

长沙市城市轨道交通第三期建设规划调整 环境影响评价公众意见征询简本

一、建设规划调整概况

轨道交通能给居民出行方式带来革命性变化，长沙市轨道交通集团有限公司承担了长沙地铁的建设重任，为居民出行提供了新的便捷方式。本次建设规划调整包含了1号线北延二期工程、6号线东延工程、4号线北延工程、7号线一期工程，最终以国家发改委批复为准，具体情况如下：

（一）1号线北延二期工程，自金盆丘站（原彩霞路站）至丁字镇站，主要沿芙蓉北路敷设，线路长约4.63km，设站2座，采用高架敷设方式。

（二）6号线东延工程，自黄花机场T1T2站（原西航站区站）至黄花机场东站，线路长约4.22km，设站1座，采用地下敷设方式。

（三）4号线北延工程，自罐子岭站（原普瑞大道站）至白马巷站，主要沿金星北路和雷锋大道敷设，线路长约15.26km，设站9座，采用地下敷设方式，设望城停车场一座。

（四）7号线一期工程，自云塘站至汽车东站，主要沿韶山路和远大路敷设，线路长度约22.3km，设站21座，采用地下敷设方式，设南三环车辆段一座。

综上，长沙市城市轨道交通第三期建设规划线路总长由 121.29km 拟调整为 131.84km。

二、环境影响

轨道交通建设对环境的影响大致分为两个方面，一是对城市生态和社会经济环境的影响，二是对沿线区域噪声、振动、电磁、水等环境要素的影响。轨道交通建设规划阶段与项目实施阶段的环境影响主要因子基本相同，但城市轨道交通建设规划涉及区域广、方案和环境影响具有较大的不确定性，使其对城市生态、社会经济环境和相关环境要素的影响呈宏观特性，影响范围和程度难以准确预测；而轨道交通建设项目因方案确定、受影响的敏感点和环境具体明确，其对环境的影响可以较为准确的预测，并可据此提出具体明确的环保措施。

（一）对城市生态和社会经济环境的影响

城市生态系统是由某一特定区域内的人口、资源、环境通过各种相生相克的关系建立起来的人类聚集地，由其构成的这一系统中，可分为生物系统、非生物系统、社会系统。

城市轨道交通建设对该系统的影响，在生物系统方面主要是对植被、城市绿化系统等的影响；在非生物系统方面主要是对城市景观的影响、对环境资源系统中土地、水资源的影响、对能源系统中自然能源（水电）和化石燃料（煤电、燃油）的影响；在社会系统方面主要是对居民、企业的拆迁

造成的社会影响、对各类文化、自然保护设施的影响等。

本次长沙市城市轨道交通第三期建设规划调整是在确保符合城市性质、城市发展目标、产业结构、生产布局等城市国土空间总体规划的前提下编制的。因此，它与城市国土空间总体规划、环境保护规划和绿地系统规划等城市专项规划存在着密切的关系，且相互影响和制约。

（二）对相关环境要素的影响

根据现有城市轨道交通工程环境影响评价经验和实际运营结果，总体上讲，其对各环境要素的影响是以能量损耗型为主，即噪声、振动、电磁辐射，以物质损耗型为辅，即污水、废气、固体废物。

城市轨道交通的环境影响从空间概念上可分为以下单元：高架段、地下段、车辆段、停车场、变电所、冷却塔、风亭等。

从时间序列上可分为施工期和运营期。规划实施过程中对环境的影响主要体现在施工期和运营期。施工期相对运营期而言时间较为短暂，且多数随工程行为的结束，环境的影响也将逐渐消失；运营期的环境影响将是持久的、长期的。

三、环境影响评价结论

本次规划调整线路不涉及自然保护区等特殊生态敏感区，以及风景名胜区、森林公园、饮用水水源地等重要生态敏感区，仅涉及湿地、文物保护单位和地下文物埋藏区。通

过优化线路方案、采取各项环保措施后，规划实施对环境的不利影响可以得到有效控制和缓解。

规划调整线路主要采用地下敷设方式，符合国家环境保护要求和能源政策，规划实施对长沙市土地资源、能源、水资源影响较小，环境负荷低。从环境保护角度分析，规划方案调整是可行的。