

# 有关成熟道路改造项目环评工作常见问题的浅见

卢庆普

## 一、应正确认识交通噪声的增量问题

对于一条成熟的道路而言，车流量随年度的变化会缓慢地增长。但一般来说，即便是环评工作预测的远期，其车流量也不会倍增的。

这是一条成熟道路改造时考虑其交通噪声影响分析的重要依据：即对一条成熟道路的改造项目（主要是对破损路面修整，或加铺沥青路面等）而言，一般来说，即便远期车流量也不可能倍增，所以交通噪声不会有 3dB (A) 的增量。

所以围绕交通噪声 3dB (A) 增量的预测分析工作应首先做好以下几方面的工作：

①、应对交通量作客观的调查与分析（现状车流量的客观调查、预测年份车流量的合理分析）；

②、应对每一个将要预测分析的敏感点现状的交通噪声和车流量进行客观的调查（不应昼间和夜间随机地各监测 1 次，即便不作 24 小时的监测，也应该在有代表性的时段进行有效的监测，获取昼间、夜间监测结果的平均值。因为预测结果是昼间和夜间的平均值。这样噪声增量的比较才较为客观）；

③、应利用每一个敏感点上述现状调查数据对所选用的交通噪声预测模式进行符合性检验，找出修正系数，为交通噪声的预测分析做好铺垫。

## 二、有关交通噪声治理的原则问题

交通噪声 3dB (A) 的增量又是是否上治理措施的重要原则。

### 1、从主观的角度

对正常的人而言，一般来说，当声音缓慢增加，其增量小于 3dB (A) 时，其主观感觉并不明显。

## 2、从医学的角度

对正常的人而言，一般来说，当声音增加超出 3dB (A) 时，其主观烦恼度才会有明显变化。

## 3、从客观实际的角度

作为一项公共交通设施，一条成熟道路其车流量必然会随年度的变化缓慢地增长。交通噪声也必然会随车流量的缓慢增长而缓慢变化。一般来说，即便是环评工作预测的远期，其车流量也不会倍增，所以交通噪声的变化不会有 3dB (A) 的增量。

应该明确，即便现状道路交通噪声已经超标，如果上述交通噪声的增量不是前述的道路改造项目所造成的，而是道路车流量自然增长所引起的，则与道路改造项目无关。

## 4、公路环评规范文件有关交通噪声治理原则的参考

根据《公路建设项目环境影响评价规范》（JTG B03-2006）的条文说明：

“8.5.3 由于噪声预测模式是在统计情况下建立的，实际应用时与交通量预测、车速分布、车型比等均有很大关联，特别是因线位调整导致环境敏感点（目标）距离的改变非常普遍，因此，在环境影响报告书中提出噪声防护措施时应注意其在环境评价阶段的不确定性带来的预测误差。根据模式预测精度分析和公路竣工验收实测数据分析，初期环境噪声预测值超标准3dB 以下者，以初期进行环境噪声监测、适时实施防治措施为宜；初期环境噪声预测值超标准3dB 时，应确定初期噪声防治措施及费用估算。”

综上所述，当一条成熟的道路改造时，其预测中远期交通噪声增量小于 3dB (A)，原则上不增加新的交通噪声防治措施（《广州大桥改造项目》、《新广从路快速化改造北段工程》（北二环至街口）等建设项目就是依据该原则考虑道路两侧敏感点的交通噪声防治措施）。

但应预留交通噪声防治措施的资金，跟踪监测。