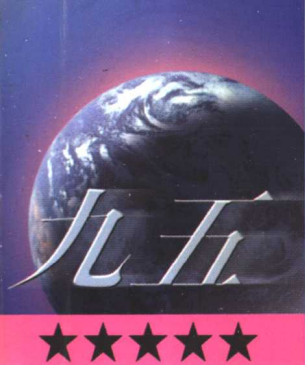




普通高等教育“九五”国家级重点教材
PUTONGGAODENGJIAOYUJIUWUGUOJIAJIZHONGDIANJIAOCAI

道路交通环境工程

〔道路、桥梁及交通工程专业用〕

张玉芬 / 主编
邓学钧 / 主审



人民交通出版社

普通高等教育“九五”国家级重点教材

DAOLU JIAOTONG HUANJING GONGCHENG

道路交通环境工程

〔道路、桥梁及交通工程专业用〕

张玉芳 主编
邓学钧 主审

人民交通出版社

内 容 简 介

根据道路、桥梁和交通工程专业的教学要求,本书编排了下列内容:①环境科学的基本概念和有关知识;②道路交通环境污染控制及生态环境、社会环境影响防治的基础知识和技术;③道路景观环境评价和保护;④道路交通环境影响评价的程序和方法;⑤道路交通环境管理的内容和要求;⑥环境经济分析和环境经济决策的基本概念和方法。

本书是普通高等教育“九五”国家级重点教材,供道路、桥梁和交通工程专业本科生、研究生教学用,也可作为其他土木建筑工程专业的教学参考书。书中突出了环境工程应用技术,可供道路工程、桥梁工程、交通工程和其他土木建筑工程技术人员、管理人员以及环境保护技术人员、管理人员参考使用。

图书在版编目(C I P)数据

道路交通环境工程 / 张玉芬主编. —北京: 人民交通出版社, 2001

ISBN 7-114-03791-0

I.道… II.张… III.道路-交通-环境工程-高等学校-教材 IV.X5

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2000)第 56857 号

普通高等教育“九五”国家级重点教材

道路交通环境工程

(道路、桥梁及交通工程专业用)

张玉芬 主编

邓学钧 主审

责任印制: 张 凯 版式设计: 王秋红 责任校对: 梁秀清

人民交通出版社出版

(100013 北京和平里东街 10 号)

新华书店北京发行所发行

各地新华书店经销

北京鑫正大印刷厂印刷

开本: 787×1092 1/16 印张: 10.75 字数: 275 千

2001 年 1 月 第 1 版

2001 年 1 月 第 1 版 第 1 次印刷

印数: 0001—4000 册 定价: 19.00 元

ISBN 7-114-03791-0

U · 02746

前 言

20 世纪 50 年代以来,日趋严重的环境问题引起了国内外人士的广泛关注,各国都采取各种手段和措施进行环境保护与环境污染治理,与此同时,还开展了对环境保护和污染防治的理论、技术、政策、法规等的研究,逐步形成了环境科学及各门类学科,以寻求人类社会与环境协同演化,持续发展。

环境保护是我国的一项基本国策。在规划经济、科学和社会发展的同时,必须考虑它们与人口、资源环境之间相互依存、相互制约的关系,并按照相互结合、协调发展的原则,做到既满足日益增长的生产和生活的需要,又放眼未来,造福后代。要完成这项艰巨的任务,还必须依靠全社会各行各业,乃至全民参加环境保护。

基于以上思想及环境科学的发展和人类治理环境、保护环境的实践,根据国务院关于在大学的理、工科等专业设置环境保护课程的规定,编者受高等学校路、桥及交通工程专业教学指导委员会的委托,编写了本教材。本教材的内容有五部分共九章,第一部分(第一章)简要介绍环境科学的有关概念和道路交通环境保护的原则;第二部分(第二、三、四、五章)讨论道路交通环境影响、污染防治的基本知识和技术;第三部分(第六章)讨论道路交通振动环境影响防治对策、社会环境影响防治对策和景观环境评价及保护;第四部分(第七、八章)介绍道路交通环境影响评价和环境管理;第五部分(第九章)介绍环境经济分析和环境经济决策的有关概念和方法。本书第一、三、六章由张玉芬编写,第二章由马乃喜编写,第四章由史宝忠编写,第五章由皇甫浩和孙锡平编写,第七、八章由张玉芬和曹申存编写,第九章由董小林编写。全书由张玉芬统稿主编,由邓学钧主审。

由于编者水平有限,在内容安排和取材等方面难免有不妥之处,敬请读者批评指正。

编 者

2000 年 5 月于西安

目 录

第一章 绪论	1
第一节 环境与环境科学	1
第二节 环境保护与环境工程学	4
第三节 道路交通环境工程	5
第二章 道路交通生态环境影响与保护	10
第一节 生态环境概述	10
第二节 道路交通与地质灾害的防治	14
第三节 道路交通与水土保持	17
第四节 道路交通与生物多样性保护	23
第三章 道路交通噪声与污染控制	27
第一节 声学的基本知识	27
第二节 噪声的主观评价及噪声容许标准	37
第三节 车辆噪声	43
第四节 道路交通噪声预测	47
第五节 道路交通噪声污染控制	53
第四章 道路交通大气污染防治	65
第一节 基础知识	65
第二节 机动车辆空气污染物排放量及其监测	72
第三节 道路交通空气污染预测及其防治	76
第五章 道路交通水环境污染防治	83
第一节 基础知识	83
第二节 水环境保护	86
第三节 道路交通水环境污染防治	94
第六章 道路交通其他环境问题	98
第一节 道路交通振动环境影响防治	98
第二节 道路交通社会环境影响控制对策	102
第三节 道路景观环境评价和保护	105
第七章 道路交通环境影响评价	117
第一节 概述	117
第二节 道路交通环境影响评价内容	120
第三节 环境影响评价方法	122
第四节 环境风险评价	128
第五节 环境影响报告书的编制	131
第八章 环境管理	136

第一节 概述	136
第二节 道路交通环境管理	142
第三节 道路交通环境监测	145
第九章 环境经济决策分析	149
第一节 概述	149
第二节 环境费用效益分析方法	153
第三节 环境经济决策	159
主要参考文献	164

第一章 绪 论

本章主要介绍环境、环境科学、环境工程及道路交通环境工程的基本概念。通过本章的学习,会对环境及环境问题有一个基本认识。

第一节 环境与环境科学

一、环境及环境要素

(一) 环境

环境是一个范畴广泛的名词或术语。从哲学上讲,环境是相对于主体(或某项中心事物)而言的客体,它与其主体相互依存、相互作用、相互制约,它的内容随着主体的不同而不同,其差异源于主体的界定。对于环境科学来说,主体是人类,环境就是人类生存的客体,是指以人类为主体的外部客观世界的总体,既包括自然因素,也包括社会因素。

有时为了工作需要,环境还具有特定的含义,它们大多出现在各国颁布的环境保护法规中。例如,我国的环境保护法中规定:“本法所称环境是指:大气、水、土地、矿藏、森林、草原、野生动物、野生植物、水生生物、名胜古迹、风景游览区、温泉、疗养区、自然保护区、生活居住区等”。这是一种把环境中应该保护的要素界定为环境保护的工作对象,其目的是从实际工作的需要出发,对环境一词的法律适用范围作出规定,以保证法律的准确实施。

(二) 环境要素

构成环境整体的各个独立的、性质不同而又服从总体演化规律的基本物质组分称为环境要素。它可分为自然环境要素和社会环境要素。目前研究较多的是自然环境要素,通常所说的环境要素是指自然环境要素,主要包括水、大气、生物、土壤、岩石和阳光等。环境要素组成环境的结构单元,环境的结构单元又组成环境整体或环境系统。例如,由水组成水体,全部水体总称为水圈;由大气组成大气层,全部大气层总称为大气圈;由土壤构成农田、草地、林地,由岩石构成岩体,全部土壤和岩体构成地球固体壳层(岩石圈或土壤);由生物体组成生物群落,全部生物群落集称为生物圈。阳光以其辐射能为环境要素提供能量。

了解环境要素的特点,不仅能认识各环境要素之间的相互联系、相互作用及互相制约,而且是认识环境、评价环境、改造环境的基本依据。环境要素有如下特点^[1]:

(1) 最小限制律。整个环境的质量不是由诸环境要素的平均状况决定的,而是受那个与最优状态差距最大的环境要素所控制,即环境质量取决于诸要素中处于“最劣状态”的那个环境要素,而不能用其余处于优良状态的环境要素去弥补,去替代。因此,在环境治理时,应循着由差到优的顺序,依次改造每个环境要素,使之均衡地达到最佳状态。

(2) 等值性。任何一种环境要素对于环境质量的限制,只有当它们处于最差状态时才具有等值性。这就是说,诸环境要素不论其规模或数量上的不同,只要是一种独立的要素,那么它们对环境质量的限制作用是相同的。

(3) 环境的整体性大于诸环境要素的个体之和。环境诸要素的相互联系,相互作用所产生的集体效应,是个体效应基础上的飞跃,比组成该环境各个要素作用之“和”要丰富得多,复杂得多。因此,研究环境不但要研究单个要素的作用,还要研究整个环境的作用机制,综合分析其整体效应。

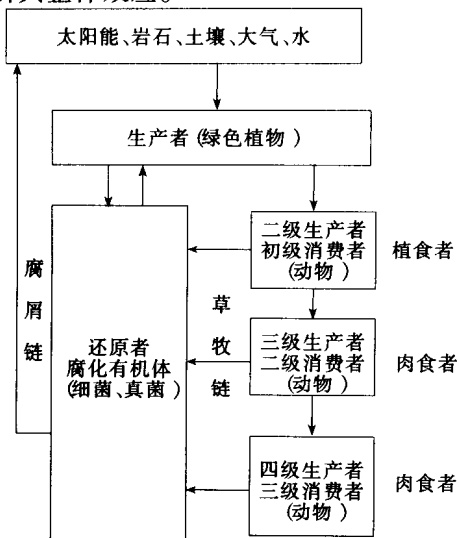


图 1-1 生态系统中食物链示意图

(4) 所有环境要素具有相互联系,相互依存的关系。从演化意义上讲,某些环境要素孕育着其他要素。在地球发展史上,岩石圈的形成成为大气的出现提供了条件,岩石圈和大气圈的存在为水的产生提供了条件,前三者又为生物的产生与发展提供了条件。环境要素间的相互作用、相互联系是通过能量流的传递或转换来实现的,能量形式的转换又影响到整体环境要素间的相互制约关系。环境要素间还通过物质流的循环,即通过各个要素对物质的贮存、释放、转运等环节的调控,使全部环境要素联系在一起。例如从表示生物界取食关系的食物链(见图 1-1),清楚地表示了环境要素间的相互联系、相互依存的关系。

二、环境问题

环境科学与环境保护研究的环境问题主要不是自然灾害问题(原生或第一环境问题),而是人为因素引起的环境问题(次生或第二环境问题)。人为环境问题通常分两类:一是不合理地开发利用自然资源,超出环境承受能力,使生态环境恶化或自然资源趋向枯竭;二是人口激增、城市化和工农业高速发展引起的环境污染和环境破坏。

(一) 环境问题的由来与发展

人类与环境是对立统一的关系,地球上一诞生人类就出现了环境问题。随着人类社会的发展,环境问题也在发展与变化,它大致经历了四个阶段^[2]:

1. 环境问题的萌芽阶段(工业革命之前)

工业革命以前的很长时期,人类主要以生活活动、生理代谢过程与环境间进行物质和能量转换,活动的主要方式是利用环境(资源)。那时期的环境问题主要是由于人口的自然增长及盲目的采伐和捕猎。当人类进入农业和畜牧业时代后,人类改造环境的作用就越来越明显,同时也产生了相应的环境问题,如大量砍伐森林,破坏草原,盲目开垦,造成区域性的环境破坏。较突出的例子是古代经济比较发达的美索不达米亚等地,由于不合理的开垦和灌溉,后来都变成了荒芜不毛之地。中国黄河流域曾以其茂密的森林、茂盛的草原和肥沃的土地孕育了中国古代文明,自西汉末年和东汉时期起,由于进行了大规模开垦,森林和草原遭到了破坏,引起严重土壤侵蚀,水旱灾害频繁,致使地域内土地沟壑纵横交错,沙漠化程度日益严重。

2. 环境问题的恶化阶段(工业革命至 20 世纪 50 年代)

18 世纪中叶至 19 世纪中叶,生产史上出现了工业革命,使生产力大为提高,增强了人类利用和改造自然环境的能力,大规模地改变了环境的结构,因而改变了环境中的物质循环系统。与此同时也产生了新的环境问题。一些工业发达的城市和工矿区排出大量废弃物污染环

境,环境污染事件不断发生。如 1873 年 12 月、1880 年 1 月、1882 年 2 月、1891 年 12 月和 1892 年 2 月,英国伦敦曾多次发生可怕的毒烟雾事件;1930 年 12 月,比利时马斯河谷工业区工厂排放的有害气体,在逆温条件下造成了严重的大气污染事件,使几千人发病,60 人死亡;19 世纪后期,日本足尾铜矿区排出的废水污染了大片农田等。由于工业生产和消费过程中排放的“三废”为生物和人类不熟悉,难以降解、同化和认同,因此,随着大工业的出现与发展,生产力的日益提高,环境问题也随之发展,且日趋恶化。

3. 环境问题的第一次高潮(20 世纪 50 年代至 70 年代)

第二次世界大战以后,社会生产力发展突飞猛进,于是现代工业、农业排出的“三废”量也猛增,致使许多国家出现了震惊世界的公害事件。如 1952 年 12 月的伦敦烟雾事件;日本 1953 年~1956 年的水俣(市)病事件,1961 年的四日(市)哮喘病事件及 1955 年~1972 年的富山(县)骨痛病事件等。当时,工业发达国家的环境污染已达到严重程度,直接威胁着人类的生命和安全,成为重大的社会问题。1972 年 6 月 5 日至 16 日联合国在斯德哥尔摩召开了人类环境会议,通过了《联合国人类环境会议宣言》,这次会议对人类认识环境问题是一个里程碑。发达国家把环境问题摆上了国家议事日程,包括制定法律、建立机构、加强管理及研究采用环境治理新技术等。

4. 环境问题的第二次高潮(20 世纪 80 年代以来)

20 世纪 80 年代初出现的环境问题高潮主要表现为三类:一是全球性的大气污染,如“温室效应”、臭氧层破坏和酸雨;二是大范围的生态环境破坏,如大面积森林被毁、草场退化、土壤侵蚀和沙漠化;三是严重环境污染事件迭起,直接危害人群健康甚至死亡。如 1986 年 12 月印度博帕尔农药泄漏事件(受害面积达 40 km²,死亡人数在 0.6 万~1.0 万人,受害人数在 10 万~20 万人);1986 年 4 月前苏联的切尔诺贝利核电站泄漏事故;1986 年 11 月的莱茵河污染事件等。我国自 80 年代起环境问题也日趋严重,如大量水体(淮河、太湖等)污染,生态环境恶化,水土流失加剧,黄河断流,长江泥沙量激增,至 1997 年底全国荒漠化土地面积高达国土面积的 26.3%。由此可见,当今的环境问题已发展为全球性的环境污染和生态破坏问题,已严重威胁到人类的生存,阻碍经济的持续发展。

(二)环境问题的实质

从环境问题的发展历程可以看出,现代化工农业的高速发展造成了严重的环境问题,且总的趋势仍在恶化。环境问题的实质是对环境的价值认识不足,发展盲目(包括人口增长),不合理开发利用资源而造成环境质量恶化和资源(土地、森林、淡水、生物物种等)浪费、破坏,甚至枯竭。

当前世界面临的主要环境问题是人口、资源、生态破坏和环境污染,在一些发达国家出现了“反增长”的论点。当然,发达国家实行了高生产、高消费的政策,过度浪费资源、能源,大量排放污染物,应该进行控制。但是,发展中国家的环境问题,主要是由于贫困落后,发展中缺少妥善的环境规划和正确的环境对策造成的。环境问题只能在发展中解决。只有世界各国共同处理好发展与环境的关系,才能从根本上解决。联合国于 1992 年 6 月在里约热内卢召开了“环境与发展大会”,通过了《里约环境与发展宣言》、《21 世纪议程》等重要文件,这是人类在环境与发展史上揭开了新的一页。我国在大会后编制了《中国 21 世纪议程——中国 21 世纪人口、环境与发展白皮书》^[3],为今后解决环境问题制定了可持续发展的战略与对策,也是对世界环境与发展承诺与贡献。

三、环境科学

(一)环境科学的研究对象与内容

环境科学是在人们急待解决环境问题的需要下迅速发展起来的新兴学科,是一门介于自然科学、社会科学和技术科学之间的边际学科。环境科学可定义为:是一门研究人类社会发展活动与环境演化规律之间相互作用关系,寻求人类社会与环境协同演化、持续发展途径与方法的科学^[1]。简单而言,环境科学是研究人类环境质量及其控制的科学。

环境科学的研究对象是“人类和环境”这对矛盾的对立统一关系,其目的是通过调整人类的社会行为,保护、发展和建设环境,从而使环境为人类社会持续、协调、稳定发展提供良好的支持与保证。当前,环境科学的主要研究内容为:全球范围内环境演化的规律;人类社会经济行为引起的生态破坏和环境污染,环境系统在人类活动下的变化规律;环境质量恶化的程度及其与人类社会经济活动的关系;人类社会经济与环境协调持续发展的途径和方法,以争取人类社会与自然环境的永续和谐。

(二)环境科学的分科

环境科学是 20 世纪 60 年代后才形成和发展起来的。1972 年英国经济学家 B. 沃德和美国生物学家 R. 杜博斯受联合国人类环境会议秘书长的委托,主编出版《只有一个地球》一书,被认为是环境科学的一部绪论性著作。许多学者认为,环境科学的出现是 20 世纪 60 年代以来自然科学迅猛发展的一个重要标志。在现阶段,环境科学主要是运用自然科学、社会科学和技术科学的有关理论、技术和方法来研究环境问题,形成了与有关学科相互渗透、交叉的许多分支学科。目前对环境科学分科尚无统一的定论,一般可分以下八个学科^[4]:

- (1)环境社会学。如环境污染发展史、环境经济学、环境法学和环境管理学等。
- (2)环境生物学。如污染生态学、环境水生物学、环境微生物学等。
- (3)环境化学。如环境污染化学、环境分析化学和环境监测学等。
- (4)环境物理学。如环境声学、环境光学、环境热学、环境电磁学和空气动力学等。
- (5)环境地学。如环境地质学、环境地球化学、污染气象学、环境海洋学和环境土壤学等。
- (6)环境医学。如环境流行病学、环境毒理学、环境医学监测、公害病及其防治、环境卫生标准等。
- (7)环境工程学。如大气污染控制工程、水污染控制工程、噪声污染控制工程、固体废弃物处理工程、环境监测技术和环境质量评价等。
- (8)环境学。如理论环境学、综合环境学(分为全球环境学、区域环境学、聚落环境学)、部门环境学等。

环境学是在 20 世纪 70 年代中期发展起来的,是一门新的独立的,不从属于老学科理论体系的环境学科。其主要任务是研究人类生态系统的结构和功能、生态流的运行规律及环境质量变化对人类生态系统的影响,确定导致人类生态系统受到损害或破坏的极限,寻求调控人类—环境系统的最佳方案。最终目的是建立一套调节和控制人类—环境系统的理论和方法,为解决环境问题提供方向性及战略性的科学依据。

第二节 环境保护与环境工程学

一、环境保护

(一)环境保护的概念

20 世纪 50 年代以后,由于环境污染日趋严重,多数人认为环境保护只是对大气污染、水污染等进行治理,对固体废弃物进行处理和利用,即所谓“三废”治理及排除噪声干扰等技术性管理工

作,目的是消除公害,保护人类健康。70年代起随着环境科学的问世及世界性环境会议的召开,人们逐渐从发展与环境的对立统一关系来认识环境保护的含义。认为环境保护不仅是控制污染,更重要的是合理开发利用资源。经济发展不能超出环境的容许极限,有的环境专家提出:“环境保护从某种意义上讲,是对人类总资源进行最佳利用的管理工作”^[4]。所以,环境保护不仅是治理污染的技术问题、保护人类健康的福利问题,更重要的是经济问题和政治问题。

(二)环境保护的内容

环境保护的内容世界各国不尽相同,同一个国家在不同时期的内容也有所不同。一般环境保护的内容大致包括两个方面:一是保护和改善环境质量,保护人们身心健康,防止机体在环境污染影响下产生遗传变异和退化;二是合理开发利用资源,保护自然环境,加强生物多样性保护,以求维护生态平衡和生物资源的生产能力,恢复和扩大自然资源的再生产,保障人类社会的持续发展。

(三)环境保护的基本任务

我国环境保护工作从20世纪70年代起步,1973年第一次全国环境保护会议确定了“全面规划、合理布局、综合利用、化害为利、依靠群众、大家动手、保护环境、造福人民”的环境保护32字方针。1983年在第二次全国环境保护会议上,制定了我国环境保护事业的大政方针:一是提出“环境保护是我国的一项基本国策”;二是确定了“经济建设、城乡建设与环境建设同步规划、同步实施、同步发展,实现经济效益、社会效益与环境效益统一”的战略方针;三是把强化环境管理做为环境保护的中心环节。1989年第三次全国环境保护会议,提出了努力开拓具有中国特色的环境保护道路的宗旨,促使我国环保工作迈上新台阶。

1989年我国颁布了《中华人民共和国环境保护法》,明确提出了环境保护的基本任务是:“保护和改善生活环境与生态环境,防治污染和其他公害,保障人体健康,促进社会主义现代化建设和发展。”

二、环境工程学

(一)环境工程学的内容

环境工程学是人类在环境污染治理,保护和改善人类生存环境过程中形成的。这是由许多老学科交叉、渗透产生的新分支学科,属环境科学的应用环境学范畴。环境工程学的内容是运用工程技术的原理和方法来控制环境污染,保护和改善环境质量,合理利用自然资源的一整套技术途径和技术措施,一般包括水污染控制工程、大气污染控制工程、噪声污染控制工程、固体废物处理工程、环境监测技术及环境质量评价等。

(二)环境工程学的基本任务

目前对环境工程学的研究范围有不同认识。有的认为其任务是采取工程技术措施来消除和控制环境污染,重点是治理和控制废气、废水、噪声和固体废弃物,研究环境污染综合防治的方法和措施,利用系统工程方法,从区域整体上寻求解决环境问题的方案。有的则认为还应包括环境工程经济、给水排水、供热通风和空气调节等。

第三节 道路交通环境工程

一、道路交通的环境问题

(一)道路交通环境问题的产生与发展

1769年,法国军事工程师兼陆军炮兵大尉古诺(N. J. CUGNOT)制造出世界上第一辆蒸汽机汽车^[*],此车以每小时3.5km的速度行驶时,冒着浓浓的黑烟,发出隆隆的噪声,由此,便产生了道路交通环境问题。20世纪50年代以后,世界范围内的工农业生产和科学技术得到了迅速发展,城市道路和公路的里程、车辆的保有量也得到了迅速增长,于是道路交通环境问题便成为当今主要的环境问题之一。

从20世纪80年代中期起,我国道路交通进入高速发展时期。至1999年底,全国公路总里程为127.8万km,其中高速公路8733km。图1-2和图1-3给出了我国公路及高速公路里程历年统计。根据交通部编制的“中国公路网发展战略规划”,在全国公路网中优先建设和发展以高速公路和一级公路为主的国道主干线系统,该系统包括“五纵七横”十二条干线,总里程约3.50万km。至20世纪末,中国公路总里程约129万km,公路密度为每100km²13.4km。到2010年,全国公路总里程将达145万km,公路密度达100km²15km。如此大规模的公路建设,必将给公路沿线地区的自然环境、生态环境、生活环境及景观环境带来影响,并产生一系列环境问题。

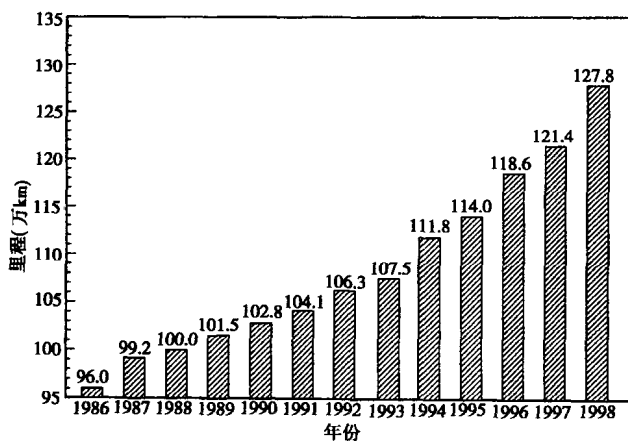


图 1-2 公路里程历年统计

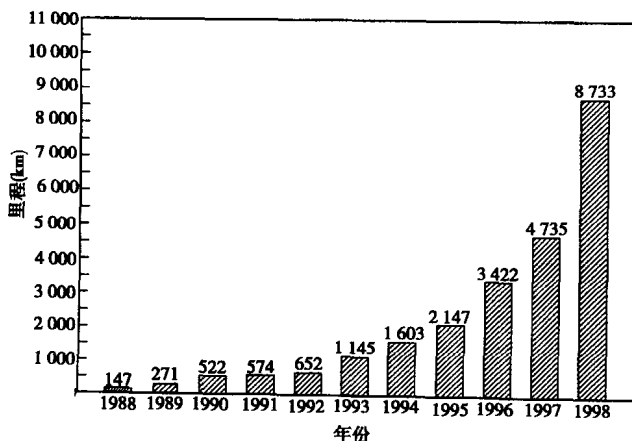


图 1-3 高速公路里程历年统计

[*] 1886年,德国工程师卡尔·本茨研制成功世界上第一辆四冲程汽油机驱动的三轮汽车;德国的另一位工程师戴姆勒也研制成功四冲程汽油机驱动的四轮汽车。他们两人被誉为“汽车之父”。

据统计,1998 年底全国机动车拥有量约 1 319 多万辆,从 1990 年至 1996 年每年按 12.05% 递增(见表 1-1)。由于城市交通车辆巨增,对城市环境的污染日趋严重。以交通噪声为例,1995 年全国城市道路交通噪声级(等效连续 A 声级 L_{Aeq})为 67.6~74.6dB,1996 年增至 68.0~76.3dB。1995 年城市道路中交通噪声超过国家标准的占 72.3%,1996 年增至 75.0%。

民用车辆拥有量统计(万辆)

表 1-1

地区	1980 年	1990 年	1991 年	1992 年	1993 年	1994 年	1995 年	1996 年
全国	192.51	642.31	742.71	811.28	965.15	1 110.34	1 215.99	1 263.16
北京	-	38.65	43.35	-	41.60	48.10	58.90	62.18
天津	-	16.42	18.74	-	20.30	23.30	29.80	36.91
上海	-	21.89	23.57	-	23.60	27.00	31.10	34.67
全国拖拉机	-	462.58	494.53	537.08	564.68	584.76	591.91	693.34

(二)道路交通的主要环境问题

1. 城市道路

城市道路交通环境问题主要是空气污染和噪声污染。

1) 空气污染

车辆排放的空气污染物主要有一氧化碳(CO)、氮氧化物(NO_x)、碳氢化合物(HC)、微粒物质(TSP)等,给城市环境空气造成污染,危及人们的身体健康。从美国 20 世纪 70 年代城市空气污染物来源和分类统计(见表 1-2)^[5]中可以看出,城市空气污染物主要来自车辆排气。据 1998 年资料,北京市因汽车排气及燃煤排放等原因已成为世界上空气污染严重的十大城市之一。

美国城市空气污染物来源分类

表 1-2

来 源	污 染 物 ($10^6 t/yr$)						百分数(%)
	CO	SO	NO_x	HC	TSP	共计	
道路交通(主要是车辆排气)	71.2	0.4	8.0	13.8	1.2	94.6	55
燃料燃烧(火力发电厂、工厂等)	1.9	22.0	7.5	0.7	6.0	38.1	22
工业生产(化工等)	7.8	7.2	0.2	3.5	5.9	24.6	14
其他(固体废物燃烧等)	5.7	0.7	0.9	5.6	1.6	14.5	9
共 计	86.6	30.3	16.6	23.6	14.7	171.8	100

2) 噪声污染

根据调查统计,1979 年至 1988 年 10 年间,我国城市环境噪声增加约 10dB,平均每年增加 1dB,进入 90 年代以来,城市噪声增加的幅度更大。道路交通噪声是城市环境噪声的主要来源,据浙江省 1996 年的公众环境意识问卷调查结果(见图 1-4)显示,影响居民日常生活的主要环境问题是噪声干扰,其中交通噪声是主要污染源(见图 1-5)。

2. 公路

近 10 多年来,我国公路交通环境问题越来越严重,已引起社会公众的广泛关注。因公路交通施工期和营运期对环境的影响因素有很大差别,下面分别简述。

1) 施工期

公路施工期的环境问题主要表现为非污染型生态环境影响。与公路施工有关的生态环境影响一般为:植被破坏、局部地貌破坏(如高填、深挖、大切坡等)、土壤侵蚀、自然资源(土地、水、草场、森林、野生生物等)影响、景观影响及生态敏感区(著名历史遗产、自然保护区、风景名胜区和水源保护区)影响等。每条公路涉及的具体生态问题各不相同,主要取决于所经地域的

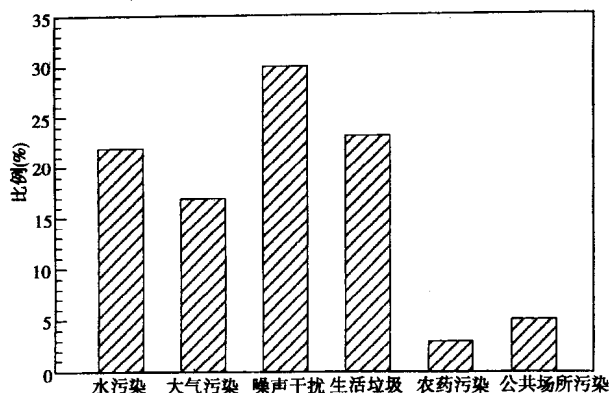


图 1-4 主要环境问题调查结果

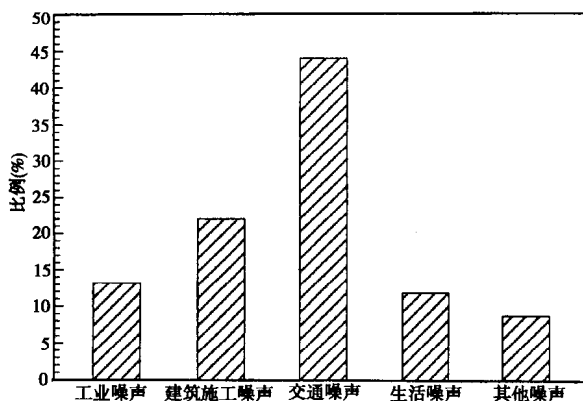


图 1-5 影响最大的噪声源调查结果

自然环境、生态环境及地貌状况等。对环境的影响程度取决于公路的等级,因高速公路及一级公路的工程技术标准较高,他们对生态环境的影响最大,普通道路的影响较小。

土地,尤其是耕地,是极其宝贵的自然资源。目前,我国各种开发区的建设、城市的不断扩大、交通运输网的建设、农村乡镇经济的发展及各种自然因素的破坏等,使耕地面积不断减少。我国现有耕地约 15 亿亩,仅为世界总耕地的 7%,而人口是世界的 25%,因此,土地问题已成为我国经济发展的严重制约因素。据统计,四车道高速公路及一级公路建设,每公里占用土地 75 亩左右,一般耕地约占 70%~90%,六车道高速公路则占地更多。由此,仅“五纵七横”国道主干线建设将占用土地约 263 万亩,其中耕地约 210 万亩。因此,在公路设计、施工等各个环节中,必须珍惜每寸土地,合理利用每寸土地。

2) 营运期

公路营运期的环境问题,主要是对沿线地区民众的生活环境造成影响,如噪声扰民,汽车排气污染空气,服务区污水及路面径流对水环境的污染等,其中噪声影响最为突出。

二、道路交通环境工程

(一) 道路交通环境工程的内容

道路交通环境工程是近年来人们针对道路交通环境污染治理、利用和保护自然资源、改善生态环境而产生的一门技术环境学科,是环境工程学的组成部分。由于该学科产生的时间较

短,尚未形成成熟的学科体系。目前,一般认为道路交通环境工程研究的主要内容:道路交通环境问题的特征、规律;环境污染防治技术与方法;保护和合理利用自然资源、改善生态环境的技术措施;环境影响评价等。道路交通环境工程的内容、技术、方法等,还有待不断研究与完善。

(二) 道路交通环境工程的基本任务

道路交通环境工程的基本任务是采取工程技术措施来消除和控制交通环境问题,重点是治理和控制环境污染,合理利用、保护自然资源,利用公路工程、环境工程和系统工程等综合方法,寻求解决道路交通环境问题的最佳方案,使道路交通建设与环境建设相协调,达到社会经济可持续发展的目标。

三、道路交通环境保护原则

道路交通环境保护应执行国家环境保护法规及有关规范。为使环境保护工作取得成效,应遵循下列原则:

1. 以防为主、防治结合

道路交通环境保护最有效的措施是路网规划和路线布设时考虑环境因素,通过全面规划和合理布局,将环境影响降至最低程度。在此基础上,采取必要的环境治理措施,实现环境保护目标。

2. 执行环境影响评价制度

编制环境影响报告书或环境影响报告表是国家对建设项目(包括新、改扩建)实行强制性环境保护管理的制度,是对建设项目从环境方面作可行性研究报告,对建设项目具有一票否决权的作用。环境影响报告书或报告表是建设项目工程设计中的环保工程设计、环境保护设计、施工期和营运期的污染防治措施及环境管理的依据。为更好地执行环境影响评价制度,1996年7月交通部颁发了《公路建设项目环境影响评价规范》(试行),但由于交通行业环境影响评价工作开展时间较短,关于道路项目环境影响评价的技术方法、工作内容及其管理等正在研究完善之中。

3. 综合治理

环境综合治理有两层含意:一是必须采取法律的、行政的、技术的、经济的综合措施来实现环境保护;二是为防治环境污染,改善环境质量应考虑多种技术措施综合治理,以达到环境保护最佳效果。

4. 技术、经济合理

实施环境保护措施时,应作多方案分析论证,以达到技术可靠、经济合理,使环境效益和社会效益最佳。此外,还应使环保措施可能产生的负面影响最小,或为防止负面影响的投入最小。

5. 实行“三同时”原则

根据国家《建设项目环境保护管理办法》的规定,经环境影响评价及有关部门审批确定的环境保护措施,如管理处、生活服务区、收费站等的污水处理设施及其他环保设施,应与主体工程同时设计、同时施工、同时投入营运。由于道路交通噪声对环境的影响与交通量有关,根据环境影响预测评价,噪声防治设施可采取分期实施方案。

6. 加强环境管理

管理工作是环境保护的关键。在我国,由于道路交通环境保护工作开展较晚,环境管理亟待加强。首先应建立和健全各级环境保护机构,明确职责;其次是制订相关环境管理法规,明确道路交通建设各环节的环境管理要求与目标,使环境保护工作切实有效。

第二章 道路交通生态环境影响与保护

我国是一个多山国家,大部分地区生态环境脆弱,道路建设与营运对生态环境的影响较明显。所以,只有科学评价道路交通对生态环境的影响,并采取有效的防治措施,将道路的建设、管理与保护生态环境密切结合起来,才能使道路交通与区域环境实现可持续协调发展。

第一节 生态环境概述

一、生态环境的基本概念

(一) 生态系统与生态平衡

1. 生态系统

“生态系统”是英国生态学家坦斯利(A. G. Tansley)于 1935 年提出来的,是指任何一个生物群落与其周围非生物环境所构成的综合体。按照现代生态学的观点,生态系统就是生命系统和环境系统在特定空间的组合。在生态系统中,各种生物彼此间以及生物与非生物的环境因素之间相互作用、相互制约,不断进行着能量流动、物质循环和信息传递。

生态系统的类型是多种多样的,下面介绍其一般分类。

按主体特征分,有森林、草原、荒漠、冻原、河流、湖泊、沼泽、海洋、农村、城市等生态系统。

按地域特征分,有全球最大的生态系统——生物圈生态系统、陆地生态系统、海洋生态系统,还有山地、平原、岛屿等生态系统。

按性质分,有自然生态系统和人工生态系统。农田、农村、城市、水库等生态系统都属于人工生态系统。

任何一个生态系统,不管范围大小,简单还是复杂,都具有一定的结构。一个完全的生态系统由非生物成分、生产者有机体、消费者有机体和分解者有机体四部分组成。

(1) 非生物成分。包括太阳辐射能、水、 CO_2 、 O_2 、 N_2 、矿物盐类及其他元素和化合物。它们是生物赖以生存的环境条件。

(2) 生产者有机体。包括所有的绿色植物。它们通过光合作用把从环境中摄取的无机物质合成为有机物质,并将太阳能转化为化学能贮存在有机物质中。它们是有机物质的最初制造者(为自养生物),为地球上其他一切生物提供得以生存的食物。

(3) 消费者有机体。动物为异养生物,是消费者有机体。以植物为食的称植食动物,如牛、马、羊等,为第一性消费者。以动物为食的称肉食动物,可依次分为第二性消费者、第三性消费者和更高级的消费者。它们与生产者按照被食者与食者的关系组成食物链。

(4) 分解者有机体。主要指细菌、真菌和一些原生动物,它们也是异养生物。它们依靠分解动植物的排泄物和死亡的有机残体取得能量和营养物质,同时把复杂的有机物降解为简单的无机化合物或元素,归还到环境中,被生产者有机体再次利用,使生态系统中的物质得以循环,所以它们又被称为还原者有机体。

2. 生态平衡

生态系统是一个开放系统,非生物成分、生产者有机体、消费者有机体和分解者有机体之间,不停地进行着能量交换、物质循环与信息传递(见图 2-1)。任何一个生态系统都需经过由低级向高级,由简单向复杂的发展过程而达到相对稳定的状态。当生态系统处于相对稳定状态时,生物之间和生物与环境之间出现高度的相互适应,其动、植物数量上也相对保持稳定,生产与消费和分解之间,即能量和物质的输入与输出之间接近平衡,以及结构与功能之间相互适应并获得最优化的协调关系,这种状态就叫做生态平衡。

生态平衡具有以下重要特点:

(1) 达到生态平衡的生态系统,其有机体个体数目、生物量、生产力均最大。

(2) 生态平衡是一种动态平衡,任何内部或外部因素的变化都可能使这种平衡发生变化。生态系统具有自动调节能力以保持平衡稳定。系统越成熟、组成种类越多、营养结构越复杂,对外界压力、冲击的抵抗能力就越大,受到某些破坏,可以自我恢复。但是,系统的这种调节能力是有限度的,其界限称阈值,稳定系统的阈值较高。当外界干扰造成的破坏超过系统的自我恢复能力或阈值时,系统平衡破坏,食物链关系失常,生物个体数变少,生物量下降,生产力衰退,系统的结构与功能失调,系统内物质循环及能量流动中断,最终导致生态系统的瓦解崩溃。

(3) 人类对生态系统的影响很大。人类是生态系统中最积极活跃的因素,人类的活动对生态平衡影响很大。一方面,过度开发与环境污染,使生态系统遭到严重破坏,甚至崩溃。另一方面,人类可以按照客观规律,用更合理的人工生态系统来替代旧的自然生态系统,建立生产力更高的良性生态平衡。

(二) 生态环境

生态环境是指影响生态系统发展的环境条件的总体。环境科学所指的生态环境是人类的生态环境,它是人类生存的自然环境和社会环境的综合(见图 2-2)。

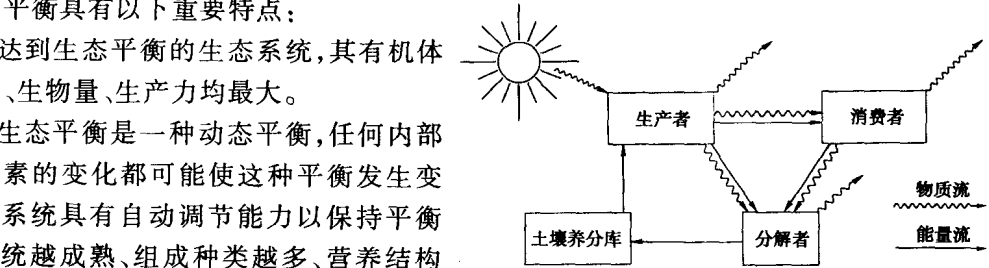


图 2-1 生态系统中的物质循环与能量流动

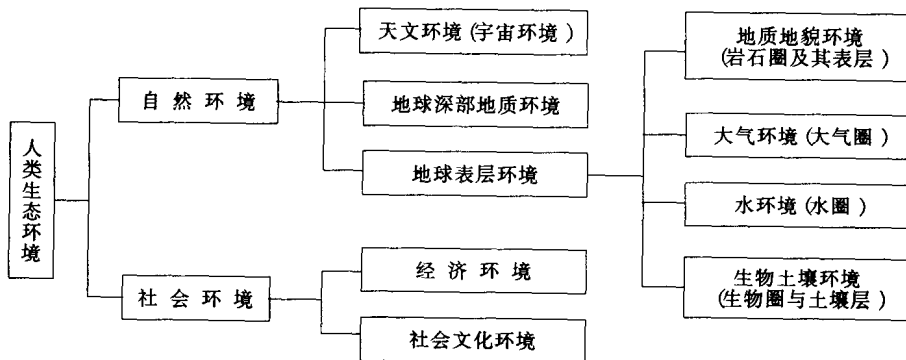


图 2-2 人类生态环境系统

1. 自然环境