

# S111 线阜康~天池公路改建项目 竣工环境保护验收调查表

新环验[2015-HJY-115]

(公示版)



新疆维吾尔自治区环境监测总站

2017年1月

## 新疆维吾尔自治区交通建设管理局

---

新交建总办函〔2017〕2号

### 关于对《省道 111 线阜康至天池公路改建项目竣工环境保护验收调查表》全文网上公开的承诺

自治区环境保护厅：

我局承建的省道 111 线阜康至天池公路改建项目已竣工，竣工环境保护验收调查表已委托自治区环境监测总站编制完毕，报告内容详实，全本不涉及国家秘密、商业秘密内容，愿意网上公示该项目竣工环保验收调查表的相关内容。

特此承诺。



项 目 名 称：S111 线阜康~天池公路改建项目

建 设 单 位：新疆维吾尔自治区交通建设管理局

承 担 单 位：新疆维吾尔自治区环境监测总站

承担单位负责人：杨 春

项 目 负 责：黄典典（验监证字第 200303130 号）

报 告 编 写：黄典典（验监证字第 200303130 号）

报 告 审 核：王 锋（验监证字第 200621103 号）

报 告 审 定：朱 彬

新疆维吾尔自治区环境监测总站

电话：（0991）3838941 4541839

传真：（0991）3838410

邮编：830011

地址：新疆乌鲁木齐市高新区（新市区）科学一街 428 号



改建公路



公路两边林木



公路两侧迹地恢复



沿路河流景观



河流护堤



混凝土护坡



施工迹地恢复 (1)



施工迹地恢复 (2)

表一 建设项目基本情况

建设项目名称	S111 线阜康~天池公路改建项目				
建设单位名称	新疆维吾尔自治区交通建设管理局				
建设项目性质	新建□、改扩建☑、技改□、迁建□				
建设项目主管部门	新疆维吾尔自治区交通运输厅				
环评批复时间	2006 年 10 月 10 日	开工日期	2007 年 9 月		
投入试运行时间	2008 年 7 月	现场调查时间	2016 年 7 月		
环评报告表审批部门	新疆维吾尔自治区环保厅	环评报告表编制单位	新疆维吾尔自治区环境保护技术咨询中心		
环保设施设计单位	新疆公路规划勘察设计研究院	环保设施施工单位	新疆昆仑路港工程公司		
投资总概算	14179 万元	环保投资	385	比例	2.6
实际总投资	14100 万元	环保投资	400	比例	2.8
验收监测依据	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 《中华人民共和国环境保护法》（2014年4月26日修订施行）；</li> <li>2. 国务院第253号《建设项目环境保护管理条例》，1998年11月；</li> <li>3. 《建设项目竣工环境保护验收技术规范 公路》（HJ552-2010），2010年1月；</li> <li>4. 《新疆维吾尔自治区环境保护条例》（2012年2月1日修订施行）；</li> <li>5. 新疆维吾尔自治区环境保护厅，新环自函[2006]324号《关于S111线阜康~天池公路改建项目环境影响报告表的批复》，2006年10月10日。</li> </ol>				

## 表二 区域环境概况

### 1 地形地貌特征

项目地处新疆维吾尔自治区天山北麓山前冲、洪积平原地带，准噶尔盆地南缘，昌吉回族自治州阜康市境内，海拔 600~850m，地势东高西低，南高北低，呈东西走向。沿线主要为丘陵荒漠带、低山草原带、中山峡谷带。项目 K81~K94 段位于博格达峰群山之中的天山天池风景名胜区，海拔高度 1200~3500m。

### 2 水文特征

本项目区域地表水主要为发源于博格达峰西侧三个盆冰川的三工河水系。本项目有三处穿越三工河，分别是 K68+200 处、K70+700 处和 K74+500 处。

本项目所在地段地下水储量丰富，潜水层埋深由南至北从 50m 过渡到 30m。一般单井出水量达 1000~3000m<sup>3</sup>/d，承压含水层主要分布在洪积扇以北的广大平原内。地下水的补给由大气降水、山区裂隙水、融雪水形成的地表河流的渗漏水等三种形式补给。

### 3 气象气候特征

本项目所在区域属中温带大陆性干旱气候，为绿洲-荒漠区。夏季短而炎热，冬季长而严寒、昼夜温差大、冰冻期长、降水量小、蒸发量大，光照充足。

表 2-1 阜康市区域主要气象参数

气象要素	数据	气象要素	数据
平均气温	7.9℃	年平均风速	1.9m/s
历年极端最高气温	41.5℃	年平均降水量	197.8mm
历年极端最低气温	-37.0℃	日最大降水量	49.2mm
最热月平均气温	25.3℃	年均相对湿度	59%
最冷月平均气温	-14.4℃	年平均大气压	956.5hPa
年主导风向	西风	年均蒸发量	2060.8mm
冬季风速	1.3 m/s	最大冻土深度	1.85m
夏季风速	3.4 m/s	最大积雪深	34cm

天池气象特征见表 2-2 。

**表 2-2 天池气象特征值表**

项目	单位	数量	项目	单位	数量
年均气温	℃	1.93	年均相对湿度	%	59
极端最高气温	℃	30.5	年均蒸发量	Mm	1439
极端最低气温	℃	-42.2	日照时数	H	2598.4
年均寒冷日	d	20.9	日照百分率	%	59
年均严寒日	D	0.4	最大积雪深	Cm	55
无霜期	d	98.4	最大冻土深	Cm	>150
≥10℃ 积温	℃	1232.5	年均风速	M/s	2.9
年均降水量	mm	530.5	大风日数	d	6.3

#### 4.生态环境概况

从项目起点 K66+850—K81 段在穿过乡镇路段，道路两侧主要为人工植被（白杨、柳树、榆树、白蜡树等），以及道路两侧的农田和果园。K81 至项目终点 K94 段植物种类和数量较丰富，有云杉纯林和山地草原植被，以及密叶扬、欧洲山杨、天山花楸等阔叶林木。该区内除了森林资源、牧草资源外还有丰富的药用植物（党参、贝母、紫草、龙胆、黄莲等）。

#### 5. 天池自然保护区概况

天池自然保护区建立于 1980 年，是以保护湖泊，森林，野生动植物及其生态为主的综合性自然保护区，面积 380.63km<sup>2</sup>，其中以湖为中心的核心区约 60km<sup>2</sup>，区内主要树种有雪岭云杉，杨树，柳树等。初步调查，保护区内种子植物有 200 多种，野生动物中兽类 24 种，鸟类 57 种，爬行类动物 2 种，两栖类动物 1 种，鱼类 3 种。

1982 年国务院批准天池风景名胜区为全国第一批 44 处国家重

点风景名胜区之一。根据国家建设部批准的《天池风景名胜区总体规划》，风景区总面积定为 158km<sup>2</sup>，其中风景游览区面积 71km<sup>2</sup>，高山冰雪水源地面积 87km<sup>2</sup>，风景区范围，东包括白杨河和天池东侧主要山峰；南包括大冬河沟，哈拉木萨克沟，孜沿毡沟和马禄沟，整个三工河流域以及雪线至山脊；西包括灯杆山和马牙山，大小黑沟和大小面场，北至白杨沟口外 1km 处。

### 表三 项目基本概况

旅游公路 S111 线是通往天池风景区的唯一道路，S111 线起点位于乌鲁木齐，终点位于天池顶，本次改建起点（K66+850）位于吐乌大高等级公路天池立交以南 4.7km 处，终点位于（94+100）距天池约 1km。该段道路是通往天池旅游景区的瓶颈。随着旅游业的快速发展及天池旅游风景区的旅游人口的迅速增长，该路状况严重影响了天池景区的旅游资源的开发，制约了旅游经济的发展。因此须进行改建。

#### 1. 原有公路概况

天池景区是全国重点风景名胜区，随着经济发展，项目所在区域生态旅游景点的不断开发，原有道路状况已不能满足现代交通的需求。

原有路面存在问题主要为年久失修、水毁严重、行车困难，山岭区大部分路段坡陡、急弯，达不到四级路标准。老路沿线虽设有防护工程，但部分防护已出现基础被淘出和水毁等现象，局部地段路基已开始坍塌、沉陷，沿线的安全防护设施严重不足，存在安全隐患。

老路现有桥梁 9 座，其中预应力混凝土空心板桥 2 座，钢筋混凝土板桥 4 座，钢筋混凝土拱桥 3 座；涵洞 38 道，结构形式为盖板涵、石拱涵、圆管涵三种。本次改建可以完全利用。其余桥涵修建年代较久，经过多年运营，混凝土强度低，结构无强度储备，已不能适应当前及未来运营需求。

## 2.2 本项目建设内容

本工程公路是通往天山天池国家风景旅游名胜区的旅游专用公路，路线基本沿现有公路布设。项目起点（K66+850）位于吐—乌—大高等级公路天池立交以南 4.7km 处，路线终点（K94+100）距天池约 1km，路线全长 27.250km，项目主要技术指标见表 3-1。

主要经济技术指标见表 3-1。

表 3-1 公路主要经济技术指标

项目	K66+850~K81+740	K81+740~K88+500	K88+500~K94+100
长度 (km)	14.890	6.760	5.600
公路等级	二	二	平面、纵面及路基宽度均采用老路指标，对老路进行罩面，完善老路的安保、排水、防护等工程。
设计速度 (km/h)	60	40	
路基宽度 (m)	12.0	10.0	
行车道宽度 (m)	2×3.75	2×3.5	
硬路肩宽度 (m)	2×2.0	2×1.25	
护肩石宽度 (m)	2×0.25	2×0.25	
极限最小半径 (m)	135	60	
停车视距 (m)	75	40	
最大纵坡	6%	7%	
荷载标准	公路-II级	公路-II级	公路-II级

本项目主要工程数量见表 3-2。

表 3-2 本工程主要工程量

	项目	单位	K66+850~K81+740	K81+740~K88+500	K88+500~K94+100	
一	公路等级		二级	二级	采用老路指标	
二	地形		山岭重丘	山岭重丘	山岭重丘	
三	设计速度	Km/h	60	40	/	
四	建设里程	Km	14.890	6.760	5.600	
五	路基					
1	防护工程	浆砌圪工	100m <sup>3</sup>	118.26	190.80	54.34
		格宾石笼挡墙	100m <sup>3</sup>	112.71	57.94	56.07
		柔性防护	1000m <sup>2</sup>	0.361	2.243	7.328
2	特殊路基	Km	6.200	/	/	

S111 线阜康~天池公路改建项目竣工环境保护验收调查表

六	路面				
1	3cm 沥青混凝土	1000m <sup>3</sup>	171.257	/	/
2	4cm 沥青混凝土	1000m <sup>3</sup>	171.257	/	32.800
3	5cm 沥青混凝土	1000m <sup>3</sup>	/	78.470	/
4	18cm 水泥稳定砂砾	1000m <sup>3</sup>	181.075	/	/
5	12cm 级配砾石	1000m <sup>3</sup>	/	82.930	/
七	桥梁涵洞				
1	中桥	米/座	210.32/3(利用 165.68/2)	/	/
2	小桥	米/座	28.84/1	57.68/2	65.52/3(利用 36.68/2)
3	涵洞	道	31	15	8
八	交叉				
1	平面交叉	处	12	1	/

### 2.2.1 路基、路面及排水工程

K66+850~K81+740 段路基宽 12.0m，路面宽 11.5m，两侧各 0.25m 用水泥混凝土预制块加固。K81+740~K90+000 段路基宽 10.0m，路面宽 9.5m，两侧各有 0.25m 用水泥混凝土预制块加固。K90+000~K94+100 段受地形限制，本次改建维持原有路线的平面、纵面和横断面。

### 2.2.2 路基高度

本次改建将 K83+880~K84+600 路基提高 1.5m 左右，防止河水再次淹没路基。其余段落现有路基高度均已高于设计洪水位。

### 2.2.3 路面结构

#### (1) K66+850~K76+000 段：

新建路段：3cm 细粒式沥青混凝土+4cm 中粒式沥青混凝土+18cm5%水泥稳定砂砾+20~32cm 天然砂砾；补强路段：3cm 细粒式沥青混凝土+4cm 中粒式沥青混凝土+25cm5%水泥稳定砂砾。

(2) K76+000~K88+500 段:

新建路段、补强路段: 5cm 中粒式沥青混凝土+12cm 级配砾石+31~35cm 天然砂砾;

(3) K88+500~K94+100 (仅罩面): 4cm 中粒式沥青混凝土。

#### 2.2.4 桥梁、涵洞

本项目设有中桥 3 座 (其中 2 座中桥为 2005 年新建, 本次改建利用), 小桥 6 座 (新建 1-16.0m 预应力钢筋混凝土空心板桥 4 座, 利用 1-6.0m 石拱桥 1 座、1-5.0m 板桥一座), 涵洞 53 道。

#### 2.2.5 路线交叉

本项目共设平面交叉 13 处, 被交路为等级较低的道路。

#### 2.2.6 机耕通道

本次改建不增设机耕通道。

#### 2.2.7 交通工程及沿线设施

临河、高填方、边坡较陡和急转弯路段设置护栏。

结合本项目特点, 增加以下几种交通设施:

- (1) 在风景区增设与景点相协调的标志;
- (2) 在山岭区急弯处设置反光镜;
- (3) 设观景台一处;
- (4) 共设置 4 处紧急停车带, 供车辆停靠休息;
- (5) 在视距不良、地形条件允许的急弯处两侧加宽路基, 中间设置斑马线;
- (7) 在急弯处设置太阳能黄闪灯和广角镜, 视距不良处设置

诱导标。

### 3 交通量预测

本工程特征年预测交通量见表 3-3。

表 3-3 旅游交通量预测

年份	交通量 (PCU/D)		
	S111 阜康~天池段		
	客车	货车	合计
2005	2656	744	3400
2006	3046	853	3899
2010	3761	1053	4814
2015	4654	1303	5957
2020	5548	1553	7101

注：表中数据引自《S111 线阜康~天池公路改建项目环评报告表》

### 4. 拆迁影响

由于该项目位于天池风景区内，根据《天山天池风景名胜区总体规划》路线沿线区域为发展控制区，地方政府对沿线村落进行统一拆迁与安置。该地区的居民已陆续迁往 K62-K67 段新建居住点。本工程在 K66+850-K81+740 段拆迁电杆。

### 5. 工程投资

本项目概算总投资约 14179.25 万元，环保概算投资 385 万元，占总投资的 2.7%。工程实际总投资 14100 万元，环保投资约 400 万元，占总投资的 2.8%。环境保护投资清单见表 3-4。

表 3-4 工程环保投资一览表

序号	项 目	概算环保投资	实际环保投资
1	施工期生产和生活废水处置	/	10
2	施工期固废处置	/	5
3	生态恢复和水保措施	/	365
4	环境管理费用	/	20
	合计	385	400

**表四 环境影响报告表回顾****1. 环评主要结论****1.1 大气环境影响预测结论**

本公路建成后，公路运营期的空气污染主要来自汽车运行中所排放的汽车尾气的污染，其中主要有害成份为  $\text{NO}_x$ 、 $\text{CO}$ 、 $\text{NMHC}$ 、 $\text{SO}_2$  等。本项目为一条旅游线，仅在 7、8、9 月旅游高峰期交通量会有所增加，其余时段汽车尾气中  $\text{CO}$ 、 $\text{NO}_x$  中对沿线的影响浓度贡献结果均很小，对空气环境浓度贡献值很小，可以看出，本项目实施后对沿线的空气环境质量影响不大。

**1.2 声环境影响预测结论**

由于本条公路属于旅游线路，因此交通噪声仅在 7、8、9 月份旅游高峰时影响较大，但公路沿线均有林带、围墙等，可起到一定的减缓作用。除旅游高峰期外，其余时段交通噪声影响较小。

**1.3 水环境影响预测结论**

公路在运营期内，过往车辆带起的扬尘进入水体，会使公路附近水体中的悬浮物增多，但这种影响是很小的。所以运营期内，在正常情况下，公路附近的水体不会受到影响。

**1.4 生态环境影响预测结论**

公路改建后，路基排水、防护工程得到完善，春季融雪、强降雨时，汇流到路基两侧的积水，会随着排水沟得到排泄，减小对路基、路面的冲刷，降低了水蚀强度，降低了水土流失。

**1.5 社会环境影响预测结论**

本项目建设不仅会沿线居民出行带来便利以及沿线城镇交通状

况和街道环境整体改善，还会推动当地经济发展，尤其是推动当地旅游业的发展。但道路的施工相应也将带来一些交通安全问题。行驶车辆的增多会给沿线居民过路安全增加威胁。

## 2. 环评批复要求

2006 年 10 月，新疆维吾尔自治区环境保护局新环自函（2006）324 号文环评批复意见如下：

旅游公路 S111 线是通往天池景区的唯一道路，从区域环境保护考虑，同意你们按规定的建设方案对阜康—天池段公路进行改建。拟改建公路起点 K66+850 位于吐乌大高等级公路天池立交以南 4.7km，终点 K94+100 距天池约 1km，改建线路 27.25km，按二级标准进行改建。

项目实施及运营应严格按报告表提出的要求予以落实，并重点做好以下环境保护工作：

（1）本项目是通往景区的旅游公路，应加强沿线景观的保护，遵循最小程度的破坏，最大限度的恢复的原则，使公路建设对景观的负面影响降低到最小程度。精心设计、精心施工、将景观保护和利用贯穿整个公路设计和建设中。

（2）下一步设计中应注重以下工作：

充分调查公路沿线排水设施及洪水情况，设置足够的排水设施及桥梁，避免水土流失发生。

K89-k94 高大挡墙段应从景观美化角度进行修饰、美化。

K80-k85 路段左侧坡面存在 13 处小型泥石流沟，应从源头上予

以解决，并结合本工程对遗留废渣进行清理、平整。

(3) 合理布置施工场地、施工道路、尽可能与原有道路的设施相结合，严格控制施工范围，在施工完毕后应及时平整、回填、覆土，并采取指标恢复措施，减少施工占地的影响。

(4) K70-k80 段有居民区段应合理安排施工，避免大风、大雨天气下实施土方作业；避免在夜间施工；施工期应适时、适量洒水降尘。减少对居民生产生活的影晌。

(5) 做好沿线水环境保护工作，公路施工时严禁将废弃物及粉状材料堆放在沿线河流附近；施工机械清洗，维修等含油废水应设置集水池进行处置；桥梁施工时，挖出的淤泥等废弃物应妥善处置。废水、废弃物等均不得排入三工河。

(6) 施工垃圾、生活垃圾等废弃物不得堆放在河流附近，应在当地环保部门指定地点进行处置。

(7) 沿线卫生院、村镇等敏感段设置醒目的标牌，确保行人和车辆安全。

(8) 做好危险品运输事故预案，一旦发生事故，应立即启动应急预案并上报我局。

(9) 将环保措施纳入工程招投标文件和合同中，与施工单位签订环境保护责任书，明确环境保护职责，施工期应及时向当地环境保护主管部门报告环境保护“三同时”执行情况。

(10) 严格执行环境保护设施与主体工程同时设计、同时施工、同时投产使用的环境保护“三同时”制度。工程竣工后应按规定向我

局申请建设项目竣工环境保护验收，合格后方可正式投入使用。

(11) 请昌吉州保局负责该组织该项目的日常环保督管管理工作。

## 表五 运营期环境影响调查

### 1. 生态环境影响调查

本项目路线基本上沿原有路线行进，利用现有路基。原公路两侧 2m 范围为公路用地，新增永久占地面积为 15.8hm<sup>2</sup>。临时性占地包括便道、沥青、混凝土拌合站和预制场及施工驻地，临时占地为 12hm<sup>2</sup>。项目执行办和监理驻地租用当地民房，施工结束后恢复原用途，现场调查期间已建为农家乐。验收调查时该公路已运行多年，路面又进行过几次修建，本次验收调查内容主要为环评报告中提出的生态环境保护措施落实情况。

本项目设有砾类土料场、砂、砾石料场共 1 处；片、块石料场 1 处；碎石料场 1 处；粘土料场 2 处，均为商品料场，无自采料场。沥青、钢材由乌鲁木齐调运，木材、水泥由阜康市调运。本项目严禁乱开便道。K66+850~K75+700、K80+650~K90+000 两段利用线路两侧空地和宽浅河滩设置通车便道，K75+700~K80+650 段利用路线右侧原有道路设置通车便道，K90+000 之后封闭交通，局部困难路段（如 K88+600~K89+170 石峡路段）采用半幅通车半幅施工的方式。现施工便道均已恢复原貌。

水泥稳定砂砾混合料拌和场、沥青混合料拌和场、混凝土预制件场及施工驻地设在 K63+790 段的山前戈壁及宽浅河滩空地上，现已过多年，临时占地已恢复原貌，植被自然恢复良好。

路线从 K70-k88 范围内两侧分布着较多的天然野生古榆树，K81-K94 段位于天池景区内，主要植被为亚高山草甸和云杉林。依

据项目区旅游发展要求及公路服务功能确定，本工程利用老路路基宽度，基本沿老路中心布设，对老路局部线型进行优化。特殊困难地段路线平纵指标适当降低。在设计速度不大于 60km 的特殊地段采用卵形线、复合型、凸型等组合型曲线，施工过程中不砍伐古榆树，仅对路肩上约 50 棵古榆树进行保护。距路肩或距行车道较近，对行车安全有影响的树木通过安全设施进行保护，在路基外侧设置波形梁护栏、混凝土护栏或者缆索护栏。

本项目共修建中桥 1 座，小桥 6 座，涵洞 53 道。在沿线采用以下排水措施：（1）全线共设置了矩形盖板、三角形、碟形、宽浅型等几种形式的边沟。在地表植被生长良好的地段，采用碟形和三角形边沟，纵坡大于 5% 的路段采用干砌片石加固。（2）当路线靠近山体或地表横坡较大时，采用干砌或浆砌排水沟。在部分坡面上部汇水区设置截水沟，配合急流槽将坡面水汇集后集中排下坡面。

本次改建主要的水土流失防治工程有：

（1）本路线防护工程避免大填大挖，未乱砍伐树木。沿河防护采用浆砌卵石、浆砌片石和水泥混凝土，全线共设置沿河防护 7500m。

（2）岩石边坡采用 1:0.3~1:0.5 的挖方边坡，对路侧松动岩体进行清除，对易碎落岩石山体采用主动柔性防护网。全线设置主动防护网 1686m。

（3）对已有挡墙根据使用状况进行利用或加固后利用，对高

大挡墙进行墙面修饰。

(4) 本项目在 K80~K85 路段左侧坡面存在小型泥石流沟, 部分距路线较近, 在山顶设置截水沟将水汇集, 通过急流槽排至山下, 根据地形设置导流坝进行沉积, 水流通过涵洞排出。

## 2. 水环境影响调查

项目区所在地的地表水主要是沿本项目路段伴行的三工河, 改建前部分桥涵修建年代较久, 经过多年运营, 已不能适应运营需求, 沿线桥涵设置数量偏少, 泄洪能力差, 缺乏必要的导流、防护设施, 无完整的排水系统。本次工程在老路的基础上进行改建, 在沿线采用排水边沟、截水沟、急流槽等排水措施, 河道截弯取直, 沿河设置浆砌卵石、浆砌片石、石笼和水泥混凝土护坡堤岸, 加之配以人工辅助绿化等手段使天池景区三工河河谷形成天然河流景观和人造河流景观。

S111 线阜康~天池公路改建项目已完工运行多年, 正常运营未对沿线水环境产生不利的影响。

## 3、声环境影响调查

工程沿线所在地区, 从 2005 年起, 阜康市和天山天池管委会联手在天池和三工河谷实行了综合整治和生态移民工程, 开展以草定畜、生态移民、三工河谷提升改造等工程。将三工河谷农牧民、居民搬迁到西台子、拜斯胡木牧民定居点和市区, 对景区草场、河谷耕地进行植树造林。沿线原有集中居民已搬迁, 景区内少数居民主要从事旅游接待, 沿旅游线路开设家庭式农家乐和民族风情园。本次验收调查不对其进行噪声影响监测。

## 4. 固废环境影响调查

运营期该路主要为景区区间车、景区管理维护车辆，人员主要为旅游人员，沿线设有垃圾收集点，景区垃圾定期外运处置。

## 表六 环境管理检查

### 1. 环境保护机构设置及环境管理制度

S111 线阜康~天池公路改建项目施工期建设单位为新疆昆仑路港工程公司，设计单位为新疆公路规划勘察设计研究院。施工期设置 S111 线阜康~天池公路改建项目执行办，环境管理工作纳入主题工程管理体系，采取执行办主任为主要负责人的环境管理体系，执行办全面负责整个项目的工程环境管理组织、实施及管理工作，工程师具体负责实施。施工期总监办配备环境工程师 1 名，兼职 2 人。

运行管理单位为昌吉公路管理局，制定有《S111 线阜康-天池段公路改建项目运营期突发环境事件应急预案》。

### 2. 主要环保措施落实情况

该项目环境影响报告表所提出的环保措施及自治区环境保护局新环自函[2006]287 号文落实情况见表 6-1。

表 6-1 环评及批复意见落实情况

序号	环评批复意见	落实情况
1	本项目是通往景区的旅游公路，应加强沿线景观的保护，遵循最小程度的破坏，最大限度的恢复的原则，使公路建设对景观的负面影响降低到最小程度。精心设计、精心施工、将景观保护和利用贯穿整个公路设计和建设中	本项目将景观设计和生态建设落实在设计中，本工程的施工按照设计进行

S111 线阜康~天池公路改建项目竣工环境保护验收调查表

2	<p>充分调查公路沿线排水设施及洪水情况，设置足够的排水设施及桥梁，避免水土流失发生。</p> <p>K89-k94 高大挡墙段应从景观美化角度进行修饰、美化。</p> <p>K80-k85 路段左侧坡面存在 13 处小型泥石流沟，应从源头上予以解决，并结合本工程对遗留废渣进行清理、平整。</p>	<p>本项目增加了排水设施、桥梁及涵洞；对已有挡墙根据使用状况进行利用或加固后利用，对高大挡墙进行墙面修饰。部分距路线较近小型泥石流沟，在山顶设置截水沟将水汇集，通过急流槽排至山下，根据地形设置导流坝进行沉积，水流通过涵洞排出</p>
3	<p>合理布置施工场地、施工道路、尽可能与原有道路的设施想结合，严格控制施工范围，在施工完毕后应及时平整、回填、覆土，并采取指标恢复措施，减少施工占地的影响</p>	<p>验收调查期间，施工期已结束，施工迹地已恢复</p>
4	<p>K70-k80 段有居民区段应合理安排施工，避免大风、大雨天气下实施土方作业；避免在夜间施工；施工期应适时、适量洒水降尘。减少对居民生产生活的影</p>	<p>验收调查期间，施工期已结束，沿线集中居民已搬迁，景区内少数居民主要从事旅游接待，沿线路开设家庭式农家乐和民族风情园</p>
5	<p>做好沿线水环境保护工作，公路施工时严禁将废弃物及粉状材料堆放在沿线河流附近；施工机械清洗，维修等含油废水应设置集水池进行处置；桥梁施工时，挖出的淤泥等废弃物应妥善处置。废水、废弃物等均不得排入三工河</p>	<p>验收调查期间，施工期已结束，施工迹地已恢复</p>
6	<p>施工垃圾、生活垃圾等废弃物不得堆放在河流附近，应在当地环保部门指定地点进行处置</p>	<p>验收调查期间，施工期已结束，未见有施工遗留垃圾</p>
7	<p>沿线卫生院、村镇等敏感段设置醒目的标牌，确保行人和车辆安全。做好危险品运输事故预案，一旦发生事故，应立即启动应急预案并上报我局</p>	<p>沿线设置有各类安全警示标牌，新疆昌吉公路管理局制定有《S111 线阜康-天池段公路改建项目运营期突发环境事件应急预案》</p>

## 表七 验收调查结论及建议

### 1、调查主要结论

#### (1) 生态环境影响调查结论

本项目路线基本上沿原有路线行进，利用现有路基。新增永久占地面积为 15.8hm<sup>2</sup>，临时占地为 12hm<sup>2</sup>。本项目设有砾类土料场、砂、砾石料场共 1 处；片、块石料场 1 处；碎石料场 1 处；粘土料场 2 处，均为商品料场，无自采料场。项目执行办和监理驻地租用当地民房，施工结束后恢复原用途。施工便道均已恢复原貌。

水泥稳定砂砾混合料拌和场、沥青混合料拌和场、混凝土预制件场及施工驻地设在 K63+790 段的山前戈壁及宽浅河滩空地上，现已恢复原貌，植被自然恢复良好。施工过程中不砍伐古榆树，注重对公路沿线林木的保护。落实了报告表及批复提出的水土流失防治措施。

#### (2) 水环境影响调查结论

工程沿线采用排水边沟、截水沟、急流槽等排水措施，河道截弯取直，沿河设置浆砌卵石、浆砌片石、石笼和水泥混凝土护坡堤岸。正常运营期间未对沿线水环境产生不利的影晌。

#### (3) 声环境影响调查监测结论

沿线原有集中居民已搬迁，景区内少数居民主要从事旅游接待，本次验收调查不对其进行噪声影响监测。

#### (4) 固废环境影响调查结论

运营期该路主要为景区区间车、景区管理维护车辆，人员主要为旅游人员，沿线设有垃圾收集点，景区垃圾定期外运处置。

### (5) 环境保护管理调查结论

项目施工期采取执行办主任为主要负责人的环境管理体系。运行管理单位为昌吉公路管理局，制定有《S111 线阜康-天池段公路改建项目运营期突发环境事件应急预案》。

### 2、建议

加强公路的维护管理及沿线生态环境保护，防止水土流失，保障区域生态安全。

**附 件：**

附件 1：环境保护“三同时”验收登记表；

附件 2：《关于 S111 线阜康~天池段公路改建项目环境影响报告表的批复》；

附件 3：工程线路走向示意图。



## 新疆维吾尔自治区环境保护局

新环自函[2006]324号

### 关于 S111 线阜康—天池段公路改建项目 环境影响报告表的批复

昌吉州交通局：

你们报来的《关于对〈S111 线阜康—天池段公路改建工程〉环境影响报告表进行评审的请示》（昌州交字[2006]138 号）收悉。经研究，并依据昌吉州环保局的初审意见及自治区环境工程评估中心的技术评估报告，现批复如下：

一、旅游公路 S111 线是通往天池景区的唯一道路，从区域环境保护考虑，同意你们按现定的建设方案对阜康—天池段公路进行改建。拟改建道路起点 K66+850 位于吐乌大高等级公路天池立交以南 4.7 公里，终点 K94+100 距天池约 1 公里，改建线路 27.25 公里，按二级标准进行改建。

二、项目开工建设前应根据自治区环境工程评估中心《关于〈S111 线阜康—天池段公路改建工程环境影响报告表〉的技术评估报告》（新环评估[2006]111 号）及昌吉州环保局《关于〈S111 线阜康—天池段公路改建项目环境影响报告表〉的审查意见》（昌州环函[2006]75 号）的要求修改、完善报告表。并报我局和昌吉州环保局备案。

三、项目实施及运营应严格按报告表提出的要求予以落实，并重点做好以下环境保护工作：

（一）本项目是通往景区的旅游公路，应加强沿线景观的保护，遵循最小程度地破坏，最大限度的恢复的原则，使公路建设对景观的负面影响降低到最小程度。精心设计、精心施工，将景观保护和利用贯穿整个公路设计和建设中。

（二）下一步设计中应注重以下工作：

1、充分调查公路沿线排水设施及洪水情况，设置足够的排水设施及桥涵，避免水土流失发生。

2、K89—K94 高大挡墙段应从景观美化角度进行修饰、美化。

3、K80—K85 路段左侧坡面存在 13 处小型泥石流沟，应从源头上予以解决，并结合本次工程对遗留废渣进行清理、平整。

（三）合理布置施工场地、施工道路，尽可能与原有道路的设施相结合，严格控制施工范围，在施工完毕后应及时平整、回填、覆土，并采取指标恢复措施，减少施工占地的影响。

（四）K70—K80 段有居民区段应合理安排施工，避免大风、大雨天气下实施土方作业；避免在夜间施工；施工期应适时、适量洒水降尘。减少对居民生产生活的影响。

（五）做好沿线水环境保护工作。公路施工时严禁将废弃物及粉状材料堆放在沿线河流附近；施工机械清洗、维修等含油废水应设置集水池进行处置；桥梁施工时，挖出的淤泥等废弃物应妥善处置。废水、废弃物等均不得排入三工河。

（六）施工垃圾、生活垃圾等废弃物不得堆放在河流附近，应在当地环保部门制定地点进行处置。

(七) 沿线卫生院、村镇等敏感段设置醒目的标牌, 确保行人和车辆安全。

(八) 做好危险品运输事故预案, 一旦发生事故, 应立即启动应急预案并上报我局。

四、将环保措施纳入工程招投标文件和合同中, 与施工单位签订环境保护责任书, 明确环境保护职责, 施工期应及时向当地环境保护主管部门报告环境保护“三同时”执行情况。

五、严格执行环境保护设施与主体工程同时设计、同时施工、同时投产使用的环境保护“三同时”制度。工程竣工后应按规定向我局申请建设项目竣工环境保护验收, 合格后方可正式投入使用。

六、请昌吉州环保局负责组织该项目的日常环境监督管理工作。

二〇〇六年七月十日



主题词: 环保 建设项目 公路 报告表批复

抄送: 昌吉州环保局、自治区环境监察总队、新疆环境保护技术咨询中心。

新疆维吾尔自治区环境保护局

2006年7月10日印发