

国道 G228 线霞浦梅花（福鼎界）至  
古镇段公路工程  
环境影响报告书

委托单位：霞浦县畅达交通建设有限责任公司

编制单位：福建新时代环保科技有限公司

二〇二四年七月

# 目录

概述 .....	1
1 总则 .....	5
1.1 编制依据 .....	5
1.2 评价内容及评价工作重点 .....	8
1.3 评价工作等级及评价范围 .....	9
1.4 评价标准 .....	10
1.5 评价预测时段 .....	13
1.6 环境保护目标 .....	14
2 工程概况及工程分析 .....	16
2.1 路线方案 .....	16
2.2 建设规模及主要技术指标 .....	16
2.3 交通量预测 .....	17
2.4 主要工程方案 .....	18
2.5 工程土石方 .....	27
2.6 工程占地及拆迁情况 .....	29
2.7 筑路材料及运输条件 .....	30
2.8 工程投资 .....	31
2.9 工程施工及组织方案 .....	31
2.10 工程替代方案环境保护比选 .....	39
2.11 工程环境影响及评价因子筛选 .....	48
2.12 工程环境污染源 .....	53
2.13 生态环境影响 .....	58
2.14 与相关规划及政策的符合性 .....	58
3 环境现状调查与评价 .....	69
3.1 自然环境概况 .....	69
3.2 陆域生态环境现状调查与评价 .....	79
3.3 海洋环境质量现状监测与评价 .....	93
3.4 海洋生态环境现状调查与评价 .....	108

3.5 海洋水文动力状况 .....	109
3.6 声环境现状调查与评价 .....	112
3.7 环境空气现状调查与评价 .....	115
4 环境影响预测与评价 .....	117
4.1 生态环境影响预测与评价 .....	117
4.2 声环境影响预测与评价 .....	129
4.3 环境空气影响预测与评价 .....	145
4.4 海洋环境影响预测与评价 .....	148
4.5 固体废物环境影响评价 .....	164
5 环境风险分析 .....	166
5.1 项目环境风险因素分析 .....	166
5.2 拟建项目运输环境风险影响分析 .....	167
5.3 船舶通航环境风险 .....	169
5.4 环境风险事故控制和防范措施 .....	172
5.5 环境风险事故应急预案 .....	175
5.6 小结 .....	181
6 环境保护措施及技术经济论证 .....	182
6.1 施工期环境保护措施及要求 .....	182
6.2 营运期环境保护措施及要求 .....	190
7 环境保护管理及监测计划 .....	195
7.1 环境保护管理计划 .....	195
7.2 环境监测计划 .....	198
7.3 工程环境监理计划 .....	200
7.4 人员培训计划 .....	202
7.5 工程竣工环保验收 .....	202
8 环境经济损益分析 .....	204
8.1 环境经济效益损益分析 .....	204
8.2 环保措施投资估算及其效益分析 .....	205
9 结论 .....	207
9.1 项目概况 .....	207

9.2 环境影响评价结论 .....	207
9.3 工程建设环境可行性 .....	215
9.4 公众参与 .....	215
9.5 主要环保措施和竣工验收 .....	215
9.6 综合结论 .....	217

# 概述

## 一、项目由来

国道 G228 福建境内总长约 1250 公里，由北往南依次经过宁德、福州、莆田、泉州、厦门、漳州 6 个滨海城市，连接 29 个县（市、区），是福建省沿海港口集疏运通道。宁德市国道 G228 线滨海风景道规划路线全长 320km，其中 G228 线在霞浦县内长约 89.8km。在重点推进国道 G228 线全线贯通基础上，为突出宁德地域特色，宁德市重点打造以“地质大观·山海宁德”为宣传品牌。国道 G228 线全线以展示山海风光为主，背靠世界地质公园太姥山，充分展示“山的魅力”；东侧为旖旎的滨海风光，嵛山岛、东冲半岛、晴川海湾、北岐滩涂风景各异，充分展示“海的风情”。同时，为结合沿线资源分布及景观文化特色，充分挖掘人文底蕴，把握当地的产业发展趋势，突出地域风貌，霞浦县围绕“滩涂流韵·醉美霞浦”为主题，立足实际进行景观营造，打造开合有度、富有韵律的动态景观带。

按照“有主有次、有快有慢，以路串景、以点带面”的思路，以国道 G228 线为主线，充分利用现有资源，因地制宜建设衔接铁路站场、高速互通、港口码头等重要交通枢纽节点的联络线，加快打造“快进”交通网络；通过建设串联沿线知名景区、美丽乡村、网红打卡点等主要景点的旅游支线，促进“全域旅游”发展；通过建设滨海步行道、运动慢道等慢行系统，打造“慢游”交通网络。全线通过完善沿线旅游集散中心、停车区、观景台、房车营地、绿化景观等交通旅游服务体系，为公路使用者提供必要的休息、就餐、旅游、购物、娱乐等服务，将国道 G228 线打造成集交通、观光旅游于一体的滨海旅游景观大道。

国道 G228 霞浦梅花（福鼎界）至古镇段公路工程（以下简称“本项目”）的建设有利于完善区域国省干线公路网布局和国省道服务功能，以适应区域交通量快速增长；有利于提高国防交通保障能力；有利于充分发挥公路带动县域乡镇经济、支撑产业发展，促进霞浦县经济发展；改善旅游投资的交通环境，加快提高沿线旅游景点目的地的通达性、安全性、舒适性和便捷性。

福建省交通规划设计院有限公司于 2022 年 6 月编制完成了本项目的工程可行性研究报告，2023 年 10 月福建省发改委在福州组织的工程可行性研究报告审查会，于 2023 年 10 月完成本项目工可修编稿的编制工作。2024 年 3 月 9 日福建省发展和改革委员会以闽发改网审交通[2024]30 号文对本工程可行性研究报告的批复。2024 年 5 月 5 日，福建省交通厅对本项目初步设计方案进行了批复（闽交建审〔2024〕102 号）。

## 二、建设项目概况

本项目推荐线路起于霞浦县牙城镇梅花村（霞浦界），与国道 G228 福鼎段对接，而后路线由东北往西南沿海边展线，在梅花村东边堑建牙城湾特大桥跨牙城湾海域，过牙城湾后继续向南沿海边展线，经三沙镇青官司、青官蓝、花竹、古镇等村庄后至终点，终点位于三沙镇古镇村接已通车国道 G228 古镇至古桶段。路线里程约 7.872km，设计速度 40km/h，路基宽 12m（牙城特大桥 19.5m），道路等级为二级公路，全线采用沥青砼路面。新建桥梁 7.0 座，总长 3431.5m，其中：特大桥 1 座 1978 米，大桥 6 座 1453.5 米；共设置涵洞 11 道，通道 3 道。

主要控制点：县界、牙城湾航道、牙城镇：梅花村；三沙镇：青官蓝村、花竹村、古镇村、国道 228 古镇至古桶段（三沙疏港公路）起点。

项目地理位置详见图 1。

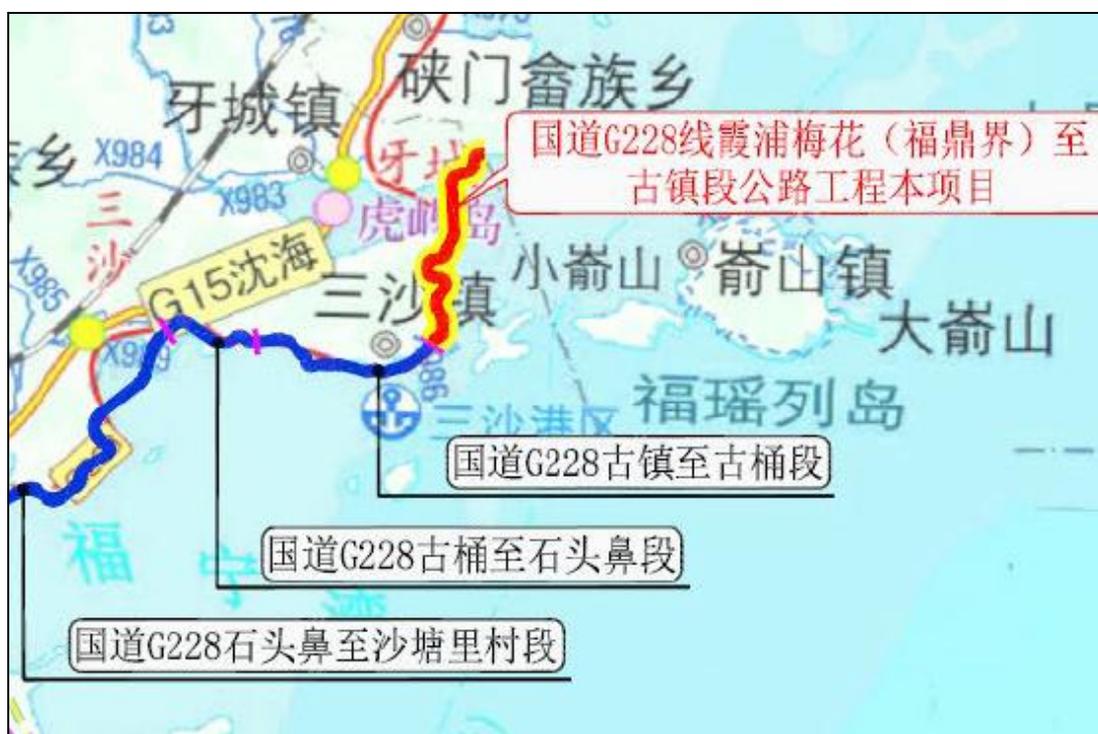


图 1 本项目地理位置图

### 三、评价工作过程

根据《中华人民共和国环境影响评价法》《建设项目环境保护管理条例》等法律法规要求，本项目应进行环境影响评价。根据《建设项目环境影响评价分类名录》（2021 年版），拟建工程项目类别为“五十二、交通运输业、管道运输业——130 等级公路（不含维护；不含生命救援、应急保通工程以及国防交通保障项目；不含改扩建四级公路）——新建涉及环境敏感区的二级及以上等级公路”，应当编制环境影响报告书。

2022 年 12 月，建设单位霞浦县畅达交通建设有限责任公司委托福建新时代环保科技

有限公司开展本项目的环境影响评价工作。接受委托后，我司组织环境影响评价技术人员对本项目沿线进行了详细调研和实地踏勘，收集有关资料。我司于 2023 年 8 月 26~9 月 1 日委托福建汇顺检测集团有限公司对项目沿线的环境质量现状进行了监测。在认真分析相关资料的基础上，编制完成了《国道 G228 霞浦梅花（福鼎界）至古镇段公路工程环境影响报告书》（送审稿）。

评价的主要工作程序见下图 2。

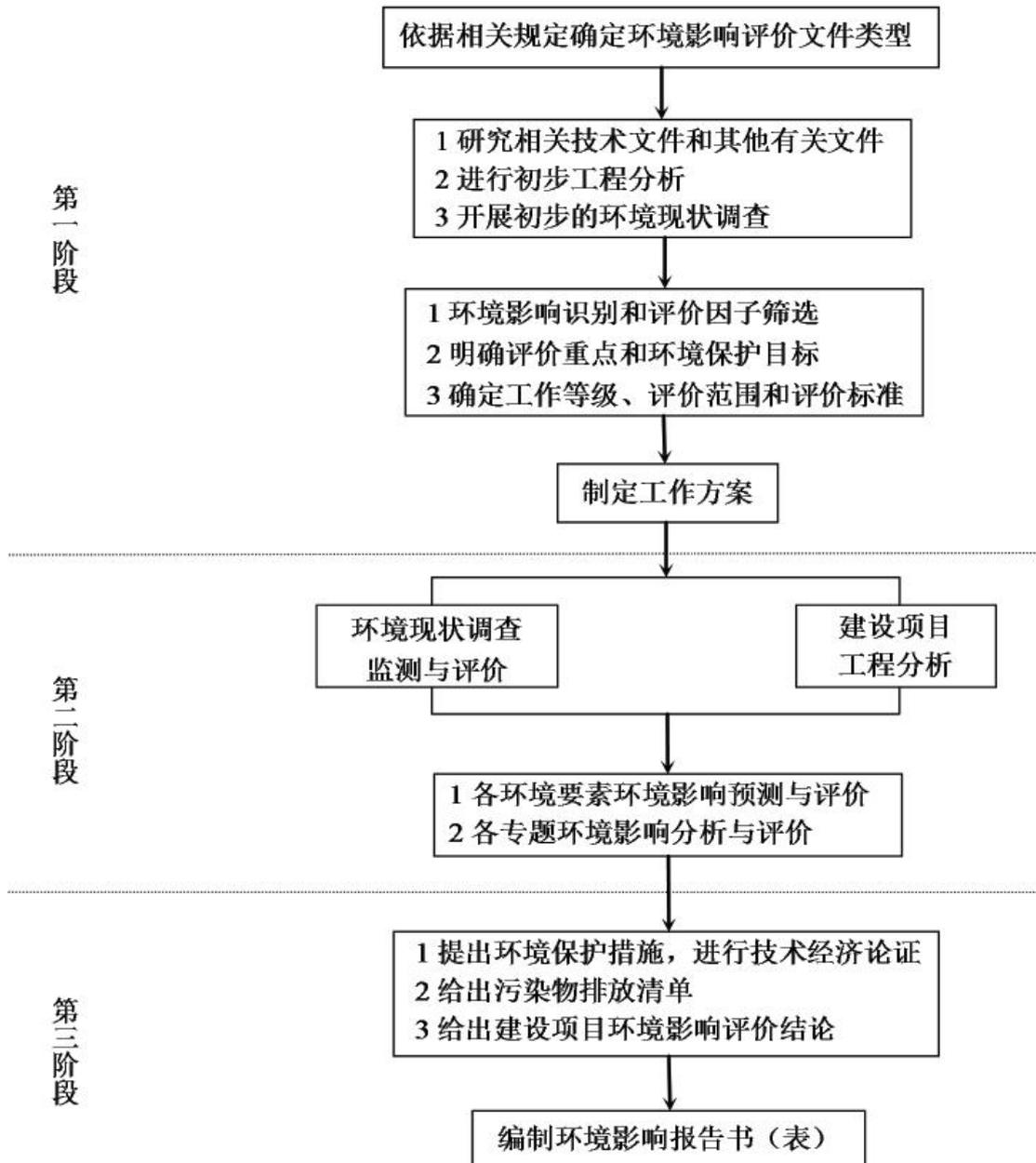


图 2 环境影响评价工作程序

#### 四、关注的主要环境问题

根据项目的工程构成及其对环境因素的影响，结合现场调查情况及拟建项目沿线的环境特征，确定本项目应关注的主要环境问题为：

（1）水环境影响评价：施工场地、桥梁、涵洞施工产生的废水、废渣对周边海域环境产生影响。应优化工程设计和施工方案，施工期废水、废渣不得随意排入海域。

（2）声环境影响评价：项目评价范围内涉及声环境保护目标为5处村庄，通过采用合理工程形式，采取低噪声路面技术、设置减速禁鸣标志等措施降低噪声源强。对预测超标的声环境敏感目标采取按照通风隔声窗的措施，有效控制噪声影响。

（3）生态环境影响：主要工程对陆域生态及水体环境的影响以及施工期的生态环境影响，主要是施工期建设造成沿线植被破坏而产生的水土流失影响和景观环境的影响，涉海桥梁建设对海洋生态环境和水产养殖的影响。

（4）大气环境影响：主要为施工期土石方开挖、运输等产生的施工扬尘以及水泥混凝土拌和站产生的粉尘等对周边大气环境的影响。

（5）环境风险评价：本项目的重大危险源主要为运输剧毒化学品的车辆由于事故造成化学品泄漏对沿线群众的生活安全和生命健康造成威胁。项目部分路段跨牙城湾修建，因此必须采取措施防止化学品泄漏对沿途水体造成污染。

## 五、环境影响报告书的主要结论

本项目建设符合国家产业政策，符合国土空间规划及海洋功能区划等。本项目施工和营运期将对沿线生态环境、声环境、大气环境等造成一定影响。本项目在认真落实报告书提出的各项污染防治措施、生态保护措施和环境风险防范措施后，工程建设所产生的负面影响是可以得到有效控制和缓解的。从环境保护角度分析，本项目的建设是可行的。

# 1 总则

## 1.1 编制依据

### 1.1.1 法律

- (1) 《中华人民共和国环境保护法》（2014年4月24日修订）
- (2) 《中华人民共和国环境影响评价法》（2018年12月29日修订）
- (3) 《中华人民共和国水土保持法》（2010年12月25日修订）
- (4) 《中华人民共和国土地管理法》（2019年8月26日修订）
- (5) 《中华人民共和国噪声污染防治法》（2021年12月24日修订）
- (6) 《中华人民共和国水污染防治法》（2017年6月27日修订）
- (7) 《中华人民共和国大气污染防治法》（2018年10月26日修订）
- (8) 《中华人民共和国固体废物污染环境防治法》（2020年4月29日修订）
- (9) 《中华人民共和国公路法》（2017年11月4日修订）
- (10) 《中华人民共和国道路交通安全法》（2021年4月29日修订）
- (11) 《中华人民共和国防洪法》（2016年7月2日修订）
- (12) 《中华人民共和国清洁生产促进法》（2012年2月29日修订）
- (13) 《中华人民共和国城乡规划法》（2007年10月28日颁布）
- (14) 《中华人民共和国突发事件应对法》（2007年8月30日颁布）
- (15) 《中华人民共和国野生动物保护法》（2018年10月26日修正）

### 1.1.2 行政法规

- (1) 《中华人民共和国土地管理法实施条例》（2021年4月21日修订）
- (2) 《基本农田保护条例》（2011年1月8日修订）
- (3) 《中华人民共和国水污染防治法实施细则》（2018年4月4日修订）
- (4) 《中华人民共和国水土保持法实施条例》（2011年1月8日修订）
- (5) 《中华人民共和国河道管理条例》（2018年3月19日修订）
- (6) 《建设项目环境保护管理条例》（2017年7月16日修订）
- (7) 《中华人民共和国陆生野生动物保护实施条例》（2016年2月6日修订）

### 1.1.3 规章及规范性文件

- (1) 《国务院关于印发全国生态环境保护纲要的通知》（国务院文件国发[2000]38号）

2000年11月26日)

(2) 《国务院关于落实科学发展观加强环境保护的决定》(国务院文件国发[2005]39号 2005年12月3日)

(3) 《国家突发环境事件应急预案》(国务院文件国办函[2014]119号 2014年12月29日)

(4) 《关于进一步做好基本农田保护有关工作的意见》(国土资发[2005]196号, 2005年9月28)

(5) 《建设项目环境影响评价分类管理名录》(2020年11月5日)

(6) 《关于公路、铁路(含轻轨)等建设项目环境影响评价中环境噪声有关问题的通知》(环发(2003)94号 国家环境保护总局 2003年5月27日)

(7) 《关于在公路建设中实行最严格的耕地保护制度的若干意见》(交公路发[2004]164号 2004年4月6日)

(8) 《环境影响评价公众参与暂行办法》(生态环境部 2018年7月16日)

(9) 《关于进一步加强山区公路建设生态保护和水土保持工作的指导意见》(交通部文件交公路发[2005]441号 2005年9月23日)

(10) 《关于加强公路规划和建设环境影响评价工作的通知》(国家环保局、国家发改委、交通部, 环发[2007]184号, 2007年12月1日)

(11) 《公路交通突发事件应急预案》(中华人民共和国交通运输部, 交公路发[2009]226号, 2009年5月12日)

(12) 《地面交通噪声污染防治技术政策》(环境保护部, 环发[2010]7号, 2010年1月11日)

(13) 《关于加强环境噪声污染防治工作改善城乡声环境质量的指导意见》(环境保护部, 环发[2010]144号, 2010年12月15日)

(14) 《国家林业和草原局关于规范林木采挖移植管理的通知》(林资规〔2021〕4号, 国家林业和草原局, 2021年9月13日)

(15) 《关于实施“三线一单”生态环境分区管控的指导意见(试行)》(生态环境部, 环环评〔2021〕108号, 2021年11月19日)

(16) 《福建省水污染防治条例》(福建省人大常委会, 2021年7月29日)

(17) 《福建省生态环境保护条例》(福建省人大常委会, 2022年3月30日)

(18) 《福建省基本农田保护条例》(福建省人大常委会, 2010年7月30日修改)

(19) 《宁德市人民政府关于印发宁德市“三线一单”生态环境分区管控方案的通知》  
(宁政[2021]11号)

(20) 《福建省“十四五”生态环境保护专项规划》，闽政办〔2021〕59号，福建省人民政府办公厅，2021年10月21日

(22) 《福建省自然资源厅 福建省生态环境厅 福建省林业局关于进一步加强生态保护红线监管的通知》（试行）（闽自然资发[2023]56号）

#### 1.1.4 技术标准及规范

- (1) 《环境影响评价技术导则 总纲》（HJ2.1-2016）
- (2) 《环境影响评价技术导则 地表水环境》（HJ2.3-2018）
- (3) 《环境影响评价技术导则 地下水环境》（HJ610-2016）
- (4) 《环境影响评价技术导则 大气环境》（HJ2.2-2018）
- (5) 《环境影响评价技术导则 声环境》（HJ2.4-2021）
- (6) 《环境影响评价技术导则 生态影响》（HJ19-2022）
- (7) 《环境影响评价技术导则 土壤环境(试行)》（HJ964-2018）
- (8) 《环境影响评价技术导则 公路建设项目》（HJ 1358-2024）
- (9) 《建设项目环境风险评价技术导则》（HJ169-2018）
- (10) 《公路环境保护设计规范》（JTGB04-2010）
- (11) 《公路工程技术标准》（JTGB01-2014）
- (12) 《公路路基设计规范》（JTGD30-2015）

#### 1.1.5 项目相关技术资料及文件

- (1) 《国道 G228 霞浦梅花（福鼎界）至古镇段公路工程可行性研究报告》
- (2) 《国道 G228 霞浦梅花（福鼎界）至古镇段公路工程初步设计》
- (3) 《关于国道 G228 线霞浦梅花（福鼎界）至古镇段、石头鼻至沙塘里村段公路工程可行性研究报告专家组审查意见》
- (4) 《国道 G228 霞浦梅花（福鼎界）至古镇段公路工程可行性研究报告专家组审查意见工作推进会议的纪要》[2022]39号
- (5) 《国道 G228 线霞浦梅花（福鼎界）至古镇段公路工程海域使用论证报告书》
- (6) 《福建省近岸海域环境功能区划（修编）（2011~2020年）》
- (7) 《福建省海岛保护规划（2011-2020年）》
- (8) 《霞浦县国土空间规划（2021—2035年）》

## 1.2 评价内容及评价工作重点

### 1.2.1 评价工作内容

通过对拟建项目的环境影响因素筛选可以看出，在工程建设的不同时期，各种工程行为都会对沿线的环境带来一定的影响。通过对拟建项目的环境影响因素筛选，确定本项目评价的主要内容包括以下方面：

#### (1)工程分析

根据工程可行性研究阶段成果综述工程概况，进行工程污染源分析，并对施工期及营运期主要环境污染源强进行估算。

#### (2)生态环境影响评价

包括对土地利用、农业生态、自然植被、野生动植物、土石方处置等的影响评价，着重对植被损失、农业生态的影响分析。

#### (3)声环境影响评价

在针对拟建工程进行的现状监测和评价的基础上，按相应的环境影响评价技术导则要求分别进行施工期和营运期声环境影响预测评价，并提出防治和减缓措施，为施工期和营运期噪声治理工程和环境管理提供依据。

#### (4)环境空气影响评价

通过现状监测，按环境影响技术导则要求，预测分析施工期粉尘对沿线环境的影响范围和程度，为环境管理提供依据。

#### (5)海域环境影响评价

通过海域环境现状监测，对沿线海域水质现状进行评价，分析、预测工程对沿线海域水质可能造成的影响，并在此基础上提出可操作性强的保护措施和风险防范措施。

#### (6)危险品运输事故环境风险分析

对拟建工程营运期危险品运输事故环境风险进行分析，并提出风险事故的预防处置措施及应急方案。

#### (7)环境保护措施及技术经济论证

#### (8)环境经济损益分析

#### (9)环境保护管理计划和监测计划

#### (10)工程方案环境保护比选

通过以上各专题研究工作，并参考工可研究成果，对拟建工程各路线方案进行分析和比选，论证选线的合理性，并提出优化建议。

## 1.2.2 评价工作重点

本评价工作重点包括以下几个方面：

(1)以工程施工期对海洋生态环境、基本农田占用、生态保护红线及野生保护动植物影响评价为重点的生态环境影响评价。

(2)以营运期交通噪声影响评价为重点的声环境影响评价，以及相应的环保对策措施。

(3)以施工期施工扬尘环境影响评价为重点的大气环境影响评价，以及相应的环保对策措施。

## 1.3 评价工作等级及评价范围

### 1.3.1 评价工作等级

本项目各专题评价工作等级如下。

表 1.3-1 评价等级划分

评价内容	工作等级	依据
声环境	一级	依据《环境影响评价技术导则 声环境》[HJ2.4-2021]中评价工作等级判定，项目建设前后评价范围内声环境保护目标噪声级增量达 5dB 以上，按一级评价。
陆域生态环境	二级	依据《环境影响评价技术导则 生态影响》[HJ19-2022]中评价工作等级判定，本项目涉及霞浦县水土保持生态保护红线，生态环境评价等级为二级。
海洋环境	一级	依据《海洋工程环境影响评价技术导则》（GB/T19485-2014）的评价等级划分原则，本项目涉海段工程类型属于跨桥梁工程，涉及福宁湾重要渔业水域生态保护红线区，项目处于海湾、河口海域或生态环境敏感区的所有规模的海上桥梁工程，水文动力环境、水质、沉积物、生态环境评价均按一级评价。
地表水环境	不开展	本项目沿线经过区域为海域，不涉及地表水体。
地下水环境	不开展	根据《环境影响评价技术导则 公路建设项目》（HJ1358-2024），不开展地下水环境影响评价等级判定。
土壤环境	不开展	根据（HJ1358-2024），本项目不涉及加油站，不进行土壤环境影响评价等级判定。
环境空气	不开展	根据（HJ1358-2024），本项目不进行大气环境影响评价等级判定。
环境风险	不开展	根据（HJ1358-2024），本项目不进行环境风险评价等级判定。

### 1.3.2 评价范围

根据《环境影响评价技术导则 公路建设项目》（HJ1358-2024）评价范围的划分原则和本项目现场踏勘调查实际情况，确定评价范围如下：

(1)生态环境：线路穿越生态保护红线区路段向两端外延 1000m、线路中心线向两侧外延 1000m 为评价范围，其余路段以公路中心线向两侧外延 300m 为评价范围，对拟定的弃渣场、施工场地等临时用地外扩 200m 为评价范围。

(2)声环境：以公路中心线向两侧外延 200m 为评价范围。临时施工用地周边 200m 范

围内。

(3)海洋环境：本项目为线型工程，参考《国道 G228 线霞浦梅花（福鼎界）至古镇段公路工程海域使用论证报告书》的评价范围，同时结合本项目用海情况、所在海域特征及周边海域开发利用现状，确定本项目海域环境评价范围为下图中红线 ABCDE 所包围的海域，面积约 90km<sup>2</sup>。

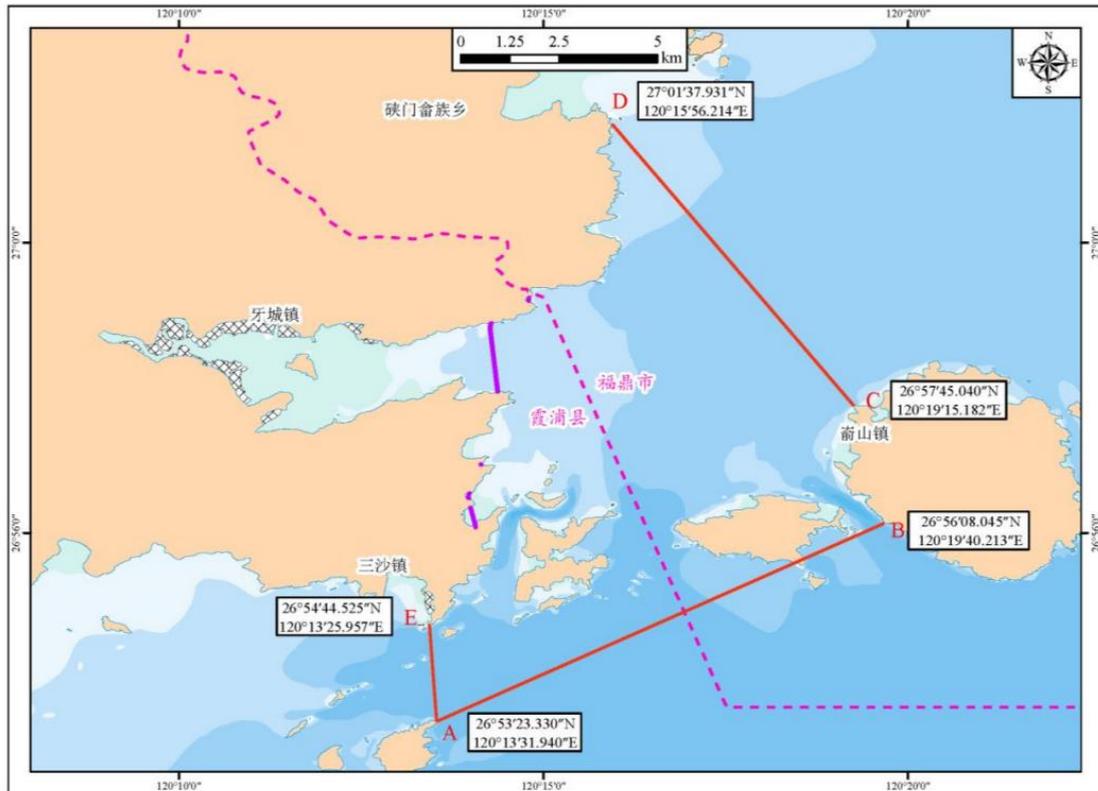


图1.3-1 海域环境评价范围

## 1.4 评价标准

### 1.4.1 声环境影响评价标准

#### (1)环境质量标准

公路两侧距红线 35m 范围内声环境功能执行《声环境质量标准》（GB3096-2008）4a 类标准，35m 以外区域执行 2 类标准。此外道路两侧距红线 35m 范围内，当临街建筑高于三层楼房以上（含三层）时，临街建筑面向交通干线一侧至交通干线边界线的区域内声环境功能执行《声环境质量标准》（GB3096-2008）4a 类标准，其余执行 2 类标准。评价范围内的学校等特殊敏感建筑，其室外按昼间 60dB(A)、夜间 50dB(B)执行。

表1.4.1声环境质量标准（GB3096-2008）（摘录）

类别	昼间	夜间
2 类	60dB	50dB

4a类	70dB	55dB
-----	------	------

(2)污染物排放标准

施工期噪声排放执行《建筑施工场界环境噪声排放标准》（GB12523-2011），上述采用标准的限值参见表 1.4.2。

表1.4.2 《建筑施工场界环境噪声排放标准》（GB12523-2011）（摘录）

昼间	夜间
70dB	55dB

- 1、夜间噪声最大声级超过限值的幅度不得高于15dB（A）。
- 2、当场界距噪声敏感建筑物较近，其室外不满足测量条件时，可在噪声敏感建筑物室内测量，并将表1.8.2中相应的限值减10dB（A）作为评价标准。

### 1.4.2 环境空气评价标准

(1)环境质量标准

项目沿线区域环境空气质量执行《环境空气质量标准》(GB3095-2012)中的二级标准。

表1.4.3环境空气评价标准表（摘录）（单位：mg/m<sup>3</sup>）

评价标准		NO <sub>2</sub>	PM <sub>2.5</sub>	TSP
《环境空气质量标准》 (GB3095-2012) 二级	日平均	0.08	0.075	0.30
	1 小时平均	0.20	/	/

(2)污染物排放标准

施工期 TSP 和沥青烟执行《大气污染物综合排放标准》（GB16297-1996）中的无组织排放监控浓度限值。

表1.4.4大气污染物排放标准单位：（mg/m<sup>3</sup>）

污染物	最高浓度限值	无组织排放监控浓度限值	
		监控点	浓度
颗粒物	120mg/m <sup>3</sup> （其他）	周界外浓度最高点	1.0mg/m <sup>3</sup>
沥青烟	40mg/m <sup>3</sup> （沥青熔炼）	生产设备不得有明显的无组织排放	
	75mg/m <sup>3</sup> （沥青搅拌）		
苯并[a]芘	0.3×10 <sup>-3</sup> mg/m <sup>3</sup>	周界外浓度最高点	0.008ug/m <sup>3</sup>

### 1.4.3 海洋环境评价标准

(1)环境质量标准

根据《福建省近岸海域环境功能区划（修编）（2011~2020年）》，本项目所在海域为牙城湾，所在海域属于福宁湾二类区（FJ027-B-I），海水水质执行第二类海水水质标准。海水水质标准具体见表 1.4.5。

表 1.4.5 《海水水质标准》（GB3097-1997）（摘录）单位:mg/L

序号	项目	第一类	第二类	第三类	第四类
1	水温（℃）	人为造成的海水温升夏季不超过当时当地 1℃，其它季节不超过 2℃		人为造成的海水温升不超过当时当地 4℃	

2	pH (无量纲)	7.8~8.5 同时不超出该海域正常 变动范围的 0.2pH 单位	6.8~8.8 同时不超出该海域正常变动范围的 0.5pH 单位		
3	悬浮物质	人为造成增加量≤10		人为造成增加 量≤100	人为造成增加 量≤150
4	溶解氧>	6	5	4	3
5	化学需氧量≤ (COD)	2	3	4	5
6	生化需氧量≤ (BOD <sub>5</sub> )	1	3	4	5
7	无机氮≤ (以 N 计)	0.20	0.30	0.40	0.50
8	非离子氨≤ (以 N 计)	0.020			
9	活性磷酸盐≤ (以 P 计)	0.015	0.030		0.045
10	汞≤	0.00005	0.0002		0.0005
11	镉≤	0.001	0.005	0.010	
12	铅≤	0.001	0.005	0.010	0.050
13	六价铬≤	0.005	0.010	0.020	0.050
14	总铬≤	0.05	0.10	0.20	0.50
15	砷≤	0.020	0.030	0.050	
16	石油类	0.05		0.30	0.50



图 1.4-5 福建省近岸海域环境功能区划 (局部)

(2) 海洋沉积物

根据《福建省海洋环境保护规划》（2011~2020），工程区位于“福鼎市东部海域渔业环境保护利用区”和“福宁湾渔业环境保护利用区”，海洋沉积物执行《海洋沉积物质量》（GB 18668-2002）第一类标准，详见表 1.4.6。

**表 1.4.6 海洋沉积物质量(GB18668-2002)摘录**

项目	第一类	第二类	第三类
汞 ( $\times 10^{-6}$ ) $\leq$	0.20	0.50	1.00
镉 ( $\times 10^{-6}$ ) $\leq$	0.50	1.50	5.00
铅 ( $\times 10^{-6}$ ) $\leq$	60	130	250
锌 ( $\times 10^{-6}$ ) $\leq$	150	350	600
铜 ( $\times 10^{-6}$ ) $\leq$	35	100	200
有机碳 ( $\times 10^{-6}$ ) $\leq$	2.0	3.0	4.0
硫化物 ( $\times 10^{-6}$ ) $\leq$	300	500	600
石油类 ( $\times 10^{-6}$ ) $\leq$	500	1000	1500

### (3) 海洋生物

根据《福建省海洋环境保护规划》（2011~2020），工程区贝类（双壳类）生物质量执行《海洋生物质量》（GB 18421-2001）中第一类标准，详见表 1.4.7。

**表 1.4.7 海洋贝类生物质量标准值(鲜重)(GB18421-2001)摘录 单位: mg/kg**

项目	第一类	第二类	第三类
总汞 $\leq$	0.05	0.10	0.30
镉 $\leq$	0.2	2.0	5.0
铅 $\leq$	0.1	2.0	6.0
铬 $\leq$	0.5	2.0	6.0
砷 $\leq$	1.0	5.0	8.0
铜 $\leq$	10	25	50 (牡蛎 100)
锌 $\leq$	20	50	100 (牡蛎 500)
石油烃 $\leq$	15	50	80

### (2) 污水排放标准

项目施工期废水包括施工废水和施工人员生活污水。施工废水经隔油池和沉淀池处理后用于施工场地及道路的洒水，不直接排入水体；本项目施工场地设置旱厕收集部分生活污水，施工人员租住周边民房，不在施工现场食宿，施工人员产生的生活污水依托当地现有的生活污水处理。

## 1.5 评价预测时段

评价期综合考虑设计期、施工期和营运期，并根据工程可行性研究报告关于交通量预测年限，选择 2027 年、2033 年和 2041 年分别代表营运近期、中期和远期。施工期评价年限为施工期间，即 2025 年 1 月~2026 年 12 月。

## 1.6 环境保护目标

### 1.6.1 陆域生态环境保护目标

拟建项目沿线主要生态环境保护目标见表 1.6.1，名木古树分布见图 1.6-1。

表1.6.1项目沿线主要生态环境保护目标

敏感目标	敏感目标特征	相互关系	影响因素及时段
耕地、园地	沿线永久性占地约 32.36hm <sup>2</sup> ，其中耕地约 7.39hm <sup>2</sup>	占用	土地占用造成耕地、园地等的减少；影响时段主要在施工期
野生动植物	沿线植被类型以台湾相思林、灌木林为主	占用	土地占用将造成植被的损失；影响时段主要在施工期
生态保护红线	本项目占用陆域生态红线 1.61hm <sup>2</sup>	占用	以道路形式穿越霞浦县陆域生态保护红线，长度 0.36km
基本农田	本项目占基本农田 2.11hm <sup>2</sup> （已经调出）	占用	土地占用造成耕地的减少。影响时段为施工期
古树名木	2 株古榕树	距离项目用地红线最近分别为 2m 和 48m	施工行为可能对其造成危害。影响时段为施工期

### 1.6.2 海域环境保护目标

拟建项目沿线主要的海域环境保护目标见表 1.6.2 及图 1.6-2。

表1.6.2 沿线主要海域环境保护目标

水体	与公路关系	海域主要功能	海域环境功能类别	备注
牙城湾、铜州湾、牛屎湾等	跨海桥梁总长 3852m	牙城湾海岸防护生态保护红线区	第二类海水水质标准	
福宁湾养殖区	涉海段全线位于福宁湾养殖区	养殖	第二类海水水质标准	

### 1.6.3 声环境、环境空气保护目标

根据工可文件及现场踏勘，沿线评价范围内声环境及空气环境保护目标为梅花村、青官司村、青官蓝村、花竹村、古镇村等村庄声环境敏感点，见表 1.6.3。

表1.6.3 拟建道路建成后主要声环境和环境空气保护目标

序号	敏感目标	所在位置				路基形式	纵坡 (%)	敏感点地面与路线路面高差 (m)*	评价区内可能受影响的户数/人数	环境特征	拟建公路与敏感点关系平面图	现场照片	与拟建公路位置关系断面示意图
		方位*	评价类区	与公路中心线的距离(m)*	与公路红线的距离(m)								
1	梅花村赤礁 K1+350	路左	4a类	7	1	新建桥梁	1.8	-23.0	12户/40人	一排单层住宅楼, 近几年新建的砖混结构, 位于拟建牙城湾特大桥桥位下左侧斜交			
2	青官司村 K3+340~K3+581	路右	4a类	15	9	新建填方路基	2.3	+1.6	3户/15人	房屋多为90年代的2~4层砖混结构, 现状国道从村口穿过, 车流量较少; 拟建项目线位偏向东侧避开居民集中区, 与居民楼平行, 面向公路			
			2类	41	35			+3.7	41户/143人				
3	青官蓝村 K4+700~K5+100	路左	4a类	14	8	旧路改扩建挖方路基	0.186	-7.0	6户/18人	房屋多为早期建设的2~4层砖混结构, 拟建项目线位与现状国道重合, 居民楼与拟建公路平行, 背向公路			
			2类	41.0	35			-15.5	10户/42人				
4	花竹村竹甲礁 K6+150~K6+300	路右	4a类	21	15	新建填方路基	0.21	+2.6	2户/8人	房屋多为早期建设的2~3层砖混结构, 居民楼与拟建公路平行, 面向公路			
			2类	48	42			+6.3	13户/39人				
5	古镇村 K7+000~K7+881	路左	4a类	9	3	新建桥梁及平路基	0.15	+3.6	4户/25人	房屋多为近几年新建的2~4层砖混结构, 其中有一幢5层砖混结构靠近公路红线, 居民楼分布较密集, 均背向公路, 拟建公路接现状国道和码头公路, 现状交通量较大。			
			2类	41	35			+2.0	41户/143人				

\*注1, 方位: 指沿着起点至终点里程增加方向的左侧或右侧。\*注2, 与公路中心线距离: 指该项目相应类区临路第一排建筑与主线中心线的距离。\*注3, 敏感点地面与路线路面高差, 指以路线路面为基准, +表示敏感点地面高于线路路面。-表示敏感点地面低于线路路面。

## 2 工程概况及工程分析

### 2.1 路线方案

本项目推荐线路起于霞浦县牙城镇梅花村（霞浦界），与国道 G228 福鼎段对接，而后路线由东北往西南沿海边展线，在梅花村东边堑建牙城湾特大桥跨牙城湾海域，过牙城湾后继续向南沿海边展线，经三沙镇青官司、青官蓝、花竹、古镇等村庄后至终点，终点位于三沙镇古镇村接已通车国道 G228 古镇至古桶段。路线里程约 7.872 公里。

主要控制点：县界、牙城湾航道、牙城镇：梅花村；三沙镇：青官蓝村、花竹村、古镇村、国道 228 古镇至古桶段（三沙疏港公路）起点。

本项目起点、终点平面图见图 2.1-2。

### 2.2 建设规模及主要技术指标

#### 2.2.1 建设规模

本项目路线总长 7.872km，设计速度 40km/h，路基宽 12m（牙城特大桥 19.5m），道路等级为二级公路，全线采用沥青砼路面。新建桥梁 7 座，总长 3431.5m；共设置涵洞 11 道。

#### 2.2.2 主要技术指标

拟建项目主要技术指标及工程数量详见表 2.2.1。

表2.2.1主要技术指标及工程数量表

序号	指标名称	单位	推荐线全线
1	建设里程	km	7.872
2	设计速度	km/h	40
3	路基宽度	m	12（牙城湾特大桥 19.5m）
4	行车道宽度	m	2×3.5（牙城湾特大桥 4×3.5m）
5	路基土石方	千 m <sup>3</sup>	484.672
6	排水及防护	千 m <sup>3</sup>	51.444
7	路面工程	千 m <sup>2</sup>	50.271
8	特大桥	m/座	1978/1
9	大桥	m/座	1453.5/6
10	中、小桥	m/座	0/0
11	桥梁合计	m/座	3431.5/7
12	涵洞	道	11
13	平面交叉	处	4
14	公路用地	hm <sup>2</sup>	17.8
15	占用海域	hm <sup>2</sup>	9.57
16	拆迁房屋	m <sup>2</sup>	2572

## 2.3 交通量预测

### 2.3.1 相对交通量

本项目拟定于 2026 年 12 月建成通车。工可报告中营运期各特征年平均日交通量（折合小汽车）的计算分析结果参见表 2.3.1。

**表 2.3.1 本项目工可报告交通量预测结果 单位：pcu/日**

特征年	2026	2030	2035	2040	2045
交通量	2701	3813	5132	6758	8427

根据工可报告中交通量预测结果，本环评报告交通量采取插入法计算。本项目各预测特征年交通量取值结果见表 2.3.2。

**表 2.3.2 本项目环评预测特征年交通量预测结果 单位:PCU/日**

特征年	2027	2033	2041
交通量	2979	4604	7092

### 2.3.2 相关交通特性分析

#### (1) 车型比

工可报告预测的车型比例(自然数)见表 2.3.3。

**表 2.3.3 工可报告车型比例构成预测表(自然数)单位：%**

年份	小型车		中型车		大型车	汽车列车
	小型货车	小型客车	大型客车	中型货车	大型货车	拖挂汽车
2026	15.41%	73.71%	2.12%	3.18%	3.33%	2.25%
2030	15.91%	74.51%	1.92%	2.58%	2.73%	2.35%
2035	16.41%	75.31%	1.72%	1.98%	2.13%	2.45%
2040	16.91%	76.11%	1.52%	1.38%	1.53%	2.55%
2045	17.41%	76.91%	1.32%	0.78%	0.93%	2.65%

根据《环境影响评价技术导则声环境》(HJ2.4-2021)附录 B.2，车型分类表详见表 2.3.4，本项目环评特征年各车型日交通流量预测结果分别见表 2.3.5。

**表 2.3.4 环评车型分类及折算系数**

车型	汽车代表车型	折算系数	车型划分标准
小	小客车	1.0	座位≤19 座的客车和载质量≤2t 货车
中	中型车	1.5	座位>19 座的客车和 2t<载质量≤7t 货车
大	大型车	2.5	7t<载质量≤20t 货车
	汽车列车	4.0	载质量>20t 货车

**表 2.3.5 环评特征年各车型日交通流量预测结果表(自然辆/日)**

特征年	近期 2027			中期 2033			远期 2041		
	小	中	大	小	中	大	小	中	大
车流量	2474	53	170	3824	83	263	5890	127	405

## (2)昼间系数

根据工可报告对项目区现有公路的调查结果，该区域昼间系数为 0.9（6:00~22:00），每日昼间 16 小时，夜间 8 小时，昼夜车流小时比为 2:1。

### 2.3.3 绝对交通量预测结果

根据《环境影响评价技术导则声环境》(HJ2.4-2021)以及大、中、小车型分类方法，计算出本项目近、中、远期昼夜小时交通量见表 2.3.6。

表 2.3.6 各评价年各路段车流辆(自然辆/小时)

车型	近期 2027 年		中期 2033 年		远期 2041 年	
	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间
小型车	139	31	215	48	331	74
中型车	3	1	5	1	7	2
大型车	10	2	15	3	23	5
合计	152	34	235	52	361	80

## 2.4 主要工程方案

### 2.4.1 路基、路面及排水

#### 2.4.1.1 路基工程

##### (1)主线

根据设计报告确定，本项目设计速度采用 40km/h，整体式路基宽度 12m。

路基标准横断面布设为：

整体式路基：路基宽度 12.0 米，其断面型式为：0.75m(土路肩)+1.75m 硬路肩+3.5m 左行车道+3.5m 右行车道+1.75m 硬路肩+0.75m(土路肩)。

其中 K1+209.0~K3+217.5 为牙城湾特大桥段，断面按 19.5 米布置，其断面型式为：路幅布置为 0.5m（路侧护栏）+8.75m（桥面净宽）+1.0m（中央护栏）+8.75m（桥面净宽）+0.5m（路侧护栏）。

其他段落桥梁桥面宽度为 12m，路幅布置为 0.5m（路侧护栏）+11m（桥面净宽）+0.5m（路侧护栏）=12.0m。

路基宽度及横断面要素见表 2.4.1，路基标准横断面设计详见图 2.4-1~2.4-3。

表 2.4.1 一般路基横断面组成要素表

段落	公路等级	设计速度 (km/h)	路基宽度 (m)	行车道宽度 (m)	中间带 (m)		路肩宽度 (m)	
					中央分隔带	路缘带	硬路肩	土路肩
一般路段	二级	40	12.0	2×3.5	0	0	1.75	0.75

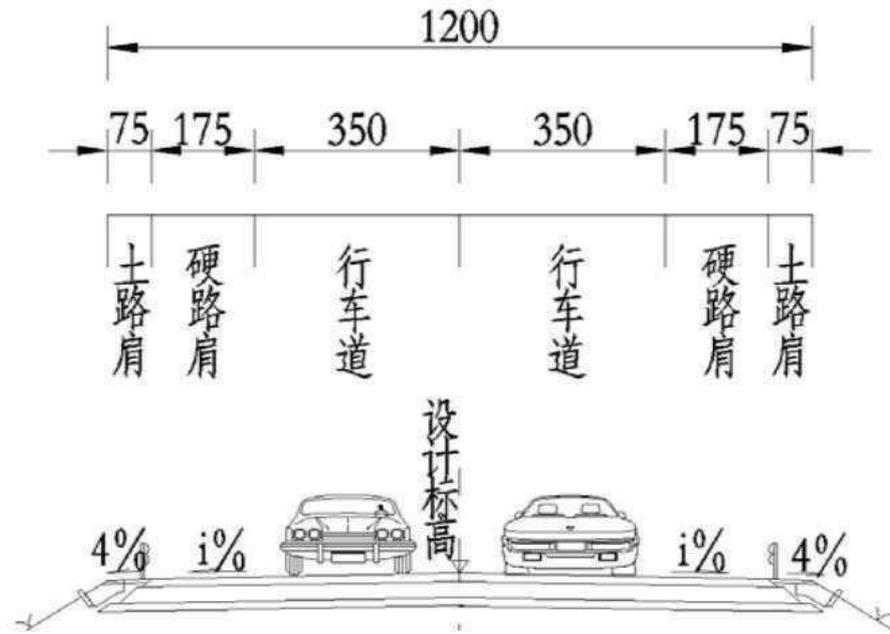


图 2.4-1 一般路基标准横断面图

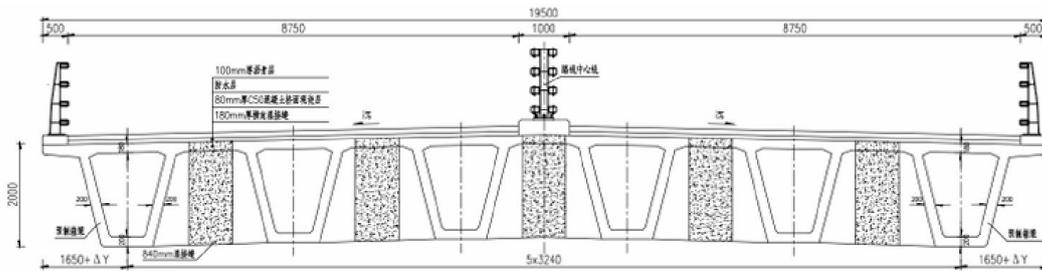


图 2.4-2 牙城湾特大桥路基标准横断面图 (单位: mm)

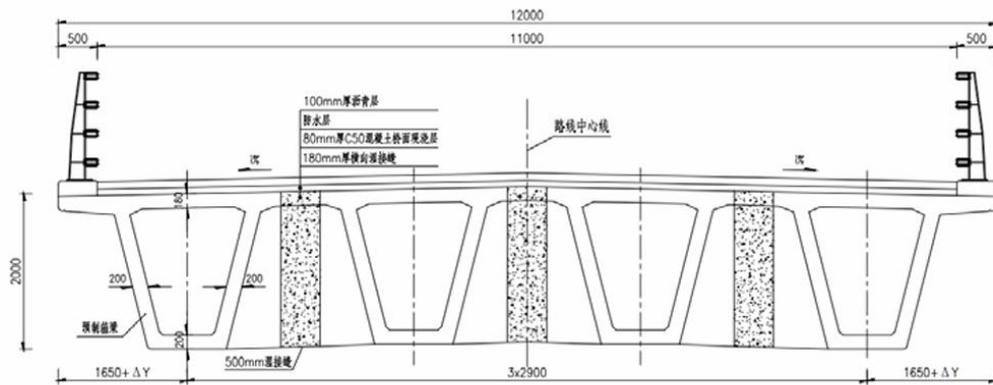


图 2.4-3 12m 宽桥梁标准横断面 (单位: mm)

### 2.4.1.2 路基边坡及工程措施

#### (1) 填方路基

根据本项目纵断面设计，本项目为填方路堤，填土高度均小于 8.0m，根据《公路路基设计规范》(JTGD30-2015) 中第 3.3.5 条要求，路堤边坡采用 1: 1.5。

#### (2) 路堑

路堑边坡高度小于 8 米时，土质边坡坡率一般为 1: 0.75，岩层边坡坡率一般为 1: 0.3；当边坡高度大于 8 米时，变缓坡率并视地质情况设置 2.0 米平台，平台 2%向外倾斜。路堑边坡的碎落台宽度为 1 米。

### (3) 低填路基

由于受地形、地貌以及现有结构物等条件的制约，部分路段路基填土高度较低。鉴于该区域降雨量较大，地势低洼处可能面临着长期或临时积水的风险，为保证路面不处于潮湿甚至过湿状态，对填土高度不超过 1.5m 的路段，路基填筑时需要结合“低填”的特点一起考虑。

具体措施如下：

- 1) 路面结构层下 120cm 范围填筑粗粒土。
- 2) 超挖换填填料宜优先选用级配较好的粗料土。填料最大粒径应小于 10cm。
- 3) 当地下水发育，低填段应根据前后地势设置盲沟，盲沟应与路面的碎石垫层相

### (4) 高填与深挖路段

对填方边坡高度 20m 以上的高填方路段，土质挖方边坡高度大于 20m 的路堑，石质挖方边坡高度大于 30m 的路堑，以及受河流冲刷影响的不良地质、不良岩层结构层等路段均根据边坡稳定性验算结果进行特殊设计。

### (5) 桥头、涵后路基

为了减少因路基在桥台台背位置产生不均匀沉降，而产生的跳车现象，提高车辆行驶的舒适性，

对桥梁桥台台背路基的填筑需进行特殊处理。

1) 桥头、涵后填筑石粉石屑。石粉石屑材料应均匀、密实，并应满足最小强度要求和 96%的压实度要求。路床填料最大粒径应小于 100mm，其中小于 0.05mm 的细粒料含量不应小于 30%。

台背填筑宜待桥台施工及架梁完后，且桥台砼强度达到设计强度的 100%后进行。

#### 2) 填筑要求

桥台台背填筑应采用分层回填压实，分层松铺厚度宜小于 20cm；当采用小型夯实机或小型振动压路机时，松铺厚度不宜大于 15cm，并应充分压(夯)实。桥台台背填筑宜与锥坡填土同时进行。对于薄壁台宜在梁体安装完成以后，在两侧平衡地进行；对于座板式桥台，宜在柱和肋柱侧对称、平衡地进行。

涵洞填筑应在涵洞两侧对称均匀分层回填压实。

### 3) 包边土施工

包边土应和台后填料同步进行施工，并应分层压实。包边土采用亚粘土或粘土，液限WL 小于 50%，塑性指数大于 8、小于 26。在进行包边前，应就土的物理性质进行室内试验和现场试验。包边土应分层压实或夯实，压实度与一般填土路基相应层位的压实度一致。

### 2.4.1.3 防护工程

#### 1) 路堤边坡防护

当路堤边坡高度  $H \leq 5.0\text{m}$  时，边坡坡面采用喷播草籽防护；当路堤边坡高度  $H > 5.0\text{m}$  时，边坡坡面采用拱型骨架撒播草(植灌)防护。

#### 2) 路堑防护

路堑边坡防护形式有：喷播草籽、拱型骨架喷草(植灌)等。

### 2.4.1.4 路基路面排水

本项目的排水含雨水和污水两大系统分，其中雨水系统由公路边沟排水和市政管线排水组成，再设置辅道路段采用管线排水，无设置辅道路段采用边沟排水，排水沟与排水管纵向接顺，就近排入沿线河涌。

(1) 路基排水系统由排水沟、边沟、雨水口、纵、横向排水管、渗沟、天然河沟等组成。

#### 1) 排水沟

根据路堤排水需求设置路堤边沟，与路基两侧的桥涵进出水口或路堑边沟相连，路堤边沟从外观形态、减少占地的角度拟采用浆砌矩形边沟，根据汇水面积确定尺寸一般为  $60\text{cm} \times 60\text{cm}$ 、 $60\text{cm} \times 80\text{cm}$ 。与农田排灌沟渠发生冲突时，应改移沟渠，并与排水沟或涵洞出水口顺接，以确保公路排水设施与当地农业灌溉设施畅通。边沟纵坡不宜小于 0.3%，出水口间距不宜超过 300m。

#### 2) 边沟

路堑边沟形式采用矩形边沟，根据汇水面积确定尺寸一般为  $60\text{cm} \times 60\text{cm}$ 、 $60\text{cm} \times 80\text{cm}$ 、 $80\text{cm} \times 80\text{cm}$  路面及边坡汇水直接流入边沟。

#### 3) 坡顶截水沟

坡顶截水沟一般设于汇水面积较大的挖方边坡坡口以外至少 5m 的位置，用于拦截边坡上部的坡面水。坡顶截水沟可视汇水面积与地质、地形情况采用矩形、梯形断面或拦水梗，沟身尺寸采用  $60\text{cm} \times 60\text{cm}$ ，沟长不应大于 500m。截水沟的水流一般不引入边沟。

#### 4) 跌水、急流槽

进、出或自然山沟，一般采用 M7.5 浆砌片石砌筑，流速、流量大时采用 C20 片石混凝土。

## (2) 路面排水

非超高路段路表排水主要依靠路面横向坡度，把水排入边沟或通过路堤边坡肋带排水槽排入排水沟内。本项目一般路段的双向路拱横坡为 2%，路面雨水可经坡面漫流直接汇入填方路堤边沟或挖方边沟。超高路段的弯道内（外）侧采用超高横坡直接将水排出路面。

### 2.4.1.5 路面工程

综合上述路面结构方案比选和材料比选，根据交通量水平、弯沉计算及本项目的实际情况，推荐路面结构如下：

#### (1) 路面结构

上面层：4cm 细粒式改性沥青砼抗滑表层 AC-13C

下面层：6cm 中粒式改性沥青砼 AC-20C

上基层：12cm 密级配沥青稳定碎石 ATB-25

下基层：15cm 级配碎石

下封层：1cm 热沥青

底基层：30cm 5%水泥稳定碎石

#### (2) 桥面铺装

上面层：4cm 细粒式改性沥青砼抗滑 AC-13C

下面层：6cm 中粒式改性沥青砼 AC-20C

### 2.4.2 桥涵涵洞

#### 2.4.2.1 桥梁设计标准

- 1、公路等级：二级公路；
- 2、设计速度：40km/h；
- 3、设计荷载：公路—I 级；
- 4、设计洪水频率：特大桥：1/300，大桥和中桥：1/100，小桥及涵洞：1/50；
- 5、设计基准期：100 年；
- 6、设计安全等级：一级；
- 7、桥梁标准横断面：
- 8、抗震设防标准：

根据《中国地震动参数区划图》(GB18306-2015)福建省区划一览表, 沿线抗震设防烈度为 6 度; 设计地震动峰值加速度为 0.05g, 中硬场地土(标准场地)地震动反应谱特征周期为 0.40s。

9、航道等级: I 级航道, 代表船型为 3000 吨级杂货船、散货船。

10、最高通航水位: 4.39m; 最低通航水位: -3.24m。

### 2.4.2.2 沿线桥梁、涵洞分布情况

推荐方案全线共有共有特大桥 1978m/1 座, 大桥 1453.5m/6 座。共设置涵洞 11 道。

桥梁设置见表 2.4.2~2.4.3。

**表 2.4.2 特大桥设置一览表**

序号	中心里程	桥梁名称	桥宽 (m)	桥长(m)	上部构造	备注
1	K2+218.00	牙城湾特大桥	19.5	1978	主桥: 变截面连续刚构桥引桥: PC 连续(刚构)小箱梁	
合计				1978		

**表 2.4.3 大桥设置一览表**

序号	中心里程	桥梁名称	桥宽 (m)	桥长 (m)	上部构造	备注
1	K0+035.109	南山大桥 (霞浦段)	12	63.0	PC 连续 (刚构) 小箱梁	起点接南山大桥 (福鼎段)
2	K0+284.00	梅花大桥	12	248.0	PC 连续 (刚构) 小箱梁	跨海湾
3	K4+028.00	青官司大桥	12	157.0	PC 连续 (刚构) 小箱梁	跨溪流
4	K5+920.50	花竹大桥	12	128.0	PC 连续 (刚构) 小箱梁	跨海湾
5	K6+807.75	铜州湾大桥	12	217.5	PC 连续小箱梁	跨海湾
6	K7+413.50	古镇大桥	12	640.0	PC 连续 (刚构) 小箱梁	跨海湾
合计				1453.5		

## （一）牙城湾特大桥

本项目主线推荐路线共设置特大桥 1978 米/1 座。

### （1）主桥方案

本项目推荐主桥方案采用：100+2×180+100m 变截面连续刚构桥，具体如下：采用变截面预应力混凝土刚构桥，跨径组合为 100+2×180+100=560m，桥面全宽为 19.5m，组成为 0.5m（路侧护栏）+8.75m（桥面净宽）+1.0m（中央护栏）+8.75m（桥面净宽）+0.5m（路侧护栏）=19.5m。桥型总体布置见下图。

#### ①主梁

主桥结构形式为主跨 180m 变截面预应力混凝土连续刚构，边中跨比为 0.5556，根部梁高 11.5m，跨中及端部梁高 4.5m，箱梁高度按 1.8 次抛物线变化。横断面为单箱双室直腹板箱梁。箱梁顶板宽为 19.5m，底板宽度为 12m，翼缘悬臂长度 3.75m。箱梁顶板设双向 2%横坡，底板横桥向为水平。0 号块顶、底板厚度分别为 1.0m 和 1.5m，腹板厚 0.9m，其它块件顶板厚度为 0.32m，底板厚度从根部的 1.5m 按 1.8 次抛物线变化至跨中的 0.32m，0 号块至 14 号块腹板厚 0.9m，17 号块至 21 号块腹板厚 0.5m，15~16 号块为过渡段。全桥在梁端及 0 号块处设置横隔板，其中 0 号梁段横隔板厚 0.8m，端横梁厚 2.0m。

主桥上部结构采用对称悬臂浇筑法施工，主梁每个单“T”划分为 21 个梁段，其中 0 号、1 号、1'号梁段共长为 17.0m，在墩顶托架现浇施工；2 号块长 3.0m，3 号块至 7 号块长 3.5m，8 号块至 13 号块长 4.0m，14 号块至 21 号块长 4.5m，边跨支架现浇段长 8.68m，边跨合拢段长 2m，中跨合拢段长 2m。箱梁施工采用挂篮悬臂现浇，悬浇梁段最大重量为 439.6 吨，挂篮(含机具施工荷载等)按 200 吨双挂篮考虑。

#### ②桥墩及基础

主墩采用双肢薄壁空心墩，主墩双肢间净距为 5.0m，空心墩横桥向宽 12.0m，顺桥向长 3.0m，桥墩壁横桥向厚 0.7m，纵桥向厚 0.7m，内设 50×50cm 倒角。主墩承台厚 5.0m，采用圆端型，承台底设置 2.0m 厚 C20 封底混凝土；主墩基础采用钻孔灌注桩基础，每个主墩采用 10 根φ2.5m 桩基础，桩基础按摩擦桩设计。

过渡墩采用空心薄壁墩，过渡墩横桥向宽 13.1m，顺桥向长 4m，桥墩壁横桥向厚 0.7m，纵桥向厚 0.7m，内设 50×50cm 倒角，墩底设 2.0m 厚实心段。承台为整体式矩形承台，承台平面尺寸为 22.75m（横桥向）×10.25m（顺桥向），承台厚 4.0m，基础共设置 8 根直径为 2.5m 的钻孔灌注桩，按摩擦桩设计。

主墩墩身采用 C50 海工混凝土、过渡墩墩身采用 C40 海工混凝土，承台采用 C40 海工混凝土，基桩采用 C35 海工混凝土。

## (2) 引桥方案

本桥引桥推荐采用 40m 小箱梁方案，标准跨径 40m 先简支后结构连续预应力混凝土预制分体梁方案亦以部颁通用图为本，通过适当增加跨中截面顶板、腹板及底板的板厚以适应海洋 III 类环境对混凝土保护层厚度的特殊要求，同时适当增加了正、负弯矩区的配束并局部调整普通钢筋构造。预制分体梁裸梁高 2.0m，翼缘板厚 18cm，跨中截面腹板厚 23cm、底板厚 21cm，支点断面腹板、底板厚 35cm。边梁预制梁宽 285cm、中梁预制梁宽 240cm，梁间距 324cm，横向湿接缝宽 84cm。其标准横断面如下：

牙城湾特大桥全桥共 12 联：9×40+(2×180)+32×40；上部结构第 4 联采用混合梁斜拉桥；1-3、5-11 联采用预应力砼小箱梁，先简支后连续/刚构。下部结构桥台采用柱台，10 号桥墩采用花瓶型桥塔，3-9、11-41 采用箱墩，其余桥墩采用柱式墩，墩台采用桩基础。9-11 号桥墩设置橡胶防撞护舷，其余海上桥墩设置钢筋混凝土防撞护筒。

## (二) 南山大桥（霞浦段）

本桥起点接南山大桥（福鼎段）。南山大桥跨越海湾，最大桥高 33.0m。南山大桥位于福鼎市和霞浦县交界处。经地方协商，为减少施工工序，简化施工管理工作，南山大桥采用统一的结构形式和跨径。本桥位于 R=200m 的曲线段，上部结构采用 10×20m PC 连续（刚构）小箱梁。

南山大桥（霞浦段）起点桩号 K0+003.609（县交界处），上部结构采用 3×20m PC 连续（刚构）小箱梁，中心桩号 K0+035.109，全长 63m；下部结构桥墩采用柱式墩配桩基础，桥台为柱台配桩基础。

## (三) 梅花大桥

本桥跨越海湾，最大桥高 53m。上部结构采用 6×40m PC 连续（刚构）小箱梁，中心桩号 K0+284.00，全长 248m；下部结构桥墩采用柱式墩、箱型墩配桩基础，桥台为板凳台配桩基础。

## (四) 青官司大桥

本桥跨越沟谷，最大桥高 31.8m。上部结构采用 5×30m PC 连续（刚构）小箱梁，中心桩号 K4+028.00，全长 157.0m；下部结构桥墩采用柱式墩配桩基础，桥台为板凳台配桩基础。

## (五) 花竹大桥

本桥跨越沟谷，最大桥高 36.5m。上部结构采用 4×30m PC 连续（刚构）小箱梁，中心桩号 K5+920.50，全长 128m；下部结构桥墩采用柱式墩配桩基础，桥台为 U 台配扩大基础。

#### （五）铜州湾大桥

本桥跨越铜州湾，最大桥高 20.1m。上部结构采用 7×30m PC 连续小箱梁，中心桩号 K6+807.75，全长 217.5m；下部结构桥墩采用柱式墩配桩基础，桥台为 U 台配扩大基础、板凳台配桩基础。

#### （六）古镇大桥

本桥跨越海湾，海湾内现状有渔船通行。最大桥高 30.5m。桥型方案：上部结构采用 30+15×40m PC 连续（刚构）小箱梁，中心桩号 K7+413.50，全长 640m；下部结构桥墩采用柱式墩配桩基础，桥台为 U 台配扩大基础、桩基础。

### 2.4.2.3 涵洞工程

根据本项目路线沟渠的排洪和灌溉要求，全线共新建 339m/11 道涵洞，见表 2.4.4。

**表2.4.4 推荐线K线涵洞流量孔径一览表**

序号	中心桩号	涵洞形式	孔数—孔径	涵长（m）
1	K0+630.000	钢筋砼盖板涵	1-Φ1.5	35
2	K0+880.000	钢筋砼盖板涵	1-Φ1.5	29
3	K1+018.000	钢筋砼盖板涵	1-Φ1.5	40
4	K3+335.000	钢筋砼盖板涵	1-Φ1.5	30
5	K3+448.000	钢筋砼盖板涵	1-Φ1.5	16
6	K3+595.000	钢筋砼盖板涵	1-Φ1.5	37
7	K4+383.000	钢筋砼盖板涵	1-Φ1.5	32
8	K4+670.000	钢筋砼盖板涵	1-Φ1.5	31
9	K5+145.000	钢筋砼盖板涵	1-2.0×2.0	35
10	K6+267.000	钢筋砼盖板涵	1-Φ1.5	34
11	K6+485.000	钢筋砼盖板涵	1-Φ1.5	20

### 2.4.3 路线交叉

**表2.4.5 路线交叉布置一览表**

序号	中心桩号	交叉节点名称	被交叉路名称	被交叉路等级	交叉形式
1	K1+053	梅花平交	乡道 Y918	等外公路	T 型平面交叉
2	K3+296	青官司村平交	国道 G228 旧线	等外公路	T 型平面交叉
3	K5+030	青官蓝村平交	国道 G228 旧线	等外公路	T 型平面交叉
4	K7+754	古镇平交	乡道 YA63	三级公路	十字平面交叉

## 2.4.4 交通工程及沿线设施

交通标志设置；路面标线设置：根据路基路面宽度设置车道分界线、边缘线，线宽 0.15m；限速标标记、导向箭头；被交道路的渠化标线；护栏设置：路基段根据实地情况外侧设砼防撞护栏，桥梁外侧均设砼防撞护栏。

## 2.4.5 风景道工程

项目计划建设一处露营地、一处观景台、沿线边坡的绿化以及一处口袋公园。

### (1) 青官司露营地

露营地停车场面积 5600 m<sup>2</sup>，大巴车停车位 8 个小车停车位 121 个（其中残疾人车位 10 个，充电桩车位 26 个）。

青官司休闲区与露营区计划建设于牙城湾特大桥南端青官司村旁 K3+180~K4+180 之间，占地面积分别为 17150 m<sup>2</sup>和 10330 m<sup>2</sup>。休闲区内设置大型停车场约 3300 m<sup>2</sup>，活动广场面积 7200 m<sup>2</sup>，结合环境设计为附近居民提供特色农产品交易场所，打造舒适、便利的旅游环境。靠海侧打造的滨海露营地内设停车场 2200 m<sup>2</sup>，房车营地 1450 m<sup>2</sup>，帐篷营地 2650 m<sup>2</sup>以及配套服务建筑一栋 150 m<sup>2</sup>。

### (2) 花竹村观景台

观景台计划建设于花竹村 K6+300~K6+400 之间，占地面积约 2300 m<sup>2</sup>。观景台采用双层设计，配套停车位 16 个，提供游客休憩、观景、休闲轻餐饮等需求。

### (3) 古镇口袋公园

口袋公园计划建设于国道与古镇村交界处 K7+600，占地面积约 3280 m<sup>2</sup>。利用台地绿化设计消化场地较大的高差，为村民提供小型休闲、娱乐场所，提升村民生活质量。

## 2.4.6 其他工程

本项目平交口改移道路 4 处，共长 1057.7 米，工程数量计入平面交叉。

## 2.5 工程土石方

本项目全线路基土石方总量（计价方）：开挖量 52.54 万立方米、回填量 44.57 万立方米；弃方总量 7.97 万方（含清表土）。

本项目废弃土方应在指定地点弃方，以就近废弃并尽量与路堤结合为原则，防止水土流失，如对环境及自然排水不产生影响的狭窄山谷。并作好取、弃土范围的农田保护、弃方坡脚筑坝、坡面植树植草、绿化固土等环境保护措施，并尽量做到造地还田。为保证弃渣场绿化符合环保，要求在弃土堆表面覆盖大于 0.5 米的耕植土表层，提高绿化成活率。

工程总土石方平衡表见表 2.5.1，表土剥离利用平衡表见表 2.5.2，土石方平衡图见图 2.5-1。

**表2.5.1 工程路基土石方平衡表 单位：m<sup>3</sup>**

起迄桩号	挖方			填方		利用主线土石方		弃方		备注
	总体积	土方	石方	填土	填石	土方	石方	土方	石方	
K0+000~K1+000	102369	14541	87829	86056	0	13890	68010 (12112)	3778	38389	
K1+000~K2+000	68404	13680	54723	45169	0	10227	33184 (5114)	326	2969	
K2+000~K3+000		0	0							
K3+000~K4+000	81461	16292	65169	58626	0	11668	44386 (11521)			
K4+000~K5+000	45634	9126	36508	96100	0	18254	73453 (17388)			
K5+000~K6+000	94150	18830	75321	83440	0	17382	62536 (12466)			
K6+000~K7+000	106796	26699	80097	75217	0	18317	54113 (10990)	11565	41818	
K7+000~K8+000	26570	6643	19928	1140	0	405	715 (243)			
合计	525385	105811	419575	445749	0	90144	336397 (69833)	15668	83176	

**表2.5.1工程总土石方平衡表 单位：万m<sup>3</sup>**

项目	开挖	回填	借方		利用方	弃渣	
			数量	来源		数量	去向
路基工程	52.54	44.57			42.65	7.97	临时堆土场 0.82 万 m <sup>3</sup> 、弃渣场 9.89 万 m <sup>3</sup>
桥梁工程	0.76	0.57				0.19	临时堆土场
拆迁建筑物垃圾	1.40					1.40	
施工道路	0.05	0.04				0.01	临时堆土场
合计	54.75	45.18	0	0	42.65	9.57	

**表2.5.1表土剥离利用平衡表 单位：万m<sup>3</sup>**

工程区	剥离	覆土	去向
路基工程	0.82	0.82	道路绿化工程
桥梁工程	0.19	0.19	施工场地绿化
施工道路	0.01	0.01	施工道路绿化
弃渣场	0.21	0.21	弃渣场绿化、复耕

合计	1.98	1.98	
----	------	------	--

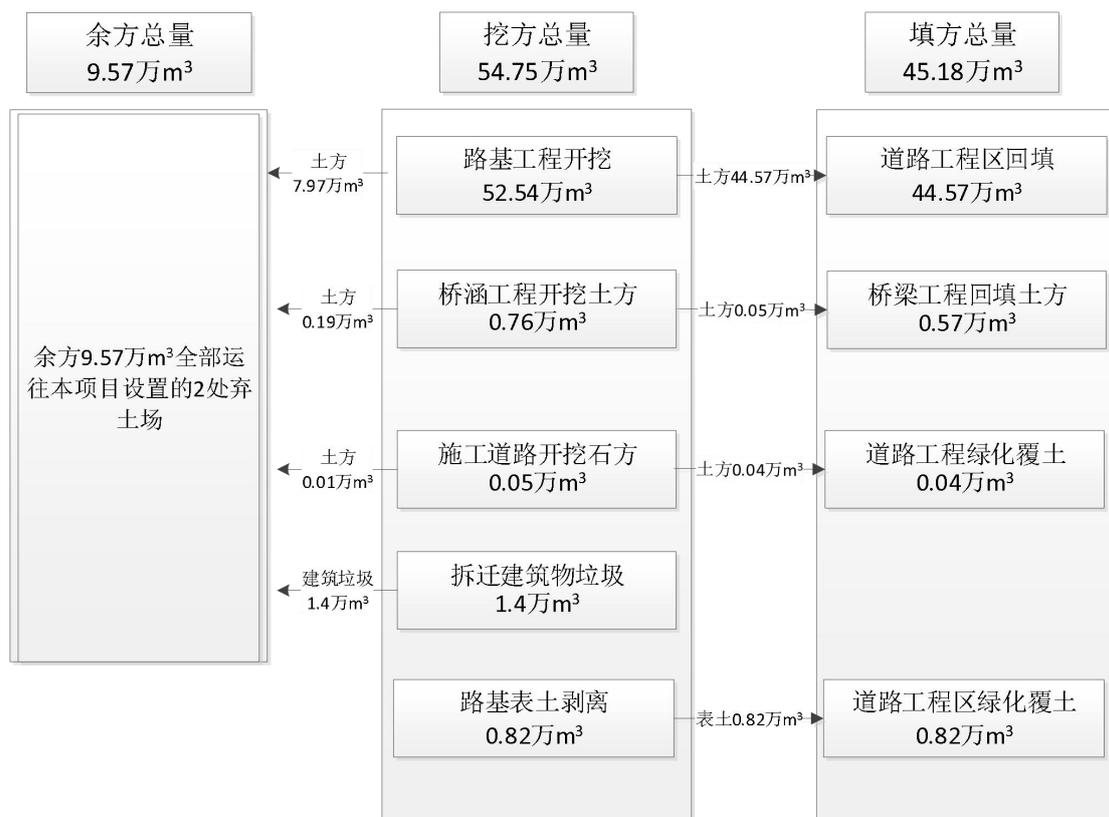


图 2.5-1 工程土石方平衡图(单位: 万 m<sup>3</sup>)

## 2.6 工程占地及拆迁情况

### 2.6.1 工程占地

本项目该项目用地总面积 18.0065 公顷，拟使用原有用地 0.2065，实际新增永久占用陆域面积 17.80hm<sup>2</sup>，其中耕地 2.77hm<sup>2</sup>(永久基本农田 2.11hm<sup>2</sup>)，园地 1.82hm<sup>2</sup>，林地 13.0hm<sup>2</sup>，建设用地 0.13hm<sup>2</sup>，未利用地 0.08hm<sup>2</sup>；根据《国道 G228 线霞浦梅花（福鼎界）至古镇段公路工程永久基本农田补划方案》所占的永久农田已按国土资规〔2018〕1 号的要求进行补划。

本项目跨海桥梁占用海域 9.57hm<sup>2</sup>，不涉及围填海。本项目新增临时占地面积约 12.82hm<sup>2</sup>，施工栈桥申请用海面积为 0.82hm<sup>2</sup>，本项目占用的各类土地数量详见下表。

表2.6.1 工程永久占地情况一览表(单位: hm<sup>2</sup>)

项目	土地占用类型及面积					
	合计	耕地	园地	林地	未利用地	建设用地
永久占地	17.80	2.77	1.82	13.0	0.08	0.13

表2.6.1 工程新增临时占地情况一览表(单位: hm<sup>2</sup>)

项目	合计	园地	林地	未利用地	建设用地
施工场地	7.94(1.63)	(1.0)	(0.63)		6.27
施工道路	3.27	0.42	2.29	0.56	
弃渣场	1.61	1.61			
总计	12.82(1.63)	2.03 (1.0)	2.29 (0.63)	0.56	6.27

## 2.6.2 拆迁情况

根据本项目设计方案，全线拆迁房屋 2572m<sup>2</sup>。主要位于 YHK3+731、HYK5+036.087。

## 2.7 筑路材料及运输条件

### 2.7.1 筑路材料

本项目沿线筑路材料主要包括路基填筑材料、路面、桥梁、隧道及其它结构物材料。本合同段路基填筑材料主要采用以挖作填的方式；路面、桥梁及其它结构物材料主要有钢材、水泥、沥青、砂石料等，主要以外购处理。因此，本项目不设取土石料场。

#### (1) 外购材料

水泥、钢材、木材以市场供应为主，按当地建材部门的仓库为起运点。个别材料为厂家直购，应按实际调查的生产厂家为起运点。

#### (2) 地材

##### ①石料

路线走廊带内地形差异较小，沿线山头分布的岩性为花岗岩，大部分石料较完整，强度高，储量丰富。施工中应充分利用路基挖方石料，就地取材，可加工片、碎石，用于路面基层、路基防护排水工程及构造物，以降低工程造价。

其他石料可外购为主，目前已调查了多处石料场情况，可加工片、碎石，用于路面基层、路基防护排水工程及构造物。

##### ②中粗砂、砂砾

本项目中粗砂料主要来自霞浦县，采用机制砂，砂质良好。

##### ③粘土

沿线开挖土方均有粘性土分布，储量丰富，分布较广，采集条件良好，运输便利。

##### ④工程用水

沿线水系发育，水质较好，可作为工程用水。

##### ⑤路基填料

本项目沿线路堑挖方可作为路基填料。

## 2.7.2 运输条件

沿线公路运输方便，沿线县乡公路，乡间机耕路分布也较密，便于施工时材料运。主要材料的供应，设计预算按市场价格进行编制，水泥、钢材、木材等均在地方市场采购，沈海高速公路、228 国道、及其相连的县乡公路运抵施工场地。

## 2.8 工程投资

本项目新建里程 7.872 公里。工程总造价为 11.7504 亿元。

## 2.9 工程施工及组织方案

### 2.9.1 工期安排

根据工可报告，本项目拟于 2025 年 1 月开工，2026 年 12 月竣工。

### 2.9.2 施工临时工程

#### (1) 施工场地

根据工程设计方案，本项目在项目沿线共布设 5 个施工场地，施工场地包括办公区、钢筋加工场、预制场、拌合站、表土堆场泥浆干化场等场地。本项目施工场地不设置住宿，施工人员可就近租用附近的民房。临时施工场地选址及环境敏感性见表 2.9-1。

表 2.9-1 施工场地设置情况一览表

序号	位置	面积 (hm <sup>2</sup> )	占地类型	主要功能	选址合理性
1	K0+550 用地红线内	(1.0)	园地	办公区、钢筋加工场、预制场、混凝土拌合站、表土堆场、泥浆干化场等	选址合理
2	K3+300 左侧 30m	1.67	菜地	钢筋加工场、预制场、表土堆场、泥浆干化场等	选址合理
3	K4+200 左侧约 10m	0.5	建设用地	钢筋加工场、预制场、表土堆场等	选址合理
4	K6+950 用地红线内	(0.63)	林地	钢筋加工场、预制场、表土堆场等	选址合理
5	K7+300 左侧约 100m	5.77	建设用地	办公区、钢筋加工场、预制场、混凝土拌合站等	选址合理
合计		7.94 (1.63)			

注：表土堆场均位于施工场地内，不新增临时占地。

#### (2) 弃渣场

本工程规划设置 2 处弃渣场，其中，1#弃渣场位于 K0+950 左侧，临时占地面积约 0.98hm<sup>2</sup>，可放置的弃方总量为 4.55 万 m<sup>3</sup>，2#弃渣场位于 K6+260 右侧，临时占地面积约 0.85hm<sup>2</sup>，弃方总量为 5.34 万 m<sup>3</sup>。根据现场生态环境情况，拟地两处弃渣场选址进行优化调整，详见表 2.9-2。

表 2.9-2 弃渣场设置情况一览表

序号	位置	面积 (hm <sup>2</sup> )	占地类型	主要影响及选址合理性	调整位置
1	K0+950 左侧	0.76	荒草地	局部占用基本农田和生态保护红线，选址不合理，建议调整。	局部调整至 K1+100 左侧，不得占用基本农田和生态保护红线位置
2	K6+260 右侧 30m	0.85	林地	选址占用台湾相思林地，距离海洋线较近，最近仅 5m，选址不合理，建议调整。	调整至 K5+800 右侧 10m，花竹村附近凹地

(3) 施工便道

沿线部分路段无现有道路可利用，施工时需要新修施工便道。根据本项目施工组织设计，本项目施工便道大部分利用现状道路和本项目路基作为施工便道，仅在部分施工困难的路段需新建施工便道。本项目共新建 5 条施工便道，总长度 538m，路基宽度 6m，占地面积约 3.27hm<sup>2</sup>。占地类型为林地、园地和未利用地。

表 2.9-3 施工便道设置一览表

施工便道	桩号	长度	路基宽度	路面结构	占地面积 (hm <sup>2</sup> )
		(m)	(m)		
1#施工便道	K1+200	140	6	泥结碎石路面	0.86
2#施工便道	K3+900	70	6	泥结碎石路面	0.43
3#施工便道	K5+000	90	6	泥结碎石路面	0.54
4#施工便道	K5+900	108	6	泥结碎石路面	0.65
5#施工便道	K7+100	130	6	泥结碎石路面	0.79
合计		538			3.27

(4) 施工栈桥及泥浆处置

本项目 5 座大桥施工期间将设置施工栈桥长约 2690m，施工栈桥和用海平台位于主体工程外的面积为 0.8222 公顷，施工栈桥与平台采用钢管桩基础，共 646 根桩，桩径为 0.63m，跨径 12m，实际占海面积 0.0201 公顷。

每个桥梁桩基施工用海平台上设置一个钢结构的泥浆回用池，用于收集桥梁桩基施工产生的泥浆经泥浆池沉淀循环后将可重复利用的泥浆采用泥浆泵抽至钢制泥浆池中进行循环利用，不能重复利用的泥浆采用泥浆泵抽至岸上封闭式罐车后运至泥浆固化场处置后运至弃渣场填埋处置。

表 2.9-4 桥梁施工栈桥设置情况

桥梁	施工栈桥长度 (m)	临时占海 (hm <sup>2</sup> )	施工栈桥占用岸线长度 (m)	岸线类型
梅花大桥	96	0.029	12.14	自然岸线
牙城湾特大桥	1818	0.556	17.40	自然岸线
花竹大桥	59	0.018	12.43	自然岸线
铜州湾大桥	142	0.043	7.4	人工岸线/自然岸线
古镇大桥	575	0.176	6.12	自然岸线/人工岸线
合计	2690	0.822	55.49/55.74	



注：图中 1#弃渣场为调整后的位置

图 2.9-1 施工三场位置示意图 (1)



注：图中 2#弃渣场为调整后的位置

图 2.9-1 施工三场位置示意图（2）



图 2.9-1 施工三场位置示意图 (3)

### 2.9.3 施工方案及施工工艺

工程施工一般按照先桥涵、路基，最后沿线设施的程序进行。为了保证工程工期和质量，施工采用机械化作业，按进度实施，避免抢工期、拖时间。主要材料集中供应，混合料和稳定料集中厂拌。

#### (1)路基及防护工程

为确保路基、路堑稳定，需采取多种措施确保工程质量。路基如基底强度不足或山间软土时，采取相应的处理措施(如换填、增设砂砾垫层、盲沟及土工格栅等)。对高填方路段的路基宜优先安排施工，填筑过程中，可采用冲击碾压或强夯等进行增强补压，以消减高路堤的差异变形。

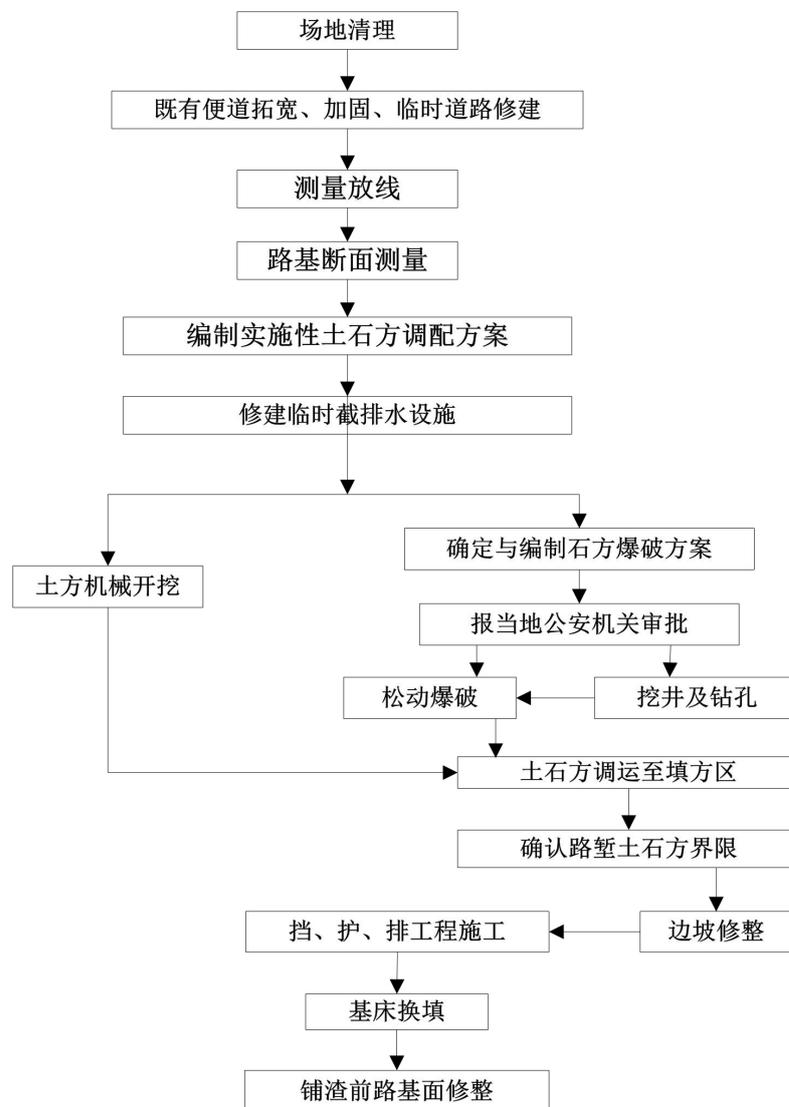


图 2.9-2 路堑开挖施工工艺流程

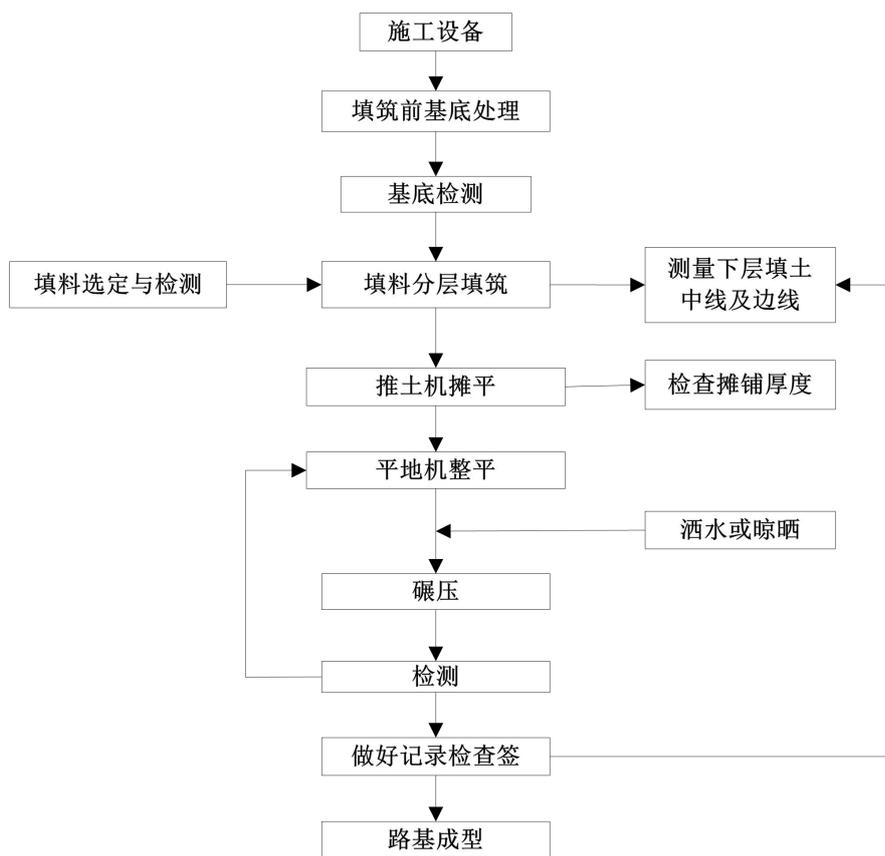


图 2.9-3 填筑路基施工工艺流程

深挖路堑容易引起滑坡等病害。应根据不同的地质情况采取相应防护措施。对半填半挖，特别是顺路向零填挖部分，应注重土质台阶的设置或采用适宜的土工材料，加强路基的防滑移的处理。

对弃土石堆应进行必要的生物和工程防护，以避免造成水土流失。在沿河路段可对坡脚采用砌石护坡、浸水挡土墙等防护，或设置导流构造物等。

路堑开挖和填筑路基的施工工艺分别见图 2.9-2 和图 2.9-3。本项目不涉及深挖高填段。

### (2)路面工程

路面铺设工期按 6 个月考虑，全线设 1 处预制厂，并配有水泥搅拌设备。本项目不涉及沥青拌合站，项目所需的沥青混凝土场地外拌合站集中拌合后运输至工地，路面采用摊铺机械铺筑。

### (3)桥梁工程

桥梁上部结构采用预应力砼空心板梁，桥梁下部结构采用柱式墩、肋板式台，桩基础。桥梁施工工序为：平整施工区—基础施工—桥梁上部构造施工。

本项目施工栈桥和用海平台位于主体工程外的面积为 0.8222 公顷，施工栈桥与平台采用钢管桩基础，共 646 根桩，桩径为 0.63 m，跨径 12 m，实际占海面积 0.0201 公顷。施

工期禁止在岸线及潮滩位置设置任何构筑物，施工结束后施工栈桥立即拆除，不会改变岸线的自然属性。为尽量减少施工过程中对海洋环境的影响，所有桥梁施工过程中的废水和泥浆均采用“就地储存，定期收集”的方式，每日由吸浆车将水槽清空，转运至淤泥干化场进行处理。

桥梁基础均采用钻孔灌注桩基础施工，施工工艺流程见图 2.6-3 及图 2.9-4。桥梁墩台施工工艺流程参见图 2.9-5。

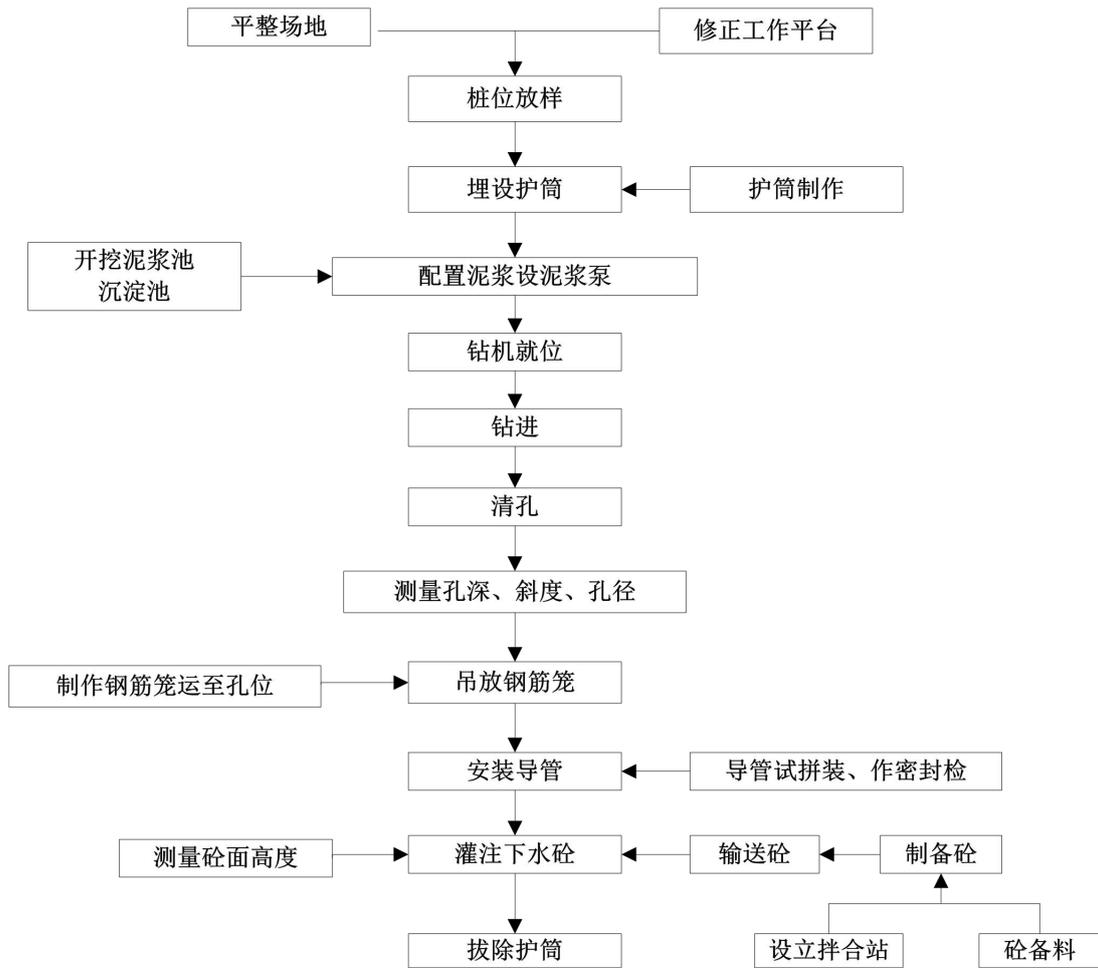


图 2.9-4 桥梁钻孔灌注桩施工工艺流程

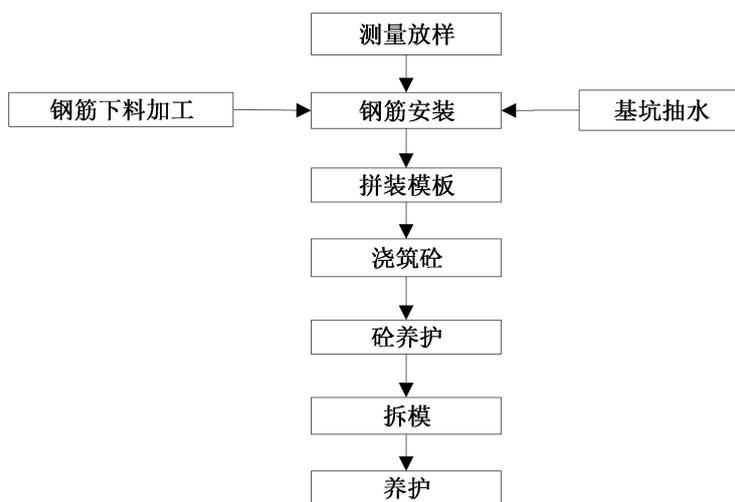


图 2.9-5 桥墩桥台施工工艺流程

## 2.10 工程替代方案环境保护比选

### 2.10.1 路线平面布置方案

本次路线平面根据工可走廊，在于地方充分沟通的基础上进行路线方案优化。本项目推荐线路线起于霞浦县牙城镇梅花村（霞浦界），与国道 G228 福鼎段对接，而后路线由东北往西南沿海边展线，在梅花村东边堑建牙城湾特大桥跨牙城湾海域，过牙城湾后继续向南沿海边展线，经三沙镇青官司、青官蓝、花竹、古镇等村庄后至终点，终点位于三沙镇古镇村接已通车国道 G228 古镇至古桶段。路线里程约 7.872km。

### 2.10.2 路线比选论证

#### 2.10.2.1 建设项目起终点论证

路线起终点的选取，应当充分研究已有的路网布局及功能、交通节点、交通服务设施，结合经济社会发展规划、交通规划，以完善路网、促进地方经济发展为目的。

##### (1) 起点论证

路线起点 K0+000 位于霞浦县牙城镇梅花村（霞浦界），北接国道 G228 线福鼎市太姥山镇至硠门乡青屿头（霞浦界）段公路工程（目前为设计阶段，采用设计速度 40km/h，路基宽度为 12m 的双向双车道二级公路标准）。路线起点符合《福建省普通国省干线公路》G228 路线规划的走向，符合霞浦县路网的整体规划，符合地方政府的意见。因此，项目起点定于霞浦县牙城镇梅花村（霞浦界）是合适的。



图 2.10-1 起点位置示意图

## (2) 终点论证

本项目终点位于三沙镇古镇村接已通车的 G228 古镇至古桶段（三沙疏港公路）（采用设计速度 60km/h，路基宽度 12m 的双向双车道二级公路标准），项目终点是唯一的。同时也符合 G228 路线规划的走向，符合霞浦县路网的整体规划，符合地方政府的意见。因此，项目起点位于三沙镇古镇村是合适的。



图 2.10-2 终点位置示意图

### 2.10.2.2 备选方案拟定与比选

根据规划实施方案的路线走廊带，项目组成员通过现场踏勘和深入细致的调查，综合考虑路线的主要控制因素，结合沿线地形地貌特点、区域路网规划、城市规划的衔接、重要干扰路段、风景区（保护区）环境敏感点、工程技术经济性等因素，在 1:1 万数字化地形图上对拟定路线走廊或方案进一步研究，在规划实施方案的基础上进行路线方案的优化、补充和完善，路线方案选择在满足滨海大通道规划的线路总体走向的前提下，综合考虑霞浦县总体规划及各乡镇的规划要求，以快捷、安全、经济、工程投资节省为目的，同时兼顾自然环境保护的原则进行布线，按本阶段的工作深度共提出了 2 个可能的路线方案进行同深度综合比较，并提出建议路线走向方案。

表 2.10.1 备选方案比较段落一览表

序号	路段名称	方案名称	桩号	里程(km)	备注
1	起点至青官蓝段	K 线	K0+000~K6+000	6.000	
		A 线	AK0+000~AK6+713	6.713	
2	起点至终点段	K 线	K0+000~K7+872	7.872	
		B 线	BK0+000~BK11+896	11.896	全线对比

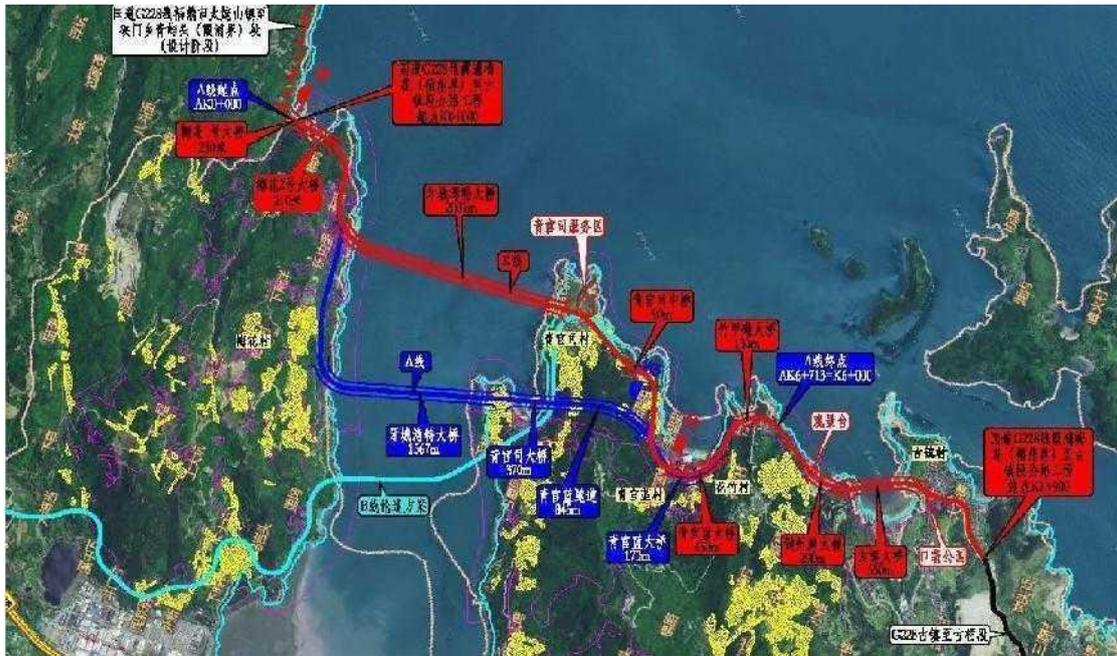


图 2.10-3 路线方案比选示意图

(1) K 线与 A 线

K 线方案起于牙城镇梅花村横岗（霞浦界），设梅花 1 号大桥（霞浦界 85.0 米）与国道 G228 线福鼎市太姥山镇至硤门乡青屿头（霞浦界）段对接，路线由北往南，路线经东边垄建牙城湾特大桥（1988.0 米）跨牙城湾，过牙城湾后经青官司村沿海边展线，设青官司中桥（90.0 米）到达青官司村东南侧，路段全 6.000 公里。

A 线方案起点牙城镇梅花村横岗（霞浦界），设梅花 1 号大桥（霞浦界 85.0 米）与国道 G228 线福鼎市太姥山镇至硤门乡青屿头（霞浦界）段对接，路线由北往南沿海边展线，经梅花村柴甩建牙城湾特大桥（1548.0 米）跨牙城湾，过牙城湾后建青官司大桥（370.0 米）和青官司隧道（845.0 米）到达青官司村，后于青官司村东南侧并入 K 线。路段全长 6.713 公里。



图 2.10-4 K 线、A 线路方案示意图

表 2.10.2 A 线与 K 线路方案比较表

工程名称		单位	推荐方案	比较方案	比较方案比 推荐方案 (+)(-)
			K 线	A 线	
路线长度		公里	6.000	6.713	+0.713
路基土石方		千立方米	584.4	598	+13.6
路基排水及防护		千立方米	29.278	37.635	+8.357
边坡锚杆及锚索		米	400	200	-200
不良地质处理		公里	0.1	0.2	+0.1
路面工程		千平方米	34.712	35.266	+0.554
桥梁	特大桥	米/座	2007/1	1567/1	-440/0
	大桥	米/座	915/3.5	1005/4.5	+90/+1
	中、小桥	米/座	90/1	0/0	-90/-1
	合计	米/座	3012/5.5	2572/5.5	-440/0
涵洞		道	9	6	-3
通道		道	0	0	0
隧道	特长隧道	米/座	0/0	0/0	0
	长隧道	米/座	0/0	0/0	0
	中、短隧道	米/座	0/0	845/1	+845/+1
	合计	米/座	0/0	0/0	0
路线交叉		处	2	2	0

拆迁房屋	平方米	2844	1470	- 1374
征用土地	亩	324.6	311.43	- 13.17
建安费	万元	71218	71143	-75
总投资	万元	88115	87767	-348

### (1) K 线方案

#### ①优点：

- 线位沿海岸布设，符合本项目滨海风景道的定位；
- 主线路线里程较短，比 A 线短约 713 米。
- 不设隧道，后期养护费用少；
- 占用生态红线面积小。

#### ②缺点：

- 路线距牙城镇较远，不方便牙城镇上下本项目。
- 路基挖方、防护工程量较大，边坡较高，占地较 A 线多 13.17 亩，占用基本农田面积较大。

- 总造价较 A 线多 348 万元。

### (2) A 线方案

#### ①优点：

- 路线距牙城镇较近，方便牙城镇上下本项目。
- 占用基本农田面积较小。
- 造价比 K 线省 348 万元。

#### ②缺点：

- 线位不符合本项目滨海风景道的定位，隧道后期养护费用高；
- 主线存在绕行，比 K 线长约 0.713 公里；
- 不方便青官司村上下本项目。

综上所述，推荐符合本项目滨海风景道的定位，路线里程较短，后期养护费用较少的 K 线方案。

### (2) K 线与 B 线

B 线方案路线起于霞浦县牙城镇蔡家山（霞浦界），设蔡家山隧道与国道 G228 福鼎段对接，路线总体走向为由北往南，经斗门村、梅花村，建牙城湾特大桥跨海域，过牙城湾后沿海边展线，经青官司、青官蓝、竹甲礁、铜洲湾、古镇等村庄后至终点，终点位于

三沙镇古镇村接已通车的国道 G228 古镇至古桶段，路线里程约 11.896 公里。比较线 B 线采用与 K 线相同的设计速度 40km/h，路基宽度 12 米的二级公路标准。

(1) K 线方案

①优点：

- 路线便捷，平面线形指标较好，里程比 K 线短约 4 公里，造价较低；
- 占用基本农田面积较少；
- 与福鼎段推荐的国道 G228 路线一致；
- 沿海展线风景较好；

②缺点：

- 路线距离牙城镇较远，不方便牙城镇人民的出行。

(1) B 线方案

①优点：

- 路线距离牙城镇较近，方便牙城镇人民的出行；

②缺点：

- 路线指标较 B 线差，路线里程较长；
- 需设置隧道，后期养护不方便。
- 占用基本农田较多；
- 造价较高。



图 2.10-5 国道 G228 福鼎、霞浦交界段方案示意图

综上所述，虽然推荐方案 K 线不方便牙城湾上下本项目，但是推荐方案沿海布设风景更好，更符合滨海风景道的定位，同时推荐方案霞浦段路线短，造价低、占用基本农田少，故推荐 K 线方案。

### 2.10.3 工程涉及生态保护红线不可避让论证

#### 2.10.3.1 工程占用生态红线情况

本工程涉及生态红线论证结论引用福建省林业勘察设计院编制完成《国道 G228 线霞浦梅花（福鼎界）至古镇段公路工程涉及生态保护红线不可避让性论证报告》（2023 年 8 月）。

本项目牙城镇梅花村路段（K0+500~K1+380）挖方路基占用闽东诸河水土保持生态保护红线区，梅花大桥（K0+250~K0+290）和花竹大桥（K5+900~K5+940）两处大桥跨越牙城湾海岸防护生态保护红线区，本项目合计占用生态红线面积约 2.0hm<sup>2</sup>。

根据《关于加强生态保护红线管理的通知》（自然资发〔2020〕142号）在符合现行法律法规的前提下，仅允许对生态功能不造成破坏的有限人为活动，包括“必须且无法避让、符合县级以上国土空间规划的线性基础设施建设、防洪和供水设施的运行与维护”。本项目已经列入《宁德市国土空间规划（2021-2035年）》重点建设项目安排表，符合生态空间的管制要求。

### 2.10.3.2 路线方案设置

#### （1）推荐方案（K 线）

项目路线起于霞浦县牙城镇梅花村（霞浦界），与国道 G228 福鼎段对接，而后路线由东北往西南沿海边展线，在梅花村下梅花建牙城湾特大桥跨牙城湾海域，过牙城湾后继续向南沿海边展线，经三沙镇青官司、青官蓝、花竹、古镇等村庄后至终点，终点位于三沙镇古镇村接已通车的国道 G228 古镇至古桶段。

#### （2）比选方案（B 线）

项目路线起于霞浦县牙城镇斗门村蔡家山（霞浦界），设蔡家山隧道与国道 G228 福鼎段对接，路线总体走向为由北往南，经斗门村、梅花村，建牙城湾特大桥跨海域，过牙城湾后沿海边展线，经青官司、青官蓝、竹甲礁、铜洲湾、古镇等村庄后至终点，终点位于三沙镇古镇村接已通车的国道 G228 古镇至古桶段。

### 2.10.3.3 方案比选

工程规模比选涉及线路总长、用地规模、占用生态红线面积、占用基本农田面积、占用耕地面积、占用沿海基干林面积、征地、投资额等 7 项对比，详细对比见表 2.10.4。

表2.10.4 工程规模比选

项目 \ 线路	K 线	B 线	比选结果
线路总长 (km)	7.872	11.90	K 线道路长度较短，涉及工程体重更小，因此 K 线更优
用地规模 (hm <sup>2</sup> )	27.37	34.60	K 线道路用地规模较小，涉及工程体重更小，本项目作为国道也不宜从人群密集的城镇经过。因此 K 线更优
占用生态保护红线面积 (hm <sup>2</sup> )	2.0	2.89	K 线占用生态保护红线面积更小，K 线更优
占用基本农田 (hm <sup>2</sup> )	2.11	2.57	K 线占用基本农田面积更小，K 线更优
占用耕地 (hm <sup>2</sup> )	2.77	3.72	K 线占用耕地面积更小，K 线更优
占用沿海基干林面积	0.26	0.32	K 线与 B 线占用沿海基干林面积更小，K 线

(hm <sup>2</sup> )			
总结	综上比选项，K 线工程体量更小，涉及生态保护红线、基本农田、耕地、征地面积更小，总投资更低。因此 K 线更优。		

**表2.10.5 环境影响比选**

项目	线路	K 线	B 线	比选结果
植被类型		涉及林分以针阔混交林为主，多为常见树种	涉及林分以针叶林为主，多为常见树种	K、B 两线涉及林分内多以常见树种为主，但 B 线涉及针叶林分更多，对森林群落的影响略小，因此 B 线略优
古树名木		周边无古树名木	斗门村附近有一棵古榕（古树名木）距离红线范围约 128m	K 线较优
保护植物		未见保护植物	未见保护植物	两者相当
保护动物		沿线分布有重点保护鸟类	沿线分布有重点保护鸟类	两者相当
总结		综上比选项，K 线与 B 线周边生物资源条件相当，但 B 线施工红线周边涉及古树名木在施工过程中可能会对其造成影响。因此 K 线略优于 B		

## 2.11 工程环境影响及评价因子筛选

### 2.11.1 工程环境影响分析

拟建公路对沿线环境影响的程度和范围与工程建设各个阶段的实际进展密切相关，不同的工程行为对环境各要素的影响也不尽相同。就本工程项目而言，环境影响因素识别可分为勘察设计期、施工期和营运期三个阶段。

#### (1) 勘察设计期

勘察设计期阶段对环境影响主要体现在对城镇规划、土地利用、居民生活、自然生态及景观的产生的影响。

1) 线位的布设将可能对沿线城市总体规划，以及沿线乡镇的规划产生影响，并可能涉及与福建省普通国省干线公路网布局规划、公路网规划、工程区域国土资源的开发规划等协调问题。

2) 线位的布设涉及生态保护红线、耕地、林地等土地类型的永久性或临时性占用问题，可能对区域植被覆盖度及区域主要生态环境问题产生影响。

3) 设施的设计与沿线景观协调性的问题。

4) 线位布设及设计方案选择会影响到农田灌溉水利设施、防洪、水土流失及土地占用。

#### (2) 施工期

1) 在施工期，拟建工程永久性和临时性占用地将影响到当地农、林业生产。

2) 公路建设中将涉及土石方填、挖施工，将对沿线自然植被及野生动物的生境产生

影响。路基工程开挖与填筑将破坏地表原有植被，形成的裸露松散的地表和边坡，在雨水的作用下易形成水土流失；在天气干旱时，又容易引起扬尘，对附近区域环境空气质量产生影响。

3) 桥梁的施工将产生一定量的生产废水（主要污染因子为 SS 和石油类）和钻孔灌注桩产生的废弃泥浆和泄漏的混凝土，都可能会对沿线水体的水质和沿线农田生态环境产生影响。

4) 路面底基层施工过程中，石灰稳定土拌合与摊铺容易产生粉尘污染，混凝土拌和站或工厂、各种构件预制场及运输散体建材或废渣，以及施工营地管理不当，会对水环境产生负面影响。

5) 弃渣场、预制场、拌和站、施工便道等施工期临时工程占用一定数量的土地。由于项目区地形地貌的限制，施工期临时工程不可避免将占用部分耕地，将对当地耕地资源和农业生产产生短期影响。

6) 施工机械的运转将产生噪声和废气污染，从而对周围声环境质量和环境空气质量产生影响。

### (3) 营运期

1) 随着交通量的增加，交通噪声将影响邻近公路的居民的正常工作和休息环境；汽车尾气中所含的多种污染物，如 CO、NO<sub>x</sub> 和石油类物质，会污染环境空气。

2) 路面径流污水排放可能会污染受纳水体。

3) 突发性交通事故会影响公路的正常运营和公共安全，若因危险品运输车辆在跨越水体发生交通事故而导致有毒、有害危险品泄漏，将会危害生态环境安全。

4) 由于局部工程防护稳定和植被恢复均需一定的时间，水土流失在工程营运初期可能存在。

5) 各类环境工程和土地复垦工程的实施将恢复植被、改善被破坏的生态环境，减少水土流失，减轻汽车尾气、交通噪声、生活污水和洗车污水、固体废物等对周围环境的影响。

工程施工期和营运期主要环境问题汇总见表 2.11.1。

表2.11.1本工程主要环境问题汇总

项目构成		工程时段	工程内容	主要的环境问题	环境要素	环境影响
主体工程	路基工程	施工期	征地拆迁	耕地减少、公共设施拆迁、移民占地	生态环境	声、大气环境影响
	路面工程		土石方堆砌	水土流失、植被破坏	生态环境	大气、生态环境影响
	桥涵工程		桥梁施工	水质	水环境	海洋环境
			路基路面	水土流失、扬尘、废气、交通与机械噪声	生态、大气、声环境	声、大气环境影响
			材料运输	扬尘、运输散失、废气、交通事故	大气环境	声、大气环境影响
		施工管理区	生活“三废”	水、固、气	声、大气环境影响	
	线路	营运期	车辆行驶	噪声、废气、路面排水、危险品运输	声、气、水	声环境影响
			交通运输	交通通行、地区经济发展、经济效益	声环境	声环境影响
	临时工程	施工场地	施工期	车辆行驶、材料堆放、施工	占有植被、水土流失	生态环境
施工便道		营运期	车辆行驶	占用植被、水土流失	生态环境	
弃渣场 2 处		营运期	堆弃渣	占用植被、水土流失	生态环境	

## 2.11.2 评价因子筛选

根据对拟建公路的特点、沿线环境特征、工程的环境影响要素分析和识别，筛选出主要的环境影响评价因子，其他环境影响评价因子筛选详见表 2.11.2，生态环境影响评价因子筛选详见表 2.11.3。

表2.11.2 拟建公路其他环境影响评价因子筛选表

环境要素	施工期	营运期
水环境	桥梁下部结构施工、施工现场及营地的生产生活污水：pH、SS、DO、石油类、COD <sub>Cr</sub> 、BOD <sub>5</sub> 、NH <sub>3</sub> -N、总磷	桥面径流水：石油类、SS <sub>r</sub>
声环境	施工噪声：等效 A 声级 L <sub>Aeq</sub>	交通噪声：等效 A 声级 L <sub>Aeq</sub>
大气环境	TSP、沥青烟	汽车尾气：NO <sub>2</sub>
事故风险	—	交通事故和危险品泄漏
景观环境	工程与自然景观的和谐	工程与自然景观的和谐

表2.11.3 拟建公路生态环境影响评价因子筛选表

受影响对象	评价因子	施工期			营运期		
		工程内容及影响方式	影响性质	影响程度	工程内容及影响方式	影响性质	影响程度
物种	分布范围、种群数量、群落结构、行为等	施工机械、认为活动噪声会惊吓、干扰野生动物，土地占用将造成植物损失，直接影响	短期影响	弱	车辆噪声、尾气会对野生动物产生直接影响	短期影响	无
生境	生境面积、质量、连通性等	土地占用将造成生境损失，直接影响	短期影响	弱	间接影响	短期影响	无
生物群落	物种组成、群落结构等	土地占用，间接影响	短期影响	无	间接影响	短期影响	无
生态系统	植被覆盖度、生产力、生物量、生态系统功能等	土地占用将造成植被的覆盖度、生产力、生物量损失，间接影响	短期影响	弱	间接影响	短期影响	无
生物多样性	物种丰富度、均匀度、优势度等	土地占用将造成占地范围内的植被生物多样性损失，间接影响	短期影响	无	间接影响	短期影响	无
生态敏感区	主要保护对象、生态功能等	生态保护红线	短期影响	弱	间接影响	短期影响	无
自然景观	景观多样性、完整性等	桥梁的形式，直接影响	短期影响	弱	路面桥梁构筑物对自然景观产生直接影响	长期影响	中
自然遗迹	遗迹多样性、完整性等	不涉及	不涉及	无	不涉及	不涉及	无

## 2.12 工程环境污染源

### 2.12.1 施工期污染源

#### 2.12.1.1 施工期噪声

本项目施工期噪声来自各种施工作业，主要有筑路机械、打桩、车辆运输以及现场作业噪声。在施工现场，随着工程进展，将使用不同的施工机械设备，因而不同施工阶段具有不同的主要噪声源。如在路基阶段采用挖掘机、推土机、平地机和大吨位的装载汽车等；在路面工程中有搅拌机、压路机、摊铺机等；在桥梁施工中有打桩机、钻机等。不同施工阶段使用的设备和产生的噪声大小、影响范围都不同；机械噪声与设备本身的功率、工作状态等因素有关，这些突发性非稳态噪声将对施工人员和周围环境产生较大影响。根据“公路建设项目环境影响评价规范”中附录 C，公路工程机械噪声测试值，施工各阶段平均噪声值见表 2.12.1。

表2.12.1 公路工程施工机械设备声级测试值及范围

序号	机械类型	型号	测点距施工机械距里 (m)	最大声级 L <sub>max</sub> (dB)
1	轮式装载机	ZL40 型	5	90
2	平地机	PY160 型	5	90
3	振动式压路机	YZJ10B 型	5	86
4	双轮双振压路机	CC21 型	5	81
5	轮胎式液压挖掘机	ZL16 型	5	76
6	推土机	T140 型	5	86
7	轮胎式液压挖掘机	W4-60C 型	5	84
8	摊铺机 (英国)	Fifond311ABGCD 型	5	82
9	摊铺机 (德国)	VOGELE 型	5	87
10	发电机组 (2 台)	FKV-75 型	1	98
11	冲击式钻井机	22 型	1	87

本工程施工期噪声具有阶段性、临时性和大多不固定性。而且施工中往往由不同类型的机械相互配合，形成多源的施工噪声，其噪声的时空分布呈现多变而复杂的组成。其主要影响表现为道路施工对沿线居民的干扰和施工机械如搅拌站、拌和站等所在的施工场地产生的机械噪声对附近居民的影响。通常公路施工交通噪声的影响范围集中在公路两侧 150m 范围内，施工机械噪声影响主要在距离上述施工场所 350m 范围内。上述由施工所产生的噪声影响则会随着施工的结束而消失。

### 2.12.1.2 施工期废气

拟建项目全线采用沥青、水泥路面，施工期大气污染源主要为施工粉尘、施工扬尘和沥青烟。主要污染环节为灰土搅拌和作业，沥青路面摊铺，建筑物拆除，材料的装卸、运输和堆放，土石方的开挖和回填等作业过程，上述各环节在受风力的作用下将会对施工现场及周围环境产生粉尘、扬尘、沥青烟污染。另外，运输车辆行驶将产生道路二次扬尘污染。

#### (1) 沥青混凝土路面摊铺废气

本工程施工期直接购买商品混凝土，因此只有在摊铺过程中会产生少量沥青烟雾，主要污染物为 THC（烃类）、酚和苯并（a）芘以及异味气体，其污染影响范围一般在距离下风向 100m 左右。

#### (2) 施工作业粉尘、扬尘

本工程施工期建筑物拆除、路堑开挖、路堤填筑、土石搬运、物料装卸、建材运输、汽车行驶过程中将产生扰动扬尘、风吹扬尘和逸散尘，施工场地和露天堆场裸露表面也将产生风吹扬尘。

#### (3) 拌合站扬尘

水泥混凝土拌合站拌合引起的粉尘，根据类比同类型项目，项目砂、石原材料在进料口通过加量后通过密封的运输带输送到搅拌主机，项目在输送带的前中后末四个部分均安装洒水喷头进行洒水抑尘，1 条输送线共安装 4 个喷头，输送带输送规模为 72 吨/年(包括河砂、小石、中石、大石)，经过洒水抑尘后仍有少量粉尘溢出，粉尘溢出率约为 0.00005%，平均每天输送带工作时间为 8h/d，则年工作时间为 2400h/a，排放速率约 0.000015kg/h。

水泥混凝土拌合站拌合引起的粉尘污染则集中在拌合站周围，对拌合站附近影响表现为量大而面广，其影响范围可达下风向 200m。拌合站须采用密封性能良好、除尘效率高的拌合设备，以减少扬尘的影响。

#### (4) 施工机动车尾气

本工程施工期沿线燃油机械和车船会产生含有少量烟尘、NO<sub>2</sub>、CO、THC（烃类）等污染物废气。

### 2.12.1.3 施工期废水

#### (1) 施工生活污水

施工期生活污水包括施工人员粪便污水、淋浴污水和洗涤污水等，主要含有 COD、BOD<sub>5</sub>、SS、NH<sub>3</sub>-N 和动植物油以及粪大肠菌群等污染物。根据一般生活污水污染物产生

浓度，施工生活污水处理前，COD 浓度为 400mg/L，BOD<sub>5</sub> 浓度为 200mg/L，SS 浓度为 220mg/L、动植物油类浓度为 30mg/L，氨氮浓度为 40mg/L。

根据福建省其它公路工程施工经验，平均施工及管理人员约 160 人，高峰时期约 200 人。施工人员人均生活用水量按 90L/人·d 计，排水系数取 0.9，则施工期平均生活污水产生量 12.96t/d，高峰期生活污水产生量 16.2t/d。

本项目施工期不设营地，施工人员就近租用镇区民房，其施工人员生活污水依托当地现有的污水处理系统处理。施工现场根据需要布设旱厕，粪污水收集后委托环卫部门定期清掏处理。

### (2) 施工期生产废水

施工生产废水主要来自施工场地的砂石料冲洗废水、混凝土浇筑养护水及施工机械和车辆的冲洗废水等。混凝土浇筑养护用水量较少，大多被吸收或蒸发，故其废水排放污染可忽略不计。汽车机械临时保养站（含停车场）对运输车辆和流动机械冲洗主要集中在每日晚上进行 1 次，施工高峰时每天需要冲洗的各种施工运输车辆和流动机械约 30 辆（台），每次每辆（台）运输车辆和流动机械平均冲洗废水量约为 0.08t，则平均每天（次）产生废水量约 2.4t。估计每次冲洗总耗时约为 50min，则运输车辆和机械设备冲洗废水最大流量相当于 2.88t/h。机械冲洗废水主要污染物为含有高浓度的泥沙和较高浓度的石油类物质，冲洗废水经沉淀池隔油处理后可重复利用。

本项目施工期生产废水及污染物产生量见表 2.12.2。

**表2.12.2 施工期高峰生产废水及污染物产生量**

序号	项目	污染物浓度（mg/L）	最大污染源强（g/s）
1	SS	3000	2.4
2	石油类	100	0.08
3	污水量	2.4t/d（次） 2.88t/h	

### (3) 混凝土拌合站废水

混凝土拌合站内设置输送线输送原材料，在运输线运输过程中，通过输送线上的喷头洒水抑尘，每天约喷水约 1t，则年用水为 300t，此部分水进入产品中，不外排。

## 2.12.1.4 施工期固体废物

施工期固体废弃物主要包括施工垃圾和生活垃圾，施工垃圾主要有施工建筑垃圾及施工整地废物。

(1) 施工整地废物：主要是施工场地内杂草、灌木等植物残体以及废弃土石和桥墩基础施工产生的钻渣和污泥等固体废物还包括拆迁建筑垃圾。所有桥梁施工过程中的钻渣和泥

浆均采用“就地储存，定期收集”的方式，每日由吸浆车将水槽清空，转运至 2#施工场地内淤泥干化场进行处理。

(2)施工建筑废物：主要是施工中建筑模板、建筑材料下脚料、废钢料、废包装物、废旧设备以及建筑碎片、水泥块、砂石子、废木板等以及房屋拆除中废混凝土、废砖头、废石块、废钢筋、废木料、废玻璃等固体废物。拆除建筑垃圾委托渣土公司处置。

(3)施工生活垃圾：施工场地不设食宿，施工人员生活垃圾主要为废弃的一次性餐盒和食品包装袋等。拟建道路施工高峰期有施工人员 200 人，每人每天排放生活垃圾按 0.8kg 计算，则施工期间产生的施工人员生活垃圾为 0.16t。生活垃圾定期交由环卫部门清运处理。

(4)本项目产生的剩余土石方量约 9.57 万 m<sup>3</sup>，全部运往本项目设置的弃渣场。

(5)搅拌站采用布袋除尘产生的废布袋，产生量约 0.1t/a，收集后交给专门物资回收公司回收。

### 2.12.2 营运期交通噪声污染源

营运期交通噪声大小与交通量的大小密切相关，同时又取决于车辆类型和运行车辆车况。本项目为二级公路，设计速度为 40km/h。

根据《环境影响评价技术导则 公路建设项目》（HJ 1358—2024）附录 C，平均车速的确定与负荷系数（或饱和度）有关。负荷系数为服务交通量（V）（V 取各代表年份的昼间、夜间相对交通量预测值，pcu/(h·ln)或 pcu/h，pcu 为标准小客车当量数，ln 为车道）与实际通行能力（C）的比值，反映了道路的实际负荷情况。

一级、二级公路实际通行能力按公式计算：

$$C = C_0 \times f_{CW} \times f_{DIR} \times f_{FRIC} \times f_{HV}$$

式中：C——实际条件下的通行能力，pcu/h；

$C_0$ ——基准通行能力，pcu/h，本项目取值 1300pcu/h；

$f_{CW}$ ——车道宽度对通行能力的修正系数，本项目取值 1；

$f_{DIR}$ ——方向分布对通行能力的修正系数，本项目取值 1；

$f_{FRIC}$ ——横向干扰对通行能力的修正系数，本项目取值 0.74；

$f_{HV}$ ——交通组成对通行能力的修正系数，本项目计算结果为 0.90。

表2.12.3 预测车流量与通行能力的比值V/C计算结果

车型	2027（近期）		2033（中期）		2041（远期）	
	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间
车流量 V（辆/h）	152	34	235	52	361	80
通行能力 C	866	866	866	866	866	866

V/C	0.176	0.039	0.271	0.060	0.417	0.092
-----	-------	-------	-------	-------	-------	-------

本项目运营期近期昼夜和中、远期夜间的预测车流量与通行能力的比值  $V/C \leq 0.2$ ，本项目近期昼夜和中、远期夜间小型车平均速度以设计速度的 95% 计，即 38km/h，大、中型车平均车速以 90% 计，即 36km/h。

本项目运营期中、远期昼间的预测车流量与通行能力的比值  $V/C$  在  $0.2 < V/C \leq 0.7$ ，本项目运营期中、远期昼间各类型单车车速预测采用如下公式：

$$v_i = [k_1 \cdot u_i + k_2 + \frac{1}{k_3 \cdot u_i + k_4}] \times \frac{V}{120}$$

$$u_i = N_{\text{单车道小时}} \cdot [\eta_i + m \cdot (1 - \eta_i)]$$

式中： $v_i$ —— $i$ 型车的预测车速，km/h；

$k_1$ 、 $k_2$ 、 $k_3$ 、 $k_4$ ——回归系数，按表 2.12.4 取值；

$u_i$ ——该型车的当量车数；

$N_{\text{单车道小时}}$ ——单车道车流量，辆/h，见表 2.3.6；

$\eta_i$ ——该车型的车型比；

$m_i$ ——其它两种车型的加权系数；

$V$ ——设计车速。

**表2.12.4 预测车速常用系数取值表**

车型	$k_1$	$k_2$	$k_3$	$k_4$	$m_i$
小型车	-0.061748	149.65	-0.000023696	-0.02099	1.2102
中型车	-0.057537	149.38	-0.000016390	-0.0124	0.8044
大型车	-0.051900	149.39	-0.000014202	-0.01254	0.70957

营运各期各车型预测车速详见表 2.12.5。

**表2.12.5 营运各期各车型预测车速 单位：km/h**

车型	2027（近期）		2033（中期）		2041（远期）	
	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间
小车	38	38	34	38	33	38
中车	36	36	23	36	23	36
大车	36	36	23	36	23	36

根据（HJ 1358-2024）附录 B，平均车速超出适用车速范围时可以参考相关文献取值，本项目平均辐射噪声级参考卓春晖《公路项目环评中低时速单车噪声源强研究》、郭玉红《公路交通噪声预测值的分析研究》和赵剑强《公路交通噪声源强测试》研究成果并结合项目实际情况进行取值。

小型车： $\overline{(L_{OE})}_s = 21.534.96 + 21.5 \lg V_s$ （适用车速范围：15km/h~63km/h）

中型车： $\overline{(L_{OE})}_m = 59.29 + 10.4 \lg V_m$ （适用车速范围：15km/h~53km/h）

大型车： $\overline{(L_{OE})}_l = 61.14 + 14.5 \lg V_l$ （适用车速范围：15km/h~48km/h）

本项目各期小、中、大型车单车平均辐射声级取值结果见表 2.12.6。

**表2.12.6 营运期各车型单车噪声排放源强 单位：dB**

车型	2027（近期）		2033（中期）		2041（远期）	
	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间
小车	67.5	67.5	65.8	67.5	65.3	67.5
中车	71.8	71.8	63.9	71.8	63.9	71.8
大车	78.5	78.5	71.5	78.5	71.5	78.5

## 2.13 生态环境影响

公路建设永久占地和临时占地类型主要为林地、耕地、园地、未利用地、建设用地和海域等。公路占地将破坏部分农作物，并造成一定的农民经济收入和植被损失。通过征地补偿、土地复垦以及植被恢复，对征地用户进行经济补贴，不会影响其生活收入来源，同时沿线植被恢复条件良好，通过人工方式促进被破坏的植被恢复速度，使公路造成的植被损失在最大程度上得到补偿。

## 2.14 与相关规划及政策的符合性

### 2.14.1 与产业政策的符合性分析

根据国家发改委发布的《产业结构调整指导目录（2024 年本）》，本项目属于鼓励类项目，公路及道路运输中的国省干线改造升级，因此项目建设符合国家产业政策。

### 2.14.2 与《福建省“十四五”现代综合交通运输体系专项规划》的符合性分析

根据《福建省“十四五”现代综合交通运输体系专项规划》，推进普通国省干线连段成线。推进闽东北、闽西南两大协同区便捷联通、重要路线贯通、断头路打通，实施普通国省道提升补短板工程，重点推进 G228 线建设，加快 G322、G534 等局部待贯通路段建设，有序推进重要拥堵节点升级改造。加快推进城镇化地区干线公路优化提升，注重推进干线公路与城市干道衔接融合，因地制宜推进普通国省道城镇过境段、出入口路段改造。进一步扩大普通国省道对乡镇、产业基地、旅游景区、枢纽节点的连通和覆盖，加快“交通+旅游”融合发展。“十四五”期间，普通国省干线新改建 3000 公里，路面改造 1500 公里，生

命安全防护工程 1000 公里，建成普通国省干线 800 公里，普通国省道二级及以上公路比例达 80%（其中国道 85%）。

本项目是国道 G228 的重要组成部分，也是宁德市境内普通国省干线公路规划路线的重要组成部分。它的建设有利于完善我省普通公路国省干线网布局，有利于完善国省道服务功能，提高路网整体效益。

### 2.14.3 与《宁德市“十四五”综合交通运输发展专项规划》的符合性分析

根据《宁德市“十四五”综合交通运输发展专项规划》，宁德市交通运输发展趋势如下：到“十四五”期末，宁德市交通运输基础设施能力明显增强，运输结构进一步优化，运输服务水平显著提升，人民满意度明显提高。强化基础设施补短板，提高基础设施互联互通水平，构筑发达的对外交通系统、区域性的综合交通枢纽和优良城乡交通环境的一体化综合交通系统，全面提升宁德交通综合竞争力。

国道 G228 是福建省普通国省干线公路网重要组成部分，该路线是全省沿海港口集疏运通道，路线起于宁德福鼎佳阳（闽浙界），与浙江 S220 线对接，终于诏安桥东铁湖岗（闽粤界），与广东饶平至大埕公路对接它的建设有利于完善我省普通公路国省干线网布局，有利于完善国省道服务功能，提高路网整体效益。因此，本项目能与《宁德市“十四五”综合交通运输发展专项规划》相衔接。

### 2.14.4 与《福建省普通国省干线公路网布局规划》的符合性分析

《福建省普通国省干线公路网布局规划》（2012-2030 年）围绕我省科学发展、跨越发展战略和“大港口、大通道、大物流”发展思路，以县级以上行政中心和省级重点发展区域、重要港区、重要交通枢纽、重点旅游区为主要规划节点，形成覆盖广泛、布局合理、衔接顺畅、便捷可靠、提供基本公共运输服务的普通国省干线公路网络。按照注重构建实际通道、构建区域便捷通道、覆盖乡镇节点和统筹利用现状路网资源的规划原则，本次普通国省干线公路网布局方案为“八纵十一横十五联”，规划里程约 1.24 万 km（“八纵十一横”约 9600 km、“十五联”约 2800 km），见图 2.14-1。

本项目为干线公路纵一线（国道 G228）霞浦境内的一段，纵一线在霞浦县内长约 63 km，本项目起点及终点位置能够满足规划的国省干线纵一线的定位，路线走向在开展地质详勘和经过生态用海调整后与原走向存在差异，但基本可以与规划布局吻合，它的建设对于构筑全省普通国省干线公路网、提高综合运输效率、改善沿线交通出行条件、整合旅游资源、完善国防交通等都具有重要的作用。因此，项目建设符合《福建省普通国省干线公路网布局规划》（2012-2030 年）。

## 2.14.5与《霞浦县国土空间规划（2020-2035年）》的符合性分析

根据《霞浦县国土空间规划（2020—2035年）》，霞浦县立志于打造生态型工贸旅游滨海城市，按照对接宁德“一市多区”的构想，形成“北辰南联，西进东出，通达江海”的交通立体格局。G228为规划中国省重要干道，因此项目与《霞浦县国土空间规划（2020—2035年）》规划内容相符。

根据项目红线，本项目涉及《霞浦县国土空间规划（2020-2035年）》中“陆域生态”。根据生态红线管控要求，在符合现行法律法规的前提下，仅允许对生态功能不造成破坏的有限人为活动，包括“必须且无法避让、符合县级以上国土空间规划的线性基础设施建设、防洪和供水设施的运行与维护”。国道G228线霞浦梅花（福鼎界）至古镇段公路工程已被《霞浦县国土空间规划（2021—2035年）》重点建设项目安排表，符合生态空间的管制要求。

## 2.14.6与“三区三线”划定成果中的生态保护红线的符合性分析

根据《关于加强生态保护红线管理的通知》（自然资发〔2020〕142号）在符合现行法律法规的前提下，仅允许对生态功能不造成破坏的有限人为活动，包括“必须且无法避让、符合县级以上国土空间规划的线性基础设施建设、防洪和供水设施的运行与维护”。根据《福建省自然资源厅 福建省生态环境厅 福建省林业局关于进一步加强生态保护红线监管的通知》（试行）（闽自然资发〔2023〕56号），中附件1：生态保护红线内允许有限人为活动准入清单中第6条“必须且无法避让、符合县级以上国土空间规划的线性基础设施、通讯和防洪、供水设施建设和船舶航行、航道疏浚清淤等活动；”

国道G228线霞浦梅花（福鼎界）至古镇段公路工程已被《宁德市国土空间规划（2021—2035年）》重点建设项目安排表，符合生态空间的管制要求。

根据“三区三线”划定成果中的生态保护红线（具体见图3.2-10及2.14-3），根据福建省林业勘察设计院编制的《国道G228线霞浦梅花（福鼎界）至古镇段公路工程涉及生态保护红线不可避让性论证报告》，本项目牙城镇梅花村路段（K0+500~K1+380）挖方路基占用闽东诸河水土保持生态保护红线区1.61hm<sup>2</sup>，梅花大桥（K0+250~K0+290）和花竹大桥（K5+900~K5+940）两处大桥跨越牙城湾海岸防护生态保护红线区0.39hm<sup>2</sup>，本项目合计占用生态红线面积约2.0hm<sup>2</sup>。

施工期用海占用红线0.0368公顷；但桥梁主要利用海面以上空间，桩基实际占海面面积较小，项目建设对红线区的自然属性影响较小。本项目桥梁建设范围以及外扩10m保护带占用红线0.2635公顷，施工期申请用海占用红线0.0368公顷，牙城湾海岸防护生态

保护红线区管控措施为在《生态保护红线管理办法（试行）》及相关法律法规的指导下进行管理；保护自然岸线。严禁近岸采砂等破坏自然岸滩的活动。根据项目设计资料，项目在岸线处均为上跨通过，不在岸线处设置墩柱；施工期禁止在岸线及潮滩位置设置任何构筑物，不会改变岸线的自然属性，施工结束后立即拆除；项目运营期也不会影响其原有生态功能。综上，项目建设不会对破坏自然岸线和岸滩。

综上所述，项目满足“三区三线”划定成果中的生态保护红线的要求。

### 2.14.7与福建省“十四五”海洋生态环境保护规划的符合性分析

根据福建省“十四五”海洋生态环境保护规划：到 2025 年，重点河口海湾水质稳中趋好，近岸海域优良水质（一、二类）面积比例不低于 86%（满足国家下达指标）。霞浦县福宁湾岸段在“十四五”重点实施内容为取缔非法入海排污口、实施入海排污口治理和监管；农村生活污水集中处理达标后排放，加强工业集中区污水处理厂尾水监管；开展 114 个城镇污水厂和乡村污水站工程，沿海主要有牙城镇污水处理厂扩建工程。福宁湾规划目标指标为：农村生活污水治理率达 60%以上，入海排污口达标率 100%。

本项目不属于排污口建设项目，且项目建设不影响福宁湾入海排污口的治理和牙城镇污水处理厂的扩建；且在严格执行环保要求的前提下，项目用海基本可以维持海域自然环境质量现状，对周边海域环境的影响较小，基本不会影响到福建省近岸海域优良水质（一、二类）面积比例不低于 86%的要求。

因此，在严格按照环保要求执行的情况下，项目建设符合福建省“十四五”海洋生态环境保护规划。

### 2.14.8与《福建省海岛保护规划（2011-2020）》的符合性分析

根据《福建省海岛保护规划（2011-2020）》，将福建省 2114 个无居民海岛分为 340 个特殊保护类海岛，1242 个一般保护类海岛，532 个适度利用类海岛类。项目线路与福建省海岛规划图的叠加见图 2.14-4。由图可知，本项目不占用海岛，项目周边距离较近海岛有浴象岛（距离牙城湾特大桥约 139 m）、犁壁鼻（距离牙城湾特大桥约 878 m）、对面礁屿、印礁、东西礁（距离古镇大桥约 806 m）等。

项目周边距离较近的海岛均属于无居民海岛，岛上均无植被覆盖，浴象岛、犁壁鼻、对面礁屿和印礁在海岛分类上属于一般保护类的保留类海岛，东西礁在海岛分类上属于适度利用类的公共服务用岛。项目不在海岛周边建设工程，项目建设对地形地貌影响范围仅位于项目桥墩附近，不会对海岛的保护利用产生影响。

因此，本项目用海与《福建省海岛保护规划》（2011-2020）相符合。

### 2.14.9与《福州港总体规划（2035年）》的符合性分析

根据《福州港总体规划（2035年）》，福州港将形成“一港八区一港口”的总体发展格局。其中，福州市域港口分为闽江口内、江阴、松下、罗源湾和平潭五个港区，宁德市域港口分为三都澳、白马和沙埕三个港区和三沙港口。三沙港口的功能定位为主要服务地方经济发展，兼顾对台滚装运输。

根据《福州港总体规划（2035年）》（图 2.14-5）。本项目没有位于规划的港口作业区和港口岸线，毗邻三沙港口，不会影响区域港口规划的实施，项目施工期间可能会有船只在港区来往，增加港区通航环境的复杂性，但是只是暂时的，项目用海对所在海域的港区发展产生的影响很小，同时项目建设完成后有利于三沙港口的货物的转运，因此项目建设与《福州港总体规划（2035年）》没有矛盾。

### 2.14.10 与《霞浦县海水养殖水域滩涂规划（修编）（2018-2030年）》的符合性分析

本项目建设位于霞浦县牙城镇梅花村东侧至三沙镇古镇村北侧海域，项目建设牙城湾特大桥周边分布有开放式养殖。根据《霞浦县海水养殖水域滩涂规划（修编）（2018-2030年）》，本项目涉海段全线位于福宁湾养殖区。管理措施为：保障开放式养殖用海、渔业基础设施用海，优化养殖结构；该区水质符合渔业水质标准，适宜开展水产养殖；按照水产养殖技术规范要求，合理布局，严格控制养殖密度；污染物排放不得超过国家和地方规定的污染物排放标准；加强养殖环境和产品质量检测；

养殖过程中应执行有关规定，禁止可能破坏海底线缆、管道安全的海上养殖行为，注意避开航道。

本项目用海方式为跨海桥梁和透水构筑物，仅桩基占海，实际占海面积较小；且桥梁的高程较高，可以与养殖功能兼容。在严格执行环保要求的前提下，项目用海基本可维持海洋自然环境现状不会造成养殖海水水质的降低。项目用海占用养殖空间和施工期间的影 响，会与养殖业主协商进行赔偿。项目建成后能极大地改善当地交通基础设施，有利于当地养殖业的发展，对于促进当地渔业经济发展有着积极的意义。因此项目用海可以满足《霞浦县海水养殖水域滩涂规划（修编）（2018-2030年）》的管控要求。

## 2.14.11 项目用海与海洋功能区划符合性分析

### 2.14.11.1 项目所在海域海洋功能区划

本项目申请用海位于霞浦县梅花村东侧、牙城湾和花竹村东北侧、古镇村北侧海域，根据《福建省海洋功能区划（2011~2020年）》，本项目各涉海段均位于“福宁湾农渔业区”（图 2.13-7）。项目用海周边海域的海洋功能区还有“牙城湾保留区”，“牙城工业与城镇用海区”，“福瑶列岛海洋保护区”，“三沙工业与城镇用海区”等。各功能区详细情况以及与本项目的位关系见表 2.14.2。

### 2.14.11.2 项目用海对周边海洋功能区的影响分析

#### （1）对“牙城湾保留区”的影响

“牙城湾保留区”与项目区（牙城湾特大桥）最近距离约 4.2km，桥梁建设不占用城市景观水域，不会对现有的泄洪容量产生影响。本项目施工期间会产生悬浮泥沙，可能会对周边海域环境造成影响，但影响范围较小且时间较短，施工结束后可恢复正常。项目运营期也基本不会产生污染。因此，项目用海对“牙城湾保留区”基本没有影响。

#### （2）对“工业与城镇用海区”的影响

“牙城工业与城镇用海区”与项目区（牙城湾特大桥）最近距离约 4.3km、“三沙工业与城镇用海区”距离本项目（古镇大桥）最近距离约 2.2km。项目建设不占用工业与城镇建设用海区，且项目实施对海域水文动力和冲淤环境的影响仅局限于工程区附近海域，不会改变工业与城镇用海区水动力和泥沙冲淤现状，不影响工业与城镇用海区主导功能的正常发挥。

#### （3）对“福瑶列岛海洋保护区”的影响

“福瑶列岛海洋保护区”与项目区（古镇大桥）最近距离约 3.9 km，项目建设不会干扰海洋保护区的主导功能的发挥和国家海洋公园的建设。本项目采用透水形式建设，对周边海域的水文动力和自然环境影响较小，基本不会对周边海域的海洋生物资源和地形地貌产生影响。

综上，本项目用海对周边海洋功能区主导功能的正常发挥基本没有影响。

### 2.14.11.3 项目用海与海洋功能区划的符合性分析

本项目所有涉海段桥梁均位于“福宁湾农渔业区”内。根据《福建省海洋功能区划（2011~2020年）》，农渔业区是指适于拓展农业发展空间和开发海洋生物资源，可供农业围垦，渔港和育苗场等渔业基础设施建设，海水增养殖和捕捞生产，以及重要渔业品种

养护的海域。农渔业区内不兼容排污倾废用海，可兼容渔村新农村建设、滨海旅游、休闲渔业、科学实验、保护区和重大交通基础设施建设等用海。

本项目为福建省普通国省干线 228 国道（纵一线）霞浦段，属重大交通基础设施建设，是农渔业区内可兼容的用海类型。因此，项目用海符合《福建省海洋功能区划（2011-2020 年）》对“农渔业区”的功能定位。

#### （1）用途管制要求符合性

福宁湾农渔业区的用途管制要求为：保障开放式养殖用海，优化养殖结构，适度兼容新能源工业和休闲渔业等旅游基础设施用海，兼容新渔村建设用海。本项目主体工程涉海构筑物均为跨海桥梁，仅桩基占海，实际占海面积较小，且桥梁的高程较高，不会影响后续养殖的开展；同时，本项目属重大交通基础设施建设，沿线乡镇养殖户均支持项目建设，与养殖户的利益关系具备协调途径。此外，项目建成后能极大地改善当地交通基础设施，有利于当地开放式养殖的农渔产品的外运交易流通、贸易服务等多种经济产业的发展，对当地渔业经济发展具有积极意义。

因此，项目用海与“福宁湾农渔业区”的用途管制要求不冲突。

#### （2）用海方式控制要求符合性

福宁湾农渔业区的用海方式控制要求为：“禁止改变海域自然属性”。本项目主体工程涉海段的用海方式为跨海桥梁，跨海桥梁采用桩基结构；施工期用海的用海方式为透水构筑物，透水构筑物亦采用桩基基础，桩基实际占海面积很小，对海域水文动力和冲淤环境影响较小，基本不改变海域自然属性。因此，项目用海符合“福宁湾农渔业区”的用海方式管控要求。

#### （3）海岸整治要求符合性

福宁湾农渔业区的海岸整治要求为：保护自然岸线。本项目涉海段建设跨海桥梁，桥梁接岸端需占用海岸线。但接岸端占用岸线相对较短，且桥梁与岸线跨交，不会改变岸线原有的生态功能。

因此，项目用海可以满足“福宁湾农渔业区”的海岸整治要求。

#### （4）海洋环境保护要求符合性

福宁湾农渔业区的海洋环境保护要求为：重点保护苗种场、索饵场、洄游通道，执行不劣于第二类海水水质标准、不劣于第一类海洋沉积物质量标准、不劣于第一类海洋生物质量标准。

项目区周边未分布有苗种场，且项目涉海段仅桩基用海，实际占海面积较小，不会对索饵场和洄游通道造成影响。项目区海域除无机氮和活性磷酸盐外，大部分海水水质符合第二类海水水质标准；沉积物质量基本符合第一类沉积物质量标准。

项目施工悬浮泥沙对水质环境有一定短暂影响，施工结束后，悬浮泥沙沉降，水质状况可恢复，由于悬浮泥沙主要来自于项目区附近底质泥沙，对当地水质和沉积物影响较小。在严格执行环保要求的前提下，项目用海基本可维持海域自然环境质量现状，满足海洋环境保护要求。

综上所述，项目用海符合《福建省海洋功能区划（2011-2020 年）》

### 2.14.12 与湿地保护相关法律法规的符合性分析

根据福建省林业厅 2017 年公布的福建省第一批省重要湿地保护名录，共计 50 处重要湿地。项目用海未占用重要湿地，距离项目最近的重要湿地为福瑶列岛海洋保护区，位于项目东侧约 5km。根据霞浦县人民政府公布的霞浦县（第一批）湿地名录登记表和分布图，项目仅花竹大桥毗邻霞浦县青蓝沃湿地，其他建设内容均距离一般湿地较远。项目区周边一般湿地分布图见图 2.14-8a，花竹大桥周边局部放大图见图 2.14-8b。

为了加强湿地保护，维护湿地生态功能及生物多样性，保障生态安全，促进生态文明建设，实现人与自然和谐共生，《中华人民共和国湿地保护法》已由中华人民共和国第十三届全国人民代表大会常务委员会第三十二次会议于 2021 年 12 月 24 日通过，自 2022 年 6 月 1 日起施行。根据《中华人民共和国湿地保护法》等有关法律、行政法规，结合本省实际，对《福建省湿地保护条例》进行修订，该条例已由福建省第十三届人民代表大会常务委员会第三十六次会议于 2022 年 11 月 24 日通过，自 2023 年 1 月 1 日起实施。

根据《中华人民共和国湿地保护法》第二十八条和《福建省湿地保护条例》第二十三条规定，禁止下列破坏湿地及其生态功能的行为：开（围）垦、排干自然湿地，永久性截断自然湿地水源；擅自填埋自然湿地，擅自采砂、采矿、取土；排放不符合水污染排放标准的工业废水、生活污水及其他污染湿地的废水、污水、倾倒、堆放、丢弃、遗撒固体废物；过度放牧或者滥采野生植物，过度捕捞或者灭绝式捕捞，过度施肥、投药、投放饵料等污染湿地的种植养殖行为；其他破坏湿地及其生态功能的行为。

项目用海不涉及永久性截断自然湿地水源、填埋湿地、采砂、采矿、取土等破坏湿地行为。花竹大桥实际仅桩基占用湿地，面积较小，基本不会改变周边海域自然环境，对滨海湿地自然属性影响较小。施工期污水经化粪池处理后作为农家肥使用，禁止直接排海。运营期主要污染源为降雨冲刷路面产生的路面径流，其污染物含量有限，对海域水质造成

影响较小。在加强环境管理，认真实施污染控制排放措施情况下，项目用海基本可维持海域自然环境现状，对滨海湿地及其生态功能的影响较小。因此，项目建设符合《中华人民共和国湿地保护法》和《福建省湿地保护条例》的相关要求。

### 2.14.13 《海岸线保护与利用管理办法》及《福建省自然资源厅关于进一步加强自然岸线保护管理的通知》符合性分析

根据项目红线，本项目涉及占用自然岸线 0.14km，参照《海岸线保护与利用管理办法》第十四条：“严格限制建设项目占用自然岸线，确需占用自然岸线的建设项目应严格进行论证和审批。海域使用论证报告应明确提出占用自然岸线的必要性与合理性论证”、第十五条：“占用人工岸线的建设应按照集约节约利用的原则，严格执行建设项目用海控制标准，提高人工岸线利用效率”。本项目已经完成《国道 G228 霞浦县梅（福鼎界）至古镇段公路工程节约集约论证分析报告》编制，并积极开展海域使用论证报告的编写，进一步与《海岸线保护与利用管理办法》相衔接。

表 2.14.3 项目涉及自然岸线一览表

名称	类型	占用长度 km
渔井至牙城自然岸线	自然岸线	0.05
丘里至青官司自然岸线	自然岸线	0.09
总计		0.14

根据项目红线，本项目涉及占用自然岸线 0.14km。参照《福建省自然资源厅关于进一步加强自然岸线保护管理的通知》：“国家重大项目需要新增围填海等改变海域自然属性，以及线性工程等基础设施，渔港、陆岛交通码头、防灾减灾等民生工程，海洋生态修复等公益项目，需要建设非透水构筑物且无法避让的，可以占用自然岸线。确需占用自然岸线的建设项目，要落实集约节约利用等要求，严格进行论证，海域使用论证报告应明确提出占用自然岸线的必要性与合理性。”本项目已经完成《国道 G228 霞浦县梅花（福鼎界）至古镇段公路工程节约集约论证分析报告》编制，并积极开展海域使用论证报告的编写，进一步与《福建省自然资源厅关于进一步加强自然岸线保护管理的通知》相衔接。

### 2.14.14 与“三线一单”的符合性分析

#### (1) 生态保护红线符合性分析

根据“三区三线”划定成果中的生态保护红线（具体见图 3.2-10 及 2.13-3），根据福建省林业勘察设计院编制的《国道 G228 线霞浦梅花（福鼎界）至古镇段公路工程涉及生态保护红线不可避让性论证报告》，本项目牙城镇梅花村路段（K0+500~K1+380）挖方路基

占用闽东诸河水土保持生态保护红线区，梅花大桥（K0+250~K0+290）和花竹大桥（K5+900~K5+940）两处大桥跨越牙城湾海岸防护生态保护红线区，本项目合计占用生态红线面积约 2.0hm<sup>2</sup>。

施工期用海占用生态保护红线 0.0368hm<sup>2</sup>；但桥梁主要利用海面以上空间，桩基实际占海面积较小，项目建设对红线区的自然属性影响较小。本项目桥梁建设范围以及外扩 10 m 保护带占用红线 0.2635hm<sup>2</sup>，施工期申请用海占用红线 0.0368hm<sup>2</sup>，牙城湾海岸防护生态保护红线区管控措施为在《生态保护红线管理办法（试行）》及相关法律法规的指导下进行管理；保护自然岸线。严禁近岸采砂等破坏自然岸滩的活动。根据项目设计资料，项目在岸线处均为上跨通过，不在岸线处设置墩柱；施工期禁止在岸线及潮滩位置设置任何构筑物，不会改变岸线的自然属性，施工结束后立即拆除；项目运营期也不会影响其原有生态功能。综上，项目建设不会对破坏自然岸线和岸滩。

综上所述，项目满足“三区三线”划定成果中的生态保护红线的要求。

#### （2）环境质量底线符合性分析

根据城区环境空气质量公报和本次现场监测结果表明，常规大气污染物均达到《环境空气质量标准》（GB3095-2012）及其 2018 年修改单中二级标准的要求；本项目沿线地表水水质监测结果表明，项目沿线地表水水质均达到Ⅲ类及以上标准。

本项目所在区域环境质量良好。本项目建设过程中产生一定量的废水、废气、噪声及固体废物，但在采取相应环境保护措施，实现污染物达标排放的情况下，不会改变区域的环境空气、地表水及声环境功能，符合环境质量底线要求。

#### （3）资源利用上线符合性分析

本项目施工过程中消耗一定量的水、电及建筑材料，所涉及的区域资源主要为土地资源。本工程占用农用地在对应村庄土地总面积中所占比例较小，建设单位通过采取相应的恢复治理措施、占补措施后，项目对沿线土地资源占用的影响较小。因此，项目资源消耗量相对区域资源利用总量较少，符合资源利用上线要求。

#### （4）环境准入负面清单符合性分析

本项目涉及 6 个生态环境管控单元，其中优先保护单元 3 个，重点管控单元 1 个，一般管控单元 2 个。其中优先保护单元为霞浦县闽东诸河流域水土保持生态保护红线，福鼎市一般生态空间-水土保持生态功能重要区域，牙城湾海岸防护生态保护红线区。

本项目为公路建设项目，符合国家产业政策要求。本项目路线及用地性质符合规划，不在区域负面清单内，符合环境准入要求。

综上所述，本项目选址符合生态保护红线、环境质量底线及资源利用上线要求，且项目建设不在环境准入负面清单内，项目符合“三线一单”要求。

本项目为公路建设项目，属于国家发展和改革委员会发布《产业结构调整指导目录（2024 年本）》鼓励类项目。

## 3 环境现状调查与评价

### 3.1 自然环境概况

#### 3.1.1 地形地貌

本项目沿线的地貌单元主要低缓丘陵、山间洼地与海陆交互相海积地貌，整体地势起伏大；丘陵山地为早期受构造作用形成的地形受风化剥蚀作用和流水的侵蚀作用形成，山体的总规模较小，多呈“鸡爪形”地貌的边缘，一般为太姥山山脉的余脉边缘，地势相对较为陡峻，地形坡度一般 15~30°；山间洼地位于山丘之间，地势开阔度有限，一般宽度为 50~200m 左右、长度约为 1~2km，其长轴的展布基本上呈环向放射状，其上部多由洪坡积和少量冲洪积层组成，为村庄、耕地的主要密集区其浅层地下水和地表水较为丰富。

线路桥梁跨越牙城湾、铜州湾、牛屎湾等多处港湾，海域范围受潮汐影响极大，最大潮差达 7m 以上。涉海段所处地貌上属海积地貌，岩性主要由第四系全新世淤泥、淤泥质粘土、粘土和砂卵石层组成，为项目区软土的主要分布区，厚度 20~50m 不等，基底为燕山期花岗岩及其风化层。涉海段沿线软土淤泥较厚不利于海上施工平台搭建，基底中~微风化岩岩体一般较破碎~较完整，适宜作为端承桩持力层。涉海段周边岸线以自然基岩岸线为主，周边分布有较多的开放式养殖区。牙城湾特大桥桥位附近水深在 3.9~6.0m 之间，花竹大桥桥位附近水深在 0.4m 左右，铜州湾大桥桥位附近水深在 0.1~0.7m 之间，古镇大桥桥位附近水深在 0.1~0.9m 之间。

#### 3.1.2 工程地质

根据地质调绘成果，梅花和花竹大桥海域段覆盖层主要为淤泥，其厚度达约 3~15m，基底由早白垩世花岗岩及其风化层组成。

牙城湾特大桥段覆盖层主要为淤泥、淤泥质粉质粘土、粉质粘土、砂、卵石层、坡残积土，下伏早白垩世花岗岩、辉绿玢岩及其风化层。钻孔揭露岩土层分述如下：

1、淤泥质粉质粘土（Q4mc）：深灰、灰黑色，饱和，流塑，略固结，呈软塑~可塑状，具腥臭味，局部含少量粉砂。局部分布，厚度 19.30~31.60m，地层编号为 2\_0。

2、淤泥（Q4mc）：深灰、灰黑色，饱和，流塑，具腥臭味，不均匀夹少量贝壳类。局部分布，厚度 4.50~18.20m，地层编号为 201。

3、淤泥质粉砂（Q4mc）：深灰、灰黑色，饱和，松散，级配差，含较多淤泥质。零星分布，厚度为 4.20m。地层编号为 203。

4、中砂（Q4al）：灰黄色，饱和，中密，级配较好，不均匀夹少量卵石。零星分布，厚度为 1.40m。地层编号为 3\_5。

5、卵石（Q4al）：灰色，饱和，密实，级配较好，卵石成分为安山岩、熔结凝灰岩等，亚圆形状，块径约 2-15cm 不等，含量约 65%，间隙充填角砾。顶部 40.4~41.4m 充填淤泥质土。局部分布，厚度 5.50~13.60m，地层编号为 3\_9。

6、淤泥质粉质粘土（Q4mc）：深灰、灰黑色，饱和，略固结，岩芯呈可塑状，不均匀夹少量贝壳类。局部分布，厚度 4.20~4.60m，地层编号为 4\_0。

7、圆砾（Q4al）：灰黄、灰色，饱和，密实，级配一般，2-20mm 颗粒含量约 35%，20-100mm 颗粒含量约 20%，含较多粘粒，成分为石英砂、凝灰岩、辉绿玢岩等，磨圆度较好。零星分布，厚度为 7.90m。地层编号为 5\_8。

8、卵石（Q4al）：灰黄色，饱和，密实，分选性差，卵石粒径 2-20cm 为主，少量大于 20cm，含量约 60%，间隙充填中粗砂及含少量粘土。局部分布，厚度 3.20~4.20m，地层编号为 5\_9。

9、粉质粘土（Q4mc）：灰色，湿，可塑，粘性好，由淤泥质土固结而成。局部分布，厚度 1.10~1.80m，地层编号为 6\_1。

10、卵石（Q4al）：灰黄、灰色，饱和，密实，级配较好，卵石粒径 2-15cm 为主，少量大于 15cm，亚圆形状，含量约 55%，间隙充填角砾及中粗砂，不均匀夹少量粘土。局部分布，厚度 17.30~19.20m，地层编号为 6\_9。

11、粉质粘土（Q4al）：灰色，湿，可塑，含较多粉粒，粘性一般。零星分布，厚度为 1.90m。地层编号为 7\_1。

12、粗砂（Q4al）：灰黄色，饱和，密实，级配一般，含约 5%圆砾。零星分布，厚度为 0.80m。地层编号为 7\_6。

13、含砾石粘土（Q4al）：灰黄、灰色，湿，硬塑状，含约 40%砾石，砾石粒径约 1-20cm 为主，成分以安山岩、凝灰岩及花岗岩为主，呈亚圆形状，间隙充填粘性土。局部分布，厚度 4.50~13.20m，地层编号为 7\_7。

14、含粘土卵石（Q4al）：含粘土卵石：灰黄、灰色，饱和，中密~密实，级配一般，卵石成分为凝灰岩、辉绿玢岩等，粒径以 2-10cm 为主，少量大于 10cm，含量约 50%，间隙充填中粗砂、角砾等，含少量黏土。零星分布，厚度为 7.70m。地层编号为 7\_9j。

15、中砂（Q4al）：灰白、浅黄色，饱和，中密，级配差，含较多粘粒。局部分布，厚度 1.70~2.20m，地层编号为 8\_5。

16、含砾石粘土（Q4al）：灰黄、灰色，湿，可塑~硬塑状，含约 35%砾石，砾石粒径约 1-10cm 为主，成分以安山岩、凝灰岩及花岗岩为主，呈亚圆形状。零星分布，厚度为 14.30m。地层编号为 8\_7。

17、圆砾（Q4al）：灰黄、灰色，饱和，密实，级配较好，成分为凝灰岩、辉绿玢岩等，粒径 2-20mm 约占 40%，20-80mm 含量约 10%，间隙充填中粗砂。零星分布，厚度为 3.00m。地层编号为 8\_8。

18、粉质粘土（Qd1）：灰黄色，稍湿，硬塑，坡积成因，含较多碎石。局部分布，厚度 0.60~1.80m，地层编号为 10\_1。

19、断层破碎带（Kh2）：灰、灰绿色，岩石风化不均匀，岩芯呈碎块状，钻进跳响，时快时慢，岩芯底部充填石英脉，原岩为辉绿玢岩。零星分布，厚度为 4.40m。地层编号为 12\_dc。

20、强风化辉绿玢岩（Kh2）：灰绿色，岩石风化强烈，岩芯呈半岩半土状，湿水易软化，用手可掰断。零星分布，厚度为 2.50m。地层编号为 12B\_40t。

21、中风化辉绿玢岩（Kh2）：灰色，灰绿、斑状结构，块状构造，节理裂隙发育，其中 70~72.6m 发育一组竖向节理，裂隙面充填石英脉，岩芯较完整，多呈 10-50cm 柱状，夹少量碎块状，节长不小于 10cm 的岩芯约占 75%，岩质坚硬。岩芯采取率约 90%。零星分布，厚度为 19.72m。地层编号为 12C\_40。

22、强风化花岗岩（K1HS）：灰黄色，岩体极破碎，呈碎块状。零星分布，厚度为 0.40m。地层编号为 14B\_47s。

23、强风化花岗岩（K1HS）：褐黄、肉红色，岩石风化强烈，岩芯多呈半岩半土状，夹较多碎块状，岩质软。零星分布，厚度为 1.20m。地层编号为 14B\_47t。

24、中风化花岗岩（K1HS）：肉红色，粗粒结构，块状构造，节理裂隙发育，裂隙面有铁锰质侵染，岩芯较完整，多呈 10-50cm 柱状，最长 80cm，节长不小于 10cm 的岩芯约占 65%，岩质坚硬。岩芯采取率约 85%。局部分布，最大揭示厚度为 15.00m，地层编号为 14C\_47。

根据钻孔资料铜州湾大桥涉海段覆盖层主要为砂，孤石，基底由早白垩世花岗岩及其风化层组成。钻孔揭露岩土层分述如下：

1、中砂（Q4al）：灰黄色，饱和，稍密，矿物成分以石英、长石为主，分选型较好。含少许粘粒。厚度为 3.0m。地层编号为 3\_5。

2、中砂（Q4al）：黄色，饱和，中密，矿物成分以石英、长石为主，分选性较差，级配较好。厚度为 6.2m。地层编号为 3\_5。

3、强风化花岗岩（K1SH）：黄褐色，岩石风化强烈，岩芯呈半岩半土状，夹少量碎块状，岩质极软，手捏易散、遇水易软化。底部 0.3m 呈块状。局部分布，厚度为 3.40m。地层编号为 14B\_47t。

4、中风化花岗岩（K1SH）：灰色、肉红色，中粒花岗结构，块状构造，节理裂隙较发育，岩芯较完整，多呈中~短柱状，少量块状及柱状，节长不小于 10cm 岩芯约 45%，岩质较硬，锤击声较脆。局部裂隙面见铁锰质侵染。全场地分布，厚度 5.60~13.60m，地层编号为 14C\_47。

根据钻孔资料古镇大桥涉海段覆盖层主要为淤泥质粉质粘土、砂、基底由燕山期花岗岩其风化层组成。钻孔揭露岩土层分述如下：

1、淤泥质粉质粘土（Q4mc）：深灰色，饱和，流~软塑，含少量有机质，具有腥臭味。局部分布，厚度为 11.90m。地层编号为 2\_0。

2、中砂（Q4al）：褐黄色，饱和，中密，矿物成份以石英、长石为主，分选性较差，级配较好。其中 15~15.4m 夹卵石。局部分布，厚度为 6.10m。地层编号为 3\_5。

3、中风化花岗岩（K1SH）：灰色、肉红色，中粒花岗结构，块状构造，节理裂隙较发育，岩芯较完整，多呈中~短柱状，少量块状及柱状，节长不小于 10cm 岩芯约 65%，岩质较硬，锤击声较脆。全场地分布，厚度 8.80~12.60m。

### 3.1.3 气候气象

霞浦县平均气温 1 月份最低 9.76℃,平均气温最高为 7 月份 28.74℃，年平均气温 19.32℃；多年最高气温为 37.68℃，出现在 7 月份，最低气温为 0.34℃，出现在 1 月份。

霞浦县降水集中于春夏季，10 月份降水量最低为 44.04mm，6 月份降水量最高为 248.46mm，全年降水量为 1428.03mm，多年平均降雨量 1657.40mm，一年之中有春季梅雨及夏末求出台风影响的季节暴雨，有短暂旱季，约一个月左右时间。

霞浦县年平均风速 2.2m/s，月平均风速 9 月份相对较大为 2.66m/s，6 月份相对较小为 1.83m/s。多年实测极大风速（m/s）为 30.48m/s；多年静风频率（风速≤0.2m/s）为 10.50%。霞浦县累年风频最多的是东南向，频率为 10.31%；其次是西北，频率为 9.36%，西北偏北最少，频率为 3.54%。

在海洋性气候调节作用下，多年平均相对湿度 76.60%。全年都比较湿润，每个月湿度都比较接近，变化不大。

全年日照时数为 1650.84h，7 月份最高为 241.54h，2 月份最低为 79.74h。

### 3.1.4 海洋水文概况

附近海域进行的临时潮位观测资料。自然资源部第一海洋研究所于 2020 年 6 月 21 日-6 月 23 日大潮期间在项目区附近海域开展潮流和泥沙观测。

#### (1) 潮汐性质、潮位特征值

项目区附近海域潮汐形态为正规半日潮，属于强潮海区。观测期间，三测站的最大高潮位 305cm，最高低潮位-330cm，平均潮差最大为 436cm。各测站平均落潮历时都长于平均涨潮历时。

#### (2) 潮流

从各站位观测的潮流结果上看，由出壁门水道南下的往复式潮流与西向的潮流成斜交，位于北澳岛附近主要呈现旋转式潮流。其余各监测站位潮流主要表现为往复式性质，流向大致沿岸线走向。

根据 2020 年 6 月 21 日-6 月 23 日大潮期间在项目区附近海域的 9 个潮流观测站资料进行分析，从 9 个站逐时流速实测值上看，观测期间各测站实测最大流速基本位于表层或 0.2H 层，底层最小。大潮期间各站流速中最大涨潮流速为 75cm/s（流向 256°），最大落潮流速为 62cm/s（流向 62°）。从站位分布上看，水深较大的站位流速也较大，位于近岸的水深较浅，受海底摩擦力的影响明显，流速均较弱。

项目区附近海域余流大致以福瑶列岛为界，北侧呈现气旋式环流特征，南侧呈现反气旋式环流特征。各测站余流至较小，基本小于 10cm/s。

#### (3) 悬沙含量

根据 2020 年 6 月 21 日-6 月 23 日在项目区附近海域的 9 个泥沙观测站资料进行分析。平均含沙含量较高，为 34.6mg/L，其最大值为 193.8mg/L。各测站平均沙含量相差不大，垂向分布变化明显，含沙量最大值基本出现在底层。

#### (4) 冲淤状况

根据对项目区周边海域的水下地形进行分析，1966 年~2015 年间，牙城湾北侧 0m 等深线变化小，呈现微弱的淤积状态，西北侧海域 0m、2m 等深线向内收缩，冲刷较为严重，牙城湾东北侧海域 5m 等深线向外扩张，淤积严重；2010 年~2015 年间，牙城湾西南侧海域 0m、2m 等深线向外扩张变化较大，呈淤积现象，烽火岛西北侧海域 0m 等深线向外扩张，淤积较为严重，其余侧海域 0m 等深线变化不大，烽火岛西北侧烽火门水道 10m 等深线范围扩大，存在冲刷现象。

综上可知，牙城湾西北侧海域 0m、2m 等深线附近呈现冲刷状态，西南侧海域 0m、2m 等深线呈淤积现象；烽火岛西北侧海域 0m 呈淤积状态，其余侧海域 0m 等深线变化不大，西北侧烽火门水道 10m 等深线呈冲刷状态。

### 3.1.5 海域开发利用现状

根据收集资料和现场调查，了解项目沿线附近海域开发利用活动：渔业用海、工业用海、交通运输用海和造地工程用海等，现场照片见图 3.1-1，项目所在海域及周边的开发利用现状见表 3.1-1 和图 3.1-2。

#### (1) 渔业用海

##### ① 渔业基础设施用海

柯头码头：2000 年建成，该码头是牙城镇渔民生活、生产主要交通设施，于上世纪建设，该码头为突堤式非透水码头，码头向海侧伸出约 150m，宽约 65m，西侧设有踏步。河口泥沙淤积情况较为严重，码头前沿水深较浅，目前柯头码头仅能满足一些小吨位船舶乘潮靠泊。柯头码头位于本工程东侧牙城湾中部，位于本项目牙城湾特大桥西侧 3.9km。

梅花三级渔港：该码头为长 160m 高桩梁板式斜坡码头，码头面宽 9m；靠泊 40HP 渔船（代表船型船长 15.4m）。渔业专用通道，航道宽度 53.0m，长约 204m。该渔港紧邻梅花陆岛交通码头，有时渔船也会利用交通码头进行停泊。梅花三级渔港位于梅花村东偏南侧，位于本项目牙城湾特大桥东侧约 50m。

青官司沃口二级渔港：建设长 40m 两侧靠船的高桩码头一座，宽 20m，泊位 2 个，设计靠泊 80HP 渔船；建设引桥一座，长 38.5m，宽 10.6m；修复现有斜坡码头面积 1733.53m<sup>2</sup>；形成后方陆域堆场面积 601.2m<sup>2</sup>；新建进港道路护岸长 15m 等。

渔港位于青官司村西北侧，位于本项目牙城湾特大桥西侧约 450m。

青官兰二级渔港：在青官兰现有码头东侧建设一座 100m 码头及堆场，码头成折线形分布，第一段长 35m，呈东西向布置，第二段长 65m，呈东北-西南向布置；码头及堆场面积为 2650m<sup>2</sup>。已建设两座斜坡式码头，为当地渔民生产、生活必不可少的设施。青官兰二级渔港位于青官兰村东部，与本项目用地红线最近距离约 100m。

三沙花竹三级渔港：该码头为突堤式非透水码头，码头向海侧伸出约 80m，宽约 15m，码头后方设有堆场，供附近渔民使用；该码头用海主体为霞浦县三沙镇花竹村委会，未登记备案未发证，用海约面积 0.16hm<sup>2</sup>；本项目铜州湾大桥从其西侧道路上方跨交。

古镇北庄渔业码头：该码头紧邻古镇 3000 吨级客货码头，码头作业区成折线形布置，码头及后方堆场面长约 150m，用海面积约为 0.2509 公顷，为古镇村渔民靠泊、渔船上岸

的区域。古镇北庄渔业码头位于古镇村北部，用海主体为霞浦县三沙镇古镇北庄村委会，与本项目古镇大桥最近距离约 400m。

### ②围海养殖用海

本项目线路跨越牙城湾的湾顶，牙城湾为海水养殖理想场地，水域面积 1843hm<sup>2</sup>，可养面积 1183hm<sup>2</sup>。根据牙城镇养殖生产情况统计结果，牙城湾海域池塘已养面积 182hm<sup>2</sup>，利用率为 100%，陆域已养面积 211hm<sup>2</sup>。牙城镇东北侧海域为池塘养殖的密集水域，池塘主要养殖青蟹、跳跳鱼、蛸、蛭等，这些养殖大部分为《海域使用管理法》颁布之前附近村民的自主养殖活动，未取得海域使用权证或养殖证。根据现调查了解主要为牙城村、前街村、西门村、凤兴社区、洪山村村民的池塘养殖活动。

此外，在古镇村北侧海湾内存在一口围垦池塘，为古镇村村民的自主养殖活动，养殖面积约为 500m<sup>2</sup>，未取得海域使用权证或养殖证。

### ③开放式养殖用海

根据牙城镇养殖生产情况统计结果，牙城湾浅海已养面积 413hm<sup>2</sup>，滩涂已养面积 271hm<sup>2</sup>。本项目经过海域为浅海养殖的密集水域，主要为村民养殖紫菜、海带等，这些养殖活动为附近村民的自主养殖活动，未取得海域使用权证或养殖证，养殖区与渔民关系不固定。现场勘察期间，牙城湾湾口海域养殖较为密集，大型船舶航行困难。

在三沙镇东侧海域存在大范围养殖用海，养殖用海有筏式养殖和网箱养殖，其中筏式、网箱养殖种类主要有紫菜、黄鱼，主要由周边村民开展养殖活动；其中霞浦县三沙湾外开放式养殖挂牌出让项目（一期）区块 1 确权养殖用海面积为 246.2790 公顷，该确权养殖为将养殖区内的养殖进行收储，统一管理，办理海域证，由周边村民（青官司、青官蓝、花竹、金洋和古镇村）进行承包经营；三沙镇东侧其余大部分养殖未取得海域使用权证或养殖证。

## （2）工业用海

### ①船舶工业用海

霞浦宏昌拆船有限公司：位于本项目拟建古镇大桥西侧；经营范围包括拆船和配件加工。该拆船厂现正在进行产业升级，基本没有开展拆卸船舶业务；后期产业升级规划经营游艇集散基地。距离本项目古镇大桥约 240m。

霞浦县雄隆船舶有限公司：位于霞浦县三沙镇古镇村的南部海域，三沙大古镇渡口北侧，为钢质渔业船舶建造的二级企业，厂区占地面积 8200m<sup>2</sup>，主要开展 60m 以下船舶建造和渔船的检验和维修业务。距离本项目古镇大桥约 400m。

## ②其他工业用海

霞浦县牙城工业集中点填海项目：位于霞浦县牙城湾顶部，紧邻沈海高速公路宁德段牙城互通口。为福建省霞浦县隆泰工贸发展有限公司于 2006 年 12 月申请用海，用海类型为其它工业用海，用海方式为建设填海造地，申请用海面积为 13.33 公顷，占用岸线 533m，位于本项目牙城湾特大桥西侧约 4.4km。

霞浦县牙城加油站建设项目：位于霞浦县牙城湾顶部，霞浦县牙城工业集中点填海项目。为中石化福建省宁德分公司于 2005 年 2 月申请用海，用海类型为其它工业用海，用海方式为建设填海造地，申请用海面积 0.5047 公顷，占用岸线 87m，位于本项目牙城湾特大桥西侧约 4.6km。

## (3) 交通运输用海

### ①港口用海

梅花陆岛交通码头：码头东侧紧挨着浴象岛，该岛呈椭圆形，近东西走向，岩性为花岗岩，岛上基岩裸露，无植被覆盖。码头护岸为直立式护岸。码头南侧为村民开放式养殖区。霞浦县梅花陆岛交通码头是嵛山岛等临近岛屿大陆侧的对渡点之一，目前已投入使用，该码头主要用于嵛山岛等临近岛屿与大陆侧的对渡，码头为 500 吨客货泊位（代表船型船长 49m），由牙城镇人民政府负责管理和使用。该码头为突堤式非透水码头，码头长约 40m，宽约 35m，西侧有踏步约 15m。梅花路岛交通码头位于梅花村东偏南侧，在本项目牙城湾特大桥东侧，相距约 150m。

福建德孚油品专用码头：福建德孚燃油有限公司位于牙城镇前街村虎屿岛东南部，其所在地缺乏与主要公路相连的出入口，因而该公司大部分原料和成品需要通过海运来解决。此码头为 1000 吨级的油品专用码头，供德孚公司运输原料和成品使用，建设有 1000 吨级油品码头泊位 1 座、栈桥 1 座、系船墩 2 个、钢引桥 2 座及相关配套设施，码头工作平台 34×12m，泊位长 90m。德孚油品码头位于虎屿岛东南部，在本项目牙城湾特大桥西侧，与本工程相距 4.0km。

三沙客货兼用码头：三沙客货兼用码头为 3000 吨级客货码头，于 1996 年开工建设，1999 年投产，占地面积 14000m<sup>2</sup>，码头平台长约 110m、前沿设计水深 9m。位于本项目古镇大桥东侧约 600m。

渡口：古镇渡口位于霞浦县三沙镇小古镇村，设置小古镇至嵛山马祖出壁门水道横越专线，大古镇渡口位于三沙镇大古镇村，共有 7 艘渡船，有古镇至嵛山岛专线等。两个渡口均为非车客渡渡口、渡运航线，所有人与经营人为霞浦县人民政府。分别位于本项目用

地红线东侧 340m 和东南侧 460m。

### ②航道用海

牙城湾航道：该航道目前处于天然状态，为养殖区之间留有的一条供船舶乘潮进出海湾的通道，航道水深在 1.9~2.7m（理基），水深条件相对较好。

码头进港航道：桥梁西侧海域有宁德霞浦德孚油品专用码头进港航道，为德孚公司运输原料和成品，航道总里程 2928m，宽度 68m，设计底高程-3.6m（1956 黄零）。该进港航道末端距离拟建桥梁约 1.9km。

规划为 3000 吨级航道，位于牙城湾海域，为德孚公司运输原料和成品、养殖渔船使用，但现牙城湾海域航道位置布满养殖，无法通航大型船舶。本次桥梁桩基建设未占用其航道。

古镇航道：在三沙镇东侧海域，航道从青屿东侧至老鼠礁之间起，经烽火门水道，至割山屿止；航道长约 5.9km，最小水深 7.0m，可供 5000 吨级船舶通航。

### ③路桥用海

杨家溪大桥：杨家溪大桥是同（江）三（亚）国道主干线福鼎至宁德高速公路的重点工程之一，工程总造价 5592.26 万元，2002 年竣工。由于建成年代较早，未进行确权。大桥横跨虎屿岛，虎屿岛以北为 1 号桥，桥长 521.78m，虎屿岛以南为 2 号桥，桥长 820.12m。上部构造为 17~30m 预应力混凝土组合 T 形梁连续刚构及部分简支桥面连续结构，桩式墩，U 型桥台，桥墩采用明挖扩大基础。大桥位于本工程东南侧牙城湾南部，与本项目牙城湾特大桥相距 4.0km。

### （4）造地工程用海

霞浦县牙城镇小城镇建设项目填海工程：位于牙城湾海域东北侧海域，是霞浦县环岛旅游开发建设有限公司 2007 年 3 月申请用海，用海类型为城镇建设填海造地用海，申请用海面积为 8.02 公顷，占用岸线 312m，位于本项目西侧约 4.8km。

**表3.1.1 海域使用现状一览表**

序号	名称	内容/规模	方位	最近距离
1	柯头码头	突堤式非透水码头，码头向海侧伸出约 150m，宽约 65m。	西侧	3.9km
2	梅花三级渔港	建设有 160m 高桩梁板式斜坡码头一座，码头面宽 9m。	东侧	50m
3	青官司沃口二级渔港	建设长 40m 两侧靠船的高桩码头和长 38.5m，宽 10.6m 引桥。	西侧	450m

4	青官兰二级渔港	建设一座 100m 码头及堆场，码头及堆场面积为 2650m <sup>2</sup>	东侧	100mm
5	铜州湾传统渔业码头	突堤式非透水码头，码头向海侧伸出约 80m，宽约 15m。	东侧	毗邻
6	围海养殖用海	养殖活动主要由周边村民开展，均无相关权证。	项目区内及周边	/
7	开放式养殖用海	该海域为浅海养殖的密集水域，主要为牙城镇梅花村、三沙镇青官司村、青官兰村、金洋村和花竹村等村村民养殖紫菜、海带等，除霞浦县三沙湾外开放式养殖挂牌出让项目（一期）区块 1 确权用海外均无相关权属。	项目区内及周边	/
8	霞浦宏昌拆船有限公司	暂停开展拆船业务，规划经营游艇集散基地。	西侧	240m
9	雄隆船舶有限公司	钢质渔业船舶建造的二级企业，厂区占地面积 8200m <sup>2</sup>	南侧	400m
10	霞浦县牙城工业集中点填海项目	建设填海造地面积为 13.33 公顷，占用岸线 533m。	西侧	4.4km
11	霞浦县牙城加油站建设项目	建设填海造地面积 0.5047 公顷，占用岸线 87m。	西侧	4.6km
12	梅花路岛交通码头	码头为突堤式非透水码头，码头长约 40m，宽约 35m，西侧有踏步约 15m。	东侧	150m
13	福建德孚油品专用码头	此码头为 1000 吨级的油品专用码头，码头工作平台 34×12m，泊位长 90m。	西侧	4.0km
14	三沙客货兼用码头	占地面积 14000m <sup>2</sup> ，码头平台长约 110m。	东侧	600m
15	古镇渡口	位于霞浦县三沙镇小古镇村，设置小古镇至嵛山马祖出壁门水道横越专线。	东侧	340m
16	大古镇渡口	共有 7 艘渡船，设置有古镇至嵛山岛专线。	东南侧	460m
17	牙城湾现状航道	为养殖区之间留有的一条供船舶乘潮进出海湾的天然航道。	项目区	/
18	码头进港航道	航道长约 2.9km，宽度 68m，设计底高程 -3.6m，为宁德港霞浦德孚油品专用码头进港航道。	西侧	1.9km
19	古镇航道	航道长约 5.9km，最小水深 7.0m，可供 5000 吨级船舶通航。	东侧	460m

20	杨家溪大桥	虎屿岛以北为1号桥,桥长521.78m,虎屿岛以南为2号桥,桥长820.12m。	西侧	4.0km
21	霞浦县牙城镇小城镇建设项目填海工程	城镇建设填海造地用海面积为8.02公顷,占用岸线312m。	西侧	4.8km

## 3.2 陆域生态环境现状调查与评价

### 3.2.1 生态系统现状调查及评价

#### 3.2.1.1 生态系统类型

根据《全国生态状况调查评估技术规范—生态系统遥感解译与野外核查》(HJ 1166—2021),在卫星遥感影像解译的基础上结合实地调查校核结果,评价范围内的生态系统类型可划分为自然生态系统和人工生态系统2大类、6个种类,分别为:森林生态系统、灌丛生态系统、草丛生态系统、湿地生态系统、农田生态系统和城镇生态系统。其中,森林生态系统和滨海湿地生态系统面积最大,分别为413.96hm<sup>2</sup>、529.29hm<sup>2</sup>,分别占评价区总面积的36.95%、47.25%。详见表3.2.1,生态系统类型图见图3.2-1所示。

表 3.2.1 评价区生态系统类型统计表

生态系统类型	生态评价范围		
	图斑数(个)	面积(hm <sup>2</sup> )	百分比(%)
森林生态系统(针叶林)	58	143.61	12.82
森林生态系统(阔叶林)	147	270.35	24.13
灌丛生态系统	73	35.53	3.17
草地生态系统	102	20.23	1.81
农田生态系统(茶园)	2	4.75	0.42
农田生态系统(耕地)	78	62.22	5.55
湿地生态系统(河流)	14	1.26	0.11
湿地生态系统(海洋)	28	529.29	47.25
城镇生态系统(居住地)	87	31.04	2.77
城镇生态系统(工矿交通)	46	21.91	1.96
合计	635	1120.17	100.00

#### 3.2.1.2 生态系统结构和功能

##### (1) 森林生态系统

评价范围内森林生态系统均属次生演替发展形成,呈小面积、零星、片状分布。森林生态系统的植被类型以台湾相思林、马尾松林和毛竹林等人工植被类型为主。森林生态系统比地表其他生态系统更加具有复杂的空间结构和营养链式结构,这有助于提高系统自身

调节适应能力。其生态服务功能包括光能利用、调节大气、涵养水源、改良土壤、防风固沙、水土保持，控制水土流失、孕育和保存生物多样性等几个方面。

## **(2) 灌草丛生态系统**

评价区灌草丛生态系统主要是森林、灌丛被砍伐，导致水土流失，土壤日趋瘠薄，生境趋于干旱化所形成的次生类型。公路沿线两侧分布的灌草丛生态系统主要为水体保持和植被恢复过程中人工种植的绿化植被。

灌草丛生态系统的植被类型以五节芒灌丛为主。灌丛生态系统也是评价区内多种野生动物的主要活动场所，如两栖类黑框蟾蜍，大多数滨海鸟类等。灌丛生态系统与森林生态系统一样，是地球上最重要的陆地生态系统类型之一。灌丛生态系统的生态功能主要表现为侵蚀控制、土壤形成、营养循环、基因资源等。

## **(3) 滨海湿地生态系统**

评价区湿地生态系统主要为公路沿线滨海湿地等。评价区湿地生态系统分布面积较大，湿地生态系统是多种海洋动物的重要栖息场所，是滨海鸟类重要的觅食场所。湿地生态系统功能主要包括：环境调节、调节局域气候；提供动植物栖息地及维持生物多样性、自然资源供给等功能。

## **(4) 农业生态系统**

农业生态系统是由一定农业地域内相互作用的生物因素和非生物因素构成的功能整体，人类生产活动干预下形成的人工生态系统。建立合理的农业生态系统，对于农业资源的有效利用、农业生产的持续发展以及维护良好的人类生存环境都有重要作用。

评价区的农业生态系统在公路沿线分布较广，农业植被分为粮食作物和经济作物，其中粮食作物主要有玉米、油菜、豌豆、花生、马铃薯、槟榔芋、番茄等农作物，还有部分用于种植各种时令蔬菜等。

农业生态系统属于人工控制的生态系统，与人类伴居的动物多活于此，如鸟类的常见山斑鸠、喜鹊、红嘴蓝鹊、家燕等，以及兽类中得部分半地下生活型种类，主要为家野两栖的小型啮齿动物，如：褐家鼠、小家鼠等。

农业生态系统的主要功能体现在农产品及副产品生产，包括为人们提供农产品及其提供生物能源等。此外，农业生态系统也具有养分循环、水分调剂、传粉播种、病虫害控制、生物多样性及基因资源等功能。

## **(5) 城镇生态系统**

城镇生态系统是一种复合的人工化生态系统，与自然生态系统在结构和功能上存在着差别。

评价区内城镇生态系统主要为沿线人口较集中的行政村，城镇生态系统中的自然植被较少，植被类型较为简单，与农田生态系统连通密切。城镇生态系统中动物主要为喜人类伴居的种类，如鸟类中的树麻雀、喜鹊、家燕等，兽类的褐家鼠、小家鼠等。城镇生态系统的服务功能主要为提供生活和生产物质的功能，包括食物生产、原材料生产；满足人类精神生活需求的功能，包括娱乐文化等。

### 3.2.2 植被及植物资源现状调查及评价

#### 3.2.2.1 植被现状调查方法

##### ①调查范围

线路穿越生态保护红线区路段向两端外延 1000m、线路中心线向两侧外延 1000m 为调查范围，其余路段以公路中心线向两侧外延 300m 为调查范围，对拟定的弃渣场、施工场地等临时用地外扩 200m 为调查范围。

##### ②调查内容

拟建公路沿线植被生长状况、野生保护植物、古树名木的种类、分布、数量。针对典型群落进行样方调查，分别对样方中各乔木层、灌木层、草本层和层间植物的种名、树高（灌、草为株高）、胸径（灌木为基径）、冠幅（灌、草为盖度）等指标进行调查并记录，分析物种组成、多度，生物量等指标，并根据调查结果，对工程沿线野生植物状况及物种多样性进行定性或定量评价。

##### ③调查方法

采用线路调查和样方调查相结合的方法进行实地调查。

##### a 线路调查

对评价区的植被类型、植物种类，重点对古树名木、国家、省级野生保护植物进行记录、测量和拍照，采集疑难种标本，记录评价区的植被现状。

##### b 样方调查

乔木层植被：选取公路沿线有代表性的植被类型，取  $10 \times 10\text{m}^2$  面积区域，记录样方内的每一株乔木的名称（种名、注出学名）、树高、胸径、冠幅（盖度）、枝下高等指标。

灌木层植被：在乔木林样方内、外分别取 2 个和 1 个面积为  $5 \times 5\text{m}^2$  区域，灌木层包括胸径  $< 4\text{cm}$  的乔木树种和灌木、层间藤本植物亦归入该层，调查灌木层每株植物的植物名称（种名、注出学名），基径、株高和冠幅等指标。

草本层植被：在乔木林样方内、外分别取 2 个和 1 个面积为  $1 \times 1\text{m}^2$  区域，调查草本层样方中植物的种类（种名、注出学名）、株（丛）数、盖度、平均高度等指标。

样方布设原则：尽量在公路用地范围内设置样地，并考虑全线路布点的均匀性；所选择的样地植被为评价范围内有分布的类型；特别重要或分布面积较大的植被根据林内植物变化情况进行增设样地；尽量避免取样误差；选择有代表性的典型林地进行样方布设。根据以上原则，本次在评价区范围内共设置了有代表性的样地 11 个，每个样地根据植被及地形特征设置了 1~3 个植被调查样方，详见表 3.2.2，植被样地调查点位分布图详见图 3.2-2。

**表 3.2.2 植被样地调查点位一览表**

编号	地点	桩号	地理坐标	植物群落类型	海拔(m)	样方数 (个)
1	牙城镇梅花村	K0+120	120°14'46.584"E, 26°59'17.807"N	马尾松林	42	3
2	牙城镇梅花村	K0+350 梅花大 桥下	120°14'46.854"E, 26°59'10.662"N	台湾相思林	24	2
3	牙城镇梅花村横岗	K0+500	120°14'44.421"E, 26°59'6.858"N	茶园	60	1
4	梅花村横岗	K0+710	120°14'37.507"E, 26°59'3.362"N	台湾相思林	66	2
5	梅花村横岗	K1+300	120°14'18.582"E, 26°58'56.622"N	台湾相思林	45	2
6	三沙镇青官司村	K3+700	120°14'15.221"E, 26°57'40.379"N	台湾相思林	47	2
7	三沙镇青官司村	K4+200	120°14'9.041"E, 26°57'24.910"N	五节芒灌草丛	50	3
8	青官蓝村	K4+970	120°13'46.447"E, 26°57'13.284"N	台湾相思林	54	2
9	青官蓝村	K5+500	120°13'53.978"E, 26°57'0.191"N	台湾相思林	51	2
10	花竹村竹甲礁	K6+150	120°14'10.104"E, 26°56'49.975"N	毛竹林	32	3
11	花竹村铜州湾	K6+900	120°13'58.381"E, 26°56'26.086"N	台湾相思林	23	2

表 3.2.3 评价区范围内植物群落调查结果统计表

植被型组	植被型	植被亚型	群系	群丛	分布区域	评价区 面积 (hm <sup>2</sup> )	工程占用 面积 (hm <sup>2</sup> )	占用 比例%
I 针叶林	暖性针叶林	暖性常绿 针叶林	1.马尾松林	马尾松—欆木—五节芒群丛	牙城镇梅花村	143.61	2.50	1.7
II 阔叶林	一、常绿阔叶 林	(一) 典型常绿阔 叶林	1.台湾相思阔 叶林	(1) 台湾相思—欆木—五节芒 群丛	三沙镇青官司村 至花竹村铜州湾	269.01	13.55	5.0
				(2) 台湾相思—牡荆—五节芒 群丛				
	(3) 台湾相思—桃金娘—五节 芒群丛							
	二、竹林	(二) 暖性竹林	2.毛竹林	毛竹—欆木+盐肤木—五节芒 群丛	梅花村横岗、 花竹村竹甲礁	0.12	0	0
III 灌丛和灌 草丛	灌草丛	暖热性灌草丛	禾草灌草丛	车桑子+五节芒群丛	梅花村横岗、 花竹村	55.76	1.23	2.2
合计						468.5	17.28	/

### 3.2.2.2 主要植被类型及分布特征

本项目沿线植被类型隶属中亚热带常绿阔叶林带。由于长期人类活动的影响，沿海山地丘陵上的原生植被已极为稀少，由次生常绿阔叶林所代替。丘陵低山以台湾相思、马尾松、毛竹等优势种构成的纯林及混交林为多，林下多为欐木、五节芒等灌草群落。主要植被类型有台湾相思林、马尾松林、竹林、灌丛等。根据遥感解译分析，评价区范围内的植被覆盖度以高覆盖为主，占评价区面积的 38.07%，极低覆盖度区域主要为海域部分。

表 3.2.4 评价区范围内植被覆盖度调查结果统计表

植被覆盖度	生态评价范围		
	图斑数 (个)	面积(hm <sup>2</sup> )	百分比(%)
高覆盖度(>70%)	18967	426.47	38.07
中高覆盖度(50%~70%)	4164	93.63	8.36
中覆盖度(30%~50%)	1235	27.77	2.48
中低覆盖度(10%~30%)	1162	26.13	2.33
极低覆盖度(<10%)	24291	546.18	48.76
合计	49819	1120.17	100.00

根据《中国植被》《福建植被》的划分方法，评价区主要陆生自然植被类型可以分为暖性针叶林、暖性竹林和常绿阔叶林和灌丛等 4 个植被型，根据构成群落的建群种的不同可以将评价区的植被划分为台湾相思林、马尾松林、毛竹林和灌草丛等 4 个群系。

表 3.2.5 评价区范围内植被类型调查结果统计表

植被类型	生态评价范围		
	图斑数 (个)	面积(hm <sup>2</sup> )	百分比(%)
以马尾松为主的针叶林植被	58	143.61	12.82
以台湾相思林为主的阔叶林植被	144	269.01	24.02
以毛竹为主的竹林地植被	3	1.34	0.12
灌丛植被	73	35.53	3.17
以茶叶为主的经济林植被	2	4.75	0.42
草丛植被	102	20.23	1.81
旱地农田植被	78	62.22	5.55
非植被区	175	583.49	52.09
合计	635	1120.17	100.00

#### 1) 台湾相思林 (Form. *Acacia confusa*)

台湾相思主要生长在低纬度的亚热带附近，中国以岭南、台湾岛等居多。在本评价区范围内，台湾相思林群落分布最多，但不均匀，有的成带状或者块状分布，季相变化不明显。乔木层种类单一，长势一般，群落盖度在 60%~75%。

台湾相思林在本项目沿线分布最多的植被种类，其中三沙镇青官司村至古镇村沿线的山坡分布最多。本次在项目沿线共设置了 3 个台湾相思样方调查点位，在一个样方内共有台湾相思树 30 株，平均高为 4m，胸径在 5cm~10cm 之间。乔木层盖度在 70%左右，群落中无其他乔木树种分布；灌木层盖度在 30%左右，以欐木 (*Lorpetalum chinensis*)、桃金

娘 (*Rhodomyrtus tomentosa*)、牡荆 (*Vitex negundo* var. *cannabifolia*) 为优势种, 伴生种有盐肤木 (*Rhus chinensis*)、胡枝子 (*Lespedeza bicolor*)、野漆 (*Toxicodendron succedanea*)、毛冬青 (*Ilex pubescens*) 等; 草本层盖度 30~35%, 常见种有五节芒 (*Miscanthus floridulus*)、葛藤 (*Argyrea seguinii*) 为优势种, 伴生草本植物有芒萁 (*Dicranopteris pedata*)、梵天花 (*Urena procumbens*)、大蓟 (*Cirsium japonicum* Fisch)、菝葜 (*Smilax china*)、多花野牡丹 (*Melastoma polyanthum*)、狗牙根 (*Cynodon dactylon*)、狗脊蕨 (*Woodwardia japonica*)、白茅 (*Imperata cylindrica*)、海金沙 (*Lygodium japonicum*)、小蓬草 (*Conyza canadensis*)、积雪草 (*Centella asiatica*)、鬼针草 (*Bidens pilosa*) 等。

## 2) 马尾松林 (Form. *Pinus massoniana*)

马尾松属于喜暖性的亚热带区系成分, 该群落多分布在沿线一些坡度较陡、土壤贫瘠、土层较薄、立地条件较差的山体中, 多呈斑块状分布, 由于环境条件所限, 上述马尾松林绝大多数为人工林, 群落结构简单、层次分明、林相整齐、林内郁闭度较低, 透光度好, 树龄主要为 15~20 年的中幼龄树种, 马尾松群落下的灌木较多, 种类丰富, 以抗逆性强、适应性广的阳性植物占优势。

本项目沿线分布的马尾松林较少, 仅在梅花村与福鼎交界处有少量分布。本次调查选取比较有代表性的马尾松样地位于牙城镇梅花村项目起点附近, 属 10~15 年的中幼龄林, 林相完整, 层次单一。在  $2 \times (10 \times 0) \text{ m}^2$  样地中, 乔木层共有马尾松 28 株, 平均胸径 10cm, 树高 9m, 其他乔木树种主要有台湾相思 (*Acacia confusa*) 等, 层盖度为 40%。林下灌木层以欏木 (*Lorpetalum chinensis*) 为优势种, 其他主要种类还有桃金娘 (*Rhodomyrtus tomentosa*)、黄桅子 (*Gardomyrtus tomentosa*)、胡枝子 (*Lespedeza bicolor*)、黑面神 (*Breynia fruticosa*)、野牡丹 (*Melastoma candidum*)、盐肤木 (*Rhus chinensis*)、黄瑞木 (*Anneslea rubriflora*)、山苍子 (*Litsea cubeba*)、牡荆 (*Vitex negundo* var. *cannabifolia*)、车桑子 (*Dodonaea viscosa*); 草本层以五节芒为优势种, 草本层层盖度 60%, 植株高度在 0.5~1.2m, 其他草本植物高度在 0.4~1.5cm 之间, 常见伴生草本植物有芒萁 (*Dicranopteris pedata*)、纤毛鸭嘴草 (*Ischaemum indicum*)、葛藤 (*Argyrea seguinii*)、中华里白 (*Hicriopteris chinensis*)、黑莎草 (*Gahnia tristis*)、狗脊蕨 (*Woodwardia japonica*)、淡竹叶 (*Lophatherum gracile*)、玉叶金花 (*Mussaenda pubescens*)、菝葜 (*Smilax china*) 等常见抗性强的植物。

## 3) 毛竹林 (Form. *phyllostachys heterocycla cv pubesceus*)

毛竹不仅是福建省分布面积最大、种群数量最多的散生竹类, 也是最重要的经济竹种之一, 该群落多生长在山麓较平缓的坡地, 山坳、沟谷、缓坡处等土壤条件较好、土壤深

厚处，多呈斑块状生长，其外貌整齐、结构单一，竹冠起伏较小，呈单层水平郁闭。

本次毛竹林调查样方位于花竹村竹甲礁附近，桩号 K6+150 附近，样方内共有毛竹 (*Phyllostachys heterocyclus*) 32 株，平均高 16m，胸径在 8cm~12cm 之间。乔木层盖度在 70%左右，以毛竹为优势种，伴生有台湾相思 (*Acacia confusa*) 等树种；灌木层盖度在 30%左右，以为盐肤木 (*Rhus chinensis*)、欏木 (*Lorpetalum chinensis*) 优势种，伴生种有盐肤木 (*Rhus chinensis*)、胡枝子 (*Lespedeza bicolor*)、野漆 (*Toxicodendron succedanea*) 等；草本层盖度约 70%，常见种有芒萁 (*Dicranopteris pedata*)、肖梵天花 (*Urena procumbens*)、大蓟 (*Cirsium japonicum*)、五节芒 (*Miscanthus floridulu*)、菝葜 (*Smilax china*)、多花野牡丹 (*Melastoma polyanthum*)、狗牙根 (*Cynodon dactylon*)、狗脊蕨 (*Woodwardia japonica*)、白茅 (*Imperata cylindrica*)、海金沙 (*Lygodium japonicum*)、小蓬草 (*Conyza canadensis*)、积雪草 (*Centella asiatica*)、鬼针草 (*Bidens pilosa*) 等。

#### 4) 灌草丛

灌草丛是评价区周边重要的群落类型之一，由于人为反复的干扰，生境趋于旱化的情况下植被呈逆向演替形成了现有的灌草丛。还有少数区域系原有的乔木种类如马尾松、毛竹林等被皆伐后，已种植了针叶树幼树，由于土层较薄、土肥条件差或管护不力，导致大量耐干旱、耐瘠薄、对立地条件要求不高的灌木和草本植物成为该区域的优势种，而形成了灌草丛。

在评价区，灌木层多以车桑子、绒毛润楠、白檀、欏木、老鼠耳、山矾、马甲子、赤楠、桃金娘以及马尾松幼树等抗逆性强的广布、阳生植物居多。草本植物以芒萁、五节芒、芒、葛藤、小蓬草、山菅兰、藿香蓟、白茅等植物较为常见。

#### 5) 人工植被与农作植被

评价区沿线村庄附近由于人为开发力度大，果林植被、经济林植被、农作植被已成为村落最主要的植被类型。

评价区部分农田主要用于种植马铃薯、槟榔芋、番茄等农作物，还有部分用于种植各种时令蔬菜。

### 3.2.2.3 自然植被类型分布及生长状况

本项目沿线台湾相思林是评价区分布面积最大、最主要的植被类型。该区的台湾相思林多为中幼龄树种，大都呈带状和斑块状分布，林分生长较好；马尾松林在海岸带一侧也有较大面积的分布，树种低矮灌木状，抗风和抗干旱，草坡荒地分布面积较少，未见大面

积分分布。评价区生态环境质量的控制性组分主要为林地，具有较强的阻抗能力和受到干扰后的恢复能力。

### 3.2.2.4 植被生物量估算

生态学上生物量是指在一种群落中生活的各种有机体的总量，该指标是评价植被变化的重要依据。方精云等（《生物学报》1996.10 第 5 期）利用国家第三次森林资源清查资料 and 全国各地的生物生产力研究资料，对我国森林植被的生物量进行了估算，其中福建地区森林植被生物量估算结果见表 3.2.9，本项目位于福建省东北部，本项目沿线主要为沿海农村地区，原生植被已经不复存在，主要以台湾相思林为主，本项目生物量采用李少青《22 年马尾松生物量空间分布格局研究》、李高飞《中国不同气候带各类型森林的生物量和净第一性生产力》、林文锋等《马尾松人工林生物量与生产力特征研究》、《沿海马尾松台湾相思次生林生态系统生物量及碳贮量的研究》等资料进行类比。

表 3.2.9 植被生物量估算表

林分类型	平均生物量 (t/hm <sup>2</sup> )
马尾松林	55.51
台湾相思林	46.54
灌木林	19.80

### 3.2.2.5 重点保护野生植物及古树名木调查

根据现场踏勘调查，在牙城镇梅花村横岗发现有 1 棵古榕树（地理坐标 120°14'33.558"E, 26°59'3.043"N, 海拔 74m），桩号 K0+810，古榕树胸径 125cm，树高约 15m，距离项目用地红线最近约 2m；在三沙镇青官司村发现 1 棵古榕树（地理坐标 120°14'17.944"E, 26°57'48.007"N, 海拔 54m），桩号 K3+450，胸径 78cm，树高约 12m，距离项目用地红线最近约 48m；本次调查评价范围内未见有其他国家级或省级重点保护野生植物及古树名木分布。

表 3.2.10 古树名木调查统计一览表

编号	中文名 (拉丁文)	株数	树高 (m)	胸径 (cm)	地点 (地理坐标)	备注
1	榕树 ( <i>Ficus microcarpa</i> )	1	15	125	牙城镇梅花村横岗 (120°14'33.558"E, 26°59'3.043"N)	古树 (未挂牌)
2	榕树 ( <i>Ficus microcarpa</i> )	1	12	78	三沙镇青官司村 (120°14'17.944"E, 26°57'48.007"N)	古树 (未挂牌)



图 3.2-6 古树名木现状照片

### 3.2.3 野生动物调查及评价

#### 3.2.3.1 野生动物调查方法

**I、实地考察：**到评价现场进行实地考察，考察项目评价区沿线的各种主要生境，以可变距离样线法和可变距离样点法对各种生境中的动物进行统计调查。陆生动物实地调查共设置 5 条动物调查样线，动物调查样线结合植物调查点位，涵盖评价区不同生境、不同区域。

表 3.2.11 陆生动物调查样线一览表

编号	地点	起止点经纬度	样线长度	调查方式
1	梅花村	120.242, 26.9853 >> 120.248, 26.984	592.13 米	调查样线
2	梅花村渔港	120.236, 26.9819 >> 120.24, 26.9817	398.85 米	调查样线
3	青官司村	120.237, 26.965 >> 120.241, 26.9645	387.64 米	调查样线
4	青官司村至青官蓝村沿线	120.235, 26.961 >> 120.237, 26.9568	617.63 米	调查样线
5	花竹村竹甲礁	120.236, 26.9475 >> 120.237, 26.9471	202.96 米	调查样线

**II、访问调查：**在项目评价区及其周边地区通过对当地有野外经验的农民进行访问和座谈，与当地林业部门的相关人员进行交谈，了解当地动物的分布、数量情况。

**III、查阅相关资料：**比照相应的地理纬度和海拔高度，查阅相邻地区的有关科学研究和野外调查资料。综合实地调查、访问调查和资料，通过分析归纳和总结，从而得出本项目现场及实施地和周边地区的动物物种、种群数量和分布资料，为评价和保护当地动物提供科学的依据。

#### 3.2.3.2 野生动物物种组成及其生境特征

由于人类活动的干扰，本区域野生动物的数量已大大减少。尤其大量的开发森林资源，大型野生动物的生活环境被严重破坏，原来常见的虎、豹、熊等动物已十分罕见。

根据现场调查和相关资料综合分析，项目所在区域内分布有脊椎动物 31 目 79 科 225 种。经现场调查及查阅相关资料，项目内可能出沒的野生动物具体分布在各分类阶元中的数量状况见表 3.2.12。

**表 3.2.12 评价区域脊椎动物各纲下分类阶元种类数量**

各阶元动物	目	科	种
两栖类	2	4	8
爬行类	3	9	18
鸟类	18	53	180
兽类	8	13	19
小计	31	79	225

(1) 爬行类现状

项目影响区记录到爬行类 3 目 9 科 18 种。未见中国特有物种、国家重点保护野生动物，也未发现有福建省重点保护野生动物分布。被列入《濒危野生动植物种国际贸易公约》（CITES,2019）附录 II 物种 1 种，即舟山眼镜蛇；列入《世界自然保护联盟濒危物种红色名录》（IUCN,2020）易危（VU）级别 1 种，即舟山眼镜蛇；列入《中国脊椎动物红色名录》（2015）濒危（EN）级别 1 种，分别为黑眉锦蛇；易危（VU）级别 4 种，分别为灰鼠蛇、中国水蛇、铅色水蛇、舟山眼镜蛇；列入《中国濒危动物红皮书（两栖类和爬行类）》（1998）濒危（E）级别 1 种，即灰鼠蛇，易危（V）级别 2 种，分别为黑眉锦蛇、舟山眼镜蛇；“需予关注”物种 2 种，分别为中国水蛇、铅色水蛇；列入《国家保护的有重要生态、科学、社会价值的陆生野生动物名录》（2000）物种有中国石龙子、草腹链蛇、翠青蛇、黑眉锦蛇、灰鼠蛇、渔游蛇、中国水蛇、铅色水蛇、舟山眼镜蛇等 9 种。

(2) 两栖类现状

项目影响区记录到两栖类 2 目 4 科 8 种。其中未见中国特有物种，亦未发现国家重点保护野生动物和福建省重点保护野生动物。发现列入《国家保护的有重要生态、科学、社会价值的陆生野生动物名录》（2000）物种有黑眶蟾蜍、沼水蛙、泽陆蛙、小弧斑姬蛙、饰纹姬蛙 5 种。

(3) 鸟类

经查阅中国观鸟记录中心网站结合实地调查，走访本地村民及查阅相关资料。本项目评价区范围内分布鸟类约 180 种，分属于 18 目 53 科。

根据评价区的生态环境和鸟类分布特点，评价区鸟类大致可分为三个主要生态鸟类群。

a. 林地鸟类群

此类群主要分布于沿线阔叶林中，主要鸟类有：灰喉山椒鸟、灰树鹊、栗背短脚鹎、松鸦、灰眶雀鹟、黑尾蜡嘴雀等。

#### b. 农田灌丛鸟类群

此类群主要分布在山脚、农田和溪边灌木林。这里的鸟类较为丰富，主要鸟类有：环颈雉、山斑鸠、绿鹦嘴鹎、白头鹎、棕背伯劳、八哥、黑领椋鸟、北红尾鸲、白腰文鸟等。

#### C. 滨海鸟类

此类群主要分布于沿线海岸带、滩涂湿地中，主要鸟类有：白腰杓鹬、矶鹬、剑鸻、铁嘴沙鸻、砺鹬、白鹭、红嘴巨鸥、红嘴鸥、黑嘴鸥、白额燕鸥、小鸬鹚、八哥、麻雀、家燕、普通鸬鹚等。鸟类偶见种：绿翅鸭、针尾鸭、琵嘴鸭、斑嘴鸭、赤颈鸭、翻石鹬、红胸滨鹬、灰尾鹬、大杓鹬、青脚鹬、金斑鸻、牛背鹭、苍鹭、池鹭、大白鹭、黑脸琵鹭、银鸥、凤头鸬鹚、珠颈斑鸠、云雀、鹊鸚、褐头鹳莺、白头鹎等。

#### (4) 兽类

根据调查，评价区内主要兽类有 8 目 13 科 19 种，栖息于沿线林地中的兽类主要有红腹松鼠 (*Callosciurus erythraeus*) 等。栖息于村庄附近的兽类主要有黄鼬 (*Mustela sibirica*)、褐家鼠 (*Rattus flavipectus*)、屋顶鼠 (*Rattus rattus*) 等；栖息于洞穴或草丛的兽类有华南兔 (*Lepus sinensis*) 等，其中主要优势种群有红腹松鼠、华南兔、褐家鼠、黄鼬等，评价区内未见有稀有种分布。

### 3.2.3.3 重点保护野生动物调查

评价区内分布有国家一级保护野生动物 4 种，国家二级保护野生动物 6 种，国家级保护野生动物均为鸟类，福建省省级重点保护野生动物 1 种。本次项目沿线调查未发现有其他国家级重点保护野生动物和特有种的分布。各保护动物分布情况详见下表。

表 3.2.13 拟建公路评价范围内重要野生保护动物调查结果统计表

序号	种类	生态习性	保护等级	濒危等级	分布情况	占用情况
1	黑脸琵鹭	常单独或呈小群在海边潮间地带和内陆水域岸边浅水处活动。性沉着机警，人难接近。一般栖息于内陆湖泊、水塘、河口、芦苇沼泽、水稻田以及沿海岛屿和海滨沼泽地带等湿地环境。	国家一级	EN	沿线海岸带、海湾	否
2	黄嘴白鹭	栖息于沿海滩涂、河口和岛屿。在浅水或滩涂上漫步觅食，以鱼、虾和蚝等为食。	国家一级	VU	沿线海岸带、滩涂、海湾	否
3	黄胸鹀	栖息于大面积的稻田、芦苇地或高草丛及湿润的荆棘丛。冬季常与其他种类混群。主食种子。	国家一级	CR	全线均有分布	否
4	黑嘴鸥	越冬栖息于沿海滩涂沼泽及河口。主食昆虫、虾、蟹、蠕虫等水生无脊椎动物。	国家一级	VU	沿线海岸带、海湾	否
5	褐翅鸦鹃	主要栖息于低山丘陵和平原地区的林缘灌丛、稀树草坡、河谷灌丛、草丛和芦苇丛中，也出现于靠近水源的村边灌丛和竹丛等地方，但很少出现在开阔的地带。	国家二级	LC	全线均有分布	否
6	游隼	主要栖息于山地、丘陵与沿岸地带，也到开阔的农田、耕地和村落附近活动。	国家二级	LC	全线均有分布	否
7	红隼	栖息于山地森林、低山丘陵、山区植物稀疏的混合林、耕地、旷野灌丛草地、林缘、林间空地、疏林和有稀疏树木生长的旷野、河谷和农田地区。	国家二级	LC	全线均有分布	否
8	黄胸鹀	栖息于低山丘陵和开阔地带的灌丛、草地和林缘地带，尤其喜欢溪流、湖泊和沼泽附近的灌丛、草地，不喜欢茂密的森林，是典型的河谷灌丛草地鸟类。	国家二级	CR	全线均有分布	否
9	岩鹭	岩鹭栖息于海边，常集成小群活动。主要以鱼类、虾、蟹、甲壳类、昆虫和软体动物等动物性食物为食。	国家二级	LC	沿线海岸带、海湾	否
10	白腰杓鹬	栖于水边沼泽地带及湿地草甸和稻田中。常成小群活动。性机警，活动时步履缓慢稳重，并不时地抬头四处观望，发现危险，立刻飞走。	国家二级	NT	全线均有分布	否
11	凤头鸊鷉	栖息于低山和平原地带的江河、湖泊、池塘等各种水域中，特别在有浓密的芦苇和水草的湖沼中，数量较多	省重点	LC	全线均有分布	否

### 3.2.4 土地利用现状评价

根据土地利用现状遥感解译可知，本项目评价区范围内的用地类型以海域和林地为主，分别占评价区范围的 47.25%和 36.84%，项目土地利用现状情况见表 3.2.14 所示。

表 3.2.14 本项目评价范围内土地利用现状调查结果统计表

土地利用类型	生态评价范围		
	图斑数 (个)	面积(hm <sup>2</sup> )	百分比(%)
海域	28	529.29	47.25
乔木林地	202	412.61	36.84
竹林地	3	1.34	0.12
灌木林地	73	35.53	3.17
茶园	2	4.75	0.42
其他草地	102	20.23	1.81
河流水面	14	1.26	0.11
港口码头用地	7	5.09	0.45
旱地	78	62.22	5.55
居住用地	87	31.04	2.77
公路用地	8	7.95	0.71
乡村道路用地	30	8.54	0.76
工业用地	1	0.33	0.03
合计	635	1120.17	100.00

### 3.2.5 生态环境敏感区调查

本项目涉及的生态敏感区只要为生态保护红线区、基本农田和生态公益林，不涉及自然保护区、风景名胜区和森林公园等生态环境敏感区。

#### 1、生态保护红线

根据福建省林业勘察设计院编制的《国道 G228 线霞浦梅花（福鼎界）至古镇段公路工程涉及生态保护红线避让性论证报告》，本项目牙城镇梅花村路段

（K0+500~K1+380）挖方路基占用闽东诸河水土保持生态保护红线区，梅花大桥

（K0+250~K0+290）和花竹大桥（K5+900~K5+940）两处大桥跨越牙城湾海岸防护生态保护红线区，本项目合计占用生态红线面积约 2.0hm<sup>2</sup>。

表 3.2.15 本项目占用生态保护红线情况统计表

红线名称	红线类型	涉及面积 (hm <sup>2</sup> )	桩号	长度 (km)	工程方案
闽东诸河流域水土保持生态功能区	水土保持	1.61	K0+500~K1+380	0.88	挖方路基
牙城湾海岸防护生态保护红线区	海岸防护物理防护极重要区	0.39	K0+250~K0+290, K5+900~K5+940	0.08	桥梁
总计		2.0		0.96	

## 2、基本农田

本项目永久占用耕地2.77hm<sup>2</sup>，其中水田0.50hm<sup>2</sup>，永久基本农田2.11hm<sup>2</sup>。本项目建设已纳入国家发展改革委2013年印发的《国家公路网规划（2013年-2030年）》及2022年印发的《国家公路网规划》，属于国家重点支持的交通基础设施用地项目，项目符合受理占用永久基本农田的重大建设项目用地预审范围。本项目已与国土空间总体规划作了衔接，霞浦县人民政府承诺将该项目用地布局及规模纳入规划期至2035年的国土空间规划及“一张图”。

按照《国土资源部关于全面实行永久基本农田特殊保护的通知》（国土资规〔2018〕1号）中关于永久基本农田“数量不减、质量不降、布局稳定”的补划要求，根据占多少，补多少的原则进行补划，补划的永久基本农田落地后，纳入新划定的永久基本农田，形成优质耕地集中连片的永久基本农田保护区。本项目永久基本农田补划情况如下：

补划永久基本农田分布于霞浦县沙江镇南屏村、松山街道古县村，补划面积 2.3135公顷，其中水田2.3135公顷，坡度均在25度以下，涉及8个图斑，较占用前永久基本农田保护区面积增加0.2063公顷。

根据2021年耕地质量更新成果，补划永久基本农田地块国家利用等均为7.5等，较占用前平均等别提高2.4等。

## 3、生态公益林

本项目占用本项目与生态公益林重叠6.19公顷，均为一级保护区。根据国家林业局《建设项目使用林地审核审批管理办法》及福建省贯彻意见等相关规定，本项目为国家级重点基础设施项目，符合用林审批政策。建设单位承诺在本项目进行农用地转用报批前，做好用林审批工作。

### 3.3 海洋环境质量现状监测与评价

本报告春季海洋环境现状调查资料引用“霞浦三沙中心渔港提升改造项目海洋环境现状调查分析报告”的调查数据。福建中科环境检测技术有限公司于2024年04月28日和05月08日在项目区周边海域开展的现状调查，共布设海水水质调查站位20个，沉积物调查站位10个，海洋生态调查站位12个其中，生物体质量3个站位，潮间带生物监测断面3条，渔业资源调查站位12个。调查站位分布见图3.3-1，调查站位坐标见表3.3.1。

本报告秋季海洋环境现状调查资料引用了厦门中集信检测技术有限公司编制的《国道G228线霞浦梅花（福鼎界）至古镇段和石头鼻至沙塘里村段公路工程海洋环境现状调查报告》中有关评价结果，厦门中集信检测技术有限公司在牙城湾至福宁湾海域共布设

调查站位 30 个，沉积物调查站位 12 个，海洋生物质量调查站位 5 个（与潮间带站位相同），海洋生态调查站位 15 个，游泳动物调查站位 15 个，潮间带调查断面 5 条；其中水质、沉积物、生物质量和海洋生态调查时间为 2022 年 10 月 10 日和 11 日；游泳动物调查时间为 2022 年 10 月 19 日和 20 日。调查站位分布见图 3.3-2，调查站位坐标见表 3.3.1。

**表 3.3.1 2024 年 4 月海洋环境调查站位坐标表**

站位	经度 E (°)	纬度 N (°)	调查项目
W01			水质、沉积物、生态、渔业资源
W02			水质
W03			水质、沉积物、生态、渔业资源
W04			水质、沉积物、生态、渔业资源
W05			水质
W06			水质、沉积物、生态、渔业资源
W07			水质、生态、渔业资源
W08			水质
W09			水质、沉积物、生态、渔业资源
W10			水质
W11			水质、沉积物、生态、渔业资源
W12			水质
W13			水质
W14			水质、沉积物、生态、渔业资源
W15			水质
W16			水质、生态、渔业资源
W17			水质、沉积物、生态、渔业资源
W18			水质、沉积物、生态、渔业资源
W19			水质
W20			水质、沉积物、生态、渔业资源
S1			生物体质量
S2			生物体质量
S3			生物体质量
C01			潮间带底栖生物
C02			潮间带底栖生物
C03			潮间带底栖生物

**表 3.3.2 2022 年 10 月海洋环境调查站位坐标表**

站号	北纬 (N)	东经 (E)	调查项目
1			水质

2			水质
3			水质、沉积物、海洋生态
4			水质
5			水质、海洋生态
6			水质
7			水质
8			水质、沉积物、海洋生态
9			水质
10			水质、沉积物、海洋生态
11			水质、沉积物、海洋生态
12			水质
13			水质、沉积物、海洋生态
14			水质
15			水质
16			水质、沉积物、海洋生态
17			水质
18			水质、沉积物、海洋生态
19			水质
20			水质、沉积物、海洋生态
21			水质
22			水质、海洋生态
23			水质、沉积物、海洋生态
24			水质、海洋生态
25			水质、沉积物、海洋生态
26			水质
27			水质、沉积物、海洋生态
28			水质
29			水质、沉积物、海洋生态
30			水质
A			潮间带断面起点、生物质量
B			
C			
D			
E			

### 3.3.1 海水水质现状调查与评价

#### (1) 调查项目和方法

春、秋两季的调查项目包括水深、透明度、水温、盐度、pH、悬浮物、溶解氧、化学需氧量、无机氮（硝酸盐、亚硝酸盐、氨氮）、活性磷酸盐、油类、重金属（铜、铅、锌、镉、总汞、砷和铬）等 20 项。海水样品的采集、贮存和运输，以及海水水质监测分析方法均严格按照《海洋监测规范第 3 部分：样品采集、贮存与运输》（GB17378.3-2007）和《海洋调查规范第 4 部分：海水化学要素调查》（GB/T12763.4-2007）的有关要求进行。

#### (2) 评价标准及评价方法

评价标准执行 GB3097-1997《海水水质标准》中第二类海水水质标准。评价方法采用单因子指数评价法，分项进行评价：

$$S_i = \frac{C_i}{C_s}$$

式中： $S_i$ ——第  $i$  种污染物的标准指数；

$C_i$ ——第  $i$  种污染物的实测值（mg/L）；

$C_s$ ——为第  $i$  种污染物的标准值（mg/L）。

pH 的标准指数采用下式计算：

$$S_{pH,j} = \frac{7.0 - pH_j}{7.0 - pH_{sd}} \quad pH_j \leq 7.0$$

$$S_{pH,j} = \frac{pH_j - 7.0}{pH_{su} - 7.0} \quad pH_j \geq 7.0$$

式中： $pH_j$ —— $j$  取样点水样 pH 值；

$pH_{sd}$ ——评价标准规定的下限值；

$pH_{su}$ ——评价标准规定的上限值。

DO 的标准指数采用下式计算：

$$S_{DO,j} = \frac{|DO_f - DO_j|}{DO_f - DO_s} \quad DO_j \geq DO_s$$

$$S_{DO,j} = 10 - 9 \frac{DO_j}{DO_s} \quad DO_j \leq DO_s$$

$$DO_f = \frac{468}{31.6 + T}$$

式中： $S_{DO,j}$ ——DO 的标准指数；

$DO_f$ ——某水温、气压条件下饱和溶解氧浓度，mg/L；

$T$ ——水温， $^{\circ}\text{C}$ ；

$DO_j$ ——溶解氧实测值， $\text{mg/L}$ ；

$DO_s$ ——溶解氧的水质评价标准限值， $\text{mg/L}$ 。

$S_i$  值越小，水质质量越好，当  $S_i > 1$  时，说明该污染物浓度已超标。

### (3) 调查结果与评价

2024年春季海水水质调查结果详见表 3.3.3，2024年春季评价结果  $P_i$  值见表 3.3.4。2024年春季调查期间所有站位的所有监测指标 pH 值、溶解氧、化学需氧量、石油类、重金属（铜、铅、锌、镉、汞、砷和总铬）的含量均符合第二类海水水质标准，未超标，有 4 个站位活性磷酸盐含量劣于第二类海水水质标准，超标率 73.3%，所有站位的无机氮含量均劣于二类水质标准，超标率 100%。

2022年10月海水水质调查结果详见表 3.3.5，2022年10月评价结果  $P_i$  值见表 3.3.6。2022年10月调查期间所有站位的 pH 值、溶解氧、化学需氧量、石油类、重金属（铜、铅、锌、镉、汞、砷和总铬）的含量均符合第二类海水水质标准，未超标；有 20 个站位活性磷酸盐含量劣于第二类海水水质标准，超标率 66.7%，所有站位的无机氮含量均劣于二类水质标准，超标率 100%。

表 3.3.3 调查海域 2024 年春季水质调查结果一览表

站位	采样层次	水深 m	水温 ℃	透明度 m	盐度 无量纲	pH 无量纲	悬浮物 mg/L	溶解氧 mg/L	化学需 氧量 mg/L	活性磷酸 盐 mg/L	氨-氮 mg/L	硝酸盐- 氮 mg/L	亚硝酸盐 -氮 mg/L	无机氮 mg/L	石油类 μg/L	锌 μg/L	铜 μg/L
W01	表层																
W02	表层																
W03	表层																
W04	表层																
W05	表层																
W06	表层																
W07	表层																
W08	表层																
	底层																
W09	表层																
	底层																
W10	表层																
W11	表层																
	底层																

W12	表层																
	底层																
W13	表层																
	底层																
W14	表层																
	底层																
W15	表层																
	底层																
W16	表层																
	底层																
W17	表层																
	底层																
W18	表层																
	底层																
W19	表层																
W20	表层																
备注	采样日期：2024年04月28日																

表 3.3.4 调查海域 2024 年春季水质调查结果评价指数 Pi 值表

站位	采样层次	pH	溶解氧	化学需氧量	活性磷酸盐	无机氮	石油类	锌	铜	铅	镉	总铬	汞	砷	硫化物
W01	表层														
W02	表层														
W03	表层														
W04	表层														
W05	表层														
W06	表层														
W07	表层														
W08	表层														
	底层														
W09	表层														
	底层														
W10	表层														
W11	表层														
	底层														
W12	表层														
	底层														
W13	表层														
	底层														
W14	表层														

	底层																			
W15	表层																			
	底层																			
W16	表层																			
	底层																			
W17	表层																			
	底层																			
W18	表层																			
	底层																			
W19	表层																			
W20	表层																			
超标率																				

表 3.3.5 调查海域 2022 年 10 月水质调查结果一览表

站号	水深	pH	水温	盐度	SS	DO	COD	PO <sub>4</sub> -P	NO <sub>3</sub> -N	NO <sub>2</sub> -N	NH <sub>4</sub> -N	无机氮	石油类	Cu	Pb	Zn	Cd	Hg	As	Cr
	m	/	°C	/	mg/L								µg/L							
1																				
2																				
3																				
4																				
5																				
6																				

7																				
8																				
9																				
10																				
11																				
12																				
13																				
14																				
15																				
16																				
17																				
18																				
19																				
20																				
21																				
22																				
23																				
24																				
25																				
26																				
27																				
28																				
29																				

30																			
----	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

表 3.3.6 调查海域 2022 年 10 月水质调查结果评价指数 Pi 值表

站号	Pi												
	pH	DO	COD	无机氮	PO <sub>4</sub> -P	石油类	Cu	Pb	Zn	Cd	Hg	As	Cr
1													
2													
3													
4													
5													
6													
7													
8													
9													
10													
11													
12													
13													
14													
15													
16													
17													
18													

19													
20													
21													
22													
23													
24													
25													
26													
27													
28													
29													
30													

### 3.3.2 海洋沉积物调查与评价

#### (1) 调查项目和方法

海洋沉积物调查项目包括石油类、硫化物、有机碳、铜、铅、锌、镉、铬、砷、汞。沉积物样品的采集、贮存和运输，以及沉积物监测分析方法均严格按照《海洋监测规范第5部分：沉积物分析》（GB17378.5-2007）。

#### (2) 评价标准及评价方法

执行《海洋沉积物质量》（GB18668-2002）第一类标准。评价方法采用单项标准指数法，即第*i*项标准指数  $P_i=C_i/C_s$ ；式中  $C_i$  为第*i*项监测值； $C_s$  为相应的标准值。

#### (3) 调查结果与评价

海洋沉积物调查结果见表 3.3.7，评价结果见表 3.3.8。监测结果表明：2022 年 10 月调查期间所有站位沉积物的石油类、硫化物、有机碳、汞、铅、镉和砷的含量的评价指标均符合《海洋沉积物质量》一类标准，未超标。8 号站位的铜含量超过一类标准，超标率为 8.3%，8 和 23 号站位锌含量超过第一类标准，超标率为 16.6%；所有站位的铬含量超过一类标准，超标率为 100%。

2024 年 4 月海洋沉积物调查结果见表 3.3.9，评价结果见表 3.3.10，监测结果表明：所有站位沉积物调查项目均符合规定的《海洋沉积物质量》（GB18668-2002）中的第一类标准值。

表 3.3.7 调查海域 2022 年 10 月沉积物样品的调查结果

站位	有机碳	硫化物	石油类	铜	铅	锌	镉	汞	砷	铬
	%	$10^{-6}$								
3										
8										
10										
11										
13										
16										
18										
20										
23										
25										
27										
29										

表 3.3.8 调查海域 2022 年 10 月沉积物评价指数 (Pi)

站位	有机碳	硫化物	石油类	铜	铅	锌	镉	汞	砷	铬
3										
8										
10										
11										
13										
16										
18										
20										
23										
25										
27										
29										

表 3.3.9 调查海域 2024 年 4 月沉积物样品的调查结果 (10<sup>-6</sup>)

站位	石油类	硫化物	有机碳 (%)	锌	铜	铅	镉	铬	总汞	砷
W01										
W03										
W04										
W06										
W09										
W11										
W14										
W17										
W18										
W20										

表 3.3.10 调查海域 2024 年 4 月沉积物评价结果 (Si 值)

站位	石油类	硫化物	有机碳	锌	铜	铅	镉	铬	总汞	砷
W01										
W03										
W04										
W06										
W09										
W11										
W14										
W17										
W18										
W20										

2024 年 4 月, 布设 3 个生物质量调查站位, 采集调查海域的养殖贝类作生物质量分析, 分析项目有石油烃、锌、铜、铅、镉、铬、总汞、砷, 共 8 项。

(2) 评价标准和方法

海洋生物质量按 GB18421-2001《海洋生物质量》第一类标准进行评价。评价方法采用单因子指数法。即第 i 项污染指数  $P_i=C_i/C_s$ ; 式中  $C_i$  为第 i 项监测值;  $C_s$  为相应的标准值。

### (3) 调查结果与评价

2022年10月（秋季）监测结果和评价结果见表3.3.10，调查结果表明：调查海域所有站位的长牡蛎生物体内石油烃、总汞和铬含量均符合第一类海洋生物质量标准，铜、锌、镉和砷含量劣于第一类海洋生物质量标准；缢蛭生物体内石油烃、锌、总汞和铬含量均符合第一类标准，铜、镉和砷含量劣于第一类生物标准。整体来说，调查海域海洋生物质量一般。

2024年4月（春季）调查海域的牡蛎中锌、铜含量劣于第一类海洋生物质量标准，但符合第三类海洋生物质量标准；铅、镉和砷含量劣于第一类海洋生物质量标准，但符合第二类海洋生物质量标准；其他指标含量符合第一类海洋生物质量标准。

**表 3.3.11 2022 年 10 月海洋生物质量监测结果一览表**

站位	生物种类		石油烃	铜	铅	锌	镉	总汞	砷	铬
A	长牡蛎	含量 (mg/kg)								
		Pi								
B	缢蛭	含量 (mg/kg)								
		Pi								
C	长牡蛎	含量 (mg/kg)								
		Pi								
D	长牡蛎	含量 (mg/kg)								
		Pi								
E	长牡蛎	含量 (mg/kg)								
		Pi								

备注：ND 表示未检出。

**表 3.3.12 2024 年 4 月生物质量调查结果（单位：mg/kg）**

站位	种类		石油烃	锌	铜	铅	镉	铬	总汞	砷
S1	牡蛎	含量 (mg/kg)								
		Pi								
S2	牡蛎	含量 (mg/kg)								
		Pi								
S3	牡蛎	含量 (mg/kg)								
		Pi								

### 3.4 海洋生态环境现状调查与评价

2022 年调查共布设海洋生态调查站位 15 个，潮间带断面 5 条，游泳动物调查站位 15 个（同生态调查站位），调查站位分布见图 3.3-2，调查站位坐标见表 3.3-2。2024 年 04 月 28 日和 2024 年 05 月 08 日，共调查了 12 个站位。调查项目有叶绿素-a 和初级生产力、浮游植物、浮游动物、浅海大型底栖生物，潮间带大型底栖生物调查 3 条断面。

海洋生态调查方法如下：

叶绿素 a 和初级生产力：供叶绿素 a 浓度分析的水样用球盖式 HQM-1 型有机玻璃采水器在相应层次采集。量取水样 100cm<sup>3</sup> 经 WhatmanGF/F 玻璃纤维膜负压过滤，截留有光合浮游生物的滤膜立即冷冻保存直至分析。叶绿素 a 浓度分析测定采用萃取荧光法，萃取液为 90%丙酮，萃取后的样品用 960MC 分子荧光光度计测定叶绿素 a 及脱镁叶绿素的含量。样品的采集、贮存、运输、预处理和分析测定及计算等过程均严格按《海洋调查规范》的要求进行。

本报告根据 Cadee 采用生产力指数法估算调查海域的初级生产力：

$$P = P_v(\text{Chla}) \times Q \times D$$

式中：P—日初级生产力（mgC/m<sup>3</sup>.d）；

Q—同化系数（以 C 计），单位为每毫克叶绿素 a 在每小时同化的碳

[mg.(mgChla.h)<sup>-1</sup>]，取 3.7；D—日光照时间，取 12 小时；

P<sub>v</sub>(Chla)—水体中叶绿素 a 的浓度，单位为毫克每立方米（mg/m<sup>3</sup>）。

浮游植物：在大面观测站用有机玻璃采水器在各站的表、中、底层各采水 500mL 作定量分析用。鲁哥氏液固定；样品沉降浓缩后表、底层样品混合，然后在日产 Nikon 显微镜下观察、鉴定和计数。

浮游动物：采用水 I 型和浅水 II 型浮游生物网分别进行由底至表层垂直拖网采集一次样品，装入容积为 600cm<sup>3</sup> 的塑料瓶中，加 5%甲醛溶液固定保存。实验室内挑去杂物后，以湿重法称量浮游动物生物量（包括水母类）。显微镜和体视镜下对样品进行鉴定和计数。浅水 II 型浮游生物网采集的浮游动物样品用于浮游动物种类及个体密度的分析计算，浅水 I 型浮游生物网采集的浮游动物样品用于浮游动物生物量的计算。

潮间带底栖生物：每条潮间带断面分别设置高、中、低 3 个测站。定量样品用 25cm×25cm 正方形取样框，每个测站采集 4 框。定性样品在各断面周围广泛采集，所获样品现场固定带回实验室分析。以上所有样品获取，室内样品分析、称重、计算和资料整理均按海洋调查规范进行。

浅海底栖生物：样品用 0.1m<sup>2</sup>VanVeen 型采泥器采集沉积物，经 0.5mm 套筛冲洗，捞出全部生物样品，用 5%甲醛溶液现场固定，带回实验室称重（湿重）、鉴定。

鱼卵仔鱼：采用浅水 I 型浮游生物网（网口面积 0.2m<sup>2</sup>，网口直径 50cm，网长 145cm，筛绢孔径 0.505mm）定量采样，由海底至海面进行垂直拖网一次，采集到的鱼卵、仔稚鱼样品用 5%福尔马林溶液固定，带回实验室进行种类鉴定及个体计数。同时进行水平拖网，水平拖网时在海水表层（网口刚好在水面以下）拖拽 10min，船速为 1kn~2kn。

渔业资源：开展底拖网调查，使用的网具规格为：网衣长度 20.0m、扫海宽度 8.0m，网囊网目 3.0cm。实际平均拖速约 2.8kn，每一网次拖曳时间为 30~60min。将每一站位的渔获物用冰保鲜带回实验室进行渔获物组成的分类、鉴定、计数和称重，并对数量较多的经济种类进行生物学测定，主要包含体长、体重等项目。

### **3.4.1 叶绿素 a 和初级生产力**

### **3.4.2 浮游植物**

### **3.4.3 浮游动物**

### **3.4.4 潮下带底栖生物**

### **3.4.5 潮间带底栖生物**

### **3.4.6 鱼卵仔鱼**

### **3.4.7 游泳动物**

## **3.5 海洋水文动力状况**

本节内容引用自然资源部第一海洋研究所于 2020 年 6 月 3 日-7 月 5 日在项目区附近海域进行的临时潮位观测资料。自然资源部第一海洋研究所于 2020 年 6 月 21 日-6 月 23 日大潮期间在项目区附近海域开展潮流和泥沙观测，具体观测站位见表 3.5-1 和图 3.5-1。

表 3.5-1 水文观测站位坐标表

站位	北纬	东经	潮位	潮流
W105	27.037342	120.261458	√	
W106	26.918903	120.210647	√	
W107	26.843753	120.073917	√	
L117	27.031333	120.272433		√
L118	27.007150	120.312283		√
L119	26.967350	120.285433		√
L120	26.890100	120.266000		√
L121	26.915633	120.172667		√
L122	26.870733	120.111233		√
L123	26.849667	120.168217		√
L124	26.832000	120.221400		√
L125	26.818167	120.116450		√

### 3.5.1 潮汐性质、潮位特征值

项目区附近海域潮汐形态为正规半日潮，属于强潮海区。观测期间，三测站的最大高潮位 305cm，最高低潮位-330cm，平均潮差最大为 436cm。各测站平均落潮历时都长于平均涨潮历时。

表 3.5-2 临时潮位站特征值（1985 年国家高程基准）

站名	W105	W106	W107
最高高潮位(cm)			
最高高潮位时间			
平均高潮位(cm)			
最高低潮位(cm)			
最高低潮位时间			
平均低潮位(cm)			
最大潮差(cm)			
最小潮差(cm)			
平均潮差(cm)			
平均涨潮历时			
最大涨潮历时			
最小涨潮历时			
平均落潮历时			
最大落潮历时			
最小落潮历时			
平均潮周期			

### 3.5.2 潮流

从各站位观测的潮流结果上看，由出壁门水道南下的往复式潮流与西向的潮流成斜交，位于北澳岛附近的 L120、L123 和 L124 站主要呈现旋转式潮流。其余各监测站位潮流主要表现为往复式性质，流向大致沿岸线走向。L121、L122 和 L123 站涨潮流为西向，落潮流为东向；L117 站涨潮流为西北向，落潮流为东南向；L118、L119、L120、L125 站涨潮流为西南向，落潮流为东北向。

根据 2020 年 6 月 21 日~6 月 23 日大潮期间在项目区附近海域的 9 个潮流观测站资料进行分析，流速特征值见表 3.5-3。从 9 个站逐时流速实测值上看，观测期间各测站实测最大流速基本位于表层或 0.2H 层，底层最小。大潮期间各站流速中最大涨潮流速为 75cm/s（流向 256°），最大落潮流速为 62cm/s（流向 62°）。从站位分布上看，水深较大的站位流速也较大，位于近岸的 L117、L121、L122、L125 站水深较浅，受海底摩擦力的影响明显，流速均较弱。

各测站实测海流时间序列经过调和分析，项目区附近海域余流大致以福瑶列岛为界，北侧呈现气旋式环流特征，南侧呈现反气旋式环流特征。各测站余流至较小，基本小于 10cm/s，详见表 3.5-4。

表 3.5-3 2020 年 6 月实测海流分层流速最大值统计表

站号	最大值	表层		0.2H 层		0.4H 层		0.6H 层		0.8H 层		底层	
		流速 m/s	流向 °	流速 cm/s	流向 °								
L117	涨潮												
	落潮												
L118	涨潮												
	落潮												
L119	涨潮												
	落潮												
L120	涨潮												
	落潮												
L121	涨潮												
	落潮												
L122	涨潮												
	落潮												
L123	涨潮												
	落潮												
L124	涨潮												

	落潮												
L125	涨潮												
	落潮												

### 3.5.3 悬沙含量

根据 2020 年 6 月 21 日~6 月 23 日在项目区附近海域的 9 个泥沙观测站资料进行分析。从表 3.5-5 中数据可以看出，L122 平均含沙含量较高，为 34.6mg/L，其最大值为 193.8mg/L。各测站平均沙含量相差不大，垂向分布变化明显，含沙量最大值基本出现在底层。

### 3.5.4 冲淤状况

根据中国人民解放军海军海道测量局 2014 年版(烽火岛周边水深测量时间为 2010 年，其余海域水深测量时间均为 1966 年)和 2018 年版(水深测量时间为 2015 年)沙埕港至四礮列岛的两幅海图，对项目区周边海域的水下地形进行分析。1966 年~2015 年间，三沙镇南侧 0m 等深线从西至东先淤积后冲刷，范围均不大；福宁湾内 0m 等深线变化不大，总体呈弱冲刷状态，2m 等深线除小目岛南侧向外扩张，呈淤积状态外，其余均有不同程度的收缩，呈冲刷状态，从北至南冲刷现象逐渐减弱，5m 等深线向外扩张，总体呈淤积状态，10m 等深线除北澳岛北侧呈弱冲刷状态外，其余区域以扩张为主，呈淤积状态；北澳岛周围 0m 等深线无变化，下炉岛南侧和上炉岛北侧 0m 等深线外扩较多，呈淤积状态，北澳岛和根竹仔岛附近 5m 等深线向岸一侧蚀退，呈弱冲刷状态。

综上所述，福宁湾内 0m 等深线总体呈弱冲刷状态，2m、5m、10m 等深线整体上呈淤积状态。

## 3.6 声环境现状调查与评价

### 3.6.1 声环境现状监测

为了解拟建项目沿线声环境质量现状，建设单位委托福建汇顺检测集团有限公司于 2023 年 8 月 26 日至 27 日对项目沿线开展声环境现状监测。

#### (1) 监测内容及方法

①监测方法：按《声环境质量标准》（GB3096-2008）中的规定进行。

②监测仪器：为倍频程声级计、多功能声级计和防爆倍频程声级计，监测仪器经过法定计量和现场监测前、后校准，并在有效的使用期内和灵敏度误差范围之内。

③测量项目：声环境保护目标环境噪声现状值和背景值；各监测点分别测量昼间和夜间的  $L_{Aeq}$  值；主要受交通噪声影响的监测点同时记录其车流量。

现状监测值应在正常状态下（排除施工噪声等临时噪声干扰）测量各测点的环境噪声；受既有线交通噪声影响的声环境保护目标现状值取现场测量值，其背景值选取里远离公路的建筑物户外 1m）不受其交通噪声影响点的监测值作为该敏感点的类比背景值。

④测量频次：昼间和夜间各测一次，每个测点监测 20min，测量 2 天。

环境噪声现状监测点位置见表 3.6.1 和图 3.6-1。

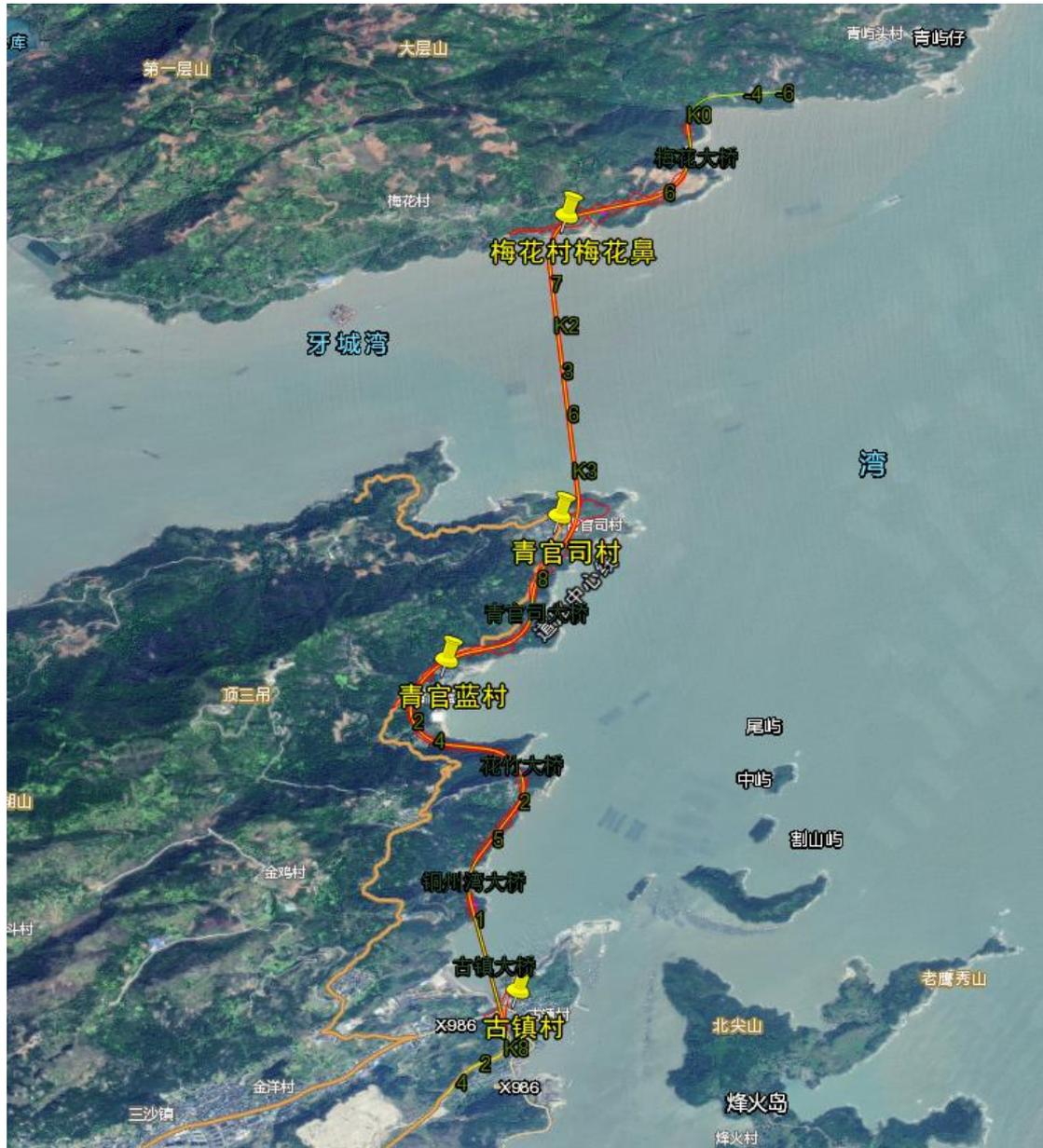


图3.6-1 声环境现状监测点位示意图

表3.6.1 环境噪声限值监测点位置

序号	监测点位	桩号	地理坐标	现状功能区	监测点位描述
1	梅花村梅花鼻	K1+350	120°14'18.697"E, 26°58'54.788"N	2 类区	1 排砖混结构房屋，临近海岸线，背靠山体
2	青官司村（第一排）	K3+480	120°14'19.084"E, 26°57'46.906"N	4a 类区	村庄居民住宅楼较集中，现状 G228

3	青官司村 (第二排)	K3+480	120°14'17.075"E, 26°57'47.505"N	2类区	国道从村庄东侧穿过, 砖混结构房子 2~5 层, 住宅楼主要位于道路西侧
4	青官蓝村	K4+800	120°13'52.259"E, 26°57'15.621"N	2类区	分散分布的砖混结构房屋, 现状 G228 国道位于村庄背侧山体, 村庄背靠山体
5	古镇村 (第一排)	K7+750	120°14'7.188"E, 26°56'1.869"N	4a类区	居民住宅楼较集中, 现状 G228 国道从村庄穿过, 砖混结构房子 2~5 层, 住宅楼主要位于道路东侧, 村庄位于码头进场道路及现状国道交会处。
6	古镇村 (第二排)	K3+480	120°14'7.767"E, 26°56'1.792"N	2类区	

(2)现状监测结果

现状监测结果见表 3.6.2。

**表3.6.2 敏感点声环境现状监测结果 (dB)**

序号	监测点位		8.26 L <sub>Aeq</sub>		8.27 L <sub>Aeq</sub>		标准		超标情况		主要声源
			昼	夜	昼	夜	昼	夜	昼	夜	
1	梅花村 梅花鼻	1层					60	50	达标	达标	环境噪声
2	青官司村 (第二排)	1层					60	50	达标	达标	环境噪声
		3层					60	50	达标	达标	
3	青官司村 (第一排)	1层					70	55	达标	达标	交通噪声
		3层					70	55	达标	达标	
4	青官蓝村	1层					60	50	达标	达标	环境噪声
		3层					60	50	达标	达标	
5	古镇村 (第二排)	1层					60	50	达标	达标	环境噪声
		3层					60	50	达标	达标	
6	古镇村 (第一排)	1层					70	55	超标	超标	交通噪声
		3层					70	55	达标	超标	

**表3.6.2 现有国道G228 (古镇村附近) 水平向噪声监测结果**

检测位置	检测结果 L <sub>Aeq</sub> dB			
	08.26		08.27	
	昼间	夜间	昼间	夜间
现有国道边界外 1m 处				
现有国道边界外 40m 处				
现有国道边界外 80m 处				
现有国道边界外 100m 处				
现有国道边界外 150m 处				
现有国道边界外 200m 处				
车流量 (60min)	大型车 (辆)			
	中小型车 (辆)			

### 3.6.2 声环境质量现状评价

本项目沿线声环境保护目标较少, 声环境现状监测结果表明, 古镇村受交通噪声影响较大, 第一排居民楼外受码头进场道路和现有国道交通噪声影响, 昼间和夜间超过《声环境质量标准》(GB3096-2008) 4a类标准 3.1dB 和 12.8dB, 第二排居民楼外声环境可以满足《声环境质量标准》(GB3096-2008) 2类标准要求。本项目沿线其余声环境保护目标主

要受现有生活噪声影响,各监测点位昼间声级在 47.8~54.5dB 之间,夜间声级在 40.5~45.3dB 之间,均能符合《声环境质量标准》(GB3096-2008)昼、夜间相应声环境功能区标准要求。

### 3.7 环境空气现状调查与评价

#### 3.7.1 环境空气质量现状

##### (1)监测点布设

根据环评导则要求,结合拟建道路的走向及地形特征,建设单位委托福建汇顺检测集团有限公司于 2023 年 8 月 26 日至 9 月 1 日在拟建公路沿线敏感点共布设 1 个监测点。监测点位分布详见表 3.7.1 和图 3.6-1。

表3.7.1 大气监测点位分布

监测地点	桩号/方位	地理坐标	所在环境功能区
青官司村	K3+400/西侧	120°14'17.075"E,26°57'47.505"N	二类区

##### (2)监测因子: TSP。

##### (3)监测方法

参照《空气和废气监测分析方法》(第四版)中的有关规定和方法进行实施。

#### 3.7.2 环境空气质量现状评价

##### (1)评价标准

评价标准采用《环境空气质量标准》(GB3095-1996)二级标准。

##### (2)评价方法

评价方法单项污染物最大污染指数法。

单项污染物最大污染指数法是说明污染物最大污染状况,它是污染物监测浓度的最大值与该污染物所采用的评价标准值的比值,其表达式为:

$$I_i = C_i / S_i$$

式中:  $I_i$ ——某评价因子的污染系数;

$C_i$ ——某评价因子的实测浓度,  $mg/m^3$ ;

$S_i$ ——某评价因子的评价标准,  $mg/m^3$ 。

##### (3)监测结果与评价

监测及评价结果见表 3.7.3。

表3.7.3 TSP监测结果统计表单位:  $mg/m^3$

点位名称	日平均浓度值
------	--------

	浓度范围	评价标准	最大污染指数
青官司村		0.30	

从监测结果可知，青官司村监测指标 TSP 可满足《环境空气质量标准》(GB3095-1996) 中二级标准限值要求。

## 4 环境影响预测与评价

### 4.1 生态环境影响预测与评价

#### 4.1.1 工程占地影响分析

(1)工程占地合理性分析

①公路永久占地合理性分析

工程永久占地中各类型土地占用的比例见表 4.1.1。

表4.1.1 工程推荐路线方案永久占用各类土地的比例

项目	土地占用类型及面积					
	合计	耕地	园地	林地	未利用地	建设用地
永久占地 (hm <sup>2</sup> )	17.8	2.77	1.82	13	0.08	0.13
比例 (%)	/	15.56%	10.22%	73.03%	0.45%	0.73%

从表中可以看出，本项目共需永久占用土地 17.8hm<sup>2</sup>，其中占用耕地 2.77hm<sup>2</sup>，园地 1.82hm<sup>2</sup>，林地 13.0hm<sup>2</sup>，建设用地 0.13hm<sup>2</sup>，未利用地 0.08hm<sup>2</sup>；工程永久占地中，林地占 73.03%，是拟建工程永久占用数量最多的土地类型，其次是耕地，占 15.56%。造成项目沿线村庄各社区人均耕地面积减少。但公路占用耕地面积占公路涉及的农村耕地总面积比例较小。

拟建公路在工程方案选择方面，非常重视环境保护和土地资源的节约。在工可阶段的路线方案选择时，满足公路工程技术标准的条件下，优先选择了占用土地少的路线方案。同时，工程方案选择中也较多地采取了节约占地的方案，本项目沿线通过设置桥梁涵洞等减少了工程对土地的占用。

本项目已列入国家发展改革委 2013 年印发的《国家公路网规划（2013 年-2030 年）》（发改基础〔2013〕980 号）及 2022 年印发的《国家公路网规划》（发改基础〔2022〕1033 号），按照《自然资源部关于做好占用永久基本农田重大建设项目用地预审的通知》（自然资规〔2018〕3 号），项目符合受理占用永久基本农田的重大建设项目用地预审范围。

本项目属于线性工程，具有区域分布连续性和不可分割性，项目选址充分考虑沿线地形地貌特点、永久基本农田情况、重要干扰路段、工程造价、设计标准、工程难度等多方因素，通过方案优化，尽量避让占用永久基本农田。由于项目区所在区域耕地和永久基本农田分布较广，在满足工程技术标准、地质地形等条件下，项目建设不可避免占用部分耕地和永久基本农田。项目占用永久基本农田 2.1072hm<sup>2</sup>（其中水田 0.4572hm<sup>2</sup>），平均耕地

质量等别为 9.9 等；根据本项目基本农田补划方案，位于霞浦县沙江镇南屏村、松山街道古县村进行基本农田补划，补划面积 2.3135hm<sup>2</sup>，其中水田 2.3135hm<sup>2</sup>，坡度均在 25 度以下，较占用前永久基本农田保护区面积增加 0.2063hm<sup>2</sup>，补划永久基本农田地块国家利用等均为 7.5 等，较占用前平均等别提高 2.4 等，纳入新划定的永久基本农田形成优质耕地集中连片的永久基本农田保护区。补划后的霞浦县永久基本农田保护区数量有增加，质量有提高，更有利于霞浦县永久基本农田保护任务的完成。

#### ②工程临时占地合理性分析

本项目新增临时用地 12.82hm<sup>2</sup>。临时占地主要作为施工场地、施工便道和弃渣场用地。临时占地主要占用建设用地 6.27hm<sup>2</sup>，林地 2.29hm<sup>2</sup>，园地 2.03hm<sup>2</sup>，未利用地 0.526hm<sup>2</sup>。

项目所在区域为沿海，山多地少，地势低缓的地区大部分都已开垦为耕地，山间坳地多开垦为农田或果园。在这种情况下，项目临时占地优先布置在永久征地或项目周边地势较平坦的区域，尽量少占耕地和林地。弃渣场选址阶段，对集中成片的耕地进行了避让。施工便道充分利用、改造区域已有村道。弃渣通过合理调配，优先用于路基填方，减少了工程弃渣量，降低了土地占用面积。因此，本项目临时占地是合理的。

#### (2) 工程占地对土地利用格局的影响

为了尽量减少因公路占地对农业生产和农民生活质量的影响，在工程设计中应结合当地的发展规划进一步优化线型，以减少占用耕地数量，合理利用土地资源。因为公路工程是线形构筑物，占地仅为直接影响区很少的一部分，对于区域土地平衡影响很小，但对于土地的承包人影响较大。可通过当地政府进行土地调整或利用土地占地补偿费，开发新产业来缓解由此造成不利影响。

### 4.1.2 对沿线植被的影响分析

#### (1)对陆生植物的影响分析

拟建项目的建设首先造成永久占地范围用地性质的改变，部分植被将永久性消失。拟建项目推荐方案全线永久占用林地植被最多 13hm<sup>2</sup>，其次依次是耕地、园地。这种占用是无法恢复的，会直接导致物种的损失。根据现场调查结果，永久占地范围内的植物物种主要是台湾相思、车桑子、欐木、桃金娘、盐肤木、五节芒、茶园以及各种农作物。这些植物都是当地普通的、周边常见的植物，未发现特有种以及窄域分布种，因此项目的建设对区域植物多样性的影响甚微。施工结束后，沿线的绿化建设及植被的恢复，可逐渐弥补植物物种多样性的损失。

#### (2)植被生物量损失影响分析

公路建设使植被生物量减少和丧失是公路工程产生的主要负面影响之一，加之公路占地大部分被填筑为路基，该类型所占用的植被生物量是无法恢复的。

**表4.1.2 本项目建设导致的植被生物量及生产力损失估算**

占地类型	项目	台湾相思林	马尾松林	灌草丛	合计
平均生物量 t/hm <sup>2</sup>		46.54	55.51	17.94	
评价范围	面积 (hm <sup>2</sup> )	269.01	143.61	55.76	
	生物量(t)	12519.73	7971.79	1000.33	21491.85
永久占地	面积 (hm <sup>2</sup> )	8.25	3.62	1.13	
	生物量(t)	383.96	200.95	20.27	605.17
临时占地	面积 (hm <sup>2</sup> )	1.08	0.85	0.36	
	生物量(t)	50.26	47.18	6.46	103.91
占用比例	永久占地	3.07%	2.52%	2.03%	2.82%
	临时占地	0.40%	0.59%	0.65%	0.48%

根据计算结果可以看出，本项目永久占用林地导致的生物量损失 605.17t，临时占用林地导致的生物量损失 103.91t/a，分别占评价范围内总生物量的 2.82%和 0.48%。总的来看，工程建设对评价范围内的植被生物量和生产力的影响较小。

根据生态恢复措施，除公路路面、建筑物及硬化防护措施外，对路基边坡以及施工临时用地等用地，都将进行植被恢复。本工程对公路沿线、直接影响范围、公路外边坡及临时占地采取绿化措施，可通过种植乔木、灌木、喷播草籽等措施恢复一定量的生物量，进而减缓公路占地对植被产生的影响。

### (3)对周围植被和农作物的间接影响

除工程建设占用农田对农作物造成直接影响外，项目施工扬尘、车辆尾气排放、施工作业污水排放等环境污染问题也可能导致作业区附近一定范围内的植物生长受到抑制，但这种影响是局部和暂时的；且在施工过程中采取严格的管理措施，在尽量避开植物生长旺季的情况下，可以大大减轻这种污染物排放对植物的伤害。

根据以往工程建设经验，施工人员生态环保意识淡薄也是造成当地植被破坏的一个重要因素。因此，应建立较为完善的环保监督管理机制，注意施工人员的环保培训，加强施工人员的环保意识。根据以往工作经验，项目施工过程中应严禁施工人员随意破坏项目区附近植被，严禁随意堆置土石等物料，严禁在施工便道确定后随意更改。

### (4)对古树名木的影响分析

根据现场踏勘调查，在牙城镇梅花村横岗发现有 1 棵古榕树距离项目用地红线最近约 2m；在三沙镇青官司村发现 1 棵古榕树距离项目用地红线最近约 48m；工程路线已经避让

了该古树，建议对古树采取就地保护措施，设立警示牌、定期检查，施工过程中应尽量避免对其造成的不良影响。

#### (5) 对生态公益林影响分析

本项目共占用重点生态公益林地面积 6.19hm<sup>2</sup>。拟建公路所占用的生态公益林植被类型主要为台湾相思林等地方生态公益林常见树种，本项目不会破坏整片生态公益林的水源涵养功能，也不会破坏区域森林生态系统的整体性和稳定性。占用后生态公益林由林地属性全部变为建设用地属性。根据调查，被占用的公益林大部分为台湾相思林，工程建设会对生态公益林林地面积和植被生物量造成一定的损失，施工结束后通过植被绿化和林地补偿调整后，植被生物量也可尽快得到一定的恢复。因此，本项目建设对于沿线生态公益林的影响较小。

### 4.1.3 对野生动物的影响分析

#### 4.1.3.1 施工期的影响

拟建公路经过农田区域时，对喜在农田中生活的两栖类会有一定影响，包括占用生境与受施工废水、废气等间接影响等，但评价区内耕地面积较大，这些两栖类可以顺利迁移到远离评价区的农田生境，且施工活动结束后，两栖类动物的生存环境将会逐渐得到恢复。

评价区的爬行动物多为在住宅区活动与在灌丛石隙中活动的种类，前者受影响较小，后者多在灌草丛较多的路段分布，在该路段进行施工时，占地及施工噪声等影响将使其中生活的种类迁移出施工区域，待施工活动结束后回来；堆渣形成的碎石裸地，在新植被形成之前，这里没有动物的隐蔽场所，太阳光直射，蜥蜴类中喜阳、喜干燥的种类种群数量可能会增加。

鸟类多善飞翔，受到拟建工程的影响相对较小，评价区的鸟类多为伴人居生活的类型、在海滨湿地和林地中生活的种类，前者较适应人为活动的环境，后者受施工噪声影响会离开施工区，在施工结束后回来。

#### 4.1.3.2 营运期的影响

营运期对陆生动物的影响除产生阻隔效应外，主要为交通噪声和夜间车辆行驶时灯光对动物的栖息和繁殖有一定的不利影响，其中噪声污染影响显著，动物选择生境和建立巢区时通常会回避和远离公路。

##### (1) 对动物阻隔影响分析

项目所在区人为活动频繁，未发现大型兽类分布。公路建设对沿线现分布的两栖、爬行类动物的原有生境和生存活动有一定的分离和阻隔的作用。但本项目沿线分布的两栖

类和爬行类动物均为常见种和广布种，已经适应现有公路两侧的生境，沿线不涉及野生动物的迁徙通道；本工程线路较短，沿线设有桥梁、涵洞和通道可供野生动物穿越公路两侧，本项目的建设不会对两栖类和爬行类动物活动通道造成明显的影响。

#### (2) 环境污染对动物的影响

公路营运中产生的噪声、废气、路面径流等将对路侧动物的生存环境造成一定的污染；交通噪声、车辆灯光等则会对动物栖息与繁殖产生一定的不利影响，使部分动物在选择生境和建立巢区时回避路侧区域，造成评价范围内动物种类和数量的减少，这种影响与动物种类和其习性有关，一般公路的影响区域在 300m 范围内。

此外，由于公路夜晚路灯的照明，将使蛾类数量增多，喜食蛾类的蜥蜴类将会增多。

#### (3) 交通运行对动物的影响

项目营运初期，野生动物通过路面横穿公路的情况较多，动物死亡的几率较大；但经一定时间后，野生动物可逐渐熟悉经由涵洞、通道等穿越公路，使因交通致死的野生动物数量和几率大大降低；总体而言，交通致死导致评价范围内野生动物数量减少是有限的，不构成重大威胁。

#### (4) 跨海大桥等构筑物对鸟类的影响

营运期对鸟类的可能影响是桥梁构筑物和车辆造成的鸟类撞击影响。中国东部滨海湿地是“东亚-澳大利西亚”候鸟迁徙路线上重要的中途停歇地或越冬地，近年来跨海大桥工程对迁徙鸟类的影响受到国内外鸟类学界的关注。2010年，国内媒体报道了2008年建成通车的杭州湾跨海大桥上时常发现鸟类尸体的现象。全国鸟类环志中心和浙江省鸟类专家经过一年的观测认为大桥的黄色灯光在天气恶劣（如雾）的夜间会诱使迁徙鸟类低飞碰撞大桥，造成鸟类死亡。此外，环长白山公路的长期观测结果表明，高速行驶的车辆也会对鸟类造成不良影响。由于对新建桥梁和高速行驶的车辆的不熟悉、或天气或行为因素导致的飞行中难以发现，飞行中的鸟类未能有效避让桥梁和高速行驶的车辆，而易被撞死或撞伤。

通常鸟类具有优越的视力，能够及时发现和躲避障碍物，并在飞行途中遇到障碍物前100~200m的距离下避开。但有时受天气（如：大雾）、觅食习惯（如：长时低头搜索）等原因，使得鸟类无法及时避障，可能产生碰撞。

本项目处于东亚—澳大利西亚候鸟迁徙通道上，通常鸟类与桥梁发生碰撞概率高低与鸟类的个体大小、飞行特点、居留情况、生境分布、视场大小、昼夜节律等有关。多数陆栖鸟类不喜欢在宽阔的水面上迁徙，遇到大海时一般都是顺着海岸绕行。而雁鸭类水鸟则大都沿着内陆湖泊、河流迁徙，因为那里有丰富的食物资源，可以随时补充能量。鸟类迁徙

基本上是南北方向迁徙。少数种类先是东西方向迁徙，然后再南北方向迁徙。仅有个别种类基本是沿东西方向迁徙。

牙城湾、福宁湾是鸥类、鸕鹚类和雁鸭类等候鸟的迁徙通道。每年秋季、翌年春季，是以鸕鹚类为代表的候鸟迁徙期，从海湾上空飞过，在10月开始陆续从北往南迁飞（南迁），至翌年3月前后从南往北迁飞（北迁）。鸕鹚类、鸥类和雁鸭类的迁飞主要在高空依靠气流来带动飞行，大多是高空迁飞，这些候鸟迁飞高度超过300m，本项目桥梁高度均小于80m，鸟类迁飞的高度远大于桥梁高度；此外，本项目设置的几座跨海大桥都为南北向沿着海岸线布置，与鸟类迁徙方向一致，桥梁采用变截面预应力混凝土连续刚构，不设置高塔和斜拉桥，桥面高度与两岸山体持平。因此，跨海桥梁项目建设对水鸟迁徙影响很小。

为尽可能避免鸟类撞击影响，在桥梁设计阶段应加强对桥梁体量、结构形式、防护色和灯光控制进行专项设计，避免采用吸引鸟的蓝光和黄光，对跨海桥梁宜限制车速在60km/h以下。

#### 4.1.3.3 对重点保护野生动物的影响

根据相关调查资料分析，本项目沿线分布有国家一级保护野生动物4种，国家二级保护野生动物6种，福建省省级重点保护野生动物1种，国家级省级重点保护野生动物均为鸟类。

本次野生动物调查项目沿线未发现重点保护鸟类的集中分布区和繁殖区，国家级和省级重点保护鸟类分布范围广，仅在项目周边停歇或觅食，善于藏匿且机警，常躲藏在树叶丛中，主要在夜晚和黄昏活动居多，常主动避让人为活动影响较多的区域。本项目施工期间主要为白天，施工活动较频繁的路段均不是重点保护鸟类主要的活动区域，项目施工期间对重点保护鸟类的影响较小，本项目桥梁高度远低于鸟类迁徙飞行高度，营运期不会对其迁徙通道造成阻隔，不影响重点保护鸟类的迁徙和觅食。

#### 4.1.4 对农业生态的影响

本项目占用耕地2.77hm<sup>2</sup>，其中水田0.50hm<sup>2</sup>，永久基本农田2.11hm<sup>2</sup>。根据本项目基本农田补划方案，位于霞浦县沙江镇南屏村、松山街道古县村进行基本农田补划，补划面积2.3135hm<sup>2</sup>，其中水田2.3135hm<sup>2</sup>，坡度均在25度以下，较占用前永久基本农田保护区面积增加0.2063hm<sup>2</sup>，补划永久基本农田地块国家利用等均为7.5等，较占用前平均等别提高2.4等，纳入新划定的永久基本农田形成优质耕地集中连片的永久基本农田保护区。

征用耕地将导致该区域人均耕地水平在原有基础上有所缩减，加剧对剩余耕地的压力，影响耕地总量平衡，同时对被征用耕地农户的生产生活也将暂时造成一定程度的不利影响。

因此，为了尽量减少因道路占地对农业土地资源和农民生活质量短期内的不利影响，可通过当地政府进行土地调整或利用土地占用补偿费，开发新产业来缓解由此造成的不利影响；此外，建设部门应严格执行国家有关“土地复垦”的规定，在施工结束后对施工场地、临时堆土场等临时占地及时复垦。

#### 4.1.5 对土壤环境的影响分析

拟建公路主体工程施工期间须清除地表耕作层或腐殖质层（此处按 30cm 计），亦即需清除的肥沃的表层土壤约 1.98 万 m<sup>3</sup>。在施工中，如果对这一剥离的肥沃土层不加以保护，则工程施工造成的土壤肥力破坏较为严重，土壤养分损失也相当大，这将增加后期绿化建设及当地土地复垦措施的实施难度。

#### 4.1.6 对生态保护红线的影响分析

本项目牙城镇梅花村路段（K0+500~K1+380）挖方路基占用闽东诸河水土保持生态保护红线区面积约 1.61hm<sup>2</sup>，该路段植被主要为台湾相思林和五节芒草丛，均为人工林地和次生草本植被，生物多样性不丰富，生态环境较简单，施工期间严格控制施工作业带，落实环保措施和水土保持措施的前提下，对生态保护红线影响较小。

梅花大桥（K0+250~K0+290）和花竹大桥（K5+900~K5+940）两处大桥跨越牙城湾海岸防护生态保护红线区，占用生态红线面积约 0.39hm<sup>2</sup>。本项目合计占用生态红线面积约 2.0hm<sup>2</sup>。大桥跨越生态保护红线区主要是桥梁桥墩占用生态红线区，主要影响在施工期间桥梁桩基施工对海洋生态保护红线造成一定的影响，施工结束后影响也将逐渐消失。

#### 4.1.7 施工“三场”选址合理性分析

##### （1）施工场地

根据工程设计方案，本项目在项目沿线共布设 5 个施工场地，施工场地包括办公区、钢筋加工场、预制场、拌合站、表土堆场泥浆干化场等场地。施工场地不占用基本农田和生态红线，现状生态环境较简单，主要环境影响为临时占地对植被破坏的影响和施工扬尘对周边环境的影响，在采取必要的环保措施后，临时占地影响较小，选址合理。

##### （2）弃渣场

根据设计方案，本工程规划设置 2 处弃渣场，其中，1#弃渣场位于 K0+950 左侧，2#弃渣场位于 K6+260 右侧，1#弃渣场局部占用永久基本农田和生态保护红线，2#弃渣场距

离海岸线较近。根据现场踏勘，本次环评拟对两处弃渣场选址进行调整，调整后不占用永久基本农田和生态保护红线，占用地类型主要为林地，弃渣场选址满足弃方要求，对周边环境影响较小，选址较合理。

### (3) 施工便道

沿线部分路段无现有道路可利用，施工时需要新修施工便道。根据本项目施工组织设计，本项目施工便道大部分利用现状道路和本项目路基作为施工便道，仅在部分施工困难的路段需新建施工便道。本项目共新建 5 条施工便道，总长度 538m，路基宽度 6m，占地面积约 3.27hm<sup>2</sup>。占地类型为林地、园地和未利用地。施工便道选址对植被等生态环境造成一定的影响，通过后期的用地恢复等措施后，临时占地影响较小，选址较合理。

表 4.1-2 本项目施工场地选址合理性分析一览表

序号	位置	面积 (hm <sup>2</sup> )	占地类型	环境现状	遥感图	现场照片	主要环境影响	选址合理性
1	K0+550 用地红线内	(1.0)	茶园	现状为茶园，周边 300m 范围内没有居民分布，距离海岸线最近约 90m，周边植被简单，局部地表裸露。			水土流失和施工扬尘影响	选址合理
2	K3+300 左侧 30m	1.67	菜地	位于青官司村东侧，距离海岸线最近约 70m，距离居民楼最近约 120m，用地现状为菜地，为牙城湾特大桥南侧桥头位置。			水土流失和施工噪声和扬尘影响	选址合理
3	K4+200 左侧约 10m	0.5	建设用地	该施工场地位于线路南侧，距离海岸线最近约 80m，距离居民楼最近约 52m，用地现状为码头堆场的建设用地。			水土流失和施工扬尘影响	选址合理

4	K6+950 用地 红线内	(0.63)	林地	该施工场地位于线路用地红线范围内，不新增占地，周边 300m 范围内没有居民楼分布，用地现状为台湾相思林地。			植被破坏、水土流失和施工扬尘影响	选址合理
5	K7+300 左侧 约 100m	5.77	建设用地	该施工场地位于线路西侧建设用地，距离最近的居民楼约有 220m。			施工扬尘影响	选址合理
合计		7.94 (1.63)						

表 4.1-3 本项目弃渣场选址调整后合理性分析一览表

编号	桩号	位置	弃渣量(万 m <sup>3</sup> )	容渣量(万 m <sup>3</sup> )	占地 (hm <sup>2</sup> )	弃渣场周边环境现状	遥感图	现场照片	主要环境影响	选址合理性
1#	K1+100 左侧	赤礁附近	4.55	5.10	1.67	局部调整后，弃渣场不占用生态红线和基本农田。凹地现状五节芒草丛，容积满足弃渣要求，距离海岸线有一定距离。			运输扬尘影响，占地范围内的植被破坏、水土流失和弃渣施工扬尘影响。	局部调整后选址合理
2#	K5+800 右侧 10m	花竹村附近	5.34	6.20	1.61	位于花竹村附近凹地，花竹大桥右侧，容积满足弃渣要求，不占用生态红线和基本农田，距离海岸线有一定距离。			距离居民较近，弃渣扬尘影响，占地范围内的水土流失和弃渣施工扬尘影响。	调整后选址合理

### 生态影响评价自查表

工作内容		自查项目
生态影响识别	生态保护目标	重要物种 <input type="checkbox"/> ; 国家公园 <input type="checkbox"/> ; 自然保护区 <input type="checkbox"/> ; 自然公园 <input type="checkbox"/> ; 世界自然遗产 <input type="checkbox"/> ; 生态保护红线 <input checked="" type="checkbox"/> ; 重要生境 <input type="checkbox"/> ; 其他具有重要生态功能、对保护生物多样性具有重要意义的区域 <input type="checkbox"/> ; 其他 <input checked="" type="checkbox"/>
	影响方式	工程占用 <input checked="" type="checkbox"/> ; 施工活动干扰 <input checked="" type="checkbox"/> ; 改变环境条件 <input type="checkbox"/> ; 其他 <input type="checkbox"/>
	评价因子	物种 <input checked="" type="checkbox"/> (重点保护野生动物、重点保护野生植物) 生境 <input checked="" type="checkbox"/> (沿海生态公益林) 生物群落 <input checked="" type="checkbox"/> (台湾相思林、马尾松林、竹林、灌丛等) 生态系统 <input checked="" type="checkbox"/> (森林生态系统、城镇生态系统、农田生态系统、海洋生态系统) 生物多样性 <input checked="" type="checkbox"/> (森林生物多样性、海洋生物多样性) 生态敏感区 <input checked="" type="checkbox"/> (基本农田、生态保护红线) 自然景观 <input checked="" type="checkbox"/> (林地景观、海岸带景观) 自然遗迹 <input type="checkbox"/> ( ) 其他 <input checked="" type="checkbox"/> (生态公益林)
评价等级		一级 <input type="checkbox"/> 二级 <input checked="" type="checkbox"/> 三级 <input type="checkbox"/> 生态影响简单分析 <input type="checkbox"/>
评价范围		陆域面积: (0.1801) km <sup>2</sup> ; 水域面积: (0.0957) km <sup>2</sup>
生态现状调查与评价	调查方法	资料收集 <input checked="" type="checkbox"/> ; 遥感调查 <input checked="" type="checkbox"/> ; 调查样方、样线 <input checked="" type="checkbox"/> ; 调查点位、断面 <input type="checkbox"/> ; 专家和公众咨询法 <input checked="" type="checkbox"/> ; 其他 <input type="checkbox"/>
	调查时间	春季 <input type="checkbox"/> ; 夏季 <input checked="" type="checkbox"/> ; 秋季 <input checked="" type="checkbox"/> ; 冬季 <input type="checkbox"/> 丰水期 <input type="checkbox"/> ; 枯水期 <input type="checkbox"/> ; 平水期 <input type="checkbox"/>
	所在区域的生态问题	水土流失 <input type="checkbox"/> ; 沙漠化 <input type="checkbox"/> ; 石漠化 <input type="checkbox"/> ; 盐渍化 <input type="checkbox"/> ; 生物入侵 <input type="checkbox"/> ; 污染危害 <input type="checkbox"/> ; 其他 <input type="checkbox"/>
	评价内容	植被/植物群落 <input checked="" type="checkbox"/> ; 土地利用 <input checked="" type="checkbox"/> ; 生态系统 <input checked="" type="checkbox"/> ; 生物多样性 <input checked="" type="checkbox"/> ; 重要物种 <input checked="" type="checkbox"/> ; 生态敏感区 <input checked="" type="checkbox"/> ; 其他 <input checked="" type="checkbox"/>
生态影响预测与评价	评价方法	定性 <input type="checkbox"/> ; 定性和定量 <input checked="" type="checkbox"/>
	评价内容	植被/植物群落 <input checked="" type="checkbox"/> ; 土地利用 <input checked="" type="checkbox"/> ; 生态系统 <input checked="" type="checkbox"/> ; 生物多样性 <input checked="" type="checkbox"/> ; 重要物种 <input type="checkbox"/> ; 生态敏感区 <input checked="" type="checkbox"/> ; 生物入侵风险 <input type="checkbox"/> ; 其他 <input type="checkbox"/>
生态保护对策措施	对策措施	避让 <input type="checkbox"/> ; 减缓 <input checked="" type="checkbox"/> ; 生态修复 <input checked="" type="checkbox"/> ; 生态补偿 <input type="checkbox"/> ; 科研 <input type="checkbox"/> ; 其他 <input type="checkbox"/>
	生态监测计划	全生命周期 <input type="checkbox"/> ; 长期跟踪 <input checked="" type="checkbox"/> ; 常规 <input type="checkbox"/> ; 无 <input type="checkbox"/>
	环境管理	环境监理 <input checked="" type="checkbox"/> ; 环境影响后评价 <input type="checkbox"/> ; 其他 <input type="checkbox"/>
评价结论	生态影响	可行 <input checked="" type="checkbox"/> ; 不可行 <input type="checkbox"/>
注: “ <input type="checkbox"/> ”为勾选项, 可 <input checked="" type="checkbox"/> ; “( )”为内容填写项		

## 4.2 声环境影响预测与评价

### 4.2.1 施工期噪声环境影响评价

#### 4.2.1.1 施工期噪声污染及其特点

拟建公路施工期将使用多种大中型设备进行机械化施工作业。

公路施工机械噪声污染具有噪声值高、无规则的特点，主要表现为：

(1)施工机械种类繁多，不同的施工阶段有不同的施工机械，同一施工阶段投入的施工机械也有多有少，导致了施工噪声的随意性和无规律性。

(2)不同设备的噪声源特性不同，其中有些设备噪声呈振动式的、突发的及脉冲特性的，对人的影响较大；有些设备（如搅拌机）频率低沉，不易衰减，易使人感觉烦躁；施工机械的噪声均较大，但它们之间声级相差仍很大，有些设备的运行噪声可高达 110dB 左右。

(3)施工噪声源与一般的固定噪声源及流动噪声源有所不同，施工机械往往都是暴露在室外的，而且它们会在某段时间内在一定的小范围内移动，这与固定噪声源相比增加了这段时间内的噪声污染范围，但与流动噪声源相比施工噪声污染还是在局部范围内的。总体来说，施工机械噪声一般可视为点声源处理。

因此，工程机械施工时往往会对施工场地附近的村镇等声环境敏感点产生较大的影响。并且本项目工程建设历时 2 年，工期较长，因此，必须十分重视公路施工机械噪声污染，对工程施工期噪声进行分析评价，以便更好的制定相应的施工管理计划，工程施工期保护好项目沿线地区居民良好的居住声环境。

#### 4.2.1.2 施工期不同施工阶段施工噪声源分析

根据公路施工特点，可以把施工阶段分为三个阶段，即基础施工、路面施工、交通工程施工。以下分别介绍这三个阶段主要用的施工工艺和施工机械。

##### (1)基础施工

这一工序是公路耗时最长、所用施工机械最多、噪声最强的阶段，该阶段主要包括处理地基、路基平整、挖填土方、逐层压实路面等施工工艺，这一过程还伴随着大量运输车辆进出施工现场。该阶段需用的施工机械包括装载机、振动式压路机、推土机、平地机、挖掘机等，桥梁路段，还使用打桩机，打桩噪声是非连续的声源，其声级高，对声环境的影响较大。

##### (2)路面施工

这一工序继路基施工结束后开展，主要是对全线摊铺沥青，用到的施工机械主要是大型沥青摊铺机，根据国内对公路施工期进行的一些噪声监测，该阶段公路施工噪声相对路基施工段微小，距路边 50m 外的敏感点受到的影响甚小。

### (3) 交通工程施工

这一工序主要是对公路的交通通讯设施进行安装、标志标线进行完善，该工序基本不用大型施工机械，因此噪声的影响微小。

综上所述，公路基础施工阶段是噪声影响最大的阶段，而本项目桥梁 7.5 座，因此桥梁打桩作业将对沿线声环境产生较为严重的影响。此外，在基础施工作业过程中，伴有建筑材料的运输车辆所带来的噪声，建材运输时，运输道路会不可避免的选择一些敏感点附近的现有道路，这些运输车辆发出的噪声会对沿线声环境敏感点产生一定的影响。

## 4.2.1.3 施工噪声源的源强与分布

### (1) 噪声源强

施工期声环境影响预测主要根据有关资料进行类比分析。公路施工经常使用的机械有运输车辆、筑路机、大型搅拌机、钻孔打桩机等，其它施工机械如空压机、汽锤等均为短期使用。公路主要施工机械施工噪声类比监测结果见表 2.11.1。

### (2) 噪声源分布

根据公路工程的施工特点，对噪声源分布的描述如下：

①压路机、推土机、平地机等筑路机械主要分布在公路主线用地范围内；

②打桩机等主要集中在桥梁区域；装载机等主要集中在弃渣场、临时堆土场、土石方量大的路段；

③搅拌机主要集中在搅拌站；

④挖掘机和装载机主要集中在弃渣场、临时堆土场；

⑤自卸式运输车主要行走于临时堆土场、弃渣场和主线之间的施工场地、搅拌站和桥梁、立交之间、联系主线的周边现有道路；

## 4.2.1.4 施工噪声预测方法和预测模式

鉴于施工噪声的复杂性及其影响的区域性和阶段性，施工噪声源可近似视为点声源处理，本报告书根据《环境影响评价技术导则声环境》（HJ2.4-2021）中点声源噪声基本衰减模式，估算出离噪声源不同距离处的噪声值，预测模式如下：

$$L_i = L_0 - 20 \lg \frac{R_i}{R_0} - \Delta L$$

式中：

$L_i$ ——距声源  $R_i$  米处的施工噪声预测值，dB；

$L_o$ ——距声源  $R_o$  米处的施工噪声级，dB；

$\Delta L$ ——障碍物、植被、空气等产生的附加衰减量。

对于多台施工机械同时作业时对某个预测点的影响，按下式进行声级叠加：

$$L = 10 \lg \sum_{i=1}^n 10^{0.1L_i}$$

针对不同施工机械噪声源计算出不同施工阶段的施工噪声污染范围，以便施工单位在施工时结合实际情况采取适当的噪声污染防治措施。

#### 4.2.1.5 施工噪声影响距离及范围计算

根据以上点源预测模式衰减计算得出的主要施工机械不同距离处的噪声值见表 4.2.1。

表4.2.1主要施工机械不同距离处的噪声影响

机械名称	5m	10m	20m	40m	60m	80m	100m	150m	200m	280m	300m
装载机	90	84	78	72	68.5	66	64	60.5	58	55	54.5
振动式/压路机	86	80	74	68	64.5	62	60	56.5	54	51	50.5
推土机	86	80	74	68	64.5	62	60	56.5	54	51	50.5
平地机	90	84	78	72	68.5	66	64	60.5	58	55	54.5
挖掘机	84	78	72	66	62.5	60	58	54.5	52	49	48.5
摊铺机	87	81	75	69	65.5	63	61	57.5	55	52	51.5

注：5m 处的噪声级为施工机械实测噪声源强。

各施工机械根据《建筑施工场界环境噪声排放标准》(GB12523-2011)的限值规定，各施工机械昼夜间噪声达标距离见表 4.2.2。

表4.2.2施工机械与设备施工噪声的影响范围

施工阶段	施工机械	限值标准(dB)		影响范围(m)	
		昼间	夜间	昼间	夜间
土石方	挖掘机	70	55	24.1	118.6
	推土机	70	55	27.7	177.4
	装载机	70	55	44.1	280
	铲土车	70	55	39.7	281.2
土石方	平地机	70	55	44.1	280
	夯土机	70	55	84.4	474.3
结构	压路机	70	55	27.7	177.4
	卡车	70	55	66.8	266.1
	振捣机	70	55	53.2	224.4
	自卸车	70	55	19.9	111.9
	搅拌机	70	55	20.0	112.5
	摊铺机	70	55	38.8	200

### 4.2.1.6 施工噪声影响分析

通过对表 4.2.2 的分析可得出如下结论：

①在实际施工过程中可能出现多台机械同时在一处作业，则此时施工噪声影响的范围比预测值还要大，鉴于实际情况较为复杂，很难一一用声级叠加公式进行计算。

②施工噪声主要发生在路基施工、路面施工和桥梁施工阶段，因此，做好上述时期施工期的噪声防护和治理工作十分重要。

③施工噪声将对沿线声环境质量产生一定的影响，从推算的结果看，噪声污染最严重的施工机械是打桩机和夯土机，一般情况下，在路基和桥梁施工中将使用到这两种施工机械，其它的施工机械噪声较低。施工噪声影响白天将主要出现在距施工场界 90m 范围内，夜间 480m 以内的敏感点其环境噪声值出现超标现象，其超标量与影响范围将随着使用的设备种类及数量、施工过程不同而出现波动，单就某一时段来说，施工影响限于某一施工局部位置，为减轻施工噪声对敏感点的影响，施工单位应根据场界外敏感点的具体情况采取必要的降噪措施。

④拟建公路建设时间虽然较长，但对固定路段而言施工时间要短得多，因此实际施工噪声的影响程度应比推算值低一些，因此一般的居民均能理解。但是作为建设施工单位为保护沿线居民的正常生活和休息，应合理地安排施工进度和时间，文明施工、环保施工，并采取必要的噪声控制措施（如设置移动式声屏障等），降低施工噪声对环境的影响。

## 4.2.2 营运期声环境影响评价

### 4.2.2.1 公路交通噪声预测模式

根据拟建公路特点、沿线的环境特征，以及工程设计的交通量等因素，本评价采用《环境影响评价技术导则—声环境》（HJ2.4-2021）的公路噪声预测模式进行预测。地面任何一点的环境噪声是指线声源传至该点时的噪声能量与该点背景噪声能量的叠加。

(1)第*i*类车等效声级的预测模式：

$$L_{eq}(h)_i = (\overline{L_{0E}})_i + 10 \lg \left( \frac{N_i}{V_i T} \right) + \Delta L_{\text{距离}} + 10 \lg \left( \frac{\psi_1 + \psi_2}{\pi} \right) + \Delta L - 16$$

式中： $L_{eq}(h)_i$ ——第*i*类车的小时等效声级，dB(A)；

$(\overline{L_{0E}})_i$ ——第*i*类车速为 $v_i$ ，km/h，水平距离为 7.5m 处的能量平均 A 声级，dB(A)；

$N_i$ ——昼间，夜间通过某个预测点的第*i*类车平均小时车流量，辆/h；

$V_i$ ——第*i*类车的平均车速，km/h；

$T$  ——计算等效声级的时间, 1h;

$\Delta L_{\text{距离}}$  ——距离衰减量, dB(A), 小时车流量大于等于 300 辆/小时:  $\Delta L_{\text{距离}}=101\lg(7.5/r)$ ,

小时车流量小于 300 辆/小时:  $\Delta L_{\text{距离}}=151\lg(7.5/r)$ ;

$r$  ——从车道中心线到预测点的距离, m; 适用于  $r > 7.5\text{m}$  预测点的噪声预测;

$\Psi_1$ 、 $\Psi_2$  ——预测点到有限长路段两端的张角, 弧度, 见图 4.2-1 所示;

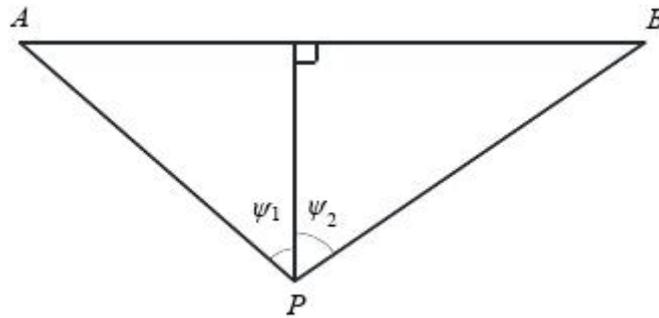


图 4.2-1 有限路段的修正函数, A—B 为路段, P 为预测点

$\Delta L$  ——由其他因素引起的修正量, dB (A), 可按下列式计算:

$$\Delta L = \Delta L_1 - \Delta L_2 + \Delta L_3$$

$$\Delta L_1 = \Delta L_{\text{坡度}} + \Delta L_{\text{路面}}$$

$$\Delta L_2 = A_{\text{atm}} + A_{\text{gr}} + A_{\text{bar}} + A_{\text{misc}}$$

式中:  $\Delta L_1$  ——线路因素引起的修正值, dB (A);

$\Delta L_{\text{坡度}}$  ——公路纵坡修正量, dB (A);

$\Delta L_{\text{路面}}$  ——公路路面材料引起的修正量, dB (A);

$\Delta L_2$  ——声波传播途径中引起的衰减量, dB (A);

$\Delta L_3$  ——由反射等引起的修正量, dB (A)。

(2)总车流等效声级计算模式:

$$L_{\text{eq}}(T) = 10\lg(10^{0.1L_{\text{eq}}(h)\text{大}} + 10^{0.1L_{\text{eq}}(h)\text{中}} + 10^{0.1L_{\text{eq}}(h)\text{小}})$$

式中:  $L_{\text{eq}}(h)_{\text{大}}$ 、 $L_{\text{eq}}(h)_{\text{中}}$ 、 $L_{\text{eq}}(h)_{\text{小}}$  ——分别为大、中、小型车的小时等效声级, dB (A);

$L_{\text{eq}}(T)$  ——总车流等效声级, dB (A)。

如果某个预测点受多条线路交通噪声影响, 应分别计算每条车道对该预测点的声级后, 经叠加后得到贡献值。

(3)预测点昼间或夜间的环境噪声预测值计算公式:

$$(L_{eq}) = 10\lg[10^{0.1(L_{eq})_{交}} + 10^{0.1(L_{eq})_{背}}]$$

式中：(L<sub>eq</sub>)<sub>预</sub>——预测点昼间或夜间的环境噪声预测值，dB；

(L<sub>eq</sub>)<sub>背</sub>——预测点的环境噪声背景值，dB。

#### 4.2.2.2 修正量和衰减量的计算

(1) 线路因素引起的修正量 (ΔL<sub>l</sub>)

① 纵坡修正量 (ΔL<sub>坡度</sub>)

公路纵坡修正量ΔL<sub>坡度</sub>可按下式计算：

$$\text{大型车：}\Delta L_{\text{坡度}}=98\times\beta\text{dB(A)}$$

$$\text{中型车：}\Delta L_{\text{坡度}}=73\times\beta\text{dB(A)}$$

$$\text{小型车：}\Delta L_{\text{坡度}}=50\times\beta\text{dB(A)}$$

式中：β——公路纵坡坡度，%。

② 路面修正量 (ΔL<sub>路面</sub>)

不同路面的噪声修正量见表 4.2.3。

表 4.2.3 常见路面噪声修正量 单位：dB (A)

路面类型	不同行驶速度修正量 km/h		
	30	40	≥50
沥青混凝土	0	0	0
水泥混凝土	1.0	1.5	2.0

注：表中修正量为  $(\overline{L_{OE}})_i$  在沥青混凝土路面测得结果的修正。

(2) 声波传播途径中引起的衰减量(ΔL<sub>2</sub>)

① 障碍物衰减量 (A<sub>bar</sub>)

➤ 声屏障衰减量 (A<sub>bar</sub>) 计算

无限长声屏障可按下式计算：

$$A_{bar} = \begin{cases} 10\lg \left[ \frac{3\pi\sqrt{1-t^2}}{4\arctg\sqrt{\frac{1-t}{1+t}}} \right], & t = \frac{40f\delta}{3c} \leq 1 \quad \text{dB} \\ 10\lg \left[ \frac{3\pi\sqrt{t^2-1}}{2\ln(t+\sqrt{t^2-1})} \right], & t = \frac{40f\delta}{3c} > 1 \quad \text{dB} \end{cases}$$

式中：f——声波频率，Hz

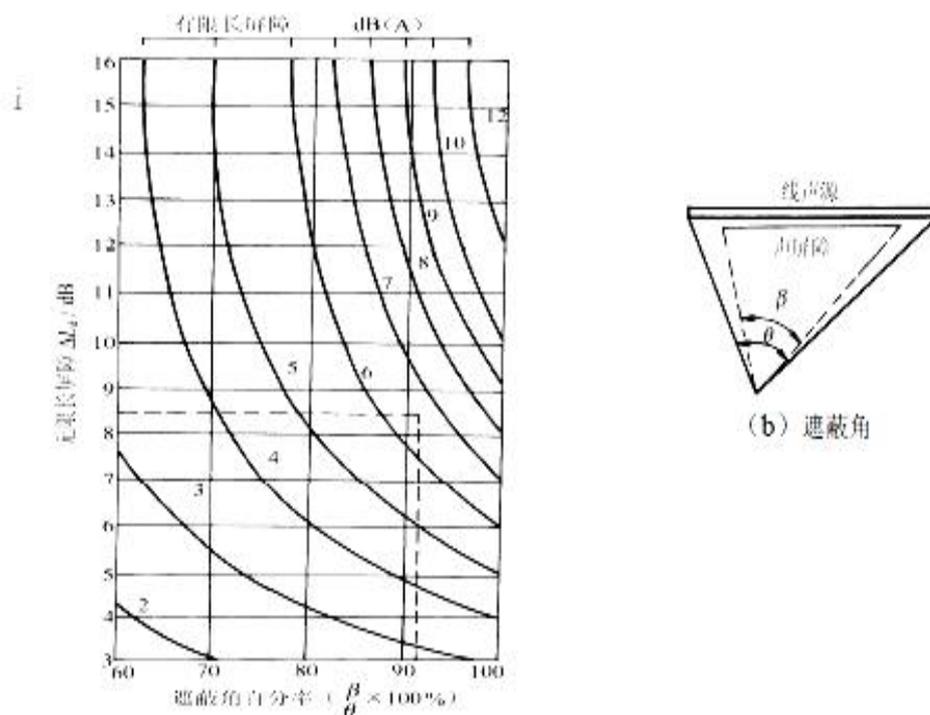
δ——声程差，m；

c——声速，m/s；

公路建设项目评价中可采用 500Hz 频率的声波计算得到的屏障衰减量近似作为 A 声级的衰减量。

有限长声屏障计算：

$A_{bar}$  仍由上式计算。然后根据图 4.4-2 进行修正。修正后的取决于遮蔽角 $\beta/\theta$ 。图 4.4-2a 中虚线表示：无限长屏障声衰减为 8.5dB，若有限长声屏障对应的遮蔽角百分率为 92%，则有限长声屏障的声衰减为 6.6dB。声屏障的透射、反射修正可参照 HJ/T90 计算。



(a) 修正图

图 4.2-2 有限长度的声屏障及线声源的修正图

➤ 高路堤或低路堑两侧声影区衰减量计算

高路堤或低路堑两侧声影区衰减量  $A_{bar}$  为预测点在高路堤或低路堑两侧声影区内引起的附加衰减量。

当预测点处于声照区时， $A_{bar}=0$ ；

当预测点处于声影区， $A_{bar}$  决定于声程差 $\delta$ 。

由图 4.2-3 计算 $\delta$ ， $\delta=a+b-c$ 。再由图 4.3-4 查出  $A_{bar}$ 。

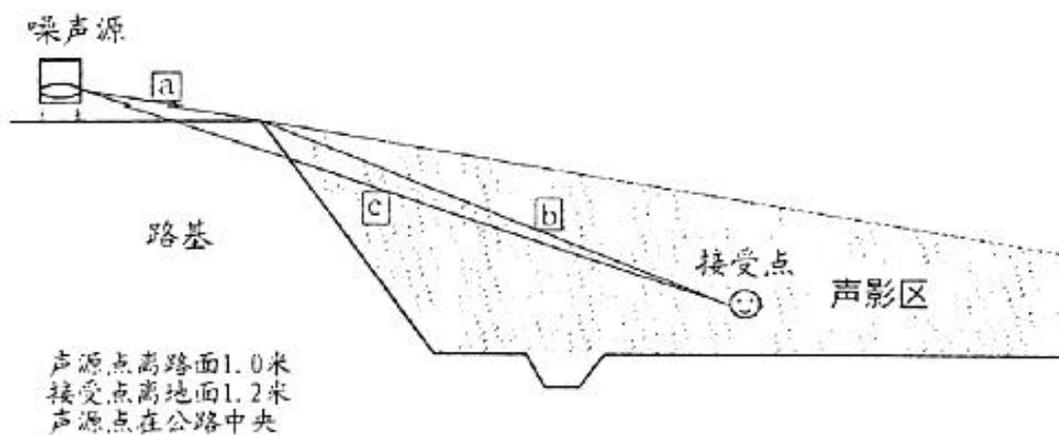


图 4.2-3 声程差  $\delta$  计算示意图

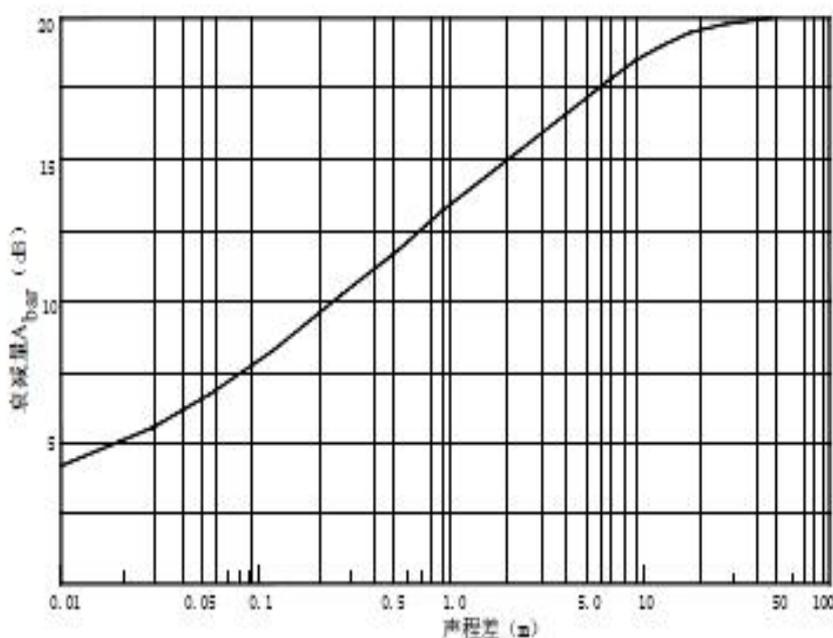


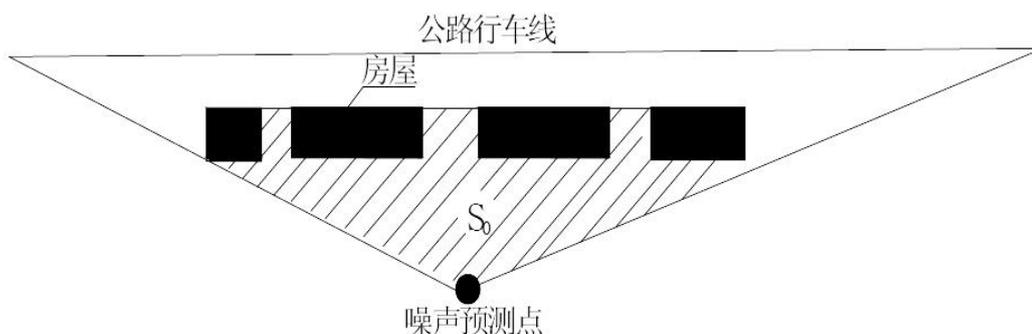
图 4.2-4 噪声衰减量  $A_{bar}$  与声程差  $\delta$  关系曲线 ( $f=500\text{Hz}$ )

➤  $L_{农村房屋}$  为农村房屋的障碍衰减量

一般农村民房比较分散，它们对噪声的附加衰减量估算按表 4.2.4 取值。在噪声预测时，接受（预测）点设在第一排房屋的窗前，随后建筑的环境噪声级按表 4.2.4 及图 4.2-5 进行估算。

表 4.2.4 建筑物噪声衰减量估算值

房屋状况	衰减量 $\Delta L$	备注
第一排房屋占地面积 40~60%	-3dB	房屋占地面积 按图 4.2-3 计算
第一排房屋占地面积 70~90%	-5dB	
每增加一排房屋	-1.5dB, 最大绝对衰减量 $\leq 10\text{dB}$	



S 为第一排房屋面积和， $S_0$  为阴影部分（包括房屋）面积

图 4.2-5 农村房屋降噪量估算示意图

②  $A_{atm}$ 、 $A_{gr}$ 、 $A_{misc}$  衰减项的计算。

➤ 空气吸收引起的衰减 ( $A_{atm}$ )

按以下公式计算：

$$A_{atm} = \frac{a(r-r_0)}{1000}$$

式中： $a$  为温度、湿度和声波频率的函数，预测计算中一般根据建设项目所处区域常年平均气温和湿度选择相应的空气吸收系数，见表 4.2.5。依据本项目区多年平均气温和相对湿度，本项目预测时采用的气温是 20℃，相对湿度是 70%。

表 4.2.5 倍频带噪声的大气吸收衰减系数

温度 ℃	相对湿度 %	大气吸收衰减系数 $\alpha$ , dB/km							
		倍频带中心频率 Hz							
		63	125	250	500	1000	2000	4000	8000
10	70	0.1	0.4	1.0	1.9	3.7	9.7	32.8	117.0
20	70	0.1	0.3	1.1	2.8	5.0	9.0	22.9	76.6
30	70	0.1	0.3	1.0	3.1	7.4	12.7	23.1	59.3
15	20	0.3	0.6	1.2	2.7	8.2	28.2	28.8	202.0
15	50	0.1	0.5	1.2	2.2	4.2	10.8	36.2	129.0
15	80	0.1	0.3	1.1	2.4	4.1	8.3	23.7	82.8

➤ 地面效应衰减 ( $A_{gr}$ )

地面类型：坚实地面、疏松地面、混合地面

声波越过疏松地面传播时，或大部分为疏松地面的混合地面，在预测点仅计算 A 声级前提下，地面效应引起的倍频带衰减可用以下公式计算：

$$A_{gr} = 4.8 - \left(\frac{2h_m}{r}\right) \left[17 + \left(\frac{300}{r}\right)\right]$$

式中：

$r$ ——声源到预测点的距离，m；

$h_m$ ——传播路径的平均离地高度，m；可按图 4.2-6 进行计算， $h_m = F/d$ ； $F$ ：面积， $m^2$ ；若  $A_{gr}$  计算出负值，则  $A_{gr}$  可用“0”代替。

其他情况参照 GB/T17247.2 进行计算。

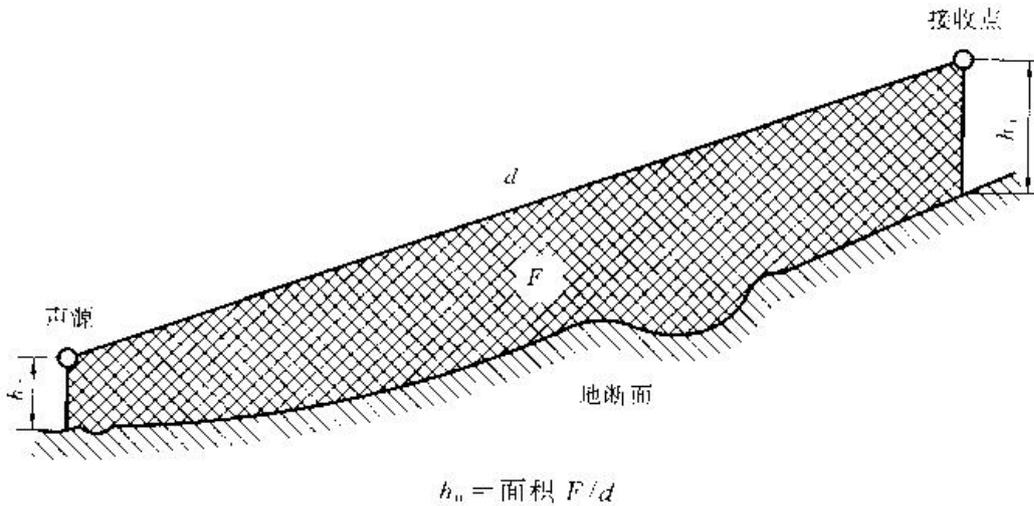


图 4.2-6 估计平均高度  $h_m$  的方法

➤ 其它多方面原因引起的衰减 ( $A_{misc}$ )

其它衰减包括通过工业场所的衰减；通过房屋群的衰减等。在声环境影响评价中，一般情况下，不考虑自然条件（如风、温度梯度、雾）变化引起的附加修正。

工业场所的衰减、房屋群的衰减等参照 GB/T17247.2 进行计算。

(3)由反射等引起的修正量( $\Delta L_3$ )

①城市道路交叉路口噪声（影响）修正量

交叉路口的噪声修正值（附加值）见表 4.2.6。

表 4.2.6 交叉路口的噪声附加量

受噪声影响点至最近快车道中轴线交叉点的距离 (m)	交叉路口 (dB)
≤40	3
40 < D ≤ 70	2
70 < D ≤ 100	1
> 100	0

②两侧建筑物的反射声修正量

地貌以及声源两侧建筑物反射影响因素的修正。当线路两侧建筑物间距小于总计算高度 30%时，其反射声修正量为：

两侧建筑物是反射面时：

$$\Delta L_{\text{反射}} = \frac{4H_b}{w} \leq 3.2dB$$

两侧建筑物是一般吸收性表面：

$$\Delta L_{\text{反射}} = \frac{2H_b}{w} \leq 1.6dB$$

两侧建筑物为全吸收表面：

$$\Delta L_{\text{反射}} \approx 0$$

式中： $w$ ——为线路两侧建筑物反射面的间距， $m$ ；

$H_b$ ——为构筑物的平均高度， $h$ ，取线路两侧较低一侧高度平均值代入计算。

#### 4.2.2.3 噪声预测评价

根据前面的预测方法、预测模式和设定参数，对拟建公路营运期各特征年各路段昼、夜间交通噪声进行预测计算。预测内容包括：交通噪声影响预测和敏感点环境噪声影响预测。

##### (1) 交通噪声影响预测与分析

##### ① 公路两侧水平向交通噪声影响预测与分析

推荐方案路线纵面线形变化大，路面与地面之间的高差也不断发生变化，本报告书中出于预测的可行性考虑，假设在开阔、平坦、平路基、直线段等特定环境条件下，不考虑线路两侧树木与地上物对声波的遮挡等声传播附加衰减、以及环境的背景噪声，只考虑声波的几何衰减与地面吸收和空气吸收（年平均温度 20℃，相对湿度 70%）。交通噪声水平向影响预测结果见表 4.2.10 和图 4.2-7 至图 4.2-12。各路段各期针对 4a、2 类标准的达标距离同时列于表中。

由预测结果可见：

- a. 按 4a 类标准，营运近、中、远期昼间在公路红线处即可达标，夜间近、中期在公路红线处即可达标，远期夜间达标距离为距路中心线 12m；
- b. 按 2 类标准，营运近、中期昼间在公路红线处即可达标，远期昼间达标距离为距路中心线 16m，夜间近、中、远期达标距离为距路中心线 16~23m。
- c. 区域环境噪声受公路交通噪声影响随着距离增加呈明显的衰减趋势。
- d. 从昼夜达标距离分析，由于夜间噪声标准要求更高，相对于昼间噪声达标距离，夜间噪声达标距离有一个骤增的现象，公路两侧夜间达标距离大于昼间的达标距离，说明公路项目对夜间交通噪声影响大于昼间。

表4.2.10 营运期连接线路段平路基两侧交通噪声分布 单位:  $L_{eq}$ , dB(A)

评价年	评价时段	路中心线外不同水平距离下的交通噪声预测值 (dB)											达标距离 (m)	
		10m	20m	30m	40m	50m	60m	80m	100m	120m	160m	200m	4a类	2类
近期	昼间	58.4	53.8	50.6	48.7	47.4	46.4	44.9	43.7	42.8	41.4	40.2	红线处	红线处
	夜间	51.9	47.2	44.0	42.2	40.9	39.9	38.4	37.2	36.3	34.8	33.7	红线处	16
中期	昼间	60.3	55.6	52.5	50.6	49.3	48.3	46.8	45.6	44.7	43.3	42.1	红线处	红线处
	夜间	53.8	49.1	45.9	44.1	42.8	41.8	40.2	39.1	38.2	36.7	35.6	红线处	19
远期	昼间	62.2	57.5	54.3	52.5	51.2	50.2	48.7	47.5	46.6	45.1	44.0	红线处	16
	夜间	55.6	51.0	47.8	45.9	44.6	43.6	42.1	41.0	40.1	38.6	37.5	12	23

## (2) 环境噪声背景值的取值方法

①凡新建路段或远离既有干线的敏感点，其环境噪声不受既有干线交通噪声影响的敏感点，其各测点的环境噪声限值检测值亦作为其环境噪声背景值；

②改扩建路段受现有交通噪声影响的敏感点，选取其环境噪声不受既有干线交通噪声影响的监测点，该测点的环境噪声检测值亦作为其环境噪声背景值。

③古镇村段受现有码头疏港公路交通噪声影响较大，疏港公路通车较久，车流量已经接近饱和，古镇村敏感点背景值选取环境噪声限值检测值作为其环境噪声背景值。

声环境敏感点预测背景值选取详见表 4.2.11。

表 4.2.11 声环境敏感点环境背景噪声取值方法

序号	敏感点		背景噪声值		取值依据	
			昼间	夜间		
1	梅花村 梅花鼻	4a 类	53.1	45.6	新建路段，环境噪声限值检测值作为其环境噪声背景值。	
2	青官司村	4a 类	50.1	41.7	改扩建路段，受现有交通噪声影响，选取其环境噪声不受既有干线交通噪声影响的监测点的环境噪声检测值作为其环境噪声背景值。	
		2 类	50.1	41.7		
3	青官蓝村	4a 类	51.5	44.2	改扩建路段，受现有道路交通噪声影响，选取其环境噪声不受既有干线交通噪声影响的监测点的环境噪声检测值作为其环境噪声背景值。	
		2 类	51.5	44.2		
4	花竹村 竹甲礁	4a 类 /2 类	50.1	41.7	新建路段，远离既有干线的敏感点，未开展监测，选取环境现状相同，不受现状交通噪声影响的青官司村 2 类区环境噪声限值检测值作为其环境噪声背景值	
5	古镇村	4a 类	1 层	73.1	67.8	改扩建路段，受现有码头疏港公路交通噪声影响较大，疏港公路通车较久，古镇村敏感点背景值选取环境噪声限值检测值作为其环境噪声背景值。
			3 层	69.9	64.0	
			5 层	69.9	64.0	
		2 类	1 层	57.3	47.3	
			3 层	54.5	45.5	

## (3) 公路两侧铅垂向交通噪声影响预测与分析

为了解和掌握营运中期交通噪声对公路两侧距红线 5m（距公路中心线 11m）处，不同楼层不同高度的影响分布状况，假设在开阔、平坦、平路基、直线段等特定环境条件下，不考虑线路两侧树木与地上物对声波的遮挡等声传播附加衰减、以及环境的背景噪声，只考虑声波的几何衰减与地面吸收和空气吸收（年平均温度 20℃，相对湿度 70%），由交通噪声直达声与路面反射声叠加影响预测结果详见表 4.2.12 和图 4.2-10。

表 4.2.12 营运期公路两侧红线外 5m 处铅垂方向噪声分布 单位：dB(A)

楼层	层高 (m)	近期		中期		远期	
	预测高度(m)	昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间
1	1.2	58.0	51.4	59.9	53.3	61.7	55.2
2	4.2	57.8	51.3	59.7	53.2	61.6	55.1

3	7.2	57.6	51.0	59.4	52.9	61.3	54.8
4	10.2	57.2	50.7	59.1	52.6	61.0	54.5
5	13.2	56.9	50.4	58.8	52.3	60.7	54.1
6	16.2	56.5	50.0	58.4	51.9	60.3	53.8
7	19.2	56.2	49.7	58.1	51.5	60.0	53.4
8	22.2	55.8	49.3	57.7	51.2	59.6	53.1
9	25.2	54.1	47.6	56.0	49.5	57.9	51.3
10	28.2	53.7	47.2	55.6	49.0	57.5	50.9
11	31.2	53.3	46.8	55.2	48.7	57.1	50.5
12	34.2	52.9	46.4	54.8	48.3	56.7	50.2

由表 4.2.12 和图 4.2-10 可见，营运中期位于公路红线外 5m 处的铅垂向不同高度上受交通噪声影响程度不一，随着楼层的升高，铅垂向噪声值不断降低，受交通噪声影响逐渐降低，表明本项目沿线敏感目标不同楼层受路面反射声的叠加影响不明显。

#### (4) 声环境敏感点环境噪声影响预测与分析

敏感点环境噪声预测是根据各敏感点不同类区预测点与线位的关系，全面考虑所对应的工程路面结构、路基形式、高差、地形、地上物以及地面覆盖状况、空气吸收等声传播条件的因素修正，由交通噪声影响预测贡献值叠加对应的声环境背景值得到。各敏感点的环境噪声背景值取值见表 4.2.11。各敏感点营运近、中、远期的环境噪声预测结果见表 4.2.12。

根据表 4.2.12 各敏感点预测结果可以看出：

①本项目终点古镇村由于受到现状疏港公路的影响，临路第一排居民楼（4a 类区）声环境现状昼夜噪声监测值已经超标叠加本项目营运期贡献值后超标值有一定的增加，其中营运近期昼间最大超标 3.2dB，夜间最大超标 12.9dB；营运中期昼间最大超标 3.3dB，夜间最大超标 13dB；营运远期昼间最大超标 3.4dB，夜间最大超标 13.1dB。

②本项目沿线其余声环境保护目标营运近期、中期、远期不同声环境功能区昼夜间均可达标。



### 声环境影响评价自查表

工作内容		自查项目	
评价等级 与范围	评价等级	一级 <input checked="" type="checkbox"/> 二级 <input type="checkbox"/> 三级 <input type="checkbox"/>	
	评价范围	200m <input checked="" type="checkbox"/> 大于 200m <input type="checkbox"/> 小于 200m <input type="checkbox"/>	
评价因子	评价因子	等效连续 A 声级 <input checked="" type="checkbox"/> 最大 A 声级 <input type="checkbox"/> 计权等效连续感觉噪声级 <input type="checkbox"/>	
评价标准	评价标准	国家标准 <input checked="" type="checkbox"/> 地方标准 <input type="checkbox"/> 国外标准 <input type="checkbox"/>	
现状评价	环境功能区	0 类区 <input type="checkbox"/> 1 类区 <input type="checkbox"/> 2 类区 <input checked="" type="checkbox"/> 3 类区 <input type="checkbox"/> 4a 类区 <input checked="" type="checkbox"/> 4b 类区 <input type="checkbox"/>	
	评价年度	初期 <input checked="" type="checkbox"/> 近期 <input type="checkbox"/> 中期 <input type="checkbox"/> 远期 <input type="checkbox"/>	
	现状调查方法	现场实测法 <input checked="" type="checkbox"/> 现场实测加模型计算法 <input type="checkbox"/> 收集资料 <input type="checkbox"/>	
	现状评价	达标百分比	
噪声源调查	噪声源调查方法	现场实测 <input type="checkbox"/> 已有资料 <input checked="" type="checkbox"/> 研究成果 <input type="checkbox"/>	
声环境影响预测与评价	预测模型	导则推荐模型 <input type="checkbox"/> 其他 <input type="checkbox"/>	
	预测范围	200m <input type="checkbox"/> 大于 200m <input type="checkbox"/> 小于 200m <input type="checkbox"/>	
	预测因子	等效连续 A 声级 <input checked="" type="checkbox"/> 最大 A 声级 <input type="checkbox"/> 计权等效连续感觉噪声级 <input type="checkbox"/>	
	厂界噪声贡献值	达标 <input checked="" type="checkbox"/> 不达标 <input type="checkbox"/>	
	声环境保护目标处噪声值	达标 <input type="checkbox"/> 不达标 <input checked="" type="checkbox"/>	
环境监测计划	排放监测	厂界监测 <input type="checkbox"/> 固定位置监测 <input checked="" type="checkbox"/> 自动监测 <input type="checkbox"/> 手动监测 <input type="checkbox"/> 无监测 <input type="checkbox"/>	
	声环境保护目标处噪声监测	监测因子: ( ) 监测点位数 ( ) 无监测 <input type="checkbox"/>	
评价结论	环境影响	可行 <input checked="" type="checkbox"/> 不可行 <input type="checkbox"/>	

注：“□”为勾选项，可√；“（ ）”为内容填写项。

## 4.3 环境空气影响预测与评价

### 4.3.1 施工期环境空气影响分析

拟建项目建设过程中，将进行大量的土石方填挖、筑路材料的运输及沥青摊铺等作业工作。因此，该工程施工期的主要大气污染物是施工扬尘，其次为摊铺时的沥青烟气以及施工机械、运输车辆排出的废气以及拌合站扬尘等。

#### 4.3.1.1 施工扬尘的影响分析

##### (1) 施工路面扬尘

施工区内车辆运输引起的施工路面扬尘约占场地扬尘总量的 60%以上，道路扬尘的起尘量主要与车辆行驶速度、风速、路面积尘量和汽车载重量等有关，其中风速还直接影响到扬尘的传输距离。在完全干燥情况下，车辆行驶产生的路面扬尘，可按下列经验公式计算：

$$Q = 0.123 \left( \frac{V}{5} \right) \left( \frac{W}{6.8} \right)^{0.85} \left( \frac{P}{0.5} \right)^{0.75}$$

式中： $Q$ ——汽车行驶的扬尘， $\text{kg}/\text{km}\cdot\text{辆}$ ；

$V$ ——汽车速度， $\text{km}/\text{h}$ ；

$Q$ ——汽车载重量， $\text{t}$ ；

$W$ ——道路表面粉尘量， $\text{kg}/\text{m}^2$ 。

根据资料显示，在同样路面清洁程度条件下，车速越快，扬尘量越大；而在同样车速情况下，路面越脏，则扬尘量越大。因此，限制车辆行驶车速及保持路面的清洁是减少汽车扬尘的最有效手段。

如果施工阶段对汽车行驶路面勤洒水（每天 4~5 次），可以使空气中粉尘量减少 70% 左右，可以收到很好的降尘效果。洒水的试验资料如表 4.3.1。当施工营地洒水频率为 4~5 次/d 时，扬尘造成的 TSP 污染距离可缩小到 20~50m 范围内。

表 4.3.1 施工路段洒水降尘试验结果

距路边距离		0	20	50	100	200
TSP( $\text{mg}/\text{Nm}^3$ )	不洒水	11.03	2.89	1.15	0.86	0.56
	洒水	2.11	1.40	0.68	0.60	0.29
降尘率 (%)		81	52	41	30	48

本项目施工所需的土方、石料、沙料、水泥均采用汽车运输，主要通过现有道路或利用、改造一些乡村道路作为施工材料运输通道和施工便道，运输车辆大多行驶在土路便道上，路面含尘量高，道路扬尘比较严重。根据类似施工现场汽车运输引起的扬尘现场监测

资料，灰土运输车辆下风向 20m 处 TSP 的浓度为 11.625mg/m<sup>3</sup>；下风向 50m 处 TSP 的浓度为 9.69mg/m<sup>3</sup>；下风向 100m 处 TSP 的浓度为 5.093mg/m<sup>3</sup>，可见，一般情况，在自然风作用下道路扬尘污染影响范围在 150m 范围内。本项目距离敏感目标较近，受施工扬尘及车辆行驶扬尘影响较大。因此，应加强对施工期的运输车辆管理工作，运输车辆采用篷布严盖或加水防护等措施，运输道路应经常洒水抑尘。

## (2)施工作业扬尘

本工程施工期建筑物拆除、路堑开挖、路堤填筑、土石搬运、物料装卸将产生扰动扬尘、风吹扬尘和逸散尘，施工场地、弃渣场、临时堆土场和露天堆场裸露表面也将产生风吹扬尘。

北京市环境科学研究院对四个市政工程（两个有围挡，两个无围挡）的施工现场扬尘情况进行了调查测定，测定时风速为 2.4m/s，结果见表 4.3.2。由监测结果可知，无围挡的施工扬尘十分严重，其污染范围可达工地下风向 250m 以内，被影响地区的 TSP 浓度平均为 0.756mg/m<sup>3</sup>，是对照点的 1.87 倍，相当于大气环境质量的 2.52 倍。在有围挡情况下，施工扬尘比无围挡情况下有明显地改善，扬尘污染范围在工地下风向 200m 之内，可使被污染地区 TSP 的浓度减少四分之一。被影响地区的 TSP 浓度平均为 0.585mg/m<sup>3</sup>，是对照点的 1.4 倍，相当于大气环境质量的 1.95 倍。因此，在本评价确定的 5 个敏感目标区段施工时，特别是 50m 范围内人口密集的几个村庄，应考虑视具体情况采取必要的围挡措施，以降低施工作业扬尘的影响。

**表4.3.2 施工扬尘对环境的污染状况**

工地名称	围挡情况	TSP 浓度 (mg/m <sup>3</sup> )						上风向 对照点
		工地下风向						
		20m	50m	100m	150m	200m	250m	
南二环天坛段工程	无	1.54	0.981	0.635	0.611	0.504	0.401	0.404
南二环陶然亭	无	1.467	0.863	0.568	0.570	0.519	0.411	
平均		1.503	0.922	0.602	0.591	0.512	0.406	
西二环改造工程	围金属板	0.943	0.577	0.416	0.421	0.417	0.420	0.419
车公庄西路热力工程	围彩条布	1.105	0.674	0.453	0.420	0.421	0.417	
平均		1.042	0.626	0.435	0.421	0.419	0.419	

### 4.3.1.2 沥青烟气的影响分析

本工程沥青混凝土统一向具有相应预拌混凝土生产资质等级的企业（预拌混凝土搅拌站）购买，不设置沥青搅拌站，项目所需的沥青混凝土外购后运输至工地，路面采用摊铺机械铺筑。故本道路施工沥青烟的影响只考虑摊铺作业过程将产生沥青烟影响。这部分沥

青烟气为无组织排放，主要污染物为 THC、酚和苯并（a）芘以及异味气体，其污染影响范围一般在周边 50m 之内。

沥青摊铺过程中加热沥青料及混合料铺设时各污染物的最大瞬时浓度不会高于熔化槽下风侧的浓度，且沥青摊铺是流动推进作业，对某一固定点的影响只是暂时或是瞬时的，危害较小，只是路面摊铺完成后，一定时期还会有挥发性有机化合物排出，排出量与固化速度有关，其浓度值低于作业时的浓度值。因此，本项目沥青烟气产生量较小，对周围环境的影响较小。但摊铺过程产生的沥青烟气会让人产生不愉悦的感受。因此，摊铺沥青混凝土路面时应尽量避开上下班高峰期，可减少受影响的人数；同时应避开风向针对附近居民区等环境空气敏感点的时段。

#### 4.3.1.3 施工机械和施工车辆废气

本工程施工大部分为大型施工机械和大型货车，施工机械运输和车辆动力源为柴油，主要污染物为 NO<sub>2</sub>、CO 和 THC（碳氢化合物）等。一般来说，施工机械排放的废气和运输车辆尾气的污染源较分散，且是流动性的，其影响也较分散和暂时的。通过加强管理和落实环保防治措施，可有效减少施工机械和运输车辆的大气污染。

#### 4.3.1.4 拌合站扬尘

目前施工中一般用湿法搅拌混凝土，采用混凝土搅拌机（楼）厂拌方式，选用具有二次除尘含密封装置的搅拌机，可有效减少混凝土搅拌过程中的扬尘。

本工程设置一处水泥拌合站，位于 1#施工场地和 5#施工场地，1#施工场地周边没有敏感点分布，5#施工场地距离最近敏感点古镇村约 220m。根据有关测试成果，在水泥混凝土拌和站下风向 50m 处大气中 TSP 浓度 8.849mg/m<sup>3</sup>，100m 处 1.703mg/m<sup>3</sup>，150m 处 0.483mg/m<sup>3</sup>，在 200m 外基本上能达到国家环境空气质量二级标准的要求。按上述监测数据和环境空气质量标准进行衡量，并考虑到项目区主风向的因素，应将上述拌和站设在村庄敏感点的下风向或距村庄上风向 200m 之外。本工程的拌合站距离最近敏感点古镇村约 220m，离居民点较远，且不在主导风上风向，采用密闭除尘及喷淋方式处理后，可减少扬尘的产生量，选址较为合理。

#### 4.3.2 运营期环境空气影响评价

根据《环境影响评价技术导则 公路建设项目》（HJ1358-2024），运营期大气环境影响主要考虑沿线锅炉、餐饮油烟、加油站等设施对保护目标的影响。本项目沿线不设置锅炉、加油站，无餐饮油烟排放，因此不再对运营期环境空气影响进行评价。

## 4.4 海洋环境影响预测与评价

### 4.4.1 水文模型

本节采用数值计算手段，根据现状岸线，水深数据模拟了项目建设后周边海域水动力情况。

#### 4.4.1.1 水文动力模型

本评价对国际上通用的 ECOM3D 模型进行改进，采用隐式结构对其外模态进行计算，解决其外模态所引起的时间步长瓶颈问题。用耦合嵌套技术提高重点区域的空间分辨率。本项目桥梁结构为桩基式，由于单个桩尺度很小，为能有效反应出桩基群对水文动力条件的影响，本次耦合嵌套采用多重嵌套的模式进行计算。

本项目位于宁德东部海域，本模型采用能稳定且高效地模拟浅滩干出及被淹的动态边界模拟技术。在建模过程中采用地理信息系统（GIS）软件（Mapinfo、Surfer）进行模型的前期处理及后期成果绘图，大大地提高了建模效率及模型精度。该模型已成功运用于福建沿岸多个港湾区域。

数值计算模型采用以下的理论方程：

(1) 质量守恒方程：

$$\frac{\partial \zeta}{\partial t} + \int_0^1 \frac{\partial H u_i}{\partial x_i} = 0$$

(2) 动量守恒方程：

$$\frac{d u_i}{d t} + f \beta_j u_j + g \frac{\partial \zeta}{\partial x_i} = \frac{\partial}{\partial x_j} \left( \varepsilon_j \frac{\partial u_i}{\partial x_j} \right) - \tau_i$$

其中： $u_j = \{u, v\}$ ； $\varepsilon_j = [\varepsilon_x, \varepsilon_y]$ ； $\tau_i = C_z [u^2 + v^2]^{\frac{1}{2}} (u_i)$ ；

$$C_z = \text{MAX} \left[ \frac{\kappa^2}{[\ln \{0.2 \times \max(h, 1) / z_0\}]^2}, 0.0025 \right]; \quad \kappa=0.4; \quad Z_0=0.01$$

$$\beta_j = \begin{bmatrix} 0 & -1 \\ 1 & 0 \end{bmatrix}, \quad i=1,2; \quad j=1,2;$$

$$x_j = [x, y]; \quad H = h + \zeta;$$

t: 时间; h: 水深;  $\zeta$ : 水位高度; f: 科氏系数; u 和 v: x, y 方向的流速分量;  $\tau_i$ : 海底应力, K: 冯卡门系数;  $z_0$ : 海底摩擦系数;  $\varepsilon_x$  和  $\varepsilon_y$ : 海水水平扩散系数, 均由

Smagorinsky 公式计算得到:

$$\frac{1}{2}CA \left[ \left( \frac{\partial u}{\partial x} \right)^2 + \frac{1}{2} \left( \frac{\partial u}{\partial y} + \frac{\partial v}{\partial x} \right)^2 + \left( \frac{\partial v}{\partial x} \right)^2 \right]^{1/2}$$

式中, A 为各单元的面积, C 为常数取 0.1~0.2, 在本模型中取 0.1。

#### 4.4.1.2 水文模型的建立

##### (1) 模型网格

根据本次研究的目的, 本模型采用 C 网格, 并且采用大小网格耦合嵌套方式进行计算。大网格区域为 119.99°E~120.88°E, 26.72°N~27.48°N。通过多层嵌套, 以提高项目区分辨率, 最大网格间距为 200m, 最小网格间距为 2m。模型网格区域见图 4.4-1。

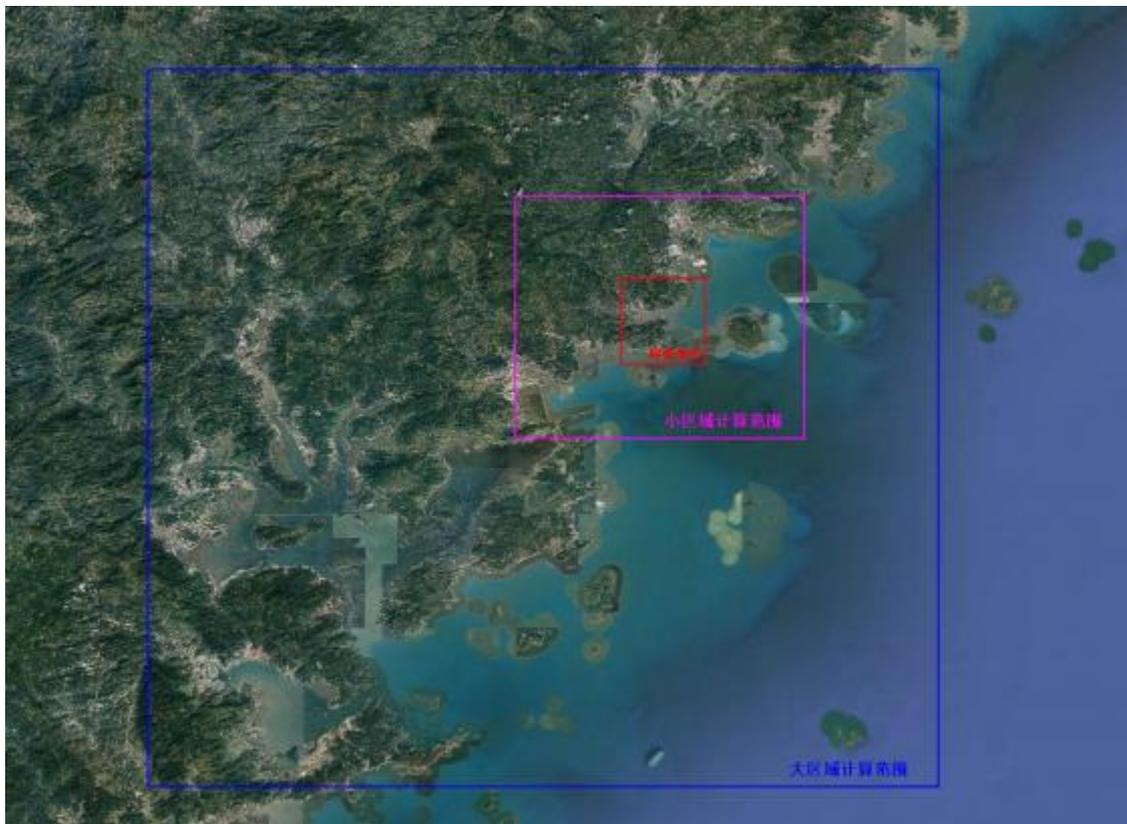


图 4.4-1 模型网格区域

##### (2) 模拟区域的水深

本模型用现状的陆域边界、海底地形及开边界条件, 以不同工况(含岸线、水深及项目方案)为模拟对象, 计算的水平面设置为 1985 国家高程基准。水深数据由海军航海保证部 2017 年版大北列岛至沙埕港海域 1:100000 的海图(图号: 13770), 2017 年版大渔湾至北关港海域 1:30000 的海图(图号: 13881), 2017 年版沙埕港区海域 1:30000 的海图(图号: 13911), 2018 年版沙埕港至四礮列岛海域 1:100000(图号: 13910), 2017 年

版福瑶列岛至北茭半岛 1:75000 的海图（图号：13949）数字化得到，并将其订正至高程基准面。项目区水深采用业主提供的最新扫测水深，高程基准为 85 高程。计算区域水深分布如图 4.4-2。

### （3）水文模型边界条件

本模型计算区域南起三沙海域，北至与俞山岛南侧海域。开边界采用潮位和外海环流水位作为控制边界条件。潮位由厦门大学海洋数模组台湾海峡三维数值模型所产生的十六个分潮（2N2, J1, K1, K2, L2, M1, M2, MU2, N2, NU2, O1, OO1, P1, Q1, S2, T2）的潮汐调和常数计算得出。外海环流水位来自该课题组 863 项目“台湾海峡三维海流模型”计算结果。固边界（岸边界）在现状模拟中采用了不滑动边界条件  $V=0$ 。

本模型用上所述网格，边界条件模拟宁德东部海域的潮流场。为确保模拟结果的准确性，本次模拟结果与自然资源部第一海洋研究所 2020 年 6 月~7 月在霞浦东侧海域进行的水文观测数据进行比对，站位分布详见图 3.1-1。验证结果如图 4.4-3。模型的计算结果与实测数据的验证结果表明：潮位的计算值与实测值吻合得较好，流速、流向过程的变化趋势与观测结果也较为一致。因此，模型采用的物理参数和计算参数基本合理，计算方法可靠，能够反映出计算区域内的水文动力状况。

## 4.4.2 项目实施前后流态流速变化

### （1）计算区域流场流态分布

图 4.4-4 和图 4.4-5 分别为计算区域内涨急和落急时刻的流场分布图。项目实施前后周边流速、流态分布见图 4.4-6~图 4.4-9。

项目实施前，涨急时刻拟建各大桥周边潮流整体呈现西~西南向。项目区内流速整体不大，拟建牙城湾特大桥周边潮流流速在 0.1~0.4m/s 之间，其它拟建桥梁如梅花大桥、花竹大桥、铜州湾大桥及古镇大桥由于基本位于澳口顶部，水动力弱，潮流流速基本都在 0.1m/s 以内。落急时刻各大桥周边潮流流向基本为东~东北向，牙城湾特大桥周边潮流流速在 0.1~0.4m/s 之间，其它拟建桥梁如梅花大桥、花竹大桥、铜州湾大桥及古镇大桥所处海域潮流流速基本都在 0.1m/s 以内。

各大桥实施后，涨急时刻项目区整体流速大致与实施前相当，相对其它大桥，牙城湾特大桥周边潮流流速相对较大，在 0.1~0.4m/s 之间，其中桥梁投影处海域，桥墩附近流速约在 0.1m/s 附近，桥梁跨径处流速在 0.2~0.35m/s；其余大桥附近流速基本都在 0.1m/s 内。落急时刻牙城湾特大桥周边流速，在 0~0.4m/s 之间，桥梁区内跨径处流速可达约 0.3m/s 以上；其余大桥附近流速在 0.1m/s 内。

项目区周边海域工程前后涨急和落急时刻的流态变化如图 4.4-10~图 4.4-19，涨、落潮平均流速变化如图 4.4-20~图 4.4-29。

涨潮时，潮流呈西南向流动进入晴川湾时，在晴川湾南部分流，一部分转向西北流向晴川湾顶部，另一部分则继续向西南侧流动进入项目区海域。近岸潮流流经本项目各大桥时，受到桥梁桩基群的影响，项目区周边海域水动力环境均发生变化。项目实施后潮流流向整体上与项目实施前相当，但在桩基附近流向稍有改变。

①梅花大桥：潮流基本呈西向进入项目区，经码头桩基时流向桩基南北侧偏转，桩基附近流速减小，减幅在 0.0003~0.003m/s 之间；而桥梁跨径处流速增大，增幅在 0.001m/s 内，增幅较大的区域位于南北岸附近。

②牙城湾特大桥：潮流基本呈西南偏西向流入桥梁区，流向整体变化不大，仅在桩基附近发生一定程度的偏转。桥梁桩基附近流速减小，最大减幅可达约 0.25m/s；桥梁跨径处由于过水断面减小流速增大，增幅在 0.02~0.06m/s 之间，中部两个通航孔附近海域流速增大的范围较大，桥梁涉海段北部接岸段附近桩基由于与陆域岸线较近，流速增幅较大，最大增幅可达约 0.08m/s；由于桥梁北部跨径 40m，南部跨径 60m，北部桩基群布置较南部密，故牙城湾特大桥北部的影响范围较南部大。

③花竹大桥：项目区附近海域潮流流向整体呈西南偏西向，桩基附近流向偏转，流速减小，减幅在 0.0012m/s 内，桩基南北两侧流速增大，增幅在 0.0009m/s。

④铜州湾大桥：桥梁附近海域潮流流向基本呈西向，桩基附近潮流流向发生一定程度的偏转，且流速减小，减幅在 0.001~0.006m/s；桥梁跨径区域流速增大，增幅为 0.001~0.003m/s。

⑤古镇大桥：桥梁附近流向基本呈西南向，桩基附近流速减小，减幅在 0~0.018m/s 之间；跨径处流速增大，增幅在 0~0.007m/s，桥梁南北两端接岸段附近跨径附近增幅相对较大，桥梁南端桩基的布置减小了其于岸线之间的过水断面，其东侧与岸线之间的海域流速也有所增大，最大增幅约 0.008m/s。

落潮时，①梅花大桥：桥梁附近潮流流向整体呈东南偏东向，在桥梁桩基附近流向发生改变，流速减小的范围依然位于桩基附近，流速最大减幅约 0.002m/s，桥梁跨径处海域流速增大，增幅在 0.0013m/s 内。

②牙城湾特大桥：港区周边落潮流基本呈东向，落潮流在流经桥梁区北时，桩基处潮流流向发生偏转；流速减小的区域位于桩基附近，最大减幅可达约 0.16m/s；桥梁跨径处由于过水断面减小流速增大，增幅在 0.02~0.07m/s 之间，中部两个通航孔附近海域流速增大

的范围较大，桥梁涉海段北部接岸段附近桩基由于与陆域岸线较近，流速增幅较大，最大增幅可达约 0.07m/s；落潮时，牙城湾特大桥北部的影响范围较南部大。

③花竹大桥：项目区附近海域潮流流向整体呈东北偏东向，桩基附近流向偏转，流速减小，减幅在 0.0013m/s 内，桩基南北两侧流速增大，增幅在 0.0009m/s 内。

④铜州湾大桥：桥梁附近海域潮流流向基本呈东向，桩基附近潮流流向发生一定程度的偏转，且流速减小，减幅在 0.001~0.005m/s；桥梁跨径区域流速增大，增幅为 0.001~0.002m/s。

⑤古镇大桥：桥梁附近流向基本呈东北向，桩基附近流速减小，减幅在 0~0.014m/s 之间；跨径处流速增大，增幅在 0~0.004m/s，桥梁南端桩基的布置减小了其于岸线之间的过水断面，其东侧与岸线之间的海域流速也有所增大，最大增幅约 0.006m/s。

### 4.4.3 地形地貌与冲淤环境影响分析

本项目计算泥沙冲淤时普遍采取半经验半理论的公式，海域年淤积公式：

$$p = \frac{\alpha n \omega T S_{*1}}{\gamma_d} \left[ 1 - \left( \frac{S_{*2}}{S_{*1}} \right) \right]$$

式中：p 是年冲淤强度，单位 cm/a；n 为泥沙沉速，单位 m/s，取 0.0004；

$\gamma_d$  是泥沙干密度，可按  $\gamma_d = 1750D^{1.83}$  计算，单位 kg/m<sup>3</sup>；D<sub>50</sub> 为悬沙中值粒径，单位 mm，本海区取 0.013mm；T 为潮周期，单位 s；n 是一年中的潮数；a 是沉降概率，取 0.60；S\*<sub>1</sub> 和 S\*<sub>2</sub>(kg/m<sup>3</sup>)为工程前后对应于不同流速和水深的半潮平均含沙量。

含沙量按刘家驹提出的风浪和潮流综合作用的挟沙能力公式：

$$S = \beta \gamma_s \left( \frac{|V_1| + |V_2|}{\sqrt{gd}} \right)^2$$

式中：V<sub>1</sub>=|V<sub>t</sub>|+|V<sub>b</sub>|为潮流和风吹流合成流速；V<sub>2</sub> 为波动水体的平均水平波动流速。d 为水深。风吹流时段流速 V<sub>b</sub>=0.02V<sub>w</sub>(V<sub>w</sub> 为时段平均风速)，波浪的平均水平波动流速 V<sub>2</sub>=0.2C×(H/d)，浅水区波速 C =  $\sqrt{gd}$ ，本区多年平均风速为 2.3m/s。

本项目建设在一定程度上改变了项目区附近海域的水动力环境，从而使得水体中悬浮泥沙运移情况改变导致冲淤环境发生了变化，周边海域年冲淤强度分布见图 4.4-30~图 4.4-34。本项目实施后桥梁桩基群起到一定的阻流作用，导致桥梁区周边海域产生不同程度的淤积。

①梅花大桥：桩基附近最大年淤积强度在 0.004m/a，跨径处年冲刷强度约 0.002m/a。

②牙城湾特大桥：桥梁桩基群附近年淤积强度在 0.01~0.10m/a 之间，其中桥梁北部的影响范围大于南部；各跨径之间为冲刷，年冲刷强度在 0.04m/a 以内，桥梁北部接岸端西侧海域冲刷可达约 0.06m/a，通航孔附近冲刷范围较大。

③花竹大桥：桩基附近年淤积强度在 0.0003~0.0015m/a，桩基南北两侧跨径处海域为冲刷，最大年冲刷强度可达约 0.0011m/a。

④铜州湾大桥：桩基附近年淤积强度在 0.001~0.005m/a，桩基间跨径处海域为冲刷，最大年冲刷强度可达约 0.003m/a。

⑤古镇大桥：桩基附近年淤积强度在 0.001~0.0018m/a，桩基间跨径处海域为冲刷，最大年冲刷强度可达约 0.003m/a，桥梁南侧接岸段东侧局部海域为冲刷，最大年冲刷强度可达约 0.006m/a。总体上本项目建设对周边海域的冲淤环境影响较小。

#### 4.4.4 项目用海对水质环境的影响分析

##### 4.4.4.1 悬浮物扩散对海域水环境的影响

本次悬浮物数值模拟扩散研究，采用曹祖德等（见曹祖德、王运洪，1994，《水动力泥沙数值模拟》）的二维泥沙输运模型。流场和水位场由水动力模型提供。

$$\frac{\partial}{\partial t}(sH) + \frac{\partial}{\partial x}(suH) + \frac{\partial}{\partial y}(svH) + F_s = \frac{\partial}{\partial x}(D_x H \frac{\partial s}{\partial x}) + \frac{\partial}{\partial y}(D_y H \frac{\partial s}{\partial y})$$

式中，s 是垂向平均含沙量，t 是时间变量，H 是水深，u、v 分别是 x、y 轴方向的潮流速度分量，D<sub>x</sub>、D<sub>y</sub> 分别是 x、y 轴方向的泥沙扩散系数，是沉积—冲刷通量函数。F<sub>s</sub>=Q<sub>dep</sub>-Q<sub>ero</sub>，在此 Q<sub>ero</sub> 是海底泥沙的侵蚀通量；Q<sub>dep</sub> 是海水中泥沙的沉积通量。Q<sub>ero</sub>、Q<sub>dep</sub> 是海水底部切应力τ的函数，且与底质和海水湍流状态有关。

##### （1）施工源强及预测方案

本项目施工过程灌注桩施工，施工平台（钢管桩基础）施工及拆除均会产生悬浮物逸散入海。

各桥梁桩基均为直径 1.8m~2.5m 的钻孔灌注桩，灌注桩施工时，钻机在钢护筒内软质淤泥表层钻孔时控制钻进速度约 2.0m/h。钻机钻孔与排渣同时进行，实际成孔直径按设计孔径的 1.07 倍计。计算得灌注桩施工悬浮泥沙源强为 67.9g/s，83.9g/s，131.1g/s。

灌注桩需搭设平台，施工平台采用钢管桩结构，桩径 0.63m，沉入海底 12~106m 左右。最不利情况下，钢管拔起过程中，管内泥沙全部进入水体，则打桩产生源强 58.2g/s，拔桩过程悬浮物产生源强 738.9g/s。

##### （2）结果分析

受项目区附近潮流场的影响，施工过程中产生的悬浮泥沙在近岸主要呈东-西向分布，高浓度区主要集中在施工点附近，其他区域浓度较小，施工浓度超过 10mg/L 的悬沙在各大桥附近形成包络带，包络面积总面积约 7.35km<sup>2</sup>（图 4.4-35）。

#### 4.4.4.2 废水排放对海域水质的影响

##### （1）施工期废（污）水影响分析

本项目施工场地废水主要为生活污水、冲洗废水和预制场废水等。本项目施工人员生活污水主要含有 COD<sub>Cr</sub>、BOD、SS、氨氮等污染物，由于施工单位租用附近民房作为施工营地，施工人员的生活污水由化粪池处理后，作为农家肥使用，对海域水环境基本无影响。施工期间，陆上的施工机械设备和海域的施工船舶在使用过程中将产生含油废污水，若直接排入海中，将对海域的水生生物造成一定的影响。因此，必须加强管理，严禁施工船舶、施工机械产生的各种污水未经处理直接排放，以减轻含油污水排放对海水水质、海洋生物生态造成的危害；施工机械清洗废水主要污染物为 SS 和石油类，经隔油沉淀后可用于场地抑尘。预制场废水主要含有高浓度泥沙悬浮物，SS 浓度约 30000mg/L，pH 值>10，经中和、沉淀处理后回用于场地抑尘洒水。

经上述处理后，本项目施工期产生的废(污)水对周边海域、陆域环境影响较小。

##### （2）营运期废污水影响分析

路面机动车行驶过程中产生的污染物如汽车尾气排放物、路面滴油、轮胎摩擦微粒、尘埃等扩散到大气中或降落于路面上，并由降雨或路面径流冲刷流入项目沿线的沟渠等，可能对周边地表水和海洋水质产生一定影响。根据以往对道路路面径流污染物的实际监测数据、多年同类项目和类比研究资料，在路面污染负荷比较一致的情况下，降雨初期到形成地面径流的 30 分钟内，路面径流中的悬浮物和油类物质等污染物的浓度比较高，半小时之后，其浓度随着降雨历时的延长下降较快，降雨历时 60 分钟之后，路面基本冲洗干净。根据工程分析，拟建项目 2h 路面雨水产生量约为 1293m<sup>3</sup>/d，路面雨水经道路雨水收集过滤、沉淀后排放，对海洋水质影响不大。

#### 4.4.5 沉积物环境影响分析

根据本项目工程特点，可能对沉积物环境造成影响的主要因素有：一是施工期入海的泥沙，二是施工期和营运期排放入海的污染物。

##### （1）施工入海泥沙对沉积物环境的影响分析

本工程悬浮泥沙主要产生于桥梁灌注桩施工阶段，施工产生的悬浮泥沙源强小，且大部分悬浮泥沙沉降速度快，施工期散落泥沙随涨落潮的扩散范围有限，多集中在桩基附近，

施工过程只是将沉积物的分布进行重新调整。因此，施工期悬浮物对工程海域沉积物质量影响很小，不会明显改变工程海域沉积物的质量。

#### (2) 施工期污染物排放对沉积物环境的影响分析

本项目施工期产生的废污水主要为施工场地生活污水、施工机械清洗废水和预制场废水，施工场地生活污水可依托周边村庄现有的化粪池等设施处理；施工机械清洗废水经隔油沉淀处理后可用于场地抑尘；预制厂废水经中和沉淀处理后可用于场地抑尘。经上述处理后施工期各类废(污)水对周边海域海洋沉积物环境影响很小。

#### (3) 营运期污染物排放对沉积物环境的影响分析

本项目营运期养护班站产生的生活污水依托道路沿线村庄现有化粪池等设施进行处理，路面雨水经道路本身的雨水管网收集、过滤、沉淀后排放，对周边海域海洋沉积物环境影响较小。

### 4.4.6 项目用海生态影响分析

本项目施工期对海域生态环境产生影响的因素包括：

①桩基施工造成的泥沙入海会对海域生态环境造成一定影响；

②施工废水等污染物排放对海洋生态环境造成的影响；

③桥梁桩基占海，导致原有生态功能丧失，潮间带和潮下带底栖生物群落遭到破坏，导致底栖生物降低。

#### 4.4.6.1 泥沙入海对海域生态环境的影响

桩基施工将导致悬浮泥沙入海，此类施工活动将导致该海区的海水水质中 SPM（悬浮颗粒物）含量增加，水体透明度降低，根据经验，施工活动导致泥沙入海将对 SPM 增量超过 10mg/L 的范围内浮游生物和游泳动物等海洋生物的生长造成不利影响，其不利影响主要表现为：

##### (1) 对浮游生物的影响

悬浮泥沙对浮游生物的影响主要反映在对浮游生物摄食率、生产量和群落结构的影响。首先泥沙等悬浮物入海导致施工作业点附近海区 SPM 增加，海水透明度降低，浊度增加，进而妨碍了浮游生物的光合作用、呼吸作用和摄食率。而对于浮游动物而言，海水中悬浮物含量增多，特别是大粒径悬浮物增多也会对其的存活和繁殖有明显的抑制作用，当海水中悬浮物浓度过大时，悬浮物质会堵塞浮游桡足类的食物过滤系统和消化器官，从而对其的生存、生长发育产生危害。研究表明在悬浮物含量增量超过 10mg/L 的范围时，浮游生物的生长就将受到不良影响。从水质影响预测结果可以看出，施工时将对施工沿线

附近最大面积约 7.35km<sup>2</sup> 海域内浮游生物产生影响，在施工结束后，悬浮物对水质环境的影响会在较短时间内消除而且海水流动将带来外海的浮游生物加以补充，因此施工作业对本海区的浮游生物数量不会产生长期不利影响。

#### (2) 对底栖生物的影响

施工期间产生的悬浮泥沙最终将沉降于海底，覆盖原有的底质。底栖生物栖息于海底，对悬浮物多具有较强的耐受能力；但海水中的悬浮物大量增加仍会对其群落产生直接和间接的影响。悬浮物增加会消耗水中含氧，使得海水含氧浓度降低影响贝类呼吸；此外，对于以浮游生物为饵料的底栖生物而言，悬浮物还可通过影响浮游生物的生长间接对底栖生物产生影响。底栖生物量损失主要是底栖生物死亡和栖息地丧失而引起的生物量存量的减少。

#### (3) 对游泳动物的影响

对于游泳动物而言，悬浮微粒对鱼类影响较大。首先，悬浮微粒对鱼类机械作用，水体中含有大小不同的，从几微米到十余微米的矿质颗粒，在悬浮微粒过多时将导致水的混浊度增大，透明度降低现象，不利于天然饵料的繁殖生长，影响鱼类的摄食活动；其次，水中大量存在的悬浮物也会使游泳生物，特别是鱼类造成呼吸困难和窒息现象，当悬浮微粒随鱼的呼吸动作进入鱼的鳃部时，将粘附于鳃瓣鳃丝及鳃小片上，不仅损伤鱼鳃组织，而且将隔断气体交换的进行，严重时甚至导致鱼类窒息而死。有资料表明，悬浮物质的含量水平为 80000mg/L 时，鱼类最多只能存活一天，含量水平为 600mg/L 时，最多只能存活一周；悬浮物质的含量在 200mg/L 以下且影响时间较短时，不会导致鱼类直接死亡。

由于工程区域的水域较开阔，鱼类等游泳动物的规避空间较大，加上施工过程中驱赶鱼类的方式，因此项目建设对当地鱼类资源影响较小。虾蟹类因其本身的生活习性，大多对悬浮泥沙具有较强的抗性，故工程施工对该海域虾蟹类的影响很小。

#### (4) 对鱼卵、仔稚鱼的影响

施工期间，高浓度悬浮颗粒扩散场对海洋生物仔幼体会造成伤害，主要表现为影响胚胎发育，悬浮物堵塞生物的鳃部造成窒息死亡，大量悬浮物造成水体严重缺氧而导致生物死亡，悬浮物有害物质二次污染造成生物死亡等。不同种类的海洋生物对悬浮物浓度的忍受限度不同，一般说来，仔幼体对悬浮物浓度的忍受限度比成鱼低得多。根据渔业水质标准要求，人为增加悬浮物浓度大于 10mg/L，会对鱼类生长造成影响。

### 4.4.6.2 施工废水对海洋生态环境的影响

施工期间，陆上的施工机械、车辆在使用和维修过程中将产生含油废污水，这些施工

设备的含油废污水很难定量估算，若直接排入海中，油污通过附着在悬浮物上并随之沉降到海底，或溶于海水中，随海流扩散，或漂浮在水面上随旋流漂移，油污漂浮于水面上，造成阳光透过率降低，阻碍植物光合作用，从而影响海洋生态环境，而且油污具有一定的粘性，会破坏部分海洋生物的呼吸系统，造成其呼吸困难而死亡。因此，必须对施工过程中产生的各类含油污水进行收集，处理达标后排放。同时还应加强管理，严禁施工车辆、机械产生的各种污水未经处理直接排放，以减轻含油污水排放对海水水质、海洋生物生态造成的危害。根据工程分析，本项目施工期间含油废水排放量较小，只要加强管理，经适当处理后，进入水体的石油类等污染物的量就很小，对水生生物的影响程度和范围也就很小。

#### **4.4.6.3 工程占海对海洋生境的影响**

本项目主体工程永久占用海域 9.5665 公顷，桩基实际占海面积为 0.0772 公顷；施工栈桥申请用海面积为 0.8222 公顷，栈桥桩基实际占海面积 0.0201 公顷，桩基建设会影响用海范围内海洋生物的生境，造成项目区原有生态系统服务功能的改变。项目建设将导致用海范围内底栖生物的死亡和栖息地丧失，但桩基实际占海面积较小，造成的生物损失较小。从物种保护的角度看，根据对工程区附近海洋生物调查结果，项目区附近没有需保护的珍稀海洋生物种类；工程建设引起丧失的各种底栖、浮游生物在当地的广阔海域均有大量分布，不存在物种濒危问题。因此，项目建设虽然会造成部分物种数量降低，但不会造成物种多样性降低的生态问题，施工完成后底栖生物的栖息环境将逐渐达到平衡，底栖生物重新分布；对该海域生态系统的功能和稳定性不会产生重大影响。

#### **4.4.6.4 运营期海洋生态环境影响**

项目运营期的主要污水来源于降雨冲刷路面产生的路面径流、含油污水等对水环境的污染，主要为初期雨水；根据目前国内对公路路面径流浓度的测试结果，降雨初期到形成路面径流的 30min 内，水中的悬浮物和石油类浓度较高；半个小时后，其浓度随着降雨历时延长而较快下降，降雨历时 40~60min 分钟后，路面基本被冲洗干净，路面径流污染物浓度基本稳定在较低水平。

初期雨水中 SS 平均浓度为 100mg/L、石油类物质的平均浓度为 11.25mg/L。由于污染物含量有限，且经过道路本身的雨水收集管网收集、过滤、沉淀后排放，对海域生态环境影响很小。

## 4.4.7 项目用海资源影响分析

### 4.4.7.1 占用海域资源情况

根据海域使用论证报告,本项目涉海段均为跨海桥梁用海,主体工程共占用海域 9.5665 公顷,所有桥梁均采用钻孔灌注桩基础结构,共计 188 根,其中 10 根桩径 1.6m, 8 根桩径 1.8m, 54 根桩径 2.0m, 6 根桩径 2.2m, 110 根桩径 2.5m, 桩基实际占用海域面积 0.0772 公顷;本项目施工栈桥和用海平台位于主体工程外的面积为 0.8222 公顷,施工栈桥与平台采用钢管桩基础,共 646 根桩,桩径为 0.63m,跨径 12m,实际占海面积 0.0201 公顷。

### 4.4.7.2 占用岸线资源情况

#### (1) 占用岸线长度

项目主体工程桥梁建设范围共占用岸线 153.3m,跨海桥梁保护带范围内共涉及岸线 302.8m,项目施工栈桥占用岸线 69.3m。

#### (2) 岸线类型

本项目跨海桥梁周边岸线类型自然岸线中的基岩岸线和人工岸线中的填海造地岸线两种;其中项目主体工程桥梁建设范围内占用基岩岸线 124.28m,填海造地岸线 28.99m;跨海桥梁保护带范围内涉及基岩岸线 263.28m,填海造地岸线 39.54m;项目施工栈桥占用岸线 69.3m,其中基岩岸线 54.69m,填海造地岸线 14.56m;各桥梁占用和涉及岸线长度和类型见表 4.4-1,岸线分布见图 4.4-36a~图 4.4-36g。

#### (3) 占用岸线必要性及合理性分析

项目用海是必要的,在陆域与海域转接的过程,项目桥梁建设必然会占用自然岸线。项目桥梁建设范围内涉及大陆海岸线自然岸线 8 处,利用岸线方式均为上跨通过。

梅花大桥北侧接岸端桥梁面高程约为 52m(1985 高程基准,下同),承台距离岸线最近距离约 8.4m,南侧接岸端桥梁面高程约为 53m,承台距离岸线最近距离约 6.9m;牙城湾特大桥北侧接岸端桥梁面高程约为 53m,承台距离岸线最近距离约为 5.5m,南侧接岸端桥梁面高程约为 46m,承台距离岸线最近距离约为 10.2m;花竹大桥桥梁接岸端面高程约 36m,桥墩距离岸线最近距离约 7.7m;铜州湾大桥北侧接岸端占用岸线为人工岸线,桥梁面高程约为 19m,桥墩距离岸线最近距离约为 12.7m,南侧接岸端占用岸线为自然岸线,桥梁面高程约 18m,桥墩距离岸线最近距离南侧接岸端占用岸线为人工岸线,桥梁面高程约 32m,桥墩距离岸线最近距离约 4.6m;此外,古镇大桥 12#和 13#桥墩之间的桥梁占用了自然岸线,但仅桥面从岸线上方跨交,桥梁面高程约 32m,周边桥墩距离岸线最近距离约 10.8m。

综上所述，本项目岸线附近的桥梁面高程均在 18m 以上，高于当地岸线高程，同时桥梁登陆岸线处均不设墩柱，项目建设不会改变原有的生态功能；项目墩柱设置与大陆自然岸线的位置关系示意图 4.3-2a~图 4.3-2g。施工期禁止在岸线及潮滩位置设置任何构筑物，施工结束后施工栈桥立即拆除，不会改变岸线的自然属性。

#### (4) 对自然岸线保有率的影响

项目建设桥梁面高程均高于当地岸线高程，桥梁仅在接岸段与岸线跨交，并没有实际占用岸线，不会对岸线造成损耗；施工栈桥禁止在岸线处设置墩柱，且在施工后立即拆除，可恢复岸线原有属性，亦不会造成岸线的损耗。因此，项目建设不会导致自然岸线保有率的降低。

表 4.4.1 工程建设各桥梁占用岸线情况

桥梁	工程建设范围占用岸线长度	保护带涉及岸线长度	施工栈桥占用岸线长度	岸线类型
梅花大桥	26.40m	44.29m	12.14m	自然岸线
牙城湾特大桥	43.52m	45.80m	17.40m	自然岸线
花竹大桥	28.64m	43.13m	12.43m	自然岸线
铜州湾大桥	13.90m/13.36m	23.22/23.46m	7.40/6.60m	人工岸线/自然岸线
古镇大桥	12.36m/15.09m	106.60m/16.32m	6.12m/7.17m	自然岸线/人工岸线

#### 4.4.7.3 生物资源影响分析

项目建设影响用海范围内海洋生物的生境，导致用海范围内海洋生物资源受损，对海域生态系统功能造成影响。底栖生物量损失主要是桩基占海导致的底栖生物死亡和栖息地丧失而引起的生物存量减少，施工期悬浮物大量增加亦会对海洋生物产生影响。

##### (1) 底栖生物损失量

底栖生物损失量主要是桥梁灌注桩基础和施工栈桥钢管桩占用海域而导致的底栖生物死亡和栖息地丧失而引起的生物存量减少，占海范围内的底栖生物损失量为 100%；本项目主体工程 and 施工期用海桩基共占用海域面积约 973m<sup>2</sup>，其中牙城湾特大桥主要占用海域为潮下带，实际占海面积为 767m<sup>2</sup>，其他大桥所占海域为潮间带，实际占海面积 206m<sup>2</sup>。根据 2020 年春季和 2022 年秋季的潮间带底栖生物调查结果，春秋两季潮间带底栖生物平均生物量为 228.5g/m<sup>2</sup>，潮下带底栖生物平均生物量为 3.64g/m<sup>2</sup>，则桩基造成潮间带生物损失量=206m<sup>2</sup>×228.5g/m<sup>2</sup>+767m<sup>2</sup>×3.64g/m<sup>2</sup>=49.86kg。

##### (2) 悬浮泥沙入海导致的海洋生物损失

根据《建设项目对海洋生物资源影响评价技术规程》（SC/T9110-2007）的有关污染物扩散范围内的海洋生物资源损害评估规程，属一次性损害的采用下列公式计算生物资源损失量：

$$W_i = \sum_{j=1}^n D_{ij} \times S_j \times K_{ij}$$

式中：W<sub>i</sub>——第 i 种类生物资源一次平均损失量，单位：尾、个、kg；

D<sub>ij</sub>——某一污染物第 j 类浓度增量区第 i 种类生物资源密度，单位：尾/km<sup>2</sup>、个/km<sup>2</sup>、kg/km<sup>2</sup>；

S<sub>j</sub>——某一污染物第 j 类浓度增量区面积，单位：km<sup>2</sup>；

K<sub>ij</sub>——某一污染物第 j 类浓度增量区第 i 种类生物资源损失率（%）；

n——某一污染物浓度增量分区总数。

属持续损害的采用下列公式计算生物资源损失量：M<sub>i</sub>=W<sub>i</sub>×T

式中，M<sub>i</sub>——累计损失量；T——污染物持续影响周期数（一周期为 15 天）。

本项目桥梁桩基施工产生悬浮泥沙增量大于 10mg/L 的范围约为 7.35km<sup>2</sup>；悬浮泥沙的超标倍数多集中在 1<B<sub>i</sub>≤4，本次以超标倍数在 1<B<sub>i</sub>≤4 的损失率进行计算；产生悬浮泥沙的施工作业天数取 30 个月，则持续影响周期数取 60；平均水深取 2m；生物资源密度取两季的生物资源密度平均值，施工期悬浮泥沙造成海洋生物资源损失量见表 4.4-2。

根据对项目区附近海洋生物的调查结果，该海区没有发现珍稀海洋生物种类；工程建设引起丧失的各种底栖、浮游生物在当地的广阔海域均有大量分布，不存在物种濒危问题，因此项目建设不会造成物种多样性降低的生态问题，所造成的野生海产资源损失也是有限的。

表 4.4.2 施工期悬浮泥沙造成海洋生物资源损失量计算表

类型	各类生物平均损失率（%）及生物资源密度				
	鱼卵	仔稚鱼	游泳动物	浮游动物	浮游植物
各类生物损失率（1<B <sub>i</sub> ≤4）	10%	10%	5%	10%	10%
生物资源密度	2.86ind/m <sup>3</sup>	0.23ind/m <sup>3</sup>	336.4kg/km <sup>2</sup>	132.7mg/m <sup>3</sup>	8.75×10 <sup>3</sup> cells/L
一次性平均受损量	4.20×10 <sup>6</sup> ind	3.38×10 <sup>5</sup> ind	123.6kg	195.1kg	1.29×10 <sup>13</sup> cells
持续性受损量	2.52×10 <sup>8</sup> ind	2.03×10 <sup>7</sup> ind	7417.62kg	11705.44kg	7.72×10 <sup>14</sup> cells

#### 4.4.7.4 海岸地形地貌及海岸景观影响分析

道路工程是一种隔离性很强的廊道，将各生态系统中原匀质的景观切割成不连续的斑块，对自然生态过程具有强烈的干扰作用。道路建设需要侵占农田、砍伐林木，对土地覆被会造成巨大破坏，严重影响动植物的生存环境；建设过程中的深挖、高填、弃石、爆破会改变沿线地形地貌，且严重威胁景观系统的生态安全。此外，道路的建设施工和路面径流还是海岸带景观的重要污染源，并严重影响海岸地带的生物群落的生存；沿海道路等人工景观大量侵蚀沿海湿地，造成海岸景观的破碎化。

本项目涉海段均采用跨海桥梁建设，可以维持桥梁两侧海滩的空间连续性与生境品质，减少自然生境的破碎化影响；桥位选择时加强水文地质勘测，尽可能避让不良地质带，尽量不扰动或少扰动原始地貌；同时桥梁桩基实际占用沿海湿地面积较小，桩基对周边海域的水文动力影响较小，基本不会影响海域地形地貌。

项目在选择设计阶段坚持“以人为本”、贯彻“不破坏就是最大的保护”，根据《福建省国道 G228 线滨海风景道规划建设实施方案》和《福建省国道 G228 线滨海风景道设计指南》等相关规范，结合园林、生态学原理，结合风景道沿线的地域环境特点进行设计，利用道路线形造景，同时避免突出过多人工痕迹，最大限度地保护生态环境，使公路与交通安全设施等与眼瞻自然景观环境有机融合，提升海岸景观效果。同时在设计过程中，加大优化调整力度，使得线位最优，提高桥梁比例，尽量降低路基高度，减少对后方山体大幅度和开挖和高填，降低对景观和地貌的影响。本项目在施工过程中严格落实相关环保措施，做好水土保持工作，降低施工对周围自然环境影响。

本项目作为集交通、观光旅游于一体的滨海旅游景观大道，采用了多种措施减少对海岸地形地貌和海岸景观的影响；另一方面项目建成后，可以有效改善区域间的交通运输条件，对于发挥沿线旅游资源、完善区域路网布局、推动当地旅游业发展具有十分重要的意义。

#### **4.4.7.5 其他自然资源影响分析**

项目区周边海域港口资源主要有牙城湾航道，烽火门水道。项目用海在所经过的牙城湾航道处布置通航孔，可以满足设计代表船型的双孔单向通航，对周边航道的通航基本没有影响；项目用海不占用码头，距离周边码头较远。项目用海对周边矿产资源的开发不会产生影响。

项目沿线分布有多个岛屿，其中浴象岛与本项目牙城湾特大桥相距最近，最近距离约 270m，项目建设没有对周边的岛礁进行连岛、爆破等破坏岛礁属性的作业，且桥梁采用灌注桩基础，对海岛及其周边海域的生态环境影响很小。因此，项目用海对周边其他岛礁资源没有损耗。

#### **4.4.8 对海水养殖的影响**

牙城湾特大桥和古镇大桥周边分布有大量开放式养殖，主要为筏式养殖，主要养殖紫菜和海带等。项目主体建设将直接占用约 7.9405 公顷的开放式养殖，其中牙城镇梅花村养殖面积约为 3.7058 公顷，三沙镇青官司村养殖面积约 3.1472 公顷，霞浦县福宁海洋投资开发有限公司养殖面积为 1.0875 公顷，该部分养殖在项目施工前需要迁移出该海域。

此外，项目施工悬浮泥沙增量超过 10 mg/L 的范围为 7.35km<sup>2</sup>，可能会对该范围内海水养殖产生一定影响，影响养殖包括牙城镇梅花村，三沙镇青官司村、青官兰村、金洋村和霞浦县福宁海洋投资开发有限公司养殖（养殖户来自青官司、青官兰、花竹、金洋和古镇村），但这种施工期间产生的影响是暂时和局部的，随着时间的持续，悬浮物浓度会逐渐恢复到工程前水平，建议在该部分海水养殖施工期间需暂时停止养殖或者迁移出该海域。

古镇大桥线路经过一口围垦池塘，项目建设将直接在该池塘内打桩，造成池塘养殖功能的损失，影响养殖收益。

项目拟申请用海范围需占用霞浦县福宁海洋投资开发有限公司的“霞浦县三沙湾外开放式养殖挂牌出让项目（一期）区块 1”已确权开放式养殖（图 4.4-37），该宗确权用海项目需进行核减。

**表4.4.3 项目用海的主要利益相关者**

海域开发利用活动	单位或个人	具体位置	影响内容	协调措施
海水养殖	霞浦县牙城镇梅花村，三沙镇青官司、青官兰、花竹、金洋和古镇村养殖户	项目区及周边海域	工程占用以及施工悬浮泥沙影响	按照相关标准进行征收补偿，霞浦县牙城镇和三沙镇各村村民委员会均出具项目建设意见函，同意并支持项目建设
海水养殖	霞浦县福宁海洋投资开发有限公司	项目区及周边海域	工程占用	出具建设意见函，同意在论证报告报批前需核减海域使用权证

（1）项目牙城湾特大桥建设将直接占用霞浦县牙城镇的开放式养殖 6.8530 公顷，施工悬沙入海影响的开放式养殖面积约 483.7497 公顷；古镇大桥建设将直接占用霞浦县三沙镇的开放式养殖 1.6798 公顷开放式养殖，施工悬沙入海影响的开放式养殖面积约 28.5445 公顷；铜州湾大桥建设将占用霞浦县牙城镇的一口围垦池塘，面积约 0.5 公顷。项目业主霞浦县畅达交通建设有限责任公司出具承诺函：“项目施工期间将积极协调施工方合理安排施工计划，项目占用的开放式养殖和围垦养殖我司将根据

据《霞浦县征地收海安置补偿方法》予以补偿，同时项目施工悬浮泥沙入海影响的海水养殖，我司将根据实际损失情况，按照霞浦县人民政府出台的征迁补偿标准予以补偿”。在此基础上，霞浦县牙城镇梅花村，三沙镇青官司、青官兰、花竹、金洋和古镇村委会均出具意见函，同意并支持本项目建设。

（2）项目拟申请用海范围需占用霞浦县福宁海洋投资开发有限公司“霞浦县三沙湾外开放式养殖挂牌出让项目（一期）区块 1”已确权的开放式养殖，霞浦县福宁海洋投资开发

有限公司出具建设意见函：同意该项目的平面布置方案，并承诺对“霞浦县三沙湾外开放式养殖挂牌出让项目（一期）区块1”已确权开放式养殖权属进行核减，以支持该项目建设。

（3）项目建设需占用霞浦县牙城镇南侧和东侧海域，以及三沙镇东侧和北侧海域，对两镇传统作业海域产生一定的影响，霞浦县牙城镇和三沙镇人民政府出具建设意见函：“该项目用海范围内的养殖、建（构）筑物由我镇负责清理，若出现与当地利益相关者发生矛盾，将积极配合霞浦县人民政府协调解决”。

#### 4.4.9 海洋环境影响评价小结

（1）项目实施后涨急时刻各桥位项目区整体流速大致与实施前相当，牙城湾特大桥周边潮流流速相对较大，在 0.1~0.4m/s 之间，其中桥梁投影处海域、桥墩附近流速约在 0.1m/s 附近，桥梁跨径处流速在 0.2~0.35m/s；其余大桥附近流速基本都在 0.1m/s 内。落急时刻牙城湾特大桥周边流速，在 0~0.4m/s 之间，桥梁区内跨径处流速可达约 0.3m/s 以上；其余大桥附近流速在 0.1m/s 内。近岸潮流流经本项目各大桥时，受到桥梁桩基群的影响，项目区周边海域水动力环境均发生变化。项目实施后潮流流向整体上与项目实施前相当，但在桩基附近流向稍有改变。

（2）本项目建设在一定程度上改变了项目区附近海域的水动力环境，从而使得水体中悬浮泥沙运移情况改变导致冲淤环境发生了变化，桥梁桩基群起到一定的阻流作用，导致桥梁区周边海域产生不同程度的淤积。桩基附近最大年淤积强度在 0.001~0.01m/a，年冲刷强度在 0.0011~0.006m/a。本项目实施后总体上对项目周边海域的冲淤水动力环境影响较小。

（3）受项目区附近潮流场的影响，施工过程中产生的悬浮泥沙在近岸主要呈东-西向分布，高浓度区主要集中在施工点附近，其他区域浓度较小，施工浓度超过 10mg/L 的悬沙在各大桥附近形成包络带，包络面积约 7.35km<sup>2</sup>。

（4）施工期间，施工机械设备和海域的施工船舶在使用过程中会艘）在使用和维修过程中将产生含油废污水，若直接排入海中，将对海域的水生生物造成一定的影响。通过加强管理，严禁施工船舶、施工机械产生的各种污水未经处理直接排放，可以有效减少施工期产生的废(污)水对周边海域环境的影响。

（5）桥梁灌注桩施工产生的悬浮泥沙扩散范围有限，多集中在桩基附近，施工期悬浮物对工程海域环境质量影响很小，不会明显改变工程海域沉积物和海洋生态环境的质量。

## 4.5 固体废物环境影响评价

本工程沿线不涉及服务区、加油站等设施，道路营运期间基本无固体废物产生，固体废物主要产生于施工建设阶段。本项目主要工程有路基土石方、沥青砼路面、桥梁、涵洞及房屋等。根据项目可研与工程分析，该建设过程固体废物的产生主要发生在涵洞的开挖、桥梁、路基的施工阶段及施工前期房屋建筑物的拆迁阶段，有建筑废物和施工人员的生活垃圾等。

### 4.5.1 施工期固体废物种类

#### (1) 施工垃圾

##### ① 房屋、设施拆迁废物

施工前期涉及房屋与设施拆迁 7272m<sup>2</sup>。拆迁建筑物的种类有：砖瓦房、简易房、砖混房等；拆迁设施有围墙、水管、水泥场地等。拆迁产生的建筑废物（或称建造及拆卸废物、建筑垃圾）及废弃生活用品是：废砖瓦、废钢筋、混凝土构件、废木料、废装修材料、沥青、废电力电讯线、废家具废塑料，废纸皮旧衣物等。因拆迁地多在农村地区，还混有农家遗留的废农具、农用薄膜、牲畜粪便等。

##### ② 施工整地、建筑废物

整地废物主要是施工场地内杂草、灌木、植物残体等。施工建筑废物主要由桥梁、涵洞、路基施工中产生。有涵洞开挖的洞渣碎石；桥墩基础施工的钻渣污泥、泥浆；建筑碎片、废弃模板、水泥与钢筋、包装材料及施工中的弃土弃渣；施工车辆、机械运行保养过程产生的废物。

#### (2) 施工人员生活垃圾

根据工程分析可知，施工期间产生的施工人员生活垃圾为 0.16t。这类垃圾主要是厨余、废食品袋、塑料等。

### 4.5.2 固体废物简析

施工垃圾对环境的影响主要表现在：施工垃圾若随意倾倒和堆放，没有及时清运处理和增加防护措施，不仅占用了土地、影响周围环境的视觉和景观形象，而且在干燥大风情况下极易引起扬尘等二次污染；在雨天尤其是暴雨时易造成浊水横流和加剧施工场地的水土流失，泥沙下泄堵塞河道影响行洪，并对水体产生污染。

施工期生活垃圾对环境的影响主要表现在：生活垃圾中有机物比例较高，极易腐败。散发出氨、硫化氢、硫醇类等气体，具有恶臭和一定的毒性，影响周围环境卫生。此外，生活垃圾如未能及时和妥当处理，易繁殖病菌，并成为蚊蝇、鼠类、臭虫的孳生地，是传

播疾病的重要源头之一，影响人群身体健康和正常生活。因此，必须及时地收集、清运和填埋处理。

### **4.5.3 固体废物影响分析小结**

项目所产生的固体废物绝大部分是施工建筑废物，多为可回收和可再利用的资源，拆迁建筑垃圾运送至垃圾处理场处置；工程土石方在施工场内平衡，没有工程弃渣，其它均有各自的资源再利用去向。生活垃圾产生量有限，经分检后及时运往附近的垃圾处理场处理，不会对环境造成二次污染。

## 5 环境风险分析

公路上运输有毒或易燃易爆等危险品是不可避免的，其风险主要表现在因交通事故和违反危险品运输的有关规定，使被运输的危险品在运输途中突发性发生遗漏、爆炸、燃烧等，一旦出现将在很短时间内造成一定面积的恶性污染事故，对当地环境造成较大危害，给国家财产造成巨大的损失。

### 5.1 项目环境风险因素分析

#### 5.1.1 危险品识别

按照《危险货物分类和品名编号》（GB6944-2005），公路运输危险品涉及爆炸品、压缩气体和液化气体、易燃液体、易燃固体、自燃物品和易燃物品、氧化剂和有机过氧化物、毒害品、感染性物品、放射性物品和腐蚀品十大类。

由于危险品的性质复杂以及具有易燃易爆、有毒有害的特点，使得在运输过程中，稍有不当或疏漏，就会引发泄漏、爆炸和火灾等连锁事故，会对生态环境造成影响。

#### 5.1.2 环境风险因素识别

##### 5.1.2.1 自然因素

该路段内地形坡度较大和土体厚度较大的地段因边坡坡脚开挖后使土体内的内在平衡关系遭受破坏，特别是人工开挖边坡过陡或溪沟水侧蚀，形成临空面，若在连降暴雨的情况下，易发生滑坡或崩塌，这类不良地质规模都不大，且数量较少。这些都是潜在的自然风险因素。

##### 5.1.2.2 人为因素

主要体现在：

(1) 管理人员和驾驶人员没有遵守相关规章制度

①对运输危险品车辆没有实行申报管理；

②运输危险品车辆没有经车道疏导员对证、单验并经安全检查后放行；

③装有雷管，炸药等烈性危险品车辆驶入本段公路时，无路政部门派专人护送运输车；

(2) 驾驶人员不按规章制度操作

①疲劳驾驶

运输危险品的驾驶员应当按时休息。一般危险品运输多为长途运输，需要长时间保持注意力集中，很容易导致精神疲劳，很多交通事故都是由于驾驶员疲劳驾驶在行驶途中出现瞌睡导致发生交通事故。

### ②超载

超载是产生交通事故的重要原因之一，尤其是运输危险品车辆，多为重型车，在超载情况下，车速较高或下坡滑行时容易导致刹车失灵，使车辆失去控制，从而导致追尾或冲出公路的交通事故发生。

### ③酒后驾车

运输危险品需要驾驶员注意力高度集中，始终保持高度警觉，酒后则无法使驾驶员注意力集中，而且在紧急情况下反应迟钝，是发生交通事故的人为因素。

### ④超速

车辆超速行驶也是发生事故的一个重要因素。在不良气象条件下超速驾驶，驾驶员视线不佳，如遇违章停车或慢速行驶车辆时无法及时反应，从而导致事故发生，致使危险品泄漏、爆炸等事故发生。

### (3)潜在人为因素

由于本项目将穿过郊区、部分居民密集区，而且行车车速为 40km/h，行驶途中存在遇到违章车辆肇事、躲避突然穿越公路的行人等紧急情况，这些都是诱发风险事故的因素。

## 5.1.2.3 运输车辆缺陷

运输车辆如本身存在设计隐患；使用年限已久，零部件老化；车辆未做充分检修；不具备运输资质的车辆擅自运输危险品等，都可能造成危险品风险事故的发生。

## 5.2 拟建项目运输环境风险影响分析

本节主要分析拟建项目营运期运输危险品等有害货物的车辆在跨越水域的桥梁等环境敏感点的重要路段发生交通事故后，对水体、乘客及周围生态环境产生破坏性污染的可能性。该风险分析采用概率分析法，预测按下列经验公式计算：

$$P=R \times Q \times L \times K_1 \times K_2$$

式中：

P——危险品水污染事故概率，次/年；

R——同类地区撞车翻车重大交通事故概率，次/百万辆·公里，参照同类地区取 1.2 次/百万辆·公里；

Q——预测年份的交通量，百万辆/年；

L——敏感路段里程，公里；

$K_1$ ——运输危险品占货运量的比率，%；

$K_2$ ——货运占总运输量的比率，%。

通过对项目所在地区多年来发生交通事故的统计资料进行估算，其交通事故概率取 1.2 次/百万辆·公里；根据工程可行性研究报告和现有统计资料，拟建项目交通走廊带的化学危险品占整个货运量的比率  $K_1$  约为 10%；货车占交通总量的比率  $K_2$  为 40%；2027 年预测交通量为 0.002704 百万辆/日（小型车），2033 年预测交通量为 0.004176 百万辆/日（小型车）；2041 年预测交通量为 0.006416 百万辆/日（小型车）。拟建项目沿线重要路段统计及危险品运输在敏感路段发生事故的概率计算结果如下表 5.2.1。

表5.2.1 沿线主要敏感路段统计表

序号	敏感路段	点位	桥长度 (m)	危险品运输事故概率(次/年)		
				2027 年	2033 年	2041 年
1	梅花 1 号大桥	牙城湾、铜州湾、牛屎湾及溪流等	85.0	0.000011	0.000017	0.000026
2	梅花 2 号大桥		250.0	0.000032	0.000050	0.000077
3	牙城湾特大桥		2007.0	0.00026	0.000402	0.000618
4	青官司中桥		90.0	0.000012	0.000018	0.000028
5	青官蓝大桥		450.0	0.000058	0.000090	0.000139
6	花竹大桥		130.0	0.00002	0.00003	0.00004
7	铜州湾大桥		290.0	0.00004	0.00006	0.00009
8	古镇大桥		550.0	0.00007	0.00011	0.00017
合计	/	/	3852	0.0005	0.0007721	0.0011863

备注：本项目梅花 1 号大桥，从 K0+000 计入数量，共计 85m，桥梁总长按 3852m。

据上统计，敏感路段包括沿途跨越海域的桥梁。上述涉及敏感路段总长为 3852m，项目营运的近、中、远期，各敏感点路段危险品运输事故发生率分别为：0.000011~0.00026 次/年、0.000017~0.000402 次/年、0.000026~0.000618 次/年。由于本路段较短，在近、中、远期交通事故次数均小于 1 起，最大事故率出现在远期，为 0.000618 起/年，其交通事故次小于 1。项目道路可能涉及危险品运输，一旦发生重大交通事故导致危险品泄漏进入沿线水域，将可能对周围水体及生态环境造成严重危害。因此，应积极采取有效工程防护措施、公路行车安全管理措施减少危险品运输风险，并建立相应的应急相应体系，一旦发生危险品泄漏事故，能够采取有效控制措施，防止危险品污染事故事态的扩大，保护沿线海域环境。

### 5.3 船舶通航环境风险

本项目涉及船舶通航的桥梁工程有牙城湾特大桥、梅花 2 号大桥、花竹大桥、铜州湾大桥和古镇大桥。铜州湾大桥和古镇大桥所跨越水域的通航状况比较相似，铜州湾与古镇大桥均位于小湾的内侧；铜州湾大桥跨越三沙花竹三级渔港，现主要为渔船通行与靠泊；古镇大桥内侧为宏昌拆船厂，现正在进行产业升级，基本没有开展拆卸船舶业务，后期产业升级规划经营游艇集散基地，现也主要为附近的渔船通行与靠泊，可以进行合并分析；牙城湾特大桥位于牙城湾湾口海域，跨越规划航道，内侧有多个港口、码头，目前现状航道主要通航油船（1000 吨级以下）、货船（1000 吨级以下）、工程船（长 48 m，宽 13 m，高约 30 m）及小渔船。

图 5.3-1 牙城湾特大桥桥位与航道位置关系图

### 5.3.1 施工期对通航环境的影响

①施工期间，施工平台、桩基、承台、墩身以及施工栈桥等施工设施和施工船舶抛锚定位的钢缆伸出等，缩小了通航水域，存在碰撞风险，对船舶通航安全有较大的影响。

②运输船和和运料船舶在施工期间将会不断往返于施工现场，势必与过往船舶形成各种会遇局面，增加了通航密度，加大了船舶操作难度。

③施工船舶易与其他助航标志或船舶的号灯、号型相混淆。施工水域中，避免出现与航标及灯标相类似的光源出现，避免照明灯源、电焊弧光等对船舶驾驶及视角的影响。

④施工现场可能会出现噪声，对过往船舶的听觉了望产生影响，尤其在能见度不良时，施工噪声与船舶的声号容易混淆。

⑤施工机械发生的跑、冒、滴、漏油等现象，对周围水域通航环境会造成一定的影响。

### 5.3.2 运营期对通航环境的影响

①拟建牙城湾特大桥通航孔跨越初步规划航道（航道位置详见图 2.1-2），该航道为福建德孚燃油发展有限公司，该司拟设 1000 吨级油品码头泊位 1 个，主要航道 1000 吨级油船、一个月平均有 20 艘，本项目牙城湾特大桥通航等级按 3000 吨级标准，桥梁第 4 联主跨位置根据规划 3000 吨航道进行布置，通航主桥采用双孔单向通航，主桥结构形式为主跨 180 m 变截面预应力混凝土连续刚构桥梁，边中跨比为 0.5556，10~12#主桥桥墩采用双肢薄壁空心墩，双肢间净距为 4.0m，空心墩横桥向宽 12.0m，顺桥向长 3.5m，配整体式大承台，承台横桥向宽 22 m，纵桥向宽 16 m，承台厚 5 m，承台下设 2 m 厚的封底混凝土，下设 10 根直径 2.5 m 钻孔灌注桩，布桩原则采用梅花桩布置（图 5.3-1）；

本项目建设未改变现有船舶通道，通航净空尺度满足通航船舶要求，因此对桥区通航环境要素、船舶航路的影响均较小；铜州湾和古镇大桥桥梁等涉海桥梁的跨径均为 40m，桥面高程均在 17m 以上，可以满足渔船和游艇通航，因此对桥区通航影响较小。

②桥梁跨越通航水域上空，在一定程度上影响船舶航行水平通视角，对船舶驾驶员的正常了望带来遮挡，还可能会对船舶助航仪器的使用产生干扰，对船舶助航仪器的使用效果可能会有影响。

③在通航水域上建设桥梁后，水面增加了较多桥墩，成为水中的碍航物，对船舶航行产生一定的碍航影响，客观上给船舶航行增加了许多困难，增加了船员通过大桥的心理压力。

④大桥建成后，也产生了船舶发生撞击桥梁事故的可能，从而造成人员伤害、船舶破损，同时也对桥梁本身的安全以及桥上车辆的营运造成不利影响。

⑤大桥建成后，过往车辆会产生噪声，对过往船舶的听觉瞭望产生影响，尤其在能见度不良时，车辆噪声与船舶的声号容易混淆。

## 5.4 环境风险事故控制和防范措施

### 5.4.1 工程措施

本项目有5处跨牙城湾、2处跨溪流，桥梁长共3852m，路线危险品风险运输涉及海域等敏感路段，因此应加强这些地方的栏杆等结构强度设计，避免车辆翻入沿线水体中。同时应在上述桥梁设置限速行驶标志牌以避免车速过快或超速行驶造成事故的隐患。根据牙城湾特大桥通航条件以及船舶可达性，需在牙城湾特大桥桥墩承台周围设置钢-复合材料浮式防撞设施。

### 5.4.2 管理措施

预防危险品运输风险事故最主要和有利的措施是管理方面措施，即严格执行国家和行业部门颁布的危险货物运输相关法规。结合本项目公路运输实际，具体措施如下：

#### (1) 强化有关危险品运输法规的教育和培训

对从事危险品运输的驾驶员和管理人员，应严格遵守危险品运输安全技术规定和操作规程，学习和掌握国家有关部门颁布实施的相关法规。相关法规主要有：①国务院发布的《危险化学品安全管理条例》、②《道路危险货物运输管理规定》、③《中华人民共和国民用爆炸物品管理条例》、④《中华人民共和国放射性同位素与射线装置放射保护条例》、⑤福建省政府发布的有关公路运输危险品的安全管理办法等。

#### (2) 加强区域危险品运输管理

①由地方交通局建立本地区化学危险货物运输调度和货运代理网络。

②由地方交通局对货运代理和承运单位实行资格认证。

③化学危险品货物运输实行“准运证”、“驾驶员证”、“押运员”制度。所有从事化学危险货物的车辆要使用统一专用标志，实行定期定点检测制度。

④由公安交通管理部门、公安消防部门对化学危险货物运输车辆指定行驶区域，运输化学危险货物的车辆必须按指定车场停放。

⑤对从事危险品运输的单位、业主、驾驶员及押运员定期进行排除危险品运输车辆交通事故的业务培训。

(3) 公路管理部门应对运输危险品车辆实行申报管理制度危险品运输车辆在进入公路前，应向公路管理机构领取申报表，并在入口处接受公安或交通管理部门的检查，并提

交申报表。申报表主要报告项目有危险货物运输执照号码、货物品种、等级和编号、收发货人名称、装卸地点、货物特性等。

(4) 实行危险品运输车辆的检查制度在入口处的超宽车道（最外侧车道）设置危险品运输申报点。在入口处应对各种未申报又无危险品运输标志的罐车、筒装车进行检查。对载有危险品，但未办理有关证件或车辆未按规定加装危险品运输标志的车辆均不允许进入公路行驶。对申报运输危险品的车辆进行“准运证”、“驾驶员证”、“押运员证”和“危险品运输行车路单”（以下简称“三证一单”）检查，“三证一单”不全的车辆将不允许驶入公路。除证件检查外，必要时应对运输危险品的车辆进行安全检查。对有安全隐患的车辆在未排除隐患前不许进入公路。

(5) 提高环境意识考虑到一些司机对公路行车环境缺乏认识，建议编制并在公路入口处发放《公路安全行车指南》。“指南”将由交通安全专家负责编制，其内容将包括紧急事故处置方法，沿线市、县的公安、消防和环保主管部门的通信地址和联系电话等相关内容。

#### (6) 车辆安全检查

设置提示标志牌，提醒危险品运输车辆司机靠边行使，主动申报和接受检查。危险品运输车辆左前方悬挂有黄底黑字“危险品”字样的信号旗，也可以提醒收费员对危险品运输车辆进行安全检查。

(7) 重要路段设置警示牌在重要路段（跨河桥梁等）应设置警示牌，提请司机小心驾驶，保持安全运输车距，严禁超车、超速。

(8) 应急硬件设施配备确保发生突发事故可以得到及时处置，本项目公路管理部门应准备必要的硬件设施设备。公路管理部门应配备事故应急车，以便于危险品运输事故发生后，尽快赶到现场进行处理。在牙城湾特大桥上安装事故报警电话，以便于管理部门在第一时间里了解事态严重程度，并及时与所在市、县公安、消防和环保部门取得联系，以便采取紧急应救措施，防止污染事态扩大。

(9) 由项目管理公司的生态环境保护部门、路政部门、监控中心成立事故应急小组，并编制应急计划。

### 5.4.3 工程地质风险防范对策措施

本项目设计、施工应按相关规范执行，注意地基基础的稳定性，以控制不利地质因素造成的灾害风险。灌注桩施工必须严格按照设计的处理方式和施工规范进行，采取相应措施将风险降至最低，避免出现埋管、堵管，提高清孔质量检测及质量控制，同时应加强监

理、监测工作，做好桩基沉降、移位观测记录，运营过程也应加强监测工作，尽量减少和避免因工程地质灾害风险造成的损失。

#### 5.4.4 台风、风暴潮对工程建设影响风险防范对策措施

本区受台风影响频繁，台风期间往往伴随大浪和风暴潮增水，具有一定的破坏性，可能造成水工建筑物大量倒塌、受损。因此，建议采取以下措施，防范台风、风暴潮可能带来的风险：

(1) 根据区域的台风灾害活动特点，安排好施工期，避免在雨天、台风及天文大潮等不利条件下进行施工作业，并尽量缩短施工时间，减少对海域水质影响的时间和程度。

(2) 在台风季节，应根据工程特点制定相关抵御台风和台风风暴潮入侵的详细计划，加强与气象、水利等部门联系，做好预报预警工作，组织成立应急抢险队伍，储存防风风暴潮应急物资，一旦有潮情汛情，集中力量抢险。

(3) 加强工程质量管理，确保严格按设计方案进行施工；在台风、风暴潮来临前及时采取相应措施，防止未完工的构筑物坍塌，将发生工程质量事故的可能性减少到最低程度。

#### 5.4.5 运营期交通安全事故风险防范对策措施

(1) 合理设置道路照明设施，改善交通条件，减少驾驶疲劳，提高道路通行能力，有效减少交通事故，提高夜间车辆行驶和行人行走的安全性。

(2) 联合霞浦县和各镇政府做好当地群众的交通安全管理宣传教育，灌输交通法律法规，提高当地居民的交通安全意识。

(3) 加强道路安全措施，在平交口设置红绿灯，并在路段沿线设置交通安全设施，如警告标志、禁令标志、指示标志等。

(4) 对于运输危险品的车辆发生交通事故导致的环境风险，建议采取以下预防及应急措施：

①不利气象条件下，危险品运载车辆通过该路段时应限速，避免运输危险品的车辆发生翻车事故。

②有泄漏货物或超载的车辆禁止上路，杜绝事故隐患。

③运载化学危险品的车辆上路前应报交通管理部门，并在车前、后挂危险品运输标志，经检查批准后通行，建议在道路处路段实行动态监控，确保危险品运输车辆安全，防止污染事故发生。

④散装物资如煤、水泥、砂石材料及简易包装的化肥、农药等，防护不严时易产生撒落，罐装物资也可能产生泄漏，从而污染道路和道路两旁的环境，因此，应加强对运输车辆进入公路的入口检查。

⑤制定危险品运输的事故应急预案。

#### 5.4.6 船舶通航风险防范对策措施

(1) 项目业主和施工方应按规定办理水上水下施工作业手续，桥梁开工前，施工单位应配合相关部门对施工中对桥区通航影响较大的施工环节进行通航方案的研究，合理划定安全作业区域，设置临时航道、助航和安全警示标志，保持其处于良好可用状态，并对外进行公布，保障桥区水域的安全畅通。

(2) 在施工前发布航行公告，严禁无关船舶进入施工作业水域。过往船舶确要经过施工水域时，应加强了望，谨慎操作，缓速行驶，并与施工区域保持适当的安全距离。

(3) 项目应严格按照设计方案进行施工，保证通航桥的净高和净宽可以满足通航要求，同时在通航桥梁墩柱按照《公路桥梁抗撞设计规范》(JTG/T3360-02-2020)增加防撞设施，跨线桥梁桥墩附近设置混凝土防撞护栏。

(4) 工程竣工后，施工方及时清除遗留在施工作业水域的障碍物和施工平台，认真检查水工建筑及其附属设施是否达到了设计要求，并对桥区海域进行海床扫测，检查施工水域遗留的碍航物是否已清除干净，并向交通主管部门申请对桥梁桥墩及通航净空尺度进行核查，向海事部门申请航行通告，公布通航孔设置及对应的桥区航道、通航孔的通航技术标准、桥区航道水上助航标志等相关通航要素。

(5) 桥梁建设完成后，根据现行法律及国家和交通运输部有关文件的规定，施工单位应立即会同航道、航标管理部门，对因桥梁建设需配布的航标、桥梁助航标志及灯器等助航设施以及航道基础设施进行专项设计、建设和维护。

(6) 桥梁建设单位及相关管理部门应制定桥区水域通航安全管理规定：在恶劣天气、急流时应禁止船舶通过桥区；船舶尽量避免在桥区附近交会；划定桥区海域水上交通管制区；严禁船舶在桥区追越、并行、淌航、掉头、横越；桥区附近水域禁止抛锚、采挖沙等作业；桥区段船舶航行避让等。

### 5.5 环境风险事故应急预案

近年来，随着危险品货物运输量逐年的增多，各级公路承担载有燃料和化学品等危险品车辆的运输任务十分艰巨，危险品在运输过程中发生泄漏、爆炸等危害的几率大大增加。

为了加强对危险品运输事故的有效控制，最大限度地减少事故危害程度，保证人民生命、财产安全、保护环境，必须制定《危险品运输风险应急预案》。

### 5.5.1 应急救援预案的指导思想和原则

应急救援预案的指导思想：体现以人为本，真正将“安全第一，预防为主”方针落到实处。一旦发生危害环境的交通事故，能以最快的速度、最大的效能，有序地实施救援，最大限度减少人员伤亡和财产损失，把事故危害降到最低点，维护沿线群众的生活安全和稳定。

风险事故应急救援原则：快速反应、统一指挥、分级负责和社会救援相结合。

### 5.5.2 运输危险品基本情况

根据《危险货物物品名表》（GB12268-2005）所列品种，主要常用的危险品涉及到化工、石化、医药、纺织、轻工、冶金、铁路、民航、公路、物资、农业、环保、地质、航空航天、军工、建筑、教育等各个领域。

按照《危险货物分类和品名编号》（GB6944-2005）涉及爆炸品、压缩空气和液化气体、易燃液体、易燃固体、自燃物品和遇湿易燃物品、氧化剂和有机过氧化物、毒害品、感染性物品、反射性物品和腐蚀品十大类。

由于危险品的性质复杂以及有易燃易爆、有毒有害的特点，使得在运输过程中，稍有不慎或疏漏，就会引起泄漏、爆炸和火灾等连锁式事故，就会对人民生命、财产、生态环境和社会安定造成重大危害，后果十分严重。

危险品运输隐患的特性主要包括复杂性、分散性、运动性、广泛性和污染性等 5 大特点。

### 5.5.3 事故类别及处置措施

危险品运输事故主要有泄漏、火灾（爆炸）两大类。其中火灾又分为固体火灾、液体火灾和气体火灾。主要原因又分为主观原因和客观原因。

针对事故不同类型，采取不同的处置措施。其中主要措施包括：灭火、点火、隔绝、堵漏、拦截、稀释、中和、覆盖、泄压、转移、收集等。

路面运输货物中危险品的组成主要为化工材料或化工产品，危险品含液化气体、易燃液体，发生事故时多以危险品泄漏为主。针对项目危险品运输事故特点，应加强沿途防撞堤、道路两侧排水沟以及沉淀池的建设与设置，在发生事故时可有效的对泄漏液体进行堵漏、拦截、收集以及稀释中和。

## 5.5.4 事故现场区域划分

根据危险品事故的危害范围、危害程度与危险化学品事故源的位置，划分为事故中心区域、事故波及区及事故可能影响区域。

(1)事故中心区域：中心区即距事故现场 0~500m 的区域。此区域危险化学品浓度指标高，有危险化学品扩散，并伴有爆炸、火灾发生，建筑物设施及设备损坏，人员急性中毒。事故中心区的救援人员需要全身防护，并佩戴隔绝式面具。救援工作包括切断事故源、抢救伤员、保护和转移其它危险品、清除渗漏液态毒物、进行局部的空间清洗及封闭现场等。非抢险人员撤离到中心区域以外后应清点人数，并进行登记。事故中心区域边界应有明显警戒标志。

(2)事故波及区域：事故波及区即距事故现场 500~1000m 的区域。该区域空气中危险品浓度较高，作用时间较长，有可能发生人员或物品的伤害或损坏。该区域的救援工作主要是指导防护、监测污染情况，控制交通，组织排除滞留危险品气体。视事故实际情况组织人员疏散转移。事故波及区域人员撤离到该区域以外后应清点人数，并进行登记。事故波及区域边界应有明显警戒标志。

(3)受影响区域：受影响区域是指事故波及区外可能受影响的区域，该区可能有从中心区和波及区扩散的小剂量危险化学品的危害。该区救援工作重点放在及时指导群众进行防护，对群众进行有关知识的宣传，稳定群众的思想情绪，做基本应急准备。

## 5.5.5 危险品运输事故应急救援组织及职责

根据《福建省交通厅突发公共事件应急预案手册》，根据事故实际情况，成立危险源控制组、伤员抢救组、灭火救援组、安全疏散组、安全警戒组、物资供应组、环境监测组以及专家咨询组等处置专业组，并明确其职责。

(1) 危险货物运输突发事件分级，见表 6.5.1。

表 6.5.1 危险货物运输突发公共事件的分级

程度	一般	较大	重大	特别重大
影响程度	轻度患者<5人； 经济损失小于10万元	轻度患者5~10人； 经济损失20~50万元	死亡人数<3人，轻度患者>10人，重度患者<10人； 经济损失50~100万元	死亡人数≥3人，重度患者≥10人； 经济损失≥100万元

(2) 预测、预警发布和报告

①预测：各级突发公共事件日常工作机构应建立科学的监测预报体系，有计划定期组织事故演练，增强应急救援队伍对突发事故现场的应变能力。

②预警：按照危险品运输事故的严重性和紧急程度，分为：一般（IV，蓝色表示）、较大（III，黄色表示）、重大（II，橙色表示）、特大（I，红色表示）四级，各级突发公共事件领导小组应根据不同的预警级别做出相应的响应。

③报告：健全危险品运输突发实际报告制度，明确信息报送渠道、时限、范围和程序，严格执行 24 小时值班制度，保障信息畅通、运转有序。

### (3) 应急处置

预案启动与终止：由应急领导小组负责人根据现场情况，判断预警级别，启动应急预案，事件处理完毕后就应由应急领导小组负责人发布终止命令。

本公路危险品运输突发事故应急处理程序详见图 5.5-1。

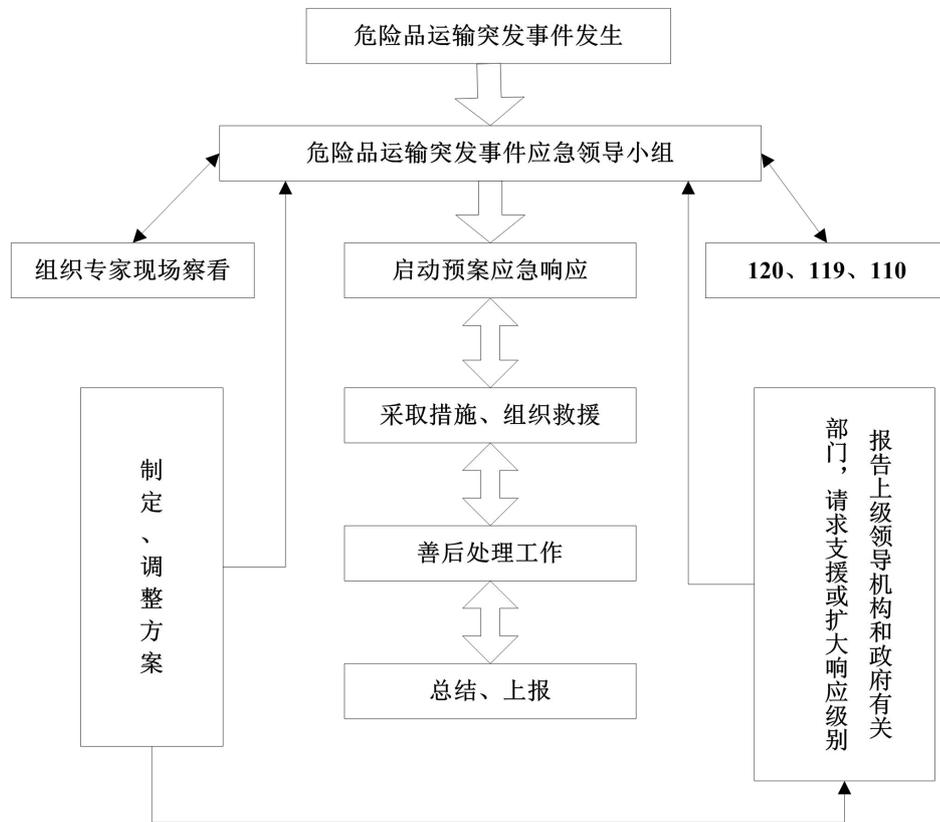


图 5.5-1 危险品运输突发事故应急处理程序框图

## 5.5.6 危险品运输事故处置措施

### 5.5.6.1 危险品泄漏事故及处置措施

(1) 进入泄漏现场处理时，应注意安全防护，现场救援人员必须配备必要的个人防护器具。如果泄漏物是易燃易爆的，事故中心需严禁火种、切断电源、禁止车辆进入、立即在边界设置警戒线。根据事故情况和事故发展，确定事故波及区人员的撤离。如果泄漏物有毒，应使用专用防护服、隔绝式空气面具。为了在现场上能正确使用和适应，平时

应进行严格的适应性训练。立即在事故中心区边界设置警戒线。根据事故情况和事故发展，确定事故波及区人员的撤离。应急处理时严禁单独行动，要有监护人，必要时用水枪、水炮掩护。

#### (2) 泄漏源控制

根据危险化学品的种类和物理、化学性质，采取合适的堵漏材料和技术手段堵住泄漏处。

#### (3) 泄漏物处理方法处理

**围堤堵截：**筑堤堵截泄漏液体或者引流到安全地点。贮罐发生液体泄漏时，要及时堵住泄露处，减少物料外流污染环境。

**稀释与覆盖：**向有害物蒸气云喷射雾状水，加速气体向高空扩散。对于可燃物，也可以在现场施放大量水蒸气或氮气，破坏燃烧条件。对于液体泄漏，为降低物料向天气中的蒸发速度，可用泡沫或其他覆盖物品覆盖外泄的物料，在其表面形成覆盖层，抑制其蒸发。

**收容(集)：**将泄漏处的物料抽入容器内或槽车内；当泄漏量小时，可用沙子、吸附材料、中和材料等吸收中和。

**废弃：**将收集的泄漏物运至废物处理场所处置。用消防水冲洗剩下的少量物料。冲洗水经处理后排入污水系统处理。

#### (4) 土壤污染处理

危险品车辆若在车道上发生泄漏，危险液体将会部分滞留于路面，一部分可能沿路基坡面流向道路两侧边沟中和采用上述的边沟堵漏物处理。但若发生事故车辆翻下的事故情况时，外泄危险液体将直接与土壤接触，可能会影响土壤环境。为此，评价要求，一旦发生车辆发生危险品液体泄漏（含燃料油泄漏）时，应在封堵泄漏口后，事故处理完毕的第一时间将被污染土壤清除，集中送往危废处置中心处理。

#### (5) 对水环境风险防范

化学危险品车辆一旦发生事故，可能会因化学危险品泄漏造成溪流的水污染，此时，应立即启动相应的应急预案，采取相应的处理措施，以堵绝受污染的污水进入海域或周边水体。

### 5.5.6.2 危险品火灾事故及处置措施

先控制，后消灭。针对危险品火灾的火势发展蔓延快和燃烧面积大的特点，积极采取统一指挥、以快制快；堵截火势、防止蔓延；重点突破、排除险情；分割包围、速战速决战速决的灭火战术。

扑救人员应占领上风或侧风阵地，进行火情侦察、火灾扑救、火场疏散人员应有针对性地采取自我防护措施；应迅速查明燃烧物品及其周围物品的品名和主要危险特性、火势蔓延的主要途径，燃烧的危险品及燃烧产物是否有毒；正确选择最合适的灭火剂和灭火方法；对有可能发生爆炸、爆裂、喷溅等特别危险需紧急撤退的情况，应按照统一的撤退信号和撤退方法及时撤退，火灾扑灭后，仍然要派人监护现场，消灭余火。

### 5.5.6.3 压缩气体和液化气体火灾事故及处置措施

(1)扑救气体火灾切忌盲目灭火，即便在扑救周围火势以及冷却过程中不小心把泄漏处的火焰扑灭了，在没有采取堵漏措施的情况下，也必须立即用长点火棒将火点燃，使其恢复稳定燃烧。否则，大量可燃气体泄漏出来与空气混合，遇着火源就会发生爆炸，后果将不堪设想。

(2)首先应扑灭外围被火源引燃的可燃物火势，切断火势蔓延途径，控制燃烧范围，并积极抢救受伤和被困人员。

(3)堵漏工作准备就绪后，即可用水扑救火势，也可用干粉、二氧化碳灭火，但仍需用水冷却烧烫的罐。火扑灭后，应立即用堵漏材料堵漏。同时用雾状水稀释和驱散泄漏出来的气体。

(4)一般情况下完成了堵漏也就完成了灭火工作，但有时一次堵漏不一定能成功，如果一次堵漏失败，再次堵漏需一定时间，应立即用长点火棒将泄漏处点燃，使其恢复稳定燃烧，以防止较长时间泄漏出来的大量可燃气体与空气混合后形成爆炸性混合物，从而存在发生爆炸的危险，并准备再次灭火堵漏。

(5)如果确认泄漏口很大，根本无法堵漏，只需冷却着火容器及周围容器和可燃物品，控制着火范围，一直到燃气燃尽，火势自动熄灭。

### 5.5.6.4 易燃液体火灾事故及处置措施

易燃液体不管是否着火，如果发生泄漏或溢出，都将顺着地面流淌或水面飘散，而且，易燃液体还有比重和水溶性等设计能否用水和普通泡沫扑救的问题以及危险性很大的沸溢和喷溅问题。

(1)首先应切断火势蔓延的途径，冷却和疏散受火势威胁的密布容器和可燃物，控制燃烧范围，并积极抢救受伤和被困人员。如有液体流淌时，应筑堤（或用围油栏）拦截漂散流淌的易燃液体或挖沟导流。

(2)及时了解和掌握着火液体的品名、比重、水溶性以及有无毒害、腐蚀、沸溢、喷溅等危险性，以便采取相应的灭火和防护措施。

(3)扑救毒害性、腐蚀性或燃烧产物毒害性较强的易燃液体火灾，扑救人员必须佩戴防护面具，采取防护措施。对特殊物品的火灾，应使用专用防护服。考虑到过滤式防毒面具防毒范围的局限性，在扑救毒害品火灾时应尽量使用隔绝式空气面具。为了在火场上能正确使用相适应，平时应进行严格的适应性训练。

## 5.6 小结

本项目在营运过程中，由危险品运输事故造成的各种风险具有一定的潜在危险性。

根据模拟预测，本项目发生危险品运输事故的概率是很小的。本项目的重大危险源主要为运输剧毒化学品的车辆由于事故造成化学品泄漏对沿线群众的生活安全和生命健康造成威胁。

项目部分路段跨牙城湾修建，因此必须采取措施防止化学品泄漏对沿途水体造成污染。

事故处理按本报告提出的应急方案进行实施，可在最大限度上减轻事故对社会环境和自然环境产生的影响。

## 6 环境保护措施及技术经济论证

### 6.1 施工期环境保护措施及要求

#### 6.1.1 施工管理对策与建议

①严格按照设计文件确定征占土地范围，进行地表植被的清理工作。开工前对施工临时设施的规划要进行严格的审查，以达到既少占农田、林地，又方便施工的目的。

②严格控制路基开挖施工作业面，避免超挖破坏周围植被。路线经过优良耕地路段，应尽量收缩路基边坡，以减少占用耕地。

③凡因公路施工破坏植被而裸露的土地（包括路界内外）均应在施工结束后立即整治利用，恢复植被或造田还耕。对于坡面工程应及时采取工程措施或植物措施加以防护以减少水土流失。

④工程施工过程中，严格按设计要求将弃渣运往指定的弃渣场场地。不得随意取弃土，避免破坏周围农田、植被和周边海域环境。

⑤施工期混凝土拌合站、材料堆放场等临时设施用地尽量选择在征地范围内，施工驻地尽量租用当地民房和场地，减少占地规模。

⑥施工组织设计中，应明确主体工程、弃渣场和临时工程占地的表层熟土（耕地一般30~100cm厚，林地一般15~60cm厚）的剥离、临时堆放方案及水土流失预防措施设计，确保肥力较高的表层土用于工程后期的土地复垦或景观美化绿化工程。

⑦落实本项目水土保持方案提出的各项水土流失防治措施。

#### 6.1.2 施工期生态环境保护措施

##### 6.1.2.1 名木古树保护措施

①对现场调查确定的保护植物和古树应设置保护标识标牌，用地红线内的古树应征得主管部门的同意后移植保护，红线50m外的采取挂牌保护的措施，红线50m内的采取设置围栏就地保护的措施。评价范围内保护植物及古树保护措施，见表6.2-1。

表 6.2-1 评价范围内名木古树保护措施

编号	中文名 (拉丁文)	株数	保护等级	地点(地理坐标)	与用地红线距离 (m)	保护措施
1	榕树 ( <i>Ficus microcarpa</i> )	1	古树(未挂牌)	牙城镇梅花村横岗 (120°14'33.558"E, 26°59'3.043"N)	最近约 2m	设置围栏,就地保护
2	榕树 ( <i>Ficus</i>	1	古树(未	三沙镇青官司村	最近约	

	<i>microcarpa</i> )		挂牌)	(120°14'17.944"E, 26°57'48.007"N)	48m	
--	---------------------	--	-----	--------------------------------------	-----	--

②工程施工期间，保护措施的实施要有监督管理，做到措施到位，责任到人，定期检查受保护对象的保护情况。一旦在施工期间保护措施出现新问题和新情况，需要及时处理。加强施工队伍关于保护植物和古树知识的普及和宣传教育，必要时在施工区域张贴保护警示语，严禁人为损坏和砍伐。

③在路基清表作业过程中，若发现珍稀濒危野生植物，应立即向地方林业主管部门报告，采取移植等保护措施。

### 6.1.2.2 植物保护措施

拟建公路永久占用林地的建设单位要按照公路征地补偿中砍伐树木补偿标准加以补偿，并通过路基边坡和路基两侧的植树绿化措施进行被恢复，尽量保证林地覆盖率。此外，在施工中还需重点做好以下工作：

(1) 施工期施工营地、预制场、拌合站等临时用地，尽量利用工程征地范围内的土地，以减少损坏地区植被，保护土地资源。施工结束必须及时清理、松土、整平，恢复其植被，临时用地尽量少占用林地。施工营地等临时用地不得砍伐征地范围以外的林木。

(2) 本项目沿线均涉及较大面积的台湾相思林地，在海岸带具有较好的防风固沙和生态调节的功能。路线布设尽量避让林地，尤其是生态公益林，无法避让的情况下，应收缩路基宽度，减少占用林地数量，占用损失的树木应进行补偿，项目开工之前应办理用林手续。

(3) 要明确设定施工区域，限制施工人员的活动范围。施工便道尽量使用当地现有道路，在必须开辟新的施工便道时，所有施工车辆按选定的道路走同一车道，避免加开新路，尽可能减少地表的破坏。

(4) 主体工程完工后，应尽快实施护坡工程和施工迹地植被恢复措施，充分利用可绿化用地，种植适宜的草本植物和防护林木。边坡植被恢复时考虑植物的生态位特征，筛选合适的植物。在植被恢复中优先选择当地的乡土植物为主，合理配置乔、灌、草、花比例。

(5) 施工及清表过程中发现的国家及地方保护野生植物应及时报林业主管部门处置，严禁私自砍伐。

### 6.1.2.3 野生动物保护措施

①施工单位应对施工人员进行环保教育，让施工人员了解《中华人民共和国野生动物保护法》，提高施工人员的环保意识，严禁捕杀野生动物，特别是国家重点保护野生动物。

②加强野生动物监测。在施工期间加强野生动物的动态监测，随时留意和观察野生动物的活动情况和生境影响，若发现野生动物特殊的生境或需要特别保护的野生动物遭到工程施工的严重影响，必须停止施工，同时采取妥善的保护措施，并向生态保护主管部门汇报。

③合理安排施工时间，尽量避开鸟类迁徙、繁殖、越冬等活动高峰期。施工时应尽量避免在早晨、黄昏和晚上进行打桩等高噪声作业。

④施工单位优化施工方案，抓紧施工进度，尽量缩短施工时间，减少对野生动物的惊扰。施工结束后，做好沿线植被的恢复工作，尽量减少植被破坏对水土流失、水质不利影响，最大限度保护野生动物生境。

⑤尽可能避免夜间施工，夜间施工应减少灯光和噪声对野生动物造成的不利影响。

#### **6.1.2.4 临时占地设置要求及生态恢复措施**

项目临时占地区主要包括临时施工场地、施工便道、弃渣场、施工场地等，对其保护措施和要求具体如下：

①各类临时占地施工前应表土剥离，剥离的表土堆放于指定的表土堆放场，施工时做好临时苫盖、临时排水、临时防护措施。

②生态保护红线、生态公益林、永久基本农田等生态敏感区范围内严禁设置弃渣场、混凝土拌合站、施工场地等临时工程，并尽可能远离海岸带一侧。

③弃渣场应严格执行先挡后弃、分层碾压、逐层堆置。弃渣结束后进行坡面和边坡的覆土平整，周边修建环形排水沟，对分级较多的边坡修建平台截水沟，边坡采用灌草结合的方式进行绿化恢复，坡顶根据实际情况进行乔灌草绿化或进行复垦。

④施工便道应尽量利用现有道路，尽量不修或少修施工便道，减少临时占地。施工便道应做好道路两侧绿化、排水、浆砌石衬砌等植物、工程保护措施，减轻施工便道开挖引起的水土流失和植被破坏。

⑤施工期间，加强临时占地的用地监督管理。控制施工作业范围，严禁进入生态敏感区内施工作业。加强管理，树立标识，避免施工人员、施工车辆及施工机械设备进入生态敏感区。

⑥施工结束后，加强环境监测和监理，确保临时占地根据设计要求进行了相应的工程措施和植物措施布设。移交于当地政府的临时占地，建设单位应办理移交协议，并明确临时占地的水土流失防护和环境保护责任一并移交于当地。运营管理机构定期对弃渣场进行巡查，确保拦挡措施和排水措施完好，防止发生垮塌事故。

### 6.1.2.5 高填深挖路段环境保护措施

#### (1) 高填深挖路段影响的减缓措施

①进一步优化高填深挖路段的施工设计，合理安排工期，避开雨季施工。在保证安全稳定的条件下减缓坡度比，施工时采用分级开挖填埋的方式进行施工。

②施工时，各级边坡设置永临结合的截排水沟，坡脚处设置临时拦挡措施，边坡进行临时苫盖或临时撒播草籽，防止大风大雨天气造成水土流失。

#### (2) 高填深挖路段影响的补偿和恢复措施

对边坡较高，土质较差路段，采用骨架植草防护；土质较好、边坡稳定的路段采用三维网喷播植草或满铺植草进行防护。对高填方土质路段采用骨架植草防护。为提供景观效果，边坡可采用挂网种植藤本植物，且尽量选用铁丝网或在坡级上下均进行固定，防止挂网因重力等原因造成爬藤的脱落。

#### (3) 高填深挖路段影响的管理措施

加强施工管理，施工监理和监测人员定期对高填深挖路段进行监督检查，确保施工期间的临时排水、临时防护和临时苫盖措施完善，防止造成水土流失。施工结束后及时对高边坡进行工程和植物相结合的防护措施，并由运营管理部门定期检查，对有裸露的区域进行植灌草绿化，滑落的挂网爬藤及时进行固定。

### 6.1.2.6 生态公益林保护措施

(1) 施工前要明确设定施工区域，限制施工人员的活动范围。施工便道尽量使用当地现有道路，在必须开辟新的施工便道时，所有施工车辆按选定的道路走同一车道，避免加开新路，尽可能减少地表的破坏。禁止越界占用生态公益林。

(2) 弃渣场等临时用地不得砍伐征地范围以外的公益林，根据土地利用现状，沿线乡镇有宜林地进行林木补种，同时通过公路沿线绿化工程，在一定程度上也能补充一定数量的林木。

(3) 严格落实林业主管部门提出的公益林补偿措施，确定林地补偿方案。把补充林地的费用交由林业主管部门，由林业部门主持综合实施。

(4) 占用生态公益林，需经人民政府同意，报批准机关审核批准后，按有关规定办理用地审核、林木采伐审批手续。在公路施工期应加强施工管理，保护植物的生境条件，科学合理施工，减少水土流失，杜绝对征地范围以外的林地产生不利影响的任何行为。

### 6.1.2.7 生态保护红线保护措施

(1) 工程防护措施：严格控制施工作业范围，禁止违法占用用地红线外的生态保护红线。占用生态保护红线路段应严格落实生态保护措施，采取护坡工程和施工迹地植被恢复措施。

(2) 补偿措施：按照生态保护红线划定方案，在满足条件的区域补划面积相等，质量相当的生态保护红线，落实生态保护红线补划方案。

(3) 监管措施：建设单位应安排专门人员落实生态保护红线保护要求，按照职责分工，加强监督管理，做好指导协调、日常巡护和监督工作。

### 6.1.3 施工期声环境保护措施

(1) 必须选用符合国家有关标准的施工机械和运输车辆，尽量选用低噪声的施工机械和工艺，振动较大的固定机械设备应加装减振机座，固定强噪声源应考虑加装隔声罩(如发电车等)，同时应加强各类施工设备的维护和保养，保持其良好的运转，以便从根本上降低噪声源强。

(2) 路机械施工的噪声具有突发、无规则、不连续、高强度等特点。据调查，施工现场噪声有时高达 85dB 以上(如凿岩机作业)，其他施工阶段的一般施工噪声的达标距离，约为 200m。所以施工应选用低噪声振动的施工工艺。如噪声源强大的作业可放在昼间(06:00~22:00)进行或对各种施工机械操作时间作适当调整。为减少施工期间的材料运输、敲击、人的喊叫等施工活动声源，要求承包商通过文明施工、加强有效管理加以缓解。

(3) 本工程沿线青官司村、青官蓝村、花竹村、古镇村居民楼距离项目较近，受路基建设和路面施工等阶段影响较大，施工中应采取以下措施：进行高噪声作业时应避开居民区的午间和夜间的休息时段，若夜间确需连续高噪声(高振动)作业的，应报当地生态环境行政主管部门批准，并公告居民最大限度地争取民众支持。

(4) 对混凝土拌合站、标准化施工场地场界 200m 范围内有居民的青官司村临时施工场地，应根据施工期环境噪声监测结果，对于有超标的点位，应采取安装临时声屏障或施工围挡等补救措施。

(5) 建设单位应责成施工单位在施工现场标明张布通告和投诉电话，建设单位在接到报案后应即时与当地环保部门取得联系，以便即时处理各种环境纠纷。

### 6.1.4 施工期环境空气质量保护措施

(1) 道路运输扬尘防治措施

①向有关行政主管部门申请运输路线，车辆应当按照批准的路线和时间进行土石方的运输，尽量避免的繁华区、交通集中区和居民住宅等敏感区驶。

②运输车辆的载重应符合有关规定、防止超载。

③运送商品混凝土和建筑材料的车辆应按规定配置防洒装备，装载不宜过满，实行密闭运输，装载的物料、渣土高度不得超过车辆槽帮上沿，避免在运输过程中发生遗撒或泄漏。对不慎洒落地面的建筑材料，应即时进行清理。

④施工场地的出入口内侧应设置洗车平台以及配套的排水、泥浆沉淀设施，运输车辆驶离工地前应在洗车平台冲洗轮胎及车身，其表面不得附着污泥。

⑤运输车辆行至敏感目标分布较为集中的路段时，应低速行驶或限速行驶，以减少扬尘产生量。

### (2)施工场内扬尘防治措施

①工程开挖土方集中堆放，以缩小扬尘影响范围，及时回填，减小扬尘影响时间。

②开挖和拆迁过程中，洒水作用保持一定的湿度；对施工场地内松散、干涸的表土，也应该经常洒水防治粉尘；回填土方是，在表层土质干燥时应适当洒水，防止粉尘飞扬。

③加强回填土方堆放场的管理，采取土方表面压实、定期洒水、覆盖等措施。不需要的建筑材料应及时运走，不宜长时间堆积。

④建筑工地现场四周应设置 1.8m 以上围墙，工地主要道路应硬化并保持清洁，出口处应设置冲洗设施，运输车辆驶出现场前应经槽帮车轮冲洗干净，严禁带尘出场；施工过程中应设置密目网，防止和减少物料、渣土和垃圾外溢；物料和垃圾应密闭运输，严禁凌空抛散、野蛮装卸；工地应设临时密闭式垃圾堆，堆放不能及时清运的垃圾、建材。

⑤工程建设期间，施工场地内车行路径应铺设钢板、混凝土或其它功能相当的材料，出口处硬化路面不小于出口宽度，防止机动车扬尘。

⑥对施工场内的临时弃渣堆场，应设置高于废弃物堆的围挡、防风网、挡风屏等。施工现场的施工垃圾，必须设置密闭式垃圾站集中存放，及时清运。装卸垃圾时，严禁凌空抛散或乱堆乱倒。

⑦灰土拌和、桥梁工程等集中作业场地，未铺装的施工便道在无雨日、大风条件下极易起尘，因此要求对施工场地定期洒水，缩短扬尘污染的时段和污染范围，最大限度地减少起尘量。同时对施工便道进行定期养护、清扫，保证其良好的路况。

### (3)其它控制

①建设单位应加强施工期的环境管理，与施工单位签订施工期的环境管理合同，合理安排施工工序，按有关环保措施进行施工。

②加强对施工人员的环保教育，提供全体施工人员的环保意识，坚持文明施工、科学管理，减少施工期的大气污染。

③施工道路应保持平整，设立施工道路养护、维修和清扫专职人员，保持道路清洁和运行状态良好。

④以上措施基本都属于本工程的临时工程，其投资在工程估算中已列入，本评价不再重复计算。

### 6.1.5 施工期海洋环境保护措施

#### (1) 对海洋生物的回避措施和保护对策

① 施工前建设单位应对工程用海范围（红线外扩 10m）的养殖进行永久征用，并按国家政策规定进行补偿。

② 跨海桥梁桩基作业期间对悬浮泥沙影响的桩基作业区两侧 100m 范围内的海水养殖进行临时征用，此外打桩期间对牙城湾特大桥和古镇大桥牙城镇梅花村，三沙镇青官司村、青官兰村、金洋村和霞浦县福宁海洋投资开发有限公司养殖（养殖户来自青官司、青官兰、花竹、金洋和古镇村）打桩作业区两侧 300m 范围内的网箱养殖区进行临时征用，并按国家政策规定进行补偿。

#### (2) 减少悬浮泥沙污染的措施

在施工过程中采用高精度定位技术，准确定位桩基，避免重复操作，以减少栈桥搭建、桩基钢护筒震动锤下沉等过程中产生的海床表层淤泥悬浮污染。桩基钻孔施工期间，为防止钻孔泥浆流失和清孔过程对施工海域水环境产生影响，钻孔泥浆应循环使用，钻渣经过滤后收集于施工平台的钢制泥浆池中，过滤后不可回用的泥沙和废渣运至岸上固化后填埋处理或作为路基填方，禁止直接抛入施工海域。

施工栈桥拆除过程施工尽可能避开涨急和落急时刻进行拔桩施工，最大程度减少施工悬浮泥沙入海的影响范围，同时尽量加快施工进度，缩短工期，控制悬浮泥沙入海对海域生态环境的影响。

#### (3) 施工船舶污水防治措施

严格规范和控制施工船舶污水的排放。施工船舶应严格执行海域环境保护规定，施工船作业期间，严禁排放油类、油性混合物，含油污水及其他污水，船舶垃圾、废弃物和其他有毒有害物质。施工船舶应配置油水分离器或足够装灌所有污油水的舱柜等容器。含油

污水需经油水分离器处理后，方可与施工船舶的生活污水一起采用船上配备储污水箱进行收集、贮存，再交由附近港区或码头等有资质单位的接收处理设施接收到岸上集中处理。

#### (4) 施工废水污染防治措施

施工废水不得直接排入周边海域。应对生产废水（包括预制厂等）采用自然沉降法进行处理。在桥梁、预制厂等施工工区各设一座简单平流式自然沉淀池，施工生产废水由沉淀池收集，经酸碱中和沉淀、隔油、除渣等简单处理后，主要污染物 SS 去除率控制到 80%，pH 值调节至中性或弱酸性，油类等其它污染物浓度减小，施工废水应预处理后全部回用，不得排放周边海域。

#### (5) 含油废水控制措施

本工程距离村庄居民区较近，因而本工程施工的机械、设备及运输车辆的大型维修可依托村镇附近的修配厂进行，无须专门布设维修场地，从而减少对沿线水环境的影响。此外，施工期不可避免的跑、冒、滴、漏过程中尽量采用固态吸油材料（棉纱、木屑、吸油纸等），将废油收集转化到固态物质中，避免产生过多的含油废水，对渗漏到土壤的油污应及时利用刮削装置收集封存，在施工场内车辆设备临时保养场地设平流式沉淀池，含油污水由沉淀池收集后委托有组织的单位处置。

#### (6) 生活污水、垃圾控制措施

施工场地不另设生活营地，施工队伍可依托沿线当地村庄，租用村民的闲置空房进行施工生活，施工人员产生的生活污水和生活垃圾可依托当地现有的处理方式。

### 6.1.6 施工期固体废物控制措施

(1) 强化施工期的环境管理，倡导文明施工。施工期间产生的建筑、生活垃圾在分检回收可利用部分后，不得随意堆放和抛弃，应定点堆放收集、及时清运。禁止向周边河道、岸边、沟道、农田、生态林地等随意倾倒垃圾和弃土、弃渣。

(2) 每个桥梁桩基施工用海平台上设置一个钢结构的泥浆回用池，用于收集桥梁桩基施工产生的泥浆经泥浆池沉淀循环后将可重复利用的泥浆采用泥浆泵抽至钢制泥浆池中进行循环利用，不能重复利用的泥浆采用泥浆泵抽至岸上封闭式罐车后运至泥浆固化场处置，最终运至弃渣场填埋处置。

(3) 拆迁建筑垃圾产生量有限，并且较为分散，可用于就近低洼地的填埋、临时铺路或运往当地的建筑垃圾处理场。

(4) 施工期施工人员多租住于当地民房，在其生活驻地附近增设垃圾临时收集点，充分利用原乡镇、村庄的环卫垃圾处理实施。

(5) 尽可能减少挖方量，减少对地表植被和山体的破坏，以避免增加原有水土流失量。挖填方时的运输应有遮盖或密闭措施，减少砂石土途中的泄漏、尽量避免产生不必要的固废。施工材料的堆放应有遮挡物，避免风吹日晒和雨淋。施工场地内的杂草、灌木等植物残体、土壤表层熟土等，应集中放置妥善保存，以后可作为绿化用土，以充分利用土地资源。

## 6.2 营运期环境保护措施及要求

### 6.2.1 营运期生态环境保护措施

#### (1) 加强管理，确保正常运行

加强营运期管理，保证各项工程设施完好和确保安全生产是生态保护最基本的措施，建议开展相关环保培训，以提高环境管理水平，杜绝环境事故。

#### (2) 固体废物处置

强化公路沿线固体废弃物污染治理的监督工作，除向司乘人员加强宣传教育工作外，沿线的固体废弃物应按路段承包，每天进行清理。

#### (3) 安全检查

为保护评价区内成片的林地，运输有危险易燃易爆物品的车辆在通过跨林路段之前，要对其安全性进行检查，以免发生事故危及整片林地。

#### (4) 加强宣传管理

公路管理及养护部门应加强管理和宣传教育，确保公路绿化林带不受破坏。

#### (5) 其他

做好土地复耕，补偿农业用地尤其是耕地面积。

### 6.2.2 营运期声环境保护措施

#### (1) 声环境保护措施配置原则

根据《地面交通噪声污染防治技术政策》（环保部环发【2010】7号），防治道路交通噪声可以从以下几个方面着手：合理规划布局；加强噪声源控制；从传声途径噪声削减；对敏感建筑物噪声防护；加强交通噪声管理。结合本项目的实际情况，噪声污染防治措施配置原则如下：

①中期预测超标的敏感目标必须实施有效的控制，并以工程降噪为主，重点实施噪声源头削减。即凡符合声屏障安装条件的应首选声屏障措施；

②降噪工程实施后，对于背景噪声达标的敏感目标应能满足相应类区的环境质量标准或满足室内相应的使用功能指标；

③降噪工程实施后，对于背景噪声原已超标的敏感目标应不产生环境噪声增量；

④仅远期预测超标的敏感目标则采取跟踪监测、适时上措施的控制对策。

## (2)管理措施

①城市规划部门应严格控制道路两侧土地的使用功能，规划道路两侧用地第一排建筑不宜建学校、医院和幼儿园等敏感建筑和集中居民住宅楼，可适当布置一些对声环境要求不高的普通建筑，如商业性建筑、多层停车场等，这不仅可以充分利用土地，且可减弱交通噪声对环境敏感目标的负面影响；

②鉴于某种原因，如果道路两侧规划布置住宅等噪声敏感类建筑，则建设单位应在设计时依据《民用建筑隔声设计规范》的要求，采取相应的建筑物自身的隔声防护，并尽可能地在住宅楼功能平面布局中将浴室、厨房和电梯间等辅助功能布置在面向道路一侧，以减弱噪声对室内敏感区域的影响，从而确保住宅等敏感构筑物室内满足 GB50118-2010 中规定的使用功能要求。道路两侧新建建筑中，若对声环境较为敏感的，建议开发商或业主在房屋的构筑和装修过程中采用对建筑物本身的隔声处理措施，例如强化墙体隔声量和加装通风隔声窗等，以避免受本项目交通噪声的负面影响。

## (3)噪声措施及其经济、技术论证

目前，道路工程中采取的声环保措施主要有设置声屏障、环保拆迁、改变建筑物的使用功能、建筑物设置通风隔声窗和种植防噪林带等。

建造声屏障降噪效果较好，能满足沿线敏感点噪声超标量大的情况，尤其是在敏感点分布集中且距离拟建道路较近的情况下，降噪效果尤佳。但对于开放性、低路基的道路（如城市道路）而言，从满足通行和商业等临街建筑功能需求，以及从光照、视线等方面综合考虑，声屏障的确存在一些不利因素，在实际应用中也会出现操作难度大的问题。通风隔声窗降噪效果亦很好，但因通风问题、窗户的规格差异以及墙体的固有隔声条件等因素，致使实际中操作难度也很大。环保拆迁能一次性解决噪声污染，但本项目地处城市近郊区，地价较高，拆迁费用较大。种植绿化林带，既可降低噪声，又可美化环境、稳定边坡，但其绿化降噪作用与林带宽度有关，其降噪量随林带宽度的增加而增大，当林带宽度为 30m 时，只能降噪 3~5dB，而且需提供大面积的绿化用地等等。经综合比选结果认为，对本项目来讲，比较容易实施的降噪措施首先是通风隔声窗，其次是设置声屏障。本项目拟采取的降噪措施及其经济、技术论证见表 6.3.1。

表 6.3.1 噪声环保措施方案比较

防治措施	优点	缺点	防治效果	适时费用
声屏障	节约土地、简单、实用、可行、有效、一次性投资小,易在公路建设中实施	声屏障后 60m 以内的敏感点防噪效果好, 造价较高; 影响行车安全。	声屏障设计应由专业环保设计和结构设计单位承担, 且首先应做好声屏障声学设计, 即合理设计声屏障位置、高度、长度、插入损失值、声学材料等。一般可降低噪声 5~10dB	3000~5000 元/延米左右 (根据声学材料区别)
隔声窗	可用于公共建筑物, 或者噪声污染特别严重, 建筑结构较好的建筑物	需解决通风问题	根据实际采用经验, 一般玻璃窗全关闭的情况下, 室内噪声可降低 11~15dB, 双层玻璃窗比单层玻璃窗降低 10dB 左右, 可大大减轻交通噪声对村庄的干扰	800~1200 元/m <sup>2</sup>
环保拆迁	具有可永久性“解决”噪声污染问题的优点, 环境效益和社会效益显著	重新征用土地进行开发建设, 综合投资巨大, 同时实施搬迁也会产生新的环境问题	可彻底解决噪声扰民问题	20~40 万/户
栽植绿化降噪林带	防噪、防尘、水土保持、改善生态环境和美化环境等综合功能对人的心理作用良好	占地较多, 建设部门要面临购买土地及解决林带结构和宽度问题, 绿化林带的降噪功能不高	与林带的宽度、高度、位置、配置方式以及植物种类有密切关系, 密植林带 10m 时可降噪 1dB, 加宽林带宽度最多可降低噪声 10dB	10 元/m <sup>2</sup> (包括苗木购置费和养护费用)

#### (4)敏感点声环境保护措施

根据本评价噪声影响预测结果, 结合本工程的环境特征及敏感分布情况, 针对沿线营运中期因受拟建项目交通噪声影响超标的古镇村 K7+000~K7+881 敏感点提出安装通风隔声窗的降噪措施, 详见表 6.3.2。

从表 7.3.2 可以看出, 拟建工程沿线安装通风隔声窗降噪措施投资共 24 万元。限于本工程目前尚处于工程可行性研究阶段, 因此, 本报告中只能根据目前主体工程进展情况及研究结果, 对路侧超标敏感点提出建议的防护措施。建议在施工图设计阶段, 委托有资质的单位进行专门的防噪设计。

鉴于噪声预测模式计算得到的结果难免存在一定的误差, 因此, 建议对距离拟建项目较近的青官司村、青官蓝村等敏感点, 应采取跟踪监测的措施, 视监测结果采取相应的补救措施。

表 6.3.2 拟建项目两侧超标敏感目标降噪措施一览表

序号	敏感目标	所在位置				拟建连接线的路基形式	纵坡 (%)	敏感点地面与路线地面高差 (m)*	评价区内可能受影响的户数/人数	超标量 (dB)						工程降噪措施比选及其技术经济论证	降噪效果	投资估算 (万元)	责任主体及实施时间
		方位*	评价类区	与公路中心线的距离 (m)*	与公路红线的距离 (m)					近期		中期		远期					
										昼间	夜间	昼间	夜间	昼间	夜间				
	古镇村 K7+000~K7+881	路左	4a类	9	3	桥梁、路基	0.15	3.6	4户/25人	3.2	12.9	3.3	13.0	3.4	13.1	<p>方案一：建声屏障，开放性国道，安装声屏障影响人员出行，影响行车视线与行车安全，不宜采用。</p> <p>方案二：环保拆迁，拆迁 4 户 5 层楼高，30 万元/户。层，约需投资 600 万元，投资大且需另外择地安置，不宜采用。</p> <p>方案三：安装通风隔声窗，4a 类区超标户共 4 户，每户层按 10m<sup>2</sup> 计，1200 元/m<sup>2</sup>，约需投资 24 万元。降噪效果好，宜采用。要求通风隔声窗设计隔声量 R<sub>w</sub>≥25dB。</p> <p><b>环评推荐：方案三（通风隔声窗）。</b></p>	<p>落实并采用方案三措施后，4a 类区和 2 类区的超标敏感点室内能满足《民用建筑隔声设计规范》（GB50118-2010）中的使用功能要求，即昼间室内≤45dB，夜间室内≤37dB。</p>	24	<p><b>责任主体：</b>建设单位</p> <p><b>实施时间：</b>施工期</p>

### 6.2.3 营运期环境空气质量保护措施

(1)建议结合当地生态建设等规划，在靠近公路两侧，尤其是敏感点附近多种植乔、灌木。这样即可以净化吸收机动车尾气中的污染物、道路粉尘，又可以美化环境，改善路容。

(2)加强公路管理及路面养护，保持公路良好运营状态，减少塞车现象。

(3)严格执行汽车排放车检制度，限制尾气排放严重超标车辆上路。

### 6.2.4 营运期水环境保护措施

(1) 应加强公路排水设施的管理，维持经常性的巡查和养护，对跨河跨水路段要及时修复被毁坏的集水、排水设施。

(2) 公路运营应制定相应的应急预案，在事故突发的初期，首先考虑对泄漏的液体物进行集中收集，避免因油料、有毒有害化学品等泄漏，导致受污染的水进入水体，切实保护水体的水质。

### 6.2.5 营运期固体废物控制措施

由于本项目沿线较短，工可设计不设置服务区、加油站等设施，通过制定和宣传法规，禁止营运期在公路上乱丢饮料袋、易拉罐等垃圾，以保证行车安全和公路两侧的清洁卫生。

## 7 环境保护管理及监测计划

### 7.1 环境保护管理计划

#### 7.1.1 环境管理计划目标

通过制定系统的、科学的环境管理计划，使本报告书针对公路工程建设过程中产生的负面环境影响所提出的防治或减缓措施，在该项目的设计、施工和营运中逐步得到落实，从而使环境建设和公路主体工程建设符合国家同步设计、同步实施和同步投产使用的“三同时”制定要求。为环境保护措施得以有效落实和地方环保行政主管部门对本项目建设进行监督管理提供依据。

通过环境管理计划的实施，将拟建项目对沿线环境带来的不利影响减缓至相应法规和标准限值要求之内，使工程建设经济效益和环境效益得以协调、持续和稳定发展。

#### 7.1.2 环境保护管理机构及职责

目前，福建省交通厅承担着协调福建省公路交通行业的环境保护工作，并负责贯彻、执行国家和福建省各项环保方针、政策、法规和地方环境管理规定。有限责任公司为本项目的建设实施单位，并负责为了本项目的营运管理。为了保证环境管理任务的顺利实施，项目建设单位法人，是控制环境污染，保护环境的法律责任者。

拟建项目的环境管理体系见图 7.1-1。

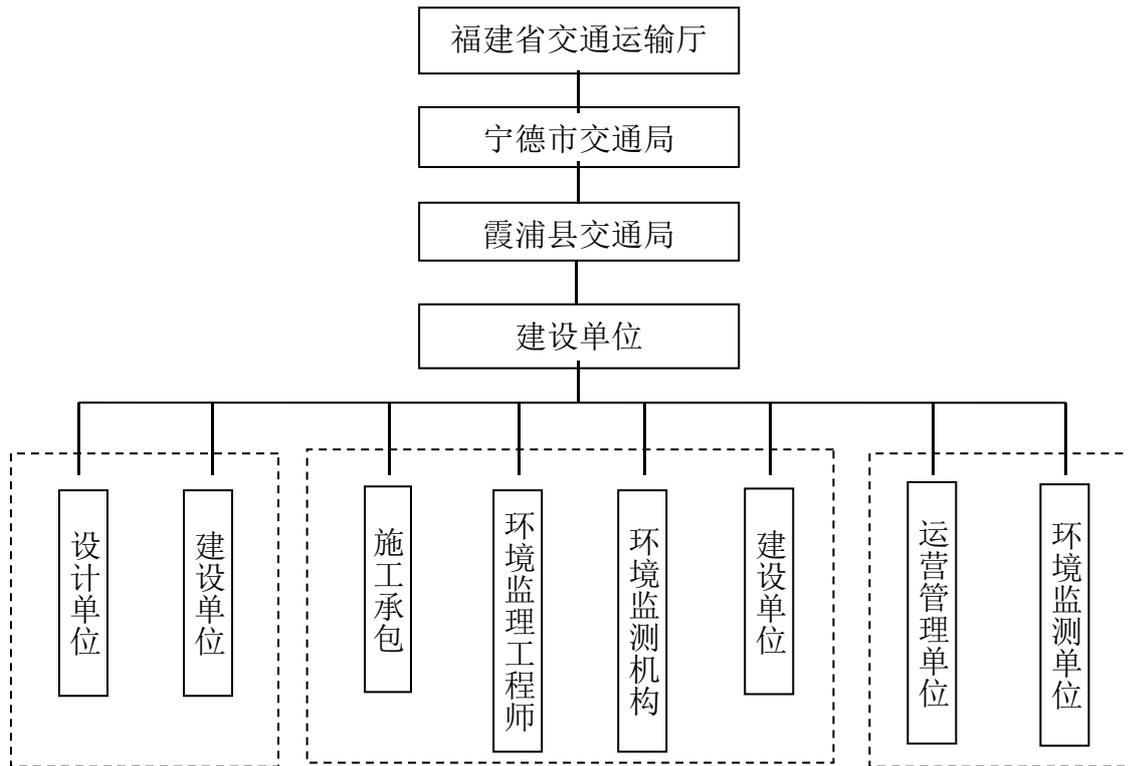


图 7.1-1 环境保护管理体系示意图

各级环境管理机构在本项目环境保护管理工作中的具体职责见表 7.1.1。

表 7.1.1 拟建项目环境管理机构及其职责

项目阶段	管理、执行单位	工作职责
可研阶段	福建省交通厅	具体负责福建省交通行业的环境保护工作
	福建省交通规划设计院	负责本项目前期组织工作，委托总装备部工程设计研究总院承担本项目环境影响评价，编制环评报告书
设计阶段	设计单位	监督环评报告书提出的措施、建议在设计中的落实工作，进行环保设计审查等
		委托环保设计单位进行绿化工程、声屏障工程等环保工程的设计工作
施工期	建设单位	负责本项目施工期环境管理计划的实施与各项环境保护管理工作，编制本项目施工期、运营期的环境保护规划及行动计划，监督环境影响报告书中提出的各项环境保护措施的落实情况，组织实施施工期环境监测计划
		施工期成立环保领导小组，具体负责施工期环境保护管理工作
		委托监理公司进行施工期工程环境监理工作，工程环境监理纳入工程监理开展
运营期	项目运营单位	委托监测单位承担项目沿线施工期的环境质量监测工作
		由环保科负责运营期环境保护管理工作。组织制定和实施污染事故的应急计划和处理计划，进行环保统计工作；组织实施运营期环境监测计划；负责环保设备的使用维护等
		委托监测单位承担项目沿线运营期的环境质量监测工作

### 7.1.3 环境管理计划

建设项目环境管理计划见表 7.1.2。

表7.1.2建设项目环境管理计划

阶段	潜在的负影响	减缓措施	实施机构	负责机构	监督机构
设计期	影响城镇规划	科学设计，使公路景观与城镇规划相协调	建设单位/地方政府	建设单位/地方政府	宁德市霞浦生态环境局
	影响景观美、环境美	科学设计，使工程景观及沿线地形、地貌相协调			
	影响地表水质	科学设计，采用新材料、新工艺减少排水工程、桥梁工程建设对水质的影响			
	损失土质资源	采纳少占耕地的方案			
	交通噪声、汽车尾气污染	科学设计，保护沿线声、气环境质量			
	公路对居民的阻隔	布置位置和数量恰当的通道			
	交通噪声防噪设计	声屏障、隔声窗及防噪林带			
施工期	沥青混凝土摊铺和灰土搅拌站的空气污染	科学选址、安排除尘装置	建设单位	建设单位/建立单位	宁德市霞浦生态环境局
	施工现场的粉尘、噪声及光污染	加强文明施工监理工作，安装责任标牌，定期洒水，在设备上安装和维护消声器，居民点禁止深夜施工			
	施工现场、施工营地、水稳拌合站的生产、生产和生活垃圾对土壤和水体污染	加强环境管理和监督，废油统一存放和处理，提供合适的卫生场所			
	影响景观美	严格按设计实施景观工程，即使进行绿化和土地复垦工作			
	发现地下文物	立即停止挖掘，并上地文物保护部门			
	弃渣、泥浆、建筑和生活垃圾处理	加强监督管理，指定统一存放地点，统一处理			
	干扰沿线公用设施	协调各单位利益，先通后拆			
	影响现有公路的行车	加强交通管理，及时疏通道路			
	弃渣对土地利用的影响	及时平整土地、按农工业技术要求进行土地复垦			
运营期	生态环境恢复 大气污染和噪声污染	结合景观建设工程，设置绿化带和声屏障等，精心养护公路用地范围内的绿化工程	项目运营单位	项目运营单位	宁德市霞浦生态环境局/公安消防部门
	路面径流污染	采取疏通边沟等措施，不使其直接排入敏感水体			
	危险品运输风险事故	制定和执行危险品运输风险事故应急计划并加强管理			
	交通事故	制定和执行交通事故处置计划 通行车辆必须加装后防雾灯			

## 7.1.4 环保计划的执行

环境保护计划的制定主要是为了落实本环境影响报告书所提出的环境保护措施及建议：对建设项目的实施（设计、施工）期间的监督和营运期的监测等工作提出要求。

### 1. 设计阶段

设计单位应将环境影响报告书提出的环保措施落实到施工图设计中；建设单位、生态环境部门应负责环保措施的工程设计方案审查工作，并接受当地环保部门监督。

### 2. 招、投标阶段

建设单位按环评报告书所提出的环境保护措施和建议制定建设期环境保护实施行动计划和管理办法，并将其编入招标文件和承包项目的合同中；施工单位在投标书中应含有包括环境保护和文明施工的内容，在中标的合同中应有环境影响报告书提出的环境保护措施及建议的相应条文。

### 3. 施工期

建设单位组织开展环境保护宣传、教育和培训工作，组织实施工程的环境保护行动计划，及时处理环境污染事故和污染纠纷，接受生态环境管理部门的监督和指导。

建设单位还应要求各施工监理机构配备具有一定的环境保护知识和技能的监理工程师 1 名，负责施工期的环境管理与监督，重点是基本农田、地表水水质、取、弃料制业，景观及植被的保护、施工噪声和粉尘污染。

施工单位应接受建设单位和当地环保部门的监督和指导，并按中标书、施工合同落实各项环境保护和文明施工措施，各施工单位至少应配置 1 名专职环保员，具体监督、管理环保措施的实施情况。

在施工结束后，建设单位应组织全面检查工程环保措施落实和施工现场的环境恢复情况，督促施工单位及时撤出临时占用场地，拆除临时设施，恢复被破坏的土地和植被。

### 4. 营运期

营运期的环保管理、监测和需补充的环境保护工程措施等由公路工程营运管理机构实施。

## 7.2 环境监测计划

本项目环境监测计划分为噪声、大气、海水水质和海洋生态环境等三部分，具体见表 7.2.1、表 7.2.2、表 7.2.3 所示。

表7.2.1环境噪声监测计划

阶段	监测地点	监测频次	监测时间	实施机构	负责机构	监督机构
施工期	梅花村、青官蓝村、古镇村	2次/年	1天/次，昼间、夜间各监测1次	委托环境监测单位	建设单位	宁德市霞浦生态环境局
运营期	梅花村、青官蓝村、古镇村	1次/年	2天/次，每天昼间、夜间各监测1次	委托环境监测单位		

表7.2.2环境空气监测计划

阶段	监测地点	监测项目	监测频次	监测时间	实施机构	负责机构	监督机构
施工期	青官司村	TSP PM <sub>10</sub>	1次/季度或随机抽样监测	3天/次，每天保证12小时采样时间	委托环境监测单位	建设单位	宁德市霞浦生态环境局

表7.2.3海洋生态环境监测计划

阶段	监测地点	监测项目	监测频次	采样时间	实施机构	负责机构	监督机构
施工期	每个跨海桥梁位置布置一个断面	SS、石油类	桩基础施工施工期间，2次/年	大、小潮期各一次，每次1天	委托环境监测单位	建设单位	宁德市霞浦生态环境局
		叶绿素 a、浮游动植物、底栖生物	桩基础施工施工期间，1次/年	大、小潮期各一次，每次1天	委托环境监测单位	建设单位	宁德市霞浦生态环境局

执行本项目环境监测经费预算约 99 万元（不含水土保持监测费），详见表 7.2.4。但具体监测实施费用，由于项目在实施、营运过程中，点位有可能变更，应以负责实施机构与地方环境监测单位签订的正式合同为准。

表7.2.4环境监测经费估算

环境因素	时段	年投入监测经费(万元)	测算时间长度(年)	小计(万元)
环境噪声	施工期	1.5	2	3.0
	运营期	3.0	15	45.0
环境空气	施工期	0.5	2	1.0
海洋生态	施工期海水水质	5.0	2	10.0
	施工期海洋生态	20.0	2	40.0
合计				99

注：计入水土保持措施费用，此处不再重复计列。

每次监测工作结束后，监测单位应提交正式监测报告，并按程序逐级上报。在施工期应有月报、季报和年报，在营运期应有季报和年报。若遇有突发性事故发生时，必须立即上报。

## 7.3 工程环境监理计划

### 7.3.1 监理依据

- (1)国家与福建省有关环境保护的法律、法规；
- (2)国家和交通部有关标准、规范；
- (3)本项目的环境影响评价报告书和水土保持方案报告书及相关批复；
- (4)本项目施工图设计文件和图纸；
- (5)《施工监理服务合同》和《施工承包合同》
- (6)业主认可的有关工程环境保护会议决定、电函和文字记载。

### 7.3.2 监理阶段

与主体工程监理阶段划分一致，本项目的工程环境监理阶段分为施工准备阶段、施工阶段以及交工验收与缺陷责任期三个阶段。

### 7.3.3 监理范围、内容及方式

拟建项目工程环境监理范围为工程项目建设区与工程直接影响区域，包括公路主体工程、临时工程的施工现场、施工营地、施工便道、临时堆土场、弃渣场、砂石料场、各类拌和场站以及承担大量工程运输的当地现有道路。

监理内容包括生态保护、水土保持、地质灾害防治、绿化、污染防治以及社会环境等环境保护工作的所有方面。

根据《关于开展交通工程环境监理工作的通知》（交通部、交环发【2004】314号），拟建公路的工程环境监理工作作为工程监理的一个重要组成部分，纳入主体工程监理体系。

### 7.3.4 监理工作内容

本项目工程环境监理的工作内容包括环保达标监理和环保工程监理。

环保达标监理指对主体工程的施工过程是否符合环境保护的要求进行监理，如噪声、废气、污水等排放应达到有关的标准等，施工是否造成水土流失和生态环境破坏，是否符合有关环境保护法律、法规规定等进行监理。

环保工程监理是指对为保护施工和运营期的环境而建设的各项环境保护设施（包括临时工程）进行监理，如污水处理设施、声屏障、绿化工程、取、弃土（渣）场的土地复垦工程（包括弃土压实、拦渣工程、排水工程等）等。

### 7.3.5 监理组织机构及工作制度

设立环保总监（由总监兼任），主管工程环境监理工作；环监办（由总监办兼）负责组织实施，各环监代表处（由总监代表处兼）和环监驻地办（由驻地办兼）具体承担监理任务。现场环境监理工程师由驻地办的路基、路面、桥梁、交通工程以及实验专业监理工程师兼任。

工程环境监理的工作制度主要包括：环境监理会议制度、环境监理记录与报告制度、人员培训制度、函件来往制度、环境监理奖惩制度以及环境监理资料归档制度。

### 7.3.6 工程环境监理重点

#### (1)环保达标监理

本项目环保达标监理的重点为路基工程、路面工程、桥梁工程、取弃土场等，其监理内容要点见表 7.3.1。

#### (2)环保工程监理

环保工程与其它公路主体工程一样，实施质量、进度和费用监理，其建立的重点为质量监理。环保工程的质量监理内容及方法按交通行业有关标准、规范进行。

表7.3.1本项目环保达标监理重点及内容

单位工程	监理地点	监理方法	监理重点及内容
路基工程	耕地集中分布路段、声环境敏感路段	旁站现场监测巡视	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 现场旁站监督检查路基开挖与填筑作业范围控制情况与耕地、植被保护措施；</li> <li>● 监督发现保护植物、动物及文物的处置过程；</li> <li>● 现场监测声环境敏感路段的厂界噪声达标情况；</li> <li>● 巡视检查路基土石方的调运情况，弃渣是否进入指定弃渣场；</li> <li>● 监督旱季洒水措施的实施情况。</li> </ul>
路面工程	与敏感区对应的施工路段	旁站现场监测巡视	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 现场抽测声环境敏感路段的厂界噪声达标情况；</li> <li>● 监督旱季洒水措施的实施情况；</li> <li>● 检查石灰、粉煤灰等路用粉状材料运输和堆放的遮盖措施，其混合材拌合情况</li> </ul>
桥梁工程	跨河桥梁路段	旁站现场监测巡视	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 现场抽测声环境敏感路段的场界噪声达标情况，巡视检查夜间是否有打桩作业；</li> <li>● 抽测施工生产废水的水质达标情况，检查沉淀池的设置以及运转情况；</li> <li>● 检查钻孔灌注桩施工中产生的泥浆的处置情况，孔中污水不得直接排入水体中；旁站监督混凝土的灌注施工，溢出的泥浆应引流至适当地点处理；</li> </ul>

单位工程	监理地点	监理方法	监理重点及内容
			<ul style="list-style-type: none"> <li>● 检查基础开挖产生的废方及泥浆是否运至指定地点堆放，是否有随意丢弃海域岸边的现象；</li> <li>● 监测监督施工单位不得向周边海域排放生活和生产废水。</li> </ul>
弃渣场	弃渣场	巡视	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 检查排水设施情况；</li> <li>● 审核弃渣场的变更；</li> <li>● 检查弃渣场拦渣工程的建设情况，先挡后弃，为建设拦渣工程的弃渣场禁止弃渣；</li> <li>● 检查施工完毕后的恢复情况。</li> </ul>
施工场地拌和站、施工道路、临时堆土场以及弃渣场	全路段	现场监测 巡视	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 审批施工营地的选址及占地规模；</li> <li>● 检查施工营地产生生活污水是否达到排放标准、有关要求及处理设施建设情况；</li> <li>● 严格控制施工道路修筑边界；</li> <li>● 检查监督旱季施工定期洒水情况；</li> <li>● 现场抽测施工便道两侧敏感点噪声达标情况；</li> <li>● 检查材料仓库和临时材料堆放场，防止物料散漏污染措施。</li> </ul>

## 7.4 人员培训计划

本项目的环保培训以国内和省内培训为主。施工期环保培训分为建设单位环境管理人员培训、施工单位环保人员培训以及环境监理工程师上岗培训等三部分，营运期培训主要为该公路运营公司环保专职人员培训，包括环保设施操作运行管理培训、绿化养护管理培训以及营运期危险品车辆事故应急预案培训等。

## 7.5 工程竣工环保验收

根据《建设项目环境保护管理条例》、《建设项目竣工环境保护验收暂行办法》的规定，本项目应执行环境保护设施与主体工程同时设计、同时施工、同时投产使用的“三同时”制度。

竣工环境保护验收是为了查清本工程环境保护措施落实情况，分析已采取环保措施的有效性，确定项目对环境造成的实际影响及可能存在的潜在影响，全面做好生态恢复与污染防治工作。

竣工环保验收的目的如下：

(1) 补充因工程内容变化的环境影响评价内容，找出已产生的环境问题，提出减缓环境影响的补充措施；

(2) 调查工程在设计、施工、运行、管理等方面落实环境影响报告书所提环保措施的执行情况以及存在的问题，重点调查工程已采取的生态恢复、水土保持与污染控制措施，

分析其有效性，对不完善的措施提出改进意见；对工程其他实际环境问题及潜在的环境影响，提出环境保护补救措施；

（3）调查工程环境保护设施的落实情况和运行效果，调查环境管理和环境监测计划的实施情况，收集公路运营后的公众意见，对当地经济的发展、对沿线居民生活和工作的影响情况，提出相应的环境管理、治理要求。

建设项目竣工后，由建设单位按照《建设项目竣工环境保护验收暂行办法》规定的标准和程序，对配套建设的环境保护设施进行验收，编制竣工环保验收调查报告。本项目竣工环保验收主要内容见表 9.5.1。

## 8 环境经济损益分析

### 8.1 环境经济效益损益分析

#### 8.1.1 经济效益分析

根据本项目工程可行性研究报告中经济费用分析指标计算结果表明：项目推荐方案的经济内部收益率为 10.81%，大于 8% 社会折现率。经济效益费用比 1.45。经济净现值 37625 万元，项目在国民经济上有一定的抗风险能力。

#### 8.1.2 节能效益分析

根据分析、计算，本项目建设期需耗用能源约为 4024.08 吨标准煤。运营期年平均耗能情况：电能 11.41 万千瓦时/年、汽油 14.33 吨/年、柴油 4.48 吨/年，折合标准煤 41.63 吨/年；运营期内共耗用能源折合 832.64 吨标准煤。

运营期内累计节约燃油共计 4241.06 万升，折合标准煤约 4.76 万吨。从能源耗用及节约分析看，本项目建设是合理可行的。

#### 8.1.3 环境损益分析

对受本项工程影响的主要环境因素，分别采用补偿法、专家打分法等分析方法对拟建项目的环境损益进行了定性，其结果见表 8.1.1。

表8.1.1拟建项目环境影响的经济损益分析表

序号	环境要素	影响、措施及投资	效益	备注
1	声环境、环境空气	拟建项目沿线声、气环境质量下降 (-2)； 城镇及现有公路两侧声、气环境好转 (+1)	-1	按影响程度由小到大分别打 1、2、3 分； “+”表示正效益； “-”表示负效益。
2	水环境	施工期对沿线水环境产生负面影响	-1	
3	植物及动物	无显著不利影响	0	
4	风景名胜区	无显著不利影响，交通方便利于带动风景名胜区的发展	+1	
5	城镇规划	无显著不利影响，有利于城镇、社会发展	+1	
6	景观绿化	无显著不利影响，增加环保投资，改善沿线环境质量	-1	
7	拆迁安置	拆迁货币补偿，对部分居民有一定的影响	-1	
8	土地价值	交通方便带动沿线地区房产、工、商业土地增值	+1	
9	公路直接社会效益	缩短里程、节约时间、降低运输成本、降低油耗、提高安全性等 5 种效益	+5	
10	公路间接社会效益	改善投资环境、促进经济发展、增强环境意识	+3	
11	环保措施	增加工程投资，减少不利影响	0	

序号	环境要素	影响、措施及投资	效益	备注
	合计	正效益: (+13); 负效益: (-4); 正效益/负效益=3.2	+12	

环境损益分析结果表明, 拟建公路环境正效益分别是负效益的 3.2 倍, 说明拟建项目环境经济正效益明显。从环保角度来看该项目是可行的。

## 8.2 环保措施投资估算及其效益分析

### 8.2.1 环保措施一次性投资估算

根据拟建合同沿线的环境特点以及本报告书中提出的设计、施工和营运三个时段应采取的环保措施及建议, 本项目的一次性环保投资详见表 8.2.1。

表8.2.1“三同时”及环境保护投资清单

污染源	环保设施名称	环保投资 (万元)	效果	实施时期
废水	构件预制厂、混凝土拌合站、施工场地生产污水处理池(5处)	10.0	减缓施工期生产废水污染	施工期实施
	临时保养隔油沉淀池实施(2处)	4.0	减缓施工期生产废水污染	施工期实施
	沉淀、沉砂池 5 处	15.0	减缓营运期污染风险对水体的影响	施工期实施
废气	洒水车 (1 辆)	5.0	减缓施工粉尘率、营运期路面扬尘率在 70%以上	施工期实施, 营运期继续使用
	路面清扫车 (1 辆)	5.0	减缓路面积尘	营运期投入使用
噪声	通风隔声窗	24	4a 类区超标敏感点室内能满足《民用建筑隔声设计规范》(GB50118-2010) 中的使用功能要求, 即昼间室内≤45dB, 夜间室内≤37dB。	营运期实施
固废	垃圾车	2.0	将延续设施垃圾运往指点地点处理	营运期投入使用
其他	施工期环境保护标示牌	5.0	提醒施工人员, 注意水源地等	施工期实施
	营运期环境保护标示牌 (包括禁鸣标志等)	5.0	警示司乘人员, 注意沿线声环境敏感点保护	营运近期实施
环境保护工程设计		5.0	确保环境工程质量	施工前
环境监测		99.0	发挥其施工期和营运期的监控作用	施工期和营运期实施
人员培训		1.0	提高环保意识和环境管理水平	施工前
宣传教育		1.0	提高环保意识	施工前

污染源	环保设施名称	环保投资 (万元)	效果	实施时期
	环境保护管理	3.0	保证各项环保措施的落实和执行	施工期和运营期落实
	环保竣工验收调查费用	5.0	检验环评提出的环保措施落实情况,为运营期环境管理提供决策依据	运营前
	以上小计	189	--	--
	不可预见费 (=小计×5%)	9.5	--	--
	合计 (万元)	198.45	项目总投资 (万元)	117504
			环保投资占总投资比例 (%)	

由表 9.2.1 可知, 拟建项目一次性环境保护投资需 198.45 万元, 全部费用占工程总投资 117504 万元的 0.17%。

## 8.2.2 环保投资的效益分析

### (1) 直接效益

拟建公路在施工和运营期间的机动车尾气排放和交通噪声辐射会对居民生活质量产生不利影响, 对当地生态环境产生一定的负面影响, 其给项目沿线区域带来的环境问题是复杂的、多方面的。因此, 采取操作性强的、切实可行的环保措施后, 每年所挽回的经济损失, 亦即环保投资的直接效益是显而易见的, 但目前很难用具体货币形式来衡量。只能对若不采取措施时, 因工程建设而导致的生态环境、水环境、声环境和环境空气质量的变化所引起的对沿线人体健康、生活质量以及农业生产等方面的经济损失作粗略计算或定性分析用以反馈环保投资的直接经济效益。

### (2) 间接效益

在实施有效的环保措施后, 会产生以下的间接效益: 保证沿线居民的生活质量, 维持居民的环境心理健康和减轻居民的烦躁情绪, 减少社会不稳定的诱发因素等。所有这些间接效益在目前很难用货币形式来度量, 但可以肯定的是, 它应是环保投资所获取的社会效益的主要组成部分。

## 9 结论

### 9.1 项目概况

本项目推荐线路起于霞浦县牙城镇梅花村（霞浦界），与国道 G228 福鼎段对接，而后路线由东北往西南沿海边展线，在梅花村东边堑建牙城湾特大桥跨牙城湾海域，过牙城湾后继续向南沿海边展线，经三沙镇青官司、青官蓝、花竹、古镇等村庄后至终点，终点位于三沙镇古镇村接已通车国道 G228 古镇至古桶段。路线里程约 7.872km，设计速度 40km/h，路基宽 12m（牙城特大桥 19.5m），道路等级为二级公路，全线采用沥青砼路面。新建桥梁 7.0 座，总长 3431.5m，其中：特大桥 1 座 1978 米，大桥 6 座 1453.5 米；共设置涵洞 11 道，通道 3 道。

### 9.2 环境影响评价结论

#### 9.2.1 生态环境

##### 9.2.1.1 生态环境目标及现状

###### (1)生态环境敏感目标

包括互通沿线被占用的耕地、林地生态系统，自然植被等。

###### (2)生态环境现状

调查区内主要为次生植被和果林植被，现状植被主要为台湾相思林植被。

##### 9.2.1.2 生态环境影响预测

(1)对沿线植被影响：随着道路绿化建设和植被恢复，生物量将会逐渐得到恢复，不会造成生物多样性损失。

(2)对动物影响：工程建设对沿线的两栖及爬行动物有一定的干扰，导致道路沿线周围环境的动物数量有所减少，但是对其生存及种群数量、种类影响很小。

(3)对农业影响：公路共需永久占地 17.8hm<sup>2</sup>，占地类型主要为林地、海域、农用地，所占用的永久基本农田 2.11hm<sup>2</sup>，按照“数量不减、质量不降、布局稳定”原则，补划永久基本农田面积 2.3135 hm<sup>2</sup>。

(4)对水域生态影响：道路施工作业均在陆地上，在个别的水上作业采用封闭施工，加强管理后，施工机械、车辆可能产生的跑、冒、滴、漏受到雨水冲刷进入水体形成少量的污染物，对水质影响有限，对水域生态环境的影响不大。

### 9.2.1.3 生态环境保护措施

#### (1)施工期:

①开工前对施工范围临时设施的规划要进行严格审查,以达到既少占农田、林地,又方便施工的目的。

②严格规定施工车辆的行驶便道,防止施工车辆对植被的破坏。

③工程完工后应及时对部分临时用地进行植被恢复。

④施工过程中要采取有效措施防止污染农田,项目完工后临时用地要按照合同条款要求认真恢复。

#### (2)营运期:

①应按公路绿化设计的要求,完成边坡以及征地范围内可绿化地面的植树种草工作,以达到恢复植被、减少水土流失、减少雨季路面径流污染路侧水体等目的。

②做好主体工程、施工便道、施工营地和临时堆土场的植被恢复和绿化的维护。边坡绿化应以适应当地生长的草坪植物或低灌木为主。

#### (3)水土保持措施:

①应按公路绿化设计的要求,完成改建公路边坡以及征地范围内可绿化地面的植树种草工作,以达到恢复植被、减少水土流失、减少雨季路面径流污染路侧水体等目的。

②做好取施工便道、施工营地和临时堆土场的植被恢复和绿化的维护。

③落实植被恢复计划:a、公路绿化工程是一项系统工程,应在主体工程初步竣工,边坡等工程基本完成后进行植被恢复。b、绿化具体建议如下:边坡绿化应以适应当地生长的草坪植物或低灌木为主,种植应以密植连续低矮灌木为主,同时起防眩作用。

## 9.2.2 声环境

### 9.2.2.1 声环境保护目标及现状

#### (1)声环境敏感目标

包括沿线的梅花村、青官司村、青官蓝村、花竹村、古镇村等村庄声环境敏感点等。

#### (2)声环境质量现状

本项目沿线声环境保护目标较少,声环境现状监测结果表明,古镇村受交通噪声影响较大,第一排居民楼外受码头进场道路和现有国道交通噪声影响,昼间和夜间超过《声环境质量标准》(GB3096-2008)4a类标准3.1dB和12.8dB,第二排居民楼外声环境可以满足《声环境质量标准》(GB3096-2008)2类标准要求。本项目沿线其余声环境保护目标主要受现有生活噪声影响,各监测点位昼间声级在47.8~54.5dB之间,夜间声级在40.5~45.3dB

之间，均能符合《声环境质量标准》（GB3096-2008）昼、夜间相应声环境功能区标准要求。

### 9.2.2.2 声环境影响评价结论

#### (1)施工期

①在实际施工过程中可能出现多台机械同时在一处作业，则此时施工噪声影响的范围比预测值还要大，鉴于实际情况较为复杂，很难一一用声级叠加公式进行计算。

②施工噪声主要发生在路基施工、路面施工和桥梁施工阶段，因此，做好上述时期施工期的噪声防护和治理工作十分重要。

③施工噪声将对沿线声环境质量产生一定的影响，从推算的结果看，噪声污染最严重的施工机械是打桩机和夯土机，一般情况下，在路基和桥梁施工中将使用到这两种施工机械，其它的施工机械噪声较低。施工噪声影响白天将主要出现在距施工场界 90m 范围内，夜间 480m 以内的敏感点其环境噪声值出现超标现象，其超标量与影响范围将随着使用的设备种类及数量、施工过程不同而出现波动，单就某一时段来说，施工影响限于某一施工局部位位置，为减轻施工噪声对敏感点的影响，施工单位应根据场界外敏感点的具体情况采取必要的降噪措施。

④拟建公路建设时间虽然较长，但对固定路段而言施工时间要短得多，因此实际施工噪声的影响程度应比推算值低一些，因此一般的居民均能理解。但是作为建设施工单位为保护沿线居民的正常生活和休息，应合理地安排施工进度和时间，文明施工、环保施工，并采取必要的噪声控制措施（如设置移动式声屏障等），降低施工噪声对环境的影响。

#### (2)营运期

①本项目终点古镇村由于受到现状疏港公路的影响，临路第一排居民楼（4a 类区）声环境现状昼夜噪声监测值已经超标叠加本项目营运期贡献值后超标值有一定的增加，其中营运近期昼间最大超标 3.2dB，夜间最大超标 12.9dB；营运中期昼间最大超标 3.3dB，夜间最大超标 13dB；营运远期昼间最大超标 3.4dB，夜间最大超标 13.1dB。

②本项目沿线其余声环境保护目标营运近期、中期、远期不同声环境功能区昼夜间均可达标。

### 9.2.2.3 声环境保护措施

#### (1)施工期噪声控制措施

①必须选用符合国家有关标准的施工机械和运输车辆，尽量选用低噪声的施工机械和工艺，振动较大的固定机械设备应加装减振机座，固定强噪声源应考虑加装隔声罩(如发电

车等), 同时应加强各类施工设备的维护和保养, 保持其良好的运转, 以便从根本上降低噪声源强。

②路机械施工的噪声具有突发、无规则、不连续、高强度等特点。据调查, 施工现场噪声有时高达 85dB 以上(如凿岩机作业), 其他施工阶段的一般施工噪声的达标距离, 约为 200m。所以施工应选用低噪声振动的施工工艺。如噪声源强大的作业可放在昼间(06:00~22:00)进行或对各种施工机械操作时间作适当调整。为减少施工期间的材料运输、敲击、人的喊叫等施工活动声源, 要求承包商通过文明施工、加强有效管理加以缓解。

③本工程沿线梅花村、青官司村、青官蓝村、花竹村、古镇等受路基建设和路面施工等阶段影响, 施工中应采取以下措施: 进行高噪声作业时应避开居民区的午间和夜间的休息时段, 若夜间确需连续高噪声(高振动)作业的, 应报当地生态环境行政主管部门批准, 并公告居民最大限度地争取民众支持。

#### (2) 营运期噪声控制措施

根据本评价噪声影响预测结果, 结合本工程的环境特征及敏感分布情况, 针对沿线营运中期因受拟建项目交通噪声影响超标的 1 处敏感点提出安装通风隔声窗降噪措施, 降噪措施投资共 24 万元。限于本工程目前尚处于工程可行性研究阶段, 因此, 本报告中只能根据目前主体工程进展情况及研究结果, 对路侧超标敏感点提出建议的防护措施。建议在施工图设计阶段, 委托有资质的单位进行专门的防噪设计。

### 9.2.3 环境空气

#### 9.2.3.1 环境空气保护目标及现状

##### (1) 环境空气敏感目标

空气环境保护目标为梅花村、青官司村、青官蓝村、花竹村、古镇村等村庄声环境敏感点。

##### (2) 环境空气质量现状

从监测结果可知, 青官司村监测指标 TSP 可满足《环境空气质量标准》(GB3095-1996) 中二级标准限值要求。

#### 9.2.3.2 环境空气影响评价结论

道路为开放式的广域扩散空间, 且单辆汽车为移动式污染源, 整个道路可看作很长路段的线状污染源, 汽车尾气相对于长路段来说, 扩散至道路两侧一定距离的敏感点处的 NO<sub>2</sub> 浓度较低, 一般在道路两侧 20m 处均可达到《环境空气质量标准》(GB3095-2012) 二级

标准的浓度限值，汽车尾气对路侧敏感点的影响很小，本项目沿线敏感点大部分在公路两侧 20m 范围以外，因此本项目运营期汽车尾气 NO<sub>2</sub> 对沿线环境空气质量影响较小。

### 9.2.3.3 环境空气保护措施

#### (1) 施工期

①工程开挖土方集中堆放，以缩小扬尘影响范围，及时回填，减小扬尘影响时间。

②开挖和拆迁过程中，洒水作用保持一定的湿度；对施工场地内松散、干涸的表土，也应该经常洒水防治粉尘；回填土方是，在表层土质干燥时应适当洒水，防止粉尘飞扬。

③加强回填土方堆放场的管理，采取土方表面压实、定期洒水、覆盖等措施。不需要的建筑材料应及时运走，不宜长时间堆积。

④建筑工地现场四周应设置 1.8m 以上围墙，工地主要道路应硬化并保持清洁，出口处应设置冲洗设施，运输车辆驶出现场前应经槽帮车轮冲洗干净，严禁带尘出场；施工过程应设置密目网，防止和减少物料、渣土和垃圾外溢；物料和垃圾应密闭运输，严禁凌空抛散、野蛮装卸；工地应设临时密闭式垃圾堆，堆放不能及时清运的垃圾、建材。

⑤工程建设期间，施工场地内车行路径应铺设钢板、混凝土或其它功能相当的材料，出口处硬化路面不小于出口宽度，防止机动车扬尘。

⑥对施工场内的临时弃渣堆场，应设置高于废弃物堆的围挡、防风网、挡风屏等。施工现场的施工垃圾，必须设置密闭式垃圾站集中存放，及时清运。装卸垃圾时，严禁凌空抛散或乱堆乱倒。

⑦灰土拌和、桥梁工程等集中作业场地，未铺装的施工便道在无雨日、大风条件下极易起尘，因此要求对施工场地定期洒水，缩短扬尘污染的时段和污染范围，最大限度地减少起尘量。同时对施工便道进行定期养护、清扫，保证其良好的路况。

#### (2) 营运期

①建议结合当地生态建设等规划，在靠近公路两侧，尤其是敏感点附近多种植乔、灌木。这样即可以净化吸收机动车尾气中的污染物、道路粉尘，又可以美化环境，改善路容。

②加强公路管理及路面养护，保持公路良好运营状态，减少塞车现象。

③严格执行汽车排放车检制度，限制尾气排放严重超标车辆上路。

## 9.2.4 海洋环境

### 9.2.4.1 海洋环境保护目标及现状

#### (1) 水环境敏感目标

沿线涉及牙城湾、铜州湾、牛屎湾等，所在海域属于福宁湾二类区（FJ027-B-I），海水水质执行第二类海水水质标准。

#### (2) 海域环境质量现状

2022年10月调查期间所有站位的pH值、溶解氧、化学需氧量、石油类、重金属（铜、铅、锌、镉、汞、砷和总铬）的含量均符合第二类海水水质标准，未超标；有20个站位活性磷酸盐含量劣于第二类海水水质标准，超标率66.7%，所有站位的无机氮含量均劣于二类水质标准，超标率100%。

2024年春季调查期间所有站位的所有监测指标pH值、溶解氧、化学需氧量、无机氮和活性磷酸盐、石油类、重金属（铜、铅、锌、镉、汞、砷和总铬）的含量均符合第二类海水水质标准，未超标。

### 9.2.4.2 海域环境影响评价结论

(1) 项目实施后涨急时刻各桥位项目区整体流速大致与实施前相当，牙城湾特大桥周边潮流流速相对较大，在0.1~0.4m/s之间，其中桥梁投影处海域、桥墩附近流速约在0.1m/s附近，桥梁跨径处流速在0.2~0.35m/s；其余大桥附近流速基本都在0.1m/s内。落急时刻牙城湾特大桥周边流速，在0~0.4m/s之间，桥梁区内跨径处流速可达约0.3m/s以上；其余大桥附近流速在0.1m/s内。近岸潮流流经本项目各大桥时，受到桥梁桩基群的影响，项目区周边海域水动力环境均发生变化。项目实施后潮流流向整体上与项目实施前相当，但在桩基附近流向稍有改变。

(2) 本项目建设在一定程度上改变了项目区附近海域的水动力环境，从而使得水体中悬浮泥沙运移情况改变导致冲淤环境发生了变化，桥梁桩基群起到一定的阻流作用，导致桥梁区周边海域产生不同程度的淤积。桩基附近最大年淤积强度在0.001~0.01m/a，年冲刷强度在0.0011~0.006m/a。本项目实施后总体上对项目周边海域的冲淤水动力环境影响较小。

(3) 受项目区附近潮流场的影响，施工过程产生的悬浮泥沙在近岸主要呈东-西向分布，高浓度区主要集中在施工点附近，其他区域浓度较小，施工浓度超过10mg/L的悬沙在各大桥附近形成包络带，包络面积总面积约7.35km<sup>2</sup>。

(4) 施工期间，施工机械设备和海域的施工船舶在使用过程中会艘）在使用和维修过程中将产生含油废污水，若直接排入海中，将对海域的水生生物造成一定的影响。通过加强管理，严禁施工船舶、施工机械产生的各种污水未经处理直接排放，可以有效减少施工期产生的废(污)水对周边海域环境的影响。

(5) 桥梁灌注桩施工产生的悬浮泥沙扩散范围有限，多集中在桩基附近，施工期悬浮物对工程海域环境质量影响很小，不会明显改变工程海域沉积物和海洋生态环境的质量。

### 9.2.4.3 海洋环境保护措施

#### (1) 对海洋生物的回避措施和保护对策

① 施工前建设单位应对工程用海范围（红线外扩 10m）的养殖进行永久征用，并按国家政策规定进行补偿。

② 跨海桥梁桩基作业期间对悬浮泥沙影响的桩基作业区两侧 100m 范围内的海水养殖进行临时征用，此外打桩期间对牙城湾特大桥和古镇大桥牙城镇梅花村，三沙镇青官司村、青官兰村、金洋村和霞浦县福宁海洋投资开发有限公司养殖（养殖户来自青官司、青官兰、花竹、金洋和古镇村）打桩作业区两侧 300m 范围内的网箱养殖区进行临时征用，并按国家政策规定进行补偿。

#### (2) 减少悬浮泥沙污染的措施

在栈桥搭建、桩基施工过程中采用高精度定位技术，准确定位桩基，避免重复操作，以减少悬浮泥沙污染。桩基钻孔施工期间，为防止钻孔泥浆流失和清孔过程对施工海域水环境产生影响，钻孔泥浆应循环使用，禁止直接抛入施工海域。

#### (3) 施工船舶污水防治措施

严格规范和控制施工船舶污水的排放。施工船舶应严格执行海域环境保护规定，施工船作业期间，严禁排放油类、油性混合物，含油污水及其他污水，船舶垃圾、废弃物和其他有毒有害物质。施工船舶应配置油水分离器或足够装灌所有污油水的舱柜等容器。含油污水需经油水分离器处理后，方可与施工船舶的生活污水一起采用船上配备储污水箱进行收集、贮存，再交由附近港区或码头等有资质单位的接收处理设施接收到岸上集中处理。

#### (4) 施工废水污染防治措施

施工废水不得直接排入周边海域。应对生产废水（包括预制厂等）采用自然沉降法进行处理。在桥梁、预制厂等施工工区各设一座简单平流式自然沉淀池，施工生产废水由沉淀池收集，经酸碱中和沉淀、隔油、除渣等简单处理后，主要污染物 SS 去除率控制到 80%，pH 值调节至中性或弱酸性，油类等其它污染物浓度减小，施工废水应预处理后全部回用，不得排放周边海域。

#### (5) 含油废水控制措施

本工程距离村庄居民区较近，因而本工程施工的机械、设备及运输车辆的大型维修可依托村镇附近的修配厂进行。

#### (6) 生活污水控制措施

施工场地不另设生活营地，施工队伍可依托沿线当地村庄，租用村民的闲置空房进行施工生活，施工人员产生的生活污水可依托当地现有的处理方式。

### 9.2.5 固体废物

#### 9.2.5.1 固体废物影响

项目所产生的固体废物绝大部分是施工建筑废物，多为可回收和可再利用的资源，拆迁建筑垃圾运送至垃圾处理场处置；不可利用的弃渣运至设置的弃渣场填埋处置。生活垃圾产生量有限，经分检后及时运往附近的垃圾处理场处理，不会对环境造成二次污染。

#### 9.2.5.2 固体废物处置措施

(1) 强化施工期的环境管理，倡导文明施工。施工期间产生的建筑、生活垃圾在分检回收可利用部分后，不得随意堆放和抛弃，应定点堆放收集、及时清运。禁止向周边河道、岸边、沟道、农田、生态林地等随意倾倒垃圾和弃土、弃渣。

(2) 拆迁建筑垃圾产生量有限，并且较为分散，可用于就近低洼地的填埋、临时铺路或运往当地的建筑垃圾处理场。

(3) 施工期施工人员多租住于当地民房，在其生活驻地附近增设垃圾临时收集点，充分利用周边环卫垃圾处理实施。

### 9.2.6 危险品运输事故环境风险分析

本项目在营运过程中，由危险品运输事故造成的各种风险具有一定的潜在危险性。

根据模拟预测，本项目发生危险品运输事故的概率是很小的。本项目的重大危险源主要为运输剧毒化学品的车辆由于事故造成化学品泄漏对沿线群众的生活安全和生命健康造成威胁。

项目部分路段跨牙城湾修建，因此必须采取措施防止化学品泄漏对沿途水体造成污染。事故处理按本报告提出的应急方案进行实施，可在最大限度上减轻事故对环境产生的影响。

## 9.3 工程建设环境可行性

### 9.3.1 产业政策符合性

根据国家发改委发布的《产业结构调整指导目录（2024 年本）》，本项目属于鼓励类项目，公路及道路运输中的国省干线改造升级，因此项目建设符合国家产业政策。

### 9.3.2 规划符合性

本项目是国道 G228 的重要组成部分，也是宁德市境内普通国省干线公路规划路线的重要组成部分，符合福建省、宁德市及霞浦县的交通运输规划；本项目符合《霞浦县国土空间规划（2021-2035 年）》、生态保护红线划定成果、《海岸线保护与利用管理办法》及《福建省自然资源厅关于进一步加强自然岸线保护管理的通知》以及“三线一单”的管控要求。

### 9.3.3 区域环境功能区划符合性

本项目作为公路工程，属于非污染生态型建设项目。本评价通过现状评价及预测分析，认为本工程建设在采取各项有效的环境保护对策和措施的情况下，尚不会改变沿线的环境功能和环境质量，因此，可以达到区域环境功能目标的要求。

## 9.4 公众参与

建设单位于 2022 年 12 月 9 日在福建环保网站发布了项目环境影响报告书编制征求公众意见第一次信息公示。2024 年 4 月 18 日，建设单位通过张贴公告、网络公示、海峡都市报登报三种形式提供报告书征求意见稿下载链接，征求公众意见。公示期间未收到公众关于本项目环境影响的相关意见和建议。

## 9.5 主要环保措施和竣工验收

本项目主要环保措施及环保措施竣工验收见表 9.5.1。

表9.5.1环保措施及“三同时”验收一览表

类别	保护	治理措施	验收要求
陆域生态环境	管理措施	①严格控制路基开挖施工作业面，避免超挖破坏周围植被； ②施工结束后立即整治利用，恢复植被或造田还耕； ③不得随意弃土； ④落实水土流失防治措施。	落实措施执行情况
	植物保护措施	①临时用地尽量少占用林地，不得砍伐征地范围以外的林木； 路线布设减少占用林地数量，损失的树木应进行补偿； ②主体工程完工后，应尽快实施护坡工程和施工迹地植被恢复措施。	
	野生动物	①对施工人员进行环保教育，严禁捕杀野生动物；	

	保护	<p>加强野生动物的动态监测，若发现特别保护的野生动物，必须停止施工；</p> <p>②合理安排施工时间，避开野生动物活动的高峰期和鸟类迁徙期，尽量避免在早晨、黄昏和晚上进行打桩等高噪声作业；</p> <p>③避免生活污水的直接排放，减少水体污染，保护野生动物生境。</p>	
	临时占地生态恢复	<p>①剥离的表土堆放于指定的表土堆放场；</p> <p>②生态保护红线、生态公益林等生态敏感区范围内严禁设置取、弃土场、混凝土拌合站、施工场地等临时工程。</p>	
	高填深挖路段环境保护	<p>①合理安排工期，避开雨季施工；</p> <p>②各级边坡设置永临结合的截排水沟；</p> <p>③加强施工管理，防止造成水土流失。</p>	
	生态公益林保护	<p>①明确设定施工区域，限制施工人员的活动范围；</p> <p>②不得砍伐征地范围以外的公益林；</p> <p>③严格落实林业主管部门提出的公益林补偿措施，确定林地补偿方案。</p>	
声环境	施工期	<p>①施工期优先选用低噪声施工机械、设备和工艺，振动较大的固定机械设备应加装减振机座；加强各类施工设备的维护和保养，保持其良好的运转；</p> <p>②施工期禁止夜间高噪声施工作业；因生产工艺要求确实需要连续施工作业的，应当取得生态环境主管部门许可，并在施工现场显著位置公示；</p> <p>③混凝土拌合站、标准化施工场地等在靠近居民点侧设置临时声屏障。</p>	<p>执行《建筑施工场界环境噪声排放标准》（GB12523-2011）相关标准</p>
	运营期	<p>①古镇村 K7+000~K7+881 临路第一排居民楼安装通风隔声窗。</p> <p>②对距离拟建项目较近，且本次预测结果中环境噪声中期不超标但远期超标的敏感点，采取跟踪监测的措施，视监测结果采取相应的降噪措施。</p>	<p>敏感点室内能满足《民用建筑隔声设计规范》（GB50118-2010）中的使用功能要求，即昼间室内≤45dB，夜间室内≤37dB。</p>
海洋环境		<p>①施工前建设单位应对工程用海范围（红线外扩 10m）的养殖进行永久征用，并按国家政策规定进行补偿。</p> <p>②跨海桥梁桩基作业期间对悬浮泥沙影响的桩基作业区两侧 100m 范围内的海水养殖进行临时征用，此外打桩期间对打桩作业区两侧 300m 范围内的网箱养殖区进行临时征用，并按国家政策规定进行补偿。</p> <p>③在栈桥搭建、桩基施工过程中采用高精度定位技术，准确定位桩基，避免重复操作，以减少悬浮泥沙污染。④桩基钻孔施工期间，为防止钻孔泥浆流失和清孔过程对施工海域水环境产生影响，钻孔泥浆应循环使用，不能重复利用的泥浆采用泥浆泵抽至岸上封闭式罐车后运至泥浆固化场处置，最终运至弃渣场填埋处置，禁止直接排入海域。</p> <p>⑤严格规范和控制施工船舶污水的排放。施工船舶应严格执行海域环境保护规定，施工船作业期间，严禁排放油类、油性混合物，含油污水及其他污水，船舶垃圾、废弃物和其他有毒有害物质。施工船舶应配置油水分离器或足够装灌所有污水的舱柜等容器。含油污水需经油水分离器处理后，方可与施工船舶的生活污水一起采用船上配备储污水箱进行收集、贮存，再交由附近港区或码头等有资质单位的接收处理设施接收到岸上集中处理。</p> <p>⑥施工废水不得直接排入周边海域。应对生产废水（包括预</p>	<p>落实措施执行情况</p>

		制厂等)采用自然沉降法进行处理。在桥梁、预制厂等施工工区各设一座简单平流式自然沉淀池,施工生产废水由沉淀池收集处理后全部回用,不得排放周边海域。 ⑦施工场地不另设生活营地,施工队伍可依托沿线当地村庄,租用村民的闲置空房进行施工生活,施工人员产生的生活污水可依托当地现有的处理方式。	
环境空气	场地扬尘	①开挖土方集中堆放,及时回填,常洒水抑尘; ②拌合站四周应设置 2.0m 以上围挡; ③混凝土拌和站不设在居民区等环境敏感点上风向; ④露天堆置砂石,应采取覆盖防尘布、防尘网等措施; ⑤严禁将废弃的建筑材料作为燃料燃烧。	施工期颗粒物、沥青烟排放执行《大气污染物综合排放标准》(GB16297-1996)表 2 中二级标准及无组织排放监控浓度限值
	运输道路扬尘	①运输散装材料的车辆应加盖篷布,低速行驶; ②施工场地出入口设置洗车平台; ③设立施工道路养护、维修和清扫专职人员,保持道路清洁和运行状态良好。	
	固体废物	①采用减量化、无害化、资源化的原则进行处理; ②施工现场设置生活垃圾收集桶; ③桥梁施工钻孔产生的泥浆通过钢结构泥浆回用池循环利用,不能重复利用的泥浆采用泥浆泵抽至岸上封闭式罐车后运至泥浆固化场处置,最终运至弃渣场填埋处置。	落实措施执行情况
	环境风险	跨海桥梁路段设置柔性桥墩防撞设施,采用 HA 级防护栏、设置警示标志。 编制突发环境事件应急预案,并按照管理规定备案	落实措施执行情况

## 9.6 综合结论

综上所述,国道 G228 线霞浦梅花(福鼎界)至古镇段公路工程的实施,将大大改善交通情况,提高区域交通综合水平,改善沿线基础设施条件,使沿线居民的生产和生活条件得到较大的改善,促进当地社会经济的发展,完善福建省的交通路网体系。通过对项目的环境影响评价,认真执行报告书提出的生态环境保护措施后,项目建设对沿线的环境影响不大,从生态环境保护的角度分析,拟建项目的建设是可行的。