**重庆市综合交通运输“十四五”发展规划环境影响评价**

**公众参与第二次公示**

《重庆市综合交通运输“十四五”发展规划环境影响报告书》(征求意见稿)已编制完成,根据《中华人民共和国环境影响评价法》及《环境影响评价公众参与办法》的相关规定,现就该规划环境影响评价进行第二次公示,进一步征求公众的意见和建议。

 **一、规划概况**

（1）规划名称：重庆市综合交通运输“十四五”发展规划

（2）规划时限：2021年-2025年，远景展望至2035年

（3）规划范围：重庆市行政辖区范围

（4）发展目标：“十四五”期，着力建设五大基础网络、构建六大运输体系，努力推动形成“高铁千公里、港航万吨级、机场双枢纽、县县联高速、乡乡双车道、村村通快递、组组硬化路”的交通发展格局，加快构建安全、便捷、高效、绿色、经济的现代化综合交通运输体系，初步形成成渝地区双城经济圈4个“1小时”交通圈，西部国际综合交通枢纽和国际门户枢纽建设迈出重大步伐，加快成为“一带一路”、长江经济带、西部陆海新通道联动发展的战略性枢纽。

到2035年，全面建成安全、便捷、高效、绿色、经济的现代化高质量综合立体交通网络，形成“人享其行、货优其流”的运输服务体系，智能、绿色、平安交通发展水平位居全国前列，基本实现交通治理体系和治理能力现代化，基本建成交通强市，加快形成人民满意、保障有力、世界先进的西部国际综合交通枢纽和国际门户枢纽，交通国内国际竞争力和影响力显著提升，全面支撑重庆融入新发展格局。

（5）规划内容：本规划主要包括铁路、公路、水运、民航、邮政等五大基础网络的建设，以及客运体系、现代流通体系、智慧交通体系、绿色交通体系、平安交通体系、现代治理体系等六大运输体系的打造。

 **二、环境影响分析与评价**

（1）生态环境影响分析

本次规划为综合交通运输发展规划，内容包含铁路、公路、水运、机场等各类交通建设项目，涉及重庆市全域，影响范围广，规划的实施将对区域生态系统、区域生物多样性、重要生态功能区、重点生态功能区、主要生态脆弱区以及主要生态敏感区等产生一定生态影响。规划中铁路、公路等项目为线性工程，易对生态功能区造成分割，影响生态完整性，对路域范围内的生态系统及生物多样性造成一定的影响，甚至导致路域两侧的生态系统不同程度的退化，但是由于路基宽度有限，相对于重要生态功能区来说，对其水源涵养、生物多样性的生态功能影响较小，不会造成区域生态功能的整体退化。对于可能涉及重要生态敏感区的项目，规划采纳环评提出的优化调整建议并采取生态影响减缓措施后，对生态环境影响有限；机场、枢纽及港口等点状项目占地规模相对较小，对各个生态环境影响较小。

（2）水环境影响分析

本次规划所包含项目对水体的影响主要是施工期生产废水和生活污水，运营期公路、铁路的路桥面径流排放和服务区、收费站等沿线设施产生的生活污水排放对周边水环境的影响。水运项目主要港区污废水排放对周边水环境的影响以及港航工程建设对水文情势的影响；枢纽站场生活污水及生产废水、维修生产废水对水环境的影响。

（3）土壤环境影响分析

本次规划所包含项目施工期拌合站破碎、搅拌和原料在运输、堆放等工序产生的大气污染物沉降对土壤环境影响，施工机械油污跑冒滴漏等对土壤环境的影响，车辆冲洗废水、施工废水防渗措施不到位发生渗漏影响土壤环境。营运期枢纽、港口、公路场站等污水管道渗漏、设备维修废油处理不当以及存储堆放物料等泄露均有可能对土壤环境产生影响。

（4）声环境影响分析

本次规划所包含项目施工期施工机械的噪声将对周边环境敏感点居民的正常生活造成干扰，但相对于某一个敏感点，其影响持续时间较短；运营期，周边声环境敏感点将受到各交通工具噪声的持续影响，应采取相应的降噪措施。

（5）振动环境影响分析

本次规划所包含项目施工期的振动主要来自振动型作业，包括钻孔、夯实、重型汽车行驶、拆迁工程等及爆破作业产生的振动影响。营运期振动主要为铁路列车车轮与钢轨的相互作用而产生的振动影响。

（6）大气环境影响分析

规划中的交通建设项目在施工和运营中，会产生扬尘、沥青烟及交通工具尾气，可能会对周边环境空气敏感点造成不利影响，施工期针对某一具体环境空气敏感点影响的时间有限，随着施工结束后，施工期的扬尘、沥青烟等影响将消失；营运期，铁路机车主要采用电力，无机车废气排放；公路运营后的大气影响主要是公路汽车尾气排放影响，需重点关注车流量大、沿线环境空气质量要求高的路段，对沿线设施的采暖提出有效的污染防治措施，尽量降低规划实施对沿线环境空气影响。水运建设项目运营期大气影响主要来自港口转运的货种扬尘及港区机械、车辆、船舶的燃油废气等废气的排放。

（7）固体废物影响分析

施工期的固体废物主要来自施工所产生的建筑垃圾和施工队伍生活产生的生活垃圾。运营期的固体废物主要来自工作人员的生活垃圾等。

（8）电磁环境影响分析

电磁辐射影响主要为轨道交通高架及地面段线路、主变电所产生的电磁场和无线电干扰、机场雷达电磁干扰。

 **三、环保对策与建议**

（1）规划布局调整建议

本次规划环评主要对穿越或占用生态环境敏感区的禁建区和限建区的项目从布局和规模上提出了规划优化调整建议。

（2）环境保护对策与减缓措施

① 生态影响减缓措施

a. 主要生态保护措施

针对规划实施对不同生态单元的影响方式、范围和程度，提出相应的生态保护对策和措施。

对于山地区，规划阶段合理规划布局，在秦巴山、秦巴山、金佛山、都市区“四山”等重要生态功能区集中分布区域尽量控制路网密度。可行性研究阶段应充分考虑各类项目实施造成的生态破坏问题，选择地表扰动小的技术指标，选择生态影响小的选址、选线方案。设计阶段要求选择合理的工程布局方案、工程形式、工程防护措施，落实项目环评及其批复提出的环保措施。施工阶段要求加强施工管理，严格控制施工区域，合理利用和处置土石方，集中设置取土、弃渣场，减少地表扰动和植被破坏。营运阶段加强公路边坡、中央分隔带、互通立交及服务区等场站，以及枢纽、物流园区的绿化养护，保证植被覆盖率。

对于野生动植物，设计合理的工程方案，用隧道、桥梁取代高填深挖。设置野生动物通道，最大限度降低生态阻隔影响。注重水生生物保护，项目选址、选线尽量避让现有鱼类三场及洄游通道，在跨越河流、水库水体及重要湿地时，尽量采用桥涵跨过，减少使用堆填路基结构，优化跨越水体桥梁布设，减少水体中桥墩布设数量。水运工程建设要做好水生生物保护措施。

对于生态脆弱区，在规划实施过程中应尽量利用现有工程进行改扩建，减少项目建设对地表的扰动，减轻对脆弱生态系统的影响。同时，各交通项目建设过程中采取工程和植被相结合的水土保持措施。

b. 生态敏感区保护措施

本次规划实施过程中，要求避让生态系统结构复杂、功能丰富的自然保护区和森林公园等生态敏感区，不得占用自然保护区核心区和缓冲区等依法划定禁止建设的区域。

对于穿越山地区自然保护区实验区和森林公园等生态敏感区的路段采用桥隧等植被破坏小的工程形式，避免高填深挖，采用合理的边坡防护形式，减少植被破坏，对野生动物活动区要求设置动物通道；对于涉及重要湿地和湿地公园的项目尽量采用桥梁方案，防止改变湿地主要水力联系，保证上下游连通性。

自然保护区实验区等生态敏感区内不得设置取土、弃渣场等临时工程，对于以保护珍稀野生动植物为主的自然保护区等生态敏感区，施工区域设置警示标志和野生动植物保护宣传牌，提醒施工人员文明施工；山区路段不得沿坡弃渣，应采取临时措施防止开挖的土石方顺坡下滑占压植被，湿地区域不得排放污废水；施工后期做好施工场地、取土场及弃渣场生态恢复，保证生态恢复效果。营运阶段加强自然保护区内路段边坡、中央分隔带的绿化养护，保证植被覆盖率。

c. 临时占地选址要求及生态恢复措施

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永久基本农田，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，取土场要求集中设置，不得占用固定、半固定沙丘，山地区弃渣场宜选择上游汇水面积小的荒地、劣质地、凹地等。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。有条件进行生态恢复的区域取土、弃渣场等临时工程均要求覆盖表层土后进行绿化或者复垦，恢复生态环境。

d. 水土保持措施

首先要求项目编报水土保持方案，最大程度的减少施工造成的人为水土流失。选址、选线时，尽量选择山垭和山脊线的鞍部，减少挖方对山体的切割，减少对植被的破坏。尽量减少临时工程占地，缩短临时占地使用时间，及时恢复土地原有功能，有条件的区域实施绿化或者复垦。实施坡面防护工程措施、冲刷防护措施，完善公路排水措施。

②水环境影响减缓措施

a. 地表水

在项目的可行性研究阶段，要认真调查论证线路及占地与地表水系的相互关系，设计足够的涵洞、桥梁，以减少高路基对地表径流的影响。施工期，水环境功能要求高的地表水体附近路段严禁排放废水，严禁堆放施工机械，严禁堆放含有化学物质的施工物料和废渣，物料堆场应设置临时拦挡措施。营运期，对于修建排水系统的路段要定期对其维护，加强对排水设施的管理和修缮。枢纽、港口、服务区、收费站等场站设施的生活污水集中排放源应设有污水处理设施。

b. 集中式饮用水水源地保护区

对可能涉及饮用水水源地的项目，应认真调查和分析线路及占地与水源地的关系，避让水源地一级保护区，确需穿越水源地二级保护区或准保护区的，应事先征得有关部门同意，并评价工程对水源保护区的影响，采取更加严格的防治措施，确保水源地的安全运行。

③土壤环境影响减缓措施

对可能泄漏污染物的枢纽、港口及公路场站地面进行防渗处理，可有效防止污染物渗入地下，污染土壤。施工生产生活区破碎工序产生的粉尘通过安装除尘设施以及加强周围绿化，降低污染物沉降对土壤环境影响。车辆冲洗废水经沉淀池沉淀后循环使用，且沉淀池进行了一般防渗。加强施工生产生活区管理，减小对土壤环境的影响。

④环境空气影响减缓措施

做好施工期大气污染防治工作，主要包括设置围挡、场地硬化、洒水抑尘、重污染天气暂停施工等。各类工程施工期，拌和站、预制场选址需符合环保要求，选用具有良好的密封性和除尘装置的沥青拌合机械，并在施工期间有条件的区域采取洒水、遮盖等方式防治扬尘污染。水运工程合理进行总平面布置，发生粉尘、废气排放点和易产尘的作业场地应与敏感点保持距离。枢纽、港口、公路、铁路等场站设施采用清洁能源，餐厅加装油烟过滤装置。建议实施运营的车辆及船舶的达标管理制度，对于排放不达标的交通工具不允许运行。

⑤声环境影响减缓措施

规划项目选址、选线时尽量远离居民点等声环境敏感点；施工期选用低噪声施工机械、设备和工艺，加强各类施工设备的维护和保养，降低噪声源强。加强施工管理，合理安排作业时段，避免夜间（22:00~06:00）进行高噪声施工作业。施工便道尽量利用现有的道路，新开辟的施工便道尽量远离学校和居民区；运营期科学布局，避免产生新的噪声敏感点。通过建立防噪声屏障、防噪绿化带等措施在传播途径上降噪，对项目周边已有和新建建筑物的用途和结构科学调整、安装通风隔声窗等方式对声环境敏感点自身进行防护。水运项目港区内部合理布局，港区装卸作业机械选择低噪声设备，并采取消声、隔音、减振措施，进出港车辆限速行驶。做好交通枢纽内部布局和场站内外交通疏导。

⑥环境风险减缓措施

规划项目在选址选线阶段应尽量远离水源地等生态环境敏感区，工程设计及施工阶段应加强工程防范措施，营运期要严格危险品运输管理措施，并制定危险品环境风险应急预案，当发生危险品运输交通事故时能及时启动应急预案。

 **四、评价结论**

重庆市综合交通运输“十四五”发展规划与国家交通运输上层位规划和重庆市国民经济和社会发展第十四个五年规划纲等相关规划相符，并与重庆市生态环境、旅游、土地等专项规划相协调。

规划在编制过程中，充分考虑了交通基础设施建设对环境的影响，各交通项目基本避开了生态环境敏感度较高的区域。本次规划布局广、项目多、规模大以及工程种类多等特点，以及重庆市环境敏感区数量多、分布广的客观实际，受地形、地质条件和交通项目网络的社会功能目标等因素制约，部分项目不可避免地涉及环境敏感区。针对本次规划中涉及的环境敏感区，本次规划提出了优化调整建议，在具体项目实施时，应结合项目实际情况合理选址、选线，采取严格的环境影响减缓措施。经过优化调整及采取本次规划环境影响报告书提出的环境影响减缓措施后，重庆市综合交通运输“十四五”发展规划从环境保护角度是可行的。

 **五、公众获取信息的方式和期限**

（1）公众获取信息的方式

公众可以在相关信息公开后，以信函、电子邮件等方式向环评单位或规划编制单位咨询，获取相关信息。

（2）公众索取信息的期限

公告发布之日起10个工作日（3月30日至4月13日）内。

（3）规划编制单位及联系方式

规划编制单位的名称：重庆市交通局

联系人：薛先生 电话：023-89183085

地址：重庆市龙溪红锦大道20号邮编：401147

（4）环境影响评价机构名称及联系方式

环境影响评价机构：山西省交通环境保护中心站（有限公司）

联系人：陈先生电话：0351-7779512 电子信箱：sxjthb@126.com

地址：山西示范区武洛街27号邮编：030006

六、环境影响评价过程中征求公众意见的范围和主要事项

征求范围：关心该规划的所有社会人士。

征求事项：主要征询公众对规划实施可能产生的环境影响和环境保护措施有关的意见和建议，主要包括您认为本次规划的环境可行性；从环境保护角度看，规划规模及布局是否合理；规划实施对周边生产、生活的影响；规划可能产生的主要环境问题；规划在实施过程中应当采取的环境保护措施；其它有关生态环保方面的建议。公众意见表的内容和格式具体详见附件。

七、公示期限及公众提出意见的主要方式

自公告之日起十个工作日（3月30日至4月13日）内，公众下载并填写公众意见表后可以通过信函、传真、电子邮件的方式将公众意见表反馈给规划单位或环境影响评价机构，希望您积极参与发表意见，为本次规划环境保护工作提出的合理性建议及意见，以便最大限度地减少本次规划实施对环境带来的不利影响。

**附件：环境影响评价公众意见表**

重庆市交通局

 2021年3月30日