

迎宾三路地道东延伸工程（外环路节点）
项目主要环境影响及预防或者减轻
不良环境影响的对策和措施

上海申虹投资发展有限公司（盖章）

上海建科环境技术有限公司（盖章）

日期：2026年1月

迎宾三路地道东延伸工程（外环路节点）项目 主要环境影响及预防或者减轻不良环境影响的 对策和措施

1 项目概况

现状迎宾三路和沪青平交叉口均位于沪青平立交区内，主要承担 S20 和延安高架路高快速系统与地面路网转换的功能。S20 西段交通功能提升工程在沪青平立交区内实施主线抬升并新增南北向地面辅道，S20 主线规模和出入口位置均维持不变。对于迎宾三路交叉口，新增面辅道诱增了在交叉口直行和转向的交通需求，车流较现状增长约 31%。其中，在 S20 西段项目中已考虑利用现状 S20 西半幅主线作为地面辅道跨线桥，剥离新增的直行需求，但新增的转向需求仍然需要经迎宾三路地面交叉口通行。因此，需要配合 S20 项目，加快实施节点地道，剥离东西向直行交通，释放地面空间，承接新增辅道与虹桥商务区联系的交通需求。

为了缓解迎宾三路-虹桥路高峰时段 S20 节点交通拥堵问题，充分发挥已建成迎宾三路地道交通功能，改善沿线地区交通出行条件，支撑虹桥商务区及周边地区开发，拟规划建设迎宾三路地道东延伸工程。

本项目已于 2023 年取得《关于迎宾三路东延伸工程专项规划的批复》（沪府规划〔2023〕4 号），并于 2025 年 5 月 6 日取得《市发展改革委关于迎宾三路地道东延伸工程项目建议书的批复》（沪发改城〔2025〕36 号）。

本项目道路等级为城市次干路，涉及新建地道。项目位于长宁区程家桥街道，由迎宾三路地道继续向东延伸，下穿 S20 交叉口后上行接地，延伸长度约 1.1km。项目建设内容包括新建地道、桥梁桥墩改建以及地面道路改建，同步实施排水、照明、交通标志标线等附属工程。

2 环境质量现状

（1）环境空气

根据《环境影响评价技术导则大气环境》（HJ2.2-2018），项目所在区域达标情况判定优先采用国家或地方生态环境主管部门公开发布的环境质量公告或环境质量报告中的数据或结论。根据《2024 年度长宁区生态环境状况公报》进行区域达标评价。项目区域功能区划为二类，项目所在区域各评价因子现状如下表所示。由下表可知，项目所在区域 2024 年为环境空气质量达标区域。

（2）地表水环境

根据《2024 年度长宁区生态环境状况公报》对本项目所在区域的地表水环境质量现状进行说明。

2024 年长宁区 36 个地表水水质监测断面达标率为 100%，其中，11 个断面符合 II 类水质，25 个断面符合 III 类水质，没有 IV、V 类水质断面；I~III 类水质断面占比为 100%，与上年相比持平。

（3）声环境、振动环境现状

2025 年 7 月 16 日~22 日课题组委托上海市环境监测技术装备有限公司对工程沿线的声、振动环境进行了现状监测。监测结果如下：

本项目评价范围内声环境保护目标执行 4a 类、2 类和 3 类区标准，不同功能区均存在超标情况，超标范围在 0.3~12.8dB(A)，根据《上海市声功能区划》（2025 年修订版）（征求意见稿），调整后声环境保护目标执行 4a 类和 2 类区，超标范围为 0.8~14.2dB(A)。周边环境保护目标超标主要受现状迎宾三路、虹桥路、延安西路、外环高速路等交通噪声影响影响。

保护目标处振动执行《城市区域环境振动标准》（GB10070-88）“交通干线道路两侧”（昼间 75dB，夜间 72dB）标准。

3、施工期环境影响分析

3.1 噪声环境影响及减缓措施

建设单位应采取必要的噪声防治措施，施工噪声来自项目施工的各类设备噪声和运输车辆噪声。

为了减轻施工噪声对周边声环境保护目标的影响，建设单位必须采取以下必要的噪声防治措施：

（1）施工单位必须选用符合《上海市建筑机械管理条例》等标准的施工机械，尽可能选用低噪声或有消声降噪设备的施工机械。严格控制施工现场的强噪声机械的使用时间，不用时应立即关闭，以减少噪声对周边环境敏感点的噪声影响，如有必要，建议采取覆盖法等施工方式，进一步降低施工机械的影响。

（2）项目周边声环境保护目标距离较近，应合理安排施工时间，施工以昼间为主，避免夜间施工。如必须夜间施工，应根据《关于印发〈上海市建设工程夜间施工许可和备案审查管理办法〉的通知》（沪环规〔2021〕16 号）及《上海市

《建设工程文明施工管理规定》（2019年上海市人民政府令第23号）：建设单位应当到所在地市政管理部门办理夜间施工备案手续，同时施工单位应提前1天在施工铭牌中的告示栏内和周边主要居民点予以张贴获准批件（施工铭牌处应张贴原件）。

（3）尽量避开在同一地点集中多种强噪声施工机械同时作业，避免施工现场局部叠加声级过高，若有必要建议采取移动声屏障、覆盖法等措施，减少对周边的影响。

（4）施工场地的施工车辆出入地点应尽量远离环境敏感点，车辆出入现场时应低速、禁鸣。

（5）钻孔灌注桩等其他低噪声施工接卸代替传统的打桩机械，可大幅降低施工噪声级振动影响，有条件的也可采取免共振钢管桩工艺，以降低环境影响。本项目桥梁立柱等非标准结构需要现场浇筑生产外，其余均在场外的工厂制定，尽可能减少现场作业量，进而降低施工噪声影响。

（6）建设单位应与附近居民协调好关系，及时让他们了解施工的进度及施工采取的降噪措施，取得双方的共同理解。

（7）根据《中华人民共和国噪声污染防治法》（中华人民共和国主席令 第一〇四号）“第四十二条 在噪声敏感建筑物集中区域施工作业，建设单位应当按照国家规定，设置噪声自动监测系统，与监督管理部门联网，保存原始监测记录，对监测数据的真实性和准确性负责”。本项目据此在施工期间在声环境保护目标集中区域设置噪声自动监测系统，并与监管部门联网。

（8）建设单位应当按照规定将噪声污染防治费用列入工程造价，在施工合同中明确施工单位的噪声污染防治责任；施工单位应当按照规定制定噪声污染防治实施方案，采取有效措施，减少振动、降低噪声；建设单位应当监督施工单位落实噪声污染防治实施方案。

本项目施工期间会产生噪声影响，须采取严格的管理措施，加强工程降噪措施，切实做好噪声扰民防治工作，才能最大程度的降低施工噪声对周边声环境保护目标的影响。

3.2 大气环境影响及减缓措施

根据本项目的施工特点，本报告提出如下废气防治措施和管理要求：

(1) 建设工程必须按《市建设交通委等关于本市限期禁止工程施工使用现场搅拌砂浆的通知》(沪建交联(2007)886号)要求,禁止使用现场搅拌砂浆,应使用预拌砂浆。

(2) 根据《上海市人民政府关于修改<上海市建设工程文明施工管理规定>的决定》(2019年9月18日上海市人民政府令第23号公布)要求:

①在施工现场不得进行敞开式搅拌砂浆、混凝土作业和敞开式易扬尘加工作业。

②在施工工地内,设置车辆清洗设施以及配套的排水、泥浆沉淀设施;运输车辆除泥、冲洗干净后,方可驶出施工工地。

③对建筑垃圾在当日不能完成清运的,采取遮盖、洒水等防尘措施。

④在施工现场处置工程渣土时进行洒水或者喷淋。

(3) 根据《关于印发<上海市道路与管线工程施工及高架道路保洁作业防尘要求>的通知》:

①在施工区域的周边必须设置不低于2m的固定式硬质围挡。

②施工单位应当落实专人负责围护设施的维护,定期巡查,并做好清洁保养工作,及时修复或调换破损、污损的围护设施。

③施工现场堆放砂石等易产生扬尘污染物料的,应当分类集中堆放,堆放高度在0.7m以下,其周围设置封闭的围挡,并用密目网或其它遮挡材料进行覆盖。

④施工机械在挖土、装土、堆土、路面切割、破碎等作业时,应当采用洒水雾状水等措施,防止扬尘污染。清扫场地时,应当向地面洒水。

⑤管线工程施工应当采用渐进式分段施工方法,以减少土方裸露面积。管道工程施工作业面长度不宜超过50m,线缆工程施工作业面长度不宜超过100m。

⑥管线施工单位对已回填后的沟槽应当采取洒水雾状水或其它覆盖措施,防止扬尘污染。

(4) 根据《上海市大气污染防治条例》:建设单位应当在施工承包合同中明确施工单位防治扬尘污染的责任。施工单位应当按照施工技术规范中扬尘污染防治的要求文明施工,控制扬尘污染。装卸、运输易产生扬尘污染的物料的车辆,应当采用密闭化措施。运输单位和个人应当加强对车辆机械密闭装置的维护,确保设备正常使用,运输途中的物料不得沿途泄漏、散落或者飞扬。

(5) 沥青烟气污染防治措施:本项目道路采用沥青混凝土路面为降低沥青

烟气对周边环境敏感点的影响，施工单位直接外购商品沥青砼，禁止在施工现场设置沥青搅拌站；施工单位在施工前应考虑天气因素，避免在大风天气摊铺沥青，尽量选取风力小或静风天气时摊铺沥青，以最大限度降低沥青摊铺对周边环境敏感点的影响。

(6) 施工单位在施工前考虑天气因素，避免大风天气扬尘作业，尽量选取风力小或静风天气，装卸、运输易产生扬尘污染的物料的车辆，应当采用密闭化措施，对周边道路及施工场地及时进行采用洒雾状水等措施，以最大限度降低扬尘对较近声环境保护目标的影响。

(7) 施工所用车辆及机械排气应符合国家和地方颁布的有关标准；加强对所使用车辆和机械的日常维护保养工作，注意尾气达标排放；应避免因施工而造成的工地周边道路堵塞，减少因此产生的怠速废气排放。

(8) 提高预制件的的使用比例，减少现浇作业。

(9) 应按照《上海市交通委员会关于加强本市交通基础设施建设工程扬尘和噪声在建监测系统安装工作的通知》（沪交建〔2015〕1084号）、《关于推进建筑工地安装噪声扬尘在线监测系统的通知》（沪建管〔2015〕23号）等文件要求，每个标段至少安装1处在线噪声及扬尘监测设备进行在线监测。

综上，在采取以上防治措施后，项目施工期产生的大气环境影响是可以接受的。

3.3 地表水环境影响及减缓措施

(1) 施工生产废水

施工生产废水主要为施工泥浆水、施工机械及车辆冲洗过程中产生的冲洗废水、堆场冲刷物料的生产废水、混凝土浇筑及料罐冲洗及混凝土养护产生的废水等。

1) 施工泥浆水

钻孔灌注桩施工过程产生泥浆。工程计划于施工区设置泥浆池，泥水比例约1:3，泥浆池可用钢板焊制，需采取防渗、防漏、防溢措施。每处泥浆池设置三级沉淀池，分别为沉淀池、循环池、储浆池。桩孔内泥浆与池内泥浆主要通过泥浆泵进行循环。施工过程中，利用挖掘机及时清理三级沉淀池，清理出来的沉渣排至沉渣池，沉渣池设置于三级沉淀池旁。沉渣及废弃泥浆通过施工现场泥浆干化

处理设施处理。脱水后的干化土经检测达到《土壤环境质量·建设用地土壤污染风险管控标准（试行）》（GB36600-2018）标准后，回用于施工现场。检测不达标的干化土按照《上海市建筑垃圾处理管理规定》要求外运处置。循环利用后剩余的尾水经检测达到《城市污水再生利用 城市杂用水水质》（GB/T 18920-2020）后回用于洒水降尘、清洗车辆等，无法回用的多余废水纳入市政污水管网纳管排放。

2) 其他施工生产废水

施工期间将产生施工机械及车辆冲洗废水、堆场冲刷物料废水、混凝土浇筑及料罐冲洗及混凝土养护废水等。

工程计划于施工区内设置生产废水处理设施，各类施工生产废水经收集后进行集中处理。根据施工生产废水的污染特征，采用以混凝、沉淀为主的处理工艺。生产废水先经沉淀去除易沉降的大颗粒泥沙，施工机械设备、车辆及地面冲洗废水先经隔油池隔油沉淀处理，再一并进入生产废水处理设施集中处理。混合废水先进入初沉池，经沉淀后原废水中 SS 去除率可达到 85%左右；再进入反应池并投加混凝剂、助凝剂等药剂，进行混凝沉淀处理，一方面可以去除废水中粒径较细的泥沙颗粒，SS 去除率可达到 90%以上，一方面可以将 pH 调低至符合排放标准的范围内，同时使得石油类的去除率达到 95%以上；再次经沉淀后，SS 去除率可达到 80%以上，其出水达到《城市污水再生利用 城市杂用水水质》（GB/T 18920-2020）后尽量回用于施工道路与施工现场的扬尘抑制、施工车辆的冲洗，无法回用的多余废水纳入市政污水管网纳管排放，不排入周边河道。

根据可研中提及的物探结果，本次工程周边已建成现状市政管网，满足污水纳管条件。因此，本次提出的施工废水处置措施是可行的。

(2) 土石方开挖

管线土石方开挖前一般采用“井点降水法”，在管线开挖过程中排出的一般为浅层地下水，水质较好，可利用抽水设备直接排入周边道路雨水污水管网，或排入周边河道。管线施工过程中注意维护污水管材质量，不得使用出现裂纹、接口缺损的管材，接口处施工保持良好的密封性能，以防污水管线投入使用后出现污水渗漏，污染地下水系。

(3) 管理措施

注意场地清洁，避免施工机械机油的跑冒滴漏，若出现滴漏，应及时采取措施，收集并妥善处理。同时应尽量要求施工机械和车辆到附近专门清洗点或修理

点进行清洗和修理。加强对施工人员的教育，贯彻文明施工的原则，严格按施工操作规范执行，避免和减少污染事故发生。

(4) 临时用地、堆土场

施工物料堆场应设置于项目沿线，物料堆场必须配以相应的遮盖措施。

(5) 施工人员生活污水

施工人员住宿采用施工营地或租赁周边用房，生活污水均为纳管排放。施工区域设置移动厕所，收集施工人员生活污水，由环卫部门定期清运。

综上，在采取以上防治措施后，项目施工期产生的水环境影响很小。

3.4 固废污染物影响及减缓措施

(1) 建筑垃圾

本项目在施工过程中会产生建筑垃圾包括工程渣土、工程垃圾、工程泥浆、拆除垃圾，根据《上海市人民政府关于修改〈上海市建筑垃圾处理管理规定〉的决定》（沪府令 16 号），结合本项目的施工特点，提出如下防治管理措施：

1) 根据规定第三条：建筑垃圾处理实行减量化、资源化、无害化和“谁产生、谁承担处理责任”的原则。建设单位对所有的建筑垃圾负责，同时本着减量化和资源化原则，尽可能减少建筑垃圾的产生。

2) 根据规定第二十条：在工程招投标或者直接发包时，应当在工程招标文件和承发包合同中，明确施工单位在施工现场建设工程垃圾规范排放、分类处理以及禁止混同等方面的具体要求和措施。建设单位在招标或发包时明确建筑垃圾的具体要求和措施。

3) 根据第二十四条：建设单位应当在取得建筑垃圾运输许可证的运输单位中，选择具体的承运单位。建设单位应当确定符合本规定要求的消纳场所、资源化利用设施；未能确定的，应当向工程所在地的区绿化市容行政管理部门提出申请，由区绿化市容行政管理部门根据统筹安排原则指定。建设单位应选择取得建筑垃圾运输许可证的运输单位，如果不能确定建筑垃圾去向，可向绿化市容行政管理部门提出申请，由区绿化市容行政管理部门根据统筹安排原则指定。

4) 根据第二十六条：建设单位应当在办理工程施工许可或者拆除工程备案手续前，向工程所在地的区绿化市容行政管理部门提交建设工程垃圾处置计划、运输合同、处置合同和运输费、处置费列支信息，申请核发处置证。

5) 本项目建筑垃圾处置去向具体如下：

①工程泥浆，按照《关于进一步规范本市工程泥浆处理管理的实施意见》要求处置。进入泥浆预处理设施进行预处理后，进入消纳场所进行消纳；

②其他建筑垃圾按照《上海市建筑垃圾处理管理规定》要求外运处置。建设单位应当在办理工程施工手续前，向区生态环境局提交建设工程垃圾处置计划、运输合同、处置合同和运输费、处置费列支信息，申请核发处置证。建设工程垃圾处置计划应当包括建设工程垃圾的排放地点、种类、数量、中转码头、中转分拣场所、消纳场所、资源化利用设施等事项。

6) 施工单位应当对施工现场排放的建设工程垃圾进行分类。建设工程垃圾不得混入生活垃圾和危险废物。

7) 施工单位应当配备施工现场建设工程垃圾管理人员，并按照本市建筑垃圾启运管理规范，填写运输车辆预检单，监督施工现场建设工程垃圾的规范装运，确保运输车辆冲洗干净后驶离。

8) 运输单位应当安排管理人员对施工现场运输车辆作业进行监督管理，并按照施工现场管理要求，做好运输车辆密闭启运和清洗工作，保证运输车辆安装的电子信息装置等设备正常、规范使用。

9) 运输建设工程垃圾的车辆、船舶应当符合本市建筑垃圾运输车辆、船舶的技术和运输管理要求，统一标识，统一安装、使用记录路线、时间、中转分拣场所、中转码头、消纳场所和资源化利用设施的电子信息装置，随车辆、船舶携带处置证副本，并按照交通、公安等行政管理部门规定的线路、时间行驶。

10) 根据《上海市建设工程文明施工管理规定》（2019年上海市人民政府令第23号），建设工程施工现场堆放工程渣土的，堆放高度应当低于围挡高度，并且不得影响周边建筑物、构筑物 and 各类管线、设施的安全。

11) 在工程完工后1个月内，应当将工地的剩余建筑垃圾、工程渣土处置干净，不得占用道路来堆放建筑垃圾和工程渣土。

12) 桥梁表面防腐、标线废涂料桶均由标志标线负责单位用完后直接回收，按照危险废物委托资质单位处置。

(2) 生活垃圾

施工人员生活垃圾委托环卫部门清运。

综上，在采取以上防治措施后，项目施工期产生的固体废物影响是可以接受的。

3.5 振动环境影响及减缓措施

本项目施工中应对强振动施工机械加强控制和管理,注意维护施工场地周边的建筑安全,避开夜间在环境敏感点等附近进行强振动作业;必要时采取改进施工工艺等措施减缓施工期振动影响。

如采用钻孔灌注桩施工工艺,降低桩基工程的振动。此外,项目还可通过下列方式,减轻施工振动影响:

针对运输车辆的振动,建议采取如下措施:

- ①合理安排施工车辆运行路线,使其尽量声环境保护目标;
- ②施工期间将强车辆道路的围护,保持路面平整;
- ③规范运输车辆管理,控制厂区内运输车辆行车速度,严禁运输车辆超载;
- ④严格按照操作规程使用施工设备;
- ⑤做好施工设备的围护保养工作,使施工设备处于良好的运行状态。

由于施工机械的振动影响具有短暂性的特点,随着施工结束,这类影响也随之消失。

综上,在采取以上防治措施后,项目施工期产生的振动影响是可以接受的。

3.6 生态环境影响及减缓措施

本项目施工时对现有的城市生态景观环境会造成影响,施工中需有步骤分段分片进行,妥善保护好沿线的生态环境,施工应注意如下几点:

(1)施工期尽量减少临时占地,尽量使用空地,对临时占地应采取保护措施,施工结束后对临时占地及时恢复,减少对地表的破坏。

(2)做好挖填土方的合理调配工作,挖填土堆场应采取防护措施,设置围挡,配备密目网或其它遮盖材料,同时避免在降雨期间挖填土方,以防雨水冲刷造成水土流失、污染水土、堵塞排水管道;路基施工产生的土方直接或暂存后填至路中间,减少堆场存放时间。

(3)在满足工程施工要求的前提下,合理布局施工营地,选择合适的常驻营地,根据施工进度安排流动营地,尽量减少占用土地,严格控制临时用地数量;合理安排施工进度,工程结束后及时清理施工现场,撤出占用场地,恢复原有功能。

(4)合理安排施工时序,施工工序一般为先进行管线开挖、填埋,而后进行路基、路面施工;管道开挖尽量减少开挖断面,降低对地面绿化的损害,路面

排水工程与路基工程同步进行，防止二次开挖，减少水环境影响。

(5) 施工过程应注意保护相邻地带的树木绿地等植被，如需占用绿化，需制定具体的移栽计划，减少本项目施工对其产生不良影响。

4、运营期污染源防治措施

4.1 声环境影响

本次根据技术政策，从合理规划布局、噪声源控制、传声途径噪声削减、敏感建筑物噪声防护、加强交通噪声管理五个方面依次进行技术经济论证。

合理规划布局：根据本项目预测可知，在沿线无建筑遮挡前提下，本项目2类区的达标距离为32m，3类区为9m，根据本项目周边规划可知，本项目周边规划为居住用地和文化用地等，目前周边暂无空闲的敏感用地，若后期拆迁或规划发生调整。

1) 建议临路首排不安排居民楼、教学楼等敏感场所，尽量安排有一定高度的体育馆、辅助配套用房等。

2) 若无法避免，建议地块开发项目的环境影响评价中充分考虑本项目交通噪声影响，做好地块开发的建筑布局合理性分析，并制定必要的建筑隔声措施。

若后续其他地块规划发生调整等，建议相关部门充分考虑本工程交通噪声影响，做好敏感用地规划控制及相关噪声防护措施。

噪声源控制：本项目设计从源头上降低了道路交通噪声，设计方案中提出采取低噪声路面，机动车道铺设 SMA-13 改性沥青路面，从源头上控制噪声影响。

传声途径噪声削减：道路建设项目的传声途径噪声削减包括声屏障及绿化带等。声屏障措施目前在上海已得到广泛应用，主要应用于封闭性道路，对于距离较近集中保护目标具有较好的降噪效果。由于本项目地面辅道为开放性的地面道路，未考虑采取声屏障措施，主要因为：

① 地面辅道声屏障影响机动车及非机动车的行车安全。

② 本项目为平路基道路，相交道路交叉口处预留出入口，因此很难进行合理的声屏障布置，地面声屏障对道路交通组织、管线维护等产生一定影响，从声学效果、技术经济的角度也不尽理想。

③ 虹桥路为历史风貌道路，根据《上海市历史风貌区和优秀历史建筑保护条例》，对现有道路进行改建时，应当保持或者恢复其原有的道路格局和景观，声屏障影响风貌道路的格局和景观，因此不宜采取声屏障措施。

在对隧道洞口采取不同高度的直立式声屏障后，与无声屏障进行比较，4m高

声屏障对保护目标的贡献值降噪量为0.8~1.0dB(A)，较现状增量降低0.5~0.9dB(A)。5m高声屏障与4m高相比，贡献值优化量为0~0.3dB(A)，较现状增量优化0.1~0.3dB(A)，优化量不明显，且4m高声屏障可满足达标要求，因此综合考虑，本项目推荐在迎宾三路峒口敞开段和匝道敞开段采取4m高声屏障措施，声屏障总长度为195.152m。

同时考虑本项目对M3机场新村前排2层高商铺进行拆除，与改建前相比，低楼层无前排遮挡，噪声增量较大，建议建设单位对前排采取一定高度的围墙，减少本项目的噪声增量影响。

敏感建筑噪声防护：根据《建筑环境通用规范》（GB55016-2021），对采取主动防护措施后仍超标或不优于现状的敏感建筑安装满足要求的隔声窗，使室内声环境满足GB55016-2021的要求，本项目根据预测结果，项目实施后满足达标或优于现状，或现状已为双层窗，满足室内标准要求，因此总体上未采取隔声窗措施。

加强交通管理：建议工程沿线在有声环境保护目标的路段设置限速禁鸣标志；加强道路的养护，保持路面平整；加强道路交通管理，保持道路的畅通。

在采取上述措施的基础上，本项目产生的噪声影响可接受。

4.2 大气影响分析

项目运营期产生的大气污染主要为：汽车尾气和道路扬尘。

(1)汽车废气污染物主要来自曲轴箱漏气、燃料系统挥发和排气管的排放，污染物主要是CO、NO₂、和THC。

对尾气污染物的控制，单独采取一条或几条措施，是很难收到预期效果的。国内外经验表明，机动车尾气控制应该是一个城市或整个区域或全球范围内的系统工程。所以，项目机动车尾气控制应与上海市机动车尾气污染物排放控制政策紧密结合起来，并采取相应措施对尾气污染物排放进行控制。

(2)道路上行驶的轮胎接触路面而使路面积尘扬起，从而产生扬尘污染。建议相关部门应及时清扫路面，降低路面尘粒；加强管理，合理规划设计，保证机动车行驶快捷；加强道路两侧绿化，充分利用植被对环境空气的净化功能。

道路发生交通事故时，可能导致本身燃油的泄露，建议管理方做好防范，依托区域的应急体系，与区域做好充分联动和风险控制，防范于未然，将事故发生后可能对环境的危害降低到最低程度。

4.3 振动环境影响

根据振动环境影响分析预测结果可知，本项目近、中、远期道路边界线处振级满足《城市区域环境振动标准》（GB10070-88）“交通干线道路两侧”标准限值要求（昼间 75dB，夜间 72dB）。各振动保护目标满足《城市区域环境振动标准》（GB10070-88）“交通干线道路两侧”标准限值要求（昼间 75dB，夜间 72dB）。

振动环境保护措施主要有：加强路面养护，保持路面平整，使车辆运行在平稳的路况上，减轻振动影响。

4.4 地表水环境影响

道路营运期间，车辆尾气中所排放的各类污染物会沉积在路面、轮胎磨损颗粒及车辆所粘带的泥土中，之后随着人类活动的残留物、车辆运输散落细小颗粒及泄漏的燃油可能随路面径流排入道路周边水体，主要污染物包括 SS 和石油类等。

地表水防护措施主要有：

（1）项目做好污水收集工作，道路给水、排水管网必须与道路同步建成、同步投入使用。

（2）营运期道路加强养护，定期清扫，减少人类活动的残留物、车辆运输散落细小颗粒及泄漏的燃油对周边水体的影响。

4.5 固体废物影响

项目营运期间由于已纳入市政管理，有清洁工人进行清扫，不会对周边环境造成明显影响。

4.6 生态环境影响

项目建设不突破现在道路红线，区域内的自然植被已基本被人工植被取代，且项目所在区域内无基本农田保护区，没有珍稀植物，也没有国家一、二级保护动物，运营期生态环境保护措施主要为加强道路红线内行道树及绿化的维护。

4.7 环境风险影响

道路发生交通事故时，可能导致车辆燃油的泄露，建议管理方做好防范，依托区域的应急体系，与区域做好充分联动和风险控制，防范于未然，将事故发生后可能对环境的危害降低到最低程度。

5、结论

本工程的建设对改善区域交通环境、完善市政配套设施、促进道路沿线地块

开发都具有积极的促进效果。

项目施工期环境影响主要为施工噪声、施工废气和施工废水的影响，通过采取一定环保措施后，总体影响可接受。

营运期主要环境影响为交通噪声对周围环境的影响；本项目在采用规划控制、加强交通管理、加强道路养护等缓解措施后，本项目交通噪声和振动对周边环境影响可控。因此，从环境影响的角度考虑，本项目实施可行。

上海申虹投资发展有限公司（盖章）

上海建科环境技术有限公司（盖章）

日期：2026年1月

