

新建淮北至宿州至蚌埠城际铁路 环境影响评价公众参与说明



建设单位：安徽省铁路投资有限责任公司

二〇一九年十月

目 录

1、概述	1
1.1 工程简况	1
1.2 公众参与整体情况	1
2、首次环境影响评价信息公开情况	2
2.1 公开内容及日期	2
2.2 公开方式	2
2.3 公众意见情况	3
3. 征求意见稿公示情况	7
3.1 公示内容及时限	7
3.2 公示方式	7
3.3 查阅情况	15
4 公众意见收集及处理	16
4. 其他公众参与情况	20
5 公众意见处理情况	20
5.1 公众意见概述和分析	20
5.2 公众意见采纳情况	22
5.3 公众意见未采纳情况	22
诚信承诺	23

1、概述

1.1 工程简况

淮北至宿州至蚌埠城际铁路（以下简称淮宿蚌铁路）位于安徽省北部，经由淮北、宿州、蚌埠三市。设计时速 350km/h 的双线高速客运铁路。新建线路正线全长约 160km，共设车站 6 座，其中新设车站 4 座、接轨站 2 座。正线特大桥 8 座合计 139.628km，中桥 5 座合计 0.339km，隧道 1 座 1.011km，桥隧比 87.85%。新建引入蚌埠南站高速场上、下行联络线 4.965km；下行联络线 1.464km，其中桥梁长 1.07km。改建淮萧客车联络线上行线 1.804km。

1.2 公众参与整体情况

公众参与是建设项目环境影响评价的重要组成部分，是完善决策的一种有效方法。根据《环境影响评价公众参与办法》（生态环境部令第 4 号，以下简称《公参办法》）的规定以及《建设项目环境影响评价技术导则 总纲》（HJ2.1-2016）的相关要求，安徽省铁路投资有限责任公司（以下简称省铁投）在环境影响报告书编制过程中组织进行了公众参与调查工作，并编制完成《新建淮北至宿州至蚌埠城际铁路环境影响评价公众参与调查报告》。

在环境影响评价过程中，组织开展了两次公示。第一次是在报告书编制初期，采用网站公告形式开展了公众参与活动。第二次是在环境影响报告书编制基本完成后采用网站公告、登报、现场张贴的形式开展。

整个公示期间共收到 32 封邮件，除重复性邮件 14 封，共有 18 封邮件对本项目发表了意见。有 9 封邮件中仅咨询车站位置或提出车站位置建议的，1 封邮件咨询线路走向，1 封邮件对线路方案提出质疑，有 7 封填写了“建设项目环境影响评价公众意见表”。

在 7 份“建设项目环境影响评价公众意见表”中，有 5 份“意见表”中提出了对车站位置、预留工程的一些建议，没有与本项目环境影响和环境保护措施有关的建议和意见。仅有 2 封邮件的“意见表”中提出了一些环境影响或环境保护措施有关的意见。

建设单位均已通过邮件答复了公众的建议和意见。

表 1-1 本项目公参过程汇总表

序号	公示名称	公示内容
1	第一次公示	建设单位于 2019 年 8 月 26 日 (http://www.huaibei.gov.cn/)、宿州市人民政府网站 (http://www.ahsz.gov.cn/)、蚌埠市人民政府网站 (http://www.bengbu.gov.cn/) 进行公示，公示期 10 个工作日
2	第二次公示	①建设单位于 2019 年 9 月 18 日在淮北市人民政府网站 (http://www.huaibei.gov.cn/)、宿州市人民政府网站 (http://www.ahsz.gov.cn/)、蚌埠市人民政府网站 (http://www.bengbu.gov.cn/) 进行公示，公示期 10 个工作日； ②建设单位于 2019 年 9 月 18 日和 9 月 24 日在《新安晚报》刊登报纸公告。 ③建设单位于 2019 年 9 月 18 日分别在在淮北市、固镇县、濉溪县、宿州市和蚌埠市发改委公告栏张贴公告，公开期限不少于 10 个工作日。

2、首次环境影响评价信息公开情况

2.1 公开内容及日期

本次环境影响评价第一次公示由省铁投于 2019 年 8 月 26 日在报告书编制初期采用网站公告形式进行公示。公示时间为 10 个工作日。主要向公众介绍了本项目建设地点及概况、建设单位及评价单位联系方式、公众意见表的网络链接和提交公众意见表的方式和途径，广泛征求公众意见和建议。公示期间，未收到与本项目环境影响及环保措施有关的建议和意见。

以上公示的具体内容详见网页截图。

首次信息公开的时间节点、公开内容均符合《公参办法》要求。

2.2 公开方式

1) 载体选取符合性分析

本项目经由淮北、宿州、蚌埠三市，因此选取淮北市、宿州市和蚌埠市人民政府网站作为第一次公示的网络载体，符合《公参办法》中的要求。

2) 网络公示情况

2019 年 8 月 26 日~2019 年 9 月 6 日通过淮北市人民政府网站 (<http://www.huaibei.gov.cn/>)、宿州市人民政府网站 (<http://www.ahsz.gov.cn/>)、蚌埠市人民政府网站 (<http://www.bengbu.gov.cn/>) 向公众发布“新建淮北至宿州至蚌埠城际铁路环境影响报告书第一次环评公示”。项目信息公示网页截图见图 2.2-1、图 2.2-2、

图 2.2-3。

2.3 公众意见情况

首次公示为 10 个工作日，公示期间收到邮件 17 封，其中，13 封邮件为同一主题内容反复发送。

邮件中均未填写“公众意见表”，邮件内容为咨询车站设置或对线路方案发表意见，均未提及与本项目环境影响及环境保护措施有关的意见或建议。



图 2. 2-1 环评第一次公示（淮北市人民政府网站）



图 2.2-2 环评第一次公示（宿州市人民政府网站）

3. 征求意见稿公示情况

3.1 公示内容及时限

(1) 公示内容

本项目环境影响报告书征求意见稿完成后,省铁投于 2019 年 9 月 18 日在淮北市、宿州市和蚌埠市人民政府网站发布了第二次公示,并公开了环境影响报告书征求意见稿全文。

第二次公示公告下列信息:

- (1) 建设项目概述;
- (2) 征求公众意见的主要事项;
- (3) 环境影响报告书征求意见稿、公众参与调查问卷表网络链接,及查阅纸质报告书的方式和途径;

(4) 公示单位联系方式;

(5) 环评单位联系方式;

(6) 公众意见反馈方式及时间;

(2) 符合性分析

第二次信息公示日期为 2019 年 9 月 18 日~9 月 30 日,持续公示时间为 10 个工作日。公示时限及公示内容均符合《公参办法》要求。

3.2 公示方式

3.2.1 网络

(1) 公示载体

2019 年 9 月 18 日~2019 年 9 月 30 日通过淮北市人民政府网站(<http://www.huaibei.gov.cn/>)、宿州市人民政府网站(<http://www.ahsz.gov.cn/>)、蚌埠市人民政府网站(<http://www.bengbu.gov.cn/>)向公众发布“新建淮北至宿州至蚌埠城际铁路环境影响评价第二次环评公示”,并公开了环境影响报告书征求意见稿全本及公众参与调查问卷表。项目信息公示网页截图见图 3.2-1、图 3.2-2、图 3.2-3。

(2) 载体选取符合性分析

本项目经由安徽省淮北、宿州、蚌埠三市,因此选取淮北市、宿州市和蚌埠市人民政府网站作为第一次公示的网络载体,符合《公参办法》中的要求。

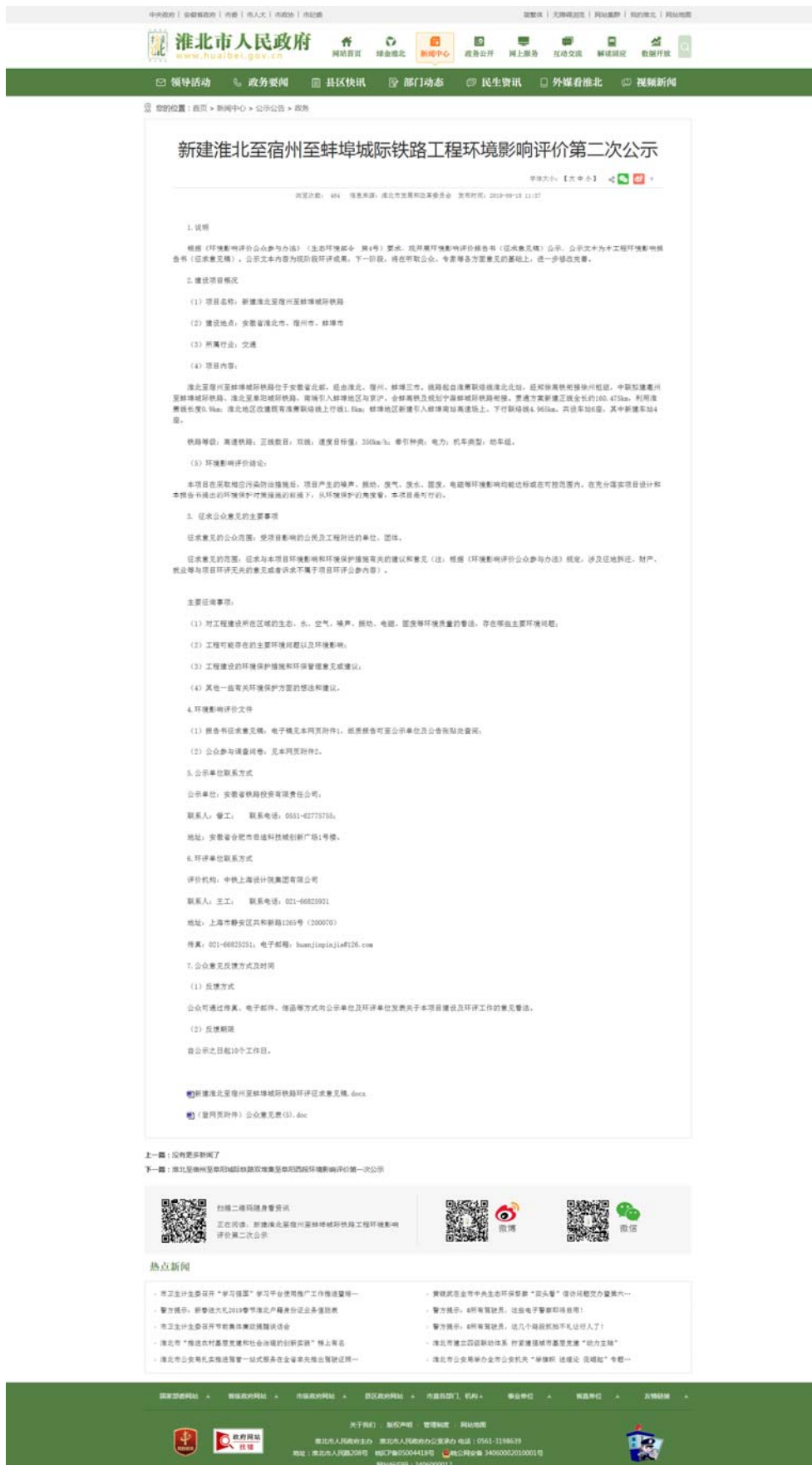


图 3.2-1 征求意见稿公示（淮北市人民政府网站）



图 3.2-2 征求意见稿公示（宿州市人民政府网站）



图 3.2-3 征求意见稿公示（蚌埠市人民政府网站）

3.2.2 报纸

(1) 载体选取符合性分析

《新安晚报》是安徽日报报业集团主办的省级晚报，日发行量 70 多万份，是安徽省发行量最大、影响力最广的报纸，是安徽都市报第一品牌，是建设项目所在地公众易于接触的报纸，符合《公参办法》中的要求。

(2) 报纸公告情况

建设单位于 2019 年 9 月 18 日和 9 月 24 日在《新安晚报》上发布了本项目环境影响评价信息第二次公示。登报公告截图见图 3.2-4、图 3.2-5。

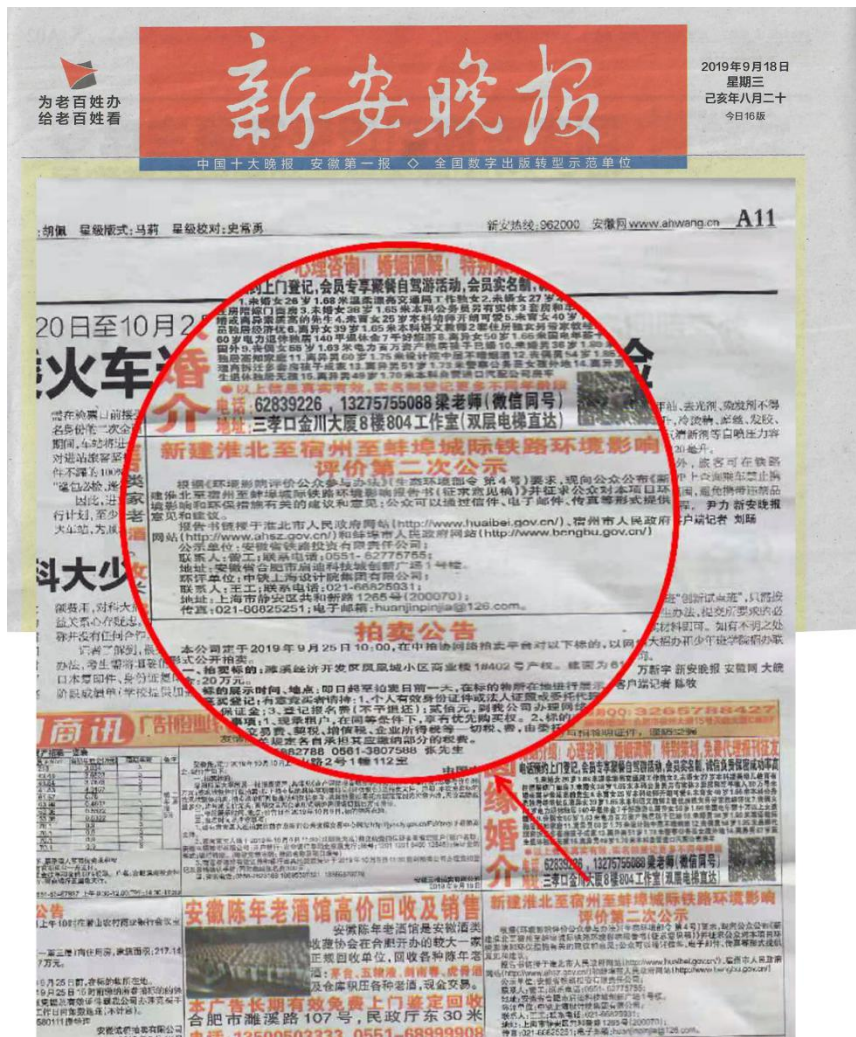


图 3.2-4 环评第二次公示（9 月 18 日报纸公告）

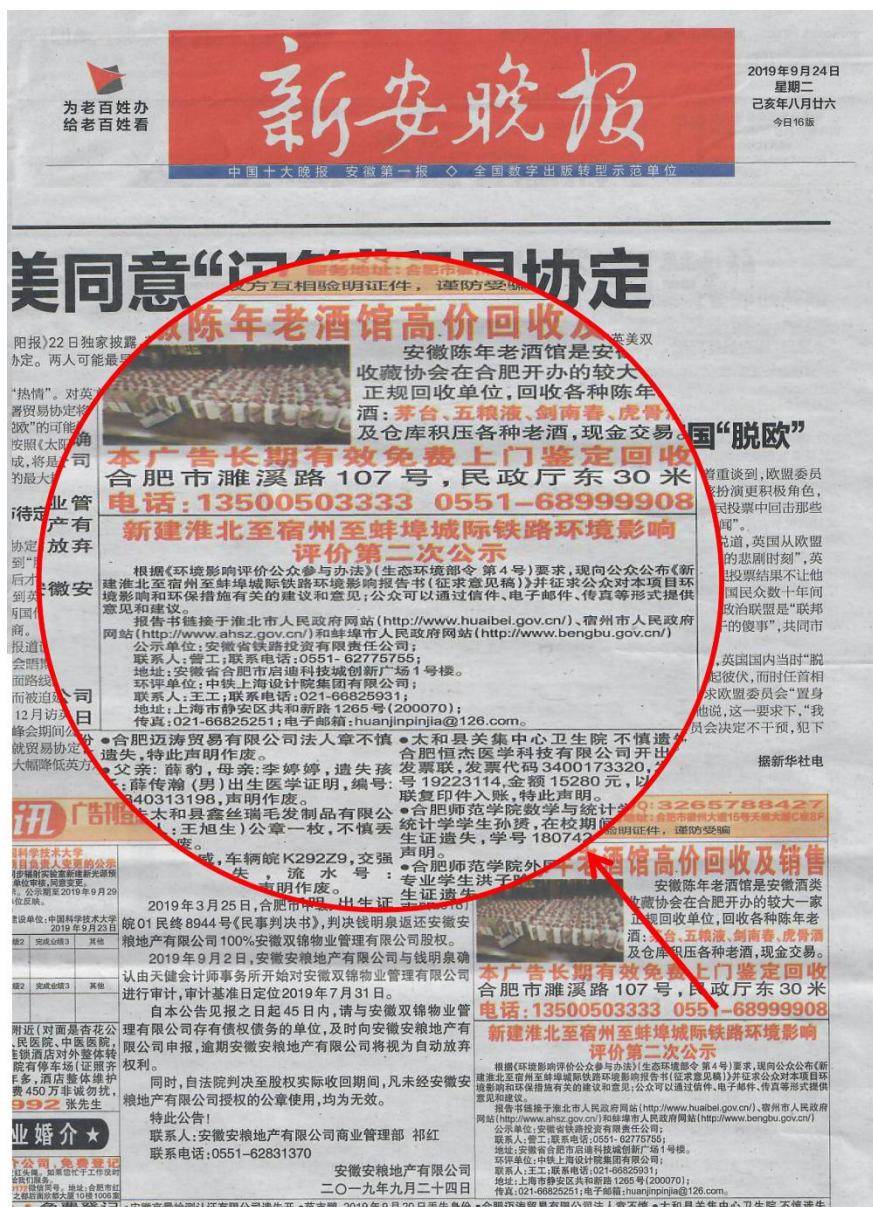


图 3.2-5 环评第二次公示（9月24日报纸公告）

3.2.3 张贴

（1）张贴区域选取符合性分析

本项目起自淮北站，途经宿州、终点接入蚌埠，改建既有淮南北、蚌埠南站2座车站，新设淮南南站、宿州西站、双堆集站、固镇南站4座中间站。据此，项目环评的张贴公示选取在淮北市发改委、濉溪县发改委、宿州市发改委、固镇县发改委和蚌埠市发改委公告栏张贴公告，以上张贴地点均是项目所经地公众易于知悉的场所，符合《公参办法》中的要求。

项目征求意见稿公开期间,在项目沿线易于知悉的场所张贴公告情况详见表

新建淮北至宿州至蚌埠城际铁路工程环境影响评价

公众意见征询公告

【工程简介】

淮北至宿州至蚌埠城际铁路位于安徽省北部，经由淮北、宿州、蚌埠三市。线路起自淮萧联络线淮南北站，经郑徐高铁衔接徐州枢纽，中联拟建亳州至蚌埠城际铁路、淮北至阜阳城际铁路，南端引入蚌埠地区与京沪、合蚌高铁及规划宁滁蚌城际铁路衔接。贯通方案新建正线全长约 160.475km，利用淮萧线长度 0.9km；淮北地区改建既有淮萧联络线上行线 1.8km；蚌埠地区新建引入蚌埠南站高速场上、下行联络线 4.965km。共设车站 6 座，其中新建车站 4 座。

铁路等级：高速铁路；正线数目：双线；速度目标值：350km/h；牵引种类：电力；机车类型：动车组。

【公众参与的法律依据】

根据《中华人民共和国环境影响评价法》，以及按《环境影响评价公众参与办法》（生态环境部令 第 4 号）要求，进行公众意见征询。

【环境影响】

本项目施工期的环境影响主要有路基、站场、隧道、桥涵工程设置、占地、土石方开挖、弃土弃渣等工程对沿线生态敏感区，以及野生动植物、土地资源、水土保持等的影响；施工机械、运输车辆、施工场地对环境产生的噪声、振动、扬尘、废水、交通干扰等。

运营期主要影响有列车运行产生噪声、振动、电磁辐射、车站产生的污水、旅客垃圾排放等。

【拟采取的环保措施】

施工期：施工期按照文明施工等相关管理规定进行施工组织；施工现场设置围挡、定时洒水降尘和场地清洗；合理安排施工计划，严格控制高噪声设备的作业时间；合理安排施工车辆运输路线和时间；施工废水经处理后回用或达标排放；及时清运施工渣土和建筑垃圾至指定场地处置；及时加强与公众的沟通等。

运营期：对噪声超标的保护目标采取声屏障、隔声窗、拆迁等措施，采取上述降噪措施后保护目标处可达标或维持现状；车站废水：淮南北站、蚌埠南站废水经处理达标后排入既有市政污水管网；淮南北站、宿州西站、双堆集站、固镇南站废水经处理达标后排至附近沟渠，预留远期排至市政污水管网的条件；工程产生的一般生活性固体废物经收集后统一交由环卫部门处理，对环境影响很小；施工期施工机械更换的废机油及其收集容器、牵引变电所检修产生的废油等危险废物及时交由具有资质的单位进行妥善处理；工程采用电力牵引，且不新建锅炉，无废气排放，对周围的空气环境影响轻微。

【意见征询说明】

为使本工程更好地为沿线公众服务，减少工程建设对沿线公众带来的负面影响，我们真诚地希望您能提出宝贵意见，《新建淮北至宿州至蚌埠城际铁路工程环境影响报告书（征求意见稿）》已链接于淮北市人民政府网站（<http://www.huabei.gov.cn/>）、宿州市人民政府网站（<http://www.ahsz.gov.cn/>）和蚌埠市人民政府网站（<http://www.bengbu.gov.cn/>）及存放在公示单位处，向公众提供项目概况、环境影响、环保措施等方面的信息，并征求公众意见。您可以通过公示网站下载电子问卷调查表，并通过信件、电子邮件、传真等形式向公示单位或环评单位反馈意见。恳请您在百忙中提出宝贵的意见和建议。谢谢您的合作！

【公示单位】

安徽省铁路投资有限责任公司；
联系人：瞿工；联系电话：0551-62775755；
地址：安徽省合肥市启迪科技城创新广场 1 号楼。

【环评单位】

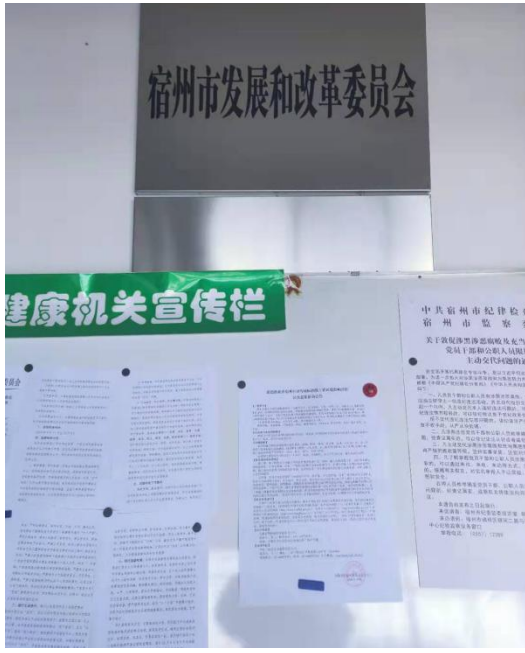
中铁上海设计院集团有限公司；
联系人：王工；地址：上海市静安区共和新路 1265 号（200070）；
联系电话：021-66825931；传真：021-66825251；电子邮箱：huanjinpinjia@126.com

安徽省铁路投资有限责任公司
2019 年 9 月

图 3.2-6 现场张贴公告内容

表 3.2-1 本项目张贴公告情况

序号	张贴场所	张贴照片	张贴时间
1	淮北市发改委		2019 年 9 月 18 日~2019 年 9 月 30 日
2	濉溪县发改委		2019 年 9 月 18 日~2019 年 9 月 30 日

序号	张贴场所	张贴照片	张贴时间
3	宿州市发改委		2019年9月18日~2019年9月30日
4	固镇县发改委		2019年9月18日~2019年9月30日
	蚌埠市发改委		2019年9月18日~2019年9月30日

3.3 查阅情况

公示期间，提供环境影响报告书征求意见稿的全文链接供公众查阅，同时在建 设单位和环评单位处可查阅纸质报告书。没有公众前往建设单位或环评单位查 阅纸质报告。

4 公众意见收集及处理

4.1 公众意见收集

在项目环评报告书征求意见稿公示期间，公众通过电子邮箱反馈意见，整个公示期间共收到 32 封邮件，除重复性邮件 14 封，共有 18 封邮件对本项目发表了意见。如图 4.1-1。

在 18 封邮件中，填写了“建设项目环境影响评价公众意见表”的有 7 封，仅在邮件中咨询车站位置或提出车站位置建议的有 9 封，咨询线路走向的有 1 封，质疑线路方案的有 1 封。

在 7 份“建设项目环境影响评价公众意见表”中，有 5 份“意见表”中提出了对车站位置、预留工程的一些建议，没有与本项目环境影响和环境保护措施有关的建议和意见。有 2 份“意见表”中提出了一些环境影响或环境保护措施有关的意见，详见表 4.1-1。

表 4.1-1 公示期间公众意见情况

序号	意见形式	公众姓名	公众意见	备注
1	电子邮件 公众意见表	吴	1. 在表 2.1-6 全线特大、大桥表中控制工点没有列出铁路跨越宿州境内的两条国道省道，即 G344 国道（宿涡路）、S305 省道（宿蒙路） 2. 规划宿州西站、固镇南站距离城区较远，会造成大量车辆往来城区和车站，带来巨大环境污染，且占用大量农田，建议宿州-蚌埠间沿京沪铁路走向布线，利用原有的京沪铁路宿州站、固镇站，中间经过的煤矿采空区附近可采取限速运行措施。 3. 在宿州西站未预留到淮安等方向的接入口，会造成将来二次改造、重复建设的环境污染。 4. 项目穿越龙子湖景观区域，对景区景观造成严重破坏，且铁路会形成新景观的说法完全不能接受，强烈要求淮宿蚌铁路绕开龙子湖景观区域。 5. 双堆集站距离宿州西站站距过近，仅有 18 公里，建设必要性不大，建议更改为线路所，以减少车站建设运行带来的环境污染以及农田占用。 6. 工程环境影响环境经济效益中的论述	问题 1、3、5、8 与环境影响和环境措施无关。 问题 2、4、6、7、9、10 已邮件回复

序号	意见形式	公众姓名	公众意见	备注
			用道路交通方式做比较参照不合理，目前淮北、宿州、蚌埠中长途出行均以铁路运输为主，极少选择公路客运。 7. 对基本农田的影响，环评中表述通过“占一补一”的措施，区域内基本农田总量不会发生明显变化。“占一补一”这一条没有论据支撑。 8. 表 7.3-6 所列为池州站用排水量，此处是否有错误？ 9. 由于本线采用电力机车，近似认为其对大气污染造成的环境经济损失为 0。此处有疑义，发电过程同样产生环境污染。 10. 该环评未涉及通往牵引变电所的电力线路架设，电力线路同样对沿线地区环境产生影响。 11. 电磁环境影响预测与评价中未考虑对民众收听调频广播的影响，目前部分广播频道同时具有国家、省市县应急广播的功能	
2	电子邮件 公众意见表	刘■	1、本工程是否经过宿州市饮用水源地保护区，宿州西站附近目前无市政污水管网，污水处理达标后经附近沟渠汇入浍河，是否对宿州市饮用水源地存在水环境影响？ 2、环境影响报告书（征求意见稿）第 155 页固镇县自然资源与规划局复函没有文号，是否有说服力？	问题已邮件回复
3	电子邮件 公众意见表	宋■	尊敬的各位领导在淮宿蚌城际和淮宿阜城际规划公示中，原先规划的亳蚌城际铁路蒙城-蚌埠段已经被改的面目全非，亳蚌城际铁路蒙城-蚌埠段现在规划利用淮宿阜在双堆集通过联络线和淮宿蚌相连扭曲的跟麻花似的，强烈要求在建设淮宿阜城际铁路时把蒙城站点建设在县城北部，并且在建设蒙城-双堆集这段路线和在双堆集到蚌埠方向联络线时线路走向尽最大可能靠南建设，从而减少蒙城站-蚌埠南这段的弯曲程度，并且在建设蒙城站时预留到蚌埠方向的接口以方便以后连接。	与环保无关问题
4	电子邮件 公众意见表	于■	建议在阜阳市颍泉区境内增设颍泉站，线路经过颍泉站引入阜阳西枢纽。本项目全长约 130 公里，参照淮宿蚌城际铁路，沿线县域节点中阜阳至利辛段线路最长，期间内有设站的条件，并可以作为线路的停靠站，兼顾阜阳东北部及利辛西部的客流。用时可作为远期驻阜蚌提供便捷的接入口。	与环保无关问题

序号	意见形式	公众姓名	公众意见	备注
5	电子邮件 公众意见表	赵■	淮宿蚌高铁淮河大桥可否预留沿淮高铁、宁滁蚌亳城际铁路淮河桥同时跨越淮河，减少淮河河面过多的铁路大桥、土地占用及后期重复建设淮河大桥的建设及运营维护成本。	与环保无关 问题
6	电子邮件 公众意见表	凌■	1、环评文件中“2.1.3 主要工程内容及规模”一项中，蚌埠南站改扩建方案中，建议城际场扩大至5台10线，远期预留蒙城至蚌埠的站场（即蚌埠南站至蚌埠新机场线）。 2、蚌埠南站动车所目前方案只能接入城际场，建议应酌情考虑规划可接入现有的高速场，使得皖北唯一的动车所利用效率最大化。 3、双堆集下行方向按照现定的方案，将接入亳蚌城际，建议重新论证现定方案和亳蒙蚌直连方案的比较。建议亳蒙蚌直连方案可远期实施，但现阶段做好预留接轨条件，	与环保无关 问题
7	电子邮件 公众意见表	李■	一、我觉得车站应该建在西外环与宿涡路的交叉口 更为合适 二、铺设铁路是紧贴地面还是架多高，铁路的建设不能制约城市的发展，要为我市目前规划的淮河路西延等道路预置好条件，预留通道。	与环保无关 问题



图 4.1-1 邮箱中公众意见情况

4. 其他公众参与情况

由于项目公示期间未收到对环境影响方面质疑性意见，故本项目未组织开展深度公众参与，满足《公参办法》中的要求。

5 公众意见处理情况

5.1 公众意见概述和分析

整个公示期间共收到 32 封邮件，除重复性邮件 14 封，共有 18 封邮件对本项目发表了意见。

在 18 封邮件中，填写了“建设项目环境影响评价公众意见表”的有 7 封，仅在邮件中咨询车站位置或提出车站位置建议的有 9 封，咨询线路走向的有 1 封，质疑线路方案的有 1 封。

在 7 份“建设项目环境影响评价公众意见表”中，仅有 2 份“意见表”中提出了一些环境影响或环境保护措施有关的意见，其余 5 份“意见表”中提出了对车站位置、预留工程的一些建议和意见。

与环保有关的问题及回复如下：

1、本工程是否经过宿州市饮用水源地保护区，宿州西站附近目前无市政污水管网，污水处理达标后经附近沟渠汇入浍河，是否对宿州市饮用水源地存在水环境影响？

回复：工程线路及车站已经完全绕避了宿州市饮用水水源保护区。

宿州西站污水处理达标排放满足《污水综合排放标准》（GB8978-1996）的相关要求，同时预留接入市政污水管条件，后续设计、施工时一旦具备纳入市政污水管网的条件，将立即纳入市政污水系统。

2、环境影响报告书（征求意见稿）第 155 页固镇县自然资源与规划局复函没有文号，是否有说服力？

回复：固镇县自然资源与规划局的复函有公章，可代表该局的意见。

3、规划宿州西站、固镇南站距离城区较远，会造成大量车辆往来城区和车站，带来巨大环境污染，且占用大量农田，建议宿州-蚌埠间沿京沪铁路走向布线，利用原有的京沪铁路宿州站、固镇站，中间经过的煤矿采空区附近可采取限速运行措施。

回复：宿州西站与固镇南站的选址经与当地自然资源和规划局等多部门沟通、协调确定。站址的选择已尽量少占农田。

4. 项目穿越龙子湖景观区域，对景区景观造成严重破坏，且铁路会形成新景观的说法完全不能接受，强烈要求淮宿蚌铁路绕开龙子湖景观区域。

回复：工程线路穿越的是龙子湖风景区的外围保护地带，并行于即有京沪铁路未占用龙子湖风景名胜区范围。

针对工程涉及龙子湖风景区的生态环境影响，建设单位已委托安徽珩成林业规划设计有限公司开展了专题评估，正在进一步征求省林业局关于《专题报告》及本项目建设的意见，确保工程建设绿色环保、依法合规。

5、工程环境影响环境经济效益中的论述用道路交通方式做比较参照不合理，目前淮北、宿州、蚌埠中长途出行均以铁路运输为主，极少选择公路客运。

回复：本工程为客运专线，其运输的旅客如无本线列车通行，将以公路出行为主。

6、对基本农田的影响，环评中表述通过“占一补一”的措施，区域内基本农田总量不会发生明显变化。“占一补一”这一条没有论据支撑。

回复：依据《基本农田保护条例》 第十六条

7、由于本线采用电力机车，近似认为其对大气污染造成的环境经济损失为0。此处有疑义，发电过程同样产生环境污染。

回复：本工程并未新建电厂，由既有电网供电。

8、该环评未涉及通往牵引变电所的电力线路架设，电力线路同样对沿线地区环境产生影响。

回复：新建牵引变电所高压入所架空电缆（即牵引变电所 110kV 及以上进线由当地电力部门建设）不属于本工程内容，其工程由电力部门负责，不纳入本次评价范围

9、电磁环境影响预测与评价中未考虑对民众收听调频广播的影响，目前部分广播频道同时具有国家、省市县应急广播的功能

回复：根据《铁路建设工程环境影响评价技术标准》（TB 10502-93），电气化铁路电磁辐射影响评价主要考虑对居民电视收看的影响。

5.2 公众意见采纳情况

对于收集到的咨询项目具体建设信息的公众意见，建设单位已通过邮件以及公开环评报告征求意见稿的形式进行了答复。

5.3 公众意见未采纳情况

对于收集到与项目环评相关的公众意见，已通过邮件进行了答复。

对于意见中关于线路方案、车站设置位置等建议，因线路方案的可研评审时，已综合了环境影响、城市规划、地质、客流、通道建设等多方因素进行了比选，取得评审专家及各部门的多方共识，因此未予采纳。

诚信承诺

我单位已按照《办法》要求，在《新建淮北至宿州至蚌埠城际铁路环境影响报告书》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《新建淮北至宿州至蚌埠城际铁路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安徽省铁路投资有限责任公司承担全部责任。



承诺单位：安徽省铁路投资有限责任公司

承诺时间：2019年10月