
重庆两路寸滩保税港区
生活配套区基础设施建设项目(空港大道东西向一期)
竣工环境保护验收调查报告

(备案版)

调查单位：重庆化工设计研究院有限公司

编制时间：二〇二〇年七月

调查单位：重庆化工设计研究院有限公司

法人代表：邢挺

总技术负责人：段祥英

技术审核人：罗荣莉

项目负责人：张劲

监测单位：重庆港庆测控技术有限公司

编制单位联系方式

电话：023-68612006

地址：重庆市九龙坡区石桥铺长石村9号

目录

目录.....	3
前言.....	1
1 综述.....	3
1.1 调查目的及原则.....	3
1.2 编制依据.....	4
1.3 调查方法.....	7
1.4 调查范围及验收标准.....	8
1.5 调查重点.....	10
1.6 环境敏感目标.....	11
2 工程建设概况.....	13
2.1 建设过程回顾.....	13
2.2 道路地理位置及路线走向.....	13
2.3 建成公路与环评报告主要经济技术指标对比.....	13
2.4 工程概况.....	14
2.5 隧道、桥涵和占地情况.....	16
2.6 沿线设施.....	16
2.7 弃渣场、临时施工场地.....	16
2.8 工程变更环境影响分析.....	17
2.9 交通量调查.....	18
3 环境影响报告书及其审批文件回顾.....	20
3.1 环境影响报告书主要结论.....	20
3.2 环境影响报告书审批文件.....	26
4 环境保护措施落实情况.....	30
4.1 环保措施落实情况.....	30
4.2 环保投资调查.....	36
5 竣工验收环境保护调查内容.....	37

5.1 生态环境影响调查与分析.....	37
5.2 声环境影响调查与分析.....	38
5.3 环境空气影响调查与分析.....	44
5.4 水环境影响调查与分析.....	46
5.5 固体废弃物环境影响调查与分析.....	48
5.6 社会环境影响调查.....	48
6 环境管理与监控情况调查.....	50
6.1 环境管理状况调查.....	50
6.2 环境监测计划落实情况调查.....	51
6.3 结论及建议.....	52
7 调查结论与建议.....	54
7.1 调查结论.....	54
7.2 建议.....	56

前言

重庆两路寸滩保税港区生活配套区基础设施建设项目位于重庆寸滩保税港区内，生活配套区占地面积 4.3km²，用地属两路组团 I 和 J 标准分区的一部分。项目涉及道路 15 条，总长 15.244km，其中主干道（空港大道、空港东路）6.047km、次干道 5.622km、支路 3.575km。桥梁工程 5 座，以及配套的管网工程、供电工程、通信工程、燃气工程和环卫工程。

2011 年 9 月由中煤科工集团重庆设计研究院编制完成的《重庆两路寸滩保税港区生活配套区基础设施建设项目环境影响报告书》取得了重庆市渝北区环境保护局（现渝北区生态环境局）的批复，文号：渝北环准[2011]110 号。

重庆两路寸滩保税港区生活配套区基础设施建设项目为区域道路整体评价，分段施工。2016 年，空港大道东西向一期项目竣工，目前整体工程仍未竣工，由于整体工程为分段招标分段施工，为对本标段进行结算，因此对本标段（空港大道东西向一期）进行竣工环境保护验收。本次只验收空港大道（东西向一期）1.291km 长道路（含道路、桥梁、管网等工程），其余部分不纳入本次验收。

根据国务院令第 253 号《建设项目竣工环境保护管理条例》、国环规环评[2017]4 号《关于发布<建设项目竣工环境保护验收暂行办法>的公告》的规定，应该对就建设项目环境保护设施进行调查、监测，为项目的竣工环境保护验收提供依据。项目业主单位重庆保税区开发管理集团有限公司委托重庆化工设计研究院有限公司承担了重庆两路寸滩保税港区生活配套区基础设施建设项目空港大道部分路段的竣工环境保护调查报告的编制工作。编制单位在接受委托后立即对空港大道（东西方向）及沿线环境进行了详细的现场踏勘，对项目工程及沿线的声环境敏感点、生态恢复、水土保持及工程环保执行等情况进行了详查，并委托重庆港庆测控技术有限公司对沿线声环境质量进行了监测。在此基础上编制完成了《重庆两路寸滩保税港区生活配套区基础设施建设项目（空港大道东西向一期）竣工环境保护验收调查报告》。

在本次环保验收调查工作中，得到了重庆市渝北区生态环境局、重庆保税区开发管理有限公司、重庆港庆测控技术有限公司等单位的大力支持，在此表示深

深的感谢！

1 综述

1.1 调查目的及原则

公路建设项目不同于其他工业类型的建设项目，其规模大，建设周期长，工程的可变性和不确定性大，往往工程的实施内容（如选线）与项目的可研报告存在较大的差异，因此，项目的环境影响报告书中往往因工程的不确定性而对项目的环境影响评价不充分，措施不力或没有措施；另一方面，此类项目的环境影响主要表现在生态环境和声环境等方面。

1.1.1 调查目的

针对交通建设项目环境影响的特点，确定本次环境影响调查的目的是：

（1）调查项目实施带来的环境影响，比较工程建设前后沿线环境质量的变化情况，分析环境现状与项目环境影响报告书的评价结论是否相符；

（2）调查工程在设计、施工、运行、管理等方面落实环境影响报告书所提环保措施的执行情况以及存在的问题，重点调查工程已采取的生态恢复、水土保持与污染控制措施，分析其有效性，对不完善的措施提出改进意见；对工程其他实际环境问题及潜在的环境影响，提出环境保护补救措施；

（3）调查工程环境保护设施的落实情况和运行效果，调查环境管理和环境监测计划的实施情况，以及对当地经济的发展、对沿线居民生活和工作的影响情况，提出相应的环境管理、治理要求；

（4）根据工程环境保护执行情况的调查，客观、公正地从技术上论证是否符合竣工环境保护验收条件。

1.1.2 调查原则

本次环境影响调查坚持以下原则：

- （1）认真贯彻国家与地方的环境保护法律、法规及规定；
- （2）坚持污染防治与生态保护并重的原则；
- （3）坚持客观、公正、科学、实用的原则；
- （4）坚持利用已有资料与现场监测、实地调查及理论分析相结合的原则；
- （5）坚持对工程建设前期、施工期、运营期环境影响进行全过程分析的原

则。

1.2 编制依据

1.2.1 法律、法规

- (1) 《中华人民共和国环境保护法》（全国人大常委会，2015.1.1）；
- (2) 《中华人民共和国环境影响评价法》（全国人大常委会，2018年修正）；
- (3) 《中华人民共和国水法》（全国人大常委会，2016年7月修订）；
- (4) 《中华人民共和国水土保持法》（全国人大常委会，2010.12.25修订）；
- (5) 《中华人民共和国土地管理法》（全国人大常委会，2004年8月28日第二次修正）；
- (6) 《中华人民共和国公路法》（全国人大常委会，2017年11月4日）；
- (7) 《中华人民共和国大气污染防治法》（全国人大常委会，2018年10月26日修订）；
- (8) 《中华人民共和国水污染防治法》（全国人大常委会，2017年6月27日）；
- (9) 《中华人民共和国环境噪声污染防治法》（全国人大常委会，2018年12月29日修订）；
- (10) 《中华人民共和国固体废物污染环境防治法》（2020年4月29日修订，2020年9月1日起实施）
- (11) 《中华人民共和国森林法》（全国人大常委会，1998.3.29修正）；
- (13) 《中华人民共和国野生动物保护法》（全国人大常委会，2003.8.28修正）；
- (14) 《中华人民共和国突发事件应对法》（全国人大常委会，2006.8.30）；
- (15) 《基本农田保护条例》（国务院令第257号，1998.12.27）；
- (16) 《中华人民共和国陆生野生动物保护实施条例》（国务院批准，1992.2.12）；
- (17) 《中华人民共和国野生植物保护条例》（国务院令第204号，2016年2月6日）；
- (18) 《中华人民共和国森林法实施条例》（国务院令第278号，2000.1.29）；

- (19)《中华人民共和国河道管理条例》（1988年6月）；
- (20)《建设项目环境保护管理条例》（2017年10月1日）；
- (21)《地质遗迹保护管理规定》（1995年5月4日）；
- (22)《风景名胜区条例》（2006年2月6日修订）。
- (23)《中华人民共和国水土保持法》（2011年3月1日）
- (24)《中华人民共和国土地管理法》（2019年8月26日修订，2020年1月1日起实施）

1.2.1 行政法规和部门规章

- (1)《建设项目竣工环境保护验收暂行办法》（国环规环评〔2017〕4号，2017.11.20）；
- (2)《建设项目环境影响评价分类管理名录》（2018年4月28日修订）；
- (3)《关于在公路水运工程建设监理中增加施工安全监理和施工环保监理内容的通知》（交质监发〔2007〕158号）；
- (4)《关于进一步加强山区公路建设生态保护和水土保持工作的指导意见》（交公路发〔2005〕441号，2004.9.23）；
- (5)环境保护部关于发布《地面交通噪声污染防治技术政策》的通知（环法〔2010〕7号）；
- (6)《国家重点保护野生植物名录》（第一批，1999）；
- (7)《国家重点保护野生动物名录》（1989）；
- (8)《关于进一步加强环境影响评价管理防范环境风险的通知》（环发〔2012〕77号）；
- (9)《关于切实加强风险防范严格环境影响评价管理的通知》（环发〔2012〕98号）
- (10)《企业事业单位突发环境事件应急预案备案管理办法（试行）》（环发〔2015〕4号，环境保护部，2015.1.8）。
- (11)《关于公路、铁路（含轻轨）等建设项目环境影响评价文件中环境噪声有关问题的通知》（环发〔2003〕94号）。

1.2.3 地方法规及相关规定

(1)《重庆市环境保护条例》（2017年3月29日重庆市第四届人民代表大会常务委员会第三十五次会议修订，2017年6月1日起施行）

(2)《重庆市环境噪声污染防治办法》（渝府令〔2013〕270号）

(3)《重庆市人民政府关于印发重庆市环境空气质量功能区划分规定的通知》（渝府发〔2016〕19号）

(4)《重庆市土地管理规定》（1999年3月22日）

(5)《重庆市环境保护局关于印发城市区域环境噪声标准适用区域划分规定调整方案的通知》（渝环发[2007]39号）

(6)《重庆市人民政府批转重庆市地表水环境功能类别调整方案的通知》（渝府发〔2012〕4号）

(7)《重庆市实施〈中华人民共和国水土保持法〉办法》（2018年7月26日修订）

(8)《关于印发进一步规范重庆市高切坡、深开挖、高填方项目管理的若干规定的通知》（渝环发[2002]47号）

(9)《重庆市人民政府关于对主城区易撒漏物质实行密闭运输的通告》（重庆市人民政府令第164号）

(10)《重庆市生态环境局关于印发重庆市主城区声环境功能区划分方案的通知》（渝环〔2018〕326号）

1.2.4 技术标准和规范

(1)《建设项目环境影响评价技术导则—总纲》（HJ2.1-2016）；

(2)《环境影响评价技术导则—大气环境》（HJ2.2-2018）；

(3)《环境影响评价技术导则—地表水环境》（HJ/T2.3-2018）；

(4)《环境影响评价技术导则—地下水环境》（HJ610-2016）；

(5)《环境影响评价技术导则—声环境》（HJ2.4-2009）；

(6)《环境影响评价技术导则—生态影响》（HJ19-2011）；

(7)《环境风险评价技术导则》（HJ/T169-2018）；

(8)《公路环境保护设计规范》(JTGB04-2010);

(9)《公路建设项目环境影响评价规范》(JTGB03-2006);

(10)《建设项目竣工环境保护验收调查技术规范(生态影响)》(HJ/T394-2007);

(11)《建设项目竣工环境保护验收技术规范(公路)》(HJ 552-2010)。

1.2.5 工程技术资料、批复文件

(1)《渝北区空港大道(东西方向)道路工程》施工图设计文件,重庆市市政设计研究院。

(2)《渝北区空港大道(东西方向)道路工程施工组织设计》施工组织设计、施工方案,重庆建工第一市政工程有限责任公司。

(3)《重庆两路寸滩保税港区生活配套区基础设施建设项目环境影响报告书》,中煤科工集团重庆设计研究院

(4)环评批准书,渝北环准[2011]110号,2011年9月

(5)工程相关技术资料、竣工材料

1.2.6 其他

(1)建设工程竣工报告

(2)竣工环保验收技术服务合同

1.3 调查方法

本次环境保护验收调查的技术方法,原则上按《建设项目竣工环境保护验收管理办法》中的要求执行,并参照《建设项目竣工环境保护验收技术规范(公路)》(HJ 552-2010)规定的方法。

(1)由于项目建设时,道路周边无环境敏感点,因此施工期环境影响调查以核查施工图文件及资料为主,确定施工期的环境影响。

(2)营运期环境影响调查以现场踏勘和环境监测为主,通过现场调查、监测和查阅施工图设计文件来分析营运期环境影响;沿线现场调查采用“以点为主、点段结合、反馈全线”的方法;

(3)环保措施调查以核实有关资料文件内容为主,通过现场调查,核实环

境影响评价和施工设计所提出环保措施的落实情况；

（4）环境保护措施有效性分析采用改进已有措施与采取补救措施相结合的方法。

1.4 调查范围及验收标准

1.4.1 调查范围

- （1）道路：路线全长 1.921km，全部为新建。
- （2）项目实际施工建设过程中不设置弃渣场。
- （3）项目建设过程中临时施工场地依托 J 标准分区已有施工营地。
- （4）沿线无其他服务设施。

项目具体环境保护验收调查范围如下：

（1）生态环境：公路中心线两侧各 300m 内范围，以及项目绿化工程、排水工程等；

（2）声环境：公路中心线两侧各 200m 之内主要声环境敏感点，重点调查 100m 内范围本项目建设前沿线分部的受影响的敏感点。

（3）水环境：本次线路不涉及服务设施，运营期，本次报告重点调查桥梁对跨越水体的影响；

（4）空气环境：公路沿线两侧各 200m 以内区域内居民点保护目标。

1.4.2 调查因子

（1）生态环境：公路两侧生态恢复或其它处置措施情况，水土流失、植被、沿线自然景观绿化工程；

（2）声环境：等效连续 A 声级 L_{Aeq}

（3）水环境：施工废水排放去向（COD、BOD₅、pH、SS、氨氮）；

（4）环境空气：TSP、NO₂

1.4.3 验收标准

本次验收调查原则上采用的标准依据《重庆两路寸滩保税港区生活配套区基础设施建设项目环境影响报告书》中的标准。综合考虑公路建设项目的环境影响特点，结合公路投入运营后的环境影响实际情况，根据《重庆市环境保护局

关于修正城市区域环境噪声标准适用区域划分规定调整方案有关内容的通知》来校核本次环境影响调查验收标准。

本次环境保护验收调查采用的环境标准详细如下：

表1.4.3-1 本项目环评与环保验收执行的环境标准对比

项目	环评执行标准	环保验收执行及校核标准
声环境	项目红线两侧30m范围内执行《声环境质量标准》（GB3096-2008）4a类标准，30m范围外区域环境噪声执行《声环境质量标准》GB3096-2008 中的2类标准	项目红线两侧35±5m范围内执行《声环境质量标准》（GB3096-2008）4a类标准，35±5m范围外区域环境噪声执行《声环境质量标准》GB3096-2008中的2类标准
地表水质	《地表水环境质量标准》（GB3838-2002），平滩河为III类标准。	《地表水环境质量标准》（GB3838-2002），平滩河为III类标准
环境空气	《环境空气质量标准》（GB3095—2012），二级标准	《环境空气质量标准》（GB3095—2012），二级标准
施工噪声	《建筑施工场界环境噪声排放标准》（GB12523-2011）	《建筑施工场界环境噪声排放标准》（GB12523-2011）

（1）环境空气

执行《环境空气质量标准》（GB3095-2012）中二级标准，见表 1.4-2。

表 1.4-2 环境空气质量标准（GB3095-2012）

污染物	平均时间	浓度限值（ug/m ³ ）二级
NO ₂	1 小时平均	200
	24 小时平均	80
	年平均	40
SO ₂	1 小时平均	150
	24 小时平均	300
	年平均	200
PM ₁₀	24 小时平均	150
	年平均	70

项目为城市道路建设，无服务设施，运营期自身无污染物排放。

（2）声环境

根据《重庆市环境保护局关于印发城市区域环境噪声标准适用区域划分规定调整方案的通知》（渝环发[2007]39 号）和《重庆市环境保护局关于修正城市区域环境噪声标准适用区域划分规定调整方案有关内容的通知》，空港大道（东西向一期）“道路两侧区域”环境噪声为 4a 类标准适用区域。验收采用《声环境质量标准》（3096-2008）。标准限值见表 1.4-3。

表 1.4-3 声环境质量标准（GB3096-2008） dB(A)

标准等级	昼间	夜间	功能区
2 类标准	60	50	居住、商业区、学校
4a 类标准	70	55	交通干线道路两侧区域

（3）水环境

本项目区域主要地表水体为平滩河，其水质执行《地表水环境质量标准》（GB3838-2002）III类标准，见表 1.4-4。

表 1.4-4 地表水环境质量标准 mg/L（PH 无量纲）

污染物	类别	pH	NH ₃ -N	COD	石油类	总磷
标准值	III类	6~9	≤1.0	≤20	≤0.05	0.2

本项目排水系统采用雨污分流排水系统，道路雨水排入市政雨水管道。施工废水和施工人员生活污水，施工废水经沉淀处理后循环使用；施工人员生活污水经化粪池处理后达到（GB3096-1996）《污水综合排放标准》三级标准（氨氮执行《污水排入城镇下水道水质标准》（CJ3082-99））后排入市政污水管网，由市政管网收集至城北污水处理厂处理，见表 1.4-5。

表 1.4-5 污水综合排放标准 单位：mg/L

污染物	BOD ₅	COD _{cr}	SS	氨氮
一级标准	≤300	≤500	≤400	35

1.5 调查重点

1.5.1 生态环境影响

由于本次项目施工期所需沙、石料均从具有资质的砂石料市场购买，不设置砂石料场。同时不涉及新的施工便道。生态环境影响调查将重点调查施工场地是否产生水土流失、景观破坏等生态影响以及所采取生态恢复措施，并对已采取的措施进行有效性评估。

根据本次项目环境影响评价报告 and 实际施工情况，确定主要生态环境保护调查对象为道路沿线两侧的景观绿化。

1.5.1 声环境影响

声环境重点调查公路沿线声环境敏感目标受交通噪声的影响程度，分析道路建设前后的噪声变化，调查环评报告中提出的噪声防治措施的落实情况，对超标的敏感目标提出防治噪声影响的补救措施。道路沿线声环境主要敏感点是沿线两侧 200m 以内集中的住宅、学校等。

由于道路建设时，周边配套小区、学校等均未建设。与环评阶段相比，验收阶段敏感点均为新增敏感点。道路环境敏感点见表 1.6-1。

1.5.3 水环境影响

本次项目不涉及附属服务设施，故无废水排放。

1.6 环境敏感目标

1.6.1 生态环境

项目区域为城区，不涉及风景名胜、自然保护区和重点文物保护单位等环境敏感区。

项目施工过程中土石方为区域内平衡，同时需调查施工期施工便道、施工作业区等临时占地恢复情况。

1.6.2 水环境

施工期生活废水由依托周边生活设施。运营期自身无污水产生。

1.6.3 声环境、环境空气敏感目标变化情况

项目区域属于城市开发区，道路沿线 200m 范围环境空气和声敏感点为现有的中国摩小区、中国摩小区配套幼儿园、常春藤学校，主要见表 1.6-1。

由于在环评阶段空港大道（东西向一期）周围小区等未建设，实际工程沿线调查的声环境保护目标均为新增敏感目标。

表 1.6-1 项目环境保护目标

序号	保护目标	设计桩号	与线路距离/高差(m)	序号	保护目标	施工桩号	方位	距中心线/高差(m)	户数	保护目标概况
1	中国摩小区	/	/	1	中国摩小区	K2+360~K2+620	路左	102~200/0	/	房屋 33 层砖混楼房评价范围内有 4 栋，临路第一排为商业区。
2	幼儿园	/	/	2	幼儿园	K2+480	路左	56/0	23	临路第一排建筑，主要为 1、2 层建筑，为小区配套幼儿园。
3	常春藤学校	/	/	3	常春藤学校	K3+002~K3+180	路右	10/0	10	临路第一排建筑，教学楼为 4 层建筑，教学楼前有操场等。

2 工程建设概况

2.1 建设过程回顾

建设过程如下：

重庆国际投资咨询集团有限公司于 2011 年 9 月编制完成了本次项目工可报告，2013 年 12 月重庆市市政设计研究院完成本次项目的工程两阶段初步设计、施工图设计。2011 年 8 月，中煤科工集团重庆设计研究院编制完成《重庆两路寸滩保税港区生活配套区基础设施建设项目环境影响报告书》。2011 年 9 月 15 日，重庆市渝北区环境保护局（现渝北区生态环境局）以渝北环准〔2011〕110 号文下达《重庆两路寸滩保税港区生活配套区基础设施建设项目环境影响报告书环境影响报告书》环评批准书。2011 年 12 月 5 号重庆市发展和改革委员会以批复了项目工可报告（渝发改投〔2011〕1731 号），2013 年 12 月 30 日重庆汇中建筑施工图设计审查有限公司审查了项目施工图，编号：00201312304422。项目于 2013 年 4 月开工，由重庆建工第一市政工程有限责任公司承建，重庆华兴工程咨询有限公司工程监理。2016 年 6 月工程竣工，并通过市政工程竣工验收。

经调查，空港大道（东西方向）施工期间未发生扬尘、噪声、水污染等环保投诉。执行了环境影响评价和环保“三同时”。

2.2 道路地理位置及路线走向

工程起点为中国摩小区西南侧，接空港大道（南北向）；终点位于摩常春藤学校附近丁字路口，与环评时地理位置一致。详见项目地理位置详见附图1，路线走向及敏感点布置图见附图2。

2.3 建成公路与环评报告主要经济技术指标对比

本次项目建成后与环评报告主要技术指标对比情况见表 2.3-1。

表 2.3-1 公路建成后与环评阶段主要技术指标对比表

序号	指标名称	单位	建成公路	原环评报告	备注
1	路段		部分	全线	一致
2	公路等级		主干道	主干道	一致
3	路线长度	km	1.291	3.021	一致
4	计算行车速度	km/h	60	60	一致

5	路基宽度	m	48	48	一致
6	行车道宽度	m	28	28	一致
7	最小纵坡	%	0.3	0.3	一致
9	最大纵坡（坡长）	%	7	7	一致
10	路面类型	沥青混凝土路面			一致
11	车辆荷载等级	BZZ-100 标准车			一致

2.4 工程概况

2.4.1 建成后主要工程量

本项目主要建设内容见表 2.4.1-1。

表 2.4.1-1 工程主要技术指标

一	基本情况						
1	项目名称	空港大道（东西向一期）					
2	建设地点	重庆市两路寸滩保税港区					
3	工程性质	新建城市主干道					
4	建设单位	重庆保税港区开发管理有限公司					
5	总投资	10735.9718 万元					
6	建设期	2013 年 4 月~2016 年 6 月					
二	主要技术标准						
公路等级	城市主干道	路线总长 (km)	1.291	设计速度 (km/h)	60	最小纵坡 (%)	0.3
最大纵坡 (%)	7	路基宽度 (m)	48	设计车辆荷载	BZZ-100 标准车	中桥 (m/座)	188/1
三	主要技术经济指标	单位	数量	备注			
(一)	基本指标						
1	永久占地	亩	85.1				
2	挖方总量	万 m ³	52.56				
	填方总量	万 m ³	6.62				
	借方总量	万 m ³	0				
	弃方总量	万 m ³	45.94	环评包含区域内平衡			
(二)	桥梁隧道						
1	中桥	m/座	188/1	举人坝大桥			

(三)	交叉工程			
1	平面交叉	处	2	

2.4.2 道路与环评阶段变化情况

由于项目道路为原环评中包含道路中的一部分，其部分主要工程规模（土石方量、投资等）没有单独列出，因此仅对环评中实际列出的工程规模进行对比。项目实际建成后与环评阶段主要技术指标及工程规模对比见表 2.4.2-1。

表 2.4.2-1 公路实际建成与环评阶段主要技术指标及工程规模对比表

序号	指标名称		单位	项目环评报告	项目实际建成	实际-环评
1	主要技术指标	公路等级		主干道	主干道	有变化（长度未环评中空港大道一部分）
		长度	km	3.021	1.291	
		设计行车速度	km/h	60	60	
		路基宽度	m	48	48（桥梁宽40）	
2	土石方工程	挖方	万 m ³	/	52.56	/
		填方	万 m ³	/	6.62	/
		借方	万 m ³	/	0	/
		弃方	万 m ³	/	45.94	/
		弃渣场	个	0	0	无变化
3	桥涵	桥梁	座	1	1	0
			m	80	188	+108
4	附属设施	平交道口	处	/	2	/
5	占地投资	主体工程	hm ²	7.39	7.15	-0.24
		弃渣场	hm ²	0	0	0
		永久占地	亩	/	85.1	/
		投资	万元	/	10735.9718	/

本次项目较原环评相比：①车道数或设计车速无变化；②线路长度无变化；③无线路横向位移超出 200 米的长度的；④桥梁宽度、长度发生变化，主要实际建设过程中地形因素，使桥梁实际长度较环评增加；桥梁宽度变窄，主要是由于实际人流量的预测减少人行道宽度；⑤项目 3 处敏感点均为道路建成后新增。项目的建设不涉及重大变更。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）及相关规定。具体而言，建成道路无重大变动。

2.5 隧道、桥涵和占地情况

2.5.1 隧道情况

本次项目实际情况与环评一致，均不涉及隧道。

2.5.1 桥涵情况

项目设计桥梁一座，桥长 188m，宽 40m，其情况如下：

表 2.5.2-1 本次项目桥梁情况一览表

中心桩号	河流名称或桥名	结构类型			桥长	桥宽	起迄桩号	跨河情况
		上部构造	下部构造					
			桥墩及基础	桥台及基础	m	m		
K2+201.043	举人坝大桥	三跨预应力混凝土变截面单箱双室连续刚构梁	2#、3#桥墩采用箱墩，双箱结构	U型桥台，扩大基础	188	48	K2+107.043~K2+295.043	横跨磨滩河

2.5.4 占地情况

本工程在施工过程中实际占地面积为 85.1 亩，均为永久占地。道路不涉及弃渣场，施工营地依托已有的 J 标准分区施工营地。

2.6 沿线设施

本次项目沿线不涉及服务设施。

2.7 弃渣场、临时施工场地

2.7.1 弃渣场

项目不设置弃渣场，工程实际建设过程中优化土方利用，剩余土石方在区域内平衡。

2.7.2 施工场地

施工场地是施工单位为进行道路建设的施工营地等设施占用的土地。项目施工营地依托已有的 J 标准分区施工营地，不新建施工营地。不设置搅拌站等设施。

2.8 工程变更环境影响分析

通过对 2.4.2 节项目主要工程变更情况分析，工程变更环境影响分析主要分析以下变更所引起的环境影响，其余工程均变化不大，其变更引起的环境影响相对较小。

根据《重庆市环境保护局关于印发《重庆市建设项目重大变动界定程序规定》的通知》渝环发〔2014〕65 号、参照《高速公路建设项目重大变动清单（试行）》项目变动情况见表 2.8-1。

表 2.8-1 项目变动情况分析表

序号	清单	项目变动情况	是否属于重大变动
1	车道数或设计车速增加。	项目车道数、设计车速未发生变化	不属于重大变动
2	线路长度增加 30%及以上。	项目道路长度未发生变化	不属于重大变动
3	线路横向位移超出 200 米的长度累计达到原线路长度的 30%及以上。	项目路线未发生变化	不属于重大变动
4	工程线路、服务区等附属设施或特大桥、特长隧道等发生变化，导致评价范围内出现新的自然保护区、风景名胜区、饮用水水源保护区等生态敏感区，或导致出现新的城市规划区和建成区。	项目桥梁长度与环评阶段发生变化，由环评中 60m 变为 188m，主要原因是由于地形原因，桥梁长度（主要是引桥）长度增加。桥梁宽度变窄，由环评中的 48m 减少为 40m，主要是设计阶段对客流量分析，人行道变窄引起的。	不属于重大变动
5	项目变动导致新增声环境敏感点数量累计达到原敏感点数量的 30%及以上。	由于城市规划，道路周边规划为居住、商业、学校，因此新增了敏感点。	不属于重大变动
6	项目在自然保护区、风景名胜区、饮用水水源保护区等生态敏感区内的线位走向和长度、服务区等主要工程内容，以及施工方案等发生变化。	项目不涉及自然保护区、风景名胜区、饮用水水源保护区	不属于重大变动
7	取消具有野生动物迁徙通	项目不涉及野生动物	不属于重大变动

	道功能和水源涵养功能的桥梁,噪声污染防治措施等主要环境保护措施弱化或降低。	迁徙通道功能和水源涵养功能的桥梁。项目噪声防治措施与环评阶段提出措施未弱化。	
--	---------------------------------------	--	--

根据表 2.6-1, 项目在道路长度、设计时速、走向等均未发生变化。敏感点增加由于城市的规划而新增。桥梁长度、宽度虽有变化, 但不属于重大变动。

2.9 交通量调查

2.9.1 预测交通量

环评报告中各交通量预测结果。见表 2.9-1、表 2.9-2。

表 2.9-1 环评文件中的工程昼间、夜间、高峰小时交通量一览表 单位: 辆/h

预测年 路段		2015 年			2022 年			2030 年		
		昼间	夜间	高峰 小时	昼间	夜间	高峰 小时	昼间	夜间	高峰 小时
空港大道 东西向一 期	大型	241	85	568	388	137	914	491	173	1154
	中型	161	57	378	259	91	609	327	115	770
	小型	402	142	946	467	228	1523	818	289	1924

表 2.9-2 环评文件中车型比、昼夜比 (%)

项目	小型车	中型车	大型车
车型比, %	50	20	30
昼夜比, %	85: 15 (昼 6: 00~22: 00, 夜 22: 00~6: 00)		

2.9.2 实际交通量

工程车流量监测委托监测单位完成, 统计结果见表 2.9-3、表 2.9-4。

表 2.9-3 实际小时交通量 单位: 辆/h

道路路段		验收年实测车流量 (2020 年 5 月)	实测车流量占预测交通量的比例
空港大道 东西向一 期	昼间	564~696 辆/h	51%~62%
	夜间	90~222 辆/h	20%~49%

表 2.9-4 车型比、昼夜比 (%) 统计结果

项目	中小型车	大型车
车型比, %	90%	10%
昼夜比	5:1 (昼 6: 00~22: 00, 夜 22: 00~6: 00)	

由表 2.9-3 可知, 验收期间 (2020 年 5 月) 车流量分别为中期昼、夜设计车流量的 51%~62%、20%~49%, 交通量未达到了近期设计的 75%。

根据《建设项目竣工环境保护验收技术规范 生态影响类》运行工况等相关规定, 在短期间内无法达到近期设计负荷的, 在主体工程运行稳定、环保设施运行正常的条件下可开展竣工验收。空港大道 (东西向一期) 道路工程试通车期间, 道路行驶正常、配套设施建设完善, 可开展竣工验收调查。

3 环境影响报告书及其审批文件回顾

空港大道（东西向一期）属于重庆两路寸滩保税港区生活配套区基础建设项目中包含 15 条道路中的空港大道（东西向）一部分。现就原环评及环评批复进行回顾。

3.1 环境影响报告书主要结论

根据重庆市中煤科工集团重庆设计研究院编制的《重庆两路寸滩保税港区生活配套区基础建设项目环境影响报告书》（2011.8），其主要结论如下：

3.1.1 项目概况

重庆两路寸滩保税港区生活配套区基础设施建设项目用地属两路组团 I、J 标准分区的一部分，占地面积约 4.3km²。项目建设内容包括场地平整、道路工程、给排水管网工程、供电工程、通信工程、燃气工程以及环境工程等。其中场地平整工程对 4.3km²的地块进行平场；道路工程新建道路 15.244km，分主干道、次干道和支路三种类型的道路共 15 条道路，其中主干道 2 条、长 6.047km，次干道 7 条、长 5.622km，支路 6 条、长 3.575km；新建给水管网约 15.244km；新建污水管网约 27.556km；新建雨水管网约 18.199km；新建电力电缆沟、通信电缆管、燃气管道各约 15.244km。项目总投资 557603.21 万元，工程建设期为 48 个月。

根据《重庆两路寸滩保税港区生活配套区基础设施建设项目可行性研究报告》，本工程挖填方量均为 1425.28 万 m³，挖填方在地块内平衡，无弃渣。

3.1.2 环境质量现状

（1）项目所处环境功能区

拟建项目所在区域环境空气属《环境空气质量标准》(GB3095-1996)二类区；地表水体平滩河为《地表水环境质量标准》(GB3838-2002)III类水域；声环境现状执行《声环境质量标准》(GB3096-2008)2类、4a类标准；项目所在区域属于重庆市生态功能区划中的“都市人工调控生态区”中的“都市外围生态调控生态功能区”。

（2）环境质量现状及生态环境现状

①地表水

项目相关地表水体平滩河 2010 年设置了两个监测断面，两个监测断面各项监测因子单因子评价指数均小于 1，项目所在区域近 1 年来无新建成的较大的污水排放单位。监测数据表明平滩河现状水质较好。

②环境空气

2010 年在项目地块东边约 500m 处设置一大气监测点位，NO₂、SO₂ 和 PM₁₀ 三项污染因子连续一周监测日均值均满足《环境空气质量标准》（GB3095-1996）二级标准要求。

③噪声 2011 年 8 月在项目所在地块内设置了 6 个噪声监测点，在为期两天的监测期间，各监测点所有监测值均低于《声环境质量标准》2 类标准限值，项目所在地现状环境质量良好。

④生态环境项目所在区域原生生态破坏严重，以次生生态为主，植被大多为人工栽培种，现状地表覆盖度较高，可达到 40%~70%以上。

（3）环境敏感性调查项目用地范围内无自然历史遗产、自然保护区、高级疗养区和风景名胜区等环境敏感区域，无受保护野生动物及名树古木等。项目所在区域地表水体平滩河属Ⅲ类水体，平滩河汇入东方红水库处有一饮用水源取水口，取水口距本项目地块约 3km，取水口二级保护区范围距离本项目最近距离约 1.5km；根据收集资料，本项目地块内东北角有一区保文物单位“木耳周氏节孝牌坊”，该文物建于民国时期。

3.1.3 生态环境保护措施及环境影响评价结论

本项目占地面积约 4.3km²，根据“重庆市两路组团 I、J 标准分区控制性详细规划”，项目所在地块土地利用性质已转变为居住及市政设施用地，项目不涉及基本农田占用。

本项目的实施，将使得项目所占土地的利用类型发生较大变化，对现有植被的破坏较严重；相应的景观格局也将发生较大变化；项目建设施工期，可能会造成一定的水土流失；项目所在区域规划为居住用地，项目建成营运期对周边植被的影响很小。

项目施工过程中严格控制施用地范围和施工场地范围，平滩河及其支流磨滩河沿岸规划保留绿化带严格按照片区土地利用规划予以保留；施工结束后立即对施工场地进行生态恢复；施工之前做好土石方调配计划，尽量缩短土石方临时堆放时间，施工过程中做好水土保持措施；保证施工作业效率，在保证质量的前提下尽量缩短工期。

项目所在区域以家养动物为主，项目实施会对野兔、蛙及麻雀等少量野生动物栖息地产生一定的影响，导致其向邻近其他区域迁移，但不会导致野生动物死亡。项目所在区域未发现受保护的野生动物以及珍惜濒危动物，项目的建设不会对当地野生动物产生较大影响。

施工期采取上述生态环境保护及恢复措施后，本项目对区域生态环境的影响较小。

3.1.4 施工期环境影响分析及污染防治措施

（1）水环境影响分析及防治措施

施工期对地表水体的影响主要来源于施工废水和施工人员生活污水，施工废水主要为施工车辆冲洗废水，主要污染物为 SS，通过沉淀池沉淀处理后可用于施工场地冲洗及抑尘用水，不外排。施工人员生活污水，集中收集处理后排入市政管网，对地表水环境的影响较小。

此外，平滩河和磨滩河上桥梁施工施工过程中，可能会对水体产生一定的扰动，使得局部河道 SS 等污染物浓度增高，该扰动影响通常在下游约 50m 处可降至接近背景浓度范围。

平滩河下游取水口距离本项目约 3km，取水口二级保护区范围距离本项目地块最近距离约为 1.5km，采取上述措施后，施工期对平滩河水质的影响很小，几乎不会对平滩河其下游取水口水质产生影响。

综上，施工过程中可能会对地表水体产生一定的影响，但在采取报告提出的环保措施后，施工期对地表水体的影响较小。

（2）环境空气影响分析及防治措施

施工期环境空气影响主要来源于施工扬尘和施工人员生活燃料排放烟气以

及沥青路面摊铺沥青烟。

施工期扬尘对环境空气的影响是暂时的，随着施工的结束而消失，施工过程中对施工场地、施工便道适时洒水抑尘，推广湿式作业后施工期扬尘对周围环境空气的影响较小。

沥青路面摊铺产生的沥青烟可通过优化施工降低影响；施工人员采用液化气等清洁燃料，排放的废气量较小，对环境空气的影响较小。

（3）施工噪声影响分析及治理措施

施工过程中高噪声机械可能会产生一定的影响；预测施工机械噪声影响昼间超标范围为 100m，夜间超标范围为 200m。

施工期按照重庆市“宁静行动（2011~2013 年）”、《重庆市噪声污染防治办法》、《建筑施工厂界噪声限值》以及文明施工的相关要求施工。尽量采用低噪声施工机械，将高噪声设备尽量布置在远离噪声敏感目标的一侧；合理安排施工时间，夜间尽量不施工或进行无噪声污染的施工作业；南北向空港大道施工时施工场地周边应设置围挡。

施工噪声影响会随着施工的结束而结束；采取环评提出的噪声影响减缓措施后，预计影响可降至可接受范围内。

（4）固体废物影响及治理措施

本项目土石方能够在区内平衡，不需设置取土场和弃渣场；拆迁建筑垃圾运至重庆两路建筑垃圾消纳场堆放；施工废料以及生活垃圾等统一收集后交由市政管理部门统一处置。项目施工期固体废物对环境的影响较小。

（5）文物保护单位影响及防护措施

项目所在地块内东北角有一区保文物保护单位“木耳周氏节孝牌坊”，对该文物实施原址保护；文物保护范围即文物周边 30m 范围内不得进行与文物保护无关的建设；文物保护范围内不进行场地平整工作，保护范围周边场地平整后若地势高于文物保护范围内地势，则应在文物保护范围周边留雨水导排沟渠。

施工开始前以及施工过程中采取报告书提出的防护措施后，对该牌坊的影响很小。

3.1.5 营运期环境影响分析及污染防治措施

（1）水环境影响分析及治理措施

拟建道路无服务区，营运期自身不产生水污染物；在道路清扫及绿化带维护过程中会产生少量废水，这些废水会进入市政管网，不会直接排入地表水体，对地表水体的影响较小。

（2）噪声影响分析及治理措施

拟建项目营运期，项目本身不产生噪声，噪声影响主要来源于道路带来的交通噪声影响。根据道路交通噪声影响预测，拟建项目营运期，三种类型的道路中次干道和支路的噪声影响较小，噪声影响主要来源于主干道空港大道和空港东路车辆带来的噪声。空港大道及空港东路沿线，在不采取降噪措施以及不考虑建筑物遮挡的情况下：道路路沿外 30m 处夜间小时噪声预测值 2015、2022 和 2030 年三个预测年均超过《声环境质量标准》2 类标准，最大超标量发生在 2030 年，空港大道和空港东路分别为 4.6dB(A)和 4.2dB(A)。

空港大道与空港东路交叉处，会产生噪声叠加效应，叠加后噪声预测值约高于空港大道噪声预测值 2.9dB(A)。

空港大道及空港东路道路两侧红线外留 30m 噪声防护距离，次干道沿线留 20m 防护距离，防护距离内不得新建噪声敏感的建筑物；主干道沿线第一排建筑物禁止作为居住、学校及医院等噪声敏感目标用；颜家坪居民房附近设噪声监测点，监测值超标时，在居民房与南北向空港大道之间设置噪声隔离措施；主干道两侧设置不低于 10m 的绿化隔离带。

采取以上噪声防护措施后，主干道空港大道和空港东路交通噪声的影响较小，拟建道路营运期交通噪声影响降至可接受范围内。

（3）环境空气影响分析及治理措施

拟建项目营运期自身不产生空气污染物，空气污染影响主要来源于汽车尾气以及扬尘。项目营运期汽车尾气及道路扬尘对环境空气的影响较小，并可通过绿化带隔离及吸收效果和管理措施减缓其影响。

3.1.6 与产业政策符合性分析

拟建项目属城市基础设施，属于《产业结构调整目录(2011)》中的鼓励类，符合国家产业政策。

3.1.7 与规划符合性分析

拟建生活配套区基础设施建设项目是保税港区生活配套区的一部分，符合重庆市“两江新区”总体规划。拟建生活配套区用地及各道路的设计规格符合“两路组团 I、J 标准分区控制性详细规划”提出的要求。

综上所述，项目符合产业政策以及相关规划提出的相关要求。

3.1.8 与规划环评符合性分析

J 标准分区规划环境影响评价对生活配套区提出了如下相关要求：①加强主干道居住用地路段两侧的绿化建设，应设置不小于 10m 宽的绿化防护带；②主干道临路第一排建筑物不得作为居民楼、学校、医院等，建议作为商业、金融等。

生活配套区内详细土地利用规划尚不明确，后续土地开发利用时，可通过对建筑物布局的调整，以使其符合规划环评的要求。

3.1.9 工程选址选线合理性分析

（1）选址合理性分析

本基础设施建设项目服务对象生活配套区定位为保税港区及邻近区域产业工人居住用地，地块紧邻保税港区空港功能区，可为保税港区产业工人提供方便的住宿，选址较合理。项目所在地块土地利用条件好，现状土地利用类型以耕地和灌木林草地为主，不涉及著名历史遗迹、风景名胜区等，未发现珍稀动植物分布，从环境保护的角度分析该项目选址较为合理。

（2）选线合理性分析

空港大道选线与规划轨道交通同线，可有效节约土地；此外，空港大道还是生活配套区与配套区东边保税港区地块的连接通道。空港东路在现有空港东路的基础上往北延伸，是连接生活配套区和配套区南边保税港区地块的重要通道。配套区内次干道及支路围绕空港大道和空港东路布局。从区域交通联系方面看，拟建道路选线较为合理。

项目拟建道路距离地块内河道较远，所经地段属用地范围内地形起伏较小的地段；规划道路不经过地块内现有文物保护单位木耳周氏节孝牌坊的文物保护范围；从环境保护的角度分析，项目拟建道路选线较为合理。

3.1.10 公众参与调查

本项目公众参与采用了公示与发放公众参与调查表两种形式。第一次现场公示和第二次网页简本公示时间均为 10 个工作日，公示期间未收到公众反馈信息。两次公示后，在项目所在地块周边发放了公众参与调查表，被调查者均对本项目的建设表示赞成和可接受，支持该项目的建设。

3.1.11 综合评价结论

生活配套区基础设施建设项目属于非污染生态类项目，符合国家产业政策和重庆市相关规划。项目建设必将促进整个保税港区的发展，促进当地经济发展；项目的建设也完善了当地的市政基础设施，有利于改善当地居民的生活环境质量。项目的建设会产生较大的社会效益和经济效益，并对完善当地的污水收集系统起到积极的作用。同时，项目的实施也可能会带来一定的负面影响，但采取环评提出的环境防护措施以及生态保护和恢复措施后，项目建设带来的环境影响可得到有效控制，生态影响可降至较低水平。

从环境保护的角度分析，采取措施后，项目建设对环境的影响可以接受。

3.1.12 建议

（1）施工期合理选择车辆运输路线，尽量避免因车辆运输造成对运输路线沿线居民、学校的影响，尽量避开城市区域。

（2）若生活配套区主干道空港大道和空港东路沿线未按规划环评要求布局，在临路第一排建筑物规划为居民楼、学校以及医院等噪声敏感目标时，考虑交通噪声的影响，临路第一排敏感建筑物采用隔声墙和隔声窗。

3.2 环境影响报告书审批文件

2011 年 9 月 15 日，重庆市渝北区生态环境局（原渝北区环境保护局）对《重庆两路寸滩保税港区生活配套区基础设施建设项目环境影响报告书》批复如下：
重庆保税港区开发有限公司：

你单位报送的重庆两路寸滩保税港区生活配套区基础设施建设项目环境影响评价文件审批申请表及相关材料收悉。经研究，现审批如下：

一、根据《中华人民共和国环境影响评价法》等法律法规，原则同意中煤科工集团重庆设计研究院编写的该项目环境影响报告书结论及其提出的环境保护措施，批准该项目在重庆两路组团 I、J 标准分区建设。

二、该建设项目的建设内容和建设规模为：占地面积约 4.3km²，包括场地平整、道路工程、给排水管网工程、供电工程、通信工程、燃气工程以及环境工程等，新建道路 15.244km 分主干道、次干道和支路三种类型的道路共 15 条道路，新建给排水管网、电力电缆沟、通信电缆管、燃气管道各约 15.244km，新建污水管网约 27.556km。雨水管网约 18.199km。项目总投资 557603.21 万元，环保投资为 18200 万元，工程建设期为 48 个月。

项目组成表

项目组成		工程内容及规模	
主体工程	场地平整	对项目区 4.3km ² 土地进行平场，土石方量约 1425.28 万 m ³	
	道路工程	空港大道	主干道，长 3.021km，路幅宽 48m，双向六车道
		空港东路	主干道，长 3.026km，路幅宽 44m，双向六车道
		横向 1 号	支路，长 204m，路幅宽 16m，双向 2 车道
		横向 2 号	支路，长 160m，路幅宽 16m，双向 2 车道
		横向 3 号	次干道，长 748m，路幅宽 26m，双向 4 车道
		横向 4 号	次干道，长 860m，路幅宽 26m，双向 4 车道
		横向 5 号	支路，长 886m，路幅宽 16m，双向 2 车道
		横向 6 号	次干道，长 972m，路幅宽 26m，双向 4 车道
		横向 7 号	次干道，长 1390m，路幅宽 26m，双向 4 车道
		纵向 1 号	支路，长 1232m，路幅宽 16m，双向 2 车道
		纵向 2 号	次干道，长 850m，路幅宽 26m，双向 4 车道
		纵向 3 号	次干道，长 524m，路幅宽 26m，双向 4 车道
		纵向 4 号	支路，长 825m，路幅宽 16m，双向 2 车道
		纵向 5 号	支路，长 268m，路幅宽 16m，双向 2 车道
		纵向 6 号	次干道，长 278m，路幅宽 26m，双向 4 车道
	道路总长	15.244km；主干道 6.047km，次干道 5.622km；支路 3.575km	
	桥梁工程	1 号桥梁	桥长 50m，宽 26m；横向 7 号道路上
		2 号桥梁	桥长 60m，宽 48m；空港大道上
3 号桥梁		桥长 80m，宽 16m；横向 4 号道路上	
4 号桥梁		桥长 25m，宽 16m；横向 3 号道路上	
5 号桥梁		桥长 60m，宽 44m；空港东路上	
管网工程	给水工程	新建给水管道 15.244km	

	程	排水工程	雨污分流制，新建雨水管道 18.199km，新建污水管道 27.566km
		电力工程	新建电力电缆沟 15.244km
		通讯工程	新建通讯电缆沟 15.244km
		燃气工程	新建燃气干管 15.244km
辅助工程	给排水管网附属构筑物	给水管网配套检查井、阀门井、泄水井及排气井等构筑物 127 座，室外消火栓 76 个；污水管网和雨水管网各配套检查井、跌水井等构筑物 654 座	
	电力、通讯、燃气管网附属构筑物	新建 10kv 开闭所 7 座，路灯 844 盏；检查井、阀门井 381 座	
环卫工程		垃圾转运站 4 座，公厕 11 座，绿化 19.23 万 m ²	
临时工程		项目施工营地依托于现有 J 标准分区施工营地；土石方可以在地块内平衡，不设置弃渣场；地块周边已通路，地块内待场地平整后可通车，无需单独修施工便道	

三、该项目在设计、施工和营运中应按以下要求办理:

(一) 文明施工，严格按照《重庆市主城尘污染防治办法》的要求，施工现场通过围挡、定期洒水、运输筑路材料的车辆覆盖、硬化新修便道、料场远离居民点、限定运输车辆车速等措施防止扬尘污染。

(二) 禁止施工工地燃煤，必须燃用清洁燃料；施工现场内不得热制沥青、进行混凝土搅拌等环节。

(三) 合理安排施工时间，禁止夜间 22:00 时至次日 6:00 时进行高噪声作业，确因工艺需要，必须到行政大厅环保窗口办理夜间施工手续；通过采取选用低噪声施工机械、加强施工管理、严格控制爆破作业等措施降低施工噪声的影响。

(四) 施工初期开挖废水经沉砂池深沉处理后循环使用；混凝土骨料清洗废水、养护废水、施工机械和运输车辆维护废水等经沉淀、隔油处理后回用于施工场地，道路的洒水抑尘等，尽量做到不外排。施工期生活污水经过生化池处理就地利用，不得外排。

(五) 严格按水土保持方案进行施工作业。项目在施工过程中，应加强现有绿地的保护和裸露地块绿化；严格控制施工占地，合理布置施工场地，将所有施工活动控制在项目占地范围内，不新增临时施工占地，尽量减少对周边区域的破坏；对土石方进行合理调运，土石方在场地内经过调配后实现用地范围内的挖填平衡，不得设置单独的弃渣场，拆迁建筑垃圾运至渝北区指定建筑垃圾消纳场堆

放;对工程进行合理设计，做到分期和分区挖填，预先修建沉砂池、排水沟、堡坎、挡土墙等设施，在来水方向修建排水沟，使工程施工引起的难以避免的水土流失减至最低程度;地表开挖尽量避开避免雨季施工，并对临时土方进行围挡和遮盖，及时处理开挖回填、临时堆放的边坡处理等，防止弃生、弃渣进入河道；架设桥梁时不得进行涉河施工，避免施玉废水和沙石进入平滩河影响水质；对施工便道等临时工程，要做好汛期防洪、排水，防止因路基路面防护路面坍塌造成破坏。

（六）主次干道采用沥青路面、设置限速标识等，其两侧要建设足够的绿化带、种植行道树，合理布置建筑物内各个功能区，将办公区域尽量远离主干道布置，靠近主干道尽量布置仓库、厂房等功能区，降低道路交通噪声、扬尘、汽车尾气污染。

（七）道路两侧应当合理埋设综合管线走廊，避免建成后因管线完善、调整所造成的反复开挖及由此带来的不良环境影响。

（八）应将占地范围内地表土层熟土集中到施工场地内临时堆放，并用防水膜加以覆盖、遮挡，避免雨水的冲刷;待施工完成后，表层土可在整个保税港区内的绿化工程中进行调节，将熟土作为工程绿化用地的表层覆土，实现全部综合利用。

（九）要对区保文物保护单位“木耳周氏节孝牌坊”实施原址保护，文物周边 30m 范围内不得进行与文物保护无关的建设；文物保护范田内不进行场地平整工作，保护范围周边场地平整后若地势高于文物保护范田内地势，则应在文物保护范围周边留雨水导排沟渠。

（十）项目建成后应尽快采取生态保护措施，恢复生态环境和绿化景观，消除裸路地面。

四、该项目建设必须严格执行环境保护设施与主体工程同时设计、同时施工、同时投入使用的环境保护“三同时”制度。项目竣工后，建设单位应向我局提交由资质单位编制的项目竣工环境保护验收调查报告，经审查验收合格，项目方能投入正式营运。

五、该项目的性质、规模、地点、采用的生产工艺，防治污染、生态保护措施发生重大变化的，你单位应当重新报批该项目的环境影响评价文件。

4 环境保护措施落实情况

4.1 环保措施落实情况

空港大道（东西向一期）工程在设计、施工、运营期采取了相应的环境保护措施，与环境影响评价报告书及环评批复提出的环境保护措施对比情况见表4.1-1、4.1-2。

表 4.1-1 空港大道（东西向一期）环评报告提出环保措施落实情况

项目	环评报告提出的环保措施	本工程实际采取的环保措施	环保措施未落实原因
生态环境保护	<p>施工期：</p> <p>1、严格控制施工用地范围和施工场所范围，平滩河及其支流磨滩河沿岸规划保留；</p> <p>2、道路两侧设置不小于 10m 宽的绿化防护带。</p>	<p>已落实。1、磨滩河沿岸保留原样为发生生变化。2、道路 2 侧设置了绿化防护带。</p>	/
水环境保护	<p>施工期：</p> <p>1、建设中应促进施工废水、生活污水的综合利用，严禁向平滩河及其支流排放污废水和倾倒弃土弃渣；</p> <p>2、施工人员利用现有 J 标准分区施工营地。</p> <p>3、施工生产产生的废水经隔油沉淀后可用于施工场地内部抑尘用水，不外排入地表水体。</p> <p>4、施工场地径流向下流挖截洪沟，将施工场地降雨径流收集处理后回用，不外排。</p> <p>5、桥梁施工时尽量选择枯水期进行。</p> <p>运营期：</p> <p>1、降雨径流以及道路清洁产生的废水进入雨水收集管网。</p>	<p>已落实。</p> <p>1、道路已铺设了雨水管网，降雨径流、道路清洁废水均可进入雨水收集管网。</p> <p>2、根据施工单位提供资料，桥梁施工时间为 2013 年 12 月至 2016 年 6 月。</p> <p>3、根据施工单位提供资料，施工场地径流向下流设置了截洪沟，且将降雨径流收集回用。施工废水均经隔油沉淀后回用，没有外排。施工营地依托 J 标准分区已有施工营地，生活污水均接入市政污水管网。</p>	
声环境保护	<p>施工期：</p> <p>1、严格落实规划的道路绿化隔离带，并在居住区附近修建绿化隔离带，种植高大乔木类植物。</p> <p>2、施工单位必须选用符合国家有关标准的施工机具，尽量选用低噪声的施工机械或工艺。</p> <p>3、合理规划车辆运输路线，施工运输车辆尽量选择周边</p>	<p>已落实。</p> <p>1、道路隔离带、道两侧等均进行了绿化，行道树均已种植，由于种植时间短，高度相对较低。</p> <p>2、根据和施工单位沟通，在施工期间为发生因施工器械、运输车辆噪声原因的环保投诉。</p>	/

	<p>噪声敏感建筑物较少的路段。</p> <p>4、合理安排施工作业时间。尽量避免夜间施工。</p> <p>5、倡导文明施工。施工单位在施工工地显著位置悬挂《建筑施工现场环境保护》标牌。</p> <p>营运期：</p> <p>1、两侧红线外预留 30m 噪声防护距离，防护距离内不得新建噪声敏感的建筑物。</p> <p>2、加强绿化带制备的管理和维护。</p> <p>3、对出入配套区的车辆进行管理，车辆途径配套区时禁止鸣笛。</p>	<p>3、道路两侧 30m 没未建噪声敏感建筑。</p> <p>4、绿化带维护较好。</p> <p>5、施工单位在施工工地显著位置悬挂有挂《建筑施工现场环境保护》标牌。</p> <p>6、道路设置有禁止鸣笛标识标牌。</p>	
<p>大气环境保护</p>	<p>施工期：</p> <p>1、施工前，按文明施工要求，制定扬尘污染控制方案；</p> <p>2、施工场地周边设置不低于 2.5m 的密闭挡墙，露天堆放易扬散的物料应予以覆盖；</p> <p>3、采用预拌混凝土、沥青路面摊铺时，尽量避开中午高温时段。</p> <p>4、施工材料运输车辆应密闭运输。</p> <p>5、施工场地应设置车辆清洗设施及配套的沉沙井。</p> <p>6、施工场地配套洒水车，晴天施工时对施工场地进行洒水抑尘工作。</p> <p>7、施工结束后 5 日内清除建筑及施工垃圾，防止扬尘污染。</p> <p>营运期：</p> <p>1、对道路中央分隔带、人行道等进行绿化，定期对绿化带进行维护。</p>	<p>已落实。</p> <p>1、根据和施工单位了解，施工前，制定了扬尘污染控制方案。施工场地设置了密闭围挡，并对露天物料进行了覆盖。施工车量均密闭运输以及车辆清洗。</p> <p>2、根据现场踏勘，道路两侧为发生建筑、施工垃圾。道路隔离带、人行道均进行了绿化。</p> <p>3、道路路面未发现有破损。</p>	<p>/</p>

	<p>2、行驶车辆的规格载重符合相关规定，防止或减缓路面破损。路面破损应及时组织修复。</p> <p>3、尽量避免道路开挖。</p> <p>4、实施高效的路面清洁作业方式，降低道路积尘量。</p> <p>5、运输易扬尘、易散发臭气物料的车辆按规定密闭运输。</p>		
固体废物防护	<p>施工期：</p> <p>1、生活垃圾经集中收集后，交由渝北区环卫部门统一处置。</p> <p>2、施工期间若使用涂料、机油等，容器及残余物料应当交由专门处置机构处置，不得与建筑垃圾以及生活垃圾等混合处理。</p> <p>3、施工产生废水隔油处理分离出来的油泥，应单独处理，不得与建筑垃圾以及生活垃圾等混合处理。</p>	<p>已落实。</p> <p>1、根据与施工单位了解，施工期间的废机油桶、隔油池废油、建筑垃圾、生活垃圾等均进行了分类处置。</p>	
社会环境保护	<p>施工期：</p> <p>1、材料、混凝土等运输时避开道路交通高峰。</p> <p>2、避免施工过程中不慎将通信、光缆、电缆及市政管网挖断，造成不必要的损失和赔偿。</p>	<p>1、经和施工单位沟通调查材料、混凝土运输时未发生相关举报，没有发生通信、光缆、电缆及市政管网挖断情况。</p>	

表 4.1-2 空港大道（东西向一期）环评批复提出环保措施落实情况

原渝北区环境保护局审批意见要求	本工程实际采取的环保措施	环保措施未落实原因
1、文明施工，严格按照《重庆市主城尘污染防治办法》的要求，施工现场通过围挡、定期洒水、运输筑路材料的车辆覆盖、硬化新修便道、料场远离居民点、限定运输车辆车速等措施防止扬尘污染。	已落实。本项目在施工时严格按照《重庆市主城尘污染防治办法》的要求，施工现场设置了围挡、定期洒水、运输筑路材料的车辆覆盖、料场远离居民点、限定运输车辆车速等措施防止扬尘污染。	/
2、禁止施工工地燃煤，必须燃用清洁燃料；施工现场内不得热	已落实。项目施工营地依托已有的施工营地。使用	

<p>制沥青、进行混凝土搅拌等环节。</p>	<p>天然气做燃料。施工现场内没有进行热制沥青、混凝土搅拌等环节</p>	
<p>3、合理安排施工时间，禁止夜间 22:00 时至次日 6:00 时进行高噪声作业，确因工艺需要，必须到行政大厅环保窗口办理夜间施工手续；通过采取选用低噪声施工机械、加强施工管理、严格控制爆破作业等措施降低施工噪声的影响。</p>	<p>已落实。施工期没有相关的环保投诉。</p>	<p>/</p>
<p>4、施工初期开挖废水经沉砂池深沉处理后循环使用；混凝土骨料清洗废水、养护废水、施工机械和运输车辆维护废水等经沉淀、隔油处理后回用于施工场地，道路的洒水抑尘等，尽量做到不外排。施工期生活污水经过生化池处理就地利用，不得外排。</p>	<p>已落实。施工期废水经沉砂池深沉处理后循环使用；养护废水、施工机械和运输车辆维护废水等经沉淀、隔油处理后回用于施工场地，不外排。</p>	<p>/</p>
<p>5、严格按水土保持方案进行施工作业。项目在施工过程中，应加强现有绿地的保护和裸露地块绿化；严格控制施工占地，合理布置施工场地，将所有施工活动控制在项目占地范围内，不新增临时施工占地，尽量减少对周边区域的破坏；对土石方进行合理调运，土石方在场地内经过调配后实现用地范围内的挖填平衡，不得设置单独的弃渣场，拆迁建筑垃圾运至渝北区指定建筑垃圾消纳场堆放；对工程进行合理设计，做到分期和分区挖填，预先修建沉砂池、排水沟、堡坎、挡土墙等设施，在来水方向修建排水沟，使工程施工引起的难以避免的水土流失减至最低程度；地表开挖尽量避开避免雨季施工，并对临时土方进行围挡和遮盖，及时处理开挖回填、临时堆放的边坡处理等，防止弃生、弃渣进入河道；架设桥梁时不得进行涉河施工，避免施玉废水和沙石进入平滩河影响水质；对施工便道等临时工程，要做好汛期防洪、排水，防止因路基路面防护路面坍塌造成破坏。</p>	<p>已落实。本项目弃方在区域内平衡，未设置弃渣场。施工营地依托已有施工营地。在进行桥梁作业时没有进行涉河施工。</p>	
<p>6、主次干道采用沥青路面、设置限速标识等，其两侧要建设足</p>	<p>已落实。本项目为主干道，采用了沥青路面、设置</p>	

<p>够的绿化带、种植行道树，合理布置建筑物内各个功能区，将办公区域尽量远离主干道布置，靠近主干道尽量布置仓库、厂房等功能区，降低道路交通噪声、扬尘、汽车尾气污染。</p>	<p>了限速标识，两侧建了绿化带、种植了行道树。</p>	
<p>7、道路两侧应当合理埋设综合管线走廊，避免建成后因管线完善、调整所造成的反复开挖及由此带来的不良环境影响。</p>	<p>已落实。道路两侧设置了雨水管网、污水管网等管网。</p>	
<p>8、应将占地范围内地表土层熟土集中到施工场地内临时堆放，并用防水膜加以覆盖、遮挡，避免雨水的冲刷；待施工完成后，表层土可在整个保税港区内的绿化工程中进行调节，将熟土作为工程绿化用地的表层覆土，实现全部综合利用。</p>	<p>已落实。本项目表土在区域内平衡，且作为工程绿化用地的表层覆土。</p>	
<p>9、要对区保文物单位“木耳周氏节孝牌坊”实施原址保护，文物周边 30m 范围内不得进行与文物保护无关的建设；文物保护范田内不进行场地平整工作，保护范围周边场地平整后若地势高于文物保护范田内地势，则应在文物保护范围周边留雨水导排沟渠。</p>	<p>已落实。本项目不涉及“木耳周氏节孝牌坊”。</p>	
<p>10、项目建成后应尽快采取生态保护措施，恢复生态环境和绿化景观，消除裸路地面。</p>	<p>已落实。项目周边已进行了生态环境恢复和景观绿化，没有裸露地面。</p>	

4.2 环保投资调查

项目为环评中部分路段，环评中工程总投资、环保投资均为所有路段合计，无法单独分出本次验收路段工程总投资及环保投资。根据查阅相关资料，空港大道（东西方向）工程总投资为 10735.9718 万元，其中环保投资（含水保、绿化）约 235 万元。具体见表 4.2-1。

表 4.2-1 环保投资估算对比 单位:万元

治理项目	噪声防治	大气污染防治	废水	水土保持、景观绿化	合计
实际工程	10	5	20	200	235

5 竣工验收环境保护调查内容

5.1 生态环境影响调查与分析

5.1.1 自然生态影响调查

5.1.1.1 对沿线植被的影响分析

工程所在区域施工时为道路规划用地，并且已进行了场平，植被以野生灌草类为主，无可利用价值乔木，不涉及树木砍伐和移栽。

工程建设初期，因地表扰动，一定程度上破坏了原有的地表植被。道路建成后，随着绿化，人行道两侧行道树的种植，不会对区域内植物造成不利影响，反而因道路建设提高了沿线景观，美化城市环境。

5.1.1.2 对沿线陆生动物的影响分析

工程位于渝北区两路寸滩保税港区，区域正在开发，受人类生活、生产活动干扰强烈。工程区域内动物大多以常见小型爬行动物、昆虫和鸟类为主，无重要动物栖息地和主要活动场所。

工程施工会引起动物短暂迁移，但随工程结束和绿化恢复后，迁移的动物又会逐渐回到原来的生存区域，总体上对沿线陆生动物的影响小。

5.1.1.3 景观环境影响分析

项目施工期因路基开挖等，施工机械摆放、材料堆放及土石方回填等破坏征地范围内的地表植被，形成与施工场地周围环境反差极大、不相容的裸地景观，从而对人群的视觉产生极大冲击。施工完成后施工场地四周、道路两侧等临时占地进行绿化美化，减少对周围景观环境的影响。

5.1.2 工程占地影响调查与分析

5.1.2.1 永久占地

本工程永久占地总占地面积 85.1 亩。占地以旱地为主，属规划城市道路用地。建成后的道路通过种植行道树绿化后，对提升道路景观和美化城市环境有积极作用。

5.1.2.2 临时占地及恢复情况调查

（1）临时占地情况

本工程施工营地依托 J 标准分区施工营地，且周边道路均已建成，没有施工便道。道路周边为居住的规划用地。

5.1.2.3 生态影响调查结论及建议

通过对本项目生态环境的调查，得出以下结论：

（1）道路实际路基施工未占用保护植物和古树。

（2）本项目沿线主由于受人类活动干扰剧烈，道路周边没有重要动物的栖息地或主要活动场所。

（3）本项目不涉及弃渣场，多余土石方在区域内平衡。

（4）本项目永久占用土地 85.1 亩。项目工程环保措施的实施，尽量降低了项目对沿线生态环境的影响。

5.2 声环境影响调查与分析

主要调查本次道路沿线两侧 200m 范围之内,重点调查道路运营期沿线两侧 100m 范围内的居民和学校等敏感点的影响。方法是利用道路的设计施工资料和项目环境影响评价中的声环境背景资料,通过对公路运营后声环境敏感点的实地调查和监测,采用比较分析的方法,分析道路建设的声环境影响。

5.2.1 沿线声环境敏感点调查

道路沿线声环境主要敏感目标是沿线两侧 200m 以内集中的住宅、学校。其均为道路建设后建成小区学校, 1 处居民点(含小区幼儿园)、1 处学校, 见表 1.6-1。

5.2.3 施工期声环境影响调查

本工程施工期未对噪声进行现状监测,施工噪声对沿线居民的影响主要通过以下两种途径进行调查:

①相关人员调查

施工场内采取限速、禁鸣,强化施工机械检修,对检查合格的才可入场,严禁带病作业,避免作业时产生附加噪音。

②对施工噪声的投诉事件调查

通过对市内建设网站、相关执法部门了解，在施工期间无道路违章施工相关信息，未接到该道路工程引起的噪声扰民投诉事件。

由此可见，项目建设单位、施工单位注重施工噪声的防治，在采取上述措施后，施工噪声对沿线声环境影响明显减轻，无因项目施工引起的噪声投诉事件。

5.2.3 营运期声环境质量监测

本项目共有声环境敏感点 3 处，其中 1 处为居民点，2 处为学校。根据敏感点与路线的关系，对各声环境敏感点进行了声环境的监测。

5.2.3.1 监测内容及要求

1、敏感点噪声监测

(1) 监测布点

公路项目对沿线环境质量的影响主要体现为车辆的噪声，尤其是建成运行后车流量的变化对沿线声环境的影响。本次选择 3 处敏感点进行噪声监测，同时对 1 个点进行交通噪声 24h 连续监测，监测方案布置分别见表 6.4.1-1，监测布点位置见附图。

表 5.2.3-1 空港大道（东西向一期）沿线声环境监测点位

编号	路段	测点位置	监测类型	声功能区
N1~N6	空港大道 (东西向一期)	空港大道(东西向一期)北侧中国摩小区临空港大道(东西向一期)一侧不同楼层楼房户外	敏感点监测	2类声环境功能区
N7		中国摩小区内听博朗幼儿园	敏感点监测	
N8~N9		中国摩常春藤学校教学楼外 1m	敏感点监测	
N10		中国摩小区附近	交通噪声 24 小时监测	4a

(2) 监测频次

敏感点处的交通噪声：连续监测 2 天，昼夜各监测 2 次，每天 4 次，每次 20min。

24h 交通噪声：连续监测 24h，监测 1 天，同时记录车流量，按大、中、小型车分类统计。

(3) 监测要求

按照《声环境质量标准》(GB3096-2008)中监测要求进行监测。竣工验收

监测图见附图。

5.2.3.2 敏感点噪声监测

2020年5月重庆港庆测控技术有限公司按照上述方案进行了监测，噪声监测结果分析见表5.2.3-2。

本项目验收调查原则上根据《重庆两路寸滩保税港区生活配套区基础设施建设项目环境影响报告书》所采用的标准来确定本次环境影响调查验收标准，即：项目红线两侧30m范围内执行《声环境质量标准》（GB3096-2008）4a类标准，30m范围外区域环境噪声执行《声环境质量标准》GB3096-2008中的2类标准。

本项目道路为城市主干道，在《声环境质量标准》（GB3096-2008）中4类声环境功能区的分类范围。

表 5.2.3-2 道路敏感点噪声监测结果

监测点位 编号	检测时间		监测结果 dB (A)	车流量 (辆/时)			
				大型	中小型	总计	
N1 (30F)	2020.05.16	昼间	第一次	59	36	564	600
		昼间	第二次	58	30	582	612
		夜间	第一次	48	18	102	120
		夜间	第二次	48	12	96	108
	2020.05.17	昼间	第一次	59	42	600	642
		昼间	第二次	58	30	594	624
		夜间	第一次	47	12	90	102
		夜间	第二次	48	18	108	126
N2 (21F)	2020.05.16	昼间	第一次	59	48	600	648
		昼间	第二次	59	36	654	690
		夜间	第一次	48	18	120	138
		夜间	第二次	47	12	108	120
	2020.05.17	昼间	第一次	59	54	600	654
		昼间	第二次	58	42	594	636
		夜间	第一次	48	6	114	120
		夜间	第二次	48	18	96	114
N3 (15F)	2020.05.16	昼间	第一次	59	48	534	582
		昼间	第二次	58	42	564	606
		夜间	第一次	49	12	138	150
		夜间	第二次	49	18	102	120
	2020.05.17	昼间	第一次	57	30	528	558
		昼间	第二次	58	48	606	654
		夜间	第一次	46	6	114	120

		夜间	第二次	47	12	102	114
N4 (10F)	2020.05.16	昼间	第一次	57	42	522	564
		昼间	第二次	58	36	582	618
		夜间	第一次	48	24	90	114
		夜间	第二次	47	12	102	114
	2020.05.17	昼间	第一次	58	48	534	582
		昼间	第二次	59	48	528	576
		夜间	第一次	47	6	90	96
		夜间	第二次	46	12	96	108
N5 (4F)	2020.05.16	昼间	第一次	56	42	624	666
		昼间	第二次	56	48	600	648
		夜间	第一次	46	12	102	114
		夜间	第二次	46	18	84	102
	2020.05.17	昼间	第一次	57	54	588	642
		昼间	第二次	57	60	552	612
		夜间	第一次	47	6	96	102
		夜间	第二次	46	12	84	96
N6 (1F)	2020.05.16	昼间	第一次	57	60	624	684
		昼间	第二次	56	54	612	666
		夜间	第一次	45	12	102	114
		夜间	第二次	46	18	90	108
	2020.05.17	昼间	第一次	55	54	600	654
		昼间	第二次	56	48	642	690
		夜间	第一次	46	12	120	132
		夜间	第二次	45	12	96	108
N7	2020.05.16	昼间	第一次	58	48	612	660
		昼间	第二次	57	42	624	666
		夜间	第一次	45	6	84	90
		夜间	第二次	45	12	84	96
	2020.05.17	昼间	第一次	58	48	600	648
		昼间	第二次	56	42	588	630
		夜间	第一次	48	18	132	150
		夜间	第二次	47	12	120	132
N8 (2F)	2020.05.16	昼间	第一次	53	60	618	678
		昼间	第二次	53	63	627	690
		夜间	第一次	44	15	201	216
		夜间	第二次	43	18	189	207
	2020.05.17	昼间	第一次	54	69	579	648
		昼间	第二次	52	66	540	606
		夜间	第一次	44	12	210	222
		夜间	第二次	44	18	174	192
N9 (4F)	2020.05.16	昼间	第一次	53	45	531	576

		昼间	第二次	54	51	558	609
		夜间	第一次	44	21	171	192
		夜间	第二次	43	18	156	174
	2020.05.17	昼间	第一次	53	42	522	564
		昼间	第二次	52	48	513	561
		夜间	第一次	43	18	192	210
		夜间	第二次	43	21	180	201

根据表 5.2.3-2 可知，敏感点在中国摩小区临空港大道（东西向一期）一侧各楼层户外、听博朗幼儿园、国摩常春藤学校教学楼外昼、夜噪声值均能满足《声环境质量标准》（GB3096-2008）中 2 类标准。

5.2.3.3 道路交通噪声监测

为分析噪声昼夜变化情况，本次验收调查设置了 1 个 24 小时监测点，监测每小时等效连续 A 声级 Leq。监测点位及监测内容如下：

监测因子：等效 A 声级。

监测点位：共设 1 个监测点位，布置于中国摩小区附近，详见附图。

监测频次：连续 24 小时监测，监测 1 天。

监测结果见表 5.2.3-3，噪声随时间变化趋势如图 5.2.3-3 所示。

表 5.2.3-3 道路交通 24 小时噪声监测结果

监测时间	监测点位	监测时段	监测结果 (dB)	备注
2020.05.16~2020.05.17	N10 中国摩小区附近	0:00	49	/
		1:00	49	/
		2:00	48	/
		3:00	48	/
		4:00	48	/
		5:00	50	/
		6:00	55	/
		7:00	57	/
		8:00	59	/
		9:00	59	/
		10:00	59	/
		11:00	59	/
		12:00	59	/
		13:00	59	/
		14:00	59	/
15:00	59	/		

		16:00	59	/
		17:00	58	/
		18:00	58	/
		19:00	60	/
		20:00	57	/
		21:00	54	/
		22:00	50	/
		23:00	50	
		Ld	58	
		Ln	49	/

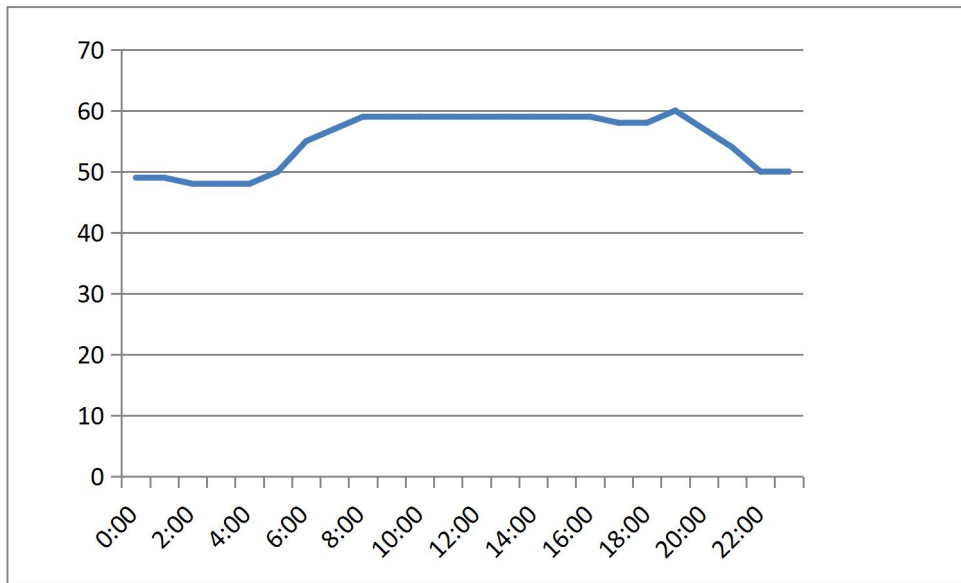


图 5.2.3-1 24 小时交通噪声变化趋势图

由表 5.2.3-3 和图 5.2.3-1 可知：

(1) 昼间 Leq 在 50~60dB 之间，等效声级为 58dB。夜间，由于交通量少， Leq 在 48~50dB 之间，等效声级为 49dB。

(2) 从整个变化趋势看，总体上车流量与噪声值具有正相关关系，即噪声等效连续 A 声级随车流量的增大而升高，随车流量的减少而降低。

5.2.4 后期监测与管理

项目的噪声监测与评估是在现有交通量的基础上进行的，考虑到交通量的增加，将来噪声的影响亦会增加。假设车流量达到预测中、后期结果，车速、车型比等发生变化，为了确保运营中的环境保护，对沿线敏感点制订监测计划，预留部分资金，如超标立即采取噪声治理措施。

5.2.5 声环境影响调查结论

(1) 24 小时连续监测表明，总体上车流量与噪声值具有相关关系，即噪声等效连续 A 声级随车流量的增大而升高，随车流量的减少而降低。

(2) 根据监测及评估，项目沿线 3 处敏感点均达到《声环境质量标准》（GB3096-2008）2 类标准限值要求。

(3) 跟踪监测沿线声环境敏感点，如出现敏感点超标，应对超标敏感点落实降噪措施。

5.3 环境空气影响调查与分析

5.3.1 现状调查范围及调查内容

(1) 调查范围

道路中心线两侧 200 范围内。

(2) 调查内容

主要调查施工期和调试运营阶段。施工期主要调查工程建设过程所采取的防尘措施及期效果，是否对周边敏感点造成扬尘污染。调试运营阶段主要为沿线环境空气质量现状。

5.3.2 施工期尘污染防治措施影响调查

工程在施工过程中因路基开挖、填筑、物料运输和装卸都会产生粉尘，尤其是运输车辆产生的二次扬尘，均会对沿线环境空气造成一定影响。工程未进行施工期扬尘监测，在开工前施工单位按《重庆市尘污染防治办法》、重庆市“蓝天行动”等相关规定制定施工扬尘控制专项方案，有效的减少了施工期对环境空气质量的影响。采取的防治措施主要有：

(1) 土方工程防尘措施

土方工程遇到干燥、易起尘的土方工程作业时，以洒水压尘，尽量缩短起尘操作时间。遇到四级或四级以上大风天气，停止土方作业。

(2) 建筑材料的防尘管理措施

施工过程中使用水泥、石灰、砂石、涂料、铺装材料等易产生扬尘的建材材

料，采取了密闭存储、设置围挡或堆砌围墙、防尘布苫盖等措施。

（3）建筑垃圾的防尘管理措施

施工过程中产生的弃土、弃料及其他建筑垃圾，及时清运。若在工地内堆置超过一周的，则采取覆盖防尘布、定期喷水压尘措施防止风蚀起尘及水蚀迁移：

（4）完善排水设施，防止泥土粘带。

施工期间，对物料、渣土、垃圾运输车辆驶离工地前，清洗轮胎及车身，不得带泥上路。施工区设置沉砂池及其它防治设施，收集洗车、施工以及降水过程中产生的废水和泥浆。

（5）加强施工现场运输车辆管理

由于水泥、弃土、弃渣等均是易扬尘物质，运输车辆密闭运输，保持密闭式运输装置完好和车容整洁，不得沿途飞扬、撒漏和带泥上路。车辆应按照批准的路线和时间进行物料、渣土、垃圾的运输。车辆装卸进出施工现场时，在施工现场与道路结合部用水将轮胎冲洗干净；车辆行驶路线尽量避开居民区和中心区。

（6）施工工地道路防尘措施

施工期间，施工工地内及工地出口至铺装道路间的车行道路，采取铺设钢板、并辅以洒水、喷洒抑尘剂等措施，并保持路面清洁，防止机动车扬尘。

（7）施工工地道路积尘清洁措施

采用水冲洗的方法清洁施工工地道路积尘，不得在未实施洒水等抑尘措施情况下进行直接清扫。

（8）施工工地内部裸地防尘措施

施工期间，对于工地内裸露地面，采取覆盖防尘布、铺设礁渣、细石或其他功能相当的材料等措施防治扬尘，同时，晴朗天气时加大洒水防尘频率。

（9）项目使用预拌混凝土。

（10）选用先进施工机械，提高设备使用效率，严禁使用油耗高、效率低、废气排放严重的机械设备，加强机械设备的维护管理，运输车辆必须尾气达标，合理布局。

（11）施工场区严禁燃煤和焚烧垃圾，施工人员使用清洁能源液化气或天然

气。

(12) 不得施工现场洗石灰、熔融沥青。将施工养护使用的水泥集中堆放在库房或临时工棚内，对破包和撒落于地面的水泥及时清扫。

通过调查表明，施工单位在采取以上措施后，有效控制了工程施工对沿线环境空气的不利影响。

经向建设单位、环保部门咨询，施工期间未接到有关项目扬尘污染的投诉事件。

5.3.3 区域环境质量现状

本工程位于渝北区两路寸滩保税港区，根据《重庆两路寸滩保税港区一期规划环境影响评价报告书》中对环境变化趋势的分析，规划区所在地大气环境中，常规因子 SO₂、NO₂、PM₁₀、PM_{2.5}、TSP 均能满足《环境空气质量标准》(GB3095-2012)中的二级标准。表明工程所在区域环境空气质量现状较好。

5.3.4 环境空气影响调查结论

工程在建设期和运营间，会对沿线空气环境造成一定影响，但施工单位在开工前制定了扬尘预防专项方案，建设过程较好地落实了环评报告书提出的环保措施，有效控制或防护了对沿线环境空气质量的影响。工程所在区域环境空气质量能达标，运营期间汽车排放的 NO₂ 对沿线环境空气质量影响轻微。

5.4 水环境影响调查与分析

5.4.1 道路沿线水体概况

(1) 工程所在区域内排水现状调查

工程区域主要地表水体为磨滩河，磨滩河为平滩河支流，无水域功能。调查表明项目所跨越水体、所经路线均未设置集中式饮用水水源取水口，项目也不处于集中式地表水饮用水源保护区。工程区域道路两侧实现雨污分流，周边生活污水经区域污水管网收集后汇入市政污水管网进入污水处理厂处理。

(2) 道路污水管网布置及排水去向

污水管道布置于人行道下，道路污水管径为 d400~d800，总长约 2.885km。

污水管网分段接入道路或沿河沟敷设的污水干管，最终接入下游污水处理厂。

由此可见，本道路雨、污水管网符合区域排水规划，能与规划市政排水管网衔接，道路及沿线两侧雨、污水全部能实施有组织和达标排放。

5.4.2 施工期水环境影响调查

（1）施工期污水产排调查

施工期产生的废水主要有施工废水和施工办公区少量生活污水。

（2）主要采取水环境保护措施

①严格施工期环境管理，贯彻“一水多用，重复利用，节约用水”的原则。

②施工工地出入口设置车辆冲洗设施及沉砂井、排水沟。废水经沉淀后回用于场地洒水。

③施工营地依托 J 标准分区已有施工营地。生活污水接入市政污水管网。

5.4.3 运营期水环境影响调查与分析

本工程为城市道路建设，无收费站和服务站，无污废水产生，对地表水无直接影响。调试运营阶段废水主要为路面径流。

（1）道路排水影响调查

道路现状排水为雨、污分流制，雨、污水管网已并通过市政验收。项目排水与相邻市政管网连接，符合区域排水规划，运营后道路排水对地表水环境影响小。

（2）排水设施调查

经调查，车行道内均设置有双篦雨水口，设施完好，无垃圾遮挡，雨水口内未见泥砂。雨水检查井和污水检查井位于道路两侧人行道下，井盖设施完好无破损。

经现状调查，工程全线未发现车行道、人行路凹陷和积水，道路排水较畅通。

5.4.4 水环境保护调查结论

（1）本道路为新建，道路建设区原始为城市规划空地，无地下排水管网分布，不涉及管线保护及迁改。

（2）道路建设期间，施工废水（含车辆冲洗水）通过设置临时排水沟、沉

砂池等设施沉淀处理后重复利用；未建设施工营地，依托两路寸滩保税港区 J 标准分区施工营地。在采取了相关治理措施后，未对周边水环境造成不利影响。

（3）项目无服务区和收费站等设施，无生活污水排放。道路排水为雨、污分流，雨、污水管网建设与设计一致，现有排水设施无破损，未见路面有积水或雨水井、管道堵塞问题，表明排水设施使用效果好，满足沿线排水需求。

（4）应加强对现有排水设施的管理和日常维护，确保各设施使用良好、排水通畅。

5.5 固体废弃物环境影响调查与分析

5.5.1 施工期环境影响回顾调查

（1）施工弃渣

项目挖填方均在区域内平衡，不设置弃土场填埋。

（2）固体废物

施工生活垃圾集中收集后，委托当地环卫部门统一清运处置，无二次污染。

5.5.2 运营期环境影响调查

本次线路产生的生活垃圾均集中收集，由环卫车运至附近城市垃圾场集中处理。道路沿线车辆产生的固体废弃物，由专职的公路养护工人定时清扫，并堆放在制定地点。因此，本次道路路面固体废弃物均做到了妥善处置，路面及道路两侧环境均保持相当清洁。

5.6 社会环境影响调查

5.6.1 现状调查

（1）工程征地调查

项目工程用地为城市规划建设用地，项目建设时已完成拆迁安置。

5.6.2 调查结果分析

（1）城市道路影响分析

空港大道（东西向一期）的建成进一步完善了两路寸滩保税港区 I、J 标准

分区的市政基础设施的配套。为相邻地块开发提供建设条件，对加快城市建设有大力推进作用。完善区域路网，其建设将有利于区域路网的建设，优化区域交通结构。

（2）对区域交通环境、社会经济环境影响调查

空港大道（东西向一期）是两路寸滩保税港区的主要道路之一，主要服务于沿线两侧居民区、商业区、工业区。工程建成后，改善了居民出行的通行条件，加快道路沿线两侧地块开发建设。能极大地提高区域通行能力，对沿线及区域经济发展起到重要作用。

6 环境管理与监控情况调查

6.1 环境管理状况调查

6.1.1 设计期环境管理回顾

空港大道道路工程在前期可研阶段完成了环评文件的编制和审批，按国家环保要求执行了环境影响评价制度和环保“三同时”。

6.1.2 施工期环境管理

（1）施工期环境管理机构

工程开工前，针对环保和工程质量，制定了施工组织方案，编制有施工扬尘、噪声的防治专项方案。表明工程在建设时注重对周边环境的保护。

（2）施工期环境管理执行情况

①施工准备阶段，建设方与施工方有明确的环境管理措施，明确环保目标及环保责任；制定了防尘、防噪等环保措施。

②施工期间，严格按照最终的《工程施工图》精心施工，将环保措施贯彻于施工全过程；作好施工扬尘、施工噪声、施工废水、固体废弃物的防治工作。主要防治措施如下：

a.施工现场扬尘防治：运输道路经常洒水养护；运输物料、土方等粉质材料的车辆必密闭或用篷布遮盖，临时粉质材料堆放加布搭盖。

b.施工噪声防治：采用低噪声机械设备、先进的施工工艺。入场施工车辆限速、禁鸣；加强机械设备保养和维护，施工机械无带病作业。

c.施工废水防治：设置临时排水沟和沉砂池，沉清水重复利用于场地扬尘洒水。

d.施工固体废物防治：施工营地内生活垃圾集中收集，委托环卫部门清运。

（3）施工监理

施工期工程监理由重庆华兴工程监理公司承担，无单独环境监理。本工程环境工程监理一并纳入工程监理单位共同执行。由文明施工部制定环保专项方案，各专项控制负责人督促施工、现场检查。

6.1.3 运营期环境管理

（1）调试运营阶段环境保护管理机构

本工程完工后，环境管理机构为两路寸滩保税港区开发有限公司工程部。环保管理人员为该工程部人员兼任。

（2）环保管理

从项目立项至工程竣工，有关工程环评文件、环保部门审批文件、施工期环保专项控制方案（扬尘、防噪）等档案资料存档完善。

工程移交前，施工方做好道路日常管理和维护工作。道路主体及配套工程建设完善、使用良好。道路工程范围内绿化、人行道、绿化景观效果好，无表土裸露。车行道、人行道路面整洁。未发现路面坑洼、开裂、积水等现象。在工程移交前，道路日常管理和维护工作面工作维护好。

本工程通过竣工环保验收后，沿线绿化、排水设施、道路保洁、交通管理、环保执行、执法标识等均由相关管理部门统一进行。

6.1.4 “三同时”落实情况

经调查，本次道路在项目设计、施工、运营阶段始终重视环保问题，把环保工作作为项目实施的重要组成部分，实现了环保设施与主体工程建设同时设计、同时施工、同时投入运用运营。在设计阶段，按照国家有关环保要求，在进行工程设计的同时进行环保、绿化设计。在施工阶段，由施工单位按照合同要求进行施工，由监理单位按照招标文件和技术规范的要求进行全过程监理，保证环保设施的工程质量。

6.2 环境监测计划落实情况调查

6.2.1 环评文件监测计划落实情况

（1）环评文件环境监测计划

环评文件中提出了具体的监测计划，环境监测计划分为施工期和运营期。监测重点是噪声。施工期和运营期的监测计划见表 6.2-1 和表 6.2-2。

表 6.2-1 环评文件提出的施工期环境监测计划

名称	监测点位	监测项目	监测时间、频率
噪声	施工场地周边尚有的居民、学校等噪声敏感点附近	连续等效 A 声级	1 天/月，每天昼夜各一次
大气	施工场地周边居民点	颗粒物	施工高峰期 2 天/月，每天上午、下午各一次
地表水	平滩河地块下游约 100m 处	高锰酸盐指数、氨氮、SS 等	施工过程中每月 1 次，其他时段每季度一次

表 6.2-2 环评文件提出的运营期环境监测计划

时段	监测重点	项目	监测点位	频率
运营期	大气环境	NO _x 、CO	监测点：道路沿线规划居住区。	每年冬季一次，每次 1~2 天（24 小时连续监测）
	声环境	噪声	监测点：空港大道路沿外第一排用于居住、学校或医院等噪声敏感建筑物旁。	2 次/年，2 天/次，每天昼夜各一次

(2) 环境监测计划落实情况

施工期未按环评文件要求落实监测计划。本项目位于两路寸滩保税港区内，工程在建设期间，项目两侧为规划用地，尚未开发建设。从工程监理资料看，工程在施工期间采取了系列的防尘、防噪措施，并按规定程序办理了夜间施工许可等环保手续，通过对沿线敏感点、相关部门调查了解，工程施工期未发生大的污染和环境投诉问题，产生的施工扬尘和施工噪声基本得到有效控制，对周边环境影响不大。

6.2.2 验收阶段监测计划落实情况

本次验收根据环评要求，结合沿线实际情况选取了 3 个代表性的敏感点进行验收监测，详见监测报告（附件）。

6.3 结论及建议

从项目建设、运营的环境管理状况看，本项目在施工期间严格执行了环评提出的污染防治措施和环评批复要求；加强了环境管理，有专人负责，协调各施工单位的环保工作；监理公司有环保专业人员，负责施工中的环保监理工作，检查“三同时”落实的情况，确保不发生环境污染事故。项目的环境管理状况良好。

建议：

- （1）加强管养单位对环境保护工作的领导，严格对上路车辆的检查和管理，严禁高噪声、粉状散装敞篷车辆上路；
- （2）加强对职工进行环境保护宣传教育，不断提高职工的环境保护意识；
- （3）严格执行工程环境管理、环境监测计划。

7 调查结论与建议

7.1 调查结论

7.1.1 工程实况

空港大道（东西向一期）工程起点为中国摩小区西南侧，终点位于摩常春藤学校附近，全长 1.219 公里，标准路幅宽 43 米，设计车速为 60 公里/小时。跨平滩河新建 188 米长的桥梁 1 座，桥梁宽 40 米。

空港大道（东西向）项目总投资为 10735.9718 万元，其中环保投资（含水保、绿化）约 235 万元。

7.1.2 生态环境影响调查结果

（1）道路实际路基施工未占用保护植物和古树。

（2）本项目沿线主由于受人类活动干扰剧烈，道路周边没有重要动物的栖息地或主要活动场所。

（3）本项目不涉及弃渣场，多余土石方在区域内平衡。

（4）本项目永久占用土地 85.1 亩。项目工程环保措施的实施，尽量降低了项目对沿线生态环境的影响。

7.1.3 环境空气影响调查结果

工程在建设期和运营间，会对沿线空气环境造成一定影响，但施工单位在开工前制定了扬尘预防专项方案，建设过程较好地落实了环评报告书提出的环保措施，有效控制或防护了对沿线环境空气质量的影响。工程所在区域环境空气质量能达标，运营期间汽车排放的 NO₂ 对沿线环境空气质量影响轻微。

7.1.4 水环境影响调查结果

（1）本道路为新建，道路建设区原始为城市规划空地，无地下排水管网分布，不涉及管线保护及迁改。

（2）道路建设期间，施工废水（含车辆冲洗水）通过设置临时排水沟、沉砂池等设施沉淀处理后重复利用；未建设施工营地，依托两路寸滩保税港区 J 标

准分区施工营地。在采取了相关治理措施后，未对周边水环境造成不利影响。

（3）项目无服务区和收费站等设施，无生活污水排放。道路排水为雨、污分流，雨、污水管网建设与设计一致，现有排水设施无破损，未见路面有积水或雨水井、管道堵塞问题，表明排水设施使用效果好，满足沿线排水需求。

（4）应加强对现有排水设施的管理和日常维护，确保各设施使用良好、排水通畅。

7.1.5 声环境影响调查结论

（1）24 小时连续监测表明，总体上车流量与噪声值具有相关关系，即噪声等效连续 A 声级随车流量的增大而升高，随车流量的减少而降低。

（2）根据监测及评估，项目沿线 3 处敏感点均达到《声环境质量标准》（GB3096-2008）2 类标准限值要求。

（3）跟踪监测沿线声环境敏感点，如出现敏感点超标，应对超标敏感点落实降噪措施。

7.1.6 社会环境影响调查结论

（1）城市道路影响分析

空港大道（东西向）的建成进一步完善了两路寸滩保税港区 I、J 标准分区的市政基础设施的配套。为相邻地块开发提供建设条件，对加快城市建设有大力推进作用。完善区域路网，其建设将有利于区域路网的建设，优化区域交通结构。

（2）对区域交通环境、社会经济环境影响调查

空港大道（东西向）是两路寸滩保税港区的主要道路之一，主要服务于沿线两侧居民区、商业区、工业区。工程建成后，改善了居民出行的通行条件，加快道路沿线两侧地块开发建设。能极大地提高区域通行能力，对沿线及区域经济发展起到重要作用。

7.1.7 固体废弃物调查结论

本次线路产生的生活垃圾均集中收集，由环卫车运至附近城市垃圾场集中处理。道路沿线车辆产生的固体废弃物，由专职的公路养护工人定时清扫，并堆放

在制定地点。因此，本次道路路面固体废弃物均做到了妥善处置，路面及道路两侧环境均保持相当清洁。

7.1.8 环境保护管理调查结论

从项目建设、运营的环境管理状况看，本项目在施工期间严格执行了环评提出的污染防治措施和环评批复要求；加强了环境管理，有专人负责，协调各施工单位的环保工作；监理公司有环保专业人员，负责施工中的环保监理工作，检查“三同时”落实的情况，确保不发生环境污染事故。项目的环境管理状况良好。

7.1.9 措施及环境保护管理建议

- (1) 提高环境保护法律法规意识，强化雨水、污水管网的运行维护。
- (2) 完善噪声治理措施，加强声环境敏感点的跟踪监测并根据结果采取有效降噪措施，确保噪声符合该区域声环境功能要求。
- (3) 加强线路养护管理。

7.1.10 调查总结论

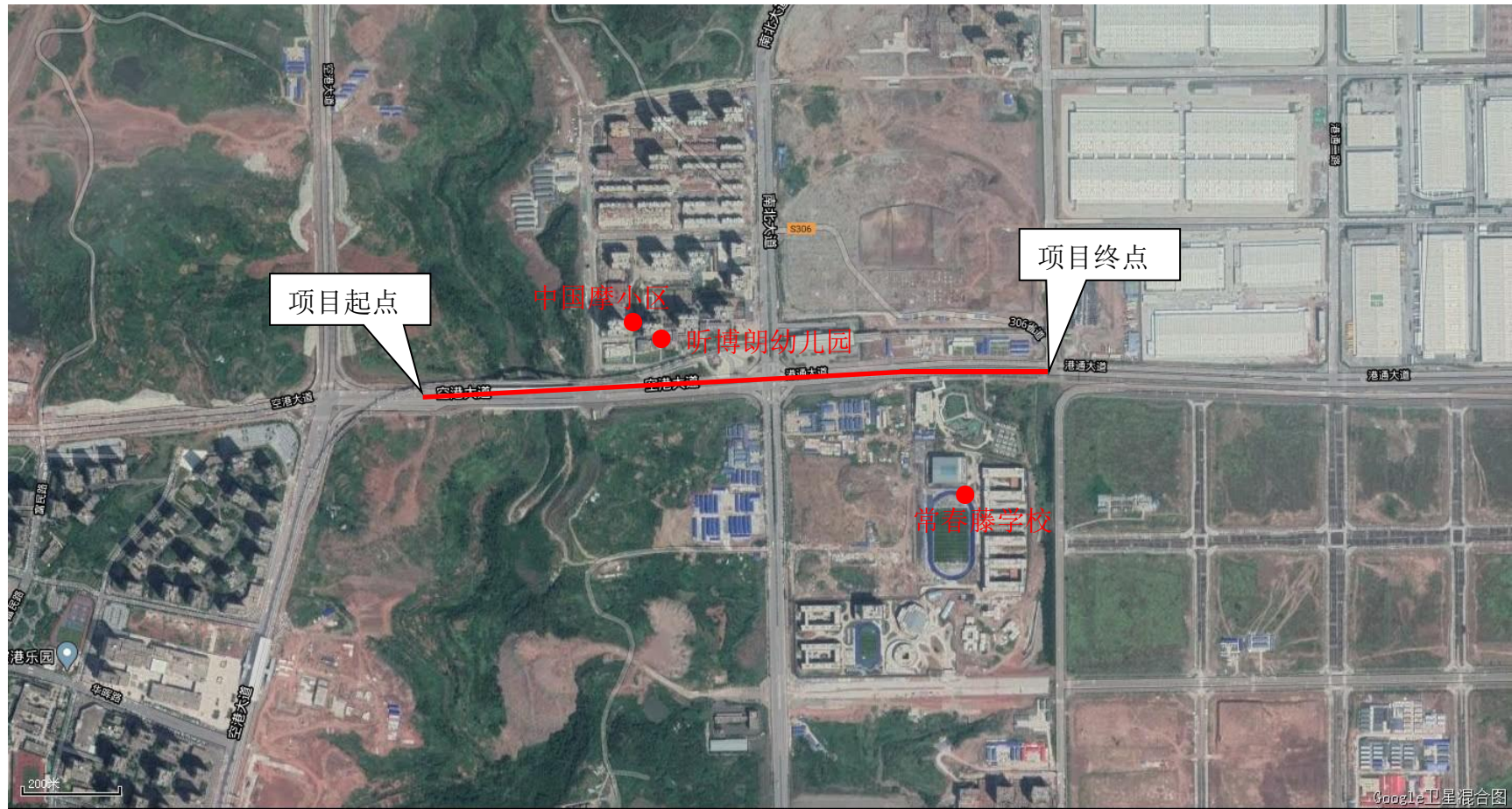
根据《关于印发环评管理中部分行业建设项目重大变动清单的通知》（环办[2015]52号）及相关规定，空港大道（东西向一期）实际建设无重大变动。工程在施工和运营过程中认真执行国家建设项目“环评”和“三同时”制度，采取了有效的污染防治和生态保护措施，较好地落实了环评报告及其批复的要求，极大地减轻了工程建设带来的环境影响和生态破坏。工程建设未降低区域水环境、生态环境、大气和声环境质量功能，对社会影响较小。从环境保护角度分析，本工程满足竣工环保验收条件，可以通过环境保护验收。

7.2 建议

建设单位在交付使用前，应对道路设施进行一次全面检查，确保各项设施完好无损、正常运行（如井盖、雨水井等）。一旦发现设施破损应及时更换，对路面有坑洼、断裂、沉降的应及时修补，保证路面行驶通畅，减少因路面损坏造成的交通噪声影响。同时加强沿线绿化的养护。对噪声敏感建筑物集中区段实施跟踪监测，根据监测结果及时增补和完善防治噪声污染措施。



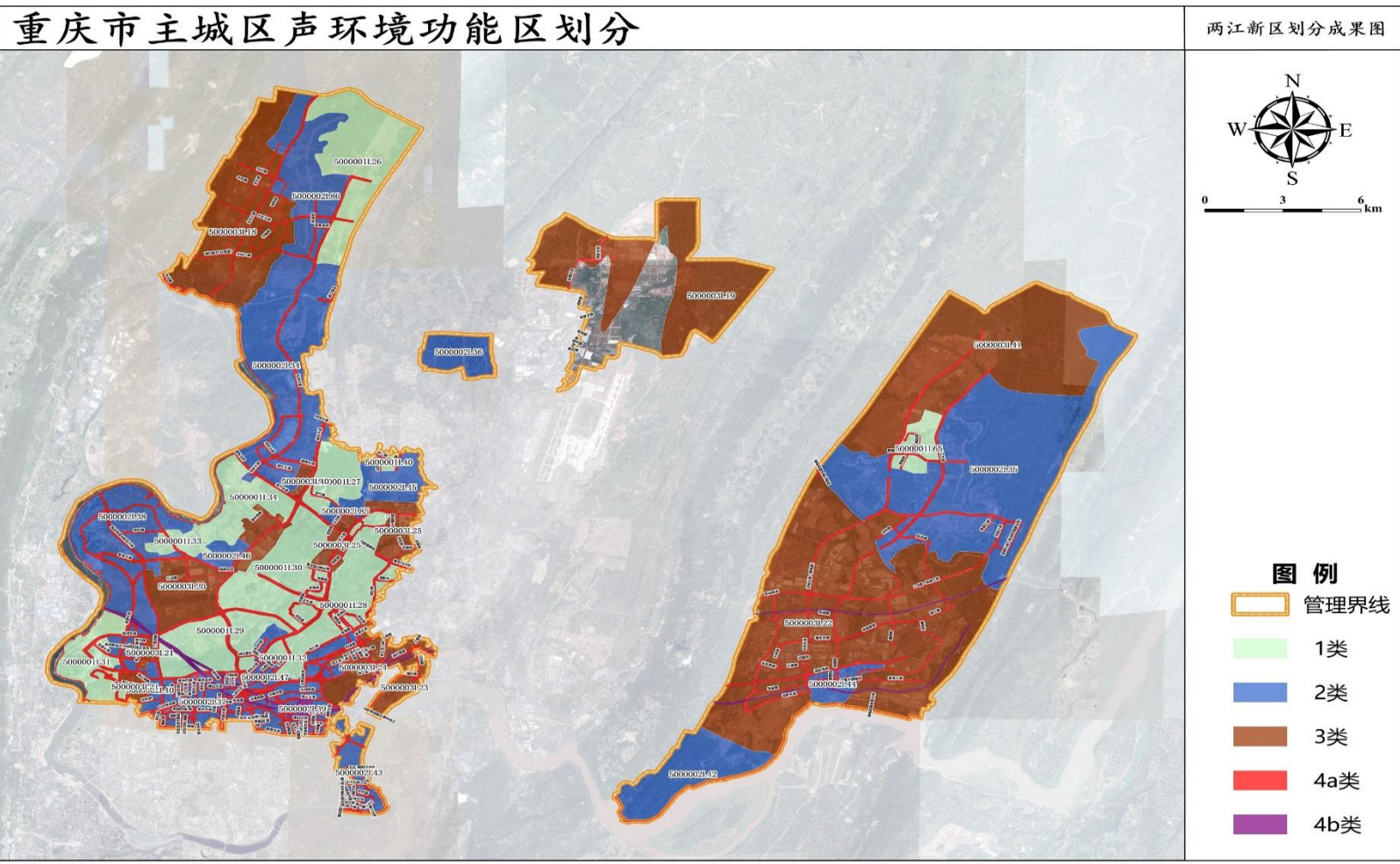
附图 1 项目地理位置图



附图2 项目路线走向图及敏感点分布图



附图3 项目监测布点图



附图4 两江新区声功能区划图

重庆市建设项目环境影响评价文件批准书

渝北环准[2011]110号

重庆保税港区开发有限公司:

你单位报送的重庆两路寸滩保税港区生活配套区基础设施建设项目环境影响评价文件审批申请表及相关材料收悉。经研究,现审批如下:

一、根据《中华人民共和国环境影响评价法》等法律法规,原则同意中煤科工集团重庆设计研究院编写的该项目环境影响报告书结论及其提出的环境保护措施,批准该项目在重庆两路组团 I、J 标准分区建设。

二、该建设项目的建设内容和建设规模为:占地面积约 4.3km²,包括场地平整、道路工程、给排水管网工程、供电工程、通信工程、燃气工程以及环境工程等,新建道路 15.244km,分主干道、次干道和支路三种类型的道路共 15 条道路,新建给水管网、电力电缆沟、通信电缆管、燃气管道各约 15.244km,新建污水管网约 27.556km、雨水管网约 18.199km。项目总投资 557603.21 万元,环保投资为 1820.0 万元,工程建设期为 48 个月。

项目组成表

项目组成		工程内容及规模	
主体工程	场地平整	对项目区 4.3km ² 土地进行平场,土石方量约 1425.28 万 m ³	
	道路工程	空港大道	主干道,长 3.021km,路幅宽 48m,双向六车道
		空港东路	主干道,长 3.026km,路幅宽 44m,双向六车道
		横向 1 号	支路,长 204m,路幅宽 16m,双向 2 车道
		横向 2 号	支路,长 160m,路幅宽 16m,双向 2 车道
		横向 3 号	次干道,长 748m,路幅宽 26m,双向 4 车道
		横向 4 号	次干道,长 860m,路幅宽 26m,双向 4 车道
		横向 5 号	支路,长 886m,路幅宽 16m,双向 2 车道
		横向 6 号	次干道,长 972m,路幅宽 26m,双向 4 车道
		横向 7 号	次干道,长 1390m,路幅宽 26m,双向 4 车道
		纵向 1 号	支路,长 1232m,路幅宽 16m,双向 2 车道
		纵向 2 号	次干道,长 850m,路幅宽 26m,双向 4 车道
		纵向 3 号	次干道,长 524m,路幅宽 26m,双向 4 车道
		纵向 4 号	支路,长 825m,路幅宽 16m,双向 2 车道



	纵向 5 号	支路, 长 268m, 路幅宽 16m, 双向 2 车道	
	纵向 6 号	次干道, 长 278m, 路幅宽 26m, 双向 4 车道	
	道路总长	15.244km; 主干道 6.047km, 次干道 5.622km, 支路 3.575km	
主体工程	桥梁工程	1 号桥梁	桥长 50m、宽 26m ; 横向 7 号道路上
		2 号桥梁	桥长 60m、宽 48m; 空港大道上
		3 号桥梁	桥长 80m、宽 16m ; 横向 4 号道路上
		4 号桥梁	桥长 25m、宽 16m ; 横向 3 号道路上
		5 号桥梁	桥长 60m、宽 44m ; 空港东路上
	管网工程	给水工程	新建给水管道 15.244km
		排水工程	雨污分流制, 新建雨水管道 18.199km, 新建污水管道 27.556km
		电力工程	新建电力电缆沟 15.244km
		通信工程	新建通信电缆管 15.244km
		燃气工程	新建燃气干管 15.244km
辅助工程	给排水管网附属构筑物	给水管网配套检查井、阀门井、泄水井及排气井等构筑物 127 座, 室外消火栓 76 个; 污水管网和雨水管网各配套检查井、跌水井等构筑物 654 座	
	电力、通信、燃气管网附属构筑物	新建 10kV 开闭所 7 所, 路灯 844 盏; 检查井、阀门井 381 座	
环卫工程		垃圾转运站 4 座, 公厕 11 座, 绿化 19.23 万 m ²	
临时工程		项目施工营地依托于现有 J 标准分区施工营地; 土石方可以在地块内平衡, 不设置弃渣场; 地块周边已通道路, 地块内待场地平整后可通车, 无需单独修施工便道	

三、该项目在设计、施工和营运中应按以下要求办理:

(一) 文明施工, 严格按照《重庆市主城尘污染防治办法》的要求, 施工现场通过围挡、定期洒水、运输筑路材料的车辆覆盖、硬化新修便道、料场远离居民点、限定运输车辆车速等措施防止扬尘污染。

(二) 禁止施工工地燃煤, 必须燃用清洁燃料; 施工现场内不得熬制沥青、进行混凝土搅拌等环节。

(三) 合理安排施工时间, 禁止夜间 22: 00 时至次日 6:00 时进行高噪声作业, 确因工艺需要, 必须到行政大厅环保窗口办理夜间施工手续; 通过采取选用低噪声施工机械、加强施工管理、严格控制爆破作业等措施降低施工噪声的影响。

(四) 施工初期开挖废水经沉砂池深沉处理后循环使用; 混凝土骨料清洗废水、养护废水、施工机械和运输车辆



维护废水等经沉淀、隔油处理后回用于施工场地、道路的洒水抑尘等，尽量做到不外排。施工期生活污水经过生化池处理就地利用，不得外排。

(五) 严格按水土保持方案进行施工作业。项目在施工过程中，应加强现有绿地的保护和裸露地块绿化；严格控制施工占地，合理布置施工场地，将所有施工活动控制在项目占地范围内，不新增临时施工占地，尽量减少对周边区域的破坏；对土石方进行合理调运，土石方在场地内经过调配后实现用地范围内的挖填平衡，不得设置单独的弃渣场，拆迁建筑垃圾运至渝北区指定建筑垃圾消纳场堆放；对工程进行合理设计，做到分期和分区挖填，预先修建沉砂池、排水沟、堡坎、挡土墙等设施，在来水方向修建排水沟，使工程施工引起的难以避免的水土流失减至最低程度；地表开挖尽量避免雨季施工，并对临时土方进行围挡和遮盖，及时处理开挖回填、临时堆放的边坡处理等，防止弃土、弃渣进入河道；架设桥梁时不得进行涉河施工，避免施工废水和沙石进入平滩河影响水质；对施工便道等临时工程，要做好汛期防洪、排水，防止因路基路面防护路面坍塌造成破坏。

(六) 主次干道采用沥青路面、设置限速标识等，其两侧要建设足够的绿化带、种植行道树，合理布置建筑物内各个功能区，将办公区域尽量远离主干道布置，靠近主干道尽量布置仓库、厂房等功能区，降低道路交通噪声、扬尘、汽车尾气污染。

(七) 道路两侧应当合理埋设综合管线走廊，避免建成后因管线完善、调整所造成的反复开挖及由此带来的不良影响。

(八) 应将占地范围内地表土层熟土集中到施工场地内临时堆放，并用防水膜加以覆盖、遮挡，避免雨水的冲刷；待施工完成后，表层土可在整个保税港区内的绿化工程中进



行调节，将熟土作为工程绿化用地的表层覆土，实现全部综合利用。

(九) 要对区保文物保护单位“木耳周氏节孝牌坊”实施原址保护，文物周边 30m 范围内不得进行与文物保护无关的建设；文物保护范围内不进行场地平整工作，保护范围周边场地平整后若地势高于文物保护范围内地势，则应在文物保护范围周边留雨水导排沟渠。

(十) 项目建成后应尽快采取生态保护措施，恢复生态环境和绿化景观，消除裸露地面。

四、该项目建设必须严格执行环境保护设施与主体工程同时设计、同时施工、同时投入使用的环境保护“三同时”制度。项目竣工后，建设单位应向我局提交由资质单位编制的项目竣工环境保护验收调查报告，经审查验收合格，项目方能投入正式营运。

五、该项目的性质、规模、地点、采用的生产工艺，防治污染、生态保护措施发生重大变化的，你单位应当重新报批该项目的环境影响评价文件。



抄送： 区环境监察支队

