固原市行政审批服务局拟批S203固原机场至上海路段改扩建项目

环境影响评价文件的公示

根据建设项目环境影响评价审批程序的有关规定，经审查，我局拟对以下S203固原机场至上海路段改扩建项目环境影响评价文件作出审批意见。为保证此次审批工作的严肃性和公正性，现将拟作出审批意见的环境影响评价文件基本情况予以公示，公示期为2018年8月15日-2018年8月20日（5个工作日）。

联系电话：0954-2688663 传真：0954-2669699 通讯地址：固原市民生大厦335室

听证权利告知：依据《中华人民共和国行政许可法》，自公示之日起五日内申请人、利害关系人可对以下拟作出建设项目环境影响评价文件审批决定要求听证。

附件

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 序号 | 项目名称 | 建设地点 | 建设单位 | 环境影响 评价类别 | 环境影响 评价机构 | 建设项目 概 况 | 主要环境影响及预防或者减轻 不良环境影响的对策和措施 |
| 1 | S203固原机场至上海路段改扩建项目 | 位于固原市，起点在六盘山机场出口北约1km处，由北向南自固原机场出入口的石碑村开始，经西梁村、固西高速与北环路交叉口、南梁村，跨过福银高速公路，终点与上海路平面交叉。路线全长8.1km。 | 固原市交通建设服务中心 | 报告表 | 中设设计集团股份有限公司 | 本项目位于固原市，起点在六盘山机场出口北约1km处，由北向南自固原机场出入口的石碑村开始，经西梁村、固西高速与北环路交叉口、南梁村，跨过福银高速公路，终点与上海路平面交叉。路线全长8.1km。全线主要控制点：固原机场、固西高速公路出入口、固原慈善园区路口、福银高速公路、战国秦长城遗址、终点上海路口。本项目属主要集散公路，采用一级公路标准。设计速度采用80km/h。一般路段路基宽度33.0m。本项目为改扩建项目，项目永久占地832亩，交通运输用地172亩，林地425.35亩，未利用地234.65亩。全线总挖方37658m3，总填方359347 m3，总借方359347 m3，总弃方37658m3。本项目总投资33426.4454万元，其中环保投资为3020万元，占总投资的9.03%，建设资金筹措初步确定为申请国家补助及地方自筹解决。 | **施工期**   1. **废气环境影响**： 2. 扬尘：本项目施工期扬尘主要为路基路面施工扬尘、公路运输扬尘和材料堆场扬尘等，在施工过程中，施工单位应采取以下措施减少扬尘对环境的影响程度。   要求施工单位文明施工，定期对地面洒水，并对撒落在路面的渣土及时清除，尽量减少扬尘对周围环境产生的影响；  运载汽车、垃圾运输车等运输车辆不允许超载，出场前一律清洗轮胎，用篷布覆盖，严禁运输过程中撒漏；  施工中使用的混凝土，采用外购商品，严格注意密封运输；  需要挖掘公路的工程，应当采取逐段施工的方式，封闭、围挡一段，施工一段，严禁敞开式作业；  合理安排施工时序，减少回填土方的堆放时间，土方及时回填。不能及时回填的，应当采取封闭、遮盖等有效防尘措施；  水泥、灰土、砂等粉状材料堆放场周围设围栏，遇恶劣天气采用篷布覆盖。  在项目施工期，对扬尘严格采取了上述防治措施后，其浓度可得到有效控制，对环境影响较小。   1. 沥青烟气：路面铺设过程中产生的沥青烟气对操作人员将造成一定的损害。但由于摊铺分散，不会集中产生大量沥青烟气。铺设时产生少量沥青烟的逸出目前无法控制，但产生量很小，时间很短，对周边环境影响较小，而且随施工期的结束而消失。 2. 施工机械尾气：施工机械废气主要来自施工机械和运输土方等原材料的汽车，其主要成分为CO、NOx以及未完全燃烧的HC等，其特点是排放量小，属间断性无组织排放。且拟建工程场址地形平坦，有利于施工期废气的扩散。   项目施工过程中扬尘对公路两侧居民居住区会有一定影响，建设单位应加强施工期废气防治措施，物料运输加盖篷布，增加洒水次数，大风天气严禁施工，最大程度减少施工扬尘对沿线居民的影响。满足境空气质量达到《大气污染物综合排放标准》（GB16297-1996）。   1. **水环境影响：**   1、生产废水：施工过程中砂石料冲洗废水，施工工场地内设沉淀池，施工生产废水由沉淀池收集，经沉淀简单处理后，可回用于施工区的日常洒水，不外排。  2、生活污水：施工营地租用当地民房，生活污水依托村镇现有设施处理。  3、满足《地表水环境质量标准》（GB3838-2002）Ⅳ类标准。   1. **噪声环境影响：**   施工机械辐射声级水平较高，施工时噪声对现场施工人员产生一定影响。按《建筑施工场界环境噪声排放标准》（GB12523-2011）规定，表26表明，施工机械声级昼间在距离施工点20m范围内超出标准限值，夜间在距施工点200m范围内超出标准限值。  施工期声环境保护防治措施及对策建议：  加强施工管理，合理安排施工作业时间，禁止夜间进行高噪声施工作业，严禁晚间22：00-6：00时段施工。  降低施工设备噪声：尽量采用低噪声设备；采用安装排气筒消音器和隔离发动机振动部件的方法降低噪声；对动力机械、设备加强定期检修、养护。  降低人为噪声：按规定操作机械设备，模板、支架装卸过程中，尽量减少碰撞声音；尽量少用哨子等指挥作业。  控制汽车鸣笛。  加强对集中居民点等路段的施工管理，合理制定施工计划，尽量将施工安排于节假日，或高噪设备避免于午休、夜间运行。  如确需夜间施工，应向当地环保行政主管部门申报，办理允许夜间施工的手续，同时还要在施工区域周围张贴公告，告知周边公民需要进行夜间施工，以取得周边居民的谅解后方可进行。   1. **固体废物环境影响：** 2. 项目施工产生的建筑垃圾可回用部分进行破碎、回用，不可回用部分运至固原市建筑垃圾填埋场，生活垃圾统一收集运至附近垃圾站。满足《一般工业固体废物贮存、处置场污染控制》（GB18599-2001）   五、生态环境影响分析  （1）沿线土地利用影响分析  本项目为改扩建项目，项目永久占地832亩，交通运输用地172亩，林地425.35亩，未利用地234.65亩。由于公路永久占地不可避免，对土地资源造成一定程度的不利影响，主要体现在：公路占地将致使区域内地表裸露增加，风力、水力作用的敏感性增强；公路占地使土地利用价值发生了转变。本项目临时占地主要为材料堆场、机械停放地等，在公路施工期，临时占用土地一般仅在施工阶段造成沿线土地利用性质的暂时改变，大部分临时工程用地在施工结束后短期内（1年-2年）基本上能恢复原有的利用功能，建设单位采取措施防止水土流失及扬尘污染，减少临时占地对生态环境的破坏。  （2）沿线植被影响分析  工程占地使沿线地表植被遭到破坏，对项目区域的生态环境产生一定的影响。建设单位应采取以下防治措施：对于本工程所涉及的占地应按有关土地管理办法的要求，逐级上报有批准权的政府部门批准，并按有关土地管理部门要求认真执行；尽量减少临时占地面积，降低对沿线植被的影响。  由于项目建设涉及拟使用乔木林地面积较大，林木株数较多，树木移植工作尤为重要，林木移植采取措施具体如下：①由建设单位负责编制林木移植和采伐作业设计，对拟使用林地内的乔木树种进行异地移植或采伐。移植作业设计内容主要包括：移植的地点、树种、移植的技术方法、保护措施、后期养护方案等。采伐作业设计内容主要包括：伐区基本情况、采伐的工艺流程、劳动组合、采伐地点、数量、林木种类、蓄积量及伐区清理与验收等。采伐和移植要依法办理相关审批手续，严格遵守移植的地点、树种、范围、蓄积、株数等约束性指标。移植林木用于项目后期道路配套绿化和区域生态造林，由建设单位对苗木进行移植，移植作业的全过程指派专人进行监督，移植要做好移植的相关安全责任工作，防止发生不必要的安全事故；②树木移植过程中，要遵循树体生长发育的规律，按照适地适树、适时适树、适法适树的原则，就近移植于项目区周围现有道路两侧，提供相应的栽植条件和管护措施，促进根系的再生和生理代谢功能的恢复，协调树体地上部和地下部的生长发育矛盾，表现出根旺树壮、枝繁叶茂的生长态势，达到树木移植的生态效果；③苗木移植前由林业主管部门进行监督管理，由建设单位具体实施，做好苗木移植前施工准备、苗木修剪、种植土壤处理、苗木起运、栽植及养护管理等工作，以确保苗木成活率。  苗木栽植时需按照设计方案的树种、规格、数量进行定位栽植。树干定位必须横平竖直，树干应在一条直线上。与原S203省道两侧原有景观林带要协调相衬，邻近苗木规格（干径、高度、冠幅、分枝点）应要求一致，或相邻树高度不超过50厘米，胸径不超过1厘米。应将最好的观赏面迎着主要方向。植物栽植时要保持树体端正、上下垂直，不得倾斜，并尽量可能照顾到原生长地时所处的阴阳面。植物栽植时要保持树体端正、上下垂直，不得倾斜，并尽量可能照顾到原生长地时所处的阴阳面。树苗栽好后，应在树穴周围用土筑成高15-20厘米的土围子，其内径要的大与树穴直径，围堰要筑实，围底要平，用于浇水时挡水用。移栽苗木定植后必须浇足三次水，第一次要及时浇透定根水，渗入土层约30厘米深，使泥土充分吸收水分与根系紧密结合，以利于根系的恢复和生长；第二次浇水应在定根后2-3天进行；再相隔约10天左右浇第三次水，并灌足灌透，以后可根据实际情况酌情浇水。三遍水之后，待充分渗透，用细土封堰，填土20厘米，保水护根以利成活。设置支柱及保护器：为减少人为和自然损害造成树木倾斜、损伤、需要设立支柱或保护器保护：缠干：对新植树木用草绳缠干，其高度为1.3米。立支柱：栽植树冠较大的乔木，应立支柱支撑。  本项目所占用的临时用地，待施工结束后，平整恢复原地貌，播撒草籽进行绿化，通过一定时期，土地可恢复至原貌。同时，施工中机械运输碾压及施工人员践踏也会对作业区及其周边植被产生一定程度上扰动。因此，加强施工管理和公路绿化工程，对降低项目建设扰动周边植被影响具有积极作用。  （3）施工对沿线野生动物的影响  公路对野生动物的影响主要表现为施工人员的施工活动、机械噪声对动物的干扰，由于上述原因使得居住在项目附近的两栖类和其它动物迁移他处，远离施工范围；一部分鸟类通过飞翔和迁移来避免项目施工所造成的惊扰影响，导致公路沿线区域的动物数量有所减少。但是，距离公路施工区较远区域中躲避施工影响而被驱赶的动物则会相对集中而重新分布。另外，施工期的这种影响只会引起野生动物暂时的、局部的迁移，待施工活动停止以及施工迹地植被恢复后，多数鸟类和其它动物均可返回原栖息地生存，由于这种影响是可逆的、短期的，因此公路施工对动物种类多样性和种群数量的影响较小。  （4）施工对土壤的影响  临时占用土地的过程中，因施工中的机械碾压，施工人员践踏、土体被扰动等原因，使沿线土壤的理化性质、肥力水平都受到一定影响。  本项目施工过程对地表进行开挖和回填，可改变土壤结构，影响土壤的稳定性。因此，在施工前，要保护利用好表层的熟化土壤(主要为0-30cm的土层)。首先要把表层的熟化土壤尽可能地集中堆放，施工结束后再进行熟土回填，使其得到充分、有效的利用。因此，必须严格实行表土分层堆放，分层覆土，以使其对土壤养分的影响尽可能降低。  （5）施工对水土流失的影响  本项目主要为土石方开挖产生的水土流失影响，总挖方37658m3，总填方359347 m3，总借方359347 m3，总弃方37658m3。填挖路段不利影响为集中裸露面积大，遇降水易形成水土流失，对周边生态环境带来不利影响。  水土流失防治工程措施包括路基排水、地面雨水径流、路基水土流失防治措施、临时占用土地的恢复等。  1）路基开挖与填筑水土流失及防护措施  工程建设过程中，对路基的开挖和填筑将会对拟建公路周边的地形地貌造成较大的变化，产生一些光滑、裸露的边坡。同时，路基的施工直接导致地表原始植被的丧失和土壤结构的破坏，地表土壤的抗冲蚀能力降低，形成水土流失危害。  路基防护包括路基两侧绿化。防止水土流失和美化沿线景观，路基两侧可种植灌木、草坪相结合的方法进行绿化。建设单位应当对路基采取临时的水土防护措施，路基填筑前先修建简易排水设施，最大程度减少水土流失对周围环境的影响。  2）施工布置  项目的施工期应结合当地的气候条件进行选址，由于公路施工土方开挖，若施工过程遇上降雨天气，开挖出来没有及时回填的土方在雨水冲刷下会造成水土严重流失。因此，施工期应注重季节的安排，尽量缩短工期，避免在暴雨时段实施土方开挖等工程，防止水土流失。  施工布置要统筹规划，避免重复开挖，影响环境。  同时要合理布置施工现场，减少占地，合理安排施工进度，加强施工现场管理，文明施工，保护工程周边的水土资源和水土保持设施。  3）临时占地恢复  本项目不设施工营地，临时占地主要为施工现场材料堆放和机械车辆停放所占用的少部分荒草地。取、弃土场初步定于西吉县吉强镇万崖村附近X407线右侧山坡和沟谷处，占地类型为荒草地，周边200m范围内无环境敏感点。  项目施工过程中的临时占地和破坏的原有植被，除在施工中应采取防护措施外，应竣工后及时采取复垦绿化措施。加强施工组织与管理，尽量减少不必要的施工占地；对临时性占地，尽量缩短时间，及时恢复土地原有使用功能。目前临时占地还未明确具体位置，环评建议临时占地的设置尽量避开居民集中区。  在采取上述的水土保持措施情况下，可大大降低项目施工建设对周边环境影响。  （6）景观环境影响分析  随着项目的实施，人为工程活动将对自然生态环境带来一定的影响，主要表现在施工期间填筑路基、开挖形成路堑等，必将破坏地表植被，影响动物栖息环境，破坏土体的自然平衡，引起斜坡失稳，水土流失，破坏原有的景观，从而对区域景观环境质量产生影响。主要体现在以下几个方面：  本项目建设应充分考虑与项目周边景观资源的协调性，避免造成景观资源的破坏。  清理地表、路基开挖等工程会产生一定弃土。施工期弃土若不能及时有效地处置，将严重地影响区域的景观环境，而且工程施工时的飞灰扬尘，下雨时未完工路面发生水土流失，将使区域的景观环境受到较大影响。  施工场地不仅使植被遭到破坏，还使斑块状地表裸露，对景观的自然性与和谐性产生影响。  在项目建成后，项目造成的景观影响可通过绿化来弥补，公路用地范围内全面绿化，不但能有效地补偿公路占用地造成的植被损失，也可起到美化环境、减少水土流失、防噪防尘等作用，形成良好的路界生态环境，同时通过结合周围环境地形和植被特点设计与之相应的路基绿化美化方案可改善公路沿线区域生态环境，弥补对周围环境的破坏。  **六、对战国秦长城遗迹文物保护单位的影响分析**  本项目距终点以北200m处有战国秦长城遗迹文物保护单位，文物保护范围为墙体两侧各50米；城堡、烽火台、敌台四周各50米。建设控制地带为墙体、城堡、烽火台、敌台保护范围外各100米。公路穿过长城遗迹豁口，长城豁口与路线交叉处宽约50m，考虑其影响因素，采用单侧加宽的方式进行避让，因此路线对长城遗址没有破坏，对保护单位的影响主要体现为：  若施工过程中，施工人员将固体废物、废水随意倾倒在距离保护单位较近的地方，会对保护单位造成不良影响；  施工过程中机械震动可能会对秦长城遗迹产生一定扰动。  本评价要求在施工过程中需采取以下措施：  施工期生活垃圾集中收集，施工单位定期清运，严禁施工人员随意丢弃；  加强施工机械的日常维修养护，使机械保持良好状态；  在保护区周围设置警告指示牌，禁止在文物保护单位内堆放施工器材、停放车辆、取弃土；  加强施工人员环保意识，加强宣传保护文物保护单位的重要性。  在采取以上措施后，施工期对战国秦长城遗迹文物保护单位的影响较小，满足文物保护要求。  **运营期**  **一、水环境影响**  项目营运期对水体产生影响主要是暴雨冲刷路面，形成地面径流污染水体。  暴雨径流（非引起洪涝的暴雨）是营运期产生的非经常性污水，主要是暴雨冲刷路面而形成。根据有关类比监测资料，公路路面径流中的主要污染物为COD、SS等污染物。路面雨水中污染物浓度大小经历由大到小的变化过程，污染物的浓度在0-15min内达到最大，随后逐渐降低，在降雨后一小时趋于平稳。  本项目所在地区年降雨量较少，根据工程分析可知，本项目地表径流量约为96228 m3/a，污染物伴随着降雨稀释、泥沙吸附等，而且进入的量很少，对水环境影响很小。满足《地表水环境质量标准》（GB3838-2002）Ⅳ类标准。  **二、气环境影响**  汽车尾气会短时间造成局部的污染，但项目沿线环境空气质量现状良好，且项目路线沿线区域较为空旷，对环境空气产生影响较小。  另外，公路上行驶汽车的轮胎接触路面，使路面积尘扬起，会产生二次扬尘污染。在运送散装含尘物料时，由于散落、风吹等原因，也会产生扬尘污染。由于项目公路的改造，使得路面行驶条件变好，产生的扬尘较之前有所降低，对环境的影响也较小。  在营运期还应加强公路运行和维护，破损路面应及时修补，使车辆能够平稳、快速行驶，减少尾气排放。  **三、声环境影响**  加强管理，实行环境噪声定期监测制度；  经常养护地面，保证公路的良好路况；  公路两侧加强绿化，多种植高大型树木以达到降噪效果，噪声衰减量可达2.5-5.0dB；  在沿线村庄路段设置减速和禁鸣标志；  为公路两侧200m范围内敏感点住户安装隔声窗，约100户  使公路两侧敏感点声环境质量满足《声环境质量标准》（GB3096-2008）2类标准。  **四、固体废物环境影响**  项目运营期固体废物主要来自司乘人员丢弃的垃圾，由环卫工人集中收集后运至附近垃圾中转站。满足一般工业固体废物贮存、处置场污染控制》（GB18599-2001）  **五、生态环境影响分析**  对沿线植物影响分析  正常情况下，公路营运期对周围植被影响较小。  本项目建成后，将对施工期破坏的植被进行恢复，施工期丧失的生态环境效应最终会逐渐得到恢复。  对农业影响分析  本项目在穿越灌溉沟渠时，采用涵洞方式，保证公路两侧农田灌排系统的通畅，对农田灌排系统影响较小。  综上所述，本项目建设所在区域属人类活动频繁的农业城镇区域，现有的生态系统结构基本上与人类活动相适应，运营期对生态环境生物多样性的影响不明显。  **六、环境风险影响分析**  本项目存在主要风险为危险品运输事故风险。本项目周边无地表水体，因此危险品泄露对地表水体基本无影响。  项目环境风险事故应急预案：  （1）应急体系的主要内容  1）明确救援人员的责任；  2）制定事故过程中的有效通信联络程序及与应急机构联络的程序；  3）制定培训应急人员的条款；  4）制定事故车辆及时撤离的程序；  5）制定救援的程序；  6）制定恢复水体正常功能的程序。  （2）应急反应系统组成及职责  1）应急反应指挥部。针对突发性水污染事故应成立应急总指挥部。指挥部职责：根据污染的范围和程度组织制定有效预防、控制等实施方案；建立统一、高效、畅通的运行机制，组织、协调卫生技术力量，防止和控制水污染事故的发生和蔓延；组织评估污染事故预防控制措施的效果，完善各项防治方案。  2）专家系统。由于引起突发性水污染事故的原因很多，应急处理时牵涉的部门也较多，因此，专家系统应由环保局、卫生局、水利局、市政管委、公安局、安全委员会、建设局、电信局等多个部门的技术骨干组成。专家系统主要职责：负责查找事故原因、提出突发性污染事故应急处理方法，为指挥部做好污染事故的应急处理献计献策。  3）应急监测工作组。根据污染事故的性质，应急监测组可由环保局及卫生局的监测人员组成。应急监测工作组应包括应急监测领导小组、应急监测技术小组、应急监测工作小组和应急监测后勤保障小组。  （3）具体危险品运输事故防范及处理  1）本项目桥梁工程设置防撞护栏  2）严格执行《危险化学品安全管理条例》的有关规定，并通过当地公安机关部门批准；运输危险货物的应按照《道路危险货物运输管理规定》执行，并经当地交通运输主管部门批准；严格执行定武高速公路危险化学品运输风险应急预案。  3）强化教育和培训，加强管理：道路管理部门和从事危险品运输的单位应学习和掌握国家有关部门颁布实施的相关法规，严格遵守危险品运输安全技术规定和操作规程以及市、区政府发布的有关道路运输危险品的安全管理办法等。  4）运输车辆不得超载，驾驶员在运输途中必须集中精力，注意观察路标；司乘人员应严禁吸烟；运输途中发生燃烧、爆炸、污染、中毒等事故时，驾驶员必须根据承运危险货物的性质，按规定要求，采取相应的救急措施，防止事态扩大，并及时向当地道路运政机关和有关部门（公安、消防、环保等）报告，共同采取措施，消除危害。 |