**《秦皇岛港总体规划》**

**环境影响评价第二次公示**

《秦皇岛港总体规划》及其环境影响报告书正在编制，并完成初稿，根据《中华人民共和国环境保护法》、《环境影响评价公众参与暂行办法》（环发〔2006〕28号）等有关规定，现向公众发布本规划调整方案的环境影响评价主要信息。

一、规划概况及分析

1、规划概况

（一）规划范围和重点

规划范围为秦皇岛市沿海岸线及相应水陆域。

规划基础年为2021年，水平年2025年和2035年。

（二）功能定位

**秦皇岛港性质定位**为：秦皇岛港是国家沿海主要港口和综合运输体系的重要枢纽，是华北、西北和东北部分地区扩大对外开放的重要出海口，是促进河北省、秦皇岛市经济发展和产业布局的重要依托。秦皇岛港将在保障国家能源运输安全的基础上，着力推进布局优化、结构调整、功能拓展和转型升级，打造“两港一平台”。

建设国际知名旅游港，积极发展沿海客运、邮轮、游艇及帆船功能，满足国际国内游客海上旅游休闲消费需求；建设现代综合贸易港，完善集疏运体系和内陆“无水港”，大力发展集装箱和散杂货运输；建设特色临港产业平台，立足京津冀，辐射环渤海地区和“三北”地区，面向东北亚和中蒙俄，拓展临港加工制造和物流基地等产业体系。

（三）吞吐量

根据腹地经济发展形势分析及港口结构调整需要，秦皇岛港将保持煤炭运量，发展集装箱等货类和旅游客运。预测秦皇岛港货物吞吐量2025年为2.25亿吨，2035年为3亿吨。其中，集装箱吞吐量分别为100万标箱和300万标箱；旅客吞吐量分别为60万人次和160万人次。

 （四）岸线利用规划

秦皇岛市海岸线总长184.88公里，本次规划港口岸线长11.4公里，占全市岸线的6%，全部为已利用岸线。其中山海关港区使用冀辽省界至哈动力码头之间的岸线，长度1.9公里；东港区和西港区使用沙河口至汤河口之间的岸线，长度9.5公里。

（五）陆域布置方案

根据城市发展、产业布局、岸线资源分布等特点，秦皇岛港将主要集中在汤河口～沙河口之间，依托现有的基础设施集中发展，并开发利用好山海关港区岸线。秦皇岛港未来将建设成为“重心东港、调整西港、侧翼山海”的总体发展格局，划分为东港区、西港区、山海关港区共3个港区，新开河港区纳入西港区。各港区功能如下：

东港区：是秦皇岛港的核心港区，在保障国家能源运输基础上，完善综合运输服务功能，发展其他货类运输。

西港区：兼顾近远期发展，拓展邮轮、游艇、滨海休闲度假等功能。东部片区退出货运功能，发展旅游客运和海上运动功能；西部片区近期继续保留货运功能，并适度扩大集装箱运输规模，远期根据发展需要和评估情况进行功能调整。

山海关港区：山海关港区依托内陆腹地和山海关铁路编组站，发展海铁联运，打造对外开放口岸新高地。

2、规划环境制约因素分析

前述现状调查数据表明，秦皇岛港规划区域大气均可达到《环境空气质量标准》（GB3095-2012）中二级标准要求，近岸海域水质良好。本次秦皇岛港总体规划不占用环境敏感区，本次规划修订方案的实施不存在明显的环境制约因素。但规划区附近分布水产种质资源资源保护区、候鸟栖息地、国家级风景名胜区、海洋公园等敏感生境，规划实施可能发生风险事故对周边保护区生境和保护对象等造成一定的潜在威胁。

3、规划协调性、一致性分析

本次秦皇岛港总体订在港口性质和功能定位、运输货种方面基本遵循《河北省综合立体交通网规划纲要》《河北省沿海港口“十四五”发展规划》《河北省“十四五”综合交通运输规划》等对秦皇岛港的要求，其建设目标与思路、岸线规划方案等，与《国务院关于加强滨海湿地保护严格管控围填海的通知》《河北省海洋功能区划》《河北省近岸海域环境功能区划》《秦皇岛市国土空间规划》《秦皇岛市“三线一单”生态环境分区管控方案》等的功能定位和空间管控要求。

4、与“三线一单”的符合性分析

本次秦皇岛港规划范围不涉及优先保护单元，均位于重点管控区内，需按照“三线一单”的管控要求，加强港区内环境污染控制。本次评价建议在秦皇岛港规划范围内，不开采地下水，大气污染物经有效处理后不会明显影响区域大气环境质量；货种不属于高污染货种，且不属于国家产能置换要求的严重过剩产能行业；规划实施及运营过程中，能充分落实生态环境保护的基本要求，妥善处理港区和船舶污染物，有助于推动区域环境质量的持续改善。因此，采纳本调整建议的基础上，本次规划修订符合《秦皇岛市“三线一单”生态环境分区管控实施方案》等“三线一单”相关方案的要求。

5、资源承载力分析

规划实施后，秦皇岛港共港口岸线11.4km，占全市岸线的6%，全部为已利用岸线。规划实施后，单位岸线吞吐量达到26316t/m，岸线利用效率较高。

秦皇岛港单位面积吞吐量为1592万吨/公顷，总体来看，土地利用效率较高，但山海关港区还需进一步提高土地资源集约化利用程度。

通过对《秦皇岛港总体规划》实施将占用的资源情况分析得出，秦皇岛港规划范围内水资源、岸线资源存量能够支撑港口规划提出的发展规模。建议港口规划部门根据未来发展需求，在规划方案中明确规划的分期实施进程，明确提出各规划水平年的港口建设目标及用地目标，并对规划作业区制定相应的按时序开发利用方案。

二、环境影响评价结论

1、水环境影响评价结论

本次规划的主要利用已有陆域进行港口发展，不新增海域围填，各港区规划建设对所处海域的水动力条件的影响较小。规划实施不会对区域海洋水动力环境及秦皇岛市滨海岸线的稳定性、水流流态、泥沙冲淤等造成显著影响。

规划施工期的影响主要是港池和航道疏浚，挖泥船施工时基本上是定点作业，悬浮疏浚物的扩散机理类似于连续点源扩散。施工时由于铲头的扰动造成底泥悬浮并随流扩散，在施工区水域形成条状浑浊水体，影响随着施工结束快速消失。

到 2035年，秦皇岛港污水产生量将达到为163万t/a，西港区、东港区及山海关港区现状的港区污水处理后，通过纳管排入城市污水处理厂，规划实施后已就通过市政管网纳入城市污水处理厂进行统一处理，不新增排污口。船舶污水和港区生产废水由船舶污染物接收企业或有资质的单位收集处置，实现油污水的零排放，禁止船舶污水排入海域。

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，禁止直排，污水产生基本不会给渤海水质带来明显影响。

### 2、生态影响评价结论

本次秦皇岛港总体规划在主要依托现有港区进行布局优化和局部拓展，不涉及新增自然岸线，无新增围填海工程**。**总体看来，规划实施主要包括在已形成陆域上开展码头的建设，以及港区内现有航道和锚地的维护性疏浚作业等，对生态的影响因此施工对海域内鱼类的影响主要表现为施工期会造成水体扰动，码头建设、航道和锚地疏浚工程引起的悬浮物增加会使局部水质恶化，对周边水生态产生严重不利影响，但仅局限在作业点附近，通常不会影响1km以外的范围；并且此类影响是暂时的，随施工期的结束而消失。秦皇岛港施工期挖掘、抛泥、水工构筑物修筑等工程活动将导致水体中的悬浮物增加，造成浮游生物减少和底栖生物损失。鱼类受施工期悬浮物影响较小，但水体悬浮泥沙含量增大将影响鱼卵和仔稚鱼发育。秦皇岛港港规划实施后，航道疏浚的最大面积约947hm2，将造成海洋生物资源损失242.73吨，补偿总额不少于256.46万元。本次规划对鸟类的影响总体可控。

在生态敏感目标影响方面，秦皇岛港规划范围未占用生态敏感目标，从位置关系上来看西锚地紧邻北戴河国家级海洋公园等生态敏感目标，山海关进港航道紧邻山海关风景旅游区，港口运营对旅游区的影响较弱。

3、大气环境影响评价结论

规划实施后，秦皇岛港各港区港界TSP、PM10、PM2.5日均最大落地浓度分别为65.07μg/m3、39.03μg/m3、23.43μg/m3，占标率分别为21.69%、26.02%、31.24%；TSP、PM10、PM2.5年均最大落地浓度分别为5.29μg/m3、3.17μg/m3、1.09μg/m3，占标率分别为2.64%、4.53%、5.44%，位于山海关港区。叠加区域背景浓度后，港界TSP、PM10、PM2.5 95%保证率日平均质量浓度分别为177.07μg/m3、95.03μg/m3、50.43μg/m3，占标率分别为59.02%、63.36%、67.24%；TSP、PM10、PM2.5年均浓度分别为117.29μg/m3、59.17μg/m3、28.90μg/m3，占标率分别为58.64%、84.53%、82.58%。各敏感目标TSP、PM10、PM2.5浓度贡献值及叠加值均较小。评价区域TSP、PM10、PM2.5日均、年均浓度贡献值和叠加值均能满足《环境空气质量标准》（GB3095-2012）中的浓度限值要求。总体而言，在除尘效率85%以上的情况下，港区干散货堆放及装卸作业造成的粉尘污染的影响范围和影响程度较小。

2035年秦皇岛港石油及制品的吞吐量为500万吨。港界TVOC 的8小时最大落地浓度为1.76μg/m3，占标率为0.29%。港区评价区域TVOC的8小时最大浓度均可满足《环境影响评价技术导则 大气环境》附录D中8小时平均浓度限值0.6mg/m3的要求。

根据《交通运输部关于印发船舶大气污染物排放控制区实施方案的通知》（交海发〔2018〕168号）燃油要求，2035年秦皇岛港船舶SO2、NOx、PM10、PM2.5、HC排放总量分别为389.4吨、1780.6吨、55.2吨、50.2吨、53.5吨。根据《道路机动车大气污染物排放清单编制技术指南（试行）》推荐方法计算2035年集疏港的集疏运货车排放量，规划实施后，秦皇岛港集疏运货车CO、NOX、PM10、PM2.5、HC排放总量分别为21.0吨、10.8吨、0.09吨、0.08吨、0.5吨。船舶和集疏运车辆的大气污染物排放量整体较小，由于船舶和集疏运车辆扩散范围有限，因此不会对周围区域的大气环境产生太大影响。

综上可知，在严格执行环境空气保护措施下，规划实施后港区污染排放不会对区域大气环境质量产生太大影响。

4、声环境影响评价结论

根据噪声影响分析结果，秦皇岛港机械作业和设施运转产生的噪声对港区外围影响较小。港区内距离作业机械较近的工人受到的噪声影响较大，为保证港口作业工人的职业安全卫生，建议高噪声码头区工人的工作时间控制在6小时以内较为适宜。同时，各码头泊位应逐步采用先进的装卸设备和工艺，进一步减少装卸作业噪声的影响。

规划实施后，疏港公路交通噪声执行《声环境质量标准》（GB3096-2008）中4a类标准，即对交通干线两侧噪声的要求：位于城市中的道路交通干线两侧区域执行昼间低于70dB（A）规定。根据计算结果，在忽略屏障、坡度等衰减的前提下，2035年秦皇岛港各港区昼间疏港公路两侧均能达到4a类标准要求，夜间均能在40米内达到4a类标准要求。

根据《声环境质量标准》，港口集疏运铁路干线属于既有铁路干线，两侧区域不通过列车时的环境背景噪声限值执行昼间70dB(A)、夜间60dB(A)。按照《铁路边界噪声限值及其测量方法》（GB12525-90）修改方案，既有铁路边界铁路噪声限值执行昼间、夜间70dB(A)。预测结果显示，港口集疏运铁路噪声满足有关环境质量标准和铁路边界噪声排放标准。

6、环境风险评价结论

规划实施后，秦皇岛港发生环境风险事故的类型主要为船舶溢油、化学品泄漏风险事故以及罐区火灾爆炸险事故。分别选择西港区航道交叉点、东港区码头前沿、东港区邮轮锚地、山海关码头前沿共四个溢油点，按照夏季风、冬季风和不利风的涨落潮进行预测分析，共计24个情景，并评估其对环境的潜在影响。情景C1至C3涉及西港区航道交叉处的溢油风险，其中情景C1描述了夏季风条件下（南南西风，风速1.7米/秒）的溢油情况，情景C2和C3则分别对应冬季风（西北北风，风速2.0米/秒）和不利风（东南风，风速1.9米/秒）条件下的风险。这些情景考虑了不同季节风向变化对溢油扩散的影响。情景C7至C11则聚焦于东港区码头前沿，情景C7同样在夏季风条件下评估了溢油风险，而情景C9和C11分别在冬季风和不利风条件下进行了分析。情景C12至C17则针对东港区油轮锚地的溢油风险进行了评估，情景C13至C17分别对应不同季节和风向条件下的风险。情景C19至C23关注于山海关码头前沿的溢油风险，情景C19在夏季风条件下进行评估，而情景C21和C23则分别在冬季风和不利风条件下分析了溢油的潜在影响。

三、环境保护对策

表11.4-1 本报告要求采取的主要环境减缓措施汇总表

| **环境****要素** | **主要措施** |
| --- | --- |
| 水环境 | 1. 在规划期间，现有或新建的机修、航修等车间和场地四周应设置汇水暗沟，上覆以带泄水口的盖板，污水应先进行隔油，然后进入调节池沉淀，经油水分离器处理达标后排入生活污水处理设施进行深度处理，处理后回用。同时应及时回收和清除废油污，严禁随意排放。
2. 机械、车辆维修和清洁产生的冲洗水，应加强管理、严格控制。对于油垢较多的机械和车辆必须先干洁清除油垢，然后用水清洗。冲洗作业可在冲洗台或冲洗间进行，并设置隔油池进行回收和处理。生产含油污水：港航企业应与有资质的油污水接收处理单位签订协议，将油污水进行回收。港区应配套建设相应的污水处理设施，对港区产生的油污水进行预处理。
3. 进出港船舶应遵守MARPOL73/78公约，靠港船舶舱底油污水经自备油水分离器处理达标后到港外排放，不得在港内排放；排放应符合GB3552-83《船舶污染物排放标准》要求。靠港船舶未配备油水分离处理设施的，或靠港时停止使用、或因故障未能正常运行的，由专业机构落实接收处理达标后排放。船舶压载水主要在煤炭港区产生，利用现有的处理设施进行接收处理。
4. 由于集装箱洗箱污水成份较复杂，需要特殊处理。通常集装箱洗箱污水应设置专门的接收设备，或送往港区以外的专业化单位予以处理，或排入港区内的油污水处理系统。根据规划的实际情况，建议在有油污水处理系统的综合港区清洗集装箱后处理集装箱洗箱水，在没有油污水处理系统的作业区应禁止在此拆箱、洗箱。经处理后的洗箱水经监测满足污水排放要求后，可排入生活污水处理设施深度处理后回用。
5. 港区应实行雨污分流，对分流的含煤、矿粉的污水应进行处理。建议规划实施时，按照本评价报告的结论，进一步完善堆场附近煤（矿）污水处理系统。煤（矿）污水处理回用系统应进行高标准建设，出水水质必须达到回用标准，通常煤（矿）污水处理系统采用斜板、平流式二次沉淀法处理，处理后排入水中的浓度应小于150mg/L，实现较清洁的径流污水处理后零排放。同时，在码头和堆场之间采用全封闭皮带传送设备，减少汇水面积。落实以上措施后，煤（矿）径流污水总体上对区域水环境的影响较小。
6. 根据MRPOL73/78公约附则“防止船舶生活污水污染规则”，对船舶的生活污水排放进行了明确的规定。船舶在距最近陆地3n mile之外，使用主管机关认可的设备，排放已经粉碎和消毒的生活污水，或在距最近12n mile以外排放未经粉碎和消毒的生活污水。不得将集污舱中存储的生活污水即刻排光。
7. 进出港船舶应当采用收集存储装置（集污舱）、生活污水粉碎消毒系统或生活污水处理装置等三种生活污水处理方法之一。船舶生活污水处理方法包括无排放型生活污水处理方式和排放型生活污水处理方式。无排放型通常包括船舶储存方式和再循环处理方式，对于排放型生活污水处理方法，根据国际公约和相关规定中排放标准的要求，使得船舶生活污水必须经过相应处理之后才能按规定排放。
8. 根据MARPOL73/78公约，秦皇岛港要保证在港口或码头设置船舶生活污水接收处理设施，便于接收没有设置生活污水处理装置的船舶上的生活污水，通常应由具有相应资质的公司来完成。一般情况下，将船舶所储存的生活污水驳至污水接收船，再由污水接收船送至岸上的生活污水处理厂处理。《“MARPOL73/78”附则Ⅰ》的相关规定，载重吨大于2万吨的新油船应设有专用压载舱和原油洗舱，载重吨大于4万吨的现有油船应设有专用压载舱或原油洗舱。就秦皇岛港的实际情况来看，油轮基本都是重船入港，一般无压舱水产生。煤炭和金属矿石是秦皇岛港的主要运输货种，其中煤炭船舶主要是空船来港，因此有压载水的问题。根据相关规定，压载水多储存于船内独立的密闭系统内，不与货物直接接触，故一般不受散货污染。
 |
| 1. 大气环境
 | 1. 对于新建的专用散货煤码头必须执行环保“三同时”规定，采用国内外先进的除尘、防尘技术和设备，最大限度地降低粉尘排放量。对已建港区的干散货码头，通过技术改造不断加强和完善除尘、防尘设施，逐步削减粉尘排放量。
2. 秦皇岛港货物集疏运以铁路运输为主，公路运输次之。建议港口企业应选用耗油低、污染物排放量少型号的汽车。维修保养应严格执行I/M制度，使汽车和机械设备维持良好的工作状态，以降低车辆、装卸机械燃油产生的尾气。应禁止尾气明显不达标的船舶行使，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. 港区营运期间疏港汽车在运输过程中可能会对运输路线的两侧造成粉尘污染的防污染措施：①营运期间应做好货运汽车的管理工作，做好货运汽车的交通疏导工作。②运输车辆应采用标准化车型，并尽可能加盖密封改装。③没有条件加盖密封改装的车辆，必须统一覆盖帆布。④已加盖密封改装的车辆，必须规范使用加盖装置，并经常保持装置状态良好，如有损坏应及时修复。⑤必须保证车厢结合部位密封，车厢后栏板关闭严密，不得泄漏。
4. 加强船舶管理。严格船舶登记管理及船舶燃油发动机登记管理制度，对船舶的发动机排气进行监测，如果船舶进入“SOX排放控制区”区域，其使用的燃油含硫量应不超过0.5%m/m。
5. 推广应用船体防污除污技术，船舶航行时会有多种生物附着在船体，增加船底表面粗糙度，增加航行阻力，使航速下降，增加燃油消耗量，因此船体的防污除污必须及时进行。
6. 使用清洁能源替代低质燃油消耗，推广太阳能燃料电池，生物质柴油、液化天然气（LNG）、液化天然气（LPG）等清洁能源，推广船舶进港后使用岸电、风力驱动技术等，逐步改善船用燃料质量。
7. 油码头挥发烃类气体：采取清洁生产措施及相应污染控制。
 |
| 声环境 | 1. 施工作业严禁使用高噪声设备。
2. 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。
3. 合理布局港内设施，将高噪声的作业场所与车间布置在距离厂界80m左右；疏港道路尽量不要穿越市区，疏港路线注意避让噪声敏感区。
4. 对无法避让或已经存在的噪声敏感区，采取合理的工程措施降低噪声影响。
5. 港区疏港路两侧200米以内应限制其用地功能，禁止新建居民区、学校、医院等噪声敏感区。
 |
| 固体废物 | 1. 港区生产生活垃圾：中转站收集后，送至城市垃圾无害化处理场处置。
2. 工业固体废物：提高综合利用率；分类收集和清运，不得与生活垃圾等混合。
3. 危险废物：应专门收集，集中送往有资质的危废处置机构处理，实行转移联单制度。
4. 船舶垃圾：根据国际海事组织（IMO）制定的MARPOL73/78公约附则Ⅴ和GB3552-83《船舶污染物排放标准》的相应要求进行控制。
5. 抛泥处置：严禁向水体抛洒，淤泥堆放位置要远离水体。经干晒处理后，其土方可用于填造陆地。
 |
| 生态环境 | 1. 合理安排施工进度，注意对海洋生物和渔业保护期的回避。
2. 加强营运期对船舶航行的环境管理。控制航道上过往船只的航行速度、严禁鸣笛等措施，尽量降低对生态环境的影响。
3. 航道疏浚的生态防护：基槽、港池疏浚时，尽量采用环保型挖泥船挖泥；在开工前应对泥舱泥门进行严格检查防止泄露；由建设单位负责进行施工过程的环境监控；疏浚淤泥尽量回用，所挖泥沙若需外抛，应提前向当地海洋局提出抛泥申请；严禁施工单位在中途倾倒泥沙。
4. 在港区与集疏运通道开展绿化带建设；在开展港口景观规划设计，进一步优化、美化港口环境。
5. 港口应做好生态补偿工作，在市海洋渔业局的统筹安排下，通过实施人工鱼礁、增殖放流、海岸带湿地的生物恢复等措施进行生态补偿。
 |
| 环境风险 | 1. 事故风险防范：

①各作业区选择风、浪较小的天气条件进行加油作业。②建立企业溢油应急设备库，配备溢油应急设备。③在溢油风险较高的港区建议配备1艘专业溢油应急船舶。④化学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，防止危险化学品泄漏后，流入附近海域。⑤建立专业的现场应急队伍，成立应急专家组。1. 管理防范措施

①各作业区加强环保宣传教育，提高船员和全体人员的环保意识。②各作业区制定一整套严格的安全生产操作规章制度。③根据“国际危险货物运输规则”和我国的《危险化学品安全管理条例》的应急反应规定，建议秦皇岛港制定相应的应急反应计划，建立指挥协调机构。1. 应急措施

①若出现溢油事故，各作业区应迅速上报沧州海事局，由海事局统一指挥，开展溢油应急清污工作。②各港区同时配备报警系统及必要的通信器材，以便及时与溢油应急指挥中心、港建、环境管理部门等有关单位建立联系，及时采取应急措施。 |

## 四、规划优化调整和实施建议

1、规划方案优化调整建议

（一）进一步优化港区布置方案，避让生态敏感区

以习近平生态文明思想为指导，坚持生态优先、节约集约，绿色低碳发展，处理好生态环境保护与港口发展的关系，以高品质生态环境支撑高质量发展，合理控制港口开发规模与强度，不得占用依法应当禁止开发的区域，优先避让山海关国家级风景名胜区等生态敏感目标，以及石河口滨海湿地生态等敏感生境，采取严格的生态保护和修复措施，确保符合区域生态环境质量改善要求。合理安排港口开发建设时序，确保优化后的《规划》符合绿色低碳发展要求。

（二）进一步明确危险品集装箱堆场等相关功能

秦皇岛港现状的集装箱运输均位于西港区，存在少量危险品集装箱（主要为烧碱等），但未设置危险品集装箱堆场，均为卸船后直接运走。规划实施后，西港区集装箱运输略有增加，山海关港区新增集装箱运输功能。从目前规划方案来看，未明确规划期山海关集装箱码头区是否存在危险品集装箱运输和是否布置危险品集装箱堆场。建议规划方案进一步明确是否存在危险品集装箱运输功能，如果存在则需布设专门的危险品集装箱堆场，保留足够的安全距离，配备相应的应急防护设备和人员，降低可能存在的环境风险。

2、规划实施建议

**（一）涉海工程禁止围填海**

总体上，本次秦皇岛港总体规划实施后没有新增围填海工程，但码头/防波堤等水工结构必不可少会占用一定水域面积，在规划实施过程中，应严格按照《国务院关于加强滨海湿地保护严格管控围填海的通知》（国发〔2018〕24号）的相关要求禁止围填海工程，前沿码头区施工时应加强生态保护修复，开展生态补偿措施，降低码头施工对海洋生态系统的影响。

**（二）加快推进西港区金属矿石/水泥等散货功能转移**

根据规划方案，在规划期内西港区仍保留了少量的货运功能，其中包括部分干散货运输。为进一步缓解西港区的港城矛盾，建议规划方案进一步优化西港区功能，加快调整西港区金属矿石、水泥等干散货运输功能的转移，远期西港区的货运功能建议取消全部污染型货种，仅保留集装箱，以进一步改善区域环境空气质量，同时也有利于未来西港区邮轮等旅游功能的发挥。

**（三）加强环境整改和落实污染防治措施**

统筹做好新建码头和现有码头的环境污染防治，落实“以新带老”要求，补齐环境保护短板。优化港区污水及固体废物处理处置方式，集装箱码头区布置建设集装箱洗箱作业区及洗箱水处理站，污水采用收集纳管接入市政管网。完善并落实港口和船舶污染物接收转运及处置设施建设方案，加强全过程监管，确保各类污染物得到妥善处置，强化粉尘污染治理。根据《国际船舶压载水和沉积物控制与管理公约》，增加船舶压载水岸上接收装置建设要求，依法依规加强船舶压载水及沉积物管理，防止外来物种入侵。

**（四）加强区域环境风险防范**

修订方案实施后，秦皇岛港吞吐量将有所增加，往来船舶数量增加，船舶大型化趋势发展，船舶污染事故规模有增加的趋势，升级后的码头应根据相关要求配备防污染和应急设备。提升现有油品、液体化学品码头泊位的风险防控能力，油品罐区按照项目单罐最大罐容建设相匹配的应急事故池。建立健全环境风险三级防控体系，增强区域整体环境风险防控能力，有效防控区域环境风险。加强港区环境风险管理，构建环境污染预报分析和应急决策支持系统，提升快速应急响应能力建设。

**（五）大力推广清洁能源利用和提高能耗水平**

随着交通行业碳达峰和碳中和要求的不断提升，秦皇岛港应进一步提高港区清洁能源的利用比例，专业化码头应同步配套建设岸电设施，鼓励建设配套的清洁能源供应设施，大力推广光伏能源、氢能等清洁能源的利用，并加强港区照明和作业的节能技术改造，降低能耗，逐步降低港口企业碳排放强度。

**（六）同步规划设计和建设集疏运铁路，构建清洁集疏运体系**

鼓励构建清洁的集疏运体系，特别是针对新扩建的山海关港区，加快落实生态环境部、交通运输部等15部委联合印发的《柴油货车污染治理攻坚行动方案》中“在新建或改扩建集装箱、大宗干散货作业区时，原则上要同步建设进港铁路”的要求。相关污染防治措施及要求应纳入《规划》，同步落实。

（七）秦皇岛港近期建设项目，在开展环境影响评价时，应遵循规划环评主要结论和提出的生态环保措施，重点评价项目实施对环境敏感区的影响、生态环保措施的可行性及风险防范措施的有效性等内容；探索开展温室气体排放评价，推进减污降碳协同增效。

（八）在《规划》实施过程中，规划正式实施五年后应依法开展环境影响跟踪评价，在《规划》修编时应重新编制环境影响报告书。

五、评价结论

本次秦皇岛港总体订在港口性质和功能定位、运输货种方面基本遵循《河北省综合立体交通网规划纲要》《河北省沿海港口“十四五”发展规划》《河北省“十四五”综合交通运输规划》等对秦皇岛港的要求，其建设目标与思路、岸线规划方案等，与《国务院关于加强滨海湿地保护严格管控围填海的通知》《河北省海洋功能区划》《河北省近岸海域环境功能区划》《秦皇岛市国土空间规划》《秦皇岛市“三线一单”生态环境分区管控方案》等的功能定位和空间管控要求。

秦皇岛港总体规划实施的资源需求与区域资源承载能力相协调，规划方案对秦皇岛市市自然保护地、湿地公园、生态红线等敏感区均进行了避让，无新增自然岸线和围填海工程，对区域生态环境的影响较小，在应严格落实本报告提出的规划优化调整建议、环境保护和风险防范措施建议，指导和约束本区域岸线的合理开发。

总体而言，《秦皇岛港港总体规划》的实施将进一步促进秦皇岛市港产协调发展，有利于推进京津冀协同发展等国家战略。在严格落实本次评价提出的规划方案优化调整建议和各种环境保护措施、提高风险事故应急能力，并有效控制环境污染的基础上，规划的实施不会给区域环境承载力带来较大压力，生态影响和环境污染能够得到有效控制，从环境保护角度分析，《秦皇岛港总体规划》是可行的。

六、征求公众意见的具体内容

公众可对《秦皇岛港总体规划环境影响报告书》，在评价内容是否准确全面、评价结论是否合理及本次总体规划还存在其它环境问题等方面，提出建议或意见。可通过信函、电话等方式向规划编制单位或环评单位反馈意见。

1、规划编制单位：秦皇岛市海洋与渔业局

联系人：纪成强

电话：15930599911

电子邮箱：bigji1028@163.com

2、规划环评单位：交通运输部规划研究院

联系人：肖杨

电话：010-57802672

传真：010-57802678

邮箱：732069343@qq.com

七、提出意见的起止时间

公示时间：自公示之日起10个工作日。