

国环评证乙字第 1983 号



吴中大道东段暨南湖路快速路工程 环境影响报告书 (简本)

建设单位： 苏州市吴中区交通运输局

编制单位： 江苏省交通规划设计院股份有限公司

二〇一三年十二月

说 明

本简本内容由江苏省交通规划设计院股份有限公司编制，并经苏州市吴中区交通运输局确认同意提供给环保主管部门作吴中大道东段暨南湖路快速路工程环境影响评价审批受理信息公开。苏州市吴中区交通运输局、江苏省交通规划设计院股份有限公司对简本内容的真实性、与环评文件全本内容的一致性负责。

目 录

1 工程概况	1
1.1 项目地理位置与建设意义	1
1.2 项目基本信息	1
1.3 主要经济技术指标	2
1.4 产业政策及规划相符性	3
2 环境现状评价	5
2.1 项目所在地环境现状	5
2.2 项目环境影响评价范围	7
3 环境影响及保护措施	8
3.1 污染物排放源强分析	8
3.2 环境预测与评价	16
3.3 污染保护措施及技术经济论证	20
3.4 环境管理与监测计划	25
4 公众参与	28
4.1 环评信息网上公示	28
4.2 现场公众意见调查	30
4.3 公众意见调查结论	32
5 评价结论	34

1 工程概况

1.1 项目地理位置与建设意义

1.1.1 项目建设背景

吴中大道东段暨南湖路快速路工程作为苏州市中环快速路的重要组成部分，服务沿线居民内部及对外的出行，同时有效的衔接城市东西组团，是城市内部重要的快速通道。项目路横穿吴中片区，项目路的快速化改造有效地带动了吴中片区内部的发展，缩短了京杭运河两侧区域的联系时间，对拉动沿线地区开发有着重要作用。吴中大道东段暨南湖路快速路工程是吴中片区与苏州其他组团以及城市外部联系的重要快速通道，对支撑吴中片区城市空间拓展，拉开城市发展框架、优化城市道路交通体系起到积极重要的作用。

1.2 项目基本信息

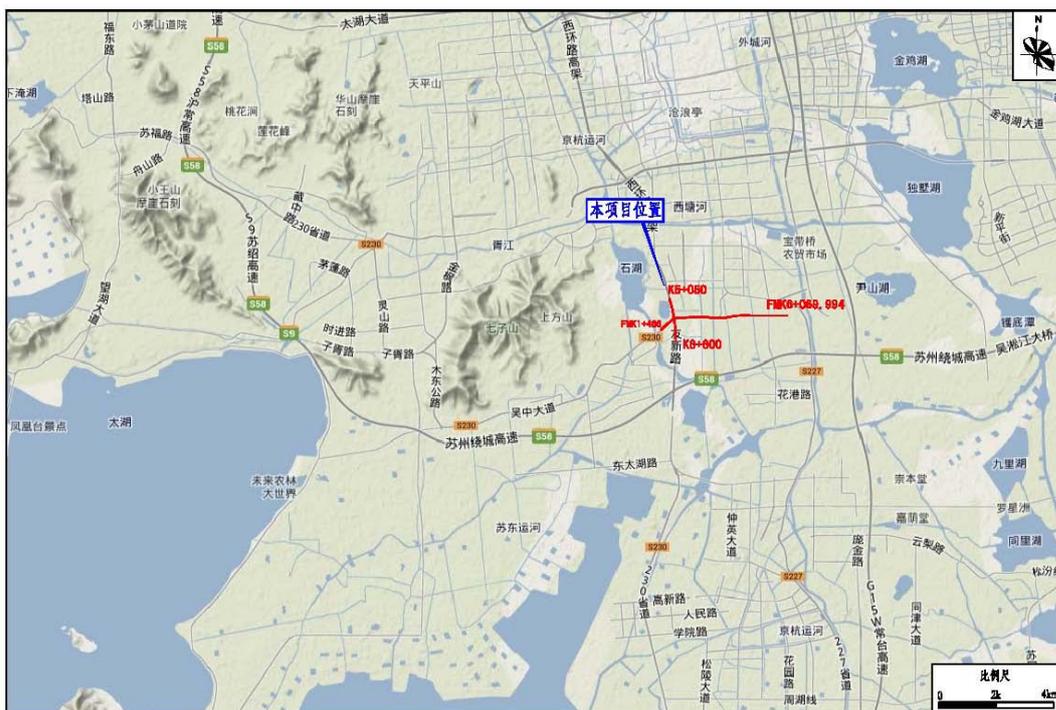
项目名称：吴中大道东段暨南湖路快速路工程

建设单位：苏州市吴中区交通运输局

项目性质：改扩建

项目投资：130000 万元

吴中大道东段暨南湖路快速路工程西起友新高架，沿吴中大道、南湖路，至东环南延南湖路运河桥西堍（含起点友新路立交，不含京杭运河大桥及东环南延立交节点）。沿途共与邵昂路、东吴南路、迎春南路、S227 等主要道路相交。道路全长 6.155km，采用“主线高架+地面辅道”形式，主线为城市快速路，设计车速 80km/h，双向六车道；地面道路为城市主干道，设计车速 40km/h，友新路至东吴南路段双向 6 车道，东吴南路至京杭运河段双向 4 车道。全线新建枢纽 1 座，为友新互通，上下匝道 5 对。



附图一 项目地理位置图

1.3 主要经济技术指标

序号	工程名称	单位	统计结果	备注
1	等级		城市快速路	
2	设计速度	km/h	80	快速主线
			40	辅道及匝道
3	路线长度	km	6.155	
4	永久征地	亩	218	新增
5	拆迁规模	m ²	52207	
6	路基工程			
6.1	路基土石方	m ³	750613	填方
6.2	挖方	m ³	228433	
6.3	土工格栅	m ²	6500	
7	路面工程			
7.1	机动车道	m ²	254060	
7.2	人行道	m ²	38895	
8	桥涵工程			
8.1	高架特大、大桥	m/座	3714.040/1	
8.2	既有高架桥拼宽	m/座	270.000/1	
8.3	互通匝道桥	m/座	3580.200/6	
8.4	上下匝道桥	m/座	1706.000/10	

序号	工程名称	单位	统计结果	备注
8.5	地面中、小桥	m/座	210.000/7	
8.6	涵洞	座	1	
9	互通式立交	处	1	
10	交通工程及沿线设施			
10.1	标志	块	336	
10.2	标线	m ²	42036	
10.3	信号控制机	套	8	
10.4	机动车信号灯	套	132	
10.5	人行横道信号灯	套	188	
10.6	电子警察	套	32	
10.7	交通监控系统	套	8	
12	景观			
12.1	中分带、侧分带绿化	m ²	62539	
12.2	行道树	棵	1500	
12.3	树池	个	1500	
12.4	步道灯	个	600	
12.5	垃圾箱	个	90	
12.6	公交站台	个	3	
13	环保工程			
	声屏障	m	2400	
14	雨污管线			
14.1	雨水管	m	8856	
14.2	污水管	m	2159	
15	工程总投资	万元	130000	

1.4 产业政策及规划相符性

1.4.1 符合国家产业政策、区域总体规划

吴中大道东段暨南湖路快速路工程属于基础设施建设，是苏州市中环快速路的重要组成部分，服务沿线居民内部及对外的出行，同时有效的衔接的城市东西组团，是城市内部重要的快速通道。项目路的快速化改造有效地带动了吴中片区内部的发展，缩短了京杭运河两侧区域的联系时间，对拉动沿线地区开发、优化城市道路交通体系有着重要作用。

项目的建设符合国家产业政策，符合苏州市城市总体规划、苏州市及吴中区综合交通规划。

1.4.2 符合《江苏省生态红线区域保护规划》

拟建项目涉及重要生态功能区石湖（吴中区）风景名胜区及太湖（吴中区）重要保护区，本项目友新路位于石湖（吴中区）风景名胜区二级管控区边界，距离太湖（吴中区）重要保护区二级管控区约 600m，项目未穿越江苏省生态红线区域，项目建设不存在《江苏省生态红线区域保护规划》规定的风景名胜区二级管控区要求禁止的行为，项目建设不会对以上重要生态功能保护区的主导生态功能造成明显的影响。因此，本项目的建设与《江苏省生态红线区域保护规划》是相符的。

2 环境现状评价

2.1 项目所在地环境现状

2.1.1 社会环境现状

拟建项目座落于苏州市吴中区，因此苏州市、吴中区为本项目的直接影响区。

2.1.2 生态环境现状

2.1.2.1 生态系统及植被现状

苏州市地处温带，属亚热带季风海洋性气候，四季分明，气候温和，雨量充沛。全市地势低平，平原占总面积的55%，水网密布，土地肥沃，物产丰富。主要种植水稻、麦子、油菜，出产棉花、蚕桑、林果。植被以亚热带常绿阔林为主，也有落叶林分布。常绿乔木有香樟、大叶樟、金合欢、大叶女贞、杜英、棕榈、湿地松、木荷等。落叶乔木有水杉、重阳木、栎树、合欢、无患子、垂柳、香椿、火炬树、喜树、枫香、枫杨、檉木、黄连木、珊瑚朴、榉树等。灌木有桂花、石楠、夹竹桃、紫薇、八角金盘、栀子花、鸢尾等。当年生苗有香樟、大叶樟、大叶女贞、重阳木、无患子、栎树、水杉、杜英、喜树等。

2.1.2.2 动物

吴中区鱼类资源极其丰富，拥有鱼类100多种，分属12目23科，其中含国家Ⅱ级重点保护鱼种松江鲈鱼、胭脂鱼，均为淡水鱼种，归属于鲤科就有54种，占全区鱼类的一半。常见鱼种有青鱼、草鱼、鲢鱼、鳙鱼、鲤鱼鲫鱼、鳊鱼和白鱼等。

2.1.2.3 水文

项目所在地吴中区属长江下游南岸太湖流域水系的水网区，河港纵横，湖荡密布，为著名泽国。区域西衔太湖，东含澄湖、独墅湖，京杭大运河纵贯南北，胥江运河横穿东西，遍布区内的塘、浦、河、港又串通其间，起着调引、蓄纳和吞吐的脉络作用，构成一个较为完整的湖荡河网系统。

2.1.2.4 水土流失现状

拟建公路所经区域主要是长江三角洲冲击平原区，区内河流、沟渠、水塘较多，河畔周围均有防护林带，林木生长茂盛，植物覆盖较好。根据《江苏省土壤侵蚀遥感调查报告》（1999年9月），项目地区水土流失基本为微度，侵蚀模数 $<500\text{t}/\text{km}^2\text{a}$

2.1.3 水环境现状

拟建项目跨越的主要沟渠河流为西塘小河等8条小河，拟建项目区域无取水口。项目对跨越的三条河流进行了现状监测，由于上游来水超标，均存在不同程度的超标，地表水水质较差。

2.1.4 地下水环境现状

拟建项目设置了3个地下水监测点，监测结果表明，彭泾、天怡苑和香樟园的地下水各项指标均能满足《地下水质量标准》（GB/T14848-93）III类标准要求，该区域地下水水质良好。

2.1.5 空气环境现状

沿线调查发现，项目沿线没有重要或特殊的空气污染源。评价范围内现有构筑物为居民住房和厂房，对环境的影响较轻微，大气质量满足《环境空气质量标准》（GB3095-2012）二级标准。

结合项目沿线地区特点，按照“以点代线”的布点原则，项目沿线周围共布设3个大气采样监测点。现状监测结果表明，拟建项目沿线两个大气监测点的 PM_{10} 、 NO_2 浓度均符合GB3095-2012中的二级标准限值。因此，拟建项目沿线地区环境空气质量良好。

2.1.6 声环境现状

项目两侧红线200m范围内敏感点共13个，3处为学校，1处为幼儿园，其余均为居民点，对其进行环境噪声现状监测。

对沿线7个声环境敏感点进行噪声现状监测结果表明，敏感点受现有道路噪声影响，存在超标现象。总体上，拟建项目沿线的声环境质量较差。

2.2 项目环境影响评价范围

表 2.2-1 评价范围表

评价内容	评价范围
生态环境	道路红线两侧各 300m 以内的区域。
声环境	道路红线两侧各 200m，并扩大至达标距离。
环境空气	道路红线两侧各 200m 的矩形区域。
地表水环境	道路红线两侧各 200m 以内；桥梁跨越河流上游 500m 至下游 1000m。
地下水环境	道路红线两侧各 200m 范围内。
社会环境	道路红线两侧各 300m 以内地区，适当扩大至项目直接影响区。
环境风险	道路红线两侧各 200m 以内；桥梁跨越河流上游 500m 至下游 1000m。

3 环境影响及保护措施

3.1 污染物排放源强分析

3.1.1 施工期污染源

3.1.1.1 噪声污染源

施工期间最主要的污染就是噪声污染，大量施工作业机械和运输车辆是主要的噪声源。

3.1.1.2 大气污染源

公路施工过程污染源主要为扬尘污染和沥青烟气污染，其中扬尘污染主要来源于筑路材料在运输、装卸、堆放过程、物料拌和站拌和过程；沥青烟气主要来源于路面施工阶段的沥青的摊铺过程，主要产生以 TFC、TSP 和 BaP 为主的污染物。

3.1.1.3 水污染

车辆、机械设备冲洗，施工机械跑、冒、滴、漏的油污及露天机械受雨水冲刷等将产生少量含油废水。废水中主要污染物为 COD、SS 和石油类。排放量约 50m³/d，主要污染物浓度为：COD300mg/L，SS800mg/L，石油类 40mg/L。施工期的生活污水主要源自施工人员日常生活产生，主要污染物是 CODCr、BOD5 和动植物油等。

3.1.1.4 固体废物

施工期全线施工人员每天生活垃圾排放量为 100kg。临时弃渣委托经吴中区城市管理局核准从事建筑垃圾清运的单位清运处理。

3.1.2 营运期污染源

3.1.2.1 噪声污染

交通噪声与车况有一定关系。考虑到技术进步的因素，本次评价采用《公路建设项目环境影响评价规范》(JTG B03-2006)预测交通噪声单车排放源强。

表 3.1-1 各特征年分车型单车交通噪声源强

单位: dB

路段		车型	源强					
			2016		2022		2030	
			昼	夜	昼	夜	昼	夜
互通	互通北	小型	74.5	75.6	73.8	75.4	72.5	75.0
		中型	77.4	77.3	77.3	77.4	76.7	77.5
		大型	83.5	83.4	83.5	83.5	83.1	83.6
	互通南	小型	75.4	75.9	75.1	75.8	74.4	75.6
		中型	77.4	77.0	77.5	77.2	77.4	77.3
		大型	83.5	83.2	83.5	83.3	83.5	83.4
	互通西	小型	75.3	75.9	75.0	75.8	74.4	75.6
		中型	77.4	77.1	77.5	77.2	77.4	77.4
		大型	83.5	83.2	83.6	83.3	83.5	83.4
主线	友新路-东吴南路	小型	75.9	76.1	75.8	76.1	75.6	76.0
		中型	77.1	76.7	77.2	76.8	77.4	77.0
		大型	83.2	82.9	83.3	83.0	83.4	83.1
	东吴南路至京杭运河段	小型	75.8	76.1	75.7	76.0	75.4	75.9
		中型	77.2	76.8	77.3	76.9	77.4	77.0
		大型	83.3	83.0	83.4	83.1	83.5	83.2
辅道	友新路-东吴南路	小型	65.7	65.7	65.6	65.7	65.6	65.7
		中型	64.5	64.2	64.6	64.3	64.7	64.4
		大型	72.0	71.8	72.0	71.8	72.1	71.9
	东吴南路至京杭运河段	小型	65.6	65.7	65.6	65.7	65.5	65.7
		中型	64.5	64.3	64.7	64.3	64.8	64.5
		大型	72.0	71.8	72.1	71.9	72.2	72.0

3.1.2.2 大气污染源

根据工程可行性研究报告, 拟建项目全线没有服务区、收费站等辅助设施, 因此道路建成运营后, 汽车尾气是沿线环境空气的主要污染源。

表 3.1-2 营运期各预测年汽车尾气排放源强

源强 (mg/m·s)		2016 年		2022 年		2030 年	
		CO	NO ₂	CO	NO ₂	CO	NO ₂
互通北	日平均	5.11	0.18	6.46	0.20	8.91	0.20
互通南	日平均	3.15	0.12	3.94	0.14	5.33	0.15
互通西	日平均	3.24	0.13	4.05	0.14	5.49	0.15
友新路-东吴南路	日平均	1.52	0.16	1.89	0.18	2.53	0.23
东吴南路至京杭运河段	日平均	1.47	0.17	1.83	0.20	2.46	0.24
排放总量 (t/a)		439.04	29.63	549.77	33.92	746.05	39.61

3.1.2.3 水污染

桥面雨水径流污染物如果直接入河，可能会对河水水质产生一定影响。桥面径流污染物主要是悬浮物、石油类等。

表 3.1-3 桥面、路面径流污染物排放量 (kg/次)

序号	河流或桥名	SS	BOD ₅	石油类	备注
1	邵昂路小河	5.24	0.266	0.590	污染物取表 2.11-13 的平均值
2	西塘小河	6.37	0.323	0.716	
3	东吴南路小河	3.60	0.183	0.404	
4	南东港河	4.33	0.220	0.487	
5	MK2+243~MK3+412	186.60	9.48	20.99	
6	MK3+412~MK4+804	256.75	13.04	28.88	
7	MK4+804~MK6+070	151.05	7.67	16.99	

注：每次降雨按收集前 30min 桥面径流计。

3.1.2.4 固体废物

拟建项目营运期无固体废物产生。

3.1.3 环境保护目标

1. 生态环境

本项目生态环境保护目标见表 3.1-4。

表 3.1-4 生态保护目标

保护目标	保护目标概况
植被	工程永久占地和临时占地造成的绿化及植被损失。
太湖流域	位于太湖流域一级保护区范围
石湖（吴中区）风景名胜区	本项目友新路为二级管控区边界
太湖（吴中区）重要保护区	距离二级管控区约 600m

2. 水环境

拟建道路跨越河流有 8 条，均未纳入江苏省地表水（环境）功能区划。经吴中区环保局确认，除苏报集团东侧河流（南东港河）执行《地表水环境质量标准》（GB3838-2002）IV 类标准，其他河流均执行《地表水环境质量标准》（GB3838-2002）III 类标准。经过踏勘和调查，评价范围内没有集中式饮用水取水口。

表 3.1-5 沿线主要水体水环境功能类别

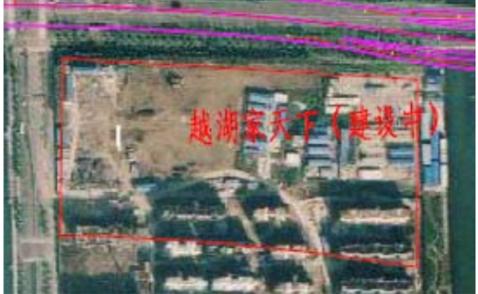
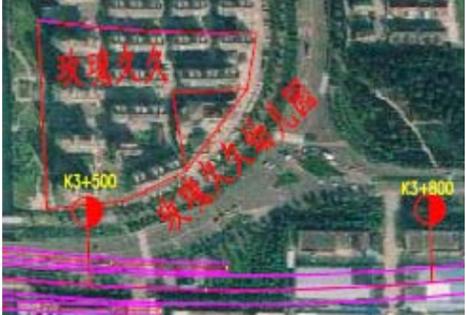
序号	河流名称	跨越位置	水环境功能	水质目标 (2020 年)	备注
1	邵昂路小河	MK3+000	——	III	跨越
2	西塘小河	MK3+412	——	III	跨越
3	东吴南路小河	MK3+872	——	III	跨越
4	南东港河	MK4+804	——	IV	跨越
5	小河 1	K5+100	——	III	跨越
6	小河 2	K5+500	——	III	跨越
7	小河 3	K6+200	——	III	跨越
8	小河 4	K6+400	——	III	跨越

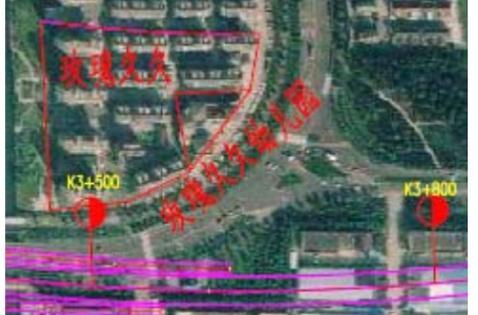
4. 声环境和空气环境

在 1: 10000 平纵面图的基础上, 经过现场踏勘确定项目区域评价范围内的重要声环境敏感点。项目红线两侧 200m 范围内敏感点共计 13 个, 其中学校 3 个, 幼儿园 1 个, 其他均为居民区。

表 3.1-6 声环境 and 环境空气保护目标表

序号	目标名称	起止桩号	路肩高差 (m)	前排距拟建道路红线/中心线 (m)	影响规模 (户/人)	评价标准	敏感点及环境特征	现场照片	敏感点与路线的关系
1	水岸清华	MK1+560~MK1+800	-0.02	右侧 125/160	21/84	2类	沿拟建道路右侧分布，以三层别墅为主，房屋面对公路。与拟建道路之间有在建的高层商业楼遮挡		
2	彭泾	MK2+160~MK2+440	主线 10.74 辅道 0.108	右侧 55/100	63/252	2类	村庄房屋以 2-3 层为主，与主线之间有绿化带		
3	邵昂村	MK2+160~MK2+480	主线 0.411 辅道-0.077	右侧 24/65	15/60	4a类	沿友新路右侧成块状分布，以二层为主，房屋与道路距离较近，房屋质量较差，外侧房屋正对公路。		
				右侧 89/130	227/908	2类			
4	王森烘焙西餐西点专科学校	MK2+200~MK2+280	0.601	左侧 66/150	-/500	2类	学校以两层建筑为主，学校与拟建道路之间有两层商用房和绿化带遮挡		

序号	目标名称	起止桩号	路肩高差 (m)	前排距 拟建道 路红线/ 中心线 (m)	影响规模 (户/人)	评价标准	敏感点及环境特征	现场照片	敏感点与路线的关系
5	长桥中心小学	MK2+80~MK2+300 K5+125~K5+405	0.601	主线左 侧 124/152 互通北 右侧 120/92	300	2	长桥中心小学篮球场靠近友新路，外侧密植高大乔木，教学楼及办公楼离道路较远。校内无住宿。现有教职工 85 人，学生 780 人。		
6	越湖家天下	MK3+40~MK3+380	主线 11.83 辅道 0.656	右侧 28/52	264/1056	4a 类	沿拟建道路右侧分布，临路以二十层至二十四层为主的居民区在建，房屋正对道路		
					540/2160	2 类			
7	越湖名邸	MK3+60~MK3+400	主线 11.93 辅道 0.888	左侧 32/57	3/12	4a 类	房屋以三层别墅为主，沿拟建道路左侧分布，房屋正对道路		
					28/112	2 类			
8	玫瑰久久	MK3+440~MK3+680	主线 9.75 辅道-0.032	左侧 51/75	270/1080	2 类	沿拟建道路左侧成块状分布，以五层为主，房屋侧对公路		

序号	目标名称	起止桩号	路肩高差 (m)	前排距 拟建道 路红线/ 中心线 (m)	影响规模 (户/人)	评价标准	敏感点及环境特征	现场照片	敏感点与路线的关系
9	玫瑰久久 幼儿园	MK3+580~MK3+620	主线 10.90 辅道-1.543	左侧 108/143	-/300	2类	幼儿园正对道路，以二 层和三层建筑为主，幼 儿园师生约 300 人，无 住宿		
10	东湖小区	MK3+440~MK3+760	主线 9.75 辅道 1.991	右侧 94/124	200/800	2类	居民区以五层建筑为 主，与拟建道路之间有 工厂厂房遮挡		
11	南湖之韵	MK3+890~MK4+400	主线 12.58 辅道 1.594	左侧 67/100	140/560	2类	沿拟建道路左侧分布， 以五层为主，房屋侧对 公路		
12	东湖小学	MK4+70~MK4+180	主线 10.43 辅道 0.074	左侧 116/156	-/1500	2类	位于拟建道路左侧，学 校以五层建筑为主，与 拟建道路之间有三层为 主的建筑物遮挡		

序号	目标名称	起止桩号	路肩高差 (m)	前排距 拟建道 路红线/ 中心线 (m)	影响规模 (户/人)	评价标准	敏感点及环境特征	现场照片	敏感点与路线的关系
13	红庄新村	MK4+200~MK4+480	主线 9.9 辅道-0.301	左 37/60	288/1152	2类	沿拟建道路左侧分布， 以三层为主，房屋侧对 公路		

注：“右”是指起点向终点路的右侧，“左”是指起点向终点路的左侧。

3.2 环境预测与评价

3.2.1 社会环境

(1) 本项目的快速化改造及完善缩短了京杭运河两侧区域的联系时间，对于优化城市道路交通体系、推动沿线地区开发起到积极重要的作用。

(2) 拟建项目充分结合了吴中区市城市规划，充分结合了吴中区交通运输规划，符合地区经济发展的需要，符合区域交通运输发展的需要。

3.2.2 生态环境

3.2.2.1 工程建设对沿线植被的影响

只要采取严格的施工管理和植被恢复措施，拟建项目的建设不会造成生物量的损失，随着项目绿化建设和植被恢复，生物量将会逐渐得到恢复和提高。

3.2.2.2 水土流失影响

项目在施工期，占地范围内的地表植被已遭到破坏，其排水系统和绿化工程尚未建成，水土流失量会比施工前明显增加。因此本项目的水土流失，主要发生在项目施工期的路基施工阶段，这期间路基开挖与填筑和表土堆放场是水土流失的重点防护对象。

项目地处平原区，平坦的地势限制了水土流失的动能，为此，水土流失轻微。另外，项目本身还设计了完善的排水系统、绿化工程，因此项目建成后通过各项水土流失防护措施，能将施工后的水土流失控制到目前的轻微等级，不会造成水土流失加剧状况发生。

3.2.3 水环境

3.2.3.1 施工期对水环境的影响

1、桥涵施工对所跨水体的影响

(1) 桥墩的施工采用钻孔灌注桩，钻孔将产生一定的钻渣，若钻渣任意抛至河流中，将造成下游河道的淤塞及水质的恶化，造成一定时间一定水域范围的污染。

(2) 跨河桥梁的桥墩基础、墩身，临时支撑等水下工程的施工对水体水质产生影

响，在施工初期，由于围堰或筑岛，在作业场地周围将会局部的扰动河底，故而会使局部水体中泥沙等悬浮物增加。水下构筑物的施工对地表水的影响较小。

(3) 项目主线跨越的桥梁在施工过程的物料洒落会对水体产生一定影响。

(4) 桥梁施工作业时，施工机械、设备漏油、机械维修过程中的残油可能会对水体造成严重的油污染。

2、非桥涵施工对沿线两侧水体的污染影响

(1) 路基填方作业和取（弃）土作业引起的水体浑浊；

(2) 施工机械燃油或机油渗漏引起的油污染；

(3) 混凝土构件预制场、混合料拌和场废水未经处理直接排入沿线水体或受降雨冲刷引起的地表径流污染；

(4) 施工物料堆场受降雨冲刷引起的地表径流污染。

5. 施工营地生活污水未经处理直排或生活垃圾随意抛弃引起的污染。

3、建材水路运输对沿线航道水体的污染影响

(1) 运输船舶燃油或机油渗漏进入航道水体；

(2) 运输船舶直接向航道水体排放生活污水、生活垃圾和船舱油污水；

(3) 石料、砂料和石灰在装卸和运输过程中受风吹、雨淋或机械振动影响，少量零星建材可能会散落进入航道水体；

(4) 恶劣天气、严重超载、机械故障等原因还可能导致运输船舶发生倾覆性事故，造成建材大量进入航道水体。

3.2.3.2 营运期对水环境的影响

本项目污水主要是敏感河流桥面雨水，主要污染物为悬浮物和石油类。根据预测，桥面雨污水对跨越河流水质的影响较小，本工程在道路两侧分别设计雨水主管道，将道路两侧规划区的地面雨水就近排入附近河道，高架道路（桥）雨水采用有组织排水方式，由桥面雨水口收集后，经悬吊管、外置式落水管引排至地面雨水排水系统。

3.2.4 地下水

3.2.4.1 施工期地下水环境预测与评价

1、桥梁施工对地下水环境的影响

桥梁施工对地下水的影响主要来自桥墩围堰钻孔灌注桩基础时用于护壁的泥浆。泥浆接触地下水可能污染松散岩类孔隙水。

2、淋渗水对地下水环境的影响分析

桥梁施工过程中若桥梁钻渣处置不当，物料、油料、化学品堆放管理不严，施工机械设备漏油、机械维修过程中的残油等可能污染地下水。鉴于项目区域地下水补给来源主要为大气降水，建筑材料堆放场地产生的少量淋渗水主要是对潜水的影响，对地下微承压含水层的影响很小。

3.2.4.2 营运期地下水环境预测与评价

营运期对地下水环境的影响主要表现在：路面径流对地下水水质的影响。

本工程通车后营运后，路面、桥面径流对地下水水质的影响主要是路面、桥面径流重工的污染物如：SS、石油类等，这些污染物一旦随降水径流进入周围水体，对地下水的水质将会产生一定的影响。路面径流中上述污染物一般是在降雨初期浓度较高，在降雨一般时期后污染物浓度逐渐降低。由于SS本身为泥沙类物质，污染较小，土壤层对其的天然阻滞作用较强，对地下水含水层的影响很小。根据相关研究，由于土壤层的吸附作用，污染物在土壤中的运移过程中一般被吸附净化，石油类污染物主要积聚在土壤表层80cm以内，对表层土壤影响较大，但对地下水含水层影响较小。

3.2.5 环境空气

3.2.5.1 施工期对环境空气的影响

拟建道路施工期的大气污染物主要是粉尘污染物、沥青摊铺时的烟气和动力机械排出的尾气污染物，其中粉尘污染物对周围环境影响较突出。将对区域环境空气质量产生一定的不利影响，但只是短期影响。采用经常洒水等防护措施，运输筑路材料的车辆加盖棚布，料场远离居民点并遮盖等措施，可有效控制其不利影响。

(1) 道路扬尘

拟建项目施工期道路扬尘对沿线环境空气质量的污染影响将是比较严重的。

(2) 施工作业扬尘

路基填土掺生石灰产生的施工作业扬尘，对沿线环境空气质量的污染影响将是比较显著的。

二灰土和碎石经路面基层混合料拌和场集中拌和后，运输至工地采用人工与机械配合铺筑。因此铺筑路面基层和底基层产生的施工作业扬尘，对沿线敏感目标空气质量也有影响。

（3）物料扬尘

石灰、水泥和黄沙在运输和堆放过程中受到风吹、搬运或机械振动产生的物料扬尘，干燥大风情况，对下风向敏感目标空气质量有短期影响。

（4）粉尘污染

在石灰、水泥拌和稳定土和稳定碎石过程中会产生比较严重的粉尘污染。

（5）沥青烟污染

本工程沥青混合料面层摊铺作业产生的沥青烟对沿线环境空气质量也将产生轻微的污染影响。

（6）汽车尾气污染

施工机械和运输车辆排放的尾气中含有一氧化碳（CO）、氮氧化物（主要以 NO 和 NO₂ 形式存在）和总烃（THC）等有毒有害物质。因此汽车尾气排放对沿线环境空气质量的污染影响将是不容忽视的。

3.2.5.2 营运期对环境空气的影响

拟建项目沿线地区下垫面平坦，年平均风速较大，年降水量较多，有利于污染物的稀释、扩散和沉降等大气自净过程。

项目建成后对区域的环境空气质量影响较小，项目建成后，区域环境空气质量变化较小。

3.2.6 声环境

3.2.6.1 施工期声环境预测与评价

项目建设施工阶段的主要噪声源来自于施工机械的施工噪声和运输车辆的辐射噪声，如不加以控制，往往会对附近的居民区声环境敏感点产生较大的噪声污染。

项目施工时运输建筑材料的运输车辆一般都具有较大的辐射噪声，这些运输车辆发出的辐射噪声也会对沿线的居民休息产生一定影响。

3.2.6.2 营运期声环境预测与评价

本项目建成营运后，车辆交通噪声对沿线敏感点普遍会产生影响，项目沿线部分声环境敏感点昼间、夜间噪声会存在超标现象。通过采取声屏障等措施，敏感点声环境质量将满足《声环境质量标准》（GB3096-2008）中相应标准要求。

3.2.7 固体废物

本项目施工期固体废物主要来自废弃土方、桩基钻渣、拆迁建筑垃圾和施工人员生活垃圾。拆迁建筑垃圾回收可利用的钢材、砖块后，委托经吴中区城市管理局核准从事建筑垃圾清运的单位清运处理。施工人员生活垃圾由环卫部门定期拖运处理，不向环境排放。

3.3 污染保护措施及技术经济论证

3.3.1 施工期

3.3.1.1 社会环境

1. 建设单位和沿线各级政府要严格遵守省政府的征地拆迁补偿及重新安置政策，对沿线受到土地征用和拆迁的工厂和居民及时足额发放各项补偿费，进行妥善安置。

2. 建设单位和沿线各级政府还要根据实际情况，尽可能对那些蒙受重大经济损失的征地拆迁困难户给予额外补助，力保证地拆迁困难户的生活水平不低于原有水平。

3.3.1.2 生态环境

1、减少占用耕地

严格执行设计文件，严禁随意乱挖、乱掘，避免占用计划外农田。严禁将工程废渣随处乱排，更不允许排入就近的地表水系。

在路基填筑和施工过程中对地表上层30cm厚的高肥力土壤腐殖质层进行剥离和保存，作为道路建设工程结束后地表植被补偿恢复和景观绿化工程所需的耕植土。

2、水土保持措施

加强与苏州市吴中区气象部门联系，制定雨季施工计划。雨季填筑路基时，应随填随压，以确保路堤质量。每层填土表面形成2~5%的横坡，并应填平，雨前和收工前将铺填的松土碾压密实，做到不积水。对水土流失易发地段，应尽量避免雨季施工；不能

避免时，应保证施工期间排水畅通，不出现积水浸泡施工面的现象，如防护工程不能同时开展时，对施工面应采取加盖防水雨布等防护措施。

建议将路基、施工场地等的耕作表土进行集中收集与堆放，主要留作绿化带复耕用。在表土堆放场地应选择较平缓处，并对表土堆放的四面坡脚均采用装土编织袋挡墙进行临时防护，并对土堆裸露的顶面和坡面进行压实或拍实处理，然后播种苜蓿草籽以保持养分并固着土壤颗粒。最后，覆土工作结束后，对于临时堆置表土占用的土地必须进行植被恢复。以防止人为增加新的水土流失。

3.3.1.3 水环境

1. 桥涵施工的水环境保护措施

(1) 桥涵施工过程中，应加强对施工机械的日常养护和水上作业的监管力度，杜绝燃油、机油的跑、冒、滴、漏现象；严禁向沿线任何水体倾倒残余燃油和机油；严禁向沿线任何水体抛弃生活垃圾、建材废料和建筑垃圾。

(2) 加强对物料运输船舶的安全运输管理和机械养护监督，杜绝事故隐患和燃油机油的跑、冒、滴、漏；严禁物料运输船舶直接向水体排放生活污水、生活垃圾和船舱油污水，船舶产生的污染物必须与施工营地产生的污染物合并处理。

(3) 对于跨越水体桥梁的钻孔灌注桩施工应当设置泥浆沉淀池，必要时还应采用泥浆船配合作业，严禁泥浆直排水体；桥涵施工挖出的淤泥和沉渣，要在当地水利部门同意的的前提下，合理选择水域设置围堰进行施工。

(4) 桥涵施工要充分考虑防洪、防涝需要，不得妨碍沿线地区行洪、排涝、灌溉、水产养殖的正常进行，必须保证沟渠畅通，及时根据施工进度清理河道，彻底拆除在水体中临时修筑的堤坝、围堰等设施。

(5) 桥涵施工和物料船舶运输必须制定相应的油污染应急预案，在沿线重要跨河桥梁施工工地必须配备足够的油污染净化、清理器材和防护设备，如围油栏等。

2. 路基路面施工的水环境保护措施

在路基纵断面凹形处或地面有地表径流处，且路基附近有河渠、水田、池塘时，应在该路基两侧设置泥砂沉淀池，减少路基施工时对附近水体的污染。

3. 施工营地与物料堆场的水环境保护措施

(1) 尽量远离沿线水体设置施工营地、混凝土构件预制场、混合料拌和场、物料堆

场，在河流 1km 以外设置施工营地和其他临时工程；物料堆场和各类施工现场遗留的建材废料和建筑垃圾要根据施工进度，组织或委托当地环卫部门彻底清运至附近城镇垃圾处理场妥善处置。

(2) 施工营地、混凝土构件预制场、混合料拌和场要设置生活垃圾堆场来统一收集和堆放生活垃圾，组织或委托当地环卫部门定期清运至附近城镇垃圾处理场进行妥善的无害化处理。

(3) 物料堆场、生活垃圾堆场、混凝土构件预制场、混合料拌和场四周必须开挖明沟和沉砂井，必要时还要设置阻隔挡墙，防止暴雨径流引起水体污染。

3.3.1.4 环境空气

1. 必须配备足够的洒水车，对施工便道和未完工路面经常洒水、保持路面湿润，在敏感路段增铺草垫，抑制道路扬尘污染。

2. 石灰、水泥、黄沙等物料的运输和堆放，必须采取篷布遮盖、表面潮湿处理、定期洒水等措施，抑制物料扬尘污染。

3. 必须在物料堆场四周设置挡风墙，经常洒水保持堆场内地面湿润，进一步抑制物料扬尘污染。

4. 用石灰、水泥拌和稳定土和稳定碎石时，必须对拌和设备增配除尘装置，同时采取在拌和场四周设置挡风墙、经常洒水等辅助抑尘措施。

5. 进行路基填土掺生石灰处理、粉喷桩或水泥深层搅拌桩处理软土地基、路基土填筑和压实等路基施工作业，进行路面水泥稳定碎石或二灰碎石基层、二灰土或水泥土底基层铺筑等路面施工作业，都必须在施工作业路段下风向侧设置临时挡风墙并经常洒水，抑制施工作业扬尘污染。

6. 对尾气排放严重超标的施工机械和运输车辆应更新尾气净化装置，提倡使用高清洁度燃油，抑制汽车尾气污染。

7. 混合料拌和场、混凝土构件预制场、物料堆场选址要避让沿线环境敏感点，必须设置在环境敏感点主导风向下风向300m以外。

3.3.1.5 声环境

1. 施工噪声影响属于短期影响，主要是夜间干扰施工沿线居民的休息。强噪声的施工机械夜间（22：00~6：00）在敏感点附近200m范围内路段应停止施工作业，如难

以避免，则需上报苏州市吴中区环保局，通过批准后方可进行非打桩作业等的低噪声夜间施工。

2. 桥梁桩基础施工，应采用钻孔桩、静压桩等低噪音施工方式，避免对附近敏感点居民的生活造成不利影响；

3. 对于距道路很近而受施工期噪声影响严重的敏感点，在敏感点附近路段施工时（必须在昼间施工），如果敏感点监测不能满足相应的声环境质量标准，可以采取临时性的降噪措施，严禁在敏感点周围300m范围内进行夜间打桩作业，尽量采用低噪声施工机械；

4. 利用现有道路进行施工物料运输时，注意调整运输时间，尽量在白天运输。这样一方面可以减少对运输道路两侧居民夜间休息的影响，另一方面也降低了对现有道路交通的负荷。在途径 沿线居民区，应减速慢行，禁止鸣笛。距声环境敏感目标100m范围施工便道上禁止车辆夜间运输物料，防止噪声扰民。

通过采取以上措施，可以缓解拟建项目施工期对沿线敏感点的噪声影响。

3.3.2 营运期

3.3.2.1 生态环境

1. 道路营运管理部门必须强化绿化苗木的管理和养护，确保道路绿化长效发挥固土护坡、减少水土流失、净化空气、隔声降噪、美化+景观等环保功能。

2. 加强对沿线水土保持工程设施、结构物、边坡防护设施维护保养，保证不发生大范围、大强度的水土流失事故，应制定水土流失事故应急方案，包括抢修人力、物力、调度等保障。

3.3.2.2 水环境

本项目路面径流排入雨水管网。

(1) 地面道路排水方案

本工程在道路两侧分别设计雨水主管道，根据道路沿线各片区的规划，合理划分汇水范围，并结合实际的地形地势、遵循“就近排放”的基本原则，将道路两侧规划区的地面雨水就近排入城市雨水管网。

(2) 高架道路（桥）排水方案

高架道路（桥）雨水采用有组织排水方式，由桥面雨水口收集后，经悬吊管、外置式落水管引排至地面雨水排水系统。高架桥雨水排水系统与地面雨水排水系统的衔接设置高架专用地面排水管，再在适当位置接入地面排水系统。

3.3.2.3 环境空气污染防治措施

1. 运营期应加强绿化建设，应强化拟建道路绿化和日常养护管理，以缓解运输车辆尾气排放对沿线环境空气质量的污染影响。

2. 提高道路整体服务水平，保障道路畅通，缩短运输车辆怠速工况，减少汽车尾气排放总量。

3. 加强运输车辆管理，逐步实施尾气排放检查制度，限制尾气排放超标的运输车辆通行，控制汽车尾气排放总量。

3.3.2.4 声环境污染防治措施

对道路区域因交通噪声影响而超标的敏感点，可采取设置声屏障及绿化等措施。建议本项目实施声屏障 6 处 2400m。

本项目设置的噪声防护距离为：互通北路段道路红线外134m，互通南路段道路红线外84m，互通西路段道路红线外86m，友新路—东吴南路段道路红线外148m；东吴南路—京杭运河段道路红线外181m。沿线政府或规划部门，应严格控制在上述范围内建设集中居民区、学校、医院等敏感建筑物。

3.3.2.5 风险防范措施

（一）燃气管道风险防范措施

1. 设立明显的标志桩、提示牌和警示标志；

2. 在道路穿越点的标志不仅清楚、明确，并且其设置应能从不同方向，不同角度均可看清；

3. 与地方政府建立沟通渠道，将管道事故应急预案与政府事故应急预案衔接，最大限度地得到政府的支持和帮助；

4. 制定专项事故应急预案，配备适当的管道抢修、灭火及人员抢救设施；

（二）危险化学品运输水体污染事故风险防范措施

1. 危险化学品运输车辆必须配备押运人员，并随时处于押运人员的监管之下，不

得超装、超载，事先向当地路政管理部门报告。

2. 项目投入运营后，运营单位应当制定本单位事故应急救援预案，配备应急救援人员和必要的应急救援器材、设备，并定期组织演练。

3. 发生危险化学品事故，单位主要负责人应当按照本单位制定的应急救援预案，立即组织救援，并立即报告当地安全监管相关部门，如公安、环境保护、质检等。

4. 发生危险化学品事故，有关地方人民政府应当做好指挥、领导工作

5. 道路运营单位应严格执行相关法律法规关于危险化学品运输的有关规定。

6. 建议在河流两侧和离路边较近的居民集中区等敏感处设置醒目的警示标志，以唤起从事危险品运输的驾驶员注意；从事危险品运输的车辆经过跨水桥面时应减速慢行；完善交通标志、标线的设置。

7. 配置和确保排障车和事故处理应急系统处于良好状态。

3.4 环境管理与监测计划

3.4.1 环境保护管理计划

本项目设计期、施工期及运营期的环境管理计划见表3.4-1~3.4-3。

表 3.4-1 设计期环境管理计划表

潜在的负面影响	减缓措施	实施机构	负责机构	监督机构
影响城市规划	科学设计，使道路景观与城市规划相协调	设计单位、吴中区交通运输局	吴中区交通运输局	吴中区环保局
影响环境景观	科学设计，使道路景观与地形、地貌及周围建筑相协调			
损失土地资源、破坏地表植被、造成水土流失	采用少占地的方案，重视复垦、优化路线纵断面设计、路基防护工程设计、绿化设计			
道路对居民生产的阻隔	设置相通的辅道			
交通噪声和扬尘污染	科学设计，保护声、气环境，种植相应的植被进行防护，对重要敏感目标实施保护			

表 3.4-2 施工期环境管理计划表

潜在的负面影响	减缓措施	实施机构	负责机构	监督机构
临时材料堆场和施工现场的粉尘	料场离敏感点 200m 以外、安装除尘装置、定期洒水等，施工场地设置围挡进行施工作业	承包商	吴中区交通运输局	吴中区环保局
噪声污染	靠近居民点的场地禁止夜间施工，如有连续施工的应在设备上安装消声器或设置声屏障			

施工现场和施工营地的污水、垃圾对土壤和水体的污染	加强环境管理和监督，有害物应选择合理的堆放地点，并设置相应的措施防止雨水冲刷，提供合适的卫生场所			
影响景观环境	现有道路两侧绿化苗木的综合利用，减少破坏植被树木，施工现场有条不紊、及时清理垃圾			
影响生态环境	对施工人员加强宣传、管理和监督，尽量少占临时用地，少伐临时用地内的林木，严禁捕杀鸟类及小动物；严禁施工和生活污水直接排入水体；固体废弃物不得随意抛弃，应集中统一处理；严格制定科学的施工方案，及时进行土地复垦绿化工作			
干扰沿线公用设施	协调各单位利益			
影响现有道路行车条件	加强交通管理，及时疏通道路			
可能的传染病传播	定期健康检查，加强卫生监督			
水土流失	地面开挖坡面应尽可能平缓			
对土地利用的影响	保存表层土壤，及时平整土地，表土复原			

表 3.4-3 运营期环境管理计划表

潜在的负面影响	减缓措施	实施机构	负责机构	监督机构
环境空气污染	加强环境监测，并及时采取防护措施	承包商	吴中区交通运输局	吴中区环保局、公安消防部门
噪声污染	两侧绿化，敏感点设置声屏障			
生态环境及景观环境破坏	道路绿化及植被恢复，沿线临时用地按要求进行恢复			
路面径流污染	雨水进入市政雨水管网			
交通事故	制订和执行交通事故处理计划			
危险品运输泄漏	制订和执行危险品事故防范和处置应急措施			

3.4.2 环境监理计划

- (1) 施工开始前，认真检查施工计划中是否包含有环境保护措施；
- (2) 根据施工日程安排，定期检查监督施工过程“三废”排放是否符合环保要求；
- (3) 检查监督施工过程的生态环境保护措施；
- (4) 检查监督其它环境保护措施和计划；
- (5) 水土保持措施检查。

3.4.3 环境保护监测计划

声环境、环境空气、水环境监测计划分别见表 3.4-4-3.4-6。

表 3.4-4 声环境监测计划

阶段	监测地点	监测项目	监测频次	说明	管理监督机构
施工期	在道路沿线 100 m 内进行施工的场地	L _{Aeq}	2 次/年, 每次监测 1 昼夜	每次抽 10 个附近有施工作业敏感点, 昼夜间有施工作业的点进行噪声监测。	1. 吴中区交通运输局 2. 吴中区环保局负责监督
运营期	陈家坝、龙潭村、名流世纪花园、横家塘东、北王巷	L _{Aeq}	2 次/年, 每次监测 1 昼夜	监测方法标准按《声》中的有关规定进行, 监测时间: 10:00-11:00、22:00-6:00	

注: 施工期间的监测次数可根据需要适当增加。

表 3.4-5 环境空气监测计划

阶段	监测地点	监测项目	监测频次	监测时间	说明	管理监督机构
施工期	材料堆场	TSP	1 次/年	连续 12 小时以上	堆场下风向设监测点, 并同时在在上风向 100 m 处设比较监测点。	1. 吴中区交通运输局 2. 吴中区环保局负责监督
运营期	玫瑰久久幼儿园、红庄新村	PM ₁₀ NO ₂	1 次/年	CO、NO ₂ 连续 18 小时采样, PM ₁₀ 连续 12 小时采样	采样分析方法依照有关标准进行。	吴中区交通运输局

表 3.4-6 地表水环境监测计划

阶段	监测水体名称	监测项目	监测频次	采样时间	说明	管理及监督机构
施工期	西塘河	COD _{Mn} 、SS、氨氮、总磷、石油类	2 次/年	每次连续监测两天	河流丰、枯水期各监测一次, 监测断面设置及采样方法按国家标准执行。	1. 项目建设单位实施 2. 吴中区环保局负责监督
运营期	西塘河	COD _{Mn} 、SS、氨氮、总磷、石油类	2 次/年	每次连续监测两天		1. 道路运营单位 2. 吴中区环保局负责监督

4 公众参与

根据《环境影响评价公众参与暂行办法》（环发[2006]28号）、《关于进一步加强环境保护信息公开工作的通知》（环办[2012]134号）和《关于切实加强建设项目环境保护公众参与的意见》（苏环规[2012]4号）的有关规定，本次环境影响评价通过现场调查、网上公示、现场公示等方式广泛征求公众意见。

4.1 环评信息网上公示

4.1.1 公示时间

第一次公示时间：2013年5月8日~2013年5月21日

第二次公示时间：2013年7月12日至2013年7月25日

4.1.2 公示方式

第一次公示网址：

<http://www.wzjtj.szwz.gov.cn/default.php?mod=article&do=detail&tid=679883>

第二次公示网址：

<http://www.wzjtj.szwz.gov.cn/default.php?mod=article&do=detail&tid=680090>

公示网页截图见图 4.1-1~4.1-2。



图4.1-1 第一次公示网页截图



图4.1-2 第二次公示网页截图

4.1.3 公示内容

项目工程信息、环境影响评价成果、获取环境影响报告书的途径及相关提出建议或意见的途径。

4.1.4 公示结果

在项目环境影响评价有关信息公开以来，未收到相关公众提出的意见或建议。

4.2 现场公众意见调查

4.2.1 调查目的

本次环境影响评价的公众参与的目的旨在广泛听取公众对项目的意见及建议，减轻公众对项目影响的担忧，取得公众对项目的理解和支持，使项目运行管理更加完善、合理，使项目的社会、经济和环境效益得以兼顾。

4.2.2 调查内容

2013年8月项目组对项目所在地附近居民和单位进行现场调查。

为了让接受调查的群众对建设项目有所了解，现场调查首先介绍了项目的基本情况，然后就以下方面的问题征求公众的意见：

- (1) 公众对项目所在区域目前的环境质量的反映。
- (2) 公众对项目的了解程度及从环保角度如何看待本项目。
- (3) 公众对在该地进行项目建设与经济的关系的认识。
- (4) 公众在了解本建设项目概况后，对项目可能排放的污染物所造成环境影响的认识。
- (5) 公众对本项目环境保护等方面的意见和建议。

4.2.3 调查方式

此次环境影响评价的公众参与工作，通过实地调查、发放调查表等形式收集公众意见和建议。调查以代表性和随机性相结合。在调查表格的设计中，选择了与公众关系最密切及敏感的问题，为方便公众，回答问题多用选择打“√”的方式进行。同时向他们介绍了项目概况，并听取他们对项目的意见和对相关环境问题的看法。

4.2.4 调查对象

评价单位在沿线小区对与路线距离较近及受影响较大的群众进行现场个体调查。调查地点选择沿线环境敏感点；个体调查对象以随机挑选的沿线居民为主。现场调查以现场项目概况解说，被采访人填写调查表进行信息反馈方式为主，沿线群众调查表共发放 120 份，回收调查表 115 份；团体调查表发放 5 份，回收调查表 5 份。

4.2.5 调查结果分析

公众意见调查统计结果见表 4.2-2。

表4.2-1 公众意见调查统计结果

内容分类		个人调查		团体调查	
		人数	所占比例	人数	所占比例
是否知道该工程	很清楚	3	2.61%	2	28.57%
	知道	39	33.91%	3	42.86%
	知道一些	35	30.43%	0	0
	不知道	38	33.04%	2	28.57%
对环境质量现状是否满意	很满意	8	7.02%	1	14.28%
	较满意	61	53.51%	5	71.43%
	不满意	37	32.46%	1	14.29%
	很不满意	8	7.02%	0	0
项目施工期间主要环境影响是	施工噪声	74	41.34%	4	57.14%
	施工扬尘	74	41.34%	5	71.43%
	占用耕地	6	3.35%	0	0
	生态破坏	10	5.59%	0	0
	影响生产生活	15	8.38%	2	28.57%
项目营运期间主要环境影响是	噪声污染	76	49.67%	6	85.71%
	汽车尾气污染	65	42.48%	3	42.86%
	占用耕地	3	1.96%	0	0
	生态破坏	9	5.88%	0	0
本项目建设对沿线生态环境的影响是	严重	6	5.26%	0	0
	一般	76	66.67%	5	71.43%
	基本无影响	32	28.07%	2	28.57%
	其他	0	0.00%	0	0
本项目建设对沿线生产生活的影响是	严重	9	7.89%	0	0
	一般	75	65.79%	7	100.00%
	基本无影响	29	25.44%	0	0
	其他	1	0.88%	0	0
本项目建设对沿线农业生产的影响是	严重	6	5.26%	0	0
	一般	55	48.25%	2	28.57%
	基本无影响	52	45.61%	4	57.14%
	其他	1	0.88%	1	14.29%

内容分类		个人调查		团体调查	
		人数	所占比例	人数	所占比例
公路建设对沿线农田水利及防洪工程设施的影响是	严重	0	0.00%	0	0
	一般	46	40.35%	2	28.57%
	基本无影响	66	57.89%	3	42.86%
	其他	2	1.75%	0	0
了解该项目信息渠道是	报纸	13	11.50%	1	14.28%
	电视、广播	20	17.70%	2	28.57%
	标牌宣传	30	26.55%	0	0
	网上公示	8	7.08%	2	28.57%
	民间信息	42	37.17%	2	28.57%
对该项目持有的态度是	支持	73	64.04%	4	57.14%
	无所谓	41	35.96%	3	42.86%
	反对	0	0.00%	0	0

4.2.6 公众意见采纳情况

受访者对本项目建设的建议和要求以及环评采纳情况归纳如下。

表 4.2-2 沿线公众意见处理及采纳与否的说明

序号	公众意见	评价单位建议	建设单位采纳与否的说明
1	减少对沿线现有设施的破坏。	设计时尽量减少占地范围,设计方案应尽量保护沿线现有设施;施工过程中规范施工,尽量不对周边设施产生破坏。	设计单位和建设单位同意 评价单位建议
2	施工期应做到文明施工,加大对土方车的管理,路面环境保护保持干净	建议建设单位规范施工管理,尽量减少施工期对于沿线群众的影响;规范渣土车的管理,采取洒水、覆盖的措施减少扬尘;施工路段加强洒水、清扫等措施,减少扬尘。	设计单位和建设单位同意 评价单位建议
3	减少污染,尤其是噪声污染	在设计文件及施工合同中要落实和明确本报告提出的有关噪声、扬尘、生产、生活废水及固体废弃物等环境污染的控制及缓解措施,重点抓好施工阶段的环境管理、监督、监理工作和文明施工,使其工程建设中可能产生的环境污染影响降低到最低程度。	设计单位和建设单位同意 评价单位建议

4.3 公众意见调查结论

根据项目环评信息公示及公众意见问卷调查,拟建项目沿线 64.04%的群众表示支持本项目的建设,无反对意见。沿线居民均希望本公路能早日动工,早日通车,为当地的经济腾飞增添强健的翅膀。沿线群众和单位基本能正确理解本项目对沿线环境产生的影响,能深刻认识到本项目建成后将对沿线区域经济发展产生巨大的推动作用。

对本项目将会产生的环境问题,环评报告提出和考虑了各种环境影响因素,并提出

了相应的环保措施，建设单位、设计单位应根据群众的要求，结合本报告书提出的具体措施进行相关的环境保护，使项目的建设与保护环境、维护公众利益相协调。

5 评价结论

吴中大道东段暨南湖路快速路工程符合国家产业政策，符合城市总体规划、交通规划、环保规划的相关要求。项目的建设得到沿线公众的支持，具有良好的社会效益。项目的建设运营对项目所在地的社会环境、水环境、声环境、大气环境、生态环境会产生一定的不利影响，但在落实本报告书中提出的各项环境保护措施，并加强项目建设和运营阶段的环境管理和监控的前提下，可以满足污染物达标排放、区域环境质量达标、减缓生态影响的要求，使项目的环境影响处于可以接受的范围。从环境保护角度出发，本工程的建设是可行的。