

深圳地铁既有线出入口提升改造项目
社会稳定风险分析报告
(公示稿简版)



二零二零年十一月

目 录

前 言.....	1
1 编制依据.....	2
1.1 项目概况.....	2
1.1.1 项目名称、项目法人.....	2
1.1.2 项目背景.....	2
1.1.3 研究范围.....	2
1.1.4 建设工期及工程投资估算.....	3
1.2 分析依据和分析主体.....	3
1.2.1 分析依据.....	3
1.2.2 分析主体.....	4
1.3 分析内容、研究目的.....	6
1.3.1 研究目的.....	6
1.3.2 分析内容.....	6
1.3.3 分析范围和边界.....	7
2 风险调查.....	9
2.1 分析过程.....	9
2.2 风险调查方法.....	10
2.2.1 项目特点分析.....	10
2.3 调查方案设计与实施.....	11
2.3.1 收集资料.....	11
2.3.2 信息公示.....	11
2.3.3 现场踏勘.....	12
2.3.4 意见反馈.....	12
2.3.5 走访座谈.....	12
3 风险识别.....	13
3.1 调查结果与初步分析.....	13
3.1.1 支持程度分析.....	13
3.1.2 居民关注问题调查与分析.....	13
3.2 各方意见采纳情况.....	13

3.3 风险分析内容.....	19
3.4 风险因素与分析重点.....	19
3.5 风险分析方法.....	19
3.6 风险等级的划分.....	23
4 风险分析.....	24
4.1 个性分析.....	24
4.2 共性分析.....	29
4.3 综合风险分析.....	35
4.3.1 风险分析方法.....	35
4.3.2 单因素风险估计.....	36
4.3.3 权重的确定.....	36
4.3.4 综合风险估计.....	36
5 风险防范和化解措施.....	38
5.1 社会稳定风险防范化解措施.....	38
5.1.1 土地房屋征用范围风险化解措施.....	38
5.1.2 管线搬迁及绿化迁移方案风险化解措施.....	38
5.1.3 噪声和振动影响风险化解措施.....	39
5.1.4 商业经营风险化解措施.....	42
5.1.5 交通疏解风险化解措施.....	42
5.1.6 文明施工和质量管理的风险化解措施.....	43
5.1.7 施工安全、卫生与职业的风险的化解措施.....	43
5.1.8 媒体舆论导向及其影响的风险化解措施.....	44
5.1.9 风险防范和化解措施汇总表.....	44
5.2 社会稳定风险应急预案.....	45

前言

根据中共中央办公厅、国务院办公厅《关于建立健全重大决策社会稳定风险评估机制的指导意见（试行）的通知》（中办发[2012]2号）、《重大固定资产投资项目社会稳定风险分析篇章和评估报告编制大纲（试行）通知》、广东省发展改革委关于印发《重大决策社会稳定风险评估实施细则（试行）》的通知以及深圳市各委局办的相关要求，凡是直接关系人民群众切身利益且涉及面广、容易引发社会稳定问题的重大政策制定、重大项目建设以及其他对社会稳定有较大影响的重大决策事项，作出决策前都要进行社会稳定风险分析。

地铁出入口是为市民提供轨道服务和便捷出行的重要设施，是展现深圳地铁功能、设计质量和人文关怀的重要窗口。深圳地铁已建设20余年，期间地铁设计规范多次更新，原有地铁出入口设计标准偏低，部分出入口在规划设计中受周边环境、地下管线等客观条件制约，导致我市地铁一期、二期及三期工程的出入口整体服务水平较低，与新时期城市高质量发展、展现先行示范的要求不相符。因此，提升和完善既有地铁出入口服务功能是重大的民生工程，对我市建设先行示范区和国际标杆城市，进一步提升城市形象、提高市民生活幸福感具有重要意义。

深圳市市政设计研究院有限公司承接了该项目的社会稳定风险分析工作。我公司接受委托后，成立了专题项目组。经过收集资料、现场调研、调查问卷、专家座谈、定性定量分析等调查方法，根据相关资料，按照《国家发展改革委办公厅关于印发重大固定资产投资项目社会稳定风险分析篇章和评估报告编制大纲（试行）的通知》的要求，编制了深圳地铁既有线出入口提升改造项目社会稳定风险分析报告。

1 编制依据

1.1 项目概况

1.1.1 项目名称、项目法人

1. 项目名称：深圳地铁既有线出入口提升改造工程。
2. 项目法人：深圳市地铁集团有限公司。

1.1.2 项目背景

截至 2020 年 3 月，深圳已形成由 1、2、3、4、5、7、9、11 等 8 条线路，总运营里程 303.4 公里的轨道交通网络，投入运营车站共 181 座，覆盖罗湖、福田、南山、宝安、龙华、龙岗、前海自贸区。客流持续增长，5 号线二期、9 号线二期开通后客流峰值超过 700 万人次/日。轨道交通已经成为市民最重要出行方式。

地铁出入口是为市民提供轨道服务和便捷出行的重要设施，是展现深圳地铁功能、设计质量和人文关怀的重要窗口。由于原有地铁设计规范和标准偏低，加上部分出入口在规划设计中受周边环境、地下管线等客观条件制约，导致我市地铁一期、二期及三期工程的出入口整体服务水平较低，与新时期城市高质量发展、展现先行示范的要求不相符。因此，提升和完善既有地铁出入口服务功能是重大民生工程，对我市建设先行示范区和国际标杆城市，进一步提升城市形象、提高市民生活幸福感具有重要意义。

2020 年 5 月 18 日，由深圳市轨道办向深圳市政府提请关于我市既有地铁出入口提升改造实施方案的汇报，会上原则同意对我市既有地铁出入口提升改造实施方案，要求在 2020 年底对该项目动工。

1.1.3 研究范围

综合考虑出行需求、迫切程度、工程实施条件、资金安排、对地铁运营影响等因素，计划从 2020 至 2022 年用 3 年时间，分三批完成提升改造，提升改造内容主要是地铁红线范围内的地面建筑景观设计、出入口加装自动扶梯及无障碍垂直电梯，出入口通道导向标识局部整

改及设计。具体计划如下：

2020 年实施改造 66 个出入口，涉及 47 座车站；

2021 年实施改造 90 个出入口，涉及 59 座车站；

2022 年实施改造 133 个出入口，涉及 86 座车站。

经梳理，第一批实施出入口改造的车站 45 个，涉及 34 座车站。

根据国家发改委《国家发展和改革委员会重大固定资产投资项目社会稳定风险评估暂行办法》第三条的规定，“项目单位在组织开展重大项目前期工作时，应当对社会稳定风险进行调查分析，征询相关群众意见，查找并列出现风险点、风险发生的可能性及影响程度，提出防范和化解的方案措施，提出采取相关措施后的社会稳定风险等级建议”。

因此本项目的研究范围主要是该 45 个出入口改造范围内受影响范围内的各利益相关方，以及受项目建设影响而产生的社会影响及其应对措施。

1.1.4 建设工期及工程投资估算

根据本项目的功能定位、设计年度以及深圳市政府对本工程的建设要求，计划 2020 年 12 月底首批车站出入口土建正式开工，2021 年 12 月底建成投入使用，建设总工期 12 个月。

- ★ 2020 年 7 月，完成工可研专家咨询；
- ★ 2020 年 8 月，完成初步设计评审；
- ★ 2020 年 12 月底，首批工程开工；
- ★ 2021 年 10 月，完成土建及设备改造；
- ★ 2021 年 12 月底，完成运营调试，投入使用。

资金来源为总投资的 20% 为自筹资本金，80% 为贷款。本项目建设期为一年。

1.2 分析依据和分析主体

1.2.1 分析依据

1. 基础资料

- (1) 中共中央办公厅、国务院办公厅关于建立健全重大决策社会

稳定风险评估机制的指导意见（试行）的通知；（中办发〔2012〕2号）；

（2）国家发展改革委办公厅关于印发《固定资产投资项目社会稳定风险分析篇章和评估报告编制大纲（征求意见稿）意见》的通知；（发改办投资〔2012〕2873号）；

（3）国家发改委关于印发《国家发展改革委重大固定资产投资项目社会稳定风险评估暂行办法》的通知；（发改投资〔2012〕2492号）；

（4）国家发展改革委办公厅关于印发《重大固定资产投资项目社会稳定风险分析篇章和评估报告编制大纲（试行）》的通知（发改办投资〔2013〕428号）；

（5）广东省发展改革委关于印发《广东省发展改革委关于印发重大项目社会稳定风险评估暂行办法的通知》（粤发改重点〔2012〕1095号）；

（6）广东省发展改革委《广东省发展改革委重大项目社会稳定风险评估暂行办法》；

（7）深圳市人民政府办公厅《深圳市重大事项社会稳定风险评估办法》（深办〔2008〕6号）；

（8）《深圳市城市总体规划（2010-2020）》；

（9）《深圳市国土空间规划（2016-2035）》在编；

（10）《深圳市综合交通体系规划（2013-2030）》；

（11）《深圳市城市建设与土地利用“十三五”规划》；

（12）《深圳市轨道交通线网规划（2016~2035）》；

2. 相关专题研究成果

（1）《深圳地铁既有线出入口提升改造项目可行性研究报告》；

（2）业主单位提供的其它研究成果资料。

1.2.2 分析主体

1. 分析责任主体

根据国家发改委的《国家发展改革委重大固定资产投资项目社会

《社会稳定风险评估暂行办法》第三条：“社会稳定风险分析应当作为项目可行性研究报告、项目申请报告的重要内容并设独立篇章”的规定，明确了编制社会稳定风险分析篇章的主体可以为项目可研报告、项目申请报告的另一主体；也可以为受可研报告、项目申请报告编制单位委托的工程咨询机构。深圳市市政设计研究院有限公司为该项目可研报告的编制单位，亦可负责编制本项目的社会稳定风险分析报告，因此分析主体是深圳市市政设计研究院有限公司。

2. 分析参与方及职责分工

本项目的分析参与方主要由深圳市市政设计研究院有限公司、深圳市发改委、交通局、规自局、生态环境局、政法委、轨道办、信访局、公安局等相关政府部门及专家组组成。

其中深圳市市政设计研究院有限公司负责按规定程序和要求对拟建项目的社会稳定风险开展分析论证，根据实际情况，采取多种方式听取各方面意见，分析判断并确定各相关专业风险因素及风险等级，编制出社会稳定风险分析报告。各专题报告编制单位负责各自相技术章节的审核工作。深圳地铁集团负责与政府相关部门、街道办、沿线企事业单位的协调沟通工作。政府各相关部门负责对职责范围内的风险因素及防范措施的的实际效果进行评价。专家组负责对报告的调研方法、风险因素、风险程度、风险权重、风险等级及结论进行审核论证。

3. 分析单位简介

深圳市市政设计研究院有限公司成立于 1984 年，隶属于深圳市地铁集团有限公司，是一家具有市政全行业、轨道交通、公路工程、建筑工程、城市规划、工程勘察综合、工程咨询、风景园林等甲级设计资质及施工图审查一类资质的国家高新技术企业。拥有“国家院士（专家）工作站”“国家级工程实践教育中心”“国家博士后科研工作站”“交通基础设施智能制造技术交通运输行业研发中心”“广东省新型桥梁结构工程技术研究中心”“陈宜言设计大师工作室”“国际低碳市政基础设施研究中心”，拥有全国工程勘察设计大师 2 人，各级领军人才及海外高层次人才 26 人，教授级高级工程师、博士和博士后 59

人。业务涵盖领域众多，在智慧城市、生态城市、海绵城市、综合管廊、有轨电车以及 BIM 技术等方面的研究、推广及应用走在行业前列。

坚持“优质高效、规范创新、顾客满意、持续改进”的质量方针，立足深圳、放眼全国，项目已延伸至全国 20 多个省市。设计出深圳彩虹大桥、深南大道、东莞大道、深圳市福田交通综合枢纽换乘中心、合肥南淝河大桥、伊朗德黑兰 BR06 特大桥等优秀项目。荣获“全国优秀工程勘察设计奖银奖”“全国优秀工程勘察设计奖铜奖”“深圳市优秀设计金牛奖”等国际、国家、部、省及市级各类优秀设计奖 300 余项。坚持科技创新驱动发展，先后荣获“国家科学技术进步奖”“建设部华夏建设科学技术奖”“广东省科技进步奖”“深圳市科学技术进步奖”等科技进步奖 30 余项；国内外发明专利和实用新型专利等自主知识产权 100 余项。

1.3 分析内容、研究目的

1.3.1 研究目的

地铁出入口是为市民提供轨道服务和便捷出行的重要设施，是展现深圳地铁功能、设计质量和人文关怀的重要窗口。为了深入贯彻落实科学发展观，坚持以人为本、执政为民，把实现好、维护好、发展好最广大人民群众根本利益作为决策的出发点和落脚点，正确处理改革发展稳定的关系，着力从源头上预防和化解社会矛盾，最大限度消除不和谐因素，保障和促进社会经济又好又快发展，需对社会稳定风险进行分析和评估。

在社会稳定分析过程中应充分发扬民主，深入调查研究，广泛听取意见，全面分析论证，科学客观评价，实事求是反映可能引发的各种社会稳定风险及其影响程度，并针对性地采取措施加强解释引导，预防和化解社会矛盾。同时把分析和评估结果作为决策的重要依据，实现决策的合法性、科学性以及民主性，达到项目建设的最终目标，维护社会稳定和谐发展。

1.3.2 分析内容

社会稳定风险分析篇章的编制工作，应把握从合法性、合理性、可行性、可控性等方面进行重点分析，坚持全面调查和重点分析相结合，定性分析和定量分析相结合，坚持经验借鉴与专业分析相结合，做到客观公正、方法适用、分析全面、措施可行、结论可信，确保取得实效。

合法性：重大决策是否符合党的路线方针政策，是否符合国家法律、法规和规章，是否符合党中央、国务院和省委省政府、市委市政府制定的有关文件精神；重大决策主体是否具有合法主体资格；重大决策审批手续是否合规合流程。

合理性：重大决策是否符合广大人民群众的根本利益，是否兼顾了人民群众的长远利益和现实利益，是否兼顾了相关利益群体的不同需求。重大决策所涉及的政策调整、利益调节的对象和范围界定是否准确，依据是否合理，给予当事人的补偿和其他救济是否合理，利益分配是否公平、公正，拟采取的措施是否必要、适当。重大决策是否保持了政策的连续性、相对稳定性以及相关政策的协调性，会不会引发地区、行业、群体之间的相互攀比。

可行性：重大决策是否与经济社会发展水平相适应，实施是否具备相应的财政保障能力，相关配套措施是否经过科学严谨周密论证，出台时机和条件是否成熟。重大决策是否充分考虑了群众的接受程度，是否超出了大多数群众的承受能力，是否得到大多数群众的认可。

可控性：重大决策是否存在公共安全隐患，会不会引发群体性事件、集体上访、会不会引发社会负面舆论、恶意炒作以及其他影响社会稳定的问题。评估主体是否能够准确识别可能产生的社会稳定风险，相关利益群体调查是否全面，风险点查找是否齐全，风险等级确定是否科学。是否针对风险因素制定了工作预案和应对措施以及相应的应急处置预案，预案和措施是否具有针对性、可操作性，是否能够落实，宣传解释和舆论引导工作是否充分。

1.3.3 分析范围和边界

本次分析报告主要分析的范围是本次项目所涉及的利害关系人，

包括，改造出入口的乘客、各出入口所在的区政府、地铁运营单位等。

2 风险调查

2.1 分析过程

根据中共中央办公厅、国务院办公厅《关于建立健全重大决策社会稳定风险评估机制的指导意见（试行）的通知》（中办发〔2012〕2号）、国家发展和改革委员会《关于印发国家发展改革委重大固定资产投资项目社会稳定风险评估暂行办法的通知》（发改投资〔2012〕2492号）、国家发展改革委办公厅关于印发《对重大固定资产投资项目社会稳定风险分析篇章和评估报告编制大纲（试行）的通知》（发改办投资〔2013〕428号）、《广东省发展改革委重大项目社会稳定风险评估暂行办法》（粤发改重点〔2012〕1095号）指导办法中的有关规定，并结合社会稳定风险评估特点，对分析评估程序进行整体设计，明确归纳总结后主要包括：

- （1）充分听取意见，调研一线资料；
- （2）梳理各类风险、全面分析论证；
- （3）确定风险权重，划分风险等级；
- （4）针对不同风险，给出相应化解和应对措施或预案；
- （5）编写分析报告，上报政府主管部门。

根据以上的分析程序，并结合本项目的特点，我们提出了本次的分析技术路线，详细见下图：

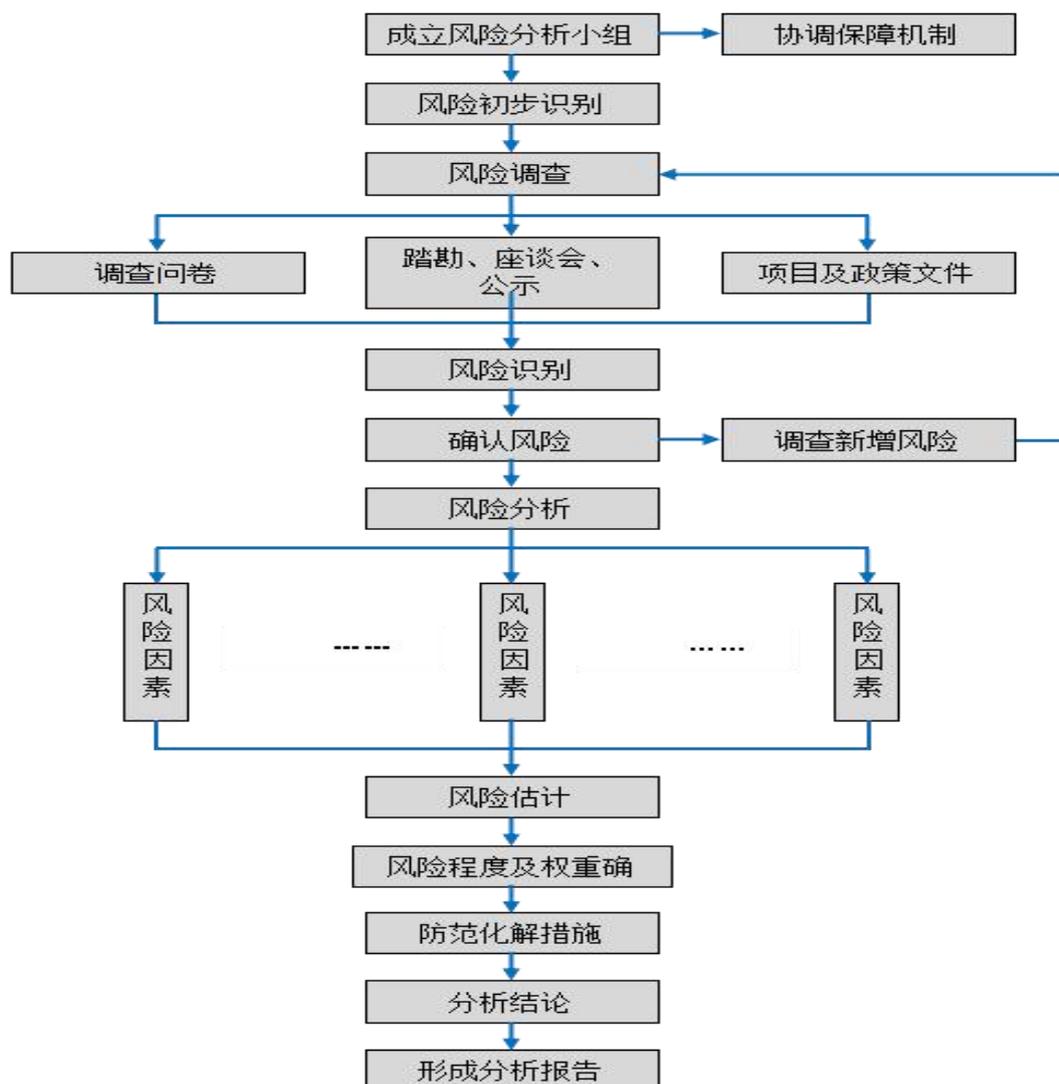


图 2.1 社会稳定风险分析技术线路图

2.2 风险调查方法

2.2.1 项目特点分析

1. 本项目改造范围涉及六个行政区，1 个自贸区，45 个地铁出入口，改造点较为分散，部分出入口距离周边附属建筑较近，注意施工过程中对环境、交通等影响。

2. 部分地铁出入口的站点位于新开通不久的线路，群众对于新开通不久的线路在短时间内再次进行改造会存在一定的疑问，关注媒体对该方面的报道，做好舆情监管，借助网络媒体这一平台，及时与大众进行沟通。

2.3 调查方案设计与实施

城市轨道交通作为一项重要的准公益性民生工程，为方便市民出行发挥着越来越巨大的作用，同时又与百姓的生活、工作等息息相关，对于建设实施过程中产生的社会及环境影响等问题更要吸收广大人民群众的意见与建议，基于此需展开相关的民意调查，深入实地向有关利益群体了解情况。调查的公开形式主要包括问卷调查、走访座谈以及听证会等形式。

本次工作结合该项目的特点，选择采用实地调研、收集资料、信息公示、问卷调查（公众参与）、专家评议、走访座谈等形式开展社会稳定风险调查工作，主要包括如下内容：

1. 指标抽样实地调研：根据实际情况分配指标权重，组织分析人员有针对性地对重点区域进行踏勘，对车站、地段等进行实地调研；
2. 收集资料：收集可研报告相关资料和信息，以及各有关单位、政府部门的相关文件；
3. 信息公示：采取在现场进行公示的方法，收集相关利益群体的反馈信息，从公众群体关注角度进行分析；
4. 问卷调查（公众参与）：针对百姓最为关注的交通、环境影响等社会问题展开问卷调查，收集第一手信息，了解百姓基本意愿；
5. 专家评议：聘请相关领域专家，提出意见与建议，帮助科学决策。
6. 走访座谈：召集沿线重要企事业单位、机关团体、专家学者、政府部门等展开专访或座谈会，了解相关信息，听取意见和建议。

2.3.1 收集资料

由业主单位主持召开项目启动会议，邀请与维稳相关的部门参与，包含项目设计单位、发改委、交通局、规自局、生态环境局、政法委、轨道办、信访局、公安局和沿线区政府等单位，提供可研报告、专题研究成果、其他相应规划审批文件、会议纪要、政策法规等相关资料。

2.3.2 信息公示

为了保证城市轨道交通项目的公开性、公正性、透明性，在项目信息公示阶段开展了大量的公众调查工作。公示为2个阶段：网络公示和现场公示。网络公示期间，收到部分群众反馈意见；现场公示期间，收到部分群众的反馈意见。

1. 第一阶段：项目网络信息公示
2. 第二阶段：稳评调查现场公示

2.3.3 现场踏勘

作为社会稳定风险分析工作的基础，现场踏勘为分析人员获得第一手资料，有助于直观认知并辨识建设项目选址与周围环境、相关规划的协调性。同时，风险源的识别是社会稳定风险分析的基础，结合本线特点和其他地铁项目中出现过的社会问题进行分析，我们组织了相关人员进行现场踏勘，对线路的走向、线站位、沿线居住、商业等情况掌握重要的前线资料，以便更加准确的识别风险源，确认有价值的调查对象。

2.3.4 意见反馈

1. 邮件反馈
2. 问卷调查

2.3.5 走访座谈

对于地铁建设中可能出现的特殊情况及居民和商铺的特殊困难问题，都要尽可能的了解上报并予以解决。本着因地制宜的原则，诚邀相关部门参与，包括项目业主、发改委、规自局、交通局、生态环境局、信访局、轨道办、维稳办和各地铁出入口所在的区政府等单位，根据需要开展走访或座谈会。

3 风险识别

3.1 调查结果与初步分析

3.1.1 支持程度分析

3.1.2 居民关注问题调查与分析

3.1.2.1 居民对项目的关注问题分析

3.1.2.2 居民对问题的关注度分析

3.2 各方意见采纳情况

通过踏勘、调研、走访、问卷、咨询等方式，并结合项目特点，根据国家发改委《固定资产投资项目社会稳定风险分析篇章编制大纲》中对风险因素的概括，将本项目收集到的主要风险因素点划分为以下 8 个大类，如表所示：

风险因素识别表

类别	序号	风险因素	成因	风险分布	影响表现及程度	本工程发生可能性	是否为主要因素
政策规划和审批程序	1	立项、审批程序	项目立项、审批程序过程不合法合规，未批先建。	建设单位管理过程中	行政部门处分及处罚；中等影响	本项目设计和审批程序严格按照相关规范要求开展。发生可能性很小。	否
	2	产业政策、发展规划	不符合国家产业政策和相关发展规划	线路立项及设计过程中	地方政府部门不支持；影响较大	本项目符合相关政策和规划的要求。发生的可能性很小。	否
	3	规划选线（选址）	线路走向方案或敷设方式得不到大多数群众的支持；车站位置设置得不到大多数群众的支持。	线路方案设计过程中	发生群体性事件，项目重新研究，影响项目进度；影响严重	本项目为既有地铁出入口改造，不涉及选线位置。	否
	4	立项过程中公众参与	环评审批中未开展公众参与	项目设计、建设和运营过程中	发生群体性事件；影响严重	环评认为《深圳市建设项目环境影响评价审批和备案管理名录》中不包含该项目类型，因此该项目不开展环评专题。	否
征地拆迁及补偿	5	土地房屋征收征用范围	土地房屋征收征用范围发生变化或者超出设计要求。	项目设计、建设过程中	发生阻工、上访事件；影响严重	该项目基本在原出入口区域进行改造，施工范围较小，部分车站涉及其他企业单位用地，需要做好协商沟通工作。	是
	6	土地房屋征收征用补偿资金	征地拆迁补偿资金的来源、数量不能得到保障，不能及时兑付。	项目建设征地拆迁过程中	发生阻工、上访事件；影响严重	本项目不涉及房屋征收；发生的可能性小。	否
	7	被征地农民就业及生活	丧失土地后，农民失去生存依赖的土地，生活方式发生变化，给予一次性补偿后，无固定收入来源，长时间生活受到影响。	征地后一段时间	发生上访事件；影响严重。	工程永久用地均为建设用地，不会占用耕地。	否
	8	安置房源数量和质量	安置房源数量和质量不符合要求。	移民安置期间	发生上访事件；影响严重	本项目不涉及房屋征收；发生的可能性小。	否
	9	土地房屋征收征用补偿标准	土地房屋征收征用补偿标准与当地市场价格水平不一致，地区存在差异。	征地拆迁过程中	发生阻工和上访事件；影响严重	本项目不涉及房屋征收；发生的可能性小。	否
	10	土地房屋征收征用补偿程序和方案	补偿方案可能与涉及群众和单位的意愿不一致。	征地拆迁过程中	发生阻工和上访事件；影响较大	征地补偿程序一般按照国家 and 地方相关规章制度进行；发生的可能性较小	否

类别	序号	风险因素	成因	风险分布	影响表现及程度	本工程发生可能性	是否为主要因素
	11	拆迁过程	因补偿标准矛盾导致拆迁困难，拆迁行为不规范，超出范围	征地拆迁过程中	发生阻工和上访事件；影响较大	本项目不涉及房屋征收；发生的可能性小。	否
	12	特殊土地和建筑物的征收征用	涉及征用宗教场所拆迁，引起宗教信仰者的不满	涉及宗教场所的征地拆迁	发生阻工事件；影响严重	本工程不涉及寺庙等重要的宗教场所征收征用。	否
	13	管线搬迁及绿化迁移方案	工程建设影响管线利用，迁移方案和相关单位要求不一致	涉及的管线搬迁及绿化迁移	协调时间增加，影响较小	本项目部分车站施工及恢复涉及出入口附近的管线改迁，发生的可能性中等。	是
	14	对当地的其他补偿	施工期间，可能会对当地的建筑物产生一定的影响	施工期间	发生阻工事件；影响较大	本工程对影响的建筑物均采取补偿措施，发生的可能性较小	否
技术经济	15	工程方案	工程方案与地方政府和相关标准不符	工程设计阶段	引起工期延长，资金浪费	本工程方案严格按照标准和规范设计。	否
	16	隧道工程施工引起地面沉降的影响，地下水漏失	地面沉降引起影响居民生活，影响顶部居民生产生活用水。	工程施工和运营阶段	发生上访事件；影响较大	本项目为既有出入口改造工程，做好施工监测，发生的可能性很小。	否
	17	资金筹措和保障	资金来源和数量没有保障	建设过程中	延缓工程进度，浪费人力及成本；影响中等	本工程建设资金均由安排，资金能够得到落实；发生的可能性很小。	否
环境影响	18	大气污染物排放	产生的废气污染物达不到排放标准和排放总量的要求	项目施工和运营过程中	环保部门处分和处罚；影响中等。	施工期有洒水降尘措施，出入口建成使用后对大气污染很小。发生概率小。	否
	19	水体污染物排放	废水排放达不到排放标准要求	项目施工和运营过程中	环保部门处分和处罚；影响中等。	本项目施工废水均采用污水处理设施处理达标后纳入市政管网排放。发生的可能性很小。	否
	20	噪声和振动影响	施工期各种施工机械作业和车辆运输产生的噪声和振动对附近居民生活环境产生不利影响。	施工和运营期	环保投诉、上访；影响较大	①参照同类项目，施工及运营期噪声均有可能出现超标情况。 ②施工期主要采取围挡和管理措施。参考同类项目，可能会出现噪音投诉情况。发生可能性较大。	是
	21	电磁辐射、放射线影响	项目产生的电磁辐射或放射线对附近居民生活环境的影响。	施工和运营期	放射性对周边环境和人群健康产生一定的影响，影响较大	本项目只涉及既有地铁出入口改造，该因素发生的可能性很小。	否

类别	序号	风险因素	成因	风险分布	影响表现及程度	本工程发生可能性	是否为主要因素
	22	固体废物及其二次污染（垃圾臭气、渗沥液等）	产生的固体废物污染环境和景观。	施工期和运营期	环保部门处分和处罚；影响中等	本工程施工期和运营期产生的固体废物均由地方环卫部门收集处理，发生的可能性很小。	否
	23	公共开放活动空间、绿地、生态环境和景观的破坏	工程建设对生态环境和景观产生一定的影响。	施工期	生态环境受到破坏，景观受到影响；影响严重	本项目对公共开放活动空间的破坏发生的可能性较小。	否
	24	水土流失	明挖段扰动地表导致水土流失，影响生态环境	施工期永久及临时用地	地表破碎，水土流失加重；影响较大	本项目为既有地铁出入口的改造；水土流失风险发生的可能性很小。	否
	25	生态敏感区	工程穿越生态敏感区未取得相关主管部门同意，采取的保护措施不到位。	施工期	违反法律法规的要求，影响生态敏感区的结构和功能；影响严重	本工程不涉及生态敏感区。	否
	26	野生动植物	工程占地破坏植被和动物栖息地，阻隔动物通道	施工期和运营期	植被破坏，动物数量减少，影响较大	本工程项目范围内为基本影响较小。	否
	27	土地复垦	临时用地不及时复垦	施工期	地表裸露，水土流失增加，影响较大	临时用地施工后若占用农用地的，将根据国家有关规定进行土地复垦，复垦时进行复垦设计，复垦后的土地以恢复农用途为原则。发生的可能性很小。	否
项目管理	28	项目“五制”建设不到位	项目“五制”建设不到位	施工期及运营期	管理体系不完善；影响中等	本项目建设均按“五制”执行，发生的可能性很小。	否
	29	项目建设单位六项管理制度	项目建设单位六项管理制度建设不到位	施工期及运营期	管理体系不完善，影响中等	本项目建设单位设置了相应的管理制度，发生的可能性很小	否
	30	施工方案	施工期间可能会对周边居民交通、生活环境产生一定的影响。	施工期	阻断交通，噪声扰民；影响较大	施工组织均充分考虑沿线的实际情况，经多方论证后以最优方案进行科学合理施工。发生的可能性很小。	否
	31	文明施工和质量管理	施工单位施工过程中可能会对沿线居民生活环境产生一定的影响。	施工期	阻断交通，扰民等；影响较大	项目在施工过程中的管理越来越受到群众的关注，地铁出行与人民生活息息相关，关注度也比较高。发生可能性中等。	是
	32	社会稳定风险管理体系	没有建立社会稳定风险管理体系，	施工期和运营期，	出现问题得不到及时处理；影响较大	本项目建立社会稳定风险管理责任和联动机制，制定应急预案。发生的可能性很小。	否

类别	序号	风险因素	成因	风险分布	影响表现及程度	本工程发生可能性	是否为主要因素
经济社会影响	33	文化、生活习惯	影响当地文化、生活和习惯	施工期和运营期	当地居民文化和生活习惯发生变化；影响较小	①本项目将成立项目部。施工队伍将严格进行文明施工培训和集中管理，不会与当地群众的风俗习惯产生冲突。 ②深圳本地人民以迁居人口为主，本地具有文化包容性，对外来人员文化包容性较好。发生风险的可能性很小。	否
	34	宗教、习俗	影响当地宗教活动及习俗	施工期及运营期	当地居民宗教信仰和习俗发生变化；影响较小		否
	35	就业影响	影响被征地农民的生活方式和就业方式	施工期和运营期	农民失去土地，转变就业方式；影响中等	沿项目不涉及占用耕地问题，发生风险的可能性很小。	否
	36	当地群众参与铁路建设	铁路建设用地不考虑利用当地劳动力	施工期	发生阻工事件；影响严重	本项目只涉及既有地铁出入口改造，不涉及正线建设。	否
	37	群众收入影响	群众收入水平减少	施工期和运营期	群众收入水平较少；影响较大	该项目建成后在一定程度上便利了群众的日常生活，对周边群众的收入不会产生不利影响。	否
	38	相关生活价格提高	施工人员的进驻导致物价水平提高	施工期和运营期	物价提高；影响中等	生活价格水平提高受市场需求调控，发生的可能性较小。	否
	39	对公共配套设施的影响	本工程建设影响沿线城镇的城市公共配套设施	施工期	公共配套设施的利用受到破坏；影响中等	该项目属于既有地铁出入口改造升级，对公共配套设施产生正面的影响。发生的可能性较小	否
	40	流动人口管理	流动人口增加，管理混乱	施工期	流动人口管理混乱，引起当地居民不满；影响中等	流动人口主要为施工人员，施工单位一般都有规范的管理制度。发生的可能性很小。	否
	41	商业经营影响	影响当地的商业经营	施工期和运营期	影响当地的商业经营状况	施工人员进驻生产生活促进当地商业经营，部分地铁口连接地下商业，封闭出入口时期会影响部分店铺的经营，加上疫情影响，今年商铺经营普遍处于低迷状态，该风险引发的可能性为中等。	是
	42	对周边交通的影响	工程建设过程中将增加沿线交通负荷，可能涉及既有道路改移，对沿线居民的生产和生活带来一定程度的影响。	施工期	影响居民的出行，发生阻工；影响较大	项目施工过程中部分站点需要占用旁边道路，对周边交通产生一定的影响。	是

类别	序号	风险因素	成因	风险分布	影响表现及程度	本工程发生可能性	是否为主要因素
安全 卫生	43	施工安全、卫生与职业健康	工程施工过程中可能爆破影响邻近居民房屋，导致发生开裂；施工过程中可能出现意外伤亡、传染病产生纠纷等。	施工期	发生阻工、上访事件；影响严重	本工程不会发生爆破影响房屋开裂和意外伤亡事件；但施工操作不规范、传染病预防措施疏漏，仍有可能出现意外伤亡、传染病产生纠纷。发生的可能性较大。	是
	44	火灾、洪涝灾害	工程建设导致火灾、洪涝灾害	施工期	发生火灾和洪涝灾害；影响严重	本工程设计过程中均考虑了消防和防洪要求，发生的可能性很小。	否
	45	滑坡、坍塌等地质灾害	项目实施导致滑坡、坍塌等地质灾害	施工期	发生地质灾害，影响严重	本工程选址、施工均考虑地质因素，需要做好基坑监测。发生的可能性低。	否
	46	运营安全	暴力恐怖事件，暴力恐怖引发的安全稳定风险；重大安全生产事故，重大安全生产事故引发的风险等。	运营期	发生安全事故，影响严重	本项目中运营安全主要集中在电扶梯以及垂直电梯的日常运营，运营公司加强了对设备的检修，发生的可能性较低。	否
	47	治安和公共安全	对当地的治安和公共安全产生影响	施工期	发生社会治安事件；影响较大	施工队伍均甄选自专业队伍，管理先进，运营期由深圳铁投集团管理，发生的可能性很小。	否
媒体 舆情	48	媒体舆论导向及其影响	媒体舆论进行负面报道	施工期以及运营期	发生负面舆论，引起居民恐慌	媒体舆论中曾经出现过对地铁出入口设置质疑的信息，该项目的修建对该质疑亦是积极的回应，是设计标准更利于民的体现，但对于新开通的地铁线的出入口改造可能会产生一定的舆论的负面影响，该风险发生的可能性为中等。	是

3.3 风险分析内容

根据国家发展改革委办公厅关于印发《对固定资产投资项目社会稳定风险分析篇章和评估报告编制大纲（征求意见稿）意见的通知》（发改办投资[2012]2873号）、《广东省发展改革委重大项目社会稳定风险评估暂行办法》（2012年12月13日发）分析内容主要包括以下四个方面：项目的合法性、合理性、可行性以及可控性。

3.4 风险因素与分析重点

根据实施细则对项目分析内容的要求，结合各风险因素的特点进行分析，得出各风险因素相应的分析重点，如下表所示。

风险事件及其影响判断参考表

类型	序号	风险因素	发生阶段	信息来源
征地拆迁及补偿	1	土地房屋征收征用范围	准备	可研报告
	2	管线搬迁及绿化迁移方案	准备	可研报告
生态环境影响	3	噪声和振动影响	实施	同类项目对比
项目管理	4	文明施工和质量管理	实施	同类项目对比
经济社会影响	5	商业经营影响	实施、运营	公众调查
	6	对周边交通的影响	实施	可研报告、专题报告
安全卫生	7	施工安全、卫生与职业健康	实施	同类项目对比
媒体舆情	8	媒体舆论导向及其影响	决策、准备、实施、运营	媒体舆情监管

3.5 风险分析方法

风险分析就是在充分掌握数据的基础之上，采用合适的方法对已识别风险进行系统分析和研究，判断风险发生的可能性（概率）、造成损失的范围和严重程度（强度）等。通常做法是依据风险度（重要程度）或风险大小（概率×强度）等指标对风险因素进行优先级排序，

为进一步分析或处理防范风险提供参考。

每个项目根据其特点可采用不同的分析方法，本项目拟采用风险概率-影响矩阵法和风险综合评价来进行分析，在充分掌握数据的基础之上，采用定性与定量相结合、综合性与技术性相结合的方式，分析风险发生的概率和风险影响的程度、确定风险因素的权重、评判风险等级。对已识别风险进行系统分析和研究，判断风险发生的可能性（概率）、造成损失的范围和严重程度（强度）等。通常做法是依据风险度（重要程度）或风险大小（概率×强度）等指标对风险因素进行优先级排序，为进一步分析或处理防范风险提供参考。

（1）风险概率-影响矩阵法

风险发生概率是指各风险因素引发风险事件的可能性，可采用 0~1 之间的数值来标度，数值越小表示发生可能性越低，数值越大表示发生可能性越高。风险发生概率评判标准可参考下表：

单因素风险概率（P）评判参考标准

概率等级	定量评判标准	定性评判标准
很高	$1.0 \geq P > 0.8$	极有可能
较高	$0.8 \geq P > 0.6$	很有可能发生
中等	$0.6 \geq P > 0.4$	有可能发生
较低	$0.4 \geq P > 0.2$	发生的可能性较小
很低	$0.2 \geq P > 0$	发生的可能性很小

风险发生的表现形式为风险事件，它是指对社会稳定造成或可能造成负面影响的各种群体性事件或个体极端事件。结合目前突发公共事件应急处置框架的类型划分、社会稳定风险预防处置的重心和中办发[2012]2号文关于决策事项整体风险等级的概念，我们将影响程度划分为五等级。

单因素风险影响（C）评判参考标准

风险影响等级	定量评判标准	定性评判标准

严重	$1.0 \geq C > 0.8$	在全国或更大范围内造成负面影响，需要通过长时间努力、付出很大代价才能消除
较大	$0.8 \geq C > 0.6$	在全市造成负面影响，需要通过较长时间、付出较大代价才能消除
中等	$0.6 \geq C > 0.4$	在当地造成负面影响，需要通过一定的时间、付出一定的代价才能消除
较小	$0.4 \geq C > 0.2$	在当地造成负面影响，但可在短期内消除
微小	$0.2 \geq C > 0$	在当地造成很小负面影响，通过宣传解释和说服即可消除

根据国际标准化组织关于风险的思想，风险程度是指风险发生概率和风险影响严重的组合，评判标注可参考下表：

风险程度（ $R=P \times C$ ）评判参考标准

风险程度	定量评判标准	定性评判标准
重大	$R > 0.64$	可能性大，社会影响和损失大，影响和损失难以接受，必须采取积极有效的防范化解措施
较大	$0.64 \geq R > 0.36$	可能性较大，或社会影响和损失较大，影响和损失是可以接受的，需采取一定的防范化解措施
一般	$0.36 \geq R > 0.16$	可能性不大，或社会影响和损失不大，一般不影响政策的可行性，硬采取一定的防范化解措施
较小	$0.16 \geq R > 0.04$	可能性较小，或社会影响和损失较小，不影响政策的可行性
微小	$0.04 \geq R > 0$	可能性很小，且社会影响和损失很小，对

政策影响很小

根据判断的风险发生概率等级和风险影响等级，运用风险概率-影响矩阵对单个风险因素进行分析，判定其风险等级。实践中，为便于快速的评判风险因素的风险程度，通常使用风险发生概率-影响矩阵。

风险发生概率-影响矩阵

风险程度 (R)		风险发生概率 (P)				
		1 (很高)	0.8 (较高)	0.6 (中等)	0.4 (较低)	0.2 (很低)
风险影响 (C)	1 (严重)	1	0.8	0.6	0.4	0.2
	0.8 (较大)	0.8	0.64	0.48	0.32	0.16
	0.6 (中等)	0.6	0.48	0.36	0.24	0.12
	0.4 (较小)	0.4	0.32	0.24	0.16	0.08
	0.2 (微小)	0.2	0.16	0.12	0.08	0.04

注：重大风险：红色；较大风险：橙色；一般风险：黄色；较小风险：绿色；微小风险：蓝色。

(2) 综合风险指数评价法

项目综合风险的确定是在风险估计的基础上，运用综合风险指数法进行计算：首先应判断各个风险的权重，根据权重和单风险因素的风险程度进行加权计算，得到整个项目的总体风险，具体如下表：

项目综合风险计算表

风险因素	权重	风险程度					风险指数 (T)
		等级 1	等级 2	等级 3	等级 4	等级 5	
W	I	分值 1	分值 2	分值 3	分值 4	分值 5	I×R
W1							
W2							
.....							
合计							

根据以上矩阵即可计算整个项目的综合风险，进而根据项目的风险等级标准确定整个项目的风险等级。

3.6 风险等级的划分

根据中共中央办公厅、国务院办公厅《关于建立健全重大决策社会稳定风险评估机制的指导意见（试行）的通知》（中办发〔2012〕2号）、国家发展和改革委员会《关于印发国家发展改革委重大固定资产投资社会稳定风险评估暂行办法的通知》（发改投资〔2012〕2492号）、国家发展改革委办公厅关于印发《对重大固定资产投资社会稳定风险分析篇章和评估报告编制大纲（试行）的通知》（发改办投资〔2013〕428号）和广东省的相关规定进行，根据国家发展改革委印发的暂行办法要求，社会稳定风险等级分为3个等级，即：高风险、中风险、低风险。

高风险：大部分群众对项目有意见、反应特别强烈，可能引发大规模群体性事件。

中风险：部分群众对项目有意见、反应强烈，可能引发矛盾冲突。

低风险：多数群众支持但少部分人对项目有意见，通过有效工作可防范和化解矛盾。

4 风险分析

4.1 个性分析

经梳理，出入口改造形式分为以下几种：

车站形式	改造形式	车站及出入口	出入口数量
地下站	外拓出入口	深大 A3 口、白石洲 C 口、登良 D 口、通新岭 D 口、坂田 B 口	5
	宽楼梯出入口改建	固戍 C、D 口、翠竹 B1 口	3
	窄楼梯出入口改建	西丽 A 口、大新 B、C1 口、白石洲 A 口、东角头 D 口、桃源村 C 口、侨城北 B 口、固戍 E 口、宝安中心 D 口、华强路 C 口、少年宫 F1 口、益田 C 口、侨香 A 口、农林 A 口、莲花村 B1 口、香梅 C 口、翠竹 D 口	17
	仅增设垂梯	深大 A4 口、大学城 D 口、宝体 C 口、新安 E 口、莲花村 B2 口、香梅 A1 口、上梅林 G 口、华新 E 口、老街 B 口、田贝 A 口、吉祥 A 口、上水径 E 口	12
	新增出入口	少年宫 A 口、深圳湾公园 A 口、C 口	3
	增加风雨连廊	高新园 C、D 口	2
高架站	增设扶梯	沙井 A 口、木棉湾 D 口、横岗 B 口	3
合计			45

改造形式的不同，对社会稳定风险的影响因素也不同，对不同的改造形式做如下分析：

（1）宽出入口改建形式：

序号	车站名称	分析内容	涉及的风险因素
1	翠竹站-B1 口	B1 出入口新建垂梯位于绿地内空间充裕,能满改造需要,且绿地内地下无重大管线,可减小前期工程量。	
2	固戍 C、D 口	在原预留扶梯机位上新增下行扶梯,若考虑全封闭施工,考虑对连通的商业街中的店铺的经营影响。	商业经营

（2）外拓出入口形式

序号	车站名称	分析内容	涉及的风险因素
1	通新岭 D 口	该站 D 口位于公共绿地内，施工期间对公共绿地的占用及破坏，会对项目的生态环境舆论产生一定的影响，该出入口施工区域均位于绿化带及人行道区域，施工中无需占用机动车道，对交通疏散无影响，该出入口周边主要有深圳市妇幼保健院、深圳实验学校、国城花园及南天二花园等人群，若施工期间全封闭状态，考虑对该部分住宅、通勤、学生、以及就医等人群的沟通与安抚工作。	
2	深大 A3 口	A3 出入口周边空间充裕，离机动车道距离较远，能满足 A3 出入口改造需要，无交通疏散风险，深大站客流较大，且 A3、A4 口均在改造范围内，若全封闭施工，关注该站在上下班以及晚间高峰期的人流聚集问题，以及对运营的压力。	公众参与、运营组织压力
3	白石洲 C 口	该站改造 C 出入口东侧为小区围墙，改造需入侵小区用地范围，需要做好该部分用地权属的沟通工作，施工期间占用人行道及绿化带，对交通疏散影响较小。	占地
4	登良 D 口	现状 D 出入口布置绿化带内，位于蔚蓝海岸花园东侧。	
5	通新岭 D 口	外拓出入口，在 D 出入口通道转角位破除部分侧墙和围护，与现出入口通道平行布置下行扶梯及电梯。新增下行扶梯出地面部分与电梯合设。改造后解决了从 D 口进出站的乘客对无障碍的需求。	

(3) 仅增设无障碍电梯

序号	车站名称	分析内容	涉及的风险因素
1	深大 A4 口	结合 A3 口增加扶梯，垂梯设置于通道临近 A4 口一侧。	

序号	车站名称	分析内容	涉及的风险因素
2	大学城 D 口	该出入口直接与益田假日里地下商场连通，在原楼梯南侧破除部分围护及侧墙增设一部垂梯，若全封闭施工，考虑该商场的商业经营影响。	商业经营
3	宝体 C 口	在预留人防连通口处增设通道设置垂直电梯，对周边管线无影响，施工方法较为简单，占用绿化带及人行道区域，交通疏解压力较小。	
4	新安 E 口	E 出入口周边绿地充裕，能满足 E 口改造需要；	
5	莲花村 B2 口	利用彩田路与红荔西路交叉口东南侧的街角绿化带增设置一部垂直电梯，空间较宽敞。	
6	香梅 A1 口	现状 A1 出入口布置在中投国际商务中心门前广场上，中投国际商务中心门前广场场地宽裕，能满足 A 口改造需要，方案简单。	
7	上梅林 G 口	仅增设无障碍电梯，在原有人防联通口处外扩建增设 1 部垂梯。	
8	华新 E 口	现状 E 出入口位于华强北路东侧人行道上绿化带内，无需占用机动车道，方案简单。	
9	老街 B 口	采用增设垂梯的改造方式，东侧紧贴商业，西侧人行道宽 6m，能满足 B 口改造需要。	
10	田贝 A 口	A 口位于绿化内部条件宽裕。	
11	吉祥 A 口	建议采用高架增设扶梯改建的改造方式，方案简单，但增设扶梯侵入了医院红线，需要协商。	占地
12	上水径 E 口	E 出入口新增垂梯位于半坡人行隧道口，空间充裕，满足建造需求；提升改造之后，E 口设置为楼梯加两部垂梯，在一定程度上满足了行动不便人群的出行需求。	

(4) 窄出入口改建

序号	车站名称	分析内容	涉及的风险因素
1	西丽 A 口	出入口周边空间充裕，离机动车距离较远，能满足该站地铁口改造需要，新增双跑楼梯及电梯对原出入口影响较小。	
2	大新 B、C1 口	该站待改造地铁口距离周边小区较近，若全封闭施工，需要考虑对周边居民、通勤人员出行的影响，且施工时，注意噪声及振动对周边敏感点的影响。	公众参与、噪声及振动
3	白石洲 A 口	现状 A 出入口布置在深南大道东北侧绿化带内，位于金三角大厦西侧。A 出入口与周边金三角大厦距离 53m。	
4	东角头 D 口	该站改造 D 口方案扩建位置入侵医院围墙，须与远方协商，出入口施工区域占用湾厦路西侧人行道，需做好交通疏导，施工位置距离医院敏感点较近，注意噪声、振动等对环境的影响，若全封闭施工，考虑就医人群以及通勤人群的影响。	占地、噪声及振动
5	桃源村 C 口	C 出入口周边空间充裕，距离其他建筑距离较远，能满足 C 口改造需要	
6	侨城北 B 口	出入口周边空间充裕，距离周边其他建筑较远，能满足 B 口改造需要	
7	固戍站 E 口	该站 E 口距离路口 70m，且周边改造条件较好，影响较小。	
8	宝安中心 D 口	现状 D 出入口布置在宝安区公共文化艺术中心西南侧绿地上，中心西南侧绿地面积充裕，能满足 D 口改造需要，且绿地内地下无重大管线，可减小前期工程量。出入口改造借用地下通道疏散，无需另设楼梯间出地面，减小占用道路空间，但需要与宝安区公共文化艺术中心协调下沉广场工期，保证连接通道同期建设开通。	

序号	车站名称	分析内容	涉及的风险因素
9	华强路 C 口	该站 C 口改造方案不改变出入口外轮廓，凿除楼梯，增设下行扶梯，电梯通道增设楼梯，该地铁站人流较大，若全封闭施工，考虑大客流对运营的影响。	
10	少年宫 F 口	该站 F 出入口距离机动车边线约为 8.2m，内侧为莲花山公园，内侧为小广场，空间富余，方案简单，交通疏解压力较小。	
11	益田 C 口		
12	侨香 A 口	该站现状 A 出入口中旅国际公馆 4 号门前广场场地宽裕，能满足 A 口改造需要。	
13	农林 A 口	A 出入口外侧管线涉及管线改迁，出入口拓宽后导致人行道剩余约 1m，外侧空间条件差，出入口与深南中学外墙之间约有 9.2m，内侧条件充裕。	
14	莲花村 B1 口	B1 出入口西侧人行道空间较窄，改造方案不改变 B1 出入口外轮廓，凿除楼梯板，增设一部下行扶梯，方案简单。	
15	香梅 C 口	C 口位于车站北象限，有市政大厦，出入口施工区域均位于绿化带及人行道区域，施工中无需占用机动车道。	
16	翠竹 D 口	D 出入口新建楼梯侵占医院用地 120 m ² 需协商。	占地

(5) 新增出入口

序号	车站名称	分析内容	涉及的风险因素
1	深圳湾公园 A、C 口	新建出入口，对原出入口无影响。	
2	少年宫 A 口	新建出入口，对原出入口无影响。	

(6) 增设扶梯

序号	车站名称	分析内容	涉及的风险因素
1	木棉湾 D 口	建议采用高架增设扶梯改建的改造方式，在原扶梯北侧增设钢柱新增扶梯，影响较小。	
2	横岗 B 口	建议采用高架增设扶梯改建的改造方式，方案简单，影响较小。	
3	沙井 A 口	A 出入口东侧空间充裕，能满足 A 口改造需要，需占用部分人行通道，改造方案较为简单，交通疏散影响较小。	

4.2 共性分析

除上述风险因素外，对于施工过程中，还涉及到共性的风险因素，例如施工机械的噪声和振动，施工安全，文明施工和质量管理等因素。

(1) 管线搬迁及绿化迁移方案风险

部分车站出入口改造涉及地下管线改迁工作，管线改迁与居民的日常生活密切相关，也对后续的施工活动产生影响，本项目对地下管线的勘探排查工作进行比较细致，出入口的改造方案中也考虑了管线改迁的因素。

(2) 噪声和振动影响风险

1) 施工期噪声及振动影响

施工噪声包括现场施工产生的噪声和车辆运输产生的噪声。施工过程中将动用挖掘机、空压机、钻孔机、风机、打夯机等施工机械，这些施工机械在进行施工作业时产生噪声，成为对邻近敏感点有较大影响的噪声源。这些噪声源有的是固定源，有的是现场区域内的流动源。

按照交警部门的管理规定，物料和弃土等重型车辆运输只能在夜间进行。混凝土浇注等工艺要求必须连续施工。同时，混凝土浇注条件要求环境温度小于 32℃，深圳天气炎热，夏季只得夜间施工。在噪声敏感区夜间施工扰民问题会比较突出。

类比调查可知，施工机械产生振动的影响范围在距振源 30 米之内。对周围陈旧房屋内居民的正常生活可能有影响，对较好建筑内的居民

影响不大。根据对以往地铁施工现场的实际调查和监测，施工期除爆破作业外，振动影响相对较小，且普遍达标。

因此，施工期间，施工现场周边的居民点、学校以及医院等敏感点会受到影响，主要影响因素是噪声。

2) 同类项目风险分析

环境问题与居民的生活息息相关，因地铁建设及运营过程中所引起的噪声、振动影响了居民生活，被其投诉、抵制，这在各地也曾经出现过。

[关于在建5号线地铁噪音扰民的投诉\(杨枝北苑小区\)-寒山闻钟-苏州...](#)

4回帖数：- 发表时间：2018-12-24

每次隆隆声的时候感觉家里的地面也在震动，思来想去应该是在建地铁5号线的缘故，现在还没通车就这么大的声音了。以后让我们怎么住？本人的睡眠本来就on不好，这几天都没法...

中国苏州网 - www.12345.suzhou.gov.cn/b... - 2018-12-24 - 快照

[求助：为修建地铁,每天24小时的噪音,让我即将崩溃！默认讨论版...](#)

求助：为修建地铁，每天24小时的噪音，让我即将崩溃！

西祠胡同 - www.xici.net/d68103... - 2008-4-3 - 快照

[2013年长沙市交通警察面试热点分析:浅谈建地铁噪音大粉尘多...](#)

Word文档 - 2页 - 下载需要7.8豆元

2013年长沙市交通警察面试热点分析:浅谈地铁噪音大、粉尘多某市建地铁,噪音大,粉尘多,对附近居民完成很多影响,居民反映强烈,有时甚至到工地聚集闹事,如果你是该...

豆丁网 - www.docin.com/p... - 2014-1-25 - 快照

[云趣园一区北面半夜12点还在修地铁,噪音很大 政风行风热线_回龙观...](#)

我是云趣园一区5号楼的业主，小区北面现在正在修地铁，这本是一件好事。但是最近一段时间，每天晚上10点后，通常要到凌晨2点还在修地铁。由于修地铁要使用挖土机、起重...

回龙观社区网 - fuwu.hlgnet.com/ask... - 2012-4-28 - 快照

[哈尔滨修地铁工程噪声扰民,居民区半夜不停工,铁管巨响吓坏婴儿...](#)

...

[全国网络媒体纷纷曝光北京地铁大兴线震动扰民严重事件_百姓声音_...](#)

49回帖数： - 发表时间：2011-01-02

我们的记者颜维琦查阅了关于地铁震动污染防治的有关标准，发现其已经很难适应目前我国地铁建设的现状。正如清华大学土木工程系高级工程师王宗纲在接受我们的记者采访时所...

天涯社区 - [bbs.tianya.cn/p...](#) - 2011-1-2 - 快照

[离地铁近晚上是不是会感到地铁的震动？ - 安居客房产问答](#)

离地铁近晚上是不是会感到地铁的震动？ 635501493_EM348 除非是距离过近，否则是不会有太大影响的 1、不与业主站在一边搞双簧，坚决和我的客户同仇敌忾2、不胡乱分析市...

安居客 - [www.anjuke.com/qa/v...](#) - 2014-12-22 - 快照

[全国网络媒体纷纷曝光北京地铁大兴线震动扰民严重事件_编辑记者_...](#)

7回帖数： - 发表时间：2011-01-02

“对震动和噪音的影响有没有检测过？结果什么时候能够公布？”..... 对于北京地铁大兴线具体的规划设计和施工建设部门而言，居民们的上述疑问似乎应该不难回答，但是居民们...

天涯社区 - [bbs.tianya.cn/p...](#) - 2011-1-2 - 快照

[地铁系统振动监测当真无用？](#)

前些日子听到有人评价地铁风机振动监测无用之说，大致意思为：振动监测主要监测风机内置电机轴的振动。由于区间射流风机通过安装支架与结构顶板连接，风机运行时安装支架...

搜狐公众平台 - [mt.sohu.com/2016082...](#) - 2016-8-24 - 快照

搜狐：北京地铁大兴线“震动”引发不满 居民签名抵制

2011-1-2 01:32(记者朱开云)昨日上午10时许,大兴区青岛嘉园小区百余名居民齐聚小区东侧,签名抵制地铁大兴线的“震动”污染。业主怀疑外墙皮脱落、房屋出现裂痕均与地铁震动有关。

腾讯网：北京地铁大兴线“震动”引发不满 居民签名抵制

2011-1-2 01:32(记者朱开云)昨日上午10时许,大兴区青岛嘉园小区百余名居民齐聚小区东侧,签名抵制地铁大兴线的“震动”污染。业主怀疑外墙皮脱落、房屋出现裂痕均与地铁震动有关。

新浪：小区居民怀疑房屋裂痕与新地铁有关

2011-1-2 01:32(记者朱开云)昨日上午10时许,大兴区青岛嘉园小区百余名居民齐聚小区东侧,签名抵制地铁大兴线的“震动”污染。业主怀疑外墙皮脱落、房屋出现裂痕均与地铁震动有关。

网易：大兴线“震动”引发居民不满

2011-1-2 01:30(记者朱开云)昨日上午10时许,大兴区青岛嘉园小区百余名居民齐聚小区东侧,签名抵制地铁大兴线的“震动”污染。业主怀疑外墙皮脱落、房屋出现裂痕均与地铁震动有关。

(3) 文明施工和质量管理

文明施工是一个让外界了解项目、了解建设单位的一个窗口，通过文明施工程度，可以体现一个建筑企业的精神风貌、管理水平、思想内涵。建筑工程行业目前出现了一阵技术热和资金涌的现象，但在安全文明施工上却出现了意识严重不到位的情况。例如，对施工人员进行招聘时，往往对其技能水平要求不高，且多数企业未对工人的安全文明意识进行培训。此外，安全文明施工缺乏一定的外部环境，部分建筑工程的施工现场非常脏乱，建筑垃圾随意堆放，工具与设备也

未按要求进行收纳，更未设置安全警示牌等必要标志。

质量与安全管理是工程项目施工管理重要的管理内容，一旦发生质量与安全事故，将给企业带来直接和间接的损失，对项目和政府造成负面影响。

（4）商业经营影响风险

该项目部分出入口距离周边商业或是商业连接通道很近，若全封闭施工，则需要考虑对该部分商户的影响，其商业影响主要体现在是否考虑了商户经营者的现实利益及特殊诉求，个别收入较好的商铺补偿的协商是否合理，地铁施工、围挡给商铺带来的客流及收入影响等等。

（5）对周边交通的影响风险

1) 该项目大部分出入口的改造只占用部分绿化道及人行道，交通疏解压力较小，个别站会占用出入口外的机动车道，对于该部分车站需要提前做好交通疏解方案，并通过各种渠道进行发布，避免因信息不及时造成交通方面的拥堵，对居民出行造成一定的困扰。

2) 同类项目引起的风险分析

根据以往同类项目分析，在地铁的修建过程中总是存在质疑的声音，若无合理的交通疏解措施或及时处理反应的问题，在舆情方面容易越演越烈，容易引起民众较大的不满。

新旧地铁施工导致交通堵塞 电摩无人管理

作者: tangzhenwen2 2018-11-13 15:21 [查查吧]: www.chachaba.com

- 1 无人超市加盟
- 2 无人售货店加盟
- 3 sat新旧对比
- 4 无人售货机
- 5 新旧sat换算
- 6 地铁施工
- 7 库存管理
- 8 上网行为管理
- 9 新旧木托盘
- 10 人力资源管理
- 11 管理课程
- 12 玻璃栈道施工
- 13 交通堵塞
- 14 新旧车置换
- 15 皮肤管理
- 16 塑胶跑道施工
- 17 新旧车辆车损险
- 18 皮肤管理是什么
- 19 新旧挤塑板区别
- 20 皮肤管理加盟
- 21 新旧轴承型号
- 22 钢板桩施工
- 23 硅pu篮球场施工
- 24 地铁跑酷下载

地铁本来是为了缓解地铁交通压力才设计建设的便民服务,但是,深圳市民最近则是因为地铁施工的问题受到了很大的困扰。原因就在于,地铁十一号线把原本通往滨海大道的车流出入口封闭了,目前只剩南山大道一个出入口,高峰时段人流车流混杂在一起,容易引发交通事故。一起来看看。

近日,有市民在深圳论坛发帖投诉地铁11号线把原本通往滨海大道的车流出入口封闭了,目前只剩南山大道一个出入口,高峰时段人流车流混杂在一起,容易引发交通事故,对行人及车辆均存在安全隐患。

9月29日,市民yaluday在深圳论坛以《地铁修建不顾周边社区民生工程吗?》为标题发帖,举报已建地铁11号线把滨海大道的车流出入口封闭,只剩南山大道一个出入口;而新建地铁12号线将汇集更多人流车流拥堵在一起,仅当前上下班高峰时段在社区门口进出就需要花费10-20分钟,拥堵之外还对行人安全造成影响,建议主管部门重新审核12号线地铁口的位置,尽早恢复滨海大道出入口,合理疏导车流和人流。同时,市民还反映,地铁口附近存在很多拉客的电动车,无人管理,时常引发交通混乱。

我不能理解修地铁而造成的交通堵塞 (2008-07-20 23:03:07)

转载

标签: 修地铁 交通堵塞 杂谈

昨天早上去上班,想着星期六路上车不多,所以会比平时顺畅些快些。平时一小时零十来分的车时在星期六只要四十分钟便能到达。故在八点才上车。谁料,车刚开出布吉龙珠花园的站台就开始堵。以蜗牛的速度过菜超花园行至海关入口时,看到两公交车碰撞事故。本以为这是导致塞车的主要原因,其实却不然。进关以后看到原本就狭窄的道路中间都给生生的封起来了。从关口一直到进北环的岔路口,双方向只留下两条半车道。使本来就是瓶颈口的关口更加水泄不通。公交车,私家车,在加上进出农批市场的车辆,真是车车不息。正常情况下最多十分钟能走完的路程足足走了一个小时车子才脱离重围。无可奈何地看着时间流过,接近了上班时间,心中不免有些懊恼。而我所坐的公交车全路段差不多都因修地铁而封了部分道路。从现在的海关开始,过笋岗,在八卦岭体育馆那段修路,过市话大厦到莲花二村、关山月美术馆这段也修路。我想着如果在两三年之内一直都是这样塞下去,每天上班为了防止塞车而迟到我是不是天不亮就要起床去赶第一班公车呢?一天二十四小时,我要用六小时来耗在车上吗?每每遭遇塞车,就冲动的想回老家随便找个事做算了,也不至于这等烦。

交通出行

郑州市现在建地铁所造成的交通影响该怎么办？

就郑州市而言，交通堵塞严重。每天会在不同的路段出现堵车现象。在文化路北段每天都会出这种情况：一亮车要经过东风路与文化路口就要花上10分钟的时间，可想而知，现在在建地铁我想会对交通造成更大的不便，那有关部门该采取怎样的措施呢？？

最佳答案

① 本回答由提问者推荐



星星 9级

2008-03-17 回答

为了长久的打算,暂时的拥堵也是可以理解的.地铁建成了将大大缓解地面交通的压力.这是好事

👍 0

💬 0

(6) 施工安全风险

1) 施工安全影响分析

该项目在工程施工中难以避免会存在施工安全、卫生与职业健康方面的风险，但是由于深圳轨道交通已经积累了数条轨道交通线的建设经验，只要在施工中格按照施工的有关规定、规范和规程开展工程施工；在施工期和运营期各类机械作业，均应按照有关规定、规程和标准采取安全防护等措施，该类风险可以得到有效控制。施工单位对施工人员的安全防护措施及费用严格遵守标准，不得挪作他用。

(7) 媒体舆论导向及其影响风险

从搜索信息来看，媒体对该项目的报道较少，但之前曾在网络上有群众关于地铁出入口上下搭乘地铁不方便的讨论，反响激烈，该项目是对既有地铁出入口的升级改造，建成后对居民的出行便利将会有大幅度提升，形成良好的媒体舆论环境。

另外，目前媒体行业发展迅猛，尤其是直播、微信、朋友圈等新媒体的发展，网络消息的传播速度飞速，受部分人围观和消极心理影响，对于负面的消息和有歧义的消息传播速度和影响程度更是惊人。借助媒体这一良好的沟通平台，使项目单位可以及时了解利益相关者的诉求，通过媒体与他们进行沟通，避免引发社会矛盾。

4.3 综合风险分析

4.3.1 风险分析方法

通过采用定性与定量相结合的方法，找出主要风险因素，并对每个主要风险因素的风险程度进行分析、预测和估计，层层剖析引发风险的直接和间接原因，预测和估计可能引发的风险事件，分析其引发风险事件的可能性，估计发生的概率，评价影响程度（后果），判断发生的时间、形式、风险程度。

主要风险因素的估计，可对风险概率、影响程度和风险程度进行定性和定量的分析评判，也可以根据专家经验确定。根据风险程度进行排序，揭示主要风险因素的风险程度。其中风险概率主要是指该风险转化为社会稳定风险事件的可能性，风险概率估计通常采用主观概率方法，主观概率估计是基于报告编制人员、专家的经验 and 知识或类似事件的比较推断风险概率。风险影响程度是指该风险因素影响规模、影响时间、群众承受能力等综合情况。

按照风险因素发生的可能性，可将风险概率划分为很高、较高、中等、较低、很低五档，可依据经验或预测进行确定。按照风险发生后对社会影响的大小，将风险影响划分为严重、较大、中等、较小、可忽略五档。每个单因素的风险程度可划分为重大、较大、一般、较小和微小五个等级。

风险概率等级表

概率等级	参考依据	表示
很高	几乎确定（约 80%-100%）	S
较高	很有可能发生（约 60%-80%）	H
中等	有可能发生（约 40%-60%）	M
较低	发生的可能性很小（约 20%-40%）	L
很低	发生的可能性几乎没有（约 0%-20%）	N

风险影响程度等级表

影响程度等级	参考依据	表示
严重	关系到相关群体的基本权利、重大利益；风险影响的规模大，涉及人数众多；影响时间长；可能引起严重风险事件，造成极大负面影	S

影响程度等级	参考依据	表示
	响。	
较大	关系到相关群体的重要权利和利益；风险影响规模较大，涉及人数较多，影响时间较长；可能引发较大风险事件，造成较大负面影响。	H
中等	对相关群体合法权益构成不利影响；风险影响规模中等，涉及一定数量人群；可能引发一般风险事件，在当地造成一定负面影响。	M
较小	风险影响规模较小，涉及人数较少，影响时间较短；可能零星引发一般风险事件，局部范围造成不利负面影响。	L
可忽略	风险影响规模有限，涉及个别利益相关者，可能发生个别矛盾，影响短时间可以消除。	N

4.3.2 单因素风险估计

4.3.3 权重的确定

为了区分风险因素对项目本身影响的大小，一般给风险因素划定一个等级。按照风险事故发生后果的严重程度，给每个风险因素的权重 I 进行取值，取值范围为[0,1]，I 取值越大表示该风险因素在项目中的重要性越大，所有风险权重累加为 1。

在综合分析和参考民意调研的基础上，我公司组织了专家组对本项目风险的权重进行加权打分，在得到各位专家所给出的风险权重评分后，将评分结果加总，除以专家人数，即该因素最后的权重评分结果。确定该项目各社会稳定风险因素权重见下表。

4.3.4 综合风险估计

项目综合风险的确定是在风险估计的基础上，运用综合风险指数法进行计算：首先应判断各个风险的权重（I），根据权重和单风险因素的风险程度（R）进行加权计算，得到整个项目的总体风险。

风险等级判断参考标准表

风险等级	高风险 (重大负面影响)	中风险 (较大负面影响)	低风险 (一般负面影响)
风险程度	2 个或及以上重大或 5 个及以上较大单因素风险。	1 个重大或 2 到 4 个较大单因素风险。	1 个较大或者 1 到 4 个一般单因素风险。
整体风险指数	>0.64	0.36-0.64	<0.36
调查结果	采用面向特定对象征求意见的方式，征求意见结果，明确反对者超过 33%。	采用面向特定对象征求意见的方式，征求意见结果，明确反对者占 10%到 33%。	采用面向特定对象征求意见的方式，征求意见结果，明确反对者低于 10%。
可能引发的事	大规模群体性事件，如围堵施工现场、堵塞交通、	一般性群体事件，如集体上访、静坐请愿、非法集会、	个体矛盾冲突，如个体信访、网络发布、散发宣传

件	冲击党政机关、集体械斗、聚众闹事、人员伤亡等。	集体散步、示威等。	片、挂横幅等。
风险事件人数	单次事件 200 人及以上	单次事件 10-200 人	单次事件 10 人以下

一般而言，综合风险分值低于 0.36 时，表示该项目社会稳定综合风险等级为低风险，即明确反对者低于十分之一的；可能引发小群体上访、个体闹访、散发宣传品、网络发布信息等一般性事件。分值为 0.36-0.64 时，表示该项目社会稳定风险等级为中风险，明确反对者占十分之一到三分之一；可能引发规模性集体上访、示威、静坐、散步；可能引发阻碍施工、阻塞交通；可能引发互联网炒作；可能出现个人极端行为。分值大于 0.64 时，表示该项目社会稳定风险等级为高风险。明确反对者超过三分之一；可能引发较大以上规模非正常群体上访，可能引发围堵冲击党政机关、市委市政府；可能引发非法游行、非法集会、集体械斗等事件的；可能引发围堵施工现场，阻塞国家及地方交通主干道及重要交通枢纽等。

同时，社会稳定问题的发生和发展具有很大的不确定性，在项目实施过程中，如果有关措施落后于项目建设或没有按要求实施，则发生社会不稳定可能性较大，反之会较低；另外，社会稳定问题的处理也是影响社会稳定数量和程度的因素之一，处理得当，可以有效避免风险再次发生或事态扩大。

5 风险防范和化解措施

5.1 社会稳定风险防范化解措施

5.1.1 土地房屋征用范围风险化解措施

征迁是社会敏感问题，对于每个相关征拆项目，都要以法律为依据，制定切实可行的方案，作为征迁工作顺利进行实施的依据。依据规定流程办事，让参与征地者知道整个拆迁流程和相关要，使上下认识一致，可提高征地拆迁工作效率，促进征迁工作的快速有序推进。同时依法确定补偿标准及安置方案，要严格执行有关土地管理条例或者土地管理法实施细则等相关法律法规，并且应该以不降低被征地群众生活水平为准绳、做好被征地农民社会保障工作。严格按照法定征迁程序进行完善征地拆迁手续，整个拆迁过程公开透明，补偿标准及安置方案要满足合规合理要求。

对于企事业单位拆迁，在拆迁前，项目单位和相关企业应配合人保部门妥善安排企业因项目征地拆迁导致的失业职工的后续安置，由专门机构来统一协调，组织安排实施，充分发挥当地政府和街道居委会的作用。

5.1.2 管线搬迁及绿化迁移方案风险化解措施

工程施工所涉及到的各种管线及其他市政工程改移也应同有关部门协商解决，并结合本地区的经济发展及总体规划确定迁改方案，尽量减少对居民正常生活秩序的影响。

①规划管线处理措施

首先应积极与规划部门进行沟通协商，应向规划部门、道路建设管理单位及管线业主单位了解工程周边规划管线的布置及建设情况，掌握控制性规划管线的埋深并结合轨道交通工程自身的特点协调解决，将各方的意见及时反馈到设计中，综合规划管线、规划道路以及轨道交通建设各个方面的意见，从设计阶段避免规划管线与轨道交通建设的矛盾。

②既有地下管线处理措施

既有管线处理措施一般分为临时或永久迁改措施、悬吊保护措施以及施工期间保护等。

③地上架空线的处理措施

地上架空线主要以电力、电信为主，在轨道交通施工期间必须迁改出轨道交通施工范围，以保证施工安全及架空线安全。

对于影响轨道交通运营的架空线，在征求产权单位的意见后可做升高及入地处理。

5.1.3 噪声和振动影响风险化解措施

1) 施工期噪声影响风险化解措施

根据《中华人民共和国环境噪声污染防治法》第二十七、二十八、二十九、三十条的规定，本工程在施工期应符合国家规定的建筑施工场界环境噪声排放标准；在开工之五日前向工程所在区级环境保护行政主管部门申报本工程的项目名称、施工场所和期限、可能产生的环境噪声值以及所采取的噪声污染防治措施的情况；在城市市区噪声敏感建筑物集中区域内，禁止夜间进行产生环境噪声污染的建筑施工作业，因特殊需要必须连续作业的，必须有区级以上人民政府或其有关主管部门的证明，并将批准的夜间作业时间公告附近居民。

除此之外，结合本工程实际情况，对施工期噪声环境影响提出以下防治措施与建议：

(1) 施工现场合理布局

①如施工期较长，可采取一些应急降噪措施，并充分利用地形、地物等自然条件，使之形成天然屏障，减少噪声传播对周围环境的影响。

②噪声较大的机械发电机、空压机等尽可能布置在偏僻处或隧道内，应远离居民区、学校、医院等敏感建筑。

③施工车辆，特别是重型运输车辆的走行路线应尽量避开噪声敏感建筑。

(2) 合理选择施工机械设备，加强维修保养

施工单位尽量选用低噪音施工机械设备，并带有消声隔音的附属设备；避免多台高噪音机械设备在同一场地、同一时间使用；在噪声敏感保护目标周围的施工区域，如存在高噪声设备，可搭建临时设备房，将高噪声设备放置在设备房内；加强施工机械维修保养，使其保持正常工作状态。

（3）科学管理、文明施工

①根据《深圳市建筑施工噪声管理规定》第十条及《深圳市建设工程现场文明施工管理办法》第十五条“在城市建成区内，施工单位必须遵照法定的施工时间，禁止中午（12：00-14：00）和夜间（23：00-次日 7：00）进行有噪声污染的建筑施工作业（抢修、抢险作业除外），符合条件确需连续施工作业的，经建设部门预审后向环保部门申请，经批准取得《施工噪声许可证》后，才可施工。在住宅区、居民集中区、文教区、疗养区、旅游区或其他特殊区域进行产生噪声污染的建筑施工作业，应向环保部门申请取得《施工噪声许可证》。”

施工单位将夜间作业证明提前三日向附近居民公告，并按照夜间作业证明载明的作业时间、作业内容、作业方式以及避免或者减轻干扰附近居民正常生活的防范措施等要求进行施工；在学校附近施工，应尽量避免上课时间；同时做到文明施工。

②优化施工方案，合理安排工期，将建筑施工环境噪声危害降至最低程度，在施工工程招标时，将降低施工期环境噪声污染措施列为施工组织设计内容，并在合同中予以明确。

③在施工正式开始前，对施工人员开展文明施工集中教育，建立施工人员文明施工考核管理机制，对人为的施工噪声建立管理制度，让施工人员在施工过程中有意识地避免高噪声污染，对设备和器材轻拿轻放，禁止随意丢放和强烈碰撞。

④承担夜间材料运输的车辆，进入敏感目标附近的施工现场应不鸣笛、不急刹车，装卸材料应做到轻拿轻放，最大限度地减少噪声扰民。

（4）做好工程防护

对影响较严重的施工场地，如居民区、医院附近施工，在靠近敏感点一侧设置临时围墙、隔声挡板或吸声屏障，也可考虑修建临时工房，减少施工噪声影响。在噪声敏感点密集地区施工时，施工单位应制订具体降噪工作方案。

（5）做好宣传工作

由于技术条件、施工现场客观环境的限制，即使采取了相应的控制措施，施工噪声仍可能对周围环境产生影响，为此，要向沿线受影响的居民和单位做好宣传工作，以提高人们对不利影响的心理承受能力，取得谅解，克服暂时困难，配合施工单位顺利完成工程建设。

（6）加强环境管理，接受环保部门监督

为有效的控制施工噪声影响，除落实有关控制措施外，还须加强环境管理，根据国家和地方有关法律、法令、条例、规定，施工单位应积极主动接受环保部门监督管理和检查。在工程施工和监理中设专人负责，确保施工噪声控制措施的实施。

对环境影响严重的施工作业项目，需经深圳市环保部门批准并委托当地环境监测站定期监测，施工高峰期不定期抽查，昼夜各1次。施工中在落实上述噪声防护的基础上，确保施工噪声不扰民。

2) 施工期环境振动影响防护措施

（1）一般产生振动的机械设备作业同时辐射噪声，并由于振动在介质中衰减速率大于噪声，故对振动而言，同一机械设备的最小防护距离小于噪声防护距离，只要采取了施工期噪声控制措施，振动干扰也将得到控制。故在施工场地中设备布置应充分考虑可能产生的噪声振动影响，将产生较大振动影响的设备靠内设置，或采用减振垫等降低其振动源强；加强设备维护保养，保持设备良好工况，防止由于使用不当或磨损过度导致的振动。

（2）优化施工组织，合理安排施工运输车辆走行路径，尽量避免穿行振动敏感区；禁止在夜间（23：00～次日7：00）进行强振动施工作业。应加强与附近受振动影响居民的沟通联系，设置接待处，加强解释说明工作，取得其理解与支持。

(3) 经过特殊地段时应适当增加地面监测力度，配合施工进度进行实时监测，发现问题立即解决。如果振动超过相关标准规定应与施工、设计沟通，通过改进施工方法等予以解决。此外在采取工程防护措施时，还应注意在防护工程施工的振动影响。

(4) 在建筑结构较差、等级较低的陈旧性房屋附近施工，应尽量使用低振动设备，或避免振动性作业，减少工程施工对地表构筑物的影响。

5.1.4 商业经营风险化解措施

通过市长信箱、政府群众民意诉求服务平台等，从不同角度、不同程度接待和处理民意诉求，代表委员建议提案、信访信息网、群众意见箱、人社热线等也可成为接收群众意见的重要渠道，市、区两级政府部门及建设管理单位更多的深入群众，倾听群众的意见，实行专人负责调度、协调、督办，全力做到有问必答、有诉必接、有难必解，可以广泛赢得群众的满意和支持。

商户总体上对经济利益比较敏感，经营种类、经营状况多种多样，受施工影响的程度不同，项目建成后带来的客流变化也不相同，这就给补偿标准的制定带来了很大的难度，要求公平对待每个经营者，工作做到全面、细致。

但是，在补偿时不能单纯从经营收入方面“一刀切”。一是施工可能对某些店铺造成一定时期营业额的减少，但是对某些店铺可能带来某些客源的永久性流失，即隐形的营业收入减少。二是某些店铺虽然营业收入较少，却是家庭的主要经营来源。因此，这类补偿要综合考虑可能产生的社会后果及潜在的社会风险。

5.1.5 交通疏解风险化解措施

优化交通组织，减轻施工点交通压力。根据施工期间道路交通的特性及项目施工占道影响，调整区域交通组织和交叉口信号控制方式，以减少施工区域的交通压力。

优先保障公交、行人的使用空间。该区域公交需求、行人交通需

求强度较高，应优先保障其使用空间，维持公交、行人系统在一定的服务水平。

完善交通管理设施，加强交通管理，提高运行效率。尽量减少施工占道，各施工点维持一定的车道通行。通过施工方法，尽量减少施工作业时间和占用的道路空间，各施工点维持一定的车道通行，满足基本的交通需求。

疏解方案经济、可行，可实施性强。结合该项目的施工工法及施工组织设计，在满足施工及交通疏解的同时，对每一个具体疏解方案，应满足技术可行、经济合理、施工可行的要求。

5.1.6 文明施工和质量管理的风险化解措施

施工围挡可美化外观，同时在围挡上外侧布置公益广告，在尽社会义务的同时也体现出企业在施工周边与群众和谐共处的理念，内侧布置企业文化、风险源管理等，体现了企业严格的管理能力，另外，在施工紧邻生活区的区域，可设置施工噪声监测点，电焊作业遮光棚等措施，最大限度的减少对周边的影响，取得周边居民对项目的支持与理解。

对项目部的质量管理文件进行分类，可包括项目实施的纲领性文件，危险性较大的分部分项工程施工方案，必要时可组织专家进行论证，一般的分部分项或季节性施工方案，在不同施工阶段根据施工方案进行风险预控，把握项目质量管理，减小风险的发生概率。

5.1.7 施工安全、卫生与职业的风险的化解措施

严格按照法律法规要求进行工程招投标，确定符合国家有关规定的工程承包商，建立完善安全规章制度，保障施工安全，杜绝安全生产事故。安全文明施工费严禁挪作他用。

施工单位应紧密联系和依靠区政府有关部门和相关街道，采取以预防为主治安防范措施，加强对施工人员法制教育和管理工作的，充分尊重当地群众的生活习惯、宗教信仰和风俗特点。

施工过程中应加强对重要结构物的稳定性监测，加强施工安全管

理，减少不稳定因素。

工程施工期间，应遵守市政建设的规定，实施屏蔽封闭施工，以防非施工人员和车辆闯入，造成伤亡事故；施工人员应持证上岗，做到各负其责，各施其职，严禁无证上岗操作。

施工期和运营期各类机械作业，均应按照有关规定、规程和标准采取安全防护措施，并加强机械设备（含车辆）维护和检修，杜绝设备因失检、失灵而带“病”运行；各类电器设备应有警示标志，以防设备过载或泄漏时因设备损坏、燃烧、漏电等产生人员伤亡事故。

5.1.8 媒体舆论导向及其影响的风险化解措施

通过电视、报纸、网络等加大宣传引导力度，及时化解群众不满的情绪，提高民众对项目的支持度。

建立媒体外联宣传、内部机构协调、媒体与网络信息监控、内外部信息汇总、对外发布、危机应对的统一协调机构，内设部门分工明确、做到专人专责，有效引导媒体舆论导向，及时向公众解释项目建设和运营过程中各项信息。

在施工与运营过程中，加强对新媒体如微博、微信、论坛、博客、门户网站等网络监控，及时收集正、反面的各类信息，并利用官方微博、新闻发布会等形式，第一时间，发布权威信息，化解危机。

与省、市主要宣传主管部门，及时建立联系，协调省、市媒体报道口径，将舆论导向工作做实。

深圳地处珠三角、毗邻港澳，境外媒体非常活跃，要及时与有关部门沟通，防止境外媒体炒作、放大不良信息，引起对项目的不良国际影响。

5.1.9 风险防范和化解措施汇总表

风险防范和化解大部分措施的制定、实施和监督主体为项目建设单位和政府相关单位，若能邀请独立的第三方组织、相关利益群体和公众参与并进行监督，则能进一步提高风险防范化解措施的有效性。

5.2 社会稳定风险应急预案

1. 建议深圳市轨道办根据《《国家城市轨道交通运营突发事件应急预案》（国办函〔2015〕32号）、《生产经营单位生产安全事故应急预案编制导则》（GB/T 29639-2013）和《生产安全事故应急预案管理办法》（安全监管总局第17号令）等相关标准和管理规定的要求，制定本项目的总体预案及专项预案。

（1）总体预案：基本预案是应急组织和方针的总体描述。基本预案援引支持应急行动的法律依据，概括应急预案所要解决的紧急情况，说明应急行动的总体思路，并明确各应急组织在应急准备和应急行动中的职责。基本预案通常包括以下内容：预案发布令、应急机构署名页、术语与定义、方针与原则、危险分析与环境综述、应急资源、机构与职责、教育、培训与演练、与城市其它应急预案的关系、互助协议、预案管理。

（2）施工专项应急预案：本工程施工阶段应制定线路下沉、坍塌、断裂等施工专项应急预案，特别是针对以下几个方面应重点关注：对基坑周边需保护的建筑物，制定跟踪注浆等有效应急预案。

（3）运营专项应急预案：专项应急预案也称为特定危险类型的应急预案，它是针对行业重点关注的某种特定类型的紧急情况，例如火灾、爆炸、毒气、停电、大客流、洪水、台风、暴雨、地震、突发公共卫生事件、社会突发事件、大型社会活动等。

（4）应急功能附件：功能附件是对在各类重大事故应急救援中通常都要采取的一系列基本的应急行动和任务而编写的计划，如指挥和控制、通讯、人群疏散等。它着眼于对突发事件响应时所要实施的紧急任务。由于功能附件是围绕应急行动的，因此它们的主要对象是那些任务执行机构。功能附件一般不重复基本预案中已有的信息，通常包括以下几方面的内容：接警与通知、指挥与控制、警报和紧急公告、通讯、事态监测与评估、警戒与治安、人群疏散、人群安置、医疗与卫生、公共关系、应急人员安全、消防和抢险、泄漏物控制、现场恢

复。

2. 建议深圳市地铁集团成立专职救援队，负责大型设备设施的操作使用以及日常应急检查等应急管理工作，进一步加强应急管理。

3. 建立市政府协调各部门，尽快建立多方联动的疏散保障机制，组织制定地铁突发事件下的公交接驳组织方案，确保人员安全疏散。

4. 由于国内外反恐形势较为复杂，地铁已成为恐怖袭击的重点对象，但本工程项目公司的反恐能力有限，建议市政府结合各部门的反恐能力，进一步完善细化地铁反恐职责划分。