

新 建 铁 路

重庆至万州客运专线

(设计变更)

# 环境影响报告书

(简 本)

渝万铁路有限责任公司

2012 年 12 月



# 目 录

一、建设项目概况 .....	1
(一) 地理位置路径及相关背景 .....	1
(二) 设计范围、内容及主要技术标准 .....	1
(三) 方案比选及建设项目符合性分析 .....	2
二、建设项目周围环境现状规划 .....	3
(一) 环境现状及保护目标 .....	3
(二) 建设项目环境影响评价范围 .....	4
三、建设项目环境影响预测及拟采取的主要措施与效果 .....	5
(一) 对环境敏感区的影响及拟采取的保护措施 .....	5
(二) 生态环境 .....	10
(三) 声环境 .....	11
(五) 地表水环境 .....	12
(六) 地下水环境 .....	14
(七) 电磁环境 .....	15
(八) 空气环境 .....	15
(九) 固体废物 .....	15
(十) 环境风险 .....	16
(十一) 环保措施技术经济论证 .....	16
(十二) 经济损益分析 .....	17
(十三) 环境监测计划及管理制度 .....	17
四、公众参与 .....	19
(一) 概述 .....	19
(二) 公众参与工作的目的与意义 .....	19
(三) 公众参与过程 .....	19
(四) 调查沿线公众意见 .....	22
(五) 加强公众参与调查情况 .....	31
(七) 公众参与评价小节 .....	38
五、环境影响评价结论 .....	38
六、联系方式 .....	39



## **一、建设项目概况**

### **(一) 地理位置路径及相关背景**

渝万铁路位于重庆市境内，南起重庆枢纽重庆北站，经渝北区、江北区、长寿、垫江、梁平，终点至万州北，线路全长 247.2km。

2007 年 6 月，铁道部与重庆市人民政府就联合签署了《关于加快推进重庆铁路建设的战略合作框架协议》，双方同意将渝万城际铁路纳入中长期铁路网规划调整方案。中铁二院于 2008 年 12 月 10 日编制完成《新建重庆至万州铁路客运专线预可行性研究》；2009 年 7 月完成《新建重庆至万州铁路客运专线可行性研究报告》，2009 年 10 月，完成可研补充材料（第一版），2010 年 3 月，设计单位又编制完成了《新建重庆至万州铁路客运专线可行性研究补充材料》（第二版）。在此基础上，根据铁道部计划司的安排，中铁二院工程集团有限责任公司完成了可研阶段的环境影响评价工作，2010 年 8 月，环保部以环审[2010]237 号文对报告书进行了批复。

初步设计阶段线路方案较原可行性研究方案发生了部分变化。按环境保护部、铁道部办公厅《关于铁路建设项目变更环境影响评价有关问题的通知》（环办[2012]13 号）要求，2012 年 6 月，建设单位委托中铁二院工程集团有限责任公司承担本项目设计变更的环境影响评价工作。

### **(二) 设计范围、内容及主要技术标准**

设计范围为重庆北站（含）至万州北（含）段，正线长 247.591km，含重庆枢纽相关工程（渝万动车出库右线和渝万下行联络线）。设计年度近期 2024 年；远期 2034 年，设计标准如下。

**推荐主要技术标准表**

序号	主要技术标准	推荐意见
1	铁路等级	客运专线
2	正线数目	双线
3	旅客速度目标值	250km/h
4	最大坡度	20‰
5	最小曲线半径	一般 4000m
6	牵引种类	电力
7	列车类型	动车组、SS <sub>9</sub>
8	到发线有效长度	650m

本项目总投资 248.25 亿元，其中环保投资 10 亿元，由渝万铁路有限责任公司建设。计划于 2012 年 11 月底开工，施工总工期 4 年。主要建设规模如下。

**主要工程数量表**

序号	项目		单位	数量	
1	线路	正线（重庆内至万州北）	Km	247.591	
		重庆枢纽相关工程（渝万下行联络线、渝万动车出库右线）	Km	4.719	
2	路基	区间路基土石方	10 <sup>4</sup> m <sup>3</sup>	1485.68	
		站场工程土石方	10 <sup>4</sup> m <sup>3</sup>	542.91	
3	桥涵	合计	座—延长米	231-116431.34	
4	隧道	合计	座—延长米	55—58128	
5	车站	中间站	新建	个	4
			改扩建	个	3
		越行站	预留	个	2
6	新建房屋		10 <sup>4</sup> m <sup>2</sup>	6.41	
7	用地		hm <sup>2</sup>	1250.18	
8	桥隧总长占线路长度		%	70.5	

**（三）方案比选及建设项目符合性分析**

**1、建设项目方案比选**

根据环境保护“关于暂缓审批新建铁路重庆至万州客运专线（设计变更）环境影响报告书的通知”（环办函【2012】1443 号）中报告书存在的问题，工程针对初步设计阶段梁平段方案又进行了深入研究，对线路方案进一步优化。具体方案说明如下。

**初步设计方案（补充环评方案，方案 I）：**该方案自梁平南车站引出后下穿梁平互通至高速公路南侧，在大河坝水库大坝下游，设隧道下穿渝宜高速公

路至高速公路北侧，而后穿越梁平县城市规划区边缘，穿越红旗中学教学楼，走行于梁平一中操场围墙外，沙坝水库大坝下游。

**补充环评优化方案（方案Ⅱ）：**该方案自梁平南车站引出后下穿梁平互通至高速公路南侧，在大河坝水库大坝下游下穿 318 国道，而后紧挨高速公路南侧行径，完全绕避梁平县城市规划区，在“石壁龙”附近梁平高速公路服务区之间上跨渝宜高速公路，至高速公路北侧，行走于沙坝水库大坝下游。该方案沿既有交通廊道行径，行走于梁平县城市规划区之外。

补充环评优化方案（方案Ⅱ）完全绕避了梁平县城市规划区，行走于高速公路既有交通廊道内，减少了拆迁量，远离了红旗中学、梁平一中学校及居民区，行走于沙坝水库下游，避免了对水源保护区的影响，包夹地段居民采取工程拆迁措施。虽然从工程角度分析，方案Ⅰ较方案Ⅱ工程条件优，但经综合比选，但从环评角度推荐环境影响小的补充环评优化方案（方案Ⅱ）。

## 2、建设项目规划符合性分析

本项目符合国家《铁路中长期调整规划（2008 调整）》及《铁路主要技术政策》，重庆市在《重庆市国民经济和社会发展第十二个五年规划纲要》中将渝万铁路纳入其总体规划。本工程属于国家发改委第 9 号令《产业结构调整指导目录（2011 年本）》第一类鼓励类第二十三项铁路行业的第 1 小项“铁路新线建设”项目，不属于国土资源部和国家发展和改革委员会“关于发布实施《限制用地项目目录（2012 年本）》和《禁止用地项目目录（2012 年本）》的通知”（国土资发〔2012〕98 号）的项目，项目建设符合国家的有关产业政策。

## 二、建设项目周围环境现状规划

### （一）环境现状及保护目标

#### 1、生态环境

沿线的主要植被类型有常绿阔叶林、落叶阔叶林、针叶林、针阔混交林等森林植被。在各地地荒坡上，有次生性质的灌丛和灌草丛等。沿线临近的一些生态环境敏感区域内主要分布有两栖动物、爬行动物及鸟类等。通过调查，评价区域内主要分布有红隼及鸢两种国家二级重点保护鸟类动物。工程跨越的水域区段无国家级和省级保护鱼类，无鱼类产卵场、越冬场和索饵场分布。

工程涉及 4 处生态环境敏感区，包括玉峰山森林公园、长寿湖风景名胜区、明月山风景名胜区、东山国家森林公园。

主要生态保护目标为：工程沿线植被、耕地、野生保护动植物、古树名木、玉峰山森林公园、长寿湖风景名胜区、明月山风景名胜区、东山国家森林公园。

## 2、声环境

工程评价范围内共有129处噪声敏感点，其中居民区122处、学校7所。

现状噪声监测结果表明，学校及敬老院现状监测值昼间 47.6~57.9dBA，夜间 40.5~44.9dBA，敏感点位于农村或城区边缘，主要噪声源为社会生活噪声，声环境质量现状能够满足 2 类区标准要求。

评价范围内共有居民区 122 处。敏感点现状监测值昼间 46.6~63.9dBA，夜间 40.2~55.3dBA，其中，天城（梯子岩）位于万州区的天城镇，主要噪声源为公路交通噪声和社会生活噪声，昼间能够满足 2 类区标准要求，夜间超标 0.5dBA；兰溪小区位于既有重庆北站出站端的渝怀铁路附近，主要噪声源为铁路交通噪声，2 类区昼间超标 3.9dBA，夜间超标 5.3dBA；其余居民区位于农村地区或城市郊区，声环境质量现状能够满足 2 类区标准要求。

## 3、振动环境

评价范围内振动敏感点 126 处敏感点，其中居民区 124 处、学校 2 所。受既有铁路影响路段，兰溪小区现状监测结果昼夜间能够满足《城市区域环境振动标准》（GB10070-88）中“铁路干线两侧”标准（昼间 80dB、夜间 80dB）要求；其余 125 处敏感点，振动环境现状监测值满足 GB10070-88 中相应标准要求。

## 4、地表水环境

工程主要跨越御临河、卧龙河、回龙河、龙溪河等地表水体，水质现状均满足其水功能标准。

沿线主要水环境保护目标为：车站周围涉及的水体、清泉自来水厂水源保护区、敬家河水厂水源保护区、福寺供水站水源保护区及彭河水厂。

## 5、地下水环境

区域地下水水质取样点的地下水质量监测因子满足《地下水质量标准》（GB/T14848-93）中 III 类标准的要求。

线路所经地区的水文地质条件，主要受地貌、岩性、构造的控制。沿线地下水主要为第四系堆积层孔隙水、碎屑岩裂隙水及岩溶水。丘陵、陡坡及泥页岩地段，一般水量较小；砂岩、碳酸盐岩地区，构造裂隙带及背斜等储水构造的地下水水量较大。环境保护目标主要为隧道顶部的居民生产生活用水水源。

## 6、空气环境

沿线空气质量状况良好，常规监测指标 SO<sub>2</sub>、NO<sub>2</sub>、TSP 均符合《环境空气质量标准》（GB3095—1996）二级标准要求。

### **（二）建设项目环境影响评价范围**

根据《环境影响评价技术导则》以及《铁路工程项目影响评价技术标

准》中的规定和区域环境特征，确定各环境要素的评价范围，具体如下：

#### 1、生态环境

铁路外轨中心线两侧 300m 以内区域；站场用地界外 300m 以内区域。临时用地界外 100m 以内区域；施工便道中心线两侧各 30m 以内区域。对于风景名胜区、森林公园、水源保护区等生态环境敏感区域地段，评价范围扩大至敏感区保护范围。

#### 2、声环境

线路两侧距离铁路外轨中心线 200m 以内区域。

#### 3、振动环境

线路两侧距离铁路外轨中心线 60m 以内区域。

#### 4、地表水环境

沿线车站污水排入的接纳水体及线路所经水源保护区范围。

#### 5、地下水环境

隧道施工期地下水水位变化的影响区域，并特别关注隧道顶部居民饮用水井、泉等环境保护目标，必要时扩展至完整的水文地质单元，以及可能与建设项目所在的水文地质单元存在直接补给关系的区域。

#### 6、电磁环境

对于分布于线路两侧居民小区电视接收机的影响，评价范围为距电气化铁路接触网两侧 80m 以内区域；牵引变电所评价范围为距变电所围墙 50m 以内区域；GSM-R 基站评价以天线为中心半径 50m 区域为分析影响的重点范围。

### 三、建设项目环境影响预测及拟采取的主要措施与效果

#### （一）对环境敏感区的影响及拟采取的保护措施

本工程涉及的生态环境敏感区为：玉峰山森林公园、垫江明月山风景名胜区、长寿湖风景名胜区以及东山国家森林公园。

##### 1、玉峰山森林公园环境影响分析

玉峰山森林公园，位于重庆市渝北区东部的玉峰山林场，距两路镇东南 28 公里，面积约为 23.59km<sup>2</sup>。渝万铁路在 D1K15+271~ D1K18+691 于在建渝利铁路左侧 60m 外穿越森林公园景观保护区、景观培育区及一般保护区，穿越总长 3.42km，其中桥梁约 315m，路基约 280m，隧道约 2.825km。

本工程沿在建渝利铁路行进，最大限度的减小了对公园的分割，工程占地及景观影响较小。区域内人为开发严重，工程对野生动物的阻隔及生境影响较小。根据在建渝利铁路施工情况看，玉峰山隧道修建存在一定的地下水漏失风

险。

## 2、长寿湖风景名胜区环境影响分析

长寿湖风景名胜区地跨长寿区和垫江县，总面积达 266.73km<sup>2</sup>。渝万铁路在 DK99+000~DK100+600 段以路基及桥梁形式穿越长寿湖风景名胜区的田园风光景区。穿越总长 1.6km，其中桥梁 1.136km，路基 0.464km。工程对风景名胜区土地利用格局及景观影响较小。

## 3、明月山风景名胜区

明月山风景名胜区 2002 年被批准为重庆市级风景名胜区。风景区总面积 118.10km<sup>2</sup>。垫江明月山风景名胜区以牡丹、盐泉为主要特色，兼有奇峰、溶洞等自然景观和庙宇、古寨等人文景观，可供游览观光、休闲避暑和开展文化、科研活动的山岳型重庆市级风景名胜区。渝万铁路在 DK118+500~DK122+900 段于太平镇南侧穿越风景名胜区的生态农业用地区，穿越总长 4.4km，其中桥梁约 4.2km，路基约 0.2km。本工程通过的生态农业园区中唯一景点为太平镇的陈居驸马与公主合葬坟（三级景点），线路距离该景点 1.5km，且全部以地面工程通过景区，工程建设对景点本身没有影响。

## 4、东山国家森林公园

东山国家森林公园位于重庆市东北部，梁平县南，距梁平县城 3.5km，2001 年 10 月被国家林业局批准为国家森林公园。东山国家森林公园占地 15000 亩。线路在 DK 179+720~DK 183+660 以路基、桥梁及隧道形式沿既有渝万高速公路通道穿越森林公园村寨区及水寨区，并设有梁平南站，穿越总长 3.94km，其中桥梁约 1.263km，路基约 2.462m，隧道约 0.215km。工程以桥梁跨张星桥水库水库，对该景点有一定影响，工程对森林公园土地利用格局影响较小。

本次环评建议的保护措施为：施工期间生活污水采用化粪池处理后用于农灌、不得排入张星桥水库及其支流；公园内的材料堆放场设置排水设施及沉淀池；不得在公园内弃渣。

## 5、生态环境敏感区主要保护措施

施工便道利用既有道路及工程永久用地，施工车辆不得驶出施工便道范围；施工结束后对迹地进行植被恢复，工程开挖后形成的边坡，应采取挡墙、片石护坡和植草等防护，桥涵工程对会产生岸坡冲刷地段，应采取片石岸坡防护。

工程施工完成后，施工造成的迹地采用植被进行修复；敏感区内的主体工程设计充分考虑景观要求。

路基段景观设计是以稳定路基和水土保持为主要目的。为了达到快速建立边坡植被群落恢复边坡生态环境的效果，边坡生态恢复方式采用湿法喷播或客

土喷播等恢复方式，设计采用草本植物和灌木的混和播种或种植的方式，早期草本植物能迅速覆盖地面防止水土流失，后期生态系统的恢复和固坡护坡则由灌木发挥作用的方式解决。

建议有关部门要对工程运输车辆进行交通管制，施工建材、渣土运输尽量在夜间进行，并保持车辆外观整洁，运输时用遮雨蓬遮盖，减小扬尘产生。同时在保证施工安全及工程质量的同时缩短施工时间，以减小施工给旅游资源带来的不利影响。

## 6、清泉自来水厂水源保护区

### (1) 工程与水源保护区位置关系

据“万州府办发[2006]47号”文件，清泉自来水厂为万州区分水镇集中式生活饮用水源保护区，水源为豆角兵河沟，水源类型为地表次级河流。

线路位于取水口上游，以分水镇隧道的形式于 D1K216+880、D1K217+320 两次穿越水源保护区所在区域，线路距下游取水口的距离分别为 900m 和 740m。于 HD1K0+370 设置横洞带平导洞口，洞口距水源地补给源之一的蛇皮冲水库最近距离约 300m，且位于水库下游。隧道出入口和辅助坑道洞口均不位于水源保护区范围内。

### (2) 影响分析

本次初步设计中，工程不涉及水源保护区的一级水源保护区。工程以隧道形式通过，且隧道进出口、横洞带平导洞口均位于保护区以外，取消原通风斜井。初步设计中虽在平导通道右侧设置横通道，但横通道埋深与隧道基本等高，且均不在地面设出口。工程不会对水源地水质产生影响。

### (3) 主管部门意见

根据重庆市万州区人民政府“关于确认渝万铁路与万州区饮用水源保护区位置关系的函”（万州府【2009】218号文），“工程不涉及一级保护区范围，原则同意路线穿越”。

### (4) 环境保护措施

由平导洞口运出的隧道弃渣尽量采用远运集中弃置，禁止堆放于保护区范围内；平导洞口设置沉淀池，施工废水及隧道涌水经沉淀处理，禁止排入水源保护区内。严禁在水源保护区陆域范围内设置混凝土搅拌场、箱梁预制（存）场等。水源保护区附近的施工便道利用既有公路以及利用本工程永久用地，减少对水源保护区地表的破坏。施工期间尽量减少对土地现状的破坏，及时采取防护及恢复措施，将施工带来的影响降至最低。

加强施工队伍的管理，强化施工人员环保意识，禁止施工人员向水源保护

区内倾倒垃圾、冲洗机具，禁止游泳、洗衣等行为；加强施工机械管理，防止跑、冒、滴、漏等现象的发生。

## 7、敬家河水厂水源保护区

### (1) 工程与水源保护区位置关系

据“万州府办发[2006]47号”文件，敬家河水厂为万州区分水镇集中式生活饮用水源保护区，水源为高枳河沟，水源类型为次级河流。

本工程位于取水口上游，分别以老屋寨中桥、牛栏冲大桥、大树湾大桥和金银沟大桥四次跨越水源保护区二级保护范围所在区域：老屋寨中桥距下游取水口 1700m、牛栏冲大桥距下游取水口 1430m、大树湾大桥距下游取水口 1270m、金银沟大桥距下游取水口 1250m，大桥均不设水中墩。

### (2) 影响分析

本次初步设计本工程桥梁在该河段未设置水中墩，桥梁施工对水体扰动较小，桥梁钻孔桩基础施工产生的钻孔泥浆可能进入河流，将对河流水质产生一定影响；路基施工时将破坏周围植被产生水土流失，在大量降雨的气候条件下，产生的地表径流中将含有大量的悬浮物，进入水源保护区水体，将使水体中的悬浮物含量增加。施工机械油污跑冒滴漏以及突发事故等非正常状态时产生的施工废水、废渣进入水体会对水质产生影响。

本项目仅开行旅客列车，采用全封闭式新型列车，在保护区范围内不设置排污口，运营期铁路运输不会对下游取水口产生污染。

### (3) 主管部门意见

根据重庆市万州区人民政府“关于确认渝万铁路与万州区饮用水源保护区位置关系的函”（万州府【2009】218号文），“工程不涉及一级保护区范围，原则同意路线穿越”。

### (4) 环境保护措施

严禁在水源保护区陆域范围内设置混凝土搅拌场、箱梁预制（存）场等施工场地、施工营地、施工机械冲洗点等临时施工用地或设施。水源保护区附近的施工便道利用既有公路以及利用本工程永久用地，减少对水源保护区地表的破坏。水源保护区附近桥梁钻孔桩基础施工时须设置沉淀池，将产生的泥浆进行暂存沉淀处理，将池泥运出水源保护区，禁止排入水源保护区内，上清水可在非水源保护区用于农灌；在水源保护区范围内不得弃渣，严格控制施工作业带宽度，桥梁挖基弃渣、路基施工清理表土和产生的弃渣、分水镇隧道出口出渣及时运走，尽量不在雨天施工；保护区外弃渣场应做好挡护和排水措施，禁止将废水排入水源保护区及其上游河道内。加强施工期水土保持，切实落实水

保方案中提出工程、植物及临时防护措施，减少水土流失，保证水源保护区水质不受土石方工程的影响。施工期间尽量减少对土地现状的破坏，及时采取防护及恢复措施，将施工带来的影响降至最低。

加强施工队伍的管理，强化施工人员环保意识，禁止施工人员向水源保护区内倾倒垃圾、冲洗机具，禁止游泳、洗衣等行为；加强施工机械管理，防止跑、冒、滴、漏等现象的发生。

跨水源保护区桥梁须安装护轮轨等防倾覆装置以防止列车倾覆事故发生；建设单位应制定水源保护区施工期及运营期应急保障措施及预案，报相关部门备案，出现风险事故时应严格施行应急预案；施工期开展水源保护区环境监控，监控内容主要为水源保护区水质变化情况、水源保护区内环保措施落实情况等，根据监控结果实施应急保障措施及预案。若出现施工机械倾覆漏油、列车倾覆等安全事故时，须及时启动应急预案，采取一切必要的措施，保证下游取水口水质安全。

#### 8、福寺供水站、彭河水厂（拟划定为水源保护区）

##### （1）工程与水源保护区位置关系

据“万州府办发[2006]47号”文件，福寺供水站为万州区李河镇集中式生活饮用水源保护区，水源为黑沟河，水源类型为次级河流。本工程位于取水口上游，以王家村隧道形式穿越水源保护区所在区域，隧道出入口均不位于水源保护区内，工程距下游取水口1450m。于XD1K0+525设置斜井洞口，洞口不位于水源保护区范围内，洞口距下游取水口600m。

彭河水厂现为万州区李河镇彭河村农村饮水安全工程，拟划定为万州区李河镇集中式生活饮用水源保护区。水源为花石岩河沟，水源类型为次级河流。王家村隧道距离彭河水厂厂址最近距离为150m，斜井洞口距离厂址最近距离为150m。

##### （2）影响分析

本工程不涉及水源保护区的一级水源保护区。工程以隧道形式通过，且隧道进出口、斜井洞口、弃渣场均位于保护区以外，工程对水源地的水质无影响。

##### （3）主管部门意见

根据重庆市万州区人民政府“关于确认渝万铁路与万州区饮用水源保护区位置关系的函”（万州府【2009】218号文），“工程不涉及一级保护区范围，原则同意路线穿越”。

##### （4）环境保护措施

由斜井洞口运出的隧道弃渣尽量采用远运集中弃置，禁止堆放于保护区范

围内；斜井洞口设置沉淀池，施工废水及隧道涌水经沉淀处理，禁止排入水源保护区内；斜井距离彭河水厂距离较近，施工时对水厂设施加强保护；弃渣场应做好挡护和排水措施，禁止将废水排入水源保护区及其上游河道内。严禁在水源保护区陆域范围内设置混凝土搅拌场、箱梁预制（存）场等施工场地、施工营地、施工机械冲洗点等临时施工用地或设施。水源保护区附近的施工便道尽量利用既有公路以及利用本工程永久用地，减少对水源保护区地表的破坏。施工期间尽量减少对土地现状的破坏，及时采取防护及恢复措施，将施工带来的影响降至最低。

加强施工队伍的管理，强化施工人员环保意识，禁止施工人员向水源保护区内倾倒垃圾、冲洗机具，禁止游泳、洗衣等行为；加强施工机械管理，防止跑、冒、滴、漏等现象的发生。

## （二）生态环境

### 1、动植物影响及保护措施

评价区域内垫江县 DK125+060 处分布有 1 株黄葛树，为垫江县挂牌保护名木古树，本工程以易家湾特大桥的形式从此处通过，桥梁施工将使该黄葛树受到影响。本工程开工前，建设单位必须向垫江县园林局相关部门提交此株黄葛树的移栽申请，并获得相关部门同意后将此树移栽至适宜场地。

评价区域内分布的鸢、红隼两种国家二级保护鸟类。这两种动物的活动能力很强，当在施工期受影响时，他们可以通过主动迁移到适宜的环境中生活，待施工结束后，他们又可逐渐返回原生活区生活，所以，铁路的施工不会对这两种动物的正常生活产生明显影响。在施工过程中加强宣传，禁止施工人员捕捉当地的野生动物。运营期对鸟类无影响。

### 2、工程占地环境影响

工程占用土地 1250.17hm<sup>2</sup>，其中永久占地 618.52hm<sup>2</sup>，其中耕地 442.4 hm<sup>2</sup>，主要为路基站场用地；临时占地 631.65hm<sup>2</sup>，其中耕地 472.41 hm<sup>2</sup>，主要为弃渣场、施工便道等用地。因永久占地将使本评价区域内耕地、园地、林地、草地、水域及水利设施的面积有一定程度的减小，其中耕地减小面积最大，达 442.4hm<sup>2</sup>，减小面积占评价区总面积的 0.23%。工程占地不会对本评价区域内的土地利用结构造成根本性的改变。

全线挖方大于填方，填方 468.55×10<sup>4</sup>m<sup>3</sup>，挖方为 2389.57×10<sup>4</sup>m<sup>3</sup>，填方全部来自于挖方，不取土，本次工程土石方调配结合了移挖作填，填方利用路基、站场、桥梁挖方共计 346.44×10<sup>4</sup>m<sup>3</sup>，弃渣 1921.02×10<sup>4</sup>m<sup>3</sup>。全线共分布有 170 处弃渣场。

工程临时用地按《土地复垦条例》进行复垦；植物措施：种植乔木 22.38 万株、灌木 179.7 万株、撒草籽 155.18 公顷、植草 15.41 公顷。对于弃渣场，要严格执行工程保护措施和植被恢复措施，并注意加强对这些弃渣场的监控，预防对当地生态环境产生不利影响。

### 3、景观保护措施

合理设计弃土场、砂石料点、施工便道、施工营地和场地，并在工程结束后及时采取工程或生物恢复措施；路基边坡应采用适宜的工程防护类型，保证环境生态要求和景观要求，与周围环境的协调性与美观性；对挡土墙进行结构、造型以及采用的材料质感等方面的景观优化设计；对铁路隧道洞口造型进行景观设计，利用当地建筑景观元素，突出表现区域特色；采用有效的工程措施，并通过选择合适的植被隐蔽工程防护措施，与周围环境相融合，突出植被的景观；协调洞口、仰坡绿化、洞前绿化的关系，使三者融为一体；铁路站场综合运用现代规划设计理念和景观生态学观点，结合当地自然环境条件、历史文化、社会发展。

## （三）声环境

### 1、施工期

施工期推土机、挖掘机和打桩机等施工机械对施工场地附近居民产生一定影响。采取的措施主要有：合理安排施工场地，噪声大的施工机械远离居民区布置；合理安排施工作业时间，高噪声作业尽量安排在昼间，施工工艺要求必须连续作业的，应向相关行政主管部门申报；合理规划施工便道和载重车辆走行时间，并加强施工期环境噪声监控等。

### 2、运营期

工程评价范围内共有129处噪声敏感点，其中居民区122处、学校7所。

铁路边界处噪声近期预测值昼间为 51.3~ 68.4dBA、夜间为 44.7~ 63.7dBA，昼间均达标，夜间 18 处超标，超标 0.1~3.7dBA。

评价范围内共有学校 7 所。其中焦家小学、新金带小学、红旗中学的噪声近期预测值可以满足 2 类区标准要求，双龙中心幼儿园、和林小学、金带小学（幼儿部）、双桂堂中学噪声近期预测值不能满足 2 类区标准要求，教学楼处噪声近期预测值昼间超标，学校宿舍近期预测值昼间夜间超标。

评价范围内 4 类区有 210 个预测点，噪声近期预测值昼间为 51.9~ 70.6dBA、夜间为 45.5~64.7dBA，昼间 1 个预测点超标，夜间 22 个预测点超标；2 类区有 126 个预测点，噪声近期预测值昼间 67 个预测点超标，夜间 123 个预测点超标，由于工程变更后列车对数减少，动车组源强降低，工程变更前后均涉及的

78处敏感点噪声预测值较原环评均降低。

运营期保护措施：全线声屏障总长度 35349m，其中 3m 高路基声屏障 9007m，5m 高路基声屏障 2798m，2m 高桥梁声屏障 21072m，3m 高桥梁声屏障 2202m，4m 高桥梁声屏障 270m，声屏障总投资 11721 万元；隔声窗 21504 m<sup>2</sup>，投资 968 万元。降噪工程总投资 12689 万元。487 户居民区拆迁费用 3896 万元；和林小学、双龙中心幼儿园、高山坡（53 户）、双溪村第一排功能置换或拆迁费用纳入主体工程。

另外，沿线规划部门应参照本报告书噪声预测结果，合理规划铁路两侧土地功能。距铁路外轨中心线两侧 30m 内区域严禁新建居民住宅、学校和医院等噪声敏感建筑物；距铁路外轨中心线两侧 30m 以外，200m 以内的区域内不宜临路新建学校、医院、敬老院和集中住宅区等噪声敏感建筑物。

#### **（四）振动环境**

施工期振动影响：主要表现为强振动施工机械对距离施工场地较近的敏感点的影响，以及由于隧道爆破施工对隧道上部敏感建筑的影响。

运营期预测结果表明：距铁路外侧轨道中心线 30m 处及 30m 外振动预测值昼间夜间均达标。

施工期环保措施：施工现场合理布局，振动大的施工机械远离居民区布置；合理安排施工作业时间，高振动作业尽量安排在昼间，施工工艺要求必须连续作业的，应向相关行政主管部门申报；加强施工期环境振动监测等，及时采取措施减少对周围敏感点的影响。对爆破施工，应根据隧道施工断面与建筑物的距离、隧道的岩性以及建筑物的结构类型合理选择施工方式，按照《爆破安全规程》（GB6722-2011）在爆破影响距离内控制或不进行爆破作业，保障地表建筑物安全。在顶部有敏感建筑的隧道施工中，建设单位、施工单位应对隧道上部进行监控，监控内容为地表沉降及建筑物变形情况等，若建筑物出现异常，应立即对人员、财产等进行疏散，对损坏的建筑物按照损坏情况进行合理赔偿及拆迁。

运营期振动治理措施：本次评价在铺设无缝线路的基础上，噪声专题已对部分居民区及学校等敏感点结合噪声治理措施及工程施工实施拆迁采取拆迁措施。

为进一步控制铁路振动，相关部门应参照本报告书，采取城市规划和管理措施、执行《铁路运输安全保护条例》、运营管理措施等。在施工过程中，如局部敏感点发生变化，应参照表振动达标距离要求，及时调整振动防护措施。

#### **（五）地表水环境**

## 1、施工期

跨河桥梁的桥墩基础施工导致水体含沙量的增加，造成局部的水体水质浑浊和水中悬浮物浓度升高，施工机械油污跑冒滴漏以及施工废水、废渣随意排放进入水体会对水质产生影响；隧道主体工程施工产生的高浊度废水，若直接排放容易污染水体和引起受纳沟渠的淤积，对沿线水环境产生一定的影响；另外，施工营地和施工场地的施工人员生活污水、施工机械车辆冲洗水排放和生活垃圾若随意弃置，都将对沿线水环境产生一定的影响。

在施工期，严格执行沿线各城镇有关施工现场管理暂行规定的要求，严禁将废水乱排、乱放，并设置好排水设施，制定雨季具体排水方案，避免雨季排水不畅；施工场地内需构筑集水沉砂池，以收集高浊度泥浆水和含油废水，经过沉砂、除渣和隔油等处理后，并在场地排水口设施临时格栅，经格栅阻隔后方可排放；施工人员临时驻地可采用移动式厕所或设置化粪池进行处理后排放；对隧道上方或进、出口附近有敏感保护目标的隧道必须采取全过程的现场环境监控，以及时掌握地下水、围护结构与支撑体系的工作状态信息。通过对监测数据的整理和分析，及时确定采取相应的施工措施，确保工程安全。

水源保护区内桥梁钻孔桩基础和水中墩围堰施工时须设置沉淀池，将产生的泥浆进行暂存沉淀处理，将池泥运出水源保护区，禁止排入水源保护区内，上清水可在非水源保护区用于农灌；在水源保护区范围内不得弃渣，严格控制施工作业带宽度，桥梁挖基弃渣、站场及路基施工清理表土、产生的弃渣及时运走，尽量不在雨天施工，加强施工期水土保持，切实落实水保方案中提出工程、植物及临时防护措施，避免产生水土流失，控制水源保护区土石方工程的影响。保护区外弃渣场应做好挡护和排水措施，禁止将废水排入水源保护区及其上游河道内。严禁在水源保护区陆域范围内设置混凝土搅拌场、箱梁预制(存)场等施工场地、施工营地、施工机械冲洗点等临时施工用地或设施。水源保护区附近的施工便道尽量利用既有公路以及利用本工程永久用地，减少对水源保护区地表的破坏。

加强施工队伍的管理，强化施工人员环保意识，禁止施工人员向水源保护区内倾倒垃圾、冲洗机具，禁止游泳、洗衣等行为；加强施工机械管理，防止跑、冒、滴、漏等现象的发生。

跨水源保护区桥梁须安装护轮轨等防倾覆装置以防止列车倾覆事故发生；建设单位应制定水源保护区施工期及运营期应急保障措施及预案，报相关部门备案，并开展水源保护区环境监控，监控内容主要为水源保护区水质变化情况，根据监控结果实施应急保障措施及预案，若出现施工机械倾覆漏油、列车倾覆等安全事故时，须及时启动应急预案，采取一切必要的措施，保证下游取水口

水质安全。

其他桥梁、隧道产生的高浊度污水，汇入设置的沉淀池，将上清水回用或用于农灌、池泥运至弃渣场。施工场地机械洗污水经处理池隔油、沉淀等处理后定点排放，营地尽量租用当地房屋，生活污水利用既有排水设施排放，对于自建施工营地则须设置简易化粪池收集，或移动厕所收集，交与当地农民做农肥，对于生活垃圾集中收集处理。

分水镇隧道出口隧道施工废水经沉淀、气浮处理达一级排放标准后，排入附近沟渠。

本次初步设计中，已取消分水镇隧道斜井施工，改为出口平导施工。

## 2、运营期

运营期沿线车站较原环评批复方案新增长寿湖站生活污水  $47\text{m}^3/\text{d}$ ，不增加生产废水。

本次初步设计方案中，重庆北站、复盛站、垫江站、长寿北站及万州北站的污水处理工艺和排放去向与原环评批复内容均保持一致。梁平南站的污水处理措施由原可研设计的“人工湿地”变更为“SBR+过滤+消毒污水处理系统”。本次新增的长寿湖车站，初步设计拟采取的车站污水处理工艺和排放去向为：车站生活污水经人工湿地处理后满足《污水综合排放标准》（GB8978—96）一级排放标准，就近排放至农灌沟。

据现场调查，长寿湖站紧邻双龙镇，该镇目前正在筹建双龙污水处理厂，预计渝万线正式运营前，该城镇污水处理厂将建成并投入使用。因此本次环评建议长寿湖站生活污水经人工湿地处理后达标排放，预留接入城市污水处理系统条件。建议梁平南站的污水处理措施由 SBR 改为人工湿地。

在下一步设计和施工过程中，根据工程设计资料，进一步核实各站污水排放量，优化污水处理方案，如果站位局部调整导致排水去向发生变化时，应按照“渝环函[2012]字 370 号”文件提出的污水排放标准，及时调整污水处理工艺。

### （六）地下水环境

隧道开挖导致所在山体地下水位下降、地下水资源流失。当地下水位下降、地下水资源流失的时候，将对工程区域内的玉峰山隧道、排花洞隧道、分水镇隧道等 12 座隧道隧顶居民的生产生活造成一定影响。

施工时坚持“以堵为主”的防治水原则，采取“堵水防漏，保护环境”和“先探水、预注浆、后开挖、补注浆、再衬砌”的设计、施工理念，达到堵水防漏的目的。

采取注浆堵水，空气压力阻水，冻结阻水等有效措施来控制隧道涌水；强化隧道施工过程的地质超前预报和超前注浆等措施，探明掌子面及隧底前方地

质条件，以便采取有效的施工措施，避免施工中突发涌水，严格控制地下水漏失。

根据区域水文地质、环境概况实施已制定好的应急预案，建立隧道监控点，对隧道顶部与居民生产、生活有关的井、泉、水库、水塘等地表水体的水位进行监测。监控过程中若发现水源漏失而影响居民正常生产、生活的，应采取汽车送水的补救措施，运营期采取另寻水源、修筑供水设施、利用隧道口涌水等补救措施，并预留建设替代水源费。

### **(七) 电磁环境**

本工程完成后，列车运营将对部分采用无线接收的电视信号产生影响；牵引变电所在围墙处产生的工频电场和工频磁感应强度较低，符合 HJ/T24-1998 中推荐的工频电场强度和工频磁感应强度的限值要求；GSM-R 基站的影响符合相关标准的要求。

工程完成后，列车产生的电磁辐射对沿线居民收看电视的影响可通过接入有线电视网来消除，同时可完全消除车体的反射和遮挡影响。建议对敏感点中受显著影响电视用户预留有线电视入网补偿经费或卫星天线购置费。待铁路建设完工并通车后进行测试，如确有影响，再实施补偿。

本工程线路新建 5 座 220kV 的牵引变电所，根据类比分析，牵引变电在围墙处所产生的工频电场、磁场远低于国家推荐的标准，但为了进一步降低电磁影响，减轻居民的担忧。

### **(八) 空气环境**

施工期扬尘、施工机械尾气、施工营地生活燃煤废气将对施工场地附近空气环境产生影响。施工场地及运输道路洒水降尘、尽快绿化；运土车辆合理选取、组织行车路线，经过城镇、村庄和主要交通干道时要用篷布覆盖；选用耗能低、效率高的施工机械；工地食堂、浴室、采暖等尽量采用电能及天然气等清洁能源等。

渝万铁路为电气化铁路，不设置锅炉，采用电能等清洁能源采暖，铁路运营期不排放空气污染物。

### **(九) 固体废物**

铁路工程施工产生的建筑废料、施工人员生活垃圾将对环境产生影响，但影响时间较短，采取相应处理措施并加强施工管理可有效的控制其对环境的影响。

渝万铁路施工期将产生拆除废料  $23.29 \times 10^4 \text{m}^3$ 、施工废料 2885.2~12823.2t、施工人员生活垃圾 408.8~1635.2t/a。

渝万铁路运营期，预测产生铁路职工生活垃圾排放量为 219.1t/a、车站旅客候车垃圾量为 255.5t/a、旅客列车垃圾近期为 1434.14t/a。

施工期，建筑废料尽量回收利用，不能利用的废料运送至当地的建筑垃圾填埋场填埋或妥善处理；在施工营地设置垃圾临时堆放点，集中收集施工人员生活垃圾后交由当地环卫部门统一处理。在风景名胜区以及水源保护区等敏感区范围内严禁设置施工场地、施工营地等相关附属设施。加强施工队伍的环境管理，垃圾处置原则上纳入当地的环卫系统进行处理，重点工点应设置垃圾临时堆放设施，以减轻甚至消除施工期固体废物造成的环境影响。

运营期，各站、段、点设置垃圾桶等收集储存设施，集中收集职工生活垃圾、旅客候车垃圾；旅客列车垃圾采用垃圾袋封装，在旅客垃圾投放站定点（既有重庆北站）投放；集中收集的职工生活垃圾、旅客列车垃圾、旅客候车垃圾交由当地环卫部门统一处理。

#### **（十）环境风险**

通过对工程性质、工程量和工程所处地段环境敏感性的分析，除正常情况可能产生的诸多不良环境影响外，工程施工和运营中尚存在一些潜在的风险。本工程为客运专线，不运送有毒有害物质，对各种可能形成的生态破坏和环境事故及其后果进行识别和评估后，确定本工程的主要环境风险主要为隧道涌水及对水源影响。工程施工应严格按照工程设计要求，做到提前预测，加强防范措施。对于易引起地表水体漏失的隧道应加强施工期环境保护措施，避免对隧道顶部居民生产生活用水产生影响。工程通过水源保护区的工程施工应注意对水体的保护，施工中应严禁有毒有害施工材料和垃圾进入水域。建设单位和运营单位应针对施工期和运营期可能出现的风险做好应急预案。

#### **（十一）环保措施技术经济论证**

本工程主要对噪声治理措施及车站污水治理措施进行了技术经济比选。

##### **1、噪声措施**

铁路噪声污染防治一般采用声源控制、声传播途径控制及受声点防护三种方式。声源控制主要有封闭线路、控制随机鸣笛等措施；声传播途径控制有设置声屏障、种植绿化林带等措施；受声点防护有建筑物隔声防护及敏感点改变功能等措施。通过经济技术比选，最终选择了设置声屏障、设置隔声窗及拆迁来降低铁路噪声的环境影响。

##### **2、车站污水治理措施**

梁平南站污水处理措施为“SBR+过滤+消毒污水处理系统”。本次新增的长寿湖车站，初步设计拟采取的车站污水处理工艺和排放去向为：车站生活污水

经人工湿地处理后满足《污水综合排放标准》(GB8978—96)一级排放标准,就近排放至农灌沟。

据现场调查,长寿湖站紧邻双龙镇,该镇目前正在筹建双龙污水处理厂,预计渝万线正式运营前,该城镇污水处理厂将建成并投入使用。因此本次环评建议长寿湖站生活污水经人工湿地处理后达标排放,同时预留接入城市污水处理系统条件。由于 SBR 污水处理措施维护及运营难度较大,建议梁平南站的污水处理措施由 SBR 改为人工湿地。

在项目下一步实施过程中,应进一步核实各站污水排放量,优化污水处理方案,如果站位局部调整导致排水去向发生变化时,应按照“渝环函[2012]字 370 号”文件提出的污水排放标准,及时调整污水处理工艺。

### **(十二) 经济损益分析**

本工程直接效益包括运输收入、营业支出等,间接效益包括公路转移客运量、旅客运输时间节省等,环境损失包括农业损失、工程基建投资费用、环保工程投资费用等,本工程环境保护投资包括生态保护、水土保持、声环境保护、水环境保护等,共计 101411.55 万元。效益合计 186610 万元/年,另外本项目的建设可以促进沿线经济的发展,可以优化资源配置,可以降低事故损失,减少环境污染,工程实施带来了无可量化的社会效益。

本工程建设占用土地,破坏植被,增加了水土流失,对环境造成了不利影响及损失。但本线的修建可解决沿线地区对外交通建设滞后的问题,促进沿线资源的开发利用,快速拉动沿线地区的经济发展,社会经济效益显著。在对种种不利的环境影响进行必要的综合治理后,会大大缓解铁路工程对沿线地区环境的不利影响。

### **(十三) 环境监测计划及管理制度**

#### **1、施工期环境监测计划**

项目施工期环境监测应由建设单位和施工单位负责组织实施,地方环保和水行政主管部门负责监督。控制项目主要涉及土石方造成的水土流失、扬尘,以及施工废水、噪声、振动等污染影响。

噪声监测:建筑施工场界,监测频率为每年两次。监测点位如双溪村、金带镇、双桂堂中学等。

振动监测:建筑施工场界,监测频率为每年两次。监测点位如双溪村、金带镇、双桂堂中学等。

空气监测:建筑施工场界,监测频率为每年两次。监测点位如长寿湖风景名胜区、明月山风景区、玉峰山森林公园和东山森林公园内。

污水监测：施工营地、御临河桥跨处下游 500m，监测频率为每年一次。敬家河水厂高枳河沟。

## 2、运营期环境监测计划

运营期环境监测由建设单位委托有资质监测单位实施。

噪声监测：铁路边界噪声，监测频率为每年一次。监测点位如兰溪小区、双溪村、双桂堂中学、天城等。

振动监测：距铁路外轨中心线 30m 外，60m 范围内临铁路第一排敏感建筑，监测频率为每年一次。监测点位如双溪村、双桂堂中学等。

污水监测：车站生活废水排放口，监测频率为每年两次。

电磁监测：受电磁场影响的敏感点，如小屋基、孔家院子等监测频率为试运营期监测 1 次，对有影响的居民采取补偿措施。

## 3、环境管理制度

本项目的环境管理包括建设前期环境管理、施工期环境管理、运营期环境管理。

建设单位按照《中华人民共和国环境影响评价法》的规定委托有资质的单位编制环境影响评价文件，负责项目的有关报批手续及完善与本项目有关的法律手续。在工程设计阶段，建设单位、设计单位根据环境影响报告书及其审批意见在设计中落实各项环保措施及概算。在工程发包工作中，建设单位应将环保工程放在与主体工程同等重要地位，优先选择环保意识强、环保工程业绩好、能力强的施工单位。施工合同中应有环境保护要求的内容与条款。

施工管理组成应包括建设单位、监理单位、施工单位在内的三级管理体系；同时要求项目设计单位做好服务和配合，地方环保部门行使监督职能，确保实现环保工程“三同时”中的“同时施工要求”。

运营期的环保工作由成都铁路局承担，主要是管理、维护各项环保设施，确保其正常运转和达标排放，充分发挥其作用；搞好车站清洁、绿化工作；做好日常环境监测工作，及时掌握各项环保设施的运行状况，必要时再采取适当的污染防治措施，为运营管理和环境决策提供科学依据。

## 四、公众参与

### （一）概述

原环评已于 2010 年对线路沿线区域开展过公众参与调查工作，原环评调查阶段共发放调查表 900 份，回收 818 份，回收率为 90.9%。调查结果显示，沿线公众约 95.35%赞成并支持新建铁路渝万客运专线的建设，有 1.96%的公众对铁路的修建无所谓，2.69%的公众持反对意见，这部分公众主要是不了解铁路和采取的环保措施，经过环评人员的宣传和解释，多数表示可以理解并接受。

### （二）公众参与工作的目的与意义

公众参与是项目建设方和环评单位同公众之间的一种双向交流，其目的是使项目能被公众充分认可并提高项目的环境、经济和社会效益。

项目从施工、建成直至运营将对周围的自然环境和社会环境带来有利或不利的影 响，从而直接或间接影响附近地区民众的生活、工作、学习。公众的参与可以弥补环境影响评价中可能存在的遗漏和疏忽，能更全面地保护自然、社会环境。通过采纳他们的各种合理意见和建议，能使项目的建设方案更加完善合理，使环保措施更切实可行，从而使项目发挥更好的环境效益、经济效益和社会效益。

通过公众参与，让更多的人了解本项目的意义及可能引发的环境问题，求得公众的支持和谅解，也有利于项目的顺利进行。另外，公众参与对于提高全民的环保意识，自觉参与环境保护工作具有积极的促进作用。

### （三）公众参与过程

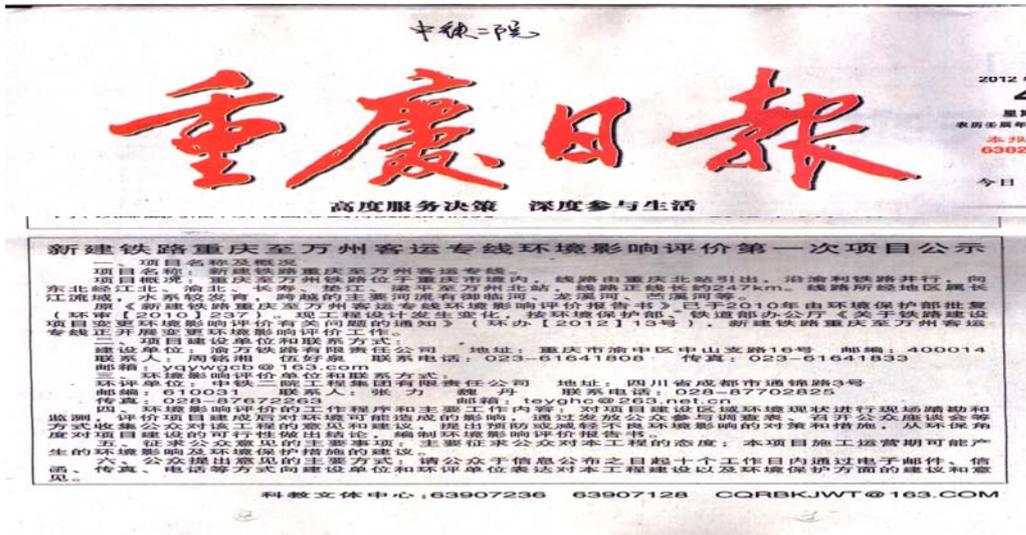
#### 1、信息公开

本项目共进行了三次公众参与公示。环评单位在接到环评任务后，通过报纸、网络形式，向公众告知本项目工程概况及环境影响评价相关信息，公开征求公众意见。

评价单位于 2012 年 6 月 4 日《重庆日报》上刊登了本项目的第一次公示，公布了本项目的的相关信息以及征求公众意见事项。在环境影响报告书初稿完成后，环评单位于 2012 年 6 月 22 日在《重庆日报》对本项目进行第二次公示，并同时附环评简本，进一步征求公众意见。环评单位将《新建铁路重庆至万州客运专线变更环境影响评价报告书（简本）》链接于环评信息导航网，向公众提供建设项目情况概述、建设项目对环境可能造成影响的概述、预防或减轻不良环境影响的对策

和措施的要点环境影响评价结论的要点等方面的信息,通过网络征求公众意见。

公众可以通过填写调查表、电子邮件、信函、传真、电话等多种方式发表对该项目建设及环评工作的意见和建议。



项目第一次公示



项目第二次公示

环评信息导航网 Eiacn.com 环评工程师考试用书 特价购买 二手书的价格 全场免运费

环评资讯 法律法规 导则标准 环保技术 技术文章 环评报告 环评考试  
投稿指南 发表文章 环评导则 水环保标准 大气环保标准 噪声与振动标准 土壤环保标准 固废与化学

当前位置：首页 >> 资讯 >> 公示调查 >> 环评公示 >> 资讯内容

## 新建铁路重庆至万州客运专线变更环境影响评价第二次项目公示（简本）

2012-6-20 11:04:17 作者：sweden11233 来源：环评网 【大 中 小】 查看评论

**新建铁路重庆至万州客运专线变更环境影响评价第二次项目公示（简本）**

受渝万铁路有限责任公司委托，中软二院工程集团有限责任公司（环评证书：国环评甲字第3210号）负责本项目的环评影响评价工作。

根据《中华人民共和国环境影响评价法》和《环境影响评价公众参与暂行办法》现将环境影响评价简本公示如下：

- （一）建设项目情况简述
- （二）环境影响污染物排放情况概述
- （三）环境影响预测与评价
- （四）环境保护措施
- （五）环境影响评价主要结论

建设单位：渝万铁路有限责任公司  
地址：重庆市渝中区中山支路16号 邮编：400014  
联系人：周铭湘、伍好景 联系电话：023-61641808  
传真：023-61641808 邮箱：yqwqcb@163.com

### 网上链接报告书简本

## 2、公众意见调查

### 1) 调查范围及对象

本次公众参与调查范围主要为工程沿线区域，重点调查对象为较原环评线路方案发生变化的地段。

调查对象包括项目所在地的各级政府及其相关部门，企事业单位，及铁路沿线受项目建设直接影响的人群。在公众代表选择方面，兼顾公众的性别、年龄、职业、文化程度等构成，具有较好的随机性和广泛的代表性。

本次环评前后共发放公参调查表 1674 份。对线路变化后新增的 51 处敏感点共发放调查表 627 份，占总发表份数的 37.5%。工程调整前后均涉及的 78 处敏感点共发放调查表 1047 份，占总发表份数的 62.5%。长寿湖和梁平县等变更较大路段变化段共发放调查表 488 份，占总发表份数的 29.2%。

## 2) 调查时间及组织形式

评价单位在第二次公示之后，对沿线公众进行了公众参与调查，调查形式主要为张贴公告、座谈会、发放调查表等。

### (四) 调查沿线公众意见

#### 1、张贴公告

在线路两侧环境敏感点张贴《新建铁路重庆至万州客运专线变更环境影响评价公告》。公告内容包含项目概况、环境影响、拟采取对策措施，以及建设、评价单位的联系方式等信息。

#### 2、公众参与座谈会

在踏勘过程中，有重点地开展了公众参与座谈会，沿线分别在胡家沟、中湾、红旗中学、新金带小学召开了公众座谈会，采集不同地区的公众意见。在座谈会中，评价单位首先对重庆至万州客运专线工程概况进行介绍，就项目建设给当地经济发展、交通便利带来的有利影响和项目在建设期和运营期带来的征地拆迁、水土流失、景观影响、生态破坏、交通阻隔以及噪声、振动、电磁、污水等不利影响以及拟采用的环境保护措施进行了详细说明，随后公众就一些自身关心的问题和疑问提问，环评调查组进行解释。通过座谈会，评价单位和与会公众之间进行了充分有效的交流，互相交换了意见。

(1) 胡家沟座谈会，大部分村民年龄在 30~60 岁之间，初中文化。对于本项目建设，可能涉及到房屋拆迁和耕地占用等问题，当地居民很关心他们的农田和住宅是否会被占用，认为铁路修建将影响他们的生产、生活；但同时他们也认为修建铁路是国家的大事，有利于当地经济的发展。环评单位及时向建设、设计单位反馈相关信息，建议设计尽可能减少占地，少占良田耕地。关于占用土地和拆迁补偿问题，建设单位应严格执行国家相关政策规定。

(2) 红旗中学座谈会，与会人员主要为学校领导及学校教师。拟建线路将涉及拆迁学校部分建筑，但与会人员表示支持铁路建设，同时也认为铁路建设会对学校教学产生严重影响，希望结合铁路建设对学校进行整体搬迁。公众参与调查中请学校领导及教师填写了公众参与调查表，校方在调查表里表示支持铁路建设并希望学校整体搬迁。

(3) 中湾座谈会，与会人员年龄在 30~50 岁之间，主要与会人员主要为该村村民。与会村民均表示对本项目的建设的支持，希望本项目能够早日开工建设。村民也同样担心施工期和运营期的噪声、扬尘等影响会对日常生活带来不利影响，要求采取有效的降噪措施，不能影响他们的日常生活。

(4) 新金带小学座谈会，与会人员主要为学校领导及学校教师，校领导

对本项目的建设十分支持，他们认为铁路修好后能给他们的生活带来很大的改变，尤其能方便他们出行，他们希望铁路能尽快修好。对于施工和运营期可能出现的噪声影响、学生出行安全等问题，希望对噪声影响希望通过修建声屏障措施得到解决，环评工作人员解释本工程为全封闭铁路，消除了校领导对学生出行安全的担忧。

### 3、发放公众参与调查表

本次公众参与调查表发放主要是在项目沿线进行。此次调查分别调查了沿线公众及沿线政府、学校、单位等的意见。在发放调查表的过程中，表格的发放是随机进行的，调查面较广，具有广泛的代表性，同时对可能拆迁的居民进行了重点调查。因此，本次公众参与可以较全面真实的反映该项目建设所涉及的受影响公众对项目建设和环境影响的态度和意见。

#### (1) 公众参与调查表内容

## 新建铁路重庆至万州客运专线 环境影响评价公众意见调查问卷表

姓名		性别		年龄		民族	
职业或职称		文化程度		联系方式			
住址或工作单位							
<p><b>一、工程概况：</b>重庆至万州铁路位于重庆市境内，线路由重庆北站引出，沿渝利铁路并行，向东北经江北、渝北、长寿、垫江、梁平至万州北站，线路正线长约247km。线路所经地区属长江流域，水系较发育，跨越的主要河流有御临河、龙溪河、芭溪河等。</p> <p><b>二、项目实施可能引起的主要环境问题有：</b>施工期主要为：土地使用性质改变、征地和拆迁；林地、农田的占用；水土流失、植被破坏等生态环境保护问题；运营期主要为：以铁路噪声、振动为主的环境污染影响；对社会经济环境影响及地区二次开发环境影响。</p> <p><b>三、项目实施主要采取的环境保护措施：</b>按照国家及地方法规对征地、拆迁和安置合理补偿；林地、农田占用后予以恢复和补偿；工程水土保持措施；对噪声、污水等污染，采取设置声屏障、安装隔声窗、敏感点改变使用功能、绿化等措施降噪，以及污水处理措施；在线路选线、设计、施工及运营中加强对沿线敏感区的保护。</p> <p style="text-align: center;"><i>目前本项目正在开展前期工作，现征求工程沿线公众对本项目实施中环境保护方面的意见，请在下表中填写上你的意见和建议。</i></p>							
2、您是通过何种渠道了解本项目的？ A、网络 B、电视 C、报纸 D、专门宣传资料 E、听说							
3、您对本项目的建设持何种态度？ A、支持 B、无所谓 C、不支持 如果您不支持本工程，请说明主要原因是							
4、您认为本项目建设的正面影响主要体现在哪些方面？ A、促进经济发展 B、加快旅游开发 C、方便出行 D、增加就业机会性 E、改善运输条件 F、其他							
5、您认为本项目建设的负面影响主要体现在哪些方面？ A、占用土地 B、破坏植被 C、影响景观 D、噪声影响 E、污染水体 F、阻碍交通 G、电磁干扰 H、其他							
6、您对于施工期造成的影响，您所持的态度是？ A、可谅解 B、可谅解但须有所减缓措施 C、不表态							
7、您认为本工程建设在运营期的主要影响是： A、噪声 B、振动 C、污水 D、车站垃圾 E、其他							
8、对于本项目带来的噪声影响，您希望采取何种措施？ A、设置声屏障 B、安装隔声窗 C、绿化等植物降噪 D、改变使用功能							
9、如果本工程的建设对您的居住有一定的影响，您希望采取何种措施？ A、采取治理措施 B、优化工程方案 C、经济补偿或搬迁 D、无所谓							
10、根据工程情况，结合您的实际，从环境保护角度提出您的宝贵意见及建议。							

建设单位：渝万铁路有限责任公司

环评单位：中铁二院工程集团有限责任公司

地 址：重庆市渝中区中山支路16号

地 址：四川省成都市通锦路3号

邮 编：400014

邮 编：610031

联 系 人：周铭湘

联 系 人：张力、魏丹

联系电话：023-61641363

联系电话：028-87702825

传 真：023-61641833

传 真：028-87672263

邮 箱：yqwfbz@163.com

邮 箱：teygho@263.net.cn

### 个人意见调查问卷表样表

## 新建铁路重庆至万州客运专线 环境影响评价单位意见调查问卷表

单位名称（盖章）			
联系地址		联系方式	
<p><b>一、工程概况：</b>重庆至万州铁路位于重庆市境内，线路由重庆北站引出，沿渝利铁路并行，向东北经江北、渝北、长寿、垫江、梁平至万州北站，线路正线长约247km。线路所经地区属长江流域，水系较发育，跨越的主要河流有御临河、龙溪河、芭溪河等。</p> <p><b>二、项目实施可能引起的主要环境问题有：</b>施工期主要为：土地使用性质改变、征地和拆迁；林地、农田的占用；水土流失、植被破坏等生态环境保护问题；运营期主要为：以铁路噪声、振动为主的环境污染影响；对社会经济环境影响及地区二次开发环境影响。</p> <p><b>三、项目实施主要采取的环境保护措施：</b>按照国家及地方法规对征地、拆迁和安置合理补偿；林地、农田占用后予以恢复和补偿；工程水土保持措施；对噪声、污水等污染，采取设置声屏障、安装隔声窗、敏感点改变使用功能、绿化等措施降噪，以及污水处理措施；在线路选线、设计、施工及运营中加强对沿线敏感区的保护。</p> <p>目前本项目正在开展前期工作，现征求工程沿线公众对本项目实施中环境保护方面的意见，请在下表中填写上你的意见和建议。</p>			
2、贵单位是通过何种渠道了解本项目的？ A、网络 B、电视 C、报纸 D、专门宣传资料 E、听说			
3、贵单位对本项目的建设持何种态度？ A、支持 B、无所谓 C、不支持			
如果您不支持本工程，请说明主要原因是			
4、贵单位认为本项目建设的正面影响主要体现在哪些方面？			
A、促进经济发展 B、加快旅游开发 C、方便出行 D、增加就业机会性 E、改善运输条件 F、其他			
5、贵单位认为本项目建设的负面影响主要体现在哪些方面？ A、占用土地 B、破坏植被 C、影响景观 D、噪声影响 E、污染水体 F、阻碍交通 G、电磁干扰 H、其他			
6、对于施工期造成的影响，贵单位所持的态度是？ A、可谅解 B、可谅解但须有所减缓措施 C、不表态			
7、贵单位认为本工程建设在运营期的主要影响是：			
A、噪声 B、振动 C、污水 D、车站垃圾 E、其他			
8、对于本项目带来的噪声影响，贵单位希望采取何种措施？			
A、设置声屏障 B、安装隔声窗 C、绿化等植物降噪 D、改变使用功能			
9、如果本工程的建设对贵单位的工作环境有一定的影响，希望采取何种措施？			
A、采取治理措施 B、优化工程方案 C、经济补偿或搬迁 D、无所谓			
10、根据工程情况，结合贵单位的实际，从环境保护角度提出宝贵意见及建议。			

建设单位：渝万铁路有限责任公司  
地 址：重庆市渝中区中山支路16号  
邮 编：400014  
联 系 人：周铭湘  
联系电话：023-61641363  
传 真：023-61641833  
邮 箱：yqwcbz@163.com

环评单位：中铁二院工程集团有限责任公司  
地 址：四川省成都市通锦路3号  
邮 编：610031  
联 系 人：张力、魏丹  
联系电话：028-87702825  
传 真：028-87672263  
邮 箱：teyhgc@263.net.cn

单位意见调查问卷表样表

## (2) 问卷调查结果分析

### 1) 调查对象分析

本次问卷调查共发个人意见征求表 750 份,已回收 738 份,回收率为 98.4%,其意见能够代表本项目周边公众的各种意见。调查表未能回收的主要原因是:部分公众要求保留调查表。调查对象情况统计见下表。

公众参与调查个人对象统计表 表 18.4-1

项目	构成	比例
性别	男	75.7%
	女	23.8%
	未透露	0.5%
年龄	20 岁以下	0.7%
	20-40 岁	27.6%
	40-60 岁	57.9%
	60 岁以上	12.8%
	未透露	0.9%
职业	农民	40.9%
	职员	4.6%
	老师	8.9%
	干部(含公务员)	17.5%
	其他(含未填)	27.0%
文化程度	初中及以下	41.8%
	高中及中专	19.0%
	大专及以上	32.5%
	未透露	5.9%

由上表可以看出,调查对象从男女比例、年龄结构、民族、职业、学历等具有一定的代表性和合理性。

同时本次问卷调查征求了梁平县和林镇中心小学、长寿区双龙镇中心幼儿园、梁平县红旗中学校、梁平县新金带小学、梁平县第一中学等沿线 31 个政府、单位的意见。

### 2) 公众参与问卷调查结果统计

#### ①个人意见结果统计及分析

公众参与问卷调查结果统计表（个人）

序号	调查内容	意见	比列
1	您是通过何种渠道了解本项目的?	a.网络	31.5%
		b.电视	45.2%
		c.报纸	39.0%
		d.专门宣传资料	20.0%
		e.听说	17.2%
2	您对本项目的建设持何种态度?	a.支持	95.2%
		b.无所谓	4.8%
		c.不支持	0%
3	您认为本项目建设的正面影响主要体现在哪些方面?	a.促进经济发展	76.1%
		b.加快旅游发展	32.9%
		c.方便出行	51.2%
		d.增加就业机会	21.8%
		e.改善运输条件	31.2%
		f.其他	2.8%
4	您认为本项目建设施工期影响主要体现在哪些方面?	a.占用土地	36.2%
		b.地下水漏失	24.2%
		c.影响景观	13.4%
		d.噪声振动影响	44.4%
		e.污染水体	11.3%
		f.妨碍出行	12.2%
		g.破坏植被	16.7%
		h.其他	7.0%
5	您认为本工程建设在运营期的主要影响是?	a.噪声	53.1%
		b.振动	34.0%
		c.污水	8.9%
		d. 电磁干扰	10.5%
		e.车站垃圾	21.4%
		e.其他	7.0%
6	您对施工期造成的影响,您所持的态度是?	a.可谅解	46.1%
		b.可谅解但须有所减缓措施	49.5%
		c.不表态	4.4%
7	对本项目带来的噪声影响,您希望采取何种措施?	a.设置声屏障	30.0%
		b.安装隔声窗	22.8%

序号	调查内容	意见	比列
		c.绿化等植物降噪	58.6%
		d.改变使用功能	8.6%
8	如果本工程的建设对您的居住有一定的影响，您希望采取何种措施？	a.采取治理措施	30.4%
		b.优化工程方案	36.3%
		c.经济补偿或搬迁	50.3%
		d.无所谓	3.2%

经过对调查表内容总结分析，公众意见主要体现为：

◆ 公众对本项目的了解渠道

从统计结果可知，有 17.2%的群众听说过本项目，分别有 39.0%和 45.2%的人通过报纸和电视了解本项目相关信息；有 20%的人通过专门宣传资料以了解本项目的建设，且有 31.5%的人通过网络了解本项目。

由此可见，公众了解铁路项目的渠道是多方面的，随着国家政策的宣传、通讯手段和传媒的不断发达，广大公众能够更加方便的了解到与自己生活密切相关的讯息。本次环评工作宣传到位，采取了网络、报纸专门宣传资料、沿途走访等多种宣传方式，让公众了解本项目，积极参与调查。

◆ 公众对本工程修建的态度

通过调查，有 95.2%的公众认为本项目修建意义大，表示支持本项目的建设， 4.8%的表示无所谓。这部分群众对本项目建设意义不够了解，经过环评工作者细心的讲解，他们了解了铁路建设的重要性，最终表示支持本项目。沿线没有群众表示反对本项目修建。

◆ 您认为本项目建设的正面影响主要体现在哪些方面

通过调查了解到，绝大多数公众认为本项目建成后，能够促进地方经济发展、加快地方旅游开发、完善区域运输体系、方便出行、增加就业机会等正面影响。

◆ 您认为本项目建设施工期影响主要体现在哪些方面？

在关于本项目建设施工期影响的想法上，44.4%公众选择噪声振动影响、36.2%的公众选择占用土地，13.4%的公众选择景观破坏；另有 24.2%、11.3%、12.2%、16.7%的公众分别选择了地下水漏失、污染水体、妨碍出行、破坏植被。从公众的选择来看，公众主要认为本项目带来的负面影响是噪声振动可能带来的影响，其次关心自己的土地是否会被占用的问题。

◆ 公众对本项目运营期的主要影响的看法

调查小组特别针对公众对铁路运输产生的噪声、振动、污水等方面影

响作了详细的调查。公众认为：运营初期短时间内会不太适应铁路噪声、振动，其中 53.1%的公众认为铁路运营污染影响以噪声为主，34.0%的公众认为是铁路振动，8.9%的公众认为是工程运营期产生的污水。担心电磁干扰和车站垃圾处理不恰当会给环境带来影响的公众分别占 10.5%和 21.4%。在环评人员对公众作出解释后，公众均表示理解。

◆ 公众对本项目建设环境的影响程度的看法

通过调查，46.1%的沿线公众对施工期环境影响表示谅解，体现了沿线居民对本项目的大力支持；49.5%的公众表示可谅解但需要有缓解措施；4.4%的公众表示不表态，通过环评人员的介绍，并阐述施工期的影响是短期的，不会持续很久，群众们均表示能够接受本项目的建设。

◆ 公众对本项目带来的噪声影响，希望采取的措施

对于公众最关心的噪声带来的环境影响，有 58.6%的公众希望通过绿化等植物降噪的措施以减轻噪声带来的影响。分别有 30.0%和 22.8%的公众希望采取设置声屏障或安装隔声窗，仅有 8.6%的公众选择改变使用功能。

◆ 公众对本项目建设带来的居住影响

30.4%的公众选择了采取治理措施，36.3%的公众认为优化工程方案，50.3%的人选择合理经济补偿或搬迁，3.2%的公众选择了无所谓。

◆ 公众对本项目的其他建议，简述如下：

- 1) 线路尽量降低噪声影响；
- 2) 线路尽量远离学校、居民区、医院等敏感点；
- 3) 做好铁路的安全防范工作；
- 4) 希望本线能早日通车更好地为地方服务；
- 5) 铁路施工期间注意地方生态保护做好后期维护。

◆ 变化地段公众代表性意见

本次公参重点调查了工程变化地段敏感点公众调查意见，共发放公众参与调查表 488 份，100%支持本项目。部分敏感点代表性意见，如下表：

序号	姓名	住址	联系方式	意见内容
1	胡志红	梁平一中（雅晴苑）	15826318123	切实做好降噪措施，力争减少对周围居民的影响
2	陈冬华	梁平一中（雅晴苑）	13628415011	尽量减少占用耕地，污水排放及噪声影响
3	唐吕敏	梁平一中（雅晴苑）	13896286820	采取植物绿化措施，安装隔声窗
4	栾洪胜	双龙镇联合村 1 组	/	如出现影响或污染，希望得到合理的解决方式
5	曹刚平	沙坝村 4 组	15213555453	优化施工环境
6	吴忠莲	梁平一中	13896307780	爱护环境，保持生态平衡

②沿线单位意见结果统计及分析

在调查工作中，环评人员对沿线所涉及的村委会、学校、单位等进行了重点宣传和调查。沿线单位认真填写了公众参与单位问卷调查表。

公众参与问卷调查结果统计表（单位）

表 18.4-3

序号	调查内容	意见	比例
1	贵单位是通过何种渠道了解本项目的？	a.网络	22.7%
		b.电视	27.3%
		c.报纸	36.4%
		d.专门宣传资料	27.3%
		e.听说	36.4%
2	贵单位对本项目的建设持何种态度？	a.支持	100.0%
		b.无所谓	0.0%
		c.不支持	0.0%
3	贵单位认为本项目建设的正面影响主要体现在哪些方面？	a.促进经济发展	95.5%
		b.加快旅游发展	54.5%
		c.方便出行	63.6%
		d.增加就业机会	50.0%
		e.改善运输条件	68.2%
		f.其他	22.7%
4	贵单位认为本项目建设施工期影响主要体现在哪些方面？	a.占用土地	63.6%
		b.地下水漏失	50.0%
		c.影响景观	0.0%
		d.噪声振动影响	63.6%
		e.污染水体	18.2%
		f.妨碍出行	0.0%
		g.破坏植被	13.6%
		h.其他	0.0%
5	贵单位认为本工程建设在运营期的主要影响是？	a.噪声	86.4%
		b.振动	40.9%
		c.污水	22.7%
		d.车站垃圾	36.4%
		e.其他	13.6%
6	对施工期造成的影响,贵单位所	a.可谅解	54.5%

序号	调查内容	意见	比例
	持的态度是?	b.可谅解但须有所减缓措施	45.5%
		c.不表态	0.0%
7	对本项目带来的噪声影响, 贵单位希望采取何种措施?	a.设置声屏障	45.5%
		b.安装隔声窗	18.2%
		c.绿化等植物降噪	90.9%
		d.改变使用功能	4.5%
8	如果本工程的建设对贵单位工作环境有一定的影响, 希望采取何种措施?	a.采取治理措施	86.4%
		b.优化工程方案	59.1%
		c.经济补偿或搬迁	59.1%
		d.无所谓	0.0%

沿线各单位对项目的修建全部持支持态度, 并认为本项目建设有利于促进当地经济发展, 加快旅游业的发展, 为以后的出行带来益处。

同时也认为项目建设会带来的占用土地、破坏植被、噪声等影响, 在运营期会出现的噪声、振动、污水、车站垃圾等不利影响; 希望采取有效地措施缓解工程带来的影响。

#### (五) 加强公众参与调查情况

为贯彻落实《关于切实加强风险防范严格环境影响评价管理的通知》(环发〔2012〕98号)精神、《环境保护部公告》(2012年第51号)和《环境影响评价公众参与暂行办法》的有关规定, 进一步加大环境影响评价公众参与和政务信息公开力度, 更好地保障公众对环境保护的参与权、知情权和监督权, 评价单位针对受工程拆迁人群进行了进一步公众参与调查。

评价单位于2012年9月24日在重庆日报刊登了《新建铁路重庆至万州客运专线设计变更环境影响评价公示》, 并按照《环境保护部公告》(2012年第51号)要求, 编制了本项目环境影响报告书简本, 并链接于环评信息导航网。

公示刊登后, 评价单位在工程沿线采取发放公众参与调查表及公众参与座谈会形式, 对工程拆迁范围内的居民区进行调查。本次调查共发放公众参与调查表780份。其意见能够代表受工程拆迁人群的各种意见, 调查对象情况统计见下表:

### 新建铁路重庆至万州客运专线变更环境影响评价公示

2012-9-24 16:14:10 作者: sweden11233 来源: 本站原创 【大 中 小】 查看评论

推荐阅读 · 备战2013环境影响评价工程师考试用书

#### 新建铁路重庆至万州客运专线变更环境影响评价公示

##### 一、建设项目情况简述

重庆至万州铁路位于重庆市境内，线路由重庆北站引出，向东北经江北、渝北、长寿、垫江、梁平至万州北站，线路正线长约247km。线路所经地区属长江流域，水系较发育，跨越的主要河流有御临河、龙溪河、芭溪河等。

##### 二、建设项目对环境可能造成影响的概述

施工期主要为：施工期噪声；征地和拆迁造成的土地使用性质改变；对农业、林业产生一定的影响；引起水土流失、植被破坏；长大隧道修建引起的地下水体漏失等环境保护问题。

运营期主要为：以铁路噪声、振动、污水为主的环境污染及对社会经济的环境影响。

### 网上链接公示及报告书简本

2012年9月 24 星期一 重庆日报 8月9日 本报热线 63823333 今日20版

高度服务决策 深度参与生活

重庆日报报业集团出版 国内统一连续出版物号CN50-0001 第21952号 代号77-1 网址: www.cqnews.net

诗仙太白·柔顺新瓷瓷 柔和年份 6·9·12 优雅上市

### 告发布媒体 联系电话: 13808381333 63907707

#### 新建铁路重庆至万州客运专线设计变更环境影响评价公示

一、建设项目情况简述：重庆至万州铁路位于重庆市境内，线路由重庆北站引出，向东北经江北、渝北、长寿、垫江、梁平至万州北站，线路正线长约247km。线路所经地区属长江流域，水系较发育，跨越的主要河流有御临河、龙溪河、芭溪河等。

二、建设项目对环境可能造成影响的概述：施工期主要为施工期噪声；征地和拆迁造成的土地使用性质改变；对农业、林业产生一定的影响；引起水土流失、植被破坏；长大隧道修建引起的地下水体漏失等环境保护问题。运营期主要为以铁路噪声、振动、污水为主的环境污染及对社会经济的环境影响。

三、预防或者减轻不良环境影响的对策和措施的要害：按照国家及地方法规对征地、拆迁合理补偿；临时占用林地、农田后及时予以恢复和补偿；工程水土保持措施；对噪声污染采取设置声屏障、安装隔声窗、敏感点改变使用功能、绿化等措施降噪；对污水的处理，根据受纳水体要求，采取相应的处理工艺；注重隧道施工方案设计，减缓地下水环境影响；在线路选线、设计、施工及运营中加强对敏感区的保护。

四、环境影响报告书提出的环境影响评价结论的要害：本项目符合《中长期铁路网规划（2008年调整）》及《铁路主要技术政策》，项目的建设及运营主要带来生态、噪声、振动、地表水、地下水等环境影响，通过落实报告书提出的各项环保措施后，项目建设对环境的不利影响可得到有效控制和缓解，从环境保护角度分析，本项目的建设是可行的。

五、公众查阅环境影响报告书简本的方式和期限以及公众认为必要时向建设单位或者其委托的环境影响评价机构索取补充信息的方式和期限：（1）自本公示之日起11个工作日内，公众可登录环评信息导航网（http://www.eiacn.com/）进行报告书简本的查询。（2）公众可以在相关信息公开11个工作日内，以电话、电子邮件、信函、传真等方式向建设单位或环评单位索取本项目在环境保护方面的补充信息。

六、征求公众意见的范围和主要事项：征求公众对项目环境保护方面意见，非环境保护方面的内容不属于本次征求意见范围内。

七、征求公众意见的具体形式：公众可通过电话、电子邮件、信函、传真等方式向建设单位或环评单位提出对项目环境保护方面意见和建议。

八、公众提出意见的起止时间：自公示公布之日起11个工作日。

建设单位：渝万铁路有限责任公司 地址：重庆市渝中区中山支路16号 邮编：400014  
 联系人：伍好泉 电话：023-61641808 传真：023-61641808  
 邮箱：yqywgcb@163.com  
 环评单位：中铁二院工程集团有限责任公司 地址：四川省成都市通锦路3号 邮编：610031  
 联系人：张力 魏丹 电话：028-87702825 传真：028-87672263  
 邮箱：teyghc@263.net.cn

### 报纸公示

#### 公众参与问卷调查结果统计表（个人）

序号	调查内容	意见	比列
1	您是通过何种渠道了解本项目的？	A、网络	5.2%
		B、电视	33.0%
		C、报纸	21.0%
		D、专门宣传资料	17.1%

序号	调查内容	意见	比列
		E、听说	23.7%
2	您对本项目的建设持何种态度？	A、支持	98.2%
		B、无所谓	1.3%
		C、不支持	0.5%
3	您认为本项目建设的正面影响主要体现在哪些方面？	A、促进经济发展	40.8%
		B、加快旅游开发	10.1%
		C、方便出行	27.1%
		D、增加就业机会性	6.1%
		E、改善运输条件	15.1%
		F、其他	0.9%
4	您认为本项目建设的负面影响主要体现在哪些方面？	A、占用土地	26.6%
		B、破坏植被	4.0%
		C、影响景观	3.0%
		D、噪声影响	50.4%
		E、污染水体	5.1%
		F、阻碍交通	3.1%
		G、电磁干扰	4.8%
		H、其他	3.0%
5	您对于施工期造成的影响：	A、可谅解	76.7%
		B、可谅解但须有所减缓措施	20.8%
		C、不表态	2.5%
6	您认为本工程建设在运营期的主要影响是：	A、噪声	60.1%
		B、振动	20.2%
		C、污水	5.4%
		D、车站垃圾	11.2%
		E、其他	3.1%
7	对于本项目带来的噪声影响，您希望采取何种措施？	A、设置声屏障	34.9%
		B、安装隔声窗	21.1%
		C、绿化等植物措施	41.5%
		D、改变使用功能	2.5%
8	如果本工程需对您的房屋进行拆迁，您持何种态度？	A、同意	98.9%
		B、不同意	1.2%

公众认为项目建设会带来的占用土地、破坏植被、噪声、振动、阻碍交通等影响，对施工期带来的影响他们的态度是可谅解但须有减缓措施。在运营期会出现的噪声、振动、污水、车站垃圾等不利影响；他们希望采取设置声屏障、安装隔声窗、绿化降噪措施或改变使用功能等措施，减缓铁路运营造成的影响。

本次调查针对各受工程拆迁人群，受调查的人群对项目的修建有 98.2% 公众持支持态度，有 0.5% 公众对项目持反对态度。

大部分持支持意见的公众认为本项目建设有利于促进当地经济发展，加快旅游业的发展，并希望铁路可以早日开工，为以后的出行带来益处。部分持反对意见的公众，他们反对的主要理由是赔偿及拆迁问题。

对于工程建设引起的拆迁问题。其中 771 位居民同意对其房屋进行拆迁，表示大力支持国家建设；同时也希望地方政府能按照相应标准进行合理补偿。另有 9 位居民（包括不支持的 5%的公众）由于担心赔偿不到位或拆迁后还建房屋难，表示不同意对其房屋进行或拆迁。

环评人员对留有正确联系方式的公众进行了电话回访，经过环评人员的解释及与公众的沟通，公众表示对本工程建设的支持，由于不理解赔偿政策及担心赔偿不到位而不同意对其房屋进行拆迁，并表面只要赔偿及还建政策合宜，仍同意拆迁。

#### （六）梁平段公众参与调查

为更好的考虑公众的需求，落实群众的需要，结合梁平段优化方案；环评人员 2012 年 12 月对工程经梁平段群众进行了公众参与调查工作。本次调查发放了公众参与调查表和开展了公众座谈会。

各敏感点调查发发放情况

敏感点名称	各敏感点发放调查表份数	各敏感点户数
地坝坪	20	52
高山坡	21	58
郑家院子	26	68
向阳坝	21	73
孙家湾	17	68
高树湾	19	31
陈家院子	32	18

#### 1) 调查对象分析

本次问卷调查共发个人意见征求表 160 份，已回收 156 份，回收率为 97.5%，其意见能够代表本项目周边公众的各种意见。调查表未能回收的主要原因是：部分公众要求保留调查表。调查对象情况统计见下表。

公众参与调查个人对象统计表

项目	构成	份数	比例
性别	男	132	84.6%
	女	24	15.4%
	未透露	0	0.0%

项目	构成	份数	比例
年龄	20岁以下	0	0.0%
	20-40岁	26	16.7%
	40-60岁	94	60.3%
	60岁以上	36	23.1%
	未透露	0	0.0%
职业	农民	138	88.5%
	职员	3	1.9%
	老师	0	0.0%
	干部(含公务员)	2	1.3%
	其他(含未填)	13	8.3%
文化程度	初中及以下	137	87.8%
	高中及中专	14	9.0%
	大专及以上	3	1.9%
	未透露	2	1.3%

## 2) 公众参与问卷调查结果

本次调查共回收公众参与调查表 156 份。其意见能够代表受梁平段铁路与公路夹包地带人群的各种意见，调查对象情况统计见下表：

公众参与问卷调查结果统计表（个人）

序号	调查内容	意见	份数	比例
1	您是通过何种渠道了解本项目的？	A、网络	12	7.7%
		B、电视	24	15.4%
		C、报纸	9	5.8%
		D、专门宣传资料	73	46.8%
		E、听说	58	37.2%
2	您对本项目的建设持何种态度？	A、支持	150	96.2%
		B、有条件支持	9	5.8%
		C、不支持	0	0.0%
3	您认为本项目建设的正面影响主要体现在哪些方面？	A、促进经济发展	92	59.0%
		B、加快旅游开发	34	21.8%
		C、方便出行	76	48.7%
		D、增加就业机会性	19	12.2%

序号	调查内容	意见	份数	比例
		E、改善运输条件	36	23.1%
		F、其他	2	1.3%
4	您认为本项目建设的负面影响主要表现在哪些方面？	A、占用土地	60	38.5%
		B、破坏植被	17	10.9%
		C、影响景观	0	0.0%
		D、噪声影响	85	54.5%
		E、污染水体	9	5.8%
		F、阻碍交通	10	6.4%
		G、电磁干扰	2	1.3%
		H、其他	5	3.2%
5	您对施工期造成的影响，您所持的态度是？	A、可谅解	127	81.4%
		B、可谅解但徐有所缓解措施	18	11.5%
		C、不表态	1	0.6%
6	您认为本工程建设在运营期的主要影响是？	A、噪声	94	60.3%
		B、振动	48	30.8%
		C、污水	12	7.7%
		D、车站垃圾	20	12.8%
		E、其他	5	3.2%
7	对于本项目带来的噪声影响，您希望采取何种措施？	A、设置声屏障	65	41.7%
		B、安装隔声窗	36	23.1%
		C、绿化等植物降噪	66	42.3%
		D、改变使用功能	3	1.9%
8	如果本工程需对您的房屋进行拆迁，您持何种态度？	A、同意	155	99.4%
		B、不同意	0	0.0%
		未填	1	0.6%

本次调查针对工程经梁平段人群，受调查的人群对项目的修建有 96.2% 公众持支持态度，有 5.8% 公众对项目持有条件支持态度，无人反对。

公众认为铁路建设会带来占用土地、破坏植被、噪声影响、污染水体等负面影响；但也肯定铁路建设会促进当地经济发展、方便出行。对于工程建设、运营可能造成的影响公众要求采取设置声屏障、隔声窗、绿化植物降噪措施以

减轻对其日常生活带来的影响。

## 2) 公众参与座谈会

本次座谈会就铁路建设带来的益处及在运营期可能带来的噪声、振动等问题与公众进行了深入的探讨和交流。与会村民均表示对本项目的建设的支持，希望本项目的开工建设能为出行带来方便。对运营期噪声、振动等影响，相信在采取有效的降噪措施，不会影响他们的正常生活。

## (七) 公众意见总结及执行情况

### 1、公众参与意见总结

通过公众参与调查可以看出，本项目获得了沿线大多数公众的理解和支持，且公众对项目建设所涉及的环境问题也相当关注。本次环评，通过各种形式收集公众意见及建议，经认真分析总结，公众参与意见主要有以下几点：

(1) 项目附近居民区、学校担心会受到铁路噪声影响，希望采取有效地措施控制铁路噪声影响。

(2) 公众较关心房屋、土地是否涉及征地拆迁；要求减少对农田的占用和房屋的拆迁，按照国家相关征地、拆迁补偿标准执行补偿，并保证各项补偿费用如数、按期发放。

(3) 沿线公众希望对铁路工程建设带来的噪声影响、水土流失等进行治理；对于降噪措施的选用，公众建议采取修建声屏障、降噪绿化带、安装隔声窗、优化方案等措施减轻铁路噪声给当地民众带来的影响。

(4) 公众担心项目施工会产生噪声，扬尘和交通不畅等影响。

### 2、公众意见反馈落实情况

公众参与意见将客观地反映在环境影响报告书中，并及时反馈到建设单位、设计单位以指导工程设计，优化设计方案，减少工程环境影响。公众意见在工程各个阶段的落实情况见下表。

公众意见落实情况表

公众意见	落实阶段	落实单位	落实情况
项目附近的居民、学校担心会受到铁路噪声影响，影响出行安全	设计、施工阶段	评价、设计、建设、施工单位	评价单位将意见反馈给建设单位和设计单位，提出相应措施给予解决，并建议加强施工组织和监管。在设计及工程实施过程中结合当地交通状况，设置地下通道、涵洞、天桥等跨线通道。
公众较关心房屋、土地是否涉及征地拆迁；并希望减少对农田的占用和房屋的拆迁，要求	设计、施工阶段	评价、设计、建设、施工单位	工程设计中本着少占耕地，施工临时设施、施工便道尽量选择荒地、利用既有便道布置的原则选线及用地；本工程基本沿既有铁路通道进行，减小了征地、拆迁，在初步设计、施工图

公众意见	落实阶段	落实单位	落实情况
按照国家相关征地、拆迁补偿标准执行补偿，并保证各项补偿费用如数、按期发放			设计阶段，设计单位、建设单位应及时将线位、站位情况向公众公布，并及时告知是否涉及征地、拆迁；建设单位与当地政府密切配合，严格按照相关法律、法规和政策补偿，及时向公众公布征地拆迁标准，保证费用如数、按期发放，保障沿线受影响公众的合法权益。
降噪措施的选择及噪声、水土流失治理	设计、施工阶段	评价、设计、建设、施工单位	设计单位、建设单位将根据敏感点的概况及受铁路噪声影响情况，采取声屏障、隔声窗等降噪措施，并在铁路路基地段的两侧进行绿色通道建设；对路基边坡、弃土场采取水土保持措施
公众担心项目施工会产生噪声，扬尘和交通不畅等影响	设计、施工阶段	评价、设计、建设、施工单位	在环评报告书提出治理措施，要求施工单位合理组织施工，防止施工噪声、扬尘及对交通的影响
公众担心的地下水体漏失、污染水体、妨碍出行等	设计、施工阶段	评价、设计、建设、施工单位	在环评报告书提出治理措施，隧道施工进行超前预报及堵水措施；施工及运营期采取污水处理措施，达标排放；在部分地段设置涵洞，方便行人通行

建设单位在工程施工和运营过程中，将及时关注公众意见，尽可能满足公众合理的环保诉求。

#### （八）公众参与评价小节

评价单位本次公众参与工作符合《环境影响评价公众参与暂行办法》。报告书采取征询铁路沿线政府部门意见、报纸公示、网络公示、座谈会、发放公众参与调查表等形式征求公众意见。

本次环评 2012 年 6 月底对工程沿线居民进行了公众参与调查工作，此次调查共发放调查表 750 份，已回收 738 份，回收率为 98.4%。单位调查表为 31 份，回收率 100%。

通过调查，有 95.2% 的公众表示支持本项目的建设，4.8% 表示无所谓，各单位 100% 支持本项目建设，无人反对本项目建设。

为贯彻落实《关于切实加强风险防范严格环境影响评价管理的通知》（环发〔2012〕98 号）精神和《环境影响评价公众参与暂行办法》的有关规定，进一步加大环境影响评价公众参与和政务信息公开力度，更好地保障公众对环境保护的参与权、知情权和监督权。2012 年 9 月底，评价单位针对受工程拆迁人群进行了进一步公众参与调查。此次调查共发放调查表 780 份，回收率为 100%。

通过调查，有 98.2%的公众表示支持本项目的建设，1.3%表示无所谓，仅有 0.5%的公众反对本工程建设，反对的主要原因是担心赔偿不到位或拆迁后还建房屋难。

2012 年 12 月，环评人员针对工程经梁平段人群，本次问卷调查共发个人意见征求表 160 份，已回收 156 份，回收率为 97.5%，受调查的人群对项目的修建有 96.2%公众持支持态度，有 5.8%公众对项目持有条件支持态度，无人反对。

通过公众参与活动，在一定程度上使项目方和公众得以沟通，大量的公众信息对项目设计完善起到了巨大的作用，并极大地增强了环评工作的实效性，使环保措施更切合实际，便于操作和实施；一些有关群众切身利益的问题及早发现，使有关部门能采取措施纠正，避免了正式施工时发生的纠纷；支持了群众维护自身合法利益的权利，调动群众参与到环境管理的监督工作中来。

本次公众参与对最大限度发挥项目的综合和长远效益起到了积极作用

## 五、环境影响评价结论

新建铁路重庆至万州客运专线工程符合国家《中长期铁路网规划调整方案》和国家产业政策。变更工程建设及运行主要带来生态、噪声、振动、地表水、地下水等环境影响，通过在设计阶段、施工阶段、运营阶段落实报告书提出的各项环保措施后，对环境的不利影响可得到有效控制和缓解，从环境保护角度分析论证，本次变更工程建设是可行的。

## 六、联系方式

建设单位：渝万铁路有限责任公司

地 址：重庆市渝中区中山支路 16 号

联 系 人：伍好泉

传 真：023-61641808

邮 编：400014

联系电话：023-61641360

邮 箱：yqywgcb@163.com

环评单位：中铁二院工程集团有限责任公司

地 址：四川省成都市通锦路 3 号

联 系 人：张力、魏丹

传 真：028-87672263

邮 编：610031

联系电话：028-87702825

邮 箱：teyghc@263.net.cn