

表 13-2 司乘人员意见调查统计情况

调 查 内 容	观 点	人 数	比 例 (%)
修建该公路是否有利于本地区的经济发展	有利	15	100
	不利	0	0
	不知道	0	0
对该公路试运营期间环保工作的意见	满意	14	93.3
	基本满意	1	6.7
	不满意	0	0
	无所谓	0	0
对沿线公路绿化情况的感受	满意	15	100
	基本满意	0	0
	不满意	0	0
公路试运营过程中主要的环境问题	噪声	11	73.3
	空气污染	2	13.3
	水污染	0	0
	出行不便	2	13.3
公路汽车尾气排放	严重	0	0
	一般	4	26.7
	不严重	11	73.3
公路运行车辆堵塞情况	严重	0	0
	一般	2	13.3
	不严重	13	86.7
公路上噪声影响的感觉情况	严重	1	6.7
	一般	4	26.7
	不严重	10	66.7
局部路段是否有限速标志	有	13	86.7
	没有	0	0
	没注意	2	13.3
学校或居民区附近是否有禁鸣标志	有	13	86.7
	没有	0	0
	没注意	2	13.3

建议采取何种措施减轻噪声影响	声屏障	10	66.7
	绿化	5	33.3
	搬迁	0	0
对公路建成后的通行感觉情况	满意	15	100
	基本满意	0	0
	不满意	0	0
运输危险品时，公路管理部门和其他部门是否对您有限制或要求	有	12	80
	没有	0	0
	不知道	3	20
对公路工程基本设施满意度如何	满意	15	100
	基本满意	0	0
	不满意	0	0
对本公路工程环境保护工作的总体评价	满意	15	100
	基本满意	0	0
	不满意	0	0
	无所谓	0	0

通过对司乘人员意见调查的情况分析：

- (1) 100%的司乘人员认为修建该公路有利于本地区的经济发展；
- (2) 93.3%的司乘人员对该公路试运营期间环保工作满意，6.7%的司乘人员对该公路试运营期间环保工作基本满意；
- (3) 100%的司乘人员对沿线公路绿化情况满意；
- (4) 73.3%的司乘人员认为公路试运营过程中主要环境问题为噪声，13.3%的司乘人员认为是空气污染，13.3%的司乘人员认为是出行不便；
- (5) 73.3%的司乘人员认为公路汽车尾气排放不严重，26.7%的司乘人员认为一般；
- (6) 86.7%的司乘人员认为公路运行车辆堵塞不严重，13.3%的司乘人员认为一般；
- (7) 66.7%的司乘人员认为公路上噪声影响的感觉严重，26.7%的司乘人员感觉一般，6.7%的司乘人员感觉不严重；
- (8) 86.7%的司乘人员认为局部路段有限速标志，13.3%的司乘人员没注意；
- (9) 86.7%的司乘人员认为学校或居民区附近有禁鸣标志，13.3%的司乘人员没注意；
- (10) 66.7%的司乘人员认为采取声屏障减轻噪声影响，33.3%认为采取绿化措施减轻噪声影响；
- (11) 100%司乘人员对公路建成后的通行感觉满意；
- (12) 80%司乘人员表示，在运输危险品时当地公路管理部门和其他管理部门对其都有一定的限制和要求，20%的司乘人员表示不知道公路管理部门对运输危险品车辆是否有限制和要求。

(13) 在“对公路沿线基本设施满意程度”的调查中，所有的被调查者表示对公路沿线基本设施布置情况很满意。

(14) 在对“公路环境保护工作总体评价”的调查中，所有的被调查者均表示满意。

13.3.2 沿线公众意见调查结果统计与分析

本次调查对公路沿线公众发放调查表 16 份，收回 16 份，回收率 100%。被调查对象年龄在 29~73 岁之间。沿线被调查居民个人信息见表 13-3，公众意见调查统计结果见表 13-4。

表 13-3 沿线被调查居民个人信息统计一览表

序号	姓名	性别	年龄	职业	与本项目的关系	单位或住址	态度或意见
1	陈柏昊	男	57	职员	拆迁户	乐家物业公司	满意
2	季建香	女	40	/	拆迁户	碧水苑西区 10 幢	满意
3	沈琴华	女	45	社区干部	拆迁户	碧水苑东区 2-404	满意
4	萧红城	男	45	个体	拆迁户	碧水苑东区 15-404	满意
5	季关天	男	58	/	无直接关系	百丽商务楼 614 室	满意
6	包志定	男	73	农村老人	无直接关系	柯岩街道梅墅村	满意
7	陈立峰	男	31	/	无直接关系	柯岩街道梅墅村	满意
8	杜兰岚	女	29	/	无直接关系	柯岩街道梅墅村	满意
9	王厚荣	男	62	务农	无直接关系	柯岩街道梅墅村	满意
10	李校鑫	男	67	务农	无直接关系	柯岩街道梅墅村	满意
11	祁伟兰	男	55	/	无直接关系	柯岩街道梅墅村	满意
12	吴志英	女	52	房产中介	无直接关系	锦绣园 10-508	满意
13	金张荣	男	56	/	无直接关系	锦绣园 10-406	满意
14	黄文强	男	55	个体	无直接关系	锦绣园 5-401	满意
15	金美芳	女	65	退休	无直接关系	锦绣园 9-503	满意
16	俞小林	男	57	/	无直接关系	锦绣园 8-504	满意

表 13-4 公路沿线公众意见调查统计情况一览表

调 查 内 容	观 点	人 数	比 例 (%)
修建该公路是否方有利于该地区经济发展	有利影响	16	100
	不利影响	0	0
	不知道	0	0
公路施工对您最大的影响是什么	噪声	9	56.3
	施工粉尘	5	31.3
	灌溉泄洪	0	0
	其他	2	12.4
居民区附近 150 米内，是否增设有料场和搅拌站	有	0	0
	没有	9	56.3
	没注意	7	43.7
夜间 22:00 至早晨 6:00 时段内，是否有使用高噪声机械施工现象	常有	0	0
	偶尔有	0	0
	没有	16	100
公路临时占地是否采取了复垦、恢复等措施	是	14	87.5
	否	2	12.5
占压农业水利设施时，是否采取了临时应急措施	是	14	87.5
	否	2	12.5
取土场、弃土场是否采取复垦、恢复等措施	是	15	93.7
	否	1	6.3
公路运营后对您影响较大的是	噪声	7	43.7
	汽车尾气	2	12.5
	灰尘	5	31.3
	其他	2	12.5
公路建设后的通行是否满意	满意	16	100
	基本满意	0	0
	不满意	0	0
附近通道内是否有集水现象	经常有	0	0
	偶尔有	1	6.3
	没有	15	93.7

建议采取何种措施减轻影响	绿化	7	43.7
	声屏障	9	56.3
	限速	0	0
	其他	0	0
你对本公路工程环境保护工作的总体评价	满意	16	100
	基本满意	0	0
	不满意	0	0
	无所谓	0	0

通过对公路沿线公众意见结果分析：

(1) 修建该公路是否有利于本地区的经济发展

被调查居民中，100%的被调查者认为公路建设有利于当地经济发展。

(2) 施工期对沿线居民影响最大的方面

被调查居民中，56.3%被调查者认为施工期影响最大的是灰尘，31.3%的被调查者认为最大影响为噪声，12.4%的被调查者认为其他影响。

(3) 居民区附近 150m 内是否有增设料场或搅拌场：

56.3%的被调查者表示附近 150m 范围内没有料场或搅拌场，43.7%的居民表示没注意居住区周围是否有料场或搅拌场。

(4) 夜间 22:00 至早晨 6:00 时段内是否有使用高噪声机械施工现象

100%的被调查者表示没发现夜间有施工现象。

(5) 公路临时占地是否采取了复垦、恢复等措施

87.5%的被调查者表示公路工程对临时占地采取了复垦、恢复等措施，另外 12.5%的被调查者表示公路工程对临时占地未采取复垦、恢复等一系列措施。

(6) 工程占压农业水利设施时，是否采取了临时应急措施

87.5%的被调查者表示在公路工程占压农业水利设施时，采取了临时的应急措施，另外 12.5%的被调查居民表示未采取临时应急措施。

(7) 工程取土场、弃土场是否采取了利用、恢复措施

93.7%的被调查者表示公路工程取土场、弃土场采取了利用、恢复措施，另外 6.3%的被调查者表示公路工程取土场、弃土场未采取利用、恢复措施。

(8) 公路建成后对你影响较大的是

31.3%的被调查者认为公路建成后影响较大是“灰尘”影响，43.7%的被调查者认为是“公路噪声”，12.5%的被调查者认为是“汽车尾气”，另有12.5%的被调查者认为“其他”影响。

(9) 公路建成后的通行是否满意

100%的被调查者对公路建成后的通行情况表示满意。

(10) 附近通道内是否有积水现象：

在被调查居民中，6.3%的被调查者表示公路建成后附近通道偶尔有积水现象，93.7%的被调查者表示未发现附近通道内有积水现象，没有被调查者表示经常有积水现象。

(11) 建议采取何种措施减轻影响：

43.7%的被调查者认为现阶段加强公路两侧绿化可以减轻对沿线居民的影响，56.3%的居民认为采取声屏障措施有较好效果。

(12) 您对本公路工程环境保护工作的总体评价

被调查居民中，100%的被调查者对公路的环保工作表示满意的态度。

13.3.3 调查结论与建议

综上所述，途经公路的司乘人员和工程沿线公众对104国道绍兴县柯桥段改建工程的态度是赞同的，认为可促进当地的经济发展。104国道绍兴县柯桥段沿线各级环保部门目前均未接到过群众有关环保方面的投诉。

十四、调查结论与建议

14.1 项目基本情况

项目名称：104 国道绍兴县柯桥段改建工程

建设单位：绍兴市柯桥区交通建设有限公司

建设性质：改建

环评单位：浙江环龙环境保护有限公司

环评审批单位及文号：浙江省生态环境厅（原浙江省环境保护厅）浙环建[2013] 68 号

项目地址：绍兴市柯桥区

项目规模：全长 10.24 公里。全线共设高架桥 6041 m/1 座，中桥 108 m/2 座，涵洞 4 座；全互通式立体交叉 1 处、平行匝道 2 处、平面交叉 11 处。

建设及运营时间：项目于 2013 年 11 月开工，2018 年 9 月通车试运营。

项目总投资：25.76 亿元（未决算），其中环保投资 1197.9065 万元，占项目总投资的 0.47%。

14.2 环境保护措施落实情况调查

本项目施工阶段已按照环评批复要求委托杭州新景环保科技有限公司开展了工程环境监理，落实了环境影响报告书及环评批复中提出的施工期环境保护措施；项目采用道路中央隔离带及两侧绿化、防护等措施，及时恢复因工程造成的植被破坏防止水土流失；项目已安装隔声屏障等措施降低噪声污染；项目已按环评及批复要求采取了环境风险事故防范措施，制订了环境风险事故应急预案。

14.3 环境影响调查

(1) 施工期环境影响调查

施工期建设单位对本项目实施全过程管理，执行环评报告书中有关环境保护措施，并委托杭州新景环保科技有限公司开展了环境监理工作，要求施工单位按照环境影响报告书中提出的环保措施逐项落实，通过严格管理、文明施工有效控制了环境的污染影响和生态环境的破坏，

施工期没有造成大的环境影响。

(2) 生态环境影响调查

本项目不设弃土、弃渣场。施工生产、生活区和沿线施工便道均已恢复、绿化、复垦或移交地方利用；项目沿线两侧、中央隔离带、互通立交等均按设计要求实施了绿化，对当地的生态影响较小。

(3) 声环境影响调查

通过公众调查分析，项目施工期间对沿线声环境敏感点的影响是暂时性的且影响较小，随着项目施工的结束，影响随之消失。

环评报告中工程沿线共计 9 处敏感点，均为村庄，无学校、医院等敏感点。根据现场勘查结果显示，工程沿线共计敏感点 8 处。较环评调查时基本一致，减少 2 处（阮三村、红旗村）、新增 1 处（鉴水人家北区）。目前已按环评报告要求对沿线 6 处敏感点实施声屏障降噪措施，长度总计 3744 米，原环评报告中红旗村由于拆迁原因减少 1 处声屏障。

由沿线敏感点噪声监测结果分析，由于道路交通流量增加较大已基本接近环评报告中远期的交通流量，致使公路沿线部分声环境敏感点夜间噪声未能满足《声环境质量标准》（GB 3096-2008）中的 4a 类和 2 类标准要求。

(4) 环境空气影响调查

本项目沿线地势较为开阔，污染物扩散条件较好，建设单位按环评批复要求，增加项目沿线道路清扫频次，加强道路两侧绿化隔离带的建设，本项目建成后对沿线空气质量影响较小。

(5) 水环境影响调查

根据对本项目附近水体的监测结果分析，各监测点位除部分五日生化需氧量外，pH 值、氨氮、高锰酸盐指数、石油类、溶解氧等指标均能达到《地表水环境质量标准》（GB 3838-2002）III 类标准的要求。环评阶段项目建设地附近地表水水质较差属于劣 V 类，主要超标原因是沿河居民生活污水排放、农业面源和工业废水的影响。近年来随着“五水共治”、污水截污纳管等工作的开展，目前浙东运河水质较环评阶段已有明显改善。

(6) 固体废物影响调查

工程施工期产生的固体废物已按环评及批复中相关要求委托有资质的公司进行统一处置，运营期已在项目沿线设置生活垃圾回收桶并委托环卫部门进行定期进行清扫。

(7) 社会环境影响调查

工程建设对社会环境影响很小，符合环评提出的要求。

(8) 风险事故防范及应急措施调查

建设单位已按照环评批复要求，制定了环境风险事故应急预案。

(9) 公众意见调查

途经公路的司乘人员和工程沿线公众对 104 国道绍兴县柯桥段改建工程的态度是赞同的，认为本项目可促进当地的经济的发展，项目沿线各级环保部门目前均未接到过群众有关环保方面的投诉。

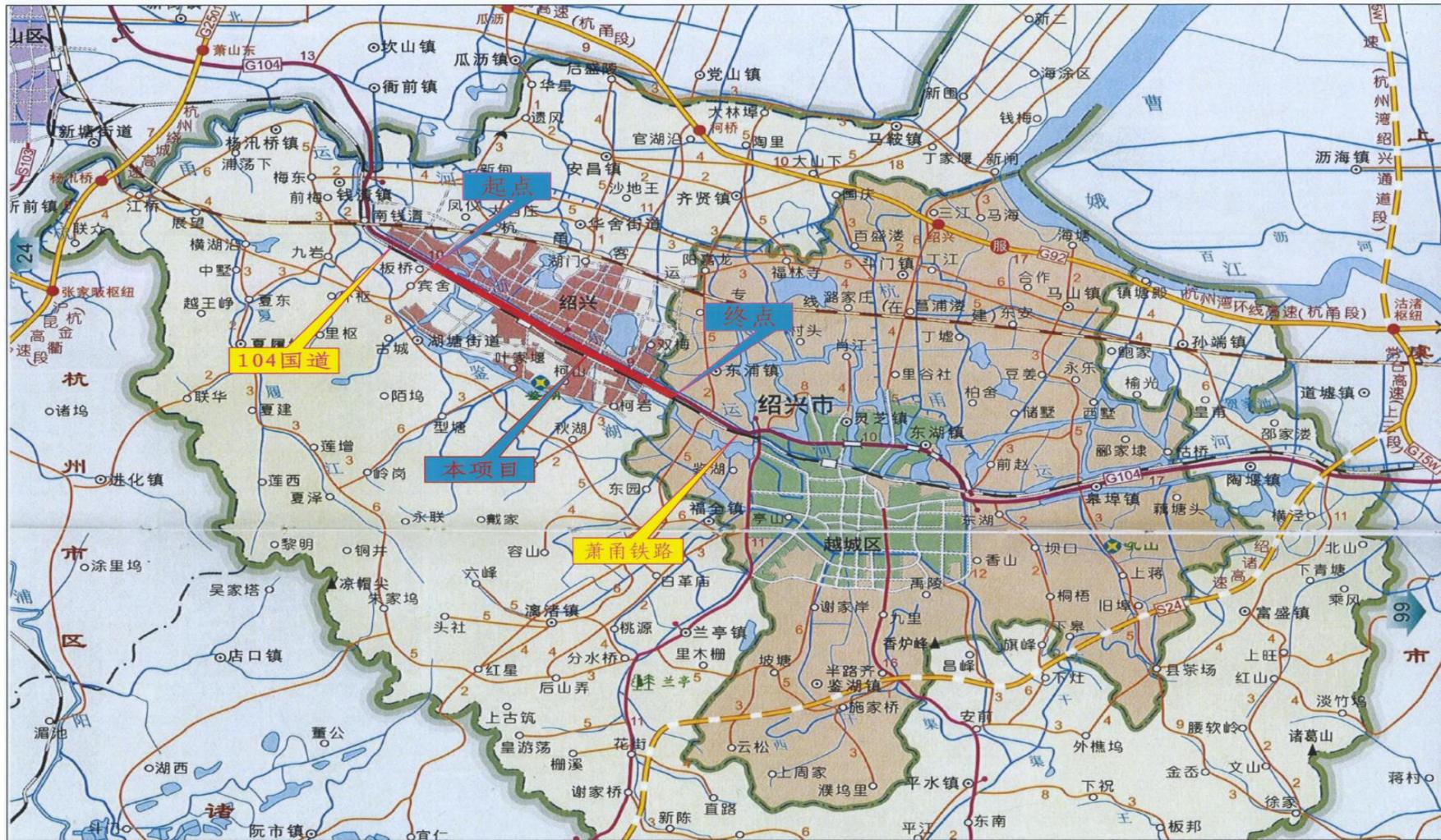
14.4 整改措施及建议

1、建设单位须预留部分环保治理资金，根据项目交通流量的变化，及时对沿线敏感点的噪声、大气等进行跟踪监测，对超标严重的敏感点应及时采取必要的措施避免因环境问题发生投诉纠纷，确保预留的环保治理资金能得到有效使用。

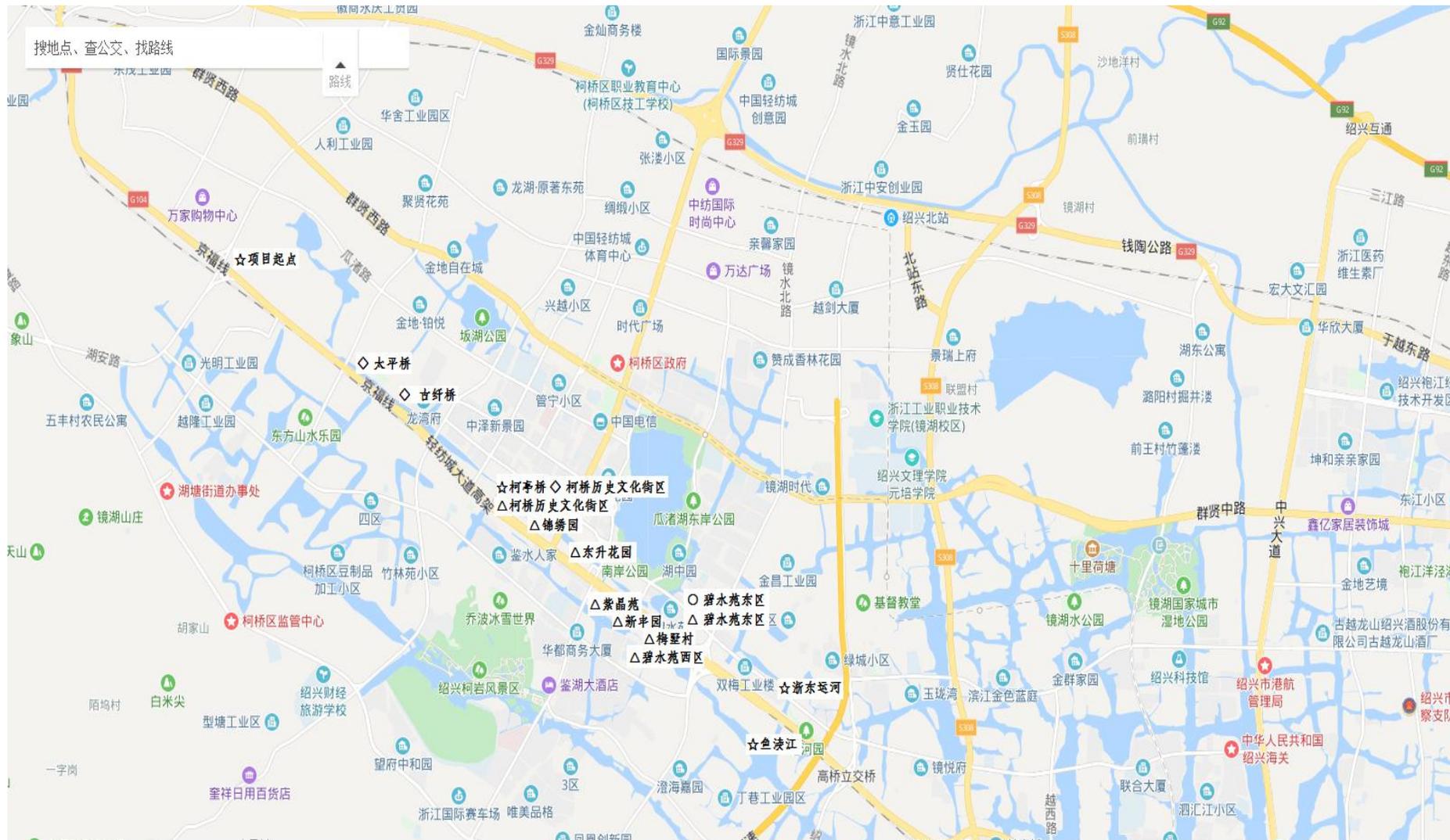
2、切实加强日常管理，确保各项治污设施长期稳定运行污染物达标排放，加强项目沿线突发环境事件的应急演练及各级环保部门的沟通联系。

14.5 验收调查总结论

104 国道绍兴县柯桥段改建工程在建设和运营中，按照建设项目“三同时”的有关要求基本落实了环境影响报告书及批复意见中要求的相关环保设施；该项目的建成和营运在生态环境保护等方面均符合国家的有关要求，基本符合建设项目竣工环境保护验收条件。



附图 1 项目地理位置图



☆: 地表水 ○: 环境空气 ◇: 振动 △: 噪声

附图3 竣工验收监测点位分布图

建设项目工程竣工环境保护“三同时”登记表

填表单位（盖章）：绍兴市柯桥区交通建设有限公司

填表人：

项目经办人：

建设项目	项 目 名 称	104 国道绍兴县柯桥段改建工程					建设地址	绍兴市柯桥区					
	行 业 类 别	交通运输					建设性质	<input type="checkbox"/> 新建 <input checked="" type="checkbox"/> 改扩建 <input type="checkbox"/> 技术改造					
	设计生产能力	/		建设项目开工日期	2016 年 10 月		实际生产能力	/		试运行日期	2018 年 8 月		
	投资总概算（万元）	257614.89		环保投资总概算（万元）		3011			所占比（%）		1.17		
	环评审批部门	浙江省环境保护厅		批准文号		浙环建[2013]68 号		批准时间		2013.7.30			
	初步设计审批部门	浙江省发展和改革委员会		批准文号		浙发改函[2014]39 号		批准时间		2014.3.18			
	环评验收审批部门	/		批准文号		/		批准时间		/			
	环保设施设计单位	浙江省交通规划设计研究院		环保设施施工单位		浙江九合环境股份有限公司		环保设施监测单位		浙江交科环境科技有限公司			
	实际总投资（万元）	257600		实际环保投资（万元）		1197.9065			所占比例（%）		0.47		
	废水治理（万元）	/	废气治理（万元）	/	噪声治理（万元）	/	固废治理（万元）	/	绿化及生态（万元）	/	其他（万元）	/	
	新增废水处理设施能力	/t/d		新增废气处理设施能力			/Nm ³ /h		年平均工作时		/h/a		
建设单位	绍兴市柯桥区交通建设有限公司		邮政编码	/		联系电话	0575-81116710		环评单位		浙江环龙环境保护有限公司		
污染物排放达标与总量控制 (工业建设项目详填)	污 染 物	原有排放量 (1)	本期工程实际排放浓度 (2)	本期工程允许排放浓度 (3)	本期工程产生量 (4)	本期工程自身削减量 (5)	本期工程实际排放量 (6)	本期工程核定排放总量 (7)	本期工程“以新代老”削减量 (8)	全厂实际排放总量 (9)	全厂核定排放总量 (10)	区域平衡替代削减量 (11)	排放增减量 (12)
	废水												
	化学需氧量												
	氨氮												
	石油类												
	废气												
	二氧化硫												
	烟尘												
	工业粉尘												
	氮氧化物												
	工业固体废物												
特征污染物													

注：1、排放增减量：（+）表示增加，（-）表示减少；2、（12）=（6）-（8）-（11），（9）=（4）-（5）-（8）-（11）+（1）；3、计量单位：废水排放量——万吨/年；废气排放量——万标立方米/年；

工业固体废物排放量——万吨/年；水污染物排放浓度——毫克/升；大气污染物排放浓度——毫克/立方米；水污染物排放量——吨/年；大气污染物排放量——吨/年；

浙江省发展和改革委员会文件

浙发改函〔2013〕66号

省发改委关于 104 国道绍兴县柯桥段改建工程项目建议书批复的函

省交通运输厅：

你厅《关于报送 104 国道绍兴县柯桥段改建工程项目建议书的函》（浙交函〔2012〕464 号）及绍兴县发改局有关文件收悉。经研究，现批复如下：

一、建设的必要性

104 国道是国家确定的“十二五”重点改造的 15 条国道之一，随着绍兴县经济社会发展，特别是“中国轻纺城”的发展，绍兴县路段街道化严重，已不能满足交通量增长和经济社会发展的需要。为确保国道干线畅通，根本解决柯桥轻纺城交通拥堵，合理

分离 104 国道过境交通与沿线集散交通，加快实施 104 国道绍兴县段的改扩建工程是必要和迫切的。项目符合《浙江省公路水路民用机场交通运输“十二五”发展规划》。

二、建设规模和技术标准

项目起点位于绍兴县城西部的秦望互通，与 104 国道钱清段相接，终点位于绍兴县与绍兴市交界处的柯岩，路线全长约 10 公里，全线设大桥约 6250 米/1 座，互通立交 1 处。

项目按《公路工程技术标准》（JTG B01-2003）中的一级公路标准设计，兼顾城市道路功能。其中起点段（K0+000 ~ K3+450）和终点段（K9+950 ~ K10+000）约 3.5 公里，设计速度 80 公里/小时，路基宽 42.5 米；K3+450 ~ K9+950 段约 6.5 公里，采用高架桥结合地面道路方案，高架桥采用四车道标准，设计速度 80 公里/小时，桥宽 26 米；地面道路采用六车道标准，设计速度 60 公里/小时，路基宽 42 米。

三、项目总投资及资金来源

项目估算总投资约 26 亿元，建设资金除省交通运输厅投资补助外，其余由绍兴县政府财政负责筹措。

四、其他

在可研阶段深化线位研究，进一步优化桥梁、路基等工程方案，做好与铁路管理部门的衔接工作。抓紧开展土地预审、项目选址、环境保护、节能评估等前期工作。据此编制可行性研究报告报我委审批。

根据《浙江省人民政府办公厅转发省发改委关于做好全省投资项目管理信息系统运行工作意见的通知》（浙政办发〔2009〕172号）要求，请相关职能部门在完成该项目审批事项后及时录入相关审批信息，请投资主管部门和项目单位在项目符合《国务院办公厅关于加强和规范新开工项目管理的通知》（国办发〔2007〕64号）要求的八项开工条件后，及时录入实施进展信息。



浙江省发展和改革委员会
2013年2月25日

抄送：省国土资源厅、建设厅、环保厅、水利厅、农业厅、公路局、绍兴市发改委、绍兴县发改局。

浙江省发展和改革委员会办公室

2013年2月25日印发

浙江省环境保护厅文件

浙环建〔2013〕68号

关于104国道绍兴县柯桥段改建工程 环境影响报告书的审查意见

绍兴县交通建设有限公司：

你公司《关于要求对104国道绍兴县柯桥段改建工程环境影响报告书进行审批的函》（绍县交建〔2013〕6号）及相关材料悉。根据《中华人民共和国环境影响评价法》、《浙江省建设项目环境保护管理办法》等法律法规，经研究，我厅审查意见如下：

一、根据你公司委托浙江环龙环境保护有限公司编制的《104国道绍兴县柯桥段改建工程环境影响报告书（报批稿）》（以下简称《环评报告书》）、省发改委项目建议书的批复（浙发改函〔2013〕66号）、省交通运输厅的预审意见（浙交函〔2013〕237号）、省水利厅水土保持方案的批复（浙水许〔2013〕67号）、绍兴县环保局的初审意见（绍环批〔2013〕

212号)、省环境工程评估中心的技术咨询报告(浙环评估〔2013〕91号)及专家组评审意见等相关材料,以及本项目环评行政许可公示意见反馈情况,在项目符合有关交通运输行业规划、区域土地利用规划等的前提下,原则同意《环评报告书》结论。项目经投资主管部门依法审批后,你公司须严格按照《环评报告书》所列建设项目的性质、规模、地点、环保对策措施及要求实施项目建设。

二、该项目拟建地位于绍兴县,项目主线起点位于绍兴县西部的秦望互通,与104国道钱清段相接,终点位于绍兴县与绍兴市交界处的柯岩,路线全长约10公里。项目采用一级公路标准设计,兼顾城市道路功能。其中K0+000~K3+000和K9+950~K10+000约3.5公里,设计速度80公里/小时,路基宽42.5米;其余路段采用高架桥结合地面道路方案,高架桥采用四车道标准,设计速度80公里/小时,桥宽26米;地面道路采用六车道标准,设计速度60公里/小时,路基宽42米。项目总投资约26亿元,其中环保投资约3011万元。

三、该《环评报告书》的编制深度为可行性研究阶段深度,下阶段应将《环评报告书》提出的措施和要求进一步深化落实到主体工程初步设计、施工图设计等过程中,进行环境保护专章设计,并落实防范环境风险、防治环境污染和生态破坏的措施,以及环境保护设施投资概算。各项环保设施设计应当由具有环保设施工程设计资质的单位承担。

四、在项目建设和运营中,你公司应严格执行有关环境

质量和污染物排放标准，落实各项环保措施，确保污染物达标排放及各环境敏感点满足相应的环境功能区要求。重点做好以下工作：

（一）加强水质保护和环境风险防范。工程应严格按《环评报告书》提出的措施合理处置施工生产、生活废水，严禁含油废水、施工泥浆水和施工机械冲洗废水直接排入水体，确保河道水质和区域供水安全。你公司编制的工程突发事件环境应急预案应纳入当地交通运输应急预案体系和当地政府应急预案体系，并报当地环保部门备案。同时，须按照应急预案要求落实资金、人员和器材，杜绝环境突发事件引起的次生污染事故。

（二）加强大气污染防治。制定文明施工方案，将污染物达标排放和防止扰民等环保要求作为施工合同的必备条款之一，加强施工管理，落实相应的保护措施。合理设置弃渣场、料场、灰土拌合点、临时施工场地等设施，以及易产生扬尘物资的堆放场地和堆放方式，采取洒水、限制车速等措施，现场不得设置沥青拌合站，有效防止施工扬尘、废气污染。

（三）加强噪声污染防治。你公司应严格落实《环评报告书》提出各项噪声污染防治措施，确保工程噪声达标排放和各环境敏感点满足相应功能区标准要求。无施工工艺特需，夜间不得施工，确需进行夜间施工的，须经有关部门审批，并告知附近居民。该工程应预留充足的远期噪声治理费用，运营期对环境敏感点进行定期监测，超标点应及时落实

隔声降噪措施。你公司应积极配合工程沿线地方政府和有关部门，按相关要求严格控制工程红线两侧声环境敏感建筑物的布置。

（四）做好生态恢复和保护。工程应严格落实《环评报告书》提出的施工期和营运期生态保护措施以及经水行政主管部门批准的水土保持方案。及时做好深挖高填路段、料场、临时施工场地的生态恢复。加强道路生态绿化与景观设计，做到与周围景观相协调。加强路面养护和绿化维护，配合做好清洁燃料推广和车辆尾气监测等工作。

五、根据《浙江省建设项目环境保护管理办法》，该项目须委托环境监理单位对环境保护设施施工和环境保护措施落实进行技术监督。有关环境监理计划、分期报告、总结报告等资料应当定期提交当地环保部门。工程完成后，环境监理总结报告应作为工程环保设施竣工验收的材料之一。

六、根据《中华人民共和国环境影响评价法》等相关环保法律法规的规定，若项目规模、主要控制点、线路走向、采用的生产工艺或防治污染、防止生态破坏的措施等发生重大变化，或自批准之日起满5年方开工建设，须依法重新报批或审核；在项目建设、运行过程中产生不符合经审批的环境影响评价文件的情形的，应组织环境影响后评价，采取改进措施，并报我厅和建设项目审批部门备案。

以上意见和《环评报告书》中提出的各项污染防治、生态保护和修复措施及风险防范措施，你公司应在项目设计、建设、运营和管理中认真予以落实，确保在项目建设和运营

过程中的环境安全和社会稳定。你公司须严格执行环保“三同时”制度单位，项目竣工后，须按规定向我厅申请建设项目环保设施竣工验收，经验收合格后，方可正式投入运行。项目建设期和运行期的日常环境监督检查工作由绍兴县环保局负责，同时你公司须按规定接受各级环保部门的监督检查。

二〇一三年七月三十日



抄送：省发改委、省交通运输厅，省环境执法稽查总队，绍兴县环保局、规划局，浙江环龙环境保护有限公司

浙江省发展和改革委员会文件

浙发改函〔2013〕352号

关于 104 国道绍兴县柯桥段改建工程可行性 研究报告批复的函

省交通运输厅：

你厅《关于报送 104 国道绍兴县柯桥段改建工程可行性研究报告的函》（浙交函〔2013〕285 号）及绍兴县发改局有关文件收悉。经研究，现批复如下：

一、为完善区域干线公路网络，缓解现状 104 国道交通压力，提高 104 国道服务水平，促进区域经济社会协调发展，同意建设 104 国道绍兴县柯桥段改建工程。本项目符合《浙江省公路水路民用机场交通运输“十二五”发展规划》。

二、项目起点位于秦望互通，与 104 国道钱清段改建工程相

接，路线往西南利用现有 104 国道线位拓宽改建，从 K3+540 附近往南偏移，沿在建的萧甬铁路边缘布线，至 K7+700 附近转回现有 104 国道，终于绍兴县与越城区的交界处，路线全长约 10 公里。其中高架桥长约 6155 米，全线设互通立交 1 处，平行匝道 2 处。

项目采用一级公路标准，兼顾城市道路功能建设。地面段采用双向六车道标准，其中起点段约 2.1 公里，设计速度采用 80 公里/小时，路基宽度 33.5 米；K2+100 ~ K3+450 和终点段 K9+950 ~ K10+000 约 1.4 公里，设计速度 80 公里/小时，路基宽 42.5 米；K3+450 ~ K9+950 段约 6.5 公里，采用高架桥结合地面道路方案，高架桥采用双向四车道标准，设计速度采用 80 公里/小时，桥宽 26 米；地面道路设计速度采用 60 公里/小时，路基宽 42 米。全线桥涵设计汽车荷载等级采用公路-I 级，其余技术指标应符合原交通部颁发的《公路工程技术标准》（JTGB01-2003）中的规定。

三、项目总投资约 26 亿元，建设资金除省交通运输厅投资补助约 3 亿元外，其余由绍兴县政府财政筹措解决。项目法人 of 绍兴县交通建设有限公司。

四、项目预审总用地 61.5994 公顷，其中农用地约 15.9802 公顷。

五、按照《招标投标法》等有关法律、法规，本项目的勘察、设计、施工、监理、设备、重要材料采购等全部采用公开招标，招标组织形式采用委托招标。

六、项目的建设将减少车辆燃油消耗，具有明显的节能效益。建议在初步设计阶段结合 104 国道钱清线改建工程，对秦望互通的改建方案作进一步优化，尽量降低工程造价和节约土地。

请据此编制初步设计报我委审批

根据《浙江省人民政府办公厅转发省发改委关于做好全省投资项目管理信息系统运行工作意见的通知》（浙政办发〔2009〕172号）要求，请相关职能部门在完成该项目审批事项后及时录入相关审批信息，请投资主管部门和项目单位在项目符合《国务院办公厅关于加强和规范新开工项目管理的通知》（国办发〔2007〕64号）要求的八项开工条件后，及时录入实施进展信息。


浙江省发展和改革委员会
2013年8月27日

抄送：省国土资源厅、建设厅、环保厅、公路局；绍兴市发改委；绍兴县
发改局。

浙江省发展和改革委员会办公室

2013年8月27日印发

浙江省发展和改革委员会文件

浙发改设计〔2014〕39号

省发改委关于104国道绍兴县柯桥段改建工程初步设计批复的函

省交通运输厅：

你厅《关于报送104国道绍兴柯桥段改建工程初步设计的函》（浙交函〔2014〕67号）及柯桥区发改局有关文件收悉。经研究，现批复如下：

一、工程规模

本项目路线全长约10.24公里，其中高架桥6041米/1座（包括镜水路互通主线桥1319.6米），中桥271.2米/5座，互通式立体交叉1处、平行匝道2处。

二、工程技术标准

同意主线按《公路工程技术标准》（JTG B01-2003）中一级公

抄送：省国土资源厅、环保厅、水利厅、公路局，绍兴市发改委、交通运输局，柯桥区发改局、交通运输局。

浙江省发展和改革委员会办公室

2014年3月18日印发

路技术标准设计, 兼顾城市道路功能, 设计速度 80 公里/小时(高架桥下地面道路设计速度 60 公里/小时)。

起点至 K2 + 100 段约 2.1 公里, 路基宽 33.5 米, 路幅布置为: 中央分隔带宽 2.0 米、左侧路缘带宽 2×0.5 米、行车道宽 2×11.25 米、右侧路缘带宽 2×0.5 米、侧分带宽 2×0.5 米、辅道宽 2×3.0 米。

K2 + 100 ~ K3+400 长约 1.3 公里, 路基宽 42.5 米, 路幅布置为: 中央分隔带宽 2.0 米、左侧路缘带宽 2×0.5 米、行车道宽 2×11.25 米、右侧路缘带宽 2×0.5 米、侧分带宽 2×1.5 米、辅道宽 2×6.5 米;

K3+400 ~ K9 + 940 段长约 6.54 公里采用高架桥结合地面道路方案, 高架桥宽 26 米; 地面道路路基宽 42 米, 路幅布置为: 中央分隔带宽 7.5 米、左侧路缘带宽 2×0.75 米、行车道宽 2×3×3.5 米、右侧路缘带宽 2×0.75 米、侧分带宽 2×1.5 米、左侧辅道宽 4.5 米, 右侧辅道宽 3.0 米。

终点段 K9 + 940 ~ K10 + 240 长约 0.3 公里, 路基宽 47 米~32 米顺接至终点。

桥梁设计荷载为公路-I 级。

其他技术指标应符合现行标准、规范的规定。

三、路线

(一) 同意该项目起点位于 104 国道与杭金衢高速连接线交叉处的秦望互通, 路线利用既有 104 国道拓宽改建, 从 K3 + 540

八	联合试运转费	98.44
	第一、二、三部分费用合计	245266.07
	预备费	12263.30
	水保补偿及环境监测费	85.52
	总金额	257614.89

概算核定表

单位：万元

编号	工程或费用名称	核定概算
第一部分 建筑安装工程		196619.36
一	临时工程	1108.43
二	路基工程	12887.24
三	路面工程	10437.67
四	桥梁、涵洞工程	84612.11
五	交叉工程	72576.23
七	公路设施及预埋管线	9107.98
八	绿化及环境保护工程	5889.70
第二部分 设备及工具、器具购置费		543.77
一	设备购置费	524.20
三	办公和生活用家具购置费	19.57
第三部分 工程建设其他费用		48102.94
一	土地征用及拆迁补偿费	35420.91
二	建设项目管理费	7037.81
1	建设单位管理费	1904.03
2	工程监理费	4915.49
3	设计文件审查费	196.62
4	竣(交)工验收试验检测费	21.67
三	研究试验费	20.00
四	建设项目前期工作费	5060.20
1	工可编制及设计咨询费	924.23
2	勘察设计费	3850.97
3	招标文件及标底编制费	285.00
五	专项评价(估)及跟踪审计费	465.58

附近往南偏移，利用置换的萧甬铁路路基布线，至 K7+700 附近接既有 104 国道，终于 104 国道柯桥区与越城区交界附近。

(二) 下阶段应进一步完善全线的交通安全设施设计。

四、路基、路面

(一) 原则同意初步设计提出的路基横断面形式、组成尺寸和一般设计原则。

(二) 原则同意设计推荐的软土路基处理方案，下阶段应优化桥头和拼宽路段的软基处理设计。

(三) 同意路面采用沥青混凝土面层。行车道路面采用 16 厘米沥青混凝土，基层采用 20 厘米水泥稳定碎石，底基层采用 32 厘米低剂量水泥稳定碎石；辅道路面采用 9 厘米沥青混凝土，基层采用 20 厘米水泥稳定碎石，底基层采用 16 厘米低剂量水泥稳定碎石。

水泥稳定碎石采用振动成型法设计施工。

五、桥梁、涵洞

(一) 原则同意全长约 4721.2 米的轻纺城高架桥，上部结构中 7 联跨径为 30 米 + 50 米 + 30 米采用预应力混凝土变截面连续箱梁，其余 124 跨 27.5 米~40 米跨径采用预应力混凝土等截面连续箱梁，下部结构采用花瓶式墩，柱式台，钻孔灌注桩基础。

(二) 同意太平桥配跨为 4×20 米、柯亭桥配跨为 3×13 米、谢桥配跨为 3×20 米、梅墅桥配跨为 4×13 米，其中 13 米跨径采用预应力混凝土空心板，20 米跨径采用预应力混凝土小箱梁，下

部结构为柱式墩、台、钻孔灌注桩基础。

(三) 下阶段应进一步核实沿线水文、水系情况, 合理确定涵洞的设置位置和孔径。

六、路线交叉

(一) 原则同意镜水路互通采用设计推荐的混合式, 部分左转弯匝道采用环形匝道。104 国道主线上跨镜水路跨线桥的上部结构采用预应力混凝土连续箱梁, 下部结构采用花瓶式墩, 柱式台, 钻孔灌注桩基础。

互通的部分匝道跨越萧甬铁路, 项目业主应根据上海铁路局的意见(上铁师函〔2013〕1607 号), 抓紧把涉铁部分设计方案报铁路部门审核, 下阶段完善相关设计。

(二) 同意在柯华路、湖西路各设置两条平行匝道连接地面道路, 匝道路基宽 10.5 米。

(三) 原则同意全线其余平面交叉的设置位置和形式, 下阶段应适当归并交叉口并进一步优化和渠化平面交叉设计。

七、环保、水保设计

环保设计应按省环保厅(浙环建〔2013〕68号)意见执行, 水保设计应按省水利厅(浙水许〔2013〕67号)意见执行。

八、用地

本项目占用土地922亩。

九、工期

本项目建设工期为 36 个月。

十、概算

本项目核定概算为 257614.89 万元。

十一、其他

(一) 涉及既有道路的路段, 在项目实施过程中应编制施工组织设计, 并报有关部门批准, 以确保老路的安全与畅通。

(二) 请项目业主做好与水利、航道、高速公路、铁路等有关单位的衔接, 按规定办理相关手续, 确保工程依法实施。

(三) 在工程设计和建设中, 应进一步落实古运河保护的相关工作。

附件: 概算核定表



浙江省水利厅文件

浙水许〔2013〕67号

浙江省水利厅关于 104 国道绍兴县柯桥段改建工程水土保持方案的批复

绍兴县交通建设有限公司：

你公司《关于要求批复〈104 国道绍兴县柯桥段改建工程水土保持方案报告书〉的请示》（绍县交建〔2013〕2 号）及《104 国道绍兴县柯桥段改建工程水土保持方案报告书（报批稿）》和省交通运输厅《关于报送 104 国道绍兴县柯桥段改建工程水土保持方案审查意见的函》悉，根据《中华人民共和国水土保持法》第二十五、二十七、三十二、四十一条之规定，经研究，现将主要内容批复如下：

一、104 国道绍兴县柯桥段又名“轻纺城大道”，位于县城及轻纺城老交易市场南部、在建的萧甬铁路轻纺城段高架的北侧。道路起点为秦望互通，路线沿原 104 国道老路展线，经稽山路、

终点位于绍兴县界处，全长 10.0km。建设内容包括改扩建地面道路 10.0km，在相应的地面道路上新建高架桥 6.55km，桥梁 9 座，互通 1 处。地面道路为一级公路兼顾城市道路功能，路基总宽 42.5m（高架下路基宽为 42.0m），双向六车道。高架桥为一级公路，路基宽度 26.0m，双向四车道。工程占地总面积 68.83hm²，全部为永久占地。建设工期为 36 个月，工程总投资 25.95 亿元，其中土建投资 17.67 亿元。项目建设涉及土石方开挖、填筑，将扰动原地貌，损坏水土保持设施，如不采取有效的防护措施，易造成水土流失。为此，编制水土保持方案，做好工程建设中的水土流失防治工作，对保护项目区生态环境是十分必要的。

二、基本同意主体工程水土保持分析与评价

（一）主体工程施工时序、施工布置、施工工艺、方法等均符合水土保持要求。

（二）工程开挖土石方量 43.14 万 m³；填筑量 62.18 万 m³，其中利用自身挖方 34.12 万 m³；借方 28.06 万 m³，同意通过商购解决。

（三）同意余方 9.02 万 m³ 处置方案。桥梁拆除物 0.28 万 m³ 和建筑垃圾 0.28 万 m³ 用于绍兴县“四边三化”工作中杭金衢绍兴县连接线规划绿化带的底层填筑；地面桥梁和高架桥产生的钻渣泥浆 8.46 万 m³ 在沉淀池内基本干化后运至孙端镇贺家池区块的处置点进行处置以及资源化利用制成砖瓦等建材成品。请在下阶段进一步予以落实。

（四）对主体设计中具有水土保持功能工程的评价和界定基

本合理。

三、同意水土流失防治责任范围的界定，面积 78.93hm^2 ，其中项目建设区 68.83hm^2 ，直接影响区 10.10hm^2 。

四、基本同意水土流失预测结果。

五、同意工程水土流失防治执行建设类项目一级标准，至设计水平年：扰动土地整治率 97% ，水土流失总治理度 97% ，土壤流失控制比 1.67 ，拦渣率 95% ，林草植被恢复率 99% ，林草覆盖率 27% 。

六、同意水土流失防治分区划分为 3 个区：I 区为主线工程防治区，面积 56.30hm^2 ；II 区为桥梁立交工程防治区，面积 19.63hm^2 ；III 区为施工临时设施防治区，面积 3.00hm^2 。

七、基本同意水土流失防治措施体系、水土保持措施总体布局、施工组织设计及进度安排。工程建设中应对以下水土流失防治措施在初步设计、施工图设计、施工等各个环节予以落实：

I 区：已列入主体设计的有道路排水、沿河路基边坡防护、建筑垃圾清运、绿化覆土、中央分隔带及两侧绿化带绿化、沿河路基边坡喷播草灌防护；需要进行补充设计的主要是表土剥离、路基临时排水沉砂、沿河段临时拦挡等。

II 区：已列入主体设计的有高架桥管道排水、老桥拆除物及钻渣清运、高架桥底 7.5m 宽绿化带和匝道及互通下绿化；需要进行补充设计的主要是设置钻渣泥浆沉淀池及防护、钻渣泥浆沉淀池场地平整等。

III 区：需要进行补充设计的主要是施工场地、土石方中转场、

临时堆土场防护和场地平整等。

八、同意水土保持监测时段、内容和方法。

九、同意水土保持投资估算，工程水土保持投资为 7898.52 万元，其中主体已列 7443.61 万元，方案新增 454.91 万元（含水土保持补偿费 25.52 万元）。方案新增的水土保持投资应纳入工程总投资并确保到位。

十、工程水土保持方案的实施由绍兴市、绍兴县水利局负责监督检查。水土保持补偿费由绍兴县水利局负责征收。

十一、建设单位在工程建设过程中应做好以下工作：

（一）水土保持方案的设计深度为可行性研究阶段深度，下一阶段要据此做好水土保持设施后续设计，主体工程初步设计应包括水土保持设施设计专章，施工图设计中应包括各项水土保持设施的施工图。

（二）水土保持后续设计应报绍兴市、绍兴县水利局备案，水土保持方案如有重大变更应报我厅批准。

（三）在主体工程招标文件中，将水土保持工程建设内容纳入正式条款，在施工合同中明确承包商的水土流失防治责任，以确保水土保持设施与主体工程同时施工、同时投入使用。

（四）将水土保持设施建设监理纳入主体工程监理中，并加强对水土保持设施建设合同、质量、进度、资金的管理。

（五）依法开展水土保持监测，并按季度向水行政主管部门提交监测报告表。水土保持设施验收时，提交水土保持监测总结报告。

(六) 工程开工时，应及时到绍兴县水利局备案，并积极配合各级水行政主管部门对工程水土保持方案实施的监督检查。工程竣工验收前，向我厅申请水土保持设施验收，由我厅组织完成水土保持设施专项验收。

十二、工程建设所涉及占用水域，应按《浙江省河道管理条例》等法规规章及省政府办公厅浙政办发〔2012〕27号文件的有关规定，在初步设计报告报批前，专项向水行政主管部门办理审批手续。

浙江省水利厅
2013年7月10日

抄送：省发改委、环保厅、国土厅、交通厅、水保中心，绍兴市、绍兴
县水利局，浙江省科技咨询中心。

浙江省水利厅办公室

2013年7月11日印发
