|  |
| --- |
| 生态环境行政主管部门审批意见：  台环保审〔2021〕5号  福州上下杭国际游艇港有限公司报送的《福州苍霞游艇码头（半岛国际游艇俱乐部）项目建设项目环境影响报告表》（以下简称报告表）及相关申请审批的材料收悉。根据《中华人民共和国环境影响评价法》第22条等规定，现提出审批意见如下：   1. 根据《报告表》评价结论：同意福州苍霞游艇码头（半岛国际游艇俱乐部）项目在福州市台江区闽江下游北港三县洲大桥和解放大桥之间的水域建设，本项目拟新建游艇码头，码头采用浮桥式结构，共布置顺岸主浮桥 1 座（长512m、宽3m）、游艇泊位 39 个、休息平台一座、钢联系桥一座，并对码头水域进行疏浚，疏浚量为 1008m3，以及相应的给排水、供电照明、消防等配套设施。 2. 项目应落实《报告表》提出的各项污染防治措施，并重点做好以下工作：   （一）施工期  （1）废水：本项目施工船舶含油污水和船员生活污水交由有资质的船舶服务公司接收处理，不对外排放。当“采用驳船+挖掘机”进行疏浚，疏浚量为 1008m3，仅需 3~4 小时即可完成疏浚。根据实际情况进行类比可知，以抓斗为中心约 30m 范围内的水域 SS浓度明显增高，N、P 污染物的释放速率较静止状态提高了 1~2 倍，而 100m 范围以外的区域水环境影响不明显。同时疏浚淤泥经 500m3 自航泥驳船初步沉淀，沉淀上清尾水驳船由直接排入闽江，上清尾水主要为 SS，将导致闽江水体混浊度上升，但相对于疏挖作业产生悬浮物影响来说，沉淀上清尾水影响较小。对于“抽吸+土工布充填袋”的备选清淤方案，由于采用采取环保性能优良、疏浚精度高、二次污染程度低的气动吸泥泵生态清淤船，该施工工艺的悬浮泥沙产生量更小。“抽吸+土工布充填袋”备选方案需待施工前详细地质勘探后再决定是否采用。本项目下游有两处环境功能区例行水质监测站点，分别解放大桥监测点（460m）和鳌峰洲监测点（1.4km），由于疏浚悬浮泥沙对100m 范围外的水环境影响不明显，且疏浚时间仅为 3~4 小时，因此疏浚施工产生的悬浮泥沙不会造成周边环境功能区例行水质监测站点监测数据的较大变动。泊位基础施工对水体的影响主要来自水下基础设施扰动河床引起局部水体中泥沙等悬浮物的增加，淤泥等进入水体产生的不利影响，在施工过程中对施工材料和机械要加强现场管理，规范施工废渣和废水的排放，方可减缓基础施工对水体的影响。  （2）废气：施工期主要大气污染源为施工扬尘、施工机械燃油废气和河道疏浚恶臭。本项目施工扬尘量较小，粉尘颗粒大部分在施工场地及道路附近沉降，通过采取洒水抑尘等措施，控制施工扬尘的产生。本项目疏浚区距离岸边最近约20米，距离周边住宅区约100米，疏浚作业时间仅约3～4小时，河道疏浚作业对其影响强度不大。要求运输船舶使用清洁燃料，保证船舶等发动机正常运行，加强管理，保证船舶进出畅通，对周围环境空气的影响不显著。  （3）噪声：须选用效率高须选用效率高、噪声低或带隔声、消声的机械设备，特别在打桩阶段，优先使用低噪声液压打桩机械，并合理安排施工流程和施工进场道路。同时加强施工管理，严禁夜间施工，尽量避免强噪声机械在同一区域内同时使用，避免无序施工产生嘈杂噪声。在施工工程中还需采取适当的措施降低噪声，如施工车辆经村庄、居民区时应缓行、禁鸣喇叭等措施，以降低施工过程对敏感点声环境的影响。另外，定位桩插打阶段的振动也可能对周边护岸、建筑结构的稳定性造成影响，应采用低振动的施工设备，合理安排作业时间。施工前应明确告知周边居民或建筑物管理方施工过程中可能产生的影响，施工阶段因打桩振动出现不利影响时应立即停止施工，查找原因并改进施工方式，如造成损失应适当赔偿。  （4）固废：施工人员的生活垃圾：项目不单独设施工营地，施工人员均租住在附近住宅，施工人员产生的生活垃圾均纳入周边市政垃圾运收系统，由当地环卫部门统一收集处理，一般不会对环境造成不良影响。建筑垃圾及时运往城市建筑垃圾堆放场所集中堆存，不致造成二次污染。根据项目初设方案，对于项目疏浚开挖的淤泥、砾砂和淤泥质粘土及钻孔泥浆，共产生 1008m3，工程弃方量较小，由于项目区内不具备堆放开挖淤泥的条件。因此，依据疏浚工艺的不同，本项目疏浚物将作为护桩材料或外抛，如  项目采取疏浚物外抛方案，疏浚淤泥经 500m3 自航泥驳船初步沉淀后，疏浚物拟抛至泰铭码头作为回填方使用。经上述处理措施后，项目弃方对环境的影响较小。  （5）生态：对底栖生物的影响：码头的建设对底栖生物的影响主要是引起了数量上的变化，但是由于游艇码头建设施工分步进行，每个施工阶段与本水域的总体情况相比影响面积不大，对底栖生物影响不大。另外，在个别地区，底栖生物的群落结构因为受人为活动的干扰而发生变化，会与建设前和建设后其它未受影响地区的群落有较大差别，但这种变化只是局部的，不会对整个水域的底栖生物群落产生影响。随着施工结束，悬浮泥沙对底栖生物的影响将逐渐消失。对浮游生物和游泳生物的影响：疏浚工程对水质的影响属于短期环境效应，随着施工作业的结束，水质将逐渐恢复，随之而来的便是生物的重新植入。对渔业资源的影响：由于项目的疏浚作业时间仅为 3～4 小时，各施工环节已包含降低悬浮物发生的工艺，或者通过采取相关措施能够减轻影响；随着施工的结束，悬浮物将逐步沉淀，其浓度能够恢复到原有水平。  （二）运营期  （1）水文动力和冲淤：工程建成后，所处的河道断面平均流速有所变化，但变化程度较小，BG07#（码头休息平台处）河道断面平均流速增大，工程建设后 200年一遇、100 年一遇、50 年一遇断面平均流速分别增大了 0.053m/s、0.041m/s、0.03m/s，分别占原流速的 2.04%、1.76%、1.35%；BG08#（码头休息平台上游164m 断面处）河道断面平均流速减小，工程建设后 200 年一遇、100 年一遇、50 年一遇断面平均流速分别减小了 0.043m/s、0.028m/s、0.013m/s，分别占原流速的 2.26%、1.58%、0.77%。引起河床冲淤变化也较小，对河势的影响也较小，河势大体保持稳定状态。但由于所处河段近年水力条件较为复杂，为避免较小影响在长期作用下对河势产生影响，需要加强拟建游艇码头处河道断面的监测，避免长期作用下河势往不良方向发展。  （2）水环境：游艇清洗废水：本项目游艇外壳体定期委托第三方社会服务机构清洗，清洗所产生的的废水由第三方服务机构处理。游艇船舱内部地板、桌椅、仪表台等设施需定期擦洗，所产生的废水量较少，清洗废水通过专用污水收集泊位收集后，泵送至后方市政污水管网排放。游艇生活污水：本项目游艇生活污水由专门收集工具收集后，由污水收集泊位自吸污水泵加压提升后排入后方半岛国际游 4 号旁的专用化粪池预处理（容量 40m3，已建）最终通过市政管网排入洋里污水处理厂，不向闽江直接排放，对闽江水质基本无影响。游艇含油废水：由污水收集泊位自吸污水泵加压提升后排入后方半岛国际游艇俱乐部隔油池预处理，最终通过市政管网排入洋里污水处理厂，不向闽江水域排放。码头管理人员生活污水：员工办公生活依托后方半岛国际游艇俱乐部，管理人员生活污水经化粪池处理后达《污水综合排放标准》（GB8978-1996）表 4 中的三级标准排入市政污水管网，纳入污水处理厂处理，对周边水环境影响很小。本项目污水产生总量约 46.8m3/d，不会对洋里污水处理厂造成冲击负荷。本项目污水排入洋里污水处理厂可行。  （3）废气：本项目投入运营后，主要大气污染源为游艇燃油废气。船舶燃油废气中主要污染物有 CO、NOx、CH 等。游艇在航行过程中会产生少量 CO、NOx、SO2、烟尘等大气污染物，由于船舶燃油废气排放为流动污染源，且影响区域仅限于航行线路两侧一定范围内，涉及范围较小，且大部分在水域范围内，稀释扩散条件较好，同时要求使用清洁燃料，故项目运行基本不会对周边大气环境产生影响。  （4）固废：项目营运期的固体废物主要为生活垃圾和游艇保养维修固废。生活垃圾经统一收集，交由环卫部门定时清运，做到垃圾日产日清，清运率达到 100%。机械维修产生的维修固废属于危险固废，这部分固废应委托有资质的单位接收处置；到港船舶垃圾应由有资质单位接收处置。本项目不设置机修车间，游艇的维修保养委托第三方社会化服务，由第三方机构处理。只要加强管理，采取切实可行的措施，本项目运营后的固体废物不会对周边环境带来危害。  （5）噪声：本项目游艇码头营运期噪声源主要游艇动力和鸣笛噪声，其噪声源强为 70～90dB(A)。根据预测，经距离约 35m 后，昼间鸣笛噪声可达到 60dB（A），经距离约 150m 后，夜间鸣笛可达到 50dB（A）。本项目距离最近的声环境保护目标半岛国际小区距离为 50m，游艇动力基本不会对周边居民小区的声环境产生影响。但夜间船舶鸣笛情况下，周边居民区的夜间噪声值将超标。因此，本项目建设单位应加强管理，尽量减少船舶在夜间航行，禁止夜间鸣笛。通过采取上述措施，运营期噪声对周边居民的影响很小。  （6）水生生态：排污：项目建成后到港游艇产生的清洗废水、生活污水由污水接收泊位的自吸污水泵加压提升后送至后方化粪池处理，经处理达标后最终排入市政污水管网纳入污水处理厂处理。即本项目建成后运营期产生的污水均得到有效处理，不会对水域生态环境产生明显的影响。对水体水动力环境和主流动力分布影响较小，且该水域并不是闽江中鱼虾类生物洄游通道及集中觅食范围，因此不会影响到鱼虾产卵、繁殖和存活。游艇航行对水生生物的影响：船只对本河段的鱼类产生一定的影响，其主要是影响鱼类的分布，影响程度不大；对浮游及底栖生物影响影响较小，不会根本改变水生生物的栖息环境，亦不会使生物种类、数量明显减少。营运期维护性疏浚对生态环境的影响：单次维护性疏浚对闽江水域生态的影响要相对小于施工期的码头水域疏浚，对水生生态环境影响可以接受。水文动力条件改变对生态环境的间接影响：工程建成后期周围水域的底栖生物分布不会发生明显的变化。工程河段冲淤：项目建成后，潮流流速和最大涨、落潮流的流向不会发生大的改变，因此水中悬沙浓度、时空分布、悬沙运移路径、输沙量和净输沙量基本不会发生变化。  （7）环境风险：本项目为游艇码头泊位工程，码头本身不涉及危险品，但船舶燃料油柴油属于危险品。因此，确定本项目环境风险评价因子为柴油类，环境风险事故为溢油事故。事故溢油预测结果表明：在不采取措施时涨急情况下燃料油污染的最大扩散距离 13.859km；落急情况下燃料油污染的最大扩散距离 10.856km。本项目上游约 6.5km 处为福州市西区、北区水厂水源保护区，即在溢油发生时，最不利风向的涨潮条件下，约 80 分钟后油膜即抵达水源保护区。在约 166 分钟后，油膜达到临界厚度 0.01mm，继而油膜将会被破坏，呈分散状，油膜破坏后，将在水力和风力作用下继续发生蒸发、溶解、分散、乳化、  氧化、生物降解等，即受环境因素影响所发生的物理化学变化，逐步消散。因此溢油事故一旦发生对闽江水质产生污染影响。   1. 该项目应严格执行环保“三同时”制度，及时开展竣工环保验收，验收合格后方可投入使用。我局委托福州市台江生态环境局执法大队组织开展 “三同时”监督检查和日常监督管理。   经办人:  福州市生态环境局  2021年11月 16日 |