

重庆万州至达州高速公路开县至开江（渝川界）段 竣工环境保护验收工作组意见

2019年3月11日，重庆万利万达高速公路有限公司组织有关单位和专家（名单附后）召开了重庆万州至达州高速公路开县至开江（渝川界）段竣工环境保护验收会，验收工作组听取了建设单位对执行环境影响评价和“三同时”制度情况的介绍、上海环境节能工程股份有限公司（验收调查单位）对该项目环境保护竣工验收调查情况的介绍。根据环评法、建管条例和国环规环评【2017】4号文等要求，在现场检查的基础上，经讨论形成如下验收组意见：

一、工程基本情况

万州至达州高速公路（渝川界）起于开县县城观音岩，与万开高速相接，途经开县县城、镇安、竹溪、临江、南雅，止于川渝界猴子岩，与万州至达州高速公路（四川段）相连，路线长41.218Km。项目公路等级为双向四车道高速公路，路基宽度为24.5m（分离式12.25m），计算行车速度80km/h。全线桥隧比例为33.8%，主线桥梁6678.6米/27座；隧道15314.6米/10座（单洞）；通道及涵洞138道；互通式立交4处；天桥10座；收费站4处（重庆境内），服务区1处。

该工程于2009年8月18日，重庆市发改委以渝发改交[2009]1126号文批准了本项目的工可；2009年8月，同济大学编制完成该工程环境影响报告书，2009年9月9日重庆市环境保护局以渝（市）环准（2009）150号文批准了本项目的环评；工程于2012年8月8日正式开工建设，2015年2月4日建成通车试运行。

工程实际总投资为33.16亿元，其中环保投资为4501万元，占总投资的1.36%。

二、工程变动情况

1、路线长度由39.133km变化为41.218km，增加2.085km。设计速度、公路等级、路基宽度未发生变化。桥梁工程由特大桥1座，大、

中桥 26 座变化为特大桥 0 座，大、中桥 27 座，短隧道由 2 个变为 1 个，涵洞由 76 道变为 138 道，增加 62 道，人行天桥及渡槽由 9 处变化为 10 处，减少 5 处，其余附属设施无变化。

2、项目在环评桩号在 CK0+750~K1+400、CK16+050~CK19+000 和 K24+900~K32+500 约 11.25 公里横向位移超过 200m，为原来路线长度的 28.6%。

3、对照环评和现场调查情况可知，环评时共有敏感点 31 处，经过实际现场调查，环评时的 15 处敏感点已不再本次调查范围内（其中 3 处敏感点已拆迁，12 处敏感点不在调查范围内），另外增加敏感点 17 处（工程变动新增 8 处，9 处为环评时规模小且分散未纳入），目前敏感点 33 处，由于工程变更导致的新增敏感点占的 25.8%。

4、环评时设置弃渣场 5 处，占地 175.25 亩，项目实际设置弃渣场 21 处，取土场 1 处，占地 379.01 亩，弃渣量 192.17 万方，弃渣场增加原因为实际施工中弃渣未被开州城市规划区使用；沿线土地相对平坦，少有能够集中设置较大弃渣场的条件。

根据《关于印发环评管理中部分行业建设项目重大变动清单的通知》（环境保护部办公厅文件环办〔2015〕52 号 2015 年 6 月 4 日），本项目实际建设的项目性质、建设规模、路线走向（地点）、建设内容和环境保护措施与环评阶段对比不属于重大变动。

三、主要污染治理设施及生态环境保护措施

1、生态环境保护措施

经调查重庆万州至达州高速公路开县至开江（渝川界）段项目沿线占地范围内无珍稀濒危动、植物或国家与省级保护动植物分布。工程全线共占地 4416.18 亩，全线挖方 793.17 万立方米，填方 601 万立方米，弃方 192.17 万立方米，共设置 21 处弃渣场，1 处取土场，均进行了绿化，均具备复耕条件，效果良好。

全线设有处拌合站、预制场、施工营地等施工临时用地 467.4 亩，施工结束后，已对部分施工场地进行了植被恢复，对其余施工场地和施工便道在工程完工后交付当地使用。项目护坡工程采用了工程防护

和生态防护相结合的方式，护坡工程绿化景观效果较好；项目排水系统完善，排水防护工程质量较好。防护排水工程起到了防治水土流失的作用。项目对中央分隔带、立交区、收费站、服务区等管理服务设施进行了全面的绿化，效果较好，达到了有效防治水土流失和美化公路景观的目的。经统计工程全线共栽植乔木 411103 株，草灌木 1004544 株/丛，种植土 87711.7 立方米，植草 504256.9 平方米。

项目占用耕地已按规定及标准缴纳了耕地补偿资金，由当地政府负责组织开展垦补偿工作，通过设置桥梁及过水涵洞保证了当地农业灌溉用水及农业耕作道路的通畅。项目工程和环保措施的实施，降低了项目对沿线农业生态环境的影响。

通过调查，项目的建设对项目区生态环境影响较小，对项目占地区域采用了多种生物措施及工程措施相结合的防护与绿化，具有较好的防护及绿化景观效果；对新增的临时占地也采用了绿化防护措施，有效控制了项目区的水土流失。

2、声环境

施工期间在居民集中区域附近禁止高噪声机械夜间作业；料场、拌合站等选址尽量远离了居民区。

全线敏感点共有 33 处，监测 23 处；根据监测结果，17 处 4a 敏感点昼间等效噪声为 51.1~61.5dB(A)，夜间等效噪声为 44~49.3dB(A)，满足《声环境质量标准》(GB3096-2008) 4a 类区域噪声标准限值；5 处二类区敏感点昼间等效噪声为 43.5~55.8dB(A)，夜间等效噪声 42.8~43.5dB(A)，满足《声环境质量标准》(GB3096-2008) 二类区域噪声标准限值；

项目修建 4 处声屏障，合计 253 延米，修建围墙 1 处，合计 40 延米。监测表明声屏障实施后，均满足相应标准限值要求。随着交通量的增大、车速及车型的变化等，交通噪声会增大，项目营运单位应预留噪声污染防治费用，应进行跟踪监测，掌握交通噪声的变化，根据实际监测结果及影响情况采取合理的噪声污染防治措施。

3、水环境

通过对公众参与调查和现场勘查情况分析,重庆万州至达州高速公路开县至开江(渝川界)段在施工期加强了对沿线水环境的保护,桥梁基础施工期间采用了临时环境保护措施,未发现沿线水环境受到污染。项目施工期对沿线地表水环境影响很小。

本项目未涉及到取水口、饮用水源保护区以及其他重要水体。为保护沿线环境敏感水体不受污染,项目在跨越水流量较大的石碗溪和南河的桥梁设置了桥面径流收集和沉淀事故池,桥梁雨水径流对地表水环境影响小。

对万达管理中心、竹溪收费站、临江收费站、南雅收费站、开州服务区采用地式埋一体化污水处理设备,处理工艺均为生物接触氧化工艺(A/O)流程,对竹溪收费站、开州服务区北侧和南雅收费站等3处服务设施的污水处理出口废水进行监测,出水水质监测结果达到《污水综合排放标准》一级排放标准限值。项目设置的管理、服务设施产生的生活污水对公路沿线水环境影响很小,环境可以接受。

4、大气环境

通过调查表明,施工期,各施工单位在采取措施后,有效地控制了公路施工期对环境空气的不利影响,现场公众意见调查时沿线公众也表示项目施工期扬尘得到有效控制。公路建成后车辆运行尾气会对沿线空气质量有一定的影响。公路收费站未设置燃煤、燃油等锅炉。收费站、服务区均采用电能或燃气能源为清洁能源,食堂设置了油烟收集处理装置,对周边空气影响较小。

5、固体废物

项目施工期主要租用当地民房或自建施工营地,施工人员生活垃圾通过现有环卫设施进行处置;运营期沿线各附属设施产生的垃圾堆放在指定地点,定期清运至当地垃圾处理站处理。公路沿线车辆散落在路面的固体废弃物,由管理养护公司定期清扫,因此公路路面及公路两侧围栏内较为清洁,项目按照环评及批复要求落实了固体废弃物处置措施。项目的建设及运营期间固体废物对周边环境的影响较小。

6、环境风险应急预案

本项目建设单位制定了环境风险应急预案；建立了应急管理机构，管理职责明确，应急机制合理有效。项目自通车以来未发生环境风险事故及环境污染事件。工程环境风险防范措施落实情况符合“公路建设项目验收现场检查及审查要点”中对于环境风险防范的相关验收要求。

7、公众意见调查

对沿线居民意见发放调查表（发放 110 份，收回 101 份）、司乘人员（发放 30 份，收回 30 份）进行调查和意见征询工作。公众意见调查表明，100%的被调查沿线居民对项目环境保护工作表示满意或基本满意，无人表示不满意。

四、环境管理检查

项目进行了环境影响评价，履行了建设项目环境影响审批手续。工程相应的环境保护设施与主体工程同时设计、同时施工、同时投入使用。环境管理制度基本健全，环境管理满足环保要求。

五、验收结论

该工程较好地执行了建设项目环境管理有关制度和规定，相关环保手续齐全，基本落实了环境影响报告书及批复提出的主要环境保护对策措施和要求，原则同意该工程通过竣工环境保护验收。

六、后续工作建议

（一）严格按照国家现行环境保护法律、法规、标准、政策等开展环境保护工作。

（二）加强对沿线桥面径流收集系统、声屏障、污水处理设备等环保设施的管理和维护，确保其正常运行。

（三）对噪声敏感建筑物集中区段及中期可能超标的敏感目标实施跟踪监测，根据监测结果及时增补和完善噪声污染防治措施。

（四）进一步落实裸露岩石、渣场、交通公路两侧和施工辅助设施区的水土保持对策措施，加强恢复植被的抚育管理工作。

（五）落实和强化相应的应急措施，加强应急能力建设，切实落实应急物资和器材，严格应急报告制度，提高快速反应、做好突发环

境事件的应急处理（处置）工作。

验收工作组：

黄龙亚. 张显波 高培利 冯福利
陈辉 邱磊. 吴飞

2019年3月11日