

梅州市环境保护局

梅市环审〔2014〕74号

梅州市环境保护局关于新建铁路广梅汕客运专线 梅州至潮汕段环境影响报告书的初审意见

广州铁路（集团）公司梅汕铁路客运专线项目筹备组：

你单位报来的《新建铁路广梅汕客运专线梅州至潮汕段环境影响报告书》（以下简称《报告书》）等材料收悉。经研究，提出如下初审意见：

一、广梅汕客运专线梅州西至潮汕段铁路位于广东省东部，北起梅州市，途经梅州市丰顺县、揭阳市，南至潮州市。线路北连梅州地区，与既有漳龙铁路、规划的广梅汕客运专线惠州至梅州段，规划的鹰梅、浦梅铁路衔接；南接潮揭汕地区，与既有沿海铁路厦深线衔接，并与规划的揭阳港铁路衔接。

项目起点为梅州西站（CK+000），终点为厦深铁路潮汕站（CK122+542），其中梅州市境内 72.1Km。梅汕客专全线共设 9 个车站，自北向南依次为梅州西、畚江北、建桥、丰顺东、玉湖东（预留）、揭阳北、新揭东（预留）、揭阳潮汕机场和潮汕站（改扩建），其中新建车站 6 个，预留车站 2 个，接轨站 1 个。新建 220kV 牵引变电所 2 座：梅州西、丰顺东。推荐线路正线（双线）全长 122.542km，设计速度：250km/h。项目总投资 196.15

亿元，其中环保投资 12310.45 万元。

二、项目建设符合国家产业政策和有关规划要求，有利于完善区域交通体系，从环境保护角度，原则同意报告书报上级环保部门审批。

三、项目建设和运营过程中须严格落实报告书提出的各项污染防治和生态保护措施，重点做好如下工作：

（一）项目部分路段以桥梁、路基和隧道形式穿越省划定的生态严格控制区，应按照优化的线路方案，严格按《新建铁路广梅汕客运专线梅州至潮汕段工程穿越广东省生态严格控制区可行性论证报告》有关要求做好生态保护工作，取弃土场、施工营地等临时设施应避开生态严控区，及时做好生态恢复，最大程度缓解工程建设所带来的环境影响。

（二）对噪声超标的敏感点采取隔声屏障、通风隔声窗等降噪措施，确保敏感点噪声符合《声环境质量标准》(GB3096-2008)相应标准要求。在结构噪声超标的敏感点相应路段采取弹性减振垫板措施，确保敏感点振动影响符合 GB10070-88《城市区域环境振动标准》中“铁路干线两侧”标准要求。

（三）牵引变电所、基站选址尽量远离居民区、学校、医院等环境敏感点，工频电场、磁场执行《500kV 超高压送变电工程电磁辐射环境影响评价技术规范》（HJ/T24-1998）中 4kV/m 和 0.1mT 限值要求，基站电磁辐射以功率密度导出限值的 1/5

（ $8\mu\text{W}/\text{cm}^2$ ）作为基站电磁辐射的限值。

（四）车站生活污水经化粪池+SBR 工艺处理达到广东省地

方标准《水污染物排放限值》（DB44/26-2001）第二时段一级标准要求后车站附近沟渠，回用水质须符合《铁路生活杂用水水质标准》（TB/T3007-2000）铁路生活杂用水及铁路景观用水水质标准。

（五）车站食堂油烟经油烟净化器处理符合《饮食业油烟排放标准（试行）》（GB18483-2001）要求后通过烟道排放。

（六）车站生活垃圾定点收集后交由当地环卫部门统一处理。

（七）加强施工期环境管理和监督，委托有资质的单位开展环境监理工作。施工期产生的生活污水和施工废水经处理达标后尽量回用，不得排入Ⅱ类水体；合理安排施工时间，选用低噪声施工设备，高噪声源设备作业时应设置移动式声屏障，尽量远离居民区、学校等敏感点；施工现场主要道路硬化洒水清扫保持清洁，运输车辆实行密闭式运输，减少扬尘污染。

（八）制定环境风险事故防范和应急预案，建立健全事故应急体系，落实有效的事故风险防范和应急措施，有效防范污染事故发生，并避免因发生事故对周围环境造成污染，确保环境安全。

梅州市环境保护局

2014年9月26日

公开方式：依申请公开

抄送：梅州市环境保护局环境监察局。

梅州市环境保护局办公室

2014 年 9 月 26 日印发