

广西壮族自治区环境保护厅文件

桂环验〔2016〕33号

广西壮族自治区环境保护厅关于钦州至崇左 公路工程竣工环境保护验收申请的批复

广西金港高速公路有限公司：

你公司提交的《钦州至崇左公路工程竣工环境保护验收申请》及该工程《竣工环境保护验收调查报告》收悉。我厅组织验收组对该工程竣工环境保护验收进行了现场检查，并形成验收组意见。经研究，批复如下：

一、工程基本情况。

钦州至崇左公路工程由主线和两条连接线组成，其中主线为新建，连接线为旧路改扩建。主线起点位于钦州市钦北区大寺镇米标村附近、与南宁至北海高速公路相接，终点与南宁至友谊关

高速公路和崇左至靖西高速公路（在建）相接，全长 129.54 公里，按双向四车道建设，路基宽度 26 米，沥青混凝土路面，设计行车速度 100 公里/小时。板利至东门连接线起点位于扶绥县南庆新村，终点位于东门镇附近，路线长 35.09 公里，路基宽度 12 米，设计行车速度 80 公里/小时。吴圩至上思连接线起点位于明阳工业园路口，终点接上思至大寺二级公路，路线长 61.53 公里，其中 K0+000 至 K38+240 段路基宽度 12 米，设计速度 80 公里/小时，其余路段路基宽度 10 米，设计速度 60 公里/小时。两条连接线均采用沥青薄层水泥混凝土路面。

工程全线设隧道 5 座、桥梁 258 座、互通式立交 7 处、服务区 2 对、停车区 3 对、收费站 5 处、管理中心 1 处。工程总投资 64.50 亿元，实际环境保护投资 41691.78 万元，环保投资约占工程总投资的 6.47%。

2007 年 7 月，我厅（原自治区环境保护局）以桂环管字〔2007〕251 号文件批复项目环评文件。项目 2009 年 9 月开工建设，除吴圩至上思连接线 K0+000 至 K20+000 段尚未建成外，其余路段于 2012 年 12 月建成投入试运营。吴圩至上思连接线 K0+000 至 K20+000 段不纳入本次验收范围。

工程环境影响报告书批准后，项目性质、组成、路线总体走向、主要技术指标和规模未发生重大变动。

二、招商局重庆交通科研设计院有限公司出具的《钦州至崇左公路工程竣工环境保护验收调查报告》及现场核查表明：

（一）生态影响。

工程实际设置取土场 9 处、弃土场 23 处、拌合站 8 处，实际占用临时占地 90.61 公顷，较环评阶段减少 230.64 公顷。临时占地已经土地整治、复耕、恢复植被或转为其它用途。

工程采取生态防护为主、工程防护为辅方式对公路边坡进行综合防护。工程对沿线隧道、服务区、收费站等进行了专项景观设计，对边坡、中央分隔带、互通立交和沿线设施等进行绿化。试营运期间，工程全线绿化和景观效果总体较好。

（二）水环境。

工程未在河道近岸区域设置拌合站和施工营地，隧道施工未发生涌水现象。服务区、停车区、收费站等沿线附属设施配套建设了污水处理站。

工程板利至东门连接线沿原有旧路穿越拟划定的扶绥县柳桥镇江楞地下水饮用水源二级保护区。线路位于保护区取水口地下水流向的下游，距取水口最小距离约 490 米。其余路段范围无饮用水水源保护区分布。

验收调查期间，八寨沟收费站、公正服务区、上思管理中心、上思停车区等 9 处污水处理设施出水口水质均符合《城镇污水处理厂污染物排放标准》（GB18918-2002）一级 B 标准限值要求。

（三）声环境。

工程调查范围分布声环境敏感点 69 处，其中学校 7 处、集镇 2 处、集中村（屯）60 处。主线段设置 16 处总长 4068 延米的声

屏障，连接线段在公路穿越或靠近敏感点路段设置有警示牌、减速带、斑马线等设施。

验收调查期间，根据声环境质量现状监测及类比结果分析，在现有车流量情况下，除上思县职教中心和 7 处村（屯）敏感点夜间噪声监测值出现超标（最大超标 4.6 分贝）外，其余声环境敏感点昼、夜间噪声监测值均满足《声环境质量标准》（GB3096-2008）中相应限值要求。超标敏感点住户已自行安装有铝合金窗。

（四）环境空气。

施工期，工程拌合站均远离集中居民区、学校等敏感点。沥青熬化设备尾气经净化设备处理后排放。施工道路、施工现场和拌合站采取了洒水等措施降低扬尘影响。

营运期，服务区、停车区、收费站等沿线附属设施采用电能，对环境空气质量影响较小。

验收调查期间，典型路段 4 处敏感点环境空气中二氧化氮浓度日均值符合《环境空气质量标准》（GB3095-1996）（2001 年修改清单）二级标准限值要求。

（五）固体废物。

工程施工期弃渣已得到合理处置。

营运期服务区、停车区和收费站等沿线设施设置垃圾收集设施。

（六）环境风险及应急措施落实情况。

1. 工程跨越河流或有交通安全隐患段设置加强型混凝土防撞护栏、波形钢板护栏等工程防护设施。工程穿越扶绥县柳桥镇江楞地下水饮用水源二级保护区路段设置了交通警示牌和环境应急告示牌。

2. 运营管理机构成立了突发环境事件应急管理机构，制定了《运营期突发环境事件应急预案》，配备了环境风险应急物资和设备。

3. 工程试营运期间，发生过2次危险品运输车辆交通事故，但未造成泄漏或环境污染事件。

（七）公众意见调查。

公众意见主要采取问卷调查方式，调查对象为沿线村民、学校及司乘人员。100%的接受调查者对工程环境保护工作表示满意或基本满意。

（八）其他。

施工期间，建设单位委托广西交通环境监测中心站开展施工期环境监测，工程监理单位开展了环境监理相关工作。

三、该项目环保审批手续齐全，基本落实了环评及其批复文件提出的主要生态保护和污染防治措施，我厅批准《钦州至崇左公路工程施工环境保护验收申请》，并准予该工程正式投入运行。

四、工程正式投入运行后应做好以下工作：

（一）完善饮用水源保护区路段环境风险防范措施，配齐应急物资储备，定期组织开展环境应急演练。

(二)根据交通噪声影响情况适时增补沿线的声敏感点噪声污染防治措施，防止噪声扰民。

(三)加强对服务区、收费站等附属设施地埋式污水处理设施的运行管理及维护，确保设备保持正常运行和污水稳定达标排放。

五、吴圩至上思连接线 K0+000 至 K20+000 段建成运营后，由南宁市环境保护局进行竣工环境保护验收。

六、请钦州市、防城港市、南宁市、崇左市环境保护局负责该工程运行期的环境监管。

广西壮族自治区环境保护厅

2016 年 5 月 18 日

(信息是否公开：主动公开)

抄送：钦州市环境保护局、环境监察支队，钦北区环境保护局，防城港市环境保护局、环境监察支队，上思县环境保护局，南宁市环境保护局、崇左市环境保护局、环境监察支队，江州区、扶绥县环境保护局,招商局重庆交通科研设计研究院有限公司。

广西壮族自治区环境保护厅办公室

2016 年 5 月 18 日印发
