

# 淮南港总体规划修订（2023-2035 年）

## 环境影响报告书

（征求意见稿）

委托单位：

淮南市交通运输局

编制单位：

安徽应天环保科技咨询有限公司

二零二四年十月

## 目 录

1 总则.....	5
1.1 规划背景.....	5
1.2 规划环评过程及有关问题说明.....	8
1.3 评价依据.....	9
1.4 评价目的与原则.....	18
1.5 评价范围和评价时段.....	19
1.6 评价重点.....	20
1.7 评价标准.....	21
1.8 环境敏感目标及保护要求.....	29
1.9 评价流程及评价方法.....	47
2 规划分析.....	50
2.1 港口现状.....	50
2.2 规划概述.....	69
2.3 本轮规划方案较上轮规划方案变化调整情况.....	106
2.4 规划协调性分析.....	121
3 现状调查与评价.....	167
3.1 自然环境概况与社会经济概况.....	167
3.2 现状分析与评价.....	178
3.3 区域生态环境现状调查.....	212
3.4 回顾性分析.....	214
4 环境影响识别与评价指标体系构建.....	220
4.1 基本要求.....	220
4.2 环境影响识别.....	220
4.3 环境目标与评价指标体系.....	224
5 环境影响预测与评价.....	228
5.1 规划开发强度分析.....	228
5.2 水环境影响分析.....	239
5.3 生态环境影响分析.....	243
5.4 大气环境影响分析.....	253

5.5	声环境影响分析.....	258
5.6	固体废物影响分析.....	263
5.7	地下水影响分析.....	264
5.8	环境风险分析.....	264
5.9	社会影响分析.....	282
6	规划方案综合论证和优化调整建议.....	286
6.1	规划方案综合论证.....	286
6.2	规划期间重点环境保护要求.....	289
6.3	预防环境影响的措施.....	289
6.4	规划编制过程中的互动成果.....	292
6.5	评价指标可达性分析.....	294
6.6	规划方案的优化调整建议.....	297
7	环境影响减缓对策和措施.....	299
7.1	规划期间重点环境保护要求.....	299
7.2	预防环境影响的措施.....	299
8	规划所包含建设项目环评要求.....	314
8.1	加强项目环评对规划环评落实情况的联动反馈.....	314
8.2	下一层次环境影响评价可以简化的内容.....	314
8.3	下一层次环境影响评价应重视的内容.....	315
9	环境影响跟踪评价与监测计划.....	318
9.1	环境监管及跟踪评价.....	318
9.2	环境影响监控计划.....	322
9.3	规划实施的环境影响跟踪评价计划.....	324
10	公众参与.....	327
10.1	公众参与概述.....	327
10.2	首次环境影响评价信息公开情况.....	327
10.3	征求意见稿公示情况.....	329
10.4	其他公众参与情况.....	330
10.5	小结.....	330
11	评价结论.....	331
11.1	规划分析结论.....	331

11.2 环境影响评价及污染防治措施.....	332
11.3 环境影响评价结论.....	334
11.4 规划环境合理性分析.....	340
11.5 公众参与.....	341
11.6 环境保护措施建议.....	341
11.7 规划总体评价结论.....	343



附件：

附件 1 委托书

附件 2 《关于印发<淮南市港口总体规划环境影响报告书>审查意见的通知》（环评函[2006]467 号文），原安徽省环境保护局；

附件 3

附件 4 《淮南市人民政府关于印发淮南港总体规划调整（2014-2025 年）的通知》（淮府秘[2017]3 号），淮南市人民政府；

附件 5 《关于淮南港总体规划调整（2014-2025 年）环境影响报告书审查意见的函》（淮环函[2018]25 号），原淮南市环境保护局；

附件 6 《淮南市人民政府关于<淮南港总体规划凤台港区九里湾、经济开发区及淮干行洪区调整（正峡段）工程相关港口作业区规划调整>的批复》（淮府秘[2019]52 号），淮南市人民政府；

附件 7 《淮南市人民政府关于淮南港总体规划寿县港区及山王作业区何台作业区规划调整的批复》（淮府秘[2021]104 号），淮南市人民政府；

附件 8 规划征求意见；

附件 9 现状监测报告。

# 1 总则

## 1.1 规划背景

淮南市，位于安徽省中北部，地处长江三角洲腹地，淮河之滨，素有“中州咽喉，江南屏障”之称，是全国重要新型综合能源基地、承接长三角产业转移示范区和合肥都市圈副中心城市。淮南市资源丰富、地域文化灿烂、产业特色鲜明，是国家亿吨煤基地、华东火电基地和煤化工基地的“三大基地”，被称为华东地区的工业“心脏”。淮南市土地总面积 5533 平方公里，2023 年年末，全市常住人口 301.6 万人。现辖寿县、凤台县 2 个县，大通区、田家庵区、谢家集区、八公山区、潘集区 5 个市辖区以及毛集社会发展综合实验区，共 8 个县级行政区。

淮南港是安徽省重要港口，是淮南市加快推动“三大基地”建设和资源城市提升及转型发展的重要依托，是“淮河生态经济带”现代综合交通体系的重要组成部分。2006 年 7 月，淮南市港航管理局委托编制《淮南市港口总体规划环境影响报告书》，2006 年 7 月 31 日，取得原安徽省环境保护局出具的《关于印发〈淮南市港口总体规划环境影响报告书〉审查意见的通知》（环评函[2006]467 号文，详见附件 2）；2008 年 6 月，安徽省人民政府以皖政秘[2008]xx 号对《淮南港总体规划》给予批复后正式实施颁布（详见附件 3）。该规划明确淮南港九大港区 106 个生产性码头泊位。

2017 年 1 月，淮南市港航管理局于委托编制《淮南港总体规划（调整）（2014-2025 年）环境影响报告书》，2017 年 12 月 7 日，取得原淮南市环境保护局出具的《关于淮南港总体规划调整（2014-2025 年）环境影响报告书的审查意见的函》（淮环函[2018]25 号，详见附件 5），同年淮南市人民政府在经安徽省人民政府同意后以淮府秘[2017]3 号《淮南市人民政府关于印发淮南港总体规划调整（2014-2025 年）的通知》批准实施《淮南港总体规划调整（2014-2025 年）》（详见附件 4）。该规划调整后淮南港新增寿县港区，即划为毛集、凤台、潘集、八公山、田家庵、大通、寿县七个港区，主要分布在淮河两岸。新增岸线 12233m，泊位 150 个，主要是在潘集港区架河作业区、平圩作业区、寿县港区五里闸作业区、茨淮新河和江淮运河沿线新增部分建港岸线。

2019 年 5 月 5 日，淮南市人民政府在经安徽省人民政府同意后以淮府秘[2019]52 号《淮南市人民政府关于〈淮南港总体规划凤台港区九里湾、经济开发区及淮干行洪区调整（正峡段）工程相关港口作业区规划调整〉的批复》批准实施《淮南港总体规划凤台港区九里湾、经济开发区及淮干行洪区调整（正峡段）工程相关港口作业区规划调整》（详见附件 6）。该规划对九里湾作业区、经开区作业区以及淮干行洪区调整（正峡段）工程相关作业区进行

了优化调整。增加了九里湾作业区规划岸线和经开区作业区规划岸线，取消了毛集港区曹集作业区 240m 港口岸线和凤台港区顺安码头 160m 港口岸线等。

2021 年 12 月 15 日，淮南市人民政府在经安徽省人民政府同意后以淮府秘[2021]104 号《淮南市人民政府关于淮南港总体规划寿县港区及山王作业区何台作业区规划调整的批复》批准实施《淮南港总体规划寿县港区及山王作业区何台作业区规划调整》（详见附件 7）。该规划明确了寿县港区的 8 个货运码头和 2 个集散中心以及 7 个停靠点；八公山港区山王作业区规划调整岸线总体规模保持不变，将港口岸线向下游调整至新淮工广排涝站下游 50 米处，作业区岸线规模保持不变；毛集港区何台作业区规划调整仅对何台渡口以下部分规划进行调整，服务区岸线规模及位置均保持不变。

2023 年，淮南港共完成港口货物吞吐量 1410 万吨，货种主要为煤炭、水泥、矿建材料、化工产品和粮食。近年来，随着淮南港面临的内外部发展形势和环境发生了明显变化，现行的《淮南港总体规划调整（2014-2025 年）》即将到期，难以适应发展的新形势新要求，对淮南港总体规划进行修订，是基于国家政策、内外部条件变化的必然要求。主要表现在以下几方面：

**一是策应“交通强国”等国家战略，提升淮南港港口能级。**2019 年 9 月，中共中央、国务院印发了《交通强国建设纲要》，纲要指出，建设现代化高质量综合立体交通网络，推动中部地区大通道大枢纽建设，大力发展枢纽经济；2019 年 11 月，为深入贯彻习近平新时代中国特色社会主义思想 and 习近平总书记关于港口发展的重要指示精神，交通运输部等《关于建设世界一流港口的指导意见》要求，强化港口的综合枢纽作用，整体提升港口高质量发展水平，以枢纽港为重点，建设安全便捷、智慧绿色、经济高效、支撑有力、世界先进的世界一流港口；2023 年 3 月，交通运输部 国家发展改革委 自然资源部 生态环境部 水利部《关于加快沿海和内河港口码头改建扩建工作的通知》（交水发〔2023〕18 号）要求，在基本不新增或少量新增岸线和水域、土地资源的基础上，实现码头靠泊等级、作业效率和安全环保水平的有效提升。淮南港现状码头以 500~1000 吨级泊位为主，已与航道发展等级不匹配，港口枢纽作用未充分发挥，急需对港口总体规划进行修编，推动内河港口规划能级提升。

**二是充分发挥区位优势，助推淮南区域融合战略实施。**淮南市地处长三角一体化发展、淮河生态经济带、中部崛起等国家战略机遇重叠区，是全国重要新型综合能源基地、承接长三角产业转移示范区和合肥都市圈副中心城市，具有得天独厚的区位优势，进一步完善水运港口布局规划，推进港口基础设施建设，建设水运综合枢纽，将为淮南市紧抓长三角一体化发展、淮河生态经济带、合肥都市圈、皖北承接产业转移集聚区建设战略机遇，推进淮河都市区建设、全面实施区域一体化融合战略，深入推进合淮同城化、一体化发展，将淮南打造

成为合肥都市圈带动沿淮、辐射皖北的门户城市提供水运支撑。

**三是抢抓江淮运河贯通机遇，打造淮南江淮枢纽港。**江淮运河的贯通构建了淮河水系第二条通江入海通道，与沙颍河、合裕线、芜申运河等共同构筑了一条连接长三角与中原城市群的江淮干线水运主通道，淮南市可借此拓展通江达海通道，大大缩短至长江中上游水路距离，迎来水运发展新机遇，同时省人民政府办公厅《关于进一步加强水运基础设施建设和管理的通知》（皖政办〔2021〕12号）要求修编各市港口总体规划；《安徽省国民经济和社会发展规划第十四个五年规划和2035年远景目标纲要》提出打造芜湖马鞍山、安庆江海联运枢纽，合肥江淮联运中心，蚌埠、淮南淮河航运枢纽“两枢纽一中心”，淮南港需抓紧完成港口总体规划修编，加快淮南江淮枢纽港建设。

**四是助力资源型城市转型发展、推进港产城融合发展。**党的十九大报告提出“推进能源生产和消费革命，构建清洁低碳、安全高效的能源体系”，双碳目标倒逼资源型城市改革创新，近年来，淮南市奋力推进资源型城市产业转型，全市产业布局调整，虽然全市深入推进产业转型升级，但“煤电独大”的结构性矛盾仍未改变，“十四五”期规划抢抓新一代信息、新材料、新能源汽车、高端装备制造等产业转移契机，做大做强新一代信息技术、新材料、新能源汽车及零部件、高端装备制造、生命健康、绿色食品等六大新兴产业，培育经济新动能，围绕能源产业清洁化、绿色化、低碳化发展趋势，加快煤炭清洁高效利用，推动煤电行业绿色转型发展，逐渐形成“一核、两片、一圈”产业发展格局和“一廊五区多节点”的工业空间发展布局，将为淮南产业转型升级带来重大机遇，产业布局调整对水运港口枢纽布局提出新的要求，需全面优化港口布局，推进港产城融合发展，助力资源型城市转型发展。

为适应腹地经济社会发展新形势、新需求及新要求，合理开发和保护港口岸线资源，促进港产城协调融合发展，指导淮南市港口持续健康发展，依据《中华人民共和国港口法》和《港口规划管理规定》，开展了淮南港总体规划的修订工作。

根据《中华人民共和国环境保护法》、《中华人民共和国环境影响评价法》、《规划环境影响评价条例》、《关于进一步加强规划环评工作的通知》和《关于进一步加强港口总体规划环境影响评价工作的通知》等法律法规文件的要求，港口规划属于应编制环境影响报告书的专项规划，应当在专项规划上报审批前进行环境影响评价，并向专项规划审批机关提交环境影响报告书。2024年7月13日淮南市交通运输局委托安徽应天环保科技咨询有限公司开展《淮南港总体规划修订（2023-2035年）环境影响报告书》的编制工作。

接受委托后，我公司立即开展前期准备工作，进行了多次现场踏勘和相关单位部门、企业调研，收集了大量基础资料。同时，根据《环境影响评价公众参与办法》等的规定，同期开展了公众参与相关工作。在此基础上，我单位按照相关环保主管部门的要求，依据《关于

进一步加强公路水路交通运输规划环境影响评价工作的通知》（环发[2012]49号）、《港口总体规划环境影响评价技术要点》（环发[2012]49号）、《交通运输专项规划环境影响评价技术规范 第2部分：港口总体规划》（JT/T1146.2-2018）及《规划环境影响评价技术导则总纲》（HJ130-2019）的技术要求，编制完成了《淮南港总体规划修订（2023-2035年）环境影响报告书》。

## 1.2 规划环评过程及有关问题说明

（1）与相关部门的沟通协调工作：主要通过登门走访与问卷调查相结合的方式，与淮南市的自规、渔政、水务、林业、农业等相关部门，特别是生态环境部门，开展沟通、调研工作，协调各方的观点与诉求，获得有关各方的理解与支持。

（2）规划范围涉及环境敏感区的协调工作

规划范围涉及的长吻鮠国家级水产种质资源保护区以原农业部公告第1684号文划定的范围为准，识别了评价范围内作业区和岸线涉及的种质资源保护区位置关系。依据《水产种质资源保护区管理暂行办法》中规定“在水产种质资源保护区内从事修建港口建设等工程建设的，或者在水产种质资源保护区外从事可能损害保护区功能的工程建设活动的，应当按照国家有关规定编制建设项目对水产种质资源保护区的影响专题论证报告，并将其纳入环境影响评价报告书。禁止在水产种质资源保护区内新建排污口。经与业主单位和设计单位充分沟通，涉及占用长吻鮠国家级水产种质资源保护区核心区的凤台港区邱家沟作业区，不得改扩建现有作业区，严格落实现有作业区内水污染防治措施。

同时规划范围涉及的饮用水源保护区以《关于印发安徽省城市集中式饮用水水源保护区划分方案的通知》（环水函〔2009〕268号文）、《安徽省人民政府关于淮南市毛集实验区水厂等饮用水水源保护区划定方案的批复》等文件划定的范围为准，识别了评价范围内作业区和岸线涉及的饮用水源保护区位置关系。对于涉及饮用水源保护区的作业区，采取规划岸线调整，以确保港口规划满足饮用水源保护的相关要求。

规划区编制过程中，充分与国土空间相关规划进行对接，对邱家沟作业区、何台作业区和下陶作业区等进行了优化，确保规划满足生态保护红线、自然保护区、风景名胜区、森林公园等自然保护地的相关保护要求。

（3）与规划编制单位的沟通协调工作：项目组在整个编制过程中成分与规划编制单位——淮南市交通运输局及安徽省交通勘察设计院有限公司保持互动，在环评介入之初即提供规划环境保护相关制约因素，协助规划方案编制过程中充分考虑区域环境敏感因素，使得规划方案更为合理；编制过程中，对各阶段的规划方案及时反馈环保优化调整建议，协助规划编制单位开展规划方案的优化，使得最终的规划方案满足环境保护要求。

## 1.3 评价依据

### 1.3.1 相关法律、法规

- (1) 《中华人民共和国环境保护法》，2015年1月1日施行；
- (2) 《中华人民共和国环境影响评价法》，2018年12月29日修正并施行；
- (3) 《中华人民共和国城乡规划法》，2019年4月23日修正并施行；
- (4) 《中华人民共和国水污染防治法》，2017年6月27日修正，2018年1月1日施行；
- (5) 《中华人民共和国大气污染防治法》，2018年10月26日修正并施行；
- (6) 《中华人民共和国噪声污染防治法》，2022年6月5日施行；
- (7) 《中华人民共和国固体废物污染环境防治法》，2020年9月1日施行；
- (8) 《中华人民共和国港口法》，2018年12月29日修正并施行；
- (9) 《中华人民共和国渔业法》，2013年12月28日修正并施行；
- (10) 《中华人民共和国土地管理法》，2019年8月26日修正，2020年1月1日施行；
- (11) 《中华人民共和国水土保持法》，2011年3月1日施行；
- (12) 《中华人民共和国野生动物保护法》，2022年12月30日修订并施行；
- (13) 《中华人民共和国森林法》，2020年7月1日修订并施行；
- (14) 《中华人民共和国文物保护法》，2017年11月4日修正并施行；
- (15) 《中华人民共和国循环经济促进法》，2018年10月26日修正并施行；
- (16) 《中华人民共和国清洁生产促进法》，2012年2月29日修正，2012年7月1日施行；
- (17) 《中华人民共和国节约能源法》，2018年10月26日修正并施行；
- (18) 《中华人民共和国防洪法》，2016年7月2日修正并施行；
- (19) 《中华人民共和国河道管理条例》，国务院令 698 号，2018年3月19日修正并施行；
- (20) 《规划环境影响评价条例》，国务院令第 559 号，2009年10月1日施行；
- (21) 《中华人民共和国水生野生动物保护实施条例》，国务院令第 645 号，2013年12月7日施行；
- (22) 《中华人民共和国基本农田保护条例》，2021年7月1日施行；
- (23) 《中华人民共和国航道管理条例》，国务院令第 545 号，2009年1月1日施行；
- (24) 《中华人民共和国航道管理条例实施细则》，交通运输部令 2009 年第 9 号，2009

年5月27日修正并施行；

（25）《中华人民共和国内河交通安全管理条例》，国务院令第676号，2017年3月1日修正并施行；

（26）《中华人民共和国自然保护区条例》，国务院令第687号，2017年10月7日修正并施行；

（27）《中华人民共和国森林法实施条例》，国务院令698号，2018年3月19日修正并施行；

（28）《中华人民共和国文物保护法实施条例》，国务院令第676号，2017年10月7日修正并施行；

（29）《风景名胜区条例》，国务院令474号，2016年2月6日修订；

（30）《土地复垦条例》，国务院令592号，2011年3月5日施行；

（31）《土地复垦条例实施办法》，自然资源部令第5号，2019年7月16日修正并施行；

（32）《全国生态环境保护纲要》，国发[2000]38号，2000年11月26日；

（33）《危险化学品安全管理条例》，国务院令第645号，2013年12月7日修正并施行；

（34）《森林公园管理办法》，国家林业局令第42号，2016年9月22日修正并施行；

（35）《水产种质资源保护区管理暂行办法》，原农业部令[2011]第1号，2011年3月1日施行，2016年5月30日农业部令第3号修正；

（36）《中华人民共和国防治船舶污染内河水域环境管理规定》，交通运输部令2022年第26号，2022年9月26日施行；

（37）《国内水路运输管理条例》，国务院令第676号，2020年5月1日修正并施行；

（38）《港口规划管理规定》，原交通部令2007年第11号，2008年2月1日施行；

（39）《湿地保护管理规定》，国家林业局令第48号，2017年11月3日修正，2018年1月1日施行；

（40）《国家湿地公园管理办法》，国家林业局林湿发[2017]150号，2018年1月1日实施；

（41）《建设项目环境保护管理条例》，国务院第682号，2017年10月1日施行；

（42）《中国水生生物资源养护行动纲要》，国务院国发[2006]9号，2006年2月14日；

（43）《饮用水水资源保护区污染防治管理规定》，原环境保护令第16号，2010年12月22日修正；

- (44) 《建设项目环境影响评价分类管理名录》（2021年本），2021年1月1日施行；
- (45) 《环境影响评价公众参与办法》，生态环境部令第4号，2019年1月1日起施行；
- (46) 《产业结构调整指导目录（2024年本）》，2024年2月1日施行；
- (47) 《关于加强环境保护重点工作的意见》，国务院国发[2011]35号，2011年10月17日；
- (48) 《关于进一步加强环境影响评价管理防范环境风险的通知》，原环境保护部环发[2012]77号文，2012年7月3日；
- (49) 《关于切实加强风险防范严格环境影响评价管理的通知》，原环境保护部环发[2012]98号文，2012年8月7日；
- (50) 《关于进一步加强规划环境影响评价工作的通知》，原环境保护部、国家发展和改革委员会环发[2011]99号文，2011年8月11日；
- (51) 《国务院关于印发大气污染防治行动计划的通知》，国务院国发[2013]37号，2013年9月10日；
- (52) 《国务院关于印发水污染防治行动计划的通知》，国务院国发[2015]17号，2015年4月2日；
- (53) 《国务院关于印发土壤污染防治行动计划的通知》，国务院国发[2016]31号，2016年5月28日；
- (54) 《关于规划环境影响评价加强空间管制、总量管控和环境准入的指导意见（试行）》，环境保护部办公厅，环办环评[2016]14号，2016年2月24日；
- (55) 《关于加强规划环境影响评价与建设项目环境影响评价联动工作的意见》，环发[2015]178号，2015年12月30日；
- (56) 《关于进一步提高环境影响评价质量的若干意见》，原安徽省环境保护局环监[2002]46号文，2002年4月10日；
- (57) 《关于进一步加强公路水路交通运输规划环境影响评价工作的通知》，原环境保护部 交通运输部环发[2012]49号，2012年5月7日；
- (58) 《关于进一步加强水生生物资源保护严格环境影响评价管理的通知》，原环境保护部 农业部环发[2013]86号，2013年8月5日；
- (59) 《内河禁运危险化学品目录（2019版）》，交通运输部、生态环境部、工业和信息化部、应急管理部 第30号，2019年5月24日；
- (60) 《船舶与港口污染防治专项行动实施方案（2015~2020年）》，交通运输部，



交水发[2015]133号，2015年8月27日；

（61）《关于进一步加强自然保护区建设和管理工作的通知》，原国家环保局环发[2012]163号，2002年11月19日；

（62）《关于进一步加强港口总体规划环境影响评价工作的通知》，环办[2010]38号，2010年3月23日；

（63）关于印发《集中式饮用水水源环境保护指南（试行）》的通知，环境保护部，环办[2012]50号，2012年3月31日；

（64）《国家重点保护野生动物名录》，国务院，2021年2月11日；

（65）《国家重点保护野生植物名录》，国务院，2021年9月7日；

（66）《国务院关于印发国家级自然保护区调整管理规定的通知》，国务院 国函[2013]129号，2013年12月2日；

（67）《自然资源部 国家林业和草原局关于做好自然保护区范围及功能分区优化调整前期有关工作的函》（自然资函[2020]71号），2020年2月10日；

（68）《关于划定并严守生态保护红线的若干意见》，中共中央办公厅、国务院办公厅，2017年2月7日；

（69）《关于在国土空间规划中统筹划定落实三条控制性的指导意见》（厅字〔2019〕48号），中共中央办公厅、国务院办公厅，2019年11月；

（70）《关于以改善环境质量为核心加强环境影响评价管理的通知》，原环境保护部 环环评[2016]150号，2016年10月26日；

（71）《港口总体规划环境影响报告书技术审核要点》，环评估发[2011]58号，2011年12月；

（72）《关于加快沿海和内河港口码头改建扩建工作的通知》，交通运输部 发展改革委 自然资源部 生态环境部 水利部，交水发〔2023〕18号；

（73）《交通运输部 生态环境部关于进一步明确港口总体规划调整适用情形和相应环境影响评价工作要求的通知》，综合规划司，交规划发〔2021〕129号；

（74）《港口建设项目环境影响评价文件审批原则》，生态环境部，2018年1月15日；

（75）《交通运输部 发展改革委 生态环境部 住房城乡建设部 关于建立健全长江经济带船舶和港口污染防治长效机制的意见》，水运局，交水发〔2021〕27号；

（76）《交通运输部 国家发展改革委 自然资源部 生态环境部 国家林业和草原局关于加强沿海和内河港口航道规划建设进一步规范和强化资源要素保障的通知》，交通运输部、国家发展改革委、自然资源部、生态环境部、国家林业和草原局，交规划发〔2022〕79号。

- (77) 《安徽省环境保护条例》，2018 年 1 月 1 日施行；
- (78) 《安徽省饮用水水源环境保护条例》，2016 年 12 月 1 日施行；
- (79) 《安徽省农业生态环境保护条例》，2018 年 3 月 30 日修正并施行；
- (80) 《安徽省基本农田保护条例》，2004 年 6 月 26 日修正并施行；
- (81) 《安徽省林地保护管理条例》，2021 年 3 月 26 日修正并施行；
- (82) 《安徽省水上交通安全管理条例》，2014 年 3 月 1 日施行；
- (83) 《安徽省城乡规划条例》，2011 年 3 月 1 日施行；
- (84) 《安徽省大气污染防治条例》（2018 年修正），2018 年 11 月 1 日施行；
- (85) 《安徽省湿地保护条例》，2018 年 3 月 30 日修正并施行；
- (86) 《安徽省港口条例》，2022 年 3 月 25 日修正并施行；
- (87) 《安徽省大气污染防治行动计划实施方案》，安徽省人民政府 皖政[2013]89 号，2013 年 2 月 30 日；
- (88) 《安徽省水污染防治工作方案》，安徽省人民政府 皖政[2015]131 号，2015 年 12 月 29 日；
- (89) 《安徽省饮用水水源地保护攻坚战实施方案》，安徽省人民政府办公厅 皖政办秘[2019]24 号，2019 年 2 月 2 日；
- (90) 《安徽省生态保护红线》，安徽省人民政府 皖政秘[2018]120 号，2018 年 6 月 27 日；
- (91) 《全面打造水清岸绿产业优美丽长江（安徽）经济带的实施意见（升级版）》中共安徽省委 安徽省人民政府 皖发[2021]19 号，2021 年 8 月 9 日；
- (92) 《安徽省土壤污染防治工作方案》，安徽省人民政府 皖政[2016]116 号，2016 年 12 月 29 日；
- (93) 《安徽省生态环境厅关于印送“十四五”各市生态环境有关指标计划的函》，安徽省生态环境厅 皖环函[2022]165 号,2022 年 1 月 27 日；
- (94) 《安徽省生态环境保护委员会办公室关于进一步加强饮用水水源地保护工作的通知》，安徽省生态环境保护委员会 安环委办〔2022〕96 号，2022 年 12 月 29 日；
- (95) 《安徽省生态环境保护委员会办公室关于印发安徽省生态环境保护委员会 2023 年工作要点的通知》，安徽省生态环境保护委员会 安环委办〔2023〕11 号，2023 年 1 月 24 日；
- (96) 《安徽省生态环境厅安徽省自然资源厅安徽省经济和信息化厅安徽省住房和城乡建设厅关于强化污污染地块联动监管坚决防止违规开发利用的通知》，安徽省生态环境厅 皖

环函〔2021〕329号，2021年4月21日；

（97）《关于印发安徽省城市集中式饮用水水源保护区划分方案的通知》，环水函〔2009〕268号，2009年3月27日；

（98）《安徽省环保厅关于进一步明确淮河、巢湖流域重污染行业项目省级环保预审范围及内容的通知》，皖环发〔2013〕85号；

（99）《关于推进长江经济带生态优先绿色发展的实施意见》，皖办发〔2017〕45号，2017年8月24日；

（100）《安徽省大气办关于印发〈安徽省2021-2022年秋冬季大气污染综合治理攻坚行动方案〉的通知》，皖大气办〔2021〕7号，2021年11月30日；

（101）《安徽省生态环境厅关于印发安徽省生态环境厅突发环境事件应急预案的通知》，皖环发〔2021〕38号，2021年8月13日；

（102）《安徽省环保厅关于进一步加强建设项目新增大气主要污染物总量指标管理工作的通知》，皖环发〔2017〕19号，2017年3月28日；

（103）《安徽省重点控制区域执行大气污染物特别排放限值公告》，皖环函〔2017〕1341号，2017年11月10日；

（104）《安徽省生态环境厅办公室关于推进全省危险废物全过程信息化监管试点工作的通知》，2021年6月20日；

（105）《关于印发〈安徽省固体废物源头管控实施办法〉的通知》，2018年10月15日；

（106）《安徽省人民政府关于建立固体废物污染防控长效机制的意见》，2018年7月2日；

（107）《安徽省环保厅关于进一步加强危险废物环境监督管理的通知》（皖环发〔2017〕166号），2017年11月22日；

（108）《安徽省生态环境厅关于推行“环境影响区域评估+环境标准”工作的通知》，皖环发〔2021〕23号，2021年4月9日；

（109）《安徽省生态环境厅关于全面推进挥发性有机物综合治理工作的通知》（各类领导小组发文〔2019〕201号），2019年9月30日；

（110）《安徽省人民政府办公厅关于印发全省开发区涉及生态保护红线等问题整治专项行动方案的通知》，皖政办秘〔2018〕276号，2018年11月18日；

（111）《关于印发〈安徽省固体废物源头管控实施办法〉的通知》，2018年10月15日；

（112）《安徽省实施〈中华人民共和国固体废物污染环境防治法〉办法》，2021年5月31日；

（113）《安徽省生态环境厅关于统筹做好固定污染源排污许可日常监管工作的通知》，皖环发〔2021〕7号，2021年1月30日；

（114）《安徽省“三线一单”生态环境分区管控管理办法（暂行）》，安徽省生态环境厅，2022年1月10日；

（115）安徽省生态环境厅关于强化生态环境保障和服务助力稳经济若干措施的通知》，皖环发〔2022〕34号，2022年6月12日；

（116）《关于协同推进长三角港航一体化发展六大行动方案》，交通运输部办公厅 上海市人民政府办公厅 江苏省人民政府办公厅 浙江省人民政府办公厅 安徽省人民政府办公厅 交办水〔2018〕161号，2018年12月6日。

### 1.3.2 技术导则与相关标准

- （1）《规划环境影响评价技术导则 总纲》（HJ130-2019）；
- （2）《建设项目环境影响评价技术导则 总纲》（HJ2.1-2016）；
- （3）《环境影响评价技术导则 声环境》（HJ2.4-2021）；
- （4）《环境影响评价技术导则 地表水环境》（HJ2.3-2018）；
- （5）《环境影响评价技术导则 大气环境》（HJ2.2-2018）；
- （6）《环境影响评价技术导则 地下水环境》（HJ610-2016）；
- （7）《环境影响评价技术导则 生态影响》（HJ19-2022）；
- （8）《建设项目环境风险评价技术导则》（HJ169-2018）；
- （9）《交通运输专项规划环境影响评价技术规范 第2部分：港口总体规划》（JT/T1146.2-2018）；
- （10）《港口总体规划环境影响评价技术要点》（环发〔2012〕49号）；
- （11）《港口总体规划环境影响报告书技术审核要点》（环评估发〔2011〕58号）；
- （12）《水运工程建设项目环境影响评价指南》（JTS/T105-2021）；
- （13）《生态环境状况评价技术规范》（HJ192-2015）；
- （14）《水运工程环境保护设计规范》（JTS149-2018）；
- （15）《建设项目竣工环境保护验收技术规范港口》（HJ436-2008）；
- （16）《含油污水处理工程技术规范》（HJ580-2010）；
- （17）《港口码头溢油应急设备配备要求》（JT/T451-2017）；
- （18）《水上溢油环境风险评估技术导则》（JT/T1143-2017）；
- （19）《饮用水水源保护区划分技术规范》（HJ338-2018）；
- （20）《河湖岸线保护与利用规划编制指南（试行）》（水利部 办河湖函【2019】394

号）。

### 1.3.3 相关规划、区划文件

- (1) 《全国生态功能区划（修订版）》，环境保护部 中共科学院 公告 2015 年第 61 号，2015 年 11 月 13 日；
- (2) 《全国主体功能区划》，国发[2010]46 号，2010 年 12 月 21 日；
- (3) 《全国生态环境保护纲要》，国发[2000]38 号，2000 年 11 月 26 日；
- (4) 《全国重要江河湖泊水功能区划（2011-2030 年）》，国函[2011]167 号，2011 年 12 月 28 日；
- (5) 《全国湿地保护规划（2022—2030 年）》，林规发[2022]99 号，2022 年 10 月 13 日；
- (6) 《中国生物多样性保护战略与行动计划（2011-2030 年）》，2010 年 9 月 17 日；
- (7) 《中华人民共和国国民经济和社会发展第十四个五年规划和 2035 年远景目标纲要》，2021 年 3 月 11 日；
- (8) 《“十四五”生态保护监管规划》，生态环境部 环生态[2022]15 号，2022 年 3 月 18 日；
- (9) 《生态保护红线划定指南》，环办生态[2017]48 号，2017 年 5 月 27 日；
- (10) 《关于新时代推动中部地区高质量发展的意见》，中共中央 国务院，2021 年 4 月；
- (11) 《“十四五”现代综合交通运输体系发展规划》（国务院，2021 年 9 月）；
- (12) 《推进多式联运发展优化调整运输结构工作方案（2021-2025 年）》（国务院办公厅，2021 年 12 月）；
- (13) 《长江三角洲地区交通运输更高质量一体化发展规划》，发改委 交通运输部，2020 年 4 月；
- (14) 《内河航运发展纲要》，交通运输部，2020 年 6 月；
- (15) 《水运“十四五”发展规划》，交通运输部，2021 年 5 月；
- (16) 《长江经济带发展规划纲要》，2016 年 3 月；
- (17) 《淮河生态经济带发展规划》，国家发展和改革委员会，2018 年 11 月；
- (18) 《淮河流域综合规划（2012-2030 年）》（国务院，2015 年 5 月）；
- (19) 《淮河流域综合规划（2012-2030 年）》，国务院，2015 年 5 月；
- (20) 《淮河流域防洪规划》，国务院，2009 年 3 月；
- (21) 《安徽省干线航道网规划（2018-2030 年）》，安徽省人民政府办公厅 皖政办秘

[2018]261号，2018年11月2日；

(22) 安徽省人民政府《关于印发<安徽省划定并严守生态保护红线实施方案>的通知》(厅[2017]62号)，中共安徽省委办公厅，安徽省人民政府办公厅，2017年9月18日；

(23) 《安徽省国民经济和社会发展第十四个五年规划和2035年远景目标纲要》，2021年2月20日；

(24) 《安徽省人民政府办公厅关于印发安徽省内河航运发展规划要点的通知》，皖政办[2006]37号，2006年12月28日；

(25) 《安徽省人民政府关于印发安徽省主体功能区规划的通知》，皖政[2013]82号，2013年12月4日；

(26) 《安徽省生态功能区划》，安徽省环境保护厅，2003年11月1日；

(27) 《关于同意实施<安徽省水功能区划>的批复》，皖政秘[2003]104号，2003年10月；

(28) 《安徽省交通运输“十四五”发展规划》；安徽省交通运输厅，2021年12月；

(29) 《安徽省“十四五”生态环境保护规划》，安徽省人民政府办公厅，2022年3月1日；

(30) 《安徽省人民政府办公厅关于印发安徽省水路建设规划(2017-2021年)的通知》，皖政办秘[2017]132号，2017年5月；

(31) 《安徽省湿地保护工程规划(2016~2025年)》，安徽省林业厅，2016年11月；

(32) 《安徽省人民政府关于印发安徽省水污染防治工作方案的通知》，皖政[2015]131号，2015年12月29日；

(33) 《长三角区域空气质量改善深化治理方案(2017-2020年)》；

(34) 《长三角区域水污染防治协作实施方案(2018-2020年)》；

(35) 《安徽省淮南市“三线一单”文本》及图集，淮南市生态环境局；

(36) 《安徽省淮南市“三线一单”生态环境准入清单》，淮南市生态环境局；

(37) 《淮南市国民经济和社会发展第十四个五年规划和2035年远景目标纲要》，淮南市人民政府，淮府[2021]21号，2021年5月18日；

(38) 《淮南市国土空间规划(2021-2035年)》，淮南市人民政府，2024年3月26日；

(39) 《凤台县(含毛集实验区)国土空间总体规划(2021-2035年)》，淮南市人民政府，淮府秘[2024]50号，2024年6月14日；

(40) 《寿县国土空间总体规划(2021-2035年)》，寿县人民政府，2024年7月1日；

(41) 《淮南市水利发展“十四五”规划》，淮南市水利局，2021年8月6日；

- （42）《淮南市“十四五”产业发展规划》，淮南市人民政府，2022年3月16日；
- （43）《淮南市“十四五”工业发展规划》，淮南市人民政府，2022年3月16日；
- （44）《淮南市“十四五”交通运输发展规划》，淮南市人民政府，2022年1月28日；
- （45）《淮南市“十四五”生态环境保护规划》，淮南市生态环境局 淮南市发展与改革委员会，2022年5月16日；
- （46）《淮南市“十四五”船舶污染治理行动方案》，淮南市交通运输局 淮南市发展与改革委员会等，2022年8月22日；
- （47）《淮南市“十四五”节能减排实施方案》，淮南市人民政府，2022年10月31日；
- （48）《淮南市矿产资源总体规划（2021-2025年）》，淮南市自然资源和规划局，2023年11月22日；
- （49）《淮南市城市给水专业规划（2020-2035年）》，淮南市住房和城乡建设局，2020年7月1日；
- （50）《淮河淮南段长吻鮠国家级水产种质资源保护区总体规划（2023-2032年）》，淮南市农业农村局，2024年6月18日。

## 1.4 评价目的与原则

### 1.4.1 评价目的

通过本次评价，提供规划决策所需的资源与环境信息，识别制约规划实施的主要资源和环境要求，确定环境目标，构建评价指标体系，分析、预测与评价规划实施可能对区域、流域生态系统产生的整体影响、对环境和人群健康产生的长远影响，论证规划方案的环境合理性和对持续发展的影响，论证规划实施后环境目标和指标的可达性，形成规划优化调整建议，提出环境保护对策、措施和跟踪评价方案，协调规划实施的经济效益、社会效益与环境效益之间以及当前利益与长远利益之间的关系，为规划和环境管理提供决策依据。

（1）按照可持续发展的原则分析规划存在的不足，论证与其他规划的协调性，预测淮南港总体规划修订（2023-2035年）实施可能造成的环境影响并提出预防措施及建议。

（2）从淮南市自然环境、社会现状的实际情况出发，根据科学发展观，从环境可行性的角度出发，分析淮南港总体规划存在的不足，提出优化方案和减缓措施。

（3）识别淮南港总体规划修订（2023-2035年）所在区域内自然保护区、饮用水水源保护区、文物古迹、风景名胜区等生态环境敏感区（点）；识别重点保护的水生生物、陆生生物，并对生物多样性进行分析评价，为今后具体项目的建设实施提供参考依据。

（4）通过评价、识别规划实施所产生的有关环境效应，分析、预测与评价规划实施可能对相关区域产生的整体影响，评价规划实施环境目标和指标的可达性。

（5）评价规划要素的环境合理性，形成规划优化调整建议，提出环境保护对策建议和跟踪评价计划，协调规划实施的经济效益、社会效益和环境效益之间的关系，为规划编制和环境管理提供决策依据。

#### 1.4.2 评价原则

淮南港总体规划修订（2023-2035 年）环境影响评价遵循的基本原则如下：

##### （1）早期介入、过程互动

评价应在规划编制的早期阶段介入，在规划前期研究和方案编制、论证、审定等关键环节和过程中充分互动，不断优化规划方案，提高环境合理性。

##### （2）统筹衔接、分类指导

评价工作应突出不同类型、不同层级规划及其环境影响特点，充分衔接“三线一单”成果，分类指导规划所包含建设项目的布局和生态环境准入。

##### （3）客观评价、结论科学

依据现有知识水平和技术条件对规划实施可能产生的不良环境影响的范围和程度进行客观分析，评价方法应成熟可靠，数据资料应完整可信，结论建议应具体明确且具有可操作性。

### 1.5 评价范围和评价时段

#### 1.5.1 评价范围

空间范围为淮南港总体规划修订（2023-2035 年）涉及的水域和陆域范围，主要为淮南市行政区划范围内淮河、江淮运河、西淝河、茨淮新河、窑河、淠淮航道、淠河等航道岸线及水域、陆域。

各港区及周边陆域、水域以及受港区开发建设过程影响的陆域和水域为环评的重点区域。按环境要素具体划分如下：

本次规划环评中各要素的评价范围如表 1.5-1 所示。

表 1.5-1 淮南港总体规划修订（2023-2035 年）环境影响评价的范围

环境要素	评价范围	确定依据
大气环境	按照港口所在区域主导风向，沿各港区港界向陆域外扩大 2.5km。	并结合该区域的主导风向、地形条件和敏感点目标相对位置等确定
水环境	淮河、江淮运河、西淝河、茨淮新河、窑河、淠淮航道、淠河等	根据水环境评价导则中对间接排放或者不排放到外环境的项目，各作业区涉及水域范围及水环境保护目标
地下水	港区直接与间接影响区域	根据《环境影响评价技术导则 地下水环境》（HJ610-2016）要求考虑评价区域地下水环境保护目标、区域地下水基本流场特征、水文地质单元边界等条件确定。



环境要素	评价范围	确定依据
声环境	港界范围及疏港通道两侧 200 米覆盖范围	根据声环境影响评价技术导则中评价的要求
生态环境	水生生态系统评价范围参照水环境。陆生生态系统评价范围体现生态完整性，涵盖规划直接影响区和间接影响区，当评价范围临近生态敏感区时，评价范围适当扩大至生态敏感区	根据规划环境影响评价导则中 2.2.4.3 要求考虑评价区域地理属性和自然边界，并结合生态影响评价导则中 4.3 评价范围要求的生态完整性确定生态环境评价范围。
土壤环境	各港界范围内土壤环境，结合各港界范围内货运类型，各港区港界向外扩大 0.05-0.2km	根据《环境影响评价技术导则 土壤环境（试行）》（HJ964-2018）的要求结合项目影响类型、污染途径、气象条件、地形地貌、水文地质条件等确定
环境风险	以大气环境、水环境、地下水评价范围作为本轮规划环境风险评价范围	根据建设项目环境风险技术导则中 4.5 要求考虑，并结合环境敏感目标分布情况，事故后果预测可能对环境产生危害的范围等综合确定。
固体废物	港界范围	——
社会环境	规划港口直接与间接影响区范围，即淮南全市范围	根据规划环境影响评价导则中的管理边界原则

### 1.5.2 评价时段

与规划时段一致，以预测水平年为评价重点。

规划基准年：2023 年；

预测水平年：2030 年、2035 年。

## 1.6 评价重点

### 1.6.1 评价内容

评价内容包括淮南港总体规划对生态环境、水环境、大气环境、声环境、固体废弃物、社会环境等可能产生的直接、间接影响，以及规划与有关法律法规及相关规划、区划的协调性，并提出规划调整建议，及环境保护的预防、减缓、避让、补偿措施。主要内容如下：

（1）概述港口总体规划与环境相关的主要内容，介绍规划包含的主要开发建设内容及其主要环境影响。

（2）调查和评价港口总体规划实施所依赖的环境条件，识别区域主要环境问题、环境敏感目标以及制约港口总体规划实施的主要资源要素。

（3）预测和评估港口总体规划实施对相关区域水环境、大气环境等造成的影响，并预测可能带来的环境风险。

（4）评估港口总体规划方案与相关政策和法规的符合性，与国家、地方、行业、流域等相关规划和区划的协调性。

（5）预测和评估区域战略资源对港口总体规划实施的承载能力。

(6) 开展港口总体规划主要内容（包括港口规模、岸线利用布局、水陆域布置等）的环境合理性综合论证，从环境保护角度提出规划优化调整和实施保障建议。

(7) 对港口发展提出环境管理建议，并拟定预防和减缓不良环境影响的对策措施。

(8) 通过专家咨询、部门访谈、公众调查、媒体公示等多种形式开展规划环评的公众参与工作。

(9) 制定港口总体规划实施的监测与跟踪评价计划。

### 1.6.2 评价重点

根据淮南港总图规划涉及区域自然生态环境特征、港口发展现状和港口总体规划的建设特点，确定本轮规划环境影响评价重点如下：

(1) 以规划毛集港区、凤台港区、潘集港区、八公山港区、田家庵港区、大通港区、寿县港区七大港区作为重点评价对象，对于岸线利用规划从环境保护的角度，对其规划的空间合理性进行评价；

(2) 分析淮南港总体规划与法律法规、政策、上层规划的相符性，与环境功能区划、环境保护规划协调性；

(3) 识别生态保护红线、水源保护区、自然保护区、水产种质资源保护区、风景名胜区分区等生态环境敏感区对本规划实施的制约因素，分析规划港区、作业区空间布局的环境合理性；

(4) 评价规划实施带来的环境及风险影响，提出有效、可行的环境影响减缓措施、风险预防措施及规划调整意见。

## 1.7 评价标准

### 1.7.1 环境质量标准

#### (1) 环境空气

淮南市范围内自然保护区、风景名胜区和需要特殊保护的区域为环境空气一类功能区，根据《“生态保护红线、环境质量底线、资源利用上线和环境准入负面清单”编制技术指南（试行）》要求，“将环境空气一类功能区作为大气环境优先保护区”。根据《环境空气质量标准》（GB 3095-2012），“一类区为自然保护区、风景名胜区和需要特殊保护的区域”，主要涉及上窑国家森林公园、舜耕山国家森林公园、安徽淮南八公山国家地质公园、卧龙山省级森林公园、茅仙洞省级森林公园。其余居住区、商业交通居民混合区、文化区、工业区和农村地区为环境空气二类功能区；非甲烷总烃参照执行《大气污染物综合排放标准详解》中标准值，总挥发性有机物（TVOC）参照执行《环境影响评价技术导则 大气环境》（HJ2.2-2018）附录 D 表 D.1 中其他污染物空气质量浓度参考限值。

表 1.7-1 环境空气质量标准

污染物	浓度限值	一级	二级	单位	评价标准
SO <sub>2</sub>	年平均	20	60	μg/m <sup>3</sup>	《环境空气质量标准》 (GB3095-2012)
	24小时平均	50	150	μg/m <sup>3</sup>	
	1小时平均	150	500	μg/m <sup>3</sup>	
NO <sub>2</sub>	年平均	40	40	μg/m <sup>3</sup>	
	24小时平均	80	80	μg/m <sup>3</sup>	
	1小时平均	200	200	μg/m <sup>3</sup>	
CO	24小时平均	4	4	mg/m <sup>3</sup>	
	1小时平均	10	10	mg/m <sup>3</sup>	
O <sub>3</sub>	日最大8小时平均	100	160	μg/m <sup>3</sup>	
	1小时平均	160	200	μg/m <sup>3</sup>	
PM <sub>10</sub>	年平均	40	70	μg/m <sup>3</sup>	
	24小时平均	50	150	μg/m <sup>3</sup>	
PM <sub>2.5</sub>	年平均	15	35	μg/m <sup>3</sup>	
	24小时平均	35	75	μg/m <sup>3</sup>	
TSP	年平均	80	200	μg/m <sup>3</sup>	
	24小时平均	120	300	μg/m <sup>3</sup>	
非甲烷总烃	一次值	2.0		mg/m <sup>3</sup>	《大气污染物综合排放标准》 (GB16297-1996) 详解中推荐 标准值
总挥发性有机物 (TVOC)	8小时平均	600		μg/m <sup>3</sup>	《环境影响评价技术导则 大气环境》 (HJ2.2-2018) 附录 D

(2) 地表水环境

参照安徽省“十四五”国控、省控断面水质目标，规划港区地表水体淮河干流、江淮运河、西淝河、淠淮航道和淠河执行《地表水环境质量标准》（GB3838-2002）中Ⅲ类标准，茨淮新河、窑河水体水质执行《地表水环境质量标准》（GB3838-2002）中Ⅳ类标准。评价范围内的水域功能区划见表 1.7-2。环境质量标准见表 1.7-3。

表 1.7-2 评价范围内河流水环境功能区划表

序号	河流名称	所属水系	水质目标
1	淮河	淮河	Ⅲ类
2	江淮运河	淮河	Ⅲ类
3	西淝河	淮河	Ⅲ类
4	茨淮新河	淮河	Ⅳ类
5	窑河	淮河	Ⅳ类
6	淠淮航道	淮河	Ⅲ类
7	淠河	淮河	Ⅲ类

表 1.7-3 项目地表水环境各项指标限值

序号	项目名称	标准限值	
		III类标准	IV类标准
1	水温 (°C)	/	人为造成的环境水温变化应限制在：周平均最大温升≤1，周平均最大温降≤2
2	pH 值(无量纲)	/	6~9
3	化学需氧量 (COD)	≤	20
4	五日生化需氧量 (BOD <sub>5</sub> )	≤	4
5	氨氮(NH <sub>3</sub> -N)	≤	1
6	总磷 (以 P 计)	≤	0.2
7	总氮(湖、库，以 N 计)	≤	1
8	石油类	≤	0.05

### (3) 声环境

规划范围内居民点执行《声环境质量标准》（GB3096-2008）中 2 类区标准；规划货运港区声环境执行《声环境质量标准》（GB3096-2008）中 3 类区标准，规划旅游岸线声环境执行《声环境质量标准》（GB3096-2008）中 2 类区标准；疏港道路、内河航道两侧 30±5m 范围内区域执行《声环境质量标准》（GB3096-2008）中 4a 类区标准。

表 1.7-4 声环境质量标准

序号	项目区域	类别	昼间 dB (A)	夜间 dB (A)
1	规划范围内居民点、规划旅游岸线	2 类	60	50
2	规划货运港区	3 类	65	55
3	疏港道路、内河航道两侧 30±5m 范围	4a 类	70	55

### (4) 地下水环境

区域地下水环境执行《地下水质量标准》（GB/T14848-2017）中 III 类标准。

表 1.7-5 地下水质量标准

序号	指标	III 类标准 (mg/L)	标准来源
1	pH (无量纲)	6.5~8.5	《地下水环境质量标准》 (GB/T14848-2017)
2	氨氮	≤0.5	
3	硝酸盐 (以 N 计)	≤20.0	
4	亚硝酸盐 (以 N 计)	≤1.00	
5	挥发性酚类 (以苯酚计)	≤0.002	
6	氰化物	≤0.05	
7	砷	≤0.01	
8	汞	≤0.001	
9	铬 (六价)	≤0.05	
10	总硬度	≤450	
11	铅	≤0.01	
12	氟化物	≤1.0	
13	镉	≤0.005	
14	铁	≤0.3	

序号	指标	III类标准 (mg/L)	标准来源
15	锰	≤0.10	
16	溶解性总固体	≤1000	
17	硫酸盐	≤250	
18	氯化物	≤250	
19	总大肠菌群	≤3.0	
20	细菌总数	≤100	

(5) 土壤和河道底泥

规划作业区土壤执行《土壤环境质量 建设用地土壤污染风险管控标准（试行）》（GB36600-2018）表1中筛选值第二类用地标准要求，具体标准限值见表1.7-6；规划作业区周边农用地土壤、河道底泥环境执行《土壤环境质量 农用地土壤污染风险管控标准（试行）》（GB15618-2018），具体标准限值见表1.7-7。

表 1.7-6 建设用地土壤污染风险管控标准限值 单位：mg/kg

序号	污染物项目	CAS 编号	筛选值		管控值	
			第一类用地	第二类用地	第一类用地	第二类用地
重金属和无机物						
1	砷	7440-38-2	20	65	120	140
2	镉	7440-43-9	20	65	47	172
3	铬	18540-29-9	3	5.7	30	78
4	铜	7440-50-8	2000	18000	8000	36000
5	铅	7439-92-1	400	800	800	2500
6	汞	7439-97-9	8	38	33	82
7	镍	7440-02-0	150	900	600	2000
挥发性有机物						
8	四氯化碳	56-23-5	0.9	2.8	9	36
9	氯仿	67-66-3	0.3	0.9	5	10
10	氯甲烷	74-87-3	12	37	21	120
11	1, 1-二氯乙烷	75-34-3	3	9	20	100
12	1, 2-二氯乙烷	107-06-2	0.52	5	6	21
13	1, 1-二氯乙烯	75-35-4	12	66	40	200
14	顺-1, 2-二氯乙烯	156-59-2	66	596	200	2000
15	反-1, 2-二氯乙烯	156-60-5	10	54	31	163
16	二氯甲烷	27639	94	616	300	2000
17	1, 2-二氯丙烷	78-87-5	1	5	5	47
18	1, 1, 1, 2-四氯乙烷	630-20-6	2.6	10	26	100
19	1, 1, 2, 2-四氯乙烷	79-34-5	1.6	6.8	14	50
20	四氯乙烯	127-18-4	11	53	34	183
21	1, 1, 1-三氯乙烷	71-55-6	701	840	840	840

序号	污染物项目	CAS 编号	筛选值		管控值	
			第一类用地	第二类用地	第一类用地	第二类用地
22	1, 1, 2-三氯乙烷	79-00-5	0.6	2.8	5	15
23	三氯乙烯	79-00-6	0.7	2.8	7	20
24	1, 2, 3-三氯丙烷	96-18-4	0.05	0.5	0.5	5
25	氯乙烯	75-01-4	0.12	0.43	1.2	4.3
26	苯	71-43-2	1	4	10	40
27	氯苯	108-90-7	68	270	200	1000
28	1, 2-二氯苯	95-50-1	560	560	560	560
29	1, 4-二氯苯	106-46-7	5.6	20	56	200
30	乙苯	100-41-4	7.2	28	72	280
31	苯乙烯	100-42-5	1290	1290	1290	1290
32	甲苯	108-88-3	1200	1200	1200	1200
33	间二甲苯+对二甲苯	108-68-3 106-42-3	163	570	500	570
34	邻二甲苯	95-47-6	222	640	640	640
半挥发性有机物						
35	硝基苯	98-95-3	34	76	190	760
36	苯胺	62-53-3	92	260	211	663
37	2-氯酚	95-57-8	250	2256	500	4500
38	苯并[a]蒽	56-55-3	5.5	15	55	151
39	苯并[a]芘	50-32-8	0.55	1.5	5.5	15
40	苯并[b]荧蒽	205-99-2	5.5	15	55	151
41	苯并[k]荧蒽	207-08-9	55	151	550	1500
42	蒽	218-01-9	490	1293	4900	12900
43	二苯并[a, h]蒽	53-70-3	0.55	1.5	5.5	15
44	茚并[1, 2, 3-cd]芘	193-39-5	5.5	15	55	151
45	萘	91-20-3	25	70	255	700
石油烃类						
46	石油烃 (C <sub>10</sub> -C <sub>40</sub> )	/	826	4500	5000	9000

表 1.7-7 农用地土壤污染风险筛选值 单位: mg/kg

序号	污染物项目		筛选值		管控制	
			第一类用地	第二类用地	第一类用地	第二类用地
1	镉	水田	0.3	0.4	0.6	0.8
		其他	0.3	0.3	0.3	0.6
2	汞	水田	0.5	0.5	0.6	1.0
		其他	1.3	1.8	2.4	3.4
3	砷	水田	30	30	25	20
		其他	40	40	30	25
4	铅	水田	80	100	140	240
		其他	70	90	120	170

序号	污染物项目		筛选值		管控制	
			第一类用地	第二类用地	第一类用地	第二类用地
5	铬	水田	250	250	300	350
		其他	150	150	200	250
6	铜	水田	150	150	200	200
		其他	50	50	100	100
7	镍		60	70	100	190
8	锌		200	200	250	300

### 1.7.2 污染物排放标准

#### (1) 废气排放标准

废气排放执行《大气污染物综合排放标准》（GB16297-1996）表 2 中二级标准及其无组织排放浓度监控限值。

表 1.7-8 大气污染物排放标准

序号	污染物	最高允许排放浓度 mg/m <sup>3</sup>	最高允许排放速率 kg/h		无组织排放监控浓度限值 浓度 mg/m <sup>3</sup>	
			排气筒 高度 m	二级	监控点	浓度 mg/m <sup>3</sup>
1	颗粒物	120	15	3.5	周界外浓度	1.0
2	非甲烷总烃	120	15	10	最高点	4.0

#### (2) 废水排放标准

货运码头不新增入河排污口，各港区施工期和营运期废水可以纳管的执行《污水综合排放标准》（GB8978-1996）中三级标准和污水处理厂接管标准限值后（进入城镇下水道的还需同时满足《污水排入城镇下水道水质标准》（GB/T 31962-2015）表 1 B 级限值），由管网进入集中式污水处理厂处置，污水排放应执行《城镇污水处理厂污染物排放标准》（GB8918-2001）中一级 A 标准。港区废水排放执行标准限值见表 1.7-9，集中式污水处理设施废水排放执行标准限值见表 1.7-10。

不具备纳管条件的港区，需在港区自建污水处理设施，废水经处理设施处置后，需要达到《城市污水再生利用 城市杂用水水质》（GB/T18920-2020）中相关标准后回用。废水回用标准限值见表 1.7-11。

淮南港规划实施期间船舶含油废水、船舶生活污水排放执行《船舶水污染物排放控制标准》（GB3552-2018），相关限值或排放控制要求详见表 1.7-12、1.7-13、1.7-14。

旅游码头施工期和营运期废水不外排。

表 1.7-9 规划各港区废水排放执行标准（mg/L, pH 除外）

序号	基本控制	《污水综合排放标准》 (GB8978-1996) 三级标准浓度 限值	《污水排入城镇下水道水质标准》 (GB/T 31962-2015) 表 1 B 级限值
1	pH	6~9	6.5~9.5
2	化学需氧量 (COD)	500	500
3	生化需氧量 (BOD <sub>5</sub> )	300	300
4	悬浮物 (SS)	400	400
5	石油类	30	15

表 1.7-10 规划污水处理厂废水排放标准 (mg/L)

序号	基本控制	一级标准 A 标准
1	化学需氧量 (COD)	50
2	生化需氧量 (BOD <sub>5</sub> )	10
3	悬浮物 (SS)	10
4	动植物油	1
5	石油类	1
6	阴离子表面活性剂	0.5
7	总氮 (以 N 计)	15
8	氨氮 (以 N 计) ②	5 (8)
9	总磷 (以 P 计)	0.5
10	色度 (稀释倍数)	30
11	pH	6-9
12	粪大肠菌群数 (个/L)	10 <sup>3</sup>

表 1.7-11 废水回用标准

序号	项目	单位	项目限值	
			冲刷、车辆冲洗	城市绿化、道路清扫、消防、 建筑施工
1	pH 值	/	6.0~9.0	6.0~9.0
2	色度	度	≤15	≤30
3	嗅觉	/	无不快感	无不快感
4	浊度 (NTU)	/	≤5	≤10
5	五日生化需氧量 (BOD <sub>5</sub> )	mg/L	≤10	≤10
6	氨氮 (以 N 计)	mg/L	≤5	≤8
7	阴离子表面活性剂	mg/L	≤0.5	≤0.5
8	铁	mg/L	≤0.3	--
9	锰	mg/L	≤0.1	--
10	溶解性总固体	mg/L	≤1000 (2000) <sup>a</sup>	≤1000 (2000) <sup>a</sup>
11	溶解氧	mg/L	≥2.0	≥2.0
12	总氯	mg/L	出厂 ≥1.0, 管网末端 ≥0.2	出厂 ≥1.0, 管网末端 ≥0.2 <sup>b</sup>
13	大肠埃希氏菌	MPN/100mL	无 <sup>c</sup>	无 <sup>c</sup>

a. 括号内指标值为沿海及本地水源中溶解性固体含量较高的区域的指标。



序号	项目	单位	项目限值	
			冲厕、车辆冲洗	城市绿化、道路清扫、消防、建筑施工
b.用于城市绿化时，不应超过 2.5mg/L。				
c.大肠埃希氏菌不应检出。				

表 1.7-12 船舶含油污水排放控制要求

污水类型	船舶类别	排放控制要求
机器处所油污水	2021年1月1日之前建造的船舶	自2018年7月1日起，按本标准4.2执行或收集并排入接收设施。
	2021年1月1日及以后建造的船舶	收集并排入接收设施。

表 1.7-13 船舶机器处所油污水污染物排放限值

污染物项目	限值	污染物排放监控位置
石油类 (mg/L)	15	油污水处理装置出水口

表 1.7-14 船舶生活污水污染物排放限值

船舶类型	污染物项目	限值	污染物排放监控位置
2012年1月1日以前安装（含更换）生活污水处理装置的船舶	五日生化需氧量 (BOD <sub>5</sub> ) (mg/L)	50	生活污水处理装置出水口
	悬浮物 (SS) (mg/L)	150	
	耐热大肠菌群数 (个/L)	2500	
在2012年1月1日后至2021年1月1日前安装（含更换）生活污水处理装置的船舶	五日生化需氧量 (BOD <sub>5</sub> ) (mg/L)	25	
	悬浮物 (SS) (mg/L)	35	
	耐热大肠菌群数 (个/L)	1000	
	化学需氧量 (COD <sub>Cr</sub> ) (mg/L)	125	
	pH 值 (无量纲)	6~8.5	
在2021年1月1日及以后安装（含更换）生活污水处理装置的客运船舶	总氯 (总余氯) (mg/L)	<0.5	
	五日生化需氧量 (BOD <sub>5</sub> ) (mg/L)	20	
	悬浮物 (SS) (mg/L)	20	
	耐热大肠菌群数 (个/L)	1000	
	化学需氧量 (COD <sub>Cr</sub> ) (mg/L)	60	
	pH 值 (无量纲)	6~8.5	
	总氮 (mg/L)	20	
	氨氮 (mg/L)	15	
	总磷 (mg/L)	1.0	

### (3) 噪声排放标准

施工期场界噪声排放执行《建筑施工场界环境噪声排放标准》(GB12523-2011)中的有关规定，规划货运港区厂界噪声执行《工业企业厂界环境噪声排放标准》(GB12348-2008)中的3类标准；规划旅游码头厂界噪声执行《工业企业厂界环境噪声排放标准》(GB12348-2008)中的2类标准。

表 1.7-15 建筑施工场界环境噪声排放标准

噪声限值[dB(A)]	
昼间	夜间
70	55

表 1.7-16 工业企业厂界环境噪声排放标准

类别	标准值[dB(A)]		标准来源
	昼间	夜间	
2类	60	50	《工业企业厂界环境噪声排放标准》 (GB12348-2008)
3类	65	55	

(4) 固体废物

一般工业固体废物执行《一般工业固体废物贮存和填埋污染控制标准》(GB18599-2020)；危险废物执行《危险废物贮存污染控制标准》(GB18597-2023)要求。船舶垃圾执行《船舶水污染物排放控制标准》(GB3552-2018)中“7 船舶垃圾排放控制要求”相关内容，内河禁止倾倒船舶垃圾，分类收集，全部上岸处置。

### 1.8 环境敏感目标及保护要求

通过对淮南港总体规划岸线的现场踏勘及资料收集，确定本次主要环境保护目标为：集中式饮用水水源保护区、生态保护红线、自然保护区、风景名胜区、水产种质资源保护区、文物古迹及周边居民点等。

#### 1.8.1 地表水国控、省控断面

根据现场踏勘及资料，淮南市共设 9 个国控断面、1 个省控断面，相对位置详见图 1.8-1。其中相对位置关系详见表 1.8-1。

表 1.8-1 水质监控断面相对位置关系

断面名称	所在流域	所在水体	断面属性	位置、坐标	2025 年目标值	2035 年目标值	相对位置关系
大店岗	淮河	淝河	国控	116.4835969E 32.3788220N	Ⅲ类	Ⅲ类	位于正阳关作业区上游 10.04km
五里闸	淮河	东淝河	国控	116.7668978E 32.6012283N	Ⅲ类	Ⅲ类	位于寿春作业区上游 1.60km
白洋淀渡口	淮河	东淝河	国控	116.8044976E 32.1711547N	Ⅲ类	Ⅲ类	位于安丰作业区下游 1.25km
石头埠	淮河	淮河	国控	116.9056397 E 32.6335645N	Ⅲ类	Ⅲ类	位于陶圩作业区下游 1.28km
西淝河闸下	淮河	西淝河	国控	116.6830758E 32.6841213N	Ⅲ类	Ⅲ类	本次规划作业区不涉及
瓦埠湖	淮河	瓦埠湖	国控	116.8769492E 32.5502616N	Ⅲ类	Ⅲ类	位于陶店作业区下游 21.26km
新城口	淮河	淮河	国控	117.095570E 32.778500N	Ⅲ类	Ⅲ类	位于上窑作业区下游 4.20km；王庄作业区下 游 6.17km

断面名称	所在流域	所在水体	断面属性	位置、坐标	2025 年目标值	2035 年目标值	相对位置关系
焦岗湖	淮河	焦岗湖	国控	116.6262199E 32.6008231N	Ⅲ类	Ⅲ类	本次规划作业区不涉及
妙嘴孜	淮河	西淝河	省控	116.477396E 32.803401N	Ⅲ类	Ⅲ类	本次规划作业区不涉及

# 淮南港总体规划（2035年）

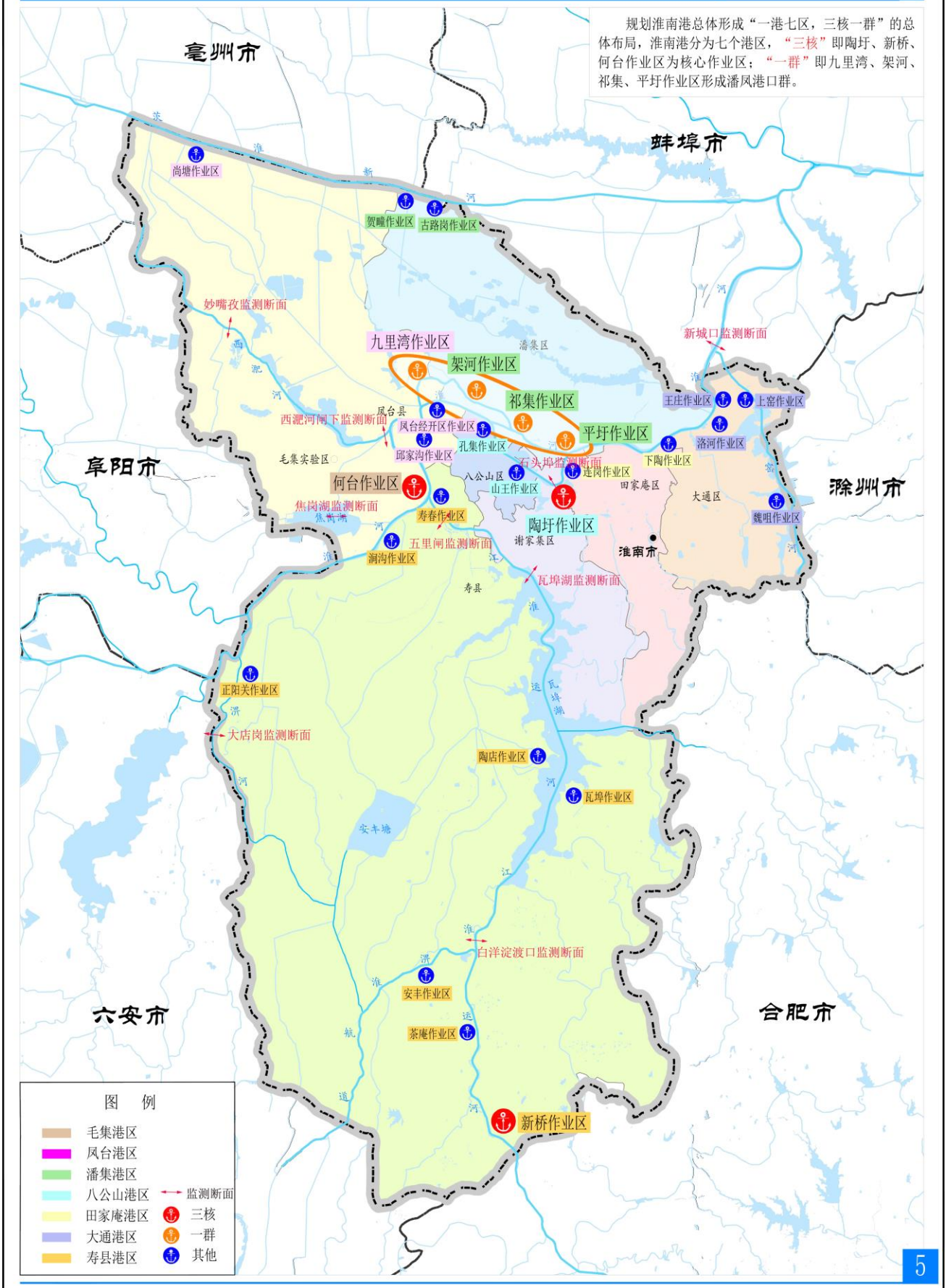


图 1.8-1 规划岸线与国控、省控断面位置关系图

1.8.2 环境敏感保护目标

经过与淮南市生态环境分区管控成果以及淮南市三区三线成果进行叠图对照。淮南市生态保护红线分布情况见表 1.8-2；环境敏感保护目标与各岸线、作业区的位置关系见图 1.8-2。

表 1.8-2 淮南市生态保护红线分布情况

序号	敏感目标	位置	保护对象、级别及规模	管理规定
1	淮南焦岗湖国家湿地公园	凤台县	国家湿地公园	根据《安徽省划定并严守生态保护红线实施方案》管控要求：全省生态保护红线原则上按禁止开发区域要求进行管理，严禁不符合主体功能定位的各类开发活动，严禁任意改变用途。因国家重大基础设施、重大民生保障项目建设等需要调整的，由省政府组织论证，提出调整方案，经环保部、国家发展改革委同有关部门提出审核意见后，报国务院批准。
2	凤台凤凰湖省级湿地公园	凤台县	省级湿地公园	
3	八公山国家森林公园	八公山区、谢家集区、凤台县、寿县	国家森林公园	
4	上窑国家森林公园	大通区	国家森林公园	
5	舜耕山国家森林公园	田家庵区	国家森林公园	
6	茅仙洞省级森林公园	凤台县	省级森林公园	
7	卧龙山省级森林公园	谢家集区	省级森林公园	
8	八公山国家地质公园	八公山区、谢家集区、凤台、寿县	国家地质公园	
9	淮河淮南段长吻鮠国家级水产种质资源保护区	凤台县	国家级水产种质资源保护区	
10	焦岗湖芡实国家级水产种质资源保护区	凤台县	国家级水产种质资源保护区	
11	东部城区水厂（淮河）水源地	田家庵区	县级以上饮用水源地	
12	袁庄水厂（淮河）水源地	潘集区	县级以上饮用水源地	
13	凤台县水厂（淮河）水源地	凤台县	县级以上饮用水源地	
14	毛集实验区水厂（淮河）水源地	凤台县	县级以上饮用水源地	
15	平山头水厂（东淝河）水源地	谢家集区	县级以上饮用水源地	
16	寿县二水厂（东淝河）水源地	寿县	县级以上饮用水源地	
17	八公山风景名胜区	八公山区、谢家集区、凤台、寿县	省级风景名胜区	



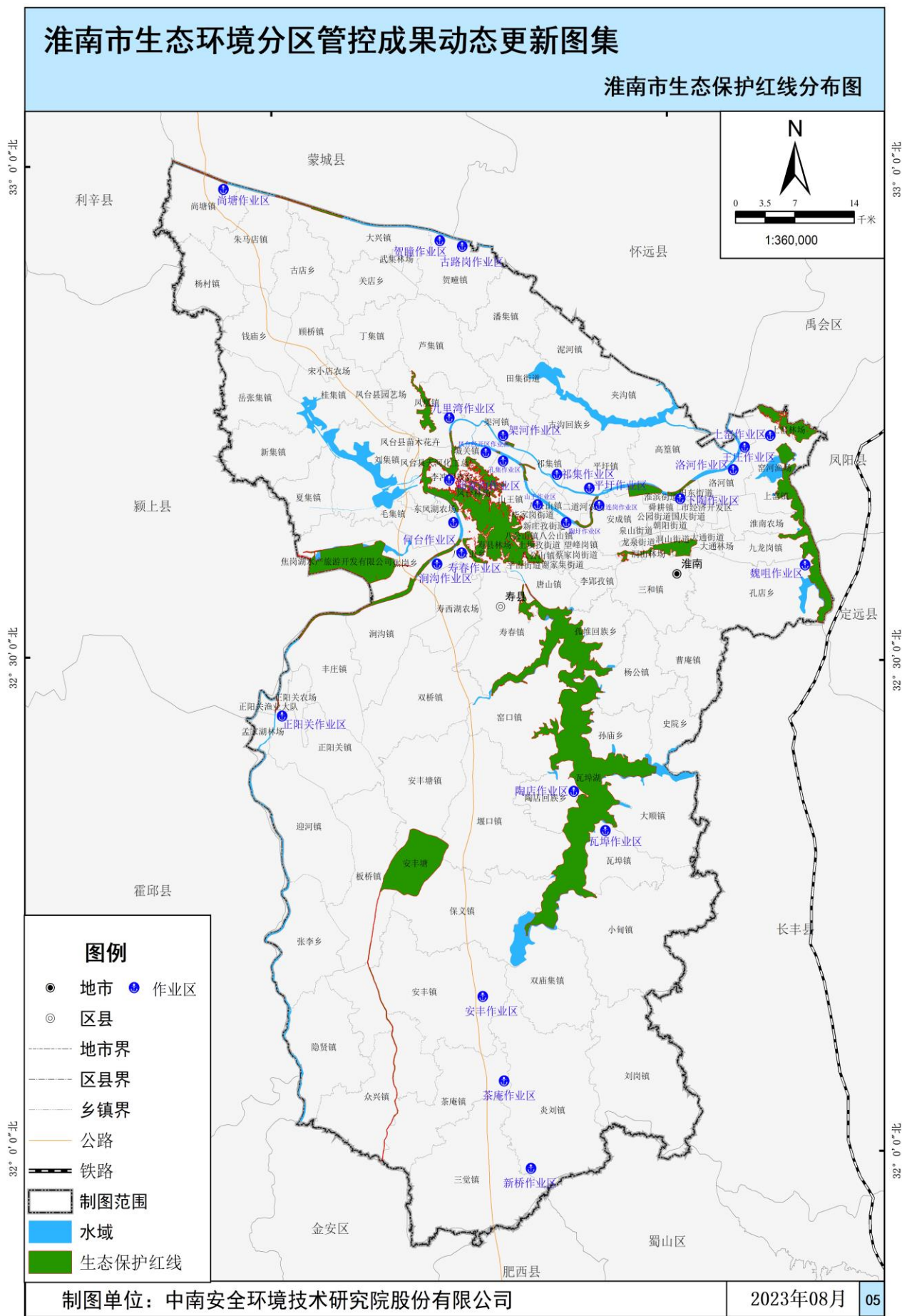


图 1.8-2 规划岸线与淮南市生态保护红线位置关系图

### 1.8.2.1 湿地公园

淮南市湿地公园主要为淮南焦岗湖国家湿地公园和凤台凤凰湖省级湿地公园。本轮淮南港总体规划修订（2023-2035年）涉及到的湿地公园主要为淮南焦岗湖国家湿地公园。湿地公园与各岸线、作业区的位置关系见图 1.8-3。

表 1.8-3 规划岸线与湿地公园的位置关系

序号	敏感目标	岸线名称	岸线属性	位置关系
1	淮南焦岗湖国家湿地公园	焦岗湖旅游岸线	旅游客运	规划利用岸线 600m 均位于休闲娱乐区内
2	凤台凤凰湖省级湿地公园	不涉及	/	/

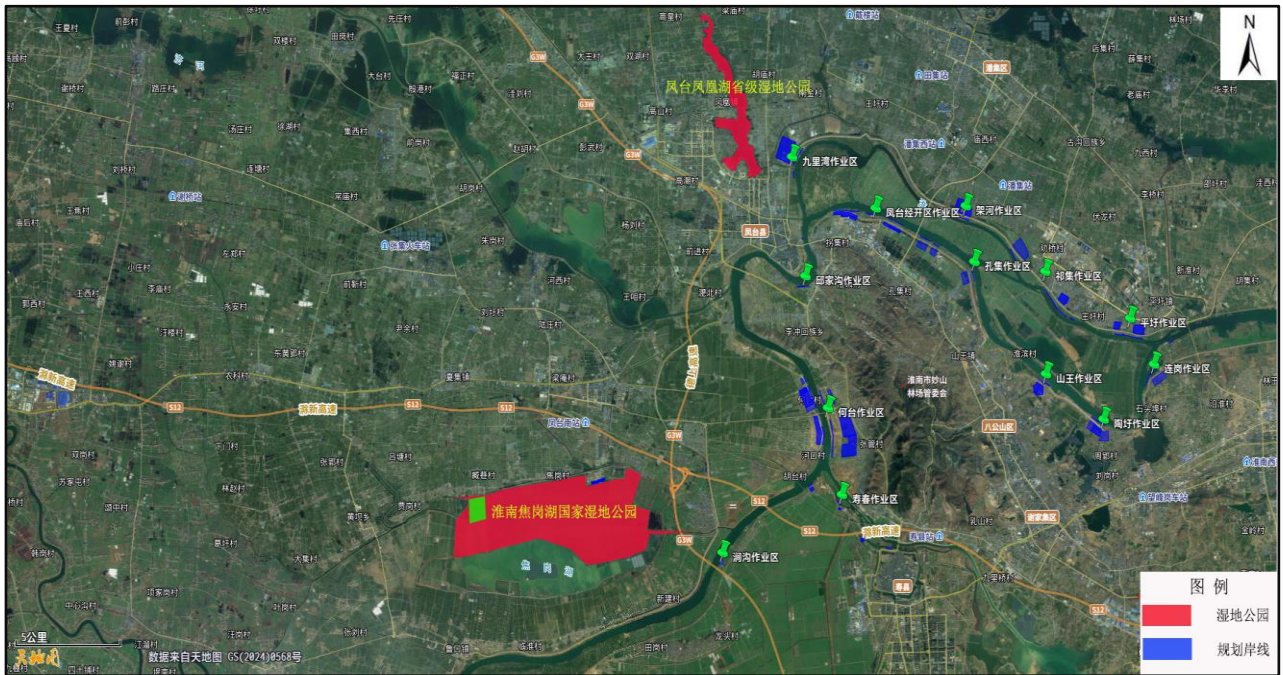


图 1.8-3 规划岸线与湿地公园位置关系图

### 1.8.2.2 森林公园

淮南市森林公园主要为八公山国家森林公园、上窑国家森林公园、舜耕山国家森林公园、茅仙洞省级森林公园和卧龙山省级森林公园。本轮淮南港总体规划修订（2023-2035年）不涉及森林公园。森林公园与各岸线、作业区的位置关系见图 1.8-4。

表 1.8-4 规划岸线与森林公园的位置关系

序号	敏感目标	岸线名称	岸线属性	位置关系
1	八公山国家森林公园	不涉及	/	/
2	上窑国家森林公园	不涉及	/	/
3	舜耕山国家森林公园	不涉及	/	/
4	茅仙洞省级森林公园	不涉及	/	/
5	卧龙山省级森林公园	不涉及	/	/



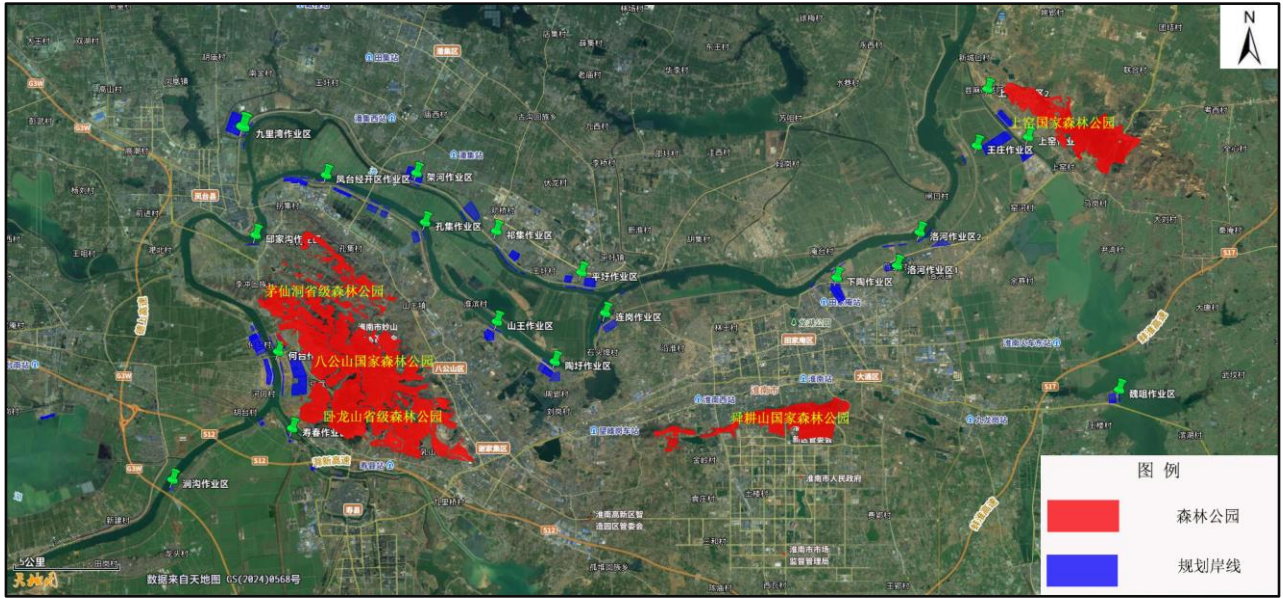


图 1.8-4 规划岸线与森林公园位置关系图

### 1.8.2.3 地质公园

淮南市地质公园主要为八公山国家地质公园。根据淮南市自然资源和规划局明确，八公山国家级地质公园总面积 5933.88 公顷，其包括八公山风景名胜区、八公山国家级森林公园、卧龙山省级森林公园、茅仙洞省级森林公园。本轮淮南港总体规划修订（2023-2035 年）不涉及地质公园。地质公园与各岸线、作业区的位置关系见图 1.8-4。

表 1.8-5 规划岸线与地质公园的位置关系

序号	敏感目标	岸线名称	岸线属性	位置关系
1	八公山国家地质公园	不涉及	/	/

### 1.8.2.4 水产种质资源保护区

淮南市水产种质资源保护区主要为淮河淮南段长吻鮠国家级水产种质资源保护区和焦岗湖芡实国家级水产种质资源保护区。

(1) 淮河淮南段长吻鮠国家级水产种质资源保护区于 2011 年 12 月由原农业部公告第 1684 号文批准成立（农业部第五批公告）。淮河淮南段长吻鮠国家级水产种质资源保护区总面积 1000 公顷，其中核心区面积 300 公顷，实验区面积 700 公顷。核心区特别保护期为每年 4 月 1 日-6 月 30 日（其中峡山口全年禁止捕捞），2020 年 1 月 1 日开始保护区全年禁捕。保护区位于安徽省淮南市凤台县李冲回族乡茅仙洞下至淮南市潘集区平圩镇淮河大桥段的淮河水域，全长 30 公里。核心区水域长度为 10 公里，面积 300 公顷，范围包括淮河西岸李冲回族乡石湾村耕地下（116° 44' 30" E, 32° 37' 39" N）、峡山口西岸（116° 41' 46" E, 32° 40' 25" N）、西淝河入淮口（116° 41' 25" E, 32° 41' 17" N）、谢郢村下淮河北岸（116° 42' 05" E, 32° 42' 05" N）、凤台淮河大桥西端（116° 43' 29" E, 32° 42' 22" N）、凤台淮河大桥东端（116° 43' 49" E, 32° 42' 24" N）、魏台孜淮河南岸（116°



43' 30" E, 32° 41' 25" N)、峡山口东岸半个山 (116° 41' 48" E, 32° 41' 35" N), 茅仙洞下淮河东岸 (116° 44' 45" E, 32° 37' 30" N) 9 个拐点顺序连线所围的水域。实验区水域总长度为 20 公里, 水域面积 700 公顷, 范围由凤台淮河大桥西端 (116° 43' 29" E, 32° 42' 22" N)、三里湾 (116° 43' 56" E, 32° 44' 45" N)、曹岗村下 (116° 50' 37" E, 32° 41' 40" N)、下六坊东北角对岸 (116° 54' 53" E, 32° 40' 00" N)、平圩淮河大桥北端 (116° 55' 50" E, 32° 40' 35" N)、平圩淮河大桥南端 (116° 55' 52" E, 32° 40' 25" N)、石头埠耿皇村淮河南岸 (116° 53' 55" E, 32° 37' 50" N) 八公山孔集下皮叉路 (116° 49' 10" E, 32° 41' 55" N), 凤台大山镇下淮河分叉口 (116°45'30"E, 32°43'20"N) 凤台淮河大桥东端 (116°43'49"E, 32°42'24"N) 10 个点范围内的水域 (不包括上六坊、下六坊行蓄洪区土地)。主要保护对象是长吻鮠、瓦氏黄颡鱼, 其他保护物种包括细尾鮠、黄颡鱼、鲤、长春鳊等鱼类。

淮河淮南段长吻鮠国家级水产种质资源保护区与各岸线、作业区的位置关系见图 1.8-5。

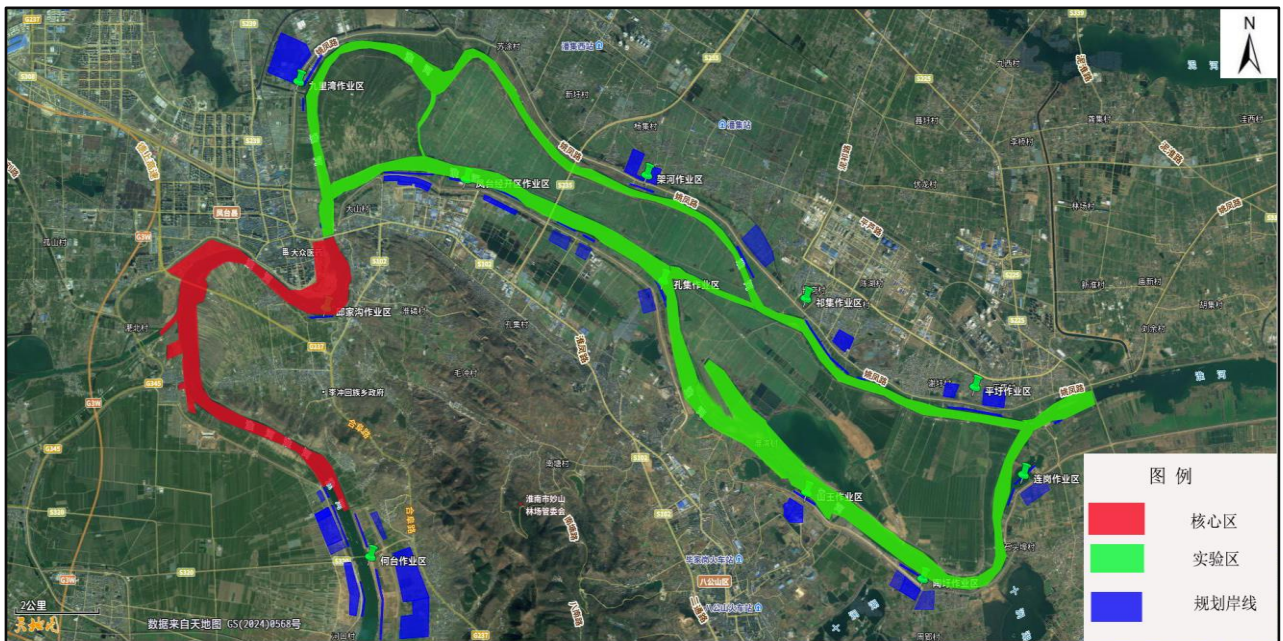


图 1.8-5 规划岸线与淮河淮南段长吻鮠国家级水产种质资源保护区位置关系图

(2) 焦岗湖芡实国家级水产种质资源保护区于 2008 年由原农业部批准成立 (农业部第二批公告)。焦岗湖芡实国家级水产种质资源保护区面积 1000 公顷, 其中核心区 700 公顷, 实验区 300 公顷。核心区特别保护期为每年的 5 月 1 日-10 月 31 日。保护区位于安徽省淮南市毛集实验区的焦岗湖, 范围在东经 116°33' -116°40', 北纬 32°34' -32°37' 之间。东至便民沟口 (116°39' 32" E, 32°35' 48" N); 西至万岗南 1500 米处 (116°33' 54" E, 32°36' 12" N); 南至桥口涵西 700 米处 (116°37' 37" E, 32°34' 44" N); 北至君王涵 (116° 35' 03" E, 32° 36' 54" N)。保护区由东西两个区组成, 保护区东区 560 公顷, 范围从王郢孜南 1800 米 (116° 38' 26" E, 32° 36' 24" N) 至西湾站 100 米处折点 (116° 39' 34"

E, 32° 36' 13" N), 向南至便民沟口处折点 (116° 39' 32" E, 32° 35' 48" N), 向南偏西至孙台涵处折点 (116° 38' 57" E, 32° 35' 00" N), 向西至乔口涵西 700 米处折点 (116° 37' 37" E, 32° 34' 44" N), 向西北 1400 米处折点 (116° 36' 29" E, 32° 35' 16" N), 向东北至王郢孜南 1800 米处止。保护区西区 440 公顷。范围从君王涵 (116° 35' 03" E, 32° 36' 54" N), 向西至唐家沟涵处折点 (116° 34' 28" E, 32° 36' 49" N), 向西南至万岗南 1500 米处折点 (116° 33' 54" E, 32° 36' 12" N), 向南至南中心沟处折点 (116° 34' 16" E, 32° 35' 27" N), 向东 1600 米处折点 (116° 34' 43" E, 32° 35' 32" N), 向北至君王涵止。其中东核心区 380 公顷, 从王郢孜南 1800 米 (116° 38' 26" E, 32° 36' 24" N) 向东南至便民沟口西 1300 米处折点 (116° 38' 58" E, 32° 35' 49" N), 向南偏西至孙台涵处折点 (116° 38' 57" E, 32° 35' 00" N), 向西至乔口涵西 700 米处折点 (116° 37' 37" E, 32° 34' 44" N), 向西北 1400 米处折点 (116° 36' 29" E, 32° 35' 16" N), 向东北至王郢孜南 1800 米处止。西核心区 320 公顷, 从君王涵 (116° 35' 03" E, 32° 36' 54" N) 向西至唐家沟涵处折点 (116° 34' 28" E, 32° 36' 49" N), 向西南至南中心沟处折点 (116° 34' 16" E, 32° 35' 27" N), 向东 1600 米处折点 (116° 34' 43" E, 32° 35' 32" N), 向北至君王涵止。核心区以外为实验区, 面积 300 公顷。主要保护对象为以芡实为主的水生生物种质资源 (包括野菱、莲藕、芦苇等)。焦岗湖芡实国家级水产种质资源保护区与各岸线、作业区的位置关系见图 1.8-6。

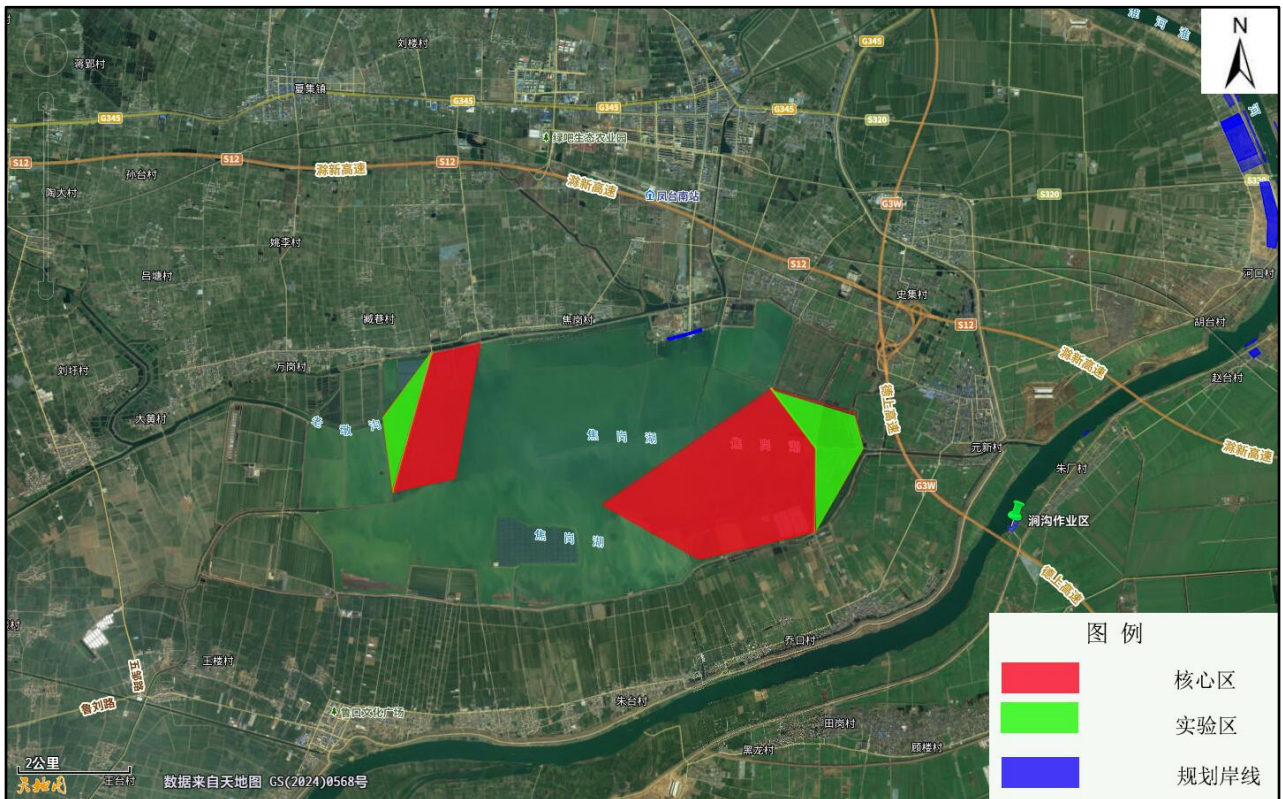


图 1.8-6 规划岸线与焦岗湖芡实国家级水产种质资源保护区功能区位置关系图



本轮淮南港总体规划修订（2023-2035 年）涉及到的水产种质资源保护区主要为淮河淮南段长吻鮠国家级水产种质资源保护区和焦岗湖芡实国家级水产种质资源保护区。

表 1.8-6 规划岸线与水产种质资源保护区位置关系

序号	敏感目标	岸线名称	位置关系	敏感点性质	环境保护级别
1	淮河淮南段长吻鮠国家级水产种质资源保护区	何台作业区	位于核心区上游，规划利用岸线均不在核心区，紧邻核心区	核心区	国家级水产种质资源保护区
2		邱家沟作业区	位于核心区范围内	核心区	
3		九里湾作业区	位于核心区下游，规划利用岸线均在实验区	实验区	
4		凤台经开区作业区	位于核心区下游，规划利用岸线均在实验区	实验区	
5		架河作业区	位于核心区下游，规划利用岸线均在实验区	实验区	
6		孔集作业区	位于核心区下游，规划利用岸线均在实验区	实验区	
7		祁集作业区	位于核心区下游，规划利用岸线均在实验区	实验区	
8		山王作业区	位于核心区下游，规划利用岸线均在实验区	实验区	
9		平圩作业区	位于核心区下游，规划利用岸线均在实验区	实验区	
10		陶圩作业区	位于核心区下游，规划利用岸线均在实验区	实验区	
11		连岗作业区	位于核心区下游，规划利用岸线均在实验区	实验区	
12	焦岗湖芡实国家级水产种质资源保护区	焦岗湖旅游岸线	规划利用岸线 600m 均位于休闲娱乐区内，与东部核心区最近距离 1.60km	核心区	

1.8.2.5 集中式饮用水水源保护区

根据安徽省生态环境厅印发的《安徽省县级以上集中式饮用水水源地名录》（皖水资管函[2021]646 号），淮南市目前有 8 个县级以上集中式饮用水水源地（6 个在用，2 个备用），分别为淮南市东部城区水厂（淮河）水源地、淮南市袁庄水厂（淮河）水源地、平山头水厂（东淝河）水源地、毛集实验区水厂（淮河）水源地、凤台县水厂（淮河）水源地、寿县二水厂（东淝河）水源地、凤台县地下水备用水源地和寿县安丰塘水库备用水源地。地表水水源地保护区取水口与规划岸线作业区的相对位置关系详见图 1.8-7 和图 1.8-8 及表 1.8-7。

表 1.8-7 规划岸线与饮用水水源地相对位置关系

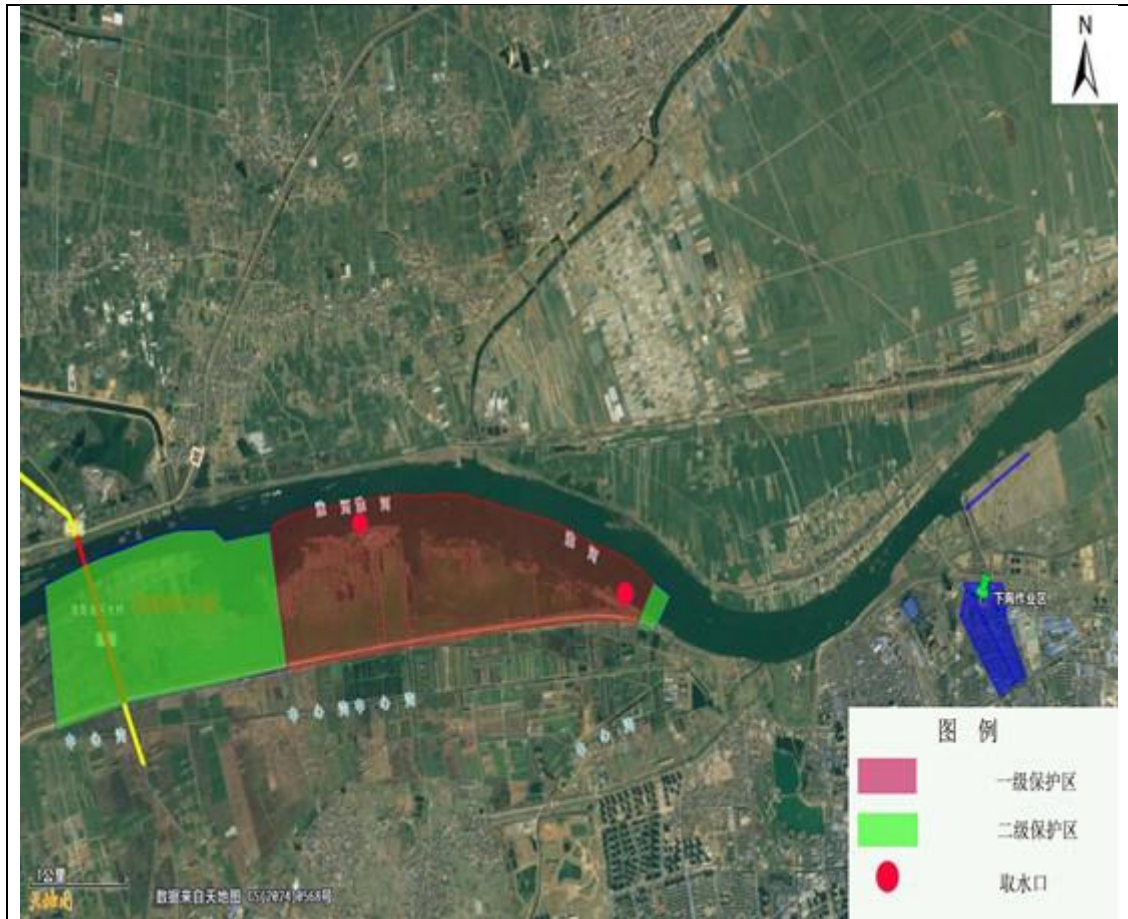
序号	保护目标名称	水系	水源地类型	水厂名称	坐标		相对位置关系	行政区划
1	东部城区水厂（淮河）水源	淮河	河流	淮南市第一水厂	取水口（淮河右岸）	116° 59' 32.959" E 32° 40' 19.11073" N	本次规划岸线不在保护区范围内，最近岸	田家庵区
				淮南市第三				

序号	保护目标名称	水系	水源地类型	水厂名称	坐标	相对位置关系	行政区划	
	地			水厂		线取水口下游下陶作业区岸线，距离二级保护区最近距离约为4.28km		
				淮南市第四水厂	116° 57' 41.74" E 32° 40' 38.3758" N			
2	袁庄水厂（淮河）水源地	淮河	河流	袁庄水厂	取水口（淮河左岸）	116°48'22.59"E 32°43'04.303"N	本次规划岸线不在保护区范围内，最近岸线为取水口下游架河作业区，距离二级保护区最近距离约为302m	潘集区
3	凤台县水厂（淮河）水源地	淮河	河流	凤台县水厂	取水口（淮河左岸）	116°42'37.60345"E 32° 42'11.4687"N	本次规划岸线不在保护区范围内	凤台县
4	毛集实验区水厂（淮河）水源地	淮河	河流	毛集实验区水厂	取水口（淮河左岸）	116° 40'29.37"E 32°34'20.49"N	本次规划岸线不在保护区范围内，最近岸线涧沟作业区，距离二级保护区最近距离约为1.05km	凤台县
5	平山头水厂（东淝河）水源地	东淝河	河流	平山头水厂	取水口（东淝河右岸）	116°49'24.346"E 32°34'36.421"N	本次规划岸线不在保护区范围内	谢家集区
6	寿县二水厂（东淝河）水源地	东淝河	河流	寿县二水厂	取水口（东淝河左岸）	116° 49'22.688" E 32° 34'31.850" N	本次规划岸线不在保护区范围内	寿县
7	凤台县地下水备用源地	/	地下水	原水厂水务公司收费大厅1#井	取水井	116° 42'57"E 32°42'24"N	本次规划不涉及	凤台县
				大市场红盾酒楼后2#井		116° 42'57"E 32°42'24"N		
				金凤小区7#井		116° 44'33"E 32°41'56"N		
				金凤小区8#井		116° 43'20"E 32°42'47"N		
8	寿县安丰塘水库备用源地	/	水库	寿县三水厂	取水口（安丰塘东北角）	116° 43'49.9" E 32° 18'22.2" N	本次规划不涉及	寿县

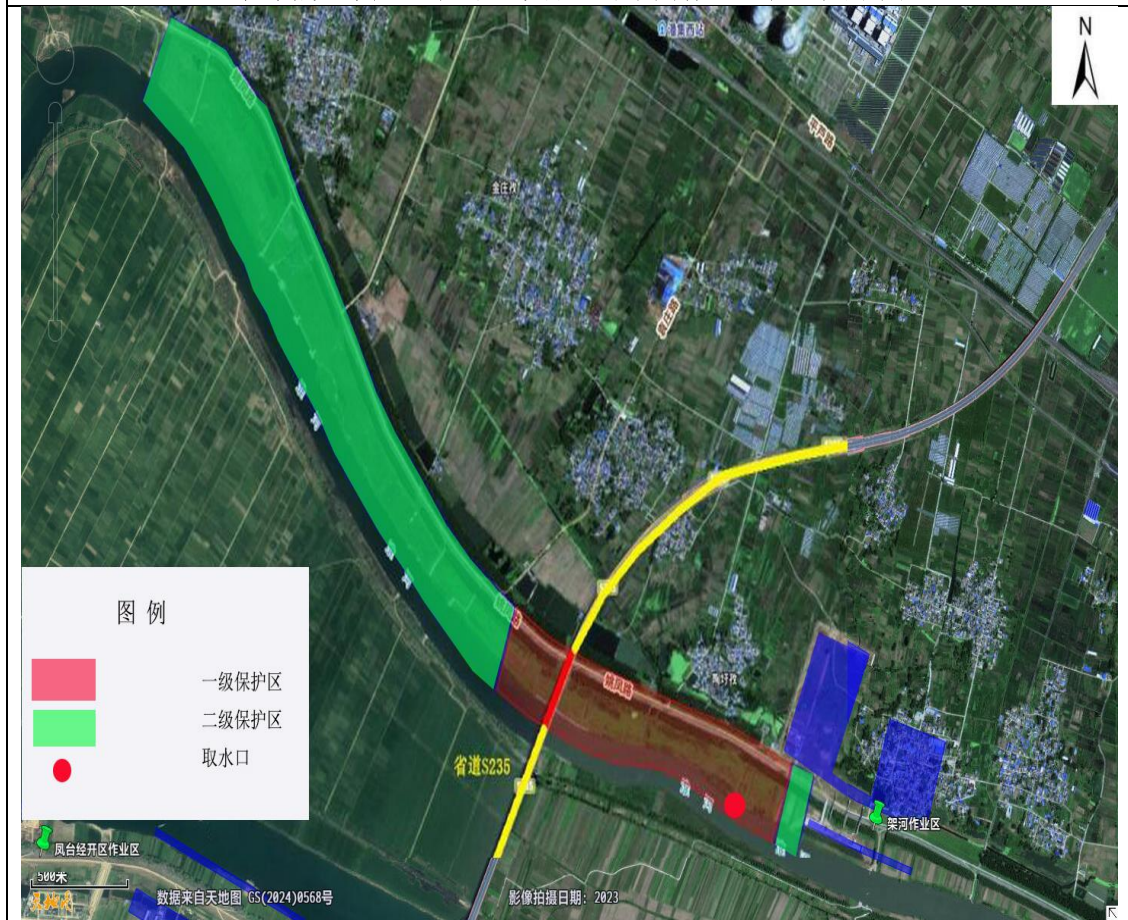


图 1.8-7 淮南市饮用水源地分布及与规划岸线位置关系图



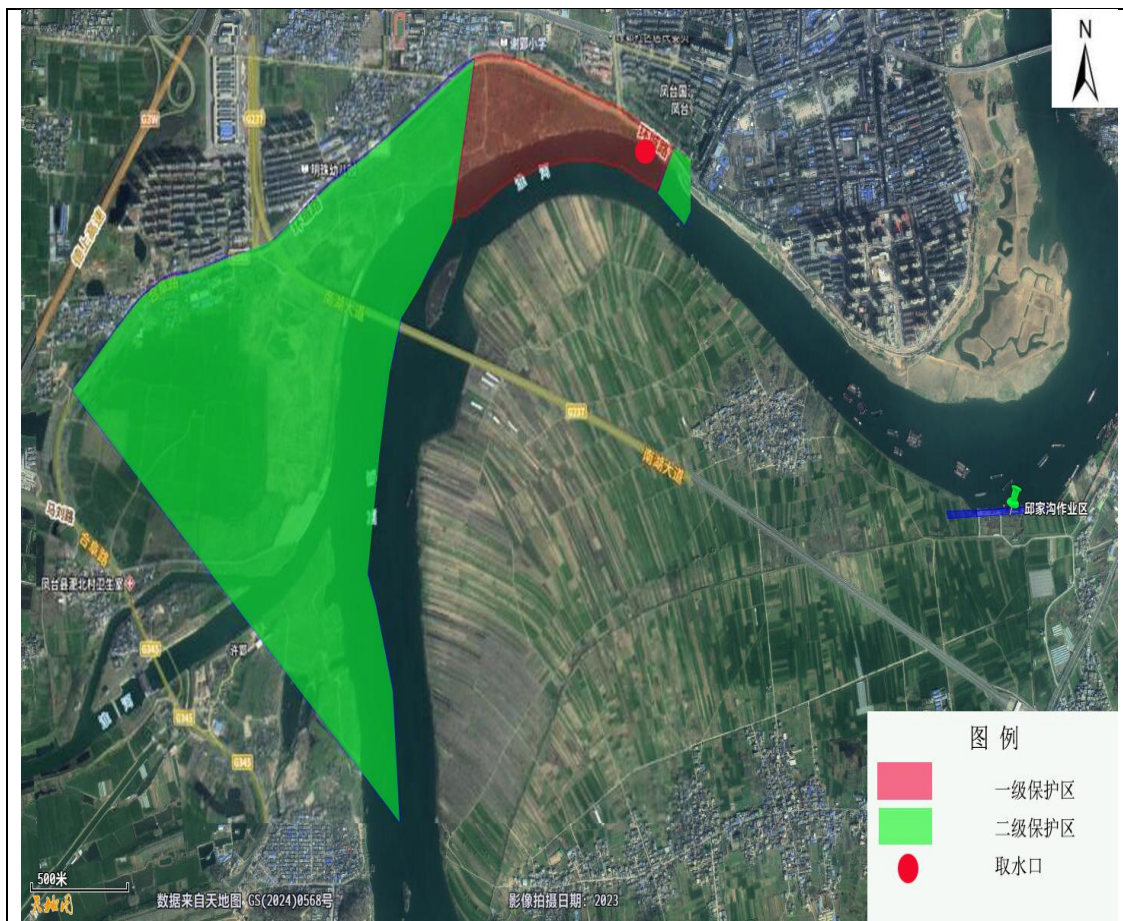


东部城区水厂（淮河）水源地与下陶作业区位置关系图



袁庄水厂（淮河）水源地与架河作业区位置关系图



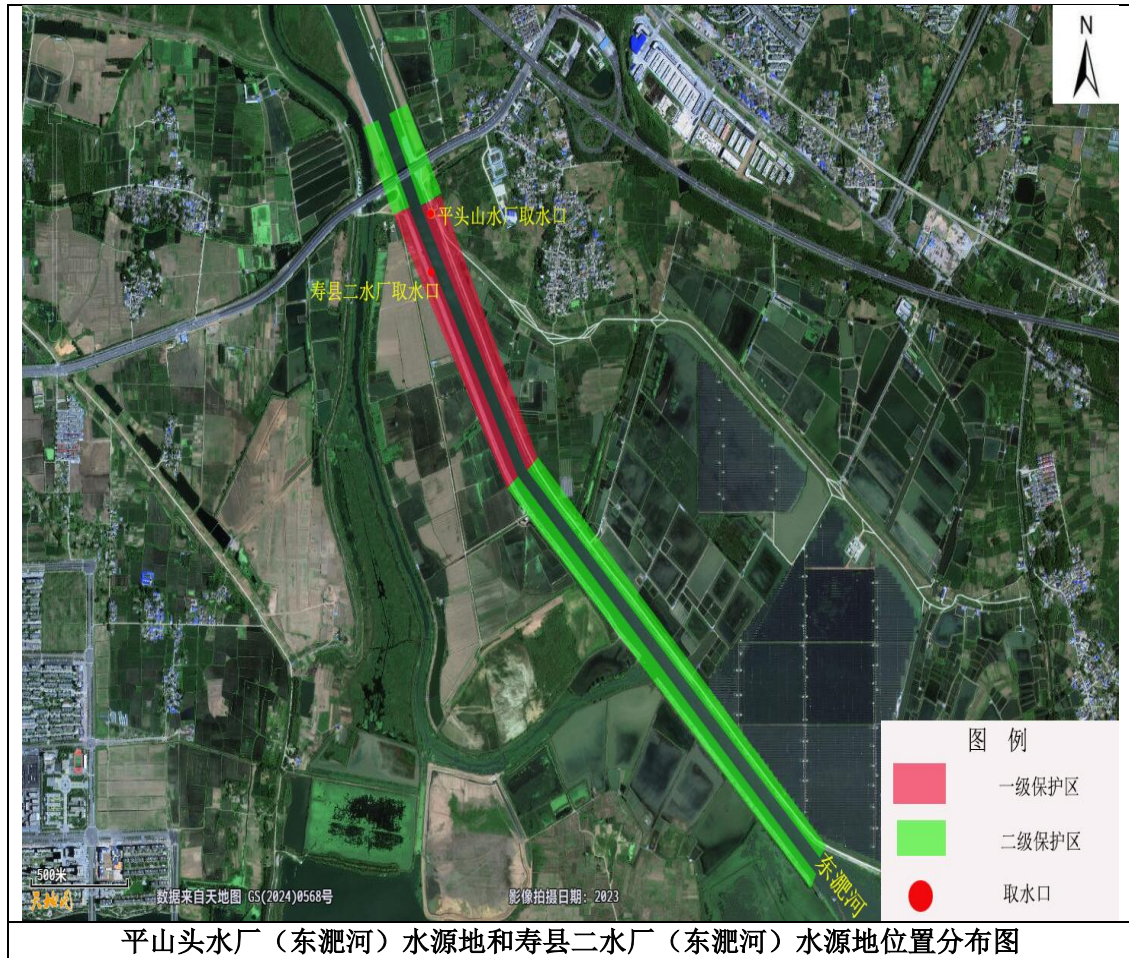


凤台县水厂（淮河）水源地位置分布图



毛集实验区水厂（淮河）水源地与润沟作业区位置分布图





平山头水厂（东淝河）水源地和寿县二水厂（东淝河）水源地位置分布图

图 1.8-8 淮南市饮用水源地分布及与规划岸线位置关系图

### 1.8.2.6 风景名胜區

淮南市风景名胜区主要为八公山风景名胜区。本轮淮南港总体规划修订（2023-2035 年）不涉及风景名胜区。八公山风景名胜区与各岸线、作业区的位置关系见图 1.8-4。

表 1.8-8 规划岸线与风景名胜区位置关系

序号	敏感目标	岸线名称	岸线属性	位置关系
1	八公山风景名胜区	不涉及	/	/

### 1.8.2.7 文物古迹

淮南市全国重点文物保护单位共 8 处，分别为寿州窑遗址、侵华日军淮南罪证遗址、寿县孔庙、寿县刘安家族墓地、寿县清真寺、寿县古城墙、寿县城遗址（含西南小城）、安丰塘。本轮淮南港总体规划修订（2023-2035 年）涉及到重点文物为安丰塘。文物古迹与各岸线、作业区的位置关系见表 1.8-9。

表 1.8-9 规划岸线与文物古迹位置关系

序号	敏感目标	类别	地址	岸线名称	岸线属性	位置关系
1	寿州窑遗址	古遗址	大通区上窑镇	不涉及	/	/
2	侵华日军淮南罪证遗址	近现代重要史迹及代表性建筑	大通区境内	不涉及	/	/



序号	敏感目标	类别	地址	岸线名称	岸线属性	位置关系
3	寿县孔庙	古建筑	寿县寿春镇西大街博物馆正对面	不涉及	/	/
4	寿县刘安家族墓地	古墓葬	寿县城西北八公山乡大泉村老母猪山南坡	不涉及	/	/
5	寿县清真寺	古建筑	寿县西大街清真寺巷内	不涉及	/	/
6	寿县古城墙	古建筑	寿县寿春镇	不涉及	/	/
7	寿县城遗址（含西南小城）	古遗址	寿县淮河南岸八公山南麓	不涉及	/	/
8	安丰塘	古建筑	寿县安丰塘镇人民政府东南 200 米	不涉及	/	/

### 1.8.2.8 其他环境敏感保护目标

### 1.8.3 居民点

淮南港规划作业区涉及到的社会关注区主要是集中居民区等，为方便统计，对部分敏感点进行了合并统计。各规划港区周边敏感点信息见下表。

表 1.8-11 淮南港规划作业区影响范围内敏感点

敏感目标	港区名称	作业区名称	位置关系	距离	涉及人口
	毛集港区	何合作业区			
	凤台港区	邱家沟作业区			
		九里湾作业区			
		凤台经开区作业区			
		尚塘作业区			
	潘集港区	架河作业区			
		祁集作业区			
		平圩作业区			

敏感目标	港区名称	作业区名称	位置关系	距离	涉及人口
		贺疇作业区			
		古路岗作业区			
	八公山港区				
		山王作业区			
		孔集码头			
		陶圩作业区			
	田家庵港区				
		连岗作业区			
		下陶作业区			
	大通港区				
			洛河作业区		
			王庄作业区		
			上窑作业区		
			魏咀作业区		
	寿县港区				
		寿春作业区			

敏感目标	港区名称	作业区名称	位置关系	距离	涉及人口
		新桥作业区			
		正阳关作业区			
		涧沟作业区			
		陶店作业区			
		瓦埠作业区			
		茶庵作业区			
		安丰作业区			

图 1.8-9 规划岸线与居民区位置关系图

## 1.9 评价流程及评价方法

### 1.9.1 环评工作过程

2024年7月13日，我公司（安徽应天环保科技咨询有限公司）接受淮南市交通运输局委托，正式开展“淮南港总体规划修订（2023-2035年）”的环境影响评价工作；2024年7月15日，在淮南市交通运输局网站（<https://jtj.huainan.gov.cn/jtdt/tzgg/551765156.html/>）上发布了《淮南港总体规划修订（2023-2035年）环境影响评价信息第一次公示》，简要说明了规划概况、规划实施单位名称和联系方式、承担评价工作的环境影响评价机构名称和联系方式、环境影响评价的工作程序和主要工作内容、征求公众意见的主要内容、公众提出意见的主要方式等。

#### （2）规划编制与环评工作的互动情况

在本次环评编制过程中，从规划方案和规划范围确定的启动阶段介入，并与规划方案的研究和规划的编制、修改、完善全过程互动。

①在本次环评编制过程中，我公司以环境现状调查为基础，从本规划与所在区域的社会发展规划、城市发展规划、土地利用总体规划以及环境保护规划的相容性进行分析，对不协调、不相容的部分提出了相应的调整建议并反馈给规划编制单位安徽省交通勘察设计院有限公司和规划实施单位淮南市交通运输局。

②另外分析规划实施后对周围环境影响程度，从规划选址的合理性分析，规划布局的合理性分析等方面论证本规划的合理性，并从“空间管制”、“总量管控”和“环境准入”等角度对规划编制以及下一层次的具体建设项目提出相关要求和建设，并将这些优化调整建议和要求等反馈和充分融入到本次规划编制工作中。

#### （3）现状监测与二次公示。

2024年8月，我公司综合考虑规划建港码头所处的地理位置、所在区域的环境功能区划、区内和环境保护目标以及规划项目类型及排放污染物特点等因素，制定区域环境质量现状监测方案，并委托安徽鑫程检测科技有限公司开展现状监测和分析。

2024年8月11日，我公司初步编制完成了《淮南港总体规划修订（2023-2035年）环境影响报告书（征求意见稿）》，并在淮南市交通运输局网站（<https://jtys.fy.gov.cn/>）上发布了《淮南港总体规划修订（2023-2035年）环境影响评价信息征求意见稿公示》，简要叙述了规划概况、规划实施后对环境可能造成的影响及环境保护对策、公众查阅环境影响报告书的方式和期限、规划实施单位名称和联系方式及承担评价工作的环境影响评价机构名称和联系方式。同期，淮南市交通运输局开展了区域公众参与问卷调查，向有关团体单位和个人征求了本次规划和环境影响报告书的相关意见。

### 1.9.2 评价方法

主要评价方法有核查表法、类比调查法、资料收集结合现场调查法、专家咨询法、叠图法、数学模型法、趋势分析法以及情景分析法等。

#### （1）核查表法

规划方案对社会、经济、环境、资源等可能产生的影响在一个表中并列出来，便于核对。该方法列出了规划行动的影响因子。

#### （2）类比法

在环境影响的定性分析中，类比现有的淮南市港区建设带来的环境问题，判断淮南港总体规划实施后的可能环境影响。

#### （3）资料收集结合现场调查法

通过资料收集和现场调查，得出淮南市生态以及环境现状，作为本次评价的基础。

#### （4）相关部门咨询法

咨询环境、生态、水利、交通等相关部门多方面的专家，通过征求专家的意见完善淮南港规划的生态环境的影响分析和替代方案的选择。

#### （5）叠图法

“规划方案”与环境敏感区的空间适宜性分析，是运用相关方法，将“淮南港总体规划图”与自然保护区分布图、土地利用现状图、饮用水源保护区分布图等，分别叠加。利用所有的叠加图件，进行空间适宜性分析。

#### （6）数学模型法

数学模型是用数学公式来描绘事物累积变化的过程（例如河流污染、土壤侵蚀）。数学模型可以用作设计规划决策的辅助工具，更多地是应用于情景分析与预测各种环境影响。

#### （7）趋势分析法

通过趋势分析，明确淮南港总体规划实施所造成环境和资源在未来所承受的压力和生态系统间的历史因果关系、

#### （8）情景分析法

将规划方案实施前后，不同的时间和条件下的环境状况，按时间序列进行描绘的一种方法。它可以反映出不同情境下的环境影响后果。

### 1.9.3 评价技术路线

评价技术路线见图 1.9-1。

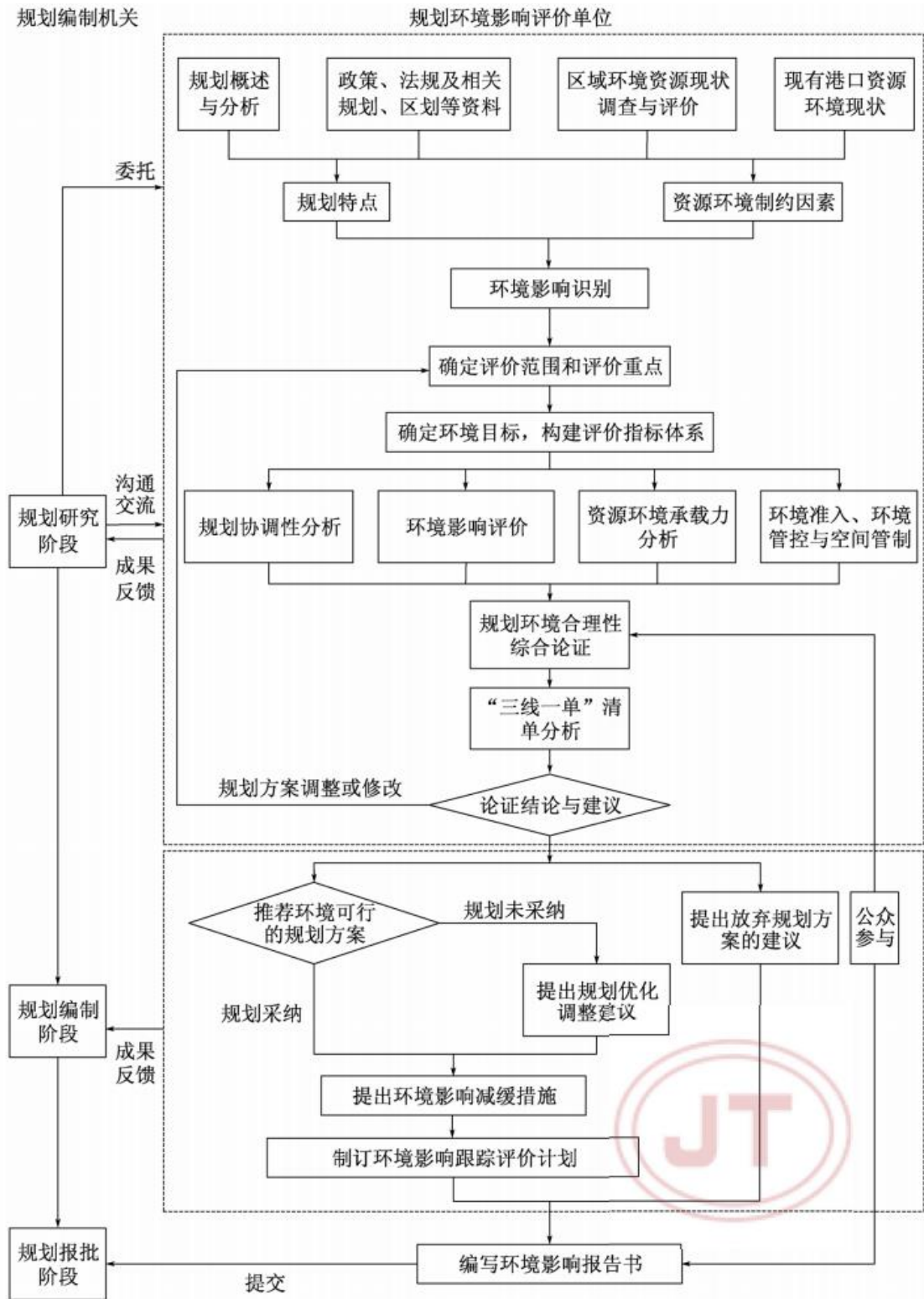


图 1.9-1 淮南港总体规划修订（2023-2035年）环评技术路线示意图





新中国成立后，淮南各港口开展水上民主改革，废除封建把持制度，加强水运领导和管理，对水上运输业进行社会主义生产资料所有制改造，引导船民走互助合作道路，并且有计划、有重点建设和管理港口。

1950 年代中后期，田家庵港区通过机械改造，先后建成了配套较为齐全的煤炭、粮食、黄沙等装卸作业线，港区内机械化程度达到 70% 以上。淮南水运业得到发展，1960 至 1962 年，由于大跃进和自然灾害的困扰，1962 年港口吞吐量下降到 15.17 万吨。1963 年，国民经济开始好转，港口运量回涨，随后，因“文化大革命”的干扰，致货源不足，商品贸易萧条。

1970 年至 1977 年，港口吞吐量平均在 50 万吨左右。1978 年起，境内城乡个体专业运输者兴起，运输结构发生变化，农副产品和商贸运输量增加，运输工具也开始向机械化方向发展，建造、改装和购置了许多小拖轮与水泥驳船。航线延伸到上海、江苏、浙江、河南、山东等地。

2008 年 6 月，经安徽省人民政府批准实施《淮南港总体规划》。以科学的发展观指导淮南港的合理布局，有序发展，加快港口的基础设施建设，完善港口功能。规划指出淮南港为以煤炭运输为主，逐步发展件杂货、化学危险品、集装箱等综合物流运输，形成具有装卸储存、运输组织、临港产业、煤炭交易、中转换装、现代物流等多功能的综合性港口。全市大部分码头主要集中在凤台港区、潘集港区、八公山港区和大通港区，码头靠泊等级低，装卸工艺简单，且不少利用自然岸坡进行黄沙等建材装卸。针对港口通过能力不足，泊位结构不合理等问题，淮南港有计划的实施了港口和码头基础设施的建设工作，海螺水泥、兴瞳、店集等码头相继建成投产。

2017-2023 年，决胜全面建设小康社会阶段的港口新发展。2017 年 1 月，经安徽省人民政府批准实施《淮南港总体规划调整（2014-2025 年）》，科学指导了淮南港有序发展，促成一批集约化、规模化的码头建设。同年 4 月，淮南市印发《淮南市打击无证经营码头专项整治行动实施方案》，相继开展了淮河、茨淮新河、窑河等相关航道的码头整治活动。截至 2017 年底，淮南市 42 处非法码头、5 个水源地保护区内码头、4 个位于水源保护区内码头全部拆除，60 处临河堆场全部取缔，释放岸线 4941 米。淮南市加强打击非法码头取得十分显著的成果，2018 年淮南市港口吞吐量由 2017 年底 1798.3 万吨下降到 397.6 万吨，造成了巨大的水运量转移，同时，也为淮南市抢抓机遇，加快规模化、集约化、绿色化港口建设提供了条件。

2019 年 4 月，安徽煤化工（淮南）基地散货码头投入运营，有力的保障煤化工生产原料煤、动力煤的供应；2021 年 3 月，中铁中房（淮南）建设投资有限公司淮南港大通洛河作业



区港口物流园项目开工建设；2021 年 7 月 25 日，安徽煤化工（淮南）基地码头二期工程液货 4 号泊位通过竣工验收，进入正式运行阶段。目前淮南市主要港口有海螺码头、安徽煤化工基地配套码头、皖江物流综合码头等，年设计通过能力为 1848 万吨。

### 2.1.2.2 港口设施状况

#### （一）港口基础设施

到 2023 年底，淮南港共有生产性泊位 36 个，其中：500 吨级泊位 21 个；1000 吨级泊位 15 个；泊位总延长 2788 米，年设计通过能力为 1848 万吨。

淮南港历年生产泊位分布表如下所示，根据历年淮南港各吨级泊位数的变化，泊位等级较低的小码头正逐步清理或升级改造，2013 年至 2023 年，淮南市 300 吨级及以下泊位已全部清除，500 吨级泊位从 97 个锐减至的 21 个，淮南港现状泊位等级不高，无 2000 吨级及以上泊位，随淮河航道整治和江淮运河开通，淮南港现状泊位等级的提升是顺应船舶大型化的发展趋势。

表 2.1-1 淮南港历年生产性泊位分布表

年份	泊位长度 (m)	泊位数 (个)	300 吨级 ≤X<500 吨级	500 吨级 ≤X<1000 吨级	1000 吨级 ≤X<3000 吨级	通过能力 (万吨)
2013 年	6560	104	7	90	7	1922
2014 年	6390	101	7	87	7	1901
2015 年	5355	83	5	66	12	1873
2016 年	2542	35	2	21	12	1276
2017 年	1775	23	0	16	7	993
2018 年	1775	23	0	16	7	993
2019 年	2255	29	0	17	12	1353
2020 年	2195	28	0	16	12	1333
2021 年	2695	35	0	20	15	1808
2022 年	2788	36	0	21	15	1848
2023 年	2788	36	0	21	15	1848

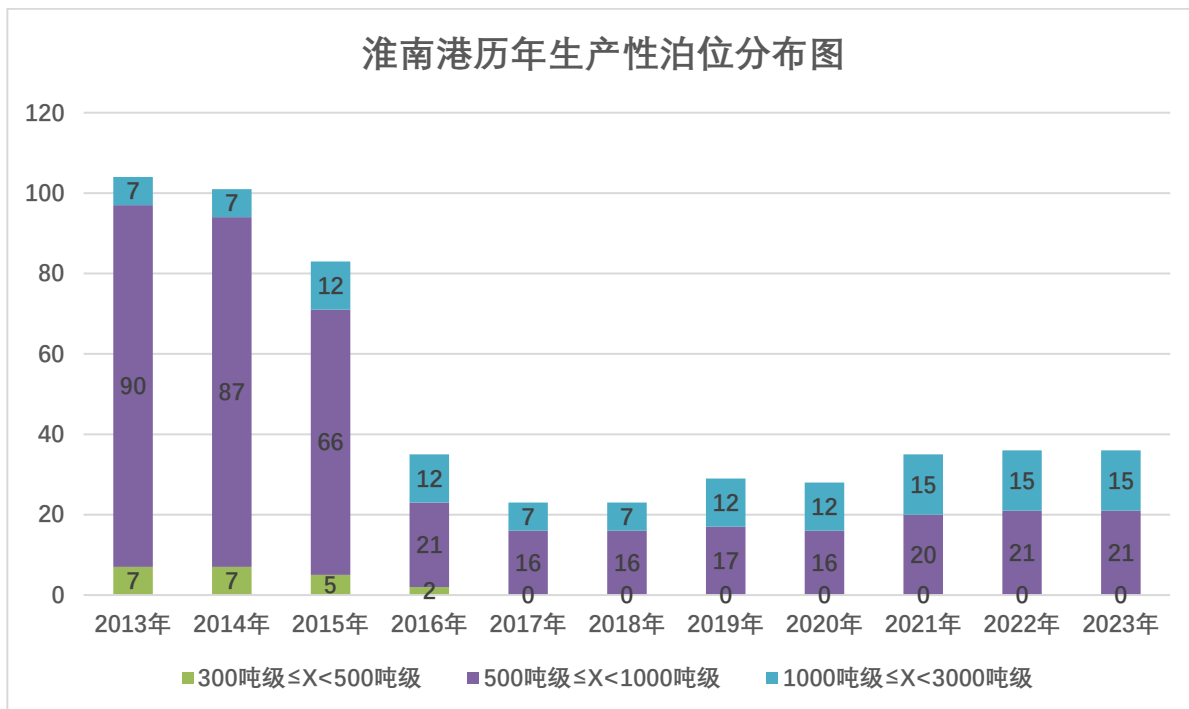


图 2.1-1 淮南港历年生产性泊位分布图

淮南港共毛集、凤台、潘集、田家庵、八公山、大通、寿县等 7 个港区。淮南港生产性泊位主要集中潘集港区、凤台港区和毛集港区，生产性泊位共 29 个，约占全港的 83%。通过能力 1573 万吨，约占淮南港通过能力 85.1%。寿县港区现状 5 个泊位、田家庵港区现状 2 个泊位，大通港区、八公山港区无现状泊位。随着皖江物流综合码头、陶圩综合码头、寿县捷力综合码头、大通洛河作业区港口物流园等项目建成运营，各港区的港口生产环境将得到较大改善，港口步入高质量发展阶段。

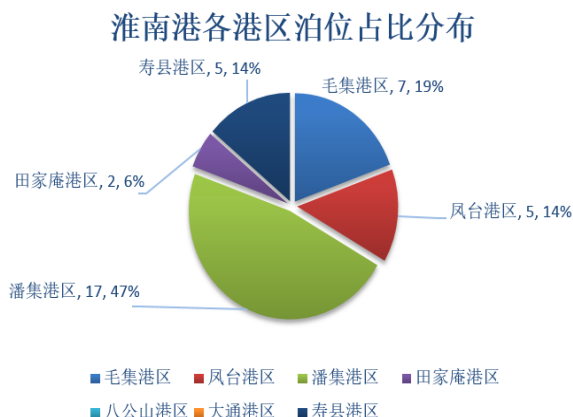


图 2.1-2 淮南港各港区泊位占比  
各港区情况介绍如下：

### 1、毛集港区

到 2023 年底，毛集港区共有生产性泊位 7 个，均为 500 吨级泊位；泊位总延长 565 米，年设计通过能力 215 万吨。港区主要运输货种为煤炭、矿建材料、粮食等，主要港口企业为

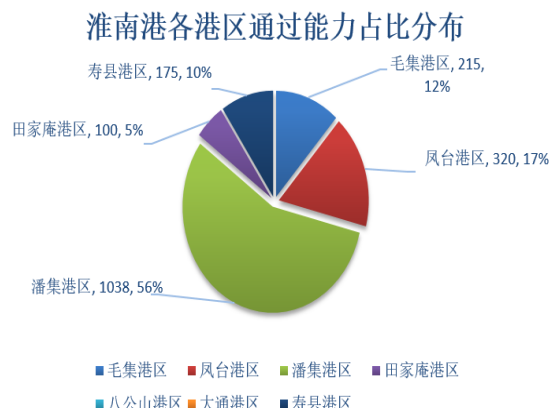


图 2.1-3 淮南港各港区通过能力占比

淮南市毛集何台装卸服务部、淮南市毛集新淮码头服务部、毛集实验区新风码头服务部。

## 2、凤台港区

到 2023 年底，凤台港区共有生产性泊位 5 个，均为 1000 吨级泊位；泊位总延长 400 米，年设计通过能力 320 万吨。港区主要运输货种为水泥、煤炭等，主要港口企业为淮南海螺水泥有限责任公司。

## 3、潘集港区

到 2023 年底，潘集港区共有生产性泊位 17 个，其中 500 吨级泊位 12 个，1000 吨级泊位 5 个；泊位延长 1275 米，年设计通过能力 1038 万吨。港区主要运输货种为煤炭、盐化工品、矿建材料、钢铁、粮食等，主要港口企业为中安联合煤化有限责任公司、淮南市兴瞳商贸有限公司、淮南市舜龙煤炭联运公司、淮南市鹏源煤炭经营有限公司、淮南市汇和通商贸有限公司、淮南市德友物资贸易有限公司、淮南市春庆码头装卸有限公司。

## 4、田家庵港区

到 2023 年底，田家庵港区共有生产性泊位 2 个，均为 1000 吨级泊位；泊位总延长 160 米，年设计通过能力 100 万吨。主要港口企业为淮南市联利运输有限责任公司。

## 5、八公山港区

八公山港区现状无港口码头设施。

## 6、大通港区

大通港区现状无港口码头设施。

## 7、寿县港区

到 2023 年底，寿县港区共有生产性泊位 5 个，其中 500 吨级泊位 2 个，1000 吨级泊位 3 个；泊位总延长 388 米，年设计通过能力 175 万吨。港区主要运输货种为矿建材料、粮食、钢铁等，主要港口企业为安徽恒畅港口服务有限公司、寿县志君仓储服务有限公司。

表 2.1-2 2023 年淮南港各港区港口生产性泊位现状表

序号	河流	港区	泊位数 (个)	泊位总延 长(米)	年设计通过能力			生产性泊位等级(个)			
					散杂货 万吨	集装箱		1000t 以 上	500t≤X< 1000t	300t≤X< 500t	100t≤X< 300t
						万 TEU	万吨				
1	淮河	毛集港区	7	565	215				7		
2	淮河	凤台港区	5	400	320			5			
3	淮河	潘集港区	17	1275	1038			5	12		
4	淮河	田家庵港区	2	160	100			2			
5	淮河	八公山港区	0	0	0				7		
6	淮河	大通港区	0	0	0						
7	淮河	寿县港区	5	388	175			3	2		
合计			36	2788	1848			15	21		

表 2.1-3 2023 年毛集港区码头泊位现状表

序号	港口企业或码头单位	泊位名称	河流	投产 年份	前沿 水深 米	泊位 长度 米	泊位 个数 个	靠泊 吨级 DWT	通过能力		
									散杂货 万吨	集装箱	
										万 TEU	万吨
1	淮南市毛集何台装卸服务部	何台码头 3#泊位	淮河	2003	3.0	76	1	500	35.00		
2	淮南市毛集何台装卸服务部	何台码头 4#泊位	淮河	2003	3.0	76	1	500	35.00		
3	淮南市毛集何台装卸服务部	何台码头 2#泊位	淮河	2003	3.0	76	1	500	35.00		
4	淮南市毛集新淮码头服务部	新淮码头 1#泊位	淮河	2012	3.0	110	1	500	45.00		
5	淮南市毛集新淮码头服务部	新淮码头 2#泊位	淮河	2003	3.0	76	1	500	35.00		
6	毛集实验区新凤码头服务部	新凤码头 1#泊位	淮河	1997	3.0	76	1	500	15.00		
7	毛集实验区新凤码头服务部	新凤码头 2#泊位	淮河	1997	3.0	75	1	500	15.00		
合计						565	7		215		

表 2.1-4 2023 年凤台港区码头泊位现状表

序号	港口企业或码头单位	泊位名称	河流	投产 年份	前沿 水深 米	泊位 长度 米	泊位 个数 个	靠泊 吨级 DWT	通过能力		
									散杂货 万吨	集装箱	
										万 TEU	万吨
1	淮南海螺水泥有限责任公司	海螺码头 1#泊位	淮河	2013	3.5	80	1	1,000	64.00		
2	淮南海螺水泥有限责任公司	海螺码头 2#泊位	淮河	2013	3.5	80	1	1,000	64.00		
3	淮南海螺水泥有限责任公司	海螺码头 3#泊位	淮河	2013	3.5	80	1	1,000	64.00		
4	淮南海螺水泥有限责任公司	海螺码头 4#泊位	淮河	2013	3.5	80	1	1,000	64.00		

序号	港口企业或码头单位	泊位名称	河流	投产年份	前沿水深 米	泊位长度 米	泊位个数 个	靠泊吨级 DWT	通过能力		
									散杂货 万吨	集装箱	
										万 TEU	万吨
5	淮南海螺水泥有限责任公司	海螺码头 5#泊位	淮河	2013	3.5	80	1	1,000	64.00		
合计						400	5		320		

表 2.1-5 2023 年潘集港区码头泊位现状表

序号	港口企业或码头单位	泊位名称	河流	投产年份	前沿水深 米	泊位长度 米	泊位个数 个	靠泊吨级 DWT	通过能力		
									散杂货 万吨	集装箱	
										万 TEU	万吨
1	淮南市春庆码头装卸有限公司	春庆码头 1#泊位	淮河	1995	2.8	60	1	500	20.00		
2	淮南市德友物资贸易有限公司	鑫淮码头 1#泊位	淮河	2019	3.5	80	1	1,000	30.00		
3	淮南市汇和通商贸有限公司	店集码头 1#泊位	淮河	2019	3.5	80	1	500	40.00		
4	淮南市鹏源煤炭经营有限公司	鹏源煤炭经营有限公司 1#泊位	淮河	2003	3.0	60	1	500	58.00		
5	淮南市舜龙煤炭联运公司	舜龙煤炭联运公司 1#泊位	淮河	1998	3.0	50	1	500	75.00		
6	淮南市舜龙煤炭联运公司	舜龙煤炭联运公司 2#泊位	淮河	1999	3.0	50	1	500	75.00		
7	淮南市兴瞳商贸有限公司	兴瞳码头 1 # 泊位	茨淮 新河	2013	3.5	95	1	500	25.00		
8	淮南市兴瞳商贸有限公司	兴瞳码头 2 # 泊位	茨淮 新河	2013	3.5	95	1	500	25.00		
9	中安联合煤化有限责任公司	中安散货码头 1#泊位	淮河	2019	4.0	85	1	1,000	50.00		
10	中安联合煤化有限责任公司	中安散货码头 2#泊位	淮河	2019	4.0	80	1	1,000	50.00		
11	中安联合煤化有限责任公司	中安散货码头 3#泊位	淮河	2019	4.0	75	1	1,000	90.00		
12	中安联合煤化有限责任公司	中安散货码头 4#泊位	淮河	2019	4.0	80	1	1,000	100.00		
13	中安联合煤化有限责任公司	中安液货码头 4#泊位	淮河	2022	5.5	93	1	500	40.00		
14	中安联合煤化有限责任公司	中安茨淮新河码头 1#泊位	茨淮 新河	2020	3.2	73	1	500	90.00		
15	中安联合煤化有限责任公司	中安茨淮新河码头 2#泊位	茨淮 新河	2020	3.2	73	1	500	90.00		
16	中安联合煤化有限责任公司	中安茨淮新河码头 3#泊位	茨淮	2020	3.2	73	1	500	90.00		

序号	港口企业或码头单位	泊位名称	河流	投产年份	前沿水深 米	泊位长度 米	泊位个数 个	靠泊吨级 DWT	通过能力		
									散杂货 万吨	集装箱	
										万 TEU	万吨
17	中安联合煤化有限责任公司	中安茨淮新河码头 4#泊位	茨淮新河	2020	3.2	73	1	500	90.00		
合计						1275	17		1038		

表 2.1-6 2023 年田家庵港区码头泊位现状表

序号	港口企业或码头单位	泊位名称	河流	投产年份	前沿水深 米	泊位长度 米	泊位个数 个	靠泊吨级 DWT	通过能力		
									散杂货 万吨	集装箱	
										万 TEU	万吨
1	淮南市联利运输有限责任公司	联利码头 1#泊位	淮河	2014	3.5	80	1	1,000	50.00		
2	淮南市联利运输有限责任公司	联利码头 2#泊位	淮河	2014	3.5	80	1	1,000	50.00		
合计						160	2		100		

表 2.1-7 2023 年寿县港区码头泊位现状表

序号	港口企业或码头单位	泊位名称	河流	投产年份	前沿水深 米	泊位长度 米	泊位个数 个	靠泊吨级 DWT	通过能力		
									散杂货 万吨	集装箱	
										万 TEU	万吨
1	安徽恒畅港口服务有限公司	涧沟码头 1#泊位	淮河	2021	6.0	68	1	1,000	35.00		
2	安徽恒畅港口服务有限公司	涧沟码头 2#泊位	淮河	2021	6.0	70	1	1,000	40.00		
3	安徽恒畅港口服务有限公司	涧沟码头 3#泊位	淮河	2021	6.0	70	1	1,000	40.00		
4	寿县志君仓储服务有限公司	志君码头 1#泊位	淮河	2017	4.0	90	1	500	30.00		
5	寿县志君仓储服务有限公司	志君码头 2#泊位	淮河	2015	4.0	90	1	500	30.00		
合计						388	5		175		

### ——在建码头

毛集港区在建淮南江淮枢纽港何台作业区码头，10 个 2000 吨级泊位，利用岸线 816m，年设计通过能力 833 万吨。

凤台港区在建淮河凤台新港综合码头，8 个 2000 吨级泊位，利用岸线 647m，年设计通过能力 920 万吨。

潘集港区在建皖江物流综合码头，4 个 2000 吨级泊位，利用岸线 322m，年设计通过能力 561 万吨。

八公山港区在建陶圩综合码头，6 个 2000 吨级泊位，利用岸线 480m，年设计通过能力 500 万吨。

田家庵港区在建淮南港 3 号水上综合服务区，3 个 2000 吨级支持保障泊位，利用岸线 376m，主要为加油、污水回收和综合服务。

大通港区在建大通洛河作业区港口物流园码头，3 个 2000 吨级货运泊位，3 个支持保障泊位，共利用岸线 640m，年设计通过能力 290 万吨；大通港区珍珠综合码头已交工验收，5 个 1000 吨级泊位，利用岸线 400m，年设计通过能力 270 万吨。

寿县港区在建寿县捷力综合码头，4 个 2000 吨级泊位，利用岸线 360m，年设计通过能力 166 万吨；在建东升综合码头，2 个 2000 吨级泊位，利用岸线 160m，年设计通过能力 156.8 万吨；在建淮南港寿县港区新桥综合码头，10 个 2000 吨级泊位，利用岸线 835m，年设计通过能力 450 万吨、25 万 TEU。

表 2.1-8 2024 年淮南港在建码头统计表

序号	码头名称	港区	岸线长度 (m)	建设规模	通过能力(万 吨/万 TEU)	状态
1	淮南江淮枢纽港何台作业区码头	毛集港区何台作业区	816	建设 10 个 2000 吨级通用泊位	833	在建
2	凤台新港综合码头	凤台港区九里湾作业区	647	建设 8 个 2000 吨级泊位	920	在建
3	皖江物流综合码头	潘集港区架河作业区	322	建设 1 个 2000 吨级件杂货泊位和 3 个 2000 吨级散货泊位	561	在建
4	陶圩综合码头	八公山港区陶圩作业区	480	建设 6 个 2000 吨级泊位	500	在建
5	淮南港 3 号水上综合服务区	田家庵港区连岗作业区	376	建设 1 个 2000 吨级加油泊位、1 个油污水回收泊位、1 个 2000 吨级综合服务泊位	/	在建
6	大通洛河作业区港口物流园码头	大通港区洛河作业区	640	建设 6 个 2000 吨级泊位，包括 3 个散货泊位、1 个加油泊位、1 个工作船泊位和 1 个综合服务泊位	290	在建
7	大通港区珍珠综合码头	大通港区上窑作业区	400	建设 5 个 1000 吨级散货泊位	270	交工
8	寿县捷力综合码头	寿县港区寿春作业区	360	建设 2 个 2000 吨级散货泊位，2 个 2000 吨级件杂货泊位	345	在建
9	东升综合码头	寿县港区寿春作业区	160	建设 2 个 2000 吨级通用泊位	156.8	在建
10	淮南港寿县港区新桥综合码头	寿县港区新桥作业区	835	建设 5 个 2000 吨级通用泊位，5 个 2000 吨级多用途泊位	450/25	在建
合计			5036		4325.8/25	



## （二）航道现状及规划

淮南市航道资源主要分布在淮河水系，包括淮河干流、江淮运河、茨淮新河、窑河-高塘湖、淠淮航道。淮河干流、江淮运河属于国家高等级航道，窑河-高塘湖、茨淮新河为安徽省高等级航道，淠淮航道纳入省干线航道网规划调整。淮南市主要航道基本情况如下表。

表 2.1-9 淮南市主要航道基本情况表（单位：公里）

序号	航道名称	起止区段	航道里程(km)	现状等级	规划等级	是否通航
1	淮河航道	溜孜口~新城口	101	II	II	是
2	江淮运河	黄楼~东淝河口	95	II	II	是
3	西淝河	邵沟沟口~潘谢铁路桥	16.9	等外	V	否
		潘谢铁路桥~西淝河闸	26.9	等外	III	否
		西淝河闸~西淝河口	0.6	III	III	是
4	窑河-高塘湖	炉桥~上窑闸	20.1	VI	III	否
		上窑闸~入淮河口	7.9	VI	III	是
5	茨淮新河	港河口~古路岗	34	IV	III	是
6	淠淮航道	白洋淀~刘家圩	29.5	VI	VI	否
7	淠东干渠	戈店~众兴	27	VI	VII	否
8	杨西干渠	迎河~杨西	13.8	VI	VII	否
9	淠河	迎河集~大店岗桥	12.5	VI	VI	否
		大店岗桥~淠河口	11.4	V	VI	否
		合计	396.6			

## （三）锚地服务区

### ——锚地

淮河上建有寿县东淝河锚地，江淮运河上建有东淝河船闸上下游待闸锚地。

### ——服务区

淮河航道上在建淮南港 3 号水上综合服务区、淮南凤台服务区、大通洛河作业区港口物流园服务区。

淮南港 3 号水上综合服务区，位于平圩淮河大桥上游约 3.2 公里处右岸，使用岸线 376 米，建设 1 个 2000 吨级加油泊位、1 个油污水回收船泊位和 1 个 2000 吨级综合服务泊位，设计年加注量 2 万吨。

淮南凤台服务区，位于 S235 孔李淮河大桥上游约 1.1km 右岸，共建设两艘趸船，一艘办公生活趸船，一艘为船舶提供维修服务、为船员提供购物服务、具有提供船舶垃圾回收和水上油污水回收等综合功能。

大通洛河作业区港口物流园服务区，位于大通区淮南市大通区洛河镇，淮河右岸，下距淮上淮河大桥约 1.8km。包括 1 个加油泊位、1 个管理泊位和 1 个综合服务泊位。

### 2.1.2.3 港口生产运营状况

#### （一）港口吞吐量情况

2023 年，淮南港货物吞吐量为 1410 万吨，货物进出港占比基本一致，货种以煤炭、矿建材料、水泥、粮食运输为主。淮南港港口吞吐量主要呈现如下发展特点：

（1）受 2017 年非法码头整治影响较大，近几年有所回升。

淮南市内矿产资源的开发，煤炭、矿建材料、水泥等运输需求持续增加，带动了港口吞吐量增长。淮南港货物吞吐量由 2013 年的 1616 万吨增加到 2016 年 2358 万吨，2017 年随着非法码头整治，港口吞吐量中比重较大的矿建材料等大宗散货向公路运输转移，淮南港吞吐量出现急剧幅度的下降，2018 年降至 398 万吨，随着几个规模化码头的建成运营，如中安散货码头、中安茨淮新河码头、涧沟码头等，促使港口吞吐量有一定的回升，直至 2023 年增加至 1410 万吨。随着近期淮南市加大港口基础设施建设，已经基本建成和筹备建设一批规模化、高质量、现代化码头，港口吞吐量将表现为快速上升趋势。

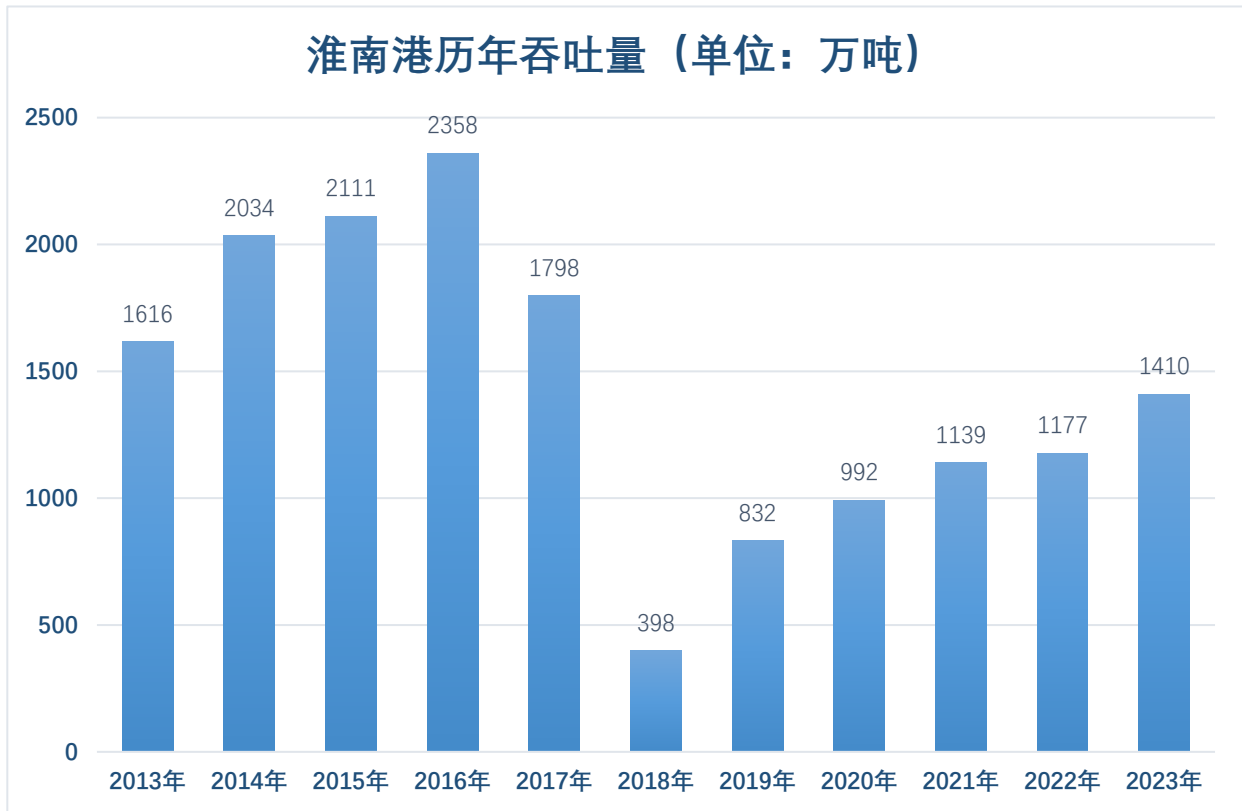


图 2.1-4 淮南港历年吞吐量

表 2.1-10 淮南港历年分货种吞吐量统计表（单位：万吨）

货类	2013年	2014年	2015年	2016年	2017年	2018年	2019年	2020年	2021年	2022年	2023年
总计	1615.8	2033.7	2110.5	2357.8	1798.3	397.6	832.1	991.7	1139.4	1177.0	1409.6
1.煤炭及制品	787.2	993.7	964.8	1036.9	374.0	136.5	410.5	674.7	828.9	863.4	1057.4
2.石油、天然气及制品	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	7.8
3.金属矿石	/	0.6	/	/	/	/	/	/	/	/	/
4.钢铁	0.1	0.2	0.3	0.1	0.7	0.9	/	/	/	2.0	2.1
5.矿建材料	606.5	769.8	753.5	1001.2	1247.0	23.2	163.6	86.9	46.4	36.4	92.4
6.水泥	187.7	251.1	374.9	301.4	165.2	233.6	257.0	223.7	221.7	234.5	211.7
7.木材	/	0.1	/	0.3	0.9	/	/	/	/	/	/
8.非金属矿石	2.6	0.7	0.4	0.1	/	1.5	/	/	/	/	/
9.化肥及农药	0.6	0.1	0.1	0.2	0.4	/	/	/	/	/	/
10.盐	0.2	0.4	2.6	2.1	2.2	/	/	6.0	24.5	34.5	33.0
11.粮食	18.6	9.7	9.0	9.8	5.1	1.9	0.4	0.3	17.9	6.1	5.2
12.机械、设备、电器	/	/	/	/	/	/	0.7	/	/	/	/
13.化工原料及制品	2.3	3.7	4.1	3.9	2.3	/	/	/	/	/	/
14.有色金属	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/
15.轻工、医药产品	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/
16.农、林、牧、渔业产品	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/
17.其它	1/	3.6	0.7	1.8	0.4	/	/	/	/	/	/

(2) 以煤炭、矿建材料、水泥等大宗散物运输为主。

淮南港货物吞吐量以煤炭、水泥、矿建材料等大宗货物为主，2023 年，以上货种分别占全港吞吐量的 75.01%、15.02%、6.55%，合计占比 96.58%。煤炭和水泥是淮南港的两大主要运输货种，主要与腹地需求和资源分布情况有关，淮南市煤炭运量持续较高，主要通过水运方式运输。

(3) 淮南港货物进出口结构由已出港为主转变为进出港平衡

2017 年以前淮南港货物以出港为主，主要为煤炭出口，随着淮南市非法码头整治，取消部分以煤炭出口的小码头，近年货物进出口比例逐渐趋于平衡。

表 2.1-11 淮南港货物进出口结构对比表（单位：万吨）

年份	2015 年	2016 年	2017 年	2018 年	2019 年	2020 年	2021 年	2022 年	2023 年
总计	2110.5	2357.70	1798.3	397.6	832.1	991.7	1139.4	1177.0	1409.6
出港	1738	2050.60	1428.4	173.8	320.0	313.2	444.6	578.9	704.4
进港	372.5	307.10	369.9	223.8	512.1	678.5	694.8	598.1	705.2
进港占比	17.65%	13.03%	20.57%	56.28%	61.54%	68.42%	60.98%	50.81%	50.03%

(二) 各港区吞吐量情况

2023 年淮南港八公山港区、大通港区无生产性泊位，无港口吞吐量。淮南港毛集港区、凤台港区、潘集港区、寿县港区、田家庵港区吞吐量分别为 122.3 万吨、408.0 万吨、826.3 万吨、22.1 万吨、31.0 万吨，占全港的比例分别为 8.7%、28.9%、58.6%、1.6%、2.2%。

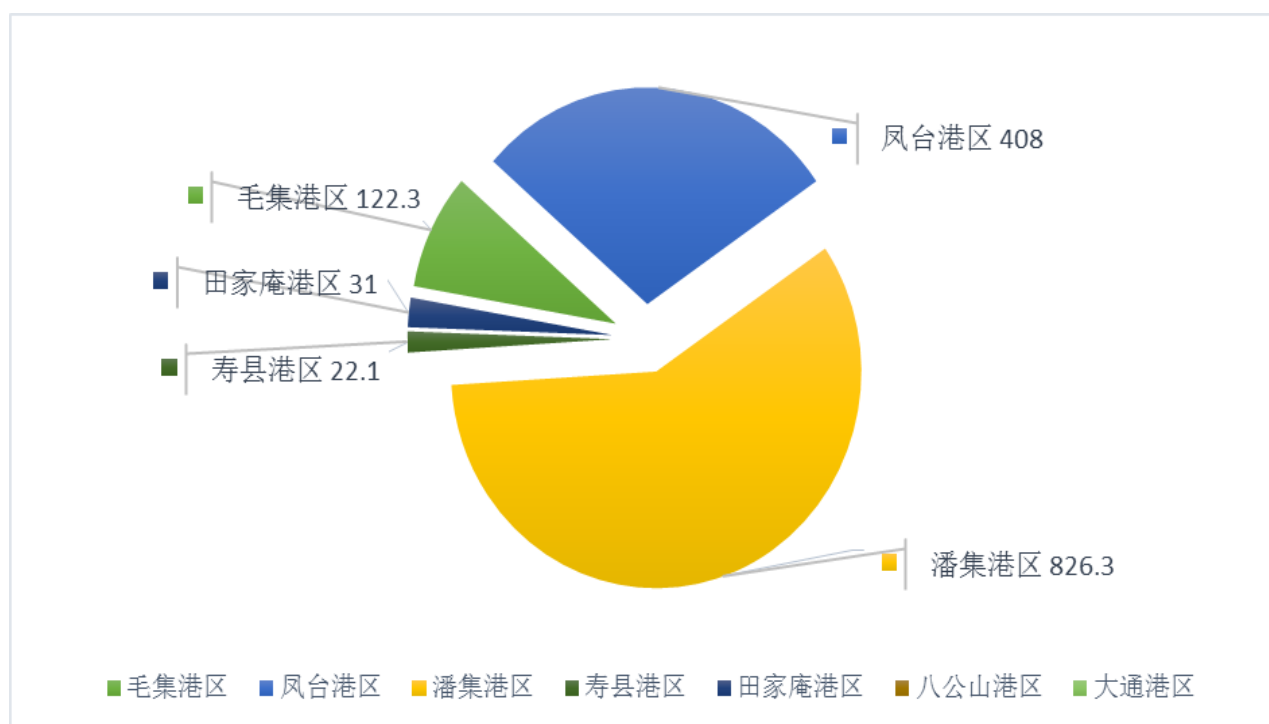


图 2.1-5 2023 年淮南港各港区吞吐量及占比 (万吨)

2023 年，毛集港区完成货物吞吐量 122.3 万吨，主要为煤炭及制品出口、矿建材料和粮食进口。

2023 年，凤台港区完成货物吞吐量 408.0 万吨，主要为煤炭及制品出口、水泥进口。

2023 年，潘集港区完成货物吞吐量 826.2 万吨，主要为煤炭及制品出口，煤炭及制品、盐化工产品和矿建材料进口。

2023 年，寿县港区完成货物吞吐量 22.1 万吨，主要为矿建材料和少量粮食、钢铁进口。

2023 年，田家庵港区完成货物吞吐量 31 万吨，主要为矿建材料进口及少量钢铁出口、粮食进口。

八公山港区、大通港区无现状生产性泊位。

表 2.1-12 2023 年淮南港各港区分货种吞吐量（单位：万吨）

货物分类（吨）	寿县港区			毛集港区			凤台港区			八公山港区			潘集港区			田家庵港区			大通港区		
	总计	出港	进港	总计	出港	进港	总计	出港	进港	总计	出港	进港	总计	出港	进港	总计	出港	进港	总计	出港	进港
总计	22.1	8.7	13.4	122.3	85.1	37.3	408.0	256.1	151.8	/	/	/	826.3	351.4	474.9	31.0	3.1	27.9	/	/	/
1.煤炭及制品	/	/	/	89.7	84.5	5.0	196.0	196.0	/	/	/	/	771.0	343.0	427.0	/	/	/	/	/	/
2.石油、天然气及制	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/
3.金属矿石	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/
4.钢铁	0.7	/	0.7	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	1.5	1.5	/	/	/	/
5.矿建材料	18.0	8.2	10.0	31.3	/	31.0	/	/	/	/	/	/	14.1	/	14.1	28.0	1.4	27.0	/	/	/
6.水泥	/	/	/	/	/	/	211.0	59.8	151.0	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/
7.木材	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/
8.非金属矿石	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/
9.化肥及农药	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/
10.盐	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	33	/	33	/	/	/	/	/	/
11.粮食	3	0.5	2.5	1.2	0.4	0.8	/	/	/	/	/	/	/	/	/	0.9	0.2	0.7	/	/	/
12.机械、设备、电器	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/
13.化工原料及制品	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/
14.有色金属	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/
15.轻工、医药产品	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/
16.农、林、牧、渔业产品	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/
17.其它	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/
其中：集装箱重量	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/

### （三）港口企业

淮南港港口经营企业的性质主要以企业专用码头，该类码头作为企业的附属设施，专门为企业自身生产所需的原材料和产成品运输服务，不对外提供码头服务业务，淮南港企业专用码头相对较多，如毛集港区淮南市毛集何台装卸服务部、毛集实验区新风码头服务部、淮南市毛集新淮码头服务部，凤台港区淮南海螺水泥有限责任公司，潘集港区淮南市春庆码头装卸有限公司、淮南市鹏源煤炭经营有限公司、淮南市舜龙煤炭联运公司、中安联合煤化有限责任公司，田家庵港区淮南市联利运输有限责任公司，共拥有泊位数 26 个。

另一类是承担腹地社会物资运输的公用码头企业为主，它们是独立参与港口市场竞争的商业公司，是独立的法人企业，直接负责码头企业管理和经营码头装卸、仓储、运输等业务，这类码头企业多数是民营码头，如毛集港区淮南市毛集新淮码头服务部，潘集港区淮南市德友物资贸易有限公司、淮南市汇和通商贸有限公司、淮南市兴瞳商贸有限公司，寿县港区安徽恒畅港口服务有限公司、寿县志君仓储服务有限公司等，共拥有泊位数 10 个。

### （四）到港船型

截止 2023 年底，淮南市拥有内河机动船舶 1593 艘，净载重吨 3672634 吨，船舶平均载重吨 2305 吨，船舶运输货种主要为煤炭、水泥和矿建材料等大宗散货。随着江淮运河航道开通，淮河与长江连通，以及淮南市一批规模化港口即将建成，船舶大型化趋势将日益明显，淮南港到港船舶吨位将逐渐增大，500 吨级及以下船舶将逐渐退出市场。

表 2.1-13 2013 年~2023 年底淮南市船舶数量表

年度	艘数	净载重吨	船舶平均载重吨	功率（千瓦）
2013	991	1010557	1020	303532
2014	1011	1031343	1020	310610
2015	987	1137453	1152	319238
2016	1690	2818675	1668	664119
2017	1391	2177991	1566	534796
2018	1431	2751437	1923	606376
2019	1347	2632404	1954	584277
2020	1356	2741320	2022	634277
2021	1353	3314393	2450	658010
2022	1382	3325472	2406	661747
2023	1593	3672634	2305	755026

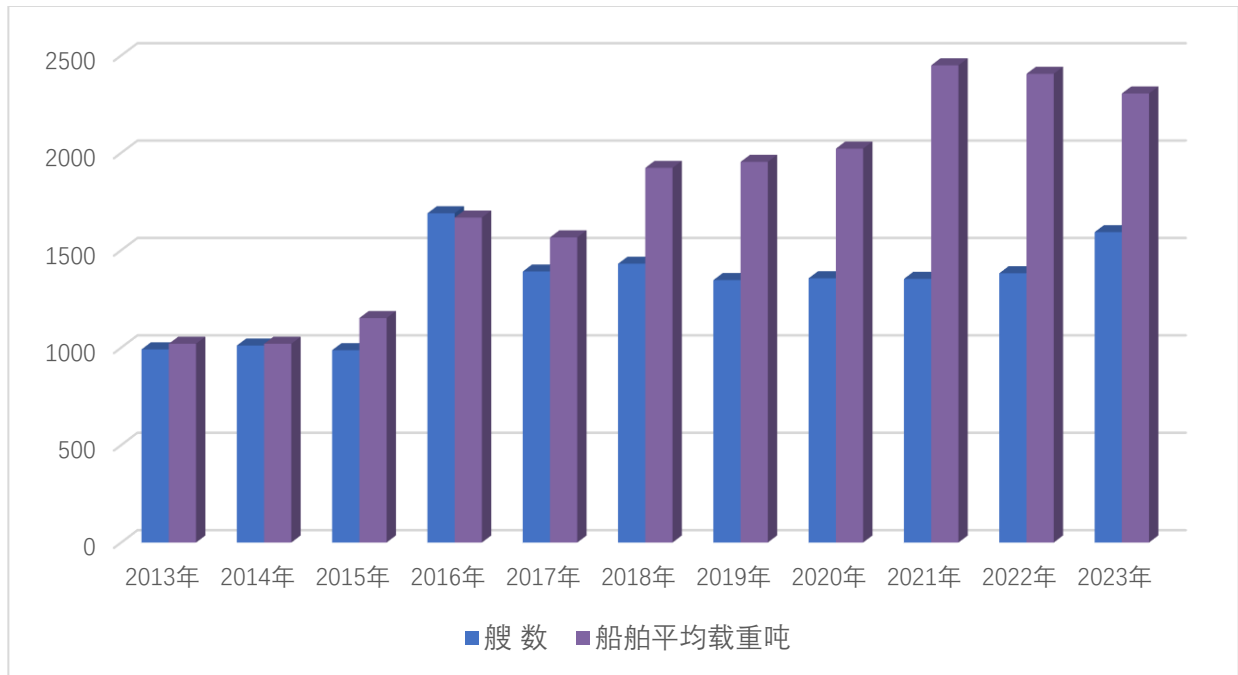


图 2.1-6 淮南市历年船舶数量和平均载重吨

从淮南市 2013~2023 年运输船舶发展情况看，船舶数量从 2013 年至 2016 年呈稳步增加的趋势，船舶运力增长和大型化速度加快，运输船舶平均吨位提高较快，平均载重吨突破 1600 吨。随着淮南市船舶修造业退出市场，非法码头整治等一系列措施，淮南市船舶数量稍有下降并趋于稳定，但船舶运力维持高位，平均载重吨稳定在 2300 吨左右，船舶大型化发展的趋势明显。

#### （五）口岸及港口物流情况

目前淮南市正在积极建设凤台新港物流园、大通洛河港口物流园和新桥港口物流中心等重点港口集疏运中心。港口物流产业正处于逐步发展阶段，以港口建设为载体，正加快港口物流的发展，实现运输、中转、集散、加工，功能齐全的规模化、现代化绿色港口。

#### （六）港口体制及政策状况

目前，淮南市港口行政管理单位为淮南市交通运输局。

淮南市交通运输局负责承担综合运输体系的规划协调工作，会同有关部门编制综合运输体系规划，指导交通运输枢纽规划和管理。组织拟定公路行业规划、政策、标准和地方性法规规章草案并监督实施；参与拟定物流业发展规划、有关政策和标准并监督实施。承担道路运输市场监管责任。承担公路建设市场监管责任。组织协调公路有关重点工程建设和工程质量、安全生产监管工作，组织交通运输基础设施的维护、管理等有关工作。指导公路行业安全生产和应急管理工作；按规定组织协调国家、省、市重点物资和紧急客货运输；负责公路路网运行监测和协调，负责全市交通战备工作。指导交通运输信息化建设，监测分析运行情况，开展相关统计工作，发布有关信息；指导交通运输行业环境保护和节能减排工作。负责



渔船检验和监督管理。

下辖的淮南市地方海事（港航）管理服务中心和淮南市交通运输综合行政执法支队负责水上相关业务。

淮南市地方海事（港航）管理服务中心主要承担港口、航道的建设、管理以及航道、航标、港口锚地的建设与维护，水上救助和通航保障等行政辅助工作；水路运输行政、海事行政辅助工作；船员培训机构管理、船员考试、发证行政辅助工作；协助做好水运行业安全生产、节能减排、环境保护、国防交通、信用体系建设、政务服务、船舶登记等工作。

淮南市交通运输综合行政执法支队负责统一行使公路路政、道路运政（市辖区）、水路运政、航道行政、港口行政、地方海事行政、交通工程质量安全监督管理等执法门类的行政处罚以及与行政处罚相关的行政检查、行政强制等执法职责，以市交通运输局的名义执法。

各县市交通运输局及其所属海事中心、执法大队负责本辖区内港航管理及水上交通安全行政工作。

## 2.1.3 港口现状综合评价

### 2.1.3.1 港口的作用及特点

#### 1、主要作用

##### （1）是资源合理配置和产业园区发展的重要依托。

淮南港主要功能为承担煤炭、水泥、矿建材料运输，这三大货种吞吐量占全市港口出港货物吞吐量的 96.4%以上，淮南港已经成为资源合理配置的重要运输保障。淮南市正逐步形成淮南经济技术开发区、淮南高新技术产业开发区、安徽淮南现代煤化工产业园、寿县新桥国际产业园、凤台经济开发区等一批特色产业园区，这些产业园区基本沿河布局，依托航道条件的改善，各开发区已经建成或者正在积极谋划建设一批港口作业区，推动产业园区发展。港口推动产业集聚的作用正在逐步显现和强化。

##### （2）是腹地综合运输体系的重要组成部分。

淮南市水网发达，河流纵横，淮河更是贯穿全市，上连河南，下通江苏，连接沿淮地区，更位于江淮运河与淮河交汇点，两淮通江达海，内河水运在综合交通体系中具有独特优势。2023 年内河水运承担了淮南市 42%的货运量，内河水运在淮南市经济社会发展中具有非常重要的作用。近年来，淮南市现已基本形成铁路、公路、水运、航空等立体综合交通运输体系。

德上高速、滁新高速、蚌合高速三条快速道路实现了淮南与外界快速连通，江淮运河航道已开通运行、淮河干流航道整治工程已经完成，淮南市综合交通运输体系更加完善。淮南港作为多种运输方式的重要节点，正在发挥越来越重要的作用。

## 2、主要发展特点

### （1）港口布局集中在淮河上。

淮南港现状码头全部集中在淮河及其支流河口，淮南市境内淮河航道现已按照Ⅱ级标准整治完成，是淮南市岸线资源最为丰富的航道，并具有横贯淮南市五区两县的区位优势，但现状码头规模化程度较低，泊位等级不高。截止 2023 年底，淮河航道上共有码头泊位 30 个，占比 83.3%。淮南市内其他航道条件限制，发展滞后，随着江淮运河开通、窑河-高塘湖复航工程推进，淮南市港口基础设施建设将有极大程度改善。

### （2）淮南港以企业专用码头为主。

统计显示，截止 2023 年底，淮南港共有生产性泊位 36 个，其中企业专用泊位 26 个，占比 72.2%。其中规模较大码头企业的主要为淮南海螺水泥有限责任公司建有 5 个泊位、中安联合煤化有限责任公司淮河上建设 4 个散货泊位、1 个液体化工泊位、茨淮新河上建设 4 个泊位。近期淮南市即将建成大通洛河作业区港口物流园码头、皖江物流综合码头、大通珍珠综合码头等公用码头。即将开工建设凤台新港综合码头、寿县新桥综合码头，积极推进寿县港区寿春作业区、毛集港区何台作业区和潘集港区陶圩综合码头等一批规模化专业化公用码头。

#### 2.1.3.2 存在问题

##### 1、港口规模化、集约程度不高，航运吸引力不足。

港口规划完成之后，由于港口市场缺少强有力的行业支持与管理，在 2017 年以前受经济利益驱动，仍然存在私人小码头未经许可擅自建设，利用其简易的设施和较低的投资，在港口经营中竞相压价，扰乱了港口市场的健康发展，而经过审批的承担社会公用码头职责的一些港口，经营受到恶性竞争的冲击，大大影响了港口规划、建设的正常实施，随着非法码头整治规范了港口市场，淮南港通过能力严重紧缺。

淮南港现状码头主要分布在淮河航道沿线，淮河目前正按Ⅱ级航道进行整治，可通行千吨级以上船舶，但现状仍以 500 吨级码头为主，港口整体规模偏小，与航道等级、现状船舶吨级不相匹配。现状码头除中安、海螺等规模化码头，多数为 2-3 个泊位的小码头，主要以联合体或个体运营两种方式，规模小、功能差、相互竞争，缺少分工协作，尚未形成规模化的港口作业区，缺少行业竞争力，对大宗物流航运吸引力不足，严重限制了港口现代物流发展。

##### 2、港口集疏运系统不完善，枢纽功能未能充分发挥。

淮南市已初步形成铁路、公路、水运、航空等的综合立体交通运输体系，淮南港在综合立体交通中发挥着重要的作用，承担腹地范围煤炭及制品、水泥等货物集散，目前现状码头

集疏运主要依靠公路运输。由于现状淮南港货种结构单一，多数码头受限于后方陆域为较狭窄的临时性堆场，缺少交接场站或物流仓库，码头功能以简单的装卸运输为主，疏港道路等级低、路况差现象普遍，码头生产作业时以车船直取为主，车船调度、装卸周转效率低，与其他交通运输方式的衔接不畅，公铁水联运模式不完善，港口集散衔接不畅，多式联运集疏运系统不完善，限制了港口枢纽功能的发挥。

### 3、港口物流功能单一，对产业发展支撑作用不强。

从运输结构上看，淮南港现状泊位主要以满足腹地大宗货物集散为主，如毛集港区以煤炭出口为主、凤台港区以海螺水泥和煤炭出口为主、潘集港区以煤炭及制品的进出为主，煤炭及制品占全港吞吐量比重超 70%、水泥占近 20%，货种结构较为单一。随着淮南市奋力推进资源型城市产业转型，一批重点产业园区不断发展壮大，港口运输服务需求随之增长，除即将建设的新桥综合码头将围绕寿县新桥国际产业园进行运输服务外，各港口主要业务还是进行货物的装卸和简单的堆存，服务功能相对单一，仓储配送、流通加工、信息金融等业务服务水平落后，港口物流服务对航道沿线产业拉动能力明显不足，尚未形成对产业园区的有效支撑，港口和产业没有形成良性互动。

### 4、航道等级条件提升，支持保障能力薄弱。

随着江淮运河建成通航，淮南境内含淮河、江淮运河、窑河-高塘湖、茨淮新河等内河高等级航道，航道基础条件良好，但航道沿线安全救助、配套服务等支持保障基地存在布局较少、服务范围小、保障能力薄弱等问题。随着航道条件的改善，淮南港将迎来新一轮的发展时期，随着新建码头数量的增加，内河航运将更加繁忙，现有的支持保障系统将无法满足航运业务日益增长的需求，对航运支持保障系统的要求也将进一步提高，因此需要结合航道的建设与发展、港区作业区布局，同步配套建设一批安全救助基地、船舶服务基地，并逐步提升内河航运服务水平和质量。

## 2.2 规划概述

### 2.2.1 规划范围及年限

(1) 规划范围：淮南市境内的淮河、江淮运河、茨淮新河、窑河-高塘湖、淠淮航道等航道的水域及对应相关的陆域。

(2) 基准年：2023 年；水平年：2030 年、2035 年。

### 2.2.2 港口性质和功能

#### (一) 淮南港的性质

淮南港是安徽省重要港口，是我省建设“水运安徽”、推进皖北交通运输高质量发展及深度融入长三角一体化的重要支撑；是全省港口格局核心“两枢纽一中心”淮河航运枢纽的主要

组成部分，也是皖北及豫东南地区重要的江淮枢纽港，是淮南市推进资源型城市产业转型、实现绿色低碳发展的重要抓手。淮南港将以煤炭、集装箱、矿建运输为主，依托港口大力发展临港产业、多式联运，逐步发展成为具有装卸存储、现代物流、旅游客运等多功能的现代化综合性港口。

## （二）功能

根据淮南港的发展基础、面临形势、发展需求、港口性质等，研究确定淮南港应具备以下功能：**装卸存储功能、多式联运功能、综合服务功能、现代物流功能、临港开发功能、旅游客运**等多功能的现代化综合性港口。

### 2.2.3 港口吞吐量与船型发展预测

#### 2.2.3.1 港口吞吐量发展水平预测

依据港口的功能定位、腹地产业布局，征求相关专家意见，采用货源调查分析的方法，预测淮南港 2030 年和 2035 年吞吐量分别为 5060 万吨、7500 万吨。2023 年~2030 年平均增速为 20%，2030 年~2035 年平均增速为 8.2%。

#### （一）主要货种吞吐量预测

表 2.2-1 淮南港分货类吞吐量预测表（单位：万吨、万 TEU）

货种	2023 年（现状）			2030 年（预测）			2035 年（预测）		
	合计	出口	进口	合计	出口	进口	合计	出口	进口
1~9 合计	1409.6	704.4	705.2	5060	1750	3310	7500	2710	4790
1.煤炭及制品	1057.4	624.6	432.8	2000	900	1100	3200	1400	1800
2.石油、天然气及制品	7.8	7.8	/	30	0	30	50	0	50
3.钢铁	2.1	1.4	0.7	200	80	120	300	120	180
4.水泥	211.6	59.8	151.8	500	90	410	600	120	480
5.矿建材料	92.4	9.6	82.8	1500	180	1320	2000	300	1700
6.粮食	5.2	1.2	4.0	100	60	40	150	70	80
7.化工原料及制品	33.0	/	33.0	130	110	20	200	150	50
8.其它	/	/	/	200	120	80	350	200	150
9.集装箱重量	/	/	/	400	210	190	650	350	300
集装箱数量	/	/	/	40	21	19	65	35	30

#### （二）分港区吞吐量预测

根据淮南港吞吐量和主要货类预测水平，以及各港区的功能以及基础设施的发展目标，结合各港区所在区域的国民经济发展规划和经济发展的特点，淮南港分港区分货类吞吐量如下所示。

表 2.2-2 淮南港分港区吞吐量预测表（单位：万吨）

港区	2023 年（现状）			2030 年			2035 年		
	合计	出口	进口	合计	出口	进口	合计	出口	进口
合计	1409.6	704.4	705.2	5060	1750	3310	7500	2710	4790
毛集港区	122.3	85.1	37.2	540	340	200	830	570	260
凤台港区	408.0	256.1	151.8	810	410	400	1020	540	480

港区	2023年（现状）			2030年			2035年		
	合计	出口	进口	合计	出口	进口	合计	出口	进口
潘集港区	826.3	351.4	474.9	1190	470	720	1870	760	1110
八公山港区	0.0	0.00	0.00	630	120	510	880	200	680
田家庵港区	31.0	3.1	27.9	280	70	210	410	100	310
大通港区	0.0	0.00	0.00	670	110	560	1060	140	920
寿县港区	22.1	8.7	13.4	300	0	300	600	0	600

表 2.2-3 淮南港毛集港区分货类吞吐量预测表（单位：万吨、万 TEU）

货种	2023年（现状）			2030年			2035年		
	合计	出口	进口	合计	出口	进口	合计	出口	进口
1~9 合计	122.3	85.1	37.2	540	340	200	830	570	260
1.煤炭及制品	89.7	84.7	5.0	300	300	0	500	500	0
2.石油、天然气及制品	/	/	/	0	0	0	0	0	0
3.钢铁	0.7	0.7	/	20	10	10	40	20	20
4.水泥	/	/	/	0	0	0	0	0	0
5.矿建材料	31.3	/	31.3	160	0	160	200	0	200
6.粮食	3.0	0.5	2.5	0	0	0	0	0	0
7.化工原料及制品	/	/	/	0	0	0	0	0	0
8.其它	/	/	/	20	10	10	40	20	20
9.集装箱重量	/	/	/	40	20	20	50	30	20
集装箱数量	/	/	/	4.0	2.0	2.0	5.0	3.0	2.0

表 2.2-4 淮南港凤台港区分货类吞吐量预测表（单位：万吨、万 TEU）

货种	2023年（现状）			2030年			2035年		
	合计	出口	进口	合计	出口	进口	合计	出口	进口
1~9 合计	408.0	256.1	151.8	810	410	400	1020	540	480
1.煤炭及制品	196.3	196.3	/	300	300	0	400	400	0
2.石油、天然气及制品	/	/	/	10	0	10	10	0	10
3.钢铁	/	/	/	0	0	0	0	0	0
4.水泥	211.7	59.8	151.8	300	80	220	350	100	250
5.矿建材料	/	/	/	160	0	160	200	0	200
6.粮食	/	/	/	20	20	0	20	20	0
7.化工原料及制品	/	/	/	0	0	0	0	0	0
8.其它	/	/	/	20	10	10	40	20	20
9.集装箱重量	/	/	/	0	0	0	0	0	0
集装箱数量	/	/	/	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0

表 2.2-5 淮南港潘集港区分货类吞吐量预测表（单位：万吨、万 TEU）

货种	2023年（现状）			2030年			2035年		
	合计	出口	进口	合计	出口	进口	合计	出口	进口
1~9 合计	826.3	351.4	474.9	1190	470	720	1870	760	1110
1.煤炭及制品	771.4	343.6	427.8	800	300	500	1300	500	800
2.石油、天然气及制品	7.8	7.8	/	10	0	10	10	0	10
3.钢铁	/	/	/	40	30	10	60	40	20
4.水泥	/	/	/	0	0	0	0	0	0
5.矿建材料	14.1	/	14.1	210	60	150	300	100	200
6.粮食	/	/	/	10	0	10	20	0	20
7.化工原料及制品	33		33	50	40	10	80	60	20
8.其它	/	/	/	30	20	10	50	30	20
9.集装箱重量	/	/	/	40	20	20	50	30	20
集装箱数量	/	/	/	4.0	2.0	2.0	5.0	3.0	2.0

表 2.2-6 淮南港八公山港区分货类吞吐量预测表（单位：万吨、万 TEU）

货种	2023年（现状）			2030年			2035年		
	合计	出口	进口	合计	出口	进口	合计	出口	进口
1~9 合计	/	/	/	630	120	510	880	200	680
1.煤炭及制品	/	/	/	300	0	300	400	0	400
2.石油、天然气及制品	/	/	/	0	0	0	0	0	0
3.钢铁	/	/	/	40	30	10	60	40	20
4.水泥	/	/	/	0	0	0	0	0	0
5.矿建材料	/	/	/	220	60	160	300	100	200
6.粮食	/	/	/	10	0	10	20	0	20
7.化工原料及制品	/	/	/	0	0	0	0	0	0
8.其它	/	/	/	20	10	10	50	30	20
9.集装箱重量	/	/	/	40	20	20	50	30	20
集装箱数量	/	/	/	4.0	2.0	2.0	5.0	3.0	2.0

表 2.2-7 淮南港田家庵港区分货类吞吐量预测表（单位：万吨、万 TEU）

货种	2023年（现状）			2030年			2035年		
	合计	出口	进口	合计	出口	进口	合计	出口	进口
1~9 合计	31.0	3.1	27.9	280	70	210	410	100	310
1.煤炭及制品	/	/	/	0	0	0	0	0	0
2.石油、天然气及制品	/	/	/	0	0	0	10	0	10
3.钢铁	1.5	1.5	/	20	10	10	40	20	20
4.水泥	/	/	/	0	0	0	0	0	0
5.矿建材料	28.6	1.4	27.2	160	0	160	200	0	200
6.粮食	1.0	0.3	0.7	10	0	10	20	0	20
7.化工原料及制品	/	/	/	40	30	10	60	40	20
8.其它	/	/	/	50	30	20	80	40	40
9.集装箱重量	/	/	/	0	0	0	0	0	0
集装箱数量	/	/	/	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0

表 2.2-8 淮南港大通港区分货类吞吐量预测表（单位：万吨、万 TEU）

货种	2023年（现状）			2030年			2035年		
	合计	出口	进口	合计	出口	进口	合计	出口	进口
1~9 合计	/	/	/	670	110	560	1060	140	920
1.煤炭及制品	/	/	/	300	0	300	600	0	600
2.石油、天然气及制品	/	/	/	10	0	10	10	0	10
3.钢铁	/	/	/	0	0	0	0	0	0
4.水泥	/	/	/	130	0	130	150	0	150
5.矿建材料	/	/	/	80	0	80	100	0	100
6.粮食	/	/	/	10	10	0	10	10	0
7.化工原料及制品	/	/	/	40	40	0	60	50	10
8.其它	/	/	/	20	10	10	30	20	10
9.集装箱重量	/	/	/	80	50	30	100	60	40
集装箱数量	/	/	/	8.0	5.0	3.0	10.0	6.0	4.0

表 2.2-9 淮南港寿县港区分货类吞吐量预测表（单位：万吨、万 TEU）

货种	2023年（现状）			2030年			2035年		
	合计	出口	进口	合计	出口	进口	合计	出口	进口
1~9 合计	22.1	8.7	13.4	1170	940	230	1430	400	1030
1.煤炭及制品	/	/	/	0	0	0	0	0	0
2.石油、天然气及制品	/	/	/	0	0	0	10	0	10
3.钢铁	0.7	/	0.7	80	80	0	100	0	100
4.水泥	/	/	/	80	70	10	100	20	80
5.矿建材料	18.3	8.2	10.2	570	510	60	700	100	600
6.粮食	3.0	0.5	2.5	70	40	30	60	40	20

货种	2023年（现状）			2030年			2035年		
	合计	出口	进口	合计	出口	进口	合计	出口	进口
7.化工原料及制品	/	/	/	0	0	0	0	0	0
8.其它	/	/	/	70	40	30	60	40	20
9.集装箱重量	/	/	/	300	200	100	400	200	200
集装箱数量	/	/	/	30.0	20	10	40.0	20	20

（三）全港及主要港区集疏运预测

根据淮南港吞吐量和主要货类预测水平，以及各港区的功能以及基础设施的发展目标，结合各港区所在区域的交通现状及规划，预测2030年和2035年淮南港集疏运情况。

表 2.2-10 淮南港 2030 年分货类集疏运量预测表（单位：万吨、万 TEU）

运输方式 货类	集运量						疏运量					
	总计	水运			公路	铁路	总计	水运			公路	铁路
		合计	内贸	外贸				合计	内贸	外贸		
1~9 合计	5060	3310	2280	60	1680	70	5060	1750	1690	60	3240	70
1.煤炭及制品	2000	1100	110	/	900	/	2000	900	900	/	1100	/
2.石油、天然气及制品	30	30	30	/	0	/	30	0	/	/	30	/
3.钢铁	200	120	120	/	80	/	200	80	80	/	120	/
4.水泥	500	410	410	/	90	/	500	90	90	/	410	/
5.矿建材料	1500	1320	1320	/	180	/	1500	180	180	/	1320	/
6.粮食	100	40	40	/	60	/	100	60	60	/	40	/
7.化工原料及制品	130	20	20	/	110	/	130	110	110	/	20	/
8.其它	200	80	80	/	120	/	200	120	120	/	80	/
9.集装箱重量	400	190	150	60	140	70	400	210	150	60	120	70
集装箱数量	40.0	19.0	15.0	6.0	14.0	7.0	40.0	21	15.0	6.0	12.0	7.0

表 2.2-11 淮南港 2035 年分货类集疏运量预测表（单位：万吨、万 TEU）

运输方式 货类	集运量						疏运量					
	总计	水运			公路	铁路	总计	水运			公路	铁路
		合计	内贸	外贸				合计	内贸	外贸		
1~9 合计	7500	4790	4690	100	2560	150	7500	2710	2610	100	4690	100
1.煤炭及制品	3200	1800	1800	/	1400	/	3200	1400	1400	/	1800	/
2.石油、天然气及制品	50	50	50	/	0	/	50	0	/	/	50	/
3.钢铁	300	180	180	/	120	/	300	120	120	/	180	/
4.水泥	600	480	480	/	120	/	600	120	120	/	480	/
5.矿建材料	2000	1700	1700	/	300	/	2000	300	300	/	1700	/
6.粮食	150	80	80	/	70	/	150	70	70	/	80	/
7.化工原料及制品	200	50	50	/	150	/	200	150	150	/	50	/
8.其它	350	150	150	/	200	/	350	200	200	/	150	/
9.集装箱重量	650	300	200	100	200	150	650	350	250	100	200	100

运输方式 货类	集运量						疏运量					
	总计	水运			公路	铁路	总计	水运			公路	铁路
		合计	内贸	外贸				合计	内贸	外贸		
集装箱数量	65.0	30.0	20.0	10.0	20.0	15.0	65.0	35	25.0	10.0	20.0	10.0

2.2.3.2 到港船型发展预测

(1) 货运船型

船型预测应根据各港区所在河流航道特点，预测吞吐量、货种及流量流向，港口性质及功能等，将在现有船型的基础上充分考虑货运需求及经济发展的需要。

运输船型逐渐向大型化、标准化方向发展是必然趋势。根据《内河通航标准》（GBJ139-2014）、《内河过闸运输船舶标准船型主尺度系列》（GB38030-2019）船舶主要尺度，江淮运河连通长江与淮河，考虑两大水系运营船舶现状，预测淮南港到港船型。

表 2.2-12 淮南港到港货运船型预测表

类别	代表船型、船队	总长 (m)	型宽 (m)	设计吃水 (m)	备注
杂货船、干散货船、化学品船、油船	500t 级货船	67.5	10.8	1.6	《内河通航标准》
	500t 级货船	44.0	8.8	/	《内河过闸运输船舶标准船型主尺度系列-京杭运河、淮河水系》
	1 顶推 2×500 吨级顶推船队	111	10.8	1.6	《内河通航标准》
	1 拖 6×500 吨拖带船队	275	8.8	2.5	《内河通航标准》
	1000t 级货船	85.0	10.8	2.0	《内河通航标准》
	1000t 级货船	60	10.8	/	《内河过闸运输船舶标准船型主尺度系列-京杭运河、淮河水系》
	1 顶推 2×1000t 级顶推船队	160	10.8	2.0	《内河通航标准》
	2000t 级货船	67.6	13.8	/	《内河过闸运输船舶标准船型主尺度系列-京杭运河、淮河水系》
	2000t 级货船	63.0	13.8	/	《内河过闸运输船舶标准船型主尺度系列-长江水系》
	2000t 级货船	73.0	13.8	/	《内河过闸运输船舶标准船型主尺度系列-长江水系》
集装箱船	2000t 级货船	85.0	13.8	/	《内河过闸运输船舶标准船型主尺度系列-长江水系》
	60TEU 集装箱船	55.0	12.7	/	《内河过闸运输船舶标准船型主尺度系列-京杭运河、淮河水系》
	80TEU 集装箱船	55.0	13.8	/	《内河过闸运输船舶标准船型主尺度系列-京杭运河、淮河水系》
	100TEU 集装箱船	73.0	13.8	/	《内河过闸运输船舶标准船型主尺度系列-长江水系》
	110TEU 集装箱船	73.0	13.8	/	《内河过闸运输船舶标准船型主尺度系列-京杭运河、淮河水系》

(2) 客运船型

根据淮南港客运量预测、航道特点以及淮南港各港区性质，参考黄山港等发达旅游港口



旅游客运船舶船型，预测淮南港到港客运船型见下表。

表 2.2-13 淮南港到港客运船型预测表

船型	总长 (m)	总宽 (m)	设计吃水 (m)
20 客位	11.0~14.0	3.0~3.6	0.4~0.5
40 客位	17.5~20.0	4.4~4.8	0.5~0.6
60 客位	20.0~22.5	4.8~5.6	0.6~0.7

#### 2.2.4 港口岸线利用规划

通过现场调查，淮南市的通航河段中，除城镇生活岸线，码头岸线，以及沿河取水口、排水口、水利设施、跨河桥梁、高压电线、电缆等占用的岸线外，其余岸线基本处于自然状态。淮南港已开发港口岸线共约 8934m，岸线利用现状情况见下表。

表 2.2-14 淮南市岸线资源利用现状统计表

序号	航道	范围	航道长度 (km)	已开发港口岸线 (m)
1	淮河	溜孜口~新城口	101	6654
2	江淮运河	黄楼~东淝河口	95	1195
3	窑河-高塘湖	G328 桥~入淮河口	21	400
4	茨淮新河	港河口~古路岗	34	510
5	淝淮航道	白洋淀~刘家圩	29.5	0
6	焦岗湖	湖区	/	175
	总计	/	/	8934

本次规划更新了规划理念，不再走规模扩张和要素投入的增长路径，而是突出集约高效的发展模式。统筹考虑各港区岸线现状和腹地经济社会发展趋势，将规划岸线分为：已开发使用港口岸线（简称已利用岸线）、规划利用港口岸线（简称规划利用岸线）。综合考虑运输需求、集疏运条件、水域陆域条件等因素确定岸线使用性质。

根据淮南港腹地经济社会发展的需要，结合水陆域条件，在统筹城市、环保、水利、资规等相关规划的基础上，本次共规划港口岸线 34000m，其中已利用岸线 8934m，规划利用岸线 25066m。

表 2.2-15 淮南港港口岸线规划统计表

航道	港口岸线总长 (m)	已利用岸线 (m)	规划利用岸线 (m)
淮河	22830	6654	16176
江淮运河	5300	1195	4105
茨淮新河	1730	510	1220
窑河-高塘湖	2280	400	1880
淝淮航道	920	0	920
淝河	300	0	300
焦岗湖	600	175	425
安丰塘	40	0	40
总计	34000	8934	25066

其中按照岸线使用类别分：货运码头岸线 22180m，旅游客运码头岸线 2620m，支持保障岸线 5400m，修造船岸线 3800m。

淮南港总体规划（修订）港口岸线利用规划见下表。

表 2.2-16 淮南港港口岸线规划情况表

序号	航道	岸线名称	岸别	规划港口岸线长度（m）			利用现状	规划主要用途
				合计	已利用岸线	规划利用岸线		
1	淮河	何台岸线	左岸	1800	816	984	淮南枢纽港何台作业区（在建）	货运
2		何台支持保障和服务岸线		240		240		支持保障和服务
3		凤台支持保障和服务岸线		200	200		海事执法基地	支持保障和服务
4		九里湾岸线		1070	647	423	凤台新港综合码头（在建）	货运
5		架河岸线		600	278	322	皖江物流综合码头（在建）	货运
6		架河旅游岸线		100		100		旅游客运
7		祁集岸线		2380	413	1967	中安散货码头、液货码头	货运
8		祁集支持保障和服务岸线		200		200		支持保障和服务
9		平圩岸线		1660	480	1180	鹏源煤炭码头、舜龙煤炭码头、店集码头、鑫淮码头、春庆码头	货运
10	淮河	正阳关旅游岸线	右岸	80		80		旅游客运
11		正阳关淮河岸线		180	180		志君码头	货运
12		正阳关船舶工业岸线		800		800		船舶修造
13		正阳关支持保障和服务岸线		300		300		支持保障和服务
14		涧沟岸线		240	240		涧沟码头	货运
15		涧沟支持保障和服务岸线		100		100		支持保障和服务
16		寿春岸线		1870	160	1710	寿春作业区 1 号岸线（在建）	货运
17		寿春支持保障和服务岸线		800		800		支持保障和服务
18		茅仙洞旅游岸线		200		200		旅游客运
19		邱家沟岸线		555	400	155	海螺水泥码头	货运
20		灯塔旅游岸线		100		100		旅游客运
21		凤台经开区岸线		780		780		货运
22		凤台经开区船舶工业岸线		1000		1000		船舶修造
23		凤台经开区支持保障和服务		860	860		凤台服务区（在建）	支持保障和服务

序号	航道	岸线名称	岸别	规划港口岸线长度（m）			利用现状	规划主要用途
				合计	已利用岸线	规划利用岸线		
		岸线						
24		孔集岸线		500		500		货运
25		八公山旅游岸线		100		100		旅游客运
26		山王船舶工业岸线		600		600		船舶修造
27		陶圩岸线		750	480	270	陶圩综合码头（在建）	货运
28		连岗支持保障和服务岸线		400	400		淮南港 3 号水上综合服务区（在建）	支持保障和服务
29		连岗岸线		660	160	500	联利码头	货运
30		田家庵连岗支撑保障和服务岸线		200		200		支持保障和服务
31		淮滨旅游岸线		200		200		旅游客运
32		淮滨支持保障和服务岸线		300	300		淮滨基地	支持保障和服务
33		下陶岸线		800		800		货运
34		洛河岸线		1405	240	1165	大通洛河物流园码头（在建）	货运
35		洛河支持保障和服务岸线		400	400		大通洛河物流园服务区（在建）	支持保障和服务
36		王庄岸线		400		400		货运
1	茨淮新河	尚塘岸线	右岸	640		640		货运
2		贺疃岸线		690	510	180	兴疃码头、中安茨淮新河码头	货运
3		古路岗岸线		400		400		货运
1	江淮运河	瓦埠古镇旅游岸线	左岸	300		300		旅游客运
2		瓦埠支持保障和服务岸线		100		100		支持保障和服务
3		瓦埠岸线		700		700		货运
4		新桥旅游岸线		80		80		旅游客运
5		新桥支持保障和服务岸线		1200		1200		支持保障和服务
6		新桥岸线		1170	835	335	新桥综合码头（在建）	货运

序号	航道	岸线名称	岸别	规划港口岸线长度（m）			利用现状	规划主要用途
				合计	已利用岸线	规划利用岸线		
7		寿春东淝河岸线	右岸	360	360		寿春作业区 2 号岸线（在建）	货运
8		寿州古城旅游岸线		400		400		旅游客运
9		寿州支持保障和服务岸线		100		100		支持保障和服务
10		东津渡旅游岸线		80		80		旅游客运
11		窑口旅游岸线		80		80		旅游客运
12		陶店岸线		270		270		货运
13		陶店旅游岸线		80		80		旅游客运
14		安丰旅游岸线		80		80		旅游客运
15		茶庵岸线		300		300		货运
1		窑河-高塘湖		上窑岸线	左岸	980	400	580
2	魏咀岸线		400			400		货运
3	上窑旅游岸线		100			100		旅游客运
4	外窑船舶工业岸线		右岸	800		800		船舶修造
1	淝淮航道	安丰岸线	右岸	320		320		货运
2		安丰船舶工业岸线		600		600		船舶修造
1	淝河	正阳关淝河岸线	右岸	300		300		货运
1	焦岗湖	焦岗湖旅游岸线		600	175	425	焦岗湖旅游码头	旅游客运
1	安丰塘	安丰塘旅游岸线		40		40		旅游客运

## 2.2.5 港口总体布局及功能规划

### 2.2.5.1 规划原则

港口总体布置规划应以港口发展现状为基础，结合腹地经济社会、产业园区的发展趋势和运输需求，结合岸线资源现状和条件，统筹考虑港区划分和各作业区划分，做到科学协调发展，并通过港区及作业区的布置规划，促进淮南港向集约资源、扶优扶强、优化整合的方向发展，充分发挥水运效益。对淮南港进行总体规划应遵循的具体原则主要如下：

（一）坚持多规合一、统筹兼顾的原则。坚持与国土空间、生态红线保护、水利岸线规划利用等协调一致，布局优质港口岸线资源与后方产业园区、交通运输大通道（铁路、高速）有效衔接，满足当前发展需要，适度预留未来发展空间。

（二）坚持降本增效、推动发展的原则。《规划》充分发挥综合交通优势，降低物流运输成本，服务于推动产业发展、园区建设，港产城一体化高质量发展。

（三）坚持绿色低碳、科技赋能的原则。落实“碳达峰、碳中和”战略要求，推进港口码头绿色化、信息化、标准化建设，规划完善的支持保障系统，推广应用 LNG 动力船舶，推行 5G、区块链等信息技术应用，打造绿色港口、数字港口、智慧港口。

（四）坚持突出重点、集约高效的原则。推动港口岸线集约连片布置，重点打造“三核一群”，结合淮南市“一廊五区多节点”工业空间布局，充分发挥港口规模化、集约化聚集效应，推动建设“港产城”一体化现代产业园区。

### 2.2.5.2 港区划分及功能定位

#### 一、港区划分

上轮港口总体规划按照行政区域将淮南港划分为 7 个港区：毛集港区（毛集实验区）、潘集港区、八公山港区、田家庵港区、大通港区、凤台港区和寿县港区。为便于行业管理，本次规划延用了上轮港口总体规划对港区的划分，将淮南港按照行政区域划分为毛集港区、潘集港区、八公山港区、田家庵港区、大通港区、凤台港区和寿县港区。

规划淮南港总体形成“一港七区，三核一群”的总体布局，淮南港分为七个港区，“三核”即陶圩作业区、新桥作业区、何台作业区为核心作业区，“一群”即九里湾作业区、架河作业区、祁集作业区、平圩作业区形成潘凤港口群。

各港区范围如下：

毛集港区：毛集实验区境内的淮河、茨淮新河等主要通航河流。

凤台港区：凤台县境内的淮河、茨淮新河等主要通航河流。

潘集港区：潘集区境内的淮河、茨淮新河等主要通航河流。

八公山港区：八公山区境内的淮河等主要通航河流。

田家庵港区：田家庵区境内的淮河等主要通航河流。

大通港区：大通区境内的淮河、窑河-高塘湖等主要通航河流。

寿县港区：寿县境内的淮河、江淮运河、淠淮航道等主要通航河流。

各港区规划下设若干货作业区、客运码头和其他现状码头，作业区连片布置，主要为社会提供公共运输服务，具有一定的运输规模和水陆域范围；客运码头主要是结合各港区旅游景点进行布局的旅游客运码头；其他现状码头主要是现在远离连片作业区的一些零散的规划维持现状或升级改造的现状码头。各港区货作业区、客运码头和其他现状码头如下表。

表 2.2-17 淮南港总体布局表

序号	港区	作业区布置
1	毛集港区	何台作业区
2	凤台港区	邱家沟作业区、九里湾作业区、凤台经开区作业区、尚塘作业区
3	潘集港区	架河作业区、祁集作业区、平圩作业区、贺疃作业区、古路岗作业区
4	八公山港区	孔集作业区、山王作业区、陶圩作业区
5	田家庵港区	连岗作业区、下陶作业区
6	大通港区	洛河作业区、王庄作业区、上窑作业区、魏咀作业区
7	寿县港区	寿春作业区、新桥作业区、正阳关作业区、涧沟作业区、陶店作业区、瓦埠作业区、茶庵作业区、安丰作业区

## 二、各港区功能定位

### 1.毛集港区

毛集港区以煤炭、矿建材料、粮食等散货和件杂货运输为主，集装箱运输为辅，主要为淮南毛集经济开发区、安徽凤台经济开发区等重点园区以及毛集实验区区域社会发展的大宗货物运输提供服务

### 2.凤台港区

凤台港区以煤炭、矿建材料、粮食等散货和件杂货运输为主，主要为凤台经济开发区、淮南毛集经济开发区、安徽淮南现代煤化工产业园等重点园区以及凤台县区域社会发展的大宗货物运输提供服务。

### 3.潘集港区

潘集港区以煤炭、矿建材料、危化品、粮食等散货和件杂货运输为主，集装箱运输为辅，主要为安徽淮南现代煤化工产业园等重点园区以及潘集区区域社会发展的大宗货物运输提供服务。

### 4.八公山港区

八公山港区以煤炭、矿建材料和件杂货运输为主，集装箱运输为辅，主要为淮南工业园

区、安徽淮南国际物流港以及八公山区域社会发展的大宗货物运输提供服务。

#### 5.田家庵港区

田家庵港区以钢材、化工品和件杂货运输为主，集装箱运输为辅，主要为淮南经济技术开发区、淮南高新技术产业开发区等重点园区以及田家庵区域社会发展的大宗货物运输提供服务。

#### 6.大通港区

大通港区以矿建材料、件杂货运输为主，主要为淮南经济技术开发区、洛河仓储物流产业园、珍珠码头仓储物流产业园等重点园区以及大通区区域社会发展的大宗货物运输提供服务。

#### 7.寿县港区

寿县港区以集装箱、矿建材料、粮食和件杂货运输及旅游客运为主，主要为寿县新桥国际产业园、寿县蜀山现代产业园等重点园区以及寿县区域社会发展的大宗货物运输提供服务。

### 2.2.5.3 港区布置规划

根据港区建设条件和规划功能，确定各港区的总平面布置规划，包括码头生产作业区及港口仓储物流区、各种集疏运设施、港口支持系统设施的水陆域布置等。计算形成码头岸线、泊位数量、泊位等级、通过能力、港区建设用地规模等重要指标。

规划至 2035 年淮南港形成货运泊位 238 个、占用岸线 22180m、形成年通过能力 11939 万吨、150 万 TEU、10 万辆，旅游客运岸线 2620m、形成年通过能力 440 万人次，支持保障岸线 5400m，修造船岸线 3800m。各港区规划布局情况介绍如下。

#### 一、毛集港区

##### 1.何台作业区

何台作业区位于凤台县毛集镇何台村附近，淮河左岸，规划港口岸线 1800m，其中已利用岸线 816m，规划利用岸线 984m。规划该作业区以件杂货、散货运输和集装箱为主，主要为周边地区经济发展服务，作业区自上游依次规划为通用泊位区和多用途泊位区。

通用泊位区何台渡口上游规划 8 个 2000 吨级通用泊位，规划利用岸线 800m，形成年通过能力 400 万吨。陆域纵深 170m 至 220m，占用陆域面积 22.9 万  $m^2$ 。何台渡口下游在建淮南江淮枢纽港何台作业区工程 10 个 2000 吨级通用泊位，整合现状何台码头、新淮码头、新风码头已利用岸线，工程利用岸线 816m，形成通过能力 833 万吨。陆域纵深 360m，占用陆域面积 22.7 万  $m^2$ 。

多用途泊位区规划 2 个 2000 吨级多用途泊位，规划利用岸线 184m，形成通过能力 10 万 TEU。陆域纵深 360m，占用陆域面积 6.6 万  $m^2$ 。

作业区可经疏港道路、Y001 连接规划的 S320、G345。

## 2.其他码头

### （1）何台服务区

在何台渡口下游规划利用岸线 240m，为支持保障和服务岸线，规划建设何台服务区。

### （2）焦岗湖旅游综合码头

在凤台县焦岗湖镇焦岗湖湖区，规划利用岸线 600m，为旅游客运岸线，其中已利用岸线 175m，规划利用岸线 425 米，规划建设焦岗湖旅游综合码头，共规划 16 个旅游客运泊位，形成通过能力 120 万人次。

## 二、凤台港区

### 1.邱家沟作业区

邱家沟作业区位于凤台县淮河二桥下游、淮河右岸，规划港口岸线 555m，已利用岸线 400m，规划利用岸线 155m。规划该作业区以散货、件杂货运输为主，主要为海螺水泥企业及周边地区经济发展服务，作业区规划为通用泊位区。

通用泊位区现有海螺水泥码头 5 个 1000 吨级泊位，利用岸线 400m，形成通过能力 320 万吨。结合现状码头远期升级改造，利用剩余 155m 岸线，规划建设并升级改造形成 7 个 2000 吨级通用泊位，共形成通过能力 420 万吨。

作业区可经疏港道路与后方 S102 相连，作业区通过管廊连接后方海螺水泥厂区，无后方陆域。

### 2.九里湾作业区

九里湾作业区位于凤台县凤凰镇附近、淮河左岸，规划港口岸线 1070m，已利用岸线 647m，规划利用岸线 423m。规划该作业区以件杂货和散货运输为主，主要为周边地区经济发展服务，作业区规划为通用泊位区。

凤凰排灌站上游通用泊位区规划 3 个 2000 吨级通用泊位，利用岸线 270m，形成通过能力 150 万吨，与下游规划岸线共用通用泊位区。

凤凰排灌站下游通用泊位区规划 10 个 2000 吨级通用泊位，其中在建凤台新港综合码头 8 个 2000 吨级泊位，已利用岸线 647m，设计通过能力 920 万吨，规划利用岸线 153m，形成通过能力 100 万吨，共形成通过能力 1020 万吨，陆域纵深 550m，共占用陆域面积 40.5 万 m<sup>2</sup>。后方建设临港产业物流园区。

作业区可经疏港道路与后方 S239 相连。

### 3.凤台经开区作业区

凤台经开区作业区位于凤台县经济开发区附近、淮河右岸，规划利用岸线 1780m。规划



该作业区以件杂货和散货运输和船舶服务为主，主要为周边地区经济发展服务。作业区自上游至下游依次规划为船舶工业修造区、船舶服务区、通用泊位区。

灯塔渡口下游约 1 公里，船舶工业修造区规划为凤台县船舶修造地，规划利用岸线 600m；经开区排污口下游 100 米附近，自然岸线 400 米，规划建设船舶修造基地需对船舶修造企业进行改造升级，使其符合环保、水利和土地等相关方面要求。

孔李淮河大桥下游通用泊位区规划 8 个 2000 吨级通用泊位，利用岸线 780m，形成通过能力 400 万吨，作业区可经工业园三号路、疏港道路与后方 S102 相连，陆域纵深约 270m。

船舶服务区为现状在建凤台服务区。

#### 4.尚塘作业区

尚塘作业区位于凤台县尚塘镇朱庙村附近、茨淮新河右岸，规划港口岸线 640m，均为规划利用岸线。规划该作业区以件杂货和散货运输为主，主要为周边地区经济发展服务，作业区规划为通用泊位区。

通用泊位区规划 7 个 1000 吨级通用泊位，利用岸线 640m，形成年通过能力 280 万吨。作业区经 Y016 连接后方 S312。作业区陆域纵深 150m。

#### 5.其他码头

##### （1）凤台服务区

船舶服务区为现状在建凤台服务区，已利用岸线 860m，可经疏港道路与后方 S102 相连，陆域纵深 100m，共占用陆域面积 8.6 万 m<sup>2</sup>。

##### （2）凤台基地

在凤台淮河大桥下游 150m，规划港口岸线 200m，均为已利用岸线 200m，为现状凤台县海事执法基地，为支持保障和服务岸线，规划为水上交通安全监管和应急救援系统凤台基地。

##### （3）灯塔停靠点

在凤台经开区灯塔渡口处规划 100 米旅游客运岸线，根据凤台县文旅开发、黑龙潭景点、灯塔渡口等建设需求，适时建设灯塔停靠点，规划形成年通过能力 5 万人次。

##### （4）茅仙洞旅游综合码头

在凤台县石湾村下游，位于茅仙洞风景旅游区内，自然岸线长 200m，规划 200 米为旅游客运岸线，根据淮河第一峡游览码头、峡山口、茅仙洞景区开发等建设需求，适时建设茅仙洞旅游综合码头，规划形成年通过能力 30 万人次。

### 三、潘集港区

#### 1.架河作业区

架河作业区位于潘集区架河镇泥集村附近，规划港口岸线 600m，其中已利用岸线 322m，规划利用岸线 278m。规划该作业区以件杂货和散货运输为主，主要为周边地区经济发展服务，作业区规划通用泊位区。

通用泊位区规划 7 个 2000 吨级通用泊位，其中在建皖江物流综合码头 4 个 2000 吨级通用泊位，利用岸线 322m，设计通过能力 561 万吨，下游规划 3 个 2000 吨级通用泊位，利用岸线 278m，形成通过能力 150 万吨，共形成年通过能力 711 万吨。

作业区经疏港道路连接后方 S235。作业区陆域纵深 540m，共占用陆地面积 26.2 万 m<sup>2</sup>。

## 2. 祁集作业区

祁集作业区位于潘集区祁集镇曹港村附近、淮河左岸，规划港口岸线 2380m，其中已利用岸线 413m，规划利用岸线 1967m。规划该作业区以件杂货和散货运输为主，是淮南市煤化工产业园区重要组成部分，主要为淮南市煤化工产业园区及周边地区经济发展服务，作业区规划通用泊位区、危化品泊位区、多用途泊位区。

黄岗渡口下游通用泊位区规划 8 个 2000 吨级通用泊位，利用岸线 800m，形成年通过能力 400 万吨。可经疏港道路连接后方煤化工大道、S225。陆域纵深 200m，共占用陆地面积 5.29 万 m<sup>2</sup>。

中安码头通用泊位区现有中安散货 4 个 1000 吨级散货泊位，已利用岸线 320m，结合现状码头远期升级改造，共规划 7 个 2000 吨级通用泊位，利用港口岸线 680m，共形成通过能力 450 万吨，与下游危化品泊位安全距离 150m，祁集渡口远期港口工程实施后同步迁移。

危化品泊位区现有中安液货码头 1 个 1000 吨级泊位，已利用岸线 93m，结合现状码头远期升级改造，共规划 2 个 1000 吨级危化品泊位，利用岸线 200m，形成通过能力 60 万吨。危化品泊位直接通过专用管道连接后方厂区，无后方陆域，与下游多用途泊位安全距离 150m。

多用途泊位区规划 4 个 2000 吨级通用泊位，利用岸线 400m，形成年通过能力 20 万 TEU。陆域纵深 380m，共占用陆地面积 13.4 万 m<sup>2</sup>。

作业区可经疏港道路、经六路连接后方煤化工大道。

## 3. 平圩作业区

平圩作业区位于潘集区平圩镇丁郢村附近、淮河左岸，规划港口岸线 1660m，其中已利用岸线 480m，规划利用岸线 1180m。规划该作业区以件杂货和散货运输为主，主要为平圩电厂和周边地区经济发展服务，作业区规划通用泊位区和现状码头区。

通用泊位区现有鹏源煤炭码头 1 个 500 吨级泊位，利用岸线 80m，店集码头 1 个 1000 吨级泊位，利用岸线 80m，设计通过能力共 98 万吨。现状码头泊位等级已与航道等级、船舶吨位不匹配，靠泊能力无法满足航运需求，应整合资源并改造提升至 2000 吨级泊位，共

规划 14 个 2000 吨级通用泊位，利用岸线 1340m，形成年通过能力 700 万吨。作业区陆域纵深 300m，共占用陆地面积 27.3 万 m<sup>2</sup>。作业区经疏港道路连接后方煤化工大道，其中散货可通过新建管廊连接后方厂区。

现状码头区包括舜龙煤炭码头 2 个 500 吨级泊位，鑫淮码头 1 个 1000 吨级泊位，春庆码头 1 个 500 吨级泊位，共利用岸线 320m，设计通过能力 200 万吨，现状码头泊位等级已与航道等级、船舶吨位不匹配，靠泊能力无法满足航运需求，现状码头应逐步退出市场。

#### 4. 贺疃作业区

贺疃作业区位于潘集区贺疃镇罗集大桥下游、茨淮新河右岸，规划港口岸线 690m，其中已利用岸线 510m，规划利用岸线 180m。规划该作业区以件杂货和散货运输为主，主要为周边地区经济发展服务，作业区规划通用泊位区。

通用泊位区现有兴疃码头 2 个 500 吨级泊位、中安茨淮新河码头 4 个 500 吨级泊位，结合现有码头远期升级改造，共规划 8 个 1000 吨级通用泊位，利用岸线 690m，形成通过能力 320 万吨。

作业区经疏港道路与 S239 相连，其中散货泊位通过廊道与后方厂区相连。

#### 5. 古路岗作业区

古路岗作业区位于潘集区贺疃镇古路岗村附近、茨淮新河右岸，规划港口岸线 400m，均为规划利用岸线。规划该作业区以件杂货和散货运输为主，主要为周边地区经济发展服务，作业区规划为通用泊位区。

通用泊位区规划 4 个 1000 吨级通用泊位，利用岸线 400m，形成年通过能力 160 万吨，作业区陆域纵深 200m。

作业区经疏港道路接 Y050，连接后方 S329。

#### 6. 其他码头

##### （1）架河停靠点

在架河镇附近规划 100 米旅游客运岸线，根据潘集区乡村旅游、工业旅游开发、架河生态园等建设需求，适时建设架河停靠点，规划形成年通过能力 10 万人次。

##### （2）潘集基地

在祁集货运岸线下游规划港口岸线 200m，为支持保障和货运岸线，规划建设水上交通安全监管和应急救助系统潘集基地。

### 四、八公山港区

#### 1. 山王作业区

山王作业区位于八公山区钱家湖附近、淮河右岸，港口岸线 600 米，全部为规划利用岸

线。作业区主要用于务船舶修造工业发展。作业区规划为船舶工业修造区。

船舶修造区规划利用岸线 600m，陆域纵深约 440m，共占用陆域面积 19.5 万 m<sup>2</sup>。陆域位于钱家湖塌陷区，根据八公山区政府相关部门的书面意见，该区域已稳沉。

作业区可经疏港道路连接后方 S308、S102。

## 2.孔集作业区

孔集作业区位于八公山区山王镇孔集村附近、淮河右岸，规划港口岸线 500m，均为规划利用岸线。规划该作业区以件杂货、散货运输为主，主要为周边地区经济发展服务，作业区规划为通用泊位区。

通用泊位区规划 5 个 2000 吨级通用泊位，利用岸线 500m，形成通过能力 250 万吨，作业区陆域纵深 300 米，陆地面积约 15 万 m<sup>2</sup>。

作业区经疏港道路可连接 S102。

## 3.陶圩作业区

陶圩作业区位于谢家集区望峰岗镇陶圩村附近、淮河右岸，规划港口岸线 750m，其中已利用岸线 480m，规划利用岸线 270m。规划该作业区以件杂货、散货和集装箱运输为主，主要为周边地区经济发展服务，通过疏港道路作业区连接后方安徽淮南国际物流港，自上游依次规划为通用泊位区和多用途泊位区。

通用泊位区现有在建陶圩综合码头 6 个 2000 吨级通用泊位，利用岸线 480m，形成通过能力 500 万吨。

多用途泊位区规划 3 个 2000 吨级多用途泊位，利用岸线 270m，形成通过能力 15 万 TEU。

作业区可经疏港道路接 Y050，与后方十涧湖西路相连，连接后方安徽淮南国际物流港和西张线蔡家岗站。

## 4.其他码头

### （1）八公山停靠点

在山王镇淮矿村附近规划 100 米旅游客运岸线，根据八公山豆腐文化产业园、露营旅游休闲等建设需求，适时建设八公山停靠点，规划形成年通过能力 10 万人次。

## 五、田家庵港区

### 1.连岗作业区

连岗作业区位于田家庵区安成镇连岗村附近、淮河右岸，规划港口岸线 660m，其中已利用岸线 160m，规划利用岸线 500m。规划该作业区以件杂货、散货运输为主，主要为周边地区经济发展服务，作业区规划为通用泊位区。

通用泊位区现有联利码头 2 个 500 吨级泊位，利用岸线 160m，设计通过能力 100 万吨，规划 5 个 2000 吨级通用泊位，利用岸线 500m，形成通过能力 250 万吨，共形成通过能力 350 万吨。

作业区经连辛路连接 S310。

## 2. 下陶作业区

下陶作业区位于田家庵区下陶村附近、淮河右岸，规划港口岸线 800m，均为规划利用岸线。规划该作业区以件杂货、散货和集装箱运输为主，主要为淮南市经济技术开发区及周边地区经济发展服务，作业区规划为多用途泊位区、通用泊位区。

多用途泊位区规划 4 个 2000 吨级多用途泊位，利用岸线 400m，形成通过能力 20 万 TEU。作业区陆域纵深约 900 米，共占用陆地面积 13.9 万 m<sup>2</sup>，陆域位于原安徽淮南造纸厂。

通用泊位区规划 4 个 2000 吨级通用泊位，利用岸线 400m，形成年通过能力 200 万吨。作业区陆域纵深约 900 米，共占用陆地面积 18.7 万 m<sup>2</sup>，陆域位于原安徽淮南造纸厂。

作业区经电厂路和水厂路接国庆东路和后方淮南经济技术开发区。

## 3. 其他码头

### （1）连岗服务区

在安成镇连岗村附近规划利用岸线 400m，已全部利用，规划为支持保障和服务岸线，为在建淮南港 3 号水上综合服务区。

### （2）田家庵连岗基地

在淮南平圩公铁两用桥上游 700m 以上，规划利用岸线 200m，为支持保障和服务岸线，规划建设水上交通安全监管和应急救助系统田家庵连岗基地。

### （3）淮滨旅游综合码头

在淮滨街道淮上渡口右岸规划 200m 旅游客运岸线，根据田家庵老街风情开发、淮上渡口改造等建设需求，适时建设淮滨旅游综合码头，规划形成年通过能力 40 万人次。

### （4）田家庵淮滨基地

在淮滨街道淮上渡口下游，规划利用岸线 300m，已全部利用，为支持保障和服务岸线，为现状水上交通安全监管和应急救助系统田家庵淮滨基地。

## 六、大通港区

### 1. 洛河作业区

洛河作业区位于大通区洛河镇淮上淮河大桥上游、淮河右岸，规划港口岸线长 1405m，其中已利用岸线 240m，规划利用岸线 1165m。规划该作业区以件杂货和散货运输为主，集装箱为辅，主要为淮南经济开区等园区及周边地区经济发展服务，作业区规划通用泊位区和

多用途泊位区。

通用泊位区规划 11 个 2000 吨级通用泊位，现有在建大通洛河港口物流园码头 3 个 2000 吨级泊位，利用岸线 240m，设计通过能力 290 万吨；上游规划 3 个 2000 吨级通用泊位，利用岸线 300m，形成通过能力 150 万吨；下游规划 5 个 2000 吨级通用泊位，利用岸线 465m，形成通过能力 250 万吨，共形成年通过能力 690 万吨。

多用途泊位区规划 4 个 2000 吨级多用途泊位，利用岸线 400m，形成年通过能力 20 万 TEU。

作业区经在建中兴路、疏港道路连接后方国庆东路、S230。

## 2.王庄作业区

王庄作业区位于大通区洛河镇新城口附近、淮河右岸，规划港口岸线 400m，均为规划利用岸线。规划该作业区以件杂货和散货运输为主，主要为周边地区经济发展服务，作业区规划为通用泊位区。

通用泊位区规划 4 个 2000 吨级通用泊位，利用岸线 400m，形成年通过能力 200 万吨。陆域纵深 500m，占用陆地面积 20 万  $m^2$ 。

作业区经疏港道路与 G206 相连。

## 3.上窑作业区

上窑作业区位于大通区上窑镇外窑村附近、窑河左岸，规划港口岸线 1780m，其中已利用岸线 400m，规划利用岸线 1380m。规划该作业区以件杂货、散货和船舶修造为主，主要为周边地区经济发展服务，作业区自上游依次规划为通用泊位区、多用途泊位区和船舶修造区。

通用泊位区规划 7 个 1000 吨级通用泊位，其中已交工的大通珍珠水泥码头 5 个 1000 吨级泊位，利用岸线 400m，上游规划 2 个 1000 吨级通用泊位，利用岸线 180m，共形成年通过能力 360 万吨。陆域纵深 200m 至 600m，占用陆地面积 26.7 万  $m^2$ 。

多用途泊位区规划 5 个 1000 吨级通用泊位，利用岸线 400m，形成年通过能力 20 万 TEU。陆域纵深 400m，占用陆地面积 14.9 万  $m^2$ 。

船舶修造区位于大通区程小湾灰池处，规划船舶工业修造岸线 800m，用于建设外窑船舶工业基地。

作业区经疏港道路与 G206 相连。

## 4.魏咀作业区

魏咀作业区位于大通区九龙岗镇 G328 高塘湖桥下游、窑河-高塘湖左岸，规划港口岸线 400m，均为规划利用岸线。规划该作业区以件杂货和散货运输为主，主要为周边地区经济发

展服务，作业区规划为通用泊位区。

通用泊位区规划 5 个 1000 吨级通用泊位，利用岸线 400m，形成年通过能力 200 万吨，作业区陆域纵深 300m，陆地面积约 12 万 m<sup>2</sup>。

作业区经疏港道路连接规划 G328。

## 5.其他码头

### （1）大通服务区

在洛河镇顾家圩洛河电厂高压管线区下游规划利用岸线 400m，已全部利用，规划为支持保障和服务岸线，为在建大通洛河综合物流园 4 号服务区。

### （2）上窑停靠点

在大通区上窑镇高塘湖淮南市体育学校水上训练码头处规划 100m 旅游客运岸线，根据上窑山、窑河-高塘湖等旅游资源开发，适时建设上窑停靠点，规划形成年通过能力 10 万人次。

## 七、寿县港区

### 1.寿春作业区

寿春作业区位于东淝河入淮口东淝河左岸以及入淮口上下游淮河右岸，港口岸线共 2230m，其中淮河航道规划岸线 1870m，已利用岸线 160m，规划利用岸线 1710m；江淮运河入淮口规划岸线 360m，已全部利用。规划以集装箱、件杂货及散货运输为主，规划形成多用途泊位区和通用泊位区。

在东淝河入淮口东淝河左岸为在建寿县捷力综合码头 2 个 2000 吨级散货泊位、2 个 2000 吨级件杂货泊位，利用岸线 360m，形成通过能力 345 万吨；规划在东淝河入淮口上游淮河右岸商合杭淮河特大桥下游 180m 处为在建东升综合码头 2 个 2000 吨级通用泊位，在建利用岸线 160m，形成通过能力 156.8 万吨，下游规划岸线 110m，共形成通过能力 240 万吨；规划东淝河入淮河口下游至何台渡口淮河右岸新建 9 个 2000 吨级通用泊位、7 个 2000 吨级多用途泊位，利用岸线 1600m，形成通过能力 600 万吨、40 万 TEU。码头泊位均采用顺岸式布置，共形成年通过能力 1185 万吨、40 万 TEU。

寿春作业区陆域纵深 200m 至 1000m，东淝河入淮河口下游规划区子堤前方临时堆场陆域面积 63.3 万 m<sup>2</sup>，子堤后方陆域面积 156.6 万 m<sup>2</sup>。作业区内部有八公山国家地质公园店疙瘩-白鹞山地质剖面遗迹，已预留保护区。作业区可经过疏港道路、Y036 连接后方 G237、S320（规划）、滁新高速等。

淮干正峡段行洪区调整退建子堤，退堤间距约 400 米。码头后方陆域地势较为低洼，子堤后方作为永久堆场。项目实施前应与淮河水利委员会充分对接，码头具体布置应以项目实

施时详细论证后为准。

根据《八公山风景名胜区总体规划（2016-2030 年）》，本作业区位于风景区三级保护区内，目前保护区范围正在调整。为减轻作业区对八公山风景区的影响，规划在作业区四周及子堤两侧设置绿化防护林。

## 2.新桥作业区

新桥作业区位于引江济淮右岸新桥大桥上游附近，自然岸线长 100m，规划港口岸线共 1170m，其中已利用岸线 835m，规划利用岸线 335m。规划以件杂货、散货、集装箱运输为主，规划形成通用泊位区、多用途泊位区。

在建新桥综合码头建设 5 个 2000 吨级多用途泊位、5 个 2000 吨级通用泊位，利用港口岸线 835m，形成年通过能力 450 万吨、25 万 TEU；规划建设 2 个 2000 吨级滚装泊位，利用岸线 335m，形成年通过能力滚装汽车 10 万辆。码头泊位采用深挖入式布置，并在港池航道进入主航道前设置拦污设施。

新桥作业区陆域宽 600~900m、纵深 800m，作业区陆域面积 43.3 万 m<sup>2</sup>，作业区可经疏港道路连接 S325，连接济祁高速等。

## 3.正阳关作业区

正阳关作业区位于正阳关镇淝河入淮河口至正阳中渡口上游、淮河右岸，港口岸线共 1280m，其中淮河航道岸线 980m，已全部利用；淝河航道岸线 300m，规划利用岸线 300m。规划以件杂货和散货运输为主，规划形成通用泊位区、船舶修造区和现状泊位区。

通用泊位区规划新建 3 个 500 吨级兼顾 1000 吨级通用泊位，利用岸线 300m，形成年通过能力 90 万吨；现状泊位区已建有 2 个 500 吨级泊位，为志君码头，利用岸线 180m，通过能力 60 万吨。码头泊位均采用顺岸式布置，共形成年通过能力 170 万吨。

船舶修造区规划利用岸线 800m，需对船舶修造企业进行改造升级，使其符合环保、水利和土地等相关方面要求。

作业区陆域纵深 300m，作业区可经疏港道路连接后方 G328。

## 4.涧沟作业区

涧沟作业区位于涧沟镇济祁高速下游、淮河右岸，港口岸线共 240m。规划以件杂货、散货运输为主，结合现状在建码头规划形成现状泊位区。

现状泊位区在建有 3 个 1000~2000 吨级泊位，为涧沟码头，利用岸线 240m，年通过能力 115 万吨，规划维持现状。作业区可经疏港道路连接后方 G328。

## 5.陶店作业区

陶店作业区位于陶店回族乡瓦埠湖大桥下游、瓦埠湖左岸，港口岸线共 270m。规划以



件杂货、散货运输为主，规划形成通用泊位区。

规划新建 3 个 2000 吨级通用泊位，利用岸线 270m，码头泊位采用切滩顺岸布置，形成年通过能力 150 万吨。

作业区下游 30m 处为现状泵站，作业区陆域为梯形布置，纵深 300m，作业区可经疏港道路连接 Y163，与 S322 相连。

#### 6.瓦埠作业区

瓦埠作业区位于瓦埠镇瓦埠湖大桥上游、瓦埠湖右岸，自然岸线长 100m，港口岸线共 700m。规划以件杂货、散货运输为主，规划形成通用泊位区。

规划新建 5 个 2000 吨级通用泊位和 2 个 2000 吨级待港泊位，利用港口岸线 700m（自然岸线 100m）。码头泊位采用挖入式布置，并在港池航道进入主航道前设置拦污设施。形成年通过能力 250 万吨。

作业区可经疏港道路连接 S322。

#### 7.茶庵作业区

茶庵作业区位于茶庵镇石埠大桥下游约 320m 处引江济淮左岸，港口自然岸线 100m，码头泊位内挖式布置，可形成建港岸线 300m，规划以件杂货、散货运输为主，规划形成通用泊位区。规划 3 个 2000 吨级通用泊位，利用岸线 300m（自然岸线 100m），形成年通过能力 150 万吨。

作业区陆域纵深 190m，占用陆域 5.7 万 m<sup>2</sup>，可经疏港道路连接 S324。

#### 8.安丰作业区

安丰作业区位于 S324 王大桥下游约 120m 处淠淮航道右岸，港口岸线共 320m，规划以件杂货、散货运输和船舶修造为主，规划形成通用泊位区、船舶修造区。主要为周边地区经济发展服务，作业区自上游依次规划为通用泊位区和船舶修造区。

通用泊位区规划 4 个 1000 吨级通用泊位，利用岸线 320m，形成年通过能力 160 万吨。规划码头后方是寿县安固建材有限公司，规划作业区陆域纵深 200m，占用建材公司部分厂房，具体实施时需协调作业区后方陆域与现状厂房的关系。

船舶修造区位于淠淮航道入淮口上游，规划利用岸线 600m，陆域纵深约 300m，共占用陆域面积 18 万 m<sup>2</sup>。

作业区可经疏港道路连接 S324、G237。

#### 9.其他码头

##### （1）寿春服务区

在何台渡口下游 200m 以下，规划利用岸线 800m，为支持保障和服务岸线，规划建设

寿春服务区。

（2）寿州古城旅游综合码头

寿州古城旅游综合码头位于寿州古城北门、古城动漫引江济淮左岸，规划港口岸线 300m、100m，规划为旅游客运码头，规划形成通过能力 70 万人次。

（3）寿州基地

在靖淮大桥上游，规划利用港口岸线 100m，为支持保障和服务岸线，规划建设水上交通安全监管和应急救助系统寿州基地。

（4）新桥服务区

在炎刘镇新桥大桥上游，规划利用岸线 1200m，规划为港口岸线，为支持保障和服务岸线，规划建设新桥服务区。

（5）新桥停靠点

新桥停靠点位于炎刘镇魏庄木钢路桥下游附近引江济淮右岸，根据寿县百里画廊旅游开发等建设需求，适时建设新桥停靠点，规划利用岸线 80 米，规划年通过能力 10 万人次。

（6）正阳关停靠点

正阳关停靠点位于淮河右岸正阳中渡口下游，根据正阳关古镇旅游开发等建设需求，适时建设正阳关停靠点，规划利用岸线 80m，规划形成年通过能力 10 万人次。

（7）寿县正阳关基地

在沙颍河入淮河口下游约 1200m 以下，规划利用岸线 300m，为支持保障和服务岸线，规划建设水上交通安全监管和应急救助系统寿县正阳关基地。

（8）涧沟基地

在涧沟镇朱厂村附近规划利用岸线 100m，为支持保障和服务岸线，规划建设水上交通安全监管和应急救助系统涧沟基地。

（9）东津渡停靠点

考虑到与安亳石油管道安全距离要求以及与二水厂取水口和平山头水厂取水口的距离要求，东津渡停靠点位于引江济淮左岸东津渡大桥下游约 800 米处附近，根据寿县百里画廊旅游开发等建设需求，适时建设新桥停靠点，规划利用岸线 80 米，规划形成年通过能力 10 万人次。

（10）窑口停靠点

窑口停靠点位于瓦埠湖窑口镇前墙附近，根据寿县百里画廊旅游开发等建设需求，适时建设窑口停靠点，规划利用岸线 80 米，规划形成年通过能力 10 万人次。

（11）陶店停靠点

陶店停靠点位于瓦埠湖大桥下游瓦埠湖左岸，根据寿县百里画廊旅游开发等建设需求，适时建设陶店停靠点，规划利用岸线 80 米，规划形成年通过能力 10 万人次。

（12）瓦埠古镇旅游综合码头

瓦埠古镇旅游综合码头位于瓦埠湖大桥沿湖边下游约 750m 瓦埠湖右岸，港口岸线 300m，规划为旅游客运码头，规划形成通过能力 60 万人次。

（13）寿县瓦埠基地

在瓦埠镇瓦埠湖大桥上游，规划利用港口岸线 100m，为支持保障和服务岸线，规划建设水上交通安全监管和应急救助系统寿县瓦埠基地。

（14）安丰停靠点

安丰停靠点位于引江济淮左岸白洋淀下游附近，根据寿县百里画廊旅游开发等建设需求，适时建设安丰停靠点，规划利用岸线 80 米，规划形成年通过能力 10 万人次。

（15）安丰塘停靠点

安丰塘停靠点位于安丰塘镇安丰塘，根据堰口-安丰塘滨水休闲度假开发等建设需求，结合现状孙叔敖纪念馆观景平台，适时建设安城停靠点，规划利用岸线 40 米，规划形成年通过能力 5 万人次。

表 2.2-18 淮南港各港区作业区规划主要指标表

项目			占用岸线 (m)	泊位数量 (个)	通过能力				类型
序号	港区名称	作业区名称			万吨	万 TEU	万辆	万人次	
全港合计			34000	238	11939	150	10	420	
货运			22180	238	11939	150	10		
旅游客运			2620					420	
支持保障			5400						
修造船舶			3800						
1	毛集港区	何台作业区	1800	20	1233	10			货运
2		何台服务区	240						支持保障
3		焦岗湖旅游综合码头	600					120	旅游客运
毛集港区合计			2640	20	1233	10		120	
1	凤台港区	邱家沟作业区	555	7	420				货运
2		九里湾作业区	1070	13	1170				货运
3		凤台经开区作业区	780	8	400				货运
4		凤台经开区船舶修造岸线	1000						船舶修造
5		凤台服务区	860						支持保障
6		凤台基地	200						支持保障
7		尚塘作业区	640	7	280				货运
8		灯塔停靠点	100					5	旅游客运
9		茅仙洞旅游综合码头	200					30	旅游客运
凤台港区合计			5405	35	2270			35	
1	潘集港区	架河作业区	600	7	711				货运
2		祁集作业区	2380	21	910	20			货运
3		平圩作业区	1660	18	900				货运
4		贺疃作业区	690	8	320				货运
5		古路岗作业区	400	4	160				货运

项目			占用岸线 (m)	泊位数量 (个)	通过能力				类型
序号	港区名称	作业区名称			万吨	万 TEU	万辆	万人次	
6		架河停靠点	100				10	旅游客运	
7		潘集基地	200					支持保障	
<b>潘集港区合计</b>			<b>6030</b>	<b>58</b>	<b>3001</b>	<b>20</b>	<b>10</b>		
1	八公山港区	山王船舶修造岸线	600					修造船舶	
2		孔集作业区	500	5	250			货运	
3		陶圩作业区	750	9	500	15		货运	
4		八公山停靠点	100				10	旅游客运	
<b>八公山港区合计</b>			<b>1950</b>	<b>14</b>	<b>750</b>	<b>15</b>	<b>10</b>		
1	田家庵港区	连岗作业区	660	7	350			货运	
2		连岗服务区	400					支持保障	
3		田家庵连岗基地	200					支持保障	
4		下陶作业区	800	8	200	20		货运	
5		淮滨旅游综合码头	200				40	旅游客运	
6		田家庵淮滨基地	300					支持保障	
<b>田家庵港区合计</b>			<b>2560</b>	<b>15</b>	<b>550</b>	<b>20</b>	<b>40</b>		
1	大通港区	洛河作业区	1405	15	690	20		货运	
2		王庄作业区	400	4	200			货运	
3		上窑作业区	960	12	435			货运	
4		外窑船舶修造岸线	800					船舶修造	
5		魏咀作业区	400	5	200			货运	
6		大通服务区	400					支持保障	
7		上窑停靠点	100				10	旅游客运	
<b>大通港区合计</b>			<b>4485</b>	<b>36</b>	<b>1525</b>	<b>20</b>	<b>10</b>		
1	寿县港区	寿春作业区	2230	23	1185	40		货运	
2		新桥作业区	1170	12	450	25	10	货运	

序号	港区名称	项目 作业区名称	占用岸线 (m)	泊位数量 (个)	通过能力				类型	
					万吨	万 TEU	万辆	万人次		
3	寿县港区	正阳关作业区	480	5	150				货运	
4		正阳关船舶修造岸线	800						船舶修造	
5		涧沟作业区	240	3	115				货运	
6		陶店作业区	270	3	150				货运	
7		瓦埠作业区	700	7	250				货运	
8		茶庵作业区	300	3	150				货运	
9		安丰作业区	320	4	160				货运	
10		安丰船舶修造岸线	600						船舶修造	
11		寿春服务区	800						支持保障	
12		寿州古城旅游综合码头	400					70	旅游客运	
13		寿州基地	100						支持保障	
14		新桥服务区	1200						支持保障	
15		新桥停靠点	80					10	旅游客运	
16		正阳关停靠点	80					10	旅游客运	
17		寿县正阳关基地	300						支持保障	
18		涧沟基地	100						支持保障	
19		东津渡停靠点	80					10	旅游客运	
20		窑口停靠点	80					10	旅游客运	
21		陶店停靠点	80					10	旅游客运	
22		瓦埠古镇旅游综合码头	300					60	旅游客运	
23		寿县瓦埠基地	100						支持保障	
24		安丰停靠点	80					10	旅游客运	
25		安丰塘停靠点	40					5	旅游客运	
<b>寿县港区合计</b>			<b>10930</b>	<b>60</b>	<b>2610</b>	<b>65</b>	<b>10</b>	<b>195</b>		

表 2.2-19 淮南港各港区规划主要指标表

序号	港区名称	占用岸线 (m)	泊位数量 (个)	通过能力			
			货运	万吨	万 TEU	万辆	万人次
1	毛集港区	2640	20	1233	10		120
2	凤台港区	5405	35	2270			35
3	潘集港区	6030	58	3001	20		10
4	八公山港区	1950	14	750	15		10
5	田家庵港区	2560	15	550	20		40
6	大通港区	4485	36	1525	20		10
7	寿县港区	10930	60	2610	65	10	195
合计		34200	250	12539	150	10	360

#### 2.2.5.4 水域布置规划

##### 一、码头前沿水域

顺岸式布置码头前沿线位置根据水域宽度确定，码头前沿停泊水域按 2 倍设计代表船型宽度计算，码头前方调头水域垂直于水流方向按 1.5 倍设计船长确定。对于内河港口港池水域受限较多，如处在船舶密度相对不高的航段，在不影响主航道正常通航的情况下，船舶调头水域可部分利用航行区域。挖入式布置港池宽度按双侧停船港内掉头考虑，港池长度根据泊位布置要求确定。码头前沿设计水深根据设计船型满载吃水深度加富裕深度确定。上述及其他相关作业区水域布置，应按《河港总体设计规范》（JTS 166-2020）的相关要求确定。

##### 二、锚地规划

目前，淮南在东淝河船闸上下游分别建设了待闸锚地，在涧沟作业区下游设置锚地一处，为寿县东淝河锚地，尺度 1000×55m。

为了使船舶待港时不碍航、进出港区船只调头安全，锚地水域应布置在河道顺直、开阔、水深适宜、河势相对稳定的位置。结合淮南港的需求以及水域自然条件及航行条件，在现有锚地基础上共规划布置 4 处普货锚地和 1 处危险品锚地，规划锚地情况介绍如下，其它码头作业区可在其上、下游航道的边缘水域按照《港外锚地划定工作程序》向海事部门申请划定港外锚地。

在九里湾作业区下游设置锚地一处，为凤台锚地，规划尺度 540×80m；在平圩作业区下游设置一处锚地，为潘集锚地，规划尺度 540×80m；在山王作业区下游设置一处锚地，为八公山锚地，规划尺度 540×80m。

危化品锚地方面，在祁集作业区下游设置一处危险品锚地，为潘集危险品锚地，规划尺度 450×80m。淮南港规划的规模性危化品作业区主要为祁集作业区、连岗作业区和上窑作业区，其中本规划在潘集区祁集作业区规划了危险品锚地，用于待港船舶的锚泊；其他油气化工作业区规模较小，可暂不设危化品锚地，随着发展如需新增锚地的，可结合中华人民共和国海事局发布的《港外锚地划定工作程序》向海事部门申请。

## 2.2.6 港口配套设施规划

### 2.2.6.1 集输运规划

#### (1) 公路

对作业区疏港道路等级规划如下：重要作业区的疏港道路按照不低于二级公路建设，设计时速为 60km/h，其他作业区的疏港道路按照不低于三级公路的标准建设，设计时速为 40km/h。

表 2.2-20 淮南市作业区公路集疏运通道一览表

港区	作业区	外部集疏运通道	规划进港道路
毛集港区	何台作业区	S320（规划）、G345	新建疏港道路，改造升级现状乡道 Y001
凤台港区	邱家沟作业区	S102、G237	改造升级现状路
	九里湾作业区	S239、G237	新建疏港道路
	经开区作业区	S102、G237	工业园一号路，新建疏港道路
	尚塘作业区	S312、德上高速	改造升级现状乡道 Y016
潘集港区	架河作业区	S235	新建疏港道路
	祁集作业区	煤化工大道	经六路，新建疏港道路
	平圩作业区	煤化工大道、S225	改造升级现状路
	高皇作业区	S230	改造升级现状乡道 Y007
	贺疃作业区	S239、S102	新建疏港道路
	古路岗作业区	Y050、S239	新建疏港道路，改造升级现状路
八公山港区	孔集作业区	S102、G328	改造升级现状路
	山王作业区	S308、S102	改造升级现状路
	陶圩作业区	G328	改造升级现状乡道 Y003
田家庵港区	连岗作业区	G328、S225	连辛路
大通港区	洛河作业区	国庆东路、S230	中兴路（在建）
	王庄作业区	G206	新建疏港道路
	上窑作业区	G206	疏港道路，改造升级现状路
	魏咀作业区	G328	新建疏港道路
寿县港区	寿春作业区	S320（规划）、G237、G328	改造升级现状路、Y036
	新桥作业区	S325、济祁高速	新建疏港道路
	正阳关作业区	G328	改造升级现状路
	涧沟作业区	Y196、G328	现状疏港道路
	陶店作业区	Y163、S322	改造升级现状路
	瓦埠作业区	S322	新建疏港道路



港区	作业区	外部集疏运通道	规划进港道路
	茶庵作业区	S324	改造升级现状路
	安丰作业区	S324、G237	改造升级现状路

## （2）铁路

### ①毛集港区何台作业区

何台作业区铁路方面自阜淮铁路张集站新建铁路专用线接阜淮铁路，联通铁路枢纽和港区，实现铁水联运。

### ②凤台港区九里湾作业区

九里湾作业区铁路方面自阜淮铁路凤台货运站新建铁路专用线接阜淮铁路，联通铁路枢纽和港区，实现铁水联运。

### ③潘集港区架河作业区

架河作业区铁路方面自阜淮铁路潘集西站新建铁路专用线接阜淮铁路，联通铁路枢纽和港区，实现铁水联运。

### ④八公山港区陶圩作业区

陶圩作业区可经疏港道路与后方十涧湖西路相连，连接后方安徽淮南国际物流港和西张线蔡家岗站，实现铁水联运。

### ⑤田家庵港区下陶作业区

下陶作业区铁路方面可利用安徽德邦化工专用线接阜淮铁路，联通铁路枢纽和港区，实现铁水联运。

### ⑥大通港区洛河作业区

洛河作业区铁路方面自洛河电厂专用线引出，折向洛河作业区散货码头及综合码头区，联通铁路枢纽和港区，实现铁水联运。

### ⑦寿县港区新桥作业区

新桥作业区铁路方面自宁西货车外绕线岗集站新建铁路专用线接宁西线，经规划岗集物流园站、刘岗站接入港区，实现铁水联运。

## （3）管道

### ①凤台港区邱家沟作业区

邱家沟作业区散货泊位通过专用廊道连接后方厂区。

### ②潘集港区平圩作业区

平圩作业区散货泊位通过专用廊道接后方厂区。

### ③潘集港区贺疃作业区

贺疃作业区散货泊位通过专用廊道接后方厂区。

#### （4）航空

##### ①寿县港区新桥作业区

新桥作业区航空方面，作业区与航空港连接紧密，毗邻合肥4E级新桥国际机场，到机场仅十五分钟车程。

#### 2.2.6.2 供电规划

各港区可由港区所在地电力网供电，港区可设置独立变、配电所的港口配电方式，对前方作业地带采用电缆，对辅助区及没有吊车作业的场所，可采用架空线。移动设备的低压供电，采取沿设备移动轨道等距离布置供电插座。对高压供电的移动设备则采用滑触线或悬挂电缆方式供电。

淮南港新建、改建和扩建港口项目应同步建设岸电系统，各港区用电负荷均考虑岸电负荷。码头工程项目单位应当按照法律法规和强制性标准等要求，对新建、改建、扩建码头工程（油气化工码头除外）同步设计、建设岸电设施。港区用电按其重要性定为二级负荷，其港外电源应架设一路专用线路，一路备用线路，供电电压根据变电站的情况可采用35kV或10kV，码头作业区配备箱式变电站，满足低压配电需求。港区的供电范围包括库场、码头、生产辅助设施、生活辅助设施、机械及办公区等。

#### 2.2.6.3 给排水规划

##### （1）给水

港口用水主要利用自来水厂和部分河流水。部分已建作业区新增用水量幅度较小，维持现有供水系统。新建作业区铺设给水管网与就近水厂相连，用水量较大作业区可自建水厂以缓解公共供水管网压力。

##### （2）排水

各港区排水采用雨水、污水分流制。一般生产污水和生活污水由地下管沟纳入港区城市污水处理系统，经处理达标统一排放；煤炭、金属矿石、化工品和油污水等生产污水，分别由港区专门污水处理站处理达标后排放；雨水以明渠和暗沟集中就近排放至河、渠之中。

##### （3）消防

陆域消防分为室内消防和室外消防。

室内消防：采取配备消防器材、完善的室内消防水系统，设置防火通道和标志等措施达到相应规范要求；

室外消防：配备消防水管网，使消防范围覆盖全部场地，使突发火灾能及时扑灭，满足规范要求。消防水量按照港区同时发生一次火灾考虑，火灾延续时间一般按3小时计。在规

划港区内道路一侧按每 100m 设置消防栓。消防栓采用地上式，消防用水主要由消防给水管网供给。

水域消防主要利用公用消防船艇和企业消防船艇，规划期内应根据各港区的建设情况和货种的防火要求，配备必要的消防船舶。危险品码头消防按照危险品码头防火要求考虑。

规划作业区等所涉及的建筑物、构筑物要严格按着现行消防技术标准进行规划、设计，消防设计以公安部颁布的防火设计规范及港口工程的消防设计要求为依据，贯彻“以防为主，防消结合”的方针，采取各种措施防止和减少火灾的危险性，保障安全生产。

#### 2.2.6.4 港口支持系统规划

##### (1) 水上安全监督规划

结合淮南港各港区及作业区的分布，规划以安全监督、搜救服务为主，覆盖全港的水上应急救助、执法基地，满足辖区内水运安全管理和水上应急救援的需要。规划以现有凤台基地、田家庵淮滨海事基地为基础，淮南全境共设立 8 个水上应急救助、执法基地，可同时布置海事、水事、渔政和水生野生动物救助等执法基地，并在每个基地设置生态环境监测点，以保障航道安全畅通，最大限度地预防减少水上安全事故的发生，同时保护水资源和生态资源，实现“监管高效、反应快速”的目标。

表 2.2-21 淮南市水上应急救助、执法基地表

序号	基地名称	地点	航道名称	支持保障岸线长度 (m)	备注
1	凤台基地	凤台淮河大桥下游左岸	淮河	200m	现状
2	潘集基地	潘集危险品锚地上游左岸	淮河	200m	规划
3	田家庵连岗基地	田家庵区规划平圩公铁两用桥上游右岸	淮河	200m	规划
4	田家庵淮滨基地	田家庵区淮上渡口下游右岸	淮河	300m	现状
5	寿县正阳关基地	寿县淝河入淮河口下游右岸	淮河	300m	规划
6	寿县瓦埠基地	寿县瓦埠旅游岸线下游右岸	江淮运河	100m	规划
7	涧沟基地	涧沟码头下游右岸	淮河	100m	规划
8	寿州基地	寿县北门旅游码头下游右岸	江淮运河	100m	规划

##### (2) 管理服务设施规划

规划建设何台服务区（利用岸线 240 米）、凤台服务区（利用岸线 860 米）、连岗服务区（利用岸线 400 米）、大通服务区（利用岸线 400 米）、寿春服务区（利用岸线 800 米），新桥服务区（利用岸线 1200 米），服务区具备岸电、加油、LNG 加注、加水、船上垃圾污水回收、船舶修理以及船员生活服务等功能。

表 2.2-22 淮南市船舶服务区一览表

序号	基地名称	地点	航道名称	支持保障岸线长度 (m)	备注
1	何台服务区	何台作业区下游	淮河	240	规划
2	凤台服务区	经开区作业区	淮河	860	在建
3	连岗服务区	连岗作业区上游	淮河	400	在建

序号	基地名称	地点	航道名称	支持保障岸线长度 (m)	备注
4	寿春服务区	寿春作业区下游	淮河	800	规划
5	大通服务区	洛河作业区	淮河	400	在建
6	新桥服务区	新桥作业区下游	江淮运河	1200	规划

其他支持保障岸线可依据需要建设船舶加油、加气等支持保障功能的设施。

### （3）船舶产业园、船厂规划

为满足区域内船舶修造需求，发展船舶工业，在淮河沿线、江淮运河支线航道规划布局 5 处船舶修造区，规划岸线总长 3800m。

在正阳关作业区规划 800m 船舶工业修造岸线；在凤台经开区作业区规划 1000m 船舶工业修造岸线；在山王作业区规划 600m 船舶工业修造岸线；在上窑作业区规划 800m 船舶工业修造岸线；在安丰作业区规划 600m 船舶工业修造岸线。

## 2.2.7 环境保护规划

对港口岸线分布以及港区布置进行合理调整，减少港口运营对周围环境的影响。淮南港各港区从循环经济、清洁生产与港口业生态学的角度，充分考虑当地的环境承载力，实现各个港区污染物的最小排放或零排放。做好节水工作，提高港口用水循环利用率，从源头减少废水的产生量，严格控制港口企业排放的水污染物总量，进一步削减废气排放量，积极推行使用清洁能源。环境保护设施与主体工程基本做到同时设计、同时施工、同时投产，确保各项环保措施及对策的落实，最大限度地降低港口规划实施对环境造成的不利影响。

### 2.2.7.1 粉尘的控制和防治措施

#### 1、施工期

陆域形成时，及时清扫道路上的散落物，在回填区和进场道路进行必要的洒水，回填场区结合物采取覆盖措施，防止沙尘污染大气。

#### 2、营运期

##### （1）粉尘防治

矿建、矿石、粮食粉尘污染的主要措施是减少粉尘发生量和控制粉尘的污染扩散。采用先进的工艺流程和装卸设备，合理布置堆场，减少粉尘发生量。规划采用以湿式防尘为主、干式除尘为辅的方法，控制粉尘扩散。皮带机转接点、卸船接收漏斗均喷水，减少起尘。堆场四周设洒水喷头，保持散货不起尘的含水率，达到清洁生产目的。在堆场与办公区之间设置挡风墙、防风网或防护林等，必要时可向堆场喷洒抑尘覆盖剂，防止堆场二次扬尘，最终达到防尘的目的。

##### （2）有害气体污染防治措施

液化气、油气化工码头采用专管专用的输油臂或不锈钢金属软管和呼吸阀，以消除输送

过程中的跑、冒、滴、漏，减少和控制油雾气和有害气体的挥发逸散。码头辅助区设卫生防护区和防护林带，以吸附有毒气体。

### （3）二次扬尘污染防治

规划配置洒水车 and 清扫车，港区道路适时采取洒水和清扫措施，减少道路二次扬尘。

## 2.2.7.2 水污染控制和防治措施

### 1、施工期

港区陆域形成吹填时，尽量减少直接向水中排放悬浮物，增加土工布过滤，合理布置围堰工程溢流口。码头前沿疏深应避开鱼类繁殖洄游时段，防治水土流失和减少生态破坏。施工人员严禁在水边堆放固体废物，施工船舶严禁向水中随意排放船舶机舱水，污水需经过油水分离器处理达到船舶污染物排放标准后排放。

### 2、营运期

#### （1）港区陆域生活污水处理

港口辅助区排水采用雨污水分流排水体制。规划作业区建设时应考虑生活污水进入城市污水处理系统的可能性。规划中结合城市总体规划，港口陆域生活污水经过化粪池处理后，排入城市污水管道，经过城市污水处理厂处理后的水排至其它水体，对水体不产生污染影响。远离城镇的作业区规划建设小型生活污水处理场，污水二级处理后排放。

#### （2）散货污水处理

作业区的矿建、矿石堆场四周设雨污水收集沟。污水流至设在作业区的处理系统沉淀处理，处理达标后排放。汽车冲洗水亦排入处理系统处理。

#### （3）陆域含油污水处理

陆域含油污水通过设在加油站、机修间的隔油池、油水分离器处理，达标排放。

#### （4）船舶含油机舱水和污染物接收处理

作业区停靠码头的船舶机舱含油水应严格执行有关规定，由船舶配备的油水分离器处理，含油浓度低于 15mg/L 后按海事部门的有关规定排放。

在作业区规划配置综合接收处理船，船舶油污水、垃圾等均统一达到相应的接收和处理能力。没有处理装置的船舶其含油污水由港口配备相应的装置接收处理。

港口的船舶污染物接收设施应达到规定的要求。

#### （5）危险品事故溢出的防范措施

建立事故应急反应中心，设立以海事、港务、环境保护等部门组成的区域事故应急领导中心和应急领导小组，制定区域和港口应急计划，配备围油栏等应急设施，及时处理本河段化工、油品和其它有毒、有害物质溢出事故和其它事故，防止引起水体的污染和其它危害，

使港区事故性危险品泄漏得到及时处理。

### 2.2.7.3 噪声污染控制的防治措施

#### 1、施工期

采用符合噪声标准的施工设备，并采取消音、隔音措施。控制施工时间，最大限度降低噪声危害。

#### 2、营运期

(1) 作业区应合理布局，将高噪音机械集中并远离生活区。工艺设计选择符合噪音标准的设备，并采取消音、隔音措施。规定控制夜间作业时间，保证港区周围声环境质量。

(2) 进出港车辆限速行驶，疏港公路两侧不设集中居民区，制定禁止鸣笛区域。控制港区道路与港外城市公路合理衔接，减少交通堵塞引起的噪音升值。

(3) 作业区、生产区、生活区、办公区保持合理间距，并以绿化带隔离，降低噪音传播距离。港区道路两侧、机房四周进行防护绿化。

### 2.2.7.4 固体废弃物治理措施

#### 1、施工期

在陆域形成时，建筑垃圾设置垃圾堆场，分类集中堆放并且及时清理；生活垃圾设置垃圾袋（箱）收集，由市政垃圾车外运处理。

#### 2、营运期

设立垃圾转运站，配备清扫车、垃圾袋（箱）收集港区固体废弃物，由市政垃圾车外运处理；船舶垃圾采用专门垃圾袋和垃圾桶收集、贮存，由港口接收后运至岸上处理站分捡、处理。

近期和远期固体废弃物处置率 100%，无害化处理率 100%。

### 2.2.7.5 综合措施

#### 1、港口绿化和美化规划

在港口绿化和美化规划中，景观绿化注意与办公楼等建筑物的造型相适应，建筑物的造型讲究艺术效果和色彩搭配，与周围建筑相协调，力求美观大方，简洁明快。

在港口空地适当设置假山、水池等，使港区内更富有生机；同时设置庭廊、花架，栽植庭院观赏树木以及葡萄等藤本垂直绿化植物，形成立体绿色景观。

港区为消音、除尘、绿化环境，应统一规划和实施绿化工程。散货堆场周围宜栽植适应性强、枝叶茂盛、叶面粗糙、叶片挺拔的常绿乔木和灌木，形成防护林带，充分利用绿化带的屏障作用，以确保散货粉尘不对生活区域产生影响。

结合城市规划，大力种植树木，港口绿化应和当地水乡特色及民俗民风融为一体，绿化

树木种类与当地绿化规划相协调，使港口景观融入沿河景观风光带中。

环境绿化和防护绿化相结合，在散货堆场周围特别是其下风向种植防护林带，道路两侧种植行道树，高噪声机房四周种植紧密型灌木丛，其它建筑物和空旷场地尽量全部绿化，港区绿化面积应不低于港区陆域面积的 15%。

## 2、环境监测与监督管理

港口的环境监测工作应有环境监测站定期进行。港区应成立环保管理机构，配备专职环保管理人员，建立环境保护培训制度，使港口环境保护管理水平达到国际先进水平。

## 2.3 本轮规划方案较上轮规划方案变化调整情况

### 2.3.1 上轮规划《淮南港总体规划调整（2014-2025 年）》概述

2017 年 1 月，淮南市人民政府在经安徽省人民政府同意后以淮府秘[2017]3 号《淮南市人民政府关于印发淮南港总体规划调整（2014-2025 年）的通知》批准实施《淮南港总体规划调整（2014-2025 年）》（详见附件 4）。

本次评价根据相关调查统计资料结合现场调查，对本次淮南港规划岸线范围内的所有现状港区的环境现状进行了调查，并根据调查结果分析淮南港总体规划实施的环境影响。本节内容主要引用《淮南港总体规划调整（2015-2025 年）》。

#### 2.3.1.1 规划范围及水平年

规划范围：淮南市境内主要通航河流的宜港岸线及相关的水陆域。

基准年：2014 年；

水平年：2020 年、2025 年。

#### 2.3.1.2 上轮规划吞吐量预测

预测 2020 年淮南港区货物吞吐量 3475 万吨、3.7 万 TEU，2025 年货运吞吐量 4445 万吨、7.2 万 TEU。

#### 2.3.1.3 港口性质

淮南港是安徽省重要港口，是淮南市加快推动“三大基地”建设和资源城市提升及转型发展的重要依托，是“淮河生态经济带”现代综合交通体系的重要组成部分，依托淮河、江淮运河水运主通道，发展成为江淮航运的枢纽港。淮南港将由煤炭、矿建运输为主，逐步发展成为以煤炭、矿建材料、化工原料及制品、水泥等多货种并举，兼顾集装箱等综合物流运输的多功能现代化综合性港口。

#### 2.3.1.4 上轮港口岸线利用规划

淮南港规划港口岸线总长 41483 米，其中货运岸线 37143 米，服务区岸线 1440 米，水上支持保障系统岸线 600 米，旅游岸线 2300 米。



### 2.3.1.5 上轮港口总体布置规划

港区划分为毛集、凤台、潘集、八公山、田家庵、大通、寿县 7 个港区。2025 年淮南港规划综合货运通过能力为 8611 万吨（15 万 TEU），共形成生产性泊位 243 个，占用岸线 22383 米（不含预留岸线），占用陆地面积 9840.88 亩（其中滩地 6655.05 亩），水域面积 706.5 亩。

### 2.3.2 上轮规划《淮南港总体规划 凤台港区九里湾、经济开发区及淮干行洪区调整（正峡段）工程相关港口作业区规划调整》概述

2019 年 5 月 5 日，淮南市人民政府在经安徽省人民政府同意后以淮府秘[2019]52 号《淮南市人民政府关于<淮南港总体规划凤台港区九里湾、经济开发区及淮干行洪区调整（正峡段）工程相关港口作业区规划调整>的批复》批准实施《淮南港总体规划凤台港区九里湾、经济开发区及淮干行洪区调整（正峡段）工程相关港口作业区规划调整》（详见附件 6）。

#### 2.3.2.1 规划范围及水平年

规划范围：淮南港凤台港区九里湾作业区、经济开发区作业区、顺安码头、毛集港区曹集作业区、寿县港区五里闸、曹台孜码头范围；

基准年：2017 年；

水平年：2020 年、2025 年。

#### 2.3.2.2 吞吐量预测

预测凤台港区 2020、2025 年吞吐量分别为 990 万吨、1210 万吨。

#### 2.3.2.3 港口布置规划

##### （1）凤台港区九里湾、经济开发区作业区

九里湾原规划货运岸线 800m 调增为 1070m，经开区 1640m 岸线调减为 1180m，2#服务区支持保障岸线 400m 调整为 860m。

九里湾作业区规划共建设 12 个 2000 吨级散杂货泊位，其中排灌站河道上游布置 3 个，下游布置 9 个，共占用岸线 1070 米。

经开区作业区孔李淮河大桥上游规划建设 9 个服务区泊位，占用岸线 860 米，孔李淮河大桥下游建设 8 个 2000 吨级散杂货泊位，占用岸线 780 米，凤台县马郢孜淮河右岸，规划港口岸线 400 米，规划建设 4 个散杂货泊位。

##### （2）淮干行洪区调整（正峡段）工程相关作业区

取消毛集港区曹集作业区 240m 港口岸线。

取消凤台港区顺安码头 160m 港口岸线。

寿县港区五里闸作业区规划共形成生产性泊位 27 个，占用岸线 2510m，年通过能力 1080

万吨；曹台孜作业区规划在曹台孜村附近淮河右岸建设 5 个 2000 吨级散杂泊位，占用岸线 500m，通过能力 200 万吨。

### 2.3.3 上轮规划《淮南港总体规划寿县港区及山王作业区、何台作业区规划调整》概述

2021 年 12 月 15 日，淮南市人民政府在经安徽省人民政府同意后以淮府秘[2021]104 号《淮南市人民政府关于淮南港总体规划寿县港区及山王作业区何台作业区规划调整的批复》批准实施《淮南港总体规划寿县港区及山王作业区何台作业区规划调整》（详见附件 7）。

#### 2.3.3.1 规划范围及水平年

规划范围是寿县港区、八公山港区山王作业区、毛集港区何台作业区。

基准年为 2020 年；

水平年为 2025 年。

#### 2.3.3.2 吞吐量预测

预测 2025 年、2035 年寿县港区吞吐量为 730 万吨、1920 万吨（含集装箱吞吐量），其中寿县港区近期集装箱吞吐量为 5 万 TEU、远期 2035 年集装箱吞吐量为 50 万 TEU；寿县港区旅游客运吞吐量为 30 万人次、150 万人次。

#### 2.3.3.3 港口岸线利用规划

寿县港区规划岸线 9070 米，其中，已用岸线 657.7 米（货运岸线 420 米、客运岸线 237.7 米），规划利用岸线 5412.3 米（货运岸线 4530 米、客运岸线 882.3 米），规划支持保障和服务岸线 2200 米，规划修造船岸线 800 米。

整体上，寿县港区规划货运岸线 4950 米，客运岸线 1120 米。

#### 2.3.3.4 港口总体布置规划

##### （1）寿县港区

寿县港区货运码头划分为寿春作业区、新桥作业区、正阳关作业区、涧沟作业区、陶店作业区、瓦埠作业区、茶庵作业区、安丰作业区。

寿县港区规划 2 个集散中心，7 个停靠点。集散中心：寿州古城旅游综合码头、瓦埠古镇旅游综合码头。停靠点：正阳关停靠点、东津渡停靠点、窑口停靠点、陶店停靠点、安丰停靠点、安丰塘停靠点、新桥停靠点。

到 2035 年，淮南港寿县港区码头泊位达到 81 个，其中货运码头泊位 52 个、旅游客运泊位 29 个，形成年通过能力 2215 万吨、60 万 TEU、214 万人次，共占用岸线 6070 米。

##### （2）山王、何台作业区

八公山港区山王作业区规划调整岸线总体规模保持不变，将港口岸线向下游调整至新淮工广排涝站下游 50 米处，作业区岸线规模保持不变。

毛集港区何台作业区规划调整仅对何台渡口以下部分规划进行调整。何台渡口下游预留与规划建设的 S320 淮河大桥距离，将原何台、新风、新淮 3 个老旧码头在内的 1100 米岸线调整为通用泊位，近期利用，远期改造，岸线由原本的 1140 米调整为 1100 米。服务区岸线规模及位置均保持不变。

#### 2.3.3.5 服务区、锚地及基地规划

规划建设新桥服务区（利用岸线 800 米）、寿春服务区（利用岸线 800 米），服务区具备岸电、加油、LNG 加注、加水、船上垃圾污水回收、船舶修理以及船员生活服务等功能。

淮南港总体规划中已对淮南港的锚地进行了整体规划，规划了凤台锚地、潘集锚地、潘集危险品锚地和八公山锚地，均位于淮河航道上。考虑到引江济淮工程全线通航后，寿县港区船舶流量将大幅增加，本次在涧沟镇元新渡口下游规划布置寿县东淝河锚地（1000×55 米）、瓦埠湖瓦埠镇附近规划布置瓦埠湖锚地（500×200 米）。

规划在正阳关趸船下游 1500 米建设淮河正阳关综合基地，规划支持保障和服务岸线 300 米；在瓦埠古镇旅游码头下游建设瓦埠湖站，规划支持保障和服务岸线 100 米。综合考虑引江济淮工程通航后区域船舶密度增加，另在淮河右岸寿县东淝河锚地下游 100 米处规划建设涧沟站，规划支持保障和服务岸线 100 米；在寿县北门附近旅游码头下游左岸规划建设寿州站，规划支持保障和服务岸线 100 米。

#### 2.3.4 上轮规划实施情况评估

《淮南港总体规划调整（2014-2025 年）》、《淮南港总体规划 凤台港区九里湾、经济开发区及淮干行洪区调整（正峡段）工程相关港口作业区规划调整》、《淮南港总体规划寿县港区及山王作业区、何台作业区规划调整》科学有效地指导了淮南港近几年港口的开发建设，中安联合码头、皖江物流综合码头工程、大通港区珍珠综合码头等港口先后建成运营或建设中。上轮规划的执行情况主要评估如下：

（1）受非法码头整治，港口运能下降，货流转移，吞吐量发展不达预期。

随着淮南市内基础设施的建设，煤炭、矿建材料等运输需求持续增加，带动了港口吞吐量增长，淮南港货物吞吐量由 2010 年的 1095.9 万吨增加到 2015 年 2111 万吨，维持着较稳定的增速。2017 年起，淮南市开展打击无证经营码头专项整治行动，整治并拆除了一批非法码头，淮南港口运能下降，以矿建材料等为主的大宗散货货运需求转移至公路运输，吞吐量大幅下滑，2018 年淮南港完成港口吞吐量达到历年最低值 397.6 万吨。随着近年来，港口生产规范运营，以及新建一批规范化码头，港口吞吐量正在逐渐恢复，到 2023 年淮南港完成吞吐量 1410 万吨，虽较上轮规划预测 2020 年港口吞吐量为 3475 万吨，目前仅达到规划的 40.6%，但港口生产运营正向着规范化、绿色化发展，港口支撑城市产业转型发展作用稳步

增强，需对现行的港口总体规划进行调整，合理规划港口。

（2）港口功能定位较为科学，但随着航道条件的改善，港口规划能级急需提升。

近年来，淮南港每年承担着大量的城市建设所需的水泥、矿建材料和产业发展所需煤炭的运输，2010年至2016年水泥、矿建材料和煤炭约占全港吞吐量的98%左右，2023年约占96.6%。随着淮南市经济迅速发展，产业加速升级转型，淮河干线航运枢纽的新定位，对淮南港液体化工、集装箱吞吐能力有了极大需求。上轮规划港口性质中“逐步发展成为以煤炭、建材、化工原料及制品、集装箱等多货并举”的定位较为科学。

上轮规划在全港规划的多为500~1000吨级泊位，现状码头也多为500~1000吨级泊位，淮南市内河船舶平均载重吨约为2400吨，远远大于淮南港规划泊位等级。另一方面，江淮运河现已通航，淮南港到港船舶可达长江，船舶大型化趋势日益明显，上轮规划等级已无法满足淮南港靠港船舶需求；同时在编的《安徽省干线航道网规划修编（2022-2035年）》，淮河、江淮运河、淠淮航道等航道等级较上轮港口规划时都进行了提升。因此，本轮规划急需对泊位规划等级进行提升。

（3）规划建港岸线布局分散，规模化码头建设滞后，港区之间发展不平衡

上轮港口规划受航道条件限制、现状码头分布等因素影响，规划建港岸线的布局较为分散，难以发挥对规模化码头建设的指导作用，随着非法码头整治清除了大量散、破、小非法经营的码头，释放了部分港口岸线资源，港口规划陆续指导淮南港建设了中安联合码头、涧沟码头等一批现代化码头，目前现状码头主要分布在潘集港区、凤台港区和毛集港区，现状主要建设项目集中在潘集港区、寿县港区，大通港区、八公山港区无现状泊位，且根据环保要求限制，部分作业区后方陆域位于河滩地上，仅建设简单的临时堆场，码头功能局限于货物装卸，不利于作业区建设和产业集聚发展。

### 2.3.5 规划修订主要内容对比

本轮规划方案较上轮规划方案就主要内容变化对比见下表：

表 2.3-1 规划修订主要内容对比表

内容	原规划	本次规划
规划范围	淮南市境内主要通航河流的宜岸线及相关的水陆域。	淮南市境内的淮河、江淮运河、窑河-高塘湖、淠淮航道等航道的水域及对应相关的陆域。
吞吐量预测	预测淮南港2020年货物吞吐量3475万吨、3.7万TEU，2025年货运吞吐量4445万吨、7.2万TEU。	预测淮南港2030年、2035年吞吐量分别为5060万吨、7500万吨；其中集装箱吞吐量分别为40万TEU、65万TEU。旅游客运人次分别为200万人次、300万人次。

内容	原规划	本次规划
规划到港船型	干散货船、液货船、拖驳船、集装箱船	杂货船、干散货船、化学品船、油船、集装箱船、客运船
港口性质和功能	淮南港是安徽省重要港口，是淮南市加快推动“三大基地”建设和资源城市转型提升及旅游发展的重要依托，是“淮河生态经济带”现代综合交通体系的重要组成部分，依托淮河、江淮运河水运主通道，发展成为江淮航运的枢纽港。淮南港将由煤炭、矿建运输为主，逐步发展成为以煤炭、建材、化工原料及制品、集装箱等多货种并举，兼有旅游客运的多功能现代化综合性港口。	淮南港是安徽省重要港口，是我省建设“水运安徽”、推进皖北交通运输高质量发展及深度融入长三角一体化的重要支撑；是全省港口格局核心“两枢纽一中心”淮河航运枢纽的主要组成部分，也是皖北及豫东南地区重要的江淮枢纽港，是淮南市推进资源型城市产业转型、实现绿色低碳发展的重要抓手。淮南港将以煤炭、集装箱、矿建运输为主，依托港口大力发展临港产业、多式联运，逐步发展成为具有装卸存储、现代物流、旅游客运等多功能的现代化综合性港口。
港口岸线利用规划	共规划港口岸线总长 41483m，其中货运岸线 37143m（包含预留岸线 14600m），服务区岸线 1440m，水上支持保障系统岸线 600m，旅游岸线 2300m。	共规划港口岸线 34000m，其中已利用岸线 8934m，规划利用岸线 25066m。其中货运码头岸线 22180m，旅游客运码头岸线 2620m，支持保障岸线 5400m，修造船岸线 3800m。
港口总体布置规划	淮南港划分为 7 个港区，即毛集港区、凤台港区、潘集港区、八公山港区、田家庵港区、大通港区、寿县港区。 ①毛集港区：何台作业区 ②凤台港区：西淝河口作业区、凤台淮河大桥水上支持系统码头、魏郢村作业区、邱家沟作业区、九里湾作业区、凤台经开区作业区、大兴集作业区、尚塘作业区 ③潘集港区：架河作业区、祁集作业区、平圩作业区、贺疃作业区、古路岗作业区 ④八公山港区：山王作业区、孔集码头、陶圩作业区 ⑤田家庵港区：连岗作业区、海事局水上支持系统码头 ⑥大通港区：洛河作业区、朝阳码头、王庄码头、上窑作业区 ⑦寿县港区：寿春作业区、新桥作业区、正阳关作业区、涧沟作业区、陶店作业区、瓦埠作业区、安丰作业区、石埠作业区 共规划货运泊位 243 个，形成通过能力 8611 万吨、15 万 TEU。	淮南港划分为 7 个港区，即毛集港区、凤台港区、潘集港区、八公山港区、田家庵港区、大通港区、寿县港区。 ①毛集港区：何台作业区 ②凤台港区：邱家沟作业区、九里湾作业区、凤台经开区作业区、尚塘作业区 ③潘集港区：架河作业区、祁集作业区、平圩作业区、贺疃作业区、古路岗作业区 ④八公山港区：山王作业区、孔集码头、陶圩作业区 ⑤田家庵港区：连岗作业区、下陶作业区 ⑥大通港区：洛河作业区、王庄作业区、上窑作业区、魏咀作业区 ⑦寿县港区：寿春作业区、新桥作业区、正阳关作业区、涧沟作业区、陶店作业区、瓦埠作业区、茶庵作业区、安丰作业区 共规划货运泊位 238 个，旅游客运岸线 2620 米，形成年通过能力 11939 万吨、150 万 TEU、10 万辆、420 万人次。

2.3.5.1 规划范围及港口岸线调整对比

本轮规划涉及水体较上轮规划无调整，原规划与本轮规划涉及水体对比详见表 2.3-2。

表 2.3-2 规划涉及水体对比

上轮规划涉及水体	本轮规划涉及水体
淮河、茨淮新河、西淝河、东淝河（瓦埠湖）、石集分干渠、窑河、淝河、高塘湖	淮河、江淮运河、西淝河、茨淮新河、窑河、淝淮航道、淝河、东淝河（瓦埠湖）

淮南港港口岸线利用规划对比详见汇总表 2.3-3。

表 2.3-3 淮南港口作业区调整情况汇总表 单位：m

港区名称	上轮规划				本轮规划				变化情况（与上轮规划相比）				
	作业区或码头	岸线（m）	可形成泊位数（个）	规划用途	作业区或码头	岸线（m）	可形成泊位数（个）	规划用途					
毛集港区	何台作业区	1760	18	散货	何台作业区	1800	20	件杂货、散货运输和集装箱	位置调整，位于凤台县毛集镇何台村附近，淮河左岸；岸线长度增加 40m，泊位数量增加 2 个				
	/	/	/	/	何台服务区	240	/	支持保障和服务	新增服务区，位于何台渡口下游；规划利用 240 米				
	/	/	/	/	焦岗湖旅游综合码头	600	/	旅游客运岸线	新增旅游综合码头，位于凤台县焦岗湖镇焦岗湖湖区；已利用岸线 175m，规划利用岸线 425 米				
	曹集作业区	240	3	散货	/	/	/	/	取消作业区				
	其他现状码头	何台码头 新淮码头 新风码头	160 220 160	2 2 2	散货	其他现状码头	816m	何台码头 新淮码头 新风码头	3 2 2	散货	位置调整，岸线长度增加 276m，泊位数量增加 1 个		
凤台港区	邱家沟作业区	1000	10	散货		邱家沟作业区		555	7			散货、件杂货	位置调整，位于凤台县淮河二桥下游，淮河右岸；岸线减少 445m，其中已利用岸线 400m，规划利用岸线 155m，泊位数量减少 3 个
	九里湾作业区	480	5	散货		九里湾作业区		1070	13			散货、件杂货	位置调整，位于凤台县凤凰镇附近，淮河左岸；岸线增加 590m，其中已利用岸线 647m，规划利用岸线 423m，泊位数量增加 8 个
	经济开发区作业区	710	7	散货	凤台经开区作业区	780	8	散货、件杂货	位置调整，位于凤台县经济开发区附近，淮河右岸；岸线增加 70m，其中规划利用岸线 780m，泊位数量增加 1 个				
	尚塘作业区	320	4	散货	尚塘作业区	640	7	散货、件杂货	位置调整，位于凤台县尚塘镇朱庙村附近，茨淮新河右岸；岸线增加 320m，其中规划利用岸线 640m，泊位数量增加 3 个				
	/	/	/	/	凤台经开区船舶修造岸线	1000	/	船舶修造基地	新增规划港口岸线 1000m，位于灯塔渡口下游约 1 公里；规划建设船舶修造基地需对船舶修造企业进行改造升级				
	/	/	/	/	凤台服务区	860	/	支持保障和服务岸线	在建凤台服务区，已利用岸线 860m				
	/	/	/	/	凤台基地	200	/	支持保障和服务岸线	新增规划港口岸线 200m，位于在凤台淮河大桥下游 150m，规划港口岸线 200m，均为				

港区名称	上轮规划				本轮规划				变化情况（与上轮规划相比）	
	作业区或码头	岸线(m)	可形成泊位数(个)	规划用途	作业区或码头	岸线(m)	可形成泊位数(个)	规划用途		
									已利用岸线 200m，现状为凤台县海事执法基地	
	/	/	/	/	灯塔停靠点	100	/	旅游客运岸线	新增旅游规划岸线 100 米	
	/	/	/	/	茅仙洞旅游综合码头	200	/	旅游客运岸线	新增旅游综合码头，规划利用岸线 200 米	
	西淝河口作业区	1362	17	散货	/	/	/	/	取消作业区	
	大兴集作业区	300	4	散货	/	/	/	/	取消作业区	
	魏郢村作业区	160	2	散货	/	/	/	/	取消作业区	
其他现状码头	海螺水泥码头	555	5	散货	其他现状码头	海螺水泥码头	555	5	散货	上轮规划其他现状码头山口南码头和丰鑫码头已搬迁拆除；海螺水泥码头未变；
	山口南码头	240	3			/	/	/		
	丰鑫码头	160	2			/	/	/		
潘集港区	架河作业区	1385	14	散货	架河作业区	600	7	件杂货、散货	位置调整，位于潘集区架河镇泥集村附近，淮河左岸；岸线减少 785m；其中已利用岸线 322m，规划利用岸线 278m，泊位数量减少 7 个	
	祁集作业区	2240	24	散货、危险品	祁集作业区	2380	21	集装箱、件杂货、散货、油气化工	位置调整，位于潘集区祁集镇曹港村附近、淮河左岸；岸线增加 140m；其中已利用岸线 413m，规划利用岸线 1967m，泊位数量减少 3 个	
	平圩作业区	1800	20	散货	平圩作业区	1660	18	件杂货、散货	位置调整，位于潘集区平圩镇丁郢村附近、淮河左岸；岸线减少 140m；其中已利用岸线 480m，规划利用岸线 1180m，泊位数量减少 2 个	
	贺疃作业区	690	7	散货	贺疃作业区	690	8	件杂货、散货	位置调整，位于潘集区贺疃镇罗集大桥下游、茨淮新河右岸；岸线长度不变；其中已利用岸线 510m，规划利用岸线 180m，泊位数量增加 1 个	
	古路岗作业区	400	4	散货	古路岗作业区	400	4	件杂货、散货	位置和岸线不变；位于潘集区贺疃镇古路岗村附近、茨淮新河右岸	
	/	/	/	/	架河停靠点	100	/	旅游客运岸线	新增旅游规划岸线 100 米，位于在架河镇附近；	
	/	/	/	/	潘集基地	200	/	支持保障和服	新增规划港口岸线 200m，均为规划岸线	



港区名称	上轮规划				本轮规划				变化情况（与上轮规划相比）
	作业区或码头	岸线(m)	可形成泊位数(个)	规划用途	作业区或码头	岸线(m)	可形成泊位数(个)	规划用途	
其他现状码头								务岸线	200m；位于祁集货运岸线下游规划港口岸线 200m
	鹏源煤炭经营有限公司码头	80	1	散货	鹏源煤炭经营有限公司码头	80	1	散货	上轮规划中鹏源煤炭经营有限公司码头、店集码头、舜龙煤炭联运公司码头、鑫淮码头、春庆码头和兴瞳码头仍保留，本轮规划岸线有调整；煤化工基地码头现调整为中安散货码头和中安液货码头，规划岸线增加 1622m；新增了中安茨淮新河码头，新增 4 个泊位；取消了瑞通码头、善鑫码头和恒运码头，岸线减少 640m；
	店集码头	160	2	散货	店集码头	80	1	件杂货、散货	
	舜龙煤炭联运公司码头	160	2	散货	舜龙煤炭联运公码头	320	2	散货	
	鑫淮码头	160	2	散货	鑫淮码头		1	散货	
	春庆码头	80	1	散货	春庆码头	1	散货		
	兴瞳码头	190	2	散货	兴瞳码头	690	2	散货	
	煤化工基地码头	758	8	散货、油气化工	中安茨淮新河码头		4	散货	
	瑞通码头	160	2	散货	中安散货码头	2380	4	散货	
	善鑫码头	400	3	散货	中安液货码头		1	油气化工	
恒运码头	80	1	散货	/	/	/	/		
八公山港区	山王作业区	600	7	散货	山王作业区	600	/	船舶工业修造区	位置调整，位于八公山区钱家湖附近，淮河右岸；规划利用港口岸线 600 米，岸线长度未变化；功能调整为船舶工业修造区
	陶圩作业区	480	6	散货	陶圩作业区	750	9	件杂货、散货	位置调整，位于谢家集区望峰岗镇陶圩村附近，淮河右岸；岸线增加 270m；其中已利用岸线 480m，规划利用岸线 270m；泊位数量增加 3 个
	孔集作业区	500	5	散货	孔集作业区	500	5	件杂货、散货	位置和岸线不变；位于八公山区山王镇孔集村附近，淮河右岸；规划港口岸线 500m
	/	/	/	/	八公山停靠点	100	/	旅游客运岸线	新增旅游规划岸线 100 米
田家庵港区	连岗作业区	1170	12	散货、危险品	连岗作业区	660	7	件杂货、散货、油气化工	位置调整，位于田家庵区安成镇连岗村附近，淮河右岸；岸线减少 510m；其中已利

港区名称	上轮规划				本轮规划				变化情况（与上轮规划相比）		
	作业区或码头	岸线(m)	可形成泊位数(个)	规划用途	作业区或码头	岸线(m)	可形成泊位数(个)	规划用途			
									用岸线 160m, 规划利用岸线 500m; 泊位数减少 5 个		
	/	/	/	/	下陶作业区	800	8	/	新增作业区, 位于田家庵区下陶村附近, 淮河右岸, 均为规划利用岸线		
	/	/	/	/	连岗服务区	400	/	支持保障和服务岸线	为在建淮南港 3 号水上综合服务区, 位于安成镇连岗村附近		
	/	/	/	/	田家庵连岗基地	200	/	支持保障和服务岸线	新增规划利用岸线 200m; 位于淮南平圩公铁两用桥上游 700m 以上		
	/	/	/	/	淮滨旅游综合码头	200	/	旅游客运岸线	新增旅游综合码头, 规划 200m 旅游客运岸线; 位于淮滨街道淮上渡口右岸		
	/	/	/	/	田家庵淮滨基地	300	/	支持保障和服务岸线	新增规划利用岸线 300m, 位于淮滨街道淮上渡口下游已全部利用		
	其他现状码头	联利码头	160	2	散货	其他现状码头	联利码头	160	2	件杂货、散货	位置和岸线不变; 位于田家庵区连岗村附近;
大通港区	洛河作业区	1105	14	散货	洛河作业区	1405	15	件杂货、散货, 集装箱	位置调整, 位于大通区洛河镇淮上淮河大桥上游, 淮河右岸; 岸线增加 300m, 其中已利用岸线 240m, 规划利用岸线 1165m; 泊位增加 1 个		
	上窑作业区	640	8	散货	上窑作业区	960	12	件杂货、散货	位置调整, 位于大通区上窑镇外窑村附近, 窑河左岸; 岸线增加 320m; 其中已利用岸线 400m, 规划利用岸线 1380m; 泊位增加 4 个		
	王庄作业区	400	4	散货	王庄作业区	400	4	件杂货、散货	位置和岸线不变, 规划港口岸线 400m, 均为规划利用岸线; 位于大通区洛河镇新城口附近、淮河右岸		
	朝阳作业区	400	4	散货	/	/	/	/	取消作业区		
	/	/	/	/	魏咀作业区	400	5	件杂货、散货	新增作业区; 位于大通区九龙岗镇 G328 高塘湖桥下游、窑河-高塘湖左岸, 规划港口岸线 400m, 均为规划利用岸线		
	/	/	/	/	外窑船舶修造岸线	800	/	船舶修造基地	新增规划船舶工业修造岸线 800m; 位于大通区程小湾灰池处,		
	/	/	/	/	大通服务区	400	/	支持保障和服务岸线	为在建大通洛河综合物流园 4 号服务区; 位于洛河镇顾家圩洛河电厂高压管线区下游规划利用岸线 400m, 已全部利用		

港区名称	上轮规划				本轮规划				变化情况（与上轮规划相比）
	作业区或码头	岸线(m)	可形成泊位数(个)	规划用途	作业区或码头	岸线(m)	可形成泊位数(个)	规划用途	
	/	/	/	/	上窑停靠点	100	/	旅游客运岸线	新增旅游综合码头,位于大通区上窑镇高塘湖淮南市体育学校水上训练码头处
寿县港区	涧沟作业区	240	3	散货	涧沟作业区	240	3	件杂货、散货	位置和岸线不变,位于涧沟镇济祁高速下游,淮河右岸;泊位数不变
	正阳关作业区	480	5	散货	正阳关作业区	480	5	件杂货、散货	位置和岸线不变,位于正阳关镇淝河入淮河口至正阳中渡口上游、淮河右岸,港口岸线共1280m,其中淮河航道岸线980m,已全部利用;淝河航道岸线300m,规划利用岸线300m;泊位数不变
	陶店作业区	270	3	散货	陶店作业区	270	3	件杂货、散货	位置和岸线不变,位于陶店回族乡瓦埠湖大桥下游、瓦埠湖左岸;泊位数不变
	瓦埠作业区	300	3	散货	瓦埠作业区	700	7	件杂货、散货	位置调整,位于瓦埠镇瓦埠湖大桥上游、瓦埠湖右岸,自然岸线长100m,港口岸线共700m;规划岸线增加400m,泊位数增加4个
	安丰作业区	160	2	散货	安丰作业区	320	4	件杂货、散货	位置调整,位于S324王大桥下游约120m处淝淮航道右岸,规划利用岸线320m,较上轮规划岸线增加160m,泊位数增加2个
	石埠作业区	90	1	散货	茶庵作业区	300	3	件杂货、散货	名称由石埠作业区变更为茶庵作业区;位于茶庵镇石埠大桥下游约320m处引江济淮左岸,港口自然岸线100m,规划岸线300m;岸线增加210m,泊位数增加2个
	寿春作业区(五里闸作业区)	2230	23	件、散货	寿春作业区	2230	23	集装箱、件杂货及散货	位置调整,位于东淝河入淮口东淝河左岸以及入淮口上下游淮河右岸,港口岸线共2230m,其中淮河航道规划岸线1870m,已利用岸线160m,规划利用岸线1710m;江淮运河入淮口规划岸线360m,已全部利用
	新桥作业区	835	10	集装箱、件杂货及散货	新桥作业区	1170	12	集装箱、件杂货及散货	位置调整,位于引江济淮右岸新桥大桥上游附近,自然岸线长100m,规划港口岸线共1170m,其中已利用岸线835m,规划利用岸线335m
	正阳关船舶修造岸线	800	/	船舶修造基地	正阳关船舶修造岸线	800	/	船舶修造基地	位置和岸线以及功能未变
/	/	/	/	安丰船舶修造岸线	600	/	船舶修造基地	新增船舶修造岸线,规划600m	

港区名称	上轮规划				本轮规划				变化情况（与上轮规划相比）
	作业区或码头	岸线(m)	可形成泊位数(个)	规划用途	作业区或码头	岸线(m)	可形成泊位数(个)	规划用途	
	寿春服务区	800	/	支持保障和服务岸线	寿春服务区	800	/	支持保障和服务岸线	位置和岸线以及功能未变
	新桥服务区	800	/	支持保障和服务岸线	新桥服务区	1200	/	支持保障和服务岸线	位置调整，岸线增加 400m，功能不变
	寿州古城旅游综合码头	300	/	旅游客运岸线	寿州古城旅游综合码头	400	/	旅游客运岸线	位置调整，岸线增加 100m，功能不变
	瓦埠古镇旅游综合码头	300	/	旅游客运岸线	瓦埠古镇旅游综合码头	300	/	旅游客运岸线	位置和岸线以及功能未变
	寿州基地	100	/	支持保障和服务岸线	寿州基地	100	/	支持保障和服务岸线	位置和岸线以及功能未变
	寿县正阳关基地	300	/	支持保障和服务岸线	寿县正阳关基地	300	/	支持保障和服务岸线	位置和岸线以及功能未变
	涧沟基地	100	/	支持保障和服务岸线	涧沟基地	100	/	支持保障和服务岸线	位置和岸线以及功能未变
	寿县瓦埠基地	100	/	支持保障和服务岸线	寿县瓦埠基地	100	/	支持保障和服务岸线	位置和岸线以及功能未变
	新桥停靠点	80	/	旅游客运岸线	新桥停靠点	80	/	旅游客运岸线	位置和岸线以及功能未变
	正阳关停靠点	80	/	旅游客运岸线	正阳关停靠点	80	/	旅游客运岸线	位置和岸线以及功能未变
	东津渡停靠点	80	/	旅游客运岸线	东津渡停靠点	80	/	旅游客运岸线	位置和岸线以及功能未变
	窑口停靠点	80	/	旅游客运岸线	窑口停靠点	80	/	旅游客运岸线	位置和岸线以及功能未变
	陶店停靠点	80	/	旅游客运岸线	陶店停靠点	80	/	旅游客运岸线	位置和岸线以及功能未变
	安丰停靠点	40	/	旅游客运岸线	安丰停靠点	80	/	旅游客运岸线	位置调整，岸线增加 40m，功能不变
	安丰塘停靠点	80	/	旅游客运岸线	安丰塘停靠点	40	/	旅游客运岸线	位置调整，岸线减少 40m，功能不变
其他现状码头	志君码头	180	2	通用散货	志君码头	180	2	通用散货	位置和岸线以及功能未变
	涧沟码头	240	3	件、散货	涧沟码头	240	3	件、散货	位置和岸线以及功能未变
	绿洲北门码头	300	5	客运	绿洲北门码头	300	5	客运	位置和岸线以及功能未变

图 2.3-1 本轮规划作业区与上轮规划作业区对比图

本次规划调整将各港区划分成不同作业区，并明确每段岸线的起止点、长度和利用性质，对港口岸线的主要用途进行了明确界定，便于主管部门审查岸线利用的合理性，也便于规划实施过程中的监管。

上轮规划中，淮南港规划港口岸线总长 41483 米，其中货运岸线 37143 米（已用岸线 4163 米，规划利用岸线 18380 米，预留岸线 14600 米），服务区岸线 1440 米（全部为规划利用岸线），水上支持保障系统岸线 600 米（已用岸线 200 米，规划利用岸线 400 米），旅游岸线 2300 米（全部为规划岸线）。

本轮淮南港共规划港口岸线 34000m，其中已利用岸线 8934m，规划利用岸线 25066m。其中货运码头岸线 22180m，旅游客运码头岸线 2620m，支持保障岸线 5400m，修造船岸线 3800m。

根据淮南港各港区及作业区所在位置、集疏运现状及规划、码头经营货物结构、吞吐量预测、辐射能力与服务范围、经济和产业布局以及今后发展空间等诸多因素，港口规划岸线总体规模较现行已批复的《淮南港总体规划调整（2015-2025年）》缩减约 18%。

### 2.3.5.2 吞吐量预测对比

由于原规划规划水平年不尽相同，本评价选择共有水平年 2035 年数据进行对比。

#### ①总吞吐量预测对比

原规划：预测 2035 年货物吞吐总量为 7500 万吨。

本次规划调整：预测 2035 年货物吞吐量分别为 7500 万吨。

表 2.3-4 2035 年淮南港分货类吞吐量预测调整情况一览表（单位：万吨+万 TEU）

货种	原规划	本次规划调整
1~9 合计	7500	7500
1.煤炭及制品	3200	3200
2.石油、天然气及制品	50	50
3.钢铁	300	300
4.水泥	600	600
5.矿建材料	2000	2000
6.粮食	150	150
7.化工原料及制品	200	200
8.其它	350	350
9.集装箱重量	650	650
集装箱数量	65	65

从吞吐量和货种来看，上轮规划和本次规划调整没有变化。

#### ②分港区吞吐量预测对比

两轮规划分港区吞吐量预测结果见下表。

表 2.3-5 2035 年预测吞吐量（货运）对比（单位：万吨）

港区名称	原规划	本次规划
合计	7500	7500
毛集港区	830	830
凤台港区	1020	1020
潘集港区	1870	1870
八公山港区	880	880
田家庵港区	410	410
大通港区	1060	1060
寿县港区	600	600

本轮规划是根据淮南港吞吐量和主要货类预测水平，以及各港区的功能以及基础设施的发展目标，结合各港区所在区域的国民经济发展规划和经济发展的特点进行了预测。根据上述预测结果表，上轮规划和本次规划修订预测吞吐量没有变化。

### ③客运量预测对比

2035 年，原规划对淮南港客运量预测人数 400 万人次，本次规划调整为 300 万人次，相对于原规划减少较多，本次规划客运量人数参考省内旅游港口黄山港进行了修正预测。

#### 2.3.5.3 港口布置规划调整

与上一轮规划相比较，本次调整港区数量不变。为了突出枢纽作业区和促进港口功能错位发展，在作业区规划中划分了主要作业区和一般作业区两个层次，并对主要作业区的选址、功能定位及规模做了优化和调整，详见表 2.3-3 淮南港规划作业区与上一轮规划对比情况表。

## 2.4 规划协调性分析

### 2.4.1 与法规政策符合性分析

#### 2.4.1.1 与《中华人民共和国港口法》的符合性

##### （1）文件要求

《中华人民共和国港口法》规定：“港口规划包括港口布局规划和港口总体规划。港口布局规划，是指港口的分布规划，包括全国港口布局规划和省、自治区、直辖市港口布局规划。港口总体规划，是指一个港口在一定时期的具体规划，包括港口的水域和陆域范围、港区划分、吞吐量和到港船型、港口的性质和功能、水域和陆域使用、港口设施建设岸线使用、建设用地配置以及分期建设序列等内容。”

##### （2）符合性分析

《淮南港总体规划修订（2023-2035年）》是根据淮南市经济社会的发展现状及对港口运力的现实与未来需求，及时制定的一段时期（2023-2035年）的总体规划。本次共规划34000m港口岸线，岸线依据其水文水动力特征和后方环境特点、交通现状及人群聚集情况，将岸线划定了不同功能，对适合港口建设的岸线划定了相应的作业区和港口岸线。该规划在上述岸线内设置了“一港七区，三核一群”的港口布局，每个港区分别划定相应的水域和陆域范围，并对各作业区布局、泊位占用岸线长度和陆域面积、锚地的位置和面积等都作了详细规划，也对规划的泊位建设时序做出相应建议。因此，《淮南港总体规划修订（2023-2035年）》主要内容达到了《港口法》的总体要求，其与《港口法》是相符的。

#### 2.4.1.2 与《中华人民共和国水污染防治法》的符合性

##### （1）文件要求

**第五十九条** 船舶排放含油污水、生活污水，应当符合船舶污染物排放标准。从事海洋航运的船舶进入内河和港口的，应当遵守内河的船舶污染物排放标准。

船舶的残油、废油应当回收，禁止排入水体。禁止向水体倾倒船舶垃圾。船舶装载运输油类或者有毒货物，应当采取防止溢流和渗漏的措施，防止货物落水造成水污染。进入中华人民共和国内河的国际航线船舶排放压载水的，应当采用压载水处理装置或者采取其他等效措施，对压载水进行灭活等处理。禁止排放不符合规定的船舶压载水。

**第六十条** 船舶应当按照国家有关规定配置相应的防污设备和器材，并持有合法有效的防止水域环境污染的证书与文书。

船舶进行涉及污染物排放的作业，应当严格遵守操作规程，并在相应的记录簿上如实记载。

**第六十一条** 港口、码头、装卸站和船舶修造厂所在地市、县级人民政府应当统筹规划



建设船舶污染物、废弃物的接收、转运及处理处置设施。

港口、码头、装卸站和船舶修造厂应当备有足够的船舶污染物、废弃物的接收设施。从事船舶污染物、废弃物接收作业，或者从事装载油类、污染危害性货物船舱清洗作业的单位，应当具备与其运营规模相适应的接收处理能力。

**第六十二条** 船舶及有关作业单位从事有污染风险的作业活动，应当按照有关法律法规和标准，采取有效措施，防止造成水污染。海事管理机构、渔业主管部门应当加强对船舶及有关作业活动的监督管理。

船舶进行散装液体污染危害性货物的过驳作业，应当编制作业方案，采取有效的安全和污染防治措施，并报作业地海事管理机构批准。禁止采取冲滩方式进行船舶拆解作业。

## （2）符合性分析

本次修订后，规划港口、作业区、码头等从事作业活动严格执行《中华人民共和国水污染防治法》。根据表 1.8-7 本次规划岸线与饮用水水源地位置关系，本次规划架河作业区距离袁庄水厂（淮河）水源地取水口二级保护区范围最近距离为 302m，且位于保护区下游，不在保护区范围内。淮南港规划岸线均不在饮用水源保护区范围内。

综上，淮南港规划的实施符合《中华人民共和国水污染防治法》的要求。

### 2.4.1.3 与饮用水源保护区相关法律法规符合性分析

与《中华人民共和国水污染防治法》、《安徽省饮用水水源环境保护条例》、《淮南市人民政府办公室关于印发淮南市饮用水水源地保护攻坚战实施方案的通知》符合性分析

#### 1、《中华人民共和国水污染防治法》文件要求

##### 第六十四条

在饮用水水源保护区内，禁止设置排污口。

##### 第六十五条

禁止在饮用水水源一级保护区内新建、改建、扩建与供水设施和保护水源无关的建设项目；已建成的与供水设施和保护水源无关的建设项目，由县级以上人民政府责令拆除或者关闭。禁止在饮用水水源一级保护区内从事网箱养殖、旅游、游泳、垂钓或者其他可能污染饮用水水体的活动。

##### 第六十六条

禁止在饮用水水源二级保护区内新建、改建、扩建排放污染物的建设项目；已建成的排放污染物的建设项目，由县级以上人民政府责令拆除或者关闭。在饮用水水源二级保护区内从事网箱养殖、旅游等活动的，应当按照规定采取措施，防止污染饮用水水体。

##### 第六十七条

禁止在饮用水水源准保护区内新建、扩建对水体污染严重的建设项目；改建建设项目，不得增加排污量。

## 2、《安徽省饮用水水源环境保护条例》文件要求

第十四条 在饮用水水源准保护区内，禁止下列行为：

- （一）新建扩建制药、化工、造纸、制革、印染、染料、炼焦、炼硫、炼砷、炼油、电镀、农药等对水体污染严重的建设项目；
- （二）改建增加排污量的建设项目；
- （三）设置易溶性、有毒有害废弃物暂存和转运站；
- （四）施用高毒、高残留农药；
- （五）毁林开荒；
- （六）法律、法规禁止的其他行为。

对准保护区内前款第一项规定的已建项目，县级以上人民政府应当制定方案，采取措施，逐步将其搬出。

第十五条 在饮用水水源二级保护区内，除遵守本条例第十四条的规定外，还禁止下列行为：

- （一）设置排污口；
- （二）新建、改建、扩建排放污染物的建设项目；
- （三）堆放化工原料、危险化学品、矿物油类以及有毒有害矿产品；
- （四）从事规模化畜禽养殖；
- （五）从事经营性取土和采石（砂）等活动。

已建成的排放污染物的建设项目，由县级以上人民政府责令拆除或者关闭。

在饮用水水源二级保护区内从事网箱养殖、旅游等活动的，应当按照规定采取措施，防止污染饮用水水体。

第十六条 在饮用水水源一级保护区内，除遵守本条例第十四条、第十五条的规定外，还禁止下列行为：

- （一）新建、改建、扩建与供水设施和保护水源无关的建设项目；
- （二）从事网箱养殖、畜禽养殖、施用化肥农药的种植以及旅游、游泳、垂钓等可能污染饮用水水源的行为；
- （三）停靠与保护水源无关的机动船舶；
- （四）堆放工业废渣、生活垃圾和其他废弃物。

已建成的与供水设施和保护水源无关的建设项目，由县级以上人民政府责令拆除或者关

闭。

第十七条 在地下水饮用水水源保护区内从事生产经营活动，除遵守本条例第十四条、第十五条、第十六条的规定外，还应当遵守下列规定：

（一）人工回灌补给地下饮用水的水质，不得低于国家《地表水环境质量标准》III 类标准；

（二）农田灌溉水的水质，应当符合国家农田灌溉水质标准；

（三）科学施用农药、化肥，递减农药、化肥用量，禁止使用国家明令禁止的农药；

（四）兴建地下工程设施或者进行地下勘探、采矿等活动，应当采取防止地下水污染的措施；

（五）对在地下水饮用水水源保护区内停止使用的取水口，有关单位应当将其及时封闭；

（六）法律、法规和国家其他有关规定。

**（3）《淮南市人民政府办公室关于印发淮南市饮用水水源地保护攻坚战实施方案的通知》文件要求**

拆除或关闭饮用水水源地一级保护区内与供水设施和保护水源无关的建设项目，落实原住居民住宅污染防治措施；拆除或关闭二级保护区内排放污染物的建设项目和从事危险化学品、煤炭、矿砂、水泥装卸作业的货运码头，落实其他类型码头及建设项目污染防治措施，否则应予拆除或关闭。全面关闭或拆除饮用水水源地保护区内排污口。

饮用水水源地一级保护区禁止从事施用化肥农药的农业种植、畜禽养殖、网箱养殖、坑塘养殖和水面围网养殖，2019 年年底前拆除或取缔已有项目。二级保护区禁止建设有污染物排放的养殖场（畜禽粪便、养殖废水、沼渣、沼液等经过无害化处理用作肥料还田，以及其他符合法律法规和国家、地方相关标准要求不造成环境污染的，不属于排放污染物）；2020 年 6 月底前落实农业种植、网箱养殖、坑塘养殖、水面围网养殖污染防治措施，否则，应予拆除或取缔。

2019 年年底前，全面拆除或关闭一级保护区内加油站、加气站，完成二级保护区内加油站双层罐体改造。保护区内的农家乐、宾馆酒店、餐饮娱乐等项目，应予全部拆除或关闭。2020 年年底前，保护区内城市雨水排口、排涝口完成雨污分流改造，否则，应予拆除或关闭。

落实饮用水水源水、出厂水、管网水、末梢水全过程管理要求，县级及以上城市按现行措施定期开展饮用水水源、供水单位、用户水龙头出水水质监测，以及饮用水水源全指标监测，并定期公布信息。县级以下供水人口 10000 人或日供水 1000 吨以上的其他所有饮用水水源地，2020 年年底前建立水质监测机制，明确水源水、出厂水、管网水、末梢水监测指标、监测频次及信息公开要求。

开展饮用水水源地周边环境安全隐患排查，建立风险源名录，强化属地管理，完善网格化管理体系，对可能影响水源地水质的违法行为，做到及时发现、立即制止、快速查处。加快调整优化保护范围周边及上游产业结构和布局，严控制药、化工、造纸、制革、印染、染料、炼焦、炼硫、炼砷、炼油、电镀、农药等对水体污染严重的建设项目，着力消除水源污染风险。

#### （4）与饮用水源保护区相关法律法规相符性分析

本轮规划修订后各作业区、岸线均不涉及饮用水水源一二级保护区，架河作业区（规划港口岸线 600m，其中已利用岸线 322m，规划利用岸线 278m。规划该作业区以件杂货和散货运输为主）距离最近的袁庄水厂（淮河）水源地取水口二级保护区约为 302m，规划与相关饮用水源法律规定相符。见图 1.8-8 淮南市饮用水源地分布及与规划岸线位置关系图。

#### 2.4.1.4 与《中华人民共和国自然保护区条例》的相符性

##### （1）条例要求

第十八条 自然保护区可以分为核心区、缓冲区和实验区。

自然保护区内保存完好的天然状态的生态系统以及珍稀、濒危动植物的集中分布地，应当划为核心区，禁止任何单位和个人进入；除依照本条例第二十七条的规定经批准外，也不允许进入从事科学研究活动。

核心区外围可以划定一定面积的缓冲区，只准进入从事科学研究观测活动。

缓冲区外围划为实验区，可以进入从事科学试验、教学实习、参观考察、旅游以及驯化、繁殖珍稀、濒危野生动植物等活动。原批准建立自然保护区的人民政府认为必要时，可以在自然保护区的外围划定一定面积的外围保护地带。

第三十二条 在自然保护区的核心区和缓冲区内，不得建设任何生产设施。

在自然保护区的实验区内，不得建设污染环境、破坏资源或者景观的生产设施；建设其他项目，其污染物排放不得超过国家和地方规定的污染物排放标准。在自然保护区的实验区内已经建成的设施，其污染物排放超过国家和地方规定的排放标准的，应当限期治理；造成损害的，必须采取补救措施。

在自然保护区的外围保护地带建设的项目，不得损害自然保护区内的环境质量；已造成损害的，应当限期治理。

限期治理决定由法律、法规规定的机关作出，被限期治理的企业事业单位必须按期完成治理任务。

##### （2）相符性分析

本轮规划修订后各作业区不占用淮南市各自然保护区（安徽颍上八里河省级自然保护区、

安徽颍州西湖省级自然保护区）核心区、缓冲区、实验区。本次淮南港的修订符合《中华人民共和国自然保护区条例》中相关要求。

#### 2.4.1.5 与《风景名胜区条例》相符性分析

##### （1）文件要求

第二十六条 在风景名胜区内禁止进行下列活动：

- （一）开山、采石、开矿、开荒、修坟立碑等破坏景观、植被和地形地貌的活动；
- （二）修建储存爆炸性、易燃性、放射性、毒害性、腐蚀性物品的设施；
- （三）在景物或者设施上刻划、涂污；
- （四）乱扔垃圾。

第二十七条 禁止违反风景名胜区规划，在风景名胜区内设立各类开发区和在核心景区内建设宾馆、招待所、培训中心、疗养院以及与风景名胜资源保护无关的其他建筑物；已经建设的，应当按照风景名胜区规划，逐步迁出。

第二十八条 在风景名胜区内从事本条例第二十六条、第二十七条禁止范围以外的建设活动，应当经风景名胜区管理机构审核后，依照有关法律、法规的规定办理审批手续。

在国家级风景名胜区内修建缆车、索道等重大建设工程，项目的选址方案应当报国务院建设主管部门核准。

第二十九条 在风景名胜区内进行下列活动，应当经风景名胜区管理机构审核后，依照有关法律、法规的规定报有关主管部门批准：

- （一）设置、张贴商业广告；
- （二）举办大型游乐等活动；
- （三）改变水资源、水环境自然状态的活动；
- （四）其他影响生态和景观的活动。

第三十条 风景名胜区的建设项目应当符合风景名胜区规划，并与景观相协调，不得破坏景观、污染环境、妨碍游览。

在风景名胜区内进行建设活动的，建设单位、施工单位应当制定污染防治和水土保持方案，并采取有效措施，保护好周围景物、水体、林草植被、野生动物资源和地形地貌。

##### （2）相符性分析

淮南市风景名胜区主要为八公山风景名胜区。本轮淮南港总体规划修订（2023-2035年）不涉及风景名胜区。本次淮南港的修订符合《风景名胜区条例》中相关要求。

#### 2.4.1.6 与《中国水生生物资源养护行动纲要》符合性分析

##### （1）文件要求

根据《国务院关于印发中国水生生物资源养护行动纲要的通知》（国发[2006]9号）：采取综合性措施，改善渔场环境，对已遭破坏的重要渔场、重要渔业资源品种的产卵场制定并实施重建计划；对亟待拯救的濒危物种，制定重点保护计划，采取特殊保护措施，实施专项救护行动；对栖息场所或生存环境受到严重破坏的珍稀濒危物种，采取迁地保护措施；对中华鲟等国家重点保护的水生野生动物，建立遗传资源基因库，加强种质资源保护与利用技术研究；建立水生野生动物人工放流制度，制订相关规划、技术规范 and 标准，对放流效果进行跟踪和评价；强化水域生态保护管理，逐步减少人类活动和自然生态灾害对水域生态造成的破坏和损失；修复因水域污染、工程建设、河道（航道）整治、采砂等人为活动遭到破坏或退化的江河鱼类产卵场等重要水域生态功能区。

## （2）符合性分析

淮南港总体规划修订（2023-2035 年）评价范围内主要有淮河淮南段长吻鮠国家级水产种质资源保护区和焦岗湖芡实国家级水产种质资源保护区。

淮河淮南段长吻鮠国家级水产种质资源保护区总面积 1000 公顷，其中核心区面积 300 公顷，实验区面积 700 公顷。核心区特别保护期为每年 4 月 1 日-6 月 30 日（其中峡山口全年禁止捕捞），2020 年 1 月 1 日开始保护区全年禁捕。保护区位于安徽省淮南市凤台县李冲回族乡茅仙洞下至淮南市潘集区平圩镇淮河大桥段的淮河水域，全长 30 公里。主要保护对象是长吻鮠、瓦氏黄颡鱼，其他保护物种包括细尾鮠、黄颡鱼、鲤、长春鳊等鱼类。

焦岗湖芡实国家级水产种质资源保护区面积 1000 公顷，其中核心区 700 公顷，实验区 300 公顷。核心区特别保护期为每年的 5 月 1 日-10 月 31 日。主要保护对象为以芡实为主的水生生物种质资源（包括野菱、莲藕、芦苇等）。

根据调查，本轮规划修订范围内作业区不涉及重要渔场、鱼类栖息场、产卵场等水产种质保护区。邱家沟作业区（自然岸线 555 米，其中已利用岸线 400 米（为现状海螺水泥码头），规划利用岸线 155 米，为货运岸线）位于淮河淮南段长吻鮠国家级水产种质资源保护区核心区内；何台作业区（规划港口岸线 1800m，其中已利用岸线 816m，规划利用岸线 984m）紧邻淮河淮南段长吻鮠国家级水产种质资源保护区核心区。九里湾作业区、凤台经开区作业区、架河作业区、孔集作业区、祁集作业区、山王作业区、平圩作业区、陶圩作业区和连岗作业区共 9 个作业区位于淮河淮南段长吻鮠国家级水产种质资源保护区实验区内。

评价建议位于水产种质资源保护区核心区和实验区的作业区应根据《水产种质资源保护区管理暂行办法》要求，核心区内规划岸线及预留岸线取消，实验区内规划岸线建设时应当按照国家有关规定编制建设项目对水产种质资源保护区的影响专题论证报告，并将其纳入环境影响评价报告书。禁止在水产种质资源保护区内新建排污口。

综上，本轮规划修订的实施能够符合《中国水生生物资源养护行动纲要》的要求。

#### 2.4.1.7 与《水产种质资源保护区管理暂行办法》的相符性

##### （1）文件要求

**第十七条** 禁止在水产种质资源保护区内从事围湖造田、围海造地或围填海工程。

**第十八条** 禁止在水产种质资源保护区内新建排污口。在水产种质资源保护区附近新建、改建、扩建排污口，应当保证保护区水体不受污染。

**第十九条** 在水产种质资源保护区内从事修建水利工程、疏浚航道、建闸筑坝、勘探和开采矿产资源、**港口建设**等工程建设的，或者在水产种质资源保护区外从事可能损害保护区功能的工程建设活动的，应当按照国家有关规定编制建设项目对水产种质资源保护区的影响专题论证报告，并将其纳入环境影响评价报告书。

**第二十条** 省级以上人民政府渔业行政主管部门依法参与涉及水产种质资源保护区的建设项目环境影响评价，组织专家审查建设项目对水产种质资源保护区的影响专题论证报告，并根据审查结论向建设单位和环境影响评价主管部门出具意见。

##### （2）符合性分析

本规划涉及的水产种质资源保护区为淮河淮南段长吻鮠国家级水产种质资源保护区和焦岗湖芡实国家级水产种质资源保护区。

邱家沟作业区（自然岸线 555 米，其中已利用岸线 400 米（为现状海螺水泥码头），规划利用岸线 155 米，为货运岸线）位于淮河淮南段长吻鮠国家级水产种质资源保护区核心区内；何台作业区（规划港口岸线 1800m，其中已利用岸线 816m，规划利用岸线 984m）紧邻淮河淮南段长吻鮠国家级水产种质资源保护区核心区。九里湾作业区、凤台经开区作业区、架河作业区、孔集作业区、祁集作业区、山王作业区、平圩作业区、陶圩作业区和连岗作业区共 9 个作业区位于淮河淮南段长吻鮠国家级水产种质资源保护区实验区内。同时临近水产种质资源保护区内的岸线，不涉及围湖造田、新建排污口等情况，但考虑到项目落地时，其施工和运营不可避免的会对水产种质资源保护区产生一定影响，因此，本次环评要求，涉及淮河淮南段长吻鮠国家级水产种质资源保护区的岸线在开发时，应按照《水产种质资源保护区管理办法》有关要求，按照国家有关规定编制建设项目对水产种质资源保护区的影响专题论证报告，并将其纳入环境影响评价报告书。码头项目实施期间避开长吻鮠、瓦氏黄颡鱼等水生生物的特别保护期（每年 4 月 1 日-6 月 30 日）进行施工，且建设和运营期间不得向保护区排放污水和固体废物。

在落实以上措施后，修订后岸线选址符合《水产种质资源保护区管理暂行办法》的相关要求。

#### 2.4.1.8 与《国家湿地公园管理办法》相符性分析

##### （1）文件要求

根据《国家湿地公园管理办法》中：

第十九条 除国家另有规定外，国家湿地公园内禁止下列行为：

- （一）开（围）垦、填埋或者排干湿地。
- （二）截断湿地水源。
- （三）挖沙、采矿。
- （四）倾倒有毒有害物质、废弃物、垃圾。
- （五）从事房地产、度假村、高尔夫球场、风力发电、光伏发电等任何不符合主体功能定位的建设项目和开发活动。
- （六）破坏野生动物栖息地和迁徙通道、鱼类洄游通道，滥采滥捕野生动植物。
- （七）引入外来物种。
- （八）擅自放牧、捕捞、取土、取水、排污、放生。
- （九）其他破坏湿地及其生态功能的活动。

##### （2）相符性分析

各作业区（岸线）与湿地公园调整前后位置关系详见表 1.8-3 和图 1.8-3。

淮南港总体规划修订（2023-2035年）涉及到的湿地公园主要为淮南焦岗湖国家湿地公园。本轮于休闲娱乐区内新增旅游岸线，不涉及货运岸线。与《国家湿地公园管理办法》中“禁止从事房地产、度假村、高尔夫球场、风力发电、光伏发电等任何不符合主体功能定位的建设项目和开发活动。禁止其他破坏湿地及其生态功能的活动。”的要求不符。

本次淮南港总体规划的修订，与《国家湿地公园管理办法》中管理要求是相符的。

#### 2.4.1.9 与《安徽省自然保护地建设项目准入管控清单（试行）》相符性分析

##### （1）文件要求

自然保护地，包括国家公园、自然保护区、自然公园（风景名胜区、地质公园、森林公园和湿地公园等）。

- （一）国家公园、自然保护区的核心保护区。

##### 1. 限制类。

- （1）满足国家特殊战略需要的有关建设项目；
- （2）经批准的科学研究、资源调查以及必要的科研监测保护和防灾减灾救灾、应急救援救援等建设项目；
- （3）因有害生物防治、外来物种入侵、维持主要保护对象生存环境、遭受自然灾害等



特殊情况，经批准的重要生态修复工程、环境整治等建设项目；

（4）暂时不能搬迁的原住居民，过渡期内在不扩大现有建设用地规模的情况下，修缮生产生活以及供水设施；

（5）已有合法线性基础设施、供水等涉及民生的基础设施运行和维护；

（6）采取隧道或桥梁等方式（地面或水面无修筑设施）穿越或跨越的线性基础设施；

（7）必要的航道基础设施、河势控制、河道整治等建设项目；

（8）已依法设立的铀矿矿业权勘查开采、已依法设立的油气探矿权勘查活动等建设项目。

## 2. 禁止类。

除以上限制类建设项目外，禁止其他各类建设项目。

（二）国家公园、自然保护区的一般控制区。

### 1. 限制类。

（1）已纳入经批复的国家公园、自然保护区总体规划的建设项目；

（2）原住居民在不扩大现有建设用地规模前提下，修筑生产生活设施；

（3）管护巡护、保护执法、调查监测、测绘导航、疫情防控等活动及相关的必要设施修筑；

（4）经依法批准的考古调查发掘、古生物化石调查发掘、标本采集和文物保护活动；

（5）适度参观旅游、科普宣教及相关的必要公共设施建设；

（6）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、防洪排涝和供水灌溉设施建设项目；

（7）有关规定允许的对生态功能不造成破坏的地质调查、勘查和开采建设项目；

（8）已有的合法水利、交通运输等设施运行维护改造；

（9）现有合法设施的环境治理项目；

（10）依据县级以上国土空间规划和生态保护修复专项规划开展的生态修复；

（11）国家公园、自然保护区的核心保护区的限制类建设项目。

### 2. 禁止类。

（1）除满足国家特殊战略需要的有关建设项目外，原则上禁止开发性、生产性建设项目；

（2）除列入国家公园、自然保护区一般控制区限制类建设项目以外的其他建设项目；

（3）法律法规规定的其他禁止性建设项目。

（三）自然公园的严格管控区。

1. 限制类。

- (1) 经批准的宗教设施建设项目；
- (2) 国家公园、自然保护区的核心保护区和一般控制区限制类建设项目。

2. 禁止类。

- (1) 缆车、索道等特种设施建设项目；
- (2) 大型文化、体育和游乐设施建设项目；
- (3) 除列入自然公园的严格管控区限制类建设项目以外的其他建设项目；
- (4) 自然公园的可持续利用区禁止类建设项目；
- (5) 法律法规规定的其他禁止性建设项目。

(四) 自然公园的可持续利用区。

1. 限制类。

- (1) 适度的科普宣教、自然体验、生态旅游、生态康养等建设项目；
- (2) 国家公园、自然保护区的核心保护区和一般控制区限制类建设项目，自然公园的严格管控区限制类建设项目。

2. 禁止类。

- (1) 经济技术开发区、海关特殊监管区、高新技术产业开发区等各类开发区建设；
- (2) 垃圾填埋场、焚烧场等各类大型垃圾集中处置设施建设项目；
- (3) 各类危险品生产、储存设施建设项目；
- (4) 污染环境的各类工业生产设施建设项目；
- (5) 开山采石、毁林开荒等严重改变地形地貌、破坏自然生态、影响自然景观的建设项目；
- (6) 超出生态承载能力的养殖建设项目；
- (7) 风电、水电和光伏开发建设项目（国家战略性项目、原住居民生产生活除外）；
- (8) 房地产开发建设项目；
- (9) 高尔夫球场、私人会所、度假村；
- (10) 不符合功能区规划要求的建设项目；
- (11) 除列入自然公园的可持续利用区限制类建设项目以外的其他建设项目；
- (12) 法律法规规定的其他禁止性建设项目。

## 二、相符性分析

对比以上准入管控清单，本次淮南港总体规划修订（2023-2035年）涉及淮南焦岗湖国家湿地公园一般管控区的焦岗湖旅游岸线（规划岸线 600m），属于国家公园、自然保护区

一般控制区限制类——（5）适度参观旅游、科普宣教及相关的必要公共设施建设项，在充分征求管理部门意见的前提下，该岸线开发符合准入管控清单要求。

在采取环评提出的要求后，本次淮南港总体规划修订（2023-2035年）符合《安徽省自然保护区建设项目准入管控清单（试行）》中相关要求。

#### 2.4.1.10 与《中华人民共和国河道管理条例》相符性分析

##### （1）文件要求

根据《中华人民共和国河道管理条例》中：

第二十一条 在河道管理范围内，水域和土地的利用应当符合江河行洪、输水和航运的要求；滩地的利用，应当由河道主管机关会同土地管理等有关部门制定规划，报县级以上地方人民政府批准后实施。

第三十四条 向河道、湖泊排污的排污口的设置和扩大，排污单位在向环境保护部门申报之前，应当征得河道主管机关的同意。

##### （2）相符性分析

本次淮南港总体规划修订（2023-2035年），各港区产生的污水，优先考虑回用，无法回用的，在满足接管标准后，排入相应污水处理厂进行处理。不单独设置排污口，即本次规划修订调整不涉及取水口、排污口，故本次调整规划符合《中华人民共和国河道管理条例》相关要求。

#### 2.4.1.11 与《安徽省淮河流域水污染防治条例》相符性分析

##### （1）条例要求

##### 第十九条

禁止下列行为：（一）向水体排放或者倾倒油类、酸液、碱液和其他有毒有害液体；（二）在水体中清洗装贮过有毒有害污染物的车辆、船舶和容器；（三）向水体排放、倾倒含有汞、镉、砷、铬、铅、氰化物、黄磷等可溶性剧毒废液或者将上述物质直接埋入地下；（四）向水体排放、倾倒工业废渣、城镇垃圾和其他废弃物；（五）向水体排放、倾倒放射性固体废物或者放射性废水；（六）利用渗井、渗坑、裂隙、溶洞、塌陷区和废弃矿坑排放、倾倒，或者利用无防渗措施的沟渠、坑塘输送或者存贮含毒污染物或者病原体的废水和其他废弃物；（七）在河流、湖泊、运河、渠道、水库最高水位线以下的滩地和岸坡堆放、贮存固体废物和其他污染物；（八）围湖和其他破坏水环境生态平衡的活动；（九）引进不符合国家环境保护规定要求的技术和设备；（十）法律、法规禁止的其他行为。

##### 第二十一条

在淮河水域航行的船舶，应当遵守国家有关内河的船舶污染物排放标准，禁止向水

体排放残油、废油、不符合规定的船舶压载水和倾倒船舶垃圾。船舶装载运输油类或者有毒货物，应当采取防止散落、溢流和渗漏措施，防止货物落水造成水污染。

## （2）符合性分析

本次修订后，规划港口、作业区、码头等从事作业活动严格执行《安徽省淮河流域水污染防治条例》。综上，淮南港规划的实施符合《中华人民共和国水污染防治法》的要求。

### 2.4.1.12 与《全面打造水清岸绿产业优美丽长江（安徽）经济带的实施意见（升级版）》相符性分析

根据《全面打造水清岸绿产业优美丽长江（安徽）经济带的实施意见（升级版）》要求，管住船舶港口污染。加快港口码头船舶污染物接收、转运与处置设施建设。巩固港口船舶污染突出问题整治成效，保证港口自身环保设施、船舶污染物港口接收设施有效运行。加强船舶污染物接收处置设备运行监管，依托现有的长江经济带船舶水污染物联合监管与服务信息系统，全面推行船舶污染物接收转移单证电子化。严厉打击危险化学品非法水上运输及油污水、化学品洗舱水等非法转运处置行为。加强船舶修造企业污水收集、处置等环保设施建设。持续淘汰老旧船舶，鼓励使用液化天然气清洁船舶。持续推进船舶岸电使用。

本轮规划修订中环境保护规划要求“在作业区规划配置综合接收处理船，船舶油污水、垃圾等均统一达到相应的接收和处理能力。没有处理装置的船舶其含油污水由港口配备相应的装置接收处理。港口的船舶污染物接收设施应达到规定的要求。”“港口的环境监测工作应有环境监测站定期进行。港区应成立环保管理机构，配备专职环保管理人员，建立环境保护培训制度，使港口环境保护管理水平达到国际先进水平。”符合《全面打造水清岸绿产业优美丽长江（安徽）经济带的实施意见（升级版）》要求。

### 2.4.2 与上一层位规划相容性分析

#### 2.4.2.1 与《全国内河航道与港口布局规划》（2006-2020 年）的符合性分析

根据《全国内河航道与港口布局规划》（2006-2020 年），层次划分：全国内河港口划分为三个层次：包括主要港口、地区重要港口和一般港口。布局方案：在水资源较为丰富的长江水系、珠江水系、京杭运河与淮河水系、黑龙江和松辽水系及其他水系，形成长江干线、西江航运干线、京杭运河、长江三角洲高等级航道网、珠江三角洲高等级航道网、18 条主要干支流高等级航道（两横一纵两网十八线、简称 2-1-2-18）和 28 个主要港口布局。京杭运河与淮河水系高等级航道布局为“一纵二线”，“一纵”：京杭运，“二线”：淮河、沙颍河。

淮南港属全国内河航道与港口布局规划中淮河水系的重要组成部分，是安徽省地区性重要港口之一，淮南港的建设符合全国内河航道与港口布局规划。全国内河高等级航道和主要港口布局方案图见图 2.4-1。

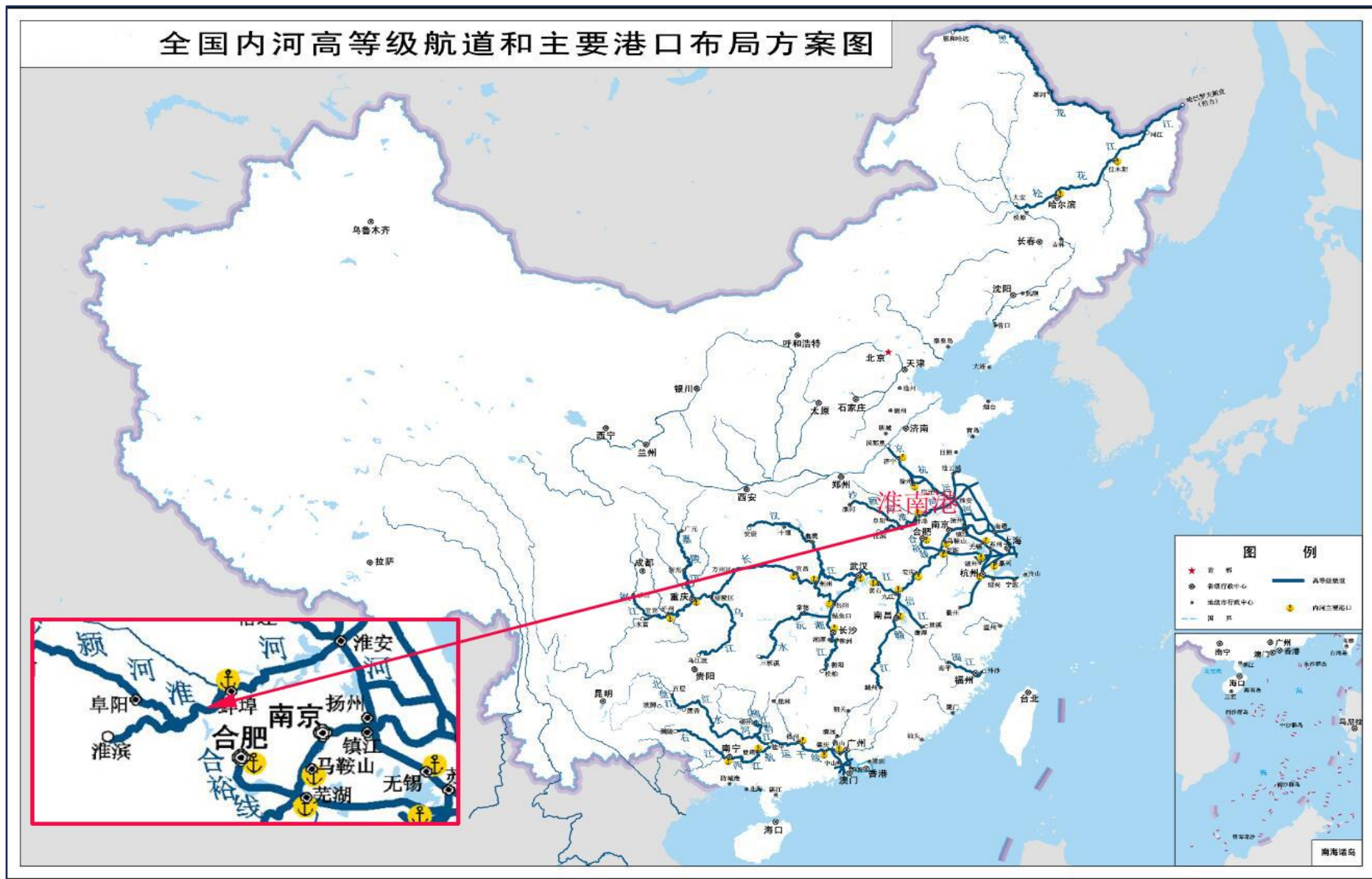


图 2.4-1 全国内河高等级航道和主要港口布局方案图

#### 2.4.2.2 与《安徽省干线航道网规划（2018-2030年）》一致性分析

根据《安徽省干线航道网规划（2018-2030年）》：2006年，安徽省人民政府会同原交通部批复了《安徽省内河航运发展规划》，提出以四级及以上航道为主体，由“两干三支”水运主通道（长江、淮河、合裕线、芜申运河、沙颍河）和“五条区域性重要航道”（涡河、浍河、兆河-西河、青弋江、新安江）共同形成的全省内河航道骨架体系，以及以安庆港、芜湖港、马鞍山港、合肥港、蚌埠港等5个内河主要港口，12个地区性港口为依托的全省港口体系。

根据皖政办〔2006〕37号《安徽省人民政府办公厅关于印发安徽省内河航运发展规划要点的通知》中“港口分层次布局规划，以主要港口和重要港口为依托，以一般港口为补充，形成层次分明、布局合理、大中小结合的全省港口体系。

主要港口（5个）：芜湖港、马鞍山港、安庆港、合肥港、蚌埠港。

重要港口（8个）：铜陵港、池州港、巢湖港、阜阳港、淮南港、亳州港、六安港、滁州港。

一般港口（4个）：淮北港、宿州港、宣城港、黄山港。”

以横贯全省的长江干线、淮河干流，纵穿南北的沙颍河-江淮运河-合裕线-芜申运河为核心，以其他三、四级航道为延伸，形成通达省内主要城市群，沟通沿江沿河的主要产业园区和工矿基地，连接长江沿线及沿海地区的“一纵两横五千二十线”全省干线航道，共规划航道里程约3200公里，其中三级及以上航道里程约占60%、四级航道约占40%。同时，为加强长江干线、长三角高等级航道网对接，实施阶段应尽可能做到“两个兼顾”，即天然和渠化河流应适当增加设计水深，兼顾航行于限制性航道的运输船舶吃水要求；规划四级航道上的船闸等永久性建筑物应适当提高标准、满足1000吨级货船通行要求。

本次规划提出，淮南港是安徽省重要港口，是皖北地区综合立体交通网的重要枢纽，是联动长三角与中原城市群的重要水运枢纽，是建设江淮干线航运枢纽和淮河中上游航运中心的重要载体。淮南港将以集装箱、矿建、煤炭等大宗散货、化工品运输为主，依托港口大力发展临港工业、多式联运，逐步发展成为具有装卸存储、中转换装、现代物流、旅游客运等多功能的通江达海的现代综合性港口。

根据规划对淮南港口性质的定位，本次规划的事实符合《安徽省干线航道网规划（2018-2030年）》的要求。

#### 2.4.2.3 与《安徽省干线航道网规划修编（2022-2035年）（阶段稿）》一致性分析

##### （1）规划要求

##### 三、功能定位和规划布局

## （二）规划目标

到 2035 年，围绕安徽省“一纵两横”水运大格局，以长江干线、淮河干线、江淮干线为核心，其它三级及以上航道为骨干、四级航道为补充，加速构建“布局合理、干支衔接、畅通高效、绿色智慧”的干线航道网络，基本实现干线航道“市区全面通达、重点县区覆盖、关键节点畅通、主要通道扩容”，航道服务水平显著提升。

——航道通航能力大幅提升。干线航道里程达到 3200 公里，其中三级及以上航道约 2100 公里，占比超过 65%。

——网络化程度显著提高。基本建成通江达海、质效提升的现代化内河高等级航道网络，干线航道市区通达比例 100%，县级区域通达率超过 70%。

——航道服务与产业经济深度融合。干线航道连接 90% 的国家级开发区、70% 省级开发区和主要的工矿基地，有效支撑沿江、沿淮经济带高质量发展，培育壮大江淮运河沿线一批新的区域经济增长点。

——绿色智慧、安全韧性水平总体增强。航道建设全过程、全周期绿色化；航道智慧发展取得突破进展，千吨级以上航道电子航道图全覆盖，实现与互联网、大数据等深度融合；消除关键通航瓶颈，航道干支衔接通畅，服务综合交通网络安全韧性的能力显著增强。

展望至本世纪中叶，干线航道里程超过 3600 公里，航道服务水平位居全国前列，全面建成畅通高效、保障有力、人民满意的现代化干线航道网络。

## （三）规划布局方案

围绕安徽省“一纵两横”水运大格局，充分发挥安徽省航道资源独特优势，衔接国家高等级航道规划，构建“通江达海、干线成网”的水运网络，打造“一纵两横五千二十六线”的干线航道网布局。规划至 2035 年，省干线航道里程达到约 3200 公里，其中三级及以上航道里程 2100 公里，占比约 65%，干线航道与沪苏浙地区一体融合，省际航道实现同等级连通。航道发展规划技术等级展望至 2050 年，干线航道里程超过 3600 公里，其中三级及以上航道超过 2900 公里。

### （2）符合性分析

淮南市航道资源主要分布在淮河水系，包括淮河干流、江淮运河、茨淮新河、窑河-高塘湖、淠淮航道。淮河干流、江淮运河属于国家高等级航道，窑河-高塘湖、茨淮新河为安徽省高等级航道，淠淮航道纳入省干线航道网规划调整。淮南市主要航道基本情况如下表。

表 2.4-1 淮南市主要航道基本情况表（单位：公里）

序号	航道名称	起止区段	航道里程 (km)	现状等级	规划等级	是否通航
1	淮河航道	溜孜口~新城口	101	II	II	是

序号	航道名称	起止区段	航道里程(km)	现状等级	规划等级	是否通航
2	江淮运河	黄楼~东淝河口	95	II	II	是
3	西淝河	邵沟沟口~潘谢铁路桥	16.9	等外	V	否
		潘谢铁路桥~西淝河闸	26.9	等外	III	否
		西淝河闸~西淝河口	0.6	III	III	是
4	窑河-高塘湖	炉桥~上窑闸	20.1	VI	III	否
		上窑闸~入淮河口	7.9	VI	III	是
5	茨淮新河	港河口~古路岗	34	IV	III	是
6	淠淮航道	白洋淀~刘家圩	29.5	VI	VI	否
7	淠东干渠	戈店~众兴	27	VI	VII	否
8	杨西干渠	迎河~杨西	13.8	VI	VII	否
9	淠河	迎河集~大店岗桥	12.5	VI	VI	否
		大店岗桥~淠河口	11.4	V	VI	否
/	/	合计	396.6	/	/	/

淮南港水运条件优越，江淮运河的贯通将构建淮河水系第二条通江入海通道，与沙颍河、合裕线、芜申运河等共同构筑了一条纵贯皖豫两省的水运主通道，构建平行于京杭运河的第二条南北水运大动脉，重新构建完善我国的内河航运体系。淮南市位于全国内河高等级航道淮河干线“横三”和江淮干线“纵二”的交汇处，将可借此通江达海。结合境内其他支流航道，形成了“三千四支”的航道网络。故本次规划与《安徽省干线航道网规划修编（2022-2035年）（阶段稿）》相符。

#### 2.4.2.4 与《安徽省港口布局规划（2022-2035年）（阶段稿）》相符性分析

##### （1）规划要求

###### ——主要功能布局

全省布局芜湖港、合肥港、蚌埠港、马鞍山港、安庆港五个全国内河主要港口，阜阳港、铜陵港、池州港、淮南港、滁州港、六安港、亳州港、宣城港八个安徽省重要港口，宿州港、淮北港、黄山港三个安徽省一般港口。

**淮南港**是安徽省重要港口，是辐射皖西北及豫东南地区重要的枢纽港，是淮南国家物流枢纽承载城市的重要基础。淮南港主要功能定位为江淮干线上重要的航运枢纽，重点承担集装箱、粮食、煤炭、建材等货种运输。

##### （2）符合性分析

淮南港是安徽省重要港口，是皖北地区综合立体交通网的重要枢纽，是联动长三角与中原城市群的重要水运枢纽，是建设淮河航运枢纽的重要载体。淮南港将以集装箱、矿建、煤炭等大宗散货、化工品运输为主，依托港口大力发展临港工业、多式联运，逐步发展成为具有装卸存储、多式联运、现代物流、旅游客运等多功能的通江达海多式联运的现代综合性港口。本次规划与《安徽省干线航道网规划修编（2022-2035年）（阶段稿）》相符。



#### 2.4.2.5 与《水运“十四五”发展规划》符合性分析

《水运“十四五”发展规划》“十四五”时期，预计我国水运需求将总体保持增长态势，呈现高基数、中低速增长的特点。预测 2025 年水路货运量、港口货物吞吐量分别达到 85 亿吨、164 亿吨，年均增长约 2%~3%，其中沿海港口集装箱吞吐量 3.0 亿标箱，年均增长 5.5%。货类结构以集装箱、煤炭、铁矿石、石油及制品、矿建材料为主，其中集装箱、原油、LNG 等增长较快，煤炭、铁矿石等维持高位。水路旅游客运量将呈较快增长趋势，其中邮轮旅游和国内休闲度假游、城市观光游、库湖区亲水休闲游快速发展。

《水运“十四五”发展规划》发展目标：2025 年，安全、便捷、高效、绿色、经济的现代水运体系建设取得重要进展，水运基础设施补短板取得明显成效。新增国家高等级航道 2500 公里左右，基本连接内河主要港口。世界一流港口建设提质增效，保障能力适度超前。智慧绿色安全发展水平显著提升，支撑国家战略能力明显增强。

——基础设施保障有力。新增及改善内河航道里程 5000 公里左右，其中新增国家高等级航道 2500 公里左右，打通主要瓶颈和碍航节点，延伸通达范围，提升管理养护水平。进一步增强港口基础设施保障能力，沿海大型专业化码头通过能力适应度大于 1.1，提高内河港口专业化集约化发展水平。补齐港口集疏运短板，实现长江干线主要港口铁路进港全覆盖，沿海主要港口铁路进港率达到 90% 以上。

——绿色安全水平提高。提高水路货物周转量占比，深入推进港口集疏运“公转铁”“公转水”，进一步降低港口铁矿石公路疏运比例。完善水运安全保障和应急救援体系，提升风险防控能力和应急保障水平。

淮南港建港岸线主要为淮河干流及其支流等，本轮规划修订的实施有利于加快淮河流域高等级航道建设，本轮规划修订符合《水运“十四五”发展规划》要求。

#### 2.4.2.6 与《安徽省水路建设规划（2017-2021 年）》一致性分析

根据《安徽省水路建设规划（2017-2021 年）》中航道建设：构建以“一纵两横”（“一纵”指沙颍河-**江淮运河**-合裕线-芜申运河，“两横”指长江、**淮河**）为骨架，涡河、浍河等高等级航道为支撑的全省高等级航道网，到 2021 年基本实现“干支初步贯通、瓶颈基本消除、等级明显提升、江淮水系沟通”的目标；全省四级及以上航道里程达到 1900 公里。

根据《安徽省水路建设规划（2017-2021 年）》中港口建设要求：在已经形成的“5 个全国内河主要港口、7 个地区性重要港口（铜陵港、池州港、阜阳港、**淮南港**、亳州港、六安港、滁州港）、4 个一般性港口（宣城港、黄山港、宿州港、淮北港）的基础上，结合综合运输网络、全省生产力布局和城镇化规划，依托“一纵两横”水运大通道，建设皖江和淮河两大港口群，打造皖江、淮河、江淮三大航运枢纽，基本形成集装箱、煤炭、矿石、商品汽车

等专业化港口运输系统。到 2021 年，港口货物吞吐能力达到 7.2 亿吨、290 万标箱。

其中航道重点建设项目包括：**引江济淮工程（航运部分）**、长江干流整治工程、**淮河干流航道安徽段整治工程**、涡河航道安徽段整治工程、沱浍河航道安徽段整治工程、新汴河航道整治工程、水阳江航道整治工程、沙颍河扩能改造工程、合裕线扩能改造工程、汉河集船闸重建工程、汾新汴河安徽段航道整治工程、石门湖航道整治工程。

综上所述，本次淮南港总体规划（修订）的实施，有利于加快区域港口的建设，符合《安徽省水路建设规划（2017-2021 年）》中依托黄金水道构筑我省综合立体交通走廊的基础性作用，基本形成畅通、高效、集约、智慧的现代化水路运输体系的建设目标。

#### 2.4.2.7 与《安徽省国民经济和社会发展第十四个五年规划和 2035 年远景目标纲要》一致性分析

根据《安徽省国民经济和社会发展第十四个五年规划和 2035 年远景目标纲要》：建设“航道上的安徽”。提升航道通行能力，优化港口功能布局，实现江河连通、通江达海。加快长江、**淮河干流**航道整治，建成引江济淮航运工程，沟通江淮航运；建设沙颍河、新汴河、沱浍河、滁河、皖河、新安江等主要支流航道，实施碍航铁路桥和船闸改扩建，基本形成“一纵两横五千二十线”内河航道主骨架，全面融入长三角地区高等级航道网。推进港口集约化、专业化发展，加强港口资源整合，强化与沿江、研淮上下游港口和沿海港口合作，促进江海联运、干支联运，建设现代港口群。到 2025 年，力争四级及以上高等级航道达到 2300 公里，港口吞吐能力超过 6 亿吨，集装箱设计通过能力达到 200 万标箱。

“航道上的安徽”建设工程重大工程。航道：加快建设引江济淮航运工程，推进长江干流安庆至南京段、**淮河干流**及沙颍河、新汴河、涡河、浍河、沱河、**茨淮新河**、滁河、**窑河**、丰乐河、水阳江、姑溪河、秋浦河、皖河、新安江等航道整治，实施淮河蚌埠三线船闸，淮河临淮岗、沙颍河淮南、引江济淮派河口、蜀山等复线船闸，**引江济淮东淝河**、合裕线巢湖等一线船闸改造工程，开展兆西河高等级航道前期研究。港口：建设马鞍山港中心港区码头、芜湖港朱家桥外贸综合物流园一期码头、铜陵港江北港区一期、池州港梅龙港区公用码头、安庆港长风作业区二期、合肥派河国际物流园港区、阜阳港南照作业区综合码头一期、**淮南江淮枢纽港一期**、蚌埠港长淮卫作业区综合码头、宿州蕲县作业区综合码头、六安港周集作业区、滁州港霸王城作业区公用码头、宣州港区综合码头二期、芜湖 LNG 内河接收（转运）站码头等工程。

综上所述，淮南港总体规划修订（2023-2035 年）的实施，符合《安徽省国民经济和社会发展第十四个五年规划和 2035 年远景目标纲要》的要求。

#### 2.4.2.8 与《安徽省交通运输“十四五”发展规划》一致性分析

根据《安徽省交通运输“十四五”发展规划》中总体目标：到2025年，“四上安徽”建设成效显著，交通强省迈出坚实步伐。交通基础设施网络立体互联，综合运输服务便捷高效，科技与信息化智能先进，资源利用集约节约，安全应急保障有力，行业治理规范高效。“安徽123出行交通圈”和“安徽123快货物流圈”初步形成，实现合肥都市圈1小时通勤，合肥到长三角城市群、邻省省会2小时通达，90%以上全国主要城市（省会城市和计划单列市）3小时覆盖，人民群众对交通运输的满意度明显提高。

到2035年基本形成现代化综合交通体系。拥有发达的快速网、完善的干线网、广泛的基础网，城乡区域交通协调发展达到新高度；基本形成“安徽123出行交通圈”（合肥都市圈1小时通勤，合肥到长三角其他中心城市、合肥到省内其他设区市、设区市到所辖县1小时通达，长三角城市群、合肥到邻省省会2小时通达，全国主要城市3小时覆盖）和“安徽123快货物流圈”（国内1天送达、周边国家2天送达、全球主要城市3天送达），支撑现代化美好安徽建设能力显著增强。

#### 建设“航道上的安徽”

优先建设大运量骨干通道，以“一纵两横”为核心，推动航道由轴线向网络化联通转型，港口由单点向集群化协同转型，实现江淮沟通、通江达海。

**加快建成“一纵”。**全面建成引江济淮一期工程，加快推进引江济淮二期航运工程建设，畅通江淮运河通道体系，重塑全省水运发展格局。实施合裕线、沙颍河扩容改造工程，疏通局部堵航节点，推进江淮运河通道向南北拓展。开展兆西河高等级航道前期研究。

**优化提升“两横”。**与交通运输部长江航务管理局共建皖江深水航道，力争实现10.5米维护水深常年到芜湖、8米维护水深常年到安庆、合裕线入江口段裕溪水道航道维护水深至4米以上。续建并完成淮河干流航道整治工程，实现临淮岗下游航段提升至二级，上游航段提升至三级。

**着力畅通“五干”。**加快推进沱浍河和涡河航道整治工程，建成临涣、蒙城船闸，开工建设蕲县、大寺复线船闸，提升皖北地区航道通过能力，贯通豫东地区通江达海通道。新建滁河-清流河航道，续建完成汉河集船闸。推进茨淮新河航道整治工程，积极推动新安江旅游航道发展和碍航、断航闸坝复航。

**推进港航协同。**提升港口专业化、规模化、集约化水平，优化港口功能布局，加速港口资源有效整合，推进港航在规划、建设、运营等方面一体化发展，提升干线航道对腹地经济辐射带动能力。

本次淮南港总体规划修订（2023-2035年）提出：淮南港具备装卸储存功能、多式联运

功能、综合服务功能、现代物流功能、临港开发功能、旅游客运功能等多种功能。因此，淮南港总体规划修订（2023-2035年）进一步优化淮南港各规划港区的功能布局，同时港口的建设推动了内河高级航道的建设，因此，本轮规划的实施符合《安徽省交通运输“十四五”发展规划》中的要求。

#### 2.4.2.9 与《安徽省引江济淮工程管理和保护条例》相符性分析

##### （1）文件要求

第十八条 在引江济淮工程管理范围内，禁止从事下列行为：

（一）在行洪、排涝的河道和渠道内设置影响行洪、输水和航运的建筑物、障碍物或者种树及种植高秆作物；

（二）倾倒、堆放、排放影响水工程安全运行和船舶通航安全的砂石、泥土、垃圾以及其他废弃物；

（三）在堤身、护堤地和调蓄水库大坝、渠道、水闸管理范围内建房、开渠、打井、爆破、挖窖、挖塘、葬坟、采石、取土、扒口、开采地下资源以及放牧、开展集市贸易；

（四）擅自新建、改建或者扩大排污口；

（五）擅自从事经营性的养殖活动、餐饮活动；

（六）法律、法规禁止的其他行为。

在引江济淮工程保护范围内，不得从事影响引江济淮工程运行、危害引江济淮工程安全的爆破、打井、采石、取土等活动。

第四十一条 引江济淮工程航道内航行、停泊和作业的船舶应当设置污水污染物存贮装置、集油装置，实行污染物船内封闭、收集上岸，禁止向水体排放污染物。

**引江济淮工程沿线港口、码头、装卸站、船舶修造厂和水上服务区应当配套建设运行船舶污染物、废弃物的接收设施，并与转运、处理处置设施有效衔接。**

引江济淮工程沿线设区的市、县级人民政府应当统筹规划建设船舶污染物、废弃物的接收、转运及处理处置设施。

##### （2）相符性分析

本次淮南港总体规划修订（2023-2035年）在实施期间，严禁船舶向内河水域排放船舶垃圾；各作业区均设有船舶垃圾接收装置。规划实施期间，将要求作业区，落实船舶废水接收装置的建设工作。

综上，本次淮南港总体规划的修订，符合《安徽省引江济淮工程管理和保护条例》中相关要求。

#### 2.4.2.10 与《安徽省生态功能区划》的相符性分析

根据《安徽省生态功能区划》中淮南港为沿淮北平原生态区。规划涉及的主要生态功能区有淮南农业与城镇生态功能区。区内主要生态环境问题：沿河地带地势低洼，容易受洪涝灾害威胁，水土流失和农业面源污染对湿地生态系统有一定威胁；工业与城镇发达，局部地区水污染和大气污染严重，淮河等内河的局部地区水环境形势依然严峻；污染物产生与排放量大，影响了农业生态环境；同时农业生产的外部投入高，施入的化肥农药产生了大量的农业面源污染物，又对区域生态环境造成了不良影响。城市基础设施相对滞后，如城市污水处理、垃圾处理、集中供热等不够健全。

淮南港规划涉及的生态功能区的陆域生态环境敏感性相对不高，需要保护河流湿地等的生态环境和生物多样性。规划的港口项目废水、废气和固体废物的产生量相对不大，相对淮南市全年污染物排放量的占比很小，在采取规划和规划环评提出的污染防治措施和生态减缓措施后对周围环境产生的影响很小，不会造成现有的生态环境问题进一步加剧。

本次规划调整总体上符合《安徽省生态功能区划》。



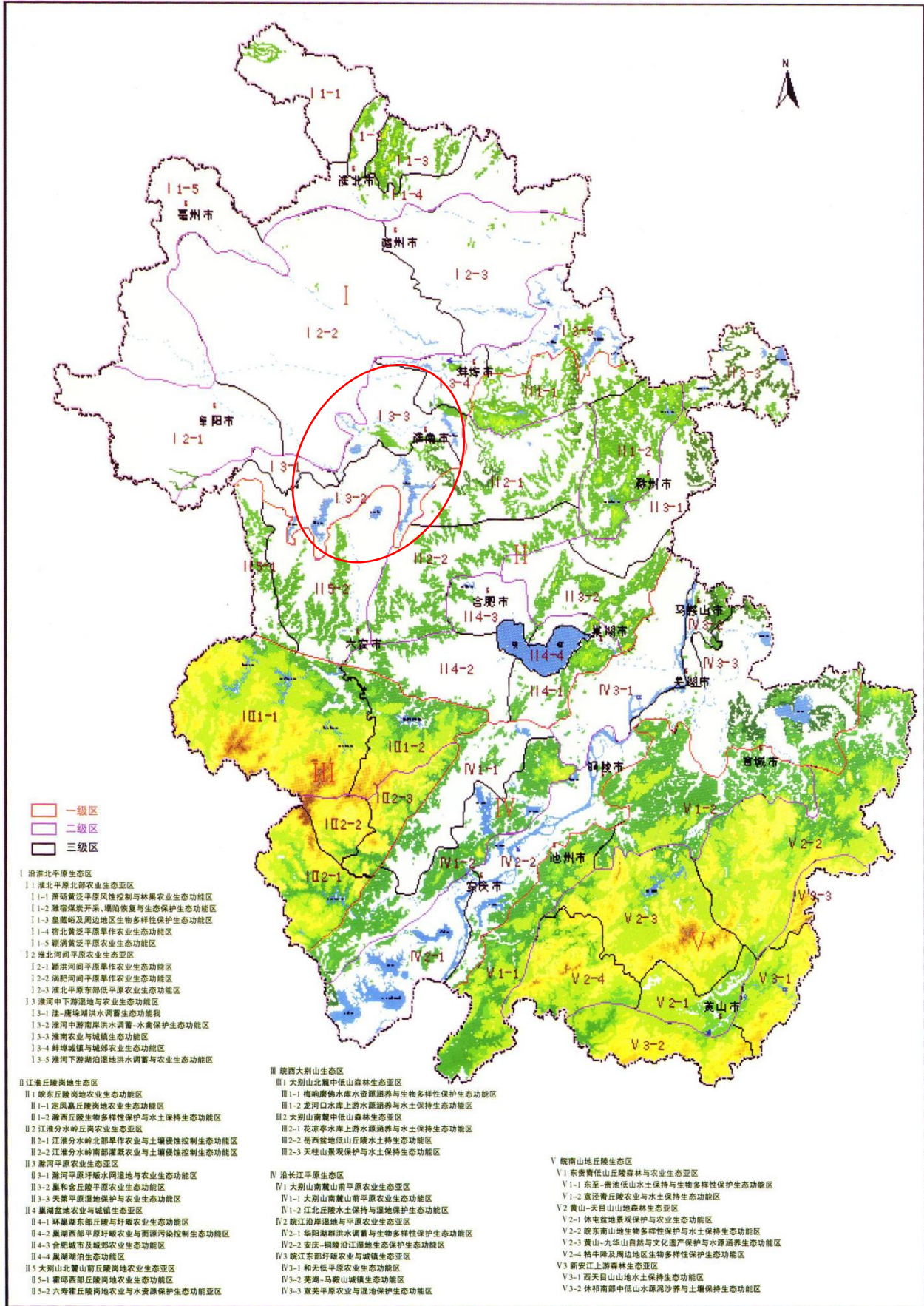


图 2.4-2 安徽省生态功能区划图

#### 2.4.2.11 与《安徽省水环境功能区划》的相符性分析

《安徽省水环境功能区划》中期水平年为 2020 年，水质管理目标长江干流水质管理目标为Ⅲ类；长江流域其他主要河流水质管理目标为Ⅳ类。各级环境保护行政主管部门针对水域使用功能、经济发展以及污染物总量控制的要求，划定水域分类管理功能区（主要包括自然保护区、饮用水水源保护区、渔业用水区、工农业用水区、景观娱乐用水区等），以及混合区、过渡区等管理区，统称为水环境功能区。

淮南港规划实施后，临近污水处理厂的作业区营运期产生的生产废水处理后回收利用，生活污水可排入市政管网依托污水处理厂进行处理；不能接管的港区、作业区可通过自行建设的污水处理站处理后全部回用于冲洗机械、散货洒水、港区洒水和绿化用水等，不新增排污口，可使淮南港规划范围内的水域维持在现状Ⅳ类水体功能或以上。

淮南港涉及的水域淮河干流属农业用水区、渔业用水区、自然保护区。本次港区、作业区均位于工业用水区、农业用水区、渔业用水区、景观娱乐用水区。规划实施与安徽省水环境功能区划定位基本相符。

淮南港规划范围水系与安徽省水环境功能区划关系见图 2.4-3。

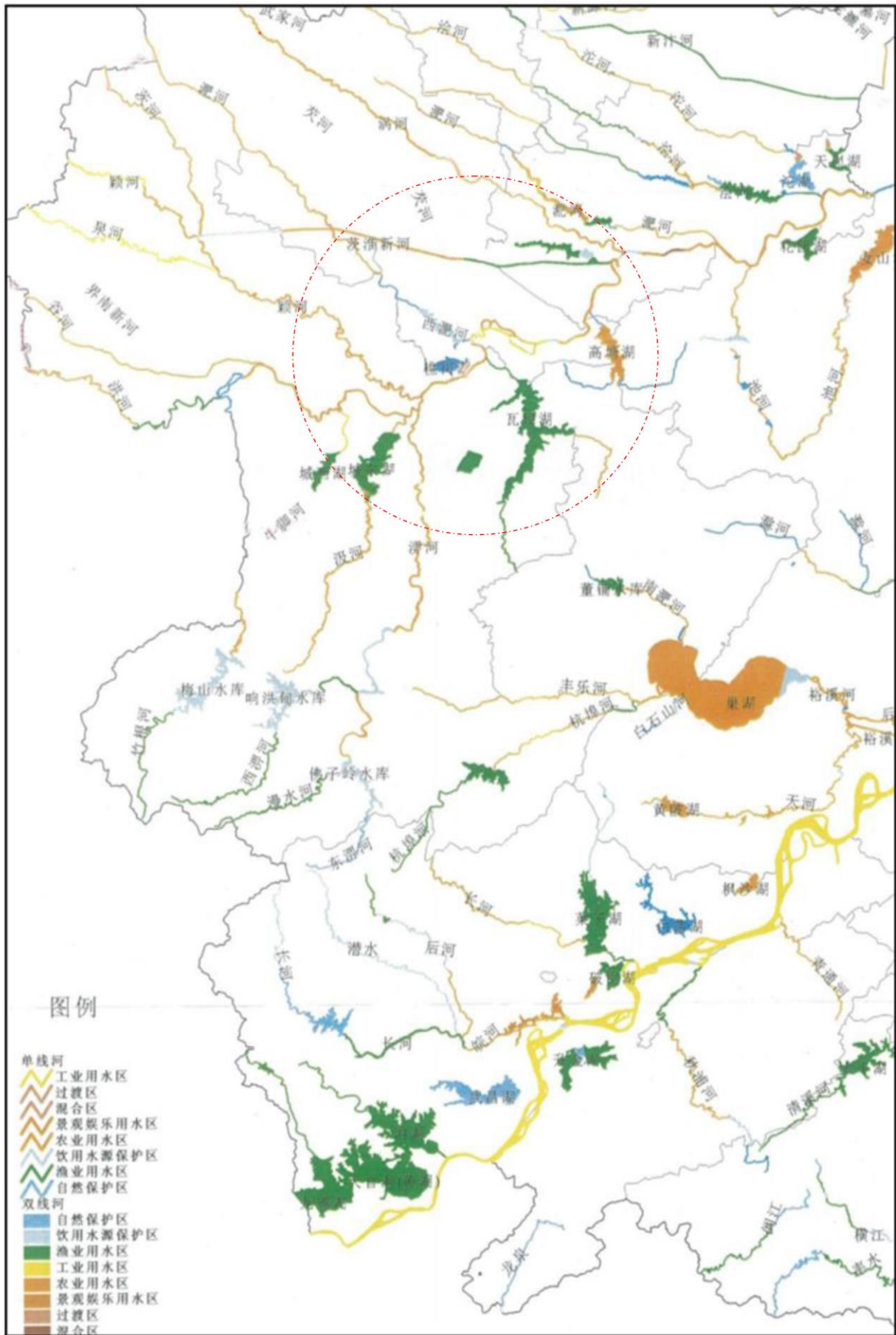


图 2.4-3 淮南港规划范围水系与安徽省水环境功能区划关系图



#### 2.4.2.12 与《淮河生态经济带发展规划》协调性分析

淮河生态经济带以淮河干流、一级支流以及下游沂沭泗水系流经的地区为规划范围，包括江苏省淮安市、盐城市、宿迁市、徐州市、连云港市、扬州市、泰州市，山东省枣庄市、济宁市、临沂市、菏泽市，安徽省蚌埠市、阜阳市、**淮南市**、六安市、亳州市、宿州市、淮北市、滁州市，河南省信阳市、驻马店市、周口市、漯河市、商丘市、平顶山市和南阳市桐柏县，湖北省随州市随县、广水市和孝感市大悟县，规划面积 24.3 万平方公里，2017 年末常住人口 1.46 亿，地区生产总值 6.75 万亿元。

**促进港口合理布局。**进一步提升港口专业化、集约化与现代化水平，积极发展主要港口，适度在淮河支线发展一般港口，推进河流、湖泊内河渔港建设，实现沿海、沿淮主要港口与内河航道、内河港口协调发展，推进淮安、徐州、宿迁、枣庄、济宁、菏泽、**淮南**、蚌埠、阜阳、亳州、周口、漯河、固始、淮滨等内河港口二类口岸建设。支持信阳淮滨、蚌埠、淮安、连云港、盐城滨海港等临港经济区建设，推进有条件的海港建设煤电油气生产储运基地。

综上所述，淮南港总体规划修订（2023-2035年）的实施有利于进一步提升港口专业化、集约化与现代化水平，同时可以加快内河港口二类口岸建设，符合《淮河生态经济带发展规划》中促进港口合理布局。

#### 2.4.2.13 与《中原城市群发展规划》的相容性分析

《中原城市群发展规划》提出：依托现有产业基础，发挥区位和资源优势，构建“一核四轴四区”网络化空间格局；淮南市属于太原—郑州—合肥发展轴：加快郑（州）合（肥）、郑（州）太（原）高速铁路、跨区域高速公路和城际快速通道建设，推动长治、晋城、焦作、济源、周口、淮南、蚌埠等城市扩容提质，加快装备制造、纺织服装、食品加工、生物医药、汽车及零部件等产业集聚发展，构建连接长江三角洲城市群、山西中部城市群的城镇和产业集聚带。淮南市位于中原城市群发展规划中东部场界产业转移示范区。

同时，《中原城市群发展规划》提出：加快基础设施互联互通，建设现代综合交通系统。构建综合运输网络，依托国家铁路网、国家公路网、内河航运等重大项目建设，提升京广、陆桥通道功能，建设济（南）郑（州）渝（重庆）、太（原）郑（州）合（肥）、聊（城）邯（郸）长（治）、沿淮通道，完善中原城市群对外运输主通道格局。全面建成“米”字形高速铁路网，推进“四纵六横”货运干线铁路建设，有序推进支线和地方铁路建设，加强国道省际衔接路段建设，提升与周边区域的陆运联通水平。优化城市群民航机场布局，规划建设一批支线机场和通用机场，加密与国内主要城市间的航线。加快推进**淮河**、沙颍河国家高等级航道建设，打通中原内陆地区直通华东地区的水运通道，建设周口港、漯河港、商丘港、信阳港、平顶山港、南阳港、固始港、鹿邑港、蚌埠港、**淮南港**、淮北港、亳州港、宿州港、

聊城港、菏泽（定陶）港、邯郸港等港口。

淮南港规划在腹地承接产业转移、推动港城协调发展、完善区域综合交通体系、等方面发挥作用，与《中原城市群发展规划》相协调。

#### 2.4.2.14 与《淮河流域综合规划（2012~2030 年）》的相符性分析

《淮河流域综合规划（2012~2030 年）》规划目标提出：到 2020 年，基本形成水资源配置和综合利用体系，形成较为完善的流域水资源配置格局，初步建成干支衔接、通江达海、布局合理的航运网络。

对航运建设提出了主要任务：建立以“两纵两横”全国内河高等级航道、区域性重要航道等四级航道为骨干、一般航道为基础的航道网络，以及主要港口、重要港口为依托的港口体系。全面建成四级以上航道为骨干，干支衔接、通江达海的航道网络；形成布局合理、功能完善、专业高效的港口体系，主要港口具有明显的物流中心作用。

淮南港总体规划修订（2023-2035 年）对于完善淮河流域港口体系具有重要意义，因此符合《淮河流域综合规划（2012-2030）》的航运发展规划要求。

#### 2.4.2.15 与《内河航运发展纲要》一致性分析

根据《内河航运发展纲要》中的发展目标：到 2035 年，全省基本建成人民满意、保障有力、全国前列的现代化内河航运体系。内河航运基础设施、运输服务、绿色发展、安全监管等取得重大突破，在综合交通运输中的比较优势得到充分发挥，服务国家及安徽战略的保障能力显著增强。全省内河千吨级航道力争达到 2000 公里；主要港口重点港区基本实现铁路进港；内河货物周转量占全社会比重进一步提升；重要航段应急到达时间不超过 45 分钟，主要港口（区）应急到达时间不超过 30 分钟；新能源和清洁能源船占比显著提高，船舶污水垃圾等污染物实现应收尽收、达标排放；物联网、人工智能等新一代信息技术在全省内河航运广泛应用。

以江淮运河、长江、淮河“一纵两横”为骨干，加快建设横贯东西、连接南北、通江达海的干线航道网。强化东西向水运大通道，形成长江干线、淮河千线安徽段通道横向走廊，继续加强与交通运输部长江航务管理局的沟通与合作，推动长江干线航道安徽段维护水深提高，逐步提升长江干线安徽段通航能力；加快淮河入海通道建设，研究解决蚌埠船闸、津浦铁路桥等淮河干线通航瓶颈。打通南北向跨流域水运大通道，统筹推进长江、淮河水系间运河沟通工程，形成江淮干线通道纵向走廊。持续提升合裕线、沙颍河、沱浍河、涡河、茨淮新河、兆西河、丰乐河、石门湖（皖河）等航道能力。加强与下游江苏等省份的协调，尽快打通芜申运河、新汴河等省际“断头航道”，加快滁河、水阳江等其它省际航道建设，积极融入长三角航道网。积极推进支流航道建设，拓展延伸水运服务范围。提升库湖区航道能力，

改善区域交通和群众出行条件。结合各地实际，积极推动新安江等旅游航道发展和碍断航闸坝复航。

综上所述，本次淮南港总体规划修订（2023-2035年）可以加快建设内河航运建设，提升**茨淮新河和淮河**的航道能力，因此本次淮南港总体规划修订（2023-2035年）符合《内河航运发展纲要》要求。

#### 2.4.2.16 与“三区三线”的协调性分析

由于当前《安徽省“三区三线”划定成果》已通过国家自然资源部审查，自2022年9月28日后，全面执行其划定成果，本次规划相符性分析依据《安徽省“三区三线”划定成果》展开分析。

淮南港各作业区与安徽省“三区三线”划定成果叠图详见图2.4-4~图2.4-16。

经过叠图可知，淮南港规划均不占用永久基本农田。本次规划的作业区已对生态保护红线进行避让，作业区的相关陆域范围均不在生态保护红线范围内；现有邱家沟作业区与淮南市三区三线中“生态保护红线”有重叠，作业区实施过程中不得违反所在岸段生态环境保护特定要求和水源地保护有关要求。



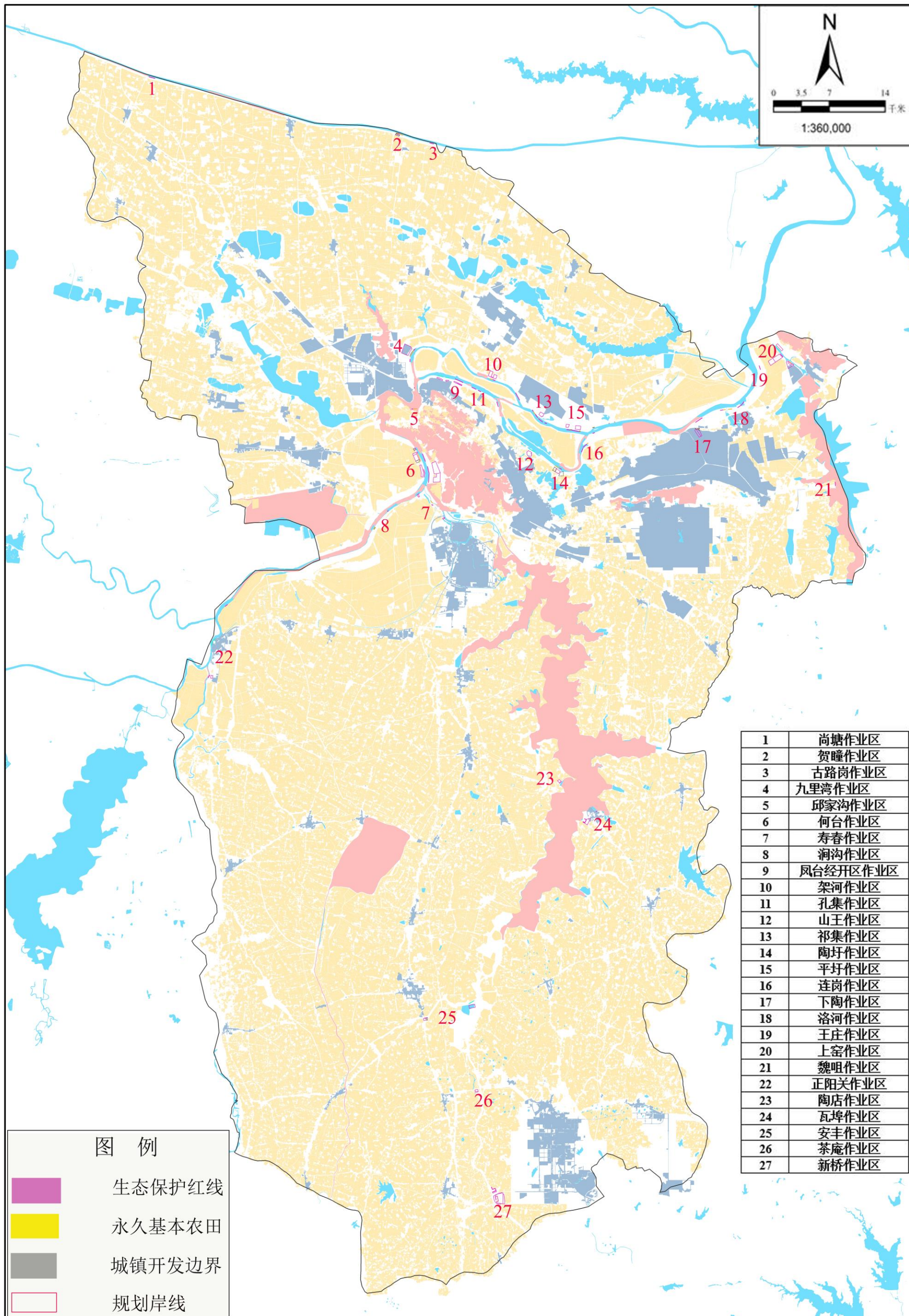


图 2.4-4 规划岸线与淮南市“三区三线”位置关系型图





### 2.4.3 与同层位规划协调性分析

#### 2.4.3.1 与《淮南市国土空间总体规划（2021-2035 年）》（报批稿）协调性分析

承接国家战略，落实安徽省委、省政府对淮南新时期的发展要求，淮南城市性质为：国家重要新型综合能源基地、国家园林城市、安徽省北部重要中心城市、皖北新型城镇集聚区、皖北承接产业转移集聚区、绿色转型发展示范城市、长三角绿色农产品生产加工供应基地。

保障航运枢纽建设。支持淮河干流航道整治、引江济淮工程建设，提升淮河干支流通航能力，构建以引江济淮、淮河航道为主，茨淮新河、窑河、淠淮航道等支流航道为辅的干支航道体系，形成“通江达海、干支联动”的水运通道网络。形成“一枢纽七港区二十一作业区”布局，支持淮南临港经济区建设，保障淮南港公用型、专业化码头泊位建设。依托引江济淮高等级航道，重点保障寿县港区与合肥港的联动。

本次淮南港总体规划修订（2023-2035 年）符合《淮南市国土空间总体规划（2021-2035 年）》（报批稿）中的要求。

#### 2.4.3.2 与《淮南市土地利用总体规划》（2006-2020 年）的相符性分析

《淮南市土地利用总体规划（2006-2020 年）》确定的土地利用目标是：严格保护耕地，控制非农建设占地。

本次规划按照集约化的原则对各港区进行了明确的功能分工，对现状利用不合理的港口资源进行整合，规划新建以公用码头为主，充分发挥已占用岸线及其后方土地的潜力，提高岸线和土地的利用效率，在规划的思路和总体布局上与土地利用高效、节约集约化的原则高度一致。

根据《基本农田保护条例》：（1）“第十四条 地方各级人民政府应当采取措施，确保土地利用总体规划确定的本行政区域内基本农田的数量不减少”。（2）“基本农田保护区经依法划定后，任何单位和个人不得改变或者占用。国家能源、交通、水利、军事设施等重点建设项目选址确实无法避开基本农田保护区，需要占用基本农田，涉及农用地转用或者征收土地的，必须经国务院批准。”根据《交通部关于港口基础设施范围界定的通知》：“港口是国家交通基础设施之一”。因此，在港口建设过程中一般情况下不得占用基本农田；如需占用应经过国务院批准方可实施。

根据规划位置分析，本规划的港口作业区与最新划定的永久基本农田复核，重点港区、作业区已不涉及永久基本农田。

由于本轮淮南市土地利用总体规划的规划期限到 2020 年，而本次港口总体规划年限到 2035 年；鉴于目前“淮南市国土空间规划”根据《关于在国土空间规划中统筹划定落实三条控制线的指导意见》“确保永久基本农田面积不减、质量提升、布局稳定”的要求，交通运

输管理部门应向自然资源部门充分交流，完成港区和国土空间规划协调工作。

综上，在履行相关手续的前提下，淮南港总体规划修订（2023-2035年）与《淮南市土地利用总体规划（2006-2020年）》（调整完善）有关要求基本相符合。

### 2.4.3.3 与《淮南市国民经济和社会发展第十四个五年规划和 2035 年远景目标纲要》协调性分析

#### （1）文件要求

#### 第五章 落实扩大内需战略，拓展高质量发展新空间

#### 第三节 加快构建现代流通体系

完善综合交通运输体系，提升空港、河港、铁路“无水港”功能，以多式联运为抓手，加快形成内外联通、安全高效的物流网络。完善现代流通体系，支持关系居民日常生活的商贸流通设施改造升级、健康发展。

##### 一、加快建设淮南江淮航运枢纽

推进江淮运河航运（淮南段）工程建设，开工淮河干流二级航道提升工程，全力打通江淮联运通道，提升江海联运中转功能。加强长江淮河干流高等级航道网集装箱运输通道建设，谋划大型综合码头作业区，建设“码头+物流园区”模式的港航物流基地，推进港口集约化、专业化发展，不断完善与提升港口综合功能。依托淮河、江淮运河、长江“两横一纵”航道主骨架，充分发挥公路、铁路、水运、航空等综合交通优势，建设若干综合性、专业性物流园区，建设“储备+加工+运输”模式的大宗商品交易基地，打造江淮航运枢纽（淮南）临港经济区。以合淮产业走廊率先一体化发展为契机，打造沟通皖北地区、淮河生态经济带、中原城市群和长三角的区域性物流中心，形成“通道+枢纽+网络”的现代物流运行体系。

#### 第十二章 强化补短建新，构建现代化基础设施体系

##### 第一节 构建交通基础设施大网络

加快布局立体交通运输网络，完善高速路网、干线路网、跨河通道、航运中心、公交都市、枢纽中心和农村路网，提升交通管理和服务水平，建设交通强市。

##### 一、建设区域性现代综合交通运输体系

航运港口。依托“两横一纵”航道主骨架，着力打造江淮航运综合交通枢纽，提高淮南港综合运输体系服务能力。实施淮河干线航道升级工程，建成引江济淮航运工程，推进皖江物流综合码头等项目建设，规划打通淮河—瓦埠湖—江淮运河—长江航道，形成淮南外运长三角的货运大通道，推动与长三角城市群和中原城市群对接。

#### 专栏 13 基础设施重大工程与项目

水运码头：江淮枢纽港核心作业区（项目包括寿县港区五里闸作业区和毛集港区何台作

业区）、凤台新港综合码头、淮南港陶圩综合码头、大通洛河作业区港口物流园、淮南港 3 号水上综合服务区、大通珍珠物流综合码头，寿县、潘集等七大港区、皖江物流综合码头等九个综合码头。

## （2）符合性分析

本次淮南港总体规划修订（2023-2035 年）有利于淮南市境内各港区的建设和发展，更完善搭建区域港口“集疏运”体系。

因此，本次淮南港总体规划修订（2023-2035 年）满足《淮南市国民经济和社会发展第十四个五年规划和二〇三五年远景目标纲要》要求。

### 2.4.3.4 与相关岸线保护利用规划符合性分析

岸线功能区划共划为 4 个功能区：岸线保护区、岸线保留区、岸线控制利用区、岸线开发利用区。各功能区管控要求如下：

#### （1）岸线保护区

①岸线保护区内应根据保护目标有针对性地进行管理，严格按照相关法律法规规定，规划期内禁止建设可能影响保护目标实现的建设项目。按照相关规划在岸线保护区内必须实施的事关公共安全及公众利益的防洪护岸、河道治理、供水、航道整治、国家重要基础设施等建设项目，须经充分论证并严格按照法律法规要求履行相关许可程序。

②在改变分汊河段分流态势的分汇流段的岸线保护区内，禁止建设任何影响河势安全的建设项目。

③在为保障供水安全而划定的岸线保护区，禁止新建、扩建与供水设施和保护水源无关的建设项目。

④自然保护区核心区和缓冲区内的岸线保护区，不得建设任何生产设施。风景名胜区内岸线保护区禁止建设违反风景名胜区规划以及与风景名胜资源保护无关的项目。

⑤因生态保护红线禁止准入划定的岸线保护区，严禁不符合主体功能定位的各类开发活动。

#### （2）岸线保留区

①规划期内，岸线保留区原则上不应进行岸线开发利用活动。因防洪安全、河势稳定、供水安全、航道稳定及经济社会发展需要必须建设的防洪护岸、河道治理、取水、航道整治、生态环境治理、国家重要基础设施等工程，须经充分论证并严格按照法律法规要求履行相关许可程序。

②在为规划防洪工程预留的岸线保留区，不得建设与防洪工程建设目标和要求不符的工程。



③在自然保护区的实验区、水产种质资源保护区、国家湿地公园等生态敏感区等有生态环境保护要求和饮用水水源地二级保护区的岸线保留区内，进行岸线开发利用，不得违反所在岸段生态环境保护特定要求和水源地保护有关要求。

④在为生态建设预留的岸线保留区，可进行生态环境工程建设，不得建设违反生态环境保护要求的开发利用项目。

⑤在河势变化剧烈、岸线开发利用条件较差或河道治理和河势调整方案尚未确定等暂不具备开发利用条件的岸线保留区，待河势趋于稳定，具备岸线开发利用条件后，或在不影响后续河道治理的前提下，经进一步论证并严格按照法律法规要求履行相关许可程序，方可开发利用。

### （3）岸线控制利用区

①岸线控制利用区管理的重点是控制其开发利用强度和控制在岸建设项目类型或开发利用方式。

②对现状开发利用程度已较高，继续大规模开发利用岸线对防洪安全、河势稳定、水资源保护可能产生影响的岸线控制利用区，必须严格控制新增开发利用项目的数量和类型。应按照国土、城市、水利、交通等相关规划，合理控制整体开发规模和强度，新建和改扩建项目必须严格论证，不得加大对防洪安全、河势稳定、供水安全的不利影响。

③在重要险工险段所在岸段的控制利用区，禁止建设可能影响防洪安全、河势稳定、设施安全、岸坡稳定的项目；位于风景名胜区的一般景区、地方重要湿地和地方一般湿地、湿地公园岸段的控制利用区，岸线开发利用必须严格控制项目类型和开发利用方式，不得违反生态敏感区特定保护要求；在满足生态环境整治提升、旅游观光岸线开发等其他可以开发利用但需控制开发利用方式和项目类型的岸线区域，除建设生态公园、河滩风光带等社会公益性项目外，一般不得建设其他项目设施。

④各地应严格按照有关法律法规的规定，对岸线控制利用区内违法违规或不符合岸线控制利用区管理要求的建设项目进行清查和整改；对岸线开发利用程度较高岸段的已建项目进行整合。

### （4）岸线开发利用区

岸线开发利用区内的岸线开发利用，应符合依法批准的国土空间规划，须统筹协调与流域综合规划，防洪规划，取水口、排污口及应急水源地布局规划，航运发展规划，港口规划等相关规划的关系，充分考虑与附近已有涉水工程间的相互影响，合理布局，依法依规履行水行政许可相关手续，按照“节约、集约利用”的原则，科学合理地进行开发利用，提高岸线资源利用效率，充分发挥岸线资源的综合效益。

### 1、与《淮河流域重要河道岸线保护与利用规划》的符合性分析

《淮河流域重要河道岸线保护与利用规划》由水利部淮河水利委员会组织编制，于2021年11月11日经水利部批复实施，为今后加强淮河流域重要河道岸线保护与利用管理、严格水生态空间管控提供重要依据和支撑。

本次淮南港总体规划涉及到淮河流域的主要是淮河和江淮运河等。规划的港口岸线主要分布在各级岸线保护和开发利用规划中划定的岸线开发利用区、岸线控制利用区、保留区范围内，未在岸线保护区范围内新增港口岸线，本次港口总体规划与淮河流域岸线保护和开发利用规划是基本协调的。在各功能区管控要求下，经论证后方可进行港口开发。各段岸线所涉及的岸线功能区如下表所示：

表 2.4-2 本规划与岸线利用保护规划的关系

序号	航道	岸线名称	岸别	规划港口岸线长度(m)	岸线保护与利用规划		
					对应序号	类型	划分依据
1	淮河	何台岸线	左岸	1800	196 198	控制利用区	险工险段（退堤段）
2		九里湾岸线		1100	205	控制利用区	控制开发利用方式，不得危及桥梁安全、规划建港岸线（淮南港总体规划）2处、规划上六坊堤进洪闸、袁庄水厂水源地二级保护区；开发利用程度较高
3		架河岸线		600	210	开发利用区	规划建港岸线（淮南港总体规划）在建
4		祁集岸线		2330	215 219 221	控制利用区	规划建港岸线（淮南港总体规划），控制开发利用类型
5		平圩岸线		1660	221 223	控制利用区	规划建港岸线（淮南港总体规划），控制开发利用类型
6		正阳关岸线	右岸	480	125	保护区	河势敏感区（淠河口）、正淮水厂、寿县淮河水源地，规划正阳关建港岸线（淮南港寿县港区总体规划）、丰淮自来水厂
7		涧沟岸线		240	134	控制利用区	控制开发利用方式，不得危及桥梁安全
8		寿春岸线		1870	143 146	控制利用区； 开发利用区	控制开发利用方式，不得危及桥梁安全； 规划五里闸建港岸线2处（淮南港寿县港区总体规划）
9		邱家沟岸线		555	149	控制利用区	海螺码头、邱家沟排涝站、凤台二桥、姚家排灌站，控制开发利用类型
10		经开区岸线		1980	153 154 158 159	控制利用区； 开发利用区	险工险段； 规划建港岸线2处（淮南港总体规划）； 控制开发利用方式，不得危及桥梁安全；

序号	航道	岸线名称	岸别	规划港口岸线长度(m)	岸线保护与利用规划		
					对应序号	类型	划分依据
							规划4处建港岸线（淮南港总体规划）、规划八公山锚地，控制开发利用类型
11		孔集岸线		500	159	控制利用区	规划4处建港岸线（淮南港总体规划）、规划八公山锚地，控制开发利用类型
12		山王岸线		600	159	控制利用区	规划4处建港岸线（淮南港总体规划）、规划八公山锚地，控制开发利用类型
13		陶圩岸线		750	162	控制利用区	规划建港岸线（淮南港总体规划）、新应台孜排涝站、二道河农场渡口，控制开发利用类型
14		连岗岸线		660	164	保护区	淮南市国家级水源地、淮河淮南段长吻鮠国家级水产种质资源保护区试验区、淮南市国家级水源地、四水厂取水口、淮化集团取水口、一水厂（三水厂）取水口、规划3处建港岸线（淮南港总体规划）、规划水上支持系统（淮南港总体规划）
15		下陶岸线		800	171	控制利用区	开发利用程度较高
17		洛河岸线		1405	172	开发利用区	《淮南港总体规划》建港岸线3处，水上服务区1处
18		王庄岸线		400	176	保留区	规划期内暂无开发利用需求、1规划建港岸线1处（淮南港总体规划）（位于王嘴站~大通区怀远县交界）
1	茨淮新河	尚塘岸线	右岸	640	99	控制利用区	位于国家水利风景区，未纳入生态红线范围，涉及尚塘水厂、大兴水厂饮用水水源地二级保护区，港沟站防洪闸、119乡道跨茨淮新河桥、鸭嘴沟站防洪闸，且岸线内有淮南市港航局规划项目
2		贺疃岸线		690	116	开发利用区	现状茨淮新河桥和现状码头，已经占用
3		古路岗岸线		400	120	控制利用区	涉及贺疃水厂饮用水水源地，其二级保护区、准保护区划为岸线控制利用区

部分占用保留区的，在开工建设前应按照有关要求论证，论证未通过前不得开发建设。

部分占用保护区的，在原规划港口岸线范围内，应加强与淮河水利委员会等相关部门对接协调，在保护优质港口岸线资源的同时，兼顾淮河流域河道岸线保护需求，适时研究合理的开发建设模式。

图 2.4-18 与淮河流域岸线保护与利用规划的关系图（一）

图 2.4-19 与淮河流域岸线保护与利用规划的关系图（二）

图 2.4-20 与淮河流域岸线保护与利用规划的关系图（三）

图 2.4-21 与淮河流域岸线保护与利用规划的关系图（四）

图 2.4-22 与淮河流域岸线保护与利用规划的关系图（五）

图 2.4-23 与淮河流域岸线保护与利用规划的关系图（六）

图 2.4-24 与淮河流域岸线保护与利用规划的关系图（七）

图 2.4-25 与淮河流域岸线保护与利用规划的关系图（八）

图 2.4-26 与淮河流域岸线保护与利用规划的关系图（九）

## 2、与其他河道的岸线保护与利用规划符合性分析

其他河道包括窑河-高塘湖、淠淮航道、淠河，由淮南市水利局批复实施。根据书面回复意见：原则同意窑河-高塘湖、淠淮航道、淠河规划港口岸线。本次港口总体规划与江淮运河、茨淮新河、窑河-高塘湖、淠淮航道、淠河岸线保护和开发利用规划是基本协调的。在各功能区管控要求下，经论证后方可进行港口开发。

### 2.4.4 与相关环境保护规划相符性分析

#### 2.4.4.1 与《长江经济带生态环境保护规划》相符性分析

##### （1）文件要求

《长江经济带生态环境保护规划》提出要坚持生态优先、绿色发展，把生态环境保护摆上优先地位，涉及长江的一切经济活动都要以不破坏生态环境为前提，共抓大保护，不搞大开发，要坚持在发展中保护、保护中发展。“各地区、各部门编制开发利用规划时，应依法同步开展规划环评工作，确定空间、总量、准入等管控要求。将规划环评结论和审查意见作为规划决策的重要参考依据。“要强化突发环境事件预防应对，严格环境风险源头防控，优化沿江企业和码头布局，禁止在长江干流自然保护区、风景名胜区、“四大家鱼”产卵场等管控重点区域新建工业类和污染类项目，现有高风险企业实施限期治理，自然保护区核心区及缓冲区内禁止新建码头工程，逐步拆除已有的各类生产设施以及危化品、石油类泊位。确保集中式饮用水水源环境安全。加强地级及以上饮用水水源风险防控体系建设。无备用水源的城市要加快备用水源、应急水源建设。进一步优化沿江取水口和排污口布局。”

##### （2）相符性分析

本次淮南港总体规划修订（2023-2035年），依法同步开展了规划环评工作，确定了空间、准入等管控要求，并将规划环评结论和审查意见作为规划决策的重要参考依据。本轮规划修订是对上一轮淮南港总体规划的完善，进一步优化布局、调整规模和结构。到港船舶产生的生活污水、油污水、生活垃圾在各港区上岸统一接收处理。

综上所述，按照“坚持生态优先、绿色发展”的理念，依据规划修订所在区域生态保护要求，进行优化布局、调整规模和结构后，本轮淮南港总体规划修订（2023-2035年）与《长江经济带生态环境保护规划》是相符的。

#### 2.4.4.2 与《防治船舶污染内河水域环境管理规定》相符性分析

##### （1）文件要求

2015年12月15日交通部发布《中华人民共和国防治船舶污染内河水域环境管理规定》（交通部令〔2015〕25号），规定要求：

第二十五条、禁止向内河水域排放船舶垃圾。船舶垃圾必须由有资质的单位接收处理。

船舶应当配备有盖、不渗漏、不外溢的垃圾储存容器，或者实行袋装，以满足航行过程存储船舶垃圾的需要。禁止使用不可降解的一次性发泡塑料餐具。

第二十九条、船舶排放船舶污染物应当符合国家和地方有关污染物排放的标准及要求。不符合排放标准和要求的船舶污染物，应当委托有资质的污染物接收单位接收处理，不得任意排放。

第四十三条、港口、装卸站以及从事船舶修造、打捞、拆解等作业活动的单位和载运污染危害性货物的船舶，应当配备符合国家有关标准和适合当地水文条件的防污染应急设备和器材。

第四十六条、海事管理机构接到船舶污染事故的报告后，应当按照污染事故应急计划的程序作出反应。当污染可能涉及周边国家或者地区水域时，由国务院交通主管部门海事管理机构按照有关国际条约或者双边协定的要求，通知周边国家或者地区的海事主管机关，共同采取必要的防污染行动。

## （2）相符性分析

淮南港总体规划修订（2023-2035 年）在实施期间，严禁船舶向内河水域排放船舶垃圾；各作业区均设有船舶垃圾接收装置。规划实施期间，将要求作业区，落实船舶废水接收装置的建设工作；运行船舶大气污染物排放将达到有关排放标准要求限制。各港区将依据相关技术导则规定，配置符合国家有关标准和适合当地水文条件的防污染应急设备和器材。目前，淮南市港航管理中心已完成淮南港突发环境事故应急预案的编制工作，预案中规定了有关预警、应急措施及信息通报、上报流程。

综上所述，本次淮南港总体规划修订（2023-2035 年），满足《防治船舶污染内河水域环境管理规定》中有关要求。

### 2.4.4.3 与《淮南市“十四五”生态环境保护规划》协调性分析

#### （1）文件要求

##### 第二章 总体要求

##### 第四节 总体目标

到 2025 年，生态环境质量在巩固现状成效基础上进一步改善，环境风险管控和能力建设得到全面提升，生态文明制度和环境治理体系更加健全，绿色发展全方位融入生产和生活，生态环境高水平保护显著提升。

展望 2035 年，广泛形成绿色生产生活方式，碳排放达峰后稳中有降，生态环境根本好转。节约资源和保护环境的空间格局、产业结构、生产方式、生活方式总体形成，绿色低碳发展水平和应对气候变化能力显著提高；空气质量根本改善，水环境质量全面提升，水生态

恢复取得明显成效，土壤环境安全得到有效保障，环境风险得到全面管控，山水林田湖草生态系统服务功能总体恢复，蓝天白云、绿水青山成为常态，基本满足人民对优美生态环境的需要；生态环境治理体系和治理能力现代化基本实现。

### 第三章 主要任务和举措

#### 第一节 推进转型升级，助力高质量绿色发展

##### （四）全力调优运输结构

推动打造区域性综合交通运输枢纽，持续推进“公转铁、公转水”。积极参与江淮城际铁路网建设，完成合肥—新桥—淮南城际铁路前期研究工作，启动沿淮高铁、淮南——定远城际铁路、淮南—宿州城际铁路前期研究工作。形成“干支联动、通江达海”水运网，完成淮河干流航道整治，打通江淮运河，淮河支流航道，全面实现等级化；港口物流和集散运输体系进一步完善，港口吞吐量和服务水平大幅度提高，将淮南港建设成为千里淮河能源运输第一港、江淮水运枢纽港。完善铁路、公路集疏运设施，建立多种运输方式综合服务信息平台，实现互联互通。

#### 第四节 实施高水平保护，守护好环境安全底线

##### （一）强化精准治理，深入打好污染防治攻坚战

###### 1.深入打好蓝天保卫战

深入治理移动车船尾气。加快车船结构升级，推广使用新能源汽车，加快推进城市建成区新增和更新的公交、环卫、邮政、出租、通勤、轻型物流配送车辆使用新能源或清洁能源汽车；港口码头、铁路货场等新增或更换作业车辆主要使用新能源或清洁能源汽车；在工业园、大型商业购物中心、农贸批发市场等物流集散地建设集中式充电桩和快速充电桩；加快淘汰国三及以下排放标准的柴油货车、老旧燃气车辆；开展燃料油品专项整治行动，实施国VI排放标准和相应油品标准；扎实推进油品储运销和移动源排放达标工作，清理取缔黑加油站、流动加油车。强化移动源污染防治，推进老旧柴油车深度治理，安装污染控制装置、配备实时排放监控终端，并与生态环境等有关部门联网，协同控制颗粒物和氮氧化物排放，稳定达标的可免于上线排放检验。强化在用车排放检验和维修治理，推进汽车排放检验与维护（I/M）制度，完善“天地车人”一体化的机动车排放监控系统建设和应用。加强非道路移动机械和船舶污染防治，开展非道路移动机械摸底调查，推进排放不达标工程机械、港作机械清洁化改造和淘汰。

###### 2.持续推进“三水统筹”

统筹推进城乡污水收处。推进各县区城镇污水处理厂建设以及生活污水管网建设，基本消除城中村、老旧城区和城乡结合部生活污水收集处理设施空白区，制订管网改造方案并逐

步实施，推进老旧小区、企事业单位雨污分流改造，建立健全管理机制。强化控源截污，加快推进箱涵截污改造。**强化航运污染控制，进一步完善船舶污染物（油污水、生活污水、垃圾）接受转运处置体系，持续加强现场监督管理，全市水体实行船舶含油污水、生活污水和生活垃圾“零排放”。**加快农村环保基础设施建设，推进新一轮的农村环境综合整治实现，实现乡镇污水处理设施、省级美丽乡村中心村污水处理设施全覆盖，全面改善农村环境质量。

## （2）相符性分析

本次淮南港总体规划修订（2023-2035 年），有助于推进大宗货物运输“公转水”，实现节能减排。此外，港口营运期间的主要大气污染源是煤炭、矿建材料等散货粉尘以及石油制品、化工原料及制品等挥发油气，规划提出采用洒水降尘、设防风抑尘网等加以控制，落实港口码头、物料堆场、储煤场防风抑尘措施，并在港区四周和道路两旁种植防护林。同时本次环评提出，新建港区建设码头应建设码头岸基供电设施，并同步建设码头船舶污染物接收设施，确保船舶含油污水、生活污水和生活垃圾全部上岸进行处理。

通过落实总规及本报告提出的污染防治措施，可有力减小淮南港总体规划的实施对区域环境产生的影响。规划港区集中布置，并对现状不合法和环保不达标的部分码头进行整治，对环境保护规划目标的实现起到积极的促进作用。

综上所述，本次淮南港总体规划修订（2023-2035 年），与《淮南市“十四五”生态环境保护规划》相符。

### 2.4.5 与区域“三线一单”管控要求相容性分析

根据环境保护部办公厅文件《关于规划环境影响评价加强空间管制、总量管控和环境准入的指导意见（试行）》（环办环评[2016]14 号）中要求规划环评应充分发挥优化空间开发布局、推进区域（流域）环境质量改善以及推动产业转型升级的作用，并在执行相关技术导则和技术规范的基础上，为规划实施制定“三线一清单”的管理模式，即划定空间管制、总量管控和环境准入的三线，制定环境准入的负面清单。

根据安徽省环境保护规划文件要求，强化规划环评与项目环评联动机制，以“生态保护红线、环境质量底线、资源利用上线和环境准入负面清单”为手段，对各类重大开发、生产力布局、资源配置等提出更为合理的战略安排，推进产业合理布局，预防资源过度开发和生态破坏。

本次规划修订基本上确定了功能定位、港区布局、发展规模等，对基础设施规划内容不够详细具体，对规划实施后产生的污染源强的确定较为困难，因此环评重点对规划实施的空间清单进行重点论述，对总量管控只是提出建议性要求。

#### 1、生态红线



根据淮南市最新三区三线划定成果，本轮淮南港修订与生态保护红线位置关系详见 1.8.2 章节。

本次规划焦岗湖旅游岸线（600m）、邱家沟作业区岸线（555m）、茅仙洞旅游综合码头（200m）、灯塔停靠点（100m）、安丰塘停靠点（40m）占用生态红线。

根据《自然资源部 生态环境部 国家林业和草原局关于加强生态保护红线管理的通知（试行）》（自然资发[2022] 142 号），对生态保护红线提出以下科学管理要求：

（一）规范管控对生态功能不造成破坏的有限人为活动。生态保护红线是国土空间规划中的重要管控边界，生态保护红线内自然保护地核心保护区外，禁止开发性、生产性建设活动，在符合法律法规的前提下，仅允许以下对生态功能不造成破坏的有限人为活动。生态保护红线内自然保护区、风景名胜区、饮用水水源保护区等区域，依照法律法规执行。

1.管护巡护、保护执法、科学研究、调查监测、测绘导航、防灾减灾救灾、军事国防、疫情防控等活动及相关的必要设施修筑。

2.原住民和其他合法权益主体，允许在不扩大现有建设用地、用海用岛、耕地、水产养殖规模和放牧强度（符合草畜平衡管理规定）的前提下，开展种植、放牧、捕捞、养殖（不包括投礁型海洋牧场、围海养殖）等活动，修筑生产生活设施。

3.经依法批准的考古调查发掘、古生物化石调查发掘、标本采集和文物保护活动。

4.按规定对人工商品林进行抚育采伐，或以提升森林质量、优化栖息地、建设生物防火隔离带等为目的的树种更新，依法开展的竹林采伐经营。

**5.不破坏生态功能的适度参观旅游、科普宣教及符合相关规划的配套性服务设施和相关的必要公共设施建设及维护。**

6.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；已有的合法水利、交通运输等设施运行维护改造。

7.地质调查与矿产资源勘查开采。

8.依据县级以上国土空间规划和生态保护修复专项规划开展的生态修复。

9.根据我国相关法律法规和与邻国签署的国界管理制度协定（条约）开展的边界边境视道清理以及界务工程的修建、维护和拆除工作。

10.法律法规规定允许的其他人为活动。

本次淮南港总体规划修订（2023-2035年），其中焦岗湖旅游岸线（600m）、茅仙洞旅游综合码头（200m）、灯塔停靠点（100m）、安丰塘停靠点（40m）属于“5.不破坏生态功能的适度参观旅游”，在履行相关手续的前提下，符合生态保护红线管控要求。

在采取以上措施的前提下，淮南港总体规划修订（2023-2035年）符合生态保护红线的

管控要求。

## 2、环境质量底线及分区管控

环境质量底线要求各类环境要素达到环境功能区要求。具体而言，要求淮南市各市区县大气环境质量、水环境质量、土壤环境质量等均符合国家标准，确保人民群众的安全健康。

根据淮南市“三线一单”文本中关于环境质量底线及分区管控要求，淮南市水环境管控分区包括优先保护区、重点管控区和一般管控区。

根据环境质量现状监测数据，该区域大气环境、水环境、土壤环境以及声环境质量均可满足相关标准要求，环境现状良好。

规划实施后，各港区作业区的供电、供水等配套设施基本完善，工农业及生活用电供应充足，水电供应可以满足生产要求；各港区作业区噪声对周边影响较小，且在各作业区废水、废气、固废均得到合理处置的基础前提下，不会降低规划区域的环境功能质量。因此，本规划调整的实施不会降低当前环境质量现状。

与淮南市“三线一单”位置对比，本次淮南港总体规划修订（2023-2035年）涉及的码头作业区与管控单元对比如下表所示：

表 2.4-3 淮南港总体规划修订的作业区与“三线一单”管控单元对比一览表

序号	港区名称	作业区名称	水环境分区管控	大气环境分区管控	环境管控	
1	毛集港区	何台作业区	一般管控区	优先保护区	优先保护区（大气优先）	
2		何台服务区	一般管控区	优先保护区	优先保护区（大气优先）	
3		焦岗湖旅游综合码头	优先保护区	一般管控区	优先保护区（生态空间、水优先）	
4		其他码头	何台码头	一般管控区	优先保护区	优先保护区（大气优先）
5			新淮码头	一般管控区	优先保护区	优先保护区（大气优先）
6			新风码头	一般管控区	优先保护区	优先保护区（大气优先）
1	凤台港区	邱家沟作业区	一般管控区	优先保护区	优先保护区（生态空间、大气优先）	
2		九里湾作业区	重点管控区	重点管控区	重点管控区（大气重点、水重点）	
3		凤台经开区作业区	一般管控区	一般管控区	一般管控区	
4		尚塘作业区	一般管控区	一般管控区	一般管控区	
5		凤台经开区船舶修造岸线	一般管控区	重点管控区	重点管控区（大气重点）、一般管控区	
6		凤台服务区	一般管控区	一般管控区	一般管控区	
7		凤台基地	一般管控区	一般管控区	优先保护区（生态空间）	
8		灯塔停靠点	优先保护区	一般管控区	优先保护区（水优	

序号	港区名称	作业区名称		水环境分区管控	大气环境分区管控	环境管控	
						先)	
9		茅仙洞旅游综合码头		优先保护区	优先保护区	优先保护区(生态空间、大气优先、水优先)	
10		其他现状码头	海螺水泥码头	一般管控区	优先保护区	优先保护区(生态空间、大气优先)	
1	潘集港区	架河作业区		一般管控区	一般管控区	一般管控区	
2		祁集作业区		重点管控区	重点管控区	重点管控区(大气重点、水重点)	
3		平圩作业区		一般管控区	重点管控区、一般管控区	重点管控区(大气重点)、一般管控区	
4		贺疃作业区		一般管控区	一般管控区	一般管控区	
5		古路岗作业区		一般管控区	一般管控区	一般管控区	
6		架河停靠点		一般管控区	优先保护区	优先保护区(水优先)	
7		潘集基地		一般管控区	优先保护区	优先保护区(水优先)	
8		其他现状码头	鹏源煤炭经营有限公司码头		一般管控区	一般管控区	一般管控区
			店集码头		一般管控区	一般管控区	优先保护区(生态空间)
			舜龙煤炭联运公码头		一般管控区	重点管控区	重点管控区(大气重点)
	鑫淮码头		一般管控区	一般管控区	优先保护区(生态空间)		
	春庆码头		一般管控区	一般管控区	优先保护区(生态空间)		
	兴疃码头		一般管控区	一般管控区	一般管控区		
	中安茨淮新河码头		一般管控区	一般管控区	一般管控区		
	中安散货码头		重点管控区	重点管控区	重点管控区(大气重点、水重点)		
中安液货码头		重点管控区	重点管控区	重点管控区(大气重点、水重点)			
1	八公山港区	山王作业区		重点管控区	重点管控区	重点管控区(大气重点、水重点)	
2		陶圩作业区		一般管控区	重点管控区、一般管控区	重点管控区(大气重点)、一般管控区	
3		孔集作业区		一般管控区	重点管控区	重点管控区(大气重点)	
4		八公山停靠点		一般管控区	一般管控区	一般管控区	
1	田家庵港区	连岗作业区		一般管控区	重点管控区	重点管控区(大气重点)	
2		下陶作业区		重点管控区	重点管控区	重点管控区(大气重点、水重点)	
3		连岗服务区		一般管控区	重点管控区	重点管控区(大气重点)	
4		田家庵连岗基地		一般管控区	重点管控区	重点管控区(大气重	

序号	港区名称	作业区名称		水环境分区管控	大气环境分区管控	环境管控
						点)
5		淮滨旅游综合码头		一般管控区	重点管控区	重点管控区（大气重点）
6		田家庵淮滨基地		一般管控区	重点管控区	重点管控区（大气重点）
7		其他现状码头	联利码头	一般管控区	重点管控区	重点管控区（大气重点）
1	大通港区	洛河作业区		一般管控区	重点管控区	重点管控区（大气重点）
2		上窑作业区		一般管控区	一般管控区	一般管控区
3		王庄作业区		一般管控区	一般管控区	一般管控区
4		魏咀作业区		重点管控区	重点管控区	重点管控区（大气重点、水重点）
5		外窑船舶修造岸线		一般管控区	一般管控区	一般管控区
6		大通服务区		一般管控区	重点管控区	重点管控区（大气重点）
7		上窑停靠点		一般管控区	一般管控区	一般管控区
1	寿县港区	涧沟作业区		一般管控区	一般管控区	一般管控区
2		正阳关作业区		重点管控区	重点管控区	重点管控区（大气重点、水重点）
3		陶店作业区		一般管控区	一般管控区	一般管控区
4		瓦埠作业区		一般管控区	优先保护区	优先保护区（水优先）
5		安丰作业区		一般管控区	重点管控区	重点管控区（大气重点）
6		茶庵作业区		一般管控区	一般管控区	一般管控区
7		寿春作业区		一般管控区	优先保护区	优先保护区（大气优先）
8		新桥作业区		一般管控区	一般管控区	一般管控区
9		正阳关船舶修造岸线		一般管控区	一般管控区	一般管控区
10		安丰船舶修造岸线		一般管控区	重点管控区	重点管控区（大气重点）
11		寿春服务区		一般管控区	优先保护区	优先保护区（大气优先）
12		新桥服务区		一般管控区	一般管控区	一般管控区
13		寿州古城旅游综合码头		重点管控区	重点管控区	重点管控区（大气重点、水重点）
14		瓦埠古镇旅游综合码头		一般管控区	优先保护区	优先保护区（水优先）
15		寿州基地		重点管控区	重点管控区	重点管控区（大气重点、水重点）
16		寿县正阳关基地		一般管控区	一般管控区	一般管控区
17		涧沟基地		一般管控区	一般管控区	一般管控区
18		寿县瓦埠基地		一般管控区	优先保护区	优先保护区（水优先）
19		新桥停靠点		一般管控区	一般管控区	一般管控区

序号	港区名称	作业区名称	水环境分区管控	大气环境分区管控	环境管控	
20		正阳关停靠点	重点管控区	重点管控区	重点管控区（大气重点、水重点）	
21		东津渡停靠点	优先保护区	一般管控区	优先保护区（水优先）	
22		窑口停靠点	一般管控区	一般管控区	优先保护区（生态空间）	
23		陶店停靠点	一般管控区	一般管控区	一般管控区	
24		安丰停靠点	一般管控区	重点管控区	重点管控区（大气重点）	
25		安丰塘停靠点	优先保护区	一般管控区	优先保护区（生态空间、水优先）	
26		其他现状码头	志君码头	重点管控区	重点管控区	重点管控区（大气重点、水重点）
			涧沟码头	一般管控区	一般管控区	一般管控区
	绿洲北门码头		重点管控区	重点管控区	重点管控区（大气重点、水重点）	

根据淮南市“三线一单”，邱家沟作业区环境管控属于“优先保护区（生态空间、大气优先）”，占用淮河淮南段长吻鮠国家级水产种质资源保护区；其应根据《水产种质资源保护区管理暂行办法》要求，核心区内规划岸线及预留岸线取消。其余位于实验区岸线应按照《水产种质资源保护区管理办法》有关要求，按照国家有关规定编制建设项目对水产种质资源保护区的影响专题论证报告，并将其纳入环境影响评价报告书。码头项目实施期间避开长吻鮠、瓦氏黄颡鱼等水生生物的特别保护期（每年4月1日-6月30日）进行施工，且建设和运营期间不得向保护区排放污水和固体废物。

对照一般管控单元和重点管控要求，本次符合淮南市“三线一单”重点管控单元和一般管控单元要求。

### 3、资源利用上线

规划实施过程中消耗少量的水、电等资源，用水来源为市政自来水，使用量较小，当地自来水厂能够满足本项目新鲜水使用要求。规划实施过程中使用能源为电能、油，区域电网、燃料油能够满足规划实施需要。岸线资源利用上限满足本次规划调整要求。

综上，项目原辅材料及资源供应充足，符合资源利用上限要求。

### 4、环境准入负面清单

对照《淮南市生态环境准入清单》中淮南市“三线一单”，本轮规划的岸线不属于《产业结构调整指导目录（2024 年本）》限制类和禁止类项目，项目满足准入清单中重点管控单元和一般管控单元要求。

图 2.4-27 环境管控单元图

图 2.4-28 水环境分区管控图 图 2.4-29 大气环境分区管控图

### 3 现状调查与评价

#### 3.1 自然环境概况与社会经济概况

##### 3.1.1 自然地理概况

###### 3.1.1.1 地理位置

淮南市位于北纬 31°54'8"~33°00'26"和东经 116°21'5"~117°12'30"之间，地处安徽省中北部，东与滁州市毗邻，东南与合肥市连接，西南与六安市相连，西与阜阳市相接，北与亳州市、蚌埠市交界。淮南市地处亚热带和暖温带的过渡地带，总面积为 5650 平方公里。最东端位于大通区孔店乡王祠村以东、高塘湖中心线上，最西端位于凤台县尚塘乡侯海孜以西与利辛县接壤处，最南端位于寿县三觉镇冯楼村槐树庄以南与六安市金安区接壤处，最北端位于凤台县与蒙城县、利辛县交会的茨淮新河主航道中心线上。

###### 3.1.1.2 地形地貌

淮南市境在构造单元上属于中朝准地台淮河台坳淮南陷褶断带（即华北地台豫淮褶皱带）东部的淮南复向斜。东界为郟庐断裂，西临周口坳陷，北接蚌埠隆起，南邻合肥坳陷，南北为洞山断裂和刘府断裂夹持。区内构造以北西西向构造占主导地位，受后期强烈改造，但总体形态变化不大，复式向斜内次一级褶皱及断裂发育。地质演化历史可分为前震旦纪、震旦纪—三叠纪、侏罗纪—第四纪 3 个阶段，前震旦纪，淮南地壳处于活动阶段；震旦纪—三叠纪属于剧烈运动时期，先后经历蚌埠、凤阳、皖南、加里东、华西力、印支等运动。其间地壳几度隆起沉降，形成海陆交互相地层。特别是晚石炭纪和二叠纪时期海陆交互相的沉积环境，成为煤炭资源良好的生成条件，从而形成境内大量的煤炭资源。侏罗纪—第四纪，经过燕山运动和喜马拉雅运动，逐渐塑造出今天的地貌特征。

淮南市境以淮河为界形成两种不同的地貌类型，淮河以南为丘陵，属于江淮丘陵的一部分。以寿县为例，北、中部为淮河冲积平原；西北部为沿淮河、淝河洼地；东南部为岗地。淮河南岸由东至西隆起不连续的低山丘陵，环山为一斜坡地带，宽约 500~1500 米，坡度 10°左右，海拔 40~75 米；斜坡地带以下交错衔接洪冲积二级阶地，宽 500~2500 米，海拔 30~40 米，坡度 2°左右；舜耕山以北二级阶地以下是淮河冲积一级阶地，宽 2500~3000 米，海拔 25 米以下，坡度平缓；一级阶地以下是淮河高位漫滩，宽 2000~3000 米，海拔 17~20 米，漫滩以下是淮河滨河浅滩。舜耕山以南斜坡以下，东为高塘湖一、二级洪冲积阶地，西为瓦埠湖一、二级洪冲积阶地；中为丘陵岗地。淮河以北为地势平坦的淮北平原，淮河以北平原地区为河间浅洼平原，地势呈西北东南向倾斜，海拔 20~24 米，对高差 4~5 米。

### 3.1.1.3 气象气候

淮南市境地处亚热带和暖温带过渡地带，季风显著，四季分明，具有春温多变，夏雨集中，秋高气爽，冬季干冷的气候特征。光照充足，热量丰富，降水量适中，无霜期长；季风气候雨热同季，光、热、水资源的利用率较高。但由于不同年份之间降水量差别甚大，一年之中降水的分配也不均匀，再加上春、秋季气温不稳定，所以全年主要灾害性天气有高温、干旱、大风、暴雨、寒潮、雾等。

#### (1) 气温

淮南历年平均气温 15℃；历史极端最高气温 41.2℃（1959 年 8 月 23 日），历史极端最低气温-22.2℃（1995 年 1 月 6 日）。

#### (2) 降水

1955~2000 年，全市平均降水量 939.3 毫米，月平均最大降水量 521.2 毫米（1956 年 6 月），日最大降水量 145.0 毫米，历时（1 小时）最大降水量 77.5 毫米（1960 年 7 月 15 日），一次最大降水量 116.6 毫米（1968 年 6 月，历时 14 小时 13 分），年最多雷暴雨天数 52 天（1961 年）；年平均降雨 107 天，年平均降雪 8 天；每年 5~9 月为雨季，其中：6~8 月为汛期。

#### (3) 风况

常年主导风向为东风，夏季主导风向为东南风，冬季主导风向为东北风；1996~2000 年平均风速 2.7 米/秒。

#### (4) 雾况

年平均雾日 20 天，主要发生在冬、春两季。

### 3.1.1.4 水文水系

#### (1) 淮河

淮南市辖淮河全长 101 公里，位于平原地带，水位过程呈陡涨陡落，6~9 月进入汛期，水位随降雨量变化而变化，变化幅度可达 12m，其他时间为枯水期，枯水期历时较长。由于其多数支流上兴建水库或其他拦河水利设施，现径流主要靠上游来水和降水补给，因而径流与降水量的年内分配相吻合，季节变化显著，6~9 月降雨量多而集中，水量显著增加，径流量一般占全年的 45%~55%，洪、枯水期最大径流和最小径流悬殊较大，淮滨站历年最大流量达 16600 m<sup>3</sup>/s。位于河段内主要水文站的水文特征值见下表。

表 3.1-1 各水文站历史最高水位和最大流量统计表

站名	历史最高水位 (m)	发生时间 (年、月、日)	历史最大流量 (m <sup>3</sup> /s)	发生时间 (年、月、日)
淮滨	33.29	1968.07.16	16600	1968.07.16

站名	历史最高水位 (m)	发生时间 (年、月、日)	历史最大流量 (m <sup>3</sup> /s)	发生时间 (年、月、日)
王家坝	30.35	1968.07.16	4500	1968.07.16
王家坝(总)	/	/	17600	1968.07.16
三河尖	29.84	1968.07.18	/	/

表 3.1-2 河段内水文站主要水文特征值表

项目	站名	息县站	淮滨站	王家坝
	历年最高水位 (m)		44.63	33.29
历年最低水位 (m)		34.84	18.82	19.48
多年平均水位 (m)		35.87	22.08	21.69
多年平均最高水位 (m)		43.65	29.05	27.50
多年平均最低水位 (m)		34.99	20.44	20.15
多年平均流量 (m <sup>3</sup> /s)		109.5	170.7	219.1
多年平均最大流量 (m <sup>3</sup> /s)		3008.5	2716	1877
多年平均最小流量 (m <sup>3</sup> /s)		7.6	11.0	21.3
多年平均径流总量 (亿 m <sup>3</sup> )		34.6	53.9	69.1

### (2) 江淮运河（江淮沟通段）

瓦埠湖是引江济淮末端的重要调蓄场所。瓦埠湖地处东淝河下游，南北长 52km，东西平均宽 3km，湖床最低处高程在 14m 以下，在蓄水位 17.9m 时，水面面积 156km<sup>2</sup>，调蓄库容 2~3 亿 m<sup>3</sup>。1991 年淮河发生大水时，湖水不能外排，实测最高水位 24.32m，瓦埠湖蓄水超过 30 亿 m<sup>3</sup>。瓦埠湖正常蓄水位原规定为 17.4m，近年来随着水资源供需矛盾加剧和东淝河闸扩大加固，其实际控制运行的蓄水位也在逐步抬高，实际蓄水位一般控制在 17.9m 以上。

### (3) 西淝河

西淝河发源于豫皖交界处的付大庄附近，界于颍河、涡河之间，沿途有油河、洛河、苏沟、济河、港河等支流汇入，五十年代初，该河曾就部分河段进行过裁弯取直和拓宽挖深，并在李集、阚疃和凤台入淮口修建了 3 座节制闸，使西淝河得到渠化。七十年代人工开挖的茨淮新河竣工后，以茨淮新河为界，西淝河被截为南、北两段。

西淝河邵沟沟口~西淝河节制闸段水位受西淝河节制闸调控，闸上正常蓄水位为 17.47 米，蓄水量 935 万立方米，闸上最高防洪水位 21.97 米。西淝河节制闸下~入淮河口主要受淮河回水影响，水位一般在 16.97~17.97 米，平均水位 17.44 米。

西淝河节制闸下~入淮河口设计最高通航水位 25.42 米，设计最低通航水位 15.84 米；西淝河节制闸上~济河口设计最高通航水位 23.64 米，设计最低通航水位 16.30 米；济河口~邵沟沟口不通航，无保证水位。

### (4) 茨淮新河



茨淮新河淮南大兴设计最高通航水位 25.21 米，设计最低通航水位 20.403 米。目前，在茨淮新河上设有茨河铺闸、插花闸、阚疃闸、上桥闸 4 个水文（位）站，航道通航水位受茨河铺闸、插花闸和阚疃闸蓄水位影响。

#### （5）窑河-高塘湖

窑河水位受上窑和蚌埠两级节制闸控制，主要的水位流量观测站有：炉桥水文站、淮南站。

窑河节制闸最高防洪水位闸上为 21.0 米，闸下为 24.5 米；设计最大泄量 610 立方米/秒，校核为 700 立方米/秒。

本航道以窑河节制闸为界，闸上径流主要受窑河节制闸影响，闸下径流主要受淮河倒灌影响，水位平时主要受淮河干流水位影响。总体来看，航道水位变化不大，流速较小。

#### （6）淠淮航道

淠淮航道现状为 VI 级，全长 61 公里，其中刘家圩到白洋淀段长 29.5km，目前处于断航状态，无船舶通过。沿线共建现状船闸 3 座，分别为九里沟、木厂、庙岗船闸，均为 100 吨级船闸，且均年久失修，不具备通航条件。淠淮航道沿线存在 15 座跨河桥梁，全部碍航严重。

淠淮航道庙岗船闸以上水位均为渠道水位，比较稳定，变幅不大。庙岗船闸以下为瓦埠湖水位，受东淝河节制闸控制。

#### （7）淠河

淠河起源于大别山区，为天然河流，全长 205km，淮南境内 23.9km，河流上游有响洪甸、佛子岭两大水库，下游为天然河流，无节制闸控制水位。

#### （8）杨西干渠

杨西干渠属淠河灌区，位于寿县西部，上游为淠东干渠，下游经迎河泄水闸与淠河相衔接，全长 13.8km，水位主要受上游进水闸和下游迎河泄水闸控制。

#### （9）淠东干渠

淠东干渠是淠史杭灌区的一条干渠，在六安市九里沟西侧，从淠河总干渠引水向北，经木厂沿芍陂占道~塘河，北流至瓦庙台进安丰塘，再由戈店闸引水向东北，经老龙头至寿县南郊九里沟，全长 94.9km，淮南境内 27km。淠东干渠的水位主要受上游木厂节制闸、中游双门节制闸、下游戈店节制闸控制。

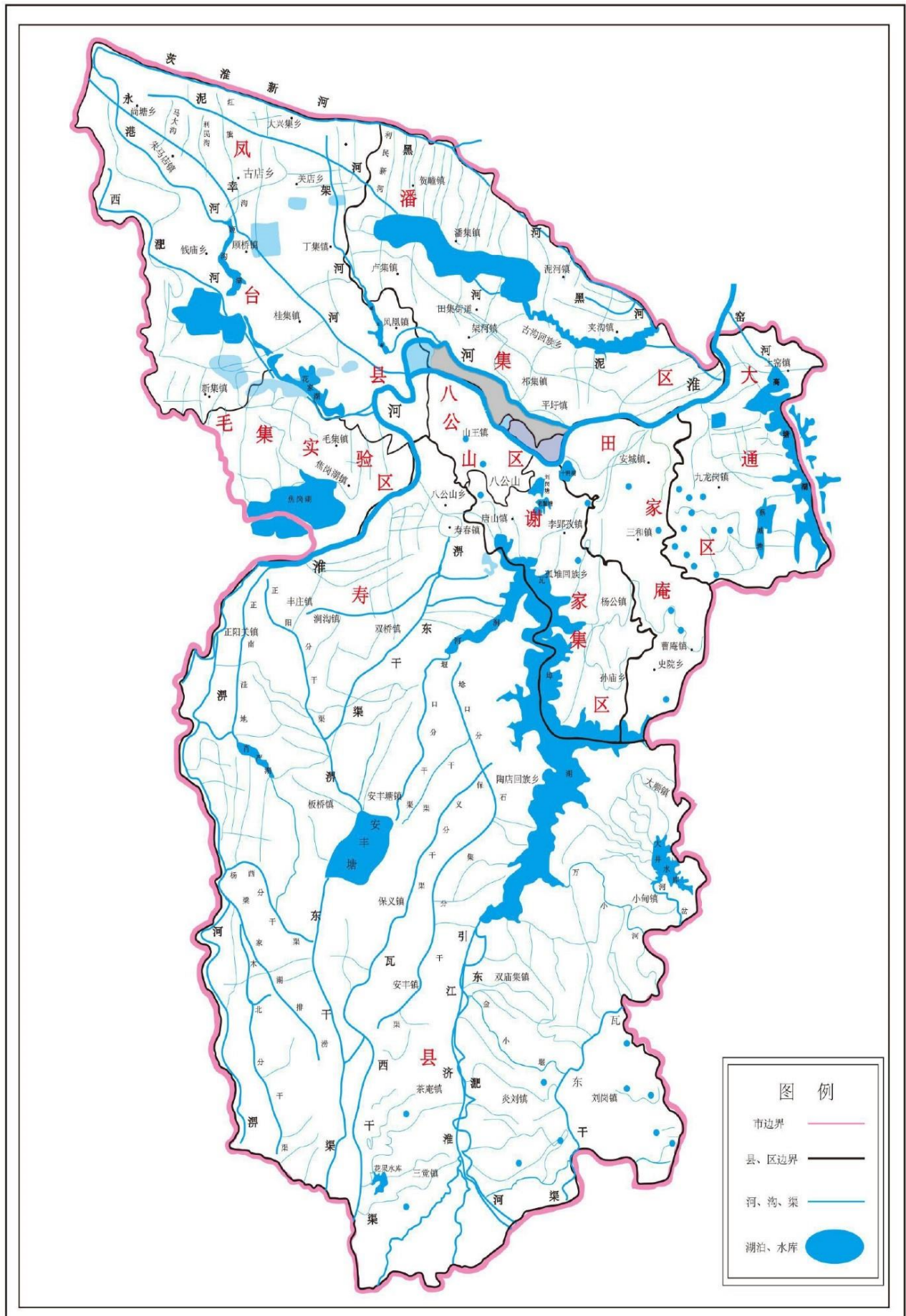


图 3.1-1 淮南市区水系图

### 3.1.1.5 河势

#### （1）淮河

淮河发源于河南省桐柏山，流经河南、安徽，至江苏扬州的三江营入长江，全长约 1000 公里，总落差 200 米，平均比降为 0.2‰。淮河自洪泽湖三河闸和蚌埠闸先后建成后，正阳关以下河段成为渠化河流。2006 年淮河干流临淮岗洪水控制工程竣工后，淮河渠化河流将从临淮岗开始。淮河淮南段从溜孜口流入淮南市，然后从窑河入淮河口处的新城口流入怀远县，全长 101 公里，流经市区 67 公里，位于渠化河段内。根据多年的通航情况来看，没有发现河床变迁和航道线型位移，河势、岸坡稳定，水流条件良好，无崩塌、滑塌现象。

#### （2）江淮运河（江淮沟通段）

东淝河历史上曾是连接淮河和长江的水运要道，瓦埠湖原是东淝河中游一段河道，由于淮河遭受黄泛淤积而逐渐形成湖泊。1950 年洪水后，根据淮河防洪的需要，瓦埠湖被列为淮河控制蓄洪区之一。2002 年瓦埠湖治理东淝河下段整治工程实施，对新东淝河自湖口施家湖圩排涝闸处至入淮河口 13.65km 河段进行疏浚，河底宽度 45m，并疏通老东淝河，恢复老河原有的泄水能力。

引江济淮工程实施后，江淮沟通段现已按Ⅱ级标准建设，航道底宽不小于 60m，航道水深不小于 4.2m，最小弯曲半径 540m。对河道进行开挖疏浚、部分河段边坡进行护砌，沿线河势基本稳定。瓦埠湖段为湖区航道，航道底宽 90m，底标高 13.7m，疏浚边坡 1:5，最小弯曲半径 550m，长约 41.6km，航道中心线沿现有湖区深槽线布置。

#### （3）茨淮新河

茨淮新河是一条衔接较好的渠化航道，整个河道顺直宽阔，断面规则。上自原茨河的老河口起，下至怀远县荆山南麓入淮河口，全长 133.77 公里，其中淮南段自港河口~古路岗，全长约 34 公里。

受阚疃枢纽和茨河铺枢纽控制，近期河段内岸线及断面形态无明显变化，河势基本稳定。远期随着茨淮新河航道沿线枢纽改建工程的实施，航道水流将更加可控制，河势预测稳定，具备建港条件。

#### （4）窑河-高塘湖

窑河以沛河为上源，经洛河穿高塘湖入淮，跨凤阳、定远、长丰、淮南、怀远等县市境，全长 104 公里，平均比降 0.99‰。流域面积 1490 平方公里，其中丘陵区占 83.1%，平原占 10.8%。高塘湖湖底高程 15.5 米左右，蓄水位 18.0 米时，容积 1.1 亿立方米，水面积 56 平方公里。水利部门历年来对窑河两岸堤防的加固治理和河道疏浚，提高了防洪标准，有利航道整治和岸线规划。

### （5）淠淮航道

淠淮航道是 1988 年开始在原有灌溉渠道的基础上动工兴建的通航设施，到九五年已基本完工。淠淮航道利用原淠东干渠一部分、自众兴镇进入石集航道，在庙岗进入淠淮航道，于白洋店进入原东淝河，连接引江济淮江淮沟通段，上连大潜山干渠航道，下连淮河，淠河流域地形呈南高北低和东西高中间低的狭长带状，流域内以山丘区为主，流域面积中山区占 72%，丘陵区占 17%，沿河平原洼地占 11%。上游河道及中游支流河道坡降一般较大，河床下切，存在不同程度的水土流失现象；中下游干流河道比降相对平缓，平均坡降为 0.18~0.3%，河床皆为沙质，受两岸阶地的钳制，河流基本顺直，河势基本稳定，具备建港条件。

#### 3.1.1.6 地质及地震

淮南市境以淮河为界形成两种不同的地貌类型，淮河以南为丘陵，属于江淮丘陵的一部分。以寿县为例，北、中部为淮河冲积平原；西北部为沿淮河、淠河洼地；东南部为岗地。淮河南岸由东至西隆起不连续的低山丘陵，环山为一斜坡地带，宽约 500~1500 米，坡度 10°左右，海拔 40~75 米；斜坡地带以下交错衔接洪冲积二级阶地，宽 500~2500 米，海拔 30~40 米，坡度 2°左右；舜耕山以北二级阶地以下是淮河冲积一级阶地，宽 2500~3000 米，海拔 25 米以下，坡度平缓；一级阶地以下是淮河高位漫滩，宽 2000~3000 米，海拔 17~20 米，漫滩以下是淮河滨河浅滩。舜耕山以南斜坡以下，东为高塘湖一、二级洪冲积阶地，西为瓦埠湖一、二级洪冲积阶地；中为丘陵岗地。淮河以北为地势平坦的淮北平原，淮河以北平原地区为河间浅洼平原，地势呈西北东南向倾斜，海拔 20~24 米，对高差 4~5 米。

根据国家地震局《中国地震动参数区划图》GB18306-2015，淮南地震动峰值加速度为 0.1g，相当于地震基本烈度 7 度。

#### 3.1.1.7 土壤

淮南市的土壤特征主要表现为多样性，主要包括潮土、棕壤、黄棕壤、石灰土等类型。淮南市的土壤类型因其地理位置和地形特征而异，市区及周边县区的平原地区主要分布着肥沃的土壤，适合农业发展。淮南市位于安徽省中北部，地处亚热带与暖温带的过渡带，拥有半湿润季风气候，四季分明，雨热同期。

淮南市的土壤类型包括潮土、棕壤、黄棕壤和石灰土等。潮土主要分布在淮河沿岸的河谷平原地区，而棕壤和黄棕壤则分布在丘陵地区。城市近郊和村庄周围的菜园多为马肝土、沙泥土及水稻土等高产土壤。这些土壤类型的分布与淮南市的地理环境和气候条件密切相关。

### 3.1.2 社会经济概况

#### 3.1.2.1 淮南市国民经济发展现状

2023 年，淮南市经济总体平稳，主要指标运行在合理区间。全年全市生产总值 1601.6 亿元，按可比价格计算，比上年增长 5.1%。其中，第一产业增加值 152.5 亿元，增长 3.3%；第二产业增加值 648.9 亿元，增长 2.3%，其中工业增加值 657.6 亿元，增长 4.0%；第三产业增加值 791.5 亿元，增长 6.2%。第一产业增加值占地区生产总值比重为 9.5%，第二产业增加值比重为 41.1%，第三产业增加值比重为 49.4%。

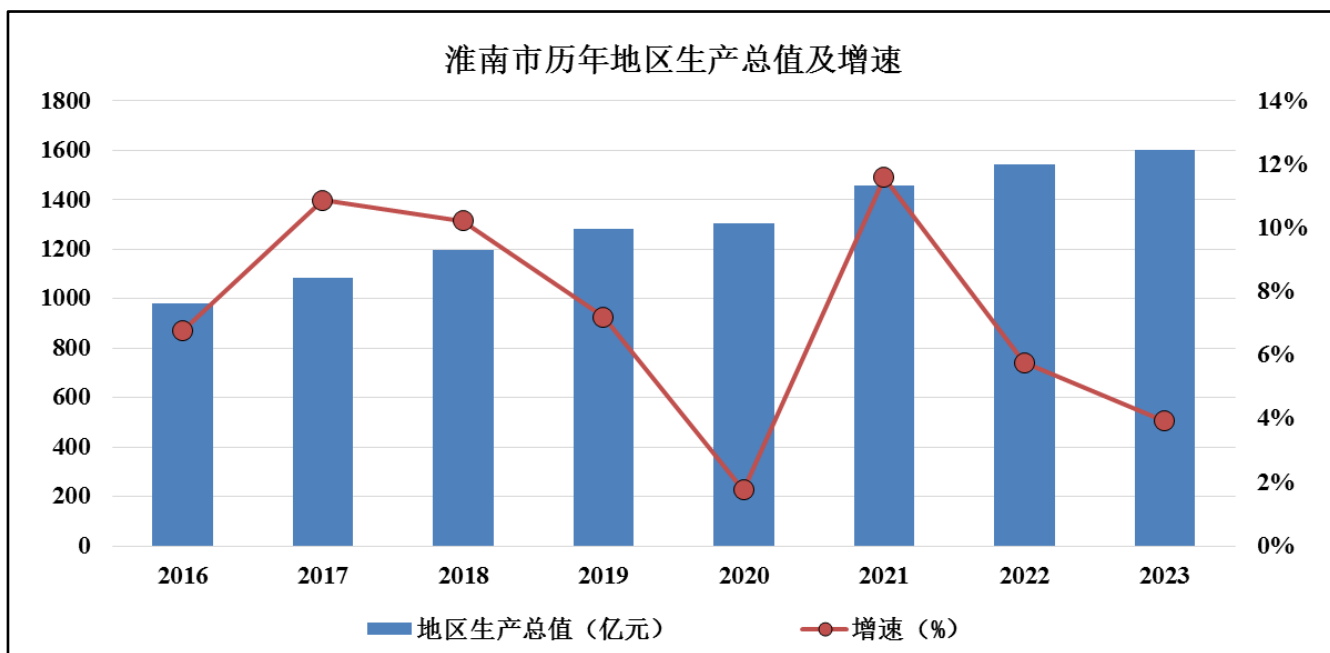


图 3.1-2 淮南市历年 GDP 及增速统计图

2023 年，全年粮食种植面积 53.1 万公顷，比上年下降 0.2%。其中，小麦种植面积 21.5 万公顷，比上年增长 0.2%；水稻种植面积 28 万公顷，比上年下降 0.1%。油料种植面积 1.8 万公顷，增长 43.1%。全年粮食产量 322.4 万吨，增长 1.5%。其中，夏粮 122.5 万吨，增长 1.9%；秋粮 199.9 万吨，增长 1.3%。油料产量 4.5 万吨，增长 22.8%。蔬菜及食用菌产量 95.8 万吨，增长 2.9%。

2023 年，全年规模以上工业增加值比上年增长 4.0%。分经济类型看，国有控股企业增加值增长 3.4%；股份制企业增长 4.0%；外商和港澳台商投资企业增长 8.6%。分门类看，采矿业增加值增长 3.7%，电力、热力、燃气及水生产和供应业增长 0.4%，制造业增长 7.4%。分行业看，重点监测的 36 个工业大类行业有 16 个增加值保持增长。煤电行业增加值增长 3.0%，非煤电行业增加值增长 6.9%，其中，化学原料和化学制品制造业增长 11.7%，电气机械和器材制造业增长 71.5%，汽车制造业增长 92.9%。规模以上工业产品中，原煤增长 1.0%，发电量增长 6.6%，粗钢增长 30.2%，工业自动调节仪表与控制系统增长 38.7%。全年全市煤炭产能 6260 万吨。火力发电装机容量 1555 万千瓦，可再生能源 135.0 万千瓦。

全年建筑业增加值 79.9 亿元，比上年增长 8.4%。年末具有资质等级的总承包和专业承包建筑业企业 339 家，比上年净增 22 家。全年房屋建筑施工面积 794.4 万平方米，房屋竣工面积 114.1 万平方米。

2023 年，全年固定资产投资（不含农户）比上年增长 7.2%。其中，工业投资增长 41.6%，基础设施投资增长 21.2%，民间投资下降 5.2%。分产业看，第一产业投资增长 21.1%，第二产业投资增长 41.4%，第三产业投资下降 7.7%。社会领域投资增长 58.2%，其中教育业投资增长 209.6%。

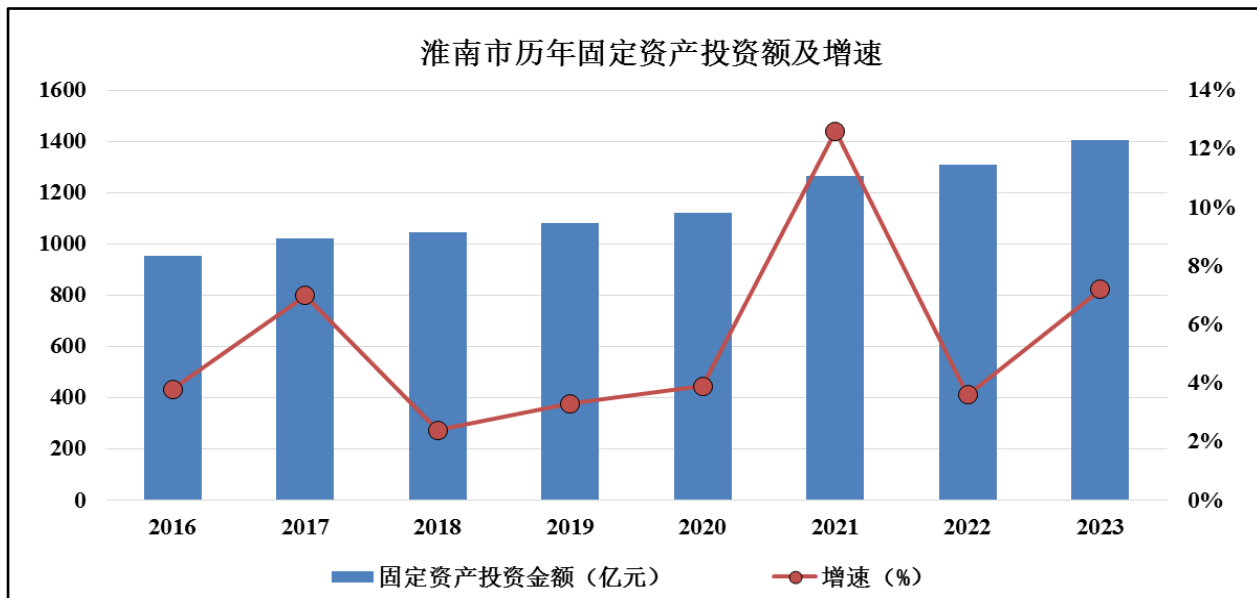


图 3.1-3 淮南市历年固定资产投资额及增速统计图

2023 年，全年社会消费品零售总额 922.7 亿元，比上年增长 4.5%。按经营地统计，城镇消费品零售额 639.4 亿元，增长 3.4%；乡村消费品零售额 283.3 亿元，增长 6.9%。按消费类型统计，商品零售额 801.7 亿元，增长 2.9%；餐饮收入 121.0 亿元，增长 16.2%。

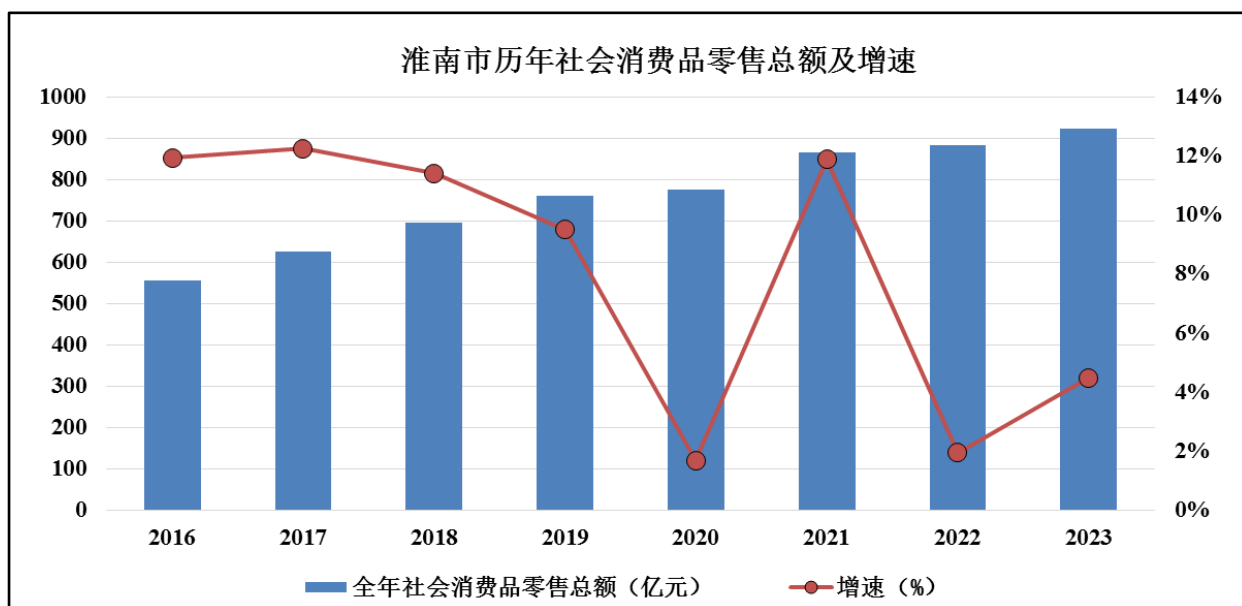


图 3.1-4 淮南市历年社会消费品零售总额及增速统计图



2023年，全年进出口总额107.0亿元，比上年增长35.1%。其中，出口102.6亿元，增长33.6%；进口4.4亿元，增长85.0%。全年新批/备案外商投资项目14个，比上年增长40%，合同利用外资48510万美元，增长303.8%；实际利用外商直接投资额6853万美元，增长112.7%。全年对外投资新签合同金额299万美元，比上年增长60.8%。

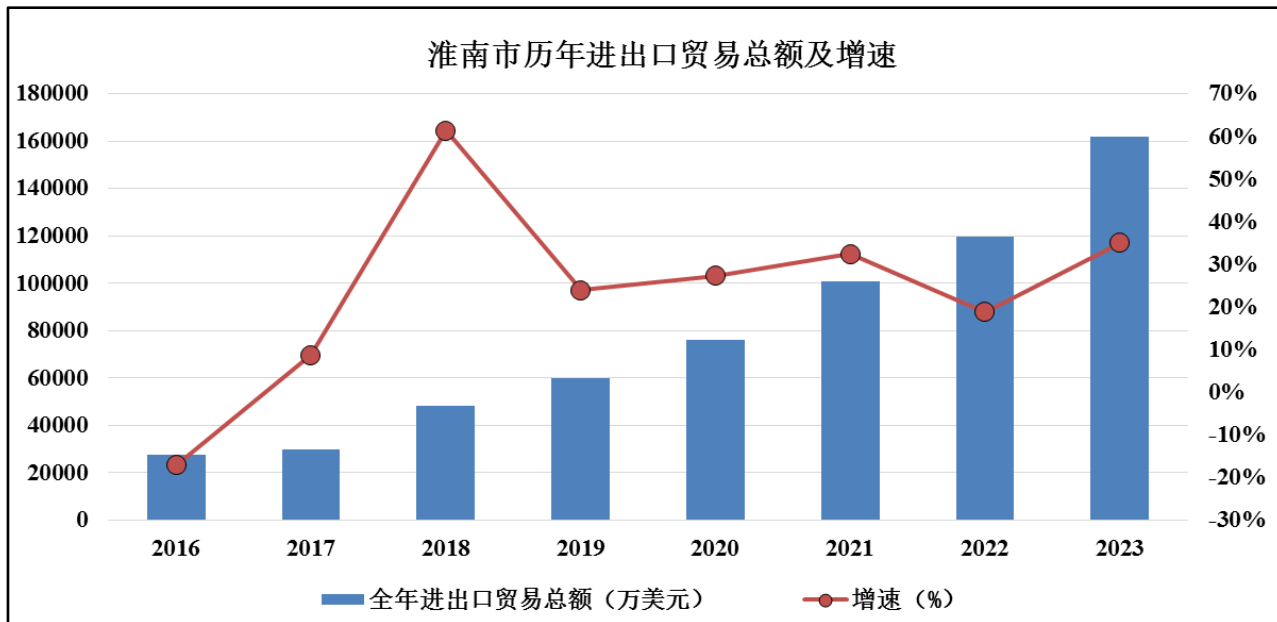


图 3.1-5 淮南市历年进出口贸易总额及增速统计图

2023年，全年接待国内外游客3044.7万人次，增长71.1%。旅游总收入212.6亿元，增长85.1%。

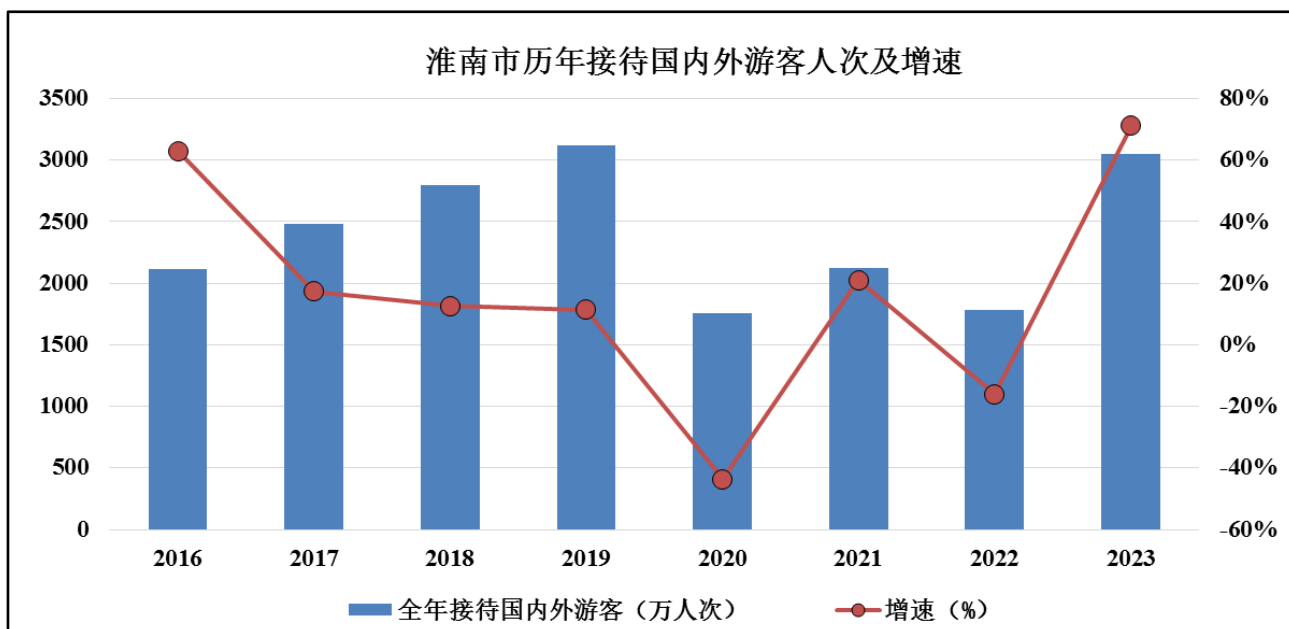


图 3.1-6 淮南市历年接待国内外游客人次及增速统计图

2023年，全年全市城镇居民人均可支配收入45477元，比上年增长4.9%；人均消费支出22598元，增长4.5%。农村居民人均可支配收入19105元，比上年增长7.8%；人均消费支出15606元，增长5.1%。全年居民消费价格同比上涨0.1%，其中，食品烟酒价格上涨0.9%，

工业品价格下降 0.9%，服务项目价格上涨 0.3%。

表 3.1-2 淮南市 2023 年全市主要经济指标

指标	单位	全年	同比增长(%)
地区生产总值 (GDP)	亿元	1601.6	5.1
规模以上工业增加值	%		4.0
规模以上装备制造业增加值	万元		20.2
社会消费品零售总额	亿元	922.7	4.5
一般公共预算收入	亿元	130.5	8.5
一般公共预算支出	亿元	316.0	5.5
固定资产投资	万元		7.2
#工业投资	万元		41.6
房地产开发投资	亿元	140.3	-36.2
地方交通货运量	万吨	24815	5.4
城镇居民人均可支配收入	元	45477	4.9
农村居民人均可支配收入	元	19105	7.8
居民消费价格	%		0.1

### 3.1.1.2.2 淮南市国民经济发展规划

根据《淮南市国民经济和社会发展的第十四个五年规划和 2035 年远景目标纲要》展望 2035 年，淮南市综合实力大幅跃升，经济总量较 2020 年翻一番以上，城乡居民人均收入超过全省平均水平；基本实现新型工业化、信息化、城镇化、农业现代化，建成现代化经济体系；广泛形成绿色生产生活方式，生态环境根本好转，美丽淮南建设目标基本实现；与长三角城市群、淮河生态经济带、合肥都市圈一体化发展，基础设施和公共服务互联互通全面实现，现代化综合交通体系和现代流通体系基本形成，参与区域经济合作和竞争新优势明显增强。

**经济发展取得新成效。**在发展平衡性、充分性、可持续性不断提升的基础上，地区生产总值年均增速达到全省平均水平，全员劳动生产率年均增长 6.5%以上，固定资产投资年均增长 7.5%以上。产业结构进一步优化，非煤产业加快发展，农业现代化取得显著成绩，园区经济、民营经济发展活力明显增强，到 2025 年，制造业增加值占 GDP 比重达到 15%，社会消费品零售总额达到 1080 亿元。

**创新能力迈上新台阶。**创新型人才队伍建设、体制机制改革、重要平台打造、创新主体培育等取得重大突破，国家智慧城市和省级创新型城市试点建设取得重大进展，创业创新生态系统不断完善，自主创新能力显著增强，基本形成以创新为支撑的经济发展方式。到 2025 年，战略性新兴产业产值占规上工业总产值比重达到 35%，每万人口高价值发明专利拥有量力争达到全省平均水平。

**生态文明建设实现新进步。**城乡环保设施进一步完善，采煤沉陷区综合治理等专项环保整治工作进一步加强，生态环境管理实现科学化、精细化、信息化。化石能源和水资源消耗、碳排放总量得到有效控制，土地开发利用效率显著提高。大气、水、土壤污染防治成效进一



步巩固提升。城市空气质量优良天数比率、地表水达到或好于Ⅲ类水体比例完成上级下达任务。

**城乡协调发展取得新进展。**公铁水空和港口重大基础设施加快完善，新型城镇化深入推进，常住人口城镇化率约67%。市域功能布局更加完善，县域经济实力大幅提升，县城带动乡镇发展的效果更加明显，脱贫攻坚成果巩固拓展，乡村振兴战略全面推进，城乡区域发展更加协调，建成合肥都市圈副中心城市。

表 3.1-3 “十四五”时期经济社会发展主要目标

类别	指标	2030年	2035年目标	年均增长(累计)
经济发展	地区生产总值增长(%)	—	—	6.5左右
	人均地区生产总值(元)	40000左右	50000左右	4.6以上
	全员劳动生产率增长(%)	—	—	>6.5
	制造业增加值占GDP比重(%)	10.1	15左右	—
	常住人口城镇化率(%)	65	67左右	—
	固定资产投资增长(%)	3.9	—	7.5以上
	进出口总额(亿美元)	7.62	10	>5
	社会消费品零售总额(亿元)	774.3	1080	7左右
创新驱动	研发经费投入增长(%)	—	—	10左右
	战略性新兴产业产值占规上工业总产值比重(%)	25	35	—
	每万人口高价值发明专利拥有量(件)	4	达到全省平均水平	—
	数字经济核心产业增加值占地区生产总值比重(%)	1.5左右	3左右	—
	高新技术企业数(个)	160	260	—

## 3.2 现状分析与评价

### 3.2.1 地表水环境质量现状

#### 3.2.1.1 区域水环境现状

##### (1) 安徽省地表水环境现状

根据2019~2023年《安徽省环境状况公报》，安徽省水环境质量基本情况如下：

##### ①2019年

2019年，全省地表水环境质量总体有所改善。监测的136条河流、36座湖泊水库共320个地表水监测断面(点位)中，I~III类水质断面(点位)占72.8%，同比上升3.3个百分点；劣V类断面(点位)占1.9%，同比下降1.8个百分点。

### 2019 年淮河流域

2019 年，淮河干流总体水质状况持续为优，支流总体水质状况为轻度污染。监测的 62 条支流中，15 条水质状况为优、13 条为良好、30 条为轻度污染、4 条为中度污染。

淮河流域监测的 63 条河流 114 个断面中，I~III类断面占 55.3%，同比下降 1.7 个百分点；无劣 V 类断面，同比下降 3.5 个百分点。

### ②2020 年

2020 年，全省地表水总体水质状况为良好。监测的 136 条河流、37 个湖泊水库共 321 个地表水监测断面（点位）中，I~III类水质断面（点位）占 76.3%，同比上升 3.5 个百分点；无劣 V 类断面（点位），同比下降 1.9 个百分点。

“十三五”期间，全省地表水环境质量有所改善，总体水质状况由轻度污染好转为良好，I~III类水质断面（点位）比例上升 6.7 个百分点，劣 V 类断面(点位)实现清零，下降 6.7 个百分点。水质综合指数下降 22.5%，氨氮、总磷、化学需氧量浓度分别下降 52.6%、40.2%、9.6%。

### ③2021 年

2021 年，全省地表水总体水质状况为良好。监测的 146 条河流、41 个湖泊水库共 321 个地表水国、省控监测断面（点位）中，I~III类水质断面（点位）占 77.3%，同比上升 2.7 个百分点；无劣 V 类断面（点位），同比下降 0.3 个百分点。

### 2021 年淮河流域

2021 年，淮河干流总体水质状况持续为优。监测的 63 条支流中，17 条水质状况为优、26 条为良好、19 条为轻度污染、1 条为中度污染。流域 90 个国考断面中，水质优良断面占 72.2%，同比上升 7.8 个百分点；劣 V 类断面保持清零。

### ④2022 年

2022 年，全省地表水总体水质状况为良好。监测的 210 条河流、73 个湖泊水库共 401 个断面中，I~III类水质断面占 86.5%，同比上升 9.2 个百分点；IV~V 类水质占 13.5%，劣 V 类断面比例持续为 0。

### 2022 年淮河流域

淮河干流水质为优，13 个断面中有 4 个断面水质为II类、9 个为III类。淮河支流总体水质为良好，监测的 85 条支流中，20 条水质优、41 条水质良好、21 条水质轻度污染、3 条水质中度污染。

### ⑤2023 年

2023 年，全省地表水总体水质状况为优。监测的 210 条河流、73 个湖泊水库共 401 个断面中，I~III类水质断面占 90.3%，同比上升 3.8 个百分点；IV类水质断面比例为 9.7%，无 V 类和劣 V 类水质断面。

#### 2023 年淮河流域

淮河干流水质为优，13 个断面中有 5 个断面水质为 II 类、8 个为 III 类。淮河支流总体水质为良好，监测的 85 条支流中，22 条水质优、48 条水质良好、15 条水质轻度污染。

2019 年~2023 年，安徽省地表水质状况详情见下。

表 3.2-1 安徽省地表水质状况一览表

时间		2019 年	2020 年	2021 年	2022 年	2023 年
全省	I~III类水质断面（点位）	72.8%	76.35%	77.3%	86.5%	90.3%
	劣 V 类断面（点位）	1.9%	无	无	无	无
淮河流域	I~III类水质断面（点位）	55.3%	64.0%	其中优良占 72.2%	淮河干流水质为优，淮河支流总体水质为良好	淮河干流水质为优，淮河支流总体水质为良好
	劣 V 类断面（点位）	无	无	无	无	无

#### (2) 淮南市地表水环境质量

##### ①根据 2019 年淮南市环境质量概要，淮南市地表水环境质量状况如下：

2019 年，全市地表水 21 个监测断面（点位）中 I~III 类水质比例为 67%，比上年增加 5 个百分点，无劣 V 类水质，总体水质状况为轻度污染。

河流：市辖淮河干流及其支流 16 个监测断面中 I~III 类水质比例 75%，无劣 V 类水质，总体水质良好，与 2018 年相比无明显变化。

主要超标断面为丁家沟、枣林涵、中心沟和木台沟断面，水质均劣于《地表水环境质量标准》（GB3838-2002）III 类水质标准，其中丁家沟和木台沟断面水质为 IV 类，枣林涵、中心沟水质为 V 类。

湖泊：全市湖泊 5 个监测点位 I~III 类水质比例 40%，总体水质状况为轻度污染，无劣 V 类水质，与 2018 年相比无明显变化。2019 年，瓦埠湖水质评价指标年平均浓度值劣于《地表水环境质量标准》（GB3838-2002）III 类标准，符合 IV 类标准，主要超标因子为总磷；船墩和陶店渡口点位水质评价指标年平均浓度值符合《地表水环境质量标准》（GB3838-2002）III 类标准；瓦埠湖、船墩和陶店渡口综合营养状态均为轻度富营养。2019 年，高塘湖水质评价指标年平均浓度值劣于 III 类标准，符合 V 类标准，综合营养状态为轻度富营养。主要超标因子为总磷和化学需氧量。2019 年，焦岗湖水质评价指标年平均浓度值劣于 III 类标准，符

合IV类标准，综合营养状态为中营养。主要超标因子为化学需氧量和总磷。

集中式饮用水源地：2019年，淮南市地表集中式饮用水水源地水质达标率100%。与2018年相比，地表集中式饮用水水源地水质达标率增加0.3个百分点，第三自来水厂和平山头水厂水质达标率稳定保持100%，袁庄水厂水质达标率100%，比上年增加9.9个百分点。

**②根据 2020 年淮南市环境质量概要，淮南市地表水环境质量状况如下：**

2020年，全市地表水21个监测断面（点位）中I~III类水质比例为76.2%，无劣V类水质，总体水质状况为良好。比上年增加9.2个百分点，水质状况由轻度污染转为良好，水质向好趋势。

河流：市辖淮河干流及其支流16个监测断面中I~III类水质比例81.2%，无劣V类水质，总体水质良好，与2019年相比水质比例增加5.2个百分点。主要超标断面为枣林涵、中心沟和木台沟断面，水质均劣于《地表水环境质量标准》（GB 3838-2002）III类水质标准，为V类水质，主要超标因子为高锰酸盐指数、总磷、化学需氧量和氨氮。

湖泊：全市湖泊5个监测点位I~III类水质比例60%，无劣V类水质，与2019年相比水质有所好转。2020年，瓦埠湖点位、船墩和陶店渡口点位水质评价指标年平均浓度值均符合《地表水环境质量标准》（GB 3838-2002）III类水质标准，综合营养状态均为轻度富营养。2020年，高塘湖水质评价指标年平均浓度值劣于III类标准，符合IV类标准，综合营养状态为轻度富营养。主要超标因子为化学需氧量、总磷和高锰酸盐指数。2020年，焦岗湖水质评价指标年平均浓度值劣于III类标准，符合IV类标准，综合营养状态为轻度富营养。主要超标因子为化学需氧量、总磷和高锰酸盐指数。

集中式饮用水源地：2020年，淮南市地表集中式饮用水水源地水质达标率100%，与上年持平。各水源地水质保持稳定达标。

**③根据 2021 年淮南市环境质量概要，淮南市地表水环境质量状况如下：**

2021年，全市地表水26个监测断面（点位）中I-III类水质比例为76.9%，无劣V类水质，总体水质状况为良好。比上年增加0.7个百分点，水质状况保持良好。

河流：市辖淮河干流及其支流22个监测断面中I-III类水质比例为86.4%，无劣V类水质，总体水质良好。与2020年相比水质比例增加5.2个百分点，水质状况保持良好。出境断面新城口和入境断面鲁台孜水质评价指标年平均浓度值均符合《地表水环境质量标准》（GB3838-2002）II类标准。主要超标断面为永幸河入淮口断面、架河入淮口和南中心沟河口断面，水质均劣于《地表水环境质量标准》（GB3838-2002）III类水质标准，为IV类水质，主要污染物为化学需氧量、高锰酸盐指数和总磷。

湖泊：全市湖泊4个监测点位I-III类水质比例25%，无劣V类水质，总体水质轻度污

染，与上年相比无明显变化。主要污染物为总磷、化学需氧量和高锰酸盐指数。2021 年，瓦埠湖点位水质评价指标年平均浓度值符合《地表水环境质量标准》（GB3838-2002）III类标准，综合营养状态为轻度富营养；高塘湖、焦岗湖和安丰塘点位水质评价指标年平均浓度值均劣于III类标准，符合IV类标准，主要污染物为化学需氧量、总磷和高锰酸盐指数，综合营养状态均为轻度富营养。

集中式饮用水源地：2021 年，淮南市地表集中式饮用水源地水质达标率 100%，与上年持平。各水源地水质保持稳定达标。

**④根据 2022 年淮南市环境质量概要，淮南市地表水环境质量状况如下：**

2022 年，全市地表水 24 个监测断面（点位）中I~III类水质比例为 79.2%，比上年增加 2.3 个百分点，IV类水质比例 20.8%，总体水质状况保持良好。

河流：淮河干流淮南段 6 个断面，I~III类水质比例为 100%，总体水质状况为优。鲁台孜和石头埠断面水质年均值均符合《地表水环境质量标准》（GB3838-2002）II类水质标准，水质优；新城口、袁庄水厂、凤台水厂和东部城区水源地断面水质年均值均符合《地表水环境质量标准》（GB3838-2002）III类水质标准，水质良好。入境断面（鲁台孜）和出境断面（新城口）水质基本持平。与上年相比，各断面水质无明显变化。

淮河一级支流东淝河五里闸断面水质年均值符合《地表水环境质量标准》（GB3838-2002）II类标准，水质优。东淝河翁墩断面（六安-淮南市界断面）、东淝河白洋淀渡口断面、东淝河平山头水厂断面水质年均值符合《地表水环境质量标准》（GB3838-2002）III类标准，水质良好。

淮河一级支流永幸河黄圩断面（亳州市-淮南市市界断面）、永幸河入淮口断面水质评价指标年均值符合《地表水环境质量标准》（GB3838-2002）III类标准，水质良好。

淮河一级支流西淝河闸下断面、架河入淮口断面和瓦西干渠花果断面（六安市-淮南市市界断面）水质年均值符合《地表水环境质量标准》（GB3838-2002）III类标准，水质良好；淮河一级支流泥河入河口断面水质年均值符合《地表水环境质量标准》（GB3838-2002）IV类标准，水质轻度污染，主要污染物为高锰酸盐指数和化学需氧量。

淮河二级支流陡涧河窑口大桥断面、万小河天河合淮界断面（合肥市-淮南市市界断面）水质年均值符合《地表水环境质量标准》（GB3838-2002）III类标准，水质良好；便民沟焦岗闸断面和丁家沟河口断面水质年均值均符合《地表水环境质量标准》（GB3838-2002）IV类水质标准，水质均为轻度污染，主要污染物均为高锰酸盐指数和化学需氧量。

湖库：2022 年，瓦埠湖、焦岗湖断面水质年均值符合《地表水环境质量标准》（GB3838-2002）III类标准，水质良好；高塘湖和安丰塘断面水质年均值均符合《地表水环境质量标准》

（GB3838-2002）IV类水质标准，水质轻度污染，主要污染物均为总磷。

2022 年，各湖泊综合营养状态均为轻度富营养，与上年相比，营养状态无明显变化。

集中式饮用水源地：2022 年，淮南市东部城区水源地、平山头水厂、袁庄水厂、凤台水厂和寿县二水厂 5 个在用地表集中式饮用水源地水质达标率 100%，与上年相比无明显变化。

⑤根据 2023 年淮南市环境质量概要，淮南市地表水环境质量状况如下：

2023 年，全市地表水 24 个监测断面中优良水质比例为 95.8%，比上年提升了 16.6 个百分点，IV类水质比例 4.2%，总体水质状况优。

全市 8 个国控断面中优良水质比例为 87.5%，IV类水质比例 12.5%，总体水质状况良好；11 个省控断面中优良水质比例为 100%，总体水质状况优。

河流：全市辖区内淮河干流水质状况为优，西淝河水质状况为优，东淝河、永幸河、架河、泥河、瓦西干渠、陡涧河、万小河、便民沟和丁家沟水质状况为良好。20 个监测断面中优良水质比例为 100%，比上年提升了 15 个百分点。其中新城口、西淝河闸下断面水质均有所好转（III类→II类），泥河入河口、便民沟焦岗闸、丁家沟河口和安丰塘水质均有所好转（IV类→III类），其他断面水质保持稳定。

湖库：瓦埠湖、焦岗湖和安丰塘点位水质年均值符合III类标准，水质状况为良好；高塘湖点位水质年均值符合IV类标准，水质轻度污染，主要污染指标为总磷。瓦埠湖营养状态为中营养，焦岗湖、高塘湖和安丰塘营养状态均为轻度富营养。与上年相比，安丰塘点位水质类别由IV类好转为III类，瓦埠湖、高塘湖和焦岗湖点位水质类别保持稳定。

集中式饮用水源地：2023 年，东部城区水源地、平山头水厂、袁庄水厂、凤台水厂和寿县二水厂等 5 个在用县级及以上地表集中式饮用水水源地全年取水量 13253.7 万吨，水质达标率 100%与上年相比保持稳定。

3.2.1.2 港区水环境质量现状

一、本次评价现状监测

（1）数据来源

本次规划涉岸线及作业区涉及河流数量及流域较广，故选取淮南市市内代表性作业区作为地表水环境质量现状。

表 3.2-3 地表监测断面一览表

编号	所属作业区	所在河流	监测断面	坐标	
				经度/°	经度/°
W <sub>4</sub>	上窑作业区	窑河	上窑作业区内断面	117.12460555	32.74063425
W <sub>5</sub>	古路岗作业区	茨淮新河	古路岗作业区下游 500m	116.76201409	32.92518495

编号	所属作业区	所在河流	监测断面	坐标	
				经度/°	纬度/°
W <sub>6</sub>	瓦埠作业区	瓦埠湖	瓦埠作业区与陶店作业区间瓦埠湖	116.90777087	32.34222032
W <sub>7</sub>	正阳关作业区	淝河	正阳关作业区（通用泊位）上游 250m	116.51574373	32.44729542
W <sub>8</sub>	安丰作业区	淝淮航道	安丰作业区（修造船岸线）上游 1500m	116.78058529	32.15923518
W <sub>9</sub>	新桥作业区	东淝河	新桥作业区上游 500m	116.82542166	31.97479193



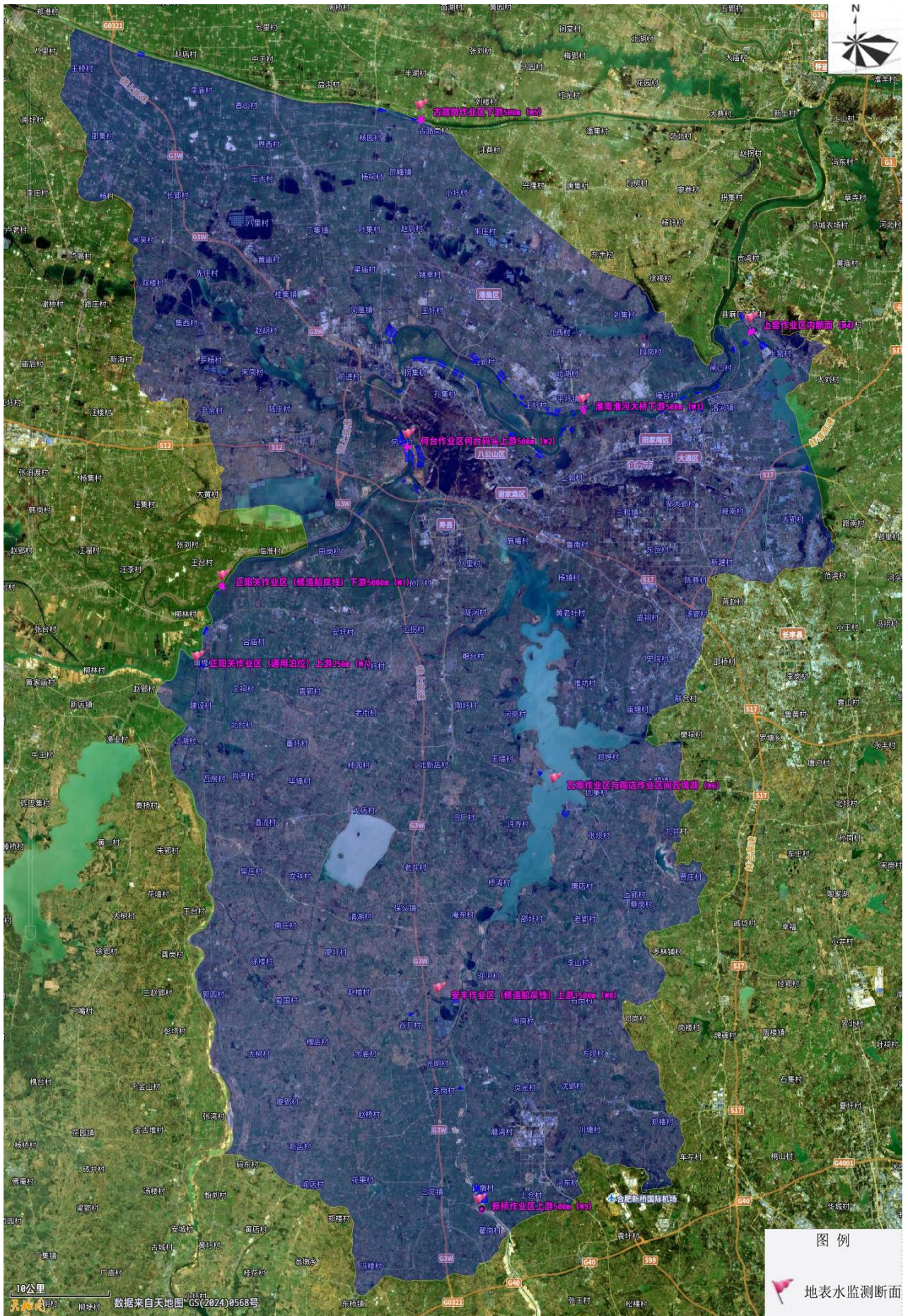


图 3.2-2 地表水监测断面分布图



(2) 监测项目

根据规划区排污特征及地表水环境状况，确定本次评价现状监测项目为 pH、COD、BOD<sub>5</sub>、SS、TP、TN、氨氮、溶解氧和石油类共 9 项。

(3) 监测方法

水质采样执行《地表水和污水监测技术规范》（HJ/T 91-2002）、《水质采样技术指导》（HJ 494-2009）、《水质采样、样品的保存和管理技术规定》（HJ 493-2009）等相关规定；样品的分析方法按《地表水环境质量标准》（GB3838-2002）及《水和废水监测分析方法》（第四版）（增补版）中规定的方法进行。

表 3.2-3 地表水监测项目、分析方法依据一览表

序号	检测项目	检测标准（方法）	检出限	单位
1	高锰酸盐指数	GB 11892-89	/	mg/L
2	氨氮	纳氏试剂分光光度法 HJ 535-2009	0.025	mg/L
3	化学需氧量	重铬酸盐法 GB/T 11914-89	10	mg/L
4	五日生化需氧量	稀释与接种法 HJ 505-2009	0.5	mg/L
5	氨氮	纳氏试剂分光光度法 HJ 535-2009	0.025	mg/L
6	总磷	钼酸铵分光光度法 GB 11893-1989	0.01	mg/L
7				
8				
9				

(4) 评价标准

根据《安徽省水环境功能区划》水质管理目标：水质管理目标为 III 类；。

表 3.2-4 地表水环境质量执行标准 单位：mg/L（pH：无量纲）

评价标准	高锰酸盐指数	COD	BOD <sub>5</sub>	NH <sub>3</sub> -N	TP
III	6	20	4	1.0	0.2
IV	10	30	6	1.5	0.3

(5) 地表水监测数据

3.2.2 大气环境质量现状

3.2.2.1 达标区判定

本规划实施所在地位于环境空气质量二类功能区，环境空气质量执行《环境空气质量标准》（GB 3095-2012）中的二级标准；其中涉及风景名胜区的执行一级标准；非甲烷总烃参照执行《大气污染物综合排放标准详解》中标准值，总挥发性有机物（TVOC）参照执行《环境影响评价技术导则 大气环境》（HJ2.2-2018）附录 D 表 D.1 中其他污染物空气质量浓度参考限值。

表 3.2-11 环境空气质量标准

污染物	浓度限值	一级	二级	单位	评价标准
SO <sub>2</sub>	年平均	20	60	μg/m <sup>3</sup>	《环境空气质量标准》 (GB3095-2012)
	24小时平均	50	150	μg/m <sup>3</sup>	
	1小时平均	150	500	μg/m <sup>3</sup>	
NO <sub>2</sub>	年平均	40	40	μg/m <sup>3</sup>	
	24小时平均	80	80	μg/m <sup>3</sup>	
	1小时平均	200	200	μg/m <sup>3</sup>	
CO	24小时平均	4	4	mg/m <sup>3</sup>	
	1小时平均	10	10	mg/m <sup>3</sup>	
O <sub>3</sub>	日最大8小时平均	100	160	μg/m <sup>3</sup>	
	1小时平均	160	200	μg/m <sup>3</sup>	
PM <sub>10</sub>	年平均	40	70	μg/m <sup>3</sup>	
	24小时平均	50	150	μg/m <sup>3</sup>	
PM <sub>2.5</sub>	年平均	15	35	μg/m <sup>3</sup>	
	24小时平均	35	75	μg/m <sup>3</sup>	
TSP	年平均	80	200	μg/m <sup>3</sup>	
	24小时平均	120	300	μg/m <sup>3</sup>	
非甲烷总烃	一次值	2.0		mg/m <sup>3</sup>	《大气污染物综合排放标准》(GB16297-1996)详解中推荐标准值
总挥发性有机物(TVOC)	8小时平均	600		μg/m <sup>3</sup>	《环境影响评价技术导则大气环境》(HJ2.2-2018)附录D

根据《环境影响评价技术导则 大气环境》(HJ2.2-2018)要求,规划区所在区域环境空气质量达标情况评价指标为SO<sub>2</sub>、NO<sub>2</sub>、PM<sub>10</sub>、PM<sub>2.5</sub>、CO和O<sub>3</sub>,六项基本污染物全部达标即为城市环境空气质量达标。基本污染物环境质量现状数据优先采用国家或地方生态环境主管部门发布的评价基准年环境质量公告或环境质量报告中的数据或结论。本次基本污染物现状评价采用《2023年淮南市环境质量概要》,区域空气质量现状评价结果见下表。

表 3.2-12 淮南市区域空气质量现状监测统计结果 单位 μg/m<sup>3</sup>

污染物	评价指标	现状浓度	标准值	占标率(%)	达标情况
SO <sub>2</sub>	年平均浓度	8	60	13.33	达标
NO <sub>2</sub>	年平均浓度	21	40	52.50	达标
PM <sub>10</sub>	年平均浓度	65.9	70	94.14	达标
PM <sub>2.5</sub>	年平均浓度	38.7	35	110.57	不达标
CO	日平均第95百分位数质量浓度	700	4000	17.50	达标
O <sub>3</sub>	最大8h滑动平均第90百分位数质量浓度	157	160	98.13	达标

由上表可知,淮南市2023年基本污染物SO<sub>2</sub>、NO<sub>2</sub>、CO、PM<sub>10</sub>、O<sub>3</sub>满足《环境空气质量标准》(GB3095-2012)二级标准要求,PM<sub>2.5</sub>均无法满足《环境空气质量标准》(GB3095-2012)二级标准要求,规划区所在区域为不达标区。

### 3.2.2.2 区域大气环境质量现状

#### （1）淮南市环境空气质量

图 3.2-14 淮南市近五年 CO 浓度变化趋势图

图 3.2-15 淮南市近五年 PM2.5 浓度变化趋势图

图 3.2-16 淮南市近五年 PM10 浓度变化趋势图

## 3.2.2.3 港区大气环境质量现状

## 一、本次评价现状监测

## (1) 监测布点

本次规划涉及港区和作业区较多，据淮南市常年主导风向及规划特点布设大气环境监测点，故选取具有代表性港区及作业区进行大气环境质量现状监测。

表 3.2-16 环境空气监测布点

编号	监测因子	所属作业区	监测点位	坐标	
				经度/°	纬度/°
G <sub>1</sub>	TSP、非 甲烷总烃	何台作业区（淮河）	何口村	116.74004269	32.62381784
G <sub>2</sub>		尚塘作业区（茨淮新 河）	大刘庄	116.45577441	32.97706145
G <sub>3</sub>		祁集作业区（淮河）	祁集村	116.86336231	32.68857592
G <sub>4</sub>		山王作业区（淮河）	毕家岗社区	116.84711800	32.64837817
G <sub>5</sub>		洛河作业区（淮河）	田东村	117.06124959	32.67434534
G <sub>6</sub>		上窑作业区（窑河）	新城口村	117.11422417	32.75750522
G <sub>7</sub>		正阳关作业区（淮 河、淠河）	正阳关镇	116.52742375	32.47929290
G <sub>8</sub>		新桥作业区（东淝 河）	谢墩村	116.82606626	31.99669787



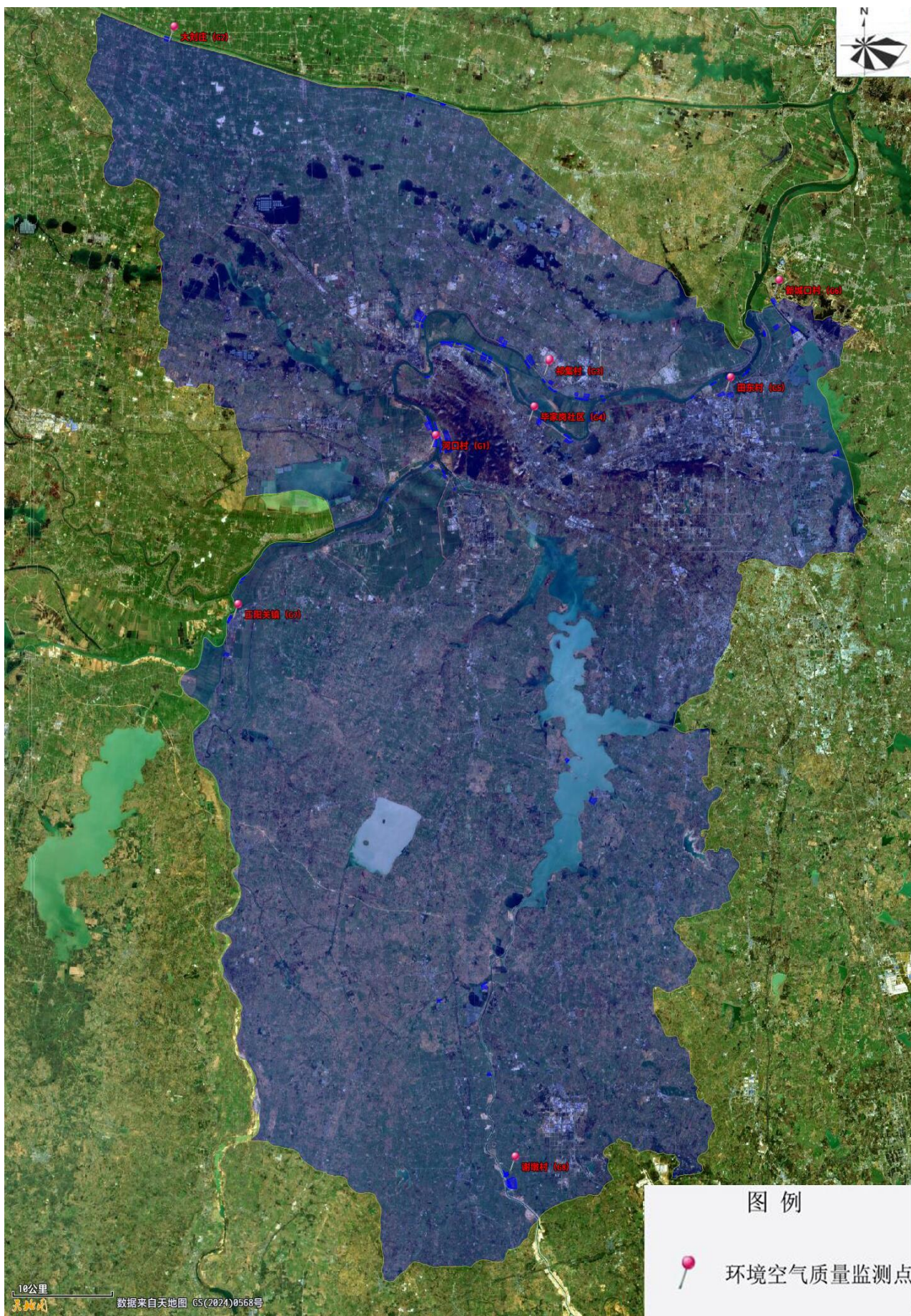


图 3.2-17 淮南港大气监测点位分布图



(2) 监测因子

G1~G8 点位监测 TSP 和非甲烷总烃浓度及同步常规地面气象观测资料。

(3) 监测时间与频次

连续采样 7 天，其中 TSP 测日均浓度，每天采样 24 小时。非甲烷总烃小时浓度每天采样 4 次，监测时段为 02、08、14、20 时，每次监测 1h。

表 3.2-17 监测时间与频次一览表

监测点位	监测时间	监测频率
G1~G8		连续采样 7 天，其中 TSP 测日均浓度，每日应有 24 小时采样时间。非甲烷总烃小时浓度每天采样 4 次，监测时段为 02、08、14、20 时，每次监测 1h

(4) 监测方法

采样按国家环保总局出版的《环境监测技术规范》中大气部分进行，分析按照《环境空气质量标准》（GB3095-2012）规定的分析方法进行。

(5) 评价标准

规划港区所在区域大气环境执行《环境空气质量标准》（GB3095-2012）中的二级标准；非甲烷总烃参照执行《大气污染物综合排放标准详解》中标准值。标准值见下表。

表 3.2-18 环境空气质量标准

污染物	24 小时平均	1 小时平均	标准来源
TSP (μg/m³)	300	—	《环境空气质量标准》（GB 3095-2012）的二级标准
非甲烷总烃 (mg/m³)	—	2.0	《大气污染物综合排放标准详解》

(6) 评价方法

采用单因子指数法进行评价：

$$I_{ij} = C_{ij} / C_{si}$$

式中：I<sub>ij</sub>--i 指标 j 测点指数；

C<sub>ij</sub>--i 指标 j 测点监测最大值 (mg/m³)；

C<sub>si</sub>--i 指标二级标准值 (mg/m³)。

(7) 监测结果与评价分析

本次规划区内具体监测结果见下表。

表 3.2-19 环境空气现状监测数据统计表 单位  $\text{mg}/\text{m}^3$

从上表可以看出，TSP 满足《环境空气质量标准》（GB3095-2012）中的二级标准，非甲烷总烃满足《大气污染物综合排放标准详解》中标准值。

### 3.2.2.4 小结

监测时段 TSP、非甲烷总烃等特征污染因子满足《环境空气质量标准》（GB3095-2012）二级标准、《大气污染物综合排放标准详解》中标准值的要求。

### 3.2.3 地下水环境质量现状

#### （1）区域地下水环境质量现状

2023 年，全市地下水区域考核点位寿县八公山乡团结村-珍珠泉水质类别符合 II 类，寿县迎合镇常圩村水质（3046B）、凤台县政府大院内和潘集区贺疃乡朱集西煤矿工业广场 3 个点位水质类别均符合 IV 类，寿县迎合镇常圩村（3046A）水质类别符合 V 类；污染风险监控点位凤台县桂集镇王圩村水质类别符合 IV 类。与上年相比，各点位水质类别保持稳定，均无明显变化。

#### （2）港区地下水环境质量现状

##### 一、现状监测

##### （1）监测方案

我单位委托安本规划区内地下水环境进行现状监测。地下水质量现状监测方案见下表。

表 3.2-20 地下水监测布点一览表

编号	所属作业区	监测点位	坐标		监测内容	备注（土壤监测点位）
			经度/°	纬度/°		
D <sub>1</sub>	祁集作业区	油气化工码头场地	116.86404763	32.68385928	水位+水质	T <sub>2</sub>
D <sub>2</sub>	连岗作业区	淮南 3 号水上综合服务区	116.91394038	32.65117094		T <sub>3</sub>
D <sub>3</sub>	正阳关作业区	船舶修造场地	116.52293234	32.48013848		T <sub>4</sub>
D <sub>4</sub>	山王作业区	船舶修造场地	116.85915898	32.65197216		T <sub>5</sub>
D <sub>5</sub>	洛河作业区	综合服务区	117.07157357	32.68842897		T <sub>6</sub>
D <sub>6</sub>	新桥作业区	综合服务区	116.82182462	31.99419504		T <sub>7</sub>
D <sub>7</sub>	上窑作业区	船舶修造场地	117.11246403	32.75216164		T <sub>8</sub>
D <sub>8</sub>	安丰作业区	船舶修造场地	116.79707705	32.16205126		T <sub>9</sub>



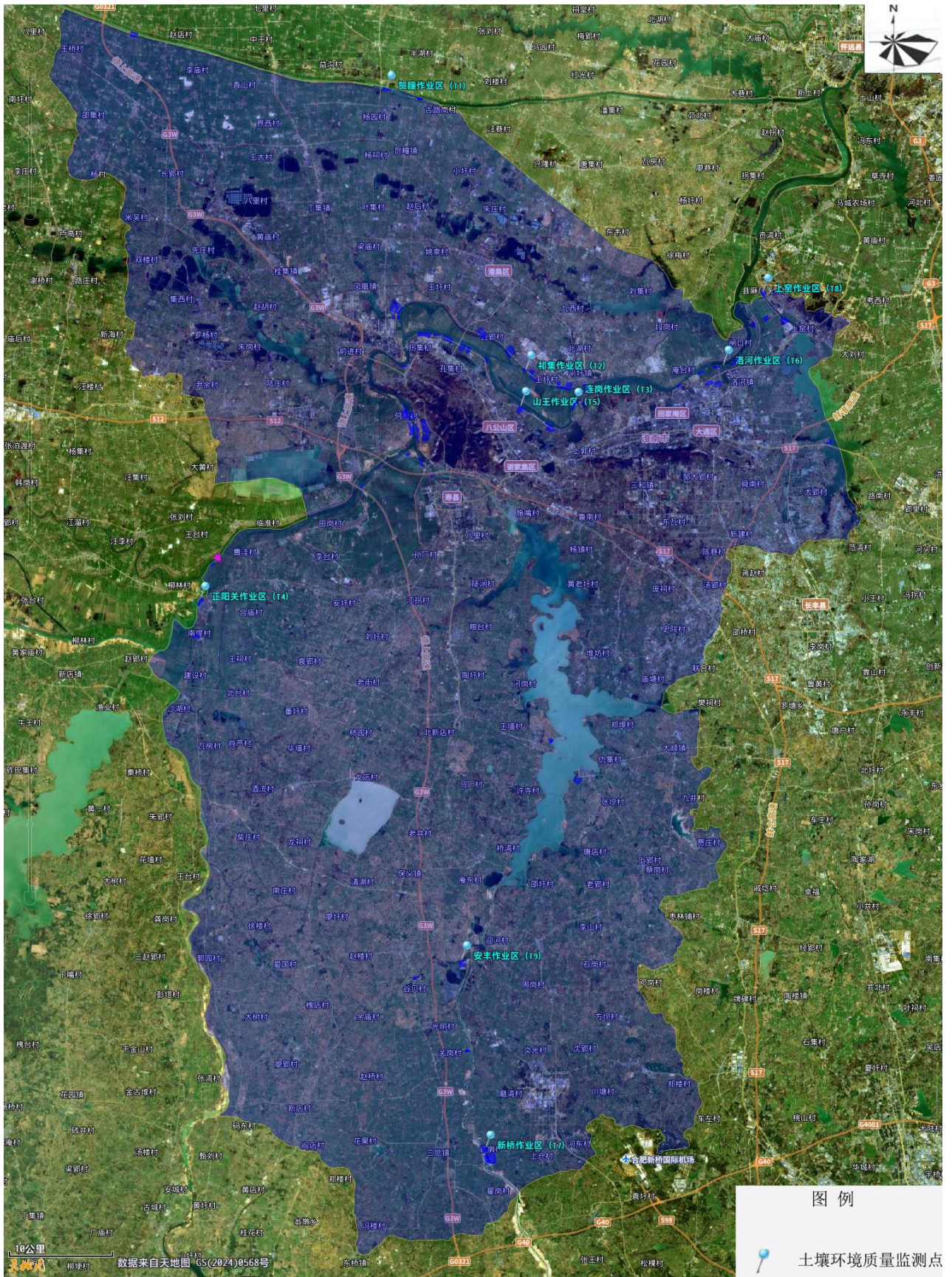


图 3.2-18 淮南港地下水和土壤监测点位分布图

(2) 监测频率

连续监测一天，监测一次。



(3) 监测项目

①K<sup>+</sup>、Na<sup>+</sup>、Ca<sup>2+</sup>、Mg<sup>2+</sup>、CO<sub>3</sub><sup>2-</sup>、HCO<sub>3</sub><sup>-</sup>、Cl<sup>-</sup>、SO<sub>4</sub><sup>2-</sup>的浓度；

②基本因子：pH、氨氮、硝酸盐、亚硝酸盐、挥发性酚类、氰化物、砷、汞、铬（六价）、总硬度、铅、氟、镉、铁、锰、溶解性总固体、高锰酸盐指数、硫酸盐、氯化物、总大肠杆菌群、细菌总数；

③特征因子：铜、锌、铍、镍、总铬、硒、萘、苯、甲苯、乙苯、对/间二甲苯（μg/L）、邻二甲苯。

(4) 监测方法

表 3.2-21 地下水监测项目、分析及依据一览表

序号	检测项目	检测标准（方法）	检出限	单位
1	钾	水质 32 种元素的测定 电感耦合等离子体发射光谱法 HJ 776-2015	0.07	mg/L
2	钠		0.12	mg/L
3	钙		0.02	mg/L
4	镁		0.003	mg/L
5	铁		0.01	mg/L
6	锰		0.01	mg/L
7	铜		0.04	mg/L
8	锌		0.009	mg/L
9	镍		0.007	mg/L
10	铍		0.010	mg/L
11	铬		0.03	mg/L
12	铅	水质 65 种元素的测定 电感耦合等离子体质谱法 HJ 700-2014	0.00009	mg/L
13	镉		0.00005	mg/L
14	硒		0.00041	mg/L
15	氟化物	水质 氟化物的测定 离子选择电极法 GB/T 7484-1987	0.05	mg/L
16	碳酸盐	重碳酸盐和碳酸盐 酸碱指示剂滴定法《水和废水监测分析方法》（第四版）国家环境保护总局（2002 年）	/	mg/L
17	重碳酸盐		/	mg/L
18	氯离子	离子色谱法 HJ 84-2016	0.007	mg/L
19	硫酸根离子		0.018	mg/L
20	pH 值	电极法 HJ 1147-2020	/	/
21	氨氮	水质 氨氮的测定 纳氏试剂分光光度法 HJ 535-2009	0.025	mg/L
22	挥发酚	水质 挥发酚的测定 4-氨基安替比林分光光度法 HJ 503-2009	0.0003	mg/L
23	氰化物	生活饮用水标准检验方法 无机非金属指标 GB/T 5750.5-2006	0.002	mg/L
24	汞	水质 汞、砷、硒、铋和锑的测定 原子荧光法 HJ 694-2014	0.00004	mg/L
25	砷		0.0003	mg/L
26	六价铬	二苯碳酰二肼分光光度法 GB/T 7467-1987	0.004	mg/L

序号	检测项目	检测标准（方法）	检出限	单位
27	总硬度 (以 CaCO <sub>3</sub> 计)	水质 钙和镁总量的测定 EDTA 滴定法 GB/T 7477-1987	5.00mg/L	mg/L
28	溶解性总固体	生活饮用水标准检验方法 感官性状和 物理指标 GB/T 5750.4-2006	/	/
29	高锰酸盐指数	水质 高锰酸盐指数的测定 GB/T 11892-1989	0.5mg/L	mg/L
30	总大肠菌群	生活饮用水标准检验方法 微生物指标 GB/T 5750.12-2006	/	个/L
31	细菌总数	水质 细菌总数的测定 平皿计数法 HJ 1000-2018	/	/
32	萘	吹扫捕集/ 气相色谱-质谱法 HJ 639-2012	0.0004mg/L	mg/L
33	苯		0.0004mg/L	mg/L
34	甲苯		0.0003mg/L	mg/L
35	乙苯		0.0003mg/L	mg/L
36	对二甲苯	顶空/气相色谱法 HJ 1067-2019	0.002mg/L	mg/L
37	间二甲苯			
38	邻二甲苯		0.002mg/L	mg/L
39	亚硝酸盐氮	水质 亚硝酸盐氮的测定 分光光度法 GB/T 7493-1987	0.003mg/L	mg/L
40	硝酸盐氮	水质 硝酸盐氮的测定 紫外分光光度法 (试行) HJ/T 346-2007	0.08mg/L	mg/L

#### (5) 评价标准

区域内地下水环境质量执行《地下水质量标准》（GB/T 14848-2017）中III类标准。

#### (6) 评价方法

本次地下水环境质量现状评价采用单项污染指数法，其计算公式如下：

$$S_i = \frac{C_i}{C_{Si}}$$

式中： $S_i$ —— $i$ 种污染物分指数；

$C_i$ —— $i$ 种污染物实测值（mg/L）；

$C_{Si}$ —— $i$ 种污染物评价标准值（mg/L）；

pH 因子标准指数为：

$$S_{pH} = \frac{7.0 - pH_j}{7.0 - pH_{sd}} \quad (\text{当 } pH_j \leq 7.0 \text{ 时});$$

$$S_{pH} = \frac{pH_j - 7.0}{pH_{su} - 7.0} \quad (\text{当 } pH_j > 7.0 \text{ 时});$$

式中：

$S_{pH}$ ——pH 值的分指数；

$pH_j$ ——pH 实测值；

pH<sub>sd</sub>——pH 值评价标准的下限值；

pH<sub>su</sub>——pH 值评价标准的上限值。

当水质评价因子的标准指数≤1 时即符合地下水功能区规定的水质标准；当标准指数>1 时即表明该评价因子水质超过相应功能区的水质标准，已不能满足使用功能的要求。

(7) 监测结果及评价

表 3.2-22 地下水水位监测结果

监测点位		经纬度	水位/m
D1			3.17
D2			2.85
D3			2.3
D4			2.36
D5			2.45
D6			2.21
D7			3.26
D8			2.56

表 3.2-23 地下水环境监测与评价结果 单位：mg/L，pH 无量纲

分析项目	监测点位 ( )				(GB/T14848-2017) III类标准
钾	0.82	0.82	0.81	0.78	/
钠	57.7	57.6	60.0	62.9	200
钙	77.8	77.3	77.8	80.3	/
镁	28.8	28.9	29.3	30.4	/
碳酸盐	0	0	0	0	/
重碳酸盐	483	419	424	430	/
氯化物	45.8	38.9	43.4	42.6	250
硫酸根盐	17.8	14.9	17.0	16.5	250
pH 值	7.2	7.4	7.2	7.3	6.5~8.5
氨氮 (以 N 计)	0.025L	0.050	0.044	0.047	0.5
挥发性酚类	0.0003L	0.0003L	0.0003L	0.0003L	0.002
氰化物	0.002L	0.002L	0.002L	0.002L	0.05
砷	0.0003L	0.0003L	0.0003L	0.0003L	0.01
汞	0.00004L	0.00004L	0.00004L	0.00004L	0.001
六价铬	0.004L	0.004L	0.004L	0.004L	0.05
总硬度 (以 CaCO <sub>3</sub> 计)	316	348	324	308	450
铅	0.00009L	0.00009L	0.00009L	0.00009L	0.01
氟化物	0.40	0.41	0.41	0.40	1.0
镉	0.00005L	0.00005L	0.00005L	0.00005L	0.005
硝酸盐 (以 N 计)	0.79	0.72	0.83	0.75	20

分析项目	监测点位（）				（GB/T14848-2017） III类标准
亚硝酸盐（以N计）	0.003L	0.003L	0.003L	0.003L	1
铁	0.01L	0.01L	0.01L	0.01L	0.3
锰	0.01L	0.01L	0.01L	0.01L	0.1
溶解性总固体	486	468	494	493	1000
高锰酸盐指数	0.5L	0.5L	0.5L	0.5L	3
总大肠菌群 （MPN/100mL）	<2	<2	<2	<2	3
细菌总数（CFU/mL）	74	83	66	72	100
铜	0.04L	0.04L	0.04L	0.04L	1
锌	0.009L	0.009L	0.009L	0.009L	1
铍	0.010L	0.010L	0.010L	0.010L	0.002
镍	0.007L	0.007L	0.007L	0.007L	0.02
铬	0.03L	0.03L	0.03L	0.03L	/
硒	0.00041L	0.00041L	0.00041L	0.00041L	0.01
萘	0.0004L	0.0004L	0.0004L	0.0004L	100
苯	0.0004L	0.0004L	0.0004L	0.0004L	10
甲苯	0.0003L	0.0003L	0.0003L	0.0003L	700
乙苯	0.0003L	0.0003L	0.0003L	0.0003L	300
间二甲苯	0.002L	0.002L	0.002L	0.002L	/
对二甲苯	0.002L	0.002L	0.002L	0.002L	300
邻二甲苯	0.002L	0.002L	0.002L	0.002L	1000
备注	“L”表示未检出，检测结果低于方法检出限以L或未检出表示				

续表 3.2-23 地下水环境监测与评价结果 单位：mg/L，pH 无量纲

分析项目	监测点位（）				（GB/T14848-2017） III类标准
钾	0.80	0.80	2.21	0.88	/
钠	61.6	59.8	19.5	56.1	200
钙	80.4	77.4	20.8	77.0	/
镁	32.1	29.0	7.45	28.4	/
碳酸盐	0	0	0	0	/
重碳酸盐	452	419	125	424	/
氯化物	42.3	42.4	19.2	39.7	250
硫酸根盐	16.9	16.9	10.6	15.5	250
pH 值	7.4	7.3	7.3	7.2	6.5~8.5
氨氮（以N计）	0.031	0.025L	0.025L	0.047	0.5
挥发性酚类	0.0003L	0.0003L	0.0003L	0.0003L	0.002
氰化物	0.002L	0.002L	0.002L	0.002L	0.05
砷	0.0003L	0.0003L	0.0003L	0.0003L	0.01

分析项目	监测点位（）				（GB/T14848-2017） III类标准
汞	0.00004L	0.00004L	0.00004L	0.00004L	0.001
六价铬	0.004L	0.004L	0.004L	0.004L	0.05
总硬度 （以CaCO <sub>3</sub> 计）	320	310	101	316	450
铅	0.00009L	0.00009L	0.00009L	0.00009L	0.01
氟化物	0.39	0.41	0.25	0.42	1.0
镉	0.00005L	0.00005L	0.00005L	0.00005L	0.005
硝酸盐（以N计）	0.80	0.77	0.79	0.69	20
亚硝酸盐（以N计）	0.003L	0.003L	0.003L	0.003L	1
铁	0.01L	0.01L	0.01L	0.01L	0.3
锰	0.01L	0.01L	0.01L	0.01L	0.1
溶解性总固体	465	492	161	494	1000
高锰酸盐指数	0.5L	0.5L	1.0	0.5L	3
总大肠菌群 （MPN/100mL）	<2	<2	<2	<2	3
细菌总数（CFU/mL）	89	86	78	80	100
铜	0.04L	0.04L	0.04L	0.04L	1
锌	0.009L	0.009L	0.009L	0.009L	1
铍	0.010L	0.010L	0.010L	0.010L	0.002
镍	0.007L	0.007L	0.007L	0.007L	0.02
铬	0.03L	0.03L	0.03L	0.03L	/
硒	0.00041L	0.00041L	0.00041L	0.00041L	0.01
萘	0.0004L	0.0004L	0.0004L	0.0004L	100
苯	0.0004L	0.0004L	0.0004L	0.0004L	10
甲苯	0.0003L	0.0003L	0.0003L	0.0003L	700
乙苯	0.0003L	0.0003L	0.0003L	0.0003L	300
间二甲苯	0.002L	0.002L	0.002L	0.002L	/
对二甲苯	0.002L	0.002L	0.002L	0.002L	300
邻二甲苯	0.002L	0.002L	0.002L	0.002L	1000
备注	“L”表示未检出，检测结果低于方法检出限以L或未检出表示				

由表可见，规划所在区域所有监测点位监测结果均能满足《地下水质量标准》（GB/T14848-2017）中III类标准要求，总体情况良好。

### 3.2.4 河道底泥现状监测

#### （1）监测布点

我单位委托安对本规划区内设置的河道底泥环境监测点进行监测。河道底泥环境质量现状监测方案见下表。

表 3.2-24 底泥的监测布点一览表

编号	所属作业区	所在河流	监测点位	坐标		备注（地表水监测断面）
				经度/°	纬度/°	
DN1	正阳关作业区	淮河	正阳关作业区（修造船岸线）下游 5000m	116.54325860	32.51776970	W1
DN2	何台作业区		何台作业区何台码头上游 500m	116.74730372	32.64057863	W2
DN3	平圩作业区		淮南淮河大桥下游 500m	116.93878606	32.67063797	W3
DN4	上窑作业区	窑河	上窑作业区内断面	117.12460555	32.74063425	W4
DN5	古路岗作业区	茨淮新河	古路岗作业区下游 500m	116.76201409	32.92518495	W5
DN6	瓦埠作业区	瓦埠湖	瓦埠作业区与陶店作业区间瓦埠湖	116.90777087	32.34222032	W6
DN7	正阳关作业区	淝河	正阳关作业区（通用泊位）上游 250m	116.51574373	32.44729542	W7
DN8	安丰作业区	淝淮航道	安丰作业区（修造船岸线）上游 1500m	116.78058529	32.15923518	W8
DN9	新桥作业区	东淝河	新桥作业区上游 500m	116.82542166	31.97479193	W9

(2) 监测项目

本次底泥质量现状监测项目参照《土壤环境质量农用地土壤污染风险管控标准(试行)》(GB15618-2018)表 1 中 8 种基本项目。

镉、汞、砷、铅、铬、铜、镍、锌。

(3) 监测时间和频次

连续一天，每天一次。

(4) 监测方法

表 3.2-25 底泥各项监测因子监测方法汇总表

序号	项目	方法	检出限	仪器名称
1	总汞	土壤质量总汞、总砷、总铅的测定 原子荧光法 第 1 部分：土壤中总汞的测定 GB/T 22105.1-2008	0.002mg/kg	原子荧光光度计/AFS-8220
2	总砷	土壤质量 总汞、总砷、总铅的测定 原子荧光法 第 2 部分：土壤中总砷的测定 GB/T 22105.2-2008	0.01mg/kg	原子荧光光度计/AFS-8220
3	镉	土壤质量 铅、镉的测定 石墨炉原子吸收分光光度法 GB/T 17141-1997	0.01mg/kg	原子吸收分光光度计/ICE3000
4	铅	土壤和沉积物 铜、锌、铅、镍、铬的测定 火焰原子吸收分光光度法 HJ 491-2019	10mg/kg	原子吸收分光光度计/ICE3000
5	铬		4mg/kg	
6	铜		1mg/kg	
7	镍		3mg/kg	
8	锌		1mg/kg	

(5) 监测结果统计

表 3.2-26 底泥监测结果汇总表 单位：mg/kg

监测项目	0~0.2m（水底）				
					（GB15618-2018）第二类用地筛选值（其他）
镉（mg/kg）	0.12	0.11	0.14	0.17	0.3
总汞（mg/kg）	0.0869	0.0488	0.0469	0.0592	2.4
总砷（mg/kg）	15.3	16.1	19.9	14.2	30
铅（mg/kg）	27	26	30	26	120
铬（mg/kg）	65	61	61	70	200
铜（mg/kg）	26	24	24	24	100
镍（mg/kg）	29	31	34	29	100
锌（mg/kg）	65	61	66	74	250

续表 3.2-27 底泥监测结果汇总表 单位：mg/kg

监测项目	0~0.2m（水底）					
					（GB15618-2018）第二类用地筛选值（其他）	
镉（mg/kg）	0.12	0.10	0.14	0.12	0.15	0.3
总汞（mg/kg）	0.0397	0.0428	0.0319	0.0402	0.0454	2.4
总砷（mg/kg）	15.0	16.8	22.0	13.8	18.4	30
铅（mg/kg）	26	29	37	26	28	120
铬（mg/kg）	63	58	66	58	62	200
铜（mg/kg）	24	21	23	21	23	100
镍（mg/kg）	32	29	35	30	35	100
锌（mg/kg）	60	55	62	54	60	250

根据监测结果，监测的河道底泥各类监测因子满足《土壤环境质量 农用地土壤污染风险管控标准（试行）》（GB15618-2018）表1中第二类用地风险筛选值（其他）要求。

### 3.2.5 土壤环境质量现状

#### （1）监测布点

我单位委托安对本规划区内设置的土壤环境监测点进行取样监测。土壤环境质量现状监测方案见下表。



表 3.2-28 土壤监测布点一览表

编号	所属作业区	监测因子	监测点位	坐标		监测布点及数量要求
				经度/°	纬度/°	
T <sub>1</sub>	贺瞳作业区	pH+45 项	普通作业场地	116.71797908	32.93035027	1 个表层样点
T <sub>2</sub>	祁集作业区	pH+45 项+石油烃	油气化工码头场地	116.86404763	32.68385928	1 个柱状样点（0-3m）
T <sub>3</sub>	连岗作业区	pH+45 项+石油烃	淮南 3 号水上综合服务区	116.91394038	32.65117094	1 个表层样点
T <sub>4</sub>	正阳关作业区	pH+45 项+石油烃	船舶修造场地	116.52293234	32.48013848	1 个表层样点
T <sub>5</sub>	山王作业区	pH+45 项+石油烃	船舶修造场地	116.85915898	32.65197216	1 个表层样点
T <sub>6</sub>	洛河作业区	pH+45 项+石油烃	综合服务区	117.07157357	32.68842897	1 个表层样点
T <sub>7</sub>	新桥作业区	pH+45 项+石油烃	综合服务区	116.82182462	31.99419504	1 个表层样点
T <sub>8</sub>	上窑作业区	pH+45 项+石油烃	船舶修造场地	117.11246403	32.75216164	1 个表层样点
T <sub>9</sub>	安丰作业区	pH+45 项+石油烃	船舶修造场地	116.79707705	32.16205126	1 个表层样点

(2) 监测项目

本次土壤环境质量现状监测项目为《土壤环境质量建设用地土壤污染风险管控标准（试行）》（GB36600-2018）表 1 中 45 种基本项目和 pH 及石油烃：

建设用地测 45 种基本项目：

砷、镉、铜、镍、汞、铬、铅（重金属和无机物）；

四氯化碳、氯仿、氯甲烷、1, 1-二氯乙烷, 1, 2-二氯乙烷、1, 1-二氯乙烯、顺-1, 2-二氯乙烯、反-1, 2-二氯乙烯、二氯甲烷、1, 2-二氯丙烷, 1, 1, 1, 2-四氯乙烷、1, 1, 2, 2-四氯乙烷、四氯乙烯、1, 1, 1-三氯乙烷、1, 1, 2-三氯乙烷、三氯乙烯、1, 2, 3-三氯丙烷、氯乙烯、苯、氯苯、1, 2-二氯苯、1, 4-二氯苯、乙苯、苯乙烯、甲苯、间二甲苯+对二甲苯、邻二甲苯（挥发性有机物）；

硝基苯、苯胺、2-氯酚、苯并 a 蒽、苯并 a 芘、苯并[b]荧蒽、苯并[k]荧蒽、蒽、二苯并[a, h]蒽、茚并（1, 2, 3-cd）芘、萘（半挥发性有机物）。

(3) 监测方法

按国家环保局发布的《土壤环境监测技术规范》（HJ/T 166 -2004）执行。

表 3.2-29 土壤各项监测因子监测方法汇总表

序号	检测项目	检测标准（方法）	检出限	仪器
1	总汞	土壤质量 总汞、总砷、总铅的测定 原子荧光法 第 1 部分：土壤中总汞的测定 GB/T 22105.1-2008	0.002mg/kg	原子荧光光度计/AFS-8220

序号	检测项目	检测标准（方法）	检出限	仪器
2	总砷	土壤质量 总汞、总砷、总铅的测定 原子荧光法 第2部分：土壤中总砷的测定 GB/T 22105.2-2008	0.01mg/kg	原子荧光光度计/AFS-8220
3	镉	土壤质量 铅、镉的测定 石墨炉原子吸收分光光度法 GB/T 17141-1997	0.01mg/kg	原子吸收分光光度计/ICE3000
4	铅	土壤和沉积物 铜、锌、铅、镍、铬的测定 火焰原子吸收分光光度法 HJ 491-2019	10mg/kg	原子吸收分光光度计/ICE3000
5	铬		4mg/kg	
6	铜		1mg/kg	
7	镍		3mg/kg	
8	锌		1mg/kg	
9	苯胺	土壤和沉积物 半挥发性有机物的测定气相色谱-质谱法 HJ 834-2017	0.01mg/kg	气相色谱质谱联用仪/TARCE1300+ISQ7000
10	2-氯苯酚		0.06mg/kg	
11	硝基苯		0.09mg/kg	
12	萘		0.09mg/kg	
13	苯并（a）蒽		0.1mg/kg	
14	蒽		0.1mg/kg	
15	苯并（b）荧蒽		0.2mg/kg	
16	苯并（k）荧蒽		0.1mg/kg	
17	苯并（a）芘		0.1mg/kg	
18	茚并（1,2,3-cd）芘		0.1mg/kg	
19	二苯并（ah）蒽	0.1mg/kg		
20	氯甲烷	土壤和沉积物 挥发性有机物的测定吹扫捕集/气相色谱-质谱法 HJ 605-2011	1.0μg/kg	气相色谱质谱联用仪/TARCE1300+ISQ7000
21	氯乙烷		1.0μg/kg	
22	1,1-二氯乙烷		1.0μg/kg	
23	二氯甲烷		1.5μg/kg	
24	反式-1,2-二氯乙烯		1.4μg/kg	
25	1,1-二氯乙烷		1.2μg/kg	
26	顺式-1,2-二氯乙烯		1.3μg/kg	
27	氯仿		1.1μg/kg	
28	1,1,1-三氯乙烷		1.3μg/kg	
29	四氯化碳		1.3μg/kg	
30	苯		1.9μg/kg	
31	1,2-二氯乙烷		1.3μg/kg	
32	三氯乙烯		1.2μg/kg	
33	1,2-二氯丙烷		1.1μg/kg	
34	甲苯		1.3μg/kg	
35	1,1,2-三氯乙烷		1.2μg/kg	
36	四氯乙烯		1.4μg/kg	
37	氯苯		1.2μg/kg	
38	乙苯		1.2μg/kg	
39	1,1,1,2-四氯乙烷		1.2μg/kg	

序号	检测项目	检测标准（方法）	检出限	仪器
40	对/间-二甲苯		1.2µg/kg	
41	邻-二甲苯		1.2µg/kg	
42	苯乙烯		1.1µg/kg	
43	1,1,2,2-四氯乙烷		1.2µg/kg	
44	1,2,3-三氯丙烷		1.2µg/kg	
45	1,4-二氯苯		1.5µg/kg	
46	1,2-二氯苯		1.5µg/kg	
47	pH 值	土壤 pH 值的测定 电位法 HJ 962-2018	/	pH 计/PHS-3C
48	石油烃（C <sub>10</sub> -C <sub>40</sub> ）	土壤和沉积物 石油烃（C <sub>10</sub> -C <sub>40</sub> ）的测定气相色谱法 HJ 1021-2019	6mg/kg	气相色谱仪/GC9720Plus

（4）监测时间和频次

连续一天，每天一次。

（5）监测结果及分析

监测结果统计见下表。

表 3.2-30 土壤检测结果汇总表 单位：μg/kg

监测因子	T1	T2	T3	T4	T5	T6	T7	T8	T9	T10	T11	T12	GB3660 0-2018 第二类 用地 筛选值
采样深度	0-0.2m												
砷 (mg/kg)	13.4	12.7	14.5	12.8	13.6	14.7	12.8	11.5	12.3	12.3	12.3	12.3	12.3
镉 (mg/kg)	0.08	0.09	0.10	0.09	0.09	0.12	0.07	0.09	0.11	0.11	0.11	0.11	0.11
六价铬 (mg/kg)	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
铜 (mg/kg)	24	22	20	23	24	21	22	22	23	23	23	23	23
铅 (mg/kg)	22	20	22	23	20	23	23	22	19	19	19	19	19
汞 (mg/kg)	0.015 4	0.030 3	0.027 4	0.016 8	0.015 7	0.021 2	0.018 8	0.032 7	0.071 4	0.071 4	0.071 4	0.071 4	0.0714
镍 (mg/kg)	25	25	24	31	38	26	31	26	27	27	27	27	27
苯胺 (mg/kg)	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
2-氯苯酚 (mg/kg)	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
硝基苯 (mg/kg)	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
萘 (mg/kg)	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
苯并 (a) 蒽 (mg/kg)	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
蒽 (mg/kg)	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
苯并 (b) 荧 蒽 (mg/kg)	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
苯并 (k) 荧 蒽 (mg/kg)	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
苯并 (a) 芘 (mg/kg)	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND

茚并 [1,2,3-cd] 芘 (mg/kg)	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
二苯并 [a, h]蒽 (mg/kg)	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
氯甲烷	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
氯乙烯	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
1,1-二氯 乙烯	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
二氯甲 烷	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
反-1,2-二 氯乙烯	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
1,1-二氯 乙烷	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
顺-1,2-二 氯乙烯	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
氯仿	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
1,1,1-三 氯乙烷	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
四氯化 碳	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
苯	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
1,2-二氯 乙烷	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
三氯乙 烯	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
1,2-二氯 丙烷	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
甲苯	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
1,1,2-三 氯乙烷	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
四氯乙 烯	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
氯苯	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
乙苯	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
1,1,1,2- 四氯乙 烷	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
对/间-二 甲苯	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
邻-二甲 苯	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
苯乙烯	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
1,1,2,2- 四氯乙 烷	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
1,2,3-三 氯丙烷	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
1,4-二氯 苯	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
1,2-二氯 苯	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND

pH（无量纲）	8.27	8.13	8.13	8.28	8.01	7.97	8.15	8.02	8.05	8.05	8.05	8.05	8.05
石油烃（C <sub>10</sub> -C <sub>40</sub> ）（mg/kg）	78	91	77	89	82	86	43	28	85	85	85	85	85
备注	若检测结果小于方法检出限，用 ND 表示												

根据监测结果，土壤各类监测因子满足《土壤环境质量建设用土壤污染风险管控标准（试行）》（GB36600-2018）表1中标准要求。

### 3.2.6 声环境质量现状

#### 3.2.6.1 区域声环境质量现状

2023年，全市区域环境噪声昼间平均等效声级为51.2分贝，与上年相比下降1.6分贝，夜间平均等效声级为41.8分贝，噪声总体水平稳定保持二级，声环境质量较好。

城市道路交通噪声昼间平均等效声级为66.2分贝，与上年相比下降0.9分贝，噪声强度等级稳定保持为一级，声环境质量级别为好；夜间平均等效声级为59.0分贝，噪声强度等级为二级，声环境质量级别为较好。昼间噪声超过70分贝的交通干线长度为2055米，占总监测路段比例为3.7%。

各功能区噪声平均等效声级达标率为74.3%，昼间达标率为83.8%，夜间达标率为65%。与上年相比，昼间达标率减少8.7个百分点，夜间达标率无变化，平均等效声级达标率减少了4.5个百分点。

#### 3.2.6.2 港区声环境质量现状

##### 一、声环境质量现状监测

##### （1）监测点位

我对本规划区内设置的声环境监测点位进行监测。淮南港噪声监测布点如下表所示。

表 3.2-31 噪声监测布点一览表

编号	所属作业区	监测点位	坐标	
			经度/°	纬度/°
N <sub>1</sub>	尚塘作业区（茨淮新河）	大刘庄	116.45577441	32.97706145
N <sub>2</sub>	凤台经开区作业区（淮河）	凤台经开区拐集社区	116.75085353	32.71371404
N <sub>3</sub>	架河作业区（淮河）	泥集村	116.81799187	32.71792169
N <sub>4</sub>	祁集作业区（淮河）	祁集村	116.86336231	32.68857592
N <sub>5</sub>	平圩作业区（淮河）	丁郢村	116.90380780	32.67184422
N <sub>6</sub>	邱家沟作业区（淮河）	下孔庄	116.73954374	32.68710905
N <sub>7</sub>	何台作业区（淮河）	何口村	116.74004269	32.62381784
N <sub>8</sub>	陶圩作业区（淮河）	陶圩村	116.89468337	32.63213957



编号	所属作业区	监测点位	坐标	
			经度/°	纬度/°
N <sub>9</sub>	洛河作业区（淮河）	田东村	117.06124959	32.67434534
N <sub>10</sub>	上窑作业区（窑河）	新城口村	117.11422417	32.75750522
N <sub>11</sub>	寿春作业区（淮河）	后赵台村	116.74276937	32.61029559
N <sub>12</sub>	正阳关作业区（淮河、淠河）	正阳关镇	116.52742375	32.47929290
N <sub>13</sub>	瓦埠作业区（陡涧河）	瓦埠镇	116.92542602	32.32594733
N <sub>14</sub>	安丰作业区（淠淮航道）	东鱼行	116.75017851	32.14463379
N <sub>15</sub>	新桥作业区（东淝河）	谢墩村	116.82606626	31.99669787



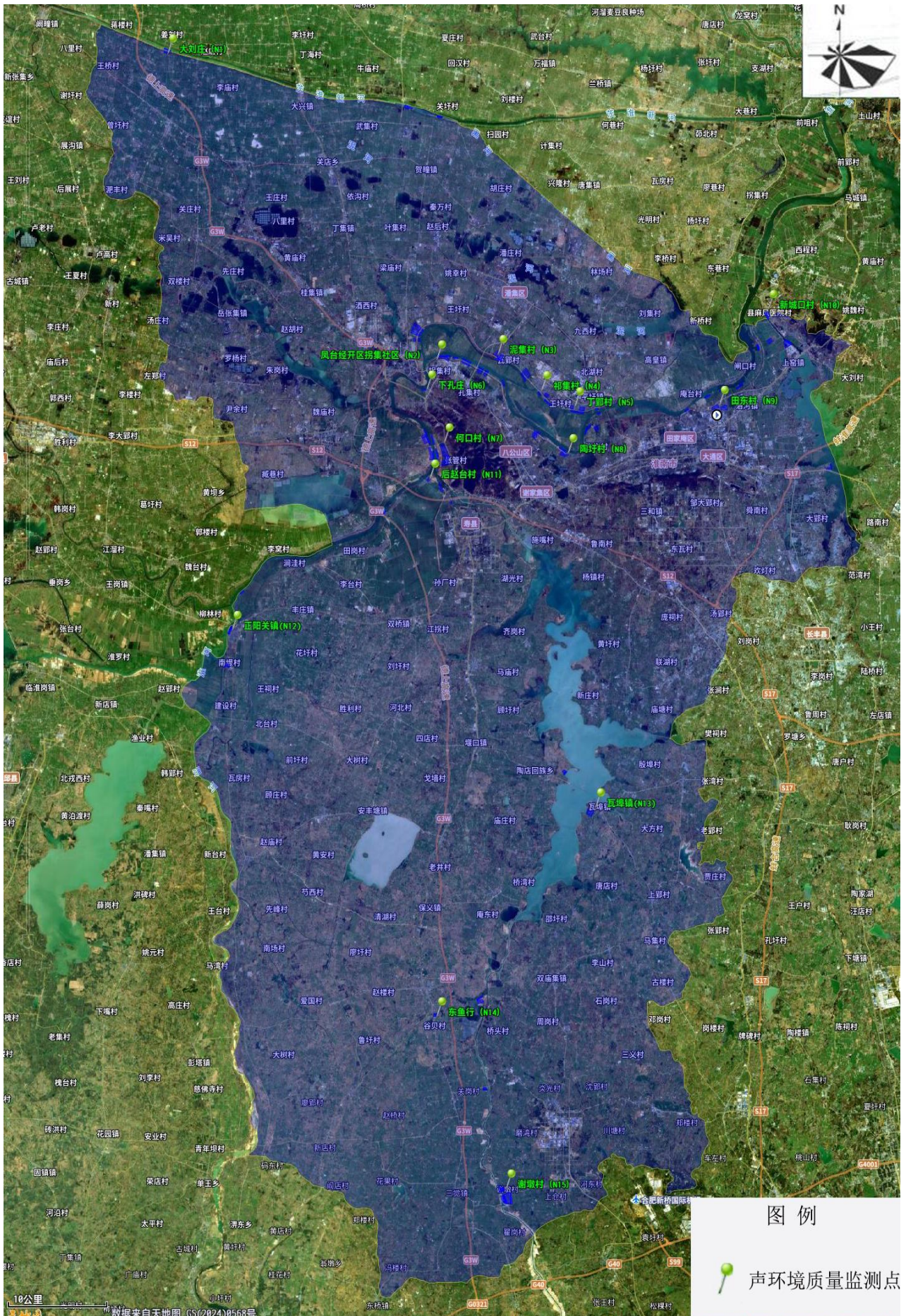


图 3.2-21 淮南港噪声测点分布图



(2) 监测方法

声环境质量现状监测按《声环境质量标准》（GB3096-2008）、《工业企业厂界环境噪声排放标准》（GB12348-2008）相关要求进行。

(3) 监测因子

连续等效 A 声级 Leq (A)。

(4) 监测时间和频次

连续三天，每天分昼间和夜间分别监测一次。

(5) 评价标准

评价区域内声环境质量执行《声环境质量标准》（GB3096-2008）中相应标准，具体标准限值见下表。

表 3.2-32 声环境质量标准

序号	项目区域	类别	昼间 dB (A)	夜间 dB (A)
1	规划范围内居民点、规划旅游岸线	2 类	60	50
2	规划货运港区	3 类	65	55
3	疏港道路、内河航道两侧 30±5m 范围	4a 类	70	55

(6) 监测结果

表 3.2-33 噪声监测结果一览表 单位：dB (A)

测点编号	测点位置	主要声源				
			昼间	夜间	昼间	夜间
N1		环境噪声				
N2						
N3						
N4						
N5						
N6						
N7						
N8						
N9						
N10						
N11						
N12						
N13						
N14						
N15						
N16						
N17						

测点编号	测点位置	主要声源				
			昼间	夜间	昼间	夜间
N18						
N19						

根据监测结果可知，淮南港规划中各监测点位均能达到《声环境质量标准》（GB3096-2008）中的 2 类区标准要求。

总体来看规划港区声环境质量良好，各港区周边敏感点声环境质量监测布点昼夜噪声均能满足《声环境质量标准》（GB3096-2008）中的 2 类区标准。

### 3.3 区域生态环境现状调查

#### （1）评价区生态功能区划

根据《安徽省生态功能区划》，淮南港大部分区域位于 I 2-1 颍洪河间平原旱作农业生

#### （2）评价区生态系统组成

评价区域内，生态系统由下列生态系统类型组成：

**农田生态系统：**在评价区内广泛分布，连通度极高，对本区环境质量具有重要的动态控制功能。农作物以水稻、玉米为主。

**河流生态系统：**评价区内主要为淮河干流，根据调查工程所在淮河段干流涉及的水产种质资源保护区为淮河淮南段长吻鮠国家级水产种质资源保护区。

**林地生态系统：**主要分布于淮河河岸，零散分布于居民区周围和河滩地，均为人工林，以果园和田间林带为主。

**村庄、城镇人工生态系统：**是受人类干扰的景观中最为显著的成分，分布也比较密集，是人造的拼块类型，具有低的自然生产能力。

**水塘生态系统：**主要位于淮河两岸，均由荒草地开发而成，部分养殖经济鱼类。

#### 3.3.1 陆生生态系统现状

##### 3.3.1.1 陆生植物调查

评价区从大的地理尺度上处于我国东西和南北过渡地带，位于江淮平原，在植物区系组成上以温带成分为主，具有较强的热带亚热带至温带的过渡性质。植被类型属于中亚热带典型常绿阔叶林北部植被亚地带，由于该区域人口众多，开发历史悠久，开发程度高，因此原始常绿阔叶林植被基本已不存在，被开垦为农田、林地和芦苇地，进行农业生产，因此该区域目前的植被主要以人工植被（人工林和农地）和次生植被为主，植物种类相对较为贫乏。

评价区植物主要为我国中东部地区的常见植物种类，在生活型上以草本为优势，间有部

分的乔木和灌木。乔木主要种类为人工林意杨等；灌木主要有芦苇等。评价区人工植被主要为农田和芦苇地，局部地段有菜地、果园和鱼塘，主要种植小麦、水稻、辣椒及西红柿等经济作物。项目所在区域植被覆盖分布图见下图。

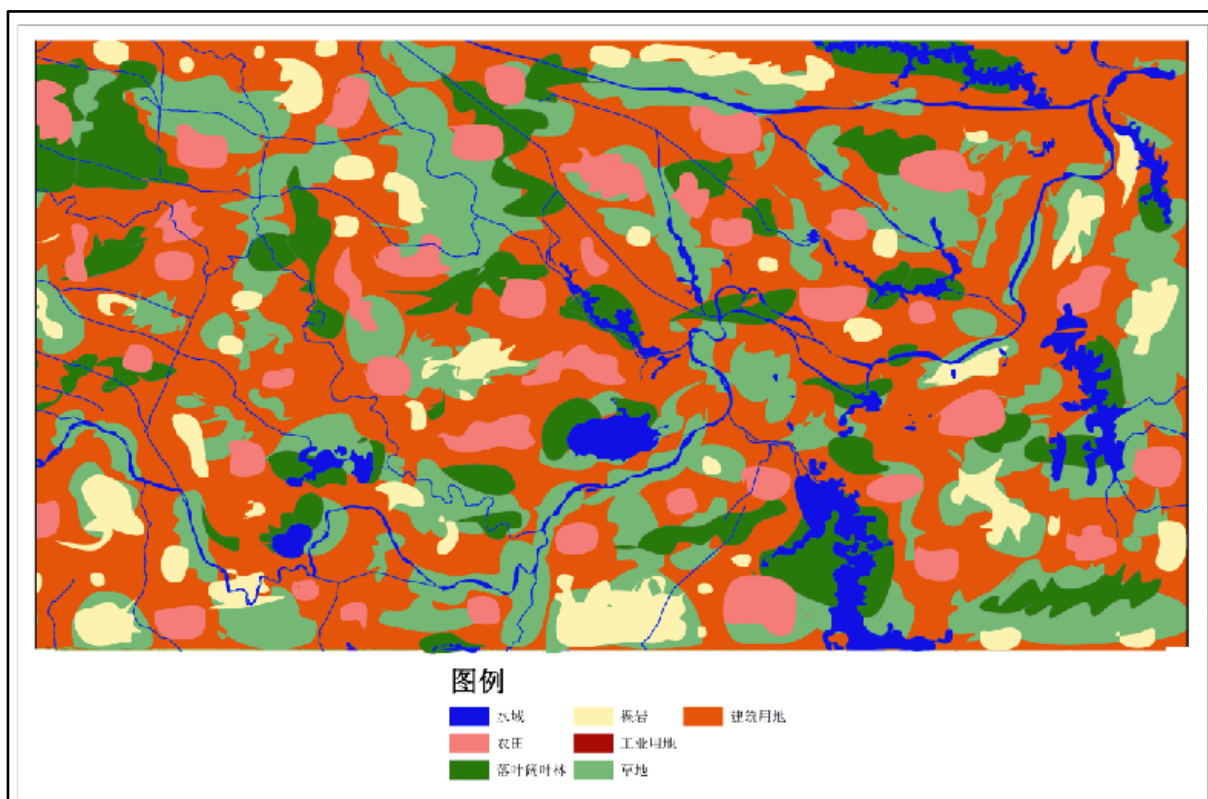


图 3.3-1 区域植被覆盖分布图

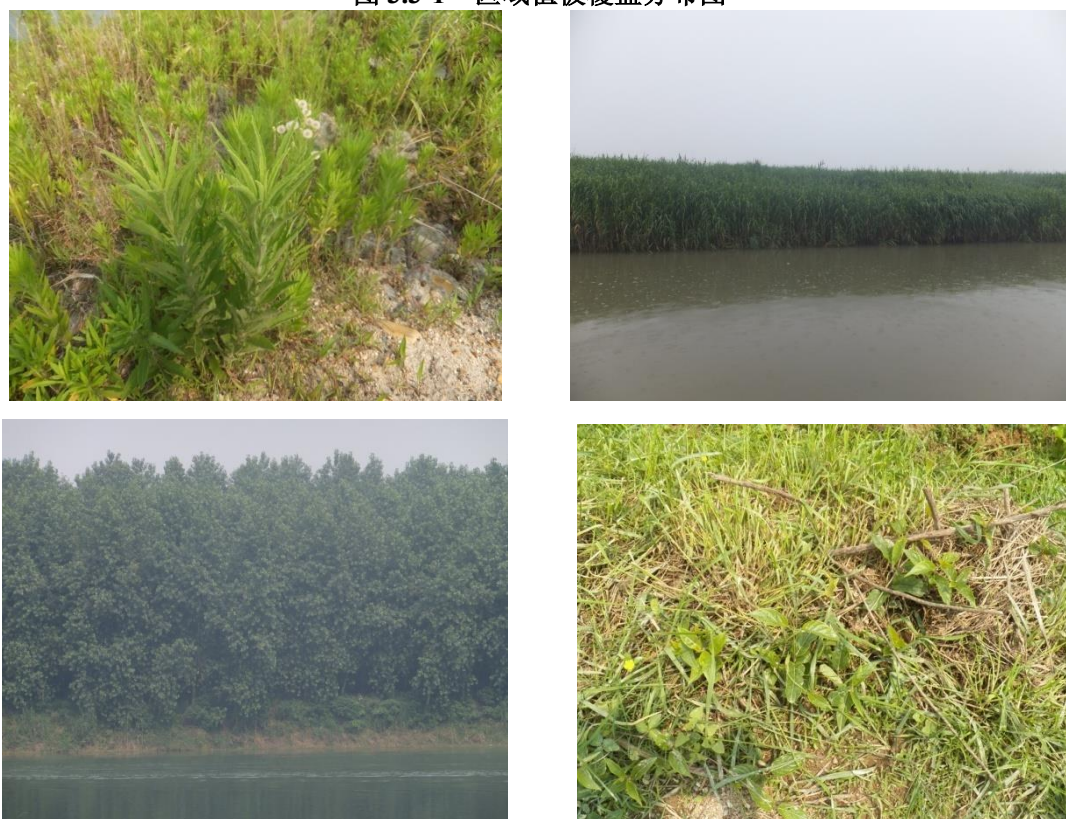


图 3.3-2 区域典型植被

### 3.3.1.2 陆生动物调查

工程评价区域内土地利用程度较高，人类活动频繁，干扰较大，堤防两侧大部分是农田，以人工植被为主，人为活动频繁，动物资源以家畜家禽为主，有牛、羊、猪、鸡、鸭、鹅、兔等，野生动物种类较很少。

评价区常见鸟类有麻雀、白头鹎、家燕、喜鹊、珠颈斑鸠、灰椋鸟、环颈雉、山斑鸠、牛背鹭、棕背伯劳、白鹡鸰、黑卷尾、池鹭、金腰燕、金翅雀、黑尾腊嘴雀、乌鸫、大山雀、棕头鸦雀、斑鸠、红尾伯劳、小云雀、灰头鹀、凤头麦鸡、八哥、黄喉鹀、田鸫、棕扇尾莺、云雀等。

两栖类和爬行类动物主要有小家鼠、褐家鼠、青蛙、蟾蜍、红点锦蛇、黄脊游蛇等。

评价区内植被以农田、杨树林和禾草杂草为主，人类干扰强烈，因此野生动物种类较少，没有国家重点保护的兽类栖息，可能有国家重点保护的旅鸟迁徙经由本区域短暂停留。

### 3.3.2 水生生态系统现状

#### 3.3.2.1 淮河流域生态系统现状

#### 3.3.2.2 焦岗湖生态系统现状

#### 3.3.2.3 瓦埠湖生态系统现状

### 3.3.3 生态敏感区现状

#### 3.3.3.1 自然保护区、风景名胜区及湿地公园

#### 3.3.3.2 水产种质资源保护区

#### 3.3.3.3 文物古迹

## 3.4 回顾性分析

### 3.4.1 上一轮规划实施情况

#### 3.4.1.1 吞吐量完成情况

2020年淮南港实际完成货物吞吐量1409.6万吨，约为原规划所预测3475万吨的40.56%。具体对比见下表。

表 3.4-1 2020年预测吞吐量与实际吞吐量对比表

货类	2020年预测吞吐量（万吨）	2020年实际吞吐量（万吨）	完成比例（%）
总计	3475	1409.6	40.56
煤炭（万吨）	1530	1057.4	69.11
件杂货及其它（万吨）	95	7.4	7.79
矿建材料（万吨）	1100	92.4	8.40
化学危险品（万吨）	400	40.8	10.20
水泥及熟料（万吨）	350	211.6	60.46

货类	2020年预测吞吐量（万吨）	2020年实际吞吐量（万吨）	完成比例（%）
集装箱（TEU）	3.7	0	0.00

由上表可知，淮南港总体规划吞吐量预测情况落实情况为：港口实际吞吐量较预测值低。淮南港2020年所有货种实际吞吐量为上一轮规划预测值的40.56%，有相对较大的差距。

### 3.4.1.2 岸线利用规划实施情况

原规划中的岸线利用规划较好的指导了淮南港港口岸线资源的开发，按照原规划要求，原规划中的部分现状码头已拆除，多段岸线仍未开发利用，港口岸线规划需结合新的发展需求进行调整，

表 3.4-2 淮南港上轮规划岸线规划利用情况

港区名称	上轮规划岸线长度（m）	已利用长度	利用率（%）
毛集港区			
凤台港区			
潘集港区			
八公山港区			
田家庵港区			
大通港区			
寿县港区			
总计	41483	8434	

注：已利用长度包括已建及在建泊位。

从上表可以看出，上轮规划实施后，潘集港区开发程度最高，其余港区开发程度均较低，总体而言，淮南港规划港口岸线剩余量较多，发展空间最大。

### 3.4.1.3 港区布置规划落实情况

上轮规划港区布置规划落实情况见下表。

表 3.4-3 上轮港区布置规划实施情况表

## 3.4.2 上一轮规划环境影响评价的落实情况

结合各投产码头工程环保措施实施情况及在建工程环境影响评价报告内容，上轮规划环境影响评价落实情况汇总见下表。

表 3.4-4 上一版环评评审意见的落实情况说明

序号	原规划环评审查意见	规划实施情况
1		
2		
3		
4		
5		
6		

7		
---	--	--

### 3.4.3 港口码头建设现状及环保手续履行情况

表 3.4-5 淮南港港口运输企业名录

淮南港港口泊位现状详见下表。



## 3.4.4 在建主要泊位情况

表 3.4-7 淮南港在建码头情况表

序号	码头名称	港区	岸线长度 (m)	建设规模	通过能力 (万吨/万 TEU)	状态
1	淮南江淮枢纽港何台作业区码头	毛集港区何台作业区	816	建设 10 个 2000 吨级通用泊位	833	在建
2	凤台新港综合码头	凤台港区九里湾作业区	647	建设 8 个 2000 吨级泊位	920	在建
3	皖江物流综合码头	潘集港区架河作业区	322	建设 1 个 2000 吨级件杂货泊位和 3 个 2000 吨级散货泊位	561	在建
4	陶圩综合码头	八公山港区陶圩作业区	480	建设 6 个 2000 吨级泊位	500	在建
5	淮南港 3 号水上综合服务区	田家庵港区连岗作业区	376	建设 1 个 2000 吨级加油泊位、1 个油污水回收泊位、1 个 2000 吨级综合服务泊位		在建
6	大通洛河作业区港口物流园码头	大通港区洛河作业区	640	建设 6 个 2000 吨级泊位，包括 3 个散货泊位、1 个加油泊位、1 个工作船泊位和 1 个综合服务泊位	290	在建
7	大通港区珍珠综合码头	大通港区上窑作业区	400	建设 5 个 1000 吨级散货泊位	270	交工
8	寿县捷力综合码头	寿县港区寿春作业区	360	建设 2 个 2000 吨级散货泊位，2 个 2000 吨级件杂货泊位	345	在建
9	东升综合码头	寿县港区寿春作业区	160	建设 2 个 2000 吨级通用泊位	156.8	在建
10	淮南港寿县港区新桥综合码头	寿县港区新桥作业区	835	建设 5 个 2000 吨级通用泊位，5 个 2000 吨级多用途泊位	450/25	在建
合计			5036		4325.8/25	

## 3.4.5 港口污染物接收、转移和处置现状

## 3.4.5.1 港口污染物种类

结合淮南市港口污染物的实际情况，涉及的污染物种类主要包括含油污水、生活污水、初期雨水和固体垃圾。

含油污水：根据淮南市实际情况，淮南港内目前有一个油气码头，含油污水主要来源于货运码头及油品码头上的机械维修含油污水及船舶上产生的含油废水。

生活污水：港区、码头生活污水主要来自办公楼、食堂、浴室和其他辅助建筑物的卫生间等。生活污水主要污染因子为 pH、悬浮物、化学需氧量（COD<sub>Cr</sub>）、五日生化需氧量、氨氮、总磷、石油类、动植物油、阴离子表面活性剂等。

初期雨水：根据淮南市实际情况，主要来源于码头作业面、后方办公区及堆料区等。

固体垃圾：港口垃圾分为工业垃圾和生活垃圾，工业垃圾指港区、码头产生的固体废弃物主要包括货物杂质、机修和维护产生的废品、油渣泥和废料等，生活垃圾来源于港口作业人员在生活中产生的固体废物垃圾。

#### 3.4.5.2 接收、转运及处置现状

##### （1）含油污水

根据实际调研，淮南市境内现有已建码头有一个油气码头，码头自身产生的油污水相对较少，主要为规模较大码头的装卸机械的维修。对于港口上产生的含油污水主要有两种处理模式：

一是通过港口企业自建油污水处置设施进行处理。码头后方港区内建设油污水收集、处置装置，码头上油污水可通过管道收集至工厂或码头自行配备的油污水一体化处理设施中进行处理，初步处理后委托第三方转运处置等。

二是通过接入有资质的第三方公司处置。主要流程为：由港口自行收集，再交由有资质的单位转运处理。

据现场调研情况，目前淮南港所有码头均配备相应的油污水收集存储设施，仅有少部分码头配备相应的油污水处理设施。为保障港口码头环保设施的达标建设和正常运行，需加强港口码头日常的环保管理，禁止污水偷排偷放，产生的含油抹布集中收集、处置；维修机械产生的残油需及时收集、集中转运、处置，应避免含油污水直接汇入地面。

##### （2）生活污水

##### （3）初期雨水

目前，淮南港各已建码头均对初期雨水进行收集处理，所有码头在进行收集处理后进行回用。

##### （4）固体垃圾

港口垃圾主要分为生活垃圾和工业垃圾，生活垃圾由环卫部门统一收集处理，工业垃圾由企业根据项目环境影响评价中的内容，按规定自行处理。目前各个码头都配备 4 类分类垃圾桶，建立相关的垃圾接收点，接收能力满足要求。

港口上产生生活垃圾接收处置主要流程为：港口企业负责配备标准分类垃圾桶，建立垃圾接收点。目前淮南港各码头均已与第三方签订相关转运协议，由其进行转运。

#### 3.4.5.3 现状码头环保设施概况

现状码头环保设施情况汇总详见下表。

### 3.4.6 现状问题和制约因素分析

#### 3.4.6.1 无证经营码头整治及环保督查

#### 3.4.6.2 现存主要生态环境问题及整改建议

#### 3.4.6.3 规划实施主要生态、环境、资源制约因素分析

## 4 环境影响识别与评价指标体系构建

### 4.1 基本要求

识别规划实施可能产生的资源、生态、环境影响，初步判断影响的性质、范围和程度，确定评价重点，明确环境目标，建立评价的指标体系。

### 4.2 环境影响识别

规划环境影响识别就是通过分析规划方案实施后可能产生的直接和间接环境影响，并且确定环境影响的程度，从中筛选出显著的或关键的影响，进行预测、评价、分析，进一步提出有针对性的规划实施环境影响减缓措施和规划调整方案。对于不重要、不太显著的影响进行适当的简化或者省略。

本次评价环境影响识别程序见图 4.2-1。

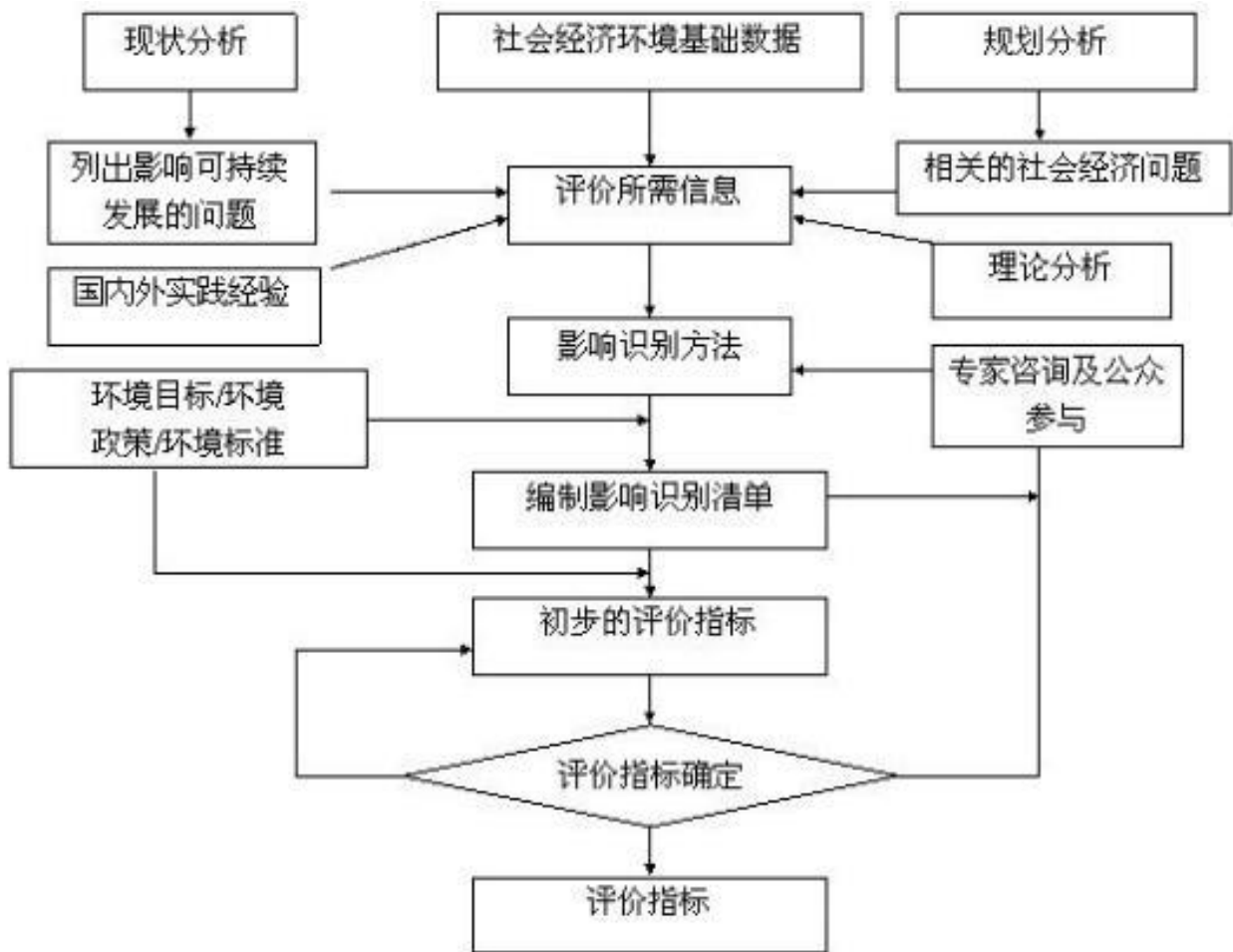


图 4.2-1 环境影响识别程序

港口建设与运营对环境的典型影响方式包括：污染物排放、生态影响、资源占用、环境风险、社会经济影响。其中污染排放由水污染物、大气污染物、噪声污染、固体废弃物等要素组成；生态影响则由生态或景观系统、生物群落、关键物种等不同的层次的类型组成；资源占用则包括与港口建设关系最为紧密的渔业资源、土地资源和岸线资源等类型；环境风险

则分为溢油与事故爆炸两种港口常见风险类型；社会经济分为人居环境、旅游文物、拆迁安置、城市化进程、经济产业等常见类型。规划环评的重要任务是对规划与相关规划间的环境影响协调性进行核查分析，增加港口规划对相关规划影响识别。

#### 4.2.1 淮南港开发的生态环境影响特点

淮南港开发的生态环境影响与淮河、江淮运河、西淝河、茨淮新河、窑河、淠淮航道、淠河等的水环境问题，以及河岸带生态完整性紧密相关。淮南港规划所涉区域一方面港口开发建设受到已经城市化的城市建成区的制约，对建成区的人居环境造成较大的干扰，另一方面在农村或郊区的宜港岸线的开发又必然带动河岸带的城市化发展，使临港区域人居面积与人口密度增加。规划将涉及的环境问题既有自然资源的可持续利用问题，又有自然生态问题，也有环境污染问题。

#### 4.2.2 规划阶段控制的生态环境问题

淮南港总体规划阶段解决或控制的生态环境问题主要包括以下几个方面：

- （1）淮南港发展目标与区域生态承载力及环境容量的协调性。
- （2）淮南港及各港区的功能定位与区域主要生态功能与环境功能有无矛盾。
- （3）岸线利用规划确定的港区布局、港区的不同功能作业区布局及码头岸线布局是否与区域岸线资源综合利用进行统筹协调形成最优化布局。
- （4）港区布局、港区不同功能作业区布局、码头岸线布局及港口集疏运设施布局与周边环境敏感目标的分布是否协调。主要体现在与渔业生态保护区、风景名胜区、沿岸居民区、种质资源保护区和饮用水源地等敏感目标。结合淮南港规划自身特点，要重点关注饮用水源地。
- （5）陆域、水域的港口设施布局对河岸带景观生态系统完整性的影响。河岸带景观生态完整性主要体现在河岸带生态景观格局合理性、生物群落完整性、水生生态系统的生产力、敏感物种的生存等四个方面。
- （6）由于空间累积影响而形成的与其他规划在环境资源方面潜在的竞争性冲突。要重点关注淮南市的国土空间总体规划、综合交通规划、环境保护规划、生态功能区划等。
- （7）港口开发及港口衍生产业对区域城市化的促进，以及对临港城市空间发展方向的影响。要重点关注港口仓储、保税、物流等园区规划的内容。
- （8）港口环境保护规划中环保基础设施布局是否合理。主要包括污水处理设施的布局、排污口的布局等。

### 4.2.3 规划环境影响识别

#### 4.2.3.1 环境影响初步识别

结合淮南港总体规划与自然环境特点，可以对淮南港总体规划的环境影响进行初步分析。

##### （1）生态敏感区环境影响

规划范围内分布 1 处淮河淮南段长吻鮠国家级水产种质资源保护区和 1 处焦岗湖芡实国家级水产种质资源保护区。本轮规划部分内容需要在上述水产种质资源保护区核心区旁实施，可能对保护区内水生生物及其生境造成一定影响。

##### （2）取水口及饮用水源保护区的环境影响

通过比较本次总体规划的岸线、锚地及陆域红线范围和集中式饮用水水源保护区范围，本次规划不占用饮用水水源保护区。但淮南港规划实施导致的过往船舶数量增加，一定程度上提高了淮河流域上突发环境事故发生的概率，对取水口及饮用水源保护区具有一定的潜在威胁。

##### （3）对资源的影响

岸线资源：淮南市规划岸线占用了淮南市淮河流域部分宜港岸线及生态岸线。

土地资源和景观格局：港区建设需要占用耕地、建设用地、滩地、草地等土地资源。

水资源：港区建设及吞吐量增大导致未来淮南港的供水需求量增大，区域水资源将被部分使用。

##### （4）对周边环境的影响

###### ①水环境质量

规划实施可能导致河流水动力条件变化，规划实施后港区生活污水、油污水、港区污水等配套收集处理设施若不健全，垃圾转运设施和船舶垃圾接收能力若不足，将可能导致淮河流域淮南段水体水质下降。

###### ②生态环境

规划实施后废水排放、水上溢油、化学品泄漏等将对水域生态环境产生一定影响；港口泊位建设的占用部分江滩湿地岸线，可能对河滩湿地生物的栖息环境产生一定影响；水工构筑物的建设可能一定程度上改变过往水生生物的路径；另外规划新增陆域占地不可避免将会对规划范围内的植被造成破坏，造成所在区域的植被生物量损失和生态系统服务价值损失，并使得景观破碎化程度增加，加大水土流失的程度。

###### ③声环境

集疏运通道的交通噪声对沿线声环境质量产生影响，居民密集区附近的港区机械作业噪声可能会对噪声敏感目标产生一定的影响。

④大气环境

矿石、煤码头粉尘、化工码头、堆场以及港区内增加的机械车辆等产生的废气将影响周边空气质量。

⑤环境风险

规划实施后，货物吞吐量增加导入的船舶船次增加，会提高淮南段水域船舶溢油、危化品泄漏等风险事故发生的可能性，对环境形成一定的潜在威胁。

(5) 对社会经济环境的影响

对沿江城市发展圈，特别是对淮南市城市性质与发展方向、产业结构等的影响、规划范围内居民搬迁再安置以及沿河岸线区域内人居环境的影响。

淮南港总体规划实施产生的主要环境影响识别如表 4.2-1:

表 4.2-1 主要环境影响识别表

环境影响要素		建设期影响	运营期影响	总体影响
资源	岸线	L-	S-	L-
	土地资源	L-	S-	L-
	渔业资源	M-	M-	M-
生态	景观格局	M-	S-	M-
	湿地生态	S-	S-	S-
	水生生态	M-	M-	M-
水环境		M-	M-	M-
环境空气		S-	M-	M-
声环境		S-	S-	S-
社会环境		S-	M+	M+

注：1、L表示重大影响 M表示中等影响 S表示轻度影响

2、“+”“-”分别表示正影响和负影响

淮南港总体规划环境影响评价的重点是：资源利用影响分析、水环境影响评价、生态影响评价、环境风险评价和大气环境影响评价。

4.2.3.2 主要环境影响识别

依据淮南港总体规划方案的环境影响初步分析，识别港口规划实施过程中可能造成的资源、环境影响主要因素和重点关注内容，分析结果详见表 4.1-2。

表 4.1-2 主要环境影响筛选

类别	对象	主要影响内容	重点关注内容
敏感资源	岸线资源	总体规划实施占用了一定量的岸线；临港工业、仓储物流业的发展将间接刺激岸线资源的利用和开发	岸线资源承载能力；岸线现状与规划之间的差异；岸线开发利用后的环境影响
	土地资源	本次规划港区陆域土地的占用	土地资源承载力
	水资源	规划实施直接或间接导致用水量的增加，可能加大淮南水资源供给压力	港区新增加的用水量



自然环境	生态环境	港口建设改变占用内原有的陆域生态环境； 规划实施对港区周边生态环境敏感区的影响； 港口风险事故直接和间接影响到生态环境	港区规划实施对邻近的自然保护区、饮用水源保护区、水产种质资源保护区和渔业资源等目标的影响； 溢油、危化品风险事故对水生生态环境和饮用水源的影响
	水环境	港区生产、生活、船舶污水的产生对地表水质产生一定的潜在影响； 港口风险事故对水环境的影响	船舶、港区生产生活废水对区域水环境的影响 事故性溢油、危化品对水域的污染
	环境空气	港口建设及营运过程中，货物装卸、存储等环节产生的粉尘、油气对环境空气的影响	重点关注煤炭、矿石等散杂货和石化散货港区作业区对环境空气的影响
	声环境	码头作业产生的噪声影响 港区集疏运产生的噪声影响	码头作业产生的噪声影响范围 港区疏港公路产生的噪声影响范围
社会经济环境	港口行业及相关产业的发展对腹地经济、产业结构、居民生活及城市发展方向的影响	港口发展对临港工业的带动，对其临港产业的影响； 明确淮南港总体规划实施对当地城镇化的促进，以及对淮南城市空间布局的改变	

#### 4.2.3.3 环境影响主要评价因子

通过上述环境影响识别，确定本轮规划环境影响主要评价因子。评价因子见表 4.1-3 所示。

表 4.1-3 淮南港总体规划环境影响评价因子

主题	评价指标	
生态格局	环境敏感区	分别位于环境敏感区的港口面积（万 m <sup>2</sup> ）
		分别位于环境敏感区的岸线长度（m）
	生态格局	港区可绿化面积的绿化率
污染物排放	水环境	船舶洗舱水接收处理率（%）
		船舶含油污水接收处理率（%）
		港口污水达标排放率（%）
		港口污水集中处理率（%）
		水环境各项指标达标率（%）
	环境空气	港界年平均总悬浮颗粒物、TVOC 达标率（%）
		港口无组织排放粉尘控制（%）
	噪声	港界噪声达标率（%）
		集疏运通道噪声达标距离（m）
	固体废物	港口固体废物收集处理率（%）
		船舶固体废物收集处理率（%）
港口危险废物安全处置率（%）		
环境风险	风险防范和事故应急处置能力达标率（%）	
资源占用	岸线资源	长江干流港口岸线占总岸线比例（%）
	土地资源	规划占用基本农田等特殊用地的面积（万 m <sup>2</sup> ）
	水资源	中水回用率（%）

### 4.3 环境目标与评价指标体系

#### 4.3.1 评价指标的确定依据及原则

《淮南市城市总体规划（2012-2030 年）》（2018 年修改版）确定的环境保护要素目标：

##### 1、大气环境保护目标

调整和优化产业结构与布局，划定生态红线，严格涉气产业环境准入，加快淘汰落后产能，大力发展循环经济，严格工业废气排放。调整优化能源结构，大力推广清洁能源，努力开发新能源。严格控制城市扬尘污染，加强机动车排气污染防治，抓好秸秆禁烧和综合利用工作，妥善应对重污染天气。规划期末，自然保护区、风景名胜区达到《环境质量（GB3095-2012）》一级标准，其他地区达到二级标准。

## 2、声环境保护目标

加强噪声源的控制和管理，强化夜间施工噪声源的管理力度，加强公园绿地、防护绿地和道路绿化建设，减少噪声污染。规划期末，噪声环境质量达到功能区要求。

## 3、水环境保护目标

地表水水质达到水环境功能区划的要求，饮用水源水质达标率 100%，城市污水处理率达 95% 以上。

## 4、固体废物控制目标

加快生活垃圾袋装化、分类化、无害化、减量化处理，加快固体废物资源化、减量化、无害化步伐。规划期末，生活垃圾无害化处理率达 100%；工业固体废弃物处理率达 100%，综合利用率达 95%；危险废物无害化处理处置率达 100%。

### 《淮南市“十四五”生态环境保护规划》确定的环境保护总体目标及指标：

#### 1、总体目标

到 2025 年,在全面建成小康社会、深入打好污染防治攻坚战的基础上，实现生态环境质量持续改善，生态环境治理体系与治理能力显著提升，人居环境更加和谐，逐步形成“绿色、共享、高效、低耗”生产生活方式。

——绿色低碳发展格局总体形成。国土空间开发保护格局、产业结构布局持续优化，绿色发展内生动力进一步增强，生态产品价值实现路径进一步拓宽，能源资源配置更加合理、利用效率显著提高，应对气候变化能力明显增强，全民生态文明意识稳步提升。

——生态环境质量持续改善。环境空气质量持续改善，全市细颗粒物（PM<sub>2.5</sub>）浓度明显下降，基本消除重污染天气，优良天数比率进一步提升；水环境质量全面改善，水生态功能初步恢复，地表水国家考核断面达到或好于Ⅲ类水体比例达到 92.3%，基本消除劣Ⅴ类断面和城市黑臭水体。

——生态环境安全保障有力。山水林田湖草沙系统保护修复全面推进,生态系统质量和稳定性全面提升，生物多样性保护成效更加巩固，生物安全与生态风险防范水平显著提高，自然生态系统基本实现良性循环，优质生态产品供给能力全面提高。

——生态环境治理效能显著提升。生态文明制度改革深入推进，生态环境共保联治机制

不断强化，生态环境监管智慧化水平显著提升，导向清晰、决策科学、执行有力、激励有效、多元参与的现代化环境治理体系基本建立。

展望 2035 年,碳排放达峰后稳中有降，生态环境质量根本好转，生态系统服务功能显著提升，生态安全得到有效保障，生态环境治理体系和治理能力现代化全面实现,人与自然和谐共生的美好淮南建设目标基本实现。

## 2、指标体系

为实现生态环境质量持续改善，淮南市建立“十四五”时期指标体系，包括环境治理、应对气候变化、环境风险防范、生态保护 4 大类 17 项指标，具体如下：

表 4.3-1 淮南市“十四五”时期生态环境保护主要指标

### 4.3.2 淮南港总体规划评价指标体系

在前述港口规划环境影响识别的基础上，进一步提出每一个影响类型针对不同规划内容的评价准则，然后结合淮南港港口规划功能定位、总体布局、规划规模及可能涉及的环境问题，资源利用指标参考国内先进内河港口指标并结合淮南港实际发展状况，生态环境及污染排放指标遵循满足或严于上层次规划目标及指标的原则，制订与整个评价过程相匹配的评价指标体系如表 4.3-2。

表 4.3-2 淮南港总体规划环境影响评价指标体系

环境要素		环境目标	评价指标	指标类型	2025 年	2035 年
					目标值	目标值
生态环境	生态敏感区	减少可能对敏感资源造成的危害，保护区域自然资源与生态系统	位于特殊、重要环境敏感区的港口陆域面积 (hm <sup>2</sup> )	P	0	0
			位于特殊、重要环境敏感区的规划港口岸线长度 (m)	P	0	0
	生态影响		自然岸线占比率%	K	≥85	≥85
			湿地占用面积	K	0	0
			绿化覆盖率 (%)	K	≥85	≥90
污染排放	水环境	控制水环境污染，降低水域风险事故的危害	港区污水排放总量 (吨/年)	P	所在城市污染物总量控制指标	所在城市污染物总量控制指标
			船舶污水排放总量 (吨/年)	P	所在城市污染物总量控制指标	所在城市污染物总量控制指标
			港口 COD 排放总量 (吨/年)	P	所在城市污染物总量控制指标	所在城市污染物总量控制指标
			规划实施引起的水质超标面积 (hm <sup>2</sup> )	P	0	0
			船舶含油污水接收处理率 (%)	K	100	100
			港区达标排放率 (%)	K	100	100

			港区污水集中处理率（%）	K	100	100
大气环境	控制污染物排放，保护空气质量和健康		区域环境空气达标率（%）	K	≥95	100
			港界环境空气达标率（%）	K	≥95	100
			居民区环境空气达标率（%）	K	100	100
噪声	控制区域环境噪声水平，保障声环境质量		港界噪声达标率（%）	K	≥80	≥90
			居民区噪声达标率（%）	K	100	100
固体废物	控制区域固废的产生，保障环境质量		固体废物产生总量（吨）	P	所在城市污染物总量控制指标	所在城市污染物总量控制指标
			港口固体废弃物收集处理率（%）	K	100	100
			船舶垃圾收集处理率（%）	K	100	100
环境风险	提高风险应对能力，减少可能对水体和敏感目标造成的危害		风险防范和事故应急处置能力达标率（%）	P	100	100
资源利用	岸线资源	在区域资源承载力许可的前提下进行合理开发，做到自然资源的节约利用	单位岸线吞吐量（万吨/m）	K	≥0.08	≥0.10
	土地资源		单位面积吞吐量（万吨/公顷）	K	≥10.0	≥12.0
			中水回用率（%）	K	100	100
			规划新增占地面积（公顷）	P	与港口现状对比	与港口现状对比

## 5 环境影响预测与评价

### 5.1 规划开发强度分析

#### 5.1.1 支撑性资源需求量

##### 5.1.1.1 规划实施岸线资源需求分析

根据淮南港腹地经济社会发展的需要，结合水陆域条件，在统筹城市、环保、水利、资规等相关规划的基础上，本次共规划港口岸线 34000m，其中已利用岸线 8934m，规划利用岸线 25066m。

表 5.1-1 淮南港港口岸线规划统计表

单位：m

航道	港口岸线总长	已利用岸线	规划利用岸线
淮河	22830	6654	16176
江淮运河	5300	1195	4105
茨淮新河	1730	510	1220
窑河-高塘湖	2280	400	1880
淝淮航道	920	/	920
淝河	300	/	300
焦岗湖	600	175	425
安丰塘	40	/	40
总计	34000	8934	25066

##### 5.1.1.2 规划实施水资源需求分析

根据淮南港总体规划各港区预测吞吐量，类比国内其他类似港区用水水平。淮南港各港区 2035 年用水需求量如下表所示。

表 5.1-2 规划水平年淮南港各港区用水需求量一览表

港区	规划水平年最大日用水量（万 m <sup>3</sup> /a）
	2035 年
毛集港区	
凤台港区	
潘集港区	
八公山港区	
田家庵港区	
大通港区	
寿县港区	
总计	

#### 5.1.2 主要污染物的产生量及排放量

##### 5.1.2.1 废水污染源强预测

港区污水主要含两大部分：1）港口陆域作业产生的污水；2）到港船舶产生的污水。

###### （1）港区陆域污水

陆域污水主要为工作人员生活污水、机械冲洗油污水和堆场径流水。生活污水的产生量

跟作业人员数量以及客运量相关，港口作业人数按照运输货种类比推算，并结合淮南现状港区陆域污水产生情况，估算本规划陆域污水产生情况。机械油污水浓度为 COD 1000mg/L、石油类 5000mg/L、SS 100mg/L。地面径流污水浓度为 COD 200mg/L、石油类 10mg/L、SS 1000mg/L。生活污水 COD、SS 和 NH<sub>3</sub>-N 浓度分别为 300mg/L、200mg/L、30mg/L 测算。

①港区的生活污水

港区泊位按照 10 人/泊位配置工作人员，2035 年港区生活污水的排放量按 120L/d·人。各港区生活污水产生量见下表。

表 5.1-3 各港区 2035 年生活污水产生量

序号	港区名称	估算职工定员（人）	年工作时间（天）	生活污水量（万 t/a）
1	毛集港区		330	
2	凤台港区		330	
3	潘集港区		330	
4	八公山港区		330	
5	田家庵港区		330	
6	大通港区		330	
7	寿县港区		330	
合计			-	

②机械油污水

每个作业区的机械油污水按 4m<sup>3</sup>/周估算，则机械油污水量见下表。

表 5.1-4 各港区 2035 年机械油污水产生量

序号	港区名称	作业区（现状码头）个数（个）	排污系数	机械油污水量（万 t/a）
1	毛集港区		4m <sup>3</sup> /周	
2	凤台港区			
3	潘集港区			
4	八公山港区			
5	田家庵港区			
6	大通港区			
7	寿县港区			
合计				

③堆场径流污水

堆场径流污水主要是煤炭和矿石等散货在码头堆场因雨水造成的径流雨污水产生，含 SS 浓度较高。

径流污水量按下式计算：

$$V = \Psi \times H \times F$$

式中：V--径流雨污水量，m<sup>3</sup>；

Ψ--径流系数，取 0.6；

H--多年平均降雨量，m；淮南市多年平均降雨量为 963.22mm；

F--堆场汇流面积，m<sup>2</sup>，按照陆域占地面积的 30%计；

经计算，各港区径流雨污水量见下表。

表 5.1-5 各港区 2035 年堆场径流污水产生量

序号	港区名称	径流系数	作业区面积（万 m <sup>2</sup> ）	径流雨污水量（万 t/a）
1	毛集港区			
2	凤台港区			
3	潘集港区			
4	八公山港区			
5	田家庵港区			
6	大通港区			
7	寿县港区			
合计		-	363.8	63.076

(2) 到港船舶污水

船舶污水主要为人员生活污水和船舶油污水。

①船舶人员生活污水

根据《中华人民共和国船舶最低安全配员规则》，1000t 级船上定员约 15 人，用水量按 150L/d·人，船舶生活污水产生量为用水量的 80%，COD、SS 和 NH<sub>3</sub>-N 浓度分别为 300mg/L、200mg/L、30mg/L 测算。

表 5.1-6 各港区 2035 年船舶人员生活污水产生量

序号	港区名称	吞吐量 (万 t/万 TEU)	估算船舶数量 (艘/年)	年船员人数 (人)	生活污水量 (万 t/a)
1	毛集港区				
2	凤台港区				
3	潘集港区				
4	八公山港区				
5	田家庵港区				
6	大通港区				
7	寿县港区				
合计					

注：本次规划以 1000t 级货船、80TEU 集装箱船估算。

②船舶油污水

根据《水运工程环境保护设计规范》（JTS149-2018），1000t 级船舶舱底油污水产生量

为 0.27t/d·艘，平均含油浓度 5000mg/L。结合各港区吞吐量估算船舶数量，每艘船舶的滞留时间以 1d 计，进行船舶舱底油污水产生量估算。船舶油污水浓度为 COD1200mg/L、石油类 800mg/L、SS100mg/L。

表 5.1-7 各港区 2035 年船舶油污水产生量

序号	港区名称	吞吐量 (万 t/万 TEU)	估算船舶数量 (艘/年)	船舶油污水量 (万 t/a)
1	毛集港区			
2	凤台港区			
3	潘集港区			
4	八公山港区			
5	田家庵港区			
6	大通港区			
7	寿县港区			
合计				

综上，各港区污水主要污染因子的产生量及排放量分析计算参见表 5.1-8。

表 5.1-8 各港区污水产生量（单位：万 t/a）

港区名称	规划年	合计	陆域污水			船舶污水	
			生活污水	含油污水	堆场径流水	生活污水	船舶油污水
毛集港区	2035						
凤台港区	2035						
潘集港区	2035						
八公山港区	2035						
田家庵港区	2035						
大通港区	2035						
寿县港区	2035						
合计							

淮南港总体规划（修订）远期 2035 年港区污水总产生量 97.149 万 t/a。

### 5.1.1.2 废气污染源强预测

#### 1、产污环节

##### ①粉尘产污环节

淮南港粉尘主要来源于煤炭、矿石等散货码头，营运期间的污染源按起尘特性主要分为三类，第一类是堆场表面的静态起尘，其发生量与源的表面含水率、地面风速有关；第二类是装卸、运送等过程的动态起尘，其发生数量与环境风速、装卸高度有关；第三类是固定式排放设施出尘，其发生量主要与排风设备型号及除尘设施类型有关。粉尘发生的环节如下图



所示。

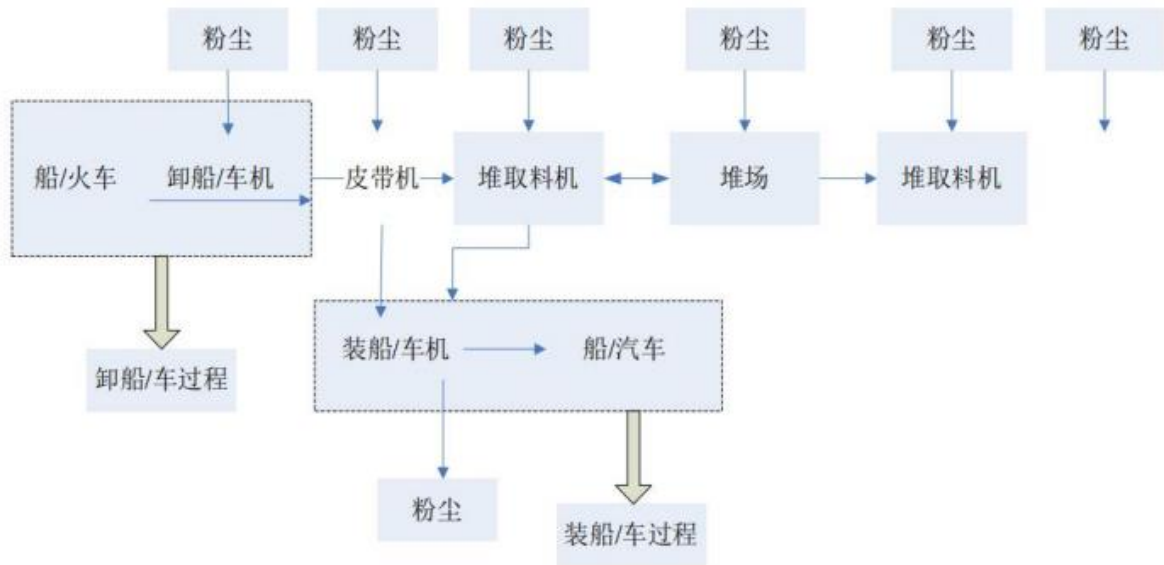


图 5.1-1 煤炭、矿建材料、水泥等作业区粉尘污染环节示意图

②VOCs 产污环节

现代化的石油、化工码头最常见的油气扩散污染主要有两种形式，即正常储运作业状况下的油品蒸汽溢出污染和突发性溢油事故中的油品蒸汽大面积溢散污染。

正常营运作业中油品蒸汽的污染，主要由于油舱/储油罐装卸作业时因货物增减和常规贮存中气温变化导致油品气体向外部环境中扩散，其污染形式主要有：油舱/储油罐的大呼吸损耗及码头油品装车、船逸散损耗等。

根据淮南港总体规划修订（2023-2035 年），2030 年和 2035 年淮南港的石油、天然气及制品吞吐量分别为 30 万吨和 50 万吨，化工原料及制品吞吐量分别为 130 万吨及 200 万吨。由于淮南港规划未明确具体油气化工码头运输化工原料及制品的具体种类，因此结合淮南当地情况及上下游航道运输需求，确定化工运输货种主要包括甲醇、聚乙烯和聚丙烯等。运输方式主要包括两类，一种是液体化学品，一种是固体和桶装工艺。淮南港现状石油、天然气及制品、化工原料及制品吞吐量主要集中在祁集作业区。从装卸储运工艺及设备设施来看：液体化学品（甲醇、聚乙烯和聚丙烯）装船工艺主要采取管道输送方式，液体化学品由厂家罐区管道输送至码头，管道与船舶采用管道自带软管连接进行装船，液体化学品从管道中通过位差自流至船舱（高水位时，码头停止作业）。

通常情况下，研究其源强与扩散情形、源强与扩散速率的关系，不仅要考虑污染源的形式与类型，同时必须重点考虑油品的种类成分、贮运转运状态与设施设备、气象条件以及它们间的相互关系。根据淮南港总体规划修订（2023-2035 年），潘集港区中祁集作业区设置 1 个中安液货码头，不设置油品和化学品的罐区，绝大部分化学品都是以罐装、箱装等密封

形式运输或者直接从后方罐区管道输送至码头，而易挥发容易产生 VOCs 的主要为苯类化学品。在苯类易挥发有机物装船过程中仍然存在一定的 VOCs 无组织排放，主要参数部位为软管连接的呼吸阀、通气孔、管道阀门等处，而这种挥发的源强主要因素包括空载、装载速度、油品蒸汽压、现场风速、温差等，油气以烟云或烟团从通气孔、呼吸阀、管道阀连续溢出，浓度较高。但随着装船装车过程结束，这种污染也将在较短时间内得以恢复。在运营期，由于苯类液体散货相对吞吐量较少，装卸过程时间较短，挥发量较小其产生量可以忽略，距城区较远，由此产生的无组织排放影响较小。

## 2、货种分析及污染源识别

港口大气污染源主要来自港口装卸的货种，其源强则与储存方式、装卸方式、气象条件等因素密切相关。如煤炭、水泥、矿建材料等货种带来粉尘影响，石油、LNG 加注码头及化工制品带来的烃类挥发物污染和化学挥发物污染。港区机械、车辆和锅炉等配套设施也是港口大气污染源，装卸机械、车辆尾气中污染物以 NO<sub>2</sub>、PM<sub>10</sub> 和 CO 为主，锅炉的污染物主要是 SO<sub>2</sub>、烟尘和 NO<sub>2</sub>。各类货种的环境影响识别和主要污染因子见表 5.1-9。

表 5.1-9 环境影响识别和污染因子

序号	货运类型	污染源识别	污染程度	污染因子	产生港区
1	煤炭	装卸工艺为以自动装卸船机和输送皮带为主，港内平面运输车辆数量主要为出入港区的运送货物车辆，因此典型污染源为装卸扬尘和堆场扬尘，特征污染因子为粉尘。扬尘发生量主要与风速、含水率、粒径、防护措施等有关。	较重	TSP、PM <sub>10</sub> 、PM <sub>2.5</sub>	
2	石油、天然气及制品	装卸工艺一般是输油臂或输油软管，空气污染是油气损耗，主要包括储灌和油船的“大、小呼吸”及装车、装船过程中的损耗	较重	非甲烷总烃	
3	钢铁	一般采用大型机械装卸，同时大量集卡参与运输，汽车尾气和机械废气产生量较大，汽车装卸转运时，车辆怠速行驶为主，产生较多的汽车尾气	较轻	NO <sub>2</sub> 、CO 和 TSP	
4	水泥	主要是装卸、转运、堆存过程中的扬尘，其中装卸过程为主要起尘阶段，但由于物质含尘量较大，因此起尘量较大。	较重	TSP、PM <sub>10</sub> 、PM <sub>2.5</sub>	
5	矿建材料	主要是装卸、转运、堆存过程中的扬尘，其中装卸过程为主要起尘阶段，但由于物质含尘量较小，因此起尘量较小	较轻	TSP、PM <sub>10</sub> 、PM <sub>2.5</sub>	
6	粮食	主要是装卸、转运、堆存过程中的扬尘，其中装卸过程为主要起尘阶段，但由于物质含尘量较小，因此起尘量较小	较轻	TSP、PM <sub>10</sub> 、PM <sub>2.5</sub>	
7	化工原料及制品	主要是各类液体化工品的蒸发损耗，和油品挥发类似，其特征污染物主要和货种有关，其影响程度则与挥发量及挥发气体的毒性有关	较重	非甲烷总烃	
8	集装箱	一般采用大型机械装卸，同时大量集卡参与运输，汽车尾气和机械废气产生量较大，汽车装卸转运时，车辆怠速行驶为主，产生较多的汽车尾气	较轻	NO <sub>2</sub> 、CO 和 TSP	

针对煤炭、水泥对大气污染影响较大的货种、评价因子为 TSP、PM<sub>10</sub>、PM<sub>2.5</sub>，石油及制品运输评价因子为非甲烷总烃。

## 3、污染源计算

根据淮南港规划，分别对 2030 年及 2035 年各港区货种、散货（煤炭、矿建材料）吞吐

量进行统计，见下表。

(1) 粉尘污染源估算

粉尘主要来源于煤炭、矿石等散货码头，营运期间的污染源按起尘特性主要分为三类，第一类是堆场表面的静态起尘，其发生量与源的表面含水率、地面风速有关；第二类是装卸、运送等过程的动态起尘，其发生数量与环境风速、装卸高度有关；第三类是固定式排放设施出尘，其发生量主要与排风设备型号及除尘设施类型有关。

① 静态起尘

煤炭、矿石在堆存过程中会产生静态起尘，静态起尘量计算方法采用《水运工程建设项目环境影响评价指南（JTS/T105-2021）》中推荐的起尘公式计算：

$$Q_1 = 0.5\alpha(U - U_0)^3 S$$

式中， $Q_1$  --单堆堆存起尘量（mg/s）；

$\alpha$  --散货类型调节系数，取 1.0；

$U$ --堆场内平均风速，m/s；

$U_0$  --起动风速，m/s；

$S$  --堆表面积，m<sup>2</sup>。

$$U_0 = 0.03 \cdot e^{0.5w} + 3.2$$

式中， $w$ --含水率，%。

② 动态起尘

动态起尘环节主要来自码头和堆场两方面，码头进行装卸船作业时，堆场在进行堆取料过程中分别采用装、卸船机和堆取料机进行作业，上述环节在作业过程中会产生动态起尘，动态起尘采用《水运工程建设项目环境影响评价指南（JTS/T105-2021）》中推荐的起尘公式，计算模式如下：

$$Q_2 = \alpha\beta H e^{\omega_2(w_0-w)} Y / \left[ 1 + e^{0.25(v_2-U)} \right]$$

式中， $Q_2$ ——装卸作业起尘量，kg/h；

$\alpha$ ——货物类型调节系数，详见下表 5.4-9；

$\beta$ ——作业方式系数，装堆（船）时， $\beta=1$ ，取料时， $\beta=2$ ；

$H$ ——作业物料得落差（m）

$\omega_2$ ——水分作用系数，与散货性质有关，取 0.40~0.45；

$\omega_0$ ——水分作用效果的临界值，即含水率高于此值时水分作用效果增加不明显，与散货性质有关，煤炭  $\omega_0$  值取 6%，矿石的  $\omega_0$  值取 5%；

$\omega$ ——含水率（%）；

$Y$ ——装卸作业效率（t/h），根据港区各自的吞吐量确定；

$v_2$ ——作业起尘量达到最大起尘量 50%时的风速（m/s），本次预测取 16m/s；

$U$ ——风速（m/s），取淮南市平均风速 2.44m/s。

货物类型起尘调节系数详见下表：

表 5.1-11 货物类型起尘调节系数

标准类型	矿粉	球团矿	精煤类	大矿类	原煤类	水洗类
起尘调节系数	1.6	0.6	1.2	1.1	0.8	0.6

鉴于淮南港各港区的货种吞吐量、粉尘产生量存在不确定因素，估算高、低两种方案，高方案为未采取洒水、建防尘网等措施的起尘量，低方案为采取洒水、建防尘网等综合防尘后的起尘量。

考虑含水率 4%计，计算出起动风速  $U_0$  为 3.23m/s，堆场内风速较低，淮南市平均风速 2.44m/s，无法达到起尘风速，因此本次环评不考虑堆场的静态起尘量。主要考虑动态起尘量，依据主要散货货种（煤炭、水泥、矿建材料）的粒径分布计算出 TSP、PM<sub>10</sub> 的源强。

### （2）锅炉废气估算

淮南地区冬天基本不使用锅炉供热采暖，因此港区锅炉设置量较少，仅油品码头需要“伴热”，会设置小型锅炉。

《安徽省大气污染防治条例》鼓励城市规划建成区内发展集中供热，使用清洁燃料。在燃气管网和集中供热管网覆盖的区域，不得新建、扩建、改建燃烧煤炭、重油、渣油的供热设施；城市建成区和有条件的县城逐步淘汰每小时 10 蒸吨以下燃煤锅炉，禁止新建每小时 20 蒸吨以下燃煤锅炉；其他城镇建成区一般不再新建每小时 10 蒸吨以下的燃煤锅炉。

因此，如果确需设置小型锅炉，采用轻柴油、液化石油气、天然气等清洁能源，其环境影响是较轻的，故本次不考虑开展预测评价。

### （3）港区油气源强估算

现代化的石油码头最常见的油气扩散污染主要有两种形式，即正常储运作业状况下的油品蒸汽溢出污染和突发性溢油事故中的油品蒸汽大面积溢散污染。本章节主要分析正常贮运作业状况下的油气扩散。

正常营运作业中油品蒸汽的污染，主要由于油舱/储油罐装卸作业时因货物增减和常规贮存中气温变化导致油品气体向外部环境中扩散，其污染形式主要有：油舱/储油罐的大呼吸损耗及码头油品装车、船逸散损耗等。

本次评价收集整理了武汉地区以及宁波地区的石油及制品运输港区，单位吞吐量的 TVOCs 排放量数据，具体见下表。

表 5.1-12 同类港口石油及制品和化工原料及制品单位吞吐量 TVOC 排放量

港区	单位吞吐量 TVOC 排放量（吨/万吨吞吐量）
武汉新港	0.12
荆州港	0.43
宁波港	0.4
平均值	0.32

油气回收装置效果按 95% 计算，估算结果见表下表。

表 5.1-13 典型作业区各水平年大气污染源强（t/a）

港区	作业区	规划年限	TSP		PM <sub>10</sub>		PM <sub>2.5</sub>		非甲烷总烃		
			高方案	低方案	高方案	低方案	高方案	低方案	产生量	排放量	
		2030 年	<b>256.32</b>	<b>51.26</b>	<b>51.26</b>	<b>10.25</b>	<b>25.63</b>	<b>5.13</b>	0	0	
		2035 年	<b>346.14</b>	<b>69.23</b>	<b>69.23</b>	<b>13.85</b>	<b>34.62</b>	<b>6.93</b>	0	0	
		2030 年	206.46	41.29	41.29	8.26	20.65	4.13	6.72	0.336	
		2035 年	278.15	55.63	55.63	11.13	27.82	5.57	9.92	0.496	
		2030 年	120.52	24.10	24.10	4.82	12.05	2.41	<b>30.08</b>	<b>1.504</b>	
		2035 年	162.14	32.43	32.43	6.49	16.22	3.25	<b>44.48</b>	<b>2.224</b>	
			2030 年	<b>272.40</b>	<b>54.48</b>	<b>54.48</b>	<b>10.90</b>	<b>27.24</b>	<b>5.45</b>	0	0
			2035 年	<b>348.04</b>	<b>69.61</b>	<b>69.61</b>	<b>13.92</b>	<b>34.81</b>	<b>6.96</b>	0	0
			2030 年	227.66	45.53	45.53	9.11	22.77	4.56	0	0
			2035 年	291.94	58.39	58.39	11.68	29.2	5.84	0	0
			2030 年	119.67	23.93	23.93	4.79	11.97	2.4	0	0
			2035 年	165.34	33.07	33.07	6.61	16.54	3.31	0	0
		2030 年	108.17	21.63	21.63	4.33	10.82	2.17	<b>14.4</b>	<b>0.72</b>	
		2035 年	151.97	30.39	30.39	6.08	15.2	3.04	<b>22.4</b>	<b>1.12</b>	
		2030 年	<b>363.79</b>	<b>72.76</b>	<b>72.76</b>	<b>14.55</b>	<b>36.38</b>	<b>7.28</b>	<b>12.8</b>	<b>0.64</b>	
		2035 年	<b>385.26</b>	<b>77.05</b>	<b>77.05</b>	<b>15.41</b>	<b>38.53</b>	<b>7.71</b>	<b>18.24</b>	<b>0.912</b>	
		2030 年	80.69	16.14	16.14	3.23	8.07	1.62	0	0	
		2035 年	147.75	29.55	29.55	5.91	14.78	2.96	0	0	

#### （4）靠港船舶、港区机械和运输汽车尾气污染

港口营运期，港区的装卸接卸、周转运输车辆和到港船舶滞港期间辅机工作需要燃烧柴油，随着港口岸电推广，大型装卸机械及到港船舶滞港期间提倡使用电能，燃油废气将较少发生。汽车尾气污染物主要包括：一氧化碳、碳氢化合物、氮氧化合物、烟尘微粒等。《负载对实际道路重型柴油车排放的影响研究》实地监测发现，重载车空载时的废气排放系数 CO<sub>3.38g/km</sub>、碳氢化合物 0.39g/km、NO<sub>x</sub>6.27g/km、PM<sub>10</sub>0.39g/km，重载（20t）时排放系数为 CO<sub>5.25g/km</sub>、碳氢化合物 0.45g/km，NO<sub>x</sub>10.18g/km、PM<sub>10</sub>0.56g/km。规划作业区陆域纵深 300-500m，港内道路长度进出按 1km 计，估算年载重柴油汽车港内总行驶公里数为 276 万公里。计算得出港区车辆大气污染物排放量，见表 5.1-14。

表 5.1-14 港区车辆大气污染物排放测算表

污染物	CO	碳氢化合物	NO <sub>x</sub>	PM <sub>10</sub>
满载系数	5.25	0.45	10.18	0.56
排放量 (t)	14.5	1.3	28.1	15.5

据近年机动车污染统计，全国汽车颗粒物（PM<sub>10</sub>）排放总量为 59 万吨，其中柴油车一项的颗粒物（PM<sub>10</sub>）排放量就将近 59 万吨，而汽油车在颗粒物方面几乎零排放；全国汽车氮氧化物（NO<sub>x</sub>）排放量为 576.4 万吨，其中，柴油车氮氧化物（NO<sub>x</sub>）排放量为 388.7 万吨，占汽车排放总量的 67%；汽油车氮氧化物（NO<sub>x</sub>）排放量为 169.8 万吨，占汽车总排放量的 29.5%，远远小于柴油车。

由于各港区作业区货运量、货种、装卸机械和靠港船舶用电方式尚未确定，运输车辆在港区运距较短，且为流动源，故评价对 CO、NO<sub>2</sub> 和 O<sub>3</sub> 等污染因子作定性分析评价。

### 5.1.2.3 固体废物污染源强预测

根据《中华人民共和国固体废物污染环境防治法》和《国家危险废物名录》，港口的固体废物和危险废物主要包括生活设施生产的陆域生活垃圾、生产固废、船舶垃圾和危险废物等。根据淮南港总体规划中的有关数据，下面分别就上述几个方面预测规划远期的固体废弃物的产生量。

#### （1）陆域生活垃圾

货运港区陆域生活垃圾是由在港区内工作的人员产生的，主要包括：厨余垃圾、玻璃、塑料和金属瓶罐及制品、劳动保护用品，如丢弃的服装、手套、鞋子和废纸等。货运港区职工生活垃圾，按每人每天 1kg 计算，参考现状港区工作人员数量，客运港区旅客生活垃圾按每人每天 0.01kg 计算，则生活垃圾产生量约为 967.6t/a。

#### （2）生产固废

港区陆域生产固废包括装卸场所、堆场、作业场和修理厂等产生的少量垃圾，主要是泥土、包装材料等，发生率按吞吐量的 0.5t/10000t 估算。

预计 2035 年的生产固废的产生量 3100t/a。

#### （3）船舶垃圾

船舶垃圾主要为船员生活垃圾以及少量扫舱产生的废弃物（如金属、钢材、纸张、木材、矿石等运输货物产生的散落和包装用品等）和船舶保养产生的废弃物（如水垢、油渣、擦拭油棉等修理机械和设备废弃物等）等。船舶垃圾与装卸货物类型、吞吐量及船型有关，货物废弃物发生率为 1t/10000t，集装箱为 5/25000TEU。

估计 2035 年船舶垃圾发生总量为 6260t/a。

#### （4）危险废物

危险废物是根据《国家危险废物名录》以及国家规定的危险废物鉴别标准和鉴别方法认定的具有危险性的废物。港区的危险废物包括化工品储油罐底泥（HW08 废矿物油类）、污水场“三泥”（HW08 废矿物油类）等。

根据规划的吞吐量，粗略估计储油罐底泥发生量约为 8t/a，不便估计的污水处理“三泥”及其它不确定因素导致的危险废物，淮南港危险废物产生量约在 10t/a。

## 5.2 水环境影响分析

### 5.2.1 评价思路

港口配套建设的水工建筑物可能导致周围水域水动力条件的变化，泥沙淤积、改变水体污染物扩散的模式，引起水体纳污能力的变化，但在本轮规划阶段中基本不涉及工程建设内容，本次评价主要基于对规划可能引起的水动力条件的变化进行定性分析与描述。运营期，随着港口货物吞吐量的增加，作业人员和进出港船舶也会相应的增加，并会导致港口污水的产生，如果这些污水得不到妥善处理，就可能对区域水环境造成影响。因此，本次评价主要是从宏观角度估算港口规划可能引起的污染物产生量，对港口收集和处理能力进行评估，从而对环保配套设施提出相应的要求，另一方面，采用定性和定量相结合的方法，分析港口运营产生的污染对水体环境影响范围及敏感区水体受到的影响程度。

### 5.2.2 水动力影响分析

#### 5.2.2.1 河势演变分析

##### （1）淮河

根据 2006 年 8 月、2010 年 4 月两次实测河道地形资料，分别选三河尖～临淮岗、临淮岗～蚌埠闸、蚌埠闸～红山头段三段的顺直段和弯曲段经行比较。

通过断面比较 2007~2010 年间，随机选择 6 个断面做比较，1 个断面表现为淤积较为严重，最大淤积厚度 2.11 米，平均淤积厚度 0.69 米，年平均河道淤积约 17.3cm；另有 5 个断面出现局部冲刷和淤积共存现象，最大淤积深度 1.23m，最大冲刷深度 0.61m，冲、淤基本平衡。由此进一步验证王家坝～鲁台子段表现为淤积，鲁台子～吴家渡段和吴家渡～小柳巷段河道表现为冲刷，但冲刷不严重，河道稳定性较好。

淮干历年来呈刷槽淤滩的趋势，深泓逐年下切，一方面由于主槽过流能力大，滩地过流能力低；另一方面干流来沙量减少，主槽下切速度加大的趋势与来沙减少的趋势基本一致；同时人工采砂也对原有床面产生破坏作用。淮河干流淮南段属渠化河流，内有王截流、润河集、十八里长湾等浅滩，距汪赵集下游约 15km 处有临淮岗船闸。滩槽冲淤相抵，河段表现为主槽冲刷>滩地淤积，演变由刷槽淤滩向主槽下切、滩地基本冲淤平衡方向变化。



### 5.2.2.2 水文情势变化

#### （1）泊位建设形式与特点

淮南港规划涉及的河流均属于内河水网地区，码头前沿总体布置多采用顺岸式、半挖入式及挖入式。顺岸式码头适用于河面较宽，码头前沿停泊水域不占用主航道，到港船舶装卸作业对过往船舶影响不大，且岸线较长陆域纵深受到限制的港口布置。完全挖入式港池适合于河道面较窄，岸线紧张，船舶停靠影响主航道过往船舶的正常通行，可利用河汊或洼地修建挖入式港池的地方。半挖入式港口介于顺岸式与完全挖入式之间，适合于航道具有一定的面宽，且附近没有河汊或洼地用于建设挖入式港池的情况。

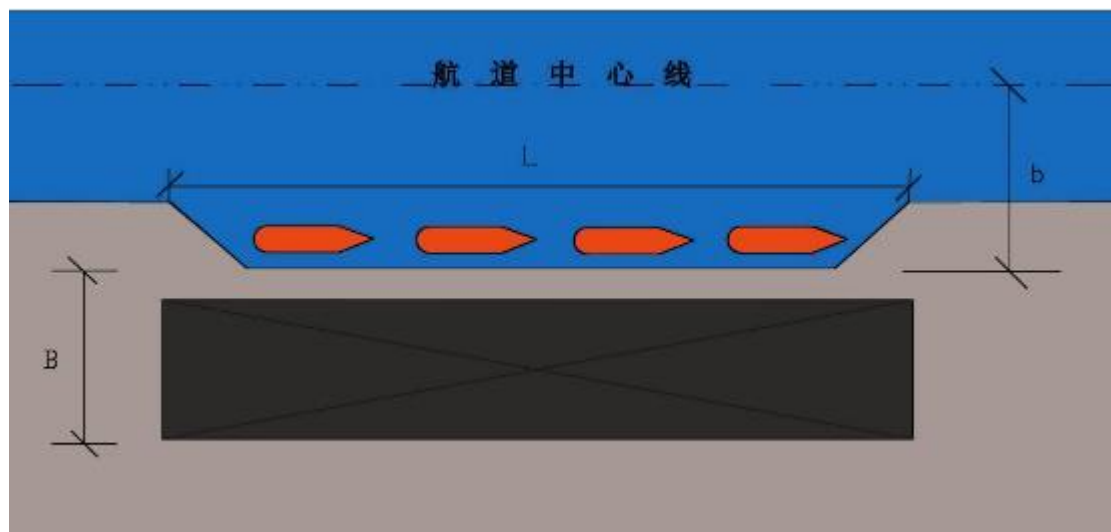
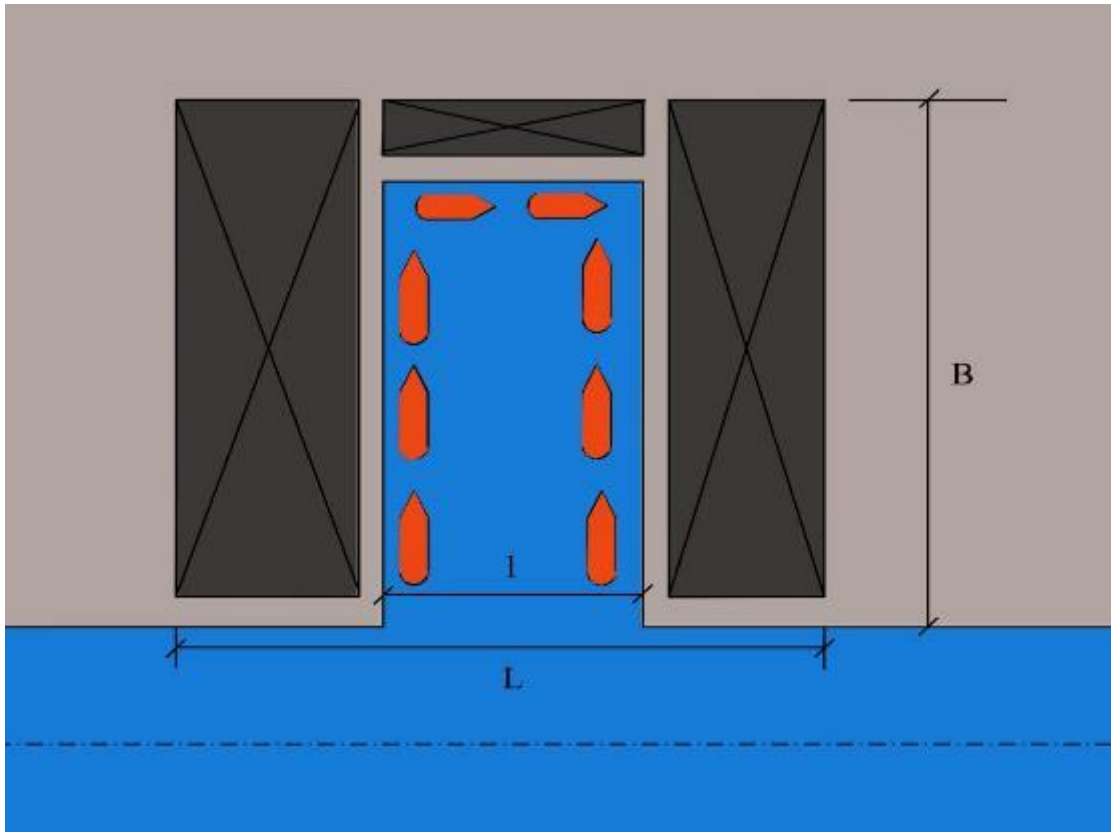


图 5.2-1 顺岸式码头平面布置示意图



## （2）对河流水文情情势影响

### 5.2.3 水环境影响分析

本次水环境影响分析主要为两类：一是建设期水扰动对水质环境的影响，二是港区各类污水产生及其排放对容纳水体水环境的影响。其中污水类型可分为：（1）生活污水，包括港区及船舶生活污水等；（2）集装箱洗箱水；（3）含油废水，包括油船压舱水、船舶舱底水、岸上机修间和流动机械冲洗水等；（4）径流污水，降雨、冲洗、降尘喷洒等在港区形成径流污水，其中主要是矿建材料等散杂货港区容易产生大量径流污水。

#### 5.2.3.1 码头施工的影响分析

港口码头施工过程对区域水质影响主要是施工扰动产生的悬浮物对区域水质的影响。悬浮物的增加会影响阳光透射，同时水体含泥沙量过高对航道内的浮游动植物、游泳生物有较大影响，泥沙的落淤则会影响到底栖生物。悬浮物含量的高低与工程施工方式、工程规模以及底质情况有关，通常港区围填和港池疏浚产生的悬浮物较多，对环境的影响程度较高。

港口开挖和疏浚作业产生的悬浮物发生量按照《水运工程建设项目环境影响评价指南》（JTS/T105-2021）中推荐的公式进行推算：

$$Q = \frac{R}{R_0} \cdot T \cdot W_0$$

式中：Q-疏浚作业悬浮物发生量（t/h）；

R-现场流速悬浮物临界粒子累计百分比；

R<sub>0</sub>-发生系数为时的悬浮物粒径累计百分比；

T-疏浚效率（m<sup>3</sup>/h）；

W<sub>0</sub>-悬浮物发生系数（t/m<sup>3</sup>）。

根据航道及港口项目监测和采用的相关参数，疏浚作业以绞吸船绞刀为中心约 15m 范围内的水域 SS 浓度明显增高，N、P 污染物的释放速率较静止状态提高了 1~2 倍，而 100m 范围以外的区域水环境影响不明显。施工悬浮物沉降速度较快，一般在施工作业停止 2 小时后下游水质基本可以恢复到原有水平。抓斗式挖泥船抓斗处 SS 浓度底部为 300~350mg/L，表层为 200~250mg/L，表层离抓斗 50m 距离处水中 SS 浓度增加值不超过 50mg/L，表层距抓斗 100m 距离处水中 SS 浓度增加值不超过 10mg/L，影响范围一般可控制在作业点周围 100m 以内，水环境的影响范围有限。

另外，施工过程中除了悬浮物外，还会产生陆域施工废水和施工人员的生活污水以及施工船舶污水等，因作业时间较短，上述施工废水的产生量不大，在项目环评中应提出具体的估算值和防治措施，规划环评阶段将不进行重点考虑。

#### 5.2.3.2 污水纳入城市污水管网分析

规划实施后，淮南港主要港区的污水处理设施建设原则如下：在煤（矿）污水、油污水和集装箱洗箱水产生量较大的港区分别建设煤（矿）污水处理系统、油污水处理系统、集装箱洗箱水处理系统。港区周边 5km 范围内分布有市政污水处理厂（包括现状和在建）的，港区污水就近排入该市政污水处理厂，否则港区自建污水处理站，自行处理后的污水实行中水回用，本规划实施不新增排污口。煤（矿）污水经相应的特征处理系统处理达标后再排入市政污水处理厂或自建的生活污水处理站，建议本规划实施不新增排污口；雨污水经收集池沉淀后也排入市政污水处理厂或自建的生活污水处理站。船舶产生的废水须暂存于船舶自备的容器中，船舶污水应送交服务区、锚地、港口、码头等具有污水收集功能的航道设施，尤其进行妥善处理，不得随意排放。本轮规划要求各规划作业区不得新增入河排污口。

到港船舶产生的生活污水、油污水不得在港区排放，确需排放要事先向当地海事部门申请，由海事部门认可的有资质单位接收处理或由具备污染物接收处理能力的港口进行接收。

根据现状调查，除，各港区各作业区目前均不具备接管市政污水处理厂的条件。在不具备接管条件下，各港区需自建污水处理装置，自行处理后的污水实行中水回用，不外排；规划作业区具备接管市政污水处理厂条件后，作业区产生的各类废水经预处理达到市政污水处理厂接管标准后，可排入市政污水处理厂集中处理。

### 5.2.3.3 污水影响分析

#### （1）各港区污水影响分析

根据淮南市城市总体规划、淮南市国土空间总体规划等相关规划，港区污水去向所对应的污水处理厂以及各港区污水排放去向基本情况见表 5.2-1。

表 5.2-1 各港区污水排放去向表

根据现状调查，规划各港区若不具备接管条件，需自建污水处理站。不具备纳管条件，港区产生的污水需自行处理，在下阶段具体的港区建设实施过程中，需要建设污水处理设施与主体工程同步建设。规划作业区具备接管市政污水处理厂条件后，作业区产生的各类废水经预处理达到市政污水处理厂接管标准后，可排入市政污水处理厂集中处理。本轮规划要求各规划作业区内码头不得新增入河排污口。

由于污水量产生相对较大的作业区具备进入管网的条件，相对邻近的污水处理厂规模所占比例很小，经污水处理厂处置后外排，对周围水体环境影响不明显。不能纳入管网的港区污水量相对较小，由于大部分作业区均有散货堆场，港区生产和生活污水经自行建设的污水处理站处理达标后进行回用于散货洒水、绿化用水、流动机械冲洗水等，污水产生量远小于散货堆场洒水用量，对周围水环境影响不明显。且部分港区作业区污水量产生较少，污染因子简单，且较为分散，处理达标后作为中水回用，在连续雨季不需洒水作业和绿化浇水期间，由于港区污水量较小，可建设中水池储存 7-10 天的污水量，待下雨结束后将中水处理达到《城市污水再生利用 城市杂用水水质》（GB/T18920-2020）中相关标准后回用于散货喷洒、绿化或道路洒水等，淮南港总体规划实施不新增排污口，落实上述措施后对周围水环境影响小。

### 5.2.4 集中式饮用水源保护区影响分析

#### 1、对淮南市境域内水源地保护区的影响

### 5.2.5 规划对水质监控断面影响分析

### 5.2.6 水环境影响评价小结

## 5.3 生态环境影响分析

### 5.3.1 河岸带景观生态格局影响分析

#### 5.3.1.1 景观生态格局影响分析框架

沿河带是一个特殊的景观区域，其景观结构和变化不仅与河流生态系统的自然生态过程相关，也受到人类社会经济活动的影响，可反映区域生态环境状况和人类活动的强度；而港口开发是一项持续性活动，对沿江岸线土地利用和景观格局可能会产生一定的影响。因此依

据淮南港总体规划对作业区和岸线的规划，结合遥感解译技术和地理信息技术，本评价将对中心港区规划实施前后以及岸线开发实施前后的江岸带景观格局进行影响分析。

本次评价以各港区规划红线范围作为评价岸线规划实施前后景观格局变化的单元范围。根据土地利用图以及实地踏勘调查，基于地理信息系统空间分析技术，本次评价识别出在评价区域内有如下主要景观结构要素：水田斑块，旱地斑块，林地斑块，建筑用地斑块，灌丛草被斑块，滩地斑块。

### 5.3.1.2 景观格局影响分析

基于 GIS 的空间分析技术，统计各港区规划实施前后区域景观斑块，淮河岸线港区前后景观斑块变化最大，

植被类型以人工栽培的松、杉、柏为优势品种，同时两岸分布着次生灌丛，均为常见种。木本湿地植被在河流两侧的堤岸、河漫滩以及江心洲上均有分布。如旱柳林、池杉林，意杨林广泛分布在堤岸上；水杉林分布在河漫滩本体靠近堤岸处；水生植物主要是挺水植物，一般分布在河漫滩本体，江心洲及自然堤上，其代表群系为芦苇群系，其他如益母草群系，白茅群系，狗牙根群系等。

规划实施后，这些湿地均为一般的淮河下游平原河网地区湿地，占用自然保护区、湿地公园、湿地保护区等生态敏感区的岸线，本次环评建议取消。因此在采纳对环评建议的基础上，规划的实施对区域的陆生生态环境影响不大。

规划实施后，均为人工栽培林，是当地常见树种，其生长范围广，适应性强，不会因规划的实施导致植物种群消失或灭绝，对区域的生态环境影响不明显。

### 5.3.1.3 景观格局影响分析评价

#### （1）港区沿河岸线生态景观格局现状特点

根据各斑块所包含的生态过程和生态流的性质，可将上述六种斑块分为三种类型，即自然、半自然、人工三类；其中自然斑块包括滩地、林地、灌丛草被，半自然斑块包括水田、旱地，建筑用地则属于人工斑块。根据表 5.3-1 中对各港区岸段区域生态景观格局现状的统计分析，可依据各港区岸段区域现状景观基质的不同将现状岸段生态景观格局分为三类：自然岸段、半自然岸段、人工岸段。

以自然岸段为主的港区：

以半自然岸段为主的港区：

以人工岸段为主的港区：

表 5.3-1 各港区规划实施前后河岸带景观生态格局变化情况

## （2）港区规划对河岸带景观生态格局的影响分析

根据港区规划，规划实施后，港区并未从根本上改变各岸段土地利用形式，生态格局未发生重大变化。港区规划利用岸线长度所占自然岸线长度比例较小，规划实施后没有改变耕地占主导地位的土地利用形式，总体而言，港区的规划建设规模相对合理。

从规划实施前后景观结构要素占用情况分析，规划实施后，规划各港区所在区域土地利用发生了变化，其中滩地、耕地的面积均有减少，而建设用地面积增加。因此，规划新增各作业区所占用的土地绝大部分来源于临河的耕地面积、滩涂地，这对沿河各村镇农业用地造成较大负面影响。

## （3）岸线开发对河岸带景观生态格局的影响分析

远期随着港区规划岸线的逐步开发利用，现有岸段区域在港区陆域纵深范围内形成堆场、仓储、码头等建筑用地后，虽然部分港区岸段区域的景观格局将会有一定程度的改变，将局部改变原有岸段区域内的景观格局：逐步向建设用地演变。将会对区域内的景观格局产生一定程度的影响，河岸带景观生态格局将逐步由农业景观生态格局向城市景观生态格局演化，但就整个城市生态系统来说，发展交通是引导区域生态流动，削减生态压力的一个重要手段。

### 5.3.1.4 景观格局影响分析小结

（1）港区沿江岸段生态景观格局现状特点：淮南港各港区用地以滩涂、耕地和建设用地为主。

（2）港区的规划建设将使该岸段区域的景观格局由半自然的农业生态景观向人工景观演变，但不会从根本上改变当地沿河岸段生态系统的特性，对河岸带景观生态格局的影响甚微。

（3）旅游码头规划建设应与沿河景观带规划协调融合；不得改变现有景观带景观格局。

（4）远期随着港区岸线的逐步开发利用，现有岸段区域在港区陆域纵深范围内形成堆场、仓储、码头等建筑用地后，部分港区岸段区域的景观格局将会有较大程度的改变，河岸带景观生态格局将逐步由农业景观生态格局向城市景观生态格局演化，但就整个城市生态系统来说，发展交通是引导区域生态流动，削减生态压力的一个重要手段。

### 5.3.2 对湿地生态的影响分析

湿地是陆地生态系统和水域生态系统相互作用形成的一种特殊生态系统。它不仅为人类的生产、生活提供多种资源，而且具有巨大的环境功能和效益，在抵御洪水、调节径流、蓄洪防旱、控制污染、调节气候、控制土壤侵蚀、促淤造陆、美化环境等方面有其他系统不可替代的作用。

随着淮南港的规划建设，港口水工建筑（如码头、堆场等）的建设将占用淮南港各港区

段沿岸的滩涂型湿地资源。

港口港池开挖及疏浚将直接造成河滩湿地的损失，从而直接破坏了湿地植被赖以生存的基底，造成水生植被的直接消亡。项目规划港口作业岸线总长度为 34000m。区域河流属于内河水网地区，为满足防洪要求，保持水流平顺岸线顺直，码头前沿总体布置多采用顺岸式、半挖入式及挖入式。河流滩地将转化为水域，总体湿地面积没有变化，滩地和沼泽湿地类型转化为永久性河流（水域）湿地类型。受人类活动影响，水生植物数量非常少，港池开挖造成水生植被损失较少。本次规划在上述河流布置货运岸线较为分散并且规模较小，作业岸线所占比例为 6.53%~12.05%。

滩涂湿地损失还可能造成码头区域水域水动力环境的变化，进而影响周边区域湿地的过水周期；使港区周围原有或新生湿地处于水动力环境和生境自我恢复和调整期，待水生植被重新恢复后，湿地常因无充足固着泥沙的植被而变得易遭受冲刷侵蚀。由于湿地是水禽赖以生存的重要繁殖地、栖息地、越冬地和迁徙途径的“中转站”，因此，港区建设造成沿河滩涂湿地的损失将会影响区域水禽等野生生物的栖息生境。对于人类活动较少的自然岸段河流，港区的规划建设，使区域内人类活动急剧增加，对区域湿地生态环境的压力和干扰也相应加大。为保证上述河流湿地生态功能的完整性，港口岸线开发时应采取湿地补偿措施。

### 5.3.3 对水生生态的影响分析

一般来说，港口的建设营运对水生生态的影响主要来自于：港口水工建筑的建设和维护，港口污染物的排放或风险事故，港口吞吐量增加带来的集疏运量与船舶航行密度的增加三个方面。因此，本评价将重点从以上三方面对淮南港的规划建设对区域水生生态的影响进行评价。

#### 5.3.3.1 港口水工建筑的建设和维护对水生生态的影响

淮南港口建设和运营造成的生境变化、水动力、污染和船舶航行会对局部水生生态产生一定的影响。首先，港区建设和营运将会改变近岸水域和沿岸滩涂的生境，码头梁板遮挡光照，导致码头梁板下水生高等植物消失，减少码头梁板下局部范围内的底栖生物、浮游生物的数量。其次，港口营运造成的密集航运活动会扰乱河流表层的局部流场，码头建设的水下桩可以改变局部周围的水流方向和流速（Kelty and Bliven, 2003），对码头水下桩周边底栖生物栖息地造成影响。再次，港口营运所产生的污水、大气污染物（粉尘）、固体废物和噪声等污染会一定程度的减少底栖动物的数量。

表 5.3-1 港口建设施工活动直接、间接影响判定表

类型	影响区域	影响原因	恢复可能性	生物表现
直接影响	港池	挖掘	部分恢复	原有底栖生物消失，部分可以恢复

	码头打桩区	撞击、扰动	不可恢复	水生生物全部消失，但影响面积较小
	码头填筑区	填筑	不可恢复	水生生物全部消失，但影响面积不大
	航道疏浚区	掩埋水中	部分恢复	原有底栖生物消失，部分可以恢复
间接影响	施工悬浮物增量扩散	透明度降低	可以恢复	水生生物部分受损
	疏浚物溶出	毒害作用	可以恢复	水生生物部分受损

港口运营期间，由于煤炭、矿建材料和液态散货的储运作业，粉尘扩散产生的影响难以避免，并且随着港口的进一步发展，过往船舶密度将明显增加，溢油事故和化工品事故的环境风险随之提高。另外，过往船舶对于河道鱼类将产生惊扰，污水排放也将对水生生态系统造成影响。淮南港运营期的生态影响判定表如下。

表 5.3-2 港口运营期对生态系统影响类型和范围

影响来源	影响表现	恢复可能性	生物表现
粉尘扩散、沉降	透明度降低	可以恢复	一般情况下，面积很小，影响很小
油类	毒害	可以恢复	一般情况下，面积很小，影响很小
过往船舶	惊扰、伤害鱼类	可以恢复	一般情况下，面积很小，影响很小
生活污水	水质变差	可以恢复	富营养化

(1) 对浮游植物的影响

工程在施工时疏浚、建筑桩基时水中悬浮物浓度短时间内急剧升高，短时间内造成部分浮游生物减少；水中悬浮物浓度升高阻碍了部分藻类等浮游植物的光合作用，降低了浮游植物等初级生产者的生产力，使得浮游植物等初级生产者生物总量出现下降，会使以浮游植物为食的浮游动物在单位水体所拥有的生物量相应出现减少，鱼类及以其为食的上一级水生生物生物量出现下降，造成影响区域水生生物总量减少。

(2) 对浮游动物的影响

浮游动物作为水域重要的次级生产力，其大部分种类是淮河、江淮运河、茨淮新河、窑河-高塘湖、淠淮航道中分布鱼类的天然优质饵料、鱼苗和幼体。码头建设工程施工活动引起水体中悬浮物浓度的增加对浮游动物也产生间接或直接的影响。首先，施工作业特别是水下施工作业对河床的扰动会引起水中悬浮物的增加，降低了水质透光率，因而影响浮游植物的光合作用，降低局部水域内的初级生产力水平，同时也会打乱一些靠光线强度变化而进行上下垂直回游的动物的生活规律；悬浮物还会粘附在浮游生物体表，因而使其运动、摄食等活动受到影响，严重时会造成死亡，从而使局部水域内浮游生物的数量减少；其次，悬浮物中一些碎屑和无机固体物质可以妨碍浮游动物对食物的摄取、或者稀释肠中的内容物从而减少对食物的吸收，如可以减少多种溞属和其它枝角类的摄食率、生长率和竞争能力，尤其对大型枝角类影响较大。枝角类主要靠胸肢滤食，对食物无选择性，颗粒较大的碎屑和悬浮物质容易堵塞其滤食器官，减少食物摄取与吸收，进而影响枝角类的生长与摄食率。而桡足类则



能够通过选择性取食，减少再悬浮的干扰，轮虫的摄食也比溞属有更多的选择性。因此，水中悬浮物质的增加有利于有选择性觅食能力的浮游动物（如桡足类和轮虫）的生存和发育，从而引起浮游动物群落结构的改变。此外，由于工程采挖导致沉积在湖底或河底的有害物质释放，这些淤泥悬浮物对浮游动物有一定的致毒作用。

根据悬浮物对水环境影响分析和码头建设的施工特点可知，码头建设过程对周围水体中浮游植物产生影响范围主要在港池和抛泥区附近。工程施工会使浮游生物的生物量有一定的减少，但由于浮游动植物个体小，繁殖速度快，随着施工作业停止后悬浮物的沉淀，水质恢复后，浮游生物的数量将会逐步恢复，同时工程影响江段的浮游生物均为巢湖及其支流常见物种，同时且适应环境能力强。因此工程施工对该区域的浮游生物的影响只是局部的、暂时性的。经过生态恢复措施和一段时间的自然恢复，可以逐渐恢复。所以工程施工不会对港区规划河段浮游生物物类群有较大的改变。

港口运营时，如果污水不能得到有效的收集和处理，对局部水质造成一定程度的污染，增加了水体悬浮物，将影响浮游生物的群落结构。因此本评价从总体上对淮南港的污水接收处理方案及其相关排放要求，最大限度的控制港口对水环境的影响，由于排污而引起的浮游生物减少将得到有效控制。

### （3）对底栖生物的影响

河流生态系统中的底栖动物，或长期生活在底泥中，或依附在石砾或水生植物上，具有区域性强，迁移能力弱等特点，对于环境污染或环境的突然变化通常少有回避能力，而且其群落的破坏和重建需要相对较长的时间。底栖动物主要分布于沿岸边滩及水流相对缓慢的浅水湾、支汊等水域，工程筑桩基施工过程中将直接挖取或压载河床底泥中的底栖生物。由于这些底栖动物移动缓慢，多营定居生活，因此，各港区码头工程水下施工对底栖动物的影响较大。

工程施工期间要进行桩基建筑，将会直接伤害到底栖动物，同时也直接改变了其栖息环境，施工所产生的悬浮物也会影响到附近水域底栖动物的呼吸、摄食等生命活动。在施工期，施工区域的底栖动物大部分都会死亡，从而对河段底栖动物的种类和数量产生影响。

根据公式：

底栖动物损失量=工程水域面积×水域影响系数（取 1.5）×单位生物量×影响年数（按 20 年计算）。

经估算，底栖动物的损失量达 4.55t（表 5.3-3）。

表 5.3-3 工程施工期底栖生物损失量估算表

水生生物	生物量	实际施工水域面积	影响水域系数	影响年数	损失量
------	-----	----------	--------	------	-----

	(g./m <sup>2</sup> )	(万 m <sup>2</sup> )			(t)
底栖生物	0.32	47.42	1.5	20	4.55

底栖动物是鱼类等经济水生生物的重要天然食料，通常底栖动物资源破坏后恢复较困难，会导致以底栖动物为食的鱼类数量减少。

#### （4）对水生维管束植物的影响

淮南港的建设和营运对水生植物造成了一定的影响。第一，在码头的建设期，码头的高桩梁板结构等工程建设占用部分空间，会减少水生维管束植物的数量。如果打桩等工程影响较大，可能会松动周围植物在底层的固着。第二，光照是水生植物生长的限制性因子（高丽楠，2013）。码头的高桩梁板结构会挡住阳光照射，水生植物的光合作用被影响，梁板下的绝大多数水生维管束植物的种类和数量将被严重影响。

总体上，淮南港的建设和运营会在一定程度上改变水生生物（包括浮游动植物、底栖生物和水生维管束植物等）的生境条件，进而导致其种类组成和优势度的变化。如果加强施工期的管理，尽量减少对水体环境的扰动。同时，严格控制污染物（包括粉尘、油污和生活污水等）的排放，对水生生物的影响范围和程度有限。

#### 5.3.3.2 港口污染物排放对水生生态的影响

港口运营期间，在进行矿石、煤炭、油品和建材等货品的储运和中转作业过程中、到港船舶的污水排放将可能产生粉尘、油类污染物或引入外来生物，从而对区域水生生态产生影响。

##### （1）粉尘对水生生物的影响

在港区运营的装卸过程中，将可能产生少量矿粉、煤尘沉积于附近水域。由于这些矿粉、煤粉的化学成分比较复杂，通过其化学溶解和物理沉淀作用后，将会对水质产生一定影响。矿粉、煤尘沉降于水体后可能引起附近水域悬浮物的增加，对该水域的底栖生物、浮游生物和鱼类造成不利影响。同时根据相关研究资料表明：矿粉、煤尘覆盖于原有底质后，将使生活在原有底质表层的动物（如虾类）因缺氧窒息和机械压迫而死亡；对于常年生活于底质内部的种类如有壳软体类，它们中的绝大部分仍能生存。

因此，在运营期间及时清理码头落料，经常清扫、喷水，保持清洁，并做好散货储运场所的防尘措施，尽量减少矿粉、煤等粉尘对水域的污染，最大限度地减少对区域水生生物的不利影响。

##### （2）油类污染物对水生生物的影响

根据淮南港总体规划，现状油品码头和规划的油品码头及油气化工码头，主要分布在淮河。

根据水环境影响分析，规划各港区各作业区目前均不具备接管条件。港区自建污水处理厂，自行处理后的污水实行中水回用。因此，在正常营运情况下，作业区无废水外排，对水生生态基本不构成影响。

但一旦发生溢油、漏油风险事故，如不及时采取控制措施，油类浓度达到一定程度，浮游生物、底栖生物的生存将受到严重威胁。一些浮游植物的石油急性中毒致死浓度范围为 0.1-10mg/L，一般为 1mg/L；浮游动物为 0.1-15mg/L。当溢油或泄露事故发生后，对区域饵料基础、浮游动植物的损害影响较大。同时，严重的溢油事故还可能改变底栖生物的群落结构，从而引起一些底栖鱼类的生态变化，最终导致资源量的减少或局部消失。因此，对于突发性环境污染事件必须做到以防为主，防患于未然，将突发性环境污染事件发生几率降到最低。

#### 5.3.3.3 船舶航行对水生生态的影响

规划实施后，考虑船舶大型化发展趋势，港口吞吐量与集疏运量的增加将造成规划河段船舶航行密度的增加 2~3 倍，对水生生态的影响主要在于以下几个方面：

（1）压缩水生生物的生存空间，影响水生生物的生存、繁殖；

（2）船舶航行密度的增加，也会增加更多的船舶噪声、强光等，进而对区域水生生物的正常活动形成干扰，将使水生野生保护动物产生主动性规避，迫使其改变洄游路线，事实上造成洄游通道在一定程度、一定范围内被干扰。

（3）在狭窄航道，船舶航行密度的增加可能会增大对靠声纳系统侦察环境的水生野生保护动物被螺旋桨击毙或击伤的可能性；并对可能对一些水生动物的洄游产生较大的惊扰。

#### 5.3.4 对鱼类的影响分析

根据已有的研究显示（Able and Duffy-Anderson, 2005；Hucksrorf 等, 2011；Kano 等, 2013），码头和船舶运输对局部鱼类群落、多样性和数量有明显的影 响。首先，码头建设会改变沿岸滩涂的生境，对局部区域的水生植物、底栖动物和浮游生物造成影响，导致部分水域的水生植物、浮游生物和底栖生物的数量减少，种类发生变化，促使鱼类的饵料生物减少，降低栖息地的可利用性。水下工程建设会减少区域鱼类的多样性和数量。其次，码头会挡住阳光照射。由于缺乏日照，浮游植物和水生植物不能进行光合作用，导致梁板下水体浮游植物和水生植物明显减少，鱼类的饵料生物量也随之减少，影响了鱼类觅食，对鱼类的生长有不利影响（Able and Duffy-Anderson, 2005）。同时，也会减少区域鱼类的多样性和数量。再次，航运一定程度上会影响局部河流的水流条件，从而会影响局部区域幼鱼群落的结构，造成一定空间内的群落结构的退化（Hucksrorf 等, 2011）。同时，航运影响的水体浑浊度，也会对鱼类的群落结构造成负面影响，尤其是小型鱼类（Kano 等, 2013）。最后，港区运行产

生的废弃物、污水、油污等污染物，可能会提高鱼类的死亡率。

### （1）对渔业生产的影响分析

根据《中华人民共和国渔业法》、《安徽省实施<中华人民共和国渔业法>办法》（2002年5月颁布）等法律法规，“因施工建设、疏航、勘探、兴建锚地、爆破、排污、倾废等行对渔业资源造成损失的，应当予以赔偿；对渔业生态环境造成损失的，应当采取补求措施，并依法予以补偿，对依法从事渔业生产的单位或者个人造成个人损失的，应当承担赔偿责任”。据农业部 1996 年 10 月 8 日颁布执行的《水域污染事故渔业损失计算方法规定》和 2019 年上半年淮河鱼、虾、贝类的市场价格进行赔偿。

在实施淮南港总体规划过程中应保障受规划实施直接影响的渔民的正常生活。在淮南港总体规划详规阶段，淮南港港口管理部门应组织专门调查，评估因规划的实施对渔业资源和渔业生产的造成的负面影响，会同当地政府部门制定补偿方案，在总体规划实施过程中按计划同步实施渔民安置、补偿计划。

### （2）对鱼卵和仔稚鱼的影响

鲤、鲫、黄颡鱼、瓦氏黄颡鱼等产粘性卵鱼类产卵场主要分布在干流河道弯曲或宽阔的湿地区域，鱼卵附着基质，如水生植物、水中草质漂浮物及砾石上孵化。

这些区域水位较浅，水流较缓，或具沙砾底质，或水生植物密布，水草和砂石为产粘性卵鱼类提供了很好的产卵基质。鱼类大多将卵产在沙砾上、卵石缝中或水生植物的杆上，卵粒粘附在植物或砂石上发育。较慢的水流为鱼卵发育提供了充足的氧气，而水生植物及砂石形成的巢穴为鱼卵庇护提供了天然的屏障。

对于在施工区域附近产粘性卵的鱼类，由于底泥悬浮物沉降后，泥沙对依附在石砾基质上的鱼卵覆盖后，使孵化率大幅度下降。另外，泥沙也会堵塞鱼苗的腮部造成窒息死亡，同时大量的泥沙沉降后，掩埋了水底的石砾、碎石及水底其它不规则的类似物，从而破坏了鱼苗天然的庇护场所。因此，施工期的施工作业对局部水生生态环境有一定的污染，将导致施工期间该河段内鱼类卵苗数量减少。

### （3）鱼类三场

规划河段基本无成规模的产漂流性卵鱼类的产卵场，但分布有产粘沉性卵鱼类的产卵场。这些粘沉性产卵场多分布在洲滩沿岸，以洲滩近岸草基、石基作介质产卵。工程施工过程中产生的泥沙会影响鱼卵鱼苗的正常发育和生长，泥沙也会导致粘性卵脱粘而无法粘附在基质上，减小鱼苗成活率。

鱼卵孵化后多在洲滩附近的饵料资源丰富的浅滩觅食、索饵，因此洲滩附近也是鱼类的主要索饵场。港口工程的影响主要表现为对施工河道底质、洲滩等鱼类生境的改变，从而在

一定程度上减少底栖性水生动物如瓦氏黄颡鱼、大鳍鱮、中华绒螯蟹等的栖息地，并导致鱼类底栖性饵料生物的减少。

由于工程施工面积有限，对工程河段鱼类产卵区域的影响不大。工程建设完成后，不会显著改变鱼类产卵区域，产卵场的位置及规模也不会有较大变化。

鱼类越冬场主要集中在干流的河床深处或坑穴中，规划港区未在主干流深水区域作业，不会对越冬场生境及水质的产生影响。施工期对鱼类的影响最主要的是噪音，鱼类会产生本能的回避反应，被迫在远离施工区域重新寻找较远的水域。

考虑到鱼类产卵有着较强的季节性特点，每年的 3-6 月是鱼类产卵的时间，因此应尽量避免在这个时间段开展大规模的施工活动，特别是疏浚作业。对该区域内各港区的污染物排放管理亦应加强监管。

### 5.3.5 生态累积性影响

淮南港总体规划（修订）实施后，将充分利用淮河及其他支流航道发展水运，随着时间的推移，淮南港的航道条件和航运量将会发生一定程度的变化，加之在时间和空间上的累积，港口总体规划实施将会对淮河及其他支流的水生生态产生一定的累积性影响。

#### （1）负面累积效应

淮南港总体规划的实施，主要开发活动集中在港口岸线的陆域后方，港口码头结构多以顺岸布置高桩结构，不会对河段水域进行大规模的占用，对河床和水道影响相对微弱，其累积性影响主要体现在运营期环境污染和船舶泄漏风险方面。港口总体规划实施后，将会加速淮南内河航运的发展，进而造成淮河干线及支流、其他支流等内河航行船只数量的增加，由此导致船舶污染物排放量和船舶风险事故概率的增大，将对水生生态系统造成不利影响。这一方面的潜在可能影响还是要通过严格船舶环保管理和增加风险防范及应急措施等来消除。另一方面，船只数量的增加，将会进一步增加对水生动物的影响，特别是对洄游鱼类等造成干扰，应当通过优化航运管理和运输调配，以及控制船舶数量合理发展、合理规划航行时间等来减轻不良影响。

#### （2）正面累积效应

淮南港总体规划（修订）实施所带来的生态环境影响不仅仅只有负面累积效应，也有一定的正面累积效应。具体表现为，随着总体规划的实施，将进一步整合淮南港其他小型散杂货码头，这些小型零散码头的基础条件较差，环保设施不完善，货物品种也较为混乱，同时港口管理部门对港区和船舶污水以及生活垃圾缺乏有效的监管，给周边水环境造成较大影响，同时也存在较大的环境风险隐患。这部分小码头的整合和关停，将会减少港区污染物的无序排放。规划实施后，新建或扩建码头将配套建设相应的环保设施，同时将采取严格的环保措

施，因此规划实施对水域水生生态系统影响不十分明显。

### 5.3.6 对水产种质资源保护区的影响分析

#### 1、保护区概况

##### （1）保护区范围

##### （2）保护对象

#### 2、与工程位置关系

#### 3、管控要求协调性分析

##### （1）管控要求

根据《水产种质资源保护区管理暂行办法》中第十七条规定：“在水产种质资源保护区内从事修建水利工程、疏浚航道、建闸筑坝、勘探和开采矿产资源、港口建设等工程建设的，或者在水产种质资源保护区外从事可能损害保护区功能的工程建设活动的，应当按照国家有关规定编制建设项目对水产种质资源保护区的影响专题论证报告，并将其纳入环境影响评价报告书”；第二十条规定：“禁止在水产种质资源保护区内从事围湖造田、围海造地或围填海工程”；第二十一条规定：“禁止在水产种质资源保护区内新建排污口；在水产种质资源保护区附近新建、改建、扩建排污口，应当保证保护区水体不受污染”。

##### （2）协调性分析

#### 4、影响分析

## 5.4 大气环境影响分析

### 5.4.1 预测因子

结合规划方案的废气污染源强分析、现行废气污染物环境质量标准要求等，确定本规划大气影响预测因子为 TSP、PM<sub>10</sub>、PM<sub>2.5</sub>、非甲烷总烃。

### 5.4.2 预测范围

按《环境影响评价技术导则大气环境》（HJ2.2-2018）要求，

### 5.4.3 预测周期

选取 2022 年基准年作为预测周期，预测时段为 2022 年 1 月 1 日~2022 年 12 月 31 日。

### 5.4.4 预测模型

根据《环境影响评价技术导则大气环境》（HJ2.2-2018）要求，本次评价基准年 2020 年内风速 $\leq 0.5\text{m/s}$ 的持续时间未超过 72h，另外近 20 年统计的全年静风（风速 $\leq 0.2\text{m/s}$ ）频率未超过 35%，3km 范围内没有大型水体。本次评价采用导则推荐的 Aermol 模式进行计算，版本号 2.6.499。气象预处理模型为 Aermet，采用的版本为 2.6.499 版。地形预处理模型采用 AerMAP，版本为 2.6.499。

### 5.4.5 气象数据

#### 5.4.5.1 常规气象资料

规划范围大气环境影响评价的气象数据采用的

表 5.4-1 淮南市近二十年主要气候特征条件汇总一览表

统计项目		统计值	极值出现时间	极值
多年平均气温 (°C)				
累年极端最高气温 (°C)				
累年极端最低气温 (°C)				
多年平均气压 (hPa)				
多年平均水气压 (hPa)				
多年平均相对湿度 (%)				
多年平均降雨量 (mm)				
灾害天气统计	多年平均沙暴日数 (d)			
	多年平均雷暴日数 (d)			
	多年平均冰雹日数 (d)			
	多年平均大风日数 (d)			
多年实测极大风速 (m/s)、相应风向				
多年平均风速 (m/s)				
多年主导风向、风向频率 (%)				
多年静风频率 (风速<0.2 m/s) (%)				
多年平均日照 (小时)				

#### 5.4.5.2 地面常规气象观测资料

本评价采用淮南气象站提供的2022年的常规地面逐日逐时的气象资料进行分析,包括风速、风向、总云量、低云量和干球温度等,数据站点信息见下表。

表 5.4-2 观测气相数据信息

气象站名称	气象站编号	气象站等级	气象站坐标		相对距离/km	海拔高度/m	数据年份	气象要素
			经度	纬度				

#### 5.4.5.3 高空气象观测资料

区域常规高空气象资料,采用中尺度数值模式 MM5 模拟生成,分辨率为。

### 5.4.6 预测模式及参数

#### 5.4.6.1 确定计算点

(1) 环境空气关心点

各环境空气关心点见表 5.4-3。

表 5.4-3 环境空气关心点

(2) 预测网格

根据《环境影响评价技术导则大气环境》（HJ2.2-2018）中的相关要求，本次预测采用直角坐标网格进行预测，计算点覆盖整个评价范围。

对照导则内容，本次评价网格点间距采等间距法进行设置，预测网格点的网格距为 100m。

5.4.6.2 参数取值

- 地形高程影响：考虑；
- 预测点离地高度：考虑；
- 考虑全部源速度优化：是；
- 考虑浓度的背景值叠加：是；
- 考虑颗粒物干沉降：是；
- 考虑 NO<sub>2</sub> 化学转化：是，环境中平衡态 NO<sub>2</sub>/NO<sub>x</sub> 比率为 0.9；
- 考虑 SO<sub>2</sub> 扩散过程衰减：指数衰减半衰期 14400s。

5.4.6.3 地形数据

本次评价地形数据源采用 [csi.cgiar.org](http://csi.cgiar.org) 提供的 srtm 数据，直接生成评价区域的 DEM 文件和经纬度坐标，3 秒（约 90m）精度。根据高程图，以作业区为例作业区地面高程介于 27.2~41.5m 之间，区域内地形高程分布见下图。

图 0-1 区域地面高程图

5.4.6.4 地面特征参数

预测范围四周涉及的土地利用类型为农作地。主要地表特征参数统计见下表所示。

表 0-10 评价区域主要地面特征参数汇总一览表

序号	扇区	时段	正午反照率	BOWEN	粗糙度
1	0-360	冬季(12,1,2 月)	0.6	1.5	0.01
2	0-360	春季(3,4,5 月)	0.14	0.3	0.03
3	0-360	夏季(6,7,8 月)	0.2	0.5	0.2
4	0-360	秋季(9,10,11 月)	0.18	0.7	0.05
1	0-360	冬季(12,1,2 月)	0.6	1.5	0.001
2	0-360	春季(3,4,5 月)	0.18	0.4	0.05
3	0-360	夏季(6,7,8 月)	0.18	0.8	0.1
4	0-360	秋季(9,10,11 月)	0.2	1	0.01
1	0-360	冬季(12,1,2 月)	0.6	1.5	0.001
2	0-360	春季(3,4,5 月)	0.18	0.4	0.05



3	0-360	夏季(6,7,8 月)	0.18	0.8	0.1
4	0-360	秋季(9,10,11 月)	0.2	1	0.01
1	0-360	冬季(12,1,2 月)	0.6	1.5	0.01
2	0-360	春季(3,4,5 月)	0.14	0.3	0.03
3	0-360	夏季(6,7,8 月)	0.2	0.5	0.2
4	0-360	秋季(9,10,11 月)	0.18	0.7	0.05
1	0-360	冬季(12,1,2 月)	0.6	1.5	0.001
2	0-360	春季(3,4,5 月)	0.18	0.4	0.05
3	0-360	夏季(6,7,8 月)	0.18	0.8	0.1
4	0-360	秋季(9,10,11 月)	0.2	1	0.01

### 5.4.7 预测方案

根据淮南港各港区货种及货运量情况，与淮南市各县城和城区的距离、规划港区周边环境敏感目标分布等因素选取代表性作业区进行大气预测。本次评价分别对进行 TSP 和 PM<sub>10</sub> 的预测和分析，对进行非甲烷总烃的预测和分析。

表 5.4-11 预测作业区汇总表

预测对象	预测因子	规划泊位
	TSP、PM <sub>10</sub> 、PM <sub>2.5</sub>	集装箱、件杂货、散货、支持保障
	TSP、PM <sub>10</sub> 、PM <sub>2.5</sub>	集装箱、件杂货、散货、支持保障
	TSP、PM <sub>10</sub> 、PM <sub>2.5</sub> 、非甲烷总烃	件杂货、散货、油气化工、支持保障
	非甲烷总烃	件杂货、散货、油气化工
	非甲烷总烃	集装箱、件杂货、散货、油气化工、支持保障

本轮规划所在区域为不达标区，根据《环境影响评价技术导则 大气环境》（HJ2.2-2018）表 5 中预测内容和评价要求确定本轮规划预测与评价内容如下：

预测评价区域规划方案中不同规划年叠加现状浓度后，环境空气保护目标和网格点主要污染物保证率日平均质量浓度和年平均质量浓度的达标情况；对于规划排放的其他污染物仅有短期浓度限值的，评价其叠加现状浓度的达标情况。

按照上述预测模式及参数取值原则，结合估算的作业区范围主要大气污染物排放源强，对本规划方案实施以后，对区域大气环境质量造成影响进行分析，具体结果如下。

表 0-12 预测情景组合表

序号	污染源类别	预测因子	计算点	预测内容
情景 1	规划近期新增污染源高、低方案 (正常排放)	PM <sub>10</sub> 、 PM <sub>2.5</sub> 、 TSP	代表性的环境空气保护目标（现状监测点）、网格点、区域最大地面浓度点	日平均质量浓度 年平均质量浓度
	规划近期新增污染源高、低方案 (正常排放)	VOC <sub>s</sub>	代表性的环境空气保护目标（现状监测点）、网格点、区域最大地面浓度点	小时平均质量浓度

情景 2	规划远期新增污染源高、低方案 (正常排放)	PM <sub>10</sub> 、 PM <sub>2.5</sub> 、 TSP	代表性的环境空气保护目标（现状监测点）、网格点、区域最大地面浓度点	日平均质量浓度 年平均质量浓度
	规划远期新增污染源高、低方案 (正常排放)	VOCs	代表性的环境空气保护目标（现状监测点）、网格点、区域最大地面浓度点	小时平均质量浓度

#### 5.4.8 预测源强

本规划废气污染源强及排放参数见“表 5.1-13”。

#### 5.4.9 情景 1 预测结果

##### 5.4.11 大气环境防护距离

本次预测结果仅供区域总体规划参考，具体建设项目应从确保居民区等敏感目标达标的角度，根据建设项目大气环境影响预测值合理设置大气环境防护距离。

根据《建设项目环境影响评价工作中确定防护距离标准问题的复函》（环函[2009]224 号），在建设项目环境影响评价过程中，应按照有关法律法规和《国家环境标准管理办法》的规定，严格执行国家和地方的环境质量标准、污染物排放标准及相关的环评评价导则等环保标准。其他标准或规范性文件中依法提出的防护距离要求若与上述环保标准要求不一致，应从严掌握。防护距离范围内不应规划建设居民区、学校、医院、行政办公和科研等敏感目标，并采取园林绿化等缓解环境影响的措施。防护距离内可能存在集中居民区，在项目实施时应特别关注相应作业区对周边居民密集区带来的环境影响，并通过项目环境影响评价作详细的预测，提出强化措施或对邻近居民点实施环保拆迁，以满足防护距离要求。

##### 5.4.12 小结

(1) 规划区域内 TSP、VOC 以现状监测浓度中的最大值为本底，PM<sub>10</sub>、PM<sub>2.5</sub> 参考《淮南市大气环境质量限期达标规划》、《淮南市“十四五”生态环境保护规划》中 PM<sub>10</sub> 中标限值为背景值进行预测。两种预测情景下各关心点各大气污染物 PM<sub>10</sub>、TSP、PM<sub>2.5</sub> 日均浓度及年均浓度、VOCs 小时浓度贡献值均能满足相应环境质量标准要求。

(2) 情景 1、情景 2 低方案，在高方案基础上采取了大气污染物治理措施，按期实施本轮总体规划，相较于高方案，低方案各关心点 PM<sub>10</sub>、TSP、PM<sub>2.5</sub> 日均浓度及年均浓度最大贡献值均有所降低，VOCs 小时浓度贡献值均能满足相应环境质量标准要求；低方案叠加现状值后关心点、网格点均能满足相应环境质量标准要求。

(3) 随着规划的实施，将新增大气污染物排放量。各作业区应强化对规划泊位大气污染物的治理措，新建项目大气污染物总量要求采取替代方案，以逐步改善规划区所在区域环境空气质量。

## 5.5 声环境影响分析

### 5.5.1 规划港区作业噪声影响预测

本次规划环评主要针对淮南港各港口作业区和集疏运通道的噪声影响进行分析和评价，以此为技术基础，从规划的层面，提出港界达标以及集疏运交通噪声污染预防和减缓的对策。

由于在规划阶段，各港区厂界内各设施的布置尚不明确，依据港区各类场所的噪声类比调查结果，按照声源随距离的衰减规律进行预测，并从环境声学的角度对高噪声的集装箱码头、件杂货码头和散货码头等设施的建设提出限制和要求。

#### 5.5.1.1 噪声源

港区噪声源主要来自两个方面，一是船舶噪声，二是装卸作业设备产生的噪声。对于船舶噪声，根据同类码头实测资料，停靠码头的船舶，其轮机噪声在离船 1m 处的等效声级最大值为 78dB（A），离船 20m 处的等效声级为 50dB（A），船舶噪声对周边环境的影响较小。本次评价重点分析各种装卸作业设备的噪声影响。

各主要作业机械噪声污染源强参见表 5.5-1。

表 5.5-1 主要装卸机械噪声值

码头类型	序号	机械类型	测点距装卸设备距离（m）	最大声级 L <sub>MAX</sub> , dB（A）
集装箱码头	1	集装箱装卸	1	105
	2	轮胎式起重	1	98
	3	集装箱叉车	1	90
件杂货码头	4	门机	3	79-93
	5	牵引车	1	72-90
	6	轮胎式起重	1	98
	7	叉车	1	76-90
散货码头	8	带斗门机	3	79-93
	9	皮带机	10	68
	10	桥式卸船机	1	79-93
	11	皮带机转接	1	85
	12	堆料机	20	68
	13	堆取料机	1	94

#### 5.5.1.2 预测模式

根据《环境影响评价技术导则 声环境》（HJ2.4-2021）的要求，装卸作业噪声可近似视为点声源处理，根据点声源噪声衰减模式，估算距离声源不同距离处的噪声值，预测模式如下：

式中：

$$L_1 = L_0 - 20 \lg \left( \frac{r_1}{r_0} \right) - \Delta L$$

L1--距声源 r1 处的声级，dB（A）；

L0--距声源 r0 处的声级，dB（A）；

ΔL--其它因素引起的噪声衰减量，dB（A）。

各声源在预测点产生的合成声级采用以下计算模式：

$$L_{TP} = 10 \lg \left[ \sum_{i=1}^n 10^{0.1L_{pi}} \right]$$

式中：

n--声源个数；

L<sub>pi</sub>--第 i 个声源的噪声值，dB（A）；

L<sub>TP</sub>--合成声源的噪声值，dB（A）。

### 5.5.1.3 预测结果

各港区声环境质量执行《声环境质量标准》3 类标准，港界噪声排放执行《工业企业厂界噪声排放标准》3 类标准。装卸作业设备单机噪声达标距离的预测结果具体见表 5.5-2。

### 5.5.1.4 影响分析

港区内噪声主要为装卸作业机械噪声，由于该类装卸机械大多为移动式的，因而带来的污染区域不固定。

根据上表对各种性质码头装卸作业噪声预测结果，结合已有类似码头噪声类比测试资料，按《声环境质量标准》（GB 3096-2008）中 3 类标准要求，选择最不利的装卸机械布局，确定集装箱码头、件杂货码头和通用码头昼间的噪声防护距离分别为 88m、45m、40m，夜间的噪声防护距离分别为 260m、141m、123m。

表 5.5-2 装卸作业设备噪声预测结果

码头类型	机械类型	衰减到 65dB（A）距离 (m)	衰减到 55dB（A）距离 (m)	装卸机械位置
集装箱 码头	集装箱装卸	88	260	码头作业区
	轮胎式起重	45	141	堆场作业区
	集装箱叉车	18	56	
件杂货 码头	门机	40	123	码头作业区
	牵引车	18	56	堆场作业区
	轮胎式起重	45	141	
	叉车	18	56	
通用码头	带斗门机	40	123	码头作业区
	桥式卸船机	25	80	堆场作业区
	皮带机	--	5	
	皮带机转接	11	32	
	堆料机	36	90	

	堆取料机	29	90	
--	------	----	----	--

### 5.5.2 集疏运通道噪声影响分析

评价通过类比的方法分析集疏运通道的噪声影响范围，并提出相应的预防和减缓措施。

#### 5.5.2.1 集疏运通道概况

淮南港集疏运系统分为两部分：对外交通和各港区集疏运通道。对外交通纳入淮南城市规划交通建设项目，评价重点分析各港区集疏运衔接通道的噪声影响。

#### 5.5.2.2 噪声源强计算

规划中未给出各道路的交通量和车速预测，本次评价采用类比和参数假设的方法进行影响分析。据国内营运港口集疏运统计，运送货物车辆绝大多数为大型货车或者托挂车，不同的货物种类其运输车辆种类亦有所区别。相关研究表明，运输集装箱的车辆以拖挂车和其他大型卡车为主，运输干散货的车辆则以大货车和翻斗车较多。

根据淮南港总体规划集疏运方案，结合国内同类港口经验，港口年作业天数按照 330 天估算，根据港口 24 小时连续作业的统计规律，按照昼间时段 6:00 到 22:00 车流量占全天流量的 80%计，并且货物运输车型分为大型车、中型车、小型车，其比例为 4: 1: 5 估算。货运机动车辆分类见表 5.5-3。

表 5.5-3 货运机动车辆分类

车型	标定载重
小型	2t以下货车
中型	2.5t~7.0t货车
大型	7.5t 以上货车

### 5.5.2.3 噪声预测模式

根据疏港公路特点、沿线环境特征及工程设计交通量等因素，本次声环境影响评价选用《环境影响评价技术导则 声环境》（HJ2.4-2009）中推荐的公路交通运输噪声预测模式进行预测。

$$L_{eq}(h)_i = \overline{(L_{0E})}_i + 10 \lg \left( \frac{N_i}{V_i T} \right) + 10 \lg \left( \frac{7.5}{r} \right) + 10 \lg \left( \frac{\psi_1 + \psi_2}{\pi} \right) + \Delta L - 16$$

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 类车速度为  $V_i$ , km/h；水平距离为 7.5 米处的能量平均 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；

$r$ -从车道中心线到预测点的距离，m；上式适用于  $r > 7.5m$  预测点的噪声预测；

$V_i$ -第 i 类车的平均车速，km/h；

$T$ -计算等效声级的时间，1h；

$\Delta L$ -由其他因素引起的修正量，dB（A）。

总车流等效声级为：

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

计算参数的确定：

#### （1）车型比与昼日比

根据淮南港总体规划集疏运方案，结合国内同类港口经验，港口年作业天数按照 330 天估算，根据港口 24 小时连续作业的统计规律，按照昼间时段 6：00 到 22：00 车流量占全天流量的 80%计，车型比大型车、中型车、小型车，其比例为 4：1：5 估算。交通量昼夜比取 4：1。

#### （2）车流量

规划阶段公路等级以及车辆量没有确定，通过类比南京、苏州、六安等内河港口疏港公路，以及淮南港港区疏港公路车流量，本次评价相对保守的取近期 2800pcu/d，远期 4200pcu/d 进行预测。

### （3）车速

设定淮南港疏港道路城镇道路车速 60km/h，县乡道路 40km/h。

#### 5.5.2.4 噪声预测结果

公路交通噪声预测结果见表 5.5-4。

表 5.5-4 疏港公路噪声预测结果

与红线距离 (m)	近期 dB(A)		远期 dB(A)	
	昼	夜	昼	夜
10	68.84	66.23	70.55	67.98
20	64.23	61.62	65.95	63.38
30	61.73	59.12	63.45	60.88
40	60.09	57.48	61.80	59.23
50	58.84	56.23	60.56	57.99
60	57.82	55.21	59.54	56.97
70	56.95	54.34	58.67	56.10
80	56.19	53.58	57.91	55.34
90	55.50	52.89	57.22	54.65
100	54.88	52.27	56.60	54.03
110	54.31	51.70	56.03	53.46
120	53.78	51.17	55.49	52.92
130	53.28	50.67	54.99	52.42
140	52.81	50.20	54.52	51.95
150	52.36	49.75	54.08	51.51
160	51.94	49.33	53.66	51.09
170	51.53	48.92	53.25	50.68
180	51.15	48.54	52.86	50.29
190	50.78	48.17	52.49	49.92
200	50.42	47.81	52.14	49.57

根据预测结果，近期昼间红线外 10m 基本可以满足 4 类区标准要求，红线外 50m 基本可以满足 2 类区标准要求；近期夜间红线外 70m 可以满足 4 类区标准；远期昼间红线外 20m 可以满足 4 类区标准要求，红线外 60m 可以满足 2 类区标准要求；远期夜间红线外 90m 可以满足 4 类区要求。

集疏运通道噪声影响主要来自公路。各港区疏港公路对公路两侧声环境影响主要集中在夜间，近远期昼间红线外可以满足 4 类区标准，夜间近期疏港道路两侧 70m 内区域，远期道路两侧 90m 内区域将产生一定程度的噪声污染影响。

#### 5.5.2.5 声环境影响评价小结

对于港口装卸作业噪声，集装箱码头、件杂货码头和散货码头昼间的噪声防护距离分别

为 88m、45m、40m，夜间的噪声防护距离分别为 260m、141m、123m。通过对规划布局与居民集中区的关系识别，规划实施过程中对港区作业区对港区周边居民区声环境影响较大。

通过噪声预测可知，疏港道路两侧 70m 内区域将产生一定程度的噪声污染影响，因此，为避免及减少疏港公路运输对周围环境敏感点的噪声影响，提出以下预防和减缓措施：

（1）规划疏港通道在具体选线过程中应尽量避免绕居住区、学校、疗养院等声环境敏感目标；

（2）疏港通道在具体设计中应进行工程方案比选，优先采用地道、路堑形式，并考虑足够的达标防护措施；

（3）建议规划部门进行功能区规划和城市规划时，应重视拟建项目的影响。具体应满足如下要求，以避免对沿线功能区造成不利的噪声影响：

（4）建议规划部门进行功能区规划和城市规划时，应重视集疏运通道的影响。应对沿线地区的功能加以限制，禁止在沿线噪声超标区内新建疗养院、学校、医院、居民区等声环境敏感目标。道路两侧尽量布置仓储、工厂、绿化等用地类型，临街建筑物要合理规划布局以避免对沿线功能区造成不利的噪声影响。

## 5.6 固体废物影响分析

根据对淮南港规划水平年固废产生量的估算，结合港区及淮南市环境卫生基础设施现状与相关规划分析，对淮南港固体废弃物环境影响分析如下：

（1）根据《淮南市城市总体规划（2012-2030 年）（2018 年修改）》、《淮南市“十四五”生态环境保护规划》，将逐步改善垃圾填埋与处理工艺，实现垃圾的资源化与减量化，对危险固废的处理需要在符合环保要求下做特殊处理。

规划实施后，淮南港所辖各港区内河港口将按照安徽省内河港口和船舶污染物接收转运及处置建设方案，对船舶污染物及港口垃圾进行处理。

从固体废物的总体规模来看，淮南港规划水平年垃圾产生量较小，低于淮南市域固体废物处置能力的 1%，相对于淮南港的发展对地区经济的贡献程度，其固体废物产生量影响微弱。港区规划实施过程中，港区需建立生活垃圾收集设施和中转站，经临时收集存放后，由垃圾车集中送至城市垃圾处理场处理。

另外，随着科技进步、装卸工艺的发展以及规模化生产后带来整体工作效率的提高等因素，尽管规划实施后吞吐量大幅增加，港区职工人数可能不会有较大增长，因此港区生活垃圾产生量一般会低于预测值。

因此，淮南市域的环境基础设施能够消纳由港口发展而带来的污染物增加，故规划水平年内淮南港的固废总量不会对城市环卫系统带来较大的压力，对城市发展也没有构成明显影



响。

(2) 随着城市基础设施完善后, 船舶垃圾收集能力也应相应的增加, 如配备专用的垃圾接收车、建设垃圾中转站或在合适地块设置垃圾处理站。各港区的船舶垃圾收集站、中转站及处理站, 可以根据城市和港口建设情况增加, 降低垃圾运输带来的成本, 减少由于垃圾中转造成的二次污染现象。各港区应根据各自船舶垃圾产生情况, 对到港船舶垃圾实行统一、强制分类接收, 送至岸上处理站分检、处理, 未经处理的船舶垃圾一律不得在港区附近排入水体。港口管理和当地环保部门应对船舶垃圾的收集和处理问题给予重视。船舶垃圾在完全、强制、分类收集后, 运至城市垃圾处理厂集中处理处置后, 对周围环境的影响可接受。

## 5.7 地下水影响分析

规划港口各作业区所在位置大多数不在水厂给水范围内, 港区生产用水多直接取自淮河、江淮运河、茨淮新河、窑河-高塘湖、淠淮航道等及各支流等地表水体, 生活用水采用自来水。

规划实施对地下水的污染途径主要是污染物由于降雨或废水渗漏等通过垂直渗透进入包气带, 进入包气带的污染物在物理、化学和生物作用下经吸附、转化、迁移和分解后输入地下水。

港口对地下水水质的影响部分来自堆场淋溶水, 规划建议港口建设时, 设沉淀池收集初期雨水, 初期雨水沉淀后, 回用于洒水抑尘等。港口建设明沟、沉淀池等设施均要求使用高标水泥进行硬化、防渗防漏及防溢流措施, 有效控制码头内的废水污染物下渗现象, 避免污染地下水。此外, 港口各类固废在产生、收集和运输过程中均将采取有效措施防治固废散失, 危险废物暂存场所严格按《危险废物贮存污染控制标准》(GB18597-2023)中相关要求设置防漏、防渗措施。在采取以上措施后, 规划对地下水环境影响可接受。

## 5.8 环境风险分析

### 5.8.1 评价目的

参照原环保部环发[2012]77号《关于进一步加强环境影响评价管理防范环境风险的通知》及环发[2012]98号《关于切实加强风险防范严格环境影响评价管理的通知》, 参照《建设项目环境风险评价技术导则》(HJ/T169-2018)的要求, 分析和预测建设项目存在的潜在风险、有害因素, 建设项目建设和运行期间可能发生的突发性事件或事故(一般不包括人为破坏及自然灾害), 提出合理可行的防范与应急措施, 以使建设项目事故率、损失和环境影响达到可接受水平。

根据本规划各港区规划货运的运营性质, 结合项目等实际情况, 经分析筛选, 码头生产事故污染的环节主要为: 船舶在进港靠泊以及装卸船作业期间, 可能由于多种因素可能会发

生风险事故，从而造成环境危害。在航行过程中的主要事故类型包括：到（离）港船舶发生碰撞造成燃料油箱破裂，导致燃料油的泄漏；到（离）港船舶与该航道上油轮发生碰撞，造成油轮部分储油罐（仓）破裂而导致的石油泄漏。以及 LNG 储罐、燃油储存区、化学品仓储区等，由于操作失误等，发生 LNG 泄漏和爆炸、燃油泄漏等环境风险事故。

事故一旦发生，即会对航道和港口水域以及邻近岸线造成不利影响，而且内河水域如淮河有部分饮用水水厂的取水口，更会带来不可忽视的影响。

随着淮南港总体规划的实施，水路运输将进入新的发展高潮，船舶航运密度，货物种类和运输量都呈现快速增长的势头，各种事故的潜在风险也随之增加。

## 5.8.2 风险识别

### 5.8.2.1 污染风险识别

淮南港可能发生的风险事故主要有 3 种：

油品运输码头船舶碰撞、误操作等或普通散杂货码头船舶碰撞引起的溢油事故；

散装化学品码头的化学品泄漏事故；

油品、化学品仓储区油/化学品泄漏引起火灾或爆炸。

码头及航运船舶风险事故发生的主要环节是船舶搁浅、碰撞及与码头桥桩碰撞等突发性事故而导致的漏油、火灾、爆炸等对环境的影响。事故的典型诱因见表 5.8-1。

规划实施后的环境风险识别见表 5.8-2，应重点关注危险化学品作业区即口孜作业区和谭棚作业区等；邻近下游水源地的港区，如南照作业区。

表 5.8-1 船舶事故的典型诱因分析表

发生地点	发生源	代表性的发生原因
航线	船舶	触礁、搁浅、船与船碰撞、恶劣气象条件、火灾爆炸、溢出泄漏
锚地	船舶	船与船碰撞、火灾爆炸、溢出泄漏
港池	船舶	船与船碰撞、船与码头碰撞、火灾爆炸、溢出泄漏

表 5.8-2 环境风险识别表

风险类别	发生原因	发生的难易程度			环境保护目标
		易发生	较少发生	极少发生	
溢油或化学品泄漏	船舶碰撞、船舶故障	√			水体水质、水生生态、敏感保护区（水源地）
	管道接口泄漏		√		
	误操作等	√			
火灾、爆炸	船舶水上火灾			√	水体水质、水生生态、敏感保护区（水源地）
	罐区油品、化学品泄漏			√	
	码头油品、化学品泄漏			√	

5.8.2.2 水生生态的风险

各种作业船舶频繁往返于水面，船只运行会对水生生物造成惊扰，受惊吓后的水生生物会潜入水中逃离，并在其他区域冒出水面呼吸。由于船只运行产生的噪声及对水面的扰动较大，可能对水生生物生理系统造成干扰，使其受到伤害。另外，一旦发生溢油事故，污染因子石油类将可能导致栖息在工程段附近的水生动物急性中毒，在体内蓄积残留致病致死。

5.8.3 源项分析

5.8.3.1 国际溢油事故统计

根据国际船东防污联合会（ITOPF）统计，1974-2007 年全球发生的溢油事故将近 10000 起，装卸、加燃料油等固定风险的事故发生的概率大（超过 53%），但规模较小；操作类事故中约 91%的溢油量在 7 吨以下；船舶碰撞、搁浅等流动风险，虽然发生的事故概率较小，但溢油量较大，84%以上的意外事故溢油量在 700 吨以上，危险度高。

根据 1970 年至 2007 年的事故统计资料，>700 吨溢油量的事故在过去的 30 多年间呈明显递减趋势，90 年代大溢油事件的平均数量少于 70 年代的 1/3。绝大部分溢油事故为<7 吨。

1974-2007 年间，发生溢油事故的主要原因统计见下表。

表 5.8-3 溢油事故成因统计（1974-2007）

溢油量		<7t	7~700t	>700t	合计
操作	装卸	2823	333	30	3186
	载油	548	26	0	574
	其他作业	1178	56	1	1235
事故	碰撞	175	300	98	573
	搁浅	235	226	119	580
	外壳破裂	576	90	43	709
	火灾、爆炸	88	15	30	133
	其他	2186	150	25	2361
总计		7809	1196	346	9351

由上表统计结果可见，装卸事故导致的溢油发生率占绝大部分比例，而碰撞和外壳破裂

导致的溢油事故仅占 13.7%。从事故的溢油量统计，碰撞及搁浅的大溢油量事故比例明显较高，<700t 的事故中，共计占 62%以上。由于上述统计是基于油船事故，因此其溢油量中绝大部分是油船本身所载油品泄漏所致，对于其他船舶的燃料油泄漏要远小于该泄漏量，主要是根据不同吨位船舶燃料油的载油量来估算泄漏量。

### 5.8.3.2 国内港口船舶溢油事故统计

据我国 1997-2002 年统计资料，统计期间发生的 452 起溢油事故中，原因主要是油轮突于恶劣天气，风大、流速急、浪高，加之轮机失控，造成船舶触礁、碰撞、搁浅引起溢油污染事故，其中碰撞和搁浅造成的事故占总事故数的 55.3%，相应的溢油量占总溢油量的 43.6%。

表 5.8-4 我国港口 1997-2002 年船舶、码头溢油事故统计

事故原因	事故次数	占总数比/%	溢油量/吨	溢油量比/%	溢油事故发生地区					
					码头	港湾	进港航道	近岸 50 里以内	外海	其他区域
机械事故	11	2.4%	30500	3.1%	0	1	1	5	3	1
碰撞	126	27.9%	189000	19.5%	5	41	25	45	9	1
爆炸	31	6.9%	97000	10.0%	5	4	0	6	15	1
失火	17	3.8%	3000	0.3%	10	2	0	1	4	0
搁浅	123	27.2%	235000	24.2%	1	27	40	53	0	2
撞击	46	10.2%	14000	1.4%	18	15	5	5	2	1
结构损坏	94	20.8%	346000	35.7%	8	9	4	7	54	12
其他原因	4	0.9%	56000	5.8%	1	0	0	2	1	0
总计	452	100.0%	970500	100.0%	48	99	75	124	88	18

其中，事故溢油规模在 1 吨以上溢油事故 178 起，其中操作性事故 145 起，占总溢油事故件数的 82%；灾难性事故 33 起，占总溢油事故时数的 18%。按溢油量计算，145 起操作性事故的溢油量为 648 吨，平均每起溢油量为 4.47 吨，占总溢油量的 8%；33 起灾难性溢油量为 7735 吨，平均每起溢油量为 234 吨，占总溢油量的 92%。178 起溢油事故的溢油量总计 8383 吨，总平均 47 吨/起，操作性事故的溢油量不超过 10 吨，灾难性事故的溢油量平均 250 吨左右。具体详见表 5.8-5。

表 5.8-5 我国港口 1997-2002 年船舶、码头溢油事故分类统计

溢油事故类别	溢油次数	占总次数/%	溢油量/吨	平均溢油量/吨	占总溢油量/%
操作性事故	145.0	82.0	648.0	4.7	8.0
灾难性事故	33.0	18.0	7735.0	234.4	92.0
总计	178.0	100.0	8383.0	239.1	100.0

上述统计资料结果表明：

- 1) 船舶溢油是较常见的污染事故，因此选取船舶溢油事故为最大可信事故之一。
- 2) LNG 仓储和转运风险主要有火灾、爆炸、泄漏等，将 LNG 储罐爆炸、泄漏也作为最

大可信事故之一进行评价。

3) 灾难性船舶溢油事故发生概小于操作性船舶溢油事故，但其危害极大，也选取作为本次风险评价重点关注内容。

4) 溢油事故火灾发生多是由于人为因素导致，经港口的规划，逐步规范其作业规程，完善各种设备，火灾发生的概率会大大降低，同时火灾事故在安全生产管理中有专门评价，通常不包括在环境风险评价范畴，因此本次不专门进行评价。

### 5.8.3.3 规划实施的源项分析

油品运输码头、散装化学品码头船舶碰撞或误操作引起的溢油、化学品泄漏事故，普通散杂货码头船舶碰撞引起的燃料油泄漏事故，油品、化学品仓储区油/化学品泄漏引起火灾或爆炸。

#### (1) 事故发生的环节分析

装载石油等船舶发生搁浅、触礁和碰撞等事故造成的物料泄露；

石化码头装卸泄漏事故；其事故通常发生环节：码头、船舶之间供油（液）、受油（液）双方通讯联系不畅，步调不一致，造成受料船舱或储罐漫舱溢液；装卸管道（或装卸臂）发生断裂或爆管等原因造成的事故泄漏；各种操作失误造成的事故泄漏。

#### (2) 事故概率

按照每运输 7733 万 t 石油发生一次大型航道和港口溢油事故，结合淮南港油类及危险品运量（2025 年 30 万 t、2035 年 100 万 t）分析，规划实施后发生大型溢油事故的概率约为每 77-257 年一次（50t 以上）。

#### (3) 主要风险源分析

到港油船和非油船主力船型为 500t 和 1000t，油轮货油和非油轮船舶燃油的最大携带量分别约为船舶总吨的 80%和 8%。根据我国散货船船舶吨位与燃油量关系调查资料，1000 吨级货船船舱燃料油量为 82t，燃油舱数量取 2 个，平均每个燃油舱容量为 41 吨；油船货油舱为 5 个，单个仓容分别可携带石油量 200 吨。随着淮河干线运输船型标准化率的提高，油船基本以双壳船为主，双壳油轮较相同吨位的单壳油船在相同的情况下溢油量将会减少约 50%，即油船最大可信溢油量为 100 吨。

由于作业区化工原料及制品种类尚未明确，评价选择以易溶于水的烧碱作为可溶性货种因子进行预测。

江淮运河航道等级为 III 级航道，航行船舶等级为 500t-2000t 吨级的船舶，与港区的航道等级和到港船型一致。类比江淮运河事故统计概率情况，约 100 年发生一次泄漏事故，泄漏量 20t，1h 后扩散面积 0.18km<sup>2</sup>，扩散距离约 720m；2h 后扩散面积 0.15km<sup>2</sup>，扩散距离约

1500m，对下游水体水质产生一定的污染。采取风险应急措施后，能控制在可接受影响范围内。

表 5.8-6 淮南港各港区作业区危险品岸线设置概况一览表

## 5.8.4 溢油风险事故影响分析

### 5.8.4.1 事故污染类型和源强

#### （1）预测因子

根据上述，评价选择石油类作为预测因子。

#### （2）事故源强

1) 根据我国货船吨位与燃油量的关系调查资料，1000 吨级货船燃油舱单仓燃油量为 41t；油船货油舱单仓最大可信溢油量为 100 吨。

2) 停港加油船只加油过程中，油枪的加油速率为 15.1~37.8L/min；按照不利因素过程中油枪高速加油过程中，管线破裂，油品经管道溢流至河流中，溢流时间按照 10min 中计，则加油过程中油品最大溢流量为 378L，约 0.33 吨。

按上述分析，本轮规划按照最不利因素考虑，以最大溢油量核算事故风险，假定码头船舶在进港靠泊或装卸船作业期间发生碰撞，造成燃料油舱破损柴油泄漏入河事故，油气化工码头柴油入河量最大约 100t/次，货运码头柴油入河量最大约 41t/次。

### 5.8.4.2 事故风险预测

#### 1、溢油的物理与化学变化过程

##### （1）对流与扩散原理

溢油在水面上运动主要是通过对流与扩散进行的。油膜的扩散分为三个阶段：惯性阶段、粘性阶段和表面张力阶段。

（2）蒸发：1/2~2/3 的溢油在几小时与一天的时间内会蒸发掉。由于蒸发，油膜物理与化学性质将产生重要的变化。由于蒸发依赖于多种因素。而且这些因素又在随时发生变化，要准确地计算蒸发率是困难的。因计算工作的复杂，本河段风险评价中不考虑蒸发量的计算。

（3）溶解：溶解于水的碳氢化合物对于水中生物系统存在着潜在毒性，但溢油的溶解不会达到百分之几的程度。

（4）垂直扩散或垂直运输：油膜在水面中的停留时间通常受制于小的油质点向水体内的垂直运输或油在水中乳化。

（5）乳化乳胶的形成：重质原油具有较高的粘性，一般形成较稳定的乳胶状油，而沥青烯与高分子量蜡的存在乳胶的形成密切相关。

（6）沉积：各种形式的油都有可能被沉积物颗粒吸附沉于水底或粘结在岸边。在淤泥质沉积物中油的渗透是最小的，只有上层几厘米才会受到影响。

#### 2、溢油预测模型

溢油的变化过程极为复杂，包括对流扩散、蒸发、溶解、垂直扩散或垂直运输、乳化乳



胶的形成、沉积等。

主要采用油膜扩散模型预测溢油对取水口水质的影响，一般采用费伊（Fay）公式进行分析。油膜扩散过程包括惯性扩展、粘性扩展、表面张力扩展和扩展停止四个阶段。扩展的结果，一方面扩大了污染范围，另一方面使油一气、油一水接触面积增大，使更多的油类通过挥发、溶解、乳化作用进入大气或水体中，从而加强了油类的混合及衰减过程。

(1) 扩展方程

根据 Fay 扩展理论，溢油进入水域后在重力、粘滞力和表面张力作用下，油膜向水平方向扩展，致使油膜面积增大，厚度变薄，直至受水面扰动，膜层破碎溶解，颗粒吸附，油膜消失。油膜在各个阶段的扩展尺度（ $i=1, 2, 3$ ）是扩展时间  $t$  的函数，油膜的三个不同扩展阶段为：

① 惯性扩展阶段

该阶段的溢油扩展为初始阶段，在重力作用下，油膜迅速向四周扩展，油层变薄。油膜惯性扩展方程：

$$d_1 = K_1(g\Delta V t^2)^{1/4}$$

式中： $d_1$ —油膜扩展尺度；

$K_1$ —油膜惯性扩展经验系数，取 2.28；

$g$ —重力加速度；

$\Delta = 1 - \rho_0 / \rho_w$ ， $\rho_0$  为油（液）的密度（ $\text{kg/m}^3$ ）， $\rho_w$  为水的密度（ $\text{kg/m}^3$ ）；

② 粘性扩阶段

油膜惯性扩展到一定阶段，进入粘性扩展阶段。油膜粘性扩展方程：

$$d_2 = K_2(g\Delta V^2 / \sqrt{\gamma_w})^{1/6} t^{1/4}$$

式中： $d_2$ —油膜扩展尺度；

$K_2$ —油膜粘性扩展经验系数，取 2.90；

$V$ —溢油总体积（ $\text{m}^3$ ）；

$\gamma_w$ —水的运动粘性系数，取  $1.01 \times 10^{-6} \text{m}^2/\text{s}$ ；

③ 表面张力扩展阶段：

$$d_3 = K_3 \left( \frac{\delta}{\rho_w \sqrt{\gamma_w}} \right)^{1/2} t^{3/4}$$

式中： $d_3$ —油膜扩展尺度；

$K_3$ —油膜表面张力扩展经验系数，取 3.2；

$\delta$ —净表面张力系数，取 0.03N/m； $\delta = \delta_{aw} - \delta_{oa} - \delta_{ow}$ ， $\delta_{aw}$  为空气与水之间的表面张力系数(kg/m)； $\delta_{oa}$  为油与空气之间的表面张力系数(kg/m)； $\delta_{ow}$  油与水之间的表面张力系数(kg/m)。

以上三个扩展阶段的分界时间可用两相邻阶段扩展直径相等的条件来确定。油膜的扩展将在表面张力阶段结束。扩展终止原因是净表面张力系数减小为零或负值。Fay 根据实验确定的扩展终止面积、最大直径和时间的经验公式分别为：

$$A_f = 10^5 V^{3/4}$$

$$d_f = 356.8V^{3/8}$$

$$T = 2531K_3^{-4/3} \delta^{-2/3} \rho_w^{2/3} \gamma_w^{1/3} V^{1/2}$$

在实际油膜扩散中，膜扩展使油膜面积增大，厚度减小。当油膜厚度大于其临界厚度时，油膜保持整体性，油膜厚度等于或者小于临界值时，油膜开始分裂为碎片，并进行继续扩散。

## （2）油膜漂移分析计算方法

溢油入水后很快扩展油膜，然后在水流、风生流作用下产生漂移，同时溢油本身扩散的等效圆油膜还在不断地扩散增大。因此溢油污染范围就是这个不断地扩散增大。因此溢油污染范围就是这个不断扩大而在漂移的等效圆油膜所经过的水域面积，漂移与扩展不同，它与油量无关，漂移大小通常以油膜等效圆中心位移来判断。如果油膜中以初始位置为  $S_0$ ，经过  $\Delta t$  时间后，其位置  $S$  由下式计算：

$$S = S_0 + \int_{t_0}^{t_0 + \Delta t} V_0 dt$$

式中：油膜中心漂移速度  $V_0$  由下式求得：

$$\vec{V}_0 = \vec{V}_{\text{风}} + \vec{V}_{\text{流}}$$

$$\vec{V}_{\text{风}} = U_{10} K$$

式中： $U_{10}$ —10m 高处风速，2.6m/s；

$K$ —风因子系数， $K=3.5\%$ ；

$V_{\text{流}}$ —为水流流速。

本次考虑最不利影响，即顺流风向，确定本项目模型输入参数如下表。

表 5.8-7 溢油模型参数（淮河）

溢油量	4t	密度	900kg/m <sup>3</sup>
水的运动粘滞系数	1.01×10 <sup>-6</sup> m <sup>2</sup> /s	风向	顺流风向
流速	0.48m/s	风速	2.6m/s

(3) 预测结果分析

1) 对淮河水体的影响分析

根据水文情况预测船舶溢油事故的环境影响。

本项目选取码头前沿水域发生碰撞事故，导致船舶燃料油瞬时泄漏入河，计算气象条件选择不利天气条件下，即顺流风向，发生溢油事故油膜扩延预测结果见下表。

表 5.8-9 溢油事故顺水流方向延伸预测结果（淮河）

序号	时间 (s)	直径 (m)	面积 (m <sup>2</sup> )	厚度 (mm)	油膜前端漂移距离 (m)
1	60	91.30	6543.86	6.96	79.91
2	300	204.16	32719.32	1.39	273.38
3	600	288.72	65438.65	0.70	486.96
4 (惯性扩展与粘性扩展分界时间)	937.96	360.99	102297.96	0.45	716.07
5	1200	383.93	115708.60	0.39	877.16
6	1800	424.88	141713.51	0.32	1240.24
7	2100	441.58	153068.09	0.30	1419.89
8	2700	470.21	173562.90	0.26	1776.81
9 (粘性扩展与表面张力扩展分界时间)	3480.04	501.01	197045.91	0.23	2237.61
10	4500	607.53	289740.33	0.16	2873.27
11	9900	1097.45	945459.57	0.05	6201.63
12	15300	1521.17	1816466.19	0.03	9496.89
13	20700	1908.26	2858549.33	0.02	12773.83
<b>14 (到下游取水口时间)</b>	<b>24297.76</b>	<b>2151.96</b>	<b>3635293.92</b>	0.01	<b>14950.00</b>
15	26100	2270.60	4047165.21	0.01	16038.40
16	31500	2614.53	5366065.92	0.01	19293.76
17	36900	2943.95	6803458.21	0.01	22541.87
18 (扩展结束时间)	37646.31	2988.49	7010901.67	0.01	22990.29

根据公式，从溢油发生到 15.63min 以前为油膜的惯性扩展阶段，15.63min~58min 为粘性扩展阶段，58min~627.44min 为表面张力扩展阶段。

根据预测结果，油膜的最大扩散距离为溢油事故发生点下游 22990.29m 范围内。事故发生后 627.44min，当油膜达到临界厚度 0.01mm，继而油膜将会被破坏呈分散状，油膜破坏后，将在水力和风力作用下继续发生分散、乳化、氧化、生物降解等，即受环境因素影响所发生的物理化学变化，在一定的时间内逐步消散，将对项目区下游水质产生一定影响。

## 2) 对取水口及敏感水体影响分析

(1) 船舶运输过程中发生碰撞溢油事故时，油膜向下游漂移，在最不利风速下，油膜最快到达地表水取水口的时间为 404.96 分钟，油污带面积 3.64km<sup>2</sup>，持续影响时间约 63 分钟，若救援不及时则溢油事故将影响取水口水质。

溢油事故一旦发生，会对下游淮河水质、水生生物及取水口产生严重影响，因此必须采取风险防范措施降低风险发生可能，并制定相应的事故污染应急预案，力求及时、合理地应对风险事故，降低事故影响。由于事故具有不确定性，在船舶行驶和作业区域附近均有可能发生溢油事故，应加强工程附近取水口水质的保护。

(2) 各规划码头前沿一旦发生事故溢油，应及时将贮存于码头前沿的吸油毡抛向油膜，可最大限度地控制油膜向下游的漂移，减少溢油对下游水质的污染影响。

(3) 为保护水体水质，必须通过严格的环境管理，尽量杜绝此类事故的发生。并通过建立有关制度、完善设备，提高人员素质和制定溢油应急计划，采取适当的控制溢油事故措施，以控制溢油事故的污染。码头一旦发生风险事故，应立即启动溢油应急计划，采取事故应急措施，降低溢油事故对环境的影响。

## 3) 对水生生态影响分析

一旦发生船舶事故引起船舶燃油泄漏，对拟建项目所在水域的水生生态的影响是非常严重的，会对浮动生物、鱼类、虾类和贝类产生明显的毒害作用。

### • 对浮游生物的影响

泄漏油类一进入受纳水体便迅速扩散，在水面扩展成为光滑的油膜，它隔绝了大气与水体的气体交换，减少了水体的复氧作用，同时，油类的生物分解和其自身氧化作用又消耗水体中的溶解氧，使水体缺氧并可能导致生物体死亡。另外，油膜还能降低表层水体中的阳光辐射量，阻碍浮游植物的光合作用，甚至引起死亡，同时也使以浮游植物为主要食物来源的浮游动物大量减少或死亡。油类化学毒性还会破坏细胞膜的正常结构，干扰生物体的酶系。因此，当溢油事故发生后，油膜分布区的油含量将明显增加，油膜分布区内的浮游生物将受到一定的影响。

- 对鱼类和虾的危害

据研究,在含油浓度为 0.01mg/L 的水体中,鱼类和贝类生活 24 小时后即可沾上油味,因此将这一浓度定为鱼、贝类发臭的临界浓度。鱼类产生臭味的途径是体表渗透和消化道、呼吸道的侵入,并以呼吸道侵入为主。经济鱼、贝类产生油臭味后,大大降低了其销售和食用价值。

鱼类的早期发育阶段,特别是发育中的鱼卵,最易受油污染的伤害。由于油类对鱼卵的毒性作用以及油污染引起的水体亲和力的改变,将破坏发育中胚胎的物质交换,因引孵出的前仔鱼大多发育异常,这样的前仔鱼几乎没有生命力。

- 对贝类资源的危害

溢油一旦搁滩,在大量油类覆盖的滩面,固着性生物,如贝类、甲壳类生物和藻类会窒息死亡。在油膜蔓延的滩面上,幼贝发育不良,产量下降,成年贝会因沾染油臭而降低市场价值。贝类在摄食时也同时摄入水中的混浊油分(乳化油滴)。进入贝类胃中的乳化油滴破裂后结合成更大的油滴,并在体内积累,引起某些生理功能障碍,终因胃中油积累过多不能排泄而死亡。据 Cilfillan 实验,当油浓度达到时 1.0mg/L 时,可使贻贝产生呼吸加快,捕食减少的致死效应。沉积在底质孔隙中的油浓度过高,会引起贝类大量死亡。此外,由于作为对虾饵料的贝类大量减少,对虾即便不直接中毒致死也会因缺乏饵料而影响生长发育,降低产量。

- 亚致死效应

由于溢油的影响可持续一段时间,除急性致死效应影响外,还可能发生亚致死效应。该效应的作用机制主要表现为:①生理和行为效应,主要表现为麻醉效应、干扰基础生物化学机制、降低浮游植物光合作用和生长率、影响视觉感觉及诱变效应等。②生态效应,较长期曝露于含油水中,可造成生态群落结构的破坏,群落结构中某些对油敏感的种类消失或减少,代之以嗜污种类增加,使不同营养级生物比例失调而导致局部水域生物链(网)的破坏;③异味效应,水生生物具有从栖息环境中积累石油烃的能力,富集系数可达 102~107(因种类而异),导致生物体产生异味,失去其经济价值。

## 5.8.5 化学品泄漏事故影响分析

### 5.8.5.1 规划化学品泄漏事故分析

#### (1) 输移扩散方程

$$\frac{\partial(ch)}{\partial t} + \frac{\partial(uch)}{\partial x} + \frac{\partial(vch)}{\partial y} = \frac{\partial}{\partial x} [hD_{xx} \frac{\partial c}{\partial x} + hD_{xy} \frac{\partial c}{\partial y}] + \frac{\partial}{\partial y} [hD_{yx} \frac{\partial c}{\partial x} + hD_{yy} \frac{\partial c}{\partial y}]$$

式中, c 为物质的浓度; u、v 分别为 x、y 方向的速度; h 为水深;  $D_{xx}$ 、 $D_{xy}$ 、 $D_{yx}$ 、 $D_{yy}$

为物质的扩散系数。

### （2）边界条件及参数选取

溢油典型水文条件选择丰水期和枯水期。根据王家坝流量站的多年月平均水文资料统计，枯水期 90%保证率的月平均流量为 1500m<sup>3</sup>/s，对应水位为 1.9m；丰水期 10%保证率月平均流量为 3000m<sup>3</sup>/s，对应水位为 9.87m。扩散系数为 0.01

### （3）结果分析

#### 5.8.5.2 现状祁集港区化学品泄漏事故分析

祁集港区现状有中安联合煤化有限责任公司有 1 个 1000t 级专用危化品码头，主要危险品运输种类为甲醇、聚乙烯和聚丙烯，选取 50%的液体甲醇泄漏进行风险预测，最大可信泄漏量为 40 吨，溢液位置选取在中安联合煤化有限责任公司危化品码头前沿。

(1) 甲醇事故风险落河瞬时点源的输移扩散模式：

$$C = \frac{M}{4\pi HDt} \exp\left[-\frac{(x-ut)^2 + y^2}{4Dt}\right]$$

式中：M——污染源强度（g）；

H——水深（m）；

D——横向扩散系数（m<sup>2</sup>/s），D=0.8u\* h；

X——纵向距离（m）；

T——时间（S）。

(2) 预测结果分析

按甲醇溢油量 40t(含水率 50%)，全部落河考虑，选择枯水期水文条件进行计算。

事故溢液预测结果表明：甲醇溢出后到达下游 15.5km 处 pH 为 8.9，仍达到了地表水环境质量标准中的 II 类标准，此外，淮南段无地表饮用水水源地取水口。

为确保不对下游水体水质，若中安联合煤化有限责任公司作业区发生危化品泄露事故，应立即对泄漏点下游 20km 范围内进行跟踪监测，直到该区域水质稳定达标。应在中安联合煤化有限责任公司制定风险应急预案，建立事故应急体系，严格控制液体化工品泄漏事故的发生。

#### 5.8.6 环境风险影响综合分析

##### 5.8.6.1 风险事故对水生生物的影响

油品在水体中，对水生生物产生急性毒性，又可以产生慢性毒性。水生生物对油类非常敏感，有的甚至在 0.001mg/L 时就有影响，水生生物对化学品更为敏感。化学品本身具有毒

性，进入水体后对水环境的危害也是多方面的。从自然环境到野生动物，从自然资源到养殖资源等都会受到不同程度的危害。

(1) 对水生生物的影响

事故溢油时，水体石油类物质浓度可能在短时间内极高，造成生物死亡。不同毒性物质致死水生生物浓度限度不同，通常采用水生生物的急性毒性试验资料（即 LC<sub>50</sub>）评价化学品对生物资源潜在的直接损害程度。水生生物的急性毒性分为五级，见下表。

表 5.8-10 水生生物急性毒性分级表

等级	评价	LC <sub>50</sub> (96h, mg/L)
4	高毒	<1
3	中毒	1~10
2	微毒	10~100
1	实际上无毒	100~1000
0	无毒	>1000

①对鱼类的急性毒性测试

根据近年来对几种不同的长江鱼类仔鱼的毒性试验结果表明，石油类对鲤鱼仔鱼 96h LC<sub>50</sub> 值为 0.5~3.0mg/L，因此污染带瞬时高浓度排放（即事故性排放）可导致急性中毒死鱼事故。

②石油类在鱼体内的蓄积残留分析

污染因子石油类在鱼体中的积累和残留可引起鱼类慢性中毒而带来长效应的污染影响，这种影响不仅可引起鱼类资源的变动，甚至会引起鱼类种质的变异。鱼类一旦与油分子接触就会在短时间内发生油臭，从而影响其食用价值。以 20 号燃料油为例，当石油类浓度为 0.01mg/L 时，7 天之内就能对大部分的鱼、虾产生油味，30 天内会使绝大多数鱼类产生异味。

③ 石油类对鱼的致突变性分析

微核的产生是在诱变物作用之下造成染色体损伤而发生变异的一种形式，根据近年来对几种定居性的长江鱼类仔鱼鱼类外周血微核试验表明，长江鱼类（主要是定居性鱼类）微核的高检出率是由于江段水环境污染物的高浓度诱变物的诱发作用而引起，而石油类污染物可能是其主要的诱变源。

④ 石油类对浮游植物的影响

实验证明石油会破坏浮游植物细胞，损坏叶绿素及干扰气体交换，从而妨碍它们的光合作用。这种破坏作用程度取决于石油的类型、浓度及浮游植物的种类。根据国内外许多毒性实验结果表明，作为鱼、虾类饵料基础的浮游植物，对各类油类的耐受能力都很低。一般浮

游植物石油急性中毒致死浓度为 0.1~10.0mg/L，一般为 1.0~3.6mg/L，对于更敏感的种类，油浓度低于 0.1mg/L 时，也会妨碍细胞的分裂和生长的速率。

### ⑤ 石油类对浮游动物的影响

浮游动物石油急性中毒致死浓度范围一般为 0.1~15mg/L，而且通过不同浓度的石油类环境对桡足类幼体的影响实验表明，永久性（终生性）浮游动物幼体的敏感性大于阶段性（临时性）的底栖生物幼体，而它们各自的幼体的敏感性又大于成体。

综上所述，石油类对水生生物产生中毒影响的浓度阈值普遍较低，因此项目营运期一旦发生船舶溢油事故，溢油事故污染因子石油类将会对规划港区范围内鱼类的急性中毒、在鱼体内的蓄积残留和对鱼的致突变性产生较大的负面影响，须严格落实各项风险防范措施和应急预案。

### （2）溢油对浅水域及岸线的影响

浅水域通常是水生生物活动最集中的场所，如贝类、幼鱼等活动在该区域。溢油对该类水域的污染异常敏感。溢油对沿岸的影响会因沿岸地形的不同而存在差异，见下表。

表 5.8-11 溢油对沿岸的影响

类型	影响
1.开阔和岩石性沿岸	在波浪较大的情况下，一般用不着清除溢油。
2.中-粗沙覆盖岸滩	溢油能渗 1m 深的沉积物中，形成很厚的油-沉积物混合层。要清除油污势必要破坏岸滩。
3.开阔的潮坪带	油不能渗入致密的沉积物表层，但却危害生物。只有油污严重时才进行清除。
4.沙-砾石混合岸滩	油可迅速渗入并贮藏在其混合沉积物，并能产生长期的有害影响。

淮河等河流以淤泥及粉质粘土为主，溢油渗入量有限，但将对湖岸带动植物造成危害。

### 5.8.6.2 风险事故对水资源及人居环境的影响

通过建立有关制度、完善设备，提高人员素质和制定溢油应急计划，采取适当的控制溢油事故措施，以控制溢油事故的污染。本轮规划区域类码头一旦发生风险事故，立即启动溢油应急计划，采取事故应急措施，降低溢油事故对环境的影响。且本轮规划的各港区周边环境敏感程度较低，通过及时采取应急措施，规划涉及的环境风险相对较小。

### 5.8.7 风险管理与应急预案

#### 5.8.7.1 突发公共事件应急处理程序的建立

根据国务院《国家突发公共事件总体应急预案》（2006.1.8）确定的全国突发公共事件应急预案体系的划分原则，规划定位为突发公共事件地方应急预案和突发公共事件部门应急预案。突发公共事件的应急处理程序主要包括以下 4 个方面：

#### （1）信息报告



特别重大或者重大突发公共事件发生后，要立即报告上级应急指挥机构并通报有关地区和部门。应急处置过程中，要及时续报有关情况。

事故等级的确定：

参考《防治船舶污染海洋环境管理条例》船舶污染事故分为以下等级：

特别重大船舶污染事故，是指船舶溢油 1000 吨以上，或者造成直接经济损失 2 亿元以上的船舶污染事故；

重大船舶污染事故，是指船舶溢油 500 吨以上不足 1000 吨，或者造成直接经济损失 1 亿元以上不足 2 亿元的船舶污染事故；

较大船舶污染事故，是指船舶溢油 100 吨以上不足 500 吨，或者造成直接经济损失 5000 万元以上不足 1 亿元的船舶污染事故；

一般船舶污染事故，是指船舶溢油不足 100 吨，或者造成直接经济损失不足 5000 万元的船舶污染事故。

船舶发生污染事故，应当立即启动相应的应急预案，采取措施控制和消除污染，并就近向有关海事管理机构报告。

#### （2）先期处置

突发公共事件发生后，在报告特别重大、重大突发公共事件信息的同时，要根据职责和规定的权限启动相关应急预案，及时、有效地进行处置，控制事态。

#### （3）应急响应

对于先期处置未能有效控制事态的特别重大突发公共事件，要及时启动相关预案，由上一级应急指挥机构统一指挥或指导有关地区、部门开展处置工作。现场应急指挥机构负责现场的应急处置工作。需要多个相关部门共同参与处置的突发公共事件，由该类突发公共事件的业务主管部门牵头，其他部门予以协助。

#### （4）应急结束

特别重大突发公共事件应急处置工作结束，或者相关危险因素消除后，现场应急指挥机构予以撤销。

### 5.8.8.2 淮南市港航管理处应急体系

根据《安徽省水上交通安全监管和应急预案救助系统建设规划方案》。其任务主要是指指导协调辖区内各水上搜救中心的搜救活动，和跨区域搜救工作，指挥调动管辖水域港口城市拥有的水上搜救力量及驶经该水域的力量，对水域内发生的水上险情实施救助。

各救助站点和基地的应急物资含围油栏、吸油毡、消油剂、收油机等。一旦事故发生，统一调配。

### 5.8.8.3 淮南市突发应急系统

#### （1）淮南市突发环境事件应急预案

淮南市政府发布了《淮南市环境突发事件应急预案》，市突发环境事件应急指挥部设立突发环境事件专家组，聘请环境监测、化工、生态环境保护、防化、环境评估等方面专家组成，为应急处理的决策和灾害评估提供咨询。

市生态环境局设立市突发环境事件应急指挥部：应急指挥部下设四支应急分队（环境监察应急分队、环境监测应急分队、辐射事故应急分队、信息处理应急分队）和专家组。

市生态环境局突发环境事件应急程序：

①市生态环境局接突发环境事件报告后，信息处理应急分队立即启动应急程序，通知指挥长和市环境监察支队、市环境监测中心站、局有关科室等单位负责人，同时开展后勤保障、信息收集及发布等工作，并按规定上报有关部门。

②各单位接通知后，启动本单位应急程序，在第一时间到达现场，开展相应工作，环境监察应急分队进行污染源位置、范围等情况的排查、核实和取证工作；环境监测应急分队按规范进行应急监测。

③根据突发环境事件的级别、影响程度等信息启动专家应急支援程序，提出相应对策和意见供应急指挥部决策参考。

④应急指挥部根据实际情况和各单位专家意见进行决策，组织、协调各单位开展应急工作，并落实各项应急措施，控制和减轻环境污染。

⑤应急终止后，局办公室编制总结报告按规定上报，并协助应急指挥部组织、协调有关善后工作。

#### （2）淮南市集中式饮用水源地突发环境事件应急预案

淮南市政府制定了淮南市集中式饮用水源地突发环境事件应急预案。突发环境事件的应急处理程序主要包括有应急组织指挥体系构建与职责、预防与预警机制、应急处置、后期处置、应急保障、监督管理 6 个方面。

### 5.8.8.4 风险管理与风险防范措施

船舶在淮河流域等航道进出港区、靠停以及在回旋区域掉头等都有可能发生事故，这与停泊时的地理条件、气象条件、船舶密度、导/助航条件以及船舶驾驶等因素有关，所以必须采取有效的防范措施减少风险事故发生的可能性。

（1）港区要接受该辖区内淮南地方海事局对船舶交通和船舶报告等方面的协调、监督和管理，在港区进出和船舶掉头区设置必要的助航等安全保障设施。

（2）为避免进出港区航道内船舶发生碰撞事故，进出港区的船舶必须根据水域船舶动态

合理安排进出时间，按照交通部信号管理规定显示信号，加强过往船舶的安全调度管理。

(3) 制定严格的操作规程，收集实时气象信息，确保进出港区、停靠的安全。

(4) 船舶在发生紧急事件时，应立即采取必要的措施，同时向市地方海事局及有关单位报告。

(5) 通过各港区控制室监视船舶进出港过程，提早发现可能出现的事故隐患。

(6) 对进出港船舶涉及船员加强管理，提高船员素质，降低操作性失误。

(7) 注意气象和水流条件，密切关注航行条件，通过无线电、手机通信等通信手段提醒行驶船舶行驶条件，避免大风、大浪、大雨、大雾等恶劣天气造成事故发生的可能。

(8) 航道临近重要取水口应配备一定数量的围油栏、吸油毡等应急物资，配备应急通讯设施，加强各单位涉及船员、人员的应急意识，一旦发生事故，第一时间通知水厂，并启动应急预案。

#### 5.8.8.5 环境风险评价建议

(1) 建议加强对淮河、江淮运河、西淝河、茨淮新河、窑河、淠淮航道、淠河等船舶的安全管理，防止溢油事故的发生。加强管理，完善和严格作业程序，采用先进设备，加大稽查和处罚力度。

(2) 淮南港规划实施后，环境风险相对较大的港区分别是潘集港区的祁集作业区，应注意重点防范。

(3) 淮南港目前没有统一的管理机构，环保、风险管理由各个港区负责。随着淮南港规划的实施，港区规模迅速扩大，环保、风险管理必定要加强，建议成立统一的管理结构，并完善应急体系、应急预案以及相应的溢油事故应急处理队伍、设施建设。

## 5.9 社会影响分析

淮南港规划的实施，将极大提高淮南港的综合运输能力，促进水运事业的发展，加强港口经济腹地的物流运输能力，为淮南港经济腹地的经济、社会发展奠定基础；同时，规划的实施将为淮南市的劳务市场提供较多的就业机会。

### 5.9.1 正面影响

#### (1) 拉动腹地经济发展

随着“一带一路”、“长江经济带”等发展战略正在加快推进，淮南市迎来了新的发展机遇。同时，近年来，中央和地方各级人民政府高度重视内河水运发展，出台了一系列加快内河水运发展和建设的有关政策，这些政策的贯彻落实也为淮南港的建设提供了强有力的外部环境和战略支持。

淮南市矿产资源、农业资源丰富，经济开发区和物流园区建设规模不断壮大，为淮南港

提供了充足的货源基础。且淮南市水库湖泊众多、山水景观融为一体，生态水上游优势得天独厚，旅游业较为发达，为淮南港旅游码头的建设提供了可能。

### （2）优化区域投资环境

水运以其运量大、成本低等优势吸引企业沿江布局，港口作为重要的交通基础设施，在招商引资、改善投资环境和促进区域经济发展等方面都发挥着重要的作用。

规划中的淮南港拥有广阔而发达的经济腹地，地区交通便利，有铁路、公路、河道等现代化运输网与之相连，是转运枢纽集散中心。淮南港总体规划的实施，将全面增加港口的吞吐能力，港口作为水路运输枢纽的功能将进一步加强，将依托淮南城市综合交通网络，完善港口集疏运条件，优化成为与腹地联系的重要通道。

随着立体交通运输网的形成，商贸货物运输方式增多，方便的水上交通运输优势将成为招商引资的重要砝码；商品物流加快，对工业企业具有起强大的拉动作用，缩短货物运输时间，加速货物周转，降低运输成本，可提高企业竞争力，这一系列的强大吸引力必将大大提高淮南市在招商引资方面的优势，成为招商引资的窗口。

### （3）提升旅游服务能力

淮南市旅游资源丰富，未来旅游业将成为经济发展的重要增长点。淮南市可开发水上旅游项目的旅游景点较多，淮南港应为旅游业服务，为其发展提供良好基础设施。港口应积极配合城市旅游开发，提供高效、美观的水陆换乘客运服务功能，支撑旅游产业发展。

### （4）促进临港产业的发展

淮南港在促进腹地经济发展中发挥着重要的作用，已经成为腹地经济社会发展的重要运输保障、发展外向型经济的重要支点和综合运输体系的重要组成部分。

近年来随着经济的发展和港口运输量的增加，淮南港目前受到了一定程度的限制，同时港口的生产营运也影响了城市的建设和环境保护，阻碍了地区经济、社会、环境的可持续发展。淮南港总体规划（修订）的实施，将有效解决港口目前存在的问题，改善港口的软硬生产环境，加快港口的发展，提高港口的综合运输能力，实现港口与城市良性互动、协调发展的目标，充分发挥淮南港作为综合运输体系枢纽的作用。

淮南港是安徽省内河港中的重要区域性港口、是淮南市经济发展和产业布局的重要依据、是区域综合交通运输体系的重要组成，是以金属矿石、矿建材料、粮食为主兼顾件杂货和客运的综合性港口。淮南港将充分发挥铁公水多式联运的优势，积极拓展临港产业开发、现代物流等功能。

以淮南港为核心，全面规划与建设园区和沿河产业经济带，使港口经济、航运经济、贸易经济和循环经济融为一体，使之成为充满活力和发展潜力的现代港口工业新城。

### 5.9.2 负面影响

#### （1）对人居环境及人群健康的影响

港口建设将会占用部分居民的生产和生活用地，对居民的正常工作及生活造成一定的影响，甚至导致附近居民的搬迁。对于居民拆迁，移民安置的生活环境将会有较大的改变，将给拆迁户的生活、工作造成较大影响，使拆迁移民在较长的一段时间内不适应，同时影响移民生活质量。

在淮南港规划实施的施工期和运营期，对其周边及沿线建筑尤其是住宅和其他敏感建筑的声环境、大气环境、水环境可能会产生一些不利的影晌，其影响范围包括港区周边区域数百米与航道两侧数百米范围内以及集疏运通道数十米范围内的环状和带状区域。

#### （2）对人文景观的影响分析

在淮南港总体规划中，对景观质量产生影响的要素包括：地形、地貌、植被、水体、古文物风貌、城市建筑物、河滩公园以及港口建筑物。港区的改造和建设不可避免地对景观造成影响，对景观的影响主要表现在使原有的景观改变，即改变了原有的地形、地貌、城市建筑物布置及古文物风格等。

新建港区将占用土地资源和破坏植被，尤其是建筑物施工期间的施工开挖、弃土弃渣、施工道路建设等都不可避免地造成植被破坏、水土流失等自然资源破坏，同时施工区的粉尘、废水和噪声污染等也将降低区域的景观质量；港区建成后会对两岸一定范围内的声环境和大气环境产生一定的影响，使得两岸一定范围内的部分地区可能会失去风景名胜区的某些功能。另外，港区建筑物有可能增加景观不协调性，减弱区域的环境美学价值，不过富有特色的建筑物也可以丰富景观。

### 5.9.3 间接影响

淮南港的建设将带动地区经济的发展，与下游城市带交相呼应，辐射周边地区，极大地推动沿河经济主轴线建设，以实现长江流域经济的全面、协调、可持续发展。

随着沿河产业带的加速形成，以及水泥等产业规模的壮大和产业链的不断延伸，适宜水陆运输的煤炭、非金属矿石、金属矿石、水泥等货物将持续增长，淮南港的大宗散货运输量将稳定增长。

水运以其运量大、成本低等优势吸引企业沿河布局，港口作为重要的交通基础设施，在招商引资、改善投资环境和促进区域经济发展等方面都发挥着重要的作用。

规划中的淮南港拥有广阔而发达的经济腹地，地区交通便利，有铁路、公路、管道、河道等现代化运输网与之相连，是转运枢纽集散中心。淮南港总体规划的实施，将全面增加港口的吞吐能力，港口作为水路运输枢纽的功能将进一步加强，将依托淮南市及其间接腹地综

合交通网络，完善港口集疏运条件，优化成为与腹地联系的重要通道。

随着立体交通运输网的形成，商贸货物运输方式增多，方便的河道交通运输优势将成为招商引资的重要砝码；商品物流加快，对工业企业具有起强大的拉动作用，缩短货物运输时间，加速货物周转，降低运输成本，可提高企业竞争力，这一系列的强大吸引力必将大大提高淮南市乃至整个皖东南地区在招商引资方面的优势，成为招商引资的窗口。

## 6 规划方案综合论证和优化调整建议

### 6.1 规划方案综合论证

#### 6.1.1 岸线资源承载能力分析

#### 6.1.2 港口岸线利用效率分析

#### 6.1.3 土地资源承载力

##### （1）港区土地占用分析

##### （2）港口用地供需分析

#### 6.1.4 规划方案规模及布局环境合理性分析

评价基于规划的吞吐量目标为依据进行环境负荷的测算和估算，从规划的港区环境污染控制目标可达性和周边环境功能区及相关资源供给的制约性来分析港口规划规模及布局环境合理性。

##### 6.1.4.1 规划发展目标的环境合理性

在当前我国正处在工业化、城市化的加速发展阶段，随着地区经济社会快速发展，资源、环境约束日益加剧，加快淮南水运发展，优化淮南市境内港口的资源配置，充分发挥内河水运运能大、占地少、能耗低、污染小等优势，是贯彻落实科学发展观的重要举措，有利于加快转变经济发展方式，降低能源资源消耗，发展低碳经济，减少污染物排放，符合建设资源节约型社会的总体要求。

##### 6.1.4.2 港口规模合理性分析

根据各环境要素的预测和评价结果，对照 4.3 节中的评价指标，对淮南港港区规模的环境合理性进行分析。

##### （一）污染物排放

##### （1）污水

规划实施后，淮南港规划 2035 年港区污水总产生量 万 t/a，主要污染因子 COD、氨氮、SS、石油类的总排放量占 2022 年淮南全市各污染物排放总量的比例较小。此外，淮南港各港区规划水平年的污水排放总量占相应邻近管网的污水处理厂同期污水处理能力的比例很小，对淮南市污水排放和处理影响较小。港区正常运行的污染物排放对淮南市地表水环境质量及水体纳污能力总体上不会产生明显影响。

随着港口现代化程度的提高，港区职工人数将进一步减少，各种环境保护措施的提高，规划实施后，港口生活污水排放总量还可能进一步削减。只要采纳港区生活污水治理措施的

相关建议并配套相应设施，做到废水不直排，基本不会给淮河、江淮运河及其支流水质带来明显影响。

## （2）大气污染物

2035 年高方案下粉尘排放总量为  $t$ ，低方案下粉尘排放总量为  $t$ ，占 2020 年淮南全市工业烟粉尘排放总量的比例较小；评价主要对 等干散货吞吐量大的主要作业区进行粉尘污染扩散模拟。在采取洒水、设置防风网等综合防尘措施情景下，周边的居民点各规划水平年 TSP、PM<sub>10</sub> 日均值浓度能够达到《环境空气质量标准》中的二级标准要求。

本次评价选取 为例进行大气预测和分析。高方案为未采取洒水、建防尘网等措施的起尘量，低方案为采取洒水、建防尘网等综合防尘后的起尘量。

预测高方案下 作业区 TSP、PM<sub>10</sub> 长期浓度及日均浓度增量会有不同程度的超标，超标区域基本在港区范围内，在考虑洒水等防尘措施情景下，上述作业区 TSP、PM<sub>10</sub> 长期浓度及日均浓度增量均不会超标。由于淮南市 2022 年为大气不达标区域，PM<sub>10</sub> 背景值较大，根据淮南市十四五生态环境保护规划，在区域采取措施进一步降低背景值数据的基础上，淮南港总体规划的实施不会对周围敏感目标产生污染影响。

不同规划年限的非甲烷总烃的一次浓度增量小于《大气污染物综合排放标准》（GB16297-1996）中的 4.0mg/m<sup>3</sup> 周界外浓度最高点浓度限值。要求对祁集作业区按相关技术规范要求设置油气回收联合装置，对无组织排放的油气进行吸收处理。

规划实施后船舶大气污染物主要是发动机尾气中的 CO 和 NO<sub>2</sub>，由于船舶通航时间有限，船舶所排放的大气污染物影响很小。淮南港属内河港口，离城市距离较近，结合《大气污染防治行动计划》，建议对使用燃油内燃机和汽车发动机的船舶所排放的废气采用废气净化器处理，尽可能减轻船舶、汽车废气对外部环境的影响；大型煤堆、料堆要实现封闭储存或建设防风抑尘设施。

规划散货港区通过采取洒水、建设防尘网、四周种植绿化带等抑尘措施后，散货量较大的作业区等周围环境敏感点的 TSP、PM<sub>10</sub> 日均浓度和年均浓度达到二级标准要求。

## （3）固体废物

淮南港 2035 年固体废物产生量为生活垃圾  $t$ 、生产垃圾  $t$ 、到港船舶垃圾  $t$  和危险固废  $t$ ，占城市垃圾产生总量的比例较小，分类收集处理后，对淮南市垃圾集中处理设施的压力增加不大。目前沿线船舶垃圾监管还存在不足，港口船舶偷排、乱扔船舶垃圾的现象偶有发生。建议规划新建港区同步实施垃圾接收点的建设，配合相关部门的船舶垃圾管理政策措施，逐步引导船舶垃圾积极转岸。委托有资质的公司对船舶垃圾统一接收处理，禁止船舶垃圾的入水。固体废物将不会对港口及周边的环境带来明显影响。



#### （4）噪声

规划港区周边邻近的城镇敏感点最小距离在 30m，对周边敏感点噪声有一定影响，在合理布局和采取适当防护措施后，港区作业噪声对周围环境影响较小。根据噪声影响分析结果，选择最不利的作业条件，确定集装箱码头、件杂货码头和散货码头昼间达标距离分别为 88m、45m、40m，夜间达标距离分别为 260m、141m、123m。集疏运道路近期昼间红线外 10m 基本可以满足 4 类区标准要求，红线外 20m 基本可以满足 2 类区标准要求；近期夜间红线外 70m 可以满足 4 类区标准；远期夜间红线外 90m 可以满足 4 类区要求。集疏港铁路的噪声影响不大，需要做好公路交通组织，减少运输车辆交通噪声影响。

淮南港疏港公路红线外 70m 范围内可能产生一定程度的噪声污染，其中作业区的集装箱吞吐量较高，疏港公路交通流量较大，在规划实施过程中应对其噪声影响予以关注。疏港通道选线应尽量避免绕居住区、学校、疗养院等声环境敏感目标，并采用降噪效果较好的工程设计方案。城市规划部门进行城市声环境功能区规划时，重视拟建项目的影响，对沿线地区的声环境功能加以限制，道路两侧尽量布置仓储、工厂、绿化等用地类型，禁止在沿线噪声超标区内新建疗养院、学校、医院、居民区等声环境敏感目标。

规划港区作业机械的噪声在采取治理措施后，港区作业机械噪声影响对周围敏感点的影响较小。疏港公路利用现有的高速公路、国道、省道、县道，从声环境角度分析规划布局基本合理。

#### （二）岸线利用布局的环境合理性

淮南港总体规划（修订）河流岸线规划避让了淮南市岸线利用规划中生态保护岸线，总体上评述岸线利用规划是适宜的。

#### （三）污染物总量控制

淮南港规划港区废水不外排。2035 年粉尘排放总量为 t，非甲烷总烃排放总量 t/a。2035 年生活垃圾 t、生产垃圾 t、到港船舶垃圾 t 和危险固废 t。

根据《淮南市“十四五”生态环境保护规划》确定的环境保护总体目标及指标，2020 年淮南市主要污染物排放消减比例已完成，到 2025 年底，全市化学需氧量、氨氮、氮氧化物、重点行业挥发性有机物排放总量完成省下达具体任务。分析可知，淮南港规划港区 2035 年的化学需氧量、氨氮、氮氧化物、挥发性有机物排放总量占目前全市总量控制指标的比例较小，满足总量控制要求。

同时，规划实施过程中规划实施过程中应落实污染物排放总量控制要求，采取有效措施减少 COD、氨氮、TN、TP、SO<sub>2</sub>、NO<sub>x</sub>、颗粒物、VOCs 等污染物的排放，确保满足区域环境功能，并应严格遵守《淮南市“十四五”生态环境保护规划》及相关节能减排实施方案提

出的其他总量控制的要求。

## 6.2 规划期间重点环境保护要求

(1) 按照全面、协调、可持续发展的原则，处理港口建设与资源节约、生态和环境保护之间的关系，处理好港口发展规划与淮南市各相关部门的发展规划的关系；环境保护作为一项的重要考核指标，落实到港口建设及今后规划的各个环节中。

(2) 做好港口建设的环境保护管理工作，认真履行环境影响评价、施工环境保护及竣工环境保护验收等法定职责，做好“三同时”的制度的落实。实施施工期间的环境监控。

(3) 在规划决策阶段制定环境保护要求，按照经济发展与环境保护协调原则，制定严格的节约资源政策，合理确定指标，尽量减少资源占用和降低能源利用，明确环境保护目标，处理好与城市基础设施建设、临港工业发展的关系，实现港口建设和社会经济发展、环境保护的多赢局面。

(4) 工程设计要考虑环境保护，制订实行生态友好的方案，严格保护港口可能涉及的环境敏感区域生境，以及港口建设可能涉及的其他生态区域，要有对应的生境保护或者替代方案，对受到影响的具有重要价值的资源进行合理恢复和补偿。

(5) 严格施工区域的环境管理，实施生态和环境影响最小化的施工方案和工艺。

(6) 加强废气、粉尘、噪声、水污染物的治理，降低对环境的影响。

(7) 加强交通部门的环境保护基础工作，强化环保部门职能，完善交通部门的环境保护规章制度和体系的建设。制定事故应急机制，有效防范环境风险。运用法律手段搞好港口建设全过程的环境保护工作。

港口建设和运行应进一步总结港口建设中的生态保护经验，依据规划合理性分析、协调性分析及环境影响评价所形成的基本结论，结合环境保护措施，对规划方案进行综合考虑，合理规划实施的规模和布局，严格按照环保行政主管部门审查批复的项目环评报告书提出的环境工程实施。

## 6.3 预防环境影响的措施

### 6.3.1 规划调整的总体要求

淮南港规划的实施要充分考虑对环境敏感区的影响，减少对饮用水源保护区、生态敏感区和水生生态资源的破坏。保护、恢复和可持续利用不同区域的生态系统是社会经济发展建设的当务之急，应予以足够重视。规划阶段着重考虑布局与资源、环境、经济、城市发展的协调性和资源的承载能力。

### 6.3.2 空间管制、总量管控和环境准入建议

#### （1）空间管制

生态空间应包括重点生态功能区、生态敏感区、生态脆弱区、生物多样性保护优先区和自然保护区等法定禁止开发区域，以及其他对于维持生态系统结构和功能具有重要意义的区域。同时，应根据规划特点、区域生态敏感性和环境保护要求，将其他需要重点保护的区域一并纳入生态空间。与生态保护红线相关作业区岸线及旅游码头，与国家及地方生态保护红线管控要求相协调方可建设。

#### （2）总量控制指标

根据港口作业特征、各运输货物和污染物排放特点，按照《关于规划环境影响评价加强空间管制、总量管控和环境准入的指导意见（试行）》要求，提出港口岸线的总量生态控制指标。

淮南港规划港区废水不外排。2035年粉尘排放总量为  $t$ ，非甲烷总烃排放总量  $t/a$ 。2035年生活垃圾  $t$ 、生产垃圾  $t$ 、到港船舶垃圾  $t$  和危险固废  $t$ 。

#### （3）资源利用总量

港口岸线开发总量不超过  $m$ ，土地占用量不超过 公顷。

#### （4）负面准入清单

##### ①环境准入条件

根据评价中提出的各类污染物接收处理要求，制定淮南港的港口项目环保准入条件。详见下表。

表 6.3-2 淮南港总体规划港口环保准入条件

序号	控制指标	数值
1	港区污水处理达标率(%)	100
2	港区污水集中处理率(%)	100
3	船舶污水接收处理率(%)	100
4	大宗干散货综合防尘率(%)	≥90
5	港区固体废物处理率(%)	100
6	船舶固体废物接收处理率(%)	100
7	中水回用率(%)	100

## ②负面准入清单

综合考虑实际港口的发展需要及环境制约条件,并结合《内河禁运危险化学品目录(2019版)》提出各作业区准入负面清单,重点针对环境污染、风险防控影响较大的干散货、油品和化学品、涉及环境敏感区进行控制。详见下表。

表 6.3-3 港口岸线利用功能准入负面清单表

## (6) 环境质量达标分析

## ①水环境

环境质量现状与目标:均能达到环境功能区划要求。

规划环境影响及保护建议:在新建港区设计和建设时必须注意排水管网的建设,充分利用市政污水处理能力;在不具备市政污水处理场接管条件的作业区,作业区污水必须自行处理达标后方回用。到港船舶产生的生活污水、油污水不得在港区排放,确需排放要由海事部门认可的有资质单位接收处理。旅游码头采用岸电和 LNG 等清洁能源。只要能够采纳港区生活污水治理措施的相关建议,并配套相应设施,不新建排污口,污水产生基本不会给涉及河流及水库水质带来明显影响。

环境质量发展趋势:预计在有关环境保护设施、项目正常运行,以及淮河流域水污染相关防治措施实施后,地表水环境质量有可能逐渐改善。

### ① 大气环境

环境质量现状与目标：评价范围内为二类环境功能区，其中涉及风景名胜区的为一类环境功能区。淮南市 2023 年基本污染物 SO<sub>2</sub>、NO<sub>2</sub>、CO、PM<sub>10</sub>、O<sub>3</sub> 满足《环境空气质量标准》（GB3095-2012）二级标准要求，PM<sub>2.5</sub> 均无法满足《环境空气质量标准》（GB3095-2012）二级标准要求。

规划环境影响及保护建议：在 80%以上防尘效率情景下，运输大宗干散货作业区叠加本底值后 TSP、PM<sub>10</sub> 长期浓度仍能达到二类功能区标准。在采取油气回收措施前提下，挥发性有机物增量较小。

环境质量发展趋势：部分现有环保措施落后、临近主城区散货码头的搬迁及整治有利于现有港区大气环境质量的改善。淮南市大气环境质量近期内变化不大，可吸入颗粒物仍将是大气主要污染物。随着禁止在城市和近郊新建扩建燃煤电厂、优先发展新能源发电和大容量低耗能等火电机组、逐步推广清洁能源、加强施工和城市道路扬尘控制、加大秸秆综合利用和禁烧力度、加强机动车污染治理等综合控制治理措施的实施，远期大气污染状况会有所好转。新建港区区域污染物排放量将有所增加，但不能超过区域环境承载能力。

## 6.4 规划编制过程中的互动成果

从环境保护角度，充分考虑饮用水源保护区、生态敏感区的限制因素，充分保护饮用水源保护区水质，尽量减少对生态敏感区生境的影响，避免环境敏感因素和减少可能造成的不良社会影响。在规划编制过程中，规划实施单位、编制单位和环评单位经过互动，已采纳部分环评建议并修订规划，主要取消饮用水源保护区、生态保护红线内货运码头岸线，通过调整、取消规划岸线及限制开发时序使新增港口岸线不涉及饮用水源保护区及生态保护红线；限制不符合地方相关条例与规定的港口岸线功能，限制环境风险较大岸线运输货种。

中共中央办公厅国务院办公厅印发《关于划定并严守生态保护红线的若干意见》中明确生态保护红线原则上按禁止开发区域的要求进行管理。严禁不符合主体功能定位的各类开发活动，严禁任意改变用途。生态保护红线划定后，只能增加、不能减少，因国家重大基础设施、重大民生保障项目建设等需要调整的，由省级政府组织论证，提出调整方案，经环境保护部、国家发展改革委会同有关部门提出审核意见后，报国务院批准。

在规划编制过程中，规划实施单位、编制单位和环评单位经过互动，已采纳环评建议并调整规划的成果详见下表。

表 6.4-1 淮南港总体规划修订（2023-2035 年）环评过程中与规划互动建议调整成果

序号	环评单位提出的建议	规划单位答复
1		
2		
3		
4		
5		
6		
7		
8		
9		
10		
11		
12		
13		
14		
15		
16		

## 6.5 评价指标可达性分析

### 6.5.1 水环境

规划的各作业区实施后带来的污水主要为港区生产和生活污水，均属于较敏感水体，评价要求对各作业区、服务区等有废水产生的区域，其废水和初期雨水均需进行集中收集，根据现场踏勘，各规划港区废水无法纳管至市政污水处理厂集中处理，本轮规划要求不能接管的区域需自行建设污水处理设施，将废水和初期雨水进行收处理后用于冲洗机械、散货洒水、港区洒水和绿化用水等，不外排。

采取以上措施，淮南港规划实施后不会改变区域水环境功能。水环境质量目标不会因本项目的建设而降低，规划提出的环境目标可以达到。

### 6.5.2 环境空气

规划新建作业区实施后对大气环境产生影响的污染物主要为水泥、煤炭、矿建材料等货物装卸粉尘等，在港区最大作业风速的不利条件下，采取洒水环保措施后，各港区周边敏感点叠加本底值后，TSP、PM<sub>10</sub>的日均值浓度达到二级标准要求，加气码头非甲烷总烃也能达到相应日均值标准要求。港区在采取目前技术能力可达的环境保护对策和措施后，不利气象条件下，各规划作业区粉尘对居民区的影响能做到 100%达标。

在采取本报告提出的污染防治措施后，规划的实施会对区域环境带来一定的影响，散货码头要严格控制粉尘超标，散货、煤炭、水泥等散货不得露天堆放，港界无组织排放浓度可以达到 2025 年 100%、2035 年 100%的环境目标要求，评价提出的环境目标可以实现。

### 6.5.3 声环境

规划实施后集装箱疏运的作业区主要为 。集装箱装卸作业噪声防护距离为昼间 88m、夜间 260m；疏港运输道路 70m 范围内将会产生一定程度的噪声污染，应予以关注。

通过调整港区总平面布置，确保厂界噪声达到环境目标要求，港区噪声对居民区等环境敏感目标的影响 100%达标，声环境目标可以达到相应声环境功能区标准的要求。

### 6.5.4 生态环境

根据实际调查结果，绿化是港区防治噪声和粉尘污染的有效手段，为此评价提出了港区绿化覆盖率达到可绿化面积的环境目标，根据国内港口实际调查结果，评价提出的绿化率指标是可以达到的。

淮南市岸线总体开发程度较低，能够达到规划期内河流自然岸线占总岸线长度的不低于 85%的评价指标；规划港区不占用湿地，可达到规划期内湿地面积占用量为 0 的目标。

### 6.5.5 固体废物

淮南市垃圾处理能力可以满足港口生活垃圾处理需求。

淮南港所在区域的海事部门备案的船舶垃圾、残油、油污水接收单位已具备收集处理淮南港船舶垃圾的能力，关键是加强管理使得各进港船舶的垃圾处理及时得到有效收集与处理。

港口的危险废物和船舶危险废物依托有危险废物经营许可证的单位进行接收、转运和处理处置。港口应遵照《中华人民共和国固体废物污染环境防治法》、《危险废物转移联单管理办法》与有资质的危险废物单位签订接收协议。

通过完善固废收集处置措施，港口的固体废物处理率达到环境目标。

#### 6.5.6 资源环境

评价结合淮南港现状和未来发展趋势，提出资源环境利用指标，规划实施过程中可参考该指标。结合船舶大型化和装卸机械效率的提升，淮南港规划各水平年应达到甚至优于评价提出的资源环境指标，实现资源利用效率最大化。本项目预测年各指标数据见表 6.5-1。



表 6.5-1 淮南港总体规划（修订）环境影响评价指标体系

环境要素		环境目标	评价指标	指标类型	2025 年	2035 年
					目标值	目标值
生态环境	生态敏感区	减少可能对敏感资源造成的危害，保护区域自然资源与生态系统	位于特殊、重要环境敏感区的港口陆域面积（hm <sup>2</sup> ）	P	0	0
			位于特殊、重要环境敏感区的规划港口岸线长度（m）	P	0	0
	生态影响		自然岸线占比率%	K	≥85	≥85
	湿地占用面积		K	0	0	
	绿化覆盖率（%）		K	≥85	≥90	
污染排放	水环境	控制水环境污染，降低水域风险事故的危害	港区污水排放总量（吨/年）	P	所在城市污染物总量控制指标	所在城市污染物总量控制指标
			船舶污水排放总量（吨/年）	P	所在城市污染物总量控制指标	所在城市污染物总量控制指标
			港口 COD 排放总量（吨/年）	P	所在城市污染物总量控制指标	所在城市污染物总量控制指标
			规划实施引起的水质超标面积（hm <sup>2</sup> ）	P	0	0
			船舶含油污水接收处理率（%）	K	100	100
			港区达标排放率（%）	K	100	100
			港区污水集中处理率（%）	K	100	100
	大气环境	控制污染物排放，保护空气质量和健康	区域环境空气达标率（%）	K	≥95	100
			港界环境空气达标率（%）	K	≥95	100
			居民区环境空气达标率（%）	K	100	100
	噪声	控制区域环境噪声水平，保障声环境质量	港界噪声达标率（%）	K	≥80	≥90
			居民区噪声达标率（%）	K	100	100
	固体废物	控制区域固废的产生，保障环境质量	固体废物产生总量（吨）	P	所在城市污染物总量控制指标	所在城市污染物总量控制指标
			港口固体废弃物收集处理率（%）	K	100	100
			船舶垃圾收集处理率（%）	K	100	100
环境风险		提高风险应对能力，减少可能对水体和敏感目标造成的危害	风险防范和事故应急处置能力达标率（%）	P	100	100
资源利用	岸线资源	在区域资源承载力许可的前提下进行合理开发，做到自然资源的节约利用	单位岸线吞吐量（万吨/m）	K	≥0.08	≥0.10
	土地资源		单位面积吞吐量（万吨/公顷）	K	≥10.0	≥12.0
			中水回用率（%）	K	100	100
			规划新增占地面积（公顷）	P	与港口现状对比	与港口现状对比

注：P-评价指标；K-控制指标。

## 6.6 规划方案的优化调整建议

从环境保护角度，充分考虑、饮用水源保护区、生态敏感区的限制因素，充分保护饮用水源保护区水质，尽量减少对生态敏感区生境的影响，避免环境敏感因素和减少可能造成的不良社会影响。

在规划编制过程中，规划实施单位、编制单位和环评单位经过互动，已采纳环评建议并调整规划的成果详见下表。

表 6.6-1 淮南港总体规划修订（2023-2035 年）优化调整建议

优化调整类型	规划内容	涉及敏感区	相关管理办法及调整原因	综合调整与优化建议
规划内容优化				
岸线开发优化				1、
空间布局优化				
建设时序优化				

## 7 环境影响减缓对策和措施

### 7.1 规划期间重点环境保护要求

(1) 按照全面、协调、可持续发展的原则，处理港口建设与资源节约、生态和环境保护之间的关系，处理好港口发展规划与淮南市各相关部门的发展规划的关系；环境保护作为一项的重要考核指标，落实到港口建设及今后规划的各个环节中。

(2) 做好港口建设的环境保护管理工作，认真履行环境影响评价、施工环境保护及竣工环境保护验收等法定职责，做好“三同时”的制度的落实。实施施工期间的环境监控。

(3) 在规划决策阶段制定环境保护要求，按照经济发展与环境保护协调原则，制定严格的节约资源政策，合理确定指标，尽量减少资源占用和降低能源利用，明确环境保护目标，处理好与城市基础设施建设、临港工业发展的关系，实现港口建设和社会经济发展、环境保护的多赢局面。

(4) 工程设计要考虑环境保护，制订实行生态友好的方案，严格保护港口可能涉及的环境敏感区域生境，以及港口建设可能涉及的其他生态区域，要有对应的生境保护或者替代方案，对受到影响的具有重要价值的资源进行合理恢复和补偿。

(5) 严格施工区域的环境管理，实施生态和环境影响最小化的施工方案和工艺。

(6) 加强废气、粉尘、噪声、水污染物的治理，降低对环境的影响。

(7) 加强交通部门的环境保护基础工作，强化环保部门职能，完善交通部门的环境保护规章制度和体系的建设。制定事故应急机制，有效防范环境风险。运用法律手段搞好港口建设全过程的环境保护工作。

港口建设和运行应进一步总结港口建设中的生态保护经验，依据规划合理性分析、协调性分析及环境影响评价所形成的基本结论，结合环境保护措施，对规划方案进行综合考虑，合理规划实施的规模和布局，严格按照环保行政主管部门审查批复的项目环评报告书提出的环境工程实施。

### 7.2 预防环境影响的措施

#### 7.2.1 规划调整和生态修复建议

##### 7.2.1.1 规划调整的总体要求

淮南港规划的实施要充分考虑对环境敏感区的影响，减少对饮用水源保护区、生态敏感区和水生生态资源的破坏。保护、恢复和可持续利用不同区域的生态系统是社会经济发展建设的当务之急，应予以足够重视。规划阶段着重考虑布局与资源、环境、经济、城市发展的协调性和资源的承载能力。

### 7.2.1.2 生态修复建议

从环境保护角度，充分考虑饮用水源保护区、生态敏感区的限制因素，充分保护饮用水源保护区水质，尽量减少对生态敏感区生境的影响，避免环境敏感因素和减少可能造成的不良社会影响。

## 7.2.2 环境影响保护方案与建议

### 7.2.2.1 环境影响保护方案

#### 1、饮用水源保护方案

27个规划货运作业区中有作业区目前具备纳管条件，不具备纳管条件港区产生的污水需自行处理达标后进行回用于散货洒水、绿化用水、流动机械冲洗水等，淮南港规划实施不新增排污口，在下阶段具体的港区建设实施过程中，需建设污水处理设施与主体工程同步建设。

规划实施后，根据水环境影响预测分析和污染防治措施分析，评价提出货运作业区运营期间不得排放污水入淮河。在满足上述条件及作业区正常运营情况时作业区对下游的饮用水源保护区基本无影响，应加强风险防控措施。

#### （1）优化供水格局

加强各类规划衔接、统筹，完善出台饮用水安全保障规划，优化饮用水源地和应急水源地布局，全面提升饮用水安全保障程度。优化水资源配置，优先保障充足优质的饮用水水源。按照流域和区域水资源规划，加强水资源科学调度、联合调度，提高供水保证率。根据相关规划，加快推进供水设施和管网建设，提升供水安全保障水平。

#### （2）组织开展饮用水源地保护区划定

淮南市及下辖各县相关部门应加快组织开展饮用水源保护区方案的划定，设置完善的饮用水源地向水侧警示标志。

#### （3）推进饮用水水源地环保执法和安全检查行动

对已完成风险隐患问题整改的水源地实施“核查销号”制度，定期、不定期开展“回头看”，严防反弹。对前期环保执法检查行动中发现的尚未完成清理整治任务等水源地，要加快推进清理整治工作。依法清拆一级保护区内包括居民住宅在内的所有与供水和保护水源无关的项目和设施，禁止其他可能污染饮用水水体的活动。对二级保护区内所有的违法建设项目必须拆除或者关闭，关闭应实现“两断三清”，即断水、断电、清原料、清设备、清场地，已有居民住宅的生活污水应通过截污纳管送污水处理厂，或建设小型、分散式生活污水处理设施，确保生活污水得到处理并排到二级保护区外。

#### （5）加强水源地流动风险源监管和风险防范。

强化船舶载运危险货物安全综合治理。严肃查处瞒报谎报危险货物、违法排放洗舱水、不适航船舶承载危险货物、违法违规船载运输垃圾等固体废物等行为。开展油船和散装液体化学品船舶专项整治。重点核查船舶检验情况和船舶技术状况等，坚决打击油品和散装液体化学品水路运输的违法违规行为。

加大淮河、江淮运河、西淝河、茨淮新河、窑河、淠淮航道、淠河等等水域船舶污染水域防治，禁止运输剧毒化学品、国家规定禁止通过内河运输的其他危险化学品的船舶进入供水河道。

强化危化品运输船舶动态监管，加强船舶载运危化品进出港申报审批管理，完善海事与港口部门危化品运输船舶申报信息通报机制，统筹航道、船闸、港口等部门信息化监控系统，加强对危化品运输船舶停泊和航行的动态监管。加大饮用水水源地水域船舶水上交通违法行为的查处力度。制定和完善船舶污染水域环境风险应急预案，定期开展应急演练。

加快港口码头和船舶污染物接收转运及处置设施能力建设步伐，规划建设的作业区码头应同时具备船舶含油污水、船舶生活污水、化学品洗舱水和垃圾等的接收能力，与城市市政公共处理设施衔接通畅，港口和船舶污染物合规处置。

## 2、水污染防治方案

### （1）施工期水污染防治措施

①在施工区建设排水明沟，污水可利用施工过程中产生的部分坑、沟集中沉淀后排放，或再用于堆场、料场喷淋防尘、道路冲洗、车辆冲洗等。

②施工区内的喷淋渗出水、清洗水、雨水等应排入事先设计的排水明沟，陆域设施施工时所排放的生活污水则应进行统一收集，经处理后排放。

③散料堆场四周应用石块或水泥砌块围出防冲墙，防止散料被雨水冲刷流失。

更具体的水污染防治工程措施，应在相应的项目环评中给予分析和评价。

### （2）营运期水污染防治措施

淮南港现有码头的环境保护设施欠缺或不健全，对港区所在河道水质带来不利影响。部分不具备船舶废水、废油接收处置能力。

鉴于此，评价提出规划实施后，港区（包括已建、在建和规划）均采用雨污分流制。港口开发管理部门应与市政部门协调，充分利用市政污水处理能力，对港区生活污水进行纳管处理。淮南港规划中根据具体位置，具备纳管条件的，可将污水送至污水处理厂处理；不具备纳管条件的作业区，产生的污水需自行处理，在下阶段具体的港区建设实施过程中，需要建设污水处理设施与主体工程同步建设。淮南港总体规划实施后，淮河、江淮运河、西淝河、茨淮新河、窑河、淠淮航道、淠河等均不得设置排污口。鼓励作业区、码头废水经污水处理

系统处理达标后回用于机械冲洗、集装箱冲洗、港区绿化、防尘喷淋和日常清洁保湿等。

#### ①港区生活污水治理措施

能接入市政污水管网的建设内容，废水和初期雨水优先依托污水处理厂进行处理。不能接管的港区、作业区等规划内容需自行建设污水处理设施，将废水和初期雨水进行收集，统一处理后用于冲洗机械、散货洒水、港区洒水和绿化用水等，不外排。

#### ②含油污水防治措施

港区作业机械、船舶和车辆维修和保养等产生的含油污水主要污染物为油类和悬浮物。污水应先进行隔油，然后进入调节池沉淀，经油水分离器处理后进入污水处理设施进行深度处理。同时隔油池产生的废油应委托有资质单位处理，严禁随意排放。

进出淮南港的船舶应遵守《中华人民共和国防治船舶污染内河水域环境管理规定》，禁止船舶向内河水域排放废油、残油等。船舶航行、停泊、作业以及维修等有关活动，向内河水域排放含油污水的，应当符合国家和省规定的排放标准和要求。淮南市港口和船舶污染物接收转运及处置设施建设近期主要建设目标：完成内河港口与船舶污染物接收转运处置设施建设，建立船舶污染物接收转运及处置过程的多部门联合监管制度。实现港口和船舶油污水、生活污水、化学品洗舱水和垃圾的 100% 的接收率、转运率和处理处置率，实现污染物从产生到处置的全流程监管。要求规划各港区作业区码头设置生活污水码头收集池、船舶油污水码头收集池。除对船舶严格要求外，淮南港各主要港区也要做好接收舱底水的处置工作，增设接收船或提供此类服务。油品运量较大的作业区、作业区水上加油站码头应设立油污水接收处理系统，除了能够处理本港区的油污水外，还应对成品油储罐初期雨水进行收集处理，并应有足够的能力接收来自油污水接收船接收的油污水。在落实以上措施后，淮南港运营产生的船舶污水对水环境的影响大大降低。

#### ③加气码头污水处理措施

加气码头日常生产和清洗过程中，不可避免将产生一定量含油的废水，建议规划实施时，按照本评价报告的结论，在各作业区建设危险品废水处理系统，将这部分废水全部收集后单独处理，或送有资质的处置机构处置。

#### ④集装箱洗箱水

集装箱洗箱水应设置专门的接收设备，或送往专业化单位予以处理，或排入港区内的油污水处理系统。建议淮南港涉及集装箱运输的等尽可能要求集装箱货主不在港区内洗箱。对必须要清洗的集装箱，建议设有油污水处理系统，处理集装箱清洗废水，经处理后的洗箱水满足排放要求后，排入市政污水管网。如无污水处理系统，则禁止在作业区内禁止拆箱、洗箱。

集装箱的洗箱污水处理可采用下图所示的工艺流程。当污水中不含有毒有害物质时，处理工艺中可不设气浮和过滤。

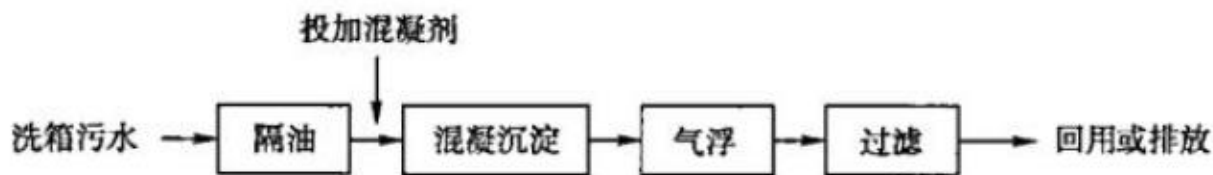


图 7.2-1 洗箱水污水处理工艺流程

(3) 实施船舶标准化及船舶防污技术改造，建设船舶污染物接收转运系统。实施船舶标准化工作，对于港口自身的工作船配套生活污水和垃圾的储存装置，杜绝船舶污染物直接排放。完善污染物的接收和处理系统，建立淮南港船舶污染接收转运系统，接收能力的确定须适应航运发展后的交通流量发展规模。

船舶废物的接收转运设施设备主要由岸上油污水、船舶垃圾接收转运站和多功能环保清污船组成，油污水、垃圾接收转运站合理布局在服务区或港区，船舶在停靠、过闸或休整过程中，其船舶废弃物排入接收处理设施。同时考虑到船舶流动性强，对于经过的船舶可以采取多功能环保清污船主动接收的方式，节约船方停靠排放污染物的时间，为船舶提供更为便捷的服务，实现船舶油污水、垃圾的全部接收。

污水的接收处理装置布置在主要港区，便于船舶停靠时将污水接收上岸，处理后的船舶污水应就近排入市政管网或由接收单位收集后集中处理，船舶垃圾则就近运往垃圾处理场。

### 3、环境空气保护措施

#### (1) 港口施工期环境空气治理措施

港区在施工期应加强施工扬尘监管，积极推进绿色施工，施工现场应全封闭设置围挡墙，严禁敞开式作业，施工现场道路应进行地面硬化。渣土运输车辆应采取密闭措施，逐步安装卫星定位系统。推行道路机械化清扫等低尘作业方式。

做好施工期混凝土拌和站粉尘污染防治措施，合理进行建筑材料的运输，合理安排土方、水泥和石灰等散装建筑材料的堆放场地和堆放方式，定时清扫施工场地土建材料，辅以必要的洒水抑尘措施（如配备洒水车），减少施工场地的二次扬尘；施工单位必须选用符合国家卫生防护标准的施工机械设备和运输工具，确保其废气排放符合国家有关标准。

#### (2) 港口运营期环境空气治理措施

《国务院关于印发大气污染防治行动计划的通知》提出，大型煤堆、料堆要实现封闭储存或建设防风抑尘设施。在运营期港区的散货堆场要采取封闭储存或建设防风抑尘设施。

起尘量较大的煤炭、矿石等散货货种避开城镇居民集中区，无法规避城镇居民区的采取



大型防风网抑尘设施、港区四周设置 5-10m 宽绿化带等措施。同时应加强散货作业区跟踪监测，一旦周边敏感目标监测有超标现象应在现状码头堆场周边加设防风网等抑尘措施。

干散货作业量较大的港区加强对作业过程、堆场、装卸区的防护，采取密闭、防风网、湿法、干法结合措施，使得除尘率达到 80%以上，以降低对周边居民区的污染。

结合《淮南市人民政府关于贯彻落实安徽省打赢蓝天保卫战三年行动计划实施方案的通知》、《淮南市大气环境质量限期达标规划（2018-2025 年）》等，提出以下环保措施及建议：

### ①散货粉尘防治措施

起尘量较大的煤炭、矿石等散货货种避开城镇居民集中区，无法规避城镇居民区的采取大型防风网抑尘设施、设置筒仓，封闭库区存放散货、港区四周设置 5~10m 宽绿化带，输送带密闭或设置传送廊道等措施。同时应加强作业区跟踪监测，一旦港区临近城镇社区监测有超标现象应在现状码头堆场周边加设防风网等抑尘措施。

干散货作业量较大的港区加强对作业过程、堆场、装卸区的防护，采取密闭、防风网、湿法、干法结合措施，使得除尘率达到 80%以上，以降低对周边居民区的污染。

表 7.2-1 不同粉尘污染防治方法比较

方法	作用原理	优点	缺点
湿法	对尘源喷雾洒水或喷洒化学药剂，以增加粉尘颗粒的粘滞性和重量	操作简单，运转费用低，抑尘效果较好，适用范围较广	受气候、水流等的影响较大，存在二次环境污染的问题
干法	封闭产尘部位，同时辅以集尘装置，减少尘源外逸量	局部除尘效果较好，不受气候水源的影响	除尘能力较小，设备较复杂，一次性投资较大
干湿结合	兼备干、湿除尘的作用机理	综合效果较好，灵活机动性较强	投资较大
防风林带	改变污染源周围气流分布，降低污染源处的风速	防尘效果好，并兼有其他环境保护功能，如减小噪音等	占用面积大，受土质等方面的综合影响
防风网	损失来流风动能，减少风的湍流度	防尘效果好，不受气候水质水源影响	涉及复杂，初期投资较大

堆场喷水应保证煤或者矿石的含水率在 6%-8%，控制起尘量；考虑到冬季寒冷，湿法除尘较难发挥作用，应通过采取苫盖、撒抑尘剂等措施减少扬尘污染；夏季气温较高，蒸发量大，应根据天气情况加大喷淋频率；

散货作业环节防尘对策包括：散货进场前喷水加湿，并增加覆盖布或挡风板。运输及装卸密闭并采取湿式防尘系统。

运输道路应进行硬化处理，运输车辆应采取密闭措施或有效覆盖，严禁敞开车运输；在出口处设置车辆清洗专用场地和设施，出场前冲洗车轮及车身，防止沿途抛洒造成扬尘污染。

### ②船舶、车辆、流动装卸机械燃油尾气防治措施

应选用耗油低、污染物排放量少型号的汽车。降低车辆、装卸机械燃油产生的尾气。控制船舶在港时的燃烧时间，尽快淘汰不符合环保要求的船舶。

### ③加气码头挥发烃类气体的防治措施

按规范和相关技术要求对危化品码头项目采取密闭装车技术、挥发性有机废气回收技术、降温技术、高位储存技术、机械清罐技术等，对毒性和环境影响较大的货种必须做到专罐专用。评价要求各港区作业区在具体建设项目实施阶段应根据环评预测结果提出卫生防护距离要求。

健全规章制度、加强设备维修保养，最大限度地减少跑、冒、滴、漏。

## 4、环境噪声污染防治措施

施工期加强施工区附近交通管理。合理安排施工进度与作业时间，选择性能良好的高效低噪施工设备等来减少港口建设施工对声环境的影响。

合理布局港内设施；疏港道路尽量不要穿越市区或尽可能地减小穿越路段长度，疏港路线注意避让噪声敏感区--居民区、文教区、疗养区、医院、风景区、名胜古迹区及其他噪声敏感区，对于可能影响学校和村庄的疏港路应当采取隔音罩或隔音墙等防护措施，尤其重视作业区的噪声防护。对港口的布局进行系统论证和合理防护，保证噪声在国家规定的范围内。

对无法避让或已经存在的噪声敏感区，建议在规划实施后，对港界内、港界周边及疏港通道周边的敏感地区增加噪声监测，加强路况的监督管理，保持港区道路畅通，合理疏导车辆；限制港内与市内疏港道路车辆的车速，提倡采用新型车辆；合理调配工作时段，减少或避免夜间运输和作业；积极建设公路周边的绿化带，以降低噪声污染。

## 5、固体废物污染防治措施

淮南港总体规划提出了“设立垃圾转运站，配备清扫车、垃圾袋（箱）收集港区固体废弃物，由市政垃圾车外运处理；船舶垃圾采用专门垃圾袋和垃圾桶收集、贮存，由港口接收后运至岸上处理站分捡、处理，不得随意向水中倾倒”的固体废弃物处理措施。本报告认为上述措施是可行的，补充提出以下固体废弃物处理方案：

### （1）船舶垃圾

目前淮南港各港区基本设有船舶垃圾接收点，规划新建港区也应同步建设垃圾接收点。船舶垃圾接收点最大船舶垃圾容量根据港口码头日船舶停靠量预测，每艘船舶日垃圾收集量按照 0.24~0.30t 估算。

### （2）港区生产垃圾和生活垃圾

污油和油渣必须交由具有从事接收、贮存、运输危险废物经营许可证的单位接收处理。船舶自备油水分离器处理含油污水后产生的油渣也应送至岸上统一处理，不得排入河流中。

机修车间在维修过程中产生油面纱、报废的机器零部件和金属切削粉末等生产垃圾，金属类的生产垃圾可回收利用。对于不能利用的部分，与生活垃圾一起纳入城市环卫系统处理。

外轮或境外航线的船舶垃圾如来自疫区的船舶，禁止在港口卸载船舶废物，或者由检验检疫部门消毒后进行专门处置。

### （3）危险废物

港口的危险废物和船舶垃圾焚烧残余物依托危险废物集中处理处置中心进行接收、转运和处理处置。港口应遵照《中华人民共和国固体废物污染环境防治法》、《危险废物转移联单管理办法》与安徽省、淮南市有资质的危险废物处理单位签订接收协议。

## 6、风险事故防控与应急措施

风险事故可能会引起淮南及下游城市的供水安全受到威胁。环境风险事故的防治应贯彻“预防为主、防治结合”的方针，并做到“谁污染，谁治理”的要求。根据可能发生事故的类别，提出石化品泄漏防治应急方案。

### 1、溢油风险事故的防范和应急措施

在油品的储运和装运过程中，为防止溢油事故的发生，首先要消除溢油事故的隐患，确保陆上车辆和水上船舶的交通安全、港口安全，减少和消除设备、管线的跑、冒、滴、漏，以防意外事故的发生。严格执行淮南市应对污染事故的相关要求，港口也要随着规划的实施，及时制定港口本身的环境风险事故应急计划。另外港口要有一支溢油事故的应急反应队伍和消除事故必需的各种器材、设备。一旦发生溢油事故，能迅速做出应急反应，防止溢油蔓延扩散，将损失降至最低程度。特别是对具有成品油泊位的作业区及设置加油服务的作业区应制定港区风险事故应急预案，成立风险事故应急机构，严格按照《港口码头溢油应急设备配备要求》的相关规定配备相应的溢油防治设施。

### 2、陆上溢油防范对策

防油堤：在罐区油罐周围设置防油堤，以挡住泄漏出来的油向四面扩散，同时设置留出油的自动监测报警装置。

隔油池：排水系统的末端设置隔油池，目的是为了收集流入排水沟和下水道的溢油，以防止溢油入河。

事故应急池：应在库区设置事故应急池，池容应据发生事故的设备容量、事故时消防用水量及可能进入应急事故水池的降水量等因素综合确定。

加强管理：健全各种规章制度，严格要求，使管理人员和操作人员持证上岗，同时加强设备保养和定期维修；严格执行《船舶装卸安全操作程序》，对泵、阀门、法兰等要经常检查。

### 3、溢油事故防范措施

（1）合理安排码头内各船舶的装卸作业以及其他船只的作业，使船舶间的间距尽可能大，防止发生碰撞事故，以保证作业安全。

（2）应根据船舶装载状态、水文、气象和码头作业状况，合理安排船期，使船舶进出港时，进出港和回旋水域设计底高程能够满足航行水深要求。

（3）船舶在加油时，应严格按照有关规定操作，杜绝由于麻痹大意而导致溢油事故的发生，同时在加油时，也应注意当时当地的水文、气象条件，尽量避免在大风雨天进行加油。

（4）一旦发生溢油事故，首要目标是保护重要区域和限制油污扩散，其次是清除油污；如果设备、材料和人力不足于对敏感区域提供有力的保护，则必须按优先次序对重要区域作出保护。

（5）加速推进船舶标准化，逐步淘汰老旧船，提高安全性。

（6）为从根本上杜绝汽油泄露环境风险，规划更换船舶燃油发动机，改动清洁能源发动机（如电力和 LNG 动力）。

（7）码头浮桥采用环保型材质，即浮桥表面热镀锌钢结构浮桥体，避免浮箱的腐蚀而污染水库水环境。

### 4、溢油事故应急措施

#### （1）当前应急能力评估

目前，淮南市地方海事（港航管理）发展中心已经编制港口重大生产事故应急预案、火灾及危险货物应急预案等相关船舶危险品落河、船舶溢油突发事件的应急预案，在本次规划实施过程中，淮南市地方海事（港航管理）发展中心应完善应急预案体系，成立应急组织，完善污染防治设备及设施，并定期更新淮南辖区危险品基本状况、可有效预防、缓解和控制因淮南港规划实施带来的环境风险事故。

目前，区内的溢油应急处置能力能够满足未来 100t 船舶溢油风险事故的应急需求，溢油应急能力与港口的溢油规模相适应。此外，随着《安徽省内河港口船舶污染物接收转运及处置建设方案》的不断开展，淮南辖区内河港口船舶污染物接收转运及处置的相应设备及能力大步提升，溢油应急能力与未来港口的溢油规模相适应。

#### （2）加强应急清污能力建设的建议

淮南港辖区发生溢油应急事故时，可以利用区域环境风险应急联动机制，借助淮南设备库的应急反应力量进行应急。

规划实施后，建议完善溢油应急反应体系，综合地方政府、海事机构和港口企业的力量，

使本地区能更好地对抗中型水上溢油事故。

- ①整合建立社会、企业间互动协作的区域应急联动机制；
- ②建立完善区域专业应急队伍；
- ③进一步完善区域应急设备及物资的储备；
- ④进一步完善区域应急专家组及应急方案的建设。

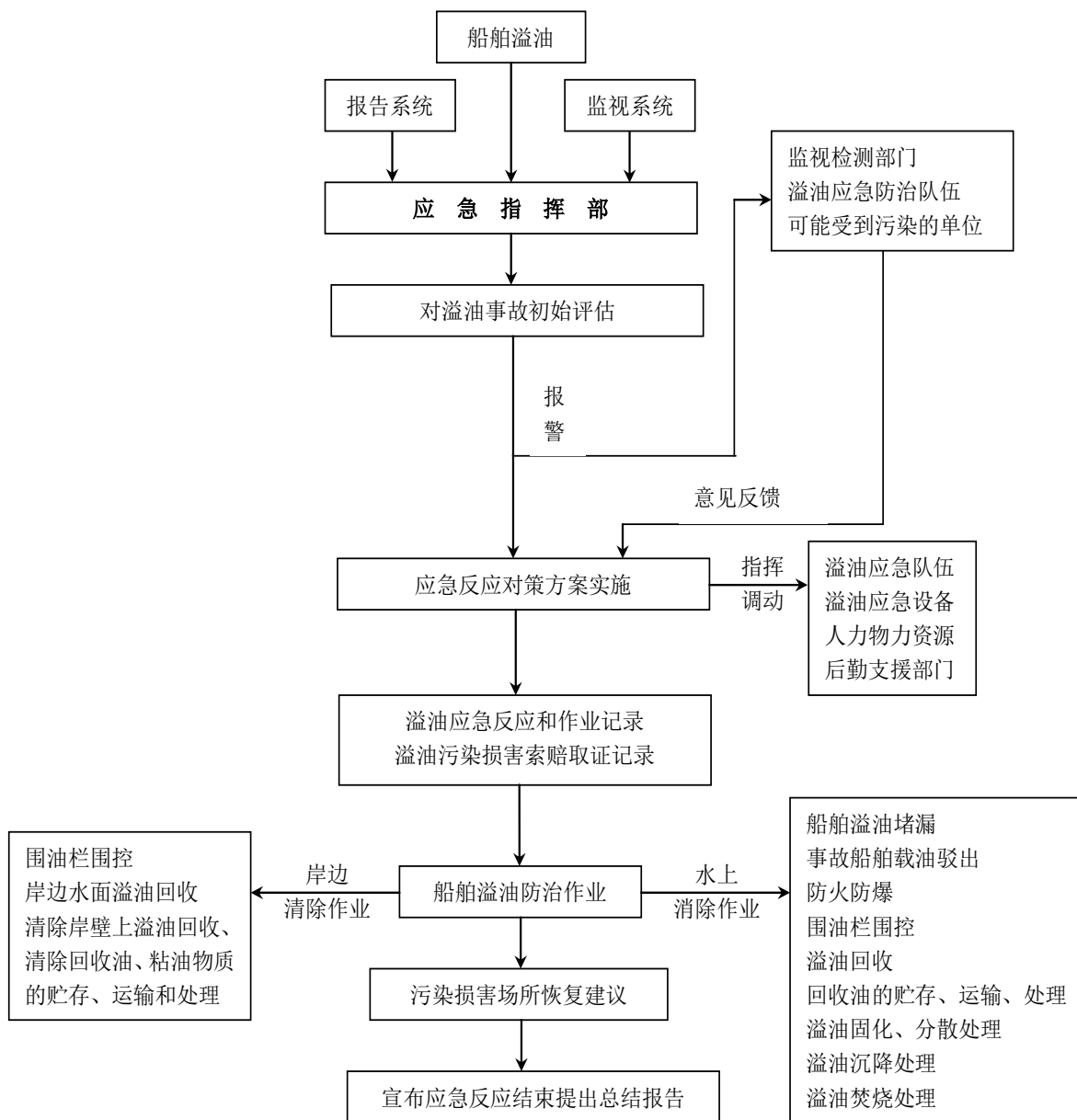


图 7.2-1 溢油事故应急响应程序

## 7、生态保护方案

### (1) 陆地生态保护

#### 1) 加强陆地生态保护。

对于农用地的占用，规划实施过程中，需以“占一补一”为原则，一方面通过现有杂乱散的小码头整治释放必要的农用地资源，另一方面需从其他区域或荒地新辟耕地，使区域农业

用地总量保持不变，尤其是基本农田，必需坚持“先补后占”为原则，“对补充耕地质量未达到被占耕地质量的，按照质量等级折算增加补充耕地的面积。积极实施耕作层剥离工程，鼓励剥离建设占用耕地的耕作层，用于新开垦耕地的质量建设”，维护国家基本农田管理基本制度。应根据国家、地方的有关补偿规定，对永久占地、临时用地进行相应的补偿措施，其中临时用地应尽可能恢复利用。

## 2) 加强防护林带建设。

作业区生产区至辅助生产区及生活区的卫生防护距离内、堆场边缘应设 5-10m 宽的防护林带；LNG 码头及储罐区应设置防护林带。防护林带的设置应考虑与港区其它绿化之间的协调，与之统一规划，共同维护。

## 3) 减少临时性占用土地资源。

对于临时占用的陆地资源，一旦施工结束，必须马上恢复用地原有属性。施工开始前，施工单位必须先与当地国土管理部门确定征用土地范围，协调有关施工场地、施工营地和临时施工便道等问题，确保施工活动在征地范围内进行，尽量减少对作业区外土地，尤其是对农田的破坏。施工单位应加强施工管理，严格遵守在征用土地范围内施工，尽量减少施工临时占地带来的不利影响。

## (2) 水域生态保护

### 1) 规划科学实施。

首先，对于规划规模较多泊位的港区，必需坚持“分期、分片、分时段”施工的原则，根据该区域社会经济发展需要及需求重点，按轻重缓急、有序开发的原则，逐步开发，严禁整个作业区同时施工；每年的 4-8 月份为鱼类产卵期，作业区施工需避开这段时间。并尽量避开鱼虾类等水生生物的主要栖息生境，施工作业时间尽量避开鱼类集中的繁殖期、索饵期；水下施工尽量避免在雨季进行大量动土和开挖工程。优化施工方案、工艺，规范施工，科学评估工程实施对水生生态的不利影响。

### 2) 开展生态改善工程。

#### ①种植水草植物

在河滩/河洲边栽种本地水草和芦苇等乡土植物，为每年 3-6 月份河流中的粘性卵提供附着基质，以补充因港口开发导致的水草基质减少的负面影响。

#### ②生态修复工程

通过铺设鱼巢砖等新型护岸工艺开展淮河、江淮运河等河流沿岸生境修复，在淮河、江淮运河景观带影响区域消落带种植水生植物恢复沿岸绿化。采取自然岸线恢复与沿岸带人工产卵场及栖息生境再造相结合的方法，改善港区涉河区域的鱼类栖息生境条件，维护该河段

重要的水产种质资源的可持续利用。

3) 合理进行施工组织。

尽可能减少 12~1 月及 3~6 月的水下施工，减缓工程施工对“四大家鱼”等地方鱼类产卵的影响。

4) 科学施工作业。

为避免施工船舶对河段水生生物造成伤害，规划实施期间各施工单位应优化施工工艺方案，控制施工作业、施工船舶污染物排放。抓紧施工进度，尽量缩短水上作业时间。加强施工区域通航管理工作，严防运输船舶溢油事故。

### 8、保护区水生态保护措施

工程建设单位应配合保护区管理部门的工作，切实做好水生生物保护工作，针对本工程施工对淮河淮南段长吻鮠国家级水产种质资源保护区的影响，设置专项补偿经费用于保护区的渔业资源保护并根据保护的实际情况进行使用，经费使用接受渔业主管单位监督。其他水生生态保护措施如下：

(1)加强淮河淮南段长吻鮠国家级水产种质资源保护区以及邻近水域的渔业资源管理和渔业资源繁殖的保护，加大对电、毒、炸及各类非法网具的检查与管理力度。对附近居民进行宣传，并鼓励他们参与保护区的管理、监督工作，杜绝非法捕捞。

(2)工程建设单位应遵照执行《水产种质资源保护区的管理暂行办法》。施工期间，以公告、宣传单、板报和会议等形式，加强对施工人员的环境和野生动物保护宣传教育工作，提高施工人员的环境保护意识，尽量减少工程施工对水生生物的影响。

(3)渔政管理部门和保护区管理部门应加强对保护区及相关水域的巡查，施工点派专人进行瞭望，一旦发现偷捕现象立即制止；一旦发现水流冲入大片污染物，应立即组织专船专员打捞，确切落实国家级水产种质资源保护区的环境保洁工作。

(4)建立健全检查和检测制度，保证各项保护措施得以顺利实行，主要由渔政管理部门的渔政人员来完成。检查制度的执行由渔政部门与工商行政管理部门以及公安部门相互配合，杜绝一切非法捕捞行为。监测制度的执行应由渔政与环保、渔业科研等部门配合，主要监测以下指标：①水质情况；②渔业资源变动情况；③饵料生物资源变动情况。

(5)由于施工所产生的悬浮物和噪声对保护区水质、浮游生物、鱼类及其它水生动物具较直接的影响。因此，可能的话，应对施工期进行适当调整，围堰筑建及拆除应避开 4~8 月施工，避开包括主要保护对象在内的大部分经济鱼(虾)的生殖产卵高峰期；同时，工程临时性占地，填埋区的底栖动物也遭到毁灭性的损伤，运营期的调水会造成浮游生物的直接损失，应通过增殖放流进行弥补，同时在取水口前方设置拦网，防止保护区水生动物靠近取水口。

(6)开展施工活动前，应实施必要的驱鱼和鱼类保护工作。例如采用超声波驱鱼后，在施工影响的范围边界采用电赶鱼，阻止鱼类或其它保护动物进入施工区。

## 9、危险化学品泄漏事故的防范和应急措施

### 1、防范措施

根据规划，未来祁集作业区有一定的危险品储量，主要为甲醇、聚乙烯和聚丙烯。且淮南辖区内河段分布有部分取水口，一旦发生柴油等有毒化学品泄漏，将对沿河两岸的城镇居民人身安全造成严重影响。规划作业区内的柴油、液化天然气通过陆域运输的方式进入码头，为过往船只提供加气服务。淮南港装卸柴油、液化天然气等危险化学品的港区应严格遵循以下原则：

(1)危化品码头设计应依据相关的化工运输、罐区储存、码头装卸等规范进行，在布局上需要根据主导风向、消防安全、运输间距等进行合理安排，在依据相关设备安装规范基础上安装，严格监查、严格把关，配备应急设施。

(2)码头罐区、管线区域及相关库区禁止种植任何植物，绿化树种主要种植在港区工作人员生活区域。

(3)建造储罐防护堤（围堰），堤内表面防渗漏；控制阀安装尽可能靠近储罐，减少因管线破裂而造成的溢漏事故。

(4)严格操作规程，制定可靠的维修规章；加强操作人员的岗位培训和职业素质教育，提高安全意识，防止人为误操作和设备维护不当所引起的事故发生。

(5)加强作业时巡视检查，发现溢罐、管线泄漏等事故及时处理。

(6)建立系统规范的评估、审批、作业、监护、救援、应急程序、事故报告等管理制度。

(7)对危险品的作业与管理需采取进出港申报审批，且需要通过船岸检查表检查确定负责人进行作业管理。

(8)需加强对进港船舶的监督和管理。加强对进港船舶的管理人员的防污意识教育，加强对船舶防污染硬件、软件的监督检查，限制技术状况差的船舶进港。

### 2、应急措施

祁集作业区危险品作业的危险品储罐区也应做必要的防护墙等设施，应制定港区风险事故应急预案，成立风险事故应急机构，严格按照《港口码头溢油应急设备配备要求》的相关规定配备相应的溢油防治设施。预防溢液等风险事故的发生，有效的控制和减缓溢液事故造成的环境后果。

制定应急计划应考虑的几个方面：



(1) 划分事故等级，建立应急机构。可以按事故发生的频率、溢出量的大小、可能的危险程度和经济损失的大小等将事故分为小事故、一般事故、大事故、特大事故等几个等级，在此基础上，针对不同事故等级确定和设置应急机构。

(2) 形成应急队伍。包括船员、海事、公安、消防、环保、卫生医疗等部门，以及特种防化部队等有抗御化学品事故经验的部门，并确定事故应急领导小组。

(3) 成立应急专家组。其成员应是具有丰富经验的、知识渊博的化学家，应急专家组是水上危险化学品事故应急体系中最关键的要素。

(4) 制订货物特性、注意事项表，了解处理化工品污染的方法。针对进出港货物的种类，将货种特性、应急注意事项、建议采取的应急做法制成一个表格，对各种化学品溢出后可以采用的方法进行事先了解，一旦发生泄漏事故，可以根据货种特性，有针对性地采取措施，避免因不了解化学品而产生其他的事故。

(5) 保证通信畅通。通信包括报警系统及应急过程中的通信联络，内容包括：在合适的地方安装报警装置，制定应急报警程序，配备足够的通信设备。

(6) 应急设施的配备。针对危化品码头具体情况，其主要为甲醇、聚乙烯和聚丙烯，码头建成后，应同步配备围油栏及布防艇、收油机、油拖网、吸油材料、溢油分散剂及喷洒装置等应急设施。

(7) 培训和演习。现场应急队伍的人员应参加关于化学和毒理学方面的基础课程的培训，应急反应体系的所有成员都必须经常进行演习，使其解在实际应急反应中可能遇到的各种难题，从而增加应急反应体系成员的经验 and 处置能力。

#### 7.2.2.2 对环境保护规划的补充完善建议

本次规划环评提出的相关环保措施建议在审查后可纳入规划文本。

(1) 进一步明确建设绿色生态港的目标，把循环经济和景观港的要求切实融合到港口的发展战略中，把生产高效、生态和谐的经济与环境双赢的思想贯彻到港口建设的全过程。

(2) 在本轮规划调整阶段，各港区不具备接管条件，各港区需自建污水处理厂，自行处理后的污水实行中水回用，不外排；规划作业区具备接管市政污水处理厂条件后，作业区产生的各类废水经预处理达到市政污水处理厂接管标准后，可排入市政污水处理厂集中处理。本轮规划要求各规划作业区不得新增入河排污口。

(3) 为了防止粉尘污染，在散货装卸作业机械设备上采用封闭式廊道或半封闭式运输系统和集尘器，在卸船机抓斗、料斗卸料口、皮带输送机交叉处设置喷水抑尘装置，选用雾化喷嘴，喷洒雾化薄膜；露天散货堆场配置喷淋设施，设置满足堆场覆盖和高度的自动喷头，增加表面货料的颗粒比重和粘性，并对堆场进行篷布覆盖，减少起尘；对运输车辆设备进行

改造，实行全密闭运输机械装置，减少出港车辆运输中对空气造成的污染；采用绿化设施进行隔离，减小风速和吸滞粉尘，在不影响作业的前提下，尽量提高绿化面积，选择速生高大、适合本地环境的植物；通过安装防风网控制堆场区域内的风流场，减小堆场风速和粉尘运动量。

（4）建议在作业区堆场边缘应设 10m 左右宽的防护林带；加气泊位及储罐区的码头前沿应设 8~12m 防护林带。防护林带的设置应考虑与港区其它绿化以及河滨景观带之间的协调。

（5）合理安排码头施工期，适时开展人工增殖放流；开展水生生态影响监测，制定珍稀水生动物意外伤害应急救护预案，落实生态修复和增殖放流费用。

（6）淮南港本轮规划实施需要占用一定面积的耕地，选址时应尽量少占耕地，对于耕地占用情况，严格遵守“先补后占，占一补一”的原则，先补充与占用耕地数量和质量相当的耕地，再实施相关建设内容。

## 8 规划所包含建设项目环评要求

### 8.1 加强项目环评对规划环评落实情况的联动反馈

应根据环保部颁发的《关于加强规划环境影响评价与建设项目环境影响评价联动工作的意见》（环发[2015]178号）开展规划环评与项目环评的联动工作，具体如下：

（1）落实将规划的环境影响评价结论作为建设项目环评的重要依据。

（2）对符合规划环评结论及审查意见要求的建设项目，其环评文件应按照规划环评的意见进行简化；对于明显不符合相关规划环评结论及审查意见的项目环评文件，各级部门应与规划环评结论的符合性作为项目审批的依据之一；对于要求项目环评中深入论证的内容，应强化论证。

（3）按照规划环评结论和审查意见，对于相关项目环评应简化的内容，可采用在项目环评文件中引用规划环评结论、减少环评文件内容及章节等方式实现。

（4）以跟踪评价作为规划环评修订的反馈机制。在项目环评中审查过程中，发现规划环评影响报告书经审查没有完成相应工作任务、不能为项目环评提供指导约束的，或是发现相关规划在实施过程中产生重大不良影响的，或是规划环评结论与审查意见未得到有效落实的，对已实施的规划存在实施期间、规模、布局、结构及功能等进行重大调整或修订，而未重新或补充规划环评的情况，不得以规划已开展环评为理由，随意简化规划所包含项目环评的工作内容，应加强跟踪评价，及时发现已实施的规划是否有重大不良环境影响而未采取改进措施或修订规划的情形，反馈给规划审批机关。

### 8.2 下一层次环境影响评价可以简化的内容

（1）选址合理性

本次评价将岸线利用、总体布局与相应城市、港口总体规划及环保规划等进行对比分析，论证了港区功能区布局方案的合理性，分析了港口与重要敏感区的位置关系，在进行下一层次环评时可以简化该部分的内容。

（2）港区功能定位

本报告分析了上一层次规划与淮南港功能定位协调性，并预测了各个港区和作业区的环境影响重点和范围，评价了各作业区对周围环境敏感区的影响程度，从环境角度分析了各港区和作业区的功能定位合理性，下一层次环评可以适当简化对港口功能和港区定位合理性的评价。

（3）港区规模合理性

本次评价从宏观角度分析了港口发展规模的可行性与合理性，包括与上层次规划提出的

规模目标，因此，下一层次环评可以适当简化港口发展面临的资源制约与影响等方面内容。

#### （4）宏观环境问题

本次规划环评从淮南港的环境影响角度，识别了宏观环境问题，提出了污水处理系统、应急设备设施、大气、噪声等控制距离，同时提出港口环保管理体系、循环经济模式等方面的内容。因此，下一层次环评可适当简化宏观措施的阐述。

### 8.3 下一层次环境影响评价应重视的内容

由于淮南港总体规划是布局性质的规划，不涉及分期实施和具体的建设计划，对与环境保护和污染防治关系密切的配套设施仅限于概念性描述，因此，本次评价对淮南港总体规划的环境影响也只能是模拟预测和分析评述。由于规划的具体建设项目环境影响的范围、环境质量和敏感目标不尽相同，所以，在分港区规划阶段和规划所包括的具体建设项目，必须严格按照国家相关法律法规的最新要求，进行环境影响评价而不宜简化。

#### （1）分港区规划环境影响评价应重视的内容

##### ①分港区规划应与淮南港总体规划相协调

总体规划的制定针对腹地社会、经济发展对淮南港发展的需求进行了科学预测，并充分考虑到资源利用、环境保护的要求，下一层次规划及具体建设项目方案应是对总体规划的细化和落实，应符合淮南港总体规划制定的性质、规模和功能布局的要求。

##### ②应对淮南港环境管理重点分析

分港区规划阶段环评应对淮南港及各港区环境管理机构的设置和职能、环境管理信息系统、环境管理指标体系等环境管理内容加以重点分析评价，并提出指导性建设意见。

##### ③分港区规划必须重视风险防范措施的分析评价

应重点分析评价淮南市及其各港区的应急体系、预案的可行性、针对性和有效性，并及时反馈给相关主管部门以便修改和完善应急体系，不断增强预防预控和应急反应能力。

##### ④分港区规划应重视拆迁安置方案评价

淮南港总体规划的实施必将占用现有陆域、水域、城镇居民点、企业、港口、渔业等用地（水），受制于相关规划及淮南港总体规划编制阶段的限制，本评价无法对其进行定量进行评价，因此，分港区规划阶段环评应密切跟踪根据城市总体规划进行的拆迁安置方案实施情况，重视对规划范围内陆域、水域的敏感点拆迁安置方案评价内容。

##### ⑤分港区规划应重视调整功能的现有港口的回顾性评价

根据调整后淮南港总体规划，部分港口企业将改变其功能，分港区规划阶段环评必须重视改变功能的现有港口的回顾性评价。

#### （2）建设项目环评应关注的主要内容

本次规划环评识别的规划所影响到的环境敏感区域，环境影响评价工作应及早介入。对于评价提出的“生态和环境敏感区”，具体项目在建设前应进行避让；对于其它可能涉及的区域，项目建设前应进行严格的环境影响评价，若实有困难，应根据敏感区的具体情况，按照规定与该敏感区的有关行政管理部门进行协商，办理相关手续，具体实施时，还应该给出严格、具体、周密的防护措施。项目环评应关注的重点见下表。

表 8.3-1 项目环境影响评价重点注意的问题

内容	重点注意的问题
一、工程概况及工程分析	1、明确港口设计建设方案，施工组织，论证环保合理性，提出环保优化意见； 2、工程分析注意施工区布置（施工场地与施工营地、取料场等）情况，注意施工作业方式，识别工程建设的环境影响问题； 3、简化港口工程的规划符合性与建设必要性内容。
二、环境概况和现状调查	1、根据工程施工组织与工程区布置，结合各环境要素，识别评价工作等级与评价范围，合理界定生态影响范围，环境现状调查分析内容注意生态调查和水环境质量调查； 2、区环境概况应结合评价范围的环境现状调查与环境敏感点识别，再本规划评价的基础上进一步明确工程建设保护环境的具体目标； 3、存在生态保护区与种质资源保护区的，要结合评估专题报告成果，核实工程河段水生生物（特别是珍稀、重点保护鱼类）现状的分析评价内容；注意明确工程施工水域及影响河段与鱼类“三场”、重要湿地的关系。
三、环境影响评价	1、工程水域有生态保护区的，工程建设的水生生物及鱼类影响预测评价应根据工程的影响评估专题报告进行；注重工程建设与鱼类“三场”的关系； 3、施工期、运营期噪声与扬尘影响预测针对评价范围的敏感点及环境保护目标进行，明确敏感区的影响程度，环保措施； 4、明确工程建设与取水口和水源保护区的关系，预测工程建设对水环境的影响； 5、工程建设的环境风险评价分析工程建设对工程水域生境及鱼类“三场”的危害。
四、环境保护措施等	1、按照相关法律、法规及环境管理要求，论证工程环保措施，有生态保护区及珍稀重点保护鱼类的要有明确的保护措施，环境监测与环境监理要求； 2、提出水环境及饮用水源保护和保障工程，河段用水安全的环保措施；工程建设后的环境效益分析内容； 3、提出工程环境风险防范措施及应急预案； 4、涉及渔业生态保护区及种质资源保护区的，明确提出合理的施工方案；明确鱼类繁殖期禁止水域施工活动的措施及补偿方案等； 5、注意环保措施与投资估算内容，特别是增殖放流、湿地系统修复等生态恢复措施内容。

①重视项目施工期环境影响评价

规划阶段港口建设具体方案尚不明确，项目环评阶段根据各自的具体内容进行评价。

②做好渔业生态保护区、重要生境调查和建设要求

涉及水产种质资源保护区、渔业生态保护区的、重要湿地的，在区内建设要征得主管部门的同意，要根据影响情况确定是否进行专题研究。重视对规划水域鱼类三场及其他重要湿地生境的调查。

根据《中华人民共和国水污染防治法》的要求，项目环境影响评价阶段涉及到饮用水源保护区的，要有地方政府同意建设的意见，防止影响措施的要求。

③重视环境敏感保护目标的影响评价

规划内容的概略性决定了评价对环境敏感保护目标的影响说明只能是原则上的，规划实施受多种因素控制，环境保护目标也会随着时间的推移而变化，环评阶段仍应该重视敏感环境保护目标的影响评价。

④减缓生态影响和污染防治措施

评价提出环境保护的要求和原则方案。在实施规划区内的建设项目环境影响评价时应根据项目具体建设内容细化污染防治措施，减缓生态影响、生态恢复、水环境污染防治的措施。

⑤重视项目环境保护措施与生态补偿措施的研究与落实

环境保护措施、生态补偿措施属于末端措施的范畴，只有在对环境影响的性质、大小、位置等具体内容明确之后，才能有的放矢的规划和设计。项目环评阶段应加以重视，不得遗漏。

## 9 环境影响跟踪评价与监测计划

### 9.1 环境监管及跟踪评价

#### 9.1.1 规划实施的环境管理体系

组织、建立并实施一个合理有效的淮南港环境管理体系，用一套完整的、系统化和文件化的程序来确定淮南港规划的环境管理目标和环境管理方案，通过有效运行这些程序，进行不断的自我检查和纠正来保证，并向外界证实其环境管理体系的复合型，以达到支持淮南港环境保护和预防实施后环境污染的目的。

##### 9.1.1.1 环境管理目标

淮南港环境管理需要的管理目标有：

- 落实环境保护各项法规政策；
- 落实规划环评中提出的各项的环境保护措施；
- 对规划实施过程中碰到的新的具体问题反馈到规划的新一轮修订或提出相应的补救措施；
- 将规划实施对环境带来的不利影响减缓到最低程度；
- 实现经济、社会和生态效益的协调；
- 为各级环境管理部门的检查和监督提供依据。

其中前三项为环境管理体系的主要管理目标。

##### 9.1.1.2 环境管理程序

淮南港总体规划环境管理程序见图 9.1-1。

##### 9.1.1.3 机构设置

###### （1）管理机构

淮南市交通运输局统筹管理淮南港的环境保护各县市交通运输局、市交通执法支队、市地方海事中心负责具体管理，建议淮南港设立统一的环境保护机构，负责淮南港的环境监测、环境保护设施建设与管理等。

###### （2）监督机构

安徽省生态环境厅、淮南市生态环境局以及下辖区县生态环境局。

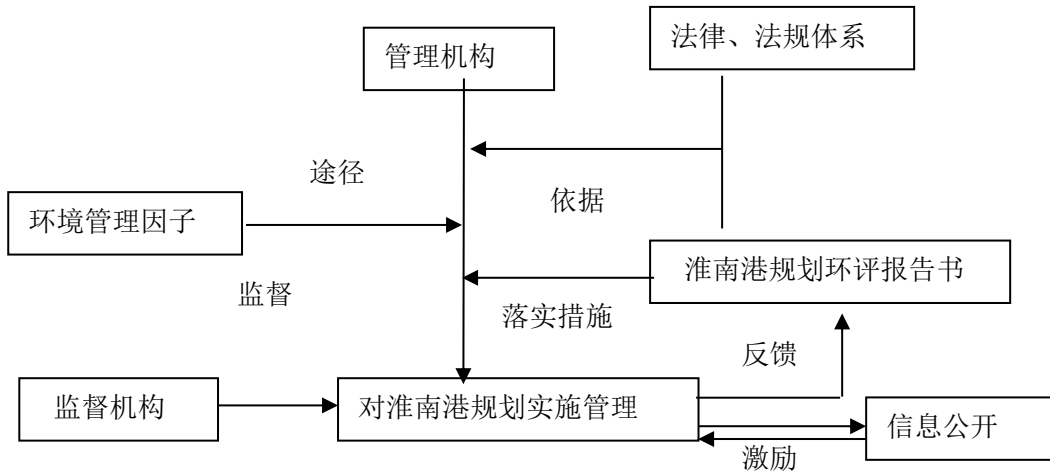


图 9.1-1 淮南港总体规划（修订）的环境管理程序图

### 9.1.2 环境保护法律、法规体系

淮南港规划和实施必须遵守国家和安徽省的有关环境保护法律、法规，而环境保护法律、法规体系是规划实施的环境管理体系的重要组成部分。

#### 9.1.2.1 环境保护和环境影响评价综合性法律法规

《中华人民共和国环境保护法》、《中华人民共和国环境影响评价法》。

#### 9.1.2.2 港口涉及的相关专项法律法规

淮南港规划涉及的相关专项法律法规见表 9.1-1。

表 9.1-1 相关专项法律法规及主要相关条文

因子	法律法规名称	主要相关条文
水污染防治	《中华人民共和国水污染防治法》	第二十一条禁止向生活饮用水地表水源一级保护区的水体排放污水；禁止在生活引用水地表水源一级保护区内新建、扩建与供水设施和保护水源无关的建设项目；在生活饮用水地表水源一级保护区内已设置的排污口，由县级以上人民政府按照国务院规定的权限责令限期拆除或者限期治理
	《中华人民共和国水污染防治法实施细则》	第二十三条禁止在生活饮用水地表水源二级保护区内改建项目，必须削减污染物排放量
大气污染防治	《中华人民共和国大气污染防治法》	第十一条 新建、扩建、改建向大气排放污染物的项目，必须遵守国家有关建设项目环境保护管理的规定。建设项目的环境影响报告书，必须对建设项目可能产生的大气污染和对生态环境的影响作出评价，规定防治措施，并按照规定的程序报环境保护行政主管部门审查批准。建设项目投入生产或者使用之前，其大气污染防治设施必须经过环境保护行政主管部门验收，达不到国家有关建设项目环境保护管理规定的要求的建设项目，不得投入生产或者使用。
噪声防治	《中华人民共和国环境噪声污染防治法》	第二十三条 在城市范围内向周围生活环境排放工业噪声的，应当符合国家规定的工业企业厂界环境噪声排放标准。 第二十五条 产生环境噪声污染的工业企业，应当采取有效措施，减轻噪声对周围生活环境的影响。
自然保护区	《中华人民共和国自然保护区条例》	第三十二条在自然保护区的核心区和缓冲区内，不得建设任何生产设施；在自然保护区的实验区内，不得建设污染环境、破坏资源或者景观的生产设施；在自然保护区的外围保护地带建设的项目，不得损害自然保护区内的环



因子	法律法规名称	主要相关条文
		境质量。在自然保护区的实验区内已经建成的设施，其污染物排放超过国家和地方的排放标准的，应当限期治理；造成损害的，必须采取补救措施。
	《安徽省湿地保护条例》	第二十一条在湿地自然保护区的核心区和缓冲区内，不得建设任何生产设施。在湿地自然保护区的实验区内，不得建设污染环境、破坏湿地资源的生产设施；建设其他项目，其污染排放不得超过国家和本省规定的污染排放标准。
环境景观	《风景名胜区条例》	第三十条风景名胜区内的建设项目应当符合风景名胜区规划，并与景观相协调，不得破坏景观、污染环境、妨碍游览。在风景名胜区内进行建设活动的，建设单位、施工单位应当制定污染防治和水土保持方案，并采取有效措施，保护好周围景物、水体、林草植被、野生动物资源和地形地貌。
水土保持	《中华人民共和国水土保持法》	第十九条在山区、丘陵区、风沙区修建铁路、公路、水工程，开办矿山企业、电力企业和其它大中型工业企业，在建设项目环境影响报告书中，必须有水行政主管部门同意的水土保持方案
野生动植物	《中华人民共和国野生动物保护法》	第十二条建设项目对国家或者地方重点保护野生动物的生存环境产生不利影响的，建设单位应当提交环境影响报告书，环境保护部门在审批时，应当征求同级野生保护行政主管部门的意见。
	《中华人民共和国野生植物保护条例》	第十三条建设项目对国家重点保护野生植物和地方重点保护野生植物地生长环境产生不利影响的，建设单位提交的环境影响报告书中必须对此作出评价；环境保护部门在审批环境影响报告书时，应当征求野生植物保护行政主管部门的意见。
文物保护	《中华人民共和国文物保护法》	第十七条文物保护单位的保护范围内不得进行其他建设工程或者爆破、钻探、挖掘等作业。但是，因特殊情况需要在文物保护单位的保护范围内进行其他建设工程或者爆破、钻探、挖掘等作业的，必须保证文物保护单位的安全，并经核定公布该文物保护单位的人民政府批准，在批准前应当征得上一级人民政府文物行政部门同意；在全国重点文物保护单位的保护范围内进行其他建设工程或者爆破、钻探、挖掘等作业的，必须经省、自治区、直辖市人民政府批准，在批准前应当征得国务院文物行政部门同意。 第十八条在文物保护单位的建设控制地带内进行建设工程，不得破坏文物保护单位的历史面貌
农业环境	《基本农田保护条例》	第二十四条经国务院批准占用基本农田兴建国家重点建设项目的，必须遵守国家有关建设项目环境保护管理的规定。在建设项目环境影响报告书中，应当有基本农田环境保护方案。
	《水产种质资源保护区管理暂行办法》	第十六条农业部和省级人民政府渔业行政主管部门应当分别针对国家级和省级水产种质资源保护区主要保护对象的繁殖期、幼体生长期等生长繁育关键阶段设定特别保护期。特别保护期内不得从事捕捞、爆破作业以及其他可能对保护区内生物资源和生态环境造成损害的活动。 第十七条在水产种质资源保护区内从事修建水利工程、疏浚航道、建闸筑坝、勘探和开采矿产资源、港口建设等工程建设的，或者在水产种质资源保护区外从事可能损害保护区功能的工程建设活动的，应当按照国家有关规定编制建设项目对水产种质资源保护区的影响专题论证报告，并将其纳入环境影响评价报告书。”

### 9.1.3 环境管理因子

淮南港规划环境影响评价的环境管理协调性因子、环境因子和社会因子。

#### (1) 协调性因子

本报告中的协调性因子主要包括淮南港总体规划及土地利用规划、环境保护规划、产业布局规划等规划的协调性。

#### (2) 环境因子

环境因子主要包括受干扰的生态保护区、风景名胜区的数量以及跨越和并行的不同级别水体的数量，及整个港口的噪声增量以及大气污染等的分析。

### （3）社会因子

社会因子包括港口建设的社会效益、对人居环境、人文景观的影响等。

## 9.1.4 相关因子的更新

### 9.1.4.1 环境管理因子的更新

#### （1）协调性因子更新计划

港口规划实施期间其它规划在不断更新，当其它规划变更时要以本规划为依据进行相容性分析，分析其它规划是否与淮南港规划相矛盾，如果存在矛盾，管理机构可提出修改意见，当港口规划发生变化时，本规划要以最新的港口规划为依据重新修订，改进不妥的地方。

监督管理的时间为每个五年规划的实施初期，由安徽省地方海事（港航）管理服务中心来负责组织，由淮南市地方海事（港航管理）发展中心具体实施。

#### （2）环境因子更新计划

淮南港规划实施期间，要密切关注水源保护区、生态保护区、水产资源保护区等规划，注意新出现的环境敏感点，省港航管理局可以在其它部门的相关规划编制过程中提出意见，或者修改淮南港规划。

监督管理的时间为整个规划实施的过程中，由淮南市地方海事（港航管理）发展中心负责实施。

#### （3）社会因子更新计划

淮南港规划实施的过程中，对淮南港规划实施后的经济效益、人居环境、人文景观等影响要做出即时的评估和归纳总结，以便为淮南港规划的进一步实施提供依据和更好的实施措施保障。

监督管理时间贯穿整个新港规划的实施过程中，由淮南市地方海事（港航管理）发展中心负责实施。

### 9.1.4.2 法律法规体系更新

新的法律法规发布实施后，对法律法规进行更新。

## 9.1.5 环境信息公开制度

### 9.1.5.1 环境信息公开的方式

在淮南市交通局网站上公布，可以通过报纸和其他形式的媒体公布，也可以通过印制小册子等形式进行公布。并鼓励项目公司自愿在各级交通部门的网站上或者政府网站上公布。

### 9.1.5.2 信息公开的内容

（1）淮南港涉及的主要环境敏感区域及措施方案，包括水源保护区、生态保护区、水产种质资源保护区等。

（2）项目公司的环境污染治理情况，包括主要污染治理的工程投资、港区污水排放达标情况、周边敏感点噪声的达标情况；

（3）环保守法情况，包括环境违法行为记录、行政处罚决定的文件、是否发生过污染事故以及事故造成的损失、有无环境信访案件及“三同时”的执行情况等。

## 9.2 环境影响监控计划

### 9.2.1 环境监控计划

淮南港的环境监控计划由规划各港区管理单位实施，其主要目的是对淮南港实施全过程进行监控，由淮南地市生态环境局及相关部门提供淮南港规划实施过程中的基础环境信息进行采集进行分析，将其反馈进入跟踪评价，为淮南港的环境管理及规划的进一步实施提供依据。

### 9.2.2 环境监测方案

淮南港的环境监控计划由规划各港区管理单位实施，其主要目的是对淮南港实施全过程进行监控，由淮南市及下辖区县生态环境局和相关部门提供港区规划实施过程中的基础环境信息进行采集进行分析，将其反馈进入跟踪评价，为港区的环境管理及规划的进一步实施提供依据。

根据前述规划的环境影响分析和评价结果，淮南港总体规划的实施会对涉及区域的自然环境产生一定的不利影响，但港口正常作业对周围环境影响较小，而这种影响可以通过一定的环保措施减缓，同时淮南港总体规划的实施对区域社会经济的有利影响十分显著，对区域环境承载力的提高将起到一定作用。

本评价对淮南港各港区全面的监控计划，并要求对主要环境影响进行重点监测。同时建议尽量利用安徽省公布的环境质量信息以及渔业等主管部门的常规监测资料定期分析规划期内环评范围内水、气、声和生态等环境主题的环境质量现状及变化趋势，为港区的环境管理部门收集环境信息，为进一步开发，加强环境保护提供可靠的适时资料。

#### 9.2.2.1 环境监测要素和监测层次

##### （1）环境监测要素

根据国家规定的环境质量标准和淮南港规划实施项目的排污特征及将来的发展规划，确定环境监测的要素为环境水体水域、污水、环境空气及环境噪声。

##### （2）环境监测层次

①常规监测

正常情况下对区域污水、环境空气、噪声进行监测。

②生态资源监测

主要是为了确切了解规划对周围水域生态的影响程度。由于工作的专业性、技术性比较高并需大量配套设备，因此应考虑指定专业部门执行。

港区项目投入正常运行之后，港区内的环境监测、特殊污染监测、监督管理监测可委托当地的环保监测和监督管理部门承担，企业内的污染源监测可由企业内自建的实验室（站）负责。

9.2.2.2 环境监测计划

(1) 常规监测

①污染源监测

运营期污染源监测包括废水污染源、废气污染源和噪声污染源，监测计划尽量与主体项目运营监测方案一致，见表 9.2-1。

表 9.2-1 污染源监测方案

类型	监测对象点位	监测项目	监测方式
大气污染物	码头作业无组织排放周界监控点	视具体项目、经营货种而定	煤炭和矿石码头配置粉尘监测仪器设备，其他委托监测
废水	生活、生产污水处理站排水口（接管总排口）		排水量和氨氮、COD 连续自动监测，其他委托监测
噪声	港界、疏港通道沿线敏感点	等效声级	委托监测

②环境质量监测

随着港区项目的陆续建成，潜在着对区域环境质量的影响，尤其是事故和非正常工况下，因此应加强对周围环境质量的监测，监测方案见表 9.2-2。

表 9.2-2 环境质量监测方案

类型	监测对象点位	监测项目	监测方式
环境空气	作业区附近敏感点	视经营货种而定	委托监测
	无组织排放监控点		
水环境	码头前沿		
噪声	港界	等效声级	

### （2）生态监测

监测内容为规划水域范围内水生生物种类、数量、分布等特征的动态变化以及相关的水质、水文条件及底质的变化。监测要素包括浮游植物、浮游动物、水生维管束植物、底栖生物、鱼类资源、鱼类早期资源等以及相关的水质、水文条件及底质。监测时间包括淮南港施工期和 20 年的营运期。监测频率每年 2 次，春季和秋季各一次。

## 9.3 规划实施的环境影响跟踪评价计划

### 9.3.1 跟踪评价的实施程序

淮南港规划原则上每五年滚动调整一次，并且由于规划环评在规划方案、环境影响程度的不确定性和环境信息的动态变化性，在实施的过程中必须进行跟踪评价。

通过对已实施项目的实际影响的总结，分析规划进行一步实施的可能发生的新的环境影响并据此提出对规划的新一轮修订意见或提出相应的补救措施。

由规划编制部门筹措资金组织开展本规划环境影响的跟踪评价。

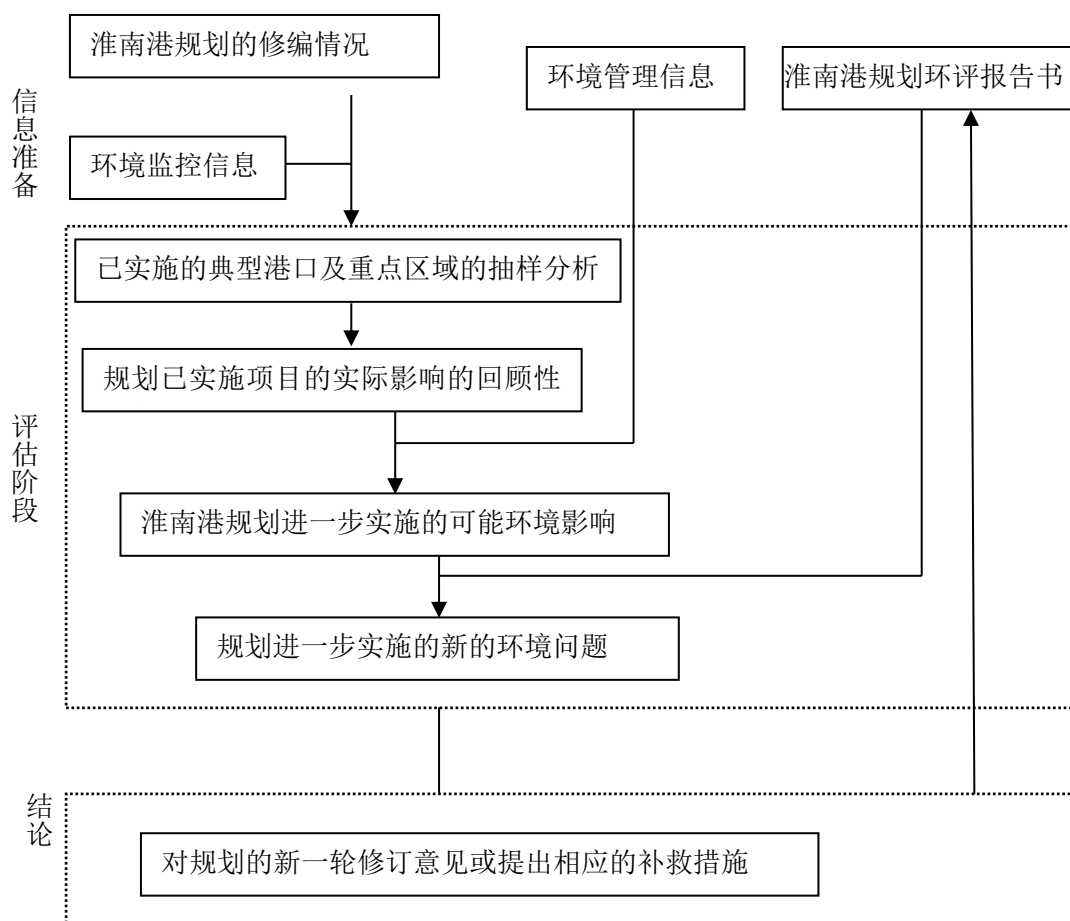


图 9.3-1 跟踪评价实施流程图

### 9.3.2 跟踪评价的实施周期

淮南港规划环境影响评价的跟踪评价应该贯穿于整个规划实施的全过程中。跟踪评价的实施周期应该和安徽省港口规划滚动调整的周期保持一致，跟踪评价实施周期的时间控制点应该和港口阶段性目标的完成时间保持一致。因此跟踪评价的实施周期为五年，周期的时间控制点为 2030 年、2035 年。

### 9.3.3 跟踪评价的信息准备

跟踪评价的信息准备的内容有：

- (1) 淮南港规划实施的调整情况，信息来源于规划各港区管理单位对于港口实施过程的监控；
- (2) 规划的环境监控信息，信息来源于环境影响监控计划的实施；
- (3) 规划的环境管理信息，信息来源于环境管理体系的实施；
- (4) 淮南港规划环评报告书。

### 9.3.4 跟踪评价的评估阶段

- (1) 已实施的代表性港口及重点区域的抽样分析

对淮南港规划实施的调整情况以及规划的环境监控信息进行研究，选取代表性港口及重

点区域进行抽样，对抽样进行分析。

（2）规划已实施项目的实际影响的回顾性分析

通过对已实施的代表性港口及重点区域的抽样分析，对规划实施的实际环境影响进行回顾性的分析评价。

（3）淮南港规划进一步实施的可能环境影响

由对上一轮规划实施的实际环境影响的回顾性分析，结合规划的环境管理信息，得出规划进一步实施的可能环境影响。

（4）规划进一步实施的新的环境问题

规划进一步实施的可能环境影响，对照淮南港规划环评报告书的内容、总结出规划进一步实施的新的环境问题。

### 9.3.5 跟踪评价的结论

通过跟踪评价的评估阶段的分析，由规划进一步实施的新的环境问题，提出对规划的新一轮修订意见或提出相应的补救措施，并且其反馈进入淮南港规划环评报告书中，作为下一轮跟踪评价的信息准备。

### 9.3.6 近期建设项目原则性建议

（1）项目环评阶段应严格落实规划环评的要求。

（2）应关注工程施工过程中的环境保护措施。落实施工期间的环保监测和监理。

（3）保护区的部分已经实施的在建和待建的项目，做好保护区的生态调查，提出保护生境和减少影响的措施。

（4）重点关注环境风险的影响，提出针对性的完善的应急预案。

（5）交通和城市市政基础设施如过河桥梁、过河管线等，应予以关注，避免相互干扰。

港口建设应协调好城市交通的关系。

## 10 公众参与

### 10.1 公众参与概述

淮南港本轮总体规划的实施将对整个规划区域的自然环境、生态环境、社会环境特别是区域内及周边群众带来一定的影响，规划涉及群众是规划实施的直接的或间接的受益者或受害者，他们对规划的实施有知情权和表达意见的权力。向当地群众公布规划方案的有关信息，收集公众对实施本规划的态度及所关心的环境问题，提高规划环境影响评价的质量。同时，为使评价工作中的各类问题梳理更加全面详实，提出的进一步环境保护对策措施更加切实可行。需采取多种公众参与的方式，向有关专家、相关工作人员和规划区附近的公众及社会团体，收集和征询他们对规划实施所产生的环境和生态影响及不良环境或生态影响减缓措施的意见。

通过公众参与可实现评价单位与公众之间的双向交流，对全面、客观地分析与规划涉及有关环境影响评价的质量，从而制定有针对性和可操作性强的环境措施，公众参与的目的主要包括以下几个方面：

（1）简要介绍淮南港的基本情况，发展历程，包括规划范围、规划岸线、规模等，使公众了解淮南港总体规划的内容，发展几年来造成的环境影响以及未来发展中可能带来的环境影响，征询他们的意见、要求和愿望。

（2）了解公众较为关注的环境问题及其倾向性的解决方式。

（3）了解公众对淮南港总体规划实施的看法和意见，使可能受到不利影响的生态环境、生活环境和公众利益得到充分考虑和合理补偿。

（4）确认环保措施的全面性、针对性和可行性，优化方案措施。

同时，公众参与也可提高公众的环境意识，促进公众自觉参与环境保护，让更多的人了解规划实施的意义及可能引起的环境问题，获得他们的支持和理解，以利于规划的后续实施，同时也尊重了公民的人权。

淮南港总体规划修订（2023-2035 年）环境影响报告书编制期间，规划实施单位淮南市公安局严格按照《环境影响评价公众参与办法》（生态环境部令第 4 号）开展公众参与工作，采取网上、现场、报纸相结合的方式，具体工作开展情况如下：

### 10.2 首次环境影响评价信息公开情况

#### 10.2.1 公开内容及日期

规划实施单位淮南市公安局于 2024 年 7 月 13 日委托安徽应天环保科技咨询有限公司开展淮南港总体规划修订（2023-2035 年）环境影响评价工作后，于 2024 年 7 月 15 日



在淮南市交通运输局网站发布公告（<https://jtj.huainan.gov.cn/jtdt/tzgg/551765156.html/>），开展了首次环境影响评价信息公开，公开的内容包括规划项目名称及概况、规划环境影响评价主要内容及评价重点，以及规划实施单位的名称和联系方式、环境影响评价单位的名称和联系方式、征求公众意见的主要事项、公众提出意见的主要方式等。

### 10.2.2 公开方式

本项目选取淮南市交通运输局网站发布首次环境影响评价信息公开内容，该网站属于规划所在地政府网站，公示载体符合《环境影响评价公众参与办法》要求，公示时间符合要求。首次环境影响评价信息公开截图见下图。



图 10.2-1 首次环境影响评价信息公开网页截图

### 10.2.3 公众意见反馈情况

首次环境影响评价信息公示期间，未收到公众意见表反馈。

## 10.3 征求意见稿公示情况

### 10.3.1 公示内容及日期

本次淮南港总体规划修订（2023-2035 年）环境影响报告书初稿完成之后，自 2024 年 10 月 21 日开始分别通过采用网络公告、报纸公示、公告张贴等方式开展征求意见稿公示工作。公示内容包括：（1）规划概况及初步结论；（2）环境影响报告书征求意见稿全文的网络链接及查阅纸质报告书的方式和途径；（3）征求意见的公众范围；（4）公众意见表的网络链接；（5）公众提出意见的方式和途径；（6）公众提出意见的起止时间。公示时限为 10 个工作日。

### 10.3.2 公示方式

#### （1）网络公示

本项目通过在淮南市交通运输局网站（<https://jtys.fy.gov.cn/>）发布本规划环境影响评价征求意见稿，该网站属于项目所在地相关政府网站，公示载体符合《环境影响评价公众参与办法》要求，公示时间 10 个工作日，公示时间符合要求。征求意见稿公示截图见图 10.3-1。

#### （2）报纸公示

本次公众参与分别于在上两次刊登了本规划环境影响评价征求意见稿的公告，公示报纸发行范围涵盖本次工程所经区域，公示次数、公示报纸均符合《环境影响评价公众参与办法》要求。报纸公示截图见图 10.3-2、图 10.3-3。

图 10.3-1 环境影响评价征求意见稿公示网页截图

图 10.3-2 第一次报纸公示截图

图 10.3-3 第二次报纸公示截图

（3）本次公众参与征求意见稿公示期间，同时在项目涉及的敏感点所属的乡镇、社区、村委等敏感目标的信息公告栏张贴了环评公众意见征询公告，张贴区域为敏感点所属乡镇、社区、村委的指定公示地点，符合《环境影响评价公众参与办法》要求。

公告张贴的公众意见征询公告张贴照片见图 10.3-4。

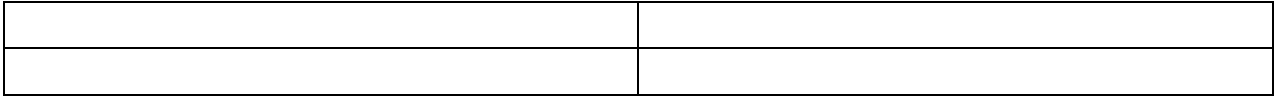


图 10.3-4 公众参与公告张贴现场照片

### 10.3.3 查阅情况

征求意见稿公示期间，规划实施单位、环评单位均设置了《淮南港总体规划修订（2023-2035 年）环境影响报告书（征求意见稿）》查阅场所和纸质报告以供查阅。文本存放于淮南市交通运输局，公示期间无公众前往查阅纸质文本。

### 10.3.4 公众意见反馈情况

征求意见稿公示期间，规划实施单位、环评单位均未收到公众意见反馈。

## 10.4 其他公众参与情况

本次规划环境影响报告书征求意见稿完成后，淮南市交通运输局于 召开座谈会进行了规划环境影响评价各部门征求意见。淮南港规划建设涉及的淮南市各职能部门以及淮南港总体发展规划编制单位及居民代表等，就淮南港总体规划修订（2023-2035 年）环评主要成果内容提出了相应的意见和建议。

图 10.4-1 公众参与座谈会现场照片

## 10.5 小结

依据《环境影响评价公众参与办法》（生态环境部令第 4 号），本次公众参与通过网络公示公告、报纸公示、张贴公告等方式，收集调查范围内的公众意见和建议。工作内容、公参方式等符合《环境影响评价公众参与办法》中相关要求。在公众参与期间，规划实施单位和评价单位均没有收到公众的反馈意见。

在淮南港后续规划实施和开发建设过程中，规划实施单位应认真听取有关单位和个人的意见，严格落实环境保护要求，力求解决好公众关心的各类环境问题，以取得当地人民政府和群众的支持，充分发挥淮南港建设的环境效益、经济效益和社会效益。

## 11 评价结论

### 11.1 规划概况

淮南市，位于安徽省中北部，地处长江三角洲腹地，淮河之滨，素有“中州咽喉，江南屏障”之称，是全国重要新型综合能源基地、承接长三角产业转移示范区和合肥都市圈副中心城市。淮南市资源丰富、地域文化灿烂、产业特色鲜明，是国家亿吨煤基地、华东火电基地和煤化工基地的“三大基地”，被称为华东地区的工业“心脏”。淮南市土地总面积 5533 平方公里，2023 年年末，全市常住人口 301.6 万人。现辖寿县、凤台县 2 个县，大通区、田家庵区、谢家集区、八公山区、潘集区 5 个市辖区以及毛集社会发展综合实验区，共 8 个县级行政区。

2017 年淮南市人民政府在经安徽省人民政府同意后以淮府秘[2017]3 号《淮南市人民政府关于印发淮南港总体规划调整（2014-2025 年）的通知》批准实施《淮南港总体规划调整（2014-2025 年）》。该规划调整后淮南港新增寿县港区，即划为毛集、凤台、潘集、八公山、田家庵、大通、寿县七个港区，主要分布在淮河两岸。新增岸线 12233m，泊位 150 个，主要是在潘集港区架河作业区、平圩作业区、寿县港区五里闸作业区、茨淮新河和江淮运河沿线新增部分建港岸线。2019 年 5 月 5 日，淮南市人民政府在经安徽省人民政府同意后以淮府秘[2019]52 号《淮南市人民政府关于<淮南港总体规划凤台港区九里湾、经济开发区及淮干行洪区调整（正峡段）工程相关港口作业区规划调整>的批复》批准实施《淮南港总体规划凤台港区九里湾、经济开发区及淮干行洪区调整（正峡段）工程相关港口作业区规划调整》；该规划对九里湾作业区、经开区作业区以及淮干行洪区调整（正峡段）工程相关作业区进行了优化调整。增加了九里湾作业区规划岸线和经开区作业区规划岸线，取消了毛集港区曹集作业区 240m 港口岸线和凤台港区顺安码头 160m 港口岸线等。2021 年 12 月 15 日，淮南市人民政府在经安徽省人民政府同意后以淮府秘[2021]104 号《淮南市人民政府关于淮南港总体规划寿县港区及山王作业区何台作业区规划调整的批复》批准实施《淮南港总体规划寿县港区及山王作业区何台作业区规划调整》。该规划明确了寿县港区的 8 个货运码头和 2 个集散中心以及 7 个停靠点；八公山港区山王作业区规划调整岸线总体规模保持不变，将港口岸线向下游调整至新淮工广排涝站下游 50 米处，作业区岸线规模保持不变；毛集港区何台作业区规划调整仅对何台渡口以下部分规划进行调整，服务区岸线规模及位置均保持不变。2023 年，淮南港共完成港口货物吞吐量 1410 万吨，货种主要为煤炭、水泥、矿建材料、化工产品和粮食。

淮南港总体规划修订（2023-2035 年）方案包括岸线利用规划、港口总体布局规划和配

套工程规划等。

**规划范围：**淮南市境内的淮河、江淮运河、茨淮新河、窑河-高塘湖、淠淮航道等航道的水域及对应相关的陆域。

**规划年限：**2023 年；水平年：2030 年、2035 年。

**港口性质：**淮南港是安徽省重要港口，是我省建设“水运安徽”、推进皖北交通运输高质量发展及深度融入长三角一体化的重要支撑；是全省港口格局核心“两枢纽一中心”淮河航运枢纽的主要组成部分，也是皖北及豫东南地区重要的江淮枢纽港，是淮南市推进资源型城市产业转型、实现绿色低碳发展的重要抓手。淮南港将以煤炭、集装箱、矿建运输为主，依托港口大力发展临港产业、多式联运，逐步发展成为具有装卸存储、现代物流、旅游客运等多功能的现代化综合性港口。

**港口功能：**根据淮南港的发展基础、面临形势、发展需求、港口性质等，研究确定淮南港应具备以下功能：**装卸存储功能、多式联运功能、综合服务功能、现代物流功能、临港开发功能、旅游客运**等多功能的现代化综合性港口。

**规划规模：**预测淮南港 2030 年和 2035 年吞吐量分别为 5060 万吨、7500 万吨。2023 年~2030 年平均增速为 20%，2030 年~2035 年平均增速为 8.2%；其中集装箱吞吐量分别为 40 万 TEU、65 万 TEU。旅游客运人次分别为 200 万人次、300 万人次。

**岸线利用方案：**本次共规划港口岸线 34000m，其中已利用岸线 8934m，规划利用岸线 25066m。其中货运码头岸线 22180m，旅游客运码头岸线 2620m，支持保障岸线 5400m，修造船岸线 3800m。

**港口及布局方案：**共规划 7 个港区，分别为毛集港区（毛集实验区）、潘集港区、八公山港区、田家庵港区、大通港区、凤台港区和寿县港区。

## 11.2 环境影响评价及污染防治措施

### 11.2.1 环境敏感目标

淮南港总体规划（修订）不涉及集中式饮用水源取水口；涉及 2 个国家级水产种质资源保护区，即淮河淮南段长吻鮠国家级水产种质资源保护区和焦岗湖芡实国家级水产种质资源保护区；涉及 1 个湿地公园，即淮南焦岗湖国家湿地公园；涉及 1 个风景名胜区，八公山风景名胜区。规划港区作业区周边主要涉及邻近的区镇敏感点包括正阳关镇、祁集镇、瓦埠镇、何口村等。

### 11.2.2 环境现状评价结论

#### （1）陆生生态

淮南市植被区划属于暖温带落叶阔叶林区域的南暖温带落叶阔叶林带。受人为活动影响，

上述的原生性森林种类遭受破坏后，多为人工林，如松、杉等，更多的则是在森林植被破坏后，垦殖为农耕地，成为各种农作物区。各类自然土壤，开垦为农耕地后，人工植被则多为粮食作物，尤其是禾本科草质性农作物。旱作耕地则多见豆科、旋花科、茄科、十字花科等。

## （2）水生生态

规划区域的水域主要为淮河淮南段，此外还有江淮运河、西淝河、茨淮新河、窑河、淠淮航道、淠河等。

规划区域历史上无记载存在家鱼产卵场，而从现场调查的实际情况看，规划区域内没有天然的鱼类产卵场分布。

## （3）地表水、大气、声、土壤、底泥、地下水环境质量现状

监测期间淮河、江淮运河、西淝河、茨淮新河、窑河、淠淮航道、淠河等规划涉及断面水质满足《地表水环境质量标准》（GB3838-2002）中 III 类标准要求。

监测期间 TSP 环境空气质量现状能够满足《环境空气质量标准》（GB3095-2012）二级标准，非甲烷总烃满足《大气污染物综合排放标准详解》中标准值。

淮南港总体规划（修订）周边涉及的各居民点声环境质量现状均能满足《声环境质量标准》（GB3096-2008）中的 2 类标准要求。

淮南港规划范围内土壤中各污染物能够满足《土壤环境质量建设用地土壤污染风险管控标准》（GB36600-2018）表 1 中筛选值第二类用地标准要求。

河道底泥中《土壤环境质量 农用地土壤污染风险管控标准（试行）》（GB15618-2018）其他用地标准要求。

淮南港规划范围内地下水环境质量现状良好，各监测点位评价因子均能《地下水质量标准》（GB/T14848-2017）III类水质标准。

上一轮规划批复后，港区所在河流地表水环境质量无明显变化趋势；淮南港规划岸线 34000m，对区域岸线景观格局影响不大，码头平台与后方陆域采用栈桥的方式连接，不造成区域岸线景观的阻隔影响，也不会阻隔沿河滩涂，规划的建港岸线不在饮用水源保护区内，不占用湿地公园等生态敏感区，对区域的陆生生态环境影响较小。码头平台均采用透空式高桩梁板式结构，不影响水生生物的过往游动，维持河段原有的自然岸线，对水生生物产生的影响较小，对区域的水生生态环境影响也较小。淮南港规划范围内的生态环境状况总体良好，无明显变化趋势。

规划实施后，淮南港港口建设趋向规模化、集约化，装卸机械专业化，逐步替代现有老旧码头；大宗散货码头集中布置，远离城镇居民区和生态敏感区，无法规避的提出了采取堆

场封闭、加设防风网和优化后方陆域平面布局等措施。

## 11.3 环境影响评价结论

### 11.3.1 社会环境影响

淮南港总体规划修订（2023-2035 年）的实施，将极大提高淮南港的综合运输能力，促进水运事业和临港工业的发展，加强港口经济腹地的物流运输能力，为淮南港经济腹地的经济、社会发展奠定基础；同时将为淮南市的劳务市场提供较多的就业机会。

### 11.3.2 水环境影响

港口建设新建的水工建筑物可能导致周围水域水动力条件的变化，泥沙淤积、改变水体污染物扩散的模式。运营期随着港口货物吞吐量的增加，作业人员和进出港船舶活动产生各类生产废水及生活污水，若得不到妥善处理，就可能对区域水环境造成影响。

#### （1）悬浮物对水质的影响

淮南港港口工程施工期对其周边水环境的影响距离在 50~100m 之间，影响范围小。施工导致的悬浮物随工程的结束而结束。

#### （2）污水排放对水质的影响

本次规划的各码头采用顺岸式布置，不占用其汇入汇出河流，各港区规划建设对所处河段的水动力条件的影响较小。规划实施不会对其汇入汇出河流岸线稳定性、水流流态、泥沙冲淤、滩地演变造成严重影响。

经过调整部分作业区岸线，取消饮用水源保护区内规划岸线及油品岸线、对港区建设时序及功能的限制，设置各类环保措施禁止地表水及环境空气污染物排放的条件下，规划作业区及旅游码头对饮用水源保护区影响较小。

淮南港总体规划（修订）远期 2035 年港区污水总产生量 万 t/a，主要污染因子 COD、氨氮、SS 和石油类。在新建港区设计和建设时必须注意排水管网的建设，充分利用市政污水处理能力；在不具备市政污水处理场接管条件的作业区，作业区污水必须自行处理达标后方回用。到港船舶产生的生活污水、油污水不得在港区排放，确需排放要事先向当地海事部门申请，由海事部门认可的有资质单位接收处理。旅游码头运营船舶推荐使用电及 LNG 等清洁能源。规划各港区各作业区目前大部分均不具备接管条件，港区自建污水处理厂，自行处理后的污水实行中水回用，建议本规划实施不新增排污口。远期具备纳入城市污水管网条件的港区作业区，可将污水送至污水处理厂处理。

淮南港港区的污水产生量所占区域污水排放比重小。随着港口现代化程度的提高，港区职工人数将进一步减少，同时各种环境保护措施也将更加先进。规划实施后，港口生活污水排放总量还可能进一步削减。因此，只要能够采纳港区生活污水治理措施的相关建议，并配

套相应设施，不新建排污口，污水产生基本不会给江淮运河、西淝河、茨淮新河、窑河、淠淮航道、淠河等水体水质带来明显影响。

27个规划货运作业区中不具备纳管条件港区产生的污水需自行处理达标后进行回用于散货洒水、绿化用水、流动机械冲洗水等，淮南港规划实施不新增排污口，在下阶段具体的港区建设实施过程中，需建设污水处理设施与主体工程同步建设。

规划实施后，根据水环境影响预测分析和污染防治措施分析，评价提出作业区运营期间不得排放污水入淮河。在满足上述条件及作业区正常运营情况时作业区对下游的饮用水源保护区影响可接受，应加强风险防控措施。

### 11.3.3 生态环境影响

淮南港港口岸线的开发对区域生态系统会产生一定影响，将会对淮河干流及支流生态系统产生一定扰动，主要包括港区、码头建设对河流湿地的占用、旅游码头对国家级水产种质资源保护区的影响等，其他影响包括陆域占用导致的土地利用方式改变。整体而言对河流湿地、自然保护区、风景名胜区以及种质资源保护区等环境敏感目标的影响均在可接受范围内。

淮南港总体规划不占用耕地，规划实施后将对规划区域农业和林业产生一定量生态损失。

淮南港的建设和运营会在局部范围内改变水生生物（包括浮游生物、底栖生物和水生维管束植物等）的生境条件，进而导致其种类组成和优势度的变化。在加强施工期的管理，尽量减少对水体环境的扰动，严格控制污染物（包括粉尘、油污和生活污水等）的排放，对水生生物的影响范围和程度有限。

正常情况下靠泊锚地船舶不会带来污染影响，船舶违规排放舱底污水和生活污水以及由于船舶间碰撞等原因造成油箱破裂等情况下，会对水生生物造成影响。运行期船舶在锚地抛锚，会增加河段所在水域鱼类受伤的概率。但由于鱼类一般主动避开船舶，且靠泊锚地的船舶速度较慢，对水生生物影响不明显。

码头的建设采用顺岸式布置和高桩梁板结构，其施工和营运可能会影响河流沿岸滩涂和近岸水域的生境，从而对分布在沿岸带鱼类的栖息和繁殖造成一定的不利影响。旅游码头采用趸船的简易形式供游船停靠，不提供其他生活服务，不会对产卵场产生不可逆破坏性影响。合理规划码头的建设时序，优化工程方案，尽量减少对沿岸滩涂和近岸水域生境的影响，在码头建设和运营过程中加强环境管理措施，防止对水生生物生境造成环境污染。涉及水产种质资源保护区的旅游码头、作业区在项目前期阶段作专题论证报告并取得主管部门的批复方可实施。

规划对区域农业和林业造成的生态损失，应采取异地补偿或经济补偿，对占用的耕地，应负责开垦与所占耕地数量和质量相当的耕地，或依法缴纳耕地开垦费。项目环评阶段，需



要按照国家规定进行项目环评的生态影响评价，并采取有效措施减少占用土地生态系统服务价值的损失。

### （1）陆地生态保护

#### 1) 加强陆地生态保护

对于农用地的占用，规划实施过程中，需以“占一补一”为原则，一方面通过现有杂乱散的小码头整治释放必要的农用地资源，另一方面需从其他区域或荒地开辟耕地，使区域农用地总量保持不变，尤其是基本农田，必须坚持“先补后占”为原则，“对补充耕地质量未达到被占耕地质量的，按照质量等级折算增加补充耕地的面积。积极实施耕作层剥离工程，鼓励剥离建设占用耕地的耕作层，用于新开垦耕地的质量建设”，维护国家基本农田管理基本制度。应根据国家、地方的有关补偿规定，对永久占地、临时用地进行相应的补偿措施，其中临时用地应尽可能恢复利用。

#### 2) 加强防护林带建设

作业区生产区至辅助生产区及生活区的卫生防护距离内、堆场边缘应设 5-10m 宽的防护林带；LNG 码头应设置防护林带。防护林带的设置应考虑与港区其它绿化之间的协调，与之统一规划，共同维护。

#### 3) 减少临时性占用土地资源

对于临时占用的陆地资源，一旦施工结束，必须马上恢复用地原有属性。施工开始前，施工单位必须先与当地国土管理部门确定征用土地范围，协调有关施工场地、施工营地和临时施工便道等问题，确保施工活动在征地范围内进行，尽量减少对作业区外土地，尤其是对农田的破坏。施工单位应加强施工管理，严格遵守在征用土地范围内施工，尽量减少施工临时占地带来的不利影响。

### （2）水域生态保护

#### 1) 规划科学实施。

首先，对于规划规模较多泊位的港区，必需坚持“分期、分片、分时段”施工的原则，根据该区域社会经济发展需要及需求重点，按轻重缓急、有序开发的原则，逐步开发，严禁整个作业区同时施工；每年的 3-6 月份为鱼类产卵期，作业区施工需避开这段时间。并尽量避开鱼虾类等水生生物的主要栖息生境，施工作业时间尽量避开鱼类集中的繁殖期、索饵期；水下施工尽量避免在雨季进行大量动土和开挖工程。优化施工方案、工艺，规范施工，科学评估工程实施对水生生态的不利影响。

#### 2) 开展生态改善工程。

##### ①种植水草植物

在河滩/河洲边栽种本地水草和芦苇等乡土植物，为每年 3-6 月份河流中的粘性卵提供附着基质，以补充因港口开发导致的水草基质减少的负面影响。

## ②生态修复工程

通过铺设鱼巢砖等新型护岸工艺开展淮河、沙颍河等河流沿岸生境修复，在淮河、江淮运河景观带影响区域消落带种植水生植物恢复沿岸绿化。采取自然岸线恢复与沿岸带人工产卵场及栖息生境再造相结合的方法，改善港区涉河区域的鱼类栖息生境条件，维护该河段重要的水产种质资源的可持续利用。

### 3) 定期开展生态监测。

每年 6-7 月开展一次水生生态监测工作，监测点位应包括种质资源保护区，监测内容需包括水质、浮游动植物、渔业资源、底栖动物等，以适时了解港口开发对区域水生生态的影响。

### 4) 合理进行施工组织。

尽可能减少 12~1 月及 3~6 月的水下施工，减缓工程施工对地方鱼类产卵的影响。

### 5) 科学施工作业。

为避免施工船舶对河段水生生物造成伤害，规划实施期间各施工单位应优化施工工艺方案，控制施工作业、施工船舶污染物排放。抓紧施工进度，尽量缩短水上作业时间。加强施工区域通航管理工作，严防运输船舶溢油事故。

## 11.3.4 大气环境影响

淮南港煤炭、矿石及矿建材料主要分布在作业区。煤炭、水泥、矿石等货种带来粉尘影响，成品油及 LNG 带来烃类挥发物污染。

(1) 规划区域内 TSP、VOC 以现状监测浓度中的最大值为本底，PM<sub>10</sub>、PM<sub>2.5</sub> 参考《淮南市大气环境质量限期达标规划》、《淮南市“十四五”生态环境保护规划》中 PM<sub>10</sub> 中标限值为背景值进行预测。两种预测情景下各关心点各大气污染物 PM<sub>10</sub>、PM<sub>2.5</sub> 保证率日均浓度及年均浓度、TSP 日均浓度及年均浓度、VOCs 小时浓度贡献值均能满足相应环境质量标准要求。

(2) 情景 1、情景 2 低方案，在高方案基础上采取了大气污染治理措施，按期实施本轮总体规划，相较于高方案，低方案各关心点 PM<sub>10</sub>、PM<sub>2.5</sub> 保证率日均浓度及年均浓度、TSP 日均浓度及年均浓度最大贡献值均有所降低，VOCs 小时浓度贡献值均能满足相应环境质量标准要求；低方案叠加现状值后关心点、网格点均能满足相应环境质量标准要求。

(3) 随着规划的实施，将新增大气污染物排放量。各作业区应强化对规划泊位大气污染物的治理措施，新建项目大气污染物总量要求采取替代方案，以逐步改善规划区所在

区域环境空气质量。

靠港船舶、装卸机械、运输车辆燃烧柴油后废气主要污染因子有 CO、NO<sub>2</sub> 等，具有近距离的污染特点，不会对周边的环境空气保护目标产生污染影响。淮南港施工、运营期间不产生臭氧 O<sub>3</sub>，NO<sub>2</sub> 的产生量相对较小，因 NO<sub>2</sub> 间接产生的 O<sub>3</sub> 也较小，对周围环境空气的 O<sub>3</sub> 影响可接受。

### （3）防护距离

在项目实施时，应特别关注作业区对周边居民密集区带来的环境影响，应通过项目环境影响评价作详细的预测，提出强化措施或对邻近居民点实施环保拆迁，满足大气环境防护距离要求。

各散货作业区的散货堆场要采取满足防爆、防火、卫生等要求的半封闭或封闭储存方式。起尘量较大的煤炭、金属矿石等散货货种避开城镇居民集中区。按规范和相关技术要求对危化品码头项目采取浮顶罐储存技术、密闭装车技术、油气回收技术、降温技术、高位储存技术、机械清罐技术等，对毒性和环境影响较大的货种必须做到专罐专用。

#### 11.3.5 声环境影响

规划货运港区所在区域均属于 3 类声环境功能区，港区码头所在位置执行 3 类噪声区标准，港区周边环境敏感保护目标属于 2 类声环境功能区，根据噪声影响分析结果，选择最不利的作业条件，确定集装箱码头、件杂货码头和散货码头昼间达标距离分别为 88m、45m、40m，夜间达标距离分别为 260m、141m、123m。根据声环境影响预测结果，本次淮南港总体规划（修订）作业区、码头建设和运行过程中，应针对近距离环境敏感保护目标采取拆迁、隔声、消声等措施，避免码头建设和运行过程中对周边环境敏感保护目标造成影响。

集疏运道路近期昼间红线外 10m 基本可以满足 4 类区标准要求，红线外 20m 基本可以满足 2 类区标准要求；近期夜间红线外 70m 可以满足 4 类区标准；远期夜间红线外 90m 可以满足 4 类区要求。集疏港铁路的噪声影响不大，需要做好公路交通组织，减少运输车辆交通噪声影响。

为避免及减少疏港公路运输对周围环境敏感点的噪声影响，提出以下预防和减缓措施：

（1）规划疏港通道在具体选线过程中应尽量避免绕居住区、学校、疗养院等声环境敏感目标；

（2）疏港通道在具体设计中应进行工程方案比选，优先采用地道、路堑形式，并考虑足够的达标防护措施；

（3）建议规划部门进行功能区规划和城市规划时，应重视拟建项目的影响。具体应满足如下要求，以避免对沿线功能区造成不利的噪声影响：

(4) 建议规划部门进行功能区规划和城市规划时，应重视集疏运通道的影响。应对沿线地区的功能加以限制，禁止在沿线噪声超标区内新建疗养院、学校、医院、居民区等声环境敏感目标。道路两侧尽量布置仓储、工厂、绿化等用地类型，临街建筑物要合理规划布局以避免对沿线功能区造成不利的噪声影响。

#### 11.3.6 固体废物影响

规划实施后，2035年淮南港生活垃圾产生量约为  $t/a$ ；2035年的生产固废的产生量分别为  $t/a$ ；2035年船舶垃圾发生总量分别为  $t/a$ 。规划方案提出船舶垃圾由淮南港专门设施收集后进行统一处理，生产垃圾进行分拣，进行回收利用，无利用价值的和生活垃圾统一运至邻近的生活垃圾处理场处理，港区陆域和船舶垃圾对周围环境的影响较小。

2035年淮南港危险废物产生量分别为  $t/a$ 。危险废物全部依托安徽省、淮南市有危险废物经营许可证的单位进行接收、转运和处理处置。应遵照《中华人民共和国固体废物污染环境防治法》、《危险废物转移联单管理办法》与有资质的危险废物单位签订接收协议。

#### 11.3.7 环境风险分析

根据历史事故统计和风险识别，结合本次港口实际情况，淮南港可能发生的风险事故主要是油品运输码头船舶碰撞或误操作引起的溢油事故、普通散杂货码头船舶碰撞引起的燃料油泄漏事故、油品/仓储区泄漏事故。

淮南港溢油事故最大泄漏量约为  $t$ ，水上溢油主要为小规模溢油事故。从溢油发生到  $\min$  以前为油膜的惯性扩展阶段， $\min \sim \min$  为粘性扩展阶段， $\min \sim \min$  为表面张力扩展阶段。

根据预测结果，油膜的最大扩散距离为溢油事故发生点下游  $m$  范围内。事故发生后  $\min$ ，当油膜达到临界厚度  $mm$ ，继而油膜将会被破坏呈分散状，油膜破坏后，将在水力和风力作用下继续发生分散、乳化、氧化、生物降解等，即受环境因素影响所发生的物理化学变化，在一定的时间内逐步消散，将对项目区下游水质产生一定影响。

为保护水体水质，必须通过严格的环境管理，尽量杜绝此类事故的发生。并通过建立有关制度、完善设备，提高人员素质和制定溢油应急计划，采取适当的控制溢油事故措施，以控制溢油事故的污染。码头一旦发生风险事故，应立即启动溢油应急计划，采取事故应急措施，降低溢油事故对环境的影响。

#### 11.3.8 规划协调性分析

(1) 淮南港总体规划（修订）在港口性质和功能定位、运输货种方面基本遵循《安徽省水运“十四五”发展规划》、《安徽省干线航道网规划（2018—2030年）》、《安徽省干线航道网规划修编（2022-2035年）（阶段稿）》、《安徽省港口布局规划（2022-2035年）（阶段稿）》对淮南港的要求。

（2）服用港各港区的功能应与后方的产业和城市功能相匹配；为今后的发展留有充足的空间，满足可持续发展的要求。规划的实施，能够积极的推进皖东城市群承接产业转移示范区规划的实施，能够为区域产业发展提供有力的交通保障。

（3）综合对城市性质、对外交通规划、淮河、沙颍河等岸线利用规划以及用地布局的协调性分析内容，本次的淮南港总体规划规划充分考虑了港口性质功能，港区用地与城市总体规划相协调。

（4）淮南港总体规划明确提出了与国土空间规划相协调的原则，在岸线利用规划与港区布置规划中充分考虑本地区现有的土地资源，集约节约利用土地。淮南港总体规划满足国土空间规划的用地要求，同时也与淮南市旅游发展规划相协调。

（5）淮南港的岸线利用规划对集中式饮用水水源地进行了一定程度的避让。

在规划实施过程中需要严格遵守《中华人民共和国水污染防治法实施细则》中“禁止在一级保护区内新建、改建、扩建与供水设施和保护水源无关的建设项目”；禁止在饮用水水源二级保护区内设立装卸垃圾、油类及其他有毒有害物品的码头”的要求，不得在上述泊位区进行垃圾、油类及其他有毒有害物品的运输。

### 11.3.9 资源承载力分析

淮南港总体规划的实施将对港区重新整合及功能定位，本轮规划修订后岸线利用效率显著增加。

本轮淮南港总体规划不占用耕地。土地利用总体规划中将交通基础设施建设项目划为规划期内淮南市将重点保障的基础设施建设项目，以新一轮基础设施大建设推动新一轮经济大发展，淮南港总体规划与《淮南市国土空间总体规划（2021-2035年）（报批稿）》是协调的，淮南市的土地资源可承载淮南港规划用地的数量。

从水资源承载力角度分析，本轮规划各港区作业区的用水取自当地自来水和部分河流水，且用水量较小。本次规划淮南港水资源用量较小，占用水资源承载力的份额较小。

## 11.4 规划环境合理性分析

### （1）规划发展目标的环境合理性

淮南港规划的实施可加快淮河、江淮运河、茨淮新河、窑河-高塘湖、淠淮航道等的水运发展，优化港口的资源配置，充分发挥内河水运运能大、占地少、能耗低、污染小等优势，是贯彻落实科学发展观的重要举措。规划实施后港口集约化程度显著提高。规划淮南港以大宗散货、件杂货、集装箱等为主，除大宗散货污染较重外，其他货种相对清洁。规划实施将有利于降低能源资源消耗，发展低碳经济，减少污染物排放，符合建设资源节约型社会总体要求。

## （2）规划港口规模的环境合理性

淮南市自然岸线资源和土地资源能够支撑淮南港总体规划（修订）的需求。淮南港港区的污水产生量占所在区域污水排放总量的比重很小，只要能够采纳港区生活污水治理措施的相关建议并配套相应设施，产生污水基本不会给淮河、江淮运河、茨淮新河、窑河-高塘湖、淝淮航道等带来明显影响。规划中大部分港区粉尘和非甲烷总烃等大气污染物对周边环境的影响较小，船舶尾气的 SO<sub>2</sub> 和 NO<sub>2</sub> 排放也在可接受范围内。疏港公路外侧一定范围内可能受到噪声影响，集装箱吞吐量高、集疏运量大的港区，应重点关注疏港公路的噪声影响；集疏港铁路沿线基本不会出现噪声超标现象。港区固废产生总量占城市垃圾产生总量的比例较小，对城市垃圾集中处理设施的压力增加不大。**规划实施后，淮河、江淮运河、茨淮新河、窑河-高塘湖、淝淮航道等自然岸线占总岸线长度的比例和湿地占用面积均能达到评价指标要求，淮南港规划后对地区的环境压力相对不大。**

## （3）规港口布局环境合理性

规划区域内有种质资源保护区、风景名胜区及集中式饮用水源保护区，规划未在种质资源保护区、风景名胜区及集中式饮用水源保护区范围内新增规划货运岸线，通过调整及取消规划岸线、限制开发时序，港口岸线不涉及饮用水源保护区。在落实评价提出的调整建议后岸线利用规划布局合理。

## 11.5 公众参与

依据《环境影响评价公众参与办法》（生态环境部令第4号），本次公众参与通过网络公示公告、报纸公示、张贴公告等方式，收集调查范围内的公众意见和建议。工作内容、公参方式等符合《环境影响评价公众参与办法》中相关要求。在公众参与期间，规划实施单位和评价单位均没有收到公众的反馈意见。在淮南港座谈会期间，淮南市各部门及居民代表提出的南照作业区的建设和运营期间要重点关注对种质资源保护区的影响，减轻施工影响，做到污染防治“三同时”；要处理好规划岸线与自然保护地和其他敏感目标的位置关系；对于部分岸线还需待淮南市自然保护地整合优化方案完成批复后方可进行建设等意见和建议，在本次规划内容已进行回复和要求。

在淮南港后续规划实施和开发建设过程中，规划实施单位应认真听取有关单位和个人的意见，严格落实环境保护要求，力求解决好公众关心的各类环境问题，以取得当地人民政府和群众的支持，充分发挥淮南港建设的环境效益、经济效益和社会效益。

## 11.6 环境保护措施建议

（1）进一步明确建设绿色生态港的目标，把循环经济和景观港的要求切实融合到港口

的发展战略中，把生产高效、生态和谐的经济与环境双赢的思想贯彻到港口建设的全过程。

由于规划货运作业区临近生态保护红线，因此，禁止运输剧毒化学品、国家规定禁止通过内河运输的其他危险化学品的船舶进入供水河道。

（2）水污染防治措施：施工期严禁施工废水及生活污水排入作业区所在水体，散料堆场四周应用石块或水泥砌块围出防冲墙，防止散料被雨水冲刷流失。运营期鼓励作业区、码头废水经污水处理系统处理达标后回用于机械冲洗、集装箱冲洗、港区绿化、防尘喷淋和日常清洁保湿等。港区作业机械、船舶和车辆维修和保养等产生的含油污水应先进行隔油，然后进入调节池沉淀，经油水分离器处理后进入污水处理设施进行深度处理。同时隔油池产生的废油应委托有资质单位处理，严禁随意排放。进出淮南港的船舶应遵守《中华人民共和国防治船舶污染内河水域环境管理规定》，并严格执行安徽省及淮南市水污染防治综合方案，禁止船舶向内河水域排放废油、残油等。各作业区也要做好接收舱底水的处置工作，增设接收船或提供此类服务。在本轮规划调整阶段，各港区不具备接管条件，各港区需自建污水处理厂，自行处理后的污水实行中水回用，不外排；规划作业区具备接管市政污水处理厂条件后，作业区产生的各类废水经预处理达到市政污水处理厂接管标准后，可排入市政污水处理厂集中处理。本轮规划要求各规划作业区不得新增入河排污口。旅游码头不得设置排污口，船舶采用岸电及 LNG 等清洁能源。

（3）大气污染防治措施：港区在施工期应加强施工扬尘监管，积极推进绿色施工，施工现场应全封闭设置围挡墙，严禁敞开式作业，施工现场道路应进行地面硬化。渣土运输车辆应采取密闭措施，逐步安装卫星定位系统。推行道路机械化清扫等低尘作业方式。做好施工期混凝土拌和站粉尘污染防治措施，合理进行建筑材料的运输，合理安排土方、水泥和石灰等散装建筑材料的堆放场地和堆放方式，定时清扫施工场地土建材料，辅以必要的洒水抑尘措施（如配备洒水车），减少施工场地的二次扬尘；施工单位必须选用符合国家卫生防护标准的施工机械设备和运输工具，确保其废气排放符合国家有关标准。为了防止粉尘污染，在散货装卸作业机械设备上采用封闭式廊道或半封闭式运输系统和集尘器，在卸船机抓斗、料斗卸料口、皮带输送机交叉处设置喷水抑尘装置，选用雾化喷嘴，喷洒雾化薄膜；不得设置露天散货堆场，设置封闭储库；对运输车辆设备进行改造，实行全密闭运输机械装置，减少出港车辆运输中对空气造成的污染；采用绿化设施进行隔离，减小风速和吸滞粉尘，在不影响作业的前提下，尽量提高绿化面积，选择速生高大、适合本地环境的植物；通过安装防风网控制堆场区域内的风流场，减小堆场风速和粉尘运动量。运输道路应进行硬化处理，运输车辆应采取密闭措施或有效覆盖，严禁敞开式运输；在出口处设置车辆清洗专用场地和设施，出场前冲洗车轮及车身，防止沿途抛洒造成扬尘污染。

（4）噪声污染防治措施：施工期加强施工区附近交通管理。合理安排施工进度与作业时间，选择性能良好的高效低噪施工设备等来减少港口建设施工对声环境的影响。合理布局港内设施；疏港道路尽量不要穿越市区或尽可能地减小穿越路段长度，疏港路线注意避让噪声敏感区。

（5）固废防治措施：分港区设立垃圾转运站，配备清扫车、垃圾袋（箱）收集港区固体废弃物，由市政垃圾车外运处理；船舶垃圾采用专门垃圾袋和垃圾桶收集、贮存，由港口接收后运至岸上处理站分捡、处理，不得随意向水中倾倒。

（6）风险事故防控与应急措施：应制定港区风险事故应急预案，成立风险事故应急机构，严格按照《港口码头溢油应急设备配备要求》的相关规定配备相应的溢油防治设施。陆上设置如下溢油防范对策：防油堤、隔油池、事故应急池同时加强管理。加速推进船舶标准化，逐步淘汰老旧船，提高安全性。更换船舶燃油发动机，改动清洁能源发动机（如电力和 LNG 动力）；码头浮桥采用环保型材质，即浮桥表面热镀锌钢结构浮桥体，避免浮箱的腐蚀而污染水库水环境。

（7）生态保护措施：严格遵守“先补后占，占一补一”的原则，先补充与占用耕地数量和质量相当的耕地，对补充耕地质量未达到被占耕地质量的，按照质量等级折算增加补充耕地的面积。积极实施耕作层剥离工程，鼓励剥离建设占用耕地的耕作层，用于新开垦耕地的质量建设。减少临时性占用土地资源，尽量减少施工临时占地带来的不利影响。必需坚持“分期、分片、分时段”施工的原则，根据该区域社会经济发展需要及需求重点，按轻重缓急、有序开发的原则，逐步开发，严禁整个作业区同时施工；适时开展人工增殖放流；开展水生生态影响监测，制定珍稀水生动物意外伤害应急救援预案，落实生态修复措施及费用。规划实施期间各施工单位应优化施工工艺方案，控制施工作业、施工船舶污染物排放。抓紧施工进度，尽量缩短水上作业时间。加强施工区域通航管理工作，严防运输船舶溢油事故。

（8）建议在作业区卫生防护距离内、堆场边缘应设 10m 左右宽的防护林带。防护林带的设置应考虑与港区其它绿化以及河滨景观带之间的协调。

## 11.7 规划总体评价结论

淮南港总体规划（修订）在港口性质和功能定位、运输货种方面基本遵循《安徽省干线航道网规划（2018-2030 年）》、《安徽省干线航道网规划修编（2022-2035 年）（阶段稿）》、《安徽省港口布局规划（2022-2035 年）（阶段稿）》、《安徽省水运“十四五”发展规划》等上位规划对淮南港的要求。整体来看，本次规划修订从环境保护角度具有积极的意义。

规划实施的资源需求与淮南市资源承载能力相协调，港口建设和营运期间的污染物排放 在环境容量许可的范围内，不会对周边环境造成显著不良影响。在落实规划和环境影响报告



书中提出的各项环境风险事故预防与应急措施后，规划港区的环境风险处于可控范围内。但生态保护红线、自然保护地对淮南港的可持续发展提出了更高的要求，规划实施应严格落实本报告中提出的水环境、大气环境和生态保护方案，并指导和约束本区域岸线的合理开发。

在各作业区及旅游码头实施建设前应确保避让了生态保护红线，若确实无法避让的，应当符合《中共中央办公厅 国务院办公厅关于在国土空间规划中统筹划定落实三条控制线的指导意见》（厅字〔2019〕48号）精神、自然资源部关于过渡期内生态保护红线临时管控规则限定的建设项目范围和要求。市级以下投资项目（含不跨市水利工程项目），由市级人民政府提出论证建议报省政府，省政府办公厅根据项目占用生态保护红线的类型组织协调省有关部门进行审查，提请省政府出具论证意见，随用地审批件一并存档备查。

《淮南港总体规划修订（2023-2035年）》的实施将进一步促进社会经济发展，提高交通运输效益，提高岸线资源利用效率，与国家建设环境友好和生态绿色港口的目标一致。在对规划方案进行局部调整和优化、对岸线功能进行适当调整、解决部分规划不协调问题、严格落实本次评价提出的各项环境保护措施、提高环境风险事故应急能力，并有效控制环境污染和减缓生态影响的基础上，规划的实施不会给淮南市环境承载力带来较大压力，环境污染和生态影响能够得到有效控制，从环境保护角度分析，《淮南港总体规划修订（2023-2035年）》具有环境可行性。