附件：

代表意见1：根据扩建后的总平面布置图，扩建后崔屋塘有八栋房子距离停机坪较近，最近距离约50m, 飞机滑进推出时尾气会对居民有影响。

回复：实际拟扩建站坪区域距离崔屋塘房屋的最近距离约100m，且根据相关规定飞机在机坪不能试大车，且要设置围挡，试大车要求有专门的试车坪。飞机从停机坪滑行到跑道是缓慢的滑行过程，大概要十分钟，按照距房屋100米的距离不会产生明显的尾气影响。

代表意见2：居民对施工期的物料搅拌扬尘和堆场扬尘等比较担心，需要机场注意这方面的影响。

回复：施工期的环境影响是短暂的，其影响也可以通过采取措施减缓。施工用的水泥是灌装的，不进行现场搅拌,砂石卸料时会产生一定的灰尘，也可以采取措施予以预防。环评报告针对施工期的环境影响提出了严格的措施要求，包括施工期噪声防治措施、堆料苫布遮盖、围挡、大风天不能进行土石方作业等扬尘防治措施等，同时要求开展施工期环境监理，由第三方环境监理机构对施工现场进行监督，如果发现施工期存在环保问题，会让机场进行整改。环评报告书批复之后，机场要严格执行报告书提出的相关环保措施要求，减缓对施工场地周围的环境影响。

代表意见3：我是高岗（江）村的代表，我们村对机场的建设肯定支持，也与你们配合。但是飞机噪声对我们高岗（江）村的影响是不争的事实，现在希望能尽快解决这一问题，我们提出的看法是希望能一次性彻底解决，把村子转移到合适的地方去，你们还有什么建议我们尽量配合，不搬迁村子增加措施也可以接受，但噪声问题一定要解决。

回复：这个项目是自治区的重点项目，对福成的发展也是有益的，对周边村庄的影响也是实实在在存在的，这个问题我们不会回避，也会向镇里、区里汇报。搬迁需要征地，从立项、规划到选址，是一个很漫长的过程。机场能够理解村民搬迁的诉求，但本次扩建工程并不是大规模的扩建，仅是为了便于机场飞机停靠的应急扩建，投资只有2.75个亿，预算不够全村的搬迁。

目前采取通风隔声门窗的措施，虽然不能一劳永逸，但是可以保护村民的休息环境。由于北海机场现状起飞降落架次主要集中于昼间（约90%），因此，北海机场对于周边敏感保护目标的影响主要集中于晚上十点之前，根据《住宅设计规范》（GB 50096-2011），昼间卧室内的A声级不应大于45dB，我国飞机噪声标准是计权等效连续感觉噪声级LWECPN，与《住宅设计规范》（GB 50096-2011）使用的A计权声级计权方式不同，根据相关研究，LWECPN与A计权声级中的昼夜等效声级Ldn存在13dB的近似换算关系，即Ldn=LWECPN-13dB，对于飞机噪声LWECPN预测结果低于75dB的保护目标，其昼夜等效声级Ldn低于62dB，与室内允许A声级差值为62-45=17dB，即需要建筑物的隔声量（包括房屋整体结构及门窗等）达到17dB以上。根据类比，我国大多数地区的农村房屋隔声量一般均在17dB以上，建筑的原始隔声量可达到以上要求，预计计权等效连续感觉噪声级LWECPN低于75dB的保护目标在不采取任何隔声措施的情况即可达到不高于45dB的要求；而对于目标年LWECPN达到82.6dB的高江（岗）村，其隔声需求为82.6-13-45=24.6dB，即建筑物的隔声需求需达到25dB以上，建筑物原始隔声量已不能满足隔声需求，为此，针对高江（岗）村及其他环境保护目标飞机噪声超标的问题，《北海机场站坪扩建工程环境影响报告书》中已提出相应的飞机噪声影响减缓措施，即要求机场为其安装通风隔声门窗，根据相关文献，通风隔声门窗的隔声量一般可达25-32dB，同时，对于目标年飞机噪声高于80dB小于85dB的高岗（江）村，要求选取最高等级的隔声门窗，减缓飞机噪声对高岗（江）村的影响，预计其室内声环境可满足《住宅设计规范》（GB 50096-2011）要求。

随着北海经济和旅游业的发展，其航空业务量需求逐年增加，现状北海机场的站坪紧缺已经在一定程度上对机场的运行造成了影响，本次站坪扩建是为了让机场有更好的停机环境，使机场得以顺畅运行，倘若航空业务量增加而站坪不扩建，机场依靠现有的站坪数量难以维持运行，且高峰时期机场站坪机位不足可能会导致机场航班的晚点和夜间起降航班的增加，对高岗（江）村及机场周边的其他保护目标造成更大的环境影响。通过此次机场站坪扩建不但可以使机场得以稳定运行，高江（岗）村现有的飞机噪声影响也可以得到缓解。

代表意见4：根据《北海机场站坪扩建工程环境影响评价报告书》，站坪扩建后目标年机场的飞机噪声预测值最大是82.6dB，我们自己使用手机软件实测过的，超过85dB，有时候会超过90dB。之前环保局也派人过来进行过监测，分别是96dB、104dB、106dB，噪声都超标，后面又来测是69dB，不知道来源是什么。

回复：由于2011年6月期间高江村三个监测点位的原始监测数据已无法获得和进行核实，并且在监测期间南方航空公司把北海机场作为南航训练飞机的机场，监测时段具有一定的特殊性，且当时监测结果与本次评价关系不大。

村民自己测的是直观感受，测的是一次飞行事件的瞬时峰值噪声，该参数与机型的发动机功率、起降状态、飞行员操作等均有关系，目前该评价量一般仅用于参考，无国家标准限值。《北海机场站坪扩建工程环境影响报告书》中高岗（江）村预测评价值82.6dB为计权等效连续感觉噪声级LWECPN，执行的评价标准为《机场周围飞机噪声环境标准》（GB9660-88），机场周围飞机噪声以此作为评价量。该参数是将全部飞机事件进行了能量加权平均计算后得出的，与起降频次有较大关系，与人体直观听觉感受并不完全对应。

代表意见5：到2030年飞行架次将增加两倍多，各方面的影响都是加剧的， 2030年机场每天有大概120架次，平均15分钟一架次，密集时会更多，机场的运行导致村民的正常生产、生活受到影响。我们知道搬迁不现实，但是要求机场建设尽量不要干扰农民，污染减少一些。

回复：本次扩建后北海机场机位增加1.5倍，到2030年机场航空业务量增加1.3倍，高强度噪声影响的时间有所增加，但航空业务量增加1.3倍（到2030年）并且是一个逐步的增长的过程。

北海机场2030年全年飞行量为42722架次，日均117架次，其中起飞降落各约59架次/日。按照机场不同航向比例，全年平均每日经由高岗（江）村上方起飞的飞机约47架次，降落的飞机约12架次，共计约59架次。

根据相关环保要求，机场需要在本次扩建工程投入运行前落实各保护目标处的门窗隔声措施，减缓机场飞机噪声对各保护目标的影响。