

# 昆明新机场已批可研调整项目 环境影响后评价报告专家组技术评估意见

2022年5月19日，昆明长水国际机场有限责任公司组织召开了《昆明新机场已批可研调整项目环境影响后评价报告》（以下简称“后评价报告”）技术评估会（视频会议）。参加会议的有：昆明长水国际机场有限责任公司、昆明国际航空枢纽工程建设指挥部、北京国环建邦环保科技有限公司（报告编制单位）、河北同修环境检测有限公司（监测单位）等单位和5位特邀专家（名单附后）参加了会议。

因受新冠肺炎疫情影响，本次会议采用线上视频会形式召开。会上编制单位使用照片等影像资料展示了项目现场情况，与会专家和代表听取了建设单位和编制单位对机场运行情况及后评价报告内容的介绍，经过认真讨论，形成以下专家评估意见。

## 一、工程概况

昆明新机场已批可研调整项目即昆明新机场建设项目（以下简称“昆明新机场”）位于昆明市东北方向官渡区，距昆明市约24.5公里，有东西2条跑道，跑道真方位 $38^{\circ}24'$ ，东跑道长4500m，西跑道长4000m，跑道间距1950m，目前飞行区等级4F。

2019年，机场旅客吞吐量4808万人次，近几年受国际国内新冠疫情影响，吞吐量有所下降，2021年旅客吞吐量超过3200万人次。本次评价以2019年作为评价水平年。

### 1、项目建设过程

2007年1月，国务院下发《国务院 中央军委关于同意迁建云南昆明机场的批复》（国函〔2007〕10号），同意机场建设；2008年8月，国家发改委批复了可研报告；2008年12月，《昆明新机场总体规划》获中国民航局和云南省政府的联合批复；2008年12月5

日，昆明国际机场正式开工建设。

昆明新机场建成后，2012年6月15日，云南省环境保护厅以环审〔2012〕193号文印发“关于新建昆明国际机场工程投入试运行的复函”，同意新机场投入试运行。

2012年6月28日，昆明新机场正式投入运营。

## 2、环境影响评价过程

2007年8月28日，原国家环境保护总局以环审〔2007〕351号文下发了“关于新建昆明国际机场工程环境影响报告书的批复”；2008年12月开工建设；2012年5月24日，原国家环境保护部以环审〔2012〕137号文下发了“关于昆明新机场已批可研调整项目环境影响报告的批复”。2012年6月28日，昆明机场正式投入运营；2019年9月完成竣工环保验收。

## 3、后评价工作内容

本次后评价主要针对机场的建设主体工程、东航云南分公司基地工程、供水排水工程等。不包含机场高速、供油工程、空管工程等单独运营项目。

后评价报告回顾了机场的建设过程，评价了区域环境变化情况，对环境保护措施有效性进行评估，对环境影响进行了预测验证，提出了机场存在的环境问题及改进措施，同时对机场后续运营提出了优化建议。

## 二、建设内容变化情况

### 1、跑道构型变化分析

飞行区跑道构型和布局（跑道位置、数量（2条）、长度（4500米、4000米）、间距1950米）与环评一致，无变化。

### 2、机位变化情况

航站楼机位 84 个，近机位 68 个，远机位 16 个，与已批可研环评一致。

### 3、航空业务量变化分析

2019 年机场旅客吞吐量为 4808 万人、年起降架次 36 万架次，货邮吞吐量为 41.6 万吨，分别占环境影响报告书目标年（2020 年）航空业务量的 96%、97%和 32%。由于疫情影响，2021 年旅客吞吐量超过 3200 万人次，较 2019 年有所减少。

### 4、不同类别机型构成变化分析

2019 年，C 类机型占比超过 95%，相比环评时的 59%有大幅增加，D 类、E 类型机占比则有较大幅度的减少，F 类机型由环评时的 2%，减少到 0；在相同飞行架次情况下，C 类机型比例增加，D、E、F 类机型比例减少，飞机噪声对周围环境的影响会有所降低。

### 5、昼夜起降架次变化分析

2019 年，白天、晚上、夜间起飞架次比例与环评阶段的比例基本一致；降落架次比例白天减少了 8.7%、晚上增加了 1.3%、夜间增加了 7.3%；晚上、夜间降落架次比例增加，飞机噪声对周围环境的影响会有所增加。

### 6、不同航向占比变化分析

2019 年由东北向西南航向（21、22 端）占比约 76%，较环评阶段增加 6%。东跑道、西跑道使用比基本相当，与环评基本一致。

### 7、飞行程序

环评时采用的飞行程序和现状使用飞行程序部分有变化：

03（环评 04L）离场、22（环评 22L）离场 GULOT 以远方向、P73 以远方向飞行程序与环评一致，其余方向均发生变化。

04（环评 04R）离场飞行程序与环评均发生变化。

21（环评 22R）离场泸西以远方向、GULOT 以远方向、P73 以远方向飞行程序与环评一致，其余方向均发生变化。

进场方向与环评基本一致。

### 三、保护目标变化情况

目前声环境保护目标 69 处，较环评阶段减少 11 处，其中村庄减少 3 处、学校医院减少 8 处。

环评后新增敏感点 28 处，其中 4 处住宅小区（2 处为在建）、2 所医院、3 所学校、18 所幼儿园、1 所戒毒所。

### 四、环境影响变化情况

环境影响变化情况主要为飞机噪声影响变化：2019 年飞机噪声影响范围较环评阶段减小，70dB、75dB、80dB 等值线面积较环评阶段分别减少 6.8%、3.8%、15.8%。

2019 年飞机噪声影响人数及敏感目标占地面积，较环评阶段均增加，75~80dB、80~85dB 影响人数（面积）分别增加 7.09%（52.01%）、19.22%（34.14%）。

其余的环境影响及保护措施与环评基本一致。

### 五、环保措施落实情况

机场废水、废气、试车坪、维修车间及固废采取的环保设施（措施）与已批可研调整项目环评要求基本一致；飞机噪声治理措施部分落实隔声窗和拆迁措施，部分通过空港经济区规划结合昆明机场二期扩建逐步落实。

### 六、后评价报告修改意见

1、完善区域环境变化评价内容。说明评价范围内的环境变化情况，包括生态环境等的变化，其中应细化声环境新增敏感点的调查，完善敏感点图。




2、完善环境影响治理措施有效性评价内容。细化说明采取的隔声措施是否可满足室内噪声标准要求；对于超标的敏感点，应结合敏感点噪声超标程度及昆明机场二期工程建设情况落实相关的噪声控制措施；进一步完善机场周边用地规划控制、运行管理措施。

3、补充空港区规划图，明确空港区污水处理厂和机场的相对位置关系。

4、优化环境监测计划。

## 七、后评价报告编制质量

由北京国环建邦环保科技有限公司编制完成的《昆明新机场已批可研调整项目环境影响后评价报告》编制内容较全面、环境影响调查较清楚，提出的机场降噪等污染防治补救措施总体可行，后评价结论可信。

运营单位：  刘宇

专家组： 李敏 何福阳

梁建 韩露

2022年05月19日