

盐城港响水港区小蟒牛作业区码头一期工程

环境影响报告书

(简本)

建设单位：响水宏海港务有限公司

评价单位：江苏省环境科学研究院

二〇一二年十一月

目 录

1 建设项目概况	1
1.1 建设项目的地点及相关背景	1
1.2 项目建设的必要性	1
1.3 建设项目主要建设内容、建设规模、投资和工艺等	1
1.4 建设项目的选址依据	2
2 建设项目周边环境现状	3
2.1 项目所在地的环境现状	3
2.2 建设项目环境影响评价范围	3
3 建设项目环境影响预测及拟采取的主要措施与效果	4
3.1 污染物排放情况	4
3.2 环境保护目标分布情况	6
3.3 建设项目环境影响预测结果	6
3.4 针对环境要素的污染防治措施	8
3.5 风险防范措施	12
3.6 环保措施技术、经济论证结果	13
3.7 环境经济损益分析	13
3.8 防护距离内搬迁情况及相关措施	13
3.9 环境监测计划和环境管理制度	13
4 公众参与	14
4.1 公开环境信息的次数、内容、方式等	14
4.2 征求公众意见的范围、次数、形式等	14
4.3 公众参与的组织形式	15
4.4 公众意见归纳分析	15
5 环境影响评价结论	17
6 联系方式	17

1 建设项目概况

1.1 建设项目的地点及相关背景

本项目位于江苏省盐城市响水县灌河南岸，距灌河入海口约 6km，距响水县城约 25km，东距连云港约 50km，南距盐城市约 120km。其上游为国华陈家港电厂一期工程，下游为江苏宏铭船舶有限公司。

根据盐城港总体规划，灌河口拥有深水岸线 10 公里，整治拦门沙后，燕尾港、堆沟港和陈家港可建万吨级以上泊位。响水港区小蟒牛作业区是沿海地区发展规划中重点建设的港区之一。为此，响水宏海港务有限公司在响水港区小蟒牛作业区建设响水港区小蟒牛作业区码头一期工程。本项目以服务于临港工业开发为主，承担相应钢材、大宗件杂货、散杂货和集装箱的运输。

1.2 项目建设的必要性

响水港区的腹地经济尚处于江苏省的欠发达地区，随着江苏省沿海发展战略的实施，势必对灌河两岸的区域经济带来快速发展的契机，成为江苏省经济发展新的增长点。根据盐城港总体规划，灌河口拥有深水岸线 10 公里，整治拦门沙后，燕尾港、堆沟港和陈家港可建万吨级以上泊位。响水港区小蟒牛作业区是沿海地区发展规划中重点建设的港区之一。响水港区小蟒牛作业区码头一期工程建设，以服务于临港工业开发为主，承担相应钢材、大宗件杂货、散杂货和集装箱的运输。沿海经济发展离不开港口，临港产业的发展，发展现代物流服务业，既是灌河港口服务于发展地方经济的客观需要，也是企业服务于社会，取得良好投资收益的需要。

因此，本工程建设是必要的。

1.3 建设项目主要建设内容、建设规模、投资和工艺等

本项目建设设泊位 2 个，即 20000DWT 通用泊位、20000DWT 多用途泊位各 1 个（兼顾 50000DWT）以及相应配套设施。建设规模为年吞吐量 350 万吨（钢材 130 万吨/年、大宗件杂货 120 万吨/年、散货 20 万吨/年和集装箱 8 万 TEU/年）。

本工程总投资 63562.56 万元，环保投资为 450 万元，占总投资的 0.71%。

装卸工艺流程

钢材进口：

船→堆场：

船→门座式起重机→牵引平板车→门式起重机或轮胎式起重机→堆场

钢材卸船作业，采用门座起重机卸船；钢材水平运输采用牵引车和平板车完成；钢材堆场采用门式或轮胎式起重机作业。

集装箱进出口：

船←→堆场：

1、船←→门座式起重机←→集装箱半挂车←→轨道式集装箱门式起重机←→集装箱堆场；

2、船←→门座式起重机←→集装箱半挂车←→空箱堆箱机←→空箱堆场；

集装箱装卸船作业主要采用多用途门座式起重机；水平运输采用集装箱牵引半挂车完成；集装箱采用轨道式集装箱门式起重机和空箱堆箱机作业。集装箱整箱进出，码头区域不进行拆箱和洗箱。

散货进口：

船→堆场：船→门座式起重机→漏斗→自卸汽车→堆场

散货卸船作业采用门座式起重机卸船，用漏斗装载到汽车；水平运输作业采用自卸汽车完成，堆场采用装载机堆高和装车出港作业。

件杂货进口：

船→仓库：船→门座式起重机→集装箱半挂车→轨道式集装箱门式起重机→仓库

件杂货（废纸、木片）采用集装箱运输，卸船作业采用多用途门座式起重机；水平运输采用集装箱牵引半挂车完成；集装箱采用轨道式集装箱门式起重机作业。装运件杂货集装箱在码头区不进行拆箱和洗箱。

1.4 建设项目的选址依据

符合《江苏省沿江开发总体规划》、《盐城市沿海开发战略规划》《江苏省灌河岸线开发利用规划》、《盐城港总体规划》、《响水县城市总体规划》（2005-2020）、自然保护区相关规划、《江苏省重要生态功能保护区规划》、《淮河流域水污染防治暂行条例》的要求。

2 建设项目周边环境现状

2.1 项目所在地的环境现状

(1)大气环境质量现状

大气环境质量：评价区域内 2 个大气环境现状测点，评价区域各监测点位 SO₂、NO₂、PM₁₀ 能够满足《环境空气质量标准》（GB3095-1996）二级标准，评价区域内环境空气质量较好。

(2)水环境质量现状

灌河 3 个监测断面水质因子除 SS 外，其余各因子污染指数均≤1，能满足相应功能区划的要求；灌河 SS 超标是由于建设项目临近灌河口，且灌河口未设置闸门，海水涨落潮时，携带大量泥沙而造成水体悬浮物浓度较高。

(3)声环境现状

监测结果表明，场界 Z1-Z8 各监测点均达到《声环境质量标准》（GB3096-2008）中的 3 类标准；Z9 各监测值均达到《声环境质量标准》（GB3096-2008）中的 2 类标准。

(4)地下水环境现状

共设置了 3 个采样点，监测结果表明，各断面除氯化物有超标现象外，其余各监测因子均符合《地下水质量标准》（GB/T14848-93）中的III类标准；氯化物最大超标倍数为 1.74，氯化物超标原因主要是项目区临近灌河口，受潮水影响，区域氯化物本底较高。

2.2 建设项目环境影响评价范围

(1)区域污染源调查范围：大气污染源和水污染源重点调查区域内排污大户。

(2)地表水评价范围：本项目所在灌河段码头上游 500m，下游 1000m。

(3)大气评价范围：以项目所在地为中心，半径 2.5km 范围。

(4)噪声评价范围：项目场界外 100m 范围内。

(5)地下水评价范围：项目地周边 20km²。

(6)生态环境评价范围：陆域评价范围为项目占地范围，水域范围为项目上游 1000m 至下游 2000m 河段。

(7)环境风险评价范围：按事故实际影响范围，评价范围为所在灌河段码头上游6000m，下游7000m。

3 建设项目环境影响预测及拟采取的主要措施与效果

3.1 污染物排放情况

(1)大气污染物

运营期大气污染物产生及排放状况见表 3.1-1。

表3.1-1 运行期废气最大排放情况表

污染源	污染物	产生量 (t/a)	防治措施	排放量 (t/a)
汽车尾气	CO	1.35	/	1.35
	SO ₂	0.161		0.161
	NO _x	2.21		2.21
	烃类	0.221		0.221
船舶尾气	CO	0.374	/	0.374
	SO ₂	0.98		0.98
	NO _x	0.63		0.63
	烃类	0.367		0.367
装卸粉尘	粉尘	12.97	喷洒抑尘	1.554

(2)运营期废水污染物产生及排放状况见表 3.1-2。

表 3.1-2 运营期废水排放状况（单位：除 pH 外，其他为 mg/L）

产污环节	废水量 m ³ /a	污染物 名称	产生情况		处理 方式	处理后情况		排放去向
			浓度 mg/L	产生量 t/a		浓度 mg/L	排放量 t/a	
初期雨水	539	SS	1000	0.539	污 水 处 理 系 统	COD:40; SS: 30; 石油类: 1.0	COD:0; SS: 0; 石油类: 0	生产废水回 用，不外排
		石油类	20	0.01				
地面冲洗 水	1029 2.5	SS	1000	10.3				
		石油类	20	0.21				
机械冲洗 废水	4950	SS	300	1.485				
		石油类	50	0.248				
机修废水	567	COD	100	0.057				
		石油类	400	0.227				
码头生活 污水	21560	COD	400	8.624	化 粪	300	6.468	接管至响水 华清污水处
		SS	300	6.468		200	4.312	

		氨氮	35	0.755	池	25	0.539	理有限公司 集中处理
		总磷	4	0.0862		3	0.065	
船舶舱底 油污水	979.44	石油类	5000	4.90	油水分 离器	15	0.0147	交由有资质 单位处理
		COD	400	0.392		50	0.049	
船舶生活 污水	990	COD	400	0.396	/	300	0.297	按照海事部 门的要求处 理和排放
		SS	300	0.297		200	0.198	
		氨氮	35	0.035		25	0.025	
		总磷	4	0.004		3	0.003	

(3)固体废物的产生及排放

本项目固体废物排放情况见表 3.1-3。

表 3.1-3 固体废弃物发生量预测 （吨/年）

污染源名称		产生量	主要成份	治理方式
船舶垃圾	生活垃圾	12.4	生活垃圾	交环卫部门处理
	生产垃圾	2.45	维修废弃物	委托有资质单位处理
废水处理含油污泥		50	污泥（HW08）	委托有资质单位处理
港区生活垃圾		134.75	生活垃圾	交环卫部门处理
合计（t/a）		199.6		

(4)噪声产生情况

本项目营运期间的噪声主要来源于装卸机械噪声、港区内车辆和船舶鸣号产生的交通噪声以及货物堆放时的频发噪声等，具体见表 3.1-4。

表 3.1-4 主要噪声设施一览表

序号	设备名称	型号规格	单位	噪声声级 (dB)	数量
1	门座式起重机	40t-33m、25t-30m、16t-30m、10t-30m	台	85	5
2	门式起重机	40t-22m、25t-22m、10t-35m、10t-30m	台	85	9
3	轮胎式起重机	16t、25t	台	85	2
4	自卸汽车	20t	台	75~80	6
5	牵引车	Q25、Q45	台	75~80	15
6	平板车	10t、40t	台	75	24
7	电动单梁桥式起重机	5t-22.5m、10t-22.5m	台	80	12
8	推耙机	/	台	80	2
9	清仓机	EX200-5	台	80	2
10	单斗装载机	ZLQ50	台	80	3

序号	设备名称	型号规格	单位	噪声声级 (dB)	数量
11	船舶	2 万吨级、1 万吨级、5000 吨级	/	75~90	/
12	堆场作业	/	/	90~115	/

3.2 环境保护目标分布情况

项目周边主要环境敏感目标具体见表 3.2-1。

表 3.2-1 环境敏感保护目标

环境要素	环境保护对象名称	规模	方位	与本项目边界距离 (m)	目标等级
大气环境	蟒牛村	200人	S	2000	二级
	灌南县蔬菜村	800人	W	1500	二级
	国华陈家港电厂职工宿舍	150人	SE	50	二级
水环境	灌河	-	W	-	IV类
声环境	国华陈家港电厂职工宿舍	150人	SE	50	2类
生态环境	盐城湿地珍禽国家级自然保护区	-	E	5500	-
	码头上下游灌河滩地和水生生物	-	-	-	-
社会环境	碉堡	11个	-	-	-

3.3 建设项目环境影响预测结果

(1) 大气环境

本项目建成后，环境空气中的粉尘、NO₂、SO₂ 小时平均浓度最大增加值均不超过各自评价标准的 10%；场界预测值达标；因此，本项目排放的大气污染物对环境空气质量影响较小。

本项目需要码头泊位及散货堆场外各设置 50m 卫生防护距离。该卫生防护距离内目前无环境敏感保护目标；今后也不得新建敏感目标。

非正常工况下，粉尘排放对外环境影响程度比正常工况显著增加，最大落地浓度为 1.05mg/m³，最大落地浓度距离为 279m。非正常情况下占标率为 116.7%；出现超标现象。本工程东南侧 50m 处为国华陈家港电厂职工宿舍区，在非正常排放情况下，会对产生一定影响。

(2) 水环境

本项目营运期生产废水全部回用，不外排；生活污水通过化粪池初步处理后送响水华清污水处理有限公司集中处理；达标后排入灌河，最终排入黄海。

目前，园区污水处理厂一期环评已获批复（苏环审[2012]120 号），本项目将在园

区污水处理厂建成投产后运行，港区污水管网与主体工程同步建设。因此，从时间上本项目废水可以接管园区污水处理厂。

根据《响水华清污水处理有限公司响水沿海工业集中区污水处理项目（一期 6 万 $\text{m}^3/\text{日}$ 污水处理项目）环境影响报告书》中水环境影响预测结论：

污水处理厂正常排放情况下，落潮时，在下游会出现横向 2m，纵向 4m 的污染带；污染带内的水质不符合地表水Ⅳ类标准要求。在非正常情况下，涨潮时，在上游出现横向 8m，纵向 99m 的污染带；落潮时，在下游会出现横向 556m，纵向 16m 的污染带；污染带内的水质不符合地表水Ⅳ类标准要求。

因此，应加强污水处理厂日常的运行管理，避免事故发生；减轻污水处理厂事故排放对灌河水质的影响。

(3)声环境影响

本项目声源在各场界测点昼、夜间预测值和叠加值均可达到《工业企业厂界噪声标准》（GB12348-2008）3 类排放标准要求。货物堆放噪声对国华陈家港电厂职工宿舍区影响较小。但夜间要严格控制货物转运，避免货物堆放噪声的影响。

(4)固体废物环境影响

本项目产生的固体废弃物严格按照固体废物处理要求进行处理，对环境及人体不会造成危害。

(5)生态环境

运营加强管理，做好后方陆域堆场绿化，禁止废水和固体废弃物随意排放或抛弃至灌河中。严格执行本报告提出的事故风险防范与应急措施，杜绝发生事故排放，将避免事故排放导致灌河水生生物种类、数量减少等现象的发生。因此，运营期正常生产状况下，对码头区域生态环境影响较小。

(6)地下水

本项目建设地水力坡度较缓，包气带所含的粉质粘土颗粒细，地下水流速和弥散系数较大，对最不利的机修车间无防渗措施废水渗漏工况进行预测，50 年后石油类污染物将扩散到下游 322m。在切实落实各项防渗措施后，本项目对地下水的影响较小。

(7)社会影响

本项目征地拆迁由江苏省响水县陈家港沿海经济区管委会统筹安排；不涉及居民房屋拆迁，仅征用土地，土地征用补偿费约 6403.20 万元。

本项目位于保护区北一实验区西侧约 5.5km，不占用保护区用地，对保护区无直接影响。对码头区现有 11 处碉堡采取避让，并在碉堡周围建设绿化隔离带，采取原址保护。

运营期，通过项目污染防治措施可行性分析及各专项环境影响分析，该项目建成后，废气、废水、固废和噪声，处置措施合理可行，对环境的影响较小。

同时，在码头泊位及散货堆场外各设置 50m 卫生防护距离。该卫生防护距离内目前无环境敏感保护目标，对周围影响较小。

本项目总定员均为 385 人，工程建成后，将吸纳周边百姓参加工作，在为当地社会经济发展作出贡献的同时，增加当地就业，减少失业率，为保障社会稳定做出贡献。

综上分析，本项目在做好各项污染防治和环境管理的情况下，对项目所在地社会环境影响较小。

3.4 针对环境要素的污染防治措施

3.4.1 大气治理措施

(1) 施工期减缓影响措施

①施工前先修筑场界围墙或简易围屏，如用瓦楞板或聚丙烯布等在施工区四周建高 2.5~3m 的活动式围障，减少扬尘外逸。

②建设过程中使用的建筑材料，在装卸、堆放、拌合过程中将会产生粉尘外逸，施工单位必须加强施工区的管理。

③未能做到硬化的部分施工场地要定期压实地面和洒水、清扫，减少扬尘污染。应制定严格的洒水降尘制度（定时、定点、定人），保证每天不少于 2-3 次，每个施工队配备洒水车，并配备专人清扫。

④汽车运输砂土、水泥、碎石等易起尘的物料要加盖蓬布、控制车速，防止物料洒落和产生扬尘；卸车时应尽量减少落差，减少扬尘；进出施工现场车辆将引起地面扬尘，对陆域施工现场及运输道路应定期清扫洒水，保持车辆出入口路面清洁、湿润，以减少施工车辆引起的地面扬尘污染，并尽量要求运输车辆缓行。

⑤加强对施工机械、车辆的维护保养，禁止施工机械超负荷工作，减少尾气排放。

⑥施工期中尽量使用商品混凝土，确因各种原因无法使用商品混凝土的工地，应在搅拌装置上安装除尘装置，减少搅拌扬尘。凡使用沥青防水作业，应使用密闭和带有烟尘处理装置的加热设备。

⑦施工垃圾应及时清运、适量洒水，以减少扬尘。运输车辆离开装、卸场地前必须先用水冲洗干净，避免车轮、底盘等携带泥土撒落地面。

(2) 营运期减缓影响措施

大气污染物主要来自装卸机械、汽车、船舶排出的尾气，散货装卸及堆场扬尘等。本项目采取的主要大气污染防治措施如下：

①大型工艺机械，如起重机抓斗采取湿式喷雾抑尘措施为主，封闭为辅的原则进行抑尘。本项目起尘的散货为砂石料，砂石料通过固定起重机抓斗卸入汽车运往堆场。通用泊位设有三个起重机，每个起重机落料处均设置防尘反射板及喷水抑尘装置。砂石料卸料装置设3套喷水抑尘装置，通过喷水，依据经验，一般可达到70-80%的抑尘效果。

②散货堆场采用喷水防尘方式，在2个散货堆场四周各设置4个洒水栓防尘。由于砂石料比重较大，一般不容易起尘，因此，根据需要在大风天气适当增加喷水次数即可得到较好的防尘效果。外抑的粉尘量很小。

③为防止静尘产生二次污染，本工程还设有移动式真空吸尘器，对沉降在地面、走道或设备表面的粉尘及时进行清扫，保证工作面的清洁。

④陆域堆场设置移动式挡风墙，件杂货仓库四周建设围墙和加盖防雨顶棚。

⑤码头、引桥面经常冲洗增湿，控制二次扬尘污染。

⑥选购排放污染物少的环保型高效装卸机械和运输车辆。加强机械车辆的保养、维修，使其保持正常运行，减少污染物的排放。疏导好场内交通、减少机械车辆的怠速时间，以减少污染物排放。

⑦充分利用港区空地和道路，加强港区及周围环境的绿化，发挥花草、树木的滞尘、吸收SO₂和NO_x等大气污染物的作用，减轻对大气环境的污染。

3.4.2 废水治理措施

(1)施工期影响减缓措施

①施工现场道路保持通畅，排水系统处于良好的使用状态，使施工现场不积水。

②施工现场设置泥沙沉淀池，用来处理施工泥浆污水。凡进行现场搅拌作业，必须在搅拌机前台及运输车清洗处设置沉淀池，污水经沉淀处理达标后回收于洒水除尘。

③施工机械含油废水经临时配置的隔油池处理后回用于洒水除尘。

④合理规划施工场地的临时供、排水设施，采取有效措施消除跑、冒、滴、漏现象。

⑤严格管理施工船舶和施工机械。码头水域不得排放船舶生产废水及生活污水，确需排放应当通过相关设施接收上岸与陆域施工废水一并集中处置。

⑥优化施工工艺，缩短水下施工工期。

(7)施工场地设有生活污水收集和简易处理设施，生活污水进行处理；经处理后用于周边绿化，禁止直接排入周边地表水体。

(2)营运期影响减缓措施

本项目营运期污水主要为到港船舶舱底油污水、船舶生活污水、船舶压舱水、初期雨水、地面冲洗废水、机械冲洗废水、机修含油污水以及生活污水等。生产废水全部回用，不外排；船舶舱底油污水由船舶自备的油水分离器隔油处理后交由有资质的单位接收处理。船舶生活污水按照海事部门的要求处理和排放，不在本码头上岸处理，也不在本码头所在的水域排放。陆域生活污水通过化粪池初步处理后送响水华清污水处理有限公司集中处理；达标后排入灌河。

3.4.3 噪声治理措施

施工机械和运营期港区各类机械选用低噪声设备，对于个别高噪声设备采取减振、隔声措施；在平面布置时考虑将高噪声设备和堆场作业尽量远离场界，确保场界噪声级不会明显增加；做好港区绿化，绿化率 7.0%，周围设施绿化隔离措施，发挥绿色植物降噪作用。在钢材堆场周围设置隔声屏障，可有效降低钢材装卸噪声对周边环境的影响。

3.4.4 固废处置措施

本项目固体废弃物可分为船舶垃圾和码头垃圾两部分。

(1)施工期间将产生建筑垃圾和工程土渣。施工单位不得随意抛弃建筑垃圾和杂物。建筑工程竣工后，施工单位应尽快将工地上建筑垃圾、土渣处理干净，建设单位应负责监督。

(2)施工期产生的生活垃圾应集中收集，运至城市垃圾处理场处理。

(3)港区内固体废弃物主要有港区工作人员产生的生活垃圾、废水处理含油污泥等。工作人员生活垃圾委托环卫部门统一处理；含油污泥委托盐城宇新固废处置有限公司处置。

(4)船舶固废主要为船员生活垃圾及维修废弃物。生活垃圾主要是食物残渣、卫生清扫物、废旧包装袋、瓶、罐等。维修废弃物主要是甲板垃圾、废弃纱布、脱落的漆渣及废弃工具零件等。船舶生活垃圾由当地环卫部门统一处理，来自疫情港口的船舶产生的垃圾应申请卫生检疫部门处理。船舶维修废弃物委托盐城宇新固废处置有限公司处置。

3.4.5 生态环境保护措施

(1)施工期

本项目水下施工，主要是码头回旋水域疏浚，影响的范围较小。为减少施工对水域的水生生物的影响，应做好以下防范措施：化施工管理和施工工艺、施工中应尽量采用先进的施工技术、严格管理施工船舶，加强对作业船舶的管理及生活污水的处置、施工单位应将施工废弃的砂、石、土必须运至管理部门规定的专门存放地堆放，不得向专门存放地以外的地点(包括灌河)倾倒。

(2) 营运期

码头面及时清扫，防止码头面雨水可能形成的污染，各种固体废物均进行收集处理，不得随意抛弃至灌河中。到港船舶不得在本码头水域内排放船舶舱底油污水和生活污水，按照相关规定处理，不得随意排放。严格执行本报告提出的事故风险防范与应急措施，杜绝发生事故排放，制定应急预案，避免由于事故排放导致灌河水生生物种类、数量减少等现象的发生。本工程建成后，对后方陆域堆场实施全面立体绿化。

3.4.6 地下水境保护措施

(1)源头上控制对地下水的污染

在设计、施工过程中对机修车间、污水预处理设施、堆场等采取有效的防渗措施，如对地基之上的土壤进行压实，上覆防渗土工布，再采用防渗混凝土对地面进行硬化处理；污水处理池进行整体防渗处理，污水管道置于防渗沟内，以防止废水泄漏对地下水质的影响。

此外还需加强管理和巡检，污染物泄漏时做到及时发现，及时处置，采取有效的堵漏作业，将污染物泄漏的环境风险事故降到最低。

(2)地下水监测监控

建立厂区地下水环境监控体系，制定地下水定期监测计划，并纳入公司的环境管理体系中。建议在场内机修车间、散货堆场及污水预处理设施附近分别设 1 个地下水监测点，每季度监测一次，监测因子为：pH、氨氮、石油类、高锰酸盐指数、氯化物、铁、镍、锰等。

3.5 风险防范措施

本工程的环境风险主要是港口发生溢油事故。

为避免事故的发生或减少事故后的污染影响，建设单位应在项目建成投产前制定事故防范措施，配备相当数量的应急设备和器材。一旦发生船舶碰撞溢油环境风险事故，船方与港方应及时沟通，及时报告海事部门，协同采取应急减缓措施。建设单位应在项目建成投产前制定以下事故防范措施：

(1)安装船舶航行信号灯，按照国际信号管理规定显示信号；加强值班瞭望。

(2)海事和港口部门应加强监管，避免发生船舶碰撞事故。

(3)制定严格的船舶靠泊管理制度，码头调度人员应熟练和了解到港船舶的速度要求及相应的操作规范，从管理角度最大限度地减少船舶碰撞事故的发生。

(4)码头水域范围内设置明显的航道标识以保证过往船只和码头靠离船只的通行协调性。

(5)码头区域船舶一律听从码头操作台指挥，做到规范靠离和有序停泊。

(6)码头须配备一定的应急设备，如围油设备（充气式围油栏、浮筒、锚、锚绳等附属设备）、消防设备（消油剂及喷洒装置）、收油设备（吸油毡、吸油机）等。同时，建立应急救援队伍。当发生重大溢油事故时，本区内的应急队伍和设备不能满足应急

反应需要时，应迅速请求上级部门支援。

(7)一旦发生船舶碰撞溢油环境风险事故，船方与港方应及时沟通，及时报告主管部门（海事部门、环保局、海事局、公安消防部门等）并实施溢油应急计划，同时要求业主、船方共同协作，及时用隔油栏、吸油材等进行控制、防护，使事故产生的影响减至最小，最大程度减少对水环境影响。

(8)相关部门接到污染事故报告后，应根据事故性质、污染程度和救助要求，迅速组织评估应急反应等级，并同时组织力量，调用清污设备实施救援，建设单位应协助有关部门清除污染。

(9)除向上述公安、环保等部门及时汇报外，应同时派出环境专业人员和监测人员到场工作，对水体污染带进行监测和分析，并视情况采取必要的公告、化学处理等措施。

(10)企业应制定应急预案

为防止和及时处理各种事故，建设单位应根据码头装卸作业环节及可能出现事故情况编制码头事故应急预案。

3.6 环保措施技术、经济论证结果

各项环境保护措施技术和经济上可行。

3.7 环境经济损益分析

本工程总投资 63562.56 万元，环保投资为 450 万元，占总投资的 0.71%。

小鳞牛作业区所处的沿海经济区经济发展速度快，企业多，有相当的水路运输需求，对经济社会转型升级发展起到了强劲的辐射和带动作用。

本工程的建设将在一定程度上补充经济区企业水路运输基础设施的不足，降低经济区物流成本，满足运输需求，促进区域经济发展。

3.8 防护距离内搬迁情况及相关措施

本项目需要码头泊位及散货堆场外各设置 50m 卫生防护距离。该卫生防护距离内目前无环境敏感保护目标；今后也不得新建敏感目标。目前该范围内不涉及居民搬迁。

3.9 环境监测计划和环境管理制度

(1)环境监测计划

运营期的环境监测项目应由工程的业主委托当地有资质的环保监测单位开展，如有可能应与当地环保监测部门的年度监测相结合，以充分利用现有资源并便于和整个港区的环境质量变化情况相对照。

(1)水环境监测计划

由于本工程生产废水经港区污水处理站后全部回用，需做好污水处理站排口水质监测工作，每月开展一次监测。

如果船舶发生溢油事故，应立即展开全天 24 小时的跟踪连续监测，及时通报有关数据。

(2)空气环境监测计划

在港区布设一个监测点，监测因子为 TSP、PM₁₀、SO₂、NO₂，每半年监测 1 次，每次连续监测 2 天。

(3)声环境监测计划

声环境质量监测：在边界布设 4 个点，每季测一次，每次连续监测 2 天，昼夜各测一次，监测因子为连续等效声级 Leq (A)。

上述污染源监测及环境质量监测若企业不具备监测条件，须委托当地环境监测站或得到环境管理部门认可的有资质单位进行监测，监测结果以报告形式上报当地环保部门。当地环保局应对本项目的环境管理及监测的具体执行情况加以监督。

(2)环境管理制度

本项目建成后，建设单位应重视环境保护工作，并设立专门的环境管理机构和专职或兼职环保人员 2~3 名，负责码头的环境保护监督管理工作。同时要加强对管理人员的环保培训，不断提高管理水平。

4 公众参与

4.1 公开环境信息的次数、内容、方式等

(1)当地媒体网站上对本项目进行了两次公示；

(2)发放公众参与调查表。

4.2 征求公众意见的范围、次数、形式等

征求公众意见的范围主要包括项目周边的居民、企事业单位等，按照暂行办法规

定发放调查表的形式调查公众意见，以信函、传真、电子邮件等形式征求公众意见。

4.3 公众参与的组织形式

调查对象的选择以代表性和随机性相结合，被调查对象范围为项目所在地周围居民和企业。本次调查共发放 90 份调查表，收回 85 份（回收率为 94.4%）。

公众参与调查结果表明：本项目得到了较多公众的了解与支持，对该项目的建设，大多数人表示支持。

4.4 公众意见归纳分析

(1) 公众对项目是否了解

公众对该项目的了解（知道）的有 75 人，占总人数的 88.2%，9 人均对项目有所了解，只有 1 人对项目不了解。说明本项目在建设之前做了一定的宣传，已经为大部分公众所知晓。

(2) 公众认为该项目的哪种效益最显著

被调查人中有 19 人认为该项目经济效益最为显著，65 人认为社会效益显著，1 人认为环境效益显著，无人不知道。

(3) 公众认为该项目是否对区域社会经济发展有促进作用

被调查人中 82 人认为该项目建成后对地方经济的发展有着促进作用，3 人认为没有促进作用。

(4) 公众认为该项目的投产是否对其生活质量、就业和福利有影响

被调查人中 2 认为对居民生活质量、就业和福利等有不利影响，75 人认为有有利影响，8 人认为项目建成后对居民的生活会造成的影响一般。

(5) 公众认为该区域的主要环境问题

被调查人中认为该区域的主要环境问题为废气、废水、固废、生态和噪声的人数分别为 10 人、12 人、59 人、4 人和 0 人。

(6) 公众对所在地区环境质量的是否满意

被调查人中选择满意的有 71 人，12 人较满意，2 人选择不满意。

(7) 公众对该项目建成后的哪些环境问题感到担心

被调查人中 9 人对水污染感到担心，8 人认为是空气污染，23 人认为是固体废物

和垃圾，0 人认为是生态, 45 人认为是噪声污染。

(8)公众对污染物控制和治理是否有信心

被调查人中 83 人感到有信心，2 人不知道。

(9)公众对项目选址合理性的认识

被调查人中 80 人认为项目选址合理，4 人认为较合理，1 人认为不合理。

(10)公众对该项目建设的支持程度

公众对本项目持支持态度的为 82 人，占总人数的 96.5%，持有条件支持的人数为 3 人，占总人数的 3.5%，无人表示反对。支持和有条件支持的人数合计占到 100%，说明绝大多数群众支持国家和地方经济发展，对本项目也持肯定态度。

持有条件赞成态度的公众提出的条件为：项目需高标准做好污染防治措施，做到达标排放，尽量减少污染物的排放和对周围环境的影响；要求审批部门严格审批，加强日常监督管理。建设单位完全接受公众提出的此条件。

公众对项目的主要建议和要求有：此次调查显示，有较多的公众提出环保审批部门应按国家有关规定从严把关，严格审批；要对该项目减少排污和加强环保设施的监管；在环保治理上要有经济上的保证；严格执行“三同时”制度，认真治理三废，做到达标排放；起点要高，要求要严；该项目运营后，环保部门定期进行检查、监督，加强管理。

总结整个调查，公众总体态度是对本项目支持的，同时也要求本项目做好污染治理工作

5 环境影响评价结论

本项目符合国家及地方产业政策；符合相关规划；建设项目建成后对评价区域环境影响较小；污染物排放总量可在区域内平衡解决；项目得到了多数公众的支持；所采取的各项环保措施可行。在落实各项环保措施，特别是采取有效的事故风险防范措施和应急预案的前提下，从环境影响评价角度分析，该项目建设具备环境可行性。

6 联系方式

建设单位：响水宏海港务有限公司

联系人：李先生

联系电话：0515-86788832

环评单位：江苏省环境科学研究院

资质证书编号：国环评证甲字第 1902 号

联系人：潘工

联系电话：025-86507455

电子邮箱：ecologypan@126.com