

改建铁路重庆至贵阳线扩能改造工程

竣工环境保护验收意见

渝黔铁路有限责任公司于 2018 年 12 月 28 日在重庆市组织验收工作组召开改建铁路重庆至贵阳线扩能改造工程（简称：渝黔铁路）竣工环境保护验收会。参加会议的有：**建设单位**渝黔铁路有限责任公司，**代建单位**成渝客专公司、成都局集团公司客站建设指挥部、重庆建设指挥部、贵阳建设指挥部，**设计和环评单位**中铁二院工程集团有限责任公司，**施工单位**中铁大桥局集团有限公司、中铁十八局集团有限公司、中铁十六局集团有限公司、中铁二局集团有限公司、中铁十二局集团有限公司、中铁隧道局集团有限公司、中铁一局集团有限公司、中国建筑股份有限公司、中铁三局集团有限公司、中铁十一局集团有限公司、北京城建集团有限责任公司、中铁建工集团有限公司、中铁八局集团有限公司、中铁十七局集团有限公司、中铁二十四局集团有限公司、中铁六局集团有限公司、中铁十二局集团有限公司、中铁电气化局集团有限公司，**监理单位**北京中铁诚业工程建设监理有限公司、北京铁城建设监理有限责任公司、成都大西南铁路监理有限公司、北京现代通号工程咨询有限公司、河南长城铁路工程建设咨询有限公司、长沙中大建设监理有限公司、天津新亚太工程建设监理有限公司、北京通达监理有限公司、中铁二院监理公司、中铁二院（成都）咨询监理有限责任公司，**环保监理单位**中冶赛迪重庆环境咨询有限公司，**验收调查单位**中铁工程设计咨询集团有限公司，会议邀请了 3 名专家，与会代表共计 65 人组成验收工作组（名单附后）。

会议代表和专家听取了建设单位对环保执行情况的介绍和调查单位对调查报告内容的介绍后，进行了认真讨论，形成主要意见如下：

一、工程建设基本情况

渝黔铁路位于重庆市西南部和贵州省北部地区，正线北起重庆市，自重庆西站引出后，向南经綦江，进入贵州省遵义市桐梓县境内，经遵义市、息烽县接入贵阳市新客站贵阳北站。线路总长度 518.571km，其中正线重庆西（含）至贵阳北（不含）长度 345.376km，重庆枢纽线路长度 138.683km，贵阳枢纽线路长度 34.512km。按照建筑长度统计，渝黔铁路全线总建筑长度 433.288km，其中正线建筑长度（重庆西至贵阳北）345.376km，重庆枢纽建筑长度 62.516km，贵阳枢纽建筑长度 25.396km。

本工程新建车站 11 座（重庆西、珞璜南、綦江东、赶水东、桐梓北（原夜郎镇）、桐梓东、娄山关南、遵义（原遵义东）、龙坑、遵义南（原苟江）、修文县（原扎佐东）），改建车站 1 座（息烽），扩建车站 2 座（白市驿和黄磛），其余 12 座车站为重庆和贵阳枢纽内的接入站点，关闭既有车站 2 座（西永和大寨）。全线新建桥梁 330 座/126.816km，新建隧道 146 座/204.362km。

2010 年 4 月，中铁二院编制完成了《改建铁路重庆至贵阳线扩能改造工程环境影响报告书》，2010 年 8 月 3 日原环保部下发了《关于改建铁路重庆至贵阳线扩能改造工程环境影响报告书的批复》（环审[2010]236 号）。

2013 年 3 月中铁二院根据修改初步设计的线路方案（2012 年 7 月版）编制完成了《改建铁路重庆至贵阳线扩能改造工程变更环境影响评价报告书》，2013 年 4 月 16 日原环保部下发了《关于改建铁路重庆至贵阳线扩能改造工程变更环境影响评价报告书的批复》（环审[2013]105 号）。

二、工程变动情况

工程线路走向与变更环评阶段基本一致。依据《关于印发环评管理中部分行业建设项目重大变动清单的通知》（环办〔2015〕52号），本项目的性质、规模、地点、生产工艺和环境保护措施均不构成重大变动。

三、环境保护设施落实情况

（一）生态影响

本工程施工便道结合、利用已有的乡村道路或其它道路，同时也新建了部分施工便道，长度共计 380.40km，除应地方要求保留作为居民出行道路或机耕道路外，其余均已复垦或生态恢复。

本工程未设置取土场；设置弃土（渣）场 172 处，施工场地及营地（驻地）186 处。本工程临时设施在施工完毕后均已复垦绿化或移交地方使用，并同步办理了移交手续，满足环保相关要求。

（二）水环境

本工程施工时加强隧道周边水文地质条件调查，优化隧道位置和高程；减少辅助坑道设置数量；对穿越环境敏感区或顶部分布有水库、较多居民的隧道，落实帷幕注浆等堵水措施；对隧道顶部与居民生活相关的地表水体水位、水量进行监测，预留饮水补偿费用，工程施工期间未出现居民饮水等相关问题。

在经过水源保护区路段，线路形式和位置未发生变化，施工过程中，严格按照环评要求采取了环境保护措施，并按当地环保部门的要求完善了相关措施，未向水源保护区排放污染物，工程建设对周边水环境基本无影响，符合主管部门相关要求。

跨水体桥梁施工产生的弃渣合理堆放，不向水体倾倒；桥梁钻孔桩基础产生泥浆废水通过沉淀池处理，清水回用或用于农灌，沉淀物

干化后运至弃渣场填埋；施工结束后对桥下临时占地和沉淀池等临时设施进行清理并恢复植被。

施工期生产废水和生活污水处理后达标排放。沿线站场已设置污水处理设施，其中重庆西站、珞璜南站、綦江东站、桐梓东站、遵义站、遵义南站、息烽站等生活污水、贵阳派驻机车折返段、贵阳南派驻机车折返段生活污水经化粪池预处理后接入市政污水管网；白市驿站、黄磛站、赶水东站、桐梓北站、娄山关南站、龙坑站、修文县站生活污水经厌氧-人工湿地处理后排向周边地表水体；重庆西、贵阳、贵阳南派驻机车折返段生产废水经调节沉淀隔油-气浮-过滤-消毒处理后回用。

（三）声环境

全线选用声学性能优良的“和谐号”动车组列车，采用无缝线路；设置声屏障 68 处 43318 延米，隔声窗 34289m²；30m 内和 30m 外夹心地带的敏感建筑物大部分已经完成拆迁，地方政府正在对剩余的敏感建筑物实施拆迁或功能置换工作。

（四）环境振动

全线采用无缝线路、重型轨道等工程形式。歌乐山烈士陵园以隧道形式穿越，并增设减振道床板、减震底座和减震垫。环评批复要求拆迁的敏感建筑物大部分已经完成拆迁，地方政府正在对剩余的敏感建筑物实施拆迁工作。

（五）电磁环境

沿线地区有线电视普及率较高，基本采用有线电视网、卫星接收、网络电视等方式收看电视节目，列车运行对居民电视信号无影响。

（六）大气环境

工程为电气化铁路，无机车废气排放；车站采用清洁能源，对沿

线的空气环境不会造成影响。

（七）固体废物

沿线各车站生活垃圾通过集中收集，当地环卫部门定期清运处理，不会对当地生态环境产生影响。

四、环保设施调试效果和项目建设对环境的影响

（一）生态环境影响

变更环评阶段，工程新白沙沱长江特大桥 CK16+892~CK18+226 跨越长江上游珍稀、特有鱼类国家级自然保护区的缓冲区江段，距上游最近的核心区永川区松溉镇 91.3km，距下游最近的实验区边界 1.2km。工程开工前，长江上游珍稀、特有鱼类国家级自然保护区长江干流重庆段的范围已经进行了调整，本工程线路位于调整后的保护区范围外，距离上游最近的实验区边界约 2.35km。施工期对可能发生的水体污染、固废污染、噪声污染、风险事故等落实了防治措施，合理安排施工时间和施工时序，避开了保护鱼类洄游、产卵季节，鱼类增殖放流措施按照原环评及变更环评要求落实，在一定程度上弥补了工程建设对渔业资源造成的损失。

工程 LtD1K10+250~LtD1K21+168 段（重庆枢纽）以隧道方式穿越歌乐山风景名胜区一级保护区和外围协调区，穿越总长度 10.918km，其中一级保护区内线路长 10.218km，外围协调区内线路长 0.7km。工程建设过程中落实了保护区内环境保护要求的相关措施，制定并实施了环境保护管理制度，对施工期可能发生的水体污染、固废污染、噪声污染、风险事故等落实了相关防治措施，满足环评及批复的要求。

变更环评阶段，线路以路基、桥梁、隧道方式穿越娄山风景名胜区夜郎景区、小西湖景区、娄山关景区、遵义历史文化名城景区，穿

越总长度 25.065km。验收调查阶段，本工程在风景名胜区相关区段线路形式、走向与变更环评阶段基本一致。路基、桥梁、隧道等相关工程已落实生态防护措施，对周边环境基本无影响。

变更环评阶段，线路与歌乐山国家森林公园的相对关系和与歌乐山风景名胜区的相对关系一致。在验收调查阶段，歌乐山国家森林公园总体规划已经编制完成，规划保护范围与原环评和变更环评阶段相比有所变化。本工程重庆枢纽童家溪至重庆西客车联络线以隧道形式穿越森林公园生态游乐区、休闲娱乐区，以桥梁和路基形式穿越旅游观光区，穿越总长度为 5.77km。本工程开挖后采取了补注浆堵水、坑道排水等措施，最大限度地减少了生态影响。隧道进出口边坡均采取了混凝土骨架护坡，有效的减轻了生态影响；隧道洞口设有完整的排水系统；隧道顶部植被覆盖，与环境协调，视觉效果良好。

工程以全隧道形式穿越凉风垭森林公园生态保护区、滴翠湖景区，穿越总长度 3.14km，本工程开挖后采取了补注浆堵水、坑道排水等措施，最大限度地减少了生态影响，满足环评及批复要求。

工程以全隧道形式穿越“中美合作所”集中营旧址文物保护单位所在区域范围，隧道轨面埋深为 17~210m，穿越总长 2.64km。施工期采取了补注浆堵水、坑道排水等措施，最大限度地减少了生态影响。隧道下穿保护区段采用非爆破施工，线路采取轨道减振降噪措施，并对文物采取加固措施，满足环评及批复要求。

工程贵阳枢纽渝黔货车线都拉营至关田（增建二线）以隧道和路基形式沿既有川黔铁路穿越黔灵公园圣泉景区，穿越地段线路长度约 4.05km，施工期采取了补注浆堵水、坑道排水等措施，最大限度地减少了生态影响，隧道洞口设有完整的排水系统，顶部植被覆盖，与环境协调，视觉效果良好。

既有川黔铁路跨长江铁路桥（白沙沱长江铁路大桥）为重庆市级文物保护单位，与本工程新白沙沱大桥并行，最近距离为 110m，工程建设对白沙沱长江铁路大桥无影响。

工程已落实 DK234+000 路基用地内的 1 株银杏古树移栽工作。

经土地调整规划不占用基本农田，占用耕地面积 398.09hm²，工程建设对沿线农业产生一定影响，已实施耕地占补平衡等措施。

工程设置弃土（渣）场 172 处、施工场地及营地（驻地）186 处、施工便道 380.40km，均及时采取了生态恢复和水土保持措施，使用完成后及时恢复现状或移交地方政府或其他单位使用，同时办理了移交手续。生态恢复及水土保持措施均已建设完成。

本工程水土保持设施于 2018 年 12 月 21 日通过验收。

（二）声环境

验收监测期间，铁路边界噪声满足《铁路边界噪声限值及其测量方法》（GB12525-90）修改方案限值要求；全线 131 处敏感点均能满足《声环境质量标准》（GB3096-2008）相关标准要求。

（三）振动环境

验收监测期间，所测振动敏感目标的铅垂向 Z 振级均满足《城市区域环境振动标准》（GB10070-88）限值要求。

（四）水环境

工程范围内共涉及环评中水源保护区 2 处（贵阳市北郊水厂水源保护区，三江镇水厂、四钢水厂水源保护区）和新增的息烽县养龙司乡集中式饮用水源高坎子（地下水）保护区（环评批复后设立）。验收阶段，三江镇水厂、四钢水厂新建取水口已建成。

验收监测期间，各站段污水经处理后均能达标排放或回用。

（五）公众参与

沿线民众对本工程主要环境问题认识较为清楚，对本工程环境保护工作基本满意。

五、验收结论

改建铁路重庆至贵阳线扩能改造工程执行了国家和地方有关建设项目环境保护的管理规定，总体落实了《改建铁路重庆至贵阳线扩能改造工程环境影响报告书》、《改建铁路重庆至贵阳线扩能改造工程变更环境影响评价报告书》及批复中提出的各项环境保护措施，符合《建设项目竣工环境保护验收暂行办法》（国环规环评〔2017〕4号）中的环境保护验收要求，同意通过竣工环境保护自主验收。

验收工作组