

重庆万州至湖北高速公路（重庆段）

竣工环境保护验收工作组意见

2020年7月10日，重庆万利万达高速公路有限公司组织有关单位和3名特邀专家召开重庆万州至湖北高速公路（重庆段）竣工环境保护验收会，参加单位有重庆万利万达高速公路有限公司（建设单位）、中交第一公路工程局有限公司（施工总承包单位）、北京中通公路桥梁咨询发展有限公司（监理单位）、同济大学（环评单位）、上海环境节能工程股份有限公司（验收调查单位），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）对该项目竣工环境保护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

重庆万州至湖北利川高速公路（重庆段）项目起于万州城东北熊家镇的马鞍石，在驸马处设长江大桥跨越长江，经熊家镇、五桥区、长岭镇、响滩、长滩镇、赶场乡、龙驹镇，止于渝鄂交界的田家垭口。路线全长 52.408km，万利路全线为双向四车道全封闭、全立交的收费高速公路。其中，特、大、中桥共 41 座，总长 15735 米，其中驸马长江大桥全长 2030 米，主跨径 1050 米。隧道 11 座，总长 12552 米（双洞），涵洞、通道 139 道，收费站 6 处，设计服务区 2 对。

2010 年 3 月 26 日，重庆市环境保护局以渝(市)环准〔2010〕052 号文批准了本项目的环评，2014 年 7 月 10 日开工建设，2017 年 12 月 22 日建成通车。

项目实际总投资 81.28 亿元，其中环保投资约 13129 万元，占总投资的 1.62%。

二、工程变动情况

1、路线方案由 54.575km 变化为 52.408km，里程减少了 2.167km，设计速度、公路等级、路基宽度均未发生改变。

2、项目在施工桩号 K14+050~K20+350 和 K36+910~K39+310 路段，约 8.7 公里横向位移超过 200m，为原环评路线的 16%。

3、工程路线的变化未穿越自然保护区、风景名胜区、饮用水水源保护区等重要生态敏感区和新的城市规划区和建成区。

4、对照环评和现场调查情况,环评时共有敏感点 23 处,经过实际现场调查,环评时的 6 处敏感点不在评价范围内,另外增加敏感点 12 处,其中工程变动增加 6 处,6 处为环评时期规模小且分散未纳入,目前敏感点 29 处,由于工程变更导致的新增敏感点占 26%。

5、环评时设置弃渣场 26 处,占地 912.75 亩;项目实际设置弃渣场 21 处,占地 705.6 亩,弃渣量 392.9 万方,较环评弃渣量减少 50.01 万方。

6、新增歇凤服务区 1 对,环评批复的长岭服务区未建设。

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》(环办[2015]52 号),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、主要污染物治理设施及生态环境保护措施

1、生态环境保护措施

根据调查公路占地范围内已经基本上无珍稀濒危动、植物或国家与省级保护动植物分布。工程全线占地 5530 亩,全线挖方 1074 万立方米,填方 681.1 万立方米,弃方 392.9 万立方米,设置弃渣场 21 处,占地 705.6 亩。均进行了绿化,具备复耕条件,效果较好。

沿线预制场、拌合站、施工场地等临时占地 1224.4 亩,施工完成后及时拆除施工机械,进行场地平整,对可恢复植被的区域进行了土地整治及植被恢复,对其余施工场地和施工便道在工程完工后交付地方使用。路基边坡的防护采用了工程措施和生物措施相结合的方法,边坡防护工程较完善,起到了防治水土流失的作用。从现场调查结果来看,目前路基边坡的这些防护措施景观和绿化效果好。项目对公路互通立交区、路基边坡、边坡平台、两侧公路用地范围、弃土场及沿线服务设施等处进行了全面的绿化,全线共栽植乔木 4046 株,灌木 50767 株,草灌 378860 株/丛,种植土 16554 立方米,植草 50000 平方米。绿化效果突出,改善了生态环境,防止了水土流失,起到防尘作用。

工程对占用的土地已按规定标准缴纳了补偿金,由当地政府负责补充占用的基本农田及耕地,通过设置桥梁及过水涵洞保证了当地农业的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、拌合站等施工场地选址尽可能远离了居民集中区。

目前项目全线共有 29 处敏感点，对其中的 19 处敏感点进行了监测，根据现状监测结果，现状噪声均能满足相应的标准限值。

项目 5 处敏感点设置声屏障，共计 1120 延米，沿线密植绿化，加强了对交通噪声的阻隔、吸声作用，采取声屏障后，均满足相应的标准限值要求。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，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、地表水环境

通过对公众参与调查和现场勘查情况分析，重庆万州至湖北利川高速公路在施工期加强了对沿线水环境的保护，施工期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小。

项目跨越长江、磨刀溪等桥梁设置了桥面径流收集和沉淀事故池，保护沿线环境敏感水体不受污染；项目对歇凤服务区、江南收费站、五桥收费站、长滩收费站、龙驹收费站采取了污水处理设施，处理工艺分别为 MBR 工艺、生物转盘工艺、A/O 工艺，对其中的五桥收费站（MBR 工艺）、歇凤服务区（MBR 工艺）、江南收费站（生物转盘工艺）、龙驹收费站（A/O 工艺）等 4 处服务设施的污水处理出口废水进行监测，监测结果表明，验收调查期间，出水水质监测结果均达到《污水综合排放标准》（GB8978-1996）中的一级标准限值。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小，环境可接受。

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，有限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、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（服务区、收费站）产生的垃圾堆放在指定地点，定期清运至当地垃圾处理站。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影响较小。

项目设置的弃渣场 21 处，弃渣场均采用了工程防护、植被防护相结合的生态防护措施，有效防止了水土流失。

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

验收调查期间，对沿线居民意见发放调查表（发放 90 份，收回 87 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事设计、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

该工程较好的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评价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工作，保证其正常运行。

(三) 项目已对部分声环境保护敏感集中区段以及中远期可能超标的敏感点，跟踪监测，预留噪声污染防治费用，根据监测结果及居民受影响情况适时采取噪声防治措施。

(四) 完善服务区危险化学品停车区的风险防范措施；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：

罗社红 喻廷 胡勇

张国忠 黄加连 秦市玲 纪伟

李晓东 姚玲

2020年7月10日