

31 省道延伸线诸暨市金村至金沙段公路改建 工程环境保护设施竣工验收现场检查意见

根据《建设项目环境保护管理条例》和《建设项目竣工环境保护验收暂行办法》的规定，2018 年 6 月 25 日，诸暨市交通投资集团有限公司成立了自行验收工作组（名单详见附件），召开了 31 省道延伸线诸暨市金村至金沙段公路改建工程环境保护设施竣工验收会，参加会议的单位有：诸暨市交通投资集团有限公司（建设单位）、浙江恒立交通工程有限公司（第一合同段施工单位）、浙江八达交通建设有限公司（第二合同段施工单位）、中天路桥有限公司（第三合同段施工单位）、浙江大地路桥建设工程有限公司（第四合同段施工单位）、浙江省环境工程有限公司（验收调查单位、环境监理单位）、浙江省环境保护科学设计研究院（环评单位）等。与会代表进行了现场检查，经认真讨论，形成意见如下：

一、工程建设基本情况：

（一）建设地点、规模、主要建设内容

路线起点位于诸暨陶朱街道金村，与 31 省道 K60+500 诸暨环线段相交，在 K1+668、K2+776 及 K2+819 以通道桥形式分别下穿电气化浙赣铁路、杭金衢高速公路及大唐镇华海路（浙赣铁路已经预留 $2 \times 30\text{m}$ 通道桥），在 K2+900 华海企业附近与规划中的大唐镇环线相接，适当调整大唐环线规划线型，避开沿山村减少拆迁数量，经过麻园头顶、后大村、戚家市村，在上王村与上王水库之间穿过，于 K8+800 处与杭金线相交，再经过骆家村、金山村、石柱下村、大文山脚村，在 K9+900 处设隧道穿过山头到后山芝村跨五泄江在避水岭脚与老公路相交，然后依据乡镇规划沿老路截弯取直到金沙村，设金沙岭隧道（全长 390m，诸暨境内长度 176m）与富阳境内相接，在 K20+950 与平阳～上和公路相交（通往浦江），在 K28+200 与小溪口～仁村公路相交（通往桐庐），路线全长 29.43km。

本工程属改建工程，起点～K11+400 为新建路段，K11+400～终点线路

基本沿合环线老路走向布设。

本项目 K0+000 ~K16+000 按一级公路标准进行修建,设计时速全线 80km/h ; K16+000~K29+430 按二级公路标准进行修建,设计时速全线 60km/h。

(二) 建设过程及环保审批情况

2009 年 6 月 22 日项目建议书经省发改委(浙发改函[2009]182 号)批准。2010 年 2 月 5 日工程可行性研究报告经省发改委(浙发改函[2010]36 号)批准,2010 年 8 月 31 日初步设计经省发改委(浙发改设计[2010]96 号)批准,2010 年 12 月 17 日施工图设计经省交通运输厅(浙交复[2010]166 号)批准。2012 年 9 月 6 日建设用地经国土资源部(国土资函[2012]807 号)批准。2013 年 5 月 27 日施工许可经省交通运输厅批准。

2009 年 11 月,浙江省环境保护科学设计研究院编制完成了《31 省道延伸线诸暨市金村至金沙段公路改建工程环境影响报告书》,2009 年 12 月浙江省环境保护局以浙环建[2009]146 号文对项目环评进行了批复。

本工程于 2011 年 4 月开工建设。

二、工程变动情况

工程变更情况见表 1、表 2,对照《关于印发环评管理中部分行业建设项目重大变动清单的通知》(环办【2015】52 号)中相关要求,本项目变更不属于重大变更。

表 1 工程变更情况

表 1 主体设计变化情况

线路	环评及批复	实际建设（现状）	变化对比
工 程 选 线	路线起点位于诸暨陶朱街道金村，与 31 省道 K60+500 诸暨环线段相交，在 K1+668、K2+776 及 K2+819 以通道桥形式分别下穿电气化浙赣铁路、杭金衢高速公路及大唐镇华海路（浙赣铁路已经预留 2×30m 通道桥），在 K2+900 华海企业附近与规划中的大唐镇环线相接，适当调整大唐环线规划线型，避开沿山村减少拆迁数量，经过麻园头顶、后大村、戚家市村，在上王村与上王水库之间穿过，于 K8+800 处与杭金线相交，再经过骆家村、金山村、石柱下村、大文山脚村，在 K9+900 处设隧道穿过山头到后山芝村跨五泄江在避水岭脚与老公路相交，然后依据乡镇规划沿老路截弯取直到金沙村，设金沙岭隧道（全长 390m，诸暨境内长度 176m）与富阳境内相接，在 K20+950 与平阳～上和公路相交（通往浦江），在 K28+200 与小溪口～仁村公路相交（通往桐庐），路线全长 29.43km。本工程属改建工程，起点~K11+400 为新建路段，K11+400~终点线路基本沿合环线老路走向布设。 本项目 K0+000 ~K16+000 按一级公路标准进行修建，设计时速全线 80km/h；K16+000~K29+430 按二级公路标准进行修建，设计时速全线 60km/h。	路线起点位于诸暨陶朱街道金村，与 31 省道 K60+500 诸暨环线段相交，在 K1+668、K2+776 及 K2+819 以通道桥形式分别下穿电气化浙赣铁路、杭金衢高速公路及大唐镇华海路（浙赣铁路已经预留 2×30m 通道桥），在 K2+900 华海企业附近与规划中的大唐镇环线相接，适当调整大唐环线规划线型，避开沿山村减少拆迁数量，经过麻园头顶、后大村、戚家市村，在上王村与上王水库之间穿过，于 K8+800 处与杭金线相交，再经过骆家村、金山村、石柱下村、大文山脚村，在 K9+900 处设隧道穿过山头到后山芝村跨五泄江在避水岭脚与老公路相交，然后依据乡镇规划沿老路截弯取直到金沙村，设金沙岭隧道（全长 390m，诸暨境内长度 176m）与富阳境内相接，在 K20+950 与平阳～上和公路相交（通往浦江），在 K28+200 与小溪口～仁村公路相交（通往桐庐），路线全长 29.43km。本工程属改建工程，起点~K11+400 为新建路段，K11+400~终点线路基本沿合环线老路走向布设。 本项目 K0+000 ~K16+000 按一级公路标准进行修建，设计时速全线 80km/h；K16+000~K29+430 按二级公路标准进行修建，设计时速全线 60km/h。	①实际线路对比原环评线路基本一致。 ②起点、终点桩号一致。

表 2 桥梁变化情况

序号	环评桥梁内容					实际桥梁建设				
	中心桩号	河名或地名	桥梁全长	桥宽	结构形式	中心桩号	河名或地名	桥梁全长	桥宽	结构形式
			(m)	(m)	上部结构			(m)	(m)	上部结构
1	AK0+530	金村	340	2×23	现浇+预制梁板	AK0+530	金村	415	2×23	现浇+预制梁板
2	AK8+308	戚家市	13	2×23	预应力砼空心板梁	AK8+308	戚家市	65	2×23	预应力砼空心板梁
3	AK11+150	翁家	80	2×11.5	预应力砼空心板梁	AK11+150	翁家	127	2×12	预应力砼空心板梁
4	AK15+300	横头店	8	2×11.5	钢筋砼预制板梁	AK15+300	横头店	8	2×11.5	钢筋砼预制板梁
5	AK17+645	中坑	210	12	预应力砼空心板梁	AK21+375	石岭头	80	12	预应力砼空心板梁
6	AK23+012	三门头	80	12	预应力砼空心板梁	AK22+106	三门头	80	12	预应力砼空心板梁
7	AK25+579	南山庙	80	12	预应力砼空心板梁	AK22+848	南山庙	80	12	预应力砼空心板梁
8	AK27+010	塔脚畈	39	12	预应力砼空心板梁	AK24+389	塔脚畈	39	12	预应力砼空心板梁
9	AK27+118	塔脚畈	39	12	预应力砼空心板梁	AK25+580	塔脚畈	39	12	预应力砼空心板梁
10	AK27+452	潘家坞口	40	12	预应力砼空心板梁	AK27+380	潘家坞口	40	12	预应力砼空心板梁
11	AK27+835	潘家坞口	60	12	预应力砼空心板梁	AK27+750	潘家坞口	60	12	预应力砼空心板梁
12	AK28+292	高畈岭脚	40	12	预应力砼空心板梁	AK28+196	高畈岭脚	40	12	预应力砼空心板梁
合 计			1029					1073		
变化对比		① 实际桥梁建设桩号与环评时有一定出入。 ② 中坑大桥未建设，调整为跨小溪流的空心混凝土板桥，桥宽 12m								

三、环境保护设施落实情况

31 省道延伸线诸暨市金村至金沙段公路改建工程根据“环评文件”和“环评批复”要求配套建设了相应的环保设施：

1、废水

工程沿线两侧均设置路面径流收集系统。沿线桥梁均设置了桥面径流收集系统，金村大桥设置了桥面径流收集系统和事故应急收集系统，中坑大桥实际没有建设。

2、噪声

工程采用了沥青混凝土路面，工程全线进行植树绿化。敏感点采用自行安装隔声窗的模式操作，并预留自行安装隔声窗的专项经费。设置限速和禁鸣标志。

3、风险防范措施

工程全线路基路侧和中央分隔带设置半刚性的波形梁护栏，浦阳江大桥等跨河桥梁及互通桥梁均采取砼护栏。在金村大桥建设了桥面径流收集系统和事故应急池，应急池容积为 $9\text{m} \times 4\text{m} \times 4\text{m}$ ，约 144m^3 。

4、其他措施

建设单位编制了《31 省道延伸线诸暨市金村至金沙段公路改建工程突发环境事件应急预案》，并已在诸暨市环境保护局进行了备案。

四、验收调查结果

根据浙江省环境工程有限公司的项目竣工《环境保护验收调查报告》：

1、废气

公路项目对周边环境空气的污染主要为汽车尾气中的 NO_2 、 CO ，项目沿线扩散条件和植被情况较好，汽车排放尾气经扩散和植被吸收后对沿线环境空气影响不大。

2、噪声

①敏感点：

开元小区第一排 13 层执行《声环境质量标准》（GB3096-2008）中 4a 类标准，其夜间噪声值略超标，为 56.8dB。金沙村 35m 外第一排执行《声环境质量标准》（GB3096-2008）中 2 类标准，其夜间噪声值略超标，为 52.4dB。超标噪声值都在 3dB 以内。其他环境敏感点噪声均能满足相应的噪声执行标准。

②24 小时连续监测：

金村 2017 年 10 月 10 日~10 月 11 日昼间监测时段噪声值能满足《声环境质量标准》（GB3096-2008）中 4a 类标准；夜间监测时段部分噪声值超标，超标范围在 3dB 以内。

从 24 小时噪声值随车流量变化情况看：噪声值与车流量基本呈正相关。即：噪声值随车流量的增大而升高。

③衰减断面：

昼间距路红线 60 米处可满足 2 类噪声标准限值（60dB），夜间距路红线 60 米以外噪声值略有超标。

根据监测结果分析，昼、夜间监测值均根据距路红线距离的加长而形成逐级衰减的趋势。

3、水环境调查结论

本工程对水体产生影响主要为路面和桥面的雨水形成地表径流污染水体。桥梁已安装了防撞护栏，增强桥梁防撞护栏等级，避免车辆相撞落入水中。

金村大桥建设了桥面径流收集系统和事故应急池，应急池容积为 $9\text{m} \times 4\text{m} \times 4\text{m}$ ，约 144m^3 。

4、生态环境调查结论

本工程建设对植被的主要影响为取料场、混凝土拌合站、施工营地、预制场等公路占地引起的植被损失，经调查，工程施工期较好控制了生态破坏，施工结束后对临时占地、边坡及道路沿线进行了绿化，

公路建设对区域植被数量和区域自然生态环境影响较小。

五、验收结论

经现场检查，31 省道延伸线诸暨市金村至金沙段公路改建工程基本落实了环评报告及批复的有关要求，在设计、施工和运行阶段均采取了相应措施，验收工作组同意通过建设项目竣工环保验收。

六、后续要求

（一）验收调查单位

1、根据《建设项目竣工环境保护验收技术规范 公路》进一步完善报告内容。更新编制依据，核实调查范围，细化敏感目标、工程建设的变更情况。

2、进一步细化环评报告书的环保措施及批复要求的落实情况。分析事故应急池建设情况及容量符合性分析。

3、核实车流量数据，补充监测点位的代表性分析，核实声环境监测数据的有效性和合理性，补充已监测敏感点的达标符合性分析，并根据断面衰减监测结论分析未监测敏感点的达标符合性分析。细化 24 小时连续监测结论；明确工程弃渣量及弃渣场的修复情况，补充水土保持的备案情况。补充环境空气的监测分析。

4、进一步充实附图、附件，细化环境监测点位图及距离。

（二）建设单位

1、按照环评报告相关要求细化环境风险突发事故应急措施，进一步完善事故应急池排水、应急设施切换系统、管理措施及操作流程，防止突发事故造成对环境的污染。

2、进一步按照环评要求落实敏感点的隔声降噪措施；预留噪声治理专项资金，根据后期车流量变化情况，定期开展跟踪监测，根据监测结果进一步落实噪声治理措施。

验收工作组

2018 年 6 月 25 日