

新建铁路济南站至济青高铁联络线  
环境影响评价公众参与说明

济青高速铁路有限公司

2019年8月

# 新建铁路济南站至济青高铁联络线

## 环境影响评价公众参与说明



# 目录

1. 概述.....	1
2.第一次环境影响评价信息公开情况.....	1
2.1 第一次公开内容及日期.....	1
2.2 公开方式.....	4
2.2.1 网络.....	4
2.2.2 当地媒体.....	5
2.3 公众意见情况.....	5
3.征求意见稿公示情况.....	6
3.1 公示内容及时限.....	6
3.2 公示方式.....	11
3.2.1 网络.....	11
3.2.2 报纸.....	11
3.2.3 张贴.....	14
3.3 查阅情况.....	19
3.4 公众提出意见情况.....	19
4.其他公众参与情况.....	19
5.公众意见处理情况.....	19
5.1 公众意见概述和分析.....	24
5.2 公众意见采纳情况.....	78
5.3 公众意见未采纳情况.....	78
6.其他.....	78
6.1 存档备查情况.....	78
6.2 其他需要说明的内容.....	79

## 1. 概述

根据《中华人民共和国环境影响评价法》和《建设项目环境保护管理条例》的要求，2018年9月14日我公司委托中国铁路设计集团有限公司开展“新建济南站至济青高铁联络线”环境影响评价工作。在确定环境影响报告书编制单位后7个工作日内，我公司于2018年9月18日在《齐鲁晚报》和中国铁路设计集团有限公司网站（www.crdc.com）发布了《新建铁路济南站至济青高铁联络线环境影响评价第一次信息公告》。

2019年5月27日，我公司在公司网站（http://www.sd rail.com）和中国铁路设计集团有限公司网站（www.crdc.com）发布了《新建铁路济南站至济青高铁联络线环境影响评价第二次信息公告》及环境影响报告书征求意见稿，并于2019年5月27日和2019年6月4日两次通过齐鲁晚报进行公告，公示期间采用在环境敏感点周边张贴公告的方式同步公开。公众提出意见的时间为2019年5月27日至2019年6月10日。

2019年8月12日，我公司组织召开了新建铁路济南站至济青高铁联络线环境影响评价公众参与听证会，会议地点济南市高新区华禾普蕾斯顿酒店1楼华禾厅，参会人数36人。

## 2. 第一次环境影响评价信息公开情况

### 2.1 第一次公开内容及日期

2018年9月14日，我公司委托中国铁路设计集团有限公司开展“新建铁路济南站至济青高铁联络线”环境影响评价工作。根据《环境影响评价公众参与暂行办法》（环发〔2006〕28号）第九条，在确定环境影响报告书编制单位后7个工作日内，分别在中国铁路设计集团有限公司网站（www.crdc.com）以及《齐鲁晚报》进行了本工程环境影响评价的第一次信息公告。

公告主要内容为项目名称及工程概况、建设单位名称和联系方式、评价单位名称及联系方式、环境影响评价的工作程序和主要工作内容、公众提出意见的主要方式、提出意见期限等信息。时间期限为2018年9月18日至2018年9月30日。

第一次信息公告内容符合《环境影响评价公众参与暂行办法》（环发〔2006〕28号）相关要求。

第一次公开内容如下：

## 新建铁路济南站至济青高铁联络线环境影响评价第一次信息公告

根据《环境影响评价公众参与暂行办法》及《山东省环境保护公众参与条例》，为使公众了解、参与本项目的环境影响评价工作，现公告如下：

### 一、项目名称及工程概况

1. 项目名称：新建铁路济南站至济青高铁联络线
2. 工程概况：新建济南站至济青高铁联络线位于山东省历城区境内，研究范围起自胶济线大明湖站（不含），终至在建济青高铁济南东站，线路长度 17.015km，其中，利用既有线长度 6.504km，新建线路长度 10.511km。新建线路自胶济线黄台站东咽喉引出，途径东风街道、华山街道、王舍人街道，接入在建济青高铁济南东站。

### 二、建设单位名称及联系方式

建设单位：济青高速铁路有限公司

地址：济南市高新区奥体中路 5006 号

邮编：250101

联系人：张先生

电话：18660128959

传真：0531-68625212

电子邮箱：108410261@qq.com

### 三、评价单位名称及联系方式

评价单位：中国铁路设计集团有限公司

地址：天津市河北区金沙江路 33 号增 1 号

邮编：300251

联系人：柳先生

电话：022-26176704

传真：022-26175334

电子邮箱：liushengji@crdc.com

### 四、环境影响评价的工作程序和主要工作内容

1. 评价工作程序

环评工作委托→第一次信息公告→研究国家和地方有关环境保护的法律、法规、标准文件，研究与建设项目有关的技术文件及其他文件→现状调查、监测→现状、预测评价→提出预防或减缓措施→第二次信息公告、报告书简本公告→征求公众意见→报告书修改→环境影响报告书上报审批。

## 2. 主要工作内容

(1) 总则；(2) 建设项目工程分析；(3) 环境现状调查与评价；(4) 环境影响预测与评价；(5) 环境保护措施及其可行性论证；(6) 环境影响经济损益分析；(7) 环境管理与监测计划；(8) 环境影响评价结论。

## 五、征求公众意见的主要事项

本项目征求公众意见的主要事项为关注的环境问题；如对工程建设造成的环境污染问题的认识和意见；公众提出的环境影响减缓措施及建议。

在本公告发布 10 个工作日内（2018 年 9 月 18 日~2018 年 9 月 30 日），欢迎关心项目建设的人士对项目的环境保护问题提出有关意见及建议。

公众可通过邮件、电话、信件等方式向建设单位反馈意见。

济青高速铁路有限公司

2018 年 9 月 18 日

## 2.2 公开方式

### 2.2.1 网络

根据《环境影响评价公众参与暂行办法》（环发〔2006〕28号）第九条，我公司在 中国铁路设计集团有限公司官方网站（www.crdc.com）进行网络信息公开。发布日期为 2018 年 9 月 18 日，收集意见时间为 2018 年 9 月 18 日至 2018 年 9 月 30 日。网络公示截图见图 2-1。

The image shows a screenshot of a public information announcement on the website of China Railway Design Corporation. The page header includes the company name and navigation links. The main content is titled '新建济南南至济青高铁联络线环境影响评价第一次信息公告' (Public Information Announcement for the First Time of Environmental Impact Evaluation of the New Jinan South to Qingdao High-Speed Rail Interlocking Line). It includes the release date (2018-09-18) and a font size selector. The announcement text is as follows:

根据《环境影响评价公众参与暂行办法》及《山东省环境保护公众参与条例》，为使公众了解、参与本项目的环评工作，现公告如下：

**一、项目名称及工程概况**

1. 项目名称：新建济南南至济青高铁联络线

2. 工程概况：新建济南南至济青高铁联络线位于山东省历城区境内，研究范围起自胶济线大明湖站（不含），终至在建济青高铁济南东站，线路长度17.015km，其中，利用既有有线长度6.504km，新建线路长度10.511km。新建线路自胶济线黄台站东咽喉引出，途径东风街道、华山街道、王舍人街道，接入在建济青高铁济南东站。

**二、建设单位名称及联系方式**

建设单位：济青高速铁路有限公司  
地址：济南市高新区奥体中路5006号  
邮编：250101  
联系人：张先生  
电话：18660128959  
传真：0531-68625212  
电子邮箱：108410261@qq.com

**三、评价单位名称及联系方式**

评价单位：中国铁路设计集团有限公司  
地址：天津市河北区金沙江路33号增1号  
邮编：300251  
联系人：柳先生  
电话：022-26176704  
传真：022-26175334  
电子邮箱：liushengji@crdc.com

**四、环境影响评价的工作程序和主要内容**

1. 评价工作程序  
环评工作委托—第一次信息公告—研究国家和地方有关环境保护的法律、法规、标准文件，研究与建设项目有关的技术文件及其他文件—现状调查、监测—现状、预测评价—提出预防或减缓措施—第二次信息公告、报告书简本公示—征求公众意见—报告书修改—环境影响报告书上报审批。

2. 主要工作内容  
(1) 总则；(2) 建设项目工程分析；(3) 环境现状调查与评价；(4) 环境影响预测与评价；(5) 环境保护措施及其可行性论证；(6) 环境影响经济损益分析；(7) 环境管理与监测计划；(8) 环境影响评价结论。

**五、征求公众意见的主要事项**

本项目征求公众意见的主要事项为关注的环境问题，如对工程建设造成的环境污染问题的认识和意见；公众提出的环境影响减缓措施及建议。

在本公告发布10个工作日内（2018年9月18日~2018年9月30日），欢迎关心项目建设的人士对项目的环境保护问题提出有关意见和建议。

公众可通过邮件、电话、信件等方式向建设单位反馈意见。

济青高速铁路有限公司  
2018年9月18日

图 2-1 新建铁路济南南至济青高铁联络线环境影响评价第一次信息公告（中国铁路设计集团有限公司网站）

## 2.2.2 当地媒体

根据《环境影响评价公众参与暂行办法》（环发〔2006〕28号）第九条，我公司在《齐鲁晚报》上进行新建铁路济南站至济青高铁联络线环境影响评价第一次信息公告。发布日期为2018年9月18日，收集意见时间为2018年9月18日至2018年9月30日。



图 2-2 新建铁路济南站至济青高铁联络线环境影响评价第一次信息公告（齐鲁晚报）

## 2.3 公众意见情况

第一次信息公告期间接收到电话 13 个，收到邮件 311 封，传真 1 封，均表示反对



本工程的建设。公众主要关注的环境问题为噪声、振动、电磁、景观影响。

### **3.征求意见稿公示情况**

#### **3.1 公示内容及时限**

根据《环境影响评价公众参与办法》（生态环境部令第4号）第十条，在中国铁路设计集团有限公司编制完成环境影响报告书征求意见稿后，我公司于2019年5月27日进行了征求意见稿公示，公示的主要内容包括：公开环境影响报告书征求意见稿全文的网络链接及查阅纸质报告书的方式和途径，确定征求意见的公众范围，明确公众提出意见的方式、途径、时间、获取意见表的方式。时间期限为2019年5月27日~2019年6月10日。

公示内容及建设项目环境影响评价公众意见表如下：

## 新建铁路济南站至济青高铁联络线环境影响评价第二次信息公告

依据《环境影响评价公众参与办法》相关要求，新建铁路济南站至济青高铁联络线环境影响报告书征求意见稿现对公众进行信息公开，并征求与该项目环境影响评价有关的意见：

### （一）环境影响报告书征求意见稿全文的网络连接及查阅纸质报告书的方式和途径

公众可以在济青高速铁路有限公司网站（<http://www.sd rail.com>）和中国铁路设计集团有限公司网站(<http://www.crdc.com>)查询环境影响报告书征求意见稿全文。查阅纸质报告书请前往：济南市历下区龙奥北路银丰财富广场 A 座（济青高速铁路有限公司）。联系人：张先生联系电话：0531-67729249。

### （二）征求意见的公众范围

本工程位于济南市历城区。征求公众意见范围主要指工程沿线环境影响评价范围内的公民、法人和其他组织。

### （三）公众意见表的网络链接

公众意见表下载链接：<http://www.sd rail.com> 或 <http://www.crdc.com>。

### （四）公众提出意见的方式和途径

公众可以通过信函、传真、电子邮件在规定时间内将填写的公众意见表等提交建设单位，反映与建设项目环境影响有关的意见和建议。公众提出的涉及征地拆迁、财产、就业等与建设项目环境影响评价无关的意见或者诉求，不属于建设项目环境影响评价公众参与的内容。

公众提交意见时，需提供有效的联系方式与常住地址。相关个人信息只用于本项目环境影响评价公众参与用途，未经个人信息相关权利人允许不会进行公开。

#### 1.建设单位

建设单位名称：济青高速铁路有限公司

地址：济南市历下区龙奥北路银丰财富广场 A 座

联系人：张先生

联系电话：0531-67729249 传真：0531-67729249 邮编 250101

电子邮箱：108410261@qq.com（邮件主题请注明：新建铁路济南站至济青高铁联

络线环境影响评价公众参与表)

2.环境影响评价单位

单位名称：中国铁路设计集团有限公司

证书等级：甲级 证书编号：国环评证甲字第 1104 号

地址：天津自贸试验区（空港经济区）东七道 109 号

联系人：柳先生

联系电话：022-60574855 传真：022-60574858 邮编：300308

电子邮箱：liushengji@crdc.com（邮件主题请注明：新建济南站至济青高铁联络线

环境影响评价公众参与表)

(五) 公众提出意见的起止时间

2019 年 5 月 27 日~2019 年 6 月 10 日

附件 1：新建济南站至济青高铁联络线环境影响报告书

附件 2：新建济南站至济青高铁联络线环境影响评价公众意见表

济青高速铁路有限公司

2019 年 5 月 27 日



二、本页为公众信息	
<b>(一)公众为公民的请填写以下信息</b>	
姓名	
身份证号	
有效联系方式 (电话号码或邮箱)	
经常居住地址	例：x 省 xx 市 xx 县(区、市) xx 乡(镇、街道) xx 村(居委会) xx 村民组(小区)
是否同意公开个人信息 (填同意或不同意)	(若不填则默认为不同意公开)
<b>(二)公众为法人或其他组织的请填写以下信息</b>	
单位名称	
工商注册号或统一社会信用代码	
有效联系方式 (电话号码或邮箱)	
地址	例：xx 省 xx 市 xx 县(区、市) xx 乡(镇、街道) xx 路 xx 号
注:法人或其他组织信息原则上可以公开，若涉及不能公开的信息请在此栏中注明法律依据和不能公开的具体信息。	

## 3.2 公示方式

### 3.2.1 网络

根据《环境影响评价公众参与办法》（生态环境部令第4号）第十一条，在济青高速铁路有限公司（<http://www.sdrail.com>）和中国铁路设计集团有限公司（<http://www.crdc.com>）进行网络公示。发布日期为2019年5月27日，公众提出意见的起止时间为2019年5月27日至2019年6月10日。网络公示的内容、格式和公开时间符合《环境影响评价公众参与办法》的相关要求。网络公示截图见图3-1。



图 3-1 新建铁路济南站至济青高铁联络线环境影响报告书第二次信息公告

### 3.2.2 报纸

根据《环境影响评价公众参与办法》第十一条要求，于2019年5月27日与2019年6月4日在《齐鲁晚报》进行信息公示。征求意见时间为2019年5月27日至2019年6月10日。2019年5月27日登报见图3-2，2019年6月4日登报

见图 3-3。



图 3-2 新建铁路济南站至济青高铁联络线环境影响报告书第二次信息公告 (2019年5月27日齐鲁晚报)

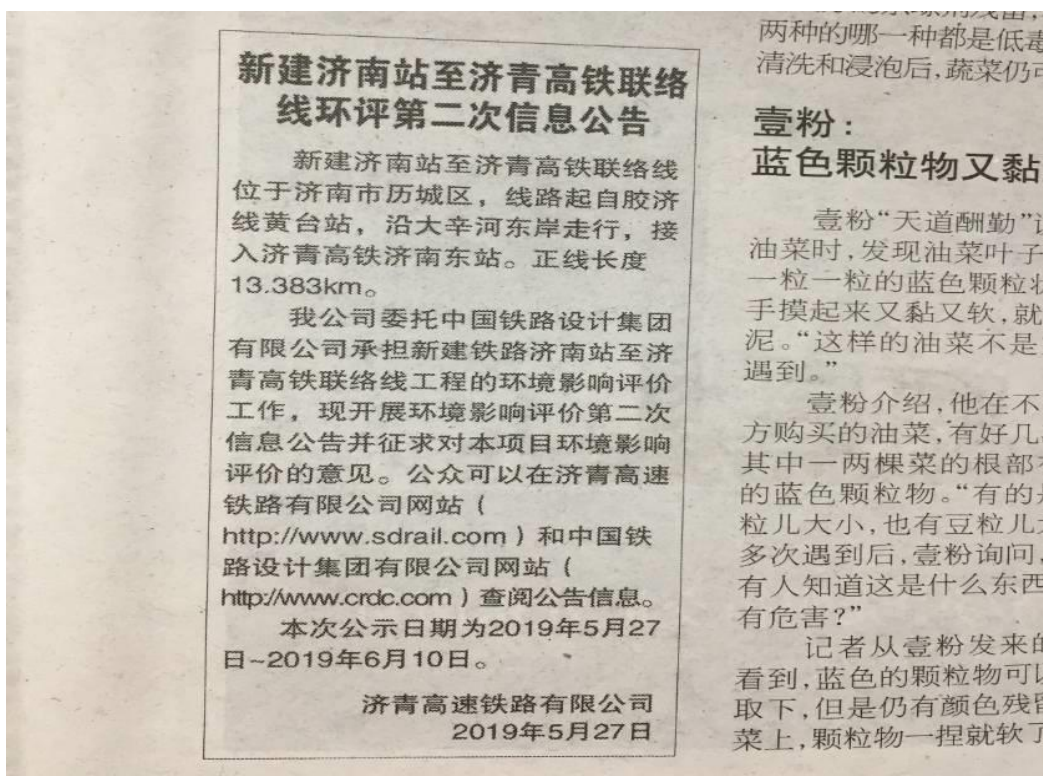


图 3-3 新建铁路济南站至济青高铁联络线环境影响报告书第二次信息公告（2019年6月4日齐鲁晚报）

新建铁路济南站至济青高铁联络线环境影响评价报告书征求意见稿公示发布在公众易于接触的报纸上，征求意见的十个工作日内不少于两次公开信息。报纸

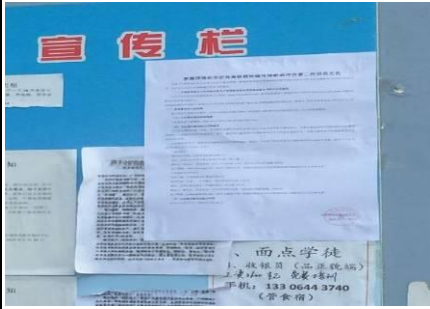
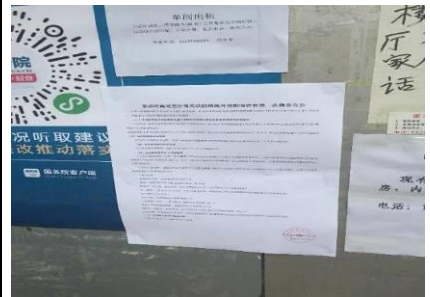
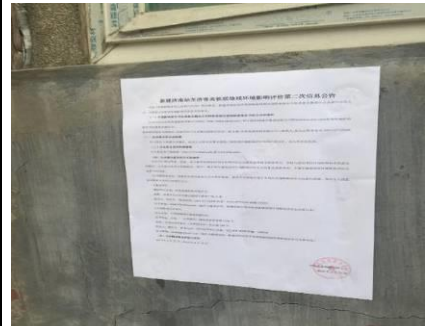
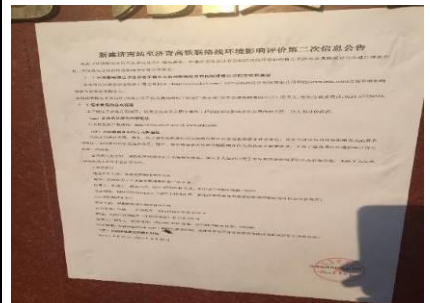
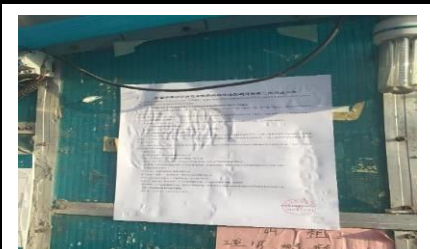


公示的内容，公开时间和次数符合《环境影响评价公众参与办法》的相关要求。




### 3.2.3 张贴

征求意见稿在报纸、网站公示期间，在沿线各学校、居民住宅等环境保护目标张贴信息公告。在沿线公众易于知悉的场所张贴公告，且持续公开期限不少于10个工作日，符合《环境影响评价公众参与办法》的相关要求。张贴公告的照片及其时间、地点见表3-1。

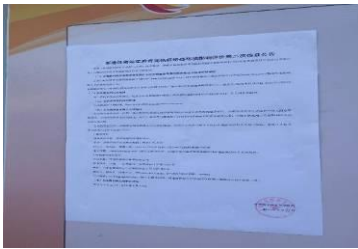

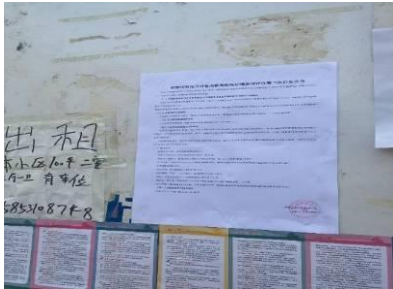

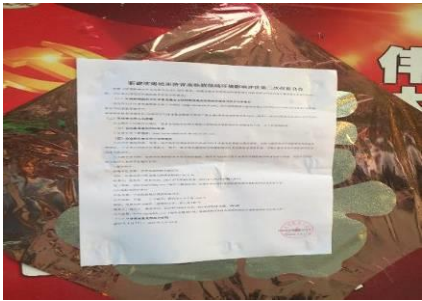

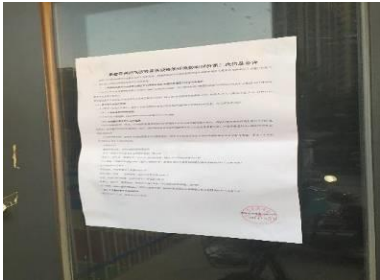

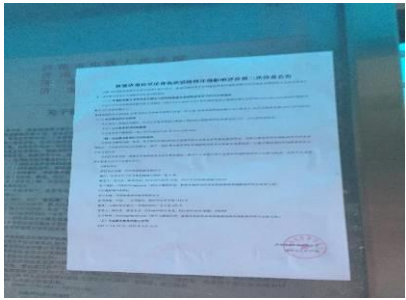

表 3-1. 公示张贴时间地点汇总表

行政区划	敏感点名称	照片	拍摄时间
历城区	农科院家属楼		2019.05.30
历城区	七里堡小区		2019.05.30
历城区	慧都园		2019.05.27
历城区	七里堡养老服务中心		2019.05.30
历城区	腾骐冠宸		2019.05.27

新建铁路济南站至济青高铁联络线环境影响评价公众参与说明

行政区划	敏感点名称	照片	拍摄时间
历城区	济钢中学、济钢中学家属楼		2019.05.30
历城区	二环东路1350号		2019.05.30
历城区	省直属农科院新区		2019.05.30
历城区	名辉豪庭、名辉豪庭养老服务中心		2019.05.30
历城区	小辛庄村		2019.05.30

新建铁路济南站至济青高铁联络线环境影响评价公众参与说明

行政区划	敏感点名称	照片		拍摄时间
历城区	新材场宿舍			2019.05.30
历城区	黄台渔场			2019.05.30
历城区	祥泰城阳光尚东			2019.05.30
历城区	小天使幼儿园			2019.05.30
历城区	大辛庄社区			2019.05.30

行政区划	敏感点名称	照片		拍摄时间
历城区	祥泰城文澜园			2019.05.30
历城区	祥泰城文璟园			2019.05.30
历城区	大辛庄社区幼儿园			2019.05.30

### 3.3 查阅情况

查阅纸质报告书场所设置于济南市历下区龙奥北路银丰财富广场 A 座（济青高速铁路有限公司）。公示期间，没有公众进行查阅。

### 3.4 公众提出意见情况

在公众参与期间接到 9 个咨询电话，均表示反对对本项目的建设，其中 2 人质疑声屏障降噪效果，且认为声屏障设置长度不足。

在公众参与期间共收到有效的电子邮件 27 封。其中有 25 人填写了公众参与表，2 人表达了对本项目的意见，未填写公众参与表，均表示反对对本项目的建设。

在公众参与期间未收到传真，无公众查阅纸质报告书。具体意见情况见章节 5.1。

## 4.其他公众参与情况

针对公众参与过程中评价范围内居民提出的问题，我公司根据《环境影响评价公众参与办法》、《山东省实施行政许可听证办法》、《环境保护行政许可听证暂行办法》有关规定，举行公众参与听证会。

### 4.1 听证会情况

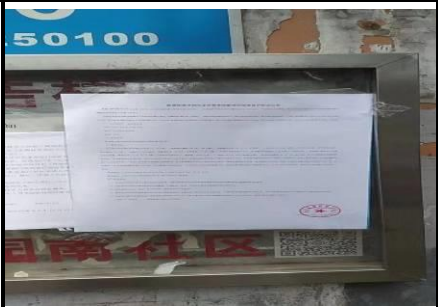

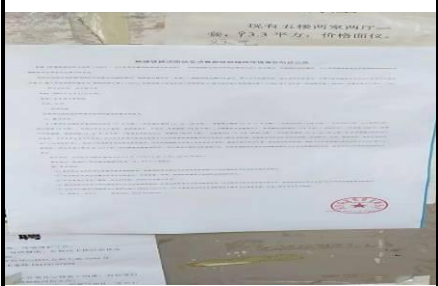



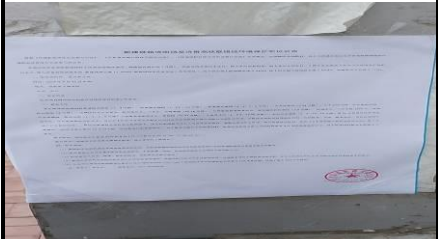

#### 1.听证会筹备情况

根据《环境影响评价公众参与办法》规定，我公司在听证会召开的 10 个工作日前（7 月 29 日），将会议的时间、地点、主题和可以报名的公众范围、报名办法等以公告形式向本工程评价范围内祥泰城、大辛庄社区、大辛庄幼儿园、小天使幼儿园、名辉豪庭、七里堡养老服务中心等 22 处敏感目标现场张贴公告。现场张贴公告如下：

表 4-1. 听证会公告张贴时间地点汇总表

行政 区划	敏感点 名称	照片	拍摄时间

新建铁路济南站至济青高铁联络线环境影响评价公众参与说明

行政区划	敏感点名称	照片	拍摄时间
历城区	农科院家属楼	 	2019.07.29
历城区	七里堡小区	 	2019.07.29
历城区	慧都园	 	2019.07.29
历城区	七里堡养老服务中心	 	2019.07.29
历城区	腾骐冠宸	 	2019.07.29

新建铁路济南站至济青高铁联络线环境影响评价公众参与说明

行政区划	敏感点名称	照片		拍摄时间
历城区	济钢中学			2019.07.29
历城区	济钢中学家属楼			2019.07.29
历城区	二环东路 1350 号			2019.07.29
历城区	省直属农科院新区			2019.07.29
历城区	名辉豪庭、名辉豪庭养老服务中心			2019.07.29



新建铁路济南站至济青高铁联络线环境影响评价公众参与说明

行政区划	敏感点名称	照片		拍摄时间
历城区	小辛庄村			2019.07.30
历城区	新材场宿舍			2019.07.30
历城区	黄台渔场			2019.07.30
历城区	祥泰城阳光尚东			2019.07.30
历城区	小天使幼儿园			2019.07.30

行政区划	敏感点名称	照片	拍摄时间
历城区	大辛庄社区	 	2019.07.30
历城区	祥泰城文澜园	 	2019.07.30
历城区	祥泰城文璟园	 	2019.07.30
历城区	大辛庄社区幼儿园	 	2019.07.30

公告贴出后，共计收到听证报名申请 10 人次，均为王舍人街道祥泰城居民。按照济南市要求，为保证听证会更具代表性，经与王舍人街道沟通，由王舍人街道再推荐 5 名大辛庄社区代表参会。会议召开的 5 个工作日前，我公司书面通知了参与报名的听证代表。

为广泛听取意见，公司还邀请了辖区内 14 位人大代表和政协委员参加此次听证会，并邀请了有关部门和上级单位的同志对此次听证会进行监督。济南市泉城公证处对本次听证会全程公证。

## 4.2 听证会召开情况

2019年8月12日上午9点，新建铁路济南站至济青高铁联络线环境影响评价公众参与听证会在济南市高新区华禾普蕾斯顿酒店1楼华禾厅举行，参会人数36人，听证代表人数15人。会议主要议程如下：

第一项议程：主持人宣布听证会会场纪律及听证会代表权利及义务。

第二项议程，建设单位代表对建设项目概况作介绍和说明。

第三项议程，环评报告编制单位介绍本项目环境影响报告书。

第四项议程，听证代表发言提问。为保证会场秩序，请各位听证代表请举手申请发言。

第五项议程，听证代表做补充发言。

第六项议程，请人大代表、政协委员代表发言。

第七项议程，请公证人员对会议程序进行公证。

第八项议程，听证代表审阅会议记录并签名后退场。

本次会议按照法定程序组织召开，我公司对项目概况作了简要介绍，环评报告编制单位中国铁路设计集团有限公司介绍了本项目环境影响报告书，听证代表以认真负责的态度，会前做了充分准备并就本项目环境影响有关问题进行了较为广泛的调研，从各个方面进行了询问。代表们发言踊跃，讨论激烈，观点鲜明，充分表达了各自的意见和观点。有关单位就涉及环境影响预测结论、环境保护措施以及环境风险防范措施等方面的问题进行了较为详细的解答。参会的人大代表、政协委员也就有关问题发表了自己的观点。公证人员也就会议组织的程序进行了公证。听证会笔录情况详见附件。

## 5. 公众意见处理情况

### 5.1 公众意见概述和分析

第一次信息公告期间，接收到公众意见的主要形式为电话和电子邮件。公众调查统计结果表明：所有的被调查者对本项目建设表示反对。主要反对的环境保护方面的原因是担心因铁路修建而带来的噪声、振动、电磁影响，以及对周围景观的影响等。针对上述公众意见，具体意见及回复见表5-1。

征求意见稿公示期间，接收到公众意见的主要形式为电话和电子邮件。共收到有效意见 36 条。具体意见及回复情况汇总如下：具体意见表 5-2。

表 5-1 本工程环境影响评价第一次信息公告公众意见反馈表

序号	反馈方式	敏感点	反馈意见	回复情况
1	电子邮件、电话	祥泰城、大辛庄社区	联络线距离居民区太近，高铁噪声对沿线居民生活、学习造成影响。	<p>本工程为城际铁路，设计目标速度 120km/h，与普速列车运行速度相当。本工程运营全部采用动车组，源强相对较低。全线铺设无缝长钢轨，采用有砟道床降低列车经过产生的噪声。</p> <p>设计和环评中对于受既有噪声影响现状超标路段，通过采取相应措施控制增量，对于现状达标、预测超标的敏感点，通过采取相应措施工程运营后达标。</p>
2	电子邮件、电话	祥泰城、大辛庄社区	8 月份济南时报报出有 5 公里的地下工程，领导说话无法让百姓可以感觉到信任。	该问题与建设项目环境影响评价无关，不属于建设项目环境影响评价公众参与的内容，公众可以依法另行向其他有关部门反映。
3	电子邮件、电话	祥泰城、大辛庄社区	联络线高架横跨工业北路高架会造成视觉污染，严重影响济南城市形象。	设计中桥梁多采用圆端形实体墩，外观较为轻巧、美观。
4	电子邮件、电话	祥泰城、大辛庄社区	修建铁路会造成城市分割。	联络线主要以桥梁为主，对城市分割阻碍影响较小
5	电子邮件、电话	祥泰城、大辛庄社区	环评公示未在小区内张贴；此次公示的信息内容不全，没有明确初设的具体线路及实施方案，让广大公民不知道该项目是否与自己切身相	第一次信息公告时间为 2018 年 9 月，执行《环境影响评价公众参与暂行办法》的规定。公告方式符合暂行办法的要求。

新建铁路济南站至济青高铁联络线环境影响评价公众参与说明

序号	反馈方式	敏感点	反馈意见	回复情况
			关，不知道是否应该提出支持或反对意见，该信息公告无实用价值。	
6	电子邮件	祥泰城、大辛庄社区	联络线设计方案是 2011 年前后出具的，当时黄台联络线附近是空地，现在是大型社区，施工过程环境污染对居民生活影响较大，造成交通拥堵，出行带来不便。	施工过程中会采取文明施工、严格管理做到不对居民生活产生大的影响。规划问题与建设项目环境影响评价无关，不属于建设项目环境影响评价公众参与的内容，公众可以依法另行向其他有关部门反映。
7	电子邮件	祥泰城、大辛庄社区	大辛河是泄洪河道，建设高铁必然引起环境污染，如后期发生洪涝灾害，造成人民群众伤残谁来负责。	防洪问题与建设项目环境影响评价无关，不属于建设项目环境影响评价公众参与的内容，公众可以依法另行向其他有关部门反映。
8	电子邮件	祥泰城、大辛庄社区	附近小区居民的房子不是抗震结构，高铁震动必然导致房屋倾斜，造成的后果谁来负责。	房屋抗震问题与建设项目环境影响评价无关，不属于建设项目环境影响评价公众参与的内容，公众可以依法另行向其他有关部门反映。
9	电子邮件	祥泰城、大辛庄社区	高铁附近房价会大幅下降，如居民无法忍受高铁污染，将楼房进行抛售，造成的房产损失谁来承担。	房价问题与建设项目环境影响评价无关，不属于建设项目环境影响评价公众参与的内容，公众可以依法另行向其他有关部门反映。
10	电子邮件	祥泰城、大辛庄社区	电磁辐射会大大提升儿童白血病的发病率。	本工程接触网电压为 27.5kv，满足《电磁环境控制限值》中 100KV 以下豁免管理的要求。本工程无新建牵引变电所，新建 GSM-R 基站距离居民区较远，满足相关标准要求。
11	电子邮件	祥泰城、大辛庄社区	现在铁路经过奥体中路那一段，还有其他铁路桥低洼处，每逢下大雨就被淹，造成很大的拥堵。	本工程祥泰城、大辛庄社区段为桥梁形式，不存在涵洞积水问题。

新建铁路济南站至济青高铁联络线环境影响评价公众参与说明

序号	反馈方式	敏感点	反馈意见	回复情况
12	电子邮件	祥泰城、大辛庄社区	大辛河沿岸景观规划是济南市城市规划的一部分，高铁联络线建设必然会影响该区的生态环境。	设计中采取绿化措施减小生态环境影响。大辛河景观规划与建设项目环境影响评价无关，不属于建设项目环境影响评价公众参与的内容，公众可以依法另行向其他有关部门反映。
13	电子邮件	祥泰城、大辛庄社区	在祥泰城买房子的时候规划是公园，卖完房子建铁路，损失不能由老百姓承担。	规划问题与建设项目环境影响评价无关，不属于建设项目环境影响评价公众参与的内容，公众可以依法另行向其他有关部门反映。
14	电子邮件、电话	祥泰城、大辛庄社区	如何进行安全防护，断线后风筝等物体掉落至高铁线路导致高铁停运等的责任又是谁的。	安全防护问题与建设项目环境影响评价无关，不属于建设项目环境影响评价公众参与的内容，公众可以依法另行向其他有关部门反映。
15	电子邮件、电话	祥泰城、大辛庄社区	工业北路本来噪音就很大，再加上高铁噪声，影响太大，无法接受。	设计和环评中采用声屏障防治噪声，对于受既有噪声影响现状超标路段，通过采取相应措施控制增量，对于现状达标、预测超标的敏感点，通过采取相应措施工程运营后达标。
16	电子邮件、电话	祥泰城、大辛庄社区	建议改线或改为地下方案	线路方案问题与建设项目环境影响评价无关，不属于建设项目环境影响评价公众参与的内容，公众可以依法另行向其他有关部门反映。
17	电子邮件、电话	祥泰城、大辛庄社区	没有看到具体的施工技术等方案，环评的结果如何衡量	征求意见稿工程分析中有具体的方案说明

表 5-2 本工程环境影响报告书征求意见稿公众意见反馈表

序号	姓名	形式	居住地	反馈意见	回复情况
1	匿名	电话	祥泰城	铁路建成后会带来噪声、振动、电磁影响，坚决反对修建本工程	<p>工程全线铺设无缝长钢轨，采用有碴道床降低列车经过产生的噪声；限制列车行驶速度不超过 120 km/h，且列车通过不鸣笛。</p> <p>声环境现状监测结果：祥泰城阳光尚东昼、夜噪声等效声级分别为 51.1~54.4dB(A)、52.0~57.7dB(A)，昼间达标，夜间超标 7.0~12.7dB(A)；祥泰城文澜园昼、夜噪声等效声级 45.3~52.3dB(A)、47.3~49.2dB(A)，昼间达标，夜间超标 2.3~4.2dB(A)；祥泰城文璟园昼、夜噪声等效声级分别为 48.7~55.2dB(A)、45.3~53.6dB(A)，昼间超标 0.2dB(A)，夜间超标 0.3~8.6dB(A)。</p> <p>2030 年噪声预测结果：祥泰城阳光尚东昼、夜噪声等效声级分别为 51.8~55.0dB(A)、52.2~57.8dB(A)，昼间达标，夜间超标 7.2~12.8dB(A)；祥泰城文澜园昼、夜噪声等效声级 47.4~53.4dB(A)、48.6~50.3dB(A)，昼间达标，夜间超标 1.7~5.3dB(A)；祥泰城文璟园昼、夜噪声等效声级分别为 50.3~55.7dB(A)、47.0~54.0dB(A)，昼间超标 0.7dB(A)，夜间超标 2~9dB(A)。</p> <p>采取声屏障措施后，2030 年祥泰城阳光尚东昼、夜噪声等效声级相比现状无增量；祥泰城文澜园昼、夜噪声等效声级相比现状增加 0.1dB(A)；祥泰城文璟园昼、夜噪声等效声级相比现状增加 0.1dB(A)。</p> <p>祥泰城距离线路大于 60m，位于环境振动评价范围外。</p>



新建铁路济南站至济青高铁联络线环境影响评价公众参与说明

					本工程接触网电压为 27.5KV，满足《电磁环境控制限值》中 100KV 以下豁免管理的要求。本工程无新建牵引变电所，新建 GSM-R 基站距离居民区较远，满足相关标准要求。
2	陈先生	电话	祥泰城	铁路建成后会带来噪声、振动、电磁影响，坚决反对修建本工程。大辛河规划为景观河，铁路修建影响沿线景观。	<p>工程全线铺设无缝长钢轨，采用有碴道床降低列车经过产生的噪声；限制列车行驶速度不超过 120 km/h，且列车通过不鸣笛。</p> <p>声环境现状监测结果：祥泰城阳光尚东昼、夜噪声等效声级分别为 51.1~54.4dB(A)、52.0~57.7dB(A)，昼间达标，夜间超标 7.0~12.7dB(A)；祥泰城文澜园昼、夜噪声等效声级 45.3~52.3dB(A)、47.3~49.2dB(A)，昼间达标，夜间超标 2.3~4.2dB(A)；祥泰城文璟园昼、夜噪声等效声级分别为 48.7~55.2dB(A)、45.3~53.6dB(A)，昼间超标 0.2dB(A)，夜间超标 0.3~8.6dB(A)。</p> <p>2030 年噪声预测结果：祥泰城阳光尚东昼、夜噪声等效声级分别为 51.8~55.0dB(A)、52.2~57.8dB(A)，昼间达标，夜间超标 7.2~12.8dB(A)；祥泰城文澜园昼、夜噪声等效声级 47.4~53.4dB(A)、48.6~50.3dB(A)，昼间达标，夜间超标 1.7~5.3dB(A)；祥泰城文璟园昼、夜噪声等效声级分别为 50.3~55.7dB(A)、47.0~54.0dB(A)，昼间超标 0.7dB(A)，夜间超标 2~9dB(A)。</p> <p>采取声屏障措施后，2030 年祥泰城阳光尚东昼、夜噪声等效声级相比现状无增量；祥泰城文澜园昼、夜噪声等效声级相比现状增加 0.1dB(A)；祥泰城文璟园昼、夜噪声等效声级相比现状增加 0.1dB(A)。</p> <p>祥泰城距离线路大于 60m，位于环境振动评价范围</p>

					<p>外。</p> <p>本工程接触网电压为 27.5KV，满足《电磁环境控制限值》中 100KV 以下豁免管理的要求。本工程无新建牵引变电所，新建 GSM-R 基站距离居民区较远，满足相关标准要求。</p> <p>大辛河规划与建设项目环境影响评价无关，不属于建设项目环境影响评价公众参与的内容，公众可以依法另行向其他有关部门反映。</p> <p>设计中沿线采取绿化措施降低对景观的影响。</p>
3	匿名	电话	祥泰城	<p>铁路建成后会带来噪声、振动、电磁影响，坚决反对修建本工程</p>	<p>工程全线铺设无缝长钢轨，采用有碴道床降低列车经过产生的噪声；限制列车行驶速度不超过 120 km/h，且列车通过不鸣笛。</p> <p>声环境现状监测结果：祥泰城阳光尚东昼、夜噪声等效声级分别为 51.1~54.4dB(A)、52.0~57.7dB(A)，昼间达标，夜间超标 7.0~12.7dB(A)；祥泰城文澜园昼、夜噪声等效声级 45.3~52.3dB(A)、47.3~49.2dB(A)，昼间达标，夜间超标 2.3~4.2dB(A)；祥泰城文璟园昼、夜噪声等效声级分别为 48.7~55.2dB(A)、45.3~53.6dB(A)，昼间超标 0.2dB(A)，夜间超标 0.3~8.6dB(A)。</p> <p>2030 年噪声预测结果：祥泰城阳光尚东昼、夜噪声等效声级分别为 51.8~55.0dB(A)、52.2~57.8dB(A)，昼间达标，夜间超标 7.2~12.8dB(A)；祥泰城文澜园昼、夜噪声等效声级 47.4~53.4dB(A)、48.6~50.3dB(A)，昼间达标，夜间超标 1.7~5.3dB(A)；祥泰城文璟园昼、夜噪声等效声级分别为 50.3~55.7dB(A)、47.0~54.0dB(A)，昼间超标 0.7dB(A)，夜间超标 2~9dB(A)。</p>

					<p>采取声屏障措施后，2030年祥泰城阳光尚东昼、夜噪声等效声级相比现状无增量；祥泰城文澜园昼、夜噪声等效声级相比现状增加0.1dB(A)；祥泰城文璟园昼、夜噪声等效声级相比现状增加0.1dB(A)。</p> <p>祥泰城距离线路大于60m，位于环境振动评价范围外。</p> <p>本工程接触网电压为27.5KV，满足《电磁环境控制限值》中100KV以下豁免管理的要求。本工程无新建牵引变电所，新建GSM-R基站距离居民区较远，满足相关标准要求。</p>
4	王先生	电话	祥泰城	<p>铁路建成后会带来噪声影响，反对修建本工程。本工程建设不符合规划。2018年11月公众参与结果为何不公开。</p>	<p>本工程为城际铁路，设计运行速度为120km，全线铺设无缝线路。</p> <p>声环境现状监测结果：祥泰城阳光尚东昼、夜噪声等效声级分别为51.1~54.4dB(A)、52.0~57.7dB(A)，昼间达标，夜间超标7.0~12.7dB(A)；祥泰城文澜园昼、夜噪声等效声级45.3~52.3dB(A)、47.3~49.2dB(A)，昼间达标，夜间超标2.3~4.2dB(A)；祥泰城文璟园昼、夜噪声等效声级分别为48.7~55.2dB(A)、45.3~53.6dB(A)，昼间超标0.2dB(A)，夜间超标0.3~8.6dB(A)。</p> <p>2030年噪声预测结果：祥泰城阳光尚东昼、夜噪声等效声级分别为51.8~55.0dB(A)、52.2~57.8dB(A)，昼间达标，夜间超标7.2~12.8dB(A)；祥泰城文澜园昼、夜噪声等效声级47.4~53.4dB(A)、48.6~50.3dB(A)，昼间达标，夜间超标1.7~5.3dB(A)；祥泰城文璟园昼、夜噪声等效声级分别为50.3~55.7dB(A)、47.0~54.0dB(A)，昼间超标0.7dB(A)，夜间超标2~9dB(A)。</p>

新建铁路济南站至济青高铁联络线环境影响评价公众参与说明

					<p>采取声屏障措施后，2030年祥泰城阳光尚东昼、夜噪声等效声级相比现状无增量；祥泰城文澜园昼、夜噪声等效声级相比现状增加0.1dB(A)；祥泰城文璟园昼、夜噪声等效声级相比现状增加0.1dB(A)。</p> <p>规划问题与建设项目环境影响评价无关，不属于建设项目环境影响评价公众参与的内容，公众可以依法另行向其他有关部门反映。</p>
5	朱先生	电话	祥泰城	反对地上方案，噪声影响大，怀疑噪声防护措施无法达到预期效果，建议走地下。本工程是否涉及大辛遗址。	<p>工程全线铺设无缝长钢轨，采用有碴道床降低列车经过产生的噪声；限制列车行驶速度不超过120 km/h，且列车通过不鸣笛。</p> <p>声环境现状监测结果：祥泰城文璟园昼、夜噪声等效声级分别为48.7~55.2dB(A)、45.3~53.6dB(A)，昼间超标0.2dB(A)，夜间超标0.3~8.6dB(A)。</p> <p>2030年噪声预测结果：祥泰城文璟园昼、夜噪声等效声级分别为50.3~55.7dB(A)、47.0~54.0dB(A)，昼间超标0.7dB(A)，夜间超标2~9dB(A)。</p> <p>采取声屏障措施后，祥泰城文璟园昼、夜噪声等效声级相比现状增加0.1dB(A)。</p> <p>线路方案问题与建设项目环境影响评价无关，不属于建设项目环境影响评价公众参与的内容，公众可以依法另行向其他有关部门反映。</p> <p>本工程不涉及大辛遗址，距离建设控制地带约300m。</p>
6	匿名	电话	祥泰城	铁路建成后会带来噪声、振动、电磁影响，反对修建本工程	<p>工程全线铺设无缝长钢轨，采用有碴道床降低列车经过产生的噪声；限制列车行驶速度不超过120</p>
7	匿名	电话	祥泰城	铁路建成后会带来噪声、振动、电磁影响，反对修建	<p>km/h，且列车通过不鸣笛。</p>

				本工程	<p>环境现状监测结果：祥泰城阳光尚东昼、夜噪声等效声级分别为 51.1~54.4dB(A)、52.0~57.7dB(A)，昼间达标，夜间超标 7.0~12.7dB(A)；祥泰城文澜园昼、夜噪声等效声级 45.3~52.3dB(A)、47.3~49.2dB(A)，昼间达标，夜间超标 2.3~4.2dB(A)；祥泰城文璟园昼、夜噪声等效声级分别为 48.7~55.2dB(A)、45.3~53.6dB(A)，昼间超标 0.2dB(A)，夜间超标 0.3~8.6dB(A)。</p> <p>2030 年噪声预测结果：祥泰城阳光尚东昼、夜噪声等效声级分别为 51.8~55.0dB(A)、52.2~57.8dB(A)，昼间达标，夜间超标 7.2~12.8dB(A)；祥泰城文澜园昼、夜噪声等效声级 47.4~53.4dB(A)、48.6~50.3dB(A)，昼间达标，夜间超标 1.7~5.3dB(A)；祥泰城文璟园昼、夜噪声等效声级分别为 50.3~55.7dB(A)、47.0~54.0dB(A)，昼间超标 0.7dB(A)，夜间超标 2~9dB(A)。</p> <p>采取声屏障措施后，2030 年祥泰城阳光尚东昼、夜噪声等效声级相比现状无增量；祥泰城文澜园昼、夜噪声等效声级相比现状增加 0.1dB(A)；祥泰城文璟园昼、夜噪声等效声级相比现状增加 0.1dB(A)。</p> <p>祥泰城距离线路大于 60m，位于环境振动评价范围外。</p> <p>本工程接触网电压为 27.5KV，满足《电磁环境控制限值》中 100KV 以下豁免管理的要求。本工程无新建牵引变电所，新建 GSM-R 基站距离居民区较远，满足相关标准要求。</p>
8	刘先生	电话	祥泰城	全封闭声屏障沿线路方向延长长度应增加。高铁高架形式跨越工业北路产生景观影响	评价中声屏障沿线路方向附加长度通过声学计算确定。

新建铁路济南站至济青高铁联络线环境影响评价公众参与说明

9	刘先生	电话	祥泰城	全封闭声屏障沿线路方向延长长度应增加。	
10	Expro	电子邮件	祥泰城	<p>我是济南市历城区工业北路祥泰城小区业主，在济南市规划局网站看到了你处公示的环评二次《新建济南站至济青高铁联络线项目选址意见的批前公示》，对于公示的此线路，我提出反对意见。按照之前公示的环评报告简本中显示，该线路距离祥泰城小区150m，距离大辛庄小区60m，此处属于大型社区，居住人口密集，周边有学校、幼儿园等，铁路的噪音及辐射严重影响附近居民及学生的身体健康，居民区电视信号受到严重影响。</p> <p>另外按照济南市前期规划及祥泰城售楼处宣传，大辛河将修建为城市沿河景观带，供周边居民休闲游玩。倘若在此处修建高铁，即使建成景观带，又有那位居民跑到高铁线的高架桥下去游玩，修了又有何用，是否与济南市以前的城市规划有冲突？</p> <p>若采用高架方案修建该联络线，则将上跨工业北高架。工业北高架现有高度已经挺高，试问铁路高架桥需要修建多高呢？对城市整体景观的改善有好处吗？</p> <p>济南之前在外地人看来就有“小县城”的印象，存在脏乱差的现象，经过了去年一年的集中整治，大范围拆违拆临后，市容有了改善，得到了广大市民的认可。济南又刚被评为“全国文明城市”称号，此称号也是来之不易，应当倍加珍惜，更加努力的保持、提升济南的良好形象。铁路上跨高架桥不会为济南市的形象加分，反而会带来不利影响，给外地区人造成</p>	<p>工程全线铺设无缝长钢轨，采用有碴道床降低列车经过产生的噪声；限制列车行驶速度不超过 120 km/h，且列车通过不鸣笛。</p> <p>声环境现状监测结果：祥泰城阳光尚东昼、夜噪声等效声级分别为 51.1~54.4dB(A)、52.0~57.7dB(A)，昼间达标，夜间超标 7.0~12.7dB(A)。</p> <p>2030 年噪声预测结果：祥泰城阳光尚东昼、夜噪声等效声级分别为 51.8~55.0dB(A)、52.2~57.8dB(A)，昼间达标，夜间超标 7.2~12.8dB(A)。</p> <p>采取声屏障措施后，祥泰城阳光尚东昼、夜噪声等效声级相比现状无增量。</p> <p>祥泰城距离线路大于 50m，不在电视信号影响评价范围。</p> <p>城市规划问题与建设项目环境影响评价无关，不属于建设项目环境影响评价公众参与的内容，公众可以依法另行向其他有关部门反映。</p>

新建铁路济南站至济青高铁联络线环境影响评价公众参与说明

			<p>“乱规划、乱建设”的印象。</p> <p>所以请规划处领导慎重，从济南的长远发展来考虑，进行该联络线的规划，使济南市的城市规划更加合理，更加有利于以后的发展，造福于济南市的子孙后代，而不仅仅是为了这一两年的政绩而搞一些形象工程或者是民愤很大的工程。</p> <p>前段时间做的调查，至今没有回复，环评仍任意妄为，不顾沿线百姓的生活与健康，一系列数据让人眼花缭乱，没有实际意义，最终目的只是为项目实施做开脱，其心可诛；周边环境已是如此，未加改善，又建此项目。都说全心全意为人民服务，此项目开始已有很长一段时间，未见有效回复，全国稳评数据造假或走形式而进行项目建设，最后被迫停建的例子也比比皆是。</p> <p>以上为本人对该项目仍坚持之前公示所提出的意见，反对高铁线路从居民区穿过。</p>	<p>跨工业北路高架桥高约 22 米。</p> <p>规划问题与建设项目环境影响评价无关，不属于建设项目环境影响评价公众参与的内容，公众可以依法另行向其他有关部门反映。。</p> <p>本项目环评经过了详细的现场调查和监测，采取了导则推荐的预测方法，并提出了相应的治理措施。</p>
11	XX	电子邮件	<p>黄台联络线目前方案辐射、噪音污染严重扰民，现在工业北高架的噪音已经严重超标，再加上联络线的噪音更是严重超标，虽说有 900 米全封闭，但 900 米太短，更何况效果现在很难说。</p>	<p>工程全线铺设无缝长钢轨，采用有碴道床降低列车经过产生的噪声；限制列车行驶速度不超过 120 km/h，且列车通过不鸣笛。</p> <p>声环境现状监测结果：祥泰城阳光尚东昼、夜噪声等效声级分别为 51.1~54.4dB(A)、52.0~57.7dB(A)，昼间达标，夜间超标 7.0~12.7dB(A)；祥泰城文澜园昼、夜噪声等效声级 45.3~52.3dB(A)、47.3~49.2dB(A)，昼</p>

新建铁路济南站至济青高铁联络线环境影响评价公众参与说明

					<p>间达标，夜间超标 2.3~4.2dB(A)；祥泰城文璟园昼、夜噪声等效声级分别为 48.7~55.2dB(A)、45.3~53.6dB(A)，昼间超标 0.2dB(A)，夜间超标 0.3~8.6dB(A)。</p> <p>2030 年噪声预测结果：祥泰城阳光尚东昼、夜噪声等效声级分别为 51.8~55.0dB(A)、52.2~57.8dB(A)，昼间达标，夜间超标 7.2~12.8dB(A)；祥泰城文澜园昼、夜噪声等效声级 47.4~53.4dB(A)、48.6~50.3dB(A)，昼间达标，夜间超标 1.7~5.3dB(A)；祥泰城文璟园昼、夜噪声等效声级分别为 50.3~55.7dB(A)、47.0~54.0dB(A)，昼间超标 0.7dB(A)，夜间超标 2~9dB(A)。</p> <p>采取声屏障措施后，2030 年祥泰城阳光尚东昼、夜噪声等效声级相比现状无增量；祥泰城文澜园昼、夜噪声等效声级相比现状增加 0.1dB(A)；祥泰城文璟园昼、夜噪声等效声级相比现状增加 0.1dB(A)。满足本次评价采用的噪声治理原则。</p>
12	丁先生	电子邮件	祥泰城	<p>新建联络线是好事，大家都支持，但是从居民区中间横穿就不大合适。买房对于现在的我们来说不是件小事，可是买房的时候从来没人说过这个，现在你们搬出一个多年前的规划，告诉我们这里规划的是联络线，试想如果你住在这里，听到这个消息，会作何感想？</p> <p>济南站早已经拥挤不堪，通行效率低下，位于市中心，是否保留我们也只能发表下意见而已，从另一个方面看，现在的济南西、济南东，完全可以承载大部分的客流，济南站唯一的用途就是保留现在的普快</p>	<p>规划问题与建设项目环境影响评价无关，不属于建设项目环境影响评价公众参与的内容，公众可以依法另行向其他有关部门反映。</p>



新建铁路济南站至济青高铁联络线环境影响评价公众参与说明

				<p>类车辆，济南西和济南东共同承担高铁线路接入济南，一东一西，怎么看也比济南站合适？东西两站规划科学，可扩展空间足够大，而处于市中心拆除了具有历史意义的老火车站的济南站，除了给市区添堵，没有任何优势。而你们为了赶工期，还选择了对居民区影响最大的方案。</p> <p>走地上走地下，一字之差，影响深远，如果最终的结果无法避免，请也替我们考虑一下，相比地方方案，地下方案反对的声音会小很多，不要为了省事赶工期，给未来的济南留下遗憾，谢谢！</p>	<p>线路方案问题与建设项目环境影响评价无关，不属于建设项目环境影响评价公众参与的内容，公众可以依法另行向其他有关部门反映。</p>
13	郭先生	电子邮件	祥泰城文澜园	<p>1、各大城市市里新建铁路建设都在地下通道，而济南新建铁路联络线在地上，而且还要上跨工业北路，济南的发展眼光难道如此。2018年8月份提出过盾构隧道方案，为了节约工期改为地上，我想问早干嘛去了，为啥见济南东站的时候不一起建，现在为了节约工期，各位领导是怎么想的。</p> <p>2、在环评稳评阶段，相关领导走访沿线祥泰城等小区居民，沿线居民担心噪音、辐射，环境问题，一直反对高铁联络线高架方案，项目所在地历城区区长在济南电视台的节目中说项目支持率达80%，而当时环评还没结束，数据在哪里来的，而且沿线居民根本不同意。</p> <p>3、此项目经过祥泰城阳光上东、文澜园、文景园。大辛庄社区等多个居民区，小学、幼儿园，这些都是有合法手续报批的，不是违建，离东岸大辛庄60米，西</p>	<p>规划问题与建设项目环境影响评价无关，不属于建设项目环境影响评价公众参与的内容，公众可以依法另行向其他有关部门反映。</p> <p>工程全线铺设无缝长钢轨，采用有碴道床降低列车经过产生的噪声；限制列车行驶速度不超过120km/h，且列车通过不鸣笛。</p> <p>声环境现状监测结果：祥泰城文澜园昼、夜噪声等效声级45.3~52.3dB(A)、47.3~49.2dB(A)，昼间达标，夜间超标2.3~4.2dB(A)。</p> <p>2030年噪声预测结果：祥泰城文澜园昼、夜噪声等效声级47.4~53.4dB(A)、48.6~50.3dB(A)，昼间达标，夜间超标1.7~5.3dB(A)。</p> <p>采取声屏障措施后，祥泰城文澜园昼、夜噪声等效</p>

新建铁路济南站至济青高铁联络线环境影响评价公众参与说明

				岸小区 160 米，对于小区影响很严重， 我坚决反对高铁联络线地上高架方案。	声级相比现状增加 0.1dB(A)。 本工程无新建牵引变电所，新建 1 处 GSM-R 基站 选址距离居民区较远，符合相关标准要求。  环评中预测和分析了本项目建设对沿线小区的影 响，采取了相应的治理措施。
14	候先生	电子邮件	/	<p>黄台联络线是国家重点建设工程，但是该项目并没有针对公众尤其是沿线居民举办听证会、论证会。在这段时间内，公众行使参与环境影响评价的权利也是少之又少。2019 年初，采取过一次沿线居民调查问卷，沿线居民几乎都有参与，但该项流程几乎完全被组织者掌控，具体的最终结果不得而知，所以公众参与与受到了很大的限制。公众参与环境影响评价的方式过于单一，发生渠道太受限制。事件各方也并没有提供有效沟通交流的平台，造成此次项目环境影响评价的可靠性及真实性偏差较大。此项目的组织者也并没有按照“以人为本”的原则开展。所以，我投诉：</p> <p>1. 强烈要求有关单位公布该项目 2019 年初的居民意见结果，并积极听取群众的意见；</p> <p>2. 针对 5 月份相关单位发出的《黄台联络线二次环评》报告中，依然没有将公众反应的问题纳入此次衡量项</p>	<p>1. 由于 2019 年 1 月 1 日，新的环境影响评价公众参与办法实施，需按照新办法要求进行信息公告。</p> <p>2. 由于 2019 年 1 月 1 日，新的环境影响评价公众参与办法实施，需按照新的环境影响评价公众参与办法要求进行信息公告。按照新办法第十九条“建设单</p>

新建铁路济南站至济青高铁联络线环境影响评价公众参与说明

				<p>目的内容中去。</p> <p>3. 目前项目仍然处在可行性调查当中，但现实中，该项目已经开展前期建设工作，这严重违背了国家工程建设的基本流程。</p> <p>4.基于以上几点，希望有关单位能给我们一个合理的说法，并希望能够听取沿线居民的心声，而不是一味推进，如果有关单位依然我行我素，作为普通百姓，我们誓然会采取合法的措施维护我们自身的权益。</p>	<p>位向生态环境主管部门报批环境影响报告书前，应当组织编写建设项目环境影响评价公众参与说明”。</p> <p>3. 本工程并未开工建设。工程前期工作严格按照国家有关规定开展，在得到国家有关部门正式批准后会正式开工建设。</p>
15	李先生	电子邮件	祥泰城文澜园	<p>我是济南市历城区祥泰城文澜园 C1 号楼居民，距离新建济南站至济青高铁联络线距离为 145m。在此，对环评报告中的高架桥方案提出异议。</p> <p>按照环评报告中噪音影响部分的内容，在采用全封闭隔音墙措施后，预测 2030 年夜间噪音比现状恶化了 0.1dB，到 2040 年会影响会进一步增大。要知道这个数据是在各种条件都非常理想的情况下得出的，只要有一个条件达不到假设的理想状况，影响将会进一步扩大。就现在祥泰城阳光尚东小区在工业北高架噪音已经严重超标，再加高铁可想而知后果不堪入目啊、、我在此表明个人观点，要从小区周边修铁路可以，但绝对不能造成噪音的增大。</p> <p>另外，想请建设单位及环评单位向有关部门咨询以下问题：济南市有没有统一的长期规划，难道非得用铁路把城市分割的七零八碎吗？如果是这条联络线早有规划，且要从大辛河东岸走形，为什么不在济南市城市规划时进行确定，为什么要将离铁路线这么近</p>	<p>工程全线铺设无缝长钢轨，采用有碴道床降低列车经过产生的噪声；限制列车行驶速度不超过 120 km/h，且列车通过不鸣笛。</p> <p>声环境现状监测结果：祥泰城文澜园昼、夜噪声等效声级 45.3~52.3dB(A)、47.3~49.2dB(A)，昼间达标，夜间超标 2.3~4.2dB(A)。</p> <p>2030 年噪声预测结果：祥泰城文澜园昼、夜噪声等效声级 47.4~53.4dB(A)、48.6~50.3dB(A)，昼间达标，夜间超标 1.7~5.3dB(A)。</p> <p>采取声屏障措施后，祥泰城文澜园昼、夜噪声等效声级相比现状增加 0.1dB(A)。运营期加强跟踪监测，若噪声超标时，及时增补噪声治理措施，严控噪声污染。</p>

			<p>的大辛庄、祥泰城临近铁路线的土地规划为住宅用地，难道是为了政府多卖点地皮钱，为了搞“土地财政”？如果是这条联络线是后期规划，那么就应该避开居民区，达到不影响居民生活的目标。在本环评报告中有这么一段话“建议沿线规划部门参照本报告书噪声预测结果，合理规划铁路两侧土地功能；距铁路外轨中心线两侧 30m 内区域禁止新建居民住宅、学校和医院等噪声敏感建筑物；线路两侧无遮挡时，在距离铁路外侧股道中心线 200m 内区域建设噪声敏感建筑物的，应按照噪声污染防治法规定提出相应的规划设计要求，采取减轻、避免铁路噪声影响的措施”。也就是说在已建成铁路沿线 30m~200m 范围内是不适宜建设住宅进行居住的。那么，为什么反过来在已建成住宅的 200m 范围内就可以建设铁路了呢，难道这两个地方不是相互违背的吗？</p> <p>希望有关人员能对以上问题给出一个合理的解释。</p> <p>修建跨胶济铁路、工业北路高架特大桥，高度需要在 20m 以上，会给人一种视觉上的不适感，无形中将城市再次进行了分割。相信济南市居民早就饱受胶济铁路带来的困扰，要穿过胶济铁路需要绕行相当远的距离，尤其是在下雨天，桥下积水造成交通瘫痪。胶济铁路将济南南北方向分割，而联络线又将济南东部城区进行东西向分割。修建跨工业北路的特大桥，不会给济南市带来美感，反而会招来“诟病”。</p>	<p>规划问题与建设项目环境影响评价无关，不属于建设项目环境影响评价公众参与的内容，公众可以依法另行向其他有关部门反映。</p> <p>《中华人民共和国噪声污染防治法》第三十六条“建设经过已有的噪声敏感建筑物集中区域的高速公路和城市高架、轻轨道路，有可能造成环境噪声污染的，应当设置声屏障或者采取其他有效的控制环境噪声污染的措施。”</p>
--	--	--	--	--

			<p>作为一名受过高等教育的市民，对于该条联络线的建设并不是无理取闹的阻拦，只是希望能达到合法权益的保障，不希望该条线路给生活带来噪音、视觉方面的影响。因此，强烈要求使用该环评报告第 2 页《新建济南站至济青高铁联络线线路平纵断面示意图》中地下隧道方案。</p> <p>在 2018 年 10 月份的新闻报道中有这么一段话：</p> <p><b>放弃隧道改用地上高架 沿既有河道对城市分割影响小</b></p> <p>这条铁路会怎么修建?曾有说法称“该线主城区将采取盾构隧道的形式进行建设，建成后将成济南首条穿地下隧道的铁路线。”真的是这样吗?莫先生对此进行了回应，他告诉记者，“此前确有计划通过隧道来走，但后来考虑到济南东站与济南站连接的紧迫性，就放弃了穿地下隧道这一设计方案，改为采用地上高架的形式。这样一来，可以节约18个月。”中国铁路设计集团有限公司相关负责人莫先生告诉记者，为了尽快建成这一联络线，选用了高架的方案。记者获悉，公示方案仍在论证，将充分考虑环境、技术等多方面因素，最终方案需待正式批复后才能最终确定。</p> <p>该报道明显表示由最初的为广大市民生活考虑而选择地下隧道方案改为高架桥方案的原因就是为了能够缩短工期。这样的理由是说不过去的，也经不起老百姓的质问的。</p> <p>又有人说是因为靠近大辛河，地下盾构隧道不稳定，后期会造成不均匀沉降。那么请问，采用高架桥桥墩就不会造成不均匀沉降吗？再者说了，以国家现有施工技术，海底隧道都能建成，这个就建设不了吗？还有人会说该线路靠近大辛庄遗址，地下隧道会造成</p>	<p>线路方案问题与建设项目环境影响评价无关，不属于建设项目环境影响评价公众参与的内容，公众可以依法另行向其他有关部门反映。</p> <p>本工程不涉及大辛庄遗址。</p>
--	--	--	--	--

新建铁路济南站至济青高铁联络线环境影响评价公众参与说明

				<p>文物破坏，那么高架桥打桩就不会造成破坏吗？</p> <p>因此，恳请政府部门及相关人员不要仅仅为了缩短工期和节省建设费用，而不顾周边居民的殷切诉求。我强烈要求采用地下隧道方案修建该条联络线，坚决反对高架桥方案。请多向北京清华园内高铁规划、设计单位对标、学习。我们铁路沿线居民将持续关注该线路进展情况！</p>	
16	李先生	电子邮件	祥泰城	<p>我要求的噪声是高架与联络线噪声的总和，如果总和超标，我将依法提起诉讼，环评报告并未考虑周边环境，只是闭门环评，这种环评是无效的，是自欺欺人的。所以，本人要求环评报告需考虑整体环境，并对本环评报告不认可，不同意修建。</p>	<p>工程全线铺设无缝长钢轨，采用有碴道床降低列车经过产生的噪声；限制列车行驶速度不超过 120 km/h，且列车通过不鸣笛。</p> <p>声环境现状监测结果：祥泰城阳光尚东昼、夜噪声等效声级分别为 51.1~54.4dB(A)、52.0~57.7dB(A)，昼间达标，夜间超标 7.0~12.7dB(A)；祥泰城文澜园昼、夜噪声等效声级 45.3~52.3dB(A)、47.3~49.2dB(A)，昼间达标，夜间超标 2.3~4.2dB(A)；祥泰城文璟园昼、夜噪声等效声级分别为 48.7~55.2dB(A)、45.3~53.6dB(A)，昼间超标 0.2dB(A)，夜间超标 0.3~8.6dB(A)。</p> <p>2030 年噪声预测结果：祥泰城阳光尚东昼、夜噪声等效声级分别为 51.8~55.0dB(A)、52.2~57.8dB(A)，昼间达标，夜间超标 7.2~12.8dB(A)；祥泰城文澜园昼、夜噪声等效声级 47.4~53.4dB(A)、48.6~50.3dB(A)，昼间达标，夜间超标 1.7~5.3dB(A)；祥泰城文璟园昼、夜噪声等效声级分别为 50.3~55.7dB(A)、47.0~54.0dB(A)，昼间超标 0.7dB(A)，夜间超标 2~9dB(A)。</p>

新建铁路济南站至济青高铁联络线环境影响评价公众参与说明

					采取声屏障措施后，祥泰城阳光尚东昼、夜噪声等效声级相比现状无增量；祥泰城文澜园昼、夜噪声等效声级相比现状增加 0.1dB(A)；祥泰城文璟园昼、夜噪声等效声级相比现状增加 0.1dB(A)。
17	李先生	电子邮件	祥泰城阳光尚东	<p>第一，大辛河沿岸周边居民区众多且集中，有大辛庄、幸福柳、小辛庄、祥泰城、黄台电厂宿舍、渔场宿舍、周庄新园、西周小区、东城御景等，居民近 10 万人，联络线紧挨居民区直穿而过，距离居民区不足 50 米，高铁高压电磁辐射会严重影响身体健康，噪音污染会影响正常生活；第二，大辛附近有祥泰实验中学、小学、附中和大辛庄小学以及多所幼儿园，铁路联络线电磁污染会对孩子们学习、生活以及成长带来很大负面影响；第三、新建联络线高架横跨工业北路高架会造成视觉污染，严重影响济南城市形象，会成为济南城市发展过程中一道挥之不去的疤痕。第四、联络线项目已经拉低了到小区的房子价格，最居民房屋价值造成影响。请相关工作人员仔细斟酌，为济南的长远发展考虑，为建设美好济南做出应有的贡献。诉求：1、改线，在更远的郊区实施，对居民不造成影响。2、采用地下铺轨的方式。</p>	<p>1. 本工程接触网电压为 27.5kv，满足《电磁环境控制限值》中 100KV 以下豁免管理的要求。本工程无新建牵引变电所，新建 GSM-R 基站距离居民区较远，满足相关标准要求。</p> <p>2. 声环境现状监测结果：祥泰城阳光尚东昼、夜噪声等效声级分别为 51.1~54.4dB(A)、52.0~57.7dB(A)，昼间达标，夜间超标 7.0~12.7dB(A)。</p> <p>2030 年噪声预测结果：祥泰城阳光尚东昼、夜噪声等效声级分别为 51.8~55.0dB(A)、52.2~57.8dB(A)，昼间达标，夜间超标 7.2~12.8dB(A)。</p> <p>采取声屏障措施后，祥泰城阳光尚东昼、夜噪声等效声级相比现状无增量。</p> <p>3. 房价问题与建设项目环境影响评价无关，不属于建设项目环境影响评价公众参与的内容，公众可以依法另行向其他有关部门反映。</p> <p>4. 线路方案问题与建设项目环境影响评价无关，不属于建设项目环境影响评价公众参与的内容，公众可以依法另行向其他有关部门反映。</p>
18	刘先生	电子邮件	祥泰城阳光尚东	<p>对于这个项目的可行性方案本人持反对意见，理由如下：</p> <p>1. 祥泰城小区本来就临近工业北路及工业北路高架、铁厂北路西延长线等城市主要道路，噪声污染和</p>	<p>1. 工程全线铺设无缝长钢轨，采用有碴道床降低列车经过产生的噪声；限制列车行驶速度不超过 120 km/h，且列车通过不鸣笛。</p>

			<p>尘土污染已经到了忍无可忍的程度了，高铁通过高架的形式穿越小区，给居民生活休息带来严重影响，本身这里都是高层住宅小区，楼层越高，噪声污染呈几倍增加，环评单位不知考虑到此项因素没有，祥泰城都是生活刚需人群。至于报告中提及的全封闭方案能否根除噪声源，降噪比例又是多少，没有任何提及及评估参数，无法保证。济南长清轻轨所采的就是全封闭，实际降噪效果呢？光看着好看了。（我家住在高层 24 层，入住都 2 年了，家里窗户从来没敢打开过，噪音污染非常严重，自己测量过噪音污染已经超过了国家规范规定的数值，真的是很痛苦，买个房子窗户是个摆设，双层钢化中空玻璃都隔不掉工业北路的汽车噪音，距离也是 200 米，更何况是时速 120km/h 的高速火车？）</p> <p>2.2018 年 8 月 28 日前后，铁路建设单位提出了高铁联络线的“大辛河两岸主城区采用地下盾构隧道方案”，这是一个相对科学客观、对环境和居民影响较小的建设方案。建设单位也极力描述了此方案的可行和科学。</p> <p>3.2018 年 10 月 23 日高铁联络线建设单位通过媒体公布黄台联络线走向，并宣布：为节约工期放弃地下盾构隧道方案而改用高架 济南站到新东站只需 10 分钟。为了赶工期，公然放弃自己提出的盾构隧道方案，到底是工期重要，还是民生和环境重要？急功近利？</p>	<p>声环境现状监测结果：祥泰城阳光尚东昼、夜噪声等效声级分别为 51.1~54.4dB(A)、52.0~57.7dB(A)，昼间达标，夜间超标 7.0~12.7dB(A)。</p> <p>2030 年噪声预测结果：祥泰城阳光尚东昼、夜噪声等效声级分别为 51.8~55.0dB(A)、52.2~57.8dB(A)，昼间达标，夜间超标 7.2~12.8dB(A)。</p> <p>采取声屏障措施后，祥泰城阳光尚东昼、夜噪声等效声级相比现状无增量。</p> <p>2.线路方案问题与建设项目环境影响评价无关，不属于建设项目环境影响评价公众参与的内容，公众可以依法另行向其他有关部门反映。</p> <p>3.线路方案问题与建设项目环境影响评价无关，不属于建设项目环境影响评价公众参与的内容，公众可以依法另行向其他有关部门反映。</p>
--	--	--	---	---



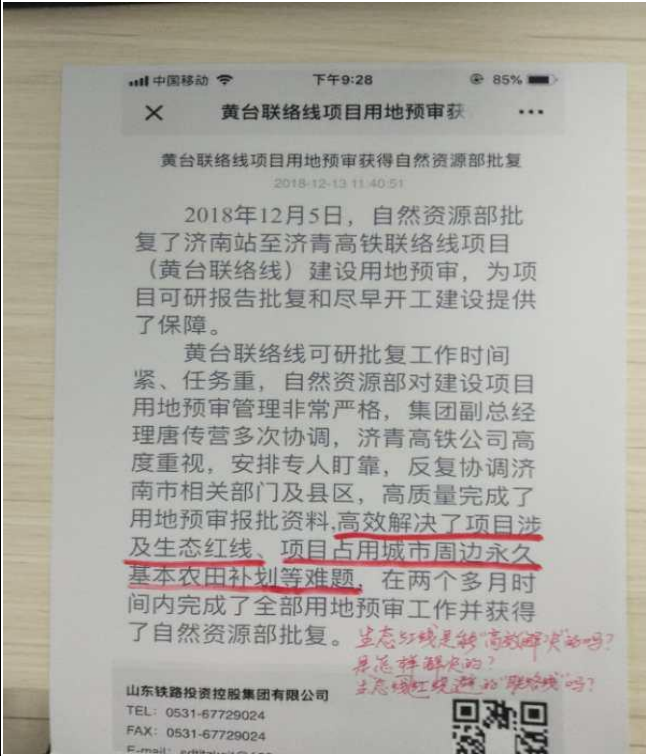
新建铁路济南站至济青高铁联络线环境影响评价公众参与说明

			<p>4.本项目所涉及的敏感小区祥泰城、大辛庄小区等居民区为新建小区，规划建设时期都有相关合法报批手续，规划部门均没有给高铁线路预留空间和用地，210 米的距离是居民区距离泄洪河道-大辛河的安全距离。济南市城乡规划委员会依据《山东省综合交通中长期发展规划（2018-2035）》在 2018 年初才正式规划高铁线路。小区建设在前，高铁联络线规划在后。小区建好了，再加条高铁线路，引起居民极大愤慨。规划的失误不能让小区居民“买单”。</p> <p>5.全封闭声屏障长度 900 米对于小区起始点最为敏感的高楼层起不到降噪效果，请设计单位重新实地考察敏感点高楼层的实际噪声污染情况，长度完全不合理。</p> <p>请各参见单位及政府部门再三考虑此方案是否为最优方案，建议祥泰城小区所属路段采用地下盾构隧道方案。</p>	<p>4.具体规划问题与建设项目环境影响评价无关，不属于建设项目环境影响评价公众参与的内容，公众可以依法另行向其他有关部门反映。</p> <p>5. 声屏障沿线路方向附加长度通过声学计算确定。</p>	
19	刘先生	电子邮件	大辛庄小区	<p>1、至今未公开详细的施工方案，为什么不选择地下而选择地上，选择地上居民区是全封闭还是其他，施工方案有无可行性论证，大辛庄、祥泰城居民的意见重要性如何；</p> <p>2、大辛庄为回迁居民，祥泰城为新入城居民，2014 年祥泰城开始售卖，那时已有传言建设联络线，是否存在信息公示的问题，大部分居民并不知道有此规划；</p> <p>3、数次民调显示，不同意改路线施工方案，施工方是否考虑了民调意见。</p>	<p>1.目前是地上方案，大辛庄小区段是全封闭声屏障。</p> <p>2.具体规划问题与建设项目环境影响评价无关，不属于建设项目环境影响评价公众参与的内容，公众可以依法另行向其他有关部门反映。</p> <p>3.线路方案问题与建设项目环境影响评价无关，不属于建设项目环境影响评价公众参与的内容，公众可以依法另行向其他有关部门反映。</p>

新建铁路济南站至济青高铁联络线环境影响评价公众参与说明

20	马先生	电子邮件	祥泰城文璟园	<p>我是济南市历城区祥泰城文璟园 8 号楼居民，距离济青高铁联络线约 200m，一直以来密切关注济青高铁联络线问题，先前对此项目建设也提出异议，现在仍然坚持自己的观点，对本项目的建设持反对意见。具体理由如下：</p> <p>1、为了自己和家人的生活环境，坚决反对高铁线！大辛河沿岸先前规划为绿色长廊，现在变规划为高铁，剥夺了两岸数万居民一个休憩场地，还将增加为一个噪音辐射的污染源。本身祥泰城小区环境就极其恶劣，南边电厂、北边高压线，渣土满天飞，一块绿地都没有，承诺建设的滨河公园还没动静却又来个这破坏生态的规划，难以接受！</p> <p>2、项目本身就存在触及生态红线、诸多不合乎规范的地方。</p> <p>①在本环评报告中有这么一段话“建议沿线规划部门参照本报告书噪声预测结果，合理规划铁路两侧土地功能；距铁路外轨中心线两侧 30m 内区域禁止新建居民住宅、学校和医院等噪声敏感建筑物；线路两侧无遮挡时，在距离铁路外侧股道中心线 200m 内区域建设噪声敏感建筑物的，应按照噪声污染防治法规定提出相应的规划设计要求，采取减轻、避免铁路噪声影响的措施”。也就是说在已建成铁路沿线 30m~200m 范围内是不适宜建设住宅进行居住的。那么，为什么反过来在已建成住宅的 200m 范围内就可以建设铁路了呢，难道这两个地方不是相互违背的吗？</p> <p>②在 2018 年 10 月份的新闻报道中有这么一段话：</p>	<p>1. 工程全线铺设无缝长钢轨，采用有碴道床降低列车经过产生的噪声；限制列车行驶速度不超过 120 km/h，且列车通过不鸣笛。</p> <p>本工程为城际铁路，设计运行速度为 120/km，全线铺设无缝线路。</p> <p>声环境现状监测结果：祥泰城文璟园昼、夜噪声等效声级分别为 48.7~55.2dB(A)、45.3~53.6dB(A)，昼间超标 0.2dB(A)，夜间超标 0.3~8.6dB(A)。</p> <p>2030 年噪声预测结果：泰城文璟园昼、夜噪声等效声级分别为 50.3~55.7dB(A)、47.0~54.0dB(A)，昼间超标 0.7dB(A)，夜间超标 2~9dB(A)。</p> <p>采取声屏障措施后，祥泰城文璟园昼、夜噪声等效声级相比现状增加 0.1dB(A)。</p> <p>2.本工程不涉及生态红线。沿线考虑绿化措施降低对生态环境的影响。</p> <p>①《中华人民共和国噪声污染防治法》第三十六条 “建设经过已有的噪声敏感建筑物集中区域的高速公路和城市高架、轻轨道路，有可能造成环境噪声污染的，应当设置声屏障或者采取其他有效的控制环境噪声污染</p>
----	-----	------	--------	---	--

			<p><b>放弃隧道改用地上高架 沿既有河道对城市分割影响小</b></p> <p>这条铁路会怎么修建?曾说法称“该线主城区将采取盾构隧道的形式进行建设,建成后将成为济南首条穿地下隧道的铁路线。”真的是这样吗?莫先生对此进行了回应,他告诉记者,“此前确有计划通过隧道来走,但后来考虑到济南东站与济南站连接的紧迫性,就放弃了穿地下隧道这一设计方案,改为采用地上高架的形式。这样一来,可以节约18个月。”中国铁路设计集团有限公司相关负责人莫先生告诉记者,为了尽快建成这一联络线,选用了高架的方案。记者获悉,公示方案仍在论证,将充分考虑环境、技术等多方面因素,最终方案需待正式批复后才能最终确定。</p> <p>为了尽快使项目落地建设完成,全然不顾对周边居民的影响,势必要遭受到人民的强烈反对,遭到公众的质问和谴责!</p> <p>③环评稳评通过了?调查结果有多少居民同意了?请拿出调查数据和表单公示与众。</p> <p>④关于一段自然资源部批复本项目的资料也让人深思。</p>	<p>的措施。”</p> <p>②具体线路方案问题与建设项目环境影响评价无关,不属于建设项目环境影响评价公众参与的内容,公众可以依法另行向其他有关部门反映。</p> <p>③稳评问题与建设项目环境影响评价无关,不属于建设项目环境影响评价公众参与的内容,公众可以依法另行向其他有关部门反映。</p> <p>④用地预审的问题与建设项目环境影响评价无关,不属于建设项目环境影响评价公众参与的内容,公众可以依法另行向其他有关部门反映。</p>
--	--	--	--	---

			 <p>触及到各种红线的项目都可以短时间内通过人为操作成为合理合法合规合情的事情，效率如此之高真是令人叹为观止！</p> <p>希望领导能本着为人民服务的宗旨，充分考虑两岸利益居民的诉求，尽量避免对居民生活造成影响，也请考察下祥泰城小区周围这恶劣的生活环境，能给我们、给济南多一点绿色，少一点污染。</p>	
--	--	--	--	--

<p>21</p>	<p>孟先生</p>	<p>电子邮件</p>	<p>祥泰城阳光尚东</p>	<p>我是济南市历城区祥泰城阳光尚东 7 号楼 1 单元居民，距离新建济南站至济青高铁联络线距离为 160m。在此，对环评报告中的高架桥方案提出异议。</p> <p>本人 2016 年购买此阳光尚东住宅时，黄台铁路联络线未规划，本人也从未听说过联络线存在。本人买房在前，铁路规划在后，该铁路的规划，使房屋严重贬值，本人利益严重受损。是否应当给予补偿？</p> <p>本着先大家，后小家的精神，我在第一次环评时同意采用隧道方案。但是为了 18 个月工期，本次规划竟然舍弃隧道方案，采用高架桥，让人感到莫名其妙！</p> <p><a href="http://news.bandao.cn/a/135574.html">http://news.bandao.cn/a/135574.html</a></p> <p>便可到达济南新东站。</p> <p><b>放弃隧道改用地上高架 沿既有河道对城市分割影响小</b></p> <p>这条铁路会怎么修建？曾有说法称“该线主城区将采取盾构隧道的形式进行建设，建成后将成为济南首条穿地下隧道的铁路线。”真的是这样吗？莫先生对此进行了回应，他告诉记者，“此前确有计划通过隧道来走，但后来考虑到济南东站与济南站连接的紧迫性，就放弃了穿地下隧道这一设计方案，改为采用地上高架的形式。这样一来，可以节约18个月。”中国铁路设计集团有限公司相关负责人莫先生告诉记者，为了尽快建成这一联络线，选用了高架的方案。记者获悉，公示方案仍在论证，将充分考虑环境、技术等多方面因素，最终方案需待正式批复后才能最终确定。</p> <p>选用高架这一方式不会对城市规划和发展起到割裂作用？对于记者的疑问，莫先生表示，“该联络线主要沿大辛河和小清河这一既有河道走廊，沿着河道走，对城市分割影响不大。这是联通济南站比较好的走廊，拆迁量和对城市分割都比较小。”据悉，目前是可研阶段，下一步将进行初步设计，现场放线。</p> <p>该报道明显表示由最初的为广大市民生活考虑而选择地下隧道方案改为高架桥方案的原因就是为了能够缩短工期。这样的理由是说不过去的，也经不起老百姓的质问的。</p> <p>又有人说是因为靠近大辛河，地下盾构隧道不稳定，后期会造成不均匀沉降。那么请问，采用高架桥桥墩就不</p>	<p>1. 贬值补偿问题与建设项目环境影响评价无关，不属于建设项目环境影响评价公众参与的内容，公众可以依法另行向其他有关部门反映。</p>
-----------	------------	-------------	----------------	---	---

			<p>会造成不均匀沉降吗？再者说了，以国家现有施工技术，海底隧道都能建成，这个就建设不了吗？</p> <p>还有人会说该线路靠近大辛庄遗址，地下隧道会造成文物破坏，那么高架桥打桩就不会造成破坏吗？</p> <p>因此，恳请政府部门及相关人员不要仅仅为了缩短工期和节省建设费用，而不顾周边居民的殷切诉求。我强烈要求采用地下隧道方案修建该条联络线，坚决反对高架桥方案。请多向北京清华园内高铁规划、设计单位对标、学习。我们铁路沿线居民将持续关注该线路进展情况！</p> <p>另外本人对环评报告由如下异议：</p> <p>按照环评报告中噪音影响部分的内容，在采用全封闭隔音墙措施后，预测 2030 年夜间噪音比现状恶化了 0.1dB，到 2040 年会影响会进一步增大。要知道这个数据是在各种条件都非常理想的情况下得出的，只要有一个条件达不到假设的理想状况，影响将会进一步扩大。我在此表明个人观点，要从小区周边修铁路可以，但绝对不能造成噪音的增大。</p> <p>请建设单位及环评单位向有关部门咨询以下问题：济南市有没有统一的长期规划，难道非得用铁路把城市分割的七零八碎吗？如果是这条联络线早有规划，且要从大辛河东岸走形，为什么不在济南市城市规划时进行确定，为什么要将离铁路线这么近的大辛庄、祥泰城临近铁路线的土地规划为住宅用地，难道是为了政府多卖点地皮钱，为了搞“土地财政”？</p> <p>这条联络线本来就属于后期规划，应该避开居民区，</p>	<p>线路方案问题与建设项目环境影响评价无关，不属于建设项目环境影响评价公众参与的内容，公众可以依法另行向其他有关部门反映。</p> <p>工程全线铺设无缝长钢轨，采用有碴道床降低列车经过产生的噪声；限制列车行驶速度不超过 120 km/h，且列车通过不鸣笛。</p> <p>声环境现状监测结果：祥泰城阳光尚东昼、夜噪声等效声级分别为 51.1~54.4dB(A)、52.0~57.7dB(A)，昼间达标，夜间超标 7.0~12.7dB(A)。</p> <p>2030 年噪声预测结果：祥泰城阳光尚东昼、夜噪声等效声级分别为 51.8~55.0dB(A)、52.2~57.8dB(A)，昼间达标，夜间超标 7.2~12.8dB(A)。</p> <p>采取声屏障措施后，祥泰城阳光尚东昼、夜噪声等效声级相比现状无增量。</p> <p>规划问题与建设项目环境影响评价无关，不属于建设项目环境影响评价公众参与的内容，公众可以依法另行向其他有关部门反映。</p>
--	--	--	---	---

			<p>达到不影响居民生活的目标。在本环评报告中有这么一段话“建议沿线规划部门参照本报告书噪声预测结果，合理规划铁路两侧土地功能：距铁路外轨中心线两侧 30m 内区域禁止新建居民住宅、学校和医院等噪声敏感建筑物；线路两侧无遮挡时，在距离铁路外侧股道中心线 200m 内区域建设噪声敏感建筑物的，应按照噪声污染防治法规定提出相应的规划设计要求，采取减轻、避免铁路噪声影响的措施”。也就是说在已建成铁路沿线 30m~200m 范围内是不适宜建设住宅进行居住的。那么，为什么反过来在已建成住宅的 200m 范围内就可以建设铁路了呢，难道这两个地方不是相互违背的吗？</p> <p>希望有关人员能对以上问题给出一个合理的解释。</p> <p>修建跨胶济铁路、工业北路高架特大桥，高度需要在 20m 以上，会给人一种视觉上的不适感，无形中城市再次进行了分割。相信济南市居民早就饱受胶济铁路带来的困扰，要穿过胶济铁路需要绕行相当远的距离，尤其是在下雨天，桥下积水造成交通瘫痪。胶济铁路将济南南北方向分割，而联络线又将济南东部城区进行东西向分割。修建跨工业北路的特大桥，不会给济南市带来美感，反而会招来“诟病”。</p> <p>济南老火车站股道不远，作为一名受过高等教育的市民，对于该条联络线的建设并不是无理取闹的阻拦，只是希望能达到合法权益的保障，不希望该条线路给生活带来噪音、视觉方面的影响。因此，强烈要求使用地下隧道方案。</p>	<p>《中华人民共和国噪声污染防治法》第三十六条 “建设经过已有的噪声敏感建筑物集中区域的高速公路和城市高架、轻轨道路，有可能造成环境噪声污染的，应当设置声屏障或者采取其他有效的控制环境噪声污染的措施。”</p>
--	--	--	--	--

22	石先生	电子邮件	祥泰城	<p>你好，我是祥泰城居民，现在就“济南站至济青高铁联络线”（以下简称“联络线”）从大辛河铺设高架事宜提出强烈反对意见，我们已经多次上访，也多次签署联名信表达我们的反对意见</p> <p>联络线从大辛河铺设的危害如下：</p> <p>（一）大辛河沿岸周边居民区众多且集中，有大辛庄、幸福柳、小辛庄、祥泰城、黄台电厂宿舍、渔场宿舍、周庄新园、西周小区、东城御景等，居民近 10 万人，联络线紧挨居民区直穿而过，距离居民区不足 50 米，高铁高压电磁辐射会严重影响身体健康，噪音污染会影响正常生活；</p> <p>（二）大辛河附近有山师附中和大辛庄小学以及多所幼儿园以及新落成的祥泰实验中学、小学，铁路联络线电磁污染会对孩子们学习、生活以及成长带来很大负面影响；</p> <p>（三）联络线经过生态红线，而且经过华山风景区，对整个风景区效果产生很不好的影响。</p> <p>（四）济南市几届领导都相继制定完善了大辛河治理方案以及滨河风景区规划，此联络线的建成会对原有规划产生不可逆的影响，对城市规划以及济南市的发展起到割裂作用。</p> <p>（五）大辛河是泄洪河，汛期河水非常急，沿大辛河建高铁线堵塞河道，严重影响周边居民安全。</p> <p>我们沿线 6000 余户（当前数据，新楼盘在建）对于自身居住环境的安全性及整个济南的整体性的考虑的诉</p>	<p>工程全线铺设无缝长钢轨，采用有碴道床降低列车经过产生的噪声；限制列车行驶速度不超过 120 km/h，且列车通过不鸣笛。</p> <p>声环境现状监测结果：祥泰城阳光尚东昼、夜噪声等效声级分别为 51.1~54.4dB(A)、52.0~57.7dB(A)，昼间达标，夜间超标 7.0~12.7dB(A)；祥泰城文澜园昼、夜噪声等效声级 45.3~52.3dB(A)、47.3~49.2dB(A)，昼间达标，夜间超标 2.3~4.2dB(A)；祥泰城文璟园昼、夜噪声等效声级分别为 48.7~55.2dB(A)、45.3~53.6dB(A)，昼间超标 0.2dB(A)，夜间超标 0.3~8.6dB(A)。</p> <p>2030 年噪声预测结果：祥泰城阳光尚东昼、夜噪声等效声级分别为 51.8~55.0dB(A)、52.2~57.8dB(A)，昼间达标，夜间超标 7.2~12.8dB(A)；祥泰城文澜园昼、夜噪声等效声级 47.4~53.4dB(A)、48.6~50.3dB(A)，昼间达标，夜间超标 1.7~5.3dB(A)；祥泰城文璟园昼、夜噪声等效声级分别为 50.3~55.7dB(A)、47.0~54.0dB(A)，昼间超标 0.7dB(A)，夜间超标 2~9dB(A)。</p> <p>采取声屏障措施后，2030 年祥泰城阳光尚东昼、夜噪声等效声级相比现状无增量；祥泰城文澜园昼、夜噪声等效声级相比现状增加 0.1dB(A)；祥泰城文璟园昼、夜噪声等效声级相比现状增加 0.1dB(A)。</p> <p>本工程接触网电压为 27.5kv，满足《电磁环境控制限值》中 100KV 以下豁免管理的要求。本工程无新建牵引变电所，新建 GSM-R 基站距离居民区较远，满足相关标准要求。</p>
----	-----	------	-----	---	--



新建铁路济南站至济青高铁联络线环境影响评价公众参与说明

				求如石沉大海，各个部门只说记录、记录、记录、反应、反应、反应，我们发了无数的邮件，打了无数的电话，发了无数的短信，上访三次，联名信签了三次至今没有准确的答复,我们广大老百姓坚决反对联络线穿过我们将一辈子生活的地方。	本工程不涉及生态红线，不经过华山风景区城市规划问题与建设项目环境影响评价无关，不属于建设项目环境影响评价公众参与的内容，公众可以依法另行向其他有关部门反映。 防洪与建设项目环境影响评价无关，不属于建设项目环境影响评价公众参与的内容，公众可以依法另行向其他有关部门反映。
23	王先生	电子邮件	祥泰城	不同意地上建（建议走地上既不影响城市建设发展，也不影响周围人的正常生活）建议走地下隧道。	线路方案问题与建设项目环境影响评价无关，不属于建设项目环境影响评价公众参与的内容，公众可以依法另行向其他有关部门反映。
24	王女士	电子邮件	祥泰城文璟园	<p>我是济南市历城区祥泰城文璟园1号楼居民，距离新建济南站至济青高铁联络线距离为150m。在此，对环评报告中的高架桥方案提出异议。</p> <p>按照环评报告中噪音影响部分的内容，祥泰城夜间噪声已经超标，再建高架铁路肯定超标，你们得出报告合格的结论不是打自嘴巴吗？！！！！在采用全封闭隔音墙措施后，预测2030年夜间噪音比现状恶化了0.1dB，到2040年会影响会进一步增大。要知道这个数据是在各种条件都非常理想的情况下得出的，只要有一个条件达不到假设的理想状况，影响将会进一步扩大。这根本就是纸上谈兵，根本就不可能做到。我专门去附近万科挨着胶济线的楼房看了，和铁路距离200多米，高铁经过框框的响，个人感觉那个噪声是不能忍受的，绝对是0.1db的十倍甚至百倍！！请你们造假的时候也造假的好看点！！</p>	<p>工程全线铺设无缝长钢轨，采用有碴道床降低列车经过产生的噪声；限制列车行驶速度不超过120km/h，且列车通过不鸣笛。</p> <p>声环境现状监测结果：祥泰城文璟园昼、夜噪声等效声级分别为48.7~55.2dB(A)、45.3~53.6dB(A)，昼间超标0.2dB(A)，夜间超标0.3~8.6dB(A)。</p> <p>2040年噪声预测结果：泰城文璟园昼、夜噪声等效声级分别为51.2~56.1dB(A)、48.0~54.3dB(A)，昼间超标0.7dB(A)，夜间超标3~9.3dB(A)。</p> <p>采取声屏障措施后，祥泰城文璟园昼、夜噪声等效声级相比现状增加0.1dB(A)。具体预测过程可查阅征求意见稿。</p> <p>具体规划问题与建设项目环境影响评价无关，不属于建设项目环境影响评价公众参与的内容，公众可以依</p>

新建铁路济南站至济青高铁联络线环境影响评价公众参与说明

				<p>另外,想请建设单位及环评单位向有关部门咨询以下问题:济南市有没有统一的长期规划,难道非得用铁路把城市分割的七零八碎吗?如果是这条联络线早有规划,且要从大辛河东岸走形,为什么不在济南市城市规划时进行确定,为什么要将离铁路线这么近的大辛庄、祥泰城临近铁路线的土地规划为住宅用地,难道是为了政府多卖点地皮钱,为了搞“土地财政”?</p> <p>如果是这条联络线是后期规划,那么就应该避开居民区,达到不影响居民生活的目标。在本环评报告中有这么一段话“建议沿线规划部门参照本报告书噪声预测结果,合理规划铁路两侧土地功能;距铁路外轨中心线两侧 30m 内区域禁止新建居民住宅、学校和医院等噪声敏感建筑物;线路两侧无遮挡时,在距离铁路外侧股道中心线 200m 内区域建设噪声敏感建筑物的,应按照国家噪声污染防治法规定提出相应的规划设计要求,采取减轻、避免铁路噪声影响的措施”。也就是说在已建成铁路沿线 30m~200m 范围内是不适宜建设住宅进行居住的。那么,为什么反过来在已建成住宅的 200m 范围内就可以建设铁路了呢,难道这两个地方不是相互违背的吗!!!! 另外,高铁联络线在大辛庄遗址保护范围内,不知道你们怎么通过项目的!!! 我坚决反对高铁联络线沿大辛河建设!!!</p>	<p>法另行向其他有关部门反映。</p> <p>《中华人民共和国噪声污染防治法》第三十六条 “建设经过已有的噪声敏感建筑物集中区域的高速公路和城市高架、轻轨道路,有可能造成环境噪声污染的,应当设置声屏障或者采取其他有效的控制环境噪声污染的措施。”</p>
25	温先生	电子邮件	祥泰城阳光尚东	<p>我是济南市历城区祥泰城阳光尚东七号楼居民,距离新建济南站至济青高铁联络线距离为 145m。在此,对环评报告中的高架桥方案提出异议。</p> <p>按照环评报告中噪音影响部分的内容,在采用全</p>	<p>工程全线铺设无缝长钢轨,采用有碴道床降低列车经过产生的噪声;限制列车行驶速度不超过 120 km/h,且列车通过不鸣笛。</p> <p>声环境现状监测结果:祥泰城阳光尚东昼、夜噪声</p>

			<p>封闭隔音墙措施后，预测 2030 年夜间噪音比现状恶化了 0.1dB，到 2040 年会影响会进一步增大。要知道这个数据是在各种条件都非常理想的情况下得出的，只要有一个条件达不到假设的理想状况，影响将会进一步扩大。我在此表明个人观点，要从小区周边修铁路可以，但绝对不能造成噪音的增大。</p> <p>另外，想请建设单位及环评单位向有关部门咨询以下问题：济南市有没有统一的长期规划，难道非得用铁路把城市分割的七零八碎吗？如果是这条联络线早有规划，且要从大辛河东岸走形，为什么不在济南市城市规划时进行确定，为什么要将离铁路线这么近的大辛庄、祥泰城临近铁路线的土地规划为住宅用地。</p> <p>如果是这条联络线是后期规划，那么就on应该避开居民区，达到不影响居民生活的目标。在本环评报告中有这么一段话“建议沿线规划部门参照本报告书噪声预测结果，合理规划铁路两侧土地功能；距铁路外轨中心线两侧 30m 内区域禁止新建居民住宅、学校和医院等噪声敏感建筑物；线路两侧无遮挡时，在距离铁路外侧股道中心线 200m 内区域建设噪声敏感建筑物的，应按照噪声污染防治法规定提出相应的规划设计要求，采取减轻、避免铁路噪声影响的措施”。也就是说在已建成铁路沿线 30m~200m 范围内是不适宜建设住宅进行居住的。那么，为什么反过来在已建成住宅的 200m 范围内就可以建设铁路了呢，难道这两个地方不是相互违背的吗？</p>	<p>等效声级分别为 51.1~54.4dB(A)、52.0~57.7dB(A)，昼间达标，夜间超标 7.0~12.7dB(A)。</p> <p>2030 年噪声预测结果：祥泰城阳光尚东昼、夜噪声等效声级分别为 51.8~55.0dB(A)、52.2~57.8dB(A)，昼间达标，夜间超标 7.2~12.8dB(A)。</p> <p>采取声屏障措施后，祥泰城阳光尚东昼、夜噪声等效声级相比现状无增量。</p> <p>规划问题与建设项目环境影响评价无关，不属于建设项目环境影响评价公众参与的内容，公众可以依法另行向其他有关部门反映。</p> <p>《中华人民共和国噪声污染防治法》第三十六条 “建设经过已有的噪声敏感建筑物集中区域的高速公路和城市高架、轻轨道路，有可能造成环境噪声污染的，应当设置声屏障或者采取其他有效的控制环境噪声污染的措施。”</p>
--	--	--	--	---

			<p>希望有关人员能对以上问题给出一个合理的解释。</p> <p>修建跨胶济铁路、工业北路高架特大桥，高度需要在 20m 以上，会给人一种视觉上的不适感，无形中将城市再次进行了分割。相信济南市居民早就饱受胶济铁路带来的困扰，要穿过胶济铁路需要绕行相当远的距离，尤其是在下雨天，桥下积水造成交通瘫痪。胶济铁路将济南南北方向分割，而联络线又将济南东部城区进行东西向分割。修建跨工业北路的特大桥，不会给济南市带来美感，反而会招来“诟病”。</p> <p>作为一名受过高等教育的市民，对于该条联络线的建设并不是无理取闹的阻拦，只是希望能达到合法权益的保障，不希望该条线路给生活带来噪音、视觉方面的影响。因此，强烈要求使用该环评报告第 2 页《新建济南站至济青高铁联络线线路平纵断面示意图》中地下隧道方案。</p> <p>在 2018 年 10 月份的新闻报道中有这么一段话：</p> <p><b>放弃隧道改用地上高架 沿既有河道对城市分割影响小</b></p> <p>这条铁路会怎么修建?曾有说法称“该线主城区将采取盾构隧道的形式进行建设，建成后将成为济南首条穿地下隧道的铁路线。”真的是这样吗?莫先生对此进行了回应，他告诉记者，“此前确有计划通过隧道来走，但后来考虑到济南东站与济南站连接的紧迫性，就放弃了穿地下隧道这一设计方案，改为采用地上高架的形式。这样一来，可以节约18个月。”中国铁路设计集团有限公司相关负责人莫先生告诉记者，为了尽快建成这一联络线，选用了高架的方案。记者获悉，公示方案仍在论证，将充分考虑环境、技术等多方面因素，最终方案需待正式批复后才能最终确定。</p>	<p>本段桥梁多采用圆端形实体墩，外观较为轻巧、美观。</p> <p>线路方案问题与建设项目环境影响评价无关，不属于建设项目环境影响评价公众参与的内容，公众可以依法另行向其他有关部门反映。</p>
--	--	--	--	--

新建铁路济南站至济青高铁联络线环境影响评价公众参与说明

				<p>该报道明显表示由最初的为广大市民生活考虑而选择地下隧道方案改为高架桥方案的原因就是为了能够缩短工期。这样的理由是说不过去的，也经不起老百姓的质问的。</p> <p>又有人说是因为靠近大辛河，地下盾构隧道不稳定，后期会造成不均匀沉降。那么请问，采用高架桥桥墩就不会造成不均匀沉降吗？再者说了，以国家现有施工技术，海底隧道都能建成，这个就建设不了吗？</p> <p>还有人会说该线路靠近大辛庄遗址，地下隧道会造成文物破坏，那么高架桥打桩就不会造成破坏吗？</p> <p>因此，恳请政府部门及相关人员不要仅仅为了缩短工期和节省建设费用，而不顾周边居民的殷切诉求。我强烈要求采用地下隧道方案修建该条联络线，坚决反对高架桥方案。请多向北京清华园内高铁规划、设计单位对标、学习。</p> <p>我们铁路沿线居民将持续关注该线路进展情况！</p>	
26	小夕	电子邮件	/	<p>本项目为人们带来的便利我们理解，但是周边为多个大型居民社区，项目距离多个小区距离不足 200 米，噪音及高压环境必然影响周居民生活。此外周围社区居民已经一再发对该项目经过居民小区，请充分考虑周边居民的健康及生活，给百姓一个安静安全的环境。建议项目避开周边大型社区，合理建设。</p>	<p>工程全线铺设无缝长钢轨，采用有碴道床降低列车经过产生的噪声；限制列车行驶速度不超过 120 km/h，且列车通过不鸣笛。</p> <p>声环境现状监测结果：祥泰城阳光尚东昼、夜噪声等效声级分别为 51.1~54.4dB(A)、52.0~57.7dB(A)，昼间达标，夜间超标 7.0~12.7dB(A)；祥泰城文澜园昼、夜噪声等效声级 45.3~52.3dB(A)、47.3~49.2dB(A)，昼间达标，夜间超标 2.3~4.2dB(A)；祥泰城文璟园昼、夜噪声等效声级分别为 48.7~55.2dB(A)、45.3~53.6dB(A)，</p>

新建铁路济南站至济青高铁联络线环境影响评价公众参与说明

					<p>昼间超标 0.2dB(A)，夜间超标 0.3~8.6dB(A)。</p> <p>2030 年噪声预测结果：祥泰城阳光尚东昼、夜噪声等效声级分别为 51.8~55.0dB(A)、52.2~57.8dB(A)，昼间达标，夜间超标 7.2~12.8dB(A)；祥泰城文澜园昼、夜噪声等效声级 47.4~53.4dB(A)、48.6~50.3dB(A)，昼间达标，夜间超标 1.7~5.3dB(A)；祥泰城文璟园昼、夜噪声等效声级分别为 50.3~55.7dB(A)、47.0~54.0dB(A)，昼间超标 0.7dB(A)，夜间超标 2~9dB(A)。</p> <p>采取声屏障措施后，2030 年祥泰城阳光尚东昼、夜噪声等效声级相比现状无增量；祥泰城文澜园昼、夜噪声等效声级相比现状增加 0.1dB(A)；祥泰城文璟园昼、夜噪声等效声级相比现状增加 0.1dB(A)。</p> <p>本工程接触网电压为 27.5kv，满足《电磁环境控制限值》中 100KV 以下豁免管理的要求。本工程无新建牵引变电所，新建 GSM-R 基站距离居民区较远，满足相关标准要求。</p>
27	于先生	电子邮件	祥泰城文澜园	<p>我是济南市历城区祥泰城文澜园 C3 号楼居民，距离新建济南站至济青高铁联络线距离为 145m。在此，对环评报告中的高架桥方案提出异议。</p> <p>按照环评报告中噪音影响部分的内容，在采用全封闭隔音墙措施后，预测 2030 年夜间噪音比现状恶化了 0.1dB，到 2040 年会影响会进一步增大。要知道这个数据是在各种条件都非常理想的情况下得出的，只要有一个条件达不到假设的理想状况，影响将会进一步扩大。我在此表明个人观点，要从小区周边修铁路</p>	<p>工程全线铺设无缝长钢轨，采用有碴道床降低列车经过产生的噪声；限制列车行驶速度不超过 120 km/h，且列车通过不鸣笛。</p> <p>声环境现状监测结果：祥泰城文澜园昼、夜噪声等效声级 45.3~52.3dB(A)、47.3~49.2dB(A)，昼间达标，夜间超标 2.3~4.2dB(A)。</p> <p>2030 年噪声预测结果：祥泰城文澜园昼、夜噪声等效声级 47.4~53.4dB(A)、48.6~50.3dB(A)，昼间达标，夜间超标 1.7~5.3dB(A)。</p> <p>采取声屏障措施后，祥泰城文澜园昼、夜噪声等效</p>

			<p>可以，但绝对不能造成噪音的增大。</p> <p>另外，想请建设单位及环评单位向有关部门咨询以下问题：济南市有没有统一的长期规划，难道非得用铁路把城市分割的七零八碎吗？如果是这条联络线早有规划，且要从大辛河东岸走形，为什么不在济南市城市规划时进行确定，为什么要将离铁路线这么近的大辛庄、祥泰城临近铁路线的土地规划为住宅用地，难道是为了政府多卖点地皮钱，为了搞“土地财政”？</p> <p>如果是这条联络线是后期规划，那么就应该避开居民区，达到不影响居民生活的目标。在本环评报告中有这么一段话“建议沿线规划部门参照本报告书噪声预测结果，合理规划铁路两侧土地功能；距铁路外轨中心线两侧 30m 内区域禁止新建居民住宅、学校和医院等噪声敏感建筑物；线路两侧无遮挡时，在距离铁路外侧股道中心线 200m 内区域建设噪声敏感建筑物的，应按照噪声污染防治法规定提出相应的规划设计要求，采取减轻、避免铁路噪声影响的措施”。也就是说在已建成铁路沿线 30m~200m 范围内是不适宜建设住宅进行居住的。那么，为什么反过来在已建成住宅的 200m 范围内就可以建设铁路了呢，难道这两个地方不是相互违背的吗？</p> <p>希望有关人员能对以上问题给出一个合理的解释。</p> <p>修建跨胶济铁路、工业北路高架特大桥，高度需要在 20m 以上，会给人一种视觉上的不适感，无形中</p>	<p>声级相比现状增加 0.1dB(A)。</p> <p>规划问题与建设项目环境影响评价无关，不属于建设项目环境影响评价公众参与的内容，公众可以依法另行向其他有关部门反映。</p> <p>《中华人民共和国噪声污染防治法》第三十六条 “建设经过已有的噪声敏感建筑物集中区域的高速公路和城市高架、轻轨道路，有可能造成环境噪声污染的，应当设置声屏障或者采取其他有效的控制环境噪声污染的措施。”</p>
--	--	--	---	---

			<p>将城市再次进行了分割。相信济南市居民早就饱受胶济铁路带来的困扰，要穿过胶济铁路需要绕行相当远的距离，尤其是在下雨天，桥下积水造成交通瘫痪。胶济铁路将济南南北方向分割，而联络线又将济南东部城区进行东西向分割。修建跨工业北路的特大桥，不会给济南市带来美感，反而会招来“诟病”。</p> <p>作为一名受过高等教育的市民，对于该条联络线的建设并不是无理取闹的阻拦，只是希望能达到合法权益的保障，不希望该条线路给生活带来噪音、视觉方面的影响。因此，强烈要求使用该环评报告第2页《新建济南站至济青高铁联络线线路平纵断面示意图》中地下隧道方案。</p> <p>在2018年10月份的新闻报道中有这么一段话：</p> <p><b>放弃隧道改用地上高架 沿既有河道对城市分割影响小</b></p> <p>这条铁路会怎么修建？曾有说法称“该线主城区将采取盾构隧道的形式进行建设，建成后将成为济南首条穿地下隧道的铁路线。”真的是这样吗？莫先生对此进行了回应，他告诉记者，“此前确有计划通过隧道来走，但后来考虑到济南东站与济南站连接的紧迫性，就放弃了穿地下隧道这一设计方案，改为采用地上高架的形式。这样一来，可以节约18个月。”中国铁路设计集团有限公司相关负责人莫先生告诉记者，为了尽快建成这一联络线，选用了高架的方案。记者获悉，公示方案仍在论证，将充分考虑环境、技术等多方面因素，最终方案需待正式批复后才能最终确定。</p> <p>该报道明显表示由最初的为广大市民生活考虑而选择地下隧道方案改为高架桥方案的原因就是为了能够缩短工期。这样的理由是说不过去的，也经不起老百姓的质询的。</p>	<p>本段桥梁多采用圆端形实体墩，外观较为轻巧、美观。</p> <p>线路方案问题与建设项目环境影响评价无关，不属于建设项目环境影响评价公众参与的内容，公众可以依法另行向其他有关部门反映。</p>
--	--	--	---	--



新建铁路济南站至济青高铁联络线环境影响评价公众参与说明

				<p>又有人说是因为靠近大辛河，地下盾构隧道不稳定，后期会造成不均匀沉降。那么请问，采用高架桥桥墩就不会造成不均匀沉降吗？再者说了，以国家现有施工技术，海底隧道都能建成，这个就建设不了吗？</p> <p>还有人会说该线路靠近大辛庄遗址，地下隧道会造成文物破坏，那么高架桥打桩就不会造成破坏吗？</p> <p>因此，恳请政府部门及相关人员不要仅仅为了缩短工期和节省建设费用，而不顾周边居民的殷切诉求。我强烈要求采用地下隧道方案修建该条联络线，坚决反对高架桥方案。请多向北京清华园内高铁规划、设计单位对标、学习。我们铁路沿线居民将持续关注该线路进展情况！</p>	
28	张先生	电子邮件	祥泰城阳光尚东	<p>我是济南市历城区祥泰城阳光尚东 12 号楼居民，距离新建的黄台联络线距离只有 150 米左右，对此次方案的高架桥方案提出异议，希望各部门领导能够高度重视，进行实地的考察和测量，并出具合理并符合民生的可行性方案。</p> <p>按照环评报告中噪音影响部分的内容，在采用全封闭隔音墙措施后，预测 2030 年夜间噪音比现状恶化了 0.1dB，到 2040 年会影响会进一步增大。要知道这个数据是在各种条件都非常理想的情况下得出的，只要有一个条件达不到假设的理想状况，影响将会进一步扩大。我在此表明个人观点，要从小区周边修铁路可以，但绝对不能造成噪音的增大。</p> <p>如果是这条联络线是后期规划，那么就on应该避开</p>	<p>工程全线铺设无缝长钢轨，采用有碴道床降低列车经过产生的噪声；限制列车行驶速度不超过 120 km/h，且列车通过不鸣笛。</p> <p>声环境现状监测结果：祥泰城阳光尚东昼、夜噪声等效声级分别为 51.1~54.4dB(A)、52.0~57.7dB(A)，昼间达标，夜间超标 7.0~12.7dB(A)。</p> <p>2030 年噪声预测结果：祥泰城阳光尚东昼、夜噪声等效声级分别为 51.8~55.0dB(A)、52.2~57.8dB(A)，昼间达标，夜间超标 7.2~12.8dB(A)。</p> <p>采取声屏障措施后，祥泰城阳光尚东昼、夜噪声等效声级相比现状无增量。</p>

			<p>居民区，达到不影响居民生活的目标。在本环评报告中有这么一段话“建议沿线规划部门参照本报告书噪声预测结果，合理规划铁路两侧土地功能；距铁路外轨中心线两侧 30m 内区域禁止新建居民住宅、学校和医院等噪声敏感建筑物；线路两侧无遮挡时，在距离铁路外侧股道中心线 200m 内区域建设噪声敏感建筑物的，应按照噪声污染防治法规定提出相应的规划设计要求，采取减轻、避免铁路噪声影响的措施”。也就是说在已建成铁路沿线 30m~200m 范围内是不适宜建设住宅进行居住的。那么，为什么反过来在已建成住宅的 200m 范围内就可以建设铁路了呢，难道这两个地方不是相互违背的吗？</p> <p>希望有关人员能对以上问题给出一个合理的解释。</p> <p>修建跨胶济铁路、工业北路高架特大桥，高度需要在 20m 以上，会给人一种视觉上的不适感，无形中将城市再次进行了分割。相信济南市居民早就饱受胶济铁路带来的困扰，要穿过胶济铁路需要绕行相当远的距离，尤其是在下雨天，桥下积水造成交通瘫痪。胶济铁路将济南南北方向分割，而联络线又将济南东部城区进行东西向分割。修建跨工业北路的特大桥，不会给济南市带来美感，反而会招来“诟病”。</p> <p>作为一名受过高等教育的市民，对于该条联络线的建设并不是无理取闹的阻拦，只是希望能达到合法权益的保障，不希望该条线路给生活带来噪音、视觉</p>	<p>规划问题与建设项目环境影响评价无关，不属于建设项目环境影响评价公众参与的内容，公众可以依法另行向其他有关部门反映。</p> <p>《中华人民共和国噪声污染防治法》第三十六条 “建设经过已有的噪声敏感建筑物集中区域的高速公路和城市高架、轻轨道路，有可能造成环境噪声污染的，应当设置声屏障或者采取其他有效的控制环境噪声污染的措施。”</p> <p>本段桥梁多采用圆端形实体墩，外观较为轻巧、美观。</p>
--	--	--	--	---

			<p>方面的影响。因此，强烈要求使用该环评报告第 2 页《新建济南站至济青高铁联络线线路平纵断面示意图》中地下隧道方案。</p> <p>在 2018 年 10 月份的新闻报道中有这么一段话：</p> <p><b>放弃隧道改用地上高架 沿既有河道对城市分割影响小</b></p> <p>这条铁路会怎么修建?曾有说法称“该线主城区将采取盾构隧道的形式进行建设，建成后将成为济南首条穿地下隧道的铁路线。”真的是这样吗?莫先生对此进行了回应，他告诉记者，“此前确有计划通过隧道来走，但后来考虑到济南东站与济南站连接的紧迫性，就放弃了穿地下隧道这一设计方案，改为采用地上高架的形式。这样一来，可以节约18个月。”中国铁路设计集团有限公司相关负责人莫先生告诉记者，为了尽快建成这一联络线，选用了高架的方案。记者获悉，公示方案仍在论证，将充分考虑环境、技术等多方面因素，最终方案需待正式批复后才能最终确定。</p> <p>该报道明显表示由最初的为广大市民生活考虑而选择地下隧道方案改为高架桥方案的原因就是为了能够缩短工期。这样的理由是说不过去的，也经不起老百姓的质问的。</p> <p>又有人说是因为靠近大辛河，地下盾构隧道不稳定，后期会造成不均匀沉降。那么请问，采用高架桥桥墩就不会造成不均匀沉降吗？再者说了，以国家现有施工技术，海底隧道都能建成，这个就建设不了吗？</p> <p>还有人会说该线路靠近大辛庄遗址，地下隧道会造成文物破坏，那么高架桥打桩就不会造成破坏吗？</p> <p>因此，恳请政府部门及相关人员不要仅仅为了缩短工期和节省建设费用，而不顾周边居民的殷切诉求。我强烈要求采用地下隧道方案修建该条联络线，坚决</p>	<p>线路方案问题与建设项目环境影响评价无关，不属于建设项目环境影响评价公众参与的内容，公众可以依法另行向其他有关部门反映。</p>
--	--	--	---	--

新建铁路济南站至济青高铁联络线环境影响评价公众参与说明

				反对高架桥方案。请多向北京清华园内高铁规划、设计单位对标、学习。我们铁路沿线居民将持续关注该线路进展情况！	
29	张女士	电子邮件	祥泰城	2016年买的本小区房子，当时规划是公园，自从工业北路高架建立起来，噪音已经超标，黄台联络线当时区长开居民座谈会的时候说没有震动，只有0.2分贝的噪音（有录音），但是看环评报告好像不是这样的，如果超过0.2分贝，我们质疑区长有意迷惑群众，并且工业北路目前有高架，我要求的噪音是高架与联络线噪音的总和，如果总和超标，我将依法提起诉讼，环评报告并未考虑周边环境，只是闭门环评，这种环评是无效的，是自欺欺人的。所以，本人要求环评报告需考虑整体环境，并对本环评报告不认可，不同意修建。	祥泰城距离线路大于60m，不在振动评价范围内。环境影响报告书征求意见稿中噪声预测考虑了现状噪声与联络线噪声的叠加，具体预测结果见第五章声环境影响评价。
30	张女士	电子邮件	祥泰城文澜苑	<p>新建济南站至济青高铁联络线，规划选址：沿济南大辛河走行，以高架形式跨越工业北路高架桥。我们认为，此线路选址不合理，强烈要求建设单位改线、另行选址。</p> <p>1) 从规划和城市长远发展来看，城市中心的铁路线已经阻碍了城市的发展，济南南北方向的市政道路都要高架或下穿胶济铁路，造成城市汛期桥下积水等一系列问题。铁路建设在城市边缘地带是科学合理的。在新时代，在城市中心规划建设新的高铁线路，合理性必要性值得商榷！这将成为继济南老火车拆除后的第二大遗憾！城区铁路走地下是大势所趋，符合新时代发</p>	1) 城市规划问题与建设项目环境影响评价无关，不属于建设项目环境影响评价公众参与的内容，公众可以依法另行向其他有关部门反映。

			<p>展趋势。</p> <p>2) 2018年5月9日济南市委副书记、市长王忠林同志主持召开专题会议，研究济南站至济青高铁联络线建设有关工作。会议提出，要坚持尽量少扰民的原则，尽可能减少给市民生产生活带来不便。要立足长远，为未来城市规划和铁路建设优化更好衔接奠定基础。</p> <p>3) 2018年8月28日前后，铁路建设单位基于上述原则提出了高铁联络线的“盾构隧道方案”，这是一个相对科学客观、对环境和居民影响较小的建设方案。建设单位也极力描述此方案的可行和科学。</p> <p>4) 10月23日高铁联络线建设单位通过媒体公布黄台联络线走向，并宣布：为省工期拟弃隧道改用高架 济南站到新东站只需10分钟。为了赶工期，公然放弃自己提出的盾构隧道方案，到底是工期重要，还是民生和环境重要？赶工期预示着什么？预示着急功近利、急于求成、仓促、不安全、不负责任，甚至不合规不合法。</p> <p>5) 环评稳评阶段，相关单位走访沿线祥泰城小区居民，因居民担心铁路噪音、辐射等影响，一直反对高铁联络线的高架方案，但在12月，项目所在历城区区委副书记、区长刘科同志在济南电视台的一期节目中说，项目支持率参与率达80%，在环评结果没有公示的情况下，不知此数据从何而来？而且公开说，已经派5位同志去深圳体验过高铁影响了。而此前召开的座谈会上，历城区相关负责同志说去的江门。江门和深圳</p>	<p>2)、3)、4) 线路方案的问题与建设项目环境影响评价无关，不属于建设项目环境影响评价公众参与的内容，公众可以依法另行向其他有关部门反映。</p> <p>5) 稳评的问题与建设项目环境影响评价无关，不属于建设项目环境影响评价公众参与的内容，公众可以依法另行向其他有关部门反映。</p> <p>工程全线铺设无缝长钢轨，采用有碴道床降低列车经过产生的噪声；限制列车行驶速度不超过120 km/h，且列车通过不鸣笛。</p> <p>6) 声环境现状监测结果：祥泰城文澜园昼、夜噪声等效声级45.3~52.3dB(A)、47.3~49.2dB(A)，昼间达标，夜间超标2.3~4.2dB(A)。</p> <p>2030年噪声预测结果：祥泰城文澜园昼、夜噪声等效声级47.4~53.4dB(A)、48.6~50.3dB(A)，昼间达标，</p>
--	--	--	---	--

			<p>同属广东省，但不知到底去的哪里？</p> <p>6) 此线路新建部分穿越祥泰城小区、大辛庄社区、黄台电厂宿舍等居民区，附近还有学校、幼儿园等敏感区域。规划的高架高铁线距离祥泰城直线最近距 150 米，距离大辛庄社区 60 米。高铁运行过程中产生的噪音、电磁辐射等将会直接影响居民生活。沿线祥泰城、大辛庄等小区 10000 多户居民，在项目环评和稳评过程中均一致表示反对。</p> <p>7) 祥泰城、大辛庄小区等居民区为新建小区，规划建设时期都有相关合法报批手续，规划部门均没有给高铁线路预留空间和用地，210 米的距离是居民区距离泄洪河道-大辛河的安全距离。济南市城乡规划委员会依据《山东省综合交通中长期发展规划（2018-2035）》在 2018 年初才正式规划高铁线路。小区建设在前，高铁联络线规划在后。小区建好了，再加条高铁线路，引起居民极大愤慨。规划的失误不能让小区居民“买单”。</p> <p>8) 全国重点文物保护单位-大辛庄商代遗址，保护区域和建设控制地带已经明确划定。规划的线路明显在“建设控制地带”范围内。在建设控制地带建设“高铁联络线”这么大的项目，还叫“控制”吗？高架方案，高架铁路挖掘地基建设桥墩将直接破坏遗址“文化层”，相比地下盾构隧道方案，对文物破坏更大。就算对遗址文物影响不大，在遗址西边建一条比工业北路高架桥还高的铁路线，也不伦不类，分割了城市空间，直接影响保护区的完整性。</p>	<p>夜间超标 1.7~5.3dB(A)。</p> <p>采取声屏障措施后，祥泰城文澜园昼、夜噪声等效声级相比现状增加 0.1dB(A)。</p> <p>本工程接触网电压为 27.5kv，满足《电磁环境控制限值》中 100KV 以下豁免管理的要求。本工程无新建牵引变电所，新建 GSM-R 基站距离居民区较远，满足相关标准要求。本项目对噪声预测超标敏感点采取设置声屏障措施。</p> <p>7) 规划问题与建设项目环境影响评价无关，不属于建设项目环境影响评价公众参与的内容，公众可以依法另行向其他有关部门反映。</p> <p>8) 本工程不涉及大辛庄遗址。</p>
--	--	--	---	--

新建铁路济南站至济青高铁联络线环境影响评价公众参与说明

			<p>9) 拟建的高架高铁线路从幸福柳广场西侧穿过，毛主席视察纪念地“近在咫尺”，直接受到严重影响，这将极大伤害广大人民群众的“感情”。</p> <p>10) 大辛庄地区已经被胶济铁路、地铁 R2 线、工业北路高架、铁厂北路西延长线等道路和地产工程覆盖，遗址已经“不堪重负”。大辛庄地区不应该再有大的建设项目，尽快启动建设在 2016 年就规划出的“大辛庄商代遗址公园”乃大势所趋！也是广大济南市民的殷切期盼。高铁改线还可以建，但大辛庄遗址文物不可移动，大辛河不可移动。</p> <p>11) 相关规划建设单位应该从城市大局出发，规划建设大辛庄地区，对历史负责、对人民负责、对城市未来负责。赶工期的说法经不起全国人民的推敲。</p> <p>12) 我们郑重呼吁，国家相关部门认真审核项目的可行和不可行。高铁可以改线，但大辛庄遗址、毛主席纪念地不可移动。高铁穿越城市中心，噪音、电磁辐射等对沿线居民生活的影响是否能用 1000 米的“全封闭”声屏障而减免？城市中心建设高架高铁，有无先例、有无必要？规划经得起历史考验吗？赶工期的说法能经得起全国人民的推敲吗？</p>	<p>10) 本工程不涉及大辛庄遗址及大辛庄商代遗址公园。</p> <p>11) 规划问题与建设项目环境影响评价无关，不属于建设项目环境影响评价公众参与的内容，公众可以依法另行向其他有关部门反映。</p> <p>12) 本工程接触网电压为 27.5kv，满足《电磁环境控制限值》中 100KV 以下豁免管理的要求。本工程无新建牵引变电所，新建 GSM-R 基站距离居民区较远，满足相关标准要求。本项目对噪声预测超标敏感点采取设置声屏障措施。</p>
31	张先生	电子邮件	<p>你好，我是济南祥泰城居民，上次你们第一次公示我已经给你们打过电话，发过邮件，但是没有收到你们任何有一个字的回复，对于我们居民的心声你们置之不理，根本没有把民生问题考虑在内，现在已经是第二次公示了，对此我作为附近居住市民表示强烈</p>	<p>1. 工程全线铺设无缝长钢轨，采用有碴道床降低列车经过产生的噪声；限制列车行驶速度不超过 120 km/h，且列车通过不鸣笛。 声环境现状监测结果：祥泰城阳光尚东昼、夜噪声</p>

			<p>愤慨，第一，大辛河沿岸周边居民区众多且集中，有大辛庄、幸福柳、小辛庄、祥泰城、黄台电厂宿舍、渔场宿舍、周庄新园、西周小区、东城御景等，居民近 10 万人，联络线紧挨居民区直穿而过，距离居民区不足 50 米，距离幼儿园 75 米，试想想如果你家孩子在这样的环境中学习、成长，你还忍心把高铁联络线建在这儿吗？!!!!!!!!!!!!!!!!!!!! 高铁高压电磁辐射会严重影响身体健康，噪音污染会影响正常生活；第二，大辛附近有祥泰实验中学、小学、山师附中和大辛庄小学以及多所幼儿园，铁路联络线电磁污染会对孩子们学习、生活以及成长带来很大负面影响；第三、高铁通过时带来强烈震动，会对附近高层建筑造成影响，影响楼体安全，这关系着十几万人的生命财产安全；第四、新建联络线高架横跨工业北路高架会造成视觉污染，严重影响济南城市形象，会成为济南城市发展过程中一道挥之不去的疤痕。请相关工作人员仔细斟酌，为济南的长远发展考虑，为建设美好济南做出应有的贡献。</p>	<p>等效声级分别为 51.1~54.4dB(A)、52.0~57.7dB(A)，昼间达标，夜间超标 7.0~12.7dB(A)；祥泰城文澜园昼、夜噪声等效声级 45.3~52.3dB(A)、47.3~49.2dB(A)，昼间达标，夜间超标 2.3~4.2dB(A)；祥泰城文璟园昼、夜噪声等效声级分别为 48.7~55.2dB(A)、45.3~53.6dB(A)，昼间超标 0.2dB(A)，夜间超标 0.3~8.6dB(A)。</p> <p>2030 年噪声预测结果：祥泰城阳光尚东昼、夜噪声等效声级分别为 51.8~55.0dB(A)、52.2~57.8dB(A)，昼间达标，夜间超标 7.2~12.8dB(A)；祥泰城文澜园昼、夜噪声等效声级 47.4~53.4dB(A)、48.6~50.3dB(A)，昼间达标，夜间超标 1.7~5.3dB(A)；祥泰城文璟园昼、夜噪声等效声级分别为 50.3~55.7dB(A)、47.0~54.0dB(A)，昼间超标 0.7dB(A)，夜间超标 2~9dB(A)。</p> <p>采取声屏障措施后，祥泰城阳光尚东昼、夜噪声等效声级相比现状无增量；祥泰城文澜园昼、夜噪声等效声级相比现状增加 0.1dB(A)；祥泰城文璟园昼、夜噪声等效声级相比现状增加 0.1dB(A)。</p> <p>2. 本工程接触网电压为 27.5kv，满足《电磁环境控制限值》中 100KV 以下豁免管理的要求。本工程无新建牵引变电所，新建 GSM-R 基站距离居民区较远，满足相关标准要求。本项目对噪声预测超标敏感点采取设置声屏障措施。</p> <p>3. 祥泰城距离线路大于 60m，不在振动评价范围内。本工程仅涉及振动敏感点 2 处，小辛庄、新材厂宿舍。本工程运营后，小辛庄、新材厂宿舍临路第一排昼、夜 Z 振级评价量满足 GB10070-88 中“铁路干线两侧”</p>
--	--	--	--	--



新建铁路济南站至济青高铁联络线环境影响评价公众参与说明

					80dB 标准要求。
32	张女士	电子邮件	祥泰城文璟园	<p>我是居住在大辛庄文璟园的普通居民。近日通过网络信息了解到关于“新建济南站至济南东站间高速铁路联络线”的活动，通过相关信息得知，该联络线将从济南东站引出，沿小清河河南岸西行至大辛河，然后沿大辛河南下接入既有胶济铁路至济南站。高铁建设对我国的经济发展和战略发展无疑问是至关重要的，但做为该规划线周边普通居民，仅从自己的角度阐述一下对该新路规划意见。</p> <p>一、我居住的大辛河沿岸已建成社区包括东岸的大辛庄小区、幸福柳小区、山师附中等，西岸建成为祥泰城小区一期、二期以及将要开工的三期、山师附中祥泰实验学校及若干幼儿园。其中大辛庄小区跨过祥泰城小区直线距离经测量不足 200 米。如此密集的居民社区横穿一条高速运转的庞然大物，无疑是对想要安居乐业的居民来说是是个致命的巨大冲击。</p> <p>二、铁路两边的环境、噪音、电磁辐射污染。我国于 1988 年颁布了国家标准 GB8702-88《电磁辐射防护规定》。该规定中防护限值的适用频率为 100kHz~300GHz。按照设计要求，“铁路两侧 30 米内严禁新建居民住宅、学校和医院等噪声敏感建筑物；距铁路外轨中心线两侧 30 米以外、200 米以内的区域内不宜临路新建学校、医院、敬老院和集中住宅区等噪声敏感建筑物。”也就是说在已建成铁路沿线 30m~200m 范围内是不适宜建设住宅进行居住的。那</p>	<p>1. 工程全线铺设无缝长钢轨，采用有碴道床降低列车经过产生的噪声；限制列车行驶速度不超过 120 km/h，且列车通过不鸣笛。</p> <p>声环境现状监测结果：祥泰城文璟园昼、夜噪声等效声级分别为 48.7~55.2dB(A)、45.3~53.6dB(A)，昼间超标 0.2dB(A)，夜间超标 0.3~8.6dB(A)。</p> <p>2030 年噪声预测结果：泰城文璟园昼、夜噪声等效声级分别为 50.3~55.7dB(A)、47.0~54.0dB(A)，昼间超标 0.7dB(A)，夜间超标 2~9dB(A)。</p> <p>采取声屏障措施后，祥泰城文璟园昼、夜噪声等效声级相比现状增加 0.1dB(A)。</p> <p>2. 本工程接触网电压为 27.5kv，满足《电磁环境控制限值》中 100KV 以下豁免管理的要求。本工程无新建牵引变电所，新建 GSM-R 基站距离居民区较远，满足相关标准要求。</p> <p>3. 《中华人民共和国噪声污染防治法》第三十六条“建设经过已有的噪声敏感建筑物集中区域的高速公路和城市高架、轻轨道路，有可能造成环境噪声污染的，应当设置声屏障或者采取其他有效的控制环境噪声污染</p>

新建铁路济南站至济青高铁联络线环境影响评价公众参与说明

			<p>么,为什么反过来在已建成住宅的 200m 范围内就可以建设铁路了呢,难道不能规避吗?而且在济南的市政规划图上明确标注大辛庄社区周围是公园青山绿水,无任何征兆说要建设高铁项目。</p> <p>我家姑娘今年 7 岁,在祥泰实验学校就读,家中有两位老人长期同住,本应是青山绿水的怡乐天堂,却把他们放置在粪便、噪音、磁辐射充斥的恶劣环境里,我不忍,也不同意。</p> <p>夜晚站在大辛河的桥上看万家灯光,觉得甚是温馨,可是高铁规划线彻底打破了这份宁静和温馨。在大辛庄社区像我这样的普通居民比比皆是,同住一片社区,心情都是一样的沉重。幼儿无知还是和往常一样的欢天喜地,听说家旁边要走高铁觉得异常兴奋。家中老人辛苦朴实了一辈子,看我每天愁眉不展安慰说这是国家项目要支持国家建设。可是做为位母亲,做为儿女,想为他们成长养老的地方尽一份绵薄之力,恳请贵公司以民生为先,重新规划高铁线路。</p> <p>以上仅是我做为大辛社区的普通居民,发表自己的意见,认知有限,若有不敬之处忘见谅。顺祝您工作愉快,生活安康。</p>	的措施。”
33	张先生	电子邮件	<p>祥泰城</p> <p>济青高铁联络线项目有以下几点问题:</p> <p>1.前期我们保留有稳定性评价未通过的录音证据,请解释该项目建设合理性问题。</p> <p>2.环境评价书上面标注祥泰城段使用全封闭结构阻隔噪音,但仅有 900 米长度,假设即使这个屏障有效果,</p>	<p>1.稳评问题与建设项目环境影响评价无关,不属于建设项目环境影响评价公众参与的内容,公众可以依法另行向其他有关部门反映。2. 声屏障沿线路方向附加长度通过声学计算确定。</p>

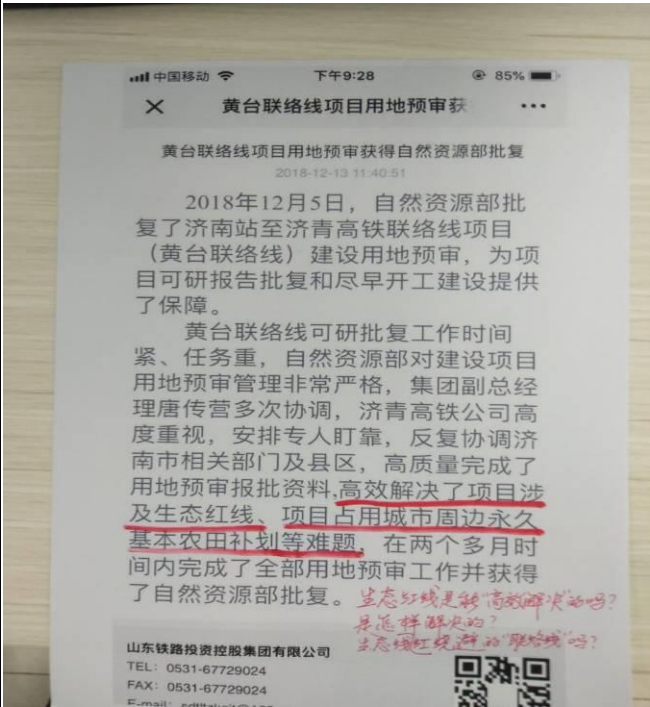
新建铁路济南站至济青高铁联络线环境影响评价公众参与说明

			<p>其他部分的裸露区域噪音也会影响居民生活（环评报告中检测到在夜间祥泰城的噪音在未建立高铁联络线时，已超标）</p> <p>3.环评中说道，声屏障的检修困难，如果后期声屏障破损，因维修困难，影响周围居民生活如何解决？</p> <p>故此，反对济青高铁联络线地上建设方案，建议改成地下建设方案。</p>	<p>2. 如果后期声屏障破损，建设单位会及时组织维修，保证周围居民的生活。</p>
34	赵女士	电子邮件	<p>祥泰城</p> <p>各位专家领导你们好，作为济南大辛河沿线的祥泰城小区的一户居民，我们紧邻历史悠久的大辛河沿线，刚开始买这里的房子觉得离着大辛河那么近以后绿树清水的挺好，相信咱们城市能把大辛河整治的越好，最近可是听说要建高铁联络线，打破了我们的美好愿望。我家有两个小朋友，一个三岁，一个八个月，我们小区祥泰城有几千户和我一样的家庭，而且这个数量在不断上涨中 居民小区还在继续建设中，小区里有许多老人看孩子的画面。大辛河作为历史文化遗产的水道 我不希望它成为贯穿城市的噪音、辐射、环境破坏的藏匿点，成为近在咫尺的高铁联络线的建设地，大辛河附近的我们数万居民，孩子老人不希望每天听着噪音，东看是常常的铁轨 而不是绿树、广场，不希望祖国的花朵我们的孩子在这样比较恶劣的环境中长大，在二十年后让这里成为他们讨厌逃避 而不是美好回忆的地方。</p> <p>一个好的环境，一个文化底蕴丰富的涵养之地我希望保留，现在国家不是倡导以人为本，保护生态环境，</p>	<p>工程全线铺设无缝长钢轨，采用有碴道床降低列车经过产生的噪声；限制列车行驶速度不超过 120 km/h，且列车通过不鸣笛。</p> <p>声环境现状监测结果：祥泰城阳光尚东昼、夜噪声等效声级分别为 51.1~54.4dB(A)、52.0~57.7dB(A)，昼间达标，夜间超标 7.0~12.7dB(A)；祥泰城文澜园昼、夜噪声等效声级 45.3~52.3dB(A)、47.3~49.2dB(A)，昼间达标，夜间超标 2.3~4.2dB(A)；祥泰城文璟园昼、夜噪声等效声级分别为 48.7~55.2dB(A)、45.3~53.6dB(A)，昼间超标 0.2dB(A)，夜间超标 0.3~8.6dB(A)。</p> <p>2030 年噪声预测结果：祥泰城阳光尚东昼、夜噪声等效声级分别为 51.8~55.0dB(A)、52.2~57.8dB(A)，昼间达标，夜间超标 7.2~12.8dB(A)；祥泰城文澜园昼、夜噪声等效声级 47.4~53.4dB(A)、48.6~50.3dB(A)，昼间达标，夜间超标 1.7~5.3dB(A)；祥泰城文璟园昼、夜噪声等效声级分别为 50.3~55.7dB(A)、47.0~54.0dB(A)，昼间超标 0.7dB(A)，夜间超标 2~9dB(A)。</p> <p>采取声屏障措施后，祥泰城阳光尚东昼、夜噪声等</p>

新建铁路济南站至济青高铁联络线环境影响评价公众参与说明

				改善居民生活环境，可是现在要在居民天天生活的地方建设高铁联络线，不是在破坏居民生活环境吗？	<p>效声级相比现状无增量；祥泰城文澜园昼、夜噪声等效声级相比现状增加 0.1dB(A)；祥泰城文璟园昼、夜噪声等效声级相比现状增加 0.1dB(A)。</p> <p>本工程接触网电压为 27.5kv，满足《电磁环境控制限值》中 100KV 以下豁免管理的要求。本工程无新建牵引变电所，新建 GSM-R 基站距离居民区较远，满足相关标准要求。</p> <p>本工程沿线考虑绿化措施降低对景观的影响。</p>
35	朱先生	电子邮件	祥泰城	<p>你好我是济南市历城区祥泰城居民，关于发布的黄台联络线二次环评文件，按照有关规定环评文件应该对公众参与的结果要有采纳或者不采纳的说明，并做分析。请补充公众参与的结果不采纳的说明及分析。另外关于线路周边有高层住宅建筑的采用全封闭隔音屏障措施，即使采用全封闭隔音屏障，我认为全封闭隔音屏障范围不能以高层住宅建筑的边界为准，应该从高层住宅建筑的边界向外增加足够的范围，因为声音是往四面八方发散传播的，楼层越高噪音影响越大。尤其是靠近工业北路的高层住宅，南边马路及高架路车辆的噪音影响已经非常严重。希望能将全封闭隔音屏障延伸至工业北路南边一定的距离，减少对靠近工业北路高层住宅的噪音影响。</p>	<p>由于 2019 年 1 月 1 日，新的环境影响评价公众参与办法实施，需按照新的环境影响评价公众参与办法要求进行信息公告。按照新办法第十九条“建设单位向生态环境主管部门报批环境影响报告书前，应当组织编写建设项目环境影响评价公众参与说明”、第二十条“建设单位向生态环境主管部门报批环境影响报告书前，应当通过网络平台，公开拟报批的环境影响报告书全文和公众参与说明。”，征求意见稿公示并未要求公示公众参与结果。</p> <p>声屏障沿线路方向附加长度通过声学计算确定。</p>
36	朱先生	电子邮件	祥泰城文璟园	<p>1.我是祥泰城 F 区的一名业主，我们支持国家铁路建设，政府提出了好的方案后为什么会给否定呢？在现在的工北快速路上限速 90 公里的速度造成的噪声就不能控制，那么高铁运行的速度高于快速路的 90 公里，难道高铁的噪声就能控制住了吗？</p> <p>2018 年 5 月 9 日济南市委副书记、市长王忠林同志主</p>	<p>1. 工程全线铺设无缝长钢轨，采用有碴道床降低列车经过产生的噪声；限制列车行驶速度不超过 120 km/h，且列车通过不鸣笛。</p> <p>声环境现状监测结果：祥泰城文璟园昼、夜噪声等效声级分别为 48.7~55.2dB(A)、45.3~53.6dB(A)，昼间</p>

			<p>持召开专题会议，研究济南站至济青高铁联络线建设有关工作。会议提出，要坚持尽量少扰民的原则，尽可能减少给市民生产生活带来不便。要立足长远，为未来城市规划和铁路建设优化更好衔接奠定基础。</p> <p>2018年8月28日前后，铁路建设单位基于上述原则提出了高铁连联络线的“盾构隧道方案”，这是一个相对科学客观、对环境和居民影响较小的建设方案。建设单位也极力描述此方案的可行和科学。</p> <p>2018年10月23日高铁联络线建设单位通过媒体公布黄台联络线走向，并宣布：为省工期拟弃隧道改用高架 济南站到新东站只需 10 分钟。为了赶工期，公然放弃自己提出的盾构隧道方案，到底是工期重要，还是民生和环境重要？赶工期预示着什么？预示着急功近利、急于求成、仓促、不安全、不负责任，甚至不合规不合法。</p> <p>今年两会席主席讲话中就有这么一段话，不要搞急功近利，虚假政绩的东西，防患于未然，防微杜渐。难道敢工期就不是急功近利吗？是否真正的贯彻了主席两会的精神？</p> <p>还有就是我们国家海底隧道都没问题，难道穿越大新河就能把我们的建设者给难住吗？不可能，到底是谁在改变好的规划的实施。</p>	<p>超标 0.2dB(A)，夜间超标 0.3~8.6dB(A)。</p> <p>2030 年噪声预测结果：泰城文璟园昼、夜噪声等效声级分别为 50.3~55.7dB(A)、47.0~54.0dB(A)，昼间超标 0.7dB(A)，夜间超标 2~9dB(A)。</p> <p>采取声屏障措施后，祥泰城文璟园昼、夜噪声等效声级相比现状增加 0.1dB(A)。</p> <p>线路方案问题与建设项目环境影响评价无关，不属于建设项目环境影响评价公众参与的内容，公众可以依法另行向其他有关部门反映。</p>
--	--	--	--	---

			 <p>一条铁路的建设能得到这么多了领导的重视，领导是怎么高效的解决项目涉及的生态红线问题？</p> <p>山东省水利厅针对本线路的批文是： 山东省水利厅关于新建铁路济南站至济青高铁联络线水土保持方案审批准予水行政许可决定书鲁水许可字〔2019〕8号济青高速铁路有限公司：本机关于2019年4月15日受理你单位提出的新建铁路济南站至济青高铁联络线水土保持方案审批申请。经审查，该</p>	<p>稳评问题与建设项目环境影响评价无关，不属于建设项目环境影响评价公众参与的内容，公众可以依法另行向其他有关部门反映。</p> <p>水土保持方案问题与建设项目环境影响评价无关，不属于建设项目环境影响评价公众参与的内容，公众可</p>
--	--	--	---	--

			<p>申请符合法定条件，根据《中华人民共和国行政许可法》第三十八条第一款、《水行政许可实施办法》第三十二条第一项，决定准予行政许可。一、水土保持方案总体意见（一）基本同意建设期水土流失防治责任范围为 36.45 公顷。（二）同意水土流失防治执行建设类项目一级标准。（三）基本同意水土流失防治目标为：水土流失治理度 95%，土壤流失控制比 1.0，渣土防护率 98%，表土保护率 95%，林草植被恢复率 97%，林草覆盖率 26%。（四）基本同意水土流失防治分区及分区防治措施安排。（五）基本同意本工程水土保持总投资 3713.31 万元，水土保持补偿费 43.7400 万元。- 2 - 二、本项目的地点、规模如发生重大变化，或者水土保持方案实施过程中水土保持措施发生重大变更，应补充或者修改水土保持方案，报我厅审批。在水土保持方案确定的弃渣场外新设弃渣场的，或者需要提高弃渣场堆渣量达到 20%以上的，应在弃渣前编制水土保持方案（弃渣场补充）报告书，报我厅审批。三、生产建设单位在项目建设中应全面落实《中华人民共和国水土保持法》、《山东省水土保持条例》的各项要求，并积极配合各级水行政主管部门的监督检查，具体要求见附件 2。附件：1.新建铁路济南站至济青高铁联络线水土保持方案技术评审意见 2.山东省水利厅关于生产建设项目水土保持工作告知书山东省水利厅 2019 年 5 月 8 日信息公开选项：公开抄送：济南市城乡水务局，中国铁路设计集团有限公司。</p>	<p>以依法另行向其他有关部门反映。</p>
--	--	--	--	------------------------

新建铁路济南站至济青高铁联络线环境影响评价公众参与说明

			<p>山东省水利厅办公室 2019 年 5 月 8 日 印发。基本同意跟同意是否有区别</p> <p>此线路新建部分穿越祥泰城小区、大辛庄社区、黄台电厂宿舍等居民区，附近还有学校、幼儿园等敏感区域。规划的高架高铁线距离祥泰城直线最近距 150 米，距离大辛庄社区 60 米。高铁运行过程中产生的噪音、电磁辐射等将会直接影响居民生活。沿线祥泰城、大辛庄等小区 10000 多户居民，在项目环评和稳评过程中均一致表示反对。</p> <p>7) 祥泰城、大辛庄小区等居民区为新建小区，规划建设时期都有相关合法报批手续，规划部门均没有给高铁线路预留空间和用地，210 米的距离是居民区距离泄洪河道-大辛河的安全距离。济南市城乡规划委员会依据《山东省综合交通中长期发展规划（2018-2035）》在 2018 年初才正式规划高铁线路。小区建设在前，高铁联络线规划在后。小区建好了，再加条高铁线路，引起居民极大愤慨。规划的失误不能让小区居民“买单”。</p>	<p>本工程接触网电压为 27.5kv，满足《电磁环境控制限值》中 100KV 以下豁免管理的要求。本工程无新建牵引变电所，新建 GSM-R 基站距离居民区较远，满足相关标准要求。</p> <p>规划问题与建设项目环境影响评价无关，不属于建设项目环境影响评价公众参与的内容，公众可以依法另行向其他有关部门反映。</p>
--	--	--	---	---



## 5.2 公众意见采纳情况

环评公示期间，评价范围内居民采用电话、电子邮件、听证会等方式对环境影响评价提出了意见。提出的与环境相关的意见主要在噪声、振动、电磁、景观影响方面，担心因联络线建设影响到周围居民的生活。对于铁路沿线公众提到的与环境保护相关意见，建设单位组织相关单位进行研究，并按照相关规定采取相应的措施。本次评价根据噪声预测，采取了直立式、折角式、全封闭式声屏障措施，在满足噪声治理原则的基础上，通过声学计算考虑了声屏障沿铁路方向的延长。本工程的建设对沿线居民收看电视的影响，可通过接入有线电视网来消除，考虑预留有线电视入网补偿经费。设计中考虑沿线绿化的方式降低景观影响。另外，本工程桥梁设计多采用圆端形实体墩，外观较为轻巧、美观。

## 5.3 公众意见未采纳情况

对于祥泰城、大辛庄居民提出本工程运营期有振动影响的意见，本次振动评价范围内只有小辛庄村和新材料场宿舍 2 个敏感点，根据预测分析，临路第一排昼、夜 Z 振级评价量预测值满足 GB10070-88 中“铁路干线两侧”80dB 标准要求。

对于祥泰城、大辛庄居民提出铁路接触网有电磁影响的意见，本工程接触网电压为 27.5KV，符合《电磁环境控制限值》中 100KV 以下豁免管理的要求。

由于设计和环评中，通过声学计算考虑了声屏障沿铁路方向的延长，延长声屏障长度的意见不予采纳。

## 6.其他

### 6.1 存档备查情况

公众参与公示期间的网页截图、刊登公示信息的报纸、建设项目环境影响评价公众意见表、张贴公告拍摄照片电子版等均已存档于我公司备查。

## 6.2 其他需要说明的内容

根据《建设项目环境保护管理条例》的要求，我公司委托中国铁路设计集团有限公司编制本工程环境影响报告书。2018年9月第一次环境影响评价信息公开按照环保部《环境影响评价公众参与暂行办法》（环发[2006]28号）的有关规定开展工作。环境影响评价报告书征求意见稿公示按照2019年1月1日起实施的《环境影响评价公众参与办法》（生态环境部令第4号）有关规定开展工作，两次信息公开符合国家法律法规要求。

## 7. 诚信承诺

我单位已按照《办法》要求，在新建铁路济南站至济青高铁联络线环境影响报告书编制阶段开展了公众参与工作，在环境影响报告书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，并按照规定编制了公众参与说明。

我单位承诺，本次提交的《新建铁路济南站至济青高铁联络线环境影响评价公众参与说明》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济青高速铁路有限公司承担全部责任。

承诺单位：济青高速铁路有限公司

承诺时间：2019年8月14日

## 8 附件

附件1 新建铁路济南站至济青高铁联络线环境影响评价公众参与听证会笔录。

# 济南站至济青高铁联络线环境影响评价 公众参与听证会会议记录

时间：2019年8月12日9:00

地点：济南华禾普蕾斯顿酒店1楼华禾厅

参会人数：36人                      听证代表人数：15人

主持人：孙洪斌                      记录人：王莉

主要议题：济南站至济青高铁联络线环境影响

发言内容：

主持人：各位与会代表，大家上午好！

我是济青高铁公司副总经理孙洪斌，受公司指派，主持此次听证会。本次听证会会前各项程序已履行到位，会议各项安排符合法律法规的规定，我宣布会议正式开始。

第一项议程：宣布听证会会场纪律及听证会代表权利及义务

根据生态环境部《环境影响评价公众参与办法》（生态环境部第4号令）等有关法律法规规定，组织此次听证会。听证的主要事项是公众对济南站至济青高铁联络线（以下简称“黄台联络线”）环境影响方面质疑性意见较多，为保障沿线居民的合法权利，我公司组织召开本次公众参与听证会，就是要充分听取社会各界的意见，并根据采纳的意见修改完善环境影响报告书。

应邀参加本次听证会的代表应到15人，实到15人，其中祥泰城小区代表10人，大辛庄社区代表5人。为广泛听取意见，我们还邀请了辖区内部分人大代表和政协委员参加此次听证会。济南市泉城公证处对本次听证会全程公证。同时，我们也邀请了有关部门和上级单位的同志对此次听证会进行监督。

下面，我宣布听证会会场纪律和听证会代表的权利、义务：

1. 听证会按法定程序进行，所有参加人必须遵守听证纪律。
2. 发言应简明扼要叙述自己的主要观点、意见、建议和必要的理由，询问及所提供的证据必须实事求是，有意歪曲事实和提供伪证的应负法律责任。
3. 参加听证会人员应自觉维护会场秩序不准大声喧哗、吵闹，发言应文明礼貌，不宜以污秽言语伤害他人。对干扰听证会正常进行，经劝阻无效的责令其退出听证会；情节严重的，交由公安机关追究其相关责任。
4. 参加听证会人员的发言，由工作人员当场记录并打印后交代表审阅，如无异议，请代表们在会议记录上签名，无正当理由拒绝签字的，记入听证笔录。
5. 本次听证会全程录像，其他人员未经批准不得拍照、录音和录像。
6. 参考《环境保护行政许可听证办法》第十三条的规定，听证

会代表享有下列权利：（1）要求放弃听证；（2）听证会代表可以对《新建济南站至济青高铁联络线环境影响报告书》（征求意见稿）内容畅所欲言，提出自己的意见和建议，并可以就相关问题提问；（3）对证据进行质证；（4）听证结束前进行最后陈述；（5）审阅并核对听证笔录；（6）查阅相关资料。

7. 参考《环境保护行政许可听证办法》第十四条的规定，听证代表承担下列义务：（1）按照听证通知书指定的时间、地点出席听证会，听证申请人无正当理由不出席听证会的，视同放弃听证权利；（2）依法举证；（3）遵守听证纪律，如违反听证纪律情节严重被听证主持人责令退场的，视同放弃听证权利。

8. 根据《环境影响评价公众参与办法》第三十条规定，公众提出的涉及征地拆迁、财产、就业等与建设项目环境影响评价无关的意见或者诉求，不属于建设项目环境影响评价公众参与的内容。公众可以依法另行向其他有关主管部门反映。

第二项议程，请建设单位代表对建设项目概况作介绍和说明。

嘉宾：各位代表，上午好。

下面由我代表济青高铁公司向大家介绍一下济南站至济青高铁联络线（以下简称“黄台联络线”）项目概况。

黄台联络线位于济南市天桥区和历城区境内，线路起自现有的济南（火车）站，利用既有胶济线经大明湖站至黄台站，于黄台站

东咽喉新建线路，沿胶济线北侧向东走行，局部占压黄台电厂圆形储煤仓，跨大辛河后折向北，沿大辛河东岸走行，上跨工业北路至大辛河与小清河交汇处折向东北，接入济青高铁济南东站。

黄台联络线由济青高速铁路公司负责建设，建成后运营管理委托济南局集团公司负责。运行的列车全部为动车组，线路运营长度21.2公里，其中新建线路长度10.5公里，双线，设计行车速度120公里/小时，正线铺设无缝钢轨，总工期36个月，总投资25亿元，本工程无新建牵引变电所。根据设计单位分析研究，本项目初期2025年列车运行对数38对、近期2030年列车运行对数47对、远期2040年列车运行对数75对。

济南东站为济青高铁和石济客专的共用的大型客站，济南东站通过黄台联络线与现有济南（火车）站相连接，承担济南站中心城区、老城区往潍坊、滨州、莱芜方向的城际客流，济南东站片区始发聊城方向的客流，还可以承担我省聊城、兖州、德州方向与济南以东地区的通过客流；黄台联络线建成后可以实现京沪高铁、石济客专、济青高铁、济郑客专构成的“十”字型高速铁路网内各客站互联互通，以及济滨城际铁路、济莱城际铁路与京沪高铁、石济客专、济郑客专的连接畅通。黄台联络线建成后可为我省人民特别是济南市的百姓带来更为便捷的出行方式，进一步促进济南市社会经济的发展。

黄台联络线计划今年年底开工建设，2022年底建成运营。  
我的介绍完了，谢谢大家！

主持人：下面进行第三项议程。请环评报告的单位介绍环境报告书。

我给大家介绍一下新建铁路济南站至济青高铁联络线环评报告书的主要内容。

我的报告分为三个方面。

#### 一、工程概况

黄台联络线起至黄台站，沿着胶济线往东，在它的北侧走行，到大辛河这边贴着东侧走行，上北一直走行到小清河，向东北走行，最后接到济青高铁的东站。

这个线走遍选线的时候绕了大辛庄遗址和胶东疏水干线济南-引黄济青段输水渠道饮用水水源保护区。它在小清河的西侧，线路在小清河的南侧，中间还隔着一条小清河，不涉及水源保护区。

大家比较关注的是华山风景区生态环线的地方，它也是在小清河的西侧，咱的线路是不涉及任何敏感区和生态红线的。

图中显示红色的线是联络线，大辛庄遗址距离线路大约300米。技术标准和列车对数已经介绍过了，不再说了。

项目有两座车站，济南东站部分是在济青高铁的时候已经同步实施了，这次工程的主要内容是黄台站二场里面有部分改建的内容

和新建水坡村线路所。本工程无新增牵引变电所，利用石济客专济南东牵引变电所。新建一处GSM-R通信基站这个在既有的胶济铁路北侧、小辛庄南侧大约60米的地方。

## 二、主要评价内容

评价范围内共有22处声环境敏感目标，其中居民住宅15处，幼儿园2处、中学1处、养老院2处、机关宿舍2处。

评价标准：本工程铁路外轨中心线30米处达到《铁路边界噪声限值及其测量方法》修改方案规定的昼间70、夜间60的限值，沿线两侧区域根据《济南市生态环境保护“十三五”规划》中的噪声功能区域规定，声环境质量有相应的标准。

### 现状监测结果及分析：

一类区共有4处敏感点，一处敏感点昼间超标。

二类区共有12处敏感点，3处敏感点昼间超标，9处敏感点夜间超标。

4b类区共5处敏感点，5处敏感点昼间达标，夜间超标。

特殊敏感点：七里堡养老服务中心、名辉豪庭养老服务中心均达标。济钢中学是昼间是达标，夜间是超标的。大辛庄社区幼儿园和小天使幼儿园昼间均是达标的。

噪声预测结果及分析：铁路外侧轨道中心线30米处：昼夜噪声等效声级均满足昼间70、夜间60的限值。



一类区共4处敏感点，1处敏感点轴间超标，4处敏感点夜间超标。

二类区共12处敏感点，3处敏感点轴间超标10处敏感点夜间超标。

4b类区共5处敏感点，5处敏感点昼间达标，夜间超标。

噪声污染防治措施。对于受既有噪声影响现状超标的路段，通过采取相应措施控制增量。二是对于现状达标、预测超标的敏感点，通过采取相应措施工程运营后达标。

噪声污染防治措施。有直立式的、折角式的和全封闭式的声屏障。

大辛庄、祥泰城噪声现状监测及近期预测情况。

（表）我们看现状值，祥泰城是一类区，大辛庄是二类区，现状监测值看，夜间存在超标的情况。近期本工程贡献值，相比本工程的贡献值还是比较低的。第三列是以后采取声屏障措施以后相对现状增量有多少，增量一般控制在0.1分贝以内。声屏障的措施主要在祥泰城和大辛庄两个社区。

环境振动影响及防治。评价范围是铁路沿线两侧外部中心线60米的范围，有两处敏感点，就是小辛庄和新材厂宿舍。采用的评价标准是《城市区域环境振动标准》，铁路干线两侧执行的是昼夜80分贝的标准。

预测结果：小辛庄、新材厂宿舍距离本工程中心线30米处昼夜Z振级66.3分贝，满足GB10070-88中80分贝的要求。

电磁环境影响及防治措施。

评价范围：一是评价电视信号的影响，二是GSM-R基站的影响。电视受影响评价范围为距中心线各50米以内，基站以天线为中心半径50米区域为评价范围。评价标准是《电磁环境控制限值》《交流电气化铁路机车运行产生的无线电辐射干扰测量方法》《辐射环境保护管理导则电磁辐射监测仪器和方法》《辐射环境保护管理导则电磁辐射环境影响评价方法与准则》。

电磁环境现状：对无线电噪声场强和电视信号场强进行监测，沿线电视信号的场强覆盖质量较好，对基站选址处电磁环境背景场强进行监测。监测环境现状背景值较低，满足电磁环境控制限值的要求。

列车运行产生的电磁干扰使沿线各频道信噪比均有较大程度的降低，由于本工程沿线采用有限网络和卫星天线收看电视的用户很多，预计本工程的建设对沿线居民收看电视的影响较小。列车产生的电磁干扰对沿线居民收看电视的影响可通过接入有线电视的方法来消除。

GSM-R基站天线为中心，长44米，这是沿铁路方向、宽18米的矩形区域壳顶为天线的超标区域（控制区），即超标区外功率密度

可满足小于 $8 \mu\text{W}/\text{cm}^2$ 。目前GSM-基站选址处50米范围之内没有居民点的，符合要求。

### 三、评价结论

本工程建设对所经区域的生态、声、振动、电磁、水、大气等环境产生不同程度的影响，但工程设计结合当地特点提出了相应生态保护和恢复措施及污染控制措施，评价又对其进行了补充完善。在工程施工和运营中，认真、全面落实环境影响报告中提出的各项环境保护措施后，工程建设对环境造成的影响和污染可得到有效控制或减缓。

评价认为，本工程在落实设计及环境影响报告书提出的各项环境保护措施及建议的前提下，工程建设是可行的。

下面，针对环境工程提出的关心的问题，我们做了一些电磁振动的现场监测，还有“小鸟天堂”全封闭声屏障守护的一些报道。

我的汇报结束，谢谢大家。

主持人：刚才这个短片里面所涉及的规范、标准在我们旁边工作台上都有纸质版的，各位居民代表可以翻阅，一会儿也可以记录一下，看看我们整个的评价过程是不是按照规范标准进行评价的。

下面进行第四项议程，请听证会代表发言提问。为了保证会场秩序，请各位听证代表举手申请发言。

听证代表：各位领导、各位代表，媒体、记者朋友们，大家上午好。今天来参加这个会议是迟到了，非常对不起。我在凤凰路铁路桥那里堵了大概得有半个多小时。

来之前我手机没带，这个大辛河水已经满了，小清河已经出现了倒灌的倾向，在我家北边。今天联络线就在大辛河、大辛庄设计之间，走高架的方案。新建济南站至及济青高铁联络线项目选址，沿济南大辛河走行，以高架桥最高处21.9米的性跨越工业北路高架桥。我们认为，作为祥泰城数万居民代表非常骄傲，能参加咱们这个会议内心也非常激动。联络线的各个会议开了不少，从去年5月份开始，我关注到媒体上有很多会议，但是都没有我们居民代表。

此线路选址不合理，强烈要求规划和建设单位改线，另行选址建设。

第一，从城市规划和城市长远发展来看，城市中心的铁路线已经阻碍了城市的发展。济南南北方向的市政道路都要下串胶济铁路，造成了城市汛期强压积水等一系列问题，铁路建设在城市边缘地带是科学合理的。在新时代，在城市中心建设规划新的高架、高铁合理性、必要性值得商榷，像北上广一线城市一样修建地下高铁线路是大势所趋，符合新时代发展趋势，符合城市长远发展规划。

2018年5月9日，济南市委副书记、市长王忠林同志主持召开专题会议，研究济南站至济青高铁建设有关工作，会议提出要坚持尽

量少扰民的原则，尽可能减少给市民生产生活带来不便，要立足长远，为未来城市规划和铁路建设优化更好衔接奠定基础。

2018年8月28日前后，铁路建设单位基于上述原则提出了高铁联络线的盾构隧道方案，这是一个相对科学客观，对环境和居民影响相对较小的建设方案。建设单位也极为重视此方案的可行和科学。10月23日，高铁联络线建设单位通过媒体公布黄台联络线的走向，并宣布为省工期弃用隧道改用高架，为了赶18个月的工期，公然放弃自己提出的盾构隧道方案，到底是工期重要还是民生和环境重要？赶工期预示着什么？预示着急功近利、急于求成、仓促、不安全、不负责任，甚至不合规、不合法，赶工期的说法经不住济南市民乃至全国人民的推敲。

2019年5月，中国铁路设计集团有限公司发布的环境影响报告书15页中说，本工程不涉及生态保护红线，而建设单位山东铁路投资控股有限公司2018年12月13日在其官方网站上公开声称济青高铁公司高度重视，安排专人反复协调济南市相关部门区县户高质量完成了用地预审批报资料，高效解决了项目涉及生态红线、占用城市周边永久基本农田划拨等难题。建设达到自己承认涉及生态红线与环评报告表述矛盾，请问建设单位，什么是生态红线，生态红线是否应该遵守？高铁绕避了生态红线，还是生态红线退出了300米，反复协调能够高效解决吗？怎么解决的？此线路新建部分穿越祥

泰城小区、大辛庄社区、黄台电厂宿舍等居民区。附近有学校、幼儿园等敏感区域，规划了高架、高铁线路距离祥泰城直线距离最近145米，距离大辛庄社区69米，高铁运行中产生的噪音、高铁辐射将会直接影响居民。祥泰城、大辛庄居民区规划建设实际相关合法报批手续、环境影响报告书第33页中提起，本工程未纳入济南市总体规划内，可见规划部门并没有给高铁线路预留用地和空间，210米的距离是居民区距离泄洪河道大辛河的安全距离，济南市城乡规划委员会依据《山东省综合交通中长期发展规划（2018-2035）》，在2018年初，才正式规划高铁线路，小区建设在前，高铁联络线规划在后。在210米的距离内，插建高架、高铁直接威胁居民生活安全。

1988年颁布的一个国家标准《电磁防辐射防护规定》，按照要求设计铁路两侧30米内严禁新建居民住宅、学校和医院等噪声敏感建筑物，在距离铁路外的两侧30米以外，200米以内的区域内不宜新建学校、医院、敬老院等集中住宅区域造成敏感建筑物，在距离外轨中心线200米内的区域内不宜建设敏感建筑物。那么距离敏感建筑内200米内适合建设高铁、高架铁路吗？如果建设单位执意按照现行方案建设，我们可以考虑搬离现住之地，请建设单位先行安置，全国重点文物保护单位大辛庄商代遗址保护区域和建设控制地带已经明确划定，规划的线路明显在建设控制地带范围内，但是在

建设控制地带建设高架、高铁联络线这么大的项目还叫控制吗？高架方案挖掘地基，建设桥墩将直接破坏已有的遗址文化。相比地下盾构隧道方案对文物破坏更大，就算对文物破坏不大，在遗址西边建一条比工业北路高架桥还要高的铁路线也不伦不类，分割了城市空间，直接影响保护区的完整性。谁能保证桥下面没有文物？铁厂西路道路施工是怎么挖出来的青铜器？我们郑重呼吁，国家相关部门认真审核该项目的建设方案，高铁可以改线，但大辛庄遗址、毛主席纪念地、大辛河不可移动。高铁穿越城市中心、噪音电磁辐射等对沿线居民恩生活的影响能否用1000米的声屏障能减免？什么材料的声屏障能够消除隆隆的铁轨撞击声，践行建设专利，为济南泉城长远发展大计着想，遵守既定的生态红线，保护好大辛庄商代遗址，我们祥泰城居民对现有的选址和建设方案一致反对，强烈建议建设单位另行选址，或采用盾构隧道方案建设。

我们坚信，以习近平总书记为核心的党中央一定能够听取人民群众的呼声，也绝不允许任何项目能够突破生态保护红线。

谢谢各位。

主持人：提的问题比较多，先请设计单位就有关的问题进行答复，剩下的我做补充。

答复：各位代表好，我是中国铁路设计集团，也是评价单位的代表。刚才公众提到的关于噪声、电磁相关的评价内容和对环境造

成的影响做一个简要的汇报。

我们刚才在汇报之后，我们放了“小鸟天堂”的声屏障的短片，没有放全，但是央视对“小鸟天堂”声屏障报告的进行全面了介绍。大家对报告书里也进行研读了。报告书里我们对全封闭声屏障降噪效果15分贝以上，但是在申报的片子里面，在场内外进行了实测，那是央视的频道播放的，降噪达到了20分贝左右。

关于这条线的噪声影响，第一，这条线是城际铁路，设定速度目标值120公里/时，跟普速的铁路是相当的。第二，本工程线路因为是连接两条线路，动车组列车振动场强低于普速的列车。我们在京津城际铁路上放的振动和电磁的影响，电磁影响和振动的影响都是随着速度的增加有一个增加，我们这种情况比刚才电视里监测的情况振动和电磁的影响呈减小的趋势。这是工程的情况。

针对噪声影响，我们对周边进行了监测，监测结果显示，沿线周边尤其是夜间受工业北路的噪音影响存在一定的超标，我们铁路在评价里面执行两个标准，一是距离铁路30米处的排放标准，昼间70分贝、夜间60分贝，另外其它区域按照济南市的标准，我们评价现状实际上沿线的区域噪声存在一定的超标。对待这种情况，铁路行业一般对于这种现状受其它声源超标的情况下，在现有基础上控制增量。通用的做法是控制增量在1分贝以内，既有的声源情况已经在这里放着了，新建的声源不管它影响有多大，按照计算的方式



来说终究有一定程度的增加，这是必然的数学关系，我们控制增量在1分贝以内，这是铁路通用的做法。

我们结合本项目情况和居民的诉求，我们提出来目前最严格的声屏障措施是全封闭，全封闭声屏障在已经通车的铁路，是第一条采用声屏障的铁路，已经有成熟的案例。在这种情况下，我们汇报了一个展示，第一，我们的噪声贡献值应该低于周边的现状声。第二，我们考虑叠加之后综合的环境噪声值，增量是0.1分贝。总体噪声影响是这样的情况。

关于振动影响。铁路的振动影响60米范围，刚才我们关注了两个小区，一是祥泰城，一是大辛庄社区，这两个距离都超过了60米，根据之前的京津城际350公里的结果明显低于标准，也符合相关的标准要求。

电磁影响，大家刚才看到了，按照GB8002的电磁标准，分别是两个限值，实际监测的数据都明显低于国家相关的标准。

主持人：我再补充说明一下。刚才一开始的时候，不涉及到环评的问题不再此回答的范围之列。刚才的居民代表提了几个问题，涉及到环评的我简要答复一下。一是提出来环评报告书里面说不涉及的生态红线。二是山东铁路投资控股集团官方网站上有一句话叫“高效解决了项目涉及生态红线等等难题”，这个是对文章的理解有误。解决了项目涉及生态红线等难题是指的取得了济南市对于这

个项目不穿越生态红线的证明，我们这个项目不穿越生态红线，证明是有的，我们也可以提供。

第二，关于电磁和振动噪声的，刚才设计院作了详细的解释。

涉及到规划的问题，应该不在此次的规划范围之列，但是居民对这个意见非常大，我简要地做一下说明。这个规划是依据《山东省综合交通中长期发展规划》制定的，各位居民如果对这个规划有什么意见的话，可以向有关政府部门提出你们的意见和疑义，本次仅仅是对我们的环境影响评价进行公众参与的听证。这是第一。

第二，关于建设方案的问题。建设方案是2018年8月27号、8月30号，原国家铁路总公司组织对该项目的科研审查，在这个审查会上，参与科研审查的专家基于各个方面的综合考虑，推荐了走地上的方案，而不是刚才这位居民说的我们为了省工期弃用地下方案。

听证代表：视频中我们看“小鸟天堂”，视频中有一个点写的是“声屏障距离小鸟保护区是800米”，我们大辛庄是69米，祥泰城是145米，这跟我们差了4-10倍，这样能不能达到“小鸟天堂”的预期效果，能说明吗？那个是距离800米，我们这个69米、145米。这是一个点。

第二个点，刚才视频中说到在现场测噪音的那个问题，我们的噪音不应该是测增量，就像刚才中国铁建的领导说的一样，它就是

一个数学问题，1+1肯定是大，我们居住的地方本身有噪音，不能可着这个地方噪，对吧？本身已经有噪音的影响了，在有噪音的基础上再加，我感觉是不合理的。我们查阅了相关文件，我们应该去查净量，而不是应该在原有基础上的增量。

刚才说建完了以后，现在去我们小区附近测了一个分贝值，还有建成以后的一个预计的分贝值，大约也就是0.1分贝。这里我有两个问题，第一是现状值。大辛庄还好，祥泰城分一期、二期、三期，前几期的已经住进来了，后面有正在建设的工地，你们现在去测我们小区的现状值是不准的，我们工地干完这一年、两年，肯定不和现在的噪音值是一样的。再就是建成以后增加0.1分贝，现在是这样写。我作为一个祥泰城的居民，我就在想，如果建成以后不是0.1分贝，政府会把它拆了吗？

第三，刚才主持人讲了，我们这个规划问题不在内，但是我来到这里还是想表达自己的想法。作为济南人，我们是同意济南的发展和建设的，但是不在我们小区旁边建设这条联络线是对我们没有任何好处的，不是说不建了，祥泰城、大辛庄居民就得到好处，我们只是花了一辈子的积蓄（包括父母的积蓄）买了这个房子，要突然对我们有影响，我们只是要求对我们不要有影响。

我暂时想到的就这几个问题。

答复：距离鸟类保护区800米的问题，视频没放全，我们这次

提出来15分贝以上的降噪效果以及央视的片子里面20分贝的降噪效果都不是在800米的地方测的，是在屏障内外进行一个对照，800米只是描述了一下鸟类观鸟区的范围与铁路的位置关系，这两个从技术上没有直接的关系。

听证代表：我刚才为什么关注到这个点？我们的鸟保护区距离800米之外，建设这条铁路增加全封闭，出这个方案的时候肯定是考虑到了现有的因素，就是距离800米的时候可以考虑这个问题。我们没有办法去求证，作为一个普通居民，当时如果距离小鸟的保护区只有69米、145米，还会采取这样的规划吗？如果当时只距离69米，压根儿不会采用声屏了。你们说的成功的案例，当时它规划的前提和我们现在的性质是不一样的。

主持人：对鸟类自然保护区噪声的要求远远比居民的噪声要求更严格。评价单位的同志说了，在声屏障外侧评价降噪的效果，我们去祥泰城实测的结果来看噪声是超标的，这个是选取了不同时段，有的时候有工地在施工，有的时候是没有工地在施工，现在的噪声基本上是超标的，这是由实测数据来显示的。你提出的噪声净值和增量的问题，现在噪声是超标的，你再增加0.1分贝也是增加了，现在我们也多方面采取措施。根据项目的情况，我们的环境评价单位对周围的噪声进行了分析，祥泰城比较固定的噪声主要是来自于工业北路高架，对祥泰城和大辛庄的影响是比较大的，特别是晚

上车通过时候的胎噪，在正对着祥泰城的地方大概有六十几米的防护网，根据居民提出的诉求，我们和济南市政府反复地协商，如果我们把黄台联络线修建了，修建好了以后的噪声能否不超过现在噪声的水平，经过和济南市领导的反复协商，在祥泰城和大辛社区考虑工业北路这一侧，加装1.5公里的声屏障。通过这个措施以后，加入铁路的贡献值，也要比现在的噪声水平降低。我们充分地考虑了居民的具体利益，而且也切实采取了一些具体的措施，我总体感觉是，建成以后噪音的贡献值会低于现在的水平，而且设计院进行了一系列的测算。

听证代表：非常感谢设计单位和政府考虑老百姓，就刚才你说的这个问题，从工业北路给我们加声屏障，我们工业北路是东西向，现在要建的联络线是南北，工业北路是祥泰城主要的噪声来源可能因为工业北路高架桥，说实话针对于后面特别是后面的三期相对的噪音没有阳光尚东11号楼、12号楼那附近的要多，你还是在东西路上给我们降低了，但是原本南北靠近大辛河这一侧的这些楼，以前是没有的，现在要在我们楼旁边增加，我就在文澜园的1号楼，紧贴大辛河，当时买房子的时候就考虑到靠里僻静，工业北不管怎么建，沿边的这些楼我们原来是没有的，现在是增加的。

答复：我们考虑问题要考虑整个小区的居民，不单单考虑每一户。整体小区的居民我们要照顾到绝大多数人的利益，所以在工业

北路加装声屏障，这是对小区整体居民是有好处和贡献的。

环境评价单位已经说了，南北线路已经加装了声屏障，通过声屏障的措施，我们噪声的排放是符合国家有关规定的，而且你提出来在后面文澜园那条路，现在测的是不超标的，依然符合国家规定。

听证代表：业主代表和设计院的同志都在，现在是公开征集对环评影响的意见，主持人讲这是关于环境影响的听证会。

第一个问题，关于规划的问题，主持人讲让我们向有关部门反映，有关部门是谁？如果我们对规划问题有意见，向谁反馈？这是第一个问题。

第二个问题，我们在2019年7月17号接到了国家发改委信访办给我们的反馈，说现在这个项目可行性研究报告没有批复，这个批复走到了什么流程？

第三个问题，设计单位和主持人一直在讲“小鸟天堂”，明显看到那个视频里面，“小鸟天堂”这条铁路没有经过居民区。设计单位在现场拿仪器在测，明显看到电磁反应是增加的，电磁反应对人类的生理是有影响的，对心理也是有影响的。祥泰城1号楼离着中心线最近，有145米。大人是有价值观和自动过滤的功能，小朋友怎么办？小朋友会不会受电磁影响？现在国家没有这个法规，也没有这个标准，我们想问这个怎么解决？挨着1号楼前面，已经公

示了要建一个幼儿园，我们小朋友要在高铁线145米以内活动，孩子往里靠近铁路线，是不是受的影响更厉害？这不光是我们个人的问题，也关系到下一代。祥泰城不包括大辛庄一共有1万多人口。

第四个问题，电磁反应会影响电磁信号，给的建议是让我们加装有线电视，4000户费用谁来出？

第五个问题，可行性研究报告，国家法规有明确规定，要有环境影响评价评估，还要有社会稳定评估，请问业主代表：社会稳定评估什么时候进行？

答复：关于电磁刚才已经说过了，我再补充说一下。铁路项目对电磁的影响源主要是环评里面涉及到几类，一是列车通过产生的电磁波对居民采用天线方式收看电视的影响，对于采用卫星天线和正常的闭路电视、有线电视是没有什么影响的。刚才的汇报是针对全线的环评，全线涉及到22个敏感点，我们只涉及到其中几个，高层都具备有线电视条件的。对于没有安装有线电视的，环评提出来统一进行有线电视的接入，主要涉及到农村地区，有线电视已经比较普遍，绝大部分已经安装了。

第二个问题，关于主变电站，我们这个项目比较短，不涉及。

第三个问题，基站，基站离我们比较远，在小辛庄，距离最近的村庄大于影响范围。

主要是这三个方面。

关于大家关注的是针对铁路上面接入网导线对周边居民的影响，接触网导线电压等级是27.5千伏。我们的标准已经传阅了，在我们国家标准的限值里面，有第五项豁免范围。从电磁环境保护管理角度，下列产生电场、磁场的设施设备可免于管理。其中第一项100千伏以下交流输变电设施，从标准角度来说已经免于管理，我们的等级是27.5，小于100千伏的范围。对于沿线的接入网线已经不纳入环评范畴。

主持人：关于电磁反应对人体的影响，刚才的短片大家也看到了，列车通过的时候是0.2、0.13，我们用剃须刀的时候大概在2点多，也就是剃须刀的电磁影响比列车通过大10倍，这个电磁影响可以忽略不计，这也是国家为什么100千伏及以下豁免管理，这也是有道理的，也是符合国家标准规定的。

关于设计的问题，我们已经取得了正式设计的批复，各位代表可以看。

关于可研的审批程序，我纠正一下，可研审批里面不包含环评。尽管没有批复，但是环评是我们下一步批复初步设计的必要条件，不是批复可行性研究的必要条件。

关于规划问题，很显然，你可以向规划部门来反映。

听证代表：具体哪个部门？

主持人：写的材料上也有。这是《山东省综合交通中长期规划》



正式规划下面，你们可以查阅一下编制单位是《山东省综合交通中长期发展规划（2018-2035）》纳入的，谁编制的你可以查阅一下。

听证代表：是不是山东省发改委？

主持人：具体我手中没有这个资料，你查一下。现在小区居民看电视受影响的话，你们加装有线电视，由我们来承担。

听证代表：这个可以写入条件吗？

主持人：可以写入条件。

听证代表：包括所有的费用，以后的年费吗？

主持人：不包括年费。凡事有合理的度，我只能按照国家的有关规定满足你合理的要求。

听证代表：这个有关规定是什么？

主持人：在具体征地拆迁的规定里面都有。

听证代表：专业的我不说了，今天环评影响公众参与的听证会，也就是说这个环评是需要公众来参与的，对不对？如果居民都不同意，这个环评能不能过？

主持人：这个不是条条反驳，是你讲你们的诉求，我讲我们的道理，有很多东西大家逐渐地相向而行，有些东西相互理解。我回答的这些问题并不是和居民对着干，不然的话我们也不会去考虑往工业北路花那么多钱安声屏障的事，无论是政府还是我们企业，只

要是在国家法律法规规定的框架之内，我们还是尽可能地给老百姓做好一些事。我们本身也是老百姓，我自己家里也在铁路边上住过，住过二十多年，我能理解大家的想法和心情。

在座的居民代表都反对的话，能不能通过？根据最新的生态环境部4号令的有关条款，除了我们要征求对沿线有影响的居民意见之外，还要征询其他居民的意见，也就是说在影响之外的居民，我们也要征询他们的意见。根据整体的综合的评价，我们将有关报告提交给政府，由政府最终来确定意见。

听证代表：在公平公正的原则下，老百姓肯定是不愿意的。在都不同意的情况下，你们会不会改线或者走地下？有这个可能吗，还是坚持一直建联络线跨过高架修这个铁路？

主持人：我再重复一遍。在征求意见的时候，除了向沿线有影响的居民征求意见，还要征求其他居民和单位的意见，我们综合各个方面综合的意见，包括专家评价的意见，确定什么样的方案，最终由政府来审批。在过程当中，请大家相信，我们的社会是不断进步的，我们老百姓的诉求会不断得到政府的重视。特别是像这样的听证会，相信在二十年以前大家连听也没听说过，十年以前大家没有参与过。随着社会的进步、法治的完善，我们会逐渐地听取老百姓的诉求，对于合理的诉求，我们一定会纳入环评报告，而且一定要把相应的环评措施落实到位。

听证代表：刚才我们在视频中看到做了各种各样的测试，但是那个视频的铁路都是建在非常空旷的地方，没有学校、没有医院、没有幼儿园，我们想让代表别放这种视频，有没有周边有学校、有医院、有幼儿园，这样的例子很少吧？

主持人：有，离着最近的是5米。

听证代表：再就是关于标准值的问题，都说噪音、电磁辐射都在标准范围，就像我们去医院一样，我们身体达到标准值的时候，医生判断没有问题，但是各项功能都在下降，也是对我们有影响的。达到标准值了，未必对我们没有任何的影响。这是一个问题。

再一个问题，既然以做环评报告去我们小区，让我们参与了，为什么我想主动去写，调查不让我参与？

主持人：今天你不是来了吗？

答复：对，既然是正大光明地去写，我已经要求参与N多次，为什么回避？

主持人：有可能像这一次一样，有可能其他居民像你一样来参加听证会，但是名额受限，可能不让他参加了。今天你来参加诉求，我来解答。

我们在修建铁路或者重大基础设施，要听取社会各界的意见，对可研的提出是非常慎重的事。黄台联络线从2015年开始提议，这

么多年为什么没批？就是因为要充分听取社会各界的意见。去年8月27-8月30日组织了可研审查会，到现在一年的时间还没有批，就是为了充分听取社会各界的意见。另外，要按照法律法规的规定履行完各项程序，相应的各项程序、各项文件基本上具备了，为了稳妥起见，我们还按照法规的规定组织了这次听证会，听取各位居民代表的意见。

关于你刚才说的类似这种情况非常少，其实类似的情况并不少，包括我们的一些大城市像北、上、广都存在类似的情况。铁路建设给一个城市带来出行方便的同时，肯定也会或多或少地对周边产生一些影响，至于这个影响，我们怎么来评价它，依据什么？我们依据的就是国家的有关法律法规及规范性的文件。只要是不超越、不逾越这些法律法规的文件，我们认为就是可行的。刚才这位代表说没有达到那个值，我也有感觉，很多东西不好评价。

我举个例子，是与此次项目无关的例子。老红军、老八路以什么为界？老红军、老八路的待遇差了很多，就以“七七事变”那天为界。七七事变以后，7月8号参加革命的也是老八路，差一天也不行，待遇就是天壤之别。我们在执行国家的法律法规政策、规范及标准的时候，我们也是一个执行者，我们必须严格按照国家法律法规的规定和标准来执行。在建设以后，我们的噪声各个方面超标了，居民提出来的各项诉求，我们都必须依据国家的规定予以消除这些

影响，直到符合国家的有关规定为止。

听证代表：作为一个山东人，作为一个济南人，对于城市的建设和发展，我们肯定从内心是支持的，我们也希望大济南越来越好。

第一个问题，就像你刚才说的一个问题，我们的环评不光要考虑我们沿线小区的居民，济南人民、社会各界的人士也会参与到环评里面来，人都是事不关己高高挂起，如果我们祥泰城、大辛庄的居民不同意，别人不管我们，是不是政府就不管我们了？我们就是被牺牲的一批人。这是第一个问题。

第二个问题，今天给我们的议程上面写了最后一项今天对会议的结果是要签字的，专业性的肯定说不过你们，最主要的是小区规划在前，铁路规划在后，今天这个会也不让提。我就一个问题：小区规划在前，我买房子在前，建铁路在后。这一个点你让我找相关部门，今天我肯定找不了，会议结束的时候我可以不签字吗？这是我的正当理由吗？我的诉求规划问题你不让我提，我提了也解决不了，这个问题都通不过，今天的会议结果我签什么？我是不是可以继续写我不同意？这是不是符合规定的？

主持人：问了两个问题，我来回答。第一个问题，我不同意、我不赞成你这个说法叫牺牲祥泰城的居民，不存在牺牲祥泰城居民的问题，对祥泰城噪声的影响肯定是符合国家规范的。

第二个问题，关于结果签字不签字，我们的结果是这样的：你所反映的所有的问题我们都记录在案，你不同意你也写到这里面，只是对整个听证会的确认，确实你说过这个话，我也说了我的理由。你该说的都表达了，确实是这么一个记录，我们会把这个记录完整地提交给有关部门。

听证代表：接着你刚才说的往下说。你说的没有超标，我想问一下环评单位，环评公示说的文璟园昼夜噪声等级，昼间超标0.2分贝，夜间超标0.3-8.6分贝，我只想有没有第三次环评？第三次环评你们测试噪声的时候，能不能让我们祥泰城居民一起参与？你们测的时候，可否等工地停工的时候测？北边的仓库也有影响，现在他们已经全部拆除了。你们第三次测的时候，能确定让我们祥泰城或者大辛庄的代表一同参与测试？

2030年预测的夜间超标2-12.8分贝，我想知道2-12.8分贝和现状增加0.1分贝，这两个数值你们是怎么出来的？这两个数值差的挺大的。

刚才领导说的公众参与，我想知道如果非在我们院子里打一个井，我们不同意，但是其他村里人都同意，我让你打吗？就像美国打叙利亚，美国人愿意，叙利亚人愿意吗？请领导正面回答这个问题。

答复：关于前两个问题，我来解答一下。现状监测提到第三次环评的事，不存在第一次、第二次、第三次环评的事，之前按照《环境评价的公众参与办法》里有第一次公示、第二次公示，整个的环评流程一直在进行，从开始委托编制到审批这是一个过程。环评一直是一次。

关于现状监测，我们按照相关的标准规范完成了，包括现状监测数据也已经体现在报告里面了。

报告里提到了2030年它的超标量2.8分贝这个数。按照环评的技术规范，首先应该给的是现状值，然后是预测评价，这个预测值指的是采取措施之前的，它的影响效果会比较大，然后才是根据预测值来采取措施，就是根据超标量和增量选取合理的措施来控制，最后得出评价是否可行的结论。另外，我们环评中的数据分析针对的是整个全线22个敏感地，有的地方增量多，有的地方增量少，不特指祥泰城区域，刚才PPT里面指的祥泰城的值。

关于增量，国家对铁路或者相关的交通设施进入既有城市建成区，也有相关的规定，对进入既有城市区域应该采取相应的措施，缓解影响。刚才有个代表提出来是不是有比较临近的建筑，京沪高铁或者周边随便哪条高铁，只要留意一下周边防护措施主要以直立式的2米、3米为主，我们这条线采取的是全封闭式的。为什么它可以作为央视的新闻点？这是目前国内或者世界上能采用对于铁路

造成的噪声防护方案，它的效果从工程防护角度来说对我们小区做的是比较完备的。

听证代表：夜间超标0.3-8.6分贝，增加声屏障以后比现状增加0.1分贝，但是2030年预测的超标值2-12.8分贝，这是数十倍的增量，但是你说全封闭屏障能否减免数十倍的噪音？

答复：我没太搞清楚你的问题。

听证代表：你们回复的是夜间超标0.3分贝，采取声屏障以后，比现状增加0.1分贝，也就是说采取以后是0.4分贝，但是你说的是2030年之后，夜间超标2分贝，是最小的，这已经是5倍了。声屏障隔音效果能达到5倍之多吗？

答复：采取声屏障措施后，噪音级增加0.1分贝，这是考虑了我们同事介绍时候说的这个问题，根据“小鸟天堂”和我们的理论计算，我们取了全封闭声屏障从理论计算上来说相对比较保守的，是15分贝的降噪效果。对铁路降低15分贝的前提下，我们再跟现状去叠加，叠加出来的增量比现状值增量0.1分贝。整个超标十二点几分贝和0.1分贝，这十几倍的数没有直接的关系。

听证代表：既然说是理论上，你们当时现场测的时候，我们工地是否在施工，我们后面的仓库是否进行了工业活动。当你们建好了以后，我们的工地是否还在施工？我们后面的工业厂房是否还有



工业活动呢？

答复：我们监测的时候尽量避免这些因素影响的前提下，我们也不可能实时地在那儿等着。我们选择监测条件的时候是符合国家相关的监测标准的前提下去找时间监测。

听证代表：你这个说法不成立，我们不同意。

答复：我简单补充一下。刚才提到关于用静止控制还是用增量控制这个事，对于用增量控制来说对我们铁路和工程来说，付出的代价和工程难度要更大。在我们的PPT里面有展示，就是铁路的贡献值已经远远低于所在区域的生活环境质量标准，比如标准45或者50或者60，我们的铁路的贡献值已经远远低于这个数。恰恰因为之前说的能量叠加或者叠加关系，我们控制增量比达标更严格。如果我们是达标的，我们按照达标治理，这个事也许不用这么强的措施就可以实现了。恰恰因为控制增量，这个措施要求更高、更严。

听证代表：关于稳平的问题，这是稳平的批复文件，济南市维护社会稳定工作办公室发的。这是2018年做的一个稳平，当时我们很多人，也有好多人没签上字，签字的也很多。在绝大多数居民都反对的情况下，这个怎么会批复呢？或者说你们为什么不向社会公布稳平结果？我们都在等这个结果，因为从去年8月份就开始了。

主持人：第一个我开始就说了，不涉及到环评的事，不在此次

的答复范围之列。

第二个有关的稳平的批复文件和现场的反对不见得针对沿线居民不光是祥泰城一个小区，可能还有其它的小区。

关于稳平的公示，在开会之前我对稳平没有深入的了解，我不知道是不是国家强制要求必须公示，我回头再了解一下。

上一个居民代表说的关于工地噪声，可能建完了以后没有工地了，但是据我所知，规划在小区的后面下一步新增加一条道路，我们工地的噪声没有了，但是道路交通的噪声会增加，我们这个评价只是基于国家法律法规规定的现场条件，注意做了回避，但是还要考虑到方方面面。我们这么大的小区建成以后，仅仅从你们的南侧出行是不现实的，而且先一步规划通过北侧的道路还要和华山整个景区片区连接成为一体，济南市是有这样的规划的。

听证代表：前面的时间大部分探讨运营期的环评影响，施工期有三年，主要集中在我们大辛河这里，在环评报告影响书里面没有写施工期的噪音怎么影响、怎么控制，三年一个小孩就长大了。

主持人：这个评价主要是针对项目建成，项目建成以后项目运营，在施工过程中，我们在施工单位的选择和招标承诺上、现场实施的过程当中都有对文明施工的要求，文明施工就包括了噪声、扬尘等等各个方面对周边居民的影响。对此，其它的项目施工有很多

也是临近沿线居民的，比如说我们的工业北路高架当时修建的时候，也是紧贴居民小区的，有很多居民小区就在工业北路高架边上，施工的时候肯定会采取相应的环保的措施。包括我们现在正在修建的R2线一样，都会对周边环境造成影响，但是我们建设单位会对施工单位提要求。比如说夜间禁止进行噪声扰民的施工，会通过文明施工的约束和措施，尽量地降低对周边居民的影响。

听证代表：这个能不能公示？

主持人：施工单位进场的时候我们有五排一图，对于施工单位各个方面的要求在图上都会有。至于你说公示，公示什么、公示哪些内容，我只能说依据有关的管理规定进行公示。

听证代表：这个名称叫“新建济南站至济青高铁联络线环境影响报告书”，没有说运营期报告书以及全部过程，报告里面没有写施工期怎么控制，只是你领导一句话，你的这句话没有写在这里面，我们没有书面的东西。

答复：这个事我来解释。因为在报告书的公示稿第124页有一个第五节，施工期造成环境影响评述，并不是说在环评中不体现施工期。铁路整个建成更多地关注运营期的影响，但施工期的影响，我们也是依据相关的评价标准导则进行评价。

关于施工期以及施工机械设备、噪声源强、设备、标准、影响距离、影响范围我们报告里面有相应的论述，公众可以进行查阅。

关于噪声措施，主要从控制夜间施工、高考期间施工、施工期间的文明施工要求，我们在报告书中有所要求，后期的工程设计和招标施工单位过程中，会依据报告书的相应原则和相关的施工管理规定制定相关的后一步的措施，但是在环评这个环节我们有相应的考虑和相应的评价。谢谢。

听证代表：我们现在争议的一个焦点在什么地方？包括祥泰城居民在内，我们不是反对修高铁，是反对以一种高架的方式来修高铁。修个地铁或者走个地下我们在座的都没有太大的问题。12345去年给我们一个回复，2018年8月铁路总公司鉴定中心组织专家对该项目可研报告进行了审查，一直到现在没有批下来，为什么不走地下？他说地下方案临近小清河和大清河地下水位较高，高速的铁路对沉降的要求较高，施工存在较大安全隐患。这个理由我们是不认可的。水位再高，高不过黄河，穿黄隧道都能过去，何况一个大辛河？R1线经过济齐水渠，那个水位比大辛河的水位还要高，我们不认同他说的方案。

环评报告上写着：不可避免对周边进行影响，我们有方案为什么不实施，非得要走地上高架的方案？这是我们争议的关键点。

主持人：关于环评对于周边环境造成不可避免的影响，从科学严谨的态度上来说，哪怕有0.1分贝的影响也是叫影响，不可避免

的、或多或少的，包括电磁、噪声对周边是有影响的，那么我们在审两个方案的时候，我印象中可研里面推了三个方案，专家为什么选择高架方案？审这个方案是来自方方面面的专家，综合了各方面的意见最终选择了这个结果，专家评审的结果既不代表市政府的结果，也不代表我们建设单位的意见，不代表任何人，仅仅是一个专家评审、推荐的结果。

专家为什么做出这样的意见？当时我们也做了初步的探讨。专家认为，作为动车通行区段，按限速120公里速度来通行，全部是无缝线路的话，噪声对周边的贡献是非常小的。以我们多年的经验来看，列车动车进站台的时候，大概45-60公里的速度经过站台，大家都有这种切身的体验，如果你背对列车的话，不会听到列车进来的声音。专家基于各方面的专业知识，认为加了声屏障以后，对周边噪声的贡献极其微小，不会影响到周边的环境，突破国家标准限制的值。考虑到其它的因素，最终专家综合评定推荐了这个方案。专家在推荐这个方案的时候，不仅仅考虑环评这一点，还要考虑其它各个方面的因素。我们设计院白总也可以解释一下。

答复：我简单地说一下，刚才主持人关于建设方案已经介绍的比较清楚了，我这里只补充说一点。我们的可研报告做方案，从国家建设管理程序上的要求，对于一个建设项目，不管是公路、铁路还是地铁，作为一个交通线路的建设项目，它的建设方案在前期做

研究的时候，按照国家相关的法律法规和相关的技术规程规范，我们要把可能的方案都要做齐，无论是交给专家评审还是政府决策。作为这个项目来说，我们作为总体设计单位，这是我们的责任和义务，要把工程方案的信息提供给各个决策层，所以在可研阶段做了不同的方案，包括各个代表们关注的地下方案和目前经过鉴定中心（铁总下面比较权威的专家审定机构）推荐采用的高架方案，这都是我们做工作过程当中应该提出来的方案。至于采用什么样的方案，过程中从工程技术学的角度，我们会提出哪个方案的优缺点，这样在后期各个方面的审查和决策中会综合考虑。

我只从技术上说两点：第一，地下方案和地上方案对于功能定位都是可以满足的。我说的功能是满足铁路开通运营，要满足区域及路网规划通道上运输组织方案的需求，把既有的济南东站和济南站联通。济南东站是济南综合交通枢纽或者济南枢纽里面城际车排量比较大的大型客站。在其它的既有站里面因为能力的问题，将来开行公交化的城际车的可能性不大，所以在规划里面，把济南东站这个场规划了高速场、城际场，开通城际场最主要还是服务于济南周边和城市群之间便利的公交化的城际列车开通。通过这条联络线把目前济南东站，现在不能说是断头站，几乎开不了太多列车的站点给盘活了，不仅仅对这个区域有贡献，对路网有贡献，对于将来整个济南东打造大的综合交通枢纽意义是非常重大的，这是我们的

黄台联络线。从技术上能满足功能要求的前提下，我们做了这个方案。

我们本线对于原线与环境有关的工程上的一个考虑，目前胶济线上跑的都是普速车，普速车按照国家的设计标准它的轴重21吨，黄台联络线开通之后是城际列车或者都是动车组，动车组的最大轴重是17吨，今后跑的车轴重是轻的。轴重轻，过高架桥的时候，车轮和所行的道路作用力是不一样的。同样是120的速度，轴重轻产生的噪声是小的。我们做了综合的比选之后，不管是我们提交鉴定中心审查的各个方案还是鉴定中心最终在去年审查完之后给的推荐意见或者采纳意见，认为高架方案是合理的。

听证代表：我作为大辛居民的代表，我很高兴政府给我们这次参加环评的机会。我认为此次黄台联络线很好，前期《今日头条》上多次刊登济南要建设美丽大都市，山东是首尔的2倍、香港的7倍，各方面的经济发展是非常落后的，省长刘家义书记提出来“美丽大山东”，这次黄台联络线正好像前期建设者提出来的目标，非常符合当前的现实。

我认为，经过祥泰城居民的反映和专家、设计者、铁路建设者提出的建议，环境影响都已达标，并经过专家评审结果合格，对于“小鸟天堂”这种项目建设，在深茂铁路上国家已经实施了，效果

是非常好的。

习主席曾经说过一句话：人民对美好生活的向往是我们的奋斗目标。我相信我们的党和政府是为人民服务的，不是不会考虑老百姓的死活。济南党和人民政府是为我们居民服务的，他所提出来的建设项目和开发项目，是不是好的？我们能不能牺牲个人的利益为政府做点什么，不要光为自己考虑。

我想提一点建议。合格的可以建，对于居民闭路电视采取一定的补偿，我们希望要理解周围居民对于安装的费用采用一次性的补偿，补偿到位，张榜公示。

听证代表：综合估算表中有一个拆迁及征地费用，那个数字是110259625，这个费用也挺高，有拆迁及征地费用。既然有这个费用的话，我们合理的要求，我们受影响最大，可不可以给我们搬迁？你们可能觉得我们很可笑，但是我们要生活在这个地方。我40岁才买上房子，你就要在我旁边修铁路，刚搬进去还不到一年。我母亲现在66岁，有很严重的冠心病，需要30万的搭桥费用，我也拿不出来，而且这个东西对我们影响很大。说到这个地方我很激动，领导能不能考虑到民生？一个普通的济南市民辛辛苦苦半辈子买一套房子，你们说怎么样就怎么样吗？考虑民众的呼声吗？我住在9号楼，挨着最近，受高架桥的影响已经很严重了。



主持人：第一，涉及到征拆的事刚才说得很清楚了，不在本次的答复范围之内。这是第一。

第二，你刚才说你正好就在最东侧，我们协调政府在工业北路上装声屏障。

我们建设单位和政府的善意好像被你们曲解了。我讲的所有问题都是依据着标准规范来讲，很难让我去做一个感情的判断，因为不允许我用感情去判断，请各位居民理解，因为我执行的是国家的规范标准和有关政策，我们就要拿数据来说话。如果说修建铁路造成超标的话，我前面也承诺了，保证治理到位，治理不好的话，该搬迁的搬迁。如果治理噪声能够符合国家规定标准要求的话，再提出额外的要求，我们就认为这个超出了我们的能力范围。

听证代表：我现在看你们这个方案，确实是有三个方案，第一个就是高架桥，因为这是最省的，工程总投资15.32亿。确定这个方案是谁确定的？是哪个人确定的，能给我们解释一下吗？因为后面两个方案，有一个地下隧道方案有两个方案，有两个走向，第一个走向总投资是22.24亿，第二个走向是24.17亿。我能理解你们是为了省钱吗？

主持人：不要就同一个问题反复纠缠，关于谁确定的，我已经答复过了。

听证代表：我们举办听证会的目的是什么？如果举办听证会的目的是为了了解决居民的问题，是不是应该有请到规划单位、建设单位和环评单位给我们综合的回答？

主持人：这次听证会是为了广泛地听取各位居民的意见和建议，对于合理的建议、意见、主张举证齐备的、符合规定的，我们会纳入环评报告，对我们的环评报告进行修改，在工程实施当中落实有关的环保措施。

听证代表：我们提的这些问题，有合理的吗？

主持人：对于我们居民提的这些诉求，我们建设单位和政府已经作了协调，给我们相应的社区的居民安装工业北路高架桥的声屏障，同时对铁路的建设声屏障采取全封闭声屏障的措施，经过环评单位的评价，是能够满足国家有关规定和标准的。

听证代表：大辛庄社区的那位居民的想法，我们也是支持的，为了济南好、为了山东好，为了济南老百姓和经济发展以及城市的发展，我们都是支持的。

中国铁设的领导也回复这个问题，我想进一步地询问一下。第一，小区在前，是插入规划，应该先考虑我们吧？我们中国是以人为本。第二，前期这个项目建设可行的方案都要先说出来再研商哪个方案是可行的，刚才说是由专家对比了几个方案选取了高架的形

式。你刚才也说了高架和地下都有各自的优缺点。因为我们是老百姓，可能专家已经商议了，但是这个结果我们老百姓都不知道，我想大体问一下：对于高架和地下两个方案，它各自的优缺点是什么？如果我们最大的需求是不能改线，要求地下，能不能给我们说一下走地下的缺点是什么？我们同意济南建设，我们小区建设在前，规划在后的，为什么不能取一个折中的方法？走地下不会让我们老百姓觉得这样不能接受，不能走地下的原因是什么？

答复：我简单回复一下，不知道能否满足你的要求。关于走地下方案，需要考虑几个问题：第一，地质条件。经过去年中国铁设对沿线作了综合地勘，沿线地下水位是比较高的，是0.5米，像这种天气大概不需要0.5米，地下水位高是济南市作为泉城的一个比较突出的水文地质现象。从工程地质上看，目前这条线出来的结果是地质条件是比较复杂的。按照地下方案我们一般做的隧道的埋深，地质条件不好的，覆土要求厚一些，正常情况下8-12米埋深。结构的需求考虑结构应该在12-15米之间，按照12米的考虑，埋深应该在20米以上，埋深20米的话，首先是结构本身，不是说技术上不可以。考虑复杂的不良地质或者这个地区特殊的工程水文条件的情况下，地下隧道结构的造价就会相对比较高一些，这是经济上的。

另外一方面，关于施工中的风险。铁路隧道我们叫大铁，跟地铁相比，我们的断面是比较大的。地铁正常的运营速度大概在30

公里左右，我们这个速度设计是120公里。国内不是没有，也有建成的大铁地下隧道。但是从我们经验看，施工风险是比较大的。北京地下直行线大概10公里有十几年为什么？地质条件太复杂，地下埋深太大，因为北京把大铁的隧道压的比较深，期间一停再停。施工慢从施工经济上来讲，它不是时间的问题，应该有投资的问题，还有安全的问题。从工程上讲，地下方案不利的条件是地下水位比较高，断面比较大，施工风险比较高。施工期间的降水，因为我们是可研阶段再详细的勘察和结构设计，地下方案目前还没有开展做。

至于初步设计和可研之间，我们有一个深入差异的，如果初步设计阶段，我们可能会对工程方案做进一步的深化。针对目前我们这条线的地质条件，如果要是做地下的话，一些详细的风险分析和风险评估工作还没有做，主要是施工风险和特殊地质条件，这是地下施工方案的主要缺点。

听证代表：我主要有三个事情。第一，大辛庄西侧沿街房靠着联络线60多米，比较近，房子都是砖混结构的。我们在建设联络线的时候，建成以后长期的振动对房屋是否会造成影响？如果有影响，由谁负责产生的费用？

第二，联络线对大辛庄的北侧假山要占用，假山的施工费用和修复费用由谁解决？

第三,我们国家1988年颁布了《国标870288电磁辐射防护规定》,该规定对防护标准、防护范围都有要求,按要求,铁路两侧30米之内严禁修建居民住宅、学校等噪声敏感建筑物,距铁路外轨中心线两侧30米以外、200米以内的区域不宜兴建学校和住宅区等噪声敏感建筑物。大辛庄离着最近的69米,希望建设单位也要考虑我们老百姓的民意,将噪声、振动包括电磁辐射缩小到最小范围。

答复:刚才提到振动对房屋的影响,首先我申明一点环境评价的内容主要对人的影响,对房屋振动的影响不属于环评范畴,这是做这个解释。

另外,补充说一下,结合这种速度等级动车组列车、桥梁形式整个的振动影响相对比较小,铁路对居民的影响评价范围是60米,评价范围是根据国家在导则中确定的,是根据工程实际造成的影响范围制定的评价范围。69米已经超出了环评中的评价范围。

你提出的电磁辐射防护规定,这个标准是1988年制定的,在2015年1月1号已经被电磁辐射防护限值GB8702-0214已经替代了,也就是说这个标准已经废止了。

关于你说到30-200米之内不宜修建居民建筑,没有这个标准,你在哪儿看到的我们也可以沟通一下。不宜建设这个事,2018年底刚修订的《交通法》有一条相关规定第36条规定建设经过已有的造成敏感建筑物集中区域的相关的道路有可能造成环境污染的采取

声屏障或者有效的控制环境噪声污染的措施，这块是符合相关法律法规规定的，至少没有禁止。

主持人：关于假山的问题，我没大注意看。如果确实有这个假山，如果我们占用了这个位置，会对假山做相应的补偿。

听证代表：我们现在纠结的问题是我觉得有噪音，你说没噪音，我觉得有辐射，你说辐射没事。中国铁建那位女士说的走地下有什么缺点，我总结了一下你的话，什么缺点？有施工风险，水位高，但不是不可以克服，你说了也有成功的案例。最重要的一点是经济问题，因为牵涉花的钱太多。

答复：前面说的是对的，我是说大铁的断面比地铁大，在地质条件不是太好，尤其是这个地区地下水位比较高的情况下，施工的风险会大于高架方案，不是说这个方案不可克服的，是风险比较大的。

听证代表：现在也没有去研究这个方案？

答复：高架方案和地下方案都已经做了，经过专家评审，认为综合的施工、运营及其它方面的考量之后，认为高架方案是合理的，专家给出了高架的建议。

听证代表：我的意思是不能为了节省你们的成本而牺牲我们的利益。还有今天是环评听证会，还有环评的人员，我也不能特别理

解他做的报告，环评应该是作为第三方，是中立的，不代表你们也不代表我们，他是持中立的态度。上来讲噪音超标了，然后环评部门给说去做这个声屏障，其实环评只需要给我们出噪音超标就是了，而不是说站在你们部门或者建设单位、设计单位做了一系列的报告。

今天我们这几个是祥泰城小区的代表，而且我们不是说来就来，我们文澜园有800多户，还有后面的文璟园，我们代表参加这个听证会，他们是一致不同意修建联络线。

主持人：一是你们误读了环境评价单位的意见。作为环境影响评价单位，他是一个第三方，他出的报告不是经过我同意他才这样出，而是他作为一个职业的要求，作为环境影响评价单位应当遵守的基本原则，按照这些原则来出的。这是我说的第一个，就是他说话要有依据，符合不符合规定、满足不满足规范要求，环境影响评价单位必须得拿数据出来说话，他想偏袒谁也偏袒不了，他必须得有东西，而且有确凿的证据。

第二个问题，专家来评审的时候，会综合各方因素，更多地是考虑到我们整个项目建设过程中的安全、工期、进度、投资对周边环境的影响等等，综合给出了一个意见。这个专家意见要评价的时候首先要明确这些所有的要素里面有没有法规明确要求的要素，比如说我们的环评就是法规明确要求的要素，那么就要看这个环评给的数值是否超标。如果我们通过治理措施以后，可以满足国家的规

定标准，这个环评就不是专家来选择方案的控制因素。换句话说，通过治理因素满足要求了，专家就可以把这一条过去，考虑其它的问题。如果通过治理以后，环评仍然不达标，环评就成为我们项目方案选择的一个制约因素。这一些主要是根据环评单位提供的环境评价报告，根据这些数值来对照国家的有关规范和标准，看看是否满足这些要求。如果满足要求，我们就不把它列为一个控制因素。

至于各位居民不同意修，咱们法律上有一个说法叫“谁主张谁举证”，如果你能够举证说这个治理措施实施以后仍然不达标，你请第三方来，我们同样接受，但是说话要有依据，要符合国家的有关规定和标准。

听证代表：今天讨论的主要是环评，你们的标准是GB3096-2018，这里面明确规定有声环境功能分类，我们祥泰城居民区在一类环境功能区里面，属于居民住宅，并且也有讲测点选择，有三个选择，第一个是30米户外，我们没有见到、没有陪同，我们没有见到公示。第二个是噪声敏感建筑物户外我们没见到，小区里面没有见到。第三个是噪音敏感建筑室内，我们更没有见到。

我们前一段跟12345打过电话，应该是设计院的同事给我们的回复，说在我们楼上相关的居民敲门，家里没有人开门，就在门口或者在哪里做了测试，没有在室内做，合法不合法？这个文件能不



能公示？这是国家的标准，就是你们的标准。

答复：刚才我们代表看的比较细，分成两个标准体系，你刚才说的距线路30米处，这个执行的不是GB3096-2018，执行的是12525-90，那个地方主要判断本工程的噪声排放是否符合国家相关的规定，它的标准限值是70分贝和60分贝。

关于其它区域包括敏感建筑、居民住宅执行的是GB3096-2018，这个没有问题的。这个测点可以选择户外，也可以选择户内。一般监测类尽量避免扰民，基本上很少会设在室内，除非室外没有条件才放到室内来做。整个监测过程的时间可以让我们同事查一下，按照导则规范选择了相应的测点，在小区一层在窗外，其它层是在楼道做的监测，是我们认为符合相关的监测规范，可以作为现状评价的数据。

听证代表：我们有电话录音，当时环评的同志说没有进到室内做测展，在消防楼梯的地方做的测量数据。我们要求能不能去我们家里面做测量？这个测量是不是某个时间点？这个国家标准里面要求在不同的时间点会有要求，不同的时间点、不同的气候条件都会有要求，这个能不能做到？我们能不能参与？

答复：关于监测的规范上，它的时点要求分为昼夜两个时段，昼间是6点-22点，夜间是22点和4-6点，我们监测选取的时间段都是按照国家标准规范要求的时段进行的。包括夜间时段，我们这条

线的运行主要的夜间时段在22:00-23:00,之后基本上没什么车了,这是一种基本的通用情况。我们监测结合着项目的情况,按照国家相关标准严格进行的测试。

听证代表:你们做声环境测试的文件能公示吗?

答复:这个文件不属于公示的内容?

听证代表:我们能申请吗?

主持人:他属于第三方,不属于我能强制他的。你申请完了以后,让他们看看。

答复:测量数据不管是属于企业秘密还是商业秘密,不管算什么,应该算我们具体的成果,这个至少不能在网络上公开。

听证代表:我们看,不拍照。

答复:看的话应该是可以的。

听证代表:我能私下找你确定时间和人数吗?

答复:人数指的是什么?

听证代表:我们去设计院看还是你们拿给我们看?

主持人:会后单独和设计院交流一下。

听证代表:刚才你也说了,不光征询沿线居民的意见,还向社会征询意见,我不知道对面坐的是什么单位的?都有发言的权利。

主持人：按照会议议程，我会让对面的说话的，但是现在议程不到那个时候。

听证代表：我想问几个问题。在确定我们小区建联络线的时候，环评是不是测了很多地方？

主持人：那不是。选这个地方是需要批规划的，根据规划的意见。

听证代表：规划的意见应该进行环评吧？比如说三个地方都环评，最终确定我们这个地方是最合适的。

主持人：规划阶段环评不是要件。

听证代表：什么是要点？

主持人：规划阶段，环评不作为要件，规划阶段环评还没有提上日程。

听证代表：规划以后，环评提上日程，是吗？

主持人：按照建设程序是这样的。

听证代表：地上和地下都符合国家的标准，地下施工风险比较大，那是对于建设单位来说施工风险比较大，对于祥泰城居民没有风险。就像建黄台联络线一样，对于济南人民没有风险，但是对我们祥泰城有风险，为什么让我们牺牲个人利益满足全体人民的利益。为什么你们不能牺牲利益满足我们祥泰居民的利益走地下呢？

主持人：你说的片面了，这个埋深比较深，再就是地下水位比较高。在施工过程中，我们采取降水措施，对周边的高层楼房的稳定性存在着一定的影响，有可能会影响到楼的结构的稳定，我只是说有可能，因为设计院说了，没有进一步地做各个方面的评估。

听证代表：现在高科技这么发达，什么事情都可以做到，只要你们愿意。

主持人：凡事都有可能发生，所以我们专家在选择方案的时候力求规避这些风险。

听证代表：地上就没有风险吗？

主持人：风险小得多。就像我们平时出门走路一样，你走在小区里面的路上和走在高速公路上，那个风险是截然不同的。

听证代表：今天是来给我们结实的？

主持人：听取意见，发表我们的观点，把我们所依据的国家的有关规定、标准以及建设的程序是否符合有关规定，向各位居民做一个详细的解读。

听证代表：主持人，你是代表哪一方面的？

主持人：我是代表建设单位。

听证代表：我们不管你花多少钱、怎么建设，只要对我们人体没有影响就好，但是这样做对我们有影响，这样我们才来开这个听

证会。不是我们说什么，你们给反驳回去了，我们肯定不懂，我们要是懂的话，就不会上这里来听谁谁谁的意见了。

主持人：我们小区里有很多懂的，包括你们写的反馈的意见，不能以偏概全，这里面有很多非常懂的。我们居民的维权意识、法律意识越来越强了，这是一件好事。

我们主张要有根据，要有依据，不能说我觉得它就对我们有影响，这个我们没法下结论。你觉得对你有影响，影响到什么程度，是否超越了国家的规范和标准，你要给我一个明确的说法。如果说你给我明确地说这样就是超越了国家的规范、标准，放心，你的意见我会采纳。

听证代表：都是让老百姓提出证据、建议，必须还得是依法的、合法的，我们不知道是依法的、合法的，这样的话，建设部门、法律部门的知识我们要了解完了我们再来找你是这样吗？

主持人：现在是这样，我按照国家的有关规定和建设程序已经提交了环境影响评价报告，只是你们不认可这个东西。换句话说，我该做的都做了，我已经提交了报告，而且进行了两次公示，你不认可这个东西，就要提供有关的主张的证据。

这个听证会，我是来听取你们意见的，不是来听取一些无关紧要的话或者是泄愤的话，这个不要在这个会上说。

听证代表：公众参与调查表，我们都写了不同意，是怎么通过的？

主持人：在2019年1月1号之前，我们这个办法是办法[2006]28号依据这个文件进行评价的，2019年1月1号是按照生态环境部4号令进行评价的，环境影响评价公众参与办法，你可以仔细地阅读。

听证代表：我们当时签字了，写的不同意，为什么还通过了呢？

主持人：你看这个办法，我都是按这个《办法》来的。你说不同意，你提出你的主张的证据。

听证代表：因为我们住在那儿，我们就不同意。

主持人：但是如果没有新的问题，听证代表作补充发言。

听证代表：修好了以后，通车就走这一个地方，是吗？就走的车比较少？

主持人：对。

听证代表：假如三年修好，修好以后，会不会通的车更多？而且通车的时候，电磁辐射产生的会更多。打个比方，现在每天通车只有三列，将来三年之后修好会通到30列，它产生的辐射对我们的影响评估过吗？考虑过吗？我有两个孩子，小孩子才一岁，他要在这里生活10年，造成的影响你们评估过吗？在座的人大代表、政协委员有没有在铁路边上生活的？

主持人：刚才我们环境评价单位已经大幅了，国家规定标准100千伏及以下的，属于豁免范围，不作评价。我们家里有很多是铁路的乘务员和铁路司机，整天就在火车底下工作，没有见到对他们有什么不利的影晌。如果有的话，国家会从职业健康的角度考虑对他们补偿，现在我们国家没有。

听证代表：2018年8月28日前后，建设单位基于上述原则提出了高铁联络线的盾构隧道方案，这是一个相对科学、客观、环境和居民影响比较小的建设方案，建设方案也极力描述了此方案的可行和科学。当时已经上新闻了。

主持人：首先建设单位没有任何人接受采访。

听证代表：那新闻是怎么回事？

主持人：当时可研的审查会我去的，没有任何人接受采访。我是建设单位代表，没有我的同意，任何人不得接受采访。

听证代表：你只是口头说的，有啥证据吗？我只相信新闻。

主持人：你找新闻单位，他说采访建设单位的谁，我可以负责地给你回复，包括下一次听证。

主持人：非常感谢各位居民代表，总体来讲给我们提了非常好的意见和建议，回去以后我们认真地去梳理这些有关的意见和建议，在建设过程当中无论是在标准、规范的把握上，包括在实施过程当中

中，我们会充分考虑到沿线居民的一些切身的利益，做好相关的工作，请各位居民代表放心。

我们会议的整个议程是按照法定程序来走的，下面请公证人员对会议的程序进行公证。

公证人员：现在我宣读一下公证意见。

根据济青高速铁路有限公司的申请，山东省济南市泉城公证处指派公证员于长勇及公证辅助人员杜潇潇于2019年8月12日在华禾普蕾斯顿酒店报告厅对新建济南站至济青高铁联络线环境影响报告书征求意见稿听证会进行现场监督公证。

经查本次听证会已获主管部门批准，符合环境影响评价公证、《公证参与办法》等相关法律规定。参加本次听证会的代表应到15人，实到15人，其中祥泰城小区代表10人，大辛庄小区代表5人。首先，主持人宣读了听证会会场纪律和听证会代表的权利、义务，之后建设单位代表对建设项目概况作介绍和说明，环评报告编制单位介绍了本次项目环境影响报告书，之后听证代表进行了发言，项目设计单位代表、建设代表也进行了一一回复，兹证明本次听证会过程真实有效。

济南市泉城公证处公证员于长勇、杜潇潇

2019年8月12日

宣读完毕。



主持人：本次会议按照法定会议组织召开，建设单位对项目概况作了简要介绍，环评单位编制单位中国铁路设计集团介绍了本项目环境影响报告书，听证代表以认真负责的态度，会前做充分的准备，并就本项目环境影响有关问题进行了较为广泛的调研，从各个方面进行了询问。代表们发言踊跃，讨论激烈，观点鲜明，充分表达了各自的意见和观点，应该说，会议达到了预期的目的。有关单位就涉及环境影响预测结论、环境保护措施以及环境风险防范措施等方面的问题进行了较为详细的解答。

公证人员也就会议组织的程序进行了公证，对听证代表提出的意见和建议，济青高速铁路有限公司将按照《环境影响评价公众参与办法》有关规定，组织中国铁路设计单位对于采纳的意见修改完善环境影响报告书，并于会后5个工作日内将会议记录在山东铁路控股集团官网向社会公布。

今天召开的黄台联络线环境影响公众参与听证会各项会议正式议程圆满完成。最后，请代表们确认会议记录无误后签名。

非常感谢，过程当中包括在项目的推进过程当中，我们还要请各位居民代表以及人大和政协的代表监督我们各项环评措施的落实。如果在环境报告当中，所有的环评措施没有落实的话，欢迎各位居民代表和人大政协代表进行举报、质证，我们一定会按照批复

的环评措施落实到位。

谢谢大家。

听证代表签名: 张玉国 郭自春 张新 王明 刘淑芳

郭玲 不同意本次环评通过

张新 不同意本次环评通过

刘淑芳 不同意本次环评通过

王明 不同意本次环评通过

李娜 不同意本次环评通过

李丽娜 不同意本次环评通过

刘淑芳 不同意地上高架

王明 不同意地上高架

李丽娜 不同意地上高架

刘淑芳 不同意环评通过 不同意地上高架