

合肥市重点工程建设管理局南淝河路（东二环路-长春街）

道路工程项目（二标）竣工环境保护验收意见

2022年11月3日，合肥市重点工程建设管理局在安徽睿晟环境科技有限公司会议室组织召开了南淝河路（东二环路-长春街）道路工程项目（二标）竣工环境保护验收会，根据《合肥市重点工程建设管理局南淝河路（东二环路-长春街）道路工程项目（二标）竣工环境保护验收调查报告》并对照《建设项目竣工环境保护验收暂行办法》，严格依照国家有关法律法规、建设项目竣工环境保护验收技术规范和指南、本项目环境影响评价报告表和审批部门审批决定等要求对本项目进行验收，提出意见如下：

一、工程建设基本情况

（一）建设地点、规模、主要建设内容

南淝河路（东二环路-长春街）道路工程项目施工二标段，公路等级为城市快速路，主线行车时速为80km/h，地面主线行车时速为60km/h，地面辅道行车时速为40km/h。道路起点为南淝河路与横江路交口（不含该路口），道路终点为南淝河路与长春街交口，全长1.660km。起点桩号为K6+200，向南前行上跨太平湖路（原名高铁路），在K6+550处落桥，直线向前下穿高铁南环线、合福客专及绕城高速，继续直线向前终于长春街，终点桩号为K7+860。道路采用地面主辅道接主线跨线桥型式，跨线桥为双向6车道，地面主干路双向6车道，地面主辅路为双6+双4辅道型式，主线上跨太平湖路（高铁路）接地面主辅，往南下穿高铁南环线、合福客专，下穿绕城高速后，采用双向6车道+辅道至终点长春街。与本项目相交的道路共有2条，均为次干路，设有1座人行天桥。

（二）建设过程及环保审批情况

2012年3月19日，合肥市发展和改革委员会以《合肥市发展和改革委员会关于南淝河路（南一环-长春街）道路工程立项的复函》（发改投资〔2012〕147号）同意项目立项；

2012年2月9日，合肥市规划局以《关于南淝河路（南一环路-长春街段）

设计条件的函》（合规函〔2013〕33号）对项目设计工作下达要求；

2013年1月，合肥市市政设计院有限公司编制完成《合肥市南淝河路（东二环路-长春街）工程初步设计》；

2013年4月15日，合肥市规划局以《关于南淝河路（南一环路-郎溪路段）方案审查意见的函》（合规函〔2013〕147号）同意项目方案设计；

2013年12月17日，合肥市城乡建设委员会以《合肥市城乡建设委员会关于委托南淝河路（东二环路-长春街）工程环境影响评价任务的函》委托安徽省四维环境工程有限公司对项目进行环境影响评价工作；

2014年5月16日，合肥市生态环境局以《关于南淝河路（东二环路-长春街）道路工程项目环境影响评价执行标准的确认函》（环建标〔2014〕45号）下达项目环境影响评价需执行标准；

2014年10月，安徽省四维环境工程有限公司编制完成了项目环境影响报告书；

2014年11月14日，合肥市生态环境局以《关于南淝河路（东二环路-长春街）道路工程项目环境影响报告书的批复》（环建审〔2014〕312号）对项目环评文件下达批复；同意项目环境影响评价结论；

本工程2018年5月开工建设，2020年1月建成通车，总工期20个月。

（三）投资情况

项目总投资39036.47万元，其中环保投资1030万元，占投资总额2.64%。

（四）验收范围

本次验收范围为本次验收范围仅为南淝河路（东二环路-长春街）道路工程项目施工二标段工程内容及环保设施、环保措施，道路起点为南淝河路与横江路交口（不含该路口），道路终点为南淝河路与长春街交口，全长1.660km。

二、工程变动情况

根据环办〔2015〕52号文《关于印发环评管理中部分行业建设项目重大变动清单的通知》（高速公路建设项目重大变动清单（试行）），经过

对应工程实际变动情况与变动清单进行对比，本项目基本按照环评及设计文件建设，项目建设不存在重大变动。

三、环境保护设施落实情况

经现场勘验，该项目已按环评文件及批复意见要求落实相关污染防治措施：

1、水环境影响调查

(1) 施工期

本工程全线处于城市系统内，目前该区域污水管线已较为完善，因此，施工营地生活污水经化粪池处理后接入市政污水管网，入城镇污水处理厂处理。项目不设取土场、弃土场、料场、拌合站，施工便道利用现有道路。施工场地、临时堆土场尽量远离环境保护目标。施工过程中产生的泥浆水经临时沉淀池沉淀后回用，施工期结束后废弃泥浆经固化处理后外运填埋。机械设备冲洗废水：机械设备冲洗废水主要污染物是悬浮物和石油类，采取沉淀隔油池处理后的水可以用于洒水降尘，多余部分排入市政污水管网。

(2) 运营期

运营期，本项目对水体产生的影响主要来自暴雨冲刷路面，形成地面径流，径流中的主要污染物为 COD、石油类和 SS，在降雨初期路面径流中污染物浓度较高，但在进入道路雨水系统，经过雨水的稀释、沉淀、自净等一系列过程，污染物浓度有一定程度的降低，对道路沿线环境影响不大。

2、环境空气影响调查

(1) 施工期

施工现场设置高度不低于 2.5m 的硬质围挡，围挡上部设置朝向场内区域的喷雾装置（洒水抑尘），每组间隔不大于 4 米。工程结束前，不拆除施工现场围挡。主要道路进行硬化并保持清洁；施工现场设专人负责保洁工作，及时洒水清扫，减少扬尘。在拆迁和开挖干燥土面时，适当喷水，使作业面保持一定的湿度。垃圾、渣土及时清运，渣土堆、裸地使用防尘布覆盖。运输垃圾、渣土、砂石的车辆均取得“渣土、砂石运输车辆准运

证”。运土卡车密封完好无泄漏，保证运输过程中不散落。在施工场地大门内侧设置洗车平台，洗车作业地面和连接进出口的道路进行硬化，经常清洗运输汽车及底盘泥土，作业车辆出场界时应对车轮进行清理或清泥，减少车轮携带土。

（2）运营期

项目运营期对大气环境影响主要来源于汽车尾气，项目主要采取以下防治措施：加强道路的交通管理，限制尾气超标车辆上路；加强全线交通巡察，减少堵车和塞车现象；加强道路养护及交通标志维修，使道路经常处于良好状态；加强道路两侧的绿化，种植能吸收或吸附 CO 和 NO₂ 等有害气体的树种。支持配合当地政府搞好机动车尾气污染控制。

3、声环境影响调查

（1）施工期

在施工过程中，施工单位严格执行 GB12523-2011《建筑施工场界环境噪声排放标准》和《合肥市环境噪声污染防治条例》中的有关规定，无群众投诉事件发生。合理安排施工作业时间，夜间不使用高噪声机械作业，午间及夜间停止一切施工活动。施工单位合理安排施工机械操作时间，并减少同时作业的高噪施工机械数量，尽可能减轻声源叠加影响，合理安排工程进度和施工阶段，合理化施工方案，最大限度减少施工机械的使用频率。机械设备优选低噪声机械设备，施工过程中应经常对设备进行维修保养。本项目建设工程使用预拌（商品）混凝土、砂浆。在高、中考期间和高、中考前半个月内，除按国家有关环境噪声标准对各类环境噪声源进行严格控制外，还禁止进行产生噪声超标和扰民的建筑施工作业。施工时设置封闭的护围结构和移动式隔声屏障，同时利用已建建筑的隔声屏障作用，减少施工噪声对居民的噪声环境影响。施工物料在白天运输。在途径居民集中区、学校等敏感点时，减速慢行，禁止鸣笛。

（2）运营期

道路建成运行后运营单位加强行车管理，在路段、路中处设交通标志，

限制夜间行车速度，在居民区路段设置减速、禁鸣标志；加强道路的维修保养，保持路面平整，尽可能减少路面下沉、裂缝、凹凸不平现象。

地面道路两侧的绿化带采取常绿乔木树种，在原有的基础上增大密度、宽度和高度，通过树木降低交通噪声对两侧的影响。

对距离道路较近的敏感目标按照监测计划进行跟踪监测，预留资金，用于后续噪声治理。

4、固体废物影响调查

（1）施工期

施工期固体废物主要来自施工期的施工垃圾和工程弃土，施工垃圾主要包括基础开挖及土建工程产生的渣土、废弃的混凝土等，施工垃圾组成以无机成分为主；以及少量施工人员生活产生的生活垃圾。

生活垃圾设置垃圾桶定点收集，由环卫部门清运处置。严禁乱抛乱丢，污染环境，避免对环境造成二次污染。弃土方随挖随运，不单独设置弃土场，不在施工场地长期临时堆存，运至市容局渣土办指定地点堆存，不存在乱丢乱弃情况。沥青混凝土废渣量以及拆迁产生的建筑垃圾交建筑垃圾回收公司处理，资源再利用，不存在乱丢乱弃情况。

（2）运营期

项目试运营期固体废物影响主要来自于过往车辆散落的杂物，以及过往人流遗弃的垃圾等。

过往车辆散落杂物落地量随社会经济的发展和城市管理水平的提高而逐渐减少，项目对过往的汽车进行提示和必要的管理，对路面进行定期清扫，减轻对环境的不良影响。

5、生态环境影响调查

项目沿线的生态系统类型为城市生态系统，不占用自然生态，道路的建设运营对生态系统的干扰较小，工程不设取土场、弃土场、搅拌场等，施工营地租赁沿线房屋，施工结束后对临时占地进行恢复。工程在施工期及运营期均采取有效的水土保持措施，本项目水土流失情况可得到有效的

控制，不会对周边生态环境造成严重影响。经生态恢复后对土壤影响较小。通过道路沿线绿化带的建设，将对起到沿线生态量增加和良好的景观效果，因此，本项目运营期不存在明显的生态影响。

6、社会环境影响调查

本项目建成后，有效改善合肥市包河区区域内的交通条件，提高通行能力，对各区域之间的合作、交流共同协调发展提供了有利条件。本项目的实施，为合肥市经济的发展提供了有利条件，在合肥市经济建设中将起着极其重要的作用。

项目的建设过程对被征地和拆迁居民的生活都产生了负面影响，通过采取合理的经济补偿和安置措施后，可以确保被征地和拆迁居民的生活质量不下降。

项目建设期间会对局部交通运输造成一定影响，但这种影响是短暂的，施工期采取合理的交通组织，工程设置了多处通道。营运期不会带来严重的交通阻隔。

项目从设计、施工到运营过程中都充分考虑了沿线原有基础设施，有效避免了工程建设对这些基础设施的影响，并对其进行优化。

四、环保设施验收效果及对环境的影响

根据建设项目竣工环保验收期间的检测报告，监测结果如下：

1、地表水

监测结果显示，关镇河监测位置水质除总磷外其余因子均满足《地表水环境质量标准》（GB3839-2002）中的V类标准，环评期间监测数据表明关镇河除 pH 外其余因子均不符合《地表水环境质量标准》（GB3839-2002）中的V类标准，监测断面水质总体得到提高，本项目建设未对沿线地表水造成明显影响。

2、环境空气

环境空气监测结果表明，项目环境空气监测点二氧化氮监测值满足《环境空气质量标准》（GB3095-2012）二级质量标准要求

3、噪声

本次验收调查阶段分别对敏感点噪声、衰减噪声及 24 小时交通噪声进行了监测，具体监测结果如下。

(1) 敏感点监测结果

4a 类监测点（2 个）

昼间：所监测的 2 个位于 4a 区域的敏感点监测点位噪声监测值均满足《声环境质量标准》（GB3096-2008）4a 类区域噪声昼间标准限值（70dB）；

夜间：所监测的 2 个位于 4a 区域的敏感点噪声监测值仅有一次达标，其余均不满足《声环境质量标准》（GB3096-2008）4a 类区域噪声夜间标准限值（55dB），超标量范围为 2.3~3.5dB（A）。

2 类区监测点（3 个）

昼间：所监测的 3 个位于 2 区域的敏感点噪声监测值均满足《声环境质量标准》（GB3096-2008）2 类区域噪声昼间标准限值（60dB）；

夜间：所监测的 3 个位于 2 区域的敏感点噪声监测值出现两次超标情况，超标量范围为 0.2~0.3dB（A）。其余均满足《声环境质量标准》（GB3096-2008）2 类区域噪声夜间标准限值（50dB）。

(2) 衰减断面监测结果

昼间：距道路红线 25 米范围内监测点噪声监测值均可满足《声环境质量标准》（GB3096-2008）4a 类区域昼间的标准限值（70dB），距道路红线 25 米范围外监测点噪声监测值均可满足《声环境质量标准》（GB3096-2008）2 类区域昼间的标准限值（60dB）；

夜间：距道路红线 25 米范围内监测点噪声监测值出现 2 次超标情况，其余均可满足《声环境质量标准》（GB3096-2008）4a 类区域夜间的标准限值（55dB），距道路红线 25 米范围外监测点噪声监测值出现 3 次超标情况，其余均可满足《声环境质量标准》（GB3096-2008）2 类区域昼间的标准限值（50dB）。

(3) 24 小时连续监测结果

①车流量与噪声周期性规律：由 24 小时连续监测结果可见，全天的高峰车流量出现在 08:00~10:00 和 17:00~20:00，最小车流量出现在 0:00~05:00。

②相关性：从 24 小时连续噪声监测值和车流量统计来看，相关性较好，即噪声等效连续 A 声级随车流量的增大而升高，随车流量的减少而降低。

五、验收结论

合肥市重点工程建设管理局南淝河路（东二环路-长春街）道路工程项目（二标）执行了环境影响评价制度和环保“三同时”制度，项目建设内容按照环评报告表及相关审批决定要求落实了污染防治措施。工程在施工期采取的环保措施可行，不会对环境产生不利影响，不存在《建设项目竣工环境保护验收暂行办法》中九条不予验收的情形，本项目竣工环境保护验收合格。

六、存在问题及后续要求

1、预留充分的噪声防治资金，积极与周边敏感点保持沟通，针对后续车流量提升导致的声环境影响，进行合理的污染防治工作。

2、加强车辆交通通行管理工作，做好日常对道路的维护，减少后续车辆通行对周边环境的影响。

合肥市重点工程建设管理局

2022 年 11 月 3 日