
บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาของโครงการ

สนามบินนานาชาติอู่ตะเภา ตั้งอยู่ในพื้นที่ตำบลพลา อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง ห่างจากตัวเมืองระยองไปทางทิศตะวันตกประมาณ 35 กิโลเมตร และห่างจากตัวเมืองพัทยาไปทางทิศใต้ประมาณ 30 กิโลเมตร มีพื้นที่ทั้งสิ้นประมาณ 12,689 ไร่ เป็นท่าอากาศยานภายใต้การดูแลของกองทัพเรือไทย การริเริ่มก่อสร้างสนามบินอู่ตะเภาเกิดขึ้นเมื่อปี พ.ศ. 2504 เมื่อกองทัพเรือ (ทร.) ต้องการก่อสร้างสนามบินทหารเรือ จึงได้ดำเนินการสำรวจพื้นที่ และขออนุมัติก่อสร้างสนามบินแห่งใหม่ของกองทัพเรือ โดยกองบัญชาการทหารสูงสุดได้อนุมัติให้ก่อสร้างสนามบินบริเวณหมู่บ้านอู่ตะเภา จังหวัดระยอง เป็นทางวิ่งลาดยางความยาว 1,200 เมตร ต่อมาในปี พ.ศ. 2505 รัฐบาลสหรัฐอเมริกาเห็นถึงความจำเป็นที่ต้องสร้างสนามบินขนาดใหญ่ในประเทศไทยเพิ่มเติม รัฐบาลไทยและสหรัฐอเมริกาจึงได้มีโครงการร่วมกัน โดยในปี พ.ศ. 2508 คณะรัฐมนตรี (ครม.) ได้ลงมติให้รัฐบาลสหรัฐอเมริกาปรับปรุงสนามบินอู่ตะเภา ต่อมา จอมพลถนอม กิตติขจร ผู้บัญชาการทหารสูงสุดในเวลานั้น มีคำสั่งให้กองทัพเรือใช้สนามบินแห่งนี้สำหรับงานของราชการและมีหน้าที่ดูแลรักษาสสนามบินโดยให้ใช้ชื่อว่า "สนามบินอู่ตะเภา"

ในปี พ.ศ. 2519 จากที่กองทัพสหรัฐอเมริกาได้ถอนกำลังทหารออกจากประเทศไทยซึ่งรวมถึงการถอนกำลังทหารจากสนามบินอู่ตะเภาด้วย เพื่อเป็นการส่งเสริมการพัฒนาประเทศ ครม. จึงมีมติให้สนามบินอู่ตะเภาเป็นสนามบินพาณิชย์ระหว่างประเทศ และเป็นสนามบินสำรองของท่าอากาศยานดอนเมือง เป็นผลให้มีประกาศกฎกระทรวง ฉบับที่ 68 (พ.ศ. 2519) ออกตามความในพระราชบัญญัติศุลกากร พุทธศักราช 2469 กำหนดให้สนามบินอู่ตะเภา จังหวัดระยอง เป็นสนามบินศุลกากร โดยระบุเหตุผลท้ายประกาศว่าเนื่องด้วยทางราชการเห็นสมควรกำหนดให้สนามบินอู่ตะเภา จังหวัดระยอง เป็นสนามบินพาณิชย์เพื่อให้อากาศยานระหว่างประเทศขึ้น - ลง และมีการนำของเข้า - ส่งออกทางสนามบินอู่ตะเภาได้ จึงได้กำหนดให้สนามบินอู่ตะเภาเป็นสนามบินศุลกากร โดยได้ประกาศลงในราชกิจจานุเบกษา ฉบับพิเศษ เล่มที่ 93 ตอนที่ 90 วันที่ 9 กรกฎาคม พ.ศ. 2519

ต่อมา ครม. ได้มีมติเมื่อวันที่ 21 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2532 อนุมัติให้กองทัพเรือเป็นผู้บริหารสนามบินอู่ตะเภา ร่วมกับกรมการบินพาณิชย์ ตามที่กระทรวงกลาโหมเสนอ และในปี พ.ศ. 2539 กองทัพเรือได้จัดตั้ง "การทำอากาศยานอู่ตะเภา" เพื่อบริหารสนามบินอู่ตะเภา

ภายหลังเกิดเหตุการณ์ความไม่สงบทางการเมืองเมื่อปี พ.ศ. 2548 และเหตุการณ์น้ำท่วมใหญ่เมื่อปี พ.ศ. 2554 รัฐบาลได้เล็งเห็นถึงความจำเป็นที่จะต้องมีสนามบินนานาชาติแห่งที่สามของกรุงเทพมหานคร ต่อจากสนามบินดอนเมือง และสนามบินสุวรรณภูมิ เพื่อรองรับสถานการณ์ฉุกเฉินด้านการคมนาคมทางอากาศของประเทศ โดยเมื่อปี พ.ศ. 2557 รัฐบาลได้สั่งการให้กระทรวงคมนาคมประสานกับกระทรวงกลาโหม (กองทัพเรือ) ร่วมกันพิจารณาแนวทางการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาให้เป็นท่าอากาศยานเชิงพาณิชย์หลักแห่งที่สามของกรุงเทพมหานคร ซึ่งรัฐบาลได้แถลงนโยบายต่อสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและคมนาคม ด้านคมนาคม

ทางอากาศ โดยให้มีการส่งเสริมการใช้ประโยชน์ท่าอากาศยานในภูมิภาค เพื่อรองรับปริมาณจราจรทางอากาศได้อย่างมีประสิทธิภาพ ตลอดจนสนับสนุนให้เกิดการพัฒนาอุตสาหกรรมการบิน การซ่อมบำรุงอากาศยาน และการพัฒนาขีดความสามารถในการให้บริการขนส่งทางอากาศให้มีคุณภาพได้มาตรฐานในระดับสากล รวมทั้งการใช้ท่าอากาศยานในภูมิภาค อาทิ ท่าอากาศยานอู่ตะเภาเป็นท่าอากาศยานเพื่อเสริมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานดอนเมือง

เพื่อให้เป็นไปตามนโยบายที่ได้มีการแถลงต่อสภานิติบัญญัติแห่งชาติ กระทรวงคมนาคม และ ทร. จึงได้ประชุมร่วมกันและมีมติเห็นชอบในการพัฒนาท่าอากาศยานอู่ตะเภาให้เป็นท่าอากาศยานนานาชาติแห่งที่สาม ภายใต้การบริหารงานของ ทร. โดยตอบสนองภารกิจ 2 ด้าน คือ ด้านความมั่นคงและด้านการพาณิชย์อย่างสมดุล เพื่อเกิดประโยชน์สูงสุด ภายใต้แนวคิด “One Airport Two Missions” และได้มีการลงนามระหว่างกระทรวงคมนาคมโดยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม และ ทร. โดยผู้บัญชาการทหารเรือ ในบันทึกข้อตกลงความร่วมมือ (Memorandum of Cooperation : MOC) เรื่อง การพัฒนาท่าอากาศยานอู่ตะเภาให้เป็นท่าอากาศยานเชิงพาณิชย์หลักแห่งที่สามของกรุงเทพมหานคร มีวัตถุประสงค์เพื่อประสานความร่วมมือ (Synergy) ในการพัฒนาพื้นที่การวางแผนธุรกิจ (Business Plan) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อเพิ่มศักยภาพให้ท่าอากาศยานอู่ตะเภาเป็นท่าอากาศยานเชิงพาณิชย์แห่งที่สามของกรุงเทพมหานคร ภายใต้การบริหารของกองทัพเรือ โดยมีเป้าหมายการดำเนินงานแบ่งออกเป็น 3 ระยะ คือ

ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2558 - พ.ศ. 2560) : เพิ่มศักยภาพท่าอากาศยานอู่ตะเภาให้สามารถรองรับผู้โดยสารจำนวน 3 ล้านคน/ปี โดยใช้อาคารผู้โดยสารที่มีอยู่เดิม (อาคารผู้โดยสารหลังที่ 1) และอาคารผู้โดยสารหลังใหม่ ซึ่งขณะนั้นคือ อาคารผู้โดยสารหลังที่ 2 ที่ได้ก่อสร้างเสร็จเรียบร้อยแล้ว โดยให้กองทัพเรือเป็นผู้บริหารงานท่าอากาศยานอู่ตะเภาเหมือนเดิม

ระยะที่ 2 (พ.ศ. 2561 - พ.ศ. 2563) : เป็นระยะเตรียมความพร้อมเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่อยู่ภายในความดูแลของกองทัพเรือ เพื่อรองรับผู้โดยสารซึ่งคาดการณ์ประมาณ 3 ล้านคน/ปี โดยใช้ประโยชน์จากอาคารผู้โดยสารหลังที่ 2 รวมถึงการเตรียมการศึกษาในการบริหารจัดการพื้นที่การให้บริการเชิงพาณิชย์และความมั่นคง ภายใต้ความเห็นชอบของกองทัพเรือ

ระยะที่ 3 (พ.ศ. 2563 เป็นต้นไป) : ระยะนี้เป็นการศึกษาการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานพื้นที่ Landside และ Airside และสิ่งอำนวยความสะดวกในการพัฒนาขีดความสามารถของท่าอากาศยานอู่ตะเภา ให้รองรับการเติบโตของกิจการการบินในอนาคต

เพื่อผลักดันการดำเนินการตามนโยบาย Thailand 4.0 รัฐบาลได้ใช้ยุทธศาสตร์ส่งเสริมและพัฒนาเชิงพื้นที่ โดยพื้นที่ภาคตะวันออกซึ่งเป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพทางเศรษฐกิจสูง ถูกกำหนดให้เป็นพื้นที่นำร่องให้มีการพัฒนาต่อเนื่อง อันจะนำไปสู่การพัฒนาประเทศอย่างมั่นคง มั่งคั่ง และยั่งยืน ภายใต้ชื่อ “การพัฒนาเขตระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC)” ซึ่งปัจจุบันคือ “เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก” มีพื้นที่ครอบคลุมจังหวัดฉะเชิงเทรา จังหวัดชลบุรี และจังหวัดระยอง ดูละดับขีดชอบโดยสำนักงานเพื่อการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ปัจจุบัน คือ สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.) ภายใต้การกำกับดูแลของคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

ปัจจุบันคือ คณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (กพอ.) อันมีนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน และโดยที่
สนามบินอุตะเถาตั้งอยู่ในพื้นที่ EEC รัฐบาลจึงได้เร่งผลักดันให้มีการพัฒนาสนามบินอุตะเถาให้สามารถเป็นสนามบิน
เชิงพาณิชย์หลักแห่งที่ 3 ของกรุงเทพมหานคร และให้เพิ่มศักยภาพของสนามบินให้สามารถรองรับการเป็นศูนย์กลาง
การขนส่งทางอากาศของภูมิภาค (Aviation Hub) ดังนั้น เมื่อวันที่ 5 เมษายน พ.ศ. 2560 คณะกรรมการนโยบาย
ระเบียบเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ในคราวประชุมครั้งที่ 1/2560 ได้มีมติเห็นชอบให้ประกาศพื้นที่ประมาณ
6,500 ไร่ บริเวณสนามบินนานาชาติอุตะเถาเป็นเขตส่งเสริมระเบียบเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก : เมืองการบิน
ภาคตะวันออก โดยกองทัพเรือได้เห็นชอบแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินฝั่งตะวันออกของทางวิ่ง (ทางวิ่งปัจจุบัน)
เนื้อที่ประมาณ 6,500 ไร่ เพื่อสนับสนุนการพัฒนา EEC ตามนโยบายของรัฐบาล จากนโยบายการพัฒนาสนามบิน
นานาชาติอุตะเถาภายใต้โครงการระเบียบเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC) นั้น จะมีผลให้สนามบินนานาชาติอุตะเถา
ได้รับการพัฒนา และสามารถแบ่งเบาปริมาณจราจรทางอากาศจากท่าอากาศยานดอนเมืองและท่าอากาศยาน
สุวรรณภูมิได้ในอนาคต แต่อย่างไรก็ตาม การพัฒนาท่าอากาศยานทั้ง 3 แห่ง มีความจำเป็นต้องศึกษาและบูรณาการ
ร่วมกันเพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดในการพัฒนาท่าอากาศยานอย่างต่อเนื่องต่อไป โดย การท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย
ได้ประชุมหารือร่วมกับสำนักงานเพื่อการพัฒนาระเบียบเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (สกรศ.) เมื่อวันที่ 31
พฤษภาคม พ.ศ. 2561 เรื่อง ความเชื่อมโยงของแผนแม่บทการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยาน
ดอนเมือง และสนามบินนานาชาติอุตะเถา จึงนำไปสู่การพัฒนาสนามบินนานาชาติอุตะเถา (ส่วนขยาย)

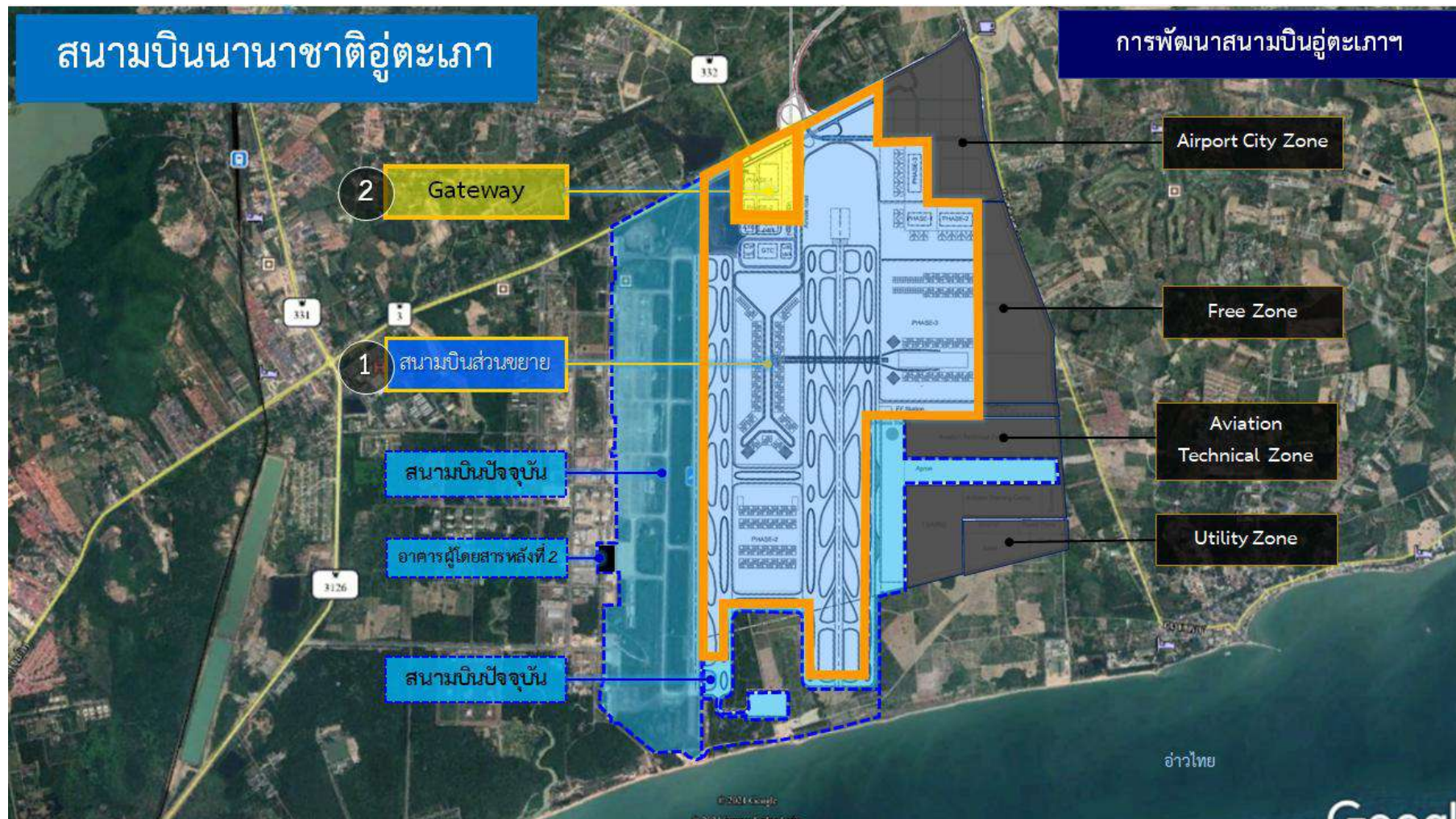
1.1.1 ความเป็นมาของการพัฒนาสนามบินนานาชาติอุตะเถา (ส่วนขยาย)

ตามที่ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ในการประชุมครั้งที่ 1/2565 เมื่อวันที่ 17 กุมภาพันธ์ พ.ศ.
2565 มีมติเห็นชอบตามความเห็นคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างพื้นฐานทางบกและทางอากาศ ในการประชุม ครั้งที่ 5/2564 เมื่อวันที่ 17 กันยายน พ.ศ. 2564
ต่อรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมสำหรับโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการที่อาจมีผลกระทบต่อ
ทรัพยากรธรรมชาติ คุณภาพสิ่งแวดล้อม สุขภาพ อนามัย คุณภาพชีวิต ของประชาชนในชุมชนอย่างรุนแรง (รายงาน
EHIA) โครงการก่อสร้างทางวิ่งและทางขับที่ 2 สนามบินนานาชาติอุตะเถาของ ทร. และสำนักงานคณะกรรมการ
นโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.) โดยมีแนวทางการพัฒนาสนามบินนานาชาติอุตะเถา (ส่วนขยาย)
ขนาดพื้นที่ประมาณ 4,415.70 ไร่ ซึ่งจะมีการก่อสร้างทางวิ่งที่ 2 (Runway 2) ขนาดความยาวทางวิ่ง 3,505 เมตร
โดยสนามบินส่วนขยาย ประกอบด้วยพื้นที่ 2 ส่วน คือ 1) องค์ประกอบที่เป็นระบบขนส่งทางอากาศ และ 2) พื้นที่
ธุรกิจการค้า (Commercial Gateway) ซึ่งเมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จ องค์ประกอบของระบบขนส่งทางอากาศ
จะประกอบด้วย สนามบินปัจจุบันรวมกับพื้นที่สนามบินส่วนขยาย ซึ่งครอบคลุมถึงระยะดำเนินการที่ได้พิจารณา
กิจกรรมการดำเนินงานของสนามบินที่ครอบคลุมจำนวนเที่ยวบิน และจำนวนผู้โดยสารคาดการณ์ไปจนถึงปี
พ.ศ. 2591 (Ultimate Phase) แล้วนั้น โดยกรอบพื้นที่โครงการในการศึกษาและจัดทำรายงาน EHIA ของโครงการ
ก่อสร้างทางวิ่งและทางขับที่ 2 สนามบินนานาชาติอุตะเถา (อยู่ภายในพื้นที่กรอบสีส้ม) แสดงดังในรูปที่ 1.1-1
ซึ่งได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.) ตามหนังสือแจ้งมติ ลงวันที่ 29 มีนาคม
พ.ศ. 2565 ต่อไปนี้จะเรียกว่า รายงาน EHIA ฉบับผ่านความเห็นชอบจาก กก.วล. (มิถุนายน พ.ศ. 2565)

ในการกำหนดกรอบพื้นที่ศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการดังกล่าว อยู่ในพื้นที่ที่จะมีการพัฒนา
สนามบินนานาชาติอุตะเถา (ส่วนขยาย) ซึ่งอยู่ภายในพื้นที่สนามบินนานาชาติอุตะเถา มีพื้นที่ประมาณ 12,689 ไร่

(พื้นที่กรอบสีเขียว) ตามหนังสือสำคัญหลวง เลขที่ รย 0493 โดยมีพื้นที่ส่วนที่อยู่ในเขตส่งเสริมเมืองการบินภาคตะวันออก ประมาณ 4,233 ไร่ ส่วนที่เหลืออีกประมาณ 182 ไร่ อยู่ในพื้นที่ใช้ประโยชน์ทางทหารเพื่อความปลอดภัยสนามบินและความมั่นคง โดยเมื่อก่อสร้างทางวิ่งที่ 2 แล้วเสร็จ ในระยะดำเนินการของสนามบินจะเป็นการดำเนินงาน/การปฏิบัติงานสนามบินสาธารณะ ครอบคลุมพื้นที่ทั้งสนามบิน กล่าวคือ เปิดใช้ทางวิ่งร่วมกันทั้งทางวิ่งที่ 1 และทางวิ่งที่ 2 ดังนั้น ในการกำหนดกรอบการศึกษาโครงการจึงกำหนดขอบเขตการศึกษาให้ครอบคลุมพื้นที่ด้านตะวันออกและตะวันตก ออกไปด้านละ 6 กิโลเมตร ด้านเหนือและใต้ออกไปด้านละ 10 กิโลเมตร จากขอบเขตพื้นที่สนามบินนานาชาติอู่ตะเภา (พื้นที่กรอบสีเขียว) แสดงดังรูปที่ 1.1-2

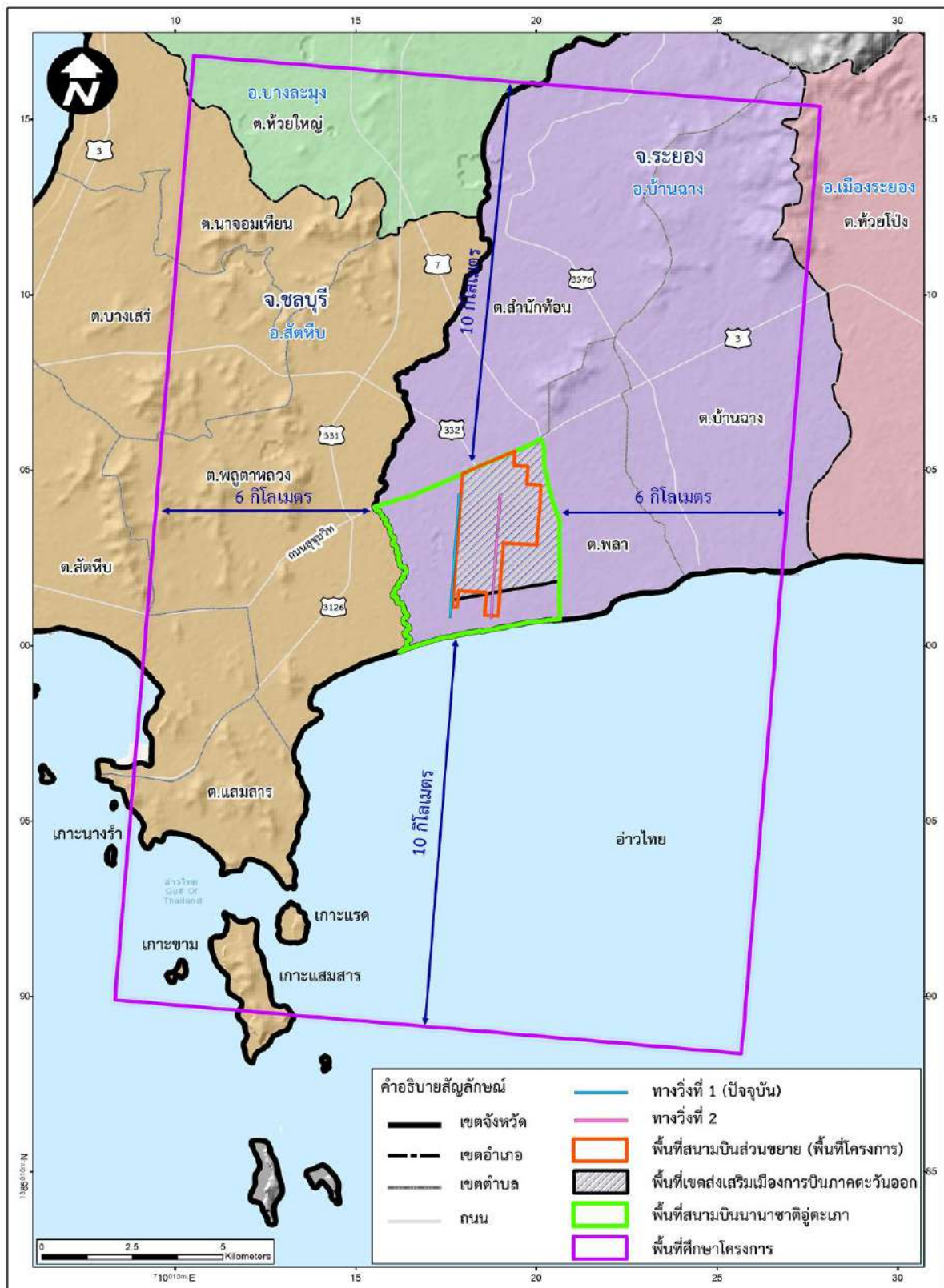
รายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม สำหรับโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ
ที่อาจมีผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติคุณภาพสิ่งแวดล้อม สุขภาพ อนามัย คุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนอย่างรุนแรง
โครงการก่อสร้างทางวิ่งและทางขับที่ 2 สนามบินนานาชาติอู่ตะเภา อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง ครั้งที่ 1 : กรณีปรับปรุงผังสนามบิน



ที่มา : รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม สำหรับโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการที่อาจมีผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติคุณภาพสิ่งแวดล้อม สุขภาพ อนามัย คุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนอย่างรุนแรง
โครงการก่อสร้างทางวิ่งและทางขับที่ 2 สนามบินนานาชาติอู่ตะเภา อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง (รายงานฉบับสมบูรณ์), มิถุนายน พ.ศ. 2565 รูปที่ 1.3-1 หน้า 1-24

รูปที่ 1.1-1 ขอบเขตพื้นที่โครงการภายในสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา ที่ดำเนินการศึกษาและจัดทำรายงาน EHIA ฉบับผ่านความเห็นชอบจาก กก.วล. (มิถุนายน พ.ศ. 2565) (กรอบสีส้ม)

รายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม สำหรับโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ
 ที่อาจมีผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติ คุณภาพสิ่งแวดล้อม สุขภาพ อนามัย คุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนอย่างรุนแรง
 โครงการก่อสร้างทางวิ่งและทางขับที่ 2 สนามบินนานาชาติอู่ตะเภา อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง ครั้งที่ 1 : กรณีปรับปรุงผังสนามบิน



ที่มา : รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม สำหรับโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการที่อาจมีผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติ คุณภาพสิ่งแวดล้อม สุขภาพ อนามัย คุณภาพชีวิต ของประชาชนในชุมชนอย่างรุนแรง โครงการก่อสร้างทางวิ่งและทางขับที่ 2 สนามบินนานาชาติอู่ตะเภา อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง (รายงานฉบับสมบูรณ์), มิถุนายน พ.ศ. 2565 รูปที่ 1.5-1 หน้า 1-27

รูปที่ 1.1-2 พื้นที่ศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการในรายงาน EHIA ฉบับผ่านความเห็นชอบจาก กก.วล. (มิถุนายน พ.ศ. 2565)

1.1.2 สรุปรายละเอียดโครงการในรายงาน EHIA ฉบับผ่านความเห็นชอบจาก กก.วล. (มิถุนายน พ.ศ. 2565)

ในการจัดทำรายงาน EHIA ฉบับผ่านความเห็นชอบ จาก กก.วล. (มิถุนายน พ.ศ. 2565) นั้น พิจารณา
กิจกรรมการพัฒนาทางวิ่งที่ 2 พร้อมอุโมงค์ลอดใต้ทางวิ่งและทางขับคู่ขนาน อาคารผู้โดยสารหลังที่ 3 อาคารเทียบ
เครื่องบินรอง ลานจอดอากาศยาน สถานีรถไฟความเร็วสูงอู่ตะเภา ศูนย์ธุรกิจการค้า พื้นที่สนับสนุน อาคาร
คลังสินค้า ซึ่งเป็นกิจกรรมที่จะเกิดขึ้นภายในพื้นที่สนามบินส่วนขยาย ดังตารางที่ 1.1-1 และรูปที่ 1.1-3

โดยองค์ประกอบเหล่านี้ เป็นส่วนที่สนับสนุนให้เกิดการรองรับจำนวนผู้โดยสารได้สูงสุด 70 ล้านคนต่อปี
ในปี พ.ศ. 2591 กล่าวโดยสรุปดังนี้

- 1) ทางวิ่งและทางขับที่ 2 : ตั้งอยู่ทางด้านทิศตะวันออกของทางวิ่งที่ 1 วางตัวขนานไปกับทางวิ่งที่ 1
ที่ระยะห่าง 1,140 เมตร มีความยาวทางวิ่งวัดจากหัวทางวิ่งทั้งสองฝั่ง (หัวทางวิ่ง 18 และหัวทางวิ่ง 36) 3,505 เมตร
- 2) อาคารผู้โดยสารหลังที่ 3 และอาคารเทียบเครื่องบินรอง : อาคารผู้โดยสารหลังที่ 3 จะก่อสร้างและ
ให้บริการโดยเอกชนร่วมลงทุนโครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาและเมืองการบินภาคตะวันออก จะเป็นพื้นที่ให้บริการ
สำหรับผู้โดยสารขาเข้าและขาออก แนวคิดการออกแบบอาคารผู้โดยสารหลังที่ 3 เบื้องต้นจะรองรับผู้โดยสารขาเข้า
และขาออก โดยจัดแยกทิศทางการไหลของผู้โดยสารในอาคารให้สอดคล้องกับพฤติกรรมการเคลื่อนไหวของผู้โดยสาร
เพื่อให้สนามบินสามารถให้บริการสายการบินแบบเต็มรูปแบบ (Full Service) และสายการบินต้นทุนต่ำ
- 3) ศูนย์ธุรกิจการค้าอำนวยการขนส่งทางอากาศ (Commercial Gateway) : ดำเนินการโดยเอกชน
ร่วมลงทุนในการพัฒนาสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา โดยเป็นส่วนหนึ่งของโครงการพัฒนาสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา
และเมืองการบินภาคตะวันออก
- 4) อาคารคลังสินค้า (Cargo Terminal and Cargo Village) : ดำเนินการโดยเอกชนร่วมลงทุนในการ
พัฒนาสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา โดยเป็นส่วนหนึ่งของโครงการพัฒนาสนามบินนานาชาติอู่ตะเภาและเมืองการบิน
ภาคตะวันออก ประกอบด้วย อาคารคลังสินค้า และลานจอดเครื่องบินบรรทุกสินค้า
- 5) ระบบระบายน้ำและป้องกันน้ำท่วม : มีการออกแบบระบบระบายน้ำฝนเพื่อระบายน้ำออกจากพื้นที่
โดยพิจารณาความสามารถในการระบายน้ำ ทั้งในปัจจุบันและอนาคต ซึ่งการออกแบบระบบระบายน้ำได้ประเมิน
ปริมาณน้ำฝนทั้งพื้นที่เขตส่งเสริมระยองเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก 6,500 ไร่ โดยออกแบบครอบคลุมบริเวณ
อาคารภายในสนามบินไว้ด้วยแล้ว

ในส่วนของคุณภาพน้ำที่ต่างๆ จากอาคารที่ไม่ใช่น้ำฝนจะถูกนำเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสียส่วนกลาง
ทั้งหมด โดยไม่นำเข้ามารวมกับระบบระบายน้ำฝน สำหรับน้ำจากกลุ่มอาคาร/สำนักงานต่างๆ ซึ่งเป็นพื้นที่
นอกเหนือจากทางวิ่งและทางขับที่ผู้รับสัมปทานอยู่ระหว่างดำเนินการศึกษาออกแบบระบบย่อย เพื่อระบายน้ำ
ลงระบบระบายน้ำหลักที่โครงการออกแบบไว้ครอบคลุมพื้นที่เมืองการบินภาคตะวันออก ซึ่งในการประเมินพื้นที่
รับน้ำฝนนั้น โครงการได้พิจารณาออกแบบให้ครอบคลุมบริเวณอาคารภายในสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา โดย
ครอบคลุมพื้นที่ที่มีการพัฒนาเต็มพื้นที่แล้ว

- 6) ระบบสาธารณูปโภคส่วนกลาง : ดำเนินการโดย สกพอ. โดยให้เอกชนเช่าที่ดินและให้การดำเนินการ
เป็นไปตามพระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2561 เพื่อรองรับการพัฒนาโครงการสนามบิน

อุตะเกาและเมืองการบินภาคตะวันออก ประกอบด้วย ระบบการผลิตไฟฟ้าและน้ำเย็น ระบบการผลิตน้ำประปา ระบบบำบัดน้ำเสีย และระบบเติมเชื้อเพลิงอากาศยาน มีพื้นที่รวมประมาณ 154 ไร่ ประกอบไปด้วย

6.1) ระบบผลิตไฟฟ้าและน้ำเย็น : ผู้ประกอบการให้บริการระบบผลิตไฟฟ้าและน้ำเย็น คือ บริษัท ปิกริม จำกัด (มหาชน) ซึ่งโรงผลิตไฟฟ้าจะตั้งอยู่ในเขตสนามบิน ทำให้สนามบินมีแหล่งจ่ายไฟฟ้าที่มั่นคง คุณภาพของกระแสไฟฟ้าดีกว่าการรับไฟฟ้าจากระบบจำหน่ายไฟฟ้าที่มาจากสายส่งไฟฟ้าระยะไกล ลดผลกระทบที่เกิดจากระบบส่งไฟฟ้าจากภายนอก ดังนั้น สกพอ. ได้กำหนดให้การพัฒนาศูนย์อุตะเกาจะต้องมีโรงผลิตไฟฟ้าตั้งอยู่ใกล้พื้นที่โครงการ รวมถึงให้มีแหล่งจ่ายไฟฟ้าสำรองจากภายนอกอีกอย่างน้อย 1 แหล่งจากการไฟฟ้าฝ่ายผลิตหรือการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค ซึ่งเป็นไปตามมาตรฐานความมั่นคง N-1 โดยโครงการโรงไฟฟ้าจะมีระบบผลิตไฟฟ้าแบบผสมผสานที่มีการใช้เชื้อเพลิงมากกว่า 1 ชนิด (SPP Hybrid) ประกอบด้วย

- โรงไฟฟ้าพลังงานความร้อนร่วม (Cogeneration Combined Cycle Power Plant) ที่ใช้ก๊าซธรรมชาติเป็นเชื้อเพลิง มีกำลังการผลิตติดตั้งสูงสุด 160 เมกะวัตต์ แบ่งการพัฒนาเป็น 2 ระยะ โดยระยะที่ 1 จะพัฒนาในช่วงแรกสำหรับให้บริการในกิจกรรมต่างๆ ของสนามบิน เมื่อมีปริมาณการใช้ที่มากขึ้นอยู่ในระดับที่ใกล้เคียงขีดความสามารถก็จะมีการพัฒนาในระยะที่ 2 เพิ่มเติม
- โรงไฟฟ้าพลังงานแสงอาทิตย์ (Solar Power Plant) ที่มีระบบกักเก็บพลังงาน (Battery Energy Storage System) ขนาด 15 เมกะวัตต์

6.2) ระบบผลิตประปา : แหล่งน้ำที่นำมาใช้ในการผลิตน้ำประปา จะได้รับการจัดสรรน้ำจากสำนักชลประทานที่ 9 กรมชลประทาน โดยให้น้ำจากอ่างเก็บน้ำหลักบริเวณพื้นที่โครงการ จำนวน 3 แห่ง ได้แก่ อ่างเก็บน้ำดอกกราย อ่างเก็บน้ำหนองปลาไหลและอ่างเก็บน้ำประแสร์ และใช้ร่วมกับแหล่งน้ำที่บริษัท อีสท์ วอเตอร์ ได้พัฒนาไว้ ได้แก่ สระเก็บน้ำทับมา คิดเป็นปริมาณน้ำรวมทั้งสิ้น 390 ล้านลูกบาศก์เมตร ซึ่งเพียงพอกับกำลังการผลิตที่ได้ออกแบบไว้ โดยจะไม่เกิดปัญหาการแย่งใช้น้ำเพื่อการอุปโภค - บริโภคของประชาชนแต่อย่างใด

6.3) ระบบบำบัดน้ำเสียส่วนกลาง : จะดำเนินการโดย บริษัท จัดการและพัฒนาทรัพยากรน้ำภาคตะวันออก จำกัด (มหาชน) หรือ อีสท์ วอเตอร์ โดยระบบบำบัดน้ำเสียส่วนกลางสามารถรองรับน้ำเสียได้ 16,000 ลูกบาศก์เมตรต่อวัน ออกแบบระบบใช้งานเป็น 2 ระยะ คือ ระยะที่ 1 ระบบบำบัดน้ำเสียกำลังการผลิต 8,000 ลูกบาศก์เมตรต่อวัน ระยะที่ 2 ระบบบำบัดน้ำเสียกำลังการผลิตส่วนเพิ่มอีก 8,000 ลูกบาศก์เมตรต่อวัน หลักการทำงานของระบบบำบัดน้ำเสียแบบ SBR โดยปริมาณน้ำเสียที่เกิดขึ้นจากอาคารผู้โดยสาร เมื่อมีปริมาณผู้โดยสารสูงสุดที่ 70 ล้านคนต่อปี ในการคาดการณ์ปริมาณน้ำเสีย ได้พิจารณาตามพื้นที่ที่จะพัฒนาและมีการขยายตัวของสนามบินนานาชาติอุตะเกาและการพาณิชย์ ซึ่งปริมาณน้ำเสียที่เกิดขึ้นได้รวมการใช้งานภายในแต่ละอาคาร และพื้นที่เชิงพาณิชย์ไว้แล้ว ซึ่งสามารถรองรับและบำบัดน้ำเสียได้เพียงพอ

7) ระบบบริการน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน : สกพอ. ได้จัดสรรพื้นที่สำหรับระบบบริการน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานเพื่อรองรับพื้นที่ก่อสร้างคลังน้ำมันเชื้อเพลิง ประมาณ 19 ไร่ โดย สกพอ. ได้คัดเลือกบริษัท โกลเบลแอร์ แอสโซซิเอตส์ จำกัด (GAA) เข้ามาเป็นผู้ประกอบการระบบบริการน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน

8) สถานีขนถ่ายขยะ : จะเป็นการก่อสร้างใหม่นอกพื้นที่โครงการ มีพื้นที่ประมาณ 16,000 ตารางเมตร ประกอบด้วย อาคารขนถ่าย อาคารซ่อมบำรุง อาคารสำนักงาน อาคารซังน้ำหนัก โรงจอดและพื้นที่ล้างรถ สิ่งอำนวยความสะดวก

ความสะดวกในกระบวนการคัดแยกขยะ ถนนทางเข้าและพื้นที่กันชน รวมถึงระบบบำบัดน้ำเสีย โดยเอกชนเป็นผู้รับผิดชอบในการจัดให้มีผู้ให้บริการกำจัดขยะมาขนไปกำจัดนอกพื้นที่โครงการ การคาดการณ์ปริมาณขยะมูลฝอย
คาดการณ์ตามความสามารถสูงสุดในการรองรับเที่ยวบินของโครงการ ซึ่งสามารถรองรับได้สูงสุดที่ 70 ลำคน และใน
การออกแบบสถานีขนถ่ายมูลฝอยดำเนินการให้เป็นไปตามประกาศกรมควบคุมมลพิษ เรื่องหลักเกณฑ์ในการ
พิจารณาความเหมาะสมของพื้นที่การออกแบบและก่อสร้างสถานีขนถ่ายมูลฝอย ปี พ.ศ. 2560

9) โครงการขุดถนนคั่นรอบพื้นที่โครงการ : โครงการขุดถนนหลักรอบพื้นที่โครงการ ประกอบด้วย ทางหลวง
พิเศษหมายเลข 7 (สายกรุงเทพฯ - บ้านฉาง ช่วงพัทยา - มาบตาพุด) ทางหลวงหมายเลข 3 ทางหลวงหมายเลข 331
ทางหลวงหมายเลข 332 และทางหลวงหมายเลข 3126 โดยมีรายละเอียดและแนวคิดการเชื่อมต่อการจราจรระหว่าง
พื้นที่โครงการกับโครงการขุดถนนคั่นทางถนน แบ่งออกเป็น 2 ทิศทาง ดังนี้

9.1) ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินนานาชาติอุตะเกา
เป็นการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 เพิ่มเติม เพื่อให้สามารถเชื่อมต่อกับสนามบิน นานาชาติ
อุตะเกาได้โดยตรง ซึ่งภาครัฐโดยกรมทางหลวง (ทล.) จะรับผิดชอบออกแบบและก่อสร้างส่วนด้านนอกพื้นที่สนามบิน
นานาชาติอุตะเกา และเอกชนร่วมลงทุน โดย UTA จะรับผิดชอบออกแบบและก่อสร้างภายในพื้นที่สนามบินนานาชาติ
อุตะเกา (ซึ่งการแบ่งขอบเขตความรับผิดชอบเป็นแนวทางเดียวกับที่ใช้ในการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ)
ซึ่ง UTA ได้มีการประสานงานกับ ทล. เพื่อกำหนดจุดเชื่อมต่อระหว่างพื้นที่ภายในและภายนอกสนามบินเรียบร้อยแล้ว

9.2) การเชื่อมโยงการเดินทางเข้าสู่โครงการจากด้านทิศเหนือ การเดินทางส่วนนี้เป็นการเดินทาง
ที่มาจากพื้นที่เมืองพัทยา ชลบุรี หรือจากภาคอื่นๆ แนวคิดการพัฒนาการเชื่อมโยงโครงข่ายเพื่อรองรับการจราจร
ในส่วนนี้จะวางแผนให้เชื่อมโยงการเข้า - ออกพื้นที่โครงการ โดยใช้ทางหลวงหมายเลข 3 (ถนนสุขุมวิท) และทางหลวง
พิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 เป็นหลัก

9.3) การเชื่อมโยงการเดินทางเข้าสู่โครงการจากด้านทิศใต้ เป็นการเดินทางมาจากพื้นที่สตึก
และท่าเรือจุลเสม็ด มีแนวคิดว่าออกแบบ โดยมีการวางแผนให้เชื่อมโยงเข้าสู่โครงการผ่านทางหลวงหมายเลข 3126
ซึ่งปัจจุบันมีถนนหลักรองรับการเดินทางเข้าสู่อาคารผู้โดยสารปัจจุบัน (อาคารผู้โดยสารหลังที่ 2) แต่ในอนาคตเมื่อเปิด
ให้บริการอาคารผู้โดยสารหลังที่ 3 การเดินทางเข้าสู่โครงการผ่านทางหลวงหมายเลข 3 (ถนนสุขุมวิท) จะใช้ทางยกระดับ
เข้าสู่อาคารผู้โดยสารโดยตรง

รายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม สำหรับโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ
 ที่อาจมีผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติคุณภาพสิ่งแวดล้อม สุขภาพ อนามัย คุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนอย่างรุนแรง
 โครงการก่อสร้างทางวิ่งและทางขับที่ 2 สนามบินนานาชาติอุตะเถา อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง ครั้งที่ 1 : กรณีปรับปรุงฝั่งสนามบิน

ตารางที่ 1.1-1 องค์ประกอบกิจกรรมที่จะเกิดขึ้นในพื้นที่สนามบินนานาชาติอุตะเถาส่วนขยายและพื้นที่โดยรอบ ตามที่นำเสนอไว้ในรายงาน EHIA ฉบับผ่านความเห็นชอบจาก กก.วล. (มิถุนายน พ.ศ. 2565)

ลำดับ	รายการ	ตำแหน่ง กิจกรรม	ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2571) พัฒนาช่วงปี พ.ศ. 2564 - 2566	ระยะที่ 2 (พ.ศ. 2581) พัฒนาช่วงปี พ.ศ. 2573 - 2576	ระยะที่ 3 (พ.ศ. 2591) พัฒนาช่วงปี พ.ศ. 2583 - 2586
1	ทางวิ่งที่ 2 (Runway 2) และทางขับ (Taxiway)	ในพื้นที่โครงการ	ทางวิ่งที่ 2 กว้าง 60 เมตร ยาว 3,505 เมตร และทางขับคู่ขนาน ทางวิ่งที่ 1 และ 2	-	-
2	อาคารผู้โดยสาร หลังที่ 3 (Terminal 3) และอาคารเทียบเครื่องบินรอง (Satellite Terminal)	ในพื้นที่โครงการ	อาคารผู้โดยสารหลังที่ 3 (รองรับผู้โดยสาร 14 ล้านคนต่อปี)	อาคารผู้โดยสารหลังที่ 3 (ส่วนขยาย สำหรับรองรับผู้โดยสาร เพิ่มขึ้นเป็น 38 ล้านคนต่อปี)	อาคารเทียบเครื่องบินรอง สำหรับรองรับผู้โดยสารเพิ่มขึ้นเป็น 70 ล้านคนต่อปี)
3	สถานีรถไฟความเร็วสูงอุตะเถา (U-Tapao HSR Station)	ในพื้นที่โครงการ	สถานีรถไฟความเร็วสูงอุตะเถา และงานอุโมงค์ใต้ดิน	-	-
4	ศูนย์ธุรกิจการค้าอำนวยการขนส่ง ทางอากาศ (Commercial Gateway) และพื้นที่สนับสนุน (Airport City)	ในพื้นที่โครงการ	โดยเอกชนร่วมลงทุน	โดยเอกชนร่วมลงทุน	โดยเอกชนร่วมลงทุน
5	พื้นที่สนับสนุนธุรกิจการบิน/ พื้นที่ธุรกิจ (Airport City)	นอกพื้นที่โครงการ	โดยเอกชนร่วมลงทุน	โดยเอกชนร่วมลงทุน	โดยเอกชนร่วมลงทุน
6	อาคารคลังสินค้า (Cargo Terminal and Cargo Village)	ในพื้นที่โครงการ	0.194 ล้านตันต่อปี	0.591 ล้านตันต่อปี	1.108 ล้านตันต่อปี
7	เขตประกอบการค้าเสรี (Free Trade Zone)	นอกพื้นที่โครงการ	อาคารสินค้าและเขตประกอบ การค้าเสรี ระยะที่ 1	อาคารสินค้าและเขตประกอบ การค้าเสรี ระยะที่ 2	อาคารสินค้าและเขตประกอบ การค้าเสรี ระยะที่ 3
8	ศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานอื่น	นอกพื้นที่โครงการ	MRO ระยะที่ 1	MRO ระยะที่ 2	MRO ระยะที่ 3

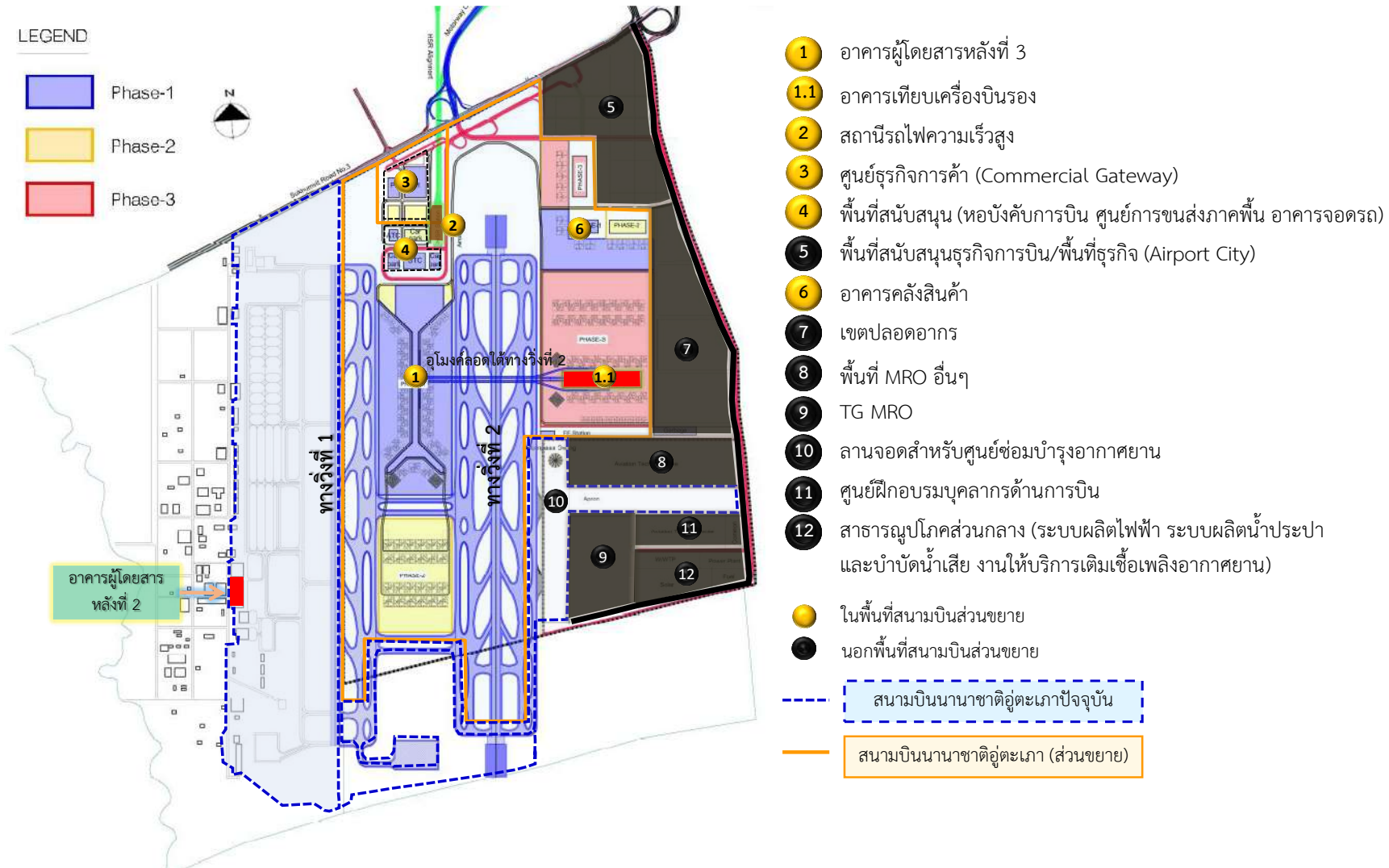
รายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม สำหรับโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ
 ที่อาจมีผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติคุณภาพสิ่งแวดล้อม สุขภาพ อนามัย คุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนอย่างรุนแรง
 โครงการก่อสร้างทางวิ่งและทางขับที่ 2 สนามบินนานาชาติอุตะเถา อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง ครั้งที่ 1 : กรณีปรับปรุงผังสนามบิน

ตารางที่ 1.1-1 องค์ประกอบกิจกรรมที่จะเกิดขึ้นในพื้นที่สนามบินนานาชาติอุตะเถาสวนขยายและพื้นที่โดยรอบ ตามที่นำเสนอไว้ในรายงาน EHIA ฉบับผ่านความเห็นชอบจาก กก.วล. (มิถุนายน พ.ศ. 2565)

ลำดับ	รายการ	ตำแหน่ง กิจกรรม	ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2571) พัฒนาช่วงปี พ.ศ. 2564 - 2566	ระยะที่ 2 (พ.ศ. 2581) พัฒนาช่วงปี พ.ศ. 2573 - 2576	ระยะที่ 3 (พ.ศ. 2591) พัฒนาช่วงปี พ.ศ. 2583 - 2586
9	ศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน ของการบินไทย (TG MRO)	นอกพื้นที่โครงการ	อาคารศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน ของการบินไทย ระยะที่ 1 และผิวทางสำหรับทางขับ	อาคารศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน ของการบินไทย ระยะที่ 2	-
10	ลานจอดอากาศยาน (Apron) ของศูนย์ซ่อมอากาศยาน (Maintenance Repair and Overhaul : MRO)	นอกพื้นที่โครงการ	ลานจอดอากาศยาน ของศูนย์ซ่อมอากาศยาน (MRO)	-	-
11	ศูนย์ฝึกอบรมบุคลากร ด้านการบินและอวกาศ	นอกพื้นที่โครงการ	ศูนย์ฝึกอบรมบุคลากรด้านการบิน และอวกาศ ระยะที่ 1	ศูนย์ฝึกอบรมบุคลากรด้านการบิน และอวกาศ ระยะที่ 2	-
12	ระบบสาธารณูปโภคส่วนกลาง				
	ไฟฟ้า	นอกพื้นที่โครงการ	โรงไฟฟ้าพลังงานความร้อนร่วม ขนาด 80 MW (ระยะที่ 1) โรงไฟฟ้าพลังงานแสงอาทิตย์ 15 MW ระบบกักเก็บพลังงาน 50 MWh	-	-
	ประปา	นอกพื้นที่โครงการ	10,000 ลูกบาศก์เมตรต่อวัน	10,000 ลูกบาศก์เมตรต่อวัน	-
	ระบบบำบัดน้ำเสีย	นอกพื้นที่โครงการ	8,000 ลูกบาศก์เมตรต่อวัน	8,000 ลูกบาศก์เมตรต่อวัน	
	บริการเชื้อเพลิงอากาศยาน	นอกพื้นที่โครงการ	15 ล้านลิตร	10 ล้านลิตร	-

ที่มา : รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม สำหรับโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการที่อาจมีผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติคุณภาพสิ่งแวดล้อม สุขภาพ อนามัย คุณภาพชีวิต ของประชาชนในชุมชนอย่างรุนแรง
 โครงการก่อสร้างทางวิ่งและทางขับที่ 2 สนามบินนานาชาติอุตะเถา อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง (รายงานฉบับสมบูรณ์), มิถุนายน พ.ศ. 2565 ตารางที่ 2.3-1 หน้า 2-11 ถึงหน้า 2-12

รายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม สำหรับโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ
 ที่อาจมีผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติคุณภาพสิ่งแวดล้อม สุขภาพ อนามัย คุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนอย่างรุนแรง
 โครงการก่อสร้างทางวิ่งและทางขับที่ 2 สนามบินนานาชาติอู่ตะเภา อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง ครั้งที่ 1 : กรณีปรับปรุงผังสนามบิน



ที่มา : รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม สำหรับโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการที่อาจมีผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติคุณภาพสิ่งแวดล้อม สุขภาพ อนามัย คุณภาพชีวิต ของประชาชนในชุมชนอย่างรุนแรง
 โครงการก่อสร้างทางวิ่งและทางขับที่ 2 สนามบินนานาชาติอู่ตะเภา อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง (รายงานฉบับสมบูรณ์), มิถุนายน พ.ศ. 2565 รูปที่ 2.3-1 หน้า 2-13

รูปที่ 1.1-3 กรอบพื้นที่โครงการและผังภาพรวมองค์ประกอบกิจกรรมที่จะเกิดขึ้นในพื้นที่สนามบินนานาชาติอู่ตะเภาส่วนขยายและพื้นที่โดยรอบ

ซึ่งในรายงาน EHIA ฉบับผ่านความเห็นชอบ จาก กก.วล. (มิถุนายน พ.ศ. 2565) โครงการได้กำหนดแผน
การประชาสัมพันธ์โครงการและแผนรับเรื่องร้องเรียนไว้ โดยมีรายละเอียด ดังนี้

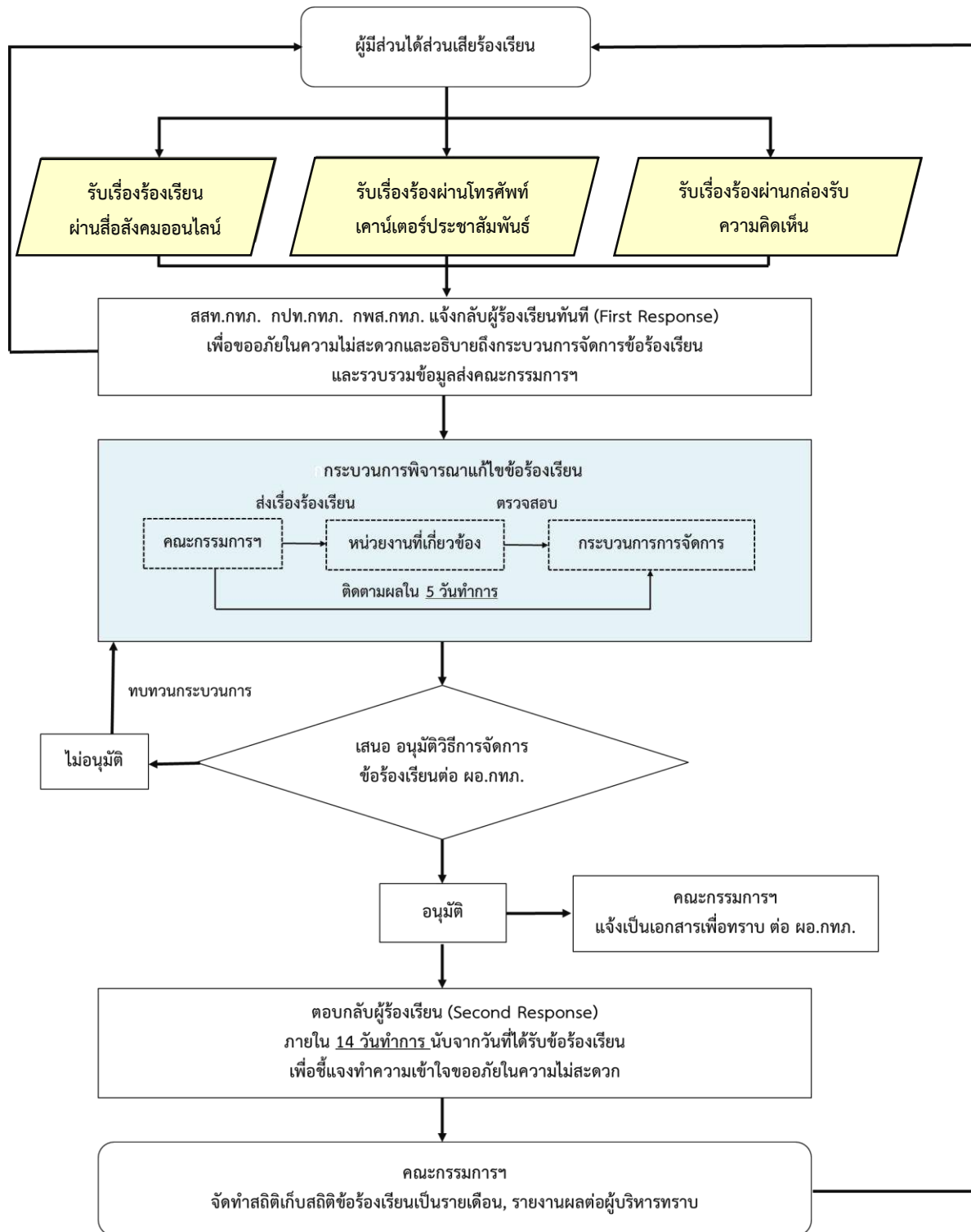
1) แผนการประชาสัมพันธ์โครงการ

โครงการมีแผนการประชาสัมพันธ์ แผนการให้ความรู้ และข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการ โดยมี
วัตถุประสงค์เพื่อเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการดำเนินโครงการให้กับผู้มีส่วนได้เสียและผู้สนใจในโครงการ
อย่างต่อเนื่อง โดยจัดให้มีช่องทางในการประชาสัมพันธ์โครงการหลากหลายช่องทางที่เหมาะสมกับการสื่อสารข้อมูล
โครงการในแต่ละช่วง แต่ละกลุ่มเป้าหมาย ซึ่งจะช่วยสร้างความรู้ความเข้าใจที่ถูกต้องเกี่ยวกับโครงการ รวมทั้ง
เป็นช่องทางในการรับฟังความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ และแจ้งข้อร้องเรียนต่างๆ สร้างการยอมรับ และการมี
ส่วนร่วมกับทุกภาคส่วน ทั้งในระดับประเทศและระดับท้องถิ่น ทั้งนี้ ในการดำเนินการประชาสัมพันธ์โครงการ
ได้กำหนดให้มีการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามแผนประชาสัมพันธ์ในแต่ละระยะเวลาดำเนินการประชาสัมพันธ์
พร้อมรายงานผลไว้ในรายงานการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ

2) แผนรับเรื่องร้องเรียน

ปัจจุบันการทำอากาศยานอุตะเภา มีแผนรับเรื่องร้องเรียนและขั้นตอนการดำเนินการ แสดงดัง
รูปที่ 1.1-4 อย่างไรก็ตาม ในอนาคตเมื่อมีการเปิดใช้ทางวิ่งที่ 2 จะมีเอกชน /ผู้ที่เข้ามาบริหารสนามบินนานาชาติ
อุตะเภา จะต้องจัดทำแผนรับเรื่องร้องเรียนโดยละเอียดต่อไป

รายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม สำหรับโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ
 ที่อาจมีผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติ คุณภาพสิ่งแวดล้อม สุขภาพ อนามัย คุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนอย่างรุนแรง
 โครงการก่อสร้างทางวิ่งและทางขับที่ 2 สนามบินนานาชาติอุตะเกา อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง ครั้งที่ 1 : กรณีปรับปรุงผังสนามบิน



ที่มา : การทำอากาศยานอุตะเกา, พ.ศ. 2563

รูปที่ 1.1-4 แผนผังกระบวนการทำงานของระบบจัดการเรื่องร้องเรียน

1.1.3 การดำเนินการภายหลังรายงาน EHIA ได้รับความเห็นชอบแล้ว

ภายหลังรายงาน EHIA ฉบับผ่านความเห็นชอบจาก กก.วล. (มิถุนายน พ.ศ. 2565) ถึงเดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2568 ทร. และ สกพอ. มีหนังสือแจ้ง สผ. ขอยกเว้นการส่งรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ลงวันที่ 25 มกราคม พ.ศ. 2566 (รายละเอียดแสดงดังภาคผนวก 1-1) เนื่องจากยังไม่มีกิจกรรมก่อสร้างในพื้นที่ของโครงการ และได้ดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่กำหนดไว้ในรายงาน EHIA ฉบับผ่านความเห็นชอบที่กำหนดให้ต้องดำเนินการก่อนเริ่มก่อสร้างอย่างเคร่งครัด ซึ่งบางมาตรการได้ดำเนินการแล้วเสร็จรายละเอียดแสดงดังตารางที่ 1.1-2

รายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม สำหรับโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ
 ที่อาจมีผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติคุณภาพสิ่งแวดล้อม สุขภาพ อนามัย คุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนอย่างรุนแรง
 โครงการก่อสร้างทางวิ่งและทางขับที่ 2 สนามบินนานาชาติอุตะเถา อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง ครั้งที่ 1 : กรณีปรับปรุงฝั่งสนามบิน

ตารางที่ 1.1-2 มาตรการที่โครงการได้ดำเนินการภายหลังรายงาน EHIA ผ่านความเห็นชอบ จาก กก.วล.

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	อ้างอิง
<p>1) แต่งตั้งคณะกรรมการและคณะทำงาน รวม 4 ชุด ประกอบด้วย</p> <p>1.1) คณะกรรมการกำกับการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางวิ่งและทางขับที่ 2 สนามบินนานาชาติอุตะเถา อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง</p> <p>1.2) คณะกรรมการติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางวิ่งและทางขับที่ 2 สนามบินนานาชาติอุตะเถา อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง</p> <p>1.3) คณะทำงานสำรวจและพิจารณาค่าชดเชยเยียวยา โครงการก่อสร้างทางวิ่งและทางขับที่ 2 สนามบินนานาชาติอุตะเถา อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง</p> <p>1.4) คณะกรรมการความปลอดภัย ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางวิ่งและทางขับที่ 2 สนามบินนานาชาติอุตะเถา อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง</p>	<p>คำสั่งสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ที่ 56/2566 ลงวันที่ 23 พฤษภาคม พ.ศ. 2566 เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการกำกับการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางวิ่งและทางขับที่ 2 สนามบินนานาชาติอุตะเถา อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง (ภาคผนวก 1-2)</p> <p>คำสั่งสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ที่ 57/2566 ลงวันที่ 23 พฤษภาคม พ.ศ. 2566 เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางวิ่งและทางขับที่ 2 สนามบินนานาชาติอุตะเถา อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง (ภาคผนวก 1-3)</p> <p>คำสั่งสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ที่ 58/2566 ลงวันที่ 23 พฤษภาคม พ.ศ. 2566 เรื่อง แต่งตั้งคณะทำงานสำรวจและพิจารณาค่าชดเชยเยียวยา โครงการก่อสร้างทางวิ่งและทางขับที่ 2 สนามบินนานาชาติอุตะเถา อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง (ภาคผนวก 1-4)</p> <p>คำสั่งสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ที่ 59/2566 ลงวันที่ 23 พฤษภาคม พ.ศ. 2566 เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการความปลอดภัย ระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางวิ่งและทางขับที่ 2 สนามบินนานาชาติอุตะเถา อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง (ภาคผนวก 1-5)</p>

รายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม สำหรับโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ
 ที่อาจมีผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติคุณภาพสิ่งแวดล้อม สุขภาพ อนามัย คุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนอย่างรุนแรง
 โครงการก่อสร้างทางวิ่งและทางขับที่ 2 สนามบินนานาชาติอุตะเถา อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง ครั้งที่ 1 : กรณีปรับปรุงฝั่งสนามบิน

ตารางที่ 1.1-2 มาตรการที่โครงการได้ดำเนินการภายหลังรายงาน EHIA ผ่านความเห็นชอบ จาก กก.วล.

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	อ้างอิง
2) กำหนดข้อความขอบเขตการดำเนินงาน (TOR) ให้ผู้รับเหมาก่อสร้างเป็นผู้สมทบเงิน เข้ากองทุนหลักประกันความเสียหายฉุกเฉิน ร้อยละ 0.2 และกองทุนเพื่อพัฒนา คุณภาพชีวิตของประชาชน ร้อยละ 0.45	ทร. ได้ดำเนินการกำหนดข้อความขอบเขตการดำเนินงาน (TOR) แล้ว ปัจจุบันอยู่ระหว่างกระบวนการคัดเลือกผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการก่อสร้างทางวิ่งที่ 2 และทางขับ สนามบินนานาชาติอุตะเถา อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง
3) จัดตั้งศูนย์ประสานงานการแก้ไขปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อมสนามบินนานาชาติ อุตะเถา เพื่อเป็นช่องทางหลักในการรับเรื่องร้องเรียนเรียบร้อยแล้ว	หน้าเว็บไซต์ศูนย์ประสานงานการแก้ไขปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อมสนามบินนานาชาติ อุตะเถา (https://www.eeco.or.th/th/complaint-utapao) (ภาคผนวก 1-6)
4) จัดจ้างที่ปรึกษา เพื่อทบทวนการสำรวจ จัดทำบัญชีค่าชดเชยให้แก่ผู้ได้รับผลกระทบ โครงการก่อสร้างทางวิ่งที่ 2 ในพื้นที่เส้นเสี่ยงที่ผ่านความเห็นชอบตามมาตรการ ที่กำหนดไว้ในรายงาน EHIA	ดำเนินการจัดจ้างที่ปรึกษาเพื่อทบทวนการสำรวจ จัดทำบัญชีค่าชดเชยและเจรจา ค่าชดเชยให้แก่ผู้ได้รับผลกระทบ ในพื้นที่เส้นเสี่ยง โครงการก่อสร้างทางวิ่งและทางขับ ที่ 2 สนามบินอุตะเถา สัญญาเลขที่ EEC008/2567 ลงวันที่ 31 ตุลาคม พ.ศ. 2566
5) จัดส่งรายงานความก้าวหน้าการดำเนินการตามข้อควรปฏิบัติเพื่อให้การดำเนินการ โครงการสอดคล้องกับความคิดเห็นของทุกภาคส่วนทุก 3 เดือน ตามที่ กพท. กำหนด	นำส่งรายงานความก้าวหน้าการดำเนินการตั้งแต่เดือนตุลาคม พ.ศ. 2565 ถึงเดือน มิถุนายน พ.ศ. 2568 รวมทั้งสิ้น 10 ฉบับ (ตั้งแต่เดือนพฤษภาคม 2566) โดยฉบับล่าสุด ตามหนังสือ ที่ สกพอ 0607/0134 ลงวันที่ 29 กรกฎาคม พ.ศ. 2568 เรื่อง ขอนำส่ง รายงานความก้าวหน้าการดำเนินการตามข้อควรปฏิบัติเพื่อให้การดำเนินการโครงการ สอดคล้องกับความคิดเห็นของทุกภาคส่วน โครงการก่อสร้างทางวิ่งและทางขับที่ 2 สนามบินอุตะเถา อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง ฉบับเดือนเมษายน - มิถุนายน พ.ศ. 2568 (ภาคผนวก 1-7)
6) จัดตั้งมูลนิธิหลักประกันความเสียหายและพัฒนาคุณภาพชีวิตของประชาชน	ใบสำคัญแสดงการจดทะเบียนจัดตั้งมูลนิธิ ทะเบียนเลขที่ รย3/2567 ให้ไว้ ณ วันที่ 5 พฤศจิกายน พ.ศ. 2567 (ภาคผนวก 1-8)
7) การจัดจ้างจัดหาบุคคลที่ 3 (Third Party) เป็นผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบการ ปฏิบัติตามมาตรการฯ	สัญญาจ้างที่ปรึกษาโครงการงานจ้างที่ปรึกษาบุคคลที่ 3 Third Party ติดตาม ตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการ ก่อสร้างทางวิ่งและทางขับที่ 2 สนามบินนานาชาติอุตะเถา ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2568 สัญญาเลขที่ EEC029/2568 วันที่ 31 มีนาคม พ.ศ. 2568

ที่มา : ที่ปรึกษาบริหารโครงการของสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก, กรกฎาคม พ.ศ. 2568

1.1.4 การดำเนินการเพื่อจัดการเรื่องร้องเรียน

1) ความสำเร็จหน้าของการจัดตั้งศูนย์ประสานงานการแก้ไขปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อมสนามบินนานาชาติอุตะปะอา เพื่อเป็นช่องทางหลักในการรับเรื่องร้องเรียน

โครงการได้มีการจัดตั้งศูนย์ประสานงานการแก้ไขปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อมสนามบินนานาชาติอุตะปะอาผ่านเว็บไซต์ (<https://www.eeco.or.th/th/complaint-utapao>) ซึ่งจะใช้เป็นช่องทางหลักในการรับเรื่องร้องเรียนและอำนวยความสะดวกในการให้ข้อมูลกับประชาชนในพื้นที่ นอกจากนี้ สกพอ. ได้พิจารณาให้มีการจัดตั้งสำนักงานศูนย์ประสานงานฯ บริเวณพื้นที่ฝั่งตรงข้ามทางเข้าท่าอากาศยานอุตะปะอาบริเวณ ซึ่งเป็นพื้นที่ของกองทัพอากาศ ซึ่งต้องจัดทำโครงการเพื่อขออนุมัติงบประมาณดำเนินการจัดตั้งต่อไป

การดำเนินงานต่อข้อร้องเรียนที่ผ่านมาของโครงการ

เนื่องจากโครงการยังไม่ได้เริ่มดำเนินการกิจกรรมการก่อสร้างใดๆ ภายในกรอบพื้นที่โครงการตามรายงาน EHIA ฉบับผ่านความเห็นชอบจาก กก.วล. (มิถุนายน พ.ศ. 2565) การร้องเรียนต่างๆ ที่เข้ามา จึงยังไม่ได้มีประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินโครงการ โดยประเด็นที่ร้องเรียนยังคงเป็นเรื่องเดิมที่เกี่ยวกับเส้นเสียง ดังนี้

- ให้ชะลอการก่อสร้างโครงการก่อสร้างทางวิ่งและทางขับที่ 2 และให้ยกเลิกแผนที่เส้นเสียงจากรายงาน EHIA ที่ผ่านความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติและคณะรัฐมนตรีแล้ว
- ขอให้มีการทำแผนที่เส้นเสียงใหม่โดยใช้แบบจำลองที่เป็นธรรม เปิดเผย ครอบคลุมให้ประชาชนผู้ได้รับผลกระทบพิสูจน์ทราบได้

โครงการโดย สกพอ. ได้ดำเนินการสำรวจ จัดทำบัญชีค่าชดเชยและเจรจาค่าชดเชยให้แก่ผู้ได้รับผลกระทบในพื้นที่เส้นเสียง และเนื่องจากกรณีของเส้นเสียงที่มีข้อร้องเรียนยังอยู่ในกระบวนการพิจารณาของศาลปกครอง ซึ่งศาลปกครองยังไม่ได้มีคำสั่งใดๆ ออกมา ดังนั้น โครงการจึงได้ดำเนินการตามมาตรการชดเชยเพื่อให้เป็นไปตามขั้นตอนการขอรับการจัดสรรงบประมาณในการจ่ายค่าชดเชยเยียวยาให้แก่ผู้ที่ได้รับผลกระทบจากโครงการต่อไป รวมทั้ง ได้มีการให้ข้อมูลเพื่อสร้างความเข้าใจผ่านที่ปรึกษาภายใต้โครงการจ้างที่ปรึกษาเพื่อทบทวนการสำรวจจัดทำบัญชีค่าชดเชยและเจรจาค่าชดเชยให้แก่ผู้ได้รับผลกระทบ ในพื้นที่เส้นเสียงโครงการก่อสร้างทางวิ่งและทางขับที่ 2 สนามบินนานาชาติอุตะปะอาด้วย

2) ความสำเร็จหน้าของการชดเชยเยียวยาผู้ได้รับผลกระทบ

สกพอ. ได้มีการแต่งตั้งคณะทำงานสำรวจและพิจารณาค่าชดเชยเยียวยา เมื่อวันที่ 23 พฤษภาคม พ.ศ. 2566 รายละเอียดแสดงดังภาคผนวก 1-4 เพื่อทบทวนการสำรวจ จัดทำฐานข้อมูล แผนการชดเชย หลักเกณฑ์การคิดค่าชดเชย และเงื่อนไขการจ่ายค่าชดเชยเยียวยาแก่ผู้ได้รับผลกระทบด้านเสียง ซึ่งเกิดจากการพัฒนาโครงการให้มีความชัดเจน เป็นไปตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่ระบุไว้ในรายงาน EHIA ฉบับผ่านความเห็นชอบจาก กก.วล. (มิถุนายน พ.ศ. 2565) เพื่อให้สกพอ. สามารถดำเนินการเยียวยาผู้ได้รับผลกระทบให้แล้วเสร็จก่อนเปิดใช้ทางวิ่งที่ 2 ต่อไป

ซึ่งโครงการได้มีการจัดทำแผนแผนการดำเนินงานจ่ายค่าชดเชยเยียวยาให้แก่ผู้ได้รับผลกระทบในพื้นที่เส้นเสียงโครงการแสดงดังตารางที่ 1.1-3

รายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม สำหรับโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ
 ที่อาจมีผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติคุณภาพสิ่งแวดล้อม สุขภาพ อนามัย คุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนอย่างรุนแรง
 โครงการก่อสร้างทางวิ่งและทางขับที่ 2 สนามบินนานาชาติอู่ตะเภา อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง ครั้งที่ 1 : กรณีปรับปรุงผังสนามบิน

ตารางที่ 1.1-3 แผนการดำเนินงานจ่ายค่าชดเชยเยียวยาให้แก่ผู้ได้รับผลกระทบในพื้นที่เสี่ยงของโครงการ

กิจกรรม	เริ่ม / สิ้นสุด	ปี พ.ศ.																			
		2566				2567				2568				2569				2570			
		Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4
1. แต่งตั้งคณะทำงานสำรวจและพิจารณา ค่าชดเชยเยียวยา	พ.ค. 2566																				
2. ทบทวนการสำรวจจัดทำบัญชีค่าชดเชย และเจรจาจ่ายค่าชดเชยให้แก่ผู้ได้รับ ผลกระทบในพื้นที่เสี่ยงโครงการฯ	พ.ย. 2566 - ก.พ. 2568																				
3. เสนอขอจัดสรรงบประมาณ ปีงบประมาณ 2569 สำหรับค่าชดเชย และเยียวยา	ต.ค. 2567 - ก.ย. 2568																				
4. ดำเนินการชดเชยเยียวยาให้แก่ผู้ได้รับ ผลกระทบในพื้นที่เสี่ยงโครงการฯ	ต.ค. 2568 - ก.ย. 2570																				
5. ก่อสร้างทางวิ่งและทางขับที่ 2	ม.ค. 2568 - ธ.ค. 2570																				

ที่มา : โครงการพัฒนาศูนย์ข้อมูลและเมืองการบินภาคตะวันออก, พ.ศ. 2566

3) ความเป็นมาของการจัดตั้งมูลนิธิหลักประกันความเสียหายและพัฒนาคุณภาพชีวิตของประชาชน

สกพอ. ได้ดำเนินการจัดตั้งมูลนิธิฯ แล้วเสร็จตามใบสำคัญแสดงการจดทะเบียนจัดตั้งมูลนิธิ ทะเบียน
เลขที่ รย3/2567 ลงวันที่ 5 พฤศจิกายน พ.ศ. 2567 รายละเอียดตาม**ภาคผนวก 1-8**

4) ความเป็นมาของการประสานสำนักงานโยธาธิการและผังเมืองท้องถิ่น เรื่อง การควบคุมก่อสร้าง
ใกล้เขตสนามบิน

สกพอ. ได้นำส่งแผนที่เส้นเท้าระดับเสียง โครงการก่อสร้างทางวิ่งและทางขับที่ 2 สนามบินนานาชาติ
อุตะเกา ถึงสำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดระยองและจังหวัดชลบุรี เมื่อวันที่ 24 ตุลาคม พ.ศ. 2567 สำหรับ
ใช้ในการพิจารณาประกอบการกำหนดผังเมืองและให้หน่วยงานท้องถิ่นที่มีหน้าที่อนุญาตให้ก่อสร้างนำไปใช้ควบคุม
ให้เป็นไปตามกฎหมายและข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องต่อไป รายละเอียดดัง**ภาคผนวก 1-9** และได้มีการแจ้งให้ทราบถึง
เงื่อนไขและมาตรการชดเชยสำหรับผู้ได้รับผลกระทบด้านเสียง ซึ่งพิจารณาระดับผลกระทบจากแผนที่เส้นเท้าระดับ
เสียงที่มีการคาดการณ์ในปี พ.ศ. 2591 โดยชดเชยสิ่งปลูกสร้างที่ก่อสร้างถึงวันที่รายงาน EHIA ได้รับความเห็นชอบ
จากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (17 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2565) และ สกพอ. จะต้องมีการเผยแพร่ข้อมูลการ
ก่อสร้างโครงการให้ประชาชนรับทราบต่อไป

สามารถสรุปรายละเอียดและความก้าวหน้าในการดำเนินการแต่ละกิจกรรมของโครงการพัฒนาสนามบิน
อุตะเกาและเมืองการบินภาคตะวันออก รายละเอียดดัง**ตารางที่ 1.1-4**

รายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม สำหรับโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ
 ที่อาจมีผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติคุณภาพสิ่งแวดล้อม สุขภาพ อนามัย คุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนอย่างรุนแรง
 โครงการก่อสร้างทางวิ่งและทางขับที่ 2 สนามบินนานาชาติอู่ตะเภา อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง ครั้งที่ 1 : กรณีปรับปรุงฝั่งสนามบิน

ตารางที่ 1.1-4 ความก้าวหน้าในการดำเนินการ ภายใต้โครงการพัฒนาสนามบินพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาและเมืองการบินภาคตะวันออก

ลำดับ	กิจกรรม	ตำแหน่งกิจกรรม	ผู้รับผิดชอบ	การดำเนินการ
1	ทางวิ่งที่ 2 และทางขับ (ยกเว้นทางขับเชื่อมระหว่างทางวิ่งที่ 1 กับลานจอดสำหรับศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน (อยู่นอกพื้นที่โครงการ))	ในพื้นที่โครงการ	กองทัพเรือ	เตรียมการก่อสร้าง
2	อุตุนิยมหาวิทยาลัยการบิน	ในพื้นที่โครงการ	กองทัพเรือ	ออกแบบและเตรียมการก่อสร้าง
3	หอคอยควบคุมการจราจรทางอากาศ	ในพื้นที่โครงการ	บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด	เตรียมการก่อสร้าง
4	ทางยกระดับเชื่อมทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 เพื่อเข้า - ออก สนามบิน	นอกพื้นที่โครงการ	กรมทางหลวง	เตรียมการก่อสร้าง
5	ระบบสาธารณูปโภคส่วนกลาง			
5.1	ระบบไฟฟ้าและน้ำเย็น	นอกพื้นที่โครงการ	สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก /บริษัท บี.กริม เพาเวอร์ จำกัด (มหาชน)	อยู่ระหว่างการก่อสร้าง
5.2	ระบบน้ำประปาและบำบัดน้ำเสีย	นอกพื้นที่โครงการ	สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก /บริษัทจัดการและพัฒนาทรัพยากรน้ำภาคตะวันออก จำกัด (มหาชน) หรือ อีสท์ วอเตอร์	อยู่ระหว่างการก่อสร้าง
5.3	ระบบเติมน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน	นอกพื้นที่โครงการ	สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก /บริษัท โกลเบลแอร์โรแอสไซซิเททส์ จำกัด	อยู่ระหว่างการก่อสร้าง

รายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม สำหรับโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ
 ที่อาจมีผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติคุณภาพสิ่งแวดล้อม สุขภาพ อนามัย คุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนอย่างรุนแรง
 โครงการก่อสร้างทางวิ่งและทางขับที่ 2 สนามบินนานาชาติอู่ตะเภา อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง ครั้งที่ 1 : กรณีปรับปรุงฝั่งสนามบิน

ตารางที่ 1.1-4 ความก้าวหน้าในการดำเนินการ ภายใต้โครงการพัฒนาสนามบินพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาและเมืองการบินภาคตะวันออก

ลำดับ	กิจกรรม	ตำแหน่งกิจกรรม	ผู้รับผิดชอบ	การดำเนินการ
6	พื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน	นอกพื้นที่โครงการ	สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก	ปรับถมดินแล้วเสร็จ
7	ศูนย์ฝึกอบรมบุคลากรด้านการบินและอวกาศอู่ตะเภา	นอกพื้นที่โครงการ	สถาบันการบินพลเรือน	ทบทวนการศึกษาความเหมาะสม (Feasibility Study; FS)
8	อาคารผู้โดยสารหลังที่ 3 และอาคารเทียบเครื่องบินรอง	ในพื้นที่โครงการ	บริษัท อู่ตะเภา อินเตอร์เนชั่นแนล เอวิเอชั่น จำกัด	ออกแบบและเตรียมการก่อสร้าง
9	ศูนย์การขนส่งภาคพื้น (GTC)	ในพื้นที่โครงการ	บริษัท อู่ตะเภา อินเตอร์เนชั่นแนล เอวิเอชั่น จำกัด	ออกแบบและเตรียมการก่อสร้าง
10	ศูนย์ธุรกิจการค้า (Commercial Gateway)	ในพื้นที่โครงการ	บริษัท อู่ตะเภา อินเตอร์เนชั่นแนล เอวิเอชั่น จำกัด	ออกแบบและเตรียมการก่อสร้าง
11	เขตประกอบการค้าเสรี (Cargo Village/Free Trade Zone)	ในพื้นที่โครงการ	บริษัท อู่ตะเภา อินเตอร์เนชั่นแนล เอวิเอชั่น จำกัด	ออกแบบและเตรียมการก่อสร้าง
12	ศูนย์ธุรกิจขนส่งสินค้าและโลจิสติกส์ (Cargo Complex)	ในพื้นที่โครงการ	บริษัท อู่ตะเภา อินเตอร์เนชั่นแนล เอวิเอชั่น จำกัด	ออกแบบและเตรียมการก่อสร้าง
13	แนวรถไฟความเร็วสูง (HSR)	ในพื้นที่โครงการ	การรถไฟแห่งประเทศไทย (บริษัทเอกชนโครงการ HSR)	ออกแบบและเตรียมการก่อสร้าง

ที่มา : ที่ปรึกษาบริหารโครงการของสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก, กรกฎาคม พ.ศ. 2568

1.2 เหตุผลและความจำเป็นในการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ

โครงการพัฒนาสนามบินนานาชาติอู่ตะเภาและเมืองการบินภาคตะวันออก เป็นหนึ่งในโครงการร่วมลงทุนที่ดำเนินการตามประกาศคณะกรรมการนโยบายการพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก เรื่อง หลักเกณฑ์วิธีการ เงื่อนไข และกระบวนการ ในการร่วมลงทุนกับเอกชนหรือให้เอกชนเป็นผู้ลงทุน พ.ศ. 2560 โดยมีเป้าหมายที่จะพัฒนาสู่การเป็น “สนามบินนานาชาติเชิงพาณิชย์หลักแห่งที่ 3 ของกรุงเทพมหานคร (Bangkok Airport System หรือ BAS)” และพัฒนาสู่การเป็นเมืองการบิน ซึ่งจะเชื่อมต่อกับสนามบินสุวรรณภูมิและสนามบินดอนเมืองด้วยรถไฟความเร็วสูง โดยในการพัฒนาสนามบินนานาชาติอู่ตะเภาในพื้นที่เขตส่งเสริมเมืองการบินภาคตะวันออกนั้น มีการพัฒนาโครงการโดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้องหลายหน่วยงาน อาทิ เอกชนร่วมลงทุน สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.) กองทัพอากาศ (ทร.) บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) สถาบันการบินพลเรือน (สบพ.) รวมทั้งการให้เอกชนเช่าที่ดินเพื่อดำเนินการในระบบสาธารณูปโภคส่วนกลางของสนามบิน

อนึ่ง ในการพัฒนาพื้นที่สนามบินส่วนขยาย ซึ่งมีกองทัพอากาศ และ สกพอ. เป็นหน่วยงานหลักในการดำเนินการโครงการ ตามที่คณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ได้มอบหมาย โดยจะอยู่ภายในขอบเขตของสัญญาร่วมลงทุน กับ บริษัท อู่ตะเภา อินเตอร์เนชั่นแนล เอวิเอชัน จำกัด (UTA) ในฐานะเอกชนร่วมลงทุนโครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาและเมืองการบินภาคตะวันออก เพื่อดำเนินการพัฒนางานส่วนอาคารสำหรับสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา (ส่วนขยาย) และการพัฒนาส่วนเมืองการบิน (Airport City) (ภายใต้พื้นที่เขตส่งเสริมเมืองการบินภาคตะวันออก) โดย UTA จะเป็นผู้บริหารสนามบินนานาชาติอู่ตะเภาภายใต้การรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ แทนการทำอากาศยานอู่ตะเภา กองทัพอากาศ ซึ่งเมื่ออาคารผู้โดยสารหลังใหม่ (หลังที่ 3) ก่อสร้างแล้วเสร็จ ก่อนเปิดให้บริการสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา กองทัพอากาศ จะดำเนินการโอนใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ เพื่อ UTA จะได้สามารถให้บริการสนามบินนานาชาติอู่ตะเภาทั้งหมดได้ ซึ่งจะมีการโอนย้ายกิจกรรมการบินเชิงพาณิชย์จากอาคารผู้โดยสารหลังที่ 2 (และหลังที่ 1 ถ้ามีการใช้งานอยู่ในช่วงเวลานั้น) ไปยังอาคารผู้โดยสารหลังที่ 3 โดยกองทัพอากาศจะดำเนินการให้มีการใช้ประโยชน์ร่วมกันระหว่างการบินทหารและการบินพลเรือนตามที่กองทัพอากาศ และ UTA ได้มีบันทึกข้อตกลงว่าด้วยการใช้ประโยชน์ “สนามบินอู่ตะเภา” กองทัพอากาศ และ “สนามบินนานาชาติอู่ตะเภา” ตามโครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาและเมืองการบินภาคตะวันออกร่วมกันแล้ว โดยให้เป็นไปตามกฎหมายการเดินอากาศ

การดำเนินงานของโครงการพัฒนาสนามบินนานาชาติอู่ตะเภาและเมืองการบินภาคตะวันออกเพื่อให้สามารถรองรับจำนวนผู้โดยสารได้สูงสุด 70 ล้านคนต่อปี (ในปี พ.ศ. 2591) จะต้องมีการก่อสร้างทางวิ่งที่ 2 เพิ่มเติม คาดว่าจะใช้ระยะเวลาก่อสร้างประมาณ 36 เดือน โดยรัฐบาลได้มอบหมายให้ ทร. เป็นผู้รับผิดชอบก่อสร้างทางวิ่งและทางขับที่ 2 ซึ่งโครงการก่อสร้างทางวิ่งและทางขับที่ 2 สนามบินนานาชาติอู่ตะเภา ได้มีการศึกษาและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม สำหรับโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการที่อาจมีผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติ คุณภาพสิ่งแวดล้อม สุขภาพ อนามัย คุณภาพชีวิต ของประชาชนในชุมชนอย่างรุนแรง โครงการก่อสร้างทางวิ่งและทางขับที่ 2 สนามบินนานาชาติอู่ตะเภา อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง และรายงานได้รับความเห็นชอบจาก กก.วล. เมื่อเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2565

การศึกษาและจัดทำรายงานดังกล่าว ครอบคลุมในระยะก่อสร้างที่ได้มีการพิจารณาในกรณีที่จะมีการดำเนินงานก่อสร้างในช่วงเวลาเดียวกัน ประกอบด้วย 1) งานก่อสร้างทางวิ่งที่ 2 2) งานก่อสร้างทางขับคู่ขนาน

3) งานก่อสร้างอุโมงค์ลอดใต้ทางวิ่ง 4) งานก่อสร้างลานจอดอากาศยานและหลุมจอด 5) งานก่อสร้างอาคารผู้โดยสารหลังที่ 3 6) งานก่อสร้างอาคารคลังสินค้า 7) งานก่อสร้างหอบังคับการบิน 8) งานก่อสร้างศูนย์การขนส่งภาคพื้น 9) งานก่อสร้างอาคารจอดรถ 10) งานก่อสร้างอาคารดับเพลิง 11) งานก่อสร้างถนน 12) งานก่อสร้างอาคารสำนักงาน/ร้านค้า 13) งานก่อสร้างพื้นที่สนับสนุนการบิน และ 14) งานก่อสร้างสถานีรถไฟความเร็วสูง (ใต้ดิน) มาประเมินผลกระทบในภาพรวมที่อาจเกิดขึ้นต่อพื้นที่อ่อนไหวและชุมชนบริเวณโดยรอบพื้นที่โครงการ รวมถึงระยะดำเนินการที่ได้พิจารณากิจกรรมการดำเนินงานของสนามบินที่ครอบคลุมจำนวนเที่ยวบินเฉลี่ยต่อวัน สูงสุดใน ปี พ.ศ. 2591 จำนวน 1,364 เที่ยวบินต่อวัน และจำนวนผู้โดยสารคาดการณ์ไปจนถึงปี พ.ศ. 2591 (Ultimate Phase) จะมีผู้โดยสารประมาณ 70 ล้านคน

ต่อมาภายหลังจากวิกฤตการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 หรือ โรคโควิด-19 และด้วยสถานการณ์โลกเข้าสู่สภาวะความขัดแย้ง ส่งผลกระทบต่อการเติบโตของปริมาณผู้โดยสารด้านการบิน โดยการคาดการณ์ผู้โดยสารในอนาคตคาดว่าจะมีค่าความคลาดเคลื่อนเพิ่มมากขึ้น ดังนั้น เอกชนร่วมลงทุน (UTA) และ สกพอ. จึงได้ทบทวนแผนแม่บทให้เหมาะสม โดยอยู่บนพื้นฐานแนวคิด คือ เพื่อให้เกิดความยืดหยุ่นในการพัฒนาโครงการ ลดความเสี่ยงกรณีที่จะเกิดการลงทุนมากเกินไปที่ควรเป็น (Over Investment) และเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการ จากแนวคิดดังกล่าวโครงการได้ดำเนินการปรับปรุงผังสนามบินโดยการปรับย้ายตำแหน่งอาคารและสิ่งปลูกสร้าง และแบ่งระยะการพัฒนาโครงการ (Project Phasing) ให้ย่อยขึ้นเป็น 6 ระยะ (จากเดิม 3 ระยะ) โดยยังสามารถรองรับผู้โดยสารสูงสุดได้เท่าเดิม จึงส่งผลให้รายละเอียดบางอย่างเปลี่ยนแปลงไปจากที่นำเสนอไว้ในรายงาน EHIA ฉบับผ่านความเห็นชอบจาก กก.วล. (มิถุนายน พ.ศ. 2565) ในการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการครั้งนี้ เป็นการเปลี่ยนแปลงในพื้นที่สนามบินส่วนขยาย โดยมีทางวิ่งและทางขับที่ 2 เป็นหนึ่งในองค์ประกอบที่อยู่ในกรอบพื้นที่โครงการ (กรอบสีส้ม) ตามรายงาน EHIA ฉบับผ่านความเห็นชอบ จาก กก.วล. (มิถุนายน พ.ศ. 2565) ซึ่งทางวิ่งและทางขับที่ 2 เป็นองค์ประกอบที่ไม่ได้มีการเปลี่ยนแปลงในการศึกษาและจัดทำรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ครั้งนี้

โดยการปรับปรุงแผนการพัฒนาสนามบินนานาชาติอู่ตะเภาข้างต้น จะส่งผลดีและมีประโยชน์ต่อการดำเนินงานของโครงการ ดังนี้

- การดำเนินงานในเขตปฏิบัติการบิน (Airside Operation) มีประสิทธิภาพสูงขึ้น เพราะในการปรับปรุงผังของอาคารผู้โดยสารและลานจอดอากาศยานทำให้เกิดความสมดุลระหว่างหลุมจอดประชิดอาคาร (Contact Stands) และหลุมจอดระยะไกล (Remote Stands) ทั้งในส่วนพื้นที่อาคารผู้โดยสารหลังที่ 3 ด้านทิศตะวันออกของสนามบินและอาคารผู้โดยสารที่พื้นที่ Midfield
- ตำแหน่งของหลุมจอดระยะไกล Remote Stands จะอยู่ใกล้กับอาคารผู้โดยสารในทุกช่วงการพัฒนาสนามบินทำให้ระยะเวลาขึ้นเครื่องของผู้โดยสารน้อยลง (Boarding Time) ซึ่งจะทำให้เกิดแรงจูงใจสำหรับสายการบินต้นทุนต่ำ (Low Cost Airline) ให้มาใช้บริการที่สนามบินนานาชาติอู่ตะเภา
- การแก้ไขปรับปรุงแผนพัฒนาโครงการในระยะสั้นมีความยืดหยุ่นสูงและเหมาะสมกับการเติบโตของปริมาณผู้โดยสารที่มาใช้บริการที่สนามบินในอนาคต โดยไม่มีผลกระทบต่อแผนแม่บทการพัฒนาสนามบินนานาชาติอู่ตะเภาที่กำหนดไว้

- การเดินทางเข้าพื้นที่ก่อสร้างในระหว่างการก่อสร้างเพื่อขยายสนามบินในแต่ละช่วงระยะการพัฒนาสนามบินจะมีผลกระทบน้อยต่อการดำเนินงานของสนามบิน ซึ่งจะทำให้ลดความเสี่ยงและลดค่าใช้จ่ายในการกันพื้นที่ปลอดภัยในโครงการ
- ในช่วงการพัฒนาอาคารผู้โดยสารหลังที่ 3 และลานจอดอากาศยานในระยะที่ 1 ถึงระยะที่ 3 ซึ่งอยู่ในพื้นที่ด้านตะวันออกของสนามบินติดกับพื้นที่ของเมืองการบินภาคตะวันออกที่จะมีการพัฒนาระบบสาธารณูปโภค จะเกิดการประสานและต่อเชื่อมกันอย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งจะช่วยลดงบประมาณการลงทุนของโครงการ
- การพัฒนาระบบขนส่งมวลชนแบบต่างๆ ทั้งรถไฟความเร็วสูง ระบบขนส่งด้วยระบบรางแบบอื่นๆ รวมทั้งระบบขนส่งทางบก มีการต่อเชื่อมอย่างมีประสิทธิภาพที่ศูนย์ขนส่งทางบกในพื้นที่ของสนามบินนานาชาติอุตะเกา
- เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการพัฒนาระบบขนส่งและระบบสาธารณูปโภคที่ต่อเชื่อม

ดังนั้น เพื่อให้เป็นไปตามมาตรการที่ระบุไว้ในรายงาน EHIA ฉบับผ่านความเห็นชอบ จาก กก.วล. (มิถุนายน พ.ศ. 2565) ให้โครงการดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่กำหนดไว้ในรายงาน EHIA โครงการก่อสร้างทางวิ่งและทางขับที่ 2 สนามบินนานาชาติอุตะเกา อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง โดยเมื่อ ทร. และ สกพอ. มีการปรับรายละเอียดโครงการจึงต้องดำเนินการให้เป็นไปตามมาตรการทั่วไปข้อ 2.2 ซึ่งระบุว่า หากหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี เห็นว่า การแก้ไขเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการกระทบต่อสาระสำคัญของการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้ดำเนินการ ดังนี้

2.2.1 ในกรณีที่ ทร. และ สกพอ. (และ/หรือหน่วยงานที่เป็นผู้ดำเนินโครงการ) มีความจำเป็นต้องเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้แตกต่างไปจากที่ได้เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางวิ่งและทางขับที่ 2 สนามบินนานาชาติอุตะเกา ของ ทร. และ สกพอ. ตำบลพลลา อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง ที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้ให้ความเห็นไว้แล้ว ให้เป็นหน้าที่ของหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี ให้ดำเนินโครงการตามกฎหมาย เป็นผู้พิจารณา โดยหากหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี เห็นว่า การแก้ไขเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ กระทบต่อสาระสำคัญของการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม กรณีโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการของหน่วยงานของรัฐ ที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้ให้ความเห็นต่อรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีแล้ว และการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดของโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการของหน่วยงานของรัฐ ที่ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมนั้น ต้องเสนอให้คณะรัฐมนตรี เพื่อประกอบการพิจารณาตามระเบียบปฏิบัติของทางราชการ ให้หน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี จัดส่งรายงานการปรับปรุงแก้ไขรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมหรือมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อเสนอให้คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ คณะที่เกี่ยวข้องพิจารณา

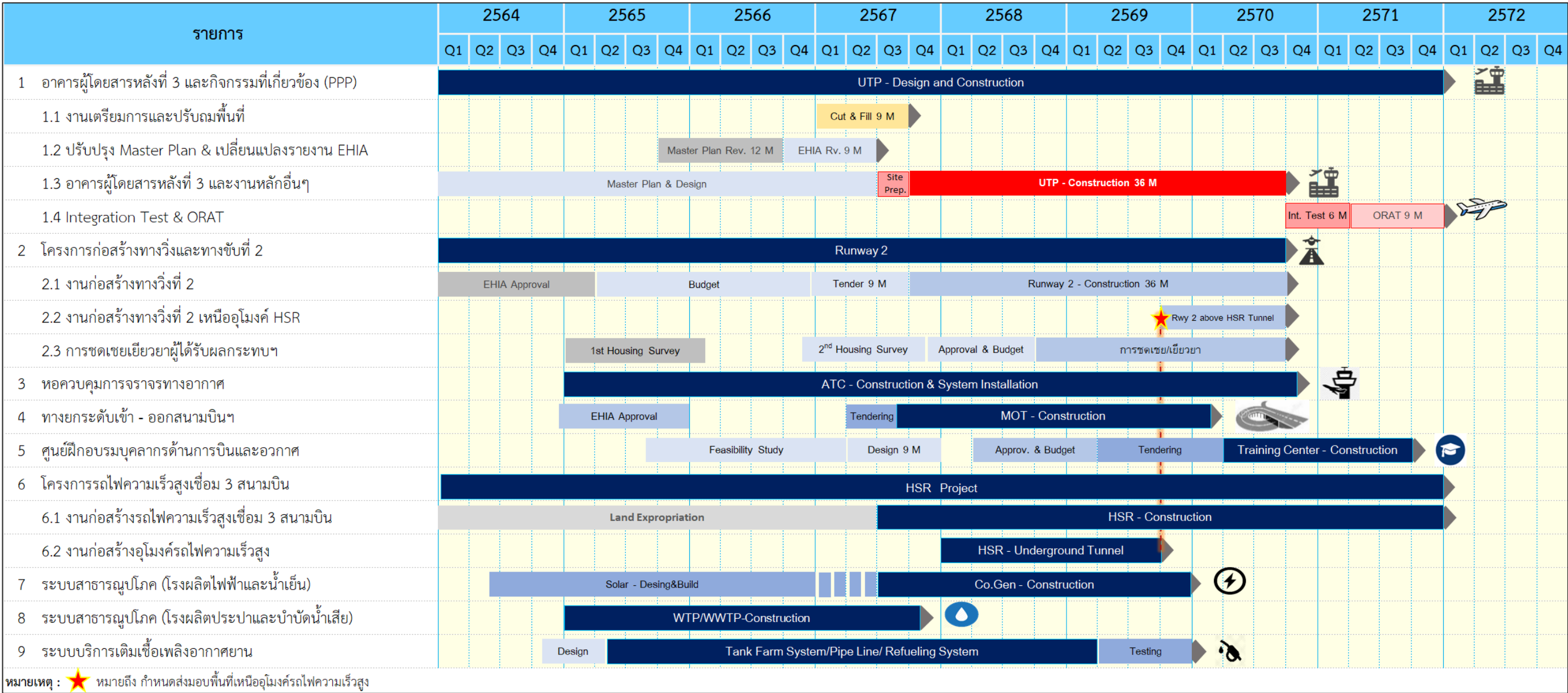
ให้ความเห็นประกอบก่อนการเปลี่ยนแปลงหรือปรับปรุงมาตรการดังกล่าว และนำเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติพิจารณาต่อไปด้วย ทั้งนี้ หากเป็นโครงการที่เข้าข่ายต้องเสนอคณะกรรมการรัฐมนตรีตามระเบียบปฏิบัติของทางราชการ ขอให้หน่วยงานของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเสนอคณะกรรมการรัฐมนตรี เพื่อประกอบการพิจารณาต่อไป และเมื่อโครงการหรือกิจการมีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียด หรือปรับปรุงแก้ไขมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ หรือคณะกรรมการรัฐมนตรีให้ความเห็นประกอบแล้ว หน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี ต้องแจ้งผลการแก้ไขเปลี่ยนแปลงดังกล่าวให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมทราบด้วย

2.2.2 กรณีโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการของหน่วยงานของรัฐ ที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้ให้ความเห็นต่อรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะกรรมการรัฐมนตรีแล้ว และการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดของโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการของหน่วยงานของรัฐ ที่ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมนั้น ไม่ต้องเสนอให้คณะกรรมการรัฐมนตรีเพื่อประกอบการพิจารณาตามระเบียบปฏิบัติของทางราชการดังนี้ ให้หน่วยงานที่มีอำนาจอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี จัดส่งรายงานการปรับปรุงแก้ไขรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อเสนอให้คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ คณะที่เกี่ยวข้องพิจารณา ให้ความเห็นชอบประกอบก่อนการเปลี่ยนแปลงหรือปรับปรุงมาตรการดังกล่าว และนำเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเพื่อทราบต่อไปด้วย และเมื่อโครงการหรือกิจการมีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียด หรือปรับปรุงแก้ไขมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ให้ความเห็นประกอบแล้ว หากหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี ต้องแจ้งผลการแก้ไขเปลี่ยนแปลงดังกล่าวให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมทราบด้วย

ดังนั้น กองทัพเรือและสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก จึงมอบหมายให้ บริษัท ยูโนเด็ค แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด ดำเนินการศึกษาและประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมในส่วนที่มีการเปลี่ยนแปลง และจัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม สำหรับโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการที่อาจมีผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติ คุณภาพสิ่งแวดล้อม สุขภาพ อนามัย คุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนอย่างรุนแรง โครงการก่อสร้างทางวิ่งและทางขับที่ 2 สนามบินนานาชาติอู่ตะเภา อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง เสนอต่อสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ในฐานะหน่วยงานอนุมัติ/อนุญาต เพื่อพิจารณา และนำเสนอสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) เพื่อให้คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ พิจารณาก่อนดำเนินการต่อไป

โดยคาดว่าเมื่อรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการผ่านความเห็นชอบแล้ว จะเริ่มก่อสร้างอาคารประกอบต่างๆ ของสนามบินในระยะที่ 1 (พัฒนาช่วงปี พ.ศ. 2567 - 2570) เพื่อรองรับผู้โดยสารที่ 12 ล้านคนต่อปี โดยแผนการดำเนินงานโครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาและเมืองการบินภาคตะวันออกแสดงดังตารางที่ 1.2-1

ตารางที่ 1.2-1 แผนการดำเนินงานโครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาและเมืองการบินภาคตะวันออก



ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก, มกราคม พ.ศ. 2566

โดยในการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ครั้งนี้ รายละเอียดเป็นไปตามสัญญาร่วมลงทุนโครงการพัฒนาสนามบินอุตะเกา กำหนดให้ UTA สามารถปรับปรุงแผนแม่บทการวางผังอาคารได้เพื่อให้เกิดการใช้พื้นที่โครงการฯ เกิดประโยชน์สูงสุด แต่ด้วยการลงนามในสัญญาร่วมลงทุนโครงการพัฒนาสนามบินอุตะเกา เกิดขึ้นหลังการลงนามในสัญญาโครงการรถไฟความเร็วสูงฯ ของ รฟท. ดังนั้น เพื่อเป็นการรับรองว่าหากการปรับผังสนามบินมีการย้ายตำแหน่งสถานีรถไฟความเร็วสูง ณ สนามบิน แตกต่างไปจากที่ รฟท. ได้มีการประกวดราคาไว้ (Conceptual Drawing) จะไม่กระทบต่อค่าใช้จ่ายโครงการรถไฟความเร็วสูงที่ รฟท. และเอกชนร่วมลงทุนได้ตกลงกันไว้ ดังนั้น ในสัญญาร่วมลงทุนโครงการพัฒนาสนามบินอุตะเกา จึงกำหนดให้ UTA ต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่เกิดขึ้น (ถ้ามี) ดังนี้

“เอกชนคู่สัญญาตกลงว่าจะรับผิดชอบค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่เกิดขึ้นและเกี่ยวกับการดำเนินงานการออกแบบและการก่อสร้างแนวเส้นทางรถไฟที่เปลี่ยนแปลงไปของโครงการรถไฟความเร็วสูงเพื่อให้การก่อสร้างสำเร็จตามวัตถุประสงค์ของโครงการรถไฟความเร็วสูงดังกล่าว (รวมถึงค่าใช้จ่ายใดๆ ที่เกิดขึ้นและเกี่ยวกับผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม) เฉพาะในกรณีที่ค่าใช้จ่ายนั้นเกิดขึ้นเนื่องจากกรณีที่แผนแม่บทกำหนดตำแหน่งของสถานีรถไฟความเร็วสูงอุตะเกาของโครงการรถไฟความเร็วสูง ศูนย์การขนส่งภาคพื้น และอาคารผู้โดยสารหลังใหม่ ไม่เป็นไปตามแนวเส้นทางรถไฟ ตามที่กำหนดไว้ในแบบรูปแนวคิด (Conceptual Drawings) ของโครงการรถไฟความเร็วสูง ให้แก่หน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้อง และ/หรือผู้ร่วมลงทุนของโครงการรถไฟความเร็วสูง”

UTA ได้ปรับผังแม่บทโดยย้ายอาคารผู้โดยสารไปอยู่ทางด้านทิศตะวันออกของทางวิ่งที่ 2 ทำให้แนวเส้นทางและสถานีรถไฟความเร็วสูงฯ มีการเปลี่ยนแปลงไปจากที่กำหนดไว้ในสัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟความเร็วสูงฯ ดังนี้

1) รถไฟความเร็วสูงตามสัญญาร่วมลงทุนรถไฟความเร็วสูงฯ มีจุดสิ้นสุดแนวเส้นทางที่สถานีอุตะเกา อยู่ใต้ดินลึกเข้าไปอยู่ประมาณครึ่งความยาวทางวิ่ง 1 หรือ ทางวิ่ง 2 การปรับผังแม่บทของ UTA ทำให้แนวเส้นทางรถไฟความเร็วสูงตลอดได้ทางวิ่งที่ 2 ในช่วงต้นหัวทางวิ่งไปทางด้านตะวันออกบรรจบกับอาคารผู้โดยสาร ซึ่งทำให้จะมีการก่อสร้างอุโมงค์รถไฟความเร็วสูงระยะแรก (ดอนเมือง - สุวรรณภูมิ - อุตะเกา) มีความยาวเพิ่มขึ้น (สุทธิ) ประมาณ 700 เมตร

2) อย่างไรก็ตาม การเปลี่ยนแปลงแผนแม่บทสนามบินดังกล่าว จะทำให้แนวรถไฟความเร็วสูงส่วนต่อขยายไประยอง (อุตะเกา - ระยอง) สามารถออกแบบให้เป็นแบบ Run through โดยไม่จำเป็นต้องเดินรถย้อนกลับเพื่อออกทางด้านเหนือของสนามบินอุตะเกาไประยอง ทำให้งานก่อสร้างส่วนต่อขยายไประยอง (ระยะทางประมาณ 4 กิโลเมตร) ที่เอกชนร่วมลงทุนโครงการรถไฟความเร็วสูงเสนอไว้ในสัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟความเร็วสูงฯ อาจปรับลดลงได้ ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับการเจรจาตกลงระหว่าง รฟท. และ เอกชนร่วมลงทุนโครงการรถไฟความเร็วสูงฯ ว่าจะเป็นการปรับลดงานหรือไม่อย่างไร

ดังนั้น จากหลักการของสัญญาร่วมลงทุนโครงการพัฒนาสนามบินอุตะเกา ที่วางไว้ข้างต้น สามารถสรุปได้ว่าการดำเนินการเปลี่ยนแปลงแนวรถไฟความเร็วสูงนี้ จะไม่กระทบต่อประมาณการดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน

สำหรับค่าใช้จ่ายในการดำเนินการก่อสร้างทางวิ่งที่ 2 ซึ่งไม่เปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการนั้น ได้คำนวณราคากลางจากค่าระดับดินเดิม ดังนั้น โครงการรถไฟความเร็วสูงจะต้องถมดินกลับให้ได้ระดับดินเดิม ก่อนส่งมอบให้ผู้รับจ้างก่อสร้างทางวิ่งที่ 2 ดำเนินงานก่อสร้างต่อไป

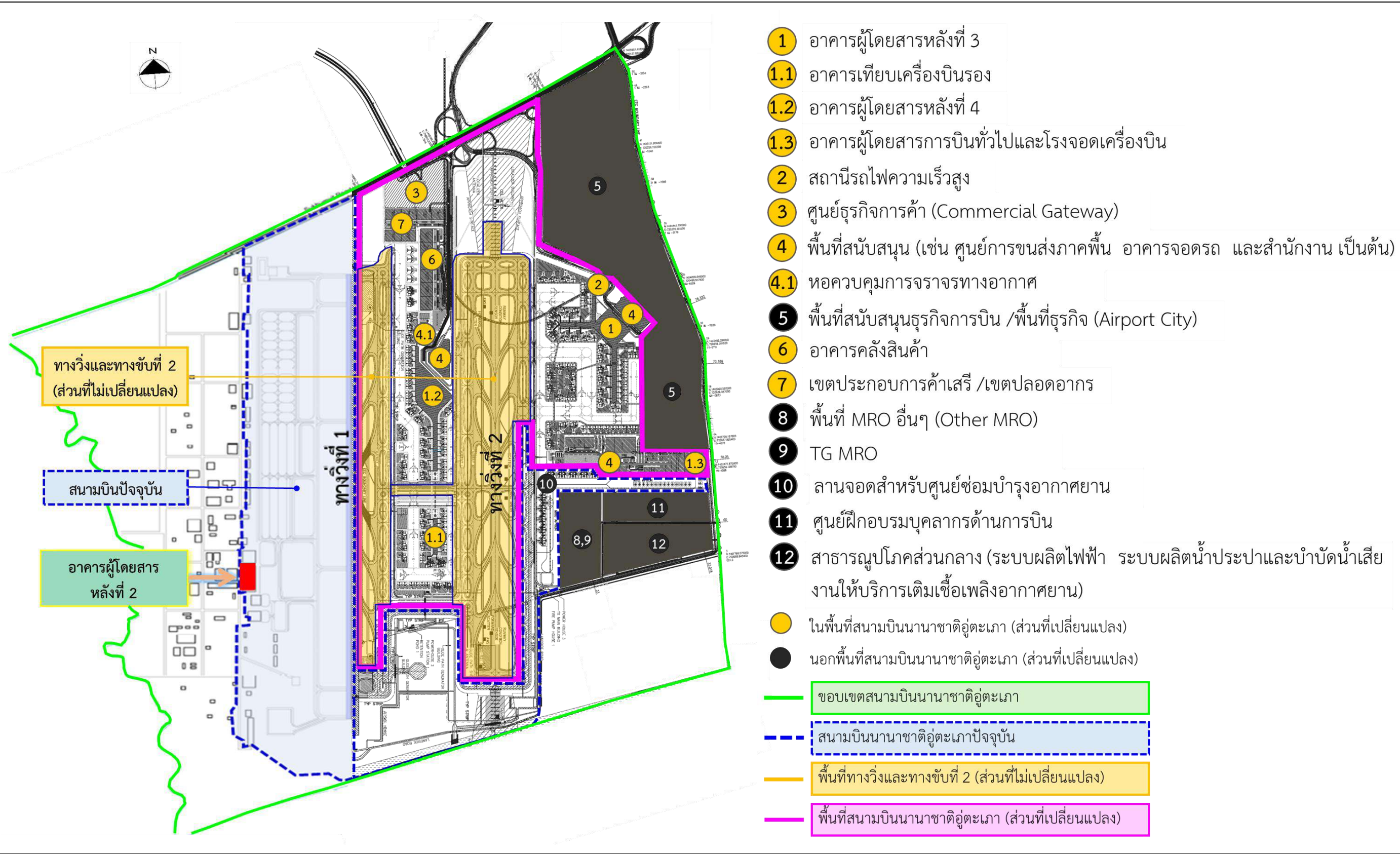
1.3 วัตถุประสงค์ของการศึกษาและจัดทำรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ

การศึกษาและจัดทำรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงาน EHIA โครงการก่อสร้างทางวิ่งและทางขับที่ 2 สนามบินนานาชาติอุตะเกา อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง มีวัตถุประสงค์ดังนี้

- เพื่อศึกษารายละเอียดโครงการที่เปลี่ยนแปลง และทบทวนรายงาน EHIA โครงการก่อสร้างทางวิ่งและทางขับที่ 2 สนามบินนานาชาติอุตะเกา ทั้งในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ ตลอดจนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมอื่นที่เกี่ยวข้องกับโครงการ
- เพื่อศึกษาสภาพสิ่งแวดล้อมในปัจจุบัน ประเด็นสิ่งแวดล้อมที่อาจได้รับผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ครอบคลุมทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต
- เพื่อวิเคราะห์และคาดการณ์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ โดยอาศัยหลักวิชาการและ/หรือแบบจำลองทางคณิตศาสตร์ที่เหมาะสมและเป็นที่ยอมรับของหน่วยงานราชการ รวมทั้งคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
- เพื่อดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน ให้ผู้มีส่วนได้เสียได้รับทราบข้อมูลการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ และมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงไปจากเดิม รับฟังความคิดเห็น ข้อห่วงกังวล และข้อเสนอแนะ จากผู้มีส่วนได้เสีย เพื่อนำมาพิจารณาประกอบการศึกษา
- เพื่อทบทวนและปรับปรุงมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ของโครงการให้มีความเหมาะสม สอดคล้องกับแนวทางปฏิบัติ หากพบว่ามาตรการที่กำหนดไว้เดิมไม่เพียงพอ โครงการจะเสนอมาตรการฯ เพิ่มเติม

1.4 พื้นที่และวิธีการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

พื้นที่ศึกษาของโครงการ อยู่ในพื้นที่ที่จะมีการพัฒนามหาวิทยาลัยนานาชาติอุตะเกา (ส่วนขยาย) ซึ่งอยู่ภายในพื้นที่สนามบินนานาชาติอุตะเกา มีพื้นที่ประมาณ 12,689 ไร่ (พื้นที่กรอบสีเขียว) ตามหนังสือสำคัญหลวงเลขที่ รย 0493 โดยพื้นที่โครงการมีขนาดพื้นที่ประมาณ 4,414 ไร่ (อยู่ภายในพื้นที่กรอบสีม่วง) ดังแสดงในรูปที่ 1.4-1



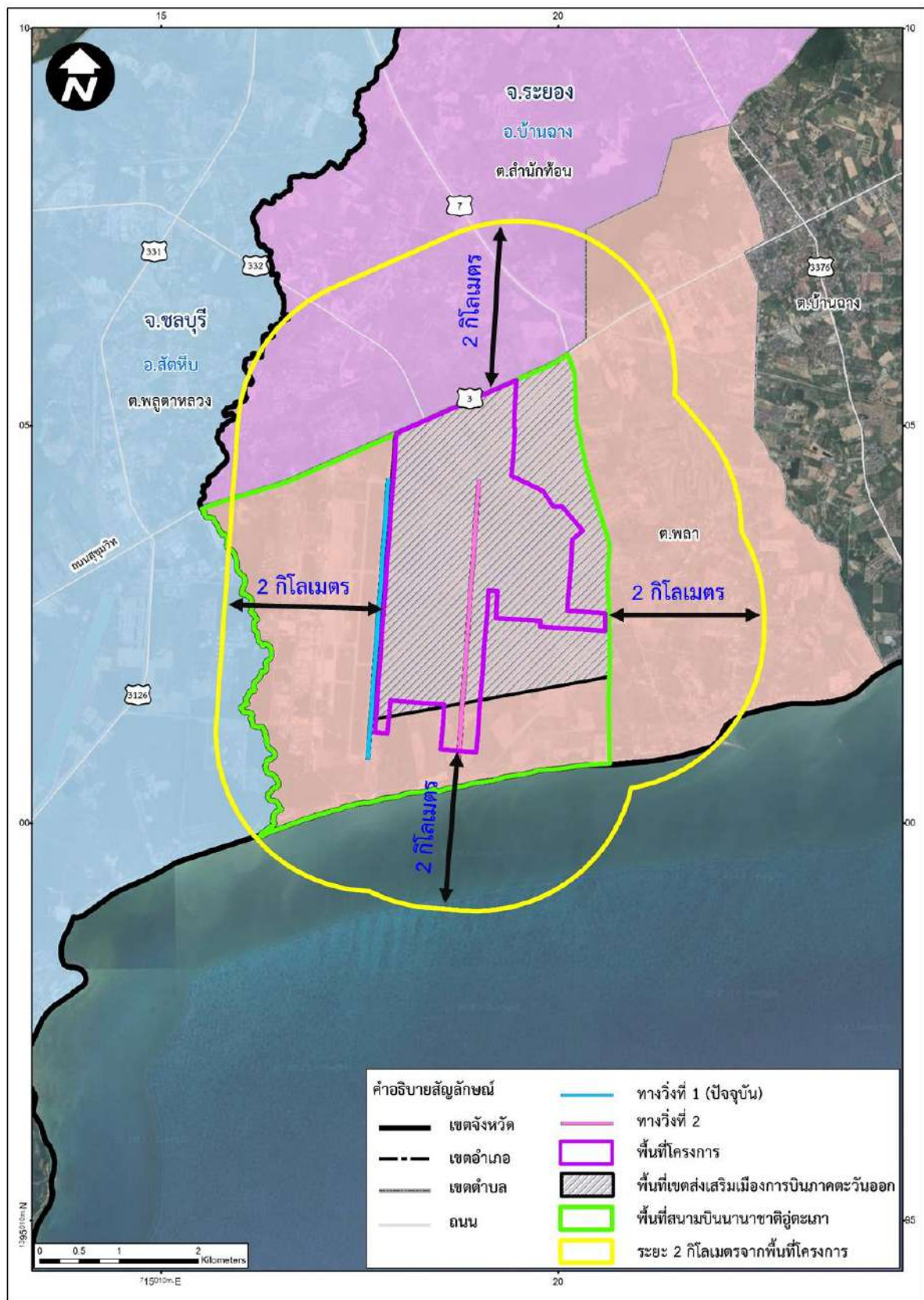
รูปที่ 1.4-1 ขอบเขตพื้นที่โครงการภายในพื้นที่สนามบินนานาชาติอู่ตะเภา ที่ศึกษาและจัดทำรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ฉบับนี้ (พื้นที่ในกรอบสีม่วง)

โครงการได้พิจารณาผลกระทบในระยะก่อสร้างจากรายงาน EHIA ฉบับผ่านความเห็นชอบ จาก กก.วล. (มีกฎหมาย พ.ศ. 2565) ผลการคาดการณ์ พบว่า ผลกระทบอยู่ภายในระยะ 2 กิโลเมตรจากพื้นที่ก่อสร้าง รวมทั้งได้พิจารณาโครงการประเภทเดียวกัน คือ โครงการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ 3 และ 4 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งเป็นโครงการสนามบินขนาดใหญ่ที่มีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดผังอาคารเช่นเดียวกัน ประกอบกับพิจารณาแนวทางการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการหรือกิจการด้านอาคารการจัดสรรที่ดิน และบริการชุมชน พ.ศ. 2560 ซึ่งกำหนดขอบเขตพื้นที่ศึกษาบริเวณที่ตั้งโครงการภายในระยะ 1 กิโลเมตรจากขอบเขตพื้นที่โครงการ แต่เนื่องจากโครงการเป็นการก่อสร้างอาคารขนาดใหญ่และมีระยะของผลกระทบที่เคยคาดการณ์ไว้ดังที่กล่าวแล้ว จึงพิจารณากำหนดขอบเขตพื้นที่ศึกษาและกำหนดพื้นที่ดำเนินกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชนให้ครอบคลุมพื้นที่ชุมชนที่อยู่ในรัศมี 2 กิโลเมตร จากพื้นที่ก่อสร้างโครงการส่วนที่จะเปลี่ยนแปลง และในระยะห่าง 500 เมตร จากแนวเส้นทางขนส่งเพื่อให้ครอบคลุมผลกระทบทั้งหมดที่อาจเกิดขึ้นต่อพื้นที่อ่อนไหวและชุมชนโดยรอบ ซึ่งครอบคลุมพื้นที่ศึกษา 2 จังหวัด 2 อำเภอ 3 ตำบล รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 1.4-1 และรูปที่ 1.4-2

ตารางที่ 1.4-1 พื้นที่ศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ

จังหวัด (2 จังหวัด)	อำเภอ (2 อำเภอ)	ตำบล (3 ตำบล)
1) ระยอง	1) บ้านฉาง	1) พลา (ที่ตั้งโครงการ)
		2) สำนักท้อน
2) ชลบุรี	2) สัตหีบ	3) พลูตาหลวง
รวม	2 อำเภอ	3 ตำบล

รายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม สำหรับโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ
 ที่อาจมีผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติคุณภาพสิ่งแวดล้อม สุขภาพ อนามัย คุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนอย่างรุนแรง
 โครงการก่อสร้างทางวิ่งและทางขับที่ 2 สนามบินนานาชาติอู่ตะเภา อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง ครั้งที่ 1 : กรณีปรับปรุงผังสนามบิน



รูปที่ 1.4-2 พื้นที่ศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม จากการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ

1.5 แนวทางการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ

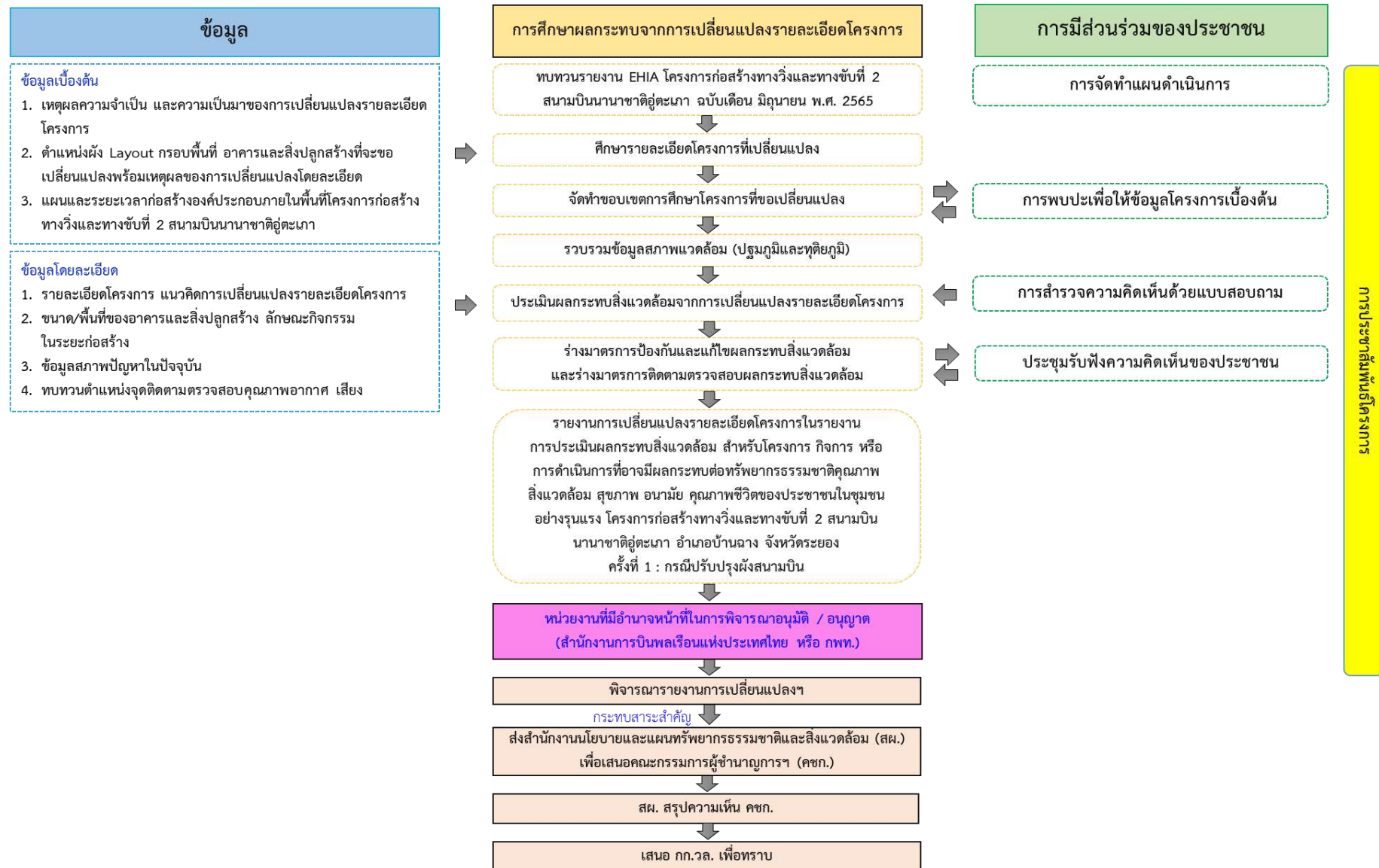
การศึกษาและจัดทำรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงาน EHIA โครงการก่อสร้างทางวิ่งและทางขับที่ 2 สนามบินนานาชาติอุตะเกา อ้างอิงและยึดถือแนวทางการศึกษาและข้อกำหนด ดังนี้

- 1) ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2566
- 2) แนวทางการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการหรือกิจการด้านอาคาร การจัดสรรที่ดินและบริการชุมชน พ.ศ. 2560
- 3) แนวทางการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านคมนาคมสำหรับโครงสร้างพื้นฐานทางบกและทางอากาศ พ.ศ. 2549
- 4) ประกาศสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง แนวทางการมีส่วนร่วมของประชาชนในกระบวนการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2566
- 5) แนวทางการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการประเภทเดียวกัน
- 6) กฎหมาย ข้อกำหนด และระเบียบของหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง

1.6 ขั้นตอนและขอบเขตการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ

ขั้นตอนการดำเนินงานและจัดทำรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการฯ แสดงดังรูปที่ 1.6-1 สำหรับผลการกลั่นกรองขอบเขตการศึกษาปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่มีนัยสำคัญ ซึ่งเกี่ยวข้องกับการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ รวมทั้งการกำหนดขอบเขตการศึกษา โครงการได้พิจารณาผลกระทบที่ซับซ้อนไว้ในขั้นตอนการกลั่นกรองเพื่อคาดการณ์ความเป็นไปได้ที่จะก่อให้เกิดผลกระทบทั้งเชิงบวกและเชิงลบต่อทรัพยากรสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ ตลอดจนปัจจัยกำหนดสถานะทางสุขภาพของคนในชุมชนที่ตั้งอยู่รอบโครงการ โดยการศึกษาและจัดทำรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในครั้งนี้ เป็นการศึกษาผลกระทบที่เปลี่ยนแปลงไปจากรายงาน EHIA ฉบับผ่านความเห็นชอบ จาก กก.วล. (มิถุนายน พ.ศ. 2565) ซึ่งในเบื้องต้นการกลั่นกรองขอบเขตการศึกษาสภาพแวดล้อมที่มีนัยสำคัญสำหรับส่วนที่เกี่ยวข้องกับการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ครอบคลุมทรัพยากรสิ่งแวดล้อม รวมทั้งสิ้น 19 ปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ แสดงดังตารางที่ 1.6-1 ซึ่งคาดว่าจะได้รับผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ โดยในการศึกษาได้มีการรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิก่อนมีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เอกสารและรายงานเผยแพร่ต่างๆ ในพื้นที่ศึกษา รวมทั้งการสำรวจภาคสนามเพื่อให้ได้ข้อมูลที่เพียงพอต่อการนำไปใช้ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการต่อไป

รายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม สำหรับโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ
 ที่อาจมีผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติคุณภาพสิ่งแวดล้อม สุขภาพ อนามัย คุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนอย่างรุนแรง
 โครงการก่อสร้างทางวิ่งและทางขับที่ 2 สนามบินนานาชาติอู่ตะเภา อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง ครั้งที่ 1 : กรณีปรับปรุงผังสนามบิน



รูปที่ 1.6-1 ขั้นตอนและขอบเขตของการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ

**ตารางที่ 1.6-1 ประเด็นสิ่งแวดล้อมที่มีนัยสำคัญที่นำมาศึกษา ทบทวน ในการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียด
 โครงการในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม EHIA โครงการก่อสร้างทางวิ่งและ
 ทางขับที่ 2 สนามบินนานาชาติอุตะเกา**

รายงาน (EHIA) ฉบับผ่านความเห็นชอบจาก กก.วล. (มิถุนายน พ.ศ. 2565)		ประเด็นสิ่งแวดล้อมที่มีนัยสำคัญ ที่นำมาศึกษาในรายงานการเปลี่ยนแปลง รายละเอียดโครงการฯ ครึ่งนี้	
1. ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ			
1.1	สภาพภูมิประเทศ	1.1	สภาพภูมิประเทศ
1.2	ธรณีวิทยาและแผ่นดินไหว	1.2	ธรณีวิทยาและแผ่นดินไหว
1.3	เสียง	1.3	เสียง
1.4	ความสั่นสะเทือน	1.4	ความสั่นสะเทือน
1.5	คุณภาพอากาศ	1.5	คุณภาพอากาศ
1.6	ทรัพยากรดิน	1.6	ทรัพยากรดิน
1.7	อุทกวิทยาน้ำผิวดิน	1.7	คุณภาพน้ำผิวดิน
1.8	คุณภาพน้ำผิวดิน	1.8	คุณภาพน้ำทะเล
1.9	คุณภาพน้ำใต้ดิน		
1.10	คุณภาพน้ำทะเล		
2. ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ			
2.1	นิเวศวิทยาทางบก	2.1	นิเวศวิทยาทางบก
2.2	นิเวศวิทยาทางน้ำ	2.2	นิเวศวิทยาทางน้ำ
3. คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์			
3.1	การจัดการของเสียและน้ำเสีย	3.1	การจัดการของเสียและน้ำเสีย
3.2	การใช้ประโยชน์ที่ดิน	3.2	การใช้ประโยชน์ที่ดิน
3.3	การคมนาคมขนส่ง	3.3	การคมนาคมขนส่ง
3.4	สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ	3.4	ระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ
3.5	การระบายน้ำและป้องกันน้ำท่วม	3.5	การระบายน้ำและป้องกันน้ำท่วม
4. คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต			
4.1	เศรษฐกิจ - สังคม	4.1	เศรษฐกิจ - สังคม
4.2	การโยกย้ายและการทดแทนทรัพย์สิน	4.2	สุขภาพและการสาธารณสุข
4.3	สุขภาพและการสาธารณสุข	4.3	อาชีวอนามัยและความปลอดภัย
4.4	อาชีวอนามัยและความปลอดภัย	4.4	โบราณสถาน โบราณคดี แหล่งประวัติศาสตร์และทัศนียภาพ
4.5	แหล่งท่องเที่ยวและทัศนียภาพ		
4.6	แหล่งโบราณคดีและประวัติศาสตร์		

1.6.1 แหล่งข้อมูล

ในการศึกษา ได้พิจารณาทบทวนรายงาน EHIA โครงการก่อสร้างทางวิ่งและทางขับที่ 2 สนามบินนานาชาติอู่ตะเภา ฉบับผ่านความเห็นชอบจาก กก.วล. (มิถุนายน พ.ศ. 2565) จากเอกสารต่างๆ ทั้งส่วนกลาง หน่วยงานในพื้นที่ และหน่วยในท้องถิ่นบริเวณพื้นที่โครงการ รวมทั้งพื้นที่ใกล้เคียง เพื่อรวบรวม ศึกษารายละเอียด ข้อมูลและกิจกรรมของโครงการ อาทิ องค์ประกอบและกิจกรรมโครงการ แผนผังแสดงตำแหน่งขององค์ประกอบต่างๆ ระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการในปัจจุบัน ชนิดและปริมาณของเสียและการจัดการ แผนการก่อสร้าง รวมทั้งมาตรการต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง

1.6.2 การถ่วงรองโครงการ

โครงการฯ ได้พิจารณาเบื้องต้นถึงภาพรวมของผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมที่อาจเกิดขึ้นจากการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ตามข้อมูลพื้นฐานเกี่ยวกับโครงการ ข้อมูลประชากรและชุมชนที่อยู่ใกล้เคียงที่ได้จากการศึกษา ทบทวนรายงานและเอกสารต่างๆ ซึ่งผลกระทบที่ระบุได้ในขั้นตอนนี้อาจมีหรือไม่มีนัยสำคัญต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อมและการเปลี่ยนแปลงสถานะสุขภาพของคนในชุมชนที่อยู่โดยรอบโครงการ

1.6.3 การกำหนดขอบเขตการศึกษา

โครงการฯ ได้พิจารณาผลกระทบที่ชี้บ่งไว้ใน การถ่วงรองเพื่อคาดการณ์ศักยภาพของผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงของทรัพยากรธรรมชาติสิ่งแวดล้อม ระบุศักยภาพของผลกระทบเพื่อคาดการณ์ความเป็นไปได้ที่จะก่อให้เกิดผลกระทบทั้งเชิงบวกและเชิงลบต่อทรัพยากรธรรมชาติสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ และปัจจัยกำหนดสถานะทางสุขภาพของคนในชุมชนที่ตั้งอยู่รอบโครงการ ครอบคลุมทรัพยากรสิ่งแวดล้อม 4 ด้าน ประกอบด้วย ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต โดยมีประเด็นสิ่งแวดล้อมที่ศึกษาทั้งหมด 19 ประเด็น ดังนี้

- 1) ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ได้แก่ สภาพภูมิประเทศ ธรณีวิทยาและแผ่นดินไหว เสียง ความสั่นสะเทือน คุณภาพอากาศ ทรัพยากรดิน คุณภาพน้ำผิวดิน และคุณภาพน้ำทะเล
- 2) ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ ได้แก่ นิเวศวิทยาทางบก และนิเวศวิทยาทางน้ำ
- 3) คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ ได้แก่ การจัดการของเสียและน้ำเสีย การใช้ประโยชน์ที่ดิน การคมนาคมขนส่ง สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ ระบบระบายน้ำและป้องกันน้ำท่วม
- 4) คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต ได้แก่ เศรษฐกิจ - สังคม สุขภาพและการสาธารณสุข อาชีวอนามัยและความปลอดภัย โบราณสถาน โบราณคดี แหล่งประวัติศาสตร์และทัศนียภาพ

1.6.4 การทบทวนข้อมูลทุติยภูมิ และการสำรวจภาคสนาม

การทบทวนข้อมูลทุติยภูมิและการสำรวจภาคสนาม (ข้อมูลปฐมภูมิ) เพื่อรวบรวมและศึกษาสภาพแวดล้อมในพื้นที่เป็นข้อมูลพื้นฐานก่อนการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ เปรียบเทียบแนวโน้มของสภาพแวดล้อมภายหลังมีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการเพื่อใช้ในการกำหนดขอบเขตการศึกษาถึงผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม โดยการศึกษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมพื้นฐาน อาศัยข้อมูลทั้งจากรายงาน และเอกสารจากหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ร่วมกับการเก็บตัวอย่างสิ่งแวดล้อมเพิ่มเติม รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 1.6-2

ตารางที่ 1.6-2 วิธีการศึกษาและรวบรวมข้อมูล

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	วิธีการศึกษา /ที่มาของข้อมูล
1) สภาพภูมิประเทศ	ศึกษาและทบทวนลักษณะภูมิประเทศจากแผนที่ภูมิประเทศของกรมแผนที่ทหาร และภาพถ่ายดาวเทียม Google Earth
2) ธรณีวิทยา และแผ่นดินไหว	<ul style="list-style-type: none"> - ศึกษาและทบทวนลักษณะทางธรณีวิทยา จากแผนที่ธรณีวิทยาของกรมทรัพยากรธรณี - ศึกษาและทบทวนข้อมูลแผนที่พื้นที่เสี่ยงภัยแผ่นดินไหว จากกรมทรัพยากรธรณี - รวบรวมข้อมูลสถิติการเกิดแผ่นดินไหวที่รู้สึกได้ในประเทศไทยของกรมอุตุนิยมวิทยา
3) เสียง	<ul style="list-style-type: none"> - รวบรวมและศึกษาข้อมูลผลการตรวจวัดระดับเสียงโดยรอบสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา ทั้งจากรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวข้อง จากหน่วยงานต่างๆ และจากการตรวจวัดภาคสนาม - ศึกษาข้อมูลการร้องเรียน/ปัญหาด้านเสียงรบกวนในพื้นที่โดยรอบสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา
4) ความสั่นสะเทือน	<ul style="list-style-type: none"> - รวบรวมและศึกษาข้อมูลผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือนโดยรอบสนามบินนานาชาติอู่ตะเภาทั้งจากรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวข้อง จากหน่วยงานต่างๆ และจากการตรวจวัดภาคสนาม - ศึกษาข้อมูลการร้องเรียน/ปัญหาด้านความสั่นสะเทือนในพื้นที่โดยรอบสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา
5) คุณภาพอากาศ	<ul style="list-style-type: none"> - ทบทวนและรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับปริมาณน้ำฝน อุณหภูมิ ทิศทางและความเร็ว ลม ความดันบรรยากาศ ความชื้นสัมพัทธ์ และลักษณะภูมิอากาศอื่นๆ ในพื้นที่ศึกษา โดยพิจารณาจากสถิติภูมิอากาศของสถานีตรวจวัดอากาศของกรมอุตุนิยมวิทยา ซึ่งอยู่ใกล้สนามบินนานาชาติอู่ตะเภามากที่สุด และมีการเผยแพร่ข้อมูลที่เป็นปัจจุบัน - รวบรวมและศึกษาข้อมูลผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศโดยรอบสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา ทั้งจากรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวข้อง จากหน่วยงานต่างๆ และจากการตรวจวัดภาคสนาม
6) ทรัพยากรดิน	<ul style="list-style-type: none"> - ศึกษารายงานผลการสำรวจระดับการทรุดตัวของพื้นดินในเขตจังหวัดชลบุรีและจังหวัดระยอง จากกรมแผนที่ทหาร และข้อมูลการสำรวจต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง - ศึกษาข้อมูลผลการสำรวจระดับการทรุดตัวของพื้นดินภายในสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา
7) คุณภาพน้ำผิวดิน	<ul style="list-style-type: none"> - รวบรวมและศึกษาข้อมูลผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดินภายในและโดยรอบสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา ทั้งจากรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวข้อง จากหน่วยงานต่างๆ และจากการตรวจวัดภาคสนาม - รวบรวมและศึกษาข้อมูลผลการตรวจวิเคราะห์น้ำเสียก่อนเข้าและน้ำทิ้งหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียส่วนกลางของสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา

รายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม สำหรับโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ
 ที่อาจมีผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติคุณภาพสิ่งแวดล้อม สุขภาพ อนามัย คุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนอย่างรุนแรง
 โครงการก่อสร้างทางวิ่งและทางขับที่ 2 สนามบินนานาชาติอู่ตะเภา อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง ครั้งที่ 1 : กรณีปรับปรุงผังสนามบิน

ตารางที่ 1.6-2 วิธีการศึกษาและรวบรวมข้อมูล

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	วิธีการศึกษา / ที่มาของข้อมูล
8) คุณภาพน้ำทะเล	<ul style="list-style-type: none"> - ศึกษาระบบระบายน้ำบริเวณพื้นที่โครงการ ระบบบำบัดน้ำเสีย และการจัดการขยะมูลฝอย/กากของเสีย ที่เกิดขึ้นในพื้นที่สนามบินนานาชาติอู่ตะเภา - รวบรวมข้อมูลผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำทะเลบริเวณพื้นที่โครงการ ทั้งจากรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวข้อง จากหน่วยงานต่างๆ
9) นิเวศวิทยาทางบก	<ul style="list-style-type: none"> - รวบรวมและศึกษาข้อมูลการสำรวจนิเวศวิทยาทางบก (ป่าไม้และสัตว์ป่า) บริเวณสนามบินนานาชาติอู่ตะเภาและพื้นที่ใกล้เคียง
10) นิเวศวิทยาทางน้ำ	<ul style="list-style-type: none"> - รวบรวมและศึกษาข้อมูลผลการวิเคราะห์นิเวศวิทยาทางน้ำ ทั้งนิเวศวิทยาในแหล่งน้ำจืด และนิเวศวิทยาในแหล่งน้ำทะเล โดยรอบสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา จากรายงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง และจากการตรวจวัดภาคสนาม
11) การจัดการของเสียและน้ำเสีย	<ul style="list-style-type: none"> - รวบรวมและศึกษาข้อมูลการจัดการของเสียและน้ำเสีย ขอบเขตการให้บริการ ตลอดจนขีดความสามารถในการให้บริการ ปัญหา สาเหตุ และแผนงานด้านการจัดการของเสียในพื้นที่ศึกษา - คำนวณปริมาณน้ำเสียและของเสียจากแหล่งกำเนิดหรือกิจกรรมของโครงการ เช่น จากกิจกรรมของคนงานในพื้นที่ก่อสร้าง จากที่พักของคนงาน
12) การใช้ประโยชน์ที่ดิน	<ul style="list-style-type: none"> - ศึกษาข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินตามผังเมืองรวมของจังหวัดชลบุรี และจังหวัดระยอง - ศึกษาแผนที่และข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา ก่อนและหลังสร้างสนามบิน รวมทั้งแผนผังการใช้ประโยชน์ที่ดิน และแผนผังการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และระบบสาธารณูปโภค เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก
13) การคมนาคมขนส่ง	<ul style="list-style-type: none"> - ศึกษาเส้นทางคมนาคมโดยรอบสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา และข้อมูลด้านนโยบายและแผนในการเดินทางทางบก ระบบขนส่งและโครงข่ายเชื่อมโยงในอนาคตในพื้นที่ศึกษา - รวบรวมและทบทวนข้อมูลสถิติปริมาณการจราจรของเส้นทางคมนาคมสายหลักที่เกี่ยวข้องกับโครงการ
14) ระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ	<ul style="list-style-type: none"> - รวบรวมและทบทวนข้อมูลแหล่งน้ำใช้และความเพียงพอของน้ำเพื่อการอุปโภคและบริโภคของประชาชน จากแหล่งข้อมูลต่างๆ เช่น การประปาส่วนภูมิภาค ฯลฯ - รวบรวมและทบทวนข้อมูลแหล่งไฟฟ้า ปริมาณและปัญหาการใช้ไฟฟ้าของประชาชนจากแหล่งข้อมูลต่างๆ เช่น การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค ฯลฯ - รวบรวมและทบทวนข้อมูลระบบการสื่อสาร และปัญหาการใช้งานของประชาชนจากแหล่งข้อมูลต่างๆ

ตารางที่ 1.6-2 วิธีการศึกษาและรวบรวมข้อมูล

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	วิธีการศึกษา / ที่มาของข้อมูล
15) ระบบระบายน้ำ และป้องกันน้ำท่วม	<ul style="list-style-type: none"> - ศึกษาสภาพการระบายน้ำ ขนาดคลองระบายน้ำ สถานีสูบน้ำ ประสิทธิภาพและปัญหาอุปสรรคในการระบายน้ำของระบบระบายน้ำภายในพื้นที่สนามบินนานาชาติอู่ตะเภาและระบบระบายน้ำภายนอก - ศึกษาข้อมูลเกี่ยวกับระบบป้องกันน้ำท่วมของสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา การขุดลอกคลอง การบริหารจัดการน้ำและแผนในอนาคตของกรมชลประทาน
16) เศรษฐกิจ - สังคม	<ul style="list-style-type: none"> - รวบรวมข้อมูลลักษณะทั่วไปทางด้านประชากร สภาพสังคมและเศรษฐกิจของพื้นที่ศึกษา - รวบรวมข้อมูลการร้องเรียนจากการดำเนินงานสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา
17) สุขภาพ และการสาธารณสุข	<ul style="list-style-type: none"> - รวบรวมและทบทวนข้อมูลสถานะสุขภาพของคนในพื้นที่ (สาเหตุอัตราป่วย สาเหตุอัตราตาย สถานะสุขภาพจิต สถิติอุบัติเหตุ) จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง - รวบรวมและทบทวนข้อมูลความเพียงพอและความพร้อมของระบบบริการสุขภาพรวมบุคลากรจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง (จำนวนสถานบริการและจำนวนบุคลากรทางการแพทย์ และสาธารณสุข)
18) อาชีวอนามัย และความปลอดภัย	<ul style="list-style-type: none"> - รวบรวมและทบทวนข้อมูลอุบัติเหตุ/อุบัติภัย (สถิติอุบัติเหตุ การสอบสวนสาเหตุ อุบัติเหตุ อัตราการบาดเจ็บ) - รวบรวมและทบทวนข้อมูลการตรวจสอบสภาพแวดล้อมในการทำงาน และการตรวจวัดทางสุขศาสตร์อุตสาหกรรม / ผลการตรวจสุขภาพของผู้ปฏิบัติงาน / ผลการตรวจสุขภาพตามความเสี่ยง
19) โบราณสถาน โบราณคดี แหล่ง ประวัติศาสตร์ และทัศนียภาพ	<ul style="list-style-type: none"> - รวบรวมข้อมูล การศึกษาและตรวจสอบสถานที่สำคัญ แหล่งโบราณคดีและประวัติศาสตร์ ทั้งที่อยู่บนดิน และใต้ดินบริเวณพื้นที่โครงการ ประวัติความสำคัญและความเป็นมาของสถานที่สำคัญ แหล่งโบราณคดี และประวัติศาสตร์ และแนวทางการอนุรักษ์จากกรมศิลปากร และเอกสารต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง - ศึกษาทรัพยากรทางสายตา การอธิบายสภาพทั่วไป โดยระบุถึงพื้นที่ ซึ่งจะได้รับผลกระทบจากโครงการ โดยพิจารณาพื้นที่ตั้งของโครงการว่าเป็นพื้นที่ประเภทใด (เช่น พื้นที่ธรรมชาติ พื้นที่เกษตรกรรม พื้นที่ชนบท พื้นที่เขตเมืองแบบชนบท พื้นที่เขตเมืองที่มีอาคารปลูกสร้างหนาแน่น) และการแจกแจงทรัพยากรทางสายตา โดยกำหนดมุมมองไปยังบริเวณที่มีคุณค่าเชิงทัศน

1.6.5 การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (เฉพาะประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ)

การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงาน EHIA โครงการก่อสร้างทางวิ่งและทางขับที่ 2 สนามบินนานาชาติอู่ตะเภา อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง ครั้งที่ 1 : กรณีปรับปรุงผังสนามบิน เป็นการปรับย้ายตำแหน่งอาคารและสิ่งปลูกสร้าง อีกทั้งได้มีการพิจารณาปรับระยะการพัฒนาเป็น 6 ระยะ ดังนั้นการประเมินผลกระทบจะเป็นการคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการเฉพาะในระยะก่อสร้าง สำหรับระยะดำเนินการโครงการไม่ได้เปลี่ยนแปลงจำนวนเที่ยวบินและจำนวนผู้โดยสารสูงสุดผลกระทบจึงไม่เปลี่ยนแปลงไปจากที่นำเสนอไว้ในรายงาน EHIA ฉบับผ่านความเห็นชอบจาก กก.วล. (มิถุนายน พ.ศ. 2565)

จากการพิจารณากิจกรรมที่การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ครั้งนี้ เพื่อประเมินผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในแต่ละระยะ ประเด็นผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะเกิดเป็นผลมาจากการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการตามลักษณะกิจกรรมการดำเนินโครงการในระยะก่อสร้าง โดยโครงการได้พิจารณาผลกระทบในระยะก่อสร้างที่คาดว่าจะไปถึงจากรายงาน EHIA ฉบับผ่านความเห็นชอบ จาก กก.วล. (มิถุนายน พ.ศ. 2565) รวมทั้งได้พิจารณาโครงการประเภทเดียวกัน และเนื่องจากโครงการเป็นการก่อสร้างอาคารขนาดใหญ่จึงพิจารณากำหนดขอบเขตพื้นที่ศึกษาและกำหนดพื้นที่ดำเนินกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชน ให้ครอบคลุมพื้นที่ชุมชนที่อยู่ในรัศมี 2 กิโลเมตร จากพื้นที่ก่อสร้างโครงการส่วนที่จะเปลี่ยนแปลง จากการตรวจสอบข้อมูลสภาพสิ่งแวดล้อมปัจจุบันในบริเวณพื้นที่ศึกษาของโครงการ พบว่า มีพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบ (Sensitive Area) รวมทั้งสิ้น 54 แห่ง ได้แก่ สถานศึกษา จำนวน 14 แห่ง ศาสนสถาน จำนวน 16 แห่ง สถานพยาบาล จำนวน 4 แห่ง และชุมชน จำนวน 20 แห่ง

ส่วนในระยะดำเนินการโครงการได้มีการทบทวนข้อมูลการประเมินผลกระทบให้สอดคล้องกับการปรับระยะการพัฒนา เป็น 6 ระยะ เพื่อให้สอดคล้องกับปริมาณการรองรับผู้โดยสารแต่ละระยะ โครงการจึงได้มีการศึกษาและประเมินผลกระทบโดยพิจารณาตามข้อมูลที่ประเมินไว้ในรายงาน EHIA ฉบับผ่านความเห็นชอบ จาก กก.วล. (มิถุนายน พ.ศ. 2565) ตามที่ได้มีการกำหนดกรอบพื้นที่ศึกษาเมื่อก่อสร้างทางวิ่งที่ 2 แล้วเสร็จ ในระยะดำเนินการของสนามบิน ที่จะเป็นการดำเนินงาน /การปฏิบัติงานสนามบินสาธารณะ ครอบคลุมพื้นที่ทั้งสนามบิน กล่าวคือเปิดใช้ทางวิ่งร่วมกันทั้งทางวิ่งที่ 1 และทางวิ่งที่ 2 ดังนั้น ในการกำหนดกรอบการศึกษาโครงการจึงกำหนดขอบเขตการศึกษาให้ครอบคลุมพื้นที่ด้านตะวันออกและตะวันตกออกไปด้านละ 6 กิโลเมตร ด้านเหนือและใต้ออกไปด้านละ 10 กิโลเมตร จากขอบเขตพื้นที่สนามบินนานาชาติอู่ตะเภา จากการตรวจสอบข้อมูลสภาพสิ่งแวดล้อมปัจจุบันในบริเวณพื้นที่ศึกษาของโครงการ พบว่า มีพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบ (Sensitive Area) รวมทั้งสิ้น 201 แห่ง ได้แก่ สถานศึกษา จำนวน 57 แห่ง ศาสนสถาน จำนวน 69 แห่ง สถานพยาบาล จำนวน 18 แห่ง และชุมชน จำนวน 57 แห่ง จึงได้พิจารณาทบทวนการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมใน 8 ประเด็น ได้แก่ 1. เสียง 2. ความสั่นสะเทือน 3. คุณภาพอากาศ 4. การจัดการของเสียและน้ำเสีย 5. การคมนาคมขนส่ง 6. สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ 7. ระบบระบายน้ำและป้องกันน้ำท่วม และ 8. โบราณสถาน โบราณคดีแหล่งประวัติศาสตร์และทัศนียภาพ เนื่องจากการปรับย้ายตำแหน่งอาคารและสิ่งปลูกสร้าง การปรับระยะการพัฒนา เป็น 6 ระยะ และช่วงเวลาของการประเมินผลกระทบที่เปลี่ยนแปลงไปโครงการได้พิจารณาประเมินผลกระทบ เพื่อพิจารณาระบบการจัดการให้รองรับและสอดคล้องกับการพัฒนา รวมทั้ง เพื่อพิจารณาและทบทวนมาตรการตามผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ครั้งนี้ ให้สอดคล้องกับประกาศ เงื่อนไข และกฎหมายต่างๆ

ที่เกี่ยวข้องซึ่งในการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ โครงการได้พิจารณาผลกระทบทั้งด้านบวกและด้านลบครอบคลุมถึงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อทรัพยากรสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ รวมทั้งเชื่อมโยงความสัมพันธ์ของผลกระทบแต่ละด้านที่มีต่อกัน โดยการคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมได้พิจารณาใช้หลายๆ เครื่องมือร่วมกัน เช่น แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ (Mathematical Model) สมการคณิตศาสตร์ (Mathematical Equation) ความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญ ข้อมูลหลักฐานต่างๆ เป็นต้น การประเมินผลกระทบในแต่ละด้านครอบคลุมถึงภาพรวมของแหล่งกำเนิดมลพิษหรือคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่มีอยู่เดิม (ก่อน การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ) และแหล่งกำเนิดมลพิษของโครงการเมื่อพิจารณาลักษณะสภาพแวดล้อมของพื้นที่ศึกษาและลักษณะกิจกรรมของโครงการ

ในการศึกษาและจัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลง ฉบับนี้ โครงการได้พิจารณาและทบทวนข้อมูลพื้นที่อ่อนไหว พบว่า มีสถานศึกษาเพิ่มขึ้นมา 1 แห่ง คือ กศน. เทศบาลตำบลพลาด ดังนั้น ในการศึกษาผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการครั้งนี้ จึงได้พิจารณาร่วมด้วยแล้ว

โดยได้กำหนดขอบเขตและแนวทางการประเมินในประเด็นที่อาจส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมจากการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการดังตารางที่ 1.6-3

ตารางที่ 1.6-3 ขอบเขตและแนวทางการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (เฉพาะประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ)

ขอบเขตการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	แนวทางการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ผลกระทบด้านสภาพภูมิประเทศ ทรัพยากรดิน ธรรณีวิทยาและแผ่นดินไหว	
ระยะก่อสร้าง	<ul style="list-style-type: none">- ศึกษาลักษณะกิจกรรมของการก่อสร้างอาคารและสิ่งปลูกสร้าง- ทบทวนมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้สอดคล้องกับผลกระทบที่จะเกิดขึ้นจากการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ
ผลกระทบด้านเสียงและความสั่นสะเทือน	
ระยะก่อสร้าง	<ul style="list-style-type: none">- ศึกษาแหล่งกำเนิดหรือกิจกรรมที่ก่อให้เกิดเสียงดังและความสั่นสะเทือน เช่น การปรับพื้นที่ การขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง คนงาน การก่อสร้าง การใช้เครื่องจักร- ศึกษาระดับเสียงและความสั่นสะเทือนในปัจจุบัน ณ ตำแหน่งพื้นที่อ่อนไหวใกล้เคียงสนามบินนานาชาติอู่ตะเภาที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบจากการก่อสร้าง- คาดการณ์ระดับเสียงและความสั่นสะเทือน ณ ตำแหน่งพื้นที่อ่อนไหวที่อาจได้รับผลกระทบโดยใช้สมการทางคณิตศาสตร์เป็นเครื่องมือ- ทบทวนและกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ และมาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้สอดคล้องกับผลกระทบที่จะเกิดขึ้นจากการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ
ระยะดำเนินการ	<ul style="list-style-type: none">- ศึกษาแหล่งกำเนิดหรือกิจกรรมที่ก่อให้เกิดเสียงดังและความสั่นสะเทือนจากการเปลี่ยนแปลงระยะการพัฒนาตามการคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารทั้ง 6 ระยะ ซึ่งมีนัยสำคัญจากการดำเนินงานของโครงการ เช่น การขึ้น - ลง การเตรียมวิ่งขึ้น

**ตารางที่ 1.6-3 ขอบเขตและแนวทางการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (เฉพาะประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการ
 เปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ)**

ขอบเขตการประเมิน ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	แนวทางการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>การเข้าจอดและการจอดของอากาศยาน การคมนาคมและการปฏิบัติงานภายในพื้นที่ เขตการบิน (Airside) การบำรุงรักษาอากาศยาน การเดินทาง ขนส่งทางบก</p> <ul style="list-style-type: none"> - คำนวณการจราจรยานพาหนะและแบบอากาศยาน (Fleet Mix) ที่เปลี่ยนแปลงตาม ระยะการพัฒนา พร้อมทั้งกำหนดสมมติฐานการศึกษาที่ครอบคลุมการใช้ทางวิ่งกรณี ปกติ กรณีเลวร้าย (Peak Hour) และกรณีปิดทางวิ่งใดทางวิ่งหนึ่ง ร่วมกับการ พิจารณาข้อมูลรูปแบบการใช้ทางวิ่ง สัดส่วนการใช้ทางวิ่ง และการกระจายของ เส้นทางบิน (Disperse Track) ตามที่ได้มีการประเมินไว้ในรายงาน EHIA ฉบับผ่าน ความเห็นชอบจาก กก.วล. (มิถุนายน พ.ศ. 2565) - คำนวณการกระจายระดับเสียงจากการเปิดดำเนินการตามระยะการพัฒนา โดยใช้ แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ Aviation Environmental Tool (AEDT) เป็นเครื่องมือ และแสดงระดับเสียงคาดการณ์ในรูปของเส้นเท่าระดับเสียง Noise Exposure Forecast (NEF) - ศึกษาผลกระทบและความสั่นสะเทือนในปัจจุบัน ณ ตำแหน่งพื้นที่อ่อนไหวใกล้เคียง สนามบินนานาชาติอู่ตะเภาที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบจากการดำเนินโครงการ - กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ และมาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ	
ระยะก่อสร้าง	<ul style="list-style-type: none"> - พิจารณากิจกรรมการปรับพื้นที่ การขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง คนงาน การก่อสร้าง การใช้เครื่องจักร ซึ่งจะก่อให้เกิดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง รวมทั้งไอเสียจาก เครื่องจักร เครื่องยนต์ - ศึกษาคุณภาพอากาศในปัจจุบันของพื้นที่ศึกษา และคาดการณ์ผลกระทบจากการ ฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองในพื้นที่ก่อสร้าง โดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์เป็น เครื่องมือ (AERMOD (The American Meteorological Society/Environmental Protection Agency Regulatory Model Improvement Committee's Dispersion Model)) - ทบทวนและกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ และมาตรการติดตาม ตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้สอดคล้องกับผลกระทบที่จะเกิดขึ้นจากการ เปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ
ระยะดำเนินการ	<ul style="list-style-type: none"> - ศึกษาคุณภาพอากาศปัจจุบันในพื้นที่ศึกษาก่อนดำเนินการ - ศึกษาแหล่งกำเนิดหรือกิจกรรมที่ก่อให้เกิดมลสารทางอากาศจากการเปลี่ยนแปลง ระยะการพัฒนาเป็น 5 ระยะ เช่น การเตรียมวิ่งขึ้น การขึ้น - ลง การเข้าจอด และการจอดของอากาศยาน การเดินทาง การขนส่งทางบก โดยมลสารที่สำคัญ

**ตารางที่ 1.6-3 ขอบเขตและแนวทางการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (เฉพาะประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการ
 เปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ)**

ขอบเขตการประเมิน ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	แนวทางการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>ได้แก่ ไอเสียและสารอินทรีย์ระเหย (VOCs) จากการเผาไหม้เชื้อเพลิงเครื่องยนต์อากาศยาน (Aircraft) และกิจกรรมภาคพื้นดิน เช่น อุปกรณ์สนับสนุนภาคพื้นดิน (Ground Support Equipment) และหน่วยกำเนิดไฟฟ้า (Auxiliary Power Units)</p> <ul style="list-style-type: none"> - คาดการณ์จำนวนเที่ยวบินและแบบอากาศยาน (Fleet Mix) ที่เพิ่มขึ้นตามระยะการพัฒนา พร้อมทั้งกำหนดสมมติฐานการศึกษาที่ครอบคลุมการใช้ทางวิ่งกรณีปกติ กรณีเลวร้าย (Peak Hour) และกรณีปิดทางวิ่งใดทางวิ่งหนึ่ง - ใช้ข้อมูลเที่ยวบินต่อปีจำแนกตามรายชนิดอากาศยานในแต่ละทางวิ่งเป็นข้อมูลสำหรับนำเข้าแบบจำลอง Aviation Environmental Tool (AEDT) เพื่อประเมินอัตราการปล่อยสารมลพิษทางอากาศ และนำข้อมูลเข้าสู่แบบจำลองคุณภาพอากาศ Air Quality Dispersion Modeling (AERMOD) เพื่อประเมินการแพร่กระจายของสารมลพิษทางอากาศ และแสดงระดับความเข้มข้นของมลพิษคาดการณ์ในรูปของเส้นความเข้มข้นเท่ากันของมลสารทางอากาศ (Isopleth) - กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ผลกระทบด้านคุณภาพน้ำผิวดิน คุณภาพน้ำทะเล และนิเวศวิทยาทางน้ำ	
ระยะก่อสร้าง	<ul style="list-style-type: none"> - ศึกษาแหล่งกำเนิดหรือกิจกรรมที่อาจก่อให้เกิดมลพิษและมีผลต่อทิศทางการไหลของน้ำผิวดิน คุณภาพน้ำผิวดิน คุณภาพน้ำทะเล รวมถึงนิเวศวิทยาทางน้ำ เช่น การปรับพื้นที่ การตั้ง/สร้างที่พักคนงาน การใช้น้ำสำหรับอุปโภคบริโภคและก่อสร้าง การจัดการของเสีย การจัดการน้ำทิ้ง - ศึกษาคุณภาพน้ำและนิเวศวิทยาทางน้ำในแหล่งน้ำที่รองรับน้ำทิ้งจากพื้นที่ก่อสร้าง - ทบทวนมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ สิ่งแวดล้อมให้สอดคล้องกับผลกระทบที่จะเกิดขึ้นจากการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ
ผลกระทบด้านนิเวศวิทยาทางบก	
ระยะก่อสร้าง	<ul style="list-style-type: none"> - ศึกษาสภาพข้อมูลของสภาพนิเวศวิทยาทางบกปัจจุบันของพื้นที่โครงการและพื้นที่ใกล้เคียง และเปรียบเทียบกับผลการศึกษาในอดีต เพื่อหาแนวโน้มของการเปลี่ยนแปลงด้านนิเวศวิทยาทางบก - ทบทวนมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ สิ่งแวดล้อมให้สอดคล้องกับผลกระทบที่จะเกิดขึ้นจากการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ

**ตารางที่ 1.6-3 ขอบเขตและแนวทางการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (เฉพาะประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการ
 เปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ)**

ขอบเขตการประเมิน ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	แนวทางการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ผลกระทบด้านการระบายน้ำและป้องกันน้ำท่วม	
ระยะก่อสร้าง	<ul style="list-style-type: none"> - ศึกษาสภาพการไหลและการระบายน้ำที่เปลี่ยนแปลงไปจากการปรับย้ายตำแหน่งอาคารและสิ่งปลูกสร้าง ซึ่งเป็นการปรับสภาพการใช้พื้นที่ - ประเมินสภาพการทำงานของระบบระบายน้ำออกจากพื้นที่ในกรณีฝนตกหนัก เนื่องจากการปรับย้ายตำแหน่งอาคารและสิ่งปลูกสร้าง - ทบทวนมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ สิ่งแวดล้อมให้สอดคล้องกับผลกระทบที่จะเกิดขึ้นจากการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ
ระยะดำเนินการ	<ul style="list-style-type: none"> - ศึกษารายละเอียดจากการปรับปรุงผังสนามบินที่มีผลต่อการเพิ่มขึ้นของพื้นที่สีเขียวหลังการพัฒนา เพื่อประเมินความสามารถของบ่อน้ำด้านความสามารถในการรองรับ - ทบทวนมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ สิ่งแวดล้อมให้สอดคล้องกับผลกระทบที่จะเกิดขึ้นจากการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ
ผลกระทบด้านระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ	
ระยะก่อสร้าง	<ul style="list-style-type: none"> - คำนวณปริมาณความต้องการใช้น้ำและไฟฟ้าจากการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ - ประเมินศักยภาพในการจัดหาน้ำใช้และไฟฟ้าของโครงการ - ทบทวนมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ สิ่งแวดล้อมให้สอดคล้องกับผลกระทบที่จะเกิดขึ้นจากการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ
ระยะดำเนินการ	<ul style="list-style-type: none"> - พิจารณาผลการคาดการณ์ระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ ให้สอดคล้องกับการพัฒนา โดยพิจารณาในแง่ของการบริหารจัดการตามระยะการพัฒนาที่เปลี่ยนแปลงไป - ทบทวนมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ สิ่งแวดล้อมให้สอดคล้องกับผลกระทบที่จะเกิดขึ้นจากการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ
ผลกระทบด้านการจัดการของเสียและน้ำเสีย	
ระยะก่อสร้าง	<ul style="list-style-type: none"> - คำนวณปริมาณของเสียและน้ำเสียจากแหล่งกำเนิดหรือกิจกรรมของโครงการ เช่น จากกิจกรรมการก่อสร้าง จากกิจกรรมของคนงานในพื้นที่ก่อสร้าง จากที่พักของคนงาน (Camp Site) และจากพนักงานที่ปฏิบัติงานภายในสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา

**ตารางที่ 1.6-3 ขอบเขตและแนวทางการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (เฉพาะประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการ
 เปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ)**

ขอบเขตการประเมิน ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	แนวทางการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<ul style="list-style-type: none"> - ทบทวนมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ สิ่งแวดล้อมให้สอดคล้องกับผลกระทบที่จะเกิดขึ้นจากการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ
ระยะดำเนินการ	<ul style="list-style-type: none"> - พิจารณาผลการคาดการณ์ปริมาณขยะและน้ำเสียตามการพัฒนาทั้ง 6 ระยะเพื่อพิจารณาระบบการจัดการให้รองรับและสอดคล้องกับการพัฒนา - ทบทวนมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ สิ่งแวดล้อมให้สอดคล้องกับผลกระทบที่จะเกิดขึ้นจากการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ
ผลกระทบด้านการคมนาคมขนส่ง	
ระยะก่อสร้าง	<ul style="list-style-type: none"> - ศึกษาจำนวนเที่ยวของยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่งวัสดุก่อสร้าง เช่น เหล็ก หิน ดิน ทราย อุปกรณ์เครื่องจักร คนงาน และกิจกรรมที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบด้านการคมนาคมขนส่ง - ศึกษาและทบทวนข้อมูลปริมาณการจราจรบนเส้นทางคมนาคมที่เป็นเส้นทางสายหลักเพื่อเข้าสู่สนามบินนานาชาติอู่ตะเภา - คาดการณ์ผลกระทบต่อสภาพความคล่องตัวของการจราจรจากจำนวนเที่ยวของยานพาหนะ จากกิจกรรมก่อสร้าง - ทบทวนมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ สิ่งแวดล้อมให้สอดคล้องกับผลกระทบที่จะเกิดขึ้นจากการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ
ระยะดำเนินการ	<ul style="list-style-type: none"> - รวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับนโยบายด้านการคมนาคมโดยรอบสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา - ศึกษาแผนการพัฒนา รวมทั้งสถานการณ์และสมมติฐานสำหรับประเมินผลกระทบของปีที่ใช้ในการวิเคราะห์ - ทบทวนมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ สิ่งแวดล้อมให้สอดคล้องกับผลกระทบที่จะเกิดขึ้นจากการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ
ผลกระทบด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน	
ระยะก่อสร้าง	<ul style="list-style-type: none"> - เปรียบเทียบการใช้ประโยชน์ที่ดินของพื้นที่สนามบินนานาชาติอู่ตะเภา กับการกำหนดประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดิน - ศึกษาข้อมูลแนวโน้มของการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา - ทบทวนมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ สิ่งแวดล้อมให้สอดคล้องกับผลกระทบที่จะเกิดขึ้นจากการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ

**ตารางที่ 1.6-3 ขอบเขตและแนวทางการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (เฉพาะประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการ
 เปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ)**

ขอบเขตการประเมิน ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	แนวทางการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ผลกระทบด้านเศรษฐกิจ - สังคม	
ระยะก่อสร้าง	<ul style="list-style-type: none"> - ศึกษากิจกรรมการก่อสร้างที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบด้านเศรษฐกิจ - สังคม ทั้งทางบวกและทางลบ เช่น การขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง คนงาน การตั้งและสร้างที่พักคนงาน - คาดการณ์ผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจ - สังคม เช่น การจ้างงาน ปัญหาสังคม ปัญหาสุขภาพเสียดิต ตลอดจนความเดือดร้อนรำคาญ และความไม่สะดวกในการดำรงชีวิต - ทบทวนมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ สิ่งแวดล้อมให้สอดคล้องกับผลกระทบที่จะเกิดขึ้นจากการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ
ผลกระทบด้านสุขภาพและการสาธารณสุข อาชีวอนามัยและความปลอดภัย ในประเด็นอุบัติเหตุ อุบัติภัย ความปลอดภัยสาธารณะ	
ระยะก่อสร้าง	<ul style="list-style-type: none"> - การจำแนกและบ่งชี้กิจกรรมที่มีความเสี่ยงที่จะก่อให้เกิดอันตรายต่อสาธารณะจากการดำเนินการ เช่น การคมนาคม การเดินทาง การขนส่งทางบก เป็นต้น - ประเมินความเสี่ยงในการเกิดอันตรายต่อสาธารณะ - ทบทวนมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ สิ่งแวดล้อมให้สอดคล้องกับผลกระทบที่จะเกิดขึ้นจากการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ
ผลกระทบด้านโบราณสถาน โบราณคดี แหล่งประวัติศาสตร์และทัศนียภาพ	
ระยะก่อสร้าง	<ul style="list-style-type: none"> - ประเมินระดับเสี่ยง แรงสั่นสะเทือน และผลกระทบที่เกิดจากฝุ่นละอองจากกิจกรรมการก่อสร้างแต่ละระยะการพัฒนาต่อแหล่งโบราณสถานและศาสนสถานที่อยู่ใกล้กับพื้นที่ก่อสร้างของโครงการ - ทบทวนมาตรการและหาแนวทางหรือกำหนดมาตรการในการลดผลกระทบและแก้ไขผลกระทบ
ระยะดำเนินการ	<ul style="list-style-type: none"> - ทบทวนผลการประเมินความสามารถในการดูดซับสิ่งรบกวนทางสายตาของพื้นที่ตั้ง (Visual Absorption Capability) และประเมินความไวของการรับรู้ต่อการเปลี่ยนแปลงของทัศนียภาพจากจุดมองที่สำคัญ (Visual Sensitivity) เพื่อประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านทัศนียภาพที่เกิดขึ้นจากการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการต่อสภาพแวดล้อม - ทบทวนมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

1.6.6 การรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน

กิจกรรมการรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชนของโครงการ ได้ดำเนินการตามแนวทางที่ระบุไว้ในประกาศสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง แนวทางการมีส่วนร่วมของประชาชน ในกระบวนการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2566 โดยมีขั้นตอนการดำเนินงานดังต่อไปนี้

- 1) การระบุกลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย
- 2) การจัดลำดับความสำคัญของผู้มีส่วนได้เสีย
- 3) การพบปะเพื่อให้ข้อมูลเบื้องต้นและปรึกษาหารือ
- 4) การสำรวจข้อมูลและความคิดเห็นด้วยแบบสอบถาม
- 5) ประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน

1.7 เนื้อหาในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการฯ ประกอบด้วย 6 บท ดังนี้

- บทที่ 1 บทนำ
- บทที่ 2 รายละเอียดโครงการเฉพาะส่วนที่เปลี่ยนแปลง
- บทที่ 3 สภาพสิ่งแวดล้อมปัจจุบัน
- บทที่ 4 การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (เฉพาะประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ)
- บทที่ 5 มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
- บทที่ 6 แผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม