

南京即将进入轨道交通时代,但噪音污染却接踵而来

“轰隆隆”的铁轨声在你的窗前?



南京地铁1号线有的路段已安装隔音屏 (资料图片)

一夜之间,地铁成了点石成金的魔法棒——的确,地铁口能够汇集周边客流、商流,每个地铁站点相对于周边形成漏斗效应,客流、商流以漏斗口为中心向周边辐射。地铁将提升沿线和两端的物业价值,促进新城市经济带的形成,其所过之处物业价格应声而涨。

然而,在“一线通必然带来一片福”的同时,噪音污染也接踵而至。如何才能解决两者间的“对立”呢?快报记者近日进行了全方位的探访。

【市民投诉】

“地铁楼盘”让人没有安生日子

“3个单位来测过了,都说噪声超标!”黄女士近来很烦:前年她搬进了位于秦淮区饮马桥的美河园新家。去年地铁通车后,就打破了小区的宁静:相隔只有30米左右的距离,几分钟一趟的地铁,她在家经常就能感受到震动。虽说晚上十点以后地铁停了,但长时间周而复始的影响,让人很难入睡。

今年,看到不少路段都相继安装了隔音屏障,黄女士以为问题能得到解决。没

想到左等右等,还是没动静。一问才知道,有关部门说,美河园这段路属于地铁的地上和地下的过渡段,按规定不能安装屏障。“我们也找了不同单位来检测,东南大学测65分贝,地铁公司委托武汉铁四院测为70分贝,南京环保监测站测是88.5分贝。结果虽然不同,但国家规定居民区白天噪音小于55分贝,晚上小于45分贝,我们这里显然已经严重超标。”

【记者调查】

虽然地铁噪音扰民,但它的“黄金效应”依旧不减,只要与其搭上边,身价就会大幅上扬,尤其是周边楼盘。据了解,地铁沿线物业与非沿线物业的差价一般都在20%左右。而在影响上海市土地价格诸多因素中,轨道交通对地价的提升最为明显,远远大于绿化以及其他相关的配套设施所带来的改变。

【规划显示】

未来五年 轨道交通四通八达

目前,南京轨道交通已进入快速发展期,京沪高铁及城际铁路的建设都已提上了日程,地铁建设也“马不停蹄”:一号线南延线、二号线东延线等。但一条条崛起的同时也把噪音留给了周边的居民,便民与扰民的问题也会随之凸显。

年内即将开建的京沪高铁在此问题上将是一个新的焦点:它在南京境内长达73公里,从浦口区进入,跨过长江、秦淮河、秦淮新河,穿过雨花台区,到达江宁,最后离开南京到镇江。时速350公里的高铁噪音有多大,对周边

居民影响有多大,不少铁路附近的很多市民心里很没底。

不过,有个利好消息就是宁芜铁路搬迁将与南京南站建设同步完成,其走向不再穿越光华门、中华门等居民区而是从沧波门向南改道,沿绕城公路绕行,上跨运粮河、秦淮河、双龙街,然后进入南京南站,避开了主城区。但遗憾的是现有的轨道将改造成轻轨8号线,噪音小了,却不会消失。

未来5年内,南京还有四条城际铁路(宁杭城际、宁合城际、宁安城际及沪宁城际)要建,沿“线”居民不可避免将遭受噪音困扰。

【记者调查】

据介绍,目前途经南京城区的铁路线共有两条,分别是位于城北的京沪线和贯穿城南、城东的宁芜线。以铁路两旁500米计算,至少有24个人口密集的小区受铁路噪音影响。目前,以每个小区影响1万人计算,南京至少有20多万人受到火车鸣笛的噪音污染,睡不好觉。

有关人士昨天给记者估算了一下,待这些轨道建设完善后,南京约有近百万居民要受噪音困扰。

【调查结论】

“吭哧吭哧”的低频噪声最可怕

虽然对沿线居民造成了困扰,但对整个城市来说,地铁的确属于“绿色环保”的交通工具。记者了解到,即使在地铁高架沿线,最厉害的依然是地面交通噪音污染。局部路面地段夜晚车流量很大时,交通噪音监测已经超过了70分贝,超过了地铁运行时产生的噪音;而城市快速路的噪声污染就更厉害了,夜间几乎没有不超标的。

据了解,地铁运行中产生的声源主要有四种:一是轮轨接触引起的噪声;其次是牵引电动机的电动机噪声、非动力系统噪声、地铁高

架桥梁结构震动辐射噪声。而火车声源则主要有两种:一是轮轨高速通过的声音,二是鸣笛声。

南京市环境监测部门曾经选择迈皋桥、红山、雨花西路3处有代表性的路段进行过噪音监测,这些监测点离地铁轨道不超过100米。调查结果显示,地铁运行过程中的高架路段噪音平均维持在60分贝左右,只有进出站台时噪音会超过65分贝以上。“这个值应该说是基本达标的。”市环境监测中心站总工程师陈建江介绍,紧临地铁旁应该执行的

是交通区域噪声的标准:白天为70分贝,夜间55分贝。但达标了并不等于说居民就可以承受,这种噪声会让很多人感到比较吵。而且一旦刹车,尖锐的声音就会急剧变化,达到80分贝甚至更高。

采访中记者了解到,其实对附近居民影响最严重的是地铁高架桥梁结构震动辐射的低频噪音,特别是通过媒介传播后有时会产生“共振”现象。比如,市民在家中经常觉得听到了“吭哧吭哧”的声响,其实就是共振引起的,而这很难治理。

【相关链接】

噪声污染容易致病

据介绍,国家规定,住宅区的噪声“白天不应超过50分贝,夜间应低于45分贝”。现代环境心理学研究证明,一个人如果经常在90分贝以上的噪声中生活,往往会产生不同程度的头痛、头晕、耳鸣、心悸、失眠等现象,重者可引起神经衰弱、血压升高、烦躁、易怒、记忆力减退等症,尤其对患有哮喘、溃疡病或心血管疾病的人影响更大。

临床医学观察发现,噪声还可导致人体器官功能失调。有些人长期生活在75至90分贝的环境中,将会引起听力降低或噪声性耳聋等听力障碍。有的人受噪声影响,易于发生眼疲劳、眼花、眼痛和视物流泪,甚至伤害视觉细胞的敏感性,使视力降低。

还有调查资料显示,生活在噪声环境中的儿童,其智力发育比生活在安静环境中的孩子要低20%左右。孕妇接触强噪音可能会引发妊娠高血压综合征,影响胎儿发育,增加早产率。

政协委员提案减噪

在今年的政协江苏省委员会九届四次会议上,江苏省政协委员唐爱平提交了一份《关于建议南京火车站减少噪声污染》的提案。在这份提案的推动下,江苏省环保厅经过实地调查,近日向上海铁路局发去了《关于商请加强南京市铁路噪声污染防治工作》的函,建议上海铁路局会同南京市政府,开展对进入南京市区的铁路机车实行限制鸣笛的可行性研究,制定出切实可行的限制鸣笛办法;并督促南京站加强站内播音管理,做到达标。

据悉,火车鸣笛时分贝高达100。

快报记者 毛丽萍 孙兰兰

【当务之急】

“地铁楼盘”如何减噪

地铁二号线东延线采用高架,而其周边楼盘众多,距离最近的当为亚东城——地铁出口就建在亚东城小区门口。开发商亚东建设发展集团副总裁刘成刚表示,地铁采用高架的形式,早在他们的意料之中,因为仙林是一个新区,人口有限,高架是经济的选择。亚东城项目在设计之初就考虑到这一点,将楼盘的朝向向东移动了一点,使住宅的正面与仙林大道形成了一个45度的夹角,减少了正面承受的噪音量;其次,楼盘的外墙和窗户都作了隔音处理,因此噪音问题不大。同样挨着仙林大道的另一家楼盘——尚东区有关负责人也向记者表示,楼盘在作防噪音处理之后,无须害怕地铁高架带来的影响,倒是地铁带来的物业升值,将会有目共睹。

对此,有关专家也表示,他们作过考证,仙林大道有

140米宽,地铁高架只占20—30米,且在道路中间,与最近的楼房距离也达到了50—60米,影响不大。地铁方则表示,他们会优化方案,如果确实扰民,那么安装隔音屏也是必要的。

与地铁相比,京沪高铁所带来的噪音到底有多大呢?昨天,记者了解到,这种时速高达350公里的列车“响”声确实要高于普通列车。为了防止高架铁路噪音扰民,京沪高速铁路将全线铺设无缝线路和无渣轨道,铁路线路、牵引供电、通信信号等基础设施也将采取减噪降噪等环保措施。比如,在经过居民密集段采用隔音板等隔音处理手段,而且将在高速铁路沿线种植大量树木,起到隔音作用。据悉,在这些隔音措施实施后仍不能满足环保要求的,有关部门还将设置隔声窗,确保达到环保要求。

【专家建议】

种树效果好过隔音屏

“对地铁减噪应该从两方面入手。”有关人士认为,一方面是地铁建造时尽量采取减噪措施,比如采用超长无缝钢轨、建隔音屏等,目前南京地铁就是这样做的。另一方面,开发商也应该建设减噪设施。特别是现在很多“地铁楼盘”,在开发前都已清楚地铁走向,开发商就更应该对业主负责。比如在最靠近地铁的地方可以建小区的辅助配套设施,住宅楼则建

在离地铁远些的地方;建筑材料要隔音等等。

对于目前地铁上采用的隔音屏,陈伟中认为,其实隔音屏也只是利用反射原理,并没有起到消声作用,并且只能过滤高频音,对低频噪音的作用微乎其微。他建议,不如多种点树——不要小看这些树,它们不仅起到阻隔作用,而且当树叶在震动时可以将噪音转化为热能,真正起到吸音的作用。

【思考】

居民受扰,谁的错?

轨道交通噪音扰民究竟是谁的错?地铁公司当然委屈:规划早就出来了,这个地方将来要建地铁,为什么还要近距离地建造楼盘?而楼盘开发商也一脸无辜:我不知道地铁走地上还是走地下。

谁都嚷嚷没错,但真正一点错都没的市民却充当了最大的“冤大头”,在毫不知情的情况下买下了将来的“噪音房”。对此,有关人士也认为,其实小区在规划之前已经知道这里靠着地铁,开发商建房时就应该及时与地铁建设

方做好沟通,必要时要做好降噪处理。“开发商卖房的时候拼命炒作‘地铁楼盘’概念,只要沾上地铁两字,价格呼噜呼噜涨;建造的时候却不为购房者多考虑一些,而很多购房者就是冲着靠近地铁、方便才来买房的,但没想到最后反受其扰。”采访中,专家表示,将来随着地铁、高铁等轨道交通建设的不断推进,这方面的问题可能越来越突出。建议政府有关部门应该提前介入,对新楼盘周边规划向市民公示,让大家购房时心里有数。