

# S201 平江县加义至芦头林场公路改建 工程竣工环境保护验收调查报告

建设单位：平江县岳平公路建设投资有限公司

编制单位：岳阳广众环保科技有限公司

二〇二一年十二月



# 目 录

前 言.....	1
<b>1 总论.....</b>	<b>1</b>
1.1 编制依据.....	1
1.2 调查目的及原则.....	3
1.3 调查范围及调查因子.....	4
1.4 调查方法.....	6
1.5 验收标准.....	6
1.6 环境敏感目标及变化情况.....	7
1.7 调查重点.....	11
1.8 验收调查程序.....	11
<b>2 工程调查.....</b>	<b>13</b>
2.1 工程调查.....	13
2.1.4 工程建设变化情况及环境影响分析.....	18
2.2 工程建设过程.....	19
2.3 工程投资及环保投资.....	20
2.4 验收工况.....	20
<b>3 环境影响报告表回顾.....</b>	<b>21</b>
3.1 环境影响报告表回顾.....	21
3.2 环境影响报告表批复.....	24
<b>4 环保设施、措施落实情况调查.....</b>	<b>26</b>
4.1 环保部门批复意见执行情况.....	26
4.2 环境影响报告表环保措施的执行情况.....	26
<b>5 生态环境影响调查.....</b>	<b>29</b>
5.1 公路沿线自然环境现状.....	29
5.2 工程占地调查.....	30
5.3 生态环境影响调查与分析.....	30
5.4 水土流失影响调查与分析.....	32
5.5 景观影响分析.....	38
5.5 生态环境保护改进措施及建议.....	40
<b>6 声环境影响调查与分析.....</b>	<b>41</b>
6.1 施工期声环境影响调查.....	41
6.2 声环境敏感点调查.....	41
6.3 声环境质量现状监测.....	47
6.4 敏感点声环境影响评估.....	62
6.5 声环境影响调查结论.....	63
<b>7 水环境影响调查与分析.....</b>	<b>64</b>
7.1 沿线地表水环境及饮用水源分布概况.....	64

---

7.2 施工期公路建设对水环境影响调查与分析.....	64
7.4 营运期水环境影响调查.....	64
7.5 水环境保护措施及有效性分析.....	65
<b>8 环境空气影响调查.....</b>	<b>66</b>
8.1 施工期沿线大气环境影响调查.....	66
8.2 营运期沿线大气环境影响调查.....	66
<b>9 固体废物环境影响调查.....</b>	<b>68</b>
9.1 施工期固体废弃物影响调查.....	68
9.2 营运期固体废弃物影响调查.....	68
<b>10 公众意见调查.....</b>	<b>69</b>
10.1 调查目的.....	69
10.2 调查方法.....	69
10.3 调查对象.....	69
10.4 调查结果统计与分析.....	69
10.5 公众参与调查小结.....	74
<b>11 改进意见及业主整改情况.....</b>	<b>75</b>
11.1 生态环境整改方案及措施.....	75
11.2 水环境影响整改方案及措施.....	75
11.3 声环境影响整改方案及措施.....	75
<b>12 环境保护管理情况调查.....</b>	<b>76</b>
12.1 环境管理情况调查.....	76
12.2 调查意见.....	78
<b>13 环境保护投资使用情况分析.....</b>	<b>79</b>
13.1 环保投资概算及使用情况.....	79
13.2 环保投资变更说明.....	79
<b>14 调查结论与建议.....</b>	<b>81</b>
14.1 调查结论.....	81
14.2 竣工环境保护验收结论.....	84

# 前 言

平江县加义至芦头林场公路为 2018 湖南省省道规划线路 S201 中的一部分，规划 S201 在平江县内由长寿镇向北经木金乡、虹桥镇、到达天岳关，连接湖北省通城县，规划 S201 向南展线由加义镇芦头林场连接浏阳市大围山，沿东南展线连接江西省，S201 平江县加义至芦头林场公路改建工程，起点位于平江县加义镇（东南街社区），与现状省道 S202（原 S308K46+625）平交，路线终点位于平江县加义镇芦头林场，设计全长 7.83km，终点连接湖南北罗霄森林公园内部道路（湖南北罗霄森林公园段道路已纳入 S201 范围）。项目采用三级公路技术指标，路基宽度采用 8m 设计速度 30km/h，沥青砼路面，双向两车道，实际建设路线全程 7.08km，较环评阶段缩短 0.75km。湖南北罗霄森林公园内有中南林业科技大学的实验林场，因此内部道路已由中南林业科技大学在 2017 年完成了改建，由于 K7+080~K7+830 是进入林场的道路，因此中南林业科技大学在对内部道路改建过程中对本工程的 K7+080~K7+830 路段一起进行改建，本工程不再对 K7+080~K7+830 路段重复改建。本工程改建线路总占地面积 10.33hm<sup>2</sup>，投资总额为 4973.71 万元。

2018 年 12 月，上海千年城市规划工程设计股份有限公司编制完成《S201 平江县加义至芦头林场公路改建工程可行性研究报告》，2018 年 12 月，湖南省交通运输厅以湘交函〔2018〕607 号文进行了批复；2018 年 12 月，重庆丰达环境影响评价有限公司编制完成了《S201 平江县加义至芦头林场公路改建工程环境影响报告表》，2018 年 12 月，原平江县环境保护局（现岳阳市生态环境局平江分局）以平环批字〔2019〕20091 号文对《S201 平江县加义至芦头林场公路改建工程环境影响报告表》进行了批复。

本工程于 2019 年 5 月开工建设，2021 年 7 月建成通车。项目环评阶段建设单位为平江县交通建设投资有限公司，后变更为平江县岳平公路建设投资有限公司，负责项目的建设和管理。根据《建设项目竣工环境保护验收暂行办法》的规定，“建设单位是建设项目竣工环境保护验收的责任主体，应当按照本办法规定的程序和标准，组织对配套建设的环境保护设施进行验收，编制验收报告，公开相关信息，接受社会监督，确保建设项目需要配套建设的环境保护设施与主体工程同时投产或者使用”以及“建设单位不具备编制验收监测（调查）报告能力的，可以委托有能力的技术机构编制”，因此建设单位平江县岳平公路建设投资有限公司对项目建设情

---

况和环境保护设施建设情况进行了验收自查，开展项目竣工环境保护验收工作，并委托岳阳广众环保科技有限公司承担本公路的竣工环境保护验收调查报告的编制工作。接受委托后，我公司立即组建了 S201 平江县加义至芦头林场公路改建工程环保验收调查小组，小组成员涉及水环境、生态环境、噪声环境等相关专业，并制定了相关质量控制管理制度，规范调查工作的实施，保证验收成果的准确性、可靠性。

为了查清工程环境保护措施“三同时”执行情况，原平江县环境保护局（现岳阳市生态环境局平江分局）批复意见的落实情况，了解工程建设对环境造成的实际影响及可能存在的潜在影响，以便采取有效的环保补救和减缓措施，消除不利环境影响，全面做好本项目的环境保护工作，调查小组成员多次深入项目区进行现场调查。为了查清 S201 平江县加义至芦头林场公路改建工程建设前后噪声变化情况，委托有资质的检测公司对公路沿线声环境进行了监测，出具了符合法律、法规规定以及环保要求的监测报告。在获取了大量监测数据和调查资料的基础上，参照《建设项目竣工环境保护验收技术规范（公路）》（HJ552-2010），编制了本工程竣工验收调查报告。

# 1 总论

## 1.1 编制依据

### 1.1.1 法律及行政法规

- (1)、《中华人民共和国环境保护法》，2014年4月24日修订；
- (2)、《中华人民共和国公路法》，2017年11月4日修改；
- (3)、《中华人民共和国水法》，2016年7月2日修正；
- (4)、《中华人民共和国水污染防治法》，2017年6月27日修正；
- (5)、《中华人民共和国大气污染防治法》，2018年10月26日修正；
- (6)、《中华人民共和国环境噪声污染防治法》，2018年12月29日修正；
- (7)、《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；
- (8)、《中华人民共和国水土保持法》，2010年12月25日；
- (9)、《中华人民共和国土地管理法》，2019年8月26日修订；
- (10)、《中华人民共和国野生动物保护法》，2018年10月26日修正；
- (11)、《中华人民共和国文物保护法》，2017年11月14日修正；
- (12)、《中华人民共和国农业法》，2012年12月28日修订；
- (13)、《中华人民共和国森林法》，2019年12月28日修订；
- (14)、《国家重点保护野生动物名录》，2021年1月4日实施；
- (15)、《国家重点保护野生植物名录(第一批)》，1999年8月4日；
- (16)、《全国生态环境保护纲要》国务院，2000年12月20日；
- (17)、《全国生态环境建设规划》国务院，1999年11月7日；
- (18)、《建设项目环境保护管理条例》，中华人民共和国国务院令 第682号，2017年7月16日；
- (19)、《基本农田保护条例》，2011年1月8日修订；
- (20)、《土地复垦条例》，2011年2月22日；
- (21)、《危险化学品安全管理条例》，中华人民共和国国务院令 第645号，2017年12月7日修正。
- (22)、《危险货物道路运输管理办法》，2019年7月10日；

### 1.1.2 部门规章及规范性文件

- (1)、《建设项目竣工环境保护验收暂行办法》，2017年11月20日；
- (2)、《关于公路、铁路(含轻轨)等建设项目环境影响评价中环境噪声有关问题的通知》，原国家环境保护总局，环发[2003]94号；
- (3)、《关于建设项目环境保护设施竣工验收监测管理有关问题的通知》及附件《建设项目环境保护设施竣工验收监测技术要求(试行)》，原国家环境保护总局，环发[2000]38号；
- (4)、《交通建设项目环境保护管理办法》（湖南省交通运输厅2003年第5号）；
- (5)、《湖南省环境保护条例》，湖南省人大常委会，2019年9月28日修订；
- (6)、《湖南省林业条例》，湖南省人大常委会，2001年12月10日；
- (7)、《湖南省实施<中华人民共和国水土保持法>办法》，湖南省人大常委会，2013年11月29日；
- (8)、《湖南省野生动植物资源保护条例》，湖南省人大常委会，2020年3月31日修正；
- (9)、《湖南省建设项目环境保护管理办法》，湖南省人民政府第215号令，2007年10月1日；
- (10)、《湖南省森林公园条例》，湖南省人大常委会，2017年11月30日；
- (11)、《湖南省基本农田保护条例》，湖南省人大常委会，2000年5月27日；
- (12)、《公路建设项目水土保持工作规定》，水利部湖南省交通运输厅水保[2001]12号，2001年1月26日；
- (13)、《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，2005年9月23日；
- (14)、《湖南省主要水系地表水环境功能区划》DB43/023-2005。

### 1.1.3 技术规范导则

- (1)、《建设项目竣工环境保护验收技术规范 生态影响类》，HJ/T 394-2007；
- (2)、《建设项目竣工环境保护验收技术规范 公路》，HJ 552-2010；
- (3)、《环境监测技术规范》(第二册和第三册)，国家环境保护局 1986；
- (4)、《水土保持综合治理技术规范》，GB/T16453.1-2008；
- (5)、《生产建设项目水土保持技术规范》，GB/T50433-2018；



(6)、《公路环境保护设计规范》，JTG04-2010。

#### 1.1.4 相关技术资料

(1)、《S201 平江县加义至芦头林场公路改建工程环境影响报告表》，重庆丰达环境影响评价有限公司，2018 年 12 月；

(2)、《关于 S201 平江县加义至芦头林场公路改建工程环境影响报告表的批复》，原平江县环境保护局，平环批字[2019]20091 号，2019 年 2 月；

(3)、《S201 平江县加义至芦头林场公路改建工程可行性研究报告》，上海千年城市规划工程设计股份有限公司，2018 年 12 月；

(4)、《关于 S201 平江县加义至芦头林场公路改建工程可行性研究报告的审查意见》（湘交函[2018]607 号），湖南省交通运输厅，2018 年 10 月 30 日；

(5)、《关于 S201 平江县加义至芦头林场公路改建工程立项的批复》，平江县发展和改革委员会，平发改审 [2018] 519 号，2018 年 12 月 17 日；

(6)、《S201 平江县加义至芦头林场公路改建工程水土保持方案报告书》，长沙泰湘工程咨询有限公司，2018 年 12 月；

(7)、《关于 S201 平江县加义至芦头林场公路改建工程水土保持方案报告书的批复》（平水务[2019]）4 号，平江县水务局，2019 年 1 月 24 日；

(8)、项目建设单位提供的地形图及与工程有关的其它资料。

## 1.2 调查目的及原则

### 1.2.1 调查目的

针对本工程环境影响的特点，确定环境保护竣工验收调查的目的是：

①、调查工程在设计、施工、运行和环境管理等方面落实环境影响报告表、工程设计所提环保措施的情况，以及对各级环保行政主管部门批复要求的落实情况。

②、调查工程已采取的生态保护、水土保持及污染控制措施，并通过对项目所在区域环境现状监测与调查结果的评价，分析各项措施实施的有效性。针对该工程已产生的实际环境问题及可能存在的潜在环境影响，提出切实可行的补救措施，对已实施尚未满足环境保护要求的提出整改意见。

③、通过公众意见调查，了解公众对本段公路建设期及运营期环境保护工作的意见、对当地经济发展的作用、对沿线居民工作和生活的情况，针对公众的合

理要求提出解决建议。

④、根据工程环境影响的调查结果，客观、公正地从技术上论证该公路是否符合竣工环境保护验收条件。

### 1.2.2 调查原则

本次环境保护验收调查将坚持以下原则：

- 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、坚持现场监测、实地调查与理论分析相结合的原则；
- ⑤、坚持对公路建设前期、施工期、运营期环境影响进行全过程分析的原则。

## 1.3 调查范围及调查因子

### 1.3.1 调查对象

本次验收调查对象为 S201 平江县加义至芦头林场公路，全线长 7.08km。

调查针对“点、线、面和环境管理体制”进行。

点，即指沿线的学校、居民住宅、拌和站、取土场、弃渣场、排水出口等；

线，即指沿线社会环境和社会环境的变化，其中生态环境变化如填、挖方边坡、绿色长廊、自然和灌溉水系等；社会环境变化如区域社会环境、居民生活质量、土地征用、拆迁安置、临时道路等；

面，即指运营期公路沿线集中的居民生活区等；

环境管理体制如机构、监测、应急、管护等。

以运营期环境影响调查为主，兼顾施工期环境影响调查，对象各有侧重，其中施工期调查对象主要有：施工营地、拌和站、取土场、弃渣场的环境保护措施等；运营期调查对象主要有：防治噪声、规划控制、临时用地恢复、环保工程维护以及管理机构及机制等。

### 1.3.2 调查范围及调查因子

本次验收调查范围原则上与环境影响报告表的调查范围一致，按各环境要素划定调查范围，并根据工程实际的变动情况以及环境影响的实际情况对调查范围进行适当地调整。调查因子根据本工程环境影响特点设置。本公路验收调查范围和调查

因子及与环评阶段对比情况见表 1.3-1、1.3-2。

表 1.3-1 本项目环保验收调查范围及与环评范围对比分析表

调查项目	环评阶段调查范围	验收调查范围	变化情况
声环境	拟建公路中心线两侧各 200m 范围内及施工临时用地边界外 200m 以内区域，线路全长 7.83km	线路中心线两侧 200m 以内区域声环境敏感点，实际建设线路全长 7.08km	实际建设较环评阶段减少 0.75km
环境空气	同声环境调查范围	公路中心线两侧 200m 范围内的敏感点，重点是施工期拌和站等施工场地、临时施工道路、弃渣场附近的敏感点	与环评阶段基本一致，但突出了重点调查范围为：施工期拌和站等施工场地、临时施工道路、弃渣场附近的敏感点
水环境	拟建公路沿线伴行的丽江河及中心线两侧各 200m 区域内的水塘。	公路沿线伴行的丽江河及中心线两侧各 200m 区域内的水塘。	与环评基本一致
生态环境	拟建公路中心线两侧各 300m 以内区域，施工期包括取土场、弃渣场、施工场地、施工道路等临时用地周边 200m 范围。	公路中心线两侧各 300m 以内区域，施工期包括取土场、弃渣场、施工场地、施工道路等临时用地周边 200m 范围。公路沿线两侧界内的路基和路堑边坡的防护、绿化、排水工程	增加公路沿线两侧界内的路基和路堑边坡的防护、绿化、排水工程
固体废物	未明确	施工期公路沿线固体废物处置情况调查；营运期沿线公路产生的固体废物	增加了营运期固废调查范围，较环评更明确一些
公众意见	未明确	公路沿线直接受影响的单位、居民及司乘人员	增加了公路沿线直接受影响的单位、居民及司乘人员

表 1.3-2 本项目环保验收调查因子及与环境影响评价因子对比分析表

调查项目	环评阶段调查因子	验收调查因子	变化情况
声环境	等效连续 A 声级， $L_{Aeq}$ ；	等效连续 A 声级， $L_{Aeq}$ ；	与环评一致
环境空气	$NO_2$ 、TSP	/	不进行环境空气监测
水环境	pH、SS、COD、石油类等。	/	对污水产生、排放情况和排放去向等进行调查，不对水环境进行监测

生态环境	①交通噪声将破坏附近动物的原有生态环境质量； ②由于局部工程防护稳定和植被恢复均需一定的时间，水土流失在工程营运初期可能存在。	调查土石方开挖、回填、弃渣量，工程占地类型、面积和施工期的水土流失程度；各取土场、弃渣场防护工程面积、工程量(包括工程措施和植物措施)，路基和路堑边坡防护、绿化、排水工程等工程量；各工程措施的维护情况和实施效果，植物措施的植被抚育、管护和生长情况；水土保持措施运行效果及补救措施。沿线野生动植物，重点是古树名木的影响情况	较环评阶段更具体、明确一些。
公众意见	调查公众对本项目选线、拆迁征地、环境影响等方面的意见	调查公众对本项目建设的环境影响及采取的环保措施的满意程度	侧重点略有差异

## 1.4 调查方法

①、原则按照《建设项目竣工环境保护验收技术规范—公路》(HJ/552—2010)的要求执行。

②、主要方法包括文件资料调研核实、现场踏勘、环境现状监测、公众意见调查相结合的方法等。

③、线路调查采用“以点为主、点段结合、反馈全线”的方法。

## 1.5 验收标准

### 1.5.1 声环境

执行《声环境质量标准》(GB3096-2008)中的2类标准；施工期执行《建筑施工场界噪声限值》(GB12523-90)，见表1.5-5。

表 1.5-5 声环境质量标准（摘录）

声环境功能区类别	时段	
	昼间(dB)	夜间(dB)
2类	60	50

表 1.5-6 建筑施工场界噪声限值（摘录）

施工阶段	主要噪声源	噪声限值	
		昼间	夜间
土石方	推土机、挖掘机、装载机等	75	55
打桩	各种打桩机等	85	禁止施工
结构	混凝土搅拌机、振捣棒等	70	55

装修	吊车、升降机等	65	55
----	---------	----	----

## 1.6 环境敏感目标及变化情况

与环评阶段相比，公路主要环境保护目标基本一致，公路主要的环境保护目标及变化情况见表 1.6-1。

表 1.6-1 公路环境主要保护目标对比表

环评阶段公路环境主要保护目标				实际调查阶段公路环境主要保护目标				
项目	主要保护目标	环境特征	影响因素	项目	主要保护目标	环境特征	影响因素	保护要求
生态环境	植被	公路沿线现状植被以松树、樟树、竹、灌木和农作物为主，工程在K6+200~K6+750穿越湖南北罗霄国家森林公园综合管理服务区，K6+900~K7+830穿越森林公园规划协调区。公园内由保护完好的天然林3万多亩，本项目评价范围内无濒危保护野生植物物种、古树名木分布。	施工期挖填方及取弃土对植被的破坏。	生态环境	植被	公路沿线现状植被以松树、樟树、竹、灌木和农作物为主，工程在K6+200~K6+750穿越湖南北罗霄国家森林公园综合管理服务区，K6+900~K7+080穿越森林公园规划协调区。公园内由保护完好的天然林3万多亩，本项目评价范围内无濒危保护野生植物物种、古树名木分布。	施工期挖填方及取弃土对植被的破坏。土地占用造成植被损失	尽量减少对沿线植被的破坏，确保临时占地的生态恢复，保护物种资源的多样性、生态系统的完整性。
	耕地、农田	本项目占用耕地 1.14hm <sup>2</sup> （其中水田 0.17hm <sup>2</sup> ，旱地 0.97hm <sup>2</sup> ）	公路占地、路基开挖		耕地、农田	本项目占用耕地 1.14hm <sup>2</sup> （其中水田 0.17hm <sup>2</sup> ，旱地 0.97hm <sup>2</sup> ）	公路永久占地造成农田、耕地的减少；土地占用、施工期挖填方对植被的破坏。	尽量减少农田的占用，确保临时占用耕地的复耕，严禁施工过程跨越红线施工。
	动物资源	公路沿线野生动物分布较少，无大型野生动物分布，主要为常见小型啮齿类动物以及蛇类、蛙类、鸟类为主。项目所在水系鱼类主要为常见种鱼类，无珍稀保护鱼种。	施工期的对生境的扰动，公路建成后对动物的阻隔作用。		动物资源	公路沿线野生动物分布较少，无大型野生动物分布，主要为常见小型啮齿类动物以及蛇类、蛙类、鸟类为主。项目所在水系鱼类主要为常见种鱼类，无珍稀保护鱼种。	施工期的对生境的扰动，公路建成后对动物的阻隔作用。	减少临时用地对沿线野生动物的影响。

	生态景观	沿线分布的生态景观包括：农田景观、山林景观、农村居民点景观等景观类型。	土地占用，施工期造成植被损坏和景观破坏。		生态景观	沿线分布的生态景观包括：农田景观、山林景观、农村居民点景观等景观类型。	土地占用，施工期造成植被损坏和景观破坏。	尽量减小土地占用，对受影响的植被和景观的恢复。
	水土保持	根据水保方案，沿线规划3处弃渣场，占地2.35hm <sup>2</sup> ，新修施工便道960m，占地0.67hm <sup>2</sup> ，施工生产生活区3处，占地2.4hm <sup>2</sup> 。	施工造成植被损坏、景观破坏，产生次生水土流失。		水土保持	沿线不设取土场，建有2处弃渣场，占地2.17hm <sup>2</sup> ，未新修施工便道，施工生产生活区租用附近民房，不产生占地。	施工造成植被损坏、景观破坏，产生次生水土流失。	控制水土流失规模，减少取弃土量，使评价范围内的生态环境质量基本保持现有情况。
	湖南北罗霄森林公园	工程在K6+200~K6+750穿越湖南北罗霄国家森林公园综合管理服务区，K6+900~K7+830穿越森林公园规划协调区。公园经营面积2936.46公顷，森林覆盖率常年保持在95%以上，有保护完好的天然林3万多亩，具有很高的旅游开发价值，公园境内活立木蓄积量约20万立方米，亩平均5立方米。	施工期在杜甫墓祠建设控制地带范围内建设围墙，避免对其破坏。		杜甫墓祠	工程在K6+200~K6+750穿越湖南北罗霄国家森林公园综合管理服务区，K6+900~K7+080穿越森林公园规划协调区。公园经营面积2936.46公顷，森林覆盖率常年保持在95%以上，有保护完好的天然林3万多亩，具有很高的旅游开发价值，公园境内活立木蓄积量约20万立方米，亩平均5立方米。	施工造成植被损坏、景观破坏。	尽量减小土地占用和施工对受影响的植被和景观的破坏。
水环境	丽江河	位于 K7+023~K7+830 处，基本伴行丽江河。	筑材料运输和贮存，路基挖方、填方等工程，施工、营运期桥路面径流，营运期危	水环境	丽江河	位于K7+023~K7+080处，基本伴行丽江河。	筑材料运输和贮存，路基挖方、填方等工程，施工、营运期桥路面径流，营运期危险品运输风险。	《地表水环境质量标准》(GB3838-2002)中的 III类标准

			危险品运输 风险。					
	丽江水库	K7+650右侧，农业用水， 无饮用水功能	路基开挖 对管道造 成破坏		/	/	/	项目实际建设长度 为7.3km，线路终点 未达到丽江水库
声 环 境、 环 境 空 气	普通居民点	9处	施工噪声 和扬尘、交 通噪声	声环 境、 环境 空气	普通居民	9处	施工噪声和扬 尘、交通噪声	声环境：满足《声 环境质量标准》 (GB3096-2008)2类 标准。



## 1.7 调查重点

调查重点是公路建设造成的生态影响、声环境和水环境影响，分析环境影响报告表及其批复文件中提出的各项环境保护措施落实情况及其有效性，并根据调查结果提出环境保护补救措施。

### 1、生态环境影响调查

重点调查工程的取、弃土（渣）场、拌和站、施工便道、施工营地等临时占地类型、面积及其恢复情况，工程永久占地的植被补偿情况，各项水土保持工程的水土流失防治效果，路堤、路堑边坡的防护措施，桥梁、路基建设是否影响泄洪，对农业生产，野生动植物的生存环境有无产生不良影响。

本项目永久占地 10.33hm<sup>2</sup>，临时占地 2.4367hm<sup>2</sup>，工程不设取土场，建有弃渣场 2 处，占地 2.17hm<sup>2</sup>。上述工程是本次验收调查的重点。

### 2、声环境影响调查

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，“环境影响报告表”中提出的噪声防治措施的落实情况。通过监测分析对比公路修建前后的噪声变化，对超标的敏感目标提出防治噪声影响的补救措施。

根据现场调查结果，本项目共有声环境敏感点 9 个，均为公路沿线普通居民集中点，与环评阶段相比未发生变化，但有两处居民点有新增居民住房。

## 1.8 验收调查程序

本次竣工环境保护验收调查的工作程序见图 1.8-1 所示。

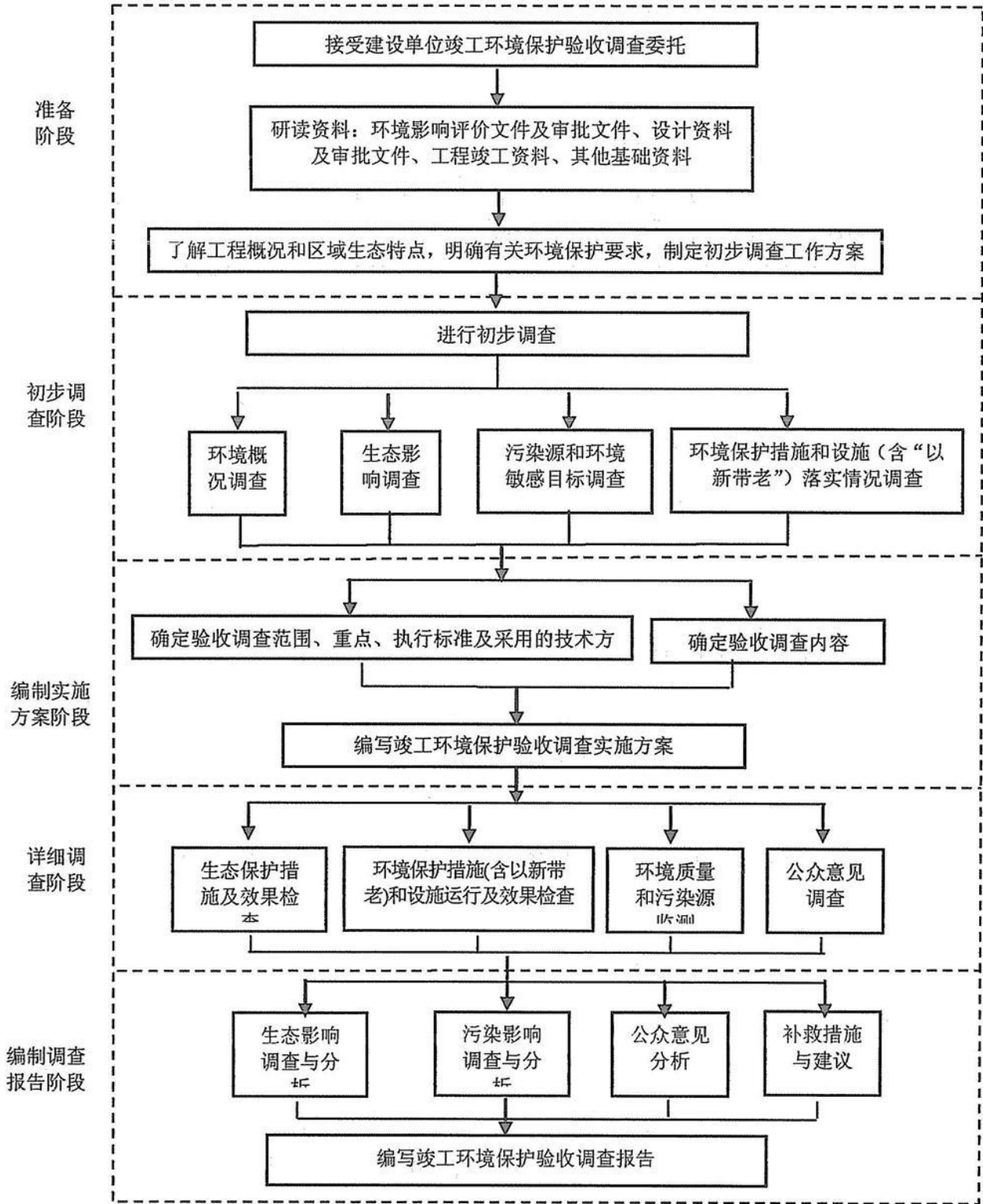


图 1.8-1 工作程序图

## 2 工程调查

### 2.1 工程调查

#### 2.1.1 公路地理位置及路线走向

S201 平江县加义至芦头林场公路改建工程，起点 K0+000 位于平江县加义镇（东南街社区），与现状省道 S202（原 S308K46+625）平交，路线终点 K7+080 位于平江县加义镇芦头林场，全长 7.08km，终点连接湖南北罗霄森林公园内部道路（湖南北罗霄森林公园段道路已纳入 S201 范围）。项目采用三级公路技术指标，路基宽度采用 8m，设计速度 30km/h，沥青砼路面，双向两车道，实际建设路线全程 7.08km。

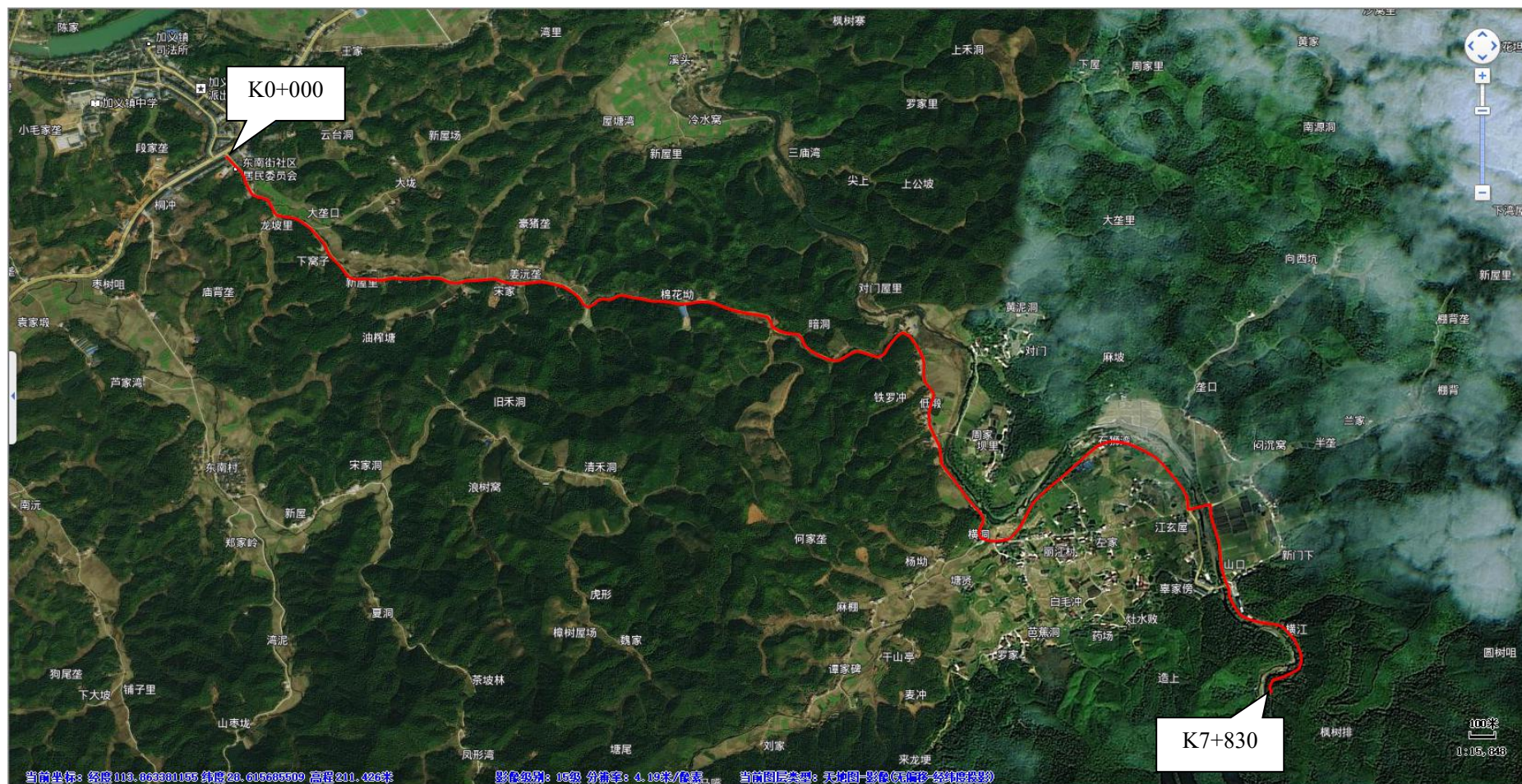


图2.1-1 地理位置图



## 2.1.2 主要技术指标及建设规模

### 2.1.2.1 主线技术指标

S201 平江县加义至芦头林场公路改建工程全长 7.08km，按照三级公路技术标准建设，本工程为老路改建，老路利用段月占 85.82%，老路利用路段为 K0+000~K1+240，K1+320~K1+500，K1+570~K1+920，K2+400~K2+600，K3+080~K7+080，其中穿越森林公园路段 K6+200~K6+750，K6+900~K7+510。全线路基宽度采用 8m，设计速度 30km/h。全线建设中桥 67.5m/1 座，小桥 22m/1 座，涵洞 22 道，平面交叉 10 处，项目总用地面积 10.33hm<sup>2</sup>，路面均采用沥青砼路面。

本项目建设详情见表 2.1-1。

表 2.1-1 主要技术标准表

序号	指标名称	单位	设计指标	建设指标
1	路线长度	km	7.83	7.08
2	公路等级	/	三级公路	三级公路
3	设计速度	km/h	30	30
4	车道数	/	两车道	两车道
5	路基宽度	m	8	8
6	行车道宽度	m	2×3.5	2×3.5
7	停车视距	m	30	30
8	平曲线一般最小半径	m	35	35
9	最大纵坡	%	8.0	8.0
10	最小坡长	m	100	100
11	永久占地	公顷	11.4249	10.33
12	临时占地	公顷	9.28	5.68
13	土石方数量（挖方）	万 m <sup>3</sup>	12.58	16.74
14	土石方数量（填方）	万 m <sup>3</sup>	1.8	0.97
15	中桥	m/座	67.5/1	67.5/1
16	小桥	m/座	22/1	8/1
17	涵洞	道	22	40
18	平面交叉	处	10	10

19	车辆荷载等级	桥涵、路基	/	公路-II级	公路-II级
		路面	/	BZZ-100	BZZ-100
20	投资总额		万元	4585	4973.71

本项目路线跨越地区水系为丽江河，全线共设置中桥 1 座，桥长 67.5m；小桥一座，桥长 22m。项目主要桥梁详见表 2.1-2。

表 2.1-2 主线主要桥梁基本情况表

中心桩号	有无涉水桥墩	结构形式	跨径 (m)	桥长 (m)	桥宽 (m)	跨越水体	水域功能	备注
K6+350 喻家桥	2	简支桥梁	3*20	66	6	丽江河	灌溉	已有
K7+023 横子江桥	无	钢筋砼空心板梁桥	1*22	22	8	丽江河	灌溉	新建

本项目共设置 10 处平面交叉。其中起点与省道 S202（原 S308）相交，其余均与村道平交。平面交叉的设置情况见表 2.1-3

表 2.1-3 互通式立交一览表

序号	中心桩号	被交叉道路名称及等级	交叉方式	渠化方式
1	K0+000	S202，二级公路	T 平交	平面渠化
2	K0+400	村道	T 平交	加铺转角
3	K0+700	村道	T 平交	加铺转角
4	K1+400	村道	十平交	加铺转角
5	K1+735	村道	十平交	加铺转角
6	K4+200	村道	T 平交	加铺转角
7	K4+815	村道	T 平交	加铺转角
8	K5+300	村道	T 平交	加铺转角
9	K6+150	村道	T 平交	加铺转角
10	K6+605	村道	T 平交	加铺转角

### 2.1.3 路面工程

本项目采用沥青砼路面方案，沥青混凝土路面设计使用年限为 12 年。路面结构设计如下表 2.1-4。

表 2.1-4 沥青混凝土路面结构设计方案表

路面结构	新建公路路段	老路改建路段
表面层	4cm 细粒式沥青混凝土 AC-13C	4cm 细粒式沥青混凝土 AC-13C

下面层	5cm 中粒式沥青混凝土 AC-20C	5cm 中粒式沥青混凝土 AC-20C
封层	0.7cm 厚乳化沥青封层	1cm 粘层+玻璃纤维格栅+粘层
上基层	15cm5%水泥稳定碎石上基层	20cm 厚 C30 砼面层
底基层	15cm4.5%水泥稳定碎石底基层	15cm 厚 C15 混凝土
垫层	15cm 厚级配碎石垫层	15cm 厚级配碎石垫层
总厚度	54.7cm	60cm

#### 2.1.4 公路实际工程量与环评对比分析

项目实际建设全长 7.08km，永久占地 10.33 公顷，项目全线无隧道和立交工程，全线共计挖方 16.74 万方，填方 0.97 万方，弃方 15.77 万方。项目实际完成的工程数量与环评阶段对比见 2.1-5。

表 2.1-5 实际工程数量与环评阶段数量对照

序号	指标名称		单位	环评数量	实际数量	变化量
基本数量	路线长度	主 线	km	7.83	7.08	-0.75
		永久占地	hm <sup>2</sup>	11.4249	10.33	-1.0949
占地拆迁	临时占地	取土场	hm <sup>2</sup>	0	0	0
		弃渣场	hm <sup>2</sup>	2.35	2.17	-0.18
		其它临时占地	hm <sup>2</sup>	0.67	0.2667	-0.4033
	拆迁建筑物	m <sup>2</sup>	4550	4550	0	
桥涵与隧道工程	桥梁	大桥	m/座	/	/	/
		中桥	m/座	67.5/1	67.5/1	+0/0
		小桥	m/座	22/1	8/1	14/0
	涵 洞	道	22	40	18	
交叉工程	平面交叉	处	10	10	0	
土石方量	挖 方	万 m <sup>3</sup>	12.58	16.74	+4.16	
	填 方（压实方）	万 m <sup>3</sup>	1.8	0.97	-0.83	
	线外借方（自然方）	万 m <sup>3</sup>	0	0	0	
	线外弃方	万 m <sup>3</sup>	10.08	15.77	+5.69	
投资	估算总金额	万元	4585	4973.71	+388.71	
	每公里造价	万元	585.67	702.50	+116.83	

## 2.1.4 工程建设变化情况及环境影响分析

### 1、工程内容变更

根据工程设计资料和分析，结合现场踏勘，本项目相对环评阶段，路线走向及主要控制点基本相同，工程发生变更的内容主要有：

(1)、线路实际长度为 7.08km，较环评阶段缩短 0.75km，本工程终点连接湖南北罗霄森林公园内部道路（湖南北罗霄森林公园段道路已纳入 S201 范围），湖南北罗霄森林公园内的有中南林业科技大学的实验林场，内部道路已由中南林业科技大学在 2017 年完成了改建，其改建过程中对本项目 K7+080~K7+830 路段一起进行改建，因此本工程减少了实际建设工程量，线路的变化不属于重大变更。

(2)、工程永久占地减少 1.0949 公顷，主要原因是线路实际减少了湖南北罗霄森林公园内部道路路段的改建，实际建设距离缩短，减少了占地面积。

(3)、路基土石方挖方量增加了 4.16 万 m<sup>3</sup>，填方减少了 0.83 万 m<sup>3</sup>；变化的主要原因是：①环评阶段设计为预估量，与实际有一定误差属于正常现象。②平江县境内地形以山地和丘陵为主，施工过程中遇到山体进行护坡施工，根据实际施工条件可能增加开挖土方，因而增加了工程挖方和弃方量。

(4)、工程实际建未建设取土场，建有弃渣场 2 处，占地面积 2.17hm<sup>2</sup>。环境影响报告表中临时用地占地面积共计 5.42hm<sup>2</sup>，其中弃渣场 3 个，占地面积 2.35hm<sup>2</sup>，施工生产生活区 3 处，占 2.4hm<sup>2</sup>，施工便道占地 0.67m<sup>2</sup>。项目施工生产生活区租用当地民房，不单独建设施工生产生活区，弃渣场调整为 2 处，临时占地面积较环评阶段减少。

### 2、工程内容变更带来的环境影响

土石方开挖与填筑量及施工占地的减少，在一定程度上减少了土地的占用和对植被的破坏，导致水土流失和生态环境受破坏的程度相对降低；涵洞、通道的的数量，充分考虑了利用自然地势，顺应地势的起伏变化，避免高填深挖引发的生态破坏和地质灾害，环境影响相对趋缓。

## 2.1.5 交通量

### 2.1.5.1 预测交通量

本项目推荐方案的预测交通量见表 2.1-4。



表 2.1-4 预测交通量

路段	时段	近期（2021）	中期（2027）	远期（2035）
全线平均	全天（单位：pcu/d）	898	1314	2419
	昼间（单位：pcu/h）	52	76	136
	夜间（单位：pcu/h）	13	19	34

### 2.1.5.2 试运行期交通量调查

S201 平江县加义至芦头林场公路改建工程通车后，根据实地踏勘调查及环境监测站噪声监测时记录的车辆量，其结果见表 2.1-5。

表 2.1-5 S201 平江县加义至芦头林场公路改建工程交通量实测量

点位	分类(标准小客车/日)			合计(标准小客车/日)	
	小型车	中型车	大型车	自然数	当量数
山口	636	252	54	942	1122

由表 2.1-5 可知，该公路目前日平均交通量为 1122 辆/日（折合标准小客车），车流量较大，已超过工可预测的交通量，约为预测营运初期交通量的 1.25 倍。

S201 平江县加义至芦头林场公路改建工程，起点 K0+000 位于平江县加义镇（东南街社区），与现状省道 S202（原 S308K46+625）平交，路线终点 K7+830 位于平江县加义镇芦头林场，终点连接湖南北罗霄森林公园内部道路。本工程终点为湖南北罗霄森林公园综合管理服务区，是进入湖南北罗霄森林公园的主要道路，由于旅游业的发展，来往游客较多，因此交通车辆往来较大，超过工可对初期交通量的预测。

## 2.2 工程建设过程

### 2.2.1 工程设计及批复过程

（1）2018 年 12 月，上海千年城市规划工程设计股份有限公司编制完成《S201 平江县加义至芦头林场公路改建工程可行性研究报告》；

（2）2018 年 12 月，平江县交通运输局以《关于 S201 平江县加义至芦头林场公路改建工程可行性研究报告的审查意见（湘交函[2018]607 号）》予以审批；

（3）2018 年 12 月，平江县发展和改革局以平发改审 [2018] 519 号文进行了

批复：

(4) 2018 年 12 月，长沙泰湘工程咨询有限公司编制完成《S201 平江县加义至芦头林场公路改建工程水土保持方案报告书》；

(5) 2019 年 1 月，平江县水务局以平水务[2019]4 号文对《S201 平江县加义至芦头林场公路改建工程水土保持方案报告书》进行了批复；

### 2.2.2 环评制度执行过程

(1) 2018 年 12 月，重庆丰达环境影响评价有限公司编制完成《S201 平江县加义至芦头林场公路改建工程环境影响报告表》；

(2) 2019 年 2 月，原平江县环境保护局以平环批字[2019]20091 号文对环评报告表予以批复。

### 2.2.3 工程建设进程

本公路全线共长 7.08km，工程于 2019 年 5 月开工建设，2021 年 7 月主体工程建设完工并试通车。

### 2.2.4 工程参建单位

- (1) 前期建设单位：平江县交通建设投资有限公司
- (2) 后期建设单位：平江县岳平公路建设投资有限公司
- (3) 勘察、设计单位：北京特希达交通勘察设计院有限公司
- (4) 监理单位：平江县国盛建设工程监理咨询有限公司
- (5) 施工单位：岳阳市通衢兴路公司
- (6) 检测单位：湖南致力工程科技有限公司

## 2.3 工程投资及环保投资

本项目工可(环评阶段)预算总投资 4585 万元，环保投资 313.6 万元，占工程建设总投资的 6.84%。实际建设投资 4973.71 万元，环保投资为 340.8 万元，占工程建设总投资的 6.85%。环保投资及变化情况分析见第 13 章。

## 2.4 验收工况

本工程 2019 年 5 月正式动工，2021 年 7 月全线建成试通车。至 2021 年 11 月，工程已稳定通行 4 个月，因此，工程已具备竣工环保验收条件。

### 3 环境影响报告表回顾

环境影响调查的主要任务之一是查清工程在设计、施工及试运营过程中对环境影响报告表及其批复中要求的环保措施和建议的落实情况，本章节主要对本项目相关内容进行回顾总结。

#### 3.1 环境影响报告表回顾

##### 3.1.1 环境现状评价

###### 1、环境空气质量现状

本次环评委托湖南精科检测有限公司于 2018 年 11 月 26 日至 2018 年 12 月 2 日对公路沿线根据建设项目情况，布设 2 个大气环境监测点，选取 TSP、SO<sub>2</sub>、NO<sub>2</sub> 作为监测因子。根据监测结果分析，监测点监测因子标准指数均小于 1，均优于《环境空气质量标准》（GB3095-2012）中二级标准。项目沿线区域大气环境质量状况良好。

###### 2、水环境质量现状

本次环评委托湖南精科检测有限公司于 2018 年 11 月 26 日至 2018 年 12 月 2 日对公路沿线主要地表水体丽江河及丽江水库进行监测，共布设 3 个地表水环境监测点，其中丽江河 2 个，丽江水库 1 个，监测因子为 pH 值、COD、BOD<sub>5</sub>、SS、氨氮、总磷和石油类。对本项目监测结果表明，丽江河水质均符合《地表水环境质量标准》（GB3838-2002）中 III 类标准要求；丽江水库水质符合《地表水环境质量标准》（GB3838-2002）中 III 类标准要求，且 SS 最大抄表指数不超过 1，说明评价区内 SS 指标符合《地表水资源质量标准》（SL63-94）中的三级标准。

###### 3、声环境

项目委托湖南精科检测有限公司于 2018 年 11 月 26 日至 2018 年 11 月 27 日进行一期现场监测，共设置 9 个监测点位，共监测两天，每天昼夜各监测一次。

监测结果表明，本工程各敏感点声环境质量现状监测点昼夜噪声监测值均达到《声环境质量标准》（GB3096-2008）中的相应类别标准要求，现状声环境质量较好。

###### 4、生态环境现状

通过现场实地调查和查询有关资料，本项目沿线评价范围主要树种有项目区属亚热带常绿阔叶林区域，不占用生态公益林，区域内植被以天然次生植被和人工林为主，植物种类有暖性针叶林、樟树、竹林、油茶、灌草丛、经济林及农作物等。

项目不涉及重要及特殊生态敏感区，项目评价区域内无濒危保护植物物种分布，也未发现国家和省级重点保护野生动物。

### 3.1.2 环境影响预测评价结论

#### 1、声环境

##### a) 施工期声环境影响评价

施工噪声将对沿线声环境质量产生一定的影响，施工单位必须选用符合国家有关标准的施工机械和运输车辆，尽量选用低噪声的施工机械和工艺，同时应加强各类施工设备的维护和保养，保持其良好的运转；施工场地周边应设置施工围挡，对临近集中居民区的施工现场，噪声大的施工机具在夜间（22:00~06:00）停止施工；必须连续施工作业的工点，施工单位应视具体情况及时与当地环保部门取得联系，按规定申领夜间施工证，同时发布公告最大限度地争取民众支持；对于临近居民区的施工路段，应设置移动式或临时声屏障等防噪措施。

##### b) 运营期声环境影响评价

①根据预测，工程运营期，运营期叠加背景值后，拟建公路沿线声环境出现超标的有：东南街社区、姜年村、宋家、枫树咀、茶菟等地采取措施后均能达标。另外在工可绿化设计方案基础上，进一步加强项目全线绿化，强化隔声吸尘效果。

②根据运营期推荐线距路边界线不同距离处的噪声预测结果，本环评预测运气达标距离为距路 18m。结合《湖南省实施<中华人民共和国公路法>办法》的相关要求，环评建议在拟建公路两侧边界线外 50m 范围以内不得新建医院、学校等对声环境要求的敏感建筑。

#### 2、环境空气影响

##### a) 施工期

施工机械、运输车辆排放的燃油废气影响范围主要在作业区周边一定区域内，随着空气的扩散影响将减小，对周边环境空气及敏感目标的影响可以接受；沥青摊铺过程中产生少量沥青烟气对周边环境空气及敏感目标的影响较小；施工期其余废气经采取相应措施后对环境空气及敏感目标的影响可以接受。

##### b) 运营期

本公路建成投运后，主要的大气污染源是汽车尾气污染物的排放及道路扬尘对周边环境保护目标的影响。运营期汽车尾气为无组织排放源，且属于流动污染源，

对公路两侧的环境空气保护目标污染有一定的影响，但汽车尾气污染通过加强公路绿化可以得到缓解，通过实施营运期环境空气监测结果确定采取补充的环保措施后，汽车尾气污染对环境空气的影响可以接受。

### 3、水环境影响

(1) 本项目施工期对水环境的污染主要来自施工生产生活区生活污水、施工机械冲清洗检修含油污水、建筑材料的运输和堆放雨淋水，桥梁施工等，污水总量小，采取沉淀、隔油、防雨淋等相应措施后，其污染影响是可以减缓和避免的。

(2) 营运期路面径流中的主要污染物为 SS 及少量的石油类，污染物排放时间短，总量小，污染比较分散，对当地环境影响较小。

### 4、固体废物

#### a) 施工期

施工期固体废物主要来源于施工过程中产生的弃土弃渣、建筑垃圾及施工人员生活垃圾。弃土弃于已批复的水土保持报告中选定的弃渣场，建筑垃圾尽量回收利用，生活垃圾收集后运至附近的垃圾处理场集中处理。在采取上述处理处置措施后本项目固体废物对环境的影响较小。

#### b) 营运期

营运期固体废物主要为交通垃圾。营运期通过宣传和制定法规，禁止司机沿线居民在道路上乱丢垃圾，以保持道路的清洁；同时采用分路段到责任人的方式对沿线的固体废物及时进行收集处理，定期打扫路面，保持路面整洁干净。

### 5、生态环境影响

项目建设符合湖南北罗霄森林公园的总体规划，本项目部涉及核心景区、生态保育区以及一般游憩区。根据项目建设方案，穿越路段基本上都是沿老路改建。本项目的生态环境影响主要是施工期环境影响，主要影响因素是施工占地、施工取土、水土流失等影响。本项目所占农田对周边农业产生有轻微影响。弃渣场占用地类型主要为凹地和荒地，施工完成后进行恢复为林草。此外，本项目将造成一定量的水土流失，但根据水土保持报告中提出的措施进行防范，水土流失的程度是可以接受的。施工期对周边生态环境产生的影响是短暂的，在切实落实相应的生态防治措施和水体保持措施后，能将影响降至最低。

工程建成后，公路不封闭，基本不会干扰沿线动物的正常活动，也不会对其生活习性造成大的改变。不会造成明显的影响，从生态角度考虑，项目建设是可行的。

## 6、环境风险

本项目的**主要环境风险**是运营期跨越河流路段发生化学品运输车辆事故导致危险化学品进入水体的风险，经过风险评估，此类事故发生的概率很低，在做好风险防范措施的前提下，本项目的**环境风险是可以接受的**。

## 3.2 环境影响报告表批复

### 3.3.1 原平江县环境保护局审批意见

2019年2月原平江县环境保护局以《关于S201平江县加义至芦头林场公路改建工程环境影响报告表的批复》(平环批字[2019]20091号)对环境影响报告表进行了批复，主要内容如下：

一、你单位拟于平江县加义镇境内建设的S201公路改建工程，起点位于平江县加义镇东南街社区（经度113.5053130，纬度28.3816470），终点位于平江县加义镇芦头林场（经度113.5356540，纬度28.3634970）。公路采用三级公路的设计标准，设计行车速度30km/h，全长7.83km，路基宽度8m，路面宽度7m。大部分在原有道路基础上进行改建，局部裁弯取直路段及纵坡较陡的路段采取新建，老路利用段约占85.82%。路面采用沥青砼铺设，全线设置有中桥1座，小桥1座，涵洞工程22道，平面交叉10处。工程总投资4585万元，预计2019年5月开工，2020年5月完工。

二、在工程设计、建设和运营过程中，严格按照建设项目环境保护“三同时”规定，全面落实环境影响报告表提出的各项环保措施，并着重做好以下环保工作：

1、工程建设应按国家相关的法律法规，做好土地调整、拆迁安置、水土保持、基础设施、文物保护等工作。落实各项污防措施，做好老路改造“以新带老”工作。

2、做好生态环境保护工作。优化道路布线和工程方案，须遵循“保护第一、依山就势、顺势而为，宜宽则宽，宜窄则窄”的原则，尽量利用原有路基，尽可能避免削山扩宽路基作业；尽可能维持现状，保持原有的生态环境。项目不设置取土场，合理设置弃渣场。做好路基边坡、弃渣场等护坡、排水、绿化等平整工程，加强道路绿化与景观设计，做到与周围景观相协调，并防止带入外来物种。

3、加强废水污染防治工作。按报告表中要求规范处置施工废水，施工场地设置隔油池、沉淀池，各类施工废水经收集隔油、沉淀处理后全部回用，不外排；项目施工人员生活污水经处理后，用于农田施肥。优化桥梁、涵洞施工工艺，选择合适施工时期等，避免对地表水环境造成影响。施工弃渣禁止排入沿线江河、溪渠、鱼塘、农

田内。

4、落实扬尘污染防治措施。项目不设置沥青、混凝土搅拌站，沥青和混凝土全部外购。加强施工场地及土石方运输车辆管理，严禁大风、大雨等恶劣天气施工，渣土实行封闭运输；合理布置施工营地、材料堆场，采取设置围挡、物料遮盖、车辆清洗、洒水抑尘等措施，有效防止物料洒落或施工扬尘污染。运营期加强路面养护和绿化维护。

5、落实噪声污染防治工作。科学制定施工计划和运输方案，合理选取车辆运输时间、路线，采用低噪声设备、先进施工工艺和合适的施工方式，集中居民区的施工场地设临时的隔声屏障，加强运输车辆、施工机械和设备管理及维护，禁止噪声较强的机械夜间施工，减少噪声扰民。运营期在居民集中区路段适时设置禁鸣、限速等标牌，实施运营期噪声跟踪监测计划，并预留环保经费，根据监测结果适时完善噪声污染防治措施。配合地方政府按规划要求控制沿线土地使用。

6、开展施工期环境监理工作，确保各项环保措施及时实施。制定全线交通事故环境应急预案，落实应急措施，防范交通事故引发的环境污染风险。

三、项目竣工后，须按照国务院环境保护行政主管部门规定的标准和程序，对配套建设的环境保护设施进行验收，经验收合格后正式运营。

四、该项目的性质、规模、地点、采用的生产工艺或者防治污染的措施发生重大变动的，建设单位应当重新进行建设项目环境影响评价并报批。

## 4 环保设施、措施落实情况调查

### 4.1 环保部门批复意见执行情况

本项目对原平江县环境保护局审查意见的执行情况列于表 4.1-1。

从表中可以看出，工程整体上较好的执行了上级主管部门和环保部门批复提出的环保措施。

### 4.2 环境影响报告表环保措施的执行情况

针对 S201 平江县加义至芦头林场公路改建工程环境影响报告表在设计、施工及营运初期提出的环境保护措施，具体落实情况见表 4.2-1。

由表 4.2-1 中可以看出，工程在环境影响报告表书和设计文件中提出了较为全面、详细的环境保护措施，绝大部分措施在工程实际建设和运营初期已落实。



表 4.1-1 环评批复意见的执行情况表

序号	环评批复提出的环保措施	工程实际采取的环保措施及结果	落实情况
1	工程建设应按国家相关的法律法规，做好土地调整、拆迁安置、水土保持、基础设施、文物保护等工作。落实各项污防措施，做好老路改造“以新带老”工作。	<p>①项目按照国家相关法律法规进行了土地调整，使用土地得到国土部门审批，手续完善。</p> <p>②工程拆迁方案在工程前期已就拆迁安置方案与平江县政府达成一致，拆迁补偿工作已按照拆迁方案完成，未发生拆迁纠纷。</p> <p>③施工阶段施工单位严格落实环评报告书及水土保持方案提出的水土保持措施，施工结束后，对道路沿线进行绿化，绿化多采用当地常绿乡土植物，做到与乔、灌、花、草搭配，完成路基边坡、弃渣场等护坡、排水、绿化平整等工程。</p> <p>④本工程施工主要是对老路进行改建，项目施工不涉及文物保护单位。</p>	已落实
2	做好生态环境保护工作。优化道路布线和工程方案，须遵循“保护第一、依山就势、顺势而为，宜宽则宽，宜窄则窄”的原则，尽量利用原有路基，尽可能避免削山扩宽路基作业；尽可能维持现状，保持原有的生态环境。项目不设置取土场，合理设置弃渣场。做好路基边坡、弃渣场等护坡、排水、绿化等平整工程，加强道路绿化与景观设计，做到与周围景观相协调，并防止带入外来物种。	<p>①本工程施工遵循“保护第一、依山就势、顺势而为，宜宽则宽，宜窄则窄”的原则，在设计及施工过程中尽量利用原有路基，避免削山扩宽路基作业，减少对山体的开挖，避免施工造成水土流失。</p> <p>②工程优化设计和施工，不设取土场，弃土场只建设 2 处，数量较环评阶段减少，临时占地面积大幅减少。</p> <p>③工程施工阶段对各项施工工作统筹安排，取土、填挖方、弃渣等工作衔接有序，目前已基本完成路基边坡、弃渣场等护坡、排水，绿化平整工程。</p> <p>④本工程绿化多采用当地常绿乡土植物，做到与乔、灌、花、草搭配，使道路绿化与景观设计与周围景观相协调。</p>	已落实
3	加强废水污染防治工作。按报告中要求规范处置施工废水，施工场地设置隔油池、沉淀池，各类施工废水经收集隔油、沉淀处理后全部回用，不外排；项目施工人员生活污水经处理后，用于农田施肥。优化桥梁、涵洞施工工艺，选择合适施工时期等，避免对地表水环境造成影响。施工弃渣禁止排入沿线江河、溪渠、鱼塘、农田内。	<p>①施工阶段施工单位严格落实环评报告书提出的水污染防治措施，建设方租用当地民房作为施工营地，没有在距水体 200 米内的范围设置施工营地。</p> <p>②生活污水利用租赁房屋已建的化粪池进行净化处理后作为农肥施用，无废水外排。经调查，施工期间未发生废水排入附近地表水的现象。</p> <p>③工程在设计及施工阶段优化桥梁、涵洞的施工工艺，跨丽江河的喻家桥仅进行路面改造，不对桥梁主体进行改动，避免施工对地表水环境造成影响。</p>	已落实
4	落实扬尘污染防治措施。项目不设置沥青、混凝土搅拌站，沥青和混凝土全部外购。加强施工场	①本工程施工期未建设沥青和混凝土拌合站，项目施工所用沥青和混凝土全部外购。	已落实

	地及土石方运输车辆管理，严禁大风、大雨等恶劣天气施工，渣土实行封闭运输；合理布置施工营地、材料堆场，采取设置围挡、物料遮盖、车辆清洗、洒水抑尘等措施，有效防止物料洒落或施工扬尘污染。运营期加强路面养护和绿化维护。	<p>②工程施工期渣土运输全部采用渣土车封闭运输，并对所有渣土车辆进行出场清洗，减少扬尘产生。</p> <p>③工程施工期间设置了施工围挡，并对施工工地定期进行洒水抑尘，防止空气污染。</p> <p>④施工选择合适的天气，大风、大雨等恶劣天气不进行施工。</p>	
5	落实噪声污染防治工作。科学制定施工计划和运输方案，合理选取车辆运输时间、路线，采用低噪声设备、先进施工工艺和合适的施工方式，集中居民区的施工场地设临时的隔声屏障，加强运输车辆、施工机械和设备管理及维护，禁止噪声较强的机械夜间施工，减少噪声扰民。运营期在居民集中区路段适时设置禁鸣、限速等标牌，实施运营期噪声跟踪监测计划，并预留环保经费，根据监测结果适时完善噪声污染防治措施。配合地方政府按规划要求控制沿线土地使用。	<p>①合理安排施工作业时间，尽量降低夜间车辆出入频率，减少夜间施工队附近居民区的噪声干扰，除中途不能停止的工序外，其它工序尽量安排白天施工，避免夜间施工，以防影响附近居民的休息，夏季施工时，根据午休的时间，合理安排工作时间，尽量与他们保持一致。</p> <p>②尽量使高噪声设备远离各声敏感点。对临近居民集中区等声敏感点的施工路段，设置临时的隔声护板。</p> <p>③对使用的工程机械和运输车辆安装消声器并加强维修保养，降低噪音，机械、车辆途经居住场所时减速慢行，不鸣喇叭。</p> <p>④在比较固定的机械设备附近，修建临时隔间屏障，控制噪音传播。</p> <p>⑤不设混凝土拌合站和沥青拌合站，使用商品沥青及混凝土，减少噪音对居民的影响。</p> <p>⑥相关施工人员每天工作时间固定，配备了耳塞、头盔等个人防护措施。</p> <p>⑦运营期在居民集中区路段设置有禁鸣、限速等警示标牌。</p> <p>⑧预留有环保经费，拟在运营期对沿线噪声进行跟踪监测，根据监测结果再完善噪声污染防治措施。</p>	已落实
6	开展施工期环境监理工作，确保各项环保措施及时实施。制定全线交通事故环境应急预案，落实应急措施，防范交通事故引发的环境污染风险。	<p>①本工程由平江县国盛建设工程监理咨询有限公司开展工程监理，环境监理工作纳入到工程监理中，制定有环境监理计划，并按照监理计划开展环境监理工作，确保施工期各项环保措施落实到位。</p> <p>②项目管理单位尚未编制突发环境事件应急预案。</p>	应由管理单位组织编制突发环境事件应急预案，其余已落实

## 5 生态环境影响调查

### 5.1 公路沿线自然环境现状

本项目位于平江县加义镇，起点位于平江县加义镇（东南街社区），与现状省道 S202（原 S308K46+625）平交，路线终点位于平江县加义镇芦头林场，全长 7.08km。平江县处于湿润的大陆性季风气候区，属中亚热带向北亚热带过渡气候带。根据平江县 99 年以来的资料，本区四季分明，年平均气温 17℃，最高气温 40.7℃，最低 -10℃；降水量随季节变化明显，多雨季节为 2~6 月，降水占全年的 68.7%，少雨季节为 7~11 月，占全年的 8.9%，年平均降雨量 1540.5mm，历年日最大降雨量 208.0mm，降雨 160 天左右，其月降雨量在 880.0mm 以上。年平均蒸发量 1178.6mm；年均降雪日 8~9 天，最大积雪深度 32cm，冰冻期年均 2 天，无霜期年均 261.6 天；最大风速 28m/s，常年主导风为西风。

平江县加义镇自然植被属中亚热带常绿阔叶林南部亚热带。地带性植被为常绿阔叶林和针阔混交林，自然植被可划分为 4 个植被型组，7 个植被型，19 个群系。自然植被分布于拟建道路周围的低山丘陵地带，其中林地、次生性灌丛占有较大面积，主要由暖性针叶林、阔叶、竹林、灌草丛、灌丛、经济林及农作物等组成。

平江县地处中亚热带，具有丰富的水热条件。区域内主要为低山丘陵及河谷盆地地貌。由于地理位置和气候特点，世界分布的属有 63 属；热带性质的属高达 279 属，占总属数的 51.10%；温带性质的属有 267 属，占总属数的 48.90%。通过现场实地调查和查询有关资料，平江县分布有国家重点保护植物 3 种，即金荞麦(*Fagopyrum dibotrys*)、野大豆(*Glycinesoja*)和香樟(*Cinnamomum camphora* (L.) Presl) 等，其中香樟为人工栽培树种。金荞麦(*Fagopyrum dibotrys*)：国家 II 级保护野生植物，一年生草本，高 50~150cm。在加义镇、三阳乡内广泛分布，但没有大面积集中分布区，多分布于道路、村落、溪沟等地，山上没有分布。野大豆(*Glycine soja*)：国家 II 级保护野生植物，一年生草质藤本。野大豆是大豆近缘种，具有耐盐碱、抗寒、抗病、营养价值高等许多优良性状，有较高的研究价值，其种质资源对培育优良大豆品种意义重大。野大豆在加义镇、三阳乡内广泛分布，但没有大面积集中分布区，多分布于道路、村落、溪沟等地。香樟(*Cinnamomum camphora* (L.) Presl)：国家 II 级，常绿乔木，平江县加义镇广泛

分布，为人工栽培。

## 5.2 工程占地调查

### 5.2.1 工程永久占地调查

在当地政府的配合下，本公路工程对所有占用的土地均按法律、法规进行了补偿。

本工程环境影响报告表中，全线共计永久性征地占地 11.4249hm<sup>2</sup>，根据工程竣工资料，工程实际永久占地 10.33hm<sup>2</sup>，较环评阶段减少了 1.0949hm<sup>2</sup>。

本工程在实际建设过程中认真执行国家有关土地政策，建设用地数量严格控制在国土部批复的数量内，同时对路线方案进行了大量的优化调整，尽可能少占耕地，最大限度的保护自然环境。

### 5.2.2 工程临时占地调查

调查组整理了建设单位提供的临时用地的相关文件，并结合实地调查，统计本项目临时用地约占地 2.4367hm<sup>2</sup>，较环评阶段临时用地占地面积 5.42hm<sup>2</sup> 减少了 2.9833hm<sup>2</sup>。环境影响报告表中临时用地占地面积共计 5.42hm<sup>2</sup>，其中弃渣场 3 个，占地面积 2.35hm<sup>2</sup>，运输便道占地面积 0.67hm<sup>2</sup>，施工生产生活区共占地面积 2.4hm<sup>2</sup>。本工程实际未建设取土场，弃渣场 2 处，占地面积 2.17hm<sup>2</sup>，施工便道及临时工程区 0.2667hm<sup>2</sup>。工程弃渣场调查情况见表 5.2-1。

表 5.2-1 弃渣场设置情况调查表

序号	桩号	坐标	距离	方位	占地面积	弃渣量
1#	K3+300	E113.873562 N28.629106	35m	路右	1.793hm <sup>2</sup>	13.82 万 m <sup>3</sup>
2#	K3+800	E113.878712 N28.628902	3m	路左	0.377hm <sup>2</sup>	1.95 万 m <sup>3</sup>

与环评设计相比，工程临时占地实际减少了 2.9833hm<sup>2</sup>，变化的主要原因是：项目租用附近民房作为施工营地，不单独建设施工生产生活区，减少施工生产生活区的占地；优化了工程的弃渣场设置，由 3 处弃渣场变为 2 处弃渣场；优化施工便道的建设，减少施工便道的占地。因此临时占地面积较的较环评设计减少。

## 5.3 生态环境影响调查与分析

公路的阻隔作用，使生态空间连通性降低；过往车辆及其噪声、尾气等干扰作用，对周围动物产生了不利影响。但通过绿化、复垦等措施，在一定程度上可

以恢复或减缓对生态环境的不利影响。

### 5.3.1 对自然生态环境影响调查

公路建设对自然生态环境的不良影响主要体现在对野生动植物的影响。

#### 5.3.1.1 对沿线野生动植物的影响

##### 1、对野生动物的影响调查

工程施工对动物的影响主要是项目占地会侵占部分动物的巢穴，破坏部分动物的觅食区，工程施工会干扰其正常的生命活动。但由于本项目沿线附近居民点较多，野生动物物种、数量均不太多，主要是适应这种环境的常见种类，无珍稀保护野生动物。故工程建设过程虽对动物生命活动产生了一定程度的不利影响，但不会改变其种群结构，其种群数量也不会因本项目建设而受到大的影响。

公路沿线人为的开发活动，使得公路沿线野生动物出现的数量和机率较小。由于本公路不封闭，因此不会完全阻隔公路沿线的动物穿越项目区，且沿线动物主要以斑鸠、喜雀、啄木鸟、麻雀等鸟类及鼠类、蛙类、蛇类等常见物种居多，因此本项目运营对沿线野生动物影响不大，直接影响基本不会明显改变该区域的动物资源品种数量的现有水平。本次现场调查得知，为减少工程对野生动物生存的影响，工程施工中严格控制施工作业带宽度，严禁破坏周围植被，尽可能使野生动物生境少受影响；同时业主单位加强对施工人员的环境保护宣传教育工作，禁止施工人员捕杀鸟类和野生动物；施工机械作业尽量选择在白天，避开动物休息时间，这些措施的实施有利于野生动物的保护，根据现场调查与咨询当地群众，工程施工对项目区域内野生动物活动影响不大。

##### 2、对植物的影响调查

公路需要占用沿线各类土地，因而不可避免地造成植被破坏。工程施工过程、取、弃土等均要破坏植被，但由于沿线植被人工化程度较高，且植被长势良好，被破坏的程度较小，随着施工期结束及人工恢复，公路建设对其造成的影响将逐步减弱。

施工期间，由于填方及各种施工机械、运输车辆进入公路施工现场，以及在路基施工中因拌和大量的灰土等，生产的扬尘和运输车辆排放尾气对附近植被产生一定的影响，在施工期其中扬尘影响更大些，部分粉尘沉降在植物叶片表面，降低植物的光合与呼吸作用，进而对植物生长发育产生一定的影响。

公路对沿线乡镇的植被损失占总量的比重很小，沿线乡镇植被覆盖率无明显

变化。建设单位对公路两侧边分带可绿化路段进行了乔、灌、草立体生态绿化，在边分带采用常绿乔木搭配常绿、半常绿的灌木和小乔木，自然片植或成丛栽植。

公路生态建设所种植的各种乔木、灌木可以补偿部分施工期林木的砍伐量。现在道路两侧绿化工程初见成效，但部分路段绿化树木植株尚小、生长较慢，近期还达不到对建设前的树木生物量补偿，但随着运营期的延长，林木的生物量将超过公路建设前。该公路的修建对区域内植物生态产生的不利影响将恢复和得到优化。

为了最大限度地减少工程对占地范围内植被的影响和破坏，本工程主要采取了以下保护措施：

(1) 划定施工作业范围和路线，不随意扩大，按规定进行操作；严格控制和管理运输车辆及大型机械施工作业范围，严禁施工材料乱堆乱放，划定适宜的堆料场，以防对植物的破坏范围扩大。

(2) 尽可能减少工程临时占地对自然植被的破坏；避开雨季特别是暴雨期施工，防止挖填土方造成的水土流失。

(3) 施工中严格管理，严禁乱开挖取土、严禁就地取材、破坏植被，工程施工顺应生态原则，避免造成生态危害。

(4) 业主单位按相关标准对征地户给予了经济补偿，鼓励居民在自家房前屋后重新进行人工植树、异地补植。

(5) 在公路建成后，对公路沿线两侧进行了绿化，恢复状况良好。

(6) 对弃渣场等临时施工用地完工后，采取复垦或绿化措施。

以上措施的实施为施工影响区域内的植被恢复创造了良好的条件，使施工中损失的植被可较快的恢复或得以一定的补偿。因此，本工程建设基本未对区域内植物产生明显的不利影响，也没有引起区域内天然植物种类和数量的减少。

## 5.4 水土流失影响调查与分析

公路沿线地形地貌以平原和低矮丘岗为主，路基土石方的开挖，以及取土场、弃渣场、拌和站等临时用地不可避免地破坏地表植被，如不采取防护措施，会加剧该区域的水土流失程度，因此，本次调查的重点范围为取土场、弃渣场、拌和站、路基排水及边坡防护工程。

### 5.4.1 工程土石方量调查

据调查，建设单位在施工期间，为了减少对公路沿线环境的破坏，对土石方进行了合理的纵向调配，以挖补填，内部调剂，在优化工程路线的基础上尽量减少工程取弃土石方量。据现场调查，工程共设置弃渣场 2 处，弃渣量为 15.77 万  $m^3$ ，占地面积 2.17 $hm^2$ 。

公路修建时土石方开挖及地表植被的破坏不可避免，搅动了局部的地形地貌，如不采取妥善的防护措施会加剧该区域的水土流失程度。但随着对弃渣场、路基排水及边坡防护工程等水土保持防治措施的实施，工程影响范围内的水土流失状况基本得到逐步控制和改善。

#### 5.4.2 工程取土场调查及防护措施有效性分析

据调查，本工程不设置取土场，填方主要由公路路基开挖回填，占地类型以林地、山丘和旱地为主。由于环评阶段水土保持报告未出来，工程实际设置的取土场数量、位置与环评阶段相比均发生了变化，取土场的实际位置还考虑了少占耕地、林地等，并需要同地方多次论证协商才能选定，从现场调查情况来看，占地类型主要为林地、山丘和旱地，未占用农田，选址基本是合理的。

根据调查，公路沿线周边 200m 范围内均或多或少存在居民住宅（部分为新建），这主要是因为工程建设采取就近取土原则，且工程沿线居民比较密集，取土无法完全避开居民点。根据公众参与对沿线居民的调查，沿线居民认为施工期的主要影响为噪声影响，沿线居民对取土后植被恢复情况也比较满意，表明工程施工期取土对周边居民影响不大。

工程取土完成后，对裸露地面进行了植被复种，目前植被恢复情况良好。

#### 5.4.3 工程弃渣场调查及防护措施有效性分析

据调查，本工程实际设置弃渣场 2 处，总占地面积 2.17 $hm^2$ ，总弃渣量 15.77 万  $m^3$ ，占地类型为山坳。根据公众参与对沿线居民的调查，沿线居民认为施工期的主要影响为噪声影响，沿线居民对弃渣场的植被恢复情况也比较满意，表明工程施工期弃渣对周边居民影响不大。

工程弃渣后，弃渣场均设置了挡土墙防止水土流失；弃渣场均进行了植被恢复。



	
弃渣场植被恢复照片	弃渣场植被恢复照片
	
弃渣场植被恢复照片	弃渣场植被恢复照片
	
弃渣场恢复为菜地	弃渣场恢复为菜地

#### 5.4.4 工程其他临时用地调查及防护措施有效性分析

本工程其他临时用地包括施工营地、施工便道等。经调查，本项目部分施工营地租用当地民房，无单独设置的施工营地，故本节不单独对施工营地进行分析。经调查，为减少占地，施工单位尽量利用项目沿线村道，仅对部分距离道路较远的取土场开辟了临时施工便道，施工便道在项目完工后，被当地村民用作村道或



者覆土种草恢复为绿化用地。

#### 5.4.5 公路防护工程调查与有效性分析

##### 5.4.5.1 路基防护调查与有效性分析

S201 平江县加义至芦头林场公路改建工程路基防护以生态防护与工程防护相结合的形式。路基防护与水土保持、环境保护相结合，遵循“因地制宜、就地取材、以防为主、防治结合”的方针，综合考虑美观、经济和实用性和各路段不同的地质水文条件，根据实地情况及路堤高度，采用不同的防护措施对全线进行防护，符合施工、环评和设计要求。项目所在地区水热条件良好，土壤较肥沃，植物成活率高且生长较快，现项目区大部分路段植物长势良好，路基两侧种植乔木，有效防止了水土流失。

根据现场调查，沿线填方路堤段：

- ①土路肩直接植草皮防护。
- ②临水路基采用挡土墙或浆砌石护坡防护。
- ③路线通过悬坡设浆砌石挡土墙。
- ④一般路段路堤采用植草皮防护。

路堑边坡段：

①路堑边坡不高于 4m，不会出现坍塌等较大工程危害的地段：主要采用喷洒草籽、种草等绿化措施，减少水土流失，防止边坡冲刷。

②较高路堑地段：风化严重、岩层较为破碎的石质边坡、遇水易软化的泥灰以浆砌片石护面墙和路堑挡墙防护为主。

本调查从生态防护和景观影响敏感角度考虑，对沿线一些边坡进行了重点调查，结果表明，工程路堑边坡防护形式较可靠，采取了多种防护措施，既确保了工程稳定，又消除了水土流失隐患，还美化了公路景观，但部分路段边坡植草恢复效果一般，坡面裸露，影响公路景观。

	
公路边坡植被恢复照片	公路边坡植被恢复照片
	
公路边坡植被恢复照片	公路边坡植被恢复照片
	
公路边坡植被恢复照片	公路边坡植被恢复照片





#### 5.4.5.2 综合排水系统调查与有效性分析

##### (1) 路基、路面排水设置

①分隔带排水：路基顶面设纵向排水渗沟。

②路面排水：道路两侧设雨水沟和雨水口排出雨水。

③路基边坡排水：设有截水沟、边沟、急流槽等，防止路面雨水漫流冲刷路基边坡。



#### 5.4.6 绿化工程调查与有效性分析

绿化植被能净化空气，固土护坡、防止水土流失、美化公路沿线环境等。建设单位较为重视工程区绿化工作，主体工程结束后，对公路沿线两侧受损地表进

行平整、恢复地貌，对施工中破坏的植被，及时进行植被恢复工作。绿化植物多采用本土植物，路线以恢复自然、融合当地景观为主，在具体实施过程中结合地质、地形、地貌采取了不同的植被绿化措施。

现场观察到，公路两侧边分带可绿化路段进行了乔、灌、草立体生态绿化，在边分带采用常绿乔木搭配常绿、半常绿的灌木和小乔木，自然片植或成丛栽植。现场观察到，公路人行道种植的行道树主要有香樟、桂花等。

综上所述，本工程在水土保持方面基本执行了环境影响报告表及现今环保的要求，实施了较为有效的防护措施，工程竣工后，永久占地可恢复植被的区域基本进行了绿化，重点控制的取土场、拌和站等临时用地多以复垦或绿化，水利设施完善，防护措施较到位，基本不存在水土流失隐患。



## 5.5 景观影响分析

公路不仅是物流、人流的运输通道，也是一个地区对外开放的门户。沿线景观的好坏，反映了当地主管部门、决策部门和施工建设部门环保意识的强弱，也可以反映出当地民风、民俗和经济发展水准。

### 5.5.1 公路沿线区域景观现状

本公路穿越的地貌单元主要是丘陵、山地，因地貌类型多样，气候、植被和土壤等自然环境状况有水平差异，加之区域内热量丰富、雨量充沛、光热水同季的气候条件对植被生长有利，这就形成了多种多样的生态环境，生物种类繁多。因此区域景观类型可谓丰富多彩。经现场调查，S201 平江县加义

至芦头林场公路改建工程外部景观主要包括农田景观、森林景观、水体景观。

S201 平江县加义至芦头林场公路改建工程在景观设计上引起建设单位的高度关注，在公路设计定线时重视了线形与景观和环境的协调，从公路线形入手，优化平纵组合、改善线形，使其流畅连续，营造出“车在路上走、人在画中游”的优美的公路交通环境；从公路结构入手，边坡以曲线柔美自然流畅的曲面为主，挡墙由高至低或由低至高渐变且与路线线形吻合为主要造型，边沟以隐蔽、宽浅或远离路基为首选。并利用绿化或增加附属工程设施来改善公路与沿线地形的配合，消除因公路的建设而造成对自然景观的破坏。在工程绿化防护工程时与绿化设计相结合，在绿化设计中结合生态景观理论。以绿为主，在满足交通功能的前提下，注意保护环境、减小水土流失，增加与周围景观的协调性。绿化设计的植物配置上采取列植、对植、丛植、群植等灵活多样的方式，坚持“美观、经济、实用”的设计思想，做到面上绿化成片，线上绿化成带，点上绿花成景，建成四季有花、四季常青、特色鲜明、集观赏性、生态型与一体的绿色公路。

本项目设计时严格按规范要求执行，真正做到遵循“安全、舒适、环保、和谐”的设计理念。

### 5.5.2 公路沿线景观协调性分析

景观的破坏将主要来自公路建设破坏地表植被、边坡防护以及取弃土场和料场等临时工程的恢复。边坡防护工程的优劣、取弃土场的及时恢复，将是景观影响的最主要因素。特别是如果有裸露的边坡、取弃土场，将与公路在区域整体上产生景观不协调，对公路乘客的视觉产生不良影响，影响公路来往行人的视觉美感。

S201 平江县加义至芦头林场公路改建工程在建设之初就非常重视沿线景观的协调性和生态环境的保护，在建设过程中充分重视安全、舒适、环保、和谐的理念，并运用在沿线绿化、植被恢复、边坡防护、上跨天桥设计、服务区设置等方面，取得了良好的效果。同时工程采用了工程措施和植物措施相结合的方法，大部分防护效果好。从景观方面来看，效果不错。据调查沿线挖方边坡，填方边坡都采用根系发达、四季常青的混播草，对高填深挖路段建设中产生的取弃土场，由于采取了有效的防护措施，对景观无不利影响；路堑边护防护措施做得也较好，对公路乘客的视觉无不良影响。

## 5.5 生态环境保护改进措施及建议

本工程建设单位比较重视生态环境保护工作，在建设及试运营期间，在生态恢复方面做了大量的工作，基本落实环评及设计方案中各项环保措施要求，取得了应有的效果，没有造成明显的生态环境问题。针对调查中存在的问题，本报告提出如下建议：

建议业主单位加强对公路两侧绿化植物的培植维护工作，确保绿化植物长势良好，及时做好绿化植物的补植补种工作。此外，对植被恢复较差的部分边坡，建议建设单位在来年春季进行植被恢复。

## 6 声环境影响调查与分析

### 6.1 施工期声环境影响调查

根据施工总结报告及调查了解，施工单位在施工期间采取的声环境保护措施有：

- 1、对使用的工程机械和运输车辆安装消声器并加强维修保养，降低噪音，机械、车辆途经居住场所时减速慢行，不鸣喇叭。
- 2、在比较固定的机械设备附近，修建临时隔间屏障，控制噪音传播。
- 3、合理安排施工作业时间，尽量降低夜间车辆出入频率，减少夜间施工队附近居民区的噪音干扰，除中途不能停止的工序外，其它工序尽量安排白天施工，避免夜间施工，以防影响附近居民的休息，夏季施工时，根据午休的时间，合理安排工作时间，尽量与他们保持一致。
- 4、钢筋加工棚安排选在空旷地带，远离居民区、学校等敏感点，减少噪音对居民的影响。

通过走访调查及发放公众参与调查表，施工期间的噪声未对周边居民及学校造成明显不利影响。

### 6.2 声环境敏感点调查

#### 6.2.1 原环评中敏感点概况

根据重庆丰达环境影响评价有限公司 2018 年 12 月编制的《S201 平江县加义至芦头林场公路改建工程环境影响报告表》，S201 平江县加义至芦头林场公路改建工程沿线声环境敏感点有 9 处。

表 6.2-1 公路沿线声环境敏感点统计表

点位	敏感点名称	桩号	方位	首排最近 距中心线/ 红线距离	规模(户)	高差(m)	类型
1#	东南街社区	K0+000~K0+200	两侧	15m/10m	34	0-1	一般居民点
2#	龙坡里	K0+500~K0+800	路右	20m/15m	10	0-4	一般居民点



3#	姜年村	K0+950~K1+300	两侧	15m/10m	23	0-1	一般居民点
4#	宋家	K1+500~K1+750	路右	15m/10m	13	0-1	一般居民点
5#	枫树咀	K3+600~K4+300	路右	15m/10m	12	0-1	一般居民点
6#	高墩	K3+800~K4+300	路右	20m/15m	48	0-1	一般居民点
7#	茶苑	K5+050~K6+300	路右	13m/8m	46	0-1	一般居民点
8#	江玄屋	K5+850~K6+300	路右	41m/36m	38	0	一般居民点
9#	辜家傍	K6+800~K7+100	两侧	27m/22m	25	0-1	一般居民点




### 6.2.2 沿线声环境敏感点调查




通过现场调查，S201 平江县加义至芦头林场公路改建工程全线沿线共有声环境敏感点 9 处，全部为居民点。本工程建设与环评设计基本一致，声环境敏感点未发生变化，但规模发生小幅度变化。该公路各敏感点的具体情况见表 6.2-2。




表 6.2-2 环评中声环境敏感点与实际调查情况对比

点位	敏感点名称	桩号	方位	首排最近距 中心线/红 线距离	目标规模	高差	敏感点类型	变化情况	实景照片
1#	东南街社区	K0+000~K0+200	两侧	15m/10m	35 户	0-1m	一般居民点	新增一户，位于路左，且离道路红线不足 35m	
2#	龙坡里	K0+500~K0+800	路右	20m/15m	10 户	0-4m	一般居民点	未变化	

3#	姜年村	K0+950~K1+300	两侧	15m/10m	23 户	0-1m	一般居民点	未变化	
4#	宋家	K1+500~K1+750	路右	15m/10m	13 户	0-1m	一般居民点	未变化	
5#	枫树咀	K3+600~K4+300	路右	15m/10m	12 户	0-1m	一般居民点	未变化	

6#	高墩	K3+800~K4+300	路右	20m/15m	49 户	0-1m	一般居民点	新增一户，位于路右，且离道路红线不足 35m	
7#	茶苑	K5+050~K6+300	路右	13m/8m	47 户	0-1m	一般居民点	新增一户，位于路右，且离道路红线不足 35m	
8#	江玄屋	K5+850~K6+300	路右	41m/36m	38 户	0m	一般居民点	未变化	

9#	辜家傍	K6+800~K7+100	两侧	27m/22m	25 户	0-1m	一般居民点	未变化	
----	-----	---------------	----	---------	------	------	-------	-----	---

### 6.2.3 环评中声环境敏感点与实际调查结果的变化情况

本工程建设与环评设计基本一致，声环境敏感点未发生变化，但规模发生小幅度变化。根据实际调查情况对公路声环境敏感点的变化情况统计见表 6.2-3。

表 6.2-3 公路沿线声环境敏感点变化对照表

报告 \ 项目	居民点	其他
环境影响报告表	9	/
现场	9	/

## 6.3 声环境质量现状监测

本次验收对沿路的声环境质量进行了监测，监测时间为 2021 年 10 月 15 日至 2021 年 10 月 16 日，具体监测方案及监测结果如下：

### 6.3.1 监测方案

#### 1、监测因子

本次监测的监测因子为等效连续 A 声级。

#### 2、监测点位

本次监测选择 6 个居民点作为敏感点监测点位。此外，选择了 1 个 24 小时监测点、1 个噪声衰减监测点位。具体的监测点位见表 7.3-1。

表 6.3-1 监测点位布设表

点位	敏感点名称	桩号	方位	距红线 (m)	居民 (户)	高差(m)	敏感点类型	监测点具体位置	评价标准
1#	东南街社区	K0+000~K0+200	两侧	10	35	0-1	一般居民点	位于面向道路的房屋的第一层、第三层靠近道路一侧窗户外 1m 处	2 类
2#	姜年村	K0+950~K1+300	两侧	10	23	0-1	一般居民点	位于面道路的房屋的第一层靠道路一侧窗户外 1m 处	2 类
3#	高墩	K3+800~K4+300	路右	15	49	0-1	一般居民点	位于面向道路房屋的第 1 层靠道路一侧窗户外 1m 处	2 类
4#	高墩	K3+800	路左	/	/	0	噪声衰减监测点	位于高墩的开阔地带	/
5#	茶苑	K5+050~K6+300	路右	8	46	0-1	一般居民点	位于面向道路房屋的第 1 层靠道路一侧窗户外 1m 处	2 类
6#	江玄屋	K5+850~K6+300	路右	45	38	0	一般居民点	位于面向道路房屋的第 1 层靠道路一侧窗户外 1m 处	2 类
7#	辜家傍	K6+800~K7+100	两侧	22	25	0-1	一般居民点	位于面向道路房屋的第 1 层靠道路一侧窗户外 1m 处	2 类
8#	山口	K6+500	路左	/	/	0	24h 连续监测点、噪声衰减监测点	位于山口的开阔地带	/

### 3、监测频次及要求

#### ①、监测频次

监测频次见表 6.3-2。

**表 6.3-2 道路沿线声环境质量监测频次**

序号	监测项目	监测点位	监测频次
1	一般居民点监测	1#、2#、3#、5#、6#、7#	<b>监测时间及频次：</b> 连续监测 2 天，每天 4 次，昼夜各监测 2 次，其中白天 2 次：6：00~22：00，上午一次，下午一次；夜间 2 次：22：00~2：00 和次日 2：00~6：00，每次监测 20min。 <b>其它要求：</b> 同时记录车流量及车型比例。
2	衰减断面监测	4#、8#	<b>监测点位：</b> 在开阔地带设噪声衰减断面，在断面上距路肩的距离分别为 20 米，40 米，60 米，80 米，120 米处各设置一个点位。 <b>监测时间及频次：</b> 连续监测 2 天，每天 4 次，昼夜各监测 2 次；昼间 2 次：6：00-22：00，上午一次，下午一次；夜间 2 次：22：00-2：00 和次日 2：00-6：00，每次监测 20min。 <b>其他监测要求：</b> 各点同步监测，并同时记录车流量及车型比例。
3	24 小时监测	8#	<b>监测点位：</b> 空旷地带距路肩 60 米处，距地面 1.2 米进行监测。 <b>监测时间及频次：</b> 连续监测 2 天。 <b>其它要求：</b> 分别统计昼、夜声级，以及昼、夜等效声级，并记录该时间段内车流量及车型比例。

#### ②、其他监测要求

环境噪声监测按现行监测规定执行，噪声监测在监测同时记录车流量按大、中、小型车分别计算，并折合成标准小客车，记录监测点与路中心线距离，方位，监测点处距路面高差。

**表 6.3-3 车型分类及车流量折算表**

车辆类型	
小型	轿车、微型客车、轻型客车、轻型货车、越野车
中型	中型客车、中型货车、大型客车
大型	大型货车、重型货车

### 6.3.2 交通量调查结果统计分析及对中期车流量的校核

24h 连续监测中对山口的车流量进行了同步监测，同步监测得山口处车流量为 1122 辆/天（折算为小型车），为近期预测交通量的 1.25 倍。

### 6.3.3 敏感点声环境质量监测结果分析

## 1、敏感点声环境质量监测结果统计

本次敏感点的监测结果见表 6.3-4。



表 6.3-4 S201 平江县加义至芦头林场公路改建工程敏感点声环境监测结果

检测点位	检测日期	检测结果 Leq[dB(A)]										车流量与车型比 (辆/20min)					
		昼间					夜间					昼间			夜间		
		Leq	L <sub>10</sub>	L <sub>50</sub>	L <sub>90</sub>	L <sub>max</sub>	Leq	L <sub>10</sub>	L <sub>50</sub>	L <sub>90</sub>	L <sub>max</sub>	小	中	大	小	中	大
N <sub>1</sub> 东南街社区 居民楼 面向道路一层 K0+000	2021.10.15	61.4	64.6	61.4	55.8	66.7	51.6	55.0	50.8	45.8	58.8	38	14	4	16	2	1
		60.9	63.6	60.4	57.2	65.4	48.8	52.2	48.4	39.4	55.2	35	6	2	5	1	0
	2021.10.16	60.3	63.6	59.4	55.0	67.3	49.5	52.4	48.4	43.8	56.3	33	17	5	14	4	0
		59.0	62.6	58.4	54.6	64.6	48.6	52.0	42.8	37.0	58.7	30	13	4	9	1	0
N <sub>1-1</sub> 东南街社区居 民 楼面向道路三层 K0+000	2021.10.15	62.7	65.2	62.0	58.8	67.1	52.4	54.6	51.4	47.6	56.9	38	14	4	16	2	1
		61.5	64.2	59.8	56.2	67.3	49.6	53.2	47.8	41.0	56.3	35	6	2	5	1	0
	2021.10.16	61.8	64.8	60.4	56.4	67.5	50.9	53.8	50.2	44.4	56.1	33	17	5	14	4	0
		60.4	64.0	58.2	53.4	66.4	49.3	52.4	46.8	41.6	56.8	30	13	4	9	1	0
N <sub>2</sub> 姜年村 居民楼面向 道路第一层 K1+050	2021.10.15	59.0	61.6	58.2	52.8	62.9	47.0	50.6	45.8	41.6	53.7	12	8	1	6	1	1
		58.3	60.2	57.8	55.4	61.9	47.6	50.4	46.8	42.6	52.8	12	5	1	4	3	0
	2021.10.16	59.8	62.6	59.4	55.0	64.1	49.4	54.6	41.4	35.0	58.2	22	10	6	11	3	1
		58.8	61.8	58.8	55.6	64.2	47.2	50.0	46.0	41.2	54.0	21	7	3	5	1	0
N <sub>3</sub> 高墩 居民楼面向道 路第一层 K4+300	2021.10.15	58.5	60.8	58.2	56.0	62.2	47.9	52.0	45.4	41.6	55.1	11	8	2	5	2	1
		57.9	61.0	57.4	50.8	63.3	46.6	50.0	43.8	38.8	54.8	14	6	2	2	0	0
	2021.10.16	59.1	61.8	58.6	55.0	64.1	48.9	53.8	39.4	32.8	57.1	19	11	3	16	2	2
		57.4	61.4	56.6	51.0	64.1	46.5	50.6	42.0	36.0	53.8	16	4	2	8	2	0

检测点位	检测日期	检测结果 Leq[dB(A)]										车流量与车型比 (辆/20min)					
		昼间					夜间					昼间			夜间		
		Leq	L10	L50	L90	Lmax	Leq	L10	L50	L90	Lmax	小	中	大	小	中	大
N <sub>5</sub> 茶苑 居民楼面向道路第一层 K5+050	2021.10.15	60.8	63.8	59.8	55.2	66.8	49.9	54.0	48.2	38.4	56.8	28	10	2	10	2	1
		59.1	62.8	57.6	52.8	65.3	49.7	53.0	48.6	45.0	55.7	24	16	2	8	1	0
	2021.10.16	59.6	62.6	59.0	53.4	65.4	50.2	52.6	49.2	45.6	54.0	22	12	2	11	3	2
		59.0	62.2	58.4	53.4	64.2	47.2	50.6	45.6	38.2	53.7	20	9	2	9	1	1
N <sub>6</sub> 江玄屋 居民楼面向道路第一层 K6+200	2021.10.15	56.6	60.4	55.0	46.0	63.2	46.5	51.2	45.8	40.6	55.8	27	11	2	7	1	1
		54.8	58.6	52.8	37.2	62.2	45.0	48.4	44.0	37.4	50.4	26	17	1	4	0	0
	2021.10.16	56.1	58.4	55.6	52.4	60.1	45.9	49.6	40.0	35.0	54.4	21	13	1	12	2	0
		54.3	56.6	53.6	50.8	59.0	44.9	47.4	41.8	35.6	50.9	26	11	3	3	0	1
N <sub>7</sub> 辜家傍 居民楼面向道路第一层 K7+100	2021.10.15	59.8	64.4	56.4	51.0	66.4	47.0	50.4	45.6	34.4	53.9	20	11	3	8	2	1
		58.6	61.6	57.8	53.2	63.7	46.4	49.4	45.8	41.8	51.5	19	10	2	2	0	0
	2021.10.16	58.5	61.6	57.8	52.8	63.6	46.9	50.8	40.2	32.0	60.5	24	10	1	9	1	0
		56.9	60.6	55.4	47.0	63.4	46.5	49.4	45.8	41.2	51.8	15	13	1	1	0	0

## 2、敏感点声环境质量现状评价

根据表 6.3-4 统计的各敏感点的声环境质量监测结果可知，姜年村、高墩、江玄屋和辜家傍等 4 个居民点临路第一排建筑昼间监测值在 54.3~59.8dB，夜间监测值在 44.9~49.4dB，满足《声环境质量标准》中的 2 类标准（昼间 60dB，夜间 50dB）。东南街社区临路侧第一排居民楼的第一、三层楼外昼间监测值在 59~62.7dB，夜间监测值在 48.6~52.4dB，超过《声环境质量标准》中的 2 类标准（昼间 60dB，夜间 50dB），但满足《声环境质量标准》中的 4a 类标准（昼间 70dB，夜间 55dB），东南街社区监测居民楼位于 S201 与 S202 交叉路口，S202 为加义镇镇区主要交通道路，车流量较大，且 S202 为二级公路，因此东南街社区居民点距 S202 红线 35 米范围内应执行 4a 类标准。茶菟监测点临路侧第一排建筑昼间监测值在 59.0~60.8dB，夜间监测值在 47.2~50.2dB，监测期间昼间及夜间均出现一次超标，分析认为，茶菟组为丽江村主要村民聚居区，人口数量较大，本工程为村民出入的唯一道路，因此车流量大；且当地正在建设丽江田园艺术小镇旅游度假区，有大量施工车辆来往，根据同步监测的车流量，该点车流量明显高于其他几个监测点，因此造成噪声超标。

根据监测数据中 Leq、L10、L50、L90 的分布分析可知，该监测数据符合噪声的变化规律，监测数据科学可信。由上述结果可知，道路沿线的声环境质量均达到相关标准要求。

### 6.3.4 24h连续监测结果分析

#### 1、24h 连续监测结果统计

监测结果见表 6.3-4。

表 6.3-4 24h 连续监测结果

检测点位	检测日期		检测结果 Leq[dB(A)]					车流量与车型比 (辆/20min)		
			Leq	L <sub>10</sub>	L <sub>50</sub>	L <sub>90</sub>	L <sub>max</sub>	小	中	大
N8 山口 24 小时 监测点 K6+600	2021.10.11~2021.10.12	9:26~9:46	58.3	60.4	58.0	54.2	65.7	18	9	2
		10:26~10:46	58.2	60.2	58.2	54.6	66.0	17	6	3
		11:26~11:46	57.5	59.8	57.0	53.6	69.5	20	6	2
		12:26~12:46	57.9	60.0	57.6	53.8	77.5	14	7	2
		13:26~13:46	52.8	54.8	52.6	49.6	57.9	19	6	0
		14:26~14:46	53.4	55.2	53.0	50.2	65.0	17	8	1
		15:26~15:46	53.3	55.0	53.2	50.6	62.1	15	10	1
		16:26~16:46	53.1	54.8	53.0	51.0	59.3	14	5	1
		17:26~17:46	50.3	52.0	50.0	47.8	64.7	16	4	0
		18:26~18:46	50.1	51.8	49.8	47.0	62.6	10	2	0
		19:26~19:46	49.5	51.4	49.2	46.4	60.0	7	2	0
		20:26~20:46	49.6	51.8	49.2	46.0	58.4	8	3	1
		21:26~21:46	49.3	51.6	48.6	45.2	60.0	5	3	1
		22:26~22:46	49.0	51.4	48.4	44.8	55.2	4	2	2
		23:26~23:46	47.8	50.4	47.2	42.8	59.0	3	3	0
		0:26~0:46	47.3	50.4	46.6	40.6	54.3	2	1	0
		1:26~1:46	46.7	50.2	45.4	38.8	57.2	2	1	0
2:26~2:46	46.9	50.0	46.0	39.8	54.2	1	0	0		

检测点位	检测日期		检测结果 Leq[dB(A)]					车流量与车型比 (辆/20min)		
			Leq	L <sub>10</sub>	L <sub>50</sub>	L <sub>90</sub>	L <sub>max</sub>	小	中	大
		3:26~3:46	46.6	50.2	45.2	37.8	57.7	1	0	0
		4:26~4:46	46.0	49.8	44.2	36.6	55.5	2	1	1
		5:26~5:46	47.3	50.2	46.6	41.2	54.3	4	0	0
		6:26~6:46	48.6	51.2	48.4	42.8	54.1	4	2	1
		7:26~7:46	49.5	51.6	49.2	45.4	59.6	4	1	0
		8:26~8:46	50.5	52.8	50.4	46.8	57.1	5	2	0

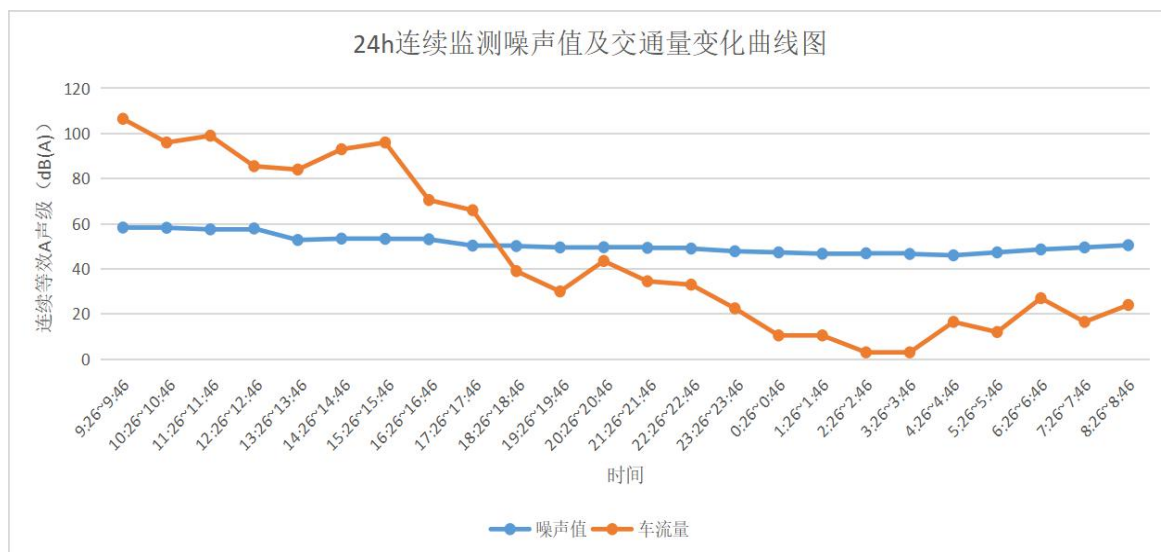


图 6.3-1 24h 连续监测噪声值及交通量变化曲线图

## 2、监测结果分析

山口昼间车流量高峰期出现在 9:00~12:00，夜间车流量高峰期出现在 22:00~24:00；昼间车流量低谷出现在 6:00~7:00，夜间车流量低谷出现在凌晨 2:00~5:00。监测期间的昼间最大噪声级出现在 9:00~12:00，夜间最大噪声级出现在 22:00~23:00；昼间噪声级最低时间段为 6:00~7:00，夜间噪声级最低时间段为 2:00~5:00。由此可见，交通噪声与车流量总体相关性较好。

### 6.3.5 噪声衰减监测结果分析

本次监测选择了山口作为噪声衰减监测，监测结果见表 6.3-5。

表 6.3-5 噪声衰减断面监测结果

检测点位	检测日期	检测结果 Leq[dB(A)]										车流量与车型比 (辆/20min)						高差 (m)
		昼间					夜间					昼间			夜间			
		Leq	L10	L50	L90	Lmax	Leq	L10	L50	L90	Lmax	小	中	大	小	中	大	
N4 高墩衰减断面 20m 处 K3+800	2021.10.13	59.1	62.6	58.4	53.4	65.1	49.4	52.6	48.6	44.0	55.7	22	3	2	9	4	1	0
		59.6	63.4	57.2	52.4	67.8	49.0	52.6	48.4	40.6	56.3	20	2	2	3	1	0	0
	2021.10.14	59.5	62.4	59.0	55.6	67.2	49.4	52.6	48.2	44.4	55.6	20	6	2	7	2	1	0
		58.8	62.8	58.0	53.0	64.8	49.3	52.2	48.2	44.0	54.8	17	8	1	3	1	0	0
N4 高墩衰减断面 40m 处 K3+800	2021.10.13	57.1	60.2	56.6	52.6	62.2	48.5	53.4	41.2	37.2	59.5	22	3	2	9	4	1	0
		57.8	60.8	57.0	52.4	63.7	47.5	51.2	46.6	38.4	52.9	20	2	2	3	1	0	0
	2021.10.14	57.0	61.0	55.4	45.4	63.8	47.8	51.2	46.8	42.0	54.3	20	6	2	7	2	1	0
		57.4	60.2	56.8	53.4	61.8	46.9	50.2	46.6	42.6	52.9	17	8	1	3	1	0	0
N4 高墩衰减断面 60m 处 K3+800	2021.10.13	55.8	58.6	55.0	51.2	60.7	46.8	49.8	46.2	42.4	53.0	22	3	2	9	4	1	0
		56.8	59.6	56.8	53.8	61.1	45.7	48.6	44.6	38.2	51.5	20	2	2	3	1	0	0
	2021.10.14	55.5	59.2	55.2	50.2	61.3	46.8	49.0	46.8	44.2	49.9	20	6	2	7	2	1	0
		55.4	58.2	54.4	50.8	61.3	45.5	48.4	44.2	38.4	53.3	17	8	1	3	1	0	0
N4 高墩衰减断面 80m 处 K3+800	2021.10.13	53.6	56.8	52.2	46.6	59.4	45.9	48.4	45.0	42.0	50.4	22	3	2	9	4	1	0
		54.3	58.2	53.6	47.6	60.1	45.3	49.0	43.6	39.4	51.5	20	2	2	3	1	0	0

检测点位	检测日期	检测结果 Leq[dB(A)]										车流量与车型比 (辆/20min)						高差 (m)
		昼间					夜间					昼间			夜间			
		Leq	L10	L50	L90	Lmax	Leq	L10	L50	L90	Lmax	小	中	大	小	中	大	
	2021.10.14	53.8	56.8	52.6	48.2	59.1	45.0	47.8	44.4	40.4	49.9	20	6	2	7	2	1	0
		52.1	54.4	51.6	48.8	56.1	44.9	48.2	44.4	40.4	50.1	17	8	1	3	1	0	0
N4 高墩衰减断面 120m 处 K3+800	2021.10.13	52.1	54.8	51.6	47.0	57.0	44.3	48.0	41.6	34.0	53.1	22	3	2	9	4	1	0
		52.6	54.8	51.8	49.2	56.9	44.4	47.2	43.6	40.0	50.6	20	2	2	3	1	0	0
	2021.10.14	52.0	55.6	50.2	42.4	58.2	44.3	47.0	42.6	38.2	50.1	20	6	2	7	2	1	0
		50.2	54.6	47.2	39.6	59.5	44.1	47.0	43.6	40.0	49.3	17	8	1	3	1	0	0
N8 山口衰减断面 20m 处 K6+500	2021.10.13	59.6	62.6	58.6	53.6	66.5	49.8	53.0	49.0	43.6	54.5	18	6	2	8	3	1	0
		59.1	62.0	58.4	54.0	64.5	48.5	52.0	48.0	43.4	53.9	23	5	3	4	1	0	0
	2021.10.14	58.9	61.6	58.4	54.8	64.0	49.6	53.4	47.8	42.6	56.9	15	3	0	5	2	1	0
		59.3	62.4	58.8	53.6	64.4	49.1	52.8	47.0	40.6	56.7	12	4	1	3	1	0	0
N8 山口衰减断面 40m 处 K6+500	2021.10.13	57.8	61.2	57.4	51.2	63.5	47.1	50.4	46.0	41.8	53.3	18	6	2	8	3	1	0
		57.5	60.4	56.6	53.0	63.0	47.0	49.2	46.6	43.8	50.8	23	5	3	4	1	0	0
	2021.10.14	56.1	58.8	55.2	51.8	61.7	48.1	52.2	42.2	37.0	57.3	15	3	0	5	2	1	0
		57.6	60.4	56.0	52.2	64.1	47.2	50.2	47.0	42.8	53.0	12	4	1	3	1	0	0
N8 山口衰减断面 60m	2021.10.13	55.7	60.2	53.2	46.6	62.3	46.0	49.4	44.8	38.2	50.9	18	6	2	8	3	1	0



检测点位	检测日期	检测结果 Leq[dB(A)]										车流量与车型比 (辆/20min)						高差 (m)
		昼间					夜间					昼间			夜间			
		Leq	L10	L50	L90	Lmax	Leq	L10	L50	L90	Lmax	小	中	大	小	中	大	
处 K6+500		55.0	57.2	53.6	49.4	58.8	45.9	49.0	43.6	38.4	52.5	23	5	3	4	1	0	0
	2021.10.14	54.7	56.6	52.2	49.8	59.4	46.5	50.6	45.0	38.8	53.0	15	3	0	5	2	1	0
		55.3	57.8	54.2	50.4	61.4	46.0	49.6	45.0	34.8	52.0	12	4	1	3	1	0	0
N8 山口衰减断面 80m 处 K6+500	2021.10.13	53.5	56.4	53.2	49.8	58.8	44.6	47.8	42.2	39.0	50.5	18	6	2	8	3	1	0
		53.3	56.2	53.0	49.8	57.3	44.6	47.4	43.2	38.6	50.3	23	5	3	4	1	0	0
	2021.10.14	52.9	56.6	52.4	47.0	58.9	45.0	48.4	43.6	39.2	51.1	15	3	0	5	2	1	0
		53.4	56.6	52.4	47.2	58.3	45.2	49.4	43.0	37.4	54.2	12	4	1	3	1	0	0
N8 山口衰减断面 120m 处 K6+500	2021.10.13	51.1	54.8	49.8	41.4	57.5	44.0	46.8	42.0	38.2	50.3	18	6	2	8	3	1	0
		50.5	54.8	48.0	43.0	59.3	43.5	47.0	42.0	37.4	51.1	23	5	3	4	1	0	0
	2021.10.14	51.8	53.0	49.4	44.0	55.0	44.7	48.0	43.4	39.2	51.7	15	3	0	5	2	1	0
		50.5	54.6	46.6	39.4	57.9	44.2	47.2	43.2	39.0	49.3	12	4	1	3	1	0	0

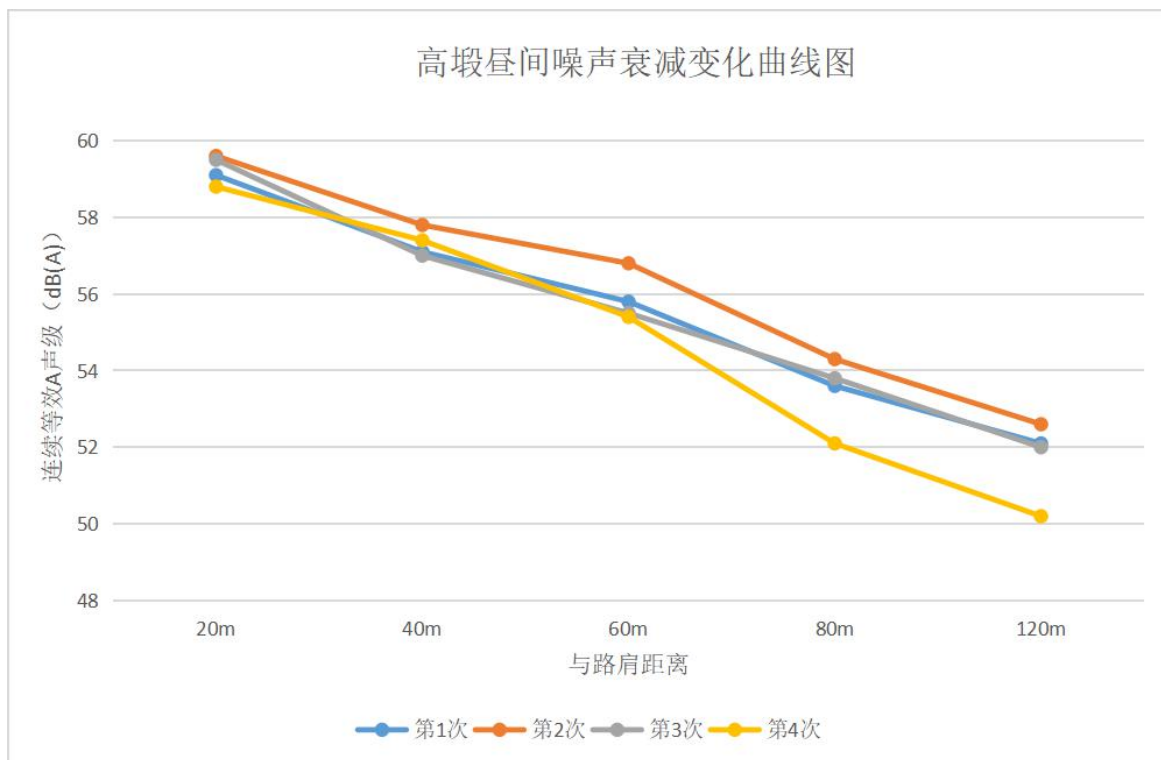


图 6.3-2 高墩昼间噪声衰减变化曲线图

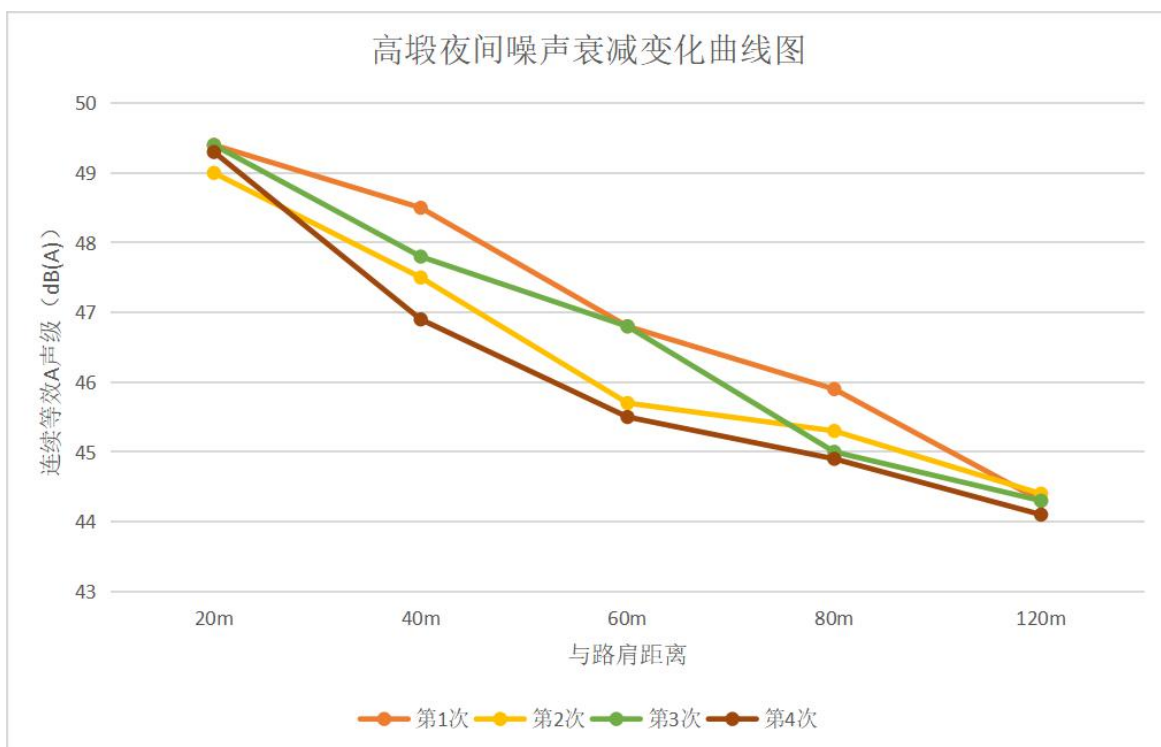


图 6.3-3 高墩夜间噪声衰减变化曲线图

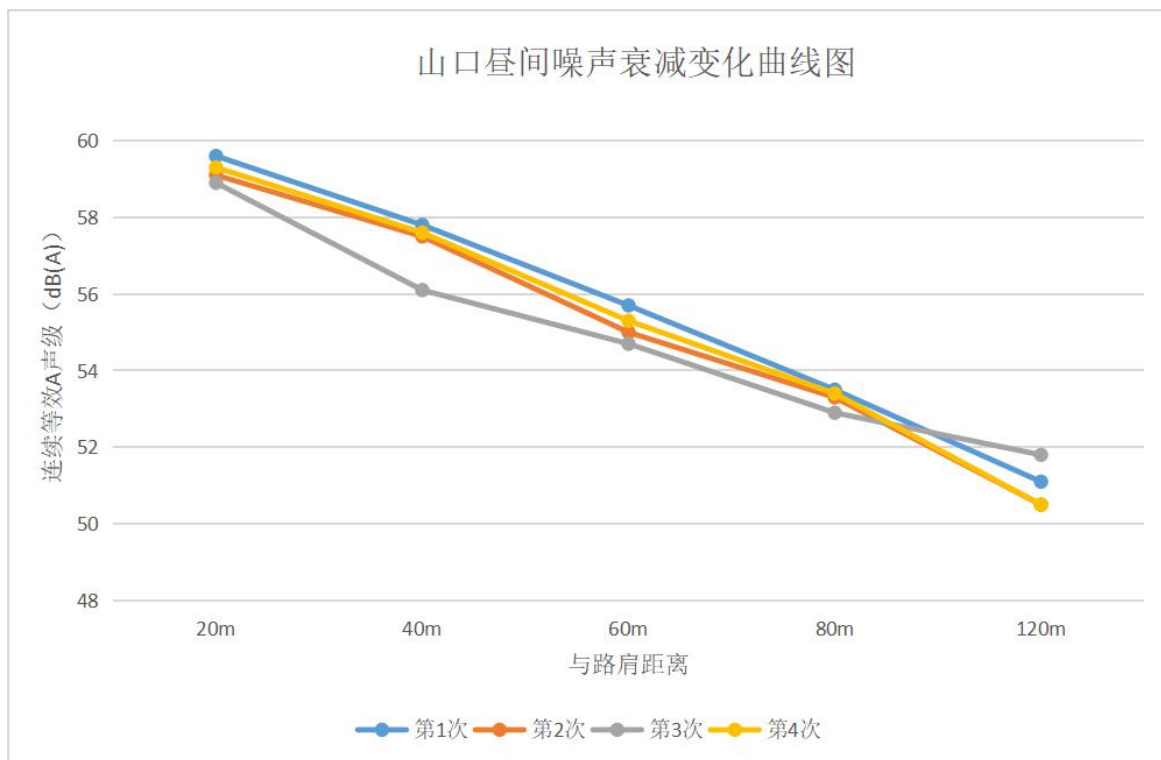


图 6.3-4 山口昼间噪声衰减变化曲线图

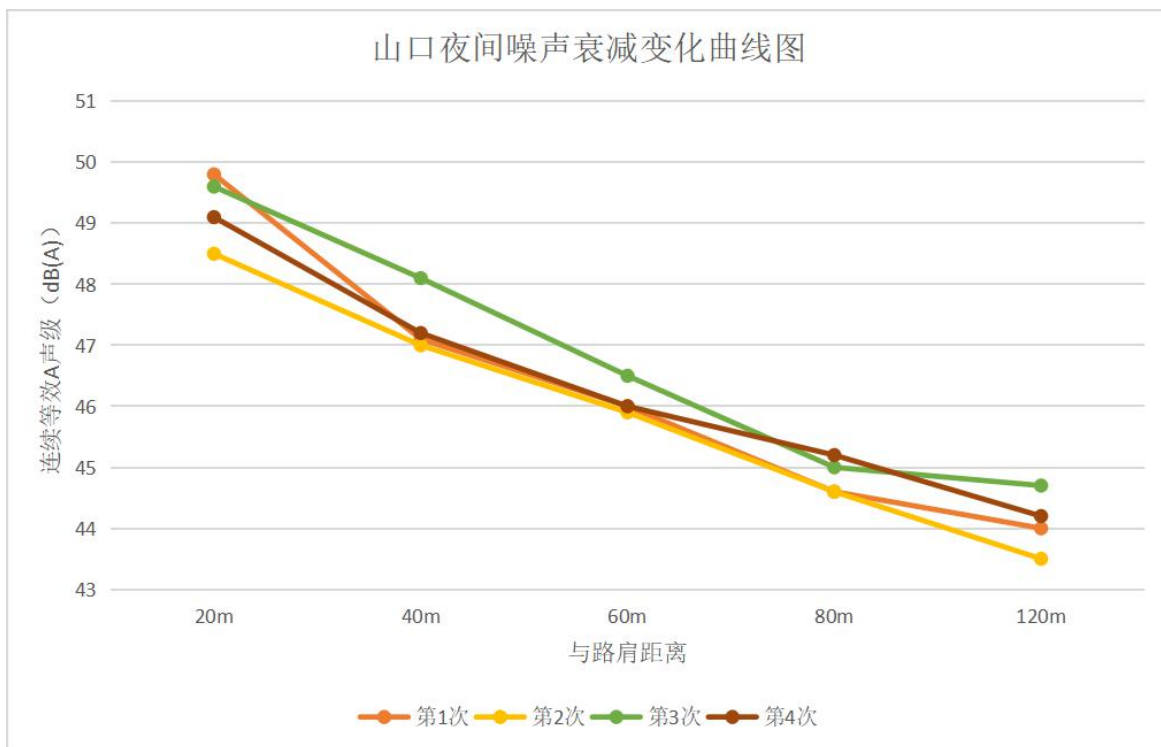


图 6.3-5 山口夜间噪声衰减变化曲线图

## 2、衰减断面监测结果分析

### ①昼间达标距离。

高墩噪声衰减测点:

20m 处噪声值为 58.8~59.6dB, 达到 2 类标准。  
40m 处噪声值为 57.0~57.8dB, 达到 2 类标准。  
60m 处噪声值为 55.4~56.8dB, 达到 2 类标准;  
80m 处噪声值为 52.1~54.3dB, 达到 2 类标准;  
120m 处噪声值为 50.2~52.6dB, 达到 2 类标准。

山口噪声衰减测点:

20m 处噪声值为 58.9~59.6dB, 达到 2 类标准。  
40m 处噪声值为 56.1~57.8dB, 达到 2 类标准。  
60m 处噪声值为 54.7~55.7dB, 达到 2 类标准;  
80m 处噪声值为 52.9~53.5dB, 达到 2 类标准;  
120m 处噪声值为 50.5~51.8dB, 达到 2 类标准。

②夜间达标距离。

高墩噪声衰减测点:

20m 处噪声值为 49.0~49.4dB, 达到 2 类标准。  
40m 处噪声值为 46.9~48.5dB, 达到 2 类标准。  
60m 处噪声值为 45.5~46.8dB, 达到 2 类标准;  
80m 处噪声值为 44.9~45.9dB, 达到 2 类标准;  
120m 处噪声值为 44.1~44.4dB, 达到 2 类标准。

山口噪声衰减测点:

20m 处噪声值为 48.5~49.8dB, 达到 2 类标准。  
40m 处噪声值为 47.0~48.1dB, 达到 2 类标准。  
60m 处噪声值为 45.9~46.5dB, 达到 2 类标准;  
80m 处噪声值为 44.6~45.2dB, 达到 2 类标准;  
120m 处噪声值为 43.5~44.7dB, 达到 2 类标准。

衰减断面没有遮挡, 从监测数据来看, 交通噪声基本上是符合距离衰减规律的。

## 6.4 敏感点声环境影响评估

### 6.4.1 敏感点声环境现状的类比分析

根据对具有代表性敏感点进行监测的结果, 以及对噪声的衰减规律、车流量情

况，对进行了监测的敏感点中位于 2 类区和 4a 类区的居民的噪声现状进行了类比分析，分析结果显示，沿线各敏感点位于 4 类和 2 类区的居民，均达到《声环境质量标准》（GB3096-2008）4a 类标准值和 2 类标准要求。

道路沿线目前有少量新建和在建房屋，这部分房屋是在本道路建成后由当地居民自主新建。根据验收现场监测及类比分析的结果，新建房屋目前噪声不超标。

#### 6.4.2 敏感点在设计车流量下的达标分析

本项目现日平均交通量为 1122（折合小客车）辆/日，为环评报告近期预测交通量的 1.25 倍，已超过工可预测的近期交通量，接近预测的中期交通量，环评预测东南街社区、姜年村、宋家、枫树咀、茶苑均会出现不同程度的超标，本次现场监测东南街社区和茶苑昼间和夜间有出现不同程度的超标，其余监测点未出现超标，出现噪声超标的点与环评预测结果一致，表明项目的运行对沿线环境敏感点影响在可接受范围内。本项目沿线声环境敏感点在达到近期预测交通量时大部分点位未超出现行标准限值，东南街社区及茶苑两处交通量较大的监测点位噪声出现超标，表明噪声值与交通量有直接关系，公路投入运营后，随着车流量的增加，交通噪声也会有明显增加，因此，建议加强营运期跟踪监测，根据监测结果再采取补救措施。

### 6.5 声环境影响调查结论

对具有代表性的敏感点的监测结果显示，姜年村、高墩、江玄屋和辜家傍等 4 个居民点临路第一排建筑声环境质量全部满足《声环境质量标准》标准要求；东南街社区监测点超过《声环境质量标准》中的 2 类标准，但满足《声环境质量标准》中的 4a 类标准；茶苑监测点监测期间昼间及夜间均出现一次超标；高墩及山口两处噪声衰减点及山口 24h 小时噪声连续监测点监测结果显示，交通噪声与车流量总体相关性较好，且交通噪声基本上是符合距离衰减规律。在现有交通量情况下，公路沿线已有部分敏感点出现噪声超标，随着后期车流量的增加，噪声超标现象将加剧，因此建议建设单位在噪声超标点位采取相应的噪声污染防控措施，东南街社区、茶苑等居民较为集中的路段增加限速和禁鸣标识牌，面向道路侧的居民窗户改为双层隔声玻璃等措施减少噪声污染影响。

## 7 水环境影响调查与分析

### 7.1 沿线地表水环境及饮用水源分布概况

本项目不涉及饮用水源保护区，沿线所涉及的丽江河、农灌渠及水塘等水体功能均为农业用水，根据湖南省主要地表水系水环境功能区划（DB43/023-2005），水质保护目标均为《地表水环境质量标准》（GB3838-2002）III类。根据环评报告及实地调查，项目沿线河流下游无集中式生活饮用水取水口。

### 7.2 施工期公路建设对水环境影响调查与分析

针对公路建设有关环节可能对水环境产生的不利影响，根据查阅资料和走访咨询公路沿线居民得知，本项目对环评中提出的施工期间水环境保护措施基本落实。

（1）施工期间施工人员生活营地多设置在当地居民区或租用民房，远离河流，生活污水经化粪池处理后给当地农民肥田，没有直接排入河流，没有造成水体污染。

（2）工程不设生产营地，租赁附近村民住房作为营地用房。工程成品砂石堆场每天产生废水量很小，为不连续排放，废水处理设施同期建成，包括沉砂池、沉淀池和调节水池。生产废水经场内排水系统，自流进入平流式沉淀池，经过初步沉淀后进入二沉池，经充分沉淀后的表层清水送入水池储存后循环利用，没有直接排入河流，没有造成水体污染。

（3）本项目含油废水主要来源于项目施工机械现场的简单维修。据调查，由于本工程建设规模不大，施工现场仅进行简单的施工机械检修，如施工机械有较大故障则送至专门的维修厂进行维修，本工程含油废水排放量较少，施工单位将收集的含油废水经小型隔油池处理后循环利用，不外排。

（4）路基建设基本完工后随即进行了绿化等护坡工程，对降雨所产生的坡面水土流失起到了明显的控制作用。

（5）公众没有提出有关水环境影响的问题，桥梁和涵洞建设没有造成农灌渠的堵塞，亦未发生水环境污染事件。

### 7.4 营运期水环境影响调查

经调查，本项目沿线桥梁及涵洞跨越的河流和农灌渠没有设置饮用水源取水口，不具有饮用水源功能，主要为农业用水。

本项目沿线不设服务区和收费站等服务设施，公路沿线基本无废水排放，不产

生水环境污染影响。为防止路基被冲刷造成水土流失，本项目对全线路基、路面排水进行了综合设计。分隔带排水是在路基顶面设纵向排水渗沟，每隔一定间距设横向排水管将水引入雨水管道。道路两侧设雨水沟排出雨水。路基边坡设有截水沟、边沟、急流槽等排水，防止路面雨水漫流冲刷路基边坡。地下水对路基稳定产生不利影响的路段，在路基边沟和中央分隔带下设置了盲沟。因此，公路路面径流排放不会对河流水体水质产生污染，也不会造成农田淤积。同时，本项目跨越水体路段距离较短，突发事件车辆掉入水体中的概率非常小。建设单位在公路沿线设置了限速等提示标志，尽可能的减少风险事故，可确保沿线水环境的安全。

## 7.5 水环境保护措施及有效性分析

为保护公路沿线地表水环境，建设单位采取了以下措施：

(1) 施工期在成品砂石堆场设置二级废水处理池（沉砂池），减轻了施工废水对周边水体水质的影响。

(2) 施工材料堆放场地远离地表河流并设围挡，加篷布覆盖以减少雨水冲刷造成污染。

(3) 禁止随意向沿线水体倾倒、排放各种生活污水，生活垃圾装入垃圾桶定时清运，禁止在河流附近堆放生活垃圾和建筑垃圾，避免雨水冲刷造成污染。

(4) 加强施工管理和监理工作，严格检查施工机械，防止油料发生泄漏污染水体；加强渣土和砂石材料运输管理，未发生渣土或散体施工材料阻塞河道、灌溉沟渠现象。

(5) 路侧排水设施纵向贯通并引入农灌涵洞，路面径流不直接排入农田或鱼塘。以上措施的实施，使得工程建设对沿线地表水体不会造成明显的不利影响。

建议：运营单位应积极配合当地环保部门做好营运期化学危险品事故风险防范措施和发生事故后的应急措施。

## 8 环境空气影响调查

### 8.1 施工期沿线大气环境影响调查

本公路工程施工期对环境空气的污染有施工时灰土拌和、施工车辆及筑路机械等敞开源的粉尘和二次扬尘。另外还有少量的施工机械及车辆尾气。

据调查，为了减轻施工废气对周边环境空气的污染，施工单位采取了如下大气污染防治措施：

(1) 将砂石堆场布置在敏感目标居民集中区下风向，减轻粉尘对居民区的影响。

(2) 对于运输材料和渣土的车辆严格加盖篷布，并经常清洗运输车辆；对项目运输道路有居民的地段进行限速控制，车速控制在 30km/h 以内，有效减少了扬尘的产生。

(3) 对机械车辆使用前实行严格检查，禁止超过使用年限的车辆运行，对大型施工机械和车辆定期检查、维修，确保了施工机械和车辆各项环保指标符合尾气排放标准。

(4) 主体工程区、边坡等土石方开挖区采取洒水降尘；在进出堆场、弃渣场的道路上进行了洒水降尘，每天洒水 2-3 次。

(5) 加强了施工人员的个人防护，及时给施工人员发放防尘口罩。

由于本项目施工期间没有开展环境监测工作，为了了解上述措施的实施效果，项目组走访了公路沿线居民。根据现场调查及走访咨询，通过采取上述措施，施工区及运输道路区的大气污染尤其是粉尘污染得到了有效控制，公路沿线及施工区附近居民受施工粉尘及运输道路扬尘的污染影响得以减轻。施工期间，公众没有提出有关大气环境影响的问题，施工过程中未发生环境空气污染事件，也没有相关的投诉。

### 8.2 营运期沿线大气环境影响调查

本项目营运期大气污染源主要来自公路上的机动车尾气，沿线运载颗粒物的各种货车在运输过程中因货物裸露产生的粉尘、以及道路扬尘。本项目沿线以乡村为主，所经区域空气环境质量较好，环境容量较大，工程在营运期的汽车尾气对周围环境及敏感点影响较小，在保持路面清洁的情况下，营运期车流产生的扬尘污染轻微，对大气环境和环境敏感点影响较小。根据同类公路类比分析，本项目沿线区域



环境空气能够满足《环境空气质量标准》（GB3095-1996）中的二级标准。

综上所述，公路营运期对沿线环境空气质量影响很小。

## 9 固体废物环境影响调查

### 9.1 施工期固体废物影响调查

S201 平江县加义至芦头林场公路改建工程在施工过程中尽量将弃渣用于路基填方或利用弃渣造地建成临时施工用地，在施工结束后移交地方政府利用。对于不能使用的弃渣设置专门的弃渣场、对每个渣场都设置了排水系统和拦渣防护设施、对渣场表面做进行绿化或复垦。

施工期各标段的施工营地的生活垃圾均统一收集、处理，没有发生随意丢弃的事件。处理固体废物并没有侵占土地，破坏地貌和植被，没有污染土壤、地下水和地表水。

经调查，公路沿线未发生因施工期固体废物乱堆乱放而产生的纠纷或事故，公众意见对此无异议。

### 9.2 营运期固体废物影响调查

本项目不设收费站、服务区等服务设施，主要的固废来源于车辆行使过程中司乘人员所扔弃的废纸、废塑料袋、盒、烟蒂等生活垃圾。由于现今司乘人员素质较高，乱丢乱弃生活垃圾的情况较少，车辆行驶过程中所产量的垃圾量不大，对周边环境影响很小。

## 10 公众意见调查

### 10.1 调查目的

S201 平江县加义至芦头林场公路改建工程的修建对当地的经济的发展起到了较大的促进作用，但也不可避免地对沿线的自然环境和社会环境产生一定的影响。调查的目的是为了解公路施工期、营运期受影响区域居民的意见和要求，了解公路设计、建设及营运过程中产生的问题，以便提出解决对策和建议。另外，可以通过调查分析出沿线公众目前关心的环保问题，为改进和弥补已有的环保工程和环境管理提供依据。

### 10.2 调查方法

为能与社会各阶层人士对本项目建设显现的环境影响进行充分交流，确保与公众的良好沟通，公众调查主要采取了以下 2 种方式：第一种是问卷调查方式，即被调查对象按设定的表格采取划“√”方式作回答；第二种是咨询访问的调查方式。调查时间是 2021 年 7 月。

### 10.3 调查对象

本次公众参与调查主要在工程沿线的影响区域内进行，调查对象包括以下 2 类：

#### 1、公众个人

主要是工程沿线两侧居住区的居民和途经公路的司乘人员，在公众代表的选择上，注意广泛性与随机性，并考虑了地区、性别及年龄结构、文化结构和职业组成等因素。

#### 2、社会团体

主要是指本工程建设涉及区域的地方政府职能机关和企业，本次验收调查的社会团体包括平江县加义镇人民政府、平江县加义镇东南村村民委员会、平江县加义镇丽江村村民委员会、平江县加义镇喻杰学校、中南林业科技大学芦头实验林场等。

### 10.4 调查结果统计与分析

#### 10.4.1 团体调查结果

本次调查共发放《单位团体意见调查表》5 份，调查表见附件。发放单位及团体对象均为涉及区域的地方政府职能机关和企业，包括平江县加义镇人民政府、平江县加义镇东南村村民委员会、平江县加义镇丽江村村民委员会、平江县加义镇喻杰

学校、中南林业科技大学芦头实验林场等。调查单位团体基本情况见表 10.4-1。

**表 10.4-1 调查单位团体基本情况**

序号	单位名称	填表人	地址	联系方式
1	平江县加义镇人民政府	张毅光	加义镇	/
2	平江县加义镇东南村村民委员会	杨东方	加义镇	/
3	平江县加义镇丽江村村民委员会	曾师	加义镇	/
4	平江县加义镇喻杰学校	叶向荣	加义镇	/
5	中南林业科技大学芦头实验林场	吴子云	加义镇	/

根据本次团体调查情况，大部分被调查团体认为公路的建设能改善本地交通状况，有利于本地经济发展，对工程环保工作的总体满意度较高。但仍存在一些不足，主要集中在对降噪采取的措施方面，调查对象多数认为工程绿化可以进一步改善，并加强公路限速管理，以减轻交通噪声对沿线环境敏感目标的环境的影响。

## 10.4.2 个体调查结果

### 10.4.2.1 沿线公众对公路的意见调查结果统计与分析

本次调查，对公路沿线公众共发放调查表 14 份，有效回收 14 份。公众参与调查结果统计见表 10.4-2。

**表 10.4-2 沿线居民意见调查统计表**

调查内容	观点	人数	比例(%)
1、修建该公路是否有利于本地区的经济发展？	有利	14	100
	不利	0	0
	不知道	0	0
2、施工期对贵单位影响最大的方面是什么	噪声	9	64.3
	灰尘	8	57.1
	灌溉泄洪	1	7.1
	其他	1	7.1
3、居民区附近 150m 内，是否增设有料场或搅拌站	有	0	0
	没有	11	78.6
	没注意	3	21.4

4、夜间 22:00 至早晨 6:00 时段内，是否使用高噪声机械施工现象？	常有	0	0
	偶尔有	1	7.1
	没有	13	92.9
5、公路临时占地是否采取了复垦、恢复等措施	是	14	100
	否	0	0
6、占压农业水利设施时，是否采取了临时应急措施	是	14	100
	否	0	0
7、取土场、弃土场是否采取了利用、恢复措施	是	14	100
	否	0	0
8、公路建成后对您影响较大的是	噪声	6	42.9
	汽车尾气	4	28.6
	灰尘	6	42.9
	其他	1	7.1
9、公路建设后的通行是否满意	满意	10	71.4
	基本满意	4	28.6
	不满意	0	0
10、附近通道内是够有积水现象	经常有	0	0
	偶尔有	4	28.6
	没有	10	71.4
11、建议采取何种措施减轻影响	绿化	13	92.9
	声屏障	2	14.3
	限速	6	42.9
	其他	0	0
12、您对本公路工程环境保护工作的总体评价	满意	12	85.7
	基本满意	2	14.3
	不满意	0	0
	无所谓	0	0

#### 沿线居民意见汇总：

(1) 100%的被调查者认为修建该公路有利于当地的经济发展，可以看出当地居民对于公路对地区贡献还是认可的。

(2) 64.3%的被调查者认为施工期对其影响最大的环境问题为噪声影响，57.1%的受访者认为灰尘影响较大。

(3) 78.6%的被调查者表示其居住区附近没有料场或搅拌站；92.9%的被调查者表示项目未在夜间进行高噪声设备的施工；全部受访者均表示项目施工临时占地已

完成了复垦及恢复措施，弃土场、弃土场等均已得到恢复，无裸露现象。

(4)试运营期,42.9%的被调查者认为公路运营产生的噪声和灰尘为主要的影晌;71.4%的被调查者表示公路试运行期间未出现过积水问题;全部的被调查者均对公路建成后的通行状况表示满意;85.7%的受访对象对公路的环境保护工作满意;同时大部分的被调查者认为公路可以通过限速和加强绿化来降低对环境的影响。

总体来看,S201平江县加义至芦头林场公路改建工程的建设单位在环保工作方面做的比较到位,并得到了沿线群众的普遍认可。

#### 10.4.2.2 司乘人员对公路意见调查结果统计与分析

本次调查,对公路司乘人员共发放调查表6份,有效回收6份。司乘人员公众参与调查统计结果见表10.4-3。

表 10.4-3 司乘人员调查意见统计结果

序号	调查内容	观点	人数	比例 (%)
1	修建该公路是否有利于本地区的经济发展	有利	6	100
		不利	0	0
		不知道	0	0
2	对该公路试运营期间环保工作的意见	满意	6	100
		基本满意	0	0
		不满意	0	0
		无所谓	0	0
3	对沿线公路绿化情况的感觉	满意	4	66.7
		基本满意	2	33.3
		不满意	0	0
4	公路试营运过程中主要的环境问题	噪声	5	83.3
		空气污染	1	16.7
		水污染	0	0
		出行不便	0	0
5	公路汽车尾气排放	严重	0	0
		一般	3	50
		不严重	3	50
6	公路运行车辆堵塞情况	严重	0	0
		一般	0	0
		不严重	6	100
7	公路上噪声影响的感觉情况	严重	0	0
		一般	0	0
		不严重	6	100

8	局部路段是够有限速标志	有	6	100
		没有	0	0
		没注意	0	0
9	学校或居民区附近是否有禁鸣标志	有	6	100
		没有	0	0
		没注意	0	0
10	建议采取何种措施减轻噪声影响	声屏障	0	0
		绿化	6	100
		搬迁	0	0
11	对公路建成后的通行感觉情况	满意	6	100
		基本满意	0	0
		不满意	0	0
12	运输危险品时,公路管理部门和其他部门是够对您有限制或要求	有	2	33.3
		没有	1	16.7
		不知道	3	50
13	对公路工程基本建设满意度如何	满意	6	100
		基本满意	0	0
		不满意	0	0
14	您对本工程环境保护工作的总体评价	满意	6	100
		基本满意	0	0
		不满意	0	0
		无所谓	0	0

对司乘人员意见的分析:

(1) 100%的被调查者认为修建该公路方便了他们的通行,说明 S201 平江县加义至芦头林场公路改建工程的修建大大的改善了所在区域的交通状况,有利于当地经济的发展。

(2) 100%的被调查者对工程环保工作持满意或基本满意的意见。

(3) 100%的被调查者对工程绿化工作持满意或基本满意的意见。

(4) 93.3%的被调查者认为公路运营过程中的主要环境问题为噪声污染,另有 16.7%的被调查对象认为主要环境问题为空气污染。

(5) 100%的被调查者认为公路汽车尾气排放情况不严重或一般。

(6) 100%的被调查者认为公路运行期间车辆堵塞情况不严重或一般。

(7) 100%的被调查者认为公路噪声影响的感觉不严重或一般。

- (8) 100%的被调查者表示公路上设置有限速标志。
- (9) 100%的被调查者表示在学校或居民区附近设置有禁鸣标志。
- (10) 100%的被调查者认为可以通过加强绿化达到降低噪声影响的目的。
- (11) 100%的被调查者表示对公路的通行感觉满意或基本满意。
- (12) 33.3%的被调查者表示公路管理部门对其运输危险品时有有限制或其他要求，50%的被调查者表示不太清楚。
- (13) 全部的被调查者表示对公路基本设施的建设满意。
- (14) 全部的被调查者表示对公路工程的环境保护工作满意或基本满意。

从统计结果来看，全部的司乘人员对公路建设运营中的环保工作表示满意或基本满意，满意率达到了100%。说明建设单位和管理部门的环保工作得到了公路司乘人员的认可。

## 10.5 公众参与调查小结

通过本次调查，沿线居民和司乘人员对本项目的环保工作总体上来说是比较认可和满意的，对本项目的建设是大力支持的，但在有些方面也存在着不足，如噪声污染防治工作方面，以及沿线绿化工作仍可改善；部分司乘人员没有注意到公路沿线限速标志等，这些意见已经通过项目组转达给了公路管理部门，管理处正在积极采取措施，减轻影响。



## 11 改进意见及业主整改情况

根据现场踏勘、监测分析、公众调查，大部分生态保护及污染防治措施得到了较好的落实，但仍存在一些问题，需加以改进，具体改进意见如下：

### 11.1 生态环境整改方案及措施

本工程部分边坡坡面裸露，影响景观，雨季时坡面滑动，有冲沟，本次整改要求建设方对临时占地及边坡要进行生态恢复。

### 11.2 水环境影响整改方案及措施

1、丽江河沿线补充设置限载及其它风险提示、警示标志，在适当位置明示报警电话号码。

2、完善丽江河事故应急处理系统，确保水环境的安全。

### 11.3 声环境影响整改方案及措施

居民集中路段增加限速及禁鸣标志，确实减轻公路噪声对居民住户的影响。

## 12 环境保护管理情况调查

### 12.1 环境管理情况调查

#### 12.1.1 施工期环境管理

本建设工程的环保措施实行“政府监督、业主管理、企业控制、全员实施”的保证体系。在岳阳市生态环境局平江分局的监督下，由平江县国盛建设工程监理咨询有限公司具体负责实施本项目施工期和营运期的环境管理工作，施工期环境保护管理部门为公路建设总监办。

平江县国盛建设工程监理咨询有限公司十分重视项目施工期的环境保护工作，组织环保专家和有关单位共同研究制订了《公路施工阶段环境保护》(S201 平江县加义至芦头林场公路改建工程环境保护培训教材)、《工程环境监理执行规范》、《S201 平江县加义至芦头林场公路改建工程施工阶段环境监理实施细则》、《S201 平江县加义至芦头林场公路改建工程环境保护考核办法》、《S201 平江县加义至芦头林场公路改建工程环境保护目标责任书》等，并进行了施工阶段和运营阶段的环境保护技术研究。

平江县国盛建设工程监理咨询有限公司把公路施工的环境保护工作列入议事日程，建立健全了施工环境保护体系，制定完善了环境保护管理办法，各个标段的施工单位必须按照要求去做，在保证工程质量的基础上，充分考虑了公路的环保与美化。

平江县国盛建设工程监理咨询有限公司对各施工合同段规定：环境保护工作要与道路工程同步实施。施工单位成立由项目经理任组长的环境保护领导小组，配备一定数量的环境保护设施和技术人员，建立了环保检查制度，把环保措施层层落实，做到责任到人，奖罚分明，采取行之有效的施工措施。由工程环境监理工程师具体实施环保检查、督促、处理的职能，切实加强公路建设环境保护和防止水土流失的现场管理，及时发现问题及时处理，加大现场稽查力度，努力做好环保现场管理工作。

施工单位负责本单位所辖路段的环保工作，严格要求所管队伍，提高员工的环保意识，在施工中严格贯彻各项有关环保方面的管理制度和执行有关环保的法规、

政策；其负责人为项目经理和分管领导，对环保工作的好坏直接负责，如有被上级主管部门奖励或违约处理的，将直接对负责人兑现。

施工期各承包商设立 1 名以上的专职环保工作人员，其职责是：

(1)、负责在所承包工程施工时，严格执行和落实合同与投标文件中明确的环保措施及环保工作；

(2)、配合环境监理工程师，检查和纠正施工中对环保不利的行为，各处将有一名专职环保人员分管其所辖段内的一切环保工作。

### 12.1.2 营运期环境管理

营运期环境管理工作由平江县国盛建设工程监理咨询有限公司统一管理，由 S201 平江县加义至芦头林场公路改建工程管理处工程科负责具体管理工作。本项目日常的绿化、清洁和污水设备由养护中心进行管理，具体如下：公路沿线的绿化由专业绿化单位进行管理与养护；路面的日常保洁、日常维修由养护中心自行负责。

工程环保工作基本齐全，执行了环境影响评价制度，完成了绿化、防护等环境保护设计。在建设的各阶段均有相适应的环保机构，工程监管得力，效果较好。安排了专业专职绿化监理工程师，生态恢复效果良好。

### 12.1.3 环境保护“三同时”的落实情况

业主单位较为重视执行“三同时”制度，环评文件提出的环保措施在工程各主要阶段大部分得到了落实；环境管理、环境监测、环境监理和设施设备施工、运行和维护等，与主体工程建设基本同时设计(规划)、同时施工(实施)和同时投入运行。

可研及设计阶段：2018 年 12 月，业主单位委托上海千年城市规划工程设计股份有限公司编制完成的《S201 平江县加义至芦头林场公路改建工程可行性研究报告》中按照环境保护设计规范的要求，编制了环境保护专章，在环境保护专章中落实了防治环境污染和生态破坏的措施以及环境保护设施投资概算。

工程建设阶段：依据环评批复及设计要求，建设单位成立了相应的环境管理机构。由平江县国盛建设工程监理咨询有限公司具体负责实施本项目施工期和营运期的环境管理工作，将环境监理作为工程监理的重要组成部分，纳入工程监理体系。工程施工场地各类生产废水、生活污水处理设施布置较为完善，并在施工过程中与生产、生活活动同步运行，处理效果较好；渣场在弃渣前按设计要求进行了表土清理，并建有挡渣及排水设施；公路在建设过程中，采取绕行的方式，最大限度的避

让珍稀林木，使得沿线古树名木基本未受到工程建设的影响；施工期委托有资质的监测部门开展了水质、大气、噪声、水土流失监测。

试运行期：S201 平江县加义至芦头林场公路改建工程于 2021 年 7 月全线建成试通车，本工程路源水的排水系统完整，坡面生态防护有效充分，基本没有随处漫流和泥沙流失的现象。汇水的去向主要是自然水系、农渠，对沿线水质没有明显影响。S201 平江县加义至芦头林场公路改建工程管理局建立了公路危险品运输管理体系并制定了应急计划和应急措施，减轻了危险品运输的潜在威胁。公路沿线进行了绿化、美化，工程临时用地进行了植被防护，工程区各项水保设施完善，运行状况良好。

## 12.2 调查意见

工程建设期环保工作基本齐全，执行了环境影响评价制度，完成了绿化、防护等环境保护设计；在建设的各阶段均有相适应的环保机构，工程监管得力，效果较好；安排了专业专职绿化监理工程师，生态恢复效果良好。项目施工期未开展环境监测工作，本验收报告建议本公路建设单位平江县岳平公路建设投资有限公司应与当地环境监测单位签订营运期环境监测协议。

## 13 环境保护投资使用情况分析

### 13.1 环保投资概算及使用情况

本项目工可（环评阶段）预算总投资 4585 万元，环保投资 313.6 万元，占工程建设总投资的 6.84%。实际建设总投资 4973.71 万元，环保投资为 340.8 万元，实际环保投资占工程建设总投资的 6.85%。各项环境保护措施投资详见表 13.1-1。

据调查，S201 平江县加义至芦头林场公路改建工程建设工程投资来源有保证，施工得当，按要求完成了环保投资，保证了环保措施的建设和运行。

表 13.1-1 本项目环保投资估算（未计入水土保持费用）

污染因素	环保措施	环评提出的环保投资（万元）	实际投资（万元）	变化情况
废水	施工废水沉淀池、隔油池等措施	10	15	+5
废气	①施工期定期洒水；②对堆场加强管理，在物料堆场四周设置挡风墙（网）。③渣土必须实行封闭运输，运输车辆应具备封闭式加盖装置。④运营期配备路面清扫车和洒水车减少路面扬尘。	50	62	+12
噪声	对于临近居民区的施工路段设置移动式或临时声屏障等防噪措施	20	27	+7
	运营期设置禁鸣标志、限速标志灯环境保护标识牌、警示牌	3	7	+4
固体废物	施工人员生活垃圾清运	/	4	+4
生态保护措施	施工期生态管理与保护，施工后进行道路两侧绿化	156.6	172.8	+16.2
环境风险防范	桥梁按装防撞护栏、警示标志，建设事故应急池等	18	8	-10
环境管理	环境管理实施计划以及人员培训	1	5	+4
	环境监理	30	30	0
环境监测费	施工期监测实施	15	0	-15
预留资金		10	10	0
总计（万元）		313.6	340.8	+27.2

### 13.2 环保投资变更说明

S201 平江县加义至芦头林场公路改建工程环保概算投资为 313.6 万元，实际完

成投资为 340.8 万元，较概算投资增加 27.2 万元。

据调查，工程概算投资与实际投资变化较大的部分包括：施工期废气和噪声污染防治措施、生态保护措施、应急措施及施工期环境监测等。本项目施工期未开展环境监测，因此无施工期环境监测投资，此外，工程未建设事故应急池，因此无事故应急池的建设投资。本工程实际投资较估算投资有所增加，实际环保投资也相应增大，确保了各项环保措施的落实。

由于公路养护管理属于粗放式管理，苗木选取只能够是适应能力强的苗木，个别的标段在的部分苗木选取上比较精细，如果养护不到位容易导致苗木枯萎。在运营管理过程中要加强苗木的管理，及时洒水及修剪，保持好生态风貌，同时，对水保工程设施也需要进行经常性的维护，建议业主单位做好相应的预算，加大环保投资。

## 14 调查结论与建议

根据前述各章对 S201 平江县加义至芦头林场公路改建工程竣工环境保护验收调查结果的总结与分析，提出如下结论与建议：

### 14.1 调查结论

#### 14.1.1 工程概况

S201 平江县加义至芦头林场公路改建工程，起点 K0+000 位于平江县加义镇（东南街社区），与现状省道 S202（原 S308K46+625）平交，路线终点 K7+080 位于平江县加义镇芦头林场，全长 7.08km，终点连接湖南北罗霄森林公园内部道路（湖南北罗霄森林公园段道路已纳入 S201 范围）。项目采用三级公路技术指标，路基宽度采用 8m，设计速度 30km/h，沥青砼路面，双向两车道，实际建设路线全程 7.08km。本工程为老路改建，老路利用段月占 85.82%，老路利用路段为 K0+000~K1+240，K1+320~K1+500，K1+570~K1+920，K2+400~K2+600，K3+080~K7+080，其中穿越森林公园路段 K6+200~K6+750，K6+900~K7+510。工程实际建设总投资 4973.71 万元，环保投资为 340.8 万元，实际环保投资占工程建设总投资的 6.85%。

#### 14.1.2 环保措施落实情况

整体上落实了环境影响报告表中提出的环保措施和建议，达到了生态环境保护 and 污染防治的目标，效果较好。

#### 14.1.3 生态环境影响调查

工程设计总占地面积 16.8449hm<sup>2</sup>，其中永久占地 11.4249hm<sup>2</sup>，临时占地面积 5.42hm<sup>2</sup>，实际永久占地 10.33hm<sup>2</sup>，临时占地 2.4367hm<sup>2</sup>，工程永久占地较环评阶段减少 1.0949hm<sup>2</sup>，临时占地较环评阶段减少了 2.9833hm<sup>2</sup>。主要原因是工程在设计及建设过程中进行了优化设计和施工建设，租用民房作为施工生产生活区，不单独建设施工生产生活区；优化弃渣场建设，弃渣场由 3 处减少为 2 处；在湖南北罗霄森林公园内部道路因已完成路面铺油，因此减少了森林公园内部道路的改建，实际建设路线长度有所减少，因而减少了占地。

公路在最终设计和施工过程中采取了绕行等方式，避开了沿线古树名木，工程建设未对其生长状况造成明显不利影响。沿线可绿化路段进行了乔、灌、草立体生态绿化。路基防护与水土保持、环境保护相结合，遵循“因地制宜、就地取材、以

防为主、防治结合”的方针，综合考虑美观、经济和实用性和各路段不同的地质水文条件，根据实地情况及路堤高度，采用不同的防护措施对全线进行防护，符合施工、环评和设计要求。

#### 14.1.4 声环境影响调查结论

##### （1）施工期声环境影响调查

施工期间施工单位采取了一系列有效的噪声控制措施，减轻了施工噪声对公路沿线居民的影响，居民对此可以接受。施工期间当地环保部门没有收到群众有关噪声污染方面的投诉。

##### （2）试运营期声环境影响调查

现状监测结果表明：6个声环境敏感点中4个监测点的昼间和夜间噪声监测值符合各敏感点对应的《声环境质量标准》（GB3096-2008）中的2类标准，东南街社区及茶苑两处监测点出现不同程度的超标，建设单位承诺在营运期对集中居民区等敏感点噪声进行跟踪监测，同时，建设单位预留有资金作为后期噪声超标治理资金，根据跟踪监测实际情况，启用预留噪声超标治理资金，采取各类适宜的降噪治理措施，以确保敏感点噪声达标。

在当前车流量状况下，距路中心20m处昼间、夜间噪声基本能达到《声环境质量标准》（GB3096-2008）中的2类标准，从监测数据及衰减曲线可以看出，交通噪声符合距离衰减规律。

#### 14.1.5 水环境影响调查结论

项目沿线的水体主要为丽江河。经调查，本公路沿线桥梁跨越的河流没有设置饮用水源取水口，不具有饮用水源功能，主要为农业用水，水质保护类别为Ⅲ类，执行GB3838-2002《地表水环境质量标准》中Ⅲ类水质标准。

本项目沿线不设服务区和收费站等服务设施，公路沿线基本无废水排放，不产生水环境污染影响。同时，本项目跨越的河流跨径短，突发事件车辆掉入水体中的概率较小。建设单位在公路沿线设置了限速等提示标志，尽可能的减少风险事故，可确保沿线水环境的安全。

#### 14.1.6 环境空气影响调查

本项目临时施工用地距居民区相对较远，施工期间施工单位通过采取洒水降尘、加强施工人员劳动保护等一系列有效措施，使施工区及运输道路区的大气污染尤其



是粉尘污染得到了有效控制，施工区周边居民受施工粉尘及运输道路扬尘的污染影响得以减轻。整个施工期间，当地环保部门没有收到沿线居民关于本公路建设环境空气污染方面的投诉。

本项目营运期大气污染源主要来自公路上的机动车尾气，沿线运载颗粒物的各种货车在运输过程中因货物裸露产生的粉尘、以及道路扬尘。本项目沿线主要是乡村，所经区域空气环境质量较好，环境容量较大，工程在营运期的汽车尾气对周围环境及敏感点影响较小。根据同类公路类比分析，本项目沿线区域环境空气能够满足《环境空气质量标准》（GB3095-1996）中的二级标准。

#### 14.1.7 固体废物环境影响调查

本项目在施工过程中产生了大量的废弃物，主要有施工弃渣（如建筑垃圾）和生活垃圾。据资料查阅及现场调查，施工期间，施工单位采取了如下措施：对于能使用的弃渣尽量用于路基填方；对于不能使用的弃渣送至弃渣场进行处置；施工期各标段的施工营地生活垃圾均统一收集、处理，整个施工过程中没有发生随意丢弃垃圾事件。弃渣及生活垃圾处理对地形地貌和植被破坏影响较小，没有污染地表水和地下水。

本项目不设收费站、服务区等服务设施，主要的固废来源于车辆行使过程中司乘人员所扔弃的废纸、废塑料袋、盒、烟蒂等生活垃圾。由于现今司乘人员素质较高，乱丢乱弃生活垃圾的情况较少，车辆行驶过程中所产量的垃圾量不大，对周边环境影响很小。

#### 14.1.8 环境管理与监测情况调查

本项目在施工及试运营期间，设有专门的环境管理机构负责工程的环境保护工作，制定了环境保护管理制度、环境管理措施，并以相应的环境管理机构为核心建立了环境管理组织体系，保证了环境保护工作的顺利进行。

项目施工阶段环境监理，主要采取嵌入式工程环境监理模式，即环境监理是工程监理的一个分支，工程监理单位专设环境监理工程师，由专门的环境监理工程师负责具体的工程环境监理工作。据调查，通过施工现场环境监理，项目沿线环境受破坏影响不大，施工过程中也没有发生环境污染事故和居民投诉事件，施工扬尘、噪声、水土流失均得到了较好的控制。不过本项目没有开展环境监测工作，无法用监测数据来说明施工期间的环境质量状况，但公众参与调查表明，施工期间，本项目施工对沿线居民影响不大，说明环境管理措施实施效果基本较好。

建设单位施工期未委托相关监测部门开展环境监测工作；工程运行后，已开展了一期验收监测。根据《建设项目竣工环境保护验收技术规范-公路》，报告建议本公路建设单位平江县岳平公路建设投资有限公司应与当地环境监测单位签订营运期环境监测协议。

#### 14.1.9 公众意见调查

1、S201平江县加义至芦头林场公路改建工程的建设为地区生产和生活提供了便利快捷的运输通道，也有利于当地经济的发展，得到了公众的普遍赞同。

2、在被调查者中，被调查的司乘人员和沿线居民以及相关政府大部分都对公路目前的环保工作的总体态度都为满意或基本满意，说明建设单位的环保工作还是比较到位的，得到了大多数人的认可。

#### 14.2 竣工环境保护验收结论

综上所述，平江县交通建设投资有限公司重视环境保护工作，认真执行了建设项目环境影响评价、环境保护“三同时”制度，认真落实了原平江县环境保护局（现岳阳市生态环境局平江分局）批复和环境影响报告表提出的环保措施要求，在设计期、施工期和试运营期采取了许多行之有效的生态保护和污染防治措施，效果良好，项目不存在重大环境影响，公路建设和营运基本不会对沿线环境产生明显的不利影响，符合验收标准，建议通过环境保护竣工验收。



附图 监测点位布置示意图



	
<p>公路两侧石砌护坡</p>	<p>公路两侧石砌护坡</p>
	
<p>沿线限速牌</p>	<p>沿线限速牌</p>
	
<p>沿线限速牌</p>	<p>警示标牌</p>



	
<p>沿丽江河侧防撞护栏</p>	<p>跨河防撞护栏</p>
	
<p>跨河防撞护栏</p>	<p>防撞护栏</p>
	
<p>N1 东南街社区噪声监测照（一层）</p>	<p>N1 东南街社区噪声监测照（三层）</p>



	
<p><b>N2 姜年村噪声监测照</b></p>	<p><b>N3 高墩噪声监测照</b></p>
	
<p><b>N4 高墩衰减断面噪声监测照（20m）</b></p>	<p><b>N4 高墩衰减断面噪声监测照（40m）</b></p>
	
<p><b>N4 高墩衰减断面噪声监测照（60m）</b></p>	<p><b>N4 高墩衰减断面噪声监测照（80m）</b></p>



	
<p><b>N4 高墩衰减断面噪声监测照（120m）</b></p>	<p><b>N5 茶苑噪声监测照</b></p>
	
<p><b>N6 江玄屋噪声监测照</b></p>	<p><b>N7 辜家傍噪声监测照</b></p>
	
<p><b>N8 山口 24h 噪声连续监测照</b></p>	<p><b>N8 山口衰减断面噪声监测照（20m）</b></p>

	
<p>N8 山口衰减断面噪声监测照（40m）</p>	<p>N8 山口衰减断面噪声监测照（60m）</p>
	
<p>N8 山口衰减断面噪声监测照（80m）</p>	<p>N8 山口衰减断面噪声监测照（120m）</p>



## 验收组意见

### S201 平江县加义至芦头林场公路改建工程 竣工环境保护自主验收意见

2021年11月21日，平江县岳平公路建设投资有限公司主持召开了S201平江县加义至芦头林场公路改建工程竣工环境保护验收会。验收工作组由建设单位平江县岳平公路建设投资有限公司、施工单位岳阳市通衢兴路公司、监理单位平江县国盛建设工程监理咨询有限公司、调查报告编制单位岳阳广众环保科技有限公司组成，并邀请3名专家组成（验收工作组名单附后）。

会前，验收工作组成员实地核查了该项目的建设及运营期环保设施落实情况，会上听取了建设单位对项目建设情况的简要介绍和报告编制单位对《S201平江县加义至芦头林场公路改建工程竣工环境保护验收调查报告》主要内容的简要汇报。验收工作组经查阅相关资料、质询、讨论形成验收意见如下：

#### 一、工程建设基本情况

##### （一）建设地点、规模、主要建设内容

S201平江县加义至芦头林场公路改建工程，起点位于平江县加义镇东南街社区，与现状省道S202（原S308K46+625）平交，路线终点位于平江县加义镇芦头林场，终点连接湖南北罗霄森林公园内部道路（湖南北罗霄森林公园段道路已纳入S201范围）。项目采用三级公路技术指标，路基宽度采用8m，设计速度30km/h，沥青砼路面，双向两车道，实际建设路线全程7.08km。本工程为老路改建，老路利用段月占85.82%。

##### （二）建设过程及环保审批情况

2018年12月，上海千年城市规划工程设计股份有限公司编制完成《S201平江县加义至芦头林场公路改建工程可行性研究报告》，2018年12月，湖南省交通运输厅以湘交函[2018]607号文进行了批复；2018年12月，重庆丰达环境影响评价有限公司编制完成了《S201平江县加义至芦头林场公路改建工程环境影响报告表》，2018年12月，原平江县环境保护局（现岳阳市生态环境局平江分局）以平环批字[2019]20091号文对《S201平江县加义至芦头林场公路改建工程环境影响报告表》进行了批复。

张立军 1831 涂厚记

本工程于 2019 年 5 月开工建设，2021 年 7 月主体工程完成施工并试通车。建设及运行过程中无环境投诉、违法或处罚记录。

### （三）投资情况

本工程实际建设总投资 4973.71 万元，环保投资为 340.8 万元，实际环保投资占工程建设总投资的 6.85%。

### （四）验收范围

项目的验收范围为 S201 平江县加义至芦头林场公路改建工程已建线路，起点位于平江县加义镇东南街社区，与现状省道 S202（原 S308K46+625）平交，路线终点位于平江县加义镇芦头林场，线路全程 7.08km。

## 二、工程变动情况

（1）工程设计全线长度 7.83km，实际建设长度为 7.08km，较环评阶段缩短 0.75km。本工程终点连接湖南北罗霄森林公园内部道路，湖南北罗霄森林公园内部道路不需要进行改建，因此本工程减少了实际建设工程量，线路未发生横向位移，长度未增加，线路的变化不属于重大变更。

（2）工程永久占地减少 1.0949 公顷，主要原因是线路实际减少了湖南北罗霄森林公园内部道路路段的改建，实际建设距离缩短，减少了占地面积。

（3）路基土石方挖方量增加了 4.16 万 m<sup>3</sup>，填方减少了 0.83 万 m<sup>3</sup>。

（4）工程实际建有弃渣场 2 处，较环评设计减少 1 处；项目施工生产生活区租用当地民房，不单独建设施工生产生活区，因此临时占地面积较环评阶段减少。

## 三、环境保护设施建设情况

### （一）施工期环保措施

基本按要求落实。项目在建设期，各参建单位指定分管领导负责，根据各自职责健全了环保机构，建立了环保制度，做好生态环境保护和各项污染防治工作，并将环境监理工作纳入了主体工程监理体系。

### （二）营运期环保措施

基本按环境影响报告书及其批复中的环保措施要求落实。

#### 四、验收监测结果

根据《S201 平江县加义至芦头林场公路改建工程竣工环境保护验收调查报告》表明：监测单位选取了 6 处噪声敏感点进行监测，噪声衰减断面监测点 2 处，24h 连续监测 1 处，营运期噪声敏感点有 1 处超标，其余敏感点均达到《声环境质量标准》（GB3096-2008）中的 4a 类或 2 类标准。

#### 五、工程建设对环境的影响

根据《S201 平江县加义至芦头林场公路改建工程竣工环境保护验收调查报告》及现场调查，项目建设、运营对周边环境影响不大。

#### 六、验收结论

本项目环保手续齐全，在建设、运营过程中基本落实了环评报告书及其批复要求的相关环保措施；验收工作组认为本工程环保设施建设达到项目竣工环境保护验收要求，同意项目竣工环境保护验收合格。

#### 七、后续要求

- 1、说明工程实际建设长度缩短的原因。
- 2、细化工程内容调查，明确弃渣场的位置及规模。
- 3、完善验收调查报告相关附图附件。

袁正光 张玉刚 淳厚元

## 建设项目竣工环境保护验收

## 验收工作组名单

建设单位：平江县岳平公路建设投资有限公司

项目名称：S201 平江县加义至芦头林场公路改建工程

时 间：2021.11.21

分工	姓名	工作单位	联系电话	备注
负责人	杨志平	岳平公司	13874001829	
成员	陈斌	岳平公司	13973029288	
	叶时江	岳平公司	18674864678	
	单位位	岳平公司	15074005576	
	张成	岳平公司	1567302020	
	刘建发	岳阳通衢	18711202515	
	廖心亮	岳阳市环境科学学会	13975061588	
	廖玉刚	岳阳市环境科学学会	13707300475	
	涂厚文	岳阳市环境科学学会	13607309229	