



海盐港区黄家堰至曙光（疏港）公路工程

海域使用论证报告书

（公示稿）

浙江漕海环境科技有限公司

（91330108MA2AYGGK4W）

二〇二五年七月

项目基本情况表

项目名称	海盐港区黄家堰至曙光（疏港）公路工程			
项目地址	浙江省嘉兴市海盐县			
项目性质	公益性（ <input checked="" type="checkbox"/> ）		经营性（ <input type="checkbox"/> ）	
用海面积	2.7481ha		投资金额	/ 万元
用海期限	40 年		预计就业人数	/ 人
占用岸线	总长度	0m	邻近土地平均价格	/ 万元/ha
	自然岸线	0m	预计拉动区域经济值	/ 万元
	人工岸线	0m	填海成本	万元/ha
	其他岸线	0m		
海域使用类型	交通运输用海——路桥用海		新增岸线	0m
用海方式	面积		具体用途	
建设填海造地	2.7481ha		道路	
注：邻近土地平均价格是指用海项目周边土地的价格平均值。				

目 录

摘要.....	1
1 概述.....	5
1.1 论证工作来由.....	5
1.2 论证等级和范围.....	9
1.3 论证重点	10
2 项目用海基本情况.....	11
2.1 用海项目建设内容.....	11
2.2 平面布置、主要结构和尺度	14
2.3 主要施工工艺和方法	22
2.4 项目申请用海情况.....	24
2.5 项目用海必要性.....	27
3 项目所在海域概况.....	28
3.1 海洋资源概况.....	28
3.2 海洋生态概况.....	28
4 资源生态影响分析.....	30
4.1 生态评估	30
4.2 资源影响分析.....	30
4.3 生态影响分析.....	31
5 海域开发利用协调分析	34
5.1 海域开发利用现状.....	34
5.2 项目用海对海域开发活动的影响.....	37
5.3 利益相关者界定.....	37
5.4 相关利益协调分析.....	38
5.5 项目用海与国防安全 and 国家海洋权益的协调性分析	39
6 国土空间规划符合性分析	40
6.1 所在海域国土空间规划分区基本情况	40
6.2 对周边海域国土空间规划分区的影响分析	41
6.3 与国土空间规划的符合性分析.....	42

6.4	与“三区三线”划定成果符合性分析	43
7	项目用海合理性分析	44
7.1	用海选址合理性分析	44
7.2	平面布置合理性分析	46
7.3	用海方式合理性分析	47
7.4	占用岸线合理性分析	48
7.5	用海面积合理性分析	49
7.6	用海期限合理性分析	54
8	生态用海对策措施	56
8.1	生态用海对策	56
8.2	生态保护修复措施	57
9	结论	59
9.1	项目用海基本情况	59
9.2	项目用海必要性结论	59
9.3	项目用海资源生态影响分析结论	59
9.4	海域开发利用协调分析结论	60
9.5	国土空间规划符合性分析结论	60
9.6	项目用海合理性分析结论	61
9.7	生态用海对策措施结论	62
9.8	项目用海可行性结论	62

摘要

一、项目用海基本情况

申请单位：浙江省海盐经济开发区管理委员会；

用海类型：根据《海域使用分类》（HY/T 123-2009），用海类型为交通运输用海——路桥用海；根据《国土空间调查、规划、用途管制用地用海分类指南》，用海类型为交通运输用海——路桥隧道用海。

用海方式：填海造地——建设填海造地；

用海面积：2.7481 公顷；

用海期限：40 年；

建设内容和规模：海盐港区黄家堰至曙光（疏港）公路（现杭州湾大道）工程起点位于海盐港区黄家堰，接盐嘉公路，路线由西向东，途径八团、姚家埭，在 K4+600 处左转，向北先后途径泾海、王庄，到达终点曙光村。全长 9.863km，采用四车道一级公路标准，设计速度 80km/h，路基宽度为 24.5m。

杭州湾大道为海盐港区黄家堰至曙光（疏港）公路工程中的一部分，该段道路在海盐东段围涂二期工程内，涉及用海面积 2.7481 公顷。该段道路长度 785m，宽度 24.5m，主要建设内容包括道路、给排水管网、交通设施、路灯、绿化工程、综合管线工程等。

二、用海必要性

本项目建设海盐港区黄家堰至曙光（疏港）公路工程，涉及用海面积为 2.7481 公顷，属于海盐县围填海历史遗留问题处理方案中“近期急需建设的公共基础设施”。项目建设既可以科学合理地开发利用历史围填海区，加快围填海历史遗留问题处置进程，又能够完善海盐港区的路网体系，提高区域交通运行效率，改善投资环境，促进海盐社会经济发展。项目用海是必要的。

三、规划符合性

本用海项目位于海盐东段围涂二期工程内，充分利用存量围填海，未新增围填海，不占用海岸线资源，用于建设海盐港区黄家堰至曙光（疏港）公路工程，符合《浙江省国土空间规划（2021-2035 年）》《海盐县国土空间总体规划（2021-2035 年）》；符合《浙江省海岸带及海洋空间规划（2021-2035 年）》（报批稿）历史用海区主要功能要求和“未批已填区”的特殊管控要求；项目

用海不涉及生态保护红线，不占用永久基本农田，位于城镇开发边界内，符合“三区三线”划定成果。

四、占用岸线情况

本用海项目位于海盐东段围涂二期工程内部，不占用岸线，不涉及岸线利用。

五、利益相关者协调情况

根据利益相关者协调分析结果，利益相关者为相邻道路及其他开发活动的用海单位以及该区块历史围填海实施单位，目前，利益相关者已协调完毕。

六、资源生态影响

（1）生态评估

项目位于海盐东段围涂二期工程内，现状已填海成陆。根据《海盐县围填海项目生态评估报告》，围垦工程面积较小，且大多包裹在湾内或凹岸，即使在大潮期间，围垦工程对远区流速影响仍十分微弱，其中海盐东段围涂二期工程的影响范围不超过 3km。围垦工程顺直了岸线，可以增强对水流的控导作用，虽然潮流矢量变化不大，但流态更为平顺，围垦引起的涨落潮流速变化幅度不超过 0.19m/s。围垦区域建成后，由于流速的变化带来冲调整，围垦工程引起的冲淤变化一般在 1000 m 之内。

围填海项目占用部分浅海水域，并使其失去了海洋自然属性，围涂工程对海洋生物生态的影响主要表现在对围区潮间带生境和浅海底栖生境的破坏，造成局部潮间带生物变化剧烈和底栖生物灭失。围填海活动对附近海域的初级生产力、浮游植物、渔业资源和鱼卵资源的影响不明显。围填海项目周边的生态敏感目标相对较少，工程均未占用生态敏感目标区域。由于围填海工程的影响主要集中在工程周边海域，对生态敏感目标影响不大。

（2）资源影响

海盐东段围涂二期工程外侧已建成围堤，项目位于围区内部，不占用海岸线，用海活动不会对现有海岸线资源产生影响。本项目填海面积为 2.7481 公顷，使该处的滩涂资源面积直接减少 2.7481 公顷。项目用海位于围区内，用海面积 2.7481 公顷，按面积占比计算，本项目用海造成海洋生物资源损害额为 34.83 万元。

（3）生态影响

本项目位于海盐东段围涂二期工程内，工程实施对所在海域水文动力和冲淤

环境影响远小于整个围涂区。目前区块已填海成陆，外侧海堤已建成，与外海无水体交换，道路工程建设对周边海域水文动力和冲淤环境基本无影响。道路工程施工期和营运期产生的污废水和固体废物不直接外排入海，不会对围堤外侧海域海洋生态环境产生不利影响。

七、生态用海对策措施

本用海项目位于海盐东段围涂二期工程内，根据围填海造成的损失和生态环境问题，其生态修复工程纳入海盐县围填海区整体的生态修复措施中实施，开展生态园区绿地水系建设、海堤加固与生态化建设、生态湿地建设、滨海湿地生态修复、海洋生物资源恢复等措施用以修复受损的区域海洋生态环境。

八、用海合理性

（1）用海选址合理性

综合海盐经济开发区的开发利用现状情况，项目实施是为了完善区域的路网体系建设，是统一规划和统筹考虑的结果，用海选址具有唯一性。选址区位优势明显，社会经济发展状况优越，交通条件良好，区位和社会条件适宜。

本用海项目位于海盐东段围涂二期工程中部，工程区已填成陆，具备了道路工程后续施工建设的填海标高要求，工程区位于已建海堤内，在进行适当地基处理的前提下，选址海域的水动力、泥沙冲淤、工程地质、生态环境等条件均适宜于本用海项目的实施。工程区周边的用海活动主要为在建、已建道路等，均属于海盐港区的基础设施项目，同为其服务，相互适应，能实现协调发展。项目用海选址合理。

（2）用海平面布置合理性

项目根据《城市道路工程设计规范》（CJJ 37-2016）进行平面布置，在满足项目需求的同时，尽可能减小了用海面积，体现了节约集约用海的原则；项目在围填海区内进行平面布置，不会对围堤外侧水文动力、冲淤、海域生态环境等产生影响，对周边其他用海活动影响较小；项目平面设计合理，不占用岸线，利用已填成陆海域建设道路，能够实现历史围填海区海洋功能的合理利用，提高海洋资源综合利用价值。

项目用海平面布置合理。

（3）用海方式合理性

本项目用海方式为填海造地（一级类）中的建设填海造地（二级类），位于

海盐东段围涂二期工程内，不占用岸线，后续施工不会对围堤外侧水文动力和冲淤环境产生影响，不会影响外侧海域自然属性；项目用海符合海岸带空间规划历史用海区主要功能要求和“未批已填区”的特殊管控要求；目前，当地人民政府已组织开展生态修复工作修复受损海洋生态系统，能最大程度地减少对区域海洋生态系统的影响。

项目用海方式合理。

（4）占用岸线合理性

本用海项目位于海盐东段围涂二期工程内部，不占用岸线，不涉及岸线利用。

（5）用海面积合理性

本用海项目填海造地后为海盐港区黄家堰至曙光（疏港）公路工程提供建设用地，用海面积界定时考虑以规划红线为界，并与周边已确权项目等实现了无缝衔接，项目总用海面积 2.7481 公顷，在满足项目用海需求的同时，尽可能减小了用海面积；用海面积各项指标均符合《城市道路工程设计规范》（CJJ 37-2016）、《城市道路交通规划设计规范》（GB50220-95）、《城镇道路路面设计规范》（CJJ-169-2012）等行业设计规范要求；项目用海界址点量算符合《海籍调查规范》（HY/T124-2009）的要求。

项目用海面积合理。

（6）用海期限合理性

本项目拟申请用海期限为 40 年，既符合项目设计使用年限要求，也符合《中华人民共和国海域使用管理法》公益性事业用海海域使用权最高期限规定，其用海期限的确定是合理的。

1 概述

1.1 论证工作来由

海盐港区黄家堰至曙光（疏港）公路工程的用海位于海盐县围填海项目中的海盐东段围涂二期工程内。

海盐东段围涂二期工程是海盐县围填海项目的一部分（图 1.1-1），海盐东段围涂二期工程包括 2 个图斑，图斑编号分别为 330424-0021、330424-0022。海盐县自然资源和规划局编制的包含海盐东段围涂二期工程在内的《海盐县围填海项目生态评估报告》和《海盐县围填海项目生态修复方案》，于 2019 年 7 月 23 日通过了浙江省自然资源厅组织的专家评审。《海盐县围填海历史遗留问题处理方案》（以下简称“处理方案”）也已于 2021 年 6 月完成了自然资源部备案（自然资源海域海岛函〔2021〕106 号）。

本项目用海位于海盐县围填海历史遗留问题清单图斑编号 330424-0021 范围内。根据处理方案中海盐县围填海项目开发利用平面图（图 1.1-2），海盐东段围涂二期工程内，拟安排急建产业项目 3 个、急建公共基础设施项目 1 个和生态用海项目 4 个。其中，急建的公共基础设施项目为杭州湾大道项目，即本道路工程的涉海部分。本项目用海区位于 330424-0021 图斑的中部，用于建设海盐港区黄家堰至曙光（疏港）公路工程（东段围涂二期工程内该段道路即为杭州湾大道），涉及用海面积 2.7481 公顷，属于填而未确权区域。

海盐东段围涂二期工程的围填海区域为海域管理范围，根据《中华人民共和国海域使用管理法》，海域属于国家所有，为了保证海洋资源的合理开发利用和相关产业活动的协调发展，在中华人民共和国内水、领海持续使用特定海域三个月以上的排他性用海活动，单位和个人应向政府海洋行政主管部门申请海域使用权，同时提交海域使用论证材料等文件。根据原浙江省海洋与渔业局浙海渔发〔2017〕3 号文件精神，符合“用海审批目录”的项目用海可以由建设单位或个人提出申请，经自然资源主管部门审核后逐级报有审批权的人民政府审批。海盐港区黄家堰至曙光（疏港）公路工程用海属于《用海审批目录》中的第三类“国家重点扶持的能源、交通、水利等基础设施用海”中的第十三项“公路交通设施用海”中的“1.公路线路、桥梁、交叉工程、隧道和渡口”，因此，海盐港区黄家堰至曙光（疏港）公路工程可以通过用海审批的方式申请获得海域使用权。

海盐港区黄家堰至曙光（疏港）公路工程拟申请用海面积为 2.7481 公顷，小于 50 公顷，应报浙江省人民政府批准项目用海。根据“自然资规〔2018〕7 号”和“浙自然资规〔2019〕1 号”文件精神，为确保具体项目尽快落地，建设单位浙江省海盐经济开发区管理委员会拟开展海盐港区黄家堰至曙光（疏港）公路工程的海域使用申请审批工作。建设单位已取得海盐县发展和改革局关于海盐港区黄家堰至曙光（疏港）公路工程初步设计的批复。

由于海盐港区黄家堰至曙光（疏港）公路工程实施过程中涉及填海，面积为 2.7481 公顷，需编写海域使用论证报告书，受建设单位浙江省海盐经济开发区管理委员会的委托，浙江潜海环境科技有限公司（以下简称“我公司”）承担了本次海域使用论证工作。接受委托后，项目组根据项目用海性质、规模和特点，对项目所在海域进行了现场踏勘、测量、收集了有关基础资料，并进行了用海区域附近地形、地质、地貌、海洋环境及海洋资源开发、相关涉海规划等资料的调研，同时向当地自然资源行政主管部门汇报和征询了意见。

根据“自然资规〔2018〕7 号”文件中第三条“依法处置未取得海域使用权的围填海项目”的有关精神，本项目海域使用论证报告书可适当简化，重点对用海必要性、面积合理性、海域开发利用协调等进行论证，明确生态修复措施。已完成生态评估和生态保护修复方案编制的，直接引用相关报告结论。以此文件为基础，参照《海域使用论证技术导则》（GB/T42361-2023，以下简称“导则”）的有关要求，我公司编制完成了《海盐港区黄家堰至曙光（疏港）公路工程海域使用论证报告书（公示稿）》。

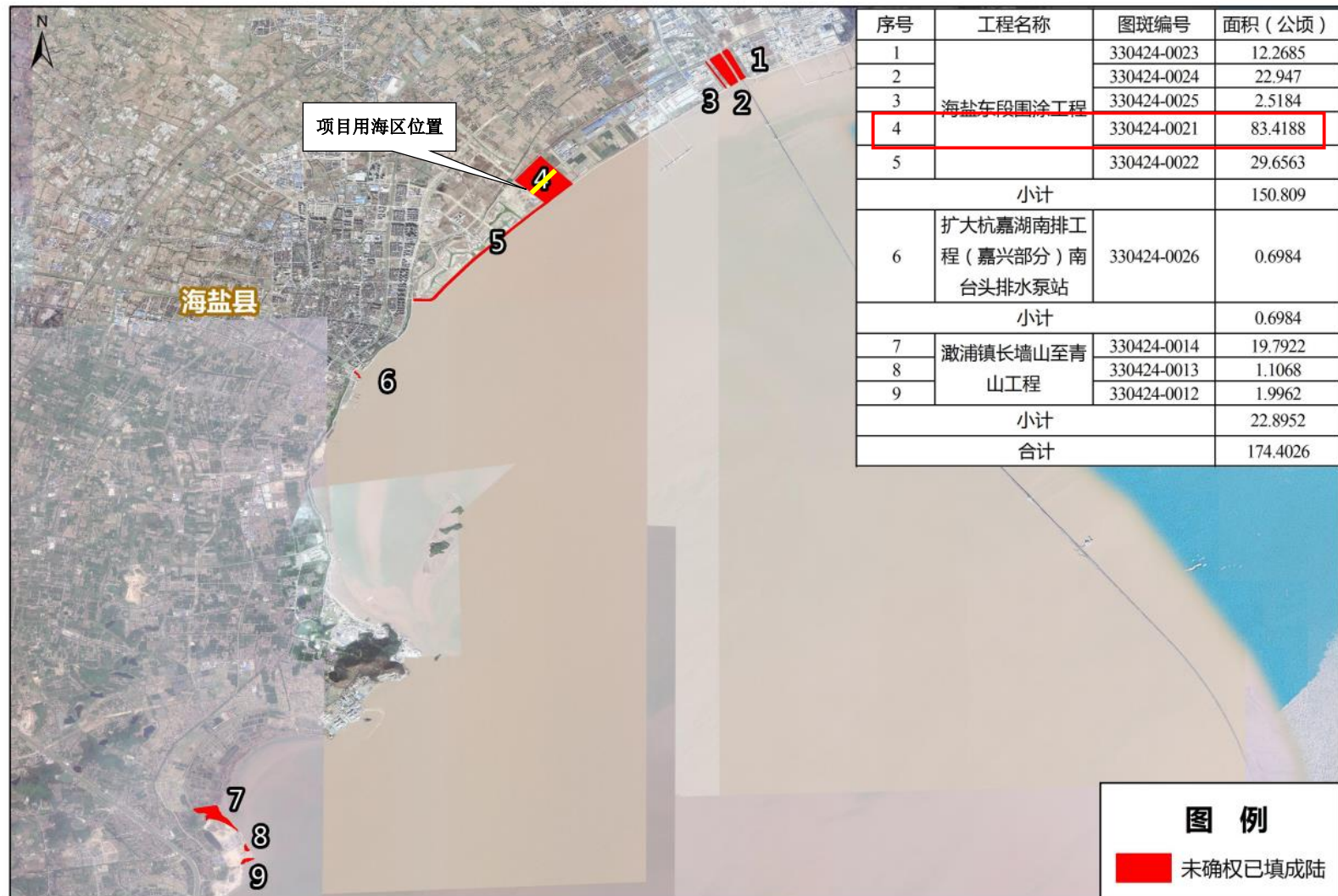


图 1.1-1 海盐县围填海项目图斑示意图

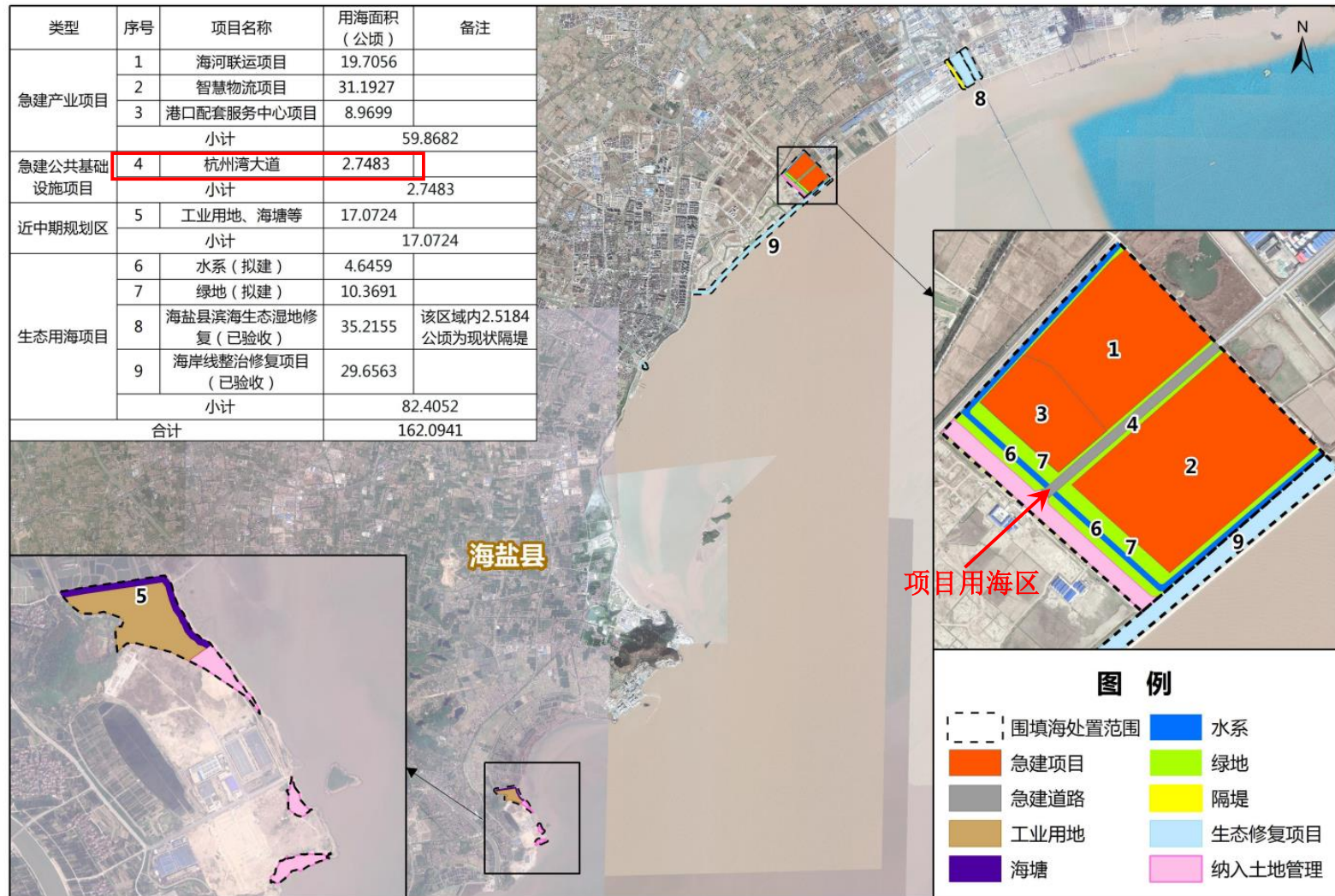


图 1.1-2 开发利用总平面图

1.2 论证等级和范围

1.2.1 论证等级

根据导则要求，海域使用论证等级按照项目的用海方式、规模和所在海域特征进行划分。本用海项目位于海盐东段围涂二期工程内，用海方式为建设填海造地，用海面积为 2.7481 公顷，参照导则中关于海域使用论证等级的判据，用海方式为填海造地，所有规模所有海域，论证等级均为一级，故本项目海域使用论证等级为一级，具体见表 1.2-1。

表 1.2-1 海域使用论证等级判据及结果一览表

一级用海方式	二级用海方式	用海规模		所在海域特征	论证等级
填海造地	参照判据	所有规模		所有海域	一
	工程特征	填海造地 2.7481 公顷		海盐东段围涂二期工程内	一
本次海域使用论证等级					一

1.2.2 论证范围

根据导则要求，论证范围应依据项目用海情况、所在海域特征及周边海域开发利用现状等确定，应覆盖项目用海可能影响到的全部区域。一般情况下，论证范围以用海外缘线为起点，一级论证向外扩展 15km，本项目论证等级为一级论证，论证范围以项目用海外缘线外扩 15km 为界，论证范围面积约为 450km²，论证范围见图 1.2-1。

表 1.2-2 海域使用论证范围四至坐标表

序号	坐标	
	经度 (E)	纬度 (N)
①		
②		
③		
④		



图 1.2-1 海域使用论证范围示意图

1.3 论证重点

本项目用海面积为 2.7481 公顷，位于海盐东段围涂二期工程内，属于处理方案内的项目，拟用于建设道路工程，为已填海成陆区域的建设项目。项目用海类型为交通运输用海（一级类）中的路桥用海（二级类），用海方式为填海造地（一级类）中的建设填海造地（二级类）。

根据导则要求，涉及填海、围海等完全或严重改变海域自然属性的，应重点关注用海必要性、用海选址、用海规模、生态影响和生态用海对策措施。根据“自然资规〔2018〕7号”文件中第三条“依法处置未取得海域使用权的围填海项目”的有关精神，本用海项目位于海盐东段围涂二期工程内，属于历史围填海区，其海域使用论证报告可适当简化，重点对用海必要性、面积合理性、海域开发利用协调等进行论证，明确生态修复措施，已完成生态评估和生态保护修复方案编制的，直接引用相关报告结论。结合本用海项目具体情况、所在海域特征和对资源生态影响程度等因素，综合确定本次海域使用论证重点为以下 3 个方面：

- （1）用海必要性；
- （2）用海面积合理性；
- （3）海域开发利用协调分析。

2 项目用海基本情况

2.1 用海项目建设内容

2.1.1 项目名称、建设单位、性质等

项目名称：海盐港区黄家堰至曙光（疏港）公路工程

建设单位：浙江省海盐经济开发区管理委员会

项目地点：海盐东段围涂二期工程内

用海面积：2.7481 公顷

项目性质：新建项目

2.1.2 项目用海地理位置及概况

海盐东段围涂二期工程位于杭州湾北岸，地处海盐县武原镇、西塘桥街道境内，围区东接嘉兴港乍浦港区三期围堤，西与武原镇城北东路相连。其中东段围涂二期工程地理位置介于东经 120°57' 30"~120°59' 51"，北纬 30°31' 22"~30°33' 31"之间，东段围涂二期工程中纳入海盐县围填海历史遗留问题清单的图斑共两个，图斑编号分别为330424-0021、330424-0022。海盐港区黄家堰至曙光（疏港）公路工程涉及用海面积2.7481公顷，位于330424-0021图斑的中部，该区域为已填成陆区。

本用海项目地理位置见图2.1-1，项目用海区现场情况及周边环境见图2.1-2。



图2.1-1 项目地理位置图

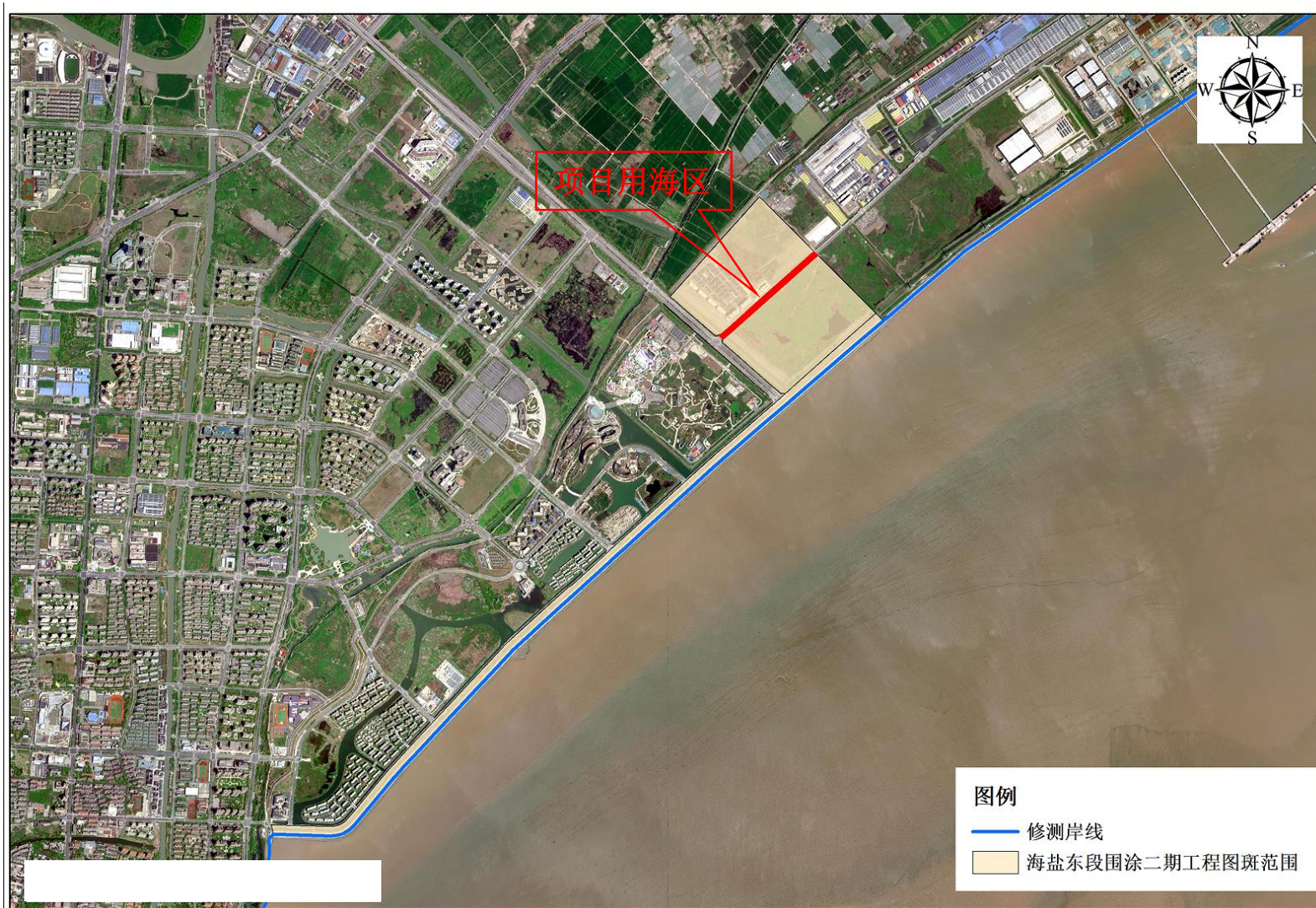


图 2.1-2 项目周边现状遥感图（遥感时间：2023 年）

2.1.3 建设规模及内容

根据《海盐港区黄家堰至曙光（疏港）公路工程可行性研究报告》，海盐港区黄家堰至曙光（疏港）公路（现杭州湾大道）工程起点位于海盐港区黄家堰，接盐嘉公路，路线由西向东，途径八团、姚家埭，在 K4+600 处左转，向北先后途径泾海、王庄，到达终点曙光村。全长 9.863km，采用四车道一级公路标准，设计速度 80km/h，路基宽度为 24.5m。

杭州湾大道为海盐港区黄家堰至曙光（疏港）公路工程的一部分，该段道路在海盐东段围涂二期工程内，涉及用海面积 2.7481 公顷。该段道路长度 785m，宽度 24.5m，主要建设内容包括道路、给排水管网、交通设施、路灯、绿化工程、综合管线工程等。

2.2 平面布置、主要结构和尺度

2.2.1 用海项目平面布置

项目主要技术经济指标见表 2.2-1，整体道路的路线平、纵面见图 2.2-1，路基标准横断面见图 2.2-2 和图 2.2-3。

表 2.2-1 主要技术和经济指标表

序号	项目	单位	指标	备注
一、整体道路项目的指标				
1	基本指标			
1.1	公路等级		一级公路	
1.2	设计速度	km/h	80	
1.3	占用土地	亩	562.1	
1.4	平均每公里造价	万元	2865.76	
2	路线			
2.1	路线总长	km	9.863	
2.2	路线增长系数		1.306	
2.3	平均每公里交点数	个	0.507	
2.4	直线最大长度	m	2979.696	
3	路基、路面			
3.1	路基宽度	m	24.5	
3.2	路面数量	1000m ²	180.690	
3.3	设计车道数	车道	双向四车道	
3.4	路面类型		沥青混凝土	
3.5	防护工程	m ²	47795	
3.6	排水工程	km	9.863	

4	桥梁、涵洞			
4.1	汽车荷载等级		公路-I级	
4.2	中、小桥	m/座	75/3	
4.3	涵洞	m/道	716/25	
5	交通工程及沿线设施	公路公里	9.863	
6	绿化	公路公里	9.863	

二、涉海段道路的指标

1	用地面积	m ²	27481	
2	道路长度	m	785	
3	红线宽度	m	35	
4	道路技术标准			
4.1	道路等级		一级公路	
4.2	设计时速	km/h	80	
4.3	路基宽度	m	24.5	
4.3	道路设计荷载		标准轴载-100KN	
4.4	设计车道数	车道	双向两车道	
4.5	路面类型		沥青混凝土	

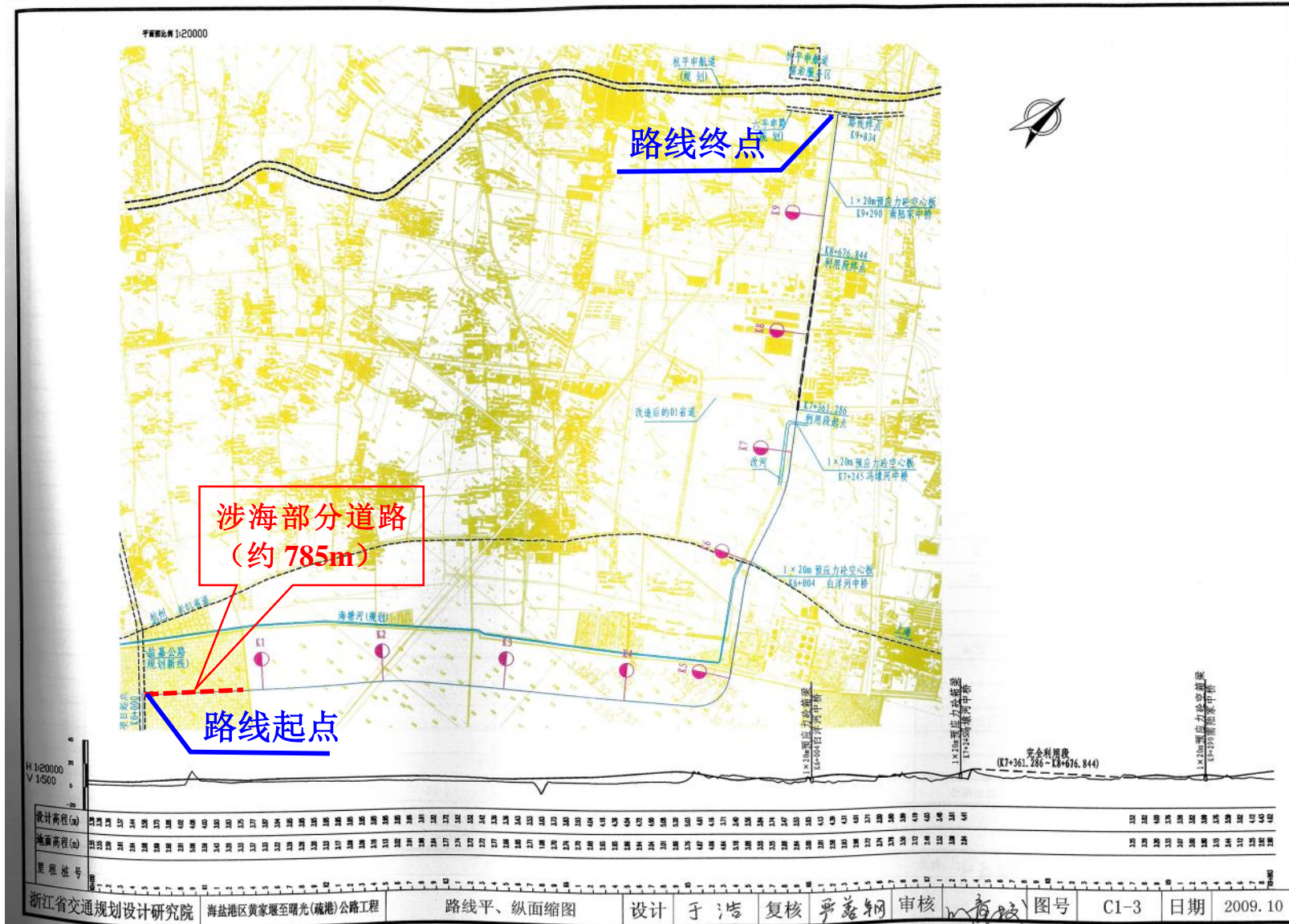


图 2.2-1 海盐港区黄家堰至曙光（疏港）公路工程路线平、纵面缩图

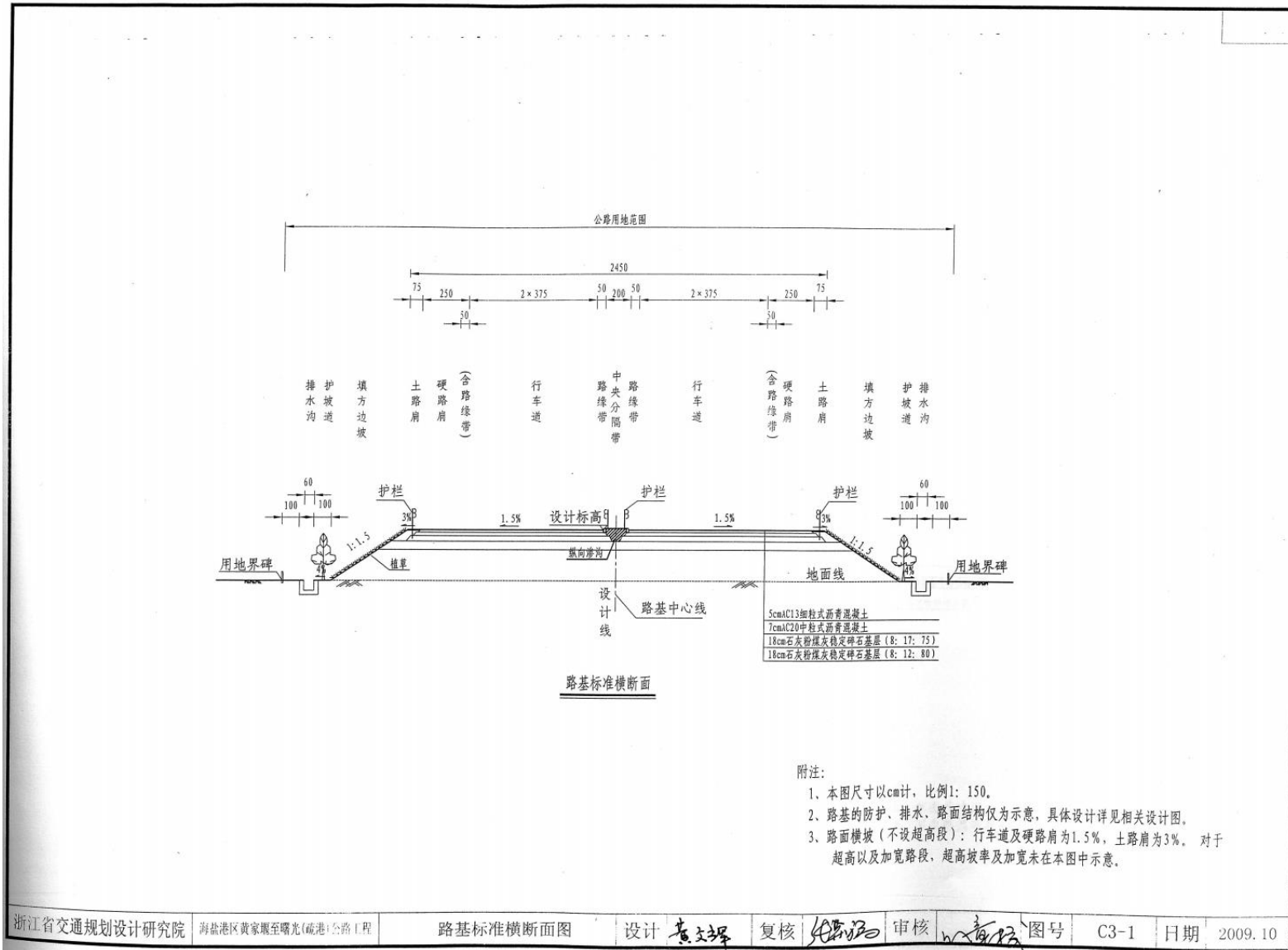


图 2.2-2 路基标准横断面图

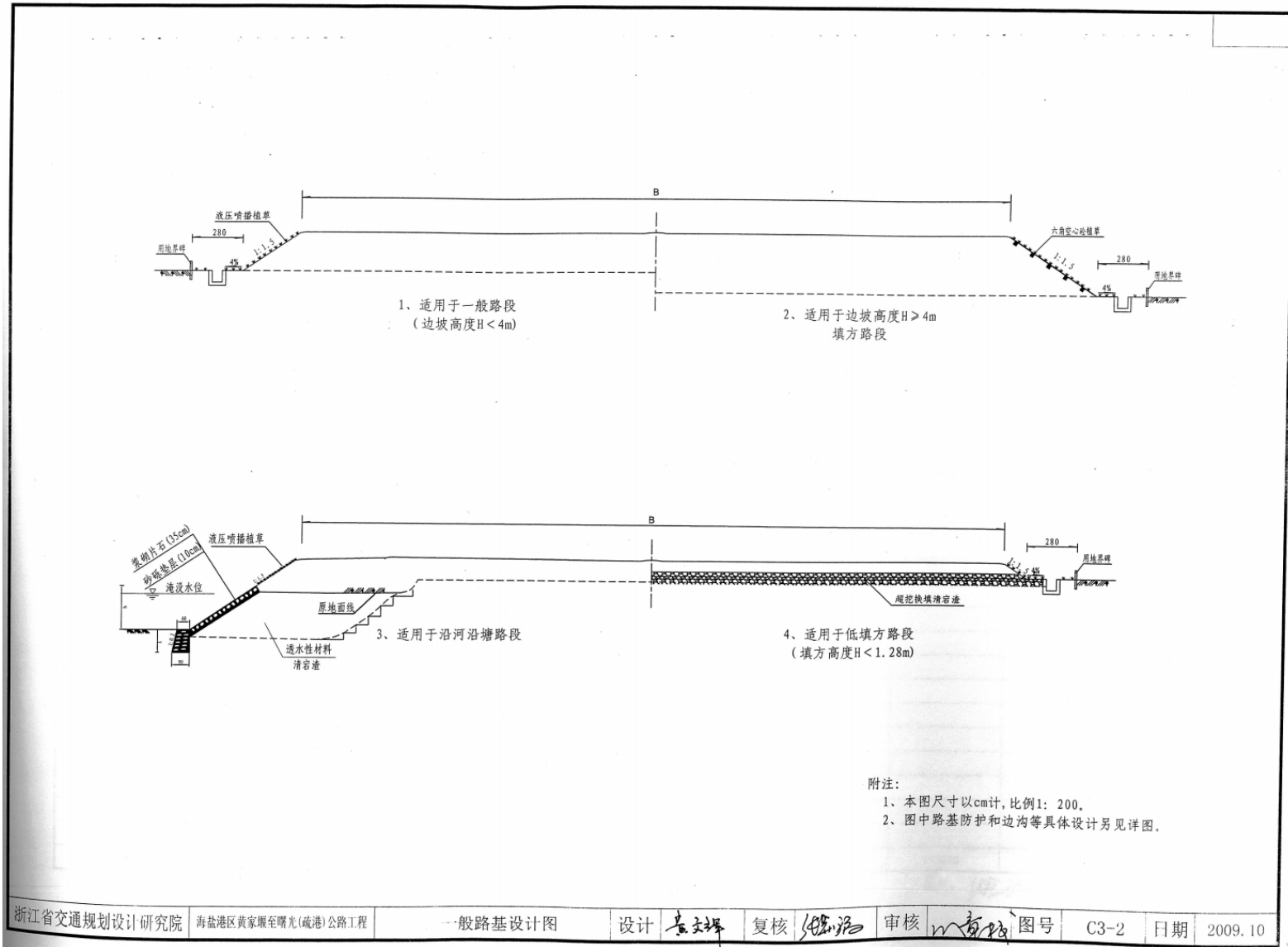


图 2.2-3 一般路基设计图

2.2.2 用海项目主要结构和尺度

2.2.2.1 路线布设

本项目位于海盐经济开发区，路线起点 K0+000 位于黄家堰，接规划盐嘉公路，路线由西向东布设，途经八团、姚家埭，在 K4+490 处路线左转，并于 K7+361.286 处与东西大道相交，接入并完全利用海湾大道，在 K8+676.844 交叉口处结束老路利用，继续往北布设，终点位于曙光村与规划六平申路相交。先后与 01 省道、西塘路、东海大道相交，本项目路线全长 9.863km，设桥梁 3 座。

2.2.2.2 路基设计

（1）路基横断面布置

路基宽度为 24.5m。断面布置如下：2.0m 的中央分隔带+2×0.5m 的左侧路缘带+4×3.75m 的行车道+2×2.5m 的右侧路缘带及硬路肩+2×0.75m 的土路肩。路基设计线为路基中心线，设计标高为中央分隔带外侧边缘路面标高。行车道、路缘带及硬路肩横坡（在不设超高时）为 1.5%，土路肩为 3%。

（2）路基高度

路基高度主要控制条件：路基设计洪水频率的计算水位、河流通航要求、主要被交叉道路、沿线结构物功能及地基稳定性要求。

路基填土高度设计综合考虑地表水、地下水和毛细水对路基的影响，不使其影响路基的强度和稳定性。沿河及受水浸淹的路基设计高度，应高出设计洪水频率 1/100 的计算水位加壅水高、波浪侵袭高和 0.5m 的安全高度；对于软土路段路基填土高度应满足沉降和稳定的要求；除满足以上要求外，路基高度还应该尽可能满足路基压实度要求的最小高度的要求。

（3）路基填筑材料及压实度

本工程路基填筑材料为外购的土石混合料，桥头及其它构造物处的填土应选用渗水性好的级配砂砾。路床（0~80cm）填料最大粒径不大于 10cm；路堤（80cm 以下）填料最大粒径不大于 15cm，分层最大压实厚度为 25cm。

（4）路基防护工程

本工程所选用的防护类型是针对当地气候、水文、地形、地质条件和筑路材料的分布情况确定，并与周围景观保持协调。

①路基填土<4m 的填方路堤坡率为 1: 1.5，采用液压喷播草灌进行边坡防护。②路基填土≥4m 的填方路堤边坡坡率为 1: 1.5，采用 C20 砼预制空心六角

砖进行边坡防护。③土质挖方路堑采用 1: 1.0 坡率，坡面液压喷播草灌防护。

2.2.2.3 路面设计

(1) 路面类型

考虑到本项目为软基路段，车流量大、重车比例高等因素，并结合浙江省及其他各省市多年公路建设的经验，采用沥青砼路面。同时，该地区项目路面结构基层一般采用二灰碎石，施工工艺成熟，故本项目采用二灰碎石作为路面基层。

(2) 路面结构

结合交通量、地区路用材料条件，以及已有工程经验和典型结构，对本项目路面结构拟定方案如下。

路面方案：5cm 细粒式沥青混凝土（AC-13C 型）+7cm 中粒式沥青混凝土（AC-20C 型）+18cm 石灰粉煤灰稳定碎石基层（8: 17: 75）+18cm 石灰粉煤灰稳定碎石基层（8: 12: 80）

桥面铺装结构为：4cm 细粒式沥青混凝土（AC-13C 型）+6cm 中粒式沥青混凝土（AC-20C 型）+10cm 水泥混凝土。

(3) 路面材料

路面材料沥青、碎石、石灰、粉煤灰、水泥、黄砂、矿粉等，其质量要求应符合交通部有关行业规范的技术要求。

路基路面排水设计

(1) 路基排水设计

路基排水沟与农业灌溉渠道相交，均采用立体交叉，即边沟设置涵洞或倒虹吸通过以上构造物，使路基排水沟水流不影响农田的灌溉系统的正常使用。填方边坡路基排水主要有边坡排水沟，排水沟尺寸一般为 60×60cm。

(2) 中央分隔带的排水设计

在整体式填方路基的中央分隔带采用了植草及填粘土封闭，在其下设置纵向渗沟和横向盲沟将下渗水排入填方排水沟。

(3) 路面排水设计

一般路段路面雨水由双向横坡排至土路肩经边坡漫流入两侧边沟或排水沟。超高路段的其中半幅路面雨水必将流向中央分隔带，为使雨水快速排出路面范围需设置超高路段路面排水结构。

2.2.2.4 桥梁、涵洞

正线桥梁共设 60m/3 座，均为 1-20m 的中桥；在所经过的排水沟及渠道上单独设涵洞 18 道（共长 518m）、盖板涵 7 道（共长 198m）。

（1）桥涵技术标准

①汽车荷载等级：公路-I 级；②桥涵设计主要技术依据为《公路桥涵设计通用规范》JTGD60-2004。③桥面宽度：总宽 $2 \times 12.25\text{m}$ ，桥面标准横坡 1.5%，桥梁与路基同宽。④桥梁孔径尽量采用标准跨径。各桥配跨及桥梁高度均满足通航和泄洪要求。对于普通桥梁上部采用部分预应力砼组合箱梁。⑤桥面铺装采用 10cm 现浇砼和 10cm 沥青砼。

（2）桥梁、涵洞结构设计

桥梁基础型式根据地质情况特点，主线桥梁下部结构采用桩柱式墩台、钻孔摩擦桩基础，A 线桥梁下部结构采用矩形墩、柱式墩台、钻孔摩擦桩基础。桩柱式墩台盖梁、立柱、耳背墙均采用 C30 砼，其余采用 C25 砼。

涵洞的结构类型根据本路段所经之处地形情况的特点，结合沿线灌溉需要、铺设管线需要，选用了钢筋砼圆管涵、钢筋砼盖板涵以满足地基承载力、路基填土不同和使用功能不同的要求。圆管涵直径为 1.5m，盖板涵的尺寸根据需要设置。灌溉涵洞洞口均采用渡槽跨越主线边沟，为使水流舒顺，排水涵洞洞口均采用锥坡形式。盖板涵跨径有 $1-1.5 \times 1.5$ 、 $1-2.0 \times 2.0$ ，跨径的选择，主要由沿线铺设管线需要决定。

2.2.2.5 绿化、景观

（1）中央分隔带绿化

中央分隔带绿化的目的是遮光防眩、诱导视线和改善景观。设计原则：1)防眩作用、2)美化路容、3)减轻司机视觉疲劳、4)粗放管理。在满足防眩的前提下，设计采用每 500m 长单元长度内，交错种植冠幅 60cm 的桧柏，间隔种植 8m 紫薇。由于中央分隔带土层薄、立地条件差，防眩树种应选择抗逆性强、枝叶浓密、常绿的桧柏，按防眩效果和景观要求，桧柏控制高度为 1.2~1.5m 为宜，单行株距 2.0m，蓬径 60~80cm。中央分隔带的地表绿化，从美化路容和改善小气候出发，则以铺草坪和植地被物为主，使地表得以有效覆盖，防止土层污染路面，达到保湿效果。选用常绿草坪白三叶满铺（播种草籽）、书带草种植在路缘带处；地被物选择金叶女贞、紫叶小整灌木，各品种布置按中央分隔带自然分段。

该配置方式满足行车安全要求，起到了防眩、诱导作用，且不影响公路的气势；通过地被物、草坪的合理立体布置，花灌木的不同花期、花色以及叶色变化，常绿草坪为背景，减少桧柏的单调感，增强美化效果。

（2）边坡绿化

在路堤边坡采用土工格室喷播植草方式，以达到绿化与护防的相重作用。

2.2.2.6 其他工程

其他工程包括道路交通设施、路灯、综合管线工程（含交通、电力、通信、燃气工程等）。

2.3 主要施工工艺和方法

2.3.1 东段围涂二期工程施工工艺和方法

围涂二期工程海堤为 II 等工程，主要建筑物级别为二级。设计重现期 100 年一遇，即百年一遇设计高潮位加同频率风强爬高和安全加高。围区排涝标准为 20 年一遇不受淹。五团路堤为临时施工道路，按五年一遇非汛期高潮位波浪爬高。

主堤堤身结构采用土石混合结构，地基处理采用插打塑料排水板的排水固结法。堤顶宽度 7m，挡浪墙高度 1.10m。迎海侧上部为 50% C20 砼灌砌块石直立挡墙，迎海侧 $\nabla 5.8\text{m}$ 高程设 $\nabla 5.6\text{m}$ 宽消浪平台、 $\nabla 3.4\text{m}$ 高程设 11.0~15.0m 宽镇压平台，两平台间以 1:2.5 斜坡连接；高程 $\nabla 5.80\sim\nabla 1.0\text{m}$ 设砼螺母块消浪护坡直立挡墙及两平台以下为抛石结构。背水侧 K0+000~2+528.2 段设置二级镇压平台，平台高程分别为 $\nabla 6.50\text{m}$ 、 $\nabla 4.0\text{m}$ ，K2+528.2~5+076.7 段设置一级镇压平台，平台高程 $\nabla 3.50\text{m}$ ，斜坡为 1:2.5，堤背超级用 C25 砼螺母块和种植草皮保护。围堤堤脚、土石坝之间的堤身为防渗土体，吹土管袋棱体、围堤内坡堤脚之间的护塘地堤身为吹填的砂性土。

主堤、隔堤工程项目主要有堤身抛填块石混合料、40kn/m 土工布铺设、塑料排水板打设、碎石垫层铺筑、闭气海涂泥填筑、充泥管袋、吹填砂土、C25 砼大方脚、护脚抛石、护坡碎石垫层及干砌块石、C25 砼支座、50% C20 砼灌砌块石平台、C25 砼四脚块、C25 砼螺母块、C30 砼挡浪墙、C25 砼路面、C25 砼螺母块护坡等。

（1）主堤基础处理施工，包括清基、40kn/m 土工布铺设、碎石垫层铺设及

打设塑料排水板。为加快施工进度，基础处理分二个工作面同时施工。每个工作面配备一台履带式插板机进行塑料排水板打设。

(2) 堤身抛填施工，采用海盐林龙矿（方家山）生产的块石混合石料，石料表面无明显裂缝，湿抗压强度 $>40\text{Mpa}$ ，级配较好，填筑干密度大于 17.2KN/m^3 ，含泥量小于5%，无风化岩及软岩。混合料抛填紧跟排水板作业后实施，采用自卸汽车直接上堤填筑，120A型推土机或50型铲车推平碾压的方法施工。

(3) 闭气土方施工稍滞后于石方施工，遵循石方领先土方紧跟的原则，在内坡理砌、 400g/m^2 无纺布铺设完成后，开始实施土方施工。堤身土方范围内的树根、草皮、块石及含有植物根茎的有机土、垃圾等影响土方防渗的杂物均需清除。闭气土方的土源采用老海塘外围区内滩涂土，距离堤脚必须大于100m。土源经现场取样检测，其各项指标均符合设计要求。

(4) 冲砂管袋及吹砂填土施工，冲砂管袋施工应充分考虑潮位情况，进行吹填袋体施工，合理利用时间连续施工，以加快工程进度。

(5) 龙口堵口采取两端向中间合拢、平堵和立堵结合，先进行抛石截流体施工，合拢后再进行抛石加宽和闭气土方的施工方案。

2.3.2 本项目后续施工工艺和方法

本项目后续施工主要为地块整平及后续建筑物建设，主要施工方法如下：

(1) 施工准备

施工前准备足够的运输车辆，以便集中上料，料源处有专人控制回填石方的质量，严禁不合格的填料进入施工现场。

(2) 石方填筑

石方运输采用自卸车从料场施工便道进入施工场地。卸料过程中安排专门人员对粒径大于20cm的石块进行人工破碎，对强度大，人工破坏不了的及时清出施工场地，卸料全部完成待监理检测合格后，再统一进行推平。

(3) 推平

用推土机对卸料进行推平，推平过程中人工及时对粒径大于20cm的石块进行破碎或清出施工场地。

(4) 构筑物施工。

根据总平面布置，进行道路路基和路面的施工工作。

2.4 项目申请用海情况

2.4.1 项目申请用海类型和方式

根据《海域使用分类》（HY/T 123-2009），本项目申请用海类型为交通运输用海（一级类）中的路桥用海（二级类），根据《国土空间调查、规划、用途管制用地用海分类指南》，用海类型为交通运输用海（一级类）中的路桥隧道用海（二级类）。用海方式为填海造地（一级类）中的建设填海造地（二级类）。

2.4.2 项目申请用海面积

根据规划红线和用海单位提供的项目用海平面布置，海盐港区黄家堰至曙光（疏港）公路工程拟申请的建设填海造地用海面积为 2.7481 公顷。项目拟用海宗海位置图见图 2.4-1，拟用海宗海界址图见图 2.4-2。

2.4.3 占用岸线和新增岸线情况

本用海项目位于海盐东段围涂二期工程内部，不占用岸线，不新增岸线。

2.4.4 项目申请用海期限

本项目拟申请用海期限 40 年。

海盐港区黄家堰至曙光（疏港）公路工程宗海位置图

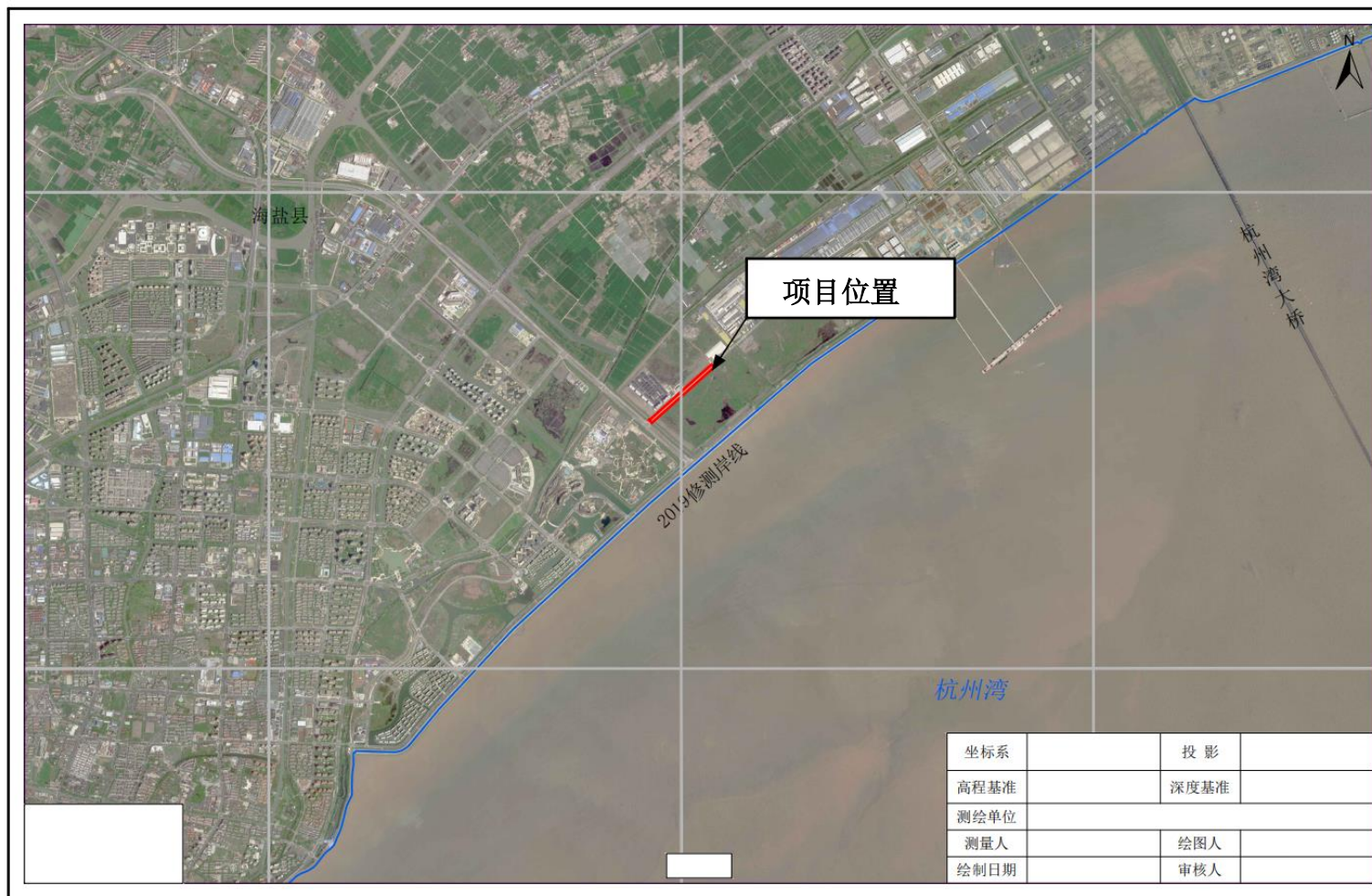


图 2.4-1 拟用海宗海位置图

海盐港区黄家堰至曙光（疏港）公路工程宗海界址图

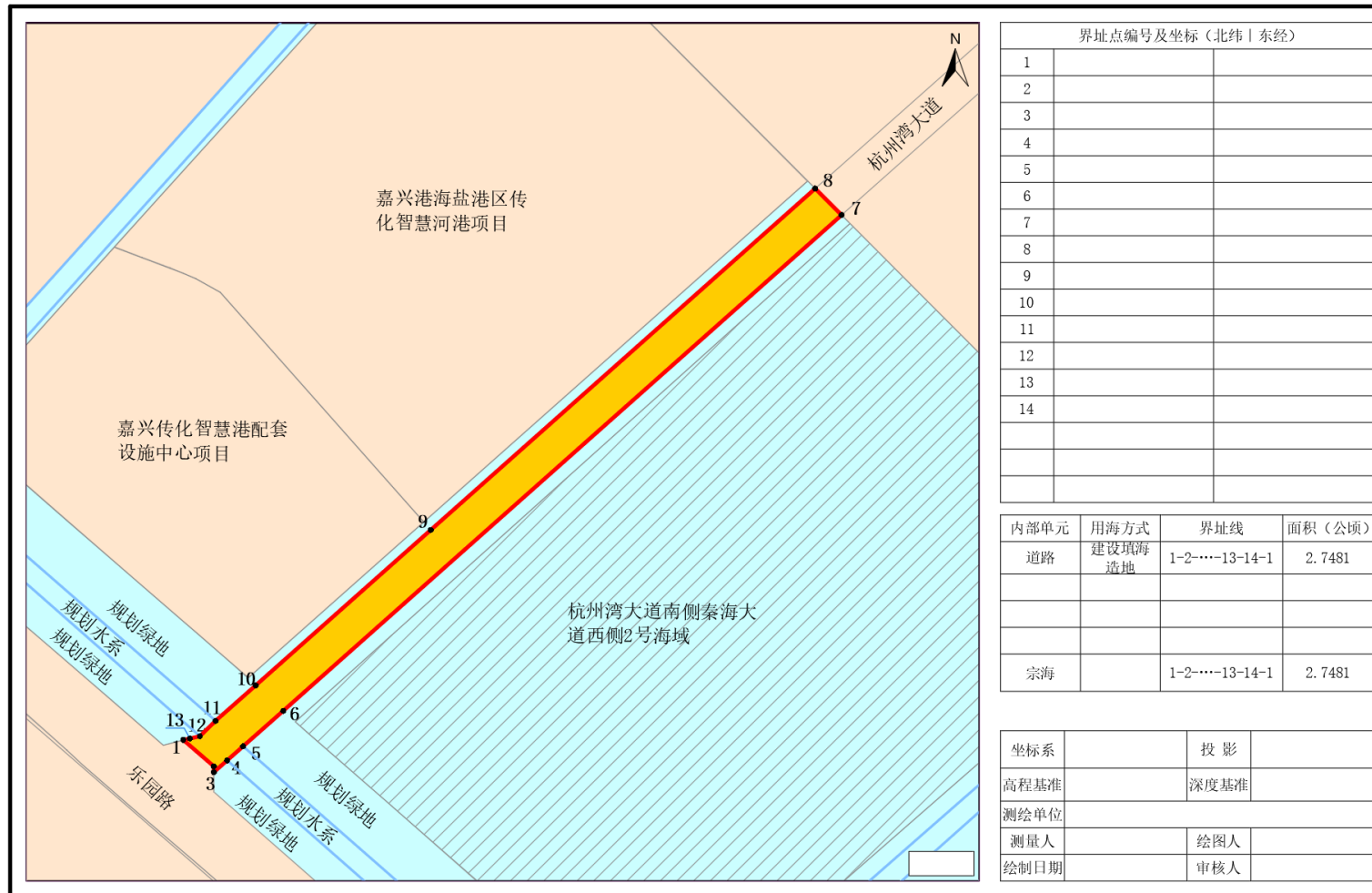


图 2.4-2 拟用海宗海界址图

2.5 项目用海必要性

2021年6月22日，自然资源部海域海岛管理司出具了关于浙江省海盐县围填海历史遗留问题处理方案备案意见的复函（自然资海域海岛函〔2021〕106号）：

“我部原则同意浙江省海盐县已填海成陆区域（162公顷）按照围填海历史遗留问题进行处理”，该处理方案要求“坚持节约优先原则，引导符合国家产业政策的项目落地，高效集约利用已填成陆区域，加快盘活存量，形成有效投资”。海盐港区黄家堰至曙光（疏港）公路工程部分区域位于海盐县围填海历史遗留问题清单图斑编号330424-0021范围内，用于道路建设。

根据处理方案中海盐县围填海项目开发利用平面图，海盐东段围涂二期工程内，拟安排急建产业项目3个、急建公共基础设施项目1个和生态用海项目4个。其中，急建的公共基础设施项目为杭州湾大道项目，即本道路工程的涉海部分。本项目用海区位于330424-0021图斑的中部，用于建设海盐港区黄家堰至曙光（疏港）公路工程（东段围涂二期工程内该段道路即为杭州湾大道），涉及用海面积2.7481公顷，属于填而未确权区域。

项目建设既可以科学合理地开发利用历史围填海区，加快围填海历史遗留问题处置进程，又能够完善海盐港区的路网体系，提高区域交通运行效率，改善投资环境，促进海盐社会经济发展。项目用海是必要的。

3 项目所在海域概况

3.1 海洋资源概况

用海项目周边海域主要有海岸线资源、滩涂资源、港口资源、渔业资源和旅游资源等。

3.2 海洋生态概况

3.2.1 气象

项目用海所在嘉兴港位于北亚热带南缘，东亚季风区，属于亚热带海洋性季风气候，全年气候温和湿润，四季分明，冷暖差异不大；降水充沛，日照充足；境内气候地域差异很小，但降水年变化较大。根据平湖气象站（位于乍浦镇北大街外）近 35 年的气象资料显示，所在区域的气象特征如下：

（1）气温

年平均气温 16.0℃，最低为一月份，平均气温 3.9℃；最高为七月份，平均气温 28.0℃。绝对最高气温 38.4℃，绝对最低气温-10.6℃。

（2）降雨

所在区域雨水丰沛，空气湿润，多年平均降雨量 1234mm，平均雨日 139d。降水主要集中在 3~9 月，约占全年的 76%。

（3）风况

属东亚季风区域，具有明显的季节性特征，11 月至翌年 2 月以 N~NW 风为主，3 月至 8 月以 E~SE 风向为主。常风向为 E~SE 风向，累计频率为 30%，次常风向为 N~NW 风，累计频率为 22%。多年平均风速 3.2m/s。极大风速 31.7m/s，SE 向。

（4）雾况

历年平均均雾日数 38.2 天，历年最多雾日数 57 天，最少雾日数 13 天。雾日多集中在冬季和春季，冬季 10~12 月多为辐射雾，而春季 3~5 月为平流雾。

（5）雷暴

本地区 2~11 月均有雷暴发生，强雷暴天气主要出现在 5~6 月。进入本地区的雷暴系统主要来自 WSW~NNW 向。多年平均雷暴日数 28.2 天，历年最多雷暴日数 43 天，最少雷暴日数 18 天。

（6）湿度

地处东南沿海，气候温暖，湿度较大，年平均相对湿度 82%。月平均相对湿度以 6 月至 9 月为最大，达 85%；12 月最小，为 79%。

3.2.2 海洋水文（略）

3.2.3 海洋地形地貌及冲淤环境（略）

3.2.4 区域地质概况（略）

3.2.5 自然灾害

本区自然灾害种类主要为台风和洪涝。

3.2.6 海水水质环境概况（略）

3.2.7 海洋沉积物环境概况（略）

3.2.8 海洋生物质量现状（略）

3.2.9 海洋生态概况（略）

3.2.10 海洋渔业概况（略）

4 资源生态影响分析

4.1 生态评估

本用海项目位于海盐东段围涂二期工程内，现状已填海成陆，本报告关于所在海域生态评估引用《海盐县围填海项目生态评估报告》中的主要评估结论。

根据《海盐县围填海项目生态评估报告》，围垦工程面积较小，且大多包裹在湾内或凹岸，即使在大潮期间，围垦工程对远区流速影响仍十分微弱，其中海盐东段围涂二期工程的影响范围不超过 3km。围垦工程顺直了岸线，可以增强对水流的控导作用，虽然潮流矢量变化不大，但流态更为平顺，围垦引起的涨落潮流速变化幅度不超过 0.19m/s。围垦区域建成后，由于流速的变化带来冲调整，围垦工程引起的冲淤变化一般在 1000 m 之内。

围填海项目占用部分浅海水域，并使其失去了海洋自然属性，围涂工程对海洋生物生态的影响主要表现在对围区潮间带生境和浅海底栖生境的破坏，造成局部潮间带生物变化剧烈和底栖生物灭失。围填海活动对附近海域的初级生产力、浮游植物、渔业资源和鱼卵资源的影响不明显。围填海项目周边的生态敏感目标相对较少，工程均未占用生态敏感目标区域。由于围填海工程的影响主要集中在工程周边海域，对生态敏感目标影响不大。通过一系列有针对性的生态修复措施的开展，可以达到有效恢复生态系统功能的目的。

4.2 资源影响分析

4.2.1 海岸线资源影响分析

根据《海盐县围填海项目生态评估报告》结论，)，围填海工程的实施占用人工岸线约 6007.03m，基岩岸线约 810.23。其中，东段围涂二期工程占用约 1982.65m 人工岸线，东段围涂三期工程占用约 2283.89 m 人工岸线，南台头排水泵站工程占用约 269.84m 人工岸线，澉浦镇围填海工程占用约 1470.66m 人工岸线与 810.23 m 基岩岸线。即：围填海工程使得澉浦镇长墙山至青山岸段，

本项目用海部分位于海盐东段围涂二期工程内，目前已填成陆，其余部分位于陆域，不占用海岸线，不涉及岸线利用，用海活动不会对现有海岸线资源产生影响。

4.2.2 滩涂资源影响分析

滩涂资源具有气候调节、洪水防护、生物繁殖栖息、营养盐循环、自净能力、养殖等功能。根据《海盐县围填海项目生态评估报告》结论，海盐县围填海项目（包括海盐县澉浦镇长墙山至青山围填海工程、南台头排水泵站工程、东段围涂二期工程、三期工程）合计共占用潮间带滩涂面积约为 174.4 公顷。本项目用海实施对滩涂资源的损耗主要体现在原填海时期造成所在区域的滩涂资源减少了 2.7481 公顷。

项目用海区现状为已填成陆，已不具备滩涂属性，拟建道路工程实施对海域滩涂资源没有影响。

4.2.3 海洋生物资源影响分析

围填海改变了滩涂的自然属性，使之成为陆地，原有海洋生物资源消失，造成海洋生态环境不可逆改变和海洋生物资源永久损失。根据生态评估报告结论，海盐县围填海项目总填海面积约为 174.4026 公顷，造成的海洋生物资源损害总额约 2210.65 万元，造成的海洋生态系统服务功能损失价值约 169.55 万元/年。

本用海项目位于海盐东段围涂二期工程内，用海面积为 2.7481 公顷，按面积占比估算，本项目填海工程造成的海洋生物资源损害额约 34.83 万元，海洋生态系统服务功能损失价值约 2.67 万元/年。

针对海盐县围填海项目造成的海洋生物资源损失，其生态保护修复方案已给出了相应的生态修复方案，通过采取生态园区绿地水系建设、海堤加固与生态化建设、生态湿地建设、滨海湿地生态修复、海洋生物资源恢复等措施对受损的海洋生态环境进行修复。

4.3 生态影响分析

4.3.1 水文动力环境影响分析

根据《海盐县围填海项目生态评估报告》结论，围垦工程实施对远区流速影响十分微弱，其中海盐东段围涂二期工程的影响范围不超过 3km。围垦工程顺直了岸线，可以增强对水流的控导作用，虽然潮流矢量变化不大，但流态更为平顺，围垦引起的涨落潮流速变化幅度不超过 0.19m/s。

本项目用海位于海盐东段围涂二期工程内部已填成陆区域，其余工程区域均位于陆域，外侧海堤已建成，与外海无水体交换，后续道路工程实施也不会对围

区外侧海域的水文动力环境产生影响。

4.3.2 地形地貌与冲淤环境影响分析

根据《海盐县围填海项目生态评估报告》结论，围垦区域建成后，由于流速的变化带来冲调整，围垦工程引起的冲淤变化一般在 1000m 之内。大部分围垦区域外侧由于围垦流速减小，引起淤积，有助于形成新的潮间带。

本项目用海位于围区内，工程实施对所在海域冲淤影响远小于整个围涂区。目前，用海区已填成陆，外侧海堤已建成，后续道路工程实施也不会对围区外侧海域的地形地貌及冲淤环境产生影响。

4.3.3 水质和沉积物环境影响分析

根据《海盐县围填海项目生态评估报告》结论，围填海工程实施前、实施期间和实施后，主要污染物无机氮和磷酸盐指标没有明显升高迹象；有机碳、石油类、硫化物、锌、铬有所波动，其余指标变化比较平稳。所有监测指标均满足海洋沉积物质量第一类标准，与附近相关功能区划的要求相符。综合项目附近海域历年的水质和沉积物监测数据，围填海施工对附近海域的水质和沉积物无明显影响。

本项目用海区位于海盐东段围涂二期工程内，现状为已填成陆，与外侧海域存在海堤隔断；其余工程区域均位于陆域。

（1）施工期（后续施工）

项目后续施工对海洋环境的影响主要有废水和固体废物，如不合理的排放及处理或者外抛会对外海水质环境产生不利影响。施工废水主要包括泄漏的工程用水，施工过程筑路材料、挖方、填方、遇暴雨冲刷进入海域的废水，施工机械冲洗时产生的含油废水，同时施工人员也将产生生活污水。

泄漏的工程用水排放的废水中，悬浮物高达 1000mg/L，施工机械冲洗废水含油泥沙和废油，需修建简易沉淀隔油池，经沉淀隔油后，循环利用，不得任意排放。

施工过程中建筑材料、土方(如碎石、黄沙、泥块等)，如不妥善放置，遇暴雨冲刷会进入沿岸海域，影响水质，因此应建临时堆放棚；近海岸的材料堆放场、挖方、填方四周应挖截留沟，以尽可能减少对沿岸海域的影响，截流沟废水汇入简易沉淀池。

生活污水是工程建设期主要水污染源。施工期施工人员生活污水量虽然较小，但如直接排放，会造成局部水体污染。因此，施工期在施工场地采用移动式污水处理设施，进行统一收集运走，禁止直接排向外海。

工程施工期间产生的固体废弃物主要为部分废弃建筑材料和施工人员产生的生活垃圾。施工单位应规范运输，不要随意洒落，也不得随意倾倒建筑垃圾，制造新的垃圾堆场。工程施工垃圾应集中堆放，且应以篷布等遮盖，周围挖截留沟，定时清运。施工过程中产生的生活垃圾集中收集，统一存放，委托当地环卫部门定时清理。

综上所述，经过处理后的施工期废水和固体废弃物对周边海水水质和沉积物环境影响不大。

（2）营运期

本项目为道路工程，项目建成投入使用后主要污染来源为过路行人、车辆等所产生的少量固体废弃物和初期雨水。固体废弃物由环卫部门统一收集处理并及时运走，不外抛，初期雨水经道路工程配套的雨水管网统一收集处理，不会对周边环境造成影响。

4.3.4 生态环境影响分析

根据《海盐县围填海项目生态评估报告》结论，围填海项目占用部分浅海水域，并使其失去了海洋自然属性，围涂工程对海洋生物生态的影响主要表现在对围区潮间带生境和浅海底栖生境的破坏，造成局部潮间带生物变化剧烈和底栖生物灭失。围填海活动对附近海域的初级生产力、浮游植物、渔业资源和鱼卵资源的影响不明显。海盐县围填海项目总填海面积约为 174.4026 公顷，造成的海洋生物资源损害总额约 2210.65 万元，造成的海洋生态系统服务功能损失价值约 169.55 万元/年。

本用海项目位于海盐东段围涂二期工程内，用海面积为 2.7481 公顷，按面积占比估算，本项目填海工程造成的海洋生物资源损害额约 34.83 万元，海洋生态系统服务功能损失价值约 2.67 万元/年。

本用海项目填海造地后建设道路工程，后续项目施工期和营运期产生的污、废水和固体废物均会得到妥善处置，不直接外排入海，不会对围堤外侧海域海洋生态环境产生不利影响。

5 海域开发利用协调分析

5.1 海域开发利用现状

5.1.1 社会经济概况

海盐县社会概况资料引自海盐县人民政府《2024 年海盐县国民经济和社会发展统计公报》。

（1）社会系统概况

海盐县位于浙江省北部杭嘉湖平原，东濒杭州湾，西南临海宁市，北连平湖市和嘉兴市南湖区、秀洲区。全县陆地土地总面积 584.96 平方公里，海湾面积 487.67 平方公里。境内陆地海岸自澉浦镇（南北湖风景区）永乐村起至海盐经济开发区（西塘桥街道）东港村止，全长 53.48 公里，是浙北海岸线最长的县（市）。全县辖 4 个街道 5 个镇，即武原、秦山、望海、西塘桥 4 个街道，沈荡、百步、于城、澉浦、通元 5 个镇。

（2）经济发展现状

2024 年海盐市实现全市生产总值（GDP）725.37 亿元，按可比价计算，同比增长 5.2%。分产业看，第一产业增加值 21.45 亿元，增长 3.2%；第二产业增加值 395.44 亿元，增长 5.3%；第三产业增加值 308.48 亿元，增长 5.0%。国民经济三次产业结构为 3.0：54.5：42.5。

（3）人口、人民生活

2024 年末全县常住人口 47.69 万人，比上年增加 0.6 万人，户籍人口 38.39 万人。其中，女性 19.72 万人，男性 18.67 万人。全年城镇居民人均可支配收入 80870 元，比上年增长 2.9%；农村居民人均可支配收入 53025 元，比上年增长 4.7%。城乡居民人均消费支出分别为 54927 元和 40708 元，比上年增长 5.6% 和 9.2%。

5.1.2 海域使用现状

5.1.2.1 海盐东段围涂二期工程周边海域开发利用现状

根据现场勘察与调访，本项目涉及用海的 2.7481 公顷位于海盐东段围涂二期工程内，目前已填成陆，周边海域的海洋开发利用活动较多，主要包括港口、码头、航道、锚地、跨海大桥等。

（1）港口码头

项目用海位于嘉兴港海盐港区，海盐港区主要港口码头主要为海盐通用与多用途作业区（C区），秦山通用与预留发展区（E区）。

海盐港区海盐通用与多用途作业区（C区）岸线位于杭州湾跨海大桥以西，西端以盐嘉公路延伸线为界。规划港口岸线总长4.8km，布置1-3万吨级泊位，为1类港口岸线，目前已建1万吨级多用途泊位6个，自东向西分别为：嘉兴港海盐码头有限公司，嘉兴港海盐嘉实码头有限公司码头，浙江协和港务有限公司码头。

海盐港区秦山通用与预留发展区（E区）岸线位于海盐秦联路延伸线以西，至秦山核电规划限制区，已利用岸线约0.7km。规划港口岸线总长约4.7km，布置1万吨级及以下泊位，目前已建7个5000吨级以下泊位，自东向西分别为：杭州湾跨海大桥箱梁出运码头，3000吨级通用码头，现闲置；嘉兴海事局海盐海事处工作船码头，为较小吨位的通用码头；宁波航标处嘉兴港航标作业码头，为较小吨位的通用码头；浙江海盐华电能源有限公司码头，1500吨级液体化工码头；杭州湾跨海大桥墩身出运码头，3000吨级通用码头，用于杭州湾跨海大桥施工，大桥完工后未再用；浙江钱塘港口物流有限公司嘉兴港海盐港区秦山海运码头，5000吨级通用码头；秦山核电联营有限公司秦山二期3000吨级海运重件码头，3000吨级通用码头。

（2）航道、锚地

北通航孔航道中心线与杭州湾大桥轴线成 90° 正交，主通航孔上下游直线段长度各2.78km为桥区航道；下游段航道与嘉兴港航道连接；上游段航道至秦山核电厂航道、向左进入杭州港原习惯行驶航线为至杭州港航道。南通航孔航道中心线与杭州湾大桥轴线成 90° 正交，主航孔上下游直线段长度各2.78km为桥区航道；下游段航道与嘉兴港航道连接上游段航道沿原航向与杭州港原习惯行驶航线相连接为至杭州港航道、左转与上虞港进港航道相连接。

周边海域为杭州湾北岸的乍浦港区、海盐港区，附近布置的锚地主要有白塔山锚地、汤山锚地、澈浦锚地和规划的海盐锚地等。

（3）跨海桥梁

项目用海附近的跨海桥梁有杭州湾跨海大桥（公路）。杭州湾跨海大桥北起浙江嘉兴海盐郑家埭，南至宁波慈溪水路湾，全长36km。杭州湾跨海大桥2003年11月14日开工，2007年6月26日贯通，2008年5月1日正式通车。该桥跨越杭州湾北岸、南岸两个深槽，并在相应位置设置北、南两个通航孔：北航道的主通航孔主跨448m的双塔双索面钢箱梁斜拉桥，按3.5万吨海轮标准设计，近期供万吨级

海轮双向通航，远期供3.5万吨海轮单向通航，两侧设置副通航孔按1000吨级海轮标准设计；南航道主通航孔单塔单索面钢箱梁斜拉桥，按3000吨海轮标准设计，两侧设置副通航孔按300吨级海轮标准设计。设计最高通航水位采用年最高潮位频率分析5%的水位5.19m。

（4）排污口

附近海域海底取排水（污）口，主要涉及以下项目。

①秦山核电取排水口

秦山核电基地各期工程均采用海水直流冷却方案，取水自杭州湾的海水，温排水同样排入杭州湾，取排水口沿杭州湾北岸秦山岸段、交替布置，其中，一厂、二厂的取水口均布置在排水口的上游侧；三厂的取水口布置在电厂所在码头的头部，排水口布置在码头的根部。

秦山核电基地各期取排水工程的底高程除最早的一期工程略高为-8.5m 高程外，其余各期取水口的底高程多在-10m~12m，排水口底高程则因为排放形式不同差异较大。一~三期及二期扩建工程设计排放温升均为10℃，一期扩建设计排放温升为8.5℃，9台机组设计总取排水量372m³/s。

②排污管道

杭州湾跨海大桥北岸西侧约300m 处有两处海底排污管道，分别为海盐县城乡污水处理厂（一期）PPP 项目海底管道、嘉兴市联合污水处理有限责任公司嘉兴市污水处理工程排污管道。

5.1.2.2 海盐东段围涂二期工程内海域开发利用现状

根据《海盐县围填海项目生态评估报告》，2010年底，项目用海区所在的海盐东段围涂二期工程已基本完工。

海盐东段围涂二期工程是海盐县围填海项目的一部分，处理方案中海盐东段围涂二期工程包括2个图斑，图斑编号分别为330424-0021、330424-0022。目前，该范围内已确权项目有嘉兴港海盐港区传化智慧河港项目、嘉兴传化智能港配套设施中心和杭州湾大道南侧秦海大道西侧2号海域等。

5.1.3 海域使用权属现状

经海域使用权属核查，海盐港区黄家堰至曙光（疏港）公路工程用海区位于海盐东段围涂二期工程内，已纳入处理方案中，用海区内无相应权属事实。东、西侧为规划绿化；南侧为现状道路乐园路，已纳入土地管理；北侧为陆域，现状

为杭州湾大道。本项目用海区无紧邻已确权的海域开发活动。

5.2 项目用海对海域开发活动的影响

根据“自然资规〔2018〕7号”文件精神，本项目海域使用论证报告可适当简化，重点对用海必要性、面积合理性、海域开发利用协调等进行论证，明确生态修复措施。已完成生态评估和生态保护修复方案编制的，直接引用相关报告结论。

本项目用海部分位于海盐东段围涂二期工程内，现状已填成陆。海盐东段围涂二期工程是海盐围填海项目的一部分。目前，《海盐围填海项目生态评估报告》和《海盐围填海项目生态修复方案》均已编制完成，并已通过评审。本项目用海面积 2.7184 公顷，位于已填海成陆的海盐东段围涂二期工程内，作为海盐东段围涂二期工程的一部分，已与整体工程同步实施。本项目后续在已填海成陆的围区内部实施，不会对围区外侧海域开发活动产生影响，且海盐东段围涂二期工程实施产生的利益相关者均已协调完毕，因此本节主要分析项目用海对围区内其它项目的影响。

根据处理方案和海域使用权属现状资料调查结果，与本项目用海区相邻的开发活动有南侧的乐园路，北侧的杭州湾大道北段以及东西两侧的规划绿化。

本用海项目与上述工程存在施工干扰或界址衔接问题，通过建立必要的行之有效的沟通协调机制，制定完善的施工组织方案，完全可保证施工通道的畅通，避免相互干扰和界址重叠。

5.3 利益相关者界定

导则要求，根据项目用海对海域开发活动的影响分析结果和资源生态影响的最大范围，将项目用海占用和资源生态影响范围内有直接利益关系的单位和个人界定为利益相关者。项目用海对交通、渔业、水利等公共利益产生影响的，应将上述公共利益的相关管理机构界定为需协调部门。

本项目用海面积 2.7481 公顷，位于海盐东段围涂二期工程内，现状为已填海成陆区。项目在已填海成陆区域进行城镇基础设施建设，对海洋生态环境无重大影响。目前，《海盐县围填海项目生态评估报告》和《海盐县围填海项目生态修复方案》均已编制完成，并已通过评审，且《海盐县围填海历史遗留问题处理方案》也已完成了自然资源部备案（自然资海域海岛函〔2021〕106号）。

根据“国发〔2018〕24号”、“自然资规〔2018〕5号”、“自然资规〔2018〕7号”、“浙自然资规〔2019〕1号”和“浙政办发〔2021〕56号”文件精神，为确保具体项目尽快落地，建设单位浙江省海盐经济开发区管理委员会按现行审批程序拟开展本项目海域使用论证工作，根据前述项目用海对周边海域开发利用活动可能产生的影响分析，界定本项目用海主要利益相关者为周边海域开发活动的权属人或管理单位。

东、西两侧规划绿化和北侧杭州湾大道的管理单位与本项目建设单位同为浙江省海盐经济开发区管理委员会，可内部协调，不列入利益相关者，但进行协调分析。南侧乐园路的管理单位为****有限公司。此外，围涂工程实施主体为****有限公司，本项目在此基础上进行后续施工，需取得其同意。

综上所述，本项目的利益相关者界定为****有限公司和****有限公司。

5.4 相关利益协调分析

根据已界定的利益相关者及其受影响特征，本次论证对利益相关者的协调分析汇总如表 5.4-1 所示。

表 5.4-1 主要利益相关者协调分析一览表

序号	利益相关者	是否具备协调途径	协调内容	协调方法	协调责任人
1	****有限公司	是	本用海项目与乐园路的界址衔接和施工干扰问题	海域确权要与乐园路实现无缝衔接，施工中共同勘界测量，避免重叠，建立施工协调机制	浙江省海盐经济开发区管理委员会（建设单位）
2	****有限公司	是	围区前期填海由其实施，本项目在此基础上进行后续施工，需取得其同意		

项目用海南侧紧邻的乐园路管理单位为****有限公司，主要协调分析内容为界址衔接和施工干扰问题。项目用海所在的海盐东段围涂二期工程前期填海已由****有限公司负责实施完成，本项目在此基础上进行后续项目施工，需取得其同意。

用海区东、西侧规划绿化和北侧杭州湾大道的管理单位均为浙江省海盐经济开发区管理委员会，与本项目用海单位一致，可内部协调，需要协调的内容是与

本项目的界址衔接问题和施工干扰问题。海域确权要与规划绿化、现状道路实现无缝衔接，施工中共同勘界测量，避免用海范围重叠，建立施工协调机制。

5.5 项目用海与国防安全 and 国家海洋权益的协调性分析

5.5.1 与国防安全和军事活动的协调性分析

略。

5.5.2 与国家海洋权益的协调性分析

略。

6 国土空间规划符合性分析

6.1 所在海域国土空间规划分区基本情况

6.1.1 《浙江省国土空间规划（2021-2035年）》

2023年12月21日，国务院发布了关于《浙江省国土空间规划（2021-2035年）》的批复（国函〔2023〕150号）。

根据《浙江省国土空间规划（2021-2035年）》，用海项目位于海盐东段围涂二期工程内，属于历史围填海处置区，需要充分盘活利用围填海存量资源，分区分类、积极稳妥推动历史围填海处置进程。

6.1.2 《嘉兴市国土空间总体规划（2021-2035年）》

根据《嘉兴市国土空间总体规划（2021-2035年）》，严格“三条控制线”管控。本项目不占用永久基本农田，不涉及生态保护红线。

6.1.3 《海盐县国土空间总体规划（2021-2035年）》

根据《海盐县国土空间总体规划（2021-2035年）》县域三条控制线图，本项目不涉及生态保护红线，不占用永久基本农田，位于城镇开发边界内。根据海盐县国土空间总体规划县域国土空间用途分区规划图，本项目位于陆海协调发展区。

6.1.4 《浙江省海岸带及海洋空间规划（2021-2035年）》（报批稿）

根据《浙江省海岸带及海洋空间规划（2021-2035年）》（报批稿），本项目用海位于海盐东段围涂二期工程内，属于围填海历史遗留问题区域，未划定海岸带基本功能分区。本用海项目不占用海岸线。

本用海项目位于海盐东段围涂二期工程内，目前该区域为已填成陆区，按历史用海区的“未批已填区”进行特殊管控，其管控要求为：“严格落实经国家审定的备案方案，制订详细布局方案，按海域管理要求办理用海手续，节约集约引导符合国家产业政策的项目落地。严格按照生态修复方案明确的措施按计划推进生态修复。涉及耕地和生态保护红线的，要严格落实耕地保护、生态保护红线管控有关要求。涉及违法违规用海用岛的，应尽快依法依规查处。”

6.2 对周边海域国土空间规划分区的影响分析

6.2.1 对浙江省国土空间规划分区的影响分析

根据浙江省国土空间规划三线控制图，本项目用海不涉及生态保护红线，不占用永久基本农田，在城镇开发边界外。项目用海在围区内实施，不会对海堤外侧的生态保护红线区产生影响。

根据主体功能区分布图，本项目用海位于海盐东段围涂二期工程内，属于围填海历史遗留问题区域，不属于主体功能区范围内。项目后方陆域为国家级农产品主产区。项目用海在围区内实施，后续实施对海堤外侧海域生态环境基本无影响。

因此，项目用海对浙江省国土空间规划分区基本无影响。

6.2.2 对嘉兴市国土空间规划分区的影响分析

根据嘉兴市国土空间总体规划，本项目用海不涉及生态保护红线，不占用永久基本农田，在城镇开发边界内。项目用海在围区内实施，不会对海堤外侧的生态保护红线区产生影响。

6.2.3 对海盐县国土空间规划分区的影响分析

根据海盐县国土空间总体规划县域三条控制线图，本项目用海不涉及生态保护红线，不占用永久基本农田，在城镇开发边界内。项目用海在围区内实施，不会对海堤外侧的生态保护红线区产生影响。

根据海盐县国土空间总体规划县域国土空间用途分区规划图，本项目位于陆海协调发展区。本项目用海在围涂区内实施，后续实施对所在的陆海协调发展区基本无影响。

6.2.4 对海岸带空间规划基本功能区和海岸线的影响分析

本用海项目位于海盐东段围涂二期工程内，属于围填海历史遗留问题区域，不在海岸带空间规划的海洋功能分区内。用海项目在海岸线向陆一侧，不涉及使用海岸线。项目用海在围区内实施，不会对海堤外侧海域和附近海岸线产生影响。

因此，项目用海对浙江省海岸带及海洋空间规划的基本功能区和海岸线基本无影响。

6.3 与国土空间规划的符合性分析

6.3.1 与浙江省国土空间规划符合性分析

本项目用海位于海盐东段围涂二期工程内，属于历史围填海处置区。根据主体功能区分布图，不属于主体功能区范围内。项目实施后为海盐港区黄家堰至曙光（疏港）公路工程提供建设用地，实施后能够完善海盐经济开发区市政路网体系，提高城市交通运行效率，改善投资环境，促进区域社会经济发展；充分利用了存量围垦区，统筹陆海开发保护利用，未新增围填海，不占用海岸线资源。项目用海符合《浙江省国土空间规划（2021-2035年）》提出要统筹陆海开发保护利用，充分盘活利用围填海存量资源的要求。此外，根据浙江省国土空间规划三线控制图，用海项目不涉及生态保护红线、不占用永久基本农田。后续建设道路工程，属于城镇建设基础设施。因此，项目用海与《浙江省国土空间规划（2021-2035年）》相符。

6.3.2 与嘉兴市国土空间规划符合性分析

根据《嘉兴市国土空间总体规划（2021-2035年）》，严格“三条控制线”管控。优化国土空间开发保护格局。发挥“全省接轨上海的桥头堡、承接上海辐射的门户”功能，全面融入长三角一体化发展，推进长三角生态绿色一体化发展示范区嘉善片区先行示范。深度参与杭州都市圈建设，联动湖州市建设城乡融合发展试验区。实施耕地和永久基本农田集中连片整治，夯实“浙北粮仓”农业生产基础。守护水乡特色生态空间，保护市域南部沿湾生态带和北部湿地生态带。构建多中心网络化城镇体系，提升中心城区辐射带动能力，完善县域中心城市功能。以G60科创走廊为重点，优化布局创新产业空间，打造现代产业体系。依法依规推进历史围填海存量资源盘活利用。

本项目用海位于海盐东段围涂二期工程内，不涉及生态保护红线，不占用永久基本农田，在城镇开发边界内。后续项目建设有利于完善区域路网结构，优化人居环境，促进当地社会经济发展，从而推进海盐经济开发区的建设步伐，有利于推进历史围填海存量资源盘活利用。因此，项目用海与《嘉兴市国土空间总体规划（2021-2035年）》相符。

6.3.3 与海盐县国土空间规划符合性分析

本项目用海位于海盐东段围涂二期工程内，属于历史围填海处置区。根据海

盐县国土空间总体规划县域三条控制线图，本项目不涉及生态保护红线，不占用永久基本农田，在城镇开发边界内。根据海盐县国土空间总体规划县域国土空间用途分区规划图，本项目位于陆海协调发展区。海盐港区黄家堰至曙光（疏港）公路工程建设属于城镇建设基础设施的重要组成部分，有利于完善区域路网结构，优化人居环境，促进当地社会经济发展，从而推进海盐经济开发区的建设步伐，统筹陆海开发保护利用。

因此，项目用海与《海盐县国土空间总体规划（2021-2035年）》相符。

6.3.4 与浙江省海岸带及海洋空间规划符合性分析

本项目用海位于历史围填海区域中的已填未批未确权区域，按照处理方案、控制性详细规划等文件，填海后用于建设实施海盐港区黄家堰至曙光（疏港）公路工程，即处理方案中的杭州湾大道（东段围涂二期工程内该段道路），符合“严格落实经国家审定的备案方案，制订详细布局方案，按海域管理要求办理用海手续，节约集约引导符合国家产业政策的项目落地”的要求；项目用海是海盐县围填海项目的一部分，其生态修复措施已纳入《海盐县围填海项目生态修复方案》中统筹考虑，整体实施，以期达到良好的区域生态修复效果，使得区域生态环境得到改善，符合“严格按照生态修复方案明确的措施按计划推进生态修复”的要求；项目用海不涉及耕地和生态保护红线、不涉及违法违规用海用岛。因此，项目用海与《浙江省海岸带及海洋空间规划（2021-2035年）》（报批稿）相符。

6.4 与“三区三线”划定成果符合性分析

2022年9月30日，自然资源部办公厅下发了《自然资源部关于浙江等省（市）启用“三区三线”划定成果作为报批建设项目用地用海依据的函》（自然资办函〔2022〕2080号），从2022年9月30日起，“三区三线”划定成果正式启用，并作为建设项目用地用海组卷报批的依据。

由项目用海区与“三区三线”划定成果叠置图可以看出，本项目用海不涉及生态保护红线，不占用永久基本农田，在城镇开发边界内，项目用海符合“三区三线”划定成果。

7 项目用海合理性分析

7.1 用海选址合理性分析

7.1.1 区位和社会条件适宜性分析

7.1.1.1 地理区位条件

嘉兴港地处长江三角洲南翼、杭州湾北岸，背靠美丽富饶的杭嘉湖平原和环太湖流域，是杭州湾北岸全省唯一的出海口、全省海河联运的重要枢纽。嘉兴港依托杭嘉湖地区高等级内河航道，可直接联通上海、江苏、浙北以及钱塘江中上游地区。

项目用海所在位置为嘉兴港海盐港区，海盐港区岸线资源丰富，港区东段近杭州湾跨海大桥岸线建港条件较好，可建设 1 万~3 万吨级及以下泊位；港区西段重点发展临港产业及海河联运，规划建设万吨级及以下泊位。海盐港区主要为嘉兴市生产及临港产业运输发展服务，适当拓展临港物流、大宗商品储运等功能，发展临港产业。

本项目用海位于海盐东段围涂二期工程内，其依托海盐港区的经济开发区建设且利用现有已填成陆区实施填海造地，为海盐港区黄家堰至曙光（疏港）公路工程提供建设用地，对于完善港区路网，提高交通运行效率，改善投资环境，促进区域社会经济发展等具有重要意义，区位条件优势明显。

7.1.1.2 社会经济条件

海盐县总面积 508 km²，下辖 5 个镇、4 个街道，人口 47.69 万。2024 年实现生产总值 725.37 亿元，全年城镇居民人均可支配收入 80870 元。

本用海项目位于海盐东段围涂二期工程内，所在海域填海形成土地后用于建设海盐港区黄家堰至曙光（疏港）公路工程，即处理方案中的杭州湾大道（东段围涂二期工程内该段道路），能够完善港区路网体系，提高城市交通运行效率，改善投资环境，促进区域社会经济发展。

7.1.1.3 基础设施条件

项目供水接周边市政给水管，污水排入周边市政污水管，雨水排入周边市政雨水管；供电接周边电力线，供电设施完善，供电有保障；固定电话、G 网、C 网全面覆盖；有线电视也已接至附近。项目南侧为乐园路、北侧为杭州湾大道北段，交通便捷。综上，本项目建设位置条件较好，场地基础设施完善，区域周边

交通状况理想，这些都为本项目的建设提供了有力支撑，完全能满足项目建设及运营的需要。

7.1.2 自然资源和生态环境适宜性分析

本项目用海方式为填海造地（一级类）中的建设填海造地（二级类），其对自然资源、环境条件的要求重点在于地形地貌、岸滩冲淤变化趋势、海洋水动力条件、泥沙输移特征、工程地质条件、生态环境条件方面的适宜性，本次论证从这些方面进行分析。

7.1.2.1 地形地貌与岸滩冲淤条件

根据现场踏勘，项目用海区现状为已填成陆区域。因此，区块由于地处围区内部，对外海地形地貌与岸滩冲淤没有影响。

7.1.2.2 海洋水文动力条件

本用海项目填海与海盐东段围涂二期工程统一实施，围堤已合拢，且已整体填海成陆，整个围区与外海无水体交换，项目用海实施不受围区外侧海域水文动力条件的影响，也不会对外侧海域水文动力环境产生影响。

7.1.2.3 泥沙输移特征

本项目位于已建成围区内，与外海无水体交换，自然也无泥沙交换。项目实施填海造地所形成的陆域后，不受外海泥沙输移影响产生变化，同样项目实施也不会对外侧海域泥沙输移产生影响。

7.1.2.4 工程地质条件

工程区主要的不良工程地质现象是软土地基的抗剪强度低、承载力小、沉降变形大、稳定性差和表部人工填土回填厚度较大而引起的不均匀沉降变形大等问题。场地内软土较厚，在地震力作用下软土可能会出现震陷现象。在施工的过程中做好相应的地基处理满足沉降要求后，地质条件可以满足工程的建设需求。

7.1.2.5 生态环境条件

海盐东段围涂二期工程内已与海域相隔，其海洋生态系统已经消失，用海区已填成陆，所在海域滩涂生态系统已经发生很大的变化，已无海洋生物生存。针对围涂工程对海洋生态环境的影响，目前，海盐县围填海项目生态修复方案正在按计划实施，通过采取生态园区绿地水系建设、海堤加固与生态化建设、生态湿地建设、滨海湿地生态修复、海洋生物资源恢复等进行生态修复，对受损的海洋环境进行修复。

7.1.3 与周边其他用海活动相适应

根据区域控制性详细规划，项目区块东侧和西侧为规划绿化；南侧为已建成的乐园路，北侧为杭州湾大道北段。上述道路和绿化工程与本项目同属海盐经济开发区管理委员会的建设项目，项目与周边用海活动相适宜。建设单位在与周边开发活动做好界址衔接和施工干扰协调工作的基础上，用海活动可协调发展。

7.1.4 与海洋产业协调发展适宜性分析

本用海项目位于海盐东段围涂二期工程内，处理方案 330424-0021 图斑中部，填海后为海盐港区黄家堰至曙光（疏港）公路工程提供建设用地。

本用海项目所在区块属于规划道路用地，拟建道路工程附近的相交道路正在建设或已建成，项目实施可以增强各向交通联系，完善区域路网结构，提高交通运行效率，改善投资环境，促进产业集聚发展。可见，项目用海选址与周边海洋产业能相互兼容、协调发展。

7.2 平面布置合理性分析

7.2.1 平面布置合理性分析

7.2.1.1 体现了节约集约用海原则

本用海项目位于海盐东段围涂二期工程内，属于历史围填海区，结合周边道路建设现状、规划红线和整体道路规划进行布置，并与南、北两侧道路做好衔接。同时，工程按照《城市道路工程设计规范》和《公路工程技术标准》等相关规范要求，对两条道路的平面布置进行了进一步优化，其平面布置符合相关规划要求。项目平面布置在满足项目需求的同时，已尽可能减小了用海面积，符合节约集约用海的原则。

7.2.1.2 有利于生态保护，并已避让生态敏感目标

本用海项目在海盐东段围涂二期工程内进行平面布置，不会对围堤外侧海域生态环境产生影响，周边也无生态敏感目标。

7.2.1.3 最大限度地减少对水文动力及冲淤环境的影响

本用海项目填海与海盐东段围涂二期工程统一实施，根据《海盐县围填海项目生态评估报告》结论，围垦工程实施对远区流速影响十分微弱，其中海盐东段围涂二期工程的影响范围不超过 3km。围垦工程顺直了岸线，可以增强对水流的控导作用，虽然潮流矢量变化不大，但流态更为平顺，围垦引起的涨落潮流速变

化幅度不超过 0.19m/s。

本道路项目大部分工程区域均位于陆域，用海部分在海盐东段围涂二期工程内部已填成陆区域进行平面布置，不会对围堤外侧水文动力、冲淤环境产生影响。

7.2.1.4 最大程度地减少对周边其他用海活动的影响

根据区域控制性详细规划，项目区块东侧和西侧为规划绿化；南侧为已建成的乐园路，北侧为杭州湾大道北段。建设单位在与周边开发活动做好界址衔接和施工干扰协调工作的基础上，用海项目实施对周边其他用海活动影响较小。

7.2.2 填海平面设计合理性分析和优化

本项目所在海域填海形成土地后用于建设海盐港区黄家堰至曙光（疏港）公路工程，即处理方案中的杭州湾大道（东段围涂二期工程内该段道路），既可以科学合理开发利用历史围填海区内填而未确权未利用区域，符合处理方案及相关政策的要求。同时，项目实施能够完善海盐港区的路网体系，提高区域交通运行效率，改善投资环境，促进海盐社会经济发展。本用海项目属于城市重要基础设施建设工程，项目建设符合所在国土空间规划分区功能定位的要求。利用已填成陆海域落地建设城市道路，能够实现海洋功能的合理利用，提高海洋资源综合利用价值。

此外，本项目用海位于海盐东段围涂二期工程内，目前已填成陆，不直接占用岸线。在围填海区内进行道路平面布设，有利于科学合理开发利用围填海区内已填成陆的滩涂资源，加快盘活存量围填海，不会对围堤外侧水文动力、冲淤环境和海洋生态产生不利影响；项目实施对海岸地形地貌的原始性和多样性没有影响。综上所述，本用海项目的平面布置是合理的。

7.3 用海方式合理性分析

本项目位于海盐东段围涂二期工程已填成陆区内，属于存量围填海，用海方式为填海造地（一级类）中的建设填海造地（二级类）。

（1）对水动力环境、冲淤环境的影响可接受

本项目位于海盐东段围涂二期工程内，用海区现状为已填成陆区域，现状高程已达目标填海高程，后续施工不会对围堤外侧水文动力和冲淤环境产生影响。

（2）通过生态修复工程的实施修复受损海洋生态系统

本项目填海与海盐东段围涂二期工程统一实施，不可避免地会对区域海洋生

态系统产生影响。根据本报告第四章分析结果可知，本项目用海实施造成的海洋生物资源损害额约 34.83 万元，海洋生态系统服务功能损失价值约 2.67 万元/年，应将本项目用海生态修复措施纳入海盐县围填海项目生态修复方案中统筹考虑，整体实施，用以修复受损的区域海洋生态环境。

根据《海盐县围填海项目生态修复方案》，当地政府已组织开展生态修复工作，具体修复措施包括：1) 生态园区绿地水系建设；2) 海堤加固与生态化建设；3) 生态湿地建设；4) 滨海湿地生态修复；5) 海洋生物资源恢复。通过上述措施的落实用以修复受损的区域海洋生态环境。

（3）与周边其他用海活动相适宜

海盐东段二期围涂区内目前也已落户部分企业，今后随着企业逐步落户，该区域将形成产业园。项目用海周边包括绿化、道路基础设施外，其余用海活动均采用建设填海造地的用海方式，与本项目用海方式一致。项目用海与周边用海活动均相适宜。

（4）占用岸线情况

项目用海虽然采用建设填海造地的用海方式，但位于围区内，没有新增岸线，现状管理岸线位于外侧海堤，不占用岸线。因此，用海对岸线资源无影响，也不会改变现状岸线属性，影响其生态功能。

（5）建设填海造地完成多年，经时间检验是适宜的

项目用海所在的海盐东段围涂二期工程属于历史遗留围填海区域，围垦完成于 2015 年，经过多年时间表明，该处进行填海造地后未发生滑坡、坍塌、地形蠕动等情况，并且围区内高程经过一段时间沉降后，已趋于稳定，经时间检验采用建设填海造地的用海方式是合理的。

（6）用海方式比选

本项目位于海盐东段围涂二期工程内，用海区现状为已填成陆区域。本项目以现状形式申请用海，用海方式具有唯一性。

综上所述，项目采用建设填海造地用海方式是合理的。

7.4 占用岸线合理性分析

本项目位于海盐东段围涂二期工程内部，不占用岸线，不涉及岸线利用。

7.5 用海面积合理性分析

7.5.1 用海面积界定

宗海图按《宗海图编绘技术规范》（HY/T251-2018）要求进行绘制，最终确定本项目的总用海面积为 2.7481 公顷。宗海位置图见图 7.5-1，宗海界址图见图 7.5-3。

海盐港区黄家堰至曙光（疏港）公路工程宗海位置图

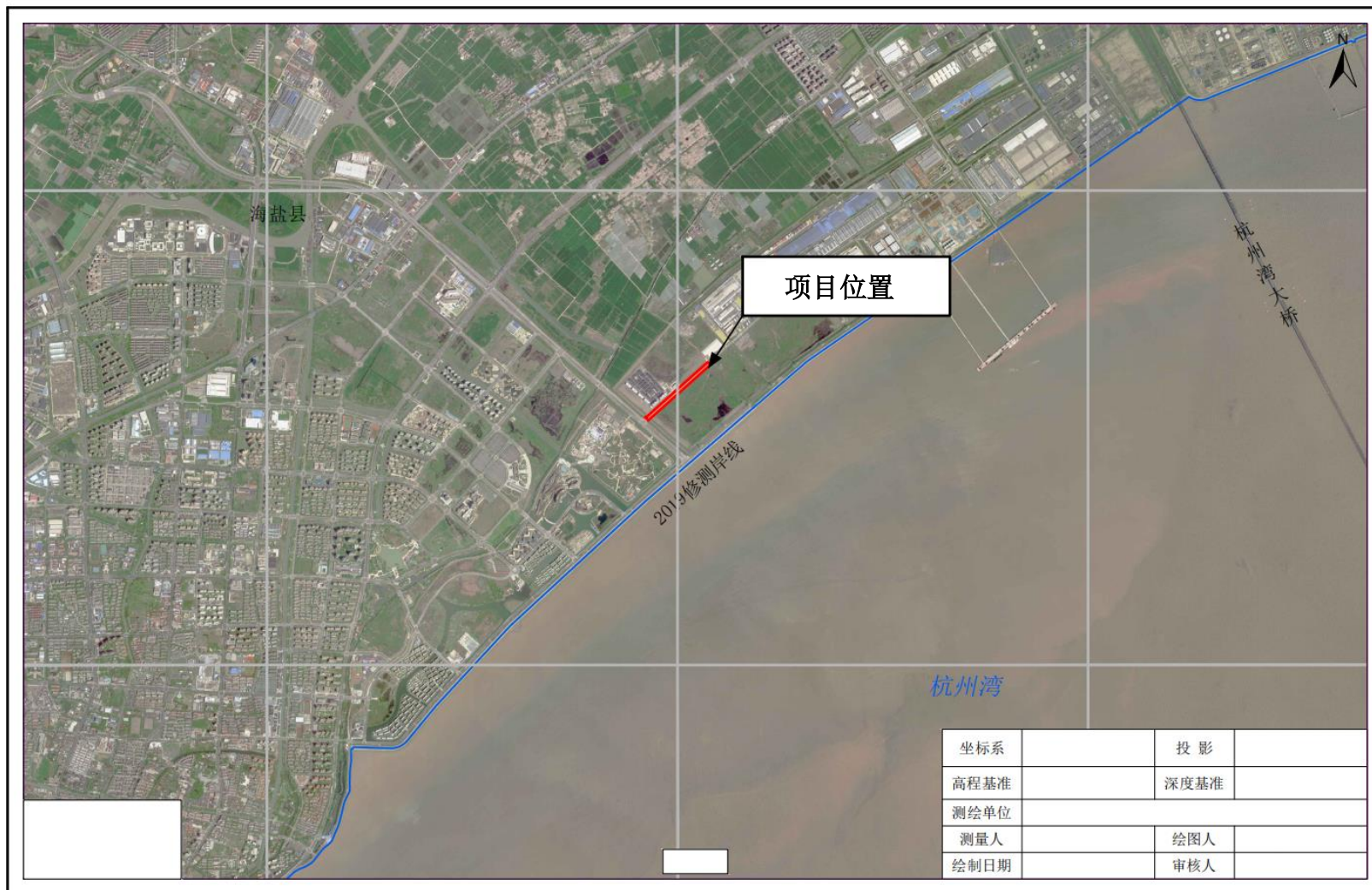


图 7.5-1 海盐港区黄家堰至曙光（疏港）公路工程宗海位置图

海盐港区黄家堰至曙光（疏港）公路工程宗海界址图

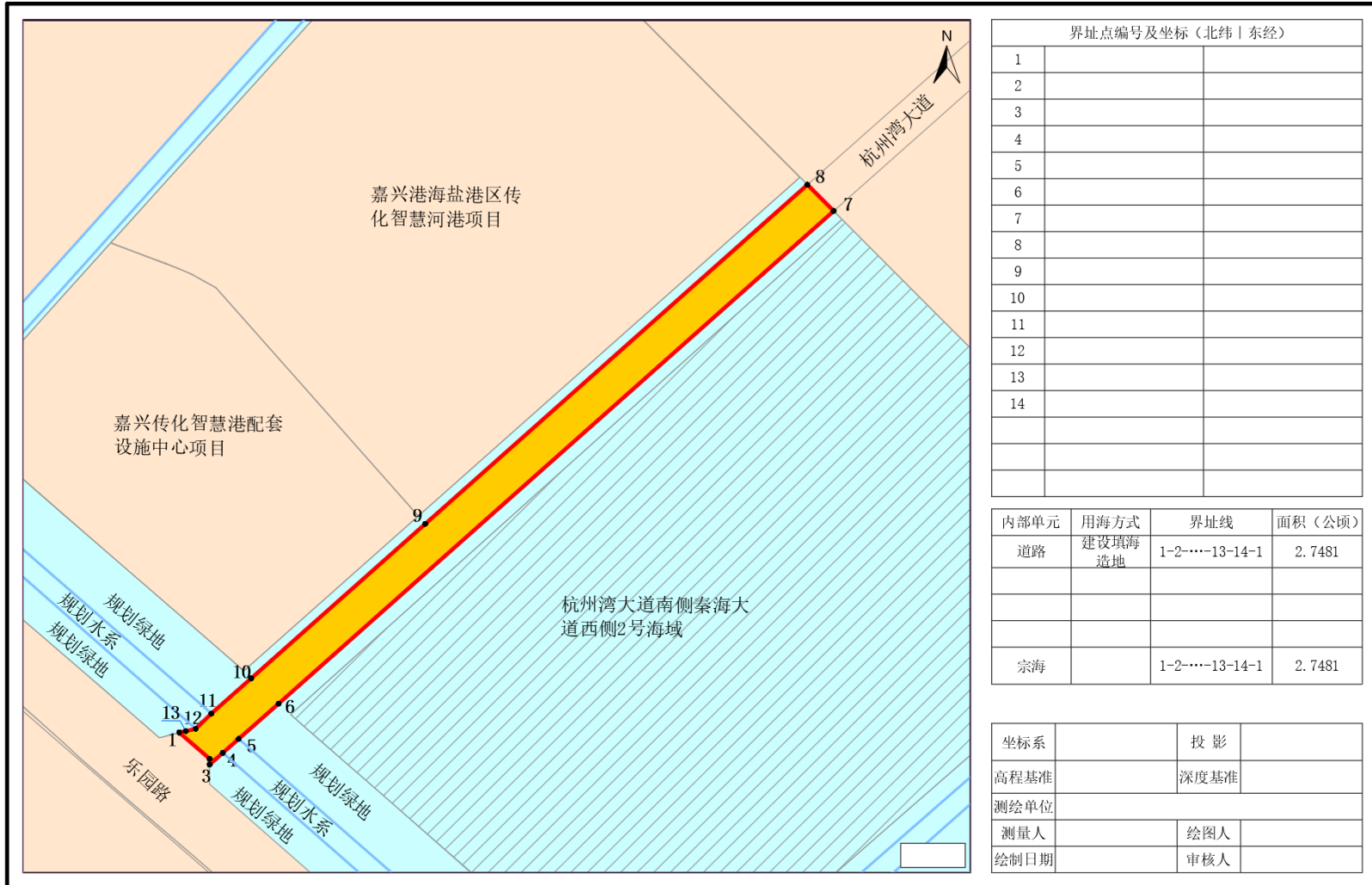


图 7.5-2 海盐港区黄家堰至曙光（疏港）公路工程宗海界址图

7.5.2 用海面积合理性

7.5.2.1 用海面积能够满足项目用海需求

随着城市人口规模、机动车保有量快速增长，交通流量增大，进而对城市道路需求提出更高要求。根据城市总规和区域控规的总体布置，工程区块为控规中的规划道路，本项目实施建设海盐港区黄家堰至曙光（疏港）公路工程，全长 9.863km，采用四车道一级公路标准，设计速度 80km/h，路基宽度为 24.5m。

本道路工程有部分在海盐东段围涂二期工程内，涉及用海面积 2.7481 公顷，属于填而未确权区域。该段道路建设已纳入海盐县围填海历史遗留问题处理方案中“近期急需建设的公共基础设施”，项目名为杭州湾大道。该段道路总长 785m，红线宽度 35m，路基宽度为 24.5m，主要建设内容包括道路、给排水管网、交通设施、路灯、绿化工程、综合管线工程等。

杭州湾大道为海盐港区黄家堰至曙光（疏港）公路工程中的一部分，路基路面设计等均和整体道路工程一致，道路车道断面布置形式可以满足道路交通量达到饱和状态的设计年限的要求，建成后区域整体交通状况良好，不存在明显拥堵路段。作为城市规划道路的一部分，完全符合上位规划和相关道路设计要求。项目实施后能有效改善区域道路交通情况，完善完善海盐港区的路网体系，提高区域交通运行效率，改善投资环境，促进海盐社会经济发展。

因此，项目用海面积能够满足用海要求。

7.5.2.2 用海面积符合相关用海要求

项目用海单位为浙江省海盐经济开发区管理委员会，该项目作为海盐县重要的城镇基础设施建设工程，其主要目的是为海盐港区黄家堰至曙光（疏港）公路工程提供建设用地。项目实施对于完善区域路网结构，提高交通运行效率，改善投资环境，促进社会经济发展等具有重要意义。

目前，《海盐县围填海项目生态评估报告》和《海盐县围填海项目生态修复方案》均于 2019 年 7 月 23 日通过了浙江省自然资源厅组织开展的专家评审，且《海盐县围填海历史遗留问题处理方案》也已于 2021 年 6 月完成了自然资源部备案（自然资海域海岛函〔2021〕106 号）。

本道路工程中 2.7481 公顷面积位于海盐东段围涂二期工程内，为已填成陆区域的城镇基础设施建设项目，对海洋生态环境无重大影响，且已纳入处理方案中需补办相关用海手续的项目之一。根据“国发〔2018〕24 号”、“自然资规〔2018〕

5号”、“自然资规〔2018〕7号”、“浙自然资规〔2019〕1号”和“浙政办发〔2021〕56号”文件精神，为确保具体项目尽快落地，建设单位拟开展海盐港区黄家堰至曙光（疏港）公路工程的海域使用申请工作，项目用海情况符合相关用海要求。

7.5.2.3 用海面积符合相关行业的设计标准和规范

（1）城市道路工程设计规范

本项目用海区新建道路路长 785m，红线宽度 35m，路基宽 24.5m，总用海面积 2.7481 公顷。路基横断面布置如下：2.0m 的中央分隔带+2×0.5m 的左侧路缘带+4×3.75m 的行车道+2×2.5m 的右侧路缘带及硬路肩+2×0.75m 的土路肩=24.5m，为双向四车道。此外，路基两侧的填方边坡、护坡道和排水沟也是该公路的用地范围，两侧合计约 9.5m。

根据《城市道路工程设计规范》（CJJ 37-2016），大型车或混行车道一条机动车道宽度应不小于 3.50m，设计时速在 60km/h 以上时最小宽度为 3.75m；小客车专用车道一条机动车道宽度应不小于 3.25m，设计时速在 60km/h 以上时最小宽度为 3.50m；与机动车道合并设置的非机动车道，车道数单向不应小于 2 条，宽度不应小于 2.5m。此外，分隔带最小宽度要求为 1.5m，采用边沟排水的道路应在路面外侧设置保护性路肩，不应小于 0.50m。

因此，本项目行车道的宽度设置为 3.75m，分隔带宽度设置为 2.0m，是合理的，符合城市道路工程设计规范。

（2）公路工程技术标准

本项目为一级公路，设计为双向四车道，路基宽 24.5m，时速 80km/h。根据《公路工程技术标准》（JTG B01-2014），一级公路最低配置为双向四车道，平原地区设计时速 80-100km/h；设计路宽 $\geq 24.5\text{m}$ （含中央分隔带），车道宽度标准为 3m（城市干道 3.75m），路肩宽度 1.5~3m，中央分隔带宽度没有统一标准。

因此，本项目一级公路采用双向四车道、路基宽度 24.5 米、设计时速 80km/h、行车道宽度 3.75m、路肩宽度 2.5m 的方案完全符合公路工程技术标准要求。

综合上述分析，本项目用海面积符合《城市道路工程设计规范》（CJJ 37-2016）、《公路工程技术标准》（JTG B01-2014）等相关设计规范要求，能有效地满足海盐港区黄家堰至曙光（疏港）公路工程的用海需求。

7.5.2.4 用海面积符合《建设项目用海面积控制指标（试行）》要求

《建设项目用海面积控制指标（试行）》适用于在中华人民共和国管辖海域

范围内的新建、改建和扩建的渔业、工业、交通运输、旅游娱乐和造地工程等建设项目用海。根据《建设项目用海面积控制指标（试行）》的要求，建设项目用海面积需满足海域利用率、岸线利用率、海洋生态空间面积占比、投资强度、容积率、行政办公及生活服务设施面积占比、开发退让距离及围填海成陆比例8项控制指标，此8项指标均与填海造地面积有关。本项目用海类型为交通运输用海中的路桥用海，不适用于《建设项目用海面积控制指标（试行）》中的8项指标，可参照国家现有相关标准和设计规范合理确定用海规模。

因此，本节不再分析项目用海与《建设项目用海面积控制指标（试行）》的符合性，仅分析用海面积与国家现有相关标准和设计规范的符合性，具体见前述7.5.2.3节。

7.5.2.5 减少项目用海面积的可能性分析

本项目用海面积 2.7481 公顷，位于海盐东段围涂二期工程内，所在位置即为区域规划和处理方案中的道路建设区域。用海面积界定时考虑以规划红线已转土地边界线为界，并与周边开发活动用海范围无缝衔接，各项指标均符合《城市道路工程设计规范》（CJJ 37-2016）、《公路工程技术标准》（JTG B01-2014）等行业设计规范要求，界定项目用海面积为 2.7481 公顷。项目用海面积在满足项目用海需求的同时，尽可能减小了用海面积，界址点量算符合《海籍调查规范》（HY/T124-2009）的要求，项目用海面积合理，减少面积的可能性较小。

7.6 用海期限合理性分析

根据导则要求，项目用海期限以项目主体结构 and 主要功能的设计使用（服务）年限作为依据，以法律法规的规定作为判断标准，分析项目用海期限是否合理。

（1）设计使用年限

根据工可报告，本项目填海造地后用于建设海盐港区黄家堰至曙光（疏港）公路工程，道路设计使用年限 15 年，设计年限后可进行定期维护修缮，不影响申请用海年限。

（2）法律法规规定年限

根据《中华人民共和国海域使用管理法》的规定，“公益性事业用海海域使用权最高期限为四十年”。本项目填海造地后用于建设海盐港区黄家堰至曙光（疏港）公路工程，作为城市基础配套设施，可以充分利用已填海成陆区域内的滩涂

资源，对海盐经济开发区的建设发展具有重要意义，属于公益事业用海项目，可按 40 年进行用海申请。

综上，本项目拟申请用海期限为 40 年，既符合项目设计使用年限要求，也符合《中华人民共和国海域使用管理法》公益性事业用海海域使用权最高期限规定，其用海期限的确定是合理的。

8 生态用海对策措施

本章围填海工程生态用海对策措施主要引用《海盐县围填海项目生态修复方案》中的相关结论及现阶段生态修复进展，同时结合本工程的自身特征提出可操作的生态修复建议。

8.1 生态用海对策

8.1.1 生态保护对策

8.1.1.1 海盐县围填海项目生态保护对策

1、生态修复重点

根据《海盐县围填海项目生态修复方案》，结合海盐片用海区的主要生态问题、生态功能定位及实际情况，重点做以下四个方面的修复和保护：

（1）生态园区绿地水系建设。在东段围涂二期生态园区内构建连续性的河流水系和绿色道路体系，形成多层次的生态绿地格局，为园区创造良好的生态环境和景观系统，提升生态服务功能，为园区提供一定的休憩、游乐空间。

（2）海堤加固和生态化建设海堤加固和生态化建设，构建生态化新岸线，营造公众亲海空间。

（3）围区内规划生态湿地，以形成围区与自然融合共存的景观生态格局，营造人海和谐的海洋生态空间；

（4）滨海湿地生态修复。通过滩涂湿地养护、潮间带底栖生物底播、退填还海等措施，修复潮滩湿地，完善潮滩湿地生态系统的结构，提高湿地的自我维持能力和稳定性，营造良好多样的生境。

2、生态修复目标

海盐县围填海项目生态修复目标主要包括以下几个方面：

（1）澈浦镇用海区进行海堤加固并实施海堤生态化工程，涉及岸线长度 2600m。

（2）东段围涂二期工程海堤通过生态化建设涉及岸线长度 4200 m。

（3）东段围涂二期工程外通过增殖放流恢复滨海湿地及近岸海洋生物资源修复和养护潮滩湿地，丰富近岸海域生物群落的多样性，底栖生物增殖放流锯缘青蟹 3 万只、彩虹明樱蛤 500 万粒。

（4）东段围涂二期工业生态园区内规划建设生态景观绿廊及水系湿地，以

形成围区与自然融合共存的景观生态格局，营造人海和谐的海洋生态空间，拟建设生态空间 17.85hm²。

（5）东段围涂三期围区营造人海和谐的海洋生态空间 35.22hm²，确保用海区海洋生态空间面积占比应符合《建设项目用海面积控制指标（试行）》的要求；

（6）南台头排水泵站外江侧围堰工程区待建设项目完成后，退填还海，恢复滨海湿地资源 0.70hm²。

8.1.2 生态跟踪监测

由于项目用海位于海盐东段围涂二期工程内，本次生态环境监测方案纳入整个海盐县围填海项目生态修复的各项监管措施中，不再另行编制生态环境监测方案。

根据《海盐县围填海项目生态修复方案》，开展海洋环境跟踪监测，为生态修复成效评估提供基础数据。

8.2 生态保护修复措施

8.2.1 生态修复总体布置

根据《海盐县围填海项目生态修复方案》，海盐县围填海项目生态修复工程拟投入 2215 万元，具体措施包括以下 5 个方面：

（1）生态园区绿地水系建设。在东段围涂二期生态园区内构建连续性的河流水系和绿色道路体系，形成多层次的生态绿地格局，为园区创造良好的生态环境和景观系统，提升生态服务功能，为园区提供一定的休憩、游乐空间。

（2）海堤加固与生态化建设。通过在澉浦镇围涂工程区进行海堤加固并实施海堤生态化工程、东段围涂二期海堤实施海堤生态化工程，提升岸线的景观生态水平和公众开放程度，构建自然化、生态化、绿植化的生态岸线。

（3）生态湿地建设。在东段围涂三期工程建设滨海生态湿地，给居民提供一定的生产生活空间。

（4）滨海湿地生态修复。通过滩涂湿地养护、潮间带底栖生物底播、退填还海等措施，修复潮滩湿地，完善潮滩湿地生态系统的结构，提高湿地的自我维持能力和稳定性，营造良好多样的生境。

（5）海洋生物资源恢复。通过在围区周边海域增殖放流或在潮间带进行底播增殖，促进围区附近海域的生物资源恢复。

8.2.2 生态修复实施进展

略。

8.2.3 项目用海生态修复措施

本项目用海位于海盐东段围涂二期工程内，属于海盐县围填海历史遗留问题处理方案中的项目，项目用海建设对海洋资源环境的影响难以从围填海工程整体实施对海洋资源环境的影响中区分出来。

根据本报告 4.1.2 节分析，本项目用海造成海洋生物资源损害价值为 34.83 万元，海洋生态系统服务价值损害价值为 2.67 万元/年。《海盐县围填海项目生态修复方案》已通过评审。本报告不再对此项目另行制定生态修复措施，要求将本项目生态补偿费用纳入海盐县围填海项目生态修复预算中，统筹考虑，整体实施，以期达到良好的区域生态修复效果，使得区域生态环境得到改善。

本项目所在海域填海形成土地后用于建设海盐港区黄家堰至曙光（疏港）公路工程，即处理方案中的杭州湾大道（东段围涂二期工程内该段道路），建议用海单位与相关行政主管部门就海洋生态修复措施进行沟通，制订切实可行的修复补偿计划，用海单位应将本项目的生态损失补偿费用纳入投资预算中，并依据《海盐县围填海项目生态修复方案》中提出的生态修复具体措施和生态修复计划，交由相关行政主管部门统一部署，及时落实生态修复补偿经费，统一补偿，严格用于生态恢复。

9 结论

9.1 项目用海基本情况

本项目为海盐港区黄家堰至曙光（疏港）公路工程，起点位于海盐港区黄家堰，终点为曙光村，全长 9.863km，采用四车道一级公路标准，设计速度 80km/h，路基宽度为 24.5m。本道路工程有部分在海盐东段围涂二期工程内，属于历史围填海处置区，调查图斑编号 330424-0021 范围内，填而未确权，涉及用海面积 2.7481 公顷。该段道路建设已纳入海盐县围填海历史遗留问题处理方案中“近期急需建设的公共基础设施”，项目名为杭州湾大道。用海区道路总长 785m，红线宽度 35m，路基宽度为 24.5m，主要建设内容包括道路、给排水管网、交通设施、路灯、绿化工程、综合管线工程等。

根据《海域使用分类》（HY/T 123-2009），项目用海类型为交通运输用海（一级类）中的路桥用海（二级类）；根据《国土空间调查、规划、用途管制用地用海分类指南》，用海类型为交通运输用海（一级类）中的路桥隧道用海（二级类）。用海方式为填海造地（一级类）中的建设填海造地（二级类），用海面积为 2.7481 公顷，用海期限为 40 年。

9.2 项目用海必要性结论

本项目建设海盐港区黄家堰至曙光（疏港）公路工程，项目用海位于已填海成陆的海盐东段围涂二期工程内填而未确权区域，涉及用海面积为 2.7481 公顷，属于海盐县围填海历史遗留问题处理方案中“近期急需建设的公共基础设施”。项目建设既可以科学合理地开发利用历史围填海区，加快围填海历史遗留问题处置进程，又能够完善海盐港区的路网体系，提高区域交通运行效率，改善投资环境，促进海盐社会经济发展。项目用海是必要的。

9.3 项目用海资源生态影响分析结论

（1）生态评估结论

项目位于海盐东段围涂二期工程内，现状已填海成陆。根据《海盐县围填海项目生态评估报告》，围垦工程面积较小，且大多包裹在湾内或凹岸，即使在大潮期间，围垦工程对远区流速影响仍十分微弱，其中海盐东段围涂二期工程的影响范围不超过 3km。围垦工程顺直了岸线，可以增强对水流的控导作用，虽然潮

流矢量变化不大，但流态更为平顺，围垦引起的涨落潮流速变化幅度不超过 0.19m/s。围垦区域建成后，由于流速的变化带来冲调整，围垦工程引起的冲淤变化一般在 1000 m 之内。

围填海项目占用部分浅海水域，并使其失去了海洋自然属性，围涂工程对海洋生物生态的影响主要表现在对围区潮间带生境和浅海底栖生境的破坏，造成局部潮间带生物变化剧烈和底栖生物灭失。围填海活动对附近海域的初级生产力、浮游植物、渔业资源和鱼卵资源的影响不明显。围填海项目周边的生态敏感目标相对较少，工程均未占用生态敏感目标区域。由于围填海工程的影响主要集中在工程周边海域，对生态敏感目标影响不大。

（2）资源影响

海盐东段围涂二期工程外侧已建成围堤，项目位于围区内部，不占用海岸线，用海活动不会对现有海岸线资源产生影响。本项目填海面积为 2.7481 公顷，使该处的滩涂资源面积直接减少 2.7481 公顷。项目用海位于围区内，用海面积 2.7481 公顷，按面积占比计算，本项目用海造成海洋生物资源损害额为 34.83 万元。

（3）生态影响

本项目位于海盐东段围涂二期工程内，工程实施对所在海域水文动力和冲淤环境影响远小于整个围涂区。目前区块已填海成陆，外侧海堤已建成，与外海无水体交换，道路工程建设对周边海域水文动力和冲淤环境基本无影响。道路工程施工期和营运期产生的污废水和固体废物不直接外排入海，不会对围堤外侧海域海洋生态环境产生不利影响。

9.4 海域开发利用协调分析结论

根据利益相关者协调分析结果，利益相关者为相邻道路及其他开发活动的用海单位以及该区块历史围填海实施单位。目前，利益相关者已协调完毕。

9.5 国土空间规划符合性分析结论

本用海项目位于海盐东段围涂二期工程内，充分利用存量围填海，未新增围填海，不占用海岸线资源，用于建设海盐港区黄家堰至曙光（疏港）公路工程，符合《浙江省国土空间规划（2021-2035 年）》《海盐县国土空间总体规划（2021-2035 年）》；符合《浙江省海岸带及海洋空间规划（2021-2035 年）》

（报批稿）历史用海区主要功能要求和“未批已填区”的特殊管控要求；项目用海不涉及生态保护红线，不占用永久基本农田，位于城镇开发边界内，符合“三区三线”划定成果。

9.6 项目用海合理性分析结论

（1）用海选址合理性

综合海盐经济开发区的开发利用现状情况，项目实施是为了完善区域的路网体系建设，是统一规划和统筹考虑的结果，用海选址具有唯一性。选址区位优势明显，社会经济发展状况优越，交通条件良好，区位和社会条件适宜。

本用海项目位于海盐东段围涂二期工程中，工程区已填成陆，具备了道路工程后续施工建设的填海标高要求，工程区位于已建海堤内，在进行适当地基处理的前提下，选址海域的水动力、泥沙冲淤、工程地质、生态环境等条件均适宜于本用海项目的实施。工程区周边的用海活动主要为在建、已建道路等，均属于海盐港区的基础设施项目，同为其服务，相互适应，能实现协调发展。项目用海选址合理。

（2）用海平面布置合理性

项目根据《城市道路工程设计规范》（CJJ 37-2016）《公路工程技术标准》（JTG B01-2014）进行平面布置，在满足项目需求的同时，尽可能减小了用海面积，体现了节约集约用海的原则；项目在围填海区内进行平面布置，不会对围堤外侧水文动力、冲淤、海域生态环境等产生影响，对周边其他用海活动影响较小；项目平面设计合理，不占用岸线，利用已填成陆海域建设道路，能够实现历史围填海区海洋功能的合理利用，提高海洋资源综合利用价值。项目用海平面布置合理。

（3）用海方式合理性

本项目用海方式为填海造地（一级类）中的建设填海造地（二级类），位于海盐东段围涂二期工程内，不占用岸线，后续施工不会对围堤外侧水文动力和冲淤环境产生影响，不会影响外侧海域自然属性；项目用海符合海岸带空间规划历史用海区主要功能要求和“未批已填区”的特殊管控要求；目前，当地人民政府已组织开展生态修复工作修复受损海洋生态系统，能最大程度地减少对区域海洋生态系统的影响。项目用海方式合理。

（4）占用岸线合理性

本用海项目位于海盐东段围涂二期工程内部，不占用岸线，不涉及岸线利用。

（5）用海面积合理性

本用海项目填海造地后为海盐港区黄家堰至曙光（疏港）公路工程提供建设用地，用海面积界定时考虑以规划红线为界，并与周边已确权项目等实现了无缝衔接，项目总用海面积 2.7481 公顷，在满足项目用海需求的同时，尽可能减小了用海面积；用海面积各项指标均符合《城市道路工程设计规范》（CJJ 37-2016）、《公路工程技术标准》（JTG B01-2014）等行业设计规范要求；项目用海界址点量算符合《海籍调查规范》（HY/T124-2009）的要求。项目用海面积合理。

（6）用海期限合理性

本项目拟申请用海期限为 40 年，既符合项目设计使用年限要求，也符合《中华人民共和国海域使用管理法》公益性事业用海海域使用权最高期限规定，其用海期限的确定是合理的。

9.7 生态用海对策措施结论

本用海项目位于海盐东段围涂二期工程内，根据围填海造成的损失和生态环境问题，其生态修复工程纳入海盐县围填海区整体的生态修复措施中实施，开展生态园区绿地水系建设、海堤加固与生态化建设、生态湿地建设、滨海湿地生态修复、海洋生物资源恢复等措施用以修复受损的区域海洋生态环境。

9.8 项目用海可行性结论

海盐港区黄家堰至曙光（疏港）公路工程用海区位于已填海成陆的海盐东段围涂二期工程内填而未确权区域，涉及用海面积为 2.7481 公顷，属于海盐县围填海历史遗留问题处理方案内的“近期急需建设的公共基础设施”。项目建设既可以科学合理地开发利用历史围填海区，加快围填海历史遗留问题处置进程，又能够完善海盐经济开发区市政路网体系，提高城市交通运行效率，改善投资环境，促进区域社会经济发展，其用海是必要的。

本项目用海所在的海盐县围填海项目已完成整体生态评估和生态修复方案编制工作；项目用海符合“国发〔2018〕24号”、“自然资规〔2018〕5号”、“自然资规〔2018〕7号”、“浙自然资规〔2019〕1号”、“自然资海域海岛函〔2021〕106号”和“浙政办发〔2021〕56号”等文件精神；符合国土空间规划及相关规划；

项目用海不占用海岸线，用海选址、平面布置、用海方式、用海面积、用海期限等都是合理的；与主要利益相关者可协调；项目用海对资源生态有一定的不利影响，实施后应加强对不利影响的控制，落实生态用海对策措施。在此前提下，从海洋资源生态可持续发展及海洋产业协调发展考虑，权衡工程实施的利弊，本报告认为，海盐港区黄家堰至曙光（疏港）公路工程用海是可行的。