

阿克苏地区拜城县 2025 年哈拉苏河
大桥新建项目
环境影响报告书
(拟报批稿)

建设单位：拜城县交通运输局

编制单位：新疆创青晨环保科技有限公司

二〇二五年八月

目 录

1.概述	1
1.1 项目实施背景	1
1.2 环境影响评价的工作过程	1
1.3 分析判定相关情况	3
1.4 关注的主要环境问题及环境影响	4
1.5 环境影响评价的主要结论	4
2.总则	5
2.1 编制依据	5
2.2 评价工作原则	9
2.3 环境影响因素识别与评价因子筛选	10
2.4 环境功能区划和评价标准	12
2.5 评价等级和评价范围	16
2.6 环境保护目标	19
2.7 评价时段和方法	25
3.工程概况与工程分析	26
3.1 选址选线方案比选	26
3.2 工程内容	27
3.3 主要工程方案	32
3.4 施工组织	41
3.5 建设工期及主要工程单元施工工艺	46
3.6 工程分析	51
3.7 项目合理性分析	65
4.环境现状调查与评价	97
4.1 自然环境现状调查与评价	97
4.2 生态环境现状调查与评价	105
4.3 大气环境质量现状调查及评价	125
4.4 水环境质量现状调查及评价	126
4.5 声环境质量现状调查及评价	131
4.6 土壤环境现状调查与评价	131
5.环境影响预测及评价	132
5.1 生态环境影响预测及评价	132
5.2 声环境影响预测及评价	144
5.3 大气环境影响预测及评价	156
5.4 水环境影响预测及评价	161
5.5 固体废物环境影响分析	166
5.6 环境风险评价	168
6.环境保护措施及可行性论证	180

6.1 设计期环境保护措施180

6.2 施工期环境保护措施与建议181

6.3 运营期环境保护措施与建议197

7.环境经济损益分析 201

7.1 国民经济效益分析201

7.2 环境经济损益分析201

7.3 环境投资估算及其效益分析202

8.环境管理及监测计划 205

8.1 环境保护管理计划205

8.2 环境监测计划209

8.3 环境监理计划210

8.4 竣工验收管理214

9.环境影响评价结论 218

9.1 建设项目工程概况218

9.2 环境质量现状218

9.3 环境影响预测与评价结论220

9.4 主要环境保护措施223

9.5 环境风险分析225

9.6 公众意见采纳情况226

9.7 评价结论226

1.概述

1.1 项目实施背景

拜城县位于新疆维吾尔自治区西南部，阿克苏地区东北部，地处天山山脉中段南麓，塔里木盆地西北边缘。总面积 1.91 万平方公里，地势西高东低，盆地内分布有木扎提河、克孜尔河等多条水系。作为古代夏特古道、乌孙古道的交汇点，历史上是联通南北疆的重要通道。现今仍是阿克苏地区东北部的交通节点，通过公路网连接周边县市。

本项目作为《新疆维吾尔自治区省道网规划（2022-2035 年）》中省道网中东西横线（51 条）中的 1 条的组成部分，是连接 G217 线（独库公路）、G219 线（温昭公路）、S333 线（别迭里口岸公路）的重要道路的组成部分，它的建设有利于库车市、拜城县、温宿县和乌什县深度参与丝绸之路经济带核心区建设，充分发挥矿产资源开发、旅游资源开发、油田工程技术服务和能源产业的聚集优势，发挥阿克苏地区作为丝绸之路经济带节点城市和南疆枢纽城市的优势，提升对外开放层次。本项目作为“丝绸之路经济带”公路横向通道的重要组成部分，对进一步完善“丝绸之路”沿线公路通道，充分发挥公路运输服务水平，对“丝绸之路经济带”的支撑作用起到重要的作用。

本项目的实施，将推进完善新疆维吾尔自治区普通省道网规划，提高南疆普通省道公路网覆盖，填补留白、联网补网的作用，提高公路的通达深度、通行效率。对加快沿边地区经济发展，促进民族地区经济协调发展具有积极的支撑作用，是保障边疆民族地区经济繁荣、社会稳定，增进民族团结的需要。同时，在推进城镇现代化进程中，还将带动南北疆经济沟通、文化交流，沟通发达地区带动欠发达地区，加速物资和人的流动，为实现共同富裕目标奠定保障基础。

1.2 环境影响评价的工作过程

根据《中华人民共和国环境保护法》《中华人民共和国环境影响评价法》《建设项目环境保护管理条例》（国令第 682 号）等有关法律、法规的规定，该建设项目需进行环境影响评价。本项目新建 10-30m 大桥，桥长 307m，引道长 1.693km，采用二级公路标准建设；项目涉及水土流失重点治理区-塔里木河流域重点治理

区，属于《建设项目环境影响评价分类管理名录》中“五十二、交通运输业、管道运输业—130 等级公路中“新建 30 公里（不含）以上的二级及以上等级公路；新建涉及环境敏感区的二级及以上等级公路”的类别，应编制环境影响报告书。拜城县交通运输局委托新疆创青晨环保科技有限公司承担《阿克苏地区拜城县 2025 年哈拉苏河大桥新建项目》的环境影响评价工作。

接受委托后，我公司按照环境影响评价的有关工作程序，组织专业人员，对项目区现场进行实地踏勘，开展现状调查，收集了当地水文、地质、气象以及环境现状等资料，并收集相关文件和技术资料，对建设项目进行了认真的分析，根据各环境要素的评价等级筛选及其相应评价等级要求，对各环境要素进行了环境影响预测和评价，提出相应环境保护措施并进行经济技术论证，在此基础上，编制完成了《阿克苏地区拜城县 2025 年哈拉苏河大桥新建项目环境影响报告书》。本报告书呈报环境保护行政主管部门审批后，将作为该项目在建设期、运营期的环境保护管理依据。环境影响评价工作程序见图 1.2-1。

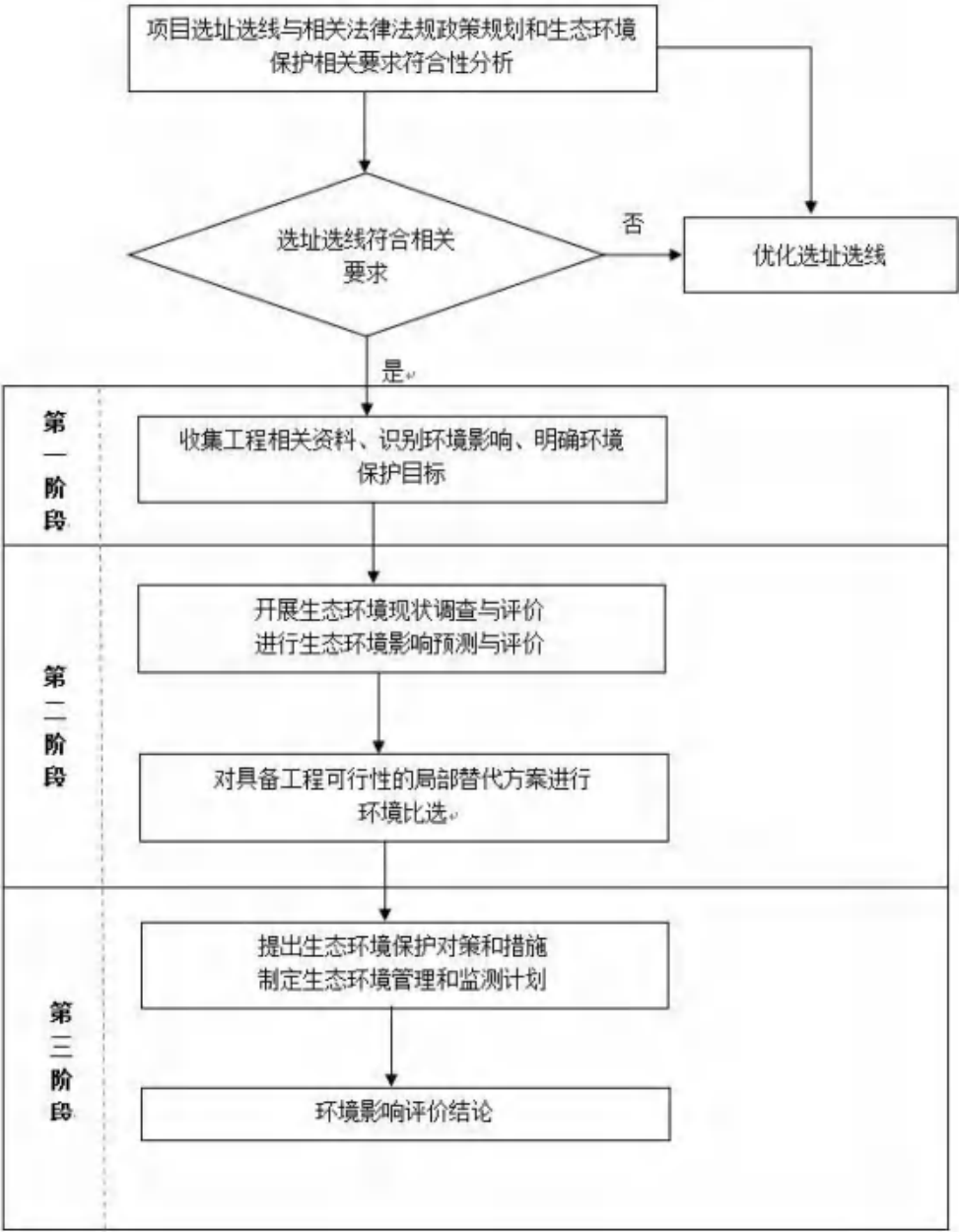


图 1.2-1 环境影响评价工作程序图

1.3 分析判定相关情况

项目位于新疆维吾尔自治区阿克苏地区拜城县境内，路线起点 K0+000 位于哈拉苏河东侧约 0.7km 处，与既有旧路 Y396 线公路顺接，路线向西在 K0+815 处设置 10-30m 哈拉苏河大桥跨越哈拉苏河，随后路线右偏避让左侧山体，在 K1+830 处可与既有矿区的等外砂砾路衔接，路线继续向西延伸至项目终点 K2+000，桥长 307m，引道长度 1.693km。

本项目属于公路基础设施建设项目，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, 4.绿色公路基础设施建设”,项目建设符合国家产业政策。

本项目现已取得拜城县发展和改革委员会《关于阿克苏地区拜城县 2025 年哈拉苏河大桥新建项目可行性研究报告的批复》(拜发改批(2025)188 号),项目在线审批编码:2501-652926-18-01-339010。因此,项目建设也符合地方产业政策。

1.4 关注的主要环境问题及环境影响

本工程为公路基础设施建设项目,根据现场调查及查阅相关资料,项目涉及“Ⅱ₃塔里木河流域重点治理区”。拟建项目施工期路基、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和哈拉苏河。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

本项目的建设符合国家产业政策、交通规划、省道网规划及沿线城镇国土空间规划,符合“三线一单”及生态环境分区管控要求。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。因此,评价

认为从环保角度分析，本项目建设环境影响可行。

2.总则

2.1 编制依据

2.1.1 环境保护相关法律、法规

- (1) 《中华人民共和国环境保护法》，2015 年 1 月 1 日施行；
- (2) 《中华人民共和国环境影响评价法》，2018 年 12 月 29 日修订；
- (3) 《中华人民共和国水法》，2016 年 7 月 2 日修正；
- (4) 《中华人民共和国水污染防治法（修订）》，2018 年 1 月 1 日施行；
- (5) 《中华人民共和国噪声污染防治法》，2022 年 6 月 5 日实施；
- (6) 《中华人民共和国大气污染防治法（修订）》，2018 年 10 月 26 日施行；
- (7) 《中华人民共和国固体废物污染环境防治法》，2020 年 9 月 1 日施行；
- (8) 《中华人民共和国土壤污染防治法》，2019 年 1 月 1 日施行；
- (9) 《中华人民共和国土地管理法》，2019 年 8 月 26 日修正；
- (10) 《中华人民共和国水土保持法》，2011 年 3 月 1 日施行；
- (11) 《中华人民共和国公路法》，2017 年 11 月 4 日修正；
- (12) 《中华人民共和国森林法》，2019 年 12 月 28 日修订；
- (13) 《中华人民共和国草原法》，2021 年 4 月 29 日修改；
- (14) 《中华人民共和国防洪法》，2016 年 7 月 2 日修正；
- (15) 《中华人民共和国野生动物保护法》，2023 年 5 月 1 日施行；
- (16) 《中华人民共和国野生植物保护条例》，国务院令 687 号，2017 年 10 月 7 日；
- (17) 《中华人民共和国城乡规划法》，2019 年 4 月 23 日修正；
- (18) 《中华人民共和国突发事件应对法》，2024 年 11 月 1 日实施；
- (19) 《中华人民共和国防沙治沙法》，2018 年 10 月 26 日修正；
- (20) 《建设项目环境保护管理条例》，2017 年 10 月 1 日实施；

(21) 《中华人民共和国河道管理条例》，2018 年 3 月 19 日修正；

(22) 《危险化学品安全管理条例》，2013 年 12 月 7 日修订。

2.1.2 部门规章

(1) 《建设项目环境影响评价分类管理名录》，2021 年 1 月 1 日施行；

(2) 《环境影响评价公众参与办法》，生态环境部令第 4 号，2019 年 1 月 1 日施行；

(3) 《国务院关于印发水污染防治行动计划的通知》，国发〔2015〕17 号，2015 年 4 月 2 日；

(4) 《国务院办公厅关于加强环境监管执法的通知》，国办发〔2014〕56 号，2014 年 11 月 12 日；

(5) 《国务院关于印发大气污染防治行动计划的通知》，国发〔2013〕37 号，2013 年 9 月 10 日；

(6) 《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公告 2021 年第 3 号，2021 年 2 月 1 日；

(7) 《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 年 5 月 27 日；

(8) 《关于加强公路规划和建设环境影响评价工作的通知》，原国家环境保护总局，环发〔2007〕184 号，2007 年 12 月 1 日；

(9) 《关于发布<地面交通噪声污染防治技术政策>的通知》，原环境保护部，环发〔2010〕7 号，2010 年 1 月 11 日；

(10) 《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 年 7 月 3 日；

(11) 《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 年 8 月 8 日；

(12) 《西部地区鼓励类产业目录》（2025 年本），2014 年 10 月 1 日；

(13) 《国家危险废物名录》（2025 年版）；

(14) 自然资源部 生态环境部 国家林业和草原局《关于加强生态保护红线

管理的通知（试行）》（自然资发〔2022〕142 号）；

（15）自然资源部《关于规范临时用地管理的通知》，自然资规〔2021〕2 号，2021 年 11 月 4 日；

（16）《道路危险货物运输管理规定》，中华人民共和国交通运输部令，2016 年 36 号，2016 年 4 月 11 日修订。

2.1.3 地方性法规及规章

（1）《新疆维吾尔自治区环境保护条例》，新疆维吾尔自治区人大常委会，2018 年 9 月 21 日修订施行；

（2）《新疆维吾尔自治区大气污染防治条例》，新疆维吾尔自治区人大常委会，2019 年 1 月 1 日施行；

（3）《新疆维吾尔自治区野生植物保护条例》，新疆维吾尔自治区人大常委会，2018 年 9 月 21 日修正；

（4）《新疆国家重点保护野生植物名录》（2022 年 3 月 28 日，新林护字〔2022〕8 号）；

（5）《新疆维吾尔自治区重点保护野生植物名录》（2024 年 1 月 12 日）；

（6）《新疆国家重点保护野生动物名录》（2021 年 7 月 28 日，新疆维吾尔自治区林业和草原局）

（7）《关于发布新疆维吾尔自治区重点保护野生动物名录（修订）的通知》（新政发〔2022〕75 号）；

（8）《新疆生态环境保护“十四五”规划》，2021 年 12 月 24 日；

（9）《新疆维吾尔自治区主体功能区规划》；2013 年 5 月 15 日；

（10）《中国新疆水环境功能区划》，原新疆维吾尔自治区环境保护局，2003 年 12 月；

（11）《新疆生态功能区划》，2004 年 4 月 21 日；

（12）《新疆维吾尔自治区河道管理条例》，2024 年 11 月 29 日修改。

（13）《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 年 4 月 17 日；

(14) 《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 年 1 月 29 日；

(15) 《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 年 3 月 2 日；

(16) 《新疆维吾尔自治区人民政府关于进一步加快自治区公路建设的意见》，新疆维吾尔自治区人民政府，新政发〔2011〕4 号，2011 年 11 月 6 日；

(17) 关于印发《新疆维吾尔自治区“三线一单”生态环境分区管控方案》的通知，新疆维吾尔自治区人民政府，新政发〔2021〕18 号，2021 年 2 月 21 日；

(18) 关于印发《新疆维吾尔自治区生态环境分区管控动态更新成果》的通知，新疆维吾尔自治区生态环境厅，新环环发〔2024〕157 号，2024 年 11 月 15 日；

(19) 《关于印发阿克苏地区生态环境分区管控方案（动态更新）的通知》阿克苏地区行政公署，2024 年 10 月 28 日；

(20) 《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）；

(21) 《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）；

(22) 《阿克苏地区国土空间总体规划》（2021-2035 年）；

(23) 《拜城县国土空间总体规划》（2021-2035 年）；

(24) 《拜城县铁热克镇国土空间总体规划》（2021-2035 年）。

2.1.4 技术标准及规范

(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 公路建设项目》（HJ1358-2024）；

(3) 《环境影响评价技术导则 大气环境》（HJ2.2-2018）；

(4) 《环境影响评价技术导则 地表水环境》（HJ2.3-2018）；

(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 地下水环境》（HJ610-2016）；
- (8) 《建设项目环境风险评价技术导则》（HJ169-2018）；
- (9) 《生态环境状况评价技术规范》（HJ192-2015）；
- (10) 《公路环境保护设计规范》（JTG B04-2010）；
- (11) 《公路工程项目建设用地指标》（建标〔2011〕124 号）；
- (12) 《公路路线设计规范》（JTG D20-2017）。

2.1.5 技术文件

- (1) 《阿克苏地区拜城县 2025 年哈拉苏河大桥新建项目可行性研究报告》，中国公路工程咨询集团有限公司，2025 年 5 月；
- (2) 《拜城县发展和改革委员会关于阿克苏地区拜城县 2025 年哈拉苏河大桥新建项目可行性研究报告的批复》，拜城县发展和改革委员会，拜发改批〔2025〕188 号；
- (3) 《阿克苏地区拜城县 2025 年哈拉苏河大桥新建项目两阶段初步设计》，杭州市交通规划设计研究院有限公司，2025 年 6 月；
- (4) 《阿克苏地区拜城县 2025 年哈拉苏河大桥新建项目环境影响评价委托书》，拜城县交通运输局，2025 年 6 月；
- (5) 建设单位提供的其他相关资料。

2.2 评价工作原则

突出环境影响评价的源头预防作用，坚持保护和改善环境质量。

(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。

(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。

(3) 突出重点

根据建设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，根

据规划环境影响评价结论和审查意见，充分利用符合时效的数据资料及成果，对建设项目主要环境影响予以重点分析和评价。

2.3 环境影响因素识别与评价因子筛选

2.3.1 环境影响因素识别

根据现场调查，综合类比调查结果，本项目环境影响矩阵筛选见表 2.3-1。

表 2.3-1 公路工程环境影响矩阵筛选

施工行为 影响要素		前期	施工期						营运期			
		占地	弃土	路基	路面	桥涵	材料运输	机械作业	运输行驶	绿化	复垦	桥涵边沟
环境要素	地表水水文	●	●			●		●	■	□	□	●
	地表水水质	●	●			●		●	■	□	□	■
	地下水水质		●	●	●					□	□	
	空气环境	●	●	●	●	●	●	●	■	□	●	■
	土壤环境	●	●	●	●					□	□	
	声环境	●		●	●	●	●	●	■	□	●	■
	水土保持	●	●	●	●					□	□	□
	陆生植物	●	●	●	●		●			□	□	
	水生植物					●		●				
	路栖动物	●	●	●	●		●	●	■	□	□	■
	水栖动物					●		●				
	生态完整性	●	●	●	●					□	□	

注：□ / ■：长期有利影响 / 长期不利影响；○ / ●：短期有利影响 / 短期不利影响；空白：无相互作用。

2.3.2 评价因子筛选

根据对本项目特点、沿线环境特征、工程的环境影响要素分析和识别，筛选出主要的环境影响评价因子，生态影响评价因子筛选见表 2.3-2，环境影响评价因子筛选见表 2.3-3。

表 2.3-2 本项目生态影响评价因子筛选表

影响时期	受影响对象	评价因子	工程内容及影响方式	影响性质	影响程度
施工期	物种	分布范围、种群数量、种群结构、行为等	路基、路面施工对植物物种的分布范围的占用，工程施工、运行导致个体直接死亡，生境面积和质量下降导致个体死亡、造成种群数量的减少，影响种群结构，施工活动对野生动物行为产生干扰。	短期、可逆	强
	生境	生境面积、质	永久和临时占地导致生境直接破坏或丧失，	短期、不可	强

		量、连通性等	种群数量下降或种群生存能力降低对质量的影响。	逆	
	生物群落	物种组成、群落结构等	路基、路面施工对土地占用造成的直接生态影响：包括临时、永久占地导致生境直接破坏或丧失；工程施工、运行导致个体直接死亡；施工活动对野生动物行为产生干扰。	短期、可逆	强
	生态系统	植被覆盖度、生产力、生物量、生态系统功能等	土地占用对农林业生产、土壤及地貌的影响，对植被覆盖度、生产力及生物量的影响。	短期、可逆	强
	生物多样性	物种丰富度、均匀度、优势度等	工程占地区开挖、建设等会扰动地表，破坏地表植被，弃土场、临时施工场地平整、临时施工便道修筑等工程行为，使土壤裸露、地表扰动对生物多样性的影响。	短期、可逆	强
	水生生态	水文与水质、水生生物及其栖息地	河道开挖/疏浚、水下爆破、桩基施工（如桥梁）、围堰筑拆、砂石料冲洗、施工机械漏油；水下作业（如清淤、打桩）、岸线清理、临时堆料侵占水域。	短期、可逆	强
	土地利用	临时占地	工程临时占地临时改变土地利用现状。	短期、可逆	弱
	生态敏感区	主要保护对象、生态功能等	道路路基施工对生态敏感区野生动物干扰，项目建设对敏感区内生物多样性等生态功能的影响。	短期、可逆	强
	自然遗迹	遗迹多样性、完整性等	本工程不涉及自然遗迹。	/	/
运营期	生态系统	植被覆盖度、生产力、生物量、生态系统功能等	营运期对陆生动物的影响主要为交通噪声和夜间车辆行驶时灯光对动物的栖息和繁殖有一定的不利影响。公路建成后，永久占地内的林地、草地植被将完全被破坏，取而代之的是路面及其辅助设施，对林地、草地的群落结构的影响，对植被生产力、生物量的影响。	长期、不可逆	弱
	水生生态	水文与水质、水生生物及其栖息地	桥面径流及突发交通事故产生的污染物对河流水质和水生生物栖息地的影响。	长期、不可逆	弱
	生态敏感区	主要保护对象、生态功能等	营运期道路运行噪声对敏感区野生动物的干扰，对生物多样性等生态功能的影响	长期、不可逆	弱

注 1：应按施工期、运行期以及服务期满后（可根据项目情况选择）等不同阶段进行工程分析和评价因子筛选。

注 2：影响性质主要包括长期与短期、可逆与不可逆生态影响。

注 3：影响方式可分为直接、间接、累积生态影响，可依据以下内容进行判断：

a) 直接生态影响：临时、永久占地导致生境直接破坏或丧失；工程施工、运行导致个体直接死亡；物种迁徙（或洄游）、扩散、种群交流受到阻隔；施工活动以及运行期噪声、振动、灯光等对野生动物行为产生干扰；工程建设改变河流、湖泊等水体天然状态等；

b) 间接生态影响：水文情势变化导致生境条件、水生生态系统发生变化；地下水水位、土壤理化特性变化导致动植物群落发生变化；生境面积和质量下降导致个体死亡、种群数量下降或种群生存能力降低；资源减少及分布变化导致种群结构或种群动态发生

变化；因阻隔影响造成种群间基因交流减少，导致小种群灭绝风险增加；滞后效应（例如，由于关键种的消失使捕食者和被捕食者的关系发生变化）等；

c) 累积生态影响：整个区域生境的逐渐丧失和破碎化；生境的多样性减少；不可逆转的生物多样性下降；生态系统持续退化等。

注 4：影响程度可分为强、中、弱、无四个等级，可依据以下原则进行初步判断：

a) 强：生境受到严重破坏，水系开放连通性受到显著影响；野生动植物难以栖息繁衍（或生长繁殖），物种种类明显减少，种群数量显著下降，种群结构明显改变；生物多样性显著下降，生态系统结构和功能受到严重损害，生态系统稳定性难以维持，生态修复难度较大；

b) 中：生境受到一定程度破坏，水系开放连通性受到一定程度影响；野生动植物栖息繁衍（或生长繁殖）受到一定程度干扰，物种种类减少，种群数量下降，种群结构改变；生物多样性有所下降，生态系统结构和功能受到一定程度破坏，生态系统稳定性受到一定程度干扰；自然景观、自然遗迹受到暂时性影响；通过采取一定措施上述不利影响可以得到减缓和控制，生态修复难度一般；

c) 弱：生境受到暂时性破坏，水系开放连通性变化不大；野生动植物栖息繁衍（或生长繁殖）受到暂时性干扰，物种种类、种群数量、种群结构变化不大；生物多样性、生态系统结构、功能以及生态系统稳定性基本维持现状，在干扰消失后可以修复或自然恢复；

d) 无：生境未受到破坏，水系开放连通性未受到影响；野生动植物栖息繁衍（或生长繁殖）未受到影响；生物多样性、生态系统结构、功能以及生态系统稳定性维持现状。

表 2.3-3 本项目环境影响评价因子筛选

类型	评价内容	评价因子
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、苯并[a]芘、SO ₂ 、NO _x 、烟尘
	营运期预测	NO ₂ 、CO、THC
声环境	现状评价	等效连续 A 声级，Leq（A）
	施工期评价	
	营运期预测	
地表水环境	现状评价	pH、溶解氧、高锰酸钾指数、COD、BOD ₅ 、氨氮、总磷、总氮、氟化物、氰化物、硫化物、挥发酚、石油类、阴离子表面活性剂、粪大肠菌群、悬浮物
	施工期评价	pH、COD、BOD ₅ 、SS、NH ₃ -N、动植物油
	营运期预测	/
固体废物	施工期评价	建筑垃圾、施工弃土、生活垃圾、废机油及油桶、废活性炭
	营运期预测	道路养护固废
污染事故风险	营运期预测	危险化学品运输车辆

2.4 环境功能区划和评价标准

2.4.1 环境功能区划

2.4.1.1 生态环境

根据《新疆生态功能区划》，项目所在区属于Ⅲ天山山地温性草原、森林生

态区—III₃ 天山南坡草原牧业、绿洲农业生态亚区—43.天山南坡中段前山盆地油气、煤炭资源开发及水土流失敏感生态功能区。

2.4.1.2 空气环境

按照《环境空气质量标准》（GB3095-2012）及其修改单中的规定，本项目沿线区域的环境空气质量功能区划属二类功能区，环境空气质量执行二级标准。

2.4.1.3 水环境

本项目公路在 K0+815 处跨越哈拉苏河河床，根据《中国新疆水环境功能区划》，哈拉苏河属于《地表水环境质量标准》（GB3838-2002）中 II 类水体。根据《环境影响评价技术导则 公路建设项目》（HJ1358-2024），跨越 II 类及以上水体的路段为地表水环境敏感路段，按照 HJ 2.3 中水污染影响型项目相关规定分路段确定评价等级。公路沿线不涉及占用及穿越地下水饮用水源保护区，未进行地下水功能区划，因此，无需进行地下水评价等级判定。本项目沿线地表水环境详见下表 2.4-1。

表 2.4-1 本项目沿线水体的环境功能区划

序号	水体名称	现状使用功能	水质类别	中心桩号	与拟建项目位置关系	备注
1	哈拉苏河	分散饮用、农业用水	II 类	K0+815	跨越 1 次	哈拉苏大桥

2.4.1.4 声环境

拟建公路沿线尚未实施声环境功能区划。

2.4.2 评价标准

2.4.2.1 环境质量标准

1.环境空气

项目所在地环境空气质量执行《环境空气质量标准》（GB3095-2012）及其修改单二级标准。具体指标见表 2.4-2。

表 2.4-2 环境空气质量标准

序号	评价因子	标准限值（μg/m ³ ）			标准来源
		年平均	24h 平均	1h 平均	
1	SO ₂	60	150	500	《环境空气质量标准》 （GB3095-2012）
2	NO ₂	40	80	200	
3	PM _{2.5}	35	75	/	

4	PM ₁₀	70	150	/	二级标准及其修改单
5	TSP	200	300	/	
6	CO (mg/ m ³)	/	4	10	
7	O ₃	/	160 (日最大 8 小时平均)	200	

2.声环境

本次拟建公路沿线尚未进行声环境功能区划。根据《声环境功能区划分技术规范》（GB/T 15190-2014）以及《声环境质量标准》（GB3096-2008），道路沿线两侧边界线外 35m 范围以内执行《声环境质量标准》（GB3096-2008）中 4a 类标准，35m 范围以外及其余路段执行 2 类标准；项目运营期道路两侧边界线外 35m 范围以内区域执行《声环境质量标准》（GB3096-2008）4a 类标准，35m 范围以外区域执行 2 类标准。具体标准值见表 2.4-3。

表 2.4-3 声环境质量标准（GB3096-2008）（摘录） 单位：dB（A）

类别	昼间	夜间	适用区域
2 类	60	50	以商业金融、集市贸易为主要功能，或者居住、商业、工业混杂，需要维护住宅安静的区域。
4a 类	70	55	高速公路、一级公路、二级公路、城市快速路、城市主干路、城市次干路、城市轨道交通（地面段）、内河航道两侧区域。

2.4.2.2 污染物排放标准

1.废气排放标准

本项目设 1 处施工生产生活区，包括沥青混凝土、混凝土、水稳料拌合站、预制场及办公生活区（项目部）。施工期施工扬尘执行《大气污染物综合排放标准》（GB16297-1996）新污染源大气污染物排放限值中的无组织颗粒物排放监控限值；混凝土、水稳料拌合站、预制场废气参照执行《水泥工业大气污染物排放标准》（GB4915-2013）中表 1 散装水泥中转站及水泥制品生产排放限值要求；沥青拌合站沥青烟及苯并[a]芘排放执行《大气污染物综合排放标准》（GB16297-1996）中的二级标准，沥青拌合站导热油炉废气中烟尘、SO₂、NO_x 执行《锅炉大气污染物排放标准》（GB13271-2014）表 2 中锅炉废气排放限值要求。项目全线不设置收费站、养护站、服务区等，无集式大气污染源排放，运营期大气污染主要来自汽车尾气，具体标准值见表 2.4-4、2.4-5、2.4-6。

表 2.4-4 大气污染物综合排放综合标准

排放方式	污染物	监控点	浓度 mg/m ³	排放速率 kg/h	排放标准
无组织	粉尘	周界外浓度最高点	1.0	/	《大气污染物综合排放标准》 (GB16297-1996)
有组织	沥青烟	排放口	建筑搅拌: 75, 熔炼、浸涂: 40	0.18 (15m)	
	颗粒物	排放口	120	3.5 (15m)	
	苯并[a]芘	排放口	0.3×10^{-3}	0.05×10^{-3} (15m)	

表 2.4-5 水泥工业大气污染物排放标准

污染物	无组织排放监控浓度值		标准依据
	监控点	浓度 mg/m ³	
颗粒物	排放口	20	《水泥工业大气污染物排放标准》 (GB4915-2013)

表 2.4-6 《锅炉大气污染物排放标准》(GB13271-2014)

污染物	燃油锅炉限值	污染物排放监控位置
SO ₂	200	烟囱或烟道
NO _x	250	
烟尘	30	
烟气黑度	≤1	烟囱排放口

2. 废水污染物排放标准

本项目施工期废水主要为施工废水以及施工人员产生的生活污水。

施工废水经三级防渗沉淀池处理后全部回用于施工过程，不外排；混凝土养护废水自然蒸发；生活污水经防渗废水收集池收集处理后清运至拜城县污水处理厂处理，污水排放执行《污水综合排放标准》(GB8978-1996) 中表 4 三级排放标准；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。

施工期生活污水排放标准，见下表 2.4-7。

表 2.4-7 施工期生活污水排放标准

序号	污染物	标准限值 (mg/L)	标准来源
1	pH	6~9	《污水综合排放标准》 (GB8978-1996) 中三级排放标准
2	COD	≤500	
3	BOD ₅	≤300	
4	SS	≤400	
5	NH ₃ -N	/	
6	动植物油	≤100	

3.噪声排放标准

施工期噪声执行《建筑施工场界环境噪声排放标准》（GB12523-2011），即昼间 $\leq 70\text{dB(A)}$ ，夜间 $\leq 55\text{dB(A)}$ 。根据 GB12523-2011 中 4.2 要求，夜间噪声最大声级超过限值的幅度不得高于 15dB(A) 。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。具体见表 2.4-8。

表 2.4-8 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	

4.固体废物标准

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；危险废物执行《危险废物贮存污染控制标准》（GB18597-2023）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。

2.5 评价等级和评价范围

2.5.1 评价工作等级

2.5.1.1 生态环境

本工程为新建线性工程，路线全长 2km，永久占地面积为 4.71hm^2 ，临时占地 5.533hm^2 。根据《环境影响评价技术导则 公路建设项目》（HJ1358-2024），生态影响评价宜根据沿线敏感程度分段确定评价等级，评价等级按 HJ19 判定，见表 2.5-1。

表 2.5-1 本项目生态环境评价等级划分及依据

序号	划分原则	是否涉及	等级
1	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	项目不涉及国家公园、自然保护区、世界自然遗产、重要生境	/
2	b) 涉及自然公园时，评价等级为二级	项目不涉及自然公园	/
3	c) 涉及生态保护红线或占地规模大于 20km ² 的路段（包括永久和临时占用陆域和水域）或根据 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路段，评价等级不低于二级。	项目不涉及生态保护红线；项目占地面积为 0.0471km ² < 20km ² ，根据 HJ610、HJ964，本项目均属于 IV 类项目，可不开展地下水、土壤影响评价。	/
4	除本条 a)、b)、c) 以外的路段，评价等级为三级。	本项目属于除本条 a)、b)、c) 以外的路段	三级
5	当同一路段评价等级判定同时符合上述多种情况时，采用其中最高的评价等级。	/	/

根据上表可知，确定本项目生态环境评价等级为三级。

2.5.1.2 环境空气

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

2.5.1.3 声环境

拟建公路所处的声环境功能区为 GB3096 规定的 2 类及 4a 类地区，项目建设前后评价范围内无声环境保护目标，按照《环境影响评价技术导则 公路建设项目》（HJ1358-2024）中声环境影响评价等级的规定，确定本次声环境影响评价工作等级按较高等级为二级。

2.5.1.4 地表水环境

根据《环境影响评价技术导则 公路建设项目》（HJ1358-2024），地表水环境影响评价可分段确定评价等级，路段划分与评价等级判定应符合下列规定：

a) 项目线位或沿线设施直接排放接纳水体影响范围涉及地表水饮用水水源保护区、集中式饮用水水源取水口的路段，跨越 II 类及以上水体的路段为地表水环境敏感路段，按照 HJ2.3 中水污染影响型项目相关规定分路段确定评价等级；

b) 其他路段，不必进行评价等级判定。

本项目施工期废水不排入外环境内，运营期无废水产生。项目在 K0+815 处跨越哈拉苏河。根据《中国新疆水环境功能区划》，哈拉苏河属于《地表水环境

质量标准》（GB3838-2002）中Ⅱ类水体，为地表水环境敏感路段。根据《环境影响评价技术导则 地表水环境》（HJ2.3-2018），本项目地表水评价等级为三级 B。

2.5.1.5 地下水环境

根据《环境影响评价技术导则 公路建设项目》（HJ1358-2024），地下水环境影响评价应分别对加油站区域和其他区段确定评价等级，等级判定应符合下列规定：

a) 加油站选址涉及 HJ610 中地下水“敏感”区域或未按照要求采取严格的防泄漏、防渗等环保措施的，按照 HJ610 的相关规定确定评价等级；其他加油站不必进行评价等级判定；

b) 其他区段，不必进行评价等级判定。

本项目全线未建设加油站，不必进行地下水评价等级判定。

2.5.1.6 土壤环境

根据《环境影响评价技术导则 公路建设项目》（HJ1358-2024），土壤环境影响评价应分别对加油站区域和其他区段确定评价等级，等级判定应符合下列规定：

a) 加油站周边土壤环境敏感程度为 HJ964 中“敏感”且未按照要求采取严格防泄漏、防渗等环保措施的，按照 HJ964 中污染影响型的相关规定确定评价等级；其他加油站不必进行评价等级判定；

b) 其他区段，不必进行评价等级判定。

本项目未建设加油站，不必进行土壤评价等级判定。

2.5.1.7 风险评价

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

2.5.2 评价范围

按各要素评价导则，依据判定的评价工作等级，确定本项目环境影响评价范围见表 2.5-2。本项目生态环境和声环境影响评价范围图见图 2.5-1，地表水环境

影响评价范围图见图 2.5-2。

表 2.5-2 环境影响评价范围

评价内容	评价范围
生态环境	1.道路中心线两侧外延 300m 以内的区域。 2.施工生产生活区及临时道路周围以用地边界外扩 200m 为范围内。
声环境	施工期评价范围为施工场界外扩 200m,运营期评价范围为路中心线两侧各 200m 以内为评价范围。
地表水环境	跨河位置上游 200m,下游 1km 以内的区域。
地下水环境	不进行评价等级判定,不需设置地下水环境影响评价范围。
环境空气环境	不进行评价等级判定,不需设置大气环境影响评价范围。
土壤环境	不进行评价等级判定,不需设置土壤环境影响评价范围。
环境风险	不进行评价等级判定,不需设置土壤环境影响评价范围。

2.6 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“Ⅱ₃塔里木河流域重点治理区”,占地类型为农用地、建设用地和未利用地,保护目标为水土流失重点治理区以及沿线分布的动植物。

(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

本项目道路沿线在 K0+815 处跨越哈拉苏河,地表水保护目标为哈拉苏河。

(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。

综上所述,本项目道路沿线环境保护目标情况见表 2.6-1。环境保护目标分布情况见图 2.6-1。

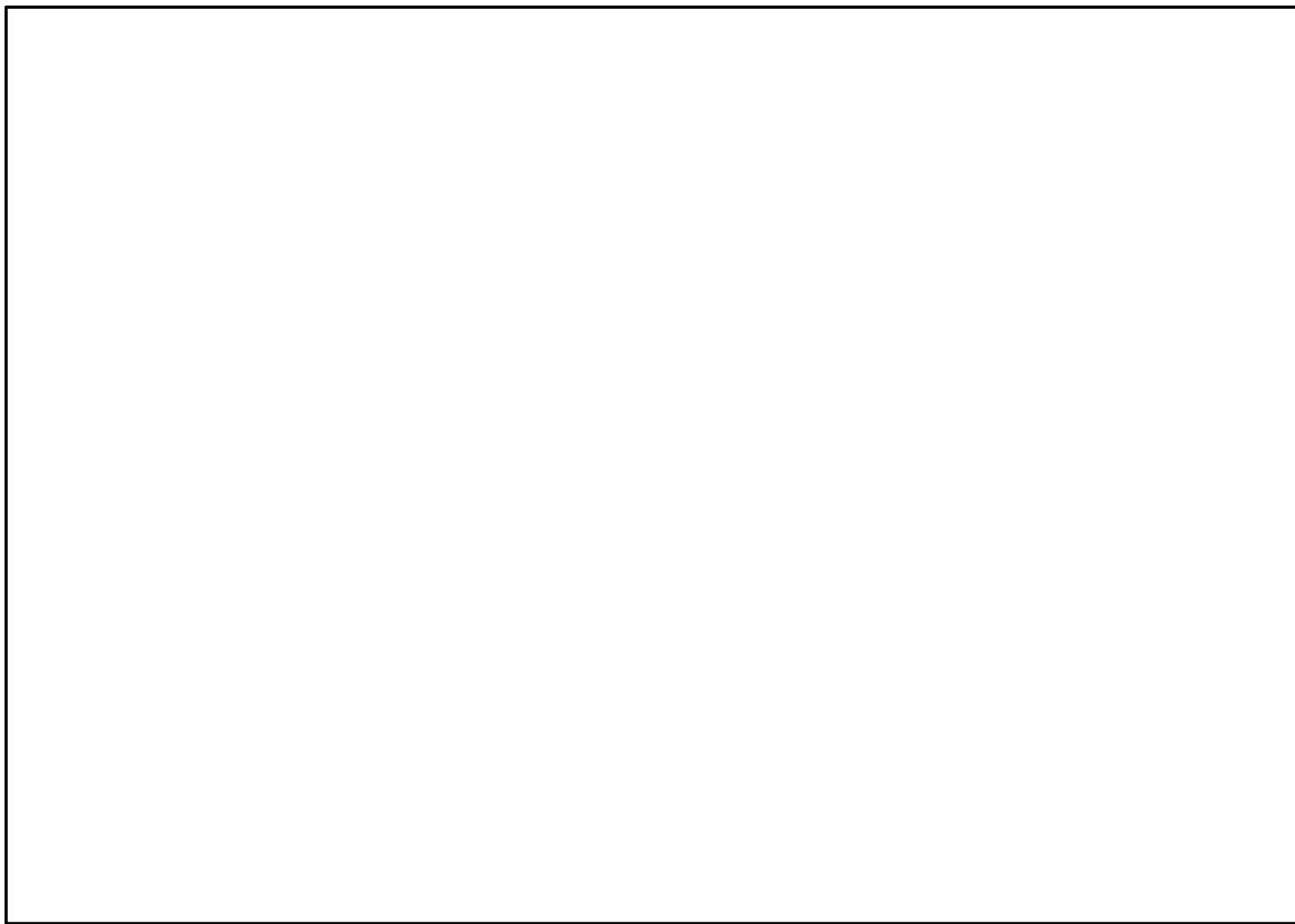


图 2.5-1 本项目生态环境和声环境影响评价范围示意图

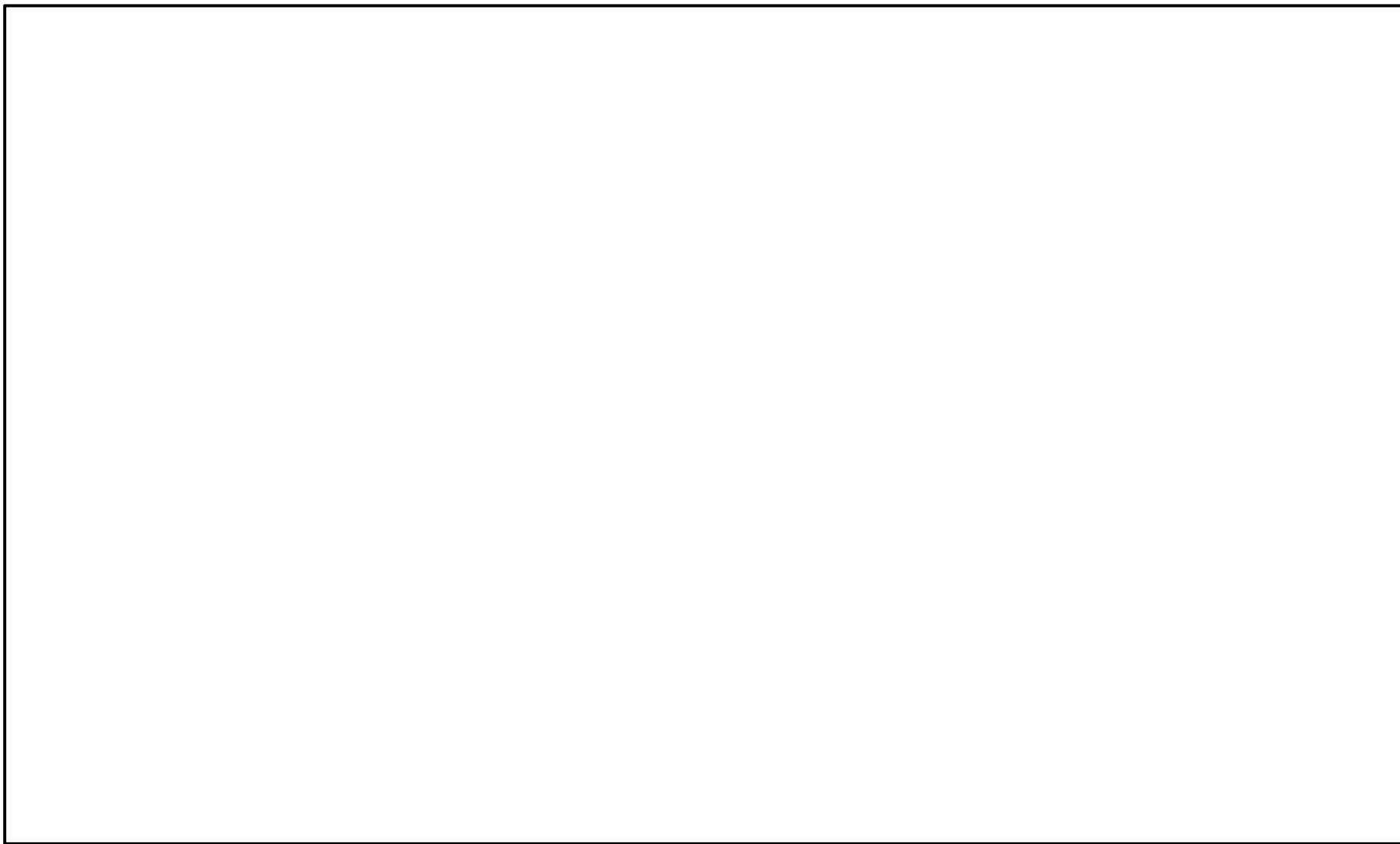


图 2.5-2 本项目地表水环境影响评价范围示意图

表 2. 6-1 本项目沿线环境保护目标

序号	路段	保护目标	保护目标特征	相关关系	主要保护对象	主要影响及时段	敏感目标与线路位置关系图	现状照片
1	线路全线	塔里木河流域水土流失重点治理区	水土流失	道路施工范围及沿线	水源涵养、生态维护及拦沙减沙	施工期土方工程易造成水土流失	--	--
2	K0+815	哈拉苏河	Ⅱ类水体	跨越	保护哈拉苏河水质，禁止废水及固废排入	施工期及运营期		
3	道路全线	植被	项目沿线植被，主要有灌木林地、草地等，植被主要有红砂、刺旋花、猪毛菜、圆叶盐爪爪、盐生假木贼等。	道路施工范围及沿线	植被数量和多样性	地表植被破坏，易造成水土流失；影响时段主要为施工期。		

4	道路全线	野生动物	项目沿线野生动物，主要有老鹰、麻雀、喜鹊、燕子、野兔、鼠类等。	道路施工范围及沿线	野生动物的数量及生境	野生动物栖息环境造成破坏；影响时段为施工期和运营期。		
---	------	------	---------------------------------	-----------	------------	----------------------------	--	--

图 2.6-1 本项目环境保护目标分布示意图

2.7 评价时段和方法

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 年代表运营期；施工期评价年限为施工期间（2025 年 9 月～2026 年 5 月），共 6 个月（冬季不施工）。

拟建公路为线型建设项目，具有影响面广等特点。根据沿线实地调研及踏勘结果，拟建公路除少数路段环境敏感程度较高外，其余多数路段沿线环境状况基本相似。本评价按照“以点和代表性区段为主、点段结合”的原则进行评价。本评价中各个专题的具体评价方法见表 2.7-1。

表 2.7-1 环境影响评价方法一览表

专题	现状评价	预测评价
生态环境影响评价	资料收集、现状调查	资料调查与分析
声环境影响评价	资料收集	模式计算、类比分析
地表水环境影响评价	资料收集	类比分析
环境空气影响评价	资料收集	类比分析
环境风险评价	/	类比分析

3.工程概况与工程分析

3.1 选址选线方案比选

3.1.1 比选原则

根据本项目特点，路线布设时应注意以下原则：

- (1) 建设项目整体选址选线应充分考虑生态环境保护要求，尽可能避让生态保护红线、生态环境敏感区等环境保护目标；
- (2) 应注重安全、环境保护、畅通、美观的原则；
- (3) 根据本项目功能定位和技术标准，项目主要服务当地经济发展，在合理范围内，应尽量多联系一些经济点位；
- (4) 正确处理与现有道路的关系，尽量合理利用现有道路资源；
- (5) 项目区域内耕地资源十分有限，路线方案选择时，避让耕地；
- (6) 尽量绕避矿藏及不良地质区域。

3.1.2 线路比选方案

本项目新建一座 10-30m 的哈拉苏河大桥，桥长 307m，引道长 1.693km，建设里程长 2.0km，采用二级公路标准建设，设计速度 80km/h，路基宽度 12m。本项目建成后主要服务于沿线矿区和村庄居民生产生活出行。

受沿线地形、地物、河道、不良地质、旧路线位走廊等影响因素制约，K0+815 哈拉苏河大桥桥位的选择是本项目路线的控制性工程，同时做好起点与既有旧路的顺接，终点段做好与远期 S314 线的平纵面预留，近期与既有矿区土路的衔接。根据现场勘查，本项目北侧约 33m 处存在一座长 15m、宽 5m 的老桥，本项目不涉及该老桥的拆迁，现有接驳道路尚未建设。因此，**本项目线路方案相对唯一。**

1.线路起点

本项目起点 K0+000 位于哈拉苏河东侧约 0.7km 处，与既有旧路 Y396 线公路顺接，起点位置基本唯一。

2.线路终点

本项目路线在 K0+815 处设置 10-30m 哈拉苏河大桥跨越哈拉苏河，随后路

线右偏避让左侧山体，在 K1+830 处可与既有矿区的等外砂砾路衔接，路线继续向西延伸至项目终点 K2+000，终点位置基本唯一。

本项目线路走向图见图 3.1-1。



图 3.1-1 本项目线路方案示意图

3.2 工程内容

3.2.1 项目概况

项目名称：阿克苏地区拜城县 2025 年哈拉苏河大桥新建项目

建设单位：拜城县交通运输局

建设性质：新建

地理位置：本项目位于新疆维吾尔自治区阿克苏地区拜城县境内。项目起点位于哈拉苏河东侧约 0.7km 处，设计起点桩号 K0+000，地理坐标东经，北纬，与既有旧路 Y396 线公路顺接，路线向西在 K0+815 处设置 10-30m 哈拉苏河大桥跨越哈拉苏河，随后路线右偏避让左侧山体，在 K1+830 处可与既有矿区的等外砂砾路衔接，路线继续向西延伸至项目终点 K2+000，地理坐标东经，北纬，桥长 307m，引道长 1.693km，整体走向为由东至西。本项目沿线主要控制点：Y396 线、哈拉苏河。本项目地理位置示意图见图 3.2-1。

图 3.2-1 本项目地理位置示意图

3.2.2 公路技术标准

本项目采用二级公路标准建设，其技术经济指标参照《公路工程技术标准》（JTGB01-2014）执行。设计速度为 80km/h，具体主要技术经济指标见表 3.2-1。

表 3. 2-1 公路技术标准

指标名称		单位	指标值	采用值
公路等级		/	二级公路	二级
设计速度		km/h	80	80
路基宽度		m	12.0	12.0
行车道宽度		m	2×3.75	2×3.75
右侧硬路肩宽度		m	1.5	1.5
土路肩宽度		m	0.75	0.75
停车视距		m	110	110
平曲线	极限最小半径（最大超高 6%）	m	270	/
	一般最小半径	m	400	520
	不设超高最小半径	m	2500	/
	缓和曲线最小长度	m	70	80
一般最小竖曲线半径	凸形竖曲线	m	4500	5500
	凹形竖曲线	m	3000	4200

3.2.3 项目工程量及组成

本项目在 K0+815 处设置 1 座 10-30m 哈拉苏河大桥跨越哈拉苏河，桥长 307m，引道长 1.693km，涵洞 5 道，线路全长 2.0km。项目主要工程数量详见表 3.2-2，项目工程组成情况见表 3.2-3。

表 3. 2-2 主要工程数量表

序号	工程项目	单位	数量	备注
1	路线长度	km	2	
2	路基挖方/填方	m ³	3739/43272	
3	防护排水工程	m ³	2237	
5	沥青混凝土路面	1000m ²	17.850	
7	大桥	座	1	
9	桥梁总长	m	307	
10	涵 洞	道	5	
12	公路用地	亩	70.596	
14	拆迁电力、电信杆	杆	4	

表 3.2-3 项目组成表

工程名称	工程内容	工程规模
主体工程	道路工程	道路全长 2km，全线按二级公路设计，路基宽度 12m，双向两车道，设计时速 80km/h，路面采用沥青混凝土路面结构。
	桥梁工程	设大桥 1 座。
	涵洞	全线共设涵洞 5 道，主要为管线交叉涵洞、通道涵洞、路线交叉涵洞等，涵洞形式以钢筋混凝土盖板涵和浆砌片石盖板涵为主。
辅助工程	交通设施	全线设置若干交通标志、标线、护栏、防落网、视线诱导设施（轮廓标志）、里程碑、百米桩、公路界碑、道口标注等。
临时工程	砾类土料场、弃土场	全线共选择 2 处碎石料场、砂砾、砾石料场，为商业料场；设置 1 处取土场，位于 K2+00 左侧 55km 处，为社会料场，与其他项目合用（不在本次评价范围内）；设置 1 处弃土场，位于 K2+000 左侧 15km 处，占地面积为 0.533hm ² 。
	施工场地	沿线共设 1 处施工生产生活区，建设内容包括沥青混凝土、混凝土、水稳料拌合站、预制场、办公生活区。位于 K0+000 右侧距道路红线 6km 处，占地面积为 5hm ² 。
	施工便道	施工过程沿线设置施工便道 8.0km，其中利用矿区道路 6km，永久占地范围内施工便 2km。
依托工程	供水	施工用水和生活用水从沿线河道及村镇接引水管至施工现场。
	供电	施工生产生活区内施工用电及生活用电接当地供电网，施工现场用电由柴油发电机提供。
环保工程	生态环境	控制占地范围，减少植被破坏，施工前对表土剥离，施工结束后表土回填，按占地地类进行恢复。
	大气保护	施工期采取洒水降尘及物料覆盖措施，混凝土拌合站配套布袋除尘设施；沥青及骨料加热使用导热油锅炉，沥青拌合站配套除尘装置及烟气净化装置；严格进行施工车辆管控；运营期限限制道路车辆行驶速度。
	水环境保护	施工场地设置沉淀池，施工废水经沉淀后回用于施工过程；施工期生活污水清运至拜城县污水处理厂。运营期无污水排放。
	声环境保护	施工期采用低噪声施工设备，加强设备维护，限制运输车辆车速；运营期部分路段设置限速及禁止鸣笛标志，严格车辆管理，控制交通噪声。
	固废处置	施工期建筑垃圾清运至当地政府指定地点填埋，生活垃圾清运至拜城县生活垃圾填埋场，施工弃土定期清运至指定弃土场，施工机械维修保养产生的废机油及废机油桶、沥青烟处理设施产生的废活性炭经危废暂存间暂存后交危废处置资质单位进行处置；运营固体废物主要为公路养护期间产生的废沥青油层废料，养护过程中产生的沥青油层废料集中收集清运至当地政府指定地点处理。
其他	占地	项目永久占地 4.71hm ² ，临时占地面积 5.533hm ² 。
	征迁	无

	文物保护及压覆矿藏	无
--	-----------	---

3.2.4 项目交通量预测

根据项目可研报告，本项目计划通车年为 2026 年，根据项目实施计划安排，本项目交通量预测特征年为 2026 年（近期）、2032 年（中期）、2040 年（远期）。本项目总交通量预测见表 3.2-4。

表 3.2-4 本项目交通量预测值（折合小客车，单位：pcu/d）			
路段	2026 年（近期）	2032 年（中期）	2040 年（远期）
本项目	3093	4341	5291

根据拟建公路的车型构成比例，结合当地的车辆构成现状，得出拟建公路特征年的车型组成比例，见表 3.2-5。

表 3.2-5 车型比例预测值（绝对数）							
年份	小客	大客	小货	中货	大货	汽车列车	合计
2026	7.59%	3.20%	14.33%	2.87%	7.60%	64.37%	100%
2032	7.71%	3.12%	14.42%	2.59%	7.66%	64.47%	100%
2040	7.80%	3.05%	14.48%	2.38%	7.71%	64.54%	100%

各车型车流量折算成当量小客车流量时的折算系数按照《环境影响评价技术导则 公路建设项目》（HJ1358-2024）表 B.1 车型分类及交通量折算系数进行计算，见表 3.2-6。由折算系数计算出项目每日预测交通量见表 3.2-7。

表 3.2-6 车型分类及车辆折算系数			
车型	汽车代表车型	车辆折算系数	说明
小	小型车	1.0	座位≤19 座的客车和载质量≤2t 的货车
中	中型车	1.5	座位＞19 座的客车和 2t<载质量≤7t 的货车
大	大型车	2.5	7t<载质量≤20t 的货车
	汽车列车	4.0	载质量＞20t 的货车

表 3.2-7 本项目各车型车流量预测值（辆/日）						
年份	小型车		中型车		大型车	
	小客	小货	中货	大客	大货	汽车列车
2026 年	235	443	59	66	94	498
2032 年	335	626	75	90	133	699
2040 年	413	766	84	108	163	853

3.2.5 路线走向

本路线起点接既有 Y396 线 10m 宽的砂砾路，向西新建大桥跨越哈拉苏河，后向西延伸至终点 K2+000 处，主要是建设哈拉苏河大桥和桥两端的桥头引道工程，打通哈拉苏河处的断头路，路线走向为东西走向。本项目道路线路走向见图 3.1-1。

3.2.6 项目工期

工程施工期为 6 个月，计划施工期 2025 年 9 月-2026 年 5 月，冬季不施工。

3.2.7 项目总投资及资金筹措

方案路线全长 2km，估算总投资 3690.9424 万元，平均每公里造价 1845.4712 万元。资金来源为一般债 3000 万元，其余由政府自筹。

3.3 主要工程方案

3.3.1 路基工程

3.3.1.1 路基标准横断面

路基采用整体式，设计速度 80km/h，路基宽度为 12m。其路基断面布置为：行车道宽 $2 \times 3.75\text{m}$ ，硬路肩宽 $2 \times 1.5\text{m}$ ，土路肩宽 $2 \times 0.75\text{m}$ 。本项目路基横断面设计见图 3.3-1。



图 3.3-1 本项目路基标准横断面示意图（整体式路基 12m）

3.3.1.2 路基超高方案

路面超高：不设超高路段的行车道和硬路肩，路拱横坡采用 1.5%，土路肩以 3%横坡向外倾斜，超高内侧土路肩当超高小于 3%时采用 3%的横坡，当超高

大于 3%时，横坡同超高值。

3.3.1.3 公路用地

公路用地范围为路堤两侧排水沟外侧 1.0m，无排水沟时为路堤坡脚外侧 1.0m；路堑为截水沟外侧 1.0m，无截水沟时为路堑坡顶外侧 1.0m；桥梁地段以桥梁正投影为公路用地范围。对于因基坑开挖放坡后超出征地范围的用地，按照临时用地考虑。

3.3.1.4 路基边坡

(1) 填方路基

填方边坡高度 $H \leq 10\text{m}$ ，坡率为 1:1.5，采用一坡到底的直线边坡；无填高 $H \geq 10\text{m}$ 路段。

(2) 挖方路基

土质路段边坡坡率：挖方边坡高度 $H \leq 10\text{m}$ 时，边坡坡率 1:1，一坡到顶；无挖方边坡高度 $H \geq 10\text{m}$ 路段。

3.3.1.5 路基压实度

施工中应严格控制路基填料质量，严禁有机质土，严禁填筑含有草皮、生活垃圾、树根、腐殖质的土。路基应分层铺筑，均匀压实，路基压实度以重型击实试验法为准，执行新疆维吾尔自治区交通运输厅新交质监〔2002〕2 号文件和《公路路基设计规范》（JTG D30-2015）两者中较高的压实标准，路基压实度标准及填料强度要求见下表 3.3-1。

表 3.3-1 路基压实度标准及填料强度要求表

路基部位	路面底面以下 (cm)	CBR (%)	压实度 (%)	调料最大粒径 (cm)
上路床	0~30	5	≥ 95	10
下路床	30~80	3	≥ 95	10
上路堤	80~150	3	≥ 93	15
下路堤	>150	2	≥ 93	15
零填及路堑路床	0~30	5	≥ 95	10
	30~80	3	≥ 95	10
原路面	/	/	≥ 90	/

注：表中数值以重型击实试验法为准。

3.3.1.6 低填浅挖路基

当清除表土处理后，路基填土高度小于路面和路床总厚度时，应将地基表层

土 0~0.5m 上路床范围内, 进行超挖并分层回填压实; 0.5~0.8m 下路床范围内, 进行翻松碾压。最终使 0~80cm 路床范围内地基土压实度 ≥ 95 。其中粉土及盐渍土路段按特殊路基进行处理。

3.3.1.7 填挖交界

填挖交界路段, 对挖方路段路床范围内根据土质情况进行换填或翻松碾压处理, 并在填挖交界面处路床底面铺设土工格栅。

3.3.1.8 新旧路基衔接

本项目原有路基沉降已基本完成并趋于稳定, 而新拼接路基将会产生较大的沉降, 加之新旧路基在竖直方向上沉降的相互影响, 因此路基拼接的关键技术是控制差异沉降引起的裂缝。本项目采取如下措施:

(1) 老路基存在病害的要先对路基进行处理, 提高压实度、稳定性, 再拼接路基。

(2) 台阶与边坡开挖, 旧路堤与新路堤交界的坡面, 挖除清理的厚度 0.3m, 路基坡面开挖台阶, 台阶宽度应不小于 1m, 台阶高度应不大于 1m, 并设向内倾 3% 的横坡; 当加宽拼接宽度小于 0.75m 时, 可采取超宽填筑或翻挖既有路堤等工程措施。

(3) 填方路堤高度小于 2m 时, 在新旧路基边坡处直接开挖台阶即可; 填方路堤边坡高 $2\text{m} \leq H < 3\text{m}$ 的路段, 新、旧路基边坡的衔接处开挖台阶, 在路床顶面铺设 4m 的钢塑格栅; 填方路堤边坡高度 $\geq 3\text{m}$ 的路段, 在路床顶面及底面增设一层 4m 宽钢塑格栅。

3.3.1.9 特殊路基设计

1. 不良地质及特殊性岩土概况

本区分布的主要不良地质主要为危岩崩塌(体)、强震区, 特殊性岩土为盐渍土、软弱土, 季节性冻土。

2. 特殊路基处理

(1) 危岩崩塌(体)

存在危岩崩塌体路段路线以避让为主, 局部避让不及段采取拦挡、支挡等措施进行防护, 具体处理方式见下表 3.3-2。

表 3.3-2 危岩、崩塌及碎落分布表

序号	位置	不良地质特征	建议处置措施
1	K0+220~K0+450 左侧 8 米	路线通过斜坡地带，左侧山体陡峭，构成斜坡的岩土体节理裂隙发育一般，岩体表面光滑，差异风化较强，表层岩体受风化剥蚀严重，该段长约 230m，岩体破碎，坡体上无植被较发育，散落有粒径较大的块石。现状较稳定，存在危岩，崩塌可能。	路线向右侧避让危岩崩塌体，并以填方形式通过，清理危岩。
2	K1+140~K1+400 左侧 6~8 米	路线通过斜坡地带，左侧山体陡峭，构成斜坡的岩土体节理裂隙发育一般，差异风化较强，表层岩体受风化剥蚀严重，危岩崩塌（体）长 260m，山体地形坡度 70-80°，地层主要为砾岩，现状稳定，在地震、暴雨工况下，存在掉落崩塌的可能，堆积体开挖后可能造成堆积体产生滑塌。	路线向右侧避让危岩崩塌体，并以填方形式通过，清理危岩。

(2) 盐渍土

盐渍土路段地表细粒土层较厚，呈稍密状态，地表水及地下水补给丰富，同时本项目属于干旱区，蒸发量大，降水量小，土中水分蒸发迅速，盐分随水汽聚集在地表以下 1.0m 范围内的土体，导致地表盐渍土发育，可见盐霜与盐壳。

根据现场调查，本项目盐渍土主要为硫酸盐、亚硫酸盐弱盐渍土，全长共计 1.47km。

表 3.3-3 盐渍土段落分布表

序号	起讫桩号	长度（m）	类型	盐渍化类型
1	K0+000~K0+670	670	盐渍土	主要为硫酸盐、亚硫酸盐盐渍土
2	K1+200~K2+000	800	盐渍土	主要为硫酸盐、亚硫酸盐盐渍土

根据盐渍化程度、地表水位、地下水位、土质情况、结合毛细水上升高度、冻胀深度等路基处理措施如下：

①清除地表盐渍土。

②控制填料的易溶盐含量，使之满足《公路路基设计规范》要求。

③本项目对于盐渍土厚度较薄，盐渍化程度较低的路段，主要采用基底表层处理方案。对路基基底（含护坡道）范围内表层盐霜、高含盐土、腐殖质土等和植被及其根系必须严格清除，清除表土深度不小于 30cm。结合路基填高、填料性质、盐渍化类型、水文地质条件等因素对于水文地质条件较差、盐渍化程度较重的路段设置路基隔断措施，在路床底面设置两布一膜土工布隔断层。

④完善路基、路面排水系统，设置必要的排水设施，以拦截、排除地表水。

⑤路基填料采用砾类土。

⑥路基防护、排水及桥涵结构物等采用抗硫酸盐混凝土，提高耐久性。

(3) 软弱土

本项目 K0+960-K1+200 段地表水系发育，地带排水不畅，造成地表积水严重，部分地层上部为坡洪积粉土，厚度 0.6-1.0m，降雨后雨水汇集导致工程力学性质差，形成软弱土，承载力低，易引起路基的沉降，下部为多为卵石层，厚度较大。

考虑软弱土厚度较薄，采用清除表层软弱土后换填大粒径卵砾石或砾类土的方式进行处理，保证压实度 $\geq 93\%$ 。

(4) 季节性冻土

路线位于新疆维吾尔自治区阿克苏地区拜城县，气候为温带大陆性干旱气候，由于冬季严寒，因此线路地基土存在季节性冻土。

根据中国季节性冻土标准冻深线图，结合沿线气候资料，判定项目区最大深度 120cm，沿线地基土上层主要为角砾及圆砾土，地下水埋深较大，冻前地下水位至地表的距离 $h_w > 1.5\text{m}$ ，属于 I 级不冻胀。结构物基础埋深设置于最大季节性冻深以下。

部分段落粉土层较厚，受季节性降雨以及地表水的影响，造成该段冻胀等级高，一般为 II 级弱冻胀。

3.3.1.10 防护工程

根据设计单位提供的资料，本项目防护采用护坡、导流坝形式。

(1) 填方路基边坡

一般填方路段边坡采用自然边坡，不设置防护设施。

对临近河道路段，为防止路基边坡受河流冲刷的影响，确保路基边坡的稳定，采用混凝土护坡或导流坝进行防护。

汇水面积较大沟谷、河流对路基冲刷较大，易形成水毁，在迎水面设置 15cm 厚现浇 C30 混凝土导流坝。

(2) 挖方路基边坡

全线仅少量挖方段且挖方高度较小，不设置防护措施。

(3) 支挡防护

挡土墙：本项目主要在沿河路段及崩塌落石段设置仰斜式路肩墙或仰斜式路堑墙及挡石墙等，以便减轻路基压缩河道、抵御水流的冲刷、减少路基挖方高度、拦挡线外落石等。挡土墙采用 C30 混凝土现浇，基础埋深应不小于冻深线以下

25cm，挡墙每 10-15m 设置沉降缝一道，缝隙填塞沥青麻絮。

3.3.1.11 路基、路面排水

1.路基排水

路基排水：填方段坡脚设置 90×30cm、边坡为 1:1 梯形预制边沟，壁厚 10cm，基底铺设 10cm 厚砂砾垫层，挖方段设置 120cm×30cm 的预制混凝土梯形边沟，配合截水沟及涵洞、线外排水沟将水引出路基范围，从而构成有效的防排水系统。

2.路面排水

路面表面排水主要采用分散排水措施，降雨径流通过路面和路肩的纵、横合成坡度向路基两侧分散漫流。在冲刷敏感路段，比如填方路基高度较高路段、在凹形竖曲线底部、超高路段内侧段等，设置沥青拦水带+陶瓷急流槽进行集中排水，降低雨水对路基边坡的冲刷。本项目拟在路基填方较高段、凹形竖曲线底部、超高路段内侧设置拦水带。

本项目路基、路面排水工程设置情况见表 3.3-4。

表 3.3-4 项目路基、路面排水工程设置情况一览表

序号	起讫桩号	工程名称	位置	长度(m)
1	K0+220~K0+662	预制排水沟 0.3×0.9	左	442
2	K0+970~K1+160	预制排水沟 0.3×0.9	左	190
3	K1+160~K1+230	预制边沟 0.3×1.2	左	70
4	K1+230~K1+760	预制排水沟 0.3×0.9	左	530
5	K1+760~K1+850	预制边沟 0.3×1.2	左	90
6	K1+850~K1+920	预制排水沟 0.3×0.9	左	70
7	K1+920~K2+000	预制边沟 0.3×1.2	左	80
8	K0+460~K0+662	预制排水沟 0.3×0.9	右	202
9	K0+970~K1+160	预制排水沟 0.3×0.9	右	190
10	K1+160~K1+230	预制边沟 0.3×1.2	右	70
11	K1+230~K2+000	预制排水沟 0.3×0.9	右	770

3.3.2 路面工程

3.3.2.1 路面类型比选

路面按刚度差异，可划分为刚性路面、半刚性路面及柔性路面。本项目选用半刚性路面。半刚性路面通常为半刚性基层沥青路面，具有抵抗变形能力强、行车舒适、噪声小、防滑性能好、便于养护维修等优点。半刚性基层沥青路面在我国应用较为广泛，设计及施工经验最为成熟。在我国已经建成的高等级公路路面，95%都是半刚性基层沥青路面。

3.3.2.2 路面结构

路面结构设计根据远景交通量、使用要求及土质、气象、水文等自然条件，结合沿线筑路材料供应情况和施工经验而确定。根据设计资料，本工程按照实际情况，并按不同路段和功能推荐不同路面结构。拟建道路路面结构情况详见下表 3.3-5。

表 3.3-5 本项目路面结构

面层	基层	底基层	优缺点
5cmAC-16C 中粒式沥青混凝土面层	32cm4.5%水泥稳定砂砾	20cm 天然砂砾	优点：整体性能好，强度较高，使用较为广泛，施工工艺较为成熟，质量好把控，工期短，造价低。 缺点：半刚性基层存在基层反射裂缝病害。

3.3.2.3 路面材料要求

1.沥青

本项目沥青混凝土面层采用 110 号石油沥青，透层油采用液体石油沥青。

2.路面面层粗集料、细集料及沥青混合料

粗集料应该洁净、干燥、表面粗糙；沥青路面的细集料包括天然砂、机制砂、石屑。细集料应洁净、干燥、无风化、无杂质，并有适当的颗粒级配。

3.水泥稳定材料

本项目路面基层采用水泥稳定碎石，基层材料压实度应大于 98%，CBR 值不小于 80%。

4.天然砂砾

本项目路面底基层采用天然砾石，底基层材料压实度应大于 96%，CBR 值不小于 80%。

3.3.3 桥涵工程

3.3.3.1 桥梁涵洞分布情况

本项目新建 10-30m 大桥一座，桥长 307 m，引道长 1.693km，全长 2.0km，涵洞 5 道，均为箱涵，桥梁全长占路线里程的 15.4%。本项目桥梁设置情况见表 3.3-6。

表 3.3-6 本项目桥梁设置一览表

序号	中心桩号	桥名	交角(°)	(孔×m)	桥长(m)	上部结构	涉水桥墩数(组)	对应水体
1	K0+815	哈拉苏河大桥	90	10×30	307	装配式预应力混凝土连续箱梁	9	哈拉苏河

3.3.3.2.桥梁

本次设计桥梁宽度：12m=[0.5m（防撞护栏）+11m（行车道）+0.5m（防撞护栏）]（80km/h）。本项目大桥标准横断面见图 3.3-2。

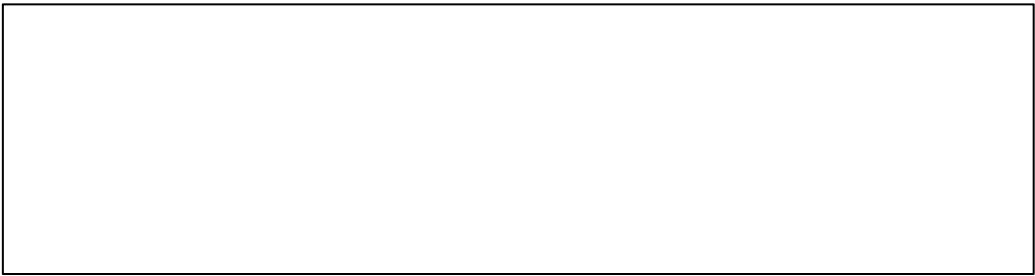


图 3.3-2 大桥标准横断面示意图

3.3.3.3 桥墩

本项目共设置 9 组桥墩，桥梁墩身高度较低，墩高 H<30m，圆柱式桥墩构造简单、施工方便快捷，材料利用率高、工程造价低，推荐采用圆柱式桥墩方案。根据项目地形、地质特点，本项目桥台主要采用柱式、肋板式桥台，桥梁基础采用准空灌注桩基础。圆柱式桥墩构造见图 3.3-3。

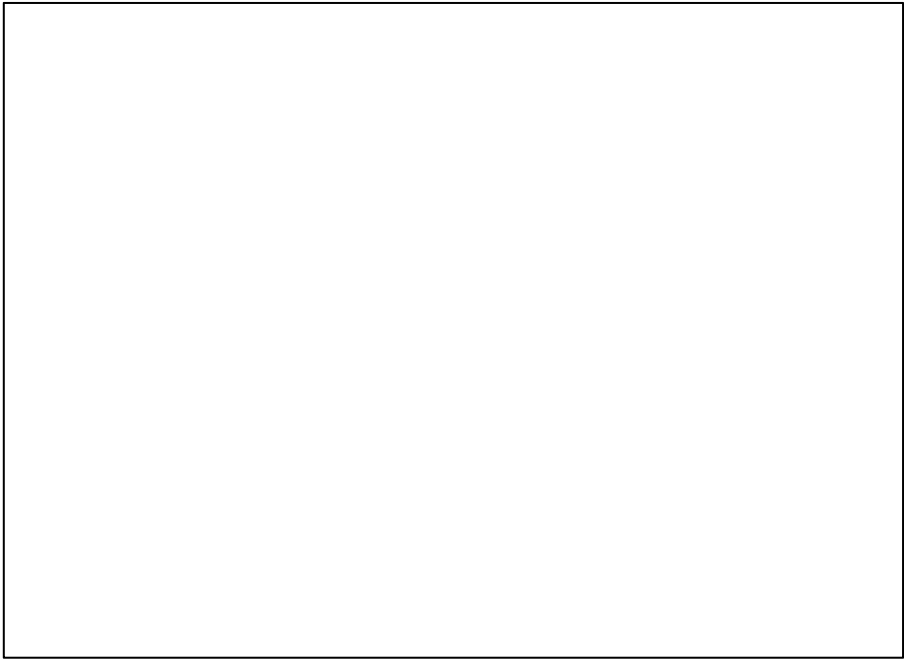


图 3.3-3 圆柱式桥墩一般构造示意图

3.3.3.4 涵洞结构形式

本项目地域属Ⅷ度区，涵洞采用闭合式整体结构，结构形式采用钢筋混凝土箱涵。涵洞基础类型根据上部构造的要求和地基情况不同分别采用，地基承载力小于 250Kp 时，进行换填处理。涵洞底部增设铺砌及截水墙，铺砌加固河床，截水墙引导水流，共同减少基底部位的冲刷。本项目线路共设置涵洞 5 道。本项目涵洞设置情况见表 3.3-7。

表 3. 3-7 本项目涵洞设置一览表

序号	中心桩号	结构类型	交角 (°)	孔数-跨径净高 (孔-m)	长度 (m)	洞口形式	
						进口	出口
1	K0+150	箱涵	90	1-2×2.0	14.5	八字墙	八字墙
2	K0+188	箱涵	90	1-2×2.0	14.5	八字墙	八字墙
3	K1+120	箱涵	90	1-2×2.0	17.7	八字墙	八字墙
4	K1+400	箱涵	90	1-2×2.0	14.7	八字墙	八字墙
5	K1+605	箱涵	90	1-2×2.0	14.7	八字墙	八字墙

3.3.4 路线交叉

本项目无线路交叉。

3.3.5 安全设施

安全设施设计以保障交通安全、减少（减轻）各种交通事故为最高宗旨，设计体现“以人为本、安全至上”的指导思想，以技术先进、经济合理、安全适用为设计原则。本项目安全设施内容包括：道路交通标志和标线、护栏、里程碑以及公路界碑等。安全设施的配置应为公路使用者提供系统、完善的指示、警告、禁令等信息，诱导视线，保护行车安全。项目全线不设置收费站、养护站、服务区等沿线设施，本项目道路沿线安全设施设置情况见表 3.3-8。

表 3. 3-8 本项目道路沿线安全设施设置情况一览表

序号	名称	规格或型号	单位	数量	备注
1	标志工程				
1.1	单柱	△1100+1100×660	个	2	
		Φ1000	个	2	
1.2	附着	530×340	个	2	

1.4	里程碑	/	个	3	
1.5	百米桩	/	个	18	
2	标线工程	热熔标线	m ²	866	
		热熔振动标线	m ²	67.5	
3	护栏工程	Gr-SB-2E	m	702	
		BT-1	m	56	
		AT1-2	m	48	
4	轮廓标	VG-De(Rbw/w)-At1	个	34	
		VG-De(Rbw/w)-At2	个	26	
		VG-De(Rsw/w)-E	个	108	
5	公路界碑	/	个	22	

3.4 施工组织

3.4.1 施工布置

施工场地布置是工程建设的关键之一，布置的好坏直接影响工程建设的进度和工程造价。场地布置既要方便施工，又要符合环境保护要求。应利用永久征地或已完工程作未完工程的临时场地等，尽量减少临时征地。依照实际地形布置场地，减少建场费用。靠近主体工程，减少工地搬运距离。

本项目沿线共设 1 处施工生产生活区，位于 K0+000 右侧距离道路红线 6km 处，包括桥梁预制场、混凝土拌合站、钢筋加工场、路面、路基防护排水工程、沥青混凝土拌合站、路面基层拌合站、小构件预制场、施工办公生活区等；砾类土料场采取商业料场 2 处，弃土场 1 处，取土场 1 处（与其他项目合用），本项目施工平面布置图见图 3.4-1 及图 3.4-2。

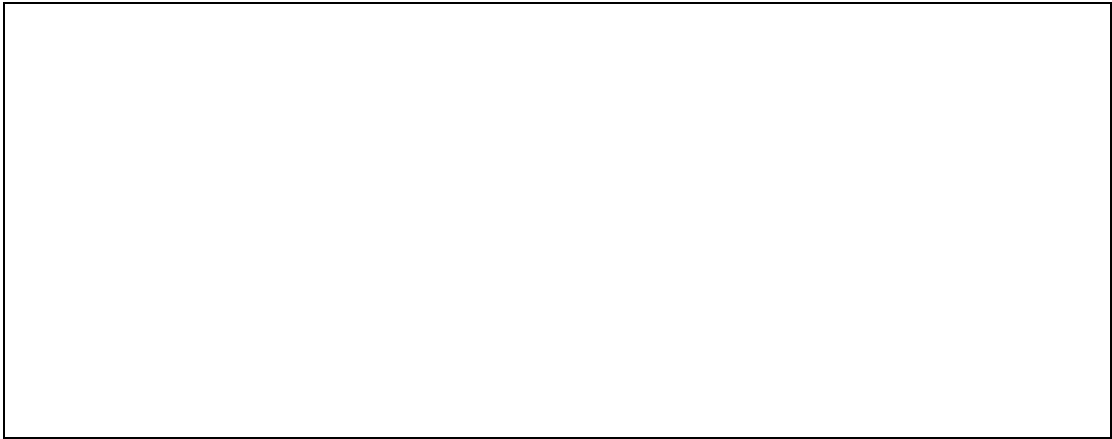


图 3.4-1 本项目施工平面布置示意图

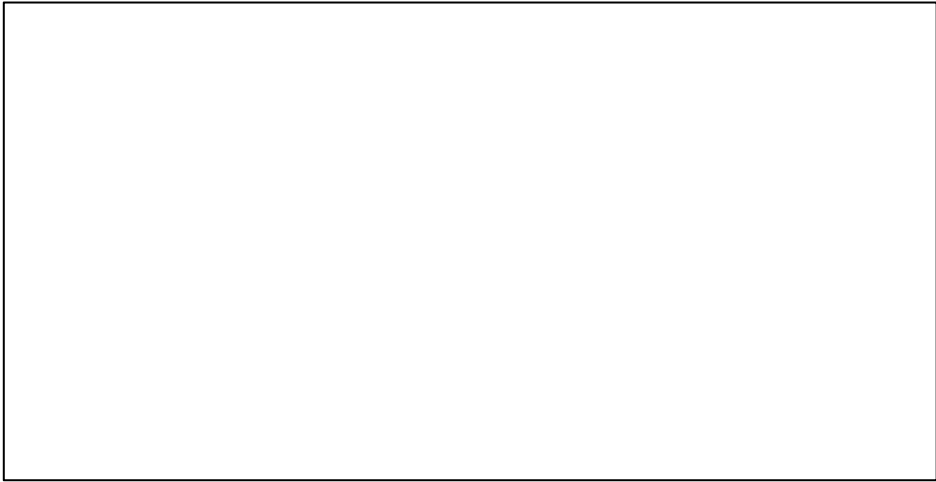


图 3.4-2 本项目施工生产生活区平面布置示意图

3.4.2 施工道路

由于本项目穿过草地，应遵守尽量减少临时用地的原则，减少占用草地。施工车辆原则上尽量利用既有公路、乡村道路、既有土路等。通往砾类土料场需修建砂砾路面便道，以供施工车辆进出料场，对跨越河沟处设置便桥、便涵，以满足沿线施工的要求为主。在桥涵构造物处应修建绕行便道，并设置必要的标志牌。

根据本项目工程永久占地及现有路网情况，项目设置施工便道 8km，其中料场道路 6km。施工便道设置情况见表 3.4-1。

表 3.4-1 施工便道设置一览表

序号	名称	桩号	位置地点	长度（m）	路基宽度（m）	占地面积（m ² ）	备注
1	施工便道	K0+000-K2+000	沿线	2000	4.5	9000	永久占地范围内
2	料场道路	K0+000	右侧	6000	4.5	27000	利旧道路
合计				8000	--	36000	--

3.4.3 筑路材料

本项目位于阿克苏地区拜城县境内，项目组与拜城县交通局对接，收集相关资料，征询意见建议，对整个范围进行了全面的勘查。通过对这些地点范围内的调查试验和现场判别，主要料场情况为：全线设置碎石料场、砂砾、砾石料场 2 处，沿线所有材料储量丰富，石质优良。

3.4.3.1 碎石料

位于库车市卡日库鲁村南侧约 1.3km 位置，此料场为商品料场，岩性为玄武岩，石质坚硬，品质良好，储量丰富，可根据需求生产各种规格的碎石、机制砂

等。可直接购买用于本项目桥涵结构物高标号混凝土用料及路面面层碎石用料。采用汽车运输至施工现场。

3.4.3.2 砂砾、砾石、砂料场

砂砾、砾石、砂料场：该料场为推荐社会料场，距离路线 K0+000 约 40km，位于拜城县乌苏开木村东北侧约 3km 处，材料级配良好，储量丰富，开采条件良好，运输便利。可作为路面层用砂，基层、底基层用砂砾，低标号混凝土骨料。

本工程沿线及周边筑路材料料场调查情况详见表 3.4-2。

表 3.4-2 工程沿线筑路材料料场调查情况表

序号	材料名称	类型	上路桩号	料场说明	料场性质	运输方式	通往料场道路情况
1	碎石料场	碎石、机制砂	K0+000	位于库车市卡日库鲁村南侧约 1.3km 位置，此料场岩性为玄武岩，石质坚硬，品质良好，储量丰富，可根据需求生产各种规格的碎石、机制砂等。可直接购买用于本项目桥涵结构物高标号混凝土用料。	商品料场	汽运	临时道路运输
2	砂、砾料料场	砂砾、砾石、砂	K2+000	该料场为推荐料场，距离路线 K2+000 约 48km，位于拜城县乌苏开木村东北侧约 3km 处，材料级配良好，储量丰富，开采条件良好，运输便利。可作为路面面层碎石用料，基层、底基层用砂砾，低标号混凝土骨料。	社会料场	汽运	现有道路运输

3.4.3.3 外购材料

1.水泥、钢筋

本项目水泥料场位于阿克苏市西工业园内，平均运距 182km；钢筋及钢材需从拜城县购买，平均运距 38km。

2.沥青

沥青由阿克苏市供应，平均运距 184km。

3.汽油、柴油、木材

汽油、柴油及木材等外购材料可在拜城县购买，平均运距 38km。

3.4.3.4 取、弃土场

本项目设置 1 处取土场，位于 K2+000 左侧 55km 处，取土场为商业料场，与其他项目合用，不在本次评价范围内。

本项目设置 1 处弃土场，位于 K2+000 左侧 15km 处，占地面积为 0.533hm²。弃土场选址布设在裸岩石砾地、缓坡坡面或稳定沟道内，以避免占用草地。本项目拟选择废弃矿场、便道、施工场站等作为弃土综合利用场地。采用远距离拉运方式，将弃土运至指定弃土场后进行回填，并对弃土场进行平整和压实处理。

本项目取、弃土场设计情况见下图 3.4-3。

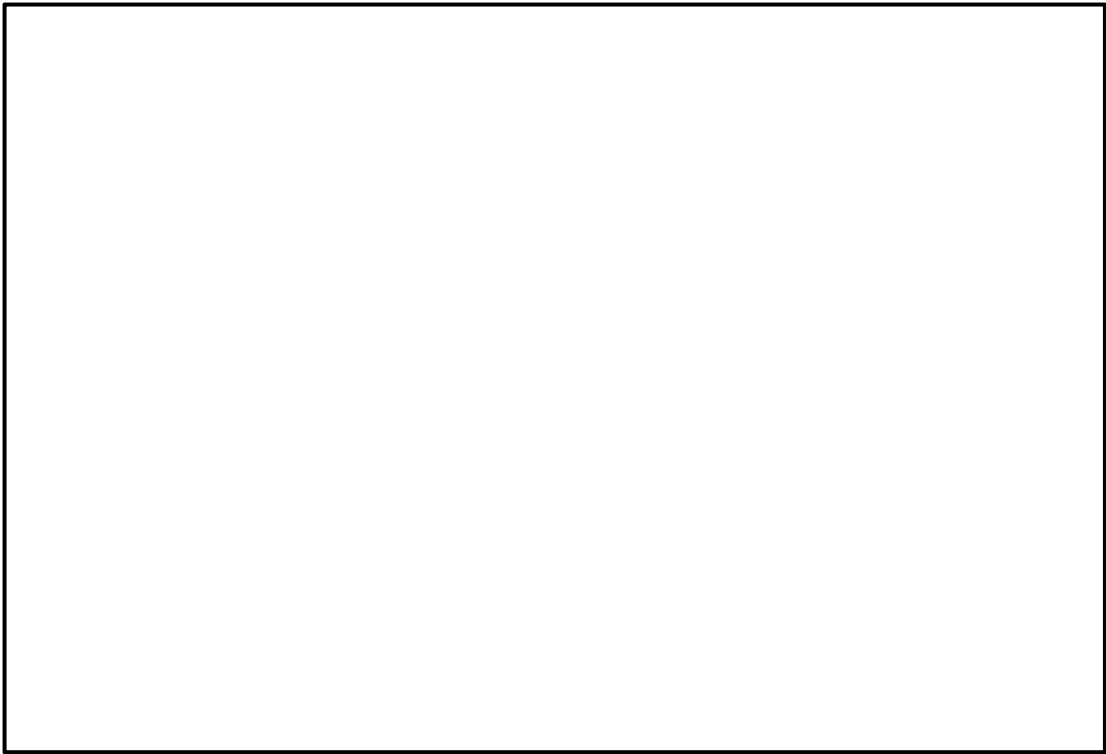


图 3.4-3 本项目取、弃土场设计情况示意图

3.4.3.5 土石方平衡

根据项目施工设计，全线挖方为 3739m³，全线需借方 43272m³，填方为 43272m³，弃方总量为 3739m³。项目土石方平衡情况见表 3.4-3。

表 3.4-3 项目土石方平衡一览表

起讫桩号	长度 (m)	挖方 (m ³)			填方 (m ³)		借方		废方	
		总体积	土方		总数量	土方	土方 (m ³)	平均运距 (km)	土方 (m ³)	平均运距 (km)
			松土	普通土						
K0+000-K1+000	1000	1010	606	404	12537	12537	12537	55	1010	15
K1+000-K2+000	1000	2729	1638	1092	30736	30736	30736	55	2729	15
小计	2000	3739	2244	1496	43272	43272	43272	55	3739	15

3.4.3.6 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，沿线筑路材料均可通过便道连接国道、省道。

3.4.5 工程占地及拆迁情况

3.4.5.1 工程占地情况

1.永久占地

根据建设单位提供资料，拟建公路永久占地 4.71hm²。按照《土地利用现状分类》（GB/T 21010-2017）中土地利用现状类型分类的规定，本工程永久占地的现状土地利用情况，详见表 3.4-4。

表 3. 4-4 项目永久占地一览表

权属	土地类别及数量（hm ² ）				
	草地	交通运输用地	水域及水利设施用地		其他土地
	天然牧草地	公路用地	河流水面	内陆滩涂	裸岩石砾地
拜城县	1.82	1.27	0.12	0.65	0.85
合计	4.71				

2.临时占地

本项目临时占地包括施工道路、施工生产生活区、弃土场等临时占地。

（1）施工便道

根据本项目工程永久占地及现有路网情况，项目设置施工便道长 2.0km，利用矿区道路 6.0km，宽度均为 4.5m。

（2）施工生产生活区

项目施工过程需要的沥青混凝土、混凝土、水稳料及预制件均采取现场加工，项目布设 1 处施工生产生活区，位于 K0+000 右侧距离道路红线 6km 处，占地面积为 5.0hm²。

（3）弃土场

根据设计资料，本项目设置 1 处弃土场，位于 K2+000 左侧 15km 处，该弃土场占地面积为 0.533hm²。

拟建项目临时用地情况见表 3.4-5。

表 3. 4-5 项目临时用地情况表

序号	项目	位置	用地类型	占地面积（hm ² ）	备注
1	施工便道	K0+000~K2+000	天然牧草地、裸岩石砾地、公路用地、内陆滩涂、过	4.71（不计）	永久占地范围内

			水路面		
		K0+000 右侧 6km	裸岩石砾地	2.7（不计）	利旧道路
2	施工生产生活区	K0+000 右侧 6km	裸岩石砾地	5.0	内设办公生活区
3	弃土场	K2+000 左侧 15km	裸岩石砾地	0.533	/
合计				5.533	/

注：永久占地范围内施工便道和利旧道路不计入临时占地总面积。

3.4.5.2.工程拆迁情况

根据设计资料，拟建公路全线无居民区及耕地，不涉及拆迁及耕地补偿，沿线占地范围内主要有天然牧草地、公路用地、内陆滩涂及电力通信线路等实物，项目建设过程中需拆迁水泥电力杆 4 处，电力线 600m。

3.5 建设工期及主要工程单元施工工艺

3.5.1 建设工期

拟建公路建设起止年限为 2025 年 9 月—2026 年 5 月，建设期为 6 个月（冬季不施工）。具体施工时序大致安排见表 3.5-1。

表 3.5-1 施工时序安排情况表

序号	施工内容	主要工作内容	时间安排	备注
1	征地及临时设施建设	办理征地手续、施工临时设施建设	2025.9	/
2	主体工程	路基、路面工程，桥涵梁工程建设	2025.9-2025.11 2026.3-2026.5	/
3	交工验收	交工验收，施工迹地恢复	2026.5	/

3.5.2 主要工程单元及施工工艺

3.5.2.1 道路工程施工工艺

1. 道路工程施工工艺流程

道路工程包括路基、桥涵、路面、截排水沟、边坡防护及交通工程等配套建设工程。本项主要施工工艺见图 3.5-1。

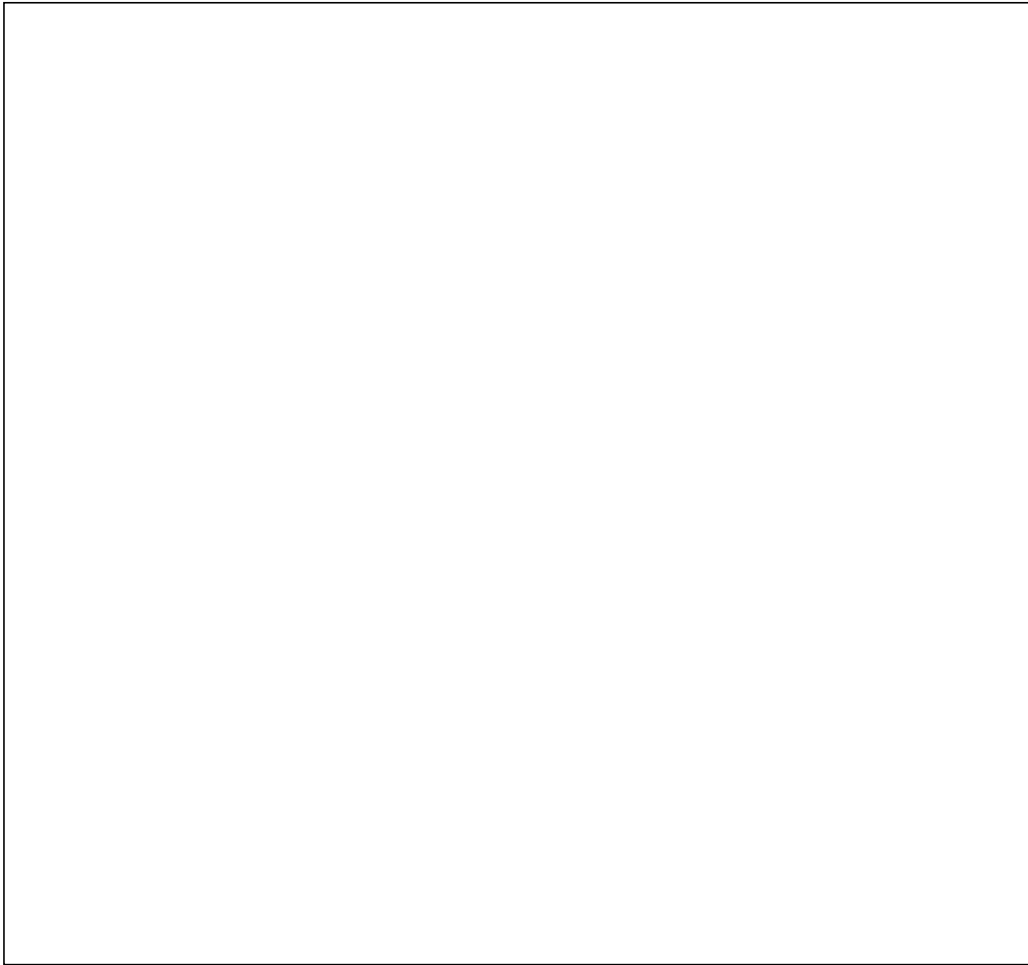


图 3.5-1 道路施工工艺流程图

2.道路施工工艺流程简述

路基填筑首先需进行清淤、清表、过湿土壤翻松晾晒及填前碾压等基底处理后，然后根据不同的填料，不同的碾压机械选择填料的适宜厚度，确定达到规定压实度的碾压遍数；用推土机推平填料，用压路机静压后用平地机平整，再振动碾压成型；填筑时，留出横向坡度，以防路基积水；根据设计断面，分层填筑，分层压实，路堤填土宽度、压实宽度不小于设计宽度，最后削坡。

路面工程应在路基和构造物工程完成后立即开工。本项目采用沥青混凝土路面，基层（水稳层）和面层均采用集中拌合、汽车运输，然后摊铺碾压，摊铺工作一旦开始不得中断，路面全宽一次摊铺完成。

路基防护工程和路基土石方工程结合起来安排，并穿插在土石方工程中进行施工。

路基排水边沟的开挖及整修，同路基土石方工程施工一并进行，并注意与涵

洞等排水构造物的衔接。

3.5.2.2 桥梁工程施工工艺

为保证施工质量和加快施工进度，本项目桥梁施工方法以预制安装为主，可根据地形、地势及交通条件分别采用架桥机或吊车安装。桥梁上部主要包括装配式预应力混凝土小箱梁、钢—混凝土组合梁、预应力混凝土空心板等，下部结构主要包括柱式墩台、薄壁台，基础采用钻孔桩基础。本项目桥梁跨越乌特布拉克河干河床及冲沟，下游沟内仅在春季化雪和夏季降雨时才有水流，因此，本项目桥梁基础施工均选择在非化雪季及非降雨天，并对涉水施工环节进行严格管控。

桥梁施工主要工序分述如下：

1. 桩基础施工

本项目桥梁基础施工选择在非洪水季及非雨天，基础采用钻孔灌注桩基础及扩大基础施工，钻孔灌注桩基础施工流程见图 3.5-2。

图 3.5-2 钻孔灌注桩基础施工工艺流程图

在钻孔灌注桩基础施工过程中，为防止钻孔泥浆对周围环境带来不利影响，本评价要求在每处桥墩桩基施工处均应设置泥浆沉淀池并在池底垫上塑料薄膜，泥浆废水经泥浆池沉淀后上清液回用，钻渣经沉淀处理、晾干后，应及时清运，送至弃土场处置。

扩大基础施工工序如下：准备工作→测量放样→基坑挖掘→绑扎钢筋→安装模板→砼浇筑→砼养护→模板拆除。

2. 桥墩施工

该桥梁桥墩采用翻板模板法分段施工，施工工序如下：

准备工作→测量放样→承台顶面凿毛→搭设脚手架→绑扎钢筋→安装第一节模板→砼浇筑→安装施工平台→绑扎钢筋→安装第二节模板→砼浇筑→施工平台提升→桥墩成型→砼养护→模板、脚手架拆除。

3.涉水桥墩施工

根据设计资料，本项目跨越哈拉苏河，涉及涉水桥墩共计 9 组，桥梁在水中的基础（钻孔灌注桩）施工前要进行围堰。水中围堰高度要求高出施工期间可能出现的最高水位 0.5~0.7m。根据现场调查，涉水桥墩水深基本介于 1.0~3.0m，施工时可采用土围堰或土袋围堰，对于水深大于 4m 的个别桥墩可采用钢围堰施工或在枯水期进行施工。围堰外形考虑河流断面被压缩后，流速增大引起水流对围堰、河床的集中冲刷等因素，并满足堰身强度和稳定的要求。围堰要求防水严密，减少渗漏。钻桩前挖好沉淀池，灌桩出浆进入沉淀池进行土石的沉淀，沉淀后的泥浆循环利用，并定期清理沉淀池，清出的沉淀物运至临时堆土场集中堆放，以便后期进行综合利用。

基础施工出渣清运至就近的临时堆土场进行临时存放。桥梁施工结束后及时清运建筑垃圾，并对场地进行平整。桥梁施工的清基、回填等产生的土石方和建筑垃圾严禁倒入河道中或随意乱丢乱弃，严禁渣土入河。

桥梁钻孔时泥浆流程见图 3.5-3。



图 3.5-3 桥梁钻孔泥浆流程

4.桥梁构件预制

桥梁混凝土构件预制场设置于施工生产生活区内，预制步骤如下：

平整场地→安装模板→绑扎钢筋架笼→预埋波纹管→砼浇筑→砼体养护。

5.桥梁构件安装

预制构件制作完成后，空心板可直接用汽车运输，汽吊安装；预制箱梁可采用龙门吊将预制梁吊装在自行式运梁平车上，运至跨墩架桥机机腹下，由运梁天

车将梁提起，运到待架梁跨，通过横移，使梁达到预定位置，并下落就位。桥梁外侧梁无法一次就位，需将梁横移到中梁位置后，落位于墩帽上，并设置临时支撑，用吊梁千斤顶将梁提起后，横移就位。桥梁吊装基本工序如下：

施工准备→支座安装→架桥机拼装、调试、就位→预制梁移运至桥头→提梁→预制梁过孔→横向移梁→落梁就位→架桥机复位→梁板检查验收。

3.5.2.3 涵洞工程施工工艺

拟建项目全线共设 5 道涵洞，大部等级较低，新建涵洞应尽量采用施工速度快，抗变形能力及抗冻性能好的型式。新建涵洞采用钢筋混凝土箱涵为主。

涵洞施工主要工序包括：施工准备→基础开挖→做垫层→浇基础→安装预制盖板→回填土。

3.5.2.4 临时拌合站、预制场

1.混凝土及水稳料拌合站

混凝土及水稳料拌合站生产工艺较为简单，所有工序均为物理过程。生产时首先将各种原料进行计量配送，然后依次进行重量配料、强制配料，最后通过计量泵送入混凝土车，送至邻近施工路段。混凝土及水稳料拌合站工艺流程见图 3.5-4。

按不同比例进入搅拌机的水泥、碎石及砂子经搅拌得到混凝土及水稳料成品，该过程采用的是全自动控制系统，整个生产过程除了进料和出料工序，其他工序均采用密闭操作。

产生的主要影响为筒仓废气、搅拌粉尘；设备运行噪声；生活污水、设备清洗废水；沉淀池沉渣。



图 3.5-4 混凝土及水稳料拌合工艺流程示意图

2. 沥青混凝土拌合站

本项目公路为沥青路面，施工期将在施工生产生活区内设置沥青混凝土拌合站，其一般流程可分为骨料预处理和沥青预处理，而后进入拌缸拌和后即为成品，主要施工工序为：骨料入厂—骨料干燥加工—骨料及粉料输送计量—沥青加热及计量—沥青混凝土搅拌缸搅拌—成品出料。本项目沥青及骨料加热采用导热油锅炉，锅炉燃料为柴油。沥青拌合站工艺流程见下图 3.5-5。



图 3.5-5 沥青混凝土拌合工艺流程示意图

3. 预制场

公路工程施工期将在预制场内进行预制梁和预制构件的生产，其主要生产工艺流程如图 3.5-6 所示。



图 3.5-6 预制场主要生产工艺流程示意图

3.6 工程分析

本工程为公路基础设施建设项目，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。

3.6.1 环境影响识别

3.6.1.1.施工期环境影响识别

施工期将进行路基、桥梁、涵洞建设，沿线将设置施工便道、施工场地等，施工过程中将加大水土流失强度，产生的施工噪声、施工废水、施工固废等将影响沿线的环境保护目标。具体参见表 3.6-1。

表 3.6-1 施工期主要环境影响因素识别

环境要素	影响因素	影响性质	影响简析
声环境	施工噪声	短期、可逆、不利	施工机械噪声，施工人员活动影响对项目周边野生动物栖息环境产生影响。
	施工车辆噪声		
环境空气	扬（粉）尘	短期、可逆、不利	①施工过程中永久占地及临时占地进行挖方、推平过程中产生粉尘；②施工生产区沥青混凝土、混凝土及水稳料拌合、原料储存过程中产生粉尘；③粉状物料的装卸、运输、堆放、拌和过程中有大量粉尘散逸到周围大气中；④施工运输车辆在施工便道上行驶导致的扬尘；⑤沥青混凝土生产及铺设过程中产生的沥青烟气中含苯并[a]芘等有毒有害物质；⑥沥青混凝土生产过程中骨料及沥青加热用导热油锅炉燃油废气中污染物为SO ₂ 、NO _x 、烟尘。
	沥青烟、苯并[a]芘		
	SO ₂ 、NO _x 、烟尘		
水环境	桥梁施工	短期、可逆、不利	①桥梁施工过程中的钻孔泥浆水，主要施工环节为桥梁下部结构施工阶段。②桥梁建设施工工艺不当或施工管理不强，产生的施工泥渣、机械漏油、泥浆、施工物料和化学品受雨水冲刷入外环境等情况；③施工生产生活区内产生的施工废水及生活污水对周围环境的影响。
	施工人员生活污水		
	施工场地施工废水		
固废	建筑垃圾	短期、可逆、不利	①施工过程中产生的建筑垃圾影响；②施工挖方过程中产生的弃方影响；③施工人员产生的生活垃圾影响；④施工机械维护保养会产生废机油及废机油桶，沥青烟处理设施产生废活性炭。
	弃方		
	生活垃圾		
	危险废物		
生态环境	永久占地	长期、不利、不可逆	①工程永久和临时占地对沿线的植被的影响；②施工过程土方开挖，弃土时将增加区域水土流失量；③施工过程中易造成土地沙化；④施工活动破坏地表植被，影响野生动物生境；⑤施工机械噪声，施工人员活动影响对项目周边野生动物栖息环境产生影响。
	临时占地	短期、不利、可逆	
	施工活动		

3.6.1.2 营运期环境影响识别

公路建成通车后,此时公路临时用地正逐步恢复,公路边坡已经得到良好的防护。因此,交通噪声将成为营运期最主要的环境影响因素,此外,路面径流对水体的影响也不容忽视,具体工程影响识别见表 3.6-2。

表 3.6-2 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	交通噪声影响沿线声环境质量,并可能会对项目周边野生动物造成干扰。
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	路面径流、危险品运输事故环境风险	长期、不利、不可逆	①降雨冲刷路面产生的道路径流污水排入河道内;②装载危险品的车辆因交通事故泄漏,污染沿线水体,事故概率很低,危害大。
固体废物	路面维护垃圾	长期、不利、不可逆	路面维护过程中产生废沥青渣。
生态环境	占地、阻隔影响	长期、不利、不可逆	本项目可能会对陆生野生动物的活动区间产生阻隔影响。

3.6.1.3.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表 3.6-3。

表 3.6-3 拟建项目环境影响评价因子识别结果

环境要素	施工期	营运期
生态环境	植被破坏	植被恢复
	对野生动物影响	对野生动物影响
	土地占用	防护工程及土地复垦
	水土流失及土地沙化	/
	土壤及地貌	地形整治及植被恢复
	影响哈拉苏河水质	影响哈拉苏河水质
环境空气	TSP、沥青烟、苯并[a]芘、SO ₂ 、NO _x 、烟尘	NO _x 、CO、THC
水环境	施工场地施工废水及施工驻地的生产生活污水: pH、SS、BOD ₅ 、NH ₃ -N、COD、石油类	/
	对水生生态的影响	/
	交通事故和施工风险	交通事故和危险品泄漏
固体废物	建筑垃圾、弃方、生活垃圾、危险废物	路面维护固废
声环境	施工噪声: 等效连续 A 声级 L _{Aeq}	交通噪声: 等效连续 A 声级 L _{Aeq}

3.6.2 源强核算

3.6.2.1 施工期

1.施工期声环境污染源强

道路建设项目所用的机械设备种类繁多，根据实际调查，目前道路建设施工工程使用的机械主要有：挖掘机、装载机、压路机、电锤、打桩机、压桩机、商砼搅拌车、摊铺机、钻机等。这些机械运行时在距离声源 5m 处的噪声可高达 70～100dB（A），联合作业时叠加影响更加突出。这些突发性非稳态噪声源将对施工人员和周围环境产生不利影响。公路工程主要施工机械噪声值，见表 3.6-4。

表 3.6-4 主要施工机械和车辆的噪声源强表 单位：dB（A）

序号	施工机械	源强			
		测距（m）	噪声值dB（A）	测距（m）	噪声值dB（A）
1	液压挖掘机	5	82-90	10	78-86
2	电动挖掘机	5	80-86	10	75-83
3	轮式装载机	5	90-95	10	85-91
4	推土机	5	83-88	10	80-85
5	移动式发电机	5	95-102	10	90-98
6	各类压路机	5	80-90	10	76-86
7	木工电锯	5	93-99	10	90-95
8	电锤	5	100-105	10	95-99
9	振动夯锤	5	90-100	10	86-94
10	打桩机	5	100-110	10	95-105
11	静力压桩机	5	70-75	10	68-73
12	风镐	5	88-92	10	83-87
13	混凝土输送泵	5	88-95	10	84-90
14	商砼搅拌车	5	85-90	10	82-84
15	混凝土振捣器	5	80-88	10	75-84
16	云石机、角磨机	5	90-96	10	84-90
17	空压机	5	88-92	10	83-88
18	摊铺机	5	85-90	10	82-84
19	钻机	5	90-110	10	85-100

2.施工期环境空气污染源强

公路施工过程污染源主要为扬尘污染、粉尘污染和沥青烟气污染。其中，扬尘污染主要来源于筑路材料在运输、装卸、堆放过程；粉尘污染来源于物料储存

和拌和过程；沥青烟气主要来源于路面施工阶段的沥青的熔融、搅拌、摊铺过程，主要产生以沥青烟中苯并[a]芘为主的污染物；导热油锅炉废气主要包括 SO₂、NO_x、烟尘主要环境空气污染物源强如下：

（1）扬尘污染源强

扬尘污染主要在施工前期路基开挖及回填、物料运输及堆存过程，以施工道路车辆运输引起的扬尘和施工区扬尘为主。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；拌和站产生的 TSP 浓度在下风向 50m、100m、150m 处分别为 8.90mg/m³、1.65mg/m³ 和 1.00mg/m³。

（2）施工机械废气

施工期间运输车辆、燃油动力机械及燃油发电机产生的燃油废气也是本项目大气污染的主要污染源之一，均为间歇、流动性污染源。主要的污染物为 PM₁₀、PM_{2.5}、碳氢化合物、NO_x、CO 等，施工期大气污染源强小，且都是流动性和间歇性的排放污染物。

根据设计资料，拟建道路施工消耗燃油约 210t，其中柴油 186t，汽油 24t。参考《非道路移动污染源大气污染物排放清单编制技术指南（试行）》中非道路移动机械平均排放系数，计算本项目施工机械大气污染物排放量，排放系数见表 3.6-5，计算结果见表 3.6-6。

表 3.6-5 非道路移动机械平均排放系数表 g/kg 燃料

名称	PM ₁₀	PM _{2.5}	碳氢化合物	NO _x	CO
工程机械及柴油发电机组	2.09	2.09	3.39	32.79	10.72

表 3.6-6 本项目施工机械大气污染物排放量

有害物质	PM ₁₀	PM _{2.5}	碳氢化合物	NO _x	CO
排放量（t）	0.4389	0.4389	0.7119	6.8859	2.2512

（3）沥青烟气

①沥青拌合站沥青烟气

本工程施工生产生活区设置 1 处沥青拌合站，在沥青搅拌和路面铺设过程中

会产生沥青烟气，主要的有毒有害物质是 THC、酚和苯并[a]芘。

本项目公路建设采用设有除尘设备的封闭式场拌工艺，沥青拌合过程中采用布袋除尘器和沥青烟气处理装置（“冷凝+电捕集+活性炭吸附”），可使污染物达标排放，用无热源或高温容器将沥青运至铺浇工地，沥青烟气中污染物的排放浓度较低。类比现在公路施工中常用沥青拌和设备的排放源强，沥青烟浓度在 $1.16\sim 1.29\text{mg}/\text{m}^3$ 之间，满足《大气污染物综合排放标准》（GB16297-1996）中的二级标准（标准值 $75\text{mg}/\text{m}^3$ ）；封闭式站拌工艺周围污染物浓度在下风向 100m 分别为：THC 浓度为 $0.057\text{mg}/\text{m}^3$ （低于《大气污染综合排放标准》标准值 $4\text{mg}/\text{m}^3$ ）；苯并[a]芘的平均值 $0.15\times 10^{-2}\mu\text{g}/\text{m}^3$ （低于《大气污染物综合排放标准》标准值 $0.8\times 10^{-2}\mu\text{g}/\text{m}^3$ ）；酚 $< 0.01\text{mg}/\text{m}^3$ （低于《大气污染物综合排放标准》标准值 $0.08\text{mg}/\text{m}^3$ ）。随着沥青路面铺摊施工结束，施工沥青烟气影响将不再存在，施工沥青烟气对环境的不利影响是暂时的、短期的。

②摊铺过程沥青烟气

拌合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混凝土运至项目现场进行摊铺，沿途基本无沥青烟气逸散。沥青混凝土路面摊铺过程中会产生少量的沥青烟。沥青烟主要污染物为苯并芘、挥发酚等。类比同类项目监测数据，路面摊铺过程中污染物苯并[a]芘浓度一般在下风向 50m 外低于 $0.001\mu\text{g}/\text{m}^3$ ，酚在下风向 60m 左右 $\leq 0.01\text{mg}/\text{m}^3$ 。其污染物影响距离一般在 50m 之内。

（4）沥青拌合站导热油炉废气

沥青拌合站的加热系统通常采用导热油炉进行加热。根据项目所在地区实际情况导热油炉燃料以柴油（含硫量 $\leq 0.001\%$ ）为主，主要污染物为颗粒物、 SO_2 和 NO_x 。根据设计资料，本项目沥青拌合站导热油锅炉燃料使用量为 20t。

根据《锅炉产排污量核算系数手册》中柴油锅炉污染产生系数计算导热油锅炉污染产生量、排放量及排放浓度，具体见表 3.6-7。

表 3.6-7 本项目导热油锅炉大气污染物产生及排放情况

产污环节	污染物	产污系数	产生量	排放量	排放浓度 (mg/m ³)	排放标准 (mg/m ³)
燃油锅炉 (20t 燃料)	废气量	17804m ³ /t-原料	356080m ³	356080m ³	--	--
	颗粒物	0.26kg/t-原料	0.0052t	0.0052t	8.86	30
	SO ₂	19S kg/t-原料	0.00038t	0.00038t	0.64	200
	NO _x	3.03kg/t-原料	0.0606t	0.0606t	105.39	250

通过计算，导热油锅炉废气中颗粒物、SO₂、NO_x 排放浓度分别为 8.86mg/m³、0.64mg/m³、105.39mg/m³，可以满足《锅炉大气污染物排放标准》(GB13271-2014)表 2 燃油锅炉排放浓度限值要求(烟尘 30mg/m³、SO₂ 200mg/m³、NO_x 250mg/m³)。

(4) 拌合站粉尘

①水泥制品拌和粉尘

本项目采用现拌混凝土及水稳料，生产使用原料包括水泥、矿粉、沙子及石子。沙子和石子在装卸过程中进行洒水，并堆存在封闭料仓内，堆存过程中采取覆盖措施，粉尘无组织排放量较小。生产粉尘包括水泥及矿粉输送及储存过程中产生的粉尘，混凝土及水稳料拌和过程中产生的粉尘。

混凝土及水稳料生产使用的水泥及矿粉采用筒仓储存、罐车拉运，输送及储存过程中粉尘产生系数为0.12kg/t-产品，废气量为22m³/t-产品。根据设计资料，本工程水泥及矿粉使用量为0.111万t，则粉尘产生量为0.133t，粉料输送及储存过程中粉尘通过筒仓上不低于15m的呼吸口进行排放，呼吸口设置有布袋除尘设施，除尘率为99.7%，则粉尘污染物有组织排放量为0.0004t，本项目各筒仓紧邻，可等效为同一排放口，粉尘污染物排放浓度为16.38mg/m³。

混凝土及水稳料上料及拌和过程中粉尘产生系数为0.13kg/t-产品，废气量为25m³/t-产品。根据设计资料，本工程混凝土及水稳料成品使用量为1.18万t，则上料及拌合过程中粉尘产生量为1.53t，本项目混凝土及水稳料拌和过程中进料口尽量封闭，并采取洒水措施，拌和粉尘经拌和机自带的布袋除尘器处理后通过不低于15m的排气口排放，上料及拌和过程中粉尘收集率按95%计，则粉尘有组织排放量为0.005t，排放浓度为16.95mg/m³，粉尘无组织排放量为0.077t。

②沥青拌合站粉尘

沥青拌合站产生的粉尘主要包括原料堆放、装卸、传输、筛分、烘干过程中产生的粉尘。原料堆场起尘量较小，通过封闭原料堆场，加大洒水频率，可大大减小堆场起尘量，对周围环境影响很小；骨料装卸粉尘在通过加强装卸作业过程管理，尽量选择低风速天气，适当降低装卸高度，缩短运输距离，并加大洒水频率，可减小其无组织排放，对周围环境影响很小。

目前公路建设普遍采用设有除尘设备的封闭式场拌工艺，料仓、物料传输装置和搅拌机楼采用封闭设计。沥青拌合过程中上料粉尘、骨料烘干粉尘等采用引风机引入布袋除尘器处理（处理效率 $\geq 99.5\%$ ）后通过高15m排气筒排放，粉尘排放浓度相对较低。

通过类比喀什地区叶城沥青拌合站验收监测情况，通过采取封闭式场拌工艺+布袋除尘器处理后粉尘排放浓度约为 $28.906\text{mg}/\text{m}^3$ ，可以满足《大气污染物综合排放标准》（GB16297-1996）最高允许排放浓度标准限值要求（ $120\text{mg}/\text{m}^3$ ）；厂界颗粒物无组织监测浓度约为 $0.283\text{--}0.567\text{mg}/\text{m}^3$ ，可以满足《大气污染物综合排放标准》（GB16297-1996）厂界颗粒物最高允许排放浓度标准限值要求（ $1.0\text{mg}/\text{m}^3$ ）。

3.施工期水污染源强

根据勘察资料，勘察期间勘察深度范围内，未见地下水，项目桥梁施工过程中有基坑排水，桥梁基础钻孔泥浆水循环使用，施工结束后，钻孔泥采取晾干处理，无废水外排。项目施工期间产生的废水主要为施工废水和施工人员生活污水。

（1）施工废水

①预制场、拌合站等生产废水

本项目施工场地生产废水主要为砂石料冲洗水、混凝土及水稳料拌合废水及车辆机械冲洗水等，主要污染物及产生浓度分别为SS $800\text{mg}/\text{L}$ 和石油类 $40\text{mg}/\text{L}$ 。本项目拟在施工生产生活区内设置三级防渗沉淀池，施工废水经沉淀处理后回用于施工过程，不外排。

②桥梁施工废水

桥墩基础、墩身及临时支撑等水下构筑物的施工产生SS、石油类等对水体

水质产生短暂的影响，但影响程度较大，根据对公路桥梁施工现场的调查，桥墩施工工艺和污染物排放节点分析如下：

各施工节点污染物产生以及污染防治措施说明：

a.扰动河床产生 SS，时间短暂，大量悬浮物在钢管围堰内，最大影响范围一般在 150m 范围内，随着距离加大，影响将逐渐减轻。工程结束影响消失，以下其他污染节点情况也是同样，但该部分 SS 产生量定量分析有一定的难度：

b.基坑废水中含有大量的悬浮物和少量石油类，积水一般抽出在堤外设置的多级沉淀池处理后，排入水体。该部分废水的产生量与管桩下压的深度、管桩体积和施工抽水工况等因素有关。根据对公路工程大桥桥梁施工类比分析，管下压管内水体稳定后抽排出来的 SS 发生量见表 3.6-8。

表 3.6-8 桥墩施工期 SS 的排放量估算

主要施工工艺	产生排放速度或浓度		备注
	无防护措施 (一般围堰防护)	有防护措施 (钢管围堰防护)	
水下开挖	1.33kg/s	0.40kg/s	最大排水量按 10m ³ /h 计，钢护筒防护
钻孔	0.31kg/s	0.10kg/s	钢护筒防护，及时运走钻孔产生的浮渣
钻渣沉淀池	500~1000mg/L	<60mg/L	防护措施为堤外渣场沉淀池或容器盛装

c.钻孔过程产生的钻渣（底泥）水分含量较少，一般由输送管道，送至泥船舶装船后运至岸上指定弃渣点排放，整个过程对水质影响较小。

以上 SS 排放量见表 3.6-8，其余工序（d~i）的污染物主要是 SS 和石油类污染物产生量相对比前面工序要小得多，做好防护措施后影响较轻。

（2）施工人员生活污水

本项目施工人数约 50 人，人均用水量以 50L/人·d 计，生活污水按用水量的 80%计，则施工人员每天排放生活污水量为 2.5m³，本项目设计总工期 6 个月，因此施工期生活污水总量为 360m³。

施工人员生活污水中主要污染物为 COD_{cr}、BOD₅、NH₃-N 和 SS，其污染物产生浓度与一般居民生活污水相似，分别为：COD_{cr} 350mg/L、BOD₅ 200mg/L、

SS 200mg/L、NH₃-N 35mg/L、动植物油 40mg/L，因此施工期污染物产生量分别为：COD_{cr} 0.13t、BOD₅ 0.07t/a、SS 0.07t/a、NH₃-N 0.013t/a、动植物油 0.02t/a。

本项目施工人员就餐和洗涤采用集中统一形式进行管理，食堂废水经隔油沉淀后进入废水收集池，施工营地设环保厕所，并配备防渗废水收集池，生活污水经收集后委托环卫部门定期清运至拜城县污水处理厂处理，生活污水禁止外排。

4.施工期固体废弃物污染源强

项目施工期固体废物主要来自工程弃土、建筑垃圾以及施工人员产生的生活垃圾、施工机械保养维修产生的废机油及废机油桶、沥青烟处理设施产生的废活性炭。

（1）施工生产弃土

根据施工设计资料，拟建公路全线以填方施工为主。拟建道路弃方总量为 3739m³。本项目开挖的土方采用纵向调运的方式，尽量在施工场内作为填方利用，无法利用的运至 K2+000 左侧 15km 处的弃土场进行回填，弃土场尽量避免高填，填筑时进行充分地碾压，防止水土流失，有条件可进行复耕。

（2）建筑垃圾

公路施工场地的建筑垃圾主要是指剩余的筑路材料、沉淀池沉渣及少量拆除过程产生的建筑垃圾，包括砂石料、石灰、水泥、钢材、木料、预制构件等。该部分建筑垃圾具有回收利用的价值，应尽可能回收利用；不能回收利用的垃圾应运至当地政府指定地点进行填埋处理，严禁乱丢乱弃，处理方式可行。

（3）生活垃圾

项目施工人员按 50 人计，生活垃圾产生量按 0.5kg/人·d 计，本项目设计总工期 6 个月，则施工期生活垃圾产生量为 25kg/d，施工总产生量为 4.5t，生活垃圾经分类收集后委托环卫部门定期清运至拜城县生活垃圾填埋场填埋处理。

（4）危险废物

项目施工过程中使用的施工机械设备在维修保养过程中会产生废机油及废机油桶，属于危险废物，根据《国家危险废物名录（2025 年版）》，本项目施工期产生的废机油及废机油桶属于 HW08 废矿物油与含矿物油废物，废物代码：900-214-08，900-249-08，本项目施工期废机油产生量约为 0.2t，废机油桶产生

量约为 0.05t。

本项目施工过程中沥青拌合站的沥青烟处理装置产生的废活性炭，属于危险废物，根据《国家危险废物名录（2025 年版）》，废活性炭属于 HW49 其他废物，废物代码：900-039-49，根据施工单位提供资料，施工期废活性炭产生量约为 0.1t。

3.6.2.2 营运期

1. 营运期噪声源强

营运期噪声污染源主要为车辆高速行驶产生的噪声。噪声源来自以下几个方面：

①在公路上行驶的机动车辆噪声源为非稳态源。运营后，车辆发动机、冷却系统、传动系统等部件均会产生噪声。另外，行驶中引起的气流湍动、排气系统、轮胎与路面的摩擦等也会产生噪声。

②由于公路路面平整度等原因而使高速行驶的汽车产生整车噪声。

③运营期交通量的增大会提高公路沿线昼夜的交通噪声。

计算公式：

（1）辐射声级

第 i 种车型车辆在参照点（7.5m 处）的平均辐射噪声级参照《环境影响评价技术导则 公路建设项目》（HJ1358-2024）推荐的公路交通噪声预测模式计算：

大型车： $(L_{OE})_l = 22.0 + 36.32 \lg V_L$

中型车： $(L_{OE})_m = 8.8 + 40.48 \lg V_M$

小型车： $(L_{OE})_s = 12.6 + 34.73 \lg V_S$

式中： $(L_{OE})_s$ 、 $(L_{OE})_m$ 、 $(L_{OE})_l$ —分别表示小、中、大型车的平均辐射声级，dB；

V_S 、 V_M 、 V_L —分别表示小、中、大型车的平均行驶速度，km/h。

（2）行驶车速

根据《环境影响评价技术导则 公路建设项目》（HJ1358-2024），平均车速取值按以下公式计算：

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

式中：v_i—第 i 种车型车辆的预测车速，km/h；

v_d—设计车速 km/h。

u_i—该车型的当量车数；

η_i—该车型的车型比；

vol—单车道车流量，辆/h；

m_i—其他 2 种车型的加权系数。

k_{1i}、k_{2i}、k_{3i}、k_{4i} 分别为系数，如表 3.6-9 所示。

表 3.6-9 车速计算公式系数

车型	k _{1i}	k _{2i}	k _{3i}	k _{4i}	m _i
小型车	-0.061748	149.65	-0.000023696	-0.02099	1.2102
中型车	-0.057537	149.38	-0.000016390	-0.01245	0.8044
大型车	-0.051900	149.39	-0.000014202	-0.01254	0.70957

(3) 交通量预测结果

①交通量预测

拟建道路各预测特征年交通量预测结果见表 3.6-10，表 3.6-11，表 3.6-12。

根据项目可行性研究报告，本评价按昼间交通量占日交通量的 80%，夜间占日交通量的 20%，昼间 8:00-24:00，夜间 24:00-8:00。

表 3.6-10 运营期各车型交通量预测表单位：辆/日

年份	小型车		中型车		大型车	
	小客	小货	中货	大客	大货	汽车列车
2026 年	235	443	59	66	94	498
2032 年	335	626	75	90	133	699
2040 年	413	766	84	108	163	853

表 3.6-11 运营期各车型每日交通量预测结果 单位：辆/日

车型		2026 年	2032 年	2040 年
小型车	昼间	542	769	943
	夜间	136	192	236
中型车	昼间	100	132	154
	夜间	25	33	38

大型车	昼间	474	666	812
	夜间	118	166	203

表 3.6-12 运营期各车型小时交通量预测结果 单位：辆/h

车型		2026 年	2032 年	2040 年
小型车	昼间	34	48	59
	夜间	17	24	30
中型车	昼间	6	8	10
	夜间	3	4	5
大型车	昼间	30	41	51
	夜间	15	20	25

②单车源强

根据公式计算，拟建公路运营各时期小、中、大型车的单车平均辐射声级预测结果见表 3.6-13。

表 3.6-13 运营期各车型单车噪声排放源强 单位：dB

车型		2026 年	2032 年	2040 年
小型车	昼间	65.8	71.0	74.1
	夜间	55.3	60.5	63.9
中型车	昼间	40.3	45.4	49.3
	夜间	28.1	33.2	37.1
大型车	昼间	75.6	80.6	84.0
	夜间	64.7	69.3	72.8

2.运营期废水

本项目为公路基础设施建设项目，全线不设置养护工段、收费站、服务区、加油站等附属设施，因此运营期不产生生活污水，仅在下雨期间路面会聚集少量雨水形成径流。

公路建成后，随着交通量逐年增多，沉积在路面上的机动车尾气排放物、车辆油类，以及散落在路面上的其他有害物质也会逐年增加，上述污染物可随路（桥）面径流进入公路沿线土壤环境内。

路面径流污染物主要是悬浮物、石油类和有机物，其污染物浓度受降雨强度、车流量、车辆类型、灰尘沉降量和前期干旱时间等因素影响，因此具有一定程度的不确定性。根据资料调查，降雨初期到形成路面径流的 30min 内，雨水中的 SS 和石油类物质的浓度比较高，30min 后，其浓度随降雨历时的延长下降较快，

雨水中 COD 随降雨历时的延长下降速度稍慢, pH 值相对较稳定。降雨历时 40min 后, 桥面基本被冲洗干净。

3. 营运期废气源强

本项目全线不设置养护工段、收费站、服务区、加油站等附属设施, 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 CO、NO₂、THC 等。

机动车尾气污染物的排放过程十分复杂, 与多种因素有关, 不仅取决于机动车本身的构造、型号、年代、行驶里程、保养状态和有无尾气净化装置, 而且还取决于燃料、环境温度、负载和驾驶方式等外部因素。各类型机动车在不同行驶速度下的台架模拟试验表明, 不同类型机动车的尾气污染物排放有不同的规律。

4. 固体废弃物

本项目全线不设置养护工段、收费站、服务区、加油站等附属设施, 道路养护过程中机械维护保养依托周边维修点, 运营期产生的固废主要为沥青废渣, 这些废渣在公路建成的前几年产生量很小, 只有在道路后期养护过程中才产生, 道路养护过程中产生的废渣集中收集清运至指定地点处理, 严禁随意丢弃。

3.6.2.3 项目主要污染物产生及预计排放情况

综合污染源分析数据, 项目主要污染物产生及预计排放情况, 见表 3.6-14。

表 3.6-14 项目主要污染物产生及预计排放情况表

内容类型	排放源	污染物名称	排放情况
施工期	道路现场施工	运输、摊铺、碾压	粉尘、沥青烟
	沥青拌合站	物料装卸、输送堆存	粉尘
		物料提升、筛分、烘干筒	粉尘
		沥青加热/搅拌/下料	沥青烟
			苯并[a]芘
		矿粉筒	粉尘
	混凝土拌合站	水泥、矿粉筒仓顶部呼吸孔	粉尘
		搅拌	粉尘
	施工机械废气		PM ₁₀ 、PM _{2.5} 、碳

			氢化合物、NO _x 、CO	
	水污染物	施工废水	SS、石油类等	经沉淀后回用，不外排
		施工生产生活区生活污水	COD、BOD ₅ 、SS、NH ₃ -N、动植物油	360m ³ ，清运至拜城县污水处理厂处理
	噪声	施工机械		70-100dB（A）
	固体废物	弃土		3739m ³ ，定期清运至 K2+000 左侧 15km 处的弃土场
		建筑垃圾		运至当地政府指定地点进行填埋处理
		施工营地生活垃圾		4.5t，清运至拜城县生活垃圾填埋场填埋
		危险废物		废机油 7.54kg、废机油桶 1.89kg、废活性炭 3.77kg、经危废间暂存后交危废处置资质单位处置
运营期	大气污染物	汽车尾气		无组织排放
	水环境	路（桥）面雨水径流		部分桥梁通过排水沟及应急事故池收集
	噪声	运营期噪声		76.17dB（A）-82.6dB（A）
	固废	养护废渣		集中收集清运至指定地点处理，严禁随意丢弃

3.7 项目合理性分析

3.7.1 产业政策符合性分析

本项目为公路基础设施建设项目，主要服务于沿线乡镇村及矿区单位生产生活车辆出行使用，有效提高道路的通行能力。根据《产业结构调整指导目录（2024 年本）》，本项目属于第一类鼓励类：“二十四、公路及道路运输-绿色公路基础设施建设”；项目作为“公路旅客运输，公路货物运输”类已纳入《西部地区鼓励类产业目录（2025 年本）》中“鼓励类”建设项目，因此符合国家及地方产业政策。

3.7.2 与相关法律法规符合性分析

本工程选线避让各类自然保护区、生态保护红线等环境敏感区，在 K0+815 处设置的哈拉苏河大桥是本项目的关键工程，该路段跨越哈拉苏河。

3.7.2.1 与《中华人民共和国水污染防治法》的符合性分析

本项目在 K0+815 处设置大桥跨越哈拉苏河，本项目与《中华人民共和国水污染防治法》的符合性分析见表 3.7-1。

表 3.7-1 与《中华人民共和国水污染防治法》的符合性分析

条款要求	本项目符合情况	相符性
第十九条 新建、改建、扩建直接或者间接向水体排放污染物的建设项目和其他水上设施，应当依法进行环境影响评价。 建设单位在江河、湖泊新建、改建、扩建排污口的，应当取得水行政主管部门或者流域管理机构同意；涉及通航、渔业水域的，环境保护主管部门在审批环境影响评价文件时，应当征求交通、渔业主管部门的意见。 建设项目的水污染防治设施，应当与主体工程同时设计、同时施工、同时投入使用。水污染防治设施应当符合经批准或者备案的环境影响评价文件的要求。	拟建公路不向水体排放污染物，不设置排污口，公路施工过程中污染防治措施主体工程同时设计、同时施工、同时投入使用。水污染防治设施运行情况作为竣工环境保护验收的重要内容。	符合
第三十九条 禁止利用渗井、渗坑、裂隙、溶洞，私设暗管，篡改、伪造监测数据，或者不正常运行水污染防治设施等逃避监管的方式排放水污染物。	拟建公路施工期产生的生产废水经处理后回用，生活污水经收集后，定期清运至污水处理厂处置，不外排。运营期无废水产生。	符合
第七十六条 各级人民政府及其有关部门，可能发生水污染事故的企业事业单位，应当依照《中华人民共和国突发事件应对法》的规定，做好突发水污染事故的应急准备、应急处置和事后恢复等工作。	拟建公路运营单位负责公路运营突发水污染事故的处置和配合工作。	符合
第七十七条 可能发生水污染事故的企业事业单位，应当制定有关水污染事故的应急方案，做好应急准备，并定期进行演练。 生产、储存危险化学品的企业事业单位，应当采取措施，防止在处理安全生产事故过程中产生的可能严重污染水体的消防废水、废液直接排入水体。	拟建公路运营期运营单位应当编制突发环境事件应急预案，储备应急物资，并定期进行应急演练。	
第七十八条 企业事业单位发生事故或者其他突发性事件，造成或者可能造成水污染事故的，应当立即启动本单位的应急方案，采取隔离等应急措施，防止水污染物进入水体，并向事故发生地的县级以上地方人民政府或者环境保护主管部门报告。环境保护主管部门接到报告后，应当及时向本级人民政府报告，并抄送有关部门。	拟建公路运营单位运营期对于危化品运输进行重点监控，发生事故第一时间启动应急预案，采取应急措施，并向事故发生地县级以上人民政府或环境主管部门报告。	符合

综上所述，本项目的建设符合《中华人民共和国水污染防治法》的相关要求。

3.7.2.2 与《交通运输部办公厅 生态环境部办公厅关于进一步加强公路规划建设和环评工作推动绿色低碳转型发展的通知》（交办规划函〔2025〕227 号）的符合性分析

本项目与《交通运输部办公厅 生态环境部办公厅关于进一步加强公路规划建设和环评工作推动绿色低碳转型发展的通知》（交办规划函〔2025〕227 号）的符合性分析见表 3.7-2。

表 3.7-2 与《交通运输部办公厅 生态环境部办公厅关于进一步加强公路规划建设和环评工作推动绿色低碳转型发展的通知》（交办规划函〔2025〕227 号）符合性分析

条款要求	本项目符合情况	相符性
（四）选址选线避让环境敏感区。公路建设项目选址选线要合理避让饮用水水源保护区、生态保护红线、自然保护地以及其他野生动物重要栖息地、迁徙洄游通道等环境敏感区。涉及法定禁止穿越区域但确实无法避让的，应采取无害化穿（跨）越方式，或依法依规取得农业、林草等有关主管部门许可文件，并强化影响减缓和补偿措施。同时，公路选址选线应当尽量避开噪声敏感建筑物集中区域。	本项目在工可和初设阶段线路进行了路线多方案比选，并征询了生态环境、自然资源等相关部门的意见，在选线阶段避让了自然保护区、基本农田、生态保护红线。施工期采用环保友好施工方式，采取生态、水环境、大气环境、噪声环境等相关保护措施，切实降低本项目对生态环境的不利影响。	符合
（六）集约节约利用土地。公路建设项目设计方案要尽量节约集约利用土地，压减永久占地数量，合理降低施工道路、场地等临时占地数量，注重永临结合、集约布设施工场地，科学设置取弃土场和砂石料场。优化公路设计方案，推进土石方综合利用，减少弃方和借方。	本项目在设计阶段已优化道路选线，实施永临结合的方式，减少了临时用地面积，土石方得到了综合利用，弃土按要求清运至弃土场。	符合
（十一）强化生态环境保护。公路建设项目要参照《绿色公路建设技术指南》，落实资源节约、环境保护有关要求，尽量减少占用耕地、林地和草地，加强表土资源剥离和堆存管理，施工结束后用于复耕或生态修复。强化重点保护野生动物重要栖息地和迁徙洄游通道保护，必要时可采取修建野生动物通道等措施维护生境的连通性。尽量避让重点保护野生植物的天然集中分布区和古树名木，必要时进行异地保护。强化弃土弃渣场安全防护和生态保护修复，严禁随意弃土弃渣。	本项目主要占用草地，不占用林地、耕地，对草地表土资源剥离和集中堆存，用于生态恢复；未占用重点保护野生动物重要栖息地和迁徙洄游通道；未占用重点保护野生植物的天然集中分布区和古树名木，弃渣除综合利用部分，其余均按要求设置弃土场处置。	符合
（十二）加强水环境保护及风险防范。公路建设项目要重视对饮用水水源地的保护，依法绕避饮用水水源保护区。对涉及饮用水水源保护区、集中式饮用水水源取水口的路段，跨越Ⅱ类及以上水体的桥梁，在确保安全和可行的前提下，要按照依法批复的环境影响评价文件要求，采取设置桥（路）面径流水收集系统等环境风险防范措施。要对发生污染事故后的桥面径流等进行处理。	本项目不涉及饮用水水源保护区、集中式饮用水水源，项目跨越哈拉苏河的桥梁加装防撞护栏、桥梁下设置应急事故池等环境风险防范措施，要求运营单位编制环境风险防范应急预案的编制，并与当地政府相关部门和受影响单位建立应急联动机制。	
（十三）强化大气污染防治。公路建设项目应	本项目施工期施工场地严格落实	符合

当采取有效防尘降尘措施，减少施工、运输、贮存过程扬尘污染，加强取弃土场、拌合站和料场等区域扬尘污染防治工作。确保施工车辆、非道路移动机械等符合排放标准，鼓励具备条件的项目推广使用新能源清洁能源车辆、机械。鼓励气候变化风险较高的区域探索开展公路项目适应气候变化评价，提高公路适应气候变化能力。	“六个百分百”，施工车辆采用符合排放标准车辆，施工场地定期洒水，有效防止扬尘污染。	
（十四）加强噪声污染防治。公路建设项目要根据工程特点与环境特征，制定合理可行的噪声防治对策和措施，在可能造成噪声污染的重点路段，根据需要设置声屏障或者采取其他减少振动、降低噪声的措施，降低施工噪声和公路交通噪声影响。公路建设项目实施前，沿线声环境敏感目标现状声环境质量达标的，项目实施后要确保其满足声环境质量标准要求；项目实施前现状声环境质量不达标的，要强化噪声防治措施，并落实《中华人民共和国噪声污染防治法》及噪声污染综合治理方案要求，确保项目实施后敏感目标声环境质量满足标准要求或不恶化。	本项目为新建工程，沿线无声环境保护目标，本次不采取降噪措施。	符合

综上所述，本项目的建设与《交通运输部办公厅 生态环境部办公厅关于进一步加强公路规划建设和环评工作推动绿色低碳转型发展的通知》（交办规划函〔2025〕227 号）相符。

3.7.2.3 与《新疆维吾尔自治区河道管理条例》符合性

本项目跨越哈拉苏河，本项目与《新疆维吾尔自治区河道管理条例》的符合性分析见表 3.7-3。

表 3.7-3 与《新疆维吾尔自治区河道管理条例》的符合性分析

条款要求	本项目符合情况	相符性
第十一条 修建开发水利、防治水害、整治河道的各类工程和跨河、穿河、穿堤、临河的桥梁、码头、道路、渡口、管道、缆线等建筑物及设施，建设单位必须按照河道管理权限，将工程建设方案报送河道主管机关审查同意后，方可按照基本建设程序履行审批手续。 建设项目经批准后，建设单位应当将施工安排书面告知河道主管机关。 工程竣工后，经河道主管机关依据国家防洪标准验收合格后方可使用，并服从河道主管机关的安全管理。	本项目已取得发展和改革委员会对项目可行性研究报告的批复。	符合
第十八条 山区河道有山体滑坡、崩岸、泥石流等自然灾害的河段，禁止从事开山、采石、采矿、开荒等危及山体稳定的活动。	本项目在河道管理范围内不进行采砂、取土、采石等活动。	符合
第二十一条 为保护河道安全，禁止从事下列活	本项目在桥梁施工期仅对涉水河	符合

动： （一）非法占用护堤地； （二）修建围堤、阻水渠道、阻水道路，设置拦河渔具、弃置阻碍行洪的固体废弃物、种植阻碍行洪的林木或作物（护堤护岸林木除外）； （三）在堤防和护堤地建房、挖坑、扒口、掘草皮、打井、开渠、爆破、钻探、坟墓、存放物料、开采地下资源以及开展集市贸易； （四）损毁堤防、护岸、闸坝等水工程建筑和防汛设施、水文、监测和测量设施、河岸地质监测设施以及通信照明等设施； （五）在堤顶行驶车辆（防汛抢险车及堤顶兼做路面除外）； （六）非管理人员操作河道涵闸闸门。	段设置围堰，水中桥墩施工完成后，施工单位将拆除相关临时设施。	
第二十二條 在河道管理范围内（堤防和护堤地除外）进行下列活动，必须报经河道主管机关批准；涉及其他部门的，由河道主管机关会同有关部门批准： （一）采砂、取土、采石、淘金； （二）爆破、钻探、挖筑鱼塘； （三）在河道滩地存放物料、修建厂房或其他建筑设施； （四）在河道滩地开采地下资源及进行考古发掘。 从事前款第一项所列采砂、取土、采石、淘金等生产活动的，应当按国家和自治区的有关规定取得采砂（取土、采石、淘金）许可证，缴纳管理费，方可按批准的作业范围和方式进行。	本项目在河道管理范围内不进行采砂、取土、采石等活动。	符合
第二十四條 凡向河道排放污水废液，必须遵守国家法律、法规和自治区的有关规定。排污口的设置和扩大，排污单位在向环境保护行政主管部门申报之前，必须征得河道主管机关同意。河道主管机关应当协同环境保护行政主管部门对河道水质进行监督、管理。达不到标准的，应当限期治理。	本项目在施工期和运营期均不向河道内排放污水和废液。	符合
第二十五條 河道管理范围内的阻水障碍物，按照“谁设障、谁清除”的原则，由河道主管机关提出清障计划和实施方案，防汛抗洪指挥机构责令设障者限期清除，逾期不清除的，由防汛抗洪指挥机构组织强行清除，并由设障者承担清障费用。	本项目 桥梁水中桥墩施工完成后，施工单位将拆除桥梁施工过程中的临时设施，并对施工范围内的河道进行全面清理。	符合
第三十三條 在河道管理范围内，未经批准或者不按批准的作业范围和方式采砂、取土、采石、淘金的，县级以上河道主管机关除责令其恢复河道原状外，可以视情节轻重分别给予 3000 元以下罚款、没收违法所得的处罚。	本环评要求在施工期内严格控制作业范围，禁止在河道管理范围外进行采砂、取土、采石等活动。	符合

综上所述，本项目的建设与《新疆维吾尔自治区河道管理条例》相符。

3.7.3 与《新疆生态环境保护“十四五”规划》符合性

《新疆生态环境保护“十四五”规划》中“加强环境噪声污染防治”提出“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。”

本项目为新建工程，沿线无声环境保护目标，本次不采取降噪措施。因此，项目的建设符合规划要求。

3.7.4 与《新疆维吾尔自治区主体功能区规划》符合性

我国国土空间分为以下主体功能区：按开发方式，分为优化开发区域、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。

根据《新疆维吾尔自治区主体功能区规划》，项目所在区域属于限制开发区域中的国家级农产品主产区-天山南坡主产区，其发展方向为：以县域为重点推进城镇建设和非农产业发展，加强县城和乡镇公共服务设施建设，完善小城镇公共服务和居住功能。农村居民点以及农村基础设施和公共服务设施的建设，要统筹考虑人口迁移等因素，适度集中、集约布局。

本项目为公路基础设施建设工程，按照二级公路设计标准进行建设。建设主要内容包含全线路基、路面工程、桥梁涵洞工程、交通安全设施、临时工程、其他工程、施工场地建设、土地征用等。项目施工过程中要求严格执行水土保持及防沙治沙措施以维护当地生态环境现状。因此，本项目的实施基本符合所在区域主体功能区规划的要求。本项目在主体功能区划图中位置见图 3.7-1。

3.7.5 生态环境分区管控方案符合性分析

3.7.5.1 与生态环境分区符合性分析

1.生态保护红线

2024 年 10 月 28 日，阿克苏地区行政公署印发了《关于印发阿克苏地区“三线一单”生态环境分区管控方案（2023 年）的通知》，“方案”提出：坚守底线约束，推动绿色发展。将生态保护红线、环境质量底线、资源利用上线落实到区域空间，持续优化发展格局，促进经济社会绿色高质量发展。

本项目位于新疆维吾尔自治区阿克苏地区拜城县境内，路线起点位于哈拉苏河东侧约 0.7km 处，与既有旧路 Y396 线公路顺接，路线向西在 K0+815 处设置 10-30m 哈拉苏河大桥跨越哈拉苏河，随后路线右偏避让左侧山体，在 K1+830 处可与既有矿区的等外砂砾路衔接，路线继续向西延伸至项目终点 K2+000，桥长 307m，线路全长 2.0km。场址区地形较为开阔、起伏不大，地貌单元较为单一，呈戈壁景观。项目选线内无自然保护区、风景名胜区、饮用水源保护区等生态保护目标，本项目不占用湿地公园及生态保护红线范围，项目选线距离最近的生态保护红线是北侧 7.97km 的天山水源涵养与生物多样性维护生态保护红线区，项目与生态保护红线位置关系见图 3.7-2。

2.环境质量底线

区域环境空气属于《环境空气质量标准》（GB3095-2012）及其修改单中二类功能区、地表水水环境功能属于《地表水环境质量标准》（GB3838-2002）中 II 类功能区、区域声环境属于《声环境质量标准》（GB3096-2008）中 2 类及 4a 类功能区；区域环境质量现状较好；具有相应的环境容量。项目废气、废水、噪声经治理后可达标排放，固体废物全部妥善处理，项目三废均能有效处理，不会明显降低区域环境质量现状；本项目建设不会对当地环境质量底线造成冲击。

3.资源利用上线

本项目为公路基础设施建设工程，项目建设及营运过程中能耗、水资源消耗较小，本项目公路永久征地共 4.71hm²，工程用地指标均控制在《公路工程项目建设用地指标》（建标〔2011〕124 号）的规定范围内，符合公路工程项目建设用地指标最低值的规定。本项目建设长度较短，占用沿线区域内的土地资源比例较小，因此，本项目在取得相关占用手续后，在占补平衡恢复后，项目占地符合资源利用上限要求。

4.生态环境准入清单

本项目为公路基础设施建设工程，根据《产业结构调整指导目录》（2024 年本），本项目属于鼓励类项目；根据《国家发展改革委商务部关于印发〈市场准入负面清单（2022 年版）〉的通知》（发改体改规〔2022〕397 号），本项目属于许可准入类项目；项目不属于《新疆维吾尔自治区 28 个国家重点生态功能

区县（市）产业准入负面清单（试行）》《新疆维吾尔自治区 17 个新增纳入国家重点生态功能区区县（市）产业准入负面清单（试行）》所列的限制、禁止类产业；项目所在生态功能区尚未制定环境准入负面清单，不存在相关制约因素。因此，项目符合生态环境准入清单要求。

3.7.5.2 与《新疆维吾尔自治区“三线一单”生态环境分区管控方案》及《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》的符合性分析

根据《新疆维吾尔自治区“三线一单”生态环境分区管控方案》《新疆维吾尔自治区生态环境分区管控动态更新成果》，自治区共划定 1777 个环境管控单元，分为优先保护单元、重点管控单元和一般管控单元三类，实施分类管控。本项目属于一般管控单元。

根据《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》，全区划分为七大片区，包括北疆北部（塔城地区、阿勒泰地区）、伊犁河谷、克奎乌-博州、乌昌石、吐哈、天山南坡（巴州、阿克苏地区）和南疆三地州片区，新疆维吾尔自治区生态环境厅制定《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》。塔城地区（不含沙湾市和乌苏市）主要涉及“北疆北部片区”，乌苏市涉及“克奎乌-博州片区”，沙湾市涉及乌昌石片区。北疆北部片区重点突出阿尔泰山、准噶尔西部山地等水源涵养功能和生物多样性功能维护、额尔齐斯河和额敏河环境风险防控；伊犁河谷片区重点突出西天山水源涵养功能和生物多样性功能维护、伊犁河环境风险防控、城镇大气污染控制；克奎乌博州片区重点突出大气污染治理、生物多样性维护和荒漠化防治；乌昌石片区重点突出大气污染治理、资源能源利用效率提升；吐哈片区重点突出荒漠化防治、水资源利用效率提升；天山南坡片区重点突出塔里木盆地北缘荒漠化防治、保障生态用水和博斯腾湖综合治理；南疆三地州片区重点突出塔里木盆地南缘荒漠化防治、土地利用效率和水资源利用效率提升。

本项目线路位于阿克苏地区拜城县境内，属于天山南坡片区，重点突出塔里木盆地北缘荒漠化防治、保障生态用水和博斯腾湖综合治理，本项目与《新疆维吾尔自治区生态环境分区管控动态更新成果》和《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》相符性分析详见表 3.7-3 及表 3.7-4。

表 3.7-3 与《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）相符性分析

管控维度		管控要求	本项目采取的相关措施	符合性
A1 空间布局约束	A1.1 禁止开发建设的活动	（A1.1-1）禁止新建、扩建《产业结构调整指导目录（2024 年本）》中淘汰类项目。禁止引入《市场准入负面清单（2022 年版）》禁止准入类事项。 （A1.1-2）禁止建设不符合国家和自治区环境保护标准的项目。 （A1.1-3）禁止在饮用水水源保护区、风景名胜区、自然保护区的核心区和缓冲区、城镇居民区、文化教育科学研究区等人口集中区域以及法律法规规定的其他禁止养殖区域建设畜禽养殖场、养殖小区。 （A1.1-4）禁止在水源涵养区、地下水源、饮用水源、自然保护区、风景名胜区、森林公园、重要湿地及人群密集区等生态敏感区域内进行煤炭、石油、天然气开发。 （A1.1-5）禁止下列破坏湿地及其生态功能的行为：（一）开（围）垦、排干自然湿地，永久性截断自然湿地水源；（二）擅自填埋自然湿地，擅自采砂、采矿、取土；（三）排放不符合水污染物排放标准的工业废水、生活污水及其他污染湿地的废水、污水，倾倒、堆放、丢弃、遗撒固体废物；（四）过度放牧或者滥采野生植物，过度捕捞或者灭绝式捕捞，过度施肥、投药、投放饵料等污染湿地的种植养殖行为；（五）其他破坏湿地及其生态功能的行为。 （A1.1-6）禁止在自治区行政区域内引进能（水）耗不符合相关国家标准中准入值要求且污染物排放和环境风险防控不符合国家（地方）标准及有关产业准入条件的高污染（排放）、高能（水）耗、高环境风险的工业项目。 （A1.1-7）①坚决遏制高耗能高排放低水平项目盲目发展。严把高耗能高排放低水平项目准入关口，严格落实污染物排放区域削减要求，对不符合规定的项目坚决停批停建。依法依规淘汰落后产能和化解过剩产能。②重点行业企业纳入重污染天气绩效分级，制定“一厂一策”应急减排清单，实现应纳尽纳；引导重点企业在秋冬季安排停产检修计划，减少冬季和采暖期排放。推进重点行业深度治理，实施全工况脱硫脱硝提标改造，加大无组织排放治理力度，深入开展工业炉窑综合整治，全面提升电解铝、活性炭、硅冶炼、纯碱、电石、聚氯乙烯、石化等行业污染治理水平。 （A1.1-8）严格执行危险化学品“禁限控”目录，新建危险化学品生产项目必须进入一般或较低安全风险的化工园区（与其他行业生产装置配套建设的项目除外），引导其他石化化工项目在化工园区发展。 （A1.1-9）严禁新建《禁止、控制和限制危险化学品目录》中淘汰类、禁止类危险化学品化工项目。	本项目为公路基础设施建设项目，属于《产业结构调整指导目录（2024 年本）》中的鼓励类项目，符合国家当前产业政策要求；不属于《市场准入负面清单（2025 年版）》（发改体改规〔2025〕466 号）中禁止准入类项目；不属于“三高”项目；项目所在区域不属于国家和自治区大气污染联防联控区域；本项目不在水源涵养区、地下水源、饮用水源、自然保护区、风景名胜区、森林公园、重要湿地及人群密集区等生态敏感区域内。	符合

	严格执行生态保护红线、永久基本农田管控要求，禁止新（改、扩）建化工项目违规占用生态保护红线和永久基本农田。在塔里木河、伊犁河、额尔齐斯河干流及主要支流岸线 1 公里范围内，除提升安全、环保、节能、智能化、产品质量水平的技术改造项目外，严格禁止新建、扩建化工项目，不得布局新的化工园区（含化工集中区）。 （A1.1-10）推动涉重金属产业集中优化发展，禁止新建用汞的电石法（聚）氯乙烯生产工艺，新建、扩建的重有色金属冶炼、电镀、制革企业优先选择布设在依法合规设立并依法开展规划环境影响评价的产业园区。 （A1.1-11）国务院有关部门和青藏高原县级以上地方人民政府应当建立健全青藏高原雪山冰川冻土保护制度，加强对雪山冰川冻土的监测预警和系统保护。青藏高原省级人民政府应当将大型冰帽冰川、小规模冰川群等划入生态保护红线，对重要雪山冰川实施封禁保护，采取有效措施，严格控制人为扰动。青藏高原省级人民政府应当划定冻土区保护范围，加强对多年冻土区和中深季节冻土区的保护，严格控制多年冻土区资源开发，严格审批多年冻土区城镇规划和交通、管线、输变电等重大工程项目。青藏高原省级人民政府应当开展雪山冰川冻土与周边生态系统的协同保护，维持有利于雪山冰川冻土保护的生态环境。		
A1.2 限制开发建设的活动	（A1.2-1）严格控制缺水地区、水污染严重区域和敏感区域高耗水、高污染行业发展。（A1.2-2）建设项目用地原则上不得占用永久基本农田，确需占用永久基本农田的建设项目须符合《基本农田保护条例》中相关要求，占用耕地、林地或草地的建设项目须按照国家、自治区相关补偿要求进行补偿。 （A1.2-3）以用途变更为住宅、公共管理与公共服务用地的地块为重点，严格建设用地准入管理和风险管控，未依法完成土壤污染状况调查或风险评估的地块，不得开工建设与风险管控和修复无关的项目。 （A1.2-4）严格控制建设项目占用湿地。因国家和自治区重点建设工程、基础设施建设，以及重点公益性项目建设，确需占用湿地的，应当按照有关法律法规规定的权限和程序办理批准手续。 （A1.2-5）严格管控自然保护地范围内非生态活动，稳妥推进核心区内居民、耕地有序退出，矿权依法依规退出。	本项目不占用永久基本农田、湿地，不涉及自然保护地。	符合
A1.3 不符合空间布局要求活动的退出	（A1.3-1）任何单位和个人不得在水源涵养区、饮用水水源保护区内和河流、湖泊、水库周围建设重化工、涉重金属等工业污染项目；对已建成的工业污染项目，当地人民政府应当组织限期搬迁。 （A1.3-2）对不符合国家产业政策、严重污染水环境的生产项目全部予以取缔。 （A1.3-3）根据《产业结构调整指导目录》《限期淘汰产生严重污染环境的工业固体废物的落后生产工艺设备名录》等要求，配合有关部门依法淘汰烧结-鼓风机 5 炼铅工艺炼铅等涉重金属落后产	本项目不涉及水源涵养区、饮用水水源保护区和河流、湖泊、水库；本项目符合国家产业政策，为鼓励类项目。	符合

	出要求	能和化解过剩产能。严格执行生态环境保护等相关法规标准，推动经整改仍达不到要求的产能依法依规关闭退出。 〔A1.3-4〕城市建成区、重点流域内已建成投产化工企业和危险化学品生产企业应加快退城入园，搬入化工园区前企业不应实施改扩建工程扩大生产规模。		
	A1.4 其他布局要求	〔A1.4-1〕一切开发建设活动应符合国家、自治区主体功能区规划、自治区和各地颁布实施的生态环境功能区划、国民经济发展规划、产业发展规划、国土空间规划等相关规划及重点生态功能区负面清单要求，符合区域或产业规划环评要求。 〔A1.4-2〕新建、扩建石化、化工、焦化、有色金属冶炼、平板玻璃项目应布设在依法合规设立并经规划环评的产业园区。 〔A1.4-3〕危险化学品生产企业搬迁改造及新建化工项目必须进入国家及自治区各级人民政府正式批准设立，规划环评通过审查，规划通过审批且环保基础设施完善的工业园区，并符合国土空间规划、产业发展规划和生态红线管控要求。	本项目符合国家、自治区主体功能区规划、生态环境功能区划、国民经济发展规划、产业发展规划、国土空间规划。	符合
A2 污染物排放管控	A2.1 污染物削减/替代要求	〔A2.1-1〕新、改、扩建重点行业建设项目应符合“三线一单”、产业政策、区域环评、规划环评和行业环境准入管控要求。重点区域的新、改、扩建重点行业建设项目应遵循重点重金属污染物排放“减量替代”原则。 〔A2.1-2〕以石化、化工、涂装、医药、包装印刷、油品储运销等行业领域为重点，安全高效推进挥发性有机物综合治理，实施原辅材料和产品源头替代工程。 〔A2.1-3〕促进大气污染物与温室气体协同控制。实施污染物和温室气体协同控制，实现减污降碳协同效应。开展工业、农业温室气体和污染减排协同控制研究，减少温室气体和污染物排放。强化污水、垃圾等集中处置设施环境管理，协同控制氢氟碳化物、甲烷、氧化亚氮等温室气体。加强节约能源与大气污染防治协同有效衔接，促进大气污染防治协同增效。 〔A2.1-4〕严控建材、铸造、冶炼等行业无组织排放，推进石化、化工、涂装、医药、包装印刷、油品储运销等行业项目挥发性有机物（VOCs）防治。严格有色金属冶炼、石油加工、化工、焦化等行业项目的土壤、地下水污染防治措施要求。推进工业园区和企业集群建设涉 VOCs“绿岛”项目，统筹规划建设一批集中涂装中心、活性炭集中处理中心、溶剂回收中心等，实现 VOCs 集中高效处理。	本项目符合自治区及阿克苏“三线一单”、产业政策、区域环评、规划环评和行业环境准入管控要求；本项目为公路基础设施建设项目，运营期无废气排放。	符合
	A2.2 污染控制措施要求	〔A2.2-1〕推动能源、钢铁、建材、有色、电力、化工等重点领域技术升级，控制工业过程温室气体排放，推动工业领域绿色低碳发展。积极鼓励发展二氧化碳捕集利用与封存等低碳技术。促进大气污染物与温室气体协同控制。实施污染物和温室气体协同控制，实现减污降碳协同效应。强化污水、垃圾等集中处置设施环境管理，协同控制氢氟碳化物、甲烷、氧化亚氮等温室气体。加	本项目不涉及伊犁河流域、额尔齐斯河流域、博斯腾湖流域、额敏河流域等敏感区域；本项目不涉及种植业。	符合

	强节约能源与大气污染防治协同有效衔接，促进大气污染防治协同增效。 （A2.2-2）实施重点行业氮氧化物等污染物深度治理。持续推进钢铁、水泥、焦化行业超低排放改造。推进玻璃、陶瓷、铸造、铁合金、有色、煤化和石化等行业采取清洁生产、提标改造、深度治理等综合措施。加强自备燃煤机组污染治理设施运行管控，确保按照超低排放标准运行。针对铸造、铁合金、焦化、水泥、砖瓦、石灰、耐火材料、金属冶炼以及煤化工、石油化工等行业，严格控制物料储存、输送及生产工艺过程无组织排放。重点涉气排放企业逐步取消烟气旁路，因安全生产无法取消的，安装在线监控系统。 （A2.2-3）强化重点区域大气污染联防联控，合理确定产业布局，推动区域内统一产业准入和排放标准。实施水泥行业错峰生产，推进散煤整治、挥发性有机污染物综合治理、钢铁、水泥、焦化和燃煤工业锅炉行业超低排放改造、燃气锅炉低氮燃烧改造、工业园区内轨道运输（大宗货物“公转铁”）、柴油货车治理、锅炉炉窑综合治理等工程项目。全面推行绿色施工，持续推动城市建成区重污染企业搬迁或关闭退出。 （A2.2-4）强化用水定额管理。推进地下水超采综合治理。开展河湖生态流量（水量）确定工作，强化生态用水保障。 （A2.2-5）持续推进伊犁河、额尔齐斯河、额敏河、玛纳斯河、乌伦古湖、博斯腾湖等流域生态治理，加强生态修复。推动重点行业、重点企业绿色发展，严格落实水污染物排放标准。加强农副产品加工、化工、印染、棉浆粕、粘胶纤维等企业综合治理和清洁化改造。 （A2.2-6）推进地表水与地下水协同防治。以傍河型地下水饮用水水源为重点，防范受污染河段侧渗和垂直补给对地下水污染。加强化学品生产企业、工业聚集区、矿山开采区等污染源的地表、地下协同防治与环境风险管控。加强工业污染防治。推动重点行业、重点企业绿色发展，严格落实水污染物排放标准和排污许可制度。加强农副产品加工、化工、印染、棉浆粕、粘胶纤维、制糖等企业综合治理和清洁化改造。支持企业积极实施节水技术改造，加强工业园区污水集中处理设施运行管理，加快再生水回用设施建设，提升园区水资源循环利用水平。 （A2.2-7）强化重点区域地下水环境风险管控，对化学品生产企业、工业集聚区、尾矿库、矿山开采区、危险废物处置场、垃圾填埋场等地下水污染源及周边区域，逐步开展地下水环境状况调查评估，加强风险管控。 （A2.2-8）严控土壤重金属污染，加强油（气）田开发土壤污染防治，以历史遗留工业企业污染场地为重点，开展土壤污染风险管控与修复工程。 （A2.2-9）加强种植业污染防治。深入推进化肥农药减量增效，全面推广测土配方施肥，引导推动有机肥、绿肥替代化肥，集成推广化肥减量增效技术模式，加强农药包装废弃物管理。实施农膜		
--	--	--	--

		回收行动，健全农田废旧地膜回收利用体系，提高废旧地膜回收率。推进农作物秸秆综合利用，不断完善秸秆收储运用体系，形成布局合理、多元利用的秸秆综合利用格局。		
	A3.1 人居环境要求	（A3.1-1）建立和完善重污染天气兵地联合应急预案、预报预警应急机制和会商联动机制。“乌—昌—石”区域内可能影响相邻行政区域大气环境的项目，兵地间、城市间必须相互征求意见。 （A3.1-2）对跨国境河流、涉及县级及以上集中式饮用水水源地的河流、其他重要环境敏感目标的河流，建立健全流域上下游突发水污染事件联防联控机制，建立流域环境应急基础信息动态更新长效机制，绘制全流域“一河一策一图”。建立健全跨部门、跨区域的环境应急协调联动处置机制，强化流域上下游、兵地各部门协调，实施联合监测、联合执法、应急联动、信息共享，形成“政府引导、多元联动、社会参与、专业救援”的环境应急处置机制，持续开展应急综合演练，实现从被动应对到主动防控的重大转变。加强流域突发水环境事件应急能力建设，提升应急响应水平，加强监测预警、拦污控污、信息通报、协同处置、基础保障等工作，防范重大生态环境风险，坚决守住生态环境安全底线。 （A3.1-3）强化重污染天气监测预报预警能力，建立和完善重污染天气兵地联合应急预案、预警应急机制和会商联动机制，加强轻、中度污染天气管控。	本项目所在区域属于 PM_{2.5}、PM₁₀ 年平均浓度不达标城市，根据《关于在南疆四地州深度贫困地区实施〈环境影响评价技术导则 大气环境（HJ2.2-2018）〉差别化政策有关事宜的复函》的要求，对阿克苏实行环境影响评价差别化政策，本项目不涉及县级及以上集中式饮用水水源地的河流、其他重要环境敏感目标的河流。	符合
A3 环境风险管控	A3.2 联防联控要求	（A3.2-1）提升饮用水安全保障水平。以县级及以上集中式饮用水水源地为重点，推进饮用水水源保护区规范化建设，统筹推进备用水源或应急水源建设。单一水源供水的重点城市于 2025 年底前基本完成备用水源或应急水源建设，有条件的地区开展兵地互为备用水源建设。梯次推进农村集中式饮用水水源地保护区划定，到 2025 年，完成乡镇级集中式饮用水水源地保护区划定与勘界立标。开展“千吨万人”农村饮用水水源地保护区环境风险排查整治，加强农村水源水质监测，依法清理饮用水水源保护区内违法建筑和排污口，实施从水源到水龙头全过程监管。强化饮用水水源保护区环境应急管理，完善重大突发环境事件的物资和技术储备。针对汇水区、补给区存在兵地跨界的，建立统一的饮用水水源应急和执法机制，共享应急物资。 （A3.2-2）依法推行农用地分类管理制度，强化受污染耕地安全利用和风险管控。因地制宜制定实施安全利用方案，鼓励采取种植结构调整等措施，确保受污染耕地全部实现安全利用。 （A3.2-3）加强新污染物多环境介质协同治理。排放重点管控新污染物的企事业单位应采取污染控制措施，达到相关污染物排放标准及环境质量目标要求；按照排污许可管理有关要求，依法申领排污许可证或填写排污登记表，并在其中载明执行的污染控制标准要求及采取的污染控制措施。排放重点管控新污染物的企事业单位和其他生产经营者应按照相关法律法规要求，对排放（污）口及其周边环境定期开展环境监测，评估环境风险，排查整治环境安全隐患，依法公开新污染物信息，采取措施防范环境风险。土壤污染重点监管单位应严格控制有毒有害物质排放，建立土壤	项目所在区域不属于国家和自治区大气污染联防联控区域。	符合

		污染隐患排查制度，防止有毒有害物质渗漏、流失、扬散。 （A3.2-4）加强环境风险预警防控。加强涉危险废物企业、涉重金属企业、化工园区、集中式饮用水水源地及重点流域环境风险调查评估，实施分类分级风险管控，协同推进重点区域、流域生态环境污染综合防治、风险防控与生态修复。 （A3.2-5）强化生态环境应急管理。实施企业突发生态环境应急预案电子化备案，完成县级以上政府突发环境事件应急预案修编。完善区域和企业应急处置物资储备系统，结合新疆各地特征污染物的特性，加强应急物资储备及应急物资信息化建设，掌握社会应急物资储备动态信息，妥善应对各类突发生态环境事件。加强应急监测装备配置，定期开展应急演练，增强实战能力。 （A3.2-6）强化兵地联防联控联治，落实兵地统一规划、统一政策、统一标准、统一要求、统一推进的防治管理措施，完善重大项目环境影响评价区域会商、重污染天气兵地联合应急联动机制。建立兵地生态环境联合执法和联合监测长效机制。		
A4 资源利用要求	A4.1 水资源	（A4.1-1）自治区用水总量 2025 年、2030 年控制在国家下达的指标内。 （A4.1-2）加大城镇污水再生利用工程建设力度，推进区域再生水循环利用，到 2025 年，城市生活污水再生利用率力争达到 60%。 （A4.1-3）加强农村水利基础设施建设，推进农村供水保障工程，农村自来水普及率、集中供水率分别达到 99.3%、99.7%。 （A4.1-4）地下水资源利用实行总量控制和水位控制。取用地下水资源，应当按照国家和自治区有关规定申请取水许可。地下水利用应当以浅层地下水为主。	本项目不取用地下水。	符合
	A4.2 土地资源	（A4.2-1）土地资源上线指标控制在最终批复的国土空间规划控制指标内。	本项目用水主要为施工期用水，用水量较小，施工期生产废水经处理后回用，对区域水资源消耗较小。	符合
	A4.3 能源利用	（A4.3-1）单位地区生产总值二氧化碳排放降低水平完成国家下达指标。 （A4.3-2）到 2025 年，自治区万元国内生产总值能耗比 2020 年下降 14.5%。 （A4.3-3）到 2025 年，非化石能源占一次能源消费比重达 18%以上。 （A4.3-4）鼓励使用清洁能源或电厂热力、工业余热等替代锅炉、炉窑燃料用煤。 （A4.3-5）以碳达峰碳中和工作为引领，着力提高能源资源利用效率。引导重点行业深入实施清洁生产改造，钢铁、建材、石油化工等重点行业以及其他行业重点用能单位持续开展节能降耗。 （A4.3-6）深入推进碳达峰碳中和行动。推动能源清洁低碳转型，加强能耗“双控”管理，优化能源消费结构。新增原料用能不纳入能源消费总量控制。持续推进散煤整治。	本项目仅在施工期沥青拌合站使用导热油锅炉，污染物产生量较少，对区域环境质量影响较小。	符合

A4.4 禁燃区要求	〔A4.4-1〕在禁燃区内，禁止销售、燃用高污染燃料；禁止新建、扩建燃用高污染燃料的设施。已建成的，应当在规定期限内改用清洁能源。	本项目所在区域不属于禁燃区。	符合
A4.5 资源综合利用	〔A4.5-1〕加强固体废物源头减量、资源化利用和无害化处置，最大限度减少填埋量。推进工业固体废物精细化、名录化环境管理，促进大宗工业固废综合利用、主要农业废弃物全量利用。加快构建废旧物资回收和循环利用体系，健全强制报废制度和废旧家电、消费电子等耐用消费品回收处理体系，推行生产企业“逆向回收”等模式。以尾矿和共伴生矿、煤矸石、炉渣、粉煤灰、脱硫石膏、冶炼渣、建筑垃圾等为重点，持续推进固体废物综合利用和环境整治，不断提高大宗固体废物资源化利用水平。推行生活垃圾分类，加快建设县（市）生活垃圾处理设施，到 2025 年，全疆城市生活垃圾无害化处理率达到 99%以上。〔A4.5-2〕推动工业固废按元素价值综合开发利用，加快推进尾矿（共伴生矿）、粉煤灰、煤矸石、冶炼渣、工业副产石膏、赤泥、化工废渣等工业固废在有色组分提取、建材生产、市政设施建设、井下充填、生态修复、土壤治理等领域的规模化利用。着力提升工业固废在生产纤维材料、微晶玻璃、超细化填料、低碳水泥、固废基高性能混凝土、预制件、节能型建筑材料等领域的高值化利用水平。 〔A4.5-3〕结合工业领域减污降碳要求，加快探索钢铁、有色、化工、建材等重点行业工业固体废物减量化路径，全面推行清洁生产。全面推进绿色矿山、“无废”矿区建设，推广尾矿等大宗工业固体废物环境友好型井下充填回填，减少尾矿库贮存量。推动大宗工业固体废物在提取有色组分、生产建材、筑路、生态修复、土壤治理等领域的规模化利用。 〔A4.5-4〕发展生态种植、生态养殖，建立农业循环经济发展模式，促进农业固体废物综合利用。鼓励和引导农民采用增施有机肥秸秆还田、种植绿肥等技术，持续减少化肥农药使用比例。加大畜禽粪污和秸秆资源化利用先进技术和新型市场模式的集成推广，推动形成长效运行机制。	本项目运营期无危险废物产生，道路养护过程中产生的废渣集中收集清运至指定地点处理，严禁随意丢弃。	符合

表 3.7-4 本项目与“七大片区总体管控”符合性分析

名称	管控要求	拟建工程	符合性
天山南坡片区总体管控要求	切实保护托木尔峰和天山南坡中段冰雪水源及生物多样性保护生态功能区内的托木尔峰自然景观、高山冰川、野生动物、森林和草原，合理利用天然草地，稳步推进草原减牧，加强保护区管理，维护自然景观和生物多样性	本项目不在托木尔峰和天山南坡中段冰雪水源及生物多样性保护生态功能区。	符合
	重点做好塔里木盆地北缘荒漠化防治。加强荒漠植被及河岸荒漠林保护，规范油气勘探开发作业，建立油田和公路扰动区域工程与生物相结合的防风固沙体系，逐步形成生态屏障	本项目属于公路基础设施新建项目，施工过程中严格控制施工占地，施工结束后，对施工作业带进行生态恢复，采取措施及时恢复临时占地，尽可能减少对区域生态环境的影响。	符合
	推进塔里木河流域用水结构调整，维护塔里木河、博斯腾湖基本生态用水	本项目位于阿克苏地区拜城县，未处于博斯腾湖及塔里木河流域，不会对基本生态用水产生影响。	符合
	加强塔里木河流域水环境风险管控。加大博斯腾湖污染源头达标排放治理和监督力度，实施博斯腾湖综合治理	本项目已提出一系列环境风险防范措施及应急要求。	符合
	加强油（气）资源开发区土壤环境污染综合整治。强化涉重金属行业污染防控与工业废物处理处置	本项目为公路基础设施建设项项目，道路沿线不设置加油站，不涉及重金属行业污染防控与工业废物处理处置。	符合

3.7.5.3 与《阿克苏地区生态环境分区管控方案（动态更新）》的符合性分析

根据《阿克苏地区“三线一单”生态环境分区管控方案》（吐政办〔2021〕24 号）、《关于印发〈阿克苏地区生态环境分区管控方案（动态更新）〉的通知》（2024.10.28），本项目路线涉及 ZH65292630001 拜城县一般管控单元。经分析本项目符合《阿克苏地区“三线一单”生态环境分区管控方案》（吐政办〔2021〕24 号）、《关于印发〈阿克苏地区生态环境分区管控方案（动态更新）〉的通知》（2024.10.28）相关管控要求，具体分析内容见表 3.7-5，路线在阿克苏地区生态环境分区管控中的位置见图 3.7-3。

表 3.7-5 本项目所涉环境管控单元符合性分析表

环境管控单元编码	环境管控单元名称	管控单元分类	空间布局约束	污染物排放管控	环境风险防控	资源开发效率要求	项目符合性
ZH65292630001	拜城县一般管控单元	一般管控单元	1.执行阿克苏地区总体管控要求中空间布局约束的要求。 2.任何单位和个人不得擅自占用基本农田。禁止在基本农田内从事非农业生产活动。除法律规定的重点建设项目选址确实无法避让外，其他任何建设不得占用。 3.对违反资源环境法律法规、规划，污染环境、破坏生态、乱采滥挖的露天矿山，依法整治；对污染治理不规范的露天矿山，依法责令停产整治，对拒不停产或擅自恢复生产的依法强制关闭；对责任主体灭失的露天矿山，要加强修复绿化、减尘抑尘。 4.严格控制在优先保护类耕地集中区域新建土壤环境监管重点行业项目。	1.执行阿克苏地区总体管控要求中关于污染物排放管控的准入要求。 2.强化畜禽养殖粪污资源化利用，提高畜禽粪污综合利用率，减少恶臭气体挥发排放。 3.严格控制林地、草地、园地农药使用量，禁止使用高毒、高残留农药。 4.加强农村生活垃圾的清运、收集、处置。严禁将城镇生活垃圾、污泥、工业废物直接用作肥料。 5.鼓励和支持散养密集区实行畜禽粪污分户收集、集中处理。	1.执行阿克苏地区总体管控要求中关于环境风险防控的准入要求。 2.加强对矿山、油田等矿产资源开采影响区域内未利用地的环境监管，发现土壤污染问题的，要坚决查处，并及时督促有关单位采取有效防治措施消除或减轻污染。 3.对排查出的危库和病库以及风险评估有严重环境安全隐患的尾矿库，要求企业完善污染治理设施、进行治理和修复。全面整治历史遗留尾矿库，完善覆膜、压土、排洪、堤坝加固等隐患治理和闭库措施。 4.加强油（气）田勘探、开发、运行过程中及排放产生的废弃物对土壤的污染。	1.执行阿克苏地区总体管控要求中关于资源利用效率的准入要求。 2.全面推进秸秆综合利用，鼓励秸秆资源化、饲料化、肥料化利用，推动秸秆还田与离田收集。 3.减少化肥农药使用量，增加有机肥使用量，实现化肥农药使用量负增长。 4.推进矿井水综合利用，煤矿废水全部处理达标后用于补充矿区生产用水和生态用水，加强洗煤废水循环利用。 5.推广渠道防渗、管道输水、喷灌、微灌等节水灌溉技术，完善灌溉用水计量设施。推进规模化高效节水灌溉，推广农作物节水抗旱技术。建立灌区墒情测报网络，提高农业用水效率。	本项目为公路基础设施建设工程，选线不涉及自然保护地及饮用水水源保护区，不占用基本农田，施工期间产生的各类固废均可得到有效地处置，项目全线不设置加油站，施工期间生产废水经处理后回用，生活污水经收集后清运至污水处理厂处置。项目严格按一般管控要求执行，符合管控要求。

图 3.7-1 本项目在新疆维吾尔自治区主体功能区规划中位置关系示意图

图 3.7-2 本项目与生态保护红线位置关系示意图

图 3.7-3 本项目生态环境分区管控单元示意图

3.7.7 与《新疆维吾尔自治区“十四五”综合交通规划》及规划环评符合性分析

1.与《新疆维吾尔自治区“十四五”综合交通规划》符合性

根据《新疆维吾尔自治区“十四五”综合交通规划》规划发展目标：到 2025 年，交通强国新疆篇章建设迈出坚实步伐，安全、便捷、高效、绿色、经济的现代化综合交通运输体系进一步完善；发达的快速网、完善的干线网、广泛的基础网建设取得显著成效，“新疆 1521 出行交通圈”建设取得显著进展（即全球主要发达经济体“1 天”到达，全国主要城市“5 小时”覆盖，全疆主要 23 城市“2 小时”通达，都市圈“1 小时”通勤），丝绸之路经济带核心区交通枢纽中心建设取得显著成效；实现具备条件的国家高速公路网、普通国道网基本贯通；兵地融合有效推进，南疆地区、农村地区等交通运输发展水平明显提升；交通运输与其他产业发展协同性明显提升，交通运输与旅游融合发展取得重大进展；客货运输服务品质、交通信息化服务能力以及行业治理能力和治理水平实现显著提升；交通强国建设示范工作取得阶段性成果。

该规划要求“加快推进普通国省道断头路建设，全面提升技术水平”及“沿边开发开放战略通道以南北向贯通、串联各主要口岸、打通瓶颈路段为重点，构筑我国西北重要边防通道，并实现丝绸之路经济带北、中、南及中巴经济走廊通道的有效衔接”。

本项目的建设对国家和新疆维吾尔自治区交通基础设施的完善，为南疆公路运输服务水平提供重要保障，是新疆维吾尔自治区境内省道网中重要组成部分，是丝绸之路经济带核心区沿边开发开放国防交通轴线的组成路段。因此，项目的建设与《新疆维吾尔自治区“十四五”综合交通规划》相符。

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》及审查意见的符合性分析

2022 年 1 月 27 日，新疆维吾尔自治区生态环境厅以《关于〈新疆维吾尔自治区“十四五”综合交通规划环境影响报告书〉的审查意见》（新环环评函〔2022〕76 号）对《新疆维吾尔自治区“十四五”综合交通规划环境影响报告书》出具

了审查意见，拟建项目与其符合性分析见表 3.7-6。

表 3.7-6 与新疆维吾尔自治区“十四五”综合交通规划环评及审查意见符合性分析

审查意见要求	本项目符合情况	相符性
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，从顶层设计和源头控制着手，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。	本项目坚持生态保护优先的原则，通过优化选线和源头控制着手，避免穿越和占用环境敏感区、生态脆弱区及重要物种生境。项目符合“三线一单”管控要求。报告提出了严格的环境保护措施，建设单位在切实落实各项生态环境保护措施后，本项目所产生的负面影响是可以得到有效控制的，并基本能为环境所接受。	符合
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。	本项目在设计阶段充分考虑了国家、自治区国土空间规划，并加强了与“三线一单”分区管控等有关要求的衔接，确保项目建设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。项目在选线阶段避让了自然保护地、饮用水源保护区等生态敏感区。	符合
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。	本项目充分考虑了项目建设对生态环境的累积影响和长期影响，提出了严格的环境保护措施和风险防范措施。	符合
建立健全长期稳定的环境监测体系。根据规划实施状况、环境敏感目标的分布等，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。	本项目充分考虑了沿线环境敏感目标的分布情况，提出了严格的生态、大气、水、声环境等环境要素的环境监测计划，根据监测结果采取相应的保护措施。	符合
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。	本项目制定了环境风险防控方案和措施，落实了主体责任，确保本项目环境风险可控。	符合

3.7.8 与《新疆维吾尔自治区交通运输（公路）“十四五”发展规划
中期评估与调整方案》（新政办发〔2024〕1号）符合性分析

根据方案中聚力联网补网，有效提升交通基础设施网络水平内容：围绕“疆内环起来、进出疆快起来、南北疆畅起来、进出境联起来”发展目标，加速全疆

干线公路成环成网，持续扩大快速交通覆盖，加快优化干线路网层级，加快完善城市城乡交通网络，有效提升公路管养和路网运行水平。到 2025 年，实现自治区公路总里程达到 23 万公里（含兵团），较原目标提高 1 万公里；高速（一级）公路达到 1.2 万公里以上，较原目标提高 2000 公里，其中高速公路里程突破 8000 公里，较原目标提高 500 公里。基本实现高速（一级）公路“县县通”和 3A 级以上旅游景区高速（一级）公路全覆盖，力争已批准开放的口岸中 8 个口岸实现高速（一级）公路连通，较原目标增加 1 个口岸；普通国省道技术等级明显提升，普通国道二级及以上公路比重提高到 80%左右。

根据方案中构建现代化高质量基础设施体系内容：加快构筑东联西出、南北畅通的运输通道。加快提速扩容丝，绸之路经济带中通道，推进向西开放大通道扩容提质，加快南北疆、跨天山新通道建设，加快沿边通道贯通，完善南疆环、天山环通道。落实中国—中亚峰会和第三届“一带一路”国际合作高峰论坛要求，继续提升重要口岸的对外交通条件。

本项目的建设将对新疆维吾尔自治区交通基础设施的完善起到重要作用，为南疆公路运输服务水平提供重要保障。同时，本项目建设将有助于加快构建现代化综合交通体系，高水平推进交通强国建设试点工作，加快打造发达的快速网，促进交通运输事业高质量发展。因此，项目的实施与《新疆维吾尔自治区交通运输（公路）“十四五”发展规划中期评估与调整方案》相符。

3.7.9 与《新疆维吾尔自治区省道网规划（2022-2035 年）》及规划环评符合性

1.与《新疆维吾尔自治区省道网规划（2022-2035 年）》符合性

根据《新疆维吾尔自治区省道网规划（2022-2035 年）》规划目标：到 2035 年，基本建成覆盖广泛、功能完备、集约高效、绿色智能、安全可靠的现代化、高质量省道网，和国家公路网共同形成多中心网络化路网格局，实现国际省际互联互通、城市群间多路连通、地州市间快速通达、县级节点全面覆盖、乡镇节点有效服务，公路运输有效支撑综合立体交通网骨架构建，有效满足人民日益增长的美好生活需要。

本项目为公路基础设施建设工程，是建设丝绸之路经济带各通道的重要支撑，本项目作为拜城县公路通道的重要组成部分，是南北廊带进行联系的重要通道。本项目的建设对于完善和构筑拜城县公路网骨架具有促进意义，推动项目沿线地区社会经济发展和社会稳定，加强乡镇的沟通联系，改善区域内乡镇居民出行条件，有利于促进乡镇间协作发展，有助于提升农牧民家庭收入，改善各民族人民的物质生活水平。因此，项目建设与《新疆维吾尔自治区省道网规划（2022-2035 年）》相符。

2.与《新疆维吾尔自治区省道网规划（2022-2035 年）环境影响报告书》及审查意见的符合性分析

新疆交投生态有限责任公司承担了“新疆维吾尔自治区省道网规划（2022-2035 年）环境影响报告书”编制工作。2024 年 4 月 15 日，新疆维吾尔自治区生态环境厅以《关于新疆维吾尔自治区省道网规划（2022-2035 年）环境影响报告书的审查意见》（新环审〔2024〕82 号）对《新疆维吾尔自治区省道网规划（2022-2035 年）环境影响报告书》出具了审查意见。《新疆维吾尔自治区省道网规划（2022-2035 年）环境影响报告书》及其审查意见对拟建公路环评提出了以下要求和建议，拟建项目与其符合性分析见表 3.7-7。

表 3.7-7 本项目与新疆维吾尔自治区省道网规划环评及审查意见符合性分析

审查意见要求	本项目符合情况
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，从顶层设计和源头控制着手，防范环境污染和生态破坏。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，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，切实落实各项生态环境保护要求，促进区域经济社会与生态环境保护协调发展。	拟建项目虽未被列入规划中，但项目在选线阶段避让了环境敏感区、生态脆弱区、重要物种生境等生态敏感区。
严格保护生态空间，优化规划布局，调整建设时序。衔接国土空间规划及“三线一单”生态环境分区管控动态更新成果，进一步优化布局方案、选址选线和施工布置，确保符合相关管控和保护要求。坚持“绕避”优先原则，优先避让自然保护地、风景名胜区、饮用水源保护区、生态保护红线等环境敏感区，严格按照自然保护地、饮用水源保护区、生态保护红线等管控要求进行交通开发建设活动。确实无法避让禁建区的新建路线段落，进一步优化调整建设时序，待自然保护区、水源地等规划调整后，确保满足相关法律法规要求，择期进行建设。确实	本项目符合区域国土空间规划及“三线一单”生态环境分区管控动态更新成果要求；拟建公路选址选线和施工布置均避让了自然保护地、风景名胜区、饮用水源保护区、生态保护红线等环境敏感区。

无法避让限建区的新建路线段落应充分论证不可避免性，采取隧道、桥梁等无害化穿越方式，并采取有效措施，开展专题研究优化技术标准、工程形式、施工方式、加强施工管理和优化施工工艺降低对生态环境的不利影响。实现省道网与生态环境保护、人居环境安全相协调。	
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事后监管，按照“属地为主、分级响应、区域联动”的原则，与相关部门建立紧密的联络机制，实现信息共享和协调配合，形成合力应对突发环境事件。结合规划实施状况、环境敏感目标分布情况，建立完善生态、声环境等环境监控体系，根据监测结果及时采取补救措施并结合环境影响适时优化、调整规划。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，落实责任主体，明晰防控流程，确保环境风险可控。	本环评提出了详细的风险防控措施，要求项目管理单位编制突发环境事件应急预案并进行备案。

3.7.10 与《新疆维吾尔自治区公路网规划（2021-2050 年）》及规划环评符合性

1.与《新疆维吾尔自治区公路网规划（2021-2050 年）》符合性分析

根据《新疆维吾尔自治区公路网规划（2021-2050 年）》中干线公路网（普通国省道）布局，到 2050 年，全区干线公路网总规模 3.4 万 km，由 20 条普通国道和 115 条普通省道组成。根据“进出疆快起来”的要求，结合国际互联互通的要求，完善丝绸之路经济带公路北通道、中通道和南通道，完善进出疆快速公路网。

本项目为该规划中丝绸之路经济带公路北通道中重要一部分，项目建设与《新疆维吾尔自治区公路网规划（2021-2050 年）》相符。

2.与《新疆维吾尔自治区公路网规划（2021-2050 年）环境影响报告书》及审查意见的符合性分析

新疆盛源祥和环保工程有限公司于 2020 年 10 月承担了“新疆维吾尔自治区公路网规划（2021-2050 年）环境影响报告书”的编制工作。2021 年 9 月 28 日，新疆维吾尔自治区生态环境厅以《关于新疆维吾尔自治区公路网规划（2021-2050 年）环境影响报告书的审查意见》（新环环评函〔2021〕880 号）对《新疆维吾尔自治区公路网规划（2021-2050 年）环境影响报告书》出具了审查意见。根据

《新疆维吾尔自治区公路网规划（2021-2050 年）环境影响报告书的审查意见》，结合该规划环评提出的主要环保措施，本项目与其符合性分析见表 3.7-8。

表 3.7-8 本项目与自治区公路网规划环评及审查意见符合性分析

审查意见要求	本项目符合情况
取土、弃渣场、施工场地等临时工程不得占用自然保护区、风景名胜区等特殊生态敏感区及基本农田保护区，尽量避免占用天然林地、重要湿地、耕地集中分布区域等生态脆弱区、地质灾害易发区。施工场地尽量利用永久占地，取、弃土场要求集中设置，不得占用河道等，弃渣场宜选择在荒地、劣质地、凹地等。严禁在风景名胜区、森林公园等环境敏感区内设置弃渣场，伴河路段产生的弃渣严禁随意堆弃，全部就近弃入附近指定的弃渣场内。取土、弃渣场等临时工程，尤其是弃渣场，应按照相关技术规范进行挡渣墙、截排水沟等设计，确保弃渣场稳定性，防治水土流失；取土深度不超过 4m，首先应尽量利用弃方，取弃土相结合，减少取土量。	本项目设置 1 处取土场，沿线共选择 2 处砾类土料场，均为商业料场（另做环评），设置 1 处弃土场，弃土过程中按照相关技术规范进行挡渣墙、截排水沟建设，防治水土流失。
严格按照土地管理法的相关要求，避开基本农田和一般耕地，对确实难以避让的耕地应做好占补平衡，对基本农田应报送国务院审批，做好占一补一，占补平衡；没有条件开垦的，应缴纳相应的耕地开垦费，以保障耕地资源的总量平衡。	本项目不占用基本农田和一般耕地。
在公路项目路线跨越及临近Ⅰ、Ⅱ类水体等敏感路段设置警示牌，加强路线两侧防撞护栏的设计。对桥梁设置桥面径流收集系统，同时在桥梁两端设置沉淀池并作防渗处理，此外，应根据公路相关设计规范设计桥梁防撞护栏的相应防撞等级。	本项目跨越Ⅱ类水体，在跨越河床路段设置有防撞护栏，设置有桥面径流导流系统，桥下设置有应急事故池，措施落实后符合相关要求。
若服务区、收费站等沿线设施附近无城市污水管网分布，应在服务区、收费站等沿线设施内设置地理式一体化设备等污水处理设施，处理后回用服务区、收费站及高速公路沿线绿化，不外排。	本项目无服务区、收费站等沿线设施。
建立防噪声屏障，在公路边设置防噪声屏障是降噪的有效手段之一，在公路沿线附近的居民区、学校、医院等声环境敏感目标，当交通噪声对其有严重干扰时，应在相应的公路的路侧设置声屏障；对于高层住宅，优先设置全封闭或者半封闭声屏障，若无条件，需全部采取隔声窗措施；对于道路两侧零散住户，距离道路大于 200m 以上住户，采取隔声窗措施。	本次评价范围内无噪声敏感点。
各施工场地须设置生活垃圾收集设施，施工人员产生的生活垃圾经垃圾桶收集后，统一运送到垃圾处理厂集中处理，不可就	本次环评中要求施工场地设置生活垃圾桶，收集后统

地填埋，避免对周围居民区环境空气和水环境质量造成潜在的影响。制定合理的施工方案，挖方尽量进行场地回填、平整，最大限度减少弃方量。如有多余的弃方，需外运至市政部门指定的弃土场。同时，项目拟通过合理安排施工工序，分段、逐片开挖，避开雨季施工，加强临时堆场，减少水土流失的影响；其次控制废弃土石和回填土临时堆放场的面积和堆放量，并在土石堆上覆盖塑料薄膜，以及在临时堆放场地周围设置导流明渠，避免雨水冲刷造成水土流失。	一清运至拜城县生活垃圾填埋场。优化施工方案，弃方拉运至指定弃土场回填，临时堆土场设置苫盖措施，临时堆场设置截排水沟，措施落实后符合相关要求。
---	--

3.7.12 与《阿克苏地区生态环境保护“十四五”规划》的符合性分析

根据《阿克苏地区生态环境保护“十四五”规划》严格项目准入，坚决遏制高能耗高排放项目盲目发展，大力培育绿色环保产业，加快形成绿色低碳生活方式。强化施工、道路、堆场、裸露地面等扬尘管控，严守水资源开发利用控制、用水效率控制和水功能区限制纳污“三条红线”，严格实行区域用水总量和强度控制，强化节水约束性指标管理。严格河湖生态流量管理，增加生态用水保障，促进水生态恢复。持续开展饮用水水源地规范化建设，统筹推进备用水源或应急水源建设，有条件的地区开展兵地互为备用水源建设，巩固提升县级及以上城市集中式饮用水水源安全保障水平。构建以水源涵养、防风固沙、土地沙化、水土流失等生态空间为依托，以天山南麓生态廊道和塔河生态廊道为骨架，以重要湖泊湿地和自然保护区为镶嵌的“两廊、八带、四区、多点”的自然资源保护与利用总体空间格局，强化山水林田湖草沙“生命共同体”意识，促进自然资源科学保护与合理利用。

本项目属于公路基础设施建设项目，不属于高能耗、高排放类项目。施工期将采取规范施工道路和料场堆放等措施，最大限度地减少扬尘产生。项目不涉及水资源开发，施工期间严禁排放任何类型的废水入河，项目在施工及运营期间制定了生态保护与恢复措施。因此，项目与《阿克苏地区生态环境保护“十四五”规划》相符。

3.7.15 与《阿克苏地区国土空间总体规划》（2021-2035 年）符合性

《规划》指出：统筹划定三条控制线：严保永久基本农田保护红线、严守生态保护红线、严控城镇开发边界。严守永久基本农田保护红线：坚决落实最严格

的耕地保护制度，严守耕地保护红线，将达到质量要求的优质耕地依法划入永久基本农田，实施特殊保护。已经划定的永久基本农田全面梳理整改，有序推进永久基本农田划定成果核实，确保永久基本农田数量不减少、质量不降低、生态有改善。严守生态保护红线：以资源环境承载力为硬约束，结合“双评价”中生态保护极重要区评价，强调生态涵养，落实生态红线保护要求，切实做到应划尽划，应保尽保，实现一条生态保护红线管控重要生态空间。阿克苏地区生态红线主要分布于天山南脉、塔里木河上游沿岸和托什干河中下游沿岸。严控城镇开发边界：坚持节约优先、保护优先，严控增量、盘活存量，优化结构、提升效率，提高城镇建设用地集约化程度。在综合考虑城镇定位、发展方向和综合承载能力的基础上，科学研判城镇发展需求，优化城镇形态和布局，促进城镇有序、适度、紧凑发展，实现多中心、网络化、组团式、集约型的城乡国土空间格局。

引导地区差异化发展，以乡镇为单元划定主体功能区。形成以农产品主产区和重点生态功能区为主，以城市化发展区为辅的主体功能格局。重点生态功能区：落实天山南坡西段荒漠草原重点生态功能区布局要求，划定重点生态功能区主要针对具有自然属性、以提供生态服务或生态产品为主体功能的国土空间。农产品主产区：落实天山南坡国家级农产品主产区布局要求，划定农产品主产区主要是以农业生产和农村居民生活为主体功能，承担农产品生产和农村生活功能的国土空间。城市化发展区：落实自治区级城市化发展区布局要求，划定城市化发展区，主要是以城镇居民生产生活为主体功能的国土空间，主要承担城镇建设和发展城镇经济等功能的地域。

本项目为公路基础设施建设项目，道路选线严格避让永久基本农田和生态保护红线，未侵占城镇开发边界。项目建成后将有效贯通拜城县域内各乡镇交通网络，将有助于尽快推进当地交通基础设施互联互通，更好地发挥新疆作为丝绸之路经济带核心区的战略优势，有利于促进乡镇间协作发展，有助于提升农牧民家庭收入，改善各民族人民的物质生活水平。因此，项目的建设与《阿克苏地区国土空间总体规划》（2021-2035 年）相符。

3.7.16 与《拜城县国土空间总体规划（2021-2035 年）》符合性

根据《拜城县国土空间总体规划（2021-2035 年）》综合交通发展目标：加快推进综合立体交通网建设，优化提升存量交通资源，推进高等级公路网络化，打造县域“放射式”快速化交通网络体系，实现县域各乡镇间 1.5 小时交通便捷可达，提升城乡公交服务水平，实现乡村公路质量等级提升，推动综合交通绿色、高效发展。积极融入区域交通网络，积极推进 G579、G217、G219、新拜铁路、新和-拜城公路等的建设，结合 S307，强化高等级公路网络布局，融入国家公路网，促进“库（车）-拜（城）-新（和）-沙（雅）”城镇群交通网络布局；依托公路连接吐和高速、南疆铁路等区域性交通网络，更好地建设融入区域交通格局。

构建综合交通体系：整体构建“三横三纵”的综合交通体系，实现互联互通、覆盖成网。“三横”是指国道 G579、省道 S307、连通乡道 Y395 和 Y396，三条横向连接区域的交通联络线。“三纵”是指国道 G219、G217 国道和新和-拜城公路，三条南北疆交通联系通道。

构建内联外通的公路系统：规划新建 G219 国道（昭苏-温宿）、G579 国道（库车-拜城-玉尔滚）；改建 G217 国道（独山子-库车）。规划新建新和-拜城公路、黑英山矿公路、铁热克镇至博孜墩旅游公路、库木吐喇千佛洞至克孜尔千佛洞公路；改建 S307（克孜尔乡至察尔齐镇路段）。规划保留并改建 X341、X343、X344、X345、X346、X347、X348、X349 等 9 条县道，新建拜城县民用运输机场专线。推进“四好农村路”建设，提升农村公路覆盖广度和深度。

本项目为公路基础设施建设项目，其建设将有利于完善当地公路网络，促进区域旅游资源开发，提高运输能力和服务品质，强化交通保障，深化新疆“交通+旅游”融合发展，推动区域经济社会高质量发展。因此，项目的建设符合《拜城县国土空间总体规划（2021-2035 年）》相符。

3.7.16 与《拜城县铁热克镇国土空间总体规划》（2021-2035 年）符合性

根据《拜城县铁热克镇国土空间总体规划》（2021-2035 年）明确的“一屏、两廊、四区、多点”的国土空间总体格局；规划构建“一心、两轴、四区”的产业结构布局。

“两轴”，即依托省道 314、县道 346，形成镇域十字产业发展轴线。项目选址即位于“两轴”中的省道 314 廊带。因此，项目的建设符合《拜城县铁热克镇国土空间总体规划》（2021-2035 年）相符。

3.7.16 与《拜城县国民经济和社会发展第十四个五年规划和 2035 年远景目标纲要》符合性分析

从综合交通枢纽建设目标上来看，规划提出了：以改善路网空间布局和能力匹配为重点，加快构建公路、铁路、航空为骨架的综合交通枢纽建设。提高交通运输信息化水平，优化运输组织，加强铁路、公路、机场、城市公共交通的有机衔接，实现客运零距离换乘、货运无缝化衔接。到 2025 年我县将新建机场（1 个）4.67 万平方米。新建新拜铁路：新改建国省干线（3 条）318 公里：库车-拜城-玉尔滚（二期）、拜城-新和公路项目、S307 线改建一级道路项目。新改建乡村道路（122 条）426 公里，农村公路升级改造（19 条）135 公里，旅游道路（3 条）26.8 公里，资源路（4 条）78 公里，真正实现铁路、机场、公路为一体的 500 公里范围内核心经济圈。

从加强交通基础设施建设上来看，规划提出了：加快完善铁路、公路运输网络，构建综合交通运输体系。铁路方面，重点支持煤炭专用线、石化专用线建设以及“西煤东运”铁路支线；公路方面，提高主要公路物流通道的道路等级，加强资源开发公路建设，全面建成库车—拜城—玉尔滚高速公路，加快通用机场建设。

从提升交通支撑能力上来看，规划提出了：按照适度超前，统筹各种运输方式的原则，完善综合运输大通道、综合交通枢纽和物流网络，构建公路、铁路、航空为骨架的综合交通枢纽建设。到 2025 年，库车-拜城-玉尔滚（二期）建成使用；拜城-新和公路、S307 线改建一级道路、通用机场项目开工建设；新改建乡村道路 426 公里；农村公路升级改造 135 公里；加快推进社会资本参与旅游、资源等公路建设；所有具备条件的乡镇和建制村通班车率达到 100%。基本形成安全、便捷、高效、绿色的现代综合交通运输体系，支撑大产业、促进大商贸、做实大流通。

本项目建成后主要服务于沿线矿区和村庄居民生产生活出行使用，与远期 S314 线贯通后形成 G217 线至 G219 线的联络道功能。作为拜城县公路通道的重要组成部分，是南北廊带进行联系的重要通道。本项目的建设将有助于尽快推进当地交通基础设施互联互通，更好地发挥新疆作为丝绸之路经济带核心区的作用。项目建成后将成为铁热克镇与周边乡镇之间联系的一条重要集疏运通道，直接联系了拜城县各乡镇，间接带动周边地区的社会稳定及经济发展，加强乡镇的沟通联系，改善区域内乡镇居民出行条件。因此，本项目的建设与《拜城县国民经济和社会发展的第十四个五年规划和 2035 年远景目标纲要》相符。

3.7.17 与《阿克苏地区公路运输“十四五”发展规划（2021-2035 年）》

符合性分析

“十四五”时期是阿克苏地区交通基础设施建设补短板、强优化、重衔接的高质量发展的关键时期，本次规划将“十四五”期间定义为阿克苏地区交通基础设施实现更高水平发展的重要阶段，目标是要把阿克苏地区作为南疆实现“交通强国”战略的综合交通发展示范区。结合阿克苏地区综合交通运输现状，社会经济发展形势和发展条件，在“十四五”规划中全面落实“三个一体化、四个全面”发展思路。

三个一体化：

——兵地交通一体化发展，实现兵地共建共享

在国家关于兵地融合发展的大政策下，加强阿克苏地区与兵团第一师市的交通率先融合发展，实现交通从前期规划，到建设管理，再到后期运营的“共商、共建、共享、共荣”，真正做到协同发展、一体化发展。

——城市群交通一体化发展，实现城市圈共赢共荣

在国家倡导城市群一体化发展的大趋势下，以东部城镇组群、西部城镇组群为依托，进一步优化运输网络，优化资源配置，实现与城市群各重要节点之间由公路、铁路、城市快速路组成的快速、高效一体化的客货运输网络；实现交通运输管理一体化；实现城市内部交通的全天候、一体化。

——城乡园交通一体化发展，实现居民普遍均惠

基于阿克苏地区境内国家级和省（区）级园区、开发区、基地众多，加强各园区、开发区、基地交通与阿克苏地区综合交通运输网络的无缝衔接，尤其是与各县市核心区的联系。实现园与地、区与地、地与地在交通规划、建设和管理上的“共商、共建、共享、共荣”，实现相互支持、协同发展。

四个全面：

——全面促进产城融合发展，实现产城乡一体化

阿克苏地区城镇化发展较好、产业优势明显，产城融合发展已拉开序幕。交通作为基础性支撑工程，应与产业和城市的发展相互融合，实现由产城融合发展向产城交融发展的升级转变。

——全面加强四个交通建设，实现交通运输现代化

“四个交通”是交通运输部综合分析现阶段我国交通发展面临的形势任务，立足于交通运输发展的阶段性特征，更好地实现交通运输科学发展，服务好“两个百年奋斗目标”，提出的当前和今后一个时期的战略任务，即全面深化改革，集中力量加快推进综合交通、智慧交通、绿色交通、平安交通的发展。阿克苏地区综合交通运输的发展必须围绕这一战略任务，为新疆“四个交通”建设先行先试。

——全面推进“四好农村路”建设，支撑乡村振兴战略，实现城乡一体化

——全面新建建设管理模式，按照“四个全面”总体要求，处理好政府和市场的关系，使市场在资源配置中起决定性作用和更好发挥政府作用，以完善市场机制、创新管理模式和政府监管方式、落实建设管理责任为重点，改革完善综合交通建设管理制度，建立与现代工程管理相适应的综合交通建设管理体系，为促进阿克苏地区和全疆综合交通运输建设科学发展、安全发展提供制度保障。

本项目为公路基础设施建设工程，旨在完善拜城县公路网骨架，加快沿线地区社会经济发展。通过扩大交通运输能力，促进乡镇间协作发展，提升农牧民家庭收入，改善各民族人民的物质生活水平。因此，本项目的建设与《阿克苏地区公路运输“十四五”发展规划（2021-2035 年）》相符。

4.环境现状调查与评价

4.1 自然环境现状调查与评价

4.1.1 地理位置

本项目位于新疆维吾尔自治区阿克苏地区拜城县境内，项目起点位于哈拉苏河东侧约 0.7km 处，设计起点桩号 K0+000，地理坐标东经，北纬，与既有旧路 Y396 线公路顺接，路线向西在 K0+815 处设置 10-30m 哈拉苏河大桥跨越哈拉苏河，随后路线右偏避让左侧山体，在 K1+830 处可与既有矿区的等外砂砾路衔接，路线继续向西延伸至项目终点 K2+000，地理坐标东经，北纬，桥长 307m，引道长 1.693km。整体走向为由东至西，路线穿越草地、哈拉苏河、公路用地等。

4.1.2 地形、地貌

拜城县地处天山地槽褶皱带中部，北部天山山势西高东低，西部山峰海拔高 5100m，东部山峰海拔高 4500m，雪线高约 4000m，2500~3200m 为林带、草场，山前带为岩漠山地。南部却勒塔格山，山峰海拔高 2000m 左右，却勒塔格山北为拜城县盆地，呈东西方向展布，长达 150km，其轴向与天山山脉平行。

拜城县县城地处拜城盆地中上部。夹于南北山两山之间的拜城盆地是在古生代海西运动时地台和地槽经过褶皱断裂而形成。北部喀尔勒克塔格等山属于古老的构造系统，南部却勒塔格山为年轻的构造系统，拜城盆地则属中生代第三纪和第四纪系统经新期褶皱作用而成。

拜城盆地地势北高南低，由西向东倾斜，自然坡度一般为 1.3‰~4.3‰。境内 5 条河流皆源于北部冰川。源于木扎提冰川的木扎提河，由北向南折东横穿盆地。由于地形北高南低，加之第三纪和第四纪风化岩层的松软脆弱，极易受侵蚀冲刷，致使河床不断南移，两岸已形成较大的冲积平原。源于哈尔克塔格山的 4 条河流由于坡降大，水流湍急，冲刷力强，出山后流速减慢，大量悬移物质随之沉淤，加之雨水的影响，逐渐形成较大的洪积冲积扇。

路线经过的地貌单元主要为河流侵蚀堆积地貌、山麓斜坡堆积地貌：

（1）河流侵蚀堆积地貌

本项目路线跨越哈拉苏河，河流在流动过程中破坏并掀起地表物质，下蚀河床底部，使河床加深，同时侧蚀河岸，使谷底展宽，形成宽浅槽型；被河流搬运的物质在河流搬运能力减弱的情况下沉积，形成河漫滩。主要分布于 K0+555~K1+150 段，占比约 29.8%。

图4.1-1 河流侵蚀堆积地貌现状

（2）山麓斜坡堆积地貌

在山麓地带由于各种地质作用而形成的堆积地形。山坡上的面流将风化碎屑物质携带到山坡下，围绕坡脚堆积，物质组成直接来源于山坡，分选性差，细小和粗大的颗粒相互夹杂。由于重力作用，粗颗粒常堆积在紧邻山麓处，细颗粒则堆积得稍远一些。主要分布于 K0+000~K0+555、K1+150~K2+000 段，占比约 70.2%。

图 4.1-2 山麓斜坡堆积地貌现状

4.1.3 地质构造

公路沿线构造运动强烈，地质结构复杂，区内 I 级构造单元包括天山褶皱系（Ⅲ）、塔里木地台（Ⅸ），两个 I 级构造单元在项目带共同作用。相应的 II 级构造包括天山褶皱系的天山南脉地槽褶皱带、北部拗陷的库车拗陷及塔里木凹陷。

天山南脉地槽褶皱带位于天山南部塔里木盆地北缘。北以哈尔克山深断裂与

哈尔克地槽褶皱带分开，南以库尔勒深断裂和乌恰深断裂与塔里木地台相邻。南起阿赖山。东止于帕尔岗塔格。

库车坳陷位于塔里木盆地北部边缘，与南天山造山带相连，东起库尔勒，西到阿克苏，呈东西向狭长带状分布，长约 410km，南北宽 20-60km。库车坳陷是一发育在天山南麓的长期沉降的中新生代山前坳陷，盆地类型属前陆盆地。坳陷内中新生代地层发育齐全，沉积厚度达 10000m，基底埋深在 10km 以下。中新生代各时期由于主控逆断裂的逐渐南迁，沉积中心也逐渐南移，新生代以秋里塔格一带坳陷最深，沉积厚度 8000m，形成北薄南厚的楔状体。

库车坳陷内发育四排活动逆断裂-背斜带，自北向南分别是（见图 4.1-4）：北部山麓逆断裂-背斜带（I）、喀桑托开逆断-背斜带（II）、秋里塔格逆断裂-背斜带（III）、亚肯逆断裂-背斜带（IV）。由于塔里木地块向北的推挤，天山山体呈现向盆地迁移的前展式活动，使得位于库车坳陷前缘的秋里塔格断裂带成为最活跃的构造带。

塔里木坳陷位于塔里木地台的坳陷区，其边缘和中央有前古生界和古生界出露，分布零星。坳陷内以中新生界为主，古生界次之。坳陷内部的表层结构，受基底褶皱和断裂影响明显，表层褶皱结构成排成束，以东西向和北东向构造最为醒目。

（1）北部山麓逆断裂-背斜带

山麓逆断裂背斜带由中生代地层构成，主要是在单斜地层背景上形成一些次级褶曲，晚第四纪以来已不再活动，其南侧的 H 排背斜带均有不同程度的活动、吸收了大部分的晚第四纪地壳缩短。本合同段路线未穿越该背斜带。

（2）喀桑托开逆断-背斜带

喀桑托开逆断裂一背斜带是拜城盆地北缘近东西向展布的活动逆断裂一背斜带。该背斜带西起木扎提河，东到阳霞以北，由北向南可进一步划分为库木格列木和吐孜麻扎两个次级背斜带。库木格列木背斜带分布于山麓背斜带南，西起木扎提河以东，东到依奇克里克以南，东西长约 380km，南北宽约 20km，包括库木格列木、已什基奇克、开依雷艾和喀拉已赫等背斜。核部出露白垩系，两翼由古近系和新近系组成，一般为北缓南陡的紧闭单皱。在背斜核部或南翼发育北

倾逆断裂，断裂切割晚第四纪地层。吐孜麻扎背斜包括托格尔明背斜、依奇克里克背斜、吐孜克背斜、喀桑托开和吐孜麻扎背斜等。东西长约 200km，南北宽约 15km。核部地层西部较新为上新统，向东到依奇克里克背斜为白垩系和中新统，再向东在托格尔明背斜为侏罗系，其东高点出露元古界。背斜带两翼分别由第四系和下更新统组成。背斜核部及两翼发育逆断裂，可见老地层逆冲于晚更新统地层之上。库木格列木断裂与路线 K60+000-K78+000 段呈平行关系，最小距离 2.5km 左右。

（3）秋里塔格逆断裂-背斜带

秋里塔格背斜带是库车拗陷内自北向南的第三排背斜带，西起台兰河，东到二八台河一带，长约 250km，宽约 20km，由东秋里塔格、西秋里塔格、北秋里塔格、塔克拉克、阿瓦提、米斯坎塔克、库车塔吾等 14 个背斜组成，是库车拗陷内规模最大、活动性最强的构造带之一。地表背斜为由新近系和下更新统组成的线状背斜，总体上为一向南突出的弧形构造。盐水沟以东的秋里塔格背斜带东西长约 100km，宽 8km，包括库车塔吾背斜和东秋里塔格背斜。

本项目区域主要受喀桑托开逆断-背斜带的库木格列木断裂的影响，该断裂为晚新世断层，属于逆断层，断层走向 75°，倾向 165°，全长 190km，与本次项目路线呈平行关系，最近距离约 2.5km，断层对本次路线影响较小。

图4. 1-3 项目区构造地质图

4.1.4 地震

根据《中国地震动参数区划图》（GB18306-2015），项目区区域地震峰值加速度为 0.20g，地震动反应图谱特征周期 0.40s，地震基本烈度为Ⅷ度，工程

构筑物应采取相应抗震设防措施。

4.1.5 气候特征

根据从阿克苏地区各气象站收集的资料，项目区属典型的寒温带干旱型气候，远离海洋，属大陆性温带干旱气候。气候特点是：夏季凉爽、冬季寒冷、降水较少、蒸发强烈，空气干燥，冬春较长，夏季较短，春季风多，四季变化大。

项目区降水主要集中在 6~8 月间，占年降水量的 60%~70%，常因暴雨而造成山洪暴发，降水量随地势增高而递增，拜城县北部山区年降水量可达 430~620mm。每年 11 月至翌年 2 月为冰冻期，最大冻土深度 1.20m。

拜城县主要气候要素见下表：

表 4.1-1 拜城县多年主要气象要素一览表

序号	项目	统计结果	序号	项目	统计结果
1	最冷月月平均相对湿度	78%	8	极端最高气温	40.9℃
2	最热月月平均相对湿度	46%	9	极端最低气温	-27.4℃
3	年平均风速	0.84m/s	10	年平均降雨量	95.6mm
4	最大风速	39m/s	11	年平均蒸发量	1538.5mm
5	冬季最多风向	东南风	12	年均大风日数	30d
6	夏季最多风向	北风、西风	13	年均沙暴日数	20d
7	月平均最高气温	21.3℃	14	月平均最低气温	-12.4℃

4.1.6 水文

4.1.6.1 地表水系

拜城县境内共有发源于天山南坡、流域相对独立的 5 条主要河流，自西向东为木扎提河、卡普斯浪河、台勒维丘克河、喀拉苏河、克孜尔河。5 条河流在出山口以上流向由北向南与山脉走向大致垂直，源头高程一般在 3500m 以上，河流长度 92~279km，多年平均径流量 27.43 亿 m³。河流源头多接冰川，以冰川融水和融雪水为主要补给源，河流径流具有明显的季节性。主要支流木扎提河发源于汗腾格里峰东坡慕斯达板冰川，在拜城盆地西北部破城子处流出山口，折向东流，入拜城盆地，经却勒塔格山北麓沿程先后汇集发源于哈雷克套山南坡的喀普斯浪河、台勒维丘克河、喀拉苏河、克孜尔河后投入克孜尔水库后称渭干河，供库车、沙雅、新和三县农业用水。

木扎提河：木扎提河河长 279km，破城子水文站以上集水面积 1834km²，年

径流量为 14.44 亿 m^3 ，约占渭干河总水量的一半。该河径流年际变幅不大，但径流的年内分配极为不均，径流量主要集中在 6~9 月，多年平均 7~8 月 2 个月径流量占年总量达 56.6%，该河洪水主要为冰川融水，降水影响较小。

喀普斯浪河：该河是渭干河的第二大支流，卡木鲁克水文站以上集水面积 2845 km^2 ，年径流量为 6.77 亿 m^3 ，约占五条支流河川径流量的 24.5%。该河径流年际变幅不大，但径流的年内分配极为不均，径流量主要集中在 5~8 月，多年平均 7~8 月 2 个月径流量占年总量达 46.8%，该河水量以冰川融水为主，降水对洪水影响很大。

台勒维丘克河：该河是渭干河的较小支流，其控制站拜城水文站多年平均径流量为 0.857 亿 m^3 ，约占五条支流河川径流量的 3.1%。该河径流年际变幅不大，但径流的年内分配极为不均，径流量主要集中在 5~8 月，多年平均 7~8 月 2 个月径流量占年总量达 44.5%，该河水量以冰雪融水为主，降水对洪水的洪峰流量影响很大。

喀拉苏河：该河是渭干河的第四大支流，喀拉苏水文站以上集水面积 1114 km^2 ，年径流量为 2.33 亿 m^3 ，约占五条支流河川径流量的 8.43%。该河径流年际变幅不大，但径流的年内分配极为不均，径流量主要集中在 5~8 月，多年平均 7~8 月 2 个月径流量占年总量达 44.5%，该河水量以冰雪融水为主，降水对洪峰流量影响很大。

克孜尔河：该河是渭干河的第三大支流，克孜尔水文站以上集水面积 3342 km^2 ，年径流量为 3.2 亿 m^3 ，约占五条支流河川径流量的 11.7%。该河径流年际变幅不大，但径流的年内分配极为不均，径流量主要集中在 6~9 月，多年平均 7~8 月 2 个月径流量占年总量达 36.8%，该河水量以冰雪融水为主，降水对洪峰流量影响很大。

冲沟：区域较大冲沟主要发育在喀拉苏河——克孜尔河流域，由西向东依次为切得根艾肯沟、帕曼艾肯沟、玉树滚艾肯沟，切割深度 2~8m，宽度 30~500m，纵坡降 2.0%~5.5%。本项目所在区域地表水水系图见图 4.1-4。

图 4.1-4 本项目所在区域地表水水系图

4.1.6.2 水文地质

由于该区是典型的大陆干旱性水文特征,无论山区或丘陵地带,均降水稀少,因此补给地下水的总量也较少。同时受地形地貌及气候分带的影响,地下水分布很不平衡,全区地下水主要分布在松散碎屑岩层裂隙中。黑孜带盆地以内地下水以孔隙型潜水为主,受大气降水、地表水及冰川融水补给。公路沿线通过地区地下水主要为第四系松散岩类孔隙水、碎屑岩类裂隙孔隙层间水,其次为山区丘陵地段的基岩裂隙水。

(1) 第四系松散岩类孔隙水

分布较为广泛,主要分布在冲、洪积扇前缘地带以及河流谷地,含水层岩性主要为冲洪积卵砾石、砂砾石地层($Q4^{al+pl}$),为地下水的形成提供了良好的赋存和运移空间,透水性好,渗透系数 $70\sim 80m/d$,地下水埋深一般大于 $8m$,地下水主要受库车河水系各支流、渭干河水系各支流及阿克苏水系各支流的地表水补给,以蒸发和侧向径流方式排泄,水位变化主要受地表水影响较大,该类地下水水位受河水变化明显,与河水关系密切,年变幅较大,地下水枯期向河床排泄。

(2) 碎屑岩类裂隙孔隙层间水

该类地下水在调查区分布较广泛。包括红层碎屑岩裂隙孔隙层间水和一般碎屑岩裂隙孔隙层间水。前者由白垩系、新近系砂岩、泥岩组成,富水性分布特点是南强北弱,两侧强,中间弱,西强东弱,总体相对较弱。根据含水层岩性不同,所处构造部位不同,富水性有差异,在构造发育的砂岩地区泉流量为 $1\sim 5l/s$,大者为 $8\sim 10l/s$ 。

地下水的补给来源主要为大气降水,同时有冰雪融水,每年的 $5\sim 8$ 月是补给的旺期,红层碎屑岩另外可得到邻近基岩水的侧向补给,部分地区还可得到河水的补给,枯水期向河床排泄。

(3) 基岩裂隙水

含水层岩性由白垩系、新近系砂岩、泥岩组成。岩石坚硬性脆,裂隙发育。多数泉水出露于灰岩和砂岩中,该类地下水也以大气降水和冰雪消融补给为主,储存于岩石的裂隙中,再由裂隙向下游沟谷和邻近的含水层排泄。泉流量一般 $1\sim 3l/s$,大者 $8\sim 10l/s$,小者 $0.5l/s$ 左右,该类含水层多处于中高山地带。

4.1.7 工程不良地质

4.1.7.1 不良地质

本项目路线范围内的不良地质为强震区，场地平坦开阔，地基承载力一般，属于抗震设防一般地段。

桥址区地下水埋深较浅，存在饱和砾砂土，经桥梁钻孔内标准贯入试验计算分析，桥址区砂土无地震液化现象。根据《公路工程抗震规范》（JTG B02-2013）8.3.5 规定，本项目路基高度小于 4m，可不考虑抗震措施。

4.1.7.2 特殊性岩土

本项目线路范围内的特殊性岩土主要为盐渍土、季节性冻土。

（1）盐渍土

拟建道路地貌单元属阿克苏河冲积平原。

地表细粒土层较厚，且呈稍密状态，地表水及地下水补给丰富，同时本项目属于干旱区，蒸发量大，降水量小，土体水文瞬间蒸发，盐分随水汽聚集在地表以下 1.0m 范围内的土体导致地表盐渍化发育。路线通过灌溉渠或排碱渠附近，地表植被生长茂盛，主要为低矮灌木。浅层地下水矿化度高，盐分长年累月在地表聚集，因此在地表盐渍化发育。

根据土化学测试结果，按盐渍土的含盐成分为亚硫酸盐、氯盐、亚氯盐。按含盐量，盐渍土地层为弱、中。全线共计 1693m，其中弱盐渍土 661.5m，中盐渍土 1013.5m。

（2）季节性冻土

场地内季节性冻土最大冻深为 1.2m，冻深范围内地层主要为粉土、砂砾，冻胀类别为不冻胀～弱冻胀。

4.2 生态环境现状调查与评价

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 区域生态功能区划

4.2.2.1 新疆生态功能区划

根据《新疆生态功能区划》，项目所在区属于Ⅲ天山山地温性草原、森林生态区—Ⅲ₃天山南坡草原牧业、绿洲农业生态亚区—43.天山南坡中段前山盆地油气、煤炭资源开发及水土流失敏感生态功能区。

该功能区主要特征见表 4.2-1，生态功能区划图见图 4.2-1。

表 4.2-1 本项目所在生态功能区主要特征

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 ₃ 天山南坡草原牧业、绿洲农业生态亚区
	生态功能区	43.天山南坡中段前山盆地油气、煤炭资源开发及水土流失敏感生态功能区
隶属行政区		拜城县、库车县、轮台县
主要生态服务功能		天然气资源、煤炭资源、土壤保持、荒漠化控制、旅游
主要生态环境问题		水土流失、矿业开发造成环境污染与植被破坏
主要生态敏感因子、敏感程度		生物多样性及其生境中度敏感，土壤侵蚀高度敏感
主要保护目标		保护水质、保护自然植被、保护地表形态、保护文物古迹、保护防洪设施
主要保护措施		规范天然气和煤炭开采作业、保护克拉大峡谷文物古迹、三废无害化处理
适宜发展方向		建成新疆西气东输主力天然气源地，发展特有生态文化旅游

图 4. 2-1 本项目在新疆生态功能区划中位置示意图

4.2.2.2 线路沿线生态系统现状

本项目评价区生态系统以《全国生态状况调查评估技术规范—生态系统遥感解译与野外核查》（HJ 1166-2021）为基础，参考《中国生态系统》的分类原则及方法，根据对建群种生活型、群落外貌、土地利用现状的分析，结合动植物分布和生物量的调查，对项目区生态现状进行生态系统划分，分为城镇生态系统、农田生态系统、森林生态系统、灌丛生态系统、草地生态系统、湿地生态系统、荒漠生态系统、其他生态系统这几类。

根据现场踏勘、文献资料及遥感影像，因项目区地形地貌差异较小，拟建项目路线较短，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、农田生态系统和湿地生态系统，项目区生态系统类型面积占比占表 4.2-2，分布见图 4.2-2。

表 4.2-2 项目区评价范围生态系统面积统计表

生态系统类型	评价区	
	面积/公顷	占比/%
草地生态系统	122.86	77
农田生态系统	7.96	5
湿地生态系统	27.87	18
合计	158.69	100

4.2.3 土地利用现状调查与评价

本项目沿线主要穿越的是平原微丘区，根据本项目土地利用现状图及权属证明文件，结合《土地利用现状分类》（GB/T21010-2017），现状占用土地类型为：天然牧草地（0401）、河流水面（1101）、内陆滩涂（1106）、公路用地（1202）、裸岩石砾地（1207），土地权属均为国有。本项目所在地土地利用类型见图 4.3-3。

图 4.2-2 本项目沿线生态系统类型分布图

图 4. 2-3 本项目沿线占地及评价区土地利用现状示意图

4.2.4 植被现状调查与评价

根据资料,项目区植被类型主要有以天山云杉、新疆杨为主的寒温带针叶林;红砂、刺旋花为主的山地温性荒漠植被;猪毛菜、圆叶盐爪爪、盐生假木贼为主的平原温性荒漠植被;以草木樨为主的平地草甸;以新疆银穗草、冷蒿为主的高寒草甸;以喀什蒿、沙生针茅为主的温性荒漠草原类;种植油菜、玉蜀黍等作物的农田。常见植物有红砂、刺旋花、猪毛菜、圆叶盐爪爪、盐生假木贼等。项目区植被情况见表 4.2-3, 项目沿线植被类型分布见图 4.2-4。

根据国家林业和草原局 农业农村部公告《国家重点保护野生植物名录》(2021 年第 15 号)、2022 年 3 月印发的《新疆国家重点保护野生植物名录》《新疆维吾尔自治区重点保护野生植物名录》(2024 年), 评价区范围无重点保护野生植物, 无古树名木及其群落。

表 4. 2-3 项目区主要的植物种类表

名称		学名	保护级别		
			I	II	III
禾本科	沙生针茅	Stipa plareosa			
	戈壁针茅	Stipa tianschanica var. gobica			
	镰芒针茅	Stipa caucasica.			
	新疆针茅	Stipa sareptana var. sareptana			
藜科	粗糙假木贼	Chenopodiaceae			
	园叶盐爪爪	Kalidium schreakianium			
	刺毛碱蓬	Suaeda acuniimata			
	猪毛菜	Salsola sp.			
	木地肤	Kochia prostrata			
豆科	锦鸡儿	Caragana dosyphyua			
	多叶锦鸡儿	Caragana pleiophylla			
	阿克苏黄芪	Astragalus aksuensis			
	假黄耆	Astragalus mendax			
	裂叶黄芪	Astragala laccratus			
菊科	冷蒿	Artemisia frigida			
	新疆绢蒿	Seriphidium kaschgaricum (Krasch.) Poljakov			
	飞廉	Carduus nutans L.			
	小蓬	Nanophyton erinaceum			
	喀什蒿	Aitemisia kaschgaria			
旋花科	刺旋花	Convolvulus tragacanthoides			
蓼科	天山大黄	Rheum wittrockii			

	帕米尔酸模	Rurnex pamiricus			
毛黄科	多根乌头	Aconitum karakolicum			
	林地乌头	Aconitum nemonini			
	宽瓣毛茛	Ranuncalus albertii			
小檗科	黑果小檗	Berberis heteropoda			
十字花科	甘新念珠芥	Tonilaria lcorolkorii			
景天科	红叶红景天	Rhodiola lineariflia			
	长叶瓦莲	Rliodiola alpestris			
	卵叶瓦莲	Rliodiola platyphylla			
虎耳草科	无叶梅花苣	Paraassie bifolia			

图 4.2-4 本项目沿线植被类型分布示意图

4.2.5 动物资源现状调查与评价

本项目区动物在区系地理上属于古北界、中亚亚界、哈萨克斯坦区、天山山地亚区、南天山小区。此区域受长期采煤及放牧活动的影响，加之天然植被稀疏，种类单一，高度低，盖度小，野生动物缺乏赖以生存的隐蔽环境及充足的食源，因而野生动物的种类单一，数量少。常见的有麻雀、家燕、乌鸦等鸟类及啮齿动物的几种鼠类。总之，评价区生物种类单一，数量也不多。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》，项目评价区无国家和自治区重点保护动物分布。项目区常见动物分布见表 4.2-4。

评价区域分布的野生动物主要以中亚荒漠成分为主。根据文献记载，在项目区外北部中高山区公益林分布区偶见伊犁沙虎、三趾啄木鸟、苍鹰等珍稀濒危保护物种分布。评价区保护动物统计见表 4.2-5。

表 4.2-4 常见动物区系分布及数量频度

中文名	学名	居留特性	项目区域分布频度
蜥蜴	Lacertidae		+
野兔	Lepus tolai		+
鼠	Apodemus sylvaticus		++
家燕	Hirundo rustica	B·T	+
乌鸦	Pyrrhocorax Pyrrhocorax	R	+
麻雀	Passer montanus saturatus	B·R	++

表 4.2-5 重要野生动物调查统计表

序号	物种名称	保护等级	濒危等级	特有种(是/否)	分布区域	资料来源
1	苍鹰 <i>Accipiter gentilis</i>	国家二级	LC	否	常栖息于林地或林缘，有时亦在丘陵地带、城市公园、旷野附近活动	历史资料
2	三趾啄木鸟 <i>Picoides tridactylus</i>	国家二级	LC	否	主要栖息在山地的针叶林和针阔混交林中，尤其喜欢偏僻的原始针叶林	历史资料
3	伊犁沙虎 <i>Teratoscincus scincus</i>	国家二级	LC	否	生活在沙地、沙丘，有时见于有树林的平原。白昼在洞穴中，日落后至地面活动。在沙地挖洞，在土穴以其他动物的洞穴藏身	历史资料

根据现场勘查及走访周边村民和矿区工作人员，未观察到上述珍稀濒危保护物种的活动踪迹，且项目区矿区运输活动频繁，周边类似生境较多，鸟类和爬行类动物具有较强的环境适应性，可能会迁移至周边相对安静的区域栖息和觅食。

因此，评价范围内无国家及自治区保护物种分布。

4.2.6 土壤环境现状调查

根据《新疆土壤系统分类》[M]（钟骏平主编，1992 年）、《新疆土壤》[M]（新疆维吾尔自治区农业农村厅、土壤普查办公室编著，1996 年）等文献资料，结合现场勘探及遥感解译，拟建项目区评价范围内分布的土壤类型主要有棕钙土、石质土。本项目土壤类型分布情况详见图 4.2-5。

项目选线长度较短，整体路段土壤类型均为石质土。

石质土是深受母岩岩性影响的初育土。各种母岩的矿物组成不同，风化物的性状各异，直接影响土壤性质也各异。石质土可以在各种生物气候带出现，其所处地形部位多位于山地。丘陵峻岭陡坡，坡度一般 25°-50°。石质土生物富集作用弱，有机质含量多在 101g/kg 左右，全氮在 1g/kg 以下，磷、钾含量变异很大。砾石含量高是石质土的共同特点。

图 4. 2-5 本项目沿线土壤类型分布图

4.2.7 土地荒漠化现状

4.2.7.1 水土流失现状

根据《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），新疆共划分了2个自治区级重点预防区，4个自治区级重点治理区。其中，重点预防区面积19615.9km²，包括天山山区重点预防区、塔里木河中上游重点预防区；重点治理区面积283963km²，包括额尔齐斯河流域重点治理区、天山北坡诸小河流域重点治理区、塔里木河流域重点治理区、伊犁河流域重点治理区。

根据《阿克苏地区水土保持规划（2020-2030年）》和新水水保〔2019〕4号文件，本工程位于塔里木河流域水土流失重点治理区。项目所在区域水土流失情况见图4.2-6。

所在区域水土流失治理措施主要依靠荒漠化治理工程、城郊清洁型小流域建设以及库-拜地区煤炭行业、石油天然气行业的水土保持综合治理工作。

水土流失治理范围与对象为：①国家级及自治区级水土流失重点治理区；②绿洲外围风沙防治区；③河流沿岸水蚀区、湖泊周边区；④水土流失严重并具有水土保持、拦沙减沙、蓄水保水、防灾减灾等水土保持功能的区域；⑤城镇周边水土流失频发、水土流失危害严重的小流域；⑥生产建设项目，尤其是资源开发、农林开发、城镇建设、工业园建设；⑦其他水土流失较为严重，对当地或者下游经济社会发展产生严重影响的区域。

水土流失治理措施为：加强流域水资源统一管理、保证生态用水，在加强天然林草建设和管护的同时，对天然林草进行引洪灌溉，促进天然林草的恢复和更新，提高乔灌的郁闭度和草地的覆盖度，为区域经济的可持续发展提供保障。

4.2.7.2 土地沙化现状

本项目位于阿克苏地区拜城县，根据《新疆第六次沙化土地监测报告》，属于南疆沙漠中的塔克拉玛干沙漠边缘自然地理单元。拜城县沙化土地总面积1589243.83公顷，其中流动沙丘217355.44公顷，风蚀沙丘12820.33公顷，戈壁面积204535.11公顷；具有明显沙化趋势的土地面积7.06公顷，其他土地类型面

积 1371881.33 公顷。

根据《新疆第六次沙化土地监测报告》，本项目所在地沙化土地类型属于非沙化土地，本项目在《新疆第六次沙化监测报告》中的位置见图 4.2-7。

图 4.2-6 项目所在区域水土流失情况示意图

图 4.2-7 本项目沿线土地沙化示意图

4.2.8 水生生物资源现状调查

4.2.8.1 种类组成

根据历史资料及以往调查成果，哈拉苏河流域共有鱼类 10 种，具体见表 4.2-6。

表 4.2-6 哈拉苏河流域鱼类名录

序号	种类	保护级别	备注
1	扁吻鱼 <i>Aspiorhynchus laticeps</i> (Day)	国家 I 级	土著鱼类
2	塔里木裂腹鱼 <i>Schizothorax biddulphi</i> (Günther)	自治区 II 级	土著鱼类、濒危鱼类
3	宽口裂腹鱼 <i>Schizothorax</i> (S.) <i>eurystornus</i> (Kessler)	-	土著鱼类
4	厚唇裂腹鱼 <i>Schizothorax</i> (R.) <i>intermedia</i> McClelland	-	土著鱼类
5	扁嘴裂腹鱼 <i>Schizothorax</i> (R.) <i>esocina</i> (Her.)	-	土著鱼类
6	斑重唇鱼 <i>Diptychus maculatus</i> Steindachner	自治区 II 级	土著鱼类
7	长身高原鳅 <i>Triplophysa tenuis</i> (Day)	-	土著鱼类
8	叶尔羌高原鳅 <i>Triplophysa yarkandensis</i> (Day)	-	土著鱼类
9	小鳔高原鳅 <i>Triplophysa microphysa</i> (Fang)	-	土著鱼类
10	重唇裂腹鱼 <i>Schizothorax barbatus</i> McClelland	-	土著鱼类

(1) 鱼类生态特点

哈拉苏河流域的鱼类因其个体生物学（尤其是繁殖特性）不同，其在保护生态学方面有其各自的特点。斑重唇鱼具有短距离的洄游习性。

扁吻鱼、塔里木裂腹鱼、宽口裂腹鱼、厚唇裂腹鱼、重唇裂腹鱼、扁嘴裂腹鱼、斑重唇鱼 7 种裂腹鱼性成熟期较长，最低性成熟年龄通常在 5 龄以上，剩余群体补充很慢，剩余群体大于补充群体；相对怀卵量小，繁殖力较低；有生殖洄游的习性；雌鱼性成熟后并非每年都能繁殖，而是每隔 2 年繁殖一次。这 7 种裂腹鱼对环境变化比较敏感，且种群资源一旦遭到破坏，将很难自我恢复。

长身高原鳅、小鳔高原鳅和叶尔羌高原鳅 3 种鳅科鱼类个体较小，性成熟较早，剩余群体补充较快；相对怀卵量大，繁殖力较高。这 3 种鳅科鱼类分布较广泛，对水域环境有较强的适应性，而且当水域环境发生一定变化时，也表现出较强的适应能力，所以其种群自我恢复能力也较强。

(2) 主要鱼类生物学特性

①斑重唇鱼

斑重唇鱼（*Diptychus maculatus steindachner*）属鲤形目，鲤科，裂腹鱼亚科，斑重唇鱼属。别名：黄瓜鱼、斑黄瓜。体细长，棒状。吻钝圆，上颌突出，下颌 铲状，前缘具锐利角质。常见于水流较急、水温较低的河道中。以底栖无脊椎动物和着生藻类为食，主要有摇蚊幼虫、蜉游目、双翅目幼虫和蛹以及桡足类和硅藻、颤藻等。5

月~9 月为繁殖季节，进行短距离的生殖洄游。

②长身高原鳅

长身高原鳅 (*Triplophysa(Tripolphysa)strauchii* (Kessler)) 属鲤形目，鳅科、条鳅亚科，高原鳅属。曾用名：粒唇黑斑条鳅、乳头唇条鳅。地方名：狗头鱼。体延长，前部较圆筒状，后部尾柄较细而长。头钝，稍平扁，头宽大于头高。吻略突出。口下位。上唇缘有 1~2 行乳头状突起，流苏状排列，下唇也有较多乳头状突起。眼侧上位。有吻须 2 对，颌须 1 对，外吻须后伸达后鼻孔和眼前缘之间的下方，颌须可超过眼后缘达前鳃盖骨。无鳞，皮肤光滑。侧线完全，侧中位。

喜急流水，适温为 10~21℃。以底栖生物及有机碎屑、固着藻类为食。无洄游产卵特性，在缓流或缓水区的石砾上产卵，卵粘性。繁殖时间主要集中在 4~5 月份，绝对繁殖力波动在 310~6112 粒之间，平均为 2451 粒/尾，平均卵径为 0.62mm，繁殖水温 7~12℃。

③扁吻鱼

扁吻鱼 *Aspiorhynchus laticeps* (Day) 又名新疆大头鱼，属鲤形目，裂腹鱼亚科，扁吻鱼属，捕获的最大个体约 25kg。扁吻鱼的幼鱼主要以底栖动物为食，成鱼主要以鱼类为食。扁吻鱼的性成熟通常需要 6~7 年，而且有些繁殖过的雌鱼再次怀卵需要两周年或更长的时间。扁吻鱼的绝对怀卵量平均为 277772 ± 128823 粒，相对怀卵量平均为 44.6 ± 18.3 粒 / g；成熟卵为淡黄色，平均卵径为 1.46 ± 0.08 mm，同步成熟，一次产卵，每年 4 月下旬至 5 月上旬正值河水上涨之即进行较长距离的生殖洄游。鱼卵孵化的适宜水温为 18℃ 左右。扁吻鱼的活动范围主要集中在克孜尔水库库区。

4.2.8.2 浮游生物与底栖动物

(1) 浮游植物

河流浮游植物样品鉴定结果显示，共有 3 门 25 种属，其中硅藻门 14 种属，占 56.0%。绿藻门 6 种属，占 24.0 %。蓝藻门 5 种属，占 20.0 %。

河流浮游植物定量采样点中，浮游植物的数量在 27.3×10^4 ind/L ~ 36.0×10^4 ind/L 之间波动；浮游植物的生物量在 0.386 mg/L ~ 0.743 mg/L 之间波动。硅藻门在浮游植物的数量和生物量中都占显著优势，浮游植物的数量和生物量偏低，是对该河中上游水温低、水流急、泥沙含量大的一种适应。

(2) 浮游动物

河流浮游动物定性样品鉴定结果显示，仅有原生动物，共 4 种，见表 4.2-7。

河流浮游动物定量样品分析时，数量过少，统计视野内无法计数。浮游动物的数量和生物量极低，是对该河中上游水温低、水流急、泥沙含量大、浮游动物数量和生物量偏低的一种适应。

表 4.2-7 哈拉苏河浮游动物名录

调查点	砂壳虫 <i>Diffugia</i> sp	球形砂壳虫 <i>Diffugia globulosa</i>	普通表壳虫 <i>Arcella vulgaris</i>	盘状匣壳虫 <i>Centropyxis discoides</i>	种属数合计
01-g	+				1
02-g	+	+			2
04-g	+			+	2
07-g	+		+	+	3
08-g			+	+	2
09-g	+		+	+	3
10-g		+	+	+	3
11-g	+		+	+	3
12-g	+		+	+	3
13-g	+	+	+	+	4
14-g	+	+	+	+	4

(3) 底栖动物

经调查鉴定，哈拉苏河现有底栖动物9个种属（见表 4.2-8），其中萝卜螺是外来物种。因该河中上游水温低、水流急、泥沙含量大，蜉蝣目在调查河段出现率较高。

表 4.2-8 哈拉苏河底栖动物名录

序号	门	目	科	属（或种）
一	软体动物		椎实螺科	萝卜螺
二	甲壳类	十足目	长臂虾科	日本沼虾
三	水生昆虫	双翅目	摇蚊科	隐摇蚊属
		半翅目	水蝇科	水蝇
			划蝽科	划蝽
		鞘翅目	龙虱科	龙虱
		蜻蜓目	大蜓科	大蜻蜓
		毛翅目	纹石蛾科	石蚕
		蜉蝣目	扁蜉科	扁蜉

4.2.8.3 水生高等维管束植物

经鉴定哈拉苏河水生高等维管束植物 10 个种属，详见表 4.2-9。水生高等维管束植物主要分布于哈拉苏河下游，是该河鱼类重要的育幼场所，但总体而言该河水生高等维管束植物生物量不大，呈点状分布，所起作用也有限的。

表 4.2-9 哈拉苏河水生高等维管束植物名录

序号	科	属（或种）
1	禾本科	芦苇

2	香蒲科	宽叶香蒲
3	沙草科	蔗草
4		席草
5		荸荠
6		水葱
7		荆三棱
8		砖苗子属
9	爵床科	水蓑衣属
10	蓼科	水蓼

4.2.8.4 河流渔业资源

阿克苏地区 16 条河流中鱼类分布比较明显的是阿克苏流域和塔里木河流域水系这些流域的水资源量比较丰富和稳定，土著鱼类种类较多。主要的土著鱼类有：渭干河流域：扁吻鱼、塔里木裂腹鱼、中唇裂腹鱼、扁嘴裂腹鱼、宽口裂腹鱼、斑重唇鱼、重唇裂腹鱼、长身高原鳅、斯氏高原鳅、叶尔羌高原鳅等。

除了分布以上土著鱼类外，还有通过池塘养殖及附属水体增养殖流入河流的移植鱼类，主要包括草鱼、鲤鱼、鲫鱼、鲢鱼、鳙鱼、麦穗鱼、棒花鱼、团头鲂等鱼类。

4.2.8.5 评价区重点水生生物分布现状及评价

根据现场调查了解，本项目所在河流范围内，扁吻鱼、塔里木裂腹鱼在渭干河流域木扎提河、哈拉苏河、喀普斯浪河等河流水体中有分布，但其栖息地、繁殖地位于拜城县克孜尔水库，距离线路较远。

4.2.9 主要生态问题调查

本工程位于阿克苏地区拜城县境内，工程评价区域位于天山南坡中段前山盆地油气、煤炭资源开发及水土流失敏感生态功能区。该区域自然植被分布稀少，降水量低，植被覆盖率和物种组成单一，生态系统结构简单，异质性低，气候呈现干旱至半干旱特征，生态环境极其脆弱。结合本次现场考察和资料分析，项目区目前主要的生态问题为水土流失。

本工程位于水土流失重点治理区，项目区气候干热，降雨稀少，蒸发强烈，植被覆盖度低，物种多样性贫乏，生态系统生产能力弱，抗干扰能力和恢复能力均较差，生态系统稳定性脆弱。对照生态保护目标，需强化湿地资源保护、保护渔业资源、湖水水质，保护区域生物多样性，维护土壤保持、防风固沙等服务功能。

4.2.10 生态环境现状小结

本项目位于新疆维吾尔自治区阿克苏地区拜城县境内，本工程所在区域为平原微丘区，属于天山南坡中段前山盆地油气、煤炭资源开发及水土流失敏感生态功能区。评价区域内不涉及国家公园、自然保护区、自然公园等自然保护地、世界自然遗产、生态保护红线等法定生态保护区域，也没有重要物种的天然集中分布区、栖息地等重要生境，本工程距离最近的生态保护红线是北侧 7.97km 的天山水源涵养与生物多样性维护生态保护红线区，生态保护目标主要为区域重要野生动植物及水土流失重点治理区等。根据《新疆第六次沙化土地监测报告》，本工程所在区域属于非沙化区，现场调查中未发现国家及自治区级重点保护野生动植物。

4.3 大气环境质量现状调查及评价

根据《环境影响评价技术导则 公路建设项目》（HJ1358-2024），本项目大气环境现状评价，根据国家或地方生态环境主管部门公开发布的城市环境空气质量状况，分析评价项目沿线区域大气环境质量现状。

4.3.1 数据来源

根据《环境影响评价技术导则 大气环境》（HJ2.2-2018）：“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发布的环境空气质量现状数据的，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”。本次收集了环境影响评价网环境空气质量模型技术支持服务系统提供的 2024 年新疆维吾尔自治区阿克苏地区的基本污染物环境质量现状数据，作为本工程环境空气质量现状评价基本污染物的数据来源。

4.3.2 评价标准

SO₂、NO₂、PM₁₀、PM_{2.5}、CO、O₃ 执行《环境空气质量标准》（GB3095-2012）及其修改单中二级标准。

4.3.3 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）》（HJ663-2013）中各评价项目的年评价指标进行判定。年评价指标中的年均浓度和相应百分位数 24h 平均或 8h 平均质量浓度满足《环境空气质量标准》（GB3095-2012）及其修改单中浓度限值要求的即为达标。对于超标的污染物，计算其超标倍数。

4.3.4 监测及评价结果

表 4.3-1 拜城县 2023 年大气环境质量监测结果

监测因子	年评价指标	现状浓度 ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	标准值 ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	最大浓度占 标率 (%)	达标情况
SO ₂	年平均值	5	60	8.33	达标
NO ₂	年平均值	27	40	67.50	达标
PM ₁₀	年平均值	81	70	115.71	超标
PM _{2.5}	年平均值	35	35	100.00	超标
CO (mg/m^3)	24小时平均第95百分位数	1600	4000	40.00	达标
O ₃	最大8小时平均第90百分位数	132	160	82.50	达标

由上表可知，项目所在区域 PM₁₀ 年均浓度值超过《环境空气质量标准》（GB3095-2012）及修改单（环境保护部公告 2018 年第 29 号）中二级标准要求，项目所在区域为环境空气质量不达标区。主要由于区域地处沙漠边缘，且降水量少，气候干燥，季节性风沙较大等自然因素引起。

4.4 水环境质量现状调查及评价

4.4.1 地表水现状调查及评价

本项目评价范围内涉及的地表水体为哈拉苏河，位于拜城县以东，河流自北向南，该河源于哈雷克套山的末端群山，山势较低，最高处海拔 4700m，冰川面积小，夏季山顶无积雪。哈拉苏水文站以上集水面 1114km²，该河流经亚吐尔乡、托克逊乡、塞里木镇。哈拉苏河在康其乡汇入木扎堤河，全长 109km，平均纵坡 23.66‰，该河水量为冰雪融水为主。在《中国新疆水环境功能区划》中，本项目跨越的河段主要功能为分散饮用、农业用水，规划水质类别为Ⅱ类水体。

根据《环境影响评价技术导则 公路建设项目》（HJ1358-2024）及《环境影响评价技术导则 地表水环境》（HJ2.3-2018），本项目地表水评价等级为三级 B。本次环评仅对哈拉苏河地表水开展现状调查以留作背景值。

4.4.1.1 监测点位设置

本次评价引用《新疆拜城县瓦斯治理一期工程项目（前期勘探）环境影响报告表》中位于井区下游的哈拉苏河地表水监测数据作为本项目地表水现状调查的背景值，该监测点距离本项目跨越的哈拉苏河直线距离约 2.8km。监测时间为 2024 年 1 月 31 日，检测单位为新疆锡水金山环境科技有限公司。地表水环境现状调查监测布点见下表和图 4.4-1。

表 4. 4-1 地表水环境质量现状监测点

点位编号	河流名称	监测点位坐标	
		东经	北纬
1#	哈拉苏河		

图 4.4-1 地表水环境现状监测布点示意图

4.4.1.2 监测时段与频次

2024 年 1 月 31 日监测一次。

4.4.1.3 监测因子

水温、PH、SS、石油类、总磷、总氮、氨氮、COD、BOD₅、DO、硫化物、粪大肠菌群、氰化物、硫酸盐、硝酸盐氮、氯化物、氟化物、汞、砷、铜、铅、锌、镉、锰、铁、阴离子表面活性剂、挥发酚、六价铬、高锰酸盐指数。

4.4.1.4 评价方法

采用标准指数法，分为三类。

(1) 一般性水质因子标准指数

$$S_{i,j} = \frac{C_{ij}}{C_{sj}}$$

式中：S_{ij}—评价因子 i 的水质指数，大于 1 表明该水质因子超标；

C_{ij}—评价因子 i 在 j 点的实测统计代表值，mg/L；

C_{si}—评价因子 i 的水质评价标准限值，mg/L。

(2) 溶解氧（DO）标准指数

$$S_{DO,j} = \begin{cases} DO_s / DO_j & DO_j \leq DO_f \\ \frac{|DO_f - DO_j|}{|DO_f - DO_s|} & DO_j > DO_f \end{cases}$$

式中：S_{DOj}——溶解氧的标准指数，大于 1 表明该水质因子超标；

DO_j——溶解氧在 j 点的实测统计代表值，mg/L；

DO_s——溶解氧的水质评价标准限值，mg/L；

DO_f——饱和溶解氧浓度，mg/L，对于河流，DO_f=468/（31.6+T）；

S——实用盐度符号，量纲一；

T——水温，℃。

(3) pH 的标准指数

$$S_{pH,j} = \frac{7.0 - pH_j}{7.0 - pH_{sd}} \quad pH_j \leq 7.0$$

$$S_{pH,j} = \frac{pH_j - 7.0}{pH_{sv} - 7.0} \quad pH_j > 7.0$$

式中：S_{pHj}—pH 值的指数，大于 1 表明该水质因子超标；

pH_j—pH 值实测统计代表值；

pH_{sd}—评价标准中 pH 值的下限值；

pH_{su}—评价标准中 pH 值的上限值。

当 S_{ij}>1 时，表明该水质参数超过了规定的水质标准，S_{ij}<1 时，说明该水质可以达到规定的水质标准。

4.4.1.5 评价结果

地表水监测结果、评价结果见下表。

表 4. 4-2 监测结果及评价结果统计一览表

序号	项目	标准值	单位	项目区上游	
				监测结果	标准指数
1	pH 值	6.0-9.0	无量纲	7.2	0.10
2	水温	/	℃	5.9	/
3	溶解氧	≥6mg/l	mg/l	8.82	0.565
4	铜	≤1.0mg/l	mg/l	<0.001	0.001
5	锌	≤1.0mg/l	mg/l	<0.05	0.05
6	砷	≤0.05mg/l	mg/l	0.0016	<0.032
7	镉	≤0.005mg/l	mg/l	<0.001	0.2
8	铅	≤0.01mg/l	mg/l	<0.01	<1.0
9	挥发酚	≤0.002mg/l	mg/l	<0.0003	<0.15
10	粪大肠菌群	≤2000 个/L	mg/l	<10	<0.005
11	高锰酸盐指数	≤4mg/l	mg/l	1.8	0.45
12	化学需氧量	≤15mg/l	mg/l	6	0.19
13	五日生化需氧量	≤3mg/l	mg/l	0.5	0.33
14	氨氮	≤0.5mg/l	mg/l	0.054	0.108
15	总磷	≤0.1mg/l	mg/l	0.05	0.50
16	总氮	≤0.5mg/l	mg/l	3.11	6.22
17	氟化物	≤1.0mg/l	mg/l	0.29	0.29
18	汞	≤0.00005mg/l	μg/l	<0.04	<0.8
19	铁	<0.3mg/l	mg/l	<0.03	<0.1
20	锰	<0.1mg/l	mg/l	<0.01	<0.1
21	六价铬	≤0.05mg/l	mg/l	0.007	0.14
22	氰化物	≤0.05mg/l	mg/l	<0.004	0.08
23	石油类	≤0.05mg/l	mg/l	<0.01	0.2
24	阴离子表面活性剂	≤0.2mg/l	mg/l	<0.05	0.25
25	悬浮物	--	mg/l	14	/
26	硫化物	≤0.05mg/l	mg/l	<0.01	0.2
27	硫酸盐	<250mg/l	mg/l	271	1.084
28	硝酸盐氮	<10mg/l	mg/l	1.86	0.186

29	氯化物	<250mg/l	mg/l	58	0.232
----	-----	----------	------	----	-------

由监测与评价结果可以看出：引用监测数据项目区上游地表水水质良好，除硫酸盐、总氮外其余监测项目均达到《地表水环境质量标准》（GB/T3838-2002）中的Ⅱ类标准，监测结果表明喀拉苏河水质良好。

4.4.2 地下水现状调查及评价

根据《环境影响评价技术导则 公路建设项目》（HJ1358-2024），本项目沿线不涉及地下水饮用水水源保护区、饮用水取水井（泉）以及泉域等特殊地下水资源保护区，未进行地下水现状调查及评价。

4.5 声环境质量现状调查及评价

根据《环境影响评价技术导则 公路建设项目》（HJ1358-2024），本项目声环境影响评价范围内的无声环境保护目标，未进行声环境现状调查及评价。

4.6 土壤环境现状调查与评价

根据《环境影响评价技术导则 公路建设项目》（HJ1358-2024），本项目不建设加油站，未进行土壤环境现状调查及评价。

5.环境影响预测及评价

5.1 生态环境影响预测及评价

5.1.1 施工期生态影响分析

拟建选线对生态环境的影响主要表现在主体工程对土地的占用和分割,改变了土地利用性质,使评价范围植被覆盖率下降,草地面积减少;路基的填筑与开挖、弃土场等的施工,破坏了地表植被和地形、地貌,而这些变化若是路基占用部分,则是永久无法恢复的;该项目的施工、建设,在一定时段和一定区域将造成水土流失,土壤肥力和团粒结构发生改变;工程活动打破了原有的自然生态和环境,还会对评价区的动植物的生长、分布、栖息和活动产生一定不利的影响。另外,还包括公路建设可能对生态敏感区的影响等。

5.1.1.1 生态系统结构影响分析

拟建线路沿线主要生态系统为草地生态系统和湿地生态系统。工程建设将对各类生态系统产生不同程度的影响,主要有以下几个方面因素:(1)施工期施工机械和车辆的无序行驶对沿线植被的破坏和砾幕的扰动,不利于生态系统的稳定;(2)道路建设导致切割阻断,不利于生态系统的稳定;(3)道路建设破坏群落分层现象,物种单一化、人工化加剧,不利于生态系统的稳定;(4)项目占地导致植被局部消失,降低植被的生产力,影响生物多样性。工程建设对沿线主要生态系统的影响如下:

(1) 工程建设对湿地生态系统的影响

本项目沿线湿地生态系统主要分布于 K0+800-K0+955 区间,该区域地面由哈拉苏河河床和多条干枯冲沟组成。桥墩基础施工(如围堰、钻孔灌注桩)将直接侵占湿地水域空间,扰动水底沉积物,引起水体浑浊,破坏水生植物根系和底栖生物栖息地。若湿地底质为松软淤泥,还可能引发局部淤积或侵蚀,改变原有地形。施工期的泥浆、油污、建筑垃圾若处理不当,会直接污染湿地水体;大型机械作业产生的噪音和振动,可能干扰依赖湿地的鸟类和鱼类,尤其可能影响鱼类的繁殖和洄游行为。施工期人类活动频繁,还可能导致鸟类被迫迁徙,减少种

群数量。

(2) 工程建设对草地生态系统的影响

本项目沿线草地生态系统主要分布在 K0+000-K0+800、K1+133-K2+000，草地生态系统地表被戈壁砾石覆盖，植被以沙生针茅、戈壁针茅、蒿子、锦鸡儿、细柄茅、刺旋花、天山猪毛菜、骆驼刺、红柳、假木贼、琵琶柴为主，植被盖度在 20%-30%之间。本项目对草地的影响主要体现在道路永久占用草地，大桥引道建设将对沿线植被产生破坏，引起生物量的减少，影响该生态单元的稳定。但由于该路段沿线永久占地范围内土地类型主要为草地和公路用地，且植被覆盖较低，故工程建设对草地生态系统的完整性及稳定性影响很小。

由于项目沿线区域生态系统比较完整，生态系统结构与功能也相对比较稳定。公路建设后，天然牧草地仍然是公路所在区域的模地，其优势度在公路建设前后变化很小；大桥引道占地的优势度基本变化较小，其他拼块的优势度基本没有变化，造成的不利影响均在可接受的范围内。

5.1.1.2 对土地利用的影响

1.永久占地影响分析

目前，公路建设项目用地控制现行标准为交通运输部、建设部以及自然资源部联合发布的《公路工程项目建设用地指标》（建标〔2011〕124 号），其中，II 类地形区（平原微丘区）二级公路 12m 路基宽度的用地标准值及本项目用地分析见表 5.1-1。

表 5. 1-1 建设项目用地总体指标 (hm ² /km)				
地形	公路等级	设计车速 (km/h)	用地总体指标 (低值)	实际值
平原微丘区	二级公路	80	2.9684	2.035

本项目永久占地 4.07hm²，项目为二级公路，路线长度 2km，平均每公里占地 2.035hm²，本项目用地标准低于《公路工程项目建设用地指标》中规定的标准，拟建公路总体用地符合《公路工程项目建设用地指标》规定。

本项目建设前后评价区土地利用类型均以天然牧草地为主，其次为公路用地。从变化情况来看，评价区内减少最多的为天然牧草地，增加最多的为公路用地。

工程整体呈线形分布于沿线地区，线路横向影响范围较狭窄，因此对整个评价区而言，不会导致沿线土地利用格局发生明显变化。

2.临时占地影响分析

本项目临时占地包括施工生产生活区和弃土场。项目全线设置 1 处施工生产生活区，占地面积为 5hm^2 ；项目设置 1 处弃土场，位于 K2+000 左侧 15km 处，占地面积为 0.533hm^2 ；为了满足施工需求，项目共设置施工便道 8km，其中永久占地范围内 2km，利旧矿区道路 6km，均不计入临时占地内，因此，临时占地总面积为 5.533hm^2 。

（1）占地合理性分析

根据设计资料，施工生产生活区规划占地面积可基本满足各类施工设施布置、物料存放及施工人员办公生活需求；施工生产生活区距哈拉苏河河道最近约 7.255km，根据施工期废气影响分析内容，本项目施工过程中废气影响范围在半径 500m 以内，且项目施工过程中严禁将各类废物排入哈拉苏河河道内；项目所在区域主导风向为东南风，施工生产生活区内办公生活区位于沥青混凝土、混凝土及水稳料拌合站的上风向或侧风向，可减轻废气对施工人员的影响。因此，本项目施工生产生活区选址及平面布置基本合理。

项目施工过程中为了满足施工期工程车辆会车及物料运输要求，本项目施工道路可部分利用永久占地范围，对于永久占地宽度不足的路段，需在道路红线边界外扩一定距离作为施工便道使用。本项目施工便道全部选在道路红线宽度范围内，因此，本项目施工便道设置基本合理。

（2）施工生产生活区临时占地对生态环境影响分析

施工生产生活区是施工单位为进行公路建设而临时设立的施工营地、预制场、拌合站等设施。其对生态环境的影响主要表现为以下几个方面：占用草地，导致植被破坏和生产力下降；施工粉尘及往来运输车辆起尘对周边大气环境有一定影响；施工场地施工废水和生活污水影响；搅拌机、运输车辆、水泵、物料传输装置生产过程中产生的噪声影响；施工场地废弃的砂石料、废弃的混凝土，施工废水产生的沉淀物以及施工人员生活垃圾等固体废弃物影响，影响周边景观，但在施工结束后，通过采取设备拆除、场地清理平整、植被恢复措施后，施工产生

活区可恢复原状，其对生态系统的影响将得到减缓。

（3）临时道路占地影响分析

拟建项目利用既有矿区道路作为连接水料场/拌合站等临时区域与主线工点的施工便道，根据现场勘查，利旧矿区道路已被压实，道路宽度约为 4.5m。该利旧矿区道路未设置在生态保护红线范围内，未设置在哈拉苏河干河床内，作为施工便道设置较为合理。施工便道的生态影响主要是通过运输机械（车辆）碾压，破坏地表植被和土壤物理结构，导致植物生长不良或枯死，同时也加剧水土流失。施工便道扬尘将影响两侧一定范围内的植被发育。项目结束后，根据用地类型对施工便道进行生态恢复，恢复后对生态环境影响较小。

5.1.1.3 对野生植被的影响

施工对植被的影响主要源于人类活动，具体表现为施工人员和作业机械对草本植物的践踏、碾压等，在进行施工活动时往往需要清除现有的植被，且施工人员的踩踏及施工机械作业对植物地上部分造成不可逆的机械性伤害，对植物和植被的生长及生长环境造成了直接的影响。

扬尘：主要来源于道路及施工临时占地区平整，施工生产生活区混凝土生产过程等施工产生的粉尘和道路粉尘，将对周围植物及植被的生存产生影响。扬尘粗颗粒随风飘落到附近地面或植物叶、茎、花表面，对其生存产生不利影响。施工期可采取洒水抑尘、喷雾抑尘和布袋式除尘器结合的方式控制粉尘，有效缓解扬尘对周围植物及植被的影响。

固废：包括施工过程中产生的建筑垃圾，施工人员产生的生活垃圾，挖填方产生弃土，机械设备维修保养产生的废机油以及沥青烟处理设施产生的废活性炭，固体废物随意堆放不仅会压覆区域植物及植被，改变区域生境条件，还可能引起局部区域的水土流失。工程产生的建筑垃圾清运至当地政府指定地点填埋处理，弃土清运至砾类土料场进行回填，生活垃圾清运至拜城县生活垃圾填埋场进行处理，危险废物交危废处置资质单位进行处置，不会对地表植物及植被产生较大影响。

废水：废水主要包括施工废水和生活污水。施工废水经沉淀处理后回用，生活污水清运至拜城县污水处理厂处理，对植物生长的影响降至较低水平。

人为干扰：主要包括人为破坏、践踏、运输作业等。施工期人员增多，施工人员活动及施工机械作业等可能会破坏区域植物及植被。如施工人员践踏、施工机械碾压会对植物地上部分造成机械性伤害，直接影响植物生长发育，践踏等造成的土壤结构变化也将间接影响植物的生长发育等。

综上，本项目施工区、生产生活区多集中分布，其他区域人为干扰范围较小，同时将对施工人员进行宣传教育活动，加强施工监理工作，在施工前划定施工范围。这些措施将缓解人为干扰等对区域植物的影响。

5.1.1.4 对野生动物的影响

施工活动可能破坏工程区内的植被，致使动物觅食地、活动地面积减少；工程活动和施工人员产生的废水、废气、污染物造成水体或土壤污染，施工粉尘造成环境及空气污染，危害动物健康甚至危及动物生命，鱼类、爬行动物对此类影响最为敏感；施工噪声、施工人员活动产生的声音惊扰野生动物，影响它们的正常活动、觅食及繁殖，噪音影响严重时将迫使它们迁徙。道路建成后，对陆生野生脊椎动物的生境产生切割作用，可能会对陆生野生脊椎动物的交流与迁徙造成阻隔。

（1）对哺乳类的影响

由于哺乳类动物活动范围较广，施工期对哺乳类的影响主要体现在对动物栖息觅食地生态环境的破坏，包括对施工区植被的破坏和砍伐，施工人员以及施工机械的干扰等，使评价区及其周边环境发生改变，一些迁徙和活动能力较强的动物如鼠、兔类等将改变其觅食地。工程建成后，随着临时占地植被的逐渐恢复，生态环境的好转，人为干扰逐渐减少，许多外迁的哺乳类会陆续回到原来的觅食地觅食。

（2）对鸟类的影响

项目施工各类占地会破坏原有的地表植被，从而可能减少鸟类的活动与觅食区域，并沿公路形成干扰带，使得这一带状区域活动的鸟类数量较少。但鸟类可通过迁移和飞翔来避免工程施工对其栖息和觅食的影响。只要施工过程没有影响到鸟类集中的栖息或繁殖地，就不会影响本项目沿线鸟类种群及其长期生存繁衍的环境。根据现场调查，公路沿线除临近哈拉苏河段外鸟类较少，公路沿线未发

现保护鸟类巢穴，因此公路建设对鸟类影响较小。

（3）对爬行动物的影响

爬行动物属于陆生动物，对外界环境的适应能力较强，并具有较强的运动迁移能力，分布较为广泛。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降低，进而使得施工影响区爬行动物栖息适宜度降低，但由于公路两侧相似生境很多，工程施工对爬行动物的影响有限。

（4）对水生生物的影响分析

①施工造成的河床扰动影响

施工过程中围堰或钢管桩入水定位时会对河床造成扰动，将造成施工占用区域范围内水生植物资源和部分移动能力不强的底栖动物的损失。对于该部分影响将在施工完成后消失，底栖生物重新分布并逐渐得以恢复。因此施工造成的河床扰动对底栖生物的生物量、密度、种群结构等，预期不会产生显著影响。同时桥基础建立后，将改变桩位上下游原有的水动力特征，进而会对周边一定范围内的河床和生态特征产生影响，这些都会造成鱼类及水生保护动物饵料资源的一定损失。但是，考虑到桥桩基础占用区域相对于哈拉苏河来说范围还是很有限的，因此基础施工占用区域对沿线河流水生生物和鱼类饵料资源的损失影响较小。

②对浮游动植物影响分析

桥梁作业场邻近水体，路面开挖后裸露的土石，在雨水冲刷下形成路面径流进入水体，导致水体浑浊，SS 增加，对浮游生物（浮游植物以藻、硅藻为多）的生长环境产生一定不利影响。在架设桥梁的过程中，桥基的开挖扰动局部水体，造成水质浑浊，水中悬浮物浓度将会升高，浮游生物因水质的变化而导致生物量在施工区域内减少。施工结束后，随着稀释和水体的自净作用，水质逐渐改良，浮游生物可基本恢复到施工前的水平。

③对底栖生物的影响

跨河桥梁设置有水中墩，施工直接导致用地区内底栖生物被清除；临岸侧桩基施工和桥梁上钩施工可能导致局部水体悬浮物浓度增加，河流水质有所降低，而适应栖息于较洁净水体的物种，污染必然造成此类物种的影响。但沿线水生底栖动物在附近其他地区相似的环境中亦有分布，从物种保护的角度看，工程的建

设对这些物种的影响不大。

④对鱼类的影响

工程在水体中施工时不会影响到鱼类的繁殖,但由于工程的振动、噪声会干扰到鱼类正常的捕食,且由于水质的破坏,浮游生物、底栖动物等饵料生物量的减少,改变了原有鱼类的生存、生长和繁衍条件,鱼类将择水而栖迁到其他地方,施工区域鱼类密度显著降低。

鳅类的产卵活动多集中在砂砾底质的河漫滩,根据现场调查,工程涉及水体无鱼类三场分布。

对鱼类通道的影响:拟建公路跨越河流的涉水桥墩的建设不会阻断鱼类通道,但是工程施工仍然会对鱼类产生一定的影响。对鱼类种群数量和密度将带来负面影响。此外,涉水施工中还需要尽量减少由于施工材料、弃渣的不当堆放以及生活污水和生活垃圾带来的不利影响。

对鱼类生境的影响:涉水桥梁施工期间,施工水域浮游生物、底栖动物等饵料生物量的减少,改变了原有鱼类的生存、生长和繁衍条件,鱼类将择水而栖迁到其他地方,施工区域鱼类密度会明显降低。

非事故状态下,路面径流污水基本接近国家规定的排放标准,不会造成对水环境造成污染影响,因此对水生生物的影响极为有限。但在汽车保养状况不良、发生故障、出现事故等时,都可能泄漏汽油和机油污染路面,在遇降雨后,雨水经高速公路泄水道口流入附近的水域,造成石油类和 COD 的污染影响,进而影响水生生态环境和鱼类资源。

⑤对水生维管植物的影响

桥梁工程的临水施工会造成施工范围内水生维管束植物的直接损失,而且施工产生泥沙和污水若不慎流入水中,会使悬浮物浓度增加,对附近和下游水体的水生维管束植物的生长产生影响。在泥沙型浑浊水体中,由于泥沙对光的吸收、散射等作用,导致水体中入射光衰减。水下光照不足,制约了沉水植物的生长。附着在沉水植物体表的泥沙,不仅影响沉水植物对光的利用,而且影响植物的正常生理活动。在富含泥和河悬浮物的水域中,不但悬浮在水体中的泥沙颗粒会减弱水下有效光强,而且泥沙和水中其他悬浮颗粒沉积在叶片表面上后,会进一

步削减叶片进行光合作用的光，并可能导致沉水植物与水体间气体交换和营养物质交换的改变。拟建大桥跨越河段沿岸水生植物均为常见种，数量很少，且均为常见种。因此工程造成的水生维管束植物的损失较小，对水生维管束植物的影响较小。

2.施工阻隔影响

本项目对动物的阻隔作用在施工期便可显现出来，施工期道路沿线的土方开挖、物料堆放、施工场地围挡对道路两侧的动物交流将会产生一定的影响，其中对爬行类和哺乳类的影响最为直接。

5.1.1.6 水土流失的影响

本项目占地呈线状分布，在施工阶段，对施工范围内地表土壤进行剥离，破坏了地表土壤的保护层，同时在开挖处或填方处又改变了原地面的坡度与坡长等。这些工程行为与区域内不易改变的气候因素、土壤因素等的综合影响，是导致公路建设期间征地范围内水土流失加剧的主要原因。工程建设对当地水土流失影响分析汇总见表 5.1-3。

表 5. 1-3 水土流失影响分析汇总

序号	项目		施工基本情况	自然条件	可能产生的水土流失因素
1	线路工程	路基工程	路基施工扰动原地貌；填方路基要分层填土，分层压实，最后进行边坡整修；挖方路基要分层挖土，开挖将产生弃渣	地表有砾幕、植被等覆盖，大风天气	破坏地表土壤、扬尘，土壤侵蚀主要发生在填挖坡面，侵蚀类型水-风复合侵蚀
		桥涵工程	桥涵工程基础开挖将产生部分弃渣，桥梁施工点水流集中	季节性洪水冲沟	将产生一定量的水蚀和风蚀
2	施工便道		碾压频繁	大风天气	扬尘、风蚀
3	施工生产生活区		施工前进行场地平整；施工完毕后施工迹地为裸露的地面	未利用地，大风天气	临建拆除后，大面积裸露地面在侵蚀外应力作用下将产生一定量的水土流失
4	砾类土料场		弃土过程随意堆放	大风天气	存在水蚀和风蚀

5.1.1.7 土地沙化影响

根据项目可行性研究报告，本项目不涉及风沙地区施工，但项目建设过程中对原地貌的扰动将降低项目占地范围内的土壤抗侵蚀能力，可能加剧土地沙化风

险；此外，由于项目地处内陆地区，风沙较大，空气干燥，加上地表植被覆盖度低，若项目土石方堆存过程中未采取防尘网苫盖、洒水抑尘等措施，地表沙化的土壤及废土等遇大风天气易产生严重的扬尘，形成沙尘天气。施工过程中若未采取分层开挖、分层回填措施，可能导致土壤的蓄水保肥能力降低，影响区域植被生长，造成土壤逐渐沙化。此外，在施工过程中，各种车辆（尤其是重型卡车）在戈壁上行驶将使经过的土壤变紧实，严重的经过多次碾压后植物很难再生长，甚至退化为沙地。

上述施工作业过程中，对原地貌的扰动大大降低了项目占地范围内的土壤抗侵蚀能力，若未采取相应的防护措施，遇大风天气，极易加重区域沙尘天气。

5.1.1.8 弃土场对生态环境的影响分析

本项目施工过程中产生的弃土运至 K2+000 左侧 15km 处的弃土场进行回填。弃土施工对生态环境影响较大的方面主要是对土壤的扰动，同时，受自然条件的限制，弃土场的后期植被恢复难度较大，裸露、松散的地表在大风的作用下，易形成水土流失。因此，在弃土场进行回填施工时应加强施工作业范围和运输车辆的管理与控制，以减少对现有植被的破坏和对土壤的扰动。

根据设计资料，公路沿线共设天然砾类土料场 2 处，为商业料场，根据勘察资料，砾类土料场卵砾石土储量丰富，开采条件良好，运输便利，可满足项目施工需求。根据土石方平衡计算，本项目施工过程中共产生弃方量 3739m³，本着因地制宜，综合利用的原则，选择沿线自然沟、自然低洼地作为弃土场。弃土场尽量避免高填，填筑时进行充分碾压，防止水土流失，有条件可进行复耕

5.1.1.9 工程建设对土壤环境的影响分析

本项目为公路基础设施建设工程，属于非污染生态型项目，正常情况下不产生污染土壤的有害物质。项目建设占用的土壤类型主要为石质土，为项目区域内地带性土壤，分布较广，相对区域面积来看，项目建设对区域土壤的影响很小。

拟建项目施工期间永久及临时占用表层土壤具有一定的肥力。在施工中，如果对这一剥离的肥沃土层不加以保护，则工程施工造成的土壤肥力破坏较为严重，土壤养分损失也相当大，这将增加后期绿化建设及当地土地复垦措施的实施难度。

项目施工前应对占地范围内的有肥力土层进行剥离，集中堆放并用于后期临

时占地及弃土场的植被恢复，在采取了严格的剥离、存储管理和利用方案后，工程建设对于表层土壤的破坏程度将会降到最低，同时表层土中保存的大量植物根茎和种子为恢复因工程建设而导致的生物量损失具有重要的作用。

5.1.2 运营期生态影响分析

5.1.2.1 对植被影响分析

项目建设并不会导致项目所在区域植被类型发生变化，对本区域生态环境起控制作用的组分未变动，生态环境的异质性没有发生大的改变。

5.1.2.2 对野生动物影响分析

项目运营期对生态环境的影响主要表现为大桥及引道对两侧动物的阻隔影响。

根据现状调查，项目沿线两侧分布的鸟类、爬行类和哺乳类野生动物基本是当地广布种类，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，但仍应考虑项目建成后对其迁移、觅食等产生的阻隔影响。

项目运营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，同时，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。对于爬行动物和小型兽类而言，公路的运营会导致这些动物的生活区向周围迁移。对于部分灌丛、草丛中栖息的鸟类、各种鼠类，其栖息地将会被小部分破坏，但它们都具有一定迁移能力，食物来源也呈多样化趋势，所以工程不会对它们的栖息造成巨大的威胁。

本项目以二级公路标准建设，且不封闭，但车辆通行过程中会对两侧动物产生阻隔影响，因此，公路建设有 1 座大桥、5 道涵洞，可兼顾过水及动物通道，这些桥涵构造物的设置基本能够满足陆栖动物迁徙的需要，减缓工程运营期对区域野生动物的阻隔影响；由于引道路基高度相对较小，路基宽度较窄，运营期对善于飞行的鸟类基本无影响，鸟类很容易飞越，故运营期公路对其影响很小。

5.1.2.3 水生生态环境影响分析

拟建项目运营期对附近水域产生的污染主要表现为路面径流、车辆行驶产生

的噪声及夜间光照等对水生生物的影响。

（1）路面径流对水生生物的影响

路面径流对水生生物的影响本项目运营期对水环境的污染主要来自桥面沉积物被雨水径流冲刷进入水体造成的水质污染。项目建成投入运行后，各种类型车辆排放尾气中所携带的污染物在路面沉积、车辆制动时散落的污染物及车辆运行工况不佳时泄漏的油料等，都会随降雨产生的路面径流进入道路的排水系统并最终进入地表水体，其主要的污染物有：石油类、有机物和悬浮物等，这些污染物可能对评价区的水体产生一定的污染，从而影响鱼类等水生生物栖息环境。在工程设计中，路面径流通过排水沟和边沟引出路基范围，水中的悬浮物、泥沙等经过降解或沉积，其浓度减小。总的来说，路面径流对水生生物的影响不大。

（2）噪声及光照的影响

运营期汽车带来的噪声及夜间行车的光照，公路沿线人为活动的增加，会在一定程度上影响线路沿线水域中的鱼类和部分底栖动物的正常栖息环境，对其有驱赶作用，使公路附近鱼类的数量明显少于其它地区。但由于公路所涉及水域相对于整个河流而言面积比较小，所以对水生生物影响不大。

（3）桥墩对水生生态的影响

桥墩在运营期间对水生生态系统的影响具有持续性和长期性。桥墩会改变局部水文条件，形成回流或缓流区，引起泥沙沉积，导致底质由坚硬转变为松软，从而破坏底栖生物栖息环境和鱼类繁殖场所。桥墩的存在会分割水生生境，阻断鱼类洄游通道，对洄游性鱼类的迁徙和繁殖产生显著负面影响。桥面雨水携带的汽车尾气、机油等污染物以及掉落的垃圾，将通过径流进入水体，并通过生物富集和食物链传递，对水生生态系统造成潜在危害。此外，桥墩产生的阴影区域会改变水体光照条件，抑制水生植物的光合作用；同时，施工和运营期间产生的人为噪音和灯光干扰，将对水生生物的行为模式和生态节律造成长期不利影响。

综上所述，工程在一定范围内会对水生生物造成不利影响，但不会造成质的影响，仅在局部地区有较小的不利影响。如果采取有效的保护措施，能使其影响降低到更低的程度。

5.1.2.4 水土流失影响分析

拟建道路建设完成后，由于施工迹地土壤结构、自然植被的恢复还需一定的时期，公路沿线水土流失将会继续发生，但随着时间的延长、土壤结构的变化、地表植被的恢复及部分保护措施的实施，水土流失的范围和影响程度会慢慢减轻。公路建设后，防护工程更加完善、桥涵布局更加合理、配套，总而言之，在运营期沿线水土流失程度将进一步减弱。

5.1.2.5 景观环境影响分析

1.路基工程

公路建成后，路基工程对沿线原本连续的自然景观环境形成切割使其空间连续性被破坏。特别是切割山坡、荒漠、农田，使自然背景呈现出明显人工印迹。拟建公路沿线主要为戈壁区、河谷，景观敏感性较低，阈值较高，路基工程对其切割影响并不显著。

2.弃土场对景观的影响

本项目设置的弃土场地形开阔，弃土场范围内植被类型为荒漠植被，植被覆盖度较低，弃土场的土壤较为贫瘠、水保肥能力差，植被完全恢复需要较长的时间。拟建公路取弃土场设置在公路中心线 300m 以外或不影响路域景观的废弃矿坑中，拟建公路弃土场远离干线道路，对区域景观的影响不显著。

拟建公路工程兴建后土地利用格局发生了变化，建设用地因公路的修建使其重要性提高，但工程实施和运行没有改变评价范围自然体系的景观格局。

综上所述，工程建设及运营造成的区域土地利用格局的变化，将对评价范围自然体系产生影响，通过工程涉及区自然生态系统体系的自我调节，在工程运行一段时间后，工程影响区自然体系的性质和功能将得到恢复。另外，在工程建设过程中应注意生态系统的保护，使受到影响的生态系统的自然生产力尽快得到恢复。

5.1.3 生态环境影响评价自查表

本项目生态环境影响评价自查表见表 5.1-4。

表 5.1-4 生态环境影响评价自查表

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 ☒
	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） 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 ☐ （主要保护对象、生态功能等） 自然景观 ☐ （景观多样性、完整性） 自然遗迹 ☐ （/） 其他 ☐ （/）
	评价等级	一级 ☐ 二级 ☐ 三级 ☒ 生态影响简单分析 ☐
评价范围		陆域面积:(1.3082) km ² ；水域面积:(0.2787) 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 声环境影响预测及评价

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

拟建公路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。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, 对人的影响较大; 有些设备(如搅拌机)频率低沉, 不易衰减, 易使人感觉烦躁; 施工机械的噪声均较大, 但它们之间声级相差仍很大, 有些设备的运行噪声可高达 100dB 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小范围内移动, 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 施工期不同施工阶段施工噪声源分析

根据公路施工特点, 可以把施工阶段分为四个阶段, 即基础施工、路面施工、桥梁施工和交通工程施工。以下分别介绍这四个阶段主要使用的施工工艺和施工机械。

1. 基础施工

这一工序是公路耗时最长、所用施工机械最多、噪声最强的阶段, 该阶段主要包括处理地基、路基平整、挖填土方、逐层压实路面等施工工艺, 这一过程还伴随着大量运输物料车辆进出施工现场。该阶段需用的施工机械包括装载机、推土机、平地机、挖掘机等, 架桥路段, 还使用打桩机, 打桩噪声是非连续的声源, 其声级高, 对声环境的影响较大。

2. 路面施工

这一工序继路基施工结束后开展, 主要是对全线摊铺沥青, 用到的施工机械主要是大型沥青摊铺机, 根据国内对公路施工期进行的一些噪声监测, 该阶段公路施工噪声相对路基施工段微小, 噪声影响在路边 50m 范围内。

3. 桥梁施工

这一工序噪声主要产生于钻孔机、破碎机、振捣棒、起重机、装载机等施工机械, 影响范围以施工场地为中心, 随距离增加而衰减, 主要集中在 200m 范围内, 核心影响区区域为 50m。

4.交通工程施工

这一工序主要是对公路的交通通信设施进行安装、标志标线进行完善，该工序基本不用大型施工机械，因此噪声的影响微小。

综上所述，公路基础施工阶段是噪声影响最大的阶段。在基础施工作业过程中，伴有建筑材料的运输车辆所带来的噪声，建材运输时，运输车辆所带来的辐射噪声可能会对运输道路沿线的声环境保护目标产生影响。

5.2.1.3 施工噪声预测方法和预测模式

鉴于施工噪声的复杂性，以及施工噪声影响的区域性和阶段性，本环评根据《建筑施工场界环境噪声排放标准》（GB12523-2011），针对不同施工阶段计算出不同施工设备的噪声污染范围，以便施工单位在施工时结合实际情况采取适当的噪声污染防治措施。

施工噪声可近似视为点声源处理，根据点声源噪声衰减模式，估算出离声源不同距离处的噪声值，预测模式如下：

$$L_i = L_0 - 20 \lg \left(\frac{r_i}{r_0} \right)$$

式中： L_i —预测点处的声压级，dB(A)；

L_0 —参照点处的声压级，dB(A)；

r_i —预测点距声源的距离，m；

r_0 —参照点距声源的距离，m。

对于多台施工机械同时作业时对某个预测点的影响，应按下式进行声级叠加：

$$L = 10 \lg \sum_{i=1}^n 10^{0.1 \times L_i}$$

式中： L —多台施工机械在保护目标处叠加的声压级，dB(A)；

L_i —第 i 台施工机械在保护目标处的声压级，dB(A)。

5.2.1.4 施工噪声影响范围计算

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影响范围进行计算，得到表 5.2-1 的预测结果。

表 5.2-1 公路施工设备噪声的影响范围

声级设备	距离（m）							限值标准（dB（A））		达到标准时的距离（m）	
	5	10	20	50	100	200	400	昼	夜	昼	夜
液压挖掘机	86	80	74	66	60	54	48	70	55	30	177
电动挖掘机	84	78	72	64	58	52	46			25	140
轮式装载机	90	84	78	70	64	58	52			50	280
推土机	84	78	72	64	58	52	46			25	140
移动式发电机	95	89	83	75	69	63	57			80	490
各类压路机	86	80	74	66	60	54	48			30	177
木工电锯	95	89	83	75	69	63	57			80	490
电锤	100	94	88	80	74	68	62			158	850
振动夯锤	95	89	83	75	69	63	57			80	490
打桩机	100	94	88	80	74	68	62			158	850
静力压桩机	75	69	63	55	49	43	37			9	55
风镐	88	82	76	68	62	56	50			39	223
混凝土输送泵	88	82	76	68	62	56	50			39	223
商砼搅拌车	86	80	74	66	60	54	48			30	177
混凝土振捣器	84	78	72	64	58	52	46			25	140
云石机、角磨机	90	84	78	70	64	58	52			50	280
空压机	88	82	76	68	62	56	50			39	223
摊铺机	85	79	73	65	59	53	47			28	158

由上表可以看出，施工噪声因不同的施工机械影响的范围相差很大，昼夜施工场界噪声限值标准不同，夜间施工噪声的影响范围要比白天大得多。在实际施工过程中可能出现多台机械同时在一处作业，则此时施工噪声影响的范围比预测值还要大，鉴于实际情况较为复杂，很难一一用声级叠加公式进行计算。声污染最严重的施工机械是打桩机和电锤，一般情况下，在路基和桥梁施工中将使用到这两种施工机械，其他的施工机械噪声较低。

5.2.1.5 施工噪声影响预测

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场地 158m 范围内，夜间将主要出现在距施工机械 850m 范围内，由于本项目道路沿线无声环境保护目标，且夜间不进行高噪声设备施工。根据预测

结果，本工程施工机械产生的机械噪声对周围声环境影响较小。

5.2.2 运营期声环境影响评价

5.2.2.1 公路交通噪声预测模式

根据拟建公路工程特点、沿线的环境特征，以及工程设计的交通量等因素，本评价采用《环境影响评价技术导则 公路建设项目》（HJ1358—2024）中模型预测法进行预测。

1.第 i 类车等效声级的预测模型：

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

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

$\left(\overline{L_{OE}} \right)_i$ —第 i 类车水平距离为 7.5m 处的平均辐射噪声级，dB(A)；

N_i —昼、夜间通过某预测点的第 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；

$\Delta L_{距离}$ —距离衰减量，dB(A)；

ΔL —由其他因素引起的修正量，dB(A)。

θ —预测点到有限长路段两端的张角，弧度，见图 5.2-1 所示：

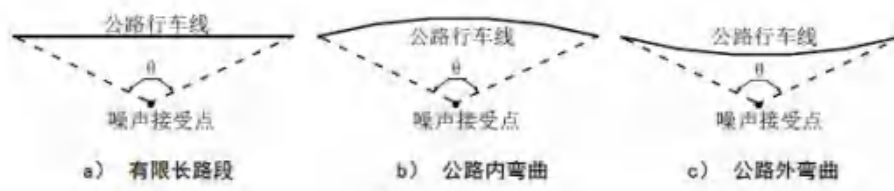


图 5.2-1 预测点到有限长路段两端的张角

$\Delta L_{距离}$ 按下式计算：

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

式中： $\Delta L_{距离}$ —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，同一个公路建设项目采用同一个值，年份、各路段平均小时车流量中的最大值。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。

ΔL 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)；

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

$\Delta L_{\text{路面}}$ —公路路面类型引起的修正量，dB(A)。

ΔL_2 按下式计算：

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

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)。

2. 噪声贡献值

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

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

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

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)。

5.2.2.2 预测模型参数选择

1.预测车流量

拟建公路运行期大、中、小型车辆在预测年车流量见表 5.2-2。

表 5. 2-2 本项目车流量预测表 辆/日

车型		2026 年	2032 年	2040 年
小型车	昼间	542	769	943
	夜间	136	192	236
中型车	昼间	100	132	154
	夜间	25	33	38
大型车	昼间	474	666	812
	夜间	118	166	203

2.线路因素引起的修正量 (ΔL_l)

(1) 纵坡修正量 ($\Delta L_{\text{坡度}}$)

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

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

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

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

式中： β ——公路纵坡坡度，%。

(2) 路面修正量 ($\Delta L_{\text{路面}}$)

根据《环境影响评价技术导则 公路建设项目》（HJ1358—2024）预测模式中规定，不同路面的噪声修正量见表 5.2-3。本项目路面为沥青混凝土路面，路面噪声修正量为 0。

表 5. 2-3 常见路面噪声修正量 单位：dB（A）

路面类型	不同行驶速度修正量 km/h		
	30	40	≥50
沥青混凝土	0	0	0
水泥混凝土	+1.0	+1.5	+2.0

3.大气吸收引起的衰减 (A_{atm})

按以下公式计算：

$$A_{atm} = \frac{\alpha(r-r_0)}{1000}$$

式中：A_{atm}—大气吸收引起的衰减量，dB(A)；

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，见表 5.2-4 可得。

r—预测点距声源的距离；

r₀—参照点距声源的距离，m。

表 5. 2-4 倍频带噪声的大气吸收衰减系数

温度 ℃	相对湿度 %	大气吸收衰减系数α， dB/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

4.地面效应衰减 (A_{gr})

地面吸收引起的衰减量按以下公式计算：

$$A_{gr}=4.8-\left(\frac{2f_0}{r}\right)\left(17+\frac{300}{r}\right)$$

式中：A_{gr}—地面吸收引起的衰减量，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：为阴影面积，m²；若 A_{gr} 计算出负值，则 A_{gr} 可用“0”代替。其他情况参照 GB/T17247.2 进行计算。

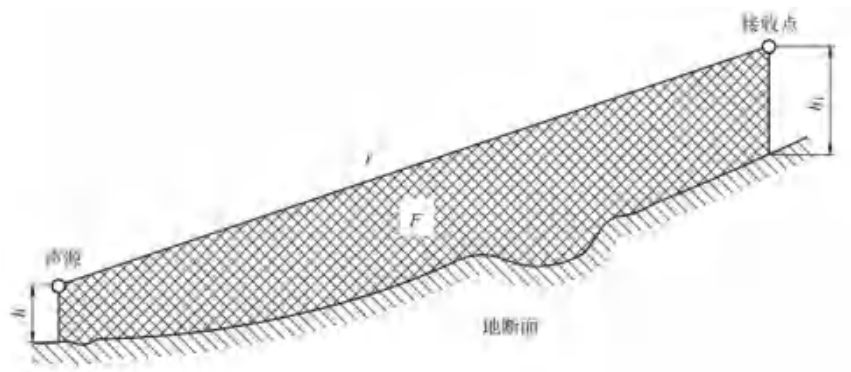


图 5.2-2 估计平均高度 h_m 的方法

5.遮挡物引起的衰减量-路堤或路堑引起的衰减量

当预测点位于声影区时， $\Delta L_{\text{声影区}}$ 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：

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

式中： δ —声程差，m，按图 5.2-3 计算， $\delta = a + b - c$ 。

λ —声波波长，m。

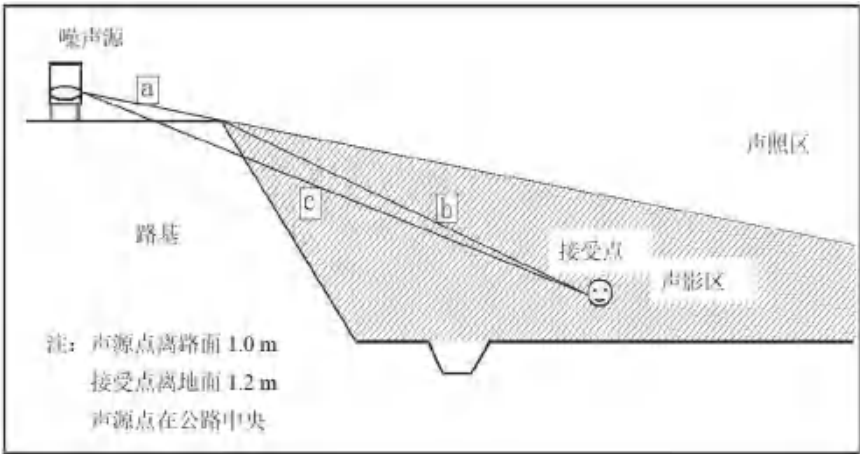


图 5.2-3 估计平均高度 h_m 的方法

5.2.2.3 噪声预测评价

本项目沿线无声环境保护目标，根据《环境影响评价技术导则 公路建设项目》（HJ1358—2024），运营期声环境影响预测与评价路段交通噪声预测内容

为：按照交通量划分的路段预测各路段在运营近、中、远期的昼间和夜间噪声贡献值。当车道数 ≤ 4 时，预测距离分别取距路中心线 20m、30m、40m、50m、60m、80m、100m、120m、160m 和 200m。声环境影响评价内容为：对照评价标准，说明各路段不同评价时段、不同声环境功能区，昼间和夜间公路交通噪声的达标距离。

根据预测模式和预测模型参数，对拟建公路的交通噪声进行预测计算。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。

由于拟建公路纵面线形变化较大，路面与地面之间的高差不断变化，所以，真正预测拟建公路沿线交通噪声的影响是非常困难的。本报告书中，出于预测的可行性考虑，预测基于每个路段零路基高度这一假定，预测点高度取距地面 1.2m，预测点地面与路基处地面高差为 0，即只考虑地面吸收和大气吸收的衰减效果，不考虑地形因素、建筑物衰减和反射等因素的影响。本工程沿线交通噪声预测结果见表 5.2-5。

表 5.2-5 本项目运营期交通噪声预测结果

评价年	评价	路中心线外不同水平距离下的交通噪声预测值（dB（A））										达标距离（m）	
	时段	20m	30m	40m	50m	60m	80m	100m	120m	160m	200m	4a 类	2 类
2026 年 （近期）	昼间	60.3	57.1	55.2	52.9	51.4	50.3	49.3	48.6	47.9	46.8	<20.0	22.4
	夜间	57.3	54.1	52.2	49.9	48.4	47.2	46.3	45.5	44.9	43.7	25.6	49.2
2032 年 （中期）	昼间	61.7	58.5	56.7	54.3	52.8	51.7	50.8	50.0	49.3	48.2	<20.0	27.5
	夜间	58.7	55.5	53.6	51.3	49.8	48.7	47.7	47.0	46.3	45.2	31.4	55.8
2040 年 （远期）	昼间	62.6	59.4	57.5	55.2	53.7	52.5	51.6	50.8	50.2	49.0	<20.0	29.0
	夜间	59.5	56.4	54.5	52.2	50.7	49.5	48.6	47.8	47.2	46.0	38.3	73.7

说明：本项目道路沿线属于 2 类声环境功能区。

根据噪声预测结果：

1.本项目各路段，按 4a 类标准，道路运行近、中、远期昼间达标距离均为距道路中心线<20m；夜间近、中、远期达标距离分别为距道路中心线 26.6m、31.4m 和 38.3m。

2.本项目各路段，按 2 类标准，道路运行近、中、远期昼间达标距离分别为距道路中心线 22.4m、27.5m、29.0m；夜间近、中、远期达标距离分别为距路中心线 49.2m、55.8m 和 73.7m。

3.各路段近路区域环境噪声受本项目交通噪声影响因距离呈明显的衰减趋势。

4.从路段昼夜达标距离分析，相对于昼间噪声达标距离，夜间噪声达标距离有一个骤增的现象，各路段夜间达标距离大于昼间达标距离，说明本项目夜间交通噪声影响大于昼间。

本项目道路运营近、中、远期交通噪声影响预测水平向衰减等值线图如下。

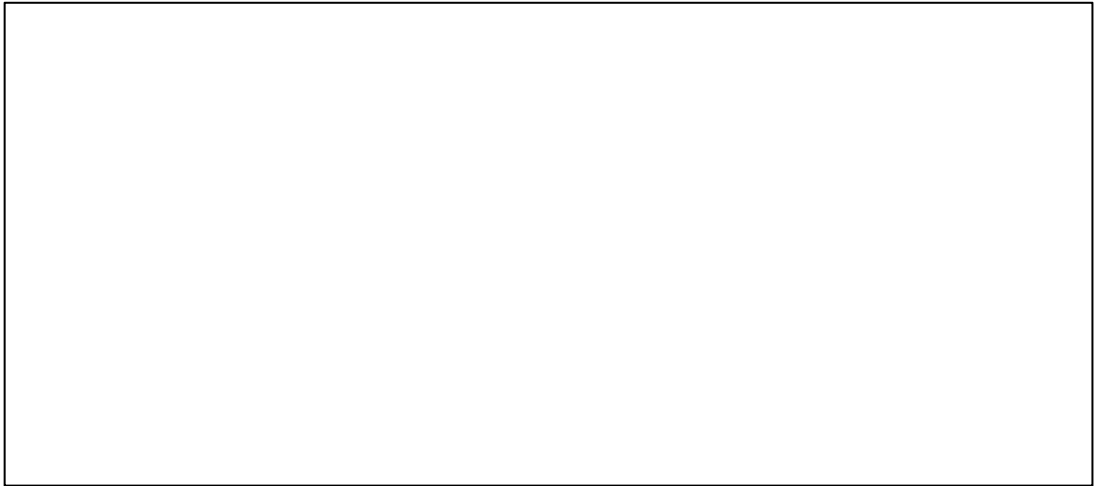


图 5.2-4 本项目运营期近期噪声预测等值线图

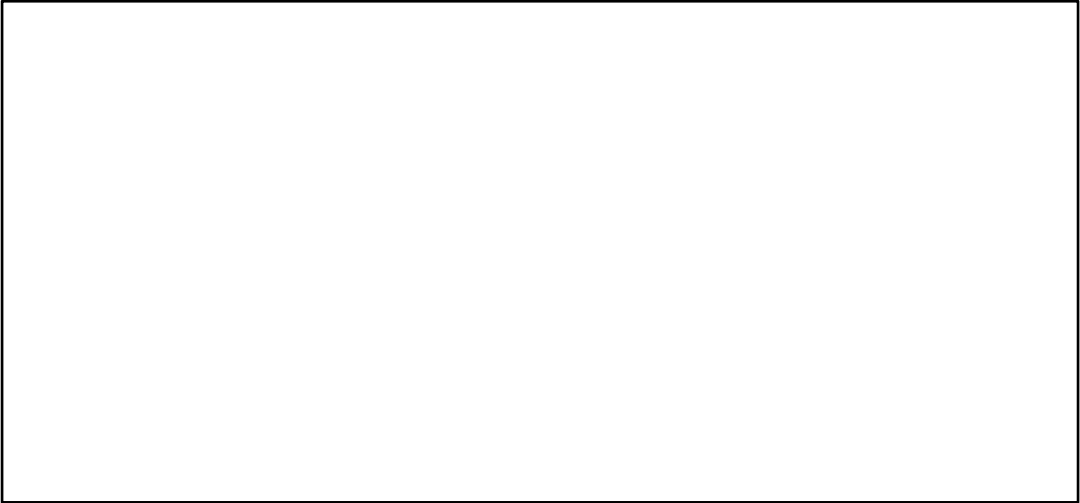


图 5.2-5 本项目运营期中期噪声预测等值线图

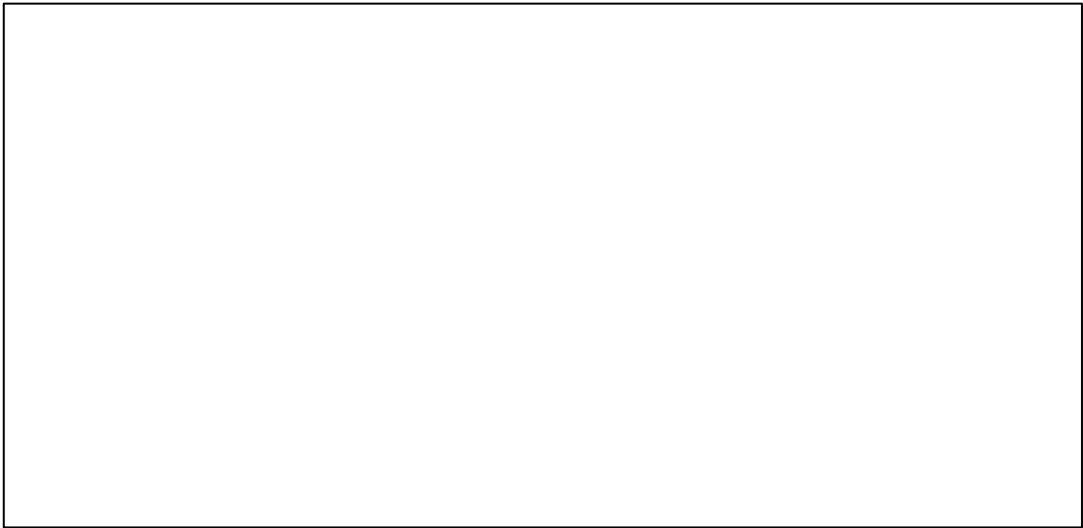


图 5.2-6 本项目运营期远期噪声预测等值线图

本项目公路运营期声环境影响评价自查表见表 5.2-6。

表 5.2-6 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	200m ☒ 大于 200m ☐ 小于 200m ☐					
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 ☐		远期 ☐
	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					
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	200m ☒		大于 200m ☐		小于 200m ☐	
	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：()		监测点位数 ()		无监测 ☒	
评价结论	环境影响	可行 ☒ 不可行 ☐					

注“☐”为勾选项，可√；“()”为内容填写项。

5.3 大气环境影响预测及评价

5.3.1 施工期大气环境影响评价

公路施工过程污染源主要为扬尘污染、沥青烟气污染、导热油锅炉废气及施工机械尾气。其中，扬尘污染主要来源于道路施工过程及材料运输、装卸、堆放过程等过程；粉尘污染主要来源于混凝土、沥青混凝土及水稳料拌和过程；沥青烟气主要来源于路面施工阶段的沥青的熔融、搅拌、摊铺过程；锅炉废气主要

来源于导热油锅炉燃料燃烧，施工机械尾气主要为施工车辆、燃油动力机械产生的燃油废气。其中尤以施工扬尘对环境空气的影响最大。

5.3.1.1 扬尘的影响分析

1.施工作业面扬尘

本项目道路施工过程中路基开挖、土地平整，施工物料堆放场等施工作业面均会产生扬尘，扬尘产生量与作业面大小、施工机械、施工方法、天气状况及洒水频率等有关，一般遇干燥和大风天气时更易产生扬尘。类比同类工程，在不采取措施抑尘时，土石方施工区TSP浓度可达 $100\text{mg}/\text{m}^3$ 以上，属于严重超标，但一般只要定时洒水，施工作业面扬尘即可得到有效控制。

此外运输物料泄漏也是产生扬尘的因素之一。车辆运输材料中水泥是最易在运输过程中产生扬尘的。若运输装卸不当，会产生物料扬尘。

施工区作业扬尘受影响对象主要为现场施工人员，且随施工结束影响即消失。总体上而言对周边环境影响较小，但需加强对施工人员的劳动保护。

2.堆场粉尘

公路施工一般在拌和站、预制场和施工场地内设置物料堆场，堆场物料的种类、性质及风速对起尘量有很大影响，比重小的物料容易受扰动而起尘，物料中小颗粒比例大时起尘量相应也大。堆场的扬尘包括料堆的风吹扬尘、装卸扬尘和过往车辆引起路面积尘二次扬尘等，这将产生较大的扬尘污染，对周围环境带来一定的影响。根据调查，本项目施工期弃土进行了集中堆放，并采取了遮盖措施；水泥和其他易飞扬的细颗粒建筑材料采取筒仓储存措施，沙子及石子采取遮盖措施，减轻了扬尘污染。采取上述措施后，使堆场扬尘得到有效控制，未对周围大气环境产生明显影响。

3.土石方工程和回填扬尘

施工期路基开挖、土石方运输及回填等工程也会产生扬尘影响，且影响范围较大，应做好防护措施：一是按要求编制施工扬尘控制方案；二是配置洒水车对场内挖掘施工和转运道路产生的扬尘进行洒水降尘；三是对施工场地的临时堆土和运输车辆托运的土石方进行苫盖；四是施工现场设置围挡，将现场完全封闭施工，确保工地施工扬尘污染得到有效控制。

4.交通运输产生的扬尘

在施工中，利用临时道路进行材料运输，材料的运输也将给沿线环境空气造成成尘污染，施工期车辆运输扬尘类比监测结果见表 5.3-1。

表 5. 3-1 施工期车辆扬尘监测结果

尘污染源	采样点距离(m)	监测结果(mg/m³)	备注
铺设水泥稳定类路面基层时	50	11.652	采样点设于下风向，结果为瞬时值
	100	9.694	
运输车辆扬尘	150	5.039	

类比监测数值可知，施工期车辆运输扬尘在施工沿线地区所造成的污染较重，且影响范围较大，石灰和粉煤灰等散体物质运输极易引起粉尘污染，其影响范围可达下风向 150m。扬尘属于粒径较小的降尘(10~20μm)，在未铺装道路表面（泥土），粒径分布小于 5μm 的粉尘占 8%，5~10μm 的占 24%，大于 30μm 的占 68%。因此，临时道路、施工便道和正在施工的道路极易起尘。为减少起尘量，建议采取经常洒水降尘措施。据资料介绍，通过洒水可有效地减少起尘量（达 70%）。

综上所述，施工期对环境空气的污染，随着气象条件的不同而不同，因此，对运输散体物质车辆必须严加管理，采取用篷布盖严或加水防护措施，并加强施工计划、管理手段。

5.3.1.2 拌合站粉尘影响分析

1.水泥制品拌和粉尘

拌合站粉尘主要产生在粉料的运输、装卸及进料过程中。目前施工中混凝土及水稳料拌和一般采用湿法搅拌，采用混凝土搅拌机搅拌方式，选用配备除尘含密封装置的搅拌机，可有效减少混凝土及水稳料搅拌过程中的扬尘。原料土沙子和石子在装卸过程中进行洒水，堆存过程中采取覆盖措施，粉尘无组织排放量较小。

本项目混凝土及水稳料生产使用的水泥及矿粉输送及储存过程中粉尘产生量为 0.133t，粉尘通过筒仓上不低于 15m 的呼吸口进行排放，呼吸口设置有布袋除尘设施，除尘率为 99.7%，则粉尘污染物有组织排放量为 0.0004t，排放浓度为 16.36mg/m³，可满足《水泥工业大气污染物排放标准》（GB4915-2013）表 1

中颗粒物排放浓度 $\leq 20\text{mg}/\text{m}^3$ 的要求。

混凝土及水稳料上料及拌和过程中粉尘产生量为 1.53t，本项目混凝土及水稳料拌和过程中进料口尽量封闭，并采取洒水措施，粉尘经拌和机自带的布袋除尘器处理后通过不低于 15m 的排气口排放，拌和过程中粉尘收集率按 95%计，则粉尘有组织排放量为 0.005t，排放浓度为 $14.82\text{mg}/\text{m}^3$ ，可满足《水泥工业大气污染物排放标准》（GB4915-2013）表 1 中颗粒物排放浓度 $\leq 20\text{mg}/\text{m}^3$ 的要求。粉尘无组织排放量为 0.077t，由于施工营地扩散条件较好，在采取洒水降尘后，施工营地厂界粉尘无组织排放浓度可满足《水泥工业大气污染物排放标准》（GB4915-2013）表 3 中无组织排放限值 $0.5\text{mg}/\text{m}^3$ 的要求，由于拌合站周边 200m 范围内无敏感点分布，随着施工期的结束，混凝土拌和系统粉尘影响将随之消失，不会对周围环境造成长期影响。

2. 沥青拌合站粉尘影响

沥青拌合过程中上料粉尘、骨料烘干粉尘等采用布袋除尘器处理（处理效率 $\geq 99.5\%$ ）后通过高度为 15m 的排放口排放，根据类比资料，粉尘排放浓度可满足《大气污染物综合排放标准》（GB16297-1996）最高允许排放浓度标准限值要求（ $120\text{mg}/\text{m}^3$ ），厂界颗粒物无组织监测浓度可以满足《大气污染物综合排放标准》（GB16297-1996）厂界颗粒物最高允许排放浓度标准限值要求（ $1.0\text{mg}/\text{m}^3$ ），施工结束后沥青拌合站粉尘影响消失，不会对周围环境造成长期影响。

5.3.1.3 沥青烟气影响分析

本工程采用沥青混凝土路面，在沥青搅拌和路面铺设过程中会产生沥青烟气，主要的有毒有害物质是 THC、酚和苯并[a]芘。

本项目公路建设采用设有除尘设备的封闭式场拌工艺，沥青拌合过程中采用布袋除尘器和沥青烟气处理装置（冷凝+电捕集+活性炭吸附），可使污染物达标排放，用无热源或高温容器将沥青运至铺浇工地，沥青烟气中污染物的排放浓度较低。类比现在公路施工中常用沥青拌和设备的排放源强，沥青烟浓度在 $1.16\sim 1.29\text{mg}/\text{m}^3$ 之间，满足《大气污染物综合排放标准》（GB16297-1996）中的二级标准（标准值 $75\text{mg}/\text{m}^3$ ）；封闭式站拌工艺周围污染物浓度在下风向 100m

分别为: THC 浓度为 $0.057\text{mg}/\text{m}^3$ (低于《大气污染综合排放标准》标准值 $4\text{mg}/\text{m}^3$); 苯并[a]芘的平均值 $0.15\times 10^{-2}\mu\text{g}/\text{m}^3$ (低于《大气污染物综合排放标准》标准值 $0.8\times 10^{-2}\mu\text{g}/\text{m}^3$); 酚 $<0.01\text{mg}/\text{m}^3$ (低于《大气污染物综合排放标准》标准值 $0.08\text{mg}/\text{m}^3$)。

沥青烟和苯并[a]芘来源于沥青拌合、铺路过程。对于沥青混凝土拌和站来说, 拌合过程中沥青的使用均为精确计量, 最后在拌缸内完成充分搅拌, 整个系统密闭进行, 不会产生沥青烟的泄漏。烘干筒、振动筛、称量装置和搅拌装置在作业时产生大量粉尘, 这些粉尘在引风机产生的负压作用下由风筒导出, 先进入旋风除尘器, 在旋转过程中, 气流中大颗粒的石屑由于离心作用而碰撞器壁, 落入底部后, 被螺旋输送机回收送入骨料砂仓中。经过第一次除尘的空气接着进入布袋除尘器进一步过滤, 收集的粉尘由螺旋输送机送入主塔上的矿粉桶回收。经过二次过滤的净化空气通过引风机、烟囱进入大气。经现代的沥青混凝土拌合设备除尘后的净化空气含尘量低于 $0.1\text{g}/\text{m}^3$ (标准状态下), 满足环境保护要求。

根据有关资料, 沥青拌合站对环境空气的影响范围在半径 500m 以内。经调查, 沥青拌合站周围 500m 范围内无自然保护区、风景名胜区、村庄等大气环境保护目标分布。沥青拌合站在做好密闭拌和、高效除尘装置等措施前提下, 拌合废气对沿线大气环境保护目标影响较小。随着沥青拌和结束, 施工沥青烟气影响将不再存在, 施工沥青烟气对环境的不利影响是暂时的、短期的。

5.3.1.4 导热油锅炉废气影响分析

本项目沥青拌合站导热油锅炉使用柴油作为燃料, 导热油锅炉废气中颗粒物、 SO_2 、 NO_x 排放浓度均可满足《锅炉大气污染物排放标准》(GB13271-2014) 表 2 燃油锅炉排放浓度限值要求 (烟尘 $30\text{mg}/\text{m}^3$ 、 SO_2 $200\text{mg}/\text{m}^3$ 、 NO_x $250\text{mg}/\text{m}^3$)。不会对周围环境造成长期影响。

5.3.1.5 施工机械废气影响分析

施工期间运输车辆、燃油动力机械及柴油发电机产生的燃油废气主要的污染物为 PM_{10} 、 $\text{PM}_{2.5}$ 、碳氢化合物、 NO_x 、CO 等, 施工期大气污染源弱小, 且都是流动性和间歇性的排放污染物。这些施工机械所排放的废气以无组织面源的形式排放, 会对沿线的大气环境造成不利影响, 但施工结束后, 废气影响也随之消失,

不会造成长期的影响。

5.3.2 运营期大气环境影响评价

本项目建成后运营期环境空气污染主要是汽车尾气排放对沿线大气环境的影响。汽车尾气中主要污染物是一氧化碳、二氧化氮、碳氢化合物等。其污染源类型属分散、流动的线源，排放源高度低，污染物扩散范围小。因昼夜车流量的变化，一般白天的污染重于夜间，下风向一侧污染重于上风向一侧，静风天气重于有风天气。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。

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。随着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，逐步减少高能耗、高排污的车种比例，汽车尾气排放将大大降低，因此公路汽车尾气对沿线两侧环境空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 水环境影响预测及评价

5.4.1 施工期水环境影响预测及评价

拟建公路施工过程对水环境的影响主要来自以下几个方面：（1）施工生产废水；（2）施工生活区生活污水；（3）桥梁施工废水。

拟建公路沿线主要水环境保护目标为哈拉苏河，为Ⅱ类水体，沿线水体水质较好。拟建线路在 K0+815 以桥梁跨越 1 次哈拉苏河。

5.4.1.1 施工废水的影响

拟建项目沿线共设置 1 处施工生产生活区，混凝土、水稳料在生产及制作预制构件时会有废水产生，其中又以混凝土转筒和料罐冲洗废水为主要表现形式。混凝土生产废水具有悬浮物浓度高、水量小、间歇集中排放等特点。根据有关资料，混凝土转筒和料罐每次冲洗生产废水量约 0.5m^3 ，浓度约 5000mg/L ，pH 可达 11~12。

项目施工过程中车辆、机械设备冲洗将产生少量冲洗废水，参考《公路建设项目环境影响评价规范》（JTGB03-2006）附录 C 表 C4 冲洗汽车污水成分参考值，施工机械冲洗废水的主要污染物浓度为 SS 800mg/l、石油类 40mg/l。上述废水经施工场地内设置的三级防渗沉淀池沉淀处理后，回用于施工过程，不外排，对周边环境影响较小。

5.4.1.2 生活污水影响

本项目施工期为 6 个月，项目施工人员绝大部分来源于项目附近村镇。施工人数约 50 人，通过计算，项目施工人员生活污水产生量为 2.5m³/d。本项目施工期共产生生活污水 360m³。

根据调查，施工期生活污水主要是施工人员就餐和洗漱所产生的污水及粪便污水，污染物主要为 COD、BOD₅、SS 等。本项目施工期临时办公生活区设置于施工生产生活区内，临时办公生活区内设置有环保厕所及防渗废水收集池，生活污水经收集后委托环卫部门定期清运至拜城县污水处理厂处理，不会对周围水环境产生不利影响。

拜城县污水处理厂建成于 2012 年，处理能力为 0.8 万 m³/d，主要处理来自拜城县城区生活污水。原有工艺路线为：预处理-混合沉淀池-一级滤池-二级滤池-紫外线消毒池-氧化塘。2019 年进行了提标改造，改造后的工艺路线为：预处理-水解-多段循环深度脱氮除磷工艺（新建）-混合沉淀池-二级滤池（应急）-微絮凝滤池（新建）-紫外线消毒计量池（改造）-氧化塘。提标改造项目已按照环评及批复要求完成了自主验收工作。

目前由于污水处理厂已接近满负荷，因此急需扩建。据了解污水处理厂扩建工程已于 2023 年 9 月启动前期工作，目前设计已完成，工程于 2025 年 3 月开工建设预计 2025 年 10 月底可建成投入使用。

目前污水处理厂处理水量 0.8 万 m³/d，计划扩建 1.2 万 m³/d，现状污水处理厂从预处理到深度处理及附属处理设施均按 0.8 万 m³/d 设计，没有考虑远期预留。因此扩建工程从预处理到深度处理及附属处理设施均需新建。扩建计划采用“预处理-A²O 池-二沉池-高密度沉淀池-反硝化深床滤池-ClO₂ 消毒”工艺，出水达到一级 A 标准。项目施工期生活污水产生量较小，每天生活污水最大排放量

为 5.0m³/d，相比每天 8000m³ 的处理量，占比为 0.06%，基本无影响。因此建设期可依托拜城县污水处理厂。

5.4.1.3 桥梁施工废水

1.桩基施工

拟建公路在 K0+815 以桥梁跨越 1 次哈拉苏河，施工过程中造成水体污染的主要表现如下：

(1) 河床扰动影响

水中桥梁基础采用钻孔灌注桩基础，采取围堰施工的方式。按照公路桥梁施工规范，水中围堰高度要求高出施工期间可能出现的最高水位 0.5~0.7m。围堰外形考虑河流断面被压缩后，流速增大引起水流对围堰、河床的集中冲刷等因素并满足堰身强度和稳定的要求。围堰要求防水严密，减少渗漏。在围堰沉水、着床的几个小时内，可能会扰动河床，使少量底泥发生悬浮，悬浮的底泥物质在水流扩散等因素的作用下，在一定范围内将导致水质泥沙含量增大，水体混浊度相应增加。

根据国内研究相关观测成果，在枯水期，桥梁工程施工在没有防护措施的情况下，若施工废水、固废等进入地表水体，将会对局部水质将产生影响，特别是水下钻孔、挖泥施工等。桥梁基础施工所产生的悬浮泥沙一般在 100~200m 范围内出现浑浊，300m 左右基本沉降完全，在 500m 处水质基本未见异常，上游河段能清澈见底。

表 5.4-1 桥梁施工现场 SS 观察记录

施工名称	施工工艺	有无措施	现场观测记录（观测时间约 1.5h）
桥墩 1 （靠岸）	开挖、钻孔	无	附近比较浑浊，黄色，下游 180m 左右基本渣、水能分清，下游 300m 左右水体颜色未发生异常现象。散落在河道边的细沙石、弃渣产生溢流浑浊，300m 左右水域基本没有悬沙产生的 SS 物质。
桥墩 2 （河中）	开挖、钻孔	无	附近浑浊，颜色浅黄，水体形成浑浊半径约 50m 左右，下游 300m 左右水、渣基本分层，500m 左右水体颜色未发现异常，没有悬沙产生的 SS 物质。散落在河道中的弃渣产生的浑浊在 50m 半径左右出现。

考虑到拟建公路各跨河桥位上下游 1km 范围内均无取水口分布，且其为短期影响，所以这一影响是可以接受的。除此之外，钻孔等工序均是在围堰中施工

与河流隔开，钻孔时不再扰动围堰外河床，也基本不会引起围堰外底层泥沙的悬浮，同时本评价要求施工图设计单位，继续优化桥位设置，在下一步设计中尽可能减少水体内部设置桥墩数量，建设单位将桥梁基础施工安排在河流枯水期进行，以减轻对沿线地表水体的影响。

（2）钻渣（泥浆）泄漏对水体影响

桥梁基础施工对水体影响最大的潜在污染物是钻孔过程中泄漏的钻渣（泥浆）。灌注桩施工，灌注浆排入沉淀池进行土石沉淀，沉淀后的泥浆循环利用，沉淀下来的土石即为钻渣，需要定期清理，拟建公路桥梁施工出渣量较大，若随意排放将造成施工下游河道的淤塞及水质降低，同时钻渣乱堆乱弃也对防洪造成不利影响。

根据关于河道清淤工程中泥沙泄漏对水环境影响的研究文献，距离排污口（挖沙处）50m 处，河水中 SS 浓度增值最大为 196.84mg，SS 浓度增值 $>10\text{mg/L}$ 的影响最大长度为 750m，增值 $>1\text{mg/L}$ 的影响最大长度为 1700m。一般来说，只要严格管理，桥梁基础施工中钻渣（泥浆）的泄漏源强远小于河道清淤工程中的泥沙泄漏源强，因此，拟建公路桥梁基础施工中钻渣（泥浆）泄漏对沿线水体水质造成的影响要小得多。

（3）桥梁施工机械设备漏油、机械设备维修过程中的残油，若直接排入水体，将会对水体水质造成一定的油污染，污染水质。

（4）施工时物料、油料等堆放在两岸，若管理不严，遮盖不密，则在雨季受雨水冲刷进入水体；若物料堆放地高度低于河流丰水期水位，则遇到暴雨季节，物料可能被河水淹没，从而进入水体对水体造成污染。

2.桥梁上部结构施工

（1）在进行桥梁防撞护栏以及部分现浇梁的浇筑施工过程中，可能导致一定数量的机械废油、水泥混凝土、沥青混凝土、涂料等物质进入水体，导致短时间内局部水域内 SS、pH、石油类等指标升高，施工期做好施工材料管理可大大降低此类情况发生。

（2）在桥梁上部结构施工，由于混凝土浇筑和预制板的架设过程中产生的溢料将会对桥梁水体造成污染。

(3) 混凝土预制养护过程中废水排放, 会造成水体污染。另外桥梁施工中钻渣等固体废物管理不善将对水体造成污染, 应对固体废物进行收集处理, 严格存放, 禁止排入水中, 污染水体。

5.4.2 营运期水环境影响评价

5.4.2.1 生活污水影响评价

本项目全线不设置养护工段、收费站、服务区、加油站等附属设施, 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。

5.4.2.2 路面径流影响分析

公路路面径流主要污染物为 SS、石油类, 污染物浓度主要受交通量、降雨强度、灰尘沉降量等因素影响。项目区属于干旱地区, 降雨量较少蒸发量较大, 且车流量较小, 产生的路面径流中污染物浓度较小, 再加上土壤的自净作用, 其污染物的浓度会被稀释而降低到非常低的程度, 对周边环境影响不大。本项目在一般路段设置有边沟、排水沟等构筑物, 主要通过边沟、排水沟排入公路两侧的自然环境中, 公路沿线植被自然吸附降解能力较强, 正常情况下路面径流水对沿线水环境影响较小。

本项目共建设 1 座桥梁、5 洞涵洞, 桥涵工程跨越河流河道及多条冲沟, 降雨期桥面径流产生量由下式计算:

$$W=A \times H \times \varphi \times 10^{-3}$$

式中: W —桥面径流量 (m^3/h);

A —桥面面积 (m^2);

H —降雨强度, 鉴于降雨 1h 后基本无污染, 取 1h 最大降雨量 (mm/h);

φ —径流系数, 取 0.9。

由上式可以看出, 桥面径流量决定于降水量。根据气象资料, 项目区多年平

均降水量 157.9mm，1h 最大降雨量为 37.8mm，桥面为沥青路面，径流系数取 0.9。经采用上式进行计算，桥梁的最大暴雨径流量估算值见表 5.4-1。

表 5.4-1 本项目桥面最大暴雨径流量估算

桥名	桩号	桥长(m)	桥面积 (m ²)	河名	径流量 (m ³ /s)
哈拉苏河大桥	K0+815	307	3684	哈拉苏河	0.0348

由表 5.4-1 计算可知，降雨期桥面径流量极小，对哈拉苏河影响几乎可以忽略不计。另外，此处预测入河流量是基于最大降雨强度计算，且桥面面积以整桥的面积作为降雨汇水面积。因此，实际的影响可能要比预测结果小得多。

5.5 固体废物环境影响分析

5.5.1 施工期固体废物环境影响分析

5.5.1.1 施工期生活垃圾影响分析

本项目在施工生产生活区的办公生活区设置垃圾桶，生活垃圾集中收集，定期委托环卫部门清运至拜城县生活垃圾填埋场填埋处置。生活垃圾在收集和暂存过程中应该特别注意对临时垃圾堆放点的维护管理，避免垃圾的随意堆放造成垃圾四处散落，同时对堆放点定期喷杀菌、杀虫药水，减少蚊虫和病菌的滋生。

拜城县生活垃圾填埋场位于拜城县城以北布隆乡 6 村（县道 346 线）13km 处，占地面积为 18 万 m²（约 300 亩），总库容 162 万 m³，每天接纳全县生活垃圾 90 余吨。该垃圾场于 2011 年 10 月开工建设，2012 年 12 月竣工投入使用，服务年限为 10 年。目前该填埋场库容接近饱和，即将封场。正在实施拜城县城生活垃圾处理二期工程，填埋库区占地 90000m²，设计处理规模 200t/d，该垃圾场于 2017 年 10 月开工建设，2017 年 12 月竣工投入使用，服务年限为 10 年，主要收集拜城县城及周边区域产生的生活垃圾。垃圾填埋场项目已按照环评及批复要求完成了自主验收工作。本项目施工期生活垃圾产生量较少，依托正在拜城县生活垃圾填埋场二期工程填埋处置可行。

5.5.1.2 弃土影响分析

本项目土石方经过综合利用后，剩余弃方 3739m³，均运至指定弃土场处置。

项目沿线设置 1 处弃土场，用于堆放处置沿线路段弃土，弃土场的选址考虑地形和运距等因素尽可能利用了沿线现有的取土坑或戈壁滩，弃土场容量为 2 万 m^3 ，可以容纳本项目弃土，施工结束后经过平整和恢复，对周围生态环境影响较小。

5.5.1.3 建筑垃圾影响分析

项目施工场地的建筑垃圾主要是指剩余的筑路材料、施工生产生活区沉淀池沉渣和少量拆除过程产生的建筑垃圾，筑路材料包括石料、砂、石灰、水泥、钢材、木料、预制构件等。上述筑路材料均是按施工进度有计划购置的，施工期间部分筑路材料余留放置在工棚里或露天堆放、杂乱无序，从宏观上与周围环境很不协调，造成视觉污染。若石灰或水泥随雨水渗入地下，将使土壤板结、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。

为降低和消除上述固体废物对环境的影响，建筑垃圾中具有回收利用的价值，应尽可能回收利用；不能回收利用的建筑垃圾应经收集后运至当地政府指定地点填埋处理，严禁乱丢乱弃。

5.5.1.4 危险废物环境影响分析

本项目施工期机修会产生废机油及废机油桶，沥青烟处理设施会产生废活性炭，产量均较小，施工生产生活区内设置有符合《危险废物贮存污染控制标准》（GB18597-2023）的危废暂存间，废机油、废机油桶及废活性炭经暂存后委托有危废处置资质的单位定期清运、处置。施工机修产生的固废妥善有效地处置后对环境的影响较小。

5.5.2 营运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、加油站等附属设施，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。

因此，本项目营运期产生的固体废物均能得到有效治理，营运期固体废物对环境的影响较小。

5.6 环境风险评价

5.6.1 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)，本项目环境风险不必进行评价等级判定。

5.6.2 环境风险识别

5.6.2.1 施工期

公路施工过程中风险事故主要造成的影响是对沿线水体的影响，化学危险品的泄漏、落水将造成水体严重污染，危害农业灌溉，危险品散落陆域，也会对土地正常使用功能带来影响，破坏陆域生态环境。

大量研究成果表明，施工水污染事故主要源于交通事故。当公路跨过水体或沿水域经过时，施工车辆发生事故将可能对水体产生污染，水污染事故类型主要有：

(1) 危险品的运输车辆发生交通事故后，化学危险品发生泄漏，并排入附近水体。

(2) 施工车辆本身携带的汽油（柴油）和机油泄漏，并排入附近水体。

公路施工风险事故的发生与运输车辆驾驶人员有很大关系，一般事故的发生多数是由于施工汽车超载和驾驶人员疲劳驾驶所致，事故发生后多数司机因害怕不敢报案而延误处理，导致事故影响范围扩大。

按照《物质危险性标准》《重大危险源辨别》《职业性接触毒物危害程度分级》（GB50844-85）以及《汽车危险货物运输规则》（JT 3130-88）中的相关规定，危险货物公路运输除货物分类及分项外，还包括包装和标志、车辆和设备、托运和单证、承运和交接、运输和装卸、保管和消防、劳动防护和医疗急救、监督和管理等原则。由于车辆本身动力源来自石油类的燃烧，尤其是大型车辆使用燃油较多，所以，公路施工涉及最为普遍危险性物质的是燃油及化学品。

5.6.2.2 运营期

本项目运营期不涉及《建设项目环境风险评价技术导则》（HJ 169-2018）-

附录 B 中的危险物质。另根据《环境影响评价技术导则 公路建设项目》（HJ1358-2024）中环境风险识别重点是涉及饮用水水源保护区、集中式饮用水水源取水口，跨越Ⅱ类及以上水体等水环境风险敏感路段，本项目沿线不涉及饮用水水源保护区、集中式饮用水水源取水口，但跨越Ⅱ类及以上水体。因此需分析危险货物运输车辆事故对水环境风险敏感路段的环境风险。

根据国内公路工程的营运经验，公路营运过程中潜在的环境风险事故主要来源于运输危险品的车辆因交通事故等原因发生火灾、爆炸或泄漏，危险化学品运输事故作为主要环境风险，其主要环境风险源为运输危化品的车辆，公路运输的主要危化品大体归纳为：①压缩气体类：包括液化气、高压氢气、氧气；②易燃液体和固体：各种液态有机原料、易燃物品和遇湿易燃物品；③氧化剂和有机过氧化物；④毒性大的物品和带感染性、腐蚀性的物品；⑤放射性的物品；⑥其他有害物品。根据调查，公路可能运送的危险品主要由汽油、化肥、液化气、炸药、农药、煤制油和化工原料等，其中油罐车约占危险品运输车辆的 50%。

环境风险识别包括物质风险识别、生产设施风险识别和风险类型识别。

（1）生产设施风险识别：公路通行运输车辆。

（2）风险类型：车辆运输危化品发生交通事故导致泄漏风险。

（3）物质风险识别：①依物质状态分为：气态危险化学品、液态危险化学品（包含汽油、柴油、消防水等）、固态危险化学品（包含危险废物）；②依危害性分为：易燃易爆性危险化学品、有毒有害性危险化学品、环境危害性危险化学品。危险化学品分类详见《危险化学品名录》；危险废物分类见《国家危险废物名录》。

根据《危险化学品重大危险源辨识》（GB18218-2018）中关于危险化学品的相关规定及危险化学品重大危险源的鉴别要求进行重大环境危险源的辨识。公路重大危险源为通行车辆运输的危险化学品。

5.6.3 环境敏感目标概况

根据现场调查，本项目沿线无自然保护区、风景名胜区、集中式饮用水水源取水口、居民区、学校、医院等环境敏感目标。项目水环境风险敏感目标为大桥

跨越的哈拉苏河，该河段属于 II 类水体。

5.6.4 事故风险评价

5.6.4.1 事故风险概率分析

1.事故风险概率按下列经验公式计算：

本项目参考所在地境内某一年交通事故发生率，以道路路段的长度、现有交通量、交通事故概率等参数来预测本项目考核路段发生污染事故的风险概率，预测采用如下经验公式估算：

$$P_{ij} = \frac{A \cdot B \cdot C \cdot D \cdot E}{F}$$

式中： P_{ij} —预测年考核路段的运输化学危险品发生污染事故的风险概率，次/年；

A—某一年交通事故率，次/百万辆·km；

B—从事危险品运输车辆的比例，%；

C—预测年拟建公路的交通量，百万辆/年；

D—考核路段长度，km；

E—可比条件下，由于新路的建成通行可能降低交通事故的比重，%；

F—危险品货物运输车辆交通安全系数。

2.预测参数的确定

基年交通事故率：参考新疆维吾尔自治区交通事故频率，取 $Q_1=0.2$ 次/百万辆·km；

预测年的交通量：本项目特征年为 2027 年、2035 年及 2041 年，单位为：百万辆/年；

运输危险品车辆的比重：类比其他相似项目，运输危险品车辆在总车流量所占比重为 5%；

公路建成通车可降低交通事故的比重：在可比条件下，出于新建公路的建成可减少交通事故的比重，按 50%估算。

危险品货物运输车辆交通安全系数：该系数指由于从事危险货物的车辆，无

论从驾驶员的安全意识，还是从车辆本身有特殊标志等，比一般运行车辆发生交通事故的可能来得小，但由于没有确切的统计资料，故采用经验系数 1.5。

3.事故风险概率估算结果

各特征年（预测年）危险货物车辆交通事故概率估算结果见表 5.6-1。

表 5. 6-1 公路危险品运输风险概率估算表

危险品运输事故概率（次/年）		
2026 年	2032 年	2040 年
0.0012	0.0016	0.0020

5.6.4.2 事故后果预测及环境影响分析

考虑到运营期危化品运输车辆通行发生倾覆时，会产生燃烧、爆炸或危险品泄漏的风险，化学危险品的泄漏将造成沿线土壤环境的严重污染；在危险化学品的运输中，部分有毒有害物质具有易挥发性，一旦发生交通事故引起泄漏，就会以气体形式扩散到大气环境中，将短时间内对附近区域大气环境质量造成严重的污染影响；危险化学品泄漏入哈拉苏河，从而污染河流水质的可能。

由表 5.6-1 中的预测结果可以看出，当拟建项目通车后，在整个线路预测年每年发生危险品运输车辆交通事故概率相对较低。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。就危险货物运输的交通事故而言，发生概率并不大，而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更小，其脱离路面翻下道路而污染水体的可能性甚微。

虽然本工程发生危险品运输事故的概率很低，但也应引起足够的重视，为了防止危化品运输车辆倾覆风险，设计、施工及管理部门对该地区应做好工程防护措施和应急管理措施，避免造成不必要的土壤、大气污染等恶性事件的发生。另外，除危险品运输事故之外，普通运输事故也将导致土壤及大气环境造成一定程度的污染，尽管污染程度较小，但普通车辆的交通事故发生率肯定大于该数据，因此，其防范管理也不应忽视，为防止危化品运输的污染风险，道路管理部门应按国家有关规定制定《危险化学品运输安全防范措施》和《危险化学品运输事故应急预案》。

5.6.5 风险防范措施

5.6.5.1 施工期

1.施工期应当妥善保管施工机械及拌合站使用的润滑油、柴油、导热油等，这些物质应当储存在有防雨、防渗、防晒措施的设施内，并定期检查加强管理，确保各设备正常运行、存放设施完好无破损。

2.加强施工机械和车辆的日常检查，定期维护保养，避免发生施工机械及车辆漏油事故。

3.对于施工期可能产生的废机油、废机油桶及废活性炭等危险废物，应当设置符合标准的危险贮存设施，加强管理，委托有资质单位定期清运、处置，不得随意丢弃。

4.施工期间应对施工生产生活区设置临时截排水等措施，防止雨季危险物质随施工生产生活区内的地表径流进入周边环境。

5.施工场地和施工生产生活区应配备一定的应急物资，如沙袋、吸油毡、灭火器等，发生漏油溢油事故时便于及时进行应急处置。

5.6.5.2 运营期风险防范措施

1.危化品车辆运输风险防范措施

(1) 加强车辆管理，加强车检工作，保证上路车辆车况良好；依据国务院发布的《化学危险物品安全管理条例》有关要求，运输危险品须持有公安部门颁发的三张证书，即运输许可证、驾驶员执照及保安员证书。所有从事化学危险货物运输的车辆，必须在车前醒目位置悬挂黄底黑字“危险品”字样的三角旗，严格禁止车辆超载。

(2) 危险品车辆上路必须事先通知道路管理处，接受上路安全检查，同时车辆上必须有醒目的装有危险品的标记，以便对其加强管理和监控。

(3) 危险品车辆一旦发生事故，第一时间启动应急措施。

(4) 如遇恶劣天气或危险路况，提前采取限制行车速度或封闭局部路段等积极、主动的风险防范措施。

2.环境污染风险防范措施

(1) 在项目桥梁两端设置警示标志，提醒司机减速慢行，谨慎驾驶，禁止停靠，并在标志牌上写上醒目的事故报警电话，设置“谨慎驾驶”警示牌和车辆限速标志。

(2) 设置限速行驶标志以避免车速过快或超速行驶造成事故隐患。

(3) 为避免危险化学品运输车辆因交通事故离开路域范围，本项目大桥桥梁两侧均设置防撞护栏。

(4) 为了防止危险化学品车辆泄漏对地表水的影响，本项目设计在桥梁两端设置纵向排水沟及应急事故池，事故状态下可将泄漏物质导入应急事故池。

环评按照最不利情况，即降雨天气危化品车辆发生泄漏。根据表 5.4-1，桥面径流最大量为 0.0348m³/s，按照 1h 完成事故处置，则事故状态下桥面径流量为 125.28m³。

根据中华人民共和国交通运输部《道路危险货物运输管理规定》，运输爆炸品、强腐蚀性危险货物的罐式专用车辆的罐体容积不得超过 20m³，运输剧毒化学品的罐式专用车辆的罐体容积不得超过 10m³。通过调研，目前国内道路上行驶的化学品车辆罐体容积通常采用半挂车型，最大有效容积为 17.5m³，因此确定危险品运输车辆最大容积为 20m³。设计危化品泄漏量应按极限情况泄漏量考虑，即单台危险品运输车最大容积 20m³。

根据《消防车消防性能要求和试验方法》（GB7956-1998），水罐消防车分为轻型、中型及重型三种，其中重型水罐消防车水机消防泡沫总重量大于 5t，即总容积不小于 5m³。根据生产厂家车型调研，目前国产消防车最大容积为 30m³（前四后八水罐消防车），估算消防水量总计约 30m³。在最不利情况下，危化品全部泄漏计，计算危化品及消防水量最大为 50m³。本项目在 K0+815 哈拉苏河大桥桥下设置 2 座应急事故池，计算容积均为 88.2m³，可满足事故状态下危化品及消防废水的储存要求。本项目应急事故池设置情况见表 5.6-2。

表 5.6-2 本项目应急事故池设置情况一览表

序号	桩号	工程名称	位置	长度（m）	尺寸（m³）	备注
	K0+815	应急池	桥下	5.0	88.2	
		应急池	桥下	5.0	88.2	

(5) 本项目公路管理部门应准备必要的硬件设施设备。公路管理部门应配备事故应急车, 以便于危险品运输事故发生后, 尽快赶到现场进行处理。安装事故报警电话, 以便于管理部门在第一时间了解事态严重程度, 并及时与所在市、县公安、消防和生态环境部门取得联系, 以便采取紧急应救措施, 防止污染事态扩大。

(6) 危险品运输车辆在进入该路段前, 应向公路管理机构领取申报表。申报表主要报告项目有危险货物运输执照号码、货物品种、等级和编号、收发货人名称、装卸地点、货物特性等。

(7) 公路管理部门和从事危险品运输的单位、驾驶员, 应严格遵守危险品运输安全技术规定和操作规程, 学习和掌握国家有关部门颁布实施的相关法规。相关法规主要有: 《危险化学品安全管理条例》《道路危险货物运输管理规定》《中华人民共和国民用爆炸物品管理条例》《中华人民共和国放射性同位素与射线装置放射性保护条例》《新疆维吾尔自治区政府发布的有关公路运输危险品的安全管理办法》等。

3.现场应急措施

(1) 交通管制措施, 当发生环境事件需要对公路实施交通管制时, 执行以下程序: 发现者→应急指挥中心→交警→交警现场负责人→通知封路。

(2) 运输化学危险品罐发生大量泄漏时, 对该路段的所有桥梁泄水孔进行封堵, 并立即使用沙土围堵公路排水沟末端。

(3) 运输化学危险品车辆运储罐发生泄漏无法切断物料来源时, 应立即使用沙土围堵事故车辆, 围堵后及时用锯末进行吸附泄漏物, 并及时对泄漏点进行堵漏。

(4) 燃油发生泄漏后, 设置断路标志及警戒带, 下风方向的警戒设置还要更远些。掌握风向、风速、地形和油气的扩散范围。将消防车停在最佳位置, 切断通往危险区的一切交通, 严禁车辆(包括消防、救护及指挥车辆)及无关人员进入泄漏区。安全技术人员及消防人员应携带可燃气体检测仪进行现场检测, 并设置多处监控点, 确定、监视燃油泄漏区。除必要的操作人员、抢险救灾人员外, 其他无关人员必须立即撤离警戒区; 在燃油泄漏区域及下风方向严禁一切火种或

其他激发能源，禁止使用明火；燃油已经泄漏的地段，进入泄漏现场的人员必须消除身上静电，穿着防静电服、防静电鞋，禁穿钉鞋、化纤服装进入泄漏区；在事故现场严禁使用各种非防爆的对讲机、移动电话等通讯工具。抢险救灾所使用的工具必须是不产生火花的铜制工具。

（5）如遇降雪、降温、路面结冰导致的突发环境事件，除按照上面采取相关措施之外，应加强除雪除冰工作，同时和气象部门的联系，及时获取当地气象信息，根据气象的变化情况采取相应的措施。

（6）当危险化学品泄漏导致大气污染时，区域人员立即撤离泄漏区上风区，疏散无关人员并建立警戒区。

本项目环境风险简单分析内容见下表。

表 5.6-3 建设项目环境风险简单分析内容表

建设项目名称	阿克苏地区拜城县 2025 年哈拉苏大桥新建项目			
建设地点	新疆维吾尔自治区阿克苏地区拜城县境内			
地理坐标	经度	起点： 终点：	纬度	起点： 终点：
主要危险物质及分布	道路运输危险化学品，包括易燃易爆、有毒有害气体、液体等，如天然气、柴油、汽油。			
环境影响途径及危害后果（大气、地表水、地下水等）	危化品运输车辆如果发生泄漏，会造成土壤、地表水及大气环境污染。			
风险防范措施要求	①加强运输危险化学品罐车的管理； ②桥梁两侧设计防撞护栏，并在桥两端醒目位置设置谨慎驾驶标识牌；跨越哈拉苏河的大桥桥梁两侧除设置防撞护栏外还设置有应急排水沟及应急事故池； ③沿线设置“谨慎驾驶”警示牌，以提醒司机注意安全和控制车速。			
填表说明（列出项目相关信息及评价说明）	本项目建设性质为新建，环境风险为简单分析。			

5.6.5.3 环境风险事故应急预案

根据环境风险类型识别，拟建公路可能发生的环境风险是因交通事故而导致危化品发生泄漏、爆炸及火灾等，对沿线环境空气及土壤等造成污染。道路运营单位应根据本项目的风险类型、危险物质和危险单元，制定应急预案并报相关政府部门备案，本评价中仅提出原则性要求。

1.应急组织机构及职责

(1) 组织机构：突发环境事件应急领导小组组长应由地方政府负责人担任，人员由地方生态环境局、安监局、公安局、卫生局、交通运输局、财政局、气象局、消防总队等单位分管责任人组成。成立危险品事故救援办公室，并成立 24 小时报警电话。

(2) 领导小组职责：在地方政府负责人领导下负责统一部署、协调、组织突发环境事件应急预案的实施；决定预案的启动和终止；指定应急总指挥；指挥参与应急救援的专业队伍开展工作。

(3) 办公室职责：负责应急预案的制定、修订；组织应急救援预案的演练工作，做好预防措施和应急预案的各项准备工作；接到环境风险事件报告后，迅速报告领导小组组长，并通知有关成员单位和人员立即进入工作状态。

2.应急响应机制

当确认重大环境风险事件即将或已经发生时，应急办公室依据事件的分级，将事故应急响应分为三级：一级响应状态（一级事故）、二级响应状态（二级事故）、三级响应状态（三级事故）。

3.应急处理工作程序

环境风险应急处理一般包括报警与接警、应急救援队伍的出动、实施应急救援、事态监测与评估、善后处理等几个方面。

(1) 预测、预警及报警

预测：各级突发环境事件日常机构应建立科学的监测预报体系。有计划地定期组织事故演练，增强应急救援队伍对突发事故现场的应变能力。对突发环境事件的各环节事先编制预控方案，加强对重点部位的监控，指定专人负责检查落实情况，把事件隐患消灭。

预警：按照突发环境事件的严重性和紧急程度，分为四级：一般（蓝色表示）、较大（黄色表示）、重大（橙色表示）、特大（红色表示）。各级突发环境事件的领导小组应根据不同的预警级别做出相应的响应。

报警：健全突发环境事件的报告制度，明确信息报送渠道、时限、范围和程序，明确相关人员的责任、义务和要求，严格执行 24 小时值班制度，保障信息

渠道畅通、运转有序。

应在敏感路段的显著位置，设置报警提示标志，提示一旦发生危化品运输事故应拨打“110、119 和 120”电话，以便过往人员及时报警，从而使有关地区和部门及时获知事件信息。

发生环境风险事件时，应立即向应急救援领导小组办公室报告，火灾事故同时向 119 报警，报告或报警的内容包括：事件发生的时间、地点、危险化学品的种类、数量、事故类型、周边情况、需要支援的人员、设备、器材、交通路线、联络电话、联络人姓名等。

（2）启动应急预案

①领导小组办公室接到报告后，应迅速向应急领导小组组长汇报，由应急领导小组决定启动应急预案，指定应急救援现场总指挥，应急救援领导小组办公室和单位相关负责人应迅速赶赴事故现场，在事件现场设立现场指挥部。

②现场指挥部设立后，立即了解现场情况，按事件类型确定具体应急措施及实施方案，布置各专业队伍任务。

③专业队伍到达现场后，服从现场指挥人员的指挥，采取必要的个人防护，按各自的分工开展处置和救援工作。

④应急现场要求现场指挥部和各专业队伍之间应保持良好的通讯联系；车辆应服从当地公安部门或管理单位人员的安排行驶和停放；事件发生初期，现场人员应积极采取自救措施，防止环境事件扩大，并指派专人负责引导指挥人员及各专业队伍进入现场；专家咨询人员到达现场后，迅速对突发环境事件情况做出判断，提出处置实施办法和防范措施，环境事件得到控制后，参与事件调查并提出防范措施；对易燃、易爆危险化学品大量泄漏救援，应使用防爆型器材和工具，应急救援人员不得穿钉的鞋和化纤衣服，应关闭手机；污染区应有明显警戒标志。

（3）现场应急措施

①人员疏散

迅速有序的疏导无关人员从事故区撤离。疏散顺序应从最危险地段人员开始，相互兼顾照应，人员在安全地段后，负责人员清点人数后，向部门负责人报告情况。

②交通管制

当发生环境事件时，首先由发现人员及时报告应急指挥中心，由应急指挥中心及时对事故现场进行封闭围挡，疏散人群。根据事件严重程度，采取分路段封闭公路、路段显示屏、广播播报，提醒即将路过此路段车辆提前分流。

③泄漏及火灾事故应急措施

a.切断油源：车运燃油储罐泄漏，判断泄漏点并及时堵漏或减缓泄漏速度，可采用带压非焊堵漏或者使用木楔子将泄漏点堵死或用石棉布缠住泄漏处，同时采用沙土进行围堵并在围堵内放置锯末、刨花等吸附材料。

b.根据发生事故地点，应立即使用沙土围堵公路排水沟末端，并对该路段的所有桥梁泄水孔进行封堵。

c.现场管制：燃油发生泄漏后，设置断路标志及警戒带，下风方向的警戒设置还要更远些。把握风向、风速、地形和油气的扩散范围。将消防车停在最佳位置，切断通往危险区的一切交通，严禁车辆（包括消防、救护及指挥车辆）及无关人员进入泄漏区。安全技术人员及消防人员应携带可燃气体检测仪进行现场检测，并设置多处监控点，确定、监视燃油泄漏区。除必要的操作人员、抢险救灾人员外，其他无关人员必须立即撤离警戒区。

d.控制着火源：在燃油泄漏区域及下风方向严禁一切火种或其他激发能源，禁止使用一切产生明火；燃油已经泄漏到的地段，进入泄漏现场的人员必须消除身上静电，穿着防静电服、防静电鞋，禁穿钉鞋、化纤服装进入泄漏区；在事故现场严禁使用各种非防爆的对讲机、移动电话等通讯工具。抢险救灾所使用的工具必须是不产生火花的铜制工具。

e.稀释驱散扩散油气：组织一定数量的喷雾水枪，稀释驱散油气，由上风向下风向驱散，向安全区驱散，稀释不能用强水流冲出。

f.废物处理：灭火时生成的溶液不对外排放，统一收集至污水收集车送至废水池内储存待处理达标后外排。

④消防水及清洗水应急措施

a.应急过程中，利用公路或者桥梁两侧截排水设施进行围堵建立二次围堵收集设施，防止消防废水外流及收集后期处理清洗水。利用防腐泥浆泵或者污水泵

连接至污水收集车。

b.对于桥梁发生突发事件环境应急情况，马上堵塞桥梁雨水排口，使用沙土建立一次围堰进行现场处置，外流消防废水及清洗废水引流至大桥两头的截排水设施，建立二次围堵收集设施收集，利用防腐泥浆泵或者污水泵连接至污水收集车，进行清运，并储存消防水及清洗水，不能随意排放。

c.如果在灭火过程中有消防水流入周边土壤环境，现场指挥中心应立即组织相关人员切断水流，并上报当地县政府请求支援对已经造成的土壤污染进行消除。

（5）应急监测措施

本项目所在市县环境监测站对事故现场周围环境空气和土壤质量进行监测，对事件性质、程度与处理后果进行评估，为指挥部门提供决策依据。

（6）应急救援保障

本项目管理单位应配备必要的应急救援设备和仪器，存放于合适的地点，以便快速自救，主要包括吸油毡、各类吸附剂、中和剂、解毒剂、固液物质清扫设备、回收设备等。

（7）实施跟踪监测、恢复措施

应组织在事故发生点对周围土壤进行跟踪环境监测，有效控制事故现场，制定清除污染措施和恢复措施。

（8）事件后处理

在事件现场由应急指挥部领导，其他各协调管理机构对现场进行处理，本项目运营公司主要进行协调和沟通工作，并负责事故处理汇报工作。

（9）应急关闭程序与恢复措施

现场处理完毕后，由项目所在市县环境监测站跟踪监测环境空气、土壤质量，并根据监测结果，来确定事件应急关闭程序与恢复措施，并进行总结、汇报。

6.环境保护措施及可行性论证

6.1 设计期环境保护措施

公路建设项目的环境保护应严格遵守“三同时”（同时设计，同时施工，同时竣工），将环境保护贯彻建设项目始终。为此本项目应在设计及施工过程中注意掌握以下原则，以达到保护和改善公路沿线生活环境与生态环境的目的，并将公路建设对沿线自然和社会环境所带来的不利影响降至最低程度。

6.1.1 总体设计与环境协调

本项目规划设计时应进行各种调查和研究，如：气象、生物种类、数量、占地、城市规划、文化、资源、遗址、居住人口以及旅游等，以了解公路沿线的现状及其环境。充分考虑路线选线尽量减少毁坏水利设施，少占农田，避绕村镇，避免大规模的拆迁。紧密结合自治区省道网规划以及其他规划，并且考虑不同土地利用形态所产生的交通需要，通过协调交通与土地使用的关系，降低敏感区域的交通流量，减少污染产生的源头。

6.1.2 合理利用土地资源

对沿线的土地资源进行详细调查研究，结合当地规划，选择适宜路线方案和路线位置。另外，通过经济技术比较，合理设置道路护坡，以减少占地数量和节约资源。

6.1.3 路线布设走向的控制

路线布设应与沿线城镇规划相协调，既不干扰破坏城镇规划，又方便车辆进出城镇，同时绕开名胜古迹等，避开或者减少对重要基础设施、大型工矿企业的干扰和影响。

6.1.4 路基高度控制

路基设计高度综合考虑地质情况、占地、排灌系统的要求，合理控制路基高度，减少土石方量，避免深挖高填。

6.1.5 弃方水土保持对策

- 1.全线采用集中弃土，避免随意弃土给脆弱的生态环境造成破坏。
- 2.设置足够的泄洪构筑物，以保证水流的畅通，避免洪水对公路的破坏和造成地表水土流失。
- 3.为了防止水土流失，加强水土保持，需要采取必要的工程措施。
- 4.桥涵的设置尽量与原有河道保持协调，设计标准满足行洪要求。

6.1.6 绿化植被恢复对策

对临时占用的土地，施工完毕后需要进行恢复。对挖方边坡、填方边坡等均采取一定工程措施。结合项目周边植被和沿线水资源分布情况，本项目将不再考虑边坡绿化工程。

6.2 施工期环境保护措施与建议

6.2.1 生态环境保护措施

6.2.1.1 加强生态环保宣传教育工作

施工进场前，应加强对施工人员的生态环境保护的宣传教育工作，在工地及周边地区，设立与环境保护有关的科普性宣传牌，包括生态保护的科普知识、相关法规、拟采用的生态保护措施及意义等。此外，为了加强沿线生态环境保护及实施力度，建议建设单位与施工单位共同协商制订相应环境保护奖惩制度，明确环保职责，提高施工主体的环保主人翁责任感。

6.2.1.2 植被保护和恢复措施

1.施工前要按《中华人民共和国草原法》《国家林草局 35 号令》等文件的要求和规定，依法依规办理建设项目使用林地、草地的审核审批手续，并依法进行补偿。

2.严格按照设计文件确定征占地范围，进行地表植被的清理工作。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。

3.严格控制路基开挖施工作业面，避免超挖破坏周围植被。

4.施工过程中，加强施工人员的管理，禁止施工人员乱挖植被做燃料。

5.施工工区等临时建筑尽可能采用成品或简易拼装方式，尽量减轻对土壤及植被的破坏。

6.工程完工后，对于具备恢复条件的临时占地应进行植被恢复，建议播撒本土种类草籽，优化原有的自然环境和绿地占有水平。无恢复条件的应做好占地清理、平整及征地补偿工作。

7.施工前，应将占用的草地表土层进行剥离，剥离厚度 20-30cm，并在临时用地范围内适当位置进行集中堆放，采取临时拦挡和覆盖措施，防止雨淋造成养分流失，施工结束后用于临时占地表土回填以利于植被恢复。

8.施工时采取围栏、彩带围护等措施限定工程占用与扰动范围，做好施工组织，尽量使用既有场地。

9.临时设施占用草地等除了要办理土地补偿费，在施工完成后要及时进行生态恢复，恢复原有的草地。

倡导绿色施工，对施工期的环境保护作出具体规定，并将本项目的绿色施工、环境保护、水土保持有关措施、条款纳入招标文件，保证在施工中贯彻落实。通过有效的管理制度，最大限度地减少工程对生态环境的不利影响。

6.2.1.3 陆生野生动物保护措施

1.施工前组织进行沿线陆生野生保护动物排查工作。

2.在自然植被生长好、动物活动可能较多的区域尽量避免设置各类临时占地，停放施工机械、车辆。

3.由于部分野生动物（如鸟类）对灯光照射较为敏感，因此，建议施工期夜间禁止使用强光、远光照射，最大程度地减少对野生动物的影响。

4.加强施工人员的环保教育，禁止施工人员随意猎捕野生动物。建议施工单位与林业部门配合在施工驻地内张贴项目区国家及自治区重点野生保护动物宣传画及材料，禁止施工人员随意猎捕野生动物；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。

5.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。

6.施工过程中在野生保护鸟类分布较多的路段及野生保护兽类可能出没的区域，各施工单位应加强宣传教育，并设置保护鸟类、兽类的告示牌、警告牌等，严禁捕杀野生保护动物。并安排专门人员负责项目区施工中的动物多样性保护的监督和管理工作的。

7.桥梁、涵洞建设完成后应及时对周边的施工垃圾进行清理、恢复周边植被，使得公路两侧动物能够尽早适应。

8.人类活动的持续扩张可能引发生态环境新的污染风险。必须加强管理，减少污染，保护水禽。另外，对于喜穴居的野生动物，应评估其对道路工程的潜在影响，并采取相应的生态防护措施。

从保护生态环境的角度出发，建议本项目开发建设前，尽量做好施工规划、前期工作。加强施工人员的各类卫生管理，避免生活污水的直接排放；做好工程完工后生态环境的恢复工作，以尽量减少植被破坏及对水土流失、水质和水生生物的不利影响。

6.2.1.4 水生生物保护措施

1.桥梁施工选择在枯水期进行，减轻对水生生物的影响。桥梁钻孔施工时应设置钢围堰，设置防渗泥浆池，在泥浆池满后及时清运，防止泥浆外溢。

2.优化施工方案。在施工时，应避免在河流附近堆放施工材料，运输建筑材料时要采取遮盖防尘等措施。桥梁施工前，应科学合理规划，加快施工进度，缩短水边施工时间，控制和减少污染物排放，尽量减小对水生生境的影响。同时，对于相隔较近的桥梁，在施工时间上进行合理安排，避免受影响河段的悬浮物浓度过高。

3.防治水体污染。落实文明施工原则，不乱排施工废水。施工废水需经隔油池、沉淀池处理后，上清液回用，不外排。

4.繁殖期避让措施。水下施工时间避免与鱼类的繁殖期重叠。若在鱼类繁殖期施工，将对鱼类的繁殖活动将产生不利影响。因此应调整工程施工期和施工计划，建议每年水下施工和桥墩施工开始日期避开 3~9 月份，减少施工对鱼类繁殖活动的影响。

5.合理组织施工程序和施工机械，严格按照道路施工规范进行排水设计和施工，对施工人员做必要的生态环境保护宣传教育。

6.施工期间，以公告、宣传单、板报和会议等形式，加强对施工人员的环境保护宣传教育和保护野生动物常识的宣传，提高施工人员的环境保护意识，使其在施工中能自觉保护生态环境及珍稀水生物种，并遵守相关的生态保护规定；严禁在施工河段进行捕鱼或从事其他有碍生态环境保护的活动，一旦发现保护水生生物种类，应及时进行保护。

7.加强对施工队伍的管理，严格各项规章制度，教育施工人员注意保护环境、提高环保意识，及时检查施工机械，防止跑冒滴漏油等现象。施工建筑垃圾、生活垃圾、粪便及其他废弃物按照施工方案堆放，避免直接丢入水体。

8.大桥施工和管理单位应该对职工加强安全意识教育，贯彻落实各项安全规章制度，定期检查安全设施，设置专门的安全机构。在施工现场配备足够的安全、应急装备，预防出现水生生物伤害、油污和化学原料泄漏事故。

6.2.1.5 临时工程用地设置要求及恢复措施

1.优化取弃土场的数量、料场面积和开采深度，通过减少临时占地的扰动面积，减轻项目建设对生态环境的影响。各类临时用地避免占用耕地、林地，少占用草地。

2.临时堆土场施工前设置相应的防护及排水设施，周边设置围挡措施，表土按照要求层层堆置、逐层碾压，并经常洒水，覆盖篷布。

3.临时用地应尽量缩短使用时间，施工生产生活区内施工设备及设施在施工结束后及时拆除，并恢复土地原有的功能。

4.严格控制各类临时用地的数量，其面积不应大于设计给定的面积，禁止随意地超标占地。划定施工红线，尽量减少对植被的破坏。

5.施工结束后对临时占地进行清理、平整，使用前期剥离的表土进行回填，对于占用的草地采取播撒草籽的方式进行植被恢复，对于占用的裸岩石砾地，采取自然恢复的措施。

6.弃土场设置要求及环保措施

(1) 严禁在对公共设施、基础设施、工业企业、居民点等有重大影响的区

域设置弃土场；涉及河道的应符合河流防洪规划和治导线的规定，不得设置在河道、湖泊和建成水库管理范围内；在山丘区宜选择荒沟、凹地、支毛沟，平原区宜选择凹地、荒地，风沙区宜避开风口；应充分利用取土（石、砂）场、废弃采坑、沉陷区等场地；应综合考虑弃土（石、渣、灰、矸石、尾矿）场结束后的土地利用。

（2）弃土时应注意弃渣的方式及工程防护，严格执行“先挡后弃”的原则，做好弃土拦挡措施，防止对下游地区基础设施造成破坏。

（3）为便于后期进行植被恢复前土地整治，施工单位应预先对场地表土进行剥离，后期用于弃土场覆盖及生态恢复。

（4）弃土时，应分层进行，并对渣体进行适当的压实。

（5）弃土结束后，及时对渣体表面进行土地整治，待沉降稳定后，及时进行边坡防护及生态恢复工作。

（6）弃土场的恢复采取表土回填、播撒本土种草籽的方式进行植被恢复。

（7）若在施工中因工程变更设计等原因，需要进行弃土场变更的，应在办理环保、水保及占地等相关手续后方可进行施工。

7.施工便道设置要求及环保措施

（1）充分结合地形地貌及区域已有道路的分布情况，进一步优化施工组织设计和施工便道设置方案，尽量减少新开施工便道长度。

（2）施工便道设置应征得相关主管部门同意，并按要求办理临时用地手续，方可施工。

（3）施工便道尽量依托现有道路，并根据施工时序，充分利用征地红线范围内的用地，以减少临时占地。

（4）新建施工便道尽量占用荒地或劣地，避开植被较好区域。

（5）施工便道应随势而建，避免大开大挖，并充分采用收缩边坡等节约用地措施。严格控制施工便道宽度，不得随意扩大或扩宽施工便道。

（6）合理安排运输路线，施工便道应尽量远离环境敏感点。

（7）在施工过程中，施工便道应设置限行桩、彩条旗等标志，严格规定便道施工范围，控制施工边界，避免施工车辆随意行驶，损坏便道以外区域。

(8) 便道路口应设置限速标志，转弯及不良视线地段应设置警示标志。

(9) 施工便道应定期洒水，防治扬尘污染。

(10) 主体工程结束后，应根据恢复方案及时对施工便道进行土地整治，使其恢复原貌。

6.2.1.6 不良地质路段保护措施

1. 尽量避开雨季施工，在雨季来临之前，将开挖、回填、弃方的边坡处理完毕。

2. 在保证安全稳定的条件下减缓坡度比，施工时采用分级开挖填埋的方式进行施工；各级边坡设置永临结合的截排水沟，坡脚处设置临时拦挡措施，边坡进行临时苫盖或临时撒播草籽，防止大风大雨天气开挖面造成大面积的水土流失。

3. 加强施工管理，施工监理人员定期对不良地质路段进行监督检查，确保施工期间的临时排水、临时防护和临时苫盖措施完善，不会造成严重的水土流失。

4. 做到土石方工程挖填平衡，不乱弃土，以减少施工期造成水土流失。

6.2.1.7 水土保持措施

1. 严格限定施工的工作范围，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，严格避免对土壤及植被的破坏和扰动。

3. 严格按照设计要求设置弃土场，严格控制用地范围，用地边界处设明显标志和围栏。施工过程中要加强监管，防止出现乱弃问题。

4. 应做好临时工程设施的选址规划，按照《生产建设项目水土保持技术标准》（GB 50433-2018）中的相关要求设置。其要求如下：

(1) 弃土场设置：严禁在对公共设施、基础设施、工业企业、居民点等有重大影响区域设置弃土场；应充分利用砾类土料场；应综合考虑弃土（石、渣、灰、矸石、尾矿）场结束后的土地利用。

(2) 道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。

(3) 严格按照设计要求对施工生产生活区和施工便道等施工期临时工程设

施占地上植被发育良好地段的表层土的剥离，表层土集中堆存，用于施工后期施工迹地恢复表层覆土，施工结束后用于生态恢复。

5.本项目工程占用一定量的牧草地，对这部分地类区域采取表土剥离，这部分土壤质地条件较好，应充分加以利用。根据土壤条件，占用牧草地的区域表土剥离厚度为 20-30cm。施工过程中将其临时堆放在公路永久占地范围内，并进行防护。施工后期根据实际情况对立地条件较好的路基边坡和路基坡脚至征地界内的区域实施覆土，植物绿化措施。

6.2.1.8 防沙治沙措施

根据“4.2.7.2 土地沙化现状”章节内容，项目区位于非沙化土地，根据植被覆盖程度，该区域土地沙化程度较轻。工程所在沙地地表覆盖植被主要为猪毛菜、盐生假木贼、锦鸡儿等常见植物，地面植被较少，参照《新疆拜城矿区总体规划环境影响报告书》调查成果，植被覆盖度在 10%~25%范围。戈壁地表结皮类型主要为戈壁荒滩。应加强对植被和地表结皮的保护。

（1）防治目标

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）要求，提出本项目的防沙治沙措施，总体防治目标为：维持生态环境现状，预防遏制新的沙化形成，保护沙区植被。根据工程实际设计合理可行的防沙治沙工程，达到恢复植被，遏制沙化，改善生态环境的目的，同时也为主体工程安全运行提供环境保障。

（2）防沙治沙原则

坚持“因地制宜、因害设防、保护优先、综合治理”的原则，坚持宜乔则乔、宜灌则灌、宜草则草，采取以林草植被、地表砾幕重建的综合措施，加强地表覆盖，减少尘源。

（3）防沙治沙措施

①施工前对场地进行放线，严格控制占地、施工范围和施工作业带宽度，尽量减少对表层土壤和植被的破坏。放线时在不影响工程施工的情况下，尽量避让植被较多的区域。

②场站四周设置围栏或围挡限界，管线两侧施工范围边界采取彩条旗或围挡

限界。在井场周边修筑地边埂。

③对于用地范围内的沙化土地地表砾石层、地表土壤进行剥离，集中堆放，用于后期表层回填，禁止随意剥离工程占地以外的地表砾石和土壤。管沟分层开挖、分层回填、压实。开挖土石方用于回填，做到土石方平衡。

④表土保存过程中集中堆放、堆存用地尽量避开沙化土地范围，在确保安全的前提下，减少占地面积。土堆临时堆放过程中采用彩条布苫盖，避免扬尘和流失。

⑤合理安排工期，减少在沙化土地内的施工时间。关注天气情况，避免在大风、暴雨天气进行土方开挖、回填等作业。

⑥临时工程用地尽量避开沙化土地。无法避开的，须对临时用地地面进行砾石硬化，对于易起尘的物料采取彩条布或防尘网苫盖。并使用土袋压脚防止苫盖材料被风吹走。对于破损的苫盖材料须及时进行修复或更换。

⑦管道敷设后立即对管沟进行回填、平整、分层压实，管堤形成新的合适坡度。

⑧施工结束后，及时对场地进行清理、平整，对永久用地覆盖一层砾石（5~10cm）或采取水泥硬化等措施。对临时用地采取植被恢复措施，植被种类应和周边植物一致，选用当地优势种，管道两侧采用浅根植物。

⑨施工前及施工过程中始终贯彻防沙治沙相关法律法规的宣传，加强施工人员的教育，加强沙化土地防沙治沙措施的管理，在现场设置宣传、警示牌，使施工人员知法、懂法、守法，自觉保护沙化土地植被和地表结皮，自觉履行防治义务。

⑩土地临时使用过程中发现土地沙化或者沙化程度加重的，应当及时报告当地人民政府。

（4）实施方案（2025~2030 年）

项目预计 2025 年下半年开始实施，总工期预计 6 个月。本次制定防沙治沙实施方案的时限为 5 年（2025~2030 年）。分为施工前、施工中和施工后三个阶段；措施包括工程措施、植被措施和监测措施、管理措施。防沙治沙分阶段治理措施及实施计划见下表：

表 6.2-1 防沙治沙分阶段治理措施及实施计划

阶段	措施类型	实施内容	实施时段
施工前(2025 年)	工程措施	控制占地; 划定施工范围、采取限界措施;	放线、正式开工前
	植被措施	用地避让植被较多的区域	放线
	监测措施	设置监测点, 采集植被覆盖度、调查植被类型, 优势物种、戈壁砾幕覆盖情况; 水土流失量等数据	表土剥离、植被破坏前
	管理措施	设专人进行管理, 进行宣传教育、设立宣传、警示牌	正式开工前
施工期(2025 年~2026 年)	工程措施	对用地范围内地表砾幕、表土剥离, 单独堆存; 临时用地地表面硬化, 土石方苫盖, 土方全部回填、洒水降尘、土方苫盖	清表、土石方开挖
	植被措施	禁止对占地范围外的植被进行破坏	/
	监测措施	调查植被损失情况; 水土流失量等数据	/
	管理措施	设专人进行管理, 持续进行宣传教育	/
施工期后(2026-2030)	工程措施	场地清理、平整, 地表砾石覆盖或其他方式硬化	用地结束后
	植被措施	实施植被恢复, 植当地优势种植物, 自然恢复成活不足区域, 进行补种, 逐步达到原有的盖度	植被恢复期及恢复后
	监测措施	继续实施监测, 植被成活率、覆盖度、水土流失量、戈壁砾幕恢复覆盖情况	植被恢复后
	管理措施	制定维护规程, 培训 1~2 名专职管护人员	植被恢复期及恢复后

6.2.1.9 生态恢复及补偿措施

- 1.尽量选用本地植物物种进行植被恢复，和谐原有景观。
- 2.进行植被恢复时，对于施工现场的零星占地，应做到使用完毕一块，及时进行植被恢复一块，做到植被恢复和工程建设同步、交错进行，不能等到工程结束后再统一进行恢复。
- 3.进行植被恢复时，对于施工现场的零星占地，应做到使用完毕一块，及时进行植被恢复一块，做到植被恢复和工程建设同步、交错进行。
- 4.对于种植的植被，应加强后期的管理。安排合适人员和充足经费，在种植或移栽后开展长期抚育，包括浇水、施肥、补植、补种、病虫害防治等工作。

本项目生态保护措施见图 6.2-1。

图 6.2-1 本项目生态保护措施示意图

6.2.2 水环境保护措施

6.2.2.1 施工管理措施

1.工程承包合同中应明确筑路材料（如沥青、油料、化学品等）的运输过程中防止洒漏条款。

2.施工材料如油料、化学品等有害物质堆放场地应设围挡措施，并加篷布覆盖以减少雨水冲刷造成污染。

3.根据《新疆维吾尔自治区河道管理条例》，本项目施工过程中禁止非法占用哈拉苏河护堤地。

6.2.2.2 施工废水控制措施

1.施工废水不得排入外环境内，施工生产废水收集后，经沉淀处理后，主要污染物 SS 去除率控制到 80%，pH 值调节至中性或弱酸性。施工废水循环回用，不外排。施工结束后，对沉淀池进行掩埋、填平、恢复施工迹地。

2.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。

6.2.2.3 桥梁施工废水处理措施

1.施工单位要严格管理桥梁施工现场，定时对机械设备进行维护和检修，同时对机械维修过程中产生的残油进行收集处理，禁止将固体废物、废油、废水等弃入水体，避免对沿线水体造成污染，要清理好施工现场，以防止施工废料等垃圾随雨水进入水体。

2.施工单位禁止在河道内取土、弃渣，对施工物料的使用和堆放严格管理，不得滞留在河床上，以免汛期来水对河道造成堵塞和污染。

3.在进行桥梁防撞护栏以及部分现浇梁的浇筑施工过程中，加强管理防止施工材料掉入水体。

4.拟建公路跨河桥梁桩基础工程选在枯水期施工，避免在汛期施工，基础施工采用钢围堰施工工艺。按照公路桥梁施工规范，水中围堰高度要求高出施工期间可能出现的最高水位 0.5-0.7m，围堰要求防水严密，减少渗漏。钻出泥渣应遵循交通运输部有关规范的要求，采取相应的保护措施防止弃渣落入渠中，并将弃

渣及时运出回填至指定弃土场内。

5.在进行桥梁基础施工中，设置防渗泥浆池，用以放置泥浆。在泥浆池满后及时清运，防止泥浆外溢。施工结束后，泥浆经脱水处理后与钻渣一并清运到指定弃土场，或运至弃土场后进行脱水。

6.桥梁施工过程中，做好施工设备维护、保养工作，防止油料泄漏。桥梁施工现场应备一定围油、吸油、除油或消油的物资，并指定保管和使用人员，以备发生施工机械等漏油事件时能够及时进行应急处置，避免影响扩散。

7.桥梁桩基钻孔施工过程中应采取清水护壁，或采取封闭施工，尽量减小钻孔施工与周围地下环境的接触面积。

6.2.2.4 生活污水控制措施

根据调查，施工期生活污水主要是施工人员就餐和洗漱所产生的污水及粪便污水，污染物主要为 COD、BOD₅、SS 等。本项目施工期临时办公生活区设置于施工生产生活区内，临时办公生活区内设置有环保厕所及防渗废水收集池，生活污水经收集后委托环卫部门定期清运至拜城县污水处理厂处理，不会对周围水环境产生不利影响。

6.2.3 噪声污染防治措施

1.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，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（如发电车等），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。

2.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。

3.筑路机械施工的噪声具有突发、无规则、不连续、高强度等特点。据调查，施工现场噪声有时高达 100dB，一般可采取施工方法变动措施加以缓解，如夜间禁止施工。为减少施工期间的材料运输、敲击、人的喊叫等施工活动声源，要求承包商通过文明施工、加强有效管理加以缓解。

4.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、正午等时段进行高噪声施工。

5.施工期运输车辆途经环境敏感区时禁止鸣笛，设置限速标志。

6.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部门取得联系，以便及时处理各种环境纠纷。

6.2.4 环境空气污染防治措施

6.2.4.1 施工扬尘污染防治要求

1.施工场地管理

（1）施工按照“六个百分之百”要求做到工地周边围挡、物料堆放覆盖、土方开挖湿法作业、路面硬化、出入车辆清洗、渣土车辆密闭运输。

（2）施工工地出口处应当设置冲洗设施以及配套的排水、泥浆沉淀设施，运输车辆驶出施工现场前应当将槽帮和车轮冲洗干净。

（3）施工场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）按照公路施工标准化要求建设，要求全面硬化，堆场四周设置截排水沟，拌合站、物料堆放区和办公生活区等应进行硬化处理，设置导流槽，通往沉淀池。

（5）加强施工路段的洒水作业，增加洒水频次，控制扬尘影响范围。

（6）施工形成的裸露地表创面应及时苫盖、硬化及采取植被自然恢复的措施。

2.道路运输防尘

（1）施工场地内道路应配备洒水车定期清扫洒水，保证道路表面密实、湿润，防止因土质松散、干燥而产生扬尘。

（2）土方和散货物料的运输采用密闭方式，运输车辆的车厢应配备顶棚或遮盖物，并对车辆经过的道路进行洒水降尘，以减少扬尘污染；对于不慎撒落的

废渣、材料等派专人负责清扫，避免引起二次扬尘污染。

(3) 土方、水泥和石灰等散装物料运输、临时存放和装卸过程中，应采取防风遮挡措施或降尘措施。

(4) 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，防止物料流失。

(5) 粉状材料如水泥、矿粉等应罐装，禁止散装运输，严禁运输途中扬尘、散落，必须加盖毡布。

3.材料堆场防尘

(1) 对土方、砂石等散货物料的堆场进行覆盖，控制堆垛的堆存高度小于 5m。

(2) 土方堆场采取定期洒水措施，保证堆垛的湿润，并配备篷布遮盖。

(3) 石灰等不宜洒水的物料应贮存在三面封闭的堆场内，上部设置防雨顶棚。

(4) 施工工地内的散装物料、渣土和建筑垃圾应当遮盖存放，不得在施工工地外堆放。

4.拌合站防尘

(1) 拌合站使用的原料沙子、石子等需采取遮盖及洒水措施。

(2) 拌合站粉状物料需使用筒仓进行储存，采用密闭的皮带输送设备进行配料。

(3) 拌合站四周设置围挡防风阻尘。加强设备维护，使水泥筒仓配套布袋除尘设施及拌和机配套的布袋除尘器正常运行；拌和机进料口采取尽量封闭及洒水措施。

(4) 混凝土及水稳料上料及拌和过程中粉尘经拌和机自带的布袋除尘器处理后通过不低于 15m 的排气口达标排放。

(5) 沥青拌合站上料粉尘、骨料烘干粉尘等采用布袋除尘器处理（处理效率 $\geq 99.5\%$ ）后通过高度为 15m 的排放口达标排放。

(6) 拌合站应定时清扫、洒水，每天至少两次（上下班）。

5.其他施工防尘措施

(1) 对取料场采取严格的处理措施，包括临时覆盖、洒水作业、生态恢复等，防止生成新尘源，临时堆土采用编织物或塑料薄膜进行覆盖。

(2) 对施工、运输道路定期洒水，缩短扬尘污染的时段和污染范围，最大限度地减少起尘量，同时对施工便道进行定期养护、清扫，保证其良好的路况。

(3) 对于易散失材料的堆放加强管理，在其四周设置挡风墙（网），并合理安排堆垛位置，必要时在堆垛表面掺和外加剂或喷洒润滑剂以使材料稳定，减少可能的起尘量。

6.2.4.2 沥青拌合站废气防治措施

1. 本项目沥青拌合站需布置于施工生产生活区中办公生活区下风向。

2. 拌合站选用先进的设备，沥青拌合过程中上料粉尘、骨料烘干粉尘等需采用布袋除尘器处理后排放，严禁直排，排气筒高度不得低于 15m。

3. 沥青及骨料加热采用柴油燃料加热，不得使用煤、重油。燃油导热油锅炉排气筒高度不得低于 8m。

4. 沥青拌和站采取封闭式站拌方式。

5. 拌合设备烟气收集管道下游设置沥青烟气净化装置，经净化的烟气由 15m 高的排气筒排放。沥青拌合作业机械有良好的密封性和除尘装置，满足《大气污染物综合排放标准》中的相关标准要求。沥青烟和苯并[a]芘出口浓度可满足《大气污染物综合排放标准》（GB16297-1996）表 2 中的二级排放标准要求。

6. 要求项目施工单位加强对沥青拌合站各废气处理设施巡检，保证其正常使用。

6.2.4.3 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。

6.2.4.4 温室气体排放管控要求

施工期温室气体主要来自施工机械、施工车辆所使用的化石燃料的燃烧、运

输车辆尾气净化装置和施工生产生活区照明、供暖、通风等购入电力、热力排放的二氧化碳施工期温室气体排放管控要求如下：

1.采用节能设备和清洁能源

不得使用落后低效设备、超期服役老旧设备，应使用符合国家标准的施工机械和车辆，使用质量满足国家标准的要求的燃料、机油及氮氧化物还原剂；鼓励使用新能源技术的非道路移动机械和车辆。沥青拌合站骨料烘干和沥青加热应优先选用电能、天然气等清洁能源。施工营地的照明、供暖等建议采用太阳能、风能等绿色电能。

2.加强非道路移动机械污染防治

加强非道路移动机械的维修、保养，使其保持良好的技术状态。应使用尾气排放检测合格的非道路移动机械，经检测排放不达标的非道路移动机械，应强制进行维修、保养或者更换，保证非道路移动机械及其污染控制装置处于正常技术状态。

6.2.5 固体废物处置措施

6.2.5.1 建筑垃圾

公路施工过程产生的建筑垃圾主要为砖、钢筋、木料等，施工场地建筑垃圾主要是指剩余的筑路材料及沉淀池沉渣，筑路材料包括石料、砂、石灰、水泥、钢材、木料、预制构件等。项目施工过程产生的建筑垃圾和拆除过程产生的少量建筑垃圾，具有回收利用的价值，应尽可能回收利用；对不能回收利用的建筑垃圾经收集后运至当地政府指定地点填埋，严禁乱丢乱弃，对外环境影响较小。

6.2.5.2 弃土

公路施工过程中将产生一部分弃土，为避免弃土随意堆放造成水土流失，根据工程施工特点和施工布置要求，弃土运至指定弃土场进行回填，并采取措施进行防护。

6.2.5.3 施工人员生活垃圾

施工办公生活区应当设置数量合适的垃圾桶，生活垃圾等固废集中收集，定期运至拜城县生活垃圾填埋场填埋处理。每个施工期作业区结束后，应及时、全

面地进行清场作业，做到施工区内不遗留生活垃圾。

6.2.5.4 危险废物

对施工过程中产生的废机油、废机油桶及废活性炭等危险废物，应按照危险废物储存管理规定进行收集，暂时存放于危废暂存间内，委托有危废处置资质的单位集中处理。危废间建设及贮存需满足《危险废物贮存污染控制标准》（GB18597-2023）的有关规定，建议施工单位可购买成品危废暂存间；危险废物转移应按照《危险废物转移管理办法》的有关规定填写危险废物转移联单。

6.2.5.5 其他措施

依据《中华人民共和国文物保护法》和新疆维吾尔自治区文物保护的相关规定，若在施工过程中发现文物，应立即停止施工，并及时向当地文物保护主管部门报告，同时妥善保护现场。待文物保护工作完成后方可继续施工，严禁隐瞒或遗漏上报。施工期间应积极开展文物保护宣传教育。

根据《新疆维吾尔自治区河道管理条例》，项目施工过程中禁止往哈拉苏河河床内弃置阻碍行洪的固定废弃物；禁止开采地下资源。如需在哈拉苏河河道内取土、在河道滩地存放物料及在河道滩地开采地下资源必须报经河道主管机关批准。

6.3 运营期环境保护措施与建议

6.3.1 生态环境保护措施

1.施工后期应加强对路基边坡及临时占地的管理与养护，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，根据实际情况对立地条件较好的路基边坡和路基坡脚至征地界内的区域实施覆土植物绿化措施；对工程沿线有恢复条件的尽量进行植被恢复，优先采用乡土植物品种，无恢复条件应做好征地补偿工作。

3.强化项目沿线的固体废弃物污染治理的监督工作，除向司乘人员加强宣传教育工作外，项目沿线的固体废弃物按路段承包，定期进行清理。强化公路沿线固体废弃物污染治理的监督工作，严禁过往车辆乱扔方便袋、饮料罐等固体垃圾。运输含尘物料的汽车要求加盖篷布。

4.公路管养单位应联合当地政府，加强通道的管理，确保通道过人、过动物的功能得以正常发挥。

5.为对动物通道建成后实施有效的管理，运营期间应该经常对桥梁、涵洞等通道下进行清理与维护，保护各类野生动物通道通畅。限制野生动物通道附近的人为活动，通道下不保留施工便道；设置标志牌，禁止在通道附近鸣笛，并加强公路线路运营期野生动物通道监测和保护宣传。

6.3.2 噪声污染防治措施

- 1.坚持预防为主原则，合理规划地面交通设施与邻近建筑物布局。
- 2.加强交通管理，严格执行限速和禁止超载等交通规则。
- 3.经常养护路面，保证拟建公路的路面清洁，维持道路良好路况。

6.3.3 水环境保护措施

6.3.3.1 沿线设施生活污水处理

本项目全线不设置养护工段、收费站、服务区、加油站等附属设施，运营期无生活污水产生。

6.3.3.2 路面径流治理措施

公路将建设完善的排水防护设施，在一定程度上减小了路面径流对环境的影响。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，要求运营管理部门定期清理排水系统，从而保证路面、边坡排水疏通。

6.3.3.3 跨河、沟桥梁段防治措施

- 1.要求运营管理部门加强道路排水系统的日常维护工作，维持经常性的巡查和养护，定期疏通清淤，确保排水畅通。
- 2.桥梁两侧设置防撞护栏，桥下设置事故应急池。
- 3.桥梁两端设置警示标志，事故应急池处设置注意危险+事故应急池标志。

6.3.3.4 危险化学品运输事故防治措施

- 1.加强项目交通运输管理，设置完善的交通指示、限速、隔离等设施，减少交通事故发生概率。
- 2.本项目全线设置大桥 1 座，主要涉及哈拉苏河河床，对哈拉苏河大桥桥梁

两侧设置防撞护栏，桥梁两端设置警示标志，并在 K0+815 处设置径流收集系统（应急排水沟及应急事故池）。

3.运营管理部门应制定危险化学品运输环境风险事故应急救援预案，配备一支训练有素的事处理、环保、消防队伍，同时要有充分的应急物资储备。

4.加强危险品运输管理登记制度，运输有毒有害物质的车辆经过跨河路段前，必须向相关管理部门通报，经批准后方可驶入。加强运输危险品车辆的质量及运行状态检查，特别是安全防范措施的检查，消灭事故隐患。夜间及暴雪等恶劣天气条件下，严禁运输危险品车辆通过桥梁路段。

6.3.4 环境空气质量保护措施

本项目全线不设置养护工段、收费站、服务区、加油站等附属设施，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.加强运输散装物资如煤、水泥、砂石材料及简易包装的化肥、农药等车辆的管理，运送上述物品需加盖篷布。

4.运营期温室气体主要来自公路上行驶的车辆尾气净化过程和运营期养护设备燃料燃烧排放的二氧化碳、甲烷、二氧化氮。温室气体排放管控要求如下：

（1）公路运营养护部门所使用的养护设备须满足国家标准要求，使用的燃料、机油等产品质量须满足国家标准要求；养护设备应定期维护、保养、检修，保证保持良好使用状态。

（2）建议公路运营部门加强车辆管理，强制淘汰老旧车辆，继续提高国五和国六货车比例；积极协助有关部门共同推进区域能源结构调整，推动新能源客货车的应用和推广；根据地区情况和相关规划，积极响应政策号召，必要时构建可靠的充电基础设施，可鼓励在重型交通领域向电动汽车过渡；结合区域情况推

广绿色货运、甩挂运输等运输方式；通过加装汽车尾气净化装置、使用低硫汽油等方式加强机动车污染排放控制。

6.3.5 固体废物治理措施

本项目全线不设置养护工段、收费站、服务区、加油站等附属设施，因此无集中生活垃圾产生点。运营期固废主要为路面养护产生的废弃材料以及公路上行驶车辆抛洒遗留的垃圾。

1.运营期养护过程中产生的沥青废料，集中收集清运至指定地点处理， 严禁随意丢弃。

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.环境经济损益分析

公路建设项目的环境经济损益分析涉及面广，内容繁多，包括对项目沿线地区的自然环境、社会环境以及交通运输环境等多方面的分析与评述。本项目的环境经济损益分析采用定性与定量相结合的分析方法进行，着重论述拟建公路工程建成投入运营后的综合效益，并对该项目的环保投资费用做出初步估算。

7.1 国民经济效益分析

本项目工程可行性研究报告中国民经济评价结果表明，本项目内部收益率为 9.6%，大于 8% 的社会折现率。国民经济敏感性分析结果表明：在费用增加 10% 同时效益下降 10% 的不利情况下，其经济内部收益效率仍高于 8% 的社会折现率，说明本项目的抗风险能力较强。总之，从国民经济评价的角度分析本项是可行的。

7.2 环境经济损益分析

7.2.1 环境经济效益分析

1. 社会经济效益简析

区域的融合与发展依赖于便捷的交通基础设施，本项目拟建设哈拉苏河大桥及其桥头引道工程，消除哈拉苏河沿线交通瓶颈。项目建成后，将为沿线矿区和村庄居民提供便捷的交通出行服务，并在远期与 S314 线贯通，构建 G217 线至 G219 线的区域路网联络通道。

本项目的建设将加速推进当地交通基础设施互联互通，充分发挥新疆作为丝绸之路经济带核心区的战略优势。通过促进沿线地区产品和旅游资源开发，为当地居民创造就业机会，提升居民收入水平，最终实现区域经济协调发展。

2. 环境经济效益分析

- （1）本项目的建设使公路运输成本降低而产生的效益；
- （2）公路建设而缩短运输里程，使公路运输成本降低而产生的效益；
- （3）由于新路的分流，使原有相关老路减少拥挤，从而使公路运输成本降低所产生的效益；

(4) 由于行车速度提高，而节约旅客旅行时间和货物在途时间所产生的效益。

(5) 除上述直接效益外，工程产生的间接社会效益是多方面的，包括提高人民的生活水平、改善社会经济环境和自然环境、增加就业机会、促进城镇化的发展等，这些效益难以用货币计量和定量评价。

7.2.2 环境影响损失分析

拟建公路工程建设占用草地、林地等土地资源，造成了环境资源的损失。进而，被征用的这些环境资源由于工程的破坏必然失去其生态功能，损失其生态价值。

1. 环境资源的损失

拟建公路建设环境资源的损失主要是沿线土地的占用和植被的破坏。拟建公路永久占地 4.71hm^2 ，其中农用地 1.82hm^2 、建设用地 1.27hm^2 、未利用地 1.62hm^2 。

2. 污染损失

施工期产生的废水、废气、噪声、固体废物，在采取本报告提出的环境减缓措施之后基本不对外产生污染物或者产生极少量的污染物，因此施工期污染物对环境的损失可以忽略不计。

运营期无生活污水的产生，养护过程中产生的沥青废料集中收集清运至指定地点处理，不外排，不对环境产生损失；路面径流量小，不会对周围环境产生影响；危险化学品运输车辆发生交通事故时造成危险化学品泄漏，虽然引起的环境损失量较大，但通过分析，本项目环境风险总体属于简单分析，发生概率很小，故此处不将环境风险的损失列入本项目环境损失评估中。

7.3 环境投资估算及其效益分析

7.3.1 环保投资估算

根据本次评价提出的环保措施，估算工程在施工期和运营期的直接环保投资为 246.5 万元，占项目总投资 3690.9424 万元的 6.68%。本项目环保投资估算见表 7.3-1。

表 7.3-1 本项目环保投资估算清单

分类	环保设施	单位	数量	投资（万元）	备注
施工期	施工期洒水车	辆	1	10	施工单位租用
	施工期围挡	/	/	25	
	对施工机械定期维护保养	/	/	10	
	混凝土拌合站配套布袋除尘器	套	2	10	施工单位租用
	沥青拌合站配套废气处理设施	套	1	10	施工单位租用
	施工废水三级防渗沉淀池	座	1	5	处理施工废水
	环保厕所	座	2	6	
	生活污水防渗收集池	座	1	5	
	施工机械噪声治理措施	/	/	7	减振、维护
	施工生活垃圾桶	个	4	2	
	施工建筑垃圾及生活垃圾委托清运费	/	/	20	
	成品危废暂存间采购及危废委托处置费用	座	1	8	
	近哈拉苏河段警示牌及桥梁两端警示牌	个	2	0.5	
运营期	桥梁防撞栏	座	2	10	
	限速、桥梁信息及事故应急池标志	处	6	3	
	桥梁应急事故池及排水沟、路面应急器材及物资	/	/	50	
	施工期水土保持及防沙治沙措施费用	/	/	15	
对临时占地进行清理、平整；使用前期剥离表土回覆，播撒草籽等		/	/	30	
施工期环境监测、环境监理、环保竣工验收调查、应急预案		次	1	20	
合计				246.5	

7.3.2 环保投资效益简析

1.直接效益

本项目在施工和营运期间对项目沿线区域所引起的环境问题是多方面的。因此，采取操作性强、切实可行的环保措施后，每年所挽回的经济损失，亦即环保投资的直接效益是显而易见的，但目前很难用具体货币形式来衡量。只能对若不采取措施时，因工程建设而导致的生态环境、水环境、声环境和环境空气质量的变化所引起的对沿线人体健康、生活质量以及农牧业生产等方面的经济损失作粗略计算或定性分析用以反馈环保投资的直接经济效益。

2.间接效益

在实施有效的环保措施后，会产生以下间接效益：保证区域居民的生活质量和正常生活秩序，维持居民的环境心理健康和减轻居民的烦躁情绪，减少社会不稳定的诱发因素等。所有这些间接效益在目前很难用货币形式来度量，但可以肯定的是，它是环保投资所获取的社会效益的主要组成部分。

8.环境管理及监测计划

8.1 环境保护管理计划

8.1.1 环境保护管理的目的

环境保护管理计划可划分成施工期环境管理计划和运营期环境管理计划，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.使拟建公路的建设满足国家环境保护“三同时”制度的要求，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.将拟建公路对沿线环境带来的不利影响减小至最低程度，使该项目的经济效益和环境效益得以协调发展。

8.1.2 环境保护管理机构及职责

8.1.2.1 管理机构

拟建公路施工期及运营期环境管理机构见图 8.1-1、图 8.1-2。

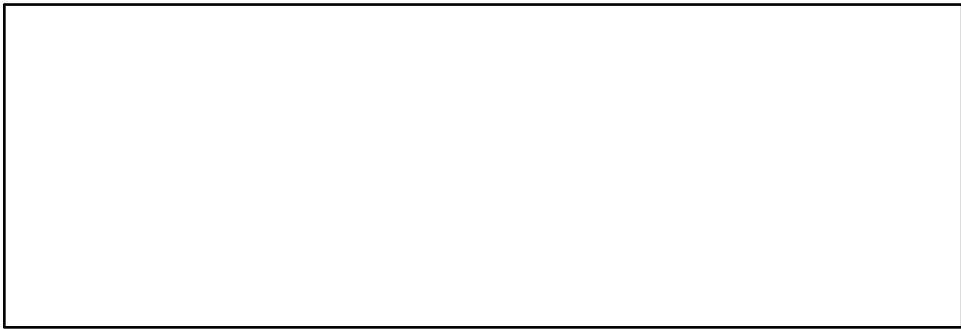


图 8.1-1 拟建公路施工期环境管理机构示意图

图 8.1-2 拟建公路运营期环境管理机构示意图

8.1.2.2 管理机构主要职责

拟建公路环境管理机构的相关职责见表 8.1-1。

表 8.1-1 拟建公路环境管理机构主要职责一览表

机构名称	机构职责	备注
区（市）县生态环境局	总体负责包括拟建公路在内的辖区内所有交通建设项目的环境保护工作	/
建设单位	负责拟建公路施工期环境计划的实施与管理 工作	施工期成立环保领导小组，下设环保办，具体负责施工期环境管理工作
运营单位	负责项目运营期环境保护工作	/
环境监测机构	负担项目施工期与运营期的环境监测工作	/
主体工程设计单位	根据环评报告提出的环保措施与要求，在设计文件中落实	/
环保工程设计单位	负责具体的环保工程的设计	/
环评单位	承担拟建公路的环境影响评价工作	/
承包商	负责本单位施工标段内的环境保护工作，具体落实环评报告提出的环保措施与要求	项目部成立环保小组，由某一部门兼环保办，配备1名以上专职环保人员
环境监理机构	负责施工期工程环境监理工作	环境监理纳入工程监理范畴，设专职环境保护专业监理工程师来兼职环境监理工程师

8.1.3 环境保护管理计划

为使本项目环境问题能及时得到落实，特制定本项目环境管理计划，见表 8.1-2。

表 8.1-2 环境管理计划

环境问题	环境管理目标	实施机构	管理机构
一、设计阶段			
1.公路选线	(1) 合理选择路线方案，尽量减少占地； (2) 尽可能避让环境敏感目标； (3) 合理设置通道，满足地方生产生活；避让敏感区；避免对沿线水利、电力通信设施的影响； (4) 路线方案选择和位置应得到有关部门和地方政府的认可。	设计单位	建设单位
2.土地资源	(1) 对土地占用，需按有关要求及程序向相关部门申报； (2) 做好矿产资源压覆调查，避让矿产资源。	建设单位	
3.土壤侵蚀	(1) 设计时合理选择弃土场，考虑在公路边坡设置挡土墙、截水沟、浆砌片石等，防止土壤侵蚀； (3) 路基边坡防护工程、排水工程设计； (4) 不良地质路段特殊设计。	设计单位	

4.空气污染	在确定拌合站、施工便道位置时，考虑施工扬尘和其他问题对环境敏感地区的影响。	设计单位	
5.水污染	加强跨河、沟桥梁防撞设施、桥面径流导排设计，降低交通运输事故泄漏可能对环境污染影响的概率。	设计单位	
6.施工站场、施工便道	(1) 施工站场设置时避开植被发育良好地带； (2) 施工便道尽量利用已有道路。	设计单位	
二、施工期			
1.施工噪声	(1) 尽量采用低噪声机械设备，经常对设备进行维修保养，避免由于设备性能差而导致噪声增强现象的发生； (2) 施工场地周围 200m 内无敏感点分布； (3) 加强机械和车辆的维修保养，保持其较低噪声水平。	施工单位	建设单位
2.地表水污染	(1) 施工废水和生活污水严禁排入外环境； (2) 建筑垃圾尽量回收利用，不能利用的，运至当地政府指定地点填埋，生活垃圾联系环卫部门及时清运；弃土弃渣尽量纵向利用，不能利用的严禁随意倾倒，应弃于弃土场；施工危废交资质单位处置，严禁外排； (4) 实施施工期环境监督工作，重点抓好跨河桥梁、渠道的施工监理；做好施工人员的环保教育工作，提倡文明施工、保护水体。	施工单位	
3.大气污染	(1) 加强施工管理，提倡文明施工、集中施工、快速施工； (2) 堆场应加强管理，对物料采取加盖篷布等遮挡措施； (3) 施工场地、混凝土拌合站、沥青搅拌站等应采取封闭作业； (4) 水泥、砂和石灰等散装物料在装卸、使用、运输、转运和临时存放过程中，应采取防风遮盖措施，以减少扬尘； (5) 工程开挖土方应集中堆放，并及时回填，减小扬尘影响时间和范围； (6) 施工期洒水降尘，以降低施工场地及施工道路扬尘，减少大气污染，洒水次数视当地土质、天气情况决定。	施工单位	
4.生态环境	(1) 严格划定项目施工作业区（带）边界，严禁超界占用； (2) 临时占地尽量设置在用地占地范围内； (3) 减少临时占地，做好临时用地的恢复工作； (4) 保护植被，及时恢复被破坏的地表； (5) 做好林草地的占用审批工作，按照占补平衡原则，补偿破坏植被； (6) 做好路基、弃土场、边坡的水土保持工作，防止水土流失，及时进行土地复垦； (7) 道路沿线腐殖土集中堆存，防止水土流失，用于土地复垦和植被绿化； (8) 加强对施工人员的环保教育工作，禁止施工人员随意破坏植被和猎杀野生动物； (9) 施工结束后对临时占地进行清理、平整、恢复。	施工单位	
5.土壤侵蚀	(1) 路基完工三个月内在边坡和公路沿线合适处植树种草； (2) 路基边坡及时护坡，防止雨水冲刷造成水土流失； (3) 弃土场完工后应及时进行复垦或植树种草，减少水土流失。	施工单位	
6.施工场地	(1) 加强对施工便道的施工管理和施工人员的环保教育； (2) 施工生产生活区生活污水清运至污水处理厂，不得随意排放； (3) 施工生产生活区设置垃圾箱，生活垃圾集中收集后清运至垃圾填埋场处理，不得随意倾倒； (4) 施工生产生活区设置危废暂存间用于暂存施工产生的废机油、废机油油桶及废活性炭。	施工单位	

7.环境监测	水、气、声和生态监测技术规范按照生态环境部颁布的监测标准、方法执行。	有资质的监测单位	
三、营运期			
1.噪声与空气污染	(1) 通过加强公路交通管理,可有效控制交通噪声污染;限制性能差的车辆上路,经常维持公路路面的平整度; (2) 加强组织管理,禁止车况差、超载、装卸物品遮盖不严密易洒落的车辆上路; (3) 近哈拉苏河段设置限速及禁止鸣笛标志。	公路管理单位 市县政府	建设单位
2.地表水污染	(1) 桥梁处加固防撞护栏,设置警示标志; (2) 近哈拉苏河段设置警示标志。	公路管理单位	
3.危险品泄漏风险	(1) 成立危险品运输事故应急领导小组,负责危险品运输管理及应急处理,并做好应急预案; (2) 加强对危险品运输车辆的管理,严格执行《危险化学品安全管理条例》《道路危险货物运输管理规定》和《危险货物道路运输规则(系列)》(JT/T 617-2018)及《危险货物道路运输规则(系列)》(JT/T 617-2018)中的有关规定; (3) 项目桥梁两侧均设置防撞护栏,并在桥梁两侧设置有应急排水沟及应急事故池; (4) 如发生危险品意外事件,应立即通知有关部门,采取应急行动。	公路管理单位、公安交通部门	
4.环境监测	监测技术规范按照生态环境部颁布的监测标准、方法执行。	有资质的监测单位	

8.1.4 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本环境影响报告书所提出的环境保护措施及建议；对项目实施（设计、施工）期间的监督和营运期的监测等工作提出要求。

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图设计中;建设单位应负责环保措施的工程设计方案审查工作,并接受当地环保部门监督。

2.招、投标阶段

建设单位按照环评报告书所提出的环境保护措施和建议制定建设期环境保护实施行动计划和管理办法，并将其编入招标文件和承包项目的合同中；施工单位在投标书中应含有包括环境保护和文明施工的内容，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

建设单位组织开展环境保护宣传、教育和培训工作，组织实施工程的环境保护行动计划，及时处理环境污染事故和污染纠纷，接受环境保护管理部门的监督

和指导。

建设单位还应要求施工监理单位配备具有一定的环境保护知识和技能监理工程师 1 名，负责施工期的环境管理与监督，重点是地表水水质、取、弃料作业及植被的保护、施工噪声和粉尘污染。

施工单位应接受建设单位和当地环保部门的监督和指导，并按中标书、施工合同落实各项环境保护和文明施工措施，各施工单位至少应配备一名专职环保员，具体监督、管理环保措施的实施情况。

在施工结束后，建设单位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，督促施工单位及时撤出临时占用场地，拆除临时设施，恢复被破坏的土地和植被。

4. 营运期

营运期的环保管理、监测和需补充的环境保护工程措施等由拟建公路工程运营管理机构组织实施。

8.2 环境监测计划

8.2.1 环境监测的目的

制定环境监测计划的目的是及时掌握工程环境污染状况，采取有效措施减轻和控制公路施工和营运造成的环境影响。建设单位能够根据监测结果，适时有针对性地调整环境保护行动计划。同时，为环保管理部门、行业管理部门加强环境管理提供科学的依据。

8.2.2 环境监测机构

监测工作由建设单位委托有监测资质的单位承担。

8.2.3 环境监测计划

本项目环境监测计划详见表 8.2-1 至 8.2-2 所示。

表 8. 2-1 施工期环境监测计划

内容	监测点位	监测项目	监测频次	监测历时	采样时间	实施机构	负责机构	监督机构
噪声	施工生产生活区四周 1m	场界噪声	1 次/施工期	2 天	施工期间昼夜各 1 次	有资质环境监测机构	建设单位	县、市生态环境局
环境空气	混凝土拌合站排气筒	粉尘	1 次/施工期	1h	施工期间			
	沥青拌合站排气筒	沥青烟、苯并芘、粉尘、SO ₂ 、NO _x 、烟尘	1 次/施工期	1h	施工期间			
	施工生产生活区厂界	沥青烟、粉尘	1 次/施工期	1h	施工期间			
生态环境	施工生产生活区、弃土场、施工便道等临时占地恢复情况		施工结束后			环境监理	建设单位	
	对哈拉苏河大桥段水质进行生态监测（调查），调查重要物种的活动及生境质量变化							

表 8. 2-2 运营期环境监测计划

内容	监测地点	监测项目	监测频次	监测历时	采样时间	实施机构	负责机构	监督机构
生态环境	对哈拉苏河大桥段水质进行生态监测（调查），调查水土流失防治措施及防沙治沙措施的实施效果，生态恢复效果。		全线监督一次	/	/	有资质的环境监测机构	运营公司	县、市生态环境局

8.3 环境监理计划

8.3.1 环境监理依据

环境监理的依据是国家和相关主管部门制定、颁发的有关法律、法规、政策、技术标准，经批准的设计文件、投标文件和依法签订的监理、施工承包合同，按照环境监理服务的范围和内容，履行环境监理义务，独立、公正、科学、有效地服务于工程，实施全面环境监理，使工程在设计、施工、营运等方面达到环境保护要求。

8.3.2 环境监理应遵循的原则

公路建设应在项目设计、施工和运行管理等各个阶段，高度重视生态环境保护 and 污染防治工作，严格执行建设项目环境保护“三同时”制度，规范工程建设

管理的各项工作，确保符合有关环保要求。

从事工程建设环境监理活动，应当遵循守法、诚信、公正、科学的准则。确立环境监理是“第三方”的原则，应当将环境监理和业主的环境管理、政府部门的环境监督执法严格区分开来，并为业主和政府部门的环境管理服务。

环境监理应纳入工程监理和管理体系，不能弱化环境监理的地位。监理工作中应理顺和协调好业主单位、施工单位、工程监理单位、环境监理单位、环境监测单位及政府环境行政主管部门等各方面的关系，为做好环境监理工作创造有利条件。

监理单位应根据工程特点，制定符合工程实际情况规范化的监理制度，使监理工作有序展开。

8.3.3 环境监理范围、内容及阶段

1.环境监理范围

公路工程项目建设区与工程直接影响区域，包括公路主体工程、临时工程的施工现场、施工站场、施工便道、桥梁涵洞施工、弃土场、各类拌和场站以及承担大量工程运输的当地现有道路（国道和省道）。

2.监理内容

包括生态保护、水土保持、绿化、污染防治以及生态恢复等环境保护工作的所有方面。

3.工作阶段

- （1）施工准备阶段环境监理；
- （2）施工阶段环境监理；
- （3）工程保修阶段（交工及缺陷责任期）环境监理。

8.3.4 环境监理工作内容

本项目工程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境保护的要求进行监理，如噪声、废气、污水等排放应达到有关的标准等，施工是否造成水土流失、土地沙化和生态环境破坏，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营运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，如污水处理设施、绿化工程、弃土场的土地整治与恢复措施等。

8.3.5 环境监理组织机构及工作制度

建设单位应按照环境影响评价文件的要求，制定施工期工程环境监理实施方案，在施工招标文件、合同中明确施工单位和监理单位的环境保护责任，将工程环境监理纳入工程监理。

1.环境监理组织机构：拟建项目设立环保总监（由总监兼任），主管工程环境监理工作；环监办（由总监办兼）负责组织实施，各环监代表处（由总监代表处兼）和环监驻地办（由驻地办兼）具体承担监理任务。现场环境监理工程师驻地办环保专业监理工程师及道路、路面、结构（桥梁）以及试验专业监理工程师组成。

2.工程环境监理的工作制度：主要包括环境监理例会制度、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 环境监理技术要点

环境监理单位应收集拟建公路的有关资料，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，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的保护措施；中期主要检查施工噪声、施工及生活污水排放、弃土工程行为及其防护情况、混凝土及沥青混凝土拌和废气治理等；后期检查路域植被恢复情况等。

1.施工现场的植被保护措施检查

审查施工企业制定的有关保护措施，并做好现场检查。由于施工过程改变了

现场原有的景观，应采取恢复植被等方法减少影响。

2.施工过程的水土保持检查

对填方路基边坡、弃土场和砂石料场的水土保持情况进行巡视检查。对承建单位报送的拟进场的工程材料及质量证明资料进行审核，并对进场的实物按照有关规范采用平行检验或见证取样方式进行抽检。

3.污水排放检查

首先检查是否采用了禁止使用的污染水环境的工艺和设备；其次检查水资源利用中的不合理因素，督促排污单位改进工艺设备及生产管理，节约用水，减少污水排放；第三要检查有无违反国家技术政策的水污染项目建设情况。

4.施工噪声检查

（1）产生噪声的设备检查

检查产生噪声的设备是否为国家禁止生产、销售、进口、使用的淘汰产品。

（2）检查产生噪声设备的管理

应监督施工单位加强设备的维护，及时更换磨损部件，降低噪声。产生噪声设备的管理还包括生产时间的合理安排。为减少对环境的影响，应检查施工单位的噪声监测记录，发现问题应及时通知施工单位整改。

（3）交通噪声的检查

发现超过功能区标准的要采取措施。可采取措施有：加强交通管理，加强车辆年审，采取防噪声措施等。

5.大气污染控制检查

（1）施工扬尘主要有交通扬尘、工地扬尘、堆放扬尘等。要求施工单位采取防扬尘的措施，如库房堆放、包装堆放，并及时洒水喷淋等。在粉状货物运输的过程中，凡有货物跌落的地方更要有防尘的措施。

（2）要求混凝土及水稳料生产原料进行遮盖、洒水；拌合设备配备除尘设施。

（3）要求在封闭的容器内熔融沥青及拌合，并设置废气处理装置措施，要采用规定的方法和设备。

结合本工程特点及本报告提出的各项环保措施，对本工程提出以下环境监理

要求，详见表 8.3-1。

表 8.3-1 施工期环境监理现场工作重点一览表

重点监控 点段	监理重点内容
路基、路面、桥梁工程	1.检查施工方是否划定施工范围，严禁随意扩大压覆和开挖面积； 2.检查地表清理过程是否破坏施工范围之外的植被； 3.检查施工土石方是否按土石方平衡表进行调运； 4.检查场界噪声是否达到 GB12523-2011 标准，监督施工方是否对高噪声环境下的施工人员是否采取了防护措施； 5.检查施工方对施工过程中新发现文物古迹是否停止施工、上报有关部门，并按相关处理意见部署施工； 6.检查石灰、水泥等物料的运输和存储是否采取遮盖措施，监督施工过程中的洒水降尘实施情况； 7.检查施工过程中生活污水、生产废水、各类固体废物是否按要求进行处理； 8.检查混凝土拌合站、沥青拌合站的选址是否符合环境影响报告书中的相关要求，检查是否对沥青摊铺过程中的施工人员采取防护措施； 9.检查边坡挡护是否及时，边坡防护是否按设计要求施工。
施工营地、施工便道及临时材料堆放场所	1.检查污水处理设施的设置是否合理规范； 2.检查污水处理设施的处理效果是否符合要求，废水排放是否满足国家标准和环评要求； 3.检查是否设置有生活垃圾桶，生活垃圾是否及时清运； 4.检查施工建筑垃圾是否及时清运； 5.检查施工弃土临时堆存是否遮盖，是否及时清运至砾类土料场； 6.检查拌合站的选址及占地规模，下风向 500m 内是否有废气敏感点； 7.检查拌合站是否采用了密封作业和配备废气处理设施，所排大气污染物排放是否达标； 8.检查在下雨和大风时段是否对材料堆放场采取篷布遮挡，防撒漏措施； 9.检查施工方是否按要求设置施工场地、施工便道； 10.检查施工期产生的危险废物是否经危废暂存间暂存，是否委托资质单位处置。
弃土场	1.检查弃土场选址是否符合环评的要求； 2.检查施工期间的弃土是否按环评要求进行； 3.检查施工方是否按环评和水保要求对弃土场落实防水土流失的措施； 4.检查弃土场使用完成后是否进行生态恢复。
环境风险	1.是否在桥梁设置警示标牌和危险品车辆限速标志，标明报警电话； 2.公路管理部门是否制定《危险品运输风险事故应急计划》。
其他	核查线路及附属设施与环评评价内容的变更情况，工程发生重大变动须及时向当地生态环境主管部门报备，避免发生施工期环境污染违法行为。

8.4 竣工验收管理

8.4.1 竣工验收管理及要求

本工程建设正式投入使用之前，建设单位应当按照《建设项目竣工验收暂行办法》规定的程序和标准，组织对配套建设的环境保护设施进行验收，编制验收报告，公开相关信息，接受社会监督，确保建设项目需要配套建设的环境保护设

施与主体工程同时投产或者使用，并对验收内容、结论和所公开信息的真实性、准确性和完整性负责，不得在验收过程中弄虚作假。

环境保护验收前提条件为：

- 1.工程建设前期环境保护审查、审批手续完备，技术资料与环境保护档案齐全。
- 2.环境保护设施按批准的环境影响报告书、环评批复及设计要求建成，环境保护设施试运行检查合格。
- 3.外排污染物符合经批准的设计文件和环境影响报告书提出的控制要求。
- 4.按照环境影响报告书的要求，各项生态保护措施得到落实，建设过程中受到破坏并且可恢复的环境已经得到修整和恢复。
- 5.项目环境保护竣工验收未通过，不得投入运行。

8.4.2 验收范围

- 1.与项目有关的各项环保设施，包括为防治污染和保护环境所建成或配套建成的治理工程、装置和监测手段，以及各项生态保护设施等。
- 2.本项目环评文件和有关设计文件规定应采取的其他各项环保措施。

8.4.3 “三同时”验收管理

本工程建设应当严格执行环境保护设施与主体工程同时设计、同时施工、同时投产使用的环境保护“三同时”制度，落实各项生态保护和生态恢复措施以及污染防治措施。根据《建设项目环境保护管理条例》和《建设项目竣工环境保护验收暂行办法》等法律法规的有关规定，项目通车运营后建设单位应及时开展自主环保验收，建设单位不具备编制验收监测（调查）报告能力的，可以委托有能力的技术机构编制。针对工程开展竣工环境保护验收工作，建议建设单位在项目建设后期及时委托技术服务单位进场开展竣工环境保护验收调查工作，确保环评报告及批复中提出的措施能够及时落地或及时进行整改。本项目竣工后开展环保验收调查时，“三同时”验收内容，见表 8.4-1。

表 8.4-1 环境保护设施“三同时”竣工验收一览表

项目	验收内容		验收标准
环境管理	1.成立环境管理机构 2.开展施工期环境监测和监理，并将每次监测报告和监理报告进行存档。 3.进行试运营期间环保设施效果监测，并将监测报告存档。 4.是否制定了突发环境污染应急救援预案。		建设项目环评及审批手续完备、环境保护档案资料齐全。
生态环境保护	1.施工站场、施工便道等临时工程使用后是否清理并及时恢复。 2.现场是否有弃土、生活垃圾及建筑垃圾堆存； 3.严格控制施工占地范围，调查是否破坏征地范围以外的植被； 4.对建设中永久占用草地部分的表层土予以收集保存；		调查现场是否有施工废物遗留；临时占地是否恢复原貌；是否发生严重水土流失及土地沙化。
声环境保护	施工期	1.施工单位尽量选用低噪声的施工机械和工艺，固定强噪声源应考虑加装隔音罩； 2.加强各类施工设备的维护和保养，保持其良好的运转； 3.车辆禁鸣限速。	未产生因施工噪声引起的投诉。
	运营期	1.设置限速标志，生态敏感区段设置禁止鸣笛标志； 2.加强运营期噪声监测。	两侧边界线外 35m 范围以内区域满足《声环境质量标准》（GB3096-2008）4a 类标准；35m 外执行 2 类标准。
水环境保护及风险防范	施工期	1.施工生产生活区办公生活区内设置环保厕所及防渗废水收集池，生活污水委托环卫部门清运至拜城县污水处理厂。 2.施工生产生活区拌合站设置三级防渗沉淀池，施工废水经过沉淀后，回用于施工过程。	施工结束后现场无生活污水及施工废水遗留。
	运营期	无废水产生。	/
环境空气保护	施工期	1.施工过程中是否采取洒水、覆盖措施； 2.施工生产生活区内沙子及石子是否采取覆盖措施，混凝土拌合站及水泥筒仓是否配套布袋除尘装置； 3.沥青拌合站采取先进设备并配备废气处理设施，沥青加热罐、输送斗车、搅拌缸设置集气罩； 4.沥青及骨料加热采用导热油锅炉。	混凝土拌合站粉尘执行《水泥工业大气污染物排放标准》（GB4915-2013）中有组织及无组织排放浓度限值；施工扬尘、沥青烟气排放执行《大气污染物综合排放标准》（GB16297-1996）的相关标准；导热油锅炉废气执行《锅炉大气污染

			物排放标准》 (GB13271-2014)； 施工未产生大气污染事 件。
	运营期	加强公路管理及路面养护，保持公路良好运营状态。	/
固体废物	施工期	1.施工生产生活区办公生活区应当设置数量合适的垃圾桶，生活垃圾及时清运至拜城县生活垃圾填埋场进行处理； 2.工程产生的弃方清运至指定弃土场进行回填； 3.施工建筑垃圾可回收的进行回收利用，对不能回收利用的垃圾应运至政府指定的建筑垃圾处理场处理； 4.危险废物经危废间暂存后交资质单位处置。	施工固废均合理处置， 施工现场无固废遗留。
	运营期	道路养护过程中产生的废渣，集中收集清运至指定地点处理，严禁随意丢弃。	运营期固体废物合理处 置

9.环境影响评价结论

9.1 建设项目工程概况

阿克苏地区拜城县 2025 年哈拉苏大桥新建项目位于新疆维吾尔自治区阿克苏地区拜城县境内。项目起点位于哈拉苏河东侧约 0.7km 处，设计起点桩号 K0+000，与既有旧路 Y396 线公路顺接，路线向西在 K0+815 处设置 10-30m 哈拉苏河大桥跨越哈拉苏河，随后路线右偏避让左侧山体，在 K1+830 处可与既有矿区的等外砂砾路衔接，路线继续向西延伸至项目终点 K2+000，桥长 307m，引道长 1.693km。道路整体走向为由东至西，线路穿越草地、哈拉苏河道、裸岩石砾地等。

本项目采用二级公路标准建设，设计速度为 80km/h，路线全长 2km，全线共设置大桥 1 座，涵洞 5 处、无平面交叉，全线不设置养护站、停车区、紧急停车带等设施。工程永久占地 4.71hm²，临时占地面积 5.533hm²。预计工期 6 个月，工程总投资 3690.9424 万元，其中环保投资 246.5 万元，约占工程总投资的 6.68%。

9.2 环境质量现状

9.2.1 生态环境现状调查

根据《新疆生态功能区划》，项目所在区属于Ⅲ天山山地温性草原、森林生态区—Ⅲ₃天山南坡草原牧业、绿洲农业生态亚区—43.天山南坡中段前山盆地油气、煤炭资源开发及水土流失敏感生态功能区。

本项目占地范围内的土地利用类型以天然牧草地、公路用地和裸岩石砾地为主，天然牧草地占评价区总面积的 38.64%，公路用地占 26.96%，裸岩石砾地占 18.05%，河流水面和内陆滩涂共占 16.35%。

根据现场勘查及遥感影像调查结果，本项目区内植被类型主要包括：寒温带针叶林（以天山云杉、新疆杨为主）、山地温性荒漠植被（以红砂、刺旋花为主）、平原温性荒漠植被（以猪毛菜、圆叶盐爪爪、盐生假木贼为主）、平地草甸（以草木樨为主）、高寒草甸（以新疆银穗草、冷蒿为主）、温性荒漠草原（以喀什

蒿、沙生针茅为主）以及农田（种植油菜、玉蜀黍等作物）。常见植物包括红砂、刺旋花、猪毛菜、圆叶盐爪爪和盐生假木贼等。项目区内无国家和自治区级保护植物。

本项目评价区域内动物在动物地理分布上属于古北界、中亚亚界、哈萨克斯坦区、中天山小区。该区域长期受采煤和放牧活动影响，天然植被稀疏，植物种类单一，植被高度低，覆盖度小，导致野生动物缺乏生存所需的隐蔽环境和充足食源，因此野生动物种类和数量均较为有限。该区域常见的野生动物主要包括麻雀、家燕、乌鸦等鸟类，以及少量啮齿动物，如鼠类。总之，评价区生物种类单一，数量也不多，无国家及自治区保护物种分布。

9.2.2 水环境现状调查

本项目在 K0+815 处跨哈拉苏河，根据《中国新疆水环境功能区划》，哈拉苏河属于《地表水环境质量标准》（GB3838-2002）中 II 类水体，为地表水环境敏感路段，项目沿线地表水保护目标为哈拉苏河。本项目施工期废水及运营期废水均不排入地表水体，项目与周边地表水体无水力联系。根据《环境影响评价技术导则 公路建设项目》（HJ1358-2024），本项目沿线不涉及地下水饮用水水源保护区、饮用水取水井（泉）以及泉域等特殊地下水资源保护区，本次环评仅对哈拉苏河地表水开展现状调查以留作背景值。

9.2.3 环境空气现状调查

项目所在阿克苏地区 2024 年基本污染物中 PM_{10} 的年评价指标超标，为不达标区。

9.2.4 声环境现状调查

根据《环境影响评价技术导则 公路建设项目》（HJ1358-2024），本项目声环境影响评价范围内的无声环境保护目标，未进行声环境现状调查及评价。

9.2.5 土壤环境现状调查与评价

根据《环境影响评价技术导则 公路建设项目》（HJ1358-2024），本项目沿线不建设加油站，未进行土壤环境现状调查及评价。

9.3 环境影响预测与评价结论

9.3.1 生态环境影响

1.对区域主要生态系统的影响

工程施工及运营过程在一定程度上破坏了原有生态系统结构的完整性，打破了其系统的平衡，必然会降低生态系统的生产力。由于公路沿线区域生态系统比较完整，生态系统结构与功能也相对比较稳定。公路建设后，天然牧草地仍然是公路所在区域的模地，其优势度在公路建设前后变化很小；公路占地的优势度基本变化较小，其他拼块的优势度基本没有变化，造成的不利影响均在可接受的范围内。

2.占地影响

本工程永久占地范围内会对自然植被会产生一定影响，将导致评价区内生物量损失，平均植被生产力减少。工程占地会使土地的利用性质和功能发生永久改变，永久占地区域的植被不能恢复。对整个评价区而言，永久占地不会导致沿线土地利用格局发生明显变化。

工程临时占地会使土地的利用性质和功能发生改变，但在施工结束后通过相关修复工程可使地表植被逐渐恢复。

3.对野生植被的影响

受影响的群落类型在评价区广泛分布，群落中受影响的优势物种也是评价区的常见种，本项目建设不会导致评价区植被类型和植物物种消失。从长远看，公路路基在一定程度上对道路两侧植物群落间的物质和能量交流会造成一定的阻隔。项目建设对植被生产力存在一定干扰，但自然等级的性质未发生根本改变。因此，工程对评价区自然植被的影响是可以承受的。

4.对野生动物的影响

工程实施会暂时破坏动物原有的栖息环境，使其向周围相似生境中扩散，引起趋避反应，但不会造成其主要生境的丧失、退化以及破碎化，各动物种群可以通过自由扩散等方式在生态系统内部进行自我调节，所以不会对区域的动物种群数量及分布产生较大影响。

5.水土流失影响

本项目占地呈线状分布，在施工阶段，对施工范围内地表土壤进行剥离，破坏了地表土壤的保护层，同时在开挖处或填方处又改变了原地面的坡度与坡长等。这些工程行为与区域内不易改变的气候因素、土壤因素等的综合影响，是导致公路建设期间征地范围内水土流失加剧的主要原因。

9.3.2 大气环境影响

1.施工期

施工期的主要污染物为扬尘、粉尘、锅炉燃油废气、沥青烟和机械尾气。它们将对沿线及施工生产生活区周围环境空气质量产生一定的不利影响，但影响范围不大，而且主要是短期影响。建议采取经常洒水，粉状和散体物料采用篷布遮挡；加强对机械设备的维护保养，使用合格燃油；合理确定拌和场站的位置，同时各拌合设备配备有废气处理设施，并采用密封性能良好的拌合设备等措施，以缓解工程施工对沿线环境空气质量的影响。

2.运营期

运营期汽车尾气将对周边环境空气质量产生一定的影响，但影响很小，通过加强路域车辆管理，从而使汽车尾气的影响得以缓解，对周围大气环境影响较小。

9.3.3 水环境影响

1.施工期

本项目施工期产生的生产废水主要为施工场地施工废水和设备冲洗废水。本项目拟在施工场地内设三级防渗沉淀池，施工场地废水经收集沉淀处理后回用于施工过程，不外排。

本项目施工人员就餐和洗涤采用集中统一形式进行管理，施工营地设环保厕所，并配备防渗废水收集池，生活污水经收集后委托环卫部门定期清运至拜城县污水处理厂处理，生活污水禁止外排。

2.运营期

本项目全线不设置养护工段、收费站、服务区、加油站等附属设施，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。

路面雨水的排放去向：相关研究资料表明，路面径流的污染物只在降雨后

30 分钟内污染物浓度较高，降雨 30 分钟后产生的路面径流水中的污染物含量就非常低。由于径流量小，再加上土壤的自净作用，其污染物的浓度会被稀释而降低到非常低的程度，对区域水环境产生污染影响非常有限。

9.3.4 声环境影响评价结论

1.施工期

施工噪声将对沿线声环境质量产生一定的影响，昼间达标距离将主要出现在距施工场地 158m 范围内，夜间将主要出现在距施工场地 850m 范围内，由于本项目道路沿线无声环境保护目标，且高噪声设备不进行夜间施工。根据预测结果，本工程施工机械产生的机械噪声对周围声环境影响较小。

2.运营期

根据运营期噪声预测结果，各路段近路区域环境噪声受拟建公路交通噪声影响呈明显的衰减趋势；根据运营期噪声影响分析内容，本项目交通噪声预测年在昼间达到《声环境质量标准》（GB3096-2008）中 4a 类标准距离均小于 20m，夜间达标距离最大为 52.3m，昼间达到《声环境质量标准》（GB3096-2008）中 2 类标准最大距离为 32.2m，夜间达标距离最大为 136.7m。相对于昼间噪声达标距离，各路段夜间达标距离均大于昼间达标距离，说明拟建公路夜间交通噪声影响大于昼间。

9.3.5 固体废物环境影响评价结论

1.施工期

拟建公路施工过程中产生的固体废物主要有建筑垃圾、弃土以及施工人员产生的生活垃圾和危废物等。建筑垃圾中具有回收利用价值的，应尽可能回收利用，对不能回收利用的垃圾应运至政府指定的地点填埋处理，严禁乱丢乱弃；为避免弃土随意堆放造成水土流失，根据工程施工特点和施工布置要求，弃土运至指定弃土场进行回填，并采取措施进行防护；施工生活区应当设置数量合适的垃圾桶，生活垃圾等固废集中堆放，定期清运至拜城县生活垃圾填埋场进行处理；施工机械保养维修产生的废机油及废机油桶、沥青烟处理设施产生的废活性炭经危废暂存间暂存后交危废处置资质单位进行处置。

2.运营期

本项目全线不设置养护工段、收费站、服务区、加油站等附属设施，因此无集中生活垃圾产生点。运营期固废主要为路面养护产生的废弃材料以及公路上行驶车辆抛洒遗留的垃圾。养护过程中产生的沥青废料，集中收集清运至指定地点处理，严禁随意丢弃；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。

9.4 主要环境保护措施

9.4.1 生态环境保护措施

- 1.临时用地优先考虑永临结合，尽量少占地。
- 2.对项目用地办理征地手续，对占用的林草地进行补偿。
- 3.本项目设置 1 处弃土场，弃土完成后对其进行压实、生态恢复。
- 4.严格限定施工的工作范围，严禁自行扩大施工用地范围。
- 5.严格规定施工作业区及施工人员作业范围，施工人员、施工车辆以及各种设备应按规定的路线行驶，开展施工作业。
- 6.加强施工管理，严禁将各类施工废物排入哈拉苏河道内。
- 7.加强对施工人员的教育和管理，增强施工人员对野生动植物的保护意识，严禁猎捕各种野生动物。尽量减少施工对野生动物栖息地的破坏，尽量保留临时占地内的植被，条件允许时边施工边进行植被快速恢复，缩短施工裸露面。
- 8.施工前，应将占用林草地表土层剥离，并在临时用地范围内适当位置进行集中堆放，并采取临时拦挡和覆盖措施，防止雨淋造成养分流失，施工结束后进行表土回填。
- 9.工程结束后，对施工临时占地进行场地平整，洒水或进行植被恢复，使地表形成结皮或覆盖植被，防止水土流失。

9.4.2 大气环境保护措施

- 1.施工期
 - (1) 建设单位应合理设计材料运输路线，运输道路、施工现场应定时洒水。
 - (2) 对土方、砂石等散货物料的堆场进行覆盖。
 - (3) 运送散装含尘物料的车辆，要用篷布苫盖，以防物料飞扬。

(4) 合理选择拌合站的位置，选择先进的拌和设备；混凝土拌合站、水稳料拌合站及沥青拌合站均配套废气处理装置；粉状物料储存筒仓配置废气处理装置；物料传输采取全封闭作业，达到相应的排放标准进行排放，保证除尘器的工作效率。

2.运营期

(1) 加强公路管理及路面养护，保持公路良好运营状态。

(2) 严格执行汽车排放车检制度，加强检车管理，严格检车规程，限制尾气排放严重超标及车况不好的车辆上路。

(3) 加强运输散装物资如煤、水泥、砂石材料等车辆的管理，运送需加盖篷布。

(4) 公路运营养护部门使用的养护设备须满足国家标准要求，使用的燃料、机油等产品质量须满足国家标准要求。

(5) 养护设备应定期维护、保养、检修，保证保持良好使用状态。

9.4.3 水环境保护措施

1.施工期

施工场地产生的施工废水经沉淀处理后回用于施工过程，不外排。施工人员产生的生活污水经防渗废水收集池收集后清运至拜城县污水处理厂处理。施工期加强对施工废水沉淀池、环保厕所及防渗废水收集池巡检，严禁废水直接外排。

2.运营期

(1) 公路建设完善的排水防护设施，运营单位定期清理排水系统，从而保证路面、桥面、边坡排水疏通。

(2) 加强公路交通运输管理，设置完善的交通指示、限速、隔离等设施。

(3) 近哈拉苏河段设置防护栏，并在哈拉苏河大桥桥下设置事故应急池。

(4) 制定危险化学品运输环境风险事故应急救援预案，配备一支训练有素的事故处理、环保、消防队伍，同时要有充分的应急物资储备。

9.4.4 声环境保护措施

1.施工期

合理布局施工现场、合理安排施工作业时间、合理安排施工运输车辆的行走路线和行走时间、合理选择施工机械设备、做好宣传工作，倡导科学管理和文明施工、加强环境管理，接受环保部门环境监督、施工单位需贯彻各项施工管理制度、施工人员注意劳动保护。

2.运营期

(1) 通过加强公路交通管理，如限制性能差的车辆进入公路，在线路起点和终点及近哈拉苏河段设置限速标志。

(2) 加强路面维护，维持公路路面的平整度，避免因路况不佳造成车辆颠簸等引起交通噪声增大现象。

9.4.5 固体废弃物环境保护措施

1.施工期

施工期建筑垃圾具有回收利用价值的，应尽可能回收利用，对不能回收利用的垃圾应运至政府指定地点填埋，严禁乱丢乱弃；弃土运至指定弃土场进行回填，并采取措施进行防护；施工办公生活区应当设置数量合适的垃圾桶，生活垃圾等固废集中收集，定期运至拜城县生活垃圾填埋场进行处理；施工机械保养维修产生的废机油及废机油桶、沥青烟处理设施产生的废活性炭经危废暂存间暂存后交危废处置资质单位进行处置。

2.运营期

通过制定和宣传法规，禁止乘客在公路上乱丢饮料袋、易拉罐等垃圾；道路养护过程中产生的废渣集中收集清运至指定地点处理，严禁随意丢弃。

9.5 环境风险分析

1.强化桥梁两侧防撞护栏设计，同时在桥两端醒目位置设置限速、禁止超车标志，并在桥下设置事故应急池。

2.加强车辆管理，加强车检工作，保证上路车辆车况良好。

3.本项目在 K0+815 处设置大桥跨越哈拉苏河，为避免或减轻危险化学品车辆事故对其影响，建议在进出该区域两端设置警示标志，提醒司机谨慎驾驶。

4.道路运营单位根据本道路的实际编制可操作性的突发环境事件

应急预案，加强演练，同时按照应急预案的要求配备充足的应急物资。

9.6 公众意见采纳情况

建设单位按照《环境影响评价公众参与办法》（生态环境部令第4号）的要求进行了本项目环境影响报告书的公众参与调查，在新疆维吾尔自治区生态环境保护产业协会网站进行了公示，并在公示期间以登报方式进行同步公开。本项目在公示期间未收到公众通过网络、电话及书信等方式提出的意见。

9.7 评价结论

阿克苏地区拜城县 2025 年哈拉苏河大桥新建项目符合《产业结构调整指导目录（2024 年本）》《新疆维吾尔自治区“十四五”综合交通规划》《新疆维吾尔自治区省道网规划（2022-2035 年）》《新疆维吾尔自治区公路网规划（2021-2050 年）》《阿克苏地区公路交通运输“十四五”发展规划》《新疆维吾尔自治区主体功能区规划》及沿线城镇国土空间规划，符合《新疆维吾尔自治区“三线一单”生态环境分区管控方案》《新疆维吾尔自治区生态环境分区管控动态更新成果》《阿克苏地区“三线一单”生态环境分区管控方案（2023 年）》等相关要求。项目建设可完善区域路网结构，带动沿线城市经济发展。虽然本项目的建设和运营将会对沿线生态和环境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措施、污染控制措施和“三同时”制度后，影响可得到有效控制和缓解，污染物可以做到达标排放，环境风险在可控范围。

综上所述，本项目建设从环保角度是可行的。