

滨海港铁路专用线

# 规划选址报告

苏交科集团股份有限公司

二〇二〇年二月



# 目 录

第一章 项目概况 .....	1
1.1 项目选址背景.....	1
1.2 项目基本情况.....	2
1.2.1 项目名称 .....	2
1.2.2 建设单位 .....	2
1.2.3 前期工作 .....	2
1.2.4 运量和建设规模 .....	3
1.2.5 主要技术标准 .....	5
1.2.6 用地规模 .....	6
1.3 选址需求 .....	6
1.3.1 区位 .....	6
1.3.2 项目地理位置和径路 .....	6
1.3.3 建设项目的必要性研究 .....	7
第二章 项目选址的依据和原则 .....	10
2.1 选址依据 .....	10
2.1.1 法律、法规、政策依据 .....	10
2.1.2 相关规划、研究报告依据.....	11
2.2 选址原则 .....	12
2.2.1 总体原则 .....	12
2.2.2 线路选址原则 .....	12
第三章 项目所在地块及周边区域情况 .....	15
3.1 区域概况.....	15
3.2 自然地理条件 .....	20

3.2.1 地形地貌 .....	20
3.2.2 气象 .....	20
3.2.3 地层岩性、地质构造及地震.....	22
3.2.4 水文地质特征 .....	27
3.2.5 工程地质特征 .....	28
3.2.6 水土保持 .....	31
3.2.7 生物多样性 .....	31
3.2.8 生态保护红线 .....	31
<b>第四章 选址方案的比选论证 .....</b>	<b>32</b>
4.1 建设项目方案比选 .....	32
4.1.1 界牌镇南北侧方案比选 .....	32
4.1.2 樊集乡南北侧方案比选 .....	35
4.1.3 推荐方案综述 .....	38
4.2 可研方案与城乡规划的协调情况 .....	38
4.2.1 盐城市总体规划 .....	38
4.2.2 滨海县总体规划 .....	41
4.3 站点设置与相关规划的符合性分析 .....	45
4.3.1 站点区位分析 .....	45
4.3.2 站点与城市规划符合性分析.....	53
4.4 区域重大基础设施 .....	55
4.4.1 铁路（专支线） .....	56
4.4.2 公路 .....	57
4.4.3 环境敏感区域 .....	57
4.4.4 军用设施 .....	58
4.5 环境影响分析 .....	58
4.5.1 沿线环境概况及环境敏感区分布.....	58

4.5.2 工程环境影响分析 .....	58
4.5.3 环境保护措施 .....	59
4.6 建设项目用地需求及土地利用 .....	61
4.6.1 铁路用地设计原则 .....	61
4.6.2 铁路用地数量说明 .....	61
4.6.3 铁路用地符合土地利用总体规划、土地管理法律法规规定的说明 .....	61
4.6.4 符合国家供地政策的说明 .....	63
4.6.5 占用耕地、补充耕地（含复垦）方案可行性及资金保障的说明 .....	63
4.7 防灾救援 .....	64
4.7.1 主要风险因素 .....	64
4.7.2 风险等级 .....	68
4.7.3 主要风险防范、化解措施 .....	68
4.8 经济性分析 .....	77
4.8.1 投资估算编制依据 .....	77
4.8.2 估算总额及指标 .....	78
4.8.3 融资方案及经济评价 .....	78
4.8.4 经济费用效益分析 .....	82
<b>第五章 结论 .....</b>	<b>86</b>
5.1 规划选址推荐方案 .....	86
5.2 规划选址结论 .....	86
5.3 规划选址建议 .....	88

# 城乡规划编制 资质证书

(副本)

发证机关

发证日期 2018年 06月 04日

(有效期限: 自 2018年 06月 04日至2019年12月30日)



证书编号 [苏]城规编第(证书等级 乙级  
142024)

单位名称 苏交科集团股份有限公司

法定代表人 李大鹏

详细地址 南京市水西门大街223号

电话 025-8657655 传真

承担业务范围

- (一) 镇、20万现状人口以下城市总体规划的编制;
- (二) 镇、登记注册所在地城市和100万现状人口以下城市相关专项规划的编制;
- (三) 详细规划的编制;
- (四) 村庄规划的编制;
- (五) 建设工程项目规划选址的可行性研究。

# 第一章 项目概况

## 1.1 项目选址背景

新建铁路盐城港疏港铁路滨海港支线工程位于江苏省盐城市滨海县境内，起点为青盐铁路滨海港站，沿线经过东坎街道办事处、界牌镇、滨淮镇、八巨镇、滨海港经济区、滨淮农场，终点为滨海港工业园区。线路全长 50.723km。新建铁路盐城港疏港铁路滨海港支线可行性已由中铁工程设计咨询集团有限公司和苏交科集团有限公司联合体中标，全线方案基本稳定，已完成可行性研究送审稿。项目施工总工期为 2 年（24 个月）。

建设项目规划选址论证核心目的，是明确建设项目选址是否可行、合理——可行的前提条件是选址方案与相关规划相符合，选址方案场地条件与外部配套条件能够满足工程建设要求，而合理与否需要通过选址方案的比较予以明确。同时，**规划选址专题是项目可研报批的必要前置要件**，在此背景下，开展了**新建铁路滨海港铁路专用线工程规划选址专题研究**。

本次研究通过分析建设项目与城市长远发展、城市总体规划、专项规划的关系，论证项目选址是否符合风景名胜、历史文化和环境保护、公共安全和防灾减灾等要求，明确建设项目选址的可行性和合理性，为项目后续工作提供有力支撑。

本项目的建设主要为滨海港工业园区的宝武钢、金光纸业、中电投等企业服务，同时为滨海港区提供铁路集疏港运输服务，是滨海港区及工业园区运输体系的重要组成部分。滨海港区集疏运主要通过公路、皮带机或短途汽运，部分货物通过铁路集疏运，临港企业的部分大宗原材料和产成品将由本项目运输。通过对沿线客、货运总量的分析以及相关路网通道间的客货运分工分析，本项目将不承担客运功能，主要承担沿线地区至徐州和华东、华南地区的货物交流，是一条服务滨海港和临港企业同时兼顾周边区域的铁路专用线。

## 1.2 项目基本情况

### 1.2.1 项目名称

新建铁路滨海港铁路专用线工程

### 1.2.2 建设单位

盐城市交通投资建设控股集团

### 1.2.3 前期工作

1. 2018年7月2日,中铁工程设计咨询集团有限公司受盐城市铁路办委托盐城港(含滨海、射阳、大丰、响水四港)疏港铁路规划方案研究工作,即刻成立总体组开展工作;

2. 7月~9月,总体组多次与地方政府进行沟通和对接工作,于9月初完成方案研究;

3. 9月7日,中铁工程设计咨询集团有限公司向盐城市交通局、市铁投领导进行了方案汇报;会后,市交通局将方案成果向市委主要领导进行了汇报,市委主要领导要求首先启动滨海港铁路支线建设。盐城市铁路办要求中铁工程设计咨询集团有限公司立即开展滨海港铁路支线预可研工作。

4. 9月中旬,项目总体组赴盐城市、滨海县、阜宁县开展征求意见、现场踏勘及收集资料工作,10月中旬就本项目预可研初步成果向中国铁路上海局集团有限公司征求意见,根据意见修改完善预可研文件,并于11月中旬完成本项目预可研文件初稿。

5. 12月14日,中铁工程设计咨询集团有限公司向江苏省发改委铁路处和盐城市滨海港工业园区汇报后,根据会议精神和指示,于12月底完成本项目预可研文件(送审稿)修改工作。

6. 2019年2月23日,上海局集团对滨海港铁路支线进行了预可研审查,根据审查意见,于4月底完成了本项目的预可研文件修改稿。

7. 2019年7月底中铁工程设计咨询集团有限公司和苏交科集团有限公司联合体中标滨海港铁路专用线工程可研及设计工作,根据项目推进安排,项目组于8月份开展了

本项目的初测工作，同时征求了港口、企业、沿线乡镇、交通局等各有关部门意见，于9月9日征求了上海局集团意见，根据初测资料、收集到的各有关部门资料和意见，结合本项目功能定位，于10月中旬完成了本项目的可行性研究（送审稿）。

8. 2019年11月1日，上海局集团组织对本项目可行性研究（送审稿）进行了审查，根据审查意见，于11月中旬完成了本项目的可行性研究（修改稿）。

#### 1.2.4 运量和建设规模

本项目货运量由港口集疏运量和工业园区企业运量构成。

##### 1、港口集疏运量预测

根据港口规划，滨海港大部分运量供给本地企业及附近地区企业，主要采用公路和内河运输，铁路专用线主要满足港口内陆长距离集疏运的需求，少量将通过铁路运输至华东、华南地区，主要为集装箱。

预测运量如下表所示。

集疏港铁路运量预测表 单位：万吨

表 1.2-1

品类	初期		近期		远期	
	到达	发送	到达	发送	到达	发送
集装箱（万标箱）	0.6	0.6	1.2	1.2	1.8	1.8
合计	9	9	18	18	27	27

注：集装箱按15吨/标箱计算

##### 2、工业园区企业运量预测

根据《江苏省主体功能区规划（2011-2020）》，盐城滨海港工业园区属于省级重点开发区域。根据《盐城港总体规划》，滨海港工业园区依托大型煤炭储运等重要战略资源转运功能和后方临港产业，以能源、化工、大宗散货运输为主，充分利用后方通道和货种战略优势，发展成为辐射苏北、皖北及淮河流域的大型综合性港区。根据调查，对铁路运输需求较大的企业主要有中电投滨海港项目、金光纸业、宝武集团盐城绿色精品钢基地等。同时，区域内已引进德力西集团、中海油、精铜产业园等大批企业及园区，未来还将承接先进金属材料绿色制造项目转移，打造以轨道交通整车集成与核心零部件制造、海洋工程装备制造基地，建设节能环保专用设备基地，发展与其它主体产业高度

关联的海洋船舶与海工装备领域废旧工业产品再制造利用、装配式建筑集成与配套材料制备、浆纤纸一体化等项目。

综上，项目临港产业运量预测情况如下表所示。

项目临港产业铁路运量预测表 单位：万吨 表 1.2-2

品类	初期		近期		远期	
	到达	发送	到达	发送	到达	发送
煤炭	400	70	740	100	1480	150
钢铁		150		250		500
纸		20		30		45
其他	15	5	30	10	55	15
合计	415	245	770	390	1535	710

### 3、其他运量分析

目前，盐城市已形成 1 个国家级开发区和 11 个省级开发区，随着开发区建设的不断推进和产业集聚能力地持续提升，盐城产业集群的发展特征更加明显，速度日益加快，特别是形成了一批依托资源优势发展的产业集群，如机械、化工、纺织、食品等支柱产业群，风电装备制造、电子、新能源、新材料等新兴产业群共约 20 多个，集聚形成了悦达、森达、磊达等一大批骨干企业，成为工业快速增长的支撑力量。

盐城市产业发展将带来巨大的货运物流量，结合盐城市铁路规划，本线主要吸引滨海县，辐射周边区域，未来区域内航运无法到达的部分长距离运输货物将通过本线完成，主要以集装箱为主。

项目其他铁路运量预测表 单位：万吨 表 1.2-3

品类	初期		近期		远期	
	到达	发送	到达	发送	到达	发送
集装箱（万标箱）	0.4	0.4	0.8	0.8	1.2	1.2
合计	6	6	12	12	18	18

注：集装箱按 15 吨/标箱计算

### 4、本项目铁路运量汇总

#### 1) 分品类货运量

根据前述分析，本项目主要承担煤炭、钢铁、纸、集装箱等品类运量，详情见下表。

项目分品类铁路运量预测表 单位：万吨 表 1.2-4

品类	初期		近期		远期	
	到达	发送	到达	发送	到达	发送
煤炭	400	70	740	100	1480	150
钢铁		150		250		500
纸		20		30		45
其他	15	5	30	10	55	15
集装箱（万标箱）	1	1	2	2	3	3
<b>合计</b>	<b>430</b>	<b>260</b>	<b>800</b>	<b>420</b>	<b>1580</b>	<b>755</b>

注：集装箱按 15 吨/标箱计算

## 2) 分站货运量

本线近期设置裕华站和工业园区站，根据调查，除宝武钢项目拟在工业园区站接引专用线外，其他运量均由工业园区站货场完成，综上，本项目铁路分站运量汇总情况见下表。

项目分站铁路运量预测表 单位：万吨 表 1.2-5

车站	项目	品类	初期		近期		远期		备注
			到达	发送	到达	发送	到达	发送	
工业园区站	宝武钢专用线	煤炭	400		740		1480		
		钢铁		150		250		500	
		其他	10		20		40		
		小计	410	150	760	250	1520	500	
	货场	煤炭		70		100		150	中电投
		纸		20		30		45	金光纸业
		其他	5	5	10	10	15	15	
		集装箱（万标箱）	1	1	2	2	3	3	
		小计	20	110	40	170	60	255	
		<b>合计</b>	<b>430</b>	<b>260</b>	<b>800</b>	<b>420</b>	<b>1580</b>	<b>755</b>	

注：集装箱按 15 吨/标箱计算

## 1.2.5 主要技术标准

- 1、正线数目：单线；
- 2、最小曲线半径：一般 1200m，困难 800m；
- 3、限制坡度：6‰；

- 4、牵引种类：电力；
- 5、牵引质量：5000t；
- 6、机车类型：HXD；
- 7、到发线有效长度：1050m；
- 8、闭塞类型：自动站间闭塞。

### 1.2.6 用地规模

全线新征用地 4961.7 亩，永久用地 2790.7 亩，临时用地 2171 亩。改移道路、改移沟渠用地 40.68 亩，只考虑占地补偿费用，不考虑征用。区间永久用地 1544 亩，临时用地 1439.9 亩。站场永久用地 1096 亩，临时用地 729.00 亩。

本项目全线铁路综合建设用地共 2790.7 亩（不含临时用地、改移道路、改移沟渠和既有铁路用地），永久用地平均每公里用地数为 55.0184 亩/km，合 3.6679hm<sup>2</sup>/km，根据《新建铁路工程项目建设用地指标》中表 3.2.4 中平原地形用地指标为 4.0563hm<sup>2</sup>/km，本线为 3.6679m<sup>2</sup>/km，铁路综合建设用地指标符合现行用地标准。

## 1.3 选址需求

### 1.3.1 区位

滨海港铁路专用线工程位于江苏省盐城市滨海县境内，起点为青盐铁路滨海港站，沿线经过东坎街道办事处、界牌镇、滨淮镇、八巨镇、滨海港经济区、滨淮农场，终点为滨海港工业园区。

区域内经济发达，村镇密集，公路网、水路网密布，有青盐铁路、规划滨淮高速公路、S327、S226、G228、海港大道、疏港公路等多条高等级铁路和公路，同时有淤黄河、翻身河等多条河流。

### 1.3.2 项目地理位置和径路

线路自既有青盐铁路滨海港站北咽喉接轨，出站后跨越界坎路于墓群西侧转向东北前行，先后跨越规划新安大道和海港大道，之后向东北沿界牌镇南侧走行跨越规划 S226，

之后折向北设界牌站，出站后跨越淤黄河折向东，沿滨淮镇北侧走行，至 G228 折向西北跨越 G228、翻身河后引入滨海港工业园区，于规划滨兴大道北侧设裕华站，出站后向东走行至规划海旺路折向北，并行海旺路于规划宝武集团南侧设工业园区站至本线终点，线路长 50.723km。桥梁长 30.782km，桥梁比 60.69%。

### 1.3.3 建设项目的必要性研究

1、是贯彻落实“一带一路”国家战略，进一步拓展盐城港发展空间的需要

2013 年 9 月和 10 月，中国国家主席习近平在出访中亚和东南亚国家期间，先后提出共建“丝绸之路经济带”和“21 世纪海上丝绸之路”的重大倡议，简称“一带一路”。盐城作为沪、宁、徐三大区域中心城市 300 千米辐射半径的交汇点，是江苏沿海中心城市，长三角新兴的工商业城市，是江苏省委、省政府确定的“重点发展沿江、大力发展沿海、积极发展东陇海线”的三沿战略及“海上苏东”发展战略实施的核心地区，是“一带一路”的重要延伸地区之一。

深入推进盐城等沿海城市发展，港口建设是重中之重。滨海港区具有宝贵的海岸线资源及地理区位优势，是充分发挥盐城港的海运集疏运功能、推动盐城市沿海资源整合和转型升级、更好服务“一带一路”国家战略的新平台，港区建成后，将进一步整合、升级盐城地区港口资源，大力发展铁水联运，增加铁路运输量，为盐城市港口建设提供有力支撑。本项目是滨海港工业园区和滨海港区基础设施建设的重要组成部分，是贯彻落实“一带一路”国家战略，进一步拓展盐城港发展空间的需要。

2、是落实国家蓝天保卫战行动计划的需要

打赢蓝天保卫战，是党的十九大作出的重大决策部署，事关满足人民日益增长的美好生活需要，事关全面建成小康社会，事关经济高质量发展和美丽中国建设。2018 年 7 月，国务院正式发布《打赢蓝天保卫战三年行动计划》，这是事关国家命运、企业发展的一项任务。

《行动计划》要求积极调整运输结构，发展绿色交通体系，大力发展海铁联运和多式联运，明确提出：2020 年采暖季前，沿海主要港口和唐山港、黄骅港的矿石、焦炭等

大宗货物原则上主要改由铁路或水路运输。依托铁路物流基地、公路港、沿海和内河港口等，推进多式联运型和干支衔接型货运枢纽（物流园区）建设，加快推广集装箱多式联运。盐城港作为长三角地区亿吨级大港，而滨海港工业园区和滨海港区在盐城港中处在不可或缺的位置，货物品类以煤炭、钢铁、化工品等大宗品类为主，规划建设滨海港铁路专用线，不仅有运量支撑，对于落实国家蓝天保卫战行动计划也具有重要意义。

3、是落实江苏省产业转移战略部署，加快构建沿江沿海协调发展新格局的需要

江苏省委、省政府发布的《关于加快全省化工钢铁煤电行业转型升级高质量发展的实施意见》（苏办发〔2018〕32号）中，明确要求：

钢铁冶炼项目原则上只允许在沿海地区规划实施；要严格控制钢铁行业相关炼焦产能，2020年底以前，除沿海地区外，钢焦联合企业实现全部外购焦。为全面深入贯彻党的十九大精神和习近平新时代中国特色社会主义思想，促进长三角地区经济社会与生态环境保护协调发展，长三角地区将有序推进区域中心城市建成区和沿江两岸钢铁、化工企业向有环境容量的沿海地区转移，沿江城市建成区将实现钢铁企业全面退出。南京市委、市政府明确要求“梅山要研究产业转移、新基地建设方案”。

规划宝钢集团梅钢公司钢铁产业转移至滨海港工业园区，建设宝钢集团盐城绿色精品钢基地，其目标市场定位于满足江苏及华东地区汽车、造船、家电、石油、化工、建筑、机械制造等产品对钢材的消费需求。本项目的建设，将构建滨海港工业园区与目标市场之间快速、稳定的货物运输径路，使梅钢公司产业转移进行的更加顺畅，落实江苏省产业转移部署。

4、是落实盐城沿海发展战略，促进沿海产业带发展的需要

江苏沿海地区开发已纳入国家开发战略，在新形势下加快江苏沿海地区发展，对于长三角地区产业优化升级和整体实力提升，完善江苏省沿海地区生产力布局具有重要意义。沿海地区的开发将极大促进江苏沿海各港口群的建设，同时也将积极推进各临港产业区的发展，促进江苏沿海经济产业带的形成和快速发展。

本项目的实施，将促进滨海港工业园区、滨海港区的发展，为港口的集疏运提供便利、快捷的运输方式，为长三角产业转移创造必要的交通条件，促进沿海经济的发展，

促进长三角地区持续、协调发展，增强整体竞争能力和竞争优势。本项目的实施，是响应国家沿海发展战略，促进江苏沿海地区经济开发的需要。

#### 5、是提高港口核心竞争力，落实盐城港总体规划的需要

根据盐城市港口总体规划，依托大型煤炭储运等重要战略资源转运功能和后方临港产业，以能源、化工、大宗散货运输为主，充分利用后方通道和货种战略优势，发展成为辐射苏北、皖北及淮河流域的大型综合性港区。滨海港工业园区和滨海港区将以煤炭、钢铁等大宗货物、化工品等运输为主，逐步提升区域物资转运功能，发展成为特色鲜明的新型产业港区、功能齐备的现代物流港区、服务高效的区域枢纽港区。

滨海港工业园自设立以来发展迅速，随着金光纸业、宝武集团盐城绿色精品钢基地等大型项目的相继落地建成，滨海港工业园区的吞吐量将会实现大幅度增长，未来要实现滨海港及滨海港工业园区快速发展，配套铁路建设是提高港口市场竞争力需要，是建设大型港口的重要前提。

#### 6、本项目的建设有助于发挥铁路运能，增加铁路效益

目前，我国铁路货运面临较大压力，铁路总公司正努力转型，争取更多货源，本项目接轨的青盐铁路现状能力利用率余量较大，运营效益较小，本项目的建设是滨海港集疏运体系的重要基础设施，为滨海港工业园区企业服务，将为青盐铁路带来大量稳定的货源，有效增加了铁路运量，从铁路运能角度，可以激活铁路沉淀资产，对于充分发挥铁路设备设施作用、增加铁路效益具有重要意义。

## 第二章 项目选址的依据和原则

### 2.1 选址依据

#### 2.1.1 法律、法规、政策依据

建设项目选址是城市规划行政主管部门根据城市规划及其有关法律、法规时建设项目地址进行确认或选择，保证各项建设按照城市规划安排，并核发建设项目选址意见书的行政管理工作。

《中华人民共和国国家标准(GB/T50280—98)》：将建设项目选址意见书定义为“城市规划行政主管部门依法核发的有关建设项目的选址和布局的法律凭证”。

《中华人民共和国城乡规划法》：第三十六条规定“按照国家规定需要有关部门批准或者核准的建设项目，以划拨方式提供国有土地使用权的，建设单位在报送有关部门批准或者核准前，应当向城乡规划主管部门申请核发选址意见书。前款规定以外的建设项目不需要申请选址意见书。”是对以前的规定的重申和进一步具体化，并用法律形式固定下来。城市规划行政主管部门参与建设项目建议书阶段的选址工作，并提出规划建设意见；参与建设项目设计任务书（可行性研究报告）阶段的选址工作，并核发选址意见书。项目建设书、设计任务书（可行性研究报告）的报批，应当附有城市规划行政主管部门的规划建设意见和选址意见书。

本建设项目选址报告编制所依据的其他法律、法规文件及与建设项目内容相关的技术规范还有：

《中华人民共和国消防法》（2019 修正）

《中华人民共和国防震减灾法》（2008 修订）

《中华人民共和国环境保护法》（2014 修订）

《中华人民共和国水污染防治法》（2017 修正）

《中华人民共和国土地管理法》（2004 年）

《中华人民共和国安全生产法》（2014 年）

- 《中华人民共和国文物保护法》（2015年）
- 《中华人民共和国环境影响评价法》（2016年）
- 《中华人民共和国水土保持法实施条例》（2011年）
- 《中华人民共和国水土保持法实施条例》（2011年）
- 《国务院关于修改〈建设项目环境保护管理条例〉的决定》（2017年）
- 《江苏省建设项目选址报告编制技术导则（试行）》
- 《风景名胜区条例》（2006年12月1日起施行）
- 《土地复垦条例》（2011年）
- 《城市道路管理条例》（2017年）
- 《建设项目环境保护管理条例》（2011年）

## 2.1.2 相关规划、研究报告依据

本报告的编制所依据的相关城乡规划文件主要有：

- 《中华人民共和国城乡规划法》
- 《中共中央国务院关于进一步加强城市规划建设管理工作的若干意见》
- 《城市规划编制办法》（建设部第146号令）
- 《国家新型城镇化规划（2014-2020）》
- 《生态文明体制改革总体方案》
- 《长江三角洲城市群发展规划》
- 《淮河生态经济带发展规划》
- 《江苏省城乡规划条例》
- 《江苏省城市总体规划修编要点》（2016版）
- 《江苏省城镇体系规划（2015-2030年）》
- 《盐城市城市总体规划（2013-2030）》（2017修改版）
- 《滨海县国民经济和社会发展第十三个五年规划》
- 《滨海县土地利用总体规划（2006-2020年）修改方案》
- 《滨海县城市总体规划（2018-2035年）》

所依据的相关技术文件主要有：

《盐城港疏港铁路滨海港支线工程可行性研究》

《盐城港疏港铁路滨海港支线总说明(最终版)》

## 2.2 选址原则

### 2.2.1 总体原则

本项目的建设是落实江苏省产业转移战略部署，加快构建沿江沿海协调发展新格局的需要，具有重要的社会经济意义，因此，在选线过程中需要符合一定的基本原则。符合城乡规划和相关标准规范，并与综合交通运输体系规划及城市轨道交通线网规划相协调；符合产业政策、环境保护、耕地保护和可持续发展；符合城乡公共安全和项目建设安全；符合节约集约用地；符合有利于产业发展、城乡功能完善和城乡空间资源合理配置与利用；符合经济效益、社会效益、环境效益相互协调。

### 2.2.2 线路选址原则

#### (1) 坚持地质选线原则

线路应选在比较稳定的地基上，地下水埋藏较深地区或地形开阔、平缓和稳定的山坡上。尽量以简单工程通过全新活动断层，避免以高路堤、深路堑、陡坡路基或高桥通过，如以长隧道穿越全新活动断层，选择最窄部位大角度通过，具体位置不宜距洞口过远，顺坡排水，埋深不宜过大，结合隧道救援方案合理确定穿越位置，并根据断层活动速率的百年预测值，采取扩大隧道直径预留变形缝和加强结构强度等措施，应对断层发展可能产生的位移变形。

线路的选址应尽可能控制桥高和路基填方及切坡高度。不设傍山短隧道群，减少展线，预留限坡调整余地，最大限度地减轻地震次生灾害的危害并创造抢修条件。隧道应“早进晚出”，确保在山坡稳定部位设置洞口，并综合考虑地形和岩土的地震动放大作用，合理定位和设防隧道出口，路基高程应高出可能出现的堰塞湖水面最大高程，避免被淹没。线路应避免进入煤矿采空区，尤其是无资料记录的小煤窑。灰岩地区要注意避开溶

洞、暗河等,平坦地区注意避开松软地基。随着高桥、长隧修建技术的提高,多年来形成的沿河选线原则需重新思考,如大瑞铁路就由走沿河而改走山脊线,绕避沿河大量的不良地质,也降低了建成后运营过程中出现山区铁路常见病害的风险。

### (2) 与城市相关规划相协调的原则

在线路选线中应统筹考虑国家整体利益与区域经济利益,要尽量考虑靠近城镇和主要经济发展点,并结合地方其它建设项目及规划,使两者协调配合。在满足技术标准条件下,线路宜绕避高新技术开发区,规划发展工业区以及军事设施等。避免与城镇规划发生干扰,使铁路选线方案既能满足铁路自身发展需要,又能带动地方经济发展。通过兼顾国家、地方、铁路三方的关系,使社会效益和经济效益得到完美统一。

站址选择要与城市规划特别是交通规划相结合,在适应和满足城市功能布局、交通网络及城市景观等方面要求的前提下,铁路客站应深入城市中心,充分发挥铁路运营全天候、准时、方便的服务功能。铁路工程在穿越城市时,应结合城市规划,充分考虑城市风格特点及土地利用格局,与区域环境相协调。设置路基、桥梁、车站等构筑物时应注意与城市生态环境、自然环境、城市建筑风格等相和谐。缓解铁路穿越城市时造成的视觉和心理上的冲击。

### (3) 坚持环保选线原则

要做到环保选线,需要参照有关环境保护方面的法律、法规,同时根据保护对象的具体情况采取不同的绕避或其他环境保护措施。在勘察设计中要加强勘察调查力度,收集详细资料,在方案选择时进行多方面的技术经济比较,尽量减少铁路工程对周围环境的破坏和影响,实现铁路建设与环境保护的协调发展。在选择跨越河流的大桥位置和设置车站时,需调查跨越和接纳车站污水的河流使用功能,大桥位置和车站排污口上、下游有无集中式取水口。若存在此类设施,条件允许且投资增加较少时,可适当改变大桥桥位和车站排污口位置;若线路改变投资增加较大,或者车站位置改变将影响全线的车流组织时,则应考虑改变集中式取水口的位置。

### (4) 保障铁路运输安全的原则

为保障铁路运输安全和畅通,保护人身和财产安全,在铁路选线过程中,应始终贯

彻“安全第一、预防为主、综合治理”的方针，尽量降低施工风险、减少施工和运营安全隐患。选线时，要仔细考虑各种工程措施的可行性和可靠性，研究所采用的工程措施是否能实施，是否存在安全隐患。当线路与公路、管线、其他铁路交叉或近距离并行时，其净空、净宽、距离要求等必须符合相关安全要求；线路与易燃、易爆物的储存场所必须保持一定防火间距，不能满足防火间距要求的，应研究绕避和迁改方案，进行技术经济比较后确定推荐方案。

#### （5）重视社会稳定风险的原则

一方面在方案研究过程中要充分听取、全面收集群众和各利益相关者的意见和诉求；另一方面线路应尽量绕避一些不利于社会稳定的区域，如造成大量拆迁的居民聚集区、宗教信仰的朝圣地等等。

## 第三章 项目所在地块及周边区域情况

### 3.1 区域概况

盐城市地处江苏省中部，位于长江三角洲城市群北翼，下辖东台 1 个县级市和建湖、射阳、阜宁、滨海、响水 5 个县，以及盐都、亭湖、大丰 3 个区，设有盐城经济技术开发区和城南新区，总面积 16972 平方公里，2018 年末全市常住人口 720 万人，是江苏省面积第一、人口第二的城市。

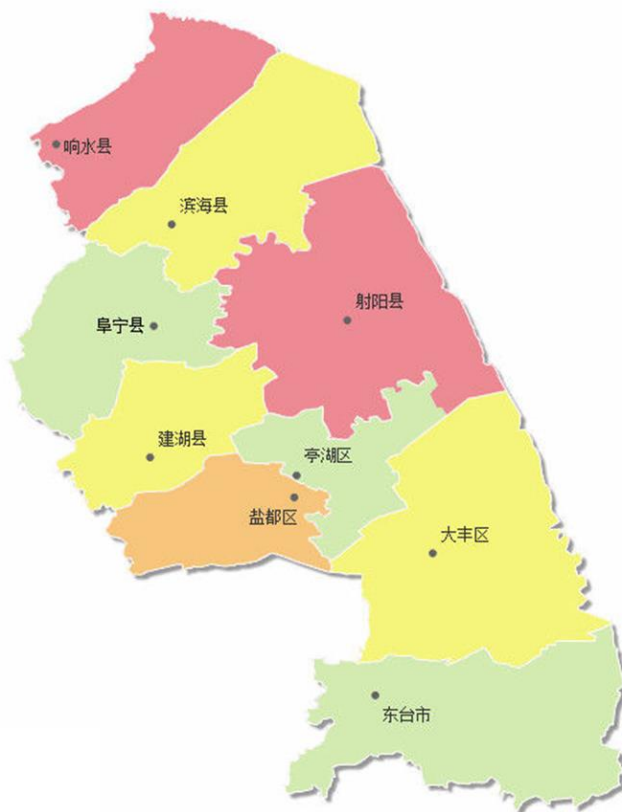


图 3.1-1 盐城市行政区划图

盐城是沪、宁、徐三大区域中心城市 300km 辐射半径的交会点，是江苏沿海中心城市、长三角新兴的工商业城市、湿地生态旅游城市，是江苏省委、省政府确定的“重点发展沿江、大力发展沿海、发展东陇海线”的三沿战略及“海上苏东”发展战略实施的

核心地区，是“京沪东线”的重要节点，是国家沿海发展和长三角一体化两大战略的交汇点，盐城在区域经济格局中具有独特的区域优势。

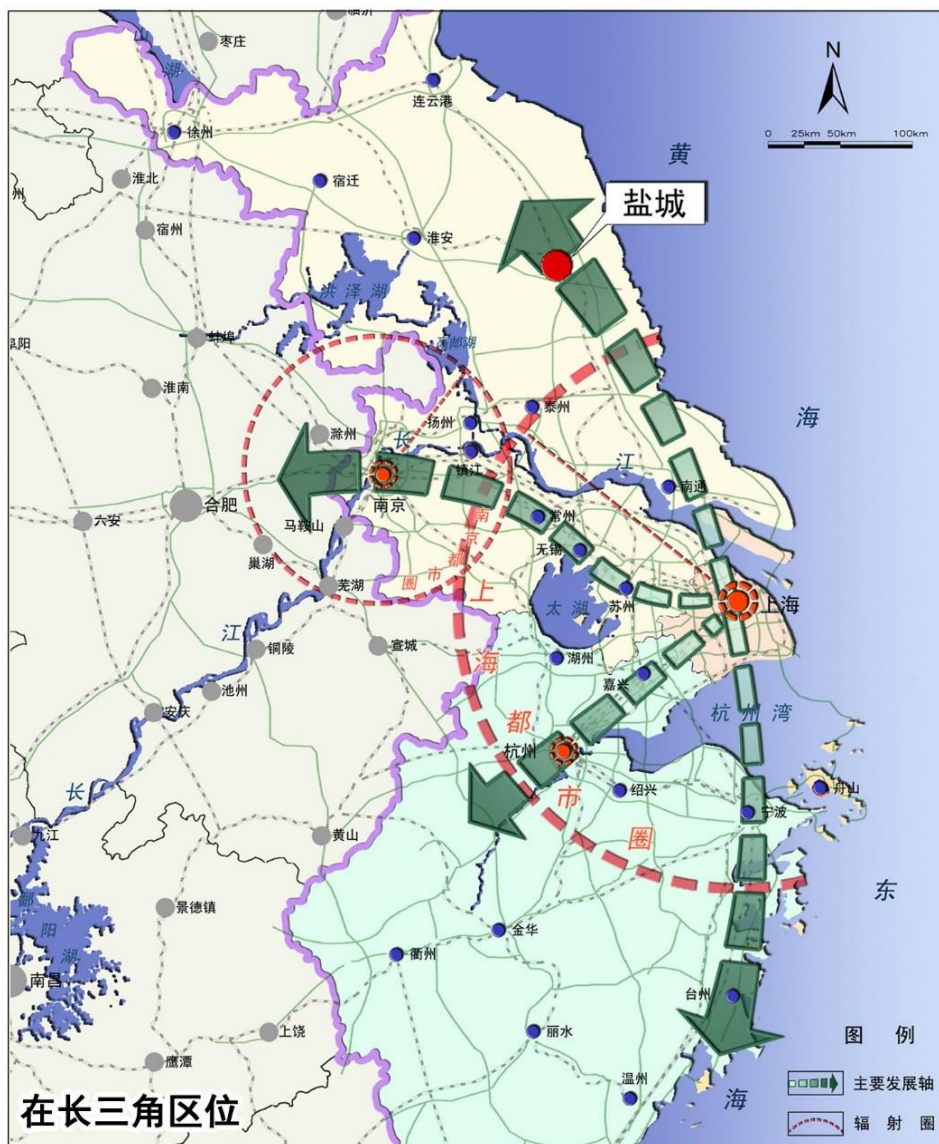


图 3.1-2 盐城市在长三角地区区位图

2018 年全市实现地区生产总值 5487.08 亿元，同比增长 5.5%，三次产业比为 10.5:44.4: 45.1。人均 GDP 达 75986 元，比上年增长 5.8%，高于全国 59660 元的平均水平。2018 年盐城市主要社会经济指标见下表。

2018 年盐城市主要社会经济指标表

表 3.1-1

指标	单位	2018 年	同比增长 (%)
土地面积	平方公里	16972	--
年末总人口	万人	720	--
地区生产总值	亿元	5487.08	5.5
第一产业	亿元	573.4	3.2
第二产业	亿元	2436.45	3.7
第三产业	亿元	2477.23	8.1
人均 GDP	元	75986	5.8
规模以上工业增加值	亿元	1863.68	4.0
农业总产值	亿元	1183.89	2.9

## (2) 资源分布及开发情况

### 1) 自然资源

盐城拥有江苏省最长的海岸线、最大的沿海滩涂、最广的海域面积。盐城沿海岸线总长 582km，约占全省海岸线总长的 61%，已规划港口岸线 128.24km，其中深水岸线 64.9km，已利用 24.67km。海域面积 1.89 万平方公里，其中内水面积 1.21 万平方公里，领海面积 6753 平方公里，沿海海域是中国唯一无赤潮的内海水域。盐城港下辖大丰、射阳、滨海、响水 4 个港区。沿海滩涂面积 683 万亩，占江苏省滩涂总面积的 75%，占全国的 1/7。水产资源十分丰富，盛产海盐、各类海产品及淡水鱼。

### 2) 矿产资源

盐城市的主要矿种有黏土矿、地热、矿泉水及部分石油天然气，其中高硅黏土储量 281.5 万吨。探明石油天然气蕴藏量达 800 亿立方米，预计总储量达 2000 亿立方米，为中国东部沿海地区陆上最大的油气田。沿海和近海有约 10 万平方公里的黄海储油沉积盆地，居全国海洋油气沉积盆地第二位。

### 3) 旅游资源

盐城市风光秀丽，环境独具特色，生态旅游资源十分丰富。市域东部拥有太平洋西海岸、亚洲大陆边缘最大的海岸型湿地，被列入世界重点湿地保护区，湿地保护区内建有世界上第一个野生麋鹿保护区和国家级珍禽自然保护区。2018 年，全市有景点 94 个，

其中国家级自然保护区 2 个，国家 5A 级旅游景区 1 个，国家 4A 级旅游景区 12 个。

2018 年，全市共接待海内外游客 3333.9 万人次，比上年增长 13.7%，实现旅游总收入 374.2 亿元，比上年增长 16.9%，旅游外汇收入 8821.9 万美元，比上年增长 7.4%。2018 年，盐城市荣膺“2018 锦绣中国榜·新时代中国最佳文化旅游名城”、“2018 最美中国榜·首批全国优质康养休闲旅游胜地”等称号。

### （3）工农业概况及发展

#### 1) 工业

盐城市已初步形成以汽车、纺织、机械装备、化工四大传统支柱产业的现代工业体系，高新技术产业呈现快速发展态势。2018 年，全市规模以上工业企业实现总产值 6247 亿元，比上年增长 10%，规模以上工业增加值增长 4%。其中轻工业比上年下降 1.8%，重工业比上年增长 15.5%。

#### 2) 农业

盐城处于江苏省北部，属于北亚热带向暖温带气候过渡地带，空气温暖而湿润，雨水丰沛。地势平坦、土地肥沃、农业生态较好，适合种植多种农作物，粮食作物主要有小麦、玉米、大豆等，经济作物主要有棉花、油料、烟草、花生等，还有十分丰富的渔业资源。2018 年，全市实现农林牧渔业总产值 1183.9 亿元，可比价增长 2.9%。全市粮食总产量达 704.3 万吨，比上年减少 9.4 万吨，下降 1.3%；粮食播种面积 1474.7 万亩，比上年减少 21.8 万亩。粮食亩产 477.6 公斤，比上年增加 0.7 公斤。棉花播种面积 1.04 万亩，比上年减少 2.8 万亩，总产 0.08 万吨。全市油料作物播种面积 64.1 万亩，比上年减少 5.8 万亩，油料总产量 13.1 万吨。

### （4）交通运输发展概况

#### 1) 区域交通网现状

盐城市已基本形成铁路、公路、水运、航空等多种交通运输方式。

铁路：新长铁路、青盐铁路穿城而过，境内全长 157.2km，北接陇海线、胶新线，中连宿淮线，南衔宁启线。在建有徐宿淮盐铁路、盐通铁路。

公路：以沈海高速（G15）、宿淮盐高速（S18）、盐靖高速（S29）以及 G228（临

海公路)、G204(烟沪线)、G343、G344为骨干的高等级公路网。至2018年底,全市共有公路总里程20550.2公里,其中国道996.7公里,省道1063.2公里;拥有等级公路20333.3公里,其中高速公路395.5公里、一级公路1628公里、二级公路2778.7公里、三级公路1677.4公里、四级公路13853.7公里,等外公路216.7公里。

水运:主要有大丰、滨海、射阳、响水等港区。

航空:盐城南洋机场为4C级国际机场,已开通至北京、天津、上海、南京、深圳以及泰国、韩国等多条航线。至2018年底,全年保障航班1.67万架次,年旅客吞吐量182.2万人次,分别比上年增长27.4%、39.8%。

## 2) 区域交通网规划

### ①铁路

盐城地区既有新长铁路、青盐铁路,在建徐宿淮盐铁路、盐通铁路两条铁路,规划建设盐泰锡宜铁路、沿江高铁及三门峡~亳州~符离集铁路及新长铁路扩能。

### ②公路

高速道路网:现状“两纵一横”高速路网结构基础上进一步形成“四纵四横”的市域高速公路网络。“四纵”为阜兴泰高速、宁靖盐高速、沈海高速和临海高速;“四横”为宁盐高速、淮滨高速、盐淮徐高速、射阳港连接线。

国道网:形成“两横两纵”的国道网络。省道网:省道网规划调整,规划调整形成“四纵十一横四联”的市域省道网络。

### ③航空

盐城南洋机场是江苏省继南京之后第二家开通国际航班的机场,国家一类航空开放口岸机场。盐城市规划近期继续使用南洋机场,远期适时考虑搬迁建设盐城新机场,南洋机场军用和民用功能同步拆分。

### ④水运

盐城市内河航道网形成骨干航道、市域干线航道、联络线支线航道三个层次的网络结构,并最终形成“一纵十横六联”,共计约1095km,23条航道构成的干线航道网。

## 3.2 自然地理条件

### 3.2.1 地形地貌

滨海县地处废黄河、中山河与射阳河之间，全部为徐淮黄泛平原，地势平坦，总体呈北高南低，西高东低。废黄河夺淮以后，携带的泥沙经海潮、风浪作用沉积而成，从废黄河老堆向南，地势逐渐倾斜。总的地貌可以分为海相沉积沙冈古土壤区、废黄河沿岸高滩地区、黄泛坡地区、废黄河三角洲地区、翻身河低洼地区。

线路所经区域位于苏北平原中偏东部，为徐淮黄泛平原近入海口处，地貌上属于废黄河三角洲，上部地层主要由废黄河三角洲沉积形成，地形平坦、开阔，地势由西南向东北海岸微倾，地面高程 1~7m，相对高差 6m。地表水系发育，河渠纵横，交织如网。村落密集，农耕发达，交通便利。由于后期黄河改道及围垦耕种、修筑铁路、公路等人类活动，原始地貌发生了较大的改变。

### 3.2.2 气象

线路通过地区濒临黄海，属湿润的亚热带季风气候区。其气候特征为四季分明、降水充沛。但因受季风控制，干旱、雨涝、低温、连阴、台风、冰雹等自然灾害间或有出现。按照铁路工程影响气候分区划分为温暖地区。气象要素详述如下：

#### A. 气温

年平均气温	14.7℃
平均最高气温	17.0℃
平均最低气温	11.3℃
7月份平均气温最高为	28.3℃
1月份平均气温最低为	-1.2℃
极端最高气温	38.4℃
极端最低气温	-13.2℃

#### B. 降水

多年平均降水量为 931.6mm，降水多集中在 6~8 月，其降水量约占年降水量的 64%。最大年降水量为 1381.2mm，一日最大降水量为 162.5mm（出现在 1999 年 6 月）。

多年平均降水日数为 121.5 天，多年平均日降水量 $\geq 25.0$ mm 的天数为 9.4 天。

### C. 风况

根据六合庄海洋站年共七年每日 24 次风速、风向实测资料统计：该区常风向为 SE 向，次常风向为 N 向，出现频率分别为 8.97%，8.30%，强风向为 NE 向，该向 $\geq 7$  级风出现频率为 0.27%，各向风频率详见图 3.2-1 风玫瑰图。

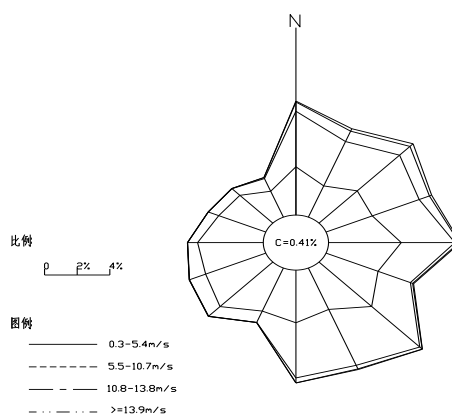


图 3.2-1 风玫瑰图

### D. 雾

雾多发生在秋、冬或春、夏之交的月份，根据新滩盐场气象站资料统计：多年平均雾日为 39.9 天。

另据六合庄海洋站的雾资料统计：能见度 $\leq 1$ km 的大雾实际出现 17.3 天，最长持续 83 小时。

### E. 相对湿度

多年平均相对湿度 81%

多年最大相对湿度 100%

多年最小相对湿度 13%

### F. 雷暴

历年平均雷暴日数 20.9 天，历年最多雷暴日数 30.0 天，一般年份 6~8 月份出现

最多。

### 3.2.3 地层岩性、地质构造及地震

#### (1) 地质构造

场区位于扬子断块区内苏北断陷盆地的东北部，地层发育齐全，沉积一套浅海相、滨海相及陆相物质。第四纪沉积厚度为 125~300 米左右。县境地质构造主要是由一系列北东向褶皱、断裂，以及配套的横张或张扭性断裂组成的滨海断褶皱带。

滨海断褶皱带在中生代印支~燕山早期褶皱隆起，遭受到剥蚀，直到第三纪时才被覆盖。县境绝大部分地区为隆起区。滨海断褶皱带的主要褶皱自北向南有：小喜滩向斜，新淮河口背斜，康庄~新滩盐场背斜，东坎~滨淮倒转向斜，八滩南背斜等。褶皱轴大致平行，背斜皆向北东昂起，向南西倾伏。滨海断褶皱带内断裂，是以一系列平行的北东向断裂为主。自北向南主要有穆庄~新星断裂、界牌~滨淮农场断裂、八滩~小街断裂和新港断裂。除界牌~滨淮农场断裂与新港断裂为逆向断层外，其余均为正断层。断裂长 10 余千米至数十千米，最长的 74 千米左右。除穆庄~新星断裂切割白垩纪上统浦口组外，其余均发育于古生代。其中界牌~滨淮农场断裂在 CK9+650、CK16+200、CK25+250 三次穿过线路，但埋深>120m，为隐伏断裂，对本工程基本无影响。

#### (2) 地层岩性

勘察区第四系遍及全区，沉积物厚度一般达 125~300 米之间。由于受气候变化和地壳运动的影响，第四纪时期内沉积环境发生过几次变化，沉积物岩相也有明显的差异。根据沉积时序由新到老，第四系又可分为全新统、上更新统和中下更新统。

##### 1) 全新统 (Q4)

据史料记载，在约 1000 年以前，本地全部位于东海中，1128 年以后黄河多次夺淮，尤其是弘治八年以后黄河全流域夺淮加快了本区域向海的沉积速度，本次勘察深度内所揭露地层大部分为全新统地层，厚约 55~65m，表层为全新统冲积层灰褐、棕黄色软塑~硬塑粉质黏土或稍密粉土；其下较广泛的分布一层厚约 1~3m 的灰黄色软黏土，局部相变为软粉土；约 5~20m 范围内分布有灰褐、灰黄色粉土或粉砂，粉土分稍密、中密-密

实上下两部分，粉砂为松散~中密；其下在埋深 19m 上下分布有一层厚约 2~4m 黄褐~灰褐色的软塑黏土，以上地层相对稳定，推测为废黄河最后一次夺淮以后形成。下部地层为海陆交互沉积层：主要为黄褐色、灰褐色硬塑粉质黏土、中密~密实的粉砂夹粉土层；在粉质黏土中，含少量铁锰结核及钙结核、海相有孔虫及咸淡水交汇的动物群蛭子，属泻湖相沉积；局部粉砂与粉土与黏性土互层发育，具迭瓦状结构，局部夹灰黄色、微紫色粉质黏土层，属滨海沉积；泻湖相与滨海沉积交互沉积形成了一套约 25m 厚、地层层序稍差、交替分布的地层，在本工程稍后地层描述中统称为海陆交互相地层。详细描述如下。

#### ① 第四系全新统人工填土 (Q4m1)

主要为素填土，以粉质黏土、黄褐色，软塑，或以粉土为主，稍密，潮湿~饱和，层厚一般 0.8~6.5m。主要为铁路、公路路基填土、房屋基础填土及堤坝填土，局部分布少量杂填土，CK49+000 以后分布有吹填土（本报告将其归类于素填土），经钻探揭示，已经过简单的夯实，吹填厚度约 3~5m。岩土施工工程分级为 II 级普通土。

#### ② 第四系全新统冲积层粉质黏土 (Q4a1)

黄褐色、灰黄色，软塑~硬塑，土质不均，基本承载力  $\sigma_0=120\text{kPa}$ ，层厚 0.6~4.3m，为 II 级普通土。该层为地表的一层硬壳层，主要为粉质黏土，该层在场区表层普遍分布。局部相变为 2-1 层粉土，褐黄色，饱和，稍密， $\sigma_0=120\text{kPa}$ ，层厚 1.2~4.6m，为 II 级普通土。

#### ③ 第四系全新统冲积层软土 (Q4a1)

该层主要为软黏土及软粉土，其次局部为松散饱和的粉砂，以黄褐色、灰黄色为主，力学性质较差。分述如下：

3-0) 软黏土：软塑~流塑，土质不均，局部夹薄层粉土或粉砂， $\sigma_0=70\text{kPa}$ ，层厚 0.7~4.6m，为 II 级普通土。

3-1) 软粉土：饱和，稍密，土质不均，含少量黏性土团块，局部夹薄层粉砂，层厚 0~5.0m， $\sigma_0=90\text{kPa}$ ，为 II 级普通土。

3-2) 粉砂：饱和，松散，砂质不纯，含少量黏性土团块，局部夹薄层粉土，层厚 0~

7.7m,  $\sigma_0=70\text{kPa}$ , 为 I 级松土。

④ 第四系全新统粉砂、粉土 (Q4a1)

该层为废黄河黄泛区形成的主要地层, 黄褐色、灰黄色、褐黄色等, 以粉土、粉砂为主, 局部相变为粉质黏土, 其中粉土和粉砂根据密实程度划分为两个次亚层。分述如下:

4-1-1) 粉土: 饱和, 稍密, 土质不均, 局部夹薄层粉砂,  $\sigma_0=120\text{kPa}$ , 层厚 1.8~10.5m, 为 II 级普通土。

4-1-2) 粉土: 饱和, 稍密-中密, 土质不均, 局部夹薄层粉质黏土,  
 $\sigma_0=160\text{kPa}$ , 层厚 1.0~13.0m, 为 II 级普通土。

4-2-1) 粉砂: 以长石、石英为主, 饱和, 稍密, 局部松散, 砂质不纯, 局部与粉土呈互层状产出, 层厚 1.7~15.9m,  $\sigma_0=90\text{kPa}$ , 为 I 级松土。

4-2-2) 粉砂: 以长石、石英为主, 饱和, 中密~密实, 砂质不纯, 局部夹薄层粉土, 层厚 2.2~10.2m,  $\sigma_0=110\text{kPa}$ , 为 I 级松土。

4-3-0) 粉质黏土: 灰褐色, 软塑, 土质不均, 局部为薄层粉土, 仅在钻孔 JzL-II 19-6 和 JzQ-II 19-8 有揭示, 层厚 1.5~5.9m,  $\sigma_0=120\text{kPa}$ , 为 II 级普通土。

⑤ 第四系全新统冲积层黏性土 (Q4a1)

该层层位稳定, 为冲积与海陆交互较为明显的分隔层, 主要为软塑的黏土层, 其次为软塑~硬塑的粉质黏土。分述如下:

5-0) 黏土: 灰褐色, 软塑, 土质不均, 局部夹薄层粉土,  $\sigma_0=100\text{kPa}$ , 层厚 1.0~6.6m, 为 II 级普通土。

5-1) 粉质黏土: 灰褐色~灰黄色, 软塑, 土质不均, 局部夹薄层粉土,  $\sigma_0=120\text{kPa}$ , 层厚 2.0~5.6m, 为 II 级普通土。

5-2) 粉质黏土: 灰绿色, 灰褐色, 软塑~硬塑, 土质不均, 局部夹薄层粉土,  $\sigma_0=150\text{kPa}$ , 层厚 1.5~6.7m, 为 II 级普通土。

5-3) 粉质黏土: 黄褐色夹灰白条纹, 硬塑, 土质不均, 局部夹薄层粉土,  $\sigma_0=180\text{kPa}$ , 层厚 1.4~4.4m, 为 II 级普通土。

### ⑥ 第四系海陆交互相沉积层 (Q4mc)

该层主要为粉土、粉砂及粉质黏土，粉质黏土层内可见铁锰结核及姜石、咸淡水交汇的蛭子，粉砂、粉土中可见海洋贝壳碎屑，粉砂、粉土与薄层黏性土明显的具有叠瓦状互层产出，为典型滨海沉积。沉积层序上下规律性较差。分述如下：

6-1) 粉土：黄褐色，饱和，密实，土质不均，局部夹薄层粉质黏土或粉砂， $\sigma_0=200\text{kPa}$ ，层厚 1.6~11.9m，为 II 级普通土。局部为 6-1-1 层中密~密实的粉土， $\sigma_0=170\text{kPa}$ ，层厚 0~6.6m。

6-2) 粉砂：黄褐色，饱和，密实，砂质不纯，局部夹薄层粉质黏土或粉土，偶见粗砾砂， $\sigma_0=200\text{kPa}$ ，层厚 2.8~19.0m，为 II 级普通土。局部为 6-2-1 层中密~密实的粉砂， $\sigma_0=110\text{kPa}$ ，层厚 0~5.5m。

6-3) 粉质黏土：黄褐色，硬塑为主，为 II 级普通土。该层按软硬程度分为 3 个次亚层：

6-3-0) 黄褐色，软塑，局部硬塑， $\sigma_0=120\text{kPa}$ ，层厚 2.5~7.2m。

6-3-1) 黄褐色，硬塑， $\sigma_0=150\text{kPa}$ ，层厚 1.9~6.4m。

6-3-2) 灰褐色，硬塑，土质不均，局部夹薄层粉土， $\sigma_0=180\text{kPa}$ ，层厚 1.1~18.0m。

### ⑦ 第四系全新统海积层 (Q4m)

该层线路范围内普遍分布，但成分变化较大，基本以废黄河为界，小里程以粉砂为主，密实，饱和；大里程以粉质黏土为主，硬塑，局部软塑。

7-0) 粉质黏土，黄褐色，硬塑，局部夹薄层粉砂， $\sigma_0=200\text{kPa}$ ，层厚 2.2~15.4m，为 II 级普通土。

7-1) 粉质黏土：灰褐色，软塑~硬塑，局部含 10-30%粉砂，夹大量的贝壳碎片， $\sigma_0=150\text{kPa}$ ，层厚 1.5~14.8m，为 II 级普通土。

7-2) 粉砂：黄褐色、灰褐色，密实，饱和，砂质不纯，局部夹薄层粉土或黏性土， $\sigma_0=200\text{kPa}$ ，为 I 级松土，层厚 2.3~19.6m。该层局部相变为 7-2-1 粉土层，灰褐色，饱和，密实， $\sigma_0=200\text{kPa}$ ，层厚一般 2.6~8.2m。

### 2) 上更新统 (Q3)

埋藏深度一般 55~70m，厚度约 100 米，底部为褐色粉细砂，具有交错层理，表面见有小孔。在本工程中本层之顶部可见到 5~10 米厚的灰绿色粘土，含有淡水贝壳，为陆相沉积，中夹薄层砂土，见有植物碎片，其下的砂为石英细粒，含较多淡水贝壳。这里是长江与淮河之间的河间低地，为湖相沉积。详细描述如下。

#### 第四系上更新统湖积层（Q31）：

该层上部为粉质黏土，下部为粉砂，均为灰绿色，与其上部地层区别明显。分述如下：

8-0)粉质黏土，硬塑，黏性较大， $\sigma_0=200\text{kPa}$ ，为 II 级普通土，层厚一般 5.1~10.8m。该层约分布在地面以下 55~70m 之间，层厚变化较大，力学性质很好。

8-1)粉砂：密实，饱和，砂质不纯，局部夹薄层粉土， $\sigma_0=200\text{kPa}$ ，分布于第 8 层粉质黏土之下，为 I 级松土，未穿透。

#### 3) 中下更新统（Q1、Q2）

埋藏深度一般 150m 左右，厚度 50 米左右，为灰绿、黑色黏土及灰黄、深灰色中细砂砾层，有铁锰质结核和钙结核。砂层的粒度由下向上逐渐变细，成分以石英为主，次为长石、云母。分选性、磨圆度均较差，呈半棱角状。底部含有石英细砾石，呈浑圆状。串场河以东地区属海相沉积层，含有海相瓣腮类化石。

#### （3）新构造运动与地震

场区位于扬子准地台苏北拗陷区内，由于海陆环境变迁，沉积比较复杂。自西向东沉积厚度增大，陆相减少，海相增多。查《江苏省徐淮地区第四纪地质》，根据运动的类型、活动时期、升降幅度及速率大小并考虑新近期的活动性，场地部位新构造运动分区属松散沉积发育的断续沉降区中的涟水—滨海—盐城断续沉降区。本区基岩较复杂，埋藏较深，上第三系较厚，是苏北凹陷的主要填充层位，新构造运动表现以大面积沉降为主。本地区新构造运动有明显的继承性和不均一性，受 NEE 与下 NW 两个方向构造控制，时间愈新，NW 方向的控制愈明显。新第三系后本区地面已趋准平原化，第四纪沉积物为被盖式沉积，新构造运动微弱。

据滨海县历史记载，未发生过 5 级以上的地震，第四纪海侵层主要分布区，曾见 3

级以下小震。场区内断裂构造较少且均深埋隐伏，区域地质构造稳定性较好，对线路影响相对较小。

#### (4) 地震动参数区划

根据国家标准《中国地震动参数区划图》（GB18306—2015），II类场地条件下全线范围基本地震动峰值加速度为0.05g，基本地震烈度为6度，基本地震动反应谱特征周期为0.45s。根据《铁路工程抗震设计规范》（2009年版）GB50111-2006，沿线场地土类型为中软土，场地类别为III类，地震动反应谱特征周期为0.65s。

滨海县地区的抗震设防烈度为6度，对于一般中小型桥梁、房屋等铁路工程，可不考虑饱和砂土的液化问题。但由于软土的抗震性能较差，对软土发育地段的B类铁路工程，如大跨度桥梁结构，应按《铁路工程抗震设计规范》（GB50111-2006（2009年版））3.0.1A条和7.1.2条中的有关规定，进行抗震验算。

### 3.2.4 水文地质特征

#### (1) 地表水分布及特征

线路通过地区气候湿润，雨量充沛，河流、水渠纵横交错，大的河流主要有废黄河、翻身河等，其余均为人工开凿的沟渠，沟渠宽度一般>5m，沟渠密织成网。水体主要受大气降水和上游水库补给的影响，水位呈季节性波动，由于沿海处大部分有水闸与海水相隔，基本不受潮汐影响。

#### (2) 地下水分布及特征

地下水较发育。根据含水岩组的岩性，组合关系以及地下水的赋存条件、水理性质、水力特征等，沿线的地下水类型主要为第四系松散岩类孔隙水，又分为孔隙潜水、孔隙承压水。

上层水（孔隙潜水）：赋存于第四系全新统粉土、粉砂层中，地下水位埋深0.2~6.5m，受大气降水及周围地表水体的影响均较大，年变化幅度约为2m。矿化度一般3~10g/l，部分地段大于10g/l，为咸水或半咸水。受大气降水的影响，在1~3m以浅接近地表部位水质明显淡化，矿化度1~2g/l。富水性差，主要接受大气降水、地表水和

下部含水层的越流补给，径流主要表现为水平径流和侧向径流，排泄主要包括地面蒸发、农业灌溉用水、越流补给下伏上更新统孔隙承压水含水岩组。

下层水（孔隙承压水）：赋存于第四系上更新统粉、细砂层中，含水层顶板埋深一般大于 40m，位于第 6 层海陆交互较厚的黏性土之下。矿化度一般多小于 1g/l，局部为 1~3g/l，为淡水或微咸水。富水性好，水量丰富。以侧向径流和临近含水层的越流补给为主，侧向径流、排泄微弱，地下水的动态变化一般不大，动态平稳，无季节性显著变化，且运动滞缓，是本区地下水的主要开采层，本地区由于地表水丰富以及对地下水的保护，对该层地下水的抽取量较小，水体较为稳定。

### 3.2.5 工程地质特征

#### （1）不良地质的评价及工程措施意见

沿线不存在不良地质现象。

#### （2）特殊岩土的评价及工程措施意见

特殊岩土主要为填土、软土、盐渍土，分布如下。

##### 1) 填土

厂区、村庄、既有线及公路、河堤附近地表分布有填土，主要类型为素填土，其次为吹填土及杂填土。素填土主要分布于既有铁路、公路的路基和河、沟渠的堤坝，以粉质黏土、粉土为主，厚度一般在 0.8~6.5m 左右；杂填土主要分布于沿线村镇附近，主要为建筑垃圾。吹填土分布在 CK49+000 以后，经钻探揭示，吹填土已经过简单的夯实，吹填厚度约 3~5m。设计时应针对不同填土类型采取相应的处理措施如挖除换填、分层夯实及其他地基处理措施。

##### 2) 软土

据勘探揭示及既有资料，软土全线分布较为普遍，但厚度一般较薄，主要为软黏土及软粉土，层厚一般 0.7~4.0m。

本线主要软土层如下：

3-0) 软黏土：黄褐色~灰黄色，软塑，局部流塑，土质不均，局部夹薄层粉土或

粉砂， $\sigma_0=70\text{kPa}$ ，层厚 0.7~6.5m，为 II 级普通土，分布在地面以下 0~8m 之间，分布于第 2 层粉质黏土或 2-1 层粉土之下。

3-1) 软粉土：灰褐色，饱和，稍密，土质不均，含少量黏性土团块，局部夹薄层粉砂，标贯击数一般为 3~6 击，层厚 0.6~5.0m， $\sigma_0=90\text{kPa}$ ，为 II 级普通土，与 3-0 层软黏土基本处于同一深度范围。

软土的特点是承载力低，含水量高，孔隙比大，为高压缩性土，工程性质差，一般不宜作为建筑物基础持力层，应根据工程稳定性和沉降量检算结果而采取相应的处理措施。大中桥可采用桩基础；小桥涵、房屋等基底需采用换填、搅拌桩、旋喷桩等加固处理措施；路基可采用预留沉降量、强夯置换、或碎石桩、搅拌桩等处理措施。

另外需要注意的是，与 3-0 层软黏土处于同一深度范围内的还有松散饱和的 3-2 层粉砂：黄褐色，松散，饱和，砂质不纯，含少量黏性土团块，局部夹薄层粉土，层厚一般 4.3~7.7m， $\sigma_0=70\text{kPa}$ ，为 I 级松土。在场地土类型划分上属于软弱土，其承载力低，无黏聚性，易扰动，工程性质较差，基坑开挖时需对其加强支护，由于地下水位一般较高，需采取止水及降水措施。设计时必须考虑该层土的特殊性质对工程的影响。

### 3) 盐渍土

区内盐渍土为原生盐渍土，是由黄河、淮河等河流挟持大量泥沙入海，受潮汐顶托不断在近海絮凝沉积而成，多为粉质黏土或粉土，与海岸平行带状分布，具有从海边到内陆盐渍化程度越来越轻的变化规律，主要分布在 CK49+000 之后。以氯盐渍土为主，局部为亚氯盐渍土，其次为硫酸盐渍土。根据取样试验，按《铁路工程特殊岩土勘察规程》（TB10038-2012），本线盐渍土段落及盐渍化程度见下表。

盐渍土段落及盐渍化程度表

表 3.2-1

里程 (CK)	47+000-48+500	48+500-49+100	49+100-49+700	49+700-终点
盐渍化程度	弱亚硫酸盐渍土	中亚氯盐渍土	强氯盐渍土	中氯盐渍土

盐渍土具有可溶性、侵蚀性，易产生溶陷现象，对各种建筑地基均有一定的不良影响。应选择地势较高、排水条件较好、盐渍土易处理段落通过，通过段落需做好防排水措施。路基工程可采用基底铺设防渗复合土工膜，桥涵、房建等工程建议做好防腐蚀变

形措施。

(3) 特殊自然灾害的评价及工程措施意见

本线路经过区域大部分分布 3-0 层软黏土或 3-1 层软粉土，局部分布 3-2 层松散饱和的粉砂，强度低，压缩性高，具触变性，易导致路基沉降和失稳，同时不利于浅基础开挖和桥台稳定。应根据工程稳定性和沉降量检算结果而采取相应的处理措施。大中桥可采用桩基础；小桥涵、房屋等基底需采用换填、搅拌桩、旋喷桩等加固处理措施；路基可采用预留沉降量、强夯置换、或碎石桩、搅拌桩等处理措施。在软土及饱和粉砂地段开挖基坑时需采用钢板桩等措施止水，并加强基坑支护。

(4) 沿线环境水（土）的侵蚀性评价及工程措施意见

根据水质分析报告，按《铁路混凝土结构耐久性设计规范》（TB 10005-2010）及《混凝土结构耐久性设计规范》（GB/T 50476-2008），沿线的地表水及地下水对铁路混凝土结构的侵蚀性详见下表。

地表水对铁路混凝土结构的侵蚀性

表 3.2-2

里程（CK）	铁路混凝土耐久性设计规范	混凝土结构耐久性设计规范
0-10+000	L1	IV-C
10+000-12+000	L1、H1、Y1	IV-C、V-C
12+000-21+000	无	无
21+000-26+000	L1	IV-C
26+000-31+000	L1、H1、Y1	IV-C、V-C
31+000-46+000	L1	IV-C
46+000-49+000	L2、H1、Y1	IV-D、V-C
49+000-终点	L3、H2、Y2	IV-E、V-D

地下水对铁路混凝土结构的侵蚀性

表 3.2-3

里程(CK)	铁路混凝土耐久性设计规范	混凝土结构耐久性设计规范
0-14+000	L1、H1、Y1-Y2	IV-C、V-C
14+000-17+000	无	无
17+000-24+000	L2、H1、Y2	IV-D、V-C
24+000-28+000	L2、H1、Y1	IV-D、V-C
28+000-35+000	L2、H1、Y2	IV-D、V-C

里程(CK)	铁路混凝土耐久性设计规范	混凝土结构耐久性设计规范
35+000-37+000	L2、H1、Y1	IV-D、V-C
37+000-39+000	L1、H1、Y1	IV-D、V-C
39+000-45+000	L2、H2、Y2	IV-D、V-D
45+000-49+000	L2、H1、Y2	IV-D、V-C
49+000-终点	L2、H2、Y2	IV-D、V-D

注：以上环境作用等级均按照混凝土结构处于干湿交替的环境下进行判断。

设计时需针对不同的侵蚀性类型及作用等级选取恰当的措施以满足建筑物的耐久性要求。

### 3.2.6 水土保持

线路所在区不属于《全国水土保持规划国家级水土流失重点预防区和重点治理区复核划分成果》（办水保[2013]188号）；根据《江苏省省级水土流失重点预防区和重点治理区》（苏水农[2014]48号），项目所经盐城市滨海县属于省级水土流失重点预防区。项目区位于苏北平原中偏东部，水土流失以水力侵蚀为主。

### 3.2.7 生物多样性

滨海县生物资源比较丰富，水产资源主要有各种鱼类、虾、蚌、蟹等 71 种，林木主要有水杉、意杨、刺槐、银杏、柳树、桃李、梨、枸柳等 100 余种，草本植物有 200 余种，中药材 100 余种，农作物主要有稻、麦、玉米、大豆、油菜、棉花、蔬菜等 200 余种。野生动植物资源 120 余种。动物资源丰富，人工养殖畜禽有黄牛、马、长毛兔、鸭、鹅等多种，有鱼类等水产品 71 种，有鸟类 120 多种。

### 3.2.8 生态保护红线

根据《盐城市生态红线区域保护规划》2014 年 12 月，滨海县共涉及自然保护区、洪水调蓄区、清水通道维护区、饮用水水源保护区、生态绿地、生态公益林六大类 15 个生态红线保护区域，其中省级 7 个，市级 8 个。

## 第四章 选址方案的比选论证

### 4.1 建设项目方案比选

地区方案：结合盐城市城市规划、滨海港港区规划及沿线村镇、道路分布情况，考虑接轨站位置、线路长度等影响，分别研究了滨海港站接轨方案和阜宁站接轨方案。通过技术经济比较，暂按滨海港站接轨方案推荐，可研阶段，结合各方意见，再进一步深化研究，确定推荐方案。

线路局部方案：线路局部方案中，对沿滨淮高速南侧方案、沿滨淮高速北侧方案进行了比较，暂推荐沿滨淮高速南侧方案。

#### 4.1.1 界牌镇南北侧方案比选

线路走向方案主要受学校、沿线村落建筑群及淤黄河饮用水水源保护区等因素控制，本次可研对界牌镇南侧方案和界牌镇北侧方案进行了比选。

##### 1) 方案说明

##### ①界牌镇南侧方案

本方案线路自CK2+600起向东北前行，受黄海湾产业园的影响和在建居民区的影响，线路于两个控制点之间穿过，之后向东北沿界牌镇南侧走行跨越规划S226，之后折向北设界牌站，出站后跨越淤黄河折向东至比较终点CK25+690，线路全长23.599km。

##### ②界牌镇北侧方案

本方案线路自C2K2+600起向东北前行，从黄河湾产业园内穿过，接着跨越海港大道，再先后穿过郑庄、小王庄、腰路村、新圩村后与变电站北侧折向东行至比较终点C2K26+345.81，线路长度24.555km。

两方案线路走向见界牌镇南北侧方案比选示意图4.1-1。



图 4.1-1 界牌镇南北侧方案比选示意图

2) 主要工程数量及投资比较

两方案工程数量及估算投资比较见估算投资比较表 4.1-1。

工程数量与投资估算比较表

表 4.1-1

项目名称		单位	界牌村南侧方案		界牌村北侧方案			
			CK2+600~CK25+690	C2K2+600~C2K26+345.81	数量	费用(万元)	数量	费用(万元)
线路长度		正线公里	23.599		24.555			
征地 拆迁	房屋拆迁	m <sup>2</sup>	20147.000	4293	30018.000	6397		
	大棚拆迁	m <sup>2</sup>	58645.000	1466		0		
	重大拆迁	万元				2000		
	征用土地	亩	286.920	6215	304.931	6605		
	小计	万元		11975		15002		
路基	区间	土方	A 组	10 <sup>4</sup> m <sup>3</sup>		0		0
			B 组	10 <sup>4</sup> m <sup>3</sup>	1.248	175	1.173	205

	站场	土方	C组	10 <sup>4</sup> m <sup>3</sup>	31.614	948	29.715	891
			A组	10 <sup>4</sup> m <sup>3</sup>	6.450	0	6.780	0
			B组	10 <sup>4</sup> m <sup>3</sup>	15.420	2159	16.200	2268
			C组	10 <sup>4</sup> m <sup>3</sup>	76.860	2306	80.710	2421
		土工格栅		10 <sup>4</sup> m <sup>3</sup>	10 <sup>4</sup> m <sup>2</sup>	112	17.600	106
		防护圪工		10 <sup>4</sup> m <sup>3</sup>	10 <sup>4</sup> m <sup>3</sup>	5948	6.150	6876
		地基处理		10 <sup>4</sup> m <sup>3</sup>	10 <sup>4</sup> m <sup>2</sup>	772	2.200	726
	小计			万元		12420		13493
	桥梁	特大桥		延长米/座	19095.7/7	66835	19201/4	66574
		大桥		延长米				
中桥		延长米	113.500	480	113.5	480		
框构小桥		平方米/座	420.4/2	467	1051.3/5	1167		
涵洞		横延米/座	1205.9/40	3618	1415.8/47	4247		
小计			万元		71399		72468	
轨道	正线	新建	铺轨	km	23.599	3401	24.555	3538
			铺碴	10 <sup>4</sup> m <sup>3</sup>	5.000	2200	4.660	2050
	站场	新建	铺轨	km	15.609	2249	15.609	2249
			铺碴	10 <sup>4</sup> m <sup>3</sup>	3.900	1716	3.900	1716
	线路相关工程			万元/km	23.599	201	24.555	209
	小计			万元		9766		9763
以上各章合计			万元		105561		110726	
基本预备费			万元		10556		11073	
静态总额			万元		116117		121799	
差额			万元				<b>+5682</b>	

### 3) 优缺点分析

两方案优缺点分析见表 4.1-2。

方案优缺点分析表

表 4.1-2

方案名称	优点	缺点
界牌镇南侧方案	1.对黄海湾产业园园区影响小。 2.工程投资省。	1.跨越淤黄河角度稍差。 2.拆迁数量多。
界牌镇北侧方案	1.跨越淤黄河角度较好。	1.对黄海湾产业园园区影响较大。 2.并行海港大道影响后期淮滨高速规划。 3.工程投资较大。

#### 4) 推荐意见

综上所述，界牌镇南侧方案对黄河湾产业园影响小，工程投资省，因此本次推荐采用界牌镇南侧方案。

### 4.1.2 樊集乡南北侧方案比选

本段线路走向方案主要是受蔬菜大棚、沿线建筑物、规划高速公路等因素的控制，根据盐城市政府的要求，铁路走向在界牌镇至 G228 段需要与规划高速公路共走向，节省用地。本段结合高速、铁路走向及拆迁情况对樊集乡南侧方案和樊集乡北侧方案进行了研究。

#### 1) 方案说明

##### ①樊集乡南侧方案

本方案线路自 CK16+000 起，跨越淤黄河后，折向东北先后穿过 1005 亩的蔬菜大棚、仇庄村、梁港九组至比较终点 CK25+690。线路全长 9.69km。

##### ②樊集乡北侧方案

本方案线路自 C3K16+000 起，折向北跨越淤黄河，受蔬菜大棚控制，采用 R=2000m 半径从其西侧绕避，于城门村南侧折向东，前后穿过冲南二组、梁港九组至比较终点 C3K27+301.58，线路全长 11.302km。经与高速公路设计单位沟通，该方案线形较差，半径虽可满足淮滨高速公路最小曲线半径要求，但平原地区不会采用恶化线路条件的小半径。

两方案线路走向见樊集乡南北侧方案比选示意图 4.1-2。



图 4.1-2 樊集乡南北侧方案比选示意图

2) 主要工程数量及投资比较

两方案工程数量及估算投资比较见估算投资比较表 4.1-3。

估算投资比较表

表 4.1-3

项目名称			单位	樊集乡南侧方案		樊集乡北侧方案		
				CK16+000~CK25+690		C3K16+000~C3K27+301.58		
				数量	费用(万元)	数量	费用(万元)	
线路长度			正线公里	9.690		11.302		
征地 拆迁	房屋拆迁		m <sup>2</sup>	5869.000	1250.684	9430.800	2009.703	
	大棚拆迁		m <sup>2</sup>	58645.000	1466.125	0.000		
	征用土地		亩	198.435	4298.518	275.971	5978.102	
	小计		万元		7015.326		7987.805	
路基	区间	土方	A组	10 <sup>4</sup> m <sup>3</sup>				
			B组	10 <sup>4</sup> m <sup>3</sup>	0.980	137.269	1.529	214.060
			C组	10 <sup>4</sup> m <sup>3</sup>	24.831	744.932	38.722	1161.656

项目名称			单位	樊集乡南侧方案		樊集乡北侧方案		
				CK16+000~CK25+690		C3K16+000~C3K27+301.58		
				数量	费用(万元)	数量	费用(万元)	
		土工格栅	10 <sup>4</sup> m <sup>2</sup>	14.707	88.245	22.935	137.610	
		防护圪工	10 <sup>4</sup> m <sup>3</sup>	0.990	1107.156	1.544	1726.514	
		地基处理	10 <sup>4</sup> m <sup>2</sup>	1.838	606.682	2.867	946.067	
	小计		万元		2684.284		4185.906	
桥梁	特大桥		延长米/座	7248.7/2	25370.450	7432.9/2	26015.150	
	大桥		延长米			473.200	1798.160	
	中桥		延长米					
	框构小桥		平方米/座					
	涵洞		横延米/座	740.3/22	2220.900	1178.5/34	3535.500	
	小计		万元		27591.350		31348.810	
轨道	正线	新建	铺轨	km	9.690	1396.329	11.302	1628.618
			铺碴	10 <sup>4</sup> m <sup>3</sup>	2.511	1104.884	2.797	1230.680
	线路相关工程		万元/km	9.690	82.365	11.302	96.067	
	小计		万元		2583.6		2955.4	
以上各章合计			万元		39874.5		46477.9	
基本预备费			万元		3987.5		4647.8	
静态总额			万元		43862.0		51125.7	
差额			万元				<b>+7263.7</b>	

3) 优缺点分析

两方案优缺点分析见表 4.1-4。

方案优缺点分析表

表 4.1-4

方案名称	优点	缺点
樊集乡南侧方案	1.线路长度较短。 2.线路线形较顺直。 3.线路采用半径与高速公路较匹配。 4.投资较小	1.大面积拆迁大棚，与地方政府要求不符。
樊集乡北侧方案	1.避免大面积拆迁大棚，符合地方政府要求。	1.线路长度较长。 2.线路顺直性较差。 3.线路采用半径与高速公路不匹配。 4.投资较大

4) 推荐意见

综上所述，樊集乡南侧方案虽然拆迁大棚较多，与地方政府要求不符，但线路顺直较短，与高速规划相匹配，投资较少，因此本次推荐采用南侧方案。

### 4.1.3 推荐方案综述

线路自既有青盐铁路滨海港站北咽喉接轨，受墓群、学校、黄河湾产业园和沿线村落民宅的影响，出站后跨越界坎路于墓群西侧转向东北前行，于淮南村北侧预留线路所，先后跨越规划新安大道和海港大道，之后向东北沿界牌镇南侧走行跨越规划 S226，之后折向北于界牌镇东侧设界牌站，出站后跨越淤黄河折向东，沿滨淮镇北侧走行，至 G228 折向西北跨越 G228、翻身河后引入滨海港工业园区，于规划滨兴大道北侧设裕华站，出站后向东走行至规划海旺路折向北，并行海旺路于规划宝武集团南侧设工业园区站至本线终点，线路长 50.723km。新建桥梁 23 座，共计 30.782km，桥梁比 60.69%。全线共设车站 4 处，其中接轨站 1 座、中间站 3 座。

预留疏解线自既有青盐铁路滨海港站北咽喉接轨，受滨海港站接轨条件和二坝村建筑群等因素的控制，线路于二坝村北侧转向东北下穿青盐铁路桥后前行至堆南线路所。线路全长 2.879km。

## 4.2 可研方案与城乡规划的协调情况

### 4.2.1 盐城市总体规划

#### 1. 城市总体规划

呼应国家沿海开发战略，落实江苏省城镇体系规划及“两个率先”的要求，适应盐城新型城镇化及经济社会发展需求，根据《中华人民共和国城乡规划法》，编制《盐城市城市总体规划（2013—2030）》。

城市性质为沿海新兴中心城市，现代工商贸易城市，湿地生态旅游城市。

构建“一核一轴两片多节点”的市域城镇空间结构。

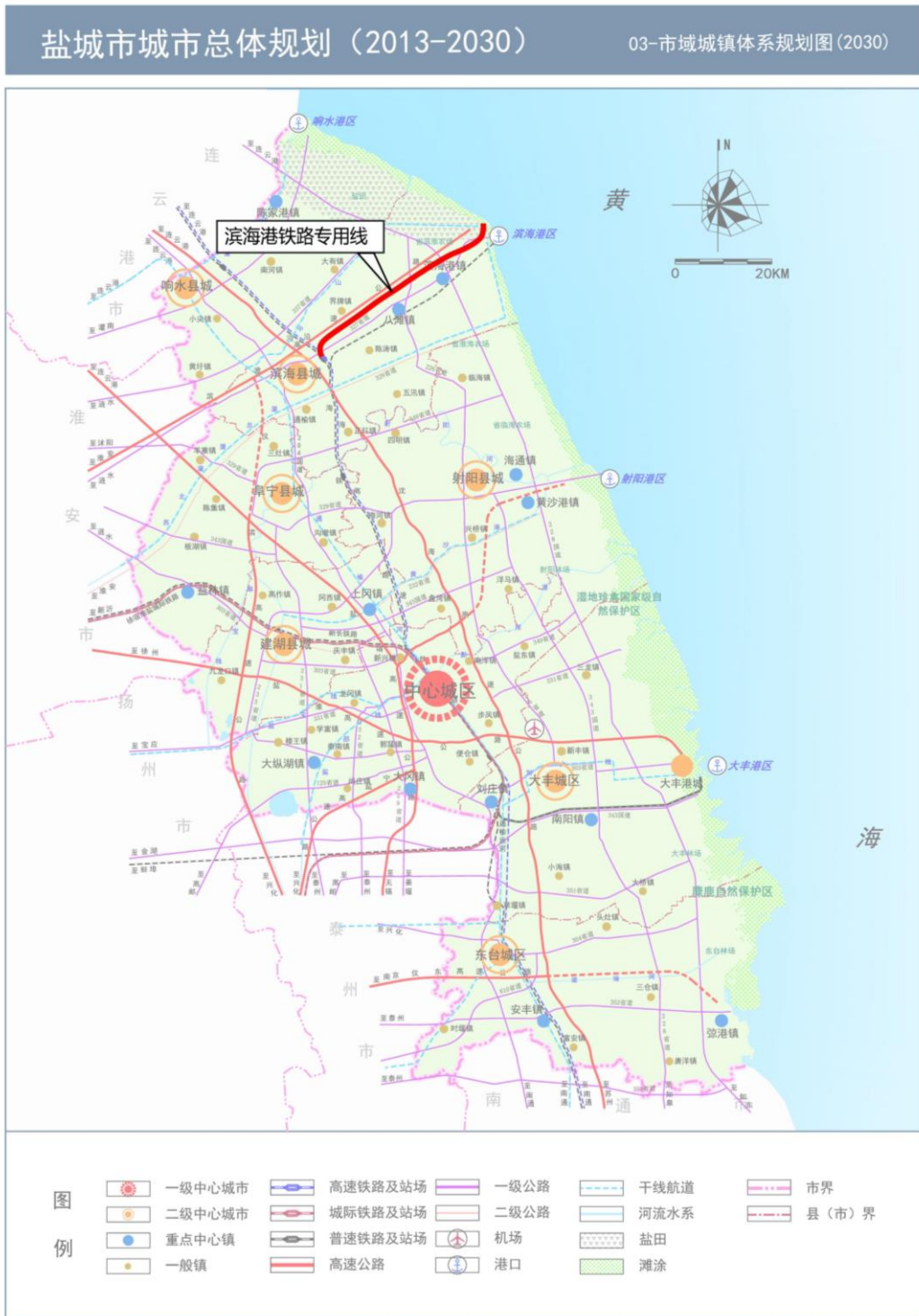
“一核”：盐城—大丰城市组群。加强盐城中心城区与大丰城区、大丰港区的联动发展，构建市域核心。

“一轴”：沿 204 国道复合交通走廊城镇轴，是沿海城镇轴在盐城市域的具体落实。

“两片”：以 204 国道复合交通走廊城镇轴为分隔，分为东部片与西部片。东部片采取城港互动发展模式，促进沿海据点与内陆城镇联系，并加快苏北灌溉总渠以北地区发展速度，着力提高黄河故道沿线地区综合开发水平；西部片采取点状发展模式，加强生态资源保护。

“多节点”：以沿海港口为支撑的沿海开发据点。

## 2. 镇村布局规划



线路位于盐城市滨海县境内，沿线经过东坎街道办事处、界牌镇、滨淮镇、八集镇、滨海港经济区、滨淮农场，终点为滨海港工业园区。

### 3. 综合交通规划

规划市域“一纵两横”的主要交通廊道以及“两横”的次要交通廊道。

“一纵”为沿 204 国道复合交通廊道，集中了沿海高速铁路、泰锡宜城际铁路、连盐—新长铁路、沈海高速公路、204 国道等干线公路、通榆运河高等级航道等多种运输方式，强化盐城中心城区与县（市）城区及其他沿海中心城市的交通联系。“两横”包括徐宿淮盐交通廊道和淮滨交通廊道，集中了新长铁路，盐靖、淮滨高速公路，303、327 省道等干线公路以及苏北灌溉总渠高等级航道等多种运输方式，是大丰港区以及滨海港区的重要疏港通道。

次要交通廊道为响水城港交通廊道（326 省道、灌河）和射阳城港交通廊道（329 省道、黄沙港），交通方式包括干线公路、等级航道等，主要起到加强港城联系的作用。

#### 4. 规划分析

新建盐城港疏港铁路滨海港支线项目是规划市域“一纵两横”主要交通廊道以及“两横”次要交通廊道的重要组成部分，项目符合盐城市城镇空间布局结构规划的要求与城市发展的方向。

### 4.2.2 滨海县总体规划

#### 1. 滨海县总体规划

为适应新时代滨海县发展内外部环境变化，引领城市提升能级、高质量发展，落实“两海两绿”新路径，协调多规合一，把握好滨海县战略定位、空间格局和发展要素配置，促进陆海联动大开放、新旧动能大转换、城市能级大提升、区域交通大发展，特编制《滨海县城市总体规划（2018—2035 年）》。

战略定位江苏沿海新兴工业港口城市、淮河生态经济带出海门户、苏北生态水绿宜居城市。

#### （1）江苏沿海新兴工业港口城市

紧抓江苏沿海经济带大发展契机，依托钢铁、造纸等重大项目，打造临港产业集群，引导先进制造业不断集聚升级。以港口经济带动城市产业结构升级，以产业重构推动城市功能和发展质量提升，发展成为江苏沿海新兴工业港口城市。

#### （2）淮河生态经济带出海门户

充分发挥滨海地处淮河生态经济带出海门户的区位优势，构建公铁水联运的综合交通体系，突显滨海在淮河生态经济带的出海通道门户地位，进一步引导资源要素在滨海港的集聚，拓展对内陆地区的辐射力和影响力。

### （3）苏北生态水绿宜居城市

保护与合理利用优质生态文化资源，塑造城市特色品质空间，突出滨海自然风光、海洋产业等特色风貌，形成特色鲜明、体验丰富、整体和谐的城乡景观环境，打造成为苏北生态水绿宜居城市。

规划形成“一轴、双核、三片”的城乡空间结构。“一轴”指沿 327 省道的城镇发展轴，“双核”指主城区与港城区，“三片”指主城发展片、沿海发展片、渠南发展片。

主城发展片：以主城区为核心，整合带动天场镇、陈涛镇、界牌镇、八巨镇的发展。完善综合服务功能，促进产业转型升级，加强主城区对人口产业的集聚能力，发展现代服务业和装备制造、电子信息、新材料、新能源、机械加工、纺织服装等先进制造业。规划期末城镇人口 62.5 万人。

沿海发展片：以港城区为核心，整合带动八滩镇、滨淮镇和滨海港镇的发展。港城区规划形成滨海县域副中心，做大港口和临港产业，完善集疏运体系，以重大项目带动促进能源、钢铁、资源循环、装备制造以及现代物流业的发展。周边乡镇围绕港城区下游产业分工联动。规划期末城镇人口 25 万人。

渠南发展片：五汛镇、正红镇、通榆镇、蔡桥镇联动发展、设施共享，发展商贸、生态农业和特色农副产品加工产业。规划期末城镇人口 8.5 万人。

## 2. 镇村布局规划

### （1）界牌镇

发展方向：向南发展

职能定位：农业服务型城镇

发展规模：规划城镇人口为 1.5 万人，城镇建设用地规模约 1.7 平方公里。

建设引导：以张弓河为界线分为南部新镇拓展片区和北部老镇发展片区两个功能区，重点打造形成沿坎友线城镇景观轴，围绕现状中心，形成紧凑集约的团块状布局。

### （2）滨淮镇（重点中心镇）

发展方向：重点向东发展、向南、向西优化，限制向北发展。

职能定位：滨海县沿海开发的生活服务基地、临港产业协作配套基地。

发展规模：规划城镇人口为 5.0 万人（含东晋新城），城镇建设用地规模约 5.8 平方公里。

建设引导：凭借临近滨海港城的区位优势，规划发展滨海港配套产业园，重点发展钢铁下游制品和零部件、装备制造产业等，强化城镇经济职能。重点沿东西向的富民路、南北向的朝阳路进行建设，打造沿朝阳路两侧的城镇景观轴，形成西居东工的城镇格局。

### （3）八集镇

发展方向：向东、西轴向延伸发展。

职能定位：农业服务型城镇。

发展规模：规划城镇人口为 1.5 万人，城镇建设用地规模约 1.7 平方公里。

建设引导：规划形成北部工业集中区和沿阜东路东西两片生活区。生活区围绕行政中心和商业中心进行建设，促进镇区零散工业搬迁至东部工业集中区，重点发展电子、农产品加工等低污染工业。

### （4）滨海港镇

发展方向：东西向发展

职能定位：农贸型宜居城镇、临海风光旅游城镇。

发展规模：规划城镇人口为 2.0 万人，城镇建设用地规模约 2.3 平方公里。

建设引导：滨振线以东以工业为主进行发展，加大对滨振线以西地区的城镇生活区改造，完善基础设施，增加公园绿地，改善居住环境质量，打造中八渠景观廊道，沿苏北灌溉总渠入海口打造河口海洋湿地观光旅游区。



沿线经过东坎街道办事处、界牌镇、滨淮镇、八集镇、滨海港经济区、滨淮农场，终点为滨海港工业园区。

### 3. 综合交通规划

采取差别化的交通发展政策，构建适应不同区域用地需求的综合交通体系。对中心城区加大集约性交通设施供给；对港优先完善集疏运体系；对重要的景区、湿地保护区制定严格的交通设施供给目标和措施，在保障通达情况下限该范围内的交通设施供给。

以客运走廊引导城市有序扩展，通过县域城乡公交沟通主城区与各镇，引导城镇集聚发展；通过构建县域特色旅游交通线路，引导县域特色农业与旅游景点布局。

以高速公路出入口、铁路站场建设形成货运交通优势为导向，引导工业用地和物流用地合理布局。

滨海港集疏运系统由铁路、公内河航道三种交通方式组成。其中，铁路为疏港铁路专用线；公横向由疏港铁路专用线；公横向由滨淮高速公路、S328、S327 承担，纵向，纵向主要由 228 国道承担；内河集疏运航道由北疏港航道-中山河、南疏港航道-淮河入海水道承担。

从滨海县城市总体规划中，可以看出已规划新增疏港铁路滨海港支线，线路由连盐线滨海港站北端引出，沿滨淮高速公路向东，跨过 G228 公路向东进入滨海港区，主线设滨淮、界牌、滨海港等站。预留钢厂专用线、金光纸业专用线、中电投专用线。

规划预控疏港铁路接新长铁路阜宁站通道。通道自滨海港站引出沿连盐铁路向南走行，在淮河入海水道南翻越既有连盐铁路后转向西南，于阜宁县城西侧设阜宁西站，出站后继续向西南方向走行，于墩左村折向东引入既有新长铁路阜宁站。

#### 4. 规划分析

新建盐城港疏港铁路滨海港支线是滨海港集疏运系统中重要组成部分，项目符合滨海县空间布局结构规划的要求与城市发展的方向。

### 4.3 站点设置与相关规划的符合性分析

#### 4.3.1 站点区位分析

##### 1. 滨海港站站点区位分析

###### (1) 城市概况

滨海港站是国家“八纵八横铁路网”沿海铁路中青盐铁路的一个中间站，位于江苏省滨海县东坎街道医药产业园附近，距县城 4.5 公里，所处里程为青盐线 353km664m。车站设有到发线 5 条(含正线 2 条)，站同侧预留到发线 1 条，到发线有效长度满足 1050m，旅客站台各 1 座。站对侧横列式布置货场 1 处，含货物线 2 条，有效长 196~280m。

站房前是一个带公园式的站前广场，功能齐备，充分满足市民日常的出行，为中型铁路客站。

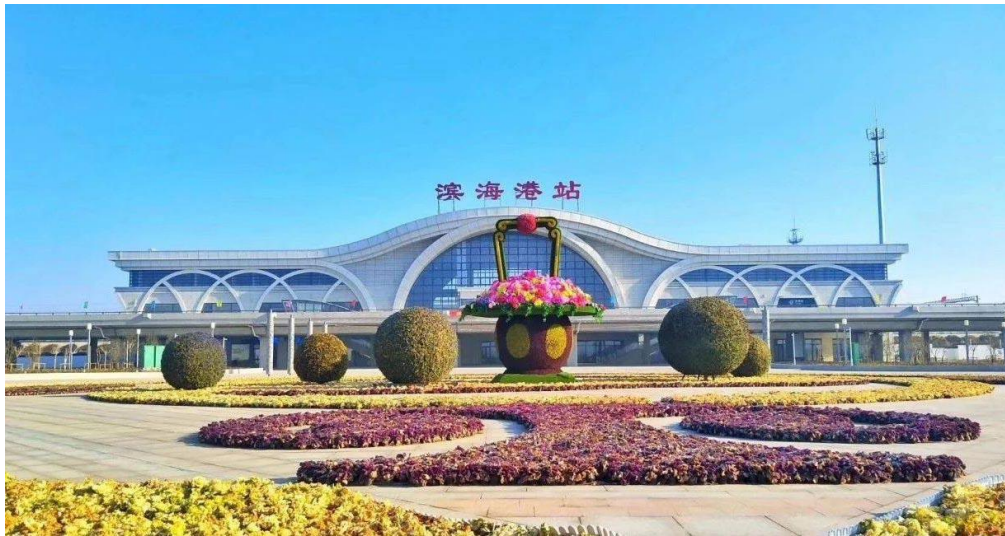


图 4.3-1 滨海港站



图 4.3-2 滨海港站区位图

## 2. 站点与城市规划符合性分析

### (1) 与城市发展方向协调

根据城市总体规划，滨海县重点向南发展，围绕引江济黄河道形成东西两块发展的总体空间格局。西部以渐进式更新改造为主，适度提高开发强度，形成镇区公共管理与公共服务中心，完善基础设施，增加公园绿地，改善居住环境质量，东部适当布局以农产品加工为主导的工业用地和仓储用地。

### (2) 与主城区相对距离关系

滨海港站位于滨海县中心城区 7.5 公里处，距离 G51 线直线距离仅 1.1 公里，距离东南侧 S327 线 2.9 公里，与城市中心距离适中。既能方便居民的出行，又能带动滨海港区的经济发展。滨海港站与主城区相对距离如 4.3-3 图所示。

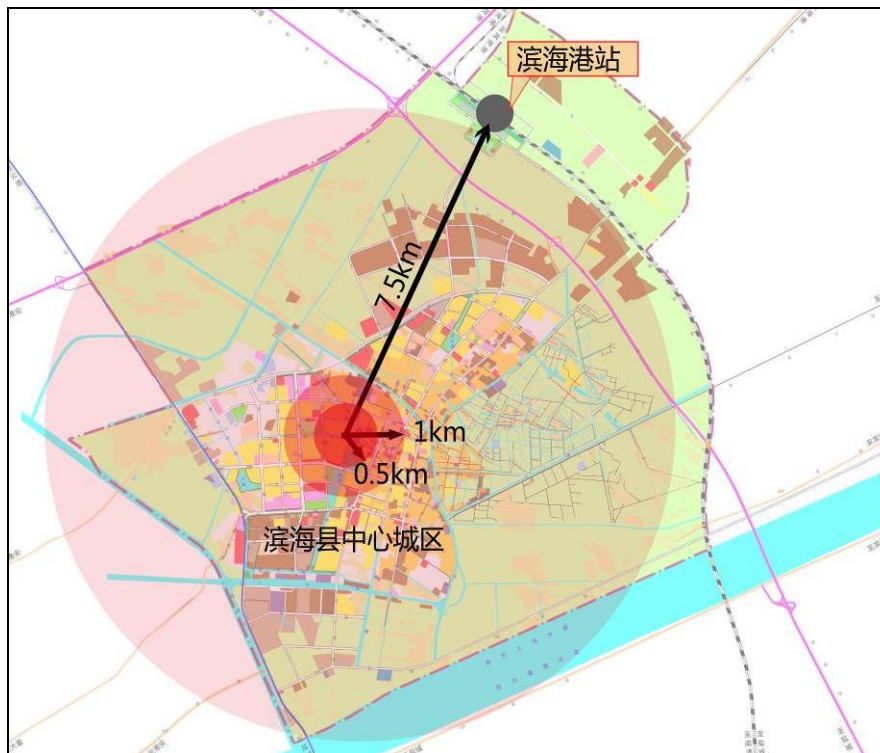


图 4.3-3 滨海港站与主城区相对距离

### (3) 站点周边交通条件分析

滨海港站区域可通过北海大道、人民路与市中心相连，通过东海大道与黄海大道通往 G51 沈海高速，交通可达性较好；便于市民出行。滨海县站周边交通情况如图 4.3-4 所示。



图 4.3-4 滨海县站周边交通

(4) 上位规划对站点周边片区的功能定位

滨海县规划形成“一轴、双核、三片”的城乡空间结构。一轴指沿 327 省道的城镇省道的城镇发展轴，“双核”指主城区与港城区，“三片”指主城发展片、沿海发展片、渠南发展片。滨海县中心城区空间结构如图 4.3-5 所示。



图 4.3-5 滨海县中心城区空间结构图

### 3. 小结

滨海港站选址较为合理,对于带动港城区发展具有积极的推动作用,并且周边土地储备充足,具有较大的升值空间,开发潜力较大。因此,滨海港站的站址选择符合滨海县城市总体规划。

### 2、界牌站站点区位

界牌站设于界牌镇以东淤黄河以南的区域,车站近期主要满足本线列车的会让及发送列车的集结作业。本站车站性质为中间站,站中心里程 CK15+900。车站设正线 1 条,到发线 2 条,线间距 5.0m,有效长均满足 1050m。

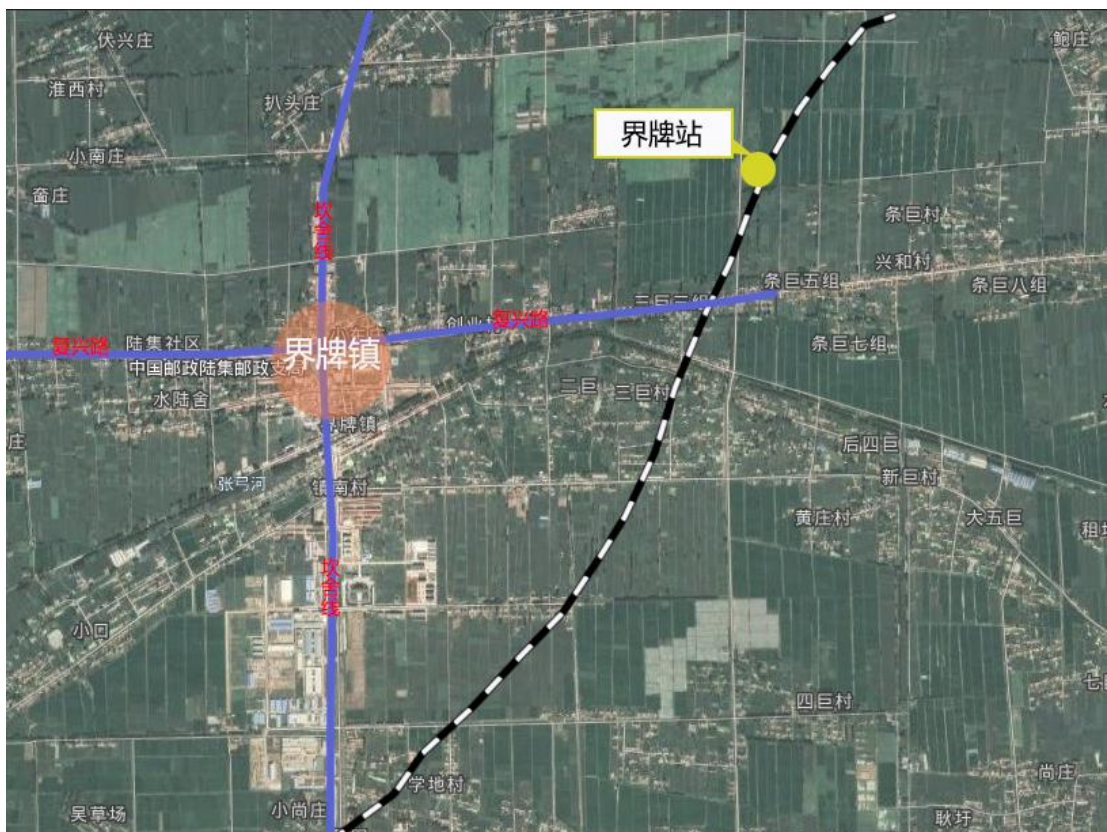


图 4.3-6 界牌站区位图



图 4.3-7 界碑站站点位置现状图

### 3、裕华站站点区位

裕华站设于滨淮农场内翻身河以北疏港路以西的区域，车站近期主要满足本线列车的会让作业，远期为宝武钢铁二期专用线的接轨车站。本站车站性质为中间站，站中心里程 CK41+350。车站设正线 1 条，到发线 1 条，正线北侧预留到发线 2 条，线间距 5.0m，有效长均满足 1050m。西咽喉预留宝武钢铁二期专用线引入条件。



图 4.3-8 裕华站站区位图



图 4.3-9 裕华站站点位置现状图

#### 4、工业园区站区位

工业园区站设于规划海旺路东侧，既有疏港路南侧的区域，并行规划海旺路设置。本站为本线终点站，主要办理宝武专用线与本线的货物交接及本站货场的货运作业。工业园区站为本线终点站，车站性质为中间站，站中心里程 CK49+500，车站设到发线 5 条（含正线 1 条），到发线兼存车线 2 条，有效长满足 1050m。到发场东侧设货场 1 处，含贯通式货物线 2 条，装卸有效长 950m，货物线两侧各设  $950 \times 18.5$  正面吊作业区，货 2 股东侧设  $280 \times 20 \times 1.1$ m 货物站台 1 座，站台上设有 1 座  $270 \times 12.5$ m 仓库，满足包件货物的装车需求。车站南咽喉设机车整备线 2 条，有效长 120m，整备线侧设综合维修工区 1 处，工区含大机停留线 1 条，有效长 260m，轨道车库线 2 条，直股有效长 120m。车站北咽喉预留宝武钢铁一期专用线引出条件。



图 4.3-10 开发区站站区位图



图 4.3-11 开发区站站点位置现状图

#### 4.3.2 站点与城市规划符合性分析

##### 1、与城市发展方向的协调

根据《滨海县城市总体规划（2018-2035）》，未来滨海县规划形成“一轴、双核三片”的城乡空间结构。

一轴：指沿 327 省道的城镇发展轴。

双核：指主城区与港城区。

三片：指主城发展片、沿海发展片、渠南发展片。

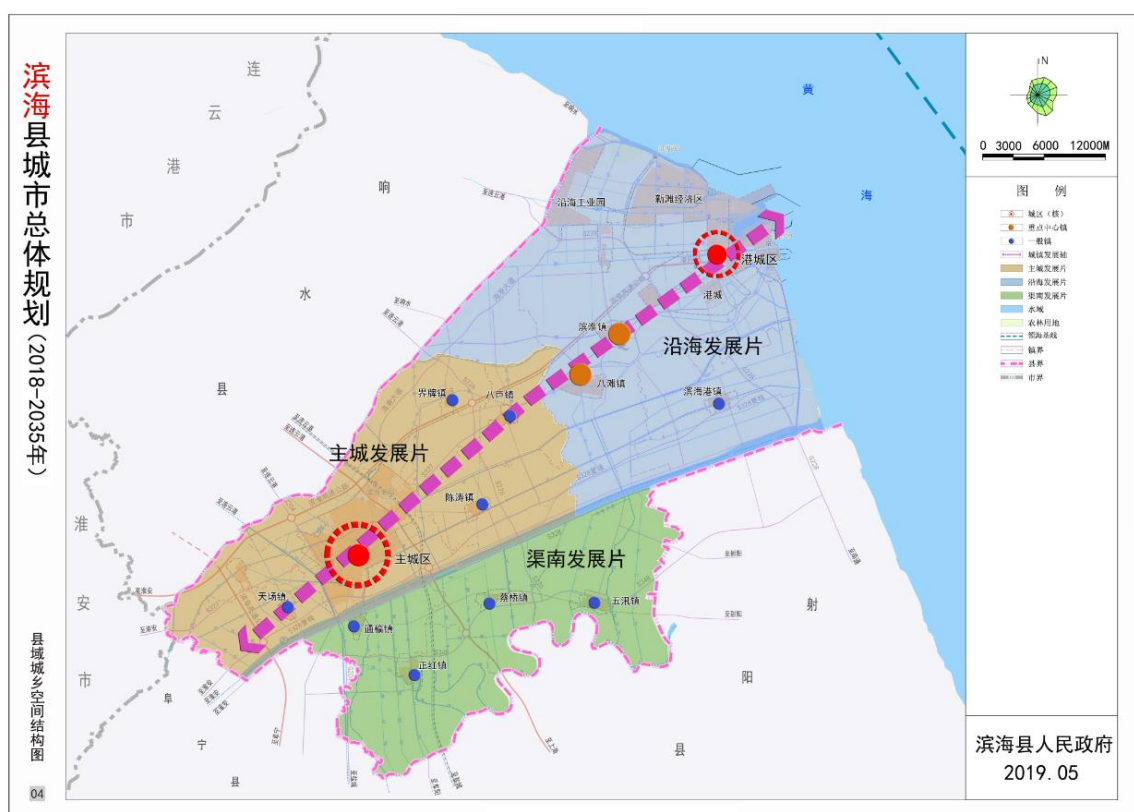


图 4.3-12 滨海县区域功能结构图

## 2、与主城区距离的协调

界牌站设于界牌镇以东淤黄河以南的区域，距离滨海县主城区直线距离 20 公里，站点沿 327 省道的城镇发展轴中，能同时兼顾站点的发展与滨海主城区的快速衔接，线路基本沿界牌镇边缘布设，减少了线路对于城市用地的切割。

裕华站设于滨淮农场内翻身河以北疏港路以西的区域，距离滨海县主城区直线距离 45 公里，距离滨海港 5 公里，位于沿海发展片的中心地带，能同时兼顾站点的发展与滨海主城区、港区的快速衔接。

工业园区站设于规划海旺路东侧，既有疏港路南侧的区域。距离滨海县主城区直线距离 55 公里，位于沿海发展片的核心地带，能同时兼顾站点的发展与滨海主城区、港区的快速衔接，站点并行规划海旺路设置，减少了线路对于城市用地的切割。

## 3、站点周边交通条件分析

界牌站设于界牌镇以东淤黄河以南的区域，站点周边拥有较为完善的路网结构，站

点距界碑镇镇政府仅 2 公里。与 S327 省道具有良好的通达性，因此站点选址对区域以及对外交通都相对便捷。

裕华站设于滨淮农场内翻身河以北疏港路以西的区域，站点周边拥有较为完善的路网结构。与 S327 省道和 G228 国道具有良好的通达性，因此站点选址对外交通相对便捷。

工业园区站设于规划海旺路东侧，既有疏港路南侧的区域，站点周边拥有较为完善的路网结构。站点位于港区核心地带，与 S327 省道和 G228 国道具有良好的通达性，因此站点选址对区域以及对外交通都相对便捷。

#### ④结论

滨海县既有城市总体规划中未规划新建铁路盐城港疏港铁路滨海港支线界碑站、裕华站和工业园区站。界碑站和裕华站位于滨海县东部，在沿 S327 省道发展轴上，用地以农林用地为主，是滨海县未来发展的方向之一，工业园区站位于盐城港区核心地带，周边主要为工业用地。是滨海县未来主要发展区域。从城市发展方向、城市功能等因素来看，界碑站、裕华站和工业园区站选址较为合理，开发潜力较大。

综上，界碑站、裕华站和工业园区具有良好的规划条件，发展潜力较好，对于带动周边用地开发及就业有很大的帮助。

## 4.4 区域重大基础设施

滨海港铁路专用线工程线路自既有青盐铁路滨海港站北咽喉接轨，出站后跨越界坎路于墓群西侧转向东北前行，先后跨越规划新安大道和海港大道，之后向东北沿界牌镇南侧走行跨越规划 S226，之后折向北设界牌站，出站后跨越淤黄河折向东，沿滨淮镇北侧走行，至 G228 折向西北跨越 G228、翻身河后引入滨海港工业园区，于规划滨兴大道北侧设裕华站，出站后向东走行至规划海旺路折向北，并行海旺路于规划宝武集团南侧设工业园区站至本线终点，线路长 50.723km。

区域既有铁路主要有新长线、宁启线、海洋支线、宿淮线、陇海线，均为客货共线普速铁路；既有青盐铁路速度目标值为 200km/h；在建线路有徐宿淮盐铁路、盐通高铁，其中，徐宿淮盐铁路速度目标值为 250km/h、盐通高铁速度目标值为 350km/h。

#### 4.4.1 铁路（专支线）

##### 1) 青盐铁路

青盐铁路是一条连接山东省与江苏省的区际干线铁路、国家 I 级客货共线铁路，呈南北走向；该线为我国“八纵八横”高速铁路沿海通道北段的组成部分之一。青盐铁路分青连铁路和连盐铁路两段建设，分别于 2010 年 12 月 26 日和 2014 年 12 月 28 日开工建设，全线于 2018 年 12 月 26 日竣工运营。青盐铁路北起青岛北站、南至盐城北站，线路全长 428km，共设 19 座车站；设计速度 200km/h。连盐段现状开行客车 6 对/日，不开行货物列车。

##### 2) 新长线

新长线北起陇海线新沂站，南至宣杭线长兴南站，线路全长 557km，于 2005 年全线开通运营，是连接陇海线与宣杭线的南北铁路干线。该线为国铁 I 级、单线铁路；采用内燃牵引，机车类型 DF4，牵引质量 4000t。其中新沂～海安县区段现开行旅客列车 13 对/日、货物列车 4 对/日、合计 17 对/日，通过能力利用率达 78.2%。

##### 3) 宿淮线

宿淮线西起京沪线符离集站，东至新长线袁北站，线路全长 203.548km，于 2013 年建成通车，是以货运为主、客运为辅的区域性铁路干线。该线为国铁 I 级、单线、内燃（预留电化）线路，机车类型 DF4，牵引质量 4000t。目前该线开行旅客列车 2 对/日，通过能力利用率 18.7%。

##### 4) 陇海线

陇海铁路是贯穿我国东、中、西部即华东、华中、西北最主要的铁路干线，也是从太平洋边的中国连云港至大西洋边的荷兰鹿特丹的新亚欧大陆桥的重要组成部分。线路全长 1759km，为 I 级双线电气化线路。其中徐州南～连云港东区段机车类型采用 HXD 系列机车，牵引质量为 5000t。徐州南～新沂段现状开行旅客列车 26 对/日、货物列车 69 对/日、合计 95 对/日，通过能力利用率 78.7%。新沂～连云港东区段现状开行旅客列车 13 对/日、货物列车 50 对/日、合计 63 对/日，通过能力利用率 43.9%。

#### 5) 宁启线

宁启线西起京沪线林场站，东至南通东，线路全长 283.248km，为宁西（南京至西安）铁路的延伸线路，是国家“八纵八横”铁路主通道的组成部分。该线为国铁 I 级、双线、电气化线路。该线现状开行旅客列车 26 对/日、货物列车 4 对/日、合计 30 对/日，通过能力利用率 36.7%。

#### 6) 海洋线

海洋线西起新长线海安站，东至洋口港站，线路全长 98.1km，于 2014 年正式开通，为国铁 II 级、单线、内燃线路；货物列车采用 DF 系列机车牵引，牵引质量 4000t。

### 4.4.2 公路

盐城市公路以沈海高速（G15）、宿淮盐高速（S18）、盐靖高速（S29）以及 G228（临海公路）、G204（烟沪线）、G343、G344 为骨干的高等级公路网。至 2018 年底，全市共有公路总里程 20550.2 公里，其中国道 996.7 公里，省道 1063.2 公里；拥有等级公路 20333.3 公里，其中高速公路 395.5 公里、一级公路 1628 公里、二级公路 2778.7 公里、三级公路 1677.4 公里、四级公路 13853.7 公里，等外公路 216.7 公里。

高速道路网：现状“两纵一横”高速路网结构基础上进一步形成“四纵四横”的市域高速公路网络。“四纵”为阜兴泰高速、宁靖盐高速、沈海高速和临海高速；“四横”为宁盐高速、淮滨高速、盐淮徐高速、射阳港连接线。

国道网：形成“两横两纵”的国道网络。省道网：省道网规划调整，规划调整形成“四纵十一横四联”的市域省道网络。

### 4.4.3 环境敏感区域

工程线路全部位于滨海县境内，经现场踏勘、收集资料，沿线无重要文物保护单位、无珍稀动植物保护区、无珍惜水产资源、无风景名胜区，其余重要环境保护目标见表。

沿线重要环境保护目标表

环境敏感区名称	级别	面积 (km <sup>2</sup> )	主导生态功能	位置关系
青盐铁路生态绿地	市级红线区二级 管控区	2.06	生态绿地	CK0+000~CK0+500 穿越该 绿地，共 0.5km

环境敏感区名称	级别	面积 (km <sup>2</sup> )	主导生态功能	位置关系
淤黄河清水通道维护区	市级红线区二级、三级管控区	32.98	水源水质保护	CK16+820~CK19+000 穿越该区域, 共 2.18km
淤黄河饮用水水源保护区	市级红线区一级、二级、三级管控区	6.60	水源水质保护	CK16+820~CK19+000 距离三级管控区上游 5.73km
临海高等级公路(G228)生态绿地	市级红线区二级管控区	2.79	生态绿地	CK36+020~CK36+180 穿越该绿地, 共 0.16km
滨海林场	市级红线区二级管控区	7.00	生态公益林	CK46+000 最近距离为 0.23km
盐城湿地珍禽国家级自然保护区(滨海县)	省级红线区二级管控区	132.18	生物多样性保护	CK45+700 最近距离为 4.32km

#### 4.4.4 军用设施

铁路沿线分布有军事储备营区、空军雷达站, 目前军事储备营区处于废弃状态(已种植玉米), 空军雷达站对电气化铁路有一定距离要求, 选线时需尽量绕避。

### 4.5 环境影响分析

#### 4.5.1 沿线环境概况及环境敏感区分布

项目所在地分布有多处环境敏感区, 通过反复比选论证, 本次设计线路绕避了淤黄河饮用水水源保护区、滨海林场、盐城湿地珍禽国家级自然保护区(滨海县)等生态敏感区。受地形地质、既有线走向、工程技术条件及沿线经济据点控制, 工程仍不可避免地穿越部分生态敏感区, 但未穿越自然保护区的核心区和缓冲区、风景名胜区的核心景区以及饮用水水源一级保护区等禁止穿越区域。

线路 CK0+000~CK0+500 穿越青盐铁路生态绿地, 共 0.5km; CK16+820~CK19+000 穿越淤黄河清水通道维护区, 共 2.18km; CK36+020~CK36+180 穿越临海高等级公路(G228)生态绿地, 共 0.16km。本工程在施工期通过设置施工围挡、加强施工环境管理和环境监理, 运营期通过加强环境管理、做好绿化等措施, 可最大限度降低工程环境影响。

#### 4.5.2 工程环境影响分析

1. 工程选线选址必须绕避生态红线保护区、自然保护区的核心区和缓冲区、风景名

胜区的核心景区、饮用水水源一级保护区；在饮用水源二级保护区内不得设置排放污染物的生产设施；在自然保护区实验区不得设置污染环境、破坏资源或景观的生产设施。在县级以上人民政府划定的崩塌和滑坡危险区、泥石流易发区内，河道、湖泊管理范围不得设置取土（石、料）场。工程选线、选址宜绕避自然保护区的实验区、风景名胜区核心景区外的其他景区、森林公园、地质公园、重要湿地、天然林、珍稀濒危野生动植物天然集中分布区、重要水生生物的自然产卵场、索饵场、越冬场和洄游通道、天然渔场，以及饮用水水源一级保护区外的其他等级保护区。无法绕避上述环境敏感区时，应综合比选，合理确定建设方案，并采取相应的环境保护和生态恢复措施；严禁在上述环境敏感区范围内设置取、弃土（渣）场等大临工程。

2. 工程设计中集约、节约用地，施工期间严格按照红线施工，减少对沿线地区土地资源的占用和植被的破坏。

3. 合理调配土方，尽量考虑移挖作填；桥梁挖基弃土、路基和站场弃方、隧道弃渣应合理选择弃土（渣）场地，不可随意堆弃。

4. 取、弃土（渣）场尽量结合地方规划，同时应作好排水设计，避免形成地面径流，造成水土流失；取、弃土完毕后，平整场地，尽量恢复原地貌。

5. 桥涵施工时要及时处理弃土、钻孔桩钻渣，进行河道清理工作，以利行洪排涝。桥涵跨越生态敏感区河流等设置雨水沉淀池，预防含油废水等泄漏。

6. 合理确定施工时段，尽量避开集中的降雨和大风季节施工，施工期备齐防止暴雨和大风的挡护设备，防止水土流失。

7. 根据工程特点和项目所在地实际情况，参照《铁路工程绿色通道建设指南》（铁总建设[2013]94号）进行绿化设计。

### 4.5.3 环境保护措施

#### 1. 噪声、振动污染

施工期，通过采用低噪音设备、科学设置施工场界、合理安排施工时间和限制强振动污染作业等措施，减轻工程施工引起的噪声、振动污染。运营期，通过选用低噪音设备、

定期维护等减轻站区噪声污染；通过钢轨定期打磨、定期涂油、改善轨道结构、扣件类型等措施，减轻振动污染。

按照《铁路工程环境保护设计规范》（TB10501-2016）设计原则，对受铁路噪声影响且超标的噪声敏感点采取设置声屏障、预留隔声窗和功能置换等措施，减轻铁路沿线噪声污染。

对两侧近距离建筑物受铁路振动影响，运营期应加强检查，发现建筑物有被铁路振动振裂或其他情况时，应对建筑物进行加固或搬迁。

## 2. 水污染

施工期，含油污水设简易隔油池处理，含泥沙污水作沉淀处理；施工营地生活污水集中收集、统一达标处理后排放。

运营期，车站生产废水和生活污水遵循统一规划、合理布局、集中排放的原则。接轨站就近接入既有污水管网；新建站优先考虑纳入城市污水处理系统，无法接入管网的车站，结合污水直接受纳水体的功能区划和当地执行的污染物排放标准，合理确定污水处理工艺，采用埋地一体化处理设备、定期清掏等措施。

## 3. 大气污染

施工期，采取洒水和加盖篷布的方式降低扬尘的产生；施工机械定期检修，确保尾气达标排放。运营期工程采用电力牵引，无新增大气污染源。

## 4. 固体废物污染

施工期施工营地的生活垃圾应由专人收集后集中处理；拆迁及施工营地撤离产生的建筑垃圾应运至指定的弃土（渣）场或其他指定场所进行处置。运营期沿线各站在生产和生活过程中产生的固体废物分别根据其性质采取不同的处理措施，生活垃圾按定点排放、集中处理的原则，生产垃圾可采取回收利用的原则进行处理。

## 5. 电磁污染

沿线有线电视入网率较高，工程对沿线居民收看电视不会产生显著影响。建议变电所选址至少离居民区等敏感建筑 50m。

## 4.6 建设项目用地需求及土地利用

### 4.6.1 铁路用地设计原则

铁路用地必须贯彻“十分珍惜、合理利用土地和切实保护耕地”的基本国策，遵循经济合理、节约用地、少占良田的基本原则。

### 4.6.2 铁路用地数量说明

全线新征用地 4961.7 亩，永久用地 2790.7 亩，临时用地 2171 亩。改移道路、改移沟渠用地 40.68 亩，只考虑占地补偿费用，不考虑征用。区间永久用地 1544 亩，临时用地 1439.9 亩。站场永久用地 1096 亩，临时用地 729.00 亩。

本项目全线铁路综合建设用地共 2790.7 亩（不含临时用地、改移道路、改移沟渠和既有铁路用地），永久用地平均每公里用地数为 55.0184 亩/km，合 3.6679hm<sup>2</sup>/km，根据《新建铁路工程项目建设用地指标》中表 3.2.4 中平原地形用地指标为 4.0563hm<sup>2</sup>/km，本线为 3.6679m<sup>2</sup>/km，铁路综合建设用地指标符合现行用地标准。

### 4.6.3 铁路用地符合土地利用总体规划、土地管理法律法规规定的说明

#### 1. 符合土地利用总体规划、土地管理法律、法规规定的说明

(1) 本线充分利用既有铁路、高速公路等既有通道，充分整合土地资源，提高土地的使用效率；全线桥隧比例达到 60.69%，最大限度的减小了用地，符合“十分珍惜，合理利用土地和切实保护耕地”的基本国策。

(2) 本线新征永久用地占用耕地 1974.1 亩，占永久用地总数 72.79%，其余的用地多为林地、果园等。当地政府对该项目持积极支持态度，将调整用地规划，预留出铁路用地。因此线路拟用地符合当地土地利用总体规划、土地管理法律、法规。

(3) 设计文件对土地的征用及补偿计列专门费用，符合《中华人民共和国土地管理法》中土地有偿使用的规定。

(4) 取弃土场、制梁场临时用地尽量选择荒地或低产地，符合《中华人民共和国土地管理法》中保护基本农田的规定，对临时用地采取工程防护及复垦设计方案，符合

土地法中“占多少，垦多少”的原则。

## 2. 符合国家供地政策的说明

(1) 中华人民共和国实行土地的社会主义公有制，即全民所有制和劳动群众集体所有制。全民所有，即国家所有土地的所有权由国务院代表国家行使。

任何单位和个人不得侵占、买卖或者以其他形式非法转让土地。土地使用权可以依法转让。

国家为公共利益的需要，可以依法对集体所有的土地实行征用。

国家依法实行国有土地有偿使用制度。但是，国家在法律规定的范围内划拨国有土地使用权的除外。

(2) 十分珍惜、合理利用土地和切实利用土地、切实保护耕地是我国的基本国策。各级人民政府应当采取措施，全面规划，加强管理，保护、开发土地自然，制止乱占耕地和滥用土地的行为。

(3) 国家实行土地用途管理制度。国家编制土地利用总体规划，规定土地用途，将土地分为农用地、建设用地和未利用土地。严格限制农用地转为建设用地，控制建设用地总量，对耕地实行特殊保护。

(4) 使用土地的单位和个人必须按照土地利用总体规划确定的用途使用土地。经国务院批准的大型能源、交通、水利等基础设施建设用地，需要改变土地利用总体规划的，根据国务院的批准文件修改土地利用总体规划。

经省政府批准的能源、交通、水利等基础设施建设用地，需要改变土地利用总体规划的，属于省级人民政府土地利用总体规划的，属于省级人民政府土地利用总体规划批准权限内的，根据省级人民政府的批准文件修改土地利用总体规划。

经省政府批准的能源、交通、水利等基础设施建设用地，需要改变土地利用总体规划的，属于省级人民政府土地利用总体规划的，属于省级人民政府利用总体规划批准权限内的，根据省级人民政府的批准文件修改土地利用总体规划。

(5) 国家实行占用耕地补偿制度。非农业建设经批准占用耕地的，按照“占多少，垦多少”的原则。由占用耕地的单位负责开垦的耕地不符合要求的，应按照省、直辖市

的规定缴纳耕地开垦费，专款用于开垦新的耕地。

严格保护基本农田。基本农田一经划定，任何单位和个人不得擅自占用，或者擅自改变用途，这是不可逾越的“红线”。符合法定条件，确需改变和占用基本农田的，必须报国务院批准；经批准占用基本农田的，征地补偿按法定最高标准执行，对以缴纳耕地开垦费方式补充耕地的，缴纳标准按当地最高标准执行。

(6) 建设占用土地，涉及农用地转为建设用地的，应当办理农用地转用审批手续。非农业建设必须节约使用土地，可以利用荒地的，不得占用耕地；可以利用劣地的，不得占用好地。

(7) 征用土地的，按照被征用土地的原用途给予补偿。

(8) 临时使用土地的使用者应当按照临时使用土地合同约定的用途使用土地，并不得修建永久性建筑物。临时使用土地期限一般不超过二年。

(9) 在勘测设计过程中，做到合理优化线路方案，尽量以桥代路，减少对用地的占用，符合“十分珍惜、合理利用土地和切实利用土地、切实保护耕地是我国的基本国策”。建设资金中有专款用作耕地补偿，补偿标准按当地最高标准执行，符合用地政策的有关规定。对沿线所占用的临时用地，可以依靠铁路建设单位的机械、技术等优势，结合路基取弃土和耕作层表土剥离，通过沿线改地、造地完成占用耕地的补充。综上所述，该线规划设计做到合理、节约利用土地，保护了基本农田，符合国家供地政策。

#### 4.6.4 符合国家供地政策的说明

本工程是基础设施建设项目，对促进江苏省区域经济的协调发展具有十分重要的意义。用地设计中始终坚持节约用地、保护环境的理念，隧道弃渣应优先考虑地方综合利用，以减少取、弃土量和取、弃土用地。不能综合利用部分渣土，应根据地方渣土管理部门的要求弃渣至指定弃渣场，因地制宜、因害设防，采取拦渣工程、排水工程、土地整治与复垦利用等措施防治。

#### 4.6.5 占用耕地、补充耕地（含复垦）方案可行性及资金保障的说明

根据《中华人民共和国土地管理法》第三十一条规定，因本项目占用的耕地需要补

充耕地，因按规定标准向当地政府交纳耕地开垦费，占用临时用地，交纳土地复垦费，按以往惯例，建设单位采用委托补充耕地的方式，由设计单位将该费用列入工程建设投资概算，专款专用，不得挪作它用，由地方政府指定有资质的设计和施工单位进行耕地补充和复垦的设计和施工。

## 4.7 防灾救援

### 4.7.1 主要风险因素

#### 1. 拟建项目存在的主要风险因素

风险识别是在风险调查的基础之上，针对拟建项目的特点，综合运用相关知识和风险分析的方法，发现、列举和描述风险因素。风险因素分析是在风险调查的基础之上，针对群众不理解、不认同、不满意、不支持的方面，或在日后可能引发不稳定事件的情形，进行全面、全程查找可能引发社会稳定风险的各种风险因素。

根据本项目及其调查的实际情况，本项目采取对照表的方法进行风险因素的分析，风险因素类别主要拟定为政策规划和审批程序、征地拆迁及补偿、技术经济、生态环境影响、项目管理、质量、经济社会影响、安全卫生、媒体舆情及其他九类，具体如下表所示。

风险因素分析对照表

类型	序号	风险因素	参考评价指标	是否为本项目风险因素	备注
政策规划和审批程序	1	立项、审批手续	项目立项合法、合规性。	否	
	2	产业政策、发展规划	项目与产业政策、总体规划、专项规划之间的关系等。	否	
	3	规划选址	项目与周边地区发展规划的符合性、与地块性质的符合性、周边敏感目标（住宅、医院、学校、幼儿园、养老院等）与项目的位置关系和距离等。	是	
	4	设计规范	设计是否符合相关技术规范等	否	
	5	公众参与	负面反馈意见等。	是	
征地拆迁及补偿	1	补偿标准等	是否按国家或当地的法律法规执行，措施是否到位等。	是	

类型	序号	风险因素	参考评价指标	是否为本项目风险因素	备注
技术经济	1	工程方案	一般而言，此风险因素伴随工程安全、环境影响方面的风险因素同时发生，可依据项目展开。	是	
	2	隧道及地下建筑工程的施工可能引起的地面沉降	隧道及地下建筑工程引起地面沉降，导致对周边建筑物、构筑物、道路及地下管线损失等。	否	
	3	资金筹措和保障	资金筹措方案的可行性，资金保障措施是否充分等。	否	
生态环境影响	1	大气污染物排放	厂界内、沿线、物料运输过程中各污染排放物与环保排放标准限值之间的关系，与人体生理指标的关系，与人群感受之间的关系等（包括施工期、运行期）。	是	
	2	水体污染物排放		是	
	3	噪声和振动影响		是	
	4	电磁辐射、放射线影响		否	
	5	土壤污染	重金属及有毒有害有机化合物的富集和迁移等。	否	
	6	固体废弃物、垃圾臭气、渗沥液等	固体废弃物能否纳入环卫收运体系、有毒有害固废能否做到有资质收运单位规范处置等。	是	本项目主要为固体废弃物
	7	日照、采光影响	受影响范围、性质、数量等，与规划限值之间的关系，等等。	否	
	8	通风、热辐射影响	热源及能量与人体生理指标的关系、与人群感受之间的关系，通风量、变化量等。	否	
	9	光污染	包括玻璃幕墙光反射污染和夜间市政、景观灯光污染的物理范围和时间范围，灯光设置合理规范等。	否	
	10	公共开放活动空间、绿地、水系、生态环境和景观	公共活动空间质和量的变化，公共绿地地质和量的变化，水系的变化，生态环境的变化，社区景观的变化等。	否	
	11	水土流失	地形、植被、土壤结构可能发生的变化，弃土渣土可能造成的影响，是否有水土保持方案等。	是	
	12	其他	如文物、古木、墓地一级生物多样性破坏。	否	
项目管理	1	项目“五制”建设	法人负责制、资本金制度、招标投标制度、监理制度、合同管理制度等。	否	
	2	建设单位六项管理制度	审批和核准管理、设计管理、概预算管理、施工管理、合同管理、劳务管理等。	是	
	3	施工方案	施工措施与相邻项目建设时序的衔接，实施过程与敏感时点（如会考、高考）的关系，施工期安排是否干扰居民等。	是	

类型	序号	风险因素	参考评价指标	是否为本项目风险因素	备注
	4	社会稳定风险管理体系	建设单位和当地政府是否就项目进行充分的沟通,是否对社会稳定风险充分认识并做到各司其职,是否建立社会稳定风险管理责任制和联动机制,是否制定相关应急预案等。	是	
质量	1	质量	包括质量方针、制度、资源管理、产品实现等内容。	是	
经济社会影响	1	文化、生活习惯	地方传统文化、邻里关系、生活习惯、社区品质等方面的变化,可能引起的群众不适。	是	
	2	宗教、习俗	可能与项目所在地群众的宗教信仰和风俗有冲突。	否	
	3	对周边土地、房屋价值的影响	土地价值变化量和变化率、房屋价值变化量和变化率。	是	
	4	就业影响	项目建设、运行对周边居民总体就业率的影响和特定人群就业率的影响等。	否	
	5	群众收入影响	项目建设、运行引起当地群众收入水平变化量和变化率,以及收入不均匀程度变化等。	否	
	6	相关生活成本	项目建设、运行引起当地基本生活成本的提高等。	否	
	7	对公共配套设施的影响	对于教育、医疗、体育、文化、便民服务、公厕等配套设施建设、运行的影响。	是	
	8	流动人口管理	施工期间流动人口变化、运行期间流动人口的变化管理等。	否	
	9	商业经营影响	施工期、运行期对当地商业经营状况的影响。	否	
	10	对周边交通的影响	施工方案对周边人群交通出行的考虑(临时便道、临时停车场安排、临时公交站点的布置等),运行期周边交通情况变化等。	是	
安全卫生	1	施工安全、卫生与职业健康	土方车及其它车辆的管理,施工和运行存在的危险、有害因素及安全管理制度,卫生与职业健康管理等。	是	
	2	火灾、洪涝灾害	项目实施导致的火灾、洪涝灾害发生的概率等。	否	
	3	社会治安与公共安全	施工队伍规模、管理模式,运行期使用人员分析(使用人员来源、数量、文化素质、年龄分布等)等。	否	
媒体舆情	1	媒体舆论导向及其影响	是否安排有权威、有公信力的媒体公示项目建设信息、进行正面引导等。	否	
其他	1	合同及劳动纠纷	是否依照国家级地方现行法律、法	是	

类型	序号	风险因素	参考评价指标	是否为本项目风险因素	备注
		风险	规、标准等签订、执行等。		
	2	不可预见风险	主要依据国家相关政策、标准等及实际情况判定。	是	本项目不可预见风险主要指自然界或者政治社会环境发生改变引发的风险,诸如:地震、水灾等自然灾害以及战争、政府禁令等社会政策改变。

## 2. 主要风险因素判断

主要风险因素的判断是指围绕拟建项目是否符合相关政策规划、审批程序是否合规、建设及运营是否可能使群众的合法权益遭受侵害、从拟建项目全生命周期内可能对外产生的负面影响、拟建项目与当地经济社会的互适性等方面,进行各项风险因素的成因、影响表现、风险分布、影响程度、发生的可能性等分析,对风险因素进行分类梳理,识别出主要的、关键的拟建项目建设及运行可能诱发的社会矛盾和社会稳定风险事件(包括对社会稳定可能造成重大负面影响的各种群体性或个体极端事件)本项目主要风险因素确定情况如下表所示。

主要风险因素判断情况一览表

序号	风险类型	风险因素	主要发生阶段	备注
1	政策规划和审批程序	立项、审批手续	前期决策	短期影响
2		展业政策、发展规划	前期决策	短期影响
3		规划选址	前期决策	短期影响
4		设计规范	前期决策	短期影响
5	征地拆迁及补偿	补偿标准等	准备	短期影响
6	技术经济	工程方案	准备	短期影响
7	生态环境影响	大气污染物排放	实施、运营	长期影响
8		水体污染物排放	实施、运营	长期影响
9		噪声和振动影响	实施、运营	长期影响

序号	风险类型	风险因素	主要发生阶段	备注
10		固体废弃物、垃圾臭气、渗沥液等	实施、运营	长期影响
11		水土流失	实施、运营	长期影响
12	项目管理	建设单位六项管理制度	实施	短期影响
13		施工方案	实施	短期影响
14		社会稳定风险管理体系	实施	短期影响
15	质量	质量	实施	短期影响
16	经济社会影响	文化、生活习惯	运营	长期影响
17		对周边土地、房屋价值的影响	运营	长期影响
18		对公共配套设施的影响	运营	长期影响
19		对周边交通的影响	运营	长期影响
20	安全卫生	施工安全、卫生与职业健康	实施、运营	短期影响
21	其他	合同及劳动纠纷风险	实施	短期影响
22		不可预见风险	实施、运营	长期影响

#### 4.7.2 风险等级

综合考虑风险源识别成果以及项目具体情况，本项目建设符合地区发展需要。项目规划、用地、环评、节能等审批均按规定办理，项目建设具备合法性。项目资金来源有坚实的保障。可能发生风险事件的主要风险集中于项目决策准备阶段、建设阶段和运营阶段。主要风险因素中，政策规划和审批程序为较小风险，征地拆迁及补偿为较大风险，技术经济为较小风险，生态环境影响为中等风险，项目管理为较小风险，质量为较小风险，经济社会影响为中等风险，安全卫生为较小风险，其他为较小风险。综上，风险等级属于低风险。但为防患于未然，同时鉴于可能存在的一些不可控因素，仍需进一步采取有效的防范措施，以将社会稳定风险降至最低，保证项目的顺利进行。

#### 4.7.3 主要风险防范、化解措施

##### 1. 单因素风险防范与化解措施

###### (1) 项目准备、实施阶段应对措施

1) 建议项目建设单位在项目准备阶段即高度重视项目各个阶段可能引起的社会稳定风险，进一步优化设计方案，尽可能削减项目对周边居民、企业各类组织的负面影响，将发生社会稳定风险事件发生的可能性降到最低点。

2) 建议项目建设单位加强施工管理，选择具备相应资质、信誉度高，无不良信用

记录的施工企业，在相关的设计、施工、监理等合同制定中明确社会稳定风险责任条款，明确采取防止风险发生的措施，确保施工期间的劳动安全、环境保护等措施落到实处。

3) 项目建设期间，施工单位应充分利用临时道路，尽量减少对交通量较大的现有市政道路的影响。

4) 施工单位加强对土方车的管理，确保文明开车，防止渣土掉落，坚决杜绝对道路行人的人身安全威胁。

5) 项目建设过程中建设单位应按合同要求及时、足额支付项目工程进度款，确保项目资金到位，及时解决工程量计量及已完工程质量异议，避免因资金问题引起的劳资纠纷。

6) 建设单位在与施工单位签订合同时，要明确用工主体是项目承包单位，而不是专业分包队伍。为避免层层分包导致管理缺失，要求施工单位除从正规劳务派遣公司派遣农民工外，必须与包括专业分包队伍带来的农民工签订劳动合同。建议执行“农民工工资支付保障金”制度，在项目开工前，向施工单位收取工资支付保障金，制约施工单位的工资支付行为。监督检查施工单位执行好农民工劳动合同及分包方施工合同，监督承包方将工资发放至个人，事先掌控矛盾激化信息并提前排解。

7) 建设单位及各主管部门进行严格、规范、制度（如合同交底制度、责任分解制度、定期工作报送制度、奖惩制度等）化合同管理，并作为项目的核心，贯穿项目管理的全过程。

8) 明确合同的管理流程。一些经常性的工作，如变更索赔、材料及设备验收、工程进度支付、隐蔽验收等，均应规范工作程序，使各方有章可循，合同管理人员在必要时可进行经常性的解释和指导。

9) 成立应急指挥小组，人员合理、职责明确，并责任到人。同时，制定应急方案。当出现紧急情况，应急指挥小组成员各司其职，并及时、有效地与其它各方密切配合（在必要情况下与司法部门密切配合）力争和平解决矛盾，尽可能降低产生人员伤亡、财产损失等不利后果。

## (2) 运营阶段风险应对措施

### 1) 安全卫生风险

本项目安全卫生风险主要是指：火灾、爆炸、机械伤害、触电、起重伤害、物体打击、高空坠落、中毒、烟尘、灼烫、高温作业、污废处理、自然危害等，导致本项目的运营造成不良影响甚至发生集体上访等社会事件。主要防范与化解措施分析：

项目应根据《铁路工程设计防火规范》（TB10063-2012）等相关规定进行风险防范，布置完善的消防系统，危险区域应设置火灾自动报警系统、火灾监控系统、火灾现场检测与报警等消防检测设施，以防止及应对火灾爆炸事故的发生。

项目在设计中严格注意有毒可燃气体的密闭排放，严格按规范选用设备和管线材质，充分考虑防腐处理。另外装置设置自保系统，保证在事故状态下有毒可燃气体进入紧急放空系统，装置内设置有有毒可燃气体报警仪，避免有毒可燃气体泄漏。

建立安全责任制度，在日常的工作管理方面建立一套完整的制度，落实到人、明确职责、定期检查。制订风险事故的应急措施，明确事故发生时的应急、抢险操作制度。

制定相关制度。如奖惩制度、定期教育和培训制度等。

### 2) 环境应对风险

在工程环境影响评价完成后，严格按照该评价报告中的方案设置配套的环境保护设施。

### 3) 项目管理风险

任何巨大的项目都是一项复杂的、各利益相关方众多的、人力和财力等投入巨大的建设工程。因此，项目管理作为一项系统工程，应贯穿项目的始终，对项目的资金、质量、合同、进度、信息、组织协调、项目风险等各方面进行控制管理。项目管理意义重大，甚至影响项目建设的成败。本项目主要防范与化解措施：

依据国家及地方现行的工程建设文件、法律、法规、标准、规范以及各利益相关方签订的合同等，对本项目实行全过程（包括前期、准备、实施及运营阶段）、全方位、动态管理。

项目管理各相关方（如建设单位、供货单位等）密切配合、统筹规划；各相关方制定相关体系、制度、政策、规章制度等；各相关方权责分明，落实到人。

项目管理各相关方均制定风险管理方案。比如，实行履约保函、加强保留金管理等方式规避不履约风险；通过购买工程保险转移施工伤亡风险等。

项目管理各相关方均实行廉政建设。比如，成立廉政领导小组；签订廉政责任书、层层落实责任；积极开展各项活动，加强日常管理（如，每季度至少召开一次研究、部署、督促、检查工作的会议，并形成书面和影像资料）；认真接受各级单位的监督等。

在本项目管理的过程中，严格遵守国家及地方现行的工程建设文件、法律、法规、标准、规范等，进行项目“五制”（法人负责制、招投标制度、监理制度、合同管理制度、资本金制度等）管理、建设单位“六项管理制度”（审批和核准管理、设计管理、概预算管理、施工管理、合同管理、劳务管理等）等管理制度。

#### 4) 不可预见风险

本项目不可预见风险主要指自然界或者政治社会环境发生改变引发的风险，诸如：地震、水灾等自然灾害以及战争、政府禁令等社会政策改变。此类风险一旦发生，对项目建设的影响是严重的，引发的社会风险是重大的。因此必须采取必要的防范措施应对此类风险。主要防范与化解措施：

项目建设地点位于盐城市滨海县，建设场址地势平坦，根据多年的气象、气候特征，一般降雨、降雪等自然气候不会导致自然灾害（诸如洪灾、泥石流等）。可见，只要建设单位以及各相关单位时刻关注相关部门或机构发布的天气情况，基本能够规避自然气候风险。一旦机遇罕见洪灾等特殊自然情况，与盐城市政府有关部门密切配合，亦会将此风险降低到最小。

本项目建设是合法的。本项目不仅符合国家及地方现行的法律、法规、标准，并且有利于推动当地及国家的经济社会发展，完善滨海县运输体系，可解决现有汽运方式在运输途中和装卸过程中产生的粉尘污染问题，以及汽车运输造成的道路破坏问题，改善项目沿线居民居住和交通环境，具有良好的社会效益、环境效益、经济效益，政府一般不会禁止建设，一旦政策有调整，本项目只要依据政策的变动及时依照相关法律、法规等做适当的调整，有关政府政策的风险基本是可以回避的甚至发生概率几乎为零。

## 2. 制定社会维稳工作纲要

### (1) 基本原则

- 1) 坚持以人为本，切实维护社会和谐稳定；
- 2) 加强组织保障，落实责任主体；
- 3) 完善措施手段，加强宣传引导；
- 4) 健全维稳职能，提高维稳应对能力。

### (2) 制定应急预案

本项目建设规模较大、时间跨度较大、社会稳定牵涉点较广，在建设的过程中，要坚持社会问题全过程管理，及时发现问题，采取措施。同时，为确保可能发生的社会稳定问题尤其是重大群众事件能够及时、高效、有序地开展工作，提高应急反应能力和处理突发事件的水平，制定本项目应急预案。

#### 1) 工作原则

重点稳控，紧急处置，职责明确，统筹配合。

#### 2) 组织保障

各有关责任部门主要领导组成工作组织，建立通常、高效的联动工作机制。

#### 3) 制度保障

**定期汇报制度：**把维护社会稳定工作列入项目建设的重要议事日程，定期听取有关单位、群众的汇报，认真研究反映的新情况，分析可能出现的重大问题对策。

**落实责任制度：**明确维护社会稳定工作的重点部位、重点问题。对维护社会稳定工作实行目标管理，并对各责任部门进行考核。对因工作不负责、失职、处理失当等引发的大规模群众性事件造成严重后果的，追究各有关责任人及领导的责任。

**坚持走访调查制度：**积极转变工作思想及方式，由群众反映变为走访、调查，渗入工作现场、社区，并倾听群众的意见和建议，有针对性地研究和解决问题。

**坚持信息通报、预测排查制度：**对群众反映的普遍性、突出性问题，研究、制定解决办法，发现群众性事件苗头，要及时化解。

#### 4) 应急指挥小组

##### ①成员构成

总指挥：建设单位总经理；

副总指挥：建设单位副总经理；

成员：各部门主管领导。包括后勤科、设备科、消防救护队等各科室。

## ②职责

制（修）定事故应急救援预案，包括劳动安全卫生、污染事故等方面；组建本中心的应急救援队伍，组织培训演习，督促检查和做好各项救援准备工作；发布和解除应急救援令，指挥应急救援队伍和应急救援行动；向上级报告和向相关单位通报情况；组织调查事故发生原因，总结应急救援工作中的经验与教训，并做好善后工作。

## ③分工

总指挥：发布和解除应急救援令，指挥应急救援队伍和应急救援行动；

副总指挥：协助总指挥协调应急救援行动，负责事故报警及报告，通报救援情况及事故处理工作的协调指挥；

后勤科负责人：负责事故报警、报告及事故处理工作；

综合业务部负责人：协助副总指挥处理事故及布置安全、环保防范措施，对口向政府主管部门报告事故情况，落实事故现场的环境监测工作。

设备科负责人：协助副总指挥处理事故，组织成立抢险抢修队，负责现场抢险抢修的指挥；

保卫科负责人：负责治安、警戒、疏散人群和现场保卫工作；

物资科负责人：负责抢险抢修物资的供应；

消防救护队负责人：指导人员疏散、指挥灭火、洗消。

## ④应急医疗救护组织

应急医疗救护组织包括厂内医疗救护组织和厂外医疗机构。负责事故现场、受事故影响的临近区域人员及公众对毒物应急剂量控制规定，撤离组织计划及救护。

## ⑤应急措施

在接到事故报警后，应迅速组织应急救援队，救援队在做好自身防护的基础上，快速实施救援，控制事故发展，做好撤离、疏散、危险物的清除工作。等待急救队或外界

的援助会使微小事故变成大灾难，因此每个人都应按应急计划接受基本培训，使其在发生事故时采取正确的行动。

第一时间召开维护社会稳定工作会议，通报不稳定情况，分析研究可能发生（或已经发生）重大问题或者事故的对策，并及时向主管部门和领导汇报，请求支持、帮助、支援。

对于群众性集体事件：相关部门要认真接待，并根据起因即刻通知有关人员赶赴现场耐心细致地做好劝导、疏散工作，防止矛盾激化，把群众稳定在当地；对于问题复杂、规模较大的群众性集体事件，有关领导要迅速抵达现场、组织工作，及时提出

处理意见；对于有轻生或者危害社会倾向的特殊人群，要耐心开导，稳定他们的情绪，并联系有关方面，及时、有效地解决问题。必要时，报请有关机关采取应急措施。

自然灾害事件处置措施：各建设单位应密切配合市政部门、医疗救治部门等，第一时间赶赴现场，根据事件的具体情况，布置救援人员、救援设施。应急医疗救护组织各相关人员及时到位，及时处理病、伤员。

劳动卫生安全事件处置措施：针对各种不同的危险源所在的具体的装置、场所或设施、岗位等制定相应的处置措施，做到具体、简单、针对性强。同时说明一点，劳动卫生安全事件的相关人员应知应会、熟练掌握，并通过应急演练，做到迅速反应、正确处置。

#### ⑥应急撤离

应根据事件具体情况，判断是否需要应急撤离。若需要应急撤离，需建立警戒区域，并迅速将警戒区内与事故处理无关人员撤离。应急撤离应注意以下几点：警戒区域的边界应设警示标志并有专人警戒；除消防及应急处理人员外，其他人员禁止进入警戒区；应向上风向转移；明确专人引导和护送疏散人员到安全区；不要在低洼处滞留；要查清是否有人留在污染区与着火区；为使疏散工作顺利进行，设置畅通无阻的紧急出口，并有明显标志。

#### ⑦应急设备、设施与器材

应根据各突发事件的具体性质，配备相应的应急设备、设施与器材。可能配备的应

急设备、设施与器材主要有以下几类：消防器材：如泡沫、二氧化碳灭火器及喷水冷却设施；车辆：如消防车辆、工程车辆、医疗车辆等；一定的防毒面具和化学防护服；应急状态下的报警通讯方式和通知方式。

#### ⑧通信保障

有关人员在接到社会不稳定通报后，移动电话要保证 24 小时畅通；值班电话 24 小时值班，以随时掌握各方面信息并上传下达。

#### 5) 建立监管机制

为加强严格管理，建设单位应设置监管机构，并尽相应的职责。

##### ①机构设置

本项目可设置三级监管机构。

一级监管机构：由主管副总经理亲自担任第一责任人。

二级监管机构：由各部门主管领导或副主管组成。

三级监管机构：由各部门下属科室的专职或兼职人员组成

##### ②职责

一级监管机构：根据上级领导或部门有关规定，建立、保持和完善监管体系，制定原则、方针、制度等；向主管经理报告监管体系运行情况，为体系的改进提供依据；组织落实监管体系目标、指标和方案等；组织编写、修订和审核相关程序文件、手册等，报主管领导批准；负责信息交流和应急措施；负责监管体系在各部门的实施运行。

二级监管机构：负责贯彻上级领导或部门有关制度、规定等；负责本部门监管体系的正常运行，并对其运行情况进行监督检查；制定本部门监管体系制度、年度实施计划等；负责对本部门日常工作进行管理和处理；负责监督各部门监管体系的工作；负责建立档案；定期向当地主管部门汇报；负责信息、经验等方面的交流与应用，并进行组织员工进行培训与教育。

三级监管机构：贯彻、宣传监管体系的方针、制度等；监督检查本部门执行情况；定期、定点进行检查或者巡视，发现问题能处理的及时处理，不能处理的及时上报，确保监管体系长期、稳定、有效运转；负责与盐城市相关部门日常事宜。

### 6) 制定相关制度

管理条例；日常运行机制；报告制度；处理制度；宣传制度；教育制度；奖惩制度；监督制度。

### 7) 人员要求

监管体系人员具备一定的专业水平和素质，并经过专业技术培训和考核，以保障监管体系有效发挥其功能。

## 3. 构建风险管理联动机制，深入开展风险防范消除工作

### (1) 构建风险管理联动机制，发挥各层次维稳工作部门的作用

坚持当地政府在项目社会稳定风险管理中的主导作用，构建由信访、公安、规划、土地、建设、交通、环保等职能部门和项目建设单位共同参与的风险管理联动机制，发挥各层次社会矛盾调解、社会稳定风险管理工作部门的作用，特别要充分利用项目建设单位的作用，按照属地管理原则，由其牵头形成一个合理、通畅的项目风险管理联动工作组，制定项目风险管理工作计划，有针对性地做好风险防范、化解工作，严防涉稳重大事件的发生。

### (2) 深入开展对相关者背景情况的调查，有针对性地开展风险治理工作

本项目建成后，除满足沿线企业及地方正常生产运营外，对促进地方经济发展也具有重要意义，可为盐城市带来可观的财政收入。建议由盐城市信访维稳部门会同公安等相关部门及项目建设单位对周边居民构成、人员信息进行深入了解和分析，并对不同特征的人群做好具有针对性的化解不稳定因素工作方案和应急预案。通过深入的工作，积极、真诚的态度来化解社会矛盾，对于小部分旨在扩大、激化事态的群众，可通过对其家庭成员一起开展工作。

建议由盐城市信访部门牵头，会同相关部门对本项目风险防范进行统筹安排，共同控制相关风险发生。建议建设单位与盐城市综治信访维稳中心、规划分局、环保分局建立投诉和信访信息互通机制，随时监控各类不稳定苗头。

建议建设单位编制针对各风险因素的宣传材料，盐城市职能部门应统一宣传，统一解答口径，制订有关宣传手册，避免因职能部门间解答口径不一致而引发群众的更大不

满。

建议在工程费用中考虑设置维稳专项经费，以增加必要的投入换取项目的顺利建设。

#### 4. 相关建议

(1) 建议项目建设单位严格按照国家及江苏省、盐城市等现行法律、法规、标准、规定，积极并及时办理相关事宜，为项目建设打下良好的基础。

(2) 建议项目建设单位透彻了解社会稳定风险评估的基本程序，严格操作流程，确保社会稳定风险工作万无一失。

(3) 建议项目建设单位严格按照本项目社会稳定风险最终分析报告的结论，具体落实相关防范、化解措施，严防维稳工作“过场化”、“形式化”、“虚无化”。

(4) 建议项目建设单位实行行政问责制并落实具体责任主体，并纳入考核制度，按照“谁主管、谁负责”的原则对未按照维护社会稳定风险评估防范和化解措施执行、或因组织实施不力、责任落实不到位、官僚主义严重、工作失职渎职而引发群体性事件的，严肃追究相关责任人的责任。

(5) 建议项目建设单位在建设项目的全过程之中，高度重视群众意见，严防缺失群众调查和参与，增强从源头上防范和化解社会稳定风险的紧迫感，把矛盾纠纷解决在基层、控制在当地、化解在萌芽状态，履行好维护稳定这个第一责任。

(6) 建议项目建设单位进一步强化风险意识，加强对开展维护社会稳定风险工作的监督、检查。

(7) 建议项目建设单位与相关各方做好沟通、协调工作，为本项目社会稳定风险工作提供有力的保障。

## 4.8 经济性分析

### 4.8.1 投资估算编制依据

①铁建设〔2007〕152号发布的《铁路建设项目预可行性研究、可行性研究和设计文件编制办法》（以下简称“152号”文）；

②铁建设〔2008〕11号发布的《铁路基本建设工程投资预估算、估算、设计概预算费税取值规定》（以下简称“11号”文）；

③国铁科法〔2017〕30号文发布的《国家铁路局关于发布铁路工程造价标准的公告（2017年第1批）》编制办法，（以下简称“30号”文）；

④国铁科法〔2017〕31号文发布的《国家铁路局关于发布铁路工程造价标准的公告（2017年第2批）》费用定额（以下简称“31号”文）；

⑤国铁科法〔2017〕32号文发布的《国家铁路局关于发布铁路工程造价标准的公告（2017年第3批）》材料基期价格及施工机具台班费用定额（以下简称“32号”文）；

⑥国铁科法〔2017〕33号文发布的《国家铁路局关于发布铁路工程造价标准的公告（2017年第4批）》新版定额（以下简称“33号”文）；

⑦发改价格〔2017〕2163号文发布的《国家发展改革委关于深化铁路货运价格市场化改革等有关问题的通知》（以下简称“2163号”文）；

⑧其他相关工程造价标准、规定及现行定额；

⑨本阶段设计图、工程数量及调查资料。

#### 4.8.2 估算总额及指标

本工程估算总额 409080.36 万元，技术经济指标 8064.99 万元/正线公里，其中静态投资 392973.13 万元，技术经济指标 7747.43 万元/正线公里，建设期贷款利息 13478.98 万元，机车车辆购置费 2400 万元，铺底流动资金 228.25 万元。

#### 4.8.3 融资方案及经济评价

##### （一）融资方案

##### 1. 项目融资模式分析

##### （1）主要模式分析

项目主要融资模式有三类。

##### 1) 企业自建模式

由项目服务的沿线企业承担全部投资建设。

## 2) 第三方投资建设模式

受运输量小、投资压力大等因素的制约，使用铁路运输货物的企业往往难以修建铁路，此时可引入第三方投资建设。此类模式下，铁路运营效益大都一般，可采取 PPP、BOT 等多种方式，吸引社会资本参与投资建设。

## 3) 合资建设模式

即由使用铁路专用线运输货物的企业和第三方资本共同出资建设铁路专用线。

### (2) 本项目推荐模式

本项目为滨海港铁路专用线工程，属于固定资产投资建设项目，服务对象为沿线重要企业及经济据点，应发挥政府规划、政策引导的作用，充分发挥市场在资源配置中的决定性作用，由社会资本主导投资建设。综上，本项目建议采用合资建设模式，由盐城市政府、使用企业及第三方企业共同成立合资公司，共同承担项目风险，负责项目融资、建设、资产管理等事务。

## 2. 融资方案分析

### (1) 资金结构

本次暂考虑资本金占 30%，资本金以外的资金占 70%。

### (2) 项目资本金筹措方案

本项目资本金占全部资金的 30%，由建设单位自筹。

### (3) 资本金以外的资金筹措方案

本项目资本金以外的资金占全部资金的 70%，全部使用国内银行贷款。

## (二) 经济评价

### 1、基础资料

#### (1) 评价依据

- 1) 国家发展改革委、建设部联合发布的《建设项目经济评价方法与参数》（第三版）；
- 2) 《铁路建设项目经济评价办法》（第三版）；
- 3) 我国现行财税政策、相关法规以及本项目实际情况。

## (2) 评价原则

- 1) 效益与费用计算范围和口径对应一致的原则；
- 2) 有无对比原则；
- 3) 效益与费用可比性的原则；
- 4) 定量与定性分析相结合，以定量分析为主；动态分析与静态分析相结合，以动态分析为主；
- 5) 突出重点，把握住项目的主要效益和费用；

## (3) 评价主体与范围

评价主体为新建滨海港铁路专用线工程项目整体，评价范围为包括滨海港站至工业园区站及相关工程。

## (4) 建设期

本工程计划于 2021 年初开工，2022 年底前建成，建设期 2 年。

## (5) 计算期

计算期采用 30 年，含建设期 2 年。

## (6) 经济运量

根据预测运量，本项目区段货流密度情况如下表所示。

区段货流密度表

单位：万吨

区段	初期		近期		远期	
	下行	上行	下行	上行	下行	上行
滨海港站~工业园区站	430	260	800	420	1580	755

## (7) 投资预估算

本工程静态投资 392973.13 万元，2021 年、2022 年分别按 50%、50%投入。

## (8) 资金筹措

本项目资本金比例按 30%计列，由建设单位自筹，其余资金拟采用国内银行贷款。

**2. 财务分析**

## (1) 基本参数

## 1) 运价率

货物运价率参考周边类似项目运价率，取 0.25 元/吨·公里。

2) 运营成本

按照目前铁路评价办法相关规定，本线为单线电气化铁路，货运可变成本费率为 600 元/万吨·公里，固定成本费率为 53 万元/正线公里。

3) 其他收入率

根据类似相关统计分析，本次研究其他收入按营业收入的 10%考虑。

4) 财务费用

长期贷款利率为 4.90%，短期贷款利率为 4.35%。

5) 基本折旧

基本折旧成本包括土建固定资产和机车车辆的基本折旧成本。根据经济评价相关规定计算，本项目土建工程设施基本折旧率取 2.06%；机车车辆基本折旧率取 5.93%。

6) 营业外净支出率

本项目营业外净支出率取 25 元/换算吨·公里。

7) 流动资金

运营期流动资金需要量按 16 元/万换算吨公里计算，其中 50%自筹，50%向银行贷款。流动资金在运营期内循环使用，计算期末一次收回。

8) 税金及附加

增值税及附加按 5 %，所得税按利润总额的 25%计算。

(2) 主要指标及分析

1) 主要指标

财务评价指标表

动态指标	
项目投资财务内部收益率（税前）（%）	2.84
项目投资财务内部收益率（税后）（%）	2.27
项目投资财务净现值（税前）（万元）	-11545
项目投资财务净现值（税后）（万元）	-50389
资本金投资财务内部收益率（%）	1.57
资本金投资财务净现值（万元）	-77063
贷款偿还期(年)	20.00

静态指标	
总投资收益率 (%)	2.71
资本金投资净利润率 (%)	3.74
项目投资回收期(税前) (年)	26.44
项目投资回收期(税后) (年)	27.91
资本金投资回收期 (年)	29.34

## 2) 指标分析

由前述指标可知，本项目投资财务内部收益率和资本金财务内部收益率为均低于新建铁路投资项目 3%的基准收益率，财务净现值小于零，从财务评价角度，项目效益略差。

考虑到本项目是促进滨海港及工业园区经济发展的重要运输通道，是响应国家调整运输结构要求的切实举措，对当地经济发展起到极大促进作用，地方政府应在土地征用、税收减免、电费优惠等方面赋予本项目建设足够的优惠政策，可考虑在运营亏损年度适当给予运营补贴以弥补本项目收益，并加强沿线车站及毗邻土地进行综合开发力度，铁路运营期间产生的亏损由土地综合开发收益弥补，以维持本项目的可持续经营。

结合国内类似铁路专用线情况，运输企业通常会根据市场需求情况采用较为灵活的铁路运价，在与其他运输方式具有优势的情况下，可适当提高运价水平，当运价提高为 0.289 元/吨·公里情况下，本项目可达到 3%的基准收益率。

## 4.8.4 经济费用效益分析

### (1) 基本参数

本次评价主要影子价格换算系数及社会折现率见下表。

项目评价参数表

参数名称	系数
1.土建影子价格换算系数	1.0
2.机车影子价格换算系数	1.0
3.货车影子价格换算系数	1.0
4.流动资金影子价格换算系数	1.0
5.社会折现率 (%)	8

### (2) 费用及效益的识别

本项目国民经济评价以预测货运量为基础，研究分析“有项目”和“无项目”两种

情况下所发生的运输量及其产生的国民经济效益与费用，从而进行国民经济评价。

### 1) 费用识别

#### ① 土建工程固定资产投资

即本项目的土建工程费，土建工程固定资产投资按实际形成固定资产财务价格计列，不进行调整。

#### ② 机车车辆购置费

目前，我国铁路机车车辆的价格已走向市场，通过招标生产及定价，现行价格已基本上反映了其自身的经济价值，因此，机车车辆购置费，按财务价格计列，不做调整。

#### ③ 运营成本

运营成本包括货运有关成本和无关成本，均含大修理费，单位运营成本按财务评价的单位运营成本计算。

#### ④ 流动资金

流动资金按财务值计列，不进行调整。

#### ⑤ 无形及递延资产

按财务值计列，不进行调整。

#### ⑥ 其他相关费用

此项费用已列入工程投资中。由于本项目占用土地资源，按土地机会成本测算的铁路占用土地的损失费，在经济费用中进行调整。

### 2) 效益识别

本铁路投资项目产生的国民经济效益主要考虑以下几个方面：

#### ① 运输收入

此部分效益按有无项目客货周转量差值进行计算。

#### ② 转移客货运量运输成本降低的效益

此效益按“有项目”时公路、民航转移货物周转量计算。原经公路运输的货运量，在本项目建成后，改走本段铁路，由于公路、铁路两种运输方式的运输成本不同而产生的效益。

## ③转移货运量运输质量提高的效益

该效益是指因运输质量的提高，减少途中货物的损失而获得的效益。

## ④转移货运量安全提高的效益

该效益是指本项目建成后，辐射范围内交通运输条件改善，交通事故进一步减少，运输安全性得到提高，交通事故率降低而产生的效益。

## ⑤环境改善效益

本线建设后，可减少 SO<sub>2</sub>、CO<sub>2</sub>、NO<sub>x</sub> 排放，使周边环境改善而带来效益，本次研究因缺乏可靠的参数依据，不予计算，仅作定性分析。

## (3) 国民经济费用计算

## 1) 直接费用计算

直接费用为土建工程固定资产投资、流动资金投入、运营成本等用影子价格换算系数计算的经济价值。对项目土建工程固定资产财务价格进行调整，调整后项目土建工程经济价格如下表。

土建工程固定资产投资调整表

单位：万元

项目	财务价格	经济价格
1、土建工程	357248	357248
其中：征地费	96102	96102
2、基本预备费	35725	35725
3、涨价预留费	0	0
4、建设期贷款利息	13479	0
合计	406452	392973

## 2) 间接费用计算

本项目未计列间接费用。

## (4) 国民经济效益计算

## 1) 直接效益分析

直接效益主要是指用影子运价率计算的有项目时运输收入的增加、有关成本的减少以及固定资产的余值回收和流动资金的回收等。

## 2) 间接效益分析

本项目修建后所带来的间接效益有以下几种：一是其它运输方式转移到本项目客货流的效益；二是诱发客货运量的效益；三是缓解交通拥挤、减少安全事故、减少环境污染、沿线土地增值等其他间接效益。

研究年度间接效益汇总表

单位：万元

年度	2030年	2040年
转移货运量成本节省效益	15836	22219
减少货损的效益	7779	9708
降低交通事故率的效益	6879	10189
间接效益合计	30494	42116

#### (5) 主要指标及分析

经计算，本项目经济内部收益率（EIRR）为 9.68%，大于社会折现率 8% 的水平，累计经济净现值（ENPV）为 82975 万元，大于零。

#### 结论

财务评价分析表明，货运采用综合运价率 0.25 元/吨 km 测算，全部投资和资本金财务内部收益率均小于 3%，财务净现值均小于 0，项目盈利能力较差。考虑到本项目是促进滨海港及工业园区经济发展的重要运输通道，是响应国家调整运输结构要求的切实举措，对当地经济发展起到极大促进作用，地方政府应在土地征用、税收减免、电费优惠等方面赋予本项目建设足够的优惠政策，可考虑在运营亏损年度适当给予运营补贴以弥补本项目收益，并加强沿线车站及毗邻土地进行综合开发力度，铁路运营期间产生的亏损由土地综合开发收益弥补，以维持本项目的可持续经营。

本项目经济内部收益率（EIRR）为高于 8%；经济净现值（ENPV）大于零，从国民经济角度分析，本项目可行。

## 第五章 结论

### 5.1 规划选址推荐方案

线路自既有青盐铁路滨海港站北咽喉接轨，出站后跨越界坎路于墓群西侧转向东北前行，先后跨越规划新安大道和海港大道，之后向东北沿界牌镇南侧走行跨越规划 S226，之后折向北设界牌站，出站后跨越淤黄河折向东，沿滨淮镇北侧走行，至 G228 折向西北跨越 G228、翻身河后引入滨海港工业园区，于规划滨兴大道北侧设裕华站，出站后向东走行至规划海旺路折向北，并行海旺路于规划宝武集团南侧设工业园区站至本线终点，线路长 50.723km。桥梁长 30.782km，桥梁比 60.69%。

### 5.2 规划选址结论

#### 1. 项目建设需求

项目是彻落实“一带一路”国家战略，进一步拓展盐城港发展空间，是江苏省委、省政府确定的“重点发展沿江、大力发展沿海、积极发展东陇海线”的三沿战略及“海上苏东”发展战略实施的核心地区，是“一带一路”的重要延伸地区之一。是落实国家蓝天保卫战行动计划，是党的十九大作出的重大决策部署，事关满足人民日益增长的美好生活需要，事关全面建成小康社会，事关经济高质量发展和美丽中国建设。是落实江苏省产业转移战略部署，加快构建沿江沿海协调发展新格局，是落实盐城沿海发展战略，促进沿海产业带发展，是提高港口核心竞争力，落实盐城港总体规划的需要。规划认为盐城港疏港铁路滨海港支线功能定位准确，符合实际运输需求，具有建设必要性。

#### 2. 建设适宜性

根据铁路工程的实际情况和地质环境条件，盐城港疏港铁路滨海港支线建设条件成熟、技术工程上可行，对建设条件综合评价为适宜。在项目建设和运行过程中，通过相关的控制措施和生态保护措施，将其不利影响降到最低，保障项目建设合理可行。

#### 3. 区域重大基础设施协调性

通过与铁路、高速公路、电力设施、天然气官网等相关区域重大基础设施的衔接协调，规划认为，本工程对沿线相关基础设施交叉处的处理措施考虑较为完善，建设工程基本可行。

#### 4.线路走向选址

线路自既有青盐铁路滨海港站北咽喉接轨，出站后跨越界坎路于墓群西侧转向东北前行，先后跨越规划新安大道和海港大道，之后向东北沿界牌镇南侧走行跨越规划 S226，之后折向北设界牌站，出站后跨越淤黄河折向东，沿滨淮镇北侧走行，至 G228 折向西北跨越 G228、翻身河后引入滨海港工业园区，于规划滨兴大道北侧设裕华站，出站后向东走行至规划海旺路折向北，并行海旺路于规划宝武集团南侧设工业园区站至本线终点，线路长 50.723km。

规划认为盐城港疏港铁路滨海港支线线位走向的选址布置合理，能充分带动沿线经济发展，对重点工程多方案综合比选后确定，工程较合理。

#### 5.规划符合性

通过规划符合性分析，规划认为盐城港疏港铁路滨海港支线与区域发展、沿线地区发展需求符合性良好，对城市建设的影响小，对自然保护区、水源保护区、各级文物保护单位进行合理避让，建设工程基本可行。

#### 6.用地需求及土地利用

本工程是基础设施建设项目，对促进江苏省区域经济的协调发展具有十分重要的意义。用地设计中始终坚持节约用地、保护环境的理念，隧道弃渣应优先考虑地方综合利用，以减少取、弃土量和取、弃土用地。不能综合利用部分渣土，应根据地方渣土管理部门的要求弃渣至指定弃渣场，因地制宜、因害设防，采取拦渣工程、排水工程、土地整治与复垦利用等措施防治。本项目是基础设施建设项目，用地规模是合理的，对促进滨海港区域经济的协调发展具有十分重要的意义。

#### 7.综合评价

与城市规划基本符合，与城市建设用地、风景名胜区、水源保护区、各级文物保护单位已衔接，与区域重大基础设施衔接良好，建设条件成熟，技术上可行，切实落实各

项保护、防护措施，防止引发地质灾害，减少对沿线生态环境、水环境、声环境等的影响，总体评价项目基本合理可行。

### 5.3 规划选址建议

#### 1. 与城市规划和相关基础设施的衔接

设计阶段需充分考虑与铁路、高速公路、电力设施、天然气管网等相关基础设施的现状和规划线位关系，并采取有效的保护措施和通道预留。设计阶段应充分考虑与城市用地、城市道路、规划道路的衔接协调。

#### 2. 与风景名胜区、水源保护区、森林公园等环境敏感区的衔接

对于项目线位涉及的水源保护区、文物保护单位等特殊区域，须取得相关专业部门和当地部门的审批许可，工程施工和运营阶段需切实采取有效的保护措施，减少对环境的影响。

#### 3. 征地拆迁及政策处理

本项目在穿越城市居民聚集区时，线路布设已考虑尽可能的减少拆迁，但由于受地形、地物等其他因素的制约，仍然存在拆迁问题的，有关部门需提早制定相应政策，落实拆迁安置用地，进行积极引导，确保项目顺利实施。

#### 4. 土地综合开发

根据沿线经济发展，自然资源、市场环境、土地利用、城乡规划等情况，建议开展本项目土地综合开发相关研究，分析土地供应条件，论证经济效益，同时加强与周边地区的空间组织、交通衔接、功能匹配等方面的融合。