# 滁州港总体规划局部作业区调整规划简本

## 规划背景

滁州市位于安徽省最东部，东靠南京、西接合肥，北枕淮河、南临长江，是南京都市圈和合肥经济圈中心城市，也是长三角一体化发展核心区城市之一。滁州市临江近海，承东接西，区位优越，交通便捷。

滁州港是安徽省地区性重要港口，安徽省人民政府于2008年9月以皖政秘【2008】105号对《滁州港总体规划》给予批复后正式实施颁布（皖政秘【2008】105号文），滁州市港航管理局于2006年6月委托合肥市环境保护科学研究所编制滁州港总体规划环评，并于2006年9月通过安徽省环境保护局组织的专家审查会，安徽省环境保护局出具《关于滁州港总体规划环境影响报告书审查意见的函》（环评函[2006]612号文）。滁州市人民政府于2018年5月10日以滁政秘[2018]56号《滁州市人民政府关于调整后滁州港总体规划的批复》，批准了滁州港总体规划的调整。原滁州市环境保护局于2018年3月26日以滁环评函[2018]15号文出具了《滁州港总体规划（调整）环境影响报告书》审查意见。该规划是滁州市城镇体系规划的重要组成部分，也是滁州市港口建设与发展、有效保护与合理利用岸线资源的重要依据。根据规划，滁州港共设7个港区，分别是滁城港区（滁州市城区）、凤阳港区、明光港区、天长港区、来安港区、全椒港区、定远港区。2020年，滁州港共完成货物吞吐量1394.07万吨，货种主要为矿建材料、非金属矿石、煤炭、粮食等。

近年来，随着滁州市经济的快速发展，滁州港发展的内外部环境发生了显著变化，一是近年来滁州市启动清流河蓄水控制工程，在红山村附近宽滩河段处建设清流河蓄水闸以及因滁河防洪治理工程在全椒县襄河与荒草三圩撇洪沟汇口处建设襄河口防汛桥，由于水利部门防洪规划调整以及水利设施的建设，对原规划部分港口作业区的港口发展条件造成一定影响。二是近几年滁州市经济社会发展较快，苏滁现代产业园区扩区、全椒县产业发展转移至襄河左岸，全椒城南物流园选址调整，滁州市船舶工业发展需要，《明光市“十四五”物流发展规划》规划建设津里港口物流园以及腹地园区运输需求不断增加等一系列因素，原规划部分港口作业区不能很好为腹地产业、经济发展及运输需求提供保障。三是由于受航道条件限制，现状等级较低，腹地的一些企业即使依江傍河，对外贸易也只能先经过陆路运输，需要支付较高的运输成本。四是《滁州港总体规划（调整）》于2018年5月经滁州市人民政府同意发布实施，之后2018年6月安徽省人民政府发布《安徽省生态保护红线》，2019年5月，中共中央 国务院发布《关于建立国土空间规划体系并监督实施的若干意见》等一系列新政，港口发展的环境受到一定的变化，为方便之后港口建设项目顺利实施，原规划内容需及时与国土空间规划对接，与三区三线关系做好协调，并及时进行调整。滁州市交通运输局委托安徽省交通勘察设计院有限公司负责开展《滁州港总体规划局部作业区调整规划》的编制工作。

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，《滁州港总体规划局部作业区调整规划》需要开展环境影响评价工作，2021年8月30日安徽省交通勘察设计院有限公司委托安徽禾美环保集团有限公司开展《滁州港总体规划局部作业区调整规划环境影响报告书》的编制工作。

## 港口现状

### 地理位置

滁州市位于安徽省东部，江淮之间，地理坐标为北纬31°51′～33°13′，东经117°09′～119°13′之间。市境自东南向北分别与江苏省南京市、扬州市、淮安市、安徽省的蚌埠市、淮南市、合肥市毗邻。滁州市临江近海，承东接西，区位优越，交通便捷。市区距南京市直线距离约50千米，属于南京都市圈内伙伴城市，一小时车程可达南京禄口机场。滁州市区距首都北京铁路里程为1104公里，距省会合肥市铁路里程为256公里，距全国最大的城市上海市铁路里程为389公里。

### 港口现状

#### 发展历程

新中国成立后，滁州市航运事业有了较大的进步，首先对各主要航道综合治理，提高了通航保证率；在沿河的城镇附近修建了码头、货场及装卸设施，港口吞吐量不断增加。1956年在滁城港区建设了一个100吨级泊位，1962年在天长港区建设一个100吨级泊位，港口发展初期码头泊位建设等级低，泊位数量较少，后续发展较为缓慢。近年来随着腹地经济社会的快速发展，城市化进程加速推进，滁州港也得到快速的发展。2000年以后，来安港区、天长港区、明光港区腹地大量矿建材料依赖水路运输，相应的建设了大量的码头泊位。《滁州港总体规划》于2008年获得批复，在规划的指导下，滁州港进入了快速发展时期，2008~2014年期间建成48个泊位，其中2010年，凤阳港区凤阳鸿运港务有限公司在淮河干流建成18个300吨级散货及件杂货泊位，有力的促进了凤阳矿产资源的开发，成为滁州港目前最具发展规模的现代化港口作业区。同时天长白塔河沿线也建设了一批散货、油品码头，为腹地城市建设提供了有效的运输服务保障。

2018年4月28日，安徽省人民政府同意由滁州市人民政府审批并组织实施《滁州港总体规划调整》，2018年5月10日，滁州市人民政府批复了该规划。该规划是滁州市城镇体系规划的重要组成部分，也是滁州市港口建设与发展、有效保护与合理利用岸线资源的重要依据。根据规划，滁州港共设7个港区，分别是滁城港区（滁州市城区）、凤阳港区、明光港区、天长港区、来安港区、全椒港区、定远港区。2020年，滁州港共完成货物吞吐量1394.07万吨，货种主要为矿建材料、非金属矿石、煤炭、粮食等。

#### 港口设施概况

滁州港共有7个港区，包括滁城港区、来安港区、凤阳港区、明光港区、天长港区、全椒港区、定远港区。

到2020年底，滁州港共有生产性泊位82个，其中：1000吨级以上11个，500吨级泊位21个，300吨级泊位42个，100吨级泊位8个；泊位总延长5827米，设计年通过能力为4018.43万吨、14.94万TEU。

现分港区描述港口现状如下：

（1）滁城港区和定远港区

滁城港区和定远港区现状暂无相关码头设施。

（2）来安港区

到2020年底，来安港区共有生产性泊位5个，其中500吨级3个，100吨级2个；泊位总延长441米，设计通过能力261万吨、1万TEU。

（3）凤阳港区

到2020年底，凤阳港区共有生产性泊位41个，其中1000吨级以上2个，500吨级15个，300吨级24个；泊位总延长3078米，设计通过能力2133.43万吨、13.94万TEU。

（4）明光港区

到2020年底，明光港区共有生产性泊位1个，为100吨级；泊位总延长70米，设计通过能力15万吨。

（5）天长港区

到2020年底，天长港区共有生产性泊位27个，其中1000吨级以上9个，500吨级3个，300吨级15个；泊位总延长1789米，设计通过能力1510万吨。

（6）全椒港区

到2020年底，全椒港区共有生产性泊位8个，其中300吨级3个，100吨级5个；泊位总延长449米，设计通过能力99万吨。

### 港口生产运营状况

2020年，滁州港货物吞吐量为1394.07万吨，主要以进港为主占比约82.46%，货种主要以矿建材料、非金属矿石、煤炭、粮食运输为主。近两年由于非法码头整治，滁州港吞吐量出现一定幅度的下降，但从总体历程而言，2015年至2020年的年平均增速为8.93%，滁州港的吞吐量增长仍然保持较高的增长速率。

2020年，天长港区完成货物吞吐量481.67万吨，其中进港比例约为79.65%，进口主要为矿建材料、煤炭、水泥，出口主要为粮食。

2020年，来安港区完成货物吞吐量408.40万吨，其中进港比例约为96.02%，进口主要为矿建材料、化肥、粮食，出口主要为非金属矿石和钢铁。

2020年，凤阳港区完成货物吞吐量267.90万吨，其中进港比例约为53.69%，进口主要为矿建材料、化工原料、石油，出口主要为非金属矿石。

2020年，全椒港区完成货物吞吐量236.09万吨，其中进港比例约为97.40%，进口主要为矿建材料、煤炭、金属矿石，出口主要为粮食。

## 规划概述

### 规划范围及年限

#### 规划范围

本次规划调整涉及的河流：滁河、清流河、襄河、淮河、淮河故道、七里湖、秦栏河。

本次规划调整后的作业区名称：滁城港区滁城作业区、来安港区三城乡作业区、来安港区汊河集作业区、全椒港区襄河作业区、凤阳港区顾台子作业区、凤阳港区霸王城作业区、明光港区安淮作业区、明光港区老淮河作业区、明光港区津里作业区、天长港区仁和集作业区。

#### 规划年限

基准年：2020年；

水平年：2025年、2035年。（与上轮规划一致）

### 港口性质和功能

本次调整不涉及港口性质、功能及发展方向的变化，仍沿用上轮规划要求。

**性质定位：**滁州港是安徽省地区性重要港口之一；是皖东地区综合交通运输网的重要节点；是皖江城市带、南京都市圈、合肥都市圈和滁州市社会经济发展的重要支撑；是滁州市矿产资源开发、沿河产业带形成的重要依托；对外物资交流的重要窗口。未来滁州港将发展成为以非金属矿石、能源物资、建材、化工品等为主，逐步开展集装箱运输和旅游客运服务的现代化、多功能、综合性港口。

**港口的功能：**高效的装卸储存、中转换装功能；科学的运输组织管理功能；先进的现代物流功能；完善的信息服务功能；临港产业开发功能；旅游客运功能。

**发展方向：**建设港口物流基地；提升港口服务功能；加快港口与产业互动发展。

### 港口吞吐量与船型发展预测

本次调整部分作业区均为货运作业区，不涉及旅游码头，因此，根据滁州港腹地经济基础、产业布局及未来经济社会发展对港口的需求，本次规划调整预测滁州港2025年和2035年吞吐量分别为2600万吨和3300万吨，其中集装箱吞吐量分别为10万TEU、20万TEU。滁州港各规划水平年分货类吞吐量预测见下表。

表 1.3-1 滁州港分货类吞吐量预测表 单位：万吨、万TEU

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 货种 | 2020年（现状） | | | 2025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 |
| 1～10合计 | 1394.07 | 244.5 | 1149.57 | 2600 | 770 | 1830 | 3300 | 1049 | 2251 |
| 1.煤炭 | 26.19 |  | 26.19 | 340 | 75 | 265 | 540 | 110 | 430 |
| 2.石油及制品 | 9.27 |  | 9.27 | 30 | 0 | 30 | 55 | 0 | 55 |
| 3.钢铁 | 5.19 | 1.78 | 3.41 | 40 | 5 | 35 | 75 | 7 | 68 |
| 4.矿建材料 | 1131.86 | 97.04 | 1034.82 | 1530 | 260 | 1270 | 1640 | 295 | 1345 |
| 5.水泥 | 7.33 |  | 7.33 | 70 | 0 | 70 | 90 | 0 | 90 |
| 6.非金属矿石 | 138.18 | 119.95 | 18.23 | 260 | 260 | 0 | 330 | 330 | 0 |
| 7.化工原料及制品 | 12.98 |  | 12.98 | 45 | 20 | 25 | 70 | 50 | 20 |
| 8.粮食 | 26.55 | 15.41 | 11.14 | 75 | 45 | 30 | 100 | 57 | 43 |
| 9.其它 | 36.52 | 10.32 | 26.2 | 110 | 55 | 55 | 200 | 100 | 100 |
| 10. 集装箱重量 |  |  |  | 100 | 50 | 50 | 200 | 100 | 100 |
| 集装箱数量 | 0.65 |  |  | 10 | 5 | 5 | 20 | 10 | 10 |

## 作业区布局规划调整

根据《滁州港总体规划（调整）》以及《滁州港凤阳港区霸王城作业区规划调整》，目前滁州港共规划7个港区、20个作业区，共规划岸线26527米，各港区作业区规划指标如下表所示。

表 1.4-1 滁州港各港口作业区原规划指标表

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 项目 | | | 占用岸线 | 泊位数量 | 通过能力 |
| 港区名称 | 序号 | 作业区名称 | （m） | （个） | （万吨） |
| 滁城港区 | 1 | 滁城作业区 | 1700 | 16 | 750 |
| 2 | 滁州市其他现状码头 | 102 | 2 | 13 |
| 来安港区 | 3 | 汊河集作业区 | 1867 | 15 | 766 |
| 4 | 水口作业区 | 420 | 4 | 120 |
| 5 | 来安县其他现状码头 | 300 | 4 | 140 |
| 全椒港区 | 6 | 襄河作业区 | 2280 | 26 | 1040 |
| 7 | 古河作业区 | 795 | 11 | 425 |
| 8 | 官渡作业区 | 1015 | 13 | 725 |
| 9 | 全椒县其他现状码头 | 50 | 1 | 5 |
| 定远港区 | 10 | 盐化工业园作业区 | 2500 | 26 | 1480 |
| 凤阳港区 | 11 | 顾台子作业区 | 3550 | 27 | 1535 |
| 12 | 临淮关作业区 | 300 | 4 | 70 |
| 13 | 霸王城作业区 | 1900 | 53 | 3156 |
| 明光港区 | 14 | 柳巷作业区 | 900 | 10 | 800 |
| 15 | 太平作业区 | 840 | 7 | 530 |
| 16 | 安淮作业区 | 900 | 10 | 1100 |
| 17 | 柳湾作业区 | 1050 | 11 | 650 |
| 18 | 明光作业区 | 440 | 5 | 250 |
| 19 | 涧溪作业区 | 1300 | 16 | 640 |
| 20 | 明光市其他现状码头 | 160 | 2 | 25 |
| 天长港区 | 21 | 市区作业区 | 2525 | 32 | 1825 |
| 22 | 石梁作业区 | 400 | 5 | 160 |
| 23 | 铜城作业区 | 613 | 8 | 398 |
| 24 | 秦栏作业区 | 540 | 7 | 305 |
| 25 | 天长市其他现状码头 | 80 | 1 | 5 |
| 合计 | | | 26527 | 316 | 16913 |

综合考虑城市开发、水利工程建设、腹地产业发展及运输需求、航道建设条件、国土空间规划等方面，本次规划调整共涉及其中滁城作业区、汊河集作业区、襄河作业区、顾台子作业区、霸王城作业区、安淮作业区、涧溪作业区和秦栏作业区共计8个作业区，取消其中的涧溪作业区、秦栏作业区，同时新增三城乡作业区、老淮河作业区、津里作业区和仁和集作业区，各作业区调整方案如下：

（1）滁城港区滁城作业区

受水利部门防洪规划调整以及清流河蓄水闸建设影响，清流河蓄水闸以上不利于港口发展，而原规划滁城作业区港口岸线均位于清流河蓄水闸上游。本次滁城作业区调整主要将原规划岸线调整至下游约8.8km处（位于清流河蓄水闸下游2km），岸线长度由原来的1700m调整为1350m。

表 1.4-2 滁城作业区调整前后对比表

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| 调整前后  对比项目 | 调整前 | 调整后 |
| 作业区岸线长度 | 1700米 | 1350米 |
| 货运泊位个数 | 16个 | 13个 |
| 通过能力 | 750万吨 | 520万吨 |
| 功能 | 通用泊位、件杂货 | 通用泊位 |
| 其中：支持保障系统岸线长度 | 200米 | 200米 |

（2）来安港区三城乡作业区

由于清流河航道整治工程的加快推进、苏滁产业园区扩区以及周边城镇开发建设等因素，考虑增设三城乡作业区，位于来安县三城乡河口村附近清流河左岸（清流河蓄水闸下游3.3km），新增岸线350m。

表 1.4-3 三城乡作业区调整前后对比表

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| 调整前后  对比项目 | 调整前 | 调整后 |
| 作业区岸线长度 | - | 350米 |
| 货运泊位个数 | - | 4个 |
| 通过能力 | - | 160万吨 |
| 功能 | - | 通用泊位 |
| 其中：支持保障系统岸线长度 | - | - |

（3）来安港区汊河集作业区

为了推进顶山汊河一体化发展，优化港口与城市开发关系，本次汊河集作业区调整主要将汊河集作业区的原规划岸线调整至现状汊河港码头下游约5.5km（滁河左岸，距马汊河口约450m），调整前后岸线总长保持不变。

表 1.4-4 汊河集作业区调整前后对比表

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| 调整前后  对比项目 | 调整前 | 调整后 |
| 作业区岸线长度 | 1867米 | 1867米 |
| 货运泊位个数 | 15个 | 14个 |
| 通过能力 | 766万吨 | 740万吨（含1万TEU） |
| 功能 | 通用泊位 | 通用泊位 |
| 其中：支持保障系统岸线长度 | 200米 | 200米 |

（4）全椒港区襄河作业区

由于受腹地产业发展发生转移调整至襄河左岸，以及水利工程的建设将占用原规划襄河作业区下游部分岸线，本次襄河作业区调整主要将原规划襄河右岸岸线调整至襄河左岸，岸线长度由原来的2280m调整为1310m，调整前后岸线总长减少970m。

表 1.4-5 襄河作业区调整前后对比表

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| 调整前后  对比项目 | 调整前 | 调整后 |
| 作业区岸线长度 | 2280米 | 1310米 |
| 货运泊位个数 | 26个 | 12个 |
| 通过能力 | 1040万吨 | 480万吨 |
| 功能 | 通用泊位 | 通用泊位 |
| 其中：支持保障系统岸线长度 | 200米 | 200米 |

（5）凤阳港区顾台子作业区

由于现状通达物流码头上游为支持保障岸线，规划货运泊位区与现状码头泊位区未连片布置，因现状港口企业运输需求增大，需扩大规模，同时由于环保政策对码头水质监控的相关要求，将顾台水质监测站调整下移。考虑到岸线集约化利用、港口规模化发展以及环境保护等相关因素，以便作业区规划形成整体，满足未来码头改扩建及新建需要，本次顾台子作业区调整主要对岸线位置及泊位布置进行优化调整，将支持保障岸线调整至通用泊位区上游，岸线长度为3615m，货运泊位增多5个，通过能力增加360万吨。

表 1.4-6 顾台子作业区调整前后对比表

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| 调整前后  对比项目 | 调整前 | 调整后 |
| 作业区岸线长度 | 3550米 | 3615米 |
| 货运泊位个数 | 27个 | 34个 |
| 通过能力 | 1535万吨 | 1925万吨 |
| 功能 | 通用泊位 | 通用泊位 |
| 其中：支持保障系统岸线长度 | 390米 | 390米 |

注：原滁州港总规顾台子现状码头岸线统计有误，岸线总长应为3615m。

（6）凤阳港区霸王城作业区

近年来腹地产业发展现状以及未来产业规划情况，霸王城作业区腹地企业运输需求不断增加，结合地方经济社会发展需要和当地园区运输需求，本次霸王城作业区调整主要将支持保障岸线功能调整为通用泊位岸线，其他岸线保持不变。

表 1.4-7 霸王城作业区调整前后对比表

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| 调整前后  对比项目 | 调整前 | 调整后 |
| 作业区岸线长度 | 1900米 | 2100米 |
| 货运泊位个数 | 53个 | 57个 |
| 通过能力 | 3156万吨、13.94万TEU | 3618万吨、13.94万TEU |
| 功能 | 通用泊位 | 通用泊位 |
| 其中：支持保障系统岸线长度 | 450米 | - |

注：上轮调整规划岸线合计有误，岸线总长应为2100m。

（7）明光港区安淮作业区

根据腹地船舶工业发展需求，安淮作业区调整至原规划岸线上游约2.5km，岸线长度为900m，部分功能调整为船舶工业基地，调整前后岸线总长保持不变。

表 1.4-8 安淮作业区调整前后对比表

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| 调整前后  对比项目 | 调整前 | 调整后 |
| 作业区岸线长度 | 900米 | 900米 |
| 货运泊位个数 | 10个 | 6个 |
| 通过能力 | 1100万吨 | 600万吨 |
| 功能 | 散货、通用泊位 | 船舶工业、通用泊位 |
| 其中：支持保障系统岸线长度 | - | - |

（8）明光港区涧溪作业区、老淮河作业区、津里作业区

由于后方矿山开采、工业园区开发、周边城镇建设以及涧溪河下游段航道涉及江苏，航道开发难度较大等因素，本次明光港区调整主要取消涧溪作业区，增加老淮河作业区和津里作业区，调整前后岸线总长增加600m。

表 1.4-9 明光港区调整作业区调整前后对比表

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| 调整前后  对比项目 | 调整前 | 调整后 | |
| 涧溪作业区 | 老淮河作业区 | 津里作业区 |
| 作业区岸线长度 | 1300米 | 500米 | 1400米 |
| 货运泊位个数 | 16个 | 6个 | 17个 |
| 通过能力 | 640万吨 | 240万吨 | 680万吨 |
| 功能 | 通用泊位 | 通用泊位 | 通用泊位 |
| 其中：支持保障系统岸线长度 | - | - | - |

（9）天长港区秦栏作业区、仁和集作业区

根据地方经济社会发展需求、腹地产业发展以及扶持回族乡镇经济社会发展等方面，本次天长港区主要取消秦栏作业区，将原秦栏作业区规划岸线调整至增加的仁和集作业区，调整前后岸线总长减少40m。

表 1.4-10 天长港区调整作业区调整前后对比表

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| 调整前后  对比项目 | 调整前 | 调整后 |
| 秦栏作业区 | 仁和集作业区 |
| 作业区岸线长度 | 540米 | 500米 |
| 货运泊位个数 | 7个 | 6个 |
| 通过能力 | 305万吨 | 300万吨 |
| 功能 | 通用泊位 | 通用泊位 |
| 其中：支持保障系统岸线长度 | - | - |

5、规划调整前后对比

根据《滁州港总体规划（调整）》和《滁州港凤阳港区霸王城作业区规划调整》，本次规划调整前，滁州港全港规划形成泊位数量331个，占用港口岸线共计28027m，形成通过能力16913万吨、50万人次（其中货运泊位316个，占用岸线26527m）。

由于近年来非法码头整治，2016-2020年，非规划作业区的现状码头共计减少泊位8个，减少岸线509m，通过能力增加27万吨。

近年来，随着滁州市经济的快速发展，滁州港发展的内外部环境发生了显著变化，由于城市开发、水利工程实施、产业发展需求、航道建设、国土空间规划调整等多方面因素，本次规划共调整了12个作业区，调整后规划港口岸线减少145m，货运泊位减少1个，通过能力减少29万吨。岸线总体规模相差不大，略有减少，泊位布置更加高效、集约，作业区功能无较大变化，与腹地产业发展更加协调。本次规划调整后，滁州港全港规划港口岸线共计27373m，形成泊位数量322个，形成通过能力16911万吨、13.94万TEU、50万人次（其中货运泊位307个，占用岸线25873m）。调整前后作业区对比情况见下表：

表 1.4-11 滁州港各港区作业区调整情况汇总表

| 项目 | | | 占用岸线（m） | | 泊位数量（个） | | 通过能力（万吨/万TEU） | | 备注 |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 港区名称 | 序号 | 作业区名称 | 调整前 | 调整后 | 调整前 | 调整后 | 调整前 | 调整后 |
| 滁城港区 | 1 | 滁城作业区 | 1700 | 1350 | 16 | 13 | 750 | 520 | 受水利部门防洪规划调整以及清流河蓄水闸建设影响，将原岸线调整至清流河蓄水闸下游2km |
| 来安港区 | 2 | 三城乡作业区 | - | 350 | - | 4 | - | 160 | 新增三城乡作业区 |
| 来安港区 | 3 | 汊河集作业区 | 1867 | 1867 | 15 | 14 | 766 | 740 | 为了推进顶山汊河一体化发展，优化港口与城市开发关系，将原规划岸线向下游调整 |
| 全椒港区 | 4 | 襄河作业区 | 2280 | 1310 | 26 | 12 | 1040 | 480 | 由于腹地产业发展发生转移，且水利工程建设与原规划岸线冲突，将原规划岸线调整至襄河左岸，并预留安全距离 |
| 凤阳港区 | 5 | 顾台子作业区 | 3550 | 3615 | 27 | 34 | 1535 | 1925 | 现状港口企业运输需求增大，但现状码头区无扩建空间，考虑到岸线集约化利用以及港口规模化发展，将支持保障岸线调整至通用泊位区上游 |
| 凤阳港区 | 6 | 霸王城作业区 | 1900 | 2100 | 53 | 57 | 3156/13.94 | 3618/13.94 | 岸线功能调整：将450m支持保障岸线调整为港口岸线 |
| 明光港区 | 7 | 安淮作业区 | 900 | 900 | 10 | 6 | 1100 | 600 | 根据腹地船舶工业发展需求，作业区调整至原规划岸线上游约2.5km，部分功能调整为船舶工业基地 |
| 明光港区 | 8 | 涧溪作业区 | 1300 | - | 16 | - | 640 | - | 取消涧溪作业区 |
| 明光港区 | 9 | 老淮河作业区 | - | 500 | - | 6 | - | 240 | 新增老淮河作业区 |
| 明光港区 | 10 | 津里作业区 | - | 1400 | - | 17 | - | 680 | 新增津里作业区 |
| 天长港区 | 11 | 秦栏作业区 | 540 | - | 7 | - | 305 | - | 取消秦栏作业区 |
| 天长港区 | 12 | 仁和集作业区 | - | 500 | - | 6 | - | 300 | 新增仁和集作业区 |
| 合计 | | | 14037 | 13892 | 170 | 169 | 9292/13.94 | 9263/13.94 | 本次调整后减少规划岸线145m，货运泊位减少1个，通过能力减少29万吨 |

表 1.4-12 滁州港各作业区规划主要指标前后对比表

| 项目 | | | 占用岸线（m） | | 泊位数量（个） | | 通过能力（万吨、万TEU） | | 备注 |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 序号 | 港区名称 | 作业区名称 | 调整前 | 调整后 | 调整前 | 调整后 | 调整前 | 调整后 |
| 1 | 滁城港区 | 滁城作业区 | 1700 | 1350 | 16 | 13 | 750 | 520 | 本次调整 |
| 2 | 滁州市其他现状码头 | 102 | 0 | 2 | 0 | 13 | 0 | 现状码头均已拆除 |
| 滁城港区合计 | | | 1802 | 1350 | 18 | 13 | 763 | 520 |  |
| 3 | 来安港区 | 汊河集作业区 | 1867 | 1867 | 15 | 14 | 766 | 740 | 本次调整 |
| 4 | 水口作业区 | 420 | 420 | 4 | 4 | 120 | 120 |  |
| 5 | 三城乡作业区 | - | 350 | - | 4 | - | 160 | 本次新增 |
| 6 | 来安县其他现状码头 | 300 | 200 | 4 | 2 | 140 | 80 | 忠友码头2个泊位 |
| 来安港区合计 | | | 2587 | 2837 | 23 | 24 | 1026 | 1100 |  |
| 7 | 全椒港区 | 襄河作业区 | 2280 | 1310 | 26 | 12 | 1040 | 480 | 本次调整 |
| 8 | 古河作业区 | 795 | 795 | 11 | 11 | 425 | 425 |  |
| 9 | 官渡作业区 | 1015 | 1015 | 13 | 13 | 725 | 725 |  |
| 10 | 全椒县其他现状码头 | 50 | 0 | 1 | 0 | 5 | 0 | 现状码头均已拆除 |
| 全椒港区合计 | | | 4140 | 3120 | 51 | 36 | 2195 | 1630 |  |
| 11 | 定远港区 | 盐化工业园作业区 | 2500 | 2500 | 26 | 26 | 1480 | 1480 |  |
| 定远港区合计 | | | 2500 | 2500 | 26 | 26 | 1480 | 1480 |  |
| 12 | 凤阳港区 | 顾台子作业区 | 3550 | 3615 | 27 | 34 | 1535 | 1925 | 本次调整 |
| 13 | 临淮关作业区 | 300 | 213 | 4 | 3 | 70 | 190 | 犇牛码头1#2#3# |
| 14 | 霸王城作业区 | 1900 | 2100 | 53 | 57 | 3156/13.94 | 3618/13.94 | 本次调整 |
| 凤阳港区合计 | | | 5750 | 5928 | 84 | 94 | 4761/13.94 | 5733/13.94 |  |
| 15 | 明光港区 | 柳巷作业区 | 900 | 900 | 10 | 10 | 800 | 800 |  |
| 16 | 太平作业区 | 840 | 840 | 7 | 7 | 530 | 530 |  |
| 17 | 安淮作业区 | 900 | 900 | 10 | 6 | 1100 | 600 | 本次调整 |
| 18 | 柳湾作业区 | 1050 | 1050 | 11 | 11 | 650 | 650 |  |
| 19 | 明光作业区 | 440 | 440 | 5 | 5 | 250 | 250 |  |
| 20 | 涧溪作业区 | 1300 | - | 16 | - | 640 | - | 本次取消 |
| 21 | 老淮河作业区 | - | 500 | - | 6 | - | 240 | 本次新增 |
| 22 | 津里作业区 | - | 1400 | - | 17 | - | 680 | 本次新增 |
| 23 | 明光市其他现状码头 | 160 | 70 | 2 | 1 | 25 | 15 | 明光油库码头 |
| 明光港区合计 | | | 5590 | 6100 | 61 | 63 | 3995 | 3765 |  |
| 24 | 天长港区 | 市区作业区 | 2525 | 2525 | 32 | 32 | 1825 | 1825 |  |
| 25 | 石梁作业区 | 400 | 400 | 5 | 5 | 160 | 160 |  |
| 26 | 铜城作业区 | 613 | 613 | 8 | 8 | 398 | 398 |  |
| 27 | 秦栏作业区 | 540 | - | 7 | - | 305 | - | 本次取消 |
| 28 | 仁和集作业区 | - | 500 | - | 6 | - | 300 | 本次新增 |
| 29 | 天长市其他现状码头 | 80 | 0 | 1 | 0 | 5 | 0 | 现状码头均已拆除 |
| 天长港区合计 | | | 4158 | 4038 | 53 | 51 | 2693 | 2683 |  |
| 全港货运码头合计 | | | 26527 | 25873 | 316 | 307 | 16913/13.94 | 16911/13.94 |  |
| 旅游码头 | | | 1500 | 1500 | 15 | 15 | 50万人次 | 50万人次 |  |
| 全港合计 | | | 28027 | 27373 | 331 | 322 | 16913万吨/13.94万TEU/50人次 | 16911万吨/13.94万TEU/50人次 |  |

## 自然地理状况

### 地理位置

安徽省位于华东腹地，是我国东部襟江近海的内陆省份，跨长江、淮河中下游，东连江苏、浙江，西接湖北、河南，南邻江西，北靠山东。安徽襟江带淮，吴头楚尾，承东启西，是长三角地区无缝对接的纵深腹地。

滁州市位于安徽省东部，江淮之间，地理坐标为北纬31°51′～33°13′，东经117°09′～119°13′之间。市境自东南向北分别与江苏省南京市、扬州市、淮安市、安徽省的蚌埠市、淮南市、合肥市毗邻。滁州市临江近海，承东接西，区位优越，交通便捷。市区距南京市直线距离约50千米，属于南京都市圈内伙伴城市，一小时车程可达南京禄口机场。滁州市区距首都北京铁路里程为1104公里，距省会合肥市铁路里程为256公里，距全国最大的城市上海市铁路里程为389公里。

### 地形地貌

滁州市全区地质构造单元属杨子淮台地，张八岭隆起的北段，地层出露较全，元古界分布市境西北；下古生界出露市境西南；中部广布侏罗系、白垩系；东部为第四系覆盖。中元古代的皖南期地壳运动使本区西北古老的变质岩系褶皱成一个大型复背斜。境内地形上西北部为低山丘陵，地势由西北向东南倾斜，西北高，东南低。境内地貌划分为：低山、丘陵、缓丘、岗地、冲积平原五种基本类型。

#### 滁城港区

滁城港区地质自上而下分别为：素填土层，粉质粘土及粉细砂层，淤质粉质粘土层，中细（粗）砂层，岩石层。

地震动峰值加速度0.05g，相当于地震基本烈度6度。

#### 全椒港区

全椒港区地质组成；表面为人工填土，以下均为第四系河流冲积层，自上而下可分为人工填土、亚粘土、粉细砂层、粘土、基岩。

地震动峰值加速度0.05g，相当于地震基本烈度6度。

#### 来安港区

来安港区地质组成自上而下分别是：人工素填土，轻亚粘土、淤质亚粘土、亚粘土、粘土、淤泥、淤泥夹粉细砂、粉细砂、中粗砂、砾石、基岩。

地震动峰值加速度0.05g，相当于地震基本烈度6度。

#### 凤阳港区

凤阳港区地质组成由上而下依次为：灰黄色可塑状态粉质粘土、灰色流塑状态淤泥质土、灰色软塑状态粉质粘土间薄层粉砂、灰褐色稍密状态粉砂、杂色中密状态卵石、灰黄色硬可塑状态粉质粘土、岩层。

地震动峰值加速度0.1g，相当于地震基本烈度7度。

#### 天长港区

天长港区地质组成：表面人工填土，以下分布着深厚的第四纪地层，上、中、下更新统地层整合的复盖在第三纪红争砂岩上，自上而下分别为：人工填土、粘土、粉质粘土、粉细砂层、砾石层、基岩。

地震动峰值加速度0.05g，相当于地震基本烈度为6度。

#### 明光港区

明光港区地质组成：表层为粘土层，主要特征为流塑状，以下依次为：淤泥层、砾石冲砂、砂砾、红砂岩。

地震动峰值加速度0.1g，相当于地震基本烈度为7度。

#### 定远港区

地震动峰值加速度0.1g，相当于地震基本烈度为7度。

### 气象与气象特征

#### 滁州市全域概况

滁州属北亚热带湿润性季风气候。主要表现为：四季分明，季风明显，气候湿润，雨热同季。由于市境地处南北两支冷暖气流交汇地带，6～7月份冷暖空气势均力敌，形成梅雨，但也有些年份出现少梅或空梅。8月雨带北移，受副热带高压控制，常有高温伏旱。在季风环流异常时，常发生低温阴雨、暴雨洪涝、干旱、雷雨大风、冰雹等气象灾害。

全市常年平均气温16.8℃，极端最高气温达39.5℃，极端最低气温为-6.7℃，年平均相对湿度75%，年平均降水量1040.3mm，年平均日照1765.4h；年平均气压1012.9毫巴，12月份最高1025.3毫巴，7月份最低1000.8毫巴。

#### 各市县简况

滁州市西北沿淮地属北亚热带向暖温带过渡性气候，其余大部分地带属北亚热带湿润气候。

##### （1）滁州

气温：年平均气温为19℃，历年最高气温42℃，最低气温-18.4℃。

降水：年平均降雨量1220mm，年最大降雨量3400mm，年平均降雨日为140天，降雨大多集中在5～9月份。

雾：年平均雾日25天，主要出现在春季，有时冬季也发生。

风：常风向为东东北，频率为15%，最大风速为25.6米/秒。

冰况：1954年、1969年出现河面冰冻。

##### （2）来安

气温：历年平均气温18℃，历年最高气温43℃，最低气温-20.5℃。

降水：年平均降雨量为1220mm，年最大降雨量1668mm，年最小降雨量为748.5mm，降雨大多集中在5～9月份。

雾：年平均雾日25.1天。

风：常风向为东北东，频率为17%，最大风速为22.5米/秒。

冰况：1954年、1969年出现河面冰冻。

##### （3）全椒

气温：历年平均气温15.3℃，最高气温40.2℃，最低气温-15.5℃。

降水：年平均降雨量为918mm，年最大降雨量1522.3mm，年最小降雨量为634.2mm，降雨主要集中在5～8月份。

雾：年平均雾日25.1天。

风：常风向为东北东，频率为15%，最大风速为20.3米/秒。

冰况：1969年出现河面冰冻。

##### （4）天长

气温：历年平均气温14.8℃，最高气温40℃，最低气温-17.5℃。

降水：年平均降雨量为1041.1mm，年最大降雨量1845.5mm，年平均降雨日为114天，降雨大多集中在5～9月份。

雾：年平均雾日25.2天。主要发生在10～12月份。

风：常风向为东北东、强风向西北，最大风速为19.0米/秒。

冰况：1954年出现冰冻。

##### （5）凤阳

气温：多年平均气温14.9℃，历年最高气温40.8℃，历年最低气温-18.9℃。

降水：多年平均降水量为876mm，年最大降雨量1320.7mm，年平均降雨日为108天，降雨主要集中在每年5～8月份。

雾：历年平均雾天21.3天。

风：常风向为东风，频率为11%；强风向为北风，最大风速为20.0米/秒。冰况：1954年、1969年出现河面冰冻。

##### （6）定远

气温：历年平均气温14.8℃，历年最高气温37.3℃，历年最低气温-11.6℃。

降水：多年平均降水量为934.2mm，历年最大降雨量1190.0mm，历年最小降雨量511.3mm，降雨主要集中在5～8月份。

雾：历年平均雾日为21.6天。

风：常风向为东风，频率为11%；强风向为北风，最大风速为20.0米/秒。冰况：1954年、1969年出现河面冰冻。

##### （7）明光

气温：历年平均气温15℃，历年最高气温40.5℃，历年最低气温-18.6℃。

降水：多年平均降水量为870mm，历年最大降雨量1320.7mm，历年最小降雨量630mm，降雨主要集中在5～8月份。

雾：年平均雾日为22天。

风：常风向为东北东，频率为14%，历年最大风速为20米/秒。

冰况：1954年、1969年出现河面冰冻。

### 水文水系

滁州市境地跨长江、淮河两大流域，境内河流分属三大水系，即淮河干流水系、滁河水系和高邮湖水系。

市境淮河干流水系主要支流有窑河、天河、濠河、板桥河、小溪河和池河。

滁河水系主要支流有小马厂河、管坝河、大马厂河、襄河、土桥河、清流河、来安河、沛河、皂河等。

高邮湖水系主要支流有白塔河、铜龙河、杨村河、王桥河、秦栏河以及白塔河的主要支流川桥河等。

市境内湖泊有花园湖、女山湖、七里湖、高塘湖、高邮湖、沂湖、洋湖，其中，七里湖、高塘湖、高邮湖属跨境湖泊。湖泊总面积为1108.9平方公里，高塘湖约10%的湖区面积位于滁州境内，高邮湖约13%的湖区面积位于滁州境内。

全市已有水库共1192座，其中大型水库4座、中型水库47座，小型水库1141座，蓄水能力28.64亿立方米，兴利库容13.97亿立方米，成为星罗棋布的人工湖泊，点缀在绵延起伏的皖东丘陵上。发挥着灌溉、防洪、生产生活用水和游览观光休闲的多种功能；建成规模以上水闸285座；建成塘坝88289处，蓄水能力7.61亿立方米。

滁州市水系情况见图4.1-2。

#### 淮河

淮河是我国四大水系之一，右岸较大支流有史灌河、淠河、东淝河、池河等；左岸较大支流有洪汝河、沙颍河、西淝河、涡河、浍河、漴潼河、新汴河、奎濉河等。淮河流域有年货运量居全国第二的京杭大运河，有东西向的淮河干流，平原各支流及下游水网区内河水运也很发达。

淮河干流从豫、皖两省洪河口进入安徽，流经滁州、阜阳、淮南、蚌埠、滁州等地市，至红山头流进江苏，注入洪泽湖，滁州市处于淮河干流下游段。

（1）水文径流

淮河流域多年平均径流量665亿m3，径流深243mm，地区分布状况与多年平均年降雨量相似。径流呈现南部大、北部小，沿海地区大，内陆地区小，山丘区大、平原区小的规律。淮河流域年径流变幅为50～1000mm。流域南部的大别山区是径流最大的地区，黄尾河达1000mm，而北部沿黄河一带径流深仅50～100mm，南北相差10～20倍。西部伏牛山区径流深400mm，而东部滨海地区则为250mm，东西相差1.6倍。

其中淮河干流王家坝站多年平均径流总量为90.9亿m³、鲁台子站多年平均径流总量为213.0亿m³、吴家渡站多年平均径流总量为267.5亿m³；淮河支流沙颍河流域面积36651km2、阜阳闸站多年平均径流总量43.5亿m³，涡河流域面积15905km2、蒙城闸站多年平均径流总量为12.89亿m³，新沱河流域面积3936km2，徐楼闸站多年平均径流总量为1.11亿m³。

淮河流域径流主要由降水补给，径流的年内分配也与降水相似，而且不均匀性更甚于降水，汛期十分集中，6～9月间约占全年的53%～83%，集中程度南部小，北部大。径流量的年际变化也很大，年径流深度系数Cv值约为0.70左右,由南向北渐增。年径流系数南部最高，达0.64，中部次之约为0.28，北部最低为0.14。

淮河滁州段有沫河口闸、临淮关、浮山、小柳巷水文站。淮河最大流量6670m3/s，最小流量71.6m3/s，多年平均流量10.77m3/s，多年平均含沙量0.217kg/m3。

表 1.5-1 淮河干流安徽段设计通航水位表（黄海高程）单位:m

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| 序号 | 水文（位）站名称 | 最高通航水位（20年一遇洪水位） | 最低通航水位（保证率98%） |
| 1 | 蚌埠闸闸下 | 22.34 | 11 |
| 2 | 吴家渡 | 21.86 |
| 3 | 临淮关 | 20.68 |
| 4 | 五河 | 18.88 |
| 5 | 浮山 | 17.99 |
| 6 | 洪山头 | 15.99 |

（2）河势

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2.11m，平均淤积厚度0.69m，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。蚌埠闸～洪山头段为弯曲河型，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。总体来说，淮河河道河势稳定，为港口建设工程提供了有利条件。

（3）泥沙量

淮河水系泥沙主要来自淮北支流，其中颍河占51%，洪汝河占12%，两者合计占63%；两者水量只占13.4%和19%，合计约占32%；因而淮河来水来沙也存在水沙异源问题。淮河蚌埠站的径流与输沙集中于汛期的7～9月份，而且输沙比径流更为集中，7～9月的径流占全年的54.3%，输沙量占65.3%；7月份的径流量占全年的20%，输沙量占32.1%。

将1950-2007年淮河中游主要泥沙测站输沙量和含沙量按不同年代各年代平均值进行统计后，可以看出：淮河中游干支流主要测站的泥沙总体上呈减少的趋势。从减少的幅度上看，山区河流比平原河流减少的幅度少。

淮河干流上游息县站2000年后的含沙量较20世纪70年代降低了32%；中游鲁台子站含沙量降幅较大，2000年后的含沙量较20世纪50年代减少了84%；吴家渡站2000年后的含沙量较20世纪50年代减少了66%；中游出口三河闸2000年后的含沙量较20世纪50年代减少了48%。

支流洪汝河台班站2000年后的含沙量较20世纪60年代减少了74%；史灌河蒋家集站2000年后的含沙量较20世纪60年代减少了59%；沙颍河阜阳闸2000年后的含沙量较20世纪70年代减少了63%；涡河亳县站2000年后的含沙量较20世纪70年代减少了96%。

根据最近十几年的平滑结果显示：鲁台孜含沙量基本维持在0.13kg/m3，输沙量基本维持在237万吨；吴家渡站含沙量基本维持在0.17kg/m3，输沙量基本维持在450万吨。

#### 滁河

滁河属长江下游北岸的一条主要支流，位于滁州市的南部，是滁州市与合肥、马鞍山及江苏的界河。发源于肥东县梁园附近的丘陵地带，平行长江东流，流经安徽的全椒、含山、和县、来安、江苏的江浦、六合等县，在江苏省六合大河口汇入长江，全长227km，流域面积约7969平方公里，其中皖境6110平方公里，苏境1859平方公里，主要支流自上而下有驷马山干渠、襄河、清流河、来安河、马汊河、雷官河、向阳河等。上世纪七十年代初期，水利部门实施了滁河流域规划第一期工程，在滁河金银浆开挖了人工排灌渠道驷马山干渠，在驻马河口入江，同时建成了乌江枢纽，并在滁河干流大王闸、襄河口、汊河集、三汊湾及红山窑建造枢纽工程，配备船闸，使滁河干流渠化。上世纪九十年代，江苏在滁河中游汊河集至三汊湾的中点处开辟了马汊河分洪道，以排洪为主，结合航运、灌溉等综合利用。至此，滁河有驷马山干渠、马汊河及滁河干流三条入江通道。

滁河流域泥沙主要来自上游山丘地区。据汊河集水文站1956～2009年实测泥沙资料统计，最大年均含沙量0.448kg/m3（1975年），最大含沙量为4.05kg/m3，最小年均含沙量0.045kg/m3（1990年），多年平均含沙量0.193 kg/m3。多年平均输沙量21.2万t，其中7月份月均输沙量占年均输沙量的75.54%。输沙量年际变化大，最大为106.9万t（1975年），最小为0.307万t（2001年）。

表 1.5-2滁河设计通航水位表（黄海高程）单位:m

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| 序号 | 水文（位）站名称 | 最高通航水位（10年一遇洪水位） | 最低通航水位（保证率98%） |
| 1 | 汊河集闸上 | 9.83 | 4.09 |
| 2 | 汊河集闸下 | 9.73 | 0.63 |

滁河航道泥沙运动规律主要表现为：丰水、丰沙期受长江水位顶托，水流变缓，流速降低，水流挟沙能力变弱，悬移质全河道落淤；中、枯水位时水流归槽，长江水流顶托作用减弱，水流挟沙能力增强，河床处于冲刷状态；潮汐作用增强了枯水期水流冲刷作用。滁河河道地形实测资料较少，进行全河段冲淤分析精度稍差，通过对局部河段实测资料对比分析，滁河河床冲淤变化较小，河槽处于微冲状态。

#### 池河

池河是淮河南岸一级支流，发源于肥东县青龙场，与凤阳山陈集河在江巷汇合后始称池河，沿途流经石角桥、池河镇、明光至磨山入女山湖，再经七里湖于苏皖两省交界的红山头注入淮河。池河的主要支流有三里店河、张桥河、定城河、得胜河、桑涧河、岱山河、居家河、管店河等，流域内绝大部分为丘陵区。

河道下游有天然湖泊女山湖，干流沿程兴建了石角桥闸、池河闸、山许闸和女山湖闸四级枢纽。其中池河三级枢纽主体工程原设计包括节制闸和翻水站，节制闸1981年建成，池河闸控制池河上、中游流域面积2490km2。

自1991年起，池河下游明光穿城段及下游女山湖未进行过河道截弯取直和拓挖疏浚；特别是磨口以下女山湖部分，除湖内采砂对湖底高程有部分影响，河道总体趋势平稳，未有重要改变。

池河上设有女山湖闸、明光水文站。多年平均含沙量0.548kg/m3。

表 1.5-3 池河航道设计通航水位表（黄海高程）单位:m

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| 序号 | 水文（位）站名称 | 最高通航水位（10年一遇洪水位） | 最低通航水位（保证率95%） |
| 1 | 明光站 | 17.51 | 16.69 |
| 2 | 女山湖闸上 | 16.1 | 12.95 |

#### 窑河-高塘湖

窑河—高塘湖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。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。

表 1.5-4 窑河—高塘湖设计通航水位表（黄海高程）单位:m

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| 序号 | 水文（位）站名称 | 最高通航水位（10年一遇洪水位） | 最低通航水位（保证率95%） |
| 1 | 窑河闸上 | 21 | 16.69 |
| 2 | 窑河闸下 | 23.36 | 16 |

#### 清流河

清流河系滁河最大支流，旧称乌衣河，大部分在滁州市境内，发源于江淮分水岭东南麓诸山，主要分为西、中、东三源，分别流至珠龙镇西相会、入沙河集水库，出库称清流河，至来安县汊河集入滁河。全长84.1km，流域面积1251.1km2，其中丘陵占69﹪，岗地占27.4﹪，圩区占3.6﹪。

设有滁州水文站，汊河集及襄河口水利枢纽建成后，水位受以上两闸控制。滁州水文站历年最高水位16.47m，历年最低水位3.69m，多年年平均水位5.22m，历年最大流量1500m3/s，历年最小流量100m3/s，历年平均流量630m3/s，最大流速为2m/s。

#### 来安河

来安河：滁河支流，有东、西两源，西源出明光市老虎山南麓，东源出来安县北部山区，两源会合后南流，进入屯仓水库库区；于新屯仓东出库后，经舜山集、来安县城东、水口西，至渡口折东南流，于汊河集闸上与清流河汇合进入滁河。

来安河上无水文站，下游水位主要受滁河上的汊河集节制闸、襄河口节制闸蓄水影响，其上游水位受水口节制闸和金庄跌水的控制。汊河集节制闸历年最高水位12.5m，历年最低水位3.11m，多年平均水位5.22m，最大流量2740 m3/s（1991年5月20日），最小流量39米m3/s（1992年1月20日），平均流量213米m3/s，最大流速1.89 m/s，最小流速0.11 m/s。

#### 白塔河、铜龙河、秦栏河

白塔河上游有时湾、釜山、车冲、川桥、高峰五座中型水库，洪水时从溢洪道下泄至白塔河，水位受此控制。淮河水自洪泽湖的三河闸排入长江边径入江水道而注入高邮湖，此时白塔河水位受高邮湖水位影响，正常水位主要受高邮湖影响。

铜龙河属平原河渠，该河段内无水文观测站，其特征水位受高邮湖水位影响。秦栏河是天长境内的一条平原河流，其水位受高邮湖影响。

白塔河、铜龙河、秦栏河三条河流据95年省各级办调查，江苏方面提供最高通航水位8.368m（5年一遇），最低通航水位4.868m（保证率90%）。

## 环境敏感区及保护要求

本轮规划调整后，各作业区不涉及生态保护红线、饮用水源保护区、重要生态敏感区等环境敏感区。

## 环境影响分析

### 水环境影响评价小结

（1）岸线布置及码头结构特点使规划对水动力条件影响较小。本次规划各码头采用顺岸式、挖入式布置，不占用河道，不会降低过流断面，各港区规划建设对所处河段的水动力条件的影响较小。规划实施不会对淮河及其支流、丰乐河和杭埠河等河流岸线稳定性、水流流态、泥沙冲淤、滩地演变造成严重影响。

（2）本轮规划调整在充分调研的基础上，各港区的规划避开地表水取水口及其划定的保护区。为了降低作业区实施对地表水环境质量的影响，各港区作业区实施过程中不得向地表水体排污，同时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，规划作业区对饮用水源保护区影响较小。

（3）提高中水回用及加强船舶污水管理，港口污水不会对区域水质造成明显影响。不具备市政污水处理厂接管条件的作业区，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或由具备污染物接收处理能力的港口进行接收。

经过对各港区污水产生的类型、污水量的估算，对各规划作业区周边市政污水处理厂服务范围的调查，本轮规划的各作业区中现阶段均不具备纳管条件，作业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，在下阶段具体的港区建设实施过程中，污水处理设施需要与主体工程同步建设。

### 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。

### 固体废物环境影响分析

根据对滁州港规划水平年固废产生量的估算，结合港区及滁州市环境卫生基础设施现状与相关规划分析，对滁州港固体废弃物环境影响分析如下：

（1）根据《滁州市城市总体规划（2010-2030）》《滁州市环境保护和生态建设“十三五”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。

目前，滁州港所辖各港区内没有船舶污染物接收船，安徽省港航局正在委托交通运输部规划研究院编制安徽省内河港口和船舶污染物接收转运及处置方案，待该方案编制完成，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，滁州港规划水平年日均排放量在16～26t范围内，垃圾产生量较小，低于行政区划变化后滁州市域固体废物处置能力的1%，相对于滁州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，滁州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，故规划水平年内滁州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，对周围环境的影响不大。

⑶滁州港危险固废的产生量较少，同时在《全国危险废物和医疗废物处置设施建设规划》中不提倡生产企业建设危险废物处置中心。因此，滁州港的危险废物可选择滁州市的危险品处置中心进行接收、转运、处理处置和安全填埋。

## 环境影响减缓对策和措施

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）建议在作业区卫生防护距离内、堆场边缘应设10m左右宽的防护林带；加气泊位及储罐区的卫生防护距离内和码头前沿应设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）滁州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。

## 评价结论

《滁州港总体规划局部作业区调整规划》的规划布局和规模总体符合《中国水生生物资源养护行动纲要》、《安徽省高等级航道网规划》（2014-2025）、《引江济淮规划》、《安徽省水环境功能区划》、《滁州市城市总体规划（2012-2030年）》、等，调整后避让了位于饮用水源保护区内的岸线，并经过资源整合和功能优化，缩短了总体港口岸线的长度，并将与滁州城市生活矛盾比较突出的港区功能进行了调整，规划调整从环境保护角度具有积极的意义。

规划实施的资源需求与滁州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的不良影响。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应急措施后滁州港的环境风险处于可控范围内。规划实施应严格落实本报告中提出的水环境、大气环境、声环境和生态保护方案指导和约束本区域淮河干流、滁河和支流岸线的合理开发。

《滁州港总体规划局部作业区调整规划》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修正、解决部分规划不协调问题、严格落实本次评价提出的各种环境保护措施、提高风险事故应急能力，并有效控制环境污染的基础上，规划的实施不会给滁州市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，从环境影响角度分析，《滁州港总体规划（调整）》实施的环境影响是可以接受的，规划方案总体可行。