

国环评证乙字第 1056 号

本溪药都歪头山地区路网建设项目

环境影响报告书

(简本)

建设单位：辽宁药都建设有限公司

编制单位：北京中环瑞德环境信息技术有限公司

二〇一五年十二月 北京

目 录

1.说明	2
2.项目概况	2
2.1 建设项目的地点及相关背景	2
2.2 建设内容、规模及投资等	3
2.3 与法律法规、政策、规划和规划环评的相符性	4
3.建设项目周围环境现状	5
3.1 建设项目所在地的环境现状	6
3.2 建设项目环境影响评价等级及评价范围	6
4. 建设项目环境影响预测及拟采取的主要措施与效果	7
4.1 建设项目主要污染源概况	7
4.2 建设项目周边环境概况及主要环境保护目标	8
4.3 建设项目的主要环境影响及其预测评价结果	12
4.4 污染防治措施	14
4.5 环境风险分析	17
4.6 建设项目环境保护措施的技术、经济论证结果	17
4.7 建设项目对环境影响的经济损益分析结果	17
4.8 建设单位拟采取的环境监测计划及环境管理制度。	18
5.公众参与	20
5.1 公众参与目的与方式	20
5.2 公众参与实施过程	20
5.3 公众意见采纳说明	22
5.4 公众参与调查总结	22
5.5 公众参与调查结论可信性分析	23
6.环境影响评价结论	23
7.联系方式	23

1.说明

(1) 站前大街工程：道路长度 2184 米，红线宽度为 63 米。包括绿化隔离带、机动车道、人行道、绿化带，桥梁 1 座，路灯、污水、雨水、标志标线。

(2) 华佗大街（傲泰建筑材料公司-红柳路）工程：道路长度 2000 米，红线宽度为 30 米。包括机动车道、人行道、绿化带，路灯、雨水、标志标线；污水、供水、燃气、弱电、供暖。

(3) 柳峪地区排水系统工程：排水区域 2.7 平方公里，建设雨水暗渠 2.7 公里。

根据《中华人民共和国环境保护法》、《中华人民共和国环境影响评价法》和《建设项目环境保护管理条例》[国务院 253 号令]的有关规定，辽宁药都建设有限公司委托北京中环瑞德环境工程技术有限公司进行本溪药都歪头山地区路网建设项目的环境影响评价工作，编制环境影响报告书。接受委托后，我单位认真研读项目建议书（代可行性研究报告），现编制完成《本溪药都歪头山地区路网建设项目环境影响报告书》，呈请环保部门审查。

2.项目概况

2.1 建设项目的地点及相关背景

项目名称：本溪药都歪头山地区路网建设项目

建设单位：辽宁药都建设有限公司

建设性质：新建

项目由来：

沈本新城即为辽宁（国家）生物医药科技产业基地（中国药都），位于沈阳和本溪两个城市的节点上，距本溪 21 公里，距省会沈阳 43 公里，规划面积 205 平方公里，核心区面积 100 平方公里，包括中国药都科学城、中央商务区、生物医药产业园、医疗器械产业园、生态居住区和太子河新区等功能区。依托辽宁（国家）医药科技产业基地开发建设，正在打造占地面积 205 平方公里、经济总量 1000 亿元、人口规模 100 万人的生态型现代化沈溪新城。

按照省委、省政府“一地、一园、一产业”的发展思路，依托辽宁东部地区资源优势、沈阳生物医药产业研发优势，以及本溪现有的产业基础，发展以生物医药为核心、以中药为特色、包括研发孵化、现代中药、保健食品、标准提取物、生物制药、中药日

化、药用辅料、医疗保健器械以及道地药材家种驯化和种苗繁育等相关产业领域在内的大生命健康产业。利用 5-10 年的时间，全力打造东北亚极具影响力的北方药谷；国内一流的千亿级生物医药产业高地；沈阳经济圈独具特色的生态新城，融入沈阳经济区发展大局，成为推进沈本一体化进程的前沿阵地，成为沈阳经济区产业布局调整的重要支点。

本溪药都木兰路是沈本新城路网规划中的一条，为加快推进药都的建设，本项目的建设是十分有必要的。

2.2 建设内容、规模及投资等

1、主要建设内容及规模

(1) 站前大街工程：道路长度 2184 米，红线宽度为 63 米。包括绿化隔离带、机动车道、人行道、绿化带，桥梁 1 座，路灯、污水、雨水、标志标线。

(2) 华佗大街（傲泰建筑材料公司-红柳路）工程：道路长度 2000 米，红线宽度为 30 米。包括机动车道、人行道、绿化带，路灯、雨水、标志标线；污水、供水、燃气、弱电、供暖。

(3) 柳峪地区排水系统工程：排水区域 2.7 平方公里，建设雨水暗渠 2.7 公里。

本项目主要技术经济指标见表 2-1，项目主要工程数量见表 2-2。

表 2-1 主要技术经济指标表

序号	项目名称	单位	工程量
1	道路工程	m	5278
2	排水工程	m	15373
3	绿化	m ²	120000
4	总投资	万元	23117
5	工期	月	24

表 2-2 主要工程数量表

序号	项 目	技术经济指标	
		单位	数量
1	道路工程	m ²	126672
1.1	4cm 细粒式 SBS 改性沥青混凝土 (AC-13C)	m ²	126672
1.2	5cm 中粒式沥青混凝土 (AC-16C)	m ²	126672
1.3	6cm 半开级配沥青碎石 (AM-20)	m ²	126672
1.4	透层油 PC-2 型乳化沥青 (0.9kg/平方米)	m ²	126672

1.5	40cm 水泥稳定碎石（参水泥 4-5.5%）	m ²	126672
1.6	30cm 级配碎石	m ²	126672
1.7	路口铣刨（平均厚度 2.5cm）	m ²	2015
1.8	路口拉毛 0.5cm	m ²	651
1.9	填土方	m ³	871230
1.10	挖土方	m ³	984710
2	新建人行道	m²	36946
2.1	6cm 花岗岩火烧板/拟石砖	m ²	36946
2.2	3cm M7.5 水泥砂浆	m ²	36946
2.3	20cm 水泥稳定碎石（参水泥 4%）	m ²	36946
2.4	20cm 水泥稳定碎石（参水泥 4%）	m ²	36946
3	桥梁	座	3
4	涵洞	个	8
5	排水工程		
5.1	管道铺设		
5.1.1	DN400 HDPE 管	m	3409
5.1.2	DN800 HDPE 管	m	561
5.1.3	DN1000 HDPE 管	m	740
5.1.4	DN1400 HDPE 管	m	320
5.1.5	DN600 钢筋混凝土管道	m	10343
5.2	检查井、雨水口		
5.2.1	污水检查井	座	110
5.2.2	雨水检查井	座	207
5.2.3	雨水进水井	座	414
6	照明工程		
6.1	组合型成套箱式变电站 80kV·A	台	2
6.2	双臂路灯 250W H=9m 高压钠灯	套	176
7	景观绿化工程	m²	120000
8	交通设施工程	项	1

2、线路走向

通州区规划漕马路（漕马路-张采路）道路工程为东西走向，向东跨越通惠南干渠

后下穿京津城际铁路、京津高速道路，路线继续向东经过坨堤路、跨越三支沟、经过三支路、跨越南四支沟、经过规划一路，终点止于张采路，道路全长约 3.24 公里。通州区规划漷马路（漷马路-张采路）道路工程路线主要向旧路单侧加宽，保留单侧（双侧）路树及单侧边沟，减少征地拆迁，通过合理布置路线走形，充分利用京津城际铁路及京津高速道路预留的桥孔，并避让沿线 500KV、220KV 高压塔。

2.3 与法律法规、政策、规划和规划环评的相符性

1、路线方案合理性分析

经调查，项目沿线无自然保护区、受国家保护的野生动植物、文物保护单位，不存在工程制约性因素；沿线交通较为方便，满足运输要求；地形、水文、地质等满足施工要求；占地对项目区土地利用影响较小；土石方能够得到合理处置；经影响分析，项目施工对项目区道路运输、居民生活影响较小，项目营运后对项目区环境产生一定的影响，但这种影响是可控的。因此，从环境保护的角度上，本项目选线是合理的。

2、与规划、政策符合性分析

根据《北京城市总体规划》（2004—2020年），北京市道路网布局及规划为：①在“国家道路网”层面上，重点完善国家高速道路网规划中北京市内的“7条首都放射线和1条纵线”的布局结构；②“区域干线道路网”规划形成北京市与区域内重点城市之间均有双通道或多通道的布局结构，突出京津发展主轴道路通道建设，建设京津之间的多通道联系格局，充分发挥京津发展主轴上重大交通基础设施的作用，加强区域内客货运通道规划建设；③“北京市道路网规划”采用放射状，并辅以环线及联络线相结合的布局结构，形成以国市道等干线道路组成的放射线、联络线与环路相结合的道路网主骨架，以县乡级道路为支脉的全市道路网系统。其中国道系统由3条国道主干线和8条国道组成。市道系统由1条环线、16条放射线和20条联络线组成。到2020年，北京市道路网通车总里程将达到22000km，其中干线道路网通车里程达到2964km，占道路网总里程的13.5%。

通州区位于规划的东部发展带上，通州区城乡空间结构为“一城、两轴、三点、四镇”。本项目是“一城”中的梨园与“四镇”中的永乐镇的重要联系通道，二者相互呼应，是承接农村人口转向城镇、解决劳动力就业及资源节约的重要区域，通道的贯通为这一区域的形成与发展奠定基础。

目前，通州区中心城与南部地区联系的主要通道为张采路、张凤路及漷马路，本项目路段为漷马路全线中等级较低的路段（现况为三级），本项目的实施，有利于马驹桥

镇、张家湾镇镇域规划的尽快实施，为当地及过境交通带来极大的便利，改善区域交通环境。

本项目的建设符合北京城市总体规划。

3.建设项目周围环境现状

3.1 建设项目所在地的环境现状

声环境：监测点处昼间噪声检测值均不超标，N1、N2 监测点由于距离规划潮马路较近，噪声检测值会受到一定程度的影响而有所增高。

地表水环境：项目所在区域内凤港减河为雨水排放承受水体，凤港减河为人工开挖的排水河道，水质执行《地表水环境质量标准》（GB3838-2002）V类水质标准。

环境空气：从监测结果可以看出，评价区 2 个监测点各污染物小时浓度和日均浓度均可满足《环境空气质量标准》二级标准要求，监测期间，项目所在地环境空气质量良好。

生态环境：经现场踏查，项目评价区域内未发现国家和省级重点保护野生植物，不涉及特殊生态敏感区及重要生态敏感区，项目区生态敏感性为一般区域。拟建项目区域内植被类型主要包括人工林、自然生长的低矮灌木和杂草等，野生动物主要是鸟类，主要有麻雀、喜鹊等。

3.2 建设项目环境影响评价等级及评价范围

1、评价等级

（1）声环境

拟建项目位于北京市通州区张家湾镇，噪声主要来自道路施工期的机械噪声以及道路运营期时车辆行驶产生的交通噪声。拟建项目位于 2 类声环境功能区，项目建成前后噪声增量小于 3dB（A），根据《环境影响评价技术导则-声环境》（HJ2.4-2009）中的要求，确定声环境影响评价工作等级为三级。

（2）地表水

本项目为城市道路，无服务区、收费站等相关附属工程，运营期不产生污水，施工人员生活污水排入污水处理厂处理，严禁直接向外环境排放。施工期废水水质复杂程度属于简单，按《环境影响评价技术导则-地表水环境》（HJ/T2.3-93）中的要求，水环境影响评价等级低于三级地面水环境影响评价条件，确定本项目地表水环境影响评价工作

只做简要分析。

(3) 大气环境

本项目处于通州区张家湾镇，不在环境敏感区。道路总长度为 3.24km，道路等级为二级公路，所在路段周围无集中式排放源。产生的大气污染物主要为汽车尾气，产生量较小，参照《环境影响评价技术导则-大气环境》(HJ2.2-2008)的相关要求，确定大气评价等级为三级。

(4) 生态环境

本项目道路总长度 3.24km<50 km，根据现场调查，评价范围内不涉及特殊生态敏感区和重要生态敏感区，影响区域的生态敏感性为一般区域，因此根据《环境影响评价技术导则-生态影响》(HJ19-2011)确定生态环境影响的评价工作等级为三级。

2、评价范围

(1) 大气环境

根据《环境影响评价技术导则-大气环境》(HJ2.2-2008)中相关规定，对于以线源为主的公路建设项目等项目，评价范围可设定为线源中心两侧各 200m 的范围。本项目大气评价范围定为项目中心线两侧各 200m 的范围。

(2) 声环境

根据《环境影响评价技术导则-声环境》(HJ2.4-2009)，考虑本项目实际情况，确定声环境评价范围为道路中心线两侧 200m 范围内。

(3) 水环境

本项目运营期间无外排污水。本次评价只对道路周边地表水体进行现状评价及施工期废水达标排放进行可行性分析。

(4) 生态环境

考虑本项目实际情况，确定生态环境评价范围为道路中心线两侧 300m。

3、评价重点

由于本项目为公路建设项目，根据对拟建项目现场踏勘调查，项目的主要环境影响为营运期噪声影响，因此本次评价重点为声环境影响评价、公众参与及环境保护措施。同时考虑本项目对大气环境和水环境的影响。

4. 建设项目环境影响预测及拟采取的主要措施与效果

4.1 建设项目主要污染源概况

1、施工期

施工期主要大气污染物主要为土建阶段场地及道路运输产生的扬尘。施工期废水为施工人员的生活污水和施工本身产生的施工废水，施工废水主要包括土方阶段结构阶段混凝土养护排水、以及各种车辆冲洗水，废水中主要污染物为石油类和泥沙。施工期噪声污染源主要是施工现场的推土机、挖土机、打夯机、混凝土输送泵、振捣器等各类机械设备的噪声和物料运输的交通噪声。施工期固体废物主要为废弃土石方、损坏或废弃的各种建筑装饰材料、施工人员的生活垃圾。

2、营运期

(1) 噪声污染源

拟建道路运营后，道路行驶车辆的发动机产生噪声；另外，车辆行驶引起的气流湍动、排气系统、轮胎与路面的磨擦等也会产生噪声。

(2) 大气污染源

运营期大气污染物主要是行驶汽车排放的尾气，汽车废气污染物主要来自曲轴箱漏气、燃油系统挥发和排气管的排放，主要有一氧化碳、氮氧化物和碳氢化合物。

(3) 水污染源

运营期废水主要为降水冲刷地面产生的地面径流。

(4) 固废污染源

项目运营期垃圾产生量很少，主要由环卫部门负责集中收集处理。

4.2 建设项目周边环境概况及主要环境保护目标

根据对沿线环境的现场调查，本项目不在地下水水源防护区，评价范围内没有自然保护区、风景名胜区、重点文物及名胜古迹区、生态敏感与珍稀野生动植物栖息地等敏感目标。

项目区域为人类活动主导的城镇地区，地表形态为平原，故本次评价将工程占地、植被覆盖率作为生态环境保护目标。

本项目位于通州张家湾镇，根据现场调研可知，项目周边 200m 评价范围内没有敏感点。

本项目沿线声、大气、地表水环境敏感保护目标见表 2。

表 2 拟建项目主要环境保护目标一览表

环境要素	保护目标	桩号	与现状机动车道距离(m)	与建成后机动车道距离(m)	敏感点规模	执行标准	现状照片
水环境	通惠南干渠	K0+809.21	上跨	上跨	桥梁全长 30.04 米，本工程计划拆旧建新。	——	
	三支沟	K1+850.91	上跨	上跨	桥梁全长 20.04 米，北半幅旧桥利用，南半幅新建。	——	

	南四支沟	K2+523. 69	上跨	上跨	桥梁全长 20.04 米，本工程计划拆旧建新。	——	
--	------	---------------	----	----	-------------------------	----	---



图 1 本项目周边环境示意图

4.3 建设项目的�主要环境影响及其预测评价结果

4.3.1 生态环境影响分析及评价结果

拟建项目用地范围内没有需保护的树种和野生动物。拟建项目砂石料等原材料均当地市场购买，不设取土场、弃土场，不设混凝土搅拌站；同时，拟建项目建设规模较小，不设临时施工便道和施工生活区，因此拟建项目不占用临时用地，对动植物影响较小。

通过采取加强临时性占地在工程竣工后的恢复和绿化工程后，对生态环境影响较小。

4.3.2 水环境影响分析及评价结果

1、施工期水环境影响分析

道路施工期对水环境的影响主要包括施工生产废水的影响及施工营地生活污水的污染。施工过程中会产生少量的泥浆水等生产废水，主要污染物是 SS。运输车辆和部 分施工机械的养护会产生一些含油污水，其主要成分主要是润滑油、柴油、汽油等石油类物质。施工场地尽量避免设置机械、车辆维修点或清洗点，应到专业的维修点维修，避免施工场地内产生含油污水。施工场地应修建沉淀池将生产废水沉淀，经沉淀后的废水可回用于施工场地洒水降尘，不得直排，对地表水环境影响较小。

施工人员会产生一定量的生活污水，若这些施工营地生活污水直接排入附近水体则有可能对水质造成污染。因此，在施工中应采取必要的收集处理措施。拟建项目施工中应采取一定的管理措施，施工营地应尽量利用现有建筑设施，将施工人员产生的生活污水集中收集处理后排入现有城市污水管网，对周围水环境的影响不大。

施工期生产废水处理回用，生活污水处理排入现有城市污水管网，不采用渗坑、渗井方式处置排放的废水，对地下水环境将影响不大。

2、运营期水环境影响分析

运营期废水主要为降水冲刷地面产生的地面径流，主要污染因子为 COD_{Cr}、BOD₅、SS 和石油类，雨水及污染物将分布在道路沿线，通过雨水排水管网排向周边水体。由于雨水中水污染物的浓度较低，且排放较分散，加上只在降雨初期才产生影响，而且道路沿线无水环境特别敏感点（水厂取水口等）。因此，建设项目运营后，雨水将不会对沿线水环境产生明显影响。

拟建项目运营期只有降水产生地表径流时排放含污废水，污水水质较为简单，污水量较小，拟建道路项目不处于地下水水源保护区内，而且项目区包气带具有一定的防污

能力，根据类比分析，门头沟区的道路运营期间没有对道路两侧的地下水造成影响，因此，拟建道路项目正常运行时期对地下水环境影响不大。

4.3.3 声环境影响分析与评价结果

1、施工期：道路建设施工阶段的主要噪声来自于施工过程中施工机械和运输车辆产生的噪声，具有高噪声、无规律的特点，它对外环境的影响是暂时的，随施工结束而消失。但由于在施工过程中采用的机械设备噪声值较高，如不加以控制，往往会对道路沿线的环境敏感点产生一定影响。据调查，目前国内道路施工采用的机械设备主要有推土机、挖掘机、平地机、压路机和铺路机等。

2、运营期：

根据选定的预测模式和相关参数，计算出拟建项目运营期（近期：2017年，中期：2023年，远期：2031年）三个评价时段的交通噪声达标距离。

（1）营运近、中、远期，道路红线两侧域能满足《声环境质量标准》（GB3096-2008）中2类标准。

（2）本项目道路两侧4a类区（道路两侧红线外30m以内区域）适用范围内，运营近期（2017年）、中期（2023年）和远期（2031年）昼间、夜间均达标。

4.3.4 大气环境影响分析与评价结论

1、施工期：施工过程中大气污染源主要有：施工开挖、平整及建筑材料（石灰、砂石料）的装卸、运输、堆砌等过程带来的扬尘；沥青路面铺设过程中产生的沥青烟；各类施工机械和运输车辆所排放的尾气。

本项目沿线不设置沥青搅拌站场，工程所需沥青均采用购买解决，沥青烟主要来自路面摊铺过程中的少量烟气挥发，影响时间一般为2~3天，施工结束后影响便会消失。因此，本项目沥青烟排放对周边环境影响较小。施工期燃油机械和车辆将产生少量的尾气，主要污染物为CO、NO_x等，由于烟气排放量较小，且施工机械作业具有间歇性和流动性，因此施工机械尾气对项目区大气环境影响较小。

综上所述，施工期间对环境空气影响最主要的是扬尘，因此建设单位应严格加强管理，采取适当措施，严格控制施工期间产生的扬尘。综合分析施工期大气环境影响较小。

2、运营期：本项目为沥青混凝土路面，运营期道路扬尘较小。因此，本项目运营过程中主要大气污染物是各种机动车辆排放的尾气，汽车尾气中的主要成分为CO、NO_x和非甲烷总烃（碳氢化合物）。本项目为二级公路，根据北京市道路运行期监测资料显

示，在道路旁可以达到环境空气质量二级标准，汽车尾气对周边大气环境影响较小。随着北京市执行单车排放标准的不断提高，汽车尾气的排放量将会不断降低，本项目对沿线环境空气质量影响很小。

4.3.5 固体废物环境影响分析与评价结论

1、施工期：施工废弃物主要是一些建筑废料和包装等，大部分可以集中回收。

本项目施工期的建筑垃圾主要有废石料、水泥。项目工程建设渣土全部运往通州区西田阳消纳场，渣土消纳率 100%。本项目弃土不属于污染土，不会对土壤及周围地下水造成影响。

施工期生活垃圾集中收集后由环卫部门统一清运，不会对周围环境产生较大影响。

2、运营期：项目运营后产生的固体废物主要是往来车辆和行人丢弃的垃圾，产生量很小，定期由环卫人员打扫、收集，运至垃圾填埋场处理。

4.4 污染防治措施

1、施工期控制环境污染的建议与措施

(1) 控制大气污染措施

1) 施工扬尘

对施工场地进行有效围挡，减少弃土的临时堆放，保证及时清运。开挖、钻孔过程中，洒水使作业面保持一定的湿度，对施工场地内松散、干涸的表土，也应经常洒水防止粉尘；开挖、回填土方时，在表层土质干燥时应适当洒水，防止粉尘飞扬，晴天每天洒水 4~5 次，在大风日加大洒水量及洒水次数。散状物料的运输和临时存放必须采取防风遮挡措施，减少起尘量。加强回填土方堆场的管理，要制定土方表面压实、定期喷水、覆盖等措施，不需要的泥土、建筑材料弃渣应及时运走，不宜长时间堆积。施工场地要设置围挡，围挡设置高度不低于 2.5m。遇 4 级以上大风和重污染日要停止拆除和土方工程。

2) 道路扬尘

运送物料的车辆应采取压实和覆盖措施，装载时不易过满，减少遗撒和扬尘。施工场地内运输通道及时清扫、冲洗，运输车辆进入施工场地应低速行驶，以减少汽车行驶扬尘。在施工现场出入口处串联设置两个车辆冲洗水池，出场时必须将车辆车轮和底盘冲洗干净，避免将泥土带入交通道路。每天对冲洗池底部沉淀污泥。行打捞，设置专用底泥暂储池，将底泥晾晒控干后，作为弃土随渣土一起清运至指定的弃渣场。

3) 施工机械废气

施工机械进入施工现场时, 尽量确保正常运行时间, 减少怠速、减速和加速的时间。另外, 所有施工机械尽量使用环保型施工机械。对排烟大的施工机械安装消烟装置, 以减轻对大气环境的污染。

4) 沥青烟的防治措施

施工期本项目不设原料拌和站, 稳定土和沥青料均采用外购。在道路路面铺设的过程中会有少量沥青烟挥发, 为无组织排放。在路面铺装过程中, 沥青烟的产生量相对较小, 同时应采取水冷措施, 可使沥青烟的产生量明显减少。

5) 遇城市空气重污染状况施工期应急对策

根据《北京市 2013-2017 年清洁空气行动计划》和《北京市空气重污染应急预案试行》(京政发〔2013〕34 号) 要求, 在空气重污染预警状态下, 施工单位需增加施工工地洒水降尘频次, 加强施工扬尘管理; 在预警三级(黄色) 状态下, 项目施工必须减少土石方施工开挖规模, 建筑拆除等施工必须采取有效的覆盖、洒水等扬尘控制措施; 预警二级(橙色) 和预警一级(红色) 状态下, 施工工地必须停止土石方和建筑拆除施工, 停止渣土车、砂石车等易扬尘车辆运输。

(2) 控制噪声污染措施

1) 加强行车管理, 在敏感路段设置限速、禁鸣标志。

2) 提高工程质量, 并加强道路的维修养护, 保证施工质量和管理。道路检质员应跟随施工进度坚守岗位及时质检, 保证路面的平整度, 以减少汽车在行驶过程中产生的振动和噪音。

3) 在本道路开通营运后, 要对沿线声环境噪声进行跟踪监测, 根据监测结果, 分析声环境状况, 为及时采取保护措施提供依据, 随着交通量的逐渐增大, 一旦出现声环境超标, 建设单位要进一步采取可行的降噪措施。

综上所述, 本项目建成后道路两侧噪声有所增加, 通过采取降噪措施后, 项目区内声环境质量能够满足《声环境质量标准》(GB3096-2008) 中相应标准限值要求。

(3) 控制废水环境措施

1) 加强施工期管理, 对施工机械定期检修, 以免油料泄漏;

2) 施工现场建造沉淀池、隔油池(均进行防渗处理) 等污水临时处理设施, 建筑材料冲洗的浑浊水不得直接排放, 通过沉淀池沉淀处理后回用于洒水降尘; 机械维护废

水经隔油池、沉淀池隔油沉淀处理后用于施工场地内洒水抑尘，不得外排。

3) 施工材料堆放点设蓬盖并远离水体，暴雨时设土工布围栏，防止被雨水冲刷进入水体。

4) 施工人员生活污水利用现有建筑的污水排放管网排放，施工人员生活污水利用现有建筑的污水排放管网，排入污水处理厂处理，严禁直接向外环境排放。

(4) 控制固废环境措施

施工期生活垃圾要求分类存放，可回收物质回收处理。施工营地垃圾应集中运送到垃圾场统一处理。

在施工过程中，废弃物料做到及时清运，施工完毕后，应清理好作业现场，以防因降雨冲刷造成污染。

施工生产废物基本不含有毒有害成分，对于挖方和清表过程产生的少量建筑渣土等废弃物应集中收集起来，由施工单位外运到环卫部门指定地点进行处置；建筑渣土由施工单位外运到建筑渣土消纳场处置。

(5) 控制施工期生态环境影响措施

在布置施工场地时，应尽量避免破坏地表植被，减少对陆域生态环境的破坏。

施工时应严格控制施工作业范围，应尽量避免破坏地表植被，减少对陆域生态环境的破坏。

拟建项目道路工程需移植沿线树木时，应征得当市政管理部门或林业部门的同意，将树木移到指定的位置，尽量保护根系，提高成活率。施工结束，要对破坏的地表及时进行生态恢复。

路面施工结束后及时进行绿化工作，按设计要求进一步完善水土保持的各项工程措施和生物措施。在主体工程完工后，及时采取种植草皮、绿化等措施，恢复裸露地面的植被覆盖，科学合理地实行花草类与灌木、乔木相结合的立体绿化格局，以达到防止地表裸露、保护路基、减少水土流失的目的。

工程结束后，应恢复施工临时占地区域的地貌和植被。

2、运营期控制环境污染的建议与措施

(1) 大气污染防治措施

交通管理部门加强监督，做好旧车的淘汰、报废管理，并严格按照相关标准进行机动车尾气排放管理，禁止超标排放车辆上路行驶。加强道路两侧绿化，种植能吸收（或

吸附) CO 和 NO_x 等气体的树种。

建设项目设计道路两侧人行道处均设置绿化带，绿化带将按照乔、灌、草混合搭配的复层结构布置，最大限度降低道路交通尾气的影响。

(2) 水污染防治措施

道路设置排水边沟，通过加强车辆管理，装载有煤、石灰、水泥、土方等易起尘的散货的车辆，必须加蓬覆盖后，才能上道路行驶，防超载的车辆上路行驶。

定期检查、维护沿线的水土保持工程设施（如截流沟、护坡等）和排水工程设施（如排水沟），出现破损应及时修补。定期检查沿线过水桥涵泥沙淤积情况，需及时清淤。

(3) 噪声污染防治措施

加强道路运营期两侧绿化带的维护，种植高大的阔叶乔木，丰富绿化带植被层次，建设单位应按照《北京市城市绿化条例》的规定，在道路两侧进行绿化，以充分发挥绿化带对道路噪声传播过程中的衰减作用。

(4) 固体废物污染防治措施

由环卫部门定期对运营期道路洒落固体废物进行清理，并运送到垃圾处理场。

4.5 环境风险分析

拟建项目主要为城区道路建设工程，主要的风险源为运输危险品对道路跨越的地表水体的影响。按照中华人民共和国环境保护行业标准 HJ/T169—2004《建设项目环境风险评价技术导则》，道路运输危险化学品交通事故属于非重大危险源。由于城区道路一般用于运输常规物品车辆的通行，且项目区不在水源保护区，因此本项目道路的建设风险影响很小。

4.6 建设项目环境保护措施的技术、经济论证结果

本项目所采取的环境保护措施在技术上可行，经济上合理，可以实现环境效益和经济效益的双赢。

4.7 建设项目对环境影响的经济损益分析结果

本次道路修建工程，在施工期及运营期对附近的声环境、大气环境等带来一些不利影响，但较高的环保投资将对工程产生的环境负效益进行弥补。拟建工程的环保措施投资所产生的效益是巨大的、长远的及潜在的。这些措施都直接或间接地在一定程度保护了道路沿线的环境，使道路建设对环境的影响降到最低程度。建设项目运营后，随之产

生的噪声、汽车尾气等污染物将对沿线环境及近距离内的环境敏感点有所影响。因此，必须采取切实可行的环保措施，如绿化种植树木、草坪等以减少交通污染对路线两侧人民生活造成不良影响。在本工程开发建设的同时，实施的绿化工程将会防止道路边坡和坡角的水土流失，保护沿线植被，增强道路网沿线景观，美化环境，同时也提高了人民生活质量。

4.8 建设单位拟采取的环境监测计划及环境管理制度。

环境监测计划

本报告提出施工期和营运期的监测计划，环境管理部门可根据环境监测结果调整环境保护管理计划并监督各项环保措施的落实，对各项环保处理措施的效果进行分析。

施工期的环境监测计划见表 3。营运期的环境监测计划见表 4。

表 3 环境空气监测计划

阶段	监测点	监测项目	监测频次	监测时间	实施机构	负责机构	监督机构
施工期	—	PM ₁₀	1 次/季或 随机抽查	3 天	环境监测站	建设单位	区环保局

表 4. 噪声监测计划

阶段	监测点	监测项目	监测频率	监测时间	采用时间	实施机构	负责机构	监督机构
运营期	道路沿线	噪声	1 次/年	1 天	昼、夜 各一次	环境监测站	建设单位	环保局

环境管理制度

为了切实减轻环境影响，落实本报告中提出的环境保护计划，在项目运作的各个阶段，应执行相应的环境管理计划（详见表 5 和表 6）：

(1) 设计阶段：设计单位应将已批复的环境影响报告书所提出的环保措施落实到设计中，环保主管部门对其环保工程设计方案进行审查；

(2) 建设单位在施工开始后，应配 2~3 名管理人员负责施工期的环境管理与监督，

其重点是工程的施工粉尘和噪声等问题。

表 5 施工期环境管理计划

环境问题	采取或将采取的行为及管理要点	实施机构
空气污染	<ol style="list-style-type: none"> 1.施工期间将随时洒水，在路基填充时，需洒水以压实材料，在材料压实后，将定期洒水。 2.使用湿粉煤灰以避免灰的扩散；堆场等应加以覆盖。 3.运输建材的车辆要加以覆盖，以减少散落。 	施工方
噪声	<ol style="list-style-type: none"> 1.严格执行《建筑施工场界环境噪声排放标准》(GB12523-2011)，靠近高噪声的工人将进行劳动保护，并限制工作时间。 2.加强机械和车辆的维修，使他们保持在良好的运行状态。 	施工方
交通和运输	<ol style="list-style-type: none"> 1.将尽可能利益当地施工材料，以避免施工材料的长途运输，特别是土石方。 2.施工期间道路堵塞，在于交通和公安部门的协商下，将采取足够的引导交通措施。 3.考虑在交通堵塞较少的季节进行材料的预先准备。 	施工方

表 6 运营期环境管理计划

环境问题	采取或将采取的行为及管理要点	实施机构
排水系统维护	定期进行排水的清淤，以确保排水系统的正常运行	市政工程管理处
各种管网维护	定期对各种管网进行检测，查看是否出现腐蚀严重或破损地方，以确保各管网系统的正常运行	市政工程管理处
噪声管理	运营期加强与附近居民的沟通，对通过该地区的路段，要有禁鸣、限速等限制噪声的标志，及时进行噪声跟踪监测，出现问题及时采取噪声防治措施。	市政工程管理处
环境管理	<ol style="list-style-type: none"> 1.专人负责定期清理路面卫生，及时清除路面障碍物保证交通安全，由市环卫大队负责。 2.定期维护、检查路标、警示牌好路灯照明，保证行车通 	交通局

	<p>畅。</p> <p>3.保持道路两侧绿化带、树木要生长态势良好，无病枯株、死株，造型植物保持优美形态；长青旺盛，由园林管理处负责。</p>	
--	--	--

5.公众参与

5.1 公众参与目的与方式

为了环评工作的科学性和公正性，反映更多公众的声音，本次环评通过网络公示和问卷调查的形式，广泛征求了公众的意见，并将调查结果作为本次环评工作的重要参考。

(1) 让公众了解项目的建设目的、规模、建设地点、功能以及项目建设可能产生的环境污染是公众参与的基础，通过了解项目情况，使公众从理解、接受直至积极的予以合作，避免因缺乏了解造成误解，甚至引起不必要的纠纷。

(2) 让公众了解项目污染情况及其防治措施。根据项目的性质，向公众介绍项目建设期及运营期可能产生的主要环境污染与资源破坏问题及将采取的污染防治措施，以减少公众不必要的担心。

(3) 对环境资源进行评估。我国的环境影响评价重点已由城市和工业区的环境污染，扩展到对自然生态环境、经济发展及生活物质价值等资源的影响评价，这些资源的价值难以估算，一般采用公众参与形式。

(4) 确认环保措施的可行性。由于公众对当地环境资源较为熟悉，邀请他们参与确认环境资源的保护，了解他们的要求，可使环保措施切实可行。

本次评价公众参与采取网上公示、现场张贴告示和现场问卷调查的方式进行。

5.2 公众参与实施过程

5.2.1 网上公示

公示时间为2016年03月01日~2016年03月14日，有效时间定为10个工作日。公示网站为环评单位网站，公告包括以下信息：

- ①项目名称
- ②项目概况
- ③建设单位
- ④环境影响评价单位
- ⑤征求公众建议和意见的主要事项和方式

网上公示截图见图2。

通州区规划潮马路第一次公示

通州区规划潮马路（九棵树-张采路）道路工程 环境影响评价第一次公示

根据《环境影响评价公众参与暂行办法》(环发[2006]28号)有关要求,现对本项目的公众参与进行公示,公示材料如下:

(一) 建设项目的名称及概述

项目名称:通州区规划潮马路(九棵树-张采路)道路工程

项目性质:改扩建

项目单位:北京市交通委员会通州公路分局

建设地点:北京市通州区张采路,西起九棵树,东至张采路

项目概况:本项目在北京市通州区现状市场路路由,西起九棵树,整体呈东西走向,向东经张采路终于潮马下穿京津城际铁路,京津高速公路,经路缘保护过桥、跨路立交、经过三次路、跨路立交、经过四次路、一路向东至张采路,全长约3.24公里。近期按二级公路标准建设(按解远期以及公路设计条件),其中下穿京津城际铁路、京津高速公路节点按一级公路标准实施,红线宽40米,设计车速60公里/小时,道路横断面采用一、二级形式,路基宽为23.5米。工程内容包括道路工程、桥涵工程、排水工程、交通工程、绿化工程、照明工程等。

(二) 项目单位名称和联系方式

项目单位:北京市交通委员会通州公路分局

联系人:孙阳雷

电话:010-60921501

(三) 承担评价工作的环境影响评价机构的名称和联系方式

评价单位:北京中环信德环境工程技术有限公司

证书等级:乙1

证书编号:国环评证乙字第1056号

联系人:韩工

电话:010-65904000-6039

E-mail: huanw@163.com.cn

地址:北京市朝阳区朝阳路十集里甲1号新合国际A座9F

邮编:100025

(四) 环境影响评价的工作程序和主要工作内容

1、环境影响评价的工作程序:

- (1) 资料阶段:这是第一阶段,主要工作为研究有关文件,进行初步的工程分析和环境现状调查,筛选评价重点,确定各单项环境影响评价的工作等级,编制评价工作实施方案;
- (2) 正式工作阶段:这是第二阶段,主要工作为环境现状调查和建设项目资料收集,并进行环境影响评价和评价环境预测;
- (3) 报告书编制阶段:这是第三阶段,主要工作为汇总、分析第二阶段工作所获得的资料,确定,得出结论,完成环境影响评价报告书编制。

2、主要工作内容

包括以下几个方面:

- (1) 进行建设项目区域环境现状调查与评价;分析区域环境现状,通过现状评价明确建设项目的主体环境问题;
- (2) 通过建设项目工程分析,明确其主要污染物源强,并提出相应的污染防治措施;
- (3) 对拟建项目的污染影响进行预测分析与评价;
- (4) 进行环境影响评价经济损益分析;
- (5) 进行公众参与;
- (6) 提出环境管理与环境监测计划。

(五) 征求公众意见的主要事项

- (1) 请公众提供个人资料信息主要包括:姓名、职位、文化程度、联系电话及联系地址;
- (2) 根据项目工程的情况,认为该项目对环境可能造成的隐患/影响方面及程度;
- (3) 您是否知道/了解在该地区拟建该项目;
- (4) 您认为该项目建设是否有利于城市发展;
- (5) 您对该项目环评方面有何建议和诉求;
- (6) 从环评角度出发,您对该项目持何种态度,并需要说明原因。

(六) 公众提出意见的主要方式

公众可以通过电话、传真、电子邮件、普通信件等方式向建设单位或环评单位提交意见。

(七) 公示有效期限

本公示有效期限自发布之日起10个工作日内。之后,还将在环评单位网站进行第二次公示。

注:本项目同时在环评单位网站进行公示,网址为: <http://www.chinaside.com.cn/>

北京市交通委员会规划通州公路分局
北京中环信德环境工程技术有限公司
2016年3月1日

图 2 第一次网上公示

5.2.2 现场公示

环评单位在 2016 年 03 月 01 日至 03 月 14 日在道路沿线张贴了现场公示信息。

5.2.3 公众参与问卷调查

本次调查共发放了 30 份公众参与调查表,回收有效表格 30 份,有效回收率 100%。

本次调查的内容包括：（1）您对区域环境现状是否满意；（2）您对目前居住地区周边交通状况是否满意；（3）您认为本项目建成是否有利本地经济及方便交通出行；（4）本工程施工可能会给您的生活带来不便和干扰，您认为主要的影响将是；（5）对施工期造成的暂时影响，您所持的态度是；（6）项目建成运营后对附近区域可能造成的环境影响您更关心哪方面；（7）您是否赞同本项目的建设。

公众参与调查表统计结果：

（1）大部分居民对于区域环境现状还是满意的。

（2）部分居民对于居住地区周边的交通状况不满意。

（3）100%的被调查者认为修建该道路有利于本地区的经济发展及方便交通出行。

（4）78.3%的被调查者认为道路施工期对于生活影响最大的是出行不便及交通堵塞，69.6%的被调查者认为是噪声，10.3%的被调查者认为是扬尘，5.8%的被调查者认为是污水、泥浆。

（5）95.6%的被调查者对施工期造成的暂时影响持可谅解、但需有减缓措施的态度，4.4%的被调查者持可谅解态度。

（6）81.3%的被调查者在项目建成运营后最关心的环境问题是汽车尾气，76.9%的被调查者认为是噪声，9.8%的被调查者认为是扬尘，5.3%的被调查者认为是其他。

（7）100%的被调查者赞同修建本道路。

（8）被调查者提出的其他建议主要是：夜间不施工和洒水降尘。

5.3 公众意见采纳说明

（1）项目第一次公示期间未收到公众反对的反馈意见。

（2）现场公众调查中 100%的被调查者赞同拟建项目建设，无被调查者持反对意见。

被调查者同意项目建设的理由主要有两个：一是认为该项目对当地经济建设和社会发展有利；二是认为该项目的实施会改善区域现有交通及环境状况。

拟建路网沿线的群众都能认识到拟建项目建成后对区域经济发展将产生巨大的推动力作用，能够从大局出发。公众对环境的建议将充分反映到环保措施章节中，对应各项环保措施予以落实，并根据国家建设“三同时”制度的管理规定实施，使工程建设给环境带来的不利影响降到最低限度。

因此，本报告采信公众的意见，即“赞同”，同意拟建项目的建设。

5.4 公众参与调查总结

5.4.1 调查结论

本项目沿线居民都积极拥护本项目的建设，并要求尽快开工建设。大部分被调查人员认为本项目有利于本地社会经济发展和人民生活水平提高。大多数被调查者对于施工期可能造成的暂时影响持可谅解、但需有减缓措施的态度。大部分被调查者认为本项目施工期对于生活影响最大的是出行不便、交通堵塞和噪声，提出夜间不施工的措施来减轻影响。

5.5 公众参与调查结论可信性分析

本项目公众参与调查由建设单位和环评单位共同完成，调查范围主要是沿线附近居民，被调查对象均为受道路影响较大的公众，有很好的代表性。

由此可见：本项目的调查问卷是合法、有效、具有代表性的。同时环评单位和建设单位对调查问卷的真实性进行保证和承诺。

6.环境影响评价结论

综上所述，拟建项目的建设可改善项目所在区域的交通条件，完善基础设施的建设，改善居民生活质量，促进城市的发展。虽然拟建路网的建设将会对沿线地区的居民生活质量产生一定的不利影响，但只要认真落实本报告所提出的污染防治措施，真正落实环保措施与主体工程建设的“三同时”制度，所产生的负面影响是完全可以得到有效控制的，并能为环境所接受。因此，从环境角度评价，在落实环保措施的前提下，本项目的建设是可行的。

7.联系方式

（1）建设单位名称及联系方式

单位名称：北京市交通委员会路政局通州公路分局

联系人：欧阳君

电话：010-66522151

（2）环境影响评价机构的名称和联系方式

单位名称：北京中环瑞德环境信息技术有限公司

地址：北京市朝阳区朝阳路十里堡甲3号都会国际A座6F

联系人：韩工

电话：010-85860430-8039

传 真：010-85860430-109

电子邮箱：hanwei@eed.com.cn