

交通部文件

交公路发[2005]441号

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

各省、自治区交通厅，北京、重庆市交通委员会，天津市市政工程局，上海市市政工程设计研究院，新疆生产建设兵团交通局：

近年来，各级交通主管部门和公路建设从业单位认真贯彻国家有关法律、法规，按照科学发展观的要求，在公路建设中认真开展水土保持工作，采取切实措施保护和改善生态环境，认真做好水土保持工作，取得了显著成效。为进一步加强山区公路建设中的生态保护和水土保持工作，促进公路交通事业的可持续发展，提出如下意见，请在工作中贯彻执行。

一、总体要求

1. 进一步提高对山区公路建设生态保护和水土保持工作重要性的认识。山区公路建设土石方数量大、结构物多、开挖范围广，容易造成植被破坏和水土流失，对生态环境的影响大于平原区的公路建设。做好山区公路建设中的生态保护和水土保持工作，既可使生态环境得到保护，减少地质灾害的发生，又可保护公路设施，有利于行车安全，促进公路交通的可持续发展。

2. 山区公路建设要全面落实“安全、环保、舒适、和谐”的建设理念，按照“预防为主，保护优先，防治结合，综合治理”的原则，牢固树立“不破坏就是最大的保护”的思想，坚持最大限度地保护、最小程度地影响、最强力度地恢复，实现公路建设与环境保护并重，公路项目与自然环境和谐。

3. 各级交通主管部门要积极开展公路建设生态保护和水土保持的宣传工作，营造爱护环境、保护环境、改善环境的良好风气，把保护环境变成全体公路建设者的自觉行动。要加强督导检查，对生态保护、水土保持工作做得好的项目要予以表彰并推广经验，对破坏环境、造成水土流失的项目要通报批评，并依法追究有关单位和人员的责任。

二、前期工作阶段的要求

4. 山区公路建设项目，应当加强立项阶段的环境保护工作，对国家级自然保护区、环境敏感区可能产生的影响，提前开展相关调研分析，避免由于工作深度不足造成对环境的破坏。

5.山区公路建设项目工程可行性研究阶段，要深入研究生态环境问题。路线主要控制点和大走廊带选择，应综合考虑地形、地质、水文、生态等因素，处理好与自然保护区、风景名胜区、湿地、饮用水源保护地、地质公园等环境敏感地区的关系，选择好桥隧建设方案，避免产生对环境的负面影响。同时，要充分论证技术标准，合理确定不同路段的设计速度、路基宽度。

6.山区公路建设项目设计，应把保护沿线自然环境、维护生态平衡、防止水土的流失作为重要因素，在各专业设计中予以考虑和体现。

在路线方案选择时，应对公路沿线周围环境敏感区域进行深入调查，要多方案比选，充分研究不同路线方案给沿线环境带来的影响，认真落实环境影响评价报告和水土保持方案中提出的生态保护和水土保持的各项要求，合理确定路线方案。

深化工程设计方案。填高大于 20 米，挖深大于 30 米的，原则上采用桥隧方案，减少对环境的影响。在互通式立交规模型式、服务区规模、桥梁方案等方面，也要重视环境因素。

重视路基防护及排水设计。在保证边坡自然稳定的前提下，尽可能采用植物防护或工程与植物防护相结合的设计方案。边沟等排水设施尺寸、位置、防护应合理设计满足排水功能要求，尽可能采用小、暗、绿的型式。

取（弃）土场应尽量减少设置数量，并进行专项设计。取（弃）土场应考虑尽量减小对坡面植物、河水流向的影响，有条件的地方，应及时绿化和设置必要的防护设施，恢复植被或覆土造地，防止水土流失。取（弃）土场尽可能布设在公路视线以外。

对服务区等公路沿线设施，应综合考虑其功能和规模及所处的环境特点，进行科学合理的设计。在地点选择上，尽可能利用废弃地或低产田，或利用取（弃）土场设置，减少土地占用，保护生态环境。

7.严格执行环境影响评价制度。山区公路建设项目工程可行性研究阶段应进行环境影响评价，编制水土保持方案。

环境影响评价文件和水土保持方案报告书的编制要遵守《环境影响评价法》、《建设项目环境保护管理条例》的有关规定，其审查审批程序按照我部《交通建设项目环境保护管理办法》和水利部与我部联合发布的《公路建设项目水土保持工作规定》（水保[2001]12号）执行。

国家批准立项的公路建设项目，其环境影响评价文件及水土保持方案报告书由国务院交通主管部门组织预审，各相关部门参加；地方立项的公路建设项目，其环境影响评价文件及水土保持方案报告书由省级交通主管部门组织预审，同级环保、水行政主管部门参加。建设单位根据预审意见，完善相关文件，分别报环保、水行政主管部门批准。

8.依靠科技进步，积极采用新技术、新工艺、新材料，减少高填深挖，少占用林地或耕地，减少对植被的破坏。

三、工程实施阶段的要求

9.工程招标时，应将施工过程中对生态保护和水土保持的具体要求列入招标文件的合同条款和技术规范中。合同段划分要考虑合理调配土石方，减少取（弃）土方数量和临时占地数量。

10.施工过程中的水土保持工作宜采取分区、分期的防治模式。一般可分为四个区，即主体工程防治区、取土场防治区、弃土场防治区和临时工程防治区，并分两期进行防治，工程建设前期采取综合措施，因地制宜、快速有效地遏制水土流失；工程建设后期以生物措施为主，防止水土流失，改善生态环境。

11.项目法人要加强对施工过程中的生态保护和水土保持工作的管理。要建立健全建设项目生态保护和水土保持工作制度，组织参建单位和参建人员进行相关知识的学习和培训，落实管理责任。

12.加强山区公路建设项目环境监理工作。监理单位要将生态保护和水土保持的相关内容纳入施工监理工作之中。根据监理工作要求，制订项目环境监理实施方案，加强对施工过程中生态保护与水土保持工作的动态监控。

13.施工单位要严格按照国家有关法规和合同要求，做好施工过程中的生态保护和水土保持工作。施工中要尽可能减少对原地面的扰动，减少对地面草木的破坏，需要爆破作业的，应按规定进行控爆设计。雨季填筑路基应随挖、随运、随填、随压，临时用地在工程完成后要及时恢复原状，要完善施工中的临时排水系统，加强施工便道的管理。取（弃）土场必须先挡后弃，严禁在指定的取（弃）土场以外的地方乱挖乱弃。

14.项目主体工程竣工验收前，应按国家有关规定进行环境保护专项验收。交通主管部门组织竣工验收时，邀请水行政主管部门参加，对水土保持的相关设施一并进行验收。

四、运营养护阶段的要求

15.公路管养单位应增强生态保护和水土保持意识，根据《公路法》的规定做好公路用地范围内的水土保持工作。对公路用地范围内生态环境脆弱、地质灾害易发路段，应采取生物、工程等综合措施，做好防护工作。同时，要做好公路用地范围内边坡、荒地的植被防护和沙土流失的治理工作。

16.管养单位对公路沿线已有的防护设施应进行经常性维护。重点做好边坡挡墙、护坡的巡查工作，对出现破坏、滑移等情况的，应及时修复，保证边坡稳定。对原有防护措施不完备的，应逐步采取放缓边坡、护坡或边坡加固等措施。

17.管养单位应定期对公路沿线排水沟、截水沟、拦水带、盲沟等排水设施进行疏通和维护，确保排水通畅。

18.土路肩应采用植草绿化，并加强经常性修剪，保证排水畅通，美化路容路貌。

19.在路面养护施工中，应大力推广路面再生、快速修补等环保工艺，减少工程废料。

20.加强公路沿线地质灾害预防工作，对地质灾害易发路段，管养单位要加大巡查力度，对发现的灾害隐患，要采取必要的防范措施，降低灾害损失。

做好山区公路建设中的生态保护和水土保持工作利在当代，功在长远。各级交通主管部门一定要提高认识，加强组织领导，强化监督检查，落实有关要求，认真做好山区公路建设生态保护和水土保持工作，促进公路交通事业的全面、协调、可持续发展。

中华人民共和国交通部（章）

二〇〇五年九月二十三日