

G575 线至巴里坤县机场公路

建设项目环境影响报告书

建设单位：巴里坤哈萨克自治县交通运输局

评价单位：新疆辰光启航环保技术有限公司

编制日期：2025 年 2 月

道路起点（G575 线）

道路沿线现状

防洪渠

墓葬群中间牧道

大下湖和大河湖高压线

路线终点（机场市政道路）

现场踏勘图

目录

1 概况	1
1.1 项目背景及特点	1
1.2 环境影响评价工作过程	2
1.3 分析判定相关情况	1
1.4 关注的主要环境问题	16
1.5 环境影响评价的主要结论	16
2 总则	18
2.1 评价目的及原则	18
2.2 编制依据	19
2.3 环境影响识别与评价因子筛选	24
2.4 环境功能区划	25
2.5 评价标准	26
2.6 评价工作等级和评价范围	28
2.7 环境保护目标	30
2.8 评价内容与工作重点	31
2.9 评价时段及评价方法	31
3 建设项目工程分析	32
3.1 建设项目概况	32
3.2 线路比选	49
3.3 工程分析	55
4 环境现状调查与评价	71
4.1 自然环境概况	71
4.2 生态现状调查与评价	78
4.3 环境质量现状调查与评价	78
5 环境影响预测与评价	95
5.1 生态影响预测与评价	95
5.2 声环境影响预测与评价	107
5.3 地表水环境影响预测与评价	119

5.4 大气环境影响预测与评价	124
5.5 固体废物环境影响预测与评价	129
5.6 环境风险评价	130
6 环境保护措施及其可行性论证	135
6.1 生态保护措施	135
6.2 声环境保护措施	141
6.3 水环境保护措施	143
6.4 环境空气保护措施	144
6.5 固体废弃物环境保护措施	146
7 环境影响经济损益分析	148
7.1 经济效益分析	148
7.2 社会效益分析	148
7.3 环境影响经济损益分析	150
7.4 环保投资估算	151
8 环境管理与监测计划	153
8.1 环境保护管理计划	153
8.2 环境监测计划	156
8.3 环境监理计划	157
8.4 三同时验收	160
9 环境影响评价结论	162
9.1 建设项目工程概况	162
9.2 选址选线比选结果	162
9.3 区域环境质量现状调查与评价	162
9.4 主要环境影响与保护措施	163
9.5 环境管理与监测计划	165
9.6 政策符合性结论	166
9.7 公众参与调查及结果	166
9.8 综合评价结论	166

附件：

附件 1：环评委托书

附件 2：项目建议书批复

附件 3：可研批复

附件 4：用地预审与选址意见书

附件 5：监测报告

1 概况

1.1 项目背景及特点

巴里坤哈萨克自治县，是新疆维吾尔自治区东北部的一个边境县，隶属新疆维吾尔自治区哈密市，地处新疆东北部，东邻伊吾县，南接伊州区，西毗木垒哈萨克自治县，北与蒙古国接壤，位于天山山脉东段与东准噶尔断块山系之间的草原上，行政区域面积 36901 平方千米，县境东西长 276.4 公里，南北宽 180.6 公里。县城西距新疆维吾尔自治区首府乌鲁木齐 595 公里，东南离伊州区 131 公里。

巴里坤民用机场为国内支线机场，主要服务于巴里坤哈萨克自治县及周边地区的旅游、公务、商务活动，兼顾通用航空使用。巴里坤民用机场本期工程设计目标年为 2030 年，按满足年旅客吞吐量 30 万人次、货邮吞吐量 700 吨规划建设、飞机起降 3008 架次规划建设。近期规划目标年为 2035 年，按满足年旅客吞吐量 40 万人次、年货邮吞吐量 940 吨、年飞机起降 4010 架次规划。远期规划目标年为 2050 年，预测年旅客吞吐量 80 万人次、年货邮吞吐量 1850 吨、年飞机起降 8020 架次。

目前巴里坤县交通出行主要依靠公路运输，目前境内有 G7 京新高速、G575 老巴公路、G335 线、G331 线等，随着巴里坤县公路交通路网的逐渐完备，加之巴里坤大河机场的建设，公路、航空、铁路的三位一体综合交通网络已然形成伴随着巴里坤民用机场和本项目的实施，将彻底改变该地区的出行方式和运输条件。

现状机场场址区域与 G575 线无法建立有效连接，无法实现 G575 至巴里坤机场的快速通达功能，本项目的建设能满足机场对外交通及机场正常运营所需的交通基础设施需求；是改善对外交通条件，推动当地优势资源开发，促进当地旅游业和经济社会发展的需要；是维护区域稳定，提供应急救援能力的保障。因此，项目的实施是必要和迫切的。

2024 年 11 月，宁夏公路勘察设计院有限责任公司编制完成了《G575 线至巴里坤县机场公路建设项目工程可行性研究报告》，2025 年 1 月中科博通工程设计建设有限公司编制完成了《G575 线至巴里坤县机场公路建设项目两阶段施工图设计》；根据本项目可研、施工图设计等相关资料，本项目路线全长 3.120km，

新建涵洞 12 道，汽车天桥 1 处、农机通道 1 道，平面交叉 1 处、管线交叉 4 处，配套建设其相关附属设施。

1.2 环境影响评价工作过程

巴里坤哈萨克自治县交通运输局于 2025 年 1 月 13 日委托新疆辰光启航环保技术有限公司承担本项目环境影响评价工作。本项目为一级公路建设项目，全线位于巴里坤哈萨克自治县大河镇，根据新疆维吾尔自治区水利厅《关于印发新疆维吾尔自治区水土流失重点预防区和重点治理区复核划分成果的通知》（新水水保〔2019〕4 号），项目全线位于“II2 天山北坡诸小河流域重点治理区”。根据《建设项目环境影响评价分类管理名录（2021 年版）》本项目属于五十二、交通运输业、管道运输业--130 等级公路（不含维护；不含生命救援、应急保通工程以及国防交通保障项目；不含改扩建四级公路），新建涉及环境敏感区的二级及以上等级公路需编制环境影响报告书。

根据《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》《环境影响评价技术导则 总纲》本次环境影响评价工作分为三个阶段，即初步工程分析和工作方案阶段，环境质量现状调查、工程分析和预测评价阶段，环保措施论证和环境影响评价文件编制阶段，环境影响评价工作程序示意图，见图 1.2-1。

接受委托后，环评单位成立了项目组，在认真研读工程可行性研究成果及相关设计资料的基础上，走访了哈密市及巴里坤县人民政府、生态环境局等部门，搜集了本项目沿线的自然、生态等相关资料，并于 2025 年 1 月对本项目沿线进行了详细调研和实地踏勘；在总结现场踏勘及环境质量现状监测成果的基础上，项目组对本项目沿线生态、声环境和大气环境质量现状进行了评价，并采用资料分析、类比调查和模型预测等方法，对本项目施工及运营期的环境影响进行了预测和分析，在此基础上，提出了针对性的环境保护措施，给出了建设项目的环境影响可行性结论。在工作过程中，项目组得到了哈密市及巴里坤县政府及其生态环境主管部门、本项目工可、初设等编制单位和有关个人的大力支持，在此深表谢意。

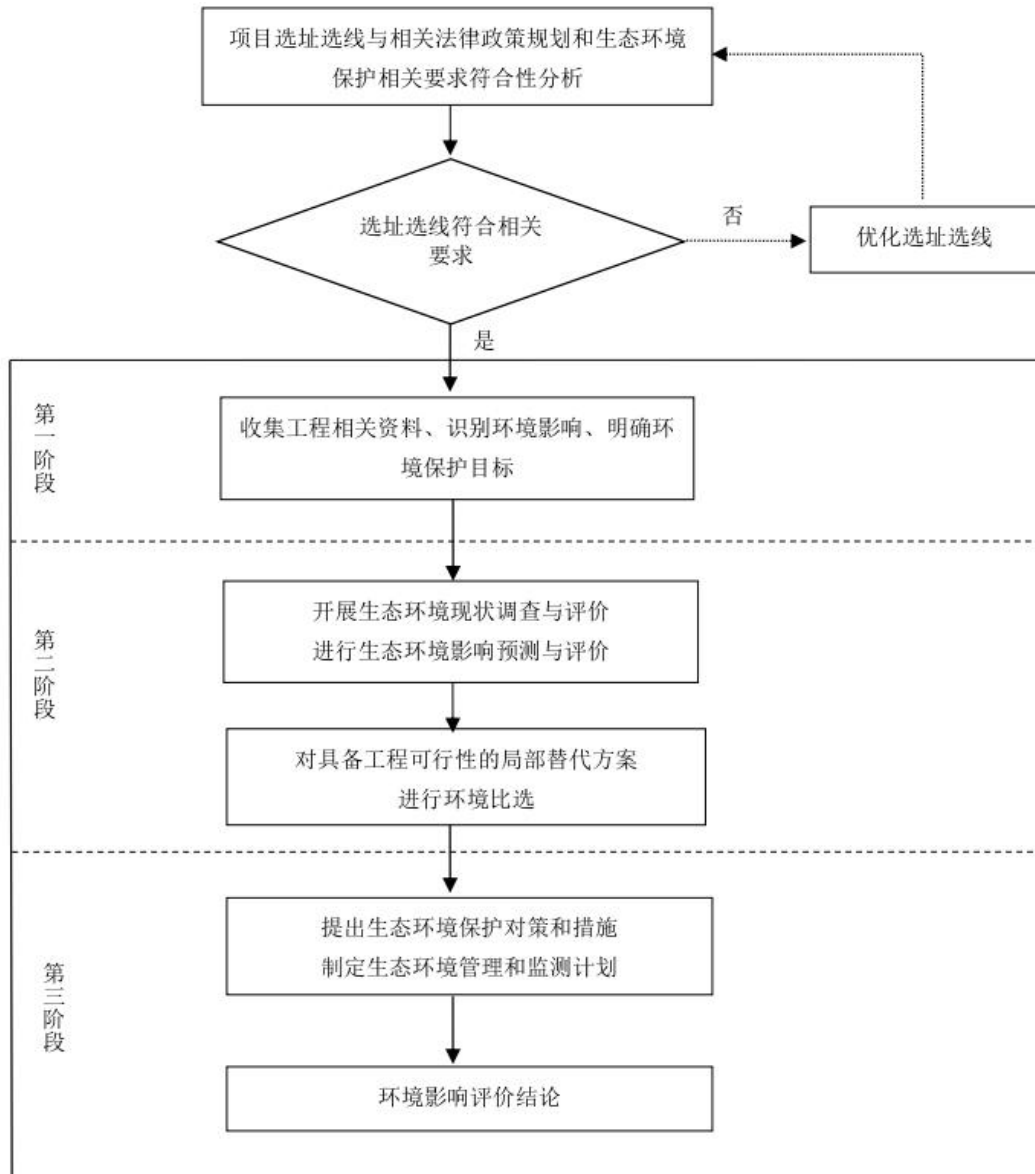


图 1.2-1 环境影响评价工作程序示意图

1.3 分析判定相关情况

1.3.1 产业政策符合性分析

本项目属于“公路旅客运输”项目，根据《产业结构调整指导目录（2024 年本）》（国家发展和改革委员会令 第 7 号），属于第一类鼓励类中“二十四公路及道路运输，1.公路交通网络建设：国家高速公路网项目建设，国省干线改造升级，汽车客货运站、城市公交站，城市公共交通”，项目建设符合国家产业政策。

本项目不属于自然资源部、国家发展和改革委员会发布的《限制用地项目目

录（2012 年本）》和《禁止用地项目目录（2012 年本）》（国土资发〔2012〕98 号）之列；工程作为“公路旅客运输”类已纳入《西部地区鼓励类产业目录（2020 年本）》（发改委 2021 年第 40 号令）中“鼓励类”建设项目，符合国家及地方产业政策的要求。

2024 年 12 月 3 日，取得巴里坤哈萨克自治县发展和改革委员会《关于 G575 线至巴里坤县机场公路建设项目建议书的批复》（巴发改基础〔2024〕134 号），项目代码：2412-650521-18-01-785233。2025 年 2 月 20 日，取得巴里坤哈萨克自治县发展改革委《关于 G575 线至巴里坤县机场公路建设项目可行性研究报告的批复》（巴发改字〔2025〕30 号）。因此，项目建设也符合地方产业政策。

1.3.2 相关规划的符合性分析

1.3.2.1 与《新疆维吾尔自治区“十四五”交通运输发展规划》符合性分析

《新疆维吾尔自治区“十四五”交通运输发展规划》中提出：“加快提升高速公路、铁路干线、运输机场等快速交通方式覆盖率。到 2025 年，全区铁路总运营里程突破 9500 公里，五年新增 2100 公里以上，铁路复线率和电气化率明显提升，兰新高铁实现达速；全区高速（一级）公路里程达到 1 万公里，五年建设公里以上，基本实现高速（一级）公路“县县通”，重点区域城镇和具备条件的重要景区高速（一级）公路基本覆盖，全疆干线公路成环成网，实现跨越式发展；全区民用运输机场达到 37 个，A 类通用机场达到 20 个，形成“东西成扇、疆内成网”格局。”

规划建设的巴里坤民用机场位于巴里坤哈萨克自治县大河镇新区北侧约 1.3 公里处，机场场址地处哈密盆地北部的天山南坡洪积倾斜平原区域。目前，机场场址区域与 G575 线无法建立有效连接，无法实现 G575 至巴里坤机场的快速通达功能，本项目为 G575 线与机场市政道路的连接线，是机场对外交通及正常运营的需要，项目建设整体符合《新疆维吾尔自治区“十四五”交通运输发展规划》中相关要求。

1.3.2.2 与《新疆维吾尔自治区“十四五”综合交通规划环境影响报告书》及其审查意见的符合性分析

根据《新疆维吾尔自治区“十四五”综合交通规划环境影响报告书》（新环评函〔2022〕76 号）审查意见，审查意见提出：

一、《新疆维吾尔自治区“十四五”综合交通规划》涵盖了公路、铁路、机场、管道及邮政运输等，规划范围为新疆维吾尔自治区行政区划范围，规划期限为2021年-2025年。规划目标：到2025年，规划铁路项目23项，新增运营里程6107千米，总运营里程15012千米，其中复线铁路由2772千米增加至5825千米，电气化铁路由3861千米增加至11952千米。规划新建、改建国道74条，总里程为15.57万千米，其中高速公路总里程11682.44千米，普通国省干线公路网3940.973千米，农村公路总里程4万千米。规划民用运输机场达到30个，A类通用机场达到20个，形成“东西成衫，疆内成网”的格局。新建2条天然气干线管道，9条天然气支线管道，天然气干线管道总里程达到10047千米。

三、对规划优化调整和实施过程中的意见

（一）坚持生态优先、绿色发展。根据区域发展战略和主体功能定位，坚持生态保护优先，从顶层设计和、控制着手，防范环境污染和生态破坏。针对规划涉及区域较为突出的生态环境问题，进一步完善生态环境目标和“三线一单”管控要求。统筹考虑环境敏感区、生态脆弱区、重要物种生境的分布等情况，切实落实各项生态环境保护要求，协同推进生态环境高水平保护和经济高质量发展。

（二）严格保护生态空间，优化规划布局。主动对接国家、自治区国土空间规划，加强与“三线一单”分区管控等有关要求的衔接，确保符合相关管控和保护要求，实现综合交通与生态环境保护、人居环境安全相协调。进一步优化运输通道和枢纽空间布局，坚持“绕避”优先原则，严格按照自然保护地、饮用水源保护区等管控要求进行交通开发建设活动。

（三）合理确定开发时序和规模，强化环境管理。优化调整规划开发时序和规模时，应充分考虑对生态环境的累积影响和长期影响。总结凝练综合交通规划开发过程中的主要经验与教训，加强对在建和已建项目事中事后监管，及时整治开发过程产生的环境问题。

（四）建立健全长期稳定的环境监测体系。根据规划实施状况、环境保护目标的分布等，建立和完善生态、大气、声环境等环境要素监控体系。根据监测结果并结合环境影响适时优化、调整规划。

（五）加强开发过程的环境风险防控。强化风险防控意识，坚持事前防范和事中监管，按照“属地为主、分级响应、区域联动”原则，建立完善各区域环境管理制度、环境风险防控和应急管理体系，健全突发环境事故预警和应急管理机

制，制定细化环境风险防控方案和措施，落实主体责任，明晰防控流程，确保环境风险可控。

规划建设的巴里坤民用机场位于巴里坤哈萨克自治县大河镇新区北侧约 1.3 公里处，机场场址地处哈密盆地北部的天山南坡洪积倾斜平原区域。目前，机场场址区域与 G575 线无法建立有效连接，无法实现 G575 至巴里坤机场的快速通达功能，本项目为 G575 线与机场市政道路的连接线，是机场对外交通及正常运营的需要。项目在建设过程中严格按照《新疆维吾尔自治区生态环境分区管控动态更新成果》（新环环评发〔2024〕157 号）、《哈密市生态环境分区管控动态更新成果》中相关要求执行，项目占地不涉及生态保护红线，施工过程严格落实生态环境保护措施，尽量减少施工期间环境影响，运营期间加强风险管控，与交通部门建立风险管控体系。综上所述，项目建设符合《新疆维吾尔自治区“十四五”综合交通规划环境影响报告书》及其审查意见的相关要求。

1.3.2.3 与《哈密市“十四五”综合交通运输发展规划》符合性分析

《哈密市“十四五”综合交通运输发展规划》中提出：

到 2025 年，三大运输通道逐步完善，全市铁路通车里程将突破 2000 公里；全市公路总里程达到 11200 公里（不含兵团），国家高速公路网、普通国道网基本贯通，高速公路里程达到 1000 公里以上，全面实现高速公路“县县通”目标，普通国省道技术等级明显提升，二级及以上干线公路占比达到 30%左右，实现全市现有 A 级景区全部通等级公路，自然村（组）通硬化路的比例达到 100%；巴里坤支线机场建成，航空运输网络更加完善；哈密市基本建成“一主两辅”的综合客运枢纽、“一中心三基地”物流枢纽布局；形成以伊州区为中心、巴里坤县、伊吾县 1 小时经济圈。

客运服务质量显著提高。基本实现基本公共服务均等化，城际客运更加高效，城乡客运一体化、农村客运更加便捷；共享交通等新业态、新模式得到长足发展。

物流运输更加高效。运输结构更加优化，物流运输成本不断下降；多式联运、甩挂运输、无车承运、冷链运输等先进运输方式得到有效推广，基本实现“无缝衔接”；物流分拨网络和城市配送网络更加健全，农村快递网点基本覆盖乡镇。

交通新业态新模式得以长足发展。交通与互联网深度融合，互联网+便捷交通，满足群众高品质、差异化出行需求；互联网+高效物流，优化物流组织方式，创新企业经营模式，提高资源配置有效性，社会物流效率全面提升。

本项目为 G575 线与机场市政道路的连接线，是机场对外交通及正常运营的需要，项目建设整体符合《哈密市“十四五”交通发展规划》中相关要求。

1.3.2.4 与《哈密市国土空间总体规划（2021—2035 年）》符合性分析

《哈密市国土空间总体规划（2021—2035 年）》中提出：综合交通发展目标：落实国家级战略交通通道的建设，奠定哈密作为自治区交通枢纽城市地位。完善“连霍通道”（丝绸之路中通道），推进乌哈第二铁路（哈密至木垒铁路）建设，深入对接国家“一带一路”发展战略；重点建设“西北出海运输通道”（丝绸之路北通道），发挥京新高速 G7 功能，持续推进将军庙至淖毛湖普通铁路，开通巴里坤至乌鲁木齐航线以及巴里坤至北京（包头）航线，推进 G335 改扩建，强化与华北、东北联系，形成东疆地区最便捷的资源出海运输通道；构建“中俄蒙巴通道”（老爷庙至若羌通道），推进哈密至若羌干线公路、哈密至巴里坤至口岸铁路、哈密至喀什（和田）航线等设施建设。通过通道的建设实现与“外蒙、北疆、南疆、华北地区、东北地区、中原地区、长江流域七大方向”的衔接。

本项目为 G575 线与机场市政道路的连接线，是机场对外交通及正常运营的需要，项目建设整体符合《哈密市国土空间总体规划（2021—2035 年）》中相关要求。

1.3.2.5 与《新疆维吾尔自治区主体功能规划》符合性分析

根据《新疆维吾尔自治区主体功能区规划》，我国国土空间分为以下主体功能区：按开发方式，分优化开发区域、重点开发区域、限制开发区域和禁止开发区域四类；按开发内容，分为城市化地区、农产品主产区和重点生态功能区三类；按层级，分为国家和省级两个层面。

对照《新疆维吾尔自治区主体功能区规划》，本项目位于巴里坤哈萨克自治县大河镇，属于限制开发区域中的重点生态功能区中的准噶尔东部荒漠草原生态功能区。根据规划准噶尔东部荒漠草原生态功能区主要发展方向为生物多样性维护型，保护荒漠植被，保护野生动物，禁止砍挖和樵采，减少人为干扰，保护自然遗产和生物多样性。根据开发管控原则及环境政策要求，本项目符合性分析见下表。

表 1.3-1 与《新疆维吾尔自治区主体功能规划》符合性分析

规划要求	项目情况	结论
功能区：限值开发区：准噶尔东部荒漠草原生态功能区		
（1）对各类开发活动严格控制，尽可能减少对生态系统的干扰，不得损害生态系统的稳定和完整性。 （2）重点生态功能区的范围内进一步划定生态红线，生态红线区是产业发展的禁止区，是一切项目开发不能越过的底线。 （3）开发矿产资源、发展适宜产业和建设基础设施，都要控制在尽可能小的空间范围之内。做到天然草地、林地、水库水域、河流水面、湖泊水面等绿色生态空间面积不减少，控制新增道路、铁路建设规模，必须新建的，应事先规划好野生动物迁徙通道。在有条件的重点生态功能区之间，要通过水系、绿带等构建生态廊道，避免成为“生态孤岛”。 （4）严格控制国土开发强度，逐步减少农村居民点占用的空间，使更多的空间用于保障生态系统的良性循环。城镇建设与工业开发要依托现有资源环境承载能力相对较强的特定区域集中布局、据点式开发，禁止成片蔓延式扩张。原则上不再新建各类开发区和扩大现有工业开发区的面积，已有的工业园区要发展成为低消耗、可循环、少排放、“零污染”的生态型工业园区。 （5）在保护生态的前提下注重特色农产品生产，利用部分宜农区域的生态环境优势发展绿色或有机农产品生产，利用宜渔水域发展特色渔业。 （6）实行更加严格的行业准入制度，严格把握项目准入。在不损害生态系统功能的前提下，以国家级新疆棉花产业带及国家商品粮基地县建设为重点，发展农林牧产品生产和加工；在阿尔泰山、天山南坡及塔里木盆地适度发展金属矿产、煤、石油和天然气资源开采；以阿尔泰山、天山和昆仑山自然景观及新疆多民族融合所形成的各异的民俗风情为依托，发展旅游业；以中心城市为依托，在城郊发展观光休闲农业；依托边境口岸优势，发展边境商贸及服务业；保持一定的经济增长速度和财政自给能力。 （7）根据资源环境承载能力合理布局能源基地和矿产基地，尽可能减少对农业空间、生态空间的占用并同步修复生态环境。 （8）在现有城镇布局基础上进一步集约开发、集中建设，重点规划和建设资源环境承载能力相对较强的中心城镇。依托中心城镇辐射一般城镇，形成不同层	本项目为 G575 线与在建机场市政道路的连接线，为城镇基础设施建设项目，非工业类及农业类项目，项目选线不涉及生态红线。项目建设过程中加强水土流失防治，严格控制用地范围，严禁破坏占地范围外的土地和植被；严格控制因本项目建设而造成的水土流失；施工结束后进行迹地恢复，恢复临时占地的原有土地功能，切实保护好道路沿线生态环境。	符合

	次的小城镇组团，促进资源的节约集约利用，提高资源环境的综合承载能力。引导一部分人口向区域中心城市转移。加强对生态移民的空间布局规划，尽量集中布局到中心城市，避免新建孤立村落式的移民社区。 （9）加强县城和中心镇的道路、供排水、垃圾污水处理等基础设施建设。在条件适宜的地区，积极推广新能源，努力解决农村、山区能源需求。在有条件的地区建设一批节能环保的生态型社区。健全公共服务体系，使公共服务覆盖包括克州、喀什、和田等南疆三地州在内的新疆边远山区农牧民，改善教育、医疗、文化等设施条件，提高公共服务供给能力和水平。 （10）节约高效利用水资源，保护水环境，提高水质。根据水资源的承载能力，合理确定城市经济结构和产业布局。加强流域水资源的管理，合理安排生态、生活和生产用水；应用工程节水技术，推广滴灌等节水灌溉模式，降低农业用水定额；在缺水地区严禁建设高耗水、重污染的工业项目，加强企业节水技术改造，实现冷却水循环利用，并按照环境保护标准达标排放。 （11）科学开发空中云水资源。开展天山、昆仑山、阿尔泰山等人工增雨（雪）工程建设，加大空中云水资源开发力度，增加山区降雪和河流、湖泊、湿地和森林草原等降水，缓解水资源紧缺。		
环 境 政 策	（1）限制开发区域要通过治理、限制或关闭污染物超标排放企业等手段，实现污染物排放总量持续下降和环境质量状况达标 （2）限制开发区域要加大水资源保护力度，实行全面节水，满足基本的生态用水需求，加强水土保持和生态环境修复与保护。	本项目为 G575 线与在建机场市政道路的连接线，为城镇基础设施建设项目，非工业类项目。 本项目施工过程中加强水土流失防治，严格控制因本项目建设而造成水土流失；施工结束后进行迹地恢复，恢复临时占地的原有土地功能，切实保护好道路沿线生态环境。	符合

本项目为 G575 线与在建机场市政道路的连接线，为城镇基础设施建设项目，非工业类及农业类项目，且项目选线不涉及生态红线。项目建设过程中严格控制用地范围，严禁破坏占地范围外的土地和植被；同时施工过程中加强水土流失防治，严格控制因本项目建设而造成水土流失；施工结束后进行迹地恢复，恢复临时占地的原有土地功能，切实保护好道路沿线生态环境。综上所述，本项目建

设总体符合《新疆维吾尔自治区主体功能区规划》中的相关要求。

1.3.3 与环境保护相关法律法规的符合性分析

1.3.3.1 与《新疆维吾尔自治区环境保护条例》符合性分析

《新疆维吾尔自治区环境保护条例》中与本项目相关的要求如下：

第十七条 各类开发和建设活动应当符合环境保护规划和生态功能区划的要求，严格遵守生态保护红线的规定；

第二十一条 建设对环境有影响的项目，应当依法进行环境影响评价。建设单位应当在开工建设前向有审批权的环境保护主管部门报批建设项目环境影响评价报告书、报告表。未依法进行环境影响评价的建设项目，不得开工建设。

第二十二条 建设单位对水利、交通、电力、化工、冶金、轻工、核与辐射和矿产资源开发等施工周期长、生态环境影响大的建设项目，以及环境影响评价批复文件要求开展环境监理的建设项目，应当自行或者委托具备相应技术条件的机构依法实施环境监理。

第五十条 建设项目的环境保护设施，应当与主体工程同时设计、同时施工、同时投入使用。建设单位在改建、扩建建设项目时，应当同时治理与建设项目有关的原有污染源。

本项目依法正在进行环境影响评价工作，符合环境保护规划和生态功能区划的要求；在项目实施过程中，坚持“三同时”原则，根据环境影响评价批复文件要求实施环境监理。综上所述，项目建设整体符合《新疆维吾尔自治区环境保护条例》中相关要求。

1.3.3.2 与《新疆生态环境保护“十四五”规划》符合性分析

《新疆生态环境保护“十四五”规划》中提出“加强环境噪声污染防控。加强噪声污染源监管，继续强化和深入推进交通运输噪声、建筑施工噪声、社会生活噪声、工业企业、机场周边噪声污染防治，推进工业企业噪声纳入排污许可管理。优化重点区域声环境质量监测点位，加强城市环境噪声、道路交通噪声、功能区噪声例行监测与评价，推动功能区声环境质量自动监测，强化声环境功能区管理，适时调整完善声环境功能区。继续强化噪声信访处置，畅通噪声污染投诉渠道，完善生态环境与相关部门的噪声污染投诉信息共享处理机制。”

本项目施工期提出了合理安排施工时间，隔声减振措施，施工车辆限速、禁鸣、加强管理等相应的噪声防治措施，运营期提出了限速禁鸣要求、设置标识标

牌、加强管理等降噪措施，同时拟定了噪声监测计划，根据噪声监测结果适时调整、增加降噪措施。在采取上述措施后，运营期噪声可达标排放，对沿线产生的环境影响可接受，项目建设整体符合《新疆生态环境保护“十四五”规划》中噪声污染防治相应要求。

1.3.3.3 与《关于加强公路规划和建设环境影响评价工作的通知》符合性分析

根据国家环境保护总局 国家发展和改革委员会 交通部《关于加强公路规划和建设环境影响评价工作的通知》（环发〔2007〕184号）中相关内容，本项目与其符合性分析，见下表。

表 1.3-2 与《关于加强公路规划和建设环境影响评价工作的通知》符合性分析

文件要求	项目情况	结论
（一）公路建设项目应当符合经批准的公路网规划，严格按照建设程序规范各项前期工作。建设单位必须依照《环境影响评价法》、《建设项目环境保护管理条例》和《国务院关于投资体制改革的决定》规定的程序，在批准可行性研究报告或核准项目前，编制完成公路项目环境影响评价文件，经交通行业主管部门预审后，报有审批权的环保行政主管部门审批。环境影响评价文件未经环保主管部门审批，发展改革部门不予批准可行性研究报告或核准项目，建设单位不得开工建设。	本项目建设符合路网规划，详见章节 1.3.2。本项目现已取得可研报告批复，现正在履行环评手续，在未取得环评批复不得开工建设。	符合
（三）新建公路项目，应当避免穿越自然保护区核心区和缓冲区、风景名胜区核心景区、饮用水水源一级保护区等依法划定的需要特殊保护的环境敏感区。因工程条件和自然因素限制，确需穿越自然保护区实验区、风景名胜区核心景区以外范围、饮用水水源二级保护区或准保护区的，建设单位应当事先征得有关机关同意。	本项目不涉及上述避免穿越的区域。	符合
（四）公路工程建设应当尽量少占耕地、林地和草地，及时进行生态恢复或补偿。经批准占用基本农田的，在环境影响评价文件中，应当有基本农田环境保护方案。要严格控制路基、桥涵、隧道、立交等永久占地数量，有条件的地方可以采用上跨式服务区。尽量减少施工道路、场地等临时占地，合理设置取弃土场和砂石料场，因地制宜做好土地恢复和景观绿化设计。平原微丘区高速公路建设应尽可能顺应地形地貌，采用低路基形式。山区高速公路建设要合理运用路线平纵指标，增加桥梁、隧道比例，做好路基土石方平衡，防止因大填大挖加剧水土流失。	本项目建设仅涉及天然牧草地，不涉及耕地、林地、基本农田，项目开工建设前按规定办理草原征占手续，缴纳草地补偿费用。项目严格控制路基、桥涵等永久占地数量，尽量减少临时占地，取弃土场、砂石料场依托商品料场，合理设置施工营地及施工便道，项目建成后对临时用地进行迹地恢复。	符合

（五）可能对国家或者地方重点保护野生动物和野生植物的生存环境产生不利影响的公路项目，应当采取生物技术和工程技术措施，保护野生动物和野生植物的生境条件。可能阻断野生动物迁徙通道的，应当根据动物迁徙规律、生态习性设置通道或通行桥，避免造成生境岛屿化。可能影响野生植物和古树名木的，应优先采取工程避让措施，必要时进行异地保护。	受机场、市政道路建设以及G575 线通车影响，项目区沿线已无大型野生动物分布，施工过程中严格控制施工范围，保护植被，施工结束后进行迹地恢复，项目评价范围内无国家或地方重点保护野生动植物分布。	符合
（六）噪声环境影响预测应严格按照国家和行业有关技术规范导则进行，并结合公路工程可行性研究阶段线位不确定性的特点，提出相应的防治噪声污染措施。初步设计阶段，应当依据经批准的环境影响评价文件，落实防治噪声污染的措施及投资概算。经过噪声敏感建筑物集中的路段，应通过优化路线设计方案、使用低噪路面结构等进行源头控制，采取搬迁、建筑物功能置换、设置声屏障、安装隔声窗、加强交通管控等措施进行防治，减轻公路交通噪声污染影响，确保达到国家规定的环境噪声标准。严格控制公路两侧噪声敏感建筑物的规划和建设，防止产生新的噪声超标问题。	本项目沿线不涉及噪声敏感点，本次环评按导则要求进行噪声预测，根据预测结果提出防治噪声污染的措施。项目建成后严格控制公路两侧噪声敏感建筑物的规划和建设，防止产生新的噪声超标问题。	符合
（七）公路建设应特别重视对饮用水水源地的保护，路线设计时，应尽量绕避饮用水水源保护区。为防范危险化学品运输带来的环境风险，对跨越饮用水水源二级保护区、准保护区和二类以上水体的桥梁，在确保安全和可行的前提下，应在桥梁上设置桥面径流水收集系统，并在桥梁两侧设置沉淀池，对发生污染事故后的桥面径流进行处理，确保饮用水安全。	本项目沿线不涉及饮用水水源地，不涉及地表水体。	符合
（八）除国家规定需要保密的情形外，编制环境影响报告书的公路项目，建设单位应当在报批环境影响报告书前，采取便于公众知悉的方式，公开有关建设项目环境影响评价的信息，收集公众反馈意见，并对意见采纳情况进行说明。环保主管部门在受理环境影响报告书后，应当向社会公告受理的有关信息，必要时，可以通过听证会、论证会、座谈会等形式听取公众意见。	本项目环评报告编制期间按要求进行了三次网络公示，两次报纸公示和张贴公告的方式收集公众意见，目前暂未收到与项目环境保护相关的意见和建议。	符合

综上所述，本项目建设总体符合《关于加强公路规划和建设环境影响评价工作的通知》（环发〔2007〕184号）中相关内容。

1.3.3.4 与《关于在国土空间规划中统筹划定落实三条控制线的指导意见》符合性分析

根据中共中央办公厅 国务院办公厅印发的《关于在国土空间规划中统筹划定落实三条控制线的指导意见》中相关要求：

严格实施管理。建立健全统一的国土空间基础信息平台,实现部门信息共享,严格三条控制线监测监管。三条控制线是国土空间用途管制的基本依据,涉及生态保护红线、永久基本农田占用的,报国务院审批;对于生态保护红线内允许的对生态功能不造成破坏的有限人为活动,由省级政府制定具体监管办法;城镇开发边界调整报国土空间规划原审批机关审批。

本项目占地不涉及生态保护红线、永久基本农田,不涉及城镇开发边界调整,综上所述,本项目建设总体符合《关于在国土空间规划中统筹划定落实三条控制线的指导意见》中相关要求。

1.3.4 生态环境分区管控符合性分析

根据《新疆维吾尔自治区生态环境分区管控动态更新成果》(新环环评发〔2024〕157号)、《哈密市生态环境分区管控动态更新成果》,本项目选线位于巴里坤哈萨克自治县大河镇水环境优先保护单元,管控单元编号:ZH65052110007。项目与生态环境分区管控单元位置关系图,见图 1.3-1;项目与哈密市环境管控单元位置关系图,见图 1.3-2;本项目与生态环境分区管控要求的符合性分析具体如下:

1.3.4.1 生态保护红线

生态保护红线是指依法在重点生态功能区、生态环境敏感区和脆弱区等区域划定的严格管控边界,是国家和区域生态安全的底线。生态保护红线所包围的区域为生态保护红线区,对于维护生态安全格局、保障生态系统功能、支撑经济社会可持续发展具有重要作用。本项目选线位于巴里坤哈萨克自治县大河镇水环境优先保护单元,管控单元编号:ZH65052110007,不涉及已划定的生态保护红线。

1.3.4.2 环境质量底线

环境质量底线是国家和地方设置的大气、水和土壤环境质量目标,也是改善环境质量的基准线。根据目前区域环境质量状况及生态环境保护总体目标提出本项目环境空气目标、水环境质量目标、环境噪声质量目标。

根据对项目沿线区域的环境现状监测结果,声环境满足相应环境质量标准要求,项目所在区域环境空气属于达标区。本项目施工过程中排放的各类污染物对评价区域空气环境、声环境质量产生一定程度的影响,但施工结束后影响随之消除或减缓。根据预测分析,项目建设运行后,大气环境质量可以保持现有水平,声环境采取措施后影响能够控制在一定范围内,不会突破环境质量底线。

图 1.3-1 项目与生态环境分区管控单元位置关系图

图 1.3-2 项目与哈密市环境管控单元位置关系图

1.3.4.3 资源利用上线

本项目施工期主要利用资源为土地、水、电、建材等，区域资源充足；运营期主要为道路检修过程中筑路材料的使用。项目新增永久占地 11.1952hm²，施工期控制临时占地的面积，施工结束后进行迹地恢复。因此项目建设占用的资源均在区域资源供给可承受范围内，不会突破资源利用上限。

1.3.4.4 生态环境准入清单

(1) 与七大片区生态环境分区管控要求符合性分析

本项目位于哈密市巴里坤哈萨克自治县大河镇，属于《新疆维吾尔自治区七大片区“三线一单”生态环境分区管控要求》（新环环评发〔2021〕162号）中规定的吐哈片区，根据吐哈片区的管控要求，本项目与该管控要求的符合性分析，见下表。

表 1.3-4 与七大片区生态环境分区管控要求的符合性分析

生态环境分区管控要求	项目情况	结论
强化吐哈盆地文物古迹、坎儿井、基本农田、荒漠植被、砾幕、城镇人居环境保护。落实最严格的水资源管理制度，提高水资源集体节约高效利用水平。积极推进吐鲁番鄯善超采区、托克逊超采区和哈密超采区的地下水超采治理，逐步压减超采量，实现地下水采补平衡。	本项目评价范围内不涉及吐哈盆地文物古迹、坎儿井、基本农田、城镇人居环境及地下水超采问题，本项目为公路建设项目运营期无用水需要。项目建设过程中加强砾幕层、荒漠植被的保护，施工结束后对临时用地进行迹地恢复。	符合
强化油（气）资源开发区土壤环境污染综合整治。加强涉金属行业污染防控与工业废物处理处置。	项目并不涉及油（气）资源开发区，不涉及金属污染。	符合
煤炭、石油、天然气开发单位应当制定生态保护和恢复治理方案，并予以实施。生态保护和恢复治理方案内容应当向社会公布，接受社会监督。	本项目不涉及煤炭、石油、天然气开发。	符合

综上所述，本项目的建设符合《新疆维吾尔自治区七大片区“三线一单”生态环境分区管控要求》（新环环评发〔2021〕162号）对于吐哈片区的管控要求。

(2) 与哈密市生态环境准入清单符合性分析

本项目全线位于巴里坤哈萨克自治县大河镇辖区内，根据《哈密市生态环境分区管控动态更新成果》，属于巴里坤哈萨克自治县大河镇水环境优先保护单元，管控单元编号：ZH65052110007。根据管控要求，本项目与该管控方案符合性分析，见下表。

表 1.3-5 与《哈密市生态环境分区管控动态更新成果》符合性分析

生态环境分区管控方案要求		项目情况	结论
空间布局约束	执行《哈密市全市总体准入要求》第五条 关于饮用水水源地空间布局约束的要求。执行《山北片区总体准入要求》第一条 关于水源地空间布局约束的要求。 哈密市第五条 关于饮用水水源地空间布局约束的要求 禁止饮用水源地的一切破坏水环境安全和生态平衡的活动以及破坏与水源地保护相关植被的活动。 禁止新建、扩建涉及水体排放污染的建设项目。 一级保护区内，禁止新建、扩建与供水设施和保护水源无关的建设项目；禁止向水域排放污水，已设置的排污口必须拆除；禁止堆置和存放工业废渣、城市垃圾、粪便和其他废弃物；禁止设置油库；禁止从事种植、放养畜禽和网箱养殖活动；禁止可能污染水源的旅游活动和其他活动。 二级保护区内，禁止新建、改建、扩建排放污染物的建设项目；原有排污口依法拆除或者关闭；标准保护区内，禁止新建、扩建对水体污染严重的建设项目；改建建设项目，不得增加排污量。 区内现有不符合布局要求的，限期退出或关停。对已造成的污染或损害，应限期治理。 山北片区第一条 禁止任何自然湿地等水源涵养空间侵占行为，强化水源涵养林建设与保护。严禁在生活饮用水源地保护区域内建设房地产和工矿企业项目。严格保护冰川，禁止任何开发建设，严禁在水源涵养区、水源保护区等生态敏感区域进行矿产资源勘探和开发。 依法清理饮用水水源地保护区内违法建筑和排污口，全面消除饮用水水源地安全隐患。加强养殖投入品管理，依法规范、限制使用抗生素类、激素类药物或其他化学物质等化学药品。	项目占地范围内不涉及水源地。	符合
污染物排放管控	/	/	/
环境风险防控	/	/	/
资源利用效率	/	/	/

综上所述，本项目建设符合《哈密市生态环境分区管控动态更新成果》中相关要求。

1.3.5 选址、选线合理性分析

本项目位于哈密市巴里坤哈萨克自治县大河镇境内，为 G575 线与在建机场市政道路的连接线，道路终点具有唯一性，项目选址选线过程中，充分考虑地形、

地物和环境要求以及沿线相关规划、重大设施、土地利用情况，最终确定的推荐线路建设里程短，土石方量小，起点与 G575 线平交；起点距离北侧巴里坤互通进出口大于 2km，安全性有保障；同时与高压线成正交，交叉角度较好，改移工程量小，且避让了当地墓葬群；和既有道路衔接性好；符合机场的总体规划，满足机场的交通需求。根据现场调查及资料收集，巴里坤县属于水土流失“II2 天山北坡诸小河流域重点治理区”，本项目选线除涉及水土流失重点治理区以外，不涉及生态保护红线和自然保护区，不涉及村庄、基本农田、耕地，同时本项目线路方案符合《新疆维吾尔自治区“十四五”综合交通运输发展规划》《哈密市“十四五”综合交通运输发展规划》《哈密市国土空间总体规划（2021—2035 年）》。

项目线路及附属设施尽量选择工程地质条件好，地形相对较好，并避开与环境保护区、军事设施、文物古迹、矿产开发等各类敏感区，最终选线方案是对项目所在区域造成的生态破坏和环境影响较小的方案，所涉及的生态和环境问题可通过采取一定的措施予以解决，从环境角度看项目选址、选线是合理的。

1.4 关注的主要环境问题

拟建项目为公路建设项目，施工期路基、桥梁、临时工程的建设都将对沿线环境质量造成一定的影响。项目建设将改变沿线原有土地利用性质，造成原有地表植被损失，加大水土流失强度，待项目建成后，对临时用地进行迹地恢复，恢复原有土地使用功能，因项目建设噪声的生态影响将得到缓解。同时项目施工产生的扬尘、施工噪声、施工废水、施工固体废弃物等都将影响沿线的环境质量，但会随着施工期的结束而结束。公路建成通车后，主要的环境影响为车辆运行产生的车辆尾气与交通噪声，其中交通噪声为营运期最主要的环境影响因素。据现场调查，评价范围内不涉及自然保护区、风景名胜区、水源保护区、居民区等环境敏感目标。主要环境保护目标为沿线生态环境。因此，本项目环境影响评价关注的主要环境问题为项目建设引起的生态环境影响、噪声污染影响等问题。

1.5 环境影响评价的主要结论

G575 线至巴里坤县机场公路建设项目符合国家及地方产业政策，符合交通规划和国土空间规划的要求。经调查与评价，项目选线考虑了环境保护的要求，无环境保护方面的制约因素，虽然项目施工期和运营期将会对沿线生态环境、声

环境及环境空气质量产生一定的不利影响，但在落实报告书提出的生态保护与补偿措施、污染控制措施和“三同时”制度后，环境影响可得到有效控制和缓解，污染物可达标排放，环境风险在可控范围。

综上所述，本项目建设从环境保护角度考虑是可行的。

2 总则

2.1 评价目的及原则

2.1.1 评价目的

通过本次环境影响评价，应达到以下主要目的：

- (1) 通过对项目沿线生态环境现状的调查评价，了解区域主要环境问题，分析项目选线的环境可行性；
- (2) 通过采用模型模拟、类比调查、遥感解译等技术手段，预测评价项目可能诱发的主要环境问题以及环境影响范围和程度，从而分析选线的环境可行性，为项目优化选线、设计、施工、运营过程中实施环境保护措施提供依据。
- (3) 提出可行的环境保护措施和建议，减缓项目建设带来的不利环境影响，达到经济建设和环境保护协调发展的目的。
- (4) 为设计单位、建设单位、施工单位及管理部门提供决策和行动依据。

2.1.2 评价原则

(1) 依法评价

贯彻执行我国环境保护相关法律法规、标准、政策和规划等，优化项目建设，服务环境管理。本次评价严格执行国家、新疆维吾尔自治区、哈密市有关环境保护法律、法规、标准和规范。

(2) 科学评价

规范环境影响评价方法，科学分析项目建设对环境质量的影响。本次环评贯彻“清洁生产”、污染物“达标排放”原则，对项目实施全过程进行污染控制，力争实现环境影响及污染物排放水平降到最低程度，以实现建设项目的社会效益、经济效益和环境效益的三统一。

(3) 突出重点

根据项目的工程内容及其特点，明确与环境要素间的作用效应关系，对建设项目主要造成的生态、声环境影响予以重点分析和评价。

2.2 编制依据

2.2.1 环境保护相关法律

- (1) 《中华人民共和国环境保护法》，中华人民共和国主席令第 9 号，2015.1.1 实施；
- (2) 《中华人民共和国环境影响评价法》，中华人民共和国主席令第 24 号，2018.12.29 修订；
- (3) 《中华人民共和国大气污染防治法》，13 届人大第 6 次会议，2018.10.26 修订；
- (4) 《中华人民共和国水污染防治法》，12 届人大第 28 次会议，2018.1.1 实施；
- (5) 《中华人民共和国噪声污染防治法》，中华人民共和国主席令第 104 号，2022.6.5 日实施；
- (6) 《中华人民共和国固体废物污染环境防治法》，中华人民共和国主席令第 43 号，2020.9.1 实施；
- (7) 《中华人民共和国土地管理法》，13 届人大第 12 次会议，2019.8.26 修订；
- (8) 《中华人民共和国水土保持法》，中华人民共和国主席令第 39 号，2011.03.1 实施；
- (9) 《中华人民共和国节约能源法》，13 届人大第 6 次会议，2018.10.26 修订；
- (10) 《中华人民共和国水法》，中华人民共和国主席令第 48 号，2016.07.02 修订；
- (11) 《中华人民共和国清洁生产促进法》，11 届人大第 25 次会议，2012.07.01 实施；
- (12) 《中华人民共和国城乡规划法》，中华人民共和国主席令第 29 号，2019.04.23 修订；
- (13) 《中华人民共和国草原法》，13 届人大第 28 次会议，2021.04.29 修订；
- (14) 《中华人民共和国野生动物保护法》，13 届人大第 38 次会议，2022.12.30 修订，2023.5.1 起施行；

(15)《中华人民共和国防沙治沙法》，13 届人大第 6 次会议，2018.10.26 修订；

(16)《中华人民共和国土壤污染防治法》，中华人民共和国主席令第 8 号，2018.8.31 修订，2019.1.1 起施行；

(17)《中华人民共和国道路交通安全法》，13 届人大第 28 次会议，2021.04.29 修订。

2.2.2 行政法规及国务院发布的规范性文件

(1)《建设项目环境保护管理条例》，2017.7.16 修订；

(2)《中华人民共和国野生植物保护条例》，国务院令 687 号，2017.10.7；

(3)《危险化学品安全管理条例》，国务院令 645 号，2013.12.7；

(4)《中华人民共和国陆生野生动物保护实施条例》，国务院令 686 号，2016.2.6；

(5)《中华人民共和国土地管理法实施条例》，国务院令 132 会议，2021.04.21；

(6)《国务院关于加强环境保护重点工作的意见》，国发〔2012〕35 号，2011.10.17；

(7)《中共中央国务院关于深入打好污染防治攻坚战的意见》，国务院发，2021.11.2；

(8) 国务院关于印发《空气质量持续改善行动计划》的通知，国发〔2023〕24 号，2023.11.30。

(9)《国务院关于实施〈国家突发公共事件总体应急预案〉的决定》，国务院，国发〔2005〕11 号，2005.4.17；

(10) 中共中央办公厅 国务院办公厅印发《关于在国土空间规划中统筹划定落实三条控制线的指导意见》，2019.11.1。

2.2.3 部门规章及其他规范性文件

(1)《建设项目环境影响评价分类管理名录》，生态环境部令第 16 号，2021.01.01；

(2)《环境影响评价公众参与办法》，生态环境部令第 4 号，2019.01.01；

(3)《产业结构调整指导目录（2024 本）》，国家发展和改革委员会令 第

21 号令，2024.01.12；

（4）《关于以改善环境质量为核心加强环境影响评价管理的通知》，环环评〔2016〕150 号，2016.10.26。

（5）《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》，环发〔2003〕94 号，2003.05.27；

（6）《国务院办公厅关于印发〈国家突发环境事件应急预案〉的通知》，国务院办公厅，国办函〔2014〕119 号，2014.12.29；

（7）《关于加强公路规划和建设环境影响评价工作的通知》，环发〔2007〕184 号，2007.12.01；

（8）《关于发布〈地面交通噪声污染防治技术政策〉的通知》，环境保护部，环发〔2010〕7 号，2010.1.11；

（9）《关于加强环境噪声污染防治工作改善城乡声环境质量的指导意见》，环境保护部，环发〔2010〕163.2 号，2010.12.15；

（10）《关于进一步加强施工工地和道路扬尘管控工作的通知》，建办质〔2019〕23 号，2019.04.09；

（11）《关于进一步加强环境影响评价管理防范环境风险的通知》，环境保护部，环发〔2012〕77 号，2012.7.3；

（12）《关于切实加强风险防范严格环境影响评价管理的通知》，环境保护部，环发〔2012〕98 号，2012.8.7；

（13）《水利部办公厅关于印发〈全国水土保持规划国家级水土流失重点预防区和重点治理区复核划分成果〉的通知》，水利部办公厅，办水保〔2013〕188 号，2013.8.12；

（14）《国家重点保护野生动物名录》，国家林业和草原局农业农村部 2021 年第 3 号，2021.2.5；

（15）《国家重点保护野生植物名录》，国家林业和草原局农业农村部 2021 年第 15 号，2021.9.7；

（16）《关于生态环境领域进一步深化“放管服”改革，推动经济高质量发展的指导意见》，环规财〔2018〕86 号，2018.8.31；

（17）《关于加强生态保护红线管理的通知（试行）》，自然资发〔2022〕142 号，2022.8.16。

(18) 林草局关于印发《草原征占用审核审批管理规范》的通知，林草规〔2020〕2 号，2020.6.19。

2.2.4 地方性法规、规章

(1) 《新疆维吾尔自治区环境保护条例（2018 年修订）》，13 届人大第 6 次会议，2018.9.21；

(2) 《新疆维吾尔自治区水环境功能区划》，新政函〔2002〕194 号，2002.11.16；

(3) 《关于印发新疆维吾尔自治区级水土流失重点预防区和重点治理区复核划分成果的通知》，新水水保〔2019〕4 号；

(4) 《新疆维吾尔自治区生产建设项目水土保持方案管理办法》（修订稿），新水厅〔2016〕112 号，2016 年 11 月 17 日；

(5) 《新疆维吾尔自治区主体功能区规划》，新疆维吾尔自治区发展和改革委员会，2012.10；

(6) 《关于印发新疆维吾尔自治区大气污染防治行动计划实施方案的通知》，新疆维吾尔自治区人民政府，新政发〔2014〕35 号，2014.4.17；

(7) 《新疆维吾尔自治区重点保护野生动物名录》，新政发〔2022〕75 号，2022.09.18；

(8) 《新疆维吾尔自治区重点保护野生植物名录》，新政发〔2023〕63 号，2023.12.29；

(9) 《新疆维吾尔自治区野生植物保护条例（2018 年修订）》，13 届人大第 6 次会议，2018.09.21；

(10) 《新疆维吾尔自治区大气污染防治条例》，13 届人大第 7 次会议，2019.01.01；

(11) 《关于印发新疆维吾尔自治区水污染防治工作方案的通知》，新疆维吾尔自治区人民政府，新政发〔2016〕21 号，2016.1.29；

(12) 《关于印发新疆维吾尔自治区土壤污染防治工作方案的通知》，新疆维吾尔自治区人民政府，新政发〔2017〕25 号，2017.3.2；

(13) 《公路运输突发环境事件应急预案编制指南》（DB65/T 4684-2023）；

(14) 《新疆十四五生态环境保护规划》，自治区党委、自治区人民政府，2021.12.24；

(15)《新疆维吾尔自治区生态环境分区管控动态更新成果》（新环环评发〔2024〕157号）；

(16)《哈密市生态环境分区管控动态更新成果》；

(17)《哈密市生态环境保护“十四五”规划》，中共哈密市委办公室，2022.4.14。

2.2.5 技术规范

(1)《建设项目环境影响评价技术导则 总纲》（HJ2.1-2016）；

(2)《环境影响评价技术导则 大气环境》（HJ2.2-2018）；

(3)《环境影响评价技术导则 地表水环境》（HJ2.3-2018）；

(4)《环境影响评价技术导则 地下水环境》（HJ610-2016）；

(5)《环境影响评价技术导则 声环境》（HJ2.4-2021）；

(6)《环境影响评价技术导则 生态影响》（HJ19-2022）；

(7)《环境影响评价技术导则 土壤环境（试行）》（HJ964-2018）；

(8)《环境影响评价技术导则 公路建设项目》（HJ1358-2024）；

(9)《建设项目环境风险评价技术导则》（HJ169-2018）；

(10)《土壤侵蚀分类分级标准》（SL190-2007）；

(11)《公路建设项目环境影响评价规范》（JTGB03-2006）；

(12)《公路环境保护设计规范》（JTGB04-2010）；

(13)《生产建设项目水土保持技术标准》（GB50433-2018）；

(14)《生产建设项目水土流失防治标准》（GB/T50434-2018）；

2.2.6 与项目有关的其他资料

(1)环境影响报告书编制委托书；

(2)《G575 线至巴里坤县机场公路建设项目工程可行性研究报告》，宁夏公路勘察设计院有限责任公司，2024.11；

(3)《G575 线至巴里坤县机场公路建设项目两阶段施工图设计》，中科博通工程设计建设有限公司编制完成了，2025.1；

(4)建设单位提供的其他相关资料。

2.3 环境影响识别与评价因子筛选

2.3.1 环境影响因素识别

在对本项目沿线现场踏勘的基础上，根据沿线的环境现状和工程规模，对项目不同时期对于各种环境要素的影响定性关系，见下表。

表 2.3-1 环境影响识别矩阵

施工行为 环境资源		前期		施工期						营运期		
		占地	拆迁 安置	土石 方	路基 路面	桥涵 工程	材料 运输	机械 作业	施工 场地	绿化 工程	运输 行驶	养护
环境要素	地表水											
	地下水				▲							
	土地利用	▲		▲	▲				▲		○	
	水土保持			▲	▲					○		○
	植被	△		▲	▲					○		○
	动物	△		▲	▲	▲		▲		○		○
	声环境			▲	▲		▲	▲		○	△	
	环境空气			▲	▲		▲	▲	▲	○	△	
	固体废物			▲	▲				▲			▲

注：○/●：长期/短期有利影响；△/▲：长期/短期不利影响；空白：相互作用不明显、不确定

2.3.2 评价因子筛选

根据项目环境要素识别分析、项目所在地区各环境要素的特征以及存在的环境问题进行分析，确定的评价内容及评价因子，见下表。

表 2.3-2 环境影响评价因子表

类型	评价内容	评价因子
生态环境	现状评价 影响预测	物种：分布范围、种群数量、种群结构、行为等
		生境：生境面积、质量、连通性等
		生物群落：物种组成、群落结构等
		生态系统：植被覆盖度、生产力、生物量、生态系统功能等
		生物多样性：物种丰富度、均匀度、优势度等
		生态敏感区：沿途主要保护对象、生态功能
		自然景观：景观多样性、完整性
声环境	现状评价	等效连续 A 声级， $L_{eq}(A)$
	施工期评价	施工期昼间等效连续 A 声级、夜间等效连续 A 声级。
	营运期预测	运营期昼间等效连续 A 声级、夜间等效连续 A 声级。
空气环境	现状评价	SO ₂ 、NO ₂ 、PM ₁₀ 、PM _{2.5} 、CO、O ₃ ;
	施工期评价	TSP、沥青烟

类型	评价内容	评价因子
	营运期预测	THC、NO ₂ 、CO 等；
水环境	施工期评价	pH、COD、BOD ₅ 、石油类、氨氮、SS
	运营期评价	
固体废物	施工期评价	生活垃圾、施工弃渣、建筑垃圾
	营运期预测	生活垃圾、废弃路面材料
污染事故风险	营运期预测	危险化学品

2.4 环境功能区划

（1）生态环境

根据《新疆生态功能区划》，项目全线属于Ⅲ 天山山地温性草原、森林生态区，Ⅲ₁ 天山北坡针叶林、草甸水源涵养及草原牧业生态亚区，33. 巴里坤、伊吾盆地绿洲农业及山地草原牧业生态功能区。

（2）声环境功能区划

本项目道路沿线尚未划分声环境功能区划。根据《声环境质量标准》（GB3096-2008）有关规定：“村庄原则上执行 1 类声环境功能区要求，工业活动较多的村庄以及有交通干线经过的村庄（执行 4 类声环境功能区要求以外的地区）可局部或全部执行 2 类声环境功能区要求”。

根据上述要求，本项目西侧 G575 线为一级公路，属于交通干线，道路沿线现阶段执行《声环境质量标准》（GB3096-2008）中的 2 类声环境功能区限值要求。

本项目为一级公路，项目建成后，道路红线两侧 35m 范围内执行《声环境质量标准》（GB3096-2008）4a 类声环境功能区要求，道路红线 35m 范围外执行 2 类声环境功能区要求。

（3）空气环境

本项目沿线不涉及自然保护区、风景名胜区和需要特殊保护的地区。根据《环境空气质量标准》（GB3095-2012）中环境空气功能区分类，确定本项目道路沿线属于环境空气质量二类区。

（4）水环境

本项目道路沿线不涉及地表水体。

2.5 评价标准

2.5.1 环境质量标准

(1) 声环境

本项目道路沿线尚未划分声环境功能区划。根据《声环境质量标准》(GB3096-2008)有关规定：“村庄原则上执行 1 类声环境功能区要求，工业活动较多的村庄以及有交通干线经过的村庄（执行 4 类声环境功能区要求以外的地区）可局部或全部执行 2 类声环境功能区要求”。

根据上述要求，本项目西侧 G575 线为一级公路，属于交通干线，道路沿线现阶段执行《声环境质量标准》(GB3096-2008)中的 2 类声环境功能区限值要求。

本项目为二级公路，项目建成后，道路干线两侧 35m 范围内执行《声环境质量标准》(GB3096-2008) 4a 类声环境功能区限值要求，道路干线两侧 35m 范围外执行 2 类声环境功能区限值要求。

本项目评价范围内声环境质量标准，见下表。

表 2.5-1 声环境质量标准 单位：LAeq (dB)

阶段	执行区域	昼间	夜间	功能区划	标准来源
现状评价	道路沿线	60	50	2 类区	《声环境质量标准》 (GB3096-2008)
运营期	道路红线 35m 范围内	70	55	4a 类区	
	道路红线 35m 范围外	60	50	2 类区	

(2) 生态环境

道路沿线天然牧草地执行《天然草原等级评定技术规范》(NY/T1579-2007)的天然草场质量分级标准。

(3) 环境空气质量标准

道路沿线区域执行《环境空气质量标准》(GB3095-2012)中的二级标准限值，环境空气质量执行标准，见下表。

表 2.5-2 环境空气质量执行标准

序号	污染物	浓度限值 (μg/m ³)			标准来源
		小时平均	日平均	年平均	
1	SO ₂	500	150	60	《环境空气质量标准》 (GB3095-2012) 及修改单中的二
2	NO ₂	200	80	40	
3	PM _{2.5}	/	75	35	
4	PM ₁₀	/	150	70	

5	O ₃	200	160 (8 小时)	/	级标准
6	CO	10000	4000	/	
7	TSP	300	200	/	

2.5.2 污染物排放标准

(1) 噪声

施工噪声执行《建筑施工场界环境噪声排放标准》(GB12523-2011) 中标标准限值；运营期道路干线两侧 35m 范围内区域执行《声环境质量标准》(GB3096-2008) 4a 类区标准限值，道路干线两侧 35m 范围外区域执行《声环境质量标准》(GB3096-2008) 2 类区标准限值。

表 2.5-3 噪声排放标准 单位：dB (A)

排放时段		排放限值		标准来源
		昼间	夜间	
施工期		70	55	《建筑施工场界环境噪声排放标准》 (GB12523-2011)
		夜间噪声最大声级超过限值不得高于 15dB（A）		
运营期	道路干线两侧 35m 以内范围	70	55	《声环境质量标准》(GB3096-2008)
	道路干线两侧 35m 以外范围	60	50	

(2) 水污染物

本项目不单独设置施工营地，租用大河镇居民房屋作为办公生活区，因此本项目施工场地无生活污水排放；本项目运营期不设置收费站、养护工区、服务区等，无生活污水排放。

(3) 大气污染物

本项目不设置沥青拌合站，路面摊铺过程中苯并[a]芘以及物料堆放、装卸等施工过程中施工场界颗粒物排放执行《大气污染物综合排放标准》(GB16297-1996) 表2 新污染源无组织排放标准。项目全线不设置收费站、养护站、服务区等，无集中式大气污染源排放，运营期大气污染主要来自汽车尾气，大气污染物排放限值，见下表。

表 2.5-4 大气污染物排放限值

污染物	有组织		无组织		标准来源
	排放浓度 mg/m ³	排放速率 kg/h	监控点	浓度限值 mg/m ³	
苯并[a]芘	0.30×10^{-3}	0.050×10^{-3} (15m)	周界外浓度最 高点	$0.008 \mu\text{g}/\text{m}^3$	《大气污染物综 合排放标准》 (GB16297-1996)
颗粒物	/	/		1.0	

(4) 固体废物

本项目一般固废执行《一般工业固体废物贮存和填埋污染控制标准》（GB 18599-2020）中相关要求；建筑垃圾执行《建筑垃圾处理技术标准》（CJJ/T134-2019）中相关要求。

2.6 评价工作等级和评价范围

2.6.1 评价工作等级

(1) 生态影响评价工作等级

本项目属于线性工程，道路沿线不跨越地表水体，根据《环境影响评价技术导则 生态影响》（HJ19-2022）要求仅对陆生生态判定评价等级。评价等级确定依据：

a 涉及国家公园、自然保护区、世界自然遗产、重要生境时，评价等级为一级；

b 涉及自然公园时，评价等级为二级；

c 涉及生态保护红线时，评价等级不低于二级；

d 根据 HJ2.3 判断属于水文要素影响型且地表水评价等级不低于二级的建设项目，生态影响评价等级不低于二级；

e 根据 HJ610、HJ964 判断地下水水位或土壤影响范围内分布有天然林、公益林、湿地等生态保护目标的建设项目，生态影响评价等级不低于二级；

f 当工程占地规模大于 20km² 时（包括永久和临时占用陆域和水域），评价等级不低于二级；改扩建项目的占地范围以新增占地（包括陆域和水域）确定；

除本条 a）、b）、c）、d）、e）、f）以外的情况，评价等级为三级；

本项目道路沿线除涉及“水土流失天山北坡诸小河流域重点治理区”，不涉及地表水体，占地面积为 11.1952hm²，不涉及上述 a）、b）、c）、d）、e）、f）所规定的情况，确定本项目生态环境评价等级为三级。

（2）声环境影响评价等级

本项目道路选址位于《声环境质量标准》（GB3096-2008）中的 2 类声功能区，根据导则（HJ2.4-2021）中规定，本项目声环境影响评价等级判定见下表。

表 2.6-1 声环境影响评价等级判定一览表

评价等级	评价标准	本项目
一级	评价范围内有适用于 GB3096 规定的 0 类声环境功能区，或建设项目建设前后评价范围内声环境保护目标噪声级增量达 5dB（A）以上（不含 5dB（A）），或受影响人口数量显著增加时，按一级评价。	项目选址现状位于 2 类声功能区，项目建设前后噪声级增量达 5dB(A) 以上，评价等级确定为一级。
二级	建设项目所处的声环境功能区为 GB3096 规定的 1 类、2 类地区，或建设项目建设前后评价范围内声环境保护目标噪声级增量达 3dB（A）～5dB（A），或受噪声影响人口数量增加较多时，按二级评价。	
三级	建设项目所处的声环境功能区为 GB3096 规定的 3 类、4 类地区，或建设项目建设前后评价范围内声环境保护目标噪声级增量在 3dB（A）以下（不含 dB（A）），且受影响人口数量变化不大时，按三级评价。	
注：在确定评价等级时，如果建设项目符合两个等级的划分原则，按较高等级评价。		

由上表可知，根据《环境影响评价技术导则声环境》（HJ2.4-2021）的规定，项目选址现状位于 2 类声功能区，道路沿线无声环境保护目标，项目建设前后噪声级增量达 5dB（A）以上，评价等级确定为一级。

（3）地表水环境影响评价等级

根据《环境影响评价技术导则 公路建设项目》（HJ1358-2024）中相关规定，本项目道路沿线不涉及地表水体，不必进行地表水评价等级判定。

（4）地下水环境影响评价等级

根据《环境影响评价技术导则 公路建设项目》（HJ1358-2024）中相关规定，本项目道路沿线不设置加油站，不必进行地下水评价等级判定。

（5）土壤环境评价等级

根据《环境影响评价技术导则 公路建设项目》（HJ1358-2024）中相关规定，本项目道路沿线不设置加油站，不必进行土壤评价等级判定。

（6）大气环境影响评价等级

根据《环境影响评价技术导则 公路建设项目》（HJ1358-2024）中相关规定，大气环境影响评价不必进行评价等级判定。

（7）环境风险评价等级

根据《环境影响评价技术导则 公路建设项目》（HJ1358-2024）中相关规定，环境风险评价不必进行评价等级判定。

2.6.2 评价范围

根据评价等级判定结果，本项目各环境要素评价范围，见下表。

表 2.6-2 本项目环境影响评价范围一览表

评价内容	评价范围
生态环境	公路中心线两侧各 300m 以内的区域；施工场地、施工便道等临时用地外 200m 范围内。本项目石料场、取（弃）土场为商品料场，不在本次评价内容中。
声环境	公路中心线两侧各 200m 以内的区域
地表水	不设置评价范围
地下水	不设置评价范围
土壤	不设置评价范围
环境空气	不设置评价范围
风险	不设置评价范围

2.7 环境保护目标

（1）生态保护目标

根据项目资料及现场踏勘，项目占地不涉及自然保护区、世界文化和自然遗产地等重要生态敏感区，也不涉及风景名胜区、森林公园、地质公园、原始天然林、重要湿地等特殊生态敏感区。项目占地位于“水土流失天山北坡诸小河流域重点治理区”，占地类型为天然牧草地，保护目标为水土流失重点治理区以及沿线分布的动植物。

公路沿线生态保护目标，见下表。

表 2.7-1 本项目主要生态保护目标一览表

序号	桩号	保护目标	主要保护对象
1	全线	水土流失重点治理区	防止水土流失和土地荒漠化
2	全线	沿线生态环境、植被、野生动物，道路沿线不涉及国家和自治区重点保护动植物	沿线自然植被、野生动物和生物多样性

（2）声环境保护目标

本项目道路沿线不涉及声环境保护目标。

（3）水环境保护目标

本项目道路沿线不涉及地表水体。

（4）空气保护目标

本项目道路沿线不涉及空气环境保护目标。

2.8 评价内容与工作重点

2.8.1 评价内容

根据环境影响因子识别与筛选,结合本项目沿线环境特点,本报告主要内容
包括:生态、声环境等各环境要素现状调查以及环境影响预测与评价。此外,对
环保措施及其经济技术论证、环境管理与监测及环境影响经济损益分析等内容也
将在报告书中予以论述。

2.8.2 评价工作重点

根据本项目工程建设内容、环境影响及环境保护目标的特点,环境影响评价
工作的重点是生态影响评价和声环境影响评价,评价重点为项目建设占用土地、
改变土地利用格局等,对沿线动植物生境改变等生态影响评价和运营期交通噪声
对沿线声环境影响评价,并提出相应的影响减缓措施。

2.9 评价时段及评价方法

评价时段综合考虑设计期、施工期和运营期,并根据工程可行性研究报告关
于交通量预测年限,选择 2026 年、2032 年和 2040 年分别代表运营近期、中期
和远期;施工期评价年限为施工期间(2025 年 4 月~2025 年 10 月,施工期合计
7 个月,实际开工日期根据前期工作进展情况确定),目前项目暂未开工建设。

本项目为线型建设项目,但线路整体较短,根据沿线实地调研及踏勘结果,
道路沿线环境状况基本相似。本次评价按照“以点为主、点段结合,反馈全线”
的原则进行评价。

本次评价中运营期交通噪声影响评价采用模式分析计算法,大气环境影响评
价主要采用类比分析法,生态评价主要采用现场调查、收集资料类比分析相结
合的评价方法,水环境评价采用类比与计算相结合的分析方法。

3 建设项目工程分析

3.1 建设项目概况

3.1.1 基本情况

3.1.1.1 项目名称、建设性质、建设地点等

项目名称：G575 线至巴里坤县机场公路建设项目

建设性质：新建

建设单位：巴里坤哈萨克自治县交通运输局

建设地点：项目全线位于巴里坤哈萨克自治县大河镇辖区内，本项目起点坐标：，终点坐标：。项目地理位置示意图，见图 3.1-1。

3.1.1.2 道路走向及主要控制点

(1) 道路走向

本项目起点与现状 G575 线 K144+325 处成 T 型平面交叉，路线整体走向自西向东，上跨既有泄洪渠，下穿 35kv 大下湖线和大河湖高压线，继续向东避让沿线墓葬群，终点顺接在建机场快速路，路线全长 3.120km。线路走向及周边概况图，见图 3.1-2。路线平、纵面缩图，见图 3.1-3。

(2) 沿线主要控制点

本项目沿线主要控制点包括：G575 线、墓葬群、牧道、泄洪渠、高压线、通讯线、机场道路。

3.1.1.3 工程投资和施工安排

工程投资：项目总投资 7560 元，平均每公里造价 2423 万元。资金来源为一般债券资金以及县财政资金。

工期安排：本项目计划建设工期共 7 个月，计划于 2025 年 4 月开工，2025 年 10 月底竣工通车（具体时间以前期手续办理进度调整），本项目现状未开工建设。



图 3.1-1 项目地理位置示意图

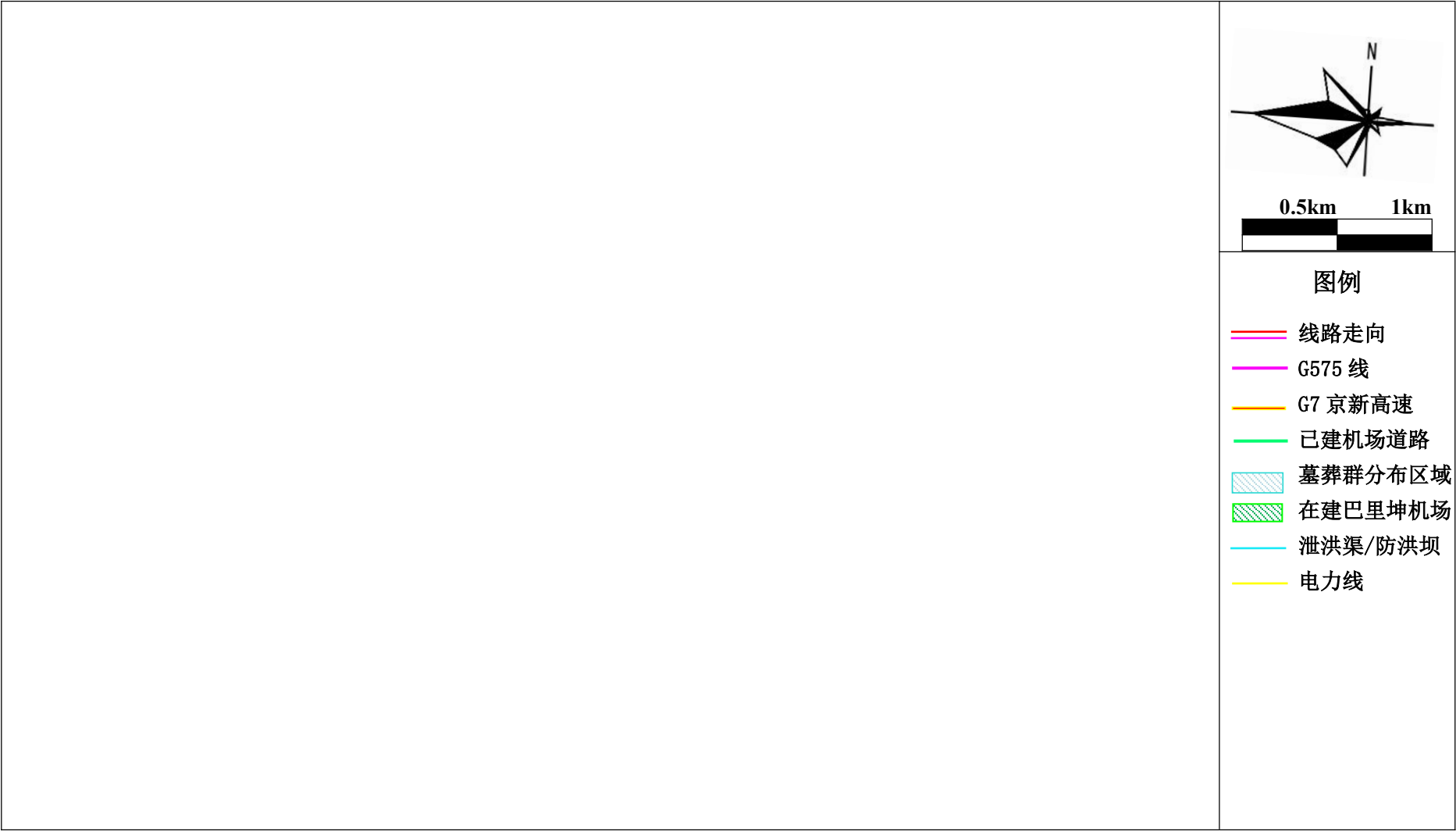


图 3.1-2 线路走向及周边概况图

图 3.1-3 线路平、纵面缩图

3.1.1.4 主要工程量

本项目按照双向四车道一级公路标准建设，路线全长 3.120km，新建涵洞 12 道，汽车天桥 1 处、农机通道 1 道，平面交叉 1 处、管线交叉 4 处，配套建设其相关附属设施。项目永久占地 11.1952hm²。项目工程量一览表，见下表。

表 3.1-1 项目工程量一览表

序号	工程项目		单位	设计参数
1	路线	路线长度	km	3.120
2	路基路面	路基挖方	1000m ³	3.168
		路基填方	1000m ³	130.029
		路面工程（沥青砼）	1000m ²	50.624
		路基防护（圪工）	1000m ³	4.352
		路基排水（圪工）	m ³	2.381
3	桥涵	涵洞	道	12（含被交线涵洞 2 道）
		通道	道	1（农机通道）
4	汽车天桥		处	1
	平面交叉		处	1
5	管线交叉		处	4
6	交通工程及沿线设施（安全设施）		km	3.120
7	占地		hm ²	11.1952
8	拆迁	隔离栅	m ²	600
		铁丝网	m ²	220
		线杆	/	6 根木杆、10 根砼电杆、3 座铁塔
		电力电讯线	km	1.799

3.1.1.5 主要技术指标

本项目按照双向四车道一级公路标准建设，设计速度 60km/h，路基宽度 24m，设计年限 15 年。设计荷载等级为公路-I 级。根据现行《公路工程技术标准》（JTGB01-2014）的相关规定，本项目主要技术指标采用情况，见下表。

表 3.1-2 本项目主要技术指标采用情况

序号	指标名称		单位	规范指标	采用技术标准
1	公路等级		/	一级公路	一级公路
2	设计速度		km/h	60	60
3	路基宽度		m	24.5	24
4	车道数		个	4	4
5	平曲线	不设超高的半径	m/处	1500	2700
6		一般最小半径	m/处	200	2700/1

7		极限最小半径	m/处	115	
8		最大直线长度	m	20v(1200)	1702.196
9		停车视距	m	75	>75
10	平曲线	一般值	m	300	1253.753
11	最小长度	最小值	m	100	
12	最小竖曲线半径	凸型	m	2000	9230.769
13		凹型	m	1500	8000
14		最小竖曲线长度	m	120	132
15		最大纵坡/坡长	%/m	6/600	2.6/190
16		最短坡长	m	150	150
17		行车道宽度	m	3.50	3.50×2×2
18		硬路肩宽度（含路缘带）	m	1.5	1.5×2
19		土路肩宽度	m	2.0	2.0×2
20		中间带宽度（含路缘带）	m	3.0	3.0
21		桥涵荷载等级	/	公路 I 级	公路 I 级
22		设计洪水频率	/	大、中桥 1/100，小桥、涵洞及小型排水构造物 1/50	

3.1.1.6 预测交通量

(1) 工程预测交通量

根据交通运输部发布的《公路建设项目可行性研究编制办法》中相关规定，一级公路建设项目交通量预测年限为项目建成通车后 20 年。结合项目建设计划和项目所在区域的经济社会发展规划，本项目预计 2025 年 10 月竣工，本项目交通量预测基年为 2025 年，预测特征年确定为 2026 年、2030 年、2035 年、2040 年、2045 年，共计 5 个特征年。交通量预测结果及特征年车型比例，见下表。

表 3.1-3 交通量预测结果

路段名称	2026 年	2030 年	2035 年	2040 年	2045 年
全线平均交通量	8877	11330	14598	18018	21817
昼间系数	昼间 16 小时（08:00~24:00），夜间 8 小时（24:00~08:00），车流量之比为 8.5:1.5				

表 3.1-4 特征年车型比（绝对数比例%）

年份	小客车	大客车	小货车	中货车	大货车	汽车列车	合计
2026 年	79.8	2.5	3.9	6.4	6.2	1.2	100
2030 年	80.5	2.8	4.1	5.8	5.7	1.1	100
2035 年	81.0	3.1	4.2	5.7	4.9	1.1	100
2040 年	81.3	3.1	4.3	5.6	4.7	1.0	100
2045 年	81.8	3.2	4.4	5.6	4.0	1.0	100

根据《公路工程技术标准》（JTGB01-2014），各车型的车辆折算系数为：小客车 1、大客车 1.5、小货车 1、中货车 1.5、大货车 2.5。各汽车代表车型及车辆折算系数，见下表。

表 3.1-5 各汽车代表车型及车辆折算系数

汽车代表车型	车辆折算系数	说明
小客车	1.0	座位 ≤ 19 座的客车和载质量 $\leq 2t$ 的货车
中型车	1.5	座位 >19 座的客车和 $2t <$ 载质量 $\leq 7t$ 的货车
大型车	2.5	$7t <$ 载质量 $<20t$ 的货车

（2）环评交通量

本次环境影响评价选取近期 2026 年、中期 2032 年、远期 2040 年作为评价年。各评价年交通量及车型比采用内插法计算。项目竣工通车后各特征年交通量计算结果及车型比例计算结果（绝对数比例），见下表。

表 3.1-6 特征年交通量计算结果 单位：Pcd/d

路段名称	2026 年	2032 年	2040 年
全线平均交通量	8877	12637	18018
昼间系数	昼间 16 小时（08:00~24:00），夜间 8 小时（24:00~08:00），车流量之比为 8.5:1.5		

表 3.1-7 特征年车型比例计算结果（绝对数比例%）

年份	小型车	中型车	大型车
近期 2026	83.70	8.90	7.40
中期 2032	84.84	8.68	6.48
远期 2040	85.60	8.70	5.70

备注：折算交通量按标准小客车计，各种车型折算系数参考《公路工程技术标准》（JTGB01-2014）

3.1.2 主要工程内容

3.1.2.1 路基工程

（1）路基横断面

本项目为一级公路，采用双向四车道标准建设，设计速度 60km/h。路基宽度 24m。本项目横断面组成为：2m 左侧土路肩带+1m 保护性路肩+0.5m 路缘带+2 $\times$ 3.5m 行车道+0.5m 路缘带+2m 中间带+0.5m 路缘带+2 $\times$ 3.5m 行车道+0.5m 路缘带+1m 保护性路肩+2m 右侧土路肩。

沥青混凝土路面路拱横坡采用 2%，保护性路肩坡度采用 3%。

路基横断面布置图，见下图。

图 3.1-4 路基横断面布置图

（2）公路用地接线

公路用地范围，填方为坡脚或边沟外缘 1m，挖方为路堑截水沟外缘 1m，桥梁段为桥梁正投影界。

（3）边坡坡度及护坡道

本项目路基边坡及护坡道结合沿线地形、路基防护及排水设计进行综合考虑。填方路段：填土高度小于 8m 时，采用直线形边坡，坡率 1:1.5。挖方路段：本项目挖方路基较少，挖方边坡采用 1:1。

（4）路基防护工程

路堤边坡防护：为使整个道路景观协调统一，与连接的既有道路原则一致，对于边坡高度小于等于 2m 段落采用清表土覆盖的自然坡面；对于边坡高度大于 2m 段落采用方格网防护。

桥头防护及通道涵洞防护：桥梁台后 10m 的路堤边坡及锥坡、溜坡、涵洞及通道口锥坡等防护均采用 C30 混凝土预制实心六角块防护，通道翼墙两侧各 8m 范围采用实心六角块防护。

（5）路基排水

路基排水主要通过两侧边沟汇集路面及边坡水，引入沟、渠、河等排至路基以外。全线一般路段在路堤边坡外侧设置下底宽 60cm、深 60cm 矩形排水沟，矩形排水沟采用 C30 现浇混凝土，边沟上设置 C30 预制混凝土盖板。

本项目采用矩形盖板沟主要是为了与已建成的机场快速路建设标准保持一致，方便已建成的排水系统进行衔接。

（6）路面排水

公路段路面水通过道路两侧预埋的 PVC 管排入路侧边沟, PVC 管间距 50m, 管径 10cm。本项目路面排水处置方案与已建成的机场快速路保持一致。

(7) 特殊路基处理

项目区不良地质和特殊性岩土主要为盐渍土。本项目区域内盐渍土分布广泛, 盐渍土分布范围及分布类型变化较大, 含盐性质主要为亚硫酸~硫酸盐渍土和氯盐渍土, 盐渍化程度为弱。

特殊路基处理方案:

① 对于盐渍土路段, 结合沿线地形、地物、施工便利性等因素, 采取换填砾类土的处理措施。

② 严格控制路堤填料的易溶盐含量, 填料需满足《公路路基设计规范》(JTGD30-2015) 及《新疆盐土地区公路路基路面设计与施工规范》中相关要求

3.1.2.2 路面工程

(1) 设计标准: 本项目全线采用沥青混凝土路面。设计年限为 15 年, 以双轮组单轴轴载 100KN 为标准轴载。

(2) 设计规范: 《公路沥青路面设计规范》(JTG D50-2017)

(3) 公路自然区划及路基土组: 根据《公路自然区划图》, 本项目所区域为 VI2 区, 即绿洲-荒漠区。

(4) 路面结构

① 行车道及路缘带

上面层: 4cm 细粒式沥青混凝土 AC-13C

下面层: 6cm 中粒式沥青混凝土 AC-20C

基层: 36cm 水泥稳定砂砾

底基层: 20cm 天然砂砾

② 保护性路肩

面层: 5cm 仿大理石石材面板、2cmM10 水泥砂浆

基层: 20cm 水泥稳定砂砾

③ 上跨被交路

面层: 5cm 中粒式沥青混凝土 AC-16C

基层: 20cm 水泥稳定砂砾

底基层: 20cm 天然砂砾

④ 上跨桥桥面铺装

上面层：5cm 中粒式沥青混凝土 AC-16C

防水层

3.1.2.3 桥涵工程

(1) 设计指标

桥梁设计指标，见下表。

表 3.1-8 桥梁设计指标

序号	指标	设计参数
1	汽车设计荷载等级	公路-I 级
2	设计速度	60km/h
3	设计洪水频率	大、中、小桥及涵洞 1/100
4	环境类别	II类
5	设计使用年限	大桥、中桥主体结构 100 年；小桥、涵洞主体结构不低于 50 年；伸缩装置、支座等可更换部件不低于 15 年
6	设计安全等级	一级
7	桥面宽度	与路基同宽
8	地震动峰值加速度系数	0.20g
9	动反应谱特征周期	0.40s
10	抗震设防烈度	VIII度
11	桥梁抗震设防类别	C 类
12	抗震措施等级	三级

(2) 桥梁

根据沿线调查，本项目不涉及跨河、跨沟、跨渠桥梁，仅涉及一处汽车天桥，为支线上跨桥，被交道路为石矿线岔口-新户新建二村砂砾路。本项目被交线共设置汽车天桥 112.28m/1 座，桥梁全宽 9.0m，净宽 8.0m。上部结构采用 3-35m 装配式预应力混凝土连续箱梁，第二孔跨越被交路，下部结构桥墩采用柱式墩，桥台采用肋板式台，基础采用钻孔灌注桩基础。桥跨布设方案为：3×35m，共 1 联，先简支后连续体系。

本项目桥梁设置情况，见下表。

表 3.1-9 本项目桥梁设置情况

序号	中心桩号	桥名	夹角(°)	孔数-跨径(n-m)	桥面宽度(m)	结构形式					备注
						上部结构形式	下部结构形式				
							桥台	桥台基础	桥墩	桥墩基础	
1	K1+257.812	汽车天桥	90	3-35	9	装配式预应力混凝土连续箱梁	肋板台	桩基础	柱式墩	桩基础	跨砂砾路

桥梁立面图、桥梁跨中横断面图，见下图。

图 3.1-5 桥梁立面图

图 3.1-6 桥梁跨中横断面图

(3) 涵洞

本项目主线共设涵洞 10 道，均为新建，包含：1-1.0m 钢筋混凝土圆管涵 9 道 2-6×2.5m 箱涵 1 道；另设置线外涵 2 道，分别为 G575 加宽段拼宽 1-4m 盖板涵 1 道，石矿线岔口-新户新建二村道路新建 1-1.0m 钢筋混凝土圆管涵 1 道。直线不涉及涵洞建设。

(4) 通道

目前已建设的机场快速路，无横向连接通道，考虑到道路两侧均为草原，现场调查阶段，发现牲畜数量较多。在本项目 K2+840 第二处牧道附近设置 1-4×3.2m 箱涵机耕通道（兼畜牧通道）1 道，用于两侧的横向通行，提高公路完全性同时方便两侧牲畜通行。

3.1.2.4 路线交叉

(1) 线路交叉

本项目全线共设置 1 处分离式立体式交叉和 1 处平面交叉。

本项目路线交叉设置情况，见下表。

表 3.1-10 本项目路线交叉设置情况

序号	交叉桩号	交叉形式	被交叉路名称	等级	交叉角度 (°)	路宽 (m)	备注
1	K0+000.000	T 型交叉	G575 线	一级公路	86	24	平面交叉
2	K1+257.812	被交线上跨	石矿线岔口-新户 新建二村砂砾路	等外公路	90	4.5	分离式立体交叉

(2) 管线交叉

本项目沿线涉及 2 处 35kV 高压线和 1 处 10kV 电力线，拟进行迁改。本项目管线交叉情况，见下表。

表 3.1-11 本项目管线交叉情况

序号	交叉桩号	路线名称	高压线、管道类型	拆改方案
1	K0+055.000	10kV 古速线	高压线	迁改
2	K1+504.000	35kV 大下湖 3513 线	高压线	迁改
3	K1+550.000	35kV 大河湖 3583 线	高压线	迁改

3.1.2.5 交通工程及沿线设施

(1) 智能交通系统

① 交通视频控制系统：本项目视频监控子系统主要包括：平交口视频监控以及主线道路视频监控。子系统由前端设备、数据传输及交警监控中心系统组成。

② 平交口控制系统：本次设计对所有交叉口实行信号控制系统，本项目主要设置于起点与 G575 线平面交叉口。为保证交通信号能被清晰、准确地识别，当相交道路为主干道时，可在道路出口左右各设置一组信号灯，有利于各车道车辆的视认，并可作为故障备份。当相交道路路口较宽导致信号灯视认距离过长时，

应设置远近 2 套灯组。信号控制系统由信号机、中心控制机和 UTC 工作站组成。

③ 违法行为抓拍系统：闯红灯违法自动记录系统由一体化抓拍单元、高清录像单元、主控单元、车辆检测单元、红灯检测单元、补光单元、传输单元和中心平台组成。

（2）交通安全设施

交通标志：是采用图形和文字传递特定信息，用于提供道路使用者相关信息、确保行车安全、交通组织有序的安全设施。本项目在沿线设计了指路、警告、禁令等类型的交通标志，包括交叉路口警告标志、地点方向标志、地点距离标志、注意村庄标志等。依据标准，汉字高 40cm，地名采用汉语拼音，专有名词采用英文。

标线：交通标线是引导司机视线的标线，并且是警告和管制司机驾车行为的重要手段。本项目全线标线采用热熔型 2 号标线，主线行车道边缘线宽 20cm；行车道分界线宽 15cm，实线长 6m，间隔 9m。

护栏：合理地设置护栏能够防止失控车辆冲出路基、吸收碰撞能量保障车内人员安全、保护中分带内重要构造物。在全线中央分隔带连续设置波形梁护栏，在涵洞路段两侧以及边坡较陡或边坡外侧有河流的危险路段设置波形梁护栏，在桥梁段路侧设置混凝土护栏。

其他沿线设施：其他沿线设施包括公路界碑、百米桩、里程碑、防眩板、道口标柱、轮廓标灯，应根据规范要求设置在相应位置。

（3）沿线设施

本项目沿线不设置加油站、服务区等管理设施。

3.1.3 施工布置

3.1.3.1 施工场地

本项目全线设置 1 处施工场地，施工场地内设置预制场、物料堆场。水稳料、水泥混凝土、沥青混合料外购不单独设置水稳料、混凝土、沥青混合料拌合站。施工场地位于 K3+000 左侧 100m 处，占地面积 0.6hm²（9.0 亩）；占地类型均为天然牧草地。

施工场地平面布置示意图，见下图。

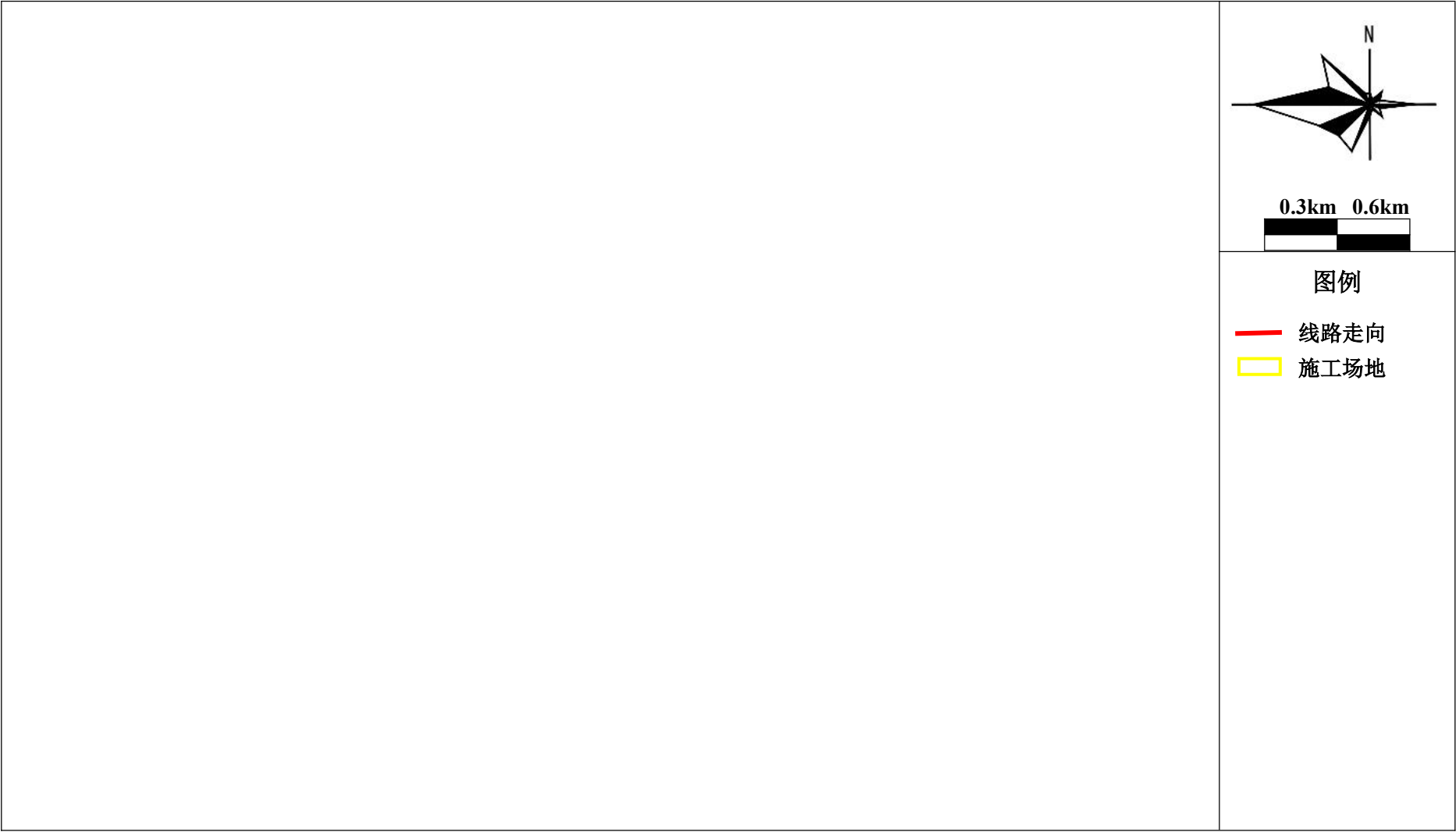


图 3.1-9 施工场地平面布置示意图

根据施工设计，施工场地布置情况，见下表。

表 3.1-12 施工场地布置情况

序号	临时工程	功能类别	上路桩号	距离、方位	占地面积	用地类型
1	施工场地	预制场、物料堆场	K3+000	左侧 100m	0.6hm ²	天然牧草地

3.1.3.2 施工便道

(1) 占地范围内施工便道

项目全线采用推进式施工，纵向施工便道沿线路延伸布设，占地 1.4040hm²（21.06 亩），占地类型多为天然牧草地，少数为农村道路、公路用地，均为规划红线内道路建设用地。施工便道为天然砂砾石路面。

(2) 占地范围外施工便道

本项目主线采用全封闭的方式施工，在 K1+257.812 处与石矿线岔口-新户新建二村道路交叉，既有道路为砂砾路，路基宽度约 5m，该道路主要连接新户村和北侧矿山以及周边牧民草场，涉及矿场重型车辆和大型农机车辆通行，该处设置 6m 宽施工便道 900m，方便该处社会车辆通行。占地 0.54hm²（8.10 亩），占地类型均为天然牧草地，施工便道为天然砂砾石路面。

本项目沿线设置一处施工场地，设置 7m 宽施工便道 120m，方便施工车辆通行，占地 0.084hm²（1.26 亩），占地类型均为天然牧草地，施工便道为天然砂砾石路面。

根据施工设计，沿线施工便道布置情况，见下表。

表 3.1-13 施工临时便道占地一览表

序号	中心桩号	便道长度 (m)	宽度 (m)	占地 (亩)	备注
利用公路红线范围内便道					
1	全线	3119	4.5	21.06	天然牧草地、农村道路、公路用地
小计		3119	/	21.06	/
公路红线范围外便道					
2	K1+257.812	900	6	8.10	天然牧草地
3	K3+000	120	7	1.26	天然牧草地
小计		1020	/	9.36	/
合计		4139	/	30.42	/

3.1.3.3 主要筑路材料

本项目设置 1 处砂、砾石、碎石、砾类土料场，本项目不设置自采料场，砂、砾石、碎石、砾类土料场全部采用巴里坤卧龙水利建设有限公司商品料场，该料

场具有合法手续，同时巴里坤卧龙水利建设有限公司商品料场现已运行，料场内已形成的采坑可作为本项目弃土场，因此砂石、砾类土料场、弃土场均不在本次评价范围内。巴里坤卧龙水利建设有限公司商品料场位于本项目东南侧 11.6km 处。

(1) 砂、砾石、碎石、砾类土料场

砂、砾石、碎石、砾类土料场为大河镇巴里坤卧龙水利建设有限公司商品料场，上路桩号 K3+119，筑路材料为沉积而成的砂砾层，粒径含量分布均匀，强度高。该料场可作为本项目路面面层、基层、底基层及路基工程用料。料场场地开阔，四季均可开采。本项目路基计划用料约 13.0029 万 m³，平均运距 21.6km。

(2) 弃土场

本项目弃方主要来自路基清表土、特殊路基处理路基换填挖除的非适用性材料等废方。本着因地制宜，综合利用的原则，为保护生态环境，减少占地，本项目设置 1 处弃土场，巴里坤卧龙水利建设有限公司商品料场现已运行，料场范围内已形成取料坑，巴里坤卧龙水利建设有限公司商品料场现状已形成的取料坑可满足本项目弃方要求。弃土场上路桩号为 K3+119，平均运距约 21.6km。

表 3.1-14 外购筑路材料料场情况

序号	料场名称	材料类别	上路桩号	距离、方位	备注
1	巴里坤卧龙水利建设有限公司商品料场	砂、砾石、碎石、砾类土料场	K3+119	距离终点东南侧 11.6km	商品料场

(3) 水

本项目共设置水料场 1 处，水料场为项目沿线取水，水质较好可满足工程和生活用水要求，可利用县乡道路运输，可从沿线村镇接引自来水或水井，供生活用水使用，上路桩号 K3+119，平均运距约 8km，

(4) 电

本项目道路沿线分布有电力线，工程用电较为方便，也可采用自备发电机解决工程用电问题。

(5) 水泥、石灰、钢筋、沥青、木材等

水泥、石灰主要由巴里坤县本地供应，上路桩号 K3+119，平均运距约 40km。

木材主要由巴里坤县本地供应，上路桩号 K3+119，平均运距约 40km。

钢材由哈密市供应，上路桩号 K3+119，平均运距约 260km。

沥青由克拉玛依供应，上路桩号 K3+119，平均运距约 810km。

3.1.3.4 土石方

根据道路施工图设计，项目挖方总量 3168m³，填方总量 130029m³，需借方 130029m³，弃方总量为 3168m³。本项目均为弱盐渍土，无法综合利用，因此本项目挖方均为弃方。

挖方弃方主要来自路基清表土、特殊路基处理路基换填挖除的非适用性材料等废方，本项目全线土壤为弱盐渍土无法利用，因此本项目不进行单独的表土剥离，弱盐渍土挖除后进行换填土。

项目土石方平衡情况，见下表。

表 3.1-15 项目土石方平衡

名称	挖方	填方	借方	弃方
数量 (m ³)	3168	130029	130029	3168

3.1.3.5 运输条件

项目所在地区公路运输条件较为便利，道路状况良好，可利用既有 G7 京新高速、G575、S236 及县乡道路通行，各种筑路材料均可通过汽车运抵施工现场。

3.1.4 占地与拆迁数量

3.1.4.1 永久占地情况

项目全线永久占地面积为 11.1952hm²，占地类型主要为天然牧草地、农村道路、公路用地等。项目永久占地情况，见下表。

表 3.1-16 项目永久用地情况

项目	占地类型		面积 (hm ²)
全线永久占地	农用地	天然牧草地	10.8341
		农村道路	0.0586
	建设用地	公路用地	0.3025
合计		11.1952	

3.1.4.2 临时占地情况

本项目临时占地主要为施工便道、施工场地，取弃土场、砂石料场均为既有商品料场，不在本项目临时占地范围内。

本项目全线设置 1 处施工场地，施工场地内设置预制场、物料堆场，占地面积为 0.6hm²（9 亩），占地类型为天然牧草地。水稳料、水泥混凝土、沥青混合料外购不单独设置水稳料、水泥混凝土、沥青拌合站。施工营地租用大河镇居民房屋，不单独设置。

本项目沿道路纵向布置的施工便道位于永久占地范围内，在 K1+257.812 与石矿线岔口-新户新建二村道路交叉处新增 6m 宽施工便道 900m，新增通往施工场地 7m 宽施工便道 120m，合计占地面积为 0.624hm²（9.36 亩），占地类型为天然牧草地。

因此本项目临时占地主要为施工场地、施工便道占地，合计占地面积为 1.224hm²（18.36 亩），占地类型均为天然牧草地。

临时工程占地情况，见下表。

表 3.1-17 临时工程占地情况

序号	临时工程	距路线距离(m)	上路桩号	占地类型	临时占地 (hm ²)
1	施工场地	左侧 100	K3+000	天然牧草地	0.6
2	施工便道	左侧 0	K1+257.812	天然牧草地	0.54
3	施工便道	左侧 0	K3+000	天然牧草地	0.084
合计					1.224
注：永久占地范围内施工便道不计入临时占地总面积。					

3.1.4.3 拆迁与树木砍伐

本项目建设需拆除 3 根水泥混凝土电力线杆、6 根通信木杆，同时需拆除电缆线 3 根（180m），电力线 3 根（150m）。不涉及其他建构物拆迁及树木砍伐。拆迁电力、电信设施表，见下表

表 3.1-16 拆迁电力、电信设施表

序号	拆迁内容		
1	建筑物	隔离栅 (m)	600
2		铁丝网 (m)	220
3	线杆	通讯木杆 (根)	6
4		单根砼电杆 (根)	10
5		铁塔 (座)	3
6	电力电讯线	长度 (m)	1799

3.2 线路比选

本项目路线里程较短，道路主线方案明确，且本项目所在区域均属于II2 天山北坡诸小河流域水土流失重点治理区，无法避让水土流失重点治理区，因此本次对起点、终点方案进行了论证，同时对主线方案进行比选，主要从项目建设对环境的影响程度以及工程量两个方面进行主线方案比选。

3.2.1 起点方案论证

起点方案一：推荐线起点，与南侧 Z501 平交口间距 1.2km，满足一级干线公路平面交叉间距最小值 1000m 的要求，距离北侧巴里坤互通进出口约 2.15km，交叉角度 86° ，均满足平面交叉设置要求，同时，交叉处分离式路基，上下行线路面标高一致。

起点方案二：比选线 A 线起点，与南侧 Z501 平交口间距 2.29km，满足一级干线公路平面交叉间距一般值 2000m 的要求，距离北侧巴里坤互通进出口仅有 650m，距离较近，且交叉角度 56° ，交叉角度较小，且交叉处分离式路基两侧高差较大，无法设置平面交叉。

本项目的功能定位是机场路的重要组成，也是巴里坤哈萨克自治县内高等级公路的重要构成。起点位置的选择应兼顾 G575 线既有平交口间距和交叉角度，形成安全、便捷、快速的机场通行通道，最大程度提升运输效率。

根据巴里坤县“十四五”规划和本项目功能定位，结合 G575 线平面交叉和互通设置情况，推荐方案起点距离 Z501 线平交口约 1.2km，距离巴里坤互通进出口约 2.15km，项目起点与 G575 线 K144+325 处成 T 型平面交叉。

起点方案位置比选示意图，见下图。

图 3.2-1 起点方案位置比选示意图

3.2.2 终点方案比选

根据巴里坤机场配套设施建设项目实施方案，本项目终点与目前已建成的机场快速路顺接，本项目终点方案唯一。

终点方案位置示意图，见下图。

图 3.2-2 终点方案位置示意图

3.2.3 主线方案比选

(1) 方案说明

G575 线至巴里坤县机场公路建设项目整体呈西东走向，本项目路线走向应符合机场连接线总体走向时应充分考虑大河镇和机场的总体规划，结合交通现状及规划合理选线，力争减少与乡镇的干扰，同时又要能方便沿线居民的对外出行及牧民放牧的需求，以带动地方经济发展。路线经过坟墓较多，需尽量避免拆迁。道路沿线还存在部分电力设施，路线走向与 35Kv 高压线有交叉，选线时应处理好路线与高压线走廊的关系，避免大的拆迁，以减少工程投资。

在考虑上述要求的前提下，本次提出两个路线方案 K、A，具体方案如下：

① 方案 K：起点与现状 G575 线 K144+325 处成 T 型平面交叉，路线整体走向自西向东，上跨既有泄洪渠，下穿 35kv 大下湖线和大河湖高压线，继续向东避让沿线墓葬群，终点顺接在建机场快速路，路线全长 3.120km。

② 方案 A：起点与现状 G575 线成分离式交叉，一路向东南方向，穿越草地，上跨既有泄洪渠，穿越墓葬群，下穿 35kv 大下湖线和大河湖高压线，终点顺接既有机场快速路，路线全长 3.528km。

主线方案比选图，见下图。

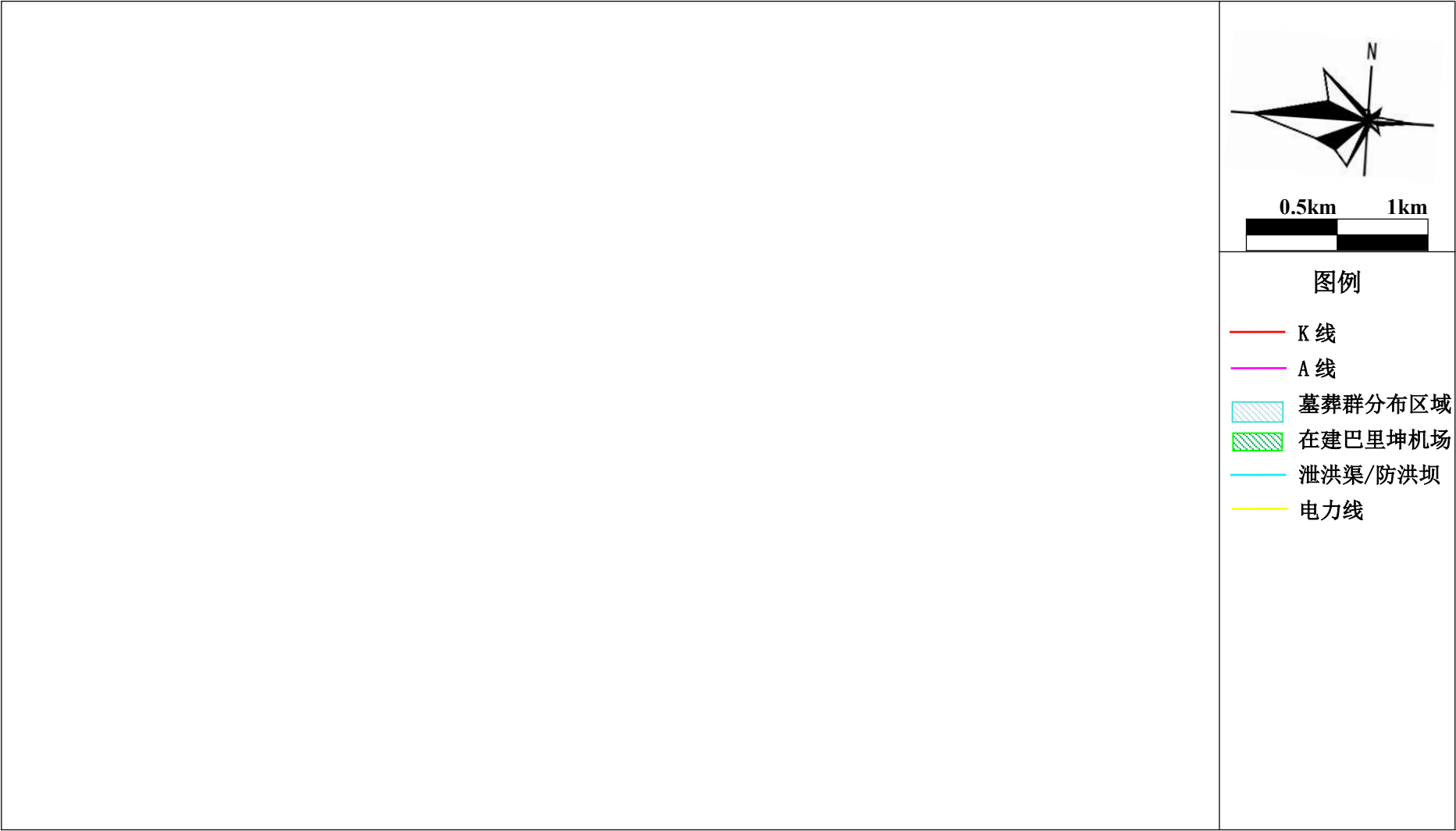


图 3.2-3 主线方案比选图

(2) 线路比选

主线方案工程比选，见下表。

表 3.2-1 主线方案工程比选

比较项目	单位	K 线方案	A 线方案	优势方案
路线长度	km	3.120	3.528	K 线
公路用地	hm ²	11.9562	15.3543	K 线
路基土石方数量	万 m ³	挖：0.32；填 13.00	挖：0.42；填 20.45	K 线
不良地质	km	3.12	3.528	K 线
防护、排水	1000m ³	6.733	10.668	K 线
路面	1000m ²	50.624	57.244	K 线
桥梁	m/座	不涉及	不涉及	相当
涵洞	道	12	14	K 线
线形	/	线型不顺直，存在一处弯道	为一条直线，线型较好	B 线
起点交叉	/	起点平交处交角接近正交，视距较好，便于设置平交；起点距离南侧 Z501 平交口间距仅能满足规范最小值（1000m）要求	起点交叉角度仅为 56°，且交叉处 G575 分离式路基路面高差较大，不满足设置平面交叉要求；距离南侧 Z501 线与 G575 线平交口较远，满足规范一般值（2000m）要求	相当
投资估算造价	万元	7561	8410.2566	K 线
平均每公里造价	万元	2423.40	2383.86	B 线

主线方案环境比选，见下表。

表 3.2-2 主线方案环境比选

比较要素	K 线方案	A 线方案	优势方案
环境制约因素	占用天然牧草地	占用天然牧草地	相当
水环	水源保护区	不涉及	相当
境	跨越河流情况	不涉及	相当
声环境、大气环境 保护目标个数	不涉及	不涉及	相当
水准点压占	不涉及	压占一处国家水准点	K 线
生态影响	永久占地类型	天然牧草地、农村道路、公路用地	相当
	临时占地类型	天然牧草地，面积 9.36 亩	相当
	占用草地	10.8341 公顷	K 线
	树木砍伐	不涉及	相当
	穿越生态保护 红线情况	不涉及	相当

高压线交叉情况		与高压线成正交，交叉角度较好	和高线交叉角度较小，改移工程量较大	K 线
社会环境	和外部道路衔接性、干扰性	起点与 G575 线平交；起点距离北侧巴里坤互通进出口大于 2km，安全性有保障；距离巴里坤机场较近，方便出行	起点与 G575 线分离式路基路面高差较大，不满足设置平面交叉要求；距离北侧巴里坤互通较近，距离小于 1km，存在安全隐患；巴里坤方向前往机场存在绕行，不便捷	K 线
	拆迁量	隔离栅、铁丝网、电杆、电力线、不涉及坟墓拆迁	隔离栅、铁丝网、电杆、电力线，涉及坟墓拆迁	K 线
	地方意见	推荐	支持	K 线

通过上述比选，本项目作为机场连接线，两个路线方案均符合机场的总体规划，满足机场的交通需求；占地类型均为天然牧草地、农村道路、公路用地，A 线占用数量偏多；均不涉及生态红线、水源保护区；均不涉及大气环境、声环境敏感目标；均不涉及树木砍伐，A 线除涉及隔离栅、铁丝网、电杆、电力线的拆迁外，还涉及坟墓拆迁，协调难度大。A 起点与 G575 线分离式路基路面高差较大，不满足设置平面交叉要求；距离北侧巴里坤互通较近，距离小于 1km，存在安全隐患；巴里坤方向前往机场存在绕行，不便捷。K 线总体建设里程短，土石方量小，起点与 G575 线平交；起点距离北侧巴里坤互通进出口大于 2km，安全性有保障；同时与高压线成正交，交叉角度较好，改移工程量小，且不涉及坟墓的拆迁。

综上所述，K 线总体建设里程短，占地数量小，拆迁量小、工程造价低，和既有道路衔接性好；且符合机场的总体规划，满足机场的交通需求；因此推荐 K 线方案。

3.3 工程分析

本项目属典型的非污染生态影响类建设项目。工程的设计、建设及运行过程中均会对环境产生不同性质和不同程度的影响，以下就工程对环境的作用因素与影响进行识别和分析，并对项目环境污染的源强进行估算。

3.3.1 施工工艺

3.3.1.1 路基工程

路基工程主要包括土石方、路基压实、特殊路基处理、防护、排水、中小型构造物建设等。

场地清理（含清基），指路基工程开挖、填筑前，清理地表杂物，清除地表植被。路基工程土石方开挖和填筑，路基工程采用机械施工为主，适当配合人工施工的方案。沿线弃土应弃至指定的弃土场内，并对弃土应进行必要的生物和工程防护，以避免造成水土流失。

本项目路基工程应严格按照规范规定施工，按照设计要求进行现场清理，加强路基填料施工前试验检测工作，对工程地质不良地段，加强设计图纸的核查工作，应先进行路基土换填或其他处理措施，再进行填筑作业，应加强试验检测工作，避免遗漏不良地质地段的处理，从而造成工程完工后的质量隐患。排水与防护工程应与路基、桥涵工程配合施工，并加强施工期间的排水，减少雨水对已成路基的危害。

路基施工工艺流程及产污环节节点图，见下图。

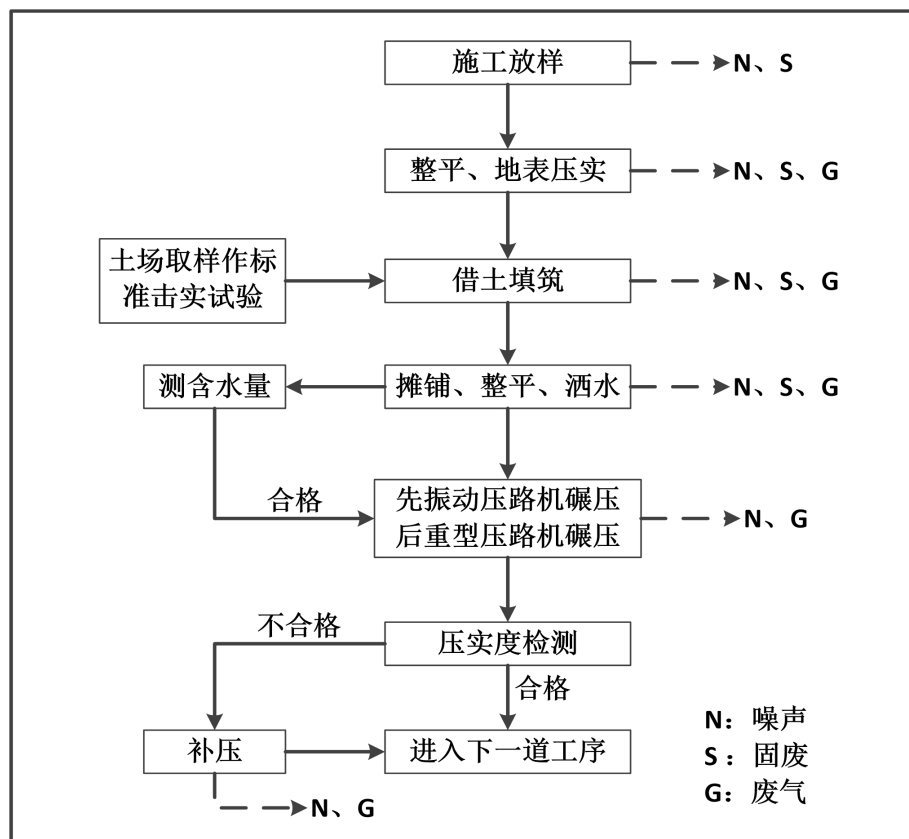


图 3.3-1 路基施工工艺流程及产污环节节点图

3.3.1.2 路面工程

路面施工应优先采用全机械化施工方案，应引进高效的宽幅摊铺机和配套搅拌设备，实现全集中拌合，严格控制材料用量和材料组成，实行严格的工序管理，做好现场监理与工序检测，确保施工质量。路面施工前应做好各项室内试验工作，

获取经验后推广应用。

路面施工工艺流程及产污环节框图，见下图。

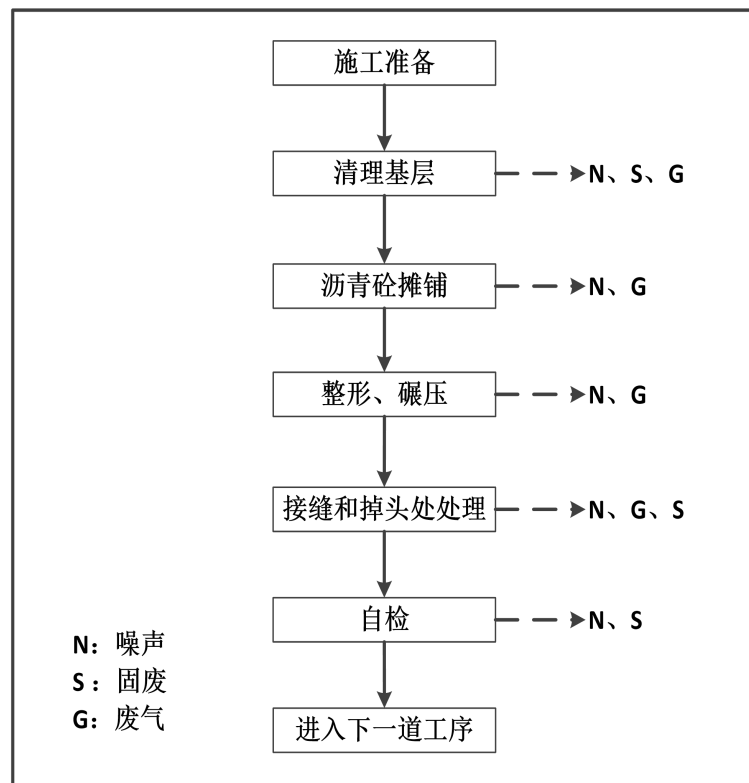


图 3.3-2 路面施工工艺流程及产污环节点图

3.3.1.3 桥涵工程

本项目推荐方案设置 1 座支线上跨汽车天桥，涵洞 12 道。本项目桥梁上部结构采用装配式预应力混凝土连续箱梁，在预制场集中预制，由汽车运至现场起吊安装，完成试吊、落梁等工序，最后进行桥面附属设施施工。

本项目桥梁下部结构桥台及基础采用肋板台、桩基础，桥墩及基础采用柱式墩、钻孔灌注桩基础。钻孔灌注桩的施工方法已经比较成熟，施工过程中产生的主要污染物为泥浆和钻渣，钻孔的泥浆主要由水、粘土和添加剂组成，采用泥浆悬浮钻渣和护壁。基础采用钻孔灌注桩施工工艺。涵洞施工与路基同时进行，涵洞采用现浇施工方法施工。

汽车天桥上部结构施工工艺流程及产污环节点图以及汽车天桥下部结构施工工艺流程及产污环节点图，见下图。

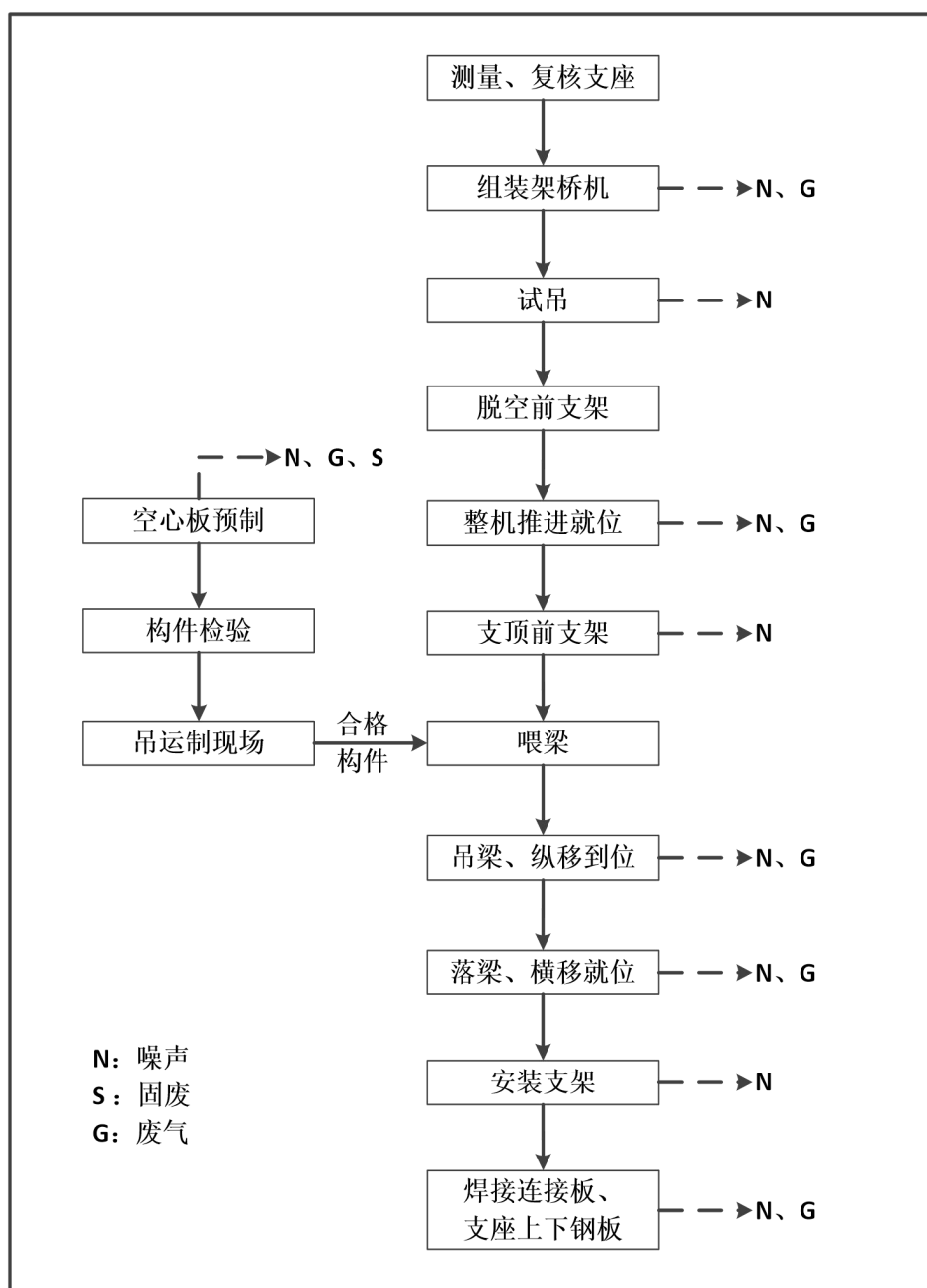


图 3.3-3 汽车天桥上部结构施工工艺流程及产污环节节点图

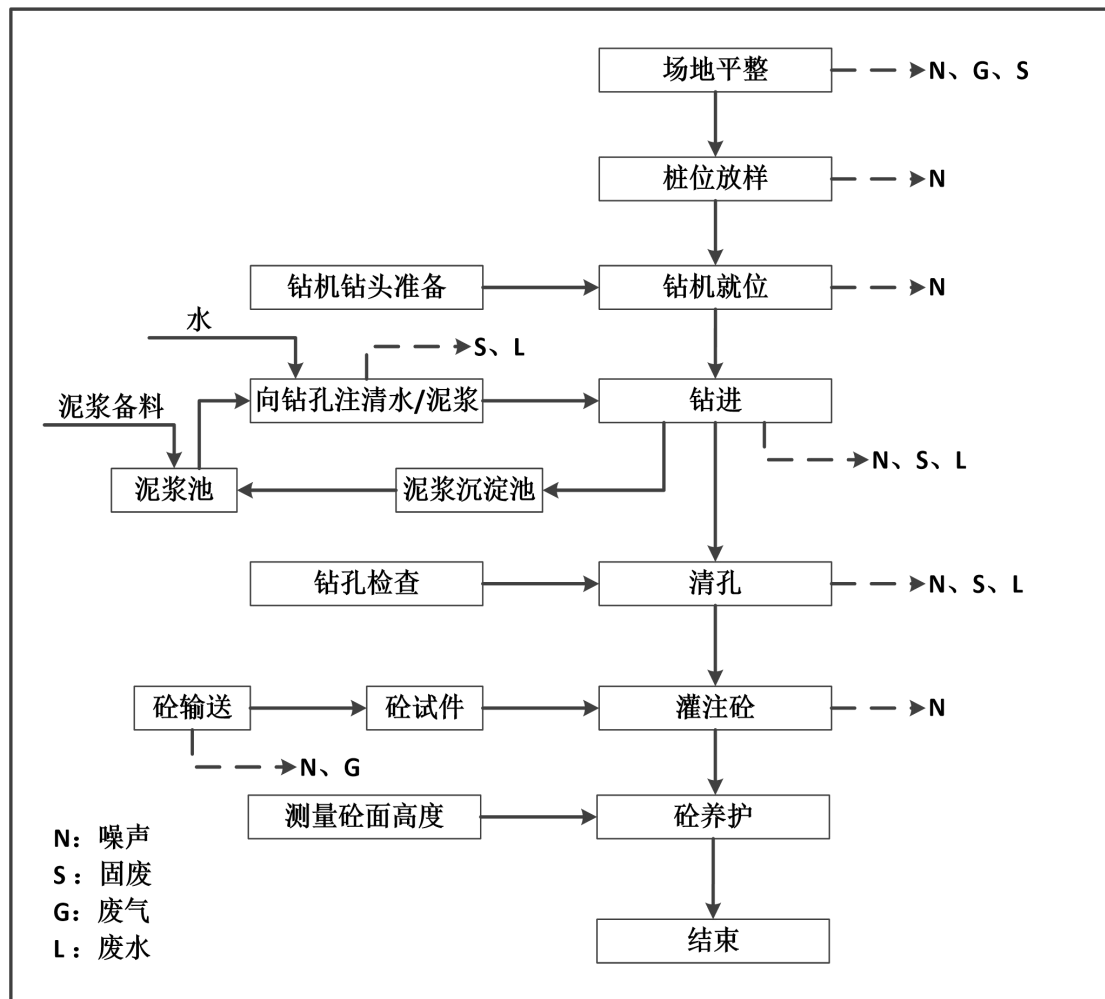


图 3.3-4 汽车天桥下部结构施工工艺流程及产污环节框图

3.3.1.4 临时工程

(1) 预制品生产

预制梁场生产工艺流程：外购钢筋钢板等进场后，依据产品需要进行定长机械切断、折弯，然后利用排焊机焊接成笼。清理干净模具后涂刷脱模剂，以使模板与混凝土表面形成一层膜将两者隔离开来，保证脱模时混凝土表面光滑平整、棱角整齐无损，并可保证混凝土的粘附量小于 5g/m。采用水性混凝土脱模剂，无挥发废气产生。使用的脱模剂由供应商负责运输，其包装桶归供应商所有，可循环使用，在安装好的模具内浇入符合要求的预制件混凝土，振动成型。预制件养护区进行蒸汽养护，养护室采用电加热蒸汽供热，养护温度 30~70℃。预制件送往工地用于桥梁修建。

预制品生产工艺流程及产污环节图，见下图。

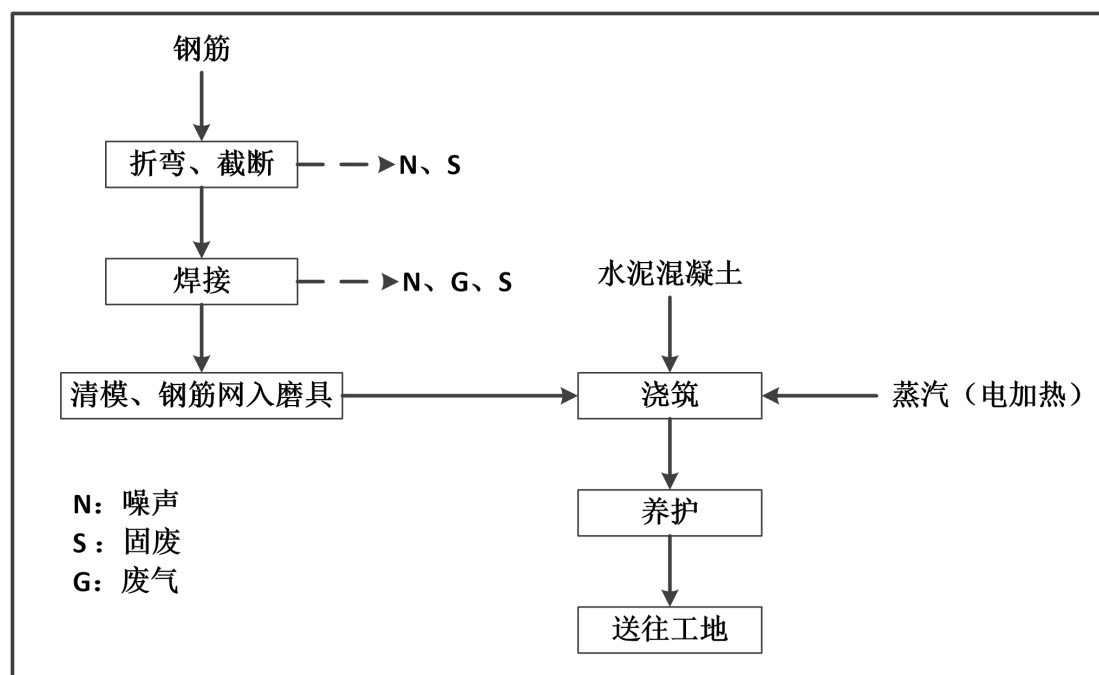


图 3.3-5 预制品生产工艺流程及产污环节图

3.3.2 工程环境影响因素识别

公路在设计期、建设期、营运期中均会产生不同的环境污染，各阶段主要环境问题，见下表。

表 3.3-1 各阶段主要环境问题

项目构成	时段	工程环节	主要的环境问题	环境要素	影响路段
主体工程	施工期	征地拆迁	占用天然牧草地、农村道路、公路用地	生态环境	沿线
		土石方工程	水土流失、植被破坏、弃方等	生态环境	沿线
		路基路面	水土流失、扬尘、废气、交通与机械噪声	生态、大气、声环境	沿线
		桥梁施工	水质	水环境	沿线冲沟
		材料运输	扬尘、运输遗撒、机械废气	大气环境	沿线
	营运期	车辆行驶	噪声、废气、路面排水	大气、声、水环境	沿线
		交通运输	交通通行、地区经济发展、经济效益	社会环境	沿线
临时工程	施工期	施工场地、施工便道等	破坏植被、水土流失	生态环境	施工场地、施工便道等

3.3.2.1 设计期

公路建设项目设计期主要为路线走廊带的选线过程和公路技术标准等的设

计过程，路线的选择所产生的环境影响较大，选线过程决定了项目是否会涉及自然保护区、饮用水源地、风景名胜区等各类生态敏感区，决定了工程拆迁量、占用耕地的数量、阻隔影响、社会影响等。分析设计阶段主要考虑的工程环境影响如下：

(1) 线位布设可能对哈密市巴里坤县城市规划产生影响，并可能影响到工程附近的人群生活质量。

(2) 线位的布设可能会对巴里坤县旅游发展产生一定的影响。

(3) 公路建设将产生永久占地和临时占地，将对土地利用格局产生一定的影响。

(4) 路线布设及设计方案会影响水土流失及土地占用。

3.3.2.2 施工期

施工期将进行路基、路面、桥涵、平面交叉等建设，沿线将设置施工便道、施工场地等，因此将占用一定数量的天然牧草地、农村道路、公路用地等，会加大水土流失强度，产生的施工噪声、施工废水、施工固废等将影响沿线生态环境。

施工期主要环境影响因素识别，见下表。

表 3.3-2 施工期主要环境影响因素识别

要素	影响因素	影响性质	影响简析
声环境	施工机械	短期可逆	不同施工阶段施工车辆或施工机械噪声对沿线声环境产生影响；
	运输车辆	不利	
环境空气	施工扬尘	短期可逆	①粉状物料装卸、运输、堆放过程中有大量粉尘散逸到周围大气中；②施工运输车辆在行驶产生的扬尘；
	沥青烟气	不利	沥青铺设过程中产生的沥青烟气中含有 THC、TSP 及苯并[a]芘等有毒有害物质；
水环境	桥梁施工	短期可逆	桥梁施工工艺不当或施工管理不严，产生的施工泥渣、机械漏油、泥浆、施工物料受雨水冲刷，对水环境产生影响
	施工场地	不利	车辆、设备冲洗废水处理不当对水环境产生影响；施工机械跑、冒、滴、漏及露天机械受雨水冲刷后产生的油污水污染。
生态环境	永久占地	长期不利 不可逆	工程永久占地对沿线地的天然牧草地的影响；
	临时占地	短期不利 可逆	临时占地破坏植被、增加区域水土流失量；
	施工活动		施工活动地表开挖、建材堆放和施工人员活动可能对野生动物和植被造成一定影响。
固体废物	施工废渣/ 建筑垃圾	短期可逆 不利	桩基钻渣和废弃土方堆存占用土地、产生扬尘；

要素	影响因素	影响性质	影响简析
	危废	长期不利 不可逆	设备维护产生的废润滑油，对土地及水环境产生危害

3.3.2.3 营运期

公路建成通车后，此时临时用地正逐步恢复，公路边坡已经得到良好的防护。交通噪声将成为营运期最主要的环境影响因素，此外，公路辅助设施产生的水污染物对地下水的影响也不容忽视，营运期主要环境影响因素识别，见下表。

表 3.3-3 营运期主要环境影响因素识别

环境要素	影响因素	影响性质	工程影响分析
声环境	交通噪声	长期、不利、不可逆	交通噪声影响沿线一定范围声环境的影响；
环境空气	汽车尾气	长期、不利、不可逆	汽车尾气的排放对沿线空气质量造成影响；
水环境	桥面/路面径流	长期、不利、不可逆	降雨冲刷路面产生的路面/桥面径流对水环境的影响
生态环境	占地、阻隔影响	长期、不利、不可逆	项目建成后可能会对陆生野生动物的活动区间产生阻隔影响；项目建设对土地荒漠化、沙漠化的影响；
固废	道路养护固废	长期、不利、不可逆	固体废物的处理处置及贮运环节的环境影响；

3.3.2.4 环境影响因子筛选

根据以上分析，在现场踏勘的基础上，结合工程特征、区域环境和敏感点情况，确定拟建项目环境影响评价因子，见下表。

表 3.3-4 拟建项目环境影响评价因子识别结果

环境要素	评价因子	
	施工期	营运期
生态环境	永久性占地数量、临时性占地数量、占地类型及与当地相应土地数量的比例；植被占用种类及数量；水土流失等	
环境空气	TSP	SO ₂ 、NO ₂ 、CO 等
水环境	SS、动植物油、COD、石油类	COD、SS、动植物油
声环境	等效连续 A 声级 LAeq	等效连续 A 声级 LAeq
固体废物	建筑垃圾、弃方	道路养护固废

3.3.3 施工期源强核算

3.3.3.1 施工期噪声污染源强核算

公路施工期间，作业机械较多，如路基工程阶段，有挖掘机、推土机、装载机、平地机等；路面工程阶段有摊铺机、压路机等，以及物料运输车辆。这些设备具有流动性、非稳性特点，将对周围环境产生一定影响。

根据《环境影响评价技术导则-公路建设项目》（HJ1358-2024）附录 D，工程机械噪声源强，见下表。

表 3.3-5 工程机械噪声源强 单位：dB（A）

序号	机械类型	距离声源 5m	距离声源 10m
1	液压挖掘机	85	79
2	电动挖掘机	83	77
3	轮式装载机	92	86
4	推土机	85	79
5	压路机	85	79
6	振动夯锤	96	90
7	打桩机	105	99
8	混凝土与运输泵	91	85
9	商砼搅拌车	87	81
10	混凝土振捣器	84	78

3.3.3.2 施工期水污染源强核算

（1）施工废水

本项目施工废水主要包括施工机械、施工物料、施工泥渣、生活垃圾受雨水冲刷产生的雨污水等施工废水以及新建汽车天桥施工产生的钻孔泥浆废水。

① 机械冲洗废水

施工期施工机械跑、冒、滴、漏的油污及露天机械受雨水冲刷等将产生少量含油污水。本项目施工期同时作业的施工机械按 10 部计，《环境影响评价技术导则-公路建设项目》（HJ1358-2024）附录 E，每部冲洗水量按 80L/部计，每天冲洗 1 次，则施工机械冲洗废水产生量为 0.8m³/d，整个施工期 7 个月，施工机械冲洗废水产生总量为 168m³。根据《公路建设项目环境影响评价规范》（JTGB03-2006）和当地公路项目经验，施工机械冲洗废水的主要污染物浓度为 COD：200mg/L、SS：4000mg/L、石油类：30mg/L。施工场地内设置隔油沉淀池，施工机械冲洗废水集中收集经隔油、沉淀处理后作为机械冲洗用水循环利用，不外排。

② 汽车天桥施工泥浆废水

汽车天桥施工过程中会产生泥浆废水，施工场地内设置沉淀池，桩基施工过程中，沉淀出的泥浆废水循环使用，清出的沉淀物运至巴里坤卧龙水利建设有限公司商品料场回填该料场已形成的取料坑，巴里坤卧龙水利建设有限公司商品料

场位于本项目道路终点东南侧约 11.6km 处，运距约为 21.6km。

(2) 施工人员生活污水

参考《环境影响评价技术导则-公路建设项目》（HJ1358-2024）附录 E，施工人员每人每天生活用水量按 100L 计，污水排放系数取 0.8，施工人员生活污水主要污染物及其浓度分别为 COD：400mg/L，BOD：250mg/L，SS：500mg/L，氨氮：40mg/L，动植物油：25mg/L。

本项目不单独设置施工营地，施工人员住宿租用大河镇居民房屋，施工人员生活污水直接排入大河镇现有下水管网。本项目施工期施工人员约 40 人左右，施工期生活污水产生情况，见下表。

表 3.3-6 施工期生活污水污染物产生情况

污染源	污染物	浓度 mg/L	产生量 t/a	治理设施
生活污水 504m ³	COD _{Cr}	400	0.202	防渗收集池收集定期清运至巴里坤县污水处理厂处理
	BOD ₅	250	0.126	
	SS	500	0.252	
	NH ₃	40	0.020	
	动植物油	25	0.013	

3.3.3.3 施工期废气源强核算

公路施工过程废气污染源主要为施工扬尘和沥青烟。其中，扬尘污染主要来源于筑路材料在运输、装卸、堆放过程等过程中；沥青烟气主要来源于路面施工阶段的沥青混合料摊铺过程，主要产生以 THC、TSP 和 BaP 为主的污染物。

(1) 施工扬尘

施工扬尘主要包括路基平整产生的扬尘、施工运输车辆引起的运输扬尘以及物料堆场产生的扬尘等，路基平整以及物料堆场扬尘主要产生于施工前期路基填筑过程，运输扬尘主要产生于运输车辆行驶道路上。根据公路施工期监测结果分析，施工扬尘产生情况，见下表。

表 3.3-7 施工期扬尘产生情况 单位：mg/m³

序号	施工类型	主要施工机械	距路基	TSP
1	桥台浇筑	发电机 1 台、搅拌机 1 台、升降机 1 台	20m	0.17
2	边坡修整、护栏施工	挖掘机 1 台、装载机 3 台	20m	0.13
3	路基平整	发电机 1 台、4 台运土车 40-50 台/天	30m	0.22
4	平整路面	装载机 1 台、压路机 2 台、推土机 1 台、运土车 40~60 台/天	40m	0.23

序号	施工类型	主要施工机械	距路基	TSP
5	路基平整	运土翻斗车 2 台、运土车 20 台/天	100m	0.28
6	桥梁浇筑、桥台修建、爆破	发电机 2 台、搅拌机 2 台、拖拉机 2 台、振动器 2 台、起重机 1 台、运土车 30~40 台/天	100m	0.21

施工期间，土料、砂石料及水泥均需从外运进，运输量很大，运输扬尘、汽车尾气对局部区域空气质量产生影响。根据相关类比监测数据，施工运输道路 TSP 浓度在下风向 50m、100m、150m 处分别为 11.652mg/m³、9.694mg/m³、5.093mg/m³。运输道路、路基平整等均为线性污染源，本项目集中式粉尘污染源主要包括临时物料堆场。

本项目涉及的挖方、填方量合计为 133197m³（239755t），包括土方、砂石料等均会在施工场地进行临时堆存，临时堆放场地设置在道路沿线，临时堆存过程中采用防风抑尘网遮盖。物料装卸及堆存过程中定期洒水降尘。

粉尘核算参考《排放源统计调查产排污核算方法和系数手册》（生态环境部公告 2021 年第 24 号）中附表 2 中工业源固体物料堆存颗粒物产排污核算系数手册中的计算公式进行核算，具体如下：

① 颗粒物产生量计算公式

$$P=ZC_y+FC_y=\{N_c \times D \times (a/b) + 2 \times E_f \times S\} \times 10^{-3}$$

式中：P 指颗粒物产生量（单位：吨）；

ZC_y 指装卸扬尘产生量（单位：吨）；

FC_y 指风蚀扬尘产生量（单位：吨）；

N_c 指年物料运载车次（单位：车）；

D 指单车平均运载量（单位：吨）；

(a/b) 指装卸扬尘概化系数（单位：千克/吨），a 指各省风速概化系数，见附录 1，b 指物料含水率概化系数，见附录 2；

E_f 指堆场风蚀扬尘概化系数，见附录 3（单位：千克/平方米）；

S 指堆场占地面积（单位：平方米）。

② 颗粒物排放量计算公式

$$U_c=P \times (1-C_m) \times (1-T_m)$$

式中：P 指颗粒物产生量（单位：吨）；

U_c 指颗粒物排放量（单位：吨）；

C_m 指颗粒物控制措施控制效率（单位：%）；

T_m 指堆场类型控制效率（单位：%），见附录 5；

根据系数手册中给出相关系数，本项目a取值为0.0011，b取值0.0084， E_f 取值0。本项目砂、碎石料用量239755t/a，转运次数为7992次，单车平均运载量为30t/次，物料堆存占地面积约2000m²。但本项目挖方、填方的物料不会一次产生，挖方物料分阶段产生，填方物料会分阶段运入施工现场，本次一次土石方的堆存量以全部土石方量的1/5计算。物料在装卸料及堆存过程中定期洒水抑尘采用防风抑尘网遮盖， C_m 以74%计， T_m 以60%计。因施工场地物料定期转运，不会长时间堆存，堆存时间以15天计算，则堆放时间为360h。

表 3.3-8 砂、石子堆场粉尘产生及排放情况

污染源	污染物	产生量	产生速率	排放量	排放速率	堆放时间
		t/a	kg/h	t/a	kg/h	h
临时堆场粉尘	颗粒物	6.28	17.44	0.65	1.81	360

（2）沥青烟

沥青路面摊铺作业过程会产生沥青烟气，主要含有苯并[a]芘等有害物质。沥青混合料采用全封闭罐车运输至项目现场进行摊铺，因此，运输过程中不会造成大气污染。沥青烟和苯并[a]芘主要产生于沥青摊铺等作业过程中，根据北京公路所在施工过程测点结果，不同型号的摊铺设备沥青烟产生浓度，见下表。

表 3.3-9 不同型号的摊铺设备沥青烟产生浓度

序号	设备类型	沥青烟排放浓度范围（mg/m ³ ）	苯并[a]芘（mg/m ³ ）
1	西安筑路机械厂 M3000 型	12.5~15.5	0.09
2	德国维宝 WKC100 型	12.0~16.8	13.9
3	英国派克公司 M36 型	13.4~17.0	14.2

由上表可知，如采用先进的沥青混凝土摊铺设备，在设备正常运行时，沥青烟排放浓度范围在 12.0~17.0mg/m³，符合《大气污染物综合排放标准》（GB16397-1996）的沥青烟排放限值（75mg/m³），对公路沿线大气环境的影响较小。

（3）机动车尾气

施工机械主要包括载重车、压路机、打桩机、柴油动力机械等燃油机械，机械为施工期排放的污染物主要有 CO、NO_x、THC。项目施工期施工机械数量少且较分散，因此污染程度也相对较轻。据类似公路施工现场检测结果，在距离现场 50m 处 CO、NO_x 一小时平均浓度分别为 0.2mg/m³ 和 0.13mg/m³；日平均浓度分

别为 $0.13\text{mg}/\text{m}^3$ 和 $0.062\text{mg}/\text{m}^3$ ，均能满足《环境空气质量标准》（GB3095-2012）中二级标准要求。

3.3.3.4 施工期固体废物源强核算

（1）本项目施工期产生的固体废物主要包括工程弃土、建筑垃圾。机械、设备及运输车辆的维修保养应集中于各村镇第三方维修单位进行，各临时设施内不设置机械维修场地。维修产生的含油垃圾由第三方机构自行处理。

（1）工程弃土

本项目施工产生的挖方全部作为弃方处理，弃方量为 3168m^3 ，由施工单位清运至巴里坤卧龙水利建设有限公司商品料场回填该料场已形成的取料坑。

（2）建筑垃圾

本项目建筑垃圾主要包括施工过程中产生的钻渣、泥浆及少量废弃钢筋电缆及木料等，同时还包括废水沉淀池产生的沉渣。对于废弃钢筋等材料由有关单位及个人进行分拣，对于可回收利用的钢筋、木料、电缆等进行回收再利用；对于钻渣、泥浆，桥梁施工过程中应在钻孔桩旁设置沉渣桶，沉渣桶装满后运至沉淀池，沉淀出的泥浆废水循环使用，泥浆干化后装车送至巴里坤卧龙水利建设有限公司商品料场回填该料场已形成的取料坑；沉淀池沉渣作为建筑材料直接回用于施工，不外排。

（3）生活垃圾

全线施工人员按照 30 人计，每人每天生活垃圾产生量按照 0.5kg 计，则全线共产生活垃圾产生量为 $15\text{kg}/\text{d}$ ，本项目施工期合计 7 个月，则整个施工期生活垃圾产生量为 3.15t 。本项目施工营地租用大河镇居民房屋，生活垃圾集中收集定期运往巴里坤县生活垃圾填埋场处置，严禁随意乱丢。

3.3.4 运营期源强核算

3.3.4.1 运营期噪声污染源强核算

本项目运营期的噪声污染主要来自公路交通噪声。

（1）车型比

根据工可文件项目车型比预测结果，见表 3.1-4，本次环评采用插值法计算特征年车型比，特征年车型比计算结果，见下表。

表 3.3-10 车型比例预测结果（绝对数比例%）

年份	小型车	中型车	大型车
近期 2026 年	83.70	8.90	7.40
中期 2032 年	84.84	8.68	6.48
远期 2040 年	85.60	8.70	5.70
备注：折算交通量按标准小客车计，各种车型折算系数参考《公路工程技术标准》（JTG B01-2014）			

（2）交通量

根据工可文件项目交通量预测结果，见表 3.1-3，本次环评采用插值法计算特征年交通量，同时根据上表车型比计算特征年交通量，特征年交通量计算结果，见下表。

表 3.3-11 特征年交通量计算结果 单位：Pcd/h

路段名称	车型	2026 年		2032 年		2040 年	
		昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间
全线	小型车	395	139	570	201	820	289
	中型车	42	15	58	21	83	29
	大型车	35	12	44	15	55	19
	合计	472	166	672	237	957	337
备注：昼间 16 小时，夜间 8 小时，车流量之比为 8.5:1.5							

（3）车速

根据《环境影响评价技术导则 公路建设项目》（HJ1358-2024）附录 C，平均车速的确定与负荷系数（或饱和度）有关。负荷系数为服务交通量（V）（V 取各代表年份的昼间、夜间相对交通量预测值，pcu/（h·ln）或 pcu/h，pcu 为标准小客车当量数，ln 为车道）与实际通行能力（C）的比值，反映了道路的实际负荷情况。

本项目各类型车的平均车速参考《环境影响评价技术导则 公路建设项目》（HJ1358-2024）附录 C 中公式进行计算，具体公式如下：

$$v_i = \left(k_{1i} u_i + k_{2i} + \frac{1}{k_{3i} u_i + k_{4i}} \right) \times \frac{v_d}{120}$$

式中： v_i —平均车速，km/h；

v_d —设计车速，km/h；

u_i —该车型的单光车数，km/h；

v_0 —各类型车的初始运行车速，km/h，按下式计算：

$$u_i = vol \times (\eta_i + m_i(1 - \eta_i))$$

式中：vol—单车道绝对交通量，辆/h；

η_i —该车型的车型比；

m_i —该车型的加权系数，取值见下表 3.3-13；

k_{li} 、 k_{2i} 、 k_{3i} 、 k_{4i} —分别为系数，取值见下表 3.3-13。

表 3.3-12 车速计算公式系数

车型	系数				
	k_{li}	k_{2i}	k_{3i}	k_{4i}	m_i
小型车	-0.061748	149.65	-0.000023696	-0.02099	1.2102
大、中型车	-0.051900	149.39	-0.000014202	-0.01254	0.70957

由此计算出本项目建成后，各车型比的平均车速，见下表。

表 3.3-13 各车型比的平均车速 单位：km/h

路段	车型	2026 年		2032 年		2040 年	
		昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间
全线	小型车	50.12	50.78	49.55	50.66	48.58	50.45
	中型车	36.29	35.28	36.73	35.54	37.13	35.89
	大型车	36.13	35.28	36.50	35.56	36.87	35.82

(4) 单车源强计算

根据《环境影响评价技术导则 公路建设项目》（HJ1358-2024）附录 B，各类型在距离行车线 7.5m 处参照点的平均辐射噪声级按照下列公式计算：

$$\text{大型车 } (\overline{L_{OE}})_l = 22.0 + 36.32 \lg v_l \quad (\text{使用车速范围：48km/h} \sim 90\text{km/h})$$

$$\text{中型车 } (\overline{L_{OE}})_m = 8.8 + 40.48 \lg v_m \quad (\text{使用车速范围：53km/h} \sim 100\text{km/h})$$

$$\text{小型车 } (\overline{L_{OE}})_s = 12.6 + 34.73 \lg v_s \quad (\text{使用车速范围：63km/h} \sim 140\text{km/h})$$

式中： $(\overline{L_{OE}})_l$ —大型车在参照点处的平均辐射噪声级，dB(A)；

$(\overline{L_{OE}})_m$ —中型车在参照点出的平均辐射噪声级，dB(A)

$(\overline{L_{OE}})_s$ —小型车在参照点出的平均辐射噪声级，dB(A)

v_l —大型车的平均速度，km/h；

v_m —中型车的平均速度，km/h；

v_s —小型车的平均速度，km/h；

按照上述公式分别计算出各类行车的单车噪声源强预测结果，见下表

表 3.3-14 单车噪声源强预测结果 单位: dB (A)

路段	车型	2026 年		2032 年		2040 年	
		昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间
全线	小型车	71.6	71.8	71.5	71.8	71.2	71.4
	中型车	71.9	71.5	72.2	71.6	72.3	71.8
	大型车	78.6	78.2	78.7	78.3	78.9	78.4

3.3.4.2 运营期水污染源强核算

本项目全线不设置养护工段、收费站、服务区、加油站等设施,因此运营期无生活污水产生,仅在下雨期间路面会聚集少量雨水形成径流。

公路路面径流污染物主要为悬浮物、石油类和有机物,其浓度受限于多种因素,如车流量、车辆类型、降雨强度、灰尘沉降量和前期干旱时间等,因此具有一定程度的不确定性。

拟建项目全线位于巴里坤哈萨克自治县辖区内,属于温带大陆性冷凉干旱气候区,平均年降水量 220.3mm,年平均蒸发量为 1602.7mm。

在融雪及暴雨季节将在短时间内形成路面径流,国内一些公路的监测实验结果表明,通常从降雨初期到形成径流的 30min 内,雨水中的悬浮物和油类物质的浓度比较高,降雨历时 40~60min 之后,各项污染物浓度均低于《污水综合排放标准》(GB8978-1996)一级排放标准限值。雨水汇集后通过边沟、排水沟等排放,最终流入天然沟渠,不会对周围水环境产生显著影响。

3.3.4.3 运营期废气源强核算

本项目全线不设置养护工段、收费站、服务区、加油站等设施,无集中式大气污染源。项目营运期环境空气污染源主要为机动尾气,为无组织排放,主要污染物为 NO_x、CO、THC(烃类)和烟尘等。

3.3.4.4 运营期固体废物源强核算

本项目全线不设置养护工段、收费站、服务区、加油站等设施,本项目运营固体废物主要为公路养护期间产生的沥青废料,对上层沥青废料,首先考虑综合利用,对于无利用价值的沥青废料,建议清运至哈密市巴里坤县建筑垃圾填埋场处置。

4 环境现状调查与评价

4.1 自然环境概况

4.1.1 地理位置

巴里坤哈萨克自治县是新疆维吾尔自治区东北部的一个边境县，属于哈密市，地理坐标为北纬 $43^{\circ}21' \sim 45^{\circ}5'19''$ 、东经 $91^{\circ}19'30'' \sim 94^{\circ}48'30''$ ，位于天山山脉东段与东准噶尔断块山系之间的草原上，东邻伊吾县，南接哈密市，西毗木垒哈萨克自治县，北接蒙古国，中蒙国界长达 309km。全县总面积 38445.3km²，县境东西长 276.4km，南北宽 180.6km。县城西距新疆维吾尔自治区首府乌鲁木齐 595km，东南离哈密市所在地伊州区 131km。

大河镇地处巴里坤盆地北部，位于莫钦乌拉山中段南坡扇缘地带，地理位置为北纬 $43^{\circ}40' \sim 43^{\circ}47'$ ，东经 $92^{\circ}58' \sim 93^{\circ}13'$ ，总面积 1162.48km²。大河镇距巴里坤县 15km，东与良种场、红山农场相邻，西接大红柳峡乡，南连兵团红星一牧场，北与八墙子乡、三塘湖乡接壤。

本项目位于新疆维吾尔自治区哈密市巴里坤哈萨克自治县大河镇在建巴里坤民用机场处，为 G575 线与在建机场快速路的连接道路。本项目起点坐标：，终点坐标：。

4.1.2 地形、地貌

巴里坤地形特征是“三山夹两盆”。“三山”即巴里坤山、莫钦乌拉山、东准噶尔断块山系，“两盆”即巴里坤盆地和三塘湖盆地。地貌大体可分为山地、高原、盆地、戈壁荒漠、湖泊五大类。

巴里坤山地总面积有 6338.71km²，占全县总面积的 16.48%。巴里坤山东西绵延 160 多 km，平均海拔 3300m，最高峰月牙峰 4308.3m。山体总走势由东向西逐渐降低，至七角井盆地以北陷落中断。其中 3600m 以上的地带，终年积雪，3500m 以下，坡度减缓，一般的坡度在 $10^{\circ} \sim 40^{\circ}$ 之间。山上植被以海拔 2800m 为界，上为高山草甸和亚高山草甸带，下是天山云杉和西伯利亚落叶松林带。东西横贯县境中部的莫钦乌拉山，中部高，西部陷落。山脊呈波浪形起伏，南北坡分布着梳状的纵深沟谷，分别伸向南北盆地。该山由西北向东南延伸，是东天山的北支脉，全长 70 多 km。该山一般海拔在 2800~3200m 之间，最高峰大黑山海

拔 3659.9m。在 2500~2900m 之间的阴坡，生长着天山云杉和西伯利亚落叶松，夏季牧草丰美。东准噶尔断块山系，系阿尔泰山余脉，全长 170 多 km，海拔在 2000m 左右，最高达 2912.8m。该山系包括小哈甫提克山、大哈甫提克山、呼洪得雷山、苏海图山和海来山。巴里坤山北麓的山沟大多数为南北走向，溪水流向巴里坤盆地。巴里坤哈萨克自治县中部是天山支脉莫钦乌拉山，莫钦乌拉山由西北向东南延伸，中部高，西部陷没，溪流分别流向巴里坤盆地和三塘湖盆地；全长 70km，海拔在 2800-3200m 之间。最北部中蒙国界处是东准噶尔断块山系，东西走向，平均海拔在 2000m 左右。

本项目永久占地位于哈密盆地北部的天山南坡洪积倾斜平原区域，地貌主要以戈壁荒漠为主，地势较低，多有风蚀和古老剥蚀地貌分布。项目区域均为草场，部分为戈壁，呈荒凉的戈壁景观。路线穿越的戈壁区，地形平坦，一般无大的起伏，间或有局部小冲沟分布。沿线地形一般起伏不大，自然纵坡小于 3%，路线总体走向为西南往东北向，总的地势北高南低，东高西低，自然降坡较小。项目区域海拔高程在 1680~1700m 之间，为绿洲—荒区（VI 区）。

4.1.3 地质、地层

4.1.3.1 地层

区域表层第四系全新统洪积表土及角砾土，场区广泛分布，表土层厚度较小，下伏砂砾层厚度较大，变化较小，中密~密实状，力学性质较好，承载力较高，可作为拟建道路路基持力层。场地区整体工程地质条件较好。

第四系全新统(Q₄)冲洪积层(Q^{al+pl})

表土：场地范围均有覆盖，本次勘察揭穿厚度 0.5m~1.2m，土黄色，主要由粉土构成，含少量植物根系及砾石，孔隙较发育，干~稍湿，稍密状。

砾砂层：呈面状分布于场区，层顶埋深 0.5m~1.2m，揭穿厚度 4.0m~4.7m，干，中密~密实，母岩颗粒呈棱角状，充填有少量粉土，结构较紧密，均性较好，厚度较大。据掌握的已建建筑地质勘察资料分析可知，场区该砾砂层厚度大于 35.0m。

勘察期间无地表径流，地下水水位埋深大于 3.0m。

4.1.3.2 区域地质构造

项目区处于天山—兴蒙地槽系外准噶尔地槽，该地槽位于阿尔泰山地槽与准噶尔地块、天山地槽之间，东西两段伸出国境。在乌伦古湖附近由于准噶尔地块向

北突出的影响，褶皱带比较狭窄，并以此为界分为东准噶尔与西准噶尔。勘察区地处东准尔。外准噶尔地槽在早、中奥陶统和志留系主要为一套优地槽型沉积建造，发育了基性—酸性火山熔岩、火山碎屑岩、硅质岩、碎屑岩夹灰岩。厚度约 8000m。志留系上部还出现复理石沉积。加里东运动在区内比较有限，较为明显的褶皱主要出现在东准尔北塔山带。

加里东运动之后，外准噶尔地槽进一步分异。泥盆系和早石炭世发育有巨厚的火山沉积岩系，具有复理石韵律。沉积厚度达 10000~16000 米。项目区域内不存在地质断裂带，区域地质条件较好。

沿线区域地质情况，见下图。

图 4.1-1 沿线区域地质情况

4.1.3.3 不良地质及特殊性岩土

沿线不良地质及特殊性岩土主要为盐渍土、季节性冻土。

(1) 盐渍土

本项目走廊带位于塔里木盆地西缘，整体地势西高东低，气候干旱、降水稀少、蒸发强烈的气候条件有利于使水土中的易溶盐聚集，特别是表聚性特征明显。

地表以下 0.0~1.0m 深度范围内的土层，当其易溶盐的平均含量大于 0.3%，具有溶陷、盐胀等特性时，应判定为盐渍土。本项目盐渍土全线均有分布，主要为硫酸盐渍土，盐化程度为弱，以硫酸钠的含量作为盐胀性判定的依据。将全线盐渍土全部参与统计分析，盐渍土试样的硫酸钠含量均小于 0.5%，可不考虑路

基土的盐胀性。

(2) 季节性冻土

根据《中国季节性冻土标准冻深线图》结合本区工程经验，项目区标准冻深线 1.60m，项目区普遍发育有季节性冻土，冻土一般从 10 月起逐渐加深，二月最深，四月完全解冻。冻深范围内场地地层为砾砂。根据《建筑地基基础设计规范》（GB50007-2011）附录表 G.0.1 砾砂粒径小于 0.075mm 细粒平均含量 $\leq 15\%$ 。

该场地标准冻深 1.60m, 地基土冻胀等级为 I 级, 冻胀类别属不冻胀。

4.1.4 地震

根据《公路工程抗震规范》（JTG B02-2013）及《中国地震动参数区划图》（GB18306-2015），本项目区基本地震动峰值加速度 0.20g，地震动反应谱特征周期 0.40s，地震烈度 8 度。

沿线地震动峰值加速度图、地震动反应谱特征周期图，见下图。

图 4.1-2 地震动峰值加速度图	图 4.1-3 地震动反应谱特征周期图

4.1.5 气候

巴里坤县属温带大陆性冷凉干旱气候区，气候特点是夏凉冬寒。由于境内地形复杂，高差较大，因而各地气候差异较大。平原区是：北部三塘湖盆地酷热干旱，南部巴里坤盆地冷凉、降水较多。而山区则是：北部中低山区温凉少雨，南部高中山寒冷多雨，西部低山丘陵区的气候则又介于二者之间。巴里坤山的中山带以及天山北山东端山顶为多雨中心，年降水量可达 400~500mm。北部三塘湖盆地的东部戈壁地区，降水量则少于 25mm，相差甚为悬殊。

项目所在区域与所属行政县巴里坤县各地气温差异明显，项目所在区域最热，巴里坤盆地偏凉，巴里坤山高山区最冷。区域年平均气温约 1.8°C ，最冷的一月为 $-18.6\sim-11.3^{\circ}\text{C}$ ，最热的七月为 $15.1\sim24.6^{\circ}\text{C}$ ，极端最高气温 34.8°C ，极端最低气温约 -43.4°C ，最大冻土深度在 $150\sim253\text{cm}$ 。勘察区 10cm 深土层冻结日期为 11 月 13 日左右，解冻日期为 3 月 10 日左右，最大冻土深超过 150cm ，标准冻深为 260cm 。

项目所在区域上年平均降水量 226mm ，多年月平均降水量在 18.4mm ，其中 7 月份月降雨量达到了 46.6mm ，而 1 月份仅达到了 3mm 。从区域上看，年降水量大致按南山-北山-巴里坤盆地、西山东部-界山-巴里坤盆地及其以北、以西地区顺序逐渐递减，降水量从大于 400mm 至小于 20mm 不等，最大降水带在巴里坤山西段（海拔 $2000\sim2400\text{m}$ ）和东段（海拔 $2200\sim2600\text{m}$ ），年降水量 400mm 以上。

项目所在区域年平均蒸发总量 1602.7mm ，约为平均年降水量的 7.3 倍，年蒸发量大于年降水量。其中勘察区年平均蒸发量 3790mm ，约为降水量的 110 倍。

4.1.6 水文及水文地质

（1）地表水

巴里坤县境内水土分布不平衡，水量分布极不均匀，并且利用率很低，大量的地表径流渗入地下，地下水丰富，但受开采能力的限制地下水利用也较少。

地表水主要是山区河流，主要集中在巴里坤盆地四周山区，系巴里坤山和莫钦乌拉山山水形成的一些季节性河流，水量小、流程短、渗漏大，多数河流流出山口后就渗入地下。这些山区河流主要靠高山季节性降雪、降雨补给，另外巴里坤山冰川也有一定的供给。全县有大小河流 46 条，年径流量 3.3977亿 m^3 ，较大的河流有西黑沟、东黑沟、常家沟、红山口沟、柳条河、长山沟、蓝旗沟、小熊沟等，其中系巴里坤山山水形成的一些季节性河流有西黑沟、东黑沟、常家沟、红山口沟、柳条河等；系莫钦乌拉山山水形成的一些季节性河流有蓝旗沟、长山沟、小熊沟、大红旗沟、小红旗沟、炭窑沟等，上述山水河多距耕地较近，是巴里坤农牧业用水的主要水源。巴里坤山水河流年平均不足 $0.5\text{m}^3/\text{s}$ ，莫钦乌拉山每年 3 月底 4 月初开始形成径流量，东天山（即巴里坤山）4 月底 5 月初开始形成径流量，各山水河 6—8 月份为丰水期，9 月以后水量变少，12 月至翌年 2 月，各河流冰冻断流。46 条山水河中在全县 13 个乡场基本都有分布，只是数量不均；

泉水在全县分布有 556 处，可用于农牧业生产的泉水溪流有 45 处，年径流量可达 0.9577 亿 m^3 ，为巴里坤农牧业生产做出了很大的贡献；冰川在巴里坤山分布有 15 条，面积 8.653km^2 ，冰储量 3.504 亿 m^3 ，折合水 3.15 亿 m^3 ，目前受气候变迁影响有所减少。

项目评价范围内无常年性地表水体，仅有部分较小冲沟。地表水主要接受大气降水和地表径流补给，排泄途径主要为蒸发、下渗及泄入地表水体。

项目区水系图，见下图。

（2）地下水

项目沿线地下水系主要为三塘湖盆地地下水水系及巴里坤湖湿地地下水水系。三塘湖盆地地下水主要的大气降水补给，天然补给量 1.6129 亿立方米/年（包括泉水、坎儿井水 0.0813 亿立方米/年），每年三塘湖至牛圈湖一带的地下水开采量包括泉水、坎儿井水为 0.025 亿立方米，尚有 0.9188 亿立方米/年未开发利用，地下水埋深较大。

巴里坤湖湿地地下水水系由于湖积平原区地表小水系较发育，导致其地下水位埋深很浅，大部分路段地表 0.6m 以下即可见水渗出，富水程度总体较好

巴里坤湿地路段水流的流向主要自东向西，最终流向巴里坤湖。地表主要呈现小水沟的状态，局部为漫流。

项目区域地下水埋深较深，对本项目无影响。



图 4.1-4 项目区水系图

4.2 生态现状调查与评价

4.2.1 评价方法

现状调查采用现场踏勘，收集科研机构、政府部门等已有的规划报告、科考报告、研究论文、研究成果等资料，结合遥感影像分析，通过野外调查与室内资料分析相结合、定性分析与定量分析相结合的方法，现状评价采用类比法、景观生态学等方法进行。

通过实地调查，利用已有的各类资料和野外调查的资料分别对评价区陆生植物、动物的生态环境、种群的分布特点、结构特征以及物种多样性和生物量等进行评价分析。

4.2.2 区域生态环境现状

4.2.2.1 新疆生态功能区划

根据《新疆维吾尔自治区生态功能区划》，本项目选线属于III 天山山地温性草原、森林生态区，III₁ 天山北坡针叶林、草甸水源涵养及草原牧业生态亚区，33. 巴里坤、伊吾盆地绿洲农业及山地草原牧业生态功能区。

生态功能区划情况，见下表，生态功能区划图，见下图。

表 4.2-1 生态功能区划

生态 功能 分区	生态区	III 天山山地温性草原、森林生态区
	生态亚区	III ₁ 天山北坡针叶林、草甸水源涵养及草原牧业生态亚区
	生态功能区	33. 巴里坤、伊吾盆地绿洲农业及山地草原牧业生态功能区
隶属行政区		巴里坤县、伊吾县
主要生态服务功能		农畜产品生产、土壤保持
主要生态环境问题		草原退化、湖泊与湿地萎缩、森林过伐、农田土壤盐渍化、毁草开荒
生态敏感因子 敏感程度		生物多样性及其生境高度敏感，土壤侵蚀极度敏感，土地沙漠化轻度敏感
保护目标		保护基本农田、保护森林和草原、保护湖泊和湿地
保护措施		节水灌溉、草原减牧、森林禁伐、防治土壤盐渍化、退耕还草
适宜发展方向		发展节水农业，建成东疆牧业及有机食品生产基地

4.2.2.2 公路沿线生态系统现状

本项目路线较短，生态系统分布较为单一，道路沿线评价范围内分布有草地生态系统和城镇生态系统，草地植被覆盖在 30%左右，地表呈现为半荒漠草地，主要分布植被为盐爪爪、琵琶柴、骆驼蓬、新疆绢蒿、假木贼、驼绒藜等。

图 4.2-1 生态功能区划图

4.2.3 陆生生态系统调查及评价

4.2.3.1 土地利用现状

本项目位于哈密盆地北部的天山南坡洪积倾斜平原区域，占地类型为天然牧草地、农村道路、公路用地，土地权属为国有。道路评价范围内地表均呈现半荒漠草地。项目区土地利用现状图，见图 4.2-2。

4.2.3.2 土壤现状

巴里坤县土壤按《全国第二次土壤普查暂行技术规程》规定划分为 13 个土类，25 个亚类，16 个土属，25 个耕作土种，2 个耕作变种。主要分布土壤类型包括高山寒漠土、高山草甸土、亚高山草甸土、山地灰褐色森林土、山地黑钙土、山地栗钙土、山地棕钙土、灰棕漠土、潮土、草甸土、沼泽土、盐土等十二种土壤。耕作栗钙土是巴里坤最主要的土壤，主要分布在巴里坤湖以东的山前洪积平原地区，该土壤理化性好，有机质含量丰富，耕作层疏松，适种作物范围广。其次是分布在巴里坤湖以西的山间平原和低山丘陵区耕作棕钙土，这种土壤有机质含量高，但水汽状况不良，局部轻度盐渍化。本项目所在区域主要土壤类型是棕钙土，项目永久占地范围内土壤多轻度盐渍化为盐渍土。

土壤类型图，见图 4.2-3。

4.2.3.3 植被现状调查及评价

按照《中国植被区划》，项目区属于温带荒漠区域—温带干旱半灌木、小乔木荒漠地带—准噶尔盆地小乔木、半灌木荒漠区，植被类型以旱生、超旱生荒漠植被为主，半灌木和草本植物是沿线植被主要种类。本项目道路评价范围内主要为半荒漠草地，植被覆盖度约为 30%左右。

本项目评价范围内主要植被群系为圆叶盐爪爪、琵琶柴荒漠，圆叶盐爪爪为小灌木，生于山前倾斜平原上部、山间盆地、干旱山地及洪积扇砾石荒漠和沙砾石荒漠等，并常在天山南麓为群落优势种大面积分布。在本项目沿线均有分布，高度为 10-25cm，盖度在 30%左右，常见伴生种有沙生针茅、芨芨草、骆驼刺、碱蓬、盐爪爪、驼绒藜等。琵琶柴属小灌木，常生于荒漠地区的山前冲积、洪积平原上和戈壁侵蚀面上，琵琶柴抗旱性能强；常成片生长的荒漠植物。在本项目沿线均有分布，高度为 10-30cm，盖度在 30%左右，常见伴生种有盐爪爪、碱蓬、猪毛菜、绢蒿、飞蓬等。

图 4.2-2 沿线土地利用现状图

图 4.2-2 沿线土壤类型图

根据《国家重点保护野生植物名录》和《新疆维吾尔自治区重点保护野生植物名录》项目占地范围内无国家、自治区重点保护野生植物。

项目区常见植物物种名录，见下表。植被类型图，见图 4.2-4。

表 4.2-2 项目区常见植物物种名录

序号	中文名	拉丁学名	科	属
1	木地肤	<i>Bassia prostrata</i> (L.) Beck	藜科	沙冰藜属
2	紫翅猪毛菜	<i>Salsola passerine</i>		猪毛菜属
3	驼绒藜	<i>Krascheninnikovia ceratoides</i> (L.) Gueldenst.		驼绒藜属
4	木碱蓬	<i>Suaeda dendroides</i> (C.A.Mey.) Moq.		碱蓬属
5	独行菜	<i>Lepidium</i> L.	十字花科	独行菜属
6	芨芨草	<i>Achnatherum splendens</i> (Trin.) Nevski	禾本科	芨芨草属
7	骆驼蓬	<i>Peganum harmala</i> L.	白刺科	骆驼蓬属
8	红砂	<i>Reaumuria songarica</i> (Pall.) Maxim.	柽柳科	琵琶柴属
9	短叶假木贼	<i>Anabasis brevifolia</i> C. A. Mey.	苋科	假木贼属
10	圆叶盐爪爪	<i>Kalidium schrenkianum</i> Bunge ex Ung.-Sternb.		盐爪爪属
11	新疆绢蒿	<i>Seriphidium kaschgaricum</i> (Krasch.) Poljakov	菊科	绢蒿属
12	飞蓬	<i>Erigeron acris</i> L.		飞蓬属
13	刺旋花	<i>Convolvulus tragacanthoides</i> Turcz.	旋花科	旋花属
14	琵琶柴	<i>Reaumuria songonica</i> (Pall.) Maxim.	柽柳科	琵琶柴属
15	骆驼刺	<i>Alhagi camelorum</i> Fisch.	豆科	骆驼刺属

4.2.3.4 野生动物现状及评价

在动物地理区划上，本项目所处区域的野生动物属古北界、中亚亚界、蒙新区的西部荒漠亚区。区系成分相对复杂，除了山地动物外，还有一些以中亚荒漠类型的动物，缺少东洋界的种类。从野生动物生态特征看，沿线动物群属温带荒漠、半荒漠和高山寒漠动物群，其基本特征是两栖类种类、数量极少；爬行类，尤其是适应荒漠、半荒漠环境的蜥蜴类，种类和数量均较丰富；鸟类种类较少，但一些种类的个体数量相当丰富；兽类以啮齿类种类和数量均繁盛。

图 4.2-2 沿线植被类型图

根据查阅资料数据和实地调查统计分析，项目区域所在的地区的野生动物主要为荒漠、半荒漠和高山寒漠动物群。荒漠、半荒漠动物种类主要由哺乳类、爬行类以及鸟类组成，哺乳类动物主要有三趾跳鼠、五趾跳鼠等。爬行类动物主要有沙蜥、麻蜥等蜥蜴类。鸟类主要有麻雀、喜鹊、乌鸦等。道路沿线受机场以及南侧市政道路的建设，已无大型动物活动。上述野生动物种群密度低，无固定迁徙通道。根据《国家重点保护野生动物名录》《新疆维吾尔自治区重点保护野生动物名录》，评价区无国家和自治区重点保护动物分布。

本项目沿线评价范围内野生动物名录，见下表。

表 4.2-3 沿线评价范围内野生动物名录一览表

目、科	中名	学 名	主要分布区域
兔形目 <i>Lagomorpha</i>			
兔科 <i>Eporidae</i>	草兔	<i>Lepus capensis</i>	半荒漠草原
啮齿目 <i>Rodentia</i>			
仓鼠科 <i>circetidae</i>	短尾仓鼠	<i>Cricetulus eversmanni</i>	半荒漠草原
	灰仓鼠	<i>Cricetulus migratorius</i>	半荒漠草原
鼠科 <i>muridae</i>	子午沙鼠	<i>Meriones meridianus</i>	半荒漠草原
	大沙鼠	<i>Rhombomys opimrts</i>	半荒漠草原
	小家鼠	<i>Mus musculus</i>	分布广泛
跳鼠科 <i>Sciuridae</i>	三趾跳鼠	<i>Dipus sagitta</i>	半荒漠草原
	五趾跳鼠	<i>Allactaga sibirica</i>	半荒漠草原
雀形目 <i>Passeriformes</i>			
文鸟科 <i>Ploceidae</i>	家麻雀	<i>Passer domesticus</i>	半荒漠草原
	黑顶麻雀	<i>Passer ammodendri</i>	半荒漠草原
雀科 <i>Frinfillidea</i>	树麻雀	<i>Passer montanus</i>	半荒漠草原
鸦科 <i>Corvidae</i>	喜鹊	<i>Pica pica</i>	常见
	寒鸦	<i>Corvus m. monedula</i>	常见
	小嘴乌鸦	<i>Corvus corone</i>	常见
蜥蜴目 <i>Lacertiformes</i>			
蜥蜴科 <i>Lacertian</i>	虫纹麻蜥	<i>Eremias vermiculata</i>	半荒漠草原
	快步麻蜥	<i>Eremias belay</i>	半荒漠草原
	密点麻蜥	<i>Eremias multiocellata</i>	半荒漠草原
鬣蜥科 <i>Agamidae</i>	东疆沙蜥	<i>Phrynocephalus grugrzimalio</i>	半荒漠草原
	荒漠沙蜥	<i>Phrynocephalus przewalskii</i>	半荒漠草原
	旱地沙蜥	<i>Phrynocephalus helioscopus</i>	半荒漠草原

4.2.4 土地荒漠化现状

4.2.4.1 水土流失现状

项目区行政区划隶属巴里坤哈萨克自治县，根据水利部办公厅关于印发《全国水土保持规划国家级水土流失重点预防区和重点治理区复核划分成果》的通知（办水保〔2013〕188号），项目区所在的巴里坤哈萨克自治县被划分为天山北坡国家级水土流失重点预防区。

根据新疆维吾尔自治区水利厅《关于印发新疆自治区级水土流失重点预防区和重点治理区复核划分成果的通知》（新水水保〔2019〕4号），本项目位于巴里坤哈萨克自治县，属于II2 天山北坡诸小河流域重点治理区。

根据《新疆维吾尔自治区 2022 年水土流失动态监测年报》，项目所在地巴里坤哈萨克自治县土壤侵蚀类型主要为风力侵蚀和水力侵蚀。2022 年巴里坤哈萨克自治县轻度以上风力侵蚀和水力侵蚀总面积 25990.47km²，占全县土地总面积的 69.67%。其中水力侵蚀面积为 3257.02km²，占土壤侵蚀总面积的 12.53%；风力侵蚀面积为 22733.45km²，占土壤侵蚀总面积的 87.47%。

依据《土壤侵蚀分类分级标准（SL190-2007）》的规定，结合项目区所处的地理位置、地形地貌和气候环境等特点，项目区水土流失类型主要有：风力侵蚀、水力侵蚀，其中以轻度风力侵蚀为主。

巴里坤县水土流失现状图，见图 4.2-5。

（1）风力侵蚀

项目区发生风蚀具备两个条件，一是具备大于起沙风速的风力。二是地表裸露、干燥或地表植被覆盖度低，并提供沙源。区域年平均气温约 1.8℃，年平均风速约 2.9m/s，具备风蚀发生的风力条件。如地表不存在人为扰动，其抗侵蚀的能力较强。根据现场调查情况，同时根据 2022 年巴里坤县水土流失动态监测成果，综合确定项目区在地表未扰动情况下风力侵蚀强度为轻度。

（2）水力侵蚀

项目区为典型的荒漠大陆性气候特征，多年平均降雨量 226mm，道路永久占地主要为天然牧草地，地表植被覆盖在 30%左右，无植被覆盖区域地表有戈壁砾幕层存在；永久占地还包括少量农村道路、公路用地，地表为压实状态。由于巴里坤县水力侵蚀的主要控制性因子降雨强度很小，击溅侵蚀量小，因此项目区水力侵蚀可忽略不计。

图 4.2-5 巴里坤县水土流失现状图

(3) 项目区土壤侵蚀模数及容许土壤流失量

根据《土壤侵蚀分类分级标准》(SL190-2007)，并参考《新疆维吾尔自治区 2022 年水土流失动态监测数据》，结合项目区现状情况、流域内土壤侵蚀情况、地形地貌情况、气候特征、土壤植被等自然条件情况，最终确定工程区为轻度风力侵蚀区，原地貌土壤侵蚀模数确定为 $1000\text{t}/\text{km}^2 \cdot \text{a}$ ，容许土壤流失量确定为 $1000\text{t}/\text{km}^2 \cdot \text{a}$ 。

4.2.4.2 土地沙化现状

新疆沙化土地类型多样，分布地域特征明显。从广阔无垠的沙漠到戈壁乃至风蚀残丘、风蚀劣地，沙化土地种类齐全，类型各异。沙集中分布在高山相夹的两大盆地中，戈壁主要分布在山间盆地的山前洪积倾斜平原；盆地的边缘多为绿洲，众多的小绿洲被沙漠和戈壁包围，面临风沙的直接危害。

根据《新疆第五次沙化土地监测报告》，新疆面积较大的沙漠有 10 片，其中：北疆分布着古尔班通古特沙漠、福海及乌伦古河沙漠、乌苏沙漠、布尔津—哈巴河—吉木乃沙漠和霍城沙漠；南疆分布有 5 片沙漠，即塔克拉玛干沙漠、库姆塔格沙漠、阿克别勒库姆沙漠、鄯善库姆塔格沙漠及分布于阿尔金山山间盆地的库木库里沙漠。

道路沿线地表现状呈现为半荒漠草地，植被覆盖度为 30% 左右，多为耐盐碱的旱生植物；无植被区域覆盖区域地表有地表砾幕层存在。

本项目与荒漠化土地分布位置关系图，见图 4.2-6。

图 4.2-6 本项目与荒漠化土地分布位置关系图

4.3 环境质量现状调查与评价

4.3.1 大气环境现状调查与评价

4.3.1.1 数据来源

根据《环境影响评价技术导则 大气环境》（HJ 2.2-2018），对于基本污染物环境质量现状数据来源要求：项目所在区域达标判定优先采用国家或地方生态环境主管部门公开发布的评价基准年环境质量公告或环境质量报告中的数据或结论。评价范围内没有环境空气质量监测网数据或公开的环境空气质量现状数据，可选择符合 HJ664 规定，并且与评价范围地理位置临近、地形气候条件相近的环境空气质量城市点或区域点监测数据。

根据导则要求本次环评采用环境空气质量模型技术支持服务系统（<http://data.lem.org.cn/eamds/apply/tostepone.html>）发布的哈密市 2023 年达标区判定结果，作为本项目环境空气现状评价基本污染物 SO₂、NO₂、PM₁₀、PM_{2.5}、CO 和 O₃ 的数据来源。特征污染物 TSP 采用实测数据。

4.3.1.2 评价标准

基本污染物 SO₂、NO₂、PM₁₀、PM_{2.5}、CO、O₃ 及 TSP 执行《环境空气质量标准》（GB3095-2012）中的二级标准限值。

4.3.1.3 评价方法

基本污染物按照《环境空气质量评价技术规范（试行）》HJ 663-2013 中的统计方法对各污染物年评价指标进行环境质量现状评价。对于超标的污染物，计算其超标倍数和超标率。

补充监测的特征污染物采用影响因子占标率法进行评价，其数学模式为：

$$P_i = \frac{C_i}{C_{oi}} \times 100\%$$

式中：P_i—i 种污染物的占标率（%）；

C_i—i 种污染物的实测浓度，mg/Nm³；

S_i—i 种污染物的评价标准，mg/Nm³。

4.3.1.4 基本污染物环境质量现状及达标区判定

哈密市 2023 年基本污染物环境质量现状，见下表。

表 4.3-1 基本污染物环境质量现状

污染物	年评价指标	现状浓度	评价标准	占标率%	达标情况
SO ₂	年平均质量浓度	6	60	10.00	达标
NO ₂	年平均质量浓度	32	40	80.00	达标
PM ₁₀	年平均质量浓度	66	70	94.29	达标
PM _{2.5}	年平均质量浓度	23	35	65.71	达标
CO	第 95 百分位数日平均质量浓度	2200	4000	55.00	达标
O ₃	第 90 百分位数 8h 平均质量浓度	131	160	81.88	达标

从上表分析结果可知，项目所在区域空气质量现状评价指标中 SO₂、NO₂、PM₁₀、PM_{2.5} 年平均质量浓度，CO 24h 平均第 95 百分位数质量浓度、O₃ 8h 平均第 90 百分位数质量浓度均满足《环境空气质量标准》（GB3095-2012）中二级标准要求，本项目所在区域为环境空气质量达标区。

4.3.1.5 特征因子环境空气质量现状

（1）监测点位及监测时间

本项目大气特征污染因子为 TSP，本次环评期间在道路 K1+640 南侧设置监测点对项目所在区域 TSP 进行现状监测，监测时间为 2025 年 1 月 18 日~25 日，监测点位示意图，见图 4.3-1。

监测点位布置情况，见下表。

表 4.3-2 监测点位布置情况

监测点	监测点坐标		监测因子	相对线路方位、距离
	经度	纬度		
道路 K1+640 南侧			TSP	K1+640 南侧 100m

（2）采样及分析方法

环境空气质量监测中的采样环境、采样高度及采样频率等要求执行 HJ/T193 或 HJ/T194 中要求，分析方法均按《空气和废气监测分析方法》《环境监测技术规范》中的有关规定执行。

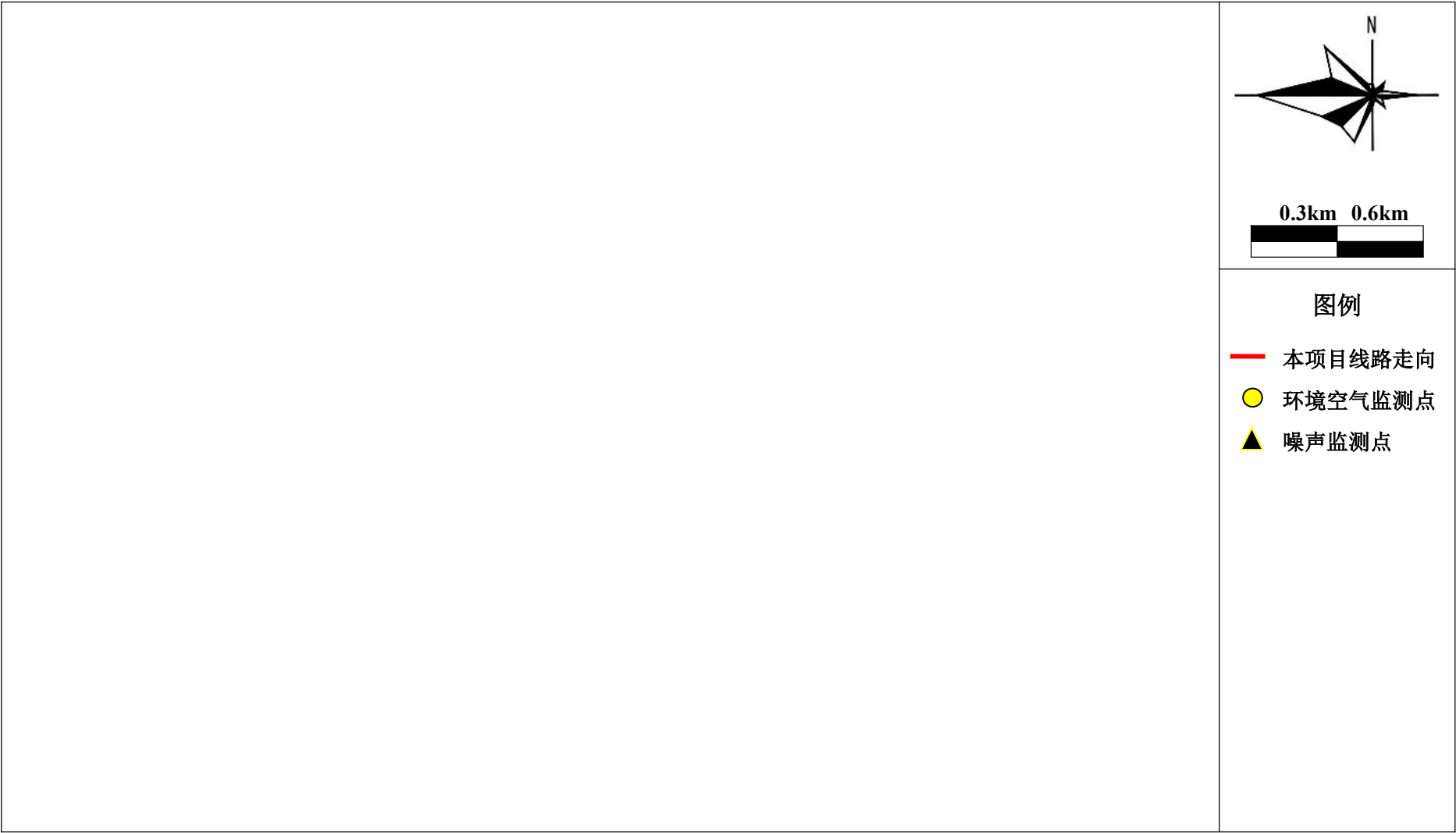


图 4.3-1 监测点位示意图

(3) 特征污染物监测及评价结果

特征污染物监测结果，见下表。

表 4.3-3 特征污染物监测结果

监测点位	监测因子	监测时间	评价标准 ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	监测浓度范围 ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	最大浓度 占标率/%	超标 率/%	达标 情况
道路 K1+640 南侧	TSP	2025.1. 17~25	300	158~191	63.67%	0	达标

监测结果表明项目区所在区域 TSP 日均浓度可以满足《环境空气质量标准》(GB3095—2012) 二级标准日平均浓度限值，项目区环境空气质量较好。

4.3.2 声环境质量现状

(1) 监测方法

依照《声环境质量标准》(GB3096-2008) 进行噪声监测，监测仪器使用 AWA6218B 型精密噪声统计分析仪，监测前用声级校准器进行校准，测量时传声器距地面 1.2m，传声器戴风罩进行监测。

(2) 点位布设

根据现场踏勘，道路沿线评价范围内无声环境保护目标，本项目与在建市政道路相接，市政道路现状暂未建成，未通车，因此本次现状监测对道路起点、终点以及道路 K1+640 处设置监测点。监测点位示意图，见下图。

(3) 监测因子及频次

监测因为为等效连续 A 声级 Leq ，连续监测两天，昼夜各一次，每次监测时间不少于 20min；监测时间为 2025 年 1 月 20 日至 1 月 21 日。

(4) 评价标准及方法

本项目道路沿线尚未划分声环境功能区划。根据《声环境质量标准》(GB3096-2008) 有关规定：“村庄原则上执行 1 类声环境功能区要求，工业活动较多的村庄以及有交通干线经过的村庄（执行 4 类声环境功能区要求以外的地区）可局部或全部执行 2 类声环境功能区要求”。

根据上述要求，本项目西侧 G575 线为一级公路，属于交通干线，道路沿线现阶段执行《声环境质量标准》(GB3096-2008) 中的 2 类声环境功能区限值要求（不包括西侧 G575 道路沿线应执行 4 类声环境功能区的区域）。

(5) 监测结果

道路沿线现状声环境质量监测结果，见下表。

表 4.3-4 声环境质量现状监测结果 单位: dB (A)

监测 点位	监测时间	起点		道路 K1+640 处		终点	
		昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间
监测值	2025.1.20	43	40	42	41	46	39
	2025.1.21	41	40	41	39	43	43
标准值		60	50	60	50	60	50
达标情况		达标	达标	达标	达标	达标	达标

现状监测评价结果表明,道路沿线声环境现状可满足《声环境质量标准》(GB3096-2008)中的 2 类区标准限值。

4.3.3 水环境质量现状与评价

本项目评价范围内不涉及地表水体,因此未开展地表水环境质量现状调查与评价。

本项目属于《环境影响评价技术导则 地下水环境》(HJ610-2016)中的IV类建设项目,因此本项目不开展地下水环境现状调查。

同时根据《环境影响评价技术导则 公路建设项目》(HJ1358-2024)中相关规定,本项目不涉及加油站建设,道路沿线不涉及饮用水水源保护区、不涉及饮用水取水井(泉)以及泉域等地下水资源保护区等需要开展调查的区域。

4.3.4 土壤环境质量现状与评价

本项目不涉及加油站建设,根据《环境影响评价技术导则 土壤环境(试行)》(HJ964-2018)附录 A 土壤环境影响评价,本项目类别属于“其他”,属于IV类项目,可不开展土壤环境质量现状调查。

5 环境影响预测与评价

5.1 生态影响预测与评价

5.1.1 施工期生态影响

项目沿线不涉及地表水体分布，项目永久占地和施工期临时占地不涉及重要物种的天然集中分布区、栖息地，评价区域近年受附近施工活动的影响，野生动植物数量稀少，野生植物群落简单，种类较少，区域动物多样性较低，同时项目占地范围内无国家及自治区级野生动植物分布。

5.1.1.1 施工期对植物的影响

(1) 生物量损失

施工期对自然植被的影响主要表现在两个方面：一是公路建设对永久占地自然植被的永久性破坏；二是工程施工过程中对施工便道、施工场地等临时用地地表植被的清理，以及路基拓展，机械碾压，人员践踏等对地表植被的破坏，属于短期破坏。

根据现场踏勘、沿线卫星遥感判读结果以及设计资料，同时参考《中国区域植被地上与地下生物量模拟》（生态学报，26（12）：4153-4163）估算项目建设造成的生物量损失。项目损失量估算，见下表。

表 5.1-1 项目生物损失量

项目	类型	面积 (hm ²)	平均生物量 (t/hm ²)	生物损失量 (t)
永久占地	天然牧草地	10.8341	0.4	4.33
永久占地	农村道路	0.0586	0	0
永久占地	公路用地	0.3025	0	0
小计				4.33
临时占地	天然牧草地	1.224	0.4	0.49
小计				0.49
总计				4.82

从上表可以看出，工程建设将使区域内生物量发生一定损失，永久占地范围内植被的生物量损失 4.33t，临时占地范围内植被的生物量损失 0.49t。

(2) 植物群落影响

本项目道路永久占地范围内主要为半荒漠草地，项目建设会对局部植物造成一定面积的损失，项目沿线以荒漠植被为主，建群种和优势种以盐爪爪和琵琶柴、

新疆绢蒿、驼绒藜等为主，项目施工过程中不会对原生植物群落内的优势种形成威胁，不会破坏区内植物水平、垂直结构进而导致物种多样性及物种关系、群落结构的改变，且评价区内的生物群落在周边区域较为常见，项目建设不会造成结构成分的损失，影响较小。

5.1.1.2 施工期对动物的影响

施工期对野生动物的影响主要表现为工程占地、人员进驻、施工活动等对周围野生动物栖息、觅食以及活动范围造成影响，导致动物栖息地受到损害，动物活动路线受到阻断，同时受到施工噪声的不良影响等方面。由于不同野生动物的活动能力、生活习性各有不同，工程施工对各类陆生动物的影响程度亦有所不同。

（1）兽类的影响

据调查，由于受项目区东侧在建市政道路、在建机场施工的影响，以及 G575 线道路通行车辆的影响，评价区受人类活动干扰较多，野生动物无论是种类还是种群数量都较少，无大型兽类分布，以沙鼠、小家鼠等啮齿类为主，另有麻蜥等小型爬行类分布。施工期间，施工区域动物将迁往附近与施工区域相类似的生存环境，受到惊扰的动物可在邻近区域重新找到适合生存的环境，迁徙路径畅通，只要注意保护，严禁乱捕滥猎，物种在数量上不会有减少的现象，野生动物资源不会受到破坏。

再者道路施工对兽类还会产生阻隔影响，评价范围内受东侧在建市政道路、在建机场施工的影响，以及已建成通车的 G575 线的影响，阻隔影响已经形成，因此评价区现状无大型野生动物分布，无国家级、自治区级野生动物分布。评价区域均为小型野生动物，其分布广泛，对野生动物造成阻隔影响不大。

（2）爬行类的影响

施工期由于人口聚集，人类活动范围及频繁度增大，加之各类占地使施工区植被覆盖率进一步降低，进而使得施工影响区爬行动物栖息适宜度降低。评价区内爬行类动物主要是麻蜥等蜥蜴目。施工过程中大型机械作业、车辆运输均可能伤害部分爬行动物，并迫使它们逃离施工区。由于该区域野生爬行类动物种群分布比较少；而且工程施工是逐步开展的过程，区域内适于大多数爬行动物生存的草地分布面积较广。

爬行类动物活动范围较为广阔，适宜生存的生境较多，虽然工程在一定程度上破坏其栖息环境，但其适应能力较强和迁移能力强，故工程的建设可能会使一

部分的爬行动物暂时迁移栖息地，但对种群数量的影响较小。

（3）鸟类的影响

根据现场踏勘本项目永久占地范围内地表植被稀疏，部分区域地表裸露无植被覆盖，且由于受项目区东侧在建市政道路、在建机场施工的影响，以及已建成通车的 G575 线的影响，项目所在区域人类活动频繁，评价范围内几乎无鸟类分布，因此，本项目建设对鸟类栖息地环境的破坏影响十分有限。但总体来看，工程所在区域在大的尺度上具有较多的相同生境，项目区附近替代生境相对较多，鸟类比较容易找到新栖息场所，而且鸟类的飞翔能力也决定了公路作为线性廊道对其影响有限，同时线性工程施工对鸟类影响的时间较有限，因此对鸟类不会造成永久影响，且这种影响可随工程结束、人员撤离和植被恢复而得到缓解。所以线路的修建对鸟类影响较小。

（4）保护动物影响

现场咨询当地林业部门和实地调查中未发现评价区有国家级或自治区级保护动物，不涉及保护动物繁殖、觅食和迁徙通道。

5.1.1.3 施工期对景观的影响

公路建设的永久用地将改变沿线原有的半荒漠草地景观，使之变为人工道路，破坏了原有的自然半荒漠草地地貌。

（1）主体工程对区域景观的影响

本项目施工过程中，将对沿线景观带来一定的影响，主要表现在原有半荒漠草地被道路所替代。项目永久占地范围内地表植被稀疏，部分区域无植被覆盖，因此永久占地范围内对区域景观影响很小。但由于项目施工地土壤的扰动，在雨季，松散裸露的坡面会形成水土流失，导致区域土壤侵蚀模数增大，对下游植被产生一定影响，从而对区域的景观环境产生影响。在旱季，松散的地表在有风和车辆行驶时易产生扬尘，扬尘覆盖在施工区域外的植被表面，使周围景观的美观度大大降低。

（2）施工占地对自然景观影响

公路建设中的临时用地主要包括临时施工场地、施工便道等，施工场地内设置露天砂石堆置场、预制场等，器材设备等库房及施工机具，挖土机、推土机、吊车、卡车货柜等停车场。车辆进出临时道路及架设桥梁，钢筋料弯扎、组装等现场加工场，这些场所规模体量庞大，造成空间视域改变。

临时施工用地均沿路线两侧分布，并处于公路可视范围内，因此如未能在施工结束后及时绿化或进行相应的土地利用，裸露的地表将与周围植被茂盛的景观环境形成鲜明的反差，从而也将对沿线景观产生一定的不利影响。

但项目沿线以半荒漠草地为主，施工结束后通过迹地恢复，播撒草籽等措施，随时间推移能够慢慢恢复。施工期占地对自然景观影响不大。

5.1.1.4 施工期对生态系统完整性的影响

本项目路线较短，生态系统分布较为单一，道路沿线评价范围内分布有草地生态系统和城镇生态系统，项目建成后占用的天然牧草地转变为城镇建设用地，占地范围内草地生态系统将转变为城镇生态系统。本项目永久占地面积较小，对整个区域的生态系统影响不大。

5.1.1.5 施工期生态影响小结

施工期不可避免地将对沿线的植被、动物及景观造成一定影响。但施工期影响是短期、可逆的。同时，项目评价范围内不涉及重要生境，野生动植物数量稀少，永久占地范围内植被覆盖率低，在施工过程中严格保护，施工结束后对临时占地及时进行迹地恢复。采取上述措施后，施工期对生态环境影响较小。

5.1.2 运营期生态影响

5.1.2.1 运营期对植被的影响

公路建成后，永久占地内的植被将完全被破坏，取而代之的是路面及其附属设施，形成建筑用地类型。对于草地区域，公路建成后将形成人为的微地形以及水分的重新分配，会引起植物群落性质的变化，出现植物斑块，或形成特有的“路旁带状植物群落”。在施工迹地上将会出现新的植物演替过程，随着降雨等自然现象，植被可以得到较快的恢复。

本项目永久占地中受影响的物种是评价区的常见种，分布广泛，本项目建设不会导致评价区植被类型和植物物种消失。

5.1.2.2 运营期对陆生动物的影响

(1) 野生动物生命的直接损伤

交通对野生动物种群造成的最直接影响是直接的生命损失。在一些地区某些动物的公路交通死亡率已经超过其自然死亡率，成为地方种群下降的主要原因之一，甚至导致一些种类趋于濒危。一般而言，野生动物的交通死亡率与公路宽度、

车道数量、车速、车流和噪音音量呈正相关，其中高车速是导致动物交通伤亡最主要的因素之一。

公路运行期对动物最直接的损伤即交通碰撞。虽然存在桥梁和涵洞等可作为动物通道，但体型较小的动物会选择遵从其本能在路基平缓的地段直接穿越公路，本项目在 K2+840 第二处牧道附近设置 $1-4 \times 3.2\text{m}$ 箱涵机耕通道可兼作动物通道，同时沿线还设有涵洞，可供小型动物通过。评价范围内由于受项目区东侧在建市政道路、在建机场施工的影响以及 G575 线道路通行车辆的影响，评价区受人类活动干扰较多，野生动物无论是种类还是种群数量都较少，本项目设计时速较低，公路建设对动物的直接生命损伤十分有限。

（2）对栖息地的影响

纵横交错的交通网络系统连接着人类栖居的乡村城镇，直接占据了动物的生存空间，将动物的栖息地分割为破碎的斑块状。因评价区域动物为广布物种，因此项目建设仅为局部切割作用。加之随着施工期各种破坏活动消除，局部区域植被可以逐渐得以恢复，生境变化对野生动物产生的异化效应得以缓解，野生动物对新环境的适应性得以增强，在一定程度上可以缓解工程建设对其产生的影响：大部分小型动物如啮齿类等均能够返回原有生境。

然而公路运行会改变公路周围的小环境，造成边缘效应；车辆尾气、排放的热量等改变公路两侧的理化环境，形成了一个特殊地带；同时，交通带来的相关人类活动也直接对动物栖息环境造成负面影响。

（3）对动物行为的影响

公路的线性结构，本身可能构成了动物迁移路径上巨大的物理和心理屏障，交通带来的人为干扰还可以加剧其隔离作用，直接影响线路两侧动物的家域或巢域、日常活动格局、觅食范围、迁移途径、繁殖甚至生理状态。

① 屏障作用

路基对于一些动物是一道难以跨越的屏障，在道路对动物迁移的阻隔效应研究中发现：一些甲虫和狼蛛无法跨越宽度 2.5m 以上的公路；一些较宽的公路能够限制中小型哺乳动物的活动；一些小型啮齿动物在日常活动中始终规避穿越公路，而只沿着公路边缘活动觅食。

② 趋避作用

不同类群的动物对道路、车辆和相关的人为活动反应不同，但大多数动物在行为上有不同程度的回避倾向：在荷兰对公路两侧鸟类密度调查中发现，公路两侧 60% 的鸟类种群密度小于远离公路的区域，受公路影响地带的鸟类种群密度比不受影响的区域低 1/3；例如：在美国俄勒冈州，白肩海雕选择距离公路较远的区域筑巢，且在公路两侧的繁殖力比其以外的地区低。绝大多数哺乳动物也同样选择在远离公路的区域活动，在公路两侧 100~200m 范围内的大型哺乳动物密度显著低于以外的区域；在美国科罗拉多州，黑尾鹿、灰熊等都趋向于选择远离公路的区域活动。同时受项目区东侧在建市政道路、在建机场施工的影响以及 G575 线道路通行车辆的影响，评价区受人类活动干扰较多，趋避作用已经存在，项目建设对项目区动物分布整体影响不大。

（4）对野生动物阻隔影响

根据现场调查结果、调查资料及历史文献记录，项目调查范围内啮齿动物种类和数量最为丰富，工程运营期对野生动物的影响主要是阻隔作用。公路两侧分布的鸟类、爬行类和小型哺乳类野生动物基本是新疆荒漠草原的广布种类，适应性和抗干扰性较强，而且公路两侧地域广阔，动物的活动空间很大，公路修建后这些动物可以就近迁入邻近区域生存，同时受项目区东侧在建市政道路、在建机场施工的影响以及 G575 线道路通行车辆的影响，评价区受人类活动干扰较多，阻隔影响已经存在，而且项目路线较短，本项目在 K2+840 第二处牧道附近设置 1-4×3.2m 箱涵机耕通道可兼作动物通道，同时沿线还设有涵洞，可供小型动物通过。因本项目建设对野生动物阻隔影响十分有限。

5.1.2.3 运营期对土地利用格局的影响

本项目对沿线土地利用的影响主要为永久性占地造成的影响，工程永久占地类型包括天然牧草地、农村道路、公路用地，项目区占用土地面积较小，对评价区该类土地利用的影响较小。

公路对土地的永久占用，公路永久占地将使土地利用格局发生改变，转变为建设用地。公路征地范围外的用地基本不受公路运营的影响，可继续保持其土地利用功能。永久占地把原有土地利用功能改变为交通建设用地，相对于区域来说面积较小，不会对区域的土地利用格局造成显著影响。

5.1.2.4 运营期生态环境影响小结

本项目建设不会对目前生态系统的演替趋势造成根本性影响，对比同类公路

建设及营运状况，本项目除永久占地改变区域的土地利用格局外，对沿线的陆生动物、植被及水生生物的分布格局和种类数量没有太大的影响。

5.1.3 水土流失影响分析

项目建设中，造成土壤侵蚀加速发展的因素包括自然因素和人为因素，其中人为因素是主导因素。影响区域水土流失的自然因素包括气候、地质、地形、地貌、土壤和植被等；人为因素主要为场地平整等施工活动，施工活动改变了外营力与土体抵抗力之间形成的自然相对平衡，潜在的自然因素在人为因素的诱发下加速土壤侵蚀，形成新的水土流失。

在项目建设过程中，会因工程活动，造成评价范围内地形地貌、地表植被等遭受人为破坏和干扰，土壤结构变得松散，植被覆盖度降低，区域抗侵蚀力减弱，而加剧土壤侵蚀。根据工程的建设特点，施工建设活动主要从以下几方面形成新增水土流失：

(1) 使地表受到扰动和破坏

由于项目的建设，扩大了人类活动范围，增大了对地表土壤的扰动强度。项目区平整、开挖、填筑等形成较大范围的裸露面；施工机械的碾压和人员践踏等生产与生活活动破坏地表，并可能使周边区域的植被也受到影响。

(2) 使土壤表层松散性加大

土壤是侵蚀过程中被侵蚀的对象。基础开挖回填期间，临时堆土区的占地范围内临时堆置的松散土方，开挖土方堆置易产生风蚀。由于项目的建设，大量的松散土方发生运移和重新堆积，使土壤水分大量散失，土体的机械组成混杂不一，丧失了原地表土壤的抗蚀力。在当地发生大风及强降雨天气时，裸露带极易形成较强的水土流失。

(3) 人为改变了原地貌形态

项目建设中，土方开挖、填筑处形成了有较大坡度的人工地貌，改变了相对平坦的原地貌，使表土变得疏松、裸露，如果无适当的保护措施，当发生大风及短历时、强降雨时，易在人工开挖、回填扰动的裸露地表形成新的水力侵蚀。

根据《土壤侵蚀分类分级标准》（SL190-2007），并参考《新疆维吾尔自治区 2022 年水土流失动态监测数据》，结合项目区现状情况、流域内土壤侵蚀情况、地形地貌情况、气候特征、土壤植被等自然条件情况，最终确定工程区为轻度风力侵蚀区，确定项目区的原生地貌土壤侵蚀模数为 $1000t/(km^2 \cdot a)$ ，根据

预测结果本项目扰动后土壤侵蚀模数为 4450t/(km²·a)。根据《生产建设项目水土保持技术标准》(GB50433-2018)确定的土壤流失预测方法,本项目扰动后产生的水土流失总量 498.19t,其中背景流失量 111.95t,新增流失量 386.24t。

项目建设时对路基挖出的土方采用机械压实,并用防尘网覆盖,减少风力起尘造成的水土流失。本项目区域雨量较少,占地类型主要为天然牧草地、农村道路、公路用地,工程后期会对部分路堤边坡进行撒播草籽绿化,减少水土流失量。同时本项目会对占用草地进行补偿,临时工程结束后进行地表清理,表土回覆,土壤改良后,进行生态恢复。因此,本项目建设对区域水土流失影响较小。

5.1.4 土地沙化环境影响分析

5.1.4.1 施工期土地沙化环境影响分析

本项目永久占地 11.1952hm²,临时占地 1.224hm²,占地类型涉及天然牧草地、农村道路、公路用地,本项目施工活动对土地沙化的影响主要包括:

(1) 公路施工期间,路基填筑、取土、设置施工便道、营地等工程活动将不可避免地扰动原地貌、破坏地表植被,改变土体结构,使土壤抗蚀性降低,为风力侵蚀提供了丰富的沙源,加剧局部地段土地沙化现象。

(2) 项目建设过程中,受扰动地表土壤侵蚀强度普遍增强。

(3) 本项目地处温带大陆性干旱气候区,气候干燥少雨,地表干燥,公路沿线的半荒漠草原地区,地势起伏平缓,由于机场和既有市政道路建设地表植被已被清理,部分区域砂砾裸露,风沙活动频繁,公路施工过程中破坏地表砾石层,使下层沙砾裸露,易被吹扬,加剧周边地区土地沙化。

本项目位于哈密盆地北部的天山南坡洪积倾斜平原区域,地势平缓,地表起伏不大,主要土壤类型是棕钙土,项目所在区域占地类型多为天然牧草地,地表植被覆盖在 30%左右,无植被覆盖的戈壁区域地表有砾幕层存在,且本项目道路仅 3.12km,占地面积 11.1952hm²,施工过程中在采取定期洒水降尘、临时堆存物料防尘网遮盖、严格限定施工活动范围等措施后,可将工程活动对沿线土地沙化的影响降低到最小程度,不会因本项目建设加重项目区域土地沙化程度。

5.1.4.2 运营期土地沙化环境影响分析

项目永久占地面积为 11.1952hm²,公路路基、路面工程、桥涵等人工建构造物在施工过程中地表土壤将被彻底清除或覆盖,施工结束后被沥青路面、水泥建构造物等替代,因而从根本上改变了占地区的地表覆盖层类型和性质,地表土壤

破坏永久不可恢复。

公路营运期间，随着公路表面的硬化，施工期间形成的裸地会逐步减少，通过对施工场地、施工便道的平整和恢复，土壤侵蚀量会在一定程度上逐渐减小。

5.1.5 工程占地的影响分析

5.1.5.1 永久占地影响分析

（1）永久占地合理性分析

本项目主线所在区域为平原区，属于 I 类地形，道路按照双向四车道一级公路标准建设，根据《公路建设项目用地指标》（建标〔2011〕124 号）的规定，用地指标为 5.4623 公顷/公里；路基宽度 24.5m。本项目路基宽度 24.0m，根据表 3.0.6 对路基宽度进行调整，调整后用地指标=5.4623-0.5*0.1022=5.4112 公顷/公里。本项目占地 11.1952hm²，道路长度为 3.120km，计算平均用地指标为 3.59 公顷/公里，低于《公路建设项目用地指标》（建标〔2011〕124 号）用地指标限值。

根据《公路建设项目用地指标》（建标〔2011〕124 号）的规定，对于平原区、I 类地形区，一级公路整体式路基，双向四车道，路基宽度 24.5m，用地指标为 4.2480 公顷/公里，本项目路基宽度 24.0m，根据表 4.0.7 对路基宽度进行调整，调整后用地指标=4.2480-0.5*0.1070=4.1945 公顷/公里。本项目主线路基占地 9.408hm²，主线长度 3.12km，计算出平均用地指标为 3.02 公顷/公里，低于《公路建设项目用地指标》（建标〔2011〕124 号）用地指标限值。

本项目起点与 G575 线存在 1 处 T 型交叉，G575 作为主要公路，设计速度 100km/h，本项目平面交叉共占地 0.0987 公顷，总占地低于《公路工程项目建设用地指标》中对主要平面交叉的用地指标 0.1733 公顷/处。

本项目路线里程较短，本项目是连接既有 G575 线和在建机场市政道路，项目终点具有唯一性。项目设计对用地规模进行了有效、严格的控制，贯彻执行了“十分珍惜，合理利用土地和切实保护耕地”的基本国策。项目占地类型为天然牧草地、农村道路、公路用地，不涉及耕地，不涉及已划定的生态保护红线，综上所述，项目总体选址合理。

（2）永久占地影响分析

根据推荐路线本项目新增永久占地 11.1952hm²。主要占用土地为草地农村道路和公路用地，建设单位应根据《草原征占用审核审批管理规范》（林

草规〔2020〕2号)等有关规定,办理草原征占相关手续。公路永久占用部分草地,会对当地现有的土地资源产生一定的影响。由于公路建设是一个线性工程,影响范围主要为线路两侧带状区域,相对工程沿线各类土地面积的比率较低,影响范围较小。因此,工程建设对沿线土地资源占用相对有限,对公路沿线区域的土地资源的影响不大。此外,建设单位应按照国家、自治区相关的规定缴纳草地开垦恢复费,进一步减轻永久占地对土地资源的影响。

5.1.5.2 临时工程占地合理性分析

(1) 选址原则

针对本项目沿线生态环境和地形地貌等自然因素,确定临时工程布设原则如下:

① 地势平坦,无不良地质灾害,避开陡坡、滑坡体以及极易产生工程滑坡或者诱使古滑坡复活的地段,避免出现单坡场地。

② 周围无居民村庄、自然保护区、饮用水水源地等环境敏感目标分布;

③ 远离野生动物分布聚集区、沙化土、盐碱土等较敏感区域,尽量选取植被稀疏的裸土地;

④ 施工营地、预制场等设置区域无冲沟分布;

本次评价根据上述原则,对临时占地进行环境合理性分析。

(2) 施工便道

全线采用推进式施工,纵向施工便道沿线路延伸布设,占地 4.4040hm^2 (21.06 亩),占地类型多为天然牧草地,少数为农村道路、公路用地,均为规划红线内道路建设用地。

本项目主线采用全封闭的方式施工,在 K1+257.812 处与石矿线岔口-新户新建二村道路交叉,既有道路为砂砾路,路基宽度约 5m,该道路主要连接新户村和北侧矿山以及周边牧民草场,涉及矿场重型车辆和大型农机车辆通行,该处设置 6m 宽施工便道 900m,方便该处社会车辆通行。占地 0.54hm^2 (8.10 亩),占地类型均为天然牧草地,地表植被稀疏,覆盖率低,主要分布当地常见植被。

本项目沿线设置一处施工场地,设置 7m 宽施工便道 120m,方便施工车辆通行,占地 0.084hm^2 (1.26 亩),占地类型均为天然牧草地,地表植被稀疏,覆盖率低,主要分布当地常见植被。

本项目施工过程中应合理控制施工便道的建设，最大限度地减少临时占地面积，施工结束后对，施工便道进行迹地恢复，恢复其原有使用功能。因此本项目施工便道建设对环境影响不大，设置合理。

（3）料场、取土场、弃土场

项目所用土方、砂石料均来自商品料场，项目施工过程中无自建的取弃土场及砂石料厂。根据建设单位市场调查，本项目拟采用巴里坤卧龙水利建设有限公司商品料场的砂石料和土方，巴里坤卧龙水利建设有限公司商品料场与项目区平均运距约 21.6km 左右，运距较短，可保障项目的正常施工需求。

本项目所选取土（料）场遵循分段集中取土（料）的原则，取土（料）运距较短，做到经济合理。本项目弃方主要来自路基清表土、特殊路基处理路基换填挖除的非适用性材料等废方。本着因地制宜，综合利用的原则，为保护生态环境，减少占地，本项目设置 1 处弃土场，弃土场与取土场兼并，弃土用于取土场的恢复。巴里坤卧龙水利建设有限公司商品料场现已运营，料场内已形成的采坑可满足本项目弃方要求。综上所述本项目料场、取土场、弃土场设置合理。

（4）施工场地。

本项目全线设置 1 处施工场地，施工场地内设置预制场、物料堆场。占地类型均为天然牧草地，占地面积 0.6hm^2 （9.0 亩），拟选场地内地表植被稀疏，覆盖率低，主要分布当地常见植被。位于线路左侧 100m 处，地势平坦，无不良地质分布，无河流冲沟分布，无环境敏感点分布，不涉及重要生境，选址较为合理。

施工期临时工程分布情况一览表，见下表。

表 5.1-2 施工期临时工程分布情况一览表

序号	桩号	位置	占地面积	合理性分析
1	K3+000	左侧 100m 处	0.6hm ²	占地类型为天然牧草地；地表植被稀疏，周围无环境敏感点，无不良地质分布，无河流冲沟分布，距离项目较近，设置位置基本合理。
遥感影像			现场照片	

5.1.6 小结

本项目永久占地范围内无自然保护区、风景名胜区等生态敏感区，无法律障碍和环境重大制约因素。项目用地指标要求，符合《公路工程项目建设用地指标》（建标〔2011〕124 号）要求，项目施工及运营期对区域的动植物的影响较小，对区域的生态格局、生态演替趋势、景观生态环境等基本没有大的影响。

综上，本次评价总体认为项目布局合理，在采取相应的保护措施后，项目建设对沿线的生态环境的影响在可接受的范围内。

生态影响评价自查表，见下表。

表 5.1-3 生态影响评价自查表

工作内容		自查项目
生态影响识别	生态保护目标	重要物种国家公园□；自然保护区□；自然公园□；世界自然遗产□；生态保护红线□；重要生境□；其他具有重要生态功能、对保护生物多样性具有重要意义的区域□；其他□（天然牧草地）
	影响方式	工程占用☑；施工活动干扰☑；改变环境条件□；其他□
	评价因子	物种☑（分布范围、种群数量、种群结构、行为等） 生境☑（生境面积、质量、连通性等） 生物群落☑（物种组成、群落结构等） 生态系统☑（植被覆盖度、生产力、生物量、生态系统功能等） 生物多样性☑（物种丰富度、均匀度、优势度等）

		生态敏感区 ☒ (沿途主要保护对象、生态功能等) 自然景观 ☒ (景观多样性、完整性等) 自然遗迹 ☐ () 其他 ☐ ()
评价等级		一级 ☐ 二级 ☐ () 三级 ☒ (全线) 生态影响简单分析 ☐
评价范围		陆域面积: (11.1952) km ² ; 水域面积: () km ²
生态现状调查与评价	调查方法	资料收集 ☒ ; 遥感调查 ☒ ; 调查样方、样线 ☐ ; 调查点位、断面 ☐ ; 专家和公众咨询法 ☒ ; 其他 ☐
	调查时间	春季 ☐ ; 夏季 ☒ ; 秋季 ☐ ; 冬季 ☐ 丰水期 ☐ ; 枯水期 ☐ ; 平水期 ☐
	所在区域的生态问题	水土流失 ☒ ; 沙漠化 ☐ ; 石漠化 ☐ ; 盐渍化 ☒ ; 生物入侵 ☐ ; 污染危害 ☒ ; 其他 ☐
	评价内容	植被/植物群落 ☒ ; 土地利用 ☒ ; 生态系统 ☒ ; 生物多样性 ☒ ; 重要物种 ☐ ; 生态敏感区 ☐ ; 其他 ☐
生态影响预测与评价	评价方法	定性 ☐ ; 定性和定量 ☒
	评价内容	植被/植物群落 ☒ ; 土地利用 ☒ ; 生态系统 ☒ ; 生物多样性 ☒ ; 重要物种 ☐ ; 生态敏感区 ☐ ; 生物入侵风险 ☐ ; 其他 ☐
生态保护对策措施	对策措施	避让 ☒ ; 减缓 ☒ ; 生态修复 ☒ ; 生态补偿 ☒ ; 科研 ☐ ; 其他 ☐
	生态监测计划	全生命周期 ☐ ; 长期跟踪 ☐ ; 常规 ☒ ; 无 ☐
	环境管理	环境监理 ☒ ; 环境影响后评价 ☐ ; 其他 ☐
评价结论	生态影响	可行 ☒ ; 不可行 ☐
注: “ ☐ ”为勾选项, 可√; ()为内容填写项。		

5.2 声环境影响预测与评价

5.2.1 施工期声环境影响评价

5.2.1.1 施工期噪声污染源及其特点

项目施工期将使用多种大中型设备进行机械化施工作业。公路施工机械噪声具有噪声值高、无规则的特点, 会对周围声环境产生较大的影响。施工期声环境影响预测主要根据有关资料进行类比分析, 公路施工期间主要施工机械噪声级参见“工程分析”章节。

公路施工噪声有其自身的特点, 主要表现为:

(1) 施工机械种类繁多, 不同的施工阶段有不同的施工机械, 同一施工阶段投入的施工机械也有多有少, 导致了施工噪声的随意性和无规律性。

(2) 不同设备的噪声源特性不同, 其中有些设备噪声呈振动式的、突发的

及脉冲特性的；有些设备频率低沉，不易衰减，易使人感觉烦躁；施工机械之间声级相差很大，有些设备的运行噪声可高达 90dB（A）以上。

（3）施工噪声源与一般的固定噪声源及流动噪声源有所不同，施工机械往往都是暴露在室外的，而且会在某段时间内在一定的范围内移动，这与固定噪声源相比增加了这段时间内的噪声污染范围，但与流动噪声源相比施工噪声污染还是在局部范围内的。施工机械噪声可视为点声源。

5.2.1.2 施工噪声预测方法和预测模式

本项目施工期全部在室外进行，自然环境中噪声随着距离的衰减计算采用《环境影响评价技术导则 声环境》（HJ2.4-2021）中推荐的预测模式，施工机械的噪声可近似为点声源，根据点声源噪声衰减模式，估算距离声源不同距离处的噪声值，预测模式如下：

$$L_p(r) = L_p(r_0) - 20\lg(r/r_0)$$

式中： $L_p(r)$ ——预测点处声压级，dB；

$L_p(r_0)$ ——参考位置 r_0 处的声压级，dB；

r ——预测点距声源的距离，m；

r_0 ——参考位置距声源的距离，m；

5.2.1.3 施工噪声影响预测结果

根据前述的预测方法和预测模式，对施工过程中各种设备噪声厂界达标距离进行预测，预测结果详见下表。

表 5.2-1 施工机械设备噪声厂界达标距离预测结果一览表

施工阶段	施工机械	达标距离预测结果	
		昼间标准：70dB（A）	夜间标准：55dB（A）
土石方	液压挖掘机	29m	159m
	电动挖掘机	23m	126m
	轮式装载机	63m	354m
打桩	打桩机	282m	夜间禁止施工
结构	推土机	29m	159m
	压路机	29m	159m
	振动夯锤	101m	562m
	混凝土与运输泵	57m	316m
	商砼搅拌车	36m	200m
	混凝土振捣器	26m	141m

通过以上预测计算结果可知：施工噪声将对沿线声环境质量产生一定的影响，这种噪声影响白天将主要出现在距施工区 282m 范围内，夜间将主要出现在距施工生产区 562m 范围内。

在实际施工过程中可能出现多台机械同时在一处作业，此时施工噪声影响范围比预测值还要大，鉴于实际情况较为复杂，很难用声级叠加公式进行计算，因此，做好上述时期施工期的噪声防护和治理工作十分重要，建设单位要合理地安排施工进度和时间，如夜间不安排高噪声工序，以降低施工噪声对环境的影响。由于项目沿线 1000m 范围内无声环境保护目标，且施工噪声会随着施工期结束而结束，整体对沿线声环境影响不大。

5.2.2 运营期声环境影响评价

5.2.2.1 噪声预测模式及参数

根据本项目特点、沿线的环境特征、工程设计的交通量等因素，本次评价采用《环境影响评价技术导则 公路建设项目》（HJ1358-2024）中推荐的噪声预测模式。

（1）第 i 类车等效声级的预测模型

$$L_{Aeq}(h)_i = (\overline{L_{0E}})_i + 10 \lg \left(\frac{N_i}{V_i T} \right) + \Delta L_{\text{距离}} + 10 \lg \left(\frac{\theta}{\pi} \right) + \Delta L - 16$$

式中： $L_{Aeq}(h)_i$ ——第 i 类车的小时等效声级，dB (A)；

$(\overline{L_{0E}})_i$ ——距第 i 类车水平距离为 7.5m 处地平均辐射噪声级 dB (A)；

N_i ——昼间、夜间通过某个预测点的第 i 类车平均小时车流量，辆/h；

V_i ——第 i 类车的平均车速，km/h；

T ——计算等效声级的时间，1h；

$\Delta L_{\text{距离}}$ ——距离衰减量，dB (A)；

θ ——预测带到你到有现场路段的张角，弧度；参考图，见图 5.2-1。

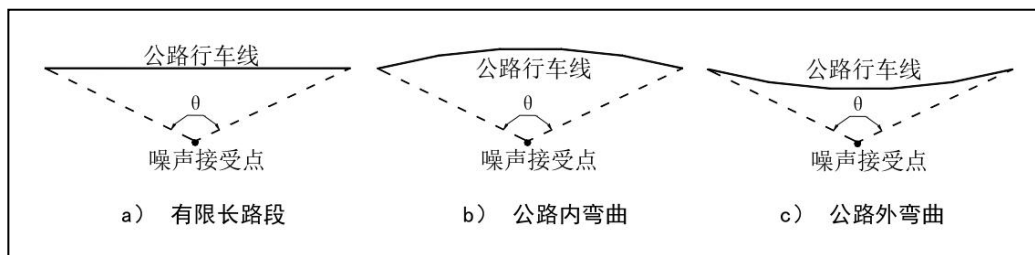


图 5.2-1 预测点到有限长路段两端的张角

当路段与噪声接受点之间水平方向无任何遮挡时， θ 可取 $\frac{170\pi}{180}$ ；当路段与噪声接受点之间水平方向有遮挡时， θ 为预测点与两侧遮挡点连线组成的夹角。

ΔL ——由其他移速引起的衰减量，dB (A)；

$\Delta L_{\text{距离}}$ 按下式计算：

$$\Delta L_{\text{距离}} = \begin{cases} 10\lg\left(\frac{7.5}{r}\right) & (N_{\max} \geq 300 \text{辆/h}) \\ 15\lg\left(\frac{7.5}{r}\right) & (N_{\max} < 300 \text{辆/h}) \end{cases}$$

式中： $\Delta L_{\text{距离}}$ ——距离衰减量，dB (A)；

r ——从车道中心线到预测点的距离，m；

$N_{\max}$ ——最大平均小时车流量，辆/h，同一公路建设项目采用同一个值，取公路运营期各代表年份、各路段平均小时车流量中的最大值；

r ——从车道中心线到预测点的距离，m；

由其他因素引起的修正量（ ΔL ）可按下式计算：

$$\Delta L = \Delta L_1 - \Delta L_2$$

式中： ΔL ——由其他因素引起的修正量，dB (A)；

ΔL_1 ——线路因素引起的修正量，dB (A)；

ΔL_2 ——声波传播途径中引起的衰减量，dB (A)；

ΔL_1 按下式计算：

$$\Delta L_1 = \Delta L_{\text{坡度}} + \Delta L_{\text{路面}}$$

式中： ΔL_1 ——线路因素引起的修正量，dB (A)；

$\Delta L_{\text{坡度}}$ ——公路纵坡修正量, dB (A) ;

$\Delta L_{\text{路面}}$ ——公路路面引起的修正量, dB (A) ;

ΔL_2 按下式计算:

$$\Delta L_2 = A_{gr} + A_{bar} + A_{fol} + A_{atm}$$

式中: ΔL_2 ——声波传播途径中引起的衰减量, dB (A) ;

A_{gr} ——地面吸收引起的衰减量, dB (A) 。

A_{bar} ——遮挡物引起的衰减量, dB (A) ;

A_{fol} ——绿化林带引起的衰减量, dB (A) ;

A_{atm} ——大气吸收引起的衰减量, dB (A) ;

ΔL_3 ——由反射等引起的修正量, dB (A) 。

(2) 噪声贡献值

$$L_{Aeqg} = 10 \lg \left[10^{0.1L_{Aeq1}} + 10^{0.1L_{Aeqm}} + 10^{0.1L_{Aeqs}} \right]$$

式中: L_{Aeqg} ——公路建设项目声源在预测点产生的噪声贡献值, dB (A) ;

L_{Aeq1} ——大型车的噪声贡献值, dB (A) 。

L_{Aeqm} ——中型车的噪声贡献值, dB (A) 。

L_{Aeqs} ——小型车的噪声贡献值, dB (A) 。

(3) 噪声预测值

$$L_{Aeq} = 10 \lg \left[10^{0.1L_{Aeqg}} + 10^{0.1L_{Aeqb}} \right]$$

式中: L_{Aeq} ——预测点的噪声预测值, dB (A) ;

L_{Aeqg} ——预测点的噪声贡献值, dB (A) ;

L_{Aeqb} ——预测点的背景噪声值, dB (A) 。

(4) 线路因素引起的修正量 (ΔL_1)

① 公路纵坡引起的修正量 ($\Delta L_{\text{坡度}}$)

公路纵坡修正量 $\Delta L_{\text{坡度}}$ 可按下式计算:

$$\text{大型车: } \Delta L_{\text{坡度}} = 98 \times \beta$$

$$\text{中型车: } \Delta L_{\text{坡度}} = 73 \times \beta$$

$$\text{小型车: } \Delta L_{\text{坡度}} = 50 \times \beta$$

式中： $\Delta L_{\text{坡度}}$ ——公路纵坡引起的修正量，dB（A）；

β ——公路纵坡坡度，%。

② 公路路面类型引起修正量（ $\Delta L_{\text{路面}}$ ）

公路路面类型引起的修正量，按表 5.2-2 取值。

表 5.2-2 常见路面噪声修正量

路面类型	不同行驶速度修正量 [dB（A）]		
	30（km/h）	40（km/h）	≥50（km/h）
普通沥青混凝土/dB（A）	0	0	0
普通水泥混凝土/dB（A）	+1.0	+1.5	+2.0
低噪声路面	单层低噪声路面对应普通沥青混凝土路面或普通水泥混凝土路面，可做-1dB（A）~-3B（A）修正（设计车速较高时，取较大修正量），多层或其他新型低噪声路面修正量可根据工程验证的研究成果适当增加。		

（5）声波传播途径中引起的衰减量（ ΔL_2 ）

① 大气吸收引起的衰减量（ A_{atm} ）

大气吸收引起的衰减量 A_{atm} 按下式计算：

$$A_{\text{atm}} = \frac{\alpha(r-r_0)}{1000} \quad (\text{A.19})$$

式中： A_{atm} ——大气吸收引起的衰减，dB；

α ——与温度、湿度和声波频率有关的大气吸收衰减系数，预测计算中一般根据建设项目所处区域常年平均气温和湿度选择相应的大气吸收衰减系数，见下表倍频带噪声的大气吸收衰减系数 α ；

r ——预测点距声源的距离；

r_0 ——参考位置距声源的距离。

表 5.2-3 倍频带噪声的大气吸收衰减系数 α

温度/°C	相对湿度/%	大气吸收衰减系数 α [dB（A）/km]							
		倍频带中心频率 [Hz]							
		63	125	250	500	1000	2000	4000	8000
10	70	0.1	0.4	1.0	1.9	3.7	9.7	32.8	117.0
20	70	0.1	0.3	1.1	2.8	5.0	9.0	22.9	76.6
30	70	0.1	0.3	1.0	3.1	7.4	12.7	23.1	59.3
15	20	0.3	0.6	1.2	2.7	8.2	28.2	28.8	202.0

15	50	0.1	0.5	1.2	2.2	4.2	10.8	36.2	129.0
15	80	0.1	0.3	1.1	2.4	4.1	8.3	23.7	82.8

② 地面吸收引起的衰减量 (A_{gr})

地面效应引起的衰减量可用下式计算:

$$A_{gr} = 4.8 - \left(\frac{2h_m}{r} \right) \left(17 + \frac{300}{r} \right) \quad (\text{A.20})$$

式中: A_{gr} ——地面效应引起的衰减, dB (A);

r ——预测点距声源的距离, m;

h_m ——传播路径的平均离地高度, m; 可按图 5.2-2 进行计算,

$h_m = F/r$; F : 面积, m^2 ; 若 A_{gr} 计算出负值, 则 A_{gr} 可用“0”代替, 其他情况可参照 GB/T17247.2 计算。

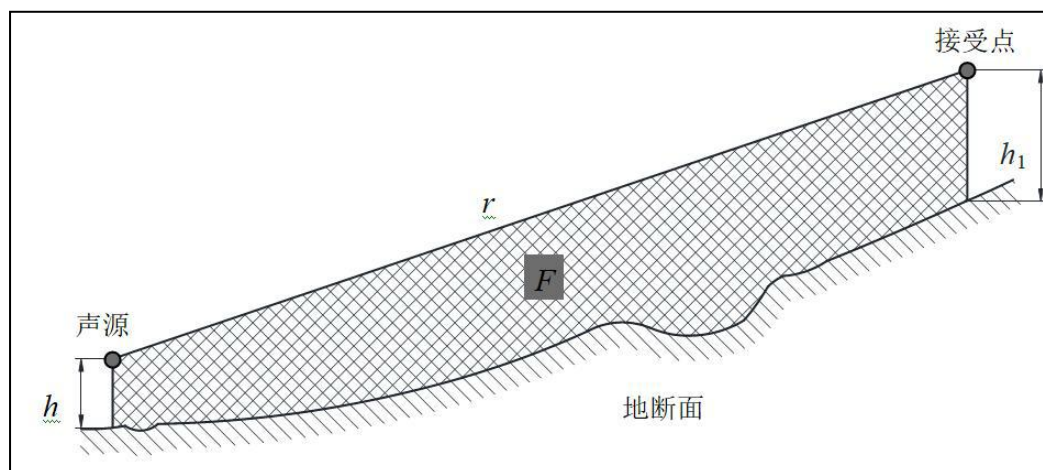


图 5.2-2 估计平均高度 h_m 的方法

③ 遮挡物引起的衰减量 (A_{gr})

遮挡物引起的衰减量可用下式计算:

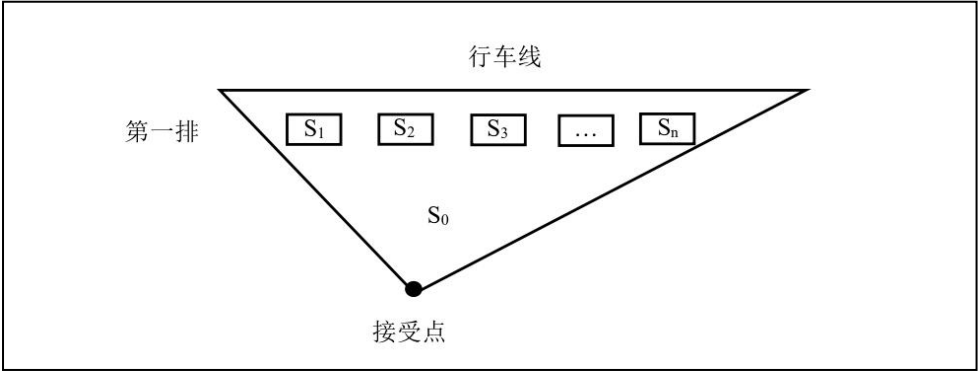
$$A_{\text{bar}} = \Delta A_{\text{建筑物}} + \Delta A_{\text{声影区}} \quad (\text{A.20})$$

式中: A_{bar} ——遮挡物引起的衰减量, dB (A);

$\Delta A_{\text{建筑物}}$ ——建筑物引起的衰减量, dB (A);

$\Delta A_{\text{声影区}}$ ——路堤和路堑引起的衰减量, dB (A)。

建筑物引起的衰减量 ($\Delta A_{\text{建筑物}}$): 可参照 GB/T17247.2 计算, 在沿路第一排房屋声影区范围内, 可按图 5.2-3, 和表 5.2-4 近似计算。



注 1：第一排房屋面积 $S=S_1+S_2+\dots+S_n$

注 2： S_0 为接受点对房屋张角至行车线三角形的面积

图 5.2-3 建筑物引起的衰减量计算示意图

表 5.2-4 倍频带噪声的大气吸收衰减系数 α

S/S_0	衰减量 $\Delta L_{\text{建筑物}}$ [dB (A)]
40%~60%	3
70%~90%	5
以后每增加一排房屋	1.5 最大衰减量 ≤ 10

注：表 B.4 仅适用于平路堤路侧的建筑物

路堤或路堑引起的衰减量（ $\Delta A_{\text{声影区}}$ ）：当预测点位于声影区时， $\Delta A_{\text{声影区}}$ 按下式计算：

$$\Delta L_{\text{声影区}} = \begin{cases} 10 \lg \left(\frac{3\pi \sqrt{(1-t^2)}}{4 \tan^{-1} \sqrt{\frac{(1-t)}{(1+t)}}} \right) & (\text{当 } t = \frac{20N}{3} \leq 1 \text{ 时}) \\ 10 \lg \left(\frac{3\pi \sqrt{(t^2-1)}}{2 \ln(t + \sqrt{(t^2-1)})} \right) & (\text{当 } t = \frac{20N}{3} > 1 \text{ 时}) \end{cases}$$

式中： N ——菲涅尔数，按下式计算：

$$N = \frac{2\delta}{\lambda}$$

δ ——声程差，m，按图 5.2-4 计算， $\delta = a + b - c$ ；

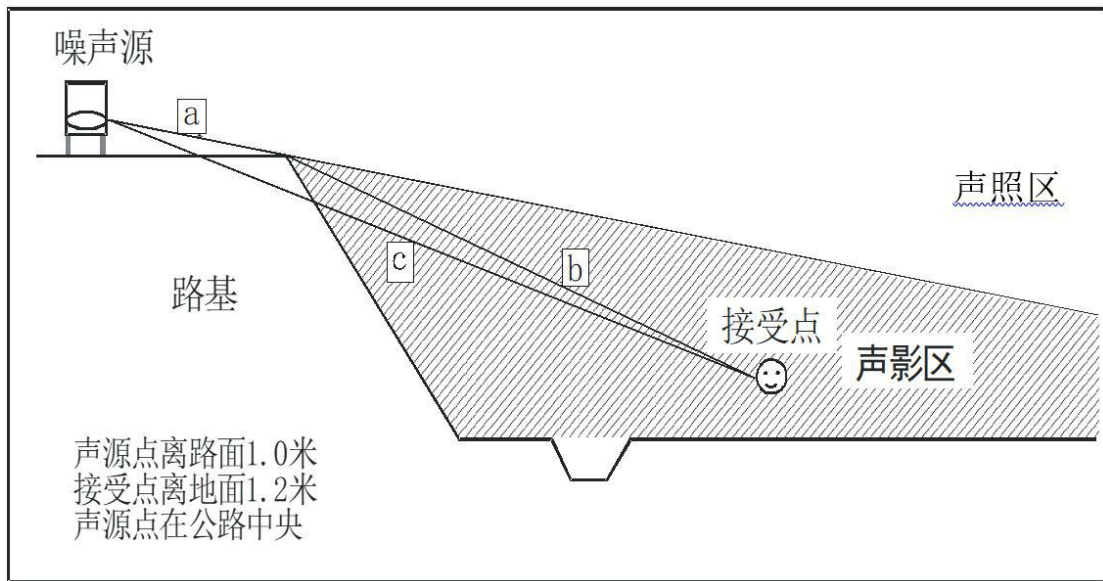


图 5.2-4 声程差 δ 计算示意图

λ ——声波波长，m。

当预测带你处于声影区以外的区域（声照区）时， $\Delta A_{\text{声影区}}=0$

绿化林带引起的衰减（ A_{fol} ）：绿化林带的附加衰减与树种、林带结构和密度等因素有关。在声源附近的绿化林带，或在预测点附近的绿化林带，或两者均有的情况都可以使声波衰减，见图 5.2-5。

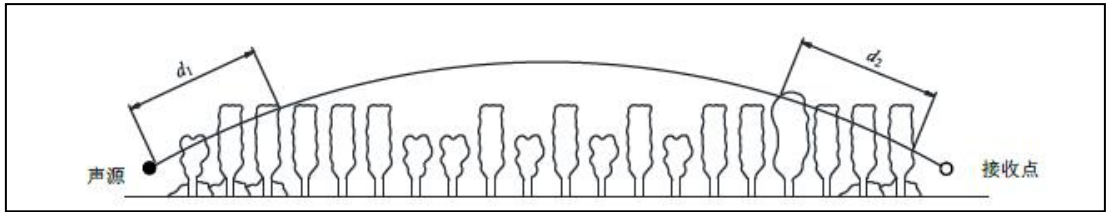


图 5.2-5 通过树和灌木时噪声衰减示意图

通过树叶传播造成的噪声衰减随通过树叶传播距离 d_f 的增长而增加，其中 $d_f = d_1 + d_2$ ，为了计算 d_1 和 d_2 ，可假设弯曲路径的半径为 5km。

表 5.2-5 中的第一行给出了通过总长度为 10m 到 20m 之间的乔灌木郁闭度较高的林带时，由林带引起的衰减；第二行为通过总长度 20m 到 200m 之间林带时的衰减系数；当通过林带的路径长度大于 200m 时，可使用 200m 的衰减值。

表 5.2-5 倍频带噪声通过林带传播时产生的衰减

项目	传播距离 df/m	倍频带中心频率/Hz							
		63	125	250	500	1000	2000	4000	8000
衰减/dB	$10 \leq d_f < 20$	0	0	1	1	1	1	2	3
衰减系数/(dB/m)	$20 \leq d_f < 200$	0.02	0.03	0.04	0.05	0.06	0.08	0.09	0.12

(6) 车流量确定

根据工可中数据特征年交通量计算结果，见下表。

表 5.2-6 特征年交通量计算结果 单位：Pcd/h

路段名称	车型	2026 年		2032 年		2040 年	
		昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间
全线	小型车	395	139	570	201	820	289
	中型车	42	15	58	21	83	29
	大型车	35	12	44	15	55	19
	合计	472	166	672	237	957	337
备注：昼间 16 小时，夜间 8 小时，车流量之比为 8.5:1.5							

(7) 参数确认

① 路基：采用双向四车道一级公路标准建设，路基宽度 24m，断面组成为：2m 左侧土路肩带+1m 保护性路肩+0.5m 路缘带+2×3.5m 行车道+0.5m 路缘带+2m 中间带+0.5m 路缘带+2×3.5m 行车道+0.5m 路缘带+1m 保护性路肩+2m 右侧土路肩。

② 行车速度：本项目道路设计车速为 60km/h，各类型车的平均车速参考《环境影响评价技术导则 公路建设项目》（HJ1358-2024）附录 C 中公式进行计算，各车型的平均车速，见下表。

表 5.2-7 各车型的平均车速 单位：km/h

路段	车型	2026 年		2032 年		2040 年	
		昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间
全线	小型车	50.12	50.78	49.55	50.66	48.58	50.45
	中型车	36.29	35.28	36.73	35.54	37.13	35.89
	大型车	36.13	35.28	36.50	35.56	36.87	35.82

③ 单车噪声源强：计算过程详见 3.3.4.1，预测单车噪声源强表，见下表。

表 5.2-8 预测单车噪声源强表 单位: dB (A)

路段	车型	2026 年		2032 年		2040 年	
		昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间
全线	小型车	71.6	71.8	71.5	71.8	71.2	71.4
	中型车	71.9	71.5	72.2	71.6	72.3	71.8
	大型车	78.6	78.2	78.7	78.3	78.9	78.4

③ 路面结构:路面结构为沥青混凝土路面,根据表 5.3-2,修正量为 0dB(A)。

④ 空气吸收衰减参数:温度取 10℃,相对湿度取 70%, α 取值为 1.9。

⑤ 路面坡度:全线路面坡度不超过 3.0%设计,本次评价取 3.0%。

5.2.2.2 噪声预测及评价结果

根据前述预测方法、预测模式和设定参数,对本项目的交通噪声进行预测。预测内容包括:交通噪声在不同营运期、不同时间段、距路边不同距离的影响预测。本项目沿线无声环境保护目标,不进行保护目标环境噪声预测。

根据预测模式,本评价对公路中心线不同水平下的交通噪声贡献值及公路两侧声环境功能区划达标情况进行预测,分别预测各特征年交通噪声,预测特征年为 2026 年、2032 年和 2040 年(选择建成后第 1 年、第 7 年和第 15 年进行预测)。

本项目为 G575 线至巴里坤县机场公路建设项目,本次对道路平直路段进行预测。

(1) 交通预测结果

本项目建成后交通噪声预测结果,见下表。

表 5.2-9 项目建成后交通噪声预测结果 单位: dB (A)

距路中心 线距离(m)	2026 年		2032 年		2040 年	
	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间
10	66.5	61.6	67.9	63.0	69.2	64.7
20	62.2	55.9	63.6	57.3	64.9	60.5
30	59.2	51.7	60.5	53.2	61.9	57.4
40	56.7	48.5	58.0	49.9	59.3	54.9
50	55.1	46.4	56.4	47.8	57.7	53.3
60	53.9	44.8	55.2	46.2	56.5	52.1
70	52.9	43.5	54.3	44.9	55.6	51.1
80	52.1	42.4	53.5	43.8	54.8	50.3
90	51.4	41.4	52.8	42.8	54.1	49.6
100	50.8	40.6	52.2	42.0	53.5	49.0
110	50.3	39.8	51.6	41.2	52.9	48.5

120	49.8	39.1	51.1	40.5	52.4	48.0
130	49.3	38.5	50.6	39.9	52.0	47.5
140	48.9	37.9	50.2	39.3	51.5	47.1
150	48.4	37.3	49.8	38.7	51.1	46.7
160	48.1	36.8	49.4	38.2	50.7	46.3
170	47.7	36.3	49.1	37.7	50.4	45.9
180	47.3	35.8	48.7	37.2	50.0	45.6
190	47.0	35.4	48.4	36.8	49.7	45.2
200	46.7	35.0	48.1	36.4	49.4	44.9

表 5.2-10 项目建成后交通噪声达标距离结果 单位: m

标准	全线					
	2026 年		2032 年		2040 年	
	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间
4a 类	10	30	10	30	10	40
2 类	30	40	40	40	40	90

图 5.2-6 项目建成后交通噪声污染曲线图

图 5.2-7 项目建成后交通噪声等值线分布图（初期昼间）

图 5.2-8 项目建成后交通噪声等值线分布图（初期夜间）

图 5.2-9 项目建成后交通噪声等值线分布图（中期昼间）

图 5.2-10 项目建成后交通噪声等值线分布图（中期夜间）

图 5.2-11 项目建成后交通噪声等值线分布图（远期昼间）

图 5.2-12 项目建成后交通噪声等值线分布图（远期夜间）

（2）噪声预测影响结论分析

项目建成通车后中心线两侧 35m 范围内按 4a 类标准执行，35m 范围外按 2 类区标准执行。按 4a 类标准，公路近期、中期、远期昼间达标距离分别为距道路中心线为 10m、10m、10m，公路夜间达标距离距道路中心线 30m、30m、40m。按 2 类标准，公路近期、中期、远期昼间达标距离分别为距道路红线 30m、40m、40m，公路近期、中期、远期夜间达标距离分别为距道路红线 40m、40m、90m。根据上述预测结果，拟建项目全线在近、中、远期夜间噪声在 90m 范围外均能达标。要求未来规划时，在公路 90m 范围内禁止新建学校、医院及养老院等需要安静的建筑。

由预测结果可知，项目建设前后沿线声环境质量最大噪声增量 $>10\text{dB}(\text{A})$ ，但道路沿线无声环境保护目标，总体交通噪声对沿线声环境质量影响不大。

5.2.2.3 声环境影响评价自查表

声环境影响评价自查表，见下表。

表 5.2-14 声环境影响评价自查表

工作内容		自查项目					
评价等级 与范围	评价等级	一级 ☒		二级 ☐		三级 ☐	
	评价范围	200 m ☒		大于 200 m ☐		小于 200 m ☐	
评价因子	评价因子	等效连续 A 声级 ☒ 最大 A 声级 ☐ 计权等效连续感觉噪声级 ☐					
评价标准	评价标准	国家标准 ☒		地方标准 ☐		国外标准 ☐	
现状评价	环境功能区	0 类区 ☐	1 类区 ☐	2 类区 ☒	3 类区 ☐	4a 类区 ☒	4b 类区 ☐
	评价年度	初期 ☐		近期 ☒		中期 ☒	
	现状调查方法	现场实测法 ☒ 现场实测加模型计算法 ☐ 收集资料 ☐					
	现状评价	达标百分比				100%	
噪声源 调查	噪声源 调查方法	现场实测 ☐				已有资料 ☒ 研究成果 ☐	
声环境影响 预测与 评价	预测模型	导则推荐模型 ☒				其他 ☐	
	预测范围	200 m ☒		大于 200 m ☐		小于 200 m ☐	
	预测因子	等效连续 A 声级 ☐ 最大 A 声级 ☐ 计权等效连续感觉噪声级 ☐					
	厂界噪声贡献 值	达标 ☒				不达标 ☐	
	声环境保护目 标处噪声值	达标 ☐				不达标 ☐	
环境监测 计划	排放监测	厂界监测 ☐ 固定位置监测 ☐ 自动监测 ☐ 手动监测 ☒ 无监测 ☐					
	声环境保护目 标处噪声监测	监测因子： ☐ 等效连续 A 声级				监测点位数（ ）	
评价结论	环境影响	可行 ☒ 不可行 ☐					

注：“☐”为勾选项，可 $\sqrt{\quad}$ ；“（）”为内容填写项。

5.3 地表水环境影响预测与评价

5.3.1 施工期地表水环境影响预测与评价

5.3.1.1 施工废水产生及处置情况

本项目施工废水主要包括施工机械、施工物料、施工泥渣受雨水冲刷产生的雨污水等废水。

（1）机械冲洗废水

施工期施工机械跑、冒、滴、漏的油污及露天机械受雨水冲刷等将产生少量含油污水。本项目施工期同时作业的施工机械按 10 部计，《环境影响评价技术导则-公路建设项目》（HJ1358-2024）附录 E，每部冲洗水量按 80L/部计，每天冲洗 1 次，则施工机械冲洗废水产生量为 0.8m³/d，整个施工期 7 个月，施工机械冲洗废水产生总量为 168m³。根据《公路建设项目环境影响评价规范》

(JTGB03-2006) 和当地公路项目经验, 施工机械冲洗废水的主要污染物浓度为 COD: 200mg/L、SS: 4000mg/L、石油类: 30mg/L。施工场地内设置隔油沉淀池, 施工机械冲洗废水集中收集经隔油、沉淀处理后作为机械冲洗用水循环利用, 不外排。

(2) 汽车天桥施工泥浆废水

汽车天桥施工过程中会产生泥浆废水, 施工场地内设置沉淀池, 桩基施工过程中, 沉淀出的泥浆废水循环使用, 清出的沉淀物送至泥浆干化后装车送至巴里坤卧龙水利建设有限公司商品料场回填该料场已形成的取料坑。

5.3.1.2 生活污水产生及处置情况

本项目计划施工期为 7 个月, 施工人员约 30 人左右。施工营地生活污水主要污染物为 COD_{Cr}、BOD₅、氨氮、SS、动植物油等, 参考《环境影响评价技术导则-公路建设项目》(HJ1358-2024) 附录 E, 本项目设置施工营地方便施工人员住宿生活, 施工人员每人每天生活用水量按 100L 计, 污水排放系数取 0.8, 施工人员生活污水主要污染物及其浓度分别为 COD: 400mg/L, BOD: 250mg/L, SS: 500mg/L, 氨氮: 40mg/L, 动植物油: 25mg/L。则施工活动每人产生的生活污水量约为 0.08m³/d。施工营地生活污水主要为餐饮、粪便、洗漱等污水, 污水成分简单, 污水产生量不大。本项目不单独设置施工营地, 租用大河镇居民房屋, 施工期生活污水直接排入大河镇下水管网。

5.3.1.3 施工期地表水环境影响分析

为降低机械冲洗废水、汽车天桥施工泥浆废水对周边环境的影响, 施工驻地内设置 1 座沉淀隔油池, 机械冲洗废水经隔油沉淀处理后作为机械冲洗用水循环利用, 汽车天桥施工废水经隔油沉淀池处理后作为钻孔泥浆用水循环利用, 不外排。

综上所述, 施工期产生的施工废水经处理后综合利用, 不外排。本项目评价范围内没有常年地表水体分布, 项目施工废水不与地表水体发生直接的水力联系。因此, 本项目施工期不会对地表水产生影响。

5.3.2 运营期地表水环境影响预测与评价

5.3.2.1 运营期废水产生及处置情况

本项目全线不设置养护工段、收费站、服务区、加油站等设施, 运营期无生活污水产生, 运营期废水主要为大雨天气产生的路面径流。

项目建成运营后，随着交通量的逐年增加，沉降在路面上的机动车尾气排放物、汽车泄漏的油类以及散落在路面上的其他有害物质也会逐年增加，因此大雨天气形成的路面径流携带的污染物为悬浮物、石油类和有机物，主要污染源是行驶汽车的跑、冒、滴、漏，汽车轮胎与路面摩擦产生的微粒。

5.3.2.2 运营期地表水环境影响分析

本项目为沥青砼路面，属不透水区域，有产、汇流快等特点，然项目全线位于巴里坤哈萨克自治县辖区内，属于温带大陆性冷凉干旱气候区，平均年降水量220.3mm，年平均蒸发量为1602.7mm。路面雨水基本不会形成径流，石油类等污染物仅限于过往车辆滴漏在公路上的油类物质，经过运行车辆轮胎的挤压，随轮胎带走一部分，其余部分只有在大雨季节，随路面径流经过边沟才有可能到达周边环境。路面径流在通过路面横坡自然散排、漫流到排水沟或边沟中，或通过边坡急流槽集中排入排水沟，路面径流汇集过程伴随着降水稀释、泥沙对污染物的吸附、径流水自净等过程才会进入周边环境，上述汇集过程中会使污染物浓度变得更低，这种影响将随降雨历时的延长而降低或随降雨的消失而消失。

根据国内一些公路的监测实验结果表明，通常从降雨初期到形成径流的30min内，雨水中的悬浮物和油类物质的浓度比较高，降雨历时40~60min之后，各项污染物浓度均低于《污水综合排放标准》（GB8978-1996）一级排放标准限值。同时项目全线不跨越地表水体，大雨天气形成的路面径流很难通过沟渠汇入地表水体，因此项目路面径流对地表水环境产生的影响甚微。

5.3.3 小结

本项目道路全线不跨越地表水体，施工期可通过加强管理来减缓项目建设对水环境影响，尤其是对汽车天桥施工、临时施工场地和筑路材料运输的管理，在采取合理有效的措施后，项目施工期不会对地表水环境产生影响。

运营期间路面径流在通过路面横坡自然散排、漫流到排水沟或边沟中，或通过边坡急流槽集中排入排水沟，而后进入周边环境，项目全线不跨越地表水体，大雨天气形成的路面径流很难通过沟渠汇入地表水体，因此项目路面径流对地表水环境产生的影响甚微。

综上，本项目建设期及运营期对沿线的水环境的影响较小。

项目地表水环境影响评价自查表，见下表。

表 5.3-1 项目地表水环境影响评价自查表

工作内容		自查项目	
影响识别	影响类型	水污染影响型 ☒ ; 水文要素影响型 ☐	
	水环境保护目标	饮用水水源保护区 ☐ ; 饮用水取水口; 涉水的自然保护区 ☐ ; 重要湿地 ☐ ; 重点保护与珍稀水生生物的栖息地 ☐ ; 重要水生生物的自然产卵场及索饵场、越冬场和洄游通道、天然渔场等渔业水体 ☐ ; 涉水的风景名胜区 ☐ ; 其他 ☐	
	影响途径	水污染影响型 直接排放 ☐ ; 间接排放 ☒ ; 其他 ☐	水文要素影响型 水温 ☐ ; 径流 ☐ ; 水域面积 ☐
	影响因子	持久性污染物 ☐ ; 有毒有害污染物 ☐ ; 非持久性污染物 ☐ ; pH 值 ☐ ; 热污染 ☐ ; 富营养化 ☐ ; 其他 ☐	水温 ☐ ; 水位 () ☐ ; 流速 ☐ ; 流量 ☐ ; 其他 ☐
评价等级	水污染影响型	水文要素影响型	
	一级 ☐ ; 二级 ☐ ; 三级 A ☐ ; 三级 B ☒	一级 ☐ ; 二级 ☐ ; 三级 ☐	
现状调查	区域污染源	调查项目	数据来源
		已建 ☐ ; 在建 ☐ ; 拟建 ☐ ; 其他 ☐ 拟替代的污染源 ☐	排污许可证 ☐ ; 环评 ☐ ; 环保验收 ☐ ; 既有实测 ☐ ; 现场监测 ☐ ; 入河排放口数据 ☐ ; 其他 ☐
	受影响水体水环境质量	调查时期	数据来源
		丰水期 ☐ ; 平水期 ☐ ; 枯水期 ☐ ; 冰封期 ☐ 春季 ☐ ; 夏季 ☐ ; 秋季 ☐ ; 冬季 ☐	生态环境保护主管部门 ☐ ; 补充监测 ☐ ; 其他 ☐
	区域水资源开发利用状况	未开发 ☐ ; 开发量 40% 以下 ☐ ; 开发量 40% 以上 ☐	
	水文情势调查	调查时期	数据来源
		丰水期 ☐ ; 平水期 ☐ ; 枯水期 ☐ ; 冰封期 ☐ 春季 ☐ ; 夏季 ☐ ; 秋季 ☐ ; 冬季 ☐	水行政主管部门 ☐ ; 补充监测 ☐ ; 其他 ☐
补充监测	监测时期	监测因子	监测断面或点位
	丰水期 ☐ ; 平水期 ☐ ; 枯水期 ☐ ; 冰封期 ☐ 春季 ☐ ; 夏季 ☐ ; 秋季 ☐ ; 冬季 ☐	()	监测断面或点位个数 () 个
现状评价	评价范围	河流: 长度 () km; 湖库、河口及近岸海域: 面积 () km ²	
	评价因子	()	
	评价标准	河流、湖库、河口: I类 ☐ ; II类 ☐ ; III类 ☐ ; IV类 ☐ V类 ☐ 近岸海域: 第一类 ☐ ; 第二类 ☐ ; 第三类 ☐ ; 第四类 ☐ 规划年评价标准 ()	
	评价时期	丰水期 ☐ ; 平水期 ☐ ; 枯水期 ☐ ; 冰封期 ☐ 春季 ☐ ; 夏季 ☐ ; 秋季 ☐ ; 冬季 ☐	
	评价结论	水环境功能区或水功能区、近岸海域环境功能区水质达标状况 ☐ ; 达标区 ☐ 达标 ☐ ; 不达标 ☐ 水环境控制单元或断面水质达标状况 ☐ : 达标 ☐ ; 不达标 ☐ 水环境保护目标质量状况 ☐ : 达标 ☐ ; 不达标 ☐	达标区 ☐ 不达标区 ☐

		对照断面、控制断面等代表性断面的水质状况 ☐ ：达标 ☐ ；不达标 ☐ 底泥污染评价 ☐ 水资源与开发利用程度及其水文情势评价 ☐ 水环境质量回顾评价 ☐ 流域（区域）水资源（包括水能资源）与开发利用总体状况、生态流量管理要求与现状满足程度、建设项目占用水域空间的水流状况与河湖演变状况 ☐				
影响预测	预测范围	河流：长度（ ）km；湖库、河口及近岸海域：面积（ ）km ²				
	预测因子	（ ）				
	预测时期	丰水期 ☐ ；平水期 ☐ ；枯水期 ☐ ；冰封期 ☐				
		春季；夏季 ☐ ；秋季 ☐ ；冬季 ☐ ；设计水文条件 ☐				
	预测情景	建设期 ☐ ；生产运行期 ☐ ；服务期满后 ☐ ；正常工况 ☐ ；非正常工况 ☐ 污染控制和减缓措施方案 ☐ ；区（流）域环境质量改善目标要求情景 ☐				
预测方法	数值解 ☐ ；解析解 ☐ ；其他 ☐ ；导则推荐模式 ☐ ；其他 ☐					
影响评价	水污染控制和水环境影响减缓措施有效性评价	区（流）域水环境质量改善目标 ☐ ；替代削减源 ☐				
	水环境影响评价	排放口混合区外满足水环境管理要求 ☐ ； 水环境功能区或水功能区、近岸海域环境功能区水质达标 ☐ ； 满足水环境保护目标水域水环境质量要求 ☐ ； 水环境控制单元或断面水质达标 ☐ ； 满足重点水污染物排放总量控制指标要求，重点行业建设项目，主要污染物排放满足等量或减量替代要求 ☐ ； 满足区（流）域水环境质量改善目标要求 ☐ ； 水文要素影响型建设项目时应包括水文情势变化评价、主要水文特征值影响评价、生态流量符合性评价 ☐ ； 对于新设或调整入河（湖库、近岸海域）排放口的建设项目，应包括排放口设置的环境合理性评价 ☐ ； 满足生态保护红线、水环境质量底线、资源利用上线和环境准入清单管理要求 ☐				
	污染源排放量核算	污染物名称		排放量/（t/a）		排放浓度/（mg/L）
		（ / ）		（ / ）		（ / ）
	替代源排放情况	污染源名称	排污许可证编号	污染物名称	排放量/（t/a）	排放浓度/（mg/L）
		（ / ）	（ / ）	（ / ）	（ / ）	（ / ）
生态流量确定	生态流量：一般水期（ ）m ³ /s；鱼类繁殖期（ ）m ³ /s；其他（ ）m ³ /s 生态水位：一般水期（ ）m；鱼类繁殖期（ ）m；其他（ ）m					
防治	环保措施	污水处理设施 ☐ ；水文减缓设施 ☐ ；生态流量保障设施 ☐ ；区域削减 ☐ ； 依托其他工程措施 ☐ ；其他 ☐				

措施	监测计划		环境质量	污染源
		监测方式	手动□；自动□；无监测□	手动□；自动□；无监测□
		监测点位	()	()
		监测因子	()	()
	污染物排放清单			
	评价结论	可以接受☑；不可以接受□		
注：“□”为勾选项，可√；“（ ）”为内容填写项；“备注”为其他补充内容。				

5.4 大气环境影响预测与评价

5.4.1 施工期大气环境影响分析

施工期对大气环境的影响包括机械尾气、施工扬尘、沥青烟气等，其中施工扬尘对环境空气的影响最大。

5.4.1.1 施工期扬尘污染影响分析

(1) 材料堆场扬尘

水泥、石灰散装材料储存和运输过程中易发生扬尘污染，储存场地扬尘污染集中在下风向 50m 条带范围内，运输时影响范围可达下风向 150m。因此散装物料堆存场所应设置在距敏感点较远的地方，在储存和运输过程中应严加管理，采取洒水降尘、防尘网遮挡等措施减少起尘量，从而减少扬尘对环境空气的影响。

由此可知，施工扬尘对施工场界下风向 100m 之内的影响比较明显，影响范围基本局限在施工场界 200m 之内。施工期注意控制污染源（施工场地等）与保护目标之间的距离在 200m 以上，合理选择粉状筑路材料的堆存地点及保护措施，减少堆存量并及时利用。此外，运输建筑材料和设备的车辆严禁超载，运输颗粒物料沙土、水泥、土方车辆必须采取加盖篷布等防尘措施，防止物料沿途抛撒导致二次扬尘。

(2) 道路扬尘

施工道路扬尘约占场地扬尘总量的 50%以上。道路扬尘主要是由于施工车辆在施工道路上运输施工材料而引起的，道路表面诸如临时道路、施工便道、未压实的在建道路等由于其表面土层松散、车辆碾压频繁，也易形成尘源。引起道路扬尘的因素较多，主要和车辆行驶速度、风速、路面积尘量和路面湿度有关，可以采取硬化路面，或采取洒水措施来减少扬尘。此外，风速、风力还直接影响到扬尘的传输距离。

为减少起尘量，尽量在人口稠密集中的地区采取经常洒水降尘，并对运输车辆进行篷布遮盖，防止砂土的散落等措施有效地降低其对周围居民正常生活产生的不利影响。根据原西安公路交通大学对西安至临潼高速公路施工期间洒水降尘的监测项目结果，离路边越近，洒水的降尘效果越好。因此，通过对路面定时洒水，可以有效抑制扬尘。施工期洒水降尘试验结果，见下表。

表 5.4-1 施工期洒水抑尘试验结果

距路边距离 m		0	20	50	100	200
TSP (mg/m ³)	不洒水	11.03	2.89	1.15	0.86	0.56
	洒水	2.11	1.03	0.48	0.4	0.29
降尘率 (%)		81	64	58	53	48

道路扬尘对空气质量的影响主要局限于施工场地 50m 以内，施工单位采取场地洒水、运输车辆及开挖物料遮盖等抑尘措施，可有效减少扬尘污染，道路扬尘污染影响将随施工期结束而停止。

(3) 施工扬尘

施工扬尘主要来自运输车辆、施工机械尾气中的气溶胶、行驶过程中的轮胎尘、车体或货物附着尘等；土石方的挖掘、水泥和砂、灰等原料装卸、堆放时随风飘扬的尘土；施工中汽车行驶中产生的路面扬尘，尤其在未铺装路面上行驶，其扬尘量比在铺装路面行驶大，这是工程施工的主要尘源。

引起施工扬尘的因素很多，主要和车辆行驶速度、风速、路面积尘量和路面湿度有关，其中风力、风速还直接影响到扬尘的传输距离。

对整个施工期而言，施工产生的扬尘主要集中在土建施工阶段，按起尘的原因可分为动力起尘和风力起尘。

动力起尘主要是在建材的装卸、搅拌等工作过程中，细小尘粒在外力作用下进入空气形成悬浮而造成。项目建设过程中必须进行大量土石方的填、挖、运等过程作业及石灰、砂子等粉状材料的堆放、运输，这些裸露物料堆、摊平面易成为扬尘尘源，在大风、沙尘暴等不利的天气条件下形成风力起尘，产生大量的粉尘污染，使环境空气中 TSP 浓度超标。施工期扬尘的另一个主要原因是裸露场地的风力扬尘。由于施工的需要，一些施工点表层土壤需人工开挖、堆放，在气候干燥又有风的情况下也会产生扬尘，其扬尘量可按堆场起尘的经验公式计算：

$$Q = 2.1(V_{50} - V_0)^3 e^{-1.023W}$$

其中：Q——起尘量，kg/吨·年；

V_{50} ——距地面 50m 处风速，m/s；

V_0 ——起尘风速，m/s；

W——尘粒的含水率，%。

V_0 与粒径和含水率有关，因此，减少露天堆放和保证一定的含水率及减少裸露地面是减少风力起尘的有效手段。

尘粒在空气中的传播扩散情况与风速等气象条件有关，也与尘粒本身的沉降速度有关。不同粒径的尘粒的沉降速度，见下表。

表 5.4-2 不同粒径的尘粒的沉降速度

粒径 (μm)	10	20	30	40	50	60	70
沉降速度(m/s)	0.003	0.012	0.027	0.048	0.075	0.108	0.147
粒径 (μm)	80	90	100	150	200	250	350
沉降速度(m/s)	0.158	0.17	0.182	0.239	0.804	1.005	1.829
粒径 (μm)	450	550	650	750	850	950	1050
沉降速度(m/s)	2.211	2.614	3.016	3.418	3.820	4.222	4.624

扬尘在空气中的传播扩散情况与风速等气象条件有关，也与扬尘本身的沉降速度有关。扬尘的沉降速度随粒径的增大而迅速增大，当粒径为 $250\mu\text{m}$ 时，沉降速度为 1.005m/s ，因此可以认为当尘粒大于 $250\mu\text{m}$ 时，主要影响范围在扬尘点下风向近距离范围内，且随着施工期的结束而结束。本项目道路沿线无环境空气敏感点，因此施工扬尘对环境的影响不大。

5.4.1.2 沥青烟气污染影响分析

路面工程需使用大量的沥青制品，在其加热、搅拌及铺设过程中产生的沥青烟气含有 THC、酚和苯并[a]芘等有毒有害物质，对操作人员的身体健康将造成一定的损害。本项目沥青混凝土外购不设置沥青拌合站，因此沥青烟气主要产生于沥青摊铺过程中。

沥青混合料采用全封闭罐车运输至项目现场进行摊铺，运输过程中对大气环境影响甚微。在沥青摊铺等作业过程中会有沥青烟和苯并[a]芘排出，路面摊铺产生的苯并[a]芘参考国内其他公路沥青混凝土搅拌站的监测结果，路面铺设沥青期间道路沿线环境空气中苯并[a]芘日均浓度值 $2.5 \times 10^{-3} \mu\text{g}/\text{m}^3 \sim 6.9 \times 10^{-3} \mu\text{g}/\text{m}^3$ ，未铺设路面前的背景值为 $0.33 \times 10^{-3} \mu\text{g}/\text{m}^3 \sim 0.77 \times 10^{-3} \mu\text{g}/\text{m}^3$ 。铺设沥青期间道路空气中苯并[a]芘浓度相比未铺设路面前的背景值有明显增加，但能满足《大气污染物综合排放标准》（GB16297-1996）二级标准 $0.008 \mu\text{g}/\text{m}^3$ 的限值要求。沥青摊铺

的影响范围一般为 100m 以内。

拌和后的沥青混凝土采用带有热源或高温容器的全封闭沥青运输车辆将沥青运至铺浇工地进行摊铺，沿途基本无沥青烟气逸散。沥青混凝土摊铺过程中会有少量沥青烟气产生。本项目道路沿线 1km 范围内无环境敏感点，因摊铺时间较短，摊铺结束后影响即消失，沥青烟对周围环境影响总体较小。

5.4.1.3 机械尾气排放影响分析

项目施工期使用的车辆包括挖掘机、装载机、压路机、搅拌机、卡车等多种燃油施工车辆。施工车辆排放的污染物主要有 CO、NO_x、THC 和颗粒物。类比连霍高速郑州至洛阳段公路施工现场检测结果，在距离现场 50m 处 CO、NO 一小时平均浓度分别为 0.2mg/m³ 和 0.13mg/m³，日平均浓度分别为 0.13mg/m³ 和 0.062mg/m³，均能满足《环境空气质量标准》（GB3095-2012）中二级标准限值要求。虽然施工机械单车排放系数较大，但较分散且周边开阔，有利于气态污染物的扩散，施工废气排放对周围的环境空气影响不大。

5.4.2 运营期大气环境影响分析

5.4.2.1 道路汽车尾气

项目运营期大气污染主要来源于汽车尾气，主要污染物为 NO₂、CO 和总烃（THC）。项目沿线环境空气质量受汽车尾气影响的程度与汽车尾气排放量、气象条件有关，同时还与保护目标同公路之间水平距离有较大关系，即交通量越大，污染物排放量越大；相对距离公路越近，污染物浓度越高；风速越小，越不利于扩散，污染物浓度越高；受昼夜车流量的变化，一般白天的污染重于夜间，道路下风向一侧环境空气污染重于上风向一侧，静风天气重于有风天气。

与此同时污染物排放量随燃油类型、车型、耗油量而变化，一般重型车多于中、轻型车。汽油车一氧化碳、碳氢化合物排放量大，而柴油车二氧化硫、颗粒物、甲醛污染重于汽油车。根据对源强的预测可知本项目运营期各期的污染物排放较少，结合近几年已建成公路的竣工环境保护验收调查报告的综合结果，汽车尾气对环境的影响范围和程度十分有限，其中 TSP 扬尘主要源于环境本底，路面起尘贡献值极小。

随着对环保的重视、汽车制造技术的进步和清洁能源的广泛应用，我国执行单车排放标准的不断提高，单车尾气的排放量将会不断降低，运输车种构成比例将更为优化，逐步减少高耗能、高排污的车种比例，汽车尾气排放将大大降低，

因此公路汽车尾气的影响范围将会缩小，公路对沿线空气质量带来的影响轻微。

5.4.2.2 运营期服务设施大气影响分析

本项目全线不设置养护工段、收费站、服务区、加油站等设施，因此无集中污染源。

5.4.3 小结

本项目施工期的大气污染主要来自扬尘污染和沥青烟气污染。采取设置围挡施工现场洒水降尘、拌和站合理选址、拌和设备全封闭作业及安装除尘设备等措施，可以有效降低施工期施工扬尘、沥青烟气对沿线大气环境的影响。由于施工是暂时的，随着施工的结束，上述环境影响也将消失。因此，在采取上述污染防治措施的情况下，本项目施工期大气污染物排放对沿线环境空气质量的影响处于可以接受的程度。

本项目全线不设置养护工段、收费站、服务区、加油站等设施，因此无集中污染源，运营期大气污染源主要为汽车尾气，在营运中期和远期由于环保型清洁燃料的大规模使用及车辆排放执行标准的提高，对空气的影响也将会进一步降低。汽车尾气排放对沿线环境空气质量的影响可接受。

建设项目大气环境影响评价自查表，见下表。

表 5.4-3 建设项目大气环境影响评价自查表

工作内容		自查项目							
评价等级 与范围	评价等级	一级□		二级□		三级□			
	评价范围	边长=50km□		边长 5～50km□		边长=5km□			
评价因子	SO ₂ +NO _x 排放量	≥2000t/a□		500～2000t/a□		<500t/a□			
	评价因子	基本污染物（SO ₂ 、NO _x 、PM ₁₀ 、PM _{2.5} 、CO、O ₃ ）			包括二次 PM _{2.5} □ 不包括二次 PM _{2.5} □				
评价标准	评价标准	国家标准 ☒		地方标准□		附录 D□		其他标准□	
现状评价	环境功能区	一类区□		二类区 ☒		一类区和二类区□			
	评价基准年	（2023）年							
	环境空气质量现状 调查数据来源	长期例行监测数据□		主管部门发布的数 据 ☒		现状补充监测□			
	现状评价	达标区 ☒				不达标区□			
污染源 调查	调查内容	本项目正常排放源□ 本项目非正常排放源□ 现有污染源□		拟替代的 污染源□		其他在建、拟 建项目污染 源□		区域污染源□	
大气环境 影响预测 与评价	预测模型	AERMO D□	ADMS □	AUSTA L2000□	EDMS/ AEDT□	CALPUF F□	网格 模型□	其他□	
	预测范围	边长≥50km□			边长 5～50km□		边长=5km		

	预测因子	预测因子 ()		包括二次 PM _{2.5} ☐ 不包括二次 PM _{2.5} ☐	
	正常排放短期浓度贡献值	C _{本项目} 最大占标率≤100% ☐		C _{本项目} 最大占标率>100% ☐	
	正常排放年均浓度贡献值	一类区	C _{本项目} 最大占标率≤10% ☐	C _{本项目} 最大占标率>10% ☐	
二类区		C _{本项目} 最大占标率≤30% ☐	C _{本项目} 最大占标率>30% ☐		
	非正常排放 1h 浓度贡献值	非正常持续时长 () h	C _{非正常} 占标率≤100% ☐	C _{非正常} 占标率>100% ☐	
	保证率日平均浓度 年平均浓度叠加值	C _{叠加} 达标 ☐		C _{叠加} 不达标 ☐	
	区域环境质量的 整体变化情况	k≤-20% ☐		K>-20% ☐	
环境监测计划	污染源监测	监测因子: (TSP)	有组织废气监测 ☐ 无组织废气监测 ☒	无监测 ☐	
	环境质量监测	监测因子: (/)	监测点位数 (/)	无监测 ☐	
评价结论	环境影响	可以接受 ☒ 不可以接受 ☐			
	大气环境防护距离	距 (/) 厂界最远 (/) m			
	污染源年排放量	SO ₂ :	NO _x :	颗粒物:	VOC _s :

注: “☐”为勾选项, 填“√”; “()”为内容填写项

5.5 固体废物环境影响预测与评价

5.5.1 施工期固体废物环境影响分析

(1) 工程弃土

项目施工过程中产生的工程弃土清运至巴里坤卧龙水利建设有限公司商品料场回填该料场已形成的取料坑。

(2) 剩余筑路材料

项目施工期间将有少量的石料、砂、石灰、水泥、钢筋等筑路材料剩余, 如露天堆放、杂乱无序, 从宏观上与周围环境很不协调, 造成视觉污染。若石灰或水泥随水渗入地下, 将造成土壤板结、pH 值升高, 同时还会污染地下水, 使该块土地失去生产能力, 浪费了珍贵的土地资源。施工单位应统一收集建筑材料, 统一运往其他的施工场地综合利用。

(3) 建筑垃圾

本项目建筑垃圾主要包括施工过程中产生的少量废弃钢筋电缆及木料等, 同时还包括废水沉淀池产生的沉渣。对于废弃钢筋等材料由有关单位及个人进行分

拣，对于可回收利用的钢筋、木料、电缆等进行回收再利用，沉淀池沉渣作为建筑材料直接回用于施工，不外排。其余建筑垃圾应集中堆放，统一清运至哈密市巴里坤县建筑垃圾填埋场处置。

（4）汽车天桥施工产生的泥浆弃渣

项目汽车天桥工程施工产生废弃钻渣、泥浆，应在钻孔桩旁设置沉渣桶，沉渣桶装满后运至沉淀池，沉淀出的泥浆废水循环使用，泥浆干化后装车运往泥浆干化后装车送至巴里坤卧龙水利建设有限公司商品料场回填该料场已形成的取料坑。工程施工期间做好汽车天桥施工钻渣的有效处置，严禁汽车天桥施工钻渣任意排放。

（5）生活垃圾

本项目不单独设置施工营地，租用大河镇居民房屋作为施工人员办公生活场所，施工人员在施工过程中避免不了要产生各种生活垃圾。建设单位应将施工期间产生的生活垃圾集中收集，定期运往巴里坤县生活垃圾填埋场妥善处置，以免给自然环境、区域景观和人群健康造成不良影响。

（6）机械、设备及运输车辆的维修保养应集中于各村镇第三方维修单位进行，各临时设施内不设置机械维修场地。维修产生的含油垃圾由第三方机构自行处理。本项目临时设施不贮存废机油。

建设单位在施工期间应通过加强施工管理，各种建筑垃圾，应及时运送至当地政府指定的建筑垃圾处理地点处置；有余下的建筑材料，应存放好，妥善保管，可供周边地区修补乡村公路或建筑使用，以减轻对周围环境的影响。

5.5.2 运营期固体废弃物对环境的影响分析

本项目全线不设置养护工段、收费站、服务区、加油站等设施，运营期无生活垃圾产生。运营期固体废物主要为养护过程中产生的沥青废料，对上层沥青废料，首先考虑综合利用，对于无利用价值的沥青废料，集中收集统一清运至哈密市巴里坤县建筑垃圾填埋场处置，严禁随意丢弃。

5.6 环境风险评价

根据《建设项目环境风险评价技术导则》（HJ169-2018）规定，环境风险评价应以突发性事故导致的危险物质环境急性损害防控为目标，对建设项目的环境风险进行分析、预测和评估，提出环境风险预防、控制、减缓措施，明确环境风

险监控及应急建议要求，为建设项目环境风险防控提供科学依据。

5.6.1 评价等级确定

根据《环境影响评价技术导则 公路建设项目》（HJ1358-2024）中相关规定，环境风险评价不必进行评价等级判定。

5.6.2 环境保护目标调查

本项目道路沿线不跨越地表水体，且道路沿线 1km 范围内无环境保护目标，项目建成后环境敏感目标主要为道路往来的旅客。

5.6.3 环境风险识别

5.6.3.1 物质危险性识别

根据《建设项目环境风险评价技术导则》（HJ169-2018）及《企业突发环境事件风险分级方法》（HJ941-2018），对项目运营期所涉及的有毒有害、易燃易爆物质进行危险性识别。

本项目为道路项目，本身不涉及危险化学品，不涉及风险物质及危险工艺，本项目涉及的环境风险物质主要为车辆拉载的可燃易爆物质，以及危化品运输车辆携带的危险物质。

根据区域内公路货物运输统计资料，见下表。

表 5.6-1 各货类流量占总货流量的比例 单位：%

货物名称	所占比例(%)	货物名称	所占比例(%)
煤炭	0.52%	水泥	3.10%
石油	2.76%	化学品	2.41%
金属矿石	14.31%	轻工产品	1.90%
钢铁	4.26%	化肥及农药	2.06%
矿建材料	14.14%	重工机械	4.48%
粮食	13.97%	其他	38.79%

5.6.3.2 工艺过程风险识别

项目投入使用后，其本身设施不会产生环境风险，但在道路上行驶的运输车辆发生交通事故后，如所运输的有毒有害物质发生泄漏挥发，因事故导致车辆倾覆所携带的易燃易爆物质因事故导致燃烧或爆炸，将会对周围环境空气、土壤、地下水带来一定程度的污染。

5.6.3.3 环境影响途径

项目运营期主要环境风险类型为在道路上行驶的运输车辆发生交通事故后，

如所运输的有毒有害物质发生泄漏挥发,因事故导致车辆倾覆所携带的易燃易爆物质因事故导致燃烧或爆炸,对周围环境空气、土壤、地下水等造成一定的影响。

(1) 对水体影响途径

本项目道路不跨越地表水体,因此不会对地表水体产生影响。

(2) 对土壤、地下水的影响途径

在道路上行驶的运输车辆发生交通事故后,如所运输的有毒有害物质发生泄漏外溢至路基外土壤,对土地的正常使用寿命带来影响,甚至可能对地下水环境产生污染。

(3) 对环境空气的影响途径

在道路上行驶的运输车辆发生交通事故后,如所运输的有毒有害物质发生泄漏挥发,会造成附近的环境空气污染,若因事故导致车辆倾覆所携带的易燃易爆物质因事故导致燃烧或爆炸,还会产生大量烟气污染周边环境空气。

5.6.3.4 风险识别结果

根据事故的类比调查和统计,结合对项目各工艺过程的分析,本项目主要风险为在道路上行驶的运输车辆发生交通事故后,如所运输的有毒有害物质发生泄漏挥发,因事故导致车辆倾覆所携带的易燃易爆物质因事故导致燃烧或爆炸,污染周围环境。建设项目环境风险识别汇总情况,见下表。

表 5.6-1 建设项目环境风险识别表

序号	风险源	主要危险物质	环境风险类型	环境影响途径	可能受影响的环境保护目标
1	危化品运输	货运车辆	有毒有害危化品	泄漏	土壤、地下水
2	易燃易爆物质运输	货运车辆	易燃易爆物质	火灾、爆炸	环境空气

5.6.4 环境风险分析

运营期在道路上行驶的运输车辆发生交通事故后,如所运输的有毒有害物质发生泄漏挥发,因事故导致车辆倾覆所携带的易燃易爆物质因事故导致燃烧或爆炸,将会对周围环境空气、土壤、地下水带来一定程度的污染。

大量的研究成果表明,公路风险事故的发生与驾驶员有很大的关系,一般事故的发生多数是由于汽车超载和驾驶员疲劳驾驶导致,事故发生后又有多数驾驶员因害怕不敢报案而延误处理,导致事故影响范围扩大。项目运营期环境风险的成因多为人为因素所致,可以通过完善运营管理规章制度和提高人员素质等措施而使环境风险事故发生的概率得以降低或避免。

一般来说，交通事故中一般事故和轻微事故占大多数，重大事故和特大恶性事故占比例很小。据统计，目前我国公路上的交通事故中，重大、特大交通事故约占总交通事故的 10% 左右，因此，由于交通事故引起的泄漏、爆炸、火灾之类的重、特大事故在各路段可能发生的概率很小，其脱离路面翻下公路而污染土壤或地下水的可能性甚微。

总之，公路危险品运输对沿线空气、土壤、地下水造成严重污染的可能性很小，但不能排除重大交通事故等意外事件的发生，为防止危险品运输的污染风险，必须采取有效的预防和应急措施。

5.6.5 环境风险预防措施

5.6.5.1 地下水、土壤环境污染防范措施

(1) 公路管理部门应制定具体的突发环境事件应急预案，配备相应的应急物资和设备，以便能及时采取相应的应急措施，将环境污染减小到最低程度。

(2) 为避免危险化学品运输车辆因交通事故离开路域范围，应在汽车天桥段加强防撞护栏设计，提高护栏防撞等级，降低车辆侧翻的概率。

(3) 加强监管监督，严禁超载超限车辆上路，仔细排查车辆可能存在的“跑、冒、滴、漏”现象，检验不合格的一律不准上路。

5.6.5.2 环境空气污染防范措施

(1) 公路管理部门应制定具体的突发环境事件应急预案，配备相应的应急物资和设备，以便能及时采取相应的应急措施，将环境污染减小到最低程度。

(2) 加强消防安全意识，加强车辆驾驶人员宣传教育，培养谨慎驾驶意识，养成车辆检修习惯，增强风险防范意识，从源头预防因交通事故或泄漏事故引发的火灾或爆炸事故的发生。

(3) 按要求设置照明设施、道路标志、路面标志和警示标志等；禁止车辆超载、超速；加强道路、设施等运行管理。

5.6.6 环境风险评价结论

综上所述，本项目环境风险主要为在道路上行驶的运输车辆发生交通事故后，如所运输的有毒有害物质发生泄漏挥发，因事故导致车辆倾覆所携带的易燃易爆物质因事故导致燃烧或爆炸，对大气、土壤和地下水环境造成的影响，通过

采取措施后能够有效降低风险事故发生的概率，同时也能将已发生事故影响范围控制在可控程度内，项目环境风险在环境可承受范围之内。

建设项目环境风险简单分析内容表，见下表。

表 5.6-2 建设项目环境风险简单分析内容表

建设项目名称	G575 线至巴里坤县机场公路建设项目
建设地点	新疆维吾尔自治区哈密市巴里坤哈萨克自治县大河镇
地理坐标	
主要危险物质及分布	运输车辆携带的有毒有害、易燃易爆物质
环境影响途径及危害后果（大气、地表水、地下水等）	车辆事故造车运输的有毒有害物质发生泄漏外溢至路基外土壤造成土壤和地下水污染，道路不跨越地表水体，不会对地表水产生影响。如所运输的有毒有害物质发生泄漏挥发，会造成附近的环境空气污染，若因事故导致车辆倾覆所携带的易燃易爆物质因事故导致燃烧或爆炸，还会产生大量烟气污染周边环境空气。
风险防范措施	① 公路管理部门应制定具体的突发环境事件应急预案，配备相应的应急物资和设备；② 加强消防安全意识，尤其是对于驾驶人员要加强宣传教育，培养谨慎驾驶意识；③ 加强监管监督，严禁超载超限车辆上路，
填表说明（列出项目相关信息及评价说明） 根据《环境影响评价技术导则 公路建设项目》（HJ1358-2024）中相关规定，环境风险评价不必进行评价等级判定。本项目为道路建设项目，项目本身设施不会产生环境风险，环境风险主要为道路上行驶的运输车辆发生交通事故后，因事故导致车辆倾覆油箱泄漏或发生火灾或爆炸事故，将会对周围土壤、水、环境空气产生一定的污染。	

6 环境保护措施及其可行性论证

6.1 生态保护措施

6.1.1 设计阶段生态保护措施

根据公路沿线的地形、地貌、地质、水文、河流等自然条件，结合地区公路路网规划以及沿线区县及所属乡镇规划、路网布局、互通立交设置，遵照线形设计标准，并充分考虑路线与沿线自然环境的协调性，设计单位在选择路线过程中应尽可能降低本项目建设对周围环境的生态影响，主要采取以下生态环境避让和减缓措施：

（1）公路选线过程中进行了多方案的比较，综合地形地质条件、耕地资源与植被保护、水土保持、景观保护、矿产资源以及工程量与投资等多方面比选结果，选取拟建公路工可推荐方案，后续设计中路线局部调整应充分考虑天然牧草地的占地影响，尽可能减少占地，并从工程形式等方面采用环境影响较小的建设方案。

（2）路线布设服从地区公路路网规划以及沿线区县及所属乡镇规划、路网布局，遵照线形设计标准，并充分考虑路线与沿线自然环境的协调性。

（3）正确处理线形标准与地形、地物的关系，不盲目追求高标准。合理利用地形，保护现有的市政设施。

（4）根据工程地质条件，合理布设路线，对地质灾害“避重就轻”确保公路安全。

（5）在路基设计中力求填挖平衡，避免大填大挖，局部地段废方充分利用；路基路面防护与排水工程设计合理、全面，采用先进、技术可行的防护工艺。通过设置路侧排水沟、截水沟、急流槽、拦水坝及各种通道、桥涵等构造物，确保路基路面径流排水顺畅。

（6）全线填方路基均考虑排水沟设计，通过桥涵构造物与沿线排洪沟渠衔接形成完整的排水系统。为使排水通畅，便于维修、养护，路侧排水沟、边沟等均采用浆砌片石进行全铺砌防护。在挖方路堑边坡平台上根据边坡防护形式设置平台排水沟，防止雨水对边坡的冲蚀。

（7）本项目为 G575 线与在建机场市政道路的连接线，选址终点具有唯一

性，项目建设会占用一定数量的天然牧草地，且占地为水土流失重点治理区，项目施工过程中，应严格按照设计文件确定征占土地范围，划定施工界限，将施工范围严格限定在征地范围内，严格控制施工范围，在施工范围内进行作业，加强施工管理，避免破坏施工范围外的生态环境。

6.1.2 施工期生态保护措施

6.1.2.1 生态保护管理措施

(1) 严格按照设计文件确定征占土地范围，开工前对临时工程占地规划进行严格的审查，合理控制临时占地面积。

(2) 严格控制路基开挖施工作业面，避免超挖破坏周围植被，合理控制临时便道的宽度。

(3) 施工过程中，要严格按照设计规定的施工范围进行作业。施工临时用地尽量选在公路永久占地范围内，或影响小土地不敏感的区域，施工场地、施工便道等因公路施工破坏植被而裸露的土地应在施工结束后立即整治利用，表土回填，恢复植被。

(4) 优化施工时间，施工期应避免在雨季施工，同时减少土石方的开挖，减少施工垃圾量的产生，及时清除多余的土方和石料，减少地面的压占，同时采取护坡、挡土墙等防护措施，避免水土流失。

(5) 施工过程中加强施工管理，认真搞好施工组织设计，合理安排施工进度，将施工措施计划做深做细，尽量减少临时工程占地，缩短临时占地使用时间，及时恢复土地原有功能。

(6) 公路所需砂石料、土方等物料从沿线既有商品料场采购，减少工程临时占地。

6.1.2.2 植被保护措施

(1) 严格按照设计文件确定征占地范围，进行地表清理工作；严格执行划界施工，禁止对征地范围之外的植被造成破坏；严格控制路基开挖，避免超挖破坏周围植被。

(2) 在清理施工作业区时，尽量将原来生长的灌木幼苗或低矮灌木植株和草皮移栽至附近适宜的地段妥善栽植保存，施工完成后，按照原来的植被类型进行恢复，尽量减少对植物的直接破坏，杜绝乱砍滥伐滥挖原生植株。如移栽的灌木幼苗或低矮灌木植株和草皮不能满足植被恢复需求，则开展人工恢复方案-乔

木苗、灌木苗或低矮灌木植株与草本植物+草籽应选用区内的原生物种，遵循不同物种混合种植、密度适宜、杜绝单一物种的原则。严禁引入外来入侵种进行栽植。

(3) 根据项目区自然条件，植被恢复时间宜在每年 4~5 月实施，植被恢复工作结束后即迎来了第一个生长季，有利于栽种植株的成活，具体恢复措施应符合水保方案。

(4) 加强对施工人员环保教育，建议施工单位与林草业部门配合在施工临时住所内张贴宣传材料，禁止施工人员随意破坏植被。

(5) 施工工区等临时建筑尽可能合理规划，减少不必要占地，尽量减轻对土壤及植被的破坏；除施工必须外，不随意砍伐植物，施工工区选择植被较少的地点建设。

6.1.2.3 动物保护措施

按照《中华人民共和国野生动物保护法》的相关要求，针对本项目沿线生态系统和工程特点，提出以下保护野生动物的措施：

(1) 调查工程施工时段和方式，减少对动物的影响。防止施工噪声对野生动物的惊扰。野生鸟类和兽类大多是晨、昏（早晨、黄昏）或夜间外出觅食，正午是鸟类休息时间。为了减少工程施工噪声对野生动物的惊扰，应做好施工方式、数量、时间的计划，并力求避免在晨昏和正午施工等。

(2) 施工前组织进行沿线陆生野生保护动植物排查工作。划定施工范围，尽量减少施工扰动区，文明施工，对场地附近出现的野生动物不猎捕，尽量做到不惊扰、驱赶。

(3) 加强施工人员保护野生动物教育工作，增强施工人员野生动物保护意识；施工期间应制定相关惩罚规定，严禁施工人员在施工区及其周边捕猎野生动物；严禁捕杀鸟类、捡鸟蛋、捣毁鸟巢。施工中一旦发现以上野生保护动物，应立即通知当地林业部门。

(4) 在施工期发现鸟类有繁殖行为时，如求偶、筑巢等，应减弱相应路段的施工强度。

(5) 施工中尽量控制声源、设置隔音障碍，通过减少施工震动、敲打、撞击和禁止施工车辆长时间鸣笛等措施降低对野生动物的惊扰。

6.1.2.4 土壤保护措施

(1) 严格限定施工作业范围，严禁自行扩大施工用地范围。合理规划使用永久占地范围内的土地，减少临时占地，若临时征用土地，必须补报。

(2) 严格按设计要求设置施工便道宽度，设立明显标志指明行车路线，运输车辆不得随意驶离便道，严格避免对沿线土壤及植被的破坏和扰动。

(3) 公路路堑地段应做好边坡防护措施，如设置挡土墙等，防止雨水冲刷引起水土流失。

(4) 本项目占用一定量的天然牧草地，但永久占地范围内土壤轻度盐渍化，为盐渍土，不适宜进行生态恢复，因此本项目不单独进行表土剥离。

6.1.2.5 临时用地生态保护措施

拟建公路临时占地主要包括施工便道、施工场地，各类临时占地在施工过程中应遵守以下措施：

(1) 公路所需砂石料、土方等物料从沿线既有巴里坤卧龙水利建设有限公司商品料场采购，减少工程临时占地。弃方送至巴里坤卧龙水利建设有限公司商品料场内已形成的采坑用于生态恢复，沿线不设置自采料场、不设置弃土场。施工过程中要加强监管，防止出现乱挖乱弃问题。

(2) 施工便道、施工场地、取弃土场等临时占地选址按照本环评要求落实，控制临时占地的扰动面积，减轻项目建设对生态环境的影响。

(3) 各类施工应严格控制在设计范围内，不可随意乱开便道，在施工时要严格控制施工范围。临时便道应尽量利用现有县级、镇级、村级公路，对镇级、村级公路进行改造，新开辟的临时便道，应顺应地形条件，尽量减少大填大挖，做好水土保持，减少水土流失和植被破坏工作。

(4) 建议下阶段主体设计优化本项目开挖及填筑土石方数量，并尽可能综合利用开挖土石方量，以减少本项目产生的弃方总量，同时尽可能优化弃土（渣）场设置及土石方调运等，以减少扰动地表面积，减少相应水土流失。

6.1.3 运营期生态保护措施

6.1.3.1 道路沿线生态恢复

(1) 加强对绿化植物的管理与养护，以达到恢复植被、保护路基以及减少土壤侵蚀的目的。

(2) 主体工程完成后，根据实际情况对条件较好的路基边坡和路基坡脚至

征地界内的区域以及附属设施区域实施覆土植物绿化措施，对工程裸地，有恢复条件的尽量进行植被恢复，优先采用本土植物品种，无恢复条件应做好征地补偿工作。

(3) 加强绿化措施和综合防护措施的养护。植被恢复要坚持“适地适树、适地适草”、“以乡土树种草种为主，严禁引种外来物种”的原则下，树种、草种的选择当地优良的乡土树种和草种为主，及时实施绿化美化工程，并加强对绿化植物的管理与养护，保证绿化栽植的成活率。

(4) 项目沿线禁止过度放牧、过度开采，防止因植被破坏导致土壤稳定性降低、土壤侵蚀加剧、区域风沙盛行。

(5) 营运管理部门必须加强项目沿线绿化苗木的管理和养护，包括定期对树木进行修剪和加强枝条约束，增强绿化带抵抗风沙的能力，确保道路两侧绿化工程长效发挥防沙固沙、减少水土流失等生态功能。

6.1.3.2 施工迹地的生态恢复

项目建设完成后，应进行施工迹地进行恢复。

对于路基边坡施工迹地要适当平整，平整后对施工临时扰动区域撒播草籽进行植被恢复。

对于施工场地内的预制场、物料堆场、施工便道等施工迹地，应拆除所有构筑物，挖除所铺设的硬质地面，清运场地内遗留的建筑垃圾。对施工场地进行平整，平整后并尽早进行自然与人工相结合的植被恢复工程，在合适区域撒播草籽恢复植被，恢复土地原有使用功能。

6.1.4 水土流失防治措施

根据水土流失影响分析，项目区降水量少，加之施工扰动后项目区地面组成物质遭到破坏后结构较松散，因此采取的水土流失防治措施应以防止风蚀的工程措施为主，特别应注重临时防护措施和施工管理措施。采取的水土流失防治措施具体如下：

(1) 加强施工管理，认真搞好施工组织设计，合理安排施工进度，将施工措施计划做深做细，尽量减少临时工程占地，缩短临时占地使用时间，及时恢复土地原有功能。

(2) 施工现场设置水土保持工作负责人，从水土保持工作角度，合理协调安排施工程序，对各项产生水土流失潜在危害的施工，在危害产生前就应采取相

关措施进行保护治理。施工现场的管理能在很大程度上控制新增水土流失，做到先预防、后施工或者边施工边治理，切忌先施工、后治理。

(3) 路基边坡在达到设计要求后应迅速进行防护，同时做好坡面、坡脚排水，做到施工一处，及时治理保护一处。

(4) 土方作业应尽量避免大风天和雨天，以免造成大量水土流失。对临时堆放的土方要加以覆盖，防止风蚀和降雨侵蚀的发生。要避免开挖和大面积破坏地表和植被，若下一道施工工序不能及时跟上，就会造成大面积地表裸露，形成土壤侵蚀源。

(5) 施工机械和施工人员要按照施工总体平面布置图进行作业，不得乱占土地，施工机械、土石及其他材料不得乱停乱放，防止破坏施工范围外植被，加剧水土流失。

(6) 施工期应限制施工区域，限制人的活动范围，所有车辆按选定的公路走“一”字型作业法，走同一车辙，避免加开新路，尽可能减少对地表的破坏。

(7) 施工期对施工便道、施工作业区定期洒水降尘，施工期间开挖的土方临时堆放于施工场地，对临时堆放的土方采取临时苫盖措施。

(8) 为防止施工车辆跨越道路占地范围作业，造成大面积的地表扰动，在施工期内对道路两侧设置限行桩限界。

(9) 施工结束后对施工作业带进行土地平整。

6.1.5 防沙治沙措施

根据《关于加强沙区建设项目环境影响评价工作的通知》(新环环评发〔2020〕138号)；《防沙治沙技术规范》(GB/T21141-2007)等规范对风沙路段进行保护，通过工程建设，维持现有区域植被覆盖度，使沙化土地扩展趋势得到遏制，区域生态环境得到改善，保护公路等不受土地沙化影响。针对公路施工建设，提出如下措施：

(1) 严格控制和管理运输车辆及重型机械的运行线路和范围，不得离开运输道路随意行驶，严禁在植被分布地段随意行车，破坏地表植被和稳定的结皮层，同时设置环保限行桩，以防破坏土壤和植被，加剧土地荒漠化。

(2) 严格限定施工活动范围，开挖土方堆存过程中使用防尘网，并定期洒水抑尘。施工土方尽量用于路基回填和场地平整，不能利用的回填取土场。

(3) 项目施工期结束后，对施工便道、施工场地等临时占地及时进行清理、

平整，平整后进行覆土绿化，恢复土地原有使用功能，减少沙物质来源。

(4) 施工期应加大生态环境保护宣传力度，设立生态环境保护标识牌及宣传标语。

6.2 声环境保护措施

6.2.1 施工期声环境保护措施

本项目沿线两侧无声环境保护目标，施工期主要影响人群为施工工作人员，为满足《建筑施工场界环境噪声排放标准》（GB12523-2011）的要求，进一步减小施工噪声对周围声环境保护的影响，评价建议采取如下噪声防治措施：

(1) 施工过程中，施工单位必须选用符合国家有关标准的施工机具和运输车辆，尽量选用低噪声的施工机械和工艺，同时加强检查、维护和保养机械设备保持润滑，紧固各部件，减少运行振动噪声。

(2) 对于振动较大的固定机械设备应加装减振机座，固定强噪声源应考虑加装隔音罩或临时围挡，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，以便从根本上降低噪声源强。

(3) 合理布置施工场地，尽量将高产噪设备布置于施工场地的中部，避免在同一地点安排大量动力机械设备，以避免局部声级过高。

(4) 合理设计运输路线和运输方案，尽可能利用现有道路进行施工物料运输，协调好施工车辆通行的时间，在既有交通繁忙的情况下，工程建设方、施工方及交管部门应加强沟通、协调工作，避免交通堵塞，夜间运输要采取减速缓行、禁止鸣笛等措施。施工便道尽量利用现有县乡道路，新开辟的施工便道尽量远离居民点和村镇等敏感建筑物。

(5) 适当限制大型载重车的车速，尤其进入声环境敏感区时应限速；对运输车辆定期维修、保护；减少或杜绝鸣笛，合理安排运输路线。

(6) 为保护施工人员的健康，施工单位要合理安排工作人员轮流操作辐射高强噪声的施工机械，减少接触高噪声的时间。对距辐射高强噪声源较近的施工人员，除采取戴保护耳塞或头盔等劳保措施外，还应适当缩短其劳动时间。

(7) 加强施工管理，合理安排施工作业时段，因生产工艺要求而必须夜间连续进行施工作业时，必须得到当地县级以上人民政府或者有关主管部门的批准，并事先做好宣传工作，同时采用临时隔声措施最大程度地缓解噪声影响，昼

间施工时应设置移动式声屏障。

(8) 建设单位应在沿线各施工标段设置公众投诉电话，对投诉问题业主应及时会同当地生态环境主管部门予以解决，以免产生环保纠纷。建设单位应在沿线各施工标段设置公众投诉电话，对投诉问题业主应及时会同当地环保部门予以解决，以免产生环保纠纷。

6.2.2 运营期声环境保护措施

6.2.2.1 声环境保护措施选取原则

本项目在改善区域交通条件的同时，也会对周边环境增加新的噪声污染源，并对沿线声环境质量产生一定的影响。本项目沿线无声环境保护目标，整体对沿线声环境的影响不大，为尽可能降低本项目建设对公路沿线声环境质量的影响，应根据预测超标路段的不同情况采取相应的噪声防治措施。

一般防治道路交通噪声可以从以下几个方面着手：第一，做好规划设计工作，这包括做好路线的规划设计，尽可能将线路远离声环境保护目标，这在公路设计过程中已做了较多考虑。规划居民住宅区、学校、医院等噪声敏感目标时，也应使其远离交通干道；第二，采取工程措施控制和降低交通噪声的危害。一般来说，可供选择的降噪措施有：安装通风隔声窗、修建围墙及居民住宅环保搬迁等，由于道路沿线不涉及声环境保护目标可不考虑工程措施。

6.2.2.2 本项目声环境保护措施

(1) 合理规划布局，坚持预防为主的原则，合理规划地面交通设施与邻近建筑物布局。在本项目沿线地区制定村镇发展规划时，应预留一定的噪声防护距离，根据预测结果 90m 范围内尽可能不规划居民住宅区、学校、医院等噪声敏感目标。

(2) 加强交通疏导与管理，保持道路畅通，交通秩序良好。严格执行限速和禁止超载等交通规则，必要时设置减速带、速度监控设施等，以减轻交通噪声。

(3) 营运期应当加强路面养护，维持路面平整，避免由于路况不佳引起车辆颠簸导致的交通噪声增加。

(4) 道路两侧加强绿化，在增加美观的同时降低交通噪声对沿线声环境的影响。

6.3 水环境保护措施

6.3.1 施工期水环境保护措施

6.3.1.1 施工机械含油废水

(1) 尽量选用先进的设备、机械，以有效地减少跑、冒、滴、漏的数量及机械维修次数，从而减少含油污水的产生量。

(2) 机械、设备及运输车辆的维修保养应集中于各村镇第三方维修单位进行，各临时设施内不设置机械维修场地。维修产生的含油垃圾由第三方机构自行处理。

(3) 施工场地应设置隔油沉淀池，施工机械、车辆冲洗废水经隔油沉淀池处理后，废水作为机械、车辆冲洗用水循环利用，不外排。

6.3.1.2 汽车天桥施工废弃泥浆

汽车天桥施工作业前应开挖好泥浆池和沉淀池。桩基施工过程中，泥浆在不同桩孔内循环使用。桩基施工完成后，泥浆停止循环，出浆进入泥浆池进行土石的沉淀，沉淀后的泥浆循环利用，废泥浆进入沉淀池。施工过程中定期对泥浆池和沉淀池进行清理，清出的沉淀物运至泥浆干化后装车送至巴里坤卧龙水利建设有限公司商品料场回填该料场已形成的取料坑。

6.3.1.3 施工材料及弃方堆放要求

(1) 本项目在施工场地内设置物料堆场，设置的物料堆放远离沟渠，暂时不用时应采用防尘网覆盖，减少雨水冲刷进入周边沟渠。做好用料的合理安排，合理购买以减少堆放时间；废弃土方及时清运，减少废料在施工场地的存放时间。

(2) 施工堆场按照公路施工标准化场站要求建设，表面硬化，堆场四周设置截排水沟，临时堆场应做好苫盖洒水措施。

(3) 工程承包合同中应明确筑路材料（如粉煤灰、水泥、砂、石料等）的运输过程中防止洒漏条款。

6.3.2 运营期水环境保护措施

本项目全线不设置养护工段、收费站、服务区、加油站等设施，运营期无生活污水产生，同时本项目为机场与既有市政道路的连接线禁止危化品车辆上路。运营期废水主要为大雨天气产生的路面径流。主要采取以下保护措施：

(1) 加强对路面和桥面的日常维护与管理，保持路面和桥面清洁及时清理

路面和桥面上积累的尘土、碎屑、油污和吸附物等，减少随初期雨水冲刷进入地表径流，最大程度保护工程沿线的水质环境。

(2) 加强监管监督，严禁超载超限车辆上路，仔细排查车辆可能存在的“跑、冒、滴、漏”现象，检验不合格的一律不准上路。

(3) 运营管理部门应制定具体的突发环境事件应急预案，配备相应的应急物资和设备，以便能及时采取相应的应急措施，将环境污染减小到最低程度。

(4) 公路将建设完善的排水防护设施，运营期的排水系统会因路基边坡或者道路上沙尘受雨水冲刷等原因产生沉淀、堵塞，要求运营单位定期清理排水系统，从而保证路面、边坡排水畅通。

6.4 环境空气保护措施

6.4.1 施工期环境空气保护措施

6.4.1.1 施工扬尘污染防治措施

道路施工过程中会消耗大量建筑材料，建材在装卸、堆放过程中会产生扬尘污染，为减缓项目所在区域环境空气中的 TSP 污染，施工单位应严格执行国家、自治区的相关规定，采取如下措施：

(1) 施工场地管理

① 施工场地四周应当设置不低于 2m 的硬质密闭围挡，施工作业层外侧必须使用密封安全网进行封闭。

② 施工场地出口处应当设置车辆冲洗设施，配套建设隔油沉淀池以及排水设施，运输车辆驶出施工现场前应当将槽帮和车轮冲洗干净

③ 施工工地应当硬化并保持清洁，闲置三个月以上的施工工地，应当对其裸露土地进行临时绿化或者采用铺装等防尘措施。

④ 预制场、物料堆放区等应进行硬化处理，并设置冲洗水导流槽，通往沉淀池。

⑤ 加强施工现场管理，强化文明施工与作业。在选择施工单位时，建设单位应将施工期的环境减缓措施写入合同文本中，并加强督促与检查，确保施工期的扬尘治理措施落实到位。

⑥ 施工期间，当地生态环境局应加大监管力度，督促建设单位、施工单位严格落实各项降尘措施，减轻扬尘污染，减少各种环境纠纷。建设单位应责成施

工单位在施工现场标明张布通告和投诉电话，建设单位在接到报案后应及时与当地生态环境保护部门取得联系，以便及时处理由扬尘引起的扰民事件。

（2）筑路材料扬尘污染防治

① 施工所需粉状材料如水泥、石灰等应罐装或袋装，禁止散装运输，严禁运输途中扬尘、散落，必须加盖苫布。对临时堆土采用防尘网进行覆盖。

② 本项目在施工场地内设置物料堆场，堆场进行地面硬化，设置围挡，筑路材料堆放过程加盖防风抑尘网，同时应合理购买筑路材料减少物料的堆存量、堆存时间，堆放时应采取防风防雨措施，施工单位应配备一定的洒水车，对施工现场及主要运输道路定期洒水，防止尘土飞扬，遇恶劣天气加盖苫布。

③ 对施工、运输道路表面采取硬化措施，定期洒水，特别是途经农田路段，在干旱大风天气和农作物授粉阶段应加强洒水，适当增加洒水次数。另外，施工便道应充分利用现有道路，控制机动车轮碾压的影响，从根本上减少扬尘的污染。

④ 弃渣（方）及时清运，缩短堆存时间，弃渣（方）装车过程中，注意周边拦挡、洒水降尘，在弃渣运输过程中，必须篷布遮盖，避免沿线洒落。

⑤ 清运渣土时，施工企业选用具有渣土运输专业资格的建筑渣土运输企业，进出工地的渣土、垃圾、材料等运输车辆进行密闭，防止物料抛撒滴漏，定期在运输道路上清扫洒水。加强工程渣土运输和建筑垃圾运输企业管理，全面落实车辆营运证、准运证及通行证核发和建筑渣土处置许可制度。

6.4.1.2 沥青烟气污染防治措施

施工阶段的沥青烟气主要出现在沥青路面铺设过程中。按照《公路环境保护设计规范》（JTG BO4-2010）的要求，本项目采取以下措施：

（1）本项目路面所需的沥青料采取外购方式，施工场地不设置沥青拌合站。

（2）拌和后的沥青混凝土采用带有无热源或高温容器的全封闭沥青运输车辆将沥青运至铺浇工地进行摊铺，为减小沥青摊铺时产生的沥青烟对周边大气环境的污染，在沥青摊铺时建议选择铺摊时段为昼间，气象参数选择为晴天并具有二级以上风速，以便于沥青摊铺时产生的烟气能够迅速扩散、稀释与转移。

（3）施工单位必须选用符合国家标准施工机械设备和运输工具，确保其废气排放符合国家有关标准。

（4）施工过程中受环境空气污染的最为严重的是施工人员，施工单位应着重对施工人员采取防护和劳动保护措施，如缩短工作时间和发放防尘口罩等。

6.4.1.3 施工运输车辆机械尾气控制

(1) 运输车辆严禁超载运输，避免超过车载负荷而尾气排放量呈几何级数上升。

(2) 运输车辆和施工机械要及时进行保养，保证其正常运行，避免因机械保养不当而导致的尾气排放量增大，对于排放量严重超标的机械应禁止使用。

(3) 施工单位必须选用符合国家卫生防护标准的施工机械设备和运输工具，确保其废气排放符合国家有关标准。

6.4.2 运营期环境空气保护措施

本项目全线不设置养护工段、收费站、服务区、加油站等设施，因此无集中污染源。运营期采取的环境空气污染防治措施具体如下：

(1) 加强道路管理，加强路面、交通设施的养护管理，保障公路畅通，提升公路的整体服务水平，使行驶的机动车保持良好的工况从而减少污染物排放。

(2) 加强监管监督，严禁超载超限车辆上路，环保部门应加强车辆尾气检查制度，禁止尾气不符合排放标准的车辆上路行驶。另外，随着汽车工业的飞速发展和燃料的改进，也将会有助于降低公路汽车尾气的影响。

(3) 建议规划部门制定和审批城镇建设规划时，对在公路附近建设住宅、学校等加以限制。

(4) 定期清扫路面，洒水降尘，减少路面扬尘。

6.5 固体废弃物环境保护措施

6.5.1 施工期固体废弃物环境保护措施

6.5.1.1 固体废物处置情况

施工期固体废物项目拟采取如下固体废物污染防治措施：

(1) 对于废弃钢筋等材料由有关单位及个人进行分拣，把有用的建筑材料进行回收再利用，其余建筑垃圾由于产生量较少应集中堆放，统一清运至当地环境卫生主管部门指定地点处理。

(2) 项目施工过程中产生的弃土收集后运送至指定的弃土场集中处理。大河镇巴里坤卧龙水利建设有限公司商业料场现状已运行多年，料场范围内已形成取料坑，巴里坤卧龙水利建设有限公司商业料场现状已形成的取料坑可满足本项目弃方要求。弃土场上路桩号为 K3+119，平均运距约 21.6km。

(3) 本项目在施工场地内设置物料堆场用于筑路材料与施工期开挖土方的临时堆存点，堆放过程中定期洒水降尘并加盖防尘网。

(4) 汽车天桥主体施工期间，严禁将钻孔灌注桩的出渣及其他施工废弃物随意排放，应在钻孔桩旁设置沉渣桶，沉渣桶装满后运至沉淀池，沉淀出的泥浆废水循环使用，泥浆干化后装车运往泥浆干化后装车送至巴里坤卧龙水利建设有限公司商品料场回填该料场已形成的取料坑。

(5) 施工人员施工过程中产生的生活垃圾定点收集，定期运往巴里坤县生活垃圾填埋场处置，严禁随意乱丢。

(6) 机械、设备及运输车辆的维修保养应集中于各村镇第三方维修单位进行，各临时设施内不设置机械维修场地。维修产生的含油垃圾由第三方机构自行处理。

6.5.2 运营期固体废弃物环境保护措施

本项目全线不设置养护工段、收费站、服务区、加油站等设施，因此无集中生活垃圾产生点。运营期项目道路正常情况下无固体废物产生。路面养护过程中会产生少量沥青废料。

(1) 运营期养护过程中产生的沥青废料，对上层沥青废料，首先考虑综合利用，对于无利用价值的沥青废料，建议清运至哈密市巴里坤县建筑垃圾填埋场处置。

(2) 加强公路沿线环保宣传力度，减少司乘人员抛投垃圾，营运部门定期进行清扫，可以极大地减少公路营运对周边环境的影响。

7 环境影响经济损益分析

7.1 经济效益分析

7.1.1 经济效益计算

本项目实施以后，由于增加了新的运输通道，使原有通道的运输压力得到极大缓解运输条件得到改善，因此产生的效益包括以下三项：降低营运成本效益、旅客在途时间节约效益、拟建项目减少交通事故效益

根据项目工可文件计算，项目推荐方案国民经济评价净现值 7600 万元，内部收益率 12.20%，效益费用比 1.610，推荐方案国民经济评价指标分析结果，见下表。

表 7.1-1 国民经济评价指标分析结果表

评价指标	经济内部收益率 EIRR(%)	经济净现值 ENPV (万元)	效益费用比 EBCR
本项目	12.20	7600	1.610

7.1.2 敏感性分析

由于项目有许多不确定性因素难以预测。现针对最为敏感的两个因素即由于交通量变化所引起的效益变化以及受物价上涨和许多不可预见因素引起的建设费用变化对项目进行敏感性分析。推荐线方案敏感性分析结果，见下表。

表 7.1-2 推荐线方案敏感性分析结果

建设费用		20%	10%	0%	-10%	-20%
效益变动						
20%	TRR (%)	12.20%	13.07%	14.06%	15.21%	16.56%
10%	TRR (%)	11.37%	12.20%	13.15%	14.26%	15.56%
0%	TRR (%)	10.49%	11.29%	12.20%	13.26%	14.50%
-10%	TRR (%)	9.56%	10.32%	11.19%	12.20%	13.39%
-20%	TRR (%)	8.57%	9.29%	10.12%	11.08%	12.20%

7.1.3 评价结论

通过国民经济评价分析，本项目内部收益率 12.20%，大于社会折现率 8%，且在费用增加 20%，效益减少 20%的最不利情况下，内部收益率超过社会折现率 8%。因此，从国民经济的角度来看，本项目可行，项目抗风险能力较强。

7.2 社会效益分析

社会评价是通过系统调查和预测项目建设、运营期产生的社会影响与综合效

益分析项目区社会环境对项目的适应与接受程度,综合考察项目涉及的各种社会因素,评价其社会可行性,并提出对策以确保项目的顺利实施、社会的安定团结、国民经济的健康有序发展,

7.2.1 项目对社会经济发展的影响

本项目作为交通基础设施,它对区域国民经济的促进作用首先表现在项目投资建设活动多增加国民经济产值,拉动经济的增长上。据有关单位研究测算,基础设施投资增加 1%, GDP 就会增长 1%, 如果按投资乘数的理论来计算, 其对国民经济发展的拉动作用会更大。投资建设期,本项目的实施除了需要大量的劳动力之外,还要消费大量的砂石、木材、水泥、钢材、沥青等多种建筑材料。建筑本身促进了相关产业的发展,从而带动区域国民经济的发展。

项目建成之后对国民经济的促进作用将是长期的,缓慢的,难以定量测算。其影响主要表现在:项目的实施完善了城市道路网格局,优化了路网结构,提高整个路网的通行能力,改善了区域间的交通便利性。交通区位的改善确定了区域经济增长潜力的变化,经济增长潜力最终诱使经济增长。

7.2.2 项目对带动相关产业发展、扩大就业的影响

巴里坤县的发展方向属于矿业带动经济比较发达,为拉动 GDP 的主力,总的来看,区域内产业结构比较合理,对公路运输的需求较大。由于存在大量富余劳动力,就业问题是我国宏观管理关注要点。因此,在社会评价中分析大型建设项目的就业影响具有重要意义。公路建设可为沿线区域提供就业岗位,拟建项目对沿线的就业影响,可分别用动态与静态方法分析。

按照动态估计,拟建项目的就业影响则在直接、间接和诱发三个方面:

(1) 直接就业影响:拟建项目在其建设期内会提供施工岗位,而在运营期将配置管理人员。

(2) 间接就业影响:拟建项目的间接就业影响主要是两个方面。其一是公路建设所需大量建筑材料(如钢铁、水泥、石料、沥青等)生产间接增加的就业岗位;其二是由于目前公路养护市场化运作,将间接为沿线增加就业岗位。

(3) 诱发就业机会:公路产业带的形成将促进沿线服务产业发展,增加沿线居民创收渠道,从而诱发新的就业机会。

7.2.3 自然环境影响

新建项目建设期、运营期必然会对区域环境产生一定影响，其中主要不良影响为施工期的噪声污染、尾气污染、水污染以及对征占土地造成生物量损失等；运营期则是公路车辆噪声污染、尾气污染等。

即便如此，本项目建设也具有治理环境污染的积极作用，相对于一般公路，本项目技术等级高，可通过科学选线，尽量减少对沿线自然、人文环境的破坏，可有效减少尘土污染。由于目前我国对使用高等级公路的车辆实行技术等级要求，特别是严格控制经营性车辆技术标准，因此拟建项目将有效降低区域内路网的环境影响。

7.2.4 对综合运输体系的影响

拟建项目影响区属西北经济欠发达地区，交通基础设施较差，公路等级低、密度小，通达深度不足，体现在人流、物流不畅，区域间的丰富的矿产资源难以开发利用，外部的各种信息又难以及时到达，造成投资环境欠佳，招商引资困难。要实现全面建设社会主义现代化国家的宏伟目标，必须首先从根本上解决整体交通落后的状况加快区域人流、物资流、信息流、资金流的速度。因此，项目区域内各企业和各组织、各部门均希望拟建项目早日开工，以改善区域内交通环境、投资环境，方便区域内的交通通行，大力发展沿线自然资源和矿产，促进经济快速发展。

7.3 环境影响经济损益分析

7.3.1 环境影响损失分析

公路工程建设通常要占用一定量的天然牧草地，破坏地表植被，造成生态效益损失。

7.3.2 环境影响损益分析

对受本项目工程影响的主要环境因素，分别采用补偿法、专家打分法等分析方法对本项目的环境经济损益进行定性分析，本项目环境影响的经济效益分析表，见下表。

表 7.3-1 本项目环境影响的经济效益分析表

序号	环境要素	影响、措施及投资	效益
1	环境空气、声环境	本项目沿线声环境、环境空气质量降低	-2
2	水环境	项目不跨越地表水体	0
3	人群健康	无显著不利影响，交通方便有利于就医	+1
4	动物	不涉及重点保护野生动物栖息地	0
5	植物	主要破坏沿线地表植被	-1
6	旅游资源	无显著的不利影响，有利于资源开发	+1
7	矿产	有利于矿产资源的开发利用	+2
8	农业	加速地区间的物流交换	+1
9	城镇规划	与沿线城市总体规划、路网规划等相协调	+2
10	景观绿化美化	增加环保投资，改善沿线环境质量	+1
11	水土保持	无显著的不利影响，但增加工程投资	-1
12	征地拆迁	不涉及	0
13	土地价值	基本无影响	0
14	直接社会效益	缩短里程、节约时间、降低运输成本、降低油耗、提高安全性等 5 种效益	+3
15	间接社会效益	体现社会共同进步、公平原则，改善投资环境、促进经济发展、增强环保意识	+3
16	环保措施	增加工程投资，但所占比例总体较小	-1
合 计		正效益：（+14）；负效益：（-5）；正效益/负效益=2.8	
注：按影响程度由小到大分别打 1、2、3 分；“+”正效益；“-”负效益			

环境损益分析结果表明，项目环境正效益是负效益的 2.8 倍，说明项目所产生的环境经济的正效益占主导地位。从环境影响经济损益角度来看本项目是可行的。

7.4 环保投资估算

项目总投资 7561 元，本项目根据本评价提出的环保措施，环保投资 180 万元，占项目总投资的 2.38%。本项目环境保护投资估算一览表，见下表。

表 7.4-1 本项目环境保护投资估算一览表 单位：万元

工程类别	措施内容		数量	环保投资
水污染防治	施工期	施工营地防渗收集池	1 处	10
		临时沉淀池	1 处	10
		临时隔油沉淀池	1 处	12
声环境	施工期	施工期宣传、工作人员防护措施	/	2
环境空气污染防治	施工期	洒水降尘	/	3
		施工工地防尘网	/	5

固体废物 处置	施工期	废料、垃圾收集、清运费	/	2
	运营期	垃圾收集、清运费	/	1
生态环境	施工期	临时占地迹地恢复	/	50
		生态补偿	/	30
	运营期	植被恢复	/	20
环境管理	施工期	环境管理计划实施、人员培训等	/	3
		施工期环境监理	7个月	14
	运营期	环境管理计划实施、人员培训等	/	3
	/	环境影响评价/竣工环境保护验收	/	15
合计				180

8 环境保护管理与监测计划

8.1 环境保护管理计划

8.1.1 环境管理目的

环境保护管理计划可划分成施工期环境管理计划和营运期环境管理计划，相应的管理机构一般包括管理机构、监督执行机构和监测机构。该计划用于组织实施由本报告中所提出的环境影响减缓措施，计划中指出了责任方、拟定了操作方案以及监控项目。通过环境保护管理，以达到如下目的：

（1）使本项目的建设落实环保“三同时”要求，符合国家、新疆维吾尔自治区的建设项目管理要求，为环保措施的落实及监督、项目环境保护审批及环境保护竣工验收提供依据。

（2）通过本管理计划的实施，将本项目对环境带来的不利影响减少至最低程度，使该项目的经济效益和环境效益得以协调发展。

8.1.2 环境管理机构及职责

（1）环境管理机构

本项目的建设和营运公司均应成立相关职能部门，委派专职人员管理本项目的环保工作。具体工作包括：负责本项目在设计、施工、运营各个阶段的环境管理资料和审批资料的收集和归档，为项目竣工环保验收提供相关的环保文件资料；负责运营期的环保措施实施与管理工作；与各级生态环境主管部门、行业主管部门的协调工作，协助专业单位做好施工期、运营期环保措施的设计和施工。

本项目施工期和营运期的环境保护监督工作由当地生态环境主管部门执行，主要是监督建设单位实施环境行动计划，执行有关环境管理法规、标准；协调各部门之间做好环保工作；负责项目环保设施的施工、竣工、运行情况的检查、监督管理等。

（2）环境管理机构职责

① 贯彻执行国家、省内各项环境保护方针、政策和法规。

② 负责编制本项目在施工期的环境保护规划及行动计划，督促设计单位依据报告书及其批复要求，在编制设计的同时，同步完成环境保护工程设计，并将相关投资纳入工程概算，监督报告书中提出的各项环境保护措施的落实情况。

③ 负责制定运营期环境保护工作制度，组织制定和实施污染事故的应急计划和处理计划，进行环保统计工作。

④ 组织环境监测计划的实施。

⑤ 负责本部门的环保科研、培训、资料收集和先进技术推广工作，增强工作人员的环保意识和素质

⑥ 负责环保设备的使用和维护，确保各项环境保护设施的良好运行。

8.1.3 环境管理计划

为使本项目环境问题能及时得到解决，特制定本项目环境管理计划，见下表。

表 8.1-2 本项目环境管理计划一览表

环境问题	减缓措施	实施机构	监督机构
可行性研究阶段			
前期	项目的环境影响评价	环评单位	建设单位
	工程可行性研究中落实环保措施与要求	设计单位	建设单位
设计阶段			
选线	路线方案选择和位置应得到有关部门和地方政府的认可； 路线方案尽可能避绕环境敏感区	设计单位	建设单位
土壤侵蚀	公路绿化工程设计；路基边坡防护工程、排水工程设计； 防护工程设计及恢复设计	设计单位	建设单位
空气污染	施工过程中所产生的扬尘等问题对周围环境的影响	设计单位	建设单位
噪声	根据具体情况，道路沿线设置限速标志及减速带等降噪措施， 加强机械设备检修，降低噪声影响	设计单位	建设单位
水污染	施工期生产废水回用，不外排。	设计单位	建设单位
生态	合理控制临时占地面积；筑路与绿化、护坡、修排水沟应 同时施工同时交工验收； 将生态保护方案计入招标和合同条款，作为选用施工单位 和对其进行考核的重要指标；	设计单位	建设单位
施工期			
空气污染	在夏季应对施工区域及主要运料公路采用洒水措施，物料 运输遮蔽，临时弃土遮挡等降尘措施。	施工单位	建设单位 监理单位
土壤侵蚀	路基完工后应及时在边坡和可绿化处植树种草； 在建造永久性的排水系统前须建造用于灌溉和排水的临 时性沟渠或水管； 路基工程施工过程中，设置临时水土保持设施，并做好临 时设施的水保工作	施工单位	建设单位 监理单位

水污染	施工污水处理后回用，不得排入环境； 机械油料的泄漏进入环境后将会引起污染，所以应加强环境管理，开展环保教育，防患于未然； 施工材料配备临时遮挡的帆布，防止暴雨冲刷而进入沟渠；	施工单位	建设单位 监理单位
噪声	高噪声设备严禁夜间施工，加强对机械和车辆的维修保养以使它们保持较低的噪声	施工单位	建设单位 监理单位
景观保护	施工结束对临时占地恢复原有土地使用功能	施工单位	建设单位 监理单位
环境监测	按施工期环境监测计划进行	环境监测机构	建设单位
生态监督检查	检查工程永久占地范围，严格限制施工作业范围，严禁破坏用地红线以外区域内的植被； 检查路基施工阶段，旱季洒水抑尘情况，应根据实际情况调整洒水频次，检查施工废水处理设施，严禁外排； 施工结束后进行迹地恢复，拆除临时占地建筑物、设备，对场地进行平整并覆土绿化，恢复土地原有使用功能。	监理单位	建设单位
环境监理	按施工期工程环境监理计划进行，纳入工程监理范畴	监理单位	建设单位
运营期			
噪声	根据公路运营后噪声监测结果	运营单位	交通主管部门
空气污染	要求车辆采用符合环保要求的型号上路，控制车速	运营单位	
水污染	加强车辆管理，加强路面、桥梁排水系统的维护	运营单位	
环境监测	按运营期环境监测计划进行	环境监测机构	

8.1.4 影响社会公开的信息内容

根据《建设项目环境影响评价信息公开机制方案》（环发〔2015〕162号），建设项目开工前应向社会公开相关信息：开工日期、设计单位、施工单位和环境监理单位、工程基本情况、实际选址选线、拟采取的环境保护措施清单和实施计划、由地方政府或相关部门负责配套的环境保护措施清单和实施计划等，上述信息在整个施工期内均处于公开状态。

项目建设过程中，建设单位应当在施工中期向社会公开建设项目环境保护设施进展情况、施工期的环境保护措施落实情况、施工期环境监理情况、施工期环境监测结果等。

建设项目建成后，建设单位应当向社会公开建设项目环评提出的各项环境保护设施和措施执行情况、竣工环境保护验收监测和调查结果。对主要因排放污染物对环境产生影响的建设项目，投入生产或使用后，应当定期向社会特别是周边

社区公开主要污染物排放情况。

8.1.5 环境保护计划的执行

环境保护计划的制定主要是为了落实环境影响报告书中提出的环境保护措施及建议，对项目的设计、施工和运营期的环境监测和监督等工作提出要求。

（1）设计阶段

设计单位应将环境影响报告书提出的环保措施落实到施工设计中；设计文件审查时应包括对环保工作和方案设计的审查。

（2）招标阶段

承包商在投标中应含有环境保护的内容，在中标的合同中应有环境影响报告书提出的环境保护措施及建议的相应条文。

（3）施工期

设立独立的环境管理机构，向建设单位和当地环境保护主管部门负责，对环境工程的实施情况进行监督，对施工人员进行宣传教育，重点检查生态环境保护措施、施工噪声和粉尘污染防治措施的落实情况。各承包单位应配备环保员，负责监督和管理环保措施的实施。在施工结束后业主应组织全面检查工程环保措施落实和施工现场的环境恢复情况，监督施工单位及时撤出临时占用场地，拆除临时建筑，恢复被破坏的植被。

（4）运营期

运营期的环保管理、监测由项目运营单位负责管理实施。

8.2 环境监测计划

8.2.1 监测目的

（1）对环境影响报告书中提出的本项目潜在环境影响的结论加以核实，确定实际的影响程度，核实环境保护措施的有效性和适当性，确认和评价预期不利影响的程度、范围；

（2）根据监测结果适时调整环境保护实施方案，为环保措施的实施时间和实施方案提供依据。

8.2.2 监测机构

由建设单位委托具有相应资质的环境监测机构进行。

8.2.3 环境监测计划

本项目环境监测计划，见下表。

表 8.2-1 本项目环境监测计划一览表

内容	监测点位	监测项目	监测频次
施工期	噪声	施工场界	等效连续声级 L_{Aeq}
	环境空气	施工场界	TSP
运营期	噪声	本项目与市政道路交汇处	等效连续声级 L_{Aeq}

表 8.2-2 生态环境监测计划表

内容	监测点位、范围	监测方法	监测内容	监测频次
临时占地的生态恢复情况	道路临时占地	样方调查和遥感监测相结合的方式	植物资源生长状况、区系组成及特点，主要植被类型及分布；植被物种及其所占比例、面积、物候期、株高、优势度、覆盖度、天然更新状况等	运营初期监测 1 次

8.2.4 监测报告制度

环境监测单位在每次监测工作结束后 15 天内应提交正式监测报告，并报交通行业主管部门和当地的生态环境保护部门。每年应有环境监测年报，若遇有突发性环境污染事故发生时，必须立即按有关程序上报。

8.3 环境监理计划

8.3.1 监理依据

本项目开展工程施工期环境监理的主要依据包括：

- (1) 国家与自治区有关环境保护的法律、法规；
- (2) 国家和交通运输部有关标准、规范；
- (3) 本项目的环境影响评价报告书和水土保持方案报告书及相关批复；
- (4) 本项目施工图设计文件和图纸；
- (5) 《施工监理服务合同》和《施工承包合同》；
- (6) 建设单位认可的有关工程环境保护会议决定、电函和文字记载。

8.3.2 监理阶段

与主体工程监理阶段划分一致，本项目的工程环境监理阶段分为施工准备阶

段、施工阶段以及交工验收与缺陷责任期三个阶段。

8.3.3 监理范围及方式

环境监理范围为项目建设区与工程直接影响区域，包括公路主体工程、临时工程等以及承担大量工程运输的当地现有公路。监理内容包括生态保护、水土保持、地质灾害防治、绿化、污染防治等环保工作的所有方面。环境监理应作为工程监理的一个重要组成部分，纳入主体工程监理体系。

8.3.4 监理工作内容

环境监理的工作内容包括环保达标监理和环保工程监理。

环保达标监理指对主体工程的施工过程是否符合环保要求进行监理，如噪声、废气、污水等排放是否达到有关的标准等，施工是否造成水土流失和生态破坏，是否符合有关环境保护法律、法规规定等进行监理。

环保工程监理是指对为保护施工和运营期的环境而建设的各项环境保护设施（包括临时工程）进行监理，如绿化工程等。

8.3.5 监理组织机构及工作制度

（1）监理组织机构

根据其他公路建设实际经验，本项目可采取总监理工程师负责的二级监理体系，即工程监理体系由总监理工程师办公室和驻地监理工程师办公室组成。环境保护作为一个专业，纳入主体工程监理体系。其组织机构见下图。

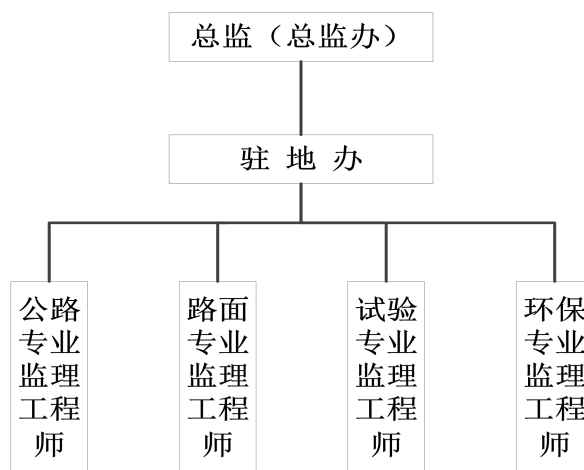


图 8.3-1 本项目环境监理组织机构图

总监主管整个项目的工程环境监理工作，总监办负责组织与具体实施施工过程中环境管理，总监办配备环保专业工程师 1 名；驻地办具体承担工程环境监理

任务，现场环境监理工程师由驻地办环保专业监理工程师及公路、路面以及试验专业监理工程师组成。

(2) 工作制度

主要包括：环境监理会议制度、环境监理记录与报告制度、人员培训制度、函件来往制度、环境监理奖惩制度以及环境监理资料归档制度。环境监理的工作制度同主体工程监理。

8.3.6 环境监理重点

环境监理单位应收集本项目的有关资料，包括项目的基本情况、环境影响报告书、水土保持方案、环境保护设计、施工企业的设备、生产管理方式、施工现场的环境情况、施工过程的排污规律和防治措施等。

根据项目施工方法制定施工期环境监理计划。按施工进度计划及排污行为确定不同时间检查的重点项目和检查方式、方法。监理的技术要点是：施工初期主要检查对植被、景观的保护措施；中期主要检查施工噪声、施工废水排放等；后期检查路域植被恢复情况等。

(1) 环保达标监理

本项目环保达标监理内容要点，见下表。

表 8.3-1 本项目环保达标监理重点及内容一览表

施工活动	监理方法	手段	监理重点及内容
施工招投标	复核	现场记录	编制工程环境监理工作计划
	文件复核		复核施工合同中的环保条款
	巡视		复核施工标段现场环境保护目标和保护目标
	文件审查		审查承包商的施工组织设计中的环保措施
	文件审查		审批承包商的施工期环境管理计划
	文件审查		审查分项工程开工申请的施工方案及相应环保措施
施工生产生活区	文件审查、巡视、抽检	现场记录	审查施工临时工程选址、规模及占地情况，审查临时工程；现场监测拌和站大气污染物排放达标情况；检查监督旱季施工定期洒水情况；检查材料仓库、临时材料堆放场防止物料散漏污染措施。
施工便道	文件审查、巡视	现场记录	审查施工便道布设合理性，审查面积及占地情况，严禁私开便道。
取土弃渣	巡视、抽检	现场记录	审查临时堆存场地的管理情况，审查是否随意乱弃乱排。
施工现场	巡视、抽检	现场记录	审查永久占地范围，监督旱季洒水措施的实施情况；检查路用粉状材料运输和堆放的遮盖措施；桥梁施工检查沉淀

施工活动	监理方法	手段	监理重点及内容
			池的设置以及运转情况；检查钻孔灌注桩施工中产生的泥浆的处置情况，监督混凝土的灌注施工，溢出的泥浆应引流至适当地点处理；检查基础开挖产生的废方及泥浆是否运至指定地点堆放，落实施工期水土保持措施落实情况。

（2）环保工程监理

环保工程与公路主体工程一样，实施质量、进度和费用监理，其建立的重点为质量监理。环保工程的质量监理内容及方法按照交通行业有关标准、规范进行。

8.4 三同时验收

本项目“三同时”验收内容，见下表。

表 8.4-1 竣工“三同时”验收一览表

环境要素	名称	环保设施	验收内容	完成时限	效果
生态	施工场地（预制场等、物料堆场等）	施工结束后进行迹地恢复，拆除无关建筑，对场地平整，恢复原有地貌，平整后采用当地植被物种覆土绿化，恢复土地原有使用功能。	施工便道、施工场地等临时占地的生态恢复措施	施工完毕后，试运行前	沿线生态环境质量不因项目建设而降低
	施工便道	施工结束后，挖出硬质路面，进行土地平整，而后采用当地植被物种覆土绿化，恢复植被。			
水环境	公路全线	完善公路防排水措施，加强防排水设施管理，防止排水系统产生堵塞。	防排水措施的建设	施工过程	沿线水环境质量不因项目建设而降低
	施工区域 施工废水	桩基础施工时应设置沉淀池等泥浆处理设施，排出的泥浆采用沉淀池沉淀，施工场地设置隔油沉淀池，机械冲洗废水经隔油沉淀处理后，作为机械冲洗废水循环利用。	废水严禁排入沟渠		严禁施工废水外排
声环境	公路全线	合理安排施工时间，合理布置施工场地，限速禁鸣，选用低噪声设备，必要时增加临时围挡，合理选择运输路线，并尽量在昼间进行运输；	满足声功能质量要求	施工过程	《建筑施工场界环境噪声排放标准》（GB12523-2011）
环境空气	施工全线	施工期施工场地、运输道路定期洒水降尘，减少扬尘污染。 物料遮蔽运输，物料堆场四周设置挡风墙（网），并加盖防尘网措施；	不对周围环境产生明显影响	施工期	《大气污染物综合排放标准》（GB16297-1996）
固体废物	施工场站	施工弃土、弃渣拉运至指定弃土场；	固废均得到合理处置，现场无残留	施工期	严禁随意丢弃
风险防范	全线	桥面设置防撞护栏，设置警示牌及限速标志	护栏、警示牌、限速标志、排水系统	施工完毕后，试运行前	尽可能减少交通事故的发生概率
		地面、汽车天桥桥面排水系统			

9 环境影响评价结论

9.1 建设项目工程概况

G575 线至巴里坤县机场公路建设项目全线位于巴里坤哈萨克自治县大河镇辖区内。本项目起点与现状 G575 线 K144+325 处成 T 型平面交叉，路线整体走向自西向东，上跨既有泄洪渠，下穿 35kv 大下湖线和大河湖高压线，继续向东避让沿线墓葬群，终点顺接在建机场快速路，路线全长 3.120km。新建涵洞 12 道，汽车天桥 1 处、农机通道 1 道，平面交叉 1 处、管线交叉 4 处，配套建设其相关附属设施。项目总投资为 7560 万元，其中环保投资 180 万元，占项目总投资的 2.38%。

9.2 选址选线比选结果

本项目为 G575 线与在建机场市政道路的连接线，道路终点具有唯一性，项目选址选线过程中，充分考虑地形、地物和环境要求以及沿线相关规划、重大设施、土地利用情况，最终确定的推荐线路建设里程短，土石方量小，起点与 G575 线平交；起点距离北侧巴里坤互通进出口大于 2km，安全性有保障；同时与高压线成正交，交叉角度较好，改移工程量小，且避让了当地墓葬群；和既有道路衔接性好；符合机场的总体规划，满足机场的交通需求。选址、选线合理。

9.3 区域环境质量现状调查与评价

9.3.1 生态质量现状调查与评价

根据《新疆维吾尔自治区生态功能区划》，本项目选线属于Ⅲ 天山山地温性草原、森林生态区，Ⅲ1 天山北坡针叶林、草甸水源涵养及草原牧业生态亚区，33. 巴里坤、伊吾盆地绿洲农业及山地草原牧业生态功能区。

本项目占地类型均为天然牧草、农村道路、公路用地，土地权属为国有。本项目路线较短，生态系统分布较为单一，道路沿线评价范围内分布有草地生态系统和城镇生态系统。项目评价范围内均为半荒漠草地，植被覆盖在 30%左右，主要分布植被为盐爪爪、琵琶柴、新疆绢蒿、假木贼、驼绒藜等。沿线分布的动物主要由哺乳类、爬行类以及鸟类组成，哺乳类动物主要有三趾跳鼠、五趾跳鼠等；爬行类动物主要有沙蜥、麻蜥等蜥蜴类；鸟类主要有麻雀、乌鸦等。

根据现场调查及资料收集，项目除涉及水土流失II2 天山北坡诸小河流域重点治理区外，项目选线和占地不涉及自然保护区、风景名胜区、生活饮用水水源保护区、供水远景规划区、矿产资源储备区、军事要地、国家保密地区和其他需要特别保护的区域，不涉及生态红线，

现状评价结论认为评价范围内以半荒漠草地为主，环境的功能具有一定的稳定性及可持续发展性，具有一定抗干扰的能力及生态完整性。

9.3.2 环境空气现状调查与评价

哈密市空气质量现状评价指标中 SO_2 、 NO_2 、 PM_{10} 、 $\text{PM}_{2.5}$ 年平均质量浓度， CO 24h 平均第 95 百分位数质量浓度、 O_3 8h 平均第 90 百分位数质量浓度均满足《环境空气质量标准》（GB3095-2012）中二级标准要求，项目所在区域为环境空气质量达标区。 TSP 日均浓度可以满足《环境空气质量标准》（GB3095—2012）二级标准日平均浓度限值，项目区环境空气质量较好。

9.3.3 声环境现状调查与评价

根据现状监测结果，道路沿线声环境现状均满足《声环境质量标准》（GB3096-2008）中的 2 类区标准限值。

9.3.4 水环境质量现状调查与评价

本项目评价范围内不涉及地表水体，因此未开展地表水环境质量现状调查与评价。

本项目属于《环境影响评价技术导则 地下水环境》（HJ610-2016）中的IV 类建设项目，因此本项目不开展地下水环境现状调查。

9.4 主要环境影响与保护措施

9.4.1 生态影响

（1）施工期影响

本项目占地类型为天然牧草地、农村道路、公路用地，永久占地范围内无自然保护区、风景名胜区等生态敏感区，无法律障碍和环境重大制约因素。施工期虽不可避免地将对沿线的植被、动物及景观造成一定影响。但施工期影响是短期、可逆的。本项目占地不涉及重要生境，野生动植物数量稀少，植被覆盖率低。施工过程中严格保护，施工结束后及时恢复。项目建设整体对区域的生态格局、生

态演替趋势、景观生态环境等影响不大。

(2) 运营期影响

运营期不会对目前生态系统的演替趋势造成根本性影响,对比同类公路建设及营运状况,本项目除永久占地改变区域的土地利用格局外,对沿线的陆生动物、植被的分布格局和种类数量没有大的影响。

(4) 水土流失及土地沙化影响

本项目地处温带大陆性干旱气候区,气候干燥少雨,地表植被稀疏,本项目施工过程中采取坡面防护措施,严格限定施工活动范围等措施,可将工程活动对沿线水土流失、土地沙化的影响降低到最小程度。

9.4.2 声环境影响

施工期施工机械会对沿线声环境质量产生一定的影响,通过采取合理地安排施工进度和时间、加强设备检修、高噪声设备集中布置等措施,可降低施工噪声对环境的影响,由于项目沿线 1000m 范围内无声环境保护目标,且施工噪声会随着施工期结束而结束,整体对沿线声环境影响不大。

根据运营期噪声预测结果,项目建设前后沿线声环境质量最大噪声增量 $>10\text{dB}(\text{A})$,但道路沿线无声环境保护目标,在采取加强道路养护、上路车辆管理、设置减速带等措施后,运营期交通噪声总体对沿线声环境质量影响不大。

9.4.3 水环境影响

本项目施工期产生的施工废水经处理后综合利用,不外排。本项目评价范围内没有常年地表水体分布,项目施工废水不与地表水体发生直接的水力联系。因此,本项目施工期不会对地表水产生影响。

本项目运营期无集中生活污水排放源,且评价范围内无常年性地表水体分布,大雨天气形成的路面径流很难通过沟渠汇入地表水体,因此项目路面径流对地表水环境产生的影响甚微。

9.4.4 大气环境影响

本项目施工期主要的大气污染源为施工扬尘和沥青烟气。采取设置围挡、施工现场洒水降尘等措施,可以有效降低施工期施工扬尘、沥青烟气对沿线大气环境的影响。由于施工是暂时的,随着施工的结束,上述环境影响也将消失。因此,

在采取上述污染防治措施的情况下，本项目施工期大气污染物对沿线环境空气质量的影响是可以接受的。

本项目运营期不设置收费站、养护工区、服务区等，无集中大气污染源，主要大气污染源为汽车尾气，在营运中期和远期由于环保型清洁燃料的大规模使用及车辆排放执行标准的提高，对空气的影响也将会进一步降低。公路尾气排放对沿线地区环境影响可接受

9.4.5 固体废物影响

本项目施工期产生的固体废物主要包括工程弃土、建筑垃圾。对于废弃钢筋等材料由有关单位及个人进行分拣，对于可回收利用的钢筋、木料、电缆等进行回收再利用；对于钻渣、泥浆、弃土要及时处理，防止造成二次污染；沉淀池沉渣作为建筑材料直接回用于施工，不外排。在采取上述措施后，施工期固体废物均可得到合理处置，整体对沿线环境质量影响不大。

本项目全线不设置养护工段、收费站、服务区、加油站等设施，运营期无生活垃圾产生。运营期固体废物主要为养护过程中产生的沥青废料，路面养护废料集中收集清运至指定地点处理，整体对沿线环境质量影响不大。

9.4.6 环境风险影响

本项目环境风险主要为在道路上行驶的运输车辆发生交通事故后，如所运输的有毒有害物质发生泄漏挥发，因事故导致车辆倾覆所携带的易燃易爆物质因事故导致燃烧或爆炸，对大气、土壤、地下水环境造成的影响，通过制定突发环境事件应急预案、加强管理、设置警示牌等措施后，能够有效降低交通事故发生的概率，同时也能将已发生事故影响范围控制在可控程度内，项目环境风险在环境可接受范围内。

9.5 环境管理与监测计划

本项目施工期和营运期的环境保护监督工作由新疆维吾尔自治区生态环境厅、哈密市生态环境局、哈密市生态环境局巴里坤县分局共同执行，主要是监督建设单位实施环境行动计划，执行有关环境管理法规、标准；协调各部门之间做好环保工作；负责项目环保设施的施工、竣工、运行情况的检查、监督管理等。

9.6 政策符合性结论

本项目属于“公路旅客运输”项目，根据《产业结构调整指导目录（2024 年本）》（国家发展和改革委员会令 第 7 号），属于第一类鼓励类中“二十四公路及道路运输，1.公路交通网络建设：国家高速公路网项目建设，国省干线改造升级，汽车客货运站、城市公交站，城市公共交通”，项目建设符合国家产业政策。

9.7 公众参与

建设单位严格按照《环境影响评价公众参与办法》的规定，本次环评期间通过三次网络公示、两次报纸公示、现场张贴公告等方式收集当地公众意见，公示期间未收到与本项目环境影响和环境保护措施有关的建议和意见。

9.8 综合评价结论

G575 线至巴里坤县机场公路建设项目符合国家及地方产业政策，符合交通规划和国土空间规划的要求。经调查与评价，项目选线考虑了环境保护的要求，无环境保护方面的制约因素，虽然项目施工期和运营期将会对沿线生态环境、声环境及环境空气质量产生一定的不利影响，但在落实报告书提出的生态保护与补偿措施、污染控制措施和“三同时”制度后，环境影响可得到有效控制和缓解，污染物可达标排放，环境风险在可控范围。

综上所述，本项目建设从环境保护角度考虑是可行的。