

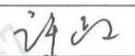


深圳平湖南至盐田港铁路改造工程
海域使用论证报告书
(公示稿)

浙江省水利河口研究院
(浙江省海洋规划设计研究院)

二〇二四年六月

论证报告编制信用信息表

论证报告编号	4403082023001964		
论证报告所属项目名称	深圳平湖南至盐田港铁路改造工程		
一、编制单位基本情况			
单位名称	浙江省水利河口研究院（浙江省海洋规划设计研究院）		
统一社会信用代码	12330000470043742U		
法定代表人	王杏会		
联系人	高小娅		
联系人手机	18858140646		
二、编制人员有关情况			
姓名	信用编号	本项论证职责	签字
曹公平	BH000896	论证项目负责人	
曹公平	BH000896	6. 国土空间规划符合性分析 7. 项目用海合理性分析 5. 海域开发利用协调分析 9. 结论	
岳书波	BH003774	2. 项目用海基本情况 8. 生态用海对策措施 10. 报告其他内容 1. 概述	
许政	BH000904	3. 项目所在海域概况	
梁亮	BH000898	4. 资源生态影响分析	
<p>本单位符合海域使用论证有关管理规定对编制主体的要求，相关信息真实准确、完整有效，不涉及国家秘密，如隐瞒有关情况或者提供虚假材料的，愿意承担相应的法律责任。愿意接受相应的信用监管，如发生相关失信行为，愿意接受相应的失信行为约束措施。</p> <p style="text-align: right;">承诺主体(公章): </p> <p style="text-align: right;">年 月 日</p>			

海域使用论证报告

公示承诺书

项目名称：深圳平湖南至盐田港铁路改造工程

海域使用申请人：深圳港集团有限公司

根据《自然资源部关于规范海域使用论证材料编制的通知》（自然资规〔2021〕1号）要求，海域使用申请人应根据国家有关法律法规制作论证报告公示版，并在报送论证报告时一并提供。如海域使用申请人未另行提供公示版本，则视为同意将论证报告全文公开。

作为深圳平湖南至盐田港铁路改造工程海域使用申请人，及论证单位浙江省水利河口研究院（浙江省海洋规划设计研究院），已明确知晓并根据如下原则制作论证报告公示版：

1. 依据《中华人民共和国政府信息公开条例》（国令第711号）规定，对海域使用论证报告中涉及国家秘密、商业秘密、个人隐私等信息不能全文公开的，根据国家有关法律法规对上述信息的界定，制作去除上述信息的论证报告公示版。

2. 海域使用论证报告公示版中的图件已隐去经纬网（公里网）及图廓注记、等高（深）线及注记、坐标系与投影、高程及深度基准、比例尺以及界址点坐标等信息。

3. 海域使用论证报告公示版中项目所在海域的水文动力状况、工程地质状况，只保留结论性描述；海洋生态环境现状调查与评价内容，只保留数据来源、站位布设和评价结论；资源概况内容不体现油气储量和位置；开发利用现状和利益相关者内容，不体现权属信息。

4. 海域使用论证报告公示版中相关区划、规划符合性分析只保留分析结论；生态保护修复方案只保留论证项目自身生态保护修复的建设内容。

5. 海域使用论证报告公示版中引用其他成果的内容，应保留资料引用来源、资料时效信息、结论或结果。

6. 海域使用论证报告公示版内容在海域使用论证专家评审前不得修改。

现承诺：提供海域使用论证报告公示版符合国家相关法律法规要求，信息真实准确、完整有效，不涉及国家秘密，不侵犯其他用海权属人利益，可由用海审批机关进行公示。

海域使用申请人（签章）：深圳港集团有限公司

签署日期：2024 年 6 月 11 日



论证单位（签章）：浙江省水利河口研究院（浙江省海洋规划设计研究院）

签署日期：2024 年 6 月 11 日



项目基本情况表

项目名称	深圳平湖南至盐田港铁路改造工程			
项目地址	广东省 深圳市 盐田区			
项目性质	公益性 ()	经营性 (√)		
用海面积	17.6033ha	投资金额	720935.22 万元	
用海期限	50 年	预计就业人数	100 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	预计拉动区域经济产值	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	新增岸线	0m	
用海方式	面积		具体用途	
建设填海造地	17.6033ha		平盐铁路东港区站	
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。				

摘 要

（一）项目用海基本情况

深圳平湖南至盐田港铁路改造工程位于深圳市东部的大鹏湾北岸盐田港海域，线路起点在广深铁路平湖南编组站接轨，终点为深圳盐田港区，全线长19.95km，设车站3座，本项目涉海内容为位于围填海历史遗留问题备案区域（图斑编号440308-0300-01）的东港区站建设。

本项目总投资额为720935万元，其中涉海工程（东港区站）投资总额为71896万元。本项目建设总工期48个月。

项目建设单位为深圳市轨道交通建设指挥部办公室、深圳港集团有限公司，其中项目东港区站涉海工程建设单位（申请单位）为深圳港集团有限公司。

项目海域使用类型为“交通运输用海”（一级类）中的“港口用海”（二级类），用海方式为“填海造地”（一级类）中“建设填海造地”（二级类）。

项目申请建设填海造地用海面积17.6033公顷，申请用海期限50年。

（二）项目立项情况

项目已取得深圳市发展和改革委员会立项。

（三）项目用海必要性结论

深圳平湖南至盐田港铁路改造工程建设是落实深圳港口型国家物流枢纽、全球海洋中心城市、社会主义现代化先行区建设的需要；是优化运输结构调整，完善港区陆路集疏运体系、提升港口竞争力的需要；是实现盐田港区港城融合发展，促进项目地区实现高质量发展的需要；是综合完善配套深圳港内陆港建设、解决临港发展空间受限的现实需要；是提升深圳盐田港区集疏运体系、推动港口可持续发展的需要，本项目利用已填成陆的围填海历史遗留问题备案区域建设东港区站，项目建设和项目用海必要。

（四）规划符合性

深圳平湖南至盐田港铁路改造工程用海符合《广东省国土空间规划（2021-2035年）》，符合《广东省国土空间生态修复规划（2021-2035年）》，符合《广东省海洋功能区划》等相关规划；项目用海不占用红线区，符合广东省

“三区三线”成果管控要求。

（五）占用岸线情况

项目用海位于已填成陆区域，项目用海不占用海岸线。

（六）利益相关者情况

项目用海位于已填成陆区域，项目用海不会引起周边海域海床冲淤变化，项目实施不会对周边海域底土、海床、水体和水面各空间的海域开发活动造成影响。项目用海不存在利益相关者，无需要协调的涉海协调部门。

（七）资源生态影响及生态保护措施

本项目位于已填成陆区域，围区外侧海堤将本海域与外侧海域阻隔，切断了与外侧海域的水动力联系。根据生态评估结论：基于深圳整个东部片区的围填海历史遗留项目实施前后海域水文动力环境、冲淤环境、海水水质、海洋沉积物质量、海洋生物生态、环境敏感目标等的变化情况，以及围填海带来的生态环境损失，盐田港围填海历史遗留项目对邻近海域水文动力环境、冲淤环境、海水水质、海洋沉积物质量、海洋生物生态、环境敏感目标影响不大，总体判断深圳盐田港片区围填海历史遗留项目未产生严重海洋生态环境影响。

项目用海位于已填成陆区域，项目用海不占用海岸线，项目用海不会引起周边海域海床冲淤变化，不涉及栖息地占用等重要海洋生境变化，项目用海对周边无居民海岛无影响；项目用海不涉及海上施工和运营，项目施工期和运营期生产废水和生活污水均经由市政管网处理，不排海。

（八）项目用海合理性分析结论

本项目选址的区位和社会条件满足项目建设和营运的需求，与项目所在海域的自然资源和生态环境相适宜，项目用海无利益相关者，与其他用海活动和海洋产业相协调，其选址是合理的。

本项目申请围填海历史遗留问题备案区域的建设填海造地用海 17.6033 公顷。项目平面布置和用海方式合理，项目用海不占用岸线，项目用海面积符合集约节约用海原则，项目用海面积合理。

（九）项目用海可行性结论

深圳平湖南至盐田港铁路改造工程用海符合《广东省国土空间规划

（2021-2035 年）》，符合《广东省国土空间生态修复规划（2021-2035 年）》，符合《广东省海洋功能区划》等相关规划；项目用海不占用红线区，符合广东省“三区三线”成果管控要求。

深圳平湖南至盐田港铁路改造工程属于《产业结构调整指导目录（2019 年本）》中“二十三、铁路”中“2、既有铁路改扩建及铁路专用线建设”鼓励类项目。

项目用海选址、平面布置、用海方式、用海面积和用海期限合理。项目用海位于已填成陆区域，项目用海不占用海岸线，项目用海不会引起周边海域海床冲淤变化，项目用海资源生态环境影响较小，且制定了具体的、可操作的生态建设方案。

从海域使用角度考虑，项目用海可行。

目 录

1 概述	1
1.1 论证工作由来.....	1
1.2 论证依据.....	4
1.3 论证工作等级和范围.....	6
1.4 论证重点.....	7
2 项目用海基本情况	9
2.1 用海项目建设内容.....	9
2.2 总平面布置和主要结构、尺度.....	13
2.3 项目主要施工工艺和方法.....	19
2.4 申请用海情况.....	21
2.5 项目用海必要性.....	23
3 项目所在海域概况	26
3.1 海洋资源概况.....	26
3.2 海洋生态概况.....	27
4 资源生态影响分析	32
4.1 生态评估.....	32
4.2 资源影响分析.....	32
4.3 生态影响分析.....	33
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分析.....	36
5.3 利益相关者界定.....	36
6 国土空间规划符合性分析	37
6.1 所在海域国土空间规划分区基本情况.....	37
6.2 对周边海域国土空间规划分区的影响分析.....	37

6.3 项目用海与国土空间规划的符合性分析	37
7 项目用海合理性分析	38
7.1 用海选址合理性分析	38
7.2 用海平面布置合理性分析	40
7.3 用海方式合理性分析	42
7.4 占用岸线合理性分析	42
7.5 用海面积合理性分析	43
7.6 用海期限合理性分析	48
8 生态用海对策措施	49
8.1 生态用海对策	49
8.2 生态保护修复措施	50
8.3 本项目用海生态保护修复措施	50
9 结论	51
9.1 项目用海基本情况	51
9.2 项目用海必要性结论	51
9.3 项目用海资源生态影响分析结论	51
9.4 海域开发利用协调分析结论	52
9.5 项目用海与国土空间规划符合性分析结论	52
9.6 项目用海合理性分析结论	52
9.7 项目用海可行性结论	52

1 概述

1.1 论证工作由来

深圳地处中国华南地区，是粤港澳大湾区四大中心城市之一、国家物流枢纽、国际性综合交通枢纽、国际科技产业创新中心并全力建设中国特色社会主义先行示范区、全球海洋中心城市，是我国引领国际合作与竞争的排头兵和主力军，是参与全球竞争、构建“一带一路”的战略枢纽。深圳港现有国际班轮航线 232 条，通达 100 多个国家和地区的 300 多个港口，是国家对外开放重要口岸。

平盐铁路于 1994 年建成，为国铁 II 级线内燃铁路，线路长度 19.74km。设盐田、横岗、平湖南三座车站，行车速度 30-50km/h，采用半自动闭塞，到发线有效长 650m，线路以地面敷设为主，技术标准较低。主要承担盐田港专用疏港铁路功能。

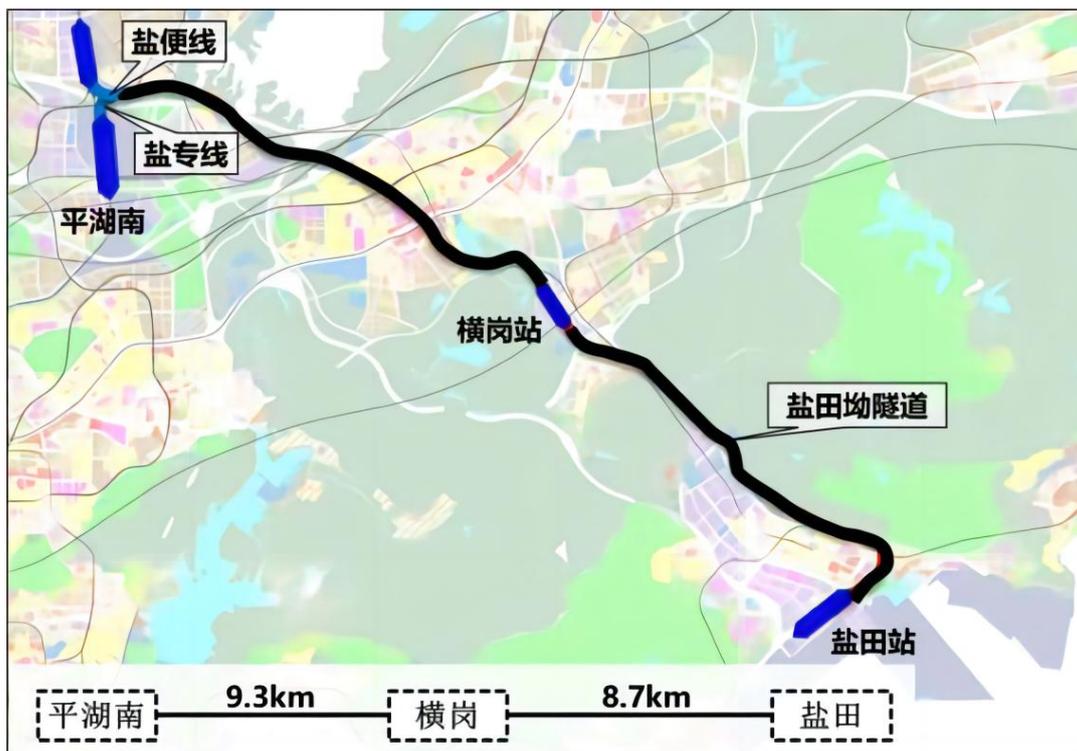


图 1.1-1 平盐铁路现状沿线示意图

现状盐田港区运转面临着集疏运体系不尽完善的瓶颈，主要是因为作业区吞吐货物约 80% 依靠陆路集疏运，陆路集疏运量几乎全部需要通过盐排高速、明珠大道进行，是盐田区乃至全市较为突出的堵点，港城矛盾较为突出。深圳平湖南至盐田港铁路改造工程（以下称“本项目”）建设是优化盐田港区集疏运体系、提升港口竞争力的重要举措，有利于盐田港区和城市健康可持续发展，项目建设

必要且迫切。

本项目位于深圳市东部，线路起点在广深铁路平湖南编组站接轨，终点为深圳盐田港区，全线长 19.95km，设车站 3 座：平湖南（接轨编组站）、中港区（既有港区站改建）、东港区站（新建港区站），项目地理位置和线路示意图 1.1-2。



图 1.1-2 项目地理位置和线路示意图

本项目建设铁路线、平湖南站、中港区站均位于陆域范围，本项目涉海内容为位于围填海历史遗留问题备案区域的东港区站建设。东港区站所在的盐田港区围填海历史遗留问题 440308-0300-01 图斑处理方案于 2023 年 1 月 28 日获得自然资源部备案批复。根据处理方案，图斑 440308-0300-01 拟建设深圳港盐田港区东作业区集装箱码头工程一期工程和深圳港盐田港区东作业区铁路站场工程两个近期急需建设项目，具体开发利用计划见图 1.1-3。本项目东港区站即为其中的“深圳港盐田港区东作业区铁路场站工程”，项目用海西侧与土地管理的陆域部分无缝衔接，北侧以备案图斑边界为界，东侧为开敞海域，南侧与已确权且已填成陆的深圳港盐田港区集装箱码头三期工程用海和深圳港盐田港区东作业区集装箱码头工程一期工程用海无缝衔接。

根据《中华人民共和国海域使用管理法》，在我国内水、领海持续使用特定海域三个月以上的排他性用海活动，单位和个人应向县级以上人民政府海洋行政

主管部门申请使用海域，提交海域使用论证材料等。根据《自然资源部关于进一步做好用地用海要素保障的通知》（自然资发〔2023〕89号）文件中“四、加快‘未批已填’围填海历史遗留问题处理，优化项目用海用岛审批程序”，“21.进一步简化落地项目海域使用论证要求。已按规定完成生态评估和生态保护修复方案编制的‘未批已填’围填海历史遗留问题区域，对选址位于其中的落地项目，一般仅需论证用海合理性、国土空间规划符合性、开发利用协调性等内容，并结合生态保护修复方案明确单个项目的生态保护修复措施。”基于上述规定和要求，浙江省水利河口研究院（浙江省海洋规划设计研究院）参照《海域使用论证技术导则》，编制完成《深圳平湖南至盐田港铁路改造工程海域使用论证报告书》。

1.2 论证依据

1.2.1 法律法规和相关文件

- (1) 《中华人民共和国海域使用管理法》，2002 年 1 月 1 日起施行；
- (2) 《中华人民共和国海洋环境保护法》，2023 年 10 月 24 日修订；
- (3) 《中华人民共和国港口法》，2018 年 12 月 29 日修正；
- (4) 《中华人民共和国国民经济和社会发展第十四个五年规划和 2035 年远景目标纲要》，2021 年 3 月颁布；
- (5) 《中共中央国务院关于支持深圳建设中国特色社会主义先行示范区的意见》，2019 年 8 月 18 日。

1.2.2 技术标准和规范

- (1) 《海域使用论证技术导则》（GB/T 42361-2023）；
- (2) 《海域使用分类》（HY/T 123-2009）；
- (3) 《海籍调查规范》（HY/T 124-2009）；
- (4) 《海洋工程环境影响评价技术导则》，GB/T 19485-2014；
- (5) 《海洋监测规范》（GB 17378-2007）；
- (6) 《海洋调查规范》（GB/T 12763-2007）；
- (7) 《海水水质标准》（GB 3097-1997）；
- (8) 《海洋沉积物质量》（GB 18668-2002）；
- (9) 《海洋生物质量》（GB 18421-2001）。

1.2.3 功能区划及相关规划

- (1) 《广东省海洋主体功能区规划》，2017 年 12 月；
- (2) 《广东省国土空间规划（2021-2035 年）》，国函〔2023〕76 号；
- (3) 《广东省国土空间生态修复规划（2021-2035 年）》，2023 年 5 月；
- (4) 《深圳市国土空间总体规划（2020-2035 年）》，2023 年 6 月；
- (5) 《深圳市综合交通“十四五”规划》，2022 年 2 月；
- (6) 《深圳港总体规划（2035 年）》，2017 年 1 月；
- (7) 《广东省海洋生态环境保护“十四五”规划》，粤环〔2022〕7 号；
- (8) 《广东省海洋经济发展“十四五”规划》，粤府办〔2021〕33 号。

1.2.4 项目基础资料

(1) 《深圳平湖南至盐田港铁路改造工程可行性研究》，中铁第四勘察设计院集团有限公司，2023年10月；

(2) 其他资料公示稿隐藏。

1.3 论证工作等级和范围

1.3.1 论证工作等级

按照《国土空间调查、规划、用途管制用地用海分类指南》（自然资发〔2023〕234号），项目用海类型为“交通运输用海”中的“港口用海”。按照《海域使用分类》（HY/T 123-2009），项目海域使用类型为“交通运输用海”中的“港口用海”。项目用海方式为建设填海造地用海。

根据《海域使用论证技术导则》，论证等级的划分以项目用海方式、规模和所在海域特征进行划分，与本项目相关的论证等级判据见表 1.3-1。本项目建设填海造地用海 17.6033 公顷，判定海域使用论证工作等级为一级。

表 1.3-1 本项目相关的海域使用论证等级判据

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	所有规模	所有海域	—
本项目建设填海造地用海 17.6033 公顷，海域使用论证工作等级为一级				

1.3.2 论证范围

根据《海域使用论证技术导则》，以项目用海外缘线为起点来划定，一级论证向外扩展 15km 的海域为论证范围，覆盖用海可能影响到的全部海域，以此划定论证范围海域面积约 305 平方公里。

根据《中华人民共和国香港特别行政区基本法》，非特定列明的全国性法律在基本法生效后在香港没有约束力。《中华人民共和国海域使用管理法》暂不在香港特别行政区适用。

据此，最终确定的论证范围由海岸线、粤港界线以及线段 AB 围成的闭合海域，论证范围海域面积约 130 公顷，控制点 A、B 坐标见表 1.3-1，论证范围见图 1.3-1 所示。

表 1.3-1 项目论证范围控制点坐标

序号	东经 E	北纬 N
A	**	**
B	**	**

1.4 论证重点

根据《自然资源部关于进一步做好用地用海要素保障的通知》（自然资发〔2023〕89号）文件中“四、加快‘未批已填’围填海历史遗留问题处理，优化项目用海用岛审批程序”，“21.进一步简化落地项目海域使用论证要求。已按规定完成生态评估和生态保护修复方案编制的‘未批已填’围填海历史遗留问题区域，对选址位于其中的落地项目，一般仅需论证用海合理性、国土空间规划符合性、开发利用协调性等内容，并结合生态保护修复方案明确单个项目的生态保护修复措施。”

同时参照《海域使用论证技术导则》中附录 C 的有关要求，并结合项目自身特征和所在海域的自然环境条件、海洋资源分布、开发利用现状等，确定本项目使用论证工作的重点为：

- （1）工程建设和用海必要性分析；
- （2）用海面积合理性分析；
- （3）开发利用协调性分析；
- （4）生态保护修复措施。

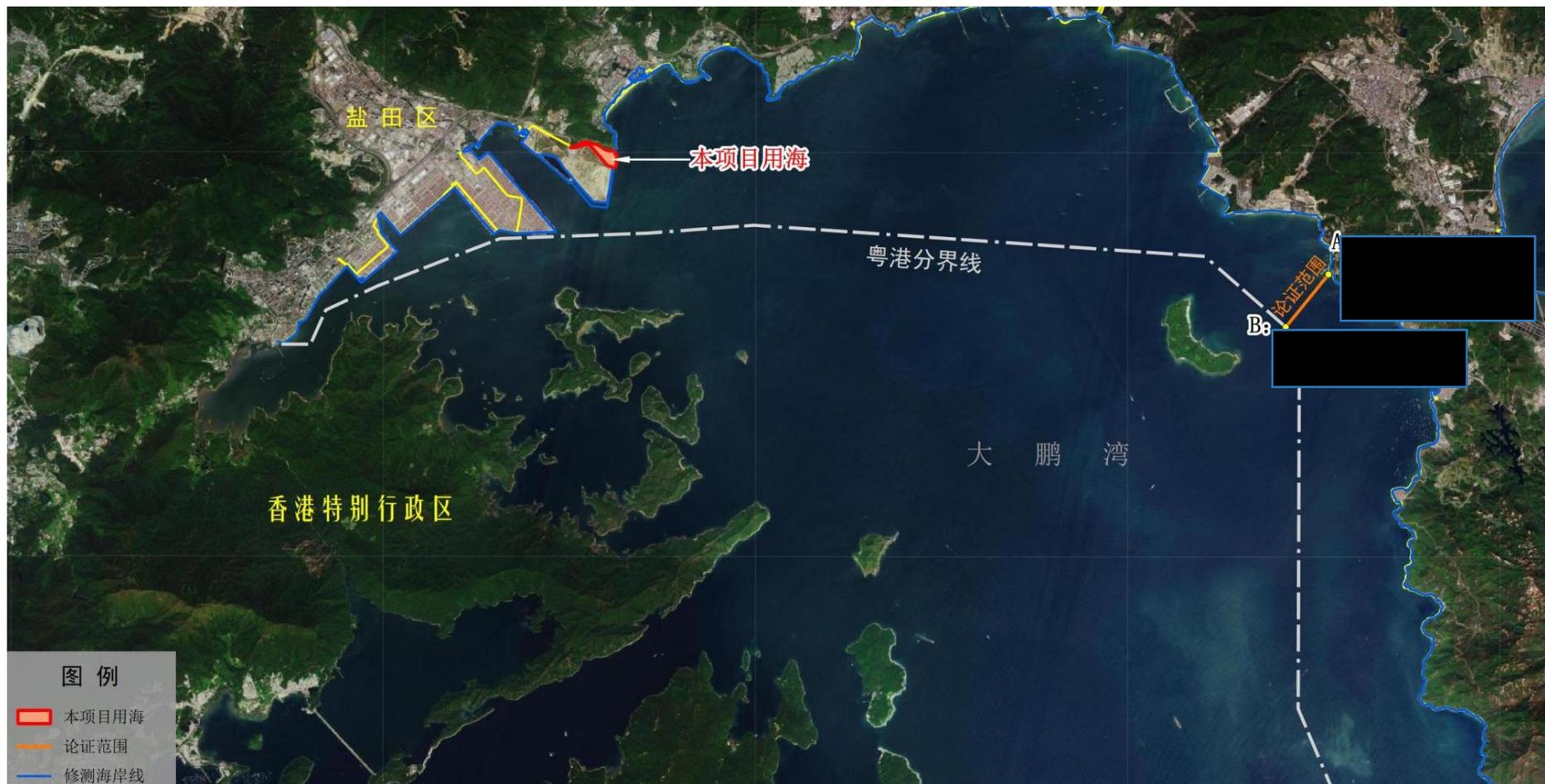


图 1.3-1 论证范围示意图

2 项目用海基本情况

2.1 用海项目建设内容

2.1.1 项目基本情况

1. 项目名称

深圳平湖南至盐田港铁路改造工程。

2. 项目性质

改扩建项目。

3. 建设单位

深圳市轨道交通建设指挥部办公室、深圳港集团有限公司，其中项目涉海工程（东港区站）建设单位为深圳港集团有限公司。

4. 建设内容和规模：

深圳平湖南至盐田港铁路改造工程，线路起点在广深铁路平湖南编组站接轨，终点为深圳盐田港区，全线长19.95km，设车站3座：平湖南（接轨编组站）、中港区（既有港区站改建）、东港区站（新建港区站）。其中，铁路线、平湖南站、中港区站均位于陆域范围，本项目涉海内容为位于围填海历史遗留问题备案区域的东港区站建设。

项目海域使用类型为“交通运输用海”（一级类）中的“港口用海”（二级类），用海方式为“填海造地”（一级类）中“建设填海造地”（二级类）。项目申请建设填海造地用海面积17.6033公顷，申请用海期限50年。

2.1.2 地理位置和海域现状

2.1.2.1 地理位置

项目用海位于广东省深圳市盐田区，大鹏湾北岸，深圳港盐田港区东作业区海域。南与香港隔海相望，西接盐田港区中作业区，东邻大小梅沙，北靠菠萝山，至深圳市中心 19km，至惠阳 63km，至广州 188km，至香港粉岭 13km，地理位置见图 2.1-1。

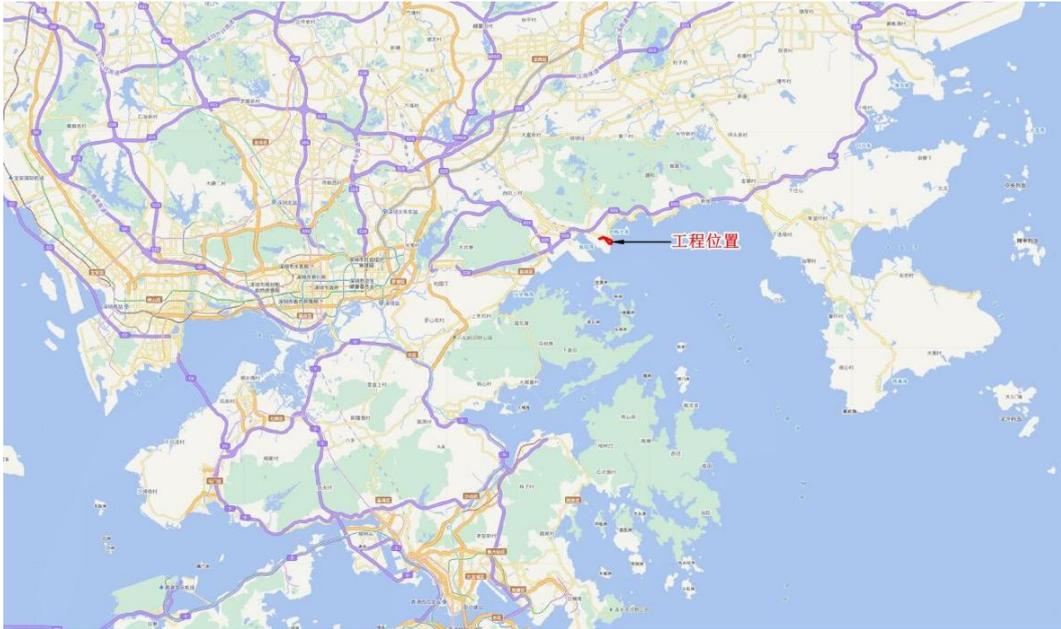


图 2.1-1 项目地理位置图

2.1.2.2 海域现状

项目用海西侧与土地管理的陆域部分无缝衔接，北侧为菠萝山，东侧为开敞海域，南侧与已确权且已填成陆的深圳港盐田港区集装箱码头三期工程和深圳港盐田港区东作业区集装箱码头工程一期工程毗邻，项目周边用地用海现状照片见图 2.1-2。



图 2.1-2a 项目用海区及东大堤现状图



图 2.1-2b 项目用海区及北侧菠萝山现状图



图 2.1-2c 项目用海区东大堤及开敞海域（含生态红线区）现状图



图 2.1-2d 项目用海区及南侧三期工程和一期工程填海现状图

2.2 总平面布置和主要结构、尺度

2.2.1 项目总平面布置

平盐铁路位于广东省深圳市东部，沿途经过深圳东部的龙岗、盐田；深圳地处中国华南地区，是粤港澳大湾区四大中心城市之一、国家物流枢纽、国际性综合交通枢纽、国际科技产业创新中心并全力建设中国特色社会主义先行示范区、全球海洋中心城市。

深圳平湖南至盐田港铁路改造工程线路起点在广深铁路平湖南编组站接轨，终点为深圳盐田港区。全线设车站 3 座，分别为：平湖南（接轨编组站）、中港区（既有港区站改建）、东港区站（新建港区站）。线路所 2 座，分别为：平湖南、北山线路所。平湖南至中港区正线长 19.742km，东港区支线 4.256km。

项目总平面布置图见图 2.2-1。

图 2.2-1 项目总平布置图

2.2.2 项目用海平面布置

本项目涉海内容为位于围填海历史遗留问题备案区域的东港区站建设。盐田港区位于粤港澳大湾区的核心地段，是集装箱干线港，也是全球超大型集装箱船的首选挂靠港，东港区站建成后将全部办理集装箱货物装卸作业。

根据运量预测，东港区站初期（2023年）、近期（2035年）、远期（2045年）海铁联运量分别为57万TEU、91万TEU、145万TEU，研究年度列车开行对数分别为初期12对/日、近期19对/日、远期27对/日。车站日均办理作业量见表2.2-1，设施设备配置及规模见表2.2-2。

表2.2-1 东港区站车站日均办理作业量一览表

研究年度		2030年	2035年	2045年
东港区站	装车	542	854	1249
	卸车	468	753	1131
	小计	1010	1607	2380

表 2.2-2 东港区站设施设备配置及规模一览表

名称	近期	远期
装卸线（条）	3	4
到发线（条）	3	4
轨道式门式起重（台）	6	9
集卡数量（辆）	40	64

东港区站呈纵列式曲线布置形式，设4条到发线，有效长850m，设机待线1条，有效长50m。在到发场尾端延伸设3束6线装卸场，集装箱装卸作业区采用12m跨单悬臂门吊，其中2束4线装卸有效长为630m，1束2线装卸有效长为585m。

东港区站分为铁路到发场、集装箱装卸场、配套箱区、修箱区、内卡车位、应急车位、场区道路、绿化区等功能分区。

项目用海平面布置图见图2.2-2。

2.2.3 主要结构和尺寸

(1) 轨道结构形式、轨道类型

本项目东港区站线采用有砟轨道，新建站线钢轨均采用 50kg/m，25m 标准长度的钢轨。钢轨接头采用双头式夹板。接头螺栓采用 8.8 级及以上高强度接头螺栓，螺母采用 10 级高强度螺母，垫圈采用单层弹簧垫圈。新建东港区站到发线采用新Ⅱ型混凝土枕，到发线每公里 1520 根。不同类型钢轨连接采用异型轨连接，异型轨长度可采用 12.5m 或 6.25m。

(2) 道砟

站线道砟采用二级碎石道砟。碎石道床材料符合国家现行标准《铁路碎石道砟》（TB/T2140）和《铁路碎石道床底碴》（TB/T2897）的规定。

(3) 道岔

站线上的道岔，其轨型不应低于固定型辙叉道岔的轨型。货物列车到发线在正线上出岔宜采用 60kg/m 的 12 号单开道岔，困难条件下可采用 60kg/m 的 9 号单开道岔或者复式交分；在到发线上出岔采用 50kg/m 的 9 号单开道岔或复式交分。

(4) 站场路基及排水

站线中心线至路基边缘的宽度：车场最外侧线路不小于 3m，有列检作业的车场最外侧线路不小于 4m，困难条件下，采用挡碴墙时可不小于 3m；最外侧梯线和平面调车牵出线有调车人员上、下车作业的一侧不小于 3.5m。站内联络线、机走线等单线的路基面宽度：土质路基不应小于 5.6m，硬质岩石路基不得小于 5.0m。

基床表层厚 0.3m，底层厚 0.9m，总厚度 1.2m。站线路基的填料及压实度按Ⅱ级铁路路基标准设计。站场路基横向坡度采用 2%，一个坡面最多设置 3 股道。

(5) 路基边坡

采用梯形断面，一般地基条件良好地段，路堤边坡坡率按下表执行。浸水地段路堤边坡坡率放缓一级。

路堑边坡采用分级大平台台阶边坡形式，边坡分级高度一般为 6~10m。设计时应根据工点工程地质条件，尽量少设或不使用支挡结构，必要时可适当减缓边坡坡率，以保证边坡的稳定。路堑地段，在侧沟与堑坡坡脚之间，设置宽不小于 1.0m 的侧沟平台。侧沟平台原则上要求采用 M10 浆砌片石封闭。由不同地层组成的较深路堑（边坡高度为 15~20m 及以上）应在边坡中部、不同地层分界处（特别是土石分界、透水与不透

水层交界处) 支挡结构物顶部等设置宽不小于 2.0m 的边坡平台, 并在平台上设置截水。

(5) 装卸场

在到发场尾端延伸设 3 束 6 线装卸场, 装卸区采用 16m 跨单悬臂轨道式龙门吊, 其中 2 束 4 线装卸有效长为 610m, 1 束 2 线装卸有效长为 585m。

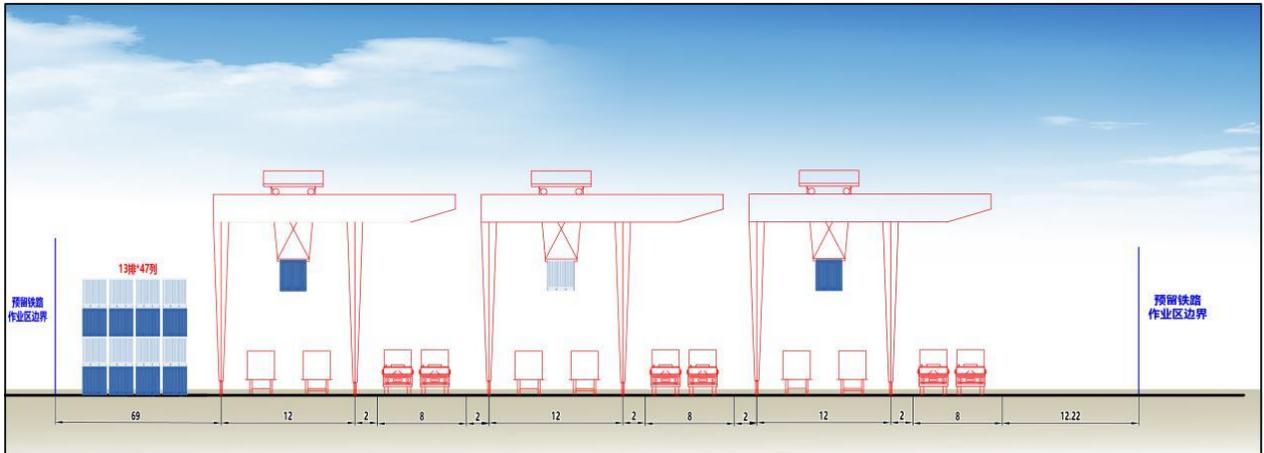


图 2.2-3 东港区站集装箱作业区剖面图

2.2.4 装卸工艺

(1) 东港区站智能化思路

本项目充分借鉴妈湾智慧港等智能化港口建设成功案例，将智慧港口建设纳入平盐铁路改造建设内容，推动 5G、区块链、北斗定位、无人驾驶、人工智能等新技术在疏港铁路与港区的深度应用，提升平盐铁路与盐田港数字化、自动化、智能化运营水平。结合国内外自动化港口建设案例，人工智能、5G 等技术的推广应用，根据盐田港区的发展现状及规划，本次港区站智能化研究从硬件和软件两方面进行升级改造，实现自主管理和无人自主作业，推动平盐铁路的“数字化、自动化、智能化”运营。

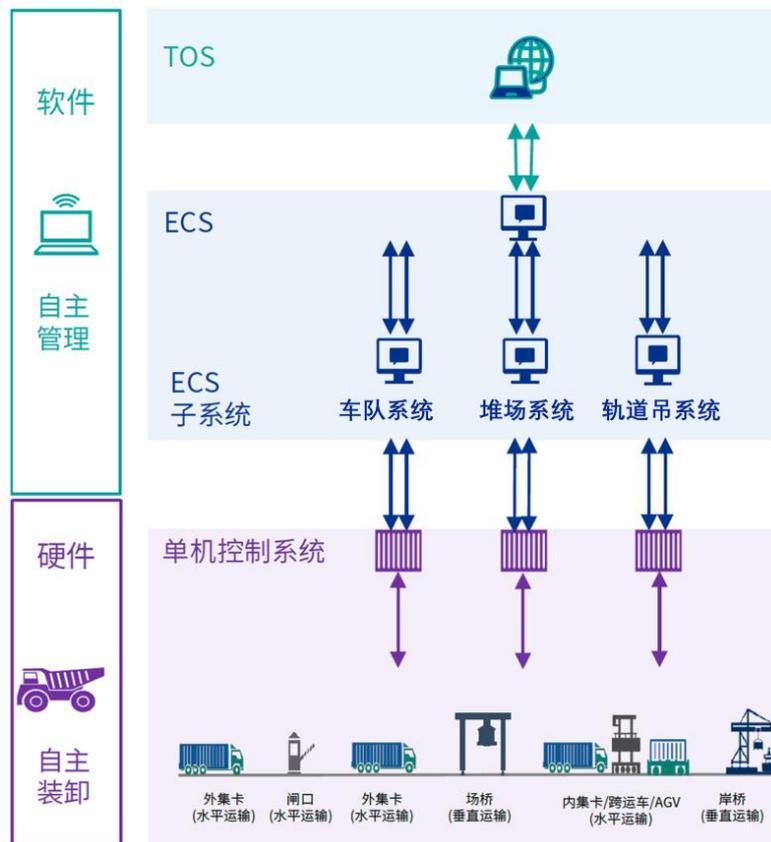


图 2.2-4 港区站智能化思路

(2) 智能化软硬件配置方案

软件方面：平盐铁路海铁联运系统软件设计配置思路如下：首先，系统要实现场站范围资源整合管理，满足人员、货物、车辆进场提前预约，信息的自动采集与传输；其次是实现内集卡、轨道吊等设施设备自动化作业；第三，能够实现铁路班列计划与班轮计划智能匹配；第四是实现内集卡、轨道吊等设施设备的智能调度，提高系统效率；第五是实现自动化路径规划，优化现场作业，提高效率；第六是实现智能安防。

通过对既有系统分析，为实现以上功能，平盐铁路改造时，需对既有 nMOS 系统进行升级优化，增加广铁集团行车调度、车辆使用功能模块（需与广铁集团协商，由广铁集团开放相关权限给平盐铁路运营公司），提高平盐铁路作业计划的时效性，优化系统调度安排；增加智能运维系统模块，提高现场安全作业保障；将 nMOS 系统与港口控制大脑 nGen 系统联通，实现港口、铁路的信息互通、资源共享以及协同运作。

硬件方面：硬件设备主要包含信息采集及射频识别设备、终端通信设备、水平运输设备以及垂直运输设备等。本次研究硬件设备主要通过无人闸口、轨道吊、内集卡（或 IGV）、堆场轮胎吊、空箱堆垛机等操作设备上加装摄像头、激光雷达等设备，再辅以无线传输及通信系统，实现自动化、智能化作业



图 2.2-5 智能场站应用场景

2.3 项目主要施工工艺和方法

2.3.1 项目用海区围填海回顾

本项目用海位于围填海历史遗留问题区域（图斑编号 440308-0300-01），该图斑的围堤在 2002 年~2003 年已基本建成，2010 年 10 月填海造陆工程基本完成，填海方式为吹填；2017 年 9 月完成地基处理工程。

2.3.2 本项目用海施工流程

目前东作业区成陆已经基本完成。盐田港背山面海，水陆交通便捷，盐田一、二期、三期和三期扩建工程已建成多年，为本工程的施工提供了良好的外部协作条件，港区附近有深盐路、明珠大道、盐排高速和东部沿海高速公路，与深圳市其他区域、香港、广州、惠州等地的陆上交通十分方便。水路至香港、蛇口、珠海、黄埔等港口均辟有航线。水、电、通信可从现有系统接引。施工用水、供电、通信设施可根据工程所需就近与现有港区设施相接。港区附近有石料堆场，工程所需的地方材料可就近采购，十分方便。

项目用海区已填成陆，完成三通一平后，实施铁路货运场站工程建设，施工过程中不涉及围区以外水域的占用和影响。

2.3.3 施工进度

工程进度因承包商的施工、管理水平不同，设备投入不同而差异较大，实际工程进度可根据业主要求组织实施。本项目按照正常周期根据工程量安排进度，本项目建设总工期 48 个月。

2.4 申请用海情况

2.4.1 项目申请用海面积

按照《国土空间调查、规划、用途管制用地用海分类指南》（自然资发〔2023〕234号），项目用海类型为“交通运输用海”中的“港口用海”。按照《海域使用分类》（HY/T 123-2009），项目海域使用类型为“交通运输用海”中的“港口用海”。项目用海方式为建设填海造地用海。

本项目申请围填海历史遗留问题备案区域的建设填海造地用海 17.6033 公顷。宗海界址图见图 2.4-1。

2.4.2 项目申请用海期限

项目申请用海期限 50 年。

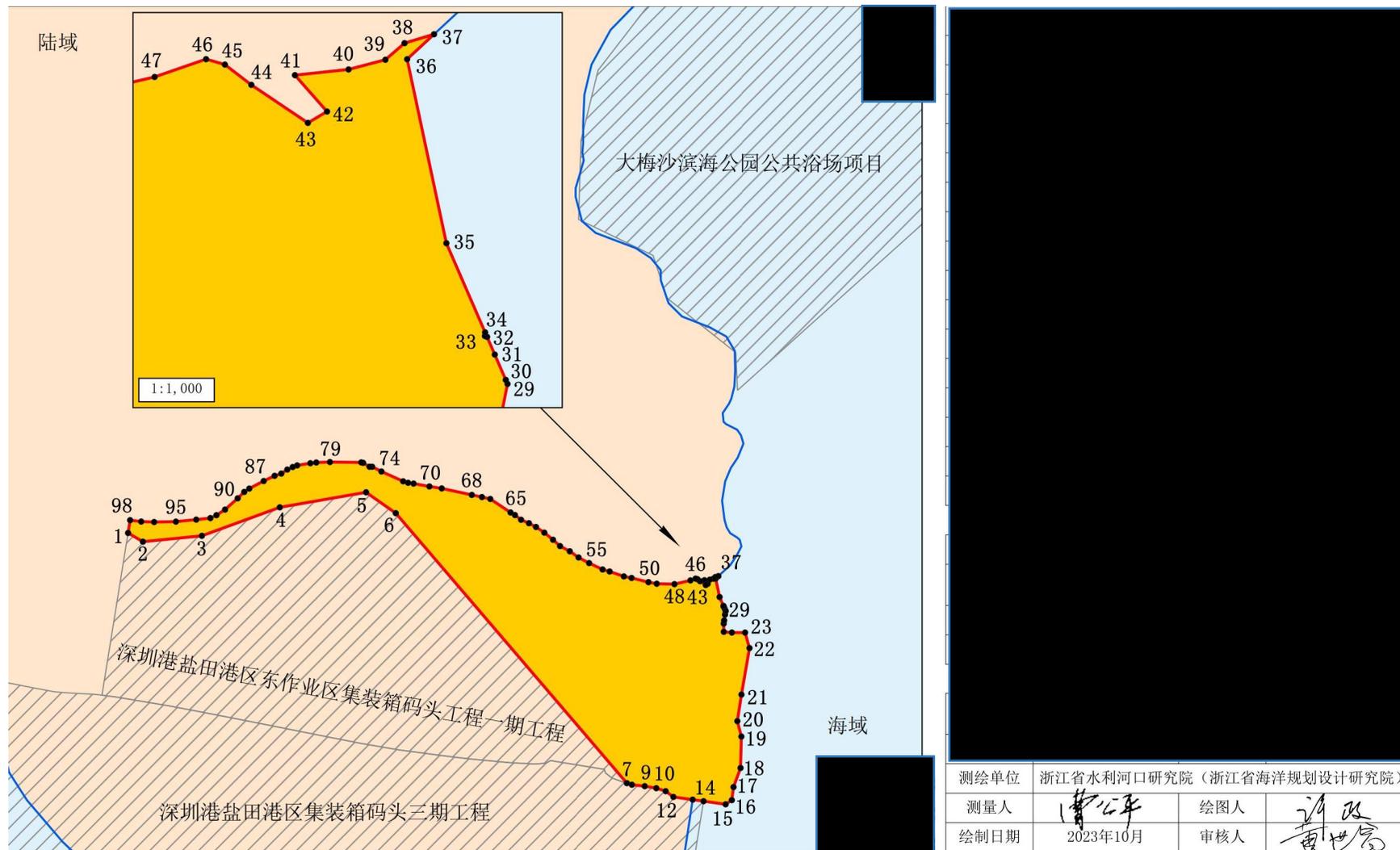


图 2.4-1 深圳平湖南至盐田港铁路改造工程宗海界址图

2.5 项目用海必要性

2.5.1 项目建设必要性

2.5.1.1 是落实深圳港口型国家物流枢纽、全球海洋中心城市、社会主义现代化先行区等战略定位的需要

本项目能够改善深圳港集疏运体系，扩宽深圳港货源腹地，支撑深圳港发展，同时改善盐田区城市形象、交通问题，因此本项目是落实深圳港口型国家物流枢纽、全球海洋中心城市、社会主义现代化先行区等战略定位的需要。

2.5.1.2 是配套深圳港内陆港建设、解决临港发展空间受限的需要

深圳集装箱内陆港体系对既有集装箱进出口运作模式进行改变，布设的内陆港将作为深圳港集装箱大门的拓展，内陆港通过专用铁路通道的连接与港口一体化运作，形成“内陆港—专用铁路—沿海港口”三位一体的新型集疏运体系。本项目建成后，将承担港区连接内陆港的运输功能，远期承担港区与内陆港间双向约253万TEU集装箱的短途运输，可以解决港区临港发展空间受限的问题，以支撑港区进一步发展。因此，本项目是配套深圳港内陆港建设、解决临港发展空间受限的需要。

2.5.1.3 是实现港城融合发展，促进盐田区经济高质量发展的需要

将平盐铁路进行改造，开行平盐铁路与内陆港之间的“钟摆式”集装箱班列，并且部分地段采用地下敷设模式，可大量减少港口后方配套用地，为盐田区进行土地优化调整供了空间，实现港城融合发展，加快盐田区经济的发展。因此，本项目是实现港城融合发展，促进盐田区经济高质量发展的需要。

2.5.1.4 是完善港区陆路集疏运体系、提升港口竞争力的需要

本项目将增加中长距离集装箱海铁联运的运量，逐步增强深圳港长距离海铁联运的比重，优化运输结构，完善区域综合交通运输体系。因此，本项目可以增强深圳港对内的辐射范围，完善盐田港区陆路集疏运体系，提升港口竞争力。

2.5.1.5 是破解“港城矛盾”，支持深圳市经济发展的重要手段

将平盐铁路进行改造，并且部分地段采用地下敷设模式，可减少对城市建设、道路交通的影响和干扰，同时可利用海铁联运运输大量集装箱，极大减少城区大

货车交通，减少道路交通拥堵，并进一步提升城市交通环境。因此，本项目是破解“港城矛盾”，支持深圳市经济发展的重要手段。

综上，深圳平湖南至盐田港铁路改造工程是落实深圳港口型国家物流枢纽、全球海洋中心城市、社会主义现代化先行区建设的需要；是优化运输结构调整，完善港区陆路集疏运体系、提升港口竞争力的需要；是实现盐田港区港城融合发展，促进项目地区实现高质量发展的需要；是综合完善配套深圳港内陆港建设、解决临港发展空间受限的现实需要；是提升深圳盐田港区集疏运体系、推动港口可持续发展的需要。因此，项目建设是必要的。

2.5.1.6 是落实国家、地方相关规划的需要

(1) 粤港澳大湾区铁路网规划

目前深圳机场站考虑了广深港新通道的引入，西丽站考虑深珠城际和深汕城际接入方案，城市初步预留了相关线路引入的条件，基本可以适应粤港澳大湾区铁路网规划相关线路的引入。

(2) 深圳港集装箱近距离内陆港体系规划

平湖南铁路物流基地已于 2017 年 1 月开工建设，其功能定位为深圳东部港区（盐田港）的内陆港，承担盐田港的集装箱疏运业务，与内陆港规划协调一致，但平湖南同时为枢纽综合型铁路物流基础，作为深圳枢纽货运主枢纽服务城市零担货物、商品车、集装箱货源等，在能力与功能上难以充分满足内陆港发展需要，需要进一步优化提升。

图 2.5-1 深圳港集装箱近距离内陆港布局规划

(3) 深圳港总体规划

东作业区需预留港前铁路站场，铁路站场布局于东作业区东侧，部分位于已填海区，部分位于未填海的预留发展区，结合东、中作业区间联系通道建设形成约 400m 支持系统岸线，统筹考虑缉私码头布置。

图 2.5-2 盐田港区作业区布局图

(4) 城市综合交通规划

完善港口集疏运及联程联运体系：提升水水中转比例。依托组合港体系，大力发展“水水中转”，逐步降低公路集疏运比例，缓解港城矛盾。大力发展海铁

联运。按照电气化复线标准，加快推进平盐疏港铁路改扩建，提升与内陆无水港间的铁路运输能效。建设平湖南内陆港，协调东莞推进黎光内陆港规划建设，构建近距离集装箱内陆港体系。积极推动小漠港疏港铁路规划建设，有效拓展港口腹地。

2.5.2 项目用海必要性

深圳市土地资源匮乏与建设用地之矛盾日趋突出，深圳平湖南至盐田港铁路改造工程需在盐田港东港区建设一座铁路货运场站-东港区站，深圳盐田港东港区堆场建设用地非常紧缺，无法供给东港区站建设的土地。

从东港区站建设的东港区现状条件看，东港区南部正在建设3个20万吨集装箱码头工程，北侧为山体，东侧为开敞海域，无多余的土地资源可以建设东港区站。从深圳港总体规划看，东港区一期工程东北部规划为东港区站。从用海政策看，东港区站所在的深圳市盐田港区围填海历史遗留问题图斑处理方案已于2023年1月28日获得自然资源部备案，即东港区站即为处理方案中的“深圳港盐田港区东作业区铁路场站工程”。

因此，项目利用围填海历史遗留问题的已填成陆区建设东港区站，既在港区用地资源紧张的局面下，解决项目建设的用地问题，又有利于加快围填海历史遗留问题的处理，加快项目落地，形成有效投资。

综上，项目用海也是必要的。

3 项目所在海域概况

3.1 海洋资源概况

3.1.1 岸线资源

深圳岸线包括砂质岸线、基岩岸线、生物岸线、人工岸线、河口岸线和粉砂淤泥质岸线 6 种岸线类型。人工岸线主要分布在都市空间密集的珠江口和深圳湾海域；基岩岸线，主要分布在大鹏半岛；生物岸线，主要分布在福田红树林国家级自然保护区；砂质岸线和粉砂淤泥质岸线主要分布在大小梅沙旅游区、东冲-西冲旅游区、桔钓沙旅游区。

3.1.2 港口资源

盐田港区位于深圳市东部的大鹏湾北岸，南与香港隔海相望，背靠经济发达的珠江三角洲地区，是华南地区优良的天然深水港湾，航线遍布欧、美、澳、亚、非等主要国家和地区。

3.1.3 航道和锚地资源

盐田港位处大鹏湾，是少有的天然深水不淤良港。盐田港区现有的锚地水域面积充裕，能满足港区的发展要求。

3.1.4 旅游资源

深圳的旅游业从无到有，迅速发展，建造了诸如锦绣中华、中国民俗文化村、世界之窗、仙湖植物园等多个集旅游、观光、娱乐为一体，在全国十分知名的旅游风景区，已成为全国重要旅游城市和重要旅游创汇基地，旅游业已经成为深圳经济发展支柱产业之一。

位于深圳东部的大鹏湾，沿岸蜿蜒曲折，海岸线长 70 多 km，分布着许多适宜于滨海浴场的优良港湾，如大梅沙、小梅沙、溪冲、迭福和西涌等水洁沙白的沙滩。海滩宽约 30m~50m，长约 1000m~3000m，沙质柔软，海水清碧洁净，是良好的天然海滨浴场；附近景色宜人，有多处旅游区。大鹏湾依托的深圳市风景秀丽，有大量的自然景点和人文景观。大梅沙湾口宽约 2000 米，小梅沙湾口宽约 800 米，海沙黄白细腻，平坦柔软，犹如一弯新月镶嵌在苍山碧海之间，人称“东方夏威夷”，是人们度假、休闲娱乐、踏浪健身的好去处。

3.1.5 岛礁资源

深圳东部的哑铃湾沿大鹏半岛至大鹏湾沿岸海域的海岛。

3.1.6 渔业资源

项目海域既受沿岸冲淡水和沿岸低盐水的影响，亦与南海外海水的消长密切相关，海域环境条件复杂，饵料生物丰富，鱼类的种类组成具有自身的特点。

3.2 海洋生态概况

3.2.1 区域气候与气象

深圳属于南亚热带海洋性季风气候。区内气候温暖湿润，近 20 年平均气温为 23.4℃，极端最高气温为 37.5℃，极端最低气温为 1.7℃。区内雨量充沛，有明显的干季和湿季，4 月至 9 月为湿季，10 月至次年 3 月为干季，湿季的降水量占全年的 83%，多年平均降水量为 1911.9mm。受南亚热带季风的影响，常年主要风向以东北风为主，年平均风速为 2.2m/s。

3.2.2 水文动力

广东海洋大学于 2018 年 8 月和 2019 年 1 月在项目周边海域开展全潮综合水文测验，同时搜集盐田港和南澳码头同期潮位资料。在项目区及周边海域设置 6 个海流测站，观测大、小潮汛同步水深、海流、含沙量、悬沙粒度等项目，前述站位布设见图 3.2-2。

图 3.2-2 深圳盐田港海域海流调查站位图

3.2.2.1 潮汐

(1) 潮汐性质

据《中国海湾志》-第九分册（广东省东部海湾），盐田港区潮汐性质是不正规半日混合潮。

(2) 潮汐特征

盐田港区海域潮位特征值如下：

最高潮位：*；

最低潮位：*；

(3) 实测潮位

观测海域长期潮位观测站众多，本项目分别收集盐田港和南澳码头 2 个长期潮位观测站所采集的潮位数据进行分析。潮位观测时间分别为 2018 年 08 月 01 日 00:00

时至 08 月 30 日 23:00 时和 2019 年 01 月 01 日 00:00 时至 01 月 30 日 23:00 时共两时段，采样间隔 1 小时。

3.2.2.2 潮流

由夏、冬两季大、小潮期间的观测结果可以看出，各站实测潮流均表现为较强的往复性，涨潮流向偏于西，落潮流向偏于东。

深圳盐田港海域位于深圳大鹏湾海域，根据夏、冬两季大、小潮共四个航次 6 船同步观测的结果可知，深圳盐田港海域各观测站最大流速的涨、落潮流路与水道地形有良好的匹配关系，流向基本与航道一致，流矢受地形约束明显，且基本与岸线或航道平行，各站位均呈现出较显著的往复流特征；而各监测站最小流速方向相对来说较无规律，一方面由于最小流速能量较小，难以保持惯性运动，另一方面是由于复杂的海底地形和底摩擦引起的。深圳盐田港海域各观测站位的涨落潮流基本呈东—西向运动。

总的来说，深圳盐田港海域潮流受地形约束显著，除航道水深较深、流速较大外，其余部分海域水深较浅，潮流的分层不明显，各层流速相差不大，表层流速略大于中底层流速。从流向上看，潮流流向与水道地形基本一致，呈东-西走向。

总体来看，离岸站点涨落潮平均流速大于近岸站点涨落潮平均流速，2019 年 01 月涨落潮平均流速大于 2018 年 08 月。在四次观测中，各站涨落潮平均流速，小潮期最小。

3.2.2.3 余流

监测海域余流场分布较为有序，流路规律也显著，受岸线及海底地形影响明显，余流场水平分布整体呈现西南向；V3 观测站受地形影响，余流流向向北，其余观测站余流流向为西南向。整体而言，各站位表、中、底层余流值变化基本一致。

3.2.2.4 悬沙

总体而言，大潮期含沙量高于小潮期，2018 年 8 月含沙量高于 2019 年 01 月，离岸含沙量低于近岸。

3.2.2.5 底质

工程水域的底质中值粒径由近岸向离岸呈由粗到细的态势，砂，粉砂、粘土含量均占有一定比例。

3.2.2.6 波浪

盐田港区海域位于深圳市大鹏海湾顶部，海湾周边地形似“口袋状”，屏蔽较好。这里波浪现象只有来自与南海相通的唯一的一个通道，故本海域波浪变化受来自南海风区形成波浪传入强弱的影响，由于从南海传入的波浪要经过地形和狭长水道的能量损耗，因此当波浪传入到盐田港区附近时，无论波高、周期都大为减弱。

3.2.3 海域地形地貌与冲淤状况

3.2.3.1 地形地貌

(1) 地形特征

项目所在的大鹏湾东、西、北三面被陆地环抱，东有大鹏半岛，西为九龙半岛，湾口朝南，宽约 10km，自湾口向西北契入内陆至沙头角约 32km。陆地以山地丘陵为主，沿岸有狭小的平原分布。

大鹏湾属山地溺谷港湾，山丘临海，岸高坡陡。湾口左右由大鹏角和大浪咀两个岬角遥相对应，海湾西南侧多岛屿，北侧岸线曲折且岬湾相间（如大、小梅沙），湾间海滩不发育。盐田港位于海湾的西段，处在海岸山脉梧桐山的东麓、盐田潟湖与沙头角间的平直岸段。该区段南有九龙半岛掩护，西北至东北为陆地环境，东北有正角咀屏障，水域较平静。大鹏湾内一般水深超过 14m，最大水深可达 22m。盐田河口以西为海积带，正角咀以东为海蚀带。工程地带岸边基岩裸露，岩滩间沙砾滩一般宽仅几十米。由于波浪由湾口向湾顶逐渐减弱，潮流强度也由湾口向湾顶逐渐变小，湾内水下陆相和海相物质的组成也由东向西逐步变细。

(2) 地貌特征

大鹏湾海底地貌单一，仅发育水下浅滩，滩面宽阔平坦，由湾顶向湾口倾斜。水下浅滩主要为粉砂质泥组成。近岸海底坡度较陡，5m、10m 等深线紧贴岸边。本项目所在的盐田东港区岸线是深圳港为数不多的可供规模开发的深水岸线，码头前沿水深大体在 12~17m 之间，适当疏浚可以满足 20 万吨船舶靠泊。

3.2.3.2 岸滩演变

盐田港区东作业区实施前(1973 年洋红线 1991 年灰色线 1997 年黄色线)后(2016 年红色线)大鹏湾海域 5m、10m、15m 和 20m 等深线变化。盐田港发展过程中 2001 年(青色线)和 2006 年(绿色线)两个时间的相应等深线。

3.2.3.3 海床冲淤变化

附近海域水下地形变化可见，总体上等深线变化最大的区域基本局限于粤港分界线北侧盐田港港池航道和码头区，盐田港东侧大、小梅沙海域和西侧沙头角海域的等深线相当稳定。具体而言，盐田港码头及港池航道区受其自身建设施工的直接影响大，码头区增高成陆而港池航道浚深降低，浚深区降低幅度在 7~12m 左右；无论是盐田港实施前的 1973 年至 1991 年，还是盐田港东作业区工程（1997 年）前后，盐田港东侧大、小梅沙海域 5m 和 10m 等深线的位置与形态均相当稳定，15m 等深线则存在一定幅度离岸向岸交替变化；1991 年以来白沙洲附近 20m 等深线面积有所减少，局部区域可能存在缓慢的累积性淤积现象。大、小梅沙海域 15m 等深线形态变化主要受台风大浪的影响所致。岸滩总体基本维持在冲淤平衡状态，表明海域水动力环境保持良好。

3.2.4 工程地质

本项目所在区域在大地构造单元上属于我国东南地洼区（一级区，全国共分为 11 个地洼区、3 个地台区、3 个地槽区）之中两个二级区（闽浙地洼系、浙粤地穹系）的交接地带。闽浙地洼系与浙粤地穹系以莲花山断裂带为界，本项目则位于深圳-五华断裂和海丰断裂之间，主要受到北东向深圳-五华断裂、王母断裂和海丰断裂的影响。深圳断裂是本区最大的一条断裂，呈北东向，形成于晚古生代前；王母断裂为深圳断裂与海丰断裂之间的一组次级断裂，可以认为是莲花山断裂带的中支，北支为深圳断裂，南支为海丰断裂，这三者向西南辐散，向东北聚合。

3.2.5 海洋生态

3.2.5.1 调查项目与站位布设

广东海洋大学分别于 2021 年 10 月 30 日-11 月 7 日（秋季）和广东林阳海洋科技有限公司于 2022 年 3 月 12 日-14 日（春季）进行了生态调查，分别设置 15 个生物生态站位、3 个潮间带断面。

本次生态调查内容包括叶绿素 a、浮游植物、浮游动物、鱼卵仔稚鱼、浅海底栖生物和潮间带生物等海洋生物。其中，叶绿素 a、浮游植物、浮游动物、鱼卵仔稚鱼、浅海底栖生物等共设 15 个站位（与海水环境质量调查同步进行）。

3.2.5.2 调查与评价方法

海洋生态调查与评价执行《海洋调查规范》《海洋监测规范》等规范的要求。

3.2.6 主要海洋自然灾害

本项目地处南海海域，由南中国海及太平洋生成的热带风暴、强热带风暴及台风经常途经或影响本区。每年夏秋季（6~10月）本海区常遭受台风的影响，热带气旋影响时风力最高可达12级以上，热带气旋来袭方向多为SE，其次为SSE和SSW，持续时间一般为1~2d，最长时可达5d。1979年8月2日7908号台风在深圳大鹏公社登陆时，台风中心最大风速高达70m/s；1985年9月6日8515号台风登陆时盐田实测最大风速29m/s。1999年8月22日9908号台风在深圳大鹏湾登陆时风力12级，极值风速达43m/s，台风登陆后缓慢移动，维持了99小时后消失。2018年9月201822号台风“山竹”在广东江门登陆，盐田区自动站测得最大阵风52m/s，最大10分钟平均风速达35m/s。

4 资源生态影响分析

4.1 生态评估

本项目建设实施对海洋资源环境的影响难以从盐田港东作业区整体实施对海洋资源环境的影响中完全区分出来。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，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。

根据《深圳市盐田港围填海历史遗留问题处理方案》，本项目 440308-0300-01 图斑的生态评估引用《深圳东部片区围填海历史遗留问题项目生态评估报告》生态评估结论如下：

(1) 围填海项目生态影响评估结论

历史遗留围填海项目建设未对海水水质、海洋沉积物、海洋生物质量造成明显不良影响，对海洋生物生态影响较小。

(2) 围填海项目生态损害评估结论

本项目实施造成人工岸线损失，对海洋生物资源和海洋生态服务功能造成一定的损害，但经过分析评估，本项目生态问题可通过水文动力与冲淤环境恢复和海洋生物资源恢复等手段进行修复。

4.2 资源影响分析

4.2.1 对岸线资源的影响分析

本项目用海不对现状海堤施工，不改变现状海堤结构和形态，堤顶外缘线（人工岸线）至坡脚外缘线区域为确权用海，不涉及新增工程建设和施工，项目用海区域岸线形态和属性未发生变化。

项目用海不占用自然岸线，也不占用人工岸线。

4.2.2 对航道锚地资源的影响分析

项目用海位于已填成陆区域，项目用海不涉及海上施工和运营，对周边的航道锚地资源无不利影响。

4.2.3 对旅游资源的影响分析

项目用海位于已填成陆区域，项目用海不涉及海上施工和运营，项目施工期和运营期生产废水和生活污水均经由市政管网处理，不排海，项目用海对东北侧的大梅沙海滨公园、小梅沙旅游中心基本无影响。

4.2.4 对岛礁资源的影响分析

项目用海位于已填成陆区域，项目用海不涉及海上施工和运营，项目实施不会对周边岛礁资源造成影响。

4.3 生态影响分析

4.3.1 对水文动力环境影响分析

项目用海位于已填成陆区域，项目用海不涉及海上施工和运营，项目实施不会对海域水文动力环境造成影响。

4.3.2 对地形地貌与冲淤环境影响分析

项目用海位于已填成陆区域，项目用海不涉及海上施工和运营，项目实施不会对海域地形地貌与冲淤环境造成影响。

4.3.3 对水质和沉积物影响分析

项目用海位于已填成陆区域，项目用海不涉及海上施工和运营，项目施工期和运营期生产废水和生活污水均经由市政管网处理，不排海，项目实施不会对海域水质和沉积物环境造成影响。

4.3.4 对海洋生态环境影响分析

项目用海位于已填成陆区域，项目用海不涉及海上施工和运营，项目施工期和运营期生产废水和生活污水均经由市政管网处理，不排海。项目用海未引起海床冲淤变化，不涉及栖息地占用等重要海洋生境变化，项目实施不会对底栖生物、潮间带生物、游泳生物、浮游生物和珍稀濒危生物造成影响。

4.3.5 对典型生态系统的影响分析

项目用海不占用生态红线区，也不对与生态红线区毗邻的现状海堤施工，不改变现状海堤结构和形态，项目实施不会对“大梅沙-溪涌重要滩涂及浅海水域”生态红线区造成影响。

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

深圳市位于祖国的南疆，广东省南部，毗邻香港。东临大亚湾与惠州市相连，西至珠江口伶仃洋与中山市、珠海市相望，南至深圳河与香港毗邻，北与东莞市、惠州市接壤。

5.1.2 海域使用现状

本项目用海位于盐田港区围填海历史遗留问题 440308-0300-01 图斑已填成陆区。项目用海周边海域主要海域开发利用活动主要包括港口码头、航道锚地和滨海旅游等。

5.1.2.1 港口开发现状

根据《深圳港总体规划（2035年）》，盐田港区由2个楔形港池分隔为西、中、东三个作业区，其中西港池宽度130~300m，东港池宽度845~1040m，另有部分客运码头。

（3）其他港口相关开发活动

在项目海域西侧分布着*、金色海岸码头、*码头以及盐田渔港等用海活动。

5.1.2.2 滨海旅游开发

项目及周边海域是重要的海滨旅游区，盐田港附近的旅游区主要是大梅沙海滨公园、小梅沙旅游中心等，现状情况见图5.1-8。

1) 大梅沙海滨公园

大梅沙海滨公园建于1999年，位于神奇秀丽的南海之滨、风光旖旎的大鹏湾畔。大梅沙海滨公园的规划设计充分考虑山海结合、屏山傍海的自然景观优势，以绿荫冠盖的观景长廊连接椰树林立、花草群艳的大小广场为主线，附有冠大荫浓的法国枇杷掩映着的草坪停车场。大梅沙海滨公园三面青山相拥，中间开阔平缓，一面临海，共分游泳区、运动区、休闲区、娱乐区、烧烤场。

2) 小梅沙海滨旅游中心

小梅沙海滨旅游中心位于深圳东部风景秀丽的大鹏湾之滨，占地3.58平方公里，依山傍水、环境优美。于1998年建成的以海洋文化为主题的大型海洋世界公园融山水、陆地、沙滩、海域为一体。小梅沙三面青山环抱，一面海水蔚蓝，环海沙滩延绵数千米，海滨浴场洁净开阔。

图 5.1-8a 大梅沙海滨公园

图 5.1-8b 小梅沙海滨旅游中心

5.1.3 海域使用权属

项目周边海域确权用海项目包括港口用海、旅游基础设施用海、浴场用海、游乐场用海等，用海方式包括建设填海造地、透水构筑物、港池蓄水、浴场等。

5.2 项目用海对海域开发活动的影响分析

项目实施不会对周边海域底土、海床、水体和水面各空间的海域开发活动造成影响。

图 5.2-1 项目用海对周边海域开发活动影响分析图

5.3 利益相关者界定

项目用海位于已填成陆区域，根据 5.2 节项目施工和运营期间对周边海域开发活动的影响分析可知，本项目用海不会对周边海域底土、海床、水体和水面各空间的海域开发活动造成影响。

项目用海需要占用已确权的深圳港盐田港区集装箱码头三期工程用海区 0.4754 公顷、已确权的深圳港盐田港区东作业区集装箱码头工程一期工程用海区 3.4467 公顷，项目建设也会涉及上述两个项目建设施工时序和施工方案的影响，但上述两个项目用海的建设单位均为***，与本项目建设单位为同一个用海主体，可通过内容协调解决。因此，本项目无利益相关者。

对于用海区不会对交通、渔业、水利等公共利益造成不利影响，项目用海无需要协调部门。

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

项目用海位于已填成陆的围填海历史遗留问题区域。根据《广东省国土空间规划（2021-2035年）》中，项目用海的成陆区域位于城镇开发边界范围内，项目用海不占用生态保护红线和永久基本农田；项目用海的护坡区域位于海洋开发利用空间，不占用海洋生态保护红线和海洋生态保护空间；项目用海护坡区域确权涉及的人工岸线形态和属性未发生变化，项目用海不占用海岸线。

6.2 对周边海域国土空间规划分区的影响分析

项目用海不涉及海上施工和运营，项目施工期和运营期生产废水和生活污水均经由市政管网处理，不排海，因此项目用海不会对周边海域国土空间规划分区产生不利影响。

6.3 项目用海与国土空间规划的符合性分析

6.3.1 项目用海与《广东省国土空间规划（2021-2035年）》的符合性分析

项目用海位于已填成陆的围填海历史遗留问题区域，在国土空间规划中位于城镇开发边界内，不涉及生态红线区和基本农田，符合《广东省国土空间规划（2021-2035年）》。

6.3.2 项目用海与《广东省国土空间生态修复规划（2021-2035年）》符合性分析

项目用海不涉及国土空间生态修复功能区，项目用海符合《广东省国土空间生态修复规划（2021-2035年）》。

6.3.3 项目用海与“三区三线”划定成果的符合性分析

因此，项目不涉及广东省“三区三线”划定成果的生态保护红线区，对生态保护红线区也没有影响，符合广东省“三区三线”。

7 项目用海合理性分析

7.1 用海选址合理性分析

7.1.1 选址区域的区位、社会条件的适宜性

7.1.1.1 区位条件

深圳港是我国沿海主要港口和集装箱干线港，国家综合运输体系的重要枢纽，是深圳市提升城市现代服务功能、参与并推动粤港澳大湾区发展、建设国际海洋中心城市的重要战略资源，是广东省率先全面建成小康社会、实现现代化、提升国际竞争力的重要依托，是泛珠江三角洲地区扩大对外开放、参与国家“一带一路”倡议的重要战略支点。盐田港区是深圳港三大集装箱主体港区之一，位于深圳市东部的大鹏湾北岸，南与香港毗邻，背靠珠江三角洲经济发达地区，区位条件优越。

另外盐田港区中作业区已建有疏港铁路，可为港区集疏港提供另一个选择，为进一步缓解道路交通压力。本项目的实施将进一步提高铁路集疏运能力，陆路集疏运条件得到进一步完善。

本项目的集疏运通道条件十分优越，项目建设的区位条件适宜。

7.1.1.2 社会条件

根据《深圳港总体规划》，盐田港区是集装箱干线港的重要组成部分，依托集装箱运输发展现代物流。规划指出，加快东作业区大型专业化集装箱泊位建设，与目前中作业区一起，共同承担远洋干线运输。

本项目建设将优化盐田港区集疏运体系、提升港口竞争力，减少道路交通拥堵、破解“港城矛盾”，也是保障深圳盐田港东区集装箱码头建设的重要支撑工作，有利于促进盐田港区和城市健康可持续发展。

综上，项目选址与区域的区位和社会条件是适宜的。

7.1.2 选址区域的自然资源、生态环境的适宜性

本项目用海方式为建设填海造地，项目选址对自然资源、环境条件的要求重点在于分析周围环境条件、填海施工条件、工程地质条件、营运依托和交通等方面。

从周围环境条件看，本项目位于已填成陆区域，围区外侧海堤将本海域与外侧海域阻隔，切断了与外侧海域的水动力联系。根据生态评估结论：基于深圳整

个东部片区的围填海历史遗留项目实施前后海域水文动力环境、冲淤环境、海水水质、海洋沉积物质量、海洋生物生态、环境敏感目标等的变化情况，以及围填海带来的生态环境损失，盐田港围填海历史遗留项目对邻近海域水文动力环境、冲淤环境、海水水质、海洋沉积物质量、海洋生物生态、环境敏感目标影响不大，总体判断深圳盐田港片区围填海历史遗留项目未产生严重海洋生态环境影响。

项目用海位于已填成陆区域，项目用海不涉及海上施工和运营，项目施工期和运营期生产废水和生活污水均经由市政管网处理，不排海。项目用海不会引起周边海域海床冲淤变化，不涉及栖息地占用等重要海洋生境变化，项目用海与海域自然资源、生态环境相适宜。

综上，项目选址与该海域的自然资源和生态环境相适宜。

7.1.3 项目用海与周边其他用海活动存在可协调性

本项目建设将优化盐田港区集疏运体系、提升港口竞争力，减少道路交通拥堵、破解“港城矛盾”，也是保障深圳盐田港东区集装箱码头建设的重要支撑工作，有利于促进盐田港区和城市健康可持续发展。因此，项目用海符合国家产业政策和区域发展的定位，与周边用海活动相适宜，与海洋产业发展相协调。

7.2 用海平面布置合理性分析

7.2.1 平面布置比选

东港区站平面布置方案遵循的主要原则如下：一是港口站尽可能具备组织整列直达班列的条件、装卸线尽可能具备整列装卸的条件；二是与城市总体规划、港口规划相协调，既要满足集装箱海铁联运的作业需求、能力需求、效率需求、成本需求，又要实现与港区空间的综合一体化。同时借鉴相关案例，结合多种联运模式及智能化技术系统东港区站的平面布置方案。

既有盐田站承担了盐田港区所有内贸、外贸海铁联运业务，其中内贸业务占比约 20%。平盐铁路改造后将打造“港口+铁路+内陆港+拖车”多元主体一体化运营的海铁联运模式，由于实现港口与铁路一体化运营，中港区站和东港区站将整体纳入海关监管区，未来盐田港区海铁联运将只办理外贸业务。

结合《平盐铁路改造工程详细规划》预留东港区铁路作业区地块条件，以需求为导向，通过海铁联运量测算能力需求，匹配铁路作业能力；以效率为导向，按照港口的船期与作业，匹配铁路作业工艺。

充分考虑港区综合条件、规划协调、工程投资、海铁联运作业效率、用地，本项目用海平面布置比选和优化后，不再需要新增填海，充分利用已填成陆的历史围填海，符合生态用海理念，体现集约节约用海的原则。

7.2.2 平面布置合理性分析

项目用海位于已填成陆的围填海历史遗留问题区域。根据生态评估报告结论，盐田港围填海历史遗留项目对邻近海域水文动力环境、冲淤环境、海水水质、海洋沉积物质量、海洋生物生态、环境敏感目标影响不大，总体判断深圳盐田港片区围填海历史遗留项目未产生严重海洋生态环境影响。项目用海位于已填成陆的围填海历史遗留问题区域，项目实施不会对水文动力环境、冲淤环境产生进一步不利影响。

东港区站平面布置方案充分考虑港区综合条件、规划协调、工程投资、海铁联运作业效率、用地、各方意见。遵循的主要原则如下：一是港口站尽可能具备组织整列直达班列的条件、装卸线尽可能具备整列装卸的条件；二是与城市总体规划、港口规划相协调，既要满足集装箱海铁联运的作业需求、能力需求、效率需求、成本需求，又要实现与港区空间的综合一体化。结合《平盐铁路改造工程详细规划》预留东港区铁路作业区地块条件，以需求为导向，通过海铁联运量测算能力需求，匹配铁路作业能力；以效率为导向，按照港口的船期与作业，匹配铁路作业工艺。同时借鉴相关案例，结合多种联运模式及智能化技术系统东港区站的平面布置方案。

经过平面布置比选优化、充分论证后，东港区站用海方案为：纵列式布置方案。东港区站呈纵列式曲线布置，到发场设 4 条到发线，有效长 850m，设机待线 1 条，有效长 45m。在到发场尾端延伸设 3 束 6 线装卸场，装卸区采用 16m 跨单悬臂轨道式龙门吊，其中 2 束 4 线装卸有效长为 610m，1 束 2 线装卸有效长为 585m，远期结合填海规划，预留装卸线延长为整列的条件。该方案符合相关标准规范，集装箱处理能力约 145 万 TEU，满足运量预测需求。

项目平面布置经比选和优化后确定，综合考虑已填成陆填海区域现状情况，在符合相关标准规范和满足东港区站建设需求的情况下，最大限度地减少了用海面积，体现了集约节约用海的原则。项目平面布置合理。

7.3 用海方式合理性分析

本项目利用自然资源部备案的已填成陆围填海历史遗留问题，用海方式为“填海造地”中的“建设填海造地”，用海方式唯一，不再进行用海方式比选和优化。

根据生态评估报告结论，盐田港围填海历史遗留项目对邻近海域水文动力环境、冲淤环境、海水水质、海洋沉积物质量、海洋生物生态、环境敏感目标影响不大，总体判断深圳盐田港片区围填海历史遗留项目未产生严重海洋生态环境影响。

项目用海位于已填成陆的围填海历史遗留问题区域，不占用自然岸线，不改变海域自然属性，项目实施不会对水文动力环境、冲淤环境产生进一步不利影响。项目建成后，将进一步完善港区陆路集疏运体系、提升港口竞争力，有利于盐田港区和深圳市的发展，符合所在港口航运区的功能定位，有利于维护海域基本功能。

建设单位深圳港集团有限公司已根据生态修复方案和处理方案，开展增殖放流和部分海域的围堰堰体拆除等生态修复措施，本项目实施后将进一步实施增殖放流和大鹏湾生态环境保护 and 资源可持续利用研究等生态修复措施。本项目实施生态保护修复措施，有利于保护和保全区域海洋生态系统。

综上，项目用海方式合理。

7.4 占用岸线合理性分析

自然资源部海域海岛司关于围填海历史遗留问题区域项目用海确权范围和面积界定有关事宜的函（自然资海域海岛函〔2022〕198号）要求，在办理涉及利用围填海历史遗留问题区域的项目用海手续时，依据《海籍调查规范》规定，围堤坡顶边缘至水下线区域不属于新增围填海，应一并纳入项目用海确权范围。

综上，项目用海不占用自然岸线，也不占用人工岸线，不进行岸线占补平衡。

7.5 用海面积合理性分析

7.5.1 项目用海面积满足项目用海需求

根据运量预测，东港区站初、近、远期海铁联运量分别为 57 万 TEU、91 万 TEU、145 万 TEU，研究年度列车开行对数分别为初期 12 对/日、近期 17 对/日、远期 27 对/日。车站日均办理作业量如下：

盐田港区位于粤港澳大湾区的核心地段，是集装箱干线港，也是全球超大型集装箱船的首选挂靠港。

东港区站呈纵列式曲线布置形式，设4条到发线，有效长850m，设机待线1条，有效长45m。在到发场尾端延伸设3束6线装卸场，集装箱装卸作业区采用16m跨单悬臂门吊，其中2束4线装卸有效长为610m，1束2线装卸有效长为585m。

项目建设需要利用土地 8.4216 公顷，占用已确权的深圳港盐田港区集装箱码头三期工程用海区 0.4754 公顷、占用已确权的深圳港盐田港区东作业区集装箱码头工程一期工程用海区 3.4467 公顷，此外需要申请建设填海造地用海（历史围填海）17.6033 公顷。

基于上述项目建设用地用海综合协调情况下，项目用海面积满足项目用海需求。

7.5.2 项目用海与相关行业的设计标准和规范的符合性分析

（1）车站设在直线上。困难条件下布置在曲线上时，站内曲线半径应符合区间正线标准，且采用较小的偏角。

（2）车站规模及股道数量根据经、行专业提供的资料确定，装卸线数量根据车站作业量确定。

（3）车站到发线均按双进路设计，有效长采用 850m。

（4）岔线、段管线与正线、到发线接轨时，应设安全线。岔线与站内到发线接轨时，当站内有平行进路及隔开设备并有联锁装置时，可不设安全线。

（5）当进站信号机外制动距离内进站方向为超过 6‰的下坡道时，在车站接车线末端应设置安全线。车站的调车进路直接与正线衔接处无平行进路隔开时应设置安全线。

（6）牵出线一般设在直线上，困难条件下可设在半径不小于 1000m 的曲线上，在特别困难条件下，曲线半径不应小于 600m，牵出线有效长宜满足整列作

业条件。

(7) 道岔辙叉号数选用货物列车到发线在正线上宜采用 60kg/m 的 12 号，困难条件下可采用 60kg/m 的 9 号；到发线上采用 50kg/m 的 9 号。道岔后连接曲线半径：12 号道岔一般不小于 400m；9 号道岔一般不小于 300m，困难情况下采用 250m。

(8) 信号机类型的选用

正线采用高柱色灯信号机，中间站到发线出站信号机采用两机构有表示器矮柱色灯信号机。

(9) 线间距：相邻两线间设高柱信号机时，仅一线通过超限货物列车时，两线间距为 5.0m，当两线均通行超限货物列车时，两线间距为 5.3m。牵出线与正线间的线间距宜 5.0m，困难条件下可拉大间距。主要建筑物和设备至线路中心线的距离：参照《铁路车站及枢纽设计规范》（TB10099-2017）表 3.1.1 执行。

(10) 夹直线

通行正规列车的站线，两曲线间设置不小于 20m 的直线段，不通行正规列车的站线，两曲线间设置不小于 15m 的直线段，在困难条件下，直线段长度不小于 10m。位于正线上的车站咽喉区两端最外道岔及其他单独道岔直向至曲线超高顺坡终点之间，路段设计速度 120km/h 及以下的线路不应小于 20m。

(11) 新建和改建铁路站线的同一条线路应铺设同类型钢轨，两相邻道岔与相邻线路的钢轨类型不同时，道岔前后采用异型轨连接，短轨长度不小于 6.25m。

(12) 集装箱装卸场与到发及调车场间的距离，应根据装卸机械类型、装卸工艺流程、箱位布置、道路、围墙、车场高程等因素确定。

(13) 主箱场各装卸作业区宜平行布置，亦可采用其他布置形式。相邻装卸作业区装卸线间的距离，应根据装卸机械类型、箱位布置、道路等因素确定。在同一装卸作业区内，有接发车条件的装卸线线间距不应小于 5.0m，无接发车条件的装卸线线间距不应小于 4.2m。

7.5.3 用海面积符合相关用海指标要求

为了从严控制建设项目用海填海规模和占用岸线长度，提高海域开发利用效率，实现以最小的海域空间资源消耗服务海洋经济社会可持续发展，促进海域海岸线资源节约集约利用，本项目用海面积各项控制指标必须符合《产业用海面积控制指标》（HY/T 0306-2021）的有关要求。

项目位于已填成陆的围填海历史遗留问题区域，不占用海岸线资源，也不形成新的海岸线，严格落实产业导向和《产业用海面积控制指标》各项控制指标要求。

7.5.4 减少用海面积的可能性

本项目的用海面积是由项目的建设内容、工程布置和用地需求决定的，同时受限于周边的用海用地现状、资源环境条件等。本项目用海面积是已充分利用现状土地、已确权用海的情况下，在满足各项用海需求和各项设计规范的前提下，按照《海籍调查规范》的要求并结合实际需要界定的，项目范围内不同功能分区的用地和用海不但需要相互协调，而且相互制约，如果减小用海面积则不但满足不了用海需求，而且对围填海历史遗留问题处理进度和要求造成影响，产生新的围填海历史遗留问题。因此，项目用海面积减少的可能性较小。

7.5.5 宗海图绘制和用海面积量算

7.5.5.1 项目用海界址分析

根据本项目东港区站建设的用地用海需求和自然资源部备案的“深圳市盐田港围填海历史遗留问题处理方案”图斑 440308-0300-01 的开发利用计划，结合项目周边用地用海的权属情况和国土空间规划管控要求。

项目用海宗海界定分析图见图 7.5-1。

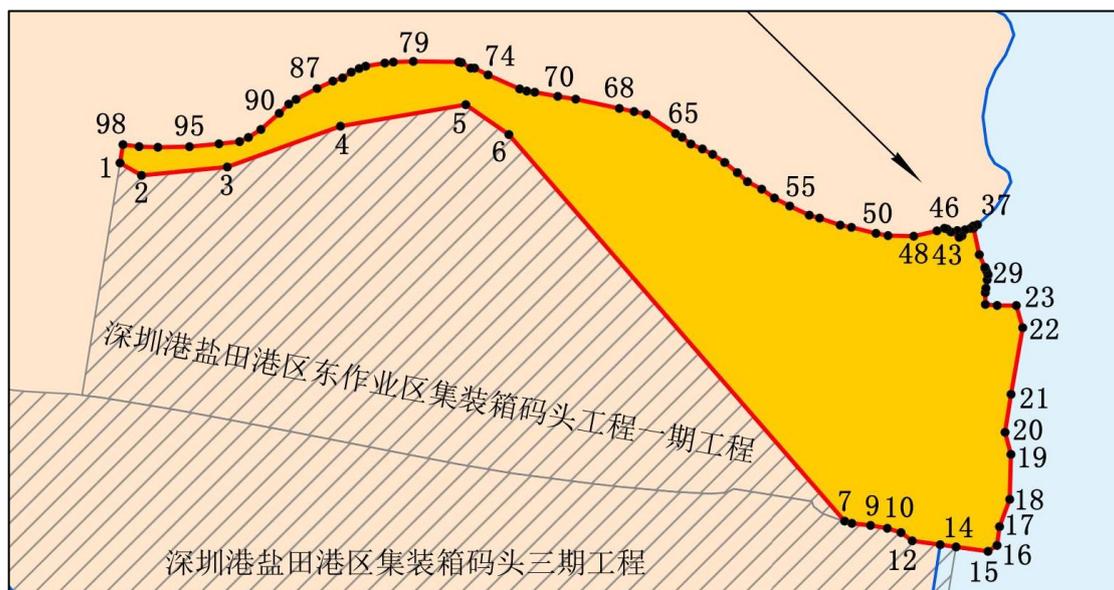


图 7.5-1 项目用海宗海界定分析图

7.5.5.2 用海面积量算

项目用海宗海界定后，宗海图编绘采用 AutoCAD 软件成图，面积量算采用

该软件面积量算功能，其算法与坐标解析法原理一致。

经过界定和量算，本项目建设填海造地用海 17.6033 公顷。宗海界址图见图 7.5-2。

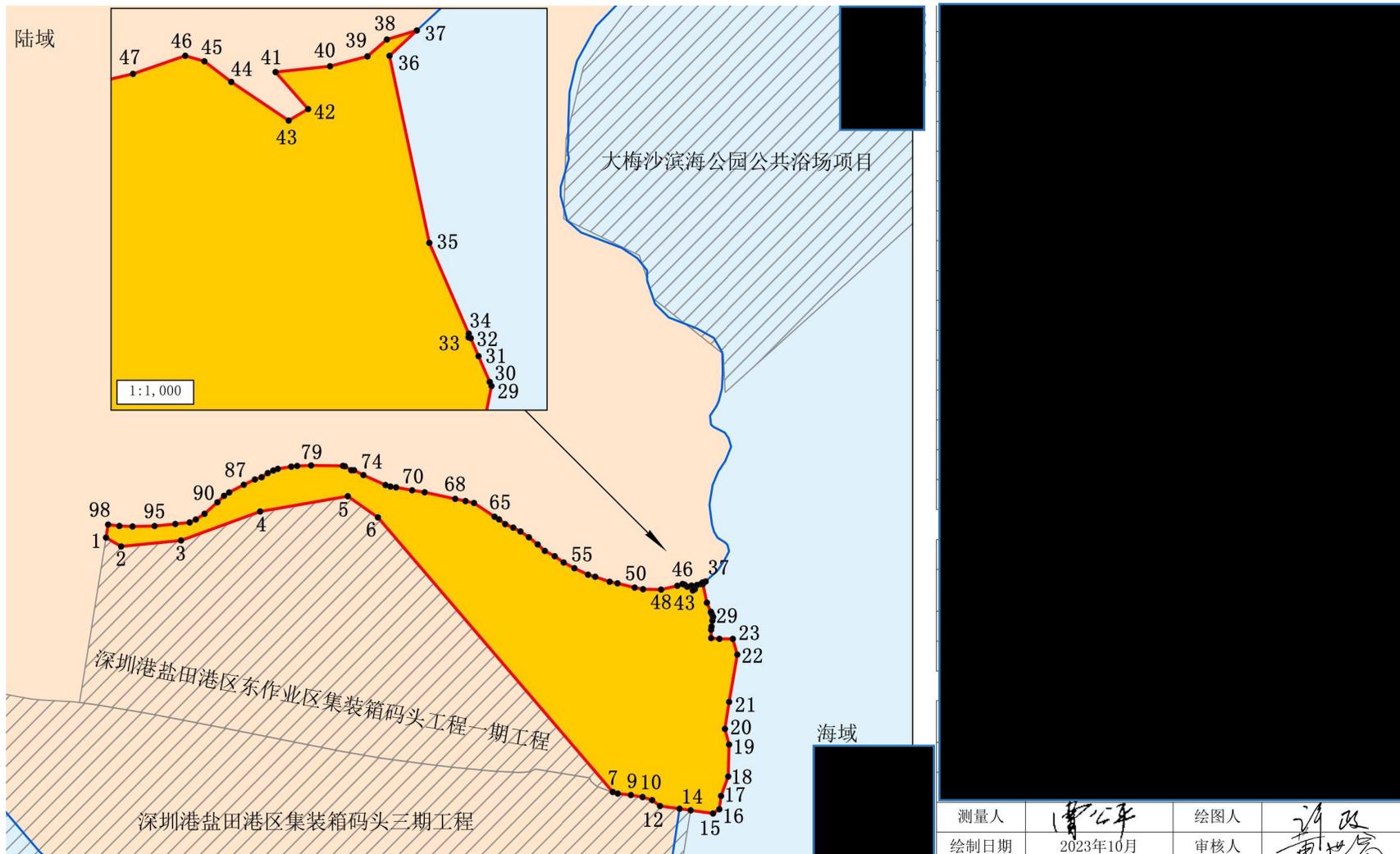


图 7.5-2 深圳平湖南至盐田港铁路改造工程宗海界址图

7.6 用海期限合理性分析

用海期限是否合理以主体结构和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。

根据《中华人民共和国海域使用管理法》的规定:“海域使用权最高期限,按照用途确定:(1)养殖用海十五年;(2)拆船用海二十年;(3)旅游、娱乐用海二十五年;(4)盐业、矿业用海三十年;(5)公益事业用海四十年;(6)港口、修造船厂等建设工程用海五十年。”

本项目属于建设工程用海,最高申请年限为 50 年。本项目建设周期 48 个月,工程主体工程的最小服务年限 50 年。

因此,根据工程主体工程的设计服务年限和《中华人民共和国海域使用管理法》,项目用海 50 年是合理的。

8 生态用海对策措施

《国务院关于加强滨海湿地保护 严格管控围填海的通知》关于海洋生态文明建设的重要部署和要求，切实提高围填海的生态门槛，保护海洋生态环境，规范围填海用海。

2018 年自然资源部《关于进一步明确围填海历史遗留问题处理有关要求的通知》（自然资规〔2018〕7 号）指出：海域使用论证报告须明确项目的生态修复措施。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。

根据《自然资源部关于进一步做好用地用海要素保障的通知》（自然资发〔2023〕89 号）文件中“四、加快‘未批已填’围填海历史遗留问题处理，优化项目用海用岛审批程序”，“21.进一步简化落地项目海域使用论证要求。已按规定完成生态评估和生态保护修复方案编制的‘未批已填’围填海历史遗留问题区域，对选址位于其中的落地项目，一般仅需论证用海合理性、国土空间规划符合性、开发利用协调性等内容，并结合生态保护修复方案明确单个项目的生态保护修复措施。

本章节直接引用《深圳东部片区围填海历史遗留项目生态保护修复方案》中分年度生态保护修复计划相关内容，并明确本项目的生态保护修复措施。

8.1 生态用海对策

8.1.1 生态保护对策

在生态用海保护措施方面，为进一步加强本项目用海实施的海洋环境保护工作，从源头预防环境污染和生态破坏，促进海域使用管理和环境保护监管的有效衔接，本项目应根据《中华人民共和国海洋环境保护法》《中华人民共和国环境影响评价法》《围填海工程生态建设技术指南（试行）》等法律法规，做好项目所在海域的自然资源、生态环境、环境保护工作。应切实加强建设用海实施的海洋环境保护监管。各级海洋行政管理、执法和监测机构要对建设用海加强海洋环境执法监管和监测评价，与海域使用动态监视监测有效衔接、同步实施。重点监督和监测工程建设用海实施后，实际产生的环境影响与海洋环境影响评价预测之间的比较分析和评估；工程实施过程中所采取的预防或者减轻不良环境影响的对策和措施的落实情况等。经查实工程建设用海实施过程中产生重大不良环境影响的，海域使用权人应当及时提出改进措施，并由实施查处的机构监督落实。

8.1.2 生态跟踪监测

《中华人民共和国海域使用管理法》第二十四条规定：“海域使用权人发现所使用海域的自然资源和自然条件发生重大变化时，应当及时报告自然资源行政主管部门。”

本项目用海应根据环境影响评价要求，提出海域使用环境监控目标，制定具体的监控计划和措施，并应接受当地自然资源行政主管部门监督检查。海域使用资源环境状况监控包括对海洋生物资源和生物多样性、海域环境等方面的监控，防止或减少因海域使用而对海域环境产生负面影响，以减轻海洋污染和海洋环境资源破坏程度，确保资源、环境可持续利用，社会、经济可持续发展，保障与周边其他项目和谐用海。

本项目应在满足各项环境保护要求的前提下实施，按照规定要求和环保标准进行施工和营运，项目用海后续施工期将集中处理施工所产生的污水、生活垃圾等废弃物，不排海。

本项目用海实施过程中，根据保护海洋生态环境的要求，制定具体的海域使用监控计划，开展施工期的海洋环境和海洋生态跟踪监测。另外，应严格遵守海域使用期限，并接受主管部门的监督管理。

8.2 生态保护修复措施

根据东部片区生态评估报告，深圳市组织编制了《深圳东部片区围填海历史遗留项目生态保护修复方案》，并于2019年11月6日通过专家评审。东港区站所在的盐田港区围填海历史遗留问题440308-0300-01图斑处理方案于2023年1月28日获得自然资源部备案批复。

本着尽可能“损害什么，修复什么；损害多少，修复多少”以及项目“边建设边修复”的基本原则，采用增殖放流活动恢复项目填海造成的海洋生物资源损失，采取围堰拆除改善水文动力与冲淤环境。

8.3 本项目用海生态保护修复措施

鉴于深圳港集团有限公司已基本完成《深圳东部片区围填海历史遗留项目生态保护修复方案》要求落实的生态保护修复措施，包括增殖放流和围堰堰体拆除，完全恢复海域。本项目用海生态保护修复措施为增殖放流。

9 结论

9.1 项目用海基本情况

深圳平湖南至盐田港铁路改造工程位于深圳市东部的大鹏湾北岸盐田港海域，线路起点在广深铁路平湖南编组站接轨，终点为深圳盐田港区，全线长19.95km，设车站3座，本项目涉海内容为位于围填海历史遗留问题备案区域（440308-0300-01）的东港区站建设。

项目建设总工期48个月。项目建设单位为深圳市轨道交通建设指挥部办公室、深圳港集团有限公司，其中项目涉海工程（东港区站）建设单位为深圳港集团有限公司。

项目海域使用类型为“交通运输用海”（一级类）中的“港口用海”（二级类），用海方式为“填海造地”（一级类）中“建设填海造地”（二级类）。项目申请建设填海造地用海面积17.6033公顷，申请用海期限50年。

9.2 项目用海必要性结论

深圳平湖南至盐田港铁路改造工程是落实深圳港口型国家物流枢纽、全球海洋中心城市、社会主义现代化先行区建设的需要；是优化运输结构调整，完善港区陆路集疏运体系、提升港口竞争力的需要；是实现盐田港区港城融合发展，促进项目地区实现高质量发展的需要；是综合完善配套深圳港内陆港建设、解决临港发展空间受限的现实需要；是提升深圳盐田港区集疏运体系、推动港口可持续发展的需要，本项目利用已填成陆的围填海历史遗留问题备案区域建设东港区站，项目建设和项目用海必要。

9.3 项目用海资源生态影响分析结论

本项目位于已填成陆区域，围区外侧海堤将本海域与外侧海域阻隔，切断了与外侧海域的水动力联系。根据生态评估结论：基于深圳整个东部片区的围填海历史遗留项目实施前后海域水文动力环境、冲淤环境、海水水质、海洋沉积物质量、海洋生物生态、环境敏感目标等的变化情况，以及围填海带来的生态环境损失，盐田港围填海历史遗留项目对邻近海域水文动力环境、冲淤环境、海水水质、海洋沉积物质量、海洋生物生态、环境敏感目标影响不大，总体判断深圳盐田港片区围填海历史遗留项目未产生严重海洋生态环境影响。

项目用海位于已填成陆区域，项目用海不占用海岸线，项目用海不会引起周

边海域海床冲淤变化，不涉及栖息地占用等重要海洋生境变化，项目用海对周边无居民海岛无影响；项目用海不涉及海上施工和运营，项目施工期和运营期生产废水和生活污水均经由市政管网处理，不排海。

9.4 海域开发利用协调分析结论

项目用海位于已填成陆区域，项目用海不会引起周边海域海床冲淤变化，项目实施不会对周边海域底土、海床、水体和水面各空间的海域开发活动造成影响。项目用海不存在利益相关者，无需要协调的涉海协调部门。

9.5 项目用海与国土空间规划符合性分析结论

深圳平湖南至盐田港铁路改造工程用海符合《广东省国土空间规划（2021-2035年）》，符合《广东省国土空间生态修复规划（2021-2035年）》等相关规划；项目用海不占用红线区，符合广东省“三区三线”成果管控要求。

9.6 项目用海合理性分析结论

本项目选址的区位和社会条件满足项目建设和营运的需求，与项目所在海域的自然资源和生态环境相适宜，项目用海无利益相关者，与其他用海活动和海洋产业相协调，其选址是合理的。

本项目申请围填海历史遗留问题备案区域的建设填海造地用海 17.6033 公顷。项目平面布置和用海方式合理，项目用海不占用岸线，项目用海面积符合集约节约用海原则，项目用海面积合理。

9.7 项目用海可行性结论

深圳平湖南至盐田港铁路改造工程用海符合《广东省国土空间规划（2021-2035年）》，符合《广东省国土空间生态修复规划（2021-2035年）》等相关规划；项目用海不占用红线区，符合广东省“三区三线”成果管控要求。

深圳平湖南至盐田港铁路改造工程属于《产业结构调整指导目录（2019年本）》中“二十三、铁路”中“2、既有铁路改扩建及铁路专用线建设”鼓励类项目。

项目用海选址、平面布置、用海方式、用海面积和用海期限合理。项目用海位于已填成陆区域，项目用海不占用海岸线，项目用海不会引起周边海域海床冲淤变化，项目用海资源生态环境影响较小，且制定了具体的、可操作的生态建设方案。

综上，从海域使用角度考虑，项目用海可行。