

厦门市海沧区货运通道（马青路-疏港通道段）工程

竣工环境保护验收意见

2023年12月11日，厦门路桥百城建设投资有限公司组织召开厦门市海沧区货运通道（马青路-疏港通道段）工程竣工环境保护验收会，参加会议的有厦门路桥百城建设投资有限公司（建设单位）、厦门路智信工程技术服务有限公司（编制单位）及邀请的1位专家，会议成立了验收组（成员名单附后）。与会代表和专家检查了项目现场，听取了建设单位关于项目环境保护自查情况的汇报及验收报告调查单位关于项目竣工验收调查报告主要内容的介绍，经讨论形成验收意见如下：

一、工程建设基本情况

（一）、建设地点、规模、主要建设内容

厦门市海沧区货运通道（马青路-疏港通道段）工程起点（桩号 YK0+000，以右线计）与海新路立交主线桥相接，下穿海新路后向西北方向偏移，设置隧道穿过文圃山、雷公山，设计终点位于疏港互通，顺接孚莲路高架桥（YK4+780，以右线计）。由于工程起点（桩号 YK0+000，以右线计）至坪埕北路段（桩号 YK0+370，以右线计）已纳入马青路提升改造工程范围，不在本次验收范围。因此，本次验收范围确定为厦门市海沧区货运通道（马青路-疏港通道段）工程左线起点坪埕北路（桩号 ZK0+370），终点顺接孚莲路高架桥段（桩号 ZK4+896.15）；右线起点坪埕北路（桩号 YK0+370），终点顺接孚莲路高架桥段（桩号 YK4+910.303）；路线全长左线 4.526km、右线全长 4.540km。本工程为城市快速路，速度为 80km/h，双向六车道，沿线共设置 3 座隧道，左线隧道长 3616m，右线隧道长 3681m，隧道单洞宽度为 13.75m(单向三车道)。主要建设内容包括：路基工程、路面工程、涵洞工程、隧道工程、交通工程、照明工程及沿线配套设施等。

（二）建设过程及环保审批情况

建设单位于 2014 年 5 月委托福建高科环保研究院有限公司编制完成《厦门市海沧区货运通道（马青路-疏港通道段）工程项目环境影响报告书》，并于 2014 年 9 月 10 日通过厦门市环境保护局审批（文号：厦环评〔2014〕54 号）。

本工程于 2016 年 2 月初开工，2018 年 5 月 15 日全线通车运营。

二、工程变动情况

本项目相对环评阶段，项目道路隧道车道数、路线走向及主要控制点基本相同，项目沿线评价范围内无声环境敏感点。本工程实际建设调整内容主要体现在：

①路线长度：原环评路线范围为YK0+000~YK4+780（以右线计），路线长度4.78km，实际验收时，由于工程路线起点（桩号YK0+000，以右线计）至坪埕北路段（桩号YK0+370，以右线计）已纳入马青路提升改造工程范围，不在本次验收范围内；且施工时根据实际路况对工程路线平纵断面进行调整，为顺接海沧货运通道（疏港通道-海翔大道段），验收终点桩号为左线（桩号ZK4+896.15）、右线（桩号YK4+910.303），因此验收范围为左线ZK0+370~ZK4+896.15、右线YK0+370~YK4+910.303，路线长度为左线4.526km、右线全长4.540km。工程整体路线走向与环评基本一致。

②隧道长度：原环评设计隧道长4340m（以右线计），实际建设时根据纵断面调整，左线隧道长3616m，右线隧道长3681m。

③设计时速：原环评设计时速为60km/h，根据初步设计深度审查会议工程方案意见，道路时速建设标准由60km/h提高到80km/h，运行时采用客货不同的限速标准。

④横断面布置：原环评设计路基单幅标准横断面宽度为14.75m，隧道单幅标准横断面宽度为14.5m，U型槽路基段路基宽度59m，实际建设时，U型槽路基段路基宽度调整为57.6m~65.55m，为使得海沧货运通道南北段横断面统一，路缘带调整为0.5m，隧道单幅标准横断面宽度调整为13.75m。

⑤工程其他设计变更主要是隧道细部设计等的变更，如优化调整了线路纵断面，减少了路基高边坡防护数量，细化隧道内衬砌支护类型，以及隧道照明调整为双排布置，路面结构等细部设计。

以上变更内容对项目性质不产生影响，不属于重大变动。

三、验收监测和调查结论

（一）生态环境影响调查结论

经过调查，工程设置临时弃渣场、施工场地和施工营地、施工便道，施工结束后弃渣场及施工营地已进行植被恢复，施工场地已被海沧区新发水泥制品厂征用于工业生产；施工便道兼改路后现状继续使用。大部分排水系统完善，排水防护工程质量较好。防护排水工程起到了防治水土流失的作用。

本工程落实了环评及其批复文件相关生态环保措施，目前项目对沿线生态影响较

小，没有对沿线动植物生物多样性、种群及生态系统产生明显影响，本项目对沿线生态环境影响是可以接受的。

（二）声环境影响调查结论

施工期间间施工单位采取一系列措施来降低噪声对周边环境的影响，根据调查，施工期间未发生居民投诉或扰民纠纷等情况。

项目沿线评价范围内无声环境敏感目标，且由于本项目设计为城市快速路，为隧道段，沿线不具备噪声衰减断面监测条件，因此仅在公路管理站进行24h噪声监测。目前，道路交通量未达到远期预期的交通量，建议建设单位按照要求开展运营期噪声跟踪监测，积极配合地方政府，合理规划沿线土地使用和建设布局，严格控制在线路两侧新建学校、医院、住宅等噪声敏感建筑物。

（三）大气境影响调查结论

道路在施工建设中，不设沥青和混凝土搅拌站，认真执行了大气环境保护措施，采取围挡、遮盖、洒水降尘等一系列措施，减轻了工程的建设对环境空气的影响。

道路营运期对沿线绿化进行养护等以吸附道路扬尘和汽车尾气，并在隧道内安装射流风机等通风设施，保护环境空气质量。验收监测结果表明，海新一号隧道和二号隧道之间的公路管理站环境空气现状监测值可达到《环境空气质量标准》（GB3095-2012）二级标准，汽车尾气及扬尘对环境空气质量影响较小。

（四）水环境影响调查结论

项目道路施工过程已按照环评及批复要求落实水污染防治措施。施工人员部分租用附近村庄居民住宅，生活污水依托村庄现有化粪池进行处理；施工营地生活污水经化粪池处理后用于林地施肥；施工废水由隔油沉淀池处理后回用，不外排，未发现水环境污染事件。

项目道路及隧道设置了较完善的排水设施，确保排水系统通畅，雨水、路面水等不会倒流进入洞内。

（五）固体废物影响调查结论

施工期施工单位制定了严格的管理制度，车辆运输过程中未出现随意丢弃、遗撒固体废物的现象，施工固废均得到合理处置。施工期固体废物对环境的影响较小。

营运期固体废物主要为公路管理站管理人员生活垃圾，管理站设置生活桶及暂存点，生活垃圾经分类收集由专人运至生活垃圾暂存点，定期交由环卫部门统一清运。

（六）社会环境影响调查结论

本工程建设过程中，建设单位较好地落实了征地拆迁补偿政策。由于各项补偿费用的及时发放，受损户的生产生活基本没受到影响，民众对拆迁补偿工作基本满意。道路建成后，有效连接了疏港通道和马青路，为沿线工业企业及民众出行、物流运输等带来了较大便利，进一步完善了海沧疏港区公路交通网络。道路自通车以来未发生污染事故。

（七）公众参与调查结论

通过对调查问卷的分析发现，100%的被调查公众对认为本项目的建设对周围居民和单位出行提供了便利。说明公众对本项目的建设是大力支持的，大多数人都认识到基础设施建设能切实为公众带来便利。

四、验收结论

经现场检查、审阅有关资料和认真讨论后，验收组认为项目执行了环境影响评价制度，基本落实了环评文件及批复要求，同意项目通过竣工环保验收。

五、后续建议和要求

- （1）建议加强隧道内射流风机的维护管理，保证隧道内环境空气质量。
- （2）加强危化品运输车辆的管理，做好危险化学品运输事故的风险防范和应急处置。

附：厦门市海沧区货运通道（马青路-疏港通道段）工程竣工环境保护验收组成员名单

厦门路桥百城建设投资有限公司

2023 年 12 月 11 日