	71.5	71.5	-	-	71.5	71.5	-	-
21	菜圩	V21-1	外轨中心线 30m 处	DK30+650	DK30+795	右侧	桥梁	30	12.8	118			80	80	71.0	71.0	-	-	71.0	71.0	-	-
		V21-2	第一排房屋 1 楼室外 0.5m	DK30+650	DK30+795	右侧	桥梁	45	12.8	118	60.0	52.0	80	80	69.2	69.2	-	-	69.2	69.2	-	-
22	王家门	V22-1	外轨中心线 30m 处	DK30+905	DK31+140	右侧	桥梁	30	11.9	88			80	80	70.6	70.6	-	-	70.6	70.6	-	-
		V22-2	第一排房屋 1 楼室外 0.5m	DK30+905	DK31+140	右侧	桥梁	51	11.9	88	62.0	55.0	80	80	68.3	68.3	-	-	68.3	68.3	-	-
23	娄廊	V23-1	外轨中心线 30m 处	DK31+225	DK31+310	左侧	桥梁	30	12.4	77			80	80	70.4	70.4	-	-	70.4	70.4	-	-
		V23-2	第一排房屋 1 楼室外 0.5m	DK31+225	DK31+310	左侧	桥梁	42.5	12.4	77	65.0	50.0	80	80	68.9	68.9	-	-	68.9	68.9	-	-
24	陈家门	V24-1	外轨中心线 30m 处	DK31+490	DK31+520	右侧	桥梁	30	11.6	77			80	80	70.4	70.4	-	-	70.4	70.4	-	-
		V24-2	第一排房屋 1 楼室外 0.5m	DK31+490	DK31+520	右侧	桥梁	33.5	11.6	77	62.0	50.0	80	80	70.0	70.0	-	-	70.0	70.0	-	-
25	花园浜	V25-1	外轨中心线 30m 处	DK31+780	DK31+965	右侧	桥梁	30	12.1	114			80	80	70.9	70.9	-	-	70.9	70.9	-	-
		V25-2	第一排房屋 1 楼室外 0.5m	DK31+780	DK31+965	右侧	桥梁	32.8	12.1	114	57.0	50.0	80	80	70.5	70.5	-	-	70.5	70.5	-	-
26	曹家埭	V26-1	外轨中心线 30m 处	DK32+050	DK32+110	右侧	桥梁	30	13.0	122			80	80	71.4	71.4	-	-	71.4	71.4	-	-
		V26-2	第一排房屋 1 楼室外 0.5m	DK32+050	DK32+110	右侧	桥梁	36.5	13.0	122	64.0	48.0	80	80	70.5	70.5	-	-	70.5	70.5	-	-
27	长浜桥	V27-1	外轨中心线 30m 处	DK32+320	DK32+460	右侧	桥梁	30	14.5	139			80	80	72.0	72.0	-	-	72.0	72.0	-	-

序号	敏感点名称	测点编号	测点说明	里程		对应线路				预测速度（km/h）	现状值(dB)		标准值(dB)		近期振动预测值(dB)				远期振动预测值(dB)			
															预测值		超标量		预测值		超标量	
				起	迄	方位	形式	距离（m）	高差（m）		昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间
		V27-2	第一排房屋 1 楼室外 0.5m	DK32+320	DK32+460	右侧	桥梁	35.8	14.5	139	60.0	54.0	80	80	71.3	71.3	-	-	71.3	71.3	-	-
28	油车浜	V28-1	外轨中心线 30m 处	DK32+760	DK32+870	左侧	桥梁	30	16.3	156			80	80	72.8	72.8	-	-	72.8	72.8	-	-
		V28-2	第一排房屋 1 楼室外 0.5m	DK32+760	DK32+870	左侧	桥梁	42.6	16.3	156	58.0	57.0	80	80	71.3	71.3	-	-	71.3	71.3	-	-
29	毛家库	V29-1	外轨中心线 30m 处	DK33+010	DK33+120	左侧	桥梁	30	18.0	156			80	80	73.0	73.0	-	-	73.0	73.0	-	-
		V29-2	第一排房屋 1 楼室外 0.5m	DK33+010	DK33+120	左侧	桥梁	31.6	18.0	156	57.0	55.0	80	80	72.8	72.8	-	-	72.8	72.8	-	-
30	西南	V30-1	外轨中心线 30m 处	DK33+565	DK33+730	左侧	桥梁	30	20.0	143			80	80	72.6	72.6	-	-	72.6	72.6	-	-
		V30-2	第一排房屋 1 楼室外 0.5m	DK33+565	DK33+730	左侧	桥梁	37.3	20.0	143	60.0	53.0	80	80	71.6	71.6	-	-	71.6	71.6	-	-
31	山家头	V31-1	外轨中心线 30m 处	DK33+520	DK33+770	右侧	桥梁	30	20.0	146			80	80	72.6	72.6	-	-	72.6	72.6	-	-
		V31-2	第一排房屋 1 楼室外 0.5m	DK33+520	DK33+770	右侧	桥梁	48.2	20.0	146	56.0	51.0	80	80	70.5	70.5	-	-	70.5	70.5	-	-
32	姚湾	V32-1	外轨中心线 30m 处	DK33+890	DK34+200	左侧	桥梁	30	21.2	150			80	80	72.6	72.6	-	-	72.6	72.6	-	-
		V32-2	第一排房屋 1 楼室外 0.5m	DK33+890	DK34+200	左侧	桥梁	48.9	21.2	150	62.0	57.0	80	80	70.5	70.5	-	-	70.5	70.5	-	-
33	堰头	V33-1	外轨中心线 30m 处	DK34+085	DK34+320	右侧	桥梁	30	19.8	150			80	80	72.6	72.6	-	-	72.6	72.6	-	-
		V33-2	第一排房屋 1 楼室外 0.5m	DK34+085	DK34+320	右侧	桥梁	33.3	19.8	150	60.0	55.0	80	80	72.2	72.2	-	-	72.2	72.2	-	-
34	花农桥	V34-1	外轨中心线 30m 处	DK34+550	DK34+680	左侧	桥梁	30	16.7	156			80	80	73.0	73.0	-	-	73.0	73.0	-	-
		V34-2	第一排房屋 1 楼室外 0.5m	DK34+550	DK34+680	左侧	桥梁	30.5	16.7	156	63.0	53.0	80	80	72.9	72.9	-	-	72.9	72.9	-	-
35	富长浜	V35-1	外轨中心线 30m 处	DK34+680	DK35+245	右侧	桥梁	30	12.3	156			80	80	73.0	73.0	-	-	73.0	73.0	-	-
		V35-2	第一排房屋 1 楼室外 0.5m	DK34+680	DK35+245	右侧	桥梁	32	12.3	156	61.0	51.0	80	80	72.7	72.7	-	-	72.7	72.7	-	-
36	西南塘桥	V36-1	外轨中心线 30m 处	DK34+805	DK35+200	左侧	桥梁	30	12.3	152			80	80	73.0	73.0	-	-	73.0	73.0	-	-

序号	敏感点名称	测点编号	测点说明	里程		对应线路				预测速度（km/h）	现状值(dB)		标准值(dB)		近期振动预测值(dB)				远期振动预测值(dB)			
															预测值		超标量		预测值		超标量	
				起	迄	方位	形式	距离（m）	高差（m）		昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间
		V36-2	第一排房屋 1 楼室外 0.5m	DK34+805	DK35+200	左侧	桥梁	51.8	12.3	152	59.0	50.0	80	80	70.6	70.6	-	-	70.6	70.6	-	-
37	周家门	V37-1	外轨中心线 30m 处	DK35+340	DK35+575	左侧	桥梁	30	12.3	127			80	80	71.7	71.7	-	-	71.7	71.7	-	-
		V37-2	第一排房屋 1 楼室外 0.5m	DK35+340	DK35+575	左侧	桥梁	43.1	12.3	127	61.0	49.0	80	80	70.1	70.1	-	-	70.1	70.1	-	-
38	蔡家门 1	V38-1	外轨中心线 30m 处	DK35+635	DK35+770	右侧	桥梁	30	12.1	106			80	80	70.6	70.6	-	-	70.6	70.6	-	-
		V38-2	第一排房屋 1 楼室外 0.5m	DK35+635	DK35+770	右侧	桥梁	43.2	12.1	106	61.0	49.0	80	80	69.1	69.1	-	-	69.1	69.1	-	-
39	蔡家门 2	V39-1	外轨中心线 30m 处	DK35+680	DK35+800	左侧	桥梁	30	12.1	105			80	80	71.1	71.1	-	-	71.1	71.1	-	-
		V39-2	第一排房屋 1 楼室外 0.5m	DK35+680	DK35+800	左侧	桥梁	47.5	12.1	105	62.0	48.0	80	80	69.1	69.1	-	-	69.1	69.1	-	-
40	小庙浜、李家埭	V40-1	外轨中心线 30m 处	DK36+050	DK36+975	右侧	桥梁	30	11.7	120			80	80	71.1	71.1	-	-	71.1	71.1	-	-
		V40-2	第一排房屋 1 楼室外 0.5m	DK36+050	DK36+975	右侧	桥梁	42.2	11.7	120	62.0	49.0	80	80	69.7	69.7	-	-	69.7	69.7	-	-
41	恬楼	V41-1	外轨中心线 30m 处	DK36+545	DK36+900	左侧	桥梁	30	11.7	113			80	80	71.1	71.1	-	-	71.1	71.1	-	-
		V41-2	第一排房屋 1 楼室外 0.5m	DK36+545	DK36+900	左侧	桥梁	38.7	11.7	113	57.0	48.0	80	80	70.0	70.0	-	-	70.0	70.0	-	-
42	严家埭	V42-1	外轨中心线 30m 处	DK37+100	DK37+450	右侧	桥梁	30	16.1	139			80	80	72.0	72.0	-	-	72.0	72.0	-	-
		V42-2	第一排房屋 1 楼室外 0.5m	DK37+100	DK37+450	右侧	桥梁	35.9	16.1	139	56.0	48.0	80	80	71.2	71.2	-	-	71.2	71.2	-	-
43	水南斗	V43-1	外轨中心线 30m 处	DK38+030	DK38+400	右侧	桥梁	30	22.4	157			80	80	73.0	73.0	-	-	73.0	73.0	-	-
		V43-2	第一排房屋 1 楼室外 0.5m	DK38+030	DK38+400	右侧	桥梁	30	22.4	157	59.0	54.0	80	80	73.0	73.0	-	-	73.0	73.0	-	-
44	黄家浜	V44-1	外轨中心线 30m 处	DK38+480	DK38+670	左侧	桥梁	30	20.9	157			80	80	73.1	73.1	-	-	73.1	73.1	-	-
		V44-2	第一排房屋 1 楼室外 0.5m	DK38+480	DK38+670	左侧	桥梁	56.6	20.9	157	59.0	49.0	80	80	70.3	70.3	-	-	70.3	70.3	-	-
45	黑鱼浜	V45-1	外轨中心线 30m 处	DK38+820	DK39+055	右侧	桥梁	30	18.8	157			80	80	73.1	73.1	-	-	73.1	73.1	-	-

序号	敏感点名称	测点编号	测点说明	里程		对应线路				预测速度（km/h）	现状值(dB)		标准值(dB)		近期振动预测值(dB)				远期振动预测值(dB)			
															预测值		超标量		预测值		超标量	
				起	迄	方位	形式	距离（m）	高差（m）		昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间
		V45-2	第一排房屋 1 楼室外 0.5m	DK38+820	DK39+055	右侧	桥梁	30.9	18.8	157	54.0	48.0	80	80	72.9	72.9	-	-	72.9	72.9	-	-
46	人才公寓	V46-1	外轨中心线 30m 处	DK44+120	DK44+400	左侧	桥梁	30	19.3	157			80	80	73.1	73.1	-	-	73.1	73.1	-	-
		V46-2	第一排房屋 1 楼室外 0.5m	DK44+120	DK44+400	左侧	桥梁	35	19.3	157	57.0	55.0	80	80	72.4	72.4	-	-	72.4	72.4	-	-
47	杜家桥	V47-1	外轨中心线 30m 处	DK46+650	DK46+740	左侧	桥梁	30	12.7	125			80	80	69.3	69.3	-	-	69.3	69.3	-	-
		V47-2	第一排房屋 1 楼室外 0.5m	DK46+650	DK46+740	左侧	桥梁	42	12.7	125	52.0	50.0	80	80	67.8	67.8	-	-	67.8	67.8	-	-
48	陆家门	V48-1	外轨中心线 30m 处	DK47+000	DK47+120	左侧	桥梁	30	12.5	127			80	80	71.6	71.6	-	-	71.6	71.6	-	-
		V48-2	第一排房屋 1 楼室外 0.5m	DK47+000	DK47+120	左侧	桥梁	41	12.5	127	54.0	53.0	80	80	70.3	70.3	-	-	70.3	70.3	-	-
49	桥湾里	V49-1	外轨中心线 30m 处	DK47+920	DK48+220	右侧	桥梁	30	13.2	154			80	80	72.7	72.7	-	-	72.7	72.7	-	-
		V49-2	第一排房屋 1 楼室外 0.5m	DK47+920	DK48+220	右侧	桥梁	32	13.2	154	53.0	46.0	80	80	72.4	72.4	-	-	72.4	72.4	-	-
50	朱家塔	V50-1	外轨中心线 30m 处	DK48+200	DK48+420	左侧	桥梁	30	14.4	144			80	80	72.2	72.2	-	-	72.2	72.2	-	-
		V50-2	第一排房屋 1 楼室外 0.5m	DK48+200	DK48+420	左侧	桥梁	51	14.4	144	53.0	45.0	80	80	69.9	69.9	-	-	69.9	69.9	-	-
51	野猫桥	V51-1	外轨中心线 30m 处	DK48+260	DK48+670	右侧	桥梁	30	14.4	143			80	80	72.4	72.4	-	-	72.4	72.4	-	-
		V51-2	第一排房屋 1 楼室外 0.5m	DK48+260	DK48+670	右侧	桥梁	38	14.4	143	52.0	44.0	80	80	71.3	71.3	-	-	71.3	71.3	-	-
52	荷叶地	V52-1	外轨中心线 30m 处	DK48+500	DK48+800	左侧	桥梁	30	14.4	144			80	80	72.5	72.5	-	-	72.5	72.5	-	-
		V52-2	第一排房屋 1 楼室外 0.5m	DK48+500	DK48+800	左侧	桥梁	30.5	14.4	144	53.0	44.0	80	80	72.4	72.4	-	-	72.4	72.4	-	-
53	港海廊、张家门	V53-1	外轨中心线 30m 处	DK48+700	DK49+080	右侧	桥梁	30	16.5	143			80	80	72.5	72.5	-	-	72.5	72.5	-	-
		V53-2	第一排房屋 1 楼室外 0.5m	DK48+700	DK49+080	右侧	桥梁	31	16.5	143	53.0	48.0	80	80	72.3	72.3	-	-	72.3	72.3	-	-
54	王家宅基	V54-1	外轨中心线 30m 处	DK49+220	DK49+450	右侧	桥梁	30	16.6	143			80	80	72.5	72.5	-	-	72.5	72.5	-	-

序号	敏感点名称	测点编号	测点说明	里程		对应线路				预测速度（km/h）	现状值(dB)		标准值(dB)		近期振动预测值(dB)				远期振动预测值(dB)			
															预测值		超标量		预测值		超标量	
				起	迄	方位	形式	距离（m）	高差（m）		昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间
		V54-2	第一排房屋 1 楼室外 0.5m	DK49+220	DK49+450	右侧	桥梁	31	16.6	143	50.0	47.0	80	80	72.3	72.3	-	-	72.3	72.3	-	-
55	瓜田庙	V55-1	外轨中心线 30m 处	DK48+300	DK48+550	左侧	桥梁	30	16.6	143			80	80	72.5	72.5	-	-	72.5	72.5	-	-
		V55-2	第一排房屋 1 楼室外 0.5m	DK48+300	DK48+550	左侧	桥梁	31	16.6	143	48.0	50.0	80	80	72.3	72.3	-	-	72.3	72.3	-	-
56	南吴家塔	V56-1	外轨中心线 30m 处	DK49+700	DK49+940	右侧	桥梁	30	15.8	142			80	80	72.5	72.5	-	-	72.5	72.5	-	-
		V56-2	第一排房屋 1 楼室外 0.5m	DK49+700	DK49+940	右侧	桥梁	38	15.8	142	55.0	49.0	80	80	71.4	71.4	-	-	71.4	71.4	-	-

注：1．高差栏中，敏感点高于铁路轨面为“-”，低于铁路轨面为“+”；

2．超标量栏中，“-”表示不超标。

5.3.3.2 预测结果评价

评价范围内共 56 处振动敏感目标，振动敏感点近期昼、夜间预测值为 67.8~73.1dB；远期昼、夜间预测值为 67.8~73.1dB，各敏感点均满足《城市区域环境振动标准》（GB10070-88）中“铁路干线两侧”昼、夜间 80dB 的限值要求。

5.3.4 振动达标距离预测

根据本次评价的环境振动标准和工程特点预测出典型地上线路形式的振动达标距离如表 5.3-2 所列。

表5.3-2 振动达标防护距离表

线路区段	列车运行速度	“80dB”达标距离（m）	
		路基	桥梁
独山港~海盐段	160km/h	8	5

注：达标距离均在用地界内。

5.4 振动污染防治建议

为了减轻铁路振动对周围建筑物的干扰程度，结合预测评价，本着技术可行、经济合理的原则，拟从以下几方面提出振动防护措施和建议。

5.4.1 降低铁路振动源强

根据铁路振动产生机理，铁路车辆、轨道条件、路基等因素直接关系到铁路振动源强大小，在这些方面采取改进措施，可根本上减轻铁路振动对周围环境的影响。

（1）车辆振动控制

国内外有关资料表明，在车辆上采取措施可降低沿线的环境振动，效果非常明显。建议在选取电力机车车型时，优选轴重较轻、结构优良、噪声和振动值低的环保型车辆。

（2）轨道结构振动控制

轨道采用 60kg/m 钢轨，以增大钢轨质量和截面刚度、减少轮轨振动和降低噪音。全线铺设长钢轨无缝线路，最大限度地减少钢轨接头，以降低轮轨振动和冲击。

轨枕、扣件：无砟轨道扣件采用弹性扣件，轨枕配套采用双块式轨枕。有砟轨道采用新Ⅱ型轨枕，配套采用弹条Ⅱ型扣件。

5.4.2 运营管理措施

运营期线路和车辆的轮轨条件直接关系到铁路振动的大小，线路光滑、车轮圆整等良好的轮轨条件可比一般线路条件降低振动 5～10dB，因此在运营期要加强轮轨的

维护、保养，定期进行轨道打磨和车轮的清洁与镟轮工作，以保证其良好的运行状态，减少附加振动。

5.4.2 敏感点振动污染防治措施

评价范围内振动敏感点各阶段昼夜预测值均满足《城市区域环境振动标准》（GB10070-88）中“铁路干线两侧”昼、夜间 80dB 的限值要求，无专项振动措施。

5.5 施工期振动环境影响分析

5.5.1 施工期振动污染源分析

本工程对振动环境产生影响的施工内容主要有：路基工程、桥涵工程、隧道工程和铺轨工程。其中：

（1）路基工程施工中振动影响主要来源于土石方施工机械，如推土机、挖掘机、铲运机、压路机和自卸运输汽车等。

（2）桥涵工程施工中振动影响主要来源于桥梁桩基、桥墩施工及梁的制作、铺架等工序。本线桥梁桩基主要采用钻孔桩基础。

（3）铺轨工程中振动影响主要来源于重载汽车运输和移动式吊车装卸、板式轨道专用机具作业等。

5.5.2 施工期振动预测及分析

（1）施工机械振动影响预测及分析

敏感点处施工振动预测模式如下：

$VL_{Z施}=VLz0-20lg（r/r0）-\Delta Lz$

式中：

$VL_{Z施}$—距离振源r处的施工机械振动级，dB；

VL_{Z0}—距离振源r0处测定的施工机械振动级，dB；

r—预测点与施工机械之间的距离，（m）；

r_0—距施工机械参考距离，r_0=10m；

ΔL_Z—附加衰减修正量，dB。

根据类比调查与监测确定的振动源强，参照 GB10070－88《城市区域环境振动标准》中“混合区、商业中心区”标准，预测主要施工机械引起地表振动的达标距离如下：

表5.5-1 主要施工机械地表振动防护距离表

序号	主要施工机械	振动源距振源水平距离10m处振级（铅垂向Z振级，dB）	达标距离（m）	
			昼间（75dB）	夜间（72dB）

序号	主要施工机械	振动源距振源水平距离10m处振级（铅垂向Z振级，dB）	达标距离（m）	
			昼间（75dB）	夜间（72dB）
1	推土机	79	16	22
2	挖掘机	78	14	20
3	混凝土搅拌机	74	9	13
4	空压机	81	20	28
5	载重汽车	75	10	14
6	旋转钻机	83	25	35
7	压路机	82	22	32
8	柴油打桩机	98	141	200
9	振动打桩锤	93	79	112

从表 5.5-1 预测结果可以看出，除柴油打桩机和振动打桩锤外，施工设备产生的振动，在距振源 35m 处 Z 振动级小于或接近 72dB，满足《城市区域环境振动标准》中“混合区、商业中心区”夜间 72dB 的振动标准要求；而柴油打桩机和振动打桩锤为强振设备，打桩作业时势必会给邻近建筑物及居民的生活带来强烈的影响，建议采用低振动的打桩机械。此外，由于铁路路基、桥梁、隧道施工时需有施工便道，施工便道通常平行于线路设置，施工期间渣土运输车辆的运行会对临近的居民产生一定的影响，建议施工期间合理规划施工便道，尽量绕避环境敏感目标，如无法绕避，通过敏感点时应减速慢行，以降低振动对周边居民的影响。

（2）隧道施工振动的影响分析

本工程有1处隧道，其施工工法为盾构/明挖，无爆破振动影响。区间隧道采用盾构法施工对线路两侧地面产生的振动影响较小。施工期不可避免会对周边环境造成振动影响，隧道段两侧现状无振动敏感目标。建设单位、施工单位必须对施工振动产生的危害性引起足够的重视，施工期间尽量不要安排夜间作业，最大限度地降低施工振动对环境保护目标的影响。

5.5.3 施工期振动监控

为避免施工作业对周边建筑物造成损害及影响附近居民的生活，需对场地周边居民区所受的施工振动进行监控管理，对距施工场地较近且居民区稠密的区域应进行重点监控。

5.5.4 施工振动防治对策及建议

为了使本工程在施工期间产生的振动和对周边环境的污染和影响降到最低程度，建议从以下几个方面采取有效的控制对策：

（1）施工现场的合理布局

选择环境要求较低的位置作为固定作业场地；施工车辆特别是重型运输车辆的运行通路，应尽量避开振动敏感区域；施工场地内强振动的机械布设在远离敏感区一侧；当靠近居民住宅等敏感区段施工时，应禁止使用强振动机械。

（2）科学管理、做好宣传工作和文明施工在保证施工进度的前提下，合理安排施工作业时间，倡导科学管理；强振动施工机械作业时间尽量选择在7：00～12：00 和14：00～22：00 的时段内进行，限制夜间进行有强振动污染的施工作业，做到文明施工。由于技术条件、施工现场客观环境限制，即使采用了相应的控制措施和对策，施工振动仍有可能对周围环境产生一定的影响，为此向沿线受影响的居民和单位做好宣传工作；做好施工人员的环境保护意识的教育；大力倡导文明施工的自觉性，尽量降低人为因素造成施工振动的加重。

（3）为了有效地控制施工振动对城市环境的影响，除落实有关的控制措施外，还必须加强环境管理，根据国家和浙江省及嘉兴市的有关法律、法令、规定，施工单位应主动接受生态环境等部门的监督和管理。

工程总工期为 4 年，但各区间线路施工的振动影响在一定时间内随施工结束而结束，施工期采取有效措施并加强监督管理，振动影响可得到有效缓解。

5.6 小　结

5.6.1 现状评价

工程沿线敏感点的环境振动主要来自社会生活振动或少量道路交通振动，无较强振动源，振动环境现状质量较好。

本工程沿线评价范围内共有环境振动敏感点 56 处，均为居民住宅。

沿线敏感点环境振动值昼间在 49~65dB 之间，夜间在 44~58dB 之间。敏感点均满足《城市区域环境振动标准》（GB 10070—88）相应标准限值要求。

5.6.2 预测评价

评价范围内共 56 处振动敏感目标，振动敏感点近期昼、夜间预测值为 67.8~73.1dB；远期昼、夜间预测值为 67.8~73.1dB，各敏感点均满足《城市区域环境振动标准》（GB10070-88）中“铁路干线两侧”昼、夜间 80dB 的限值要求。

5.6.3 振动防治建议

根据近期预测结果，对照 GB10070-88《城市区域环境振动标准》中“铁路干线两

侧”标准要求“昼间 80dB，夜间 80dB”，沿线 56 处振动敏感点近期、远期环境振动预测值昼间、夜间均可达标，无专项振动措施。

振动措施主要对城市规划与管理措施、运营管理方面提出要求：建议城镇规划管理部门对线路两侧区域进行合理的规划与利用，建议在铁路两侧距外轨中心线达标距离以内区域不得新建居民住宅、学校、医院和养老院等敏感建筑；在运营期要加强轮轨的维护、保养，定期进行轨道打磨和车轮的清洁与镟轮工作，以保证其良好的运行状态，减少附加振动。

6 生态环境影响评价

金山至平湖市域铁路独山港至海盐段，起自 S101 上海市与浙江省省界检查站南侧，向西经平湖市独山港镇、乍浦镇、林埭镇、当湖街道，海盐县开发区（西塘桥街道），终至海盐县武原街道。新建线路长度 41.646km，出入线新建线路长度合计 3.111km，新建海盐东存车场 1 处（预留动车所条件）。永久占地 0.87km^2，临时占地 0.42km^2。

工程范围内以城镇区域生态系统为主，不涉及生态敏感区，依据 HJ 19-2022《环境影响评价技术导则生态影响》的要求，本项目生态环境影响评价等级为三级。评价工作突出城市生态环境特点，力求完整、客观、准确地反映拟建工程对周围环境的影响，重点关注工程可能产生显著影响的生态问题和典型因子，提出生态影响防护和恢复措施。

6.1 评价原则

（1）以区域生态功能影响为出发点，围绕城市相关规划和生态区划的生态功能进行评价；

（2）根据城市区域生态环境的特点，对重大影响因子如土地利用、绿地、景观、文物等生态因子进行重点分析；

（3）针对城市生态敏感区域预测分析拟建工程的主要环境影响，分析说明工程产生的影响可能导致的生态变化。

6.2 评价范围

（1）纵向范围：与工程设计范围相同；

（2）横向范围：综合考虑拟建工程的吸引范围和线路两侧土地规划，评价范围取线路两侧 300m；

（3）牵引变电所用地界外 500m；

（4）存车场、其他临时用地界外 100m。

6.3 评价内容、重点及保护目标

6.3.1 评价内容

（1）评价区域土地利用功能的变化情况，绿地、植被等损失情况；

（2）工程对评价区域内生态敏感目标的影响；

（3）工程弃渣及其处置方式对城市生态环境的影响，预测分析可能产生的水土流失的影响；

（4）预测分析评价范围内的生态结构稳定性的变化趋势，说明工程对评价范围内生态结构、功能及其干扰恢复能力的影响；

（5）工程动车存车场、车站、高架段等建筑对城市景观影响分析。

6.3.2 评价重点

评价重点区域：沿线车站出入口、高架段、动车存车场等地面建筑影响区域。

评价重点内容：工程与城市规划的相容性；车站出入口等地面建筑景观与城市景观协调性分析；工程对文物的影响。

6.3.3 保护目标

（1）生态敏感区

本工程沿线评价范围内无自然保护区、风景名胜区、森林公园、湿地保护区、生态保护红线等生态敏感区分布。

线路在 DK32+470、DK38+130 处以桥梁形式穿越了新庄村抗战时期掩体和南宅基抗战时期掩体。两处文物保护点均无保护范围划定。

（2）施工期生态环境保护目标

施工场地、施工单位驻地及施工设施会占用土地、破坏地表植被、影响沿线农业生产、城市生态及城市景观。施工期生态环境保护目标为沿线农田、植被及城市绿地等。

（3）运营期生态环境保护目标

工程投入运营后，主要保护目标为沿线城市绿地、城市景观，要保证工程新建的人工建筑与周围城市的自然景观和人工景观和谐统一，树立以人为本的服务观念，有利于城市生态系统良性循环，保证城市的可持续发展。

6.4 评价方法

生态环境现状评价采用定性和定量分析相结合的方法，分析区域环境的生态完整性，评价区域土地利用特征及抗干扰能力；预测评价拟采用景观生态学及建筑美

学等的有关原则分析沿线车站出入口、风亭等地面建筑对周围景观的影响，分析工程地面建筑物与城市景观的协调性。

6.5 生态环境现状评价

6.5.1 工程沿线生态系统及用地现状

本工程沿线主要为城镇生态系统和少部分的农业生态系统，周边用地现状主要为居住区、道路、工厂等建设用地和农田，是以人工结构为基础的城镇生态系统和以农田为主的农业生态系统。工程沿线生态系统类型详见表 6.5-1。工程沿线土地利用现状详见附图。

表 6.5-1　工程沿线主要生态系统类型及用地现状

序号	线路区间	敷设方式	主要生态系统类型	用地现状	卫星影像
1	起点～独山港东站	高架、地面、地下	城镇生态系统	居住区、道路、工厂、农田等	
2	独山港东站～独山港西站	高架	城镇生态系统	居住区、道路、工厂、农田等	
3	独山港西站-乍浦站	高架	城镇生态系统	居住区、道路、工厂、农田等	

序号	线路区间	敷设方式	主要生态系统类型	用地现状	卫星影像
4	乍浦站-平湖站	高架	城镇生态系统	居住区、道路、工厂、农田等	
5	平湖站-海盐开发区站	高架	城镇生态系统	居住区、道路、工厂、农田等	
6	海盐开发区站-海盐东站	高架	城镇生态系统	居住区、道路、工厂、农田等	

6.5.2 工程沿线用地及景观现状

（1）线路用地及景观现状

工程线路用地现状主要为道路用地、农田用地、建设用地，经过长期的开发活动，沿线已无大型野生动物，现有野生动物主要以生活于树、灌丛的小型动物和鸟类为主，为典型的城镇生态系统。工程沿线所在区域土地利用及景观现状见表 6.5-2。

表 6.5-2 工程线路所在地主要用地现状及景观照片

序号	站点名称	环境现状概况	工程概况	现状照片
1	独山港东站	独山港东站位于平湖市独山港镇东侧，现状为农田，周边有一些村庄。	双岛四线高架车站	
2	独山港西站	独山港西站独山港西站位于平湖市独山港镇西侧，中山路中间，周边为农田和村庄。	高架侧式车站	
3	乍浦站	乍浦站位于平湖市乍浦镇牛桥公路以东，现状为农田，北侧为工厂，南侧为村庄。	高架侧式车站	

序号	站点名称	环境现状概况	工程概况	现状照片
4	平湖南站	平湖南站选址于沈海高速以北、盐平塘以东，与规划沪乍杭铁路平湖南站共站分场设置。现状和周边为村庄和农田。	高架侧式车站	
5	海盐开发区站	海盐开发区站选址于海盐县开发区中部，现状为工厂，北侧为道路，南侧为农田。	高架侧式车站	
6	海盐东站	海盐东站为本线终点站，选址于海盐县海福路北侧。车站设置于道路中间，南北侧为农田。	岛式站台	

（2）存车场、牵引变电所用地及景观现状

①海盐东存车场

海盐东存车场位于海盐县八团村，翁金线以北、滨海大道以南、乐园路以西的地块内。存车场总体呈东西走向，存车场与预留检修库采用纵列式布置方式，其中洗车库贯通设置于存车场与预留检修库连接咽喉区内，综合维修工区并列布置于存车场北侧。存车场及综合维修工区用地长约 920m、宽约 230m，总面积约 13.7ha。

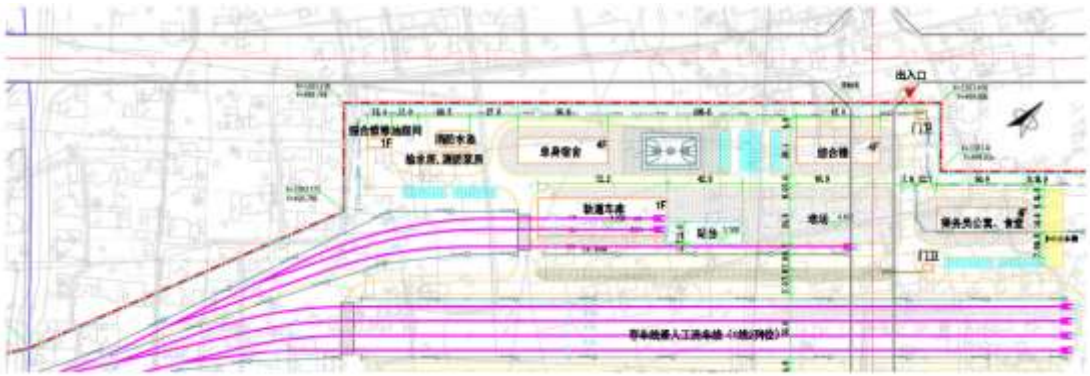


图 6.5-1　存车场平面布置图

③牵引变电所

全线于海盐东新建一座牵引变电所，所址位于平坦地带，需占用一定农田或菜地。所址离公路 100m 范围内。

6.5.3　工程沿线野生动物资源现状

嘉兴地处平原，天然分布的野生动物虽然不多。工程所在区域由于城市建设的发展，受人类经济活动的影响，自然植被已基本被人工植被所代替，野生动物活动栖息场所日益缩小，加上受觅食、繁殖条件的限制，工程评价范围内动物资源相对较为匮乏，现场调查期间在工程评价区域内未发现珍稀野生动物栖息地、繁殖地，并且不涉及国家保护的珍稀物种。

6.5.4　工程沿线植被资源现状及古树名木分布情况

平湖市地处中亚热带和北亚热带的过渡带，植被也处于常绿阔叶林向落叶阔叶、常绿阔叶混交林的过渡地带。平湖市绝大部分为平原，山地面积小，且均属低丘，天然植被已被次生或人工植被所代替。沿线植被主要以人工栽培作物为主，沿海滩涂、低丘和农隙地尚保留一些自然植被。沿海低丘主要植被为针阔叶次生林、灌木小竹丛、草灌丛等。海盐县大部分为平原水网地区，植被主要为农田桑地、农田防护林和沿海防护林带。南部沿海低丘主要植被为针阔叶次生林、松灌残次林、灌木小竹丛、草灌丛。针阔林主要由马尾松、黑松、青冈、白栎等树种组成，其他还有少量毛竹、茶叶经济作物。本工程沿线植被主要以人工栽培作物为主。

根据《关于公布平湖市农村古树后续和大树资源的通知》文件，平湖市现有古树名木 46 株，其中一级古树 2 株（树龄 500 年以上），二级古树 4 株（树龄 300 年-499 年），三级古树 36 株（树龄 100 年-299 年），名木 4 株。现有古树后续资源（树龄 80-99 年）34 株，大树资源 163 株（树龄 50-79 年）。海盐县全县现遗存古树名木 96 株，古树名木后备资源 64 株。通过现场调查确认，本工程沿线评价范围内无古树名木

分布。

图 6.5-2 平湖市沿线植被

6.5.5 工程沿线水生生物资源现状

根据现场调查，本工程沿线河流水系属于杭嘉湖水系，主要有黄姑塘、乍浦塘、盐平塘、海塘河等。根据实地走访调查和资料查询，沿线水域中浮游生物主要分属蓝藻门和绿藻门，底栖动物是水体中常见的原生动物沙壳虫、表壳虫以及轮虫等。

沿线水资源充足，鱼类资源养殖鱼类为主，其中鲤形目的种类较多，近来由于水环境恶化、围垦和过渡捕捞等多种因素影响，鱼类的种类有所下降。

工程评价范围内鱼类种类主要是常见的鲤形目经济鱼类，主要为人工养殖鱼类，种类有青鱼、草鱼、鲢、鳙、鲤、鲫、鳊、鲂等，产量较高的有青鱼、草鱼、鳙鱼、鲢鱼、鲫鱼、黑鱼等，主要鱼类诱饵有甲藻、蓝藻、裸藻等，鱼类资源数量不多，一般分布于水流较平缓、人为影响较小河段，以及沿线鱼塘、水塘中，工程影响范围内无保护鱼类和鱼类“三场”的分布。

6.5.6 工程沿线生态环境敏感区概况

本工程沿线评价范围内无自然保护区、风景名胜区、森林公园、湿地保护区等生态敏感区分布。本工程与生态保护红线位置关系图详见图 1.10-2。

6.5.7 工程沿线文物保护单位等历史文化保护目标分布情况

工程选线时已绕避了沿线已知的大多数重要文物保护单位，因线站位方案及线形要求，线路在 DK32+470、DK38+130 处以桥梁形式穿越了新庄村抗战时期掩体和南宅基抗战时期掩体。

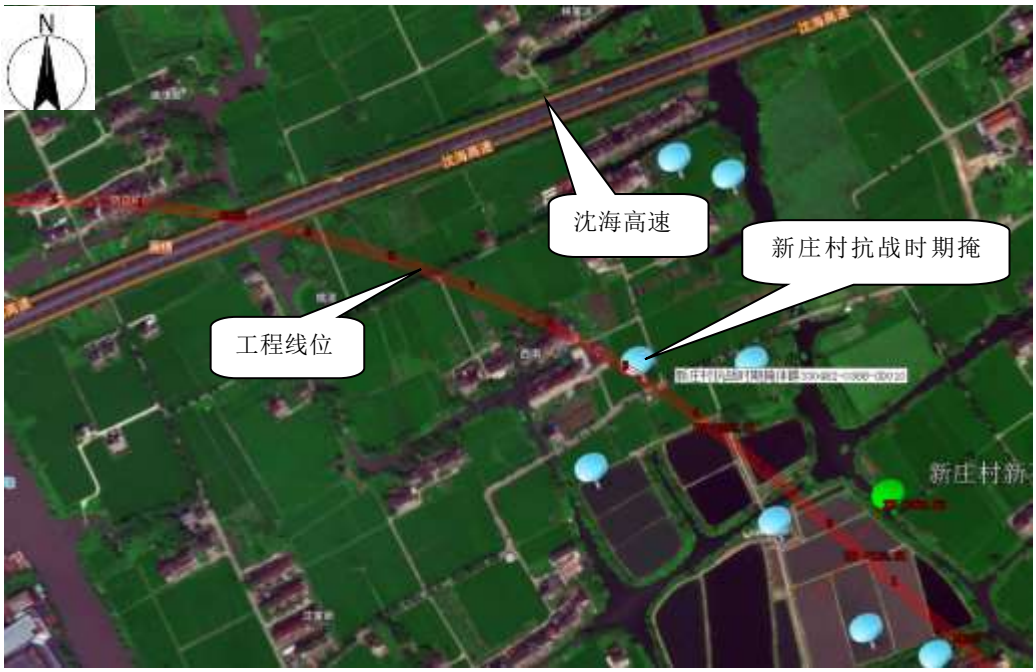


图 6.5-3　新庄村抗战时期掩体与线位位置关系图

图 6.5-4　南宅基抗战时期掩体与线位位置关系

6.5.8 工程沿线水土流失现状分析

根据《土壤侵蚀分类级标准》（SL190-2007）和《生产建设项目水土流失防治标准》（GB/T50434-2018），本工程属于南方红壤丘陵区，一级土壤侵蚀类型区属于水力侵蚀类型区。结合现场勘查，项目沿线大部分被建筑覆盖并且植区域生长良好，现状水土流失强度属于微力侵蚀。

6.6　存车场、牵引变电所与用地规划协调性分析

6.6.1 海盐东存车场

海盐东存车场在海盐东站东侧接轨，近期设出入场线 1 条（预留 1 条），场址位于海盐县八团村，翁金线以北、滨海大道以南、乐园路以西的地块内。海盐东存车场，预留上盖物业开发条件。占地面积为 13.72hm^2（其中旱地 2.75hm^2，水塘 1.37hm^2，宅基地 9.6hm^2），地块规划性质为农田和部分村庄，建议下一步调整海盐县土地利用总体规划。

图 6.6-1 存车场平面位置图

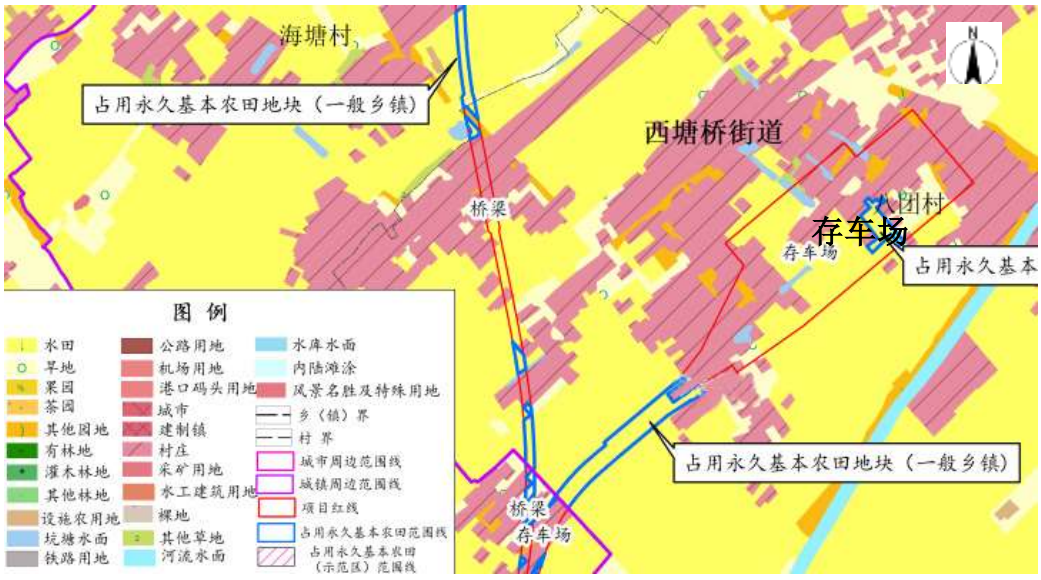


图 6.6-2 存车场土地规划图

6.6.2 牵引变电所

全线于海盐东新建一座牵引变电所，所址位于平坦地带，需占用一定农田或菜地。占地面积为 0.54hm^2，地块规划性质为农田。

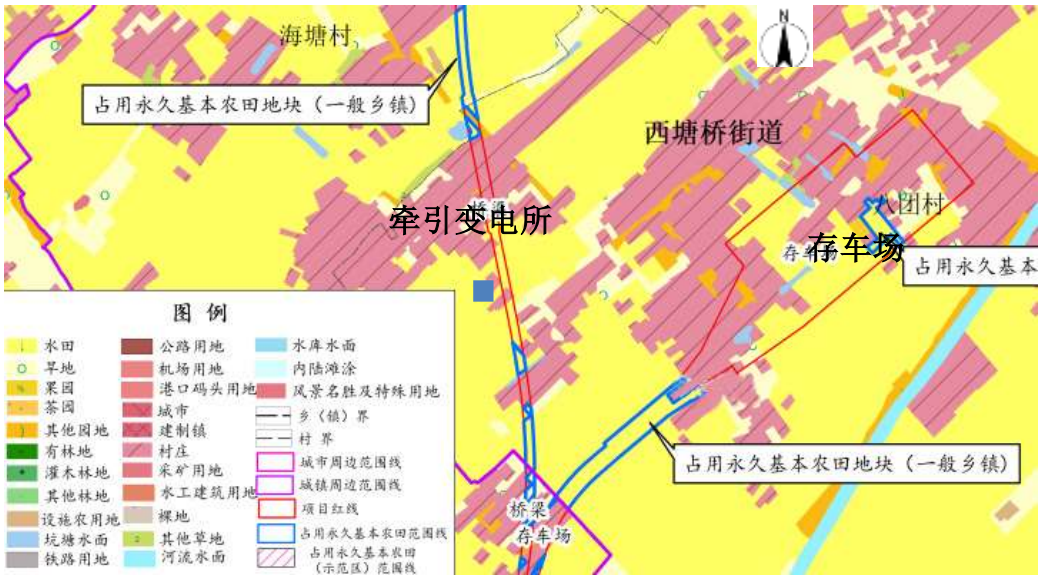


图 6.6-3　牵引变电所土地规划图

6.7　生态环境影响分析

6.7.1　工程占地对沿线生态环境的影响分析

全线工程永久占地 86.84hm^2，临时占地 42hm^2。工程占地类型见表 6.7-1。

表 6.7-1　本工程占地分类表（单位：hm^2）

分类	耕地	林地	水塘	住宅用地	建设用地	其他用地	全计
永久占地	53.85	3.63	3.64	19.09	2.51	4.12	86.84

工程实施后永久占地范围内原有土地利用类型将被工程所代替，但工程呈带状分布，工程实施后不会导致评价区内的土地利用格局发生改变。

工程将永久占用耕地 53.85hm^2，工程建成后这部分耕地将转变为交通用地，失去农业生产能力和一定的生态调节能力；此外，本段工程沿线制梁场、施工营地等大型临时用地总占地面积达 42hm^2。大临工程在选址时须符合《自然资源部关于规范临时用地管理的通知》（自然资规〔2021〕2 号）相关要求。工程施工期间，这些临时占地也将在一定程度上使原有的土地利用状况发生改变，造成土壤贫瘠，有机质含量低，养分淋溶，地表植被破坏等，尽管施工完毕后，这些临时用地通过清理场地，复耕等措施，将逐步恢复其原有功能，但这种潜在影响可能还将持续几年。

（1）对沿线粮食产量的影响

本段工程永久性占用耕地 53.85hm^2，根据沿线统计资料分析，沿线耕地粮食年均亩产可按 580kg 计算，评价区粮食产量每年将减少 468.47t。但是总体来说工程占用耕地相对于整个区域耕地数量比重很小，且沿线区域主要规划为城镇，工程占地不会对沿线农业生产环境造成影响。临时占用的耕地面积在施工完毕后，将采取场地清理、

植被恢复和复耕等措施，可以逐步恢复其原有农业种植功能，其影响只是暂时的。

（2）对基本农田的影响

本项目占用永久基本农田合计 41.4725 公顷（其中水田 37.244749 公顷）。占用基本农田清单详见下表。

表 6.7-2 本工程占用基本农田面积清单

县（市、区）	乡镇（街道）	占用永久基本农田（hm^2）	
		小计	水田
平湖市	当湖街道	1.1252	0.9998
		6.3927	5.7431
	林埭镇	5.6938	5.4431
		0.0077	0.0000
	独山港镇	13.515	12.1137
	乍浦镇	4.6096	4.1240
	小计	31.3440	28.4237
海盐县	武原街道	0.9893	0.8389
	西塘桥街道	1.5309	0.6583
		7.6083	7.3238
	小计	10.1285	8.8210
合计		41.4725	37.2447

工程建成后应落实基本农田“占一补一”政策，并对临时占地采取复耕，尽可能复耕为农田。

由于目前该地段范围内的基本农田尚未转为建设用地，评价根据《基本农田保护条例》的相关规定，结合本工程特点，针对工程永久占用基本农田建议采取以下基本农田保护措施：

①办理农用地转用审批手续

国家实行基本农田保护制度，根据“中华人民共和国土地管理法”第四十四条、“基本农田保护条例”第十五条的规定，建设项目选址确实无法避开基本农田保护区，需要占用基本农田，涉及农用地转为建设用地的，必须经国务院批准，办理农用地转用审批手续。

②坚持“占一补一”的原则

根据《基本农田保护条例》第十六条“经国务院批准占用基本农田的，……，占用单位应当按照占多少、垦多少的原则，负责开垦与所占基本农田的数量与质量相当的耕地；没有条件开垦或者开垦的耕地不符合要求的，应当按照省、自治区、直辖市的规定缴纳耕地开垦费，专款用于开垦新的耕地”的原则，考虑到工程沿线地区土地备用资源不足，建设单位难以开垦“数量与质量相当的耕地”，因此以“缴纳耕地开垦费”为

宜。

③基本农田耕作层处置

根据《基本农田保护条例》第十六条第二款“占用基本农田的单位应当按照县级以上地方人民政府的要求，将所占用基本农田耕作层的土壤用于新开垦耕地、劣质地或者其他耕地的土壤改良”的要求，工程施工时将基本农田表层 0.3～0.4m 的耕作层土壤推到一侧，与地方政府协调，运至适当地点，由地方人民政府用于新开垦耕地、劣质地或者其他耕地的土壤改良。

④临时用地平整复耕

工程施工完毕后，应及时对临时占用的基本农田进行复垦，减少工程施工对基本农田的影响程度。

同时，工程占用植被虽然会使沿线植被生产力有所减少，但远远不会使本区域植被自然生产力下降一个等级，加之工程将采取一定的植被恢复措施，因此，工程对沿线自然体系生产力的影响是能够承受的。

6.7.2 工程建设对沿线野生动物的影响分析

本工程沿线野生动物资源较为匮乏，无大型珍稀野生动物分布，沿线野生动物主要分布于农田及灌木林中，同时项目区域大部分已经是人类活动较为频繁的场所，区域内野生动物对于生长环境要求较宽，对人为影响适应性较强，工程的建设和运营不会干扰沿线野生动物的正常活动，也不会对其生活习性造成大的改变，其主要影响有：

（1）对两栖动物的影响

工程评价范围内两栖动物均是区域内常见的种类，主要分布在水沟、池塘附近。施工期扰动附近水体后将引起附近水域生态环境的变化，从而引起在水体中生活的两栖动物生存环境的变化，短期内它们会自然迁移到非施工区，造成施工区域附近的两栖类物种数量的减少。这种影响是短期的，施工活动结束后，两栖类的生存环境将会逐步得到恢复。营运期，两栖动物将经过一段时间的调整，重新适应环境变化。总体来说，工程实施对两栖动物的影响是比较轻微的。

（2）对爬行动物及小型兽类的影响

工程评价范围内分布的爬行动物主要栖息在水沟、水塘边的草灌丛及阴暗潮湿的灌丛、荒地等处。施工期间，植被破坏及施工活动干扰会改变局部环境，使爬行动物的生活环境受到一定影响。施工活动会迫使它们会迁移到非施工区，但对其生存不会造成威胁。小型兽类数量少，在施工期间，由于人类活动增多，导致其局部生境被破

坏，但这些动物都具有较强的活动能力，会逃避施工对其不利影响，而且区域内适宜其生活的环境范围广，所以工程实施对其的影响也是非常有限的。

（3）对鸟类的影响

施工期，鸟类由于环境的变化影响了它们的生活、取食环境，将被迫离开它们原来的领域。从整个环境来看，工程范围以外有面积较大的相似生境，可供这些鸟类重新选择栖息环境，工程实施不会对其产生较大的影响。临时征地区域的鸟类将被迫离开原来的领域。当临时征地区域的植被恢复后，它们仍可回到原来的领域附近。

综上可见，工程实施不会对沿线野生动物造成较大影响。

6.7.3 工程建设对沿线植被及城市绿地的影响分析

（1）对沿线植被的影响

本工程占用植被类型主要为农田植被及少量的灌木林地，不涉及珍稀野生植被及古树名木，工程建设不会对沿线植被类型造成影响。

（2）对城市绿地的影响

本工程沿路敷设的高架区间将占用部分道路绿化带。通过对高架桥下、车站出入口占用绿地进行恢复重建，可恢复工程建设所占用城市绿地数量，同时通过采取有效的恢复措施（如在出入上方设置花坛）后可增加城市公共绿地的数量，提高城市绿化覆盖率。另外动车运用所的建设将破坏所在地原有植被，工程建成后地面建筑和场地四周和内部将进行以乔、灌、草相结合的绿化设计，亦可增加城市绿地数量。

（3）城市绿地缓解措施

工程施工前应根据《嘉兴市城市绿线管理办法》的相关规定：第十条　城市绿线划定后任何单位和个人不得擅自改变。因特殊情况确需调整的，依照下列规定办理：

（一）国土空间总体规划、绿地系统规划确定的重要绿地，按法定程序修改相应规划后方可调整；

（二）控制性详细规划确定的绿地，按控制性详细规划修改法定程序调整。

调整城市绿线不应减少绿地总量，按照占整补整、就近补足的原则进行调整，确保绿地布局均衡、覆盖率不降低。

6.7.4 水土流失及工程弃渣生态影响分析

（1）工程土石方量

土石方开挖总量 148.57 万 m^3（含表土剥离 12.10 万 m^3），填筑总量 77.52 万 m^3（含表土回覆 12.10 万 m^3），填筑方中，各工程利用自身开挖量 46.13 万 m^3，借方 30.14

万 m^3，总弃方 100.82 万 m^3。

（2）工程渣土影响分析及处置方案

由于本工程施工过程中不可避免的产生大量的渣土，如果处理不当可能会对周边环境造成影响。为了避免工程渣土临时堆放可能对周边环境带来不利影响，评价建议在线路区间施工范围内设置临时存渣场，并及时对渣土进行清运。临时存渣场的选址应尽量选址在施工场地围挡范围内，尽量不对周边交通或附近居民生活环境造成不利影响。临时存渣场应采用覆盖薄膜的方法进行防护，并在临时堆土坡脚设置临时挡土矮墙，在施工场地排水口处设置沉砂池。

《平湖市建筑垃圾管理办法》规定：任何单位和个人不得随意倾倒、抛撒或者堆放建筑垃圾。城市道路上运输建筑垃圾的车辆，应当采取密封密闭等措施，不得泄漏、散落和带泥运行。城市、镇规划区内的水利、市政、交通和其他施工开挖等工程中产生的弃土或者弃土利用，及绿化种植、低洼田地改造和废弃水渠沟池、河浜填土以及建筑工程回填和建筑垃圾循环利用等需用建筑垃圾的，原则上由建设单位报综合行政执法部门进行统一调度。综上，在严格按照《平湖市建筑垃圾管理办法》等要求进行渣土运输与处置的前提下，工程引发水土流失的影响将会得到有效的控制，不会对环境造成不利影响。

（3）取（弃）土场、临时工程用地及主要运输道路的情况及周围环境

①取（弃）土场选址：本工程未设置取（弃）土场，需要土方进行外购，目前暂未确定外购商家。施工期土石方处置将严格按照《平湖市建筑垃圾管理办法》等有关规定执行。

②临时施工场地用地选址：本工程临时施工场将遵循以下原则进行选址：在满足就近主线施工面的前提下，原则上尽量利用周边的闲置场地或荒地。施工场地一般选择在地形较平坦的地段，施工场排水沟水口应设置临时沉沙池，雨季定时清理沉沙，施工场地完工后进行填埋。

总之，工程土石方运输在严格按照《平湖市建筑垃圾管理办法》的要求进行处理，采取以上措施对临时堆土进行防护，水土流失将会得到有效的控制，对环境造成不利影响不大。

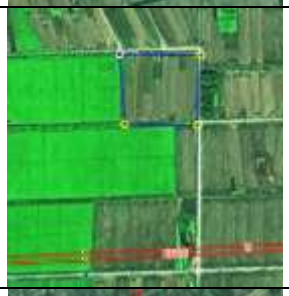
6.7.5 工程临时占地、土方作业、运输对生态环境的影响分析及保护措施

（1）大临工程及临时施工场地设置情况

本工程大临工程主要为 2 个制（存）梁场、1 个轨枕预制场、1 个管片场、1 个轨

枕预制场、4 个混凝土拌合站、33.5 公里施工便道、临时电力线路 47.72 公里。

表 6.7-3　大临工程位置设置图

类型	序号	名称	位置	据居民点最近距离（m）	面积/hm²	位置示意图
混凝土拌合站	1	1#拌合站	DK13+500 南侧 0.2km	＞100m	1	
	2	2#拌合站	DK19+700 南侧 0.2km	＞100m	1	
	3	3#拌合站	DK27+900 北侧	＞100m	1	
	4	4#拌合站	DK41+500 南侧 0.2km	＞100m	1	
制存梁场	5	1#制存梁场	DK28+200	＞100m	10	
	6	2#制存梁场	DK41+300	＞100m	10	

类型	序号	名称	位置	据居民点最近距离（m）	面积/hm²	位置示意图
轨枕预制场	7	轨枕预制场	DK13+700	＞100m	8	
管片预制场	8	管片预制场	DK13+700	＞100m	10	

（2）工程临时施工场地、土方作业、运输生态环境影响分析

对植物资源的影响：工程临时施工场地会造成临时用地范围内植被资源的暂时性消失。但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。

对动物资源的影响：工程施工对动物资源的影响集中表现在施工初期小型野生动物穿越施工场地与土方作业机械或者运输车辆相撞引起伤亡。施工开始，道路上行驶车辆增多，压死两栖、爬行动物比较常见，尤以早晚夜间居多。但本工程线路两侧生态环境具有很大的相似性，大部分位于城区道路两侧，受影响动植物资源均为沿线地区常见类型，加上工程本身造成的影响局限在狭长范围内，因此工程建设对沿线动物资源多样性的影响有限，不会造成特定种群消失或物种灭绝。

对土地资源的影响：工程临时用地在主体工程施工完毕后要归还地方使用，其功能的改变主要集中于施工期，施工后大部分土地可采取适当的措施，逐步恢复至原有功能。工程临时用地不会对土地资源造成明显影响。

评价结合各大临设施占地类型、敏感区分布情况等对其进行环境影响分析，具体见表 6.7-4。

表 6.7-4　大临工程设置及环境影响分析一览表

类型	序号	名称	位置	据居民点最近距离（m）	环境影响方式	面积/hm2	占地类型	环境影响分析
混凝土拌合站	1	1#拌合站	DK13+500 南侧 0.2km	＞100m	大气、噪声影响	1	耕地	不涉及自然保护区、水源地、生态红线等环境敏感
	2	2#拌合站	DK19+700 南侧 0.2km	＞100m	大气、噪声影响	1	耕地	
	3	3#拌合站	DK27+900 北侧	＞100m	大气、噪声	1	耕地	

类型	序号	名称	位置	据居民点最近距离（m）	环境影响方式	面积/hm2	占地类型	环境影响分析
					影响			区，不占用基本农田，工程后复耕，环境影响较小，合理
	4	4#拌合站	DK41+500 南侧 0.2km	＞100m	大气、噪声影响	1	耕地	
制存梁场	5	1#制存梁场	DK28+200	＞100m	大气、噪声影响	10	耕地	
	6	2#制存梁场	DK41+300	＞100m	大气、噪声影响	10	耕地	
轨枕预制场	7	轨枕预制场	DK13+700	＞100m	大气、噪声影响	8	耕地	
管片预制场	8	管片预制场	DK13+700	＞100m	大气、噪声影响	10	耕地	

本工程大临工程占地类型主要以耕地为主，不涉及生态保护红线、环境敏感区、基本农田及公益林，距离既有道路较近，可利用既有道路或改建既有农村道路，减少临时占地，同时考虑到施工期可能产生的噪声及大气污染，严格控制大临施工场界距离附近居民点在 100m 以外，选址合理。本工程施工点多面广，按照“统一规划、源头控制、防复结合”的原则，采取有效的预防保护措施，强调源头控制、过程控制，最大程度的减少损坏原地貌。

（3）施工场地选址要求及保护措施

①临时施工场地选址时，在满足就近主线施工面的前提下，原则上尽量利用周边的闲置场地或荒地。施工场地一般选择在地形较平坦的地段，施工场排水沟水口应设置临时沉沙池，雨季定时清理沉沙，施工场地完工后进行填埋。

②施工结束后首先拆除临时建筑物，清除建筑垃圾，对土地进行整治，以恢复原有借用土地的功能。凡地方不再需要的临时道路或施工用地原则上均需进行恢复原有功能，交还地方继续利用。

③施工场地平整时，应先保存好表土层，暂存在场地边沿，夯实堆积边坡，表面植草防护，设置排水沟；施工场地施工完成后，将表土回填利于植树绿化。

④临时性用地应加强施工期环境管理。施工单位应加强施工队伍的环境意识，做到文明施工，弃土、弃渣按设计要求指定地点堆放，做到不随意弃土弃渣，恢复施工场地。

⑤严格控制施工临时用地，做到临时用地和永久用地相结合，工程材料、机械定点堆放，土方运输车辆按指定路线行使，将其影响降低到最小程度。

（4）土方作业、运输保护措施

施工中应加强临时施工场地土方作业、运输车辆的管理，工程弃渣应交由市绿化

市容行政管理部门统一处理，运输车辆应按照规定线路和时间行驶。建设单位应要求各施工单位在各自标段内工程达到环保“三同时”要求后，方可完成撤离施工现场。

（5）拌合站影响缓解措施

建议后续设计优化场内布置，远离居民点一侧，减少临时占地面积；施工过程中采用低噪声设施设备，设置防护挡墙，采取毡布覆盖、喷淋降尘等措施，减少噪声及扬尘等对环境的影响（具体工艺详见大气及噪声章节）。

对混凝土搅拌站生产工艺过程中的上料、配料、搅拌等环节实施封闭，并配置喷洒设施，达到粉尘排放指标的要求。

搅拌主机、粉料筒仓应使用集尘设施除尘，除尘设施应保持完好。搅拌站、粉料筒仓及泵拌车等应保持标识完整和外观整洁。

混凝土搅拌站内各类混凝土生产需用的骨料堆场，均应分类加装控制环境的封闭式库房，确保骨料堆置于库房中。

搅拌车装料后，或从工地卸料后均应对车辆进行冲洗，保持外观清洁，严禁带泥上路，杜绝“跑、冒、滴、漏”现象的发生。

（6）其他大临设施影响缓解措施

占用荒地和耕地的临时设施实施前，剥离表层土，剥离厚度 10～30cm，表层土存放在场地外围，在临时用地范围内，堆放边坡 1：1 左右，堆放高度低于 4m，并采用装土编织袋临时挡墙进行防护，堆放期间裸露面采用密目网苫盖。施工完毕后，将硬化地面、碎石路面全部拆除，拆除后进行场地平整，翻垦整地，回填表层土，施农家肥，恢复为耕地和林地。

采用低噪声设备，产生噪声的设施设备平面布置于远离居民点一侧，设置高围挡，夜间停止高噪声设备作业，减少设备噪声对周边居民点的影响。

（7）施工便道缓解措施

施工结束后，部分施工便道作为田间道或乡村道路，宽度为 4m～7m，改善项目区路面状况，完善道路系统，路基边坡进行植草护坡。

6.7.6 工程建设对城市视觉景观的影响分析

城市景观生态要求协调自然景观、城市建筑、城市资源开发、经济发展与保护生态环境的关系，使城市有序地发展，解决城市生态病，形成城市生态系统的良性循环。本次景观影响评价将着重讨论工程动车运用所、车站出入口等建筑及高架线路与城市视觉景观的协调性。

（1）存车场景观影响分析

在存车场周边景观设计上，绿化应优先考虑当地乡土植物，通过将乔、灌、花、草坪有机结合，并利用植物枝条颜色和花色进行搭配，加之季相变化，构成丰富多彩的四季景观，从而不会让动车运用所感觉到生硬、突兀，可减轻对周边景观的影响。

（2）高架路段的景观影响分析

高架桥作为永久性城市建筑，景观效果应在设计中重点考虑。高架线路构筑物主要是以水平线条的桥梁和垂直线条的桥柱组成，其中水平方向的桥梁连续贯通，与人和车辆行走中眼睛的移动相顺应，具有运动、延伸、增长的意味，有助于视觉环境的简单化；而垂直线条的桥柱挺拔粗壮，以一定的间隔连续排列，更多的使人产生崇高、紧张、积极的感受，此外，粗壮的桥柱所特有的垂直线条与人惯常的视线移动方向不一致，会对视线起到一定的阻隔作用。

标准跨跨径的选定要满足人的视觉效果，视线通透、无压抑感觉。桥墩的排列密度大时，桥梁对于人的侧向视线有明显的屏蔽作用。桥墩的排列密度越小，跨度越大，视线穿过桥梁底部所看到的区域越大。换句话来说，当桥梁的跨度越大时，桥梁对于人的视线遮挡的影响就越小，对于提高视线的通透程度就越有帮助。

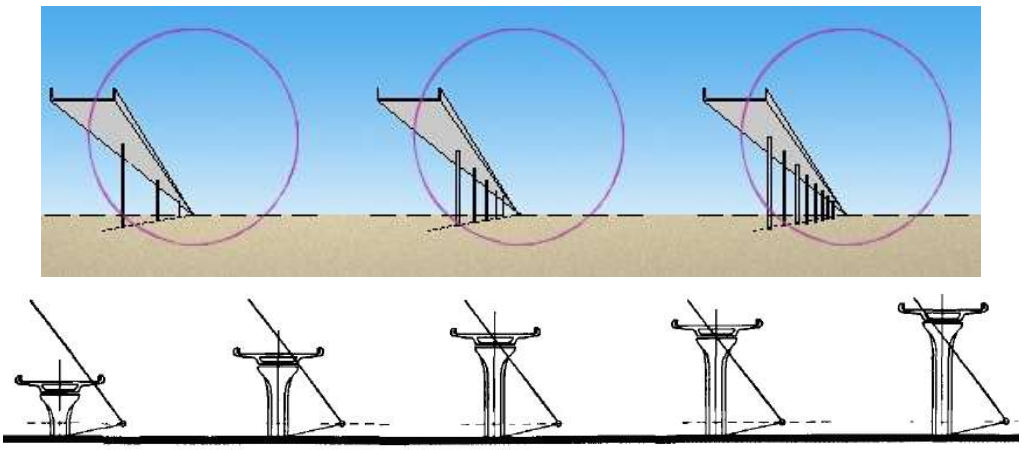


图 6.7-1　桥下视觉效果示意图

人们在远眺高架桥时，合适的高跨比例给人以平衡、稳定、协调的美感。城市高架道路和轨道交通高架线的实践表明，这个比例总结为 1：2.4～1：4。对于墩高 10m 的桥梁，30m～35m 跨度是较合适的。较大的跨径，给人以线条流畅、视野通透、舒适协调的感觉，再者区间基本位于三层高度，墩高较高，增大桥梁跨径，必将减少桥墩数量、更加通透，使景观效果更佳。

高架结构将和沿线自然景物及人工建筑构成整体景观处于人们的生活空间中，应具有和周围环境相协调的外观。在高架结构中恰当适用韵律法则并与结构功能相结合，

将对建筑整体形象的统一产生非常显著的作用，给人们带来一种鲜明生动富有活力的美感。

图 6.7-2　高架线路、车站景观效果图

工程线路投入运营后，高架线路两侧通过植树绿化，可以在一定程度上改善高架桥体所造成的粗壮、巨大和单调的视觉观感，可以对视线起到引伸的作用。高架结构可采用独柱矩墩（采用大圆弧倒角）或双柱圆墩，既可增加桥下空间，扩大周边地区地面用地者的视觉空间，又使得整个高架结构充满稳定、简洁和力线明快的美感，；同时在车站的设计上，应采用标准化、模块化设计，装修上强调简洁明快而具有时代气息，各站在统一共性的前提下，以便易于识别，增强工程的映像能力，又强调“一站一景”的设计思想，突出各站的个性特点。

评价建议对于高架段区间种植常绿树种，使其成为天然的声屏障和景观带，通过不同的植物的搭配，不仅能够美化沿线环境，而且可以营造出具有地方特色的景观，而且由于运动中列车的连续性，给城市原本的静态景观中注入了动态因素，形成动静结合，体现了当代审美特点，在客观上使高架线成为具有实用和审美双重意义的交通设施。因此，在精心设计，合理布置的前提下，高架段对沿线景点、景观和街道景观不利影响可以减少。

6.7.7　工程建设对沿线生态系统稳定性的影响分析

城市生态系统是由若干个以人与环境的相互作用关系为核心的生态系统组成。城

市的景观生态结构脆弱，自我调节能力低，需高度依赖外界的物流、能流等生态流的输入、输出，以维持自身的稳定。

交通廊道是城市生态系统能流、物流、信息流、人口流等的必经之路，交通廊道的通畅才能保证城市功能的完善与通畅。

本工程投产运营后，作为人工交通廊道，其交通运输所发挥的纽带作用将沿线大量的居住区、商业区、交通枢纽、大型公建、科教单位等城市基本功能拼块结合为一个完整的结构体系，提高了沿线地区各功能拼块景观的通达性，使沿线功能斑块之间各种生态流输入、输出运行通畅，从而保证了城市的高效运转，提高了城市景观生态体系的稳定性，确保了城市的健康发展。

本工程部分沿既有道路敷设，可最大程度减少了对沿线各功能拼块的分割，不会因此增加城市景观的破碎性；而且与地面交通廊道无交叉干扰，加之大运量、快捷、舒适、准点的特点，在自身廊道通畅的同时，还可吸引大量地面人流，缓解地面道路廊道的堵塞现象。

人工廊道建设中，不仅要考虑廊道的经济效益，也要重视廊道的环境效益，这才是和谐的城市景观结构。市域铁路具有绿色环保、节能高效等优势，因此，工程在增强沿线景观稳定性、促进沿线地区经济发展的同时，也最大限度降低了对环境的破坏。

6.7.8 工程建设对文物古迹影响分析

工程选线时已绕避了沿线已知的大多数重要文物保护单位，因线站位方案及线形要求，线路在 DK32+470、DK38+130 处以桥梁形式穿越了新庄村抗战时期掩体和南宅基抗战时期掩体。新庄村抗战时期掩体和南宅基抗战时期掩体属于文物保护点，均无保护范围划定。

工程开工前还将在工程永久占地范围内实施文物勘探等措施，避免对未知地下文物的影响，在施工过程中发现文物，必须立即停工，保护好现场，并和文物部门及时取得联系。

6.8 结论与建议

6.8.1 结论

（1）本工程建成运营后，将提高沿线地区各功能斑块景观的通达性，使沿线功能斑块之间各种生态流输入、输出运行通畅，保证了城市的高效运转，提高了城市景观生态体系的稳定性，确保了沿线城市的健康发展。

（2）根据景观美学分析及类比调查分析，在设计中充分运用融合法、隐蔽法设计，

可以使本工程的高架桥梁、车站等建筑物与周边环境保持协调。

（3）市域铁路的建设在节约土地资源和能源方面优势明显，且有利于沿线土地资源的整合与改造，缓解区域土地利用紧张状况，提高土地利用效率；市域铁路采用电力能源，实现大气污染物的零排放，由于替代了部分地面汽车交通，减少了汽车尾气的排放，因而有利于降低空气污染负荷，符合生态建设要求。

（4）工程开工前还将在工程永久占地范围内实施文物勘探等措施，避免对未知地下文物的影响，在施工过程中发现文物，必须立即停工，保护好现场，并和文物部门及时取得联系。

6.8.2 建议

（1）在工程设计阶段应作好对永久占地和临时占地的合理规划，尽量少占绿地，尽可能减少由于轨道工程建设对沿线城市绿地系统的影响。对工程占用的绿地，建设单位应在认真履行各项报批手续的基础上，严格按批准的用地范围进行施工组织，对占用的绿地进行必要的恢复补偿，尽快恢复其生态功能。

（2）应优化施工工艺和施工组织设计、严格控制施工场界及加强施工监理，将市域铁路建设对周边的影响降至最低；此外，还应严格控制车站施工期污水和弃渣的排放去向，严禁乱排乱弃，车站运营期污水全部纳入城市污水管网。

（3）施工单位应结合沿线地区气候特征，根据区内降雨特点，制订土石方工程施工组织计划，避开雨季进行大规模土石方工程施工；进行土石方工程施工时，应采取必要的水土保持措施，同步进行路面的排水工程，预防雨季路面形成的径流直接冲刷造成开挖立面坍塌或底部积水。施工弃渣应及时清运，填筑的路基面及时压实，并做好防护措施；雨季施工做好施工场地的排水，保持排水系统通畅。

附表　生态影响评价自查表

工作内容		自查项目
生态影响识别	生态保护目标	重要物种□；国家公园□；自然保护区□；自然公园□；世界自然遗产□；生态保护红线□；重要生境□；其他具有重要生态功能、对保护生物多样性具有重要意义的区域□；其他 √
	影响方式	工程占用 √；施工活动干扰 √；改变环境条件□；其他□
	评价因子	物种 √（农田植被　　） 生境□（　　） 生物群落□（　　） 生态系统 √（农田生态系统　　） 生物多样性□（　　） 生态敏感区□（　　） 自然景观□（　　） 自然遗迹□（　　） 其他□（　　）

工作内容		自查项目	
评价等级		一级□　　二级□　　三级 √	生态影响简单分析□
评价范围		陆域面积:（12.49 ）km^2；水域面积:（0.52）km^2	
生态现状调查与评价	调查方法	资料收集 √；遥感调查 √；调查样方、样线□；调查点位、断面□；专家和公众咨询法□；其他□	
	调查时间	春季□；夏季 √；秋季□；冬季□ 丰水期□；枯水期□；平水期□	
	所在区域的生态问题	水土流失 √；沙漠化□；石漠化□；盐渍化□；生物入侵□；污染危害□；其他□	
	评价内容	植被/植物群落 √；土地利用 √；生态系统 √；生物多样性□；重要物种□；生态敏感区□；其他□	
生态影响预测与评价	评价方法	定性□；定性和定量 √	
	评价内容	植被/植物群落 √；土地利用 √；生态系统；生物多样性□；重要物种□；生态敏感区□；生物入侵风险□；其他□	
生态保护对策措施	对策措施	避让□；减缓□；生态修复 √；生态补偿□；科研□；其他□	
	生态监测计划	全生命周期□；长期跟踪□；常规 √；无□	
	环境管理	环境监理 √；环境影响后评价□；其他□	
评价结论	生态影响	可行 √；不可行□	
注：“□”为勾选项，可 √；“（　）”为内容填写项。			

7 地表水环境影响评价

7.1 概 述

7.1.1 评价范围及评价重点

本次评价范围包括沿线新建车站 6 座、存车场 1 处和牵引变电所 1 座，分别为独山港东站、独山港西站、乍浦站、平湖南站、海盐开发区站、海盐东站、海盐东存车场和海盐东牵引变电所。本工程不涉及饮用水水源保护区等生态敏感区，评价选取车站污水、存车场污水作为评价重点。车站污水为一般生活污水，存车场排放污水为一般生活污水、高浓度集便污水和人工洗车废水等。海盐东存车场设有综合维修工区，维修工区主要用于停放接触网作业车、接触网安全巡检装置、轨道平板车、抢修车和维护机具及材料等，设有工作人员单身宿舍、食堂等。轨道车库设置在轨道车停放线末端，由主库及边跨构成。主库主要用于车辆停放及保养，内设检查坑；边跨主要用于部件检修和机具、材料存放。仅轨道车库边跨内有部件检修作业，维修工区无生产废水，仅排放工作人员生活污水。

根据沿线既有和规划的污水收集及处理系统的建设情况，各车站和海盐东存车场排放污水均可排入既有或规划市政污水管网并进入城市污水处理厂。

7.1.2 评价因子

根据本工程污染源特性，车站生活污水选择 pH 值、COD、BOD_5、SS、动植物油、氨氮作为水环境影响评价因子。本工程生产污水来自于存车场人工洗车，主要对客车外皮进行清洗，主要污染物为 SS、LAS。

7.1.3 评价工作等级和内容

本工程设计估算新增污水排水量为 442.74m^3/d，车站和存车场污水均为间接排放，根据 HJ2.3-2018《环境影响评价技术导则　地表水环境》的规定，本次水环境评价工作属于三级 B 评价。三级 B 评价可不考虑评价期。

根据评价工作等级，确定评价工作内容为：

（1）根据设计资料和工程分析确定本工程新增的污水量，并根据类似工程污水的平均水质对照评价标准进行评价；

（2）计算工程前后主要水污染物排放量；

（3）分析其依托污水处理设施环境可行性；

（4）对工程施工期及运营期污水处理措施进行汇总并对其投资进行估算。

7.1.4 评价方法

以工程设计为基础，对沿线排污单位水污染源的污水水质采用标准指数法进行评价。其表达式为：

S_{ij}＝（C_{ij}/C_{oi}）

式中：

C_{ij}——第 j 个污染源第 i 种污染物排放浓度（mg/L）；

C_{oi}——第 i 种污染物评价标准（mg/L）；

S_{ij}——单项水质参数 i 在第 j 点的标准指数。

pH 的标准指数为：

$S_{pH,j}$＝（7.0 - pH_j）/（7.0 - pH_{sd}）　　$pH_j \leq 7.0$

$S_{pH,j}$＝（pH_j　－7.0）/（pH_{su}－7.0）　　$pH_j > 7.0$

式中：

pH_j——第 j 个污染源的 pH 值；

pH_{sd}——标准中规定的 pH 值下限；

pH_{su}——标准中规定的 pH 值上限；

$S_{pH,j}$——单项水质参数在第 j 点的 pH 标准指数。

7.1.5 评价标准

本工程水污染源主要来自沿线各车站和海盐东存车场。根据周边污水收集处理设施现状及规划情况，沿线污水均可纳入城市污水管网，最终进入嘉兴市联合污水处理有限责任公司和平湖市独山污水处理有限公司进行深度处理。废水纳管排放执行《污水综合排放标准》（GB8978-1996）之三级标准，其中氨氮、总磷纳管标准采用浙江省地方标准《工业企业废水氮、磷污染物间接排放限值》（DB33/887-2013）表 1 中排放限值；嘉兴市联合污水处理厂和平湖市独山污水处理有限公司排放标准执行《城镇污水处理厂污染物排放标准》(GB18918-2002)中的一级 A 标准，具体见下表。

表 7.1-1　污水综合排放标准（单位：mg/L，除 pH 值外）

参数	pH	SS	BOD_5	COD	动植物油	TP	NH_3-N	石油类	LAS
纳管标准（mg/L）	6~9	400	300	500	100	8.0*	35*	20	20

表 7.1-2　城镇污水处理厂污染物排放标准（单位：mg/L，除 pH 值外）

参数	pH	SS	BOD_5	COD	动植物油	TP	NH_3-N	石油类	LAS

一级 A 标准	6~9	10	10	50	100	0.5	5（8）	1	20

注：括号外数值为水温＞12℃时的控制指标，括号内为水温≤12℃的控制指标。

7.2 水环境现状调查与分析

本工程位于杭嘉湖水系。根据《浙江省人民政府关于浙江省水功能区水环境功能区划分方案（2015）的批复》（浙政函〔2015〕71 号），本工程沿线地表水体及水质目标见表 1.10-1，沿线跨越河流均为Ⅲ类地表水体。根据嘉兴市生态环境局网站公布的《嘉兴市地表水环境质量状况信息公开（2022 年 3 月）》和《2020 嘉兴市生态环境状况公报》，沿线各水体水质均满足相应水环境功能的要求。

根据《2020 嘉兴市生态环境状况公报》，2020 年嘉兴市 73 个市控以上地表水监测断面水质中，Ⅱ类 3 个、Ⅲ类 64 个、Ⅳ类 5 个、Ⅴ类 1 个分别占 4.1%、87.7%、6.8%和 1.4%。与 2019 年相比Ⅲ类及以上比例上升 26.0 个百分点，Ⅳ类比例下降 24.7 个百分点，Ⅴ类比例下降 1.3 个百分点。73 个断面主要污染物高锰酸盐指数、氨氮和总磷年均浓度分别为 4.5mg/L、0.46mg/L 和 0.162mg/L，高锰酸盐指数同比持平，氨氮和总磷同比分别下降 17.9%和 5.8%。

7.3 本工程周边城市排水系统概况

根据设计资料和调查结果，本工程沿线各车站污水均可以直接就近排入城市污水管网，最终污水可纳入市政污水处理厂处理。

7.4 运营期水环境影响预测评价

7.4.1 污水量及去向分析

根据设计估算，工程全线污水排放总量为 442.74m^3/d。工程沿线各车站污水主要为各车站内厕所的粪便污水、工作人员的生活污水，主要污染物为 BOD_5、COD、动植物油等；存车场洗车废水、高浓度集便废水等。污水排放量、污水处理工艺及排放去向的情况具体见表 7.4-1。

表 7.4-1 沿线污染源及污水处理措施一览表

序号	车站	新增排水量（m^3/d）	备注	污水类别	处理工艺及污水处理厂
1	独山港东站	61.91	新增车站	生活污水	排市政污水管，最终进入独山污水厂处理
2	独山港西站	48.46	新增车站	生活污水	排市政污水管，最终进入独山污水厂处理
3	乍浦站	55.2	新增车站	生活污水	排市政污水管，最终进入联合污水处理

序号	车站	新增排水量（m^3/d）	备注	污水类别	处理工艺及污水处理厂
4	平湖站	61.91	新增车站	生活污水	排市政污水管，最终进入联合污水处理
5	海盐开发区站	54.5	新增车站	生活污水	排市政污水管，最终进入独山污水厂处理
6	海盐东站	50.46	新增车站	生活污水	排市政污水管，最终进入独山污水厂处理
7	海盐东牵引变电所	1.00	新建变电所	生活污水	排市政污水管，最终进入独山污水厂处理
小计		333.44	/	/	/
8	海盐东存车场	93.5	新增存车场	生活污水	生活污水中的含油污水经隔油池预处理，人工洗车废水采用沉淀池预处理，高浓度集便污水经高效化粪池处理与一般生活污水混合，统一排入市政污水管，最终进入独山污水厂处理
		10.8		高浓度集便污水	
		5		人工洗车废水	
小计		109.3	/	/	/
合计		442.74	/	/	/

区域内污水管网建设较为完善，污水均可排入周边市政排水系统，最终进入嘉兴市联合污水处理有限责任公司和平湖市独山污水处理有限公司进行深度处理。

平湖市独山污水处理有限公司（即平湖市东片污水处理厂）厂区具体位于嘉兴市平湖市独山港区海河路 1500 号，2007 年开工建设，2019 年 1 月投产，2017 年 7 月通过 PPP 由上海实业环境控股有限公司股权收购，特许经营期 30 年，目前已建规模为 8.5 万吨/天，规划总规模为 22 万吨/天。正式投入运行以来，污水处理设备运转良好，日平均处理污水量为 1.95 万立方米。该项目采用先进的污水处理设备，厂区主体工艺采用 A^2/O 处理工艺。

嘉兴市联合污水处理有限责任公司目前日输送处理能力 60 万吨。在服务区范围内已建成配套收集管网 1923.66 公里和 143 座城网收集提升泵站，工程服务区域累计已有 2.65 万余家企事业单位和 660 余个居民生活区块，以及市区 10 个乡镇生活污水入网集中处理。

本工程沿线车站污水排放量较小，因此工程建成后车站污水纳入兴市联合污水处理有限责任公司和平湖市独山污水处理有限公司处理是可行的。

7.4.2 车站及存车场污水水质分析

①一般生活污水

本工程共新建 6 座车站和 1 处牵引变电所，污水排放总量估算为 333.44m³/d，工

程沿线车站生活污水主要来自于各车站内办公、生活产生的粪便污水和一般生活污水，这部分污水水质单一。按照一般生活污水类比监测结果，其平均水质为 pH 值=7.5～8.0，COD=150～200 mg/L，BOD_5=50～90mg/L，动植物油含量＝5～10mg/L，氨氮＝23mg/L，SS=44～65mg/L，沿线各车站和牵引变电所产生生活污水均可经污水管网进入城市污水处理厂进行深化处理，执行《污水综合排放标准》（GB8978-1996）三级标准限值要求。具体见表 7.4-2。

表 7.4-2　车站污水水质预测评价

污染源	项目（mg/L）	COD	BOD_5	石油类	SS	氨氮	动植物油
各站和牵引变电所少量生活污水	预测值	200	90	—	65	23	10
	GB8978-1996《污水综合排放标准》三级标准限值	400	300	20	400	45	100
	标准指数	0.50	0.30	—	0.16	0.51	0.10

评价分析：本工程沿线车站和牵引变电所污水水质均满足 GB8978-1996《污水综合排放标准》三级标准限值要求。

②生产废水

本工程生产污水来自于存车场人工洗车，主要对客车外皮进行清洗，主要污染物为 SS、LAS。因人工洗车用水量小，本次设计采用沉淀池，评价类比既有上海南客整所人工洗车废水（经隔油沉淀工艺处理后）数据，监测结果见表 7.4-3。

表 7.4-3　生产废水水质类比预测表单位：（mg/L）

项目	COD	BOD_5	SS	石油类	LAS
上海南客整所生产废水水质监测值	8	2.5	9	0.1	≤0.05
《污水综合排放标准》（GB8978-1996）三级标准	500	300	400	20	20
原水达标情况	达标	达标	达标	达标	达标

③集便废水

本线旅客列车采用密闭集便器收集，于海盐东存车场卸污。高浓度集便污水以 COD、BOD_5、氨氮为特征污染物，评价类比既有上海南客整所集便废水数据，监测结果见表 7.4-4。

表 7.4-4　集便废水水质监测值单位：（mg/L）

项目	COD	BOD_5	氨氮
上海南客整所集便废水监测值（原水）	5770	1860	1650
《污水综合排放标准》（GB8978-1996）三级标准	500	300	45

标准指数	11.54	6.2	36.7
达标情况	超标	超标	超标

集便污水属高浓度有机污水，目前国内外对集便废水的处理方法主要为厌氧工艺、活性污泥等方法。根据设计文件，高浓度集便污水经高效化粪池处理，与一般生活污水混合，统一排入市政污水管。

本工程集便污水采用高效化粪池进行处理，高效化粪池采用厌氧工艺，是靠嗜酸菌和沼气生成菌的菌群培养的厌氧性发酵，对于高浓度有机污水非常适用，COD、BOD_5及氨氮指标的去除有一定效果。经处理后的集便污水质预测结果见表 7.4-5。

表 7.4-5　集便污水经设计工艺处理后水质预测值

项目		COD（mg/L）	BOD_5（mg/L）	氨氮（mg/L）
集便污水	进水水质	5770	1860	1650
	污染物去除率	40%	30%	30%
	出水水质	3462	1302	1155

根据设计采取的处理措施，海盐东存车场（含综合维修工区）污水水质预测值及达标情况见下表。

表 7.4-6　海盐东存车场污水水质预测值（mg/L）

污染源	水量（m^3/d）	项目	COD	BOD_5	氨氨	SS	动植物油	石油类	LAS
生活污水（合计）	93.5	水质预测值（mg/L）	175	70	17.5	54.5	7.5	-	
人工洗车污水（经沉淀池处理）	5.0		8	2.5	-	9	-	0.1	0.05
集便污水（经高效化粪池处理后）	10.8		3462	1302	1155	-	-	-	-
混合污水	109.3	水质预测值（mg/L）	492.2	188.6	129.1	47.0	6.4	0.00	0.00
	《污水综合排放标准》（GB8978-1996）之三级		500	300	-	400	100	15	20
	标准指数		0.984	0.629	-	0.118	0.064	0.000	0.0001
	达标情况		达标	达标	-	达标	达标	达标	达标

根据表 7.4-6，海盐东存车场（含综合维修工区）排放污水可达到《污水综合排放标准》（GB8978-1996）三级标准。

7.5　本工程全线污染物排放量统计

根据工程特性，本次评价对工程建成后新增污水主要污染物排放量、经处理后主

要污染物放量、经处理后污染物消减总量分别进行了统计，具体如表 7.5-1 所示。

表 7.5-1　全线主要污染物的排放量预测结果

排放点名称	类型	污水性质	排水量 $10^4m^3/a$	项目	主要污染物排放量（t/a）						
					COD	BOD_5	氨氮	SS	动植物油	石油类	LAS
独山港东站	新增	生活污水	2.2597	产生量	0.395	0.158	0.040	0.123	0.017	0	0
				消减量	0	0	0	0	0	0	0
				排放量	0.395	0.158	0.040	0.123	0.017	0	0
独山港西站	新增	生活污水	1.7688	产生量	0.310	0.124	0.031	0.096	0.013	0	0
				消减量	0	0	0	0	0	0	0
				排放量	0.310	0.124	0.031	0.096	0.013	0	0
乍浦站	新增	生活污水	2.0148	产生量	0.353	0.141	0.035	0.110	0.015	0	0
				消减量	0	0	0	0	0	0	0
				排放量	0.353	0.141	0.035	0.110	0.015	0	0
平湖站	新增	生活污水	2.2597	产生量	0.395	0.158	0.040	0.123	0.017	0	0
				消减量	0	0	0	0	0	0	0
				排放量	0.395	0.158	0.040	0.123	0.017	0	0
开发区站	新增	生活污水	1.9893	产生量	0.348	0.139	0.035	0.108	0.015	0	0
				消减量	0	0	0	0	0	0	0
				排放量	0.348	0.139	0.035	0.108	0.015	0	0
海盐东站	新增	生活污水	1.8418	产生量	0.322	0.129	0.032	0.100	0.014	0	0
				消减量	0	0	0	0	0	0	0
				排放量	0.322	0.129	0.032	0.100	0.014	0	0
海盐牵引变电所	新增	生活污水	0.0365	产生量	0.006	0.003	0.001	0.002	0.0003	0	0
				消减量	0	0	0	0	0	0	0
				排放量	0.006	0.003	0.001	0.002	0.000	0	0
海盐东存车场	新增	生活、生产污水	3.9895	产生量	4.644	1.543	1.216	0.190	0.026	0.00004	0.00002
				消减量	1.617	0.391	0.347	0	0	0	0
				排放量	3.027	1.152	0.869	0.190	0.026	0.00004	0.00002
全线	新增	生活、生产污水	16.1600	产生量	6.774	2.395	1.429	0.853	0.117	0.00004	0.00002
				消减量	1.617	0.391	0.347	0.000	0.000	0.000	0.000
				排放量	5.156	2.004	1.082	0.853	0.117	0.00004	0.00002

7.6　施工期水环境影响分析

7.6.1　施工污水的环境影响分析

本工程施工期污水主要包括：施工人员的生活污水、施工场地机械车辆冲洗水、盾构施工泥浆水及施工降排水等。通过现场踏勘及水务局反馈意见，本工程沿线市政排水系统较完善，污水管网已基本建成。因此，工程施工期各类污废水纳入市政污水管网是可行的。

（1）施工人员生活污水

施工人员居住、生活条件简单，生活污水量较少。根据施工废水排放情况的调查，建设中一般每个区间或站点有施工人员 100 人左右，每人每天按 0.10m^3 排水量计，每个区间或站点施工人员生活污水排放量约为 10m^3/d，生活污水中主要污染物为 COD、动植物油、SS 等。施工生活污水水质为 COD：150～200mg/L，动植物油 5～10mg/L、SS：50～80mg/L。施工人员生活污水就近排入市政污水管网，对周边水环境影响甚微。

（2）施工场地冲洗污水

施工场地冲洗水属于施工作业产生废水范畴，具有排放量较小（一般每个施工场地 5m^3/d）、影响周期较长的特点，施工场地冲洗水中 SS 含量相对较高，达到 150～200mg/L。本工程施工场地冲洗水经临时沉淀池处理后，部分回用于场地冲洗、绿化、洒水防尘等，其余就近排至城市污水管网，对周边水环境产生较小。

（3）桥梁施工废水

本工程正线为1座特大桥，涉及多处河道。如乍浦塘桥669号桥墩临近水体，临近水体桥墩施工时应注意潜在环境影响，并按水中墩套箱围堰施工要求进行，施工泥浆不得排入水体中。在桥梁栈桥和基础钻孔作业（包括钢护桶定位、下沉、钻孔、下置钢筋笼、浇筑混凝土等环节）过程中，如果浮土及钻孔出碴处理不当，排入附近水体，也可能对附近水环境水质造成污染。桥梁施工水中墩基础拟采用钢套箱围堰施工。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。钻孔灌注桩基础施工过程中，钻孔过程可能产生漏浆，但发生的概率很小，且钻孔施工现场局限在围堰内，对产生漏浆也只会限制在围堰内，不与水体直接接触，不会造成水环境的污染。

华南环境科学研究所曾经对北江中上游清远市英德北江大桥的施工现场过程的进行观测。观测结果显示，枯水期无防护措施挖泥的情况下，桥梁施工所产生悬浮泥沙一般在 100～200m 范围内出现浑浊，300m 附近基本沉降完全，在 500m 处水质基本未见异常，上游河段能清澈见底。

（4）隧道施工废水

本工程范围内新建正线隧道 1 座，长度 1.9km，采用盾构为主、局部明挖的施工方法，隧道施工废水中主要污染物为 SS，一般超标量比较严重；pH 值呈碱性，主要由于注浆主体材料水解产生的硅酸三钙、硅酸二钙、氢氧化钙等均成碱性，这些物质

溶解在水中造成 pH 值升高。其次含有少量石油类，石油类主要来源是施工机械的滴油、漏油。隧道施工污水主要超标物为 SS，如未经处理排入市政污水管网或水体，会对管网和水质均造成不利影响。

盾构法施工过程中，需要不断对盾构开挖面的密封隔仓内注入泥水，通过泥水加压和外部压力平衡，以保证开挖面土体的稳定。盾构推进时开挖下来的土进入盾构前部的泥水室，经搅拌装置进行搅拌，搅拌后的高浓度泥水用泥水泵送到地面，泥水在地面经过泥水分离系统处理后，再进入地下盾构的泥水室，不断地排渣净化使用。盾构泥浆水经盾构泥水分离系统处理后可以全部回用，系统排渣污泥经干化处理后成为可由土石方车辆直接运输的干土。

（5）隧道涌水环境影响分析

明挖段施工、工作井深基坑开挖和盾构施工中存在一定的环境风险包括可能会产生承压水冲溃基坑现象以及盾构施工时可能会出现承压水突涌；隧道涌水会导致水资源漏失，进而发生地表水体疏干等不良环境地质问题，同时隧道涌水漏失可能影响隧道顶部植被生长产生影响。

综上，在严格落实各项环保措施，确保施工期各类污水妥善处理排放的前提下，本工程对周边水环境影响较小。

7.6.2 施工期水环境影响防护措施

（1）施工废水污染防治措施

施工单位应严格执行《建设工程施工场地文明施工及环境管理暂行规定》，根据地形，对施工场地雨水和废水的收集和排放设施进行设计，严禁施工污水乱排、乱流污染周围环境和水体。在站场、大临工程、隧道、桥梁等施工场地设置排水沟、中和沉淀池及隔油池，对施工废水进行悬浮物分离，尽量做到清水回用，无法回用的施工场地废水应达标排放，执行《污水综合排放标准》（GB8978-1996）一级排放标准，排入附近沟渠（农灌沟或执行Ⅲ类及以下标准的水体，非饮用水水源保护区及其它非敏感水体）。避免在暴雨时进行挖方和填方施工，雨天时须在弃土表面放置稻草和其他覆盖物，以减少对地表水的污染。

①施工场地施工废水：大临工程应尽量避开灌溉水源或河流上游。拌合站、制梁场等大临工程应设中和沉淀池、隔油池并配置pH值测试仪，适时采取中和措施，尽量做到清水回用，无法回用的需经处理后达标排放；沉淀的悬浮物要定期清理弃置于指定地点。施工场地设临时导流沟，导流沟上设沉淀池，混凝土搅拌用水，浇注养护用

水以及其它机械用水，经收集后隔油、沉淀处理，去除其中大部分的悬浮泥沙和浮油后循环利用，回用于施工现场洒水抑尘、施工机械设备冲洗等，不外排。各类土石方、建筑材料运输车辆在离开施工现场时，清洗车辆轮胎及车厢的清洗废水须接入施工现场的排水系统进入中和沉淀池。施工场地内仅作机械的日常维护和清洁，大型维修委外处理。

②隧道施工废水：盾构工作井基坑开挖过程中可能产生一定的基坑水主要含SS，不得直接排入附近水体，设置排水沟、中和沉淀池、隔油池，对施工废水处理后回用于施工现场洒水抑尘、施工机械设备冲洗等，无法回用的施工场地废水应达标排放。盾构隧道设置泥水分离系统，泥水分离处理系统将分离后的泥水循环使用送回至盾构机系统，实现盾构隧道施工处理的废水零排放。

③桥梁施工废水：跨水桥梁如设水中墩，施工时需设置钢围堰，钻孔施工作业将在钢围堰内进行，围堰可将水体内外分离，桥梁基坑出渣不得入附近水体，在钢护桶内安装泥浆泵，提升至两端陆地临时工场，临时工场设置沉淀池和干化堆积场，使护壁泥浆与出渣分离，晰出的护壁泥浆循环使用，浮土和沉淀池出渣在干化堆积场脱水，出渣严禁向水体中抛弃，渗出水排入水体。

（2）施工人员生活污水防治措施

施工场地设置移动厕所，及时清运。施工营地配置化粪池；食堂使用无磷洗涤剂清洗餐具，并按规定设置油水分离设施，食堂废水经油水分离后汇同其他生活污水一并进入化粪池处理，化粪池应定期清掏。有条件纳入市政污水管网的应就近纳入；不具备纳管条件的，施工单位可与当地环卫部门签订协议，定期将经化粪池处理后的生活污水采用环卫车辆运输至当地就近污水处理厂处理，排放标准执行《污水综合排放标准》（GB8978-1996）三级标准。

（3）隧道涌水防范措施

隧道明挖段应根据地质、水文勘察资料，考虑各种不利工况及组合，合理选择围护形式；降水方案应周密有效，对渗透系数差异较大的土层、砂层，施工期应密切注意流砂、流土或管涌等不良现象，若无法控制，应立即停止基坑开挖或降水坚决杜绝过早停井的现象发生，设计降水井的抽排能力应适当留以富裕，或者有其他储备措施。盾构段合理进行泥水压力管理和同步注浆管理，控制每循环掘削量；盾构机配备超前地质钻机等超前地质预报系统，加强施工过程中的地质预报，防患于未然。

（4）相关管理措施

施工期应严格执行国家和地方的有关建筑施工环境管理的法规；并将本次评价所提的各项建议措施落实到施工的各个环节，做到文明施工，使施工期环境影响降到最低。环保监理应督促施工单位监理健全现场环保体系，加强施工监理和监督检查，落实各项水环境保护措施。

7.7 评价结论与建议

7.7.1 结论

（1）本工程建成后各车站和牵引变电所产生的生活污水收集后排入市政污水管道，纳入城市污水处理厂统一处理，水质满足《污水综合排放标准》（GB8978-1996）之三级标准限值要求。

（2）海盐东存车场与综合维修工区并列布置，海盐东存车场为列车集便废水接收点。海盐东存车场（含综合维修工区）新增污水 109.3m^3/d，其中一般生活污水 93.5m^3/d、人工洗车污水 5m^3/d、集便废水 10.8m^3/d。生活污水中的含油污水经隔油池预处理，人工洗车废水采用沉淀池预处理，高浓度集便污水经高效化粪池处理，与一般生活污水混合，统一排入市政污水管。污水总排口水质能够达到《污水综合排放标准》（GB8978-1996）三级标准。

（3）工程建设对周边水体环境的影响主要集中在施工期。沿线市政排水系统较完善，通过加强施工期环境管理，施工场地污废水经预处理达标后排入市政排水系统，不会对周边水环境造成影响。

7.7.2 建议

（1）施工过程中可能因拆迁而产生的建筑垃圾，应事先向区环保部门申请，并应及时按照当地主管部门的规定对建筑垃圾及弃渣进行统一处置；雨天施工时必须在临时弃土、堆料表面加盖覆盖物，以防止弃土在暴雨的冲刷下，进入市政雨水管网，对地表水体造成污染；施工场地增设沉砂池，使施工污水进行沉淀后排入城市雨水系统；施工人员临时驻地设置临时移动厕所，以减少对周边水体的水质的影响。

（2）在工程施工场地内构筑集水沉沙池，收集高浊度泥浆水，经过沉沙、除渣处理后排入市政污水管网。预计工程需增加集水沉沙池约 15 个，增加费用约 15 万元。

8 环境空气影响评价

8.1 概 述

本项目建成后，列车牵引类型为电力，运营期无流动大气污染源；同时不新建锅炉，无锅炉废气排放。本线仅有隧道 1 处（长 1.9km），不涉及中间风井和地下车站。施工期大气环境影响主要为施工期扬尘和施工机械废气影响；运营期大气环境影响主要为海盐东存车场的职工食堂排放食堂油烟影响。

8.2 空气质量达标区判定

根据生态环境部环境工程评估中心环境空气质量模型技术支持服务系统及嘉兴市环境状况公报，2021 年沿线区域嘉兴市空气质量判定为达标区。

表 8.2-1 项目所在区域声嘉兴市 2020 年环境空气质量现状

污染物	年评价指标	单位	现状浓度	标准值（二级标准）	达标情况	区域达标判定
SO_2	年平均质量浓度	μg/m^3	7	60	达标	达标
NO_2	年平均质量浓度	μg/m^3	32	40	达标	
PM_{10}	年平均质量浓度	μg/m^3	46	70	达标	
$PM_{2.5}$	年平均质量浓度	μg/m^3	28	35	达标	
臭氧	日最大 8 小时平均第 90 百分位数	μg/m^3	130	160	达标	

8.3 运营期大气环境影响分析与防护措施

8.3.1 运营期大气环境影响分析

（1）本项目不设锅炉，采用太阳能或空气能热水器供应热水，无锅炉大气污染物排放；与运输有关的重要部门和昼夜 24 小时连续作业的房屋可充分利用空调系统和末端装置设置热泵采暖。

（2）食堂油烟对环境的影响分析

海盐东存车场设 1 处职工食堂，大气污染物主要来自职工食堂排放的炉灶油烟，职工食堂厨房规模现设计阶段尚未明确，暂按存车场定员 110 人考虑用餐，按设 4 个灶头考虑，其烟气产生量约为 48000m^3/h，油烟浓度为 5～8mg/m^3，油烟量约为 0.24～0.38kg/h；如不处理，其油烟排放浓度不能满足《饮食业油烟排放标准（试行）》（GB18483-2001）规定的排放浓度（2.0mg/m^3）的要求，对周围地区环境空气质量产生一定影响。

8.3.2 运营期大气环境影响防护措施

食堂油烟净化处理措施：职工食堂油烟排放需设专用烟道，安装高效油烟净化设施，设置油烟排放监测口，定期清洗维护。根据《饮食业油烟排放标准（试行）》（GB18483-2001）规定，饮食业单位的油烟最高允许排放浓度和净化设施最低去除率限值按规定分为大、中、小三级，油烟净化系统油烟处理效率需达到最低处理效率要求，如若本项目职工食堂规模属于中型（即 3≤基准灶头数＜6），则油烟最低处理效率为 75%，其油烟经过油烟处理系统净化后，排放浓度可降至 2mg/m^3 以下，可满足《饮食业油烟排放标准（试行）》（GB18483-2001）的相关要求。油烟净化器投资约 9 万元。

食堂排气筒的高度应满足《饮食业环境保护技术规范》（HJ554-2010）的要求，即“经油烟净化后的油烟排放口与周边环境敏感目标距离不应小于 20m；经油烟净化和除异味处理后的油烟排放口与周边环境敏感目标的距离不应小于 10m。单位所在建筑物高度小于等于 15m 时，油烟排放口应高出屋顶；建筑物高度大于 15m 时，油烟排放口高度应大于 15m”。

8.4 施工期大气环境影响分析与防护措施

8.4.1 施工期大气污染源

铁路施工周期较长，施工规模较大，人员、机械相对集中，对大气环境的影响主要表现在以下两个方面：

（1）施工期车辆运输产生扬尘对环境的影响，土石方工程施工过程中产生扬尘对环境的影响及大型临时工程对大气环境的影响。

（2）以燃油为动力的施工机械和运输车辆的增加，导致废气排放量的相应增加。

8.4.2 施工期大气环境影响分析

（1）施工扬尘影响

从施工准备阶段开始，直至工程验交，扬尘污染始终是施工期间最主要的大气污染源。从开辟施工便道，土石方调配，建筑物施工，直至工程竣工后场地清理、恢复、复垦等诸多环节，沿线施工现场及连通道路周围都将受到扬尘污染。施工扬尘将主要会对景观和环境造成一定影响，但其影响范围是局部的，影响时间是短暂的，可采取适当降尘措施（如喷雾洒水降尘、有效覆盖、文明施工）予以减缓。

①施工道路扬尘环境影响分析

在未采取相应措施的条件下，施工车辆引起的道路扬尘约占扬尘总量的 50%以上，特别是灰土运输车辆引起的道路扬尘对两侧的影响更为明显，行车道两侧扬尘短期浓

度高达 8～10mg/m^3，超过《大气污染物综合排放标准》（GB16297-1996）中关于新增污染源颗粒物无组织排放的有关规定（即周界外浓度最高点 1mg/m^3）。扬尘随距离的增加下降较快，一般在扬尘下风向 200m 处，浓度接近上风向的对照点。引起道路扬尘的因素很多，主要跟车辆行驶速度、风速、路面积尘量和路面湿度有关，其中风速还直接关系着扬尘的传播距离。风速大时污染影响范围增大。因此若不采取相应措施，扬尘将对施工便道两侧特别是下风向的环境产生较严重影响。

②主体工程施工扬尘影响分析起尘风速与粒径和含水率有关，因此减小露天堆场和保证一定的含水率及减少裸露地面是减少风力起尘的有效手段。粉尘在空气中的扩散稀散与风速等气象条件有关，也与粉尘的沉降速度有关。不同粒径的沉降速度见下表。

表 8.4-1　不同粒径尘粒的沉降速度表

粉尘粒径（μm）	10	20	30	40	50	60	70
沉降速度（m/s）	0.003	0.012	0.027	0.048	0.075	0.108	0.147
粉尘粒径（μm）	80	90	100	150	200	250	350
沉降速度（m/s）	0.158	0.170	0.182	0.239	0.804	1.005	1.829

从上表可知，粉尘的沉降速度随着粒径的增大而迅速增大，当粒径大于 250μm 时，主要影响范围在扬尘产生点下风向近距离范围内，而对外环境影响较大的是一些粒径微小的粉尘。

根据铁路施工现场的类比监测资料，在采取铺设密目网等措施防护的情况下，施工场界外下风向扬尘浓度最大点扬尘浓度为 0.101～0.133mg/m^3，满足《大气污染物综合排放标准》（GB16297-1996）无组织排放监控浓度限值。故采取适当的防护措施，对于控制施工场地扬尘具有重要的作用。

③制梁场、混凝土拌和站等大型临时工程扬尘影响分析

本项目共新设存梁场 2 处，轨枕预制场 1 处，掘进机拼装场 1 处，盾构泥水处理场 1 处。制梁场、混凝土搅拌站等临时设施内堆放的砂石料较多，骨料仓装卸作业、输送带和搅拌仓在运行时均会产生粉尘。若不采取相应防治措施，遇风或车辆通过将产生扬尘，会对周边大气环境产生一定的影响。根据对类似铁路工程的类比监测，在采取设置砂石料堆放棚、场地硬化及经常清扫等措施的情况下，混凝土拌合站、制梁场等厂界处无组织扬尘浓度监测值为 0.501～0.525mg/m^3，满足《大气污染物综合排放标准》（GB16297-1996）无组织排放监控浓度限值。

（2)施工机械燃油尾气环境影响分析以燃油为动力的施工机械在施工场地附近会排放一定量的废气，主要污染物为 CO、THC、NO_2 等。施工机械的尾气排放将伴随项目施工全过程，其影响限于局部某一点周围（如柴油发电机）和施工运输道路两侧局部区域，对此类污染难以采取实质措施，相对于环境容量而言其影响较小。

9.4.3 施工期大气环境影响防护措施

（1）总体要求

项目建设应落实《国务院关于印发大气污染防治行动计划的通知》、《浙江省大气污染防治条例》、《浙江省城市建筑工地与道路扬尘管理办法》、《嘉兴市建筑施工扬尘治理实施方案》等条例、文件的要求。建设单位对建筑工地扬尘治理工作负总责，组织协调施工、监理、渣土清运等单位成立建筑施工扬尘防治专项工作小组，制定工作方案，明确工作职责，积极做好扬尘防治工作。建设单位与施工单位签订合同，应明确施工单位扬尘治理责任。施工单位对建筑工地扬尘治理工作负主体责任，施工单位应建立健全施工现场扬尘治理责任制度和规章制度，落实建筑施工现场各项扬尘防治措施。监理单位应当将扬尘治理纳入工程监理规划。

（2）主体工程施工场地扬尘防治措施

①压实控尘责任

严格落实“控尘十条”各项措施和“八个 100%”长效机制（即施工现场 100%围挡，工地裸土 100%覆盖，土方开挖 100%湿法作业，工地主干道 100%硬化，出工地运输车 100%冲净且密闭，外脚手架密目式安全网 100%安装，拆除工地 100%洒水，暂不开发场地 100%覆盖）。落实专人管理，各施工单位应落实 1 名扬尘污染防治专管员和不少于 1 名的专职保洁员；建设单位、监理单位应分别指派 1 名人员负责扬尘污染防治措施的监管。施工单位应当制定空气重污染应急预案，政府发布重污染预警时，立即启动应急响应。

②落实控尘设施

洒水作业设施：各工地的每日洒水频次不少于 2 次，施工现场的道路每日进行 1-2 次的清扫，保持施工场地清洁，清扫前需洒水湿润。喷淋降尘设施：建设工地项目设置喷淋等降尘设施。重点工地扬尘在线监测设施联动，在扬尘在线监测系统发出预（报）警信息后，喷淋等降尘设施能自动启动。便道清洁设施。施工单位对工地或其管养范围内的便道应配备相关保洁、洒水设备，安排专人定期清扫、洒水，夏季高温天和冬季干燥天气适当增加清扫、洒水频率。对货物材料装卸及堆场区域应结合实际配备喷

淋、移动洒水或挡风抑尘墙等设施。工程渣土专用处置场地、临时处置场地周围应当设置不低于 2.5m 的遮挡围墙，出入口 5m 范围内的道路应当实施硬化，设置防止扬尘、防止污水外溢等设施。砂石料等统一堆放并设置防护措施，水泥应设散装水泥罐。施工现场除砼硬化过的道路、加工场地、材料堆放场等外，其他场地用环保型土工布覆盖并定期浇水湿润或进行绿化。硬化过的道路、加工场地、材料堆放场等应定时进行冲洗保洁。

施工期要加强回填土方堆放场的管理，要制定土方表面压实、定期喷湿的措施。开挖的泥土要及时运走，避免长期堆放表面干燥而起尘。施工完毕后，边坡及时采取工程及植物措施防护。

③落实湿法作业

建设工地在土方开挖、回填等施工环节应当保持作业面湿润状态，以减少扬尘，在切割、打磨、混凝土搅拌、脚手架和临时设施拆除等作业时应当落实喷淋、集尘等抑尘降尘措施；物料装卸点设置雾炮，装卸作业时全程开启。道路施工，开挖前需洒水，开挖中边洒水边作业，开挖后定时洒水并及时恢复路面。

④落实有效覆盖

对各建设工地内或施工单位管养范围内的裸土、砂石料等扬尘源，应使用环保型土工布进行有效覆盖（裸土是指非施工作业的裸露土面或空置超过 24 小时的土方）。有条件的可以进行绿化。对其他物料、堆场、渣土区域，也应进行有效覆盖。

⑤落实净车出场

工地主要出入口必须设置自动冲洗装置和专职人工冲洗管理员，确保运输车辆车身、轮胎、底盘等部位积泥冲洗干净且密闭后方可出场，冲洗时间不少于 2 分钟。施工单位应落实专人对施工道路外围抛洒土方进行清理，确保出入口两侧 50m 范围内的道路卫生整洁（保持道路本色）。

⑥落实在线监测

5000m^2 以上的各类符合要求的建设工地扬尘在线监测系统建设并联网，持续完善扬尘在线监测终端设备相关功能。

⑦落实资金保障

建设单位应当将扬尘管控费用纳入文明施工措施费，在编制工程概算、预算时确定所需费用。在招标文件或者工程承发包合同中将文明施工费用予以单列。

⑧落实上墙公示

各类工地扬尘防控的具体措施、岗位责任人、联系方式和建设单位、施工单位、监理单位、监管部门的监督电话等信息应在施工现场出入口公示，确保责任到人，接受社会监督。

（3）施工道路、运输车辆扬尘治理措施

渣土运输车辆驶离建设工地前，应在建设工地围护内冲洗干净，保持车辆整洁后方可上路行驶。渣土运输车辆应当随车携带工程渣土准运证，安装 GPS 定位系统，按公安交通管理部门指定的路线、时间行驶。尽量避免在集镇、居民住宅区等内行驶，控制车辆行驶速度。车辆应当适量装载、密闭化运输，不得沿路泄漏、遗撒。施工便道采用碎石、水泥等进行铺装。经常对车辆行经的道路进行清洁及洒水，及时清扫散落在路面上的泥土和建筑材料，洒水压尘。

（4）大型临时工程扬尘治理措施

制梁场、混凝土拌合站等易产生扬尘的砂石料场等，应尽量远离大气环境保护目标布设，进一步优化布局，将产生扬尘的料仓、搅拌楼等远离敏感点布置，将办公生活区、存梁台座等环境影响小的构筑物靠近环境保护目标布置。

沙石料堆放在专门设置的沙石料堆放棚内，并洒水压尘；地应硬化，保持场内地面路面清洁，及时清扫散落在场地内上的泥土和建筑材料，并洒水压尘；场地进出口位置设置车辆清洗装置，车辆均应进行清洗干净才能驶离；场地的四周设置喷雾等降尘、抑尘等措施。

存放骨料的料仓是制梁场、拌合站产生扬尘的首要位置。碎石未经水洗含大量粉尘，处于露天环境中容易产生扬尘，因此应建立封闭式料场，将存放骨料的场地封装起来，骨料堆场分类加装控制扬尘的封闭式库房或防尘棚盖，骨料堆置于其中，进出料口设置喷淋降尘设备。将混凝土拌合设备主机部分采用全密封外封装，使用彩钢板等材料对输送骨料的皮带机进行外部封装。在封闭料场、主机、水泥仓等部分安装除尘系统，从内部减少粉尘，除尘效率可达 99%，废气排放应满足《水泥工业大气污染物排放标准》（GB4915-2013）相应标准限值要求。粉料仓上料口采用密闭性良好的接口装置，定期对粉料仓收尘装置进行维护保养。

制梁场、拌合站施工现场水稳、灰土等生产用原材料堆放区地面应硬化，上部应设置棚体遮盖；粉尘类材料应罐装储存；其他裸露材料集中放置。采用篷布覆盖。场地应设置围挡、硬化，拌合机应封闭运行；生产时应采取对原材料加湿、水泥等封闭泵送、拌和进料口围挡等减少粉尘产生的措施。拌合站建设按照全封闭设计执行，分

为堆场封闭区和作业堆放区。堆场封闭区主要针对堆放砂石材料的料仓进行封闭贮存，作业堆放区主要针对拌合站生产过程进行封闭生产。通过采取封闭式作业，拌合站的大气污染能得到有效控制。按照拌合站堆料封闭、场地围挡硬化、除尘器及抑尘措施，其他大临设施增设防尘喷洒设施，临时堆土场增加篷布覆盖及防尘喷洒设施，计列大临设施扬尘治理措施 800 万元。

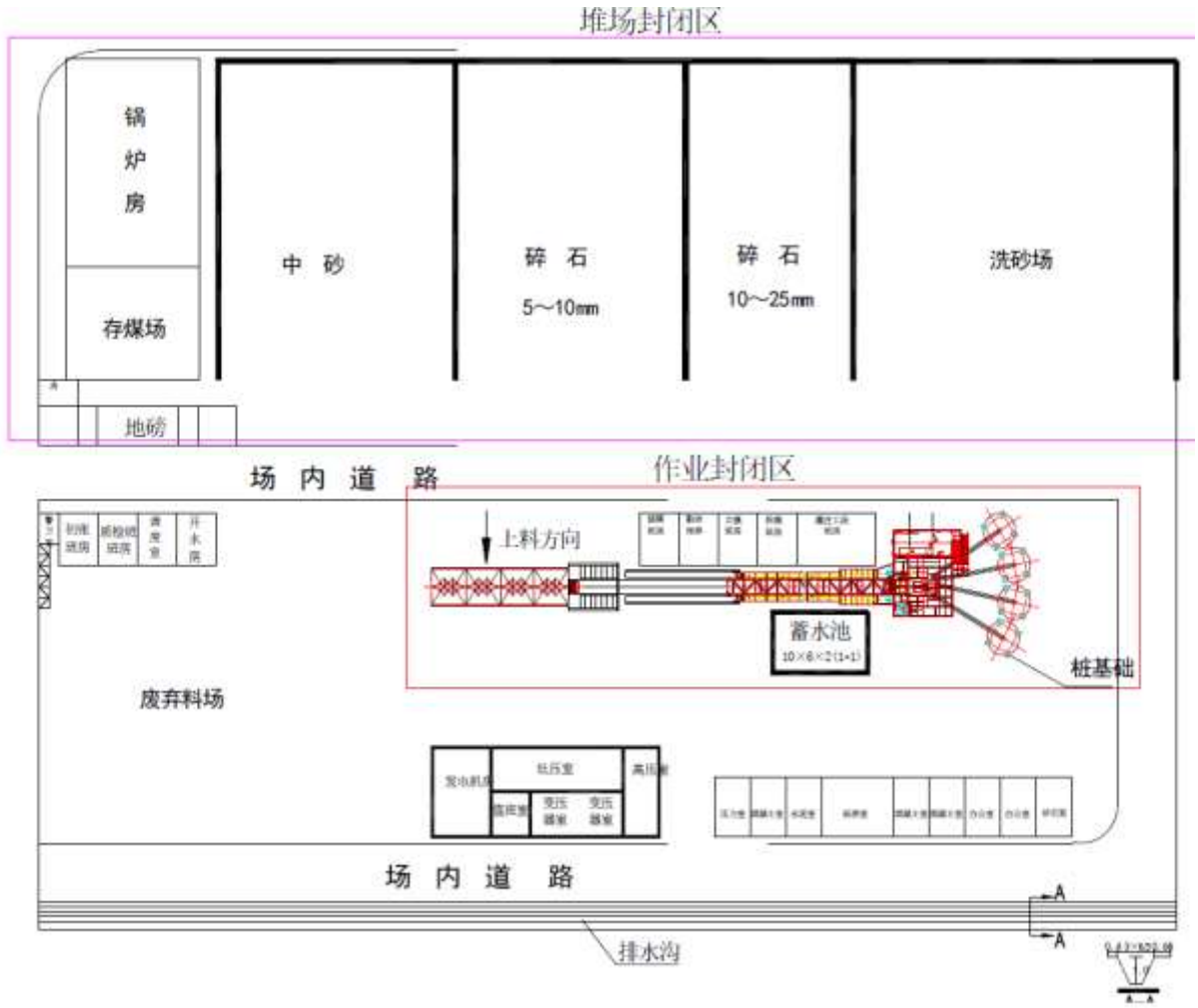


图 8.4-1　封闭式拌合站典型布置图

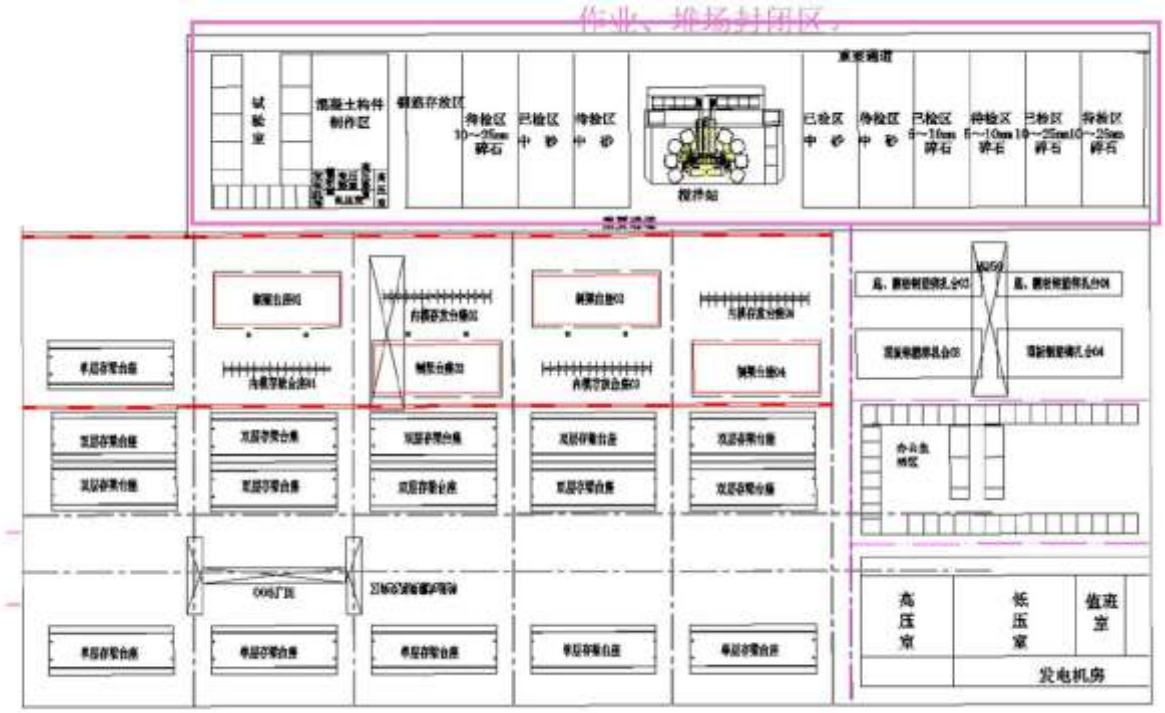


图 8.4-2　封闭式梁场典型布置图

（5）拆迁工程扬尘治理措施

拆除临时设施、建（构）筑物拆除的施工现场应当设置密目网，防止和减少施工中物料、建筑垃圾和渣土等外逸，采取喷淋、覆盖等措施防止扬尘，拆除过程应边喷淋边拆除。建（构）筑物拆除工程实施爆破作业的，应当在建筑物内部洒水或者设置盛水袋，并在起爆前后实施喷淋作业。天气预报风速五级以上或者发布大气重污染二级预警时，不得进行建（构）筑物拆除施工和土地平整、换土、原土过筛等作业，并应当对施工现场采取喷淋、覆盖等降尘措施；发布大气重污染一级预警时，还应当停止所有土石方作业。在拆迁完毕后暂不开工的建设工地，对裸露地面进行覆盖，超过3个月的应进行绿化、铺装或者遮盖。

（6)施工机械尾气治理措施运输车辆和各类燃油施工机械应优先使用低含硫量的汽油或柴油，机动车辆、施工机械排放的尾气应满足标准要求。

（7）其他措施施工现场办公生活区应当绿化和美化，热水锅炉、炊事炉灶等应采用清洁燃料。施工现场禁止焚烧建筑垃圾、生活垃圾以及其他产生有毒有害气体的物质；不得使用烟煤、木竹料等污染严重的燃料。

9 电磁环境影响评价

9.1 概 述

9.1.1 评价范围

本工程新建 1 座地上户外式 110kV 变电所，根据 HJ24-2020《环境影响评价技术导则 输变电》要求，其评价范围为变电所外距其围墙 30m，评价等级为二级。

根据《建设项目环境影响评价分类管理名录（2021 版）》161 输变电工程，100 千伏以下属于未作规定的建设项目，不纳入建设项目环境影响评价管理。本工程分区所、开闭所电压等级为 27.5kV，100kV 以下输变电工程不作评价。

新建牵引变电所高压入所架空电缆（即牵引变电所 110kV 及以上进线由当地电力部门建设）不属于本工程内容，其工程由电力部门负责，不纳入本次评价范围。

9.1.2 评价工作内容

本次电磁环境影响评价内容主要包括：

（1）为新建牵引变电所产生的工频电磁场的影响。

（2）GSM-R 基站产生的电磁场对周边环境的影响。

线路对其沿线附近的导航台、雷达站、二级以上无线电通信台站等重要无线电设施的影响属于系统间的电磁兼容问题，由设计单位的干扰防护部门进行论证、防护，不纳入本次环评范畴。

9.1.3 评价标准

GB8702—2014《电磁环境控制限值》

HJ/T10.2—1996《辐射环境保护管理导则电磁辐射监测仪器和方法》

HJ/T10.3—1996《辐射环境保护管理导则电磁辐射环境影响评价方法和与准则》

新建牵引变电所产生的工频电磁场影响的评价标准依据 GB8702—2014《电磁环境控制限值》，工频电场强度不超过 4000V/m，工频磁感应强度不超过 100μT。

依据《电磁环境控制限值》（GB8702-2014）及铁路工程特点，GSM-R 基站公众照射的导出限值，以基站工作频段（900MHz）对应的功率密度导出限值（40μW/cm^2）的 1/5（即 8μW/cm^2）作为评价标标准。

9.1.4 电磁影响概况

工程完工后，牵引变电所产生的工频电磁场均能满足《电磁环境控制限值》

（GB8702—2014）要求，且牵引变电所周边无电磁敏感目标分布，对周边环境较小。

9.1.5 牵引变电所概况

本工程新建 1 座 110kV 牵引变电所，变压器设计容量和初步选址位置如下表 9.1-1 和图 9.1-1。

表 9.1-1 牵引变电所位置及安装容量表

序号	牵引变电所名称	初步位置	近期安装容量（MVA）	周围环境情况
1	海盐东牵引变电所	DK49+400 线路右侧约 50m 处	2×25	周边 30m 范围内无敏感点。现状为农田和菜地。

图 9.1-1 新建海盐东牵引变电所选址位置及现状测点

牵引变电所采取户外单体分散式布置。牵引变压器采用户外低式布置，110kV 设备采用户外中式布置于场坪内。27.5kV 设备采用户内网栅式布置方式，馈线出线采用架空出线。所内设运输道路，便于大型设备的运输。根据室外设备操作和运营巡视的需要，对全场坪进行硬化处理。牵引变电所四角处设避雷针，用于室外设备的直击雷保护。所区围墙为实体墙，考虑无人值班的要求，围墙高度为 3m。

牵引变电所按无人值班、无人值守设计，生产房屋采用单层楼布置，设有高压室、

控制室、所用变压器室、通信室、工具室、检修室及必要的生活辅助房屋。

牵引变电所事故油池的集油容量按油量最大的变压器设计，事故油池位于围墙内东北角，可实现油水分离的条件，且满足 GB50229-2019 规范要求。

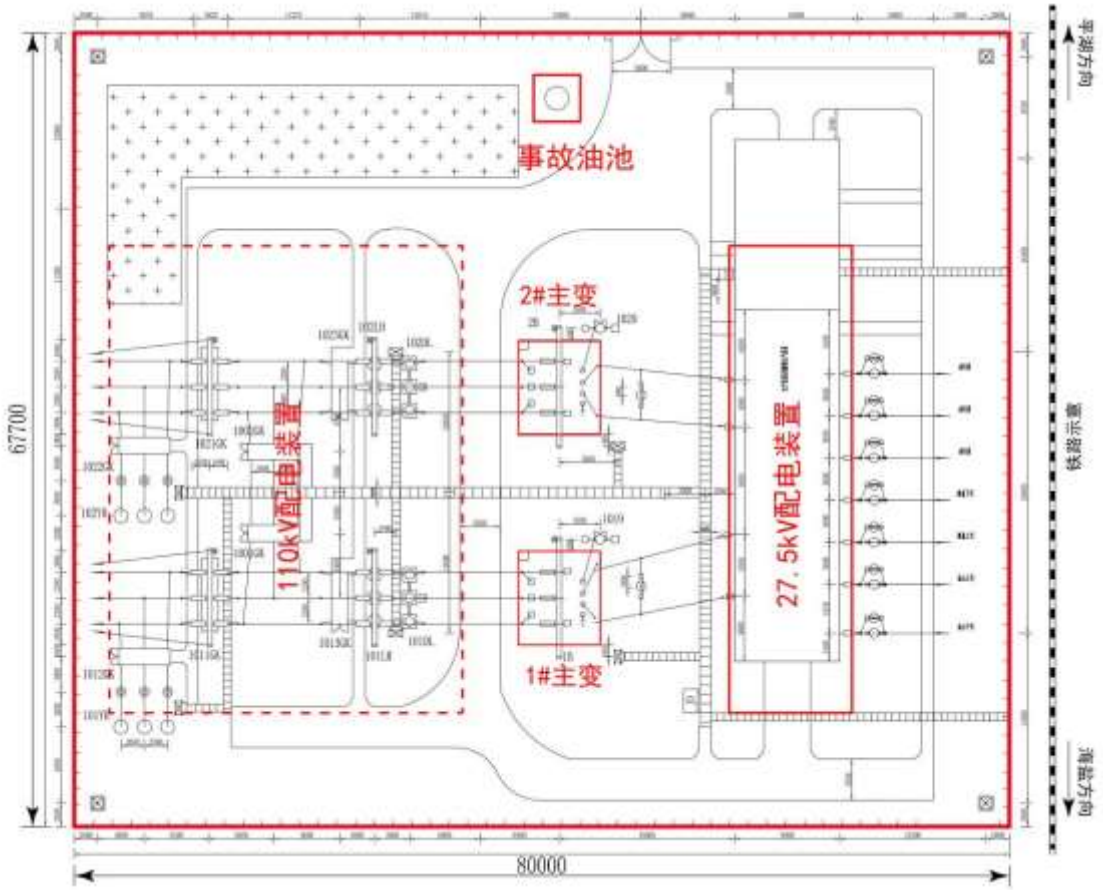


图 9.1-2　新建海盐东牵引变电所平面布置

（2）新建无线通信系统概况

根据设计文件，本工程专线采用 GSM-R 专用移动通信系统，包括 GSM-R 核心网、GSM-R 无线网络以及移动台。初步设计阶段暂未进行设备选型，参考类似工程产品技术规格书，基站单载波最大设计功率为 40W，天线增益为 15dBi，沿铁路线布设。本线共设置 2 处 GSM-R 基站，见表 9.1-2。基站选址周边环境现状见图 9.1-2。

表 9.1-2　GSM-R 基站设置位置表

序号	名称	初步位置	周围环境情况
1	**1#GSM-R 基站**	DK31+337 线路左侧约 20m 处	周边 30m 范围内无敏感点。现状为农田和菜地。
2	**2#GSM-R 基站**	DK41+260 线路左侧约 20m 处	周边 30m 范围内无敏感点。现状为农田和菜地。

图 9.1-2　新建 GSM-R 基站选址周边现状环境

9.2　电磁环境现状

9.2.1　监测执行标准

HJ681—2013《交流输变电工程电磁环境监测方法》。

9.2.2　测量单位

测量单位为中科检测技术服务（嘉兴）有限公司。

9.2.3　监测布点及测试数据

使用电磁辐射分析仪（CASJXTS-A041--00）进行监测，本次评价在拟建海盐东牵引变电所所在选址位置四周进行了工频电场和工频磁场的现状监测，现状监测点位置及监测数据如下。

表 9.2-1　牵引变电所选址处现状监测结果

变电所名称	监测点位置	工频电场强度（V/m）	工频磁感应强度（μT）
海盐东	D1（东）	4.202	0.0019
	D2（南）	4.790	0.0024
	D3（西）	5.046	0.0036
	D4（北）	5.028	0.0029

监测时间：2022 年 5 月 17 日；温度：20.62℃；湿度：46.2%。

从上表可以看出，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）中电场强度 4000V/m，工频磁感应强度 100μT 的限值要求，有较大的环境容量。新建牵引变电所评价范围内无电磁敏感点。

9.2.3　现状评价

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 4000V/m，工频磁场 100μT 的限值要求。

9.3 电磁环境影响预测与评价

9.3.1 110kV 牵引变电所电磁影响预测与评价

牵引变电所运行对周边环境的电磁影响程度主要与变电所类型（地面、地下、户内和户外等）、电压等级、变压器容量和所区平面布置有关，考虑到变电所内部设备和构成的复杂性，评价采用类比分析的方法对于变电所产生的电磁环境影响进行预测。

（1）类比对象选择

本次评价选择陇海线徐州至连云港东段大许牵引变电所为类比变电所，该所电压等级为 110kV 入，27.5kV 出，建筑结构形式为地上室外变，容量为 2×25MVA。大许牵引变电所与本工程 110kV 牵引变电所可比性分析如表 9.3-1。

表 9.3-1 大许牵引变电所与海盐东 110kV 牵引变电所可比性一览表

项目	海盐东110kV牵引变电所	大许牵引变电所
电压等级	110kV/27.5kV	110kV/27.5kV
主变规模	2×25MVA	2×25MVA
高压端进线	2回	2回
平面布置	主变户外布置、110kV配电装置户外布置、27.5kV配电装置户内布置	主变户外布置、110kV配电装置户外布置、27.5kV配电装置户内布置
占地面积	约80*67.7＝5416m^2	约4000m^2
周边地形	周边地形平坦	周边地形平坦

由上表可知，110kV大许牵引变电所与本工程新建110kV牵引变电所布置形式、进线回数、进线方式、电压等级、主变规模等条件均相同，占地面积比本项目略小。因此选用大许牵引变电所作为本工程110kV牵引变电所电磁类比监测对象合理可行。

（2）类比监测结果

大许牵引变电所周边工频电场、工频磁场类比监测结果见表9.3-2。

表 9.3-2 大许牵引变电所电磁类比监测结果

编号	监测点位描述	工频电场强度(V/m)	工频磁感应强度(mT)
1	变电所东南角围墙边	10.3	2.95×10^{-4}
2	变电所围墙西侧5m处	195	5.4×10^{-5}
3	变电所围墙西侧10m处	389	1.04×10^{-4}
4	变电所围墙西侧30m处	501	2.67×10^{-4}

由上表可知，大许家牵引变电所各测点工频电场强度为10.3V/m～501V/m，远低于《电磁环境控制限值》（GB8702-2014）中工频电场强度4000V/m的控制限值要求。工频磁场强度为5.4×10^{-5}mT～2.95×10^{-4}mT，远小于《电磁环境控制限值》

（GB8702-2014）中工频磁感应强度100μT（0.1mT）的控制限值要求。因此，牵引变电所的工频磁场对变电所围墙外居民不会产生有害影响。

（3）牵引变电所电磁环境影响预测与分析结论

根据大许牵引变电所类比监测数据，可以预测本工程 110kV 牵引变电所工程投放运行后，在满足评价提出的相关环境保护措施前提下，围墙四周运行产生的工频电场、工频磁场均能满足《电磁环境控制限值》（GB8702-2014）规定的工频电场强度 4000V/m 和工频磁感应强度 100μT 的标准限值要求。

9.3.2 GSM-R 基站产生的电磁辐射特性

本工程无线通信系统采用 GSM-R 网络系统解决方案，基站安装于车站或区间，载频上行使用 885～889MHz，下行使用 930～934MHz，具体情况如下表。

表 9.3-3 基站及其采用天线的主要技术指标

项目	技术指标
发射机输出功率（单载频）	最大 40W
基站天线高度	35m-50m
基站天线参数	增益 15dBi，水平波束宽度约 65°；垂直波束宽度 7-15°；下倾角 0-5°。天线长度不大于 2500mm
如配备多载波，天线输入功率	天线输入前，有基站合路器损耗，馈线损耗，功分器损耗

本工程基站工作频段为：上行使用 885～889MHz，下行使用 930～934 MHz，属微波频段，可采用以下计算公式来计算距天线一定距离的功率密度值。

$$P_d = \frac{P \cdot G}{4 \cdot \pi \cdot \gamma^2} (mW/cm^2)$$

式中：P——发射机功率（mW）；

G——天线增益（倍数）

R——测量位置与天线轴向距离（cm）。

单载频工作时，考虑到天线输入前有馈线损耗，功分器损耗，则天线输入功率约为 P=19W，多载频工作时还要考虑合路器的损耗，其值小于单载频输入功率，代入单载频发射机功率和天线增益 dBi=15（dBd=14.85）；计算出不同距离天线轴向、半功率角方向辐射场强，计算值见表 9.3-4。

表 9.3-4 距基站不同距离辐射场强计算值

距天线轴向距离（m）	轴向功率密度（μW/cm²）	半功率角方向功率密度（μW/cm²）
1	3665.74	1832.87

距天线轴向距离（m）	轴向功率密度（μW/cm²）	半功率角方向功率密度（μW/cm²）
2	916.43	458.22
3	407.30	203.65
4	229.11	114.55
5	146.63	73.31
6	101.83	50.91
7	74.81	37.41
8	57.28	28.64
9	45.26	22.63
10	36.66	18.33
11	30.30	15.15
12	25.46	12.73
13	21.69	10.85
14	18.70	9.35
15	16.29	8.15
16	14.32	7.16
17	12.68	6.34
18	11.31	5.66
19	10.15	5.08
20	9.16	4.58
21	8.31	4.16
22	7.57	3.79

从上表可以看出，本工程 GSM-R 基站天线水平保护距离 22m（即所架设基站天线主瓣方向需与相同高度的环境保护目标间水平距离不小于 22m），同时按天线安装倾角最大 7°、垂直半功率角 15°，计算得出天线垂直保护距离为 4m（即所架设基站天线主瓣方向与环境保护目标间的垂直距离不小于 4m）。在此区域外由基站引起的电磁辐射水平将小于 8μW/cm² 公众曝露控制限值要求。

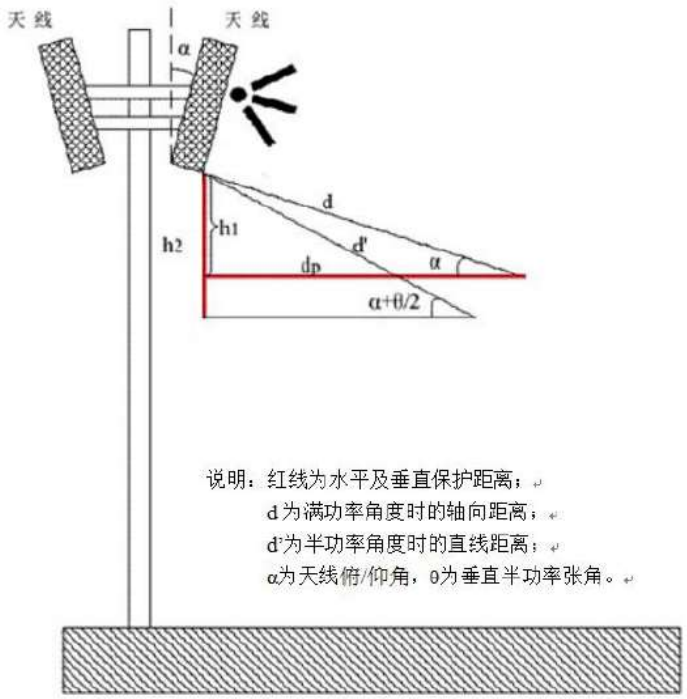


图 9.3-1　基站天线水平及垂直保护距离示意图

根据对本工程 GSM-R 基站水平及垂直保护距离计算结果，结合铁路沿线敏感目标分布距离、建筑物具体情况，确定距基站天线不同距离、不同建筑物高度条件下，天线架设高度，具体见下表。

表 9.3-5　距离基站天线不同距离天线架设高度要求

环境敏感目标		天线架设高度
距天线水平距离 22m 内	一层建筑（高 3m）	7m
	二层建筑（高 6m）	10m
	三层建筑（高 9m）	13m
	四层建筑（高 12m）	16m
	五层建筑（高 15m）	19m
	六层建筑（高 18m）	22m
距天线水平距离 22～50m	一层～六层建筑（高 3～18m）	/

9.3.3　电视收看影响分析

由于沿线敏感目标均安装有线电视或采用卫星电视收看，因此对电视收看质量不会产生影响。

9.3.4　与《输变电建设项目环境保护技术要求》相符性分析

对照《输变电建设项目环境保护技术要求》（HJ 1113-2020）进行相符性分析，见表。

表 9.3-6　输变电建设项目环境保护技术要求相符性分析

《输变电建设项目环境保护技术要求》	本工程相关保护内容	相符性分析
输变电建设项目选址选线应符合生态保护红线管控要求，避让自然保护区、饮用水水源保护 区等环境敏感区。	本工程站址不涉及生态保护红线	符合要求
原则上避免在0类声环境功能区建设变电工程	本工程远址位于 DK9+400 左侧，周边为 2 类声功能区	符合要求
输变电建设项目在设计过程中应按照避让、减缓、恢复的次序提出生态影响防护与恢复的措施	本工程不涉及生态保护红线，周边无生态敏感目标分布。	符合避让原则
输变电建设项目临时占地，应因地制宜进行土地功能恢复设计。	本工程临时用地进行恢复	符合要求
变电工程噪声控制设计应首先从噪声源强上进行控制，选择低噪声设备；对于声源上无法根治的噪声，应采用隔声、吸声、消声、防振、减振等降噪措施，确保厂界排放噪声和周围声环境敏感目标分别满足 GB12348 和 GB3096 要求。	本工程新建 1 座 110kV 牵引变电所，评价范围内无声环境敏感点分布。在设计过程中选用低噪声设备，采用隔声、吸声等降噪措施，经预测，牵引变电所厂界噪声满足《工业企业厂界环境噪声排放标准》（GB12348-2008）2 类区标准要求	符合要求
户外变电工程在设计过程中应进行平面布置优化，将主变压器、换流变压器、高压电抗器等主要声源设备布置在站址中央区域或远离站外声环境敏感目标侧的区域。	在设计过程中进行平面布置优化，将变压器等主要声源设备布置在站址中央区域利用建筑物、地形等阻挡噪声传播，以减小对周围环境的影响。	符合要求
变电工程应采取节水措施，加强水的重复利用，减少废（污）水排放。雨水和生活污水应采取分流制	本项目雨污分流；牵引变电所为无人值守变电所，只有值班人员或巡查人员产生少量生活污水。	符合要求
变电工程站内产生的生活污水宜考虑处理后纳入城市污水管网。	牵引变电所生活污水纳入市政管网。	符合要求

9.4　防护措施及建议

（1）根据类比分析可知，牵引变电所在围墙处产生的工频电场和工频磁感应强度符合 GB8702—2014 中规定的相关限值要求。建议牵引变电所进行最终选址时，尽量远离居民区、学校、医院、办公区等电磁环境敏感目标。

建议牵引变电所设计除应符合现行国家设计标准规范要求，同时应满足相关环境保护要求。设备的选择和订货应符合国家现行电力电器产品标准的规定，应将环境保护要求写进合同条款。安装和维护高压设备时，要保证带电设备具有良好的保护接地和工作接地；对电力线路的绝缘子要求表面保持清洁和不积污，避免爬电和污闪；金属构件间保持良好的连接，避免间隙性火花放电。

（2）本工程采用 GSM-R 数字无线通信系统，根据计算，在基站天线水平保护距离 22m，垂直保护距离 4m 之外区域，由基站引起的电磁辐射水平将小于 8μW/cm^2，符合标准 GB8702-2014 和 HJ/T10.3-1996 规定的公众曝露控制限值要求。因此要求在后期基站选址时应根据水平及垂直保护距离要求，避免超标区域进入居民点范围，并尽量远离敏感区域。

9.5 小 结

9.5.1 现状评价结论

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 4000V/m，工频磁感应强度 100μT 的限值要求。

9.5.2 预测评价结论

本工程新建 1 座 110kV 牵引变电所，根据类比分析，牵引变电所在围墙外产生的工频电场和工频磁感应强度符合 GB8702—2014 中规定的相关限值要求。

9.5.3 电磁防护措施

本工程变电所选址位置评价范围内无电磁敏感点，选址合理。根据类比分析可知，牵引变电所在围墙处产生的工频电场和工频磁感应强度符合 GB8702—2014 中规定的相关限值要求，牵引变电所各环境保护措施符合《输变电建设项目环境保护技术要求》（HJ 1113-2020）。

建议牵引变电所设计除应符合现行国家设计标准规范要求，同时应满足相关环境保护要求。设备的选择和订货应将环境保护要求写进合同条款。安装和维护高压设备时，要保证带电设备具有良好的保护接地和工作接地；对电力线路的绝缘子要求表面保持清洁和不积污，避免爬电和污闪；金属构件间保持良好的连接，避免间隙性火花放电。

本工程采用 GSM-R 数字无线通信系统，，在基站天线水平保护距离 22m，垂直保护距离 4m 之外区域，由基站引起的电磁辐射水平将小于 8μW/cm^2，符合标准 GB8702-2014 和 HJ/T10.3-1996 规定的公众曝露控制限值要求。因此要求在后期基站选址时应根据水平及垂直保护距离要求，避免超标区域进入居民点范围，并尽量远离敏感区域。

10 固体废物对环境的影响分析

10.1 概 述

项目施工期产生固体废物主要为拆迁产生的建筑垃圾、施工营地生活垃圾和隧道弃土等；运营期固体废物主要为旅客车站候车生活垃圾、旅客列车生活垃圾、车站工作人员办公生活垃圾；海盐东存车场（含综合维修工区）产生的办公垃圾、生产固体废物和少量危险废物（包括含油抹布、废矿物油、含油污泥和浮渣等）、变电所产生废弃蓄电池、废油泥。固体废物影响主要表现在环境卫生、景观视觉影响、扬尘和占地等方面的影响。

10.2 施工期固体废物环境影响分析

10.2.1 施工期主要环境影响

工程产生的固体废物主要为工程弃渣、建筑垃圾及施工人员生活垃圾等。隧道盾构施工产生的弃渣和泥渣、桥梁钻孔基础施工产生的钻渣泥浆、施工过程中的各类建筑垃圾，以及施工人员生活垃圾等各类固体废物，在处置过程中可能会对环境产生影响。施工人员产生的生活垃圾易腐败变质，产生恶臭，孳生蚊蝇并传播疾病，对施工人员的健康和周围环境造成不利影响，需及时处理；工程拆迁、施工营地撤离时会产生一定量的建筑垃圾，对附近环境造成一定的影响；施工过程中的土石方运输，对运输线路沿线产生一定的扬尘影响，取弃土过程中如处置不当，会造成水土流失。

施工营地产生的生活垃圾产生量相对较小，设临时贮存场所收集，交由环卫部门集中处理。征地拆迁及施工营地撤离时产生的建筑垃圾，送至指定的弃土（渣）场或其他指定消纳场所进行处置。按上述措施处理后，施工期固体废物对环境的影响轻微。

10.2.2 拟采取环保措施

根据《城市建筑垃圾管理规定》（中华人民共和国建设部令第 139 号）、《嘉兴市建筑垃圾管理条件》（嘉兴市第八届人民代表大会常务委员会公告第 9 号）、《嘉兴市建筑垃圾收集、转运和运输规范》、《嘉兴市建筑垃圾（工程渣土、泥浆）处置管理办法》、《嘉兴市建筑垃圾（工程渣土、泥浆）处置管理实施细则》（嘉建〔2021〕3 号）等相关法律法规、行政规范性文件的规定，工程弃土委托有相应资质的单位清运至环境卫生主管部门指定的地点处置。

（1）建筑垃圾

加强建筑垃圾管理；对产生的建筑废料，要尽量回收和利用其中的有用部分；剩余建筑废料要及时清运，可送到建筑垃圾处置场或作妥善处置；不宜长时间堆积，不得在建筑工地外擅自堆放，做到工序完工场地清洁。彻底清理拆迁及施工营地等临时工程撤离产生的建筑垃圾，运至指定的建筑垃圾处置场或其它指定场所处置。

（2）施工人员生活垃圾严禁在工地焚烧生活垃圾；生活垃圾分类收集，对生活垃圾中有用成分分类回收，确保资源不被浪费；采用无害化公厕处理粪便，厨余等生活垃圾须集中收集，并指定场所存放，委托环卫部门统一处理，不得混杂于弃土或回填土中；施工营地设生活垃圾收集设施，集中收集后，委托环卫部门处理。

10.3 运营期固体废物环境影响分析

10.3.1 运营期固体废物产生量

（1）生活垃圾

①新增定员生活垃圾排放量

根据对同类项目的调查，生产及办公人员产生生活垃圾按每人 0.4kg/d 估算。独山港至海盐段新增定员总计 320 人，由此预测定员新增生活垃圾量为 320×0.4×365/1000=46.72t/a。

②旅客候车垃圾排放量

旅客候车期间产生的生活垃圾按照客流密度估算出各站生活垃圾排放量。本项目年发送旅客总人数近期为 2219 万人、远期为 3274 万人。根据既有调查资料，候车期间旅客生活垃圾产生强度大约为 0.0135kg/h•人，平均候车时间按 0.5h 计算，旅客候车垃圾排放量预测公式：

$$Q=q\times T\times P\times 10^{-3} \qquad （式 10-1）$$

式中：

Q——候车垃圾年产生量，t/a；

q——旅客候车垃圾排放系数，以 0.0135kg/h•人计；

T——平均候车时间，取 0.5h；

P——年旅客发送量，人/年。

由此预测本项目车站候车垃圾排放量近期为 149.78t/a、远期为 221t/a。

③旅客乘车垃圾产生量

旅客乘车垃圾主要是车上乘客、乘务人员在旅行过程中产生的生活垃圾。垃圾预测公式：

$$W=G\times K\times L/V\times 10^{-3} \quad （式 10-2）$$

式中：

W——年旅客乘车垃圾产生量（t）；

G——全线发送旅客人数；

K——每人每小时垃圾产生量，取 0.05kg/人•h；

L——线路长度，km；

V——旅客列车旅行速度。

工程新建正线 41.646km，速度目标值为 160km/h，旅客列车旅行速度约 101km/h；垃圾产生量取 0.05kg/人•h，年发送旅客总人数近期为 2219 万人、远期为 3274 万人。经计算，运营后旅客垃圾产生量近期为 457.49t/a，远期为 675.00t/a。

（2）生产垃圾

海盐东存车场设有综合维修工区，维修工区主要用于停放接触网作业车、接触网安全巡检装置、轨道平板车、抢修车和维护机具及材料等，综合维修工区设大机停放线兼卸料线、轨道车库线等线路，设综合楼、轨道车库、材料库、机具间、储油间、门卫等生产生活房屋。轨道车库设置在轨道车停放线末端，由主库及边跨构成。主库主要用于车辆停放及保养，内设检查坑；边跨主要用于部件检修和机具、材料存放。生产废物主要来自海盐东存车场、新建变电所等，废矿物油危险废物约 0.6t/a，含油废抹布产生量约 0.4t/a。

本项目存车场、维修工区作业中不涉及蓄电池的维修，如动车蓄电池有亏电情况，则由上海铁路局上海动车段负责更换新的蓄电池并同时将换下来的旧蓄电池带回动车段。

（3）全线固体废物产生量

项目建成后，全线固体废物排放量情况见表 10.3-1。

表 10.3-1　运营期（近期）固体废物排放量

来源	职工生活垃圾	旅客候车垃圾	旅客列车垃圾	含油抹布	废矿物油	合计
数量	46.72	149.78	457.49	0.4	0.6	654.99

10.3.2　固体废物影响分析及处置措施

按照“减量化、资源化、无害化”的原则，对固体废物进行分类收集和处理处置。

（1）生活垃圾

对沿线各车站、存车场、牵引变电所产生的生活垃圾，运营管理部门应在站场内

合理布置垃圾箱（桶）、配备垃圾运输车。生活垃圾分类收集后送环卫部门统一处理，对环境影响轻微。

（2）危险废物

①海盐东存车场（含综合维修工区）产生废弃的含油抹布和劳保用品（废物代码：900-041-49）、废矿物油（类别：废矿物油与含矿物油废物；废物代码：900-200-08、900-201-08），应按国家、浙江省对危险废物的有关规定进行妥善贮存，及时交由有相应危废类别资质的单位处置。

②牵引变电所等供变电设备

项目新建牵引变电所 1 处、分区所 1 处。为了绝缘和冷却的需要，变压器外壳内装有大量变压器油，只有发生事故时才会排油。牵引变电所、分区所设事故储油池，具有油水分离功能。变压器和其它设备一旦排油或漏油，所有的油污水将汇集于此，然后将油水分离处理，分离后的油可全部回收利用，少量废油渣及含油废水（类别：废矿物油与含矿物油废物；废物代码 900-220-08）需交由有资质单位回收处理。牵引变压器、自耦变压器设置能容纳 20%油量的事故挡油池及 100%油量的储油池。牵引变电所有效容积为 30m^3，分区所有效容积为 10m^3，牵引变压器、自耦变压器下部储油池至事故油池设置排油管。变电站内蓄电池是电源系统中直流供电系统的重要组成部分，主要担负着为二次系统负载提供安全、稳定、可靠的电力保障，确保继电保护、通信设备的正常运行。蓄电池经过一定时间的使用后，需进行更换。废蓄电池中含有铅等重金属和酸碱化学物质（类别：含铅废物；废物代码 900-052-31），应在指定地点集中存放，并及时交由有相应危废类别资质的单位处置。

③ 危险废物处置要求

危险废物的收集、贮存、运输应符合《危险废物收集贮存运输技术规范》（HJ2025-2012）、《危险废物转移管理办法》（部令第 23 号）、《危险废物贮存污染控制标准》（GB18597-2001，2013 年修订）等相关规定。建设符合《危险废物收集贮存运输技术规范》（HJ2025-2012）且满足需求的危险废物暂存，危险废物贮存应分类分区贮存，不同类废物间应有明显间隔，严禁不相容、具有反应性的危险废物混合贮存；严禁危险废物露天堆放，做好“四防”（防风、防雨、防晒、防渗漏）措施。作为环境污染防治设施，同步设计、同步建设、同步使用。

根据《国家危险废物名录》（2021 年版），废弃的含油抹布、劳保用品如果满足未分类收集的豁免条件，全过程可不按危险废物管理，含油抹布经收集后混入生活垃

圾一同交由环卫部门统一处置。

上述危险废物经妥善处理后，不会产生二次污染，对环境影响轻微。

10.4 小 结

根据类比调查资料，预测本工程固体废物排放总量（近期）约 654.99t/a，从对既有市域铁路车站固体废物处置调查来看，各站垃圾由环卫工人收集后，统一交由城市垃圾处理场处置；运营期生产垃圾分类处置，交由有资质单位处置。经过妥善处置，各类垃圾对环境影响很小。

11 环境影响经济损益分析

环境影响经济损益分析的主要任务是衡量建设项目需要投入的环保投资所能收到的环境保护效果，通过综合计算环境影响因子造成的经济损失、环境保护措施效益以及工程环境效益，对环境影响做出总体经济评价。因此，在环境影响经济损益分析中除需计算用于控制污染所需的投资和费用外，还要核算可能收到的环境与经济实效。

11.1 评价分析方法

采用静态分析法综合评价本项目环境影响经济的损失和效益，从环境经济角度得出结论。

为了评价环境保护投资的合理性及环境保护的可行性，还必须计算环境保护投资的效费比，计算公式为：

$E=B_{措}/K$

如果 E≥1，说明本项目的环境经济效益大于环境保护费用，项目是可以接受的；如果 E<1，则说明本项目的环境保护费用大于所得的效益，项目应放弃。而且 E 总越大，说明环境保护投资效果越好。

11.2 环境影响经济损益分析

11.2.1 主要环境影响因子

根据本工程的特点和当地具体环境状况，确定参与环境影响经济损益分析的主要环境影响因子为：噪声、振动和水污染等。

11.2.2 投入环保资金前产生的环境经济损失 L 前

（1）噪声产生的环境经济损失 $L_{前声}$

为了能估价本工程产生噪声造成的环境经济损失，本报告类比选用 1992 年 Planco 对德国轨道交通噪声给乘客产生影响造成环境经济损失的估价系数，即 1.2 元人民币/100 人•公里。

根据设计文件，列车平均旅行速度为 160km/h，每日运营 18 小时，由于市域线是比较快捷的交通方式，如果忽略各列车之间短暂的间隙，则可以把线路上运行的列车看作是连续的，噪声源周围社会人群受到连续的噪声影响，而这些人群每天受到的影响程度相当于这些人乘坐市域铁路按 100km/h 的速度旅行 18 小时受到影响的程度。估计明显受本工程噪声影响的人群约为 1800 人，则 $L_{前声}$=1419.1 万元/年。

（2）振动产生的环境经济损失 L 前振

运营期振动将对沿线人群产生影响，根据预测，受本工程列车运营振动影响的人群为 15000 人，参照轨道交通噪声给乘客产生影响造成环境经济损失的估价系数，则 $L_{前振}$=6207.8 万元/年。

（3）水污染造成的环境经济损失 $L_{前水}$

如本工程所排废水未经处理直接排放将污染受纳水体，水体水质变差会造成环境经济损失，这种环境经济损失用排放相同水质水量废水应交纳的排污费来近似代替。根据目前执行的有关部门收费标准及规定，如本工程产生的废水未经处理直接排放，建设单位将交纳的排污费估算为 100 万元/年。所以 $L_{前水}$=100 万元/年。

（4）投入环保资金前产生的环境经济损失 $L_{前}$总计

投入环保资金前产生的环境经济损失 $L_{前}=L_{前声}+L_{前振}+L_{前水}$=7726.8 万元/年。

11.2.3 环境保护投资费用 K

本工程环境保护投资费用 12268.20 万元，以 5 年平均，则 K=2439 万元/年。

11.2.4 环境影响经济损益计算分析

环保投资效益比 $E_{总}=B_{措}/K$=3.17

$E_{总}$>1，说明本项目的环境经济效益大于环境保护费用。且项目建成后，可减少汽车尾气污染物排放量，降低空气中的可吸入颗粒物浓度，对改善城市环境空气质量是有利的，同时还将极大的方便沿线群众的出行，实现区域可持续发展。因此本工程对环境的影响是以有利的方面为主，环保投资是合理的。

11.3 评价结论

从环境经济角度出发，本工程对环境的影响是以有利的方面为主，环境保护投资效果较好，环保投资是合理的。

12 方案比选

12.1 概 述

金山至平湖市域铁路位于上海市南部、杭州湾北部，基本呈东西走向，东接上海市金山区，西连浙江省嘉兴市的平湖市、海盐县。新建线路长度 52.116km，其中金山卫至独山港段 10.470km（不在本次评价范围内）、独山港至海盐段 41.646km。与金山铁路贯通后至上海南站的运营里程约 106.7km。

独山港至海盐段，线路起自上海市与浙江省省界，向西经平湖市独山港镇、乍浦镇、林埭镇、当湖街道，海盐县开发区（西塘桥街道），终至海盐县武原街道，新建线路 41.646km。

12.2 平湖段线路方案比选

12.2.1 独山港至平湖段线路走向方案说明

金山至平湖市域铁路平湖段线、站位方案以金山卫站接轨沿既有线方案、规划沪乍杭铁路沿 G15 沈海高速北侧，于城区南侧设站为前提，并本着“共享公共交通设施、节约土地指标”的原则，优先考本线与规划沪乍杭铁路共站分场设平湖南站，在此基础上针对平湖段的线路走向进行深化研究。

1）线路方案说明结合平湖市的城市现状和总体规划，以“带动主要经济据点社会经济发展，促进客流吸引能力”为出发点，平湖段线路走向方案研究了方案Ⅰ：沿中山路方案和方案Ⅱ：沿省道 S101 方案，比选范围为 CK10+412=CIIK10+412～CK36+246=CIIK35+456，如下图所示。

图 12.2-1　平湖段线路走向示意图

①方案Ⅰ：沿中山路方案

A．中山路现状

中山路为城市主干路，双向六车道，道路红线宽 50m，实施宽度 42m，中央分隔带宽度约 7～8m。现状海港路以东段中央分隔带有 110kV 高压分布；南侧有部分民房距离中山路较近，北侧民房距离中山路较远；南侧绿化带埋设天然气管道，北侧绿化带埋设污水管道。

图 12.2-2　中山路现状

B．方案说明

该方案线路进入平湖市境内后沿 S101 南侧、独山石化产业园北侧向西，下穿陈金 2#、3#油管后地下转高架，上跨白沙路、S103（兴港路）后折向西南设独山港东站，

出站后利用中山路中央绿化带向西走行，在原黄姑镇东南侧设独山港西站，出站后续往西南，上跨黄姑塘、3 号乡道后折向西，于马家荡村设乍浦站，出站后折向北，上跨九龙山大道、G525（原 S101）、林中路后设林埭站，出站后续往北，上跨 G15 沈海高速后折向西于规划沪乍杭铁路平湖南站北侧新设市域场，出站后折向西南往海盐方向。

比选范围内线路长度 25.834km，其中隧道长度 1.85km、桥梁长度 23.716km，桥隧比 99.2%，工程投资 69.42 亿元。

C．断面形式

（A）沿中央分隔带敷设线路于 CK18+140～CK21+820 沿中山路中央分隔带敷设，中山路中央分隔带宽度为 8m，高架桥桥墩承台宽度为 6.8m，仅高架桥下部结构施工阶段，部分影响交通段落采用道路渠化或临时管制。

（B）跨越航道节点线路于 CK19+196 处跨越黄姑塘，线路与黄姑塘的交角为 69°。桥址处黄姑塘 H1%=2.76m，最高通航水位 1.96m，属Ⅵ级航道。根据《内河通航标准》（GB50139—2014）及地方航道部门要求，航道面宽大等于 22m，要求一跨过河，通航净高大于 4.5m。

②方案Ⅱ：沿省道 S101 方案

A．省道 S101 路现状

省道 S101，又称东西大道，为一级公路，双向四车道，道路红线宽度 40m，实施宽度 32m，中央分隔带宽度约 2m。独山港东段北侧厂房分布较多，南侧民房距离道路较远；独山港西段两侧密布厂房及民房，其中碧桂园高层小区位于独山港大桥东侧、S101 南侧；林埭镇东段两侧零星分布有民房，镇区段北侧分布有大型厂房及高层小区。

B．方案说明

该方案线路进入平湖市境内后绕经独山石化产业园北侧，至 S101 南侧折向西南，下穿白沙路及甬沪宁原油管道后地下转高架，后沿 S101 南侧向西走行，过兴港路后设独山港东站，出站后续沿 S101 南侧向西，于凤舞路西侧设独山港西站，出站后续往西，上跨独广公路、省道 S101 后沿其北侧向西走行，上跨黄姑塘后再次上跨至省道 S101 南侧，沿 S101 南侧走行，于九龙山大道东侧设林埭站，出站后折向北，依次上跨九龙山大道、省道 S101、林中路、虹林线、G15 沈海高速后折向西于规划沪乍杭铁路平湖南站北侧新设市域场，出站后折向西南往海盐方向。比选范围内线路长度 25.044km，其中隧道长度 1.85km、桥梁长度 22.926km，桥隧比 99.2%，工程投资 82.9

亿元。

C．断面形式

因中央分隔带宽度仅为 2m，无法满足布墩条件。考虑到省道 S101 存在较多的十字路口且以大跨斜拉桥形式跨越黄姑塘，道路改建投资大，因此该方案比选后建议采用路侧敷设方式。除为绕避碧桂园高层小区采用道路北侧走行外，其余段落均在道路南侧走行。

12.2.2 独山港至平湖段方案比选

表 12.2-1 技术经济比较表

项目		单位	方案I：沿中山路方案	方案II：沿省道S101方案
征地		亩	589	722
拆迁	民房	m^2	94297	103458
	厂房	m^2	26849	123193
路基		km	0.268	0.268
桥梁		km	23.716	22.926
隧道		km	1.85	1.85
其他		km	25.834	24.986
车站		座	4	4
总投资		亿元	69.4	82.9
差额		亿元		+13.5

表 12.2-2 优缺点比较表

方案名称	方案I：沿中山路方案	方案II：沿省道S101方案
长度（km）	25.834	24.986
服务水平	独山港段：较好；嘉兴港区（九龙山景区）、林埭：较好	独山港段：较好；嘉兴港区（九龙山景区）、林埭：稍差
综合开发	车站均设于城镇规划区，综合开发条件好	独山港东站和独山港西站临靠S101，两侧为建成区，综合开发条件稍差
对周边环境影响	**沿中山路路中走行，对周边影响较小**	**沿S101走行，距离沿线建筑物较近，其中距碧桂园高层小区仅50m。**
管线	无重要管线并行	S101南侧并行有国防光缆，北侧并行有金嘉湖原油管道，迁改难度较大
征地（亩）	-	+133
拆迁	民房：9.4万平；厂房：2.7万平	民房：10.3万平；厂房：12.3万平
工程投资（亿元）	69.4	82.9
差额（亿元）	-	+13.5

综上分析，方案 I：沿中山路方案虽线路稍有绕长，但其符合城镇规划，征地、拆迁少，对周边环境影响小，服务水平好，综合开发条件好，故本次研究推荐方案 I：沿中山路方案。

12.3 林埭至海盐开发区段线路方案比选

12.3.1 林埭至海盐开发区段线路方案说明

1）控制因素

平湖至海盐开发区段线路主要控制因素为盐平塘（III级航道）、勤丰 220kV 变电站、海盐青莲数智循环农业公园。

①盐平塘（III级航道）

盐平塘为杭平申线的组成部分，采用三级航道建设标准，通航 1000 吨级船舶，设计最小通航水深 3.2m，航道年通过能力为 9000 万吨。

②勤丰 220kV 变电站及附近高压走廊勤丰

220kV 变电站主要为嘉兴港区化工园区供电，变电站附近高压线路主要有 500kV 嘉洪嘉明线、500kV 兴洪线、220kV 勤丰变电所出线、220kV 洪瓦线、110kV 勤团线、220kV 嘉塘兴塘线等。

③海盐青莲数智循环农业公园

农业公园内主要为海盐青莲 4800 头基础母猪项目，区域内有母猪育种区、育肥区等，其中母猪育种区对噪声、振动等较敏感。

④浙江临港现代装备 航空航天产业园

作为嘉兴港区最新规划的一个重点新型产业平台，规划面积约 7.3 平方公里，主要分为临港高端装备制造产业区、电子信息产业区、节能环保新兴产业区、生产性服务业集聚区及预留发展区五个功能区。到 2027 年，产业园高端装备制造业产值突破 240 亿元。

2）线路方案说明

图12.3-1　林埭至海盐开发区段线路

从线路顺直、减少对航道的影响出发，线路于 G15 沈海高速北侧约 550m，盐平塘东侧约 1.6km 设平湖南站，出站后于盐平塘东侧上跨金平湖大道、G15 沈海高速，中穿嘉兴港区规划航空航天产业园，经勤丰变电站、海盐青莲数智循环农业公园东侧后往海盐方向。比选范围内，新建线路长度 11.4km，均为高架敷设。

虽然该方案出平湖南站后线路较顺直，且线路与盐平塘无交叉，对航道无影响；但线路距离 G15 沈海高速较远，铁路与公路夹心地较大，且本线穿越嘉兴港区规划航空航天产业园，影响勤丰 220kV 变电站及附近高压走廊合计 26 回地方 35kV 及以上高压电力线路，迁改投资约 1.6 亿元。迁改引起嘉兴港区部分企业停工停产，其中嘉兴石化由于第二路电源无法并网，存在停电困难的情况，企业停产损失巨大。嘉兴港区于 2020 年 10 月 26 日发函至我院，要求调整该段线路。

为减少电力迁改、铁路与公路夹心地，并对嘉兴港区规划航空航天产业园进行绕避，可研审查后补充研究了两跨盐平塘方案。

两跨盐平塘方案线路出林埭站后于屠家栅和竹墩堰自然保留村落中间穿过，上跨 G15 沈海高速后折向东，于 G15 沈海高速北侧约 300m，盐平塘东侧约 1.3km 设平湖

南站，出平湖南站后两跨盐平塘，绕避嘉兴港区航空航天产业城、海盐青莲数智循环农业公园后往海盐方向，至比选终点。比选范围内，新建线路长度 11.76km，均为高架敷设。

12.3.2 林埭至海盐开发区段线路方案比选

表12.3-1 林埭至海盐开发区段线路方案比较表

项目		单位	不跨盐平塘方案	两跨盐平塘方案	差值
比较起点			CK31+440	CIK31+440	
比较终点			CK42+840	CIK43+200	
线路长度		km	11.40	11.76	+0.36
拆迁	民房	平方米	47664	45919	-1745
	厂房	平方米	9506	5837	-3669
	合计	平方米	57170	51756	--5414
高压线迁改	数量	回	26	9	-17
	拆迁费用	万元	16000	8400	-7600
与公路夹心地		亩	2164	1298	-886
总投资		万元	205095	204549	-546

从环境影响分析，两跨盐平塘方案涉及噪声敏感目标相对较少，减少了铁路与公路夹心地，从噪声影响来说两跨盐平塘方案更有优势。

虽然该方案线路绕长 360m，两次跨越盐平塘（Ⅲ级航道），但与高速公路夹心地少，更符合南市新区规划，绕避嘉兴港区勤丰 220kV 变电所出线，电力迁改工程难度小、费用低，不产生企业停工停产的影响。本工程推荐该方案贯通。

13 环境风险

13.1 概 述

环境风险是指突发性事故对环境的危害程度，建设项目建设和运营期间发生的可预测突发性事件或事故（一般不包括认为破坏和自然灾害）引起的有毒有害、易燃易爆等物质的泄露，或突发事件产生的新的有毒有害物质，所造成的对周围环境的影响。2014 年 12 月 29 日，国务院办公厅以国办函〔2014〕119 号印发《国家突发环境事件应急预案》，其目的主要用于建立健全突发环境事件应急机制，提高政府应对涉及公共危机的突发环境事件的能力，维护社会稳定，保障公众生命健康和财产安全，保护环境，促进社会全面、协调、可持续发展。应急预案按照突发事件严重性和紧急程度，将其划分为特别重大环境事件、重大环境事件、较大环境事件和一般环境事件四级。根据《建设项目环境风险评价技术导则》（HJ169-2018），环境风险评价工作等级划分依据见表 13.1-1。

表 13.1-1 环境风险评价工作等级划分

环境风险潜势	Ⅳ、Ⅳ+	Ⅲ	Ⅱ	Ⅰ
评价工作等级	一	二	三	简单分析 a
a 是相对于详细评价工作内容而言，在描述危险物质、环境影响途径、环境危害后果、环境风险防范措施等方面给出定性的说明。				

本项目为市域铁路、客运专线，不运输易燃易爆、有毒有害的物质；海盐东存车场仅承担本线始发终到动车组的存放任务，因此运营期基本无环境风险。仅在施工过程中使用汽油、柴油作为动力的施工机械，汽油、柴油的临界量为 2500t，平时的使用量远小于临界量，本项目危险物质数量与临界量比值 Q<1，项目环境风险潜势为Ⅰ，根据环境风险评价工作等级划分，本项目环境风险评价可开展简单分析。

结合工程沿线环境概况，识别出施工期主要环境风险因素如下：

（1）桥梁施工期环境风险；

（2）隧道施工期环境风险。

13.2 环境风险分析

13.2.1 桥梁施工期环境风险分析

桥梁施工期存在的环境风险主要来自跨水体桥梁建设过程中可能发生的危害性事故，例如跨河桥梁的桥墩基础施工中油料泄漏，以及产生的施工废水未经处理发生溢

流，将导致地表水体石油类、含沙量增加，造成下游局部的水体水质污染。此外施工机械油污跑冒滴漏以及施工废渣如随意排放进入水体会对水质产生影响。除了油料污染，桥梁桩基施工中采用钻孔灌注桩将会产生大量的泥浆，泥浆的使用对工程是必要的，但大量的泥浆会对环境造成一定的污染，若围堰破裂造成泥浆及钻渣等物质外泄，将会形成面源污染，泥浆中还掺加有纤维素、碳酸钠（俗称纯碱）等辅助造浆添加剂，泥浆泄漏若不能妥善处理将会污染周边环境。

13.2.2 隧道施工期环境风险分析

本线隧道在深基坑开挖和盾构施工中存在一定的环境风险包括：可能会产生承压水冲溃基坑现象以及盾构施工时可能会出现承压水突涌；如当盾构施工时、或明挖基坑开挖到该土层时存在流砂、突涌等不良地质现象，致使地表塌陷或建筑物地基破坏，直接影响附近建筑工程的稳定；盾构推进过程中如出现超浅覆土将导致冒顶、地表水体回灌，泥水冒溢等事故。

13.3 风险事故防范措施

13.3.1 环境风险防范措施

环境灾害具有难以预见性、突发性，一旦发生可能造成严重的直接经济损失和环境破坏。因此，采取防范措施和建立预防、应急机制是必要的。

（1）建立风险监控台帐

工程开工时，各级风险管理职能部门应建立完善的风险监控台帐，监控台帐中应明确潜在危险源的部位、风险危害程度、预控措施、各级负责人、更新记录等相关信息，针对重大危险源应附风险评估纪要、专项安全施工方案，并对全体参建员工进行公示。

（2）实行环境风险过程控制

①施工过程中，应做到井然有序的实施组织设计，对临时弃土、堆料、泥浆回收等应采取有效措施，做到文明施工。

②施工场地（包括桥梁施工场地、隧道施工场地及其他工点施工场地）周边采用污水截留的方式，将施工生产废水统一收集至指定地点处理：施工泥浆废水通过沉淀、蒸发后回收利用；碱性废水、基坑废水中和后沉淀处理，含油废水静置、隔油处理，处理后废水可回用，尽量做到清水回用，无法回用的施工场地废水应达标排放，执行《污水综合排放标准》（GB8978-1996）一级排放标准，排入附近沟渠（农灌沟或执行Ⅲ类及以下标准的水体，非饮用水水源保护区及其它非敏感水体）。

③对于隧道施工时坚持“以堵为主、限量排放、堵水防漏、保护环境”的防治水原则，建议采取“先探水、预注浆、后开挖、补注浆、再衬砌”的设计、施工理念，达到堵水防漏的目的。隧道施工前需制定施工应急方案，加强堵水措施，信息化施工、开展环境监控。

④设立专职人员负责地表水体的定期监测，确保各项环保措施的落实。加强施工人员的环保意识。禁止施工人员向水体倾倒垃圾、冲洗机具。发现异常及时反馈当地生态环境部门。

⑤施工营地生活垃圾经收集后，送至环卫部门集中处理。拆迁及施工营地撤离产生的废料、建筑垃圾，运至指定的弃渣场或其他指定场所进行处置。严禁固体废物排入地表水体。

⑥油品存放间应加强管理，严禁闲杂人员入内；油品存放间内各装置必须经常检查、维护、保持良好的工作状态，油品存放间地面采取防渗措施，加强防渗处理；生产工作人员要熟练掌握操作技术和防火安全管理规定，定期检查油品存放间内各柴油桶是否完好，及时将损坏油桶或原配件进行保养或更换。切实落实各项防火措施和制度，建立严格的安全防护措施和预警方案，确保不发生火灾。

⑦选用先进或保养较好的设备、机械，以有效地减少跑、冒、漏、滴的数量及机械维修次数，从而减少含油污水的产生量。

（3）形成风险应急机制

建设单位和施工单位建立事故应急机制，设立应急反应小组，一旦发生突发事件，首先停止施工，封锁现场，应急反应小组迅速组织补救措施，事后由有关机构进行损失评估和负责到底。

13.3.2 应急预案

环境应急预案，是指企业为了在应对各类事故、自然灾害时，采取紧急措施，避免或最大程度减少污染物或其他有毒有害物质进入厂界外大气、水体、土壤等环境介质，而预先制定的工作方案。环境风险因素的不确定性较大，风险事故发生具有突发性和时间短的特点，在瞬间对工程造成了破坏。因此在风险事故发生后最短时间内实施抢救工作，以减轻损失和污染影响，制定相应的应急预案是必要的，而且相关地区、单位平时应进行应急预案的培训、预演。环境应急预案还应向嘉兴市生态环境主管部门备案。

（1）本项目的环境应急预案主要由以下内容构成：

①应急组织：管理机构是项目公司，负责应急计划的管理和实施，并进行调度指挥。

②应急措施：主要救援设备为抢修车辆以及配套的维修设施等，并由专职或兼职人员组成救援队，配以救援工具。

③应急通讯：由地方的有线和无线系统承担。

④应急医疗救援：以沿线市（区）等地方医院为主。

⑤事故后果评价：由项目公司、施工单位配合当地生态环境部门进行。

⑥应急监测：由环境监测部门负责事故发生地点的土壤、水体和大气的监测。

（2）应急预案中应针对环境风险重点做好以下几个方面：

①规范突发环境事件信息报告制度与程序。突发环境事件责任单位和责任人以及负有监管责任的单位发现突发环境事件后，必须在 1 小时内向所在地县区级以上人民政府报告，同时向上一级相关专业主管部门报告，并立即组织现场调查。应急处置过程中，要及时续报有关情况。

②规范突发环境事件通报与信息发布制度与程序。突发环境事件发生地的人民政府相关部门，在应急反应的同时，要及时向毗邻和可能波及的地方相关部门通报有关情况，接到通报的部门应当视情况采取必要措施。在突发环境事件信息发布中，要做到及时、准确、权威，积极争取群众的理解与支持。

③一旦事故发生，首先立即报告当地生态环境部门、消防部门、事故处理部门、监测站，通知取水单位，停止取水；政府调集环境监测人员，进行 24 小时的水质监测。组织人员成立抢险队，及时拦截危险品泄漏至水体或打捞落入水体中的物件，同时采取相应的处置措施，最大限度地减轻影响范围和程度。

④环境监测站在接到通知后，立即对各控制断面进行水质监测，随时公告水质情况。

⑤灾情解除后，应进行事故污染分析，总结经验教训，以便减少环保污染事故，同时提高民众安全保护意识。

14 环境管理与监测计划

14.1 环境管理

为保护工程沿线环境，确保各种不良环境影响得到有效控制和缓解，需对本工程实施全过程进行严格、科学的管理和监控。就工程实施阶段而言，环境管理主要划分建设前期、施工期和运营期。

14.1.1 建设前期的环境管理

建设前期的环境管理是指工程设计及施工发包工作中的环境管理。设计阶段，设计单位应落实各项环保措施，以实现环保工程“三同时”中的“同时设计”的要求。

在工程施工招标文件中明确环境影响报告书的有关要求，对施工单位的施工组织方案提出环境保护要求。优选环保意识强、环保工程业绩好、能力强的施工单位，为文明施工、各环保要求能高质量地“同时施工”奠定基础。同时加强施工人员进场前的有关环境保护法规条例及生态、污染等知识的培训工作。

施工前建设单位应事先报请文物行政部门组织有资质的单位在工程范围内有可能埋藏文物的地方进行考古调查、勘探；对已明确的文物保护单位，制订具体的保护方案，由文物主管部门审查同意后，建设、施工单位严格按方案实施保护。

设计中环境保护要求见表 14.1-1。

表 14.1-1 设计文件中环境保护要求

设计内容		环保要求	实施机构
施工期	运输线路	合理安排运输线路和运输时间。	设计单位、环评单位
	排水	生活污水经化粪池处理；施工废水经中和、沉淀池处理。	
	噪声	修建临时隔声屏障。	
	固体废物	按规定集中外运、处置。	
	扬尘	施工场地定期洒水、清理。	
运营期	污水	生产废水、生活污水预处理后达标接入城市排水管网。	
	噪声	采取必要的噪声控制措施。	
	振动	铺设无缝线路。	
	固体废物	根据固体废物性质，分别交由地方环卫部门、具有危险废物资质的单位收集处理。	

14.1.2 施工期环境管理与环境监理

14.1.2.1 施工期环境管理

本工程施工期长（4 年），施工过程中对生态环境影响及水土流失的控制要求高，因此，施工期须进行全过程环境监管。

（1）生态环境管

理针对铁路工程水土流失主要集中在施工期的特点，应切实加强施工期的水土保持工作。建设单位委托专职水土保持监理单位、监测单位监督施工单位水土保持工程落实情况；当地水利部门定期或随机检查施工单位水土保持工作，如不符合水土保持要求的有权要求施工单位返工。

（2）施工噪声控制

经过居民住宅集中的地区，应合理安排施工时间和施工场地平面布置，减缓施工噪声对居民住宅区等敏感目标的影响。强化施工管理，避免高噪声施工设备的使用。

（3）施工期排水管理

施工驻地生活污水、车辆冲洗废水排放应实现有组织性排放。生活污水中的粪便污水经化粪池处理；施工废水进行中和沉淀处理。沉淀池、排水口在施工完毕后由施工单位负责拆除、清理。

（4）车辆运输管理

大量施工车辆涌入对沿线居民区造成噪声、扬尘污染，需采取如下措施：

①应将其所在标段施工车辆流量，类型、运载物、行驶线路等信息通报当地交通管理部门，以便合理安排施工车辆行走路线。

②施工车辆尽量安排在昼间的非交通高峰期，减少噪声对沿线居民的影响。

③车辆运输不宜装载过满，对受影响的施工场地进出口路段及施工便道由组织清扫积尘，并洒水抑尘。

（5）植被和景观恢复

线路两侧铁路用地以外区域施工破坏的植被由施工单位负责恢复，路基、路堑边坡、隧道口按设计完成防护工程，使景观达到恢复与协调。

（6）固体废物处置管理

施工驻地生活垃圾应集中堆置，交由当地环卫部门处置。施工产生的建筑垃圾，应妥善收集处置，不能随意抛弃，优先考虑用于本项目施工场地的回填。

施工期环境管理计划见下表。

表 14.1-2　施工期环境管理计划表

环境影响	减缓措施	实施机构
破坏植被，诱发水土流失	施工场地、大临工程采取相应的水土保持措施，及时进行植被恢复。保护野生动植物。	施工单位、建设单位、施工监理、环境监测单位
施工期噪声污染	合理安排施工时间及作业方式，避免夜间在集中居民区等敏感点进行高噪声作业。	
施工期扬尘污染	扬尘污染严重的施工路段、运输便道等定时洒水。制梁场、混凝土拌和站等大临工程的拌合专业采用封闭式作业。	
施工期生产废水、生活污水	施工污水妥善处理，实现有组织性排放。监测地表水体水质变化情况。注意施工围挡，施工废水废渣不得排入河道。	
生活垃圾和建筑垃圾物	施工固体废物不得随意弃于河道、沟渠等水体附近及时清运或按规定处置。	
新庄村抗战时期掩体和南宅基抗战时期掩体等文物点	不在敏感区范围内设拌合站等大临工程。施工范围尽量避开文物点，注意施工围挡，施工废水废渣不得排入河道，合理选择工法。做好文物监测工作。针对施工期间可能存在的突发状况，施工单位应制定相应的应急预案。施工过程中任何单位和个人发现文物，应当按照《中华人民共和国文物保护法》等国家、浙江省的相关法律规定，立即暂停施工，保护现场，报当地文物行政部门处理。	

14.1.2.2 施工期环境监理

工程建设的环境监理是工程监理的重要组成部分，环境监理工程师对本报告提出的施工期和运营期的环境保护措施的落实、实施进行监理，对工程承包商的环境保护工作进行监督、检查和管理。

（1）施工前期环境监理内容：审核施工工艺中的“三废”排放环节，排放的主要污染物及设计中治理措施的可行性；污染物的最终处置方式和去向应有文件规定和处理要求，并向环保主管部门申报后具体落实。

（2）施工期环境监理内容

监督各类施工机械设备是否依据有关法规控制噪声污染；监督检查施工工地生活污水和生活垃圾是否按规定进行了妥善处理和处置；监督检查施工现场排水系统是否处于良好状态；监督、检查设计及环评提出的针对文物点的文物保护措施的落实情况。检查野生动植物保护措施、大临工程、施工便道、临时用地的防护、植被恢复及水保措施的落实情况。监督、检查施工含泥废水处置、施工及生活污水排放等。对施工人员做好环境保护培训工作；参与做好施工期环境监测检查工作；参与调查处理施工期的环境污染事故和环境纠纷。

（3）监理工作方法

现场监理采取巡视、旁站的方式，提示监测单位定期对施工现场污水、废气、

噪声、振动进行现场监测。当环境监理人员检查发现环境污染问题时，应立即通知承包商现场负责人进行纠正，并将通知单同时抄送监理部和业主代表。承包商接到环境监理工程师的通知后，应对存在的问题进行整改。

（4）施工期生态环境监理要求

1）施工准备阶段的环境保护监理工作

①参加设计交底，熟悉环评报告，掌握环境敏感区的保护类型和保护对象及其分布，对敏感保护目标作出标识。

②对建设单位、施工承包单位等参建各方相关人员进行环境保护及动植物保护、文物保护知识和法律法规的培训。

③核对设计文件、施工图纸中有关环境影响报告书及水土保持方案报告及其审批（审查）意见的落实情况，并根据现场实际提出优化建议。

④审查施工营地、施工场地、施工便道布设以及重点工程施工中采取的环保措施等，并制定环保监理检查、监测计划。

⑤检查开工前有关环保、水保许可及耕地、林地占用手续是否齐全；对于手续不齐的，督促有关单位尽快补齐有关手续。

⑥检查临时施工用地是否在批准的用地范围内，并对原地貌做好影像记录。⑦审查施工单位的环保管理体系是否责任明确，切实有效。

2）施工阶段的环境保护监理工作

①审查施工单位编制的工程施工方案中的环保措施是否可行。

②对施工现场、施工作业进行巡视或旁站监理，检查各项环保措施的落实情况。

③监测各项环境指标，出具监测报告或成果。

④向施工单位发出环境保护工作指示，并检查指令的执行情况。

⑤编写环境监理月报，参加工地例会。

⑥建立、保管生态敏感区环境保护监理资料档案。

⑦协助主管部门、管理单位和建设单位施工检查，协助处理突发环保事件。

3）竣工收尾阶段的环境保护监理工作

①参加交工检查，确认现场清理工作、临时用地的恢复、植被恢复等是否达到环保要求，并作影像记录。

②检查施工单位的环保资料是否达到要求。检查施工营地移交及恢复情况。

③评估环保目标的完成情况，对尚存的环境问题提出继续监测或处理的方案。

14.1.3 运营期环境管理

运营期的环保工作由项目公司承担，环境管理的措施主要是管理、维护各项环保设施，确保其正常运转和达标排放；做好日常环境监测工作，及时掌握工程各项环保设施的运行状况，必要时再采取适当的污染防治措施，并接受地方生态环境部门的监督管理。运营期环境管理计划见下表。

表 14.1-3 运营期环境管理计划表

环境影响	减缓措施	实施机构
列车运行噪声、振动	设声屏障、隔声窗	项目公司的生产运营部门、受委托的环境监测机构负责日常运营监测
各车站及动车存车场（含综合维修工区）、牵引变电所的生产、生活污水	生产、生活污水经处理后纳入市政污水管网后达标排放。	
旅客列车垃圾、车站生活垃圾、废油等危险废物	集中堆放，交由城市环卫部门统一处理。危险废物交由有资质单位妥善处置。	
植被破坏和水土流失	加强绿化树木的保养及维护工作	

14.2 污染物排放清单及应向社会公开的信息内容

14.2.1 污染物排放清单

本项目污染物排放清单见下表。

表 14.2-1　本工程污染物排放清单

污染类别	污染源	污染物名称	污染物排放清单		排污口位置	拟采取的环保措施及主要运行参数	执行标准
			排放浓度	排放总量（t/a）			
大气污染物	存车场食堂	油烟	＜2.0mg/m^3	/	食堂油烟排气筒	安装净化效率≥75%的油烟净化装置，经处理后烟油排放浓度＜2.0mg/m^3，通过烟道升顶排放。	《饮食业食堂油烟排放标准（试行）》（GB18483-2001）
水污染物	站场生活污水（均排市政管网）	COD	/	5.156	污水处理设施总排口	本工程建成后各车站和牵引变电所产生的生活污水收集后排入市政污水管道，纳入城市污水处理厂统一处理；海盐东存车场（含综合维修工区）生活污水中的含油污水经隔油池预处理，人工洗车废水采用沉淀池预处理，高浓度集便污水经高效化粪池处理与一般生活污水混合，统一排入市政污水管。	《污水综合排放标准》（GB8978-1996）三级标准
		BOD_5		2.004			
		氨氮		1.082			
		SS		0.853			
		动植物油		0.117			
		石油类		0.00004			
		LAS		0.00002			
固体废物	站段	生活垃圾、生产废物、危险废物	/	654.99	各车站、海盐东存车场（含综合维修工区）	按照“减量化、资源化、无害化”的原则，分类收集和处理处置，生活垃圾分类收集后送环卫部门处理；废矿物油等危险废物妥善贮存，交由有相应危废类别资质的单位处置。	《危险废物收集贮存运输技术规范》（HJ2025-2012）、《危险废物转移管理办法》（部令第 23 号）、《危险废物贮存污染控制标准》（GB18597-2001，2013 年修订）
声环境	列车运行	噪声	/	/	距铁路外轨中心线 30m 处	选择低噪声、振动低的设备，定期对钢轨进行打磨。	《铁路边界噪声限值及其测量方法》GB12525-90 及修改方案
			/	/	海盐东存车场、牵引变电所厂界	选择低噪声的设备、合理布局、设置围墙。	《工业企业厂界环境噪声排放标准》（GB12348-2008）相应标准
			/	/	各声环境敏感点	采用声屏障、隔声窗等措施。	《声环境质量标准》（GB3096-2008）相应标准

污染类别	污染源	污染物名称	污染物排放清单		排污口位置	拟采取的环保措施及主要运行参数	执行标准
			排放浓度	排放总量（t/a）			
振动环境	列车运行	振动	/	/	各敏感点	及时修磨轨面，加强轨道不平顺管理，执行严格的养护维修作业计划。	《城市区域环境振动标准》（GB10070-88）
电磁环境	牵引变电所	工频电场、工频磁场	工频电场强度＜4000V/m，工频磁感应强度＜100μT	/	牵引变电所厂界	选择和订货应符合国家现行电力电气产品标准的规定。	《电磁环境控制限值》（GB8702-2014）、《辐射环境保护管理导则－电磁辐射环境影响评价方法与标准》（HJ/T10.3-1996）
	基站	功率密度	功率密度＜8μW/cm^2	/	基站周边	基站选址时应根据水平及垂直保护距离要求，避免超标区域（在基站天线水平保护距离 22m，垂直保护距离 4m）进入居民点范围。	

14.2.2 应向社会公开的信息内容

对于本项目环境信息公开内容的建议是：污染物的危害、施工期和运营期主要污染物的排放数据、环境问题的举报和上访的受理及处理结果等信息。

对于环境信息公开方式的建议是：通过建立统一的环境信息发布平台，增加环境信息发布的次数和持续的时间来改善环境信息到达受众的效率，并针对性的回应公众的质疑等。

根据环发〔2015〕111 号《关于改革信访工作制度依照法定途径分类处理信访问题的意见》、《浙江省环境保护厅关于改革信访工作制度依照法定途径分类处理信访问题的实施意见（试行）》的规定，施工期噪声污染、扬尘污染，施工人员乱砍滥伐、捕杀野生动物；施工作业引起农作物、养殖物出现减产，不属于生态环境部门职能的问题，如有公众投诉，应引导公众向其他负有环境保护监督管理职责的部门反映。

14.3 环境管理制度

14.3.1 施工期环境管理制度

施工期的环境管理实行包括施工单位、监理单位和建设单位在内的三级管理体制，并接受沿线各市有关管理部门的监督检查，同时要求设计单位做好配合和服务。其中施工单位是本阶段各项环保措施的实施单位。各施工单位应配备专职人员负责施工期的环境保护工作，对施工场地的污水排放、扬尘、施工噪声等污染控制措施进行自我监督管理。实行环境管理责任制和环境保护考核制，组织主要领导进行环境保护知识培训，提高环保意识。

施工监理是监督部门与施工单位、建设单位联系的纽带。监理单位应将环境影响报告书、环保工程施工设计文件及施工合同中规定的各项环保工程及措施作为监理工作的重要内容，对环保工程质量严格把关，并监督施工单位落实使公众应采取的各项环保措施。施工结束，应提交环境监理报告。

建设单位施工期环境管理的主要职能督促施工单位建立、健全施工管理制度和管理体系，鼓励施工单位按 ISO14001 环境管理体系（EMS）进行施工环境管理、按 18000 职业安全健康管理体系（OSHMS）进行施工人员的安全健康管理；把握全局，及时掌握全线施工环保动态，当出现重大环保问题或纠纷时，积极组织力量解决，并协助各施工单位处理好与生态环境部门、公众及利益相关各方的关系。

从工程施工的全过程而言，生态环境、水行政、交通、城管等部门是工程施工环境监督的主体，而在某一具体或敏感环节，银行、审计、司法、新闻媒体也是监督体

系的重要组成部分。

14.3.2 运营期环境管理制度

运营期的环境管理的主要任务是确保各项环保设施的正常运转，同时通过日常环境监测获得可靠运转参数，为运营管理和环境决策提供科学依据。

运营单位应建立日常环境管理制度和环境管理台账，负责项目环保设施的运行、维护，汇总、分析各车站、段所环保工作信息，落实环保设施更新改造计划和维护费用保障计划，协调与地方生态环境主管部门间的关系，处理可能发生的突发污染事件等。并负责全线环保工作的业务指导和监督，掌握环保工作动态，协助计划部门审核、安排环保设施改扩建投资计划。

为了保障环保设施的正常运行，环境管理人员和操作员工的业务能力是至关重要的。应做好操作人员的培训。所有环保人员应切实做到精通业务，熟悉各项设备的操作、维护要领，确保所有设施正常运转。

14.4 环境监测计划

14.4.1 环境监测目的

（1）跟踪监测本项目在施工阶段的环境影响程度和范围，及时提出有针对性的污染防治的措施，随时解决出现的环境纠纷和投诉。

（2）在运营阶段，了解环境保护措施实施后的运行效果及排污去向，并监测污染物排放浓度，防止污染事故的发生，为项目的环境管理提供科学的依据。

14.4.2 环境监测机构

本项目环境监测为建设单位自行监测，具体工作可委托地方环境监测站承担。环境监测费用列入运营公司的年度预算中。

14.4.3 环境监测职责

（1）制定环境监测年度计划，建立和健全各种规章制度。

（2）完成环境监测计划规定的各项监测任务。

（3）做好仪器的调试、维修、保养和送检工作，确保监测工作的正常进行。

（4）加强业务学习，掌握各项环境监测技术要求和最新监测工作动态。

14.4.4 监测时段

施工期：在工程施工过程中开展过程监控，在工程投入运营前，进行一次全面的环境监测，其监测结果与工程环境影响评价的现状监测进行比较，并作为投入运营前的环境背景资料和工程运营期环境影响的依据。

运营期：常规环境监测要考虑季节性变化和生产周期。

14.4.5 监测项目、监测因子

（1）监测项目施工期环境监测项目包括施工扬尘、噪声、振动、施工营地生活污水等；运营期环境监测项目包括噪声、振动、废水、电磁等，根据各项目的工程特征，本工程按照建设期和运营期制定分期的环境监测方案。

（2）监测因子施工期：施工扬尘（TSP）、施工营地生活污水、施工废水（pH、SS、COD、BOD5、动植物油）、施工机械噪声（等效 A 声级）、施工期机械振动（振动铅垂向 Z 振级）。运营期：列车运行噪声（等效 A 声级）、列车运行振动（振动铅垂向 Z 振级）、动车存车场及车站生产、生活污水（pH、COD、BOD_5、氨氮、石油类、LAS）。

根据工程特征，本工程按照施工期和运营期制定环境监测方案，见表 14.4-1。

表 14.4-1 环境监测方案

监测要素	阶段	监测点	测验参数	监测方法	监测频率	执行标准
环境噪声	施工期	距离较近的集中居民区	等效 A 声级	GB12523-2011《建筑施工场界环境噪声排放标准》	施工作业时 1 次/月	GB12523-2011《建筑施工场界环境噪声排放标准》
	运营期	距铁路外轨中心线 30m 处	等效 A 声级	GB12525-90《铁路边界噪声限值及其测量方法》	环保竣工验收一次性监测	GB12525-90《铁路边界噪声限值及其测量方法》修改方案
		海盐东存车场厂界、牵引变电所厂界	等效 A 声级	GB12348-2008《工业企业厂界环境噪声排放标准》		GB12348-2008《工业企业厂界环境噪声排放标准》
		沿线噪声环境敏感目标	等效 A 声级	GB3096-2008《声环境质量标准》		GB3096-2008《声环境质量标准》
环境振动	运营期	较近的集中居民区	环境振动：铅垂向 Z 振级	GB10071-88《城市区域环境振动测量方法》	环保竣工验收一次性监测	GB10070-88《城市区域环境振动标准》
大气环境	施工期	沿线主要的施工地点	施工扬尘、大临工程扬尘、运输车辆、施工机械排放	现场检查	4 次/年	GB16927-1996《大气污染物综合排放标准》
	运营期	食堂烟囱	油烟	监测技术规范	1 次/年	GB18483-2001《饮食业油烟排放标准（试行）》
地表水环境	施工期	跨放港河、黄姑塘、丰收河、乍浦塘、盐平塘等地表水体桥梁施工场地	COD、BOD_5、pH、SS、氨氮、石油类	HJ/T91-2002《地表水和污水监测技术规范》等	施工前测 1 次、施工期 1-2 次/月、施工结束后	GB3838-2002《地表水环境质量标准》
		主要施工场地、大临工程、施工营地	COD、BOD_5、pH、SS、石油类、氨氮、	HJ/T91-2002《地表水和污水监测技术规范》等	2-4 次/年	GB8978-1996《污水综合排放标准》三级标准

监测要素	阶段	监测点	测验参数	监测方法	监测频率	执行标准
			动植物油			
	运营期	各车站和海盐东存车场	COD、BOD_5、pH、SS、石油类、动植物油、氨氮、LAS		4 次/年	
电磁环境	运营期	牵引变电所、GSM-R 基站	工频电磁场、功率密度	《交流输变电工程电磁环境监测方法》（HJ681-2013）、《辐射环境保护管理导则电磁辐射监测仪器和方法》（HJ/T10.2-1996）	环保验收一次性监测	GB8702-2014《电磁环境控制限值》、HJ/T10.3-1996《辐射环境保护管理导则－电磁辐射环境影响评价方法与标准》
固体废物	施工期	施工营地	固废处置	现场检查	2-4 次/年	
	运营期	各车站、海盐东存车场（含综合维修工区）			4 次/年	

14.5 工程竣工环保验收

根据《建设项目竣工环境保护验收暂行办法》（国环规环评〔2017〕4 号），为给工程竣工环保验收提供方便，将环境保护设施验收清单汇于表 14.5-1。

表 14.5-1 环境保护设施验收清单

类别	名称	治理措施	验收效果	备注
生态	施工期	表土剥离；路基边坡防护、桥涵锥体、隧道边仰坡防护等水土保持工程措施和植物措施；大临工程的临时防护措施，临时工程土地复垦，树木移栽、生态恢复等。	满足环评及水土保持方案措施要求。	相关协议及方案，监理报告
	运营期	主体工程防护措施，绿色通道建设等。		工程实物，验收监测报告
噪声	施工期	（1）合理安排施工时间和布置施工场地； （2）在人口密集区附近，加强大噪声设备的管理，采取降噪减振治理措施； （3）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。 （4）大临工程选址尽量远离敏感目标布置，场内应合理布局，将产生高噪声的工艺、设备布置在非噪声敏感区一侧，并对高噪声设备采取隔声降噪措施。尽量避免夜间施工。	满足《建筑施工厂界环境噪声排放标准》（GB12523-2011）。	施工期监测报告及监理报告
	运营期	（1）对距线路较近、规模较集中的敏感点设置直立式声屏障 18525m，其中桥面以上 2.3m 直立式声屏障 18145m，桥面以上 3.3m 直立式声屏障 380m。 （2）对零散居民敏感点、设置声屏障后仍超标或未遮挡的零散居民住宅设置隔声量不小于 25dB 的隔声窗 8820m^2。 （3）远期预留措施：建设单位应对沿线噪声敏感点进行跟踪监测，根据监测结果及时增补和完善隔声窗措施。	满足《铁路边界噪声限值及其测量方法》（GB12525-90）修改方案、《声环境质量标准》GB3096-2008）。	工程实物，验收监测报告

类别	名称	治理措施	验收效果	备注
振动	施工期	合理安排强振动施工机械的作业时间。	满足《城市区域环境振动标准》（GB10070-88）。	施工期环境监测及监理报告
	运营期	沿线 56 处振动敏感点近期、远期环境振动预测值昼间、夜间均可达标。	满足《城市区域环境振动标准》（GB10070-88）	验收监测报告
地表水	施工期	（1）施工场地设置临时泥浆池、沉淀池、中和沉淀池、干化堆积场；盾构隧道泥水处理系统泥浆水处理后回用，零排放。 （2）不向河道、鱼塘等地表水体排污。 （3）施工期开展环保专项监理，定期对沿线主要地表水体水质进行监测，发现异常及时反馈当地生态环境部门。	满足环保措施要求，不污染水环境。	施工期环境监测及监理报告
	运营期	海盐东存车场（含综合维修工区）生活污水中的含油污水经隔油池预处理，人工洗车废水采用沉淀池预处理，高浓度集便污水经高效化粪池处理，与一般生活污水混合，统一排入市政污水管，做到达标排放。	满足《污水综合排放标准》（GB8978-1996）三级标准。	工程实物，验收监测报告
		本工程建成后各车站和牵引变电所产生的生活污水收集后排入市政污水管道，纳入城市污水处理厂统一处理。	满足《污水综合排放标准》（GB8978-1996）三级标准。	工程实物，验收监测报告
大气	施工期	施工现场要设置硬质围挡；城区或敏感目标集中的施工场地边界围墙设置喷头或采用流动施工喷雾或洒水降尘；主要道路硬化；施工现场保洁。 制梁场、混凝土搅拌站、管片场等易产生扬尘的砂石料场等，应远离环境空气敏感点布设。拌合站堆料封闭、场地围挡硬化及抑尘措施；其他大临设施增设防尘喷洒设施，临时堆土场增加篷布覆盖及防尘喷洒设施等。	减少扬尘，满足《大气污染物综合排放标准》（GB16297-1996）。	施工期环境监测及监理报告
		施工场地设渣土车辆清洗槽； 渣土车辆表面覆盖。	不得带泥上路，不得沿途泄漏、遗撒。	
	运营期	海盐东存车场（含综合维修工区）食堂油烟排口安装油烟净化系统。	《饮食业油烟排放标准（试行）》（GB18483-2001）	验收调查报告
固体废物	施工期	施工弃土及建筑垃圾运至当地环境卫生主管部门指定场所处置	处置率 100%	施工期环境监理报告
	运营期	（1）生活垃圾集中收集后委托环卫部门定期清运。 （2）危险废物交由有资质单位处理。海盐东存车场（含综合维修工区）危险废物贮存设施做好防渗。	处置率 100%	相关协议，验收调查报告
电磁环境	运营期	牵引变电所工频电磁场。	满足《电磁环境控制限值》GB8702-2014）。	验收监测报告
		基站选址时应避免超标区域（基站天线水平保护距离 22m，垂直保护距离 4m）进入居民区等敏感目标范围，并尽量远离敏感区域。	满足《电磁环境控制限值》GB8702-2014）、《辐射环境保护管理导则－电磁辐射环境影响评价方法与标准》（HJ/T10.3-1996）	验收监测报告

15 环保措施及投资估算

15.1 施工准备期环保措施建议

（1）在设计中充分落实已批复的环评报告书中提出的各项环保措施和投资，并建议项目公司中设专职环境管理机构和人员。

（2）落实基本农田保护制度，项目选址确实无法避开基本农田保护区，需要占用基本农田，涉及农用地转为建设用地的，须经国务院批准，办理农用地转用手续。加强永临结合，按照"谁占用、谁剥离"和"应剥尽剥"的原则，对占用耕地的耕作层土壤剥离工作做出统筹安排，并将相关费用纳入项目工程投资。通过各种保护和修复措施，尽量避免对周边耕地和永久基本农田（示范区）的破坏，严格落实耕地和永久基本农田（示范区）保护责任。

（3）项目涉及新庄村抗战时期掩体和南宅基抗战时期掩体等文物点，建设单位应根据考古勘探结果，制定文物影响评估报告，按《中华人民共和国文物保护法》和《中华人民共和国文物保护法实施条例》中的相关规定履行报批手续。在施工过程中，新发现各类文物，建设方需立即停工，并上报地方文物部门，待古代遗存妥善处理后，再行恢复工程建设。

（4）工程招投标过程中，将环境影响报告书的要求在招标文件中作为投标条件予以明确，淘汰不符合环境条件的投标单位，在施工签订合同时，将环境要求纳入双方签订的合同条款中，明确施工单位在施工期的环境保护责任与义务。

（5）组织参建各单位的有关人员开办培训班，学习有关环境保护和水土保持的法律、法规，确保各项环境保护措施依照法律法规进行。

（6）施工前，应充分做好各种准备工作，征地拆迁时必须做到有序进行，及时运走建筑垃圾，并做好堆放时的覆盖工作，严防扬尘、污水等造成周围环境的污染。

（7）建议施工单位成立“信访办”，及时解决居民投诉。

15.2 规划、设备选型建议

15.2.1 工程沿线用地规划建议

（1）沿线未开发地带以农村环境为主，地方规划部门结合噪声防护距离，合理规划铁路两侧土地功能：原则上铁路两侧 30m 内禁止建设居民区、学校等敏感建筑；200m 以内区域不宜新建学校、医院和集中居民住宅区等敏感建筑。如需建设应采取自身防

护措施；同时，应科学规划铁路两侧建筑物布局，建筑物宜平行铁路布局。

（2)对铁路两侧及车站附近的土地进行合理规划,建议车站站房区域规划为商业、仓储等非噪声敏感用地。

15.2.2 工程设备选型的建议

各类车辆、机械、设备选型，应重点考虑其噪声、振动防护措施及其指标，优先选择噪声、振动值低的产品。

15.3 施工期及运营期环保措施

表 15.3-1 污染防措施及对策一览表

环境要素	实施阶段	措施内容
噪声	施工期	（1）加强施工管理：建设单位和项目部制定完善的环境保护计划和管理办法等规章制度，明确施工工艺、施工工序、环境管理措施、防治责任范围等。 （2）合理施工场地布置：在布置噪声较大的机械如发电机、空压机等时，应尽量布置在偏僻处，并远离居民区、学校、幼儿园等保护目标。城镇地带施工场地应尽量结合既有道路设置，避免进入集中居住区，远离学校、医院等保护目标。 （3）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。噪声较大的施工机械，夜间应停止施工，靠近学校区段，应尽量在学校放假期间从事高噪声的施工活动。靠近学校区段施工时间尽量避开中午学校休息的时段。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。 （4）合理安排施工车辆：城镇区段应协调好施工车辆通行的时间，避免交通堵塞，夜间运输要采取减速缓行、禁止鸣笛等措施；其它区段运输道路应尽量避免穿越乡镇及村庄，将噪声的影响降低到最低限度。 （5）优化施工方案，合理安排工期：施工工程招投标时，将降低环境噪声污染措施列为施工组织设计内容，并在签订的合同中予以明确。工地因地制宜安装隔音房、隔音棚、隔音罩、隔音墙等降噪设施。 （6）强化大临工程噪声影响：大临施工场地选址时应尽量远离居民点等声环境保护目标，注意施工场所的遮挡，设置不低于 2.5m 高的围墙，场内应合理布局，在总图布置上尽可能利用建筑物、构筑物来阻隔声波的传播，将产生高噪声的工艺、设备布置在非噪声敏感区一侧，对有强噪声源的车间采用封闭式车间，并对高噪声设备采取基础减振、隔声降噪措施，并定期对设备进行维护保养。尽量避免夜间施工，若需要进行夜间施工时，应在临近敏感目标一侧设置临时隔声屏降低夜间施工噪声影响。 （7）加强宣传和与居民沟通：施工期，建设单位、施工单位、设计单位、街道办联合成立专门的领导小组。设立 24 小时值守热线，并设置专门的联络员，做好施工宣传工作，加强与沿线居民的沟通，为工地周边居民发放耳塞降噪设备，争取居民配合。根据居民意见及时改进管理措施，以保证沿线居民的生活质量。 （8）计列施工期噪声防护费用 500 万元，包括用于高噪声设备采取消声隔声措施，声环境保护目标路段采取临时声屏障等。
	运营期	（1）声屏障：对距线路较近、规模较集中的敏感点共设置直立式声屏障 18525m，其中桥面以上 2.3m 直立式声屏障 18145m，桥面以上 3.3m 直立式声屏障 380m。 （2）隔声窗：对零散居民敏感点、设置声屏障后仍超标或未遮挡的零散居民

环境要素	实施阶段	措施内容
		住宅设置隔声量不小于 25dB 的隔声窗 8820m^2。 （3）定期镟轮和打磨钢轨。加强机械和设备的保养和维修。
振动	施工期	（1）施工现场的合理布局：施工车辆特别是重型运输车辆的运行通路，应尽量避开振动敏感区域；施工场地内强振动的机械布设在远离敏感区一侧；当靠近居民住宅等敏感区段施工时，应禁止使用强振动机械。 （2）科学管理、做好宣传工作和文明施工：合理安排施工作业时间，倡导科学管理；强振动施工机械作业时间尽量选择在 7：00～12：00 和 14：00～22：00 的时段内进行，限制夜间进行强振动施工作业。向沿线受影响的居民和单位做好宣传工作。
	运营期	（1）沿线 56 处振动敏感点环境振动预测均达标，无专项减振措施。 （2）运营后应及时修磨轨面，加强轨道不平顺管理。
水环境	施工期	（1）施工废水污染防治措施 ①严禁施工污水乱排、乱流污染周围环境和水体。在站场、大临工程、隧道、桥梁等施工场地设置排水沟、中和沉淀池及隔油池，对施工废水进行悬浮物分离，尽量清水回用，无法回用废水应达标排放，执行《污水综合排放标准》（GB8978-1996）一级标准，排入附近沟渠（农灌沟或执行Ⅲ类及以下标准的水体，非饮用水水源保护区及其它非敏感水体）。避免暴雨时进行挖填施工，雨天时须在弃土表面放置稻草等覆盖物。 ②大临工程尽量避开灌溉水源或河流上游。拌合站、制梁场等大临工程应设中和沉淀池、隔油池并配置 pH 值测试仪，尽量做到清水回用，无法回用的经处理后达标排放；沉淀的悬浮物定期清理，弃置于指定地点。各类土石方、建筑材料运输车辆在离开施工现场时，清洗车辆轮胎及车厢的清洗废水须接入施工现场的排水系统进入中和沉淀池。施工场地内仅作机械的日常维护和清洁，大型维修委外处理。 ③隧道盾构工作井基坑开挖过程中可能产生一定的基坑水主要含 SS，不得直接排入附近水体，设置排水沟、中和沉淀池、隔油池，对施工废水处理后回用于施工现场洒水抑尘、施工机械设备冲洗等，无法回用的施工场地废水应达标排放。盾构隧道设置泥水分离系统，泥水分离处理系统将分离后的泥水循环使用送回至盾构机系统，实现盾构隧道施工处理的废水零排放。 ④桥梁跨水桥梁如设水中墩，施工时需设置钢围堰，钻孔施工作业将在钢围堰内进行，围堰可将水体内外分离，桥梁基坑出渣不得入附近水体，在钢护桶内安装泥浆泵，提升至两端陆地临时工场，临时工场设置沉淀池和干化堆积场，使护壁泥浆与出渣分离，淅出的护壁泥浆循环使用，浮土和沉淀池出渣在干化堆积场脱水，出渣严禁向水体中抛弃，渗出水排入水体。 （3）隧道涌水防范措施 加强隧道水文地质勘察，坚持“以堵为主、限量排放、堵水防漏、保护环境”的防治水原则，建议采取“先探水、预注浆、后开挖、补注浆、再衬砌”的设计、施工理念，达到堵水防漏的目的。根据综合超前地质预测预报成果判定，当在水量丰富、导水性好的断层破碎带等地段围岩无自稳能力，施工中可能产生突水、突泥，采取超前预注浆措施。 （4）相关管理措施 施工期应严格执行国家和地方的有关建筑施工环境管理的法规，做到文明施工，环保监理应督促施工单位建立健全现场环保体系，落实各项水环境保护措施。
水环境	运营期	（1）海盐东存车场：生活污水中的含油污水经隔油池预处理，人工洗车废水采用沉淀池预处理，高浓度集便污水经高效化粪池处理，与一般生活污水混合，统一排入市政污水管，最终进入污水处理厂统一处理，污水总排口水质达《污水综合排放标准》（GB8978-1996）三级标准。

环境要素	实施阶段	措施内容
		（2）独山港东站、独山港西站、乍浦站、平湖站、海盐开发区站、海盐东站、海盐东牵引变电所：生活污水收集后排入周边市政污水管网，水质达《污水综合排放标准》（GB8978-1996）三级标准。
电磁环境	运营期	（1）基站：基站选址时应避免超标区域（基站天线水平保护距离 22m，垂直保护距离 4m）进入居民区等敏感目标范围，并尽量远离敏感区域。 （2）接触网：加强接触网维护减少列车运行时受电弓离线火花的产生。 （3）牵引变电所：最终选址时，尽量远离居民区、学校、医院等电磁环境敏感目标。选用符合相关环境保护要求的电气设备。
大气环境	施工期	（1）总体要求 建设单位对建筑工地扬尘治理工作负总责，施工单位应建立健全施工现场扬尘治理责任制度和规章制度，落实建筑施工现场各项扬尘防治措施。监理单位应当将扬尘治理纳入工程监理规划。制定扬尘污染防治方案和应急预案，严格落实“控尘十条”各项措施和“八个 100%”长效机制。
大气环境	施工期	（2）主体工程扬尘治理措施 ①压实控尘责任：落实专人管理。施工单位应当制定空气重污染应急预案，政府发布重污染预警时，立即启动应急响应。 ②落实控尘设施：各工地的每日洒水频次不少于 2 次，施工现场的道路每日进行 1-2 次的清扫，清扫前需洒水湿润。建设工地项目设置喷淋等降尘设施。重点工地扬尘在线监测设施联动，在扬尘在线监测系统发出预（报）警信息后，喷淋等降尘设施能自动启动。施工单位对工地或其管养范围内的便道应配备相关保洁、洒水设备，安排专人定期清扫、洒水，夏季高温天和冬季干燥天气适当增加清扫、洒水频率。对货物材料装卸及堆场区域应结合实际配备喷淋、移动洒水或挡风抑尘墙等设施。工程渣土专用处置场地、临时处置场地周围应当设置不低于 2.1m 的遮挡围墙，出入口 5m 范围内的道路应当实施硬化，设置防止扬尘、防止污水外溢等设施。砂石料等统一堆放并设置防护措施，水泥应设散装水泥罐。施工现场除砼硬化过的道路、加工场地、材料堆放场等外，其他场地用环保型土工布覆盖并定期浇水湿润或进行绿化。硬化过的道路、加工场地、材料堆放场等应定时进行冲洗保洁。施工期要加强回填土方堆放场的管理。开挖的泥土要及时运走。施工完毕后，边坡及时采取工程及植物措施防护。 ③落实湿法作业：在土方开挖、回填等施工环节应当保持作业面湿润状态，在切割、打磨、混凝土搅拌、脚手架和临时设施拆除等作业时应当落实喷淋、集尘等抑尘降尘措施；物料装卸点设置雾炮，装卸作业时全程开启。道路开挖前需洒水，开挖中边洒水边作业，开挖后定时洒水并及时恢复路面。 ④落实有效覆盖：裸土、砂石料等扬尘源，应使用环保型土工布进行有效覆盖。有条件的可以进行绿化。对其他物料、堆场、渣土区域，也应进行有效覆盖。 ⑤落实净车出场：工地主要出入口设置自动冲洗装置和冲洗管理员，确保运输车辆车身、轮胎、底盘等部位积泥冲洗干净且密闭后方可出场,冲洗时间不少于 2 分钟。落实专人对施工道路外围抛洒土方进行清理，确保出入口两侧 50m 范围内的道路卫生整洁（保持道路本色）。 ⑥落实在线监测：5000m^2 以上的各类符合要求的建设工地扬尘在线监测系统建设并联网。 ⑦落实资金保障：建设单位应当将扬尘管控费用纳入文明施工措施费。在招标文件或者工程承发包合同中将文明施工费用予以单列。 ⑧落实上墙公示：各类工地扬尘防控的具体措施、岗位责任人、联系方式和建设单位、施工单位、监理单位、监管部门的监督电话等信息应在施工现场出入口公示，确保责任到人，接受社会监督。 （3）施工道路扬尘治理措施 渣土运输车辆驶离建设工地前，应在建设工地围护内冲洗干净，保持车辆整洁

环境要素	实施阶段	措施内容
大气环境	施工期	后方可上路行驶。渣土运输车辆应当随车携带工程渣土准运证，安装 GPS 定位系统，按公安交通管理部门指定的路线、时间行驶。尽量避免在集镇、居民住宅区等内行驶，控制车辆行驶速度。车辆应当适量装载、密闭化运输，不得沿路泄漏、遗撒。施工便道采用碎石、水泥等进行铺装。经常对车辆行经的道路进行清洁及洒水，及时清扫散落在路面上的泥土和建筑材料，洒水压尘。 （4）拌合站、制梁场等扬尘治理措施 制存梁场、轨枕预制场、管片场、混凝土搅拌站等易产生扬尘的砂石料场等，应尽量远离环境空气敏感点布设。大临设施进一步优化布局，将产生扬尘的料仓、搅拌楼等远离敏感点布置，将办公生活区、存梁台座等环境影响小的构筑物设置在靠近敏感点一侧。沙石料堆放在专门设置的沙石料堆放棚内并洒水压尘；地面硬化并保持路面清洁及洒水压尘；场地进出口位置设置车辆清洗装置，车辆均应清洗干净才能驶离；场地的四周设置喷雾等降尘、抑尘等措施。存放骨料的料仓是混凝土拌合站产生扬尘的首要位置，应建立封闭式料场，将存放骨料的场地封装起来，骨料堆场分类加装控制扬尘的封闭式库房或防尘棚盖，骨料堆置于其中，进出料口设置喷淋降尘设备。将混凝土拌合站设备主机部分采用全密封外封装，使用彩钢瓦等材料对输送骨料的皮带机进行外部封装。在封闭料场、主机、水泥仓等部分安装除尘系统。粉料仓上料口采用密闭性良好的接口装置，定期对粉料仓收尘装置进行维护保养。拌合站施工现场水稳、灰土等生产用原材料堆放区地面应硬化，上部应设置棚体遮盖；粉尘类材料应罐装储存；其他裸露材料集中放置。采用篷布覆盖。拌合站场地应设置围挡、硬化，拌合机应封闭运行；生产时应采取对原材料加湿、水泥等封闭泵送、拌和进料口围挡等减少粉尘产生的措施。拌合站建设应按全封闭设计，分为堆场封闭区和作业堆放区。堆场封闭区主要针对堆放砂石材料的料仓进行封闭贮存，作业堆放区主要针对拌合站生产过程进行封闭生产。 （5）拆除工程扬尘治理措施 临时设施、建（构）筑物的拆除施工现场应设置密目网，采取喷淋、覆盖等措施防止扬尘，拆除过程应边喷淋边拆除。建（构）筑物拆除工程实施爆破作业的，应当在建筑物内部洒水或者设置盛水袋，并在起爆前后实施喷淋作业。风速五级以上或者发布大气重污染二级预警时，不得进行建（构）筑物拆除施工和土地平整、换土、原土过筛等作业，并应当对施工现场采取喷淋、覆盖等降尘措施；发布大气重污染一级预警时，还应当停止所有土石方作业。在拆迁完毕后暂不开工的建设工地，对裸露地面进行覆盖，超过 3 个月的应进行绿化、铺装或者遮盖。 （6）施工机械尾气治理措施 运输车辆和施工机械应优先使用低含硫量的汽油或柴油，机动车辆、施工机械排放的尾气应满足标准要求。 （7）其他措施 施工现场办公生活区应当绿化和美化，热水锅炉、炊事炉灶等应采用清洁燃料。施工现场禁止焚烧建筑垃圾、生活垃圾以及其他产生有毒有害气体的物质；不得使用烟煤、木竹料等污染严重的燃料。
大气环境	施工期	
大气	运营期	（1）食堂油烟处理：海盐东存车场（含综合维修工区）职工食堂安装油烟净化系统，油烟处理效率需达到最低处理效率 75%的要求，食堂排气筒的高度应满足《饮食业环境保护技术规范》（HJ554-2010）的要求。
固体废物	施工期	（1）施工营地：生活垃圾设临时贮存场所收集，送至环卫部门集中处理，建筑垃圾送至指定弃渣场或其他指定消纳场所进行处置。 （2）施工场地：加强施工场地内出渣临时堆放的防护，采取临时覆盖或设置弃渣池等措施。 （3）临时堆土场：避免弃渣露天堆放以及雨水冲刷下产生泥沙污水。

环境要素	实施阶段	措施内容
	运营期	（1）固体废物分类收集和处理：按“减量化、资源化、无害化”的原则，对固体废物分类收集和处理。各站所、场段生活垃圾经定点收集并及时清运，交由环卫部门处理。 （2）危险废物收集、贮存、运输、处置：存车场产生废弃的含油抹布和劳保用品、废矿物油；海盐东存车场危险废物，应按有关规定妥善贮存，及时交由当地有相应危废类别资质的单位处置。废弃的含油抹布、劳保用品根据《国家危险废物名录》，满足未分类收集的豁免条件下，全过程可不按危险废物管理。危险废物的收集、贮存、运输应符合《危险废物收集贮存运输技术规范》HJ2025-2012 的规定。危险废物的贮存管理还应遵循《危险废物贮存污染控制标准》（GB18597-2001，2013 年修订）的相关规定，做好“四防”（防风、防雨、防晒、防渗漏）措施。油脂间、危险废物临时存放场地应防渗处理。运输应执行《危险废物转移管理办法》（部令第 23 号）等规定。
环境风险	/	加强施工期、运营期水环境监控，一旦出现问题及时通报相关部门及受影响居民，采取应急预案，确保水质安全。建设单位制定环境应急预案，并向沿线生态环境主管部门备案。
生态环境	施工期	1）文物保护措施 沿线涉及新庄村抗战时期掩体和南宅基抗战时期掩体文物点，应落实文物影响评估报告及文物主管部门提出的各项文物保护措施。桥梁跨越掩体文物点时，墩台避开文物点本体。施工过程需严格按照划定红线范围进行，严禁随意扩大施工，并对文物古建筑进行围挡。施工过程中一旦发现新的地下出土文物，应立即停工，并迅速向主管部门报告，待有关部门和专家处理并同意后再行施工。 （2）土地资源及农业生态保护措施 ①设计应减少线路与既有道路等之间夹心地面积，提高铁路两侧土地使用效率。 ②施工结束后对于占用农田的临时用地应复耕还田。对路基边坡、站场采取植被恢复措施。 ③严格控制施工临时用地，尽量永临结合；在农田周围施工时，尽量减少施工人员的活动、机械碾压等对农作物及农田土质的影响；在水网较发达路段施工时，有污染性材料与粉尘性材料堆放应避开农田灌溉水网。 ④对基本农田按“占一补一”的原则实施补偿。基本农田耕作层妥善存放，用于新开垦耕地、劣质地或者其他耕地的土壤改良。 （3）植物保护措施 ①设计应采用内灌外乔的绿化形式。靠近线路地带应栽种草、灌植物，远离线路地带宜栽种灌木、乔木，形成立体复层的绿化带。 ②施工结束后应及时进行绿化。执行宜草则草，宜灌则灌，宜乔则乔的绿化方针，优先选择当地适生植物品种。 ③施工阶段加大植物保护的宣传力度，并采取各种方式，如宣传栏、挂牌等，让施工人员了解植物保护重要性。加强野生珍稀保护植物科普宣传和环保教育，施工过程中如在施工范围内发现有珍稀保护植物分布，应及时将其移植。在野外施工过程中若在施工范围内发现古树分布，应立即上报林业部门，采取相应的防护措施。 （4）陆生动物保护措施 ①合理安排施工时段和方式。野生鸟类和兽类大多是晨、昏（早晨、黄昏）或夜间外出觅食，正午是鸟类休息时间，避免在晨昏和正午进行高噪声作业。 ②施工期间加强水土保持工作，加强施工人员的各类卫生管理，避免生活污水的直接排放，减少水体污染；做好工程完工后生态环境的恢复工作，以尽量减少植被破坏及水土流失。 ③提高施工人员的保护意识，严禁捕猎野生动物。施工人员必须遵守《中华人民共和国野生动物保护法》，严禁在施工区及其周围捕猎野生动物。

环境要素	实施阶段	措施内容
生态环境	施工期	（5）水生生物保护措施 ①施工营地生活垃圾和生活污水不得随意排入附近水体。生活垃圾集中堆放，由施工车辆送城市垃圾场。在河流两侧施工营地尽可能设置旱厕，设置水厕时应配套设置化粪池，清掏用作农田肥料；食堂设置贮存池存放厨房残渣，适时清掏。 ②施工用料的堆放应远离水源和其他水体，选择暴雨径流难以冲刷的地方。部分施工用料若堆放在桥位附近，应在材料堆放场四周挖明沟，沉沙井、设挡墙等，各类材料应备有防雨遮雨设施。工程建设中的弃土弃渣，要按照环保要求，对弃渣场进行防护。 ③水中桥梁施工时，禁止将污水、垃圾及船舶和其它施工机械的废油等污染物抛入水体，应收集后和大桥工地上的污染物一并处理。桥梁施工挖出的淤泥、渣土等不得抛入河流中。 ④合理组织施工程序和施工机械，按照施工规范进行排水设计和施工，对施工人员作必要的生态环境保护宣传教育。 ⑤施工尽量选在枯水期进行，避开鱼类产卵期，加强鱼政管理，严格保护好现有鱼类资源。 ⑥编印宣传资料，向承包商、施工人员、船舶运输入员、工程管理人员等大桥建设有关人员大力宣传《野生动物保护法》、《渔业法》等相关法律法规，提高施工人员保护理念。 （6）隧道工程影响减缓措施 ①根据地下水发育情况，隧道盾构及时衬砌防止地下水渗漏。 ②加强施工阶段对隧道涌水的观测和预报工作，确保隧道施工对地下水、地表水的影响减小至最低程度。 ③隧道洞口应尽量避免大开挖，减少破坏植被。 ④施工场地及临时工程要安排合理，紧凑，尽量不占良田。对施工排放的污水、污浊空气、粉尘及其他废气物，要做处理，再排放至指定地点。 ⑤严格管理施工单位，不得随意弃渣，扩大扰动地表面积，破坏隧道进出口植被。 （7）弃土（渣）影响缓解措施 加强地质勘探工作和土石方合理调配，隧道出渣尽量用做路基填料，进一步减少隧道弃渣量。 （8）制梁场、轨枕预制场、混凝土拌和站和管片场等大临设施影响缓解措施 ①不得设置在生态保护红线范围、文物保护单位等敏感区范围内。 ②施工前，对所占耕地、园地、林地等地块进行表土剥离，集中堆放于施工生产生活区用地范围内。施工结束后，进行土地整治，回覆表土，复耕或植乔灌草绿化。灌草种种类选择以保持水土、美化环境和适地适树为原则，选择适合当地气候、地形和土壤条件，生长快、萌生能力强的适生树种。
生态环境	施工期	灌草选取紫穗槐，草籽选取狗牙根和紫花苜蓿。施工结束后对占地类型为耕地的区域采取复耕措施，以恢复其原有生产力。 （9）施工便道缓解措施 施工便道路基边坡进行植草护坡。施工便道利用完毕后，便道进行土地整治，为迹地恢复创造条件。占用耕地的地块土地整治后复耕。回填临时堆土场堆置的表土，覆土厚度约 20～30cm，为后期绿化覆土创造条件。施工便道平整覆土后，顶面和坡面营造水土保持灌木林，林地恢复主要采取栽植乔灌木和撒播草籽。灌草种种类选择以保持水土、美化环境和适地适树为原则，选择适合当地气候、地形和土壤条件，生长快、萌生能力强的适生树种。
生态环	运营期	（1）车站站房、隧道洞口、桥梁、路基等地面建筑的形式、体量、高度和色

环境要素	实施阶段	措施内容
境		彩等的设计应力求其与周边环境功能相融合、与周边建筑风格、景观相协调。（2）动车存车场、车站以及牵引变电所等场地实行绿化。

15.4 环保工程投资

项目投资估算总额 1270042 万元。环保措施投资计列约 12268.20 万元，约占总投资估算总额的 0.98%。各项环境保护设施，应当与主体工程同时设计、施工和投入使用。

表 15.4-1 环保措施投资一览表

项目	治理措施	备注	投资（万元）	治理效果
生态环境保护及水土保持	路基边坡绿色防护、绿色通道、站场绿化、美化	播草籽、生态绿色边坡、种植乔木和灌木	1142.70	水土流失下降到微度以下；表土整治；保护耕地表土资源。
	表土剥离、临时占地生态恢复		150	
	文物考古勘探、发掘费、文物保护费		100	做好文物保护工作。
声环境	现状敏感点声屏障	对距线路较近、规模较集中的敏感点设置直立式声屏障 18525m，其中桥面以上 2.3m 直立式声屏障 18145m，桥面以上 3.3m 直立式声屏障 380m。	8597.5	措施后铁路噪声排放限值达标，集中分布保护目标满足声环境质量标准或维持现状；采取隔声窗使零散敏感建筑或采取声屏障措施后仍超标的敏感建筑满足室内使用功能要求。
	隔声窗	对零散居民敏感点、设置声屏障后仍超标或未遮挡的零散居民住宅设置隔声量不小于 25dB 的隔声窗 8820m^2。	441	
	施工期噪声防护	高噪声设备采取消声隔声措施，临近敏感点路段设临时声屏障等。	500	控制施工噪声，避免或减缓噪声污染扰民。
振动环境	设计已采取重型钢轨、无缝线路	预测达标，无专项减振措施。	计入工程投资	满足《城市区域环境振动标准》（GB10070-88）“铁路干线两侧”标准。
水环境	高效化粪池、隔油池、沉淀池、一体化泵井等	各车站和牵引变电所产生的生活污水收集后排入市政污水管道，纳入城市污水处理厂统一处理。 海盐东存车场（含综合维修工区）生活污水中的含油污水经隔油池预处理，人工洗车废水采用沉淀池预处理，高浓度集便污水经高效化粪池处理，与一般生活污水混合，统一排入市政污水管。	58	满足《污水综合排放标准》（GB8978-1996）三级标准。
	施工期防护	临时格栅、隔油池、中和沉淀池、防渗化粪池、干化堆积场等。	300	不污染水体。
环境	运营期大气防治	海盐东存车场（含综合维修工	9	满足 GB18483-2001《饮

项目	治理措施	备注	投资（万元）	治理效果
空气		区）食堂安装油烟净化器。		食业油烟排放标准（试行）》要求。
	施工期大气防治	垃圾及渣土运输车采取覆盖措施或密闭式运输；施工车辆驶离施工现场时进行冲洗，不带泥上路。建设工地项目设置喷淋等降尘设施。裸土、砂石料等扬尘源，应使用环保型土工布进行有效覆盖等。	300	满足《浙江省大气污染防治条例》等规定的文明施工要求。
		制梁场、混凝土搅拌站、轨枕预测制场、管片场等易产生扬尘的砂石料场等，应远离环境空气敏感点布设。混凝土拌合站堆料封闭、场地围挡硬化及抑尘措施；其他大临设施增设防尘喷洒设施，临时堆土场增加篷布覆盖及防尘喷洒设施等。	500	
电磁环境	牵引变电所、GSM-R 基站	牵引变电所、GSM-R 基站合理选址，确保电磁环境影响达标。	/	满足《电磁环境控制限值》（GB8702-2014）。
固体废物	生活垃圾处置	生活垃圾由当地环卫部门统一收集。	/	不外排环境。
	生产废物回收利用、危险废物贮存	对于危险废物，建设符合规范且满足需求的贮存场所；贮存设施的地面与裙脚做好防渗。	20	危险废物贮存、管理满足《危险废物贮存污染控制标准》（GB18597-2001）、《危险废物收集贮存运输技术规范》（HJ2025-2012）等相关规范的规定。
环境风险	应急事故预留管理经费	/	20	降低环境污染风险程度。
	应急事故设备与器材	/	30	
其他	施工期开展环境监测	施工扬尘、施工噪声、敏感点噪声振动、施工废水、施工营地生活污水等	100	
合计			12268.20	

16 环境影响评价结论

16.1 工程概况

地理位置：金山至平湖市域铁路位于上海市南部、杭州湾北部，基本呈东西走向，东接上海市金山区，西连浙江省嘉兴市的平湖市、海盐县。新建线路长度 52.116km，其中金山卫至独山港段 10.470km（不在本次评价范围内）、独山港至海盐段 41.646km。与金山铁路贯通后至上海南站的运营里程约 106.7km。

建设内容与规模：独山港至海盐段新建线路长度 41.646km，其中桥梁 39.585km，隧道 1.9km，路基 0.161km，桥隧比 99.6%。共设车站 7 座，其中新建站 6 座，预留站 1 座，新建车站均为高架站，平均站间距 6.94km。新建海盐东存车场 1 处，新建牵引变电所 1 处。

工程等级：市域铁路；正线数目双线；设计速度 160km/h；动车组编组：CRH6F 型动车组，本线 4 辆编组、跨线 8 辆编组；电力牵引。

独山港至海盐段全线工程永久占地 86.84hm^2，临时占地 42hm^2。

工程概算总额 1270042 万元，工程总工期按 4 年（48 个月，含联调联试）执行。环保措施投资计列约 12268.20 万元。

研究年度：初期：2028 年；近期：2035 年；远期：2050 年。

16.2 工程环境影响评价

16.2.1 声环境影响评价

1、现状评价

本项目声环境保护目标 84 处，其中正线两侧 200 米范围内共 83 处（街道办事处 1 处、高层居民住宅 1 处，其他均为 1-3 层居民住宅），海盐东牵引变电所周边 200 米范围内 1 处（同正线 81#），海盐东存车场周边 200 米范围内 1 处，存车场出入线 200 米范围内共 2 处（同正线 82#和 83#）。

根据现状监测结果，现状受既有道路噪声影响的敏感点昼间为 39～66dB（A）、夜间为 38～61dB（A），对照 GB3096-2008 相应标准，昼间有 1 处敏感点超标 4dB（A），夜间有 6 处敏感点超标 1～11dB（A）。现状超标原因为道路交通噪声。现状不受既有道路噪声影响的敏感点，现状监测值昼间为 40～54dB（A），夜间为 39～47dB（A），昼夜均可满足 GB3096-2008 相应标准。

2、预测评价

（1）铁路边界处噪声预测结果

铁路外轨中心外 30m 处，初、近、远期昼间排放值分别为 61.8-67.8dB（A）、62.4-68.8 dB（A）、63.1-69.7 dB（A）；初、近、远期夜间排放值分别为 44.7-52.5dB（A）、44.7-52.5dB（A）、47.6-55.6dB（A）。对照《铁路边界噪声限值及其测量方法》（GB12525-90）及其修改方案中表 2 的限值要求，即昼间 70dB（A）、夜间 60dB（A），营运期铁路外轨中心外 30m 处初、近、远期昼夜排放值均满足标准要求。

（2）敏感目标处噪声预测结果

运营初期，敏感目标处昼间噪声预测值为 51.4-68.6dB（A），超标 0-6.5dB（A），较现状增加 0.6-23.2dB（A）；夜间噪声预测值 40.7-61.4dB（A），超标 0.1-11.2dB（A），较现状增加 0.0-11.2dB（A）；长编组列车单列车通过时段内等效连续 A 声级 62.7-89.3dB（A），短编组列车单列车通过时段内等效连续 A 声级 67.5-89.5dB（A）。超标原因主要由于受到市域铁路运营及现状道路交通噪声影响。

运营近期，敏感目标处昼间噪声预测值为 52.2-69.2dB（A），超标 0.1-6.9dB（A），较现状增加 0.7-24.2dB（A）；夜间噪声预测值 40.7-61.4dB（A），超标 0.1-11.2dB（A），较现状增加 0.0-11.2dB（A）；长编组列车单列车通过时段内等效连续 A 声级 62.7-89.3dB（A），短编组列车单列车通过时段内等效连续 A 声级 67.5-89.5dB（A）。超标原因主要由于受到市域铁路运营及现状道路交通噪声影响。

运营远期，敏感目标处昼间噪声预测值为 52.9-69.9dB（A），超标 0.1-7.4dB（A），较现状增加 0.9-25.1dB（A）；夜间噪声预测值 42.3-61.9dB（A），超标 0.1-11.4dB（A），较现状增加 0.1-14.1dB（A）；长编组列车单列车通过时段内等效连续 A 声级 62.7-89.3dB（A），短编组列车单列车通过时段内等效连续 A 声级 67.5-89.5dB（A）。超标原因主要由于受到市域铁路运营及现状道路交通噪声影响。

营运近期列车运营时段，敏感目标处昼间噪声预测值为 52.2-69.2dB（A），超标 0.1-6.9dB（A），夜间运营时段噪声预测值 44.8-63.7dB（A），超标 0.0-12.3dB（A），超标原因主要由于受到市域铁路运营及现状道路交通噪声影响。

在不采取措施的前提下，本工程贡献值叠加敏感目标噪声现状值后，各敏感目标均有不同程度超标，需采取相应的降噪措施以降低工程影响。

3、噪声污染防治措施方案

（1）合理选择设备及类型

在车辆和设备选型时充分考虑噪声源强这一重要指标，选择低噪声的类型，在源头上控制噪声。

（2）加强市域铁路的运营期管理

采取镟轮和打磨钢轨的措施保持车轮踏面圆整，钢轨表面光滑，降低噪声、振动影响。加强车辆基地的运营管理、提高司乘人员的环保意识，控制鸣笛；禁止夜间进行试车作业和高噪声车间的生产作业。

（3）城市规划及建筑物合理布局

对于新开发区，地上线规划部门应根据噪声防护距离，控制敏感建筑距本工程的退界。在无声屏障措施的情况下，近期达到 2 类区、3 类区的噪声控制距离分别为 125m、63m（桥梁高度 10m）；135m、68m（桥梁高度 20m）。

（4）敏感点噪声治理工程

根据噪声治理原则，本项目共设置直立式声屏障 18525m，其中桥面以上 2.3m 直立式声屏障 18145m，桥面以上 3.3m 直立式声屏障 380m，设置隔声窗 441 户，面积约 8820m^2。噪声污染防治措施投资合计 9038.5 万元。

16.2.2 环境振动影响评价结论

1、现状评价

工程沿线敏感点的环境振动主要来自社会生活振动或少量道路交通振动，无较强振动源，振动环境现状质量较好。

本工程沿线评价范围内共有环境振动敏感点 56 处，均为居民住宅。

沿线敏感点环境振动值昼间在 49~65dB 之间，夜间在 44~58dB 之间。敏感点均满足《城市区域环境振动标准》（GB 10070—88）相应标准限值要求。

2、预测评价

评价范围内共 56 处振动敏感目标，振动敏感点近期昼、夜间预测值为 67.8~73.1dB；远期昼、夜间预测值为 67.8~73.1dB，各敏感点均满足《城市区域环境振动标准》（GB10070-88）中“铁路干线两侧”昼、夜间 80dB 的限值要求。

3、振动防治建议

根据近期预测结果，对照 GB10070-88《城市区域环境振动标准》中“铁路干线两侧”标准要求“昼间 80dB，夜间 80dB”，沿线 56 处振动敏感点近期、远期环境振动预测值昼间、夜间均可达标。

振动措施主要对城市规划与管理措施、运营管理方面提出要求：建议城镇规划管理部门对线路两侧区域进行合理的规划与利用，建议在铁路两侧距外轨中心线达标距离以内区域不得新建居民住宅、学校、医院和养老院等敏感建筑；在运营期要加强轮轨的维护、保养，定

期进行轨道打磨和车轮的清洁与镟轮工作，以保证其良好的运行状态，减少附加振动。

16.2.3 电磁环境影响评价结论

1、现状评价

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 4000V/m，工频磁场 100μT 的限值要求。

2、电磁影响预测评价

（1）牵引变电所影响预测评价

根据类比监测数据，海盐东牵引变电所建成后其产生的工频电场强度、磁感应强度均符合 GB 8702-2014《电磁环境控制限值》中规定的工频电场 4000V/m，工频磁感应强度 100μT 的限值要求。拟建牵引变电所评价范围内没有电磁敏感点，选址可行。

（2）GSM-R 基站影响预测评价

本工程采用 GSM-R 数字无线通信系统，根据计算，在基站天线水平保护距离 22m，垂直保护距离 4m 之外区域，由基站引起的电磁辐射水平将小于 8μW/cm^2，符合标准 GB8702-2014 和 HJ/T10.3-1996 规定的公众曝露控制限值要求。

（3）电视收看影响分析

由于沿线敏感目标均安装有线电视或采用卫星电视收看，因此对电视收看质量不会产生影响。

3、电磁防护措施

（1）牵引变电所电磁防护措施

本工程变电所选址位置评价范围内无敏感点，选址合理。根据类比分析可知，牵引变电所在围墙处产生的工频电场和工频磁感应强度符合 GB8702-2014 中规定的相关限值要求。最终选址时，尽量远离居民区、学校、医院等电磁环境敏感目标。

（2）GSM-R 基站影响防护措施

基站选址时应避免超标区域（基站天线水平保护距离 22m，垂直保护距离 4m）进入居民区等敏感目标范围，并尽量远离敏感区域。

16.2.4 地表水环境影响评价结论及建议

1、现状评价

本项目位于杭嘉湖水系，工程涉及主要水体有放港河、黄姑塘、丰收河、乍浦塘、盐平塘等。根据嘉兴市环境质量状况资料，沿线跨越的主要河流现状水质均满足水环境功能的要求。本工程不涉及饮用水源保护区。

2、预测评价结论

（1）海盐东存车场与综合维修工区并列布置，海盐东存车场为列车集便废水接收点。海盐东存车场（含综合维修工区）新增污水 109.3m^3/d，其中一般生活污水 93.5m^3/d、人工洗车污水 5m^3/d、集便废水 10.8m^3/d。生活污水中的含油污水经隔油池预处理，人工洗车废水采用沉淀池预处理，高浓度集便污水经高效化粪池处理后与一般生活污水混合，统一排入市政污水管。污水总排口水质能够达到《污水综合排放标准》（GB8978-1996）三级标准。

（2）各车站和海盐东牵引变电所生活污水收集后排入市政管网，水质能够达到GB8978-1996《污水综合排放标准》三级标准。

3、保护措施及建议

施工人员生活污水防治措施：施工场地设置移动厕所，及时清运。施工营地配置化粪池；食堂使用无磷洗涤剂清洗餐具，并按规定设置油水分离设施，食堂废水经油水分离后汇同其他生活污水一并进入化粪池处理，化粪池应定期清掏。有条件纳入市政污水管网的应就近纳入；不具备纳管条件的，施工单位可与当地环卫部门签订协议，定期将经化粪池处理后的生活污水采用环卫车辆运输至当地就近污水处理厂处理，排放标准执行《污水综合排放标准》（GB8978-1996）三级标准。

对施工场地雨水和废水的收集和排放设施进行设计，严禁施工污水乱排、乱流污染周围环境和水体。在站场、大临工程、隧道、桥梁等施工场地设置排水沟、中和沉淀池及隔油池，对施工废水进行悬浮物分离，尽量做到清水回用，无法回用的施工场地废水应达标排放，执行《污水综合排放标准》（GB8978-1996）一级排放标准，排入附近沟渠（农灌沟或执行Ⅲ类及以下标准的水体，非饮用水水源保护区及其它非敏感水体）。避免在暴雨时进行挖方和填方施工，雨天时须在弃土表面放置稻草和其他覆盖物，以减少对地表水的污染。

16.2.5 环境空气影响评价结论

1、 现状评价

根据生态环境部环境工程评估中心环境空气质量模型技术支持服务系统及嘉兴市环境状况公报，2020 年沿线区域空气质量判定为达标区。

2、 大气环境影响分析

本工程建成后，沿线运营牵引类型为电力，无机车废气排放；同时不新建锅炉，无锅炉废气排放；由此，本工程环境空气影响主要为施工期产生的扬尘和废气影响及运营期海盐东存车场（含综合维修工区）职工食堂排放的食堂油烟影响。

施工期间对周围大气环境的影响主要有：

（1）以燃油为动力的施工机械和运输车辆的增加，导致废气排放量的相应增加。

（2）施工过程中的开挖、回填、拆迁及沙石灰料装卸过程、拌合站作业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。

3、环境空气污染防治措施

评价建议在油烟排口安装油烟净化系统来降低油烟的排放量，油烟处理效率需达到最低处理效率 75%的要求。其油烟经过油烟处理系统净化后，排放浓度可降至 2mg/m^3 以下，满足《饮食业油烟排放标准（试行）》（GB18483-2001）的相关要求。

4、施工期环境空气影响及缓解措施

施工期环境空气影响主要是施工扬尘，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。

16.2.6 生态影响评价结论及建议

（1）本工程建成运营后，将提高沿线地区各功能斑块景观的通达性，使沿线功能斑块之间各种生态流输入、输出运行通畅，保证了城市的高效运转，提高了城市景观生态体系的稳定性，确保了沿线城市的健康发展。

（2）根据景观美学分析及类比调查分析，在设计中充分运用融合法、隐蔽法设计，可以使本工程的高架桥梁、车站等建筑物与周边环境保持协调。

（3）市域铁路的建设在节约土地资源和能源方面优势明显，且有利于沿线土地资源的整合与改造，缓解区域土地利用紧张状况，提高土地利用效率；市域铁路采用电力能源，实现大气污染物的零排放，由于替代了部分地面汽车交通，减少了汽车尾气的排放，因而有利于降低空气污染负荷，符合生态建设要求。

（4）工程开工前还将在工程永久占地范围内实施文物勘探等措施，避免对未知地下文物的影响，在施工过程中发现文物，必须立即停工，保护好现场，并和文物部门及时取得联系。

16.2.7 固体废物影响评价结论

（1）项目建成后，预测本工程固体废物排放总量（近期）约 654.99t/a，以生活垃圾为主。所有垃圾经定点收集并及时清运，交由当地环卫部门处理。危险废物交由有相应危废类别资质的单位回收处置，场内需配套专用的危险废物贮存设施。经上述处理后运营期项目产生的固体废物对环境影响不大。

（2）施工期产生的固体废物主要包括施工人员产生的生活垃圾、房屋拆迁产生的建筑垃圾以及施工过程中的土石方。施工营地产生的生活垃圾设临时贮存场所收集，送至环卫部门集中处理。征地拆迁及施工营地撤离时产生的建筑垃圾，送至指定的弃渣场或其他指定消纳

场所进行处置，对环境影响轻微。

16.2.8 环境风险分析结论

本工程为市域铁路、客运专线，不运送有毒有害物质，对各种可能形成的环境事故及其后果进行识别和评估后，确定本工程的主要环境风险为桥梁施工、隧道施工的水环境风险。

工程施工应严格按照设计要求，做到提前预测，加强防范措施。对于易引起地表水体漏失的隧道应加强施工期环境保护措施。跨越水体桥梁工点施工应注意对水体的保护，施工中严禁有毒有害施工材料、施工废水及施工垃圾进入水体。建设单位应针对施工期可能出现的风险做好应急预案。通过采取风险防范措施，制定可行的应急预案，可以将以上风险控制到最低程度。

16.2.9 环境经济损益分析结论

比较本项目的环保措施投资和经济效益，环保措施投资所占比例较小，但社会效益和环境效益明显，环境保护投资合理。

16.2.10 环境管理与监测计划结论

为了保护本工程沿线环境，确保工程的各种不良环境影响得到有效控制和缓解，必须对本工程的全过程进行严格、科学的跟踪，并进行规范的环境管理与环境监控；开展施工期环境监理工作。

16.2.11 公众参与

本项目环境影响报告书基本完成后，平湖市交通运输局于 2022 年 6 月 6 日起在建设单位网站及项目涉及村（居）委会公示栏进行了环境影响评价信息公示，并提供了反馈意见的反馈途径公示内容。公示期间未接到反对意见，共接到来电 2 个，主要担心噪声、振动影响，希望列入拆迁。2022 年 6 月 20 日在建设单位网站向公众发布《金山至平湖市域铁路（独山港至海盐段）环境影响报告书》（送审稿）全本”和公众参与说明。

16.2.12 审批原则符合性分析结论

本工程符合《建设项目环境保护管理条例》、《浙江省建设项目环境保护管理办法》、《建设项目环境影响评价技术导则　总纲》中对建设项目的管理规定，见表 16.2-1。

表 16.2-1　工程审批要求符合性分析

条例	序号	相关规定	符合性
《建设项目环境保护管理条例》	1	建设项目类型及其选址、布局、规模等符合环境保护法律法规和相关法定规划；	工程符合《长江三角洲地区交通运输更高质量一体化发展规划》、《长江三角洲地区多层次轨道交通规划》等相关规划、已获嘉兴市自然资源和规划局的用地预审与选址意见书（用字第 330400202102469 号），符合沿线城市总体规划。沿线不涉及生态保护红线，工程建设符合嘉兴市“三线一单”生态环境分区管控方案的管控要求。

条例	序号	相关规定	符合性
	2	所在区域环境质量达到国家或者地方环境质量标准，且建设项目拟采取的措施能满足区域环境质量改善目标管理要求；	本项目采用电力牵引，无机车废气排放。替代了公路客运，有助于改善沿线区域环境质量。
	3	建设项目采取的污染防治措施确保污染物排放达到国家和地方排放标准，或者采取必要措施预防和控制生态破坏；	通过落实环评报告提出的生态保护和生态恢复措施及污染控制措施，本工程排放污染物不会超过国家和浙江省规定的污染物排放标准，并能有效控制生态破坏。
	4	改建、扩建和技术改造项目，针对项目原有环境污染和生态破坏提出有效防治措施；	本项目为新建项目。
	5	建设项目的环境影响报告书、环境影响报告表的基础资料数据真实，内容无重大缺陷、遗漏，或者环境影响评价结论明确、合理。	本报告基础资料数据中噪声、振动、电磁均为实测数据，地表水、大气环境数据为引用数据。
《浙江省建设项目环境保护管理办法》	1	建设项目应当符合生态保护红线、环境质量底线、资源利用上线和生态环境准入清单管控的要求；排放污染物应当符合国家、省规定的污染物排放标准和重点污染物排放总量控制要求。建设项目还应当符合国土空间规划、国家和省产业政策等要求。	沿线不涉及生态保护红线，符合嘉兴市“三线一单”生态环境分区管控方案。声环境通过采取声屏障、隔声窗措施能有效减缓铁路噪声影响，保证沿线集中分布的噪声敏感目标的声环境质量达标或不恶化；隔声窗可使沿线零散噪声敏感目标满足室内使用功能。沿线振动预测值均能达标。污水可均纳管达标排放，电磁环境影响达标。本工程属于《产业结构调整指导目录（2019 年本）》中鼓励类项目，符合国家及浙江省产业政策。
	2	建设对环境有影响的建设项目，应当依法进行环境影响评价，落实相关污染防治措施，防止或者最大限度减少对环境造成不良影响，改善、修复因建设活动受到损害的环境；给公民、法人和其他组织造成环境权益损害的，应当依法予以补偿或者赔偿。建设对环境有影响的建设项目，应当加强周围的绿化和环境卫生建设，保护历史文化和自然遗产、地方传统风貌及自然和人文景观。	本次环评报告提出各项生态保护、污染防治措施减少污染物的产生和排放，减轻对人群健康和环境的危害。包括提出了土地资源及农业生态保护措施，动物、植物保护措施及水土保持要求。针对预测超标噪声敏感点逐一提出了声屏障、隔声窗等污染防治措施，同时考虑到工程运营远期的不确定性，远期应根据车流增长情况进行跟踪监测。设计中考虑各污废水排放均纳管处理，不外排环境。
《建设项目环境影响评价技术导则 总纲》 HJ2.1-2016	1	是否存在重大环境制约因素；	否。本项目符合相关法律法规和规划。已获嘉兴市自然资源和规划局的用地预审与选址意见书。本工程不涉及生态保护红线用地，工程建设符合浙江省生态保护红线管理要求、符合嘉兴市“三线一单”生态环境分区管控方案的管控要求。
	2	是否为环境影响不可接受或环境风险不可控；	否。（1）在采取声屏障、隔声窗等降噪措施后近期线路两侧敏感点声环境可达标或不恶化，采取隔声窗措施可使沿线零散噪声敏感目标满足室内使用功能。同时考虑到工程运营远期的不确定性，远期应根据车流增长情况进行跟踪监测。（2）项目建设、运行均不会产生现行风险评价技术导则里界定的环境风险，不会导致大气污染环境风险、水环境污染风险以及对以生态系统损害为特征的事故风险。环境风险主要体现在施工中油料泄漏及跨河桥梁的桥墩施工、施工场地污水排放等产生的施工废水未经处理发生溢流，将导致地表水体石油类、含沙量增加，造成水体水质污染。此外施工机械油污跑冒滴漏以及施工废渣随意排放进入水体会对水质产生影响。本项目通过采取风险防范措施，建设单位制定可行的应急预案，可以将以上风险控制在最低程度。

条例	序号	相关规定	符合性
	3	是否环境保护措施经济技术不满足长期稳定达标及生态保护要求；	否。本环评报告提出的采取声屏障、隔声窗等降噪措施具有经济技术可行性，能满足长期稳定达标。生态保护措施主要是临时用地生态恢复措施、水土保持措施、植物措施，可以满足生态保护要求。污水排放的高效化粪池等措施均为成熟工艺，且运营期各车站、动车存车场污水均纳管排放，满足长期稳定达标。
	4	是否区域环境问题突出且整治计划不落实或不能满足环境质量改善目标的建设项目。	否。根据《建设项目环境保护管理条例释义》，民生工程和减排工程并未要求采取措施实现区域环境质量改善的目标。铁路是国民经济大动脉、关键基础设施和重大民生工程。因此不属于需要满足环境质量改善的建设项目。

16.3 总结论

金山至平湖市域铁路已列入都市圈通勤交通网重点工程，符合长江三角洲地区交通运输更高质量一体化发展规划、长江三角洲地区多层次轨道交通规划等相关规划，本项目建设符合《嘉兴市“三线一单”生态环境分区管控方案》等文件、规定要求。本项目是响应长三角高质量发展战略的跨省市域铁路；是促进上海大都市圈核心圈层融合发展的重要基础设施；是杭州湾北岸城镇带多层次轨道交通体系的组成部分；是实现上海市主城区与平湖、海盐 1 小时无缝衔接的市域铁路延伸线；是引领沿线新型城镇化发展、打造旅游经济的绿色通道；是一条以上海大都市圈向心跨区客流为主，兼顾沿线城镇交流的都市圈市域铁路。

本工程采用先进的城市快速交通系统，它以电力驱动，能替代部分公共交通而减少了汽车尾气排放，有利于改善城市的大气环境，是一种绿色交通工具。在严格落实了本报告中提出的环保措施后，工程对环境的负面影响可以得到有效控制和减缓。在切实做好环境保护工作的前提下，工程满足经济建设与环境协调发展的原则，具有经济、社会、环境效益协调统一性，工程建设具有环境可行性。

金山至平湖市域铁路（独山港至海盐段）环境影响报告书

公众参与说明

建设单位：平湖市交通运输局

日期：2022年6月18日

1、概述

1.1 工程简况

项目名称：金山至平湖市域铁路（独山港至海盐段）。

金山至平湖市域铁路位于上海市南部、杭州湾北部，基本呈东西走向，东接上海市金山区，西连浙江省嘉兴市的平湖市、海盐县。新建线路长度 52.116km，其中金山卫至独山港段 10.470km、独山港至海盐段 41.646km。与金山铁路贯通后至上海南站的运营里程约 106.7km。

本项目为独山港至海盐段，线路起自上海市与浙江省省界，向西经平湖市独山港镇、乍浦镇、林埭镇、当湖街道，海盐县开发区（西塘桥街道），终至海盐县武原街道，新建线路 41.646km。本项目是响应长三角高质量发展战略的跨省市域铁路；是促进上海大都市圈核心圈层融合发展的重要基础设施；是杭州湾北岸城镇带多层次轨道交通体系的组成部分；是实现上海市主城区与平湖、海盐 1 小时无缝衔接的市域铁路延伸线；是引领沿线新型城镇化发展、打造旅游经济的绿色通道；是一条以上海大都市圈向心跨区客流为主，兼顾沿线城镇交流的都市圈市域铁路。

独山港至海盐段新建线路长度 41.646km，其中桥梁 39.585km，隧道 1.9km，路基 0.168km，桥隧比 99.6%。共设车站 7 座，其中新建站 6 座，预留站 1 座，新建车站均为高架站。新建海盐东存车场 1 处，新建牵引变电所 1 处。工程等级：市域铁路；正线数目双线；设计速度 160km/h；动车组编组：CRH6F 型动车组，本线 4 辆编组、跨线 8 辆编组；电力牵引。独山港至海盐段用地共 2459.03 亩。建设项目总工期 48 个月。工程概算总额 1270042 万元。

1.2 公众参与整体情况

公众参与是建设项目环境影响评价的重要组成部分，是完善决策的一种有效方法。根据《环境影响评价公众参与办法》（生态环境部令第 4 号）、《浙江省建设项目环境保护管理办法》（省政府令第 364 号，以下简称《管理办法》）、《浙江省环境保护厅关于印发建设项目环境影响评价信息公开相关法律法规解读的函》（浙环发【2018】10 号，以下简称《环评信息公开解读的函》）的规定，平湖市交通运输局在环境影响报告书编制过程中组织进行了第一次公众参与调查工作，环境影响报告书编制完成后进行了全文公开，并编制完成《金山至平湖市域铁路（独山港至海盐段）环境影响评价公众参与说明》。

在环境影响报告书编制过程中，2022 年 6 月 6 日至 2022 年 6 月 17 日在建设单位网站（http://www.pinghu.gov.cn/art/2022/6/6/art_1229458774_39861.html）和沿线各村（居）委会信息公告栏发布环境影响评价信息。

在环境影响报告书编制完后成，2022 年 6 月 20 日在建设单位网站主动公开环评全本信息。

本次公示与《管理办法》、《环评信息公开解读的函》的符合性分析见表 1.2-1。

公示期间收到来电 2 个，未收到邮件和公众意见表。

表 1.2-1　环境影响评价信息公示符合性分析

序号	公示批次	要求	公众参与主要工作	符合性分析
1	环评编制期间公示	（一）在浙江政务服务网或者建设单位网站发布； （二）在建设项目环境影响评价区域范围内的村（居）民委员会设置的信息公告栏（显示屏）发布，以及其他便于公众知晓、获取的场所发布。	（一）在建设单位网站（http://www.pinghu.gov.cn/art/2022/6/6/art_1229458774_39861.html）上发布 （二）在项目涉及到的 27 个村（居）民委员会的公示栏发布	符合
2		公示并征求意见的时间不得少于 10 个工作日	公示日期 2022 年 6 月 6 日至 2022 年 6 月 17 日。	符合
3		公告下列信息： （一）建设项目基本情况； （二）环境影响评价范围内主要环境敏感目标分布情况； （三）主要环境影响预测情况； （四）拟采取的主要环境保护措施、环境风险防范措施以及预期效果； （五）环境影响评价初步结论。	按照要求进行公示，详见图 2.2-1	符合
4	报批前公开	建设单位在向环保主管部门报批环评文件前，应主动公开环评全本信息。	2022 年 6 月 20 日在建设单位网站（http://www.pinghu.gov.cn/art/2022/6/20/art_1229406239_4939387.html）上发布报告书全文和公众参与说明	符合

2 环评编制期间公示情况

2.1 公示内容及时限

（1）公示内容

本项目环境影响报告书基本完成后，平湖市交通运输局于 2022 年 6 月 6 日起在建设单位网站及项目涉及村（居）委会公示栏进行了环境影响评价信息公示，并提供了反馈意见的反馈途径公示内容见图 2.1-1。

公告下列信息：

（一）建设项目基本情况；

（二）环境影响评价范围内主要环境敏感目标分布情况；

（三）主要环境影响预测情况；

（四）拟采取的主要环境保护措施、环境风险防范措施以及预期效果；

（五）环境影响评价初步结论。

（2）公示时限

公众提出意见的起止时间为 2022 年 6 月 6 日至 2022 年 6 月 17 日，持续公示时间为 10 个工作日。

2.2 公示方式

2.2.1 网络

（1）载体选取符合性分析

根据《管理办法》及《环评信息公开解读的函》，环评编制期间公示“可选择在浙江政务服务网或者建设单位网站发布。”本次公示选择在建设单位网站上公示，满足《管理办法》及《环评信息公开解读的函》的要求。

（2）网络公示情况

2022 年 6 月 6 日至 2020 年 6 月 17 日通过建设单位网站（http://www.pinghu.gov.cn/art/2022/6/6/art_1229458774_39861.html）向公众发布“金山至平湖市域铁路（独山港至海盐段）环境影响评价信息公示”，并公开了征求意见的对象、范围、期限和公众意见反馈途径等。项目信息公示网页截图见图 2.2-1。

图 2.2-1　环境影响评价信息公示

2.2.2 张贴

（1）张贴区域选取符合性分析

本次金山至平湖市域铁路（独山港至海盐段）途经嘉兴市平湖市、海盐县、嘉兴港区共 6 个乡镇/街道 27 个行政村或社区，见下表。据此，项目环评的张贴公示选取在表中涉及的村委会、社区信息公告栏张贴公告，以上张贴地点均是项目所经地公众易于知悉的场所，符合《管理办法》及《环评信息公开解读的函》中的要求。

表 2.2-1　沿线涉及行政区域

区/县	乡镇/街道	村庄/社区
平湖市	独山港镇	金沙村、衙前村、全公亭社区、前进村、优胜村、独山港社区、小营头村、虎啸村、海塘村、渡船桥村
	林埭镇	保丰村、新庄村
	当湖街道	虹霓村、钱家村、金家村、通界村、黄家浜村
海盐县	海盐开发区（西塘桥镇）	曙光村、王庄村、海湾社区、海城社区、海塘村、八团村
	武原街道	海沙社区（黄家堰村、明珠村）
嘉兴港区（乍浦镇）		中山社区（八字村、亭子桥村）、长安桥村、马家荡村、
合计	6	27

（2）张贴公告情况

张贴公告内容详见图 2.2-2，项目环境影响评价信息公示期间，在项目沿线易于知悉的场所张贴公告情况详见表 2.2-2。

金山至平湖市域铁路（独山港至海盐段）环境影响评价信息公示

（一）建设项目基本情况

项目名称：金山至平湖市域铁路（独山港至海盐段）

金山至平湖市域铁路位于上海市南部、杭州湾北部，基本呈东西走向，东接上海市金山区，西连浙江省嘉兴市的平湖市、海盐县，新建线路长度 52.116km，其中金山卫至独山港段 10.470km，独山港至海盐段 41.646km，与金山铁路贯通后至上海南站的运营里程约 106.7km。

本项目为独山港至海盐段，线路起自上海市与浙江省省界，向西经平湖市独山港镇、乍浦镇、林埭镇、当湖街道，海盐县开发区（西塘桥街道），终至海盐县武原街道，新建线路 41.646km。本项目是畅应长三角高质量发展战略的跨省市域铁路；是促进上海大都市圈核心圈层融合发展的重要基础设施；是杭州湾北岸城镇带多层次轨道交通体系的组成部分；是实现上海市主城区与平湖、海盐 1 小时无缝衔接的市域铁路延伸线；是引领沿线新型城镇化发展、打造旅游经济的绿色通道；是一条以上海大都市圈向心跨区客流为主，兼顾沿线城镇交流的都市圈市域铁路。

独山港至海盐段新建线路长度 41.646km，其中桥梁 39.585km，隧道 1.9km，路基 0.168km，桥隧比 99.6%。共设车站 7 座，其中新建站 6 座，预留站 1 座，新建车站均为高架站。新建海盐东存车场 1 处，新建牵引变电所 1 处。工程等级：市域铁路；正线数目双线；设计速度 160km/h；动车组编组：暂定 CRH6F 型动车组，本线 4 辆编组、跨线 8 辆编组；电力牵引。独山港至海盐段用地共约 2459.03 亩。建设项目总工期 48 个月。工程概算总额约 1251317 万元。

（二）环境影响评价范围内主要环境敏感目标分布情况

（1）噪声、振动敏感目标主要分布在桥梁线路两侧。本项目地上线评价范围内共有噪声敏感目标 83 处，其中街道办事处 1 处、高层居民住宅 1 处，其他均为 2-3 层居民住宅；存车场出入线两侧噪声敏感目标 2 处（N84、N85）。本项目隧道区段评价范围内不涉及地下车站风亭、冷却塔。新建海盐东存车场周边有噪声敏感目标 1 处。新建海盐东牵引变电所周边有噪声敏感目标 1 处（同正线噪声敏感目标 N81）。振动敏感目标 56 处，均为居民住宅；本工程地下线两侧无振动敏感目标。牵引变电所评价范围内无电磁敏感目标。

（2）本工程不涉及生态敏感区和生态保护红线；线路在 DK32+470、DK38+130 处以桥梁形式穿越了新庄村抗战时期掩体和南宅基抗战时期掩体 2 个文物点。

表 1　正线及存车场出入线两侧声环境、振动敏感目标一览表

序号	敏感目标名称	行政区划	线路类型	涉及线路里程范围		与拟建线路位置关系（m）			总规模（户）	振动敏感目标编号
				起点	终点	方位	水平距离	高差		
N1	九机厅	平湖市	路基/桥梁	DK12+280	DK12+950	右侧	127.4	7.0	36	
N2	邱家宅基	平湖市	桥梁	DK13+010	DK13+400	右侧	173.3	14.0	18	
N3	徐家宅基	平湖市	桥梁	DK14+385	DK14+660	左侧	38.9	12.4	38	V1
N4	前淮村（南陆家宅基）	平湖市	桥梁	DK14+970	DK15+465	右侧	33.6	12.4	50	V2
N5	南王	平湖市	桥梁	DK15+550	DK15+700	右侧	120.2	12.3	17	
N6	白洪	平湖市	桥梁	DK15+650	DK15+800	左侧	54.9	13.5	14	V3
N7	横港桥	平湖市	桥梁	DK16+060	DK16+220	右侧	73.5	13.4	11	
N8	横港桥 2	平湖市	桥梁	DK16+240	DK16+525	右侧	40.5	12.4	25	V4
N9	厦圩里	平湖市	桥梁	DK17+070	DK17+255	右侧	49.4	12.9	43	V5
N10	仪陀村、仪陀南区	平湖市	桥梁	DK16+980	DK17+350	左侧	123.5	12.8	38	
N11	老虎圩	平湖市	桥梁	DK17+615	DK17+750	右侧	31.0	12.1	3	V6
N12	朱家浜	平湖市	桥梁	DK19+100	DK19+200	左侧	82.5	14.9	6	
N13	秀东村 1	平湖市	桥梁	DK19+290	DK19+480	右侧	75.8	14.5	9	
N14	秀东村 2	平湖市	桥梁	DK19+620	DK19+770	右侧	65.5	15.7	6	
N15	东湖横泾 1	平湖市	桥梁	DK20+105	DK20+410	右侧	50.5	15.0	30	V7
N16	东湖横泾 2	平湖市	桥梁	DK20+190	DK20+250	左侧	68.8	14.9	4	
N17	东湖横泾 3	平湖市	桥梁	DK20+685	DK20+780	右侧	169.0	15.2	5	
N18	南陆家浜	平湖市	桥梁	DK21+090	DK21+360	左侧	54.0	15.1	40	V8
N19	母子汇	平湖市	桥梁	DK21+430	DK21+500	右侧	32.0	14.1	9	V9
N20	刘家桥	平湖市	桥梁	DK21+950	DK22+200	左侧	82.0	14.2	17	
N21	旧塘	平湖市	桥梁	DK22+070	DK22+375	右侧	76.0	13.9	31	
N22	秦家浜	平湖市	桥梁	DK22+550	DK23+090	右侧	35.0	13.3	53	V10
N23	十房宅基	平湖市	桥梁	DK22+950	DK23+020	左侧	126.0	17.4	5	
N24	七子桥	平湖市	桥梁	DK23+350	DK23+455	右侧	157.0	16.6	6	
N25	石桥头	平湖市	桥梁	DK23+550	DK23+925	右侧	30.0	15.4	46	V11
N26	南王家宅基	平湖市	桥梁	DK23+570	DK23+870	左侧	48.0	15.4	35	V12
N27	罗家桥	平湖市	桥梁	DK24+050	DK24+780	左侧	33.5	11.4	40	V13
N28	胡家桥、甘山浜	平湖市	桥梁	DK24+540	DK24+895	右侧	32.6	11.4	23	V14
N29	徐家桥	平湖市	桥梁	DK24+790	DK25+260	左侧	74.0	11.2	26	
N30	雅家浜	平湖市	桥梁	DK25+300	DK25+495	右侧	35.7	11.1	35	V15
N31	蓬尘场	平湖市	桥梁	DK25+370	DK25+800	左侧	33.2	10.2	12	V16
N32	北塘庄桥	平湖市	桥梁	DK25+740	DK25+880	右侧	144.0	10.5	7	
N33	鬼门里	嘉兴港区	桥梁	DK26+400	DK26+895	左侧	37.0	9.7	4	V17
N34	马家圩	嘉兴港区	桥梁	DK27+200	DK27+380	左侧	162.0	10.3	2	
N35	铁桥头	嘉兴港区	桥梁	DK27+670	DK27+850	右侧	48.0	11.1	12	V18
N36	砖桥	嘉兴港区	桥梁	DK27+705	DK27+965	右侧	69.3	11.1	20	
N37	刘王桥	嘉兴港区	桥梁	DK28+395	DK28+490	右侧	116.5	10.7	4	
N38	王家浜、戴家宅基	嘉兴港区	桥梁	DK28+740	DK29+250	右侧	135.0	10.0	9	
N39	施家桥	平湖市	桥梁	DK29+750	DK30+065	右侧	35.6	15.2	25	V19
N40	恬塔	平湖市	桥梁	DK29+995	DK30+050	左侧	152.0	16.3	4	
N41	鲁家埭	平湖市	桥梁	DK30+345	DK30+560	右侧	30.1	15.0	21	V20
N42	梁圩	平湖市	桥梁	DK30+650	DK30+795	右侧	45.0	12.8	14	V21
N43	王家门	平湖市	桥梁	DK30+905	DK31+140	右侧	51.0	11.9	27	V22
N44	秦南	平湖市	桥梁	DK31+225	DK31+310	左侧	42.5	12.4	18	V23
N45	陈家门	平湖市	桥梁	DK31+490	DK31+520	右侧	33.5	11.6	6	V24
N46	范圆浜	平湖市	桥梁	DK31+780	DK31+965	右侧	32.8	12.1	22	V25
N47	曹家埭	平湖市	桥梁	DK32+050	DK32+110	右侧	36.5	13.0	8	V26
N48	长高桥	平湖市	桥梁	DK32+320	DK32+460	右侧	35.8	14.5	15	V27
N49	独车浜	平湖市	桥梁	DK32+760	DK32+870	左侧	42.6	16.3	17	V28
N50	老虎桥	平湖市	桥梁	DK32+730	DK32+880	右侧	108.9	16.3	9	
N51	朱家库	平湖市	桥梁	DK33+010	DK33+120	左侧	31.6	18.0	12	V29
N52	昌南	平湖市	桥梁	DK33+565	DK33+730	左侧	37.3	20.0	11	V30
N53	山家头	平湖市	桥梁	DK33+520	DK33+770	右侧	48.2	20.0	14	V31
N54	姚牌	平湖市	桥梁	DK33+890	DK34+200	左侧	48.9	21.2	10	V32
N55	堰头	平湖市	桥梁	DK34+085	DK34+320	右侧	33.3	19.8	19	V33
N56	范庙桥	平湖市	桥梁	DK34+550	DK34+680	左侧	30.5	16.7	7	V34
N57	盖长浜	平湖市	桥梁	DK34+680	DK35+245	右侧	32.0	12.3	66	V35
N58	西南塘桥	平湖市	桥梁	DK34+805	DK35+200	左侧	51.8	12.3	22	V36
N59	周家门	平湖市	桥梁	DK35+340	DK35+575	左侧	43.1	12.3	21	V37
N60	蔡家门 1	平湖市	桥梁	DK35+635	DK35+770	右侧	48.2	12.1	10	V38
N61	蔡家门 2	平湖市	桥梁	DK35+680	DK35+800	左侧	47.5	12.1	3	V39
N62	小路浜、李家埭	平湖市	桥梁	DK36+050	DK36+975	右侧	42.2	11.7	51	V40
N63	恬塔	平湖市	桥梁	DK36+545	DK36+900	左侧	38.7	11.7	16	V41
N64	严家埭	平湖市	桥梁	DK37+100	DK37+450	右侧	35.9	16.1	26	V42
N65	路板	平湖市	桥梁	DK37+120	DK37+490	左侧	87.0	16.1	35	
N66	曹家浜	平湖市	桥梁	DK37+700	DK37+800	右侧	140.0	21.8	4	
N67	水南斗	平湖市	桥梁	DK38+030	DK38+400	右侧	30.0	22.4	29	V43
N68	黄家浜	平湖市	桥梁	DK38+480	DK38+670	左侧	56.6	20.9	8	V44
N69	洞盘浜	平湖市	桥梁	DK38+620	DK39+055	右侧	30.9	18.8	24	V45
N70	人才公寓	海盐县	桥梁	DK44+120	DK44+400	左侧	30.0	19.3	9	
N71	西塘桥街道办事处	海盐县	桥梁	DK45+800	DK46+000	右侧	178.0	12.9	1	
N72	杜家桥	海盐县	桥梁	DK46+650	DK46+740	左侧	42.0	12.7	4	V46
N73	黄家门	海盐县	桥梁	DK46+700	DK46+950	左侧	153.4	12.7	14	
N74	陆家门	海盐县	桥梁	DK47+000	DK47+120	左侧	41.0	12.5	10	V47
N75	张家村	海盐县	桥梁	DK47+550	DK47+910	右侧	83.0	13.2	68	V48
N76	桥湾里	海盐县	桥梁	DK47+920	DK48+220	右侧	32.0	13.2	38	V49
N77	朱家塔	海盐县	桥梁	DK48+200	DK48+420	左侧	51.0	14.4	20	V50
N78	群益桥	海盐县	桥梁	DK48+260	DK48+670	右侧	38.0	14.4	45	V51
N79	前竹地	海盐县	桥梁	DK48+500	DK48+800	左侧	30.5	14.4	7	V52
N80	港湾里、朱家门	海盐县	桥梁	DK48+700	DK49+080	右侧	31.0	16.5	50	V53
N81	王家宅基	海盐县	桥梁	DK49+220	DK49+450	右侧	31.0	16.6	10	V54
N82	瓜沥镇	海盐县	桥梁	DK49+160	DK49+600	左侧	31.0	16.6	42	V55
N83	南吴家塘	海盐县	桥梁	DK49+700	DK49+940	右侧	38.0	15.8	24	V56
N84	瓜沥镇（同 82#）	海盐县	路基	CRDyK1+950	CRDyK2+120	左侧	186.0	1.5	7	
N85	南吴家塘（同 83#）	海盐县	路基	CRDyK1+800	CRDyK2+000	左侧	81.0	2.1	44	

表 2　牵引变电所、存车场周边声环境敏感目标分布及概况一览表

场所名称	序号	敏感目标名称	距厂界最近距离/m	方位	环境功能区	声环境保护目标情况说明
牵引变电所声	1	王家宅基（同正线 N81）	47	西侧	2 类	2-3 层居民住宅，2000 年左右建成，正对/侧对牵引变电站，周边为农田
			55	北侧		
存车场	1	八团村	5m	东侧	2 类	2-3 层居民住宅，2000 年左右建成，正对/侧对/背对存车场，周边为农田
			5m	南侧	2 类	
			5m	北侧	2 类	
			4m	西侧邻界区	2 类	

（三）主要环境影响预测

（1）声环境影响：施工中的作业机械和运输车辆等产生的噪声会影响施工区周围敏感目标；营运期主要为电力机车开行及存车场进出作业引起的噪声对沿线敏感目标的影响。经预测，各运营期铁路边界处均可满足《铁路边界噪声限值及其测量方法》（GB12525-90）及其修改方案中表 2 的限值要求；敏感目标处近期昼间噪声预测值为 52.3-69.2dB（A），超标 0.1-6.9dB（A），较现状增加 0.7-25.9dB（A）；夜间噪声预测值 38.8-61.4dB（A），超标 0.1-11.2dB（A），较现状增加 0.0-14.0dB（A）；营运近期列车运营时段，敏感目标处昼间噪声预测值为 52.3-69.2dB（A），超标 0.1-6.9dB（A），夜间列车运营时段噪声预测值 45.6-63.7dB（A），超标 0.1-12.3dB（A），超标原因主要由于受到市域铁路运营及现状道路交通噪声影响。

（2）振动环境：施工期除柴油打桩机和振动打桩锤外，施工设备产生的振动，在距振源 35m 处 Z 振动级小于或接近 72dB，满足《城市区域

环境振动标准》中“混合区、商业中心区”夜间 72dB 的振动标准要求；而柴油打桩机和振动打桩锤为强振设备，打桩作业时势必会给邻近建筑物及居民的生活带来强烈的影响。建议采用低振动的打桩机械；施工期间渣土运输车辆的运行会对临近的居民产生一定的影响，建议施工期间合理规划施工便道，尽量绕避环境敏感目标，如无法绕避，通过敏感点时应减速慢行，以降低振动对周边居民的影响。营运期振动敏感点均满足《城市区域环境振动标准》（GB10070-88）中“铁路干线两侧”昼、夜间 80dB 的限值要求。

（3）大气环境影响：施工期主要是施工过程中的开挖、回填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对周边环境影响；营运期电气化铁路替代大量机动车而削减了区域机动车污染物，存车场食堂油烟可能对周边环境产生影响。

（4）水环境影响：施工期施工人员生活污水和施工场地冲洗废水会对周边环境产生影响；营运期运营期间废水主要来自于各车站和海盐东存车场，车站污水为一般生活污水，海盐东存车场新增污水三类：生活污水、人工洗车污水、高浓度集便废水。

（5）固体废弃物：施工期产生的固体废物主要为工程拆迁、施工营地撤离时产生一定数量的建筑垃圾。隧道施工弃土和施工人员产生的生活垃圾等，对附近环境产生一定影响；运营期的固体废物主要是各车站和存车场生活垃圾；存车场内综合维修工区产生少量废机油和废弃的含油抹布；动车车辆检修更换下的废蓄电池不在本项目工区内维修。各类固废如不加处置，会对周边环境产生一定影响。

（四）拟采取的主要环境保护措施、环境风险防范措施以及预期效果

（1）声环境：施工期合理安排施工场地，尽量远离居民区等敏感点，合理安排作业时间，噪声大的作业尽量安排在白天。合理规划施工便道和载重车辆走行时间和路线，减小运输噪声对居民的影响。营运期措施：①合理选择设备及类型，②加强轨道交通的运营期管理，采取镟轮和打磨钢轨的措施保持车轮踏面圆整，钢轨表面光滑，降低噪声、振动影响。③城市规划及建筑物合理布局：对于新开发区，地上线规划部门根据噪声防护距离控制敏感建筑距本工程的退界，在无声屏障措施的情况下，近期达到 2 类区、3 类区的噪声控制距离分别为 125m、63m（桥梁高度 10m）；135m、68m（桥梁高度 20m）。④敏感点噪声治理工程：设置直立式声屏障 18525m，其中桥面以上 2.3m 直立式声屏障 18145m，桥面以上 3.3m 直立式声屏障 380m，设置隔声窗约 7340m²。采取隔声窗措施，室内满足使用要求；采取声屏障措施后可达标。

（2）振动环境：施工期选择环境要求较低的位置作为固定作业场地；施工车辆特别是重型运输车辆的运行通路，应尽量避开振动敏感区域；施工场地内强振动的机械布设在远离敏感区一侧；当靠近居民住宅等敏感区段施工时，应禁止使用强振动机械。运营期措施：①振动预测达标，无专项振动措施。②运营期要加强轮轨的维护、保养，定期进行轨道打磨和车轮的清洁与镟轮工作，以保证其良好的运行状态，减少附加振动。

（3）大气环境：营运期对施工现场实行合理化管理，做到文明施工，砂石料等统一堆放并设置防护措施。开挖裸露面应采取密目网遮盖，经常性洒水降尘，完工后及时采取工程、植物措施进行防护。限制施工车辆速度，防止运输车辆装载过满，并采取遮盖、密闭措施，减少沿途抛洒；营运期电气化铁路替代部分机动车而削减了区域机动车污染物，存车场食堂油烟气根据《饮食业环境保护技术规范(HJ554-2010)》要求，设置合适油烟净化设施，经净化处理后可达标排放，不会对周边环境产生影响。

（4）水环境：施工期设置临时施工营地或临时租用房屋，施工人员产生的生活污水全部排入城市污水管网；施工场地内设置截水沟、沉淀池和排水管道，截留收集施工场地内的雨水径流、冲洗废水并进行沉淀处理后回用于物料冲洗，其余全部排入城市污水管网，不会对周边环境产生影响；运营期污水排放：①各车站和牵引变电所产生的生活污水经收集后排入市政污水管道，纳入城市污水处理厂统一处理。②海盐东存车场生活污水中含油污水经隔油池预处理后纳管；人工洗车废水经沉淀预处理后排入新建生活污水管；高浓度集便污水经高效化粪池处理与其他生活污水混合排入市政污水管，纳入城市污水处理厂统一处理。污水总排口水质能够达到《污水综合排放标准》（GB8978-1996）三级标准要求。

（5）固体废弃物：施工期施工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；彻底清理拆迁及施工营地撤离产生的建筑垃圾、隧道弃土等，运至环卫部门指定的弃渣场或其他指定场所进行处置；营运期各车站和存车场内设置生活垃圾定点收集箱，工作人员和旅客列车候车产生的生活垃圾分类收集后交给环卫部门统一处理。存车场内含油废抹布混入生活垃圾，交由环卫部门处理；停车场轨道车库部件检修产生的少量废机油等委托有相应危废处置资质单位进行处置，并按有关规定办理本项目危险废物的运输转移；存车场、维修工区作业中不涉及蓄电池的维修。经过妥善处置，各类垃圾对环境影响很小。

（五）环境影响评价初步结论

金山至平湖市域铁路已列入都市圈通勤交通网重点工程，符合长江三角洲地区交通运输更高质量一体化发展规划、长江三角洲地区多层次轨道交通规划等相关规划，本项目建设符合《嘉兴市“三线一单”生态环境分区管控方案》等文件、规定要求。本项目是响应长三角高质量发展战略的跨省市域铁路；是促进上海大都市圈核心圈层融合发展的重要基础设施；是杭州湾北岸城镇带多层次轨道交通体系的组成部分；是实现上海市主城区与平湖、海盐 1 小时无缝衔接的市域铁路延伸线；是引领沿线新型城镇化发展、打造旅游经济的绿色通道；是一条以上海大都市圈向心跨区客流为主，兼顾沿线城镇交流的都市圈市域铁路。

本工程采用先进的城市快速交通系统，它以电力驱动，能替代部分公交汽车面减少了汽车尾气排放，有利于改善城市的大气环境，是一种绿色交通工具。在严格落实了本报告中提出的环保措施后，工程对环境的负面影响可以得到有效控制和减缓。在切实做好环境保护工作的前提下，工程满足经济建设与环境协调发展的原则，具有经济、社会、环境效益协调统一性，工程建设具有环境可行性。

（六）征求意见内容

征求意见的对象：受建设项目环境影响的公民、单位或团体。

征求意见的范围：工程在环境影响、环保措施、对工程建设所持态度等环保方面的意见。

期限和公众意见反馈途径：通过邮件、电话、信件等方式向建设单位或环评单位反馈意见，请务必留下您真实姓名和联系方式，便于我们回访。公众提出意见的起止时间为 2022 年 6 月 6 日至 2022 年 6 月 17 日。公众若需项目其他补充信息，请在 2022 年 6 月 6 日至 2022 年 6 月 17 日期间，与环评单位联系。

（七）联系方式

（1）建设单位：平湖市交通运输局；地址：浙江省平湖市池海路 99 号；电话：0573 85235763

（2）环评单位：中铁上海设计院集团有限公司；地址：上海市静安区共和新路 1265 号；电话：021-66825608（钦工）；邮箱：huanjinpinjia@126.com

（3）审批部门：嘉兴市生态环境局；电话：0573-82159870

（八）环评报告审批前公示

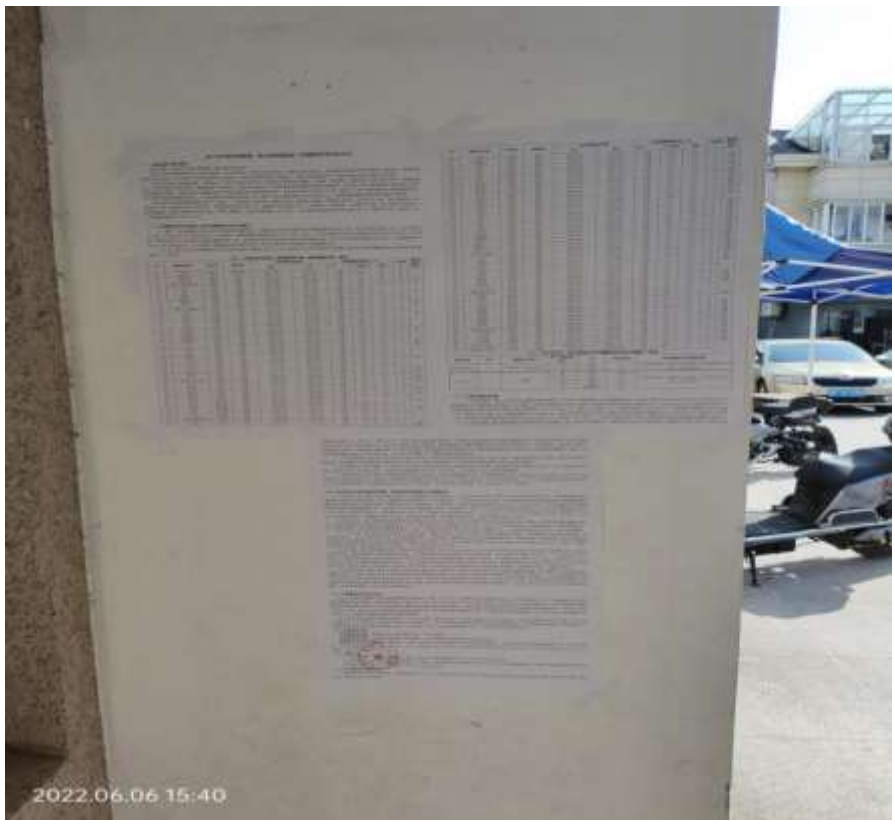
在报送环保主管部门审批前，环境影响报告书（全本）将在建设单位公司网站（http://www.pinghu.gov.cn/col/col1229404596/index.html）进行公开，届时公众可上网查阅。

图 2.2-2　现场张贴公告内容

表 2.2-2　本项目张贴公告情况

序号	张贴照片
1	
	独山港镇金沙村环境影响评价信息公示环境影响评价信息公示

序号	张贴照片
2	
	独山港镇衙前村环境影响评价信息公示

序号	张贴照片
3	
	
	独山港镇全公亭社区环境影响评价信息公示

序号	张贴照片
4	
	独山港镇前进村环境影响评价信息公示

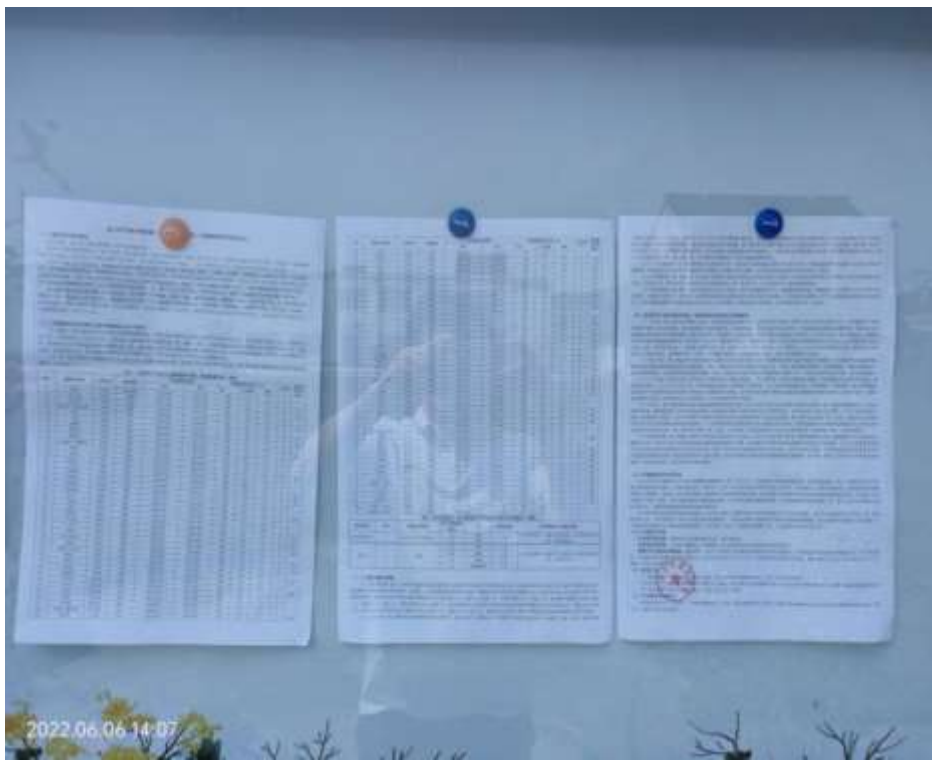
序号	张贴照片
5	
	独山港镇优胜村环境影响评价信息公示

序号	张贴照片
6	
	独山港镇独山港社区环境影响评价信息公示

序号	张贴照片
7	
	独山港镇小营头村环境影响评价信息公示

序号	张贴照片
8	
	独山港镇虎啸村环境影响评价信息公示

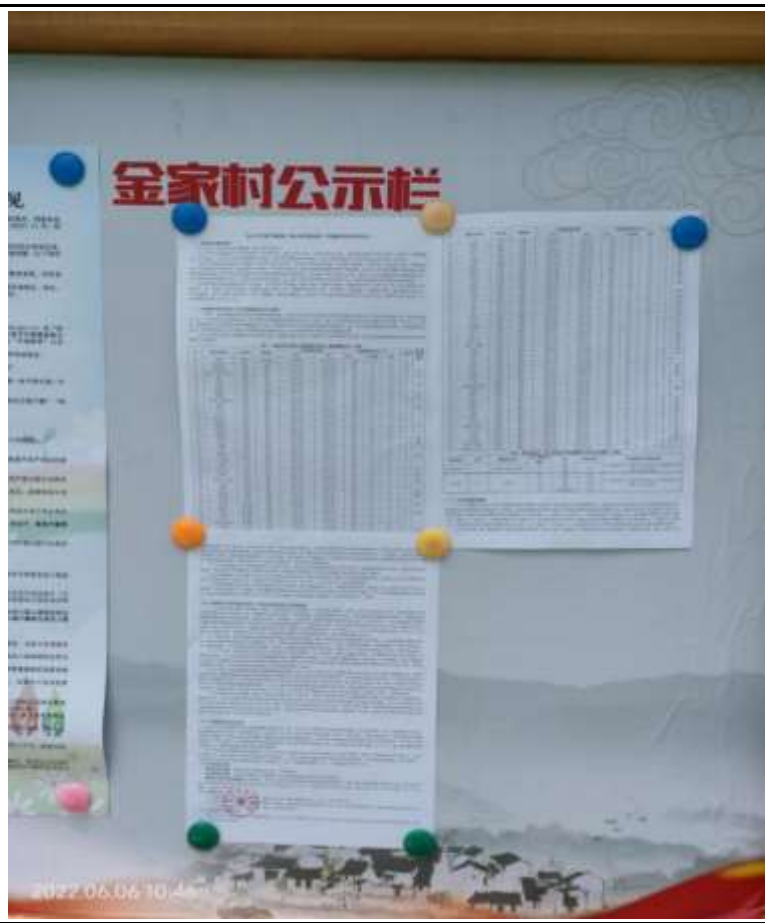
序号	张贴照片
9	
	独山港镇海塘村环境影响评价信息公示

序号	张贴照片
10	
	
	独山港镇渡船桥村环境影响评价信息公示

序号	张贴照片
11	
	林埭镇保丰村环境影响评价信息公示
12	
	林埭镇新庄村环境影响评价信息公示

序号	张贴照片
13	
	当湖街道虹霓村环境影响评价信息公示
14	

序号	张贴照片
	当湖街道钱家村环境影响评价信息公示
15	

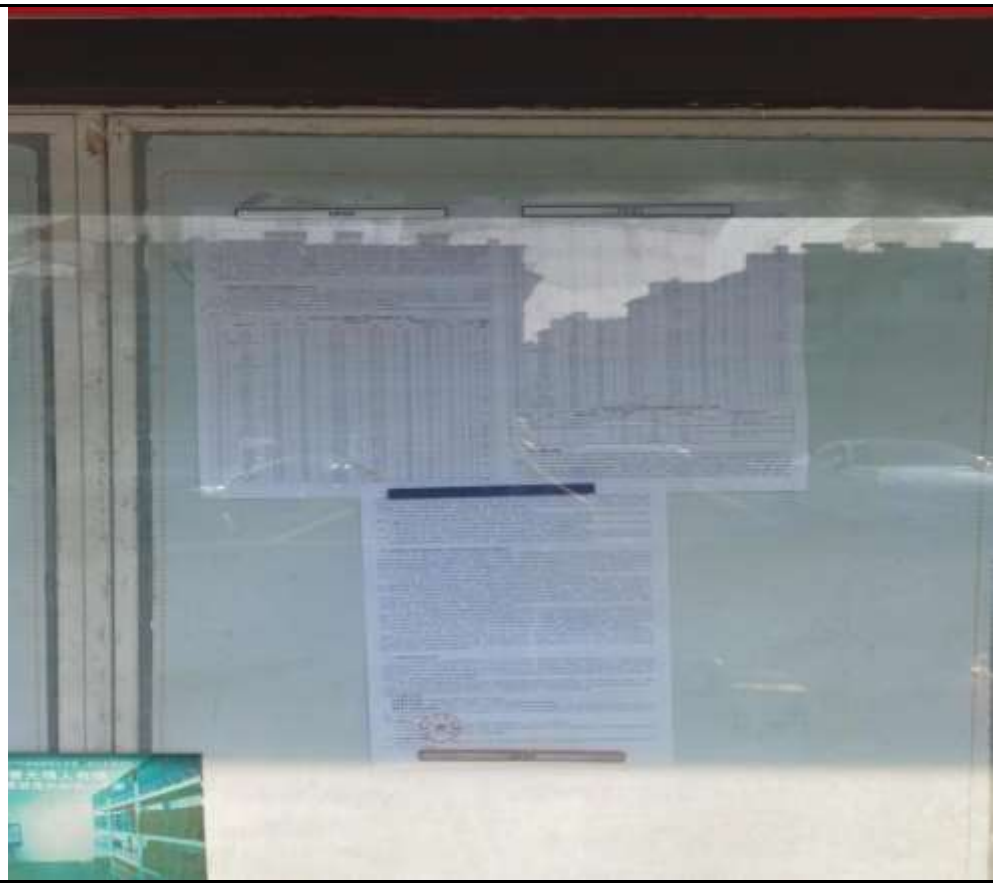
序号	张贴照片
	
	当湖街道金家村环境影响评价信息公示
16	
	当湖街道通界村环境影响评价信息公示

序号	张贴照片
17	
	当湖街道黄家浜村环境影响评价信息公示
18	

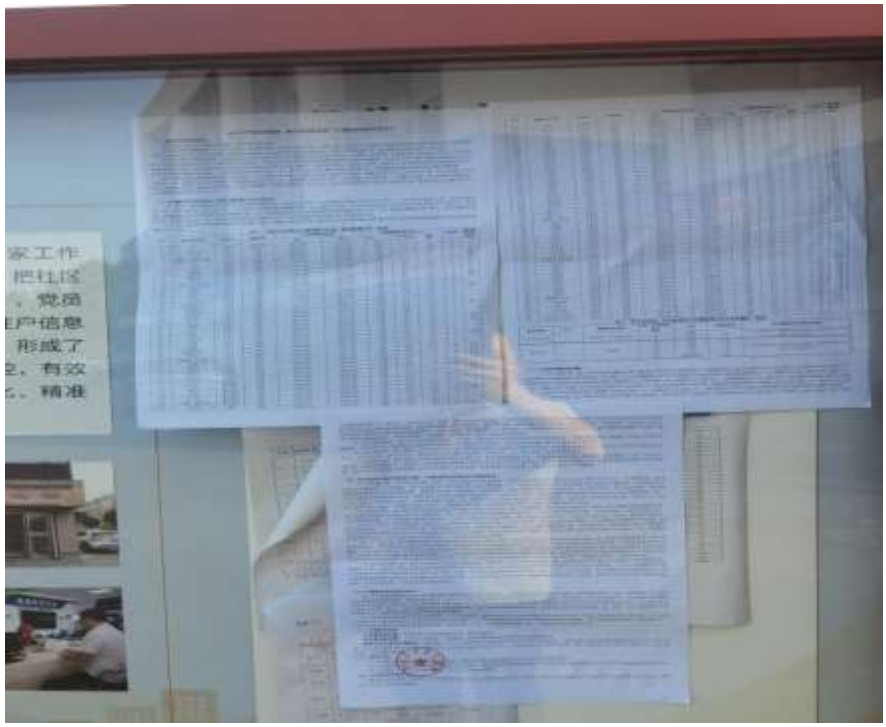
序号	张贴照片
	乍浦镇中山社区（八字村、亭子桥村两个村现并入中山社区)环境影响评价信息公示
19	

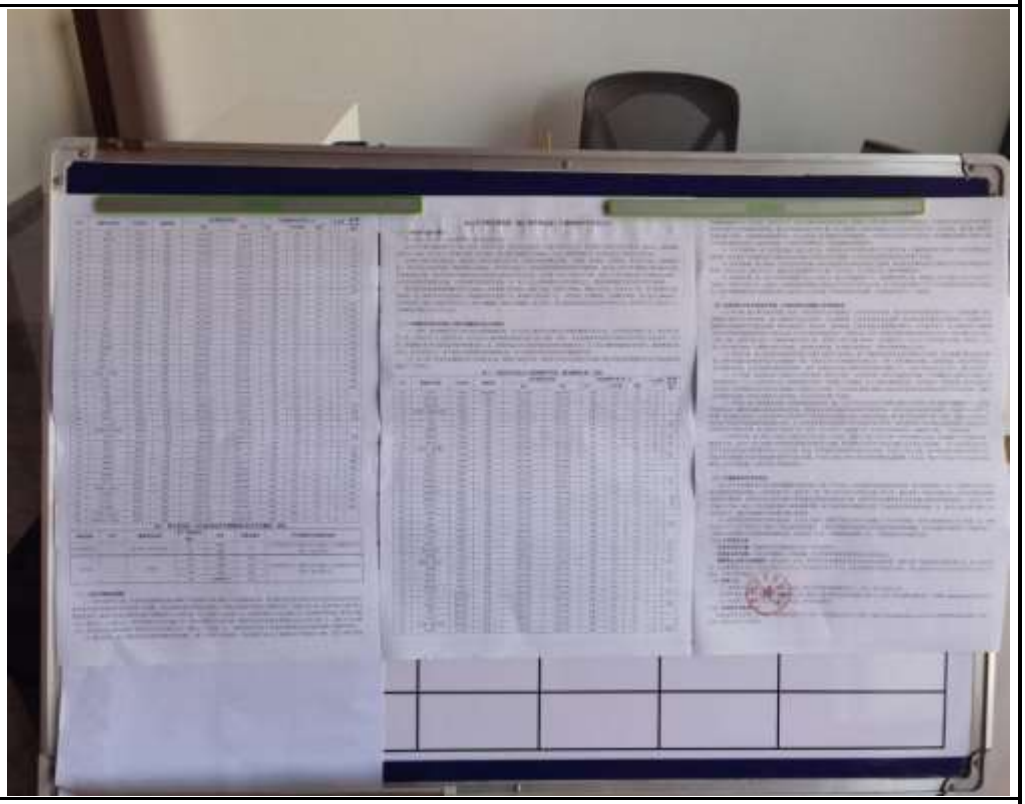
序号	张贴照片
	乍浦镇长安桥村环境影响评价信息公示
20	

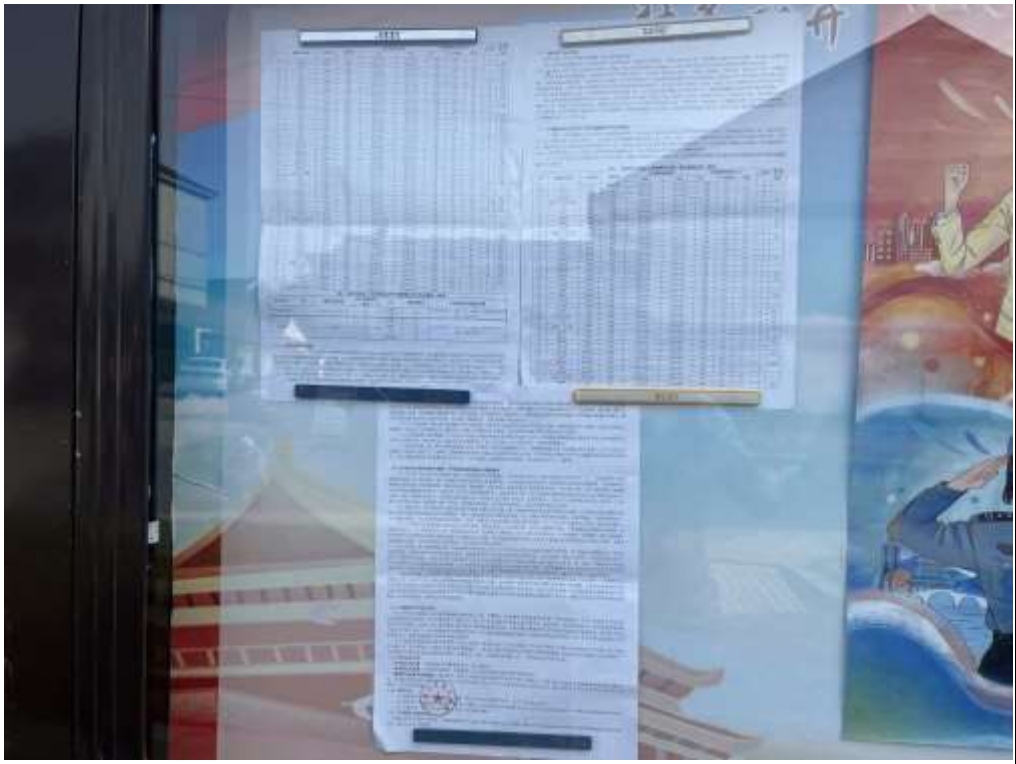
序号	张贴照片
	乍浦镇马家荡村环境影响评价信息公示
21	

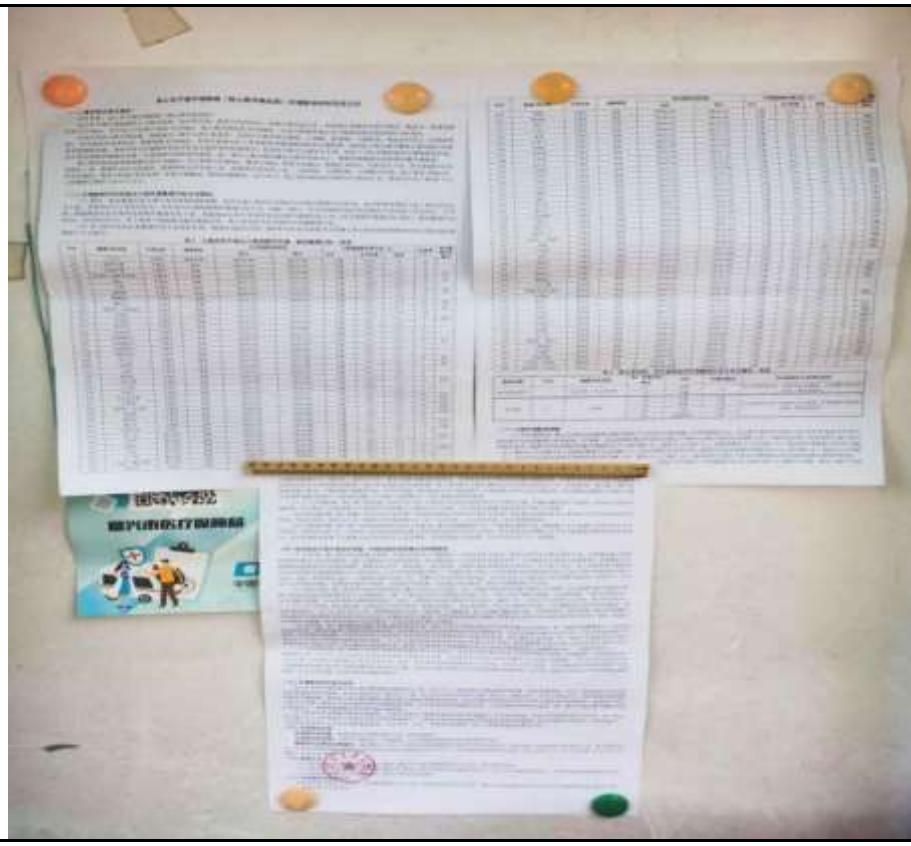
序号	张贴照片
	
	海盐县曙光村（现为东海社区）环境影响评价信息公示
22	

序号	张贴照片
	海盐县王家庄村（现为新港社区）环境影响评价信息公示
23	

序号	张贴照片
	
	海盐县海湾社区环境影响评价信息公示
24	

序号	张贴照片
	
	海盐县海城社区环境影响评价信息公示
25	

序号	张贴照片
	
	海盐县海塘村环境影响评价信息公示
26	

序号	张贴照片
	
	海盐县八团村环境影响评价信息公示
27	
	海盐县黄家堰村、明珠村（现为海沙社区）环境影响评价信息公示

2.2.3 其他途径公示

无。

2.3 公众提出意见情况

公示期间接到 2 个电话咨询。未收到邮件和公众意见表。

表 2.3-1　公众反馈意见情况表

序号	工作方式	实施时间与方式	公众意见
1	网络公示	2022 年 6 月 6 日~2022 年 6 月 17 日于建设单位网站发布	累计收到来电 2 个，未收到邮件和公众意见表。
2	张贴公告	2022 年 6 月 6 日	

3 其他公众参与情况

由于项目公示期间未收到对环境影响方面质疑性意见，故本项目未组织开展深度公众参与（召开公众座谈会、专家论证会），满足《管理办法》及《环评信息公开解读的函》的要求。

3.1 公众座谈会、听证会、专家论证会等情况

无。

3.2 其他公众参与情况

无。

3.3 宣传科普情况

本项目未开展科普宣传。

4 公众意见处理情况

4.1 公众意见概述和分析

公示期间收到来电 2 次，见下表。

表 4.1-1　电话意见汇总表

序号	姓名	电话	反馈意见
1	王先生	[redacted]	咨询黄家浜、黑鱼浜 2 个噪声敏感点的户数、夜间噪声影响、噪声措施、隔声窗安装范围、措施后执行标准；振动影响及执行标准；桥高 18~22m，对 30m 拆迁的后临铁路第一排建筑有采光影响；铁路从村庄中间穿过，除了 30m 拆迁建议征拆范围扩大。
2	周先生	[redacted]	周先生为黄家浜一组村民，距铁路约 40m，该段桥高约 18m，周先生认为铁路从村中穿过，噪声影响比较大，希望列入拆迁。

4.2 公众意见采纳情况

公众意见采纳情况见下表。

表 4.2-1　公众意见采纳情况汇总表

序号	来源	联系方式		所属敏感目标	是否在环境影响评价范围内	公众意见	采纳情况说明	环境影响报告书相应修改
1	来电	王先生	[redacted]	黄家浜	是	咨询黄家浜、黑鱼浜 2 个噪声敏感点的评价范围、夜间噪声影响、噪声措施、隔声窗安装范围、措施后执行标准；振动影响及执行标准。	黄家浜、黑鱼浜 2 个噪声敏感点，评价范围为外轨中心线两侧 200m 范围，昼夜噪声影响根据昼夜车流量均进行了分析，经过预测采取隔声窗措施，安装范围为外轨中心线 200m 以内，措施后满足室内使用功能要求；振动预测后各敏感点均满足《城市区域环境振动标准》（GB10070-88）中“铁路干线两侧”昼、夜间 80dB 的限值要求。	无
2	来电	周先生	[redacted]	黄家浜	是	周先生为黄家浜一组村民，距铁路约 40m，该段桥高约 18m，周先生认为铁路从村中穿过，噪声影响比较大	环评报告中昼夜噪声影响根据昼夜车流量均进行了分析，经过预测采取隔声窗措施，措施后满足室内使用功能要求。	无

4.3 公众意见未采纳情况

对于意见中关于征拆等建议，与工程环境保护无关，因此未予采纳。

表 4.3-1　公众意见未采纳情况汇总表

序号	公众意见	意见来源	未采纳理由	与公众反馈情况
1	桥高 18~22m，对 30m 拆迁的后临铁路第一排建筑有采光影响；铁路从村庄中间穿过，除了 30m 拆迁建议征拆范围扩大。	王先生：[redacted]	该公众意见与工程环境保护无关	已通过电话方式反馈
2	希望列入拆迁。	周先生：[redacted]	该公众意见与工程环境保护无关	已通过电话方式反馈

5 报批前公开情况

5.1 公开内容及日期

2022 年 6 月 20 日在建设单位网站（http://www.pinghu.gov.cn/art/2022/6/20/art_1229406239_4939387.html）向公众发布《金山至平湖市域铁路（独山港至海盐段）环境影响报告书》（送审稿）全本”和公众参与说明。

5.2 公开方式

5.2.1 网络

（1）载体选取符合性分析

根据《环评信息公开解读的函》，“建设单位在向环保主管部门报批环评文件前，应主动公开环评全本信息。鼓励建设单位在政务服务网上公开环评全本。”本次公示选择在建设单位网站上公示，满足《环评信息公开解读的函》的要求。

（2）网络公示情况

2022 年 6 月 20 日在建设单位网站（http://www.pinghu.gov.cn/art/2022/6/20/art_1229406239_4939387.html）向公众发布《金山至平湖市域铁路（独山港至海盐段）环境影响报告书》（送审稿）全本”和公众参与说明。项目信息公示网页截图见图 5.2-1。

图 5.2-1　环境影响评价信息公示

5.2.2 其他

无

6 其他

无

7 诚信承诺

我单位在金山至平湖市域铁路（独山港至海盐段）环境影响报告书编制阶段已依法开展了公众参与工作，在环境影响报告表中充分采纳了公众提出的与环境影响相关的合理意见，对未采纳的意见按要求进行了说明，并按照要求编制了公众参与说明。

我单位承诺，本次提交的《金山至平湖市域铁路（独山港至海盐段）环境影响报告书公众参与说明》内容客观、真实，未包含依法不得公开的国家秘密、商业秘密、个人隐私。如存在弄虚作假、隐瞒欺骗等情况及由此导致的一切后果由平湖市交通运输局承担全部责任。

承诺单位：平湖市交通运输局

承诺时间：2022 年 6 月 18 日