

บทที่ 3

สภาพสิ่งแวดล้อมปัจจุบัน

3.1 คำนำ

การศึกษาสภาพสิ่งแวดล้อมปัจจุบันบริเวณพื้นที่ศึกษาของโครงการ เพื่อใช้ในการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่อาจเกิดขึ้น โดยพิจารณาจากรายละเอียดโครงการที่เปลี่ยนแปลงไป ซึ่งอาจส่งผลให้การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้ศึกษาไว้ในบางประเด็นให้ต้องศึกษาและปรับเปลี่ยน

การศึกษาในครั้งนี้ กำหนดขอบเขตพื้นที่ศึกษาในรัศมีอย่างน้อย 2 กิโลเมตร จากพื้นที่ก่อสร้างโครงการส่วนที่จะเปลี่ยนแปลง โครงการได้พิจารณาผลกระทบในระยะก่อสร้างที่คาดว่าจะไปถึงจากรายงาน EHIA ฉบับผ่านความเห็นชอบ จาก กก.วล. (มิถุนายน พ.ศ. 2565) รวมทั้ง ได้พิจารณาโครงการประเภทเดียวกัน และเนื่องจากโครงการเป็นการก่อสร้างอาคารขนาดใหญ่ โดยพิจารณาอ้างอิงตามแนวทางการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ประเภทโครงการด้านคมนาคม (แนวทางการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการสนามบินหรือท่าอากาศยาน) ของสำนักวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) (พ.ศ. 2549) และดำเนินการรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิจากหน่วยงานต่างๆ ในพื้นที่ พร้อมทั้งการสำรวจและตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมบริเวณพื้นที่อ่อนไหวที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบจากการดำเนินโครงการ (ข้อมูลปฐมภูมิ) เพื่อให้เป็นข้อมูลพื้นฐานก่อนการพัฒนาโครงการและมีข้อมูลเพียงพอต่อการนำไปประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม อันเนื่องมาจากการพัฒนาโครงการเพื่อกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เหมาะสมในทางปฏิบัติต่อไป สำหรับการศึกษาสภาพสิ่งแวดล้อมในปัจจุบันโดยเฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการทั้ง 19 ประเด็น แสดงดัง **ตารางที่ 3.1-1** และต้องจัดให้มีกระบวนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย รวมทั้งประชาสัมพันธ์โครงการก่อนการดำเนินโครงการ

ตารางที่ 3.1-1 ประเด็นสิ่งแวดล้อมในการศึกษาและประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ (8)	ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ (2)	คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ (5)	คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต (3)
1. สภาพภูมิประเทศ 2. ธรณีวิทยา และแผ่นดินไหว 3. เสี่ยง 4. ความสั่นสะเทือน 5. คุณภาพอากาศ 6. ทรัพยากรดิน 7. คุณภาพน้ำผิวดิน 8. คุณภาพน้ำทะเล	1. นิเวศวิทยาทางบก 2. นิเวศวิทยาทางน้ำ	1. การจัดการของเสีย และน้ำเสีย 2. การใช้ประโยชน์ที่ดิน 3. การคมนาคมขนส่ง 4. ระบบสาธารณูปโภค และสาธารณูปการ 5. ระบบระบายน้ำ และป้องกันน้ำท่วม	1. เศรษฐกิจ - สังคม 2. สุขภาพ และการสาธารณสุข 3. อาชีวอนามัย และความปลอดภัย 4. โบราณสถาน โบราณคดี แหล่งประวัติศาสตร์ และทัศนียภาพ

3.2 การรวบรวมข้อมูล

3.2.1 แหล่งที่มาของข้อมูล

แหล่งข้อมูลที่ใช้ในการศึกษาสภาพแวดล้อมปัจจุบันของพื้นที่ศึกษาจำแนกเป็น ข้อมูลทุติยภูมิ (เอกสารหรือรายงานจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จากรายงาน EHIA ฉบับผ่านความเห็นชอบจาก กก.วล. (มิถุนายน พ.ศ. 2565)) และข้อมูลของโครงการ รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 3.2-1

ตารางที่ 3.2-1 สรุปแหล่งข้อมูลที่ใช้ในการวิเคราะห์สภาพสิ่งแวดล้อมปัจจุบัน

ลำดับ	ประเด็นสิ่งแวดล้อม	ทุติยภูมิ	ปฐมภูมิ	แหล่งที่มาของข้อมูล	ปี
1. ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ					
1.1	สภาพภูมิประเทศ	✓		แผนพัฒนาท้องถิ่น 4 ปี เทศบาลตำบลพลา	พ.ศ. 2561 - 2564
1.2	ธรณีวิทยา และแผ่นดินไหว	✓		แผนที่รอยเลื่อนมีพลังในประเทศไทย	พ.ศ. 2563
		✓		แผนที่ภัยพิบัติแผ่นดินไหวในประเทศไทย	พ.ศ. 2559
		✓		สถิติข้อมูลแผ่นดินไหวที่มีผลกระทบต่อประเทศไทย กองเฝ้าระวังแผ่นดินไหว กรมอุตุนิยมวิทยา	พ.ศ. 2561 - 2566
1.3	เสียง	✓		สำนักจัดการคุณภาพอากาศและเสียง กรมควบคุมมลพิษ	พ.ศ. 2561 - 2565
		✓		รายงาน EHIA ฉบับผ่านความเห็นชอบจาก กก.วล. (มิถุนายน พ.ศ. 2565)	พ.ศ. 2565
			✓	การสำรวจภาคสนามของโครงการ	พ.ศ. 2566
1.4	ความสั่นสะเทือน	✓		รายงาน EHIA ฉบับผ่านความเห็นชอบจาก กก.วล. (มิถุนายน พ.ศ. 2565)	พ.ศ. 2565
			✓	การสำรวจภาคสนามของโครงการ	พ.ศ. 2566
1.5	คุณภาพอากาศ	✓		สถานีอุตุนิยมวิทยาสดหีบ กรมอุตุนิยมวิทยา	พ.ศ. 2535 - 2565
		✓		รายงาน EHIA ฉบับผ่านความเห็นชอบจาก กก.วล. (มิถุนายน พ.ศ. 2565)	พ.ศ. 2565
			✓	การสำรวจภาคสนามของโครงการ	พ.ศ. 2566
1.6	ทรัพยากรดิน	✓		รายงานสถานภาพการชะล้างพังทลายของดินในประเทศไทย กรมพัฒนาที่ดิน	พ.ศ. 2563
		✓		กลุ่มชุดดิน กรมพัฒนาที่ดิน	พ.ศ. 2566
		✓		รายงาน EHIA ฉบับผ่านความเห็นชอบจาก กก.วล. (มิถุนายน พ.ศ. 2565)	พ.ศ. 2565
1.7	คุณภาพน้ำผิวดิน	✓		รายงาน EHIA ฉบับผ่านความเห็นชอบจาก กก.วล. (มิถุนายน พ.ศ. 2565)	พ.ศ. 2565
			✓	การสำรวจภาคสนามของโครงการ	พ.ศ. 2566

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

ตารางที่ 3.2-1 สรุปแหล่งข้อมูลที่ใช้ในการวิเคราะห์สภาพสิ่งแวดล้อมปัจจุบัน

ลำดับ	ประเด็นสิ่งแวดล้อม	ทุติยภูมิ	ปฐมภูมิ	แหล่งที่มาของข้อมูล	ปี
1.8	คุณภาพน้ำทะเล	✓		รายงานสถานการณ์มลพิษของประเทศไทย กรมควบคุมมลพิษ	พ.ศ. 2565
		✓		รายงาน EHIA ฉบับผ่านความเห็นชอบ จาก กก.วล. (มิถุนายน พ.ศ. 2565)	พ.ศ. 2565
		✓		รายงานสถานการณ์สิ่งแวดล้อมภาค ตะวันออก ปี พ.ศ. 2565 สำนักงาน สิ่งแวดล้อมและควบคุมมลพิษที่ 13 (ชลบุรี)	พ.ศ. 2565
2. ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ					
2.1	นิเวศวิทยาทางบก	✓		ฝ่ายมาตรฐานและความปลอดภัย ท่าอากาศยาน บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)	พ.ศ. 2566
		✓		รายงานเส้นทางการอพยพของนก ในประเทศไทย คู่มือเรื่องนกอพยพ อุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช	พ.ศ. 2553 พ.ศ. 2548
		✓		ความหลากหลายและความชุกชุมของนก ในเขตพื้นที่เกาะสีชัง อำเภอเกาะสีชัง จังหวัดชลบุรี วารสารวิทยาศาสตร์บูรพา	พ.ศ. 2558
		✓		ศึกษาพรรณในพื้นที่เกาะเสม็ดสาร และเกาะช้างเคียง คณะวิทยาศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย	พ.ศ. 2563
		✓		รายงาน EHIA ฉบับผ่านความเห็นชอบ จาก กก.วล. (มิถุนายน พ.ศ. 2565)	พ.ศ. 2562
2.2	นิเวศวิทยาทางน้ำ	✓		รายงาน EHIA ฉบับผ่านความเห็นชอบ จาก กก.วล. (มิถุนายน พ.ศ. 2565)	พ.ศ. 2562
			✓	การสำรวจภาคสนามของโครงการ	พ.ศ. 2566
3. คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์					
3.1	การจัดการของเสีย และน้ำเสีย	✓		แผนพัฒนา 4 ปี จังหวัดระยอง	พ.ศ. 2566 - 2570
		✓		แผนพัฒนา 4 ปี จังหวัดชลบุรี	พ.ศ. 2566 - 2570
		✓		แผนบริหารทรัพยากรธรรมชาติและ สิ่งแวดล้อมจังหวัดระยอง ระยะ 5 ปี	พ.ศ. 2565 - 2569
		✓		การทำอากาศยานอู่ตะเภา	พ.ศ. 2565
		✓		กองการบินทหารเรือ	พ.ศ. 2565

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

ตารางที่ 3.2-1 สรุปแหล่งข้อมูลที่ใช้ในการวิเคราะห์สภาพสิ่งแวดล้อมปัจจุบัน

ลำดับ	ประเด็นสิ่งแวดล้อม	ทุติยภูมิ	ปฐมภูมิ	แหล่งที่มาของข้อมูล	ปี
3.2	การใช้ประโยชน์ที่ดิน	✓		สำนักงานโยธาธิการและผังเมือง จังหวัดระยอง	พ.ศ. 2560
		✓		สำนักงานโยธาธิการและผังเมือง จังหวัดชลบุรี	พ.ศ. 2560
		✓		กองนโยบายและแผนการใช้ที่ดิน กรมพัฒนาที่ดิน	พ.ศ. 2563
		✓		รายงาน EHIA ฉบับผ่านความเห็นชอบ จาก กก.วล. (มิถุนายน พ.ศ. 2565)	พ.ศ. 2565
3.3	การคมนาคมขนส่ง	✓		สำนักอำนวยการความปลอดภัย กรมทางหลวง	พ.ศ. 2560 - 2565
		✓		การทำอากาศยานอู่ตะเภา	พ.ศ. 2565
3.4	ระบบสาธารณูปโภค และสาธารณูปการ	✓		สำนักงานสถิติจังหวัดระยอง	พ.ศ. 2561 - 2565
		✓		แผนพัฒนาท้องถิ่น 4 ปี เทศบาลตำบลพลา	พ.ศ. 2566 - 2570
		✓		การทำอากาศยานอู่ตะเภา	พ.ศ. 2565
		✓		การประปาส่วนภูมิภาค	พ.ศ. 2560 - 2564
		✓		กิจการประปา สวัสดิการสัมปทานกองทัพเรือ	พ.ศ. 2565
		✓		กิจการไฟฟ้า สวัสดิการสัมปทานกองทัพเรือ	พ.ศ. 2565
		✓		กองการบินทหารเรือ	พ.ศ. 2565
3.5	ระบบระบายน้ำ และป้องกันน้ำท่วม	✓		ศูนย์ป้องกันวิกฤติน้ำ กรมทรัพยากรน้ำ	พ.ศ. 2548 - 2560
		✓		กลุ่มวางแผนการจัดการที่ดินในพื้นที่เสี่ยง ทางการเกษตร กองนโยบายและแผน การใช้ที่ดิน กรมพัฒนาที่ดิน	พ.ศ. 2561
		✓		กองอำนวยการป้องกันและบรรเทา สาธารณภัยจังหวัดระยอง	พ.ศ. 2565
		4. คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต			
4.1	เศรษฐกิจ - สังคม	✓		สำนักงานจังหวัดระยอง	พ.ศ. 2566
		✓		สำนักงานจังหวัดชลบุรี	พ.ศ. 2566
		✓		องค์การบริหารส่วนตำบล/สำนักงานเทศบาล	พ.ศ. 2566
		✓		กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย	พ.ศ. 2565
		✓		สำนักงานสถิติแห่งชาติ	พ.ศ. 2565
		✓		สำนักงานแรงงานจังหวัดระยอง	พ.ศ. 2565
		✓		สำนักงานแรงงานจังหวัดชลบุรี	พ.ศ. 2565
		✓		สำนักงานคณะกรรมการพัฒนา การเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ	พ.ศ. 2564
		✓		สำนักงานแรงงานจังหวัดระยอง	พ.ศ. 2565
		✓		สำนักงานแรงงานจังหวัดชลบุรี	พ.ศ. 2565

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

ตารางที่ 3.2-1 สรุปแหล่งข้อมูลที่ใช้ในการวิเคราะห์สภาพสิ่งแวดล้อมปัจจุบัน

ลำดับ	ประเด็นสิ่งแวดล้อม	ทุติยภูมิ	ปฐมภูมิ	แหล่งที่มาของข้อมูล	ปี
			✓	การสำรวจภาคสนามของโครงการ	พ.ศ. 2566
4.2	สุขภาพ	✓		สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดระยอง	พ.ศ. 2565
	และการสาธารณสุข	✓		สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดชลบุรี	พ.ศ. 2565
4.3	อาชีพอนามัย และความปลอดภัย	✓		สำนักงานประกันสังคม	พ.ศ. 2563 - 2565
4.4	โบราณสถาน โบราณคดี	✓		รายงาน EHIA ฉบับผ่านความเห็นชอบ จาก กก.วล. (มิถุนายน พ.ศ. 2565)	พ.ศ. 2565
	แหล่งประวัติศาสตร์ และทัศนียภาพ	✓		สำนักงานวัฒนธรรมจังหวัดระยอง	พ.ศ. 2567

3.2.2 การสำรวจข้อมูลสภาพสิ่งแวดล้อมในภาคสนาม

ภาพรวมการสำรวจข้อมูลสภาพสิ่งแวดล้อมปัจจุบันของโครงการทั้งจากการสำรวจภาคสนาม การเก็บ
ตัวอย่าง และตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 3.2-2

ตารางที่ 3.2-2 สรุปภาพรวมการสำรวจข้อมูลสภาพสิ่งแวดล้อมในภาคสนามของโครงการ

คุณภาพ สิ่งแวดล้อม/ ทรัพยากร	พื้นที่ดำเนินการ	ดัชนี	วันดำเนินการ
ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ			
เสียง	จุดตรวจวัดที่ 1 สถานรับเลี้ยงเด็ก ปฐมวัย ทร.6 กองการบินทหารเรือ	ตรวจวัดระดับเสียงโดยทั่วไป จำนวน 6 ดัชนี ระดับเสียงอากาศยาน ในพื้นที่ชุมชน (Sound Exposure Level) จำนวน 1 ดัชนี	ตรวจวัดจำนวน 2 ครั้ง ได้แก่ - วันที่ 7 - 13 พฤศจิกายน พ.ศ. 2566 (ฤดูแล้ง) - วันที่ 11 - 18 กรกฎาคม พ.ศ. 2567 (ฤดูฝน) (ตรวจวัด 7 วันต่อเนื่อง ครอบคลุม วันธรรมดาและวันหยุด)
	จุดตรวจวัดที่ 2 หมู่ที่ 2 บ้านจำรุง		
	จุดตรวจวัดที่ 3 หมู่ที่ 3 บ้านสระแก้ว		ตรวจวัดจำนวน 1 ครั้ง วันที่ 11 - 18 กรกฎาคม พ.ศ. 2567 (ฤดูฝน) (ตรวจวัด 7 วันต่อเนื่อง ครอบคลุม วันธรรมดาและวันหยุด)

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

ตารางที่ 3.2-2 สรุปรูปภาพรวมการสำรวจข้อมูลสภาพสิ่งแวดล้อมในภาคสนามของโครงการ

คุณภาพ สิ่งแวดล้อม/ ทรัพยากร	พื้นที่ดำเนินการ	ดัชนี	วันดำเนินการ
ความสั่นสะเทือน	จุดตรวจวัดที่ 1 สถานรับเลี้ยงเด็ก ปฐมวัย ทร.6 กองการบินทหารเรือ	ตรวจวัดความสั่นสะเทือน จำนวน 2 ดัชนี	ตรวจวัดจำนวน 2 ครั้ง ได้แก่ - วันที่ 7 - 13 พฤศจิกายน พ.ศ. 2566 (ฤดูแล้ง) - วันที่ 11 - 18 กรกฎาคม พ.ศ. 2567 (ฤดูฝน) (ตรวจวัด 7 วันต่อเนื่อง ครอบคลุมวันธรรมดา และวันหยุด)
	จุดตรวจวัดที่ 2 หมู่ที่ 2 บ้านจำรุง		
	จุดตรวจวัดที่ 3 หมู่ที่ 3 บ้านสระแก้ว		ตรวจวัดจำนวน 1 ครั้ง วันที่ 11 - 18 กรกฎาคม พ.ศ. 2567 (ฤดูฝน) (ตรวจวัด 7 วันต่อเนื่อง ครอบคลุม วันธรรมดาและวันหยุด)
คุณภาพอากาศ	จุดตรวจวัดที่ 1 สถานรับเลี้ยงเด็ก ปฐมวัย ทร.6 กองการบินทหารเรือ	ตรวจวัดคุณภาพอากาศ ในบรรยากาศโดยทั่วไป จำนวน 8 ดัชนี	ตรวจวัดจำนวน 2 ครั้ง ได้แก่ - วันที่ 7 - 13 พฤศจิกายน พ.ศ. 2566 (ฤดูแล้ง) - วันที่ 11 - 18 กรกฎาคม พ.ศ. 2567 (ฤดูฝน) (ตรวจวัด 7 วันต่อเนื่อง ครอบคลุม วันธรรมดาและวันหยุด)
	จุดตรวจวัดที่ 2 หมู่ที่ 2 บ้านจำรุง		
	จุดตรวจวัดที่ 3 หมู่ที่ 3 บ้านสระแก้ว		ตรวจวัดจำนวน 1 ครั้ง วันที่ 11 - 18 กรกฎาคม พ.ศ. 2567 (ฤดูฝน) (ตรวจวัด 7 วันต่อเนื่อง ครอบคลุม วันธรรมดาและวันหยุด)
คุณภาพน้ำผิวดิน	จุดตรวจวัดที่ 1 คลองบางไผ่ : จุดปล่อยออกทะเล	ตรวจวัดคุณภาพน้ำ ได้แก่ ลักษณะทางกายภาพ ทางเคมี และทางชีวภาพ ของคุณภาพน้ำผิวดิน จำนวน 25 ดัชนี	วันที่ 31 ตุลาคม พ.ศ. 2566

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

ตารางที่ 3.2-2 สรุปภาพรวมการสำรวจข้อมูลสภาพสิ่งแวดล้อมในภาคสนามของโครงการ

คุณภาพ สิ่งแวดล้อม/ ทรัพยากร	พื้นที่ดำเนินการ	ดัชนี	วันดำเนินการ
	จุดตรวจวัดที่ 2 คลองพลา	ตรวจวัดคุณภาพน้ำ ได้แก่ ตรวจวัดลักษณะทางกายภาพ ทางเคมี และทางชีวภาพ ของคุณภาพน้ำผิวดิน จำนวน 25 ดัชนี	วันที่ 31 ตุลาคม พ.ศ. 2566
ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ			
นิเวศวิทยาทางน้ำ	จุดตรวจวัดที่ 1 คลองบางไผ่ : จุดปล่อยออกทะเล	ตรวจวัดนิเวศวิทยาทางน้ำ 5 ดัชนี ได้แก่ แพลงก์ตอนพืช แพลงตอนสัตว์ สัตว์หน้าดิน พืชน้ำและปลา	วันที่ 31 ตุลาคม พ.ศ. 2566
	จุดตรวจวัดที่ 2 คลองพลา	ตรวจวัดนิเวศวิทยาทางน้ำ 5 ดัชนี ได้แก่ แพลงก์ตอนพืช แพลงตอนสัตว์ สัตว์หน้าดิน พืชน้ำ และปลา	วันที่ 31 ตุลาคม พ.ศ. 2566
คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต			
เศรษฐกิจ - สังคม	ประชาชนที่อาศัยอยู่ ภายในพื้นที่ศึกษาของ โครงการ	สำรวจภาคสนามโดยใช้ แบบสอบถาม	วันที่ 27 พฤศจิกายน พ.ศ. 2566 ถึงวันที่ 25 ธันวาคม พ.ศ. 2566 วันที่ 4 - 17 มกราคม วันที่ 1 - 10 และวันที่ 23 สิงหาคม พ.ศ. 2567

3.3 พื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบของโครงการ

จากการตรวจสอบข้อมูลสภาพสิ่งแวดล้อมปัจจุบันในบริเวณพื้นที่ศึกษาของโครงการ พบว่า มีพื้นที่
 อ่อนไหวต่อผลกระทบ (Sensitive Area) รวมทั้งสิ้น 51 แห่ง ได้แก่ สถานศึกษา จำนวน 14 แห่ง ศาสนสถาน จำนวน
 16 แห่ง สถานพยาบาล จำนวน 4 แห่ง ชุมชน /หมู่บ้าน จำนวน 20 แห่ง นอกจากนี้โครงการได้พิจารณาสถาน
 ประกอบการที่ตั้งอยู่ในพื้นที่โดยรอบพื้นที่ศึกษาของโครงการด้วย ซึ่งมีจำนวน 6 แห่ง รายละเอียดแสดงดัง
 ตารางที่ 3.3-1 และรูปที่ 3.3-1

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

ตารางที่ 3.3-1 พื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบและสถานประกอบการภายในพื้นที่ศึกษาของโครงการ

ลำดับ	พื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบ และสถานประกอบการภายใน พื้นที่ศึกษาของโครงการ	ที่อยู่			ระยะห่างจาก พื้นที่โครงการ (จากขอบเขต/รั้ว) (เมตร)	ระยะห่างจาก พื้นที่โครงการ (จากอาคาร/ บ้านที่ใกล้สุด) (เมตร)
		ตำบล	อำเภอ	จังหวัด		
สถานศึกษา (14 แห่ง)						
1	สถานรับเลี้ยงเด็กปฐมวัย ทร.6 กองการบินทหารเรือ	พลา	บ้านฉาง	ระยอง	1,455	1,467
2	ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กเทศบาลตำบลพลา	พลา	บ้านฉาง	ระยอง	1,556	1,563
3	โรงเรียนวัดพลา	พลา	บ้านฉาง	ระยอง	1,708	1,718
4	กศน.เทศบาลตำบลพลา	พลา	บ้านฉาง	ระยอง	1,940	1,956
5	โรงเรียนบ้านคลองทราย	พลา	บ้านฉาง	ระยอง	1,629	1,633
6	โรงเรียนสองภาษาระยอง	พลา	บ้านฉาง	ระยอง	1,796	1,842
7	โรงเรียนนานาชาติสวนระยอง	พลา	บ้านฉาง	ระยอง	1,908	1,984
8	โรงเรียนเทศบาลเมืองบ้านฉาง 1 (วัดศิริภาวนาราม)	พลา	บ้านฉาง	ระยอง	1,453	1,465
9	โรงเรียนวัดศิริภาวนาราม	พลา	บ้านฉาง	ระยอง	1,494	1,519
10	โรงเรียนบ้านคลองบางไผ่	สำนักท้อน	บ้านฉาง	ระยอง	1,565	1,622
11	โรงเรียนพัฒนเวชศึกษา	สำนักท้อน	บ้านฉาง	ระยอง	1,213	1,233
12	วิทยาลัยเทคโนโลยีพัฒนเวช	สำนักท้อน	บ้านฉาง	ระยอง	1,375	1,452
13	ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กแสงส่องหล้า 3	สำนักท้อน	บ้านฉาง	ระยอง	1,828	1,871
14	โรงเรียนวัดสระแก้ว	สำนักท้อน	บ้านฉาง	ระยอง	1,926	1,968
ศาสนสถาน (13 แห่ง)						
15	พระอนุสาวรีย์ พลเรือเอกพระเจ้า บรมวงศ์เธอกรมหลวงชุมพรเขตอุดมศักดิ์	สำนักท้อน	บ้านฉาง	ระยอง	1,329	1,342
16	พิพิธภัณฑการบินกองการบินทหารเรือ	สำนักท้อน	บ้านฉาง	ระยอง	1,257	1,257
17	ศาลเจ้าหลี่ ฮู่ อ่อง เอี้ย	พลา	บ้านฉาง	ระยอง	427	439
18	วัดคลองทราย	พลา	บ้านฉาง	ระยอง	1,132	1,141
19	สำนักวิปัสสนาวัดพลา	พลา	บ้านฉาง	ระยอง	1,770	1,780
20	วัดพลา	พลา	บ้านฉาง	ระยอง	1,775	1,783
21	วัดศิริภาวนาราม	พลา	บ้านฉาง	ระยอง	1,523	1,572
22	วัดบ้านคลองบางไผ่	สำนักท้อน	บ้านฉาง	ระยอง	1,477	1,507
23	พระบรมราชานุสาวรีย์ สมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช (กรมต่อสู้อากาศยานที่ 1)	สำนักท้อน	บ้านฉาง	ระยอง	992	1,019

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

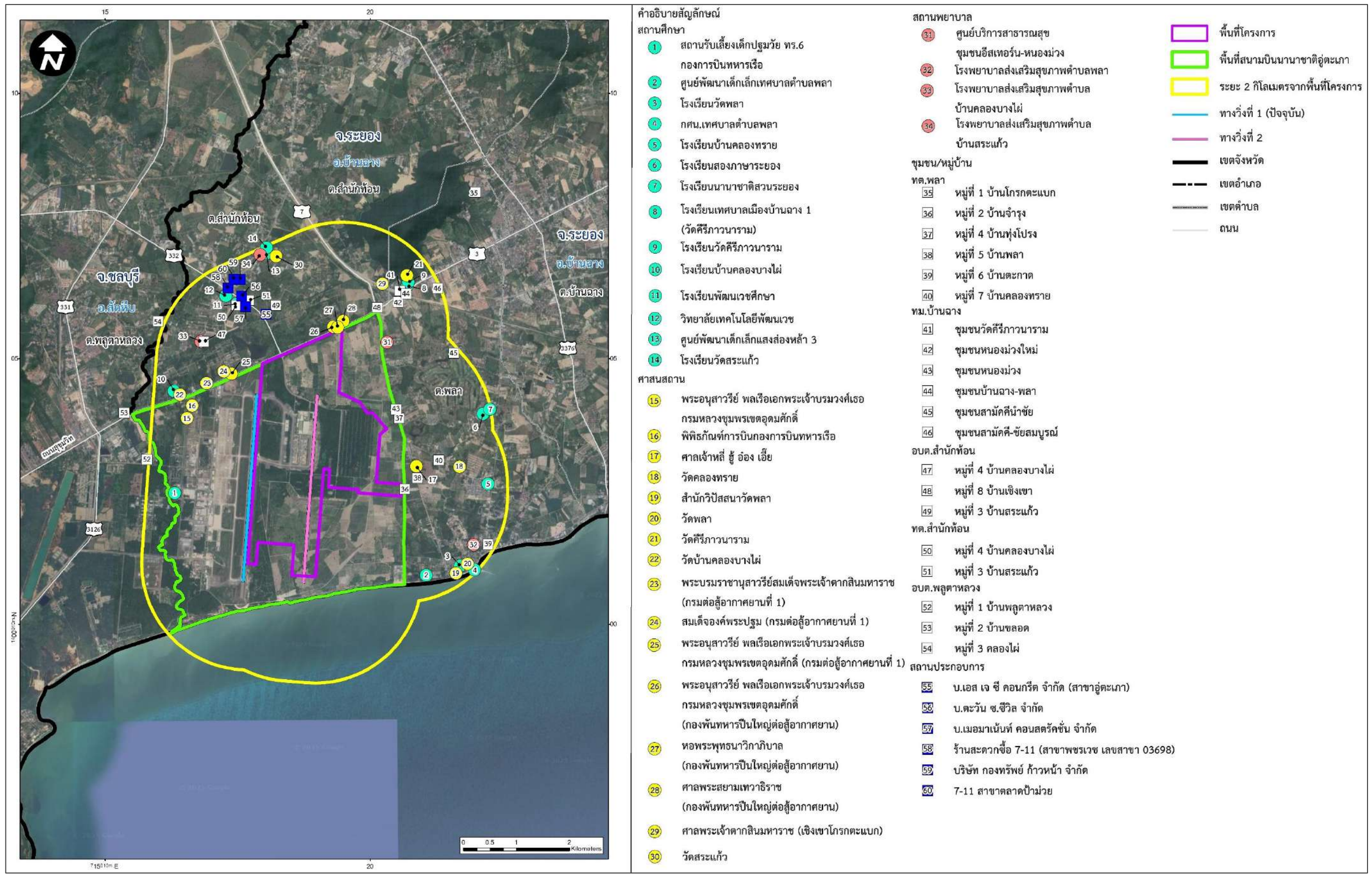
ตารางที่ 3.3-1 พื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบและสถานประกอบการภายในพื้นที่ศึกษาของโครงการ

ลำดับ	พื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบ และสถานประกอบการภายใน พื้นที่ศึกษาของโครงการ	ที่อยู่			ระยะห่างจาก พื้นที่โครงการ (จากขอบเขต/รั้ว) (เมตร)	ระยะห่างจาก พื้นที่โครงการ (จากอาคาร/ บ้านที่ใกล้สุด) (เมตร)
		ตำบล	อำเภอ	จังหวัด		
24	สมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช (กรมต่อสู้อากาศยานที่ 1)	สำนักท้อน	บ้านฉาง	ระยอง	700	711
25	พระอนุสาวรีย์ พลเรือเอกพระเจ้า บรมวงศ์เธอ กรมหลวงชุมพร เขตอุดมศักดิ์ (กรมต่อสู้อากาศยานที่ 1)	สำนักท้อน	บ้านฉาง	ระยอง	564	564
26	พระอนุสาวรีย์ พลเรือเอกพระเจ้า บรมวงศ์เธอ กรมหลวงชุมพร เขตอุดมศักดิ์ (กองพันทหารปืนใหญ่ ต่อสู้อากาศยาน)	สำนักท้อน	บ้านฉาง	ระยอง	92	92
27	หอพระพุทธรูปวิภาวดี (กองพันทหารปืนใหญ่ต่อสู้อากาศยาน)	สำนักท้อน	บ้านฉาง	ระยอง	48	48
28	ศาลพระสยามเทวาธิราช (กองพันทหาร ปืนใหญ่ต่อสู้อากาศยาน)	สำนักท้อน	บ้านฉาง	ระยอง	138	138
29	ศาลพระเจ้าตากสินมหาราช (เชิงเขาโกรกตะแบก)	สำนักท้อน	บ้านฉาง	ระยอง	1,128	1,128
30	วัดสระแก้ว	สำนักท้อน	บ้านฉาง	ระยอง	1,672	1,749
สถานพยาบาล (4 แห่ง)						
31	ศูนย์บริการสาธารณสุขชุมชน อิสเตอร์น - หนองม่วง	พลา	บ้านฉาง	ระยอง	843	854
32	โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลพลา	พลา	บ้านฉาง	ระยอง	1,622	1,641
33	โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพ ตำบลบ้านคลองบางไผ่	สำนักท้อน	บ้านฉาง	ระยอง	1,231	1,231
34	โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล บ้านสระแก้ว	สำนักท้อน	บ้านฉาง	ระยอง	1,876	1,894
ชุมชน/หมู่บ้าน (20 แห่ง)						
35	หมู่ที่ 1 บ้านโกรกตะแบก	พลา	บ้านฉาง	ระยอง	1,310	3,592
36	หมู่ที่ 2 บ้านจำรุง	พลา	บ้านฉาง	ระยอง	58	64
37	หมู่ที่ 4 บ้านทุ่งโปรง	พลา	บ้านฉาง	ระยอง	304	313
38	หมู่ที่ 5 บ้านพลา	พลา	บ้านฉาง	ระยอง	508	515
39	หมู่ที่ 6 บ้านตะกาด	พลา	บ้านฉาง	ระยอง	1,860	1,867
40	หมู่ที่ 7 บ้านคลองทราย	พลา	บ้านฉาง	ระยอง	823	834

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

ตารางที่ 3.3-1 พื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบและสถานประกอบการภายในพื้นที่ศึกษาของโครงการ

ลำดับ	พื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบ และสถานประกอบการภายใน พื้นที่ศึกษาของโครงการ	ที่อยู่			ระยะห่างจาก พื้นที่โครงการ (จากขอบเขต/รั้ว) (เมตร)	ระยะห่างจาก พื้นที่โครงการ (จากอาคาร/ บ้านที่ใกล้สุด) (เมตร)
		ตำบล	อำเภอ	จังหวัด		
41	ชุมชนวัดศรีภวนาราม	พลา	บ้านฉาง	ระยอง	1,284	1,300
42	ชุมชนหนองม่วงใหม่	พลา	บ้านฉาง	ระยอง	1,122	1,172
43	ชุมชนหนองม่วง	พลา	บ้านฉาง	ระยอง	676	683
44	ชุมชนบ้านฉาง - พลา	พลา	บ้านฉาง	ระยอง	1,358	1,375
45	ชุมชนสามัคคีน้ำขัย	พลา	บ้านฉาง	ระยอง	1,876	1,898
46	ชุมชนสามัคคี - ชัยสมบูรณ์	พลา	บ้านฉาง	ระยอง	1,944	1,955
47	หมู่ที่ 4 บ้านคลองบางไผ่	สำนักท้อน	บ้านฉาง	ระยอง	1,155	1,173
48	หมู่ที่ 8 บ้านเชิงเขา	สำนักท้อน	บ้านฉาง	ระยอง	764	771
49	หมู่ที่ 3 บ้านสระแก้ว	สำนักท้อน	บ้านฉาง	ระยอง	791	902
50	หมู่ที่ 4 บ้านคลองบางไผ่	สำนักท้อน	บ้านฉาง	ระยอง	1,039	1,201
51	หมู่ที่ 3 บ้านสระแก้ว	สำนักท้อน	บ้านฉาง	ระยอง	1,122	1,195
52	หมู่ที่ 1 บ้านพุดตาลหลวง	พุดตาลหลวง	สัตหีบ	ชลบุรี	1,876	2,034
53	หมู่ที่ 2 บ้านชลอด	พุดตาลหลวง	สัตหีบ	ชลบุรี	1,974	2,525
54	หมู่ที่ 3 คลองไผ่	พุดตาลหลวง	สัตหีบ	ชลบุรี	1,960	2,118
สถานประกอบการ (6 แห่ง)						
55	บ.เอส เจ ซี คอนกรีต จำกัด (สาขาอู่ตะเภา)	สำนักท้อน	บ้านฉาง	ระยอง	824	824
56	บ. ตะวัน ช.ชีวิล จำกัด	สำนักท้อน	บ้านฉาง	ระยอง	1,322	1,322
57	บ. เมอมาเน้นท์ คอนสตรัคชั่น จำกัด	สำนักท้อน	บ้านฉาง	ระยอง	1,113	1,113
58	ร้านสะดวกซื้อ 7-11 (สาขาพรเวช เลขสาขา 03698)	สำนักท้อน	บ้านฉาง	ระยอง	1,565	1,565
59	บริษัท กองทรัพย์ ก้าวหน้า จำกัด	สำนักท้อน	บ้านฉาง	ระยอง	1,618	1,618
60	7-11 สาขาตลาดป่าม่วย	สำนักท้อน	บ้านฉาง	ระยอง	1,667	1,667



รูปที่ 3.3-1 พื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบและสถานประกอบการภายในพื้นที่ศึกษาของโครงการ

3.4 ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ

3.4.1 สภาพภูมิประเทศ

3.4.1.1 ขอบเขตการศึกษา

รวบรวมข้อมูลลักษณะภูมิประเทศจากแหล่งข้อมูลทุติยภูมิและรายงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อใช้เป็นข้อมูล
พื้นฐานประกอบการประเมินผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากโครงการ

3.4.1.2 วิธีการศึกษา

รวบรวมข้อมูลทุติยภูมิที่เกี่ยวข้อง ได้แก่

- ข้อมูลลักษณะภูมิประเทศบริเวณที่ตั้งสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา ในพื้นที่ตำบลพลา จากแผนพัฒนา
ท้องถิ่น 4 ปี เทศบาลตำบลพลา (พ.ศ. 2561 - 2564)
- ข้อมูลสภาพภูมิประเทศของพื้นที่โครงการ จากรายงาน EHIA ฉบับผ่านความเห็นชอบจาก กก.วล.
(มีถุนายน พ.ศ. 2565)

3.4.1.3 ผลการศึกษา

1) ลักษณะภูมิประเทศบริเวณที่ตั้งสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา

สนามบินนานาชาติอู่ตะเภาตั้งอยู่ในพื้นที่ตำบลพลา อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง มีพื้นที่โดยรอบ
ประมาณ 12,000 ไร่ (รวมพื้นที่ใช้ประโยชน์ทางทหาร และพื้นที่เขตส่งเสริมเมืองการบินภาคตะวันออก) อยู่เหนือ
ระดับน้ำทะเล 13 เมตร ตั้งอยู่ด้านทิศตะวันออกเฉียงใต้ของกรุงเทพมหานคร ห่างจากกรุงเทพมหานครประมาณ
190 กิโลเมตร และห่างจากพญาซึ่งเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญของอาเซียนเป็นระยะทางประมาณ 30 กิโลเมตร
ภูมิประเทศของเทศบาลมีลักษณะเป็นที่ราบลุ่ม ดินชายทะเลและภูเขาพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นดินร่วนปนทราย โดยเทศบาล
ตำบลพลา อยู่ด้านทิศตะวันตกเฉียงใต้ของอำเภอบ้านฉาง ห่างจากอำเภอบ้านฉางประมาณ 9 กิโลเมตร ห่างจาก
จังหวัดระยอง 33 กิโลเมตร มีอาณาเขตติดต่อดังนี้

ทิศเหนือ	ติดต่อกับเทศบาลเมืองบ้านฉาง
ทิศตะวันออก	ติดต่อกับเทศบาลตำบลบ้านฉาง
ทิศใต้	ติดต่อกับชายฝั่งทะเลอ่าวไทย ยาวประมาณ 8 กิโลเมตร
ทิศตะวันตก	ติดต่อกับองค์การบริหารส่วนตำบลพลูตาหลวง

2) ลักษณะภูมิประเทศบริเวณพื้นที่โครงการ

ลักษณะภูมิประเทศบริเวณพื้นที่โครงการเป็นที่ราบลุ่ม ดินชายทะเล มีพื้นที่บางส่วนเป็นสันทราย
ชายทะเล เนินขนาดเล็ก และดินถม โดยพื้นที่ทิศตะวันออกของโครงการมีทางน้ำธรรมชาติขนาดเล็กพาดผ่าน
โดยมีทิศทางการไหลลงทะเล

3.4.2 ธรณีวิทยาและแผ่นดินไหว

3.4.2.1 ขอบเขตการศึกษา

ศึกษาสภาพธรณีวิทยา ธรณีสัณฐาน และการเกิดแผ่นดินไหวที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบและข้อจำกัด
ต่อโครงการ

3.4.2.2 วิธีการศึกษา

รวบรวมข้อมูลทุติยภูมิที่เกี่ยวข้อง ได้แก่

- ข้อมูลลักษณะทางธรณีวิทยาของพื้นที่ศึกษาโครงการ จากกรมทรัพยากรธรณี
- แผนที่ภัยพิบัติแผ่นดินไหวประเทศไทย (Seismic Hazard Map of Thailand) โดยกรมทรัพยากรธรณี
- สถิติข้อมูลแผ่นดินไหวที่มีผลกระทบต่อประเทศไทย ระหว่างปี พ.ศ. 2561 - 2566 จากกองเฝ้าระวัง
แผ่นดินไหว กรมอุตุนิยมวิทยา

3.4.2.3 ผลการศึกษา

1) ลักษณะทางธรณีวิทยาของพื้นที่ศึกษาโครงการ

สำหรับพื้นที่ศึกษาโครงการ ซึ่งตั้งอยู่ในพื้นที่ตำบลพลลา อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง พบหินตะกอน
และหินแปร 2 ประเภท หินอัคนี 1 ประเภท แสดงดังรูปที่ 3.4-1 รายละเอียดดังนี้

- ตะกอนน้ำพา (Qa) : กรวด ทราย ทรายแป้ง และดินเหนียว
- ตะกอนผุพังอยู่กับที่ และตะกอนหินเชิงเขา (Qc) : หินแกรนิตผุ ทราย ทรายแป้ง เศษหิน
ดินลูกรัง และดินเทอราร์โรซ่า
- หินแกรนิตยุคไทรแอสซิก (Trgr) : หินไบโอไทต์แกรนิต หัวมารีนแกรนิต แกรโนไดโอไรต์
ไบโอไทต์มัสโคไวต์แกรนิต มัสโคไวต์แกรนิต มัสโคไวต์หัวมารีนแกรนิต ไบโอไทต์หัวมารีน
แกรนิต

2) แผ่นดินไหว

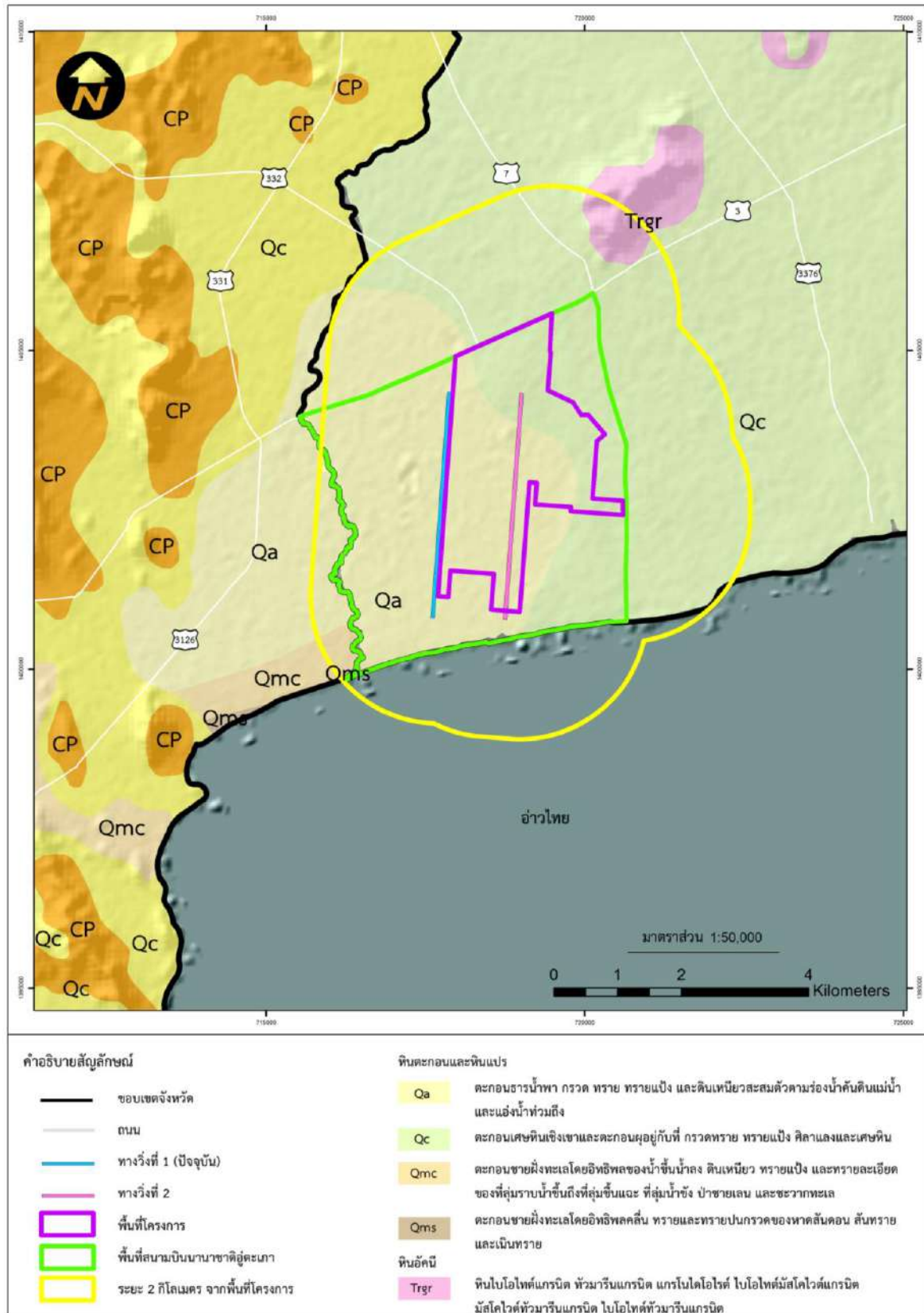
จากการสำรวจรอยเลื่อนมีพลัง โดยกรมทรัพยากรธรณี พบว่า ประเทศไทยมีแนวรอยเลื่อนใหญ่
หลายแนว ซึ่งสามารถจัดกลุ่มรอยเลื่อนโดยอาศัยทิศทางการวางตัวและการเคลื่อนที่ได้ 3 แนว คือ กลุ่มรอยเลื่อน
ที่วางตัวในแนวทิศตะวันออกเฉียงเหนือ - ตะวันตกเฉียงใต้ กลุ่มรอยเลื่อนที่วางตัวในทิศตะวันตกเฉียงเหนือ -
ตะวันออกเฉียงใต้และกลุ่มรอยเลื่อนที่วางตัวอยู่ในทิศเหนือ - ใต้ จำนวนทั้งสิ้น 16 กลุ่มรอยเลื่อน ครอบคลุม
22 จังหวัดของประเทศไทย แสดงดังรูปที่ 3.4-2 สำหรับพื้นที่โครงการ ซึ่งตั้งอยู่ในพื้นที่ตำบลพลลา อำเภอบ้านฉาง
จังหวัดระยอง ไม่พบกลุ่มรอยเลื่อนมีพลังพาดผ่านแต่อย่างใด ทั้งนี้อาจได้รับผลกระทบจากแนวกลุ่มรอยเลื่อนใกล้เคียง
โดยรอยเลื่อนมีพลังที่ใกล้เคียงโครงการมากที่สุด คือ รอยเลื่อนระนอง มีระยะห่างจากโครงการประมาณ 149
กิโลเมตร

จากการจัดทำแผนที่ภัยพิบัติแผ่นดินไหวประเทศไทย (Seismic Hazard Map of Thailand) โดยกรมทรัพยากรธรณี ซึ่งวิเคราะห์จากแนวรอยเลื่อนมีพลัง ลักษณะธรณีวิทยา ความถี่และขนาดแผ่นดินไหวที่เกิดขึ้นในประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้าน นำเสนอในรูปของค่าระดับความเร่งพื้นดินสูงสุดที่มีโอกาสเพียงร้อยละ 10 ที่จะมีค่าสูงกว่าภายในคาบเวลา 50 ปี มาแปลงให้อยู่ในรูปของระดับความรุนแรงแผ่นดินไหวตามมาตราเมอร์คัลล์ พบว่า พื้นที่โครงการ ซึ่งตั้งอยู่ในพื้นที่ตำบลพลา อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง อยู่ในพื้นที่เสี่ยงภัยแผ่นดินไหว ระดับความรุนแรงเบา (I - III) (คนธรรมดาไม่รู้สึกรู้สแต่วัตถุสามารถตรวจจับได้) มีค่าอัตราเร่งพื้นดิน ณ บริเวณจุดศูนย์กลางแผ่นดินไหว 0 - 3 %g (ขนาดความรุนแรงของแผ่นดินไหวมีค่าอยู่ในช่วง น้อยกว่า 3.0 - 3.9 ริคเตอร์) แสดงดังรูปที่ 3.4-3

จากการตรวจสอบข้อมูลตามกฎกระทรวงกำหนดการรับน้ำหนัก ความต้านทาน ความคงทน ของอาคาร และพื้นดินที่รองรับอาคารในการต้านทานแรงสั่นสะเทือนของแผ่นดินไหว พ.ศ. 2564 พบว่าพื้นที่จังหวัดระยอง ไม่อยู่ในพื้นที่บริเวณที่ 1 (บริเวณหรือพื้นที่ที่ต้องเฝ้าระวังเนื่องจากมีความเป็นไปได้ว่าอาคารอาจได้รับผลกระทบทางด้านความมั่นคงแข็งแรงและเสถียรภาพเมื่อมีแรงสั่นสะเทือนของแผ่นดินไหว) หรือบริเวณที่ 2 (บริเวณหรือพื้นที่ที่มีความเป็นไปได้ว่าอาคารอาจได้รับผลกระทบทางด้านความมั่นคงแข็งแรงและเสถียรภาพในระดับปานกลางเมื่อมีแรงสั่นสะเทือนของแผ่นดินไหว) นอกจากนี้โครงการไม่เข้าข่ายตามความในข้อ 3 แต่อย่างใด

นอกจากนี้ จากสถิติเหตุการณ์การเกิดแผ่นดินไหวที่มีผลกระทบต่อประเทศไทย ในช่วงปี พ.ศ. 2561 - 2566 (ข้อมูลย้อนหลัง 5 ปี) แสดงดังตารางที่ 3.4-1 พบว่า จังหวัดระยอง ไม่มีผลกระทบจากแผ่นดินไหวที่มีศูนย์กลางในประเทศไทย

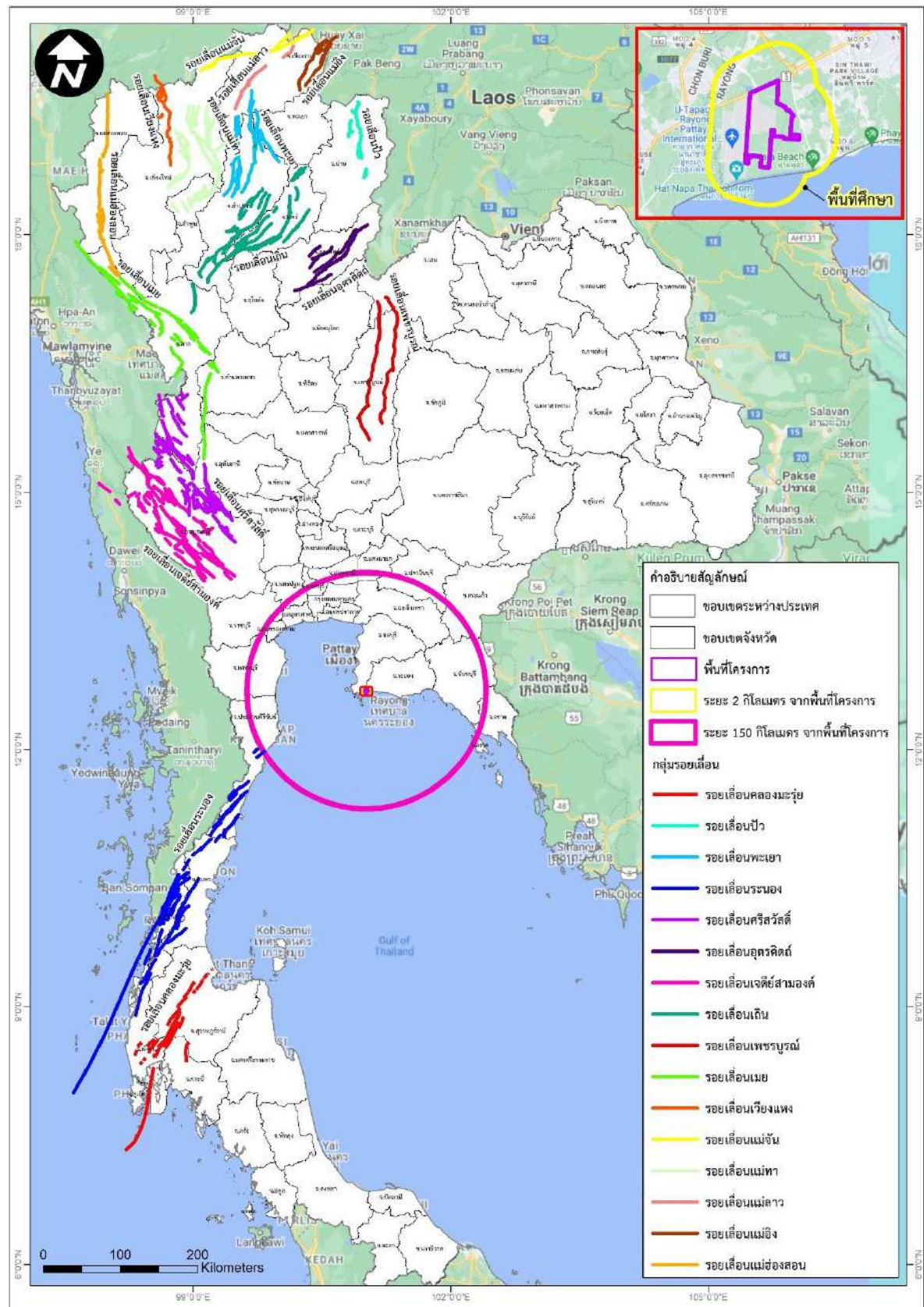
รายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม สำหรับโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ
 ที่อาจมีผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติคุณภาพสิ่งแวดล้อม สุขภาพ อนามัย คุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนอย่างรุนแรง
 โครงการก่อสร้างทางวิ่งและทางขับที่ 2 สนามบินนานาชาติอู่ตะเภา อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง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



ที่มา : ดัดแปลงจากกรมทรัพยากรธรณี ประเทศไทย, พ.ศ. 2551

รูปที่ 3.4-1 แผนที่ธรณียวิทยาบริเวณพื้นที่ศึกษาของโครงการ

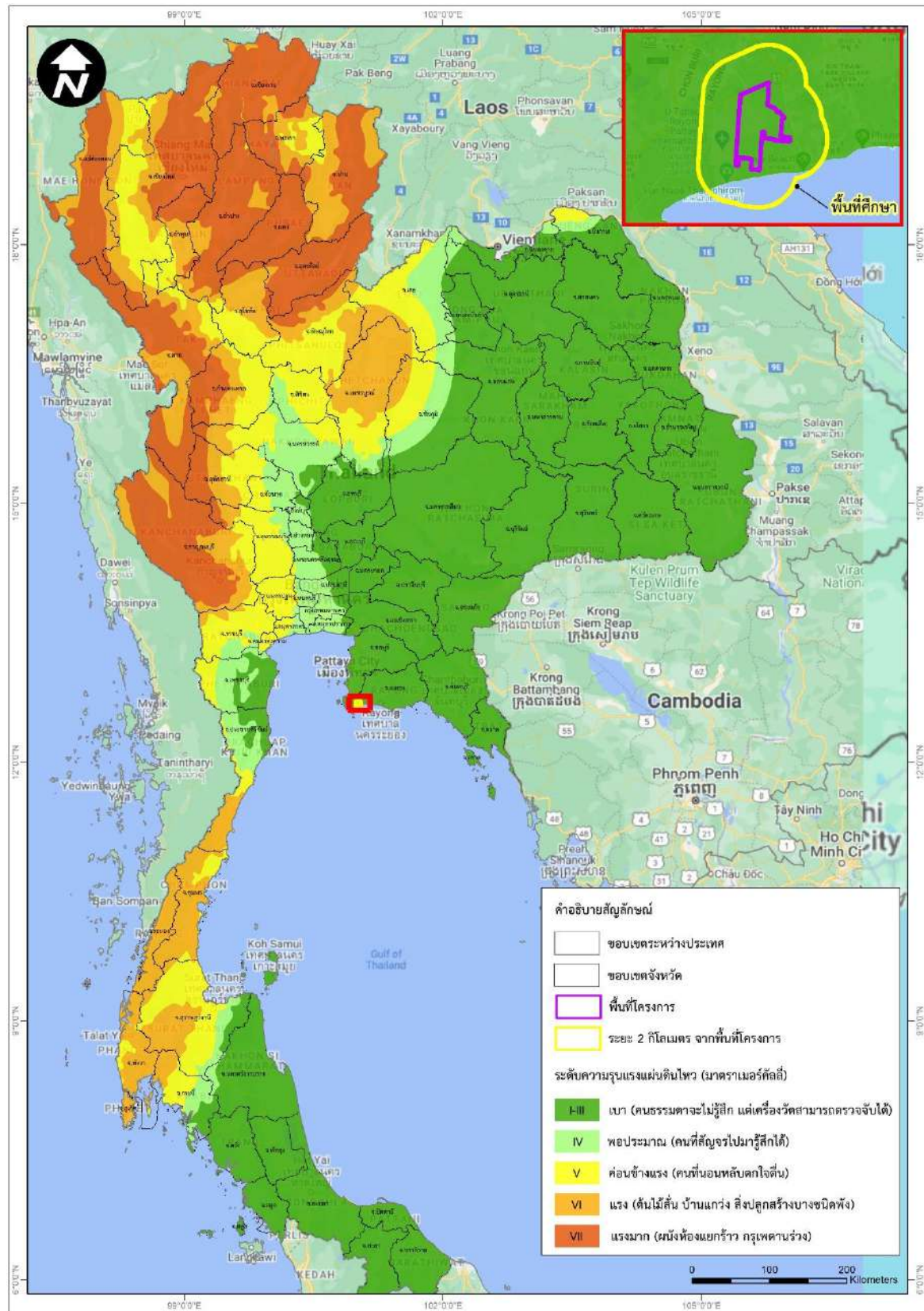
รายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม สำหรับโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ
 ที่อาจมีผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติ คุณภาพสิ่งแวดล้อม สุขภาพ อนามัย คุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนอย่างรุนแรง
 โครงการก่อสร้างทางวิ่งและทางขับที่ 2 สนามบินนานาชาติอู่ตะเภา อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง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



ที่มา : ดัดแปลงจากกรมทรัพยากรธรณี ประเทศไทย, พ.ศ. 2563. แผนที่รอยเลื่อนมีพลังในประเทศไทย

รูปที่ 3.4-2 แผนที่แสดงแนวรอยเลื่อนมีพลังในประเทศไทย

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



ที่มา : ดัดแปลงจากกรมทรัพยากรธรณี ประเทศไทย, พ.ศ. 2559. แผนที่ภัยพิบัติแผ่นดินไหวในประเทศไทย.

รูปที่ 3.4-3 แผนที่ภัยพิบัติแผ่นดินไหวประเทศไทย

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

ตารางที่ 3.4-1 รายงานแผ่นดินไหวที่มีผลกระทบต่อประเทศไทย ตั้งแต่ ปี พ.ศ. 2561 - 2566

วัน/เดือน/ปี	เวลา	ละติจูด (°น)	ลองจิจูด (°อ)	ขนาด (แมกนิจูด)	ลึก (กิโลเมตร)	บริเวณ (ผลกระทบจากแผ่นดินไหว)
3 มกราคม 2561	23:22:52	20.11	99.81	2.7	3	อ.แม่จัน จ.เชียงราย (รู้สึกสั่นไหว และมีเสียงดัง)
29 พฤษภาคม 2561	07:43:12	19.52	99.64	2.3	3	อ.พาน จ.เชียงราย (รู้สึกสั่นไหว)
10 มิถุนายน 2561	22:08:11	17.24	101.91	3.4	1	อ.วังสะพุง จ.เลย (รู้สึกสั่นไหว และมีเสียงดัง)
12 ตุลาคม 2561	8:56:31	19.74	99.56	2.8	8	อ.แม่สรวย จ.เชียงราย (รู้สึกสั่นไหว และมีเสียงดัง)
16 พฤศจิกายน 2561	1:55:45	19.70	99.72	3.3	1	อ.พาน จ.เชียงราย (รู้สึกสั่นไหว)
30 ธันวาคม 2561	22:39:18	14.90	99.14	4.9	2	อ.ศรีสวัสดิ์ จ.กาญจนบุรี (รู้สึกสั่นไหว และมีเสียงดัง)
22 มกราคม 2562	23:00:50	18.97	99.03	3.2	2	อ.สันทราย จ.เชียงใหม่ (รู้สึกสั่นไหว)
27 มกราคม 2562	01:04:48	17.26	98.22	3.1	13	อ.ท่าสองยาง จ.ตาก (รู้สึกสั่นไหว)
29 มกราคม 2562	06:06:43	18.92	99.07	2.6	2	อ.สันทราย จ.เชียงใหม่ (รู้สึกสั่นไหว)
20 กุมภาพันธ์ 2562	16:05:41	19.25	99.62	4.9	5	อ.วังเหนือ จ.ลำปาง (รู้สึกสั่นไหว และมีเสียงดัง)
23 กุมภาพันธ์ 2562	09:54:24	19.25	99.61	2.5	1	อ.วังเหนือ จ.ลำปาง (รู้สึกสั่นไหว และมีเสียงดัง)
23 กุมภาพันธ์ 2562	12:52:02	19.26	99.60	2.9	3	อ.วังเหนือ จ.ลำปาง (รู้สึกสั่นไหว และมีเสียงดัง)
24 กุมภาพันธ์ 2562	01:56:14	19.25	99.62	2.5	6	อ.วังเหนือ จ.ลำปาง (รู้สึกสั่นไหว และมีเสียงดัง)
14 มีนาคม 2562	21:15:20	19.26	99.63	2.9	3	อ.วังเหนือ จ.ลำปาง (รู้สึกสั่นไหว)
14 มีนาคม 2562	00:04:39	19.25	99.62	4.2	2	อ.วังเหนือ จ.ลำปาง (รู้สึกสั่นไหว และมีเสียงดัง)
14 มีนาคม 2562	21:55:19	19.25	99.63	4.0	2	อ.วังเหนือ จ.ลำปาง (รู้สึกสั่นไหว และมีเสียงดัง)
14 มีนาคม 2562	23:58:27	19.26	99.62	2.4	2	อ.วังเหนือ จ.ลำปาง (รู้สึกสั่นไหว)
15 มีนาคม 2562	20:35:14	19.68	99.68	3.0	15	อ.พาน จ.เชียงราย (รู้สึกสั่นไหว และมีเสียงดัง)
18 เมษายน 2562	12:42:59	19.25	99.60	2.9	3	อ.วังเหนือ จ.ลำปาง (รู้สึกสั่นไหว)
23 เมษายน 2562	04:40:23	19.79	99.27	2.8	4	อ.ฝาง จ.เชียงใหม่ (รู้สึกสั่นไหว และมีเสียงดัง)
27 พฤษภาคม 2562	21:48:45	19.24	99.62	3.0	3	อ.วังเหนือ จ.ลำปาง (รู้สึกสั่นไหว และมีเสียงดัง)

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

ตารางที่ 3.4-1 รายงานแผ่นดินไหวที่มีผลกระทบต่อประเทศไทย ตั้งแต่ ปี พ.ศ. 2561 - 2566

วัน/เดือน/ปี	เวลา	ละติจูด (°น)	ลองจิจูด (°อ)	ขนาด (แมกนิจูด)	ลึก (กิโลเมตร)	บริเวณ (ผลกระทบจากแผ่นดินไหว)
16 ตุลาคม 2562	12:36:35	17.62	101.68	3.9	5	อ.เมืองเลย จ.เลย (รู้สึกสั่นไหว และมีเสียงดัง)
17 ตุลาคม 2562	10:18:12	17.62	101.71	2.6	1	อ.เมืองเลย จ.เลย (รู้สึกสั่นไหว และมีเสียงดัง)
18 ตุลาคม 2562	21:46:25	18.90	99.25	4.1	6	อ.ดอยสะเก็ด จ.เชียงใหม่ (รู้สึกสั่นไหว และมีเสียงดัง)
27 ตุลาคม 2562	10:10:52	18.92	99.24	3.3	2	อ.ดอยสะเก็ด จ.เชียงใหม่ (รู้สึกสั่นไหว)
26 มกราคม 2563	00:42:49	8.863	98.383	2.2	1	อ.ตะกั่วป่า จ.พังงา (รู้สึกสั่นไหว และมีเสียงดัง)
6 กุมภาพันธ์ 2563	18:10:32	11.460	99.410	2.8	3	อ.บางสะพาน จ.ประจวบคีรีขันธ์ (รู้สึกสั่นไหว และมีเสียงดัง)
25 เมษายน 2563	13:36:26	19.734	99.643	2.3	2	อ.แม่ลาว จ.เชียงราย (รู้สึกสั่นไหว)
3 พฤษภาคม 2563	08:27:02	19.841	99.667	2.2	3	อ.เมือง จ.เชียงราย (รู้สึกสั่นไหว)
18 พฤษภาคม 2563	00:08:38	19.753	99.803	1.8	1	อ.แม่ลาว จ.เชียงราย (รู้สึกสั่นไหว)
9 มิถุนายน 2563	22:50:53	19.020	99.026	2.9	2	อ.สันทราย จ.เชียงใหม่ (รู้สึกสั่นไหว และมีเสียงดัง)
25 มิถุนายน 2563	21:37:04	17.600	101.680	3.8	5	อ.เมือง จ.เลย (รู้สึกสั่นไหว และมีเสียงดัง)
20 กรกฎาคม 2563	12:14:50	17.502	101.613	2.8	3	อ.เมือง จ.เลย (รู้สึกสั่นไหว และมีเสียงดัง)
26 กันยายน 2563	18:39:02	19.823	99.928	2.5	1	อ.เมืองเชียงราย จ.เชียงราย (รู้สึกสั่นไหว และมีเสียงดัง)
30 ธันวาคม 2563	22:15:31	17.612	101.688	2.1	1	อ.เมืองเลย จ.เลย (รู้สึกสั่นไหว และมีเสียงดัง)
22 มีนาคม 2564	01:38:34	18.159	97.993	2.1	2	อ.แม่สะเรียง จ.แม่ฮ่องสอน (รู้สึกสั่นไหว สะเทือนชั่วขณะ เหมือนรถบรรทุกหนัก แล่นผ่าน)
24 พฤษภาคม 2564	14:36:20	19.687	99.488	3.0	8	อ.แม่สรวย จ.เชียงราย (รู้สึกสั่นไหว ดึกโครงสร้างใหญ่สะเทือนเสียงดัง)
18 มิถุนายน 2564	08:47:20	19.253	99.622	3.5	1	อ.วังเหนือ จ.ลำปาง (รู้สึกสั่นไหว และมีเสียงดัง)
30 มิถุนายน 2564	17:34:19	19.700	99.711	2.8	4	อ.พาน จ.เชียงราย (รู้สึกสั่นไหวได้อย่างชัดเจน และมีเสียงดังเหมือนเสียงฟ้าร้อง)
12 กรกฎาคม 2564	10:40:25	19.692	99.719	2.3	1	อ.พาน จ.เชียงราย (รู้สึกสั่นไหว)

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

ตารางที่ 3.4-1 รายงานแผ่นดินไหวที่มีผลกระทบต่อประเทศไทย ตั้งแต่ ปี พ.ศ. 2561 - 2566

วัน/เดือน/ปี	เวลา	ละติจูด (°น)	ลองจิจูด (°อ)	ขนาด (แมกนิจูด)	ลึก (กิโลเมตร)	บริเวณ (ผลกระทบจากแผ่นดินไหว)
21 กรกฎาคม 2564	22:18:41	14.894	99.177	3.7	2	ต.เขาโจด อ.ศรีสวัสดิ์ จ.กาญจนบุรี (รู้สึกสั่นไหว เียงและหลังคาสั่นไหว)
18 ตุลาคม 2564	09:18:14	18.062	99.518	2.5	5	ต.บ้านบอม อ.แม่ทะ จ.ลำปาง (รู้สึกบ้านสั่น)
18 ตุลาคม 2564	16:00:20	19.744	99.636	3.5	3	ต.ดงมะดะ อ.แม่ลาว จ.เชียงราย (รู้สึกสั่นไหวสิ่งของภายในบ้านสั่นไหวและบ้านโยก)
7 ธันวาคม 2564	23:19:15	19.278	98.462	2.0	2	ต.แม่ธิ อ.ปาย จ.แม่ฮ่องสอน (ได้ยินเสียงแต่ไม่ทราบที่มา)
7 ธันวาคม 2564	23:50:48	19.274	98.461	2.4	1	ต.แม่ธิ อ.ปาย จ.แม่ฮ่องสอน (กระຈกบ้านสั่น ได้ยินเสียงแต่ไม่ทราบที่มา)
4 เมษายน 2565	03:35:43	17.512	100.055	3.3	1	ต.ไผ่ล้อม อ.ลับแล จ.อุตรดิตถ์ (บ้านสั่นสะเทือนแรง)
5 เมษายน 2565	03:47:49	17.512	100.048	3.6	2	ต.ไผ่ล้อม อ.ลับแล จ.อุตรดิตถ์ (บ้านและเตียงสั่นรู้สึกได้ถึงแรงสั่นไหว)
14 เมษายน 2565	14:04:11	18.581	98.342	3.2	1	ต.แม่ศึก อ.แม่แจ่ม จ.เชียงใหม่ (บนพื้นรู้สึกสั่นไหว)
28 เมษายน 2565	15:26:25	17.936	99.298	3.2	1	ต.นายาง อ.สบปราบ จ.ลำปาง (บนพื้นดินรู้สึกสั่นไหว)
26 พฤษภาคม 2565	10:58:26	19.756	99.683	2.9	1	ต.จอมหมอกแก้ว อ.แม่ลาว จ.เชียงราย (ทาว์นเฮาส์ บ้านเดี่ยว สิ่งของสั่นไหว)
29 พฤษภาคม 2565	02:58:44	19.580	99.735	2.6	4	ต.เมืองพาน อ.พาน จ.เชียงราย (บ้านสั่นแรงและรู้สึกสั่นไหว)
14 กันยายน 2565	01:03:29	19.771	99.167	3.6	4	ต.แม่ข้า อ.ฝาง จ.เชียงใหม่ (พื้นและบ้านสั่น อาคารสั่น รู้สึกสั่นไหว)
18 กันยายน 2565	03:22:38	18.683	98.884	2.3	2	ต.บ้านน้ำแพร่ อ.หางดง จ.เชียงใหม่ (บ้านและอาคารสั่นไหว)
20 ตุลาคม 2565	01:39:48	18.041	99.886	3.7	3	ต.แม่ปาน อ.ลอง จ.แพร่ (บนพื้นรู้สึกสั่นไหว เสียงคล้ายรถบรรทุกหนักแล่นผ่าน บ้านและสิ่งของสั่น)
20 ตุลาคม 2565	04:36:34	18.790	99.106	4.1	2	ต.แม่คือ อ.ดอยสะเก็ด จ.เชียงใหม่ (บนพื้น หน้าต่างบ้าน อาคารและสิ่งของสั่นไหว)
20 ตุลาคม 2565	05:16:50	18.054	99.906	2.9	1	ต.บ้านปิน อ.ลอง จ.แพร่ (ตึกแถว/ทาว์นโฮม/ทาว์นเฮาส์ เียงสั่น)
21 ตุลาคม 2565	14:59:22	18.037	99.889	3.4	4	ต.ห้วยอ้อ อ.ลอง จ.แพร่ (รู้สึกสั่นไหว เียงสั่น)
27 ตุลาคม 2565	03:45:51	18.023	99.895	2.0	2	ต.แม่ปาน อ.ลอง จ.แพร่ (รู้สึกเหมือนรถบรรทุกแล่นผ่าน)
15 พฤศจิกายน 2565	03:38:57	20.119	99.657	3.2	-	ต.แม่สลองนอก อ.แม่ฟ้าหลวง และต.แม่คำ อ.แม่จัน จ.เชียงราย (บ้านเดี่ยวรู้สึกสั่น)

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

ตารางที่ 3.4-1 รายงานแผ่นดินไหวที่มีผลกระทบต่อประเทศไทย ตั้งแต่ ปี พ.ศ. 2561 - 2566

วัน/เดือน/ปี	เวลา	ละติจูด (°น)	ลองจิจูด (°อ)	ขนาด (แมกนิจูด)	ลึก (กิโลเมตร)	บริเวณ (ผลกระทบจากแผ่นดินไหว)
21 พฤศจิกายน 2565	07:40:23	19.467	98.010	3.8	-	ต.จองคำ อ.เมืองแม่ฮ่องสอน จ.แม่ฮ่องสอน (บ้านเดี่ยว มากกว่า 1 ชั้น ชั้น 2: รู้สึกสั่นไหว)
13 ธันวาคม 2565	02:14:36	18.798	99.093	1.8	-	ต.ป่าป้อง อ.ดอยสะเก็ด จ.เชียงใหม่ (บ้านเดี่ยว 1 ชั้น: รู้สึกสั่นไหว)
4 กุมภาพันธ์ 2566	22:28:57	8.749	98.416	2.3	1	ต.ท่านา อ.กะปง จ.พังงา (บ้านเดี่ยว 1 ชั้น: ได้ยินเสียงดังเหมือนระเบิด บ้าน 2 ชั้น : เติงและบ้านสั่น)
13 กุมภาพันธ์ 2566	14:43:20	8.747	98.438	3.7	4	ต.ท่านา อ.กะปง จ.พังงา (บนพื้น: รู้สึกสั่นไหวแรง บ้าน/ตึกแถว/ทาวนโฮม/ ทาวนเฮาส์ รู้สึกสั่นไหวและมีเสียงดัง)
19 มิถุนายน 2566	08:40:23	15.266	96.248	6.0	10	นอกชายฝั่งทางตอนใต้ของประเทศเมียนมา : (กรุงเทพมหานคร, นนทบุรี สิ่งของสั่น และรู้สึกสั่นไหว)
29 มิถุนายน 2566	23:46:52	16.558	100.368	4.5	5	ต.ไผ่ล้อม อ.บางกระทุ่ม จ.พิษณุโลก (บ้านสั่น รู้สึกสั่นไหวแรง เติงสั่น กระຈกสั่น/ หอพัก/อพาร์ทเมนต์/แฟลต/แมนชั่น รู้สึกสั่นไหว)
30 มิถุนายน 2566	23:46:52	21.167	99.312	5.0	6	ประเทศเมียนมา : (เชียงใหม่, เชียงราย, แม่ฮ่องสอน สิ่งของสั่นและรู้สึกสั่นไหว)
17 สิงหาคม 2566	09:26:28	19.175	99.206	3.3	4	ต.แม่ป๋อง อ.พร้าว จ.เชียงใหม่ (อาคารสำนักงานไม่เกิน 5 ชั้น ชั้น 1: รู้สึกสั่นไหว เหมือนรถบรรทุกทุกแล่นผ่าน)
12 กันยายน 2566	03:32:41	20.830	101.116	4.1	1	ประเทศลาว (หอพัก/อพาร์ทเมนต์/แฟลต/แมนชั่น ชั้น 2: รู้สึกสั่นไหวที่ต.บ้านแซว อ.เชียงแสน จ.เชียงราย)
21 กันยายน 2566	00:45:26	19.750	99.693	3.6	2	ต.ดงมะดะ อ.แม่ลาว จ.เชียงราย (รู้สึกสั่นไหว)

ที่มา : กองเฝ้าระวังแผ่นดินไหว กรมอุตุนิยมวิทยา, พ.ศ. 2561 - 2566. สถิติข้อมูลแผ่นดินไหวที่มีผลกระทบต่อประเทศไทย พ.ศ. 2561 - 2566. สืบค้นเมื่อ 6 ตุลาคม พ.ศ. 2566.

เข้าถึงได้จาก <https://earthquake.tmd.go.th/earthquakestat.html>

3.4.3 เสี่ยง

3.4.3.1 ขอบเขตการศึกษา

รวบรวมข้อมูลเสี่ยงที่มีการตรวจวัดบริเวณพื้นที่ศึกษา ตลอดจนข้อมูลจากแหล่งข้อมูลทุติยภูมิและรายงาน
ต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานประกอบในการประเมินผลกระทบด้านเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นจากการพัฒนา
โครงการ

3.4.3.2 วิธีการศึกษา

1) ข้อมูลทุติยภูมิ

รวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้อง ได้แก่

- ข้อมูลเสียงบริเวณใกล้เคียงพื้นที่ศึกษา จากรายงานสถานการณ์และการจัดการปัญหามลพิษ
ทางอากาศและเสียงของประเทศไทย ปี พ.ศ. 2561 - 2565 กองจัดการคุณภาพอากาศ
และเสียง กรมควบคุมมลพิษ
- ข้อมูลผลการตรวจวัดเสียงในบริเวณใกล้เคียงพื้นที่ศึกษาโครงการ จากรายงาน EHIA
ฉบับผ่านความเห็นชอบ จาก กก.วล. (มิถุนายน พ.ศ. 2565)

2) ข้อมูลปฐมภูมิ

ดำเนินการตรวจวัดเสียงโดยทั่วไป 6 ดัชนี ได้แก่ ระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง ($L_{Aeq\ 1\ hr}$) ระดับเสียง
เฉลี่ย 24 ชั่วโมง ($L_{Aeq\ 24\ hr}$) ระดับเสียงเฉลี่ยในช่วงกลางวันและกลางคืน (L_{Adn}) ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{A90})
ระดับเสียงสูงสุด (L_{Amax}) ค่าระดับเสียงรบกวน และระดับเสียงอากาศยานในพื้นที่ชุมชน (Sound Exposure Level)
1 ดัชนี คือ ระดับเสียงเฉลี่ยกลางวันกลางคืน (Day-Night Average Sound Level, L_{Adn}) ตามวิธีการในประกาศ
คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ประกาศใน
ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 114 ตอนที่ 27 ง วันที่ 3 เมษายน พ.ศ. 2540 และประกาศกรมควบคุมมลพิษ เรื่อง
การคำนวณค่าระดับเสียง ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 114 ตอน 94 ง วันที่ 25 พฤศจิกายน 2540 โดยตรวจวัด
ระดับเสียงอย่างต่อเนื่อง 24 ชั่วโมง แล้วบันทึกค่า Noise Descriptor โครงการได้ดำเนินการตรวจวัดเสียงโดยทั่วไป
ดังนี้

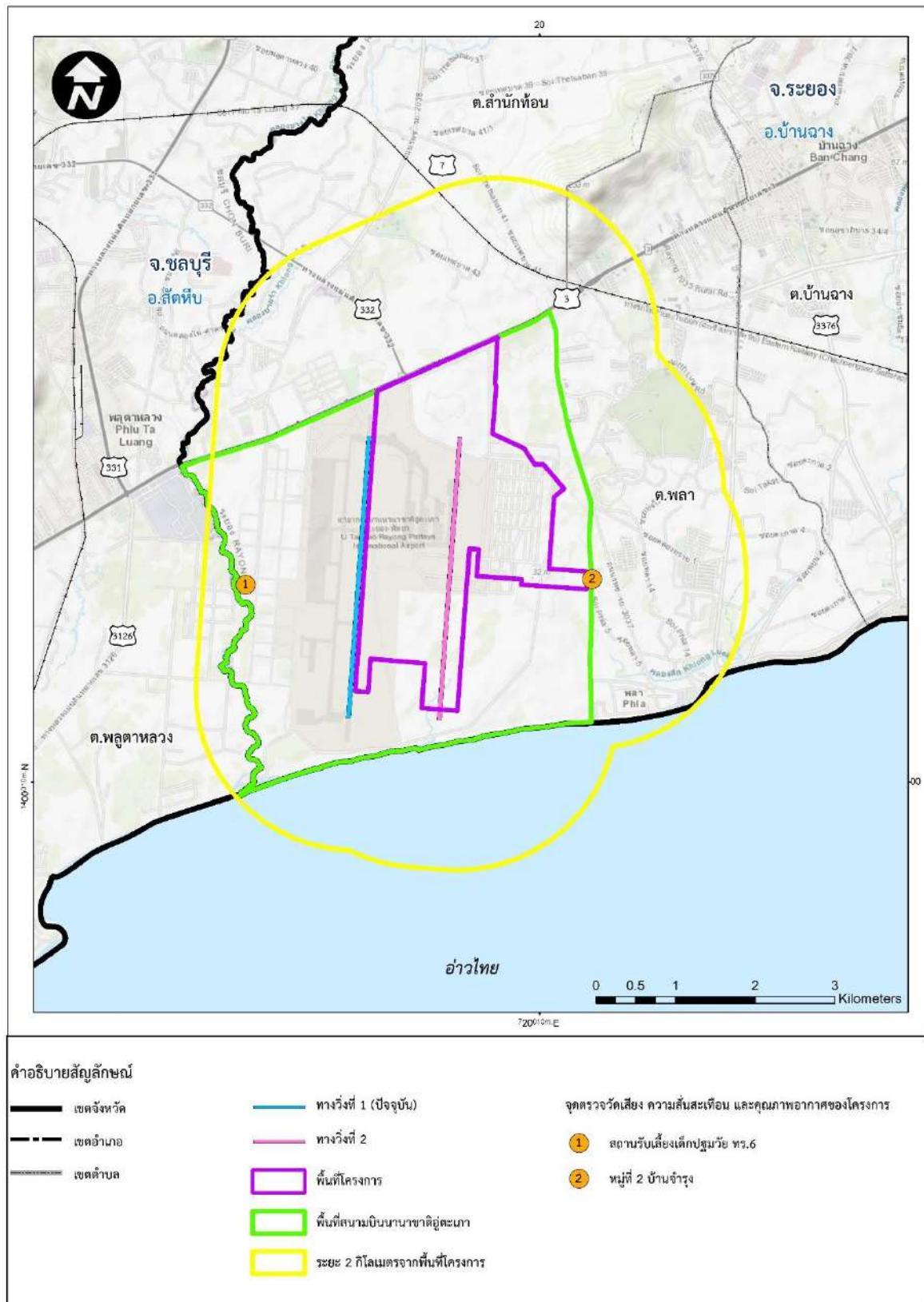
2.1) ตรวจวัดเสียงครั้งที่ 1 (ฤดูแล้ง) : ดำเนินการตรวจวัดเสียงโดยทั่วไปบริเวณพื้นที่อ่อนไหว
ด้านสิ่งแวดล้อมที่เป็นตัวแทนของพื้นที่ศึกษาโครงการ ระหว่างวันที่ 7 - 13 พฤศจิกายน พ.ศ. 2566 (ตรวจวัด 24 ชั่วโมง
เป็นเวลา 7 วันต่อเนื่อง ครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุด) จำนวน 2 จุดตรวจวัด ได้แก่ สถานีรับเลี้ยงเด็กปฐมวัย
ทร.6 กองการบินทหารเรือ และหมู่ที่ 2 บ้านจำรุง (ตำบลพลา อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง) ซึ่งเป็นพื้นที่อ่อนไหว
ที่อาจจะได้รับผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ โดยเหตุผลและความเหมาะสมของจุดตรวจวัดเสียง
ความสันตะเขื่อน และคุณภาพอากาศ แสดงดังตารางที่ 3.4-2 ตำแหน่งสถานีแสดงดังรูปที่ 3.4-4

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

ตารางที่ 3.4-2 เหตุผลและความเหมาะสมของจุดตรวจวัดเสียง ความสั่นสะเทือน และคุณภาพอากาศในพื้นที่ศึกษาโครงการ (ช่วงฤดูแล้ง) ระหว่างวันที่ 7 - 13 พฤศจิกายน พ.ศ. 2566

ตำแหน่งจุดตรวจวัด	ระยะห่างจากพื้นที่โครงการ	เหตุผลและความเหมาะสม	สภาพปัจจุบัน
สถานรับเลี้ยงเด็กปฐมวัย ทร.6 กองการbinทหารเรือ	อยู่ในพื้นที่สนามบินนานาชาติอู่ตะเภา ห่างจากพื้นที่โครงการส่วนที่เปลี่ยนแปลง ประมาณ 1,467 เมตร	เป็นพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม ประเภทสถานศึกษา ที่อยู่ใกล้ ขอบเขตพื้นที่โครงการมากที่สุด	
หมู่ที่ 2 บ้านจำรุง ตำบลพลลา	ห่างจากพื้นที่โครงการส่วนที่เปลี่ยนแปลง ประมาณ 64 เมตร	เป็นชุมชนที่จัดอยู่ในพื้นที่อ่อนไหว ด้านสิ่งแวดล้อมที่อยู่ใกล้ขอบเขต พื้นที่โครงการมากที่สุด	

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



รูปที่ 3.4-4 ตำแหน่งจุดตรวจวัดเสียง ความสั่นสะเทือน และคุณภาพอากาศของโครงการ (ช่วงฤดูแล้ง)
 ระหว่างวันที่ 7 - 13 พฤศจิกายน พ.ศ. 2566

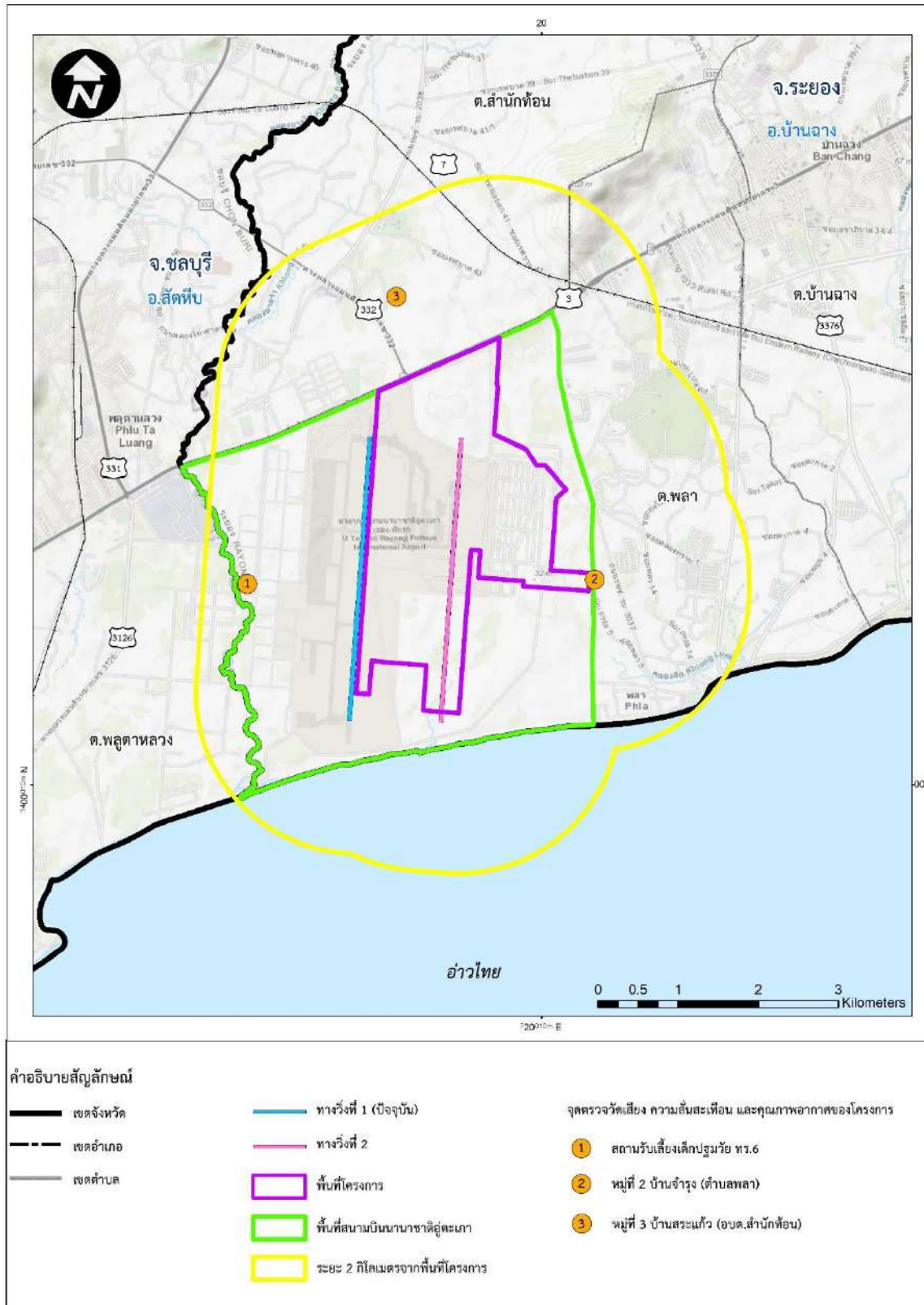
2.2) ตรวจวัดเสียงครั้งที่ 2 (ฤดูฝน) : ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป บริเวณพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมที่เป็นตัวแทนของพื้นที่ศึกษาโครงการ ครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 11 - 18 กรกฎาคม พ.ศ. 2567 ครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุด (7 วันต่อเนื่อง) จำนวน 3 สถานี ได้แก่ 1. สถานีรับเลี้ยงเด็กปฐมวัย ทร.6 กองการbinทหารเรือ 2. หมู่ที่ 2 บ้านจำรุง (โครงการลิฟวิ่งเซนส์ระยอง) และ 3. หมู่ที่ 3 บ้านสระแก้ว โดยเหตุผล และความเหมาะสมของจุดตรวจวัดเสียง ความสั้นสะท้อน และคุณภาพอากาศ แสดงดังตารางที่ 3.4-3 ตำแหน่ง สถานีแสดงดังรูปที่ 3.4-5

ตารางที่ 3.4-3 เหตุผลและความเหมาะสมของจุดตรวจวัดเสียง ความสั้นสะท้อน และคุณภาพอากาศ ในพื้นที่ศึกษาโครงการ (ช่วงฤดูฝน) ระหว่างวันที่ 11 - 18 กรกฎาคม พ.ศ. 2567

ตำแหน่งจุดตรวจวัด	ระยะห่างจากพื้นที่โครงการ	เหตุผลและความเหมาะสม	สภาพปัจจุบัน
สถานีรับเลี้ยงเด็กปฐมวัย ทร.6 กองการbinทหารเรือ	อยู่ในพื้นที่สนามบินนานาชาติอู่ตะเภา ห่างจากพื้นที่โครงการ ส่วนที่เปลี่ยนแปลง ประมาณ 1,467 เมตร	เป็นพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมประเภทสถานศึกษา ที่อยู่ใกล้ขอบเขตพื้นที่โครงการมากที่สุด	
หมู่ที่ 2 บ้านจำรุง ตำบลพลา	ห่างจากพื้นที่โครงการ ส่วนที่เปลี่ยนแปลง ประมาณ 152 เมตร	เป็นชุมชนที่จัดอยู่ในพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมที่อยู่ใกล้ขอบเขตพื้นที่โครงการมากที่สุด	
หมู่ที่ 3* บ้านสระแก้ว (อบต.สำนักท้อน)	ห่างจากพื้นที่โครงการ ส่วนที่เปลี่ยนแปลง ประมาณ 64 เมตร	เป็นชุมชนที่จัดอยู่ในพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมที่พิจารณาเป็นตัวแทนของพื้นที่อ่อนไหวทางด้านทิศเหนือ	

หมายเหตุ : * หมายถึง พื้นที่อ่อนไหวที่พิจารณาเพิ่มเติมการตรวจวัดเสียง ความสั้นสะท้อน และคุณภาพอากาศตามการประเมินผลกระทบจากการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ครั้งนี้

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



รูปที่ 3.4-5 ตำแหน่งสถานีตรวจวัดเสียง ความสั่นสะเทือน และคุณภาพอากาศของโครงการ (ช่วงฤดูฝน)
 ระหว่างวันที่ 11 - 18 กรกฎาคม พ.ศ. 2567

3.4.3.3 ผลการศึกษา

1) ข้อมูลหตุยภูมิ

ผลจากการทบทวนผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศบริเวณโดยรอบพื้นที่โครงการ ดังนี้

1. รายงานสถานการณ์และการจัดการปัญหามลพิษทางอากาศและเสียงของประเทศไทย กองจัดการคุณภาพอากาศและเสียง กรมควบคุมมลพิษ

จากผลการตรวจวัดเสียง จำนวน 2 จุด ได้แก่ โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลมาบตาพุด และ
 สำนักงานเกษตรจังหวัดระยอง ซึ่งดำเนินการตรวจวัดระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง รายปี ตั้งแต่ พ.ศ. 2561 - 2565
 แสดงดังตารางที่ 3.4-4 พบว่า

บริเวณโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลมาบตาพุด : ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ระหว่าง
 ปี พ.ศ. 2561 - 2565 มีค่าอยู่ในช่วง 59.5 - 78.8 เดซิเบลเอ ซึ่งส่วนใหญ่อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานตามประกาศ
 คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) ที่กำหนดให้มีค่าได้ไม่เกิน 70 เดซิเบลเอ ยกเว้น
 ในปี พ.ศ. 2562 และระหว่างปี พ.ศ. 2564 - 2565 จำนวน 3 วัน (จาก 1,061 วันที่ตรวจวัด) หรือคิดเป็นร้อยละ
 0.28 ที่มีค่าเกินเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด

สำนักงานเกษตรจังหวัดระยอง : ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ระหว่างปี พ.ศ. 2561 - 2565
 มีค่าอยู่ในช่วง 60.6 - 73.0 เดซิเบลเอ ซึ่งส่วนใหญ่อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อม
 แห่งชาติฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) ที่กำหนดให้มีค่าได้ไม่เกิน 70 เดซิเบลเอ ยกเว้นในปี พ.ศ. 2562 จำนวน 2 วัน
 (จาก 363 วันที่ตรวจวัด) หรือคิดเป็นร้อยละ 0.6 ที่มีค่าเกินเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด

ตารางที่ 3.4-4 เสียงบริเวณใกล้เคียงพื้นที่ศึกษาระหว่างปี พ.ศ. 2561 - 2565

จุดตรวจวัด	ปีที่ตรวจวัด	ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (เดซิเบลเอ)
โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลมาบตาพุด	พ.ศ. 2561	61.7 - 66.2
	พ.ศ. 2562	59.9 - <u>78.8</u>
	พ.ศ. 2563	60.4 - 66.9
	พ.ศ. 2564	59.9 - <u>70.8</u>
	พ.ศ. 2565	59.5 - <u>76.9</u>
ค่าต่ำสุด - สูงสุด		59.5 - 78.8
สำนักงานเกษตรจังหวัดระยอง	พ.ศ. 2561	63.7 - 69.0
	พ.ศ. 2562	61.5 - <u>73.0</u>
	พ.ศ. 2563	60.6 - 69.2
	พ.ศ. 2564	61.6 - 68.1
	พ.ศ. 2565	61.7 - 70.0
ค่าต่ำสุด - สูงสุด		60.6 - 73.0
มาตรฐาน		≤70 ^{1/}

หมายเหตุ :ขีดเส้นใต้ หมายถึง มีค่าเกินเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

^{1/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป

ที่มา : กองจัดการคุณภาพอากาศและเสียง กรมควบคุมมลพิษ, รายงานสถานการณ์และการจัดการปัญหามลพิษทางอากาศและเสียง
 ของประเทศไทย ปี พ.ศ. 2563, 2565. สืบค้นเมื่อ 10 ตุลาคม พ.ศ. 2566. เข้าถึงได้จาก <https://www.pcd.go.th/airandsound>

2. เสียงบริเวณใกล้เคียงพื้นที่ศึกษาโครงการ

จากการทบทวนข้อมูลเสียงบริเวณใกล้เคียงพื้นที่ศึกษาโครงการ จากรายงาน EHIA ฉบับผ่านความเห็นชอบ จาก กก.วล. (มิถุนายน พ.ศ. 2565) ที่ดำเนินการตรวจวัดจำนวน 2 ครั้ง ได้แก่ ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 18 - 24 กรกฎาคม พ.ศ. 2562 (ฤดูฝน) จำนวน 6 จุดตรวจวัด ได้แก่ 1. โรงเรียนพัฒนเวชศึกษา 2. บริเวณอาคารปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ 3. พื้นที่โครงการบริเวณ Airside 4. โรงเรียนวัดศรีภวณาราม 5. โรงเรียนวัดพลา และ 6. โรงเรียนบ้านคลองบางไผ่ ครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 3 - 9 พฤศจิกายน พ.ศ. 2562 (ฤดูแล้ง) จำนวน 8 จุดตรวจวัด โดยเพิ่ม โรงเรียนวัดสระแก้ว และศูนย์พัฒนาคุณภาพชีวิตผู้สูงอายุ องค์การบริหารส่วนตำบลสำนักท้อน แสดงดังรูปที่ 3.4-6

● โรงเรียนพัฒนเวชศึกษา

ช่วงฤดูฝน : ระดับเสียงเฉลี่ย 5 นาที มีค่าอยู่ในช่วง 47.4 - 69.5 เดซิเบลเอ ระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 48.8 - 67.0 เดซิเบลเอ ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 56.3 - 60.2 เดซิเบลเอ ระดับเสียงสูงสุด มีค่าอยู่ในช่วง 63.6 - 89.2 เดซิเบลเอ ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 10 มีค่าอยู่ในช่วง 49.7 - 69.6 เดซิเบลเอ ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 50 มีค่าอยู่ในช่วง 46.6 - 66.4 เดซิเบลเอ และระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 มีค่าอยู่ในช่วง 46.1 - 62.6 เดซิเบลเอ สำหรับระดับเสียงเฉลี่ยกลางวันกลางคืนบริเวณพื้นที่ชุมชน มีค่าอยู่ในช่วง 60.8 - 63.1 เดซิเบลเอ และระดับเสียงเฉลี่ยกลางวันกลางคืน (อากาศยาน) มีค่าอยู่ในช่วง 34.6 - 50.0 เดซิเบลเอ

ช่วงฤดูแล้ง : ระดับเสียงเฉลี่ย 5 นาที มีค่าอยู่ในช่วง 44.1 - 69.9 เดซิเบลเอ ระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 46.9 - 63.7 เดซิเบลเอ ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 56.8 - 58.8 เดซิเบลเอ ระดับเสียงสูงสุด มีค่าอยู่ในช่วง 60.0 - 86.9 เดซิเบลเอ ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 10 มีค่าอยู่ในช่วง 48.4 - 66.6 เดซิเบลเอ ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 50 มีค่าอยู่ในช่วง 44.1 - 63.3 เดซิเบลเอ และระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 มีค่าอยู่ในช่วง 42.6 - 59.3 เดซิเบลเอ สำหรับระดับเสียงเฉลี่ยกลางวันกลางคืนบริเวณพื้นที่ชุมชน มีค่าอยู่ในช่วง 60.4 - 62.4 เดซิเบลเอ และระดับเสียงเฉลี่ยกลางวันกลางคืน (อากาศยาน) มีค่าอยู่ในช่วง 33.4 - 49.1 เดซิเบลเอ

● บริเวณอาคารปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่

ช่วงฤดูฝน : ระดับเสียงเฉลี่ย 5 นาที มีค่าอยู่ในช่วง 53.9 - 71.9 เดซิเบลเอ ระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 54.9 - 63.8 เดซิเบลเอ ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 58.2 - 59.8 เดซิเบลเอ ระดับเสียงสูงสุด มีค่าอยู่ในช่วง 62.3 - 88.9 เดซิเบลเอ ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 10 มีค่าอยู่ในช่วง 56.7 - 63.5 เดซิเบลเอ ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 50 มีค่าอยู่ในช่วง 54.2 - 59.7 เดซิเบลเอ และระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 มีค่าอยู่ในช่วง 49.4 - 57.8 เดซิเบลเอ สำหรับระดับเสียงเฉลี่ยกลางวันกลางคืนบริเวณพื้นที่ชุมชน มีค่าอยู่ในช่วง 63.3 - 66.0 เดซิเบลเอ และระดับเสียงเฉลี่ยกลางวันกลางคืน (อากาศยาน) มีค่าอยู่ในช่วง 51.8 - 56.8 เดซิเบลเอ

ช่วงฤดูแล้ง : ระดับเสียงเฉลี่ย 5 นาที่ มีค่าอยู่ในช่วง 44.3 - 85.0 เดซิเบลเอ ระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 43.9 - 78.7 เดซิเบลเอ ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 56.0 - 67.5 เดซิเบลเอ ระดับเสียงสูงสุด มีค่าอยู่ในช่วง 54.4 - 104.0 เดซิเบลเอ ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 10 มีค่าอยู่ในช่วง 46.5 - 80.4 เดซิเบลเอ ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 50 มีค่าอยู่ในช่วง 42.7 - 73.3 เดซิเบลเอ และระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 มีค่าอยู่ในช่วง 39.7 - 62.1 เดซิเบลเอ สำหรับระดับเสียงเฉลี่ยกลางวันกลางคืนบริเวณพื้นที่ชุมชน มีค่าอยู่ในช่วง 58.6 - 74.4 เดซิเบลเอ และระดับเสียงเฉลี่ยกลางวันกลางคืน (อากาศยาน) มีค่าอยู่ในช่วง 52.8 - 55.7 เดซิเบลเอ

● พื้นที่โครงการบริเวณ Airside

ช่วงฤดูฝน : ระดับเสียงเฉลี่ย 5 นาที่ มีค่าอยู่ในช่วง 39.4 - 82.6 เดซิเบลเอ ระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 43.6 - 73.9 เดซิเบลเอ ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 65.1 - 67.0 เดซิเบลเอ ระดับเสียงสูงสุด มีค่าอยู่ในช่วง 50.0 - 99.9 เดซิเบลเอ ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 10 มีค่าอยู่ในช่วง 42.9 - 72.0 เดซิเบลเอ ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 50 มีค่าอยู่ในช่วง 41.3 - 64.8 เดซิเบลเอ และระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 มีค่าอยู่ในช่วง 40.5 - 62.1 เดซิเบลเอ สำหรับระดับเสียงเฉลี่ยกลางวันกลางคืนบริเวณพื้นที่ชุมชน มีค่าอยู่ในช่วง 68.3 - 71.2 เดซิเบลเอ และระดับเสียงเฉลี่ยกลางวันกลางคืน (อากาศยาน) มีค่าอยู่ในช่วง 54.2 - 61.0 เดซิเบลเอ

ช่วงฤดูแล้ง : ระดับเสียงเฉลี่ย 5 นาที่ มีค่าอยู่ในช่วง 44.1 - 88.6 เดซิเบลเอ ระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 44.4 - 78.6 เดซิเบลเอ ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 65.5 - 69.6 เดซิเบลเอ ระดับเสียงสูงสุด มีค่าอยู่ในช่วง 46.6 - 102.0 เดซิเบลเอ ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 10 มีค่าอยู่ในช่วง 44.8 - 78.2 เดซิเบลเอ ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 50 มีค่าอยู่ในช่วง 43.7 - 67.3 เดซิเบลเอ และระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 มีค่าอยู่ในช่วง 42.4 - 62.1 เดซิเบลเอ สำหรับระดับเสียงเฉลี่ยกลางวันกลางคืนบริเวณพื้นที่ชุมชน มีค่าอยู่ในช่วง 67.1 - 71.2 เดซิเบลเอ และระดับเสียงเฉลี่ยกลางวันกลางคืน (อากาศยาน) มีค่าอยู่ในช่วง 60.1 - 65.1 เดซิเบลเอ

● โรงเรียนวัดศิริภาวนาราม

ช่วงฤดูฝน : ระดับเสียงเฉลี่ย 5 นาที่ มีค่าอยู่ในช่วง 42.2 - 73.2 เดซิเบลเอ ระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 46.7 - 68.8 เดซิเบลเอ ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 61.3 - 63.0 เดซิเบลเอ ระดับเสียงสูงสุด มีค่าอยู่ในช่วง 64.7 - 91.0 เดซิเบลเอ ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 10 มีค่าอยู่ในช่วง 50.2 - 69.3 เดซิเบลเอ ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 50 มีค่าอยู่ในช่วง 40.8 - 65.3 เดซิเบลเอ และระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 มีค่าอยู่ในช่วง 34.6 - 62.7 เดซิเบลเอ สำหรับระดับเสียงเฉลี่ยกลางวันกลางคืนบริเวณพื้นที่ชุมชน มีค่าอยู่ในช่วง 63.9 - 66.6 เดซิเบลเอ และระดับเสียงเฉลี่ยกลางวันกลางคืน (อากาศยาน) มีค่าอยู่ในช่วง 47.7 - 51.2 เดซิเบลเอ

ช่วงฤดูแล้ง : ระดับเสียงเฉลี่ย 5 นาที่ มีค่าอยู่ในช่วง 46.6 - 76.6 เดซิเบลเอ ระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 51.4 - 66.5 เดซิเบลเอ ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 59.7 - 61.5 เดซิเบลเอ ระดับเสียงสูงสุด มีค่าอยู่ในช่วง 66.2 - 93.9 เดซิเบลเอ ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 10 มีค่าอยู่ในช่วง 55.2 - 69.1 เดซิเบลเอ ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 50 มีค่าอยู่ในช่วง 44.3 - 63.4 เดซิเบลเอ และระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 มีค่าอยู่ในช่วง 38.7 - 59.7 เดซิเบลเอ สำหรับระดับเสียงเฉลี่ยกลางวันกลางคืนบริเวณพื้นที่ชุมชน มีค่าอยู่ในช่วง 63.6 - 65.1 เดซิเบลเอ และระดับเสียงเฉลี่ยกลางวันกลางคืน (อากาศยาน) มีค่าอยู่ในช่วง 45.7 - 54.0 เดซิเบลเอ

● โรงเรียนวัดพลา

ช่วงฤดูฝน : ระดับเสียงเฉลี่ย 5 นาที่ มีค่าอยู่ในช่วง 48.4 - 85.5 เดซิเบลเอ ระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 51.5 - 75.1 เดซิเบลเอ ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 59.8 - 65.0 เดซิเบลเอ ระดับเสียงสูงสุดมีค่าอยู่ในช่วง 60.4 - 110.4 เดซิเบลเอ ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 10 มีค่าอยู่ในช่วง 53.5 - 73.6 เดซิเบลเอ ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 50 มีค่าอยู่ในช่วง 47.9 - 67.3 เดซิเบลเอ และระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 มีค่าอยู่ในช่วง 45.4 - 65.2 เดซิเบลเอ สำหรับระดับเสียงเฉลี่ยกลางวันกลางคืนบริเวณพื้นที่ชุมชน มีค่าอยู่ในช่วง 66.0 - 69.1 เดซิเบลเอ และระดับเสียงเฉลี่ยกลางวันกลางคืน (อากาศยาน) มีค่าอยู่ในช่วง 47.2 - 56.3 เดซิเบลเอ

ช่วงฤดูแล้ง : ระดับเสียงเฉลี่ย 5 นาที่ มีค่าอยู่ในช่วง 47.0 - 76.9 เดซิเบลเอ ระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 48.2 - 69.2 เดซิเบลเอ ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 60.8 - 63.9 เดซิเบลเอ ระดับเสียงสูงสุด มีค่าอยู่ในช่วง 56.1 - 100.6 เดซิเบลเอ ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 10 มีค่าอยู่ในช่วง 49.3 - 69.8 เดซิเบลเอ ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 50 มีค่าอยู่ในช่วง 47.2 - 66.2 เดซิเบลเอ และระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 มีค่าอยู่ในช่วง 46.0 - 64.0 เดซิเบลเอ สำหรับระดับเสียงเฉลี่ยกลางวันกลางคืนบริเวณพื้นที่ชุมชน มีค่าอยู่ในช่วง 66.8 - 70.6 เดซิเบลเอ และระดับเสียงเฉลี่ยกลางวันกลางคืน (อากาศยาน) มีค่าอยู่ในช่วง 53.7 - 56.6 เดซิเบลเอ

● โรงเรียนบ้านคลองบางไผ่

ช่วงฤดูฝน : ระดับเสียงเฉลี่ย 5 นาที่ มีค่าอยู่ในช่วง 42.6 - 79.3 เดซิเบลเอ ระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 44.4 - 68.8 เดซิเบลเอ ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 56.8 - 61.5 เดซิเบลเอ ระดับเสียงสูงสุด มีค่าอยู่ในช่วง 55.4 - 99.3 เดซิเบลเอ ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 10 มีค่าอยู่ในช่วง 46.8 - 62.7 เดซิเบลเอ ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 50 มีค่าอยู่ในช่วง 43.1 - 59.1 เดซิเบลเอ และระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 มีค่าอยู่ในช่วง 40.9 - 56.1 เดซิเบลเอ สำหรับระดับเสียงเฉลี่ยกลางวันกลางคืนบริเวณพื้นที่ชุมชน มีค่าอยู่ในช่วง 61.1 - 64.0 เดซิเบลเอ และระดับเสียงเฉลี่ยกลางวันกลางคืน (อากาศยาน) มีค่าอยู่ในช่วง 36.6 - 49.0 เดซิเบลเอ

ช่วงฤดูแล้ง : ระดับเสียงเฉลี่ย 5 นาที่ มีค่าอยู่ในช่วง 51.2 - 75.8 เดซิเบลเอ ระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 52.4 - 71.3 เดซิเบลเอ ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 56.2 - 61.5 เดซิเบลเอ ระดับเสียงสูงสุด มีค่าอยู่ในช่วง 62.2 - 98.3 เดซิเบลเอ ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 10 มีค่าอยู่ในช่วง 53.4 - 73.5 เดซิเบลเอ ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 50 มีค่าอยู่ในช่วง 51.1 - 69.5 เดซิเบลเอ และระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 มีค่าอยู่ในช่วง 49.2 - 60.6 เดซิเบลเอ สำหรับระดับเสียงเฉลี่ยกลางวันกลางคืนบริเวณพื้นที่ชุมชน มีค่าอยู่ในช่วง 61.6 - 65.7 เดซิเบลเอ และระดับเสียงเฉลี่ยกลางวันกลางคืน (อากาศยาน) มีค่าอยู่ในช่วง 40.9 - 56.0 เดซิเบลเอ

- **โรงเรียนวัดสระแก้ว**

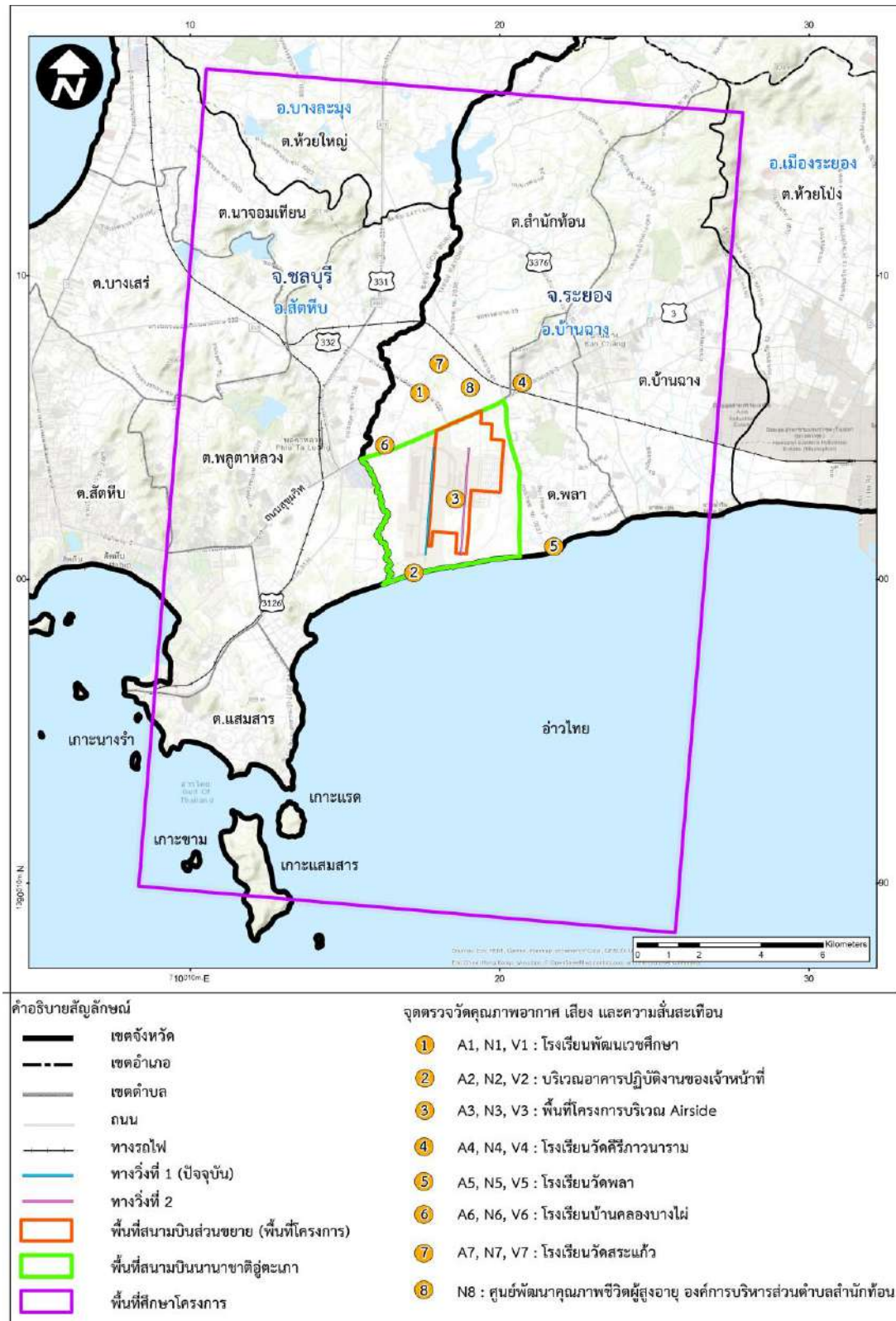
ช่วงฤดูแล้ง : ระดับเสียงเฉลี่ย 5 นาที่ มีค่าอยู่ในช่วง 49.0 - 69.9 เดซิเบลเอ ระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 51.2 - 64.9 เดซิเบลเอ ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 57.6 - 59.6 เดซิเบลเอ ระดับเสียงสูงสุด มีค่าอยู่ในช่วง 62.7 - 82.8 เดซิเบลเอ ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 10 มีค่าอยู่ในช่วง 52.5 - 66.5 เดซิเบลเอ ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 50 มีค่าอยู่ในช่วง 50.0 - 62.9 เดซิเบลเอ และระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 มีค่าอยู่ในช่วง 48.1 - 59.7 เดซิเบลเอ สำหรับระดับเสียงเฉลี่ยกลางวันกลางคืนบริเวณพื้นที่ชุมชน มีค่าอยู่ในช่วง 62.2 - 63.5 เดซิเบลเอ และระดับเสียงเฉลี่ยกลางวันกลางคืน (อากาศยาน) มีค่าอยู่ในช่วง 38.8 - 48.2 เดซิเบลเอ

- **ศูนย์พัฒนาคุณภาพชีวิตผู้สูงอายุ องค์การบริหารส่วนตำบลสำนักทอง**

ระดับเสียงเฉลี่ย 5 นาที่ มีค่าอยู่ในช่วง 41.8 - 63.8 เดซิเบลเอ ระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 43.3 - 59.0 เดซิเบลเอ ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 50.3 - 52.8 เดซิเบลเอ ระดับเสียงสูงสุด มีค่าอยู่ในช่วง 53.4 - 80.9 เดซิเบลเอ ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 10 มีค่าอยู่ในช่วง 42.0 - 62.0 เดซิเบลเอ ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 50 มีค่าอยู่ในช่วง 41.5 - 59.1 เดซิเบลเอ และระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 มีค่าอยู่ในช่วง 38.9 - 58.9 เดซิเบลเอ สำหรับระดับเสียงเฉลี่ยกลางวันกลางคืนบริเวณพื้นที่ชุมชน มีค่าอยู่ในช่วง 57.0 - 60.8 เดซิเบลเอ และระดับเสียงเฉลี่ยกลางวันกลางคืน (อากาศยาน) มีค่าอยู่ในช่วง 25.8 - 45.1 เดซิเบลเอ

จากการทบทวนข้อมูลระดับเสียงโดยทั่วไปบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการซึ่งเป็นตัวแทนทั้ง 2 ฤดูกาลพบว่า ทุกสถานี่ตรวจวัด มีระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมงและระดับเสียงสูงสุดอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) ที่กำหนดให้มีค่าได้ไม่เกิน 70 และ 115 เดซิเบลเอตามลำดับ

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



ที่มา : รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม สำหรับโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการที่อาจมีผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติ
คุณภาพสิ่งแวดล้อม สุขภาพ อนามัย คุณภาพชีวิต ของประชาชนในชุมชนอย่างรุนแรงโครงการก่อสร้างทางวิ่งและทางขับที่ 2
สนามบินนานาชาติอู่ตะเภา. พ.ศ. 2565. บทที่ 3 สภาพแวดล้อมปัจจุบัน.

รูปที่ 3.4-6 จุดตรวจวัด เสี่ยง ความสั่นสะเทือน คุณภาพอากาศ ในรายงาน EHIA ฉบับผ่านความเห็นชอบจาก กก.วล. (มิถุนายน พ.ศ. 2565)

2) ข้อมูลปฐมภูมิ

2.1) ผลการตรวจวัดเสียงครั้งที่ 1 (ฤดูแล้ง)

การตรวจวัดเสียงในปัจจุบันบริเวณพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมที่เป็นตัวแทนของพื้นที่ศึกษา
โครงการ จำนวน 1 ครั้ง ระหว่างวันที่ 7 - 13 พฤศจิกายน พ.ศ. 2566 ครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุด จำนวน 2 สถานี
ได้แก่ สถานีรับเลี้ยงเด็กปฐมวัย ทร.6 กองการbinทหารเรือ และหมู่ที่ 2 บ้านจำรุง ตำบลพลลา อำเภอบ้านฉาง จังหวัด
ระยอง แสดงดังรูปที่ 3.4-7



สถานรับเลี้ยงเด็กปฐมวัย ทร.6 กองการbinทหารเรือ



หมู่ที่ 2 บ้านจำรุง ตำบลพลลา

รูปที่ 3.4-7 สถานีตรวจวัดเสียงโดยทั่วไป ครั้งที่ 1 (ฤดูแล้ง) ระหว่างวันที่ 7 - 13 พฤศจิกายน พ.ศ. 2566

ผลการตรวจวัดเสียง (ภาคผนวก 3-1) รายละเอียดดังตารางที่ 3.4-5 สรุปได้ดังนี้

1. สถานีรับเลี้ยงเด็กปฐมวัย ทร.6 กองการbinทหารเรือ

ระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 47.9 - 68.8 เดซิเบลเอ ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง
มีค่าอยู่ในช่วง 60.1 - 64.4 เดซิเบลเอ ระดับเสียงสูงสุด มีค่าอยู่ในช่วง 58.4 - 86.5 เดซิเบลเอ ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์
ไทล์ที่ 90 มีค่าอยู่ในช่วง 42.4 - 67.7 เดซิเบลเอ สำหรับระดับเสียงเฉลี่ยกลางวันกลางคืนบริเวณพื้นที่ชุมชน มีค่า
อยู่ในช่วง 68.6 - 73.0 เดซิเบลเอ และระดับเสียงเฉลี่ยกลางวันกลางคืน (อากาศยาน) มีค่าอยู่ในช่วง 47.2 - 52.9
เดซิเบลเอ

สำหรับระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมงและระดับเสียงสูงสุดมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานตามประกาศ
คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) ที่กำหนดให้มีค่าได้ไม่เกิน 70 และ 115 เดซิเบลเอ
ตามลำดับ

2. หมู่ที่ 2 บ้านจำรุง ตำบลพลลา

ระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 48.1 - 61.6 เดซิเบลเอ ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง
มีค่าอยู่ในช่วง 55.9 - 57.3 เดซิเบลเอ ระดับเสียงสูงสุด มีค่าอยู่ในช่วง 63.4 - 87.3 เดซิเบลเอ ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์
ไทล์ที่ 90 มีค่าอยู่ในช่วง 46.5 - 55.4 เดซิเบลเอ สำหรับระดับเสียงเฉลี่ยกลางวันกลางคืนบริเวณพื้นที่ชุมชน มีค่า
อยู่ในช่วง 59.4 - 61.7 เดซิเบลเอ และระดับเสียงเฉลี่ยกลางวันกลางคืน (อากาศยาน) มีค่าอยู่ในช่วง 36.8 - 50.4
เดซิเบลเอ

สำหรับระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมงและระดับเสียงสูงสุดมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานตามประกาศ
คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) ที่กำหนดให้มีค่าได้ไม่เกิน 70 และ 115 เดซิเบลเอ
ตามลำดับ

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

ตารางที่ 3.4-5 ผลการตรวจวัดเสียงในพื้นที่ศึกษาของโครงการ ครั้งที่ 1 (ฤดูแล้ง) ระหว่างวันที่ 7 - 13 พฤศจิกายน พ.ศ. 2566

สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด (เดซิเบลเอ)						
		ระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง	ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง	ระดับเสียง สูงสุด	ระดับเสียง เปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90	ระดับเสียงเฉลี่ย กลางวันกลางคืน (พื้นที่ชุมชน)	ระดับเสียงเฉลี่ย กลางวันกลางคืน (อากาศยาน)	NEF
1. สถานีรับเสียงเด็ก ปฐมวัยทร.6 กองการบินทหารเรือ	7 พฤศจิกายน พ.ศ. 2566	52.6 - 68.2	64.1	63.5 - 83.8	48.6 - 67.4	71.5	47.7	12.7
	8 พฤศจิกายน พ.ศ. 2566	50.4 - 68.3	63.8	64.3 - 83.5	45.4 - 66.8	71.8	52.1	17.1
	9 พฤศจิกายน พ.ศ. 2566	52.5 - 68.8	64.4	63.3 - 83.7	46.5 - 67.7	73.0	49.3	14.3
	10 พฤศจิกายน พ.ศ. 2566	51.9 - 68.1	62.9	63.1 - 86.5	47.6 - 67.4	70.7	52.9	17.9
	11 พฤศจิกายน พ.ศ. 2566	47.9 - 66.9	61.1	58.4 - 72.7	42.4 - 66.1	69.6	47.2	12.2
	12 พฤศจิกายน พ.ศ. 2566	49.1 - 66.2	60.1	63.2 - 79.5	45.1 - 65.7	68.6	48.8	13.8
	13 พฤศจิกายน พ.ศ. 2566	50.3 - 67.5	61.8	63.5 - 84.2	44.8 - 66.8	70.2	49.0	14.0
ค่าต่ำสุด - ค่าสูงสุด		47.9 - 68.8	60.1 - 64.4	58.4 - 86.5	42.4 - 67.7	68.6 - 73.0	47.2 - 52.9	12.2 - 17.9
2. หมู่ที่ 2 บ้านจำรุง	7 พฤศจิกายน พ.ศ. 2566	50.4 - 59.3	56.2	65.6 - 83.0	48.0 - 54.0	61.3	39.3	4.3
	8 พฤศจิกายน พ.ศ. 2566	48.1 - 60.4	56.1	65.1 - 86.3	46.5 - 51.9	59.4	44.7	9.7
	9 พฤศจิกายน พ.ศ. 2566	49.7 - 58.9	55.9	64.2 - 83.4	47.7 - 53.1	60.1	50.4	15.4
	10 พฤศจิกายน พ.ศ. 2566	52.1 - 61.6	57.3	63.4 - 87.3	51.7 - 54.2	61.7	46.9	11.9
	11 พฤศจิกายน พ.ศ. 2566	52.9 - 58.8	56.5	67.9 - 87.2	51.9 - 53.7	61.4	41.0	6.0
	12 พฤศจิกายน พ.ศ. 2566	52.2 - 58.9	55.9	66.3 - 84.5	49.1 - 53.7	61.3	36.8	1.8
	13 พฤศจิกายน พ.ศ. 2566	48.8 - 60.2	56.3	65.1 - 83.2	48.0 - 55.4	60.1	49.3	14.3
ค่าต่ำสุด - ค่าสูงสุด		48.1 - 61.6	55.9 - 57.3	63.4 - 87.3	46.5 - 55.4	59.4 - 61.7	36.8 - 50.4	4.3 - 15.4
ค่ามาตรฐาน ^{1/}		-	≤70 ^{1/}	≤115 ^{1/}	-	-	-	<30 ^{2/}

หมายเหตุ : (-)หมายถึง ไม่มีเกณฑ์มาตรฐานกำหนด
^{1/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ.2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป
^{2/} Ldn < 65 เดซิเบลเอ (หรือค่าโดยประมาณ NEF < 30) ค่าแนะนำทางวิชาการ เรื่อง เกณฑ์ระดับเสียงที่เหมาะสมกับการใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบท่าอากาศยาน กรมควบคุมมลพิษ (พฤศจิกายน พ.ศ. 2559)
NOT MET THE CRITERIA หมายถึง ไม่เป็นนัยสำคัญ (NEF มีค่าน้อยกว่าระดับเสียงขีดเริ่ม)

ที่มา : ตรวจวัดโดยบริษัท ยูโนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด (ห้องปฏิบัติการวิเคราะห์เอกซเรย์ เลขทะเบียน ว-145, ISO/IEC 17025)

2.2) ตรวจวัดเสียงครั้งที่ 2 (ฤดูฝน)

การตรวจวัดเสียงทั่วไปบริเวณพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมที่เป็นตัวแทนของพื้นที่ศึกษาโครงการ ครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 11 - 18 กรกฎาคม พ.ศ. 2567 ครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุด (7 วันต่อเนื่อง) จำนวน 3 สถานี ได้แก่ 1. สถานีรับเลี้ยงเด็กปฐมวัย ทร.6 กองการbinทหารเรือ 2. หมู่ที่ 2 บ้านจำรุง (โครงการลิฟวิ่งเซนส์ระยอง) และ 3. หมู่ที่ 3 บ้านสระแก้ว ตำแหน่งสถานีแสดงดังรูปที่ 3.4-5 ภาพการติดตั้งเครื่องมือตรวจวัดแสดงดังรูปที่ 3.4-8 รายละเอียดดังนี้



สถานีรับเลี้ยงเด็กปฐมวัย ทร.6 กองการbinทหารเรือ



หมู่ที่ 2 บ้านจำรุง (โครงการลิฟวิ่งเซนส์ระยอง)



หมู่ที่ 3 บ้านสระแก้ว

รูปที่ 3.4-8 สถานีตรวจวัดเสียงโดยทั่วไป ครั้งที่ 2 (ฤดูฝน) ระหว่างวันที่ 11 - 18 กรกฎาคม พ.ศ. 2567

ผลการตรวจวัดเสียง รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 3.4-6 สรุปได้ดังนี้

1. สถานรับเลี้ยงเด็กปฐมวัย ทร.6 กองการบินทหารเรือ

ระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 44.3 - 62.5 เดซิเบลเอ ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 50.0 - 56.1 เดซิเบลเอ ระดับเสียงสูงสุด มีค่าอยู่ในช่วง 76.5 - 87.5 เดซิเบลเอ ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ ที่ 90 มีค่าอยู่ในช่วง 39.8 - 57.8 เดซิเบลเอ สำหรับระดับเสียงเฉลี่ยกลางวันกลางคืนบริเวณพื้นที่ชุมชน มีค่าอยู่ในช่วง 57.0 - 60.9 เดซิเบลเอ และระดับเสียงเฉลี่ยกลางวันกลางคืนบริเวณพื้นที่อากาศยาน มีค่าอยู่ในช่วง 37.3 - 45.9 เดซิเบลเอ

ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมงและระดับเสียงสูงสุดมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) ที่กำหนดให้มีค่าได้ไม่เกิน 70 และ 115 เดซิเบลเอ ตามลำดับ

2. หมู่ที่ 2 บ้านจำรุง (โครงการลิฟวิ่งเซนส์ระยอง)

ระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 39.3 - 61.0 เดซิเบลเอ ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 46.9 - 53.2 เดซิเบลเอ ระดับเสียงสูงสุด มีค่าอยู่ในช่วง 78.6 - 94.9 เดซิเบลเอ ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ ที่ 90 มีค่าอยู่ในช่วง 34.9 - 51.6 เดซิเบลเอ สำหรับระดับเสียงเฉลี่ยกลางวันกลางคืนบริเวณพื้นที่ชุมชน มีค่าอยู่ในช่วง 51.2 - 58.4 เดซิเบลเอ และระดับเสียงเฉลี่ยกลางวันกลางคืนบริเวณพื้นที่อากาศยาน มีค่าอยู่ในช่วง 37.8 - 49.1 เดซิเบลเอ

ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมงและระดับเสียงสูงสุดมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) ที่กำหนดให้มีค่าได้ไม่เกิน 70 และ 115 เดซิเบลเอ ตามลำดับ

3. หมู่ที่ 3 บ้านสระแก้ว

ระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 45.3 - 68.7 เดซิเบลเอ ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 51.6 - 60.4 เดซิเบลเอ ระดับเสียงสูงสุด มีค่าอยู่ในช่วง 87.0 - 103.0 เดซิเบลเอ ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ ที่ 90 มีค่าอยู่ในช่วง 38.5 - 66.3 เดซิเบลเอ สำหรับระดับเสียงเฉลี่ยกลางวันกลางคืนบริเวณพื้นที่ชุมชน มีค่าอยู่ในช่วง 56.4 - 69.5 เดซิเบลเอ และระดับเสียงเฉลี่ยกลางวันกลางคืนบริเวณพื้นที่อากาศยาน มีค่าอยู่ในช่วง 42.6 - 60.7 เดซิเบลเอ

ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมงและระดับเสียงสูงสุดมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) ที่กำหนดให้มีค่าได้ไม่เกิน 70 และ 115 เดซิเบลเอ ตามลำดับ

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

ตารางที่ 3.4-6 ผลการตรวจวัดเสียงในพื้นที่ศึกษาของโครงการ ครั้งที่ 2 (ฤดูฝน) ระหว่างวันที่ 11 - 18 กรกฎาคม พ.ศ. 2567

สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด (เดซิเบลเอ)						
		ระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง	ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง	ระดับเสียงสูงสุด	ระดับเสียง เปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90	ระดับเสียงเฉลี่ย กลางวันกลางคืน (พื้นที่ชุมชน)	ระดับเสียงเฉลี่ย กลางคืนกลางคืน (อากาศยาน)	NEF
1. สถานีรับเลี้ยงเด็ก ปฐมวัย ทร.6 กองการbinทหารเรือ	11 กรกฎาคม พ.ศ. 2567	47.6 - 59.0	53.4	77.7	43.7 - 56.5	60.2	39.2	4.2
	12 กรกฎาคม พ.ศ. 2567	46.2 - 56.4	52.1	79.1	40.3 - 54.2	59.7	37.3	2.3
	13 กรกฎาคม พ.ศ. 2567	44.3 - 54.1	50	79	39.8 - 52.4	57	41.6	6.6
	14 กรกฎาคม พ.ศ. 2567	46.6 - 55.3	51.3	80.9	42.0 - 54.1	57.2	41.4	6.4
	15 กรกฎาคม พ.ศ. 2567	45.4 - 58.6	53.4	80.9	43.6 - 55.8	59.7	44	9
	16 กรกฎาคม พ.ศ. 2567	46.7 - 57.4	52.6	87.5	42.0 - 54.8	60.7	41.4	6.4
	17 กรกฎาคม พ.ศ. 2567	47.1 - 62.5	56.1	76.5	42.8 - 57.8	60.9	45.9	10.9
	ค่าต่ำสุด - ค่าสูงสุด	44.3 - 62.5	50.0 - 56.1	76.5 - 87.5	39.8 - 57.8	57.0 - 60.9	37.3 - 45.9	2.3 - 10.9
2. หมู่ที่ 2 บ้านจำรุง (โครงการลิฟวิ่งเซนส์ ระยอง)	11 กรกฎาคม พ.ศ. 2567	44.6 - 52.6	48.6	93.9	34.9 - 51.6	55.6	41.1	6.1
	12 กรกฎาคม พ.ศ. 2567	42.1 - 51.1	47	80.7	37.3 - 40.9	51.7	41	6
	13 กรกฎาคม พ.ศ. 2567	40.2 - 50.2	46.9	81.8	37.0 - 43.3	51.2	47.4	12.4
	14 กรกฎาคม พ.ศ. 2567	39.3 - 51.9	47.1	78.6	37.1 - 41.7	51.3	37.8	2.8
	15 กรกฎาคม พ.ศ. 2567	41.0 - 53.3	47.5	83.1	36.8 - 42.1	51.9	38.7	3.7
	16 กรกฎาคม พ.ศ. 2567	39.8 - 56.2	49.8	80.5	37.9 - 46.6	52.5	48.7	13.7
	17 กรกฎาคม พ.ศ. 2567	41.3 - 61.0	53.2	94.9	35.2 - 45.9	58.4	49.1	14.1
	ค่าต่ำสุด - ค่าสูงสุด	39.3 - 61.0	46.9 - 53.2	78.6 - 94.9	34.9 - 51.6	51.2 - 58.4	37.8 - 49.1	2.8 - 14.1

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

ตารางที่ 3.4-6 ผลการตรวจวัดเสียงในพื้นที่ศึกษาของโครงการ ครั้งที่ 2 (ฤดูฝน) ระหว่างวันที่ 11 - 18 กรกฎาคม พ.ศ. 2567

สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด (เดซิเบลเอ)						
		ระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง	ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง	ระดับเสียงสูงสุด	ระดับเสียง เปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90	ระดับเสียงเฉลี่ย กลางวันกลางคืน (พื้นที่ชุมชน)	ระดับเสียงเฉลี่ย กลางวันกลางคืน (อากาศยาน)	NEF
3. หมู่ที่ 3 บ้านสระแก้ว	11 กรกฎาคม พ.ศ. 2567	48.2 - 68.7	60.4	98.1	38.5 - 66.3	69.5	51.5	16.5
	12 กรกฎาคม พ.ศ. 2567	47.0 - 58.2	53.5	103	42.6 - 51.6	59.4	59.5	24.5
	13 กรกฎาคม พ.ศ. 2567	46.6 - 56.9	52.6	93.3	42.4 - 51.1	58.3	46.6	11.6
	14 กรกฎาคม พ.ศ. 2567	45.3 - 55.8	51.6	87	43.8 - 48.1	57.2	42.6	7.6
	15 กรกฎาคม พ.ศ. 2567	45.9 - 56.8	51.7	93.9	40.9 - 48.7	56.4	54.3	19.3
	16 กรกฎาคม พ.ศ. 2567	45.3 - 63.4	54.8	101	40.4 - 54.7	62.9	57.3	22.3
	17 กรกฎาคม พ.ศ. 2567	47.4 - 55.1	52.4	89.3	42.4 - 50.0	58.5	60.7	25.7
	ค่าต่ำสุด - ค่าสูงสุด	45.3 - 68.7	51.6 - 60.4	87.0 - 103.0	38.5 - 66.3	56.4 - 69.5	42.6 - 60.7	7.6 - 25.7
ค่ามาตรฐาน		-	≤70 ^{1/}	≤115 ^{1/}	-	-	-	<30 ^{2/}

หมายเหตุ : (-) หมายถึง ไม่มีเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

^{1/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ.2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป

^{2/} Ldn < 65 เดซิเบลเอ (หรือค่าโดยประมาณ NEF < 30) คำนแนะนำทางวิชาการ เรื่อง เกณฑ์ระดับเสียงที่เหมาะสมกับการใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบท่าอากาศยาน กรมควบคุมมลพิษ (พฤศจิกายน พ.ศ. 2559)

ที่มา : ตรวจวัดโดยบริษัท ยูโนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด (ห้องปฏิบัติการวิเคราะห์เอกชน เลขทะเบียน ว-145, ISO/IEC 17025)

2.3) สรุปการเปรียบเทียบผลการตรวจวัดเสียง จากข้อมูลทุติยภูมิและผลการตรวจวัดเสียง โดยทั่วไปจากข้อมูลปฐมภูมิ

จากการทบทวนข้อมูลทุติยภูมิ และการรวบรวมข้อมูลปฐมภูมิ ด้วยการเก็บตัวอย่างเสียง
บริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ พบว่า ผลตรวจวัดเสียงของข้อมูลทั้ง 2 ชุด มีค่าไม่เกินมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป
ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติฉบับที่ 15 พ.ศ. 2540 ที่กำหนดให้ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง
($L_{Aeq\ 24\ hr}$) ต้องมีค่าไม่เกิน 70 เดซิเบลเอ และค่าระดับเสียงสูงสุด (L_{Amax}) ต้องมีค่าไม่เกิน 115 เดซิเบลเอ แสดงดัง
ตารางที่ 3.4-7 สรุปดังนี้

2.3.1) ฤดูฝน

ข้อมูลทุติยภูมิ : ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมงมีค่าอยู่ในช่วง 50.3 - 67.0 เดซิเบลเอ
ระดับเสียงสูงสุด มีค่าอยู่ในช่วง 50.0 - 110.4 เดซิเบลเอ

ข้อมูลปฐมภูมิ : ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมงมีค่าอยู่ในช่วง 46.9 - 60.4 เดซิเบลเอ
ระดับเสียงสูงสุด มีค่าอยู่ในช่วง 76.5 - 103.0 เดซิเบลเอ

เมื่อนำผลการตรวจวัดทั้ง 2 ชุด มาเปรียบเทียบกับมาตรฐานตามประกาศ
คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) พบว่า ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง และระดับเสียงสูงสุด
มีค่าไม่เกินเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดไว้ 70 และ 115 เดซิเบลเอ ตามลำดับ และเมื่อเปรียบเทียบค่าสูงสุดของผล
ตรวจวัดทั้ง 2 ชุด พบว่า เสียงมีค่าเบา

2.3.2) ฤดูแล้ง

ข้อมูลทุติยภูมิ : ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมงมีค่าอยู่ในช่วง 56.0 - 69.6 เดซิเบลเอ
ระดับเสียงสูงสุด มีค่าอยู่ในช่วง 46.6 - 104.0 เดซิเบลเอ

ข้อมูลปฐมภูมิ : ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมงมีค่าอยู่ในช่วง 55.9 - 64.4 เดซิเบลเอ
ระดับเสียงสูงสุด มีค่าอยู่ในช่วง 58.4 - 87.3 เดซิเบลเอ

เมื่อนำผลการตรวจวัดทั้ง 2 ชุด มาเปรียบเทียบกับมาตรฐานตามประกาศ
คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) พบว่า ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง และระดับเสียงสูงสุด
มีค่าไม่เกินเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดไว้ 70 และ 115 เดซิเบลเอ ตามลำดับ และเมื่อเปรียบเทียบค่าสูงสุดของ
ผลตรวจวัดทั้ง 2 ชุด พบว่า เสียงมีค่าเบา

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

ตารางที่ 3.4-7 สรุปรูปการเปรียบเทียบผลการตรวจวัดข้อมูลทุติยภูมิ และข้อมูลปฐมภูมิ

ครั้งที่	เสียง					
	ต่ำสุด - สูงสุด					
	L _{Aeq} 1 hr (เดซิเบลเอ)	L _{Aeq} 24 hr (เดซิเบลเอ)	L _{Amax} (เดซิเบลเอ)	L _{A90} (เดซิเบลเอ)	L _{Adn} ชุมชน (เดซิเบลเอ)	L _{Adn} อากาศยาน (เดซิเบลเอ)
ข้อมูลทุติยภูมิ^{1/}						
1. ฤดูฝน	43.3 - 75.1	50.3 - 67.0	50.0 - 110.4	34.6 - 65.2	57.0 - 71.2	25.8 - 61.0
2. ฤดูแล้ง	43.9 - 78.7	56.0 - 69.6	46.6 - 104.0	38.7 - 64.0	58.6 - 74.4	33.4 - 65.1
ค่าสูงสุด	78.7	69.6	110.4	65.2	74.4	65.1
ข้อมูลปฐมภูมิ^{2/}						
3. ฤดูแล้ง	47.9 - 68.8	55.9 - 64.4	58.4 - 87.3	42.4 - 67.7	59.4 - 73.0	36.8 - 52.9
4. ฤดูฝน	39.3 - 68.7	46.9 - 60.4	76.5 - 103.0	34.9 - 66.3	51.2 - 69.5	37.3 - 60.7
ค่าสูงสุด	68.8	64.4	103.0	67.7	73.0	60.7
มาตรฐาน	-	≤70 ^{3/}	≤115 ^{3/}	-	-	-
เปรียบเทียบเสียง						
ฤดูฝน เทียบ 1 กับ 4	-	เบาลง	เบาลง	-	-	-
ฤดูแล้ง เทียบ 2 กับ 3	-	เบาลง	เบาลง	-	-	-

หมายเหตุ : ^{1/} ข้อมูลทุติยภูมิ มาจากรายงาน EHIA ฉบับผ่านความเห็นชอบ จาก กก.วล. (มิถุนายน พ.ศ. 2565)

- ตรวจวัดครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 18 - 24 กรกฎาคม พ.ศ. 2562

- ตรวจวัดครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 3 - 9 พฤศจิกายน พ.ศ. 2562

^{2/} ข้อมูลปฐมภูมิ

- ตรวจวัดครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 7 - 13 พฤศจิกายน พ.ศ. 2566

- ตรวจวัดครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 11 - 18 กรกฎาคม พ.ศ. 2567

^{3/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ.2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป

ที่มา : ตรวจวัดโดยบริษัท ยูโนเด็ค แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด (ห้องปฏิบัติการวิเคราะห์เอกชน เลขทะเบียน ว-145, ISO/IEC 17025)

3.4.4 ความสัมพันธ์

3.4.4.1 ขอบเขตการศึกษา

รวบรวมข้อมูลความสัมพันธ์ที่มีการตรวจวัดในบริเวณพื้นที่ศึกษา เพื่อใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานประกอบการประเมินผลกระทบด้านความสัมพันธ์ที่อาจเกิดขึ้นจากโครงการ

3.4.4.2 วิธีการศึกษา

1) ข้อมูลทุติยภูมิ

ข้อมูลผลการตรวจวัดความสัมพันธ์ในบริเวณใกล้เคียงพื้นที่ศึกษาโครงการ จากรายงาน EHIA ฉบับผ่านความเห็นชอบ จาก กก.วล. (มิถุนายน พ.ศ. 2565)

2) ข้อมูลปฐมภูมิ

ดำเนินการตรวจวัดความสั่นสะเทือน 2 ดัชนี ได้แก่ ความเร็วอนุภาคสูงสุด (Peak Particle Velocity หรือ PPV) และความถี่ (Frequency) ตามวิธีการที่กำหนดไว้ในประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553) และเปรียบเทียบผลการตรวจวัดกับเกณฑ์เสนอแนะในด้านผลกระทบจากความสั่นสะเทือน ที่มีต่อมนุษย์ของ Whiffin, A.C. and Leonard, D.R. (1971) แสดงดังตารางที่ 3.4-8 และมาตรฐานกำหนดระดับความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคารตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร แสดงดังตารางที่ 3.4-9 โครงการได้ดำเนินการตรวจวัดความสั่นสะเทือน ดังนี้

2.1) ตรวจวัดความสั่นสะเทือนครั้งที่ 1 (ฤดูแล้ง) : ดำเนินการตรวจวัดความสั่นสะเทือนในปัจจุบัน บริเวณพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมที่เป็นตัวแทนของพื้นที่ศึกษาโครงการ ระหว่างวันที่ 7 - 13 พฤศจิกายน พ.ศ. 2566 (ตรวจวัด 24 ชั่วโมง เป็นเวลา 7 วันต่อเนื่อง ครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุด) จำนวน 2 จุดตรวจวัด ได้แก่ สถานีรับเลี้ยงเด็กปฐมวัย ทร.6 กองการbinทหารเรือ และหมู่ที่ 2 บ้านจำรุง ตำบลพลลา อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง ซึ่งเป็นจุดตรวจวัดเดียวกับเสียง แสดงดังรูปที่ 3.4-4 เหตุผลและความเหมาะสมของจุดตรวจวัดเสียงความสั่นสะเทือน และคุณภาพอากาศ แสดงดังตารางที่ 3.4-2

2.2) ตรวจวัดความสั่นสะเทือนครั้งที่ 2 (ฤดูฝน) : ดำเนินการตรวจวัดความสั่นสะเทือนในปัจจุบัน บริเวณพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมที่เป็นตัวแทนของพื้นที่ศึกษาโครงการ ครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 11 - 18 กรกฎาคม พ.ศ. 2567 ครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุด (7 วันต่อเนื่อง) จำนวน 3 สถานี ได้แก่ สถานีรับเลี้ยงเด็กปฐมวัย ทร.6 กองการbinทหารเรือ, หมู่ที่ 2 บ้านจำรุง (โครงการลิฟวิ่งเซ็นทรัลระยอง) และหมู่ที่ 3 บ้านสระแก้ว ตำแหน่งสถานี แสดงดังรูปที่ 3.4-5

ตารางที่ 3.4-8 เกณฑ์ระดับความสั่นสะเทือนที่ก่อให้เกิดอันตรายต่อสุขภาพและการรับรู้

ระดับความสั่นสะเทือน	ความเร็วอนุภาคสูงสุด		ผลกระทบต่อมนุษย์
	มิลลิเมตรต่อวินาที	นิ้วต่อวินาที	
ระดับที่ 1	0 ถึง 0.15	0 ถึง 0.006	ไม่สามารถรับรู้ความรู้สึกได้
ระดับที่ 2	0.15 ถึง 0.3	0.006 ถึง 0.012	รู้สึกได้เพียงเล็กน้อย หรือเป็นไปได้ที่รับรู้
ระดับที่ 3	2.0	0.079	รู้สึกได้ถึงความสั่นสะเทือน
ระดับที่ 4	2.5	0.098	ถ้าความสั่นสะเทือนเป็นไปอย่างต่อเนื่อง จะสร้างความรู้สึกรำคาญ
ระดับที่ 5	5	0.197	ความสั่นสะเทือนรบกวนต่อคนที่อาศัยอยู่ในอาคาร
ระดับที่ 6	10 ถึง 15	0.394 ถึง 0.591	คนจะรู้สึกไม่พอใจ ถ้าเกิดแรงสั่นสะเทือนอย่างต่อเนื่อง

ที่มา : Whiffin, A.C., and Leonard, D.R., A Survey of Traffic Induced Vibration, Eng., 1971

ตารางที่ 3.4-9 มาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร

อาคาร ประเภท ที่	จุดตรวจวัด	ความถี่ (เฮิรตซ์)	ความเร็วอนุภาคสูงสุดไม่เกิน (มิลลิเมตรต่อวินาที)	
			ความสั่นสะเทือน กรณีที่ 1	ความสั่นสะเทือน กรณีที่ 2
1	1.1 ฐานรากหรือชั้นล่างของอาคาร	$f \leq 10$	20	-
		$10 < f \leq 50$	$0.5 f + 15$	
		$50 < f \leq 100$	$0.2 f + 30$	
		$f > 100$	50	
	1.2 ชั้นบนสุดของอาคาร	ทุกความถี่	40 *	10 *
	1.3 พื้นอาคารในแต่ละชั้น	ทุกความถี่	20 **	10 **
2	2.1 ฐานรากหรือชั้นล่างของอาคาร	$f \leq 10$	5	-
		$10 < f \leq 50$	$0.25 f + 2.5$	
		$50 < f \leq 100$	$0.1 f + 10$	
		$f > 100$	20	
	2.2 ชั้นบนสุดของอาคาร	ทุกความถี่	15 *	5 *
	2.3 พื้นอาคารในแต่ละชั้น	ทุกความถี่	20 **	10 **
3	3.1 ฐานรากหรือชั้นล่างของอาคาร	$f \leq 10$	3	-
		$10 < f \leq 50$	$0.125 f + 1.75$	
		$50 < f \leq 100$	$0.04 f + 6$	
		$f > 100$	10	
	3.2 ชั้นบนสุดของอาคาร	ทุกความถี่	8 *	2.5 *
	3.3 พื้นอาคารในแต่ละชั้น	ทุกความถี่	20 **	10 **

หมายเหตุ : f = ความถี่ของความสั่นสะเทือน ณ เวลาที่มีความเร็วอนุภาคสูงสุดมีหน่วยเป็นเฮิรตซ์

* = กำหนดมาตรฐานไว้เฉพาะค่าความเร็วอนุภาคสูงสุดในแกนอน

** = กำหนดมาตรฐานไว้เฉพาะค่าความเร็วสูงสุดในแกนตั้ง

อาคารประเภทที่ 1 หมายถึง โรงงาน อาคารพาณิชย์ อาคารสำนักงาน อาคารคลังสินค้า อาคารพิเศษ อาคารขนาดใหญ่
หรืออาคารอื่นใดที่มีการใช้ประโยชน์ เพื่อวัตถุประสงค์ดังกล่าวข้างต้น

อาคารประเภทที่ 2 หมายถึง อาคารอยู่อาศัย อาคารอยู่อาศัยรวม ห้องแถว ตึกแถว บ้านแถว บ้านแฝด อาคารชุด หอพัก
อาคารที่ใช้เป็นสถานพยาบาล และโรงพยาบาล อาคารที่ใช้ประโยชน์เพื่อเป็นสถานศึกษา
เพื่อกิจกรรมทางศาสนา หรืออาคารอื่นใดที่มีการใช้ประโยชน์ เพื่อวัตถุประสงค์ดังกล่าวข้างต้น

อาคารประเภทที่ 3 หมายถึง โบราณสถาน หรือสิ่งปลูกสร้างที่มีลักษณะอื่นใดที่มีลักษณะไม่มั่นคงแข็งแรง แต่มีคุณค่า
ทางวัฒนธรรม

ที่มา : ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร

3.4.4.3 ผลการศึกษา

1) ข้อมูลพื้นฐาน

จากการทบทวนข้อมูลความสัมพันธ์บริเวณ ใกล้เคียงพื้นที่ศึกษาโครงการ จากรายงาน EHIA ฉบับผ่านความเห็นชอบ จาก กก.วล. (มิถุนายน พ.ศ. 2565) ที่ดำเนินการตรวจวัดจำนวน 2 ครั้ง ได้แก่ ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 18 - 24 กรกฎาคม พ.ศ. 2562 (ฤดูฝน) จำนวน 6 จุดตรวจวัด ได้แก่ โรงเรียนพัฒนเวชศึกษา บริเวณอาคารปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ พื้นที่โครงการบริเวณ Airside โรงเรียนวัดศิริภาวนาราม โรงเรียนวัดปลา และโรงเรียนบ้านคลองบางไผ่ และครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 3 - 9 พฤศจิกายน พ.ศ. 2562 (ฤดูแล้ง) จำนวน 7 จุดตรวจวัด แสดงดังรูปที่ 3.4-6 ตรวจวัดความสัมพันธ์จำนวน 2 ดัชนี ได้แก่ ค่า Peak Velocity และ Frequency สามารถสรุปผลการทบทวนได้ดังนี้

1. **โรงเรียนพัฒนเวชศึกษา** : พบว่า ในช่วงฤดูฝน ความเร็วของอนุภาคสูงสุดทั้ง 3 แกน (แนวแกน X Y และ Z) มีค่าอยู่ในช่วง 0.047 - 0.363 มิลลิเมตรต่อวินาที และในช่วงฤดูแล้ง ความเร็วของอนุภาคสูงสุดทั้ง 3 แกน (แนวแกน X Y และ Z) มีค่าอยู่ในช่วง 0.118 - 1.130 มิลลิเมตรต่อวินาที ทั้งนี้ ความสัมพันธ์ในช่วงฤดูฝน และฤดูแล้งมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานความสัมพันธ์เพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553) กรณีอาคารประเภทที่ 2^{1/}

2. **บริเวณอาคารปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่** : พบว่า ในช่วงฤดูฝน ความเร็วของอนุภาคสูงสุดทั้ง 3 แกน (แนวแกน X Y และ Z) มีค่าอยู่ในช่วง 0.095 - 0.567 มิลลิเมตรต่อวินาที และในช่วงฤดูแล้ง ความเร็วของอนุภาคสูงสุดทั้ง 3 แกน (แนวแกน X Y และ Z) มีค่าอยู่ในช่วง 0.063 - 1.550 มิลลิเมตรต่อวินาที ทั้งนี้ ความสัมพันธ์ในช่วงฤดูฝนและฤดูแล้งมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานความสัมพันธ์เพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553) กรณีอาคารประเภทที่ 2^{1/}

3. **พื้นที่โครงการบริเวณ Airside** : พบว่า ในช่วงฤดูฝน ความเร็วของอนุภาคสูงสุดทั้ง 3 แกน (แนวแกน X Y และ Z) มีค่าอยู่ในช่วง 0.063 - 0.315 มิลลิเมตรต่อวินาที และในช่วงฤดูแล้ง ความเร็วของอนุภาคสูงสุดทั้ง 3 แกน (แนวแกน X Y และ Z) มีค่าอยู่ในช่วง 0.063 - 1.090 มิลลิเมตรต่อวินาที ทั้งนี้ ความสัมพันธ์ในช่วงฤดูฝน และฤดูแล้งมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานความสัมพันธ์เพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553) กรณีอาคารประเภทที่ 2^{1/}

4. **โรงเรียนวัดศิริภาวนาราม** : พบว่า ในช่วงฤดูฝน ความเร็วของอนุภาคสูงสุดทั้ง 3 แกน (แนวแกน X Y และ Z) มีค่าอยู่ในช่วง 0.047 - 0.552 มิลลิเมตรต่อวินาที และในช่วงฤดูแล้ง ความเร็วของอนุภาคสูงสุดทั้ง 3 แกน (แนวแกน X Y และ Z) มีค่าอยู่ในช่วง 0.047 - 0.284 มิลลิเมตรต่อวินาที ทั้งนี้ ความสัมพันธ์ในช่วงฤดูฝนและฤดูแล้งมีค่าในเกณฑ์มาตรฐานความสัมพันธ์เพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553) กรณีอาคารประเภทที่ 2^{1/}

5. **โรงเรียนวัดปลา :** พบว่า ในช่วงฤดูฝน ความเร็วของอนุภาคสูงสุดทั้ง 3 แกน (แนวแกน X Y และ Z) มีค่าอยู่ในช่วง 0.047 - 0.252 มิลลิเมตรต่อวินาที และในช่วงฤดูแล้ง ความเร็วของอนุภาคสูงสุดทั้ง 3 แกน (แนวแกน X Y และ Z) มีค่าอยู่ในช่วง 0.071 - 0.339 มิลลิเมตรต่อวินาที ทั้งนี้ ความสั่นสะเทือนช่วงฤดูฝนและฤดูแล้งมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553) กรณีอาคารประเภทที่ 2^{1/}

6. **โรงเรียนบ้านคลองบางไผ่ :** พบว่า ในช่วงฤดูฝน ความเร็วของอนุภาคสูงสุดทั้ง 3 แกน (แนวแกน X Y และ Z) มีค่าอยู่ในช่วง 0.039 - 1.180 มิลลิเมตรต่อวินาที และในช่วงฤดูแล้ง ความเร็วของอนุภาคสูงสุดทั้ง 3 แกน (แนวแกน X Y และ Z) มีค่าอยู่ในช่วง 0.039 - 0.678 มิลลิเมตรต่อวินาที ทั้งนี้ ความสั่นสะเทือนช่วงฤดูฝนและฤดูแล้งมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553) กรณีอาคารประเภทที่ 2^{1/}

7. **โรงเรียนวัดสระแก้ว :** พบว่า ในช่วงฤดูแล้ง ความเร็วของอนุภาคสูงสุดทั้ง 3 แกน (แนวแกน X Y และ Z) มีค่าอยู่ในช่วง 0.047 - 0.536 มิลลิเมตรต่อวินาที ทั้งนี้ ความสั่นสะเทือนในช่วงฤดูแล้งมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553) กรณีอาคารประเภทที่ 2^{1/}

2) ข้อมูลปฐมภูมิ

2.1) ตรวจวัดความสั่นสะเทือนครั้งที่ 1 (ฤดูแล้ง)

การตรวจวัดความสั่นสะเทือนในปัจจุบันบริเวณพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมที่เป็นตัวแทนของพื้นที่ศึกษาโครงการ จำนวน 1 ครั้ง ระหว่างวันที่ 7 - 13 พฤศจิกายน พ.ศ. 2566 ครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุด จำนวน 2 สถานี ได้แก่ สถานีรับเลี้ยงเด็กปฐมวัย ทร.6 กองการบินทหารเรือ และหมู่ที่ 2 บ้านจำรุง ตำบลปลา อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง แสดงดังรูปที่ 3.4-9

1/ **หมายเหตุ :** อาคารประเภทที่ 2 หมายความว่า

(1) อาคารอยู่อาศัย อาคารอยู่อาศัยรวม หอแถว ตึกแถว บ้านแถว บ้านแฝด ตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมอาคาร, (2) อาคารชุดตามกฎหมายว่าด้วยอาคารชุด, (3) หอพักตามกฎหมายว่าด้วยหอพัก, (4) อาคารที่ใช้เป็นสถานพยาบาลตามกฎหมายว่าด้วยสถานพยาบาล และอาคารที่ใช้เป็นโรงพยาบาลของทางราชการ, (5) อาคารที่ใช้เป็นสถานที่ศึกษาตามกฎหมายว่าด้วยโรงเรียนเอกชน อาคารที่ใช้เป็นโรงเรียนของทางราชการ อาคารที่ใช้เป็นสถานที่ศึกษาของสถาบันอุดมศึกษาของเอกชนตามกฎหมายว่าด้วยสถาบันอุดมศึกษาเอกชน และอาคารที่ใช้เป็นสถานที่ศึกษาของสถาบันอุดมศึกษาของทางราชการ, (6) อาคารที่ใช้ประโยชน์เพื่อกิจกรรมทางศาสนา, (7) อาคารอื่นใดที่มีลักษณะของการใช้ประโยชน์ในอาคารเช่นเดียวกันกับอาคารตาม (1) (2) (3) (4) (5) และ (6)

ที่มา : ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร



สถานรับเลี้ยงเด็กปฐมวัย ทร.6 กองการbinทหารเรือ



หมู่ที่ 2 บ้านจำรุง

รูปที่ 3.4-9 สถานีตรวจวัดความสั่นสะเทือน ครั้งที่ 1 (ฤดูแล้ง) ระหว่างวันที่ 7 - 13 พฤศจิกายน พ.ศ. 2566

ผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือน (ภาคผนวก 3-2) รายละเอียดดังตารางที่ 3.4-10 สรุปได้ดังนี้

1. สถานรับเลี้ยงเด็กปฐมวัย ทร.6 กองการbinทหารเรือ

ผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือน พบว่า ความเร็วของอนุภาคสูงสุดทั้ง 3 แกน (แนวแกน X Y และ Z) มีค่าอยู่ในช่วง 0.008 - 0.709 มิลลิเมตรต่อวินาที เมื่อเปรียบเทียบกับระดับความสั่นสะเทือนที่ตรวจวัดได้ กับเกณฑ์ความสั่นสะเทือนที่มีผลกระทบต่อคนของ Reicher and Meister พบว่า อยู่ในระดับที่มนุษย์สามารถรับรู้สักรู้ได้ และเมื่อเปรียบเทียบกับประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553) เรื่องกำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร พบว่า ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่ออาคาร ประเภทที่ 2^{1/} อาคารที่ใช้ประโยชน์เพื่อสถานที่ศึกษา

2. หมู่ที่ 2 บ้านจำรุง

ผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือน พบว่า ความเร็วของอนุภาคสูงสุดทั้ง 3 แกน (แนวแกน X Y และ Z) มีค่าอยู่ในช่วง 0.008 - 0.686 มิลลิเมตรต่อวินาที เมื่อเปรียบเทียบกับระดับความสั่นสะเทือนที่ตรวจวัดได้ กับเกณฑ์ความสั่นสะเทือนที่มีผลกระทบต่อคนของ Reicher and Meister พบว่า อยู่ในระดับที่มนุษย์สามารถรับรู้สักรู้ได้ และเมื่อเปรียบเทียบกับประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553) เรื่องกำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร พบว่า ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่ออาคาร ประเภทที่ 2^{1/} อาคารที่ใช้ประโยชน์เพื่อการอยู่อาศัย

ตารางที่ 3.4-10 ผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือนในพื้นที่ศึกษาของโครงการ ครั้งที่ 1 (ฤดูแล้ง) ระหว่างวันที่ 7 - 13 พฤศจิกายน พ.ศ. 2566

สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	แนวแกนนอน										แนวแกนตั้ง				
		แกน X					แกน Y					แกน Z				
		ค่าต่ำสุด		ค่าสูงสุด		มาตรฐาน ความเร็วอนุภาค สูงสุด	ค่าต่ำสุด		ค่าสูงสุด		มาตรฐาน ความเร็วอนุภาค สูงสุด	ค่าต่ำสุด		ค่าสูงสุด		มาตรฐาน ความเร็วอนุภาค สูงสุด
		ความเร็ว อนุภาค (มม./วินาที)	ความถี่ (เฮิรตซ์)	ความเร็ว อนุภาค (มม./วินาที)	ความถี่ (เฮิรตซ์)		ความเร็ว อนุภาค (มม./วินาที)	ความถี่ (เฮิรตซ์)	ความเร็ว อนุภาค (มม./วินาที)	ความถี่ (เฮิรตซ์)		ความเร็ว อนุภาค (มม./วินาที)	ความถี่ (เฮิรตซ์)	ความเร็ว อนุภาค (มม./วินาที)	ความถี่ (เฮิรตซ์)	
1.สถานรับเลี้ยงเด็ก ปฐมวัยทร.6 กองการบินทหารเรือ	7 พฤศจิกายน พ.ศ. 2566	0.481	3.4	0.686	11.2	5.300	0.008	4.3	0.299	6.9	5.000	0.189	6.6	0.591	11.2	5.300
	8 พฤศจิกายน พ.ศ. 2566	0.236	4.2	0.654	11.6	5.400	0.032	3.6	0.299	7.9	5.000	0.229	5.6	0.559	12.4	5.600
	9 พฤศจิกายน พ.ศ. 2566	0.150	4.3	0.646	13.0	5.750	0.008	4.2	0.260	13.4	5.850	0.047	4.0	0.410	16.1	6.525
	10 พฤศจิกายน พ.ศ. 2566	0.126	2.0	0.678	13.0	5.750	0.008	7.8	0.292	13.5	5.875	0.110	8.1	0.599	15.5	6.375
	11 พฤศจิกายน พ.ศ. 2566	0.024	3.6	0.654	12.4	5.600	0.205	6.0	0.299	13.0	5.750	0.197	5.5	0.567	16.5	6.625
	12 พฤศจิกายน พ.ศ. 2566	0.071	2.3	0.709	12.4	5.600	0.110	5.2	0.284	10.3	5.075	0.008	5.3	0.607	15.7	6.425
	13 พฤศจิกายน พ.ศ. 2566	0.134	4.3	0.520	12.5	5.625	0.024	5.72	0.292	15.1	6.275	0.260	5.7	0.559	15.7	6.425
2. หมู่ที่ 2 บ้านจำรุง	7 พฤศจิกายน พ.ศ. 2566	0.047	8.3	0.473	12.2	5.550	0.229	4.0	0.284	9.9	5.000	0.055	9.6	0.567	16.0	6.500
	8 พฤศจิกายน พ.ศ. 2566	0.055	3.1	0.686	11.7	5.425	0.079	4.4	0.252	14.8	6.200	0.032	5.6	0.489	14.7	6.175
	9 พฤศจิกายน พ.ศ. 2566	0.236	8.2	0.678	12.4	5.600	0.095	4.6	0.205	10.7	5.175	0.370	5.1	0.552	14.3	6.075
	10 พฤศจิกายน พ.ศ. 2566	0.047	3.6	0.670	12.7	5.675	0.008	4.4	0.292	14.2	6.050	0.355	4.4	0.615	16.9	6.725
	11 พฤศจิกายน พ.ศ. 2566	0.236	7.8	0.678	12.4	5.600	0.095	6.5	0.181	14.7	6.175	0.181	3.5	0.575	15.0	6.250
	12 พฤศจิกายน พ.ศ. 2566	0.102	2.0	0.630	12.7	5.675	0.008	5.7	0.268	15.1	6.275	0.024	7.2	0.615	14.6	6.150
	13 พฤศจิกายน พ.ศ. 2566	0.229	6.2	0.670	12.7	5.675	0.0158	5.6	0.197	11.2	5.300	0.063	4.2	0.489	11.7	5.425

หมายเหตุ : เปรียบเทียบกับค่ามาตรฐานความเร็วอนุภาคสูงสุดสำหรับอาคารประเภทที่ 2 ตามมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 127 ตอนพิเศษ 69 ง ลงวันที่ 2 มิถุนายน พ.ศ. 2553

ที่มา : ตรวจวัดโดยบริษัท ยูโนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด (ห้องปฏิบัติการวิเคราะห์เอกซน เลขทะเบียน ว-145, ISO/IEC 17025)

2.2) ตรวจวัดความสั่นสะเทือนครั้งที่ 2 (ฤดูฝน)

การตรวจวัดความสั่นสะเทือนในปัจจุบันบริเวณพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมที่เป็น
ตัวแทนของพื้นที่ศึกษาโครงการ ครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 11 - 18 กรกฎาคม พ.ศ. 2567 ครอบคลุมวันธรรมดา
และวันหยุด (7 วันต่อเนื่อง) จำนวน 3 สถานี ได้แก่ สถานีรับเลี้ยงเด็กปฐมวัย ทร.6 กองการbinทหารเรือ หมู่ที่ 2
บ้านจำรุง (โครงการลิฟวิ่งเซนส์ระยอง) และหมู่ที่ 3 บ้านสระแก้ว ตำแหน่งสถานีแสดงดังรูปที่ 3.4-5 ภาพการติดตั้ง
เครื่องมือตรวจวัดแสดงดังรูปที่ 3.4-10 รายละเอียดดังนี้



สถานีรับเลี้ยงเด็กปฐมวัย ทร.6 กองการbinทหารเรือ



หมู่ที่ 2 บ้านจำรุง (โครงการลิฟวิ่งเซนส์ระยอง)



หมู่ที่ 3 บ้านสระแก้ว

รูปที่ 3.4-10 สถานีตรวจวัดความสั่นสะเทือน ครั้งที่ 2 (ฤดูฝน) ระหว่างวันที่ 11 - 18 กรกฎาคม พ.ศ. 2567

ผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือน รายละเอียดดังตารางที่ 3.4-11 สรุปได้ดังนี้

1. สถานรับเลี้ยงเด็กปฐมวัย ทร.6 กองการบินทหารเรือ

ผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือน พบว่า ความเร็วของอนุภาคสูงสุดทั้ง 3 แกน (แนวแกน X Y และ Z) มีค่าอยู่ในช่วง 0.008 - 0.299 มิลลิเมตรต่อวินาที เมื่อเปรียบเทียบกับระดับความสั่นสะเทือนที่ตรวจวัดได้กับ เกณฑ์ความสั่นสะเทือนที่มีผลกระทบต่อคนของ Reicher and Meister พบว่า อยู่ในระดับที่มนุษย์สามารถรับ ความรู้สึกได้ และเมื่อเปรียบเทียบกับประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร พบว่า ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่ออาคารประเภทที่ 2^{1/} อาคารที่ใช้ประโยชน์เพื่อสถานที่ศึกษา

2. หมู่ที่ 2 บ้านจำรุง (โครงการลิฟวิ่งเซนส์ระยอง)

ผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือน พบว่า ความเร็วของอนุภาคสูงสุดทั้ง 3 แกน (แนวแกน X Y และ Z) มีค่าอยู่ในช่วง 0.008 - 0.299 มิลลิเมตรต่อวินาที เมื่อเปรียบเทียบกับระดับความสั่นสะเทือนที่ตรวจวัดได้กับ เกณฑ์ความสั่นสะเทือนที่มีผลกระทบต่อคนของ Reicher and Meister พบว่า อยู่ในระดับที่มนุษย์สามารถรับ ความรู้สึกได้ และเมื่อเปรียบเทียบกับประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร พบว่า ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่ออาคาร ประเภทที่ 2^{1/} อาคารที่ใช้ประโยชน์เพื่อการอยู่อาศัย

3. หมู่ที่ 3 บ้านสระแก้ว

ผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือน พบว่า ความเร็วของอนุภาคสูงสุดทั้ง 3 แกน (แนวแกน X Y และ Z) มีค่าอยู่ในช่วง 0.008 - 0.299 มิลลิเมตรต่อวินาที เมื่อเปรียบเทียบกับระดับความสั่นสะเทือนที่ตรวจวัดได้กับ เกณฑ์ความสั่นสะเทือนที่มีผลกระทบต่อคนของ Reicher and Meister พบว่า อยู่ในระดับที่มนุษย์สามารถรับ ความรู้สึกได้ และเมื่อเปรียบเทียบกับประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร พบว่า ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่ออาคาร ประเภทที่ 2^{1/} อาคารที่ใช้ประโยชน์เพื่อการอยู่อาศัย

1/ หมายเหตุ : อาคารประเภทที่ 2 หมายความว่า

(1) อาคารอยู่อาศัย อาคารอยู่อาศัยรวม ห้องแถว ตึกแถว บ้านแถว บ้านแฝด ตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมอาคาร, (2) อาคารชุด ตามกฎหมายว่าด้วยอาคารชุด, (3) หอพักตามกฎหมายว่าด้วยหอพัก, (4) อาคารที่ใช้เป็นสถานพยาบาลตามกฎหมายว่าด้วย สถานพยาบาล และอาคารที่ใช้เป็นโรงพยาบาลของทางราชการ, (5) อาคารที่ใช้เป็นสถานที่ศึกษาตามกฎหมายว่าด้วยโรงเรียน เอกชน อาคารที่ใช้เป็นโรงเรียน ของทางราชการ อาคารที่ใช้เป็นสถานที่ศึกษาของสถาบันอุดมศึกษาของเอกชนตามกฎหมายว่าด้วย สถาบันอุดมศึกษาเอกชน และอาคารที่ใช้เป็นสถานที่ศึกษาของสถาบันอุดมศึกษาของทางราชการ, (6) อาคารที่ใช้ประโยชน์ เพื่อกิจกรรมทางศาสนา, (7) อาคารอื่นใดที่มีลักษณะของการใช้ประโยชน์ในอาคารเช่นเดียวกันกับอาคารตาม (1) (2) (3) (4) (5) และ (6)

ที่มา : ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกัน ผลกระทบต่ออาคาร

ตารางที่ 3.4-11 ผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือนในพื้นที่ศึกษาของโครงการ ครั้งที่ 2 (ฤดูฝน) ระหว่างวันที่ 11 - 18 กรกฎาคม พ.ศ. 2567

สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	แนวแกนนอน										แนวแกนตั้ง				
		แกน X					แกน Y					แกน Z				
		ค่าต่ำสุด		ค่าสูงสุด		มาตรฐาน ความเร็ว อนุภาค สูงสุด	ค่าต่ำสุด		ค่าสูงสุด		มาตรฐาน ความเร็ว อนุภาค สูงสุด	ค่าต่ำสุด		ค่าสูงสุด		มาตรฐาน ความเร็ว อนุภาค สูงสุด
		ความเร็ว อนุภาค	ความถี่	ความเร็ว อนุภาค	ความถี่		ความเร็ว อนุภาค	ความถี่	ความเร็ว อนุภาค	ความถี่		ความเร็ว อนุภาค	ความถี่	ความเร็ว อนุภาค	ความถี่	
		มม./วินาที	เฮิรตซ์	มม./วินาที	เฮิรตซ์		มม./วินาที	เฮิรตซ์	มม./วินาที	เฮิรตซ์		มม./วินาที	เฮิรตซ์	มม./วินาที	เฮิรตซ์	
1. สถานีรับเลี้ยงเด็กปฐมวัย ทร.6 กองการบินทหารเรือ	11 กรกฎาคม พ.ศ. 2567	0.134	3.8	0.299	10.3	5.1	0.008	16.1	0.268	7.9	5.0	0.087	19.5	0.276	20.9	7.7
	12 กรกฎาคม พ.ศ. 2567	0.047	2.1	0.299	8.5	5.0	0.047	6.1	0.189	11.3	5.3	0.181	20.5	0.221	7.0	5.0
	13 กรกฎาคม พ.ศ. 2567	0.079	16.0	0.299	12.4	5.6	0.047	1.7	0.299	15.2	6.3	0.063	13.0	0.205	10.3	5.1
	14 กรกฎาคม พ.ศ. 2567	0.142	9.2	0.284	8.6	5.0	0.008	7.0	0.299	15.5	6.4	0.024	8.8	0.292	18.6	7.2
	15 กรกฎาคม พ.ศ. 2567	0.008	1.7	0.299	11.6	5.4	0.016	20.3	0.236	4.7	5.0	0.102	15.2	0.292	6.8	5.0
	16 กรกฎาคม พ.ศ. 2567	0.039	4.4	0.181	13.7	5.9	0.150	4.2	0.276	4.9	5.0	0.118	20.8	0.292	17.2	6.8
	17 กรกฎาคม พ.ศ. 2567	0.079	16.3	0.142	11.8	5.5	0.126	14.8	0.276	7.9	5.0	0.252	8.3	0.299	19.5	7.4
	18 กรกฎาคม พ.ศ. 2567	0.299	15.3	0.299	15.3	6.3	0.244	2.9	0.244	2.9	5.0	0.260	20.2	0.260	20.2	7.5
2. หมู่ที่ 2 บ้านจำรุง (โครงการลิฟวิ่งเซนส์ระยอง)	11 กรกฎาคม พ.ศ. 2567	0.158	1.4	0.244	19.6	7.4	0.165	19.9	0.229	15.0	6.2	0.039	7.3	0.063	8.3	5.0
	12 กรกฎาคม พ.ศ. 2567	0.134	18.1	0.292	6.8	5.0	0.189	16.4	0.292	18.3	7.1	0.063	9.5	0.299	12.4	5.6
	13 กรกฎาคม พ.ศ. 2567	0.079	12.7	0.284	1.7	5.0	0.126	17.9	0.252	12.0	5.5	0.095	12.1	0.213	18.6	7.2
	14 กรกฎาคม พ.ศ. 2567	0.024	15.1	0.299	3.9	5.0	0.118	18.2	0.276	6.9	5.0	0.095	19.4	0.244	13.9	6.0
	15 กรกฎาคม พ.ศ. 2567	0.008	14.7	0.292	2.2	5.0	0.087	16.3	0.284	14.7	6.2	0.063	17.9	0.276	17.3	6.8
	16 กรกฎาคม พ.ศ. 2567	0.087	14.8	0.299	3.3	5.0	0.071	17.2	0.299	13.7	5.9	0.016	11.8	0.244	18.3	7.1
	17 กรกฎาคม พ.ศ. 2567	0.079	6.9	0.221	3.6	5.0	0.087	4.0	0.197	7.0	5.0	0.079	17.6	0.276	5.5	5.0
	18 กรกฎาคม พ.ศ. 2567	0.079	11.4	0.236	11.3	5.3	0.102	16.0	0.299	11.1	5.3	0.221	19.8	0.229	19.2	7.3
3. หมู่ที่ 3 บ้านสระแก้ว	11 กรกฎาคม พ.ศ. 2567	0.126	13.0	0.284	4.2	5.0	0.118	18.9	0.299	17.3	6.8	0.126	17.3	0.276	17.0	6.8
	12 กรกฎาคม พ.ศ. 2567	0.252	18.2	0.252	18.2	7.0	0.134	7.0	0.134	7.0	5.0	0.252	2.2	0.252	2.2	5.0
	13 กรกฎาคม พ.ศ. 2567	0.016	6.2	0.284	7.5	5.0	0.079	3.5	0.221	7.0	5.0	0.071	6.4	0.268	2.7	5.0
	14 กรกฎาคม พ.ศ. 2567	0.197	9.1	0.197	9.1	5.0	0.110	16.0	0.110	16.0	6.5	0.236	1.3	0.236	1.3	5.0
	15 กรกฎาคม พ.ศ. 2567	0.039	6.8	0.292	17.7	6.9	0.008	8.2	0.284	19.0	7.2	0.102	5.1	0.260	14.3	6.1
	16 กรกฎาคม พ.ศ. 2567	0.142	3.0	0.268	16.8	6.7	0.087	18.2	0.299	16.6	6.7	0.110	5.3	0.260	17.4	6.8
	17 กรกฎาคม พ.ศ. 2567	0.032	6.1	0.292	10.3	5.1	0.102	16.1	0.276	3.9	5.0	0.016	11.6	0.252	8.7	5.0
	18 กรกฎาคม พ.ศ. 2567	0.063	16.9	0.260	11.1	5.3	0.102	16.9	0.197	4.6	5.0	0.189	16.5	0.284	10.0	5.0

หมายเหตุ : เปรียบเทียบกับค่ามาตรฐานความเร็วอนุภาคสูงสุดสำหรับอาคารประเภทที่ 2 ตามมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 127 ตอนพิเศษ 69 ง ลงวันที่ 2 มิถุนายน พ.ศ. 2553

ที่มา : ตรวจวัดโดยบริษัท ยูโนเด็ค แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด (ห้องปฏิบัติการวิเคราะห์เอกซน เลขทะเบียน ว-145, ISO/IEC 17025)

3) สรุปการเปรียบเทียบผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือน จากข้อมูลทุติยภูมิ (จากรายงาน EHIA ฉบับผ่านความเห็นชอบ จาก กก.วล. (มีถุนายน พ.ศ. 2565)) และข้อมูลปฐมภูมิ

จากการทบทวนข้อมูลทุติยภูมิ และการรวบรวมข้อมูลปฐมภูมิ ด้วยการเก็บตัวอย่างความสั่นสะเทือน บริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ พบว่า ผลตรวจวัดความสั่นสะเทือนของข้อมูลทั้ง 2 ชุด มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553) กรณีอาคารประเภทที่ 2^{1/} แสดงดังตารางที่ 3.4-12 สรุปดังนี้

3.1) ฤดูฝน

ข้อมูลทุติยภูมิ : ผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือน พบว่า ความเร็วของอนุภาคสูงสุดทั้ง 3 แกน (แนวแกน X Y และ Z) มีค่าอยู่ในช่วง 0.039 - 1.180 มิลลิเมตรต่อวินาที

ข้อมูลปฐมภูมิ : ผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือน พบว่า ความเร็วของอนุภาคสูงสุดทั้ง 3 แกน (แนวแกน X Y และ Z) มีค่าอยู่ในช่วง 0.008 - 0.299 มิลลิเมตรต่อวินาที

เมื่อนำผลการตรวจวัดทั้ง 2 ชุด มาเปรียบเทียบกับระดับความสั่นสะเทือนที่ตรวจวัดได้กับเกณฑ์ความสั่นสะเทือนที่มีผลกระทบต่อคนของ Reicher nd Meister พบว่า อยู่ในระดับที่มนุษย์สามารถรับรู้ความรู้สึกได้ และเมื่อเปรียบเทียบกับประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553) เรื่องกำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร พบว่า ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่ออาคารประเภทที่ 2 และเมื่อเปรียบเทียบค่าสูงสุดของผลตรวจวัดทั้ง 2 ชุด พบว่า ความเร็วของอนุภาคสูงสุดมีค่าลดลง

3.2) ฤดูแล้ง

ข้อมูลทุติยภูมิ : ผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือน พบว่า ความเร็วของอนุภาคสูงสุดทั้ง 3 แกน (แนวแกน X Y และ Z) มีค่าอยู่ในช่วง 0.039 - 1.550 มิลลิเมตรต่อวินาที

ข้อมูลปฐมภูมิ : ผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือน พบว่า ความเร็วของอนุภาคสูงสุดทั้ง 3 แกน (แนวแกน X Y และ Z) มีค่าอยู่ในช่วง 0.008 - 0.709 มิลลิเมตรต่อวินาที

เมื่อเปรียบเทียบระดับความสั่นสะเทือนที่ตรวจวัดได้กับเกณฑ์ความสั่นสะเทือนที่มีผลกระทบต่อคนของ Reicher nd Meister พบว่า อยู่ในระดับที่มนุษย์สามารถรับรู้ความรู้สึกได้ และเมื่อเปรียบเทียบกับประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553) เรื่องกำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร พบว่า ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่ออาคารประเภทที่ 2 และเมื่อเปรียบเทียบค่าสูงสุดของผลตรวจวัดทั้ง 2 ชุด พบว่า ความเร็วของอนุภาคสูงสุดมีค่าลดลง

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

ตารางที่ 3.4-12 สรุปการเปรียบเทียบผลการตรวจวัดข้อมูลทุติยภูมิ และข้อมูลปฐมภูมิ

ครั้งที่	ความสั่นสะเทือน	
	ต่ำสุด - สูงสุด	
	ความเร็วอนุภาค แกน X,Y,Z (มม./วินาที)	ผลกระทบ
ข้อมูลทุติยภูมิ^{1/}		
1. ฤดูฝน	0.039 - 1.180	รับรู้
2. ฤดูแล้ง	0.039 - 1.550	รับรู้
ค่าสูงสุด	1.550	รับรู้
ข้อมูลปฐมภูมิ^{2/}		
3. ฤดูแล้ง	0.008 - 0.709	รับรู้
4. ฤดูฝน	0.008 - 0.299	รับรู้
ค่าสูงสุด	0.709	รับรู้
มาตรฐาน	-	-
เปรียบเทียบความสั่นสะเทือน		
ฤดูฝน เทียบ 1 กับ 4	ลดลง	-
ฤดูแล้ง เทียบ 2 กับ 3	ลดลง	-

หมายเหตุ : ^{1/} ข้อมูลทุติยภูมิ มาจากรายงาน EHIA ฉบับผ่านความเห็นชอบ จาก กก.วล. (มีถุนายน พ.ศ. 2565)

- ตรวจวัดครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 18 - 24 กรกฎาคม พ.ศ. 2562
- ตรวจวัดครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 3 - 9 พฤศจิกายน พ.ศ. 2562

^{2/} ข้อมูลปฐมภูมิ

- ตรวจวัดครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 7 - 13 พฤศจิกายน พ.ศ. 2566
- ตรวจวัดครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 11 - 18 กรกฎาคม พ.ศ. 2567

ที่มา : ตรวจวัดโดยบริษัท ยูโนเด็ค แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด (ห้องปฏิบัติการวิเคราะห์เอกซเรย์ เลขทะเบียน ว-145, ISO/IEC 17025)

3.4.5 คุณภาพอากาศ

3.4.5.1 ขอบเขตการศึกษา

รวบรวมและศึกษาข้อมูลอุตุนิยมวิทยา และคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไปที่มีการตรวจวัดบริเวณพื้นที่เพื่อใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานประกอบการประเมินผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากโครงการ

3.4.5.2 วิธีการศึกษา

1) ข้อมูลทุติยภูมิ

รวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้อง ได้แก่

- ข้อมูลอุตุนิยมวิทยาและภูมิอากาศในคาบ 30 ปี (พ.ศ. 2535 - 2565) จากสถานีอุตุนิยมวิทยา สัตหีบ กรมอุตุนิยมวิทยา
- ข้อมูลผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในบริเวณใกล้เคียงพื้นที่ศึกษาโครงการ จากรายงาน EHIA ฉบับผ่านความเห็นชอบจาก กก.วล. (มิถุนายน พ.ศ. 2565)

2) ข้อมูลปฐมภูมิ

ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป 8 ดัชนี ได้แก่ ฝุ่นละอองรวม (TSP) ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM_{10}) ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 2.5 ไมครอน ($PM_{2.5}$) ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ก๊าซไฮโดรคาร์บอนรวม (Total Hydrocarbons; THC) ก๊าซไนโตรเจนไฮโดรคาร์บอน (Non Methane Hydrocarbon; NMHC) และก๊าซมีเทน (Methane) ก๊าซไนโตรเจนออกไซด์ (NO_2) รวมทั้ง NO และ NO_x สารอินทรีย์ระเหยง่าย (VOCs) และทิศทางและความเร็วลม (WS/WD) รายละเอียดดังตารางที่ 3.4-13 (ตรวจวัด 24 ชั่วโมง เป็นเวลา 7 วันต่อเนื่อง ครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุด) โครงการได้ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพอากาศโดยทั่วไป ดังนี้

2.1) ตรวจวัดคุณภาพอากาศ ครั้งที่ 1 (ฤดูแล้ง) : ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพอากาศโดยทั่วไป บริเวณพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมที่เป็นตัวแทนของพื้นที่ศึกษาโครงการระหว่างวันที่ 7 - 13 พฤศจิกายน พ.ศ. 2566 จำนวน 2 จุดตรวจวัด ได้แก่ สถานีรับเลี้ยงเด็กปฐมวัย ทร.6 กองการบินทหารเรือ และหมู่ที่ 2 บ้านจำรุง (ตำบลพลลา อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง) ซึ่งเป็นจุดตรวจวัดเดียวกับเสียงและความสั่นสะเทือน แสดงดังรูปที่ 3.4-4 เหตุผลและความเหมาะสมของจุดตรวจวัดเสียง ความสั่นสะเทือน และคุณภาพอากาศ แสดงดังตารางที่ 3.4-2

2.2) ตรวจวัดเสียงครั้งที่ 2 (ฤดูฝน) : ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป บริเวณพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมที่เป็นตัวแทนของพื้นที่ศึกษาโครงการ ครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 11 - 18 กรกฎาคม พ.ศ. 2567 ครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุด (7 วันต่อเนื่อง) จำนวน 3 สถานี ได้แก่ 1. สถานีรับเลี้ยงเด็กปฐมวัย ทร.6 กองการบินทหารเรือ 2. หมู่ที่ 2 บ้านจำรุง (โครงการลิฟวิ่งเซนส์ระยอง) และ 3. หมู่ที่ 3 บ้านสระแก้ว ตำแหน่งสถานี แสดงดังรูปที่ 3.4-5

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

ตารางที่ 3.4-13 ดัชนีตรวจวัดคุณภาพอากาศ วิธีการเก็บตัวอย่างและมาตรฐานวิธีการวิเคราะห์คุณภาพอากาศ

ดัชนี	วิธีเก็บตัวอย่าง	วิธีวิเคราะห์	ระยะเวลา ตรวจวัด
1. ฝุ่นละอองรวม (TSP)	High Volume Air Sampler	Gravimetric (High Volume Method) ^{1/}	เฉลี่ย 24 ชั่วโมง
2. ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM ₁₀)	High Volume Air Sampler	Gravimetric (High Volume Method) ^{1/}	เฉลี่ย 24 ชั่วโมง
3. ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 2.5 ไมครอน (PM _{2.5})	High Volume Air Sampler, Size Selective	US EPA, Code of Federal Regulation Search Results, 40 CFR-Chapter I Part 50, Appendix L	เฉลี่ย 24 ชั่วโมง
4. ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO)	Gas Analyzer	Non-dispersive Infrared Detection Method (NDIR) ^{1/}	เฉลี่ย 8 ชั่วโมง
5. ก๊าซไฮโดรคาร์บอนรวม (Total Hydrocarbons; THC) ก๊าซไนมีเทน ไฮโดรคาร์บอน (Non Methane Hydrocarbon; NMHC) และก๊าซมีเทน (Methane)	Gas Analyzer	Total Hydrocarbons Analyzer (FID) Method ^{2/}	เฉลี่ย 1 ชั่วโมง
6. ก๊าซไนโตรเจนออกไซด์ (NO ₂) รวมทั้ง NO และ NO _x	Gas Analyzer	Chemiluminescence Method ^{3/}	เฉลี่ย 1 ชั่วโมง
7. สารอินทรีย์ระเหยง่าย (VOCs)	Canister	Canister, Gas Chromatography/Mass Spectrometry (US. EPA Method TO-15)	
8. ทิศทางและความเร็วลม (WS/WD)	Wind Speed and Wind Direction Equipment	Wind Rose Analysis	

หมายเหตุ : ^{1/} อ้างอิงตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ.2538) ออกตามความในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป

^{2/} อ้างอิงตาม U.S. EPA. Method July, 2011

^{3/} อ้างอิงตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2552) เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป

3.4.5.3 ผลการศึกษา

1) ข้อมูลหัตถ์ภูมิ

1. สภาพอุตุนิยมวิทยาพื้นที่ศึกษาโครงการ

ผลการรวบรวมข้อมูลสถิติภูมิอากาศในคาบ 30 ปี (พ.ศ. 2535 - 2565) จากสถานีอุตุนิยมวิทยา
สัตหีบ กรมอุตุนิยมวิทยา ซึ่งตั้งอยู่ใกล้พื้นที่สนามบินนานาชาติอุตะเกา รายละเอียด สถิติอุตุนิยมวิทยาและผังลม
ในคาบ 30 ปี (พ.ศ. 2535 - 2565) ของสถานีอุตุนิยมวิทยาสัตหีบ แสดงดังตารางที่ 3.4-14 และรูปที่ 3.4-11 สรุปได้ดังนี้

- **ความดันบรรยากาศ**

ความดันบรรยากาศเฉลี่ยตลอดปีมีค่า 1,009.1 เฮกโตปาสกาล โดยพิสัยอยู่ในช่วง
1,007.0 - 1,012.0 เฮกโตปาสกาล มีความแตกต่างของค่าความดันบรรยากาศในแต่ละวันเฉลี่ยเท่ากับ 6.3 เฮกโตปาสกาล
ค่าความกดอากาศสูงสุดที่ตรวจพบมีค่าเท่ากับ 1027.9 เฮกโตปาสกาล ในเดือนธันวาคม และค่าความกดอากาศต่ำสุด
ที่ตรวจพบมีค่าเท่ากับ 991.3 เฮกโตปาสกาล ในเดือนตุลาคม

- **อุณหภูมิ**

อุณหภูมิเฉลี่ยตลอดปีมีค่าเท่ากับ 28.3 องศาเซลเซียส โดยอุณหภูมิต่ำสุด - สูงสุดตลอดปี
มีค่าเท่ากับ 10.0 - 38.7 องศาเซลเซียส สำหรับเดือนที่มีอุณหภูมิเฉลี่ยสูงสุด คือ เดือนเมษายน ซึ่งมีอุณหภูมิเท่ากับ
34.2 องศาเซลเซียส และเดือนที่มีอุณหภูมิเฉลี่ยต่ำสุด คือ เดือนธันวาคม โดยอุณหภูมิที่ตรวจวัดได้เท่ากับ 21.2
องศาเซลเซียส

- **ความชื้นสัมพัทธ์**

ความชื้นสัมพัทธ์เฉลี่ยตลอดปีเท่ากับร้อยละ 77.4 โดยมีพิสัยอยู่ในช่วงร้อยละ 71 - 84
ค่าเฉลี่ยสูงสุดตลอดปีมีค่าร้อยละ 90.4 ค่าเฉลี่ยต่ำสุดตลอดปีมีค่าร้อยละ 60.9 โดยความชื้นสัมพัทธ์เฉลี่ยสูงสุด
มีค่าร้อยละ 95 ในเดือนตุลาคม ส่วนความชื้นสัมพัทธ์เฉลี่ยต่ำสุดมีค่าร้อยละ 50 ในเดือนธันวาคม

- **ปริมาณเมฆ**

ปริมาณเมฆในท้องฟ้ามีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 7 ส่วนใน 10 ส่วนของท้องฟ้า มีพิสัยอยู่ในช่วง
5.6 - 8.3 ส่วนใน 10 ส่วนของท้องฟ้า โดยช่วงที่พบว่ามีปริมาณเมฆมากที่สุด คือ ช่วงฤดูฝน ในเดือนสิงหาคม - กันยายน
จะมีปริมาณเมฆในท้องฟ้ามากที่สุดเท่ากับ 8.3 ส่วนใน 10 ส่วนของท้องฟ้า สำหรับเดือนที่มีปริมาณเมฆ
น้อยที่สุดคือเดือนมกราคม โดยมีปริมาณเมฆเท่ากับ 5.6 ส่วนใน 10 ส่วนของท้องฟ้า

- **ความเร็วและทิศทางลม**

ความเร็วลมเฉลี่ยตลอดปีเท่ากับ 4.3 น็อต มีพิสัยอยู่ในช่วง 3.2 - 4.9 น็อต โดยในเดือน
มิถุนายนเป็นเดือนที่มีความเร็วลมสูงสุดเท่ากับ 40 น็อต ส่วนข้อมูลทิศทางลมส่วนใหญ่พัดมาจากทิศใต้

- **ปริมาณน้ำฝน**

ปริมาณน้ำฝนเฉลี่ยแต่ละเดือนเท่ากับ 117.2 มิลลิเมตร โดยมีจำนวนวันที่มีฝนตกเฉลี่ย
จำนวน 10 วัน สำหรับปริมาณฝนโดยเฉลี่ยในช่วงฤดูฝน (เดือนพฤษภาคมถึงตุลาคม) มีพิสัยอยู่ในช่วง 11.8 - 286.8
มิลลิเมตร โดยเดือนตุลาคมเป็นเดือนที่มีฝนตกชุกที่สุดคือ 19 วัน รวมปริมาณน้ำฝนเฉลี่ย 286.8 มิลลิเมตร และเดือน
ธันวาคมเป็นเดือนที่มีฝนตกน้อยที่สุดคือ 3 วัน รวมปริมาณน้ำฝนเฉลี่ย 11.8 มิลลิเมตร

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

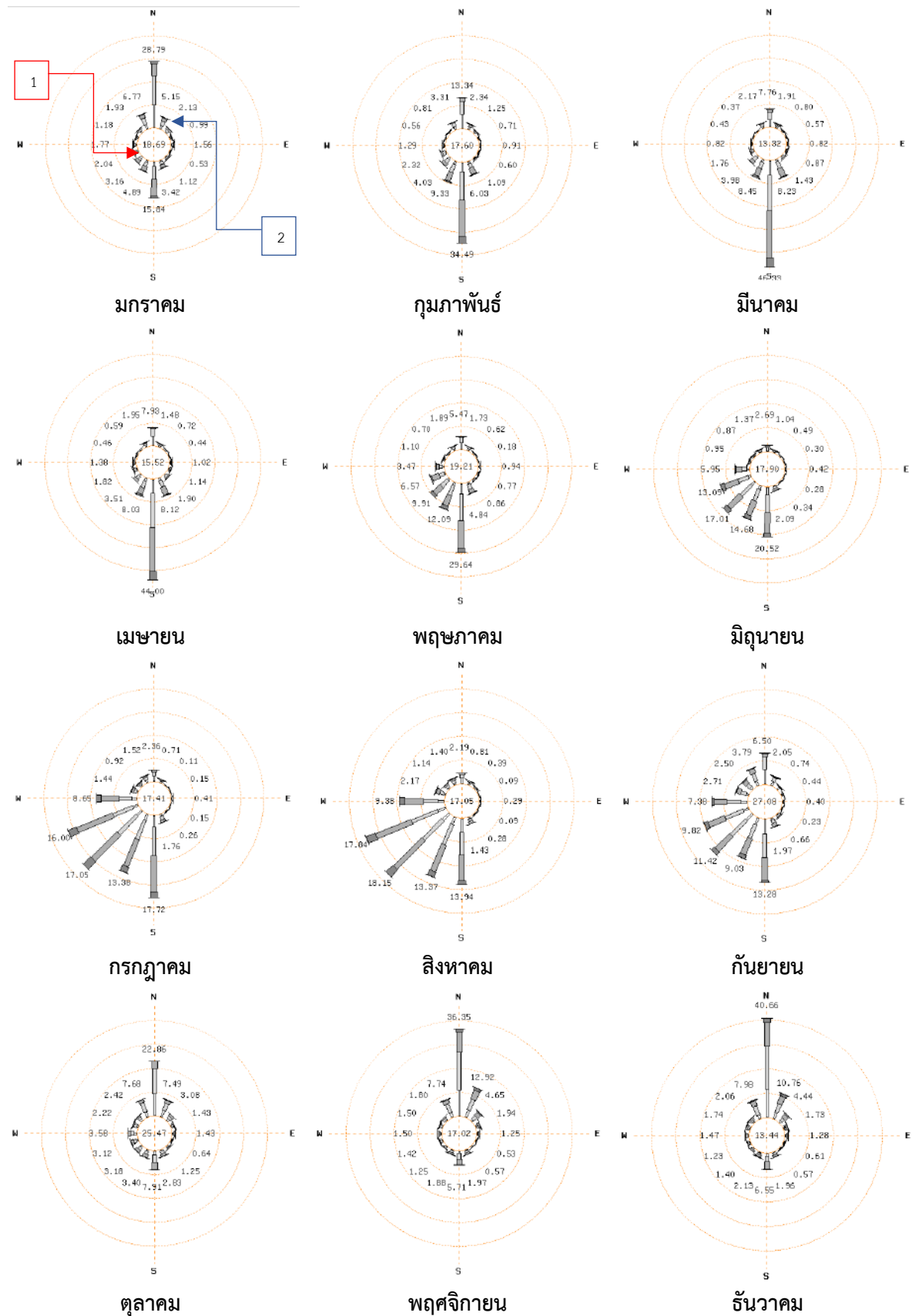
ตารางที่ 3.4-14 สถิติอุตุนิยมวิทยาในคาบ 30 ปี (พ.ศ. 2535 - 2565) ของสถานีอุตุนิยมวิทยาสัตหีบ

ข้อมูล		มกราคม	กุมภาพันธ์	มีนาคม	เมษายน	พฤษภาคม	มิถุนายน	กรกฎาคม	สิงหาคม	กันยายน	ตุลาคม	พฤศจิกายน	ธันวาคม	รายปี
ความกดอากาศ (เฮกโตปาสกาล)	เฉลี่ย	1012.00	1011.60	1010.40	1008.90	1007.40	1007.00	1007.00	1007.10	1007.60	1008.90	1010.20	1011.60	1009.14
	แตกต่างแต่ละวัน	5.10	4.30	4.30	6.40	7.10	5.60	5.40	5.60	9.60	8.50	7.40	6.30	6.30
	สูงสุด	1020.51	1019.71	1021.60	1015.80	1014.16	1020.30	1013.31	1013.90	1016.50	1016.70	1017.90	1027.90	1027.90
	ต่ำสุด	1005.17	1004.50	1002.50	1001.00	1001.90	999.74	994.79	996.10	1000.81	991.35	1001.30	1002.80	991.35
อุณหภูมิ (องศาเซลเซียส)	เฉลี่ยสูงสุด	32.5	32.7	33.2	34.2	34.1	33.6	33.1	33.2	32.8	32.7	33.3	33.0	33.2
	สูงสุด	36.5	36.5	38.3	38.7	38.7	37.5	37.0	37.2	36.2	36.2	36.9	36.6	38.7
	เฉลี่ยต่ำสุด	21.3	23.0	24.9	26.1	26.2	26.1	25.8	25.8	25.0	24.0	22.8	21.2	24.3
	ต่ำสุด	13.2	13.6	17.6	10.0	18.4	21.7	19.1	19.8	21.5	18.0	16.0	11.2	10.0
	เฉลี่ย	26.3	27.4	28.7	29.8	29.9	29.5	29.1	29.0	28.3	27.6	27.3	26.3	28.3
ความชื้นสัมพัทธ์ (ร้อยละ)	เฉลี่ย	74	76	78	77	78	78	78	78	82	84	76	71	77.4
	เฉลี่ยสูงสุด	91	91	91	90	90	89	89	89	93	95	91	87	90.4
	เฉลี่ยต่ำสุด	54	58	62	62	64	64	65	64	67	66	57	50	60.9
	ต่ำสุด	15	16	20	14	33	37	43	16	19	14	12	4	4.0
ความครึ้มเมฆ (1 - 10)	เฉลี่ย	5.6	5.8	6.1	6.3	7.5	8.0	8.1	8.3	8.3	7.6	6.3	5.8	7.0
ความเร็วลม (นอต)	ทิศทาง	N	S	S	S	S	SW	SW	SW	SW	N	N	N	-
	ความเร็วลมเฉลี่ย	3.8	4.3	4.8	4.7	4.4	4.7	4.9	4.7	3.7	3.2	4.0	4.3	4.3
	ความเร็วลมสูงสุด	29.0	21.0	29.0	38.0	37.0	40.0	34.0	38.0	35.0	27.0	28.0	32.0	40.0
ปริมาณฝน (มิลลิเมตร)	เฉลี่ย	36.3	24.3	60.9	102.6	169.7	156.0	121.9	105.0	264.9	286.8	65.9	11.8	1406.1
	จำนวนวันที่ฝน	4.4	3.2	5.6	7.8	13.0	14.0	13.8	14.4	17.5	19.4	6.6	2.5	122.2
	สูงสุดต่อวัน	59.7	73.8	101.5	120.0	156.2	160.3	110.3	79.1	224.6	244.4	80.1	28.4	244.4
จำนวนวันที่เกิด	เมฆหมอก	1.3	0.9	0.1	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.2	0.1	0.1	0.4	3.2
	หมอก	13.9	11.6	7.0	5.1	1.5	0.9	0.9	0.9	0.9	5.4	10.6	15.1	73.8
	ลูกเห็บ	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	ฟ้าคะนอง	0.5	0.8	2.2	3.7	6.7	4.4	3.4	2.3	7.2	9.1	2.7	0.7	43.7
	พายุฝน	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0

หมายเหตุ : สถานีอุตุนิยมวิทยาสัตหีบ รหัส 48477 ละติจูด 12 องศา 41 ลิปดาเหนือ ลองจิจูด 100 องศา 59 ลิปดาตะวันออก ระดับสถานีเหนือระดับน้ำทะเลปานกลาง 16 เมตร

ที่มา : กรมอุตุนิยมวิทยา พ.ศ. 2565

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



หมายเหตุ : 1 หมายถึง ตัวเลขที่ปลายแขนของผังลม คือ ร้อยละความถี่การเกิดลมในแต่ละทิศทาง

2 หมายถึง ตัวเลขตรงกลางของผังลม คือ ร้อยละความถี่การเกิดลมสงบ

ที่มา : กรมอุตุนิยมวิทยา พ.ศ. 2565

รูปที่ 3.4-11 ผังลมในคาบ 30 ปี (พ.ศ. 2535 - 2565) สถานีอุตุนิยมวิทยาสดหีบ

2. คุณภาพอากาศบริเวณใกล้เคียงพื้นที่ศึกษาโครงการ

จากการทบทวนข้อมูลคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป บริเวณใกล้เคียงพื้นที่ศึกษาโครงการ
จากรายงาน EHIA ฉบับผ่านความเห็นชอบ จาก กก.วล. (มิถุนายน พ.ศ. 2565) ดำเนินการตรวจวัดจำนวน 2 ครั้ง ได้แก่
ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 18 - 24 กรกฎาคม พ.ศ. 2562 (ฤดูฝน) จำนวน 6 จุดตรวจวัด ได้แก่ โรงเรียนพัฒนเวชศึกษา บริเวณ
อาคารปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่พื้นที่โครงการบริเวณ Airside โรงเรียนวัดคีรีขวานาราม โรงเรียนวัดปลา และโรงเรียน
บ้านคลองบางไผ่ และครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 3 - 9 พฤศจิกายน พ.ศ. 2562 (ฤดูแล้ง) จำนวน 7 จุดตรวจวัด แสดงดัง
รูปที่ 3.4-6 ตรวจวัดคุณภาพอากาศจำนวน 8 ดัชนี ได้แก่

ฝุ่นละอองรวม (TSP) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM_{10}) เฉลี่ย
24 ชั่วโมง ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 2.5 ไมครอน ($PM_{2.5}$) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง ก๊าซไนโตรเจนออกไซด์ (NO_2) เฉลี่ย
1 ชั่วโมง ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง และเฉลี่ย 8 ชั่วโมง ก๊าซหemicเทนไฮโดรคาร์บอน
(Non Methane Hydrocarbon; NMHC) เฉลี่ย 3 ชั่วโมง ก๊าซไฮโดรคาร์บอนรวม (Total Hydrocarbons; THC)
เฉลี่ย 3 ชั่วโมงสารอินทรีย์ระเหยง่าย และทิศทางและความเร็วลม สามารถสรุปผลการทบทวนได้ดังนี้

● โรงเรียนพัฒนเวชศึกษา

ทิศทางและความเร็วลม (WS/WD) : พบว่า ในช่วงฤดูฝน ทิศทางลมส่วนใหญ่พัดมาจาก
ทิศตะวันตก (W) และทิศตะวันตกเฉียงใต้ค่อนไปทางตะวันตก (WSW) มีความเร็วลมอยู่ในช่วง 0.3 - 1.9 เมตร
ต่อวินาที และในช่วงฤดูแล้ง ทิศทางลมส่วนใหญ่พัดมาจากทิศตะวันออกเฉียงใต้ค่อนไปทางทิศตะวันออก (ESE) และ
ทิศตะวันออกเฉียงเหนือ (NE) มีความเร็วลมอยู่ในช่วง 0.5 - 1.5 เมตรต่อวินาที

คุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป : พบว่า ผลตรวจวัดอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพ
อากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2538) ฉบับที่ 24
(พ.ศ. 2547) ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2552) และฉบับที่ 36 (พ.ศ. 2553)

สำหรับสารอินทรีย์ระเหยง่าย : พบว่า มีค่าค่อนข้างต่ำ ซึ่งอยู่ในเกณฑ์ค่าเผื่อระวังสำหรับ
สารอินทรีย์ระเหยง่ายในบรรยากาศโดยทั่วไปในเวลา 24 ชั่วโมง ตามประกาศกรมควบคุมมลพิษ (พ.ศ. 2552)

● บริเวณอาคารปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่

ทิศทางและความเร็วลม (WS/WD) : พบว่า ในช่วงฤดูฝนทิศทางลมส่วนใหญ่พัดมาจาก
ทิศตะวันตกเฉียงใต้ค่อนไปทางตะวันตก (WSW) มีความเร็วลมอยู่ในช่วง 1.9 - 4.3 เมตรต่อวินาที และในช่วงฤดูแล้ง
ทิศทางลมส่วนใหญ่พัดมาจากทิศตะวันออกเฉียงใต้ค่อนไปทางทิศใต้ (SSE) มีความเร็วลมอยู่ในช่วง 2.5 - 5.5 เมตร
ต่อวินาที

คุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป : พบว่า ผลตรวจวัดอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพ
อากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2538) ฉบับที่ 24
(พ.ศ. 2547) ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2552) และฉบับที่ 36 (พ.ศ. 2553)

สำหรับสารอินทรีย์ระเหยง่าย : พบว่า มีค่าค่อนข้างต่ำ ซึ่งอยู่ในเกณฑ์ค่าเผื่อระวังสำหรับ
สารอินทรีย์ระเหยง่ายในบรรยากาศโดยทั่วไปในเวลา 24 ชั่วโมง ตามประกาศกรมควบคุมมลพิษ (พ.ศ. 2552)

● พื้นที่โครงการบริเวณ Airside

ทิศทางและความเร็วลม พบว่า ในช่วงฤดูฝน ทิศทางลมส่วนใหญ่พัดมาจากทิศตะวันตก (W) มีความเร็วลมอยู่ในช่วง 0.8 - 3.8 เมตรต่อวินาที และในช่วงฤดูแล้ง ทิศทางลมส่วนใหญ่พัดมาจากทิศตะวันออก (E) และทิศตะวันออกเฉียงใต้ค่อนไปทางทิศตะวันออก (ESE) มีความเร็วลมอยู่ในช่วง 0.8 - 2.5 เมตรต่อวินาที

คุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป : พบว่า ผลตรวจวัดอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2538) ฉบับที่ 24 (พ.ศ. 2547) ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2552) และฉบับที่ 36 (พ.ศ. 2553)

สำหรับสารอินทรีย์ระเหยง่าย : พบว่า มีค่าค่อนข้างต่ำ ซึ่งอยู่ในเกณฑ์ค่าเฝ้าระวังสำหรับสารอินทรีย์ระเหยง่ายในบรรยากาศโดยทั่วไปในเวลา 24 ชั่วโมง ตามประกาศกรมควบคุมมลพิษ (พ.ศ. 2552)

● โรงเรียนวัดคีรีภานาราม

ทิศทางและความเร็วลม พบว่า ในช่วงฤดูฝน ทิศทางลมส่วนใหญ่พัดมาจากทิศตะวันตก (W) และทิศตะวันตกเฉียงใต้ค่อนไปทางตะวันตก (WSW) มีความเร็วลมอยู่ในช่วง 0.4 - 2.2 เมตรต่อวินาที และในช่วงฤดูแล้ง ทิศทางลมส่วนใหญ่พัดมาจากทิศตะวันออกเฉียงเหนือค่อนไปทางทิศตะวันออก (ENE) และทิศตะวันออกเฉียงใต้ค่อนไปทางทิศตะวันออก (ESE) มีความเร็วลมอยู่ในช่วง 0.5 - 1.7 เมตรต่อวินาที

คุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป : พบว่า ผลตรวจวัดอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2538) ฉบับที่ 24 (พ.ศ. 2547) ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2552) และฉบับที่ 36 (พ.ศ. 2553)

สำหรับสารอินทรีย์ระเหยง่าย : พบว่า มีค่าค่อนข้างต่ำ ซึ่งอยู่ในเกณฑ์ค่าเฝ้าระวังสำหรับสารอินทรีย์ระเหยง่ายในบรรยากาศโดยทั่วไปในเวลา 24 ชั่วโมง ตามประกาศกรมควบคุมมลพิษ (พ.ศ. 2552)

● โรงเรียนวัดปลา

ทิศทางและความเร็วลม พบว่า ในช่วงฤดูฝน ทิศทางลมส่วนใหญ่พัดมาจากทิศตะวันตกเฉียงใต้ค่อนไปทางตะวันตก (WSW) มีความเร็วลมอยู่ในช่วง 0.3 - 2.2 เมตรต่อวินาที และในช่วงฤดูแล้ง ทิศทางลมส่วนใหญ่พัดมาจากทิศตะวันออกเฉียงเหนือค่อนไปทางทิศตะวันออก (ENE) มีความเร็วลมอยู่ในช่วง 0.5 - 2.8 เมตรต่อวินาที

คุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป : พบว่า ผลตรวจวัดอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2538) ฉบับที่ 24 (พ.ศ. 2547) ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2552) และฉบับที่ 36 (พ.ศ. 2553)

สำหรับสารอินทรีย์ระเหยง่าย : พบว่า มีค่าค่อนข้างต่ำ ซึ่งอยู่ในเกณฑ์ค่าเฝ้าระวังสำหรับสารอินทรีย์ระเหยง่ายในบรรยากาศโดยทั่วไปในเวลา 24 ชั่วโมง ตามประกาศกรมควบคุมมลพิษ (พ.ศ. 2552)

● โรงเรียนบ้านคลองบางไผ่

ทิศทางและความเร็วลม พบว่า ในช่วงฤดูฝน ทิศทางลมส่วนใหญ่พัดมาจากทิศตะวันตก (W) มีความเร็วลมอยู่ในช่วง 0.3 - 2.9 เมตรต่อวินาที และในช่วงฤดูแล้ง ทิศทางลมส่วนใหญ่พัดมาจากทิศตะวันออกเฉียงเหนือ (NE) และทิศตะวันออกเฉียงเหนือค่อนไปทางทิศตะวันออก (ENE) มีความเร็วลมอยู่ในช่วง 0.5 - 1.8 เมตรต่อวินาที

คุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป : พบว่า ผลตรวจวัดอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2538) ฉบับที่ 24 (พ.ศ. 2547) ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2552) และฉบับที่ 36 (พ.ศ. 2553)

สำหรับสารอินทรีย์ระเหยง่าย : พบว่า มีค่าค่อนข้างต่ำ ซึ่งอยู่ในเกณฑ์ค่าเผื่อระวังสำหรับสารอินทรีย์ระเหยง่ายในบรรยากาศโดยทั่วไปในเวลา 24 ชั่วโมง ตามประกาศกรมควบคุมมลพิษ (พ.ศ. 2552)

● โรงเรียนวัดสระแก้ว

ทิศทางและความเร็วลม พบว่า ในช่วงฤดูแล้ง ทิศทางลมส่วนใหญ่พัดมาจากทิศตะวันออกเฉียงเหนือค่อนไปทางทิศตะวันออก (ENE) มีความเร็วลมอยู่ในช่วง 1.0 - 2.4 เมตรต่อวินาที

คุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป : พบว่า ผลตรวจวัดอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2538) ฉบับที่ 24 (พ.ศ. 2547) ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2552) และฉบับที่ 36 (พ.ศ. 2553)

สำหรับสารอินทรีย์ระเหยง่าย : พบว่า มีค่าค่อนข้างต่ำ ซึ่งอยู่ในเกณฑ์ค่าเผื่อระวังสำหรับสารอินทรีย์ระเหยง่ายในบรรยากาศโดยทั่วไปในเวลา 24 ชั่วโมง ตามประกาศกรมควบคุมมลพิษ (พ.ศ. 2552)

จากการทบทวนข้อมูลคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไปบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการซึ่งเป็นตัวแทนทั้ง 2 ฤดูกาล พบว่า ทิศทางและความเร็วลมในช่วงฤดูฝน ส่วนใหญ่พัดมาจากทิศตะวันตก (W) และทิศตะวันตกเฉียงใต้ค่อนไปทางตะวันตก (WSW) โดยมีความเร็วลมอยู่ในช่วง 0.3 - 4.3 เมตรต่อวินาที สำหรับทิศทางและความเร็วลมในช่วงฤดูแล้ง ส่วนใหญ่พัดมาจากทิศตะวันออกเฉียงใต้ค่อนไปทางทิศตะวันออก (ESE) ทิศตะวันออกเฉียงเหนือ (NE) และทิศตะวันออกเฉียงเหนือค่อนไปทางทิศตะวันออก (ENE) โดยมีความเร็วลมอยู่ในช่วง 0.5 - 5.5 เมตรต่อวินาที โดยคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ทุกสถานีตรวจวัด มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2538) ฉบับที่ 24 (พ.ศ. 2547) ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2552) และฉบับที่ 36 (พ.ศ. 2553) สำหรับสารอินทรีย์ระเหยง่ายทุกสถานีตรวจวัด มีค่าค่อนข้างต่ำ และอยู่ในเกณฑ์ค่าเผื่อระวังสำหรับสารอินทรีย์ระเหยง่ายในบรรยากาศโดยทั่วไปในเวลา 24 ชั่วโมง ตามประกาศกรมควบคุมมลพิษ (พ.ศ. 2552)

2) ข้อมูลปฐมภูมิ

2.1) ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ครั้งที่ 1 (ฤดูแล้ง)

การตรวจวัดคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไปบริเวณพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมที่เป็นตัวแทนของพื้นที่ศึกษาโครงการ จำนวน 1 ครั้ง ระหว่างวันที่ 7 - 13 พฤศจิกายน พ.ศ. 2566 ครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุด จำนวน 2 สถานี ได้แก่ สถานีรับเลี้ยงเด็กปฐมวัย ทร.6 กองการบินทหารเรือ และหมู่ที่ 2 บ้านจำรุง ตำบลพลลา อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง แสดงดังรูปที่ 3.4-12 ผลการตรวจวัดทิศทางและความเร็วลม (ภาคผนวก 3-3) รายละเอียดดังตารางที่ 3.4-15 และรูปที่ 3.4-13 สรุปได้ดังนี้



สถานีรับเลี้ยงเด็กปฐมวัย ทร.6 กองการบินทหารเรือ



หมู่ที่ 2 บ้านจำรุง ตำบลพลลา

รูปที่ 3.4-12 สถานีตรวจวัดคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ครั้งที่ 1 (ฤดูแล้ง) ระหว่างวันที่ 7 - 13 พฤศจิกายน พ.ศ. 2566

1. ทิศทางและความเร็วลม (WS/WD)

● สถานีรับเลี้ยงเด็กปฐมวัย ทร.6 กองการบินทหารเรือ

ความเร็วลมส่วนใหญ่มีค่าอยู่ในช่วง 2.10 - 3.60 เมตรต่อวินาที คิดเป็นร้อยละ 51.8 ของลมทั้งหมด รองลงมาคืออยู่ในช่วง 0.5 - 2.10 เมตรต่อวินาที คิดเป็นร้อยละ 45.2 ของลมทั้งหมด โดยลมที่พัดมาจากทิศตะวันออกเฉียงใต้ค่อนข้างไปทางทิศตะวันออก (ESE) คิดเป็นร้อยละ 25.6 ของลมทั้งหมด ลมที่พัดมาจากทิศตะวันออกเฉียงใต้ (SE) คิดเป็นร้อยละ 20.2 ของลมทั้งหมด และลมที่พัดมาจากทิศตะวันออกเฉียงใต้ค่อนข้างไปทางใต้ (SSE) คิดเป็นร้อยละ 17.9 ของลมทั้งหมด ตามลำดับ

● หมู่ที่ 2 บ้านจำรุง ตำบลพลลา

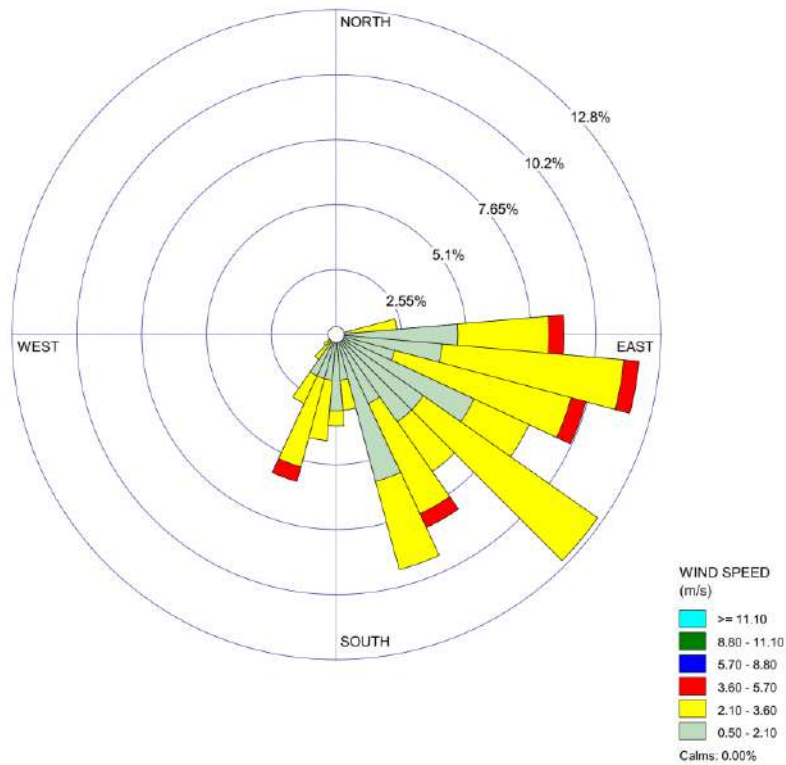
ความเร็วลมส่วนใหญ่มีค่าอยู่ในช่วง 2.10 - 3.60 เมตรต่อวินาที คิดเป็นร้อยละ 51.8 ของลมทั้งหมด รองลงมาคืออยู่ในช่วง 0.5 - 2.10 เมตรต่อวินาที คิดเป็นร้อยละ 48.2 ของลมทั้งหมด โดยลมที่พัดมาจากทิศใต้ (S) คิดเป็นร้อยละ 29.2 ของลมทั้งหมด ลมที่พัดมาจากทิศตะวันออกเฉียงใต้ (SE) และลมที่พัดมาจากทิศตะวันออกเฉียงใต้ค่อนข้างไปทางใต้ (SSE) คิดเป็นร้อยละ 17.9 ของลมทั้งหมด ตามลำดับ

ตารางที่ 3.4-15 ผลการตรวจวัดทิศทางและความเร็วลมในพื้นที่ศึกษาของโครงการ ครั้งที่ 1 (ฤดูแล้ง)
ระหว่างวันที่ 7 - 13 พฤศจิกายน พ.ศ. 2566

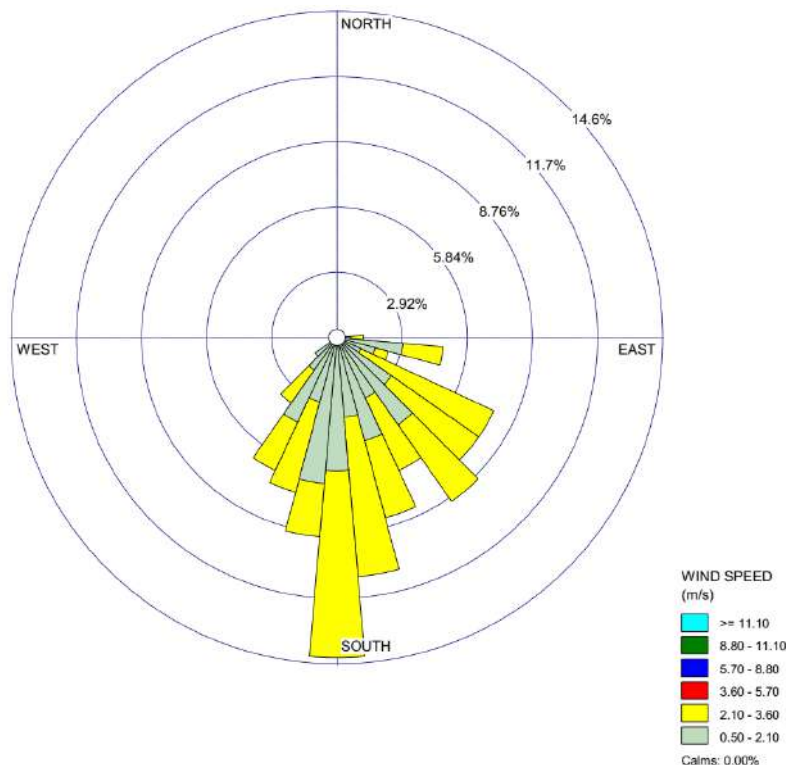
จุดตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ความเร็วลมเฉลี่ย ต่ำสุด - สูงสุด (เมตร/วินาที)	ทิศทางลม ส่วนใหญ่
1. สถานีรับเลี้ยงเด็กปฐมวัย พร.6 กองการบินทหารเรือ	7 พฤศจิกายน พ.ศ. 2566	0.9 - 3.4	ESE, SE
	8 พฤศจิกายน พ.ศ. 2566	0.9 - 3.7	ESE, SE
	9 พฤศจิกายน พ.ศ. 2566	1.1 - 3.5	E, SSE
	10 พฤศจิกายน พ.ศ. 2566	0.9 - 3.6	E, ESE, SSE
	11 พฤศจิกายน พ.ศ. 2566	0.8 - 2.9	E, S
	12 พฤศจิกายน พ.ศ. 2566	0.8 - 3.7	SE, SSE
	13 พฤศจิกายน พ.ศ. 2566	1.0 - 2.9	E, ESE, SSW
2. หมู่ที่ 2 บ้านจำรุง ตำบลพลา	7 พฤศจิกายน พ.ศ. 2566	0.7 - 2.6	SE, SSE
	8 พฤศจิกายน พ.ศ. 2566	0.8 - 2.3	S, SSW
	9 พฤศจิกายน พ.ศ. 2566	0.8 - 2.9	ESE, S
	10 พฤศจิกายน พ.ศ. 2566	0.8 - 3.4	S, SSE
	11 พฤศจิกายน พ.ศ. 2566	1.5 - 3.5	S, SSE
	12 พฤศจิกายน พ.ศ. 2566	1.5 - 2.8	S, SSW
	13 พฤศจิกายน พ.ศ. 2566	1.9 - 3.4	SE, SSE

ที่มา : ตรวจวัดโดยบริษัท ยูโนเด็ค แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด (ห้องปฏิบัติการวิเคราะห์เอกชน เลขทะเบียน ว-145, ISO/IEC 17025)

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



สถานรับเลี้ยงเด็กปฐมวัย ทร.6 กองการบินทหารเรือ



หมู่ที่ 2 บ้านจำรุง ตำบลพลา

รูปที่ 3.4-13 แผนผังทิศทางและความเร็วลมในพื้นที่ศึกษาของโครงการ ครั้งที่ 1 (ฤดูแล้ง) ระหว่างวันที่
 7 - 13 พฤศจิกายน พ.ศ. 2566

โดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (พ.ศ. 2555) สำหรับสารอินทรีย์ระเหยง่ายชนิดอื่นปัจจุบัน ประเทศไทยยังไม่มีข้อกำหนดค่ามาตรฐานเพื่อควบคุม

- หมู่ที่ 2 บ้านจำรุง ตำบลพล

ฝุ่นละอองรวม เฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 0.039 - 0.047 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร และฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน เฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 0.024 - 0.035 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร ซึ่งอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ. 2547) ที่กำหนดให้มีค่าได้ไม่เกิน 0.33 และ 0.12 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร ตามลำดับ

ฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 2.5 ไมครอน เฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 0.0097 - 0.0188 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร ซึ่งอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 2.5 ไมครอนในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เรื่อง กำหนดมาตรฐานฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 2.5 ไมครอน ในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศ ณ วันที่ 23 มิถุนายน พ.ศ. 2565 ที่กำหนดให้มีค่าได้ไม่เกิน 0.0375 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร

ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 0.84 - 1.56 ส่วนในล้านส่วน และก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ เฉลี่ย 8 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 1.02 - 1.46 ส่วนในล้านส่วน ซึ่งอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2538) ที่กำหนดให้มีค่าได้ไม่เกิน 30 ส่วนในล้านส่วน และ 9 ส่วนในล้านส่วน ตามลำดับ

ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 0.0107 - 0.0213 ส่วนในล้านส่วน ซึ่งอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2552) ที่กำหนดให้มีค่าได้ไม่เกิน 0.17 ส่วนในล้านส่วน

ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 0.77 - 2.11 ส่วนในล้านส่วน ปัจจุบันยังไม่มีข้อกำหนดเกณฑ์มาตรฐาน

ก๊าซมีเทน เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 0.96 - 2.43 ส่วนในล้านส่วน ปัจจุบันยังไม่มีข้อกำหนดเกณฑ์มาตรฐาน

ก๊าซไฮโดรคาร์บอนรวม เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 1.77 - 4.04 ส่วนในล้านส่วน ปัจจุบันยังไม่มีข้อกำหนดเกณฑ์มาตรฐาน

สารอินทรีย์ระเหยง่าย มีค่าค่อนข้างต่ำ ซึ่งอยู่ในเกณฑ์ค่าเผื่อไว้สำหรับสารอินทรีย์ระเหยง่ายในบรรยากาศโดยทั่วไปในเวลา 24 ชั่วโมง ตามประกาศกรมควบคุมมลพิษ (พ.ศ. 2552) ที่กำหนดค่าเผื่อไว้สำหรับสารอินทรีย์ระเหยง่ายไว้ 19 ชนิด ได้แก่ อะซิโตน, ฟอร์มัลดีไฮด์, อะครอลีน, อะคริโนไนโตร, เบนซีน, เบนซิลคลอไรด์, 1,3-บิวทาไดอีน, โบโรมีเทน, คาร์บอนเตตระคลอไรด์, คลอโรฟอร์ม, 1,2-ไดโบโรมีเทน, 1,4-ไดคลอโรเบนซีน, 1,2-ไดคลอโรอีเทน, ไดคลอโรมีเทน, 1,2-ไดคลอโรโพรเพน, 1,4-ไดออกเซน, เตตระคลอโรเอทิลีน, 1,1,2,2-เตตระคลอโรอีเทน, ไตรคลอโรเอทิลีน และไวนิลคลอไรด์ สำหรับคาร์บอนไดออกไซด์มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (พ.ศ. 2555) สำหรับสารอินทรีย์ระเหยง่ายชนิดอื่นปัจจุบัน ประเทศไทยยังไม่มีข้อกำหนดค่ามาตรฐานเพื่อควบคุม

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

ตารางที่ 3.4-16 ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไปในพื้นที่ศึกษาของโครงการ ครั้งที่ 1 (ฤดูแล้ง) ระหว่างวันที่ 7 - 13 พฤศจิกายน พ.ศ. 2566

จุดตรวจวัด ^{1/}	วันที่ตรวจวัด	ฝุ่นละอองรวม เฉลี่ย 24 ชั่วโมง (มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร)	ฝุ่นละอองขนาดเล็ก 10 ไมครอน เฉลี่ย 24 ชั่วโมง (มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร)	ฝุ่นละอองขนาดเล็ก 2.5 ไมครอน เฉลี่ย 24 ชั่วโมง (มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร)
1. สถานีรับเลี้ยงเด็กปฐมวัย ทร.6 กองการบินทหารเรือ	7 พฤศจิกายน พ.ศ. 2566	0.032	0.022	0.0149
	8 พฤศจิกายน พ.ศ. 2566	0.042	0.030	0.0239
	9 พฤศจิกายน พ.ศ. 2566	0.036	0.022	0.0130
	10 พฤศจิกายน พ.ศ. 2566	0.042	0.027	0.0219
	11 พฤศจิกายน พ.ศ. 2566	0.044	0.031	0.0219
	12 พฤศจิกายน พ.ศ. 2566	0.047	0.025	0.0154
	13 พฤศจิกายน พ.ศ. 2566	0.040	0.022	0.0134
	ค่าต่ำสุด - สูงสุด	0.032 - 0.047	0.022 - 0.031	0.0130 - 0.0239
2. หมู่ที่ 2 บ้านจำรุง ตำบลพลลา	7 พฤศจิกายน พ.ศ. 2566	0.044	0.032	0.0188
	8 พฤศจิกายน พ.ศ. 2566	0.046	0.033	0.0130
	9 พฤศจิกายน พ.ศ. 2566	0.047	0.035	0.0097
	10 พฤศจิกายน พ.ศ. 2566	0.040	0.026	0.0175
	11 พฤศจิกายน พ.ศ. 2566	0.042	0.028	0.0168
	12 พฤศจิกายน พ.ศ. 2566	0.044	0.031	0.0139
	13 พฤศจิกายน พ.ศ. 2566	0.039	0.024	0.0123
	ค่าต่ำสุด - สูงสุด	0.039 - 0.047	0.024 - 0.035	0.0097 - 0.0188
มาตรฐาน		0.33 ^{2/}	0.12 ^{2/}	0.0375 ^{3/}

หมายเหตุ : ^{1/} ตรวจวัดคุณภาพอากาศตั้งแต่เวลา 07.00 น.ของวันที่ 7 พฤศจิกายน พ.ศ. 2566 ถึงเวลา 07.00 ของวันที่ 13 พฤศจิกายน พ.ศ. 2566

^{2/} มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ. 2547)

^{3/} มาตรฐานฝุ่นละอองขนาดเล็ก 2.5 ไมครอน ในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (พ.ศ. 2565)

ที่มา : ตรวจวัดโดยบริษัท ยูโนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด (ห้องปฏิบัติการวิเคราะห์เอกชน เลขทะเบียน ว-145, ISO/IEC 17025)

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

ตารางที่ 3.4-17 ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไปในพื้นที่ศึกษาของโครงการ ครั้งที่ 1 (ฤดูแล้ง) ระหว่างวันที่ 7 - 13 พฤศจิกายน พ.ศ. 2566

จุดตรวจวัด	วันที่เก็บตัวอย่าง	ผลการตรวจวัด					
		ก๊าซคาร์บอน มอนอกไซด์ เฉลี่ย 1 ชั่วโมง (ส่วนในล้านส่วน)	ก๊าซคาร์บอน มอนอกไซด์ เฉลี่ย 8 ชั่วโมง (ส่วนในล้านส่วน)	ก๊าซไนโตรเจน ไดออกไซด์ เฉลี่ย 1 ชั่วโมง (ส่วนในล้านส่วน)	ก๊าซไนโตรเจนไฮโดรคาร์บอน เฉลี่ย 1 ชั่วโมง (ส่วนในล้านส่วน)	ก๊าซมีเทน เฉลี่ย 1 ชั่วโมง (ส่วนในล้านส่วน)	ก๊าซไฮโดรคาร์บอนรวม เฉลี่ย 1 ชั่วโมง (ส่วนในล้านส่วน)
1. สถานีรับเลี้ยงเด็ก ปฐมวัย ทร.6 กองการบินทหารเรือ	7 พฤศจิกายน พ.ศ. 2566	0.88 - 1.33	1.02 - 1.29	0.0118 - 0.0218	1.13 - 1.67	1.23 - 2.21	2.39 - 3.78
	8 พฤศจิกายน พ.ศ. 2566	0.91 - 1.25	0.98 - 1.15	0.0108 - 0.0187	0.75 - 1.91	0.94 - 1.89	1.76 - 3.67
	9 พฤศจิกายน พ.ศ. 2566	0.98 - 1.26	1.04 - 1.19	0.0115 - 0.0185	0.98 - 1.87	1.29 - 2.16	2.34 - 3.87
	10 พฤศจิกายน พ.ศ. 2566	0.89 - 1.32	1.04 - 1.28	0.0122 - 0.0196	0.88 - 1.72	0.91 - 2.08	1.79 - 3.73
	11 พฤศจิกายน พ.ศ. 2566	0.87 - 1.42	1.02 - 1.34	0.0107 - 0.0211	1.17 - 1.53	1.15 - 1.94	2.38 - 3.19
	12 พฤศจิกายน พ.ศ. 2566	1.00 - 1.26	1.10 - 1.18	0.0126 - 0.0195	0.99 - 1.70	1.32 - 2.08	2.38 - 3.66
	13 พฤศจิกายน พ.ศ. 2566	1.01 - 1.30	1.08 - 1.27	0.0120 - 0.0194	0.92 - 1.72	1.36 - 1.76	2.54 - 3.37
	ค่าต่ำสุด-สูงสุด	0.87 - 1.42	0.98 - 1.34	0.0107 - 0.0218	0.75 - 1.91	0.91 - 2.21	1.76 - 3.87
2. หมู่ที่ 2 บ้านจำรุง ตำบลพลา	7 พฤศจิกายน พ.ศ. 2566	0.93 - 1.29	1.04 - 1.26	0.0114 - 0.0200	0.77 - 1.70	0.96 - 1.73	1.77 - 3.15
	8 พฤศจิกายน พ.ศ. 2566	1.04 - 1.56	1.13 - 1.46	0.0121 - 0.0203	1.13 - 2.11	1.18 - 1.98	2.33 - 3.85
	9 พฤศจิกายน พ.ศ. 2566	0.98 - 1.28	1.08 - 1.15	0.0121 - 0.0206	0.90 - 1.49	1.10 - 1.69	2.02 - 3.06
	10 พฤศจิกายน พ.ศ. 2566	0.84 - 1.42	1.07 - 1.35	0.0109 - 0.0213	1.00 - 1.71	1.21 - 2.43	2.34 - 4.04
	11 พฤศจิกายน พ.ศ. 2566	0.90 - 1.28	1.02 - 1.20	0.0142 - 0.0213	1.09 - 1.48	1.16 - 2.42	2.31 - 3.84
	12 พฤศจิกายน พ.ศ. 2566	0.85 - 1.41	1.03 - 1.34	0.0107 - 0.0203	1.06 - 1.62	1.36 - 1.99	2.48 - 3.41
	13 พฤศจิกายน พ.ศ. 2566	0.91 - 1.38	1.02 - 1.33	0.0108 - 0.0211	1.11 - 1.90	1.29 - 2.31	2.41 - 3.89
	ค่าต่ำสุด-สูงสุด	0.84 - 1.56	1.02 - 1.46	0.0107 - 0.0213	0.77 - 2.11	0.96 - 2.43	1.77 - 4.04
มาตรฐาน		30 ^{1/}	9 ^{1/}	0.17 ^{2/}	NA	NA	NA

หมายเหตุ : NA หมายถึง ไม่มีกำหนดในมาตรฐาน

^{1/}ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2538) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป

^{2/}ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2552) เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป

ที่มา : ตรวจวัดโดยบริษัท ยูโนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด (ห้องปฏิบัติการวิเคราะห์เอกชน เลขทะเบียน ว-145, ISO/IEC 17025)

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

ตารางที่ 3.4-18 ผลการตรวจวัดสารอินทรีย์ระเหยง่าย (VOCs) ในบรรยากาศ ครั้งที่ 1 (ฤดูแล้ง) ระหว่างวันที่ 7 - 13 พฤศจิกายน พ.ศ. 2566

ดัชนีที่ติดตามตรวจสอบ	หน่วย	วันที่เก็บตัวอย่าง														มาตรฐาน
		สถานรับเลี้ยงเด็กปฐมวัย ทร.6 กองการบินทหารเรือ							หมู่ที่ 2 บ้านจำรุง							
		พ.ศ. 2566														
		7 พ.ย.	8 พ.ย.	9 พ.ย.	10 พ.ย.	11 พ.ย.	12 พ.ย.	13 พ.ย.	7 พ.ย.	8 พ.ย.	9 พ.ย.	10 พ.ย.	11 พ.ย.	12 พ.ย.	13 พ.ย.	
อะซิทัลดีไฮด์	ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร	8.81	7.14	5.67	23.2	8.97	9.54	3.29	8.20	9.42	5.20	18.0	7.63	3.03	4.21	≤860 ^{1/}
อะซีโตน	ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร	19.0	6.87	9.07	14.2	6.46	8.63	5.77	7.45	6.43	5.83	11.0	6.46	6.13	7.77	-
อะซีไตนไไตร	ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร	8.15	<0.13	2.88	4.29	<0.13	0.48	0.69	0.45	<0.13	0.59	0.42	0.80	<0.13	0.84	-
อะครอลีน	ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร	0.30	0.23	0.27	0.38	0.28	0.28	<0.18	0.25	0.22	<0.18	0.43	0.23	<0.18	0.21	≤0.55 ^{1/}
อะครีโลไนไตร	ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร	<0.17	<0.17	<0.17	<0.17	<0.17	<0.17	<0.17	<0.17	<0.17	<0.17	<0.17	<0.17	<0.17	<0.17	≤10 ^{1/}
เบนซีน	ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร	0.34	<0.26	0.36	0.45	<0.26	0.28	0.31	<0.26	<0.26	<0.26	0.85	0.28	<0.26	0.41	≤7.6 ^{1/}
เบนซิล คลอไรด์	ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร	0.67	<0.41	<0.41	<0.41	<0.41	<0.41	<0.41	<0.41	<0.41	<0.41	<0.41	<0.41	<0.41	<0.41	≤12 ^{1/}
โบรโมไดคลอโรมีเทน	ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร	<0.53	<0.53	<0.53	<0.53	<0.53	<0.53	<0.53	<0.53	<0.53	<0.53	<0.53	<0.53	<0.53	<0.53	-
โบรโมฟอร์ม	ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร	<0.82	<0.82	<0.82	<0.82	<0.82	<0.82	<0.82	<0.82	<0.82	<0.82	<0.82	<0.82	<0.82	<0.82	-
โบรโมมีเทน	ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร	<0.31	<0.31	<0.31	<0.31	<0.31	<0.31	<0.31	<0.31	<0.31	<0.31	<0.31	<0.31	<0.31	<0.31	≤190 ^{1/}
1,3-บิวทาไดอิน	ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร	<0.18	<0.18	<0.18	<0.18	<0.18	<0.18	<0.18	<0.18	<0.18	<0.18	<0.18	<0.18	<0.18	<0.18	≤5.3 ^{1/}
นอร์มัล-บิวทานอล	ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร	1.09	0.66	0.76	1.49	0.55	0.86	1.02	0.58	0.63	1.00	1.38	0.58	0.65	0.54	-
1-บิวทานอล	ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร	1.85	<0.24	1.58	0.99	<0.24	0.70	<0.24	0.45	0.36	<0.24	0.61	<0.24	<0.24	<0.24	-
คาร์บอนไดซัลไฟด์	ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร	12.3	<0.25	4.02	6.29	<0.25	<0.25	0.55	<0.25	<0.25	<0.25	<0.25	0.84	<0.25	0.99	≤100 ^{2/}
คาร์บอน เตตระคลอไรด์	ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	0.51	<0.50	0.50	<0.50	0.51	0.50	0.51	0.52	0.51	≤150 ^{1/}
คลอโรเบนซีน	ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร	<0.37	<0.37	<0.37	<0.37	<0.37	<0.37	<0.37	<0.37	<0.37	<0.37	<0.37	<0.37	<0.37	<0.37	-
คลอโรอีเทน	ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร	<0.21	<0.21	<0.21	<0.21	<0.21	<0.21	<0.21	<0.21	<0.21	<0.21	<0.21	<0.21	<0.21	<0.21	-
คลอโรฟอร์ม	ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร	13.6	<0.39	4.88	6.62	<0.39	<0.39	1.31	<0.39	<0.39	<0.39	<0.39	0.98	<0.39	2.63	≤57 ^{1/}
คลอโรมีเทน	ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร	1.43	1.49	1.3	1.48	1.49	1.60	1.41	1.51	1.41	1.64	1.41	1.46	1.48	1.46	-
ไซโคลเฮกเซน	ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร	0.50	<0.27	0.47	0.60	<0.27	<0.27	0.33	<0.27	<0.27	<0.27	<0.27	<0.27	<0.27	0.49	-
ไซโคลเพนเทน	ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร	<0.23	<0.23	0.35	0.48	<0.23	<0.23	<0.23	<0.23	<0.23	<0.23	0.30	<0.23	<0.23	0.44	-
1,2-ไดโบรโมอีเทน	ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร	<0.61	<0.61	<0.61	<0.61	<0.61	<0.61	<0.61	<0.61	<0.61	<0.61	<0.61	<0.61	<0.61	<0.61	≤370 ^{1/}
1,2-ไดคลอโรเบนซีน	ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร	1.23	<0.48	<0.48	<0.48	<0.48	<0.48	<0.48	<0.48	<0.48	<0.48	<0.48	<0.48	<0.48	<0.48	-
1,3-ไดคลอโรเบนซีน	ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร	1.01	<0.48	<0.48	<0.48	<0.48	<0.48	<0.48	<0.48	<0.48	<0.48	<0.48	<0.48	<0.48	<0.48	-
1,4-ไดคลอโรเบนซีน	ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร	0.79	<0.48	<0.48	<0.48	<0.48	<0.48	<0.48	<0.48	<0.48	<0.48	<0.48	<0.48	<0.48	<0.48	≤1,100 ^{1/}
ฟรืออน-12	ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร	<0.39	<0.39	<0.39	<0.39	<0.39	<0.39	<0.39	<0.39	<0.39	<0.39	<0.39	<0.39	<0.39	<0.39	-
1,1-ไดคลอโรอีเทน	ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร	<0.32	<0.32	<0.32	<0.32	<0.32	<0.32	<0.32	<0.32	<0.32	<0.32	<0.32	<0.32	<0.32	<0.32	-
1,2-ไดคลอโรอีเทน	ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร	<0.32	<0.32	<0.32	<0.32	<0.32	<0.32	<0.32	<0.32	<0.32	<0.32	<0.32	<0.32	<0.32	<0.32	≤48 ^{1/}
1,1-ไดคลอโรอีthin	ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร	<0.31	<0.31	<0.31	<0.31	<0.31	<0.31	<0.31	<0.31	<0.31	<0.31	<0.31	<0.31	<0.31	<0.31	-
ซิส-1,2-ไดคลอโรอีthin	ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร	<0.31	<0.31	<0.31	<0.31	<0.31	<0.31	<0.31	<0.31	<0.31	<0.31	<0.31	<0.31	<0.31	<0.31	-
ไดคลอโรมีเทน (เมทิลีน คลอไรด์)	ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร	32.1	0.99	114	15.7	0.72	1.93	4.87	1.42	0.83	0.88	1.03	2.67	0.75	12.5	≤210 ^{1/}
1,2-ไดคลอโรโพรเพน	ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร	<0.37	<0.37	<0.37	<0.37	<0.37	<0.37	<0.37	<0.37	<0.37	<0.37	<0.37	<0.37	<0.37	<0.37	≤82 ^{1/}
ซิส-1,3-ไดคลอโรโพรพีน	ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร	<0.36	<0.36	<0.36	<0.36	<0.36	<0.36	<0.36	<0.36	<0.36	<0.36	<0.36	<0.36	<0.36	<0.36	-
ทรานส์-1,3-ไดคลอโรโพรพีน	ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร	<0.36	<0.36	<0.36	<0.36	<0.36	<0.36	<0.36	<0.36	<0.36	<0.36	<0.36	<0.36	<0.36	<0.36	-
ฟรืออน-114	ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร	<0.56	<0.56	<0.56	<0.56	<0.56	<0.56	<0.56	<0.56	<0.56	<0.56	<0.56	<0.56	<0.56	<0.56	-
ฟรืออน-22	ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร	<0.28	<0.28	<0.28	<0.28	<0.28	1.82	<0.28	1.57	<0.28	<0.28	<0.28	<0.28	<0.28	<0.28	-

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

ตารางที่ 3.4-18 ผลการตรวจวัดสารอินทรีย์ระเหยง่าย (VOCs) ในบรรยากาศ ครั้งที่ 1 (ฤดูแล้ง) ระหว่างวันที่ 7 - 13 พฤศจิกายน พ.ศ. 2566

ดัชนีที่ติดตามตรวจสอบ	หน่วย	วันที่เก็บตัวอย่าง														มาตรฐาน
		สถานรับเลี้ยงเด็กปฐมวัย ทร.6 กองการบินทหารเรือ							หมู่ที่ 2 บ้านจำรุง							
		พ.ศ. 2566														
		7 พ.ย.	8 พ.ย.	9 พ.ย.	10 พ.ย.	11 พ.ย.	12 พ.ย.	13 พ.ย.	7 พ.ย.	8 พ.ย.	9 พ.ย.	10 พ.ย.	11 พ.ย.	12 พ.ย.	13 พ.ย.	
1,4-ไดออกเซน	ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร	0.34	<0.29	0.39	<0.29	<0.29	<0.29	<0.29	<0.29	<0.29	<0.29	<0.29	<0.29	<0.29	<0.29	≤860 ^{1/}
เอทานอล	ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร	25.2	4.74	12.9	17.6	4.77	6.23	6.69	5.45	4.39	3.12	7.59	5.46	4.30	<0.15	-
เอทิลเบนซีน	ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร	0.73	<0.35	0.57	0.72	<0.35	0.77	<0.35	<0.35	<0.35	<0.35	<0.35	<0.35	<0.35	0.57	-
เฮกซานัล	ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร	1.38	<0.33	0.66	<0.33	<0.33	<0.33	<0.33	<0.33	<0.33	<0.33	<0.33	<0.33	<0.33	<0.33	-
เฮกเซน	ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร	119	<0.28	36.5	53.9	<0.28	0.75	3.93	0.71	<0.28	<0.28	0.46	3.00	<0.28	24.5	-
3-เฮกซาโนน	ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร	0.66	<0.33	<0.33	<0.33	<0.33	<0.33	<0.33	<0.33	<0.33	<0.33	<0.33	<0.33	<0.33	<0.33	-
ไอโซบิวทีน	ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร	<0.18	<0.18	<0.18	<0.18	<0.18	<0.18	<0.18	<0.18	<0.18	<0.18	<0.18	<0.18	<0.18	<0.18	-
ไอโซพรีน	ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร	1.99	2.70	1.73	3.37	2.75	1.98	2.08	3.12	2.22	1.85	1.28	1.97	2.50	2.24	-
ไอโซโพรพิลแอลกอฮอล์	ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร	<0.20	<0.20	<0.20	<0.20	<0.20	<0.20	<0.20	<0.20	<0.20	<0.20	<0.20	<0.20	<0.20	<0.20	-
เมทาโครลีน	ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร	<0.23	<0.23	<0.23	<0.23	<0.23	<0.23	<0.23	<0.23	<0.23	<0.23	0.44	<0.23	<0.23	<0.23	-
เมทานอล	ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร	10.3	8.72	9.66	13.0	8.50	8.48	8.37	8.62	7.71	7.30	8.77	7.46	7.94	<0.10	-
เมทิล บิวทิล คีโตน	ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร	1.43	<0.33	0.70	<0.33	<0.33	<0.33	<0.33	<0.33	<0.33	<0.33	<0.33	<0.33	<0.33	<0.33	-
เมทิล เอทิล คีโตน	ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร	0.93	0.66	0.62	1.31	0.46	0.75	0.45	0.69	0.62	0.55	1.17	0.62	0.36	0.49	-
เมทิล ไอโอโดด์	ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร	<0.46	<0.46	<0.46	<0.46	<0.46	<0.46	<0.46	<0.46	<0.46	<0.46	<0.46	<0.46	<0.46	<0.46	-
เมทิล ไอโซบิวทิล คีโตน	ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร	<0.33	<0.33	<0.33	<0.33	<0.33	0.39	<0.33	<0.33	<0.33	<0.33	<0.33	<0.33	<0.33	<0.33	-
เมทิล เทอร์พ-บิวทิล อีเธอร์	ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร	0.63	<0.29	<0.29	<0.29	<0.29	<0.29	<0.29	<0.29	<0.29	<0.29	<0.29	<0.29	<0.29	<0.29	-
เมทิล ไวนิล คีโตน	ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร	0.72	0.58	0.58	0.67	0.48	0.57	0.49	0.58	0.52	0.62	0.94	0.50	0.44	0.53	-
เพนทาแนล	ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร	0.45	<0.28	0.32	0.33	<0.28	0.35	<0.28	<0.28	<0.28	<0.28	0.45	<0.28	<0.28	<0.28	-
เพนเทน	ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร	2.07	0.37	0.68	1.21	<0.24	<0.24	0.42	0.37	<0.24	<0.24	0.77	<0.24	0.31	0.72	-
2-เพนทาโนน	ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร	0.42	<0.28	<0.28	<0.28	<0.28	<0.28	<0.28	<0.28	<0.28	<0.28	<0.28	<0.28	<0.28	<0.28	-
3-เพนทาโนน	ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร	<0.28	<0.28	<0.28	<0.28	<0.28	<0.28	<0.28	<0.28	<0.28	<0.28	<0.28	<0.28	<0.28	<0.28	-
โพรพาแนล	ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร	0.63	0.78	0.39	1.22	0.52	0.97	<0.19	0.55	0.54	<0.19	1.99	0.48	<0.19	0.41	-
1-โพรพานอล	ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร	0.28	<0.20	0.47	0.47	<0.20	0.30	<0.20	<0.20	<0.20	<0.20	0.56	<0.20	<0.20	<0.20	-
โพรไพลีน	ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร	1.17	0.80	0.93	1.07	0.72	0.85	0.81	0.71	0.67	0.58	1.33	0.73	0.68	0.99	-
สไตรีน	ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร	<0.34	<0.34	<0.34	<0.34	<0.34	<0.34	<0.34	<0.34	<0.34	<0.34	<0.34	<0.34	<0.34	<0.34	-
1,1,2,2-เตตระคลอโรอีเทน	ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร	0.73	<0.54	<0.54	<0.54	<0.54	<0.54	<0.54	<0.54	<0.54	<0.54	<0.54	<0.54	<0.54	<0.54	≤83 ^{1/}
เตตระคลอโรเอทิลีน (เตตระคลอโรอีthin)	ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร	0.65	<0.54	<0.54	<0.54	<0.54	<0.54	<0.54	<0.54	<0.54	<0.54	<0.54	<0.54	<0.54	<0.54	≤400 ^{1/}
โทลูอิน	ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร	4.43	2.09	4.32	6.80	0.93	3.89	3.64	1.83	0.84	0.94	1.86	1.52	1.02	5.58	-
ฟริออน-113	ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร	<0.61	<0.61	<0.61	<0.61	<0.61	0.62	<0.61	0.61	<0.61	<0.61	0.61	0.62	0.63	0.63	-
1,2,4-ไตรคลอโรเบนซีน	ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร	1.33	<0.59	<0.59	<0.59	<0.59	<0.59	<0.59	<0.59	<0.59	<0.59	<0.59	<0.59	<0.59	<0.59	-
1,1,1-ไตรคลอโรอีเทน	ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร	<0.43	<0.43	<0.43	<0.43	<0.43	<0.43	<0.43	<0.43	<0.43	<0.43	<0.43	<0.43	<0.43	<0.43	-
1,1,2-ไตรคลอโรอีเทน	ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร	<0.43	<0.43	<0.43	<0.43	<0.43	<0.43	<0.43	<0.43	<0.43	<0.43	<0.43	<0.43	<0.43	<0.43	-
ไตรคลอโรเอทิลีน (ไตรคลอโรอีthin)	ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร	<0.43	<0.43	<0.43	<0.43	<0.43	<0.43	<0.43	<0.43	<0.43	<0.43	<0.43	<0.43	<0.43	<0.43	≤130 ^{1/}
ฟริออน-11	ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร	1.36	1.47	1.45	1.46	1.52	1.60	1.49	1.57	1.48	1.42	1.53	1.57	1.60	1.59	-
1,2,3-ไตรเมทิลเบนซีน	ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร	0.40	<0.39	0.46	0.54	<0.39	<0.39	<0.39	<0.39	<0.39	<0.39	<0.39	<0.39	<0.39	0.71	-

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

ตารางที่ 3.4-18 ผลการตรวจวัดสารอินทรีย์ระเหยง่าย (VOCs) ในบรรยากาศ ครั้งที่ 1 (ฤดูแล้ง) ระหว่างวันที่ 7 - 13 พฤศจิกายน พ.ศ. 2566

ดัชนีที่ติดตามตรวจสอบ	หน่วย	วันที่เก็บตัวอย่าง														มาตรฐาน
		สถานรับเลี้ยงเด็กปฐมวัย ทร.6 กองการบินทหารเรือ							หมู่ที่ 2 บ้านจำรุง							
		พ.ศ. 2566														
		7 พ.ย.	8 พ.ย.	9 พ.ย.	10 พ.ย.	11 พ.ย.	12 พ.ย.	13 พ.ย.	7 พ.ย.	8 พ.ย.	9 พ.ย.	10 พ.ย.	11 พ.ย.	12 พ.ย.	13 พ.ย.	
1,2,4-ไตรเมทิลเบนซีน	ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร	0.44	<0.39	1.60	1.86	<0.39	<0.39	1.24	<0.39	<0.39	<0.39	<0.39	<0.39	<0.39	2.53	-
1,3,5-ไตรเมทิลเบนซีน	ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร	<0.39	<0.39	<0.39	<0.39	<0.39	<0.39	<0.39	<0.39	<0.39	<0.39	<0.39	<0.39	<0.39	<0.39	-
ไวนิลอะซิเตท	ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร	<0.28	<0.28	<0.28	<0.28	<0.28	<0.28	<0.28	<0.28	<0.28	<0.28	<0.28	<0.28	<0.28	<0.28	-
ไวนิลคลอไรด์	ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร	<0.20	<0.20	<0.20	<0.20	<0.20	<0.20	<0.20	<0.20	<0.20	<0.20	<0.20	<0.20	<0.20	<0.20	≤20 ^{1/}
เมตา,พารา-ไซลีน	ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร	0.78	<0.70	2.00	2.43	<0.70	<0.70	1.60	<0.70	<0.70	<0.70	<0.70	<0.70	<0.70	2.47	-
ออโร-ไซลีน	ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร	<0.35	<0.35	0.57	0.68	<0.35	<0.35	0.46	<0.35	<0.35	<0.35	<0.35	<0.35	<0.35	0.69	-
ไซลีนทั้งหมด	ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร	<1.05	<1.05	2.57	3.11	<1.05	<1.05	2.06	<1.05	<1.05	<1.05	<1.05	<1.05	<1.05	3.16	-

หมายเหตุ : (-) หมายถึง ไม่มีมาตรฐานกำหนด

^{1/} ประกาศกรมควบคุมมลพิษ เรื่อง กำหนดค่าเฝ้าระวังสำหรับสารอินทรีย์ระเหยง่ายในบรรยากาศโดยทั่วไปในเวลา 24 ชั่วโมง

^{2/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (พ.ศ. 2555) เรื่อง กำหนดมาตรฐานก๊าซคาร์บอนไดซัลไฟด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป

ที่มา : ตรวจวัดโดยบริษัท ยูโนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด (ห้องปฏิบัติการวิเคราะห์เอกชน เลขทะเบียน ว-145, ISO/IEC 17025)

2.2) ตรวจวัดคุณภาพอากาศครั้งที่ 2 (ฤดูฝน)

การตรวจวัดคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไปบริเวณพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมที่เป็น
ตัวแทนของพื้นที่ศึกษาโครงการ ครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 11 - 18 กรกฎาคม พ.ศ. 2567 ครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุด
(7 วันต่อเนื่อง) จำนวน 3 สถานี ได้แก่ 1. สถานีรับเลี้ยงเด็กปฐมวัย ทร.6 กองการbinทหารเรือ 2. หมู่ที่ 2 บ้านจำรุง
(โครงการลิฟวิ่งเซนส์ระยอง) และ 3. หมู่ที่ 3 บ้านสระแก้ว ตำแหน่งสถานีแสดงดังรูปที่ 3.4-5 ภาพการติดตั้งเครื่องมือ
ตรวจวัดแสดงดังรูปที่ 3.4-14 รายละเอียดดังนี้



สถานีรับเลี้ยงเด็กปฐมวัย ทร.6 กองการbinทหารเรือ



หมู่ที่ 2 บ้านจำรุง (โครงการลิฟวิ่งเซนส์ระยอง)



หมู่ที่ 3 บ้านสระแก้ว

รูปที่ 3.4-14 สถานีตรวจวัดคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ครั้งที่ 2 (ฤดูฝน) ระหว่างวันที่ 11 - 18
กรกฎาคม พ.ศ. 2567

3. ทิศทางและความเร็วลม (WS/WD)

ผลการตรวจวัดทิศทางและความเร็วลม รายละเอียดดังตารางที่ 3.4-19 และรูปที่ 3.4-15
สรุปได้ดังนี้

● สถานีรับเลี้ยงเด็กปฐมวัย ทร.6 กองการbinทหารเรือ

ความเร็วลมเฉลี่ยต่ำสุด - สูงสุด อยู่ในช่วง 0.5 - 3.1 เมตรต่อวินาที โดยส่วนใหญ่มีความเร็ว
ลมอยู่ในช่วง 2.0 - 3.0 เมตรต่อวินาที คิดเป็นร้อยละ 48.2 ของลมทั้งหมด รองลงมา มีค่าอยู่ในช่วง 0.3 - 1.00 เมตร

ต่อวินาที คิดเป็นร้อยละ 19.6 ของลมทั้งหมด และทิศทางลมส่วนใหญ่พัดมาจากทิศใต้ (S) ทิศตะวันตกเฉียงใต้ (SW) ทิศตะวันตกเฉียงใต้ค่อนไปทางทิศใต้ (SSW) และทิศตะวันตกเฉียงใต้ค่อนไปทางทิศตะวันตก (WSW)

● หมู่ที่ 2 บ้านจำรุง (โครงการลิฟวิ่งเซนส์ระยอง)

ความเร็วลมเฉลี่ยต่ำสุด - สูงสุด อยู่ในช่วง 0.5 - 3.3 เมตรต่อวินาที โดยส่วนใหญ่มีความเร็วลมอยู่ในช่วง 2.0 - 3.0 เมตรต่อวินาที คิดเป็นร้อยละ 38.1 ของลมทั้งหมด รองลงมา มีค่าอยู่ในช่วง 0.3 - 1.00 เมตรต่อวินาที คิดเป็นร้อยละ 20.8 ของลมทั้งหมด และทิศทางลมส่วนใหญ่พัดมาจากทิศตะวันตกเฉียงใต้ค่อนไปทางทิศใต้ (SSW) ทิศตะวันตกเฉียงใต้ (SW) และทิศใต้ (S)

● หมู่ที่ 3 บ้านสระแก้ว

ความเร็วลมเฉลี่ยต่ำสุด - สูงสุด อยู่ในช่วง 0.5 - 3.5 เมตรต่อวินาที โดยส่วนใหญ่มีความเร็วลมอยู่ในช่วง 2.0 - 3.0 เมตรต่อวินาที คิดเป็นร้อยละ 33.9 ของลมทั้งหมด รองลงมา มีค่าอยู่ในช่วง 0.3 - 1.00 เมตรต่อวินาที คิดเป็นร้อยละ 20.2 ของลมทั้งหมด และทิศทางลมส่วนใหญ่พัดมาจากทิศตะวันตกเฉียงใต้ (SW) ทิศตะวันตกเฉียงใต้ค่อนไปทางทิศใต้ (SSW) ทิศใต้ (S) และทิศตะวันตกเฉียงใต้ค่อนไปทางทิศตะวันตก (WSW)

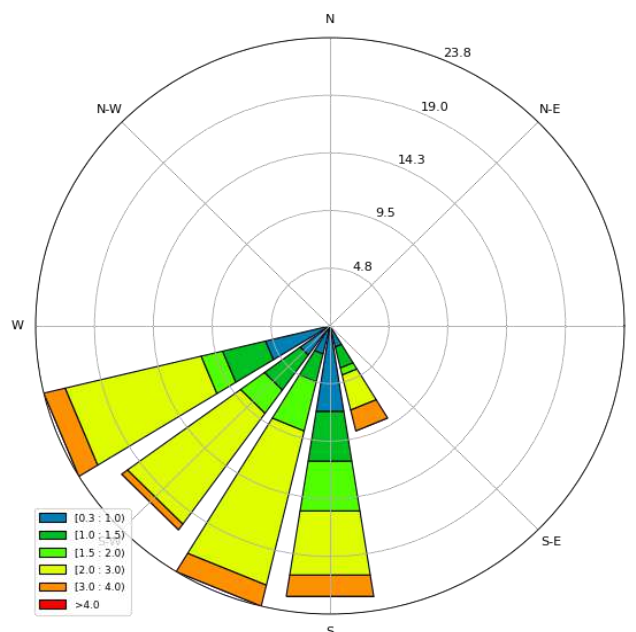
ตารางที่ 3.4-19 ผลการตรวจวัดทิศทางและความเร็วลมในพื้นที่ศึกษาของโครงการ ครั้งที่ 2 (ฤดูฝน)
 ระหว่างวันที่ 11 - 18 กรกฎาคม พ.ศ. 2567

จุดตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ความเร็วลมเฉลี่ย ต่ำสุด - สูงสุด (เมตร/วินาที)	ทิศทางลมส่วนใหญ่
1. สถานีรับเลี้ยงเด็กปฐมวัย ทร.6 กองการบินทหารเรือ	11 กรกฎาคม พ.ศ. 2567	0.9 - 3.0	S
	12 กรกฎาคม พ.ศ. 2567	0.5 - 3.0	S, SW
	13 กรกฎาคม พ.ศ. 2567	0.7 - 3.1	SSW
	14 กรกฎาคม พ.ศ. 2567	0.5 - 3.1	WSW
	15 กรกฎาคม พ.ศ. 2567	0.6 - 2.9	S
	16 กรกฎาคม พ.ศ. 2567	0.5 - 3.1	SSW
	17 กรกฎาคม พ.ศ. 2567	0.5 - 3.1	SSW, WSW
	ค่าต่ำสุด - สูงสุด	0.5 - 3.1	-
2. หมู่ที่ 2 บ้านจำรุง (โครงการลิฟวิ่งเซนส์ระยอง)	11 กรกฎาคม พ.ศ. 2567	0.6 - 3.3	SSW, SW
	12 กรกฎาคม พ.ศ. 2567	0.5 - 3.3	SW
	13 กรกฎาคม พ.ศ. 2567	0.5 - 3.3	SSW, SW
	14 กรกฎาคม พ.ศ. 2567	0.5 - 3.2	SSW
	15 กรกฎาคม พ.ศ. 2567	0.6 - 3.2	S
	16 กรกฎาคม พ.ศ. 2567	0.5 - 3.3	SSW
	17 กรกฎาคม พ.ศ. 2567	0.5 - 3.2	SW
	ค่าต่ำสุด - สูงสุด	0.5 - 3.3	-

**ตารางที่ 3.4-19 ผลการตรวจวัดทิศทางและความเร็วลมในพื้นที่ศึกษาของโครงการ ครั้งที่ 2 (ฤดูฝน)
 ระหว่างวันที่ 11 - 18 กรกฎาคม พ.ศ. 2567**

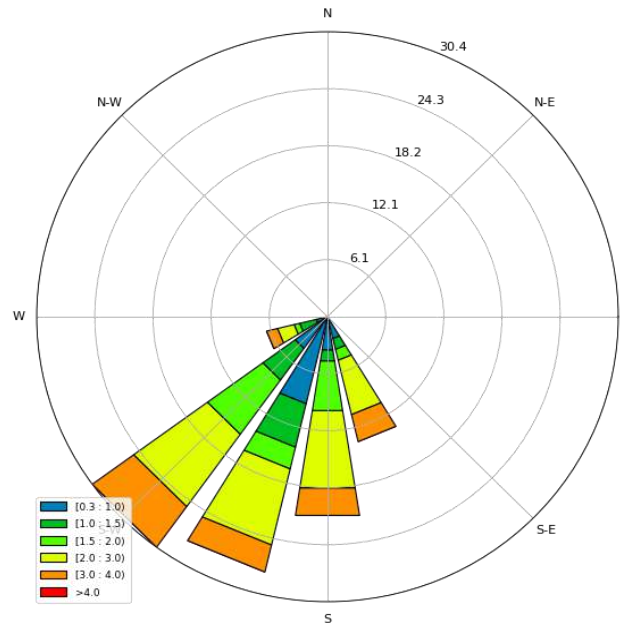
จุดตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ความเร็วลมเฉลี่ย ต่ำสุด - สูงสุด (เมตร/วินาที)	ทิศทางลมส่วนใหญ่
3. หมู่ที่ 3 บ้านสระแก้ว	11 กรกฎาคม พ.ศ. 2567	0.6 - 3.4	S, SSW
	12 กรกฎาคม พ.ศ. 2567	0.5 - 3.4	SW
	13 กรกฎาคม พ.ศ. 2567	0.5 - 3.5	SW
	14 กรกฎาคม พ.ศ. 2567	0.5 - 3.5	WSW
	15 กรกฎาคม พ.ศ. 2567	0.6 - 3.5	SSW
	16 กรกฎาคม พ.ศ. 2567	0.5 - 3.4	SW
	17 กรกฎาคม พ.ศ. 2567	0.5 - 3.5	SW
	ค่าต่ำสุด - สูงสุด	0.5 - 3.5	-

ที่มา : ตรวจวัดโดยบริษัท ยูโนเด็ค แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด (ห้องปฏิบัติการวิเคราะห์เอกซน เลขทะเบียน ว-145, ISO/IEC 17025)

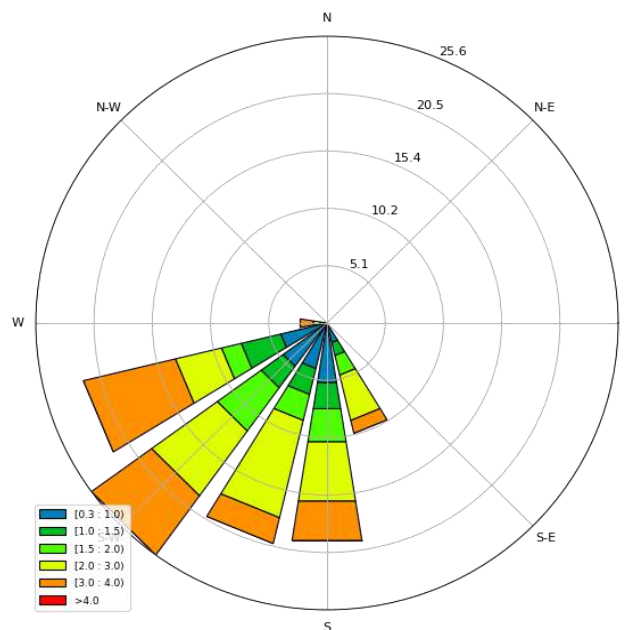


สถานีรับเลี้ยงเด็กปฐมวัย ทร.6 กองการbinทหารเรือ

รูปที่ 3.4-15 ผังลมในพื้นที่ศึกษาโครงการ ครั้งที่ 2 (ฤดูฝน) ระหว่างวันที่ 11 - 18 กรกฎาคม พ.ศ. 2567



หมู่ที่ 2 บ้านจำรุง (โครงการลิฟวิ่งเซนส์ระยอง)



หมู่ที่ 3 บ้านสระแก้ว

รูปที่ 3.4-15 ผังลมในพื้นที่ศึกษาโครงการ ครั้งที่ 2 (ฤดูฝน) ระหว่างวันที่ 11 - 18 กรกฎาคม พ.ศ. 2567

4. คุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป

ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป รายละเอียดดังตารางที่ 3.4-20 ถึง
 ตารางที่ 3.4-21 สรุปได้ดังนี้

● **สถานรับเลี้ยงเด็กปฐมวัย ทร.6 กองการบินทหารเรือ**

ฝุ่นละอองรวม เฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 0.019 - 0.028 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร และฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน เฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 0.009 - 0.012 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร ซึ่งอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ. 2547) ที่กำหนดให้มีค่าได้ไม่เกิน 0.33 และ 0.12 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร ตามลำดับ

ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 2.5 ไมครอน เฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 0.0022 - 0.0058 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร ซึ่งอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 2.5 ไมครอนในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เรื่อง กำหนดมาตรฐานฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 2.5 ไมครอน ในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศ ณ วันที่ 23 มิถุนายน พ.ศ. 2565 ที่กำหนดให้มีค่าได้ไม่เกิน 0.0375 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร

ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 0.81 - 2.01 ส่วนในล้านส่วน และก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ เฉลี่ย 8 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 1.03 - 1.82 ส่วนในล้านส่วน ซึ่งอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2538) ที่กำหนดให้มีค่าได้ไม่เกิน 30 ส่วนในล้านส่วน และ 9 ส่วนในล้านส่วน ตามลำดับ

ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 0.0090 - 0.0200 ส่วนในล้านส่วน ซึ่งอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2552) ที่กำหนดให้มีค่าได้ไม่เกิน 0.17 ส่วนในล้านส่วน

ก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 0.71 - 2.60 ส่วนในล้านส่วน ปัจจุบันยังไม่มีกำหนดเกณฑ์มาตรฐาน

ก๊าซมีเทน เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 0.93 - 2.87 ส่วนในล้านส่วน ปัจจุบันยังไม่มีกำหนดเกณฑ์มาตรฐาน

ก๊าซไฮโดรคาร์บอนรวม เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 2.11 - 4.39 ส่วนในล้านส่วน ปัจจุบันยังไม่มีกำหนดเกณฑ์มาตรฐาน

สารอินทรีย์ระเหยง่าย มีค่าค่อนข้างต่ำ ซึ่งอยู่ในเกณฑ์ค่าเผื่อระวังสำหรับสารอินทรีย์ระเหยง่ายในบรรยากาศโดยทั่วไปในเวลา 24 ชั่วโมง ตามประกาศกรมควบคุมมลพิษ (พ.ศ. 2552) ที่กำหนดค่าเผื่อระวังสารอินทรีย์ระเหยง่ายไว้ 19 ชนิด ได้แก่ อะซิโตน, อะครอลีน, อะคริโนไนโตร, เบนซีน, เบนซิลคลอไรด์, 1,3-บิวทาไดอิน, โบรโมมีเทน, คาร์บอนเตตระคลอไรด์, คลอโรฟอร์ม, 1,2-ไดโบรโมอีเทน, 1,4-ไดคลอโรเบนซีน, 1,2-ไดคลอโรอีเทน, ไดคลอโรมีเทน, 1,2-ไดคลอโรโพรเพน, 1,4-ไดออกเซน, เตตระคลอโรเอทิลีน, 1,1,2,2-เตตระคลอโรอีเทน, ไตรคลอโรเอทิลีน และไวนิลคลอไรด์ สำหรับคาร์บอนไดซัลไฟด์มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานก๊าซคาร์บอนไดซัลไฟด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (พ.ศ. 2555) สำหรับสารอินทรีย์ระเหยง่ายชนิดอื่นปัจจุบันประเทศไทยยังไม่มีกำหนดค่ามาตรฐานเพื่อควบคุม

● หมู่ที่ 2 บ้านจำรุง (โครงการลิฟวิ่งเซนส์ระยอง)

ฝุ่นละอองรวม เฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 0.013 - 0.021 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร และฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน เฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 0.005 - 0.010 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร ซึ่งอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ. 2547) ที่กำหนดให้มีค่าได้ไม่เกิน 0.33 และ 0.12 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร ตามลำดับ

ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 2.5 ไมครอน เฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 0.0022 - 0.0058 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร ซึ่งอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 2.5 ไมครอนในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เรื่อง กำหนดมาตรฐานฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 2.5 ไมครอน ในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศ ณ วันที่ 23 มิถุนายน พ.ศ. 2565 ที่กำหนดให้มีค่าได้ไม่เกิน 0.0375 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร

ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 0.90 - 2.09 ส่วนในล้านส่วน และก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ เฉลี่ย 8 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 1.14 - 1.84 ส่วนในล้านส่วน ซึ่งอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2538) ที่กำหนดให้มีค่าได้ไม่เกิน 30 ส่วนในล้านส่วน และ 9 ส่วนในล้านส่วน ตามลำดับ

ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 0.0089 - 0.0153 ส่วนในล้านส่วน ซึ่งอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2552) ที่กำหนดให้มีค่าได้ไม่เกิน 0.17 ส่วนในล้านส่วน

ก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 0.44 - 2.19 ส่วนในล้านส่วน ปัจจุบันยังไม่มีกำหนดเกณฑ์มาตรฐาน

ก๊าซมีเทน เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 0.72 - 2.67 ส่วนในล้านส่วน ปัจจุบันยังไม่มีกำหนดเกณฑ์มาตรฐาน

ก๊าซไฮโดรคาร์บอนรวม เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 1.41 - 4.35 ส่วนในล้านส่วน ปัจจุบันยังไม่มีกำหนดเกณฑ์มาตรฐาน

สารอินทรีย์ระเหยง่าย มีค่าค่อนข้างต่ำ ซึ่งอยู่ในเกณฑ์ค่าเผื่อระวังสำหรับสารอินทรีย์ระเหยง่ายในบรรยากาศโดยทั่วไปในเวลา 24 ชั่วโมง ตามประกาศกรมควบคุมมลพิษ (พ.ศ. 2552) ที่กำหนดค่าเผื่อระวังสารอินทรีย์ระเหยง่ายไว้ 19 ชนิด ได้แก่ อะซิโตน, อะครอลีน, อะคริโนไนโตร, เบนซีน, เบนซิลคลอไรด์, 1,3-บิวทาไดอิน, โบรโมมีเทน, คาร์บอนเตตระคลอไรด์, คลอโรฟอร์ม, 1,2-ไดโบรโมอีเทน, 1,4-ไดคลอโรเบนซีน, 1,2-ไดคลอโรอีเทน, ไดคลอโรมีเทน, 1,2-ไดคลอโรโพรเพน, 1,4-ไดออกเซน, เตตระคลอโรเอทิลีน, 1,1,2,2-เตตระคลอโรอีเทน, ไตรคลอโรเอทิลีน และไวนิลคลอไรด์ สำหรับคาร์บอนไดออกไซด์มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (พ.ศ. 2555) สำหรับสารอินทรีย์ระเหยง่ายชนิดอื่นปัจจุบันประเทศไทยยังไม่มีกำหนดค่ามาตรฐานเพื่อควบคุม

● หมู่ที่ 3 บ้านสระแก้ว

ฝุ่นละอองรวม เฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 0.020 - 0.040 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร และฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน เฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 0.009 - 0.012 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร ซึ่งอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ. 2547) ที่กำหนดให้มีค่าได้ไม่เกิน 0.33 และ 0.12 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร ตามลำดับ

ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 2.5 ไมครอน เฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 0.0026 - 0.0053 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร ซึ่งอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 2.5 ไมครอนในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เรื่อง กำหนดมาตรฐานฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 2.5 ไมครอน ในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศ ณ วันที่ 23 มิถุนายน พ.ศ. 2565 ที่กำหนดให้มีค่าได้ไม่เกิน 0.0375 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร

ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 0.94 - 2.11 ส่วนในล้านส่วน และก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ เฉลี่ย 8 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 1.15 - 1.96 ส่วนในล้านส่วน ซึ่งอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2538) ที่กำหนดให้มีค่าได้ไม่เกิน 30 ส่วนในล้านส่วน และ 9 ส่วนในล้านส่วน ตามลำดับ

ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 0.0091 - 0.0183 ส่วนในล้านส่วน ซึ่งอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2552) ที่กำหนดให้มีค่าได้ไม่เกิน 0.17 ส่วนในล้านส่วน

ก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 0.64 - 2.49 ส่วนในล้านส่วน ปัจจุบันยังไม่มีกำหนดเกณฑ์มาตรฐาน

ก๊าซมีเทน เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 0.78 - 2.98 ส่วนในล้านส่วน ปัจจุบันยังไม่มีกำหนดเกณฑ์มาตรฐาน

ก๊าซไฮโดรคาร์บอนรวม เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 1.67 - 4.35 ส่วนในล้านส่วน ปัจจุบันยังไม่มีกำหนดเกณฑ์มาตรฐาน

สารอินทรีย์ระเหยง่าย มีค่าค่อนข้างต่ำ ซึ่งอยู่ในเกณฑ์ค่าเผื่อระวังสำหรับสารอินทรีย์ระเหยง่ายในบรรยากาศโดยทั่วไปในเวลา 24 ชั่วโมง ตามประกาศกรมควบคุมมลพิษ (พ.ศ. 2552) ที่กำหนดค่าเผื่อระวังสารอินทรีย์ระเหยง่ายไว้ 19 ชนิด ได้แก่ อะซิโตน, อะครอลีน, อะคริโนไนโตร, เบนซีน, เบนซิลคลอไรด์, 1,3-บิวทาไดอิน, โบรโมมีเทน, คาร์บอนเตตระคลอไรด์, คลอโรฟอร์ม, 1,2-ไดโบรโมอีเทน, 1,4-ไดคลอโรเบนซีน, 1,2-ไดคลอโรอีเทน, ไดคลอโรมีเทน, 1,2-ไดคลอโรโพรเพน, 1,4-ไดออกเซน, เตตระคลอโรเอทิลีน, 1,1,2,2-เตตระคลอโรอีเทน, ไตรคลอโรเอทิลีน และไวนิลคลอไรด์ สำหรับคาร์บอนไดซัลไฟด์มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานก๊าซคาร์บอนไดซัลไฟด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (พ.ศ. 2555) สำหรับสารอินทรีย์ระเหยง่ายชนิดอื่นปัจจุบันประเทศไทยยังไม่มีกำหนดค่ามาตรฐานเพื่อควบคุม

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

ตารางที่ 3.4-20 ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไปในพื้นที่ศึกษาของโครงการ ครั้งที่ 2 (ฤดูฝน) ระหว่างวันที่ 11 - 18 กรกฎาคม พ.ศ. 2567

จุดตรวจวัด ^{1/}	วันที่ตรวจวัด	ฝุ่นละอองรวม เฉลี่ย 24 ชั่วโมง (มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร)	ฝุ่นละอองขนาดเล็ก 10 ไมครอน เฉลี่ย 24 ชั่วโมง (มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร)	ฝุ่นละอองขนาดเล็ก 2.5 ไมครอน เฉลี่ย 24 ชั่วโมง (มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร)
1. สถานีรับเลี้ยงเด็กปฐมวัย ทร.6 กองการบินทหารเรือ	11 กรกฎาคม พ.ศ. 2567	0.022	0.011	0.0058
	12 กรกฎาคม พ.ศ. 2567	0.022	0.011	0.0045
	13 กรกฎาคม พ.ศ. 2567	0.020	0.010	0.0038
	14 กรกฎาคม พ.ศ. 2567	0.019	0.009	0.0025
	15 กรกฎาคม พ.ศ. 2567	0.021	0.011	0.0052
	16 กรกฎาคม พ.ศ. 2567	0.025	0.010	0.0022
	17 กรกฎาคม พ.ศ. 2567	0.028	0.012	0.0056
	ค่าต่ำสุด - สูงสุด	0.019 - 0.028	0.009 - 0.012	0.0022 - 0.0058
2. หมู่ที่ 2 บ้านจำรุง (โครงการลิฟวิ่งเซนส์ ระยอง)	11 กรกฎาคม พ.ศ. 2567	0.021	0.007	0.0039
	12 กรกฎาคม พ.ศ. 2567	0.018	0.006	0.0030
	13 กรกฎาคม พ.ศ. 2567	0.014	0.006	<0.0020
	14 กรกฎาคม พ.ศ. 2567	0.013	0.005	0.0031
	15 กรกฎาคม พ.ศ. 2567	0.019	0.010	0.0026
	16 กรกฎาคม พ.ศ. 2567	0.018	0.005	0.0033
	17 กรกฎาคม พ.ศ. 2567	0.017	0.007	<0.0020
	ค่าต่ำสุด - สูงสุด	0.013 - 0.021	0.005 - 0.010	<0.0020 - 0.0039

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

ตารางที่ 3.4-20 ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไปในพื้นที่ศึกษาของโครงการ ครั้งที่ 2 (ฤดูฝน) ระหว่างวันที่ 11 - 18 กรกฎาคม พ.ศ. 2567

จุดตรวจวัด ^{1/}	วันที่ตรวจวัด	ฝุ่นละอองรวม เฉลี่ย 24 ชั่วโมง (มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร)	ฝุ่นละอองขนาดเล็ก 10 ไมครอน เฉลี่ย 24 ชั่วโมง (มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร)	ฝุ่นละอองขนาดเล็ก 2.5 ไมครอน เฉลี่ย 24 ชั่วโมง (มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร)
3. หมู่ที่ 3 บ้านสระแก้ว	11 กรกฎาคม พ.ศ. 2567	0.020	0.010	0.0046
	12 กรกฎาคม พ.ศ. 2567	0.022	0.009	0.0026
	13 กรกฎาคม พ.ศ. 2567	0.034	0.012	0.0041
	14 กรกฎาคม พ.ศ. 2567	0.021	0.011	0.0053
	15 กรกฎาคม พ.ศ. 2567	0.022	0.010	0.0050
	16 กรกฎาคม พ.ศ. 2567	0.026	0.009	0.0040
	17 กรกฎาคม พ.ศ. 2567	0.040	0.011	0.0050
	ค่าต่ำสุด - สูงสุด	0.020 - 0.040	0.009 - 0.012	0.0026 - 0.0053
มาตรฐาน		0.33 ^{2/}	0.12 ^{2/}	0.0375 ^{3/}

หมายเหตุ : ^{1/} ตรวจวัดคุณภาพอากาศตั้งแต่เวลา 07.00 น.ของวันที่ 11 กรกฎาคม พ.ศ. 2567 ถึงเวลา 07.00 ของวันที่ 17 กรกฎาคม พ.ศ. 2567

^{2/} มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ. 2547)

^{3/} มาตรฐานฝุ่นละอองขนาดเล็ก 2.5 ไมครอน ในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (พ.ศ. 2565)

ที่มา : ตรวจวัดโดยบริษัท ยูโนเด็ค แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด (ห้องปฏิบัติการวิเคราะห์เอกชน เลขทะเบียน ว-145, ISO/IEC 17025)

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

ตารางที่ 3.4-20 ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไปในพื้นที่ศึกษาของโครงการ ครั้งที่ 2 (ฤดูฝน) ระหว่างวันที่ 11 - 18 กรกฎาคม พ.ศ. 2567

สถานีตรวจวัด	วันที่เก็บตัวอย่าง	ผลการตรวจวัด					
		ก๊าซคาร์บอน มอนอกไซด์ เฉลี่ย 1 ชั่วโมง (ส่วนในล้านส่วน)	ก๊าซคาร์บอน มอนอกไซด์ เฉลี่ย 8 ชั่วโมง (ส่วนในล้านส่วน)	ก๊าซไนโตรเจน ไดออกไซด์ เฉลี่ย 1 ชั่วโมง (ส่วนในล้านส่วน)	ก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ เฉลี่ย 1 ชั่วโมง (ส่วนในล้านส่วน)	ก๊าซมีเทน เฉลี่ย 1 ชั่วโมง (ส่วนในล้าน ส่วน)	ก๊าซไฮโดรคาร์บอน รวม เฉลี่ย 1 ชั่วโมง (ส่วนในล้านส่วน)
1.สถานรับเลี้ยงเด็กปฐมวัย พร.6 กองการบินทหารเรือ	11 กรกฎาคม พ.ศ. 2567	0.91 - 2.01	1.18 - 1.82	0.0121 - 0.0200	0.71 - 1.91	1.06 - 2.60	2.11 - 3.96
	12 กรกฎาคม พ.ศ. 2567	1.03 - 1.68	1.21 - 1.61	0.0098 - 0.0178	0.92 - 2.60	1.09 - 2.45	2.24 - 4.36
	13 กรกฎาคม พ.ศ. 2567	1.05 - 1.82	1.27 - 1.73	0.0090 - 0.0188	0.76 - 2.39	0.93 - 2.50	2.15 - 4.32
	14 กรกฎาคม พ.ศ. 2567	1.11 - 1.71	1.27 - 1.47	0.0111 - 0.0184	0.97 - 2.47	0.94 - 2.58	2.22 - 4.39
	15 กรกฎาคม พ.ศ. 2567	0.94 - 1.64	1.25 - 1.55	0.0095 - 0.0182	0.87 - 2.32	1.05 - 2.87	2.26 - 4.23
	16 กรกฎาคม พ.ศ. 2567	0.81 - 1.76	1.03 - 1.56	0.0098 - 0.0178	1.02 - 1.90	1.02 - 2.69	2.27 - 4.08
	17 กรกฎาคม พ.ศ. 2567	1.09 - 1.76	1.20 - 1.61	0.0093 - 0.0164	0.98 - 2.39	1.32 - 2.54	2.43 - 4.06
	ค่าต่ำสุด - สูงสุด	0.81 - 2.01	1.03 - 1.82	0.0090 - 0.0200	0.71 - 2.60	0.93 - 2.87	2.11 - 4.39
2. หมู่ที่ 2 บ้านจำรุง (โครงการลิฟวิ่งเซ็นทรัล)	11 กรกฎาคม พ.ศ. 2567	1.04 - 1.75	1.27 - 1.55	0.0089 - 0.0145	1.01 - 2.14	0.92 - 2.67	2.09 - 4.06
	12 กรกฎาคม พ.ศ. 2567	0.90 - 1.96	1.14 - 1.84	0.0095 - 0.0151	0.44 - 1.95	0.94 - 1.89	1.41 - 3.30
	13 กรกฎาคม พ.ศ. 2567	1.12 - 1.94	1.35 - 1.77	0.0094 - 0.0147	0.69 - 1.67	1.05 - 2.19	2.13 - 3.30
	14 กรกฎาคม พ.ศ. 2567	1.00 - 1.84	1.21 - 1.64	0.0099 - 0.0143	0.78 - 2.19	0.86 - 2.64	2.04 - 4.35
	15 กรกฎาคม พ.ศ. 2567	1.06 - 1.93	1.26 - 1.72	0.0096 - 0.0153	0.50 - 2.02	0.95 - 2.21	1.45 - 4.13
	16 กรกฎาคม พ.ศ. 2567	0.92 - 2.09	1.17 - 1.57	0.0103 - 0.0149	0.53 - 1.95	0.82 - 2.22	1.49 - 3.50
	17 กรกฎาคม พ.ศ. 2567	1.27 - 1.99	1.44 - 1.81	0.0099 - 0.0150	0.78 - 1.95	0.72 - 2.30	1.70 - 3.61
	ค่าต่ำสุด - สูงสุด	0.90 - 2.09	1.14 - 1.84	0.0089 - 0.0153	0.44 - 2.19	0.72 - 2.67	1.41 - 4.35

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

ตารางที่ 3.4-20 ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไปในพื้นที่ศึกษาของโครงการ ครั้งที่ 2 (ฤดูฝน) ระหว่างวันที่ 11 - 18 กรกฎาคม พ.ศ. 2567

สถานีตรวจวัด	วันที่เก็บตัวอย่าง	ผลการตรวจวัด					
		ก๊าซคาร์บอน มอนอกไซด์ เฉลี่ย 1 ชั่วโมง (ส่วนในล้านส่วน)	ก๊าซคาร์บอน มอนอกไซด์ เฉลี่ย 8 ชั่วโมง (ส่วนในล้านส่วน)	ก๊าซไนโตรเจน ไดออกไซด์ เฉลี่ย 1 ชั่วโมง (ส่วนในล้านส่วน)	ก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ เฉลี่ย 1 ชั่วโมง (ส่วนในล้านส่วน)	ก๊าซมีเทน เฉลี่ย 1 ชั่วโมง (ส่วนในล้านส่วน)	ก๊าซไฮโดรคาร์บอน รวม เฉลี่ย 1 ชั่วโมง (ส่วนในล้านส่วน)
3. หมู่ที่ 3 บ้านสระแก้ว	11 กรกฎาคม พ.ศ. 2567	1.14 - 1.90	1.34 - 1.62	0.0117 - 0.0177	0.72 - 2.49	1.08 - 2.77	2.10 - 4.26
	12 กรกฎาคม พ.ศ. 2567	1.06 - 1.90	1.30 - 1.73	0.0105 - 0.0178	0.76 - 2.20	0.91 - 2.58	1.91 - 4.31
	13 กรกฎาคม พ.ศ. 2567	0.99 - 1.85	1.22 - 1.61	0.0116 - 0.0167	0.66 - 1.98	0.78 - 2.78	1.67 - 4.30
	14 กรกฎาคม พ.ศ. 2567	0.94 - 1.73	1.15 - 1.56	0.0106 - 0.0165	0.97 - 2.34	1.09 - 2.35	2.28 - 4.08
	15 กรกฎาคม พ.ศ. 2567	1.20 - 2.04	1.40 - 1.96	0.0108 - 0.0183	0.86 - 2.11	0.95 - 2.98	2.23 - 4.31
	16 กรกฎาคม พ.ศ. 2567	1.03 - 1.89	1.36 - 1.68	0.0110 - 0.0174	0.64 - 2.35	1.04 - 2.82	2.04 - 4.22
	17 กรกฎาคม พ.ศ. 2567	1.08 - 2.11	1.34 - 1.90	0.0091 - 0.0182	0.72 - 2.14	0.90 - 2.60	2.10 - 4.35
	ค่าต่ำสุด-สูงสุด	0.94 - 2.11	1.15 - 1.96	0.0091 - 0.0183	0.64 - 2.49	0.78 - 2.98	1.67 - 4.35
มาตรฐาน		30.0^{1/}	9^{1/}	0.17^{2/}	NA	NA	NA

หมายเหตุ : NA หมายถึง ไม่มีกำหนดในมาตรฐาน

^{1/}ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2538) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป

^{2/}ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2552) เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป

ที่มา : ตรวจวัดโดยบริษัท ยูโนเด็ค แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด (ห้องปฏิบัติการวิเคราะห์เอกชน เลขทะเบียน ว-145, ISO/IEC 17025)

ตารางที่ 3.4-21 ผลการตรวจวัดสารอินทรีย์ระเหยง่าย (VOCs) ในบรรยากาศ ครั้งที่ 2 (ฤดูฝน) ระหว่างวันที่ 11 - 18 กรกฎาคม พ.ศ. 2567

หน่วย : ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร

ดัชนีที่ติดตามตรวจสอบ	วันที่เก็บตัวอย่าง (พ.ศ. 2567)																					มาตรฐาน	
	สถานรับเลี้ยงเด็กปฐมวัย ทร.6 กองการบินทหารเรือ							หมู่ที่ 2 บ้านจำรุง (โครงการลิฟวิ่งเซนส์ระยอง)							หมู่ที่ 3 บ้านสระแก้ว								
	11 ก.ค.	12 ก.ค.	13 ก.ค.	14 ก.ค.	15 ก.ค.	16 ก.ค.	17 ก.ค.	11 ก.ค.	12 ก.ค.	13 ก.ค.	14 ก.ค.	15 ก.ค.	16 ก.ค.	17 ก.ค.	11 ก.ค.	12 ก.ค.	13 ก.ค.	14 ก.ค.	15 ก.ค.	16 ก.ค.	17 ก.ค.		
อะซิท์ลดีไฮด์	8.27	2.47	2.41	7.24	2.45	3.56	4.55	8.40	2.99	3.26	5.06	3.09	3.65	2.94	15.4	4.11	3.75	6.14	3.89	3.23	3.98	≤860 ^{1/}	
อะซีโตน	6.42	3.25	3.53	3.78	3.27	5.06	4.22	7.40	2.50	7.15	2.69	5.01	15.4	3.21	13.0	3.61	5.86	4.04	3.30	2.34	3.04	-	
อะซีไตนไตร	3.23	1.11	0.38	0.52	0.42	0.92	0.52	2.07	0.52	2.01	0.36	0.62	2.59	0.55	7.35	1.40	1.33	0.68	0.88	0.54	0.42	-	
อะครอลีน	< 0.18	< 0.18	< 0.18	< 0.18	< 0.18	< 0.18	< 0.18	0.22	< 0.18	< 0.18	< 0.18	< 0.18	< 0.18	0.44	0.30	< 0.18	< 0.18	< 0.18	< 0.18	< 0.18	< 0.18	≤0.55 ^{1/}	
อะครีโลไนไตร	< 0.17	< 0.17	< 0.17	< 0.17	< 0.17	< 0.17	< 0.17	< 0.17	< 0.17	< 0.17	< 0.17	< 0.17	< 0.17	< 0.17	< 0.17	< 0.17	< 0.17	< 0.17	< 0.17	< 0.17	< 0.17	≤10 ^{1/}	
เบนซีน	0.67	< 0.26	0.31	< 0.26	< 0.26	< 0.26	< 0.26	0.73	< 0.26	< 0.26	< 0.26	< 0.26	< 0.26	< 0.26	0.75	< 0.26	0.30	< 0.26	< 0.26	< 0.26	< 0.26	≤7.6 ^{1/}	
เบนซิล คลอไรด์	< 0.41	< 0.41	< 0.41	< 0.41	< 0.41	< 0.41	< 0.41	< 0.41	< 0.41	< 0.41	< 0.41	< 0.41	< 0.41	< 0.41	< 0.41	< 0.41	< 0.41	< 0.41	< 0.41	< 0.41	< 0.41	≤12 ^{1/}	
โบรโมไคคลอโรมีเรน	< 0.53	< 0.53	< 0.53	< 0.53	< 0.53	< 0.53	< 0.53	< 0.53	< 0.53	< 0.53	< 0.53	< 0.53	< 0.53	< 0.53	< 0.53	< 0.53	< 0.53	< 0.53	< 0.53	< 0.53	< 0.53	-	
โบรโมฟอร์ม	< 0.82	< 0.82	< 0.82	< 0.82	< 0.82	< 0.82	< 0.82	< 0.82	< 0.82	< 0.82	< 0.82	< 0.82	< 0.82	< 0.82	< 0.82	< 0.82	< 0.82	< 0.82	< 0.82	< 0.82	< 0.82	-	
โบรโมมีเรน	< 0.31	< 0.31	< 0.31	< 0.31	< 0.31	< 0.31	< 0.31	< 0.31	< 0.31	< 0.31	< 0.31	< 0.31	< 0.31	< 0.31	< 0.31	< 0.31	< 0.31	< 0.31	< 0.31	< 0.31	< 0.31	≤190 ^{1/}	
1,3-บิวทาไดอิน	< 0.18	< 0.18	< 0.18	< 0.18	< 0.18	< 0.18	< 0.18	< 0.18	< 0.18	< 0.18	< 0.18	< 0.18	< 0.18	< 0.18	< 0.18	< 0.18	< 0.18	< 0.18	< 0.18	< 0.18	< 0.18	≤5.3 ^{1/}	
นอร์มัล-บิวทานอล	0.38	< 0.24	< 0.24	0.36	< 0.24	< 0.24	< 0.24	< 0.24	0.47	< 0.24	< 0.24	< 0.24	< 0.24	0.51	< 0.24	0.73	< 0.24	< 0.24	0.41	0.42	< 0.24	< 0.24	-
1-บิวทานอล	< 0.24	< 0.24	< 0.24	< 0.24	< 0.24	< 0.24	< 0.24	< 0.24	< 0.24	< 0.24	< 0.24	< 0.24	< 0.24	< 0.24	< 0.24	< 0.24	< 0.24	< 0.24	< 0.24	< 0.24	< 0.24	-	
คาร์บอนไดซัลไฟด์	16.2	3.16	< 0.25	0.72	< 0.25	2.39	0.30	8.49	0.86	8.48	< 0.25	1.20	11.6	0.42	41.1	4.20	4.57	1.36	2.64	0.76	< 0.25	≤100 ^{2/}	
คาร์บอน เตตระคลอไรด์	0.58	0.62	0.61	0.63	0.64	0.64	0.74	0.66	0.62	0.62	0.62	0.63	0.62	0.78	0.77	0.62	0.62	0.65	0.62	0.64	0.68	≤150 ^{1/}	
คลอโรเบนซีน	< 0.37	< 0.37	< 0.37	< 0.37	< 0.37	< 0.37	< 0.37	< 0.37	< 0.37	< 0.37	< 0.37	< 0.37	< 0.37	< 0.37	< 0.37	< 0.37	< 0.37	< 0.37	< 0.37	< 0.37	< 0.37	-	
คลอโรอีเรน	< 0.21	< 0.21	< 0.21	< 0.21	< 0.21	< 0.21	< 0.21	< 0.21	< 0.21	< 0.21	< 0.21	< 0.21	< 0.21	< 0.21	< 0.21	< 0.21	< 0.21	< 0.21	< 0.21	< 0.21	< 0.21	-	
คลอโรฟอร์ม	< 0.39	2.81	< 0.39	< 0.39	< 0.39	< 0.39	< 0.39	< 0.39	< 0.39	1.71	< 0.39	1.58	9.82	< 0.39	< 0.39	2.13	1.51	< 0.39	0.84	< 0.39	< 0.39	≤57 ^{1/}	
คลอโรมีเรน	2.65	1.76	1.90	2.15	1.91	1.91	2.01	3.04	1.78	1.88	2.44	1.90	1.91	2.08	2.87	1.83	1.91	2.12	1.88	1.85	1.98	-	
ไซโคลเฮกเซน	< 0.27	< 0.27	< 0.27	< 0.27	< 0.27	< 0.27	< 0.27	< 0.27	< 0.27	< 0.27	< 0.27	< 0.27	0.36	< 0.27	< 0.27	< 0.27	< 0.27	< 0.27	< 0.27	< 0.27	< 0.27	-	
ไซโคลเพนเทน	0.32	< 0.23	< 0.23	< 0.23	< 0.23	0.38	< 0.23	0.36	< 0.23	< 0.23	< 0.23	< 0.23	0.82	< 0.23	0.42	< 0.23	< 0.23	< 0.23	< 0.23	< 0.23	< 0.23	-	
1,2-ไดโบรโมอีเรน	< 0.61	< 0.61	< 0.61	< 0.61	< 0.61	< 0.61	< 0.61	< 0.61	< 0.61	< 0.61	< 0.61	< 0.61	< 0.61	< 0.61	< 0.61	< 0.61	< 0.61	< 0.61	< 0.61	< 0.61	< 0.61	≤370 ^{1/}	
1,2-ไดคลอโรเบนซีน	< 0.48	< 0.48	< 0.48	< 0.48	< 0.48	< 0.48	< 0.48	< 0.48	< 0.48	< 0.48	< 0.48	< 0.48	< 0.48	< 0.48	< 0.48	< 0.48	< 0.48	< 0.48	< 0.48	< 0.48	< 0.48	-	
1,3-ไดคลอโรเบนซีน	< 0.48	< 0.48	< 0.48	< 0.48	< 0.48	< 0.48	< 0.48	< 0.48	< 0.48	< 0.48	< 0.48	< 0.48	< 0.48	< 0.48	< 0.48	< 0.48	< 0.48	< 0.48	< 0.48	< 0.48	< 0.48	-	
1,4-ไดคลอโรเบนซีน	< 0.48	< 0.48	< 0.48	< 0.48	< 0.48	< 0.48	< 0.48	< 0.48	< 0.48	< 0.48	< 0.48	< 0.48	< 0.48	< 0.48	< 0.48	< 0.48	< 0.48	< 0.48	< 0.48	< 0.48	< 0.48	≤1,100 ^{1/}	
พริออน-12	< 0.39	< 0.39	< 0.39	< 0.39	< 0.39	< 0.39	< 0.39	< 0.39	< 0.39	< 0.39	< 0.39	< 0.39	< 0.39	< 0.39	< 0.39	< 0.39	< 0.39	< 0.39	< 0.39	< 0.39	< 0.39	-	
1,1-ไดคลอโรอีเรน	< 0.32	< 0.32	< 0.32	< 0.32	< 0.32	< 0.32	< 0.32	< 0.32	< 0.32	< 0.32	< 0.32	< 0.32	< 0.32	< 0.32	< 0.32	< 0.32	< 0.32	< 0.32	< 0.32	< 0.32	< 0.32	-	
1,2-ไดคลอโรอีเรน	< 0.32	< 0.32	< 0.32	< 0.32	< 0.32	< 0.32	< 0.32	< 0.32	< 0.32	< 0.32	< 0.32	< 0.32	< 0.32	< 0.32	< 0.32	< 0.32	< 0.32	< 0.32	< 0.32	< 0.32	< 0.32	≤48 ^{1/}	
1,1-ไดคลอโรอีรีน	< 0.31	< 0.31	< 0.31	< 0.31	< 0.31	< 0.31	< 0.31	< 0.31	< 0.31	< 0.31	< 0.31	< 0.31	< 0.31	< 0.31	< 0.31	< 0.31	< 0.31	< 0.31	< 0.31	< 0.31	< 0.31	-	

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

ตารางที่ 3.4-21 ผลการตรวจวัดสารอินทรีย์ระเหยง่าย (VOCs) ในบรรยากาศ ครั้งที่ 2 (ฤดูฝน) ระหว่างวันที่ 11 - 18 กรกฎาคม พ.ศ. 2567

หน่วย : ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร

ดัชนีที่ติดตามตรวจสอบ	วันที่เก็บตัวอย่าง (พ.ศ. 2567)																					มาตรฐาน
	สถานรับเลี้ยงเด็กปฐมวัย ทร.6 กองการบินทหารเรือ							หมู่ที่ 2 บ้านจำรุง (โครงการลิฟวิ่งเซนส์ระยอง)							หมู่ที่ 3 บ้านสระแก้ว							
	11 ก.ค.	12 ก.ค.	13 ก.ค.	14 ก.ค.	15 ก.ค.	16 ก.ค.	17 ก.ค.	11 ก.ค.	12 ก.ค.	13 ก.ค.	14 ก.ค.	15 ก.ค.	16 ก.ค.	17 ก.ค.	11 ก.ค.	12 ก.ค.	13 ก.ค.	14 ก.ค.	15 ก.ค.	16 ก.ค.	17 ก.ค.	
ซิส-1,2-ไดคลอโรอีthin	< 0.31	< 0.31	< 0.31	< 0.31	< 0.31	< 0.31	< 0.31	< 0.31	< 0.31	< 0.31	< 0.31	< 0.31	< 0.31	< 0.31	< 0.31	< 0.31	< 0.31	< 0.31	< 0.31	< 0.31	< 0.31	-
ไดคลอโรมีเทน (เมทิลีน คลอไรด์)	13.5	6.87	0.56	3.29	0.83	7.58	0.96	11.6	0.96	7.07	2.90	4.82	33.6	0.91	29.4	6.31	4.91	4.14	2.80	1.01	0.35	≤210 ^{1/}
1,2- ไดคลอโรโพรเพน	< 0.37	< 0.37	< 0.37	< 0.37	< 0.37	< 0.37	< 0.37	< 0.37	< 0.37	< 0.37	< 0.37	< 0.37	< 0.37	< 0.37	< 0.37	< 0.37	< 0.37	< 0.37	< 0.37	< 0.37	< 0.37	≤82 ^{1/}
ซิส-1,3-ไดคลอโรโพรพีน	< 0.36	< 0.36	< 0.36	< 0.36	< 0.36	< 0.36	< 0.36	< 0.36	< 0.36	< 0.36	< 0.36	< 0.36	< 0.36	< 0.36	< 0.36	< 0.36	< 0.36	< 0.36	< 0.36	< 0.36	< 0.36	-
ทรานส์-1,3-ไดคลอโรโพรพีน	< 0.36	< 0.36	< 0.36	< 0.36	< 0.36	< 0.36	< 0.36	< 0.36	< 0.36	< 0.36	< 0.36	< 0.36	< 0.36	< 0.36	< 0.36	< 0.36	< 0.36	< 0.36	< 0.36	< 0.36	< 0.36	-
ฟร็อน-114	< 0.56	< 0.56	< 0.56	< 0.56	< 0.56	< 0.56	< 0.56	< 0.56	< 0.56	< 0.56	< 0.56	< 0.56	< 0.56	< 0.56	< 0.56	< 0.56	< 0.56	< 0.56	< 0.56	< 0.56	< 0.56	-
ฟร็อน-22	< 0.28	< 0.28	< 0.28	< 0.28	< 0.28	< 0.28	< 0.28	< 0.28	< 0.28	< 0.28	< 0.28	< 0.28	< 0.28	< 0.28	< 0.28	< 0.28	< 0.28	< 0.28	< 0.28	< 0.28	< 0.28	-
1,4-ไดออกเซน	< 0.29	< 0.29	< 0.29	< 0.29	< 0.29	< 0.29	< 0.29	< 0.29	< 0.29	< 0.29	< 0.29	< 0.29	< 0.29	< 0.29	< 0.29	< 0.29	< 0.29	< 0.29	< 0.29	< 0.29	< 0.29	≤860 ^{1/}
เอทานอล	3.48	1.45	8.06	0.86	0.92	2.00	1.20	4.12	0.62	6.65	0.82	1.14	5.06	1.26	6.03	1.65	5.60	1.01	0.86	0.96	1.03	-
เอทิลเบนซีน	0.47	< 0.35	< 0.35	< 0.35	< 0.35	< 0.35	< 0.35	0.77	< 0.35	< 0.35	< 0.35	< 0.35	0.55	< 0.35	0.64	< 0.35	< 0.35	< 0.35	< 0.35	< 0.35	< 0.35	-
เฮกซานัล	< 0.33	< 0.33	< 0.33	< 0.33	< 0.33	< 0.33	< 0.33	< 0.33	< 0.33	< 0.33	< 0.33	< 0.33	< 0.33	< 0.33	< 0.33	< 0.33	< 0.33	< 0.33	< 0.33	< 0.33	< 0.33	-
เฮกเซน	20.1	6.27	< 0.28	< 0.28	< 0.28	8.78	0.58	11.2	0.32	9.53	< 0.28	7.40	104	0.37	43.1	5.02	4.63	0.56	1.81	0.43	< 0.28	-
3-เฮกซานอน	< 0.33	< 0.33	< 0.33	< 0.33	< 0.33	< 0.33	< 0.33	< 0.33	< 0.33	< 0.33	< 0.33	< 0.33	< 0.33	< 0.33	< 0.33	< 0.33	< 0.33	< 0.33	< 0.33	< 0.33	< 0.33	-
ไอโซบิวทีน	0.67	< 0.18	< 0.18	< 0.18	< 0.18	0.35	< 0.18	< 0.18	< 0.18	< 0.18	< 0.18	< 0.18	0.55	< 0.18	0.78	< 0.18	< 0.18	< 0.18	< 0.18	< 0.18	< 0.18	-
ไอโซพรีน	1.11	0.64	< 0.22	4.23	0.97	0.98	2.52	0.26	1.93	0.76	5.19	1.14	1.02	2.57	1.34	1.72	0.42	6.01	1.03	1.12	1.83	-
ไอโซโพรพิลแอลกอฮอล์	< 0.20	< 0.20	< 0.20	< 0.20	< 0.20	< 0.20	< 0.20	< 0.20	< 0.20	< 0.20	< 0.20	< 0.20	< 0.20	< 0.20	< 0.20	< 0.20	< 0.20	< 0.20	< 0.20	< 0.20	< 0.20	-
เมทิลโครลีน	< 0.23	< 0.23	< 0.23	< 0.23	< 0.23	< 0.23	< 0.23	< 0.23	< 0.23	< 0.23	< 0.23	< 0.23	< 0.23	< 0.23	< 0.23	< 0.23	< 0.23	< 0.23	< 0.23	< 0.23	< 0.23	-
เมทานอล	5.89	3.11	1.72	2.89	2.08	4.50	2.77	5.11	1.67	3.19	3.04	2.42	7.46	3.94	13.1	3.20	2.78	3.35	2.29	1.93	2.33	-
เมทิล บิวทิล คีโตน	< 0.33	< 0.33	< 0.33	< 0.33	< 0.33	< 0.33	< 0.33	< 0.33	< 0.33	< 0.33	< 0.33	< 0.33	< 0.33	< 0.33	< 0.33	< 0.33	< 0.33	< 0.33	< 0.33	< 0.33	< 0.33	-
เมทิล เอทิล คีโตน	0.72	< 0.24	< 0.24	0.39	< 0.24	< 0.24	< 0.24	1.18	< 0.24	< 0.24	< 0.24	< 0.24	0.37	< 0.24	1.10	< 0.24	< 0.24	0.39	< 0.24	< 0.24	< 0.24	-
เมทิล ไอโอดัด	< 0.46	< 0.46	< 0.46	< 0.46	< 0.46	< 0.46	< 0.46	< 0.46	< 0.46	< 0.46	< 0.46	< 0.46	< 0.46	< 0.46	< 0.46	< 0.46	< 0.46	< 0.46	< 0.46	< 0.46	< 0.46	-
เมทิล ไอโซบิวทิล คีโตน	< 0.33	< 0.33	< 0.33	< 0.33	< 0.33	< 0.33	< 0.33	< 0.33	< 0.33	< 0.33	< 0.33	< 0.33	< 0.33	< 0.33	< 0.33	< 0.33	< 0.33	< 0.33	< 0.33	< 0.33	< 0.33	-
เมทิล เทอร์ท-บิวทิล อีเธอร์	< 0.29	< 0.29	< 0.29	< 0.29	< 0.29	< 0.29	< 0.29	< 0.29	< 0.29	< 0.29	< 0.29	< 0.29	< 0.29	< 0.29	< 0.29	< 0.29	< 0.29	< 0.29	< 0.29	< 0.29	< 0.29	-
เมทิล ไวนิล คีโตน	0.33	< 0.23	< 0.23	< 0.23	< 0.23	< 0.23	< 0.23	0.34	0.29	< 0.23	0.34	< 0.23	< 0.23	< 0.23	0.43	0.31	< 0.23	0.50	< 0.23	< 0.23	< 0.23	-
เพนทานัล	< 0.28	< 0.28	< 0.28	< 0.28	< 0.28	< 0.28	< 0.28	< 0.28	< 0.28	< 0.28	< 0.28	< 0.28	< 0.28	< 0.28	< 0.28	< 0.28	< 0.28	< 0.28	< 0.28	< 0.28	< 0.28	-
เพนเทน	0.69	< 0.24	0.96	< 0.24	< 0.24	0.29	< 0.24	0.81	< 0.24	0.86	< 0.24	< 0.24	1.42	< 0.24	1.11	< 0.24	0.70	< 0.24	< 0.24	< 0.24	< 0.24	-
2-เพนทานอน	< 0.28	< 0.28	< 0.28	< 0.28	< 0.28	< 0.28	< 0.28	< 0.28	< 0.28	< 0.28	< 0.28	< 0.28	< 0.28	< 0.28	< 0.28	< 0.28	< 0.28	< 0.28	< 0.28	< 0.28	< 0.28	-
3-เพนทานอน	< 0.28	< 0.28	< 0.28	< 0.28	< 0.28	< 0.28	< 0.28	< 0.28	< 0.28	< 0.28	< 0.28	< 0.28	< 0.28	< 0.28	< 0.28	< 0.28	< 0.28	< 0.28	< 0.28	< 0.28	< 0.28	-
โพรพาแนล	0.72	0.28	< 0.19	0.69	< 0.19	0.25	0.37	0.83	0.44	0.28	0.31	< 0.19	0.33	< 0.19	1.23	0.25	< 0.19	0.63	0.30	0.23	0.35	-

ตารางที่ 3.4-21 ผลการตรวจวัดสารอินทรีย์ระเหยง่าย (VOCs) ในบรรยากาศ ครั้งที่ 2 (ฤดูฝน) ระหว่างวันที่ 11 - 18 กรกฎาคม พ.ศ. 2567

หน่วย : ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร

ดัชนีที่ติดตามตรวจสอบ	วันที่เก็บตัวอย่าง (พ.ศ. 2567)																					มาตรฐาน
	สถานีรับเลี้ยงเด็กปฐมวัย ทร.6 กองการบินทหารเรือ							หมู่ที่ 2 บ้านจำรุง (โครงการลิฟวิ่งเซนส์ระยอง)							หมู่ที่ 3 บ้านสระแก้ว							
	11 ก.ค.	12 ก.ค.	13 ก.ค.	14 ก.ค.	15 ก.ค.	16 ก.ค.	17 ก.ค.	11 ก.ค.	12 ก.ค.	13 ก.ค.	14 ก.ค.	15 ก.ค.	16 ก.ค.	17 ก.ค.	11 ก.ค.	12 ก.ค.	13 ก.ค.	14 ก.ค.	15 ก.ค.	16 ก.ค.	17 ก.ค.	
1-โพรพานอล	< 0.20	< 0.20	< 0.20	< 0.20	< 0.20	< 0.20	< 0.20	< 0.20	< 0.20	< 0.20	< 0.20	< 0.20	< 0.20	< 0.20	< 0.20	< 0.20	< 0.20	< 0.20	< 0.20	< 0.20	< 0.20	-
โพรไพลีน	2.04	0.45	1.65	0.35	0.39	0.73	0.42	2.48	0.25	1.44	0.35	0.41	1.02	0.51	2.50	0.45	1.62	0.38	0.34	0.33	0.40	-
สไตรีน	< 0.34	< 0.34	< 0.34	< 0.34	< 0.34	< 0.34	< 0.34	< 0.34	< 0.34	< 0.34	< 0.34	< 0.34	< 0.34	< 0.34	< 0.34	< 0.34	< 0.34	< 0.34	< 0.34	< 0.34	< 0.34	-
1,1,2,2-เตตระคลอโรอีเทน	< 0.54	< 0.54	< 0.54	< 0.54	< 0.54	< 0.54	< 0.54	< 0.54	< 0.54	< 0.54	< 0.54	< 0.54	< 0.54	< 0.54	< 0.54	< 0.54	< 0.54	< 0.54	< 0.54	< 0.54	< 0.54	≤83 ^{1/}
เตตระคลอโรเอทิลีน (เตตระคลอโรอีธีน)	< 0.54	< 0.54	< 0.54	< 0.54	< 0.54	< 0.54	< 0.54	< 0.54	< 0.54	< 0.54	< 0.54	< 0.54	< 0.54	< 0.54	< 0.54	< 0.54	< 0.54	< 0.54	< 0.54	< 0.54	< 0.54	≤400 ^{1/}
โทลูอิน	2.87	1.14	3.39	0.99	0.64	2.23	0.49	8.01	< 0.30	3.25	1.27	0.78	3.96	0.81	5.73	1.12	3.07	1.38	0.51	0.38	0.41	-
ฟรืออน-113	< 0.61	< 0.61	< 0.61	< 0.61	< 0.61	< 0.61	< 0.61	< 0.61	< 0.61	< 0.61	< 0.61	< 0.61	< 0.61	< 0.61	< 0.61	< 0.61	< 0.61	< 0.61	< 0.61	< 0.61	< 0.61	-
1,2,4-ไตรคลอโรเบนซีน	< 0.59	< 0.59	< 0.59	< 0.59	< 0.59	< 0.59	< 0.59	< 0.59	< 0.59	< 0.59	< 0.59	< 0.59	< 0.59	< 0.59	< 0.59	< 0.59	< 0.59	< 0.59	< 0.59	< 0.59	< 0.59	-
1,1,1-ไตรคลอโรอีเทน	< 0.43	< 0.43	< 0.43	< 0.43	< 0.43	< 0.43	< 0.43	< 0.43	< 0.43	< 0.43	< 0.43	< 0.43	< 0.43	< 0.43	< 0.43	< 0.43	< 0.43	< 0.43	< 0.43	< 0.43	< 0.43	-
1,1,2-ไตรคลอโรอีเทน	< 0.43	< 0.43	< 0.43	< 0.43	< 0.43	< 0.43	< 0.43	< 0.43	< 0.43	< 0.43	< 0.43	< 0.43	< 0.43	< 0.43	< 0.43	< 0.43	< 0.43	< 0.43	< 0.43	< 0.43	< 0.43	-
ไตรคลอโรเอทิลีน (ไตรคลอโรอีธีน)	< 0.43	< 0.43	< 0.43	< 0.43	< 0.43	< 0.43	< 0.43	< 0.43	< 0.43	< 0.43	< 0.43	< 0.43	< 0.43	< 0.43	< 0.43	< 0.43	< 0.43	< 0.43	< 0.43	< 0.43	< 0.43	≤130 ^{1/}
ฟรืออน-11	1.58	1.68	1.71	1.73	1.77	1.70	1.81	1.78	1.73	1.69	1.74	1.73	1.66	1.86	1.70	1.72	1.73	1.79	1.73	1.75	1.72	-
1,2,3-ไตรเมทิลเบนซีน	< 0.39	< 0.39	< 0.39	< 0.39	< 0.39	< 0.39	< 0.39	< 0.39	< 0.39	< 0.39	< 0.39	< 0.39	< 0.39	< 0.39	< 0.39	< 0.39	< 0.39	< 0.39	< 0.39	< 0.39	< 0.39	-
1,2,4-ไตรเมทิลเบนซีน	< 0.39	< 0.39	< 0.39	< 0.39	< 0.39	< 0.39	< 0.39	< 0.39	< 0.39	< 0.39	< 0.39	< 0.39	< 0.39	< 0.39	< 0.39	< 0.39	< 0.39	< 0.39	< 0.39	< 0.39	< 0.39	-
1,3,5-ไตรเมทิลเบนซีน	< 0.39	< 0.39	< 0.39	< 0.39	< 0.39	< 0.39	< 0.39	< 0.39	< 0.39	< 0.39	< 0.39	< 0.39	< 0.39	< 0.39	< 0.39	< 0.39	< 0.39	< 0.39	< 0.39	< 0.39	< 0.39	-
ไวนิลอะซีเตท	< 0.28	< 0.28	< 0.28	< 0.28	< 0.28	< 0.28	< 0.28	< 0.28	< 0.28	< 0.28	< 0.28	< 0.28	< 0.28	< 0.28	< 0.28	< 0.28	< 0.28	< 0.28	< 0.28	< 0.28	< 0.28	-
ไวนิลคลอไรด์	< 0.20	< 0.20	< 0.20	< 0.20	< 0.20	< 0.20	< 0.20	< 0.20	< 0.20	< 0.20	< 0.20	< 0.20	< 0.20	< 0.20	< 0.20	< 0.20	< 0.20	< 0.20	< 0.20	< 0.20	< 0.20	≤20 ^{1/}
เมตา,พารา-ไซลีน	< 0.70	< 0.70	< 0.70	< 0.70	< 0.70	0.98	< 0.70	< 0.70	< 0.70	< 0.70	< 0.70	< 0.70	1.80	< 0.70	< 0.70	< 0.70	< 0.70	< 0.70	< 0.70	< 0.70	< 0.70	-
ออโธ-ไซลีน	< 0.35	< 0.35	< 0.35	< 0.35	< 0.35	0.73	< 0.35	< 0.35	< 0.35	< 0.35	< 0.35	< 0.35	1.29	< 0.35	< 0.35	< 0.35	< 0.35	< 0.35	< 0.35	< 0.35	< 0.35	-
ไซลีนทั้งหมด	< 1.05	< 1.05	< 1.05	< 1.05	< 1.05	1.71	< 1.05	< 1.05	< 1.05	< 1.05	< 1.05	< 1.05	3.09	< 1.05	< 1.05	< 1.05	< 1.05	< 1.05	< 1.05	< 1.05	< 1.05	-

หมายเหตุ : (-) หมายถึง ไม่มีมาตรฐานกำหนด

^{1/} ประกาศกรมควบคุมมลพิษ เรื่อง กำหนดค่าเฝ้าระวังสำหรับสารอินทรีย์ระเหยง่ายในบรรยากาศโดยทั่วไปในเวลา 24 ชั่วโมง

^{2/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (พ.ศ. 2555) เรื่อง กำหนดมาตรฐานก๊าซคาร์บอนไดซัลไฟด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป

ที่มา : ตรวจวัดโดยบริษัท ยูโนเด็ค แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด (ห้องปฏิบัติการวิเคราะห์เอกชน เลขทะเบียน ว-145, ISO/IEC 17025)

5. สรุปการเปรียบเทียบผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไปจากข้อมูล หัตถิภูมิและผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไปจากข้อมูลปฐภูมิ

จากการทบทวนข้อมูลหัตถิภูมิ และการรวบรวมข้อมูลปฐภูมิ ด้วยการเก็บตัวอย่างคุณภาพ
อากาศบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ พบว่า ข้อมูลคุณภาพอากาศทั้ง 2 ชุด มีค่าพารามิเตอร์คุณภาพอากาศทุกสถานี
ตรวจวัดอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไปแสดงดังตารางที่ 3.4-22 สรุปดังนี้

5.1) ฤดูฝน

● ฝุ่นละอองรวม เฉลี่ย 24 ชั่วโมง (TSP)

- ข้อมูลหัตถิภูมิ : มีค่าอยู่ระหว่าง 0.023 - 0.074 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร
- ข้อมูลปฐภูมิ : มีค่าอยู่ระหว่าง 0.013 - 0.040 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร

เมื่อนำผลการตรวจวัดทั้ง 2 ชุด มาเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐานตามประกาศ
คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ. 2547) เรื่องกำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศ
โดยทั่วไป พบว่า มีค่าไม่เกินเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดไว้ (0.33 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร) และเมื่อเปรียบเทียบ
ค่าสูงสุดของผลตรวจวัดทั้ง 2 ชุด พบว่า ฝุ่นละอองรวมมีค่าดีขึ้น

● ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM₁₀) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง

- ข้อมูลหัตถิภูมิ : มีค่าอยู่ระหว่าง 0.010 - 0.028 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร
- ข้อมูลปฐภูมิ : มีค่าอยู่ระหว่าง 0.005 - 0.012 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร

เมื่อนำผลการตรวจวัดทั้ง 2 ชุด มาเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐานตามประกาศ
คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ. 2547) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศ
โดยทั่วไป พบว่า มีค่าไม่เกินเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดไว้ (0.12 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร) และเมื่อเปรียบเทียบ
ค่าสูงสุดของผลตรวจวัดทั้ง 2 ชุด พบว่า ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอนมีค่าดีขึ้น

● ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 2.5 ไมครอน (PM_{2.5}) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง

- ข้อมูลหัตถิภูมิ : มีค่าอยู่ระหว่าง <0.002 - 0.008 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร
- ข้อมูลปฐภูมิ : มีค่าอยู่ระหว่าง <0.002 - 0.0058 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร

เมื่อนำผลการตรวจวัดทั้ง 2 ชุด มาเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐานตามประกาศ
คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (พ.ศ. 2565) เรื่อง กำหนดมาตรฐานฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 2.5 ไมครอน
ในบรรยากาศโดยทั่วไป พบว่า มีค่าไม่เกินเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดไว้ (0.0375 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร) และเมื่อ
เปรียบเทียบค่าสูงสุดของผลตรวจวัดทั้ง 2 ชุด พบว่า ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 2.5 ไมครอนมีค่าดีขึ้น

● ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง

- ข้อมูลหัตถิภูมิ : มีค่าอยู่ระหว่าง 0.66 - 1.96 ส่วนในพันล้านส่วน
- ข้อมูลปฐภูมิ : มีค่าอยู่ระหว่าง 0.81 - 2.09 ส่วนในพันล้านส่วน

เมื่อนำผลการตรวจวัดทั้ง 2 ชุด มาเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐานตามประกาศ
คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2538) พบว่ามีค่าไม่เกินเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดไว้

(30 ส่วนในล้านส่วน) และเมื่อเปรียบเทียบค่าสูงสุดของผลตรวจวัดทั้ง 2 ชุด พบว่า ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ เฉลี่ย 1 ชั่วโมงมีค่าลดลง

- **ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) เฉลี่ย 8 ชั่วโมง**

- ข้อมูลทุติยภูมิ : มีค่าอยู่ระหว่าง 0.73 - 1.72 ส่วนในพันล้านส่วน
- ข้อมูลปฐมภูมิ : มีค่าอยู่ระหว่าง 1.03 - 1.84 ส่วนในพันล้านส่วน

เมื่อนำผลการตรวจวัดทั้ง 2 ชุด มาเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐานตามประกาศ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2538) พบว่ามีค่าไม่เกินเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดไว้ (9 ส่วนในล้านส่วน) และเมื่อเปรียบเทียบค่าสูงสุดของผลตรวจวัดทั้ง 2 ชุด พบว่า ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ เฉลี่ย 8 ชั่วโมงมีค่าลดลง

- **ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง**

- ข้อมูลทุติยภูมิ : มีค่าอยู่ระหว่าง <0.0004 - 0.0424 ส่วนในล้านส่วน
- ข้อมูลปฐมภูมิ : มีค่าอยู่ระหว่าง 0.0089 - 0.0200 ส่วนในล้านส่วน

เมื่อนำผลการตรวจวัดทั้ง 2 ชุด มาเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐานตามประกาศ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2552) เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าไนโตรเจนไดออกไซด์ ในบรรยากาศโดยทั่วไปในเวลา 1 ชั่วโมง พบว่ามีค่าไม่เกินเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดไว้ (0.170 ส่วนในล้านส่วน) และเมื่อเปรียบเทียบค่าสูงสุดของผลตรวจวัดทั้ง 2 ชุด พบว่า ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าดีขึ้น

5.2) ฤดูแล้ง

- **ฝุ่นละอองรวม เฉลี่ย 24 ชั่วโมง (TSP)**

- ข้อมูลทุติยภูมิ : มีค่าอยู่ระหว่าง 0.031 - 0.142 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร
- ข้อมูลปฐมภูมิ : มีค่าอยู่ระหว่าง 0.032 - 0.047 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร

เมื่อนำผลการตรวจวัดทั้ง 2 ชุด มาเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐานตามประกาศ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ. 2547) เรื่องกำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศ โดยทั่วไป พบว่า มีค่าไม่เกินเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดไว้ (0.33 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร) และเมื่อเปรียบเทียบ ค่าสูงสุดของผลตรวจวัดทั้ง 2 ชุด พบว่า ฝุ่นละอองรวมมีค่าดีขึ้น

- **ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM₁₀) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง**

- ข้อมูลทุติยภูมิ : มีค่าอยู่ระหว่าง 0.017 - 0.064 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร
- ข้อมูลปฐมภูมิ : มีค่าอยู่ระหว่าง 0.022 - 0.035 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร

เมื่อนำผลการตรวจวัดทั้ง 2 ชุด มาเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐานตามประกาศ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ. 2547) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศ โดยทั่วไป พบว่า มีค่าไม่เกินเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดไว้ (0.12 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร) และเมื่อเปรียบเทียบ ค่าสูงสุดของผลตรวจวัดทั้ง 2 ชุด พบว่า ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอนมีค่าดีขึ้น

● **ฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 2.5 ไมครอน (PM_{2.5}) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง**

- ข้อมูลทุติยภูมิ : มีค่าอยู่ระหว่าง 0.006 - 0.0400 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร
- ข้อมูลปฐมภูมิ : มีค่าอยู่ระหว่าง 0.0097 - 0.0239 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร

เมื่อนำผลการตรวจวัดทั้ง 2 ชุด มาเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐานตามประกาศ
คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (พ.ศ. 2565) เรื่อง กำหนดมาตรฐานฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 2.5 ไมครอน
ในบรรยากาศโดยทั่วไป พบว่า ส่วนใหญ่มีค่าไม่เกินเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดไว้ (0.0375 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร)
และเมื่อเปรียบเทียบค่าสูงสุดของผลตรวจวัดทั้ง 2 ชุด พบว่า ฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 2.5 ไมครอนมีค่าดีขึ้น

● **ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง**

- ข้อมูลทุติยภูมิ : มีค่าอยู่ระหว่าง 0.66 - 1.64 ส่วนในล้านส่วน
- ข้อมูลปฐมภูมิ : มีค่าอยู่ระหว่าง 0.84 - 1.56 ส่วนในล้านส่วน

เมื่อนำผลการตรวจวัดทั้ง 2 ชุด มาเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐานตามประกาศ
คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2538) พบว่ามีค่าไม่เกินเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดไว้
(30 ส่วนในล้านส่วน) และเมื่อเปรียบเทียบค่าสูงสุดของผลตรวจวัดทั้ง 2 ชุด พบว่า ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์
เฉลี่ย 1 ชั่วโมงมีค่าดีขึ้น

● **ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) เฉลี่ย 8 ชั่วโมง**

- ข้อมูลทุติยภูมิ : มีค่าอยู่ระหว่าง 0.83 - 1.39 ส่วนในล้านส่วน
- ข้อมูลปฐมภูมิ : มีค่าอยู่ระหว่าง 0.98 - 1.46 ส่วนในล้านส่วน

เมื่อนำผลการตรวจวัดทั้ง 2 ชุด มาเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐานตามประกาศ
คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2538) พบว่ามีค่าไม่เกินเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดไว้
(9 ส่วนในล้านส่วน) และเมื่อเปรียบเทียบค่าสูงสุดของผลตรวจวัดทั้ง 2 ชุด พบว่า ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์
เฉลี่ย 8 ชั่วโมงมีค่าลดลง

● **ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง**

- ข้อมูลทุติยภูมิ : มีค่าอยู่ระหว่าง 0.0004 - 0.0133 ส่วนในล้านส่วน
- ข้อมูลปฐมภูมิ : มีค่าอยู่ระหว่าง 0.0107 - 0.0218 ส่วนในล้านส่วน

เมื่อนำผลการตรวจวัดทั้ง 2 ชุด มาเปรียบเทียบกับมาตรฐานตามประกาศ
คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2552) เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าไนโตรเจนไดออกไซด์
ในบรรยากาศโดยทั่วไป ในเวลา 1 ชั่วโมง พบว่ามีค่าไม่เกินเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดไว้ (0.170 ส่วนในล้านส่วน) และ
เมื่อเปรียบเทียบค่าสูงสุดของผลตรวจวัดทั้ง 2 ชุด พบว่า ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าลดลง

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

ตารางที่ 3.4-22 สรุปการเปรียบเทียบผลการตรวจวัดข้อมูลทุติยภูมิ และข้อมูลปฐมภูมิ

ครั้งที่	คุณภาพอากาศ										
	ต่ำสุด - สูงสุด										
	ความเร็วลมเฉลี่ย (เมตร/วินาที)	TSP 24 ชั่วโมง (มก./ลบ.ม.)	PM ₁₀ 24 ชั่วโมง (มก./ลบ.ม.)	PM _{2.5} 24 ชั่วโมง (มก./ลบ.ม.)	CO 1 ชั่วโมง (ส่วนในล้านส่วน)	CO 8 ชั่วโมง (ส่วนในล้านส่วน)	NO ₂ 1 ชั่วโมง (ส่วนในล้านส่วน)	NMHC (ส่วนในล้านส่วน)	Methane 1 ชั่วโมง (ส่วนในล้านส่วน)	THC (ส่วนในล้านส่วน)	VOC 24 ชั่วโมง (ไมโครกรัม/ ลบ.ม.)
ข้อมูลทุติยภูมิ ^{1/}											
1. ฤดูฝน	0.3 - 4.3	0.023 - 0.074	0.010 - 0.028	<0.002-0.008	0.66 - 1.96	0.73 - 1.72	<0.0004 - 0.0424	0.65 - 1.55 ^{3/}	-	1.60 - 3.05 ^{3/}	ต่ำ
2. ฤดูแล้ง	0.5 - 5.5	0.031 - 0.142	0.017 - 0.064	0.006 - 0.040	0.66 - 1.64	0.83 - 1.39	0.0004 - 0.0133	0.66 - 1.37 ^{3/}	-	1.60 - 2.97 ^{3/}	ต่ำ
ค่าสูงสุด	-	0.142	0.064	0.040	1.96	1.72	0.0424	1.55	-	3.05	-
ข้อมูลปฐมภูมิ ^{2/}											
3. ฤดูแล้ง	0.8 - 3.7	0.032 - 0.047	0.022 - 0.035	0.0097 - 0.0239	0.84 - 1.56	0.98 - 1.46	0.0107 - 0.0218	0.75 - 2.11 ^{4/}	0.91 - 2.43	1.76 - 4.04 ^{4/}	ต่ำ
4. ฤดูฝน	0.5 - 3.5	0.013 - 0.040	0.005 - 0.012	<0.0020 - 0.0058	0.81 - 2.09	1.03 - 1.84	0.0089 - 0.0200	0.44 - 2.60 ^{4/}	0.72 - 2.87	1.41 - 4.39 ^{4/}	ต่ำ
ค่าสูงสุด	-	0.047	0.035	0.0239	2.09	1.84	0.0218	2.60	2.87	4.39	-
มาตรฐาน		0.33 ^{5/}	0.12 ^{5/}	0.0375 ^{6/}	30.0 ^{7/}	9.0 ^{7/}	0.17 ^{8/}	NA	NA	NA	-
เปรียบเทียบคุณภาพอากาศ จากผลการตรวจวัด											
ฤดูฝน เทียบ 1 กับ 4	-	ดีขึ้น	ดีขึ้น	ดีขึ้น	ลดลง	ลดลง	ดีขึ้น	-	-	-	-
ฤดูแล้ง เทียบ 2 กับ 3	-	ดีขึ้น	ดีขึ้น	ดีขึ้น	ดีขึ้น	ลดลง	ลดลง	-	-	-	-

หมายเหตุ : ^{1/} ข้อมูลทุติยภูมิ มาจากรายงาน EHIA ฉบับผ่านความเห็นชอบ จาก กก.วล. (มีถุนายน พ.ศ. 2565)
- ตรวจวัดครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 18 - 24 กรกฎาคม พ.ศ. 2562
- ตรวจวัดครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 3 - 9 พฤศจิกายน พ.ศ. 2562
^{2/} ข้อมูลปฐมภูมิ
- ตรวจวัดครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 7 - 13 พฤศจิกายน พ.ศ. 2566
- ตรวจวัดครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 11 - 18 กรกฎาคม พ.ศ. 2567
^{3/} ตรวจวัดก๊าซนั้นมีเทนไฮโดรคาร์บอน และก๊าซไฮโดรคาร์บอนรวม 3 ชั่วโมง
^{4/} ตรวจวัดก๊าซนั้นมีเทนไฮโดรคาร์บอน และก๊าซไฮโดรคาร์บอนรวม 1 ชั่วโมง
^{5/} มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ. 2547)
^{6/} มาตรฐานฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 2.5 ไมครอน ในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (พ.ศ. 2565)
^{7/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2538) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป
^{8/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2552) เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป
ที่มา : ตรวจวัดโดยบริษัท ยูโนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด (ห้องปฏิบัติการวิเคราะห์เอกซน เลขทะเบียน ว-145, ISO/IEC 17025)

3.4.6 ทรัพยากรดิน

3.4.6.1 ขอบเขตการศึกษา

ศึกษาสภาพดิน การทรุดตัวของแผ่นดินบริเวณพื้นที่โครงการและพื้นที่โดยรอบโครงการที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบและข้อจำกัดต่อโครงการ

3.4.6.2 วิธีการศึกษา

รวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้อง ได้แก่

- ข้อมูลทุติยภูมิต่างๆ ได้แก่ แผนที่ชุดดินระดับตำบล จัดทำโดย กรมพัฒนาที่ดิน กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ แล้วยนำมาวิเคราะห์ชนิด คุณสมบัติของดิน ความอุดมสมบูรณ์ของดิน ศักยภาพการใช้ประโยชน์และเสถียรภาพต่อการชะล้างพังทลายของดิน
- ข้อมูลคุณลักษณะทางเทคนิคด้านธรณีวิทยาพื้นที่โครงการ จากรายงาน EHIA ฉบับผ่านความเห็นชอบ จาก กก.วล. (มิถุนายน พ.ศ. 2565)

3.4.6.3 ผลการศึกษา

1) กลุ่มชุดดินบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ

จากการศึกษาแผนที่กลุ่มชุดดิน จากข้อมูลสารสนเทศทรัพยากรดิน ของกรมพัฒนาที่ดิน พบว่าพื้นที่ศึกษาโครงการอยู่ในกลุ่มชุดดิน 10 กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มชุดดินที่ 35, 40, 43, 44, 59, 35B, 40B, 43B, MA และ SC รายละเอียดลักษณะและคุณสมบัติของกลุ่มชุดดิน แสดงดังตารางที่ 3.4-23 และรูปที่ 3.4-16

ตารางที่ 3.4-23 ลักษณะและคุณสมบัติของชุดดินที่พบบริเวณพื้นที่ศึกษา

กลุ่มชุดดิน	ลักษณะและคุณสมบัติของดิน	พบบริเวณ	ความอุดมสมบูรณ์	ปฏิกิริยาดิน	การใช้ประโยชน์ดิน
35, 35B	กลุ่มดินร่วนละเอียดถึงลึกมากที่เกิดจากตะกอนลำน้ำหรือวัตถุต้นกำเนิดดินเนื้อหยาบ พบบริเวณ เนื้อดินบนเป็นดินร่วนปนทราย ส่วนดินล่างเป็นดินร่วนเหนียวปนทราย การระบายน้ำดีถึงดีปานกลาง	พื้นที่ดอน ลูกคลื่นลอนลาดเล็กน้อย	ต่ำ	กรดจัดมาก ถึง กรดปานกลาง	ใช้ปลูกพืชไร่ ไม้ผล และ ไม้ยืนต้น
40, 40B	กลุ่มดินร่วนหยาบถึงลึกมากที่เกิดจากตะกอนลำน้ำหรือวัตถุต้นกำเนิดเนื้อหยาบ เนื้อดินเป็นพวกดินร่วนหยาบ การระบายน้ำดี	พื้นที่ดอน ลูกคลื่นจนถึงเนินเขา	ต่ำ	กรดจัดมาก ถึง กรดปานกลาง	ใช้ปลูกพืชไร่ บางแห่งเป็น ป่าละเมาะหรือ ทุ่งหญ้า ธรรมชาติ
43	กลุ่มดินทรายลึกมากที่เกิดจากตะกอนลำน้ำหรือสันทรายชายทะเล การระบายน้ำค่อนข้างดีมาก	ภาคใต้ ภาคตะวันออก หรือบริเวณ ชายฝั่งทะเล	ต่ำ	กรดเล็กน้อย ถึงเป็นด่าง	ใช้ปลูกพืชไร่ บางแห่งเป็น ป่าละเมาะ หรือทุ่งหญ้า ธรรมชาติ

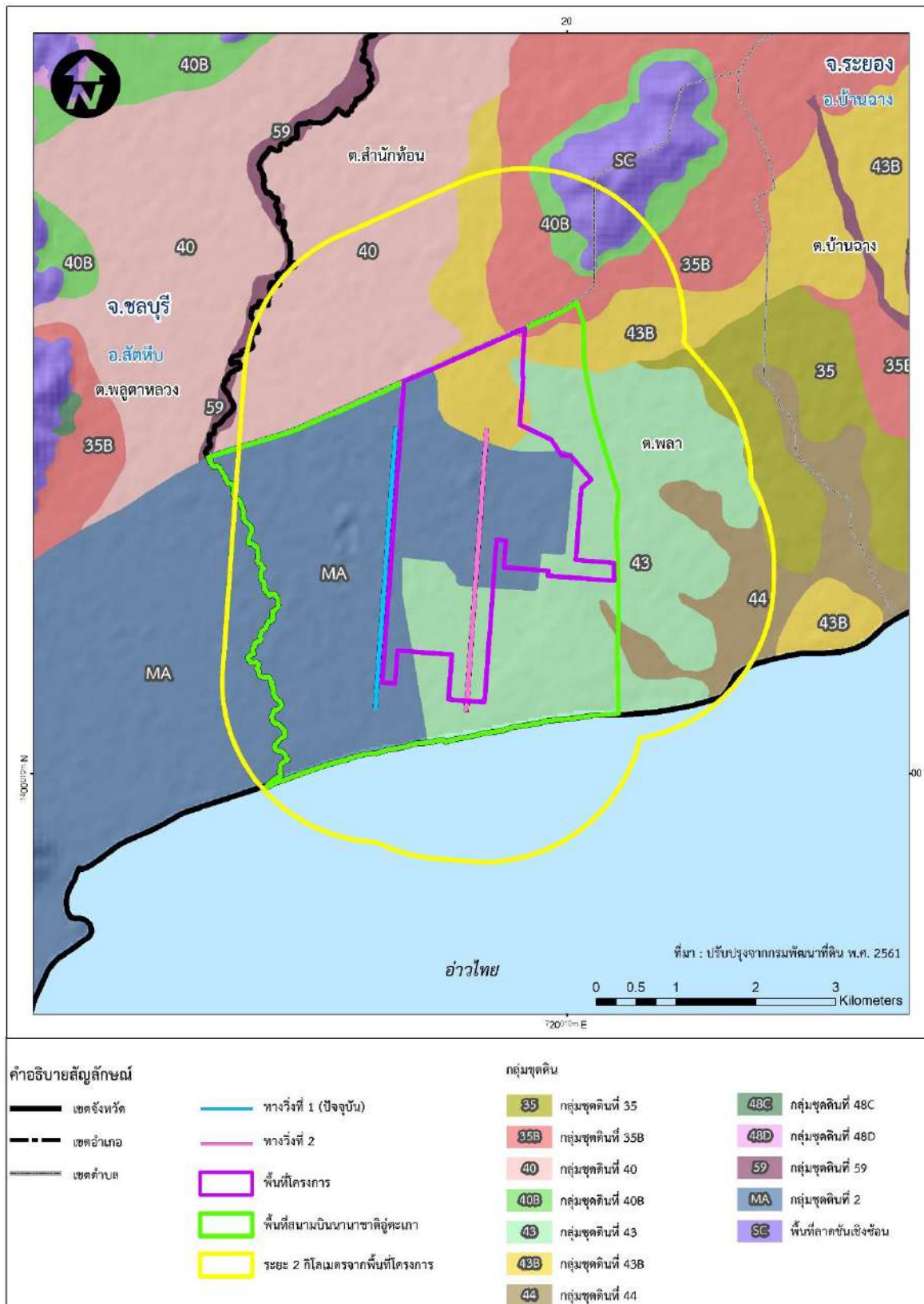
รายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม สำหรับโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ
 ที่อาจมีผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติคุณภาพสิ่งแวดล้อม สุขภาพ อนามัย คุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนอย่างรุนแรง
 โครงการก่อสร้างทางวิ่งและทางขับที่ 2 สนามบินนานาชาติอู่ตะเภา อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง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

ตารางที่ 3.4-23 ลักษณะและคุณสมบัติของชุดดินที่พบบริเวณพื้นที่ศึกษา

กลุ่มชุดดิน	ลักษณะและคุณสมบัติของดิน	พบบริเวณ	ความอุดมสมบูรณ์	ปฏิกิริยาดิน	การใช้ประโยชน์ดิน
44	กลุ่มดินทรายหนาที่เกิดจากตะกอนลำน้ำหรือตะกอนเนื้อหยาบ เนื้อดินเป็นพวกดินทรายในดินล่าง ที่ลึกมากกว่า 150 ซม. อาจพบเนื้อดินเป็นดินร่วนปนทรายหรือดินร่วนเหนียวปนทราย การระบายน้ำค่อนข้างมาก	พื้นที่ดอน ลูกคลื่นจนถึงเนินเขา	ต่ำ	กรดจัดมากถึงกรดปานกลาง	ใช้ปลูกพืชไร่หรือไม้ยืนต้นต่างๆ บางแห่งเป็นป่าเต็งรังหรือทุ่งหญ้าธรรมชาติ
59	กลุ่มดินร่วนหยาบหรือดินร่วนละเอียดที่เกิดจากดินตะกอนน้ำพาเชิงซ้อน ชั้นดินมีลักษณะเป็นชั้นสลับ เนื้อดินไม่แน่นอนขึ้นอยู่กับตะกอนที่มาทับถม การระบายน้ำเลวถึงค่อนข้างเลว	ที่ราบลุ่มบริเวณพื้นล่างของเนินหรือหุบเขา	ไม่แน่นอน ขึ้นอยู่กับชนิดของวัตถุต้นกำเนิดดินในบริเวณนั้นๆ	กรดจัดถึงกลาง	ทำนา นิยมใช้ปลูกพืชผักหรือพืชไร่อายุสั้น
43B	กลุ่มดินทรายลึกมากที่เกิดจากตะกอนลำน้ำหรือส้นทรายชายทะเล เนื้อดินเป็นพวกดินทราย การระบายน้ำค่อนข้างดี	บริเวณหาดทราย สันทราย ชายทะเล หรือบริเวณที่ลาดเชิงเขา	ต่ำ	กรดเล็กน้อยถึงต่ำ	ใช้ปลูกพืชไร่ บางแห่งเป็นป่าละเมาะหรือทุ่งหญ้าธรรมชาติ
MA	ที่ดินดัดแปลง/พื้นที่ถม				
SC	พื้นที่ลาดชันเชิงซ้อนที่มีความลาดชันมากกว่า 35 % ลักษณะของเนื้อดินและความอุดมสมบูรณ์ตามธรรมชาติแตกต่างกันไปแล้วแต่ชนิดของหินต้นกำเนิดในบริเวณนั้น				

ที่มา : กรมพัฒนาที่ดิน, พ.ศ. 2566. ข้อมูลกลุ่มชุดดิน 62 กลุ่ม.

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



รูปที่ 3.4-16 กลุ่มชุดดินบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ

2) การชะล้างพังทลายของดิน

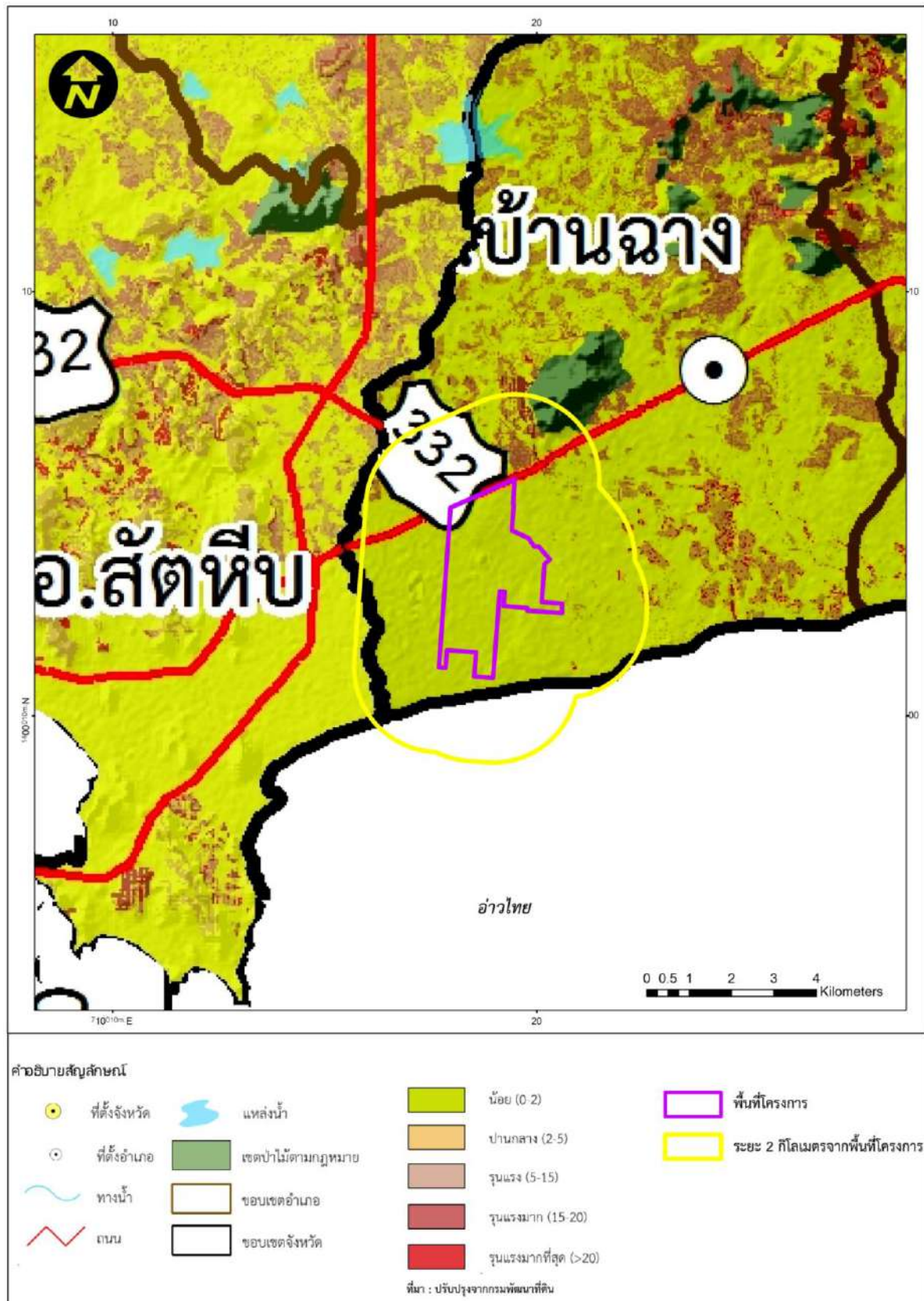
จากรายงานสถานภาพการชะล้างพังทลายของดินในประเทศไทย กรมพัฒนาที่ดิน กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ ปี พ.ศ. 2563 พบว่า พื้นที่ส่วนใหญ่ของภาคตะวันออกเฉียงเหนือมีความรุนแรงของการสูญเสียดินสูงสุดในระดับน้อย (0 - 2 ตันต่อไร่ต่อปี) ครอบคลุมเนื้อที่ร้อยละ 78.52 ของเนื้อที่ทั้งหมดของภาค พบกระจายทั่วทุกจังหวัด รองลงมา คือ ระดับความรุนแรงปานกลาง (2 - 5 ตันต่อไร่ต่อปี) และระดับรุนแรง (5 - 15 ตันต่อไร่ต่อปี) ส่วนระดับที่รุนแรงมากถึงมากที่สุด (มากกว่า 15 ตันต่อไร่ต่อปี) มีเนื้อที่ในแต่ละระดับน้อยกว่าร้อยละ 1 ของเนื้อที่ทั้งหมดของภาค และพบว่า พื้นที่ที่มีการสูญเสียดินมากกว่า 2 ตันต่อไร่ต่อปี รวมเนื้อที่ประมาณ 5,035,462 ไร่ หรือร้อยละ 21.48 ของเนื้อที่ทั้งหมดของภาค

สำหรับพื้นที่โครงการ ซึ่งตั้งอยู่ในพื้นที่ตำบลพลลา อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง พบว่า มีระดับความรุนแรงต่อการสูญเสียดินอยู่ในระดับน้อย โดยสูญเสียดินเพียง 0 - 2 ตันต่อไร่ต่อปีเท่านั้น แสดงดังรูปที่ 3.4-17

3) คุณลักษณะทางเทคนิคด้านธรณีวิทยาพื้นที่โครงการ

จากการทบทวนผลการเจาะสำรวจดินจากรายงาน EHIA ฉบับผ่านความเห็นชอบ จาก กก.วล. (มิถุนายน พ.ศ. 2565) พบว่า พื้นที่ศึกษาโครงการมีเนินหินขนาดเล็ก กระจายอยู่ทางด้านทิศเหนือ ทิศตะวันออก และทิศตะวันออกเฉียงใต้ของพื้นที่ โดยทั่วไปของพื้นดินเดิมหรือดินถม เป็นชั้นดินเหนียว (ลึก 2 เมตร) ชั้นดินถัดลงไปเป็นดินตกตะกอนประเภท Alluvial/Colluvial/Resi Deposits ซึ่งความแข็งของชั้นดินตกตะกอนจะเพิ่มมากขึ้นตามความลึกของชั้นดินและจะมีความแข็งมากที่สุดเมื่อใกล้จะถึงชั้นหินผุ ทั้งนี้ชั้นดินตกตะกอนมีความหนาแน่นมากเพียงพอ โดยที่ไม่จำเป็นต้องเจาะลึกลงไปหาชั้นหินที่อยู่ระดับต่ำลงไปกว่านี้

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



ที่มา : ดัดแปลงจาก กรมพัฒนาที่ดิน, พ.ศ. 2563. สถานภาพการชะล้างพังทลายของดินในประเทศไทย ปี พ.ศ. 2563.

รูปที่ 3.4-17 แผนที่การสูญเสียดิน

3.4.7 คุณภาพน้ำผิวดิน

3.4.7.1 ขอบเขตการศึกษา

รวบรวมข้อมูลคุณภาพน้ำผิวดินที่มีการตรวจวัดในบริเวณพื้นที่ศึกษา จากข้อมูลทุติยภูมิที่เกี่ยวข้อง
เพื่อประเมินผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงคุณภาพน้ำผิวดินที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการ

3.4.7.2 วิธีการศึกษา

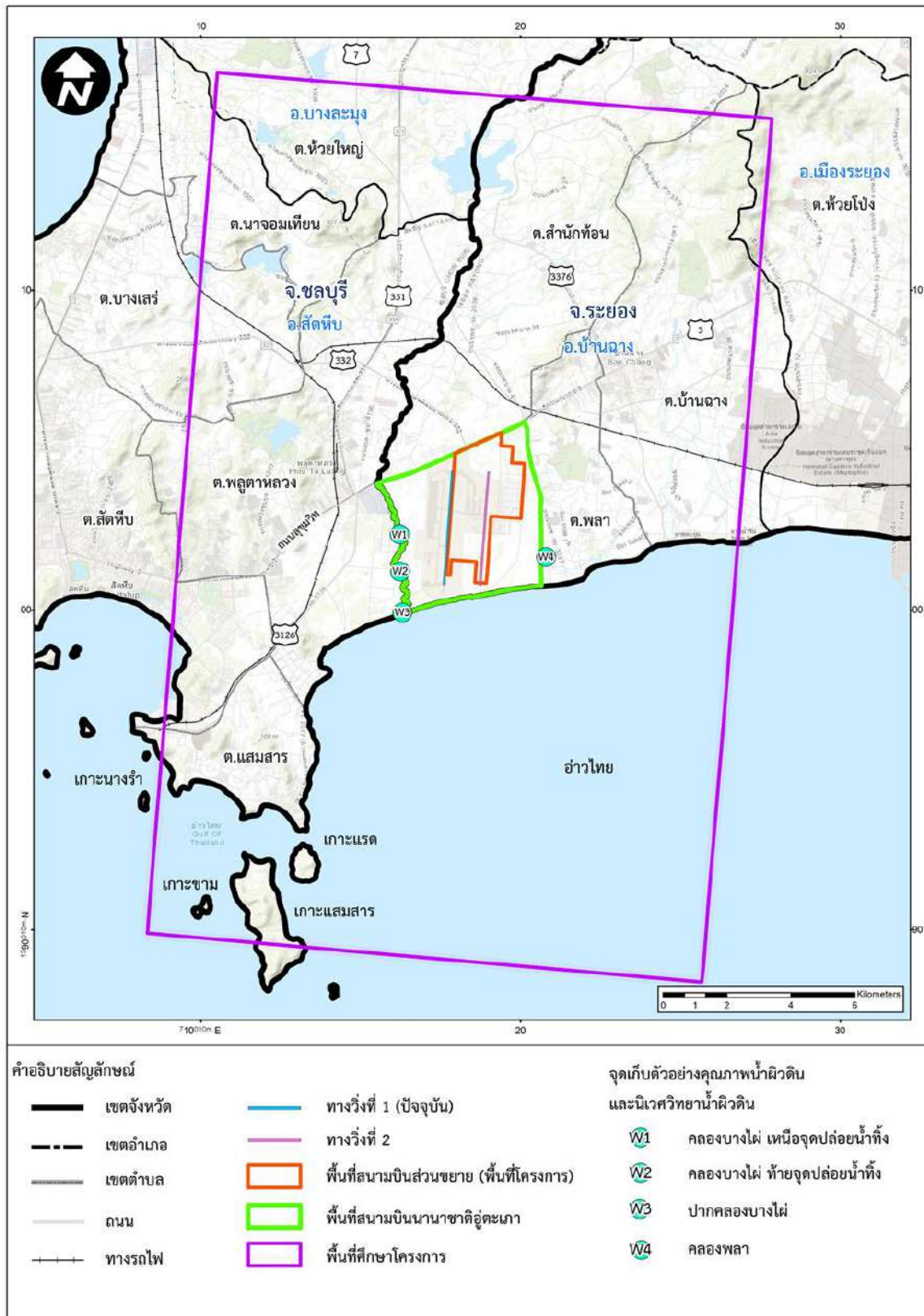
1) ข้อมูลทุติยภูมิ

ข้อมูลคุณภาพน้ำผิวดิน ในบริเวณใกล้เคียงพื้นที่ศึกษาโครงการ จากรายงาน EHIA ฉบับผ่านความเห็นชอบ จาก กก.วล. (มิถุนายน พ.ศ. 2565) แสดงดังรูปที่ 3.4-18

2) ข้อมูลปฐมภูมิ

ดำเนินการเก็บตัวอย่างและวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน 25 ดัชนี ตามวิธีการที่กำหนดในประกาศ
คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ. 2537) ออกตามความในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพ
สิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดิน และวิธีการตามที่กำหนด
ใน Standard Methods for the Examination of Water and Wastewater, APHA, AWWA, and WEF, 23rd Edition,
2017. รายละเอียดดังตารางที่ 3.4-24 ในวันที่ 31 ตุลาคม พ.ศ. 2566 จำนวน 2 จุดตรวจวัด ได้แก่ คลองบางไผ่
(จุดปล่อยออกทะเล) และคลองพลา ดังรูปที่ 3.4-19 ซึ่งเป็นแหล่งน้ำผิวดินที่อาจจะได้รับผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลง
รายละเอียดโครงการ โดยเหตุผลและความเหมาะสมของจุดตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดินและนิเวศวิทยาทางน้ำ แสดงดัง
ตารางที่ 3.4-25

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



ที่มา : รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม สำหรับโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการที่อาจมีผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติ
 คุณภาพสิ่งแวดล้อมสุขภาพ อนามัย คุณภาพชีวิต ของประชาชนในชุมชนอย่างรุนแรงโครงการก่อสร้างทางวิ่งและทางขับที่ 2 สนามบิน
 นานาชาติอู่ตะเภา. พ.ศ. 2565.บทที่ 3 สภาพแวดล้อมปัจจุบัน

รูปที่ 3.4-18 จุดเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำผิวดินและนิเวศวิทยาน้ำผิวดิน ในรายงาน EHIA ฉบับผ่านความเห็นชอบจาก กก.วล. (มิถุนายน พ.ศ. 2565)

ตารางที่ 3.4-24 ดัชนีและวิธีตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน

ดัชนี	วิธีการวิเคราะห์ ^{1/}	ขีดต่ำสุด ของการวัด
1) ค่าความเป็นกรดและด่าง (pH)	Electrometric Method at site (SM : 4500-H ⁺ B)	-
2) อุณหภูมิ (Temperature)	Thermometer at site (SM : 2550 B)	-
3) การนำไฟฟ้า	Electrical Conductivity Method at site (SM : 2510 B)	0.1
4) ความโปร่งใส (Transparency)	Secchi Disc	-
5) ความขุ่น (Turbidity)	Nephelometric Method (SM : 2130 B)	0.1
6) ความเค็ม (Salinity)	Electrical Conductivity Method at site (SM : 2520 B)	0.1
7) ออกซิเจนละลาย (DO)	Aside Modification Method at site (SM : 4500-O C)	0.5
8) บีโอดี (BOD)	Aside Modification Method (SM : 4500-O C and 5210 B)	1.0
9) ของแข็งแขวนลอย (SS)	Suspended Solids Dried at 103-105 °C (SM : 2540 D)	5.0
10) ของแข็งละลายน้ำทั้งหมด (TDS)	Total Dissolved Solids Dried at 180 °C (SM : 2540 C)	25
11) น้ำมันและไขมัน (Fat, Oil and Grease)	Liquid-Liquid, Partition-Gravimetric Method (SM : 5520 B)	3
12) ไนเตรต (NO ₃) ในหน่วย ไนโตรเจน	Cadmium Reduction Method (SM : 4500-NO ₃ ⁻ E)	0.02
13) ฟอสเฟต - ฟอสฟอรัส	Ascorbic Acid Method (SM : 4500-P E)	0.01
14) สารหนู (As)	Hybride Generation AAS Method (SM : 3314 C)	0.0003
15) แมงกานีส (Mn)	In-House Method UAE.TP.SW.01 (Nitric Acid Digestion and Direct Air Acetylene Flame Method); SM : 3030 E and 3111 B	0.005
16) ปรอท (Hg)	Cold Vapor AAS Method (SM : 3112 B)	0.0002
17) สังกะสี (Zn)	In-House Method UAE.TP.SW.01 (Nitric Acid Digestion and Direct Air Acetylene Flame Method); SM : 3030 E and 3111 B	0.005
18) แคดเมียม (Cd)	In-House Method UAE.TP.SW.01 (Nitric Acid Digestion and Direct Air Acetylene Flame Method); SM : 3030 E and 3111 B	0.003
19) ทองแดง (Cu)	In-House Method UAE.TP.SW.01 (Nitric Acid Digestion and Direct Air Acetylene Flame Method); SM : 3030 E and 3111 B	0.003

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

ตารางที่ 3.4-24 **ดัชนีและวิธีตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน**

ดัชนี	วิธีการวิเคราะห์ ^{1/}	ขีดต่ำสุด ของการวัด
20) นิกเกิล (Ni)	In-House Method UAE.TP.SW.01 (Nitric Acid Digestion and Direct Air Acetylene Flame Method); SM : 3030 E and 3111 B	0.005
21) โครเมียมเฮกซะวาเลนท์ (Cr ⁶⁺)	Extraction and Air-Acetylen Flame Method (SM : 3111 C)	0.001
22) ตะกั่ว (Pb)	In-House Method UAE.TP.SW.01 (Nitric Acid Digestion and Direct Air Acetylene Flame Method); SM : 3030 E and 3111 B	0.010
23) โครเมียม (Cr)	In-House Method UAE.TP.SW.01 (Nitric Acid Digestion and Direct Air Acetylene Flame Method); SM: 3030 E and 3111 B	0.010
24) แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์ม ทั้งหมด (Total Coliform Bacteria)	Multiple-Tube Fermentation Technique (SM : 9921 E)	18
25) แบคทีเรียกลุ่มฟีคอล โคลิฟอร์ม (Fecal Coliform Bacteria)	Multiple-Tube Fermentation Technique (SM : 9921 B)	18

หมายเหตุ : ^{1/}Standard Methods for the Examination of Water and Wastewater, APHA, AWWA , WEF 23rd Edition, 2017.

A map of the study area in Thailand. The map shows the city of Bangkok (กรุงเทพมหานคร) at the top, with various districts labeled such as จ.ระยอง (Chon Buri), อ.บ้านฉาง (Ban Chang), ต.บ้านฉาง (Ban Chang), ต.พลา (Phla), ต.พลูตาหลวง (Plu Ta Luang), and ต.สำนักท้อน (Sankha Thon). A yellow outline indicates the general study area, while a green outline marks a specific zone. Within this green zone, there are two smaller areas outlined in blue and pink. The map includes a scale bar from 0 to 3 Kilometers, a north arrow, and coordinates (12° 0' N, 100° 0' E). The name 'อ่าวไทย' (Gulf of Thailand) is written at the bottom.

 เขตจังหวัด
 เขตอำเภอ
 เขตตำบล

 ทางวิ่งที่ 2

 พื้นที่สนามบินนานาชาติอู่ตะเภา

รูปที่ 2 คือแบบจำลองที่ผู้วิจัยได้

❶ คลองบางไผ่ : จุดปล่อยออกทะเล

2 คลองพลา

3-97

ตารางที่ 3.4-25 เหตุผลและความเหมาะสมของสถานีตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดินและนิเวศวิทยาทางน้ำ

จุดตรวจวัด	พิกัด UTM เขต 47 P		เหตุผลและความเหมาะสม
	E	N	
คลองบางไผ่ (จุดปล่อยออกทะเล)	716315	1399935	เป็นแหล่งน้ำผิวดิน ที่ไหลผ่านพื้นที่สนามบินนานาชาติ อู่ตะเภาด้านทิศตะวันตก และใช้เป็นแหล่งรองรับน้ำ จากระบบบำบัดน้ำเสียของโครงการปัจจุบัน
คลองพลา	720812	1401663	เป็นแหล่งน้ำผิวดินที่อยู่ใกล้ขอบเขตพื้นที่โครงการ

3.4.7.3 ผลการศึกษา

1) ข้อมูลทุติยภูมิ

จากการทบทวนข้อมูลคุณภาพน้ำ บริเวณใกล้เคียงพื้นที่ศึกษาโครงการ จากรายงาน EHIA ฉบับผ่าน
 ความเห็นชอบ จาก กก.วล. (มิถุนายน พ.ศ. 2565) พบว่า บริเวณพื้นที่โครงการ มีแหล่งน้ำผิวดินตามธรรมชาติ
 ในพื้นที่ตั้งโครงการเพียงแหล่งเดียว คือ คลองบางไผ่ ซึ่งเป็นแหล่งน้ำที่ไหลผ่านพื้นที่สนามบินนานาชาติอู่ตะเภา
 ด้านทิศตะวันตก โดยคาดว่าจะได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการนี้ในอนาคตและใช้เป็นคลองรับน้ำจากระบบ
 บำบัดน้ำเสียของโครงการปัจจุบัน ส่วนอีกแหล่งน้ำผิวดินตามธรรมชาติ คือ คลองพลา ซึ่งอยู่ใกล้กับพื้นที่โครงการ
 ด้านทิศตะวันออก โดยดำเนินการเก็บตัวอย่าง จำนวน 2 ครั้ง เพื่อเป็นตัวแทนของน้ำผิวดินในช่วงฤดูฝนและฤดูแล้ง
 ได้แก่ ครั้งที่ 1 ช่วงฤดูฝน วันที่ 18 กรกฎาคม พ.ศ. 2562 และครั้งที่ 2 ช่วงฤดูแล้ง วันที่ 31 ตุลาคม พ.ศ. 2562
 จำนวน 4 จุดตรวจวัด ได้แก่ คลองบางไผ่ จำนวน 3 จุด และคลองพลา จำนวน 1 จุด แสดงดังรูปที่ 3.4-18
 25 ดัชนีคุณภาพน้ำผิวดิน สามารถสรุปผลการทบทวนได้ดังนี้

1. จุด W1 : คลองบางไผ่ เหนือจุดปล่อยน้ำทิ้ง

ช่วงฤดูฝน : ค่าความเป็นกรดและด่าง 7.3 อุณหภูมิ น้ำ 30 องศาเซลเซียส การนำไฟฟ้า 320
 ไมโครโมห์ต่อเซนติเมตร ความโปร่งใส 0.3 เมตร ความขุ่น 15 เอ็นทียู ความเค็ม 0.1 ส่วนในพันส่วน ออกซิเจนละลาย
 5.1 มิลลิกรัมต่อลิตร บีโอดี 2.1 มิลลิกรัมต่อลิตร ของแข็งแขวนลอย 18.5 มิลลิกรัมต่อลิตร ของแข็งละลายน้ำทั้งหมด
 184 มิลลิกรัมต่อลิตร ไนเตรตในหน่วยไนโตรเจน 0.17 มิลลิกรัมต่อลิตร ฟอสเฟต-ฟอสฟอรัส 0.06 มิลลิกรัมต่อลิตร
 ส่วนน้ำมันและไขมัน ตรวจไม่พบ สำหรับการวิเคราะห์ปริมาณโลหะหนักและกลุ่มแบคทีเรีย พบสารหนู 0.005
 มิลลิกรัมต่อลิตร แมงกานีส 0.778 มิลลิกรัมต่อลิตร โปรททั้งหมด 0.0002 มิลลิกรัมต่อลิตร ส่วนสังกะสี แคดเมียม
 ทองแดง นิกเกิล โครเมียมเฮกซะวาเลนต์ ตะกั่ว โครเมียม ตรวจไม่พบ สำหรับแบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด
 มากกว่า 16,000 เอ็มพีเอ็นต่อ 100 มิลลิลิตร และแบคทีเรียกลุ่มฟีคอลโคลิฟอร์ม มากกว่า 16,000 เอ็มพีเอ็นต่อ 100
 มิลลิลิตร

ช่วงฤดูแล้ง : ค่าความเป็นกรด และด่าง 7.2 อุณหภูมิ น้ำ 29 องศาเซลเซียส การนำไฟฟ้า 261
 ไมโครโมห์ต่อเซนติเมตร ความโปร่งใส 0.2 เมตร ความขุ่น 90 เอ็นทียู ความเค็ม 0.1 ส่วนในพันส่วน ออกซิเจนละลาย 5.5
 มิลลิกรัมต่อลิตร บีโอดี 1.6 มิลลิกรัมต่อลิตร ของแข็งแขวนลอย 35.7 มิลลิกรัมต่อลิตร ของแข็งละลายน้ำทั้งหมด 261
 มิลลิกรัมต่อลิตร ไนเตรตในหน่วยไนโตรเจน 0.64 มิลลิกรัมต่อลิตร ฟอสเฟต - ฟอสฟอรัส 0.08 มิลลิกรัมต่อลิตร
 ส่วนน้ำมันและไขมัน ตรวจไม่พบ สำหรับการวิเคราะห์ปริมาณโลหะหนักและกลุ่มแบคทีเรีย พบสารหนู 0.0073 มิลลิกรัม
 ต่อลิตร แมงกานีส 0.374 มิลลิกรัมต่อลิตร ทองแดง มีค่ามากกว่า 0.003 และน้อยกว่า 0.100 มิลลิกรัมต่อลิตร และตะกั่ว

มีค่ามากกว่าหรือเท่ากับ 0.010 และน้อยกว่า 0.100 มิลลิกรัมต่อลิตร ส่วนปรอททั้งหมด สังกะสี แคดเมียม นิกเกิล โครเมียมเฮกซะวาเลนต์ โครเมียม ตรวจไม่พบ สำหรับแบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด 7,900 เอ็มพีเอ็นต่อ 100 มิลลิลิตร และแบคทีเรียกลุ่มฟีคอลโคลิฟอร์ม 92,000 เอ็มพีเอ็นต่อ 100 มิลลิลิตร

เมื่อนำผลวิเคราะห์ที่ได้ทั้ง 2 ฤดูกาล มาเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐานคุณภาพในแหล่งน้ำผิวดิน ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ. 2537) ออกตามความในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 พบว่าคุณภาพน้ำคลองบางไผ่ บริเวณเหนือจุดปล่อยน้ำทิ้ง ทุกดัชนี อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานน้ำผิวดินประเภทที่ 4

2. จุด W2 : คลองบางไผ่ ท้ายจุดปล่อยน้ำทิ้ง

ช่วงฤดูฝน : ค่าความเป็นกรด และด่าง 7.5 อุณหภูมิ 33 องศาเซลเซียส การนำไฟฟ้า 340 ไมโครโมห์ต่อเซนติเมตร ความโปร่งใส 0.2 เมตร ความขุ่น 6.8 เอ็นทียู ความเค็ม 0.1 ส่วนในพันส่วน ออกซิเจนละลาย 4.4 มิลลิกรัมต่อลิตร บีโอดี 1.1 มิลลิกรัมต่อลิตร ของแข็งแขวนลอย 9.2 มิลลิกรัมต่อลิตร ของแข็งละลายน้ำทั้งหมด 193 มิลลิกรัมต่อลิตร ไนเตรตในหน่วยไนโตรเจน 0.03 มิลลิกรัมต่อลิตร ฟอสเฟต-ฟอสฟอรัส 0.07 มิลลิกรัมต่อลิตร ส่วนน้ำมันและไขมัน ตรวจไม่พบ สำหรับการวิเคราะห์ปริมาณโลหะหนักและกลุ่มแบคทีเรีย พบสารหนู 0.0087 มิลลิกรัมต่อลิตร แมงกานีส 0.294 มิลลิกรัมต่อลิตร ส่วนปรอททั้งหมด สังกะสี แคดเมียม ทองแดง นิกเกิล โครเมียมเฮกซะวาเลนต์ ตะกั่ว และโครเมียม ตรวจไม่พบ สำหรับแบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด 490 เอ็มพีเอ็นต่อ 100 มิลลิลิตร และแบคทีเรียกลุ่มฟีคอลโคลิฟอร์ม 130 เอ็มพีเอ็นต่อ 100 มิลลิลิตร

ช่วงฤดูแล้ง : ค่าความเป็นกรดและด่าง 7.9 อุณหภูมิ 28 องศาเซลเซียส การนำไฟฟ้า 253 ไมโครโมห์ต่อเซนติเมตร ความโปร่งใส 0.2 เมตร ความขุ่น 110 เอ็นทียู ความเค็ม 0.1 ส่วนในพันส่วน ออกซิเจนละลาย 4.9 มิลลิกรัมต่อลิตร บีโอดี 1.9 มิลลิกรัมต่อลิตร ของแข็งแขวนลอย 101 มิลลิกรัมต่อลิตร ของแข็งละลายน้ำทั้งหมด 253 มิลลิกรัมต่อลิตร ไนเตรตในหน่วยไนโตรเจน 0.33 มิลลิกรัมต่อลิตร ฟอสเฟต-ฟอสฟอรัส 0.08 มิลลิกรัมต่อลิตร ส่วนน้ำมันและไขมัน ตรวจไม่พบ สำหรับการวิเคราะห์ปริมาณโลหะหนักและกลุ่มแบคทีเรีย พบสารหนู 0.0080 มิลลิกรัมต่อลิตร แมงกานีส 0.281 มิลลิกรัมต่อลิตร สังกะสี มีค่ามากกว่าหรือเท่ากับ 0.005 และน้อยกว่า 0.025 มิลลิกรัมต่อลิตร และทองแดง มีค่ามากกว่า 0.003 และน้อยกว่า 0.100 มิลลิกรัมต่อลิตร ส่วนปรอททั้งหมด แคดเมียม นิกเกิล โครเมียมเฮกซะวาเลนต์ ตะกั่ว โครเมียม ตรวจไม่พบ สำหรับแบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด 6,300 เอ็มพีเอ็นต่อ 100 มิลลิลิตร และแบคทีเรียกลุ่มฟีคอลโคลิฟอร์ม 14,000 เอ็มพีเอ็นต่อ 100 มิลลิลิตร

เมื่อนำผลวิเคราะห์ที่ได้ทั้ง 2 ฤดูกาล มาเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐานคุณภาพในแหล่งน้ำผิวดิน ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ. 2537) ออกตามความในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 พบว่าคุณภาพน้ำคลองบางไผ่ บริเวณท้ายจุดปล่อยน้ำทิ้ง ทุกดัชนี อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานน้ำผิวดินประเภทที่ 4

3. จุด W3 : คลองบางไผ่ จุดปล่อยออกทะเล

ช่วงฤดูฝน : ค่าความเป็นกรด และด่าง 8.1 อุณหภูมิ 33 องศาเซลเซียส การนำไฟฟ้า 35,255 ไมโครโมห์ต่อเซนติเมตร ความโปร่งใส 0.6 เมตร ความขุ่น 14 เอ็นทียู ความเค็ม 18.8 ส่วนในพันส่วน ออกซิเจนละลาย 4.9 มิลลิกรัมต่อลิตร บีโอดี 4.2 มิลลิกรัมต่อลิตร ของแข็งแขวนลอย 19.2 มิลลิกรัมต่อลิตร ของแข็งละลายน้ำทั้งหมด 23,480 มิลลิกรัมต่อลิตร ฟอสเฟต-ฟอสฟอรัส 0.07 มิลลิกรัมต่อลิตร ส่วนไนเตรตในหน่วยไนโตรเจน และ

น้ำมันและไขมัน ตรวจไม่พบ สำหรับการวิเคราะห์ปริมาณโลหะหนักและกลุ่มแบคทีเรีย พบสารหนู 0.0043 มิลลิกรัมต่อลิตร แมงกานีส 0.093 มิลลิกรัมต่อลิตร โปรททั้งหมด 0.0003 มิลลิกรัมต่อลิตร สังกะสี มีค่ามากกว่าหรือเท่ากับ 0.005 และน้อยกว่า 0.025 มิลลิกรัมต่อลิตร ตะกั่ว มีค่ามากกว่าหรือเท่ากับ 0.010 และน้อยกว่า 0.100 มิลลิกรัมต่อลิตร ส่วนแคดเมียม ทองแดง นิกเกิล โครเมียมเฮกซะวาเลนต์ และโครเมียม ตรวจไม่พบ สำหรับแบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด น้อยกว่า 1.8 เอ็มพีเอ็นต่อ 100 มิลลิลิตร และแบคทีเรียกลุ่มฟิคอลโคลิฟอร์ม น้อยกว่า 1.8 เอ็มพีเอ็นต่อ 100 มิลลิลิตร

ช่วงฤดูแล้ง : ค่าความเป็นกรดและด่าง 7.4 อุณหภูมิน้ำ 29 องศาเซลเซียส การนำไฟฟ้า 9,265 ไมโครโมห์ต่อเซนติเมตร ความโปร่งใส 0.5 เมตร ความขุ่น 20 เอ็นทียู ความเค็ม 4.3 ส่วนในพันส่วน ออกซิเจนละลาย 4.6 มิลลิกรัมต่อลิตร ของแข็งแขวนลอย 43.0 มิลลิกรัมต่อลิตร ของแข็งละลายน้ำทั้งหมด 5,823 มิลลิกรัมต่อลิตร ไนเตรตในหน่วยไนโตรเจน 0.34 มิลลิกรัมต่อลิตร และฟอสเฟต-ฟอสฟอรัส 0.04 มิลลิกรัมต่อลิตร ส่วนบีโอดี และน้ำมันและไขมัน ตรวจไม่พบ สำหรับการวิเคราะห์ปริมาณโลหะหนักและกลุ่มแบคทีเรีย พบสารหนู 0.0036 มิลลิกรัมต่อลิตร แมงกานีส 0.132 มิลลิกรัมต่อลิตร ทองแดง มีค่ามากกว่า 0.003 และน้อยกว่า 0.100 มิลลิกรัมต่อลิตร ส่วนโปรททั้งหมด สังกะสี แคดเมียม นิกเกิล โครเมียมเฮกซะวาเลนต์ ตะกั่ว และโครเมียม ตรวจไม่พบ สำหรับแบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด 1,100 เอ็มพีเอ็นต่อ 100 มิลลิลิตร และแบคทีเรียกลุ่มฟิคอลโคลิฟอร์ม 49 เอ็มพีเอ็นต่อ 100 มิลลิลิตร

เมื่อนำผลวิเคราะห์ที่ได้ทั้ง 2 ฤดูกาล มาเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐานคุณภาพในแหล่งน้ำผิวดินตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ. 2537) ออกตามความในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 พบว่าคุณภาพน้ำคลองบางไผ่บริเวณจุดปล่อยออกทะเล ส่วนใหญ่อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานน้ำผิวดินประเภทที่ 4 ยกเว้นค่าบีโอดีที่ตรวจวัดในฤดูฝน ซึ่งมีค่าเกินกว่าเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดไว้ (ไม่เกินกว่า 4.0 มิลลิกรัมต่อลิตร)

4. W4 : คลองพลา

ฤดูแล้ง : ผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำคลองพลา ในช่วงฤดูแล้ง พบว่า ค่าความเป็นกรดและด่าง 5.8 อุณหภูมิน้ำ 29 องศาเซลเซียส การนำไฟฟ้า 570 ไมโครโมห์ต่อเซนติเมตร ความโปร่งใส 0.3 เมตร ความขุ่น 23 เอ็นทียู ความเค็ม 0.3 ส่วนในพันส่วน ออกซิเจนละลาย 4.4 มิลลิกรัมต่อลิตร ของแข็งแขวนลอย เท่ากับ 11.0 มิลลิกรัมต่อลิตร ของแข็งละลายน้ำทั้งหมด 420 มิลลิกรัมต่อลิตร และฟอสเฟต-ฟอสฟอรัส 0.03 มิลลิกรัมต่อลิตร ส่วนบีโอดี น้ำมันและไขมัน และไนเตรตในหน่วยไนโตรเจน ตรวจไม่พบ สำหรับการวิเคราะห์ปริมาณโลหะหนักและกลุ่มแบคทีเรีย พบสารหนู 0.0030 มิลลิกรัมต่อลิตร แมงกานีส 1.84 มิลลิกรัมต่อลิตร สังกะสี มีค่ามากกว่าหรือเท่ากับ 0.005 และน้อยกว่า 0.025 มิลลิกรัมต่อลิตร ส่วนโปรททั้งหมด แคดเมียม ทองแดง นิกเกิล โครเมียมเฮกซะวาเลนต์ ตะกั่ว และโครเมียม ตรวจไม่พบ สำหรับแบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด 350 เอ็มพีเอ็นต่อ 100 มิลลิลิตร และแบคทีเรียกลุ่มฟิคอลโคลิฟอร์ม 7.8 เอ็มพีเอ็นต่อ 100 มิลลิลิตร

เมื่อนำผลวิเคราะห์ มาเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐานคุณภาพในแหล่งน้ำผิวดินตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ. 2537) ออกตามความในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 พบว่าคุณภาพน้ำคลองพลาทุกดัชนี อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานน้ำผิวดินประเภทที่ 4

จากการทบทวนข้อมูลคุณภาพน้ำผิวดินบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการซึ่งเป็นตัวแทนทั้ง 2 ฤดูกาล พบว่าทุกจุดตรวจวัดอยู่ในมาตรฐานคุณภาพในแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 4 (แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อการอุปโภคและบริโภคโดยต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำเป็นพิเศษก่อน และเพื่อการอุตสาหกรรม) ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ. 2537) ออกตามความในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535

2) ข้อมูลปฐมภูมิ

การสำรวจและเก็บตัวอย่างน้ำในแหล่งน้ำผิวดิน เมื่อวันที่ 31 ตุลาคม พ.ศ. 2566 เพื่อเป็นตัวแทนคุณภาพน้ำบริเวณโครงการ 2 จุดตรวจวัด ได้แก่ คลองบางไผ่ จุดปล่อยออกทะเล และคลองพลา แสดงรูปที่ 3.4-20



วัดความขุ่นน้ำ



เก็บตัวอย่างน้ำ



ตัวอย่างสำหรับส่งไปห้องวิเคราะห์

จุดตรวจวัดที่ 1 คลองบางไผ่ จุดปล่อยออกทะเล



วัดความขุ่นน้ำ



เก็บตัวอย่างน้ำ



ตัวอย่างสำหรับส่งไปห้องวิเคราะห์

จุดตรวจวัดที่ 2 คลองพลา

รูปที่ 3.4-20 การเก็บตัวอย่างน้ำในแหล่งน้ำผิวดินบริเวณโครงการ เมื่อวันที่ 31 ตุลาคม พ.ศ. 2566

ผลการวิเคราะห์คุณภาพน้ำ (ภาคผนวก 3-4) แสดงดังตารางที่ 3.4-26 รายละเอียดดังนี้

1. คลองบางไผ่ จุดปล่อยออกทะเล

ผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำคลองบางไผ่ จุดปล่อยออกทะเล พบว่า ค่าความเป็นกรดและด่าง 7.5 อุณหภูมิ 30 องศาเซลเซียส การนำไฟฟ้า 18,525 ไมโครโมห์ต่อเซนติเมตร ความโปร่งใส 0.3 เมตร ความขุ่น 70 เอ็นทียู ความเค็ม 11.0 ส่วนในพันส่วน ออกซิเจนละลาย 4.0 มิลลิกรัมต่อลิตร ของแข็งแขวนลอยทั้งหมด 49.6 มิลลิกรัมต่อลิตร ของแข็งละลายน้ำทั้งหมด 11,700 มิลลิกรัมต่อลิตร ไนเตรตในหน่วยไนโตรเจน 1.47 มิลลิกรัมต่อลิตร และฟอสเฟต-ฟอสฟอรัส 0.04 มิลลิกรัมต่อลิตร ส่วนบีโอดี น้ำมันและไขมัน ตรวจไม่พบ

สำหรับการวิเคราะห์ปริมาณโลหะหนักและกลุ่มแบคทีเรีย พบ สารหนู 0.0069 มิลลิกรัมต่อลิตร แมงกานีส 0.087 มิลลิกรัมต่อลิตร ส่วนปรอททั้งหมด สังกะสี แคดเมียม ทองแดง นิกเกิล โครเมียม

เฮกซะวาเลนท์ ตะกั่ว และโครเมียม ตรวจไม่พบ สำหรับแบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด พบ 13,000 เอ็มพีเอ็นต่อ 100 มิลลิลิตร และแบคทีเรียกลุ่มฟีคอลโคลิฟอร์ม พบ 2,800 เอ็มพีเอ็นต่อ 100 มิลลิลิตร

เมื่อนำผลวิเคราะห์ มาเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐานคุณภาพในแหล่งน้ำผิวดินตามประกาศ
คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ. 2537) ออกตามความในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพ
สิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 พบว่าคุณภาพน้ำคลองบางไผ่ จุดปล่อยออกทะเลทุกดัชนี อยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน
น้ำผิวดินประเภทที่ 3

2. คลองพลา

ผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำคลองพลา พบว่า ค่าความเป็นกรดและด่าง 7.2 อุณหภูมิ น้ำ
29 องศาเซลเซียส การนำไฟฟ้า 827 ไมโครโมห์ต่อเซนติเมตร ความโปร่งใส 0.4 เมตร ความขุ่น 50 เอ็นทียู ความเค็ม
0.4 ส่วนในพันส่วน ออกซิเจนละลาย 1.9 มิลลิกรัมต่อลิตร บีโอดี 1.6 มิลลิกรัมต่อลิตร ของแข็งแขวนลอยทั้งหมด
12.6 มิลลิกรัมต่อลิตร ของแข็งละลายน้ำทั้งหมด 536 มิลลิกรัมต่อลิตร ไนเตรตในหน่วยไนโตรเจน 0.12 มิลลิกรัม
ต่อลิตร และฟอสเฟต-ฟอสฟอรัส 0.01 มิลลิกรัมต่อลิตร ส่วนน้ำมันและไขมัน ตรวจไม่พบ

สำหรับการวิเคราะห์ปริมาณโลหะหนักและกลุ่มแบคทีเรีย พบ สารหนู 0.0033 มิลลิกรัม
ต่อลิตร แมงกานีส 2.01 มิลลิกรัมต่อลิตร ส่วนปรอททั้งหมด สังกะสี แคดเมียม ทองแดง นิกเกิล โครเมียม
เฮกซะวาเลนท์ ตะกั่ว และโครเมียม ตรวจไม่พบ สำหรับแบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด พบ 240 เอ็มพีเอ็นต่อ
100 มิลลิลิตร และแบคทีเรียกลุ่มฟีคอลโคลิฟอร์ม พบ 79 เอ็มพีเอ็นต่อ 100 มิลลิลิตร

เมื่อนำผลวิเคราะห์ มาเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐานคุณภาพในแหล่งน้ำผิวดินตามประกาศ
คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ. 2537) ออกตามความในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพ
สิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 พบว่าคุณภาพน้ำคลองพลา ส่วนใหญ่อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานน้ำผิวดินประเภทที่ 4
ยกเว้น ออกซิเจนละลาย ซึ่งมีค่าน้อยกว่ามาตรฐานที่กำหนดไว้ 2.0 มิลลิกรัมต่อลิตร และ แมงกานีส ซึ่งมีค่ามากกว่า
มาตรฐานที่กำหนดไว้ไม่เกิน 1.0 มิลลิกรัมต่อลิตร

3) สรุปการเปรียบเทียบผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำจากข้อมูลทุติยภูมิและข้อมูลปฐมภูมิ

ผลตรวจวัดคุณภาพน้ำจากข้อมูลทุติยภูมิและข้อมูลปฐมภูมิ บริเวณคลองบางไผ่ จุดปล่อยออกทะเล
มีคุณภาพน้ำอยู่ในช่วงเกณฑ์มาตรฐานน้ำผิวดินประเภทที่ 3 ถึง 4 ซึ่งเป็นแหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทั้งจากกิจกรรมบาง
ประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อการอุปโภคและบริโภคโดยไม่ต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติ และ
ผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไปหรือเป็นพิเศษก่อน และเพื่อการอุตสาหกรรม

ผลตรวจวัดคุณภาพน้ำจากข้อมูลทุติยภูมิและข้อมูลปฐมภูมิ บริเวณคลองพลา มีคุณภาพน้ำอยู่ใน
เกณฑ์มาตรฐานน้ำผิวดินประเภทที่ 4 ซึ่งเป็นแหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทั้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์
เพื่อการอุปโภคและบริโภคโดยไม่ต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำเป็นพิเศษก่อน
และเพื่อการอุตสาหกรรม

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

ตารางที่ 3.4-26 ผลการวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดินของโครงการ เมื่อวันที่ 31 ตุลาคม พ.ศ. 2566

ดัชนี	หน่วย	คลองบางไผ่จุดปล่อย ออกทะเล	คลองพลา	ค่ามาตรฐานคุณภาพ น้ำผิวดินประเภทที่ 3 ^{1/}	ค่ามาตรฐานคุณภาพ น้ำผิวดินประเภทที่ 4 ^{1/}
1) ค่าความเป็นกรดและด่าง (pH)	-	7.5	7.2	5.0 - 9.0	5.0 - 9.0
2) อุณหภูมิ (Temperature)	องศาเซลเซียส	30	29	ไม่สูงกว่าอุณหภูมิ ตามธรรมชาติเกิน 3 °C	ไม่สูงกว่าอุณหภูมิ ตามธรรมชาติเกิน 3 °C
3) การนำไฟฟ้า (Conductivity)	ไมโครโมห์ต่อเซนติเมตร	18,525	827	-	-
4) ความโปร่งใส (Transparency)	เมตร	0.3	0.4	-	-
5) ความขุ่น (Turbidity)	เอ็นทียู	70	50	-	-
6) ความเค็ม (Salinity)	ส่วนในพันส่วน	11.0	0.4	-	-
7) ออกซิเจนละลาย (DO)	มิลลิกรัมต่อลิตร	4.0	1.9	ไม่น้อยกว่า 4.0	ไม่น้อยกว่า 2.0
8) บีโอดี (BOD)	มิลลิกรัมต่อลิตร	NA	1.6	ไม่เกินกว่า 2.0	ไม่เกินกว่า 4.0
9) ของแข็งแขวนลอยทั้งหมด (TSS)	มิลลิกรัมต่อลิตร	49.6	12.6	-	-
10) ของแข็งละลายน้ำทั้งหมด (TDS)	มิลลิกรัมต่อลิตร	11,700	536	-	-
11) น้ำมันและไขมัน (Fat, Oil and Grease)	มิลลิกรัมต่อลิตร	NA	NA	-	-
12) ไนเตรต (NO ₃) ในหน่วยไนโตรเจน	มิลลิกรัมต่อลิตร	1.47	0.12	ไม่เกินกว่า 5.0	ไม่เกินกว่า 5.0
13) ฟอสเฟต - ฟอสฟอรัส (Phosphate-Phosphorus)	มิลลิกรัมต่อลิตร	0.04	0.01	-	-
14) สารหนู (As)	มิลลิกรัมต่อลิตร	0.0069	0.0033	ไม่เกินกว่า 0.01	ไม่เกินกว่า 0.01
15) แมงกานีส (Mn)	มิลลิกรัมต่อลิตร	0.087	2.01	ไม่เกินกว่า 1.0	ไม่เกินกว่า 1.0
16) โปรททั้งหมด (Total Hg)	มิลลิกรัมต่อลิตร	NA	NA	ไม่เกินกว่า 0.002	ไม่เกินกว่า 0.002
17) สังกะสี (Zn)	มิลลิกรัมต่อลิตร	NA	NA	ไม่เกินกว่า 1.0	ไม่เกินกว่า 1.0
18) แคดเมียม (Cd)	มิลลิกรัมต่อลิตร	NA	NA	ไม่เกินกว่า 0.05	ไม่เกินกว่า 0.05
19) ทองแดง (Cu)	มิลลิกรัมต่อลิตร	NA	NA	ไม่เกินกว่า 0.1	ไม่เกินกว่า 0.1
20) นิกเกิล (Ni)	มิลลิกรัมต่อลิตร	NA	NA	ไม่เกินกว่า 0.1	ไม่เกินกว่า 0.1

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

ตารางที่ 3.4-26 ผลการวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดินของโครงการ เมื่อวันที่ 31 ตุลาคม พ.ศ. 2566

ดัชนี	หน่วย	คลองบางไผ่จุดปล่อย ออกทะเล	คลองพลา	ค่ามาตรฐานคุณภาพ น้ำผิวดินประเภทที่ 3 ^{1/}	ค่ามาตรฐานคุณภาพ น้ำผิวดินประเภทที่ 4 ^{1/}
21) โครเมียมเฮกซะวาเลนท์ (Cr ⁶⁺)	มิลลิกรัมต่อลิตร	NA	NA	ไม่เกินกว่า 0.05	ไม่เกินกว่า 0.05
22) ตะกั่ว (Pb)	มิลลิกรัมต่อลิตร	NA	NA	ไม่เกินกว่า 0.05	ไม่เกินกว่า 0.05
23) โครเมียม (Cr)	มิลลิกรัมต่อลิตร	NA	NA	-	-
24) แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด (Total Coliform Bacteria)	เอ็มพีเอ็นต่อ 100 มิลลิลิตร	13,000	240	ไม่เกินกว่า 20,000	-
25) แบคทีเรียกลุ่มฟิคอลโคลิฟอร์ม (Fecal Coliform Bacteria)	เอ็มพีเอ็นต่อ 100 มิลลิลิตร	2,800	79	ไม่เกินกว่า 4,000	-

หมายเหตุ : NA หมายถึง ตรวจไม่พบ
(-) หมายถึง ไม่มีมาตรฐานกำหนด
< LOQ หมายถึง < level of quantitation (ตะกั่ว ≥ 0.010 และ < 0.100 มิลลิกรัมต่อลิตร, สังกะสี ≥ 0.005 และ < 0.025 มิลลิกรัมต่อลิตร, ทองแดง ≥ 0.003 และ < 0.100 มิลลิกรัมต่อลิตร)
^{1/} มาตรฐานคุณภาพน้ำผิวดิน ประเภทที่ 3 แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทั้งจากกิจกรรมบางประเภท และการเกษตร ประเภทที่ 4 แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทั้งจากกิจกรรมบางประเภท และการอุตสาหกรรม ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ. 2537) ออกตามความในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดิน (ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เมื่อวันที่ 24 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2537)

ที่มา : เก็บตัวอย่างเมื่อวันที่ 31 ตุลาคม พ.ศ. 2566 และวิเคราะห์ตัวอย่างระหว่างวันที่ 1 - 10 พฤศจิกายน พ.ศ. 2566 โดยบริษัท ยูโนเต็ด แอนาไลสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด (ห้องปฏิบัติการวิเคราะห์เอกชน เลขทะเบียน ว-145, ISO/IEC 17025)

3.4.8 คุณภาพน้ำทะเล

3.4.8.1 ขอบเขตการศึกษา

รวบรวมข้อมูลคุณภาพน้ำทะเลที่มีการตรวจวัดในบริเวณพื้นที่ศึกษา ตลอดจนข้อมูลจากแหล่งข้อมูล
 ทุติยภูมิที่เกี่ยวข้อง เพื่อใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานประกอบการประเมินผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากโครงการ

3.4.8.2 วิธีการศึกษา

รวบรวมข้อมูลทุติยภูมิที่เกี่ยวข้อง ได้แก่

- ข้อมูลคุณภาพน้ำทะเลชายฝั่งจากรายงานสถานการณ์มลพิษของประเทศไทย กรมควบคุมมลพิษ
- ข้อมูลคุณภาพน้ำทะเล ในบริเวณใกล้เคียงพื้นที่ศึกษาโครงการ จากรายงาน EHIA ฉบับผ่านความเห็นชอบ จาก กก.วล. (มิถุนายน พ.ศ. 2565)

3.4.8.3 ผลการศึกษา

อ้างอิงตามรายงานสถานการณ์สิ่งแวดล้อมภาคตะวันออก ปี พ.ศ. 2563 - 2565 ของสำนักงานสิ่งแวดล้อม
 และควบคุมมลพิษที่ 13 (ชลบุรี) ที่ได้มีการสรุปสถานการณ์คุณภาพน้ำทะเลชายฝั่ง โดยการประเมินดัชนีคุณภาพน้ำ
 ทะเล (MWQI) พบว่า คุณภาพน้ำทะเล ปี พ.ศ. 2565 บริเวณอ่าวไทยฝั่งตะวันออก ครอบคลุมพื้นที่ชายฝั่งทะเลใน
 3 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดตราด จังหวัดจันทบุรีและจังหวัดระยอง จากการพิจารณาจุดตรวจวัดทั้ง 36 จุด จะเห็นได้ว่า
 คุณภาพน้ำทะเลบริเวณอ่าวไทยฝั่งตะวันออกมีแนวโน้มอยู่ในเกณฑ์พอใช้ - ดี จะเห็นได้ว่าในปี พ.ศ. 2565 ไม่พบ
 จุดที่คุณภาพน้ำทะเลเสื่อมโทรมและเสื่อมโทรมมาก รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 3.4-27

ตารางที่ 3.4-27 คุณภาพน้ำทะเลชายฝั่งพื้นที่อ่าวไทยฝั่งตะวันออก 3 จังหวัด (จังหวัดตราด จันทบุรี และ
 จังหวัดระยอง) ปี พ.ศ. 2563 - 2565

เกณฑ์ประเมินดัชนีคุณภาพน้ำทะเล (MWQI)	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564	พ.ศ. 2565
	จำนวน (สถานี)		
ดีมาก	1	-	-
ดี	27	25	23
พอใช้	13	11	13
เสื่อมโทรม	3	-	-
เสื่อมโทรมมาก	-	-	-
จุดเก็บตัวอย่าง (รวม)	44	36	36

ที่มา : รายงานสถานการณ์มลพิษของประเทศไทย ปี พ.ศ. 2563 - 2565, กรมควบคุมมลพิษ.

1) คุณภาพน้ำทะเลชายฝั่ง จังหวัดระยอง

จากรายงานสถานการณ์สิ่งแวดล้อมภาคตะวันออก ปี พ.ศ. 2565 โดยสำนักงานสิ่งแวดล้อมและ
ควบคุมมลพิษที่ 13 (ชลบุรี) พิจารณาคุณภาพน้ำทะเลชายฝั่ง โดยใช้เกณฑ์ดัชนีคุณภาพน้ำทะเล (MWQI) (Marine
Water Quality Index ; MWQI) ของกรมควบคุมมลพิษ ที่แสดงถึงคุณภาพน้ำทะเลชายฝั่งในภาพรวม พบว่า
คุณภาพน้ำทะเลชายฝั่งในฤดูแล้งส่วนใหญ่อยู่ในเกณฑ์ดี 17 จุด (ร้อยละ 80.95) และพอใช้ 4 จุด (ร้อยละ 19.05)
สำหรับฤดูฝนมีคุณภาพน้ำทะเลส่วนใหญ่อยู่ในเกณฑ์ดี 14 จุด (ร้อยละ 66.67) รองลงมาคือพอใช้ 6 จุด (ร้อยละ
28.57) และเสื่อมโทรม 1 จุด (ร้อยละ 4.76) ซึ่งดัชนีชี้วัดคุณภาพน้ำที่เป็นปัญหา ประกอบด้วย แอมโมเนียรวม
(Total Ammonia) ออกซิเจนละลาย (Dissolved Oxygen) ไนเตรท - ไนโตรเจน (Nitrate - Nitrogen) และสังกะสี
(Zinc) สาเหตุมาจากการระบายน้ำทิ้งของกิจกรรมโดยรอบที่มีสารอินทรีย์ปนเปื้อนสูง ทั้งนี้เมื่อพิจารณาคุณภาพน้ำ
ตามฤดูกาล พบว่า ช่วงฤดูแล้งน้ำมีคุณภาพดีกว่าช่วงฤดูฝน รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 3.4-28

สำหรับจุดตรวจวัดคุณภาพน้ำทะเลชายฝั่ง ที่อยู่ใกล้เคียงโครงการ คือ สถานี RYG21 หาดพญาน
ตำบลบ้านฉาง อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง มีระยะห่างจากโครงการโดยประมาณ 5 กิโลเมตร โดยแหล่งน้ำดังกล่าว
อยู่ในมาตรฐานคุณภาพน้ำทะเลชายฝั่งตามประเภทการใช้ประโยชน์ที่ 6 สำหรับเขตชุมชน มีคุณภาพน้ำทะเล
อยู่ในเกณฑ์พอใช้ เมื่อเปรียบเทียบกับคุณภาพน้ำทะเลชายฝั่งย้อนหลัง 3 ปี (พ.ศ. 2563 - 2565) พบว่า มีแนวโน้ม
คุณภาพน้ำลดลง รายละเอียดดังตารางที่ 3.4-28 และตารางที่ 3.4-29

ตารางที่ 3.4-28 ผลการวิเคราะห์ตรวจวัดคุณภาพน้ำทะเลชายฝั่ง จังหวัดระยอง ปี พ.ศ. 2565 ในภาพรวม

สถานี	ระยะห่างจากฝั่ง (ม.)	ฤดู ^{2/}	ผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำ										เกณฑ์คุณภาพน้ำทะเล ^{3/}	มาตรฐานคุณภาพน้ำทะเลชายฝั่งตามประเภทการใช้ประโยชน์
			อุณหภูมิ	ความเป็นกรดและด่าง	ออกซิเจนละลาย	ฟอสเฟต - ฟอสฟอรัส	ไนเตรท - ไนโตรเจน	แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์ม แบคทีเรียทั้งหมด	แอมโมเนียรวม	ตะกั่ว	ทองแดง	สังกะสี		
					(มิลลิกรัม/ลิตร)	(ไมโครกรัม/ลิตร)	(ไมโครกรัม/ลิตร)	(MPN/100 มิลลิลิตร)	(ไมโครกรัม)	(ไมโครกรัม/ลิตร)	(ไมโครกรัม/ลิตร)	(ไมโครกรัม/ลิตร)		
RYG01	500	แล้ง	30.80	7.99	5.5	5	4.21	14	124	≤0.50	0.530	6.70	ดี	1
		ฝน	30.20	7.68	4.15	4.55	62.4	490	140	0.73	1.22	10.0	พอใช้	
RYG02	10	แล้ง	31.30	8.08	6.2	5.45	2.89	2.0	131	-	<0.50	4.24	ดี	6
		ฝน	29.50	8.06	6.05	1.21	1.49	<1.8	81.0	-	0.99	6.53	ดี	
RYG03	500	แล้ง	30.75	8.08	5.8	8.79	5.58	<1.8	101	-	<0.50	6.50	ดี	6
		ฝน	30.05	8.08	5.63	4.85	26.4	110	138	-	<0.50	14.4	ดี	
RYG04	10	แล้ง	31.60	8.11	6.1	8.18	1.44	4.5	120	-	0.64	3.28	ดี	1
		ฝน	30.20	7.73	5.83	1.67	0.84	<1.8	78.5	-	1.64	4.87	ดี	
RYG05	100	แล้ง	29.60	8.00	5.0	20.6	19.6	<1.8	202	-	0.76	13.9	พอใช้	6
		ฝน	30.40	7.67	5.10	1.36	1.70	6.8	73.7	-	1.27	4.21	ดี	
RYG06	10	แล้ง	30.30	8.23	6.5	4.24	1.00	<1.8	85.9	-	<0.50	3.44	ดี	2
		ฝน	31.10	8.27	5.95	1.52	10.7	<1.8	14.1	-	0.50	3.88	ดี	
RYG07	100	แล้ง	30.25	8.22	6.0	3.18	1.76	<1.8	132	-	<0.50	5.86	ดี	2
		ฝน	30.73	8.25	5.55	1.06	20.6	<1.8	115	-	0.93	6.34	ดี	
RYG08	10	แล้ง	3060	8.25	6.2	3.18	4.08	1.8	83.7	-	0.63	4.31	ดี	1
		ฝน	31.00	8.23	5.63	1.36	34.8	<1.8	198	≤0.50	1.12	7.86	พอใช้	
RYG09	10	แล้ง	29.90	8.30	6.6	2.58	1.92	1.8	89.2	-	<0.50	4.46	ดี	2
		ฝน	31.00	8.25	5.39	1.52	5.60	<1.8	106	-	1.10	9.71	ดี	
RYG010	100	แล้ง	30.10	8.22	6.0	3.33	0.82	<1.8	108	-	<0.50	8.46	ดี	2
		ฝน	30.80	8.21	4.92	<1	5.30	2.0	109	-	1.02	5.20	ดี	
RYG011	10	แล้ง	30.10	8.28	6.2	3.79	1.98	1.8	70	-	<0.50	5.63	ดี	2
		ฝน	31.20	8.28	5.90	1.67	9.81	<1.8	109	-	-	6.42	ดี	
RYG012	100	แล้ง	30.00	8.22	6.1	3.03	6.77	<1.8	106	-	<0.50	4.98	ดี	2
		ฝน	30.80	8.28	5.87	1.06	0.86	<1.8	115	-	<0.50	5.30	ดี	
RYG013	10	แล้ง	29.80	8.14	5.9	4.09	5.18	<1.8	118	-	<0.50	4.81	ดี	2
		ฝน	30.80	8.18	5.35	1.36	9.18	<1.8	209	-	<0.50	2.45	พอใช้	
RYG014	500	แล้ง	30.17	8.16	5.8	5.15	2.56	<1.8	114	≤0.50	<0.50	8.67	ดี	2
		ฝน	31.03	8.21	5.76	1.36	13.0	<1.8	150	≤0.50	0.51	4.76	ดี	
RYG015	100	แล้ง	30.10	8.23	6.1	3.94	3.73	<1.8	84.7	-	<0.50	8.96	ดี	2
		ฝน	31.15	8.25	5.60	1.67	10.1	<1.8	106	-	<0.50	6.72	ดี	
RYG016	100	แล้ง	30.40	8.19	6.1	3.03	1.06	<1.8	97.8	-	<0.50	6.19	ดี	2
		ฝน	31.20	8.26	5.94	1.06	2.61	<1.8	98.9	-	<0.50	4.72	ดี	
RYG017	10	แล้ง	30.10	8.14	6.0	6.82	6.86	6.8	127	-	0.54	3.77	ดี	1
		ฝน	31.70	7.96	5.89	3.79	1.02	<1.8	73.5	≤0.5	0.72	4.47	ดี	

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

ตารางที่ 3.4-28 ผลการวิเคราะห์ตรวจวัดคุณภาพน้ำทะเลชายฝั่ง จังหวัดระยอง ปี พ.ศ. 2565 ในภาพรวม

สถานี	ระยะห่างจากฝั่ง (ม.)	ฤดู ^{2/}	ผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำ										เกณฑ์คุณภาพน้ำทะเล ^{3/}	มาตรฐานคุณภาพน้ำทะเลชายฝั่งตามประเภทการใช้ประโยชน์
			อุณหภูมิ	ความเป็นกรดและต่าง	ออกซิเจนละลาย	ฟอสเฟต - ฟอสฟอรัส	ไนเตรท - ไนโตรเจน	แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์ม แบคทีเรียทั้งหมด	แอมโมเนียรวม	ตะกั่ว	ทองแดง	สังกะสี		
			(C°)		(มิลลิกรัม/ลิตร)	(ไมโครกรัม/ลิตร)	(ไมโครกรัม/ลิตร)	(MPN/100 มิลลิลิตร)	(ไมโครกรัม)	(ไมโครกรัม/ลิตร)	(ไมโครกรัม/ลิตร)	(ไมโครกรัม/ลิตร)		
RYG018	500	แล้ง	30.40	8.24	5.7	17.3	57.8	1.8	166	-	0.54	3.93	พอใช้	3
		ฝน	31.67	8.05	5.24	16.7	54.7	79	150	-	<0.50	5.86	พอใช้	
RYG019	100	แล้ง	30.60	8.19	5.9	26.7	4.92	1,300	191	<0.50	0.72	11.3	พอใช้	3
		ฝน	31.70	8.15	6.57	145	30.7	1,300	269	-	<0.50	8.93	เสื่อมโทรม	
RYG020	10	แล้ง	30.60	8.17	6.5	27.7	5.8	2	172	<0.50	0.63	8.83	ดี	2
		ฝน	32.80	7.85	6.05	21.5	13.9	13	152	-	<0.50	8.91	พอใช้	
RYG021	10	แล้ง	31.50	8.17	6.1	118	78.2	170	153	0.730	0.77	6.74	พอใช้	6
		ฝน	32.70	7.76	5.89	7.58	6.70	2.0	124	-	<0.50	5.42	พอใช้	
มาตรฐานคุณภาพน้ำทะเลชายฝั่งตามประเภทการใช้ประโยชน์ ^{1/}														
ประเภทที่ 1 เพื่อการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติ			เปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นไม่เกิน 1 องศาเซลเซียส	7.0 - 8.5	ไม่น้อยกว่า 4	ไม่เกิน 15	ไม่เกิน 20	ไม่เกิน 1,000	ไม่เกิน 100	ไม่เกิน 8.5	ไม่เกิน 8	ไม่เกิน 50		
ประเภทที่ 2 เพื่อการอนุรักษ์แหล่งปะการัง			ห้ามมีค่าเปลี่ยนแปลงจากสภาพธรรมชาติ	7.0 - 8.5	ไม่น้อยกว่า 6	ไม่เกิน 15	ไม่เกิน 20	ไม่เกิน 1,000	ไม่เกิน 100	ไม่เกิน 8.5	ไม่เกิน 8	ไม่เกิน 50		
ประเภทที่ 3 เพื่อการเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ			เปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นไม่เกิน 1 องศาเซลเซียส	7.0 - 8.5	ไม่น้อยกว่า 4	ไม่เกิน 45	ไม่เกิน 60	ไม่เกิน 1,000	ไม่เกิน 700	ไม่เกิน 8.5	ไม่เกิน 8	ไม่เกิน 50		
ประเภทที่ 4 เพื่อการนันทนาการ			เปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นไม่เกิน 2 องศาเซลเซียสจากสภาพธรรมชาติ	7.0 - 8.5	ไม่น้อยกว่า 4	ไม่เกิน 15	ไม่เกิน 60	ไม่เกิน 1,000	ไม่เกิน 200	ไม่เกิน 8.5	ไม่เกิน 8	ไม่เกิน 50		
ประเภทที่ 5 เพื่อการอุตสาหกรรม และท่าเรือ			เปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นไม่เกิน 2 องศาเซลเซียสจากสภาพธรรมชาติ	7.0 - 8.5	ไม่น้อยกว่า 4	ไม่เกิน 45	ไม่เกิน 60	ไม่เกิน 1,000	ไม่เกิน 950	ไม่เกิน 8.5	ไม่เกิน 8	ไม่เกิน 50		
ประเภทที่ 6 สำหรับเขตชุมชน			เปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นไม่เกิน 2 องศาเซลเซียสจากสภาพธรรมชาติ	7.0 - 8.5	ไม่น้อยกว่า 4	ไม่เกิน 45	ไม่เกิน 60	ไม่เกิน 1,000	ไม่เกิน 950	ไม่เกิน 8.5	ไม่เกิน 8	ไม่เกิน 50		

หมายเหตุ : - หมายถึง ตรวจวัดไม่เจอ
^{1/} หมายถึง ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำทะเล ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 138 ตอนพิเศษ 245 ง วันที่ 6 ตุลาคม พ.ศ. 2564
^{2/} ช่วงฤดูแล้ง (เดือนมีนาคม) ช่วงฤดูฝน (เดือนมิถุนายน)
สถานี RYG01 ปากแม่น้ำประแสร์ จังหวัดระยอง สถานี RYG02 หาดแหลมแม่พิมพ์ จังหวัดระยอง สถานี RYG03 ปากคลองแกลง จังหวัดระยอง สถานี RYG04 สวนรุกขชาติเพ จังหวัดระยอง สถานี RYG05 ตลาดบ้านเพ จังหวัดระยอง
สถานี RYG06 หาดทรายแก้ว (เกาะเสม็ด) จังหวัดระยอง สถานี RYG07 หาดทรายแก้ว (เกาะเสม็ด) จังหวัดระยอง สถานี RYG08 ท่าเรือหน้าด่าน (เกาะเสม็ด) จังหวัดระยอง สถานี RYG09 อ่าวไผ่ (เกาะเสม็ด) จังหวัดระยอง สถานี RYG10 อ่าวไผ่ (เกาะเสม็ด) จังหวัดระยอง
สถานี RYG11 อ่าวทับทิม (เกาะเสม็ด) จังหวัดระยอง สถานี RYG12 อ่าวทับทิม (เกาะเสม็ด) จังหวัดระยอง สถานี RYG13 อ่าวพร้าว (เกาะเสม็ด) จังหวัดระยอง สถานี RYG14 อ่าวพร้าว (เกาะเสม็ด) จังหวัดระยอง สถานี RYG15 เกาะกูด ทัศนะวันตก จังหวัดระยอง
สถานี RYG16 เกาะกูด (หน้าบ้านพักอุทยาน) จังหวัดระยอง สถานี RYG17 หาดแม่รำพึง จังหวัดระยอง สถานี RYG18 ปากแม่น้ำระยอง จังหวัดระยอง สถานี RYG19 หาดสุขาคา จังหวัดระยอง สถานี RYG20 หาดนาริน จังหวัดระยอง
สถานี RYG21 หาดพุน จังหวัดระยอง
^{3/} ประเมินคุณภาพน้ำ โดยใช้ดัชนีคุณภาพน้ำทะเล (MWQI) (Marine Water Quality Index ; MWQI) ซึ่งเป็นเครื่องมือที่กรมควบคุมมลพิษพัฒนาขึ้นเพื่อใช้ประเมินสถานการณ์คุณภาพน้ำทะเลโดยรวม มีค่าอยู่ระหว่าง 0 - 100 โดยช่วงคะแนน 0 - 25 จัดอยู่ในเกณฑ์เสื่อมโทรมมาก 25 - 50 จัดอยู่ในเกณฑ์เสื่อมโทรม 50 - 80 จัดอยู่ในเกณฑ์พอใช้ 80 - 90 จัดอยู่ในเกณฑ์ดี 90 - 100 จัดอยู่ในเกณฑ์ดีมาก โดยคำนวณจากข้อมูลคุณภาพน้ำทะเล 8 พารามิเตอร์ ได้แก่ 1. ออกซิเจนละลาย (Dissolved Oxygen) 2. แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด (Total Coliform Bacteria) 3. ฟอสเฟต - ฟอสฟอรัส (Phosphate - Phosphorus) 4. ไนเตรท - ไนโตรเจน (Nitrate - Nitrogen) 5. อุณหภูมิ (Temperature) 6. สารแขวนลอย (Suspended Solids) 7. ความเป็นกรด - ด่าง (pH) และ 8. แอมโมเนียรวม (Total Ammonia)

ที่มา : กรมควบคุมมลพิษ. รายงานสถานการณ์มลพิษของประเทศไทย ปี 2565, สืบค้นเมื่อ 11 กรกฎาคม พ.ศ. 2567. เข้าถึงได้จาก https://www.pcd.go.th/publication/30311/
สำนักงานสิ่งแวดล้อมและควบคุมมลพิษที่ 13 (ชลบุรี). รายงานสถานการณ์สิ่งแวดล้อมภาคตะวันออก ปี พ.ศ. 2565, สืบค้นเมื่อ 11 กรกฎาคม พ.ศ. 2567. เข้าถึงได้จาก https://epo13.pcd.go.th/th/information/list/1833

2) แนวโน้มคุณภาพน้ำทะเลชายฝั่งโดยเฉลี่ย จังหวัดระยอง

จากรายงานสถานการณ์สิ่งแวดล้อมภาคตะวันออก ปี พ.ศ. 2565 โดยสำนักงานสิ่งแวดล้อมและควบคุมมลพิษที่ 13 (ชลบุรี) พิจารณาโดยใช้เกณฑ์ดัชนีคุณภาพน้ำทะเล (MWQI) (Marine Water Quality Index ; MWQI) เปรียบเทียบกับคุณภาพน้ำปีย้อนหลัง (พ.ศ. 2563 - 2565) แยกรายสถานี พบว่า คุณภาพน้ำทะเลชายฝั่ง จังหวัดระยองมีแนวโน้มคงที่ - ดีขึ้น รายละเอียดแสดงตารางที่ 3.4-29

ตารางที่ 3.4-29 แนวโน้มคุณภาพน้ำทะเลชายฝั่งโดยเฉลี่ย จังหวัดระยอง พ.ศ. 2563 - 2565

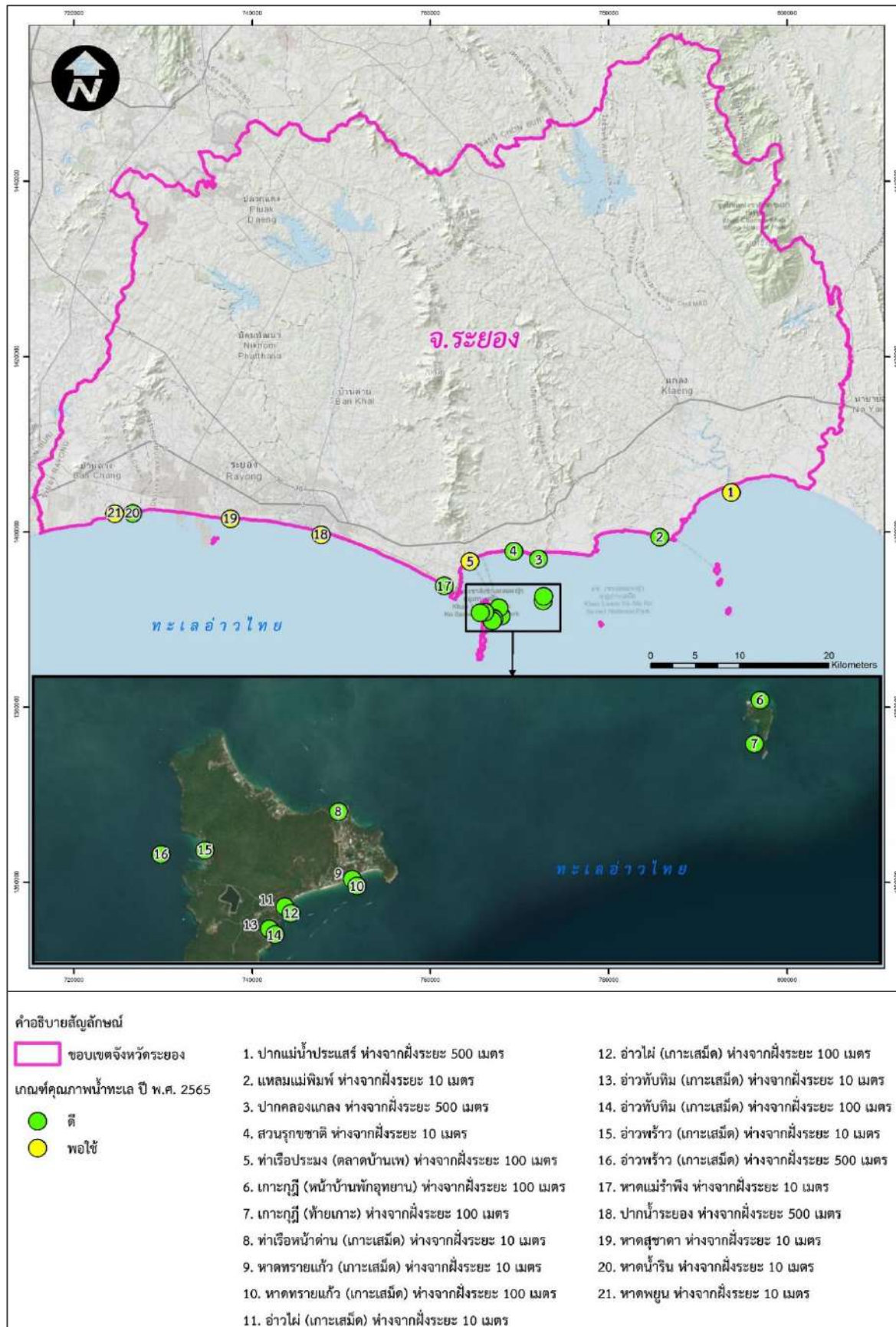
สถานี / ที่ตั้ง	เกณฑ์คุณภาพน้ำทะเล			แนวโน้ม คุณภาพน้ำ
	ปี พ.ศ. 2563	ปี พ.ศ. 2564	ปี พ.ศ. 2565	
1. สถานี RYG01 ปากแม่น้ำประแสร์ จังหวัดระยอง	พอใช้	ดี	พอใช้	ดีขึ้น
2. สถานี RYG02 หาดแหลมแม่พิมพ์ จังหวัดระยอง	ดี	ดี	ดี	ดี
3. สถานี RYG03 ปากคลองแกลง จังหวัดระยอง	พอใช้	พอใช้	ดี	ดีขึ้น
4. สถานี RYG04 สวนรุกขชาติเพ จังหวัดระยอง	ดี	พอใช้	ดี	ดีขึ้น
5. สถานี RYG05 ตลาดบ้านเพ จังหวัดระยอง	ดี	พอใช้	พอใช้	ลดลง
6. สถานี RYG06 หาดทรายแก้ว (เกาะเสม็ด) จังหวัดระยอง	ดี	ดี	ดี	ดี
7. สถานี RYG07 หาดทรายแก้ว (เกาะเสม็ด) จังหวัดระยอง	ดี	ดี	ดี	ดี
8. สถานี RYG08 ท่าเรือหน้าด่าน (เกาะเสม็ด) จังหวัดระยอง	ดี	พอใช้	ดี	ดีขึ้น
9. สถานี RYG09 อ่าวไผ่ (เกาะเสม็ด) จังหวัดระยอง	ดี	ดี	ดี	ดี
10. สถานี RYG10 อ่าวไผ่ (เกาะเสม็ด) จังหวัดระยอง	ดี	ดี	ดี	ดี
11. สถานี RYG11 อ่าวทับทิม (เกาะเสม็ด) จังหวัดระยอง	ดี	ดี	ดี	ดี
12. สถานี RYG12 อ่าวทับทิม (เกาะเสม็ด) จังหวัดระยอง	ดี	ดี	ดี	ดี
13. สถานี RYG13 อ่าวพร้าว (เกาะเสม็ด) จังหวัดระยอง	-	-	ดี	ดี
14. สถานี RYG14 อ่าวพร้าว (เกาะเสม็ด) จังหวัดระยอง	ดี	ดี	ดี	ดี
15. สถานี RYG15 เกาะกูด ทิศตะวันตก จังหวัดระยอง	ดี	ดี	ดี	ดี
16. สถานี RYG16 เกาะกูด (หน้าบ้านพักอุทยาน) จังหวัดระยอง	ดีมาก	ดี	ดี	ดี
17. สถานี RYG17 หาดแม่รำพึง จังหวัดระยอง	ดี	ดี	ดี	ดี
18. สถานี RYG18 ปากแม่น้ำระยอง จังหวัดระยอง	พอใช้	พอใช้	พอใช้	พอใช้
19. สถานี RYG19 หาดสุขลา จังหวัดระยอง	เสื่อมโทรม	พอใช้	พอใช้	ดีขึ้น
20. สถานี RYG20 หาดน้ำริน จังหวัดระยอง	ดี	พอใช้	ดี	ดีขึ้น
21. สถานี RYG21 หาดพุน จังหวัดระยอง	ดี	ดี	พอใช้	ลดลง

ที่มา : สำนักงานสิ่งแวดล้อมและควบคุมมลพิษที่ 13 (ชลบุรี). รายงานสถานการณ์สิ่งแวดล้อมภาคตะวันออก ปี พ.ศ. 2565,

สืบค้นเมื่อวันที่ 11 กรกฎาคม พ.ศ. 2567 เข้าถึงได้จาก <https://epo13.pcd.go.th/th/information/list/1833>

เมื่อพิจารณาเฉพาะในพื้นที่ของจังหวัดระยอง ซึ่งมีสถานีตรวจวัดทั้งหมด 21 สถานี รายละเอียดแสดง
ดังตารางที่ 3.4-29 ไม่พบจุดที่คุณภาพน้ำทะเลเสื่อมโทรมและเสื่อมโทรมมากเช่นเดียวกัน แสดงดังรูปที่ 3.4-21

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



ที่มา : ดัดแปลงจากรายงานสถานการณ์สิ่งแวดล้อมภาคตะวันออก ปี พ.ศ. 2565, สำนักงานสิ่งแวดล้อมและควบคุมมลพิษที่ 13 (ชลบุรี)

รูปที่ 3.4-21 แผนที่ภาพรวมแสดงคุณภาพน้ำทะเลชายฝั่ง จังหวัดระยอง ปี พ.ศ. 2565

จากการทบทวนข้อมูลคุณภาพน้ำทะเลบริเวณใกล้เคียงพื้นที่ศึกษาโครงการ จากรายงาน EHIA ฉบับผ่านความเห็นชอบ จาก กก.วล. (มิถุนายน พ.ศ. 2565) ดำเนินการเก็บตัวอย่าง จำนวน 2 ครั้ง เพื่อเป็นตัวแทนของคุณภาพน้ำทะเลในช่วงฤดูฝนและฤดูแล้ง ได้แก่ ครั้งที่ 1 ช่วงฤดูฝน วันที่ 19 กรกฎาคม พ.ศ. 2562 และครั้งที่ 2 ช่วงฤดูแล้ง วันที่ 1 พฤศจิกายน พ.ศ. 2562 จำนวน 6 จุดตรวจวัด ได้แก่ SW1 ด้านทิศใต้ของทางวิ่งที่ 1 ระยะห่างจากชายฝั่ง 300 เมตร SW2 ด้านทิศใต้ของทางวิ่งที่ 2 ระยะห่างจากชายฝั่ง 300 เมตร SW3 ด้านทิศตะวันออกเฉียงใต้ของทางวิ่งที่ 2 ระยะห่างจากชายฝั่ง 300 เมตร SW4 ด้านทิศตะวันตกเฉียงใต้ของทางวิ่งที่ 1 ระยะห่างจากชายฝั่ง 500 เมตร SW5 ด้านทิศใต้ของทางวิ่งที่ 2 ระยะห่างจากชายฝั่ง 500 เมตร และ SW6 ด้านทิศตะวันออกเฉียงใต้ของทางวิ่งที่ 2 ระยะห่างจากชายฝั่ง 500 เมตร 25 ดัชนีคุณภาพน้ำทะเล แสดงดังรูปที่ 3.4-22 สามารถสรุปผลการทบทวนได้ดังนี้

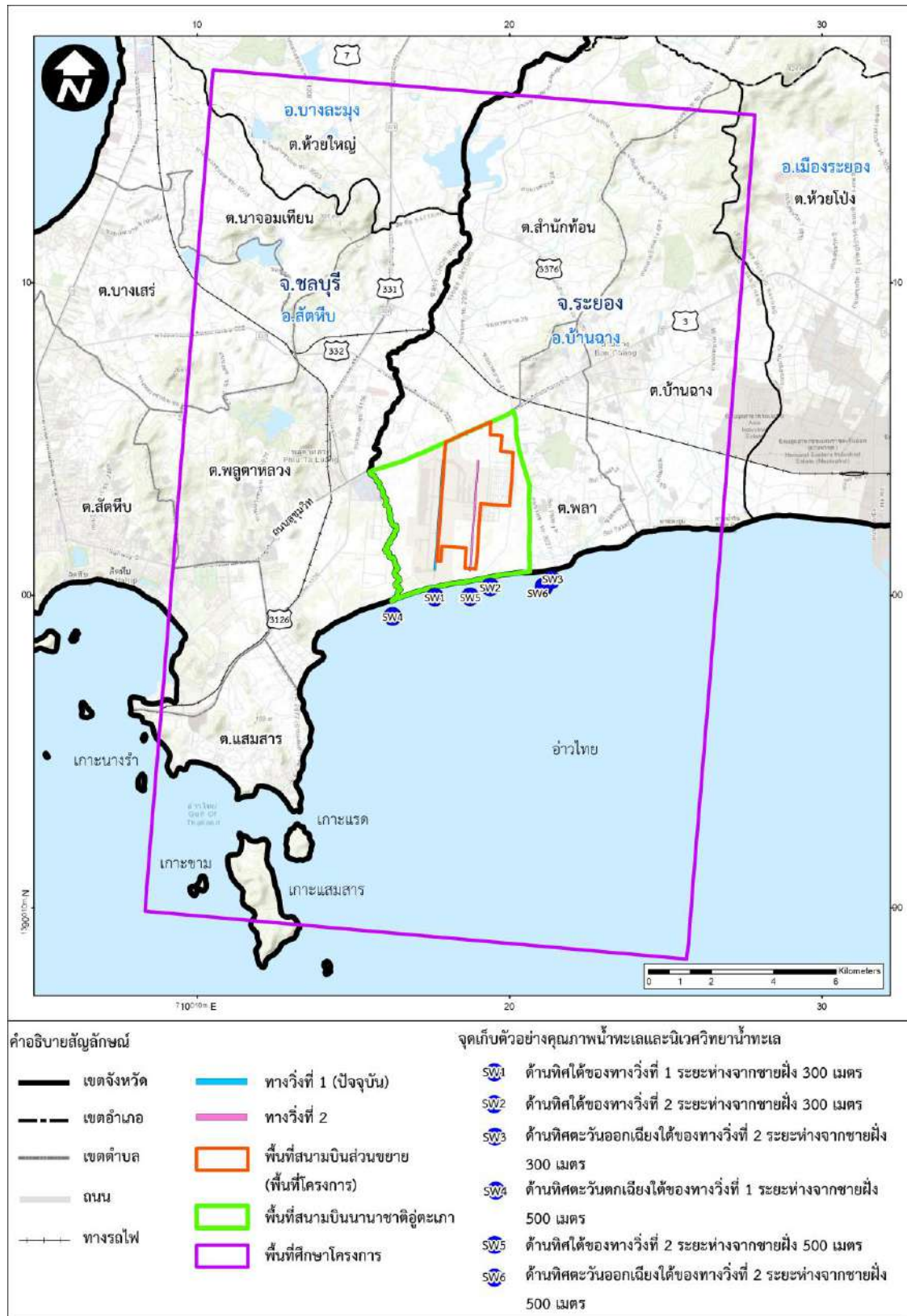
1) SW1 : ด้านทิศใต้ของทางวิ่งที่ 1 ระยะห่างจากชายฝั่ง 300 เมตร

ช่วงฤดูฝน : พบว่า ค่าความเป็นกรดและด่าง 8.2 การนำไฟฟ้า 50,720 ไมโครโมห์ต่อเซนติเมตร ความโปร่งใส 1.5 เมตร ความขุ่น 8.9 เอ็นทียู ความเค็ม 29.7 ส่วนในพันส่วน ออกซิเจนละลาย 5.7 มิลลิกรัมต่อลิตร บีโอดี 0.7 มิลลิกรัมต่อลิตร ของแข็งแขวนลอย 23.4 มิลลิกรัมต่อลิตร ของแข็งละลายน้ำทั้งหมด 36,360 มิลลิกรัมต่อลิตร และไนเตรต - ไนโตรเจน 8.08 ไมโครกรัมต่อลิตร ส่วนน้ำมันและไขมัน และฟอสเฟต - ฟอสฟอรัส ตรวจไม่พบสำหรับปริมาณโลหะหนักและกลุ่มแบคทีเรีย พบสารหนู 0.985 ไมโครกรัมต่อลิตร สังกะสี 3.08 ไมโครกรัมต่อลิตร ทองแดง 0.630 ไมโครกรัมต่อลิตร นิกเกิล 0.170 ไมโครกรัมต่อลิตร ตะกั่ว 0.760 ไมโครกรัมต่อลิตร ส่วนแมงกานีสปรอทรวม แคดเมียม โครเมียมเฮกซะวาเลนต์ ตะกั่ว และโครเมียม ตรวจไม่พบ สำหรับแบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด มีค่าน้อยกว่า 1.8 เอ็มพีเอ็นต่อ 100 มิลลิลิตร และแบคทีเรียกลุ่มฟีคอลโคลิฟอร์ม มีค่าน้อยกว่า 1 ซีเอฟยูต่อ 100 มิลลิลิตร

ช่วงฤดูแล้ง : พบว่า ค่าความเป็นกรดและด่าง 8.0 การนำไฟฟ้า 48,750 ไมโครโมห์ต่อเซนติเมตร ความโปร่งใส 2.5 เมตร ความขุ่น 1.6 เอ็นทียู ความเค็ม 28.9 ส่วนในพันส่วน ออกซิเจนละลาย 5.9 มิลลิกรัมต่อลิตร บีโอดี 1.3 มิลลิกรัมต่อลิตร ของแข็งแขวนลอย 5.7 มิลลิกรัมต่อลิตร ของแข็งละลายน้ำทั้งหมด 31,640 มิลลิกรัมต่อลิตร และไนเตรต - ไนโตรเจน 2.06 ไมโครกรัมต่อลิตร ส่วนน้ำมันและไขมัน และฟอสเฟต - ฟอสฟอรัส ตรวจไม่พบสำหรับปริมาณโลหะหนักและกลุ่มแบคทีเรีย พบมีค่าสารหนู 8.06 ไมโครกรัมต่อลิตร แมงกานีส 0.150 ไมโครกรัมต่อลิตร สังกะสี 5.16 ไมโครกรัมต่อลิตร ทองแดง 0.340 ไมโครกรัมต่อลิตร นิกเกิล 0.410 ไมโครกรัมต่อลิตร และตะกั่ว 0.850 ไมโครกรัมต่อลิตร ส่วนปรอทรวม แคดเมียม โครเมียมเฮกซะวาเลนต์ และโครเมียมรวม ตรวจไม่พบ สำหรับแบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด มีค่าน้อยกว่า 1.8 เอ็มพีเอ็นต่อ 100 มิลลิลิตร และแบคทีเรียกลุ่มฟีคอลโคลิฟอร์ม มีค่าน้อยกว่า 1 ซีเอฟยูต่อ 100 มิลลิลิตร

เมื่อนำผลวิเคราะห์ทั้ง 2 ฤดูกาล มาเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐานคุณภาพน้ำทะเล ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำทะเล พ.ศ. 2560 พบว่า คุณภาพน้ำทะเลบริเวณด้านทิศใต้ของทางวิ่งที่ 1 ระยะห่างจากชายฝั่ง 300 เมตร ทุกดัชนี อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดไว้

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



ที่มา : รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม สำหรับโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการที่อาจมีผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติ
 คุณภาพสิ่งแวดล้อม สุขภาพ อนามัย คุณภาพชีวิต ของประชาชนในชุมชนอย่างรุนแรงโครงการก่อสร้างทางวิ่งและทางขับที่ 2
 สนามบินนานาชาติอู่ตะเภา. พ.ศ. 2565. บทที่ 3 สภาพแวดล้อมปัจจุบัน.

รูปที่ 3.4-22 จุดเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำทะเลและนิเวศวิทยาในแหล่งน้ำทะเล ในรายงาน EHIA ฉบับผ่าน
 ความเห็นชอบจาก กก.วล. (มิถุนายน พ.ศ. 2565)

2) SW2 : ด้านทิศใต้ของทางวิ่งที่ 2 ระยะห่างจากชายฝั่ง 300 เมตร

ช่วงฤดูฝน : ความเป็นกรดและด่าง 8.3 การนำไฟฟ้า 51,035 ไมโครโมห์ต่อเซนติเมตร ความโปร่งใส 1.0 เมตร ความขุ่น 18 เอ็นทียู ความเค็ม 29.8 ส่วนในพันส่วน ออกซิเจนละลาย 5.8 มิลลิกรัมต่อลิตร บีโอดี 0.9 มิลลิกรัมต่อลิตร ของแข็งแขวนลอย 34.7 มิลลิกรัมต่อลิตร ของแข็งละลายน้ำทั้งหมด 32,560 มิลลิกรัมต่อลิตร ไนเตรต - ไนโตรเจน 9.24 ไมโครกรัมต่อลิตร และฟอสเฟต - ฟอสฟอรัส 0.30 ไมโครกรัมต่อลิตร ส่วนน้ำมันและไขมัน ตรวจไม่พบ สำหรับปริมาณโลหะหนักและกลุ่มแบคทีเรีย พบสารหนู 0.805 ไมโครกรัมต่อลิตร แมงกานีส 0.301 ไมโครกรัมต่อลิตร สังกะสี 2.16 ไมโครกรัมต่อลิตร ทองแดง 0.810 ไมโครกรัมต่อลิตร นิกเกิล 3.51 ไมโครกรัมต่อลิตร และตะกั่ว 0.810 ไมโครกรัมต่อลิตร ส่วนปรอทรวม แคดเมียม โครเมียมเฮกซะวาเลนต์ และโครเมียมตรวจไม่พบ สำหรับแบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด มีค่าน้อยกว่า 1.8 เอ็มพีเอ็นต่อ 100 มิลลิลิตรและแบคทีเรียกลุ่มฟีคอลโคลิฟอร์ม มีค่าน้อยกว่า 1 ซีเอฟยูต่อ 100 มิลลิลิตร

ช่วงฤดูแล้ง : ความเป็นกรดและด่าง 8.0 การนำไฟฟ้า 49,250 ไมโครโมห์ต่อเซนติเมตร ความโปร่งใส 2.5 เมตร ความขุ่น 1.6 เอ็นทียู ความเค็ม 29.1 ส่วนในพันส่วน ออกซิเจนละลาย 5.8 มิลลิกรัมต่อลิตร บีโอดี 1.3 มิลลิกรัมต่อลิตร ของแข็งแขวนลอย 18.4 มิลลิกรัมต่อลิตร ของแข็งละลายน้ำทั้งหมด 29,740 มิลลิกรัมต่อลิตร และฟอสเฟต - ฟอสฟอรัส 36.1 ไมโครกรัมต่อลิตร ส่วนน้ำมันและไขมัน และไนเตรต - ไนโตรเจน ตรวจไม่พบ สำหรับปริมาณโลหะหนักและกลุ่มแบคทีเรีย พบสังกะสี 6.85 ไมโครกรัมต่อลิตร ทองแดง 1.35 ไมโครกรัมต่อลิตร นิกเกิล 0.370 ไมโครกรัมต่อลิตร และตะกั่ว 1.81 ไมโครกรัมต่อลิตร ส่วนสารหนู แมงกานีส ปรอทรวม แคดเมียม โครเมียมเฮกซะวาเลนต์ และโครเมียมรวม ตรวจไม่พบ สำหรับแบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด มีค่าน้อยกว่า 1.8 เอ็มพีเอ็นต่อ 100 มิลลิลิตร และแบคทีเรียกลุ่มฟีคอลโคลิฟอร์ม มีค่าน้อยกว่า 1 ซีเอฟยูต่อ 100 มิลลิลิตร

เมื่อนำผลวิเคราะห์ทั้ง 2 ฤดูกาล มาเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐานคุณภาพน้ำทะเล ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำทะเล พ.ศ. 2560 พบว่า คุณภาพน้ำทะเลบริเวณด้านทิศใต้ของทางวิ่งที่ 2 ระยะห่างจากชายฝั่ง 300 เมตร ทุกดัชนี อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดไว้

3) SW3 : ด้านทิศตะวันออกเฉียงใต้ของทางวิ่งที่ 2 ระยะห่างจากชายฝั่ง 300 เมตร

ช่วงฤดูฝน : ความเป็นกรดและด่าง 8.3 การนำไฟฟ้า เท่ากับ 50,758 ไมโครโมห์ต่อเซนติเมตร ความโปร่งใส 1.5 เมตร ความขุ่น 6.3 เอ็นทียู ความเค็ม 29.7 ส่วนในพันส่วน ออกซิเจนละลาย 5.7 มิลลิกรัมต่อลิตร บีโอดี 1.2 มิลลิกรัมต่อลิตร ของแข็งแขวนลอย 13.6 มิลลิกรัมต่อลิตร ของแข็งละลายน้ำทั้งหมด 34,760 มิลลิกรัมต่อลิตร ไนเตรต - ไนโตรเจน เท่ากับ 12.1 ไมโครกรัมต่อลิตร และฟอสเฟต - ฟอสฟอรัส 0.60 ไมโครกรัมต่อลิตร ส่วนน้ำมันและไขมัน ตรวจไม่พบ สำหรับปริมาณโลหะหนักและกลุ่มแบคทีเรีย พบสารหนู 0.643 ไมโครกรัมต่อลิตร สังกะสี 1.55 ไมโครกรัมต่อลิตร ทองแดง 0.540 ไมโครกรัมต่อลิตร นิกเกิล 0.170 ไมโครกรัมต่อลิตร และตะกั่ว 0.150 ไมโครกรัมต่อลิตร ส่วนแมงกานีส ปรอทรวม แคดเมียม โครเมียมเฮกซะวาเลนต์ และโครเมียมตรวจไม่พบ สำหรับแบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด มีค่าน้อยกว่า 1.8 เอ็มพีเอ็นต่อ 100 มิลลิลิตร และแบคทีเรียกลุ่มฟีคอลโคลิฟอร์ม มีค่าน้อยกว่า 1 ซีเอฟยูต่อ 100 มิลลิลิตร

ช่วงฤดูแล้ง : ความเป็นกรดและด่าง 8.0 การนำไฟฟ้า 49,500 ไมโครโมห์ต่อเซนติเมตร ความโปร่งใส 3.0 เมตร ความขุ่น 1.1 เอ็นทียู ความเค็ม 29.3 ส่วนในพันส่วน ออกซิเจนละลาย 5.9 มิลลิกรัมต่อลิตร บีโอดี 1.6

มิลลิกรัมต่อลิตร ของแข็งแขวนลอย 7.2 มิลลิกรัมต่อลิตร ของแข็งละลายน้ำทั้งหมด 32,940 มิลลิกรัมต่อลิตร และ
ฟอสเฟต - ฟอสฟอรัส 11.6 ไมโครกรัมต่อลิตร ส่วนน้ำมันและไขมัน และไนเตรต - ไนโตรเจน ตรวจไม่พบ สำหรับปริมาณ
โลหะหนักและกลุ่มแบคทีเรีย พบแมงกานีส 1.11 ไมโครกรัมต่อลิตร สังกะสี 6.29 ไมโครกรัมต่อลิตร ทองแดง 0.420
ไมโครกรัมต่อลิตร นิกเกิล 0.280 ไมโครกรัมต่อลิตร และตะกั่ว 0.820 ไมโครกรัมต่อลิตร ส่วนสารหนู โปรทรวม
แคดเมียม โครเมียมเฮกซะวาเลนท์ และโครเมียมรวม ตรวจไม่พบ สำหรับแบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด มีค่าน้อยกว่า
1.8 เอ็มพีเอ็นต่อ 100 มิลลิลิตร และแบคทีเรียกลุ่มฟิคอลโคลิฟอร์ม มีค่าน้อยกว่า 1 ซีเอฟยูต่อ 100 มิลลิลิตร

เมื่อนำผลวิเคราะห์ทั้ง 2 ฤดูกาล มาเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐานคุณภาพน้ำทะเล ตามประกาศ
คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำทะเล พ.ศ. 2560 พบว่า คุณภาพน้ำทะเล
บริเวณด้านทิศตะวันออกเฉียงใต้ของทางวิ่งที่ 2 ระยะห่างจากชายฝั่ง 300 เมตร ทุกดัชนี อยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน
ที่กำหนดไว้

4) SW4 : ด้านทิศตะวันตกเฉียงใต้ของทางวิ่งที่ 1 ระยะห่างจากชายฝั่ง 500 เมตร

ช่วงฤดูฝน : ความเป็นกรดและด่าง 8.2 การนำไฟฟ้า 50,857 ไมโครโมห์ต่อเซนติเมตร ความโปร่งใส
1.8 เมตร ความขุ่น 3.7 เอ็นทียู ความเค็ม 29.8 ส่วนในพันส่วน ออกซิเจนละลาย 5.7 มิลลิกรัมต่อลิตร บีโอดี 0.7
มิลลิกรัมต่อลิตร ของแข็งแขวนลอย 7.9 มิลลิกรัมต่อลิตร ของแข็งละลายน้ำทั้งหมด 32,320 มิลลิกรัมต่อลิตร ไนเตรต
- ไนโตรเจน 9.57 ไมโครกรัมต่อลิตร และฟอสเฟต - ฟอสฟอรัส 1.19 ไมโครกรัมต่อลิตร ส่วนน้ำมันและไขมัน ตรวจ
ไม่พบ สำหรับปริมาณโลหะหนักและกลุ่มแบคทีเรีย พบสังกะสี 1.26 ไมโครกรัมต่อลิตร และทองแดง 0.540
ไมโครกรัมต่อลิตร ส่วนสารหนู แมงกานีส โปรทรวม แคดเมียม นิกเกิล โครเมียมเฮกซะวาเลนท์ ตะกั่ว และโครเมียม
ตรวจไม่พบ สำหรับแบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด มีค่าน้อยกว่า 1.8 เอ็มพีเอ็นต่อ 100 มิลลิลิตร และแบคทีเรีย
กลุ่มฟิคอลโคลิฟอร์ม มีค่าน้อยกว่า 1 ซีเอฟยูต่อ 100 มิลลิลิตร

ช่วงฤดูแล้ง : ความเป็นกรดและด่าง 8.0 การนำไฟฟ้า 48,800 ไมโครโมห์ต่อเซนติเมตร ความโปร่งใส
3.0 เมตร ความขุ่น 1.6 เอ็นทียู ความเค็ม 29.0 ส่วนในพันส่วน ออกซิเจนละลาย 5.9 มิลลิกรัมต่อลิตร บีโอดี 1.2
มิลลิกรัมต่อลิตร ของแข็งแขวนลอย 10.1 มิลลิกรัมต่อลิตร ของแข็งละลายน้ำทั้งหมด 31,580 มิลลิกรัมต่อลิตร
ไนเตรต - ไนโตรเจน 0.73 ไมโครกรัมต่อลิตร และฟอสเฟต - ฟอสฟอรัส 5.97 ไมโครกรัมต่อลิตร ส่วนน้ำมันและ
ไขมัน ตรวจไม่พบ สำหรับปริมาณโลหะหนักและกลุ่มแบคทีเรีย พบสังกะสี 4.31 ไมโครกรัมต่อลิตร ทองแดง 0.380
ไมโครกรัมต่อลิตร นิกเกิล 0.290 ไมโครกรัมต่อลิตร ตะกั่ว 0.910 ไมโครกรัมต่อลิตร ส่วนสารหนู แมงกานีส
โปรทรวม แคดเมียม โครเมียมเฮกซะวาเลนท์ และโครเมียมรวม ตรวจไม่พบ สำหรับแบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด
มีค่าน้อยกว่า 1.8 เอ็มพีเอ็นต่อ 100 มิลลิลิตร และแบคทีเรียกลุ่มฟิคอลโคลิฟอร์ม มีค่าน้อยกว่า 1 ซีเอฟยูต่อ 100
มิลลิลิตร

เมื่อนำผลวิเคราะห์ทั้ง 2 ฤดูกาล มาเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐานคุณภาพน้ำทะเล ตามประกาศ
คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำทะเล พ.ศ. 2560 พบว่า คุณภาพน้ำทะเล
บริเวณด้านทิศตะวันตกเฉียงใต้ของทางวิ่งที่ 1 ระยะห่างจากชายฝั่ง 500 เมตร ทุกดัชนี อยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน
ที่กำหนดไว้

5) SW5 : ด้านทิศใต้ของทางวิ่งที่ 2 ระยะห่างจากชายฝั่ง 500 เมตร

ช่วงฤดูฝน : ค่าความเป็นกรดและด่าง 8.3 การนำไฟฟ้า 50,277 ไมโครโมห์ต่อเซนติเมตร ความโปร่งใส 1.8 เมตร ความขุ่น 3.7 เอ็นทียู ความเค็ม 29.7 ส่วนในพันส่วน ออกซิเจนละลาย 5.9 มิลลิกรัมต่อลิตร บีโอดี 0.5 มิลลิกรัมต่อลิตร ของแข็งแขวนลอย 7.0 มิลลิกรัมต่อลิตร ของแข็งละลายน้ำทั้งหมด 35,860 มิลลิกรัมต่อลิตร และไนเตรต - ไนโตรเจน 9.16 ไมโครกรัมต่อลิตร ส่วนน้ำมันและไขมัน และฟอสเฟต - ฟอสฟอรัส ตรวจไม่พบ สำหรับปริมาณโลหะหนักและกลุ่มแบคทีเรีย พบสารหนู 0.556 ไมโครกรัมต่อลิตร แมงกานีส 0.760 ไมโครกรัมต่อลิตร สังกะสี 7.54 ไมโครกรัมต่อลิตร ทองแดง 1.78 ไมโครกรัมต่อลิตร นิกเกิล 0.410 ไมโครกรัมต่อลิตร ตะกั่ว 0.790 ไมโครกรัมต่อลิตร และโครเมียม 1.63 ไมโครกรัมต่อลิตร ส่วนปรอทรวม แคดเมียม และโครเมียมเฮกซะวาเลนต์ ตรวจไม่พบ สำหรับแบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด มีค่าน้อยกว่า 1.8 เอ็มพีเอ็นต่อ 100 มิลลิลิตร และแบคทีเรียกลุ่มฟีคอลโคลิฟอร์ม มีค่าน้อยกว่า 1 ซีเอฟยูต่อ 100 มิลลิลิตร

ช่วงฤดูแล้ง : ค่าความเป็นกรดและด่าง 8.0 การนำไฟฟ้า 49,000 ไมโครโมห์ต่อเซนติเมตร ความโปร่งใส 3.0 เมตร ความขุ่น 1.1 เอ็นทียู ความเค็ม 29.1 ส่วนในพันส่วน ออกซิเจนละลาย 5.9 มิลลิกรัมต่อลิตร บีโอดี 1.2 มิลลิกรัมต่อลิตร ของแข็งแขวนลอย 12.1 มิลลิกรัมต่อลิตร ของแข็งละลายน้ำทั้งหมด 32,460 มิลลิกรัมต่อลิตร ไนเตรต - ไนโตรเจน 1.27 ไมโครกรัมต่อลิตร และฟอสเฟต - ฟอสฟอรัส 6.87 ไมโครกรัมต่อลิตร ส่วนน้ำมันและไขมัน ตรวจไม่พบ สำหรับปริมาณโลหะหนักและกลุ่มแบคทีเรีย พบแมงกานีส 0.820 ไมโครกรัมต่อลิตร สังกะสี 4.00 ไมโครกรัมต่อลิตร ทองแดง 1.04 ไมโครกรัมต่อลิตร นิกเกิล 0.520 ไมโครกรัมต่อลิตร และตะกั่ว 0.790 ไมโครกรัมต่อลิตร ส่วนสารหนู ปรอทรวม แคดเมียม โครเมียมเฮกซะวาเลนต์ และโครเมียมรวม ตรวจไม่พบ สำหรับแบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด มีค่าน้อยกว่า 1.8 เอ็มพีเอ็นต่อ 100 มิลลิลิตร และแบคทีเรียกลุ่มฟีคอลโคลิฟอร์มมีค่าน้อยกว่า 1 ซีเอฟยูต่อ 100 มิลลิลิตร

เมื่อนำผลวิเคราะห์ทั้ง 2 ฤดูกาล มาเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐานคุณภาพน้ำทะเล ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำทะเล พ.ศ. 2560 พบว่า คุณภาพน้ำทะเลบริเวณด้านทิศใต้ของทางวิ่งที่ 2 ระยะห่างจากชายฝั่ง 500 เมตร ทุกดัชนี อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดไว้

6) SW6 : ด้านทิศตะวันออกเฉียงใต้ของทางวิ่งที่ 2 ระยะห่างจากชายฝั่ง 500 เมตร

ช่วงฤดูฝน : ค่าความเป็นกรดและด่าง 8.2 การนำไฟฟ้า 50,241 ไมโครโมห์ต่อเซนติเมตร ความโปร่งใส 2.0 เมตร ความขุ่น 3.7 เอ็นทียู ความเค็ม 29.6 ส่วนในพันส่วน ออกซิเจนละลาย 5.8 มิลลิกรัมต่อลิตร บีโอดี 0.8 มิลลิกรัมต่อลิตร ของแข็งแขวนลอย 9.8 มิลลิกรัมต่อลิตร ของแข็งละลายน้ำทั้งหมด 35,200 มิลลิกรัมต่อลิตร และไนเตรต - ไนโตรเจน 18.8 ไมโครกรัมต่อลิตร ส่วนน้ำมันและไขมัน และฟอสเฟต - ฟอสฟอรัส ตรวจไม่พบ สำหรับปริมาณโลหะหนักและกลุ่มแบคทีเรีย พบสังกะสี 1.16 ไมโครกรัมต่อลิตร ทองแดง 0.740 ไมโครกรัมต่อลิตร และนิกเกิล 0.545 ไมโครกรัมต่อลิตร ส่วนสารหนู แมงกานีส ปรอทรวม แคดเมียม โครเมียมเฮกซะวาเลนต์ ตะกั่ว และโครเมียม ตรวจไม่พบ สำหรับแบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด มีค่าน้อยกว่า 1.8 เอ็มพีเอ็นต่อ 100 มิลลิลิตร และแบคทีเรียกลุ่มฟีคอลโคลิฟอร์ม มีค่าน้อยกว่า 1 ซีเอฟยูต่อ 100 มิลลิลิตร

ช่วงฤดูแล้ง : ค่าความเป็นกรดและด่าง 8.0 การนำไฟฟ้า 49,400 ไมโครโมห์ต่อเซนติเมตร ความโปร่งใส 3.0 เมตร ความขุ่น 1.1 เอ็นทียู ความเค็ม 29.2 ส่วนในพันส่วน ออกซิเจนละลาย 5.9 มิลลิกรัมต่อลิตร

ปีโอติ 1.4 มิลลิกรัมต่อลิตร ของแข็งแขวนลอย 5.9 มิลลิกรัมต่อลิตร ของแข็งละลายน้ำทั้งหมด เท่ากับ 34,460 มิลลิกรัมต่อลิตร และฟอสเฟต - ฟอสฟอรัส 4.78 ไมโครกรัมต่อลิตร ส่วนน้ำมันและไขมัน และไนเตรต - ไนโตรเจน ตรวจไม่พบ สำหรับปริมาณโลหะหนักและกลุ่มแคดที่เรีย พบสังกะสี 4.68 ไมโครกรัมต่อลิตร ทองแดง 0.400 ไมโครกรัมต่อลิตร นิกเกิล 0.520 ไมโครกรัมต่อลิตร และตะกั่ว 0.625 ไมโครกรัมต่อลิตร ส่วนสารหนู แมงกานีส โปรทรวม แคดเมียม โครเมียมเฮกซะวาเลนต์ และโครเมียมรวม ตรวจไม่พบ สำหรับแคดที่เรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด มีค่าน้อยกว่า 1.8 เอ็มพีเอ็นต่อ 100 มิลลิลิตร และแคดที่เรียกลุ่มฟีคอลโคลิฟอร์มมีค่าน้อยกว่า 1 ซีเอฟยูต่อ 100 มิลลิลิตร

เมื่อนำผลวิเคราะห์ทั้ง 2 ฤดูกาล มาเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐานคุณภาพน้ำทะเล ตามประกาศ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำทะเล พ.ศ. 2560 พบว่า คุณภาพน้ำทะเล บริเวณด้านทิศตะวันออกเฉียงใต้ของทางวิ่งที่ 2 ระยะห่างจากชายฝั่ง 500 เมตร ทุกดัชนี อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดไว้

จากการทบทวนข้อมูลคุณภาพน้ำทะเลบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการซึ่งเป็นตัวแทนทั้ง 2 ฤดูกาล พบว่า ทุกจุดตรวจวัดอยู่ในมาตรฐานคุณภาพน้ำทะเล พ.ศ. 2560 (ประเภทที่ 3,4 และ 5)

3.5 ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ

3.5.1 นิเวศวิทยาทางบก

3.5.1.1 ทรัพยากรป่าไม้

1) ขอบเขตการศึกษา

การก่อสร้างและการดำเนินงานของโครงการอาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อทรัพยากรป่าไม้ในพื้นที่โครงการและบริเวณโดยรอบพื้นที่สนามบินนานาชาติอู่ตะเภา โดยเฉพาะบริเวณใกล้เคียงพื้นที่อนุรักษ์ทางธรรมชาติ ดังนั้น จึงจำเป็นต้องรวบรวมข้อมูลพื้นฐาน เพื่อนำมาใช้ประกอบการพิจารณาประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านนิเวศวิทยาทางบก

2) วิธีการศึกษา

ทบทวนข้อมูลการสำรวจทรัพยากรป่าไม้ในบริเวณใกล้เคียงพื้นที่ศึกษาโครงการ จากรายงาน EIA โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา (พฤษภาคม พ.ศ. 2566) และรายงาน EHIA ฉบับผ่านความเห็นชอบจาก กก.วล. (มิถุนายน พ.ศ. 2565)

3) ผลการศึกษา

จากการทบทวนข้อมูลทรัพยากรป่าไม้บริเวณใกล้เคียงพื้นที่โครงการ จากรายงาน EIA โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา (พฤษภาคม พ.ศ. 2566) ซึ่งดำเนินการเมื่อวันที่ 8 - 10 สิงหาคม พ.ศ. 2564 พบว่า มีความหลากหลายชนิดของพรรณไม้ 38 ชนิด แบ่งเป็น ไม้ต้น 35 ชนิด จำนวน 543 ต้น และไม้ 3 ชนิด จำนวน 368 ลำ เช่น จามจุรี (*Albizia saman*) ช่อย (*Streblus asper*) หมี่เหมี้น (*Litsea glutinosa*) สะเดา (*Azadirachta indica*) ตะเคียนทอง (*Hopea odorata*) มะค่าโมง (*Azelia xylocarpa*) ยางนา (*Dipterocarpus alatus*) เลี่ยน (*Melia azedarach*) ประเภทพรรณไม้ที่พบส่วนใหญ่เป็นไม้ดอกบัญชี

จำนวน 29 ชนิด ไม้หวงห้าม ประเภท ก. (ไม้หวงห้ามธรรมดา) ที่มีขนาดความโตน้อยกว่า 80 เซนติเมตร จำนวน 7 ชนิด และไม้หวงห้ามประเภท ก. (ไม้หวงห้ามธรรมดา) ที่มีขนาดความโตตั้งแต่ 80 เซนติเมตร ขึ้นไป จำนวน 5 ชนิด (ไม้ 1 ต้นสามารถจัดประเภทได้มากกว่า 1) นอกจากนี้ไม่พบพรรณไม้ที่มีสถานภาพตามเกณฑ์การถูกคุกคามของ DNP (2017) โดยพบพรรณไม้ที่มีสถานภาพตามเกณฑ์การถูกคุกคามของ IUCN (2024) ถูกจัดอยู่ในกลุ่มมีแนวโน้มใกล้สูญพันธุ์ (Vulnerable: VU) 3 ชนิด ได้แก่ ตะเคียนทอง (*Hopea odorata*) ยางนา (*Dipterocarpus alatus*) เป็นพรรณไม้ท้องถิ่น และมะฮอกกานีใบใหญ่ (*Swietenia macrophylla*) ที่เป็นพรรณไม้ต่างถิ่นที่มาจากลาตินอเมริกา และอยู่ในกลุ่มพืชที่ใกล้สูญพันธุ์ (Endangered: EN) จำนวน 1 ชนิด คือ มะค่าโมง (*Azizelia xylocarpa*)

จากรายงาน EHIA ฉบับผ่านความเห็นชอบจาก กก.วล. (มิถุนายน พ.ศ. 2565) พบว่า พื้นที่ศึกษาโครงการ ไม่มีพื้นที่ทับซ้อนกับพื้นที่อนุรักษ์หรือพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ ส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดิน พบว่า บริเวณพื้นที่ดังกล่าว ไม่พบพื้นที่ที่คงสภาพป่า ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ว่างมีไม้เบิกนำขึ้นอยู่ทั่วไป โดยในพื้นที่ยังคงหลงเหลือต้นไม้ขนาดใหญ่ที่มีขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง 40 เซนติเมตร ที่เป็นต้นไม้ดั้งเดิมไว้ในพื้นที่ ได้แก่ มะพอก (*Parinari anamensis* Hance) มะม่วงป่า (*Mangifera caloneura* Kurz) ลำป้าง (*Pterospermum diversifolium* Blume) และสะเดา (*Azadirachta indica* A. Juss.) ส่วนพื้นที่ด้านทิศใต้ที่ติดชายทะเลพบพรรณไม้ที่พบขึ้นกระจายห่างๆ ตามแนวริมหาด ได้แก่ โพทะเล (*Hibiscus tiliaceus* L.) ปอทะเล (*Hibiscus tiliaceus* L.) นอกจากนี้พื้นที่เกษตรกรรมแล้วบริเวณทางตอนเหนือของพื้นที่ ซึ่งเป็นพื้นที่ที่เคยมีสิ่งก่อสร้างมาก่อนแต่ในปัจจุบันได้กลายเป็นพื้นที่รกร้างมีพรรณไม้เบิกนำขึ้นอย่างหนาแน่น พรรณไม้เบิกนำที่พบ ได้แก่ พังแหรใหญ่ (*Trema orientalis* (L.) Blume) อะราง (*Peltophorum dasyrrhachis* (Miq.) Kurz) กระถินยักษ์ (*Leucaena leucocephala* (Lam.) de Wit) ข่อย (*Streblus asper* Lour.) กระถินณรงค์ (*Acacia auriculaeformis* A.Cunn. ex Benth.)

สำหรับพื้นที่สีเขียวที่พบในเขตพื้นที่ทหารเรือและเขตสนามบินทั้งหมดเป็นพื้นที่ป่าปลูก โดยพรรณไม้ที่ปลูก ได้แก่ กระถินณรงค์ (*Acacia auriculaeformis* A.Cunn. ex Benth.) และประดู่ป่า (*Pterocarpus macrocarpus* Kurz) นอกจากพรรณไม้ที่ปลูกแล้วยังมีพรรณไม้ที่ขึ้นตามธรรมชาติปะปนอยู่ด้วย เช่น เสลา (*Lagerstroemia tomentosa* C.Presl) ตะแบกนา (*Lagerstroemia floribunda* Jack) พลับพลာ (*Microcos tomentosa* Sm.) พังแหรใหญ่ (*Trema orientalis* (L.) Blume) ข่อย (*Streblus asper* Lour.) เป็นต้น ส่วนพื้นที่สีเขียวบริเวณชายทะเลมีการปลูกสนทะเล (*Casuarina equisetifolia* J.R. & G. Forst.) ไว้เป็นระยะ นอกจากนี้ยังพบพื้นที่สีเขียวบริเวณเขาพลูตาหลวง ซึ่งเดิมเป็นเหมืองเก่า ปัจจุบันได้มีการฟื้นฟูโดยพบพรรณไม้ที่นำมาปลูกส่วนใหญ่ เช่น กระถินณรงค์ (*Acacia auriculaeformis* A.Cunn. ex Benth.) เป็นต้น

3.5.1.2 ทรัพยากรสัตว์ป่า

1) ขอบเขตการศึกษา

การก่อสร้างและการดำเนินงานของโครงการอาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อทรัพยากรสัตว์ป่าในพื้นที่โครงการและบริเวณโดยรอบพื้นที่สนามบินนานาชาติอู่ตะเภา โดยเฉพาะบริเวณใกล้เคียงพื้นที่อนุรักษ์ทางธรรมชาติ ดังนั้น จึงจำเป็นต้องรวบรวมข้อมูลพื้นฐาน เพื่อนำมาประกอบการพิจารณาประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านนิเวศวิทยาทางบก

2) วิธีการศึกษา

รวบรวมข้อมูลทุติยภูมิที่เกี่ยวข้อง ได้แก่

- รายงานสรุปผลการสำรวจประเมินอันตรายจากนกในสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา ระยอง-พัทยา พ.ศ. 2566
- ข้อมูลการสำรวจทรัพยากรสัตว์ป่าในบริเวณใกล้เคียงพื้นที่ศึกษาโครงการ จากรายงาน EIA โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา (พฤษภาคม พ.ศ. 2566) และ รายงาน EHIA ฉบับผ่านความเห็นชอบ จาก กก.วล. (มิถุนายน พ.ศ. 2565)

3) ผลการศึกษา

1. การประเมินอันตรายจากนกในสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา

จากรายงานสรุปผลการสำรวจประเมินอันตรายจากนกในสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา ระยอง-พัทยา ระหว่างวันที่ 26 - 27 มกราคม พ.ศ. 2566 ช่วงเวลา 06:00 - 21:00 น. ได้ศึกษาชนิดของนกและกิจกรรมที่เอื้ออำนวย ดึงดูดนกให้เข้ามาหากินและพักอาศัยในช่วงเวลากลางวันและเวลากลางคืนในพื้นที่สนามบิน

● ชนิดพันธุ์นก

ในเขตการบิน (Landside) และพื้นที่ใกล้เคียงสนามบิน พบนกจำนวน 43 ชนิด ได้แก่ นกปากห่าง นกยางกรอกพันธุ์จีน นกยางควาย นกยางเปีย นกยางโทนน้อย นกกระสาแดง นกกระสาขาว นกกา น้ำเล็ก เหยี่ยวขาว เหยี่ยวkestrel นกอ้ายจั่ว นกฟิราบ นกแสก (นก 13 ชนิดนี้ เป็นนกที่มีขนาดใหญ่และมีพฤติกรรมบินเข้ามาในสนามบินจำนวนมาก) นกตะขาบทุ่ง นกกระแต่นอกขาว นกจาบคาเล็ก นกแอ่นตาล นกแอ่นบ้าน นกตบยุงหางยาว นกเขาใหญ่ นกเขาไฟ นกเขาขาว นกคุ่มอกลาย นกปากซ่อมหางพัด นกกระแตแต้แว๊ด นกกระแต ห้วเทา นกหัวโตเล็กขาเหลือง นกหัวโตขาดำ นกอีเสือสีน้ำตาล อีกา นกยอดหญ้าสีดำ นกเอี้ยงสาธิกา นกเอี้ยงหงอน นกเอี้ยงต่าง นกนางแอ่นบ้าน นกแอ่นพง นกปรอดสวน นกปรอดหัวสีเขม่า นกแซงแซวหางปลา นกแซงแซวสีเทา นกเด้าดินทุ่งเล็ก นกกระจอกบ้าน และนกอีวาบตักแตน

● พื้นที่ดึงดูดนก

พื้นที่รวบรวมขยะ ที่เป็นลักษณะบ่อขยะแบบเปิด บริเวณทางทิศตะวันออกของสนามบิน ดังรูปที่ 3.5-1 จึงดึงดูดนกหลายชนิดเข้ามาหากินขยะในช่วงกลางวันและกลางคืน เช่น นกยางเปีย นกยางควาย นกยางกรอกพันธุ์จีน นกแซงแซวหางปลา นกแอ่นบ้าน นกแอ่นตาล นกนางแอ่นบ้าน นกกระปูดใหญ่ เหยี่ยวขาว นกแสกและเป็นสาเหตุที่ทำให้นกหลายชนิดที่อาศัยอยู่ฝั่งทิศตะวันตกของสนามบิน บินผ่านทางวิ่งทางขับมากขึ้น

ต้นไม้ใหญ่บริเวณทางทิศตะวันออก ซึ่งอาจเป็นที่ทำรังวางไข่ของนกได้ รวมถึงข้าง ต้นไม้ใหญ่ ยังมีบ่อน้ำที่มีหอยเชอรี่เป็นจำนวนมาก ซึ่งเป็นสาเหตุที่ทำให้นกปากห่างที่อาศัยอยู่ฝั่งทิศตะวันตกของสนามบิน บินผ่านทางวิ่งทางขับมากขึ้น

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



เส้นทางบินของนกไปบ่อขยะ



เส้นทางบินของนกไปที่ต้นไม้ใหญ่

ที่มา : ฝ่ายมาตรฐานและความปลอดภัยท่าอากาศยาน บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน), สรุปผลการสำรวจประเมินอันตรายจากนกในสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา ระยอง-พัทยา พ.ศ. 2566

รูปที่ 3.5-1 พื้นที่ดึงดูดนก บริเวณสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา

ปัจจุบันกองทัพเรืออยู่ระหว่างการศึกษาเพื่อพิจารณาแนวทางการกำจัดขยะที่เหมาะสม เพื่อแก้ไข
ปัญหาขยะในพื้นที่ของกองทัพเรือ ซึ่งครอบคลุมถึงบริเวณด้านทิศตะวันออกของสนามบินที่มีบ่อขยะแบบเปิด
(บ่อคัดแยกขยะชั่วคราว) ดังกล่าวด้วย ภายหลังจากการศึกษาแล้วเสร็จ จะมีการดำเนินการตามขั้นตอนที่เกี่ยวข้อง
ต่อไปดังตารางที่ 3.5-1

ตารางที่ 3.5-1 แผนการดำเนินงานเพื่อจัดการกองขยะที่อยู่ภายใต้ความรับผิดชอบของกองทัพเรือ

ขั้นตอนการดำเนินการ	ปี					
	2567	2568	2569	2570	2571	2572
1. ศึกษาแนวทางการจัดการ ขยะที่เหมาะสม						
2. การเสนอขออนุมัติและ ขอรับจัดสรรงบประมาณ ดำเนินโครงการ หรือขอให้ เอกชนมาดำเนินการ						
3. การจัดซื้อจัดจ้างและการ พัฒนาโครงการ						

ที่มา : โครงการพัฒนาศูนย์สนามบินนานาชาติอู่ตะเภาและเมืองการบินภาคตะวันออก, พ.ศ. 2566

จากการทบทวนข้อมูลทรัพยากรสัตว์ป่า บริเวณใกล้เคียงพื้นที่โครงการ จากรายงาน EIA โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา (พฤษภาคม พ.ศ. 2566) ซึ่งสำรวจสัตว์ป่าตามฤดูกาลจำนวน 2 ฤดู ได้แก่ ฤดูฝน ดำเนินการในเดือนสิงหาคม พ.ศ. 2564 และฤดูแล้ง ดำเนินการในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2564 ไม่พบ สัตว์ป่าชนิดใดมีสถานภาพเป็นสัตว์ป่าสงวน ส่วนใหญ่ถูกจัดให้อยู่ในกลุ่มที่เป็นกังวลน้อยที่สุด (Least Concern: LC) ตามสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์ตาม สผ. (2560) และสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์ตาม IUCN. (2021) เช่น กบหนอง (*Fejervarya limnocharis*) ตุ๊กแกบ้าน (*Gekko gecko*) จิ้งเหลนหลากลาย (*Eutropis macularius*) จิ้งจกหางเรียบ (*Hemidactylus garnotii*) นกตบยุงหางยาว (*Caprimulgus macrurus*) นกปรอดหน้าขาว (*Pycnonotus goiavier*) นกแอ่นกินรัง (*Aerodramus fuciphagus*) กระรอกหลากสี (*Callosciurus finlaysonii*) โดยพบสัตว์ป่าที่ถูกจัดให้อยู่ในกลุ่มที่มีแนวโน้มใกล้สูญพันธุ์ (Vulnerable: VU) ตามสถานภาพเพื่อการอนุรักษ์ตาม IUCN. (2021) จำนวน 1 ชนิด คือ จูงจาง (*Ophiophagus hannah*) นอกจากนี้สัตว์ป่าที่พบส่วนใหญ่เป็นสัตว์ป่าที่มีขนาดเล็กและสามารถเคลื่อนที่หากินได้ในทุกสภาพนิเวศ

จากการทบทวนข้อมูลทรัพยากรสัตว์ป่าจำนวน 2 ครั้ง ได้แก่ ครั้งที่ 1 ในช่วงฤดูฝน ระหว่างวันที่ 15 - 17 กรกฎาคม พ.ศ. 2562 และระหว่างวันที่ 19 - 22 กรกฎาคม พ.ศ. 2562 และครั้งที่ 2 (ช่วงฤดูแล้ง) ระหว่างวันที่ 15 - 18 พฤศจิกายน พ.ศ. 2562 และวันที่ 18 - 20 ธันวาคม พ.ศ. 2562 จากรายงาน EHIA ฉบับผ่านความเห็นชอบจาก กก.วล. (มิถุนายน พ.ศ. 2565) ดำเนินการสำรวจสัตว์ 4 ประเภท ได้แก่ สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม นก สัตว์เลื้อยคลาน สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก โดยแบ่งพื้นที่สำรวจออกเป็น 2 พื้นที่ ได้แก่ พื้นที่โครงการ และพื้นที่ศึกษาของโครงการ สามารถสรุปผลการทบทวนได้ดังนี้

2. ผลการทบทวนทรัพยากรสัตว์ป่าครั้งที่ 1 (ฤดูฝน)

จากการทบทวนข้อมูลทรัพยากรสัตว์ป่าบริเวณพื้นที่โครงการ ในช่วงฤดูฝน พบสัตว์ป่า จำนวน 69 ชนิด ประกอบด้วย สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม จำนวน 3 ชนิด ได้แก่ กระรอกหลากสี (*Callosciurus finlaysonii*) กระจ๊อน (*Menetes berdmorei*) และกระเล็นขนปลายหูสั้น (*Tamias macclellandii*) นก จำนวน 60 ชนิด เช่น นกปากห่าง (*Anastomus oscitans*) นกกาน้ำเล็ก (*Microcarbo niger*) นกกระจาบทธรรมดา (*Ploceus philippinus*) นกฟิรา

(*Columba livia*) นกปรอดสวน (*Pycnonotus conradi*) นกเอี้ยงสาธิตา (*Acridotheres tristis*) นกแอ่นพง (*Artamus fuscus*) นกเขาขาว (*Geopelia striata*) เหยี่ยวขาว (*Elanus caeruleus*) เป็นต้น สัตว์เลื้อยคลาน จำนวน 4 ชนิด ได้แก่ กิ้งก่าหัวแดง (*Calotes versicolor*) จิ้งจกหางแบน (*Hemidactylus platyurus*) แย้จุด (*Leiolepis belliana*) และเหี้ย (*Varanus salvator*) และสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก จำนวน 2 ชนิด ได้แก่ อึ่งน้ำเต้า (*Microhyla mukhlesuri*) และ กบหนอง (*Fejervarya limnocharis*)

3. ผลกระทบทางทรัพยากรสัตว์ป่าครั้งที่ 2 (ฤดูแล้ง)

จากการทบทวนข้อมูลทรัพยากรสัตว์ป่าบริเวณพื้นที่โครงการ ในช่วงฤดูแล้ง พบสัตว์ป่า จำนวน 96 ชนิด ประกอบด้วย สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม จำนวน 2 ชนิด ได้แก่ กระรอกหลากสี (*Callosciurus finlaysonii*) และ กระจ๊วน (*Menetes berdmorei*) นก จำนวน 83 ชนิด เช่น นกปากห่าง (*Anastomus oscitans*) นกกาน้ำเล็ก (*Microcarbo niger*) นกพิราบ (*Columba livia*) นกปรอดสวน (*Pycnonotus conradi*) นกเอี้ยงสาธิตา (*Acridotheres tristis*) นกกิ้ง (*Amaurornis phoenicurus*) นกกระเต็นอกขาว (*Halcyon smymensis*) นกอีลุ้ม (*Gallicrex cinerea*) นกแอ่นพง (*Artamus fuscus*) นกเขาขาว (*Geopelia striata*) เหยี่ยวขาว (*Elanus caeruleus*) เป็นต้น สัตว์เลื้อยคลาน จำนวน 7 ชนิด เช่น งูเขียวพระอินทร์ (*Chrysopelea ornata*) งูลายสอสวน (*Xenochrophis flavipunctatus*) ตุ๊กแกบ้าน (*Gekko gecko*) จิ้งจกหางแบน (*Hemidactylus platyurus*) เหี้ย (*Varanus salvator*) เป็นต้น และสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก จำนวน 4 ชนิด ได้แก่ คางคกบ้าน (*Duttaphrynus melanostictus*) อึ่งน้ำเต้า (*Microhyla mukhlesuri*) อึ่งอ่างบ้าน (*Kaloula pulchra*) และกบหนอง (*Fejervarya limnocharis*)

● จำนวนชนิดและความหลากหลายชนิดของสัตว์ป่า

จากการสำรวจภาคสนามในพื้นที่โครงการ พบสัตว์ป่า จำนวน 107 ชนิด ประกอบด้วย

- สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก จำนวน 4 ชนิด
- สัตว์เลื้อยคลาน จำนวน 7 ชนิด
- นก จำนวน 93 ชนิด
- สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม จำนวน 3 ชนิด

● ความชุกชุมของสัตว์ป่า

สัตว์ป่าที่พบในบริเวณพื้นที่โครงการส่วนใหญ่มีความชุกชุมในระดับน้อย ระดับปานกลาง และระดับมาก มีจำนวน 74 19 และ 14 ชนิด ตามลำดับ

● สถานภาพของสัตว์ป่า

สถานภาพตามกฎหมาย สัตว์ป่าที่พบในบริเวณพื้นที่โครงการทุกชนิดที่สำรวจพบในพื้นที่โครงการเป็นสัตว์ประจำถิ่นทั้งหมด ยกเว้นนกบางชนิดที่ได้รับการจัดสถานภาพตามกฎหมาย 19 ชนิด (นกย้ายถิ่น (W)) เช่น เหยี่ยวออสเปอร์ (*Pandion haliaetus*) นกอีเสือสีน้ำตาล (*Lanius cristatus*) นกขมิ้นท้ายทอยดำ (*Oriolus chinensis*) นกกระเจี๊ยบธรรมดา (*Phylloscopus inornatus*) นกกระเจี๊ยบขาขาว (*Phylloscopus tenellipes*) นกพง

ปากหนา (*Arundinax aedon*) นกจับแมลงจุกดำ (*Hypothymis azurea*) นกจับแมลงคอแดง (*Ficedula albicilla*) เป็นต้น

สถานภาพที่ได้รับการคุ้มครองตามกฎหมาย ไม่พบสัตว์ป่าชนิดใดมีสถานภาพเป็นสัตว์ป่าสงวน พบเฉพาะสัตว์ป่าที่มีสถานภาพเป็นสัตว์ป่าคุ้มครอง จำนวน 91 ชนิด ประกอบด้วย สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม 2 ชนิด ได้แก่ กิ้งก่าหัวแดง (*Calotes versicolor*) และเหี้ย (*Varanus salvator*) และ นก 89 ชนิด เช่น นกกระจิบใหญ่ (*Centropus sinensis*) นกกาน้ำเล็ก (*Microcarbo niger*) นกแสก (*Tyto alba*) นกกระจาบธรรมดา (*Ploceus philippinus*) เหยี่ยวนกเขาชिरา (*Accipiter badius*)

สถานภาพเพื่อการอนุรักษ์ตาม สผ. (พ.ศ. 2560) พบ สัตว์ป่าที่ถูกจัดสถานภาพใกล้ถูกคุกคาม (Near Threatened: NT) จำนวน 2 ชนิด ได้แก่ นกอีลุ้ม (*Gallicrex cinerea*) และนกกระจาบทอง (*Ploceus hypoxanthus*) และอยู่ในสถานภาพกลุ่มที่เป็นกังวลน้อยที่สุด (Least Concern: LC) จำนวน 104 ชนิด

สถานภาพเพื่อการอนุรักษ์ตาม IUCN. (2019) พบ สัตว์ป่าที่ถูกจัดสถานภาพการถูกคุกคามในระดับโลก ประกอบด้วยสัตว์ป่าที่ถูกจัดให้อยู่ในสถานภาพใกล้ถูกคุกคาม (Near Threatened: NT) จำนวน 1 ชนิด คือ นกกระจาบทอง (*Ploceus hypoxanthus*) และอยู่ในสถานภาพกลุ่มที่เป็นกังวลน้อยที่สุด (Least Concern: LC) จำนวน 101 ชนิด

● ความสัมพันธ์ของสัตว์ป่ากับถิ่นที่อยู่อาศัย

บริเวณพื้นที่ก่อสร้างโครงการ ไม่พบมีสภาพป่า พื้นที่ทางด้านทิศเหนือมีสภาพเป็นพื้นที่รกร้างมีพรรณไม้เบิกน้ำขึ้นหนาแน่น และทุ่งหญ้า สัตว์ป่าที่อาศัยและหากินจำพวกสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนมอาศัยและหากินหลายชนิด เช่น กิ้งก่าหัวแดง (*Calotes versicolor*) จิ้งจกหางแบน (*Hemidactylus platyurus*) แย้จุด (*Leiolepis belliana*) นกบั้งรอกใหญ่ (*Phaenicophaeus tristis*) นกเขาเขียว (*Chalcophaps indica*) นกกาแวน (*Crypsirina temia*) กระรอกหลากสี (*Callosciurus finlaysonii*) กระจ๊วน (*Menetes berdmorei*) กระเล็นขนปลายหูสั้น (*Tamias maccllellandii*) เป็นต้น ส่วนพื้นที่ด้านทิศใต้เป็นพื้นที่เกษตรกรรมแปลงใหญ่ จึงพบสัตว์ป่าที่อาศัยและหากินจำพวกสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนมอาศัยและหากินหลายชนิด เช่น กิ้งก่าหัวแดง (*Calotes versicolor*) จิ้งจกหางแบน (*Hemidactylus platyurus*) แย้จุด (*Leiolepis belliana*) นกจาบผ่นปีกแดง (*Mirafra erythrocephala*) นกเด้าดินทุ่งเล็ก (*Anthus rufulus*) เหยี่ยวออสเปร (*Pandion haliaetus*) เหยี่ยวขาว (*Elanus caeruleus*) กระจ๊วน (*Menetes berdmorei*) เป็นต้น ส่วนแหล่งน้ำธรรมชาติ ได้แก่ ลำห้วย เป็นแหล่งอาศัยของสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก และสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนมบางชนิด เช่น กบหนอง (*Fejervarya limnocharis*) อึ่งน้ำเต้า (*Microhyla mukhlesuri*) และเหี้ย (*Varanus salvator*) เป็นต้น และเป็นพื้นที่อยู่อาศัยและหากินของนกชนิดกินสัตว์น้ำ เช่น นกปากห่าง (*Anastomus oscitans*) นกยางเปี้ย (*Egretta garzetta*) และนกกาน้ำเล็ก (*Microcarbo niger*) เป็นต้น นอกจากนี้บริเวณริมตลิ่งของลำห้วยยังเป็นที่อยู่อาศัยและหากินของสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนมบางชนิด เช่น กระรอกหลากสี (*Callosciurus finlaysonii*) กระจ๊วน (*Menetes berdmorei*) กระเล็นขนปลายหูสั้น (*Tamias maccllellandii*) เป็นต้น

4. สรุปผลการทบทวน

สามารถสรุปจำนวนชนิดและระดับความชุกชุมของสัตว์ แสดงดังตารางที่ 3.5-2

ตารางที่ 3.5-2 สรุปจำนวนชนิดและระดับความชุกชุมของสัตว์ป่า

กลุ่มสัตว์ป่า	พื้นที่โครงการ			
	จำนวนชนิด	ระดับความชุกชุมของสัตว์ป่า		
		ชุกชุมมาก	ชุกชุมปานกลาง	ชุกชุมน้อย
สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม	3	0	0	3
นก	93	14	19	60
สัตว์เลื้อยคลาน	7	0	0	7
สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก	4	0	0	4
รวม	107	14	19	74

ที่มา : รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม สำหรับโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการที่อาจมีผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติ
คุณภาพสิ่งแวดล้อม สุขภาพ อนามัย คุณภาพชีวิต ของประชาชนในชุมชนอย่างรุนแรงโครงการก่อสร้างทางวิ่งและทางขับที่ 2 สนามบิน
นานาชาติอู่ตะเภา. พ.ศ. 2565. บทที่ 3 สภาพแวดล้อมปัจจุบัน.

เมื่อพิจารณาสัตว์ป่าที่อยู่ในสถานภาพใกล้ถูกคุกคาม (Near Threatened: NT) พบว่า สัตว์ป่า
ที่ถูกคุกคามโดยการจำแนกสถานภาพของนกตามสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
(สผ.) พ.ศ. 2560 และการจำแนกสถานภาพ International Union for Conservation of Nature and Natural
Resources (IUCN) จำนวน 6 ชนิด ดังนี้

- นกอีหลุม (Gallicrex cinerea) สถานภาพตามการจำแนกของ สผ. เป็นกลุ่มที่ใกล้ถูก
คุกคาม (NT) และสถานภาพตามการจำแนกของ IUCN เป็นกลุ่มที่เป็นกังวลน้อยที่สุด
(LC) พบบริเวณพื้นที่ด้านทิศตะวันออกของโครงการ สภาพพื้นที่เป็นทุ่งหญ้าโล่งติดกับ
แนวต้นไม้ และอยู่ใกล้แหล่งน้ำ
- นกกระแต้เล็ก (Burhinus indicus) สถานภาพตามการจำแนกของ สผ. เป็นกลุ่มที่ใกล้
ถูกคุกคาม (NT) และสถานภาพตามการจำแนกของ IUCN เป็นกลุ่มที่เป็นกังวลน้อยที่สุด
(LC) พบบริเวณพื้นที่ Air site และป่าด้านทิศตะวันออกของทางวิ่งที่ 1 เป็นพื้นที่ที่เคยมี
สิ่งก่อสร้างมาก่อนแต่ในปัจจุบันได้กลายเป็นพื้นที่รกร้างมีพรรณไม้เบิกนำสลับกับพื้นที่โล่ง
ลาดคอนกรีต ทำให้มีน้ำขังในช่วงที่มีฝนตก
- นกกระสาแดง (Ardea purpurea) สถานภาพตามการจำแนกของ สผ. เป็นกลุ่มที่มี
แนวโน้มใกล้สูญพันธุ์ (VU) และสถานภาพตามการจำแนกของ IUCN เป็นกลุ่มที่เป็นกังวล
น้อยที่สุด (LC) พบบริเวณพื้นที่ด้านทิศเหนือของทางวิ่งที่ 1 มีสภาพพื้นที่เป็นทุ่งหญ้าโล่ง
ตัดสั้น ด้านทิศเหนือติดกับถนนหมายเลข 3 ถนนสุขุมวิท และมีร่องน้ำขนาดเล็กๆ มีน้ำขัง
ในช่วงที่มีฝนตก
- นกแสด (Tyto javanica) สถานภาพตามการจำแนกของ สผ. เป็นกลุ่มที่ใกล้ถูกคุกคาม
(NT) และสถานภาพตามการจำแนกของ IUCN เป็นกลุ่มที่เป็นกังวลน้อยที่สุด (LC)
พบบริเวณพื้นที่ Airside ปาด้านทิศตะวันออกของทางวิ่งที่ 1 เป็นพื้นที่ที่เคยมีสิ่งก่อสร้าง

มาก่อนแต่ในปัจจุบันได้กลายเป็นพื้นที่รกร้างมีพรรณไม้เบิกนำขึ้นอย่างหนาแน่น สลับกับพื้นที่โล่งลาดคอนกรีตและเป็นที่จอดเครื่องบินเก่าที่ไม่ได้ใช้งาน

- นกกระจาบทอง (*Ploceus hypoxanthus*) สถานภาพตามการจำแนกของ สผ. เป็นกลุ่มที่ใกล้ถูกคุกคาม (NT) และสถานภาพตามการจำแนกของ IUCN เป็นกลุ่มที่ใกล้ถูกคุกคาม (NT) พบบริเวณพื้นที่อาคาร
- นกกระต๊าดแดง (*Amandava amandava*) สถานภาพตามการจำแนกของ สผ. เป็นกลุ่มที่ใกล้ถูกคุกคาม (NT) และสถานภาพตามการจำแนกของ IUCN เป็นกลุ่มที่เป็นกังวลน้อยที่สุด (LC) พบบริเวณพื้นที่ด้านทิศเหนือของทางวิ่งที่ 1 พื้นที่ที่เป็นทุ่งโล่งและทุ่งหญ้า

5. สรุปการเปรียบเทียบการประเมินอันตรายจากนกในสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา ปี พ.ศ. 2566 และผลการทบทวนทรัพยากรสัตว์ป่า จากรายงาน EHIA ฉบับผ่านความเห็นชอบ จาก กก.วล. (มิถุนายน พ.ศ. 2565)

เมื่อพิจารณาชนิดและสถานภาพของนก จากรายงานการประเมินอันตรายจากนกในสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา ปี พ.ศ. 2566 พบว่า นกส่วนใหญ่เป็นชนิดเดิมที่เคยสำรวจพบ และอยู่ในกลุ่มที่เป็นกังวลน้อยที่สุด (LC) ตามการจำแนกสถานภาพของนกจากสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) พ.ศ. 2560 และการจำแนกสถานภาพ International Union for Conservation of Nature and Natural Resources (IUCN) ยกเว้น นกอ้ายจ้าว (*Anhinga melanogaster*) ที่เป็นนกชนิดใหม่ที่สำรวจพบ มีสถานภาพตามการจำแนกของ สผ. เป็นกลุ่มที่มีแนวโน้มใกล้สูญพันธุ์ (VU) และสถานภาพตามการจำแนกของ IUCN เป็นกลุ่มที่ใกล้ถูกคุกคาม (NT) พบบริเวณต้นไม้ใหญ่ทางทิศตะวันออกของโครงการ ตำแหน่งต้นไม้ แสดงดังรูปที่ 3.5-1

ทั้งนี้ เนื่องจากบริเวณพื้นที่โครงการอยู่ใกล้บริเวณป่าชายเลน โครงการจึงได้พิจารณาเส้นทางผ่านในการอพยพของนกป่าชายเลน รายละเอียดดังนี้

จากการพิจารณาข้อมูลชนิดนกที่ได้จากการรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิที่เกี่ยวข้อง ได้แก่

- รายงานสรุปผลการสำรวจประเมินอันตรายจากนกในสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา ระยอง - พัทยา พ.ศ. 2566
- ข้อมูลการสำรวจทรัพยากรสัตว์ป่าในบริเวณใกล้เคียงพื้นที่ศึกษาโครงการ จากรายงาน EIA โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา (พฤษภาคม พ.ศ. 2566)
- รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EHIA) ฉบับผ่านความเห็นชอบจาก กก.วล. (มิถุนายน พ.ศ. 2565)

ผลการทบทวนข้อมูลชนิดนกที่สำรวจพบในรายงานทั้ง 3 ฉบับ สรุปได้ว่านกอพยพเข้ามาในพื้นที่ของสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา จำนวน 20 ชนิด ได้แก่ นกยางกรอกพันธุ์จีน นกยางควาย นกยางเปีย นกยางโทนน้อย นกยางโทนใหญ่ นกกระสานวล เหยี่ยวkestrel เหยี่ยวออสเปอร์ เหยี่ยวกิ้งก่าสีดำ นกอ้ายจ้าว นกปากซ่อมหางพัด นกกระแตหัวเทา นกหัวโตเล็กขาเหลือง นกหัวโตชาดำ นกอีเสือสีน้ำตาล นกนางแอ่นบ้าน

นกแขวงแซวสีเทา นกกระจัดธรรมดา นกเค้าดินสวน และนกแอ่นทุ่งใหญ่ จำแนกเป็นนกอพยพ (Winter visitor) เข้ามาอาศัยในประเทศไทยช่วงเดือนกันยายนถึงเดือนพฤษภาคมของปีถัดไป จำนวน 19 ชนิด ได้แก่ นกยางกรอก พันธุ์จีน นกยางควาย นกยางเปีย นกยางโทนน้อย นกยางโทนใหญ่ นกกระสาขาว เขียวเคสเตรล เขียวออสเปอร์ เขียวกิ้งก่าสีดำ นกแอ่นทุ่ง นกปากซ่อมหางพัด นกกระแตหัวเทา นกหัวโตเล็กขาเหลือง นกหัวโตขาดำ นกอีเสือสีน้ำตาล นกนางแอ่นบ้าน นกแขวงแซวสีเทา นกกระจัดธรรมดา นกเค้าดินสวน และนกอพยพมาทำรัง วางไข่ (Breeding visitor) ในช่วงฤดูร้อนถึงฤดูฝน จำนวน 1 ชนิด ได้แก่ นกแอ่นทุ่งใหญ่ และชนิดนกอพยพที่สำรวจพบริมทะเล ได้แก่ นกยางกรอกพันธุ์จีน นกยางโทนใหญ่ นกยางโทนน้อย นกยางเปีย เขียวออสเปอร์ นกแอ่นทุ่งใหญ่ นกหัวโตขาดำ นกหัวโตเล็กขาเหลือง นกนางแอ่นบ้าน และนกอีเสือสีน้ำตาล

ส่วนข้อมูลนกป่าชายเลนอพยพและเส้นทางผ่านในการอพยพ โครงการได้มีการทบทวนข้อมูล ทุติยภูมิ รายละเอียดดังนี้

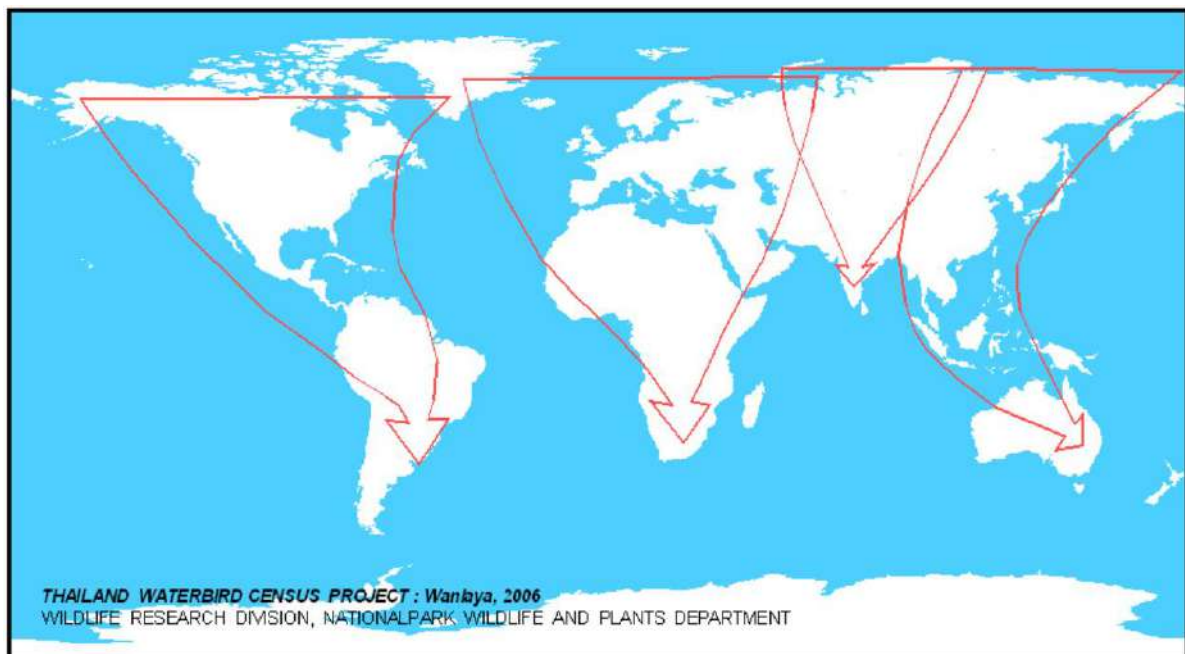
1) ผลงานตีพิมพ์ของ สาลินี ขจรพิสิฐศักดิ์ และศิริวรรณ เอี่ยมประเสริฐ (2558) ในวารสาร วิทยาศาสตร์บูรพา ปีที่ 20 ฉบับที่ 2 ระดับชาติ โดยนักวิจัยระบุว่า จากการสำรวจในพื้นที่เกาะสีชัง อำเภอเกาะสีชัง จังหวัดชลบุรี พบนกจำนวน 70 ชนิด แบ่งเป็นนกประจำถิ่น 40 ชนิด นกอพยพ 27 ชนิด และนกอพยพผ่าน 3 ชนิด ซึ่งในจำนวนนี้ได้รับการจัดให้เป็นนกที่อยู่ในสถานภาพมีแนวโน้มจะสูญพันธุ์ 2 ชนิด ได้แก่ เขียวเพเรกริน ที่อยู่ในกลุ่มนกอพยพ และนกกระสาแดง ที่อยู่ในกลุ่มนกประจำถิ่น นอกจากนี้ยังมีนกอีก 4 ชนิดที่อยู่ในสถานภาพใกล้ถูกคุกคาม ได้แก่ นกเปล้าอกสีม่วงน้ำตาล นกนางนวลเกลบท้ายทอยดำ นกกระจาบธรรมดา และนกกระจาบทอง โดยทั้ง 4 ชนิดเป็นนกประจำถิ่น

2) จากการตรวจสอบข้อมูลจากหนังสือปักษีวรรณในพื้นที่เกาะเสม็ด และเกาะช้างเคียง โดย พงษ์ชัย หาญยุทธนากร และศักรินทร์ แสนสุข (2563) พบนกจำนวน 158 ชนิด เป็นนกอพยพ 76 ชนิด นกย้ายถิ่นเข้ามาสร้างรังวางไข่ 1 ชนิด นก ประจำถิ่น 41 ชนิด

3) เส้นทางอพยพของนก การอพยพส่วนใหญ่มักเกิดขึ้นระหว่างซีกโลกเหนือตอนบนกับตอนล่างของทวีป เนื่องจากซีกโลกเหนือมีแผ่นดินกว้างขวางมีสัตว์โดยเฉพาชนกออาศัยอยู่เป็นจำนวนมาก และมีความแตกต่างของอากาศที่เปลี่ยนแปลงมาก พบว่า มีนกอพยพมากกว่า 2,000 ชนิด ซึ่งส่วนใหญ่จะอพยพในแนวเหนือ - ใต้ มีเพียงบางชนิดที่อพยพในแนวตะวันออก - ตะวันตก

4) ผลการทบทวนข้อมูลจากผลงานวิจัยของวัลยา ชนิดดาวงค์ และมงคล ไชยภักดี (2548) ที่ตีพิมพ์ใน ผลงานวิจัย และรายงานความก้าวหน้างานวิจัย ประจำปี 2548 (Wildlife Yearbook 2006) และ กรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช (2553) รายงานเส้นทางการอพยพของนกในประเทศไทย เป็นไปในทางเดียวกับการอพยพของนกในทวีปเอเชีย คือ อยู่ในแนวเหนือ - ใต้ เป็นส่วนใหญ่ ได้แก่ นกเป็ดน้ำ นกนางแอ่นบ้าน นกยาง และนกปากห่าง (วัลยา ชนิดดาวงค์ และมงคล ไชยภักดี, 2548 และกรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่าและพันธุ์พืช, 2553) เป็นต้น นอกจากนี้ นกปากห่างยังมีเส้นทางอพยพในแนว ตะวันออก - ตะวันตก โดยมีถิ่นอาศัยในอินเดีย และบังคลาเทศ โดยเข้ามาสร้างรัง วางไข่ในประเทศไทย (วัลยา ชนิดดาวงค์ และมงคล ไชยภักดี, 2548 และ กรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่าและพันธุ์พืช, 2553) แต่ปัจจุบันพบว่านกปากห่างจัดเป็นนกท้องถิ่นในประเทศไทย และไม่จัดเป็นนกอพยพเช่นในอดีต โดยนกอพยพจะบินไปยังบริเวณที่มีสภาพคล้ายคลึงกับแหล่งที่ใช้สร้างรังวางไข่ เส้นทางอพยพที่ชัดเจนคือเส้นทางที่มีนกอพยพใช้เป็นประจำทุกปีต่อเนื่องกันเป็นเวลานาน โดยมีจำนวนชนิดและ

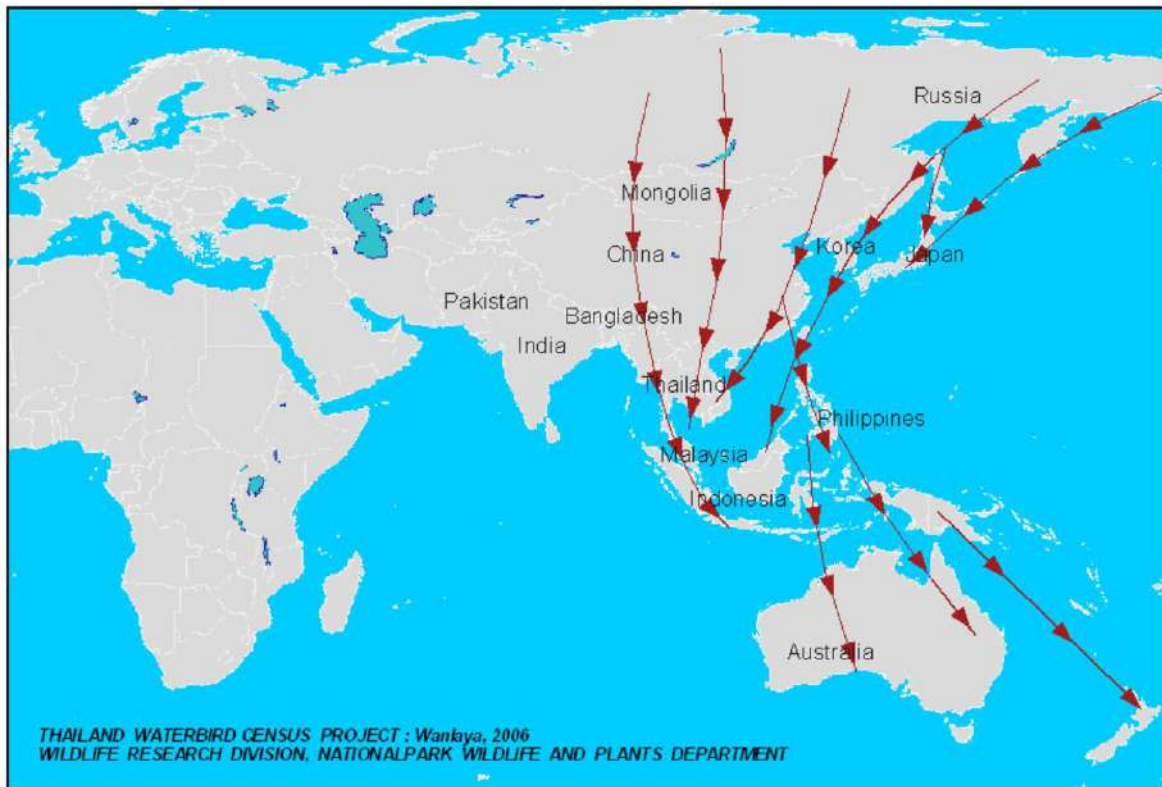
ปริมาณนกเป็นจำนวนมาก หลักเกณฑ์การกำหนดเส้นทางการอพยพของนกโดยทั่วๆ ไปแล้วจะกล่าวถึงนกเป็นกลุ่มๆ เพราะในการศึกษาจากการติดห้วงขานบอกได้เพียงว่า ติดห้วงขาที่ใดและพบอีกครั้งในที่ใด โดยระบุเป็นเส้นตรง ส่วนการที่นกจะอ้อมไปทางใดใช้การรายงานจากพื้นที่ที่พบนกจำนวนมากลงแฉะพัก หรือบินผ่านเป็นประจำ มาประกอบให้เห็นเส้นทางคร่าวๆ ส่วนแนวทางอพยพที่แน่นอนเฉพาะชนิด ต้องศึกษาแยกออกไปอย่างละเอียด เนื่องจากเส้นทางอพยพถูกกำหนดโดยเงื่อนไขของสภาพภูมิศาสตร์และสภาพแวดล้อมตามความต้องการเป็นรายชนิด จึงอาจมีความคลาดเคลื่อนอยู่บ้างในรายละเอียด ซึ่งต้องใช้เทคนิคพิเศษในการศึกษา เช่น การติดวิทยุติดตามตัวสัตว์ โดยแผนที่แสดงเส้นทางการอพยพของนกแสดงดังรูปที่ 3.5-2 ถึงรูปที่ 3.5-6



ที่มา : วัลยา ชนิดดาวงค์ และมงคล ไชยภักดี, พ.ศ. 2548

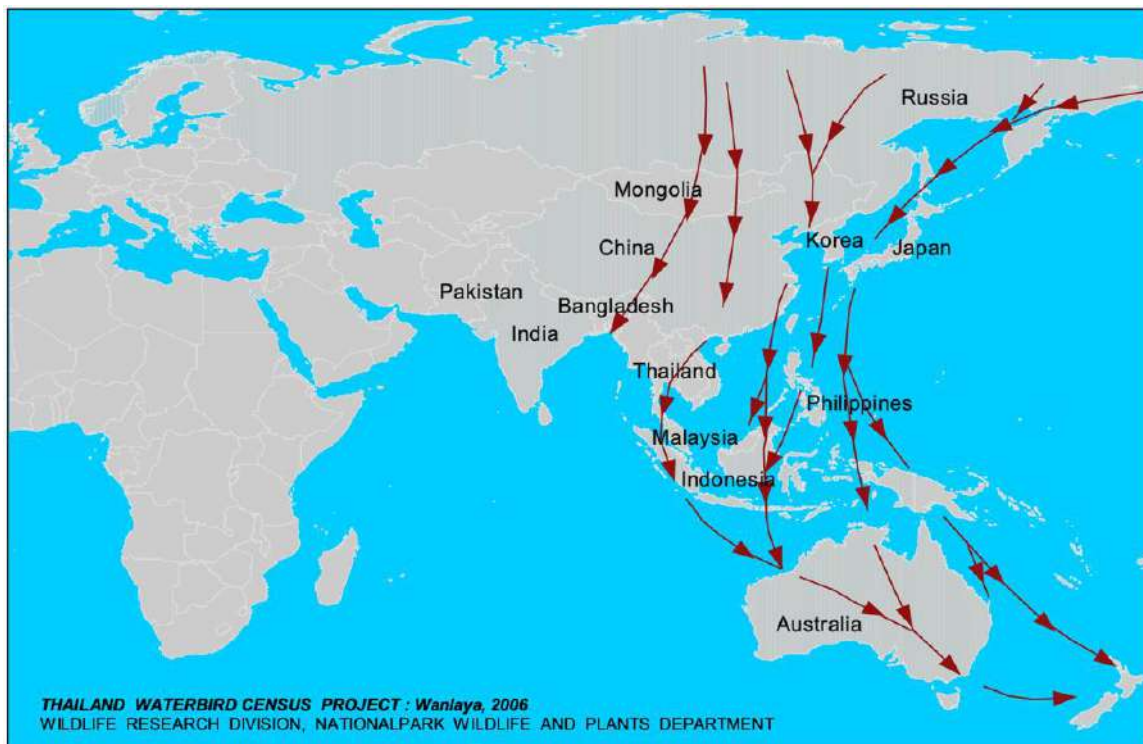
รูปที่ 3.5-2 เส้นทางอพยพของนกในโลก

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



ที่มา : วัลยา ชนิตดาวงศ์ และมงคล ไชยภักดี, พ.ศ. 2548

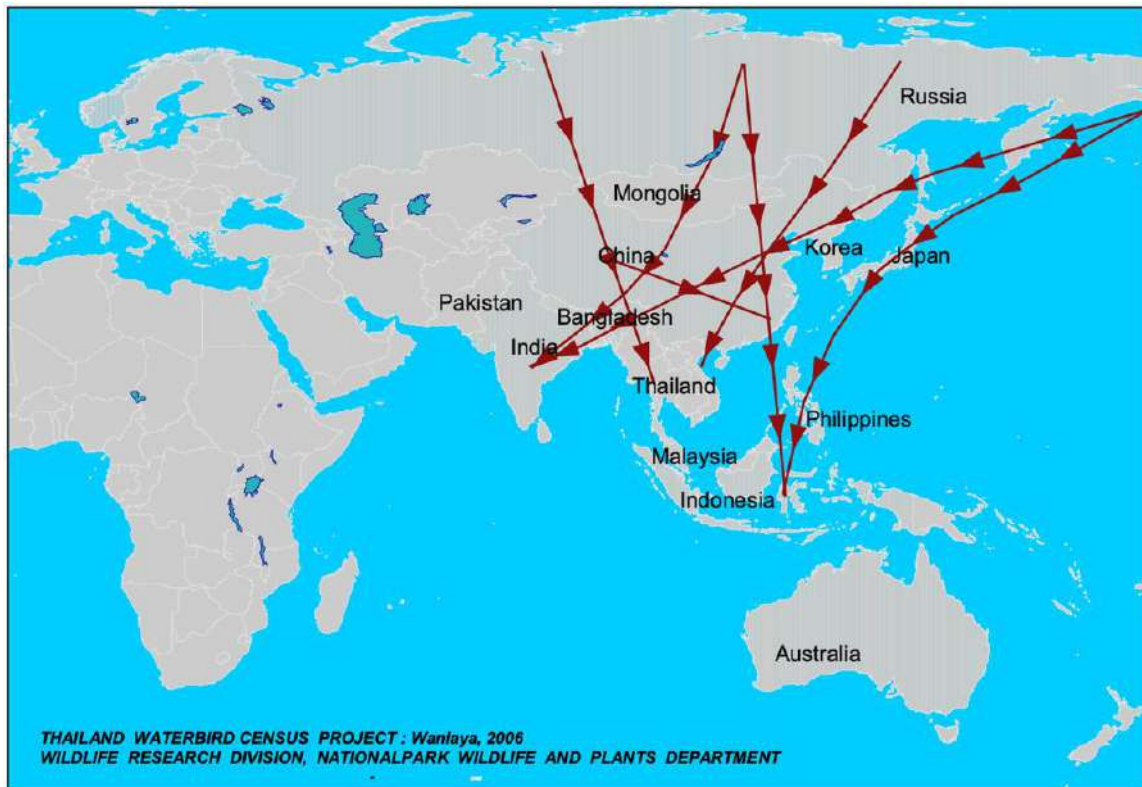
รูปที่ 3.5-3 เส้นทางอพยพของนกน้ำในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้



ที่มา : วัลยา ชนิตดาวงศ์ และมงคล ไชยภักดี, พ.ศ. 2548

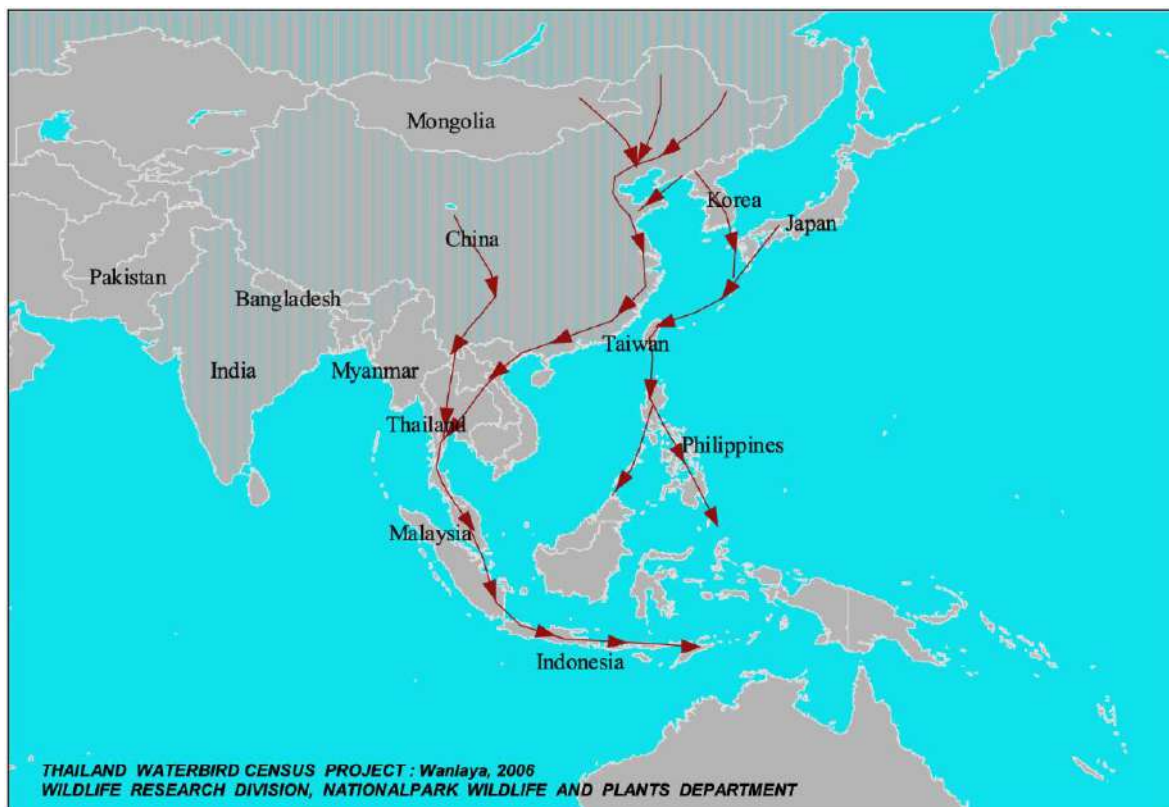
รูปที่ 3.5-4 เส้นทางอพยพของนกชายเลนในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

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



ที่มา : วัลยา ชนิตดาวงศ์ และมงคล ไชยภักดี, พ.ศ. 2548

รูปที่ 3.5-5 เส้นทางอพยพของนกกลุ่มนกเป็ดน้ำ - ห่านป่าในทวีปเอเชีย



ที่มา : วัลยา ชนิตดาวงศ์ และมงคล ไชยภักดี, พ.ศ. 2548

รูปที่ 3.5-6 เส้นทางอพยพของนกกล้าเหยื่อในทวีปเอเชีย

แหล่งที่พบนกอพยพในประเทศไทย ประเทศไทยสามารถพบนกอพยพจำแนกตามสภาพพื้นที่ได้
ดังนี้

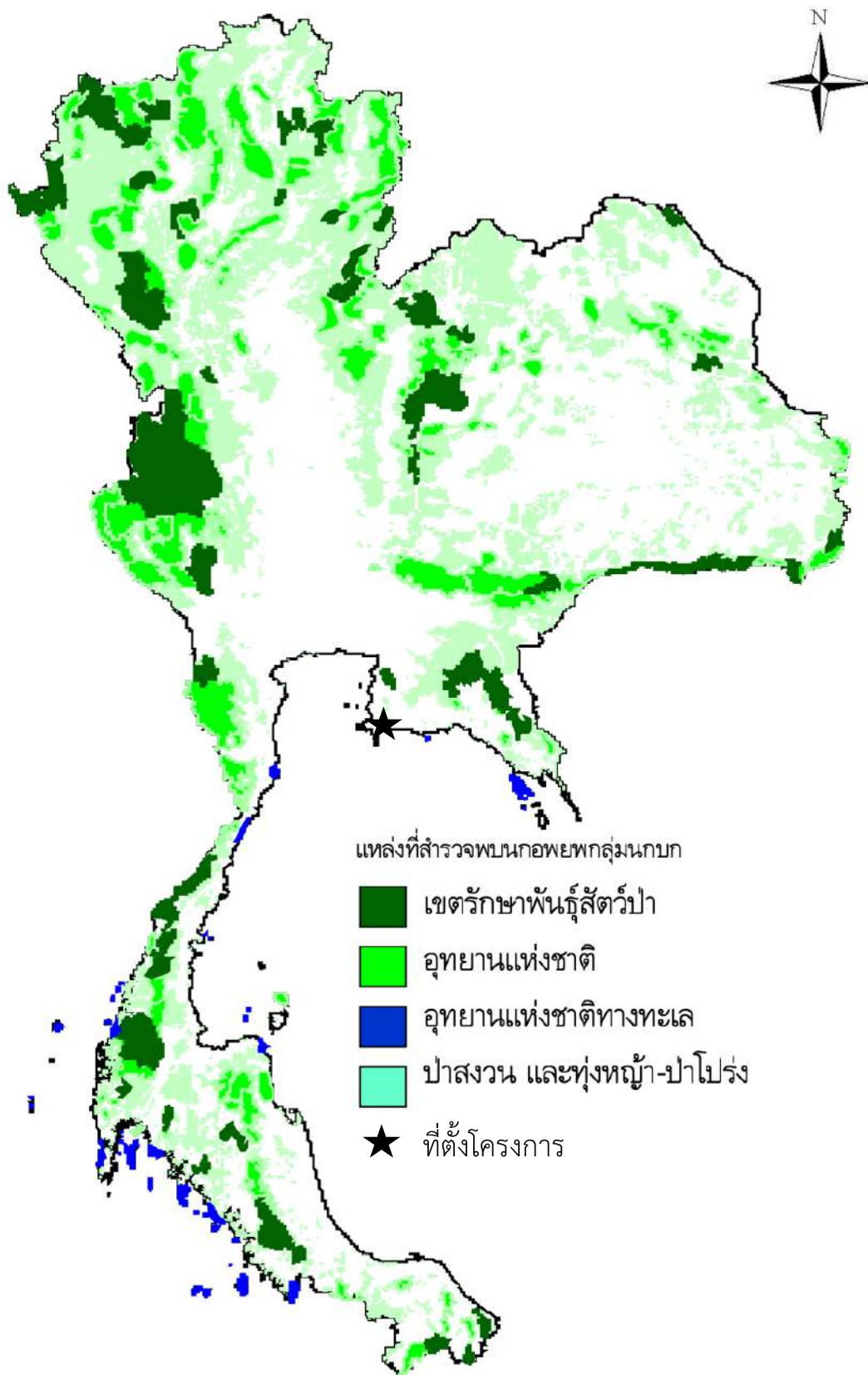
- ป่าดงดิบและป่าเขาสูง พุ่มหญ้าป่าโปร่ง และป่าละเมาะทั่วประเทศ ได้แก่ กลุ่มนกบก เช่น นกเดินดง นกจับแมลง นกกระเจี๊ยบ นกเด้าดิน นกเดินดง นกเด้าลม นกพญา นกนางแอ่นบ้าน นกอีเสือ และเหยี่ยวชนิดต่างๆ เป็นต้น
- ทะเลและชายฝั่งในทะเลอันดามัน ตามเกาะและชายฝั่งรวมทั้งในอ่าวไทย ได้แก่ นกนางนวลชนิดต่างๆ
- ป่าชายเลน ตามชายฝั่งรอบอ่าวไทย และทะเลอันดามัน ได้แก่ นกหัวโต นกตีนเทียน นกชายเลน นกอีโก้ง และกลุ่มนกหากินชายเลน เป็นต้น
- พื้นที่ชุ่มน้ำที่สำคัญของประเทศ เช่น หนองบงคาย จังหวัดเชียงราย บึงบอระเพ็ด จังหวัดนครสวรรค์ พุ่มสามร้อยยอด จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ได้แก่ นกยาง นกกระสา เป็นต้น
- แหล่งน้ำจืด เช่น ตามทะเลสาบ หนอง บึง อ่างเก็บน้ำขนาดใหญ่ เช่น บึงบอระเพ็ด จังหวัดนครสวรรค์ ห้วยจรเข้มาก ห้วยศาลา จังหวัดบุรีรัมย์ ทะเลสาบสงขลา จังหวัดสงขลา ทะเลน้อย จังหวัดพัทลุง เป็นต้น โดยจะมีพวกนกเป็ดน้ำชนิดต่างๆ ห่านป่า และนกกระเต็น เป็นต้น
- พื้นที่เกษตรกรรมและแหล่งชุมชนเมือง ได้แก่ กลุ่มนกบก

กลุ่มงานวิจัยสัตว์ป่า สำนักอนุรักษ์สัตว์ป่า กรมอุทยานแห่งชาติได้ทำการศึกษาเกี่ยวกับนกอพยพโดยเฉพาะกลุ่มนกน้ำ ภายใต้โครงการการสำรวจตรวจนับนกน้ำในฤดูหนาวของประเทศไทย ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2545 - 2548 ทำการศึกษาความหลากหลายด้านชนิดพันธุ์ ความชุกชุม การกระจายและแหล่งอาศัยของนกน้ำที่อพยพเข้ามาในประเทศไทยช่วงฤดูหนาวของแต่ละปี เพื่อเป็นข้อมูลพื้นฐานในการวางแผนจัดการนกน้ำ พื้นที่ชุ่มน้ำ และการจัดทำแผนความร่วมมือระหว่างประเทศ เพื่อการอนุรักษ์นกย้ายถิ่น ซึ่งผลจากการศึกษาทำให้ทราบถึงแหล่งอาศัยของนกน้ำที่อพยพเข้ามาในประเทศไทยช่วงฤดูหนาวแยกตามกลุ่มของนกอพยพ รายละเอียดดังรูปที่ 3.5-7 ถึงรูปที่ 3.5-12 ซึ่งกลุ่มที่มีความเสี่ยงมากที่สุด คือ กลุ่มนกทะเล เช่น นกนางนวล นกนางนวลแกลบ กลุ่มนกชายเลน เช่น นกทะเลขาแดงธรรมดา นกเด้าดิน นกทะเลขาเขียว และกลุ่มนกกลุ่ยน้ำ เช่น นกยางโทนใหญ่ นกแขวก เมื่อเปรียบเทียบกับ การกระจายของนกกลุ่มอื่นๆ

ช่วงเวลาในการอพยพ นกมีช่วงการอพยพปีละ 2 ครั้ง คือ การอพยพเพื่อหนีหนาว และการอพยพไปเพื่อหาสถานที่ทำรังฟักไข่เลี้ยงลูกอ่อน ทั้งนี้แตกต่างกันไปในเขตภูมิศาสตร์ต่างๆ ของโลก นอกจากนี้ นกแต่ละชนิดมีพฤติกรรมการอพยพเป็นของตัวเอง และแตกต่างกันในแต่ละช่วงเวลาของปี บางชนิดอพยพในฤดูกาลที่เหมาะสมของปี และอีกหลายชนิดมีลักษณะเฉพาะ นกบางชนิดเริ่มอพยพตอนต้นเดือนกรกฎาคม เช่น นกทะเล ในขณะที่นกชนิดอื่นยังคงหากินอยู่ในถิ่นเดิมจนเมื่ออาหารขาดแคลนจึงเริ่มอพยพลงใต้ในช่วงเดือนตุลาคม และพบว่า นกเริ่มอพยพเดินทางกลับในเดือนกุมภาพันธ์ถึงเดือนเมษายน

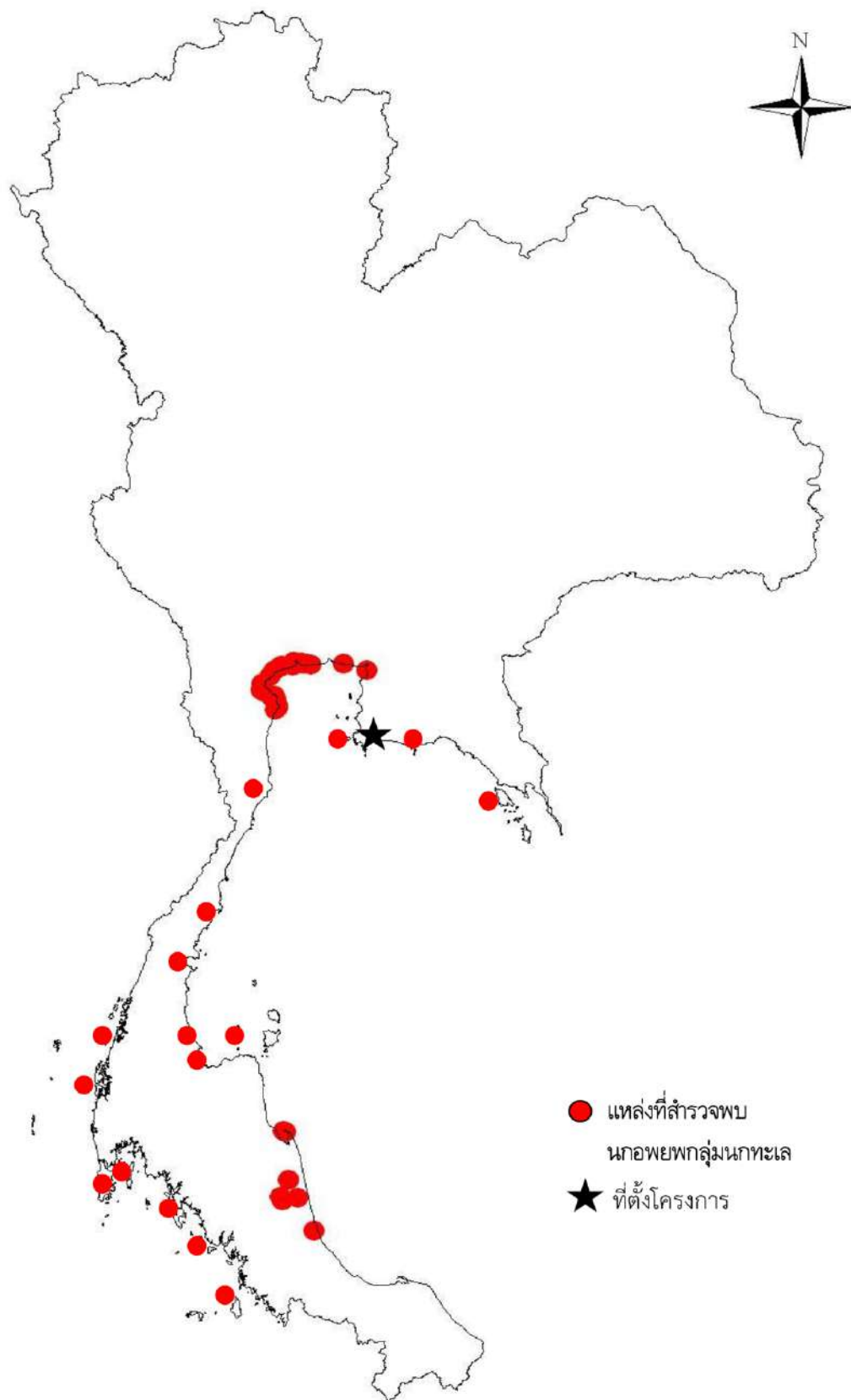
การเลือกช่วงเวลาระหว่างวันในการอพยพ การอพยพในช่วงเวลากลางวัน ได้แก่ นกในกลุ่มเป็ดป่า ห่านป่า นกกระสา นกกระทุง นกนางแอ่น นกแอ่น อีแร้ง และเหยี่ยวต่างๆ เป็นต้น นกพวกนี้ใช้การบินร่อนในการหาเหยื่อโดยการยกปีกทำมุมสูงใช้การร่อนและพยุงตัวให้ลอยอยู่ได้ทำให้ใช้พลังงานต่ำและเคลื่อนที่ไปโดยอาศัยมวลอากาศร้อนที่ลอยสูงขึ้นจากพื้นดิน นกบางชนิด เช่น นกนางแอ่น และนกแอ่นบินเร็ว หากินไประหว่างทาง โดยมี

แมลงที่บินในระดับสูงเป็นเหยื่อ การบินในลักษณะวนเป็นวงกลมใช้ในขณะที่บินล่าเหยื่อ ส่วนนกพวกนกน้ำ นกที่ดำน้ำ
หากิน ห่าน และนกเป็ดน้ำ นกชายเลน และพวกนกลอยทะเล ต้องกินอาหารตลอดเวลาจะอพยพโดยบินผ่านบริเวณ
ที่เป็นผืนน้ำในเวลากลางวันและบินผ่านพื้นดินในเวลากลางคืน การอพยพในเวลากลางคืน ส่วนใหญ่เป็นนกหากิน
กลางวัน เช่น นกอัญชัน นกกินแมลง นกขมิ้น นกในวงศ์นกกระจอก นกกระจ้อยนักร้อง นกกระจิบ นกเดี๋ยง เป็นต้น
การที่นกเลือกอพยพในเวลากลางคืนเพื่อหลบหลีกอันตรายจากผู้ล่า ไม่ต้องผจญกับความร้อน พายุอากาศแปรปรวน
ทำให้ในเวลากลางวันนกได้กินอาหารและพักผ่อน อาหารส่วนเกินถูกเก็บสะสมในรูปของไขมัน และถูกใช้ในการบิน
ตอนกลางคืน และเพื่อเป็นการควบคุมการสูญเสียน้ำในร่างกาย เนื่องจากการใช้พลังงานของกล้ามเนื้อปีกในการบิน
ทำให้เกิดความร้อนแก่ตัวนกในการบินหากินธรรมดา นกลดอุณหภูมิในร่างกายโดยใช้งูอากาศในระบบหายใจเป็นตัว
หล่อเย็น ควบคุมอุณหภูมิของร่างกาย แต่ในการบินทางไกลอุณหภูมิในร่างกายจะสูงมาก จึงต้องใช้น้ำจากไขมัน
ที่สะสมในตัวส่วนหนึ่งเป็นเครื่องหล่อเย็นลดอุณหภูมิในร่างกาย ดังนั้น ปริมาณไขมันที่นกสะสมอยู่จึงเป็นตัวกำหนดว่า
นกสามารถบินไปได้ไกลเพียงใด โดยไม่ต้องแวะพัก การบินตอนกลางคืนจึงทำให้นกสูญเสียน้ำเพื่อไปลดอุณหภูมิ
ในร่างกายน้อยลง นกจึงสามารถบินอพยพไปได้ไกลขึ้น นกที่อพยพโดยไม่เลือกเวลาในช่วงกลางของการอพยพ
มักมีนกที่อพยพมาล่าช้า เนื่องจากหยุดแวะพักเป็นระยะเวลาสั้นๆ ตามรายทางเมื่อกินอิ่มแล้วก็บินต่อโดยไม่เลือกเวลา



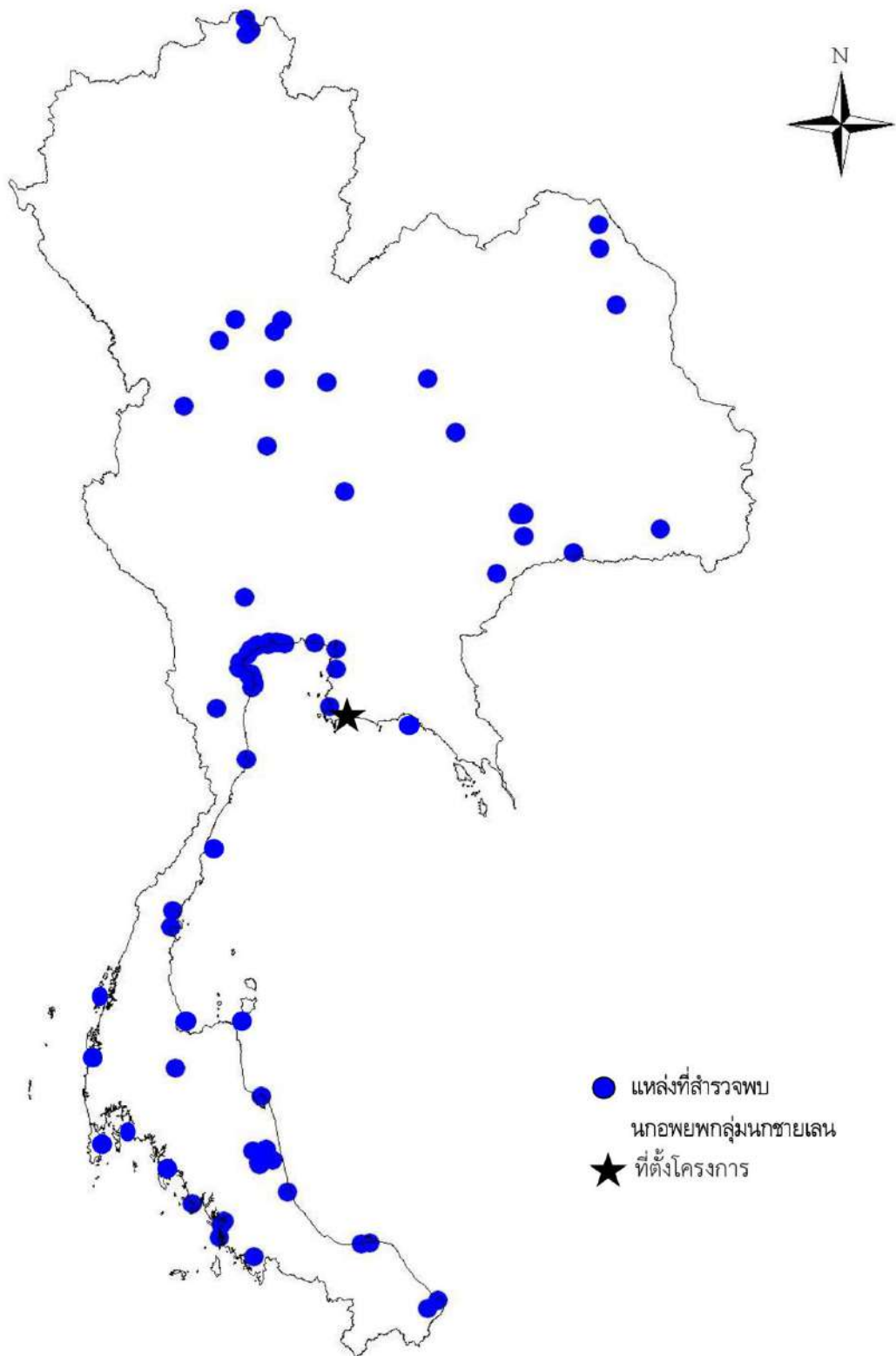
ที่มา : วัลยา ชนิตดาวงค์ และมงคล ไชยภักดี, พ.ศ. 2548

รูปที่ 3.5-7 แหล่งที่สำรวจพบนกอพยพกลุ่มนกบกในประเทศไทย



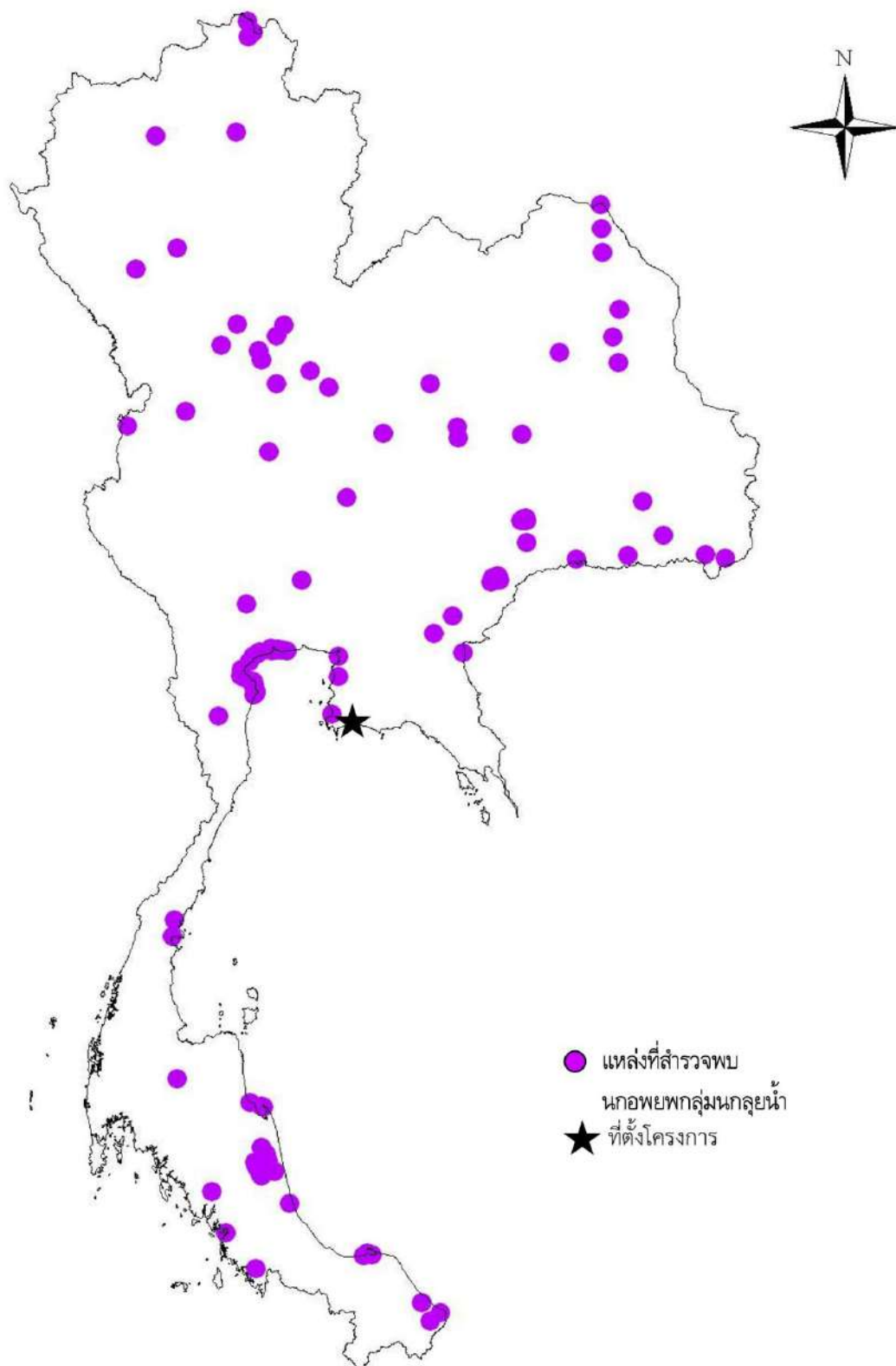
ที่มา : วัลยา ชนิตดาวงศ์ และมงคล ไชยภักดี, พ.ศ. 2548

รูปที่ 3.5-8 แหล่งที่สำรวจนกอพยพกลุ่มนกทะเลในประเทศไทย



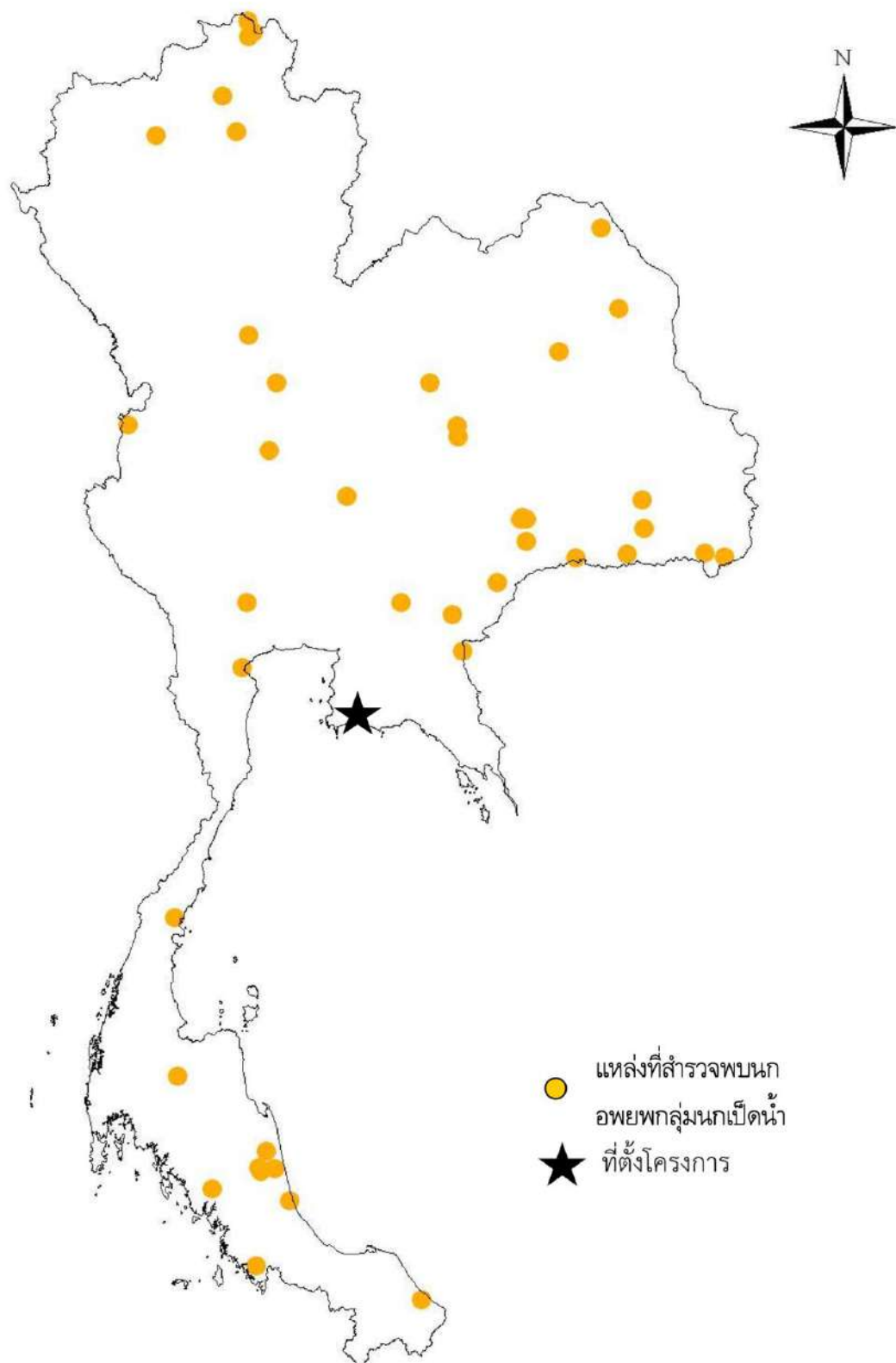
ที่มา : วัลยา ชนิตดาวงศ์ และมงคล ไชยภักดี, พ.ศ. 2548

รูปที่ 3.5-9 แหล่งที่สำรวจนกอพยพกลุ่มนกชายเลนที่พบในประเทศไทย



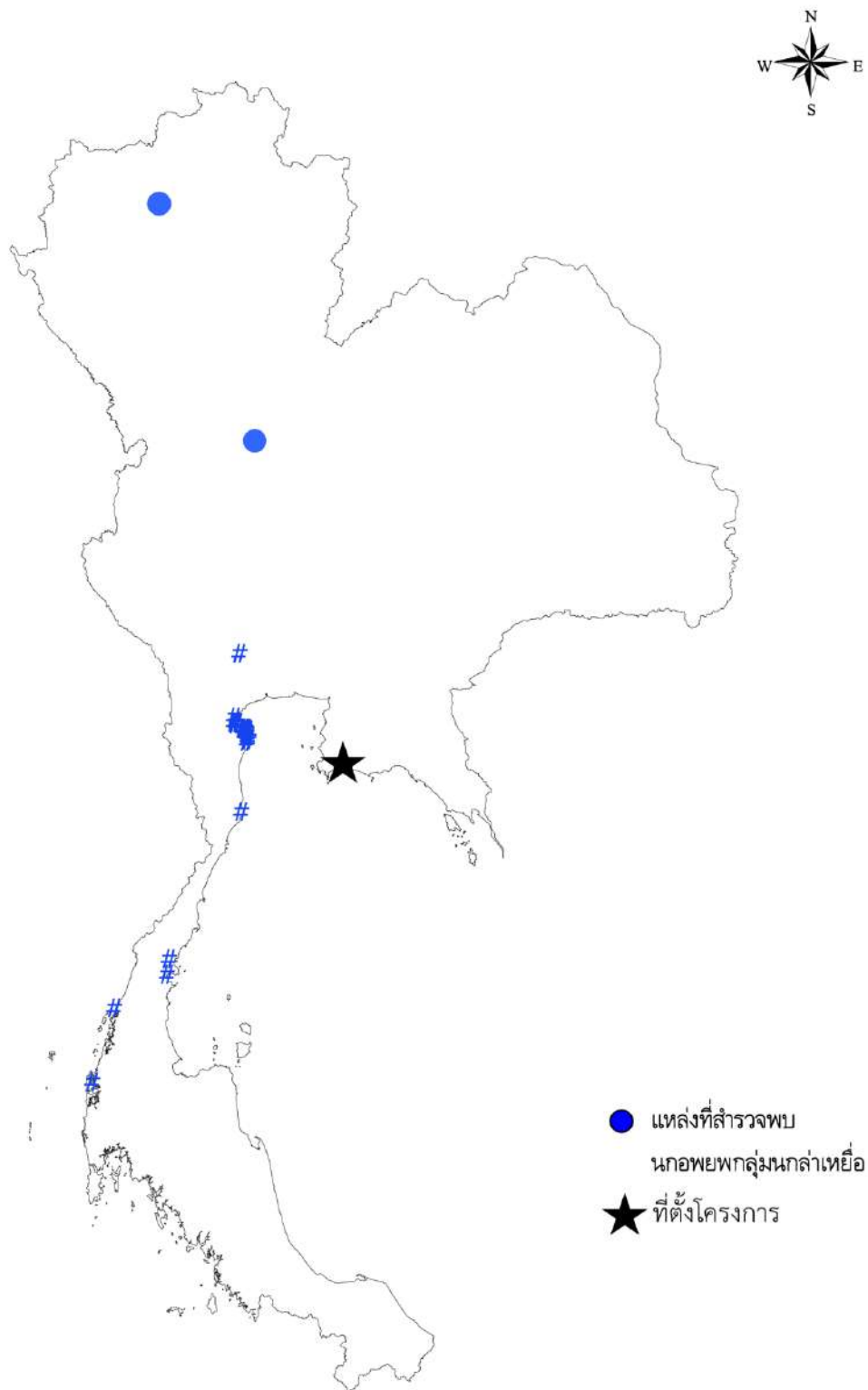
ที่มา : วัลยา ชนิตตวงศ์ และมงคล ไชยภักดี, พ.ศ. 2548

รูปที่ 3.5-10 แหล่งที่สำรวจนกยูงน้ำที่พบในประเทศไทย



ที่มา : วัลยา ชนิตดาวงศ์ และมงคล ไชยภักดี, พ.ศ. 2548

รูปที่ 3.5-11 แหล่งที่สำรวจนกอพยพกลุ่มนกเปิดน้ำที่พบในประเทศไทย



ที่มา : วัลยา ชนิตตาวงศ์ และมงคล ไชยภักดี, พ.ศ. 2548

รูปที่ 3.5-12 แหล่งที่สำรวจนกอพยพกลุ่มนกล่าเหยื่อที่พบในประเทศไทย

6. แหล่งที่พบนกอพยพในประเทศไทย

ประเทศไทยสามารถพบนกอพยพจำแนกตามสภาพพื้นที่ได้ ดังนี้

- ป่าดงดิบและป่าเขาสูง พุ่มหญ้าป่าโปร่ง และป่าละเมาะทั่วประเทศ ได้แก่ กลุ่มนกบก เช่น นกเดินดง นกจับแมลง นกกระจัด นกเค้าดิน นกเดินดง นกเค้าลม นกพญา นกนางแอ่นบ้าน นกอีเสือ และเหยี่ยวชนิดต่างๆ เป็นต้น
- ทะเลและชายฝั่งในทะเลอันดามัน ตามเกาะและชายฝั่งรวมทั้งในอ่าวไทย ได้แก่ นกนางนวลชนิดต่างๆ
- ป่าชายเลน ตามชายฝั่งรอบอ่าวไทย และทะเลอันดามัน ได้แก่ นกหัวโต นกตีนเทียน นกชายเลนนกอีโก้ย และกลุ่มนกหากินชายเลน เป็นต้น

3.5.2 นิเวศวิทยาทางน้ำ

3.5.2.1 นิเวศวิทยาในแหล่งน้ำจืด

1) ขอบเขตการศึกษา

รวบรวมข้อมูลองค์ประกอบสิ่งมีชีวิตในแหล่งน้ำจืดจากข้อมูลทุติยภูมิที่มีการสำรวจแหล่งน้ำ
ผิวดินบริเวณพื้นที่ศึกษา เพื่อใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานประกอบการประเมินผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากโครงการ

2) วิธีการศึกษา

1. ข้อมูลทุติยภูมิ

ทบทวนข้อมูลนิเวศวิทยาในแหล่งน้ำจืด ในบริเวณใกล้เคียงพื้นที่ศึกษาโครงการ จากรายงาน
EHIA ฉบับผ่านความเห็นชอบ จาก กก.วล. (มีนายน พ.ศ. 2565)

2. ข้อมูลปฐมภูมิ

ดำเนินการเก็บตัวอย่างนิเวศวิทยาทางน้ำ จำนวน 5 ดัชนี ได้แก่ แพลงก์ตอนพืช (Phytoplankton) แพลงก์ตอนสัตว์ (Zooplankton) สัตว์หน้าดิน (Benthos) พืชใต้น้ำ (Aquatic Plant) และ ปลา (Fish) ในวันที่ 31 ตุลาคม พ.ศ. 2566 จำนวน 2 จุดตรวจวัด ได้แก่ คลองบางไผ่ (จุดปล่อยออกทะเล) และ คลองพลา (ตำแหน่งเดียวกับจุดตรวจวัดคุณภาพน้ำ) แสดงดังรูปที่ 3.4-19 เหตุผลและความเหมาะสมของจุดตรวจวัด
คุณภาพน้ำและนิเวศวิทยาทางน้ำ แสดงดังตารางที่ 3.4-25 โดยรายละเอียดดัชนีตรวจวัดนิเวศวิทยาทางน้ำ วิธีการ
เก็บตัวอย่างและวิธีการวิเคราะห์ มีวิธีการศึกษาดังนี้

● แพลงก์ตอน

- เก็บตัวอย่างแพลงก์ตอนพืชและแพลงก์ตอนสัตว์โดยใช้ Plankton Net รูปกรวย
เส้นผ่านศูนย์กลางของตาข่ายประมาณ 30 เซนติเมตร ที่ทำด้วยผ้าขนาดตาถี่ 20 ไมครอน สำหรับเก็บตัวอย่าง
แพลงก์ตอนพืช และขนาดตาถี่ 70 ไมครอน สำหรับเก็บตัวอย่างแพลงก์ตอนสัตว์ ปลายกรวยผ้า มีกระเปาะสำหรับ
รองรับปริมาณแพลงก์ตอนที่กรองได้ เก็บตัวอย่างโดยใช้วัตักน้ำจากผิวน้ำ (ลึกประมาณ 0 - 30 เซนติเมตร) ปริมาตร
50-100 ลิตร นำไปเทลงในถุงแพลงก์ตอน

- รักษาตัวอย่างแพลงก์ตอน โดยนำตัวอย่างไปใส่ขวดที่บรรจุ Formalin (40% Formaldehyde = 100% Formalin) โดยเติมน้ำตัวอย่างลงในขวดเก็บตัวอย่างให้ได้ 190 มิลลิลิตร เติมน้ำ Formalin 10 มิลลิลิตร เขย่าเบาๆ ให้เข้ากันแช่เย็นที่อุณหภูมิ 4 °C ให้นำส่งห้องปฏิบัติการวิเคราะห์เพื่อแยกชนิดและปริมาณแพลงก์ตอนพืช และแพลงก์ตอนสัตว์ ตามวิธีมาตรฐานใน APHA AWWA and WEF “Standard Methods for the Examination of Water and Wastewater”, 23 rd Edition, 2017

- คำนวณความหลากหลายทางชนิดพันธุ์ (Species Diversity Index) ของแพลงก์ตอนพืช และแพลงก์ตอนสัตว์ โดยใช้สมการ Shannon-Wiener Index (Shannon และ Wiener, ค.ศ. 1963³) ดังนี้

$$H = - \sum_{i=1}^s (n_i / n) \ln(n_i / n)$$

เมื่อ H = ดัชนีความหลากหลายทางชนิดพันธุ์
 s = จำนวนชนิดหรือจำนวนกลุ่มของแพลงก์ตอน
 n = จำนวนแพลงก์ตอนทั้งหมด
 n_i = จำนวนแพลงก์ตอนแต่ละชนิด

- เกณฑ์พิจารณาค่าดัชนีความหลากหลายทางชนิดพันธุ์ จะสามารถบ่งชี้ถึงคุณภาพน้ำได้ตามค่าดัชนีความหลากหลาย (Wilhm and Dorris, ค.ศ. 1968) แสดงดังตารางที่ 3.5-3

ตารางที่ 3.5-3 เกณฑ์ระดับคุณภาพน้ำกับค่าดัชนีความหลากหลายทางชนิดพันธุ์

ค่าดัชนีความหลากหลาย	ระดับคุณภาพน้ำ
H < 1	ต่ำ
1 < H < 3	ปานกลาง
H > 3	ดีมาก

ที่มา : Wilhm and Dorris, ค.ศ. 1968

● สัตว์หน้าดิน (Benthos)

- เก็บตัวอย่างสัตว์หน้าดินโดยใช้อุปกรณ์เก็บตะกอนผิวหน้า (Grab Sampler) ชนิด Petersen Grab ขนาด 8.0 x 9.0 ตารางนิ้ว (พื้นที่ 0.045 ตารางเมตร) ซึ่งกินหน้าดินลึกประมาณ 15 เซนติเมตร ทำการเก็บตัวอย่างดินบริเวณพื้นที่ท้องน้ำจุดละ 3 จุด ต่อการเก็บ 1 ตัวอย่าง (รวม 0.135 ตารางเมตร) นำตัวอย่างดินที่เก็บได้ใส่ตะแกรงร่อนขนาดตา 500 ไมโครเมตร (หรือ 0.5 มิลลิเมตร ตาม U.S. Standard No. 35 โดยเป็นไปตามวิธีมาตรฐานใน APHA, AWWA and WEF: “Standard Methods for the Examination of Water and Wastewater”, 23rd Edition, 2017.

- ร่อนตะกอนดินผ่านตะแกรงร่อน นำตัวอย่างที่ร่อนได้ใส่ในถุงซิปล็อคที่ปิดสนิทและรักษาสภาพตัวอย่างด้วยสารละลายฟอร์มาลินที่ปรับสภาพเป็นกลางแล้วโดยให้ตัวอย่างมีความเข้มข้นของสารละลายฟอร์มาลินประมาณร้อยละ 10 และนำส่งห้องปฏิบัติการ เพื่อวิเคราะห์ตัวอย่างต่อไป

³ Shannon, E.R. and Wiener, W., The mathematical theory of Communication, University of Illinois press, Urbana Illinois, 1963.

- คำนวณความหลากหลายทางชนิดพันธุ์ (Species Diversity Index) ของสัตว์หน้าดิน
โดยใช้สมการ Shannon-Wiener Index (Shannon และ Wiener, 1963) เช่นเดียวกับแพลงก์ตอน

- **พันธุ์ไม้น้ำ (Aquatic Plant)**

ขณะที่ทำการเก็บตัวอย่างแพลงก์ตอนและสัตว์หน้าดิน ได้ทำการสังเกตชนิดและปริมาณ
ของพันธุ์ไม้น้ำที่พบในแต่ละจุด ในขอบเขตพื้นที่ประมาณ 100 ตารางเมตร

- **ปลา (Fish)**

การเก็บตัวอย่างปลา โดยใช้แห รัศมี 2.5 เมตร รวมทั้งสอบถามจากประชาชนที่อาศัย
หรือทำการประมงอยู่ในบริเวณใกล้เคียงจุดเก็บตัวอย่าง

3) ผลการศึกษา

1. ข้อมูลทุติยภูมิ

จากการทบทวนข้อมูลนิเวศวิทยาทางน้ำบริเวณใกล้เคียงพื้นที่ศึกษาโครงการ จากรายงาน EHIA
ฉบับผ่านความเห็นชอบ จาก กก.วล. (มิถุนายน พ.ศ. 2565) ซึ่งดำเนินการเก็บตัวอย่าง และตรวจวัดจำนวน 2 ครั้ง
เพื่อเป็นตัวแทนของนิเวศวิทยาทางน้ำในช่วงฤดูฝนและฤดูแล้งได้แก่ ครั้งที่ 1 ช่วงฤดูฝน วันที่ 18 กรกฎาคม
พ.ศ. 2562 จำนวน 3 สถานี ได้แก่ 1. คลองบางไผ่ เหนือจุดปล่อยน้ำ 2. คลองบางไผ่ ท้ายจุดปล่อยน้ำทิ้ง และ
3. คลองบางไผ่ จุดปล่อยออกทะเล และครั้งที่ 2 ช่วงฤดูแล้ง วันที่ 31 ตุลาคม พ.ศ. 2562 จำนวน 4 จุดตรวจวัด ได้แก่
1. คลองบางไผ่ เหนือจุดปล่อยน้ำ 2. คลองบางไผ่ ท้ายจุดปล่อยน้ำทิ้ง 3. คลองบางไผ่ จุดปล่อยออกทะเล และ
4. คลองพลา แสดงดังรูปที่ 3.4-18 สามารถสรุปผลการทบทวนได้ดังนี้

- **แพลงก์ตอนพืช**

W1 : คลองบางไผ่ เหนือจุดปล่อยน้ำทิ้ง

ช่วงฤดูฝน พบแพลงก์ตอนพืชทั้งหมด 16 ชนิด มีความชุกชุมทั้งหมด 16,241,714 หน่วย
ต่อลูกบาศก์เมตร โดยสกุลที่พบมากที่สุด คือ สาหร่ายสีเขียว สกุล *Scenedesmus* มีปริมาณความชุกชุม 11,077,500
หน่วยต่อลูกบาศก์เมตร คิดเป็นร้อยละ 68.2 รองลงมา ส่วนในช่วงฤดูแล้ง พบแพลงก์ตอนพืชทั้งหมด 25 ชนิด มีความ
ชุกชุมทั้งหมด 4,518,528 หน่วยต่อลูกบาศก์เมตร โดยสกุลที่พบมากที่สุด คือ สาหร่ายสีเขียว สกุล *Scenedesmus*
มีปริมาณความชุกชุม 1,724,793 หน่วยต่อลูกบาศก์เมตร คิดเป็นร้อยละ 38.2

สำหรับค่าดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอนพืช มีค่าเท่ากับ 1.00 - 2.37
เมื่อพิจารณาค่าดัชนีความหลากหลายตามเกณฑ์พิจารณาของ Wilhm and Dorris (1968) บ่งชี้ได้ว่า บริเวณดังกล่าว
เป็นแหล่งน้ำที่มีคุณภาพอยู่ในระดับปานกลาง และยังมีสภาพเหมาะสมต่อการดำรงชีวิตของสิ่งมีชีวิตในน้ำ
โดยแพลงก์ตอนพืชที่พบเป็นชนิดเด่น คือ สาหร่ายสีเขียว สกุล *Scenedesmus* ซึ่งเป็นแพลงก์ตอนที่พบในแหล่งน้ำ
ที่มีคุณภาพปานกลาง สอดคล้องกับชนิดและปริมาณของสัตว์หน้าดินที่พบในบริเวณดังกล่าว

W2 : คลองบางไผ่ ท้ายจุดปล่อยน้ำทิ้ง

ช่วงฤดูฝน พบแพลงก์ตอนพืชทั้งหมด 15 ชนิด มีความชุกชุมทั้งหมด 8,554,052 หน่วยต่อลูกบาศก์เมตร โดยสกุลที่พบมากที่สุด คือ สาหร่ายสีเขียว สกุล *Scenedesmus* มีปริมาณความชุกชุม 6,891,716 หน่วยต่อลูกบาศก์เมตร คิดเป็นร้อยละ 80.6 ส่วนในช่วงฤดูแล้ง พบแพลงก์ตอนพืชทั้งหมด 23 ชนิด มีความชุกชุมทั้งหมด 2,199,960 หน่วยต่อลูกบาศก์เมตร โดยสกุลที่พบมากที่สุด คือ สาหร่ายสีเขียวแกมน้ำเงิน สกุล *Oscillatoria* มีปริมาณความชุกชุม 506,660 หน่วยต่อลูกบาศก์เมตร คิดเป็นร้อยละ 23.0

สำหรับค่าดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอนพืช มีค่าเท่ากับ 0.96 - 2.55 เมื่อพิจารณาค่าดัชนีความหลากหลายตามเกณฑ์พิจารณาของ Wilhm and Dorris (1968) บ่งชี้ได้ว่า บริเวณดังกล่าวเป็นแหล่งน้ำที่มีคุณภาพอยู่ในระดับต่ำถึงปานกลาง และมีสภาพไม่เหมาะสมต่อการดำรงชีวิตของสิ่งมีชีวิตในน้ำในช่วงฤดูฝน โดยแพลงก์ตอนพืชที่พบเป็นชนิดเด่น คือ สาหร่ายสีเขียว สกุล *Scenedesmus* และ *Oscillatoria* ซึ่งเป็นแพลงก์ตอนที่พบในแหล่งน้ำที่มีคุณภาพปานกลาง สอดคล้องกับชนิดและปริมาณของสัตว์น้ำที่พบในบริเวณดังกล่าว ทั้งนี้ อาจมาจากแหล่งน้ำดังกล่าวเป็นแหล่งรองรับน้ำทิ้งจากชุมชนที่อาศัยอยู่เหนือน้ำ และน้ำทิ้งจากกิจกรรมภายในสนามบิน

W3 : คลองบางไผ่ จุดปล่อยออกทะเล

ช่วงฤดูฝน พบแพลงก์ตอนพืชทั้งหมด 14 ชนิด มีความชุกชุมทั้งหมด 2,556,632 หน่วยต่อลูกบาศก์เมตร โดยสกุลที่พบมากที่สุด คือ ไดอะตอม สกุล *Chaetoceros* มีปริมาณความชุกชุม 1,690,000 หน่วยต่อลูกบาศก์เมตร คิดเป็นร้อยละ 66.1 ส่วนในช่วงฤดูแล้ง พบแพลงก์ตอนพืชทั้งหมด 21 ชนิด มีความชุกชุมทั้งหมด 1,052,689 หน่วยต่อลูกบาศก์เมตร โดยสกุลที่พบมากที่สุด คือ สาหร่ายสีเขียวแกมน้ำเงิน สกุล *Oscillatoria* มีปริมาณความชุกชุม 395,637 หน่วยต่อลูกบาศก์เมตร คิดเป็นร้อยละ 37.6

สำหรับค่าดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอนพืช มีค่าเท่ากับ 1.28 - 2.20 เมื่อพิจารณาค่าดัชนีความหลากหลายตามเกณฑ์พิจารณาของ Wilhm and Dorris (1968) บ่งชี้ได้ว่า บริเวณดังกล่าวเป็นแหล่งน้ำที่มีคุณภาพอยู่ในระดับปานกลาง และยังมีสภาพเหมาะสมต่อการดำรงชีวิตของสิ่งมีชีวิตในน้ำ โดยแพลงก์ตอนพืชที่พบเป็นชนิดเด่น คือ ไดอะตอม สกุล *Chaetoceros* และ *Oscillatoria* ซึ่งเป็นแพลงก์ตอนที่พบมากในแหล่งน้ำที่อยู่ใกล้กับชายฝั่งทะเล สอดคล้องกับคุณภาพน้ำ ซึ่งพบว่าแหล่งน้ำบริเวณนี้ได้รับอิทธิพลมาจากน้ำทะเล

W4 : คลองพลา

ช่วงฤดูแล้ง พบแพลงก์ตอนพืชทั้งหมด 25 ชนิด มีความชุกชุมทั้งหมด 5,031,650 หน่วยต่อลูกบาศก์เมตร โดยสกุลที่พบมากที่สุด คือ สาหร่ายยูกลินอยด์ สกุล *Euglena* มีปริมาณความชุกชุม 1,770,825 หน่วยต่อลูกบาศก์เมตร คิดเป็นร้อยละ 35.2

สำหรับค่าดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอนพืช มีค่าเท่ากับ 2.36 เมื่อพิจารณาค่าดัชนีความหลากหลายตามเกณฑ์พิจารณาของ Wilhm and Dorris (1968) บ่งชี้ได้ว่า บริเวณดังกล่าวเป็นแหล่งน้ำที่มีคุณภาพอยู่ในระดับปานกลาง และยังมีสภาพเหมาะสมต่อการดำรงชีวิตของสิ่งมีชีวิตในน้ำโดยแพลงก์ตอนพืชที่พบเป็นชนิดเด่น คือ สาหร่ายยูกลินอยด์ สกุล *Euglena* ซึ่งเป็นแพลงก์ตอนที่พบมากในแหล่งน้ำที่มีสารอินทรีย์อุดมสมบูรณ์

● แพลงก์ตอนสัตว์

W1 : คลองบางไผ่ เหนือจุดปล่อยน้ำทิ้ง

ช่วงฤดูฝน พบแพลงก์ตอนสัตว์ทั้งหมด 6 ชนิด มีความชุกชุมทั้งหมด 37,800 หน่วยต่อลูกบาศก์เมตร โดยสกุลที่พบมากที่สุด คือ โปรโตซัว สกุล *Centropyxis* มีปริมาณความชุกชุม 18,900 หน่วยต่อลูกบาศก์เมตร คิดเป็นร้อยละ 50.0 ส่วนในช่วงฤดูแล้งพบแพลงก์ตอนสัตว์ทั้งหมด 13 ชนิด มีความชุกชุมทั้งหมด 36,000 หน่วยต่อลูกบาศก์เมตร โดยสกุลที่พบมากที่สุด คือ โรติเฟอร์ สกุล *Rotaria* และโคพีพอดในระยะ *Nauplius* มีปริมาณความชุกชุม 8,406 หน่วยต่อลูกบาศก์เมตร คิดเป็นร้อยละ 23.4 เท่ากัน

สำหรับค่าดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอนสัตว์ มีค่าเท่ากับ 1.33 - 2.16 เมื่อพิจารณาจากค่าดัชนีความหลากหลายตามเกณฑ์พิจารณาของ Wilhm and Dorris (1968) บ่งชี้ได้ว่า บริเวณดังกล่าวเป็นแหล่งน้ำที่มีคุณภาพอยู่ในระดับปานกลาง และยังมีสภาพเหมาะสมต่อการดำรงชีวิตของสิ่งมีชีวิตในน้ำ

W2 : คลองบางไผ่ ท้ายจุดปล่อยน้ำทิ้ง

ช่วงฤดูฝน พบแพลงก์ตอนสัตว์ทั้งหมด 4 ชนิด มีความชุกชุมทั้งหมด 20,524 หน่วยต่อลูกบาศก์เมตร โดยสกุลที่พบมากที่สุด คือ โปรโตซัว สกุล *Centropyxis* มีปริมาณความชุกชุม 14,000 หน่วยต่อลูกบาศก์เมตร คิดเป็นร้อยละ 68.2 ส่วนในช่วงฤดูแล้งพบแพลงก์ตอนสัตว์ทั้งหมด 9 ชนิด มีความชุกชุมทั้งหมด 20,979 หน่วยต่อลูกบาศก์เมตร โดยสกุลที่พบมากที่สุด คือ โคพีพอดในระยะ *Nauplius* มีปริมาณความชุกชุม 4,893 หน่วยต่อลูกบาศก์เมตร คิดเป็นร้อยละ 23.3

สำหรับค่าดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอนสัตว์ มีค่าเท่ากับ 0.94 - 2.04 เมื่อพิจารณาจากค่าดัชนีความหลากหลายตามเกณฑ์พิจารณาของ Wilhm and Dorris (1968) บ่งชี้ได้ว่า บริเวณดังกล่าวเป็นแหล่งน้ำที่มีคุณภาพอยู่ในระดับต่ำถึงปานกลาง และมีสภาพไม่เหมาะสมต่อการดำรงชีวิตของสิ่งมีชีวิตในน้ำในช่วงฤดูฝน

W3 : คลองบางไผ่ จุดปล่อยออกทะเล

ช่วงฤดูฝน พบแพลงก์ตอนสัตว์ทั้งหมด 8 ชนิด มีความชุกชุมทั้งหมด 123,454 หน่วยต่อลูกบาศก์เมตร โดยสกุลที่พบมากที่สุด คือ โคพีพอดในระยะ *Nauplius* มีปริมาณความชุกชุม 93,432 หน่วยต่อลูกบาศก์เมตร คิดเป็นร้อยละ 75.7 ส่วนในช่วงฤดูแล้งพบแพลงก์ตอนสัตว์ทั้งหมด 7 ชนิด มีความชุกชุมทั้งหมด 30,022 หน่วยต่อลูกบาศก์เมตร โดยสกุลที่พบมากที่สุด คือ โคพีพอดในระยะ *Nauplius* มีปริมาณความชุกชุม 9,639 หน่วยต่อลูกบาศก์เมตร คิดเป็นร้อยละ 32.1

สำหรับค่าดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอนสัตว์ มีค่าเท่ากับ 1.00 - 1.79 เมื่อพิจารณาจากค่าดัชนีความหลากหลายตามเกณฑ์พิจารณาของ Wilhm and Dorris (1968) บ่งชี้ได้ว่า บริเวณดังกล่าวเป็นแหล่งน้ำที่มีคุณภาพอยู่ในระดับปานกลาง และยังมีสภาพเหมาะสมต่อการดำรงชีวิตของสิ่งมีชีวิตในน้ำ

W4 : คลองพลา

ช่วงฤดูแล้ง พบแพลงก์ตอนสัตว์ทั้งหมด 9 ชนิด มีความชุกชุมทั้งหมด 153,372 หน่วยต่อลูกบาศก์เมตร โดยสกุลที่พบมากที่สุด คือ โคพีพอดในระยะ *Nauplius* มีปริมาณความชุกชุม 59,974 หน่วยต่อลูกบาศก์เมตร คิดเป็นร้อยละ 39.1

สำหรับค่าดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอนสัตว์ มีค่าเท่ากับ 1.71 เมื่อพิจารณาจากค่าดัชนีความหลากหลายตามเกณฑ์พิจารณาของ Wilhm and Dorris (1968) บ่งชี้ได้ว่า บริเวณดังกล่าวเป็นแหล่งน้ำที่มีคุณภาพอยู่ในระดับปานกลาง และยังมีสภาพเหมาะสมต่อการดำรงชีวิตของสิ่งมีชีวิตในน้ำ

- **สัตว์หน้าดิน**

W1 : คลองบางไผ่ เหนือจุดปล่อยน้ำทิ้ง

ช่วงฤดูฝน พบสัตว์หน้าดิน 6 ชนิด ปริมาณความชุกชุมทั้งหมด 49 ตัวต่อตารางเมตร โดยสกุลที่พบมากที่สุด คือ ตัวอ่อนริ้นน้ำจืด สกุล *Chironomidae* มีปริมาณความชุกชุม 14 ตัวต่อตารางเมตร คิดเป็นร้อยละ 28.6 ส่วนในช่วงฤดูแล้งพบสัตว์หน้าดิน 4 ชนิด ปริมาณความชุกชุมทั้งหมด 42 ตัวต่อตารางเมตร โดยสกุลที่พบมากที่สุด คือ ไส้เดือนน้ำจืด Family Naididae มีปริมาณความชุกชุม 21 ตัวต่อตารางเมตร คิดเป็นร้อยละ 50.0

W2 : คลองบางไผ่ ท้ายจุดปล่อยน้ำทิ้ง

ช่วงฤดูฝน พบ 5 ชนิด ปริมาณความชุกชุมทั้งหมด 63 ตัวต่อตารางเมตร โดยสกุลที่พบมากที่สุด คือ หอยทราย สกุล *Corbicula* ตัวอ่อนริ้นน้ำจืด สกุล *Chironomidae* ตัวอ่อนริ้น สกุล *Bezzia* และตัวอ่อนแมลงชีปะขาว Family Baetidae มีปริมาณความชุกชุม 14 ตัวต่อตารางเมตร คิดเป็นร้อยละ 22.2 เท่ากัน ส่วนในช่วงฤดูแล้งพบ 1 ชนิด คือ ตัวอ่อนริ้นน้ำจืด สกุล *Chironomus* ความหนาแน่นทั้งหมด 7 ตัวต่อตารางเมตร

W3 : คลองบางไผ่ จุดปล่อยออกทะเล

ช่วงฤดูฝน พบ 3 ชนิด ปริมาณความชุกชุมทั้งหมด 35 ตัวต่อตารางเมตร โดยสกุลที่พบมากที่สุด คือ ตัวอ่อนกุ้งทะเล Family Penaeidae และเพรียงหิน สกุล *Balanus* มีปริมาณความชุกชุม 14 ตัวต่อตารางเมตร คิดเป็นร้อยละ 40.0 ส่วนในช่วงฤดูแล้งพบ 5 ชนิด ปริมาณความชุกชุมทั้งหมด 98 ตัวต่อตารางเมตร โดยสกุลที่พบมากที่สุด คือ ไส้เดือนทะเล Family Nereididae มีปริมาณความชุกชุม 35 ตัวต่อตารางเมตร คิดเป็นร้อยละ 35.7

W4 : คลองพลา

ช่วงฤดูแล้ง พบ 1 ชนิด คือ ไส้เดือนน้ำจืด Family Naididae ปริมาณความชุกชุมทั้งหมด 7 ตัวต่อตารางเมตร

สรุปผลการวิเคราะห์องค์ประกอบสิ่งมีชีวิตในแหล่งน้ำจืด พบว่า แพลงก์ตอนในช่วงฤดูฝนมีความชุกชุมมากกว่าในช่วงฤดูแล้ง เนื่องจากน้ำฝนชะเอาตะกอนดินหรือสารอินทรีย์บริเวณริมฝั่งคลองลงสู่แหล่งน้ำทำให้เกิดการเพิ่มจำนวนของแพลงก์ตอนบางชนิด ส่งผลทำให้ค่าดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอนในช่วงฤดูฝนลดลง แต่ทั้งนี้ สกุลของแพลงก์ตอนที่พบทั้ง 2 ฤดู ไม่มีความแตกต่างกัน เป็นสกุลที่สามารถพบได้ในแหล่งน้ำทั่วไปหรือแหล่งน้ำที่มีการปนเปื้อนของสารอินทรีย์ ซึ่งสอดคล้องกับผลการสำรวจสัตว์หน้าดินที่พบชนิดที่สามารถมีชีวิตรอดอยู่ในแหล่งน้ำที่มีคุณภาพน้ำอยู่ในระดับต่ำถึงปานกลาง

- **พืชน้ำ**

W1 : คลองบางไผ่ เหนือจุดปล่อยน้ำทิ้ง

ในช่วงฤดูฝนพบพืชน้ำ 10 ชนิด เช่น บอน (*Colocasia esculenta*) ผักบุ้ง (*Ipomoea aquatica*) กกสามเหลี่ยมใบใหญ่ (*Actinoscirpus grossus*) ส่วนในช่วงฤดูแล้งพบพืชน้ำ 10 ชนิดเช่น กระจูด (*Lepironia articulata*) แขม (*Phragmites karka*) เอื้องเพ็ดม้า (*Polygonum tomentosum*) สร้อยทับทิม (*Polygonum barbatum*) ซึ่งส่วนใหญ่เป็นพืชที่ขึ้นตามริมน้ำพบได้ในแหล่งน้ำทั่วไป

W2 : คลองบางไผ่ ท้ายจุดปล่อยน้ำทิ้ง

ในช่วงฤดูฝนพบพืชน้ำ 6 ชนิด เช่น ผักบุ้ง (*Ipomoea aquatica*) กกสามเหลี่ยมใบใหญ่ (*Actinoscirpus grossus*) แพงพวยน้ำ (*Jussiaea repens*) ฐปฤชี (*Typha angustifolia*) ส่วนในช่วงฤดูแล้งพบพืชน้ำ 9 ชนิด เช่น ผักบุ้งทะเล (*Ipomoea pes-caprae*) หญ้าขน (*Brachiaria mutica*) หญ้าไซ (*Leersia hexandra*) แขม (*Phragmites karka*) สร้อยทับทิม (*Polygonum barbatum*) ซึ่งส่วนใหญ่เป็นพืชที่ขึ้นตามริมน้ำพบได้ในแหล่งน้ำทั่วไปและแหล่งที่อยู่ใกล้ชายฝั่งทะเล

W3 : คลองบางไผ่ จุดปล่อยออกทะเล

ในช่วงฤดูฝน พบพืชน้ำจำนวน 3 ชนิด ได้แก่ ผักบุ้งทะเล (*Ipomoea pes-caprae*) กกสามเหลี่ยมใบใหญ่ (*Actinoscirpus grossus*) และโกงกางใบเล็ก (*Rhizophora apiculata*) ส่วนในช่วงฤดูแล้งพบพืชน้ำจำนวน 6 ชนิด เช่น ผักบุ้งทะเล (*Ipomoea pes-caprae*) โกงกางใบเล็ก (*Rhizophora apiculata*) และโกงกางใบใหญ่ (*Rhizophora mucronata*) ซึ่งส่วนใหญ่เป็นพืชที่ขึ้นตามริมน้ำพบได้ในแหล่งน้ำทั่วไปและแหล่งที่อยู่ใกล้ชายฝั่งทะเล

W4 : คลองพลา

ในช่วงฤดูแล้ง พบพืชน้ำจำนวน 9 ชนิด เช่น กกสามเหลี่ยมเล็ก (*Cyperus pilosus*) บัวสาย (*Nymphaea lotus*) ผักปอดน้ำ (*Ludwigia adscendens*) แพงพวยน้ำ (*Jussiaea repens*) หญ้าไซ (*Leersia hexandra*) จอกหูหนู (*Salvinia cucullata*) ซึ่งส่วนใหญ่เป็นพืชที่ขึ้นตามริมน้ำพบได้ในแหล่งน้ำทั่วไป

- **ปลา**

W1 : คลองบางไผ่ เหนือจุดปล่อยน้ำทิ้ง

ช่วงฤดูฝน พบชนิดปลาทั้งหมด 3 ชนิด มีความหนาแน่นรวม 75 ตัวต่อไร่ และมีค่าความอุดมสมบูรณ์ 9.654 กิโลกรัมต่อไร่ โดยชนิดปลาที่พบมากที่สุด ได้แก่ ตะเพียนขาว (*Barbonymus gonionotus*) ส่วนในช่วงฤดูแล้ง พบชนิดปลาทั้งหมด 3 ชนิด มีความหนาแน่นรวม 48 ตัวต่อไร่ และมีค่าความอุดมสมบูรณ์ 8.162 กิโลกรัมต่อไร่ โดยชนิดปลาที่พบมากที่สุด ได้แก่ ปลาหมานหลัง (*Mystacoleucus sp.*)

W2 : คลองบางไผ่ ท้ายจุดปล่อยน้ำทิ้ง

ช่วงฤดูฝน พบชนิดปลาทั้งหมด 3 ชนิด มีความหนาแน่นรวม 54 ตัวต่อไร่ และมีค่าความอุดมสมบูรณ์ 35.792 กิโลกรัมต่อไร่ โดยชนิดปลาที่พบมากที่สุด คือ ตะเพียนขาว (*Barbonymus gonionotus*)

ส่วนในช่วงฤดูแล้ง พบชนิดปลาทั้งหมด 5 ชนิด มีความหนาแน่นรวม 124 ตัวต่อไร่ และมีค่าความอุดมสมบูรณ์ 1.053 กิโลกรัมต่อไร่ โดยชนิดปลาที่พบมากที่สุด คือ ปลาน้ำฝาย (*Sikukia* sp.)

W3 : คลองบางไผ่ จุดปล่อยออกทะเล

ช่วงฤดูฝน พบชนิดปลาทั้งหมด 5 ชนิด มีความหนาแน่นรวม 27 ตัวต่อไร่ และมีค่าความอุดมสมบูรณ์ 1.817 กิโลกรัมต่อไร่ โดยชนิดปลาที่พบมากที่สุด คือ ปลากระบอก (*Liza subviridis*) ในช่วงฤดูแล้ง พบชนิดปลาทั้งหมด 12 ชนิด มีความหนาแน่นรวม 2,667 ตัวต่อไร่ และมีค่าความอุดมสมบูรณ์ 1.255 กิโลกรัมต่อไร่ โดยชนิดปลาที่พบมากที่สุด คือ ปลาน้ำหมึก (*Opsarius pulchellus*)

W4 : คลองพลา

ช่วงฤดูแล้ง พบชนิดปลาทั้งหมด 5 ชนิด มีความหนาแน่นรวม 2,333 ตัวต่อไร่ และมีค่าความอุดมสมบูรณ์ 17.785 กิโลกรัมต่อไร่ โดยชนิดปลาที่พบมากที่สุด คือ ปลากริมควาย (*Trichopsis vittata*)

2. ข้อมูลปฐมภูมิ

การสำรวจและเก็บตัวอย่างองค์ประกอบสิ่งมีชีวิตในแหล่งน้ำจืด เมื่อวันที่ 31 ตุลาคม พ.ศ. 2566 เพื่อเป็นตัวแทนนิเวศวิทยาทางน้ำบริเวณโครงการ 2 จุดตรวจวัด ได้แก่ 1. คลองบางไผ่ จุดปล่อยออกทะเล และ 2. คลองพลา แสดงดังรูปที่ 3.5-13



เก็บตัวอย่างแพลงก์ตอนพืช
และแพลงก์ตอนสัตว์



เก็บตัวอย่างสัตว์หน้าดิน



เก็บตัวอย่างปลา

จุดตรวจวัดที่ 1 คลองบางไผ่ จุดปล่อยออกทะเล



เก็บตัวอย่างแพลงก์ตอนพืช
และแพลงก์ตอนสัตว์



เก็บตัวอย่างสัตว์หน้าดิน



เก็บตัวอย่างปลา

จุดตรวจวัดที่ 2 คลองพลา

รูปที่ 3.5-13 การเก็บตัวอย่างน้ำในแหล่งน้ำจืดบริเวณโครงการ เมื่อวันที่ 31 ตุลาคม พ.ศ. 2566

ผลการตรวจวิเคราะห์นิเวศวิทยาทางน้ำ (ภาคผนวก 3-5) แสดงดังตารางที่ 3.5-4 ถึง
ตารางที่ 3.5-7 รายละเอียดดังนี้

- **แพลงก์ตอนพืช**

คลองบางไผ่ จุดปล่อยออกทะเล

พบแพลงก์ตอนพืชทั้งหมด 15 ชนิด มีความชุกชุมทั้งหมด 488 หน่วยต่อมิลลิลิตร โดยสกุลที่พบมากที่สุด คือ สาหร่ายเซลล์เดียว สกุล Peridiniaceae ชนิด *Peridinium spp.* มีปริมาณความชุกชุม 194 หน่วยต่อมิลลิลิตร คิดเป็นร้อยละ 39.8 รองลงมาคือ สาหร่ายเซลล์เดียว สกุล Ceratiaceae ชนิด *Ceratium furcaba* มีปริมาณความชุกชุม 81 หน่วยต่อมิลลิลิตร คิดเป็นร้อยละ 16.6 โดยแพลงก์ตอนพืชทั้ง 2 ชนิดดังกล่าวสามารถพบได้ในแหล่งน้ำที่อยู่ใกล้กับชายฝั่งทะเล

สำหรับค่าดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอนพืช มีค่าเท่ากับ 1.97 เมื่อพิจารณา ค่าดัชนีความหลากหลายตามเกณฑ์พิจารณาของ Wilhm and Dorris (1968) บ่งชี้ได้ว่า บริเวณดังกล่าวเป็นแหล่งน้ำ ที่มีคุณภาพอยู่ในระดับปานกลาง

คลองพลา

พบแพลงก์ตอนพืชทั้งหมด 13 ชนิด มีความชุกชุมทั้งหมด 729 หน่วยต่อมิลลิลิตร โดยสกุลที่พบมากที่สุด คือ สาหร่ายเซลล์เดียว สกุล Peridiniaceae ชนิด *Peridinium spp.* มีปริมาณความชุกชุม 511 หน่วยต่อมิลลิลิตร คิดเป็นร้อยละ 70 รองลงมาคือ ยูกลีนาอยด์ สกุล Euglenaceae ชนิด *Euglena spp.* มีปริมาณความชุกชุม 97 หน่วยต่อมิลลิลิตร คิดเป็นร้อยละ 13.3 โดยแพลงก์ตอนพืชทั้ง 2 ชนิดดังกล่าวสามารถพบได้ในแหล่งน้ำจืดทั่วไป

สำหรับค่าดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอนพืช มีค่าเท่ากับ 1.17 เมื่อพิจารณา ค่าดัชนีความหลากหลายตามเกณฑ์พิจารณาของ Wilhm and Dorris (1968) บ่งชี้ได้ว่า บริเวณดังกล่าวเป็นแหล่งน้ำ ที่มีคุณภาพอยู่ในระดับปานกลาง

- **แพลงก์ตอนสัตว์**

คลองบางไผ่ จุดปล่อยออกทะเล

พบแพลงก์ตอนสัตว์ทั้งหมด 6 ชนิด มีความชุกชุมทั้งหมด 34,671 หน่วยต่อลูกบาศก์เมตร โดยสกุลที่พบมากที่สุด คือ โคพีพอดในระยะ Nauplius มีปริมาณความชุกชุม 19,071 หน่วยต่อลูกบาศก์เมตร คิดเป็นร้อยละ 55 รองลงมาคือ คลาส Bivalvia (สองฝา) ชนิด Bivalvia Larva มีปริมาณความชุกชุม 5,629 หน่วยต่อลูกบาศก์เมตร คิดเป็นร้อยละ 16.2

สำหรับค่าดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอนสัตว์ มีค่าเท่ากับ 1.37 เมื่อพิจารณา จากค่าดัชนีความหลากหลายตามเกณฑ์พิจารณาของ Wilhm and Dorris (1968) บ่งชี้ได้ว่า บริเวณดังกล่าว เป็นแหล่งน้ำที่มีคุณภาพอยู่ในระดับปานกลาง

คลองปลา

พบแพลงก์ตอนสัตว์ทั้งหมด 7 ชนิด มีความชุกชุมทั้งหมด 118,400 หน่วยต่อลูกบาศก์เมตร โดยสกุลที่พบมากที่สุด คือ โคพีพอดในระยะ Nauplius มีปริมาณความชุกชุม 92,800 หน่วยต่อลูกบาศก์เมตร คิดเป็นร้อยละ 78.4 รองลงมาคือ โรติเฟอร์ สกุล Testudinellidae ชนิด *Filinia sp.* มีปริมาณความชุกชุม 8,528 หน่วยต่อลูกบาศก์เมตร คิดเป็นร้อยละ 7.2

สำหรับค่าดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอนสัตว์ มีค่าเท่ากับ 0.87 เมื่อพิจารณาจากค่าดัชนีความหลากหลายตามเกณฑ์พิจารณาของ Wilhm and Dorris (1968) บ่งชี้ได้ว่า บริเวณดังกล่าวเป็นแหล่งน้ำที่มีคุณภาพอยู่ในระดับต่ำ และมีสภาพไม่เหมาะสมต่อการดำรงชีวิตของสิ่งมีชีวิตในน้ำ สอดคล้องกับชนิดและปริมาณของสัตว์หน้าดินที่พบในบริเวณดังกล่าว

● สัตว์หน้าดิน

คลองบางไผ่ จุดปล่อยออกทะเล

พบสัตว์หน้าดินเพียง 1 ชนิด ปริมาณความชุกชุมทั้งหมด 7 ตัวต่อตารางเมตร คือ หนอนปล้อง คลาส Oligochaeta สกุล Tubificidae

สำหรับค่าดัชนีความหลากหลายของสัตว์หน้าดิน มีค่าเท่ากับ 0 เมื่อพิจารณาจากค่าดัชนีความหลากหลายตามเกณฑ์พิจารณาของ Wilhm and Dorris (1968) บ่งชี้ได้ว่า บริเวณดังกล่าวเป็นแหล่งน้ำที่มีคุณภาพอยู่ในระดับต่ำ ไม่สอดคล้องกับชนิดและปริมาณของแพลงก์ตอนสัตว์ที่พบในบริเวณดังกล่าว

คลองปลา

พบสัตว์หน้าดินเพียง 1 ชนิด ปริมาณความชุกชุมทั้งหมด 14 ตัวต่อตารางเมตร คือ หนอนปล้อง คลาส Oligochaeta สกุล Tubificidae

สำหรับค่าดัชนีความหลากหลายของสัตว์หน้าดิน มีค่าเท่ากับ 0 เมื่อพิจารณาจากค่าดัชนีความหลากหลายตามเกณฑ์พิจารณาของ Wilhm and Dorris (1968) บ่งชี้ได้ว่า บริเวณดังกล่าวเป็นแหล่งน้ำที่มีคุณภาพอยู่ในระดับต่ำ และมีสภาพไม่เหมาะสมต่อการดำรงชีวิตของสิ่งมีชีวิตในน้ำ สอดคล้องกับชนิดและปริมาณของแพลงก์ตอนสัตว์ที่พบในบริเวณดังกล่าว

● พืชน้ำ

คลองบางไผ่ จุดปล่อยออกทะเล

พบพันธุ์ไม้น้ำ จำนวน 2 ชนิด ได้แก่ *Ipomoea pes-caprae* (ผักบุ้งทะเล) และ *Brachiaria mutica* (หญ้าขน)

คลองปลา

พบพันธุ์ไม้น้ำ จำนวน 2 ชนิด ได้แก่ *Cyperus spp.* (กก) และ *Jussiaea repens* (แพงพวยน้ำ)

● ปลา

คลองบางไผ่ จุดปล่อยออกทะเล

พบชนิดปลาทั้งหมด 2 ชนิด มีความหนาแน่นรวม 20 ตัวต่อไร่ และมีค่าความอุดมสมบูรณ์ 0.197 กิโลกรัมต่อไร่ โดยชนิดปลาที่พบมากที่สุด คือ *Nuchequula longicornis* (แป้นกระโดงยาว) ความหนาแน่น 13 ตัวต่อไร่ เป็นปลาที่พบได้ทั่วไปในแหล่งน้ำกร่อยหรือน้ำจืด มีพฤติกรรมอยู่รวมกันเป็นฝูง

คลองพลา

พบชนิดปลาทั้งหมด 1 ชนิด มีความหนาแน่นรวม 7 ตัวต่อไร่ และมีค่าความอุดมสมบูรณ์ 0.001 กิโลกรัมต่อไร่ โดยชนิดปลาที่พบ คือ *Datnioides polota* (กะพงลาย) เป็นปลาที่พบได้ทั่วไปในแหล่งน้ำกร่อย

ตารางที่ 3.5-4 ผลการศึกษาองค์ประกอบสิ่งมีชีวิตในน้ำ บริเวณแหล่งน้ำของโครงการ

องค์ประกอบสิ่งมีชีวิต	แหล่งน้ำ	
	คลองบางไผ่ จุดปล่อยออกทะเล	คลองพลา
แพลงก์ตอนพืช		
หน่วย : หน่วยต่อมิลลิลิตร		
Division Cyanophyta Class Cyanophyceae Family Oscillatoriaceae ● <i>Oscillatoria spp.</i>	-	7
Division Chlorophyta Class Chlorophyceae Family Chlamydomonadaceae ● <i>Pandorina morum</i> Family Oocystaceae ● <i>Tetraedron spp.</i> Family Scenedesmaceae ● <i>Scenedesmus spp.</i> Family Desmidiaceae ● <i>Closterium spp.</i>	5 - 11 6	- 13 - -
Class Euglenophyceae Family Euglenaceae ● <i>Euglena spp.</i> ● <i>Phacus spp.</i> ● <i>Strombomonas spp.</i>	10 6 58	97 21 -

ตารางที่ 3.5-4 ผลการศึกษาองค์ประกอบสิ่งมีชีวิตในน้ำ บริเวณแหล่งน้ำของโครงการ

องค์ประกอบสิ่งมีชีวิต	แหล่งน้ำ	
	คลองบางไผ่ จุดปล่อยออกทะเล	คลองพลา
<ul style="list-style-type: none"> ● <i>Trachelomonas hispida</i>. ● <i>T. volvocinab</i> 	25 -	2 8
Division Chromophyta Class Bacillariophyceae Family Coscinodiscaceae <ul style="list-style-type: none"> ● <i>Coscinodiscus spp.</i> Family Thalassiosiraceae <ul style="list-style-type: none"> ● <i>Cyclotella spp.</i> ● <i>Thalassiosira spp.</i> Family Rhizosoleniaceae <ul style="list-style-type: none"> ● <i>Guinardia spp.</i> ● <i>Proboscia alatab</i> Family Fragilariaceae <ul style="list-style-type: none"> ● <i>Synedra ulna</i> Family Naviculaceae <ul style="list-style-type: none"> ● <i>Gyrosigma spp.</i> ● <i>Navicula spp.</i> Family Surirellaceae <ul style="list-style-type: none"> ● <i>Surirella spp.</i> Class Chrysophyceae Family Centritracteae <ul style="list-style-type: none"> ● <i>Centritractus spp.</i> Class Dinophyceae Family Prorocentraceae <ul style="list-style-type: none"> ● <i>Prorocentrum spp.</i> Family Ceratiaceae <ul style="list-style-type: none"> ● <i>Ceratium furcab</i> Family Peridiniaceae <ul style="list-style-type: none"> ● <i>Peridinium spp.</i> 	- 37 7 4 34 - 5 - - 5 - 81 194	9 - - - - 31 2 11 5 12 - - 511

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

ตารางที่ 3.5-4 ผลการศึกษาองค์ประกอบสิ่งมีชีวิตในน้ำ บริเวณแหล่งน้ำของโครงการ

องค์ประกอบสิ่งมีชีวิต	แหล่งน้ำ	
	คลองบางไผ่ จุดปล่อยออกทะเล	คลองพลา
แพลงก์ตอนสัตว์		
หน่วย : หน่วยต่อลูกบาศก์เมตร		
Phylum Protozoa Class Sarcodina Family Diffugiidae • <i>Diffugia sp.</i>	2,171	4,800
Phylum Rotifera Class Monogononta Family Brachionidae • <i>Keratella sp.</i> Family Testudinellidae • <i>Filinia sp.</i> Class Digononta Family Philodinidae • <i>Rotaria sp.</i>	1,729 3,900 2,171	1,072 8,528 1,600
Phylum Arthropoda Class Crustacea Cyclopoid of Copepod Nauplius of Copepod Family Moiniidae • <i>Moina sp.</i>	- 19,071 -	4,272 92,800 5,328
Phylum Mollusca Class Bivalvia Bivalvia Larva	5,629	-
ความขุ่นชุมแพลงก์ตอนพืช	488	729
ความขุ่นชุมแพลงก์ตอนสัตว์	34,671	118,400
รวมชนิดแพลงก์ตอนพืช	15	13
รวมชนิดแพลงก์ตอนสัตว์	6	7
ค่าดัชนีความหลากหลายแพลงก์ตอนพืช	1.97	1.17
ค่าดัชนีความหลากหลายแพลงก์ตอนสัตว์	1.37	0.87

ที่มา : บริษัท ยูโนเด็ค แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด, พ.ศ. 2566

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

ตารางที่ 3.5-5 ชนิดและปริมาณของสัตว์หน้าดิน (ตัวต่อตารางเมตร) บริเวณแหล่งน้ำของโครงการ

สัตว์หน้าดิน	แหล่งน้ำ	
	คลองบางไผ่ จุดปล่อยออกทะเล	คลองพลา
Phylum Annelida Class Oligochaeta Family Tubificidae	7	14
ความหนาแน่นทั้งหมด(ตัวต่อตารางเมตร)	7	14
จำนวนชนิด	1	1
ค่าดัชนีความหลากหลาย	0.00	0.00

ที่มา : บริษัท ยูโนเด็ค แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด, พ.ศ. 2566

ตารางที่ 3.5-6 ชนิดพรรณไม้ที่พบบริเวณแหล่งน้ำของโครงการ

พรรณไม้	ประเภท	แหล่งน้ำ	
		คลองบางไผ่ จุดปล่อยออกทะเล	คลองพลา
Family Convolvulaceae ● <i>Ipomoea pes-caprae</i> (ผักบุ้งทะเล)	ชายน้ำ	xxx	
Family Cyperaceae ● <i>Cyperus spp. (กก)</i>	ชายน้ำ		x
Family Poaceae ● <i>Brachiaria mutica</i> (หญ้าขน)	ชายน้ำ	xxx	
Family Onagraceae ● <i>Jussiaea repens</i> (แพงพวยน้ำ)	ชายน้ำ		x

หมายเหตุ - ไม่พบ

x พบปริมาณน้อย

xx พบปริมาณปานกลาง

xxx พบปริมาณมาก

ที่มา : บริษัท ยูโนเด็ค แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด, พ.ศ. 2566

ตารางที่ 3.5-7 ชนิดและปริมาณปลาที่รวบรวมได้บริเวณแหล่งน้ำของโครงการ

แหล่งน้ำ	วงศ์	ชื่อวิทยาศาสตร์	ชื่อไทย	ความหนาแน่น (ตัว/ไร่)	ความอุดมสมบูรณ์ (กิโลกรัม/ไร่)	ช่วงความยาว (ซม)	ช่วงน้ำหนัก (กรัม)
คลองบางไผ่ จุดปล่อยออก ทะเล	Family Clupeidae	<i>Sardinella sp</i>	กูแล	7	0.125	13.5 - 14.5	18.18 - 20.73
	Family Leiognathidae	<i>Nuchequula longicornis</i>	แป้นกระโดงยาว	13	0.072	4.2 - 7.7	1.46 - 7.83
ดัชนีความหลากหลายเท่ากับ 0.65							
คลองพลา	Family Lobotidae	<i>Datnioides polota</i>	กะพงลาย	7	0.001	2.1 - 3.0	0.03 - 0.23
ดัชนีความหลากหลายเท่ากับ 0.00							

ที่มา : บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด, พ.ศ. 2566

3.5.2.2 นิเวศวิทยาในแหล่งน้ำทะเล

1) ขอบเขตการศึกษา

รวบรวมข้อมูลองค์ประกอบสิ่งมีชีวิตในน้ำทะเล จากข้อมูลทุติยภูมิที่มีการสำรวน้ำทะเลบริเวณพื้นที่ศึกษา เพื่อใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานประกอบการประเมินผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากโครงการ

2) วิธีการศึกษา

ทบทวนข้อมูลนิเวศวิทยาในแหล่งน้ำทะเล ในบริเวณใกล้เคียงพื้นที่ศึกษาโครงการ จากรายงาน EHIA ฉบับผ่านความเห็นชอบจาก กก.วล. (มิถุนายน พ.ศ. 2565)

3) ผลการศึกษา

จากการทบทวนข้อมูลนิเวศวิทยาในแหล่งน้ำทะเลบริเวณพื้นที่ศึกษา จากรายงาน EHIA ฉบับผ่านความเห็นชอบ จาก กก.วล. (มิถุนายน พ.ศ. 2565) ซึ่งดำเนินการเก็บตัวอย่าง จำนวน 2 ครั้ง เพื่อเป็นตัวแทนของนิเวศวิทยาในแหล่งน้ำทะเล ในช่วงฤดูฝนและฤดูแล้งได้แก่ ครั้งที่ 1 ช่วงฤดูฝน 19 กรกฎาคม พ.ศ. 2562 และ ครั้งที่ 2 ช่วงฤดูแล้งวันที่ 1 พฤศจิกายน พ.ศ. 2562 จำนวน 6 จุดตรวจวัด ซึ่งเป็นจุดเดียวกันกับจุดตรวจวัดคุณภาพน้ำทะเล แสดงดังรูปที่ 3.4-22 สามารถสรุปผลการทบทวนได้ดังนี้

1. แพลงก์ตอนพืช

- SW1 : จุดที่ได้รับผลกระทบจากโครงการ ด้านทิศใต้ของทางวิ่งที่ 1 ระยะห่างจากชายฝั่ง 300 เมตร

ช่วงฤดูฝน พบแพลงก์ตอนพืชจำนวน 30 ชนิด ปริมาณความชุกชุมทั้งหมด 4,373,791 หน่วยต่อลูกบาศก์เมตร โดยสกุลที่พบมากที่สุด คือ ไดอะตอม สกุล *Rhizosolenia* มีปริมาณความชุกชุม 2,092,219 หน่วยต่อลูกบาศก์เมตร คิดเป็นร้อยละ 47.8 โดยมีค่าดัชนีความหลากหลาย เท่ากับ 1.93 ในช่วงฤดูแล้งพบแพลงก์ตอนพืชจำนวน 26 ชนิด ปริมาณความชุกชุมทั้งหมด 1,326,699 หน่วยต่อลูกบาศก์เมตร โดยสกุลที่พบมาก

ที่สุด คือ ไดอะตอม สกุล *Chaetoceros* มีปริมาณความชุกชุม 461,901 หน่วยต่อลูกบาศก์เมตร คิดเป็นร้อยละ 34.8 โดยมีค่าดัชนีความหลากหลาย เท่ากับ 2.10

- **SW2 : จุดที่ได้รับผลกระทบจากโครงการ ด้านทิศใต้ของทางวิ่งที่ 2 ระยะห่างจากชายฝั่ง 300 เมตร**

ช่วงฤดูฝน พบแพลงก์ตอนพืชจำนวน 30 ชนิด ปริมาณความชุกชุมทั้งหมด 6,926,786 หน่วยต่อลูกบาศก์เมตร โดยสกุลที่พบมากที่สุด คือ ไดอะตอม สกุล *Rhizosolenia* มีปริมาณความชุกชุม 3,387,648 หน่วยต่อลูกบาศก์เมตร คิดเป็นร้อยละ 48.9 โดยมีค่าดัชนีความหลากหลาย เท่ากับ 1.90 ในช่วงฤดูแล้งพบแพลงก์ตอนพืชจำนวน 28 ชนิด ปริมาณความชุกชุมทั้งหมด 1,551,506 หน่วยต่อลูกบาศก์เมตร โดยสกุลที่พบมากที่สุด คือ ไดอะตอม สกุล *Chaetoceros* มีปริมาณความชุกชุม 444,444 หน่วยต่อลูกบาศก์เมตร คิดเป็นร้อยละ 28.6 โดยมีค่าดัชนีความหลากหลาย เท่ากับ 2.25

- **SW3 : จุดที่ได้รับผลกระทบจากโครงการ ด้านทิศตะวันออกเฉียงใต้ของทางวิ่งที่ 2 ระยะห่างจากชายฝั่ง 300 เมตร**

ช่วงฤดูฝน พบแพลงก์ตอนพืชจำนวน 30 ชนิด ปริมาณความชุกชุมทั้งหมด 3,840,695 หน่วยต่อลูกบาศก์เมตร โดยสกุลที่พบมากที่สุด คือ ไดอะตอม สกุล *Rhizosolenia* มีปริมาณความชุกชุม 1,874,059 หน่วยต่อลูกบาศก์เมตร คิดเป็นร้อยละ 48.8 โดยมีค่าดัชนีความหลากหลาย เท่ากับ 1.91 ในช่วงฤดูแล้งพบแพลงก์ตอนพืชจำนวน 28 ชนิด ปริมาณความชุกชุมทั้งหมด 1,971,700 หน่วยต่อลูกบาศก์เมตร โดยสกุลที่พบมากที่สุด คือ ไดโนแฟลเจลเลต สกุล *Peridinium* มีปริมาณความชุกชุม 552,096 หน่วยต่อลูกบาศก์เมตร คิดเป็นร้อยละ 28.0 โดยมีค่าดัชนีความหลากหลาย เท่ากับ 2.41

- **SW4 : จุดที่อาจจะไม่ได้รับผลกระทบโดยตรงจากโครงการ ด้านทิศตะวันตกเฉียงใต้ของทางวิ่งที่ 1 ระยะห่างจากชายฝั่ง 500 เมตร**

ช่วงฤดูฝน พบแพลงก์ตอนพืชจำนวน 30 ชนิด ปริมาณความชุกชุมทั้งหมด 6,244,676 หน่วยต่อลูกบาศก์เมตร โดยสกุลที่พบมากที่สุด คือ ไดอะตอม สกุล *Rhizosolenia* มีปริมาณความชุกชุม 2,669,891 หน่วยต่อลูกบาศก์เมตร คิดเป็นร้อยละ 42.7 โดยมีค่าดัชนีความหลากหลาย เท่ากับ 2.21 ในช่วงฤดูแล้งพบแพลงก์ตอนพืชจำนวน 28 ชนิด ปริมาณความชุกชุมทั้งหมด 1,348,026 หน่วยต่อลูกบาศก์เมตร โดยสกุลที่พบมากที่สุด คือ ไดอะตอม สกุล *Chaetoceros* มีปริมาณความชุกชุม 359,615 หน่วยต่อลูกบาศก์เมตร คิดเป็นร้อยละ 26.7 โดยมีค่าดัชนีความหลากหลาย เท่ากับ 2.42

- **SW5 : จุดที่อาจจะไม่ได้รับผลกระทบโดยตรงจากโครงการ ด้านทิศใต้ของทางวิ่งที่ 2 ระยะห่างจากชายฝั่ง 500 เมตร**

ช่วงฤดูฝน พบแพลงก์ตอนพืชจำนวน 30 ชนิด ปริมาณความชุกชุมทั้งหมด 6,341,559 หน่วยต่อลูกบาศก์เมตร โดยสกุลที่พบมากที่สุด คือ ไดอะตอม สกุล *Rhizosolenia* มีปริมาณความชุกชุม 2,779,995 หน่วยต่อลูกบาศก์เมตร คิดเป็นร้อยละ 43.9 โดยมีค่าดัชนีความหลากหลาย เท่ากับ 2.21 ในช่วงฤดูแล้งพบแพลงก์ตอนพืชจำนวน 25 ชนิด ปริมาณความชุกชุมทั้งหมด 1,018,545 หน่วยต่อลูกบาศก์เมตร โดยสกุลที่พบมากที่สุด

ที่สุด คือ ไดอะตอม สกุล *Chaetoceros* มีปริมาณความชุกชุม 324,855 หน่วยต่อลูกบาศก์เมตร คิดเป็นร้อยละ 31.9 โดยมีค่าดัชนีความหลากหลาย เท่ากับ 2.19

- **SW6 : จุดที่อาจจะไม่ได้รับผลกระทบโดยตรงจากโครงการ ด้านทิศตะวันออกเฉียงใต้ของทางวิ่งที่ 2 ระยะห่างจากชายฝั่ง 500 เมตร**

ช่วงฤดูฝน พบแพลงก์ตอนพืชจำนวน 30 ชนิด ปริมาณความชุกชุมทั้งหมด 5,957,529 หน่วยต่อลูกบาศก์เมตร โดยสกุลที่พบมากที่สุด คือ ไดอะตอม สกุล *Rhizosolenia* มีปริมาณความชุกชุม 2,523,567 หน่วยต่อลูกบาศก์เมตร คิดเป็นร้อยละ 42.4 โดยมีค่าดัชนีความหลากหลาย เท่ากับ 2.18 ในช่วงฤดูแล้งพบแพลงก์ตอนพืชจำนวน 30 ชนิด ปริมาณความชุกชุมทั้งหมด 1,756,844 หน่วยต่อลูกบาศก์เมตร โดยสกุลที่พบมากที่สุด คือ ไดโนแฟลเจลเลต สกุล *Peridinium* มีปริมาณความชุกชุม 390,908 หน่วยต่อลูกบาศก์เมตร คิดเป็นร้อยละ 22.2 โดยมีค่าดัชนีความหลากหลาย เท่ากับ 2.65

2. แพลงก์ตอนสัตว์

- **SW1 : จุดที่ได้รับผลกระทบจากโครงการ ด้านทิศใต้ของทางวิ่งที่ 1 ระยะห่างจากชายฝั่ง 300 เมตร**

ช่วงฤดูฝน พบแพลงก์ตอนสัตว์จำนวน 11 ชนิด ปริมาณความชุกชุมทั้งหมด 115,236 หน่วยต่อลูกบาศก์เมตร โดยสกุลที่พบมากที่สุด คือ ตัวอ่อนระยะนอเพลียสของโคพีพอด (Nauplius of Copepod) มีปริมาณความชุกชุม 37,245 หน่วยต่อลูกบาศก์เมตร คิดเป็นร้อยละ 32.3 โดยมีค่าดัชนีความหลากหลาย เท่ากับ 2.01 ในช่วงฤดูแล้งพบแพลงก์ตอนสัตว์จำนวน 9 ชนิด ปริมาณความชุกชุมทั้งหมด 418,269 หน่วยต่อลูกบาศก์เมตร โดยสกุลที่พบมากที่สุด คือ ตัวอ่อนระยะนอเพลียสของโคพีพอด (Nauplius of Copepod) มีปริมาณความชุกชุม 126,351 หน่วยต่อลูกบาศก์เมตร คิดเป็นร้อยละ 30.2 โดยมีค่าดัชนีความหลากหลาย เท่ากับ 1.86

- **SW2 : จุดที่ได้รับผลกระทบจากโครงการ ด้านทิศใต้ของทางวิ่งที่ 2 ระยะห่างจากชายฝั่ง 300 เมตร**

ช่วงฤดูฝน พบแพลงก์ตอนสัตว์จำนวน 13 ชนิด ปริมาณความชุกชุมทั้งหมด 373,183 หน่วยต่อลูกบาศก์เมตร โดยสกุลที่พบมากที่สุด คือ ตัวอ่อนระยะนอเพลียสของโคพีพอด (Nauplius of Copepod) มีปริมาณความชุกชุม 76,990 หน่วยต่อลูกบาศก์เมตร คิดเป็นร้อยละ 20.6 โดยมีค่าดัชนีความหลากหลาย เท่ากับ 2.23 ในช่วงฤดูแล้งพบแพลงก์ตอนสัตว์จำนวน 10 ชนิด ปริมาณความชุกชุมทั้งหมด 317,990 หน่วยต่อลูกบาศก์เมตร โดยสกุลที่พบมากที่สุด คือ ตัวอ่อนระยะนอเพลียสของโคพีพอด (Nauplius of Copepod) มีปริมาณความชุกชุม 104,430 หน่วยต่อลูกบาศก์เมตร คิดเป็นร้อยละ 32.8 โดยมีค่าดัชนีความหลากหลาย เท่ากับ 1.87

- **SW3 : จุดที่ได้รับผลกระทบจากโครงการ ด้านทิศตะวันออกเฉียงใต้ของทางวิ่งที่ 2 ระยะห่างจากชายฝั่ง 300 เมตร**

ช่วงฤดูฝน พบแพลงก์ตอนสัตว์จำนวน 13 ชนิด ปริมาณความชุกชุมทั้งหมด 263,693 หน่วยต่อลูกบาศก์เมตร โดยสกุลที่พบมากที่สุด คือ โปรโตซัว สกุล *Tintinnopsis* มีปริมาณความชุกชุม 41,435 หน่วยต่อลูกบาศก์เมตร คิดเป็นร้อยละ 15.7 โดยมีค่าดัชนีความหลากหลาย เท่ากับ 2.36 ในช่วงฤดูแล้งพบแพลงก์ตอนสัตว์จำนวน 15 ชนิด ปริมาณความชุกชุมทั้งหมด 535,608 หน่วยต่อลูกบาศก์เมตร โดยสกุลที่พบมาก

ที่สุด คือ ตัวอ่อนระยะนอพลีซของโคพีพอด (Nauplius of Copepod) และโคพีพอดกลุ่ม Calanoida มีปริมาณความชุกชุม 154,285 หน่วยต่อลูกบาศก์เมตร คิดเป็นร้อยละ 28.8 เท่ากัน โดยมีค่าดัชนีความหลากหลาย เท่ากับ 2.02

- **SW4 : จุดที่อาจจะไม่ได้รับผลกระทบโดยตรงจากโครงการ ด้านทิศตะวันตกเฉียงใต้ของทางวิ่งที่ 1 ระยะห่างจากชายฝั่ง 500 เมตร**

ช่วงฤดูฝน พบแพลงก์ตอนสัตว์จำนวน 9 ชนิด ปริมาณความชุกชุมทั้งหมด 217,883 หน่วยต่อลูกบาศก์เมตร โดยสกุลที่พบมากที่สุด คือ ตัวอ่อนระยะนอพลีซของโคพีพอด (Nauplius of Copepod) มีปริมาณความชุกชุม 77,975 หน่วยต่อลูกบาศก์เมตร คิดเป็นร้อยละ 35.8 โดยมีค่าดัชนีความหลากหลาย เท่ากับ 1.89 ในช่วงฤดูแล้งพบแพลงก์ตอนสัตว์จำนวน 12 ชนิด ปริมาณความชุกชุมทั้งหมด 64,396 หน่วยต่อลูกบาศก์เมตร โดยสกุลที่พบมากที่สุด คือ ตัวอ่อนระยะนอพลีซของโคพีพอด (Nauplius of Copepod) มีปริมาณความชุกชุม 23,779 หน่วยต่อลูกบาศก์เมตร คิดเป็นร้อยละ 36.9 โดยมีค่าดัชนีความหลากหลาย เท่ากับ 1.99

- **SW5 : จุดที่อาจจะไม่ได้รับผลกระทบโดยตรงจากโครงการ ด้านทิศใต้ของทางวิ่งที่ 2 ระยะห่างจากชายฝั่ง 500 เมตร**

ช่วงฤดูฝน พบแพลงก์ตอนสัตว์จำนวน 11 ชนิด ปริมาณความชุกชุมทั้งหมด 242,840 หน่วยต่อลูกบาศก์เมตร โดยสกุลที่พบมากที่สุด คือ ตัวอ่อนระยะนอพลีซของโคพีพอด (Nauplius of Copepod) มีปริมาณความชุกชุม 72,989 หน่วยต่อลูกบาศก์เมตร คิดเป็นร้อยละ 30.1 โดยมีค่าดัชนีความหลากหลาย เท่ากับ 2.09 ในช่วงฤดูแล้งพบแพลงก์ตอนสัตว์จำนวน 13 ชนิด ปริมาณความชุกชุมทั้งหมด 145,940 หน่วยต่อลูกบาศก์เมตร โดยสกุลที่พบมากที่สุด คือ ตัวอ่อนระยะนอพลีซของโคพีพอด (Nauplius of Copepod) มีปริมาณความชุกชุม 60,828 หน่วยต่อลูกบาศก์เมตร คิดเป็นร้อยละ 41.7 โดยมีค่าดัชนีความหลากหลาย เท่ากับ 1.86

- **SW6 : จุดที่อาจจะไม่ได้รับผลกระทบโดยตรงจากโครงการ ด้านทิศตะวันออกเฉียงใต้ของทางวิ่งที่ 2 ระยะห่างจากชายฝั่ง 500 เมตร**

ช่วงฤดูฝน พบแพลงก์ตอนสัตว์จำนวน 11 ชนิด ปริมาณความชุกชุมทั้งหมด 274,690 หน่วยต่อลูกบาศก์เมตร โดยสกุลที่พบมากที่สุด คือ ตัวอ่อนระยะนอพลีซของโคพีพอด (Nauplius of Copepod) มีปริมาณความชุกชุม 87,242 หน่วยต่อลูกบาศก์เมตร คิดเป็นร้อยละ 31.8 โดยมีค่าดัชนีความหลากหลาย เท่ากับ 2.07 ในช่วงฤดูแล้งพบแพลงก์ตอนสัตว์จำนวน 11 ชนิด ปริมาณความชุกชุมทั้งหมด 247,294 หน่วยต่อลูกบาศก์เมตร โดยสกุลที่พบมากที่สุด คือ ตัวอ่อนระยะนอพลีซของโคพีพอด (Nauplius of Copepod) มีปริมาณความชุกชุม 78,185 หน่วยต่อลูกบาศก์เมตร คิดเป็นร้อยละ 31.6 โดยมีค่าดัชนีความหลากหลาย เท่ากับ 1.93

3. สัตว์น้ำดิน

- **SW1 : จุดที่ได้รับผลกระทบจากโครงการ ด้านทิศใต้ของทางวิ่งที่ 1 ระยะห่างจากชายฝั่ง 300 เมตร**

ช่วงฤดูฝน พบสัตว์น้ำดินจำนวน 2 ชนิด ปริมาณความชุกชุมทั้งหมด 91 ตัวต่อตารางเมตร โดยสกุลที่พบมากที่สุด คือ แอมฟิออกซัส สกุล *Branchiostoma* มีปริมาณความชุกชุม 56 ตัวต่อตารางเมตร คิดเป็นร้อยละ 61.5 และเหรียญทะเล วงศ์ *Clypeasteridae* มีปริมาณความชุกชุม 35 ตัวต่อตารางเมตร คิดเป็น

ร้อยละ 38.5 ตามลำดับ ในช่วงฤดูแล้งพบสัตว์หน้าดินจำนวน 4 ชนิด ปริมาณความชุกชุมทั้งหมด 126 ตัวต่อตารางเมตร โดยสกุลที่พบมากที่สุด คือ เหริยทุทะเล วงศ์ Clypeasteridae มีปริมาณความชุกชุม 63 ตัวต่อตารางเมตร คิดเป็นร้อยละ 50.0

- **SW2 : จุดที่ได้รับผลกระทบจากโครงการ ด้านทิศใต้ของทางวิ่งที่ 2 ระยะห่างจากชายฝั่ง 300 เมตร**

ช่วงฤดูฝน พบสัตว์หน้าดินจำนวน 3 ชนิด ปริมาณความชุกชุมทั้งหมด 49 ตัวต่อตารางเมตร โดยสกุลที่พบมากที่สุด คือ ไส้เดือนทะเล วงศ์ Orbiniidae มีปริมาณความชุกชุม 35 ตัวต่อตารางเมตร คิดเป็นร้อยละ 71.4 รองลงมาคือ ไส้เดือนทะเล วงศ์ Nereididae และออสตราคอด (Ostracod) ซึ่งมีปริมาณความชุกชุม 7 ตัวต่อตารางเมตร เท่ากัน คิดเป็นร้อยละ 14.3 ในช่วงฤดูแล้งพบสัตว์หน้าดินจำนวน 4 ชนิด ปริมาณความชุกชุมทั้งหมด 161 ตัวต่อตารางเมตร โดยสกุลที่พบมากที่สุด คือ ไส้เดือนทะเล วงศ์ Opheliidae, เหริยทุทะเล วงศ์ Clypeasteridae มีปริมาณความชุกชุม 56 ตัวต่อตารางเมตร คิดเป็นร้อยละ 34.8 เท่ากัน

- **SW3 : จุดที่ได้รับผลกระทบจากโครงการ ด้านทิศตะวันออกเฉียงใต้ของทางวิ่งที่ 2 ระยะห่างจากชายฝั่ง 300 เมตร**

ช่วงฤดูฝน พบสัตว์หน้าดินจำนวน 6 ชนิด ปริมาณความชุกชุมทั้งหมด 112 ตัวต่อตารางเมตร โดยสกุลที่พบมากที่สุด คือ แอมฟิพอด วงศ์ Aoridae มีปริมาณความชุกชุม 35 ตัวต่อตารางเมตร คิดเป็นร้อยละ 31.3 ในช่วงฤดูแล้งพบสัตว์หน้าดินจำนวน 10 ชนิด ปริมาณความชุกชุมทั้งหมด 161 ตัวต่อตารางเมตร โดยสกุลที่พบมากที่สุด คือ เหริยทุทะเล สกุล *Balanus* มีปริมาณความชุกชุม 63 ตัวต่อตารางเมตร คิดเป็นร้อยละ 39.1

- **SW4 : จุดที่อาจจะไม่ได้รับผลกระทบโดยตรงจากโครงการ ด้านทิศตะวันตกเฉียงใต้ของทางวิ่งที่ 1 ระยะห่างจากชายฝั่ง 500 เมตร**

ช่วงฤดูฝน พบสัตว์หน้าดินจำนวน 2 ชนิด ปริมาณความชุกชุมทั้งหมด 21 ตัวต่อตารางเมตร โดยสกุลที่พบมากที่สุด คือ เหริยทุทะเล วงศ์ Clypeasteridae มีปริมาณความชุกชุม 14 ตัวต่อตารางเมตร คิดเป็นร้อยละ 66.7 ในช่วงฤดูแล้งพบสัตว์หน้าดินจำนวน 9 ชนิด ปริมาณความชุกชุมทั้งหมด 105 ตัวต่อตารางเมตร โดยสกุลที่พบมากที่สุด คือ เหริยทุทะเล วงศ์ Clypeasteridae มีปริมาณความชุกชุม 28 ตัวต่อตารางเมตร คิดเป็นร้อยละ 26.7

- **SW5 : จุดที่อาจจะไม่ได้รับผลกระทบโดยตรงจากโครงการ ด้านทิศใต้ของทางวิ่งที่ 2 ระยะห่างจากชายฝั่ง 500 เมตร**

ช่วงฤดูฝน พบสัตว์หน้าดินจำนวน 3 ชนิด ปริมาณความชุกชุมทั้งหมด 63 ตัวต่อตารางเมตร โดยสกุลที่พบมากที่สุด คือ เหริยทุทะเล สกุล *Balanus* มีปริมาณความชุกชุม 28 ตัวต่อตารางเมตร คิดเป็นร้อยละ 44.5 ในช่วงฤดูแล้งพบสัตว์หน้าดินจำนวน 10 ชนิด ปริมาณความชุกชุมทั้งหมด 161 ตัวต่อตารางเมตร โดยสกุลที่พบมากที่สุด คือ ไส้เดือนทะเล วงศ์ Orbiniidae และวงศ์ Opheliidae มีปริมาณความชุกชุม 28 ตัวต่อตารางเมตร คิดเป็นร้อยละ 17.4 เท่ากัน

● **SW6 : จุดที่อาจจะไม่ได้รับผลกระทบโดยตรงจากโครงการ ด้านทิศตะวันออกเฉียงใต้
ของทางวิ่งที่ 2 ระยะห่างจากชายฝั่ง 500 เมตร**

ช่วงฤดูฝน พบสัตว์หน้าดินจำนวน 3 ชนิด ปริมาณความชุกชุมทั้งหมด 63 ตัวต่อตาราง
เมตร โดยสกุลที่พบมากที่สุด คือ เพรียงทะเล สกุล *Balanus* และหอยสองฝา วงศ์ *Chamidae* มีปริมาณความชุกชุม
28 ตัวต่อตารางเมตร คิดเป็นร้อยละ 44.5 เท่ากัน ในช่วงฤดูแล้งพบสัตว์หน้าดินจำนวน 12 ชนิด ปริมาณความชุกชุม
ทั้งหมด 189 ตัวต่อตารางเมตร โดยสกุลที่พบมากที่สุด คือ ไส้เดือนทะเล วงศ์ *Pilargidae* มีปริมาณความชุกชุม
42 ตัวต่อตารางเมตร คิดเป็นร้อยละ 22.2

สรุปผลการวิเคราะห์หึ่งค์ประกอบสิ่งมีชีวิตในทะเล พบว่า แพลงก์ตอนในช่วงฤดูฝนมีความชุกชุม
มากกว่าในช่วงฤดูแล้ง เนื่องจากแหล่งน้ำจืดที่มีตะกอนดินหรือสารอินทรีย์สูงไหลลงสู่ทะเลทำให้เกิดการเพิ่มจำนวน
ของแพลงก์ตอนบางชนิด ส่งผลทำให้ค่าดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอนในช่วงฤดูฝนลดลง แต่ทั้งนี้ สกุลของ
แพลงก์ตอนที่พบทั้ง 2 ฤดู ไม่มีความแตกต่างกัน เป็นสกุลที่สามารถพบได้ทั่วไปบริเวณชายฝั่งทะเล ซึ่งสอดคล้อง
กับผลการสำรวจสัตว์หน้าดินที่สามารถพบได้ทั่วไปบริเวณชายฝั่งทะเล

3.6 คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์

3.6.1 การจัดการของเสียและน้ำเสีย

3.6.1.1 ขอบเขตการศึกษา

ศึกษาและรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิเกี่ยวกับการให้บริการกำจัดขยะมูลฝอย และของเสียอันตราย
ของสนามบิน รวมทั้งการให้บริการจัดเก็บและการกำจัดขยะมูลฝอย/สิ่งปฏิกูลของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง สภาพปัญหา
และความสามารถในการให้บริการ ตลอดจนแผนงานในอนาคต รวมถึงการจัดการน้ำเสีย ระบบบำบัด
และประสิทธิภาพในการบำบัดน้ำเสียของสนามบินฯ เพื่อใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานประกอบการประเมินผลกระทบ
ที่อาจเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการ

3.6.1.2 วิธีการศึกษา

1) การจัดการขยะมูลฝอย

- ข้อมูลการจัดการขยะมูลฝอยจังหวัดระยองและจังหวัดชลบุรี จากแผนพัฒนา 4 ปี (พ.ศ. 2566 - 2570)
- ข้อมูลปริมาณและชนิดของขยะมูลฝอยและของเสียอันตรายที่เกิดขึ้นในพื้นที่โครงการ รวมถึง
จากกิจกรรมอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนวิธีการเก็บรวบรวม การขนส่ง และกำจัดขยะมูลฝอยและ
ของเสียอันตราย
- ข้อมูลระบบบริหารจัดการ และศักยภาพของระบบการจัดการของเสียที่ได้มีการดำเนินงานอยู่ใน
ปัจจุบัน

2) การจัดการน้ำเสีย

- รวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับระบบบำบัดน้ำเสียที่มีอยู่ในปัจจุบันของสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา

3.6.1.3 ผลการศึกษา

1) การจัดการขยะมูลฝอย

1. การจัดการขยะมูลฝอยจังหวัดระยอง

ปริมาณขยะมูลฝอยที่เกิดขึ้นในจังหวัดระยองมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นทุกปี สอดคล้องกับปริมาณขยะมูลฝอยที่ถูกนำกลับไปใช้ประโยชน์ และปริมาณขยะมูลฝอยที่กำลังถูกต้อง ที่มีแนวโน้มสูงขึ้นทุกปี สำหรับปริมาณขยะมูลฝอยที่กำลังไม่ถูกต้องและปริมาณขยะมูลฝอยตกค้าง ลดลงอย่างมากเมื่อเทียบกับปี พ.ศ. 2563 โดยในปี พ.ศ. 2565 ไม่มีปริมาณขยะมูลฝอยตกค้าง เนื่องจากผลการดำเนินการของศูนย์กำจัดขยะมูลฝอยรวมแบบครบวงจรขนาดใหญ่ และการให้ความสำคัญของจังหวัด ที่สามารถรองรับขยะได้ไม่น้อยกว่า 500 - 600 ตันต่อวัน เพื่อแปลงเป็นพลังงานไฟฟ้า โดยระบบแปรรูปเป็นขยะเชื้อเพลิง (RDF) รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 3.6-1

จังหวัดระยองมีสถานที่กำจัดขยะมูลฝอย 4 แห่ง แบ่งเป็น สถานที่กำจัดขยะมูลฝอยชุมชนที่ถูกหลักวิชาการ จำนวน 3 แห่ง ได้แก่ 1. ศูนย์กำจัดขยะมูลฝอยรวมแบบครบวงจรจังหวัดระยอง โดยองค์การบริหารส่วนจังหวัดระยอง 2. ศูนย์ควบคุมคุณภาพมูลฝอยเทศบาล ตำบลเมืองแกลง 3. ระบบกำจัดขยะมูลฝอยเกาะเสม็ด และสถานที่กำจัดขยะมูลฝอยที่ไม่ถูกต้องตามหลักวิชาการ จำนวน 1 แห่ง คือ บ่อฝังกลบขยะมูลฝอยองค์การบริหารส่วนตำบลเขาน้อย (ที่มา : แผนพัฒนาจังหวัดระยอง พ.ศ. 2566 - 2570)

ตารางที่ 3.6-1 ปริมาณขยะมูลฝอยในจังหวัดระยอง ปี พ.ศ. 2563 - 2565

รายละเอียด	ปี พ.ศ. 2563		ปี พ.ศ. 2564		ปี พ.ศ. 2565	
	ตัน/ปี	ตัน/วัน	ตัน/ปี	ตัน/วัน	ตัน/ปี	ตัน/วัน
1. ปริมาณขยะมูลฝอยที่เกิดขึ้นทั้งหมด	368,723	1,010	396,390	1,086	416,100	1,140
- ปริมาณขยะมูลฝอยที่นำกลับไปใช้ประโยชน์	27,777 (7.53%)	76.10	38,325 (9.67%)	105	73,000 (17.54%)	200
- ปริมาณขยะมูลฝอยที่กำลังถูกต้อง	284,335 (77.13%)	779	332,150 (83.79%)	910	305,870 (73.51%)	838
- ปริมาณขยะมูลฝอยที่กำลังไม่ถูกต้อง	56,612 (15.35%)	155.10	25,915 (6.54%)	71	37,230 (8.95%)	102
2. ปริมาณขยะตกค้างสะสมในสถานที่กำจัดขยะมูลฝอย (ตัน)	18,772		10,000		0	

หมายเหตุ : ค่าร้อยละคำนวณจากปริมาณขยะมูลฝอยที่เกิดขึ้นทั้งหมดในแต่ละปี

ที่มา : ระบบสารสนเทศด้านการจัดการขยะมูลฝอยชุมชน. กรมควบคุมมลพิษ. ข้อมูลสถานการณ์ขยะมูลฝอยของประเทศ ปี พ.ศ. 2563 -2565.

สืบค้นเมื่อวันที่ 10 มกราคม พ.ศ. 2567. จาก <https://thaimsw.pcd.go.th/report1.php?year=2563>

2. การจัดการขยะมูลฝอยจังหวัดชลบุรี

ปริมาณขยะมูลฝอยที่เกิดขึ้นในจังหวัดชลบุรีมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นทุกปี จากการขยายตัวของชุมชนเมือง สอดคล้องกับปริมาณขยะมูลฝอยที่ถูกนำกลับไปใช้ประโยชน์ และปริมาณขยะมูลฝอยที่กำลังถูกต้อง ที่มีแนวโน้มสูงขึ้นทุกปี สำหรับปริมาณขยะมูลฝอยที่กำลังไม่ถูกต้องและปริมาณขยะมูลฝอยตกค้าง ลดลงอย่างมากเมื่อเทียบกับปี พ.ศ. 2563 แต่ทั้งนี้ยังพบปัญหาขยะตกค้างในชุมชน หรือนำไปกำจัด ณ สถานที่กำจัดขยะมูลฝอย

ที่ไม่ถูกต้อง เช่น ผากกลางแจ้ง เทกองทิ้งในบ่อดินเก่าหรือพื้นที่รกร้างอยู่มาก ถึง 470,550 ต้น ในปี พ.ศ.2565 รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 3.6-2

จังหวัดชลบุรีมีสถานที่กำจัดขยะมูลฝอยจำนวน 25 แห่ง ซึ่งดำเนินการโดยองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นจำนวน 22 แห่ง และเอกชน 3 แห่ง ส่วนใหญ่เป็นสถานที่กำจัดขยะมูลฝอยไม่ถูกต้องตามหลักวิชาการ โดยมีจำนวน 2 แห่ง ที่จัดการอย่างถูกต้องตามหลักวิชาการ (สุขาภิบาล/วิศวกรรม) ได้แก่ เทศบาลนครแหลมฉบัง และเทศบาลเมืองแสนสุข (ที่มา : แผนพัฒนาจังหวัดชลบุรี พ.ศ. 2566 - 2570)

ตารางที่ 3.6-2 ปริมาณขยะมูลฝอยในจังหวัดชลบุรี ปี พ.ศ. 2563 - 2565

รายละเอียด	ปี พ.ศ. 2563		ปี พ.ศ. 2564		ปี พ.ศ. 2565	
	ตัน/ปี	ตัน/วัน	ตัน/ปี	ตัน/วัน	ตัน/ปี	ตัน/วัน
1.ปริมาณขยะมูลฝอยที่เกิดขึ้นทั้งหมด	979,551	2,683	1,003,750	2,750	1,134,055	3,107
- ปริมาณขยะมูลฝอยที่นำกลับไปใช้ประโยชน์	91,141 (9.30%)	249.70	105,850 (10.55%)	290	91,250 (8.05%)	250
- ปริมาณขยะมูลฝอยที่กำจัดถูกต้อง	514,650 (52.54%)	1,410	743,505 (74.07%)	2,037	865,050 (76.28%)	2,370
- ปริมาณขยะมูลฝอยที่กำจัดไม่ถูกต้อง	373,760 (38.16%)	1,024	154,395 (15.38%)	423	177,755 (15.67%)	487
2.ปริมาณขยะตกค้างสะสมในสถานที่กำจัดขยะมูลฝอย (ตัน)	224,710		824,618		470,550	

หมายเหตุ : ค่าร้อยละคำนวณจากปริมาณขยะมูลฝอยที่เกิดขึ้นทั้งหมดในแต่ละปี

ที่มา : ระบบสารสนเทศด้านการจัดการขยะมูลฝอยชุมชน. กรมควบคุมมลพิษ. ข้อมูลสถานการณ์ขยะมูลฝอยของประเทศไทย ปี พ.ศ. 2563 – 2565.

สืบค้นเมื่อวันที่ 10 มกราคม พ.ศ. 2567. จาก <https://thaimsw.pcd.go.th/report1.php?year=2563>

3. การจัดการขยะมูลฝอยภายในสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา

● สนามบินนานาชาติอู่ตะเภา

ขยะมูลฝอยที่เกิดขึ้นภายในสนามบินนานาชาติอู่ตะเภามาจาก 2 ส่วนคือ ขยะมูลฝอยจากอากาศยาน (คัดแยกตามมาตรฐานสายการบิน) และขยะมูลฝอยจากอาคารผู้โดยสารและอาคารสำนักงาน (คัดแยกโดยแม่บ้านสำนักงาน) ประเภทขยะมูลฝอยที่เกิดขึ้น ได้แก่ ขยะมูลฝอยทั่วไป และขยะมูลฝอยอันตราย ทั้งนี้ ปริมาณขยะมูลฝอยแบ่งออกเป็น 2 ช่วงคือ ช่วงเวลาปกติ (เดือนมีนาคม - ตุลาคม) มีปริมาณขยะมูลฝอยเกิดขึ้นประมาณ 1,000 - 1,200 กิโลกรัมต่อวัน และในช่วง High Season (เดือนพฤศจิกายน - กุมภาพันธ์) มีปริมาณขยะมูลฝอยเกิดขึ้นประมาณ 2,000 กิโลกรัมต่อวัน สำหรับการเก็บรวบรวมขยะมูลฝอยของสนามบินนานาชาติอู่ตะเภาแสดงดังรูปที่ 3.6-1 มีรายละเอียดดังนี้

- รถยนต์บรรทุกขยะมูลฝอยแบบยกถังคอนเทนเนอร์ชนิด 6 ล้อ (รูป ก) จำนวน 1 คัน เป็นรถยนต์บรรทุกขยะมูลฝอยแบบสามารถยกชุดถังบรรจุขยะมูลฝอยลงวางที่จุดรองรับขยะมูลฝอยได้ตามต้องการ ซึ่งใช้สำหรับบรรทุกถังยกถังรองรับขยะมูลฝอยแบบ Container ในการรวบรวมขยะมูลฝอยไปยังโรงคัดแยกขยะ

- รถยนต์บรรทุกขยะมูลฝอยแบบขอเกี่ยวชนิด 6 ล้อ (รูป ข) ขนาดความจุ 6 ลูกบาศก์เมตร จำนวน 1 คัน เป็นรถยนต์บรรทุกขยะมูลฝอยที่สามารถยกชุดถังบรรจุขยะมูลฝอยลงจากตัวรถ และสามารถเปลี่ยนชุดถังชนิดอื่นๆ ได้
- ถังรองรับขยะมูลฝอยแบบ Container จำนวน 5 ถัง แต่ละถังมีขนาดความจุ 6 ลูกบาศก์เมตร สำหรับการใช้งานปัจจุบันจะวางถึง 2 จุด บริเวณอาคารผู้โดยสาร และอาคารสำนักงาน จุดละ 1 ถัง ส่วนอีก 3 ถัง จะใช้สำรองเพื่อสับเปลี่ยนการใช้งานในครั้งต่อไป
- ถังรองรับขยะมูลฝอย (รูป ค และ ง) ขนาดความจุ 60 ลิตร สำหรับวางตามจุดต่างๆ ภายในอาคารผู้โดยสาร

การดำเนินงานเก็บขนขยะมูลฝอยของการสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา ปัจจุบันทำการเก็บขนขยะมูลฝอยบริเวณอาคารผู้โดยสารประมาณ 1 - 2 เที่ยวต่อวัน และบริเวณอาคารสำนักงาน 1 เที่ยวต่อวัน ซึ่งขยะมูลฝอย ที่เก็บรวบรวมแล้วจะถูกนำไปยังบ่อขยะของกองการบินทหารเรือ ซึ่งอยู่ห่างจากสนามบินอู่ตะเภาประมาณ 3 กิโลเมตรแล้วกำจัดโดยการฝังกลบ



(ก) รถยนต์บรรทุกขยะมูลฝอยแบบยกถังคอนเทนเนอร์



(ข) รถยนต์บรรทุกขยะมูลฝอยแบบขอเกี่ยว



(ค) ถังขยะภายในอาคารผู้โดยสารที่ 2



(ง) ถังขยะภายในอาคารผู้โดยสารที่ 2

รูปที่ 3.6-1 ระบบการจัดการขยะมูลฝอยของสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา

● กองการbinทหารเรือ

ขยะมูลฝอยที่เกิดขึ้นภายในพื้นที่กองการbinทหารเรือมาจากที่พักอาศัย ร้านอาหาร ร้านสะดวกซื้อภายในกองการbinทหารเรือ สำนักงานต่างๆ ซึ่งขยะมูลฝอยที่พบ ได้แก่ พลาสติก แก้ว กระป๋อง เศษอาหาร เสื้อผ้า เศษไม้ เศษกระดาษ และอื่นๆ ทั้งนี้ ยังพบของเสียอันตราย ได้แก่ หลอดไฟ กระป๋องสีและสเปรย์ ภาชนะบรรจุน้ำมัน และน้ำมันที่ใช้แล้ว สำหรับการเก็บรวบรวมขยะมูลฝอยของสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา ปัจจุบันดำเนินการเก็บขนขยะมูลฝอยทุกวัน (จันทร์-ศุกร์) เวลา 0800 - 1600 น. วันละ 1 - 2 รอบต่อวัน (รูปที่ 3.6-2) สามารถสรุปได้ดังนี้

- รถบรรทุกขยะมูลฝอยแบบเทท้าย 6 ล้อ จำนวน 1 คัน ขนาดความจุ 12 ลูกบาศก์เมตร
 - รถบรรทุกขยะแบบอัดท้าย 6 ล้อ จำนวน 1 คัน ขนาดความจุ 12 ลูกบาศก์เมตร
- เพื่อการจัดเก็บขยะมูลฝอยให้ได้ปริมาณมากกว่ารถเก็บขยะมูลฝอยทั่วไป
- ภาชนะรองรับขยะมูลฝอยขนาด 200 ลิตร จำนวน 666 ใบ เพื่อใช้ในการรวบรวมขยะมูลฝอยที่อยู่ในบริเวณกองการbinทหารเรือและบ้านพักกองการbinทหารเรือ กม.6



รูปที่ 3.6-2 รถเก็บขนขยะมูลฝอยในเขตกองการbinทหารเรือ

กองการbinทหารเรือได้มีการเก็บรวบรวมข้อมูลสถิติขยะมูลฝอยแต่ละเดือน ในปี พ.ศ.2565 พบว่าตั้งแต่เดือนมกราคมถึงเดือนธันวาคม มีปริมาณขยะมูลฝอยอยู่ในช่วง 57,490 - 87,780 กิโลกรัมต่อเดือน หรือประมาณ 2.61 - 3.99 ตันต่อวัน รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 3.6-3 ซึ่งขยะมูลฝอยที่รวบรวมแล้วจะนำทิ้งบริเวณบ่อขยะของกองการbinทหารเรือ ซึ่งอยู่ห่างจากสนามบินอู่ตะเภาประมาณ 3 กิโลเมตร แล้วกำจัดโดยการฝังกลบ

ตารางที่ 3.6-3 รายงานปริมาณขยะมูลฝอยของกองการbinทหารเรือ ปี พ.ศ. 2565

ลำดับ	เดือน	ปริมาณขยะมูลฝอย	
		กิโลกรัม	ตันต่อวัน
1	มกราคม	70,780	3.21
2	กุมภาพันธ์	87,780	3.99
3	มีนาคม	75,470	3.43
4	เมษายน	78,670	3.57
5	พฤษภาคม	70,500	3.20
6	มิถุนายน	76,450	3.47
7	กรกฎาคม	71,530	3.25
8	สิงหาคม	57,490	2.61
9	กันยายน	62,683	2.84
10	ตุลาคม	75,097	3.41
11	พฤศจิกายน	78,356	3.56
12	ธันวาคม	86,550	3.93

ที่มา : กองการbinทหารเรือ พ.ศ. 2566

2) การจัดการน้ำเสีย

1. การจัดการน้ำเสียในพื้นที่จังหวัดระยอง

องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในจังหวัดระยองที่มีระบบบำบัดน้ำเสียชุมชน มีจำนวน 3 แห่ง ได้แก่ เทศบาลเมืองมาบตาพุด เทศบาลนครระยอง และเทศบาลตำบลบ้านเพ โดยมีระบบรวบรวมน้ำเสียของชุมชนเป็นระบบท่อรวม และระบบบำบัดน้ำเสียเป็นแบบระบบบ่อเติมอากาศ ยกเว้นของเทศบาลตำบลบ้านเพ ใช้ระบบคลองวนเวียน และอีก 2 แห่ง บนเกาะเสม็ด ทั้งนี้ระบบบำบัดน้ำเสียดังกล่าวปัจจุบันมีประสิทธิภาพในการบำบัดต่ำ เนื่องจากปัญหาอุดตันในเส้นท่อจากหลายสาเหตุ เช่น ทรัายและไขมันอุดตัน การปนเปื้อนของน้ำทะเลเข้าสู่เส้นท่อรวบรวมน้ำเสียทำให้เกิดผลกระทบต่ออายุการใช้งาน และปัญหาอื่นๆ ได้แก่ การชำรุดเสียหาย การถูกโจรกรรม ระบบไม่ครอบคลุมพื้นที่ชุมชน จึงทำให้มีปริมาณน้ำเสียเข้าระบบน้อยกว่าร้อยละ 23 ซึ่งปัจจุบันมีการเดินระบบเพียง 4 แห่ง ซึ่งปริมาณน้ำเสียที่เกิดขึ้นและปริมาณน้ำเสียที่เข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสียมีแนวโน้มสูงขึ้นทุกปี โดยในปี พ.ศ. 2562 มีปริมาณน้ำเสียเกิดขึ้น 110,212.95 ลูกบาศก์เมตรต่อวัน ปริมาณน้ำเสียที่ระบบบำบัดน้ำเสียรองรับได้ 25,300 ลูกบาศก์เมตรต่อวัน แต่มีปริมาณน้ำเสียที่ได้รับการบำบัดเพียง 3,381 ลูกบาศก์เมตรต่อวัน

**ตารางที่ 3.6-4 ปริมาณน้ำเสียที่เกิดขึ้นและปริมาณน้ำเสียที่เข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสียของจังหวัดระยอง
 ย้อนหลัง 3 ปี (พ.ศ. 2560 - 2562)**

ปี	จำนวน ประชากร (คน)	ปริมาณน้ำเสีย ที่เกิดขึ้น (ลูกบาศก์เมตรต่อวัน)	ปริมาณน้ำเสีย ที่ได้รับการบำบัด (ลูกบาศก์เมตรต่อวัน)	ปริมาณน้ำเสียที่ระบบ บำบัดน้ำเสียรองรับได้ (ลูกบาศก์เมตรต่อวัน)
พ.ศ. 2560	711,226	105,033.45	2,529	23,000
พ.ศ. 2561	723,316	108,497.40	2,687.75	23,000
พ.ศ. 2562	734,753	110,212.95	3,381	25,300

ที่มา : แผนบริหารทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดระยอง ระยะ 5 ปี (พ.ศ. 2565 - 2569)

2. การจัดการน้ำเสียในพื้นที่จังหวัดชลบุรี

ระบบบำบัดน้ำเสียในจังหวัดชลบุรี มีจำนวนทั้งสิ้น 12 แห่ง ประกอบด้วย ระบบบำบัดน้ำเสีย
 ที่เดินระบบ จำนวน 10 แห่ง ระบบบำบัดน้ำเสียที่ไม่ได้เดินระบบ จำนวน 2 แห่ง (หาดแสม (เกาะล้าน) และเทศบาล
 ตำบลบ่อทอง) แบ่งเป็น ดำเนินการโดยองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น 5 แห่ง องค์การจัดการน้ำเสีย 4 แห่ง
 และบริษัทเอกชน 3 แห่ง ปัจจุบันไม่สามารถรวบรวมน้ำเสียเข้าสู่ระบบได้เพียงพอต่อความจุในการรองรับน้ำเสีย
 ซึ่งปริมาณน้ำเสียที่เกิดขึ้นและปริมาณน้ำเสียที่เข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสียมีแนวโน้มสูงขึ้นทุกปี โดยในปี พ.ศ. 2564
 มีปริมาณน้ำเสียเกิดขึ้น 237,551 ลูกบาศก์เมตรต่อวัน ปริมาณน้ำเสียที่ได้รับการบำบัด 135,537 ลูกบาศก์เมตรต่อวัน
 ซึ่งบำบัดได้ถึงร้อยละ 57.06 จากปริมาณน้ำเสียที่เกิดขึ้น

**ตารางที่ 3.6-5 ปริมาณน้ำเสียที่เกิดขึ้นและปริมาณน้ำเสียที่เข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสียของจังหวัดชลบุรี
 ย้อนหลัง 3 ปี (พ.ศ. 2562 - 2564)**

ปี	จำนวนประชากร (คน)	ปริมาณน้ำเสียที่เกิดขึ้น (ลูกบาศก์เมตรต่อวัน)	ปริมาณน้ำเสียที่ได้รับการบำบัด (ลูกบาศก์เมตรต่อวัน)
พ.ศ. 2562	1,558,301	233,745	139,500
พ.ศ. 2563	1,566,885	235,033	139,500
พ.ศ. 2564	1,583,672	237,551	135,537

ที่มา : แผนบริหารทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดชลบุรี 5 ปี (พ.ศ. 2565 - 2569)

3. การจัดการน้ำเสียของสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา

ระบบบำบัดน้ำเสียเดิมของสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา ก่อสร้างโดยสหรัฐอเมริกา ตั้งแต่
 ปี พ.ศ. 2508 เป็นระบบบำบัดน้ำเสียแบบบ่อผึ่ง (Lagoon Treatment System) ตั้งอยู่บริเวณทิศตะวันตกเฉียงใต้
 ของทางวิ่งที่ 1 (ใกล้กับระบบ Activated Sludge (AS) ซึ่งมีการใช้งานเรื่อยมา จนกระทั่งปี พ.ศ. 2513 ระบบบำบัดน้ำ
 เสียไม่สามารถใช้งานได้ น้ำเสียจากกิจกรรมต่างๆ ของสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา จึงรวบรวมโดยอาศัยแรงโน้มถ่วงเข้า
 สู่อำบน้ำเสียของระบบบำบัดน้ำเสียแบบบ่อผึ่งเดิม แต่น้ำเสียไม่ได้รวบรวมเข้าระบบบำบัดน้ำเสียแต่อย่างใด
 โดยมีการปล่อยน้ำเสียลงรางระบายน้ำธรรมชาติในพื้นที่สนามบินซึ่งเชื่อมต่อกับคลองบางไผ่และไหลลงสู่ทะเล

หลังจากนั้นเมื่อปี พ.ศ. 2562 จึงมีการก่อสร้างระบบบำบัดน้ำเสียขึ้นมาใหม่เป็นระบบบำบัดแบบ Activated Sludge (AS) ขนาด 75 ลูกบาศก์เมตรต่อวัน อยู่ทางทิศตะวันตกเฉียงใต้ของทางวิ่งที่ 1 สามารถรองรับน้ำเสียจากอาคารผู้โดยสารหลังที่ 2 และอาคารต่างๆ ภายในสนามบิน ในปี พ.ศ. 2565 ที่ 0.19 - 6.28 ลูกบาศก์เมตรต่อวัน ได้อย่างเพียงพอ

ทั้งนี้ เมื่อมีการพัฒนาสนามบินนานาชาติอู่ตะเภาส่วนขยายจะมีการก่อสร้างระบบบำบัดน้ำเสียที่อยู่ในพื้นที่ระบบสาธารณูปโภคส่วนกลาง ซึ่งตั้งอยู่นอกพื้นที่โครงการ โดยมีแนวคิดที่จะใช้ถนนด้านทิศตะวันออกของสนามบินนานาชาติอู่ตะเภาเป็น Main Utility Corridor (พื้นที่นอกโครงการ) เพื่อวางระบบท่อรวบรวมน้ำเสียโดยติดตั้งท่อเป็นระบบใต้ดินเพื่อมาให้บริการในพื้นที่โครงการ ได้แก่ อาคารผู้โดยสารหลังที่ 3 พื้นที่สนับสนุนพื้นที่ธุรกิจด้านหน้าอาคารผู้โดยสาร (Gateway) และอาคารสินค้า (Cargo) สำหรับเขตการบินเดิมจะกำหนดให้ใช้ระบบสาธารณูปโภคปัจจุบันต่อไป โดยแยกออกจากสนามบินส่วนขยาย

3.6.2 การใช้ประโยชน์ที่ดิน

3.6.2.1 ขอบเขตการศึกษา

รวบรวมข้อมูลการใช้ประโยชน์ของที่ดินในบริเวณพื้นที่ศึกษาจากข้อมูลทุติยภูมิ เพื่อนำไปใช้ประกอบเป็นข้อมูลพื้นฐานในการคาดการณ์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากโครงการ

3.6.2.2 วิธีการศึกษา

รวบรวมข้อมูลทุติยภูมิ ได้แก่ ข้อกำหนดด้านผังเมืองในพื้นที่ศึกษา รวมทั้งข้อกำหนด และกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการใช้ที่ดินอื่นๆ และตรวจสอบความสอดคล้องของสภาพการใช้ที่ดินกับข้อกำหนดผังเมืองในพื้นที่และวิเคราะห์ข้อมูลทุติยภูมิ โดยแปลภาพถ่ายดาวเทียมจาก Google Earth ประกอบกับแผนที่การใช้ประโยชน์ที่ดินแผนที่ภูมิประเทศ แผนที่แสดงเขต อำเภอ ตำบล เทศบาล แผนที่แสดงเขตหมู่บ้านและแผนผังกรรมสิทธิ์ที่ดินเพื่อจำแนกการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทต่างๆ ตามระบบการจำแนกประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดินของกรมพัฒนาที่ดิน

3.6.2.3 ผลการศึกษา

1) ผังเมืองรวมจังหวัดระยอง

กฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมจังหวัดระยอง พ.ศ. 2560 (เล่ม 134 ตอนที่ 9 ก ประกาศในราชกิจจานุเบกษาวันที่ 19 มกราคม พ.ศ. 2560) ผังเมืองรวมตามกฎกระทรวงนี้ มีนโยบายและมาตรการเพื่อจัดระบบการใช้ประโยชน์ที่ดินโครงข่ายคมนาคมขนส่งและบริการสาธารณะให้มีประสิทธิภาพ สามารถรองรับและสอดคล้องกับการขยายตัวของชุมชนในอนาคต รวมทั้งส่งเสริมและพัฒนาเศรษฐกิจ โดยมีสาระสำคัญดังต่อไปนี้

- ส่งเสริมและพัฒนาจังหวัดระยองให้เป็นศูนย์กลางด้านอุตสาหกรรม ด้านเกษตรกรรม ด้านการค้า การบริการ และการท่องเที่ยว
- ส่งเสริมและพัฒนาพื้นที่อยู่อาศัย และพาณิชยกรรมให้สอดคล้องกับการขยายตัวของชุมชน และระบบเศรษฐกิจของจังหวัด
- ส่งเสริมและพัฒนาจังหวัดระยองให้เป็นแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญเพื่อให้สอดคล้องกับการเป็นศูนย์กลางด้านการท่องเที่ยว

- ส่งเสริมและพัฒนาการบริการทางสังคม การสาธารณสุขปโรคและสาธารณสุขการให้เพียงพอและได้มาตรฐาน
- อนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

รายละเอียดแผนผังกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินตามที่ได้จำแนกประเภทท้ายกฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมจังหวัดระยอง พ.ศ. 2560 แสดงดังรูปที่ 3.6-3

2) การใช้ประโยชน์ที่ดินของจังหวัดระยอง

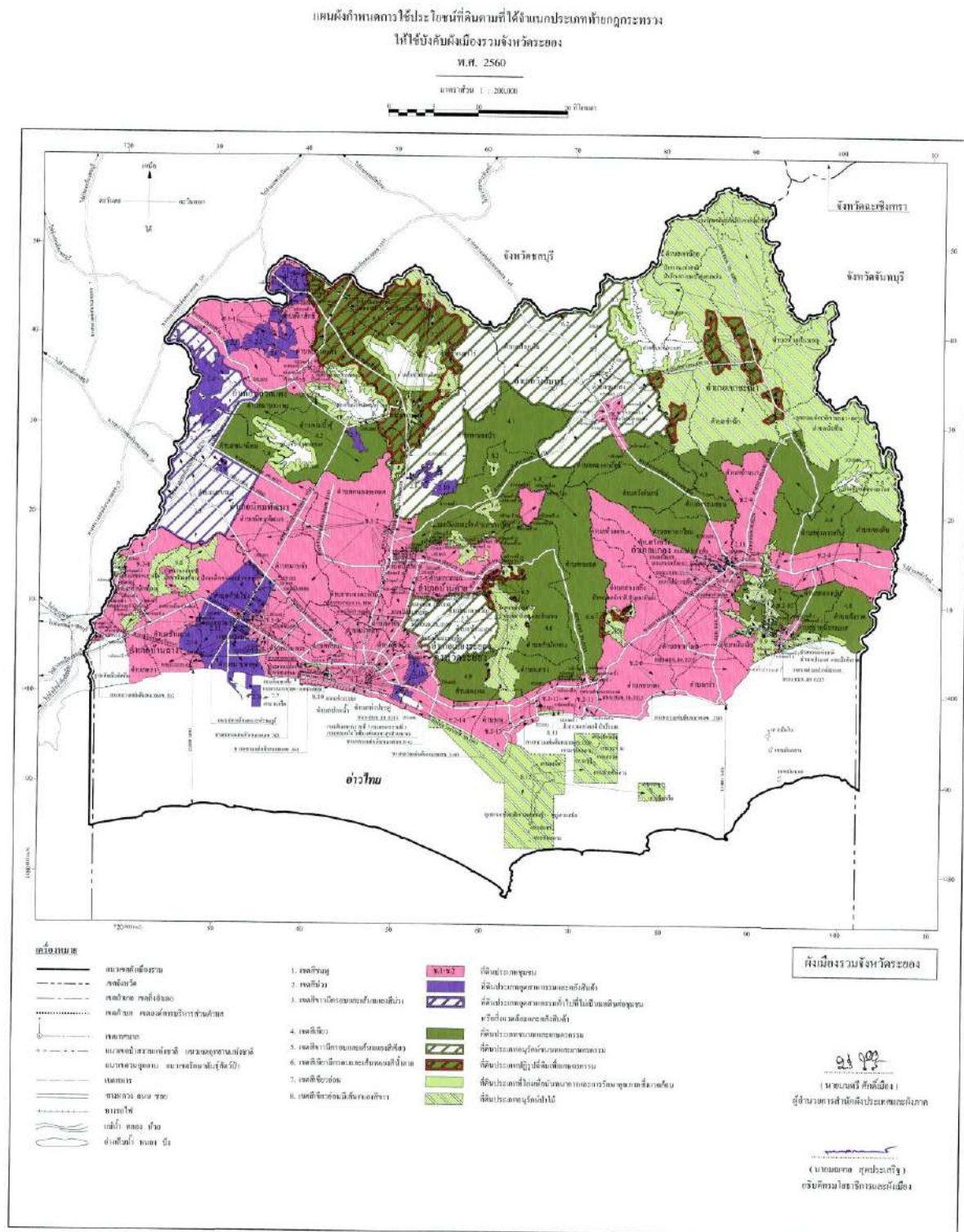
การใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่จังหวัดระยอง ปี พ.ศ. 2563 พบว่า เป็นพื้นที่เกษตรกรรมมากที่สุด 1,488,625 ไร่ (ร้อยละ 67.04) รองลงมาเป็น พื้นที่ชุมชนและสิ่งปลูกสร้าง 347,397 ไร่ (ร้อยละ 15.66) พื้นที่ป่าไม้ 176,818 ไร่ (ร้อยละ 7.96) พื้นที่เบ็ดเตล็ด 115,572 ไร่ (ร้อยละ 5.21) และพื้นที่น้ำ 91,588 ไร่ (ร้อยละ 4.13) ตามลำดับ และเมื่อเปรียบเทียบการใช้ประโยชน์ที่ดินในปี พ.ศ. 2561 กับปี พ.ศ. 2563 พบว่า พื้นที่ชุมชนและสิ่งปลูกสร้าง พื้นที่น้ำ มีแนวโน้มเพิ่มขึ้น ในขณะที่พื้นที่เกษตรกรรม พื้นที่ป่าไม้ และพื้นที่เบ็ดเตล็ดมีแนวโน้มลดลง แสดงดังตารางที่ 3.6-6

ตารางที่ 3.6-6 ประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดินของจังหวัดระยอง ปี พ.ศ. 2561, 2563

จังหวัด ระยอง	ปี พ.ศ.	พื้นที่การใช้ประโยชน์ที่ดิน (ไร่)				
		พื้นที่ชุมชน และสิ่งปลูกสร้าง	พื้นที่ เกษตรกรรม	พื้นที่ป่าไม้	พื้นที่น้ำ	พื้นที่ เบ็ดเตล็ด
	2561	338,468 (15.28)	1,494,638 (67.31)	177,045 (7.97)	66,109 (2.97)	143,740 (6.47)
	2563	347,397 (15.66)	1,488,625 (67.04)	176,818 (7.96)	91,588 (4.13)	115,572 (5.21)
ร้อยละการเปลี่ยนแปลง		2.57	- 0.40	- 0.13	38.54	- 19.60

ที่มา : กรมพัฒนาที่ดิน, พ.ศ. 2566. การใช้ที่ดินจังหวัดระยอง. สืบค้นเมื่อวันที่ 8 มกราคม พ.ศ. 2567. จาก http://www1.ddd.go.th/WEB_OLP/report_research_E.html

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



ที่มา : สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดระยอง พ.ศ. 2566

รูปที่ 3.6-3 แผนผังกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินตามที่ได้จำแนกประเภทท้ายกฎกระทรวงให้ใช้บังคับ
ผังเมืองรวมจังหวัดระยอง พ.ศ. 2560

3) ผังเมืองรวมจังหวัดชลบุรี

กฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมจังหวัดชลบุรี พ.ศ. 2560 (เล่ม 134 ตอนที่ 49 ก ประกาศในราชกิจจานุเบกษา วันที่ 3 พฤษภาคม 2560) ผังเมืองรวมตามกฎหมายนี้ มีนโยบายและมาตรการเพื่อจัดระบบการใช้ประโยชน์ที่ดิน โครงข่ายคมนาคมขนส่งและบริการสาธารณะให้มีประสิทธิภาพ สามารถรองรับและสอดคล้องกับการขยายตัวของชุมชนในอนาคต รวมทั้งส่งเสริมและพัฒนาเศรษฐกิจ โดยมีสาระสำคัญดังต่อไปนี้

- ส่งเสริมและพัฒนาจังหวัดชลบุรีให้เป็นศูนย์กลางในด้านอุตสาหกรรม เกษตรกรรมและการท่องเที่ยว
- ส่งเสริมและพัฒนาจังหวัดชลบุรีด้านการค้า การลงทุน อุตสาหกรรม เกษตรกรรม และการท่องเที่ยว เพื่อให้สอดคล้องกับโครงการพัฒนาชายฝั่งทะเล ภาคตะวันออก
- ส่งเสริมและพัฒนาการบริการทางสังคม และการสาธารณสุขโรคและสาธารณสุขการให้เพียงพอและมีมาตรฐาน
- อนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

รายละเอียดแผนผังกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินตามที่ได้จำแนกประเภทท้ายกฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมจังหวัดชลบุรี พ.ศ. 2560 แสดงดังรูปที่ 3.6-4

4) การใช้ประโยชน์ที่ดินของจังหวัดชลบุรี

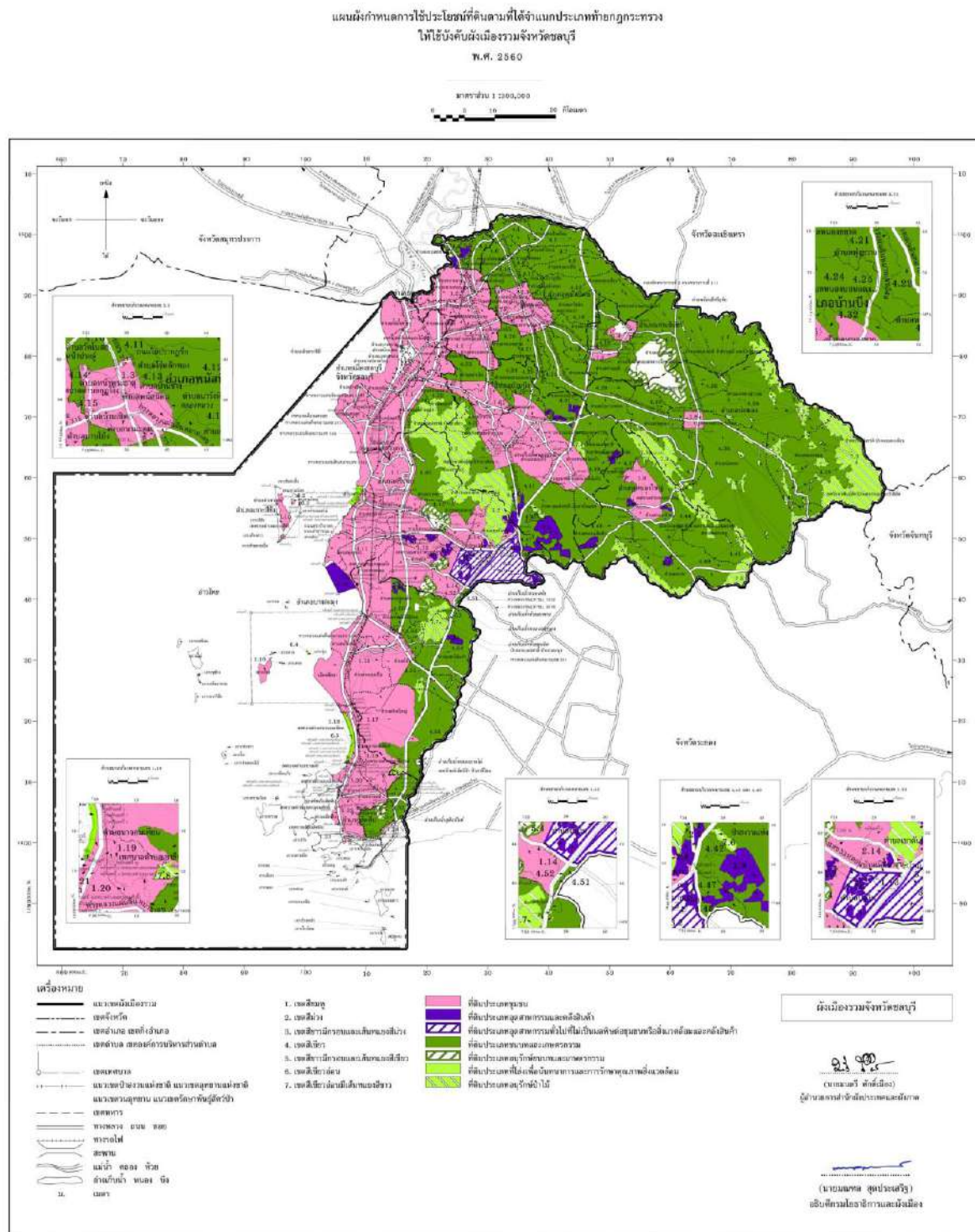
การใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่จังหวัดชลบุรี ปี พ.ศ. 2563 พบว่า เป็นพื้นที่เกษตรกรรมมากที่สุด 1,525,825 ไร่ (ร้อยละ 55.95) รองลงมาเป็น พื้นที่ชุมชนและสิ่งปลูกสร้าง 611,042 ไร่ (ร้อยละ 22.42) พื้นที่ป่าไม้ 309,340 ไร่ (ร้อยละ 11.34) พื้นที่เบ็ดเตล็ด 194,360 ไร่ (ร้อยละ 7.13) และพื้นที่น้ำ 86,308 ไร่ (ร้อยละ 3.16) ตามลำดับ และเมื่อเปรียบเทียบการใช้ประโยชน์ที่ดินในปี พ.ศ. 2561 กับปี พ.ศ. 2563 พบว่า พื้นที่ชุมชนและสิ่งปลูกสร้าง พื้นที่น้ำ พื้นที่เบ็ดเตล็ดมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น ในขณะที่พื้นที่เกษตรกรรม และพื้นที่ป่าไม้ มีแนวโน้มลดลง แสดงดังตารางที่ 3.6-7

ตารางที่ 3.6-7 ประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดินของจังหวัดชลบุรี ปี พ.ศ. 2561, 2563

จังหวัด ชลบุรี	ปี พ.ศ.	พื้นที่การใช้ประโยชน์ที่ดิน (ไร่)				
		พื้นที่ชุมชน และสิ่งปลูกสร้าง	พื้นที่ เกษตรกรรม	พื้นที่ป่าไม้	พื้นที่น้ำ	พื้นที่ เบ็ดเตล็ด
	2561	600,736 (22.04)	1,540,694 (56.47)	310,384 (11.39)	82,746 (3.04)	192,315 (7.06)
	2563	611,042 (22.42)	1,525,825 (55.95)	309,340 (11.34)	86,308 (3.16)	194,360 (7.13)
ร้อยละการเปลี่ยนแปลง		1.71	- 0.97	- 0.34	4.30	1.06

ที่มา : กรมพัฒนาที่ดิน, พ.ศ. 2566. การใช้ที่ดินจังหวัดระยอง. สืบค้นเมื่อวันที่ 8 มกราคม พ.ศ. 2567. จาก http://www1.ldd.go.th/WEB_OLP/report_research_E.html

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



ที่มา : สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดชลบุรี. พ.ศ. 2566

รูปที่ 3.6-4 แผนผังกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินตามที่ได้จำแนกประเภททำกฎกระทรวงให้ใช้บังคับ
ผังเมืองรวมจังหวัดชลบุรี พ.ศ. 2560

5) ผังเมืองและการใช้ประโยชน์ที่ดิน

ตามประกาศคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก เรื่อง แผนผังการใช้ประโยชน์ในที่ดิน และแผนผังการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภค เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2562 ให้ใช้บังคับแผนผังการใช้ประโยชน์ที่ดิน และแผนผังการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภค เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ในท้องที่จังหวัดฉะเชิงเทรา กรุงเทพมหานคร จังหวัดสมุทรปราการ จังหวัดชลบุรี และจังหวัดระยอง ภายในแนวเขตตามแผนที่ที่แสดงท้ายประกาศนี้ เว้นแต่พื้นที่ที่อยู่ในแนวเขตต่อไปนี ให้ใช้ประโยชน์ตามวัตถุประสงค์ของที่ดินนั้นๆ ตามที่มีกฎหมาย กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ หรือประกาศที่เกี่ยวข้องกำหนดไว้โดยไม่อยู่ในบังคับการใช้ประโยชน์ในที่ดินที่กำหนดในประกาศนี้ ได้แก่ เขตพระราชฐาน และพื้นที่ที่ได้ใช้หรือสงวนไว้เพื่อประโยชน์ในราชการทหาร

ตามหมวด 3 แผนผังและข้อกำหนด ส่วนที่ 1 แผนผังการใช้ประโยชน์ในที่ดิน ข้อ (4) ที่ดินประเภท ขก. ที่กำหนดไว้เป็นสีน้ำตาล ให้เป็นที่ดินประเภทเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ เพื่อกิจการพิเศษมีวัตถุประสงค์เพื่อรองรับโครงการสำคัญที่เป็นพื้นฐานในการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกตามนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก จำแนกเป็นประเภท ขก.-1 ถึง ขก.-5 แสดงดังรูปที่ 3.6-5

ที่ดินประเภท ขก.-1 ถึง ขก.-5 ที่กำหนดไว้เป็นสีน้ำตาล ให้เป็นที่ดินประเภทเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษเพื่อกิจการพิเศษ รายละเอียดดังนี้

ขก.-1 เขตส่งเสริม : รถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน

ขก.-2 เขตส่งเสริม : เขตส่งเสริมอุตสาหกรรมและนวัตกรรมดิจิทัล และเขตนวัตกรรมระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก

ขก.-3 เขตส่งเสริม : เขตนวัตกรรมระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก

ขก.-4 เขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ : เขตนวัตกรรมการแพทย์ครบวงจร ธรรมศาสตร์ (พญา)

ขก.-5 เขตส่งเสริม : เมืองการบินภาคตะวันออก

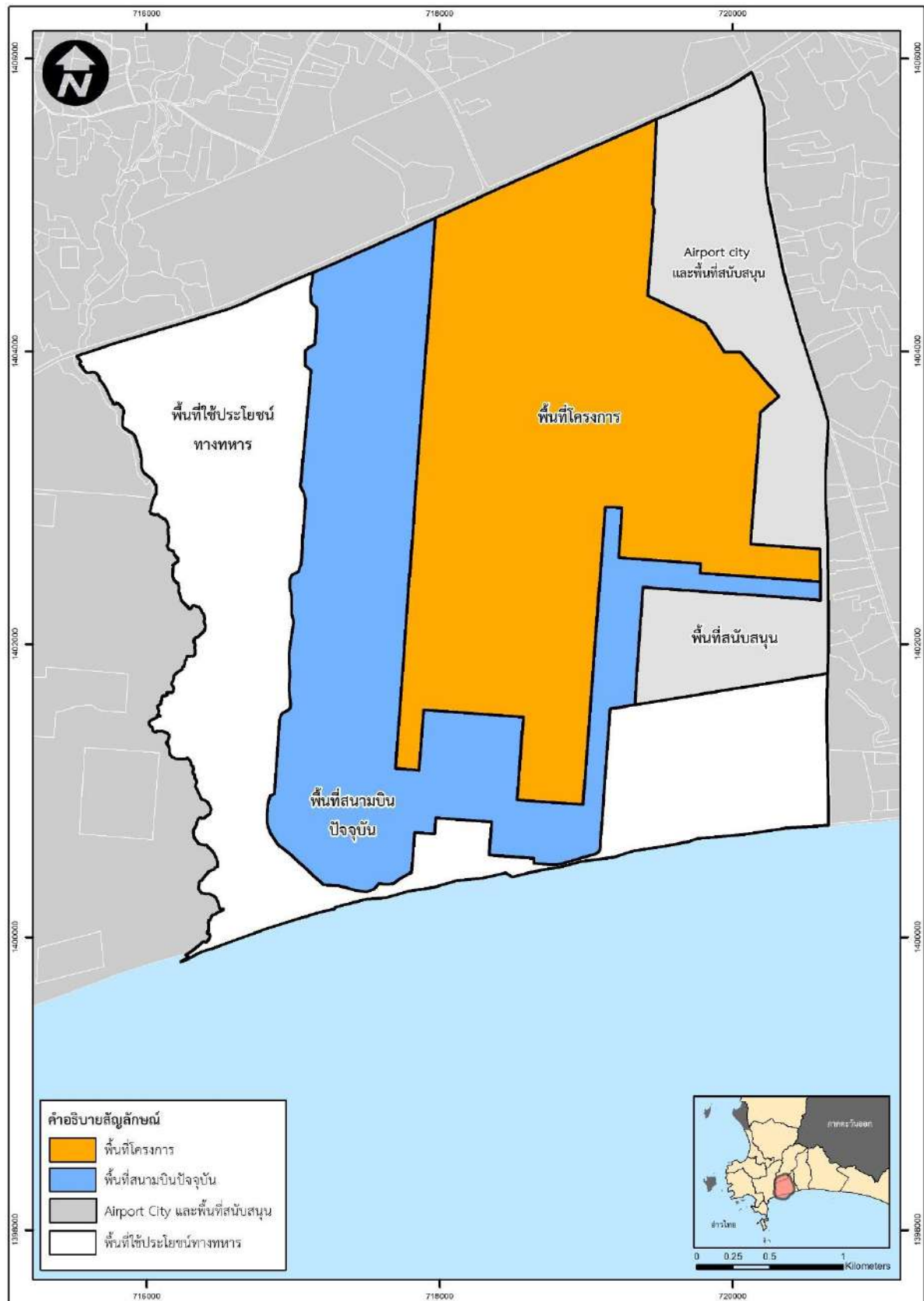
จากการทบทวนข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดิน บริเวณพื้นที่เขตสนามบินนานาชาติอุตะเกา สามารถสรุป
ผลการทบทวนได้ดังนี้

5.1) การใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่เขตสนามบินนานาชาติอุตะเกา (รูปที่ 3.6-6)

พื้นที่ในเขตสนามบินนานาชาติอุตะเกา มีพื้นที่ประมาณ 12,689 ไร่ ประกอบด้วย

- พื้นที่สนามบินปัจจุบัน ประมาณ 2,724.14 ไร่ เป็นพื้นที่อาคารผู้โดยสาร และพื้นที่ใช้ประโยชน์
ทางการบินทั้งหมดในปัจจุบัน
- พื้นที่สนามบินส่วนขยาย (พื้นที่โครงการ) ประมาณ 4,414 ไร่ ปัจจุบันเป็นพื้นที่ใช้ประโยชน์
ทางการบินและพื้นที่ว่าง
- พื้นที่อื่นๆ (พื้นที่ใช้ประโยชน์ทางทหาร และพื้นที่ Airport City และพื้นที่สนับสนุน) ประมาณ
5,550.86 ไร่ โดยปัจจุบันเป็นพื้นที่อาคารและหน่วยงานทางทหาร และเป็นพื้นที่รอการพัฒนา
ซึ่งจะใช้ประโยชน์และบริหารจัดการโดย สกพอ. โดยจะมีการส่งมอบให้กับเอกชนร่วมลงทุน

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



รูปที่ 3.6-6 การใช้ประโยชน์พื้นที่ในเขตสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา

5.2) การใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบสนามบินนานาชาติอุตะเกา

จากการตรวจสอบประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบพื้นที่โครงการในระยะ 2 กิโลเมตร อ้างอิงข้อมูลจากการสำรวจเมื่อปี พ.ศ. 2562 และภาพถ่ายดาวเทียม Google Earth ปี พ.ศ. 2566 พบว่า พื้นที่ศึกษาโดยรอบสนามบินนานาชาติอุตะเกา มีพื้นที่ประมาณ 16,223.96 ไร่ หรือ 25.95 ตารางกิโลเมตร อยู่ในเขตพื้นที่การปกครอง 3 ตำบล 2 อำเภอ 2 จังหวัด ได้แก่ ตำบลสำนักท้อน ตำบลพลา อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง และตำบลพลูตาหลวง อำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี มีประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดิน 5 ลำดับแรก แสดงดังตารางที่ 3.6-8 และรูปที่ 3.6-7 รายละเอียดดังนี้

- พื้นที่ทางทะเล ประมาณ 3,652.11 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 22.51 ของพื้นที่ศึกษา
- หมู่บ้าน ประมาณ 2,815.42 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 17.35 ของพื้นที่ศึกษา
- พื้นที่ใช้ประโยชน์ทางทหาร (พื้นที่นอกสนามบิน) ประมาณ 2,727.15 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 16.81 ของพื้นที่ศึกษา
- พืชไร่ ประมาณ 1,569.30 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 9.67 ของพื้นที่ศึกษา
- พืชไร่และไม้ละเมาะ ประมาณ 1,558.47 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 9.61 ของพื้นที่ศึกษา

ตารางที่ 3.6-8 ประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณพื้นที่ศึกษาโดยรอบสนามบินนานาชาติอุตะเกา ปี พ.ศ. 2566

ลำดับที่	ประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดิน	พื้นที่ (ไร่)	พื้นที่ (ตร.กม.)	ร้อยละ
พื้นที่ชุมชนและสิ่งปลูกสร้าง (U)				
1	ตัวเมืองและย่านการค้า	111.17	0.18	0.69
2	หมู่บ้าน	2,815.42	4.50	17.35
3	สถานที่ราชการและสถาบันต่างๆ	333.63	0.53	2.06
พื้นที่ใช้ประโยชน์ทางทหาร (พื้นที่นอกสนามบิน)				
4	พื้นที่ใช้ประโยชน์ทางทหาร	2,727.15	4.36	16.81
5	สถานีคมนาคม	305.14	0.49	1.88
6	พื้นที่อุตสาหกรรม	41.37	0.07	0.26
7	สนามกอล์ฟ	835.63	1.34	5.15
พื้นที่เกษตรกรรม (A)				
8	พืชไร่	1,569.30	2.51	9.67
9	ไม้ยืนต้น	662.65	1.06	4.08
10	ไม้ผล	458.55	0.73	2.83
พื้นที่ป่าไม้ (F)				
11	ป่าลัดใบ	818.69	1.31	5.05
พื้นที่น้ำ (W)				
12	แหล่งน้ำธรรมชาติ	128.33	0.21	0.79
13	แหล่งน้ำที่สร้างขึ้น	64.55	0.10	0.40
พื้นที่อื่นๆ (M)				
14	ทุ่งหญ้าและไม้ละเมาะ	1,558.47	2.49	9.61
15	พื้นที่อื่นๆ (พื้นที่ถม)	124.02	0.20	0.76
16	หาดทราย	17.76	0.03	0.11
17	พื้นที่ทางทะเล	3,652.11	5.84	22.51
รวม		16,223.96	25.96	100.00



บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

5.3) การใช้ประโยชน์ที่ดินตามกฎหมายผังเมือง

สนามบินนานาชาติอู่ตะเภาตั้งอยู่ในตำบลพลลา และอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง และติดกับพื้นที่ตำบลพลูตาหลวง อำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี ซึ่งมีการกำหนดประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดินในเขตผังเมืองจังหวัดระยอง ได้แก่ ผังเมืองรวมจังหวัดระยอง ปี พ.ศ. 2560 และกำหนดประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดินในเขตผังเมืองชลบุรี ได้แก่ ผังเมืองรวมจังหวัดชลบุรี ปี พ.ศ. 2560 โดยมีรายละเอียดจำแนกการใช้ประโยชน์ที่ดินแต่ละเขตผังเมืองรวม ดังรูปที่ 3.6-8

จากการตรวจสอบลักษณะการตั้งถิ่นฐานและการควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดินตามกฎหมายกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมทั้ง 2 ฉบับ กำหนดให้พื้นที่สนามบินและพื้นที่รอบสนามบินมีการใช้ประโยชน์ที่ดิน ดังนี้

บริเวณที่ตั้งสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา อยู่ในเขตผังเมืองรวมจังหวัดระยอง พ.ศ. 2560 ในบริเวณพื้นที่สีเทา กำหนดให้เป็นเขตพื้นที่ทหาร ทิศเหนือ จรดกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 และทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 (มอเตอร์เวย์) ทิศใต้ติดพื้นที่ทะเลอ่าวไทย ทิศตะวันออกจรดถนนเทศบาล 2 ตำบลพลลา อำเภอบ้านฉาง ทิศตะวันตกจรดพื้นที่คลองบางไผ่และฐานทัพเรือสัตหีบ

- **พื้นที่ทางด้านทิศเหนือ** พื้นที่ต่อเนื่องสนามบินผ่านทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 ทางหลวงหมายเลข 332 และทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 (มอเตอร์เวย์) เข้าสู่ตำบลสำนักท้อน อำเภอบ้านฉาง อยู่ในเขตผังเมืองรวมจังหวัดระยอง พ.ศ. 2560 ในบริเวณพื้นที่สีชมพู กำหนดให้เป็นที่ดินประเภทชุมชน เป็นพื้นที่ชุมชนและที่พักอาศัยหนาแน่นน้อยถึงปานกลาง มีลักษณะการตั้งถิ่นฐานตามแนวยาวของถนน (Linear Settlement) และบริเวณพื้นที่สีเขียวอ่อนมีเส้นทแยงสีขาว กำหนดให้เป็นที่ดินประเภทอนุรักษ์ป่าไม้ บริเวณพื้นที่เขาไกรทศแบก และพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ

- **พื้นที่ทางด้านทิศใต้** เป็นพื้นที่ทะเลและชายหาดอ่าวไทยที่ต่อเนื่องกับสนามบิน ของตำบลพลลา อำเภอบ้านฉาง อยู่ในเขตผังเมืองรวมจังหวัดระยอง พ.ศ. 2560 ซึ่งอยู่ในความดูแลของฐานทัพเรือสัตหีบ

- **พื้นที่ทางด้านทิศตะวันออก** พื้นที่ต่อเนื่องสนามบินผ่านทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 และทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 (มอเตอร์เวย์) เข้าสู่ตำบลบ้านฉาง อำเภอบ้านฉาง อยู่ในเขตผังเมืองรวมจังหวัดระยอง พ.ศ.2560 ในบริเวณพื้นที่สีชมพู กำหนดให้เป็นที่ดินประเภทชุมชน เป็นพื้นที่ชุมชนและที่พักอาศัยหนาแน่นปานกลางถึงหนาแน่นมาก เป็นการตั้งถิ่นฐานแบบรวมกลุ่ม (Cluster Settlement Pattern) ในเขตตัวเมืองบ้านฉาง ตามแนวทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 ถนนสุขุมวิท และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3376 มีลักษณะการตั้งถิ่นฐานตามแนวยาวของถนน (Linear Settlement Pattern)

- **พื้นที่ทางด้านทิศตะวันตก** ถัดจากคลองบางไผ่ และฝั่งทิศใต้ของทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3126 มุ่งเข้าสู่เขตพื้นที่ฐานทัพเรือสัตหีบ เป็นพื้นที่ของตำบลสัตหีบ อำเภอสัตหีบ อยู่ในเขตผังเมืองรวมจังหวัดชลบุรี พ.ศ. 2560 กำหนดให้เป็นการใช้ที่ดินประเภทเขตพื้นที่ทหาร ฝั่งทิศเหนือของทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 เป็นบริเวณพื้นที่สีเขียว กำหนดให้เป็นที่ดินประเภทชนบทและเกษตรกรรม มีการตั้งถิ่นฐานตามแนวถนนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 332 ที่ต่อเนื่องจากการขยายตัวของชุมชนเมือง ในพื้นที่ตำบลนาจอมเทียน อำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี

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



ที่มา : ดัดแปลงจากกฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมจังหวัดระยอง พ.ศ. 2560 (เล่ม 134 ตอนที่ 9 ก ประกาศในราชกิจจานุเบกษาวันที่ 19 มกราคม พ.ศ. 2560) และกฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมจังหวัดชลบุรี พ.ศ. 2560 (เล่ม 134 ตอนที่ 49 ก ประกาศในราชกิจจานุเบกษา วันที่ 3 พฤษภาคม 2560)

รูปที่ 3.6-8 แผนผังการใช้ประโยชน์ที่ดินตามกฎหมายผังเมือง

3.6.3 การคมนาคมขนส่ง

3.6.3.1 ขอบเขตการศึกษา

รวบรวมข้อมูลโครงข่ายการคมนาคมขนส่ง ปริมาณการจราจรทางบก และแผนการพัฒนาระบบการขนส่ง
ในอนาคต เพื่อนำไปใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานในการคาดการณ์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการ

3.6.3.2 วิธีการศึกษา

รวบรวมข้อมูลทฤษฎี ดังนี้

1) การคมนาคมทางบก

- ข้อมูลปริมาณการจราจรบนเส้นทางคมนาคมที่เกี่ยวข้องกับโครงการจากรายงานปริมาณ
การจราจรเฉลี่ยต่อวันบนทางหลวง ของสำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง ระหว่าง
ปี พ.ศ. 2557 - 2562
- คำนวณอัตราส่วนปริมาณการจราจรต่อความสามารถในการรองรับของถนน หรือค่า V/C Ratio
ซึ่งประเมินได้จากสมการ

$$\text{ค่า V/C Ratio} = \frac{\text{Traffic Volume (PCU/hr.)}}{\text{Road Capacity (PCU/hr.)} \times \text{No. of Lane}}$$

- ยานพาหนะแต่ละประเภทกำหนดให้มีค่าถ่วงน้ำหนักจากค่า Passenger Car Unit (PCU)
เป็นค่า Passenger Car Equivalents (PCE) รายละเอียดแสดงดัง รายละเอียดแสดงดัง
ตารางที่ 3.6-9
- การวิเคราะห์สภาพการจราจรบนช่วงถนน และการวิเคราะห์หาระดับการให้บริการ ใช้หลักการ
ตามมาตรฐานของ Highway Capacity Manual 2010 (HCM 2010) เพื่อให้ทราบถึงระดับ
การให้บริการ (Level of Service : LOS) ของถนนโครงการ และตรวจสอบความพอเพียง
ของช่องจราจรให้เหมาะสมกับปริมาณจราจรที่ทำการคาดการณ์ไว้ โดยให้ระดับบริการ
ของเส้นทางอยู่ในเกณฑ์ที่กำหนด

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

ตารางที่ 3.6-9 ประเภทของยานพาหนะหน่วยเทียบเท่ารถยนต์นั่งส่วนบุคคล (PCU)

ประเภทยานพาหนะ	PCU (Passenger Car Unit)
รถยนต์นั่งไม่เกิน 7 คน	1.00
รถยนต์นั่งเกิน 7 คน	1.00
รถโดยสารขนาดเล็ก	1.50
รถโดยสารขนาดกลาง	1.50
รถโดยสารขนาดใหญ่	2.10
รถบรรทุกขนาดเล็ก 4 ล้อ	1.00
รถบรรทุกขนาดกลาง 6 ล้อ	2.10
รถบรรทุกขนาดใหญ่ 10 ล้อ	2.50
รถบรรทุกพ่วง	2.50
รถบรรทุกกึ่งพ่วง	2.50
รถยนต์นั่งไม่เกิน 7 คน	1.00

ที่มา : รายงานการวิเคราะห์ คำนวณ ดัชนีการจราจรติดขัดและความหนาแน่นการจราจร สำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง, ปี พ.ศ. 2565

สำหรับความสามารถในการรองรับรถยนต์ของถนนหรือค่าความจุของถนน (Road Capacity)
 จะใช้ข้อกำหนดของกองวิศวกรรม กรมทางหลวง รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 3.6-10

ตารางที่ 3.6-10 ความสามารถในการรองรับรถยนต์ของถนน (Road Capacity)

ประเภทถนน	ความสามารถรองรับรถยนต์ (C)
Freeway	2,200 PCU/Lane/hr.
Multiple Lane Highway	2,000 PCU/Lane/hr.
2 Lanes Highway, 2 Direction	2,000 PCU/hr.
3 Lanes Highway, 2 Direction	4,000 PCU/hr.

ที่มา : กองวิศวกรรม กรมทางหลวง, พ.ศ. 2562

การวิเคราะห์สภาพการจราจรเพื่อประเมินความคล่องตัวในการสัญจรบนเส้นทางคมนาคมบริเวณ
 พื้นที่ศึกษาโครงการ รวมถึงการประเมินผลกระทบด้านการคมนาคมขนส่ง จะวิเคราะห์ถึงสภาพความคล่องตัว
 ในการเดินทาง ประสิทธิภาพของการไหลของกระแสจราจร โดยใช้ระดับการให้บริการของโครงข่ายคมนาคม (Level
 of Service : LOS) เป็นตัวชี้วัด ตามหลักทฤษฎีวิศวกรรมจราจร การประเมินระดับการให้บริการ และความสามารถ
 ในการรองรับปริมาณจราจรของโครงข่ายถนนจะแบ่งเป็นตัวอักษร 6 ระดับ จากระดับ A ถึงระดับ F โดยเป็น
 การประเมินผลเชิงคุณภาพและประสิทธิภาพของระบบ (Qualitative Measure) ซึ่งเรียงลำดับจากสภาพดีที่สุด
 ไปจนถึงแย่ที่สุด แสดงดังตารางที่ 3.6-11

ตารางที่ 3.6-11 ลักษณะการจำแนกระดับการให้บริการของโครงข่ายถนน

ระดับการให้บริการ	รายละเอียด	ค่า V/C Ratio	สภาพการจราจร
A	การไหลโดยอิสระที่สามารถเลือกใช้ความเร็วของรถระดับใดก็ได้ และจะมีการแข่งมาก ซึ่งระดับนี้ ผู้ขับและผู้โดยสาร จะเดินทางได้สะดวก รวดเร็ว โดยไม่มีผลกระทบจากรถคันอื่น	$0.00 < A \leq 0.60$	คล่องตัวดีมาก
B	การไหลคงที่ แต่ผู้ใช้รถจะมองเห็นรถคันอื่นๆ ได้ชัดเจน และสามารถเลือกใช้ความเร็วรถที่ต้องการได้ แต่อาจไม่มีความคล่องตัวในการแข่งรถที่อยู่ในเส้นทางเดียวกัน	$0.60 < B \leq 0.70$	คล่องตัวดี
C	การไหลคงที่ แต่ผู้ขับขี่จะได้รับผลกระทบจากรถคันอื่นๆ ในการเลือกใช้ความเร็วรถและการแข่ง ต้องใช้ความระมัดระวังในการเดินทาง ส่วนความสะดวกสบายและการไหลจะลดลง	$0.70 < C \leq 0.80$	การเคลื่อนตัวพอใช้
D	การไหลที่มีความหนาแน่นและเริ่มไม่คงที่ ความเร็วและความคล่องตัวในการแข่งจะถูกจำกัด ส่วนความสะดวกและการไหลจะลดลง และการที่ปริมาณจราจรเพิ่มขึ้นเล็กน้อยจะเป็นเหตุให้เกิดปัญหาการจราจรในระดับหนึ่ง	$0.80 < D \leq 0.90$	ติดขัดมาก
E	ระดับการไหลที่ใกล้เคียงหรืออยู่ในสภาพวิกฤติ หมายถึงความเร็วรถทุกคันจะลดต่ำลง แต่ยังคงแล่นด้วยความเร็วสม่ำเสมอ การแข่งเป็นไปด้วยความยากลำบาก และการขอทางเป็นการเพิ่มความสะดวกในการเดินทาง แต่ความสะดวกในการไหลจะลดลง ทำให้ผู้ขับขี่ไม่สามารถขับได้ดังใจ ดังนั้น ระดับความคล่องตัวในระดับนี้จะไม่คงที่อันเนื่องมาจากการจราจรที่หนาแน่นขึ้น หรือความสับสนจากผู้ขับขี่ในเส้นทางจราจร ซึ่งจะทำให้เกิดการติดขัด	$0.90 < E \leq 1.00$	ติดขัดอย่างรุนแรง
F	ระดับนี้เป็นสภาพที่เกิดขึ้นเมื่อการจราจรเคลื่อนที่เป็นกลุ่ม (Platoon) จนเกินปริมาณที่สามารถจะไหลได้ เนื่องจากเกินความจุของช่องทางจราจร โดยที่รถเรียงตัวกันในรูปของแถว และเคลื่อนที่เป็นช่วงๆ คล้ายกับคลื่น (Shock Wave) ซึ่งจะก่อให้เกิดการติดขัดอย่างมากการจราจรเกือบหยุดนิ่ง	$F > 1.00$	แทบจะไม่สามารถเคลื่อนที่ได้

ที่มา : รายงานการวิเคราะห์ คำนวณ ดัชนีการจราจรติดขัดและความหนาแน่นการจราจร สำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง, ปี พ.ศ. 2565

2) การคมนาคมทางอากาศ

- ข้อมูลสถิติจำนวนเที่ยวบินของสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา ระหว่างปี พ.ศ. 2563 - 2566
- ข้อมูลสถิติจำนวนผู้โดยสารภายในและระหว่างประเทศ ระหว่างปี พ.ศ. 2563 - 2566

3.6.3.3 ผลการศึกษา

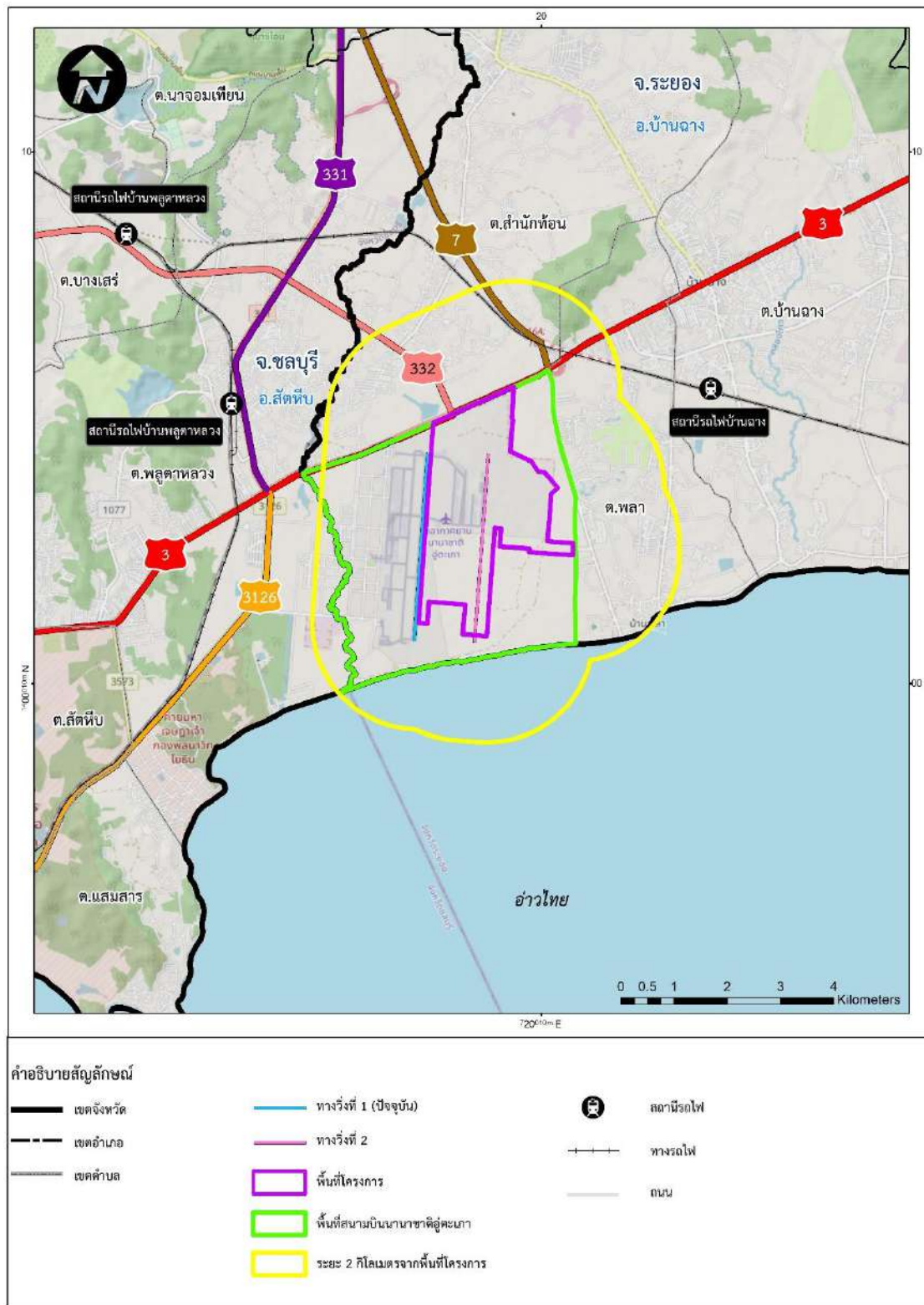
1) การคมนาคมทางบก

1. โครงการช่วยคมนาคมทางถนน

โครงข่ายถนนหลักครอบคลุมพื้นที่โครงการ ประกอบด้วย ถนนสายหลักและถนนสายรองที่สามารถเดินทางเข้าถึงพื้นที่โครงการ ได้แก่ ทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 (สายกรุงเทพมหานคร - บ้านฉาง ช่วงพัทยา - มาบตาพุด) ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 (ถนนสุขุมวิท) ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 331 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 332 และทางหลวงหมายเลข 3126 โครงข่ายแสดงดังรูปที่ 3.6-9 และสามารถสรุปดังนี้

- **ทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 (สายกรุงเทพฯ - บ้านฉาง ช่วงพัทยา-มาบตาพุด) :** เป็นงานก่อสร้างถนนแนวใหม่ มีจุดเริ่มต้นเชื่อมกับทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 บริเวณทางแยกต่างระดับมาบประชัน ผ่านอำเภอบางละมุง อำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี และไปบรรจบกับทางหลวงหมายเลข 3 บริเวณอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง ระยะทางรวม 32 กิโลเมตร
- **ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 (ถนนสุขุมวิท) :** เป็นเส้นทางที่มีความสำคัญมากต่อการคมนาคมขนส่งสินค้าและวัตถุดิบจากภูมิภาคต่างๆ สู่พื้นที่ระยอง และเป็นเส้นทางเศรษฐกิจที่สำคัญของภาคตะวันออก มีจุดเริ่มต้นจากกรุงเทพฯ ผ่านสมุทรปราการ ชลบุรี ระยอง จันทบุรี และสิ้นสุดที่จังหวัดตราด เป็นถนน 6 ช่องจราจร บางช่วงของเส้นทางผ่านพื้นที่ชุมชน ซึ่งพบว่าปริมาณการจราจรคับคั่งมากในช่วงชุมชน อีกทั้งเป็นเส้นทางขนส่งสินค้าและวัตถุดิบจากภาคต่างๆ มายังภาคตะวันออก
- **ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 331 (สายสัตหีบ - เขาหินซ้อน) :** มีชื่อเรียกเป็นหลักว่าถนนสายยุทธศาสตร์ เส้นทางสายก่อสร้างและเปิดใช้เมื่อปี พ.ศ. 2517 เพื่อสนับสนุนภารกิจทางการทหาร โดยเส้นทางเริ่มจากถนนสุขุมวิท ที่ตำบลพลูตาหลวง อำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี สิ้นสุดที่ตำบลเขาหินซ้อน อำเภอพนมสารคาม จังหวัดฉะเชิงเทรา รวมระยะทาง 156.397 กิโลเมตร และเมื่อปี พ.ศ. 2560 เป็นถนน 4 ช่องจราจร
- **ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 332 (สายสัตหีบ - ลำนกัทอง) :** มีชื่อเรียกเป็นหลักว่าถนนเลี่ยงเมืองสัตหีบ เริ่มจากทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 ที่ตำบลหาดเสร อำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี สิ้นสุดที่ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 ที่ตำบลปลา อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง รวมระยะทาง 14.487 กิโลเมตร เป็นถนน 4 ช่องจราจร
- **ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3126 (พลูตาหลวง - แสมสาร) :** เป็นถนนสายหลักระหว่างจังหวัดชลบุรี - จังหวัดฉะเชิงเทรา ซึ่งกรมทางหลวงได้ดำเนินการขยายทางหลวงหมายเลข 3126 สายแยกทางหลวงหมายเลข 3 ในพื้นที่ ตำบลพลูตาหลวง อำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี รวมระยะทาง 3.4 กิโลเมตรเพื่อรองรับการเดินทางเข้าสู่สนามบินนานาชาติอู่ตะเภา เป็นถนน 4 ช่องจราจร

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



รูปที่ 3.6-9 เส้นทางคมนาคมรอบพื้นที่โครงการ

2. ปริมาณจราจร

จากการรวบรวมข้อมูลปริมาณจราจรรายปีเฉลี่ยบนโครงข่ายถนนที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วย
ทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 (สายกรุงเทพมหานคร - บ้านฉาง ช่วงพัทยา - มาบตาพุด) ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3
(175+000) ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 331 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 332 และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3126
ระหว่างปี พ.ศ. 2560 - 2565 (รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 3.6-12 ถึง ตารางที่ 3.6-16) สรุปดังนี้

- **ทางหลวงหมายเลข 3 (กม. 175+000)** จากข้อมูลปริมาณการจราจรเฉลี่ยรายปี พบว่า
ปริมาณเฉลี่ยต่อวันตั้งแต่ปี พ.ศ. 2560 - 2565 เท่ากับ 25,403 27,757 31,164 30,993
28,966 และ 29,955 คันต่อวัน ตามลำดับ สำหรับรถยนต์ที่พบมากที่สุด ได้แก่ รถยนต์
นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน รองลงมาคือ รถยนต์นั่งส่วนบุคคลมากกว่า 7 คน และรถบรรทุก
ขนาดเล็ก (4 ล้อ) ตามลำดับ
- **ทางหลวงหมายเลข 331 (กม. 5+663)** จากข้อมูลปริมาณการจราจรเฉลี่ยรายปี พบว่า
ปริมาณเฉลี่ยต่อวันตั้งแต่ปี พ.ศ. 2560 - 2565 เท่ากับ 17,013 18,190 20,375 21,184
19,934 และ 19,890 คันต่อวัน ตามลำดับ สำหรับรถยนต์ที่พบมากที่สุด ได้แก่ รถยนต์
นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน รองลงมาคือ รถยนต์นั่งส่วนบุคคลมากกว่า 7 คน และรถบรรทุก
ขนาดเล็ก (4 ล้อ) ตามลำดับ
- **ทางหลวงหมายเลข 332 (กม. 14+000)** จากข้อมูลปริมาณการจราจรเฉลี่ยรายปี พบว่า
ปริมาณเฉลี่ยต่อวันตั้งแต่ปี พ.ศ. 2560 - 2565 เท่ากับ 13,839 14,707 16,235 10,381
7,497 และ 6,328 คันต่อวัน ตามลำดับ สำหรับรถยนต์ที่พบมากที่สุด ได้แก่ รถยนต์
นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน รองลงมาคือ รถยนต์นั่งส่วนบุคคลมากกว่า 7 คน และรถบรรทุก
ขนาดเล็ก (4 ล้อ) ตามลำดับ
- **ทางหลวงหมายเลข 3126 (กม. 0+600)** จากข้อมูลปริมาณการจราจรเฉลี่ยรายปี พบว่า
ปริมาณเฉลี่ยต่อวันตั้งแต่ปี พ.ศ. 2560 - 2565 เท่ากับ 15,846 15,888 17,256 18,165
18,192 และ 18,835 คันต่อวัน ตามลำดับ สำหรับรถยนต์ที่พบมากที่สุด ได้แก่ รถยนต์
นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน รองลงมาคือ รถยนต์นั่งส่วนบุคคลมากกว่า 7 คน และรถบรรทุก
ขนาดเล็ก (4 ล้อ) ตามลำดับ

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

ตารางที่ 3.6-12 ปริมาณการจราจรรายปีเฉลี่ยบนทางหลวงที่เกี่ยวข้องกับโครงการ ช่วงปี พ.ศ. 2560 - 2565

ประเภทรถ	หน่วย	ทางหลวงหมายเลข 3 (กม. 175+000)						ทางหลวงหมายเลข 331 (กม. 5+663)						ทางหลวงหมายเลข 332 (กม. 14+000)						ทางหลวงหมายเลข 3126 (กม. 0+600)					
		พ.ศ.	พ.ศ.	พ.ศ.	พ.ศ.	พ.ศ.	พ.ศ.	พ.ศ.	พ.ศ.	พ.ศ.	พ.ศ.	พ.ศ.	พ.ศ.	พ.ศ.	พ.ศ.	พ.ศ.	พ.ศ.	พ.ศ.	พ.ศ.	พ.ศ.	พ.ศ.	พ.ศ.	พ.ศ.	พ.ศ.	
		2560	2561	2562	2563	2564	2565	2560	2561	2562	2563	2564	2565	2560	2561	2562	2563	2564	2565	2560	2561	2562	2563	2564	2565
รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน	คันต่อวัน	9,751	10,410	11,493	11,376	11,367	11,595	7,694	8,220	8,962	9,298	8,588	8,043	6,341	6,943	7,429	3,567	2,208	1,870	6,338	6,807	7,032	7,330	7,171	7,041
รถยนต์นั่งส่วนบุคคลมากกว่า 7 คน	คันต่อวัน	9,664	10,007	11,036	10,918	9,232	9,158	6,185	6,460	6,925	7,104	5,838	5,261	5,604	6,387	6,226	2,346	1,176	1,155	4,498	4,339	4,682	4,760	4,929	5,913
รถโดยสารขนาดเล็ก	คันต่อวัน	1,028	1,132	1,494	1,605	1,571	1,749	230	239	329	348	454	719	51	23	34	38	23	22	458	506	646	721	639	523
รถโดยสารขนาดกลาง	คันต่อวัน	192	257	290	361	346	334	62	71	162	165	216	342	38	17	49	39	13	16	535	509	629	714	576	450
รถโดยสารขนาดใหญ่	คันต่อวัน	250	274	306	319	246	268	186	217	231	191	238	346	87	25	80	41	27	19	353	241	348	422	375	394
รถบรรทุกขนาดเล็ก (4 ล้อ)	คันต่อวัน	3,606	4,447	4,969	4,782	4,498	5,069	2,241	2,567	3,052	3,291	3,587	3,471	1,359	860	1,806	3,714	3,353	2,715	2,355	2,362	2,646	2,880	3,001	3,171
รถบรรทุกขนาดกลาง (6 ล้อ)	คันต่อวัน	829	1,122	1,422	1,500	1,553	1,624	167	149	257	302	434	589	153	259	261	211	273	224	962	820	997	1,055	1,135	920
รถบรรทุกขนาดใหญ่ (10 ล้อ)	คันต่อวัน	72	96	139	106	129	129	153	188	268	265	262	535	114	184	249	264	245	190	310	280	268	276	336	381
รถบรรทุกขนาดใหญ่ (รถพ่วง)	คันต่อวัน	4	6	8	19	16	23	76	74	167	201	258	423	80	9	97	91	86	68	28	20	8	7	18	24
รถบรรทุกขนาดใหญ่ (รถกึ่งรถพ่วง)	คันต่อวัน	7	6	7	7	8	6	19	5	22	19	59	161	12	0	4	70	93	49	9	4	0	0	12	18
รวม	คันต่อวัน	25,403	27,757	31,164	30,993	28,966	29,955	17,013	18,190	20,375	21,184	19,934	19,890	13,839	14,707	16,235	10,381	7,497	6,328	15,846	15,888	17,256	18,165	18,192	18,835
จักรยานและรถสามล้อ	คันต่อวัน	3	3	0	0	0	0	4	0	4	4	0	0	9	8	0	3	11	14	2	4	4	1	9	17
รถจักรยานยนต์	คันต่อวัน	6,123	6,523	6,758	6,687	6,752	6,311	2,897	3,179	3,280	3,367	3,175	2,644	2,838	3,019	3,468	1,891	905	1143	3,668	3,805	4,057	4,110	3,809	3,379

ที่มา : สำนักอำนวยความสะดวก กรมทางหลวง พ.ศ. 2560 - 2565

ตารางที่ 3.6-13 ปริมาณการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 3 ในปี พ.ศ. 2560 - 2565

ประเภทรถ	PCU Factor	ทางหลวงหมายเลข 3 (กม. 175+000)											
		พ.ศ. 2560		พ.ศ. 2561		พ.ศ. 2562		พ.ศ. 2563		พ.ศ. 2564		พ.ศ. 2565	
		จำนวนคัน (คันต่อวัน) ^{1/}	PCU ต่อวัน	จำนวนคัน (คันต่อวัน) ^{1/}	PCU ต่อวัน	จำนวนคัน (คันต่อวัน) ^{1/}	PCU ต่อวัน	จำนวนคัน (คันต่อวัน) ^{1/}	PCU ต่อวัน	จำนวนคัน (คันต่อวัน) ^{1/}	PCU ต่อวัน	จำนวนคัน (คันต่อวัน) ^{1/}	PCU ต่อวัน
รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน	1	9,751	9,751	10,410	10,410	11,493	11,493	11,376	11,376	11,367	11,367	11,595	11,595
รถยนต์นั่งส่วนบุคคลมากกว่า 7 คน	1	9,664	9,664	10,007	10,007	11,036	11,036	10,918	10,918	9,232	9,232	9,158	9,158
รถโดยสารขนาดเล็ก	1.5	1,028	1,542	1,132	1,698	1,494	2,241	1,605	2,408	1,571	2,357	1,749	2,624
รถโดยสารขนาดกลาง	1.5	192	288	257	386	290	435	361	542	346	519	334	501
รถโดยสารขนาดใหญ่	2.1	250	525	274	576	306	643	319	670	246	517	268	563
รถบรรทุกขนาดเล็ก (4 ล้อ)	1	3,606	3,606	4,447	4,447	4,969	4,969	4,782	4,782	4,498	4,498	5,069	5,069
รถบรรทุกขนาดกลาง (6 ล้อ)	2.1	829	1,741	1,122	2,357	1,422	2,987	1,500	3,150	1,553	3,262	1,624	3,411
รถบรรทุกขนาดใหญ่ (10 ล้อ)	2.5	72	180	96	240	139	348	106	265	129	323	129	323
รถบรรทุกขนาดใหญ่ (รถพ่วง)	2.5	4	10	6	15	8	20	19	48	16	40	23	58
รถบรรทุกขนาดใหญ่ (รถกึ่งพ่วง)	2.5	7	18	6	15	7	18	7	18	8	20	6	15
รวม		25,403	27,325	27,325	30,151	31,164	34,190	30,993	34,177	28,966	32,135	29,955	33,317
ปริมาณการจราจรต่อชั่วโมง (PCU ต่อชั่วโมง) *		2,391		2,641		2,945		2,901		3,205		3,507	
จำนวนช่องจราจร		6		6		6		6		6		6	
V/C Ratio **		0.20		0.22		0.25		0.24		0.27		0.29	
สภาพการจราจร ^{2/}		A		A		A		A		A		A	

หมายเหตุ : สัญลักษณ์ (*) หมายถึง การใช้สมการปรับปริมาณจราจรเฉลี่ยต่อวันให้เป็นปริมาณจราจรเฉลี่ยต่อชั่วโมง ของสำนักอำนวยความสะดวก กรมทางหลวง $V = 334.3760 + 0.0802 (AADT) - 0.000000113 (AADT^2)$ หน่วย PCU/ชั่วโมง

สัญลักษณ์ (**) หมายถึง ค่า V/C Ratio = (Total PCU/hr / ความจุช่องของทางจราจร x จำนวนช่องถนน)

ที่มา : ^{1/} ปริมาณจราจรเฉลี่ยต่อวันตลอดปี (Average Annual Daily Traffic : AADT) สำนักอำนวยความสะดวก, กรมทางหลวง, พ.ศ. 2560 - 2565

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

ตารางที่ 3.6-14 ปริมาณการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 331 ในปี พ.ศ. 2560 - 2565

ประเภทรถ	PCU Factor	ทางหลวงหมายเลข 331 (กม. 5+663)											
		พ.ศ. 2560		พ.ศ. 2561		พ.ศ. 2562		พ.ศ. 2563		พ.ศ. 2564		พ.ศ. 2565	
		จำนวนคัน (คันต่อวัน) ^{1/}	PCU ต่อวัน	จำนวนคัน (คันต่อวัน) ^{1/}	PCU ต่อวัน	จำนวนคัน (คันต่อวัน) ^{1/}	PCU ต่อวัน	จำนวนคัน (คันต่อวัน) ^{1/}	PCU ต่อวัน	จำนวนคัน (คันต่อวัน) ^{1/}	PCU ต่อวัน	จำนวนคัน (คันต่อวัน) ^{1/}	PCU ต่อวัน
รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน	1	7,694	7,694	8,220	8,220	8,962	8,962	9,298	9,298	8,588	8,588	8,043	8,043
รถยนต์นั่งส่วนบุคคลมากกว่า 7 คน	1	6,185	6,185	6,460	6,460	6,925	6,925	7,104	7,104	5,838	5,838	5,261	5,261
รถโดยสารขนาดเล็ก	1.5	230	345	239	359	329	494	348	522	454	681	719	1,079
รถโดยสารขนาดกลาง	1.5	62	93	71	107	162	243	165	248	216	324	342	513
รถโดยสารขนาดใหญ่	2.1	186	391	217	456	231	486	191	402	238	500	346	727
รถบรรทุกขนาดเล็ก (4 ล้อ)	1	2,241	2,241	2,567	2,567	3,052	3,052	3,291	3,291	3,587	3,587	3,471	3,471
รถบรรทุกขนาดกลาง (6 ล้อ)	2.1	167	351	149	313	257	540	302	635	434	912	589	1,237
รถบรรทุกขนาดใหญ่ (10 ล้อ)	2.5	153	383	188	470	268	670	265	663	262	655	535	1,338
รถบรรทุกขนาดใหญ่ (รถพ่วง)	2.5	76	190	74	185	167	418	201	503	258	645	423	1,058
รถบรรทุกขนาดใหญ่ (รถกึ่งพ่วง)	2.5	19	48	5	13	22	55	19	48	59	148	161	403
รวม		17,013	17,921	18,190	19,150	20,375	21,845	21,184	22,714	19,934	21,878	19,890	23,130
ปริมาณการจราจรต่อชั่วโมง (PCU ต่อชั่วโมง) *		1,667		1,783		2,033		1,972		2,264		2,635	
จำนวนช่องจราจร		4		4		4		4		4		4	
V/C Ratio **		0.21		0.22		0.25		0.25		0.28		0.33	
สภาพการจราจร ^{2/}		A		A		A		A		A		A	

หมายเหตุ : สัญลักษณ์ (*) หมายถึง การใช้สมการปรับปริมาณจราจรเฉลี่ยต่อวันให้เป็นปริมาณจราจรเฉลี่ยต่อชั่วโมง ของสำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง $V = 334.3760 + 0.0802 (AADT) - 0.000000113 (AADT^2)$ หน่วย PCU/ชั่วโมง

สัญลักษณ์ (**) หมายถึง ค่า V/C Ratio = (Total PCU/hr / ความจุของช่องทางจราจร x จำนวนช่องถนน)

ที่มา : ^{1/} ปริมาณจราจรเฉลี่ยต่อวันตลอดปี (Average Annual Daily Traffic : AADT) สำนักอำนวยความปลอดภัย, กรมทางหลวง, พ.ศ. 2560 - 2565

ตารางที่ 3.6-15 ปริมาณการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 332 ในปี พ.ศ. 2560 - 2565

ประเภทรถ	PCU Factor	ทางหลวงหมายเลข 332 (กม. 14+000)											
		พ.ศ. 2560		พ.ศ. 2561		พ.ศ. 2562		พ.ศ. 2563		พ.ศ. 2564		พ.ศ. 2565	
		จำนวนคัน (คันต่อวัน) ^{1/}	PCU ต่อวัน	จำนวนคัน (คันต่อวัน) ^{1/}	PCU ต่อวัน	จำนวนคัน (คันต่อวัน) ^{1/}	PCU ต่อวัน	จำนวนคัน (คันต่อวัน) ^{1/}	PCU ต่อวัน	จำนวนคัน (คันต่อวัน) ^{1/}	PCU ต่อวัน	จำนวนคัน (คันต่อวัน) ^{1/}	PCU ต่อวัน
รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน	1	6,341	6,341	6,943	6,943	7,429	7,429	3,567	3,567	2,208	2,208	1,870	1,870
รถยนต์นั่งส่วนบุคคลมากกว่า 7 คน	1	5,604	5,604	6,387	6,387	6,226	6,226	2,346	2,346	1,176	1,176	1,155	1,155
รถโดยสารขนาดเล็ก	1.5	51	77	23	35	34	51	38	57	23	35	22	33
รถโดยสารขนาดกลาง	1.5	38	57	17	26	49	74	39	59	13	20	16	24
รถโดยสารขนาดใหญ่	2.1	87	183	25	53	80	168	41	87	27	57	19	40
รถบรรทุกขนาดเล็ก (4 ล้อ)	1	1,359	1,359	860	860	1,806	1,806	3,714	3,714	3,353	3,353	2,715	2,715
รถบรรทุกขนาดกลาง (6 ล้อ)	2.1	153	322	259	544	261	549	211	444	273	574	224	471
รถบรรทุกขนาดใหญ่ (10 ล้อ)	2.5	114	285	184	460	249	623	264	660	245	613	190	475
รถบรรทุกขนาดใหญ่ (รถพ่วง)	2.5	80	200	9	23	97	243	91	228	86	215	68	170
รถบรรทุกขนาดใหญ่ (รถกึ่งพ่วง)	2.5	12	30	0	0	4	10	70	175	93	233	49	123
รวม		13,839	14,458	14,707	15,331	16,235	17,179	10,381	11,337	7,497	8,484	6,328	7,076
ปริมาณการจราจรต่อชั่วโมง (PCU ต่อชั่วโมง) *		1,396		1,474		1,679		1,006		1,036		1,042	
จำนวนช่องจราจร		4		4		4		4		4		4	
V/C Ratio **		0.17		0.18		0.21		0.13		0.13		0.13	
สภาพการจราจร ^{2/}		A		A		A		A		A		A	

หมายเหตุ : สัญลักษณ์ (*) หมายถึง การใช้สมการปรับปริมาณจราจรเฉลี่ยต่อวันให้เป็นปริมาณจราจรเฉลี่ยต่อชั่วโมง ของสำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง $V = 334.3760 + 0.0802 (AADT) - 0.000000113 (AADT^2)$ หน่วย PCU/ชั่วโมง

สัญลักษณ์ (**) หมายถึง ค่า V/C Ratio = (Total PCU/hr / ความจุของช่องทางจราจร x จำนวนช่องถนน)

ที่มา : ^{1/} ปริมาณจราจรเฉลี่ยต่อวันตลอดปี (Average Annual Daily Traffic : AADT) สำนักอำนวยความปลอดภัย, กรมทางหลวง, พ.ศ. 2560 - 2565

ตารางที่ 3.6-16 ปริมาณการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 3126 ในปี พ.ศ. 2560 - 2565

ประเภทรถ	PCU Factor	ทางหลวงหมายเลข 3126 (กม. 0+600)											
		พ.ศ. 2560		พ.ศ. 2561		พ.ศ. 2562		พ.ศ. 2563		พ.ศ. 2564		พ.ศ. 2565	
		จำนวนคัน (คันต่อวัน) ^{1/}	PCU ต่อวัน	จำนวนคัน (คันต่อวัน) ^{1/}	PCU ต่อวัน	จำนวนคัน (คันต่อวัน) ^{1/}	PCU ต่อวัน	จำนวนคัน (คันต่อวัน) ^{1/}	PCU ต่อวัน	จำนวนคัน (คันต่อวัน) ^{1/}	PCU ต่อวัน	จำนวนคัน (คันต่อวัน) ^{1/}	PCU ต่อวัน
รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน	1	6,338	6,338	6,807	6,807	7,032	7,032	7,330	7,330	7,171	7,171	7,041	7,041
รถยนต์นั่งส่วนบุคคลมากกว่า 7 คน	1	4,498	4,498	4,339	4,339	4,682	4,682	4,760	4,760	4,929	4,929	5,913	5,913
รถโดยสารขนาดเล็ก	1.5	458	687	506	759	646	969	721	1,082	639	959	523	785
รถโดยสารขนาดกลาง	1.5	535	803	509	764	629	944	714	1,071	576	864	450	675
รถโดยสารขนาดใหญ่	2.1	353	742	241	507	348	731	422	887	375	788	394	828
รถบรรทุกขนาดเล็ก (4 ล้อ)	1	2,355	2,355	2,362	2,362	2,646	2,646	2,880	2,880	3,001	3,001	3,171	3,171
รถบรรทุกขนาดกลาง (6 ล้อ)	2.1	962	2,021	820	1,722	997	2,094	1,055	2,216	1,135	2,384	920	1,932
รถบรรทุกขนาดใหญ่ (10 ล้อ)	2.5	310	775	280	700	268	670	276	690	336	840	381	953
รถบรรทุกขนาดใหญ่ (รถพ่วง)	2.5	28	70	20	50	8	20	7	18	18	45	24	60
รถบรรทุกขนาดใหญ่ (รถกึ่งพ่วง)	2.5	9	23	4	10	0	0	0	0	12	30	18	45
รวม		15,846	18,312	15,888	18,020	17,256	19,788	18,165	20,934	18,192	21,011	18,835	21,403
ปริมาณการจราจรต่อชั่วโมง (PCU ต่อชั่วโมง) *		1,697		1,691		1,877		1,824		2,185		2,479	
จำนวนช่องจราจร		4		4		4		4		4		4	
V/C Ratio **		0.21		0.21		0.23		0.23		0.27		0.31	
สภาพการจราจร ^{2/}		A		A		A		A		A		A	

หมายเหตุ : สัญลักษณ์ (*) หมายถึง การใช้สมการปรับปริมาณจราจรเฉลี่ยต่อวันให้เป็นปริมาณจราจรเฉลี่ยต่อชั่วโมง ของสำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง $V = 334.3760 + 0.0802 (AADT) - 0.000000113 (AADT^2)$ หน่วย PCU/ชั่วโมง

สัญลักษณ์ (**) หมายถึง ค่า V/C Ratio = (Total PCU/hr / ความจุของช่องทางจราจร x จำนวนช่องถนน)

ที่มา : ^{1/} ปริมาณจราจรเฉลี่ยต่อวันตลอดปี (Average Annual Daily Traffic : AADT) สำนักอำนวยความปลอดภัย, กรมทางหลวง, พ.ศ. 2560 - 2565

2) การคมนาคมทางราง

พื้นที่โครงการมีเส้นทางรถไฟและสถานีรถไฟจำนวน 3 สถานี คือ สถานีรถไฟบ้านฉาง สถานีรถไฟ
พลูตาหลวง และสถานีรถไฟเขาชีจรรย์ แสดงดังรูปที่ 3.6-9 รายละเอียดดังนี้

- สถานีรถไฟบ้านฉาง ตั้งอยู่ที่ ต.บ้านฉาง อ.บ้านฉาง จ.ระยอง ห่างจากกรุงเทพมหานคร
192.25 กิโลเมตร มีรางรถไฟจำนวน 3 ราง และมี 1 ขบวนขบวน
- สถานีรถไฟพลูตาหลวง ตั้งอยู่ที่ ต.พลูตาหลวง อ.สัตหีบ จ.ชลบุรี ห่างจากกรุงเทพมหานคร
184.03 กิโลเมตร มีรางรถไฟจำนวน 8 ราง และมี 1 ขบวนขบวน
- สถานีรถไฟเขาชีจรรย์ (ขจ.) ตั้งอยู่ที่ ต.บางเสร่ อ.สัตหีบ จ.ชลบุรี ซึ่งห่างจากกรุงเทพมหานคร
180 กิโลเมตร มีรางรถไฟจำนวน 4 ราง และมี 1 ขบวนขบวน

3) การคมนาคมทางอากาศ

1. สถิติจำนวนเที่ยวบินภายในและระหว่างประเทศของสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา ระหว่าง ปี พ.ศ. 2563 - 2565

สถิติจำนวนเที่ยวบินของอากาศยานพาณิชย์ที่ทำการบินขึ้น - ลง ณ สนามบินนานาชาติอู่ตะเภา
ในช่วงปี พ.ศ. 2563 - 2564 มีจำนวนเที่ยวบินรวมลดลงที่ 6,777 และ 3,124 เที่ยวบิน ส่วนปี พ.ศ. 2565 เพิ่มขึ้น
จากปี พ.ศ. 2564 เป็น 3,911 เที่ยวบิน ตามลำดับ รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 3.6-17

2. สถิติจำนวนผู้โดยสารขาเข้า - ออก ภายในและระหว่างประเทศของสนามบินนานาชาติ อู่ตะเภา ระหว่างปี พ.ศ. 2563 - 2565

สถิติจำนวนผู้โดยสารของสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา ในช่วงปี พ.ศ. 2563 - 2564 มีจำนวน
ผู้โดยสารขาเข้า - ออก ลดลงเป็น 580,701 และ 48,561 คน และปี พ.ศ. 2565 เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2564 เป็น
123,767 คน ตามลำดับตารางที่ 3.6-18

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

ตารางที่ 3.6-17 สถิติจำนวนเที่ยวบินภายในและระหว่างประเทศ ระหว่างปี พ.ศ. 2563 - 2566

หน่วย : เที่ยวบิน (ไป - กลับ)

เดือน	ปี พ.ศ. 2563			ปี พ.ศ. 2564			ปี พ.ศ. 2565		
	ภายในประเทศ	ระหว่างประเทศ	รวม	ภายในประเทศ	ระหว่างประเทศ	รวม	ภายในประเทศ	ระหว่างประเทศ	รวม
มกราคม	752	700	1,452	287	0	287	283	5	288
กุมภาพันธ์	718	428	1,146	236	2	238	234	21	255
มีนาคม	625	367	992	336	14	350	238	20	258
เมษายน	101	49	150	348	8	356	275	13	288
พฤษภาคม	180	10	190	116	12	128	333	27	360
มิถุนายน	234	24	258	225	7	232	329	13	342
กรกฎาคม	313	16	329	155	14	169	278	6	284
สิงหาคม	314	7	321	282	10	292	248	16	264
กันยายน	300	28	328	259	5	264	236	25	261
ตุลาคม	459	5	464	277	7	284	285	9	294
พฤศจิกายน	490	4	494	212	16	228	413	36	449
ธันวาคม	641	12	653	285	11	296	404	164	568
รวม	5,127	1,650	6,777	3,018	106	3,124	3,556	355	3,911

ที่มา : การท่าอากาศยานอู่ตะเภา, พ.ศ. 2566

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

ตารางที่ 3.6-18 สถิติจำนวนผู้โดยสารภายในและระหว่างประเทศ ระหว่างปี พ.ศ. 2563 - 2566

หน่วย : คน

เดือน	ปี พ.ศ. 2563			ปี พ.ศ. 2564			ปี พ.ศ. 2565		
	ภายในประเทศ	ระหว่างประเทศ	รวม	ภายในประเทศ	ระหว่างประเทศ	รวม	ภายในประเทศ	ระหว่างประเทศ	รวม
มกราคม	71,661	134,926	206,587	4,218	0	4,218	5,170	0	5,170
กุมภาพันธ์	59,333	90,892	150,225	1,226	0	1,226	4,960	900	5,860
มีนาคม	20,132	59,484	79,616	7,100	3	7,103	5,510	745	6,255
เมษายน	701	290	991	20,213	2	20,215	5,736	30	5,766
พฤษภาคม	776	3	779	434	2	436	6,749	35	6,784
มิถุนายน	1,697	4	1,701	1,772	2	1,774	6,839	11	6,850
กรกฎาคม	9,727	3	9,730	1,372	1	1,373	6,483	0	6,483
สิงหาคม	14,539	59	14,598	5,205	3	5,208	6,639	22	6,661
กันยายน	22,427	1	22,428	727	0	727	6,087	11	6,098
ตุลาคม	25,327	0	25,327	240	0	240	6,870	11	6,881
พฤศจิกายน	35,822	1	35,823	1,293	1	1,294	11,466	3,157	14,623
ธันวาคม	32,896	0	32,896	4,746	1	4,747	12,478	33,858	46,336
รวม	295,038	285,663	580,701	48,546	15	48,561	84,987	38,780	123,767

ที่มา : การท่าอากาศยานอู่ตะเภา, พ.ศ. 2566

4) ระบบขนส่งภายในสนามบินนานาชาติอุตะเถา

ระบบขนส่งภายในสนามบินนานาชาติอุตะเถา ประกอบด้วยรถโดยสารสาธารณะที่กรมการขนส่งทางบกเปิดให้บริการเพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสาร รายละเอียดดังนี้

1. รถโดยสารประจำทาง

รถโดยสารประจำทาง มีจำนวน 3 เส้นทาง เพื่อเชื่อมต่อสนามบินนานาชาติอุตะเถากับจังหวัดท่องเที่ยวภาคตะวันออก เดินทางขึ้นต่ำวันละ 4 เที่ยว ดังนี้

- สาย 398 ตราด - ท่าอากาศยานนานาชาติอุตะเถา (เวลา 08.30 - 16.30 น.) มีเส้นทางและสถานที่หยุดรับ-ส่ง ได้แก่ จังหวัดตราด จังหวัดจันทบุรี สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดระยอง แห่งที่ 1 ท่าอากาศยานนานาชาติอุตะเถา รวมระยะทาง 220 กิโลเมตร ใช้เวลาเดินทาง 3 ชั่วโมง 15 นาที
- สาย 399 ระยอง - ท่าอากาศยานนานาชาติอุตะเถา (เวลา 04.30 - 17.00 น.) มีเส้นทางและสถานที่หยุดรับ-ส่ง ได้แก่ สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดระยอง แห่งที่ 2 อำเภอบ้านฉาง ท่าอากาศยานนานาชาติอุตะเถา รวมระยะทาง 35 กิโลเมตร ใช้เวลาเดินทาง 33 นาที
- สาย 400 ชลบุรี - ท่าอากาศยานนานาชาติอุตะเถา (เวลา 09.00 - 17.00 น.) มีเส้นทางและ สถานที่หยุดรับ - ส่งผู้โดยสาร ได้แก่ จังหวัดชลบุรี อำเภอสัตหีบ อำเภอสัตหีบ ท่าอากาศยานนานาชาติอุตะเถา รวมระยะทาง 100 กิโลเมตร ใช้เวลาเดินทาง 1 ชั่วโมง 34 นาที

2. รถเช่า

รถเช่าสามารถติดต่อจุดให้บริการด้านหน้าอาคารผู้โดยสารหลังที่ 2 ฝั่งขาเข้าภายในประเทศ ได้แก่

- Bizcar Rental ติดต่อ 089-982-7667
- Avis Car Rental ติดต่อ 062-603-2938
- Chic Car Rent ติดต่อ 02-286-6779, 092-274-0440, 092-274-0110
- Hertz Car Rental ติดต่อ 02-266-4666, 063-204-0082
- Asap Car Rental ติดต่อ 093-457-4433
- Thai Rent A Car ติดต่อ 1647, 098-247-0909
- SUS CARRENT UTAPAO ติดต่อ 095-568-0999, 086-353-1228
- Europcar ติดต่อ 063-218-2666

3. รถแท็กซี่ (Taxi) และรถตู้

ภายในสนามบินนานาชาติอุตะเถาจะมีให้บริการรถแท็กซี่และรถตู้แบบเหมาของบริษัทที่ได้รับสัมปทานในการให้บริการ โดยมีเส้นทางจากสนามบินนานาชาติอุตะเถาไปยังจังหวัดระยอง ได้แก่ เมืองระยอง บ้านฉาง บ้านเพ (เกาะเสม็ด) จังหวัดชลบุรี ได้แก่ พัทยา เมืองชลบุรี ศรีราชา สัตหีบ บางเสร่ จังหวัดตราด ได้แก่ เกาะช้าง และกรุงเทพฯ ได้แก่ สนามบินสุวรรณภูมิ สนามบินดอนเมือง และอื่นๆ ตามตกลง (ที่มา : การท่าอากาศยานอุตะเถา. พ.ศ. 2566)

5) โครงสร้างพื้นฐานในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC)

แผนปฏิบัติการการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน พ.ศ. 2560 - 2565 รองรับการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษ
ภาคตะวันออกแบ่งระยะการพัฒนออกเป็น 3 ระยะ ประกอบด้วย

- ระยะเร่งด่วน 2 ปี พ.ศ. 2560 - 2561 มุ่งเน้นแผนงาน /โครงการที่ต้องเร่งดำเนินการทันที เพื่อผลักดันให้เกิดการพัฒนาทางเศรษฐกิจในพื้นที่ EEC
- ระยะกลาง 3 ปี พ.ศ. 2562 - 2564 ประกอบไปด้วยแผนงาน /โครงการตามแผนงานที่ต้องดำเนินการต่อเนื่องจากในระยะเร่งด่วน เพื่อให้เกิดโครงข่ายคมนาคมขนส่งที่มีประสิทธิภาพ
- ระยะต่อไป ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2565 เป็นต้นไป เป็นแผนงาน /โครงการเพื่อการพัฒนาพื้นที่ EEC อย่างยั่งยืน รวมถึงการเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมไปยังประเทศเพื่อนบ้านสนับสนุนให้ EEC เป็นประตูเศรษฐกิจของภูมิภาค CLMV

จากการทบทวนความก้าวหน้าในการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานรองรับการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2560 - พ.ศ. 2565 จากรายงานของหน่วยงานรับผิดชอบ เดือน กันยายน 2564 พบว่า โครงการที่ดำเนินการ/ก่อสร้างแล้วเสร็จ, โครงการที่อยู่ระหว่างดำเนินการ/ก่อสร้าง, โครงการที่อยู่ระหว่างการขอรับงบประมาณ, โครงการร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐและเอกชน (PPP), โครงการที่ถูกชะลอ และโครงการที่ยกเลิก มีรายละเอียดดังนี้

1. โครงการที่ดำเนินการ/ก่อสร้างแล้วเสร็จ จำนวน 83 โครงการ (ร้อยละ 49)

ตัวอย่างโครงการที่สำคัญ เช่น สายทางแยกทางหลวงหมายเลข 7 ท่าเรือแหลมฉบัง อำเภอศรีราชาจังหวัดชลบุรี (ทช.), ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motorway) กรุงเทพฯ - ชลบุรี - พัทยา มาบตาพุด (ทล.), โครงการก่อสร้างสถานีรถไฟอู่ตะเภา (รฟท.), โครงการก่อสร้าง High speed taxiway และ Taxiway เพิ่มเติม (ทร. สนามบินอู่ตะเภา),โครงการศึกษาออกแบบโครงการศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน (MRO) ณ ท่าอากาศยานอู่ตะเภา (บกท.), โครงการก่อสร้างอาคารผู้โดยสารเรือเฟอร์รี่ (Ferry Terminal) พร้อมสิ่งอำนวยความสะดวก (ทร. ท่าเรือสัตหีบ) เป็นต้น

2. โครงการที่อยู่ระหว่างดำเนินการ/ก่อสร้าง จำนวน 36 โครงการ (ร้อยละ 21)

ตัวอย่างโครงการที่สำคัญ เช่น ทางหลวงหมายเลข 3 พัทยา - สัตหีบ ตอน 1 - 3 (ทล.), โครงการรถไฟความเร็วสูง กรุงเทพ - ระยอง (เชื่อม 3 สนามบินแบบไร้รอยต่อ) (รฟท.), โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 (กทท.), โครงการพัฒนาท่าเรือมาบตาพุด (ระยะที่ 3) (กนอ.) เป็นต้น รายละเอียดดังตารางที่ 3.6-19

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

**ตารางที่ 3.6-19 ตัวอย่างโครงการที่อยู่ระหว่างดำเนินการ /ก่อสร้างในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก
 (Eastern Economic Corridor : EEC)**

ชื่อโครงการ	รายละเอียด	แนวเส้นทาง/ที่ตั้ง
ทางหลวงหมายเลข 3 พัทยา - สัตหีบ ตอน 1 - 3	อยู่ระหว่างก่อสร้าง	
โครงการรถไฟความเร็วสูง กรุงเทพ - ระยอง (เชื่อม 3 สนามบินแบบไร้รอยต่อ)	เกิดจากการควมรวมโครงการระบบรถไฟเชื่อม ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ช่วงพญาไท - สุวรรณภูมิ (ARL) โครงการระบบรถไฟเชื่อม ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิส่วนต่อขยาย ช่วงดอนเมือง - บางซื่อ - พญาไท (ARLEX) และโครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพ - ระยอง (HSR) จะเชื่อมโยงระหว่างสนามบิน ดอนเมือง - สนามบินสุวรรณภูมิ - สนามบิน อู่ตะเภา ซึ่งจะช่วยอำนวยความสะดวกแก่ นักท่องเที่ยวและผู้โดยสารเครื่องบินที่ต้อง เดินทางไปมาระหว่างสนามบินทั้งสามแห่งได้ อย่างรวดเร็ว ทั้งนี้ แม้ว่ารฟทความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบินจะมีแนวเส้นทางระยะแรกสิ้นสุด เพียงสนามบินอู่ตะเภา แต่รัฐบาลยังจะมีการ พัฒนาระยะต่อไปเพื่อเชื่อมจากสนามบิน อู่ตะเภาไปยังระยอง จันทบุรี และตราดอีกด้วย	 <p>ที่มา : รายงานการประเมินผลกระทบ สิ่งแวดล้อมโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบินแบบไร้รอยต่อ (ดอนเมือง - ช่วง สุวรรณภูมิ - อู่ตะเภา),พ.ศ. 2563</p>
โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3	โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 เป็นการเพิ่มขีดความสามารถของท่าเรือเพื่อ รองรับความต้องการขนส่งสินค้าทางทะเล ระหว่างประเทศที่เพิ่มขึ้นในอนาคต โดยจะ ดำเนินการก่อสร้างท่าเทียบเรือสำหรับจอดเรือ น้ำลึกและสิ่งอำนวยความสะดวกอื่นๆ รวมทั้ง การพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ ท่าเรือแหลมฉบัง (Single Rail Transfer Operator, SRTO) ก่อสร้างท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) ปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อแก้ไขปัญหารถจากรายในท่าเรือ ตลอดจนโครงข่ายและระบบการขนส่งต่อเนื่อง ที่จำเป็นในเขตพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบังที่จะ เชื่อมต่อกับภายนอกให้เพียงพอและพร้อมที่จะ รองรับการขยายตัวของปริมาณเรือและสินค้า ประเภทต่าง ๆ	 <p>ที่มา : http://www.laemchabangportnew.com/attachments/article/1929/081061_pro2.pdf</p>

**ตารางที่ 3.6-19 ตัวอย่างโครงการที่อยู่ระหว่างดำเนินการ /ก่อสร้างในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก
 (Eastern Economic Corridor : EEC)**

ชื่อโครงการ	รายละเอียด	แนวเส้นทาง/ที่ตั้ง
โครงการพัฒนาท่าเรือมาบตาพุด (ระยะที่ 3)	จากสถานการณ์ทางเศรษฐกิจของประเทศไทย มีการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง จึงมีความจำเป็น ต้องพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ 3 เพื่อรองรับการเติบโตของกิจกรรม ทางเศรษฐกิจ โดยโครงการตั้งอยู่ในเขตนิคม อุตสาหกรรมมาบตาพุด ตำบลมาบตาพุด อำเภอเมือง จังหวัดระยอง ประกอบด้วย ท่าเรือของเหลว ท่าเรือก๊าซ ท่าเรือบริการ พื้นที่พัฒนาอุตสาหกรรมด้านพลังงานบ่อเก็บ กากตะกอนดิน และเขื่อนกันคลื่น โดยพร้อม เปิดดำเนินการในปี พ.ศ. 2567	 ที่มา : https://www.304industrialpark.com

3. โครงการร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐและเอกชน (PPP) จำนวน 6 โครงการ (ร้อยละ 3)

ได้แก่ โครงการก่อสร้างอาคารรับรองการปฏิบัติงานของ AIR CARGO ระยะที่ 1, โครงการพัฒนาระบบสาธารณูปโภคสนามบิน, โครงการก่อสร้างอาคารผู้โดยสารหลังที่ 3 และลานจอดอากาศยาน ระยะที่ 1, โครงการก่อสร้าง AIR CARGO ระยะที่ 2, โครงการพัฒนาเขตประกอบการค้าเสรี (FREE TRADE ZONE) และ โครงการพัฒนาศูนย์ธุรกิจการค้า (COMMERCIAL GATEWAY)

4. โครงการที่ยกเลิก/ตัดออกจากแผนปฏิบัติการฯ จำนวน 8 โครงการ (ร้อยละ 5)

ตัวอย่างโครงการที่สำคัญ เช่น โครงการก่อสร้างปรับปรุงขยายผิวจราจร สาย รย.4038 แยก ทล. 3139 - บ.มาบจันทร์ อ.เมือง จ.ระยอง (ทช.), โครงการศึกษาความเหมาะสมการพัฒนาลานจัดคิวรถบรรทุกเข้าท่าเรือแหลมฉบัง (สนข.) และ งานย้ายแนวท่อหลบการก่อสร้าง ทล.349 พนัสนิคม - หนองซาก (กปภ.) เป็นต้น

**5. โครงการที่ยังไม่ได้ดำเนินการ โดยจะขอรับจัดสรรงบประมาณตั้งแต่ปี พ.ศ. 2566 เป็นต้นไป
 จำนวน 35 โครงการ (ร้อยละ 21)**

ตัวอย่างโครงการที่สำคัญ เช่น โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ชลบุรี - นครราชสีมา (แหลมฉบัง - ปราจีนบุรี ทล.359) (ทล.), โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ชลบุรี - ตราด (ชลบุรี - แกลง) (ทล.) และโครงการทางเดี่ยวสายใหม่ ช่วงระยอง - จันทบุรี - ตราด (150 กม.) (รฟท.) เป็นต้น

3.6.4 สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ

3.6.4.1 ขอบเขตการศึกษา

ศึกษารวบรวมข้อมูลระบบสาธารณูปโภคบริเวณพื้นที่โครงการและพื้นที่โดยรอบสนามบินนานาชาติอุตะเถา เพื่อนำไปเป็นข้อมูลพื้นฐานในการคาดการณ์ปริมาณการใช้ระบบสาธารณูปโภคที่จะเกิดขึ้น

3.6.4.2 วิธีการศึกษา

รวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้อง ได้แก่

- ข้อมูลการใช้ไฟฟ้าจากรายงานสถิติจังหวัดระยองและชลบุรี พ.ศ. 2563 - 2565 จากสำนักงานสถิติจังหวัดระยองและชลบุรี
- ข้อมูลสถิติการใช้ไฟฟ้าภายในสนามบินนานาชาติอุตะเถา พ.ศ. 2563 - 2565 จากกองการบินทหารเรือ
- ระบบสาธารณูปโภคของสนามบินนานาชาติอุตะเถา จากแผนแม่บทสนามบินนานาชาติอุตะเถา
- ข้อมูลด้านการใช้น้ำของจังหวัดระยองและชลบุรี พ.ศ. 2563 - 2565 จากการประสานภูมิภาค
- แผนพัฒนาท้องถิ่นสี่ปีเทศบาลตำบลพลพลา พ.ศ. 2566 - 2570

3.6.4.3 ผลการศึกษา

1) การใช้ไฟฟ้า

1. จังหวัดระยอง

จากการรวบรวมข้อมูลสถิติผู้ใช้ไฟฟ้าและการจำหน่ายกระแสไฟฟ้า จำแนกตามประเภทผู้ใช้ ปี พ.ศ. 2563 - 2565 ในจังหวัดระยอง พบว่าจำนวนผู้ใช้ไฟฟ้ามีแนวโน้มสูงขึ้นต่อเนื่องทุกปี สอดคล้องกับแนวโน้มการจำหน่ายพลังงานไฟฟ้า แสดงดังตารางที่ 3.6-20

**ตารางที่ 3.6-20 สถิติการจำหน่ายพลังงานไฟฟ้าของการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค จำแนกตามประเภทผู้ใช้ไฟฟ้า
 จังหวัดระยอง ปี พ.ศ. 2563 - 2565**

ประเภท	การจำหน่ายไฟฟ้า (กิโลวัตต์/ชั่วโมง)		
	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564	พ.ศ. 2565
บ้านอยู่อาศัย (น้อยกว่า 150 ชั่วโมง/กิโลวัตต์ ต่อเดือน)	141,696	139,158	145,883
บ้านอยู่อาศัย (มากกว่า 150 ชั่วโมง/กิโลวัตต์ ต่อเดือน)	246,642	266,799	272,602
กิจการขนาดเล็ก	28,787	30,673	32,096
กิจการขนาดกลาง	2,921	2,949	3,048
กิจการขนาดใหญ่	559	588	599
กิจการเฉพาะอย่าง	448	417	449
องค์กรที่ไม่แสวงหากำไร	18	19	22
สูบน้ำเพื่อการเกษตร	48	35	34
ไฟชั่วคราว	8,564	9,104	9,425
ไฟสำรอง	18	18	19
จำนวนผู้ใช้ไฟฟ้า (ราย)	429,701	449,760	464,178
บ้านอยู่อาศัย (น้อยกว่า 150 ชั่วโมง/กิโลวัตต์ ต่อเดือน)	126,293,468	114,492,845	112,581,540
บ้านอยู่อาศัย (มากกว่า 150 ชั่วโมง/กิโลวัตต์ ต่อเดือน)	931,586,169	986,929,006	1,004,907,894
กิจการขนาดเล็ก	328,709,388	333,289,973	356,094,418
กิจการขนาดกลาง	995,408,574	1,043,459,944	1,023,710,289
กิจการขนาดใหญ่	7,246,858,172	8,019,072,734	8,033,748,216
กิจการเฉพาะอย่าง	106,765,261	97,038,675	113,289,328
องค์กรที่ไม่แสวงหากำไร	116,085	128,530	146,595
สูบน้ำเพื่อการเกษตร	24,132,787	6,165,737	12,013,383
ไฟชั่วคราว	62,593,142	65,079,823	59,169,294
ไฟสำรอง	52,288,452	100,580,720	238,606,080
พลังงานไฟฟ้าที่จำหน่าย และใช้ (กิโลวัตต์ - ชั่วโมง)	9,874,751,498	10,766,237,987	10,954,267,037

ที่มา : สำนักงานสถิติแห่งชาติ. สถิติสาขาสถิติพลังงาน การใช้พลังงาน พ.ศ. 2563 - 2565.

2. จังหวัดชลบุรี

จากการรวบรวมข้อมูลสถิติผู้ใช้ไฟฟ้าและการจำหน่ายกระแสไฟฟ้า จำแนกตามประเภทผู้ใช้
 ปี พ.ศ. 2563 - 2565 ในจังหวัดชลบุรี พบว่า จำนวนผู้ใช้ไฟฟ้ามีแนวโน้มสูงขึ้นต่อเนื่องทุกปี สอดคล้องกับแนวโน้ม
 การจำหน่ายพลังงานไฟฟ้าแสดงดังตารางที่ 3.6-21

**ตารางที่ 3.6-21 สถิติการจำหน่ายพลังงานไฟฟ้าของการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค จำแนกตามประเภทผู้ใช้ไฟฟ้า
 จังหวัดชลบุรี ปี พ.ศ. 2563 - 2565**

ประเภท	การจำหน่ายไฟฟ้า (กิโลวัตต์/ชั่วโมง)		
	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564	พ.ศ. 2565
บ้านอยู่อาศัย (น้อยกว่า 150 ชั่วโมง/กิโลวัตต์ ต่อเดือน)	137,993	133,770	138,398
บ้านอยู่อาศัย (มากกว่า 150 ชั่วโมง/กิโลวัตต์ ต่อเดือน)	550,327	574,785	587,195
กิจการขนาดเล็ก	70,835	71,935	72,561
กิจการขนาดกลาง	6,762	6,748	6,912
กิจการขนาดใหญ่	866	896	934
กิจการเฉพาะอย่าง	1,863	1,586	1,716
องค์กรที่ไม่แสวงหากำไร	12	14	14
สูบน้ำเพื่อการเกษตร	28	11	11
ไฟชั่วคราว	19,742	20,387	20,872
ไฟสำรอง	10	10	11
จำนวนผู้ใช้ไฟฟ้า (ราย)	788,438	810,142	828,626
บ้านอยู่อาศัย (น้อยกว่า 150 ชั่วโมง/กิโลวัตต์ ต่อเดือน)	133,390,806	117,249,281	113,617,146
บ้านอยู่อาศัย (มากกว่า 150 ชั่วโมง/กิโลวัตต์ ต่อเดือน)	2,169,891,748	2,201,273,894	2,265,663,934
กิจการขนาดเล็ก	932,572,154	892,032,580	961,654,699
กิจการขนาดกลาง	2,081,926,278	2,131,592,447	2,245,930,926
กิจการขนาดใหญ่	6,325,864,505	7,305,566,888	7,408,985,831
กิจการเฉพาะอย่าง	517,899,618	404,813,085	591,363,984
องค์กรที่ไม่แสวงหากำไร	642,438	1,057,813	1,196,418
สูบน้ำเพื่อการเกษตร	68,659	27,224	24,220
ไฟชั่วคราว	120,283,558	115,296,643	112,944,993
ไฟสำรอง	4,250,720	7,352,800	67,439,810
พลังงานไฟฟ้าที่จำหน่าย และใช้ (กิโลวัตต์ - ชั่วโมง)	12,286,790,484	13,176,262,655	13,768,839,584

ที่มา : สำนักงานสถิติแห่งชาติ. สถิติสาขาสถิติพลังงาน การใช้พลังงาน พ.ศ. 2563 - 2565.

ที่ตั้งโครงการอยู่ในเขตเทศบาลตำบลพลลา ปัจจุบันมีไฟฟ้าใช้ทุกครัวเรือน คิดเป็นร้อยละ 95
 ปัญหา คือ ไฟฟ้าส่องสว่างทางหรือที่สาธารณะยังไม่สามารถดำเนินการครอบคลุมพื้นที่ได้ทั้งหมด เนื่องจากงบประมาณ
 ในการดำเนินการยังไม่เพียงพอ การแก้ปัญหา คือ จัดเรียงความสำคัญและดำเนินการ ตามความจำเป็นและได้แจ้ง

ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนได้รับทราบถึงเหตุผลเพื่อที่จะได้ช่วยกันแก้ไขปัญหาให้กับชุมชนต่อไป (ที่มา : แผนพัฒนา
ท้องถิ่น 4 ปี เทศบาลตำบลพลพลา พ.ศ. 2566 - 2570)

3. การใช้ไฟฟ้าในพื้นที่สนามบินนานาชาติอู่ตะเภา

กิจการไฟฟ้า สวัสดิการสัมปทานกองทัพเรือ ตั้งอยู่ที่ตำบลสัตหีบ ซึ่งได้รับสัมปทานให้บริการ
ด้านไฟฟ้าจากกระทรวงพลังงานและรับซื้อไฟฟ้ามาจากการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค (PEA) ประมาณ 115 กิโลวัตต์
เพื่อผลิตไฟฟ้าและจ่ายไฟฟ้าในพื้นที่อำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี จำนวน 5 ตำบล 41 หมู่บ้าน ครอบคลุมพื้นที่ 348.122
ตารางกิโลเมตร ได้แก่ ตำบลสัตหีบ ตำบลพลูตาหลวง ตำบลแสมสาร ตำบลบางเสร่ และตำบลนาจอมเทียน มีผู้รับ
การให้บริการ จำนวน 52,489 ราย (ที่มา : กิจการไฟฟ้า สวัสดิการสัมปทานกองทัพเรือ. พ.ศ. 2566) และจ่ายไฟให้กับ
หน่วยงานในพื้นที่สนามบินนานาชาติอู่ตะเภาและกองการบินทหารเรือ (กบร.) ด้วย การดำเนินการจ่ายไฟฟ้าของกิจการ
ไฟฟ้าฯ ดังนี้

- กิจการไฟฟ้าฯ ส่งไฟฟ้าให้กับสถานีไฟฟ้าสัตหีบ 2 (กม.6) และส่งไปยังสถานีไฟฟ้าย่อย
ของกองการบินทหารเรือ (กบร.) ซึ่งตั้งอยู่ภายในพื้นที่กองการบินทหารเรือ ประมาณ
22 กิโลวัตต์
- กิจการไฟฟ้าฯ ส่งไฟฟ้าโดยตรง (Peal line) มายังสถานีไฟฟ้าย่อยของกองการบิน
ทหารเรือ (กบร.) ประมาณ 22 กิโลวัตต์

สำหรับไฟฟ้าที่ส่งมายังสถานีไฟฟ้าย่อยของ กบร. (รูปที่ 3.6-10) จะถูกแปลงไฟฟ้า 220 โวลต์
ก่อนจ่ายให้กับอาคารสำนักงานของสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา และ กบร. ซึ่งสถานีไฟฟ้าย่อยของ กบร.
มีการจ่ายไฟฟ้าทั้งหมด 5 Feeder ซึ่งแยกเป็น Feeder ที่ 1 2 3 4 จ่ายไฟฟ้าให้กับกองการบินทหารเรือ และ Feeder
ที่ 5 จ่ายไฟฟ้าให้กับสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา นอกจากนี้ กบร. มีโรงปั่นไฟฟ้าสำรองในกรณีที่มีเหตุขัดข้อง
ซึ่งสามารถสำรองไฟฟ้าได้ประมาณ 20 - 30 นาที



โรงไฟฟ้าย่อยกองการบินทหารเรือ



โรงปั่นไฟฟ้าสำรอง

รูปที่ 3.6-10 โรงไฟฟ้าย่อยภายในพื้นที่กองการบินทหารเรือ

จากสถิติการใช้ไฟฟ้าภายในสนามบินประกอบไปด้วยกองการบินทหารเรือและสนามบิน
นานาชาติอู่ตะเภา (ตารางที่ 3.6-22) พบว่า มีปริมาณการใช้ไฟฟ้าในแต่ละเดือนแตกต่างกันและเพิ่มสูงขึ้น

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

ตารางที่ 3.6-22 สถิติการใช้ไฟฟ้าภายในสนามบินนานาชาติอุตะเภา ระหว่างปี พ.ศ. 2563 - 2565

หน่วยงาน	ปริมาณการใช้ไฟฟ้า (กิโลวัตต์ต่อเดือน)											
	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.
กระแสไฟฟ้ารวม ปี พ.ศ.2563	1,739,200	1,668,640	1,976,640	1,597,920	1,734,240	1,585,120	1,502,400	1,458,720	4,238,400	1,516,800	1,501,200	1,425,600
ปริมาณการใช้ไฟฟ้าของกองการบินทหารเรือ	795,476	690,368	952,383	774,361	917,544	758,980	615,027	619,945	3,672,202	533,858	760,942	689,324
ปริมาณการใช้ไฟฟ้าของสนามบินนานาชาติอุตะเภา	656,700	679,880	708,060	502,380	506,420	500,365	607,045	514,180	274,580	684,340	461,055	474,830
รวม	1,452,176	1,370,248	1,660,443	1,276,741	1,423,964	1,259,345	1,222,072	1,134,125	3,946,782	1,218,198	1,221,997	1,164,154
กระแสไฟฟ้ารวม ปี พ.ศ.2564	1,185,600	1,246,800	1,804,800	1,603,200	1,597,200	1,698,080	1,713,600	1,698,720	1,488,640	1,530,560	1,536,480	1,423,520
ปริมาณการใช้ไฟฟ้าของกองการบินทหารเรือ	541,194	604,123	986,303	791,517	817,824	917,265	976,845	882,978	816,799	846,679	837,530	875,220
ปริมาณการใช้ไฟฟ้าของสนามบินนานาชาติอุตะเภา	366,000	367,150	513,395	525,910	488,240	504,945	462,305	548,680	397,915	422,160	414,420	344,035
รวม	907,194	971,273	1,499,698	1,317,427	1,306,064	1,422,210	1,439,150	1,431,658	1,214,714	1,268,839	1,251,950	1,219,255
กระแสไฟฟ้ารวม ปี พ.ศ.2565	1,491,680	965,390	1,780,320	1,692,640	1,774,560	1,835,520	1,720,640	1,816,800	1,655,840	1,605,760	1,645,600	1,569,440
ปริมาณการใช้ไฟฟ้าของกองการบินทหารเรือ	802,953	340,622	1,022,411	1,000,005	1,037,133	1,062,327	957,674	1,010,137	922,456	894,741	890,874	791,073
ปริมาณการใช้ไฟฟ้าของสนามบินนานาชาติอุตะเภา	471,925	377,705	468,425	442,990	455,960	455,560	493,771	506,411	471,974	461,815	479,583	529,918
รวม	1,274,878	718,327	1,490,836	1,442,995	1,493,093	1,517,887	1,451,445	1,516,548	1,394,430	1,356,556	1,370,457	1,320,991

ที่มา : กองการบินทหารเรือ. พ.ศ. 2566

2) การใช้น้ำ

1. จังหวัดระยอง

การประปาของจังหวัดระยอง มี 3 สาขา ได้แก่ สาขาระยอง สาขาบ้านฉาง และสาขาปากน้ำประแสร์ ทั้งนี้ การประปาส่วนภูมิภาคสาขาบ้านฉางมีขอบเขตจำหน่ายให้กับพื้นที่ศึกษาของโครงการ ได้แก่ องค์การบริหารส่วนตำบลสำนักท้อน เทศบาลตำบลพลา เทศบาลเมืองบ้านฉาง และ เทศบาลตำบลสำนักท้อน ซึ่งซื้อน้ำดิบจากบริษัท อีสท์วอเตอร์ จำกัด (มหาชน) แม่น้ำระยอง (บริเวณฝายบ้านค่าย) สระพักน้ำดิบคลองบางไผ่ - ห้วยยายร้า สระพักน้ำดิบประปาบ้านฉาง และอ่างเก็บน้ำคลองบางไผ่ ทั้งนี้ ในช่วงระยะเวลา 3 ปี (ปี พ.ศ. 2563 - 2565) ที่ผ่านมา พบว่า การประปาส่วนภูมิภาค สาขาบ้านฉาง มีจำนวนผู้ใช้น้ำเพิ่มมากขึ้นในทุกปี สอดคล้องกับปริมาณน้ำผลิต น้ำผลิตจ่าย และน้ำจำหน่าย รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 3.6-23

ตารางที่ 3.6-23 สถิติผู้ใช้น้ำ ปริมาณการผลิต และจำหน่าย ของการประปาส่วนภูมิภาครายสาขาของ
 จังหวัดระยอง ระหว่างปี พ.ศ. 2563 - 2565

รายการ	ปี พ.ศ.		
	2563	2564	2565
การประปาส่วนภูมิภาค สาขาระยอง			
จำนวนผู้ใช้น้ำทั้งหมด (ราย)	79,645	81,621	83,543
ปริมาณน้ำผลิต (ลูกบาศก์เมตรต่อเดือน)	2,023,302	1,929,395	1,939,008
ปริมาณน้ำผลิตจ่าย (ลูกบาศก์เมตรต่อเดือน)	2,004,863	1,911,295	19,20,308
ปริมาณน้ำจำหน่าย (ลูกบาศก์เมตรต่อเดือน)	1,596,917	1,575,990	1,585,571
การประปาส่วนภูมิภาค สาขาบ้านฉาง			
จำนวนผู้ใช้น้ำทั้งหมด (ราย)	68,288	78,293	86,271
ปริมาณน้ำผลิต (ลูกบาศก์เมตรต่อเดือน)	2,217,642	2,924,076	2,878,973
ปริมาณน้ำผลิตจ่าย (ลูกบาศก์เมตรต่อเดือน)	2,187,643	2,864,076	2,778,973
ปริมาณน้ำจำหน่าย (ลูกบาศก์เมตรต่อเดือน)	1,6832,71	1,8595,27	1,897,139
การประปาส่วนภูมิภาค สาขาปากน้ำประแสร์			
จำนวนผู้ใช้น้ำทั้งหมด (ราย)	15,110	16,422	16,873
ปริมาณน้ำผลิต (ลูกบาศก์เมตรต่อเดือน)	491,157	528,061	567,068
ปริมาณน้ำผลิตจ่าย (ลูกบาศก์เมตรต่อเดือน)	443,979	447,652	485,358
ปริมาณน้ำจำหน่าย (ลูกบาศก์เมตรต่อเดือน)	335,438	347,937	378,885

ที่มา : การประปาส่วนภูมิภาค. พ.ศ. 2565. สถิติจำนวนผู้ใช้น้ำ ปริมาณการผลิต และปริมาณการจำหน่าย การประปาส่วนภูมิภาคสาขา
 ระยอง สาขาบ้านฉาง สาขาปากน้ำประแสร์ ระหว่างปี พ.ศ. 2563 - 2565. สืบค้นเมื่อวันที่ 17 ตุลาคม พ.ศ. 2566. เข้าถึงได้จาก
<https://www.pwa.co.th/province /branch/5530211>

2. จังหวัดชลบุรี

การประปาของจังหวัดชลบุรี มี 7 สาขา ได้แก่ การประปาส่วนภูมิภาคเขต 1 สาขาชลบุรี (ชั้นพิเศษ) สาขาบ้านบึง สาขาพนัสนิคม สาขาศรีราชา สาขาแหลมฉบัง และสาขาพัทยา (ชั้นพิเศษ) ทั้งนี้สาขา
 ที่รับผิดชอบจำหน่ายน้ำให้กับพื้นที่ศึกษาของโครงการ คือ การประปาส่วนภูมิภาคสาขาพัทยา (ชั้นพิเศษ) ซึ่งใช้แหล่ง

น้ำดิบเพื่อการผลิตประปาจากอ่างเก็บน้ำมาบประชัน อ่างเก็บน้ำหนองกลางดง อ่างเก็บน้ำห้วยชากนอก อ่างเก็บน้ำ
 ห้วยสะพาน และอ่างเก็บน้ำห้วยขุนจิต โดยมีแหล่งน้ำดิบสำรองจากอ่างเก็บน้ำหนองค้อ ซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบ
 ของบริษัทจัดการและพัฒนาทรัพยากรน้ำภาคตะวันออก จำกัด (มหาชน) ทั้งนี้ ในช่วงระยะเวลา 3 ปี (ปี พ.ศ. 2563 -
 2565) ที่ผ่านมา พบว่า ปริมาณการผลิตและปริมาณน้ำจำหน่าย มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นทุกปี สำหรับจำนวนผู้ใช้น้ำทั้งหมด
 และปริมาณน้ำผลิตจ่าย มีปริมาณขึ้นและลงไม่คงที่จึงไม่สามารถวิเคราะห์แนวโน้มได้ รายละเอียดแสดงดัง
 ตารางที่ 3.6-24

ตารางที่ 3.6-24 สถิติผู้ใช้น้ำ ปริมาณการผลิต และจำหน่าย ของการประปาส่วนภูมิภาค สาขาพญา
 (ชั้นพิเศษ) ระหว่างปี พ.ศ. 2563 - 2564

รายการ	ปี พ.ศ.		
	2563	2564	2565
การประปาส่วนภูมิภาค สาขาพญา (ชั้นพิเศษ)			
จำนวนผู้ใช้น้ำทั้งหมด (ราย)	1262,71	128,868	100,822
ปริมาณน้ำผลิต (ลูกบาศก์เมตรต่อเดือน)	4,848,110	4,989,505	5,052,536
ปริมาณน้ำผลิตจ่าย (ลูกบาศก์เมตรต่อเดือน)	4,753,110	4,889,505	4,543,092
ปริมาณน้ำจำหน่าย (ลูกบาศก์เมตรต่อเดือน)	3,342,843	3,497,815	3,540,787

ที่มา : การประปาส่วนภูมิภาค. พ.ศ. 2565. สถิติจำนวนผู้ใช้น้ำ ปริมาณการผลิต และปริมาณการจำหน่าย การประปาส่วนภูมิภาคสาขาพญา
 (ชั้นพิเศษ) ระหว่างปี พ.ศ. 2563 - 2565. สืบค้นเมื่อวันที่ 19 ตุลาคม พ.ศ. 2566. เข้าถึงได้จาก <https://www.pwa.co.th/province/branch/5530211>

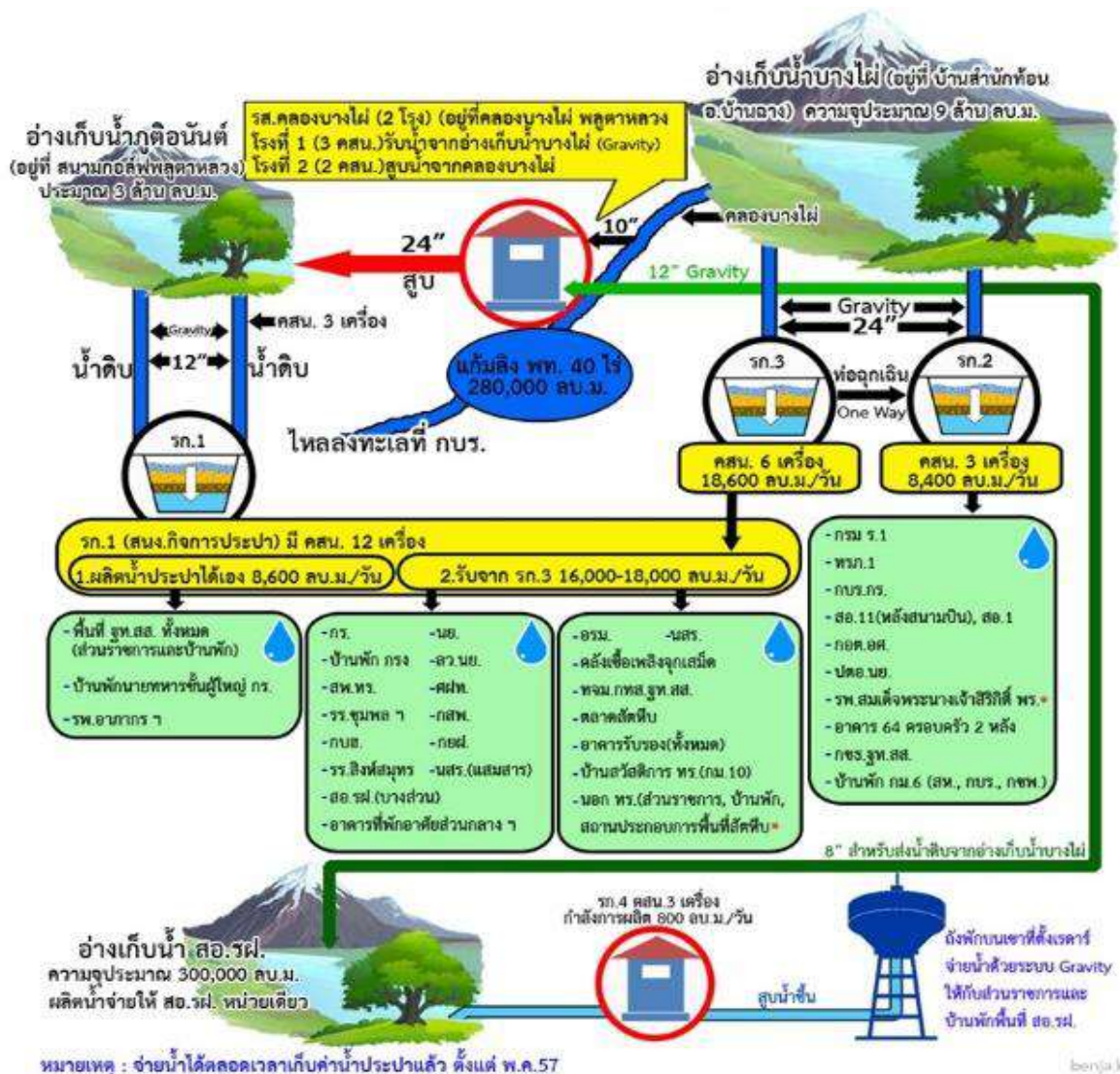
3. การใช้น้ำในพื้นที่สนามบินนานาชาติอุตะเกา

กองทัพอากาศเดิมมีการผลิตน้ำประปาเพื่อในกิจการทางทหาร ซึ่งทั้งหมดดำเนินการโดยกองช่าง
 โยธา ฐานทัพเรือสัตหีบ มีโรงกรองน้ำใช้งานทั้งหมด จำนวน 4 โรง ได้แก่ โรงกรองน้ำที่ 1 (พื้นที่กองเรือยุทธการ)
 โรงกรองน้ำที่ 2 (พื้นที่กองการบินทหารเรือ) โรงกรองน้ำที่ 3 (พื้นที่กองการบินทหารเรือ) และโรงกรองน้ำที่ 4
 (พื้นที่หน่วยบัญชาการต่อสู้อากาศยานและรักษาฝั่ง) ซึ่งมีโครงการให้การจ่ายน้ำประปาแสดงดังรูปที่ 3.6-11
 โดยมีแหล่งน้ำดิบในพื้นที่สัตหีบ ได้แก่

- **อ่างเก็บน้ำภูตือนันต์** ตั้งอยู่ที่สนามบินอู่ตะเภาหลวง ความจุประมาณ 3 ล้านลูกบาศก์เมตร
 น้ำดิบถูกสูบไปยังโรงกรองน้ำที่ 1 มีเครื่องสูบน้ำทั้งหมด 12 เครื่อง ผลิตน้ำประปาได้
 8,600 ลูกบาศก์เมตรต่อวัน มีหน่วยงานสำนักงานกิจการประปา สวัสดิการสัมปทาน
 กองทัพอากาศ เป็นผู้ดูแลในการจ่ายน้ำประปาให้กับพื้นที่ รฐท.สส. ทั้งหมด (ส่วนราชการ
 และบ้านพัก) บ้านพักนายทหารชั้นผู้ใหญ่ กร. และโรงพยาบาลอาภากรฯ
- **อ่างเก็บน้ำคลองบางไผ่** ตั้งอยู่ที่บ้านสำนักทอง ความจุประมาณ 9 ล้านลูกบาศก์เมตร
 น้ำดิบถูกสูบไปยังโรงกรองน้ำที่ 2 และ 3
 - โรงกรองน้ำที่ 2 มีเครื่องสูบน้ำ 3 เครื่อง ผลิตน้ำประปาได้ 8,400 ลูกบาศก์เมตรต่อวัน
 จ่ายน้ำให้กับ 11 หน่วยงาน
 - โรงกรองน้ำที่ 3 มีเครื่องสูบน้ำ 6 เครื่อง ผลิตน้ำประปาได้ 18,600 ลูกบาศก์เมตรต่อวัน
 โดยมีสำนักงานกิจการประปา สวัสดิการสัมปทาน กองทัพอากาศ เป็นผู้ดูแลจ่ายน้ำให้กับ

22 หน่วยงาน โดยรับน้ำจากโรงกรองน้ำที่ 3 ประมาณ 16,000 - 18,000 ลูกบาศก์เมตร
ต่อวัน

- **อ่างเก็บน้ำจุกเสม็ด (สอ.รฟ.)** ตั้งอยู่ในพื้นที่หน่วยบัญชาการต่อสู้อากาศยานและ
รักษาฝั่ง (สอ.รฟ.) (ใกล้โรงกรองน้ำที่ 4) ความจุ 3 แสนลูกบาศก์เมตร (ผลิตน้ำประปา
จ่ายให้ สอ.รฟ. หน่วยเดียว) ส่งน้ำไปยังโรงกรองน้ำที่ 4 มีเครื่องสูบน้ำ 6 เครื่อง
กำลังการผลิต 800 ลูกบาศก์เมตรต่อวัน โดยสูบน้ำไปยังถังพักบนเขาที่ตั้งเรดาร์ จ่ายน้ำ
ด้วยระบบ Gravity ให้กับส่วนราชการและบ้านพักพื้นที่ (สอ.รฟ.)



รูปที่ 3.6-11 โครงข่ายการให้บริการ โดยกิจการประปา สวัสดิการสัมปทาน ทร.

ปัจจุบันการทำอากาศยานอุตะเกาและกองการบินทหารเรือรับน้ำมาจากกิจการประปา
สวัสดิการสัมปทานกองทัพเรือ ซึ่งมีหน้าที่จ่ายน้ำให้กับหน่วยงานราชการและบ้านพักอาศัยของทางราชการในพื้นที่
สัตหีบและใกล้เคียง โดยสูบน้ำดิบจากคลองบางไฟเพื่อผลิตน้ำประปาที่โรงกรองน้ำที่ 2 (พื้นที่กองการบินทหารเรือ)
และโรงกรองน้ำที่ 3 ซึ่งจ่ายน้ำให้กับสนามบินนานาชาติอุตะเกาและกองการบินทหารเรือ โดยมีรายละเอียดดังนี้

- **โรงกรองน้ำที่ 2** มีกำลังการผลิตน้ำได้สูงสุด 12,000 ลูกบาศก์เมตรต่อวัน แต่ปัจจุบันผลิตน้ำ 7,000 - 8,000 ลูกบาศก์เมตรต่อวัน สามารถจ่ายน้ำได้ตลอด 24 ชั่วโมง โดยจ่ายน้ำให้กับ 11 หน่วยงาน
- **โรงกรองน้ำที่ 3** มีกำลังการผลิตน้ำได้สูงสุด 27,000 ลูกบาศก์เมตรต่อวัน แต่ปัจจุบันผลิตน้ำได้ 16,000 - 17,000 ลูกบาศก์เมตรต่อวัน สามารถจ่ายน้ำได้ตลอด 24 ชั่วโมง โดยจ่ายน้ำให้กับ 22 หน่วยงาน

นอกจากนี้ สนามบินนานาชาติอุตะเกายังมีระบบกรองน้ำ (RO) ในการผลิตน้ำดีและส่งจ่ายไปยังอาคารผู้โดยสารหลังที่ 2 เพื่อใช้อุปโภคและบริโภค ระบบป้องกันอัคคีภัย

4. ถังดับเพลิง

ถังเก็บน้ำดับเพลิงตั้งอยู่ที่โรงผลิตน้ำหมายเลข 2 ส่งน้ำทางท่อไปยังหัวรับน้ำดับเพลิง 19 แห่ง บริเวณทางวิ่งในปัจจุบัน

5. สถานีดับเพลิงและกู้ภัย

สถานีดับเพลิงของสนามบินนานาชาติอุตะเกา ตั้งอยู่ทางด้านทิศตะวันตกของทางวิ่งที่ 1 รับผิดชอบการดับเพลิงอากาศยานและอาคาร ประกอบด้วย รถดับเพลิงจำนวน 6 คัน รถบรรทุกน้ำ 3 คัน รถบันไดกู้ภัย 1 คัน และรถกู้ภัย 1 คัน ดังนี้

- **รถดับเพลิงสำหรับอากาศยาน จำนวน 4 คัน ดังนี้**
 - รถดับเพลิงเคลื่อนที่เร็วขนาดบรรทุกน้ำ 12,000 ลิตร บรรจุโฟม 1,500 ลิตร บรรจุผงเคมี 250 ลิตร อัตราการสูบส่ง 7,000 ลิตรต่อนาที อัตราฉีดป้อมปืน 4,500 ลิตรต่อนาที จำนวน 2 คัน
 - รถดับเพลิงเคลื่อนที่เร็วขนาดบรรทุกน้ำ 12,000 ลิตร บรรจุโฟม 1,500 ลิตร บรรจุผงเคมี 250 ลิตร อัตราฉีดป้อมปืน 6,000 ลิตรต่อนาที จำนวน 1 คัน
 - รถดับเพลิงขนาดบรรทุกน้ำ 3,600 ลิตร บรรจุโฟม 400 ลิตร บรรจุผงเคมี 250 ลิตร อัตราการสูบส่ง 3,400 ลิตรต่อนาที อัตราฉีดป้อมปืน 2,400 ลิตรต่อนาที จำนวน 1 คัน
- **รถดับเพลิงสำหรับอาคาร จำนวน 2 คัน**
 - รถดับเพลิงขนาดบรรทุกน้ำ 4,000 ลิตร บรรจุโฟม 500 ลิตร บรรจุผงเคมี 250 ลิตร อัตราการสูบส่ง 3,000 ลิตรต่อนาที อัตราฉีดป้อมปืน 3,800 ลิตรต่อนาที จำนวน 1 คัน
 - รถดับเพลิงขนาดบรรทุกน้ำ 6,000 ลิตร บรรจุโฟม 500 ลิตร อัตราฉีดป้อมปืน 3,000 ลิตรต่อนาที จำนวน 1 คัน
- **รถบรรทุกน้ำ จำนวน 3 คัน**
 - รถบรรทุกน้ำขนาดบรรทุกน้ำ 6,000 ลิตร อัตราฉีด 1,000 ลิตรต่อนาที จำนวน 3 คัน

- **รถบันไดก๊วย จำนวน 1 คัน**

- รถบันไดก๊วยขนาดบรรจุน้ำ 1,400 ลิตร บรรจุโฟม 100 ลิตร อัตราฉีดป้อนเป็น 600 ลิตร ต่อนาที จำนวน 1 คัน

- **รถก๊วย จำนวน 1 คัน**

ปัจจุบันสนามบินนานาชาติอู่ตะเภามีการรองรับอากาศยาน Code C ซึ่งปัจจุบันขีดความสามารถและจำนวนอุปกรณ์ดับเพลิงและก๊วยอากาศยานมีขีดความสามารถ Category 10 ซึ่งเพียงพอที่จะรองรับอากาศยานที่มีลำตัวกว้างไม่เกินกว่า 8 เมตร และอากาศยานที่มีความยาว 76 เมตรขึ้นไป แต่ไม่ถึง 90 เมตร นอกจากนี้ ยังมีปัจจัยหนึ่งคือ ระยะเวลาในการเข้าถึงพื้นที่อากาศยานอุบัติเหตุ โดยนับตั้งแต่เมื่อหน่วยดับเพลิงและก๊วยได้รับแจ้งจนรถดับเพลิงอากาศยานคันแรก (กลุ่มแรก) เดินทางไปถึง และพร้อมฉีดโฟมในอัตราไม่ต่ำกว่าร้อยละ 50 ตามที่ ICAO กำหนดไว้ภายใน 2 นาที แต่ไม่เกิน 3 นาที โดยมีการฝึกซ้อม Response Time เดือนละ 2 ครั้ง (กลางวัน 1 ครั้ง และกลางคืน 1 ครั้ง) และฝึกซ้อมดับเพลิงอาคารทุก 3 เดือน

3) ระบบการสื่อสาร

ระบบสื่อสารภายในสนามบินนานาชาติอู่ตะเภาและกองการบินทหารเรือในปัจจุบันอยู่ภายใต้การดูแลของกองสื่อสาร กองการบินทหารเรือ โดยระบบสื่อสารทางโทรศัพท์เป็นระบบ Analogue PABX มี Core Switch ตั้งอยู่ที่อาคารผู้โดยสารหลังที่ 1 สำหรับเบอร์ติดต่อประกอบด้วยเบอร์กลาง (จำนวน 9 หลัก) และหมายเลขภายใน (จำนวน 5 หลัก) ส่วนระบบสารสนเทศ (โครงข่าย Internet) มีบริษัทรับสัมปทานเข้ามาร่วมให้บริการ ได้แก่ บริษัทแอดวานซ์อินโฟร์ เซอร์วิส จำกัด (มหาชน) บริษัท ทรู คอร์ปอเรชั่น จำกัด (มหาชน) บริษัท โทเทิล แอ็คเซ็ส คอมมูนิเคชั่น จำกัด (มหาชน) บริษัท กสท. โทรคมนาคม จำกัด (มหาชน) และบริษัท ทีโอที จำกัด (มหาชน)

4) เชื้อเพลิง

แหล่งเชื้อเพลิงที่นำมาใช้สำหรับอากาศยาน เป็นเชื้อเพลิงชนิด Jet A-1 เชื้อเพลิงส่วนใหญ่รับมาจากบริษัท ปตท. โดยสายการบินเป็นผู้ซื้อ ซึ่งบางส่วนจะมีรถของบริษัทฯ เข้ามาจ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงให้กับคลังเชื้อเพลิงอากาศยานโดยมีท่อจ่ายน้ำมันส่งไปยังหลุมจอดภายในบริเวณพื้นที่ Airside ซึ่งปัจจุบันมีการใช้งาน 37 หลุม (หมายเลข 1 - 3) ส่วนอีก 6 หลุม ยังไม่เปิดใช้งาน (หมายเลข 4)

สำหรับถังเก็บเชื้อเพลิงที่อยู่ทางด้านใต้ของทางวิ่งที่ 1 ถูกสร้างสำหรับเก็บกักเชื้อเพลิง จำนวน 13 ถัง (ถังขนาดเล็ก 6 ถัง และถังใหญ่ 7 ถัง) ปัจจุบันมีการใช้งานเฉพาะถังขนาดเล็กเพื่อกักเก็บเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบินทหาร ส่วนถังขนาดใหญ่ไม่มีการใช้งานเนื่องจากมีขนาดใหญ่

3.6.5 ระบบระบายน้ำและป้องกันน้ำท่วม

3.6.5.1 ขอบเขตการศึกษา

รวบรวมข้อมูลพฤติกรรมการระบายน้ำและป้องกันน้ำท่วมของสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา และพื้นที่โดยรอบ
ในอดีต ปัจจุบัน ตลอดจนปัญหาอุปสรรคต่างๆ เพื่อใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานในการคาดการณ์ประสิทธิภาพการระบายน้ำ
และป้องกันน้ำท่วมและผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น

3.6.5.2 วิธีการศึกษา

รวบรวมข้อมูลด้านการระบายน้ำ ปัญหาการระบายน้ำและน้ำท่วมขัง บันทึกอุบัติเหตุและความเสียหาย
ตลอดจนสภาพและการจัดการด้านการระบายน้ำที่ดำเนินการอยู่ในปัจจุบันในพื้นที่โครงการ

3.6.5.3 ผลการศึกษา

1) พื้นที่เสี่ยงน้ำท่วมและน้ำท่วมหลาก และพื้นที่น้ำท่วมซ้ำซาก

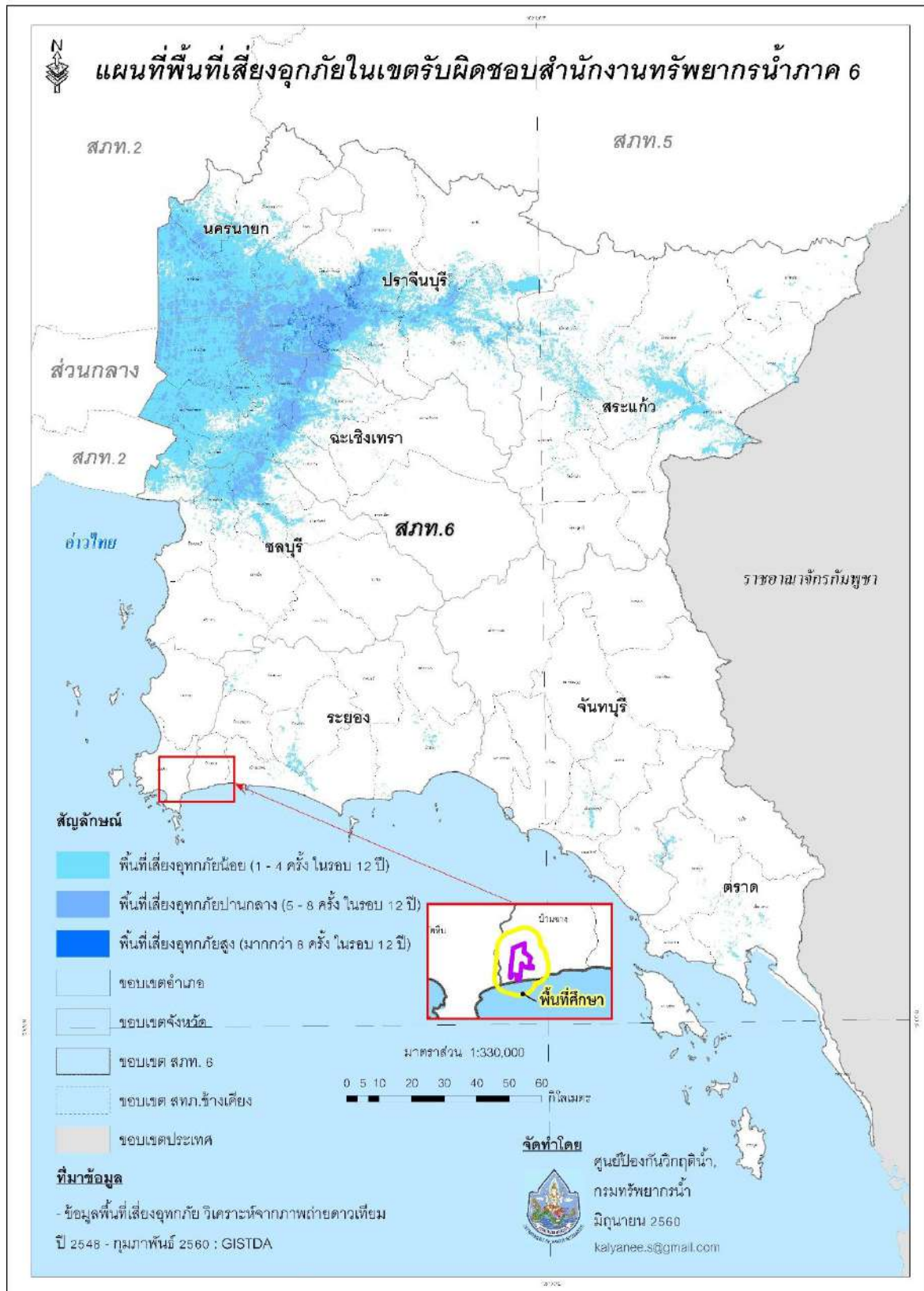
จากแผนที่พื้นที่เสี่ยงอุทกภัย วิเคราะห์จากภาพถ่ายดาวเทียม ปี พ.ศ. 2548 – กุมภาพันธ์
พ.ศ. 2560 จัดทำโดยศูนย์ป้องกันวิฤติน้ำ กรมทรัพยากรน้ำ พบว่า จังหวัดระยองอยู่ในพื้นที่เสี่ยงอุทกภัยน้อย
27,163.24 ไร่ ทั้งนี้ไม่อยู่ในพื้นที่เสี่ยงอุทกภัยปานกลางหรือสูงแต่อย่างใด จังหวัดชลบุรีอยู่ในพื้นที่เสี่ยงอุทกภัยน้อย
161,232.98 ไร่ และพื้นที่เสี่ยงอุทกภัยปานกลาง 42,860.24 ไร่

สำหรับบริเวณพื้นที่โครงการ ซึ่งตั้งอยู่ในพื้นที่ตำบลพลา อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง ไม่อยู่ในพื้นที่
เสี่ยงอุทกภัย รายละเอียดแสดงดังรูปที่ 3.6-12

จากการทบทวนข้อมูลพฤติการณ์พื้นที่น้ำท่วมซ้ำซากภาคตะวันออก พ.ศ. 2561 จัดทำโดยกลุ่ม
วางแผนการจัดการที่ดินในพื้นที่เสี่ยงทางการเกษตร กองนโยบายและแผนการใช้ที่ดิน กรมพัฒนาที่ดิน พบว่า จังหวัด
ระยอง และจังหวัดชลบุรี มีระดับความรุนแรงของพื้นที่น้ำท่วมซ้ำซากโดยส่วนใหญ่เป็นพื้นที่น้ำท่วมซ้ำซากเป็นครั้งคราว
โดยประสบน้ำท่วมขังไม่เกิน 3 ครั้ง ในรอบ 10 ปี

สำหรับบริเวณพื้นที่โครงการ ซึ่งตั้งอยู่ในพื้นที่ตำบลพลา อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง ไม่อยู่ในพื้นที่
น้ำท่วมซ้ำซากแต่อย่างใด รายละเอียดแสดงดังรูปที่ 3.6-13

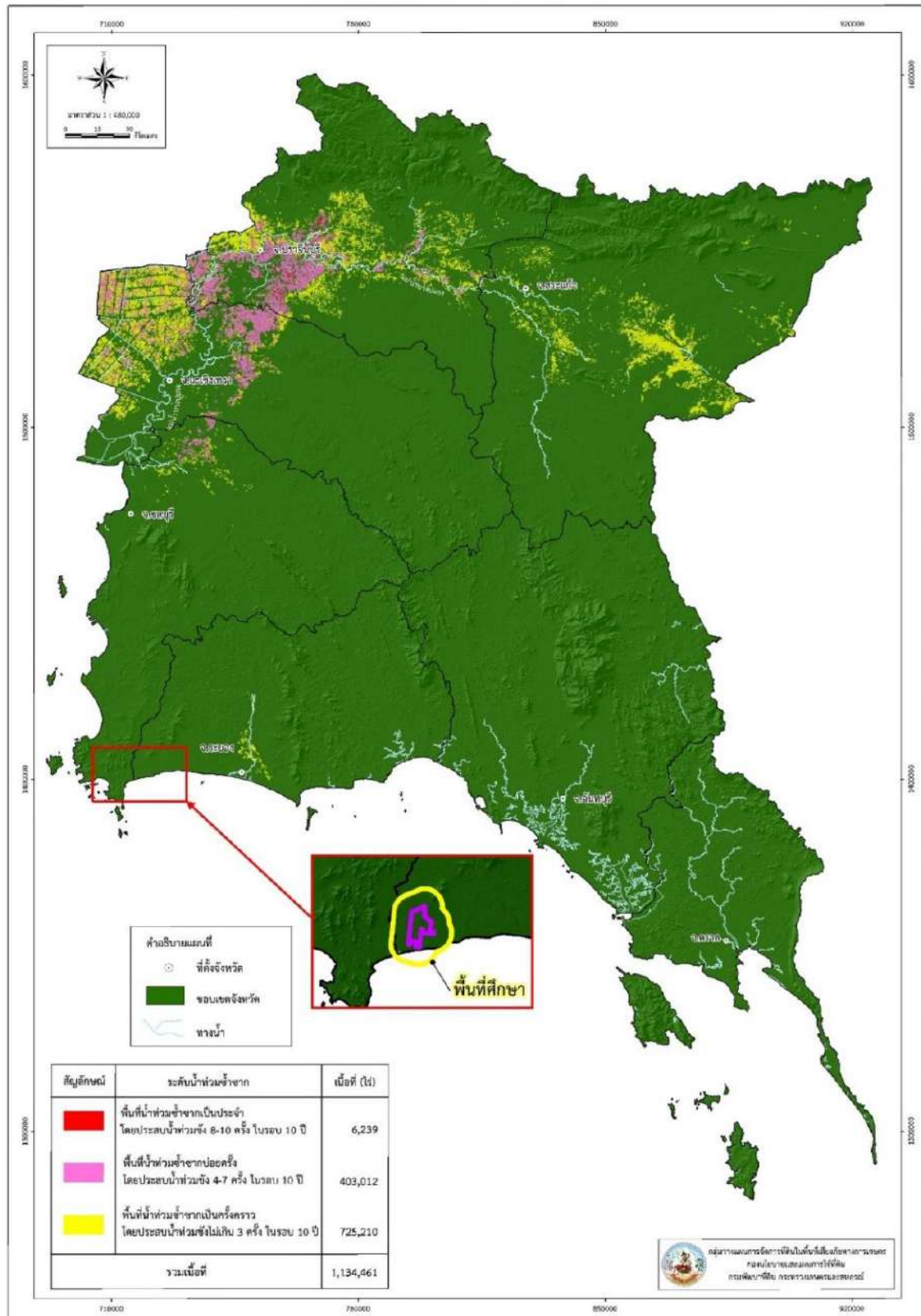
รายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม สำหรับโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ
 ที่อาจมีผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติคุณภาพสิ่งแวดล้อม สุขภาพ อนามัย คุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนอย่างรุนแรง
 โครงการก่อสร้างทางวิ่งและทางขับที่ 2 สนามบินนานาชาติอู่ตะเภา อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง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



ที่มา : ดัดแปลงจากศูนย์ป้องกันวิกฤติน้ำ, กรมทรัพยากรน้ำ.พ.ศ. 2560. แผนที่พื้นที่เสี่ยงอุทกภัยในเขตรับผิดชอบของสำนักงานทรัพยากรน้ำภาค 6
 รูปที่ 3.6-12 พื้นที่เสี่ยงน้ำท่วมและน้ำท่วมหลากในเขตรับผิดชอบของสำนักงานทรัพยากรน้ำภาค 6

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

แผนที่พื้นที่น้ำท่วมซ้ำซากภาคตะวันออก



ที่มา : กลุ่มวางแผนการจัดการที่ดินในพื้นที่เสี่ยงภัยจากน้ำท่วม กองนโยบายและแผนการใช้ที่ดิน กรมพัฒนาที่ดิน

รูปที่ 3.6-13 พื้นที่น้ำท่วมซ้ำซากภาคตะวันออก พ.ศ. 2561

2) สถานการณ์อุทกภัยที่เกิดขึ้นในพื้นที่จังหวัดระยอง

จากรายงานแผนเผชิญเหตุอุทกภัยจังหวัดระยอง (ตารางที่ 3.6-25) ครอบคลุม 7 อำเภอ ได้แก่ อ.นิคมพัฒนา อ.เขาชะเมา อ.บ้านฉาง อ.ปลวกแดง อ.บ้านค่าย อ.แกลง และ อ.เมืองระยอง พบว่าสถานการณ์อุทกภัยในพื้นที่จังหวัดระยอง ระหว่างปี พ.ศ. 2563 - 2565 เกิดเหตุอุทกภัยทั้งหมด จำนวน 21 ครั้ง มีครัวเรือนที่ได้รับผลกระทบจำนวน 12,594 ครัวเรือน มีประชาชนได้รับความเดือดร้อน จำนวน 15,216 คน ไม่พบผู้เสียชีวิต และผู้บาดเจ็บ สรุปได้ดังนี้

ในปี พ.ศ. 2565 เกิดอุทกภัยมากที่สุด จำนวน 17 ครั้ง ครอบคลุมพื้นที่ 7 อำเภอ ได้แก่ อ.นิคมพัฒนา อ.เขาชะเมา อ.บ้านฉาง อ.ปลวกแดง อ.บ้านค่าย อ.แกลง และ อ.เมืองระยอง ทั้งนี้ มีครัวเรือนที่ได้รับผลกระทบ จำนวน 526 ครัวเรือน มีประชาชนได้รับความเดือดร้อน จำนวน 976 คน รองลงมาคือ ปี พ.ศ. 2563 เกิดอุทกภัย จำนวน 3 ครั้ง ครอบคลุมพื้นที่ 3 อำเภอ ได้แก่ อ.ปลวกแดง อ.บ้านค่าย และ อ.เมืองระยอง มีครัวเรือนที่ได้รับผลกระทบจำนวน 11,768 ครัวเรือน ประชาชนได้รับความเดือดร้อน จำนวน 13,640 คน

ตารางที่ 3.6-25 สถานการณ์อุทกภัยในพื้นที่จังหวัดระยอง

พ.ศ.	จำนวนที่ เกิดภัย (ครั้ง)	พื้นที่ ประสบภัย (อำเภอ)	ตำบล /หมู่บ้าน (ชุมชน)	ความเดือดร้อน		ผู้รับผลกระทบ (คน)	
				ครัวเรือน	คน	เสียชีวิต	บาดเจ็บ
2563	3	3 อำเภอ	17 ตำบล 93 หมู่บ้าน	11,768	13,640	-	-
2564	1	1 อำเภอ	1 ตำบล 1 หมู่บ้าน	300	600	-	-
2565	17	7 อำเภอ	19 ตำบล 123 หมู่บ้าน	526	976	-	-
รวม	21	-	-	12,594	15,216	-	-

ที่มา : กองอำนวยการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดระยอง, พ.ศ. 2565. แผนเผชิญเหตุจังหวัดระยอง.

3) ระบบระบายน้ำใกล้เคียงพื้นที่โครงการ

ระบบรางระบายน้ำของเทศบาลตำบลพลา ประกอบด้วย ท่อคอนกรีตเสริมเหล็ก รางระบายน้ำคอนกรีตเสริมเหล็ก (ค.ส.ล.) (รูปตัวยู) รางระบายน้ำเรียงหินยาว (รางวี) กำแพงหิน และร่องระบายน้ำธรรมชาติ ซึ่งมีความยาวรวม 35,317 เมตร แสดงดังตารางที่ 3.6-26

ตารางที่ 3.6-26 ระบบระบายน้ำของเทศบาลตำบลพลา

ประเภทระบบระบายน้ำ	จำนวน (สาย/แห่ง)	ความยาว (เมตร)
ท่อคอนกรีตเสริมเหล็ก	10	4,846
รางระบายน้ำ ค.ส.ล. (รูปตัวยู)	32	14,182
รางระบายน้ำเรียงหินยาว (รางวี)	2	609
กำแพงหิน	4	3,380
ร่องระบายน้ำธรรมชาติ	2	12,300
รวม	50	35,317

ที่มา : แผนพัฒนาท้องถิ่น 4 ปี (พ.ศ. 2566 - 2570) เทศบาลตำบลพลา

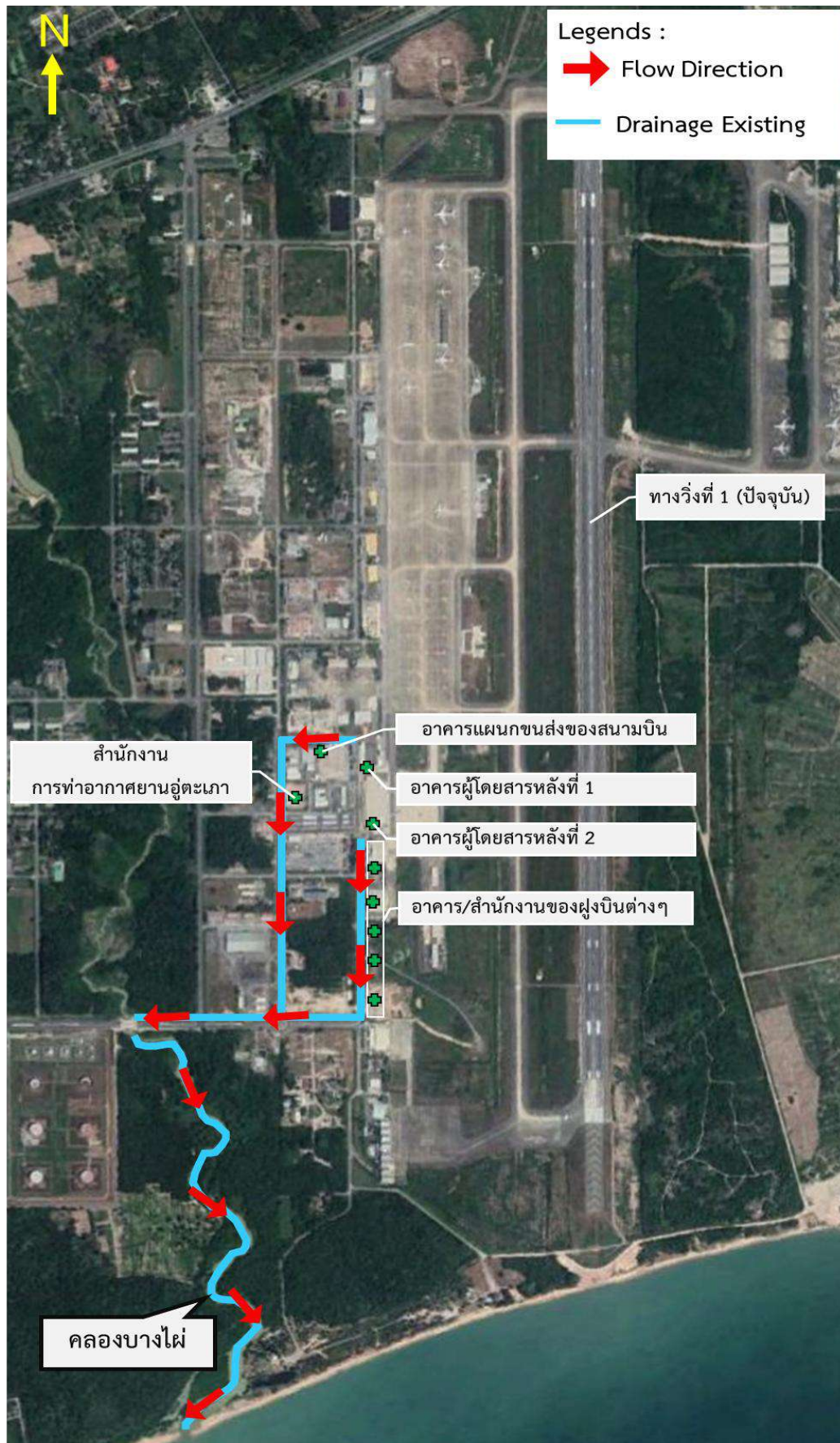
4) ระบบระบายน้ำและป้องกันน้ำท่วมของสนามบินนานาชาติอุตะเถา

ระบบระบายน้ำฝนของสนามบินนานาชาติอุตะเถามี 2 แบบ คือระบบรางระบายน้ำคอนกรีต และระบบระบายน้ำแบบธรรมชาติ เป็นรางระบายน้ำเปิด (คูดิน) ออกแบบและขุดไว้ตั้งแต่ก่อสร้างสนามบิน เพื่อระบายน้ำฝน ซึ่งมีการขุดลอกรางระบายน้ำฝน 1 - 2 ครั้งต่อปี ในช่วงหน้าแล้ง ทั้งนี้ ในพื้นที่สนามบินนานาชาติอุตะเถา ไม่เคยมีรายงานน้ำท่วม ตั้งแต่มีการสร้างสนามบินนานาชาติอุตะเถา

การระบายน้ำฝนในพื้นที่ของกลุ่มอาคาร พื้นที่ทางวิ่งและทางขับปัจจุบัน (ด้านทิศตะวันตก) มีรายละเอียด ดังนี้

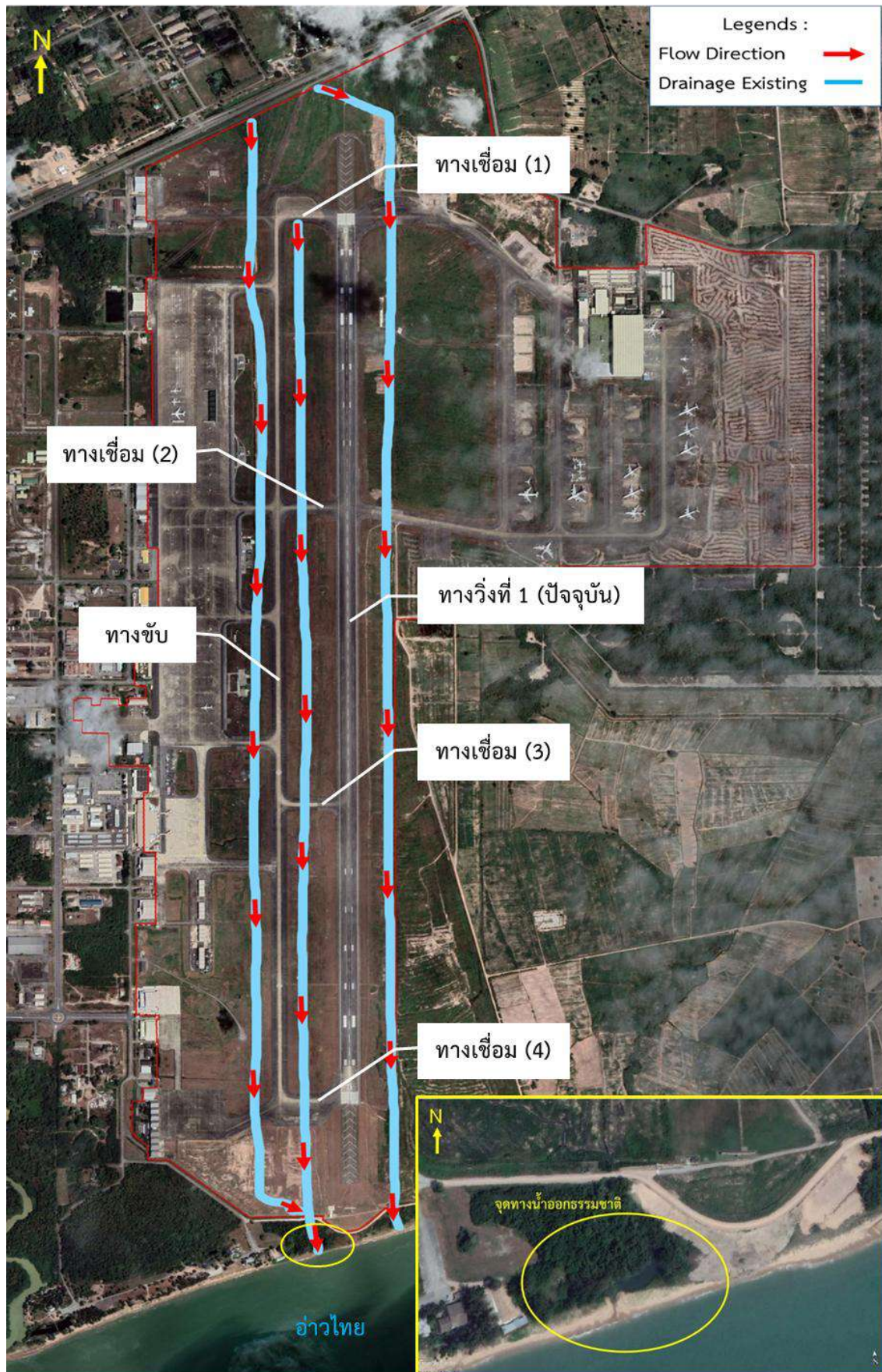
- น้ำจากกลุ่มอาคาร/สำนักงานต่างๆ : มีการระบายลงรางระบายน้ำธรรมชาติในพื้นที่สนามบิน ซึ่งเชื่อมต่อกับคลองบางไผ่และไหลลงทะเล แสดงดังรูปที่ 3.6-14
- พื้นที่ทางวิ่งและทางขับ (อยู่ในเขตการบิน) ปัจจุบันมีการระบายน้ำลงคลองระบายน้ำข้างทางวิ่งและทางขับ แสดงดังรูปที่ 3.6-15 และปล่อยไหลลงทะเลต่อไป

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



ที่มา : อ้างอิงตามรายงาน EHIA ฉบับผ่านความเห็นชอบ ฉบับเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2565

รูปที่ 3.6-14 การระบายน้ำ จากกลุ่มอาคาร/สำนักงานต่างๆ ในปัจจุบัน



ที่มา : อ้างอิงตามรายงาน EHIA ฉบับผ่านความเห็นชอบ ฉบับเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2565

รูปที่ 3.6-15 การระบายน้ำ ในพื้นที่ทางวิ่งและทางขับในปัจจุบัน

3.7 คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต

3.7.1 เศรษฐกิจ - สังคม

3.7.1.1 ขอบเขตการศึกษา

การศึกษาเศรษฐกิจสังคมเป็นการศึกษาโดยการสำรวจ (Survey study) วัตถุประสงค์เพื่อศึกษาสภาพเศรษฐกิจ - สังคมของประชาชนและชุมชนในพื้นที่ศึกษา ปัญหาสภาพแวดล้อมที่ส่งผลต่อการดำเนินชีวิตประจำวัน การรับรู้ข่าวสาร ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะของชุมชนต่อการก่อสร้าง และการดำเนินการของโครงการ

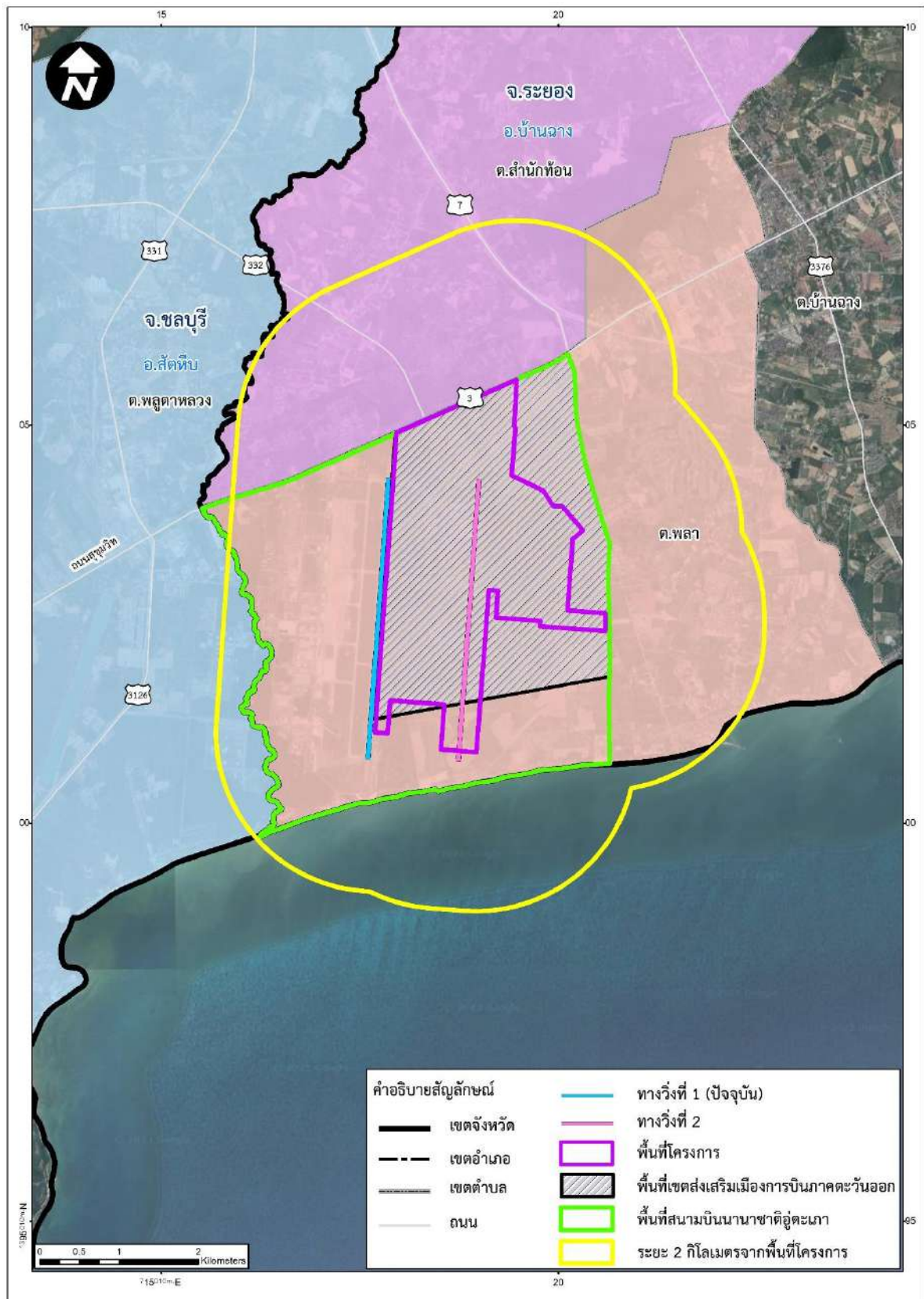
ขอบเขตพื้นที่ศึกษาของโครงการกำหนดระยะห่างจากพื้นที่ก่อสร้างโครงการในส่วนที่จะเปลี่ยนแปลงสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา ในระยะทิศตะวันออกและทิศตะวันตกด้านละ 2 กิโลเมตร ทิศเหนือและทิศใต้ด้านละ 2 กิโลเมตร ครอบคลุมพื้นที่ 2 จังหวัด 2 อำเภอ 3 ตำบล 1 เทศบาลเมือง 2 เทศบาลตำบล และ 2 องค์การบริหารส่วนตำบล แสดงดังตารางที่ 3.7-1 และรูปที่ 3.7-1

ตารางที่ 3.7-1 พื้นที่ดำเนินกิจกรรมการสำรวจข้อมูลด้านเศรษฐกิจสังคมจำแนกตามขอบเขตการปกครอง

จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น
1) ระยอง	1) บ้านฉาง	1) สำนักท้อน	1) องค์การบริหารส่วนตำบลสำนักท้อน
			2) เทศบาลตำบลสำนักท้อน
		2) พลา	3) เทศบาลตำบลพลา
			4) เทศบาลเมืองบ้านฉาง
2) ชลบุรี	2) สัตหีบ	3) พลูตาหลวง	5) องค์การบริหารส่วนตำบลพลูตาหลวง
2 จังหวัด	2 อำเภอ	3 ตำบล	1 เทศบาลเมือง/ 2 เทศบาลตำบล/ 2 องค์การบริหารส่วนตำบล

หมายเหตุ: รวบรวมข้อมูลโดย บริษัท ยูโนเด็ค แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด, พ.ศ. 2566

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



ที่มา : จัดทำโดย บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด, พ.ศ. 2566

รูปที่ 3.7-1 พื้นที่ดำเนินการโครงการสำรวจข้อมูลด้านเศรษฐกิจ - สังคมจำแนกตามขอบเขตการปกครอง
 ในพื้นที่ศึกษา

3.7.1.2 วิธีการศึกษา

1) ข้อมูลทุติยภูมิ

การศึกษาข้อมูลพื้นฐานด้านเศรษฐกิจ - สังคมของโครงการ เป็นการรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิ
 ด้านเศรษฐกิจ - สังคมในบริเวณพื้นที่ศึกษา จากฐานข้อมูล สถิติข้อมูล รายงานการศึกษา และเอกสารจากแหล่งข้อมูล
 ต่างๆ ทั้งในระดับจังหวัด ระดับอำเภอ และระดับตำบล ข้อมูลที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ จำนวนประชากร จำนวนครัวเรือน
 การประกอบอาชีพ รายได้ รายจ่าย โดยแหล่งที่มาของข้อมูลทุติยภูมิต่างๆ แสดงดังตารางที่ 3.7-2

ตารางที่ 3.7-2 แหล่งที่มาของข้อมูล /ตัวแปรทุติยภูมิด้านสังคม

ข้อมูล/ตัวแปร	ที่มาของข้อมูล/แหล่งข้อมูล	ปี
การปกครองและประชากร		
การปกครอง	สำนักงานจังหวัดระยอง สำนักงานจังหวัดชลบุรี องค์การบริหารส่วนตำบล/สำนักงานเทศบาล	พ.ศ. 2566 พ.ศ. 2566 พ.ศ. 2566
ประชากร	กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย สำนักงานสถิติแห่งชาติ	พ.ศ. 2565 พ.ศ. 2565
อัตราการว่างงาน	สำนักงานแรงงานจังหวัดระยอง สำนักงานแรงงานจังหวัดชลบุรี	พ.ศ. 2565 พ.ศ. 2565
ประชากรแฝง	สำนักงานสถิติแห่งชาติ	พ.ศ. 2565
เศรษฐกิจ		
ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด	สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ	พ.ศ. 2564
รายได้ต่อหัวของประชากร	สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ	พ.ศ. 2564
รายได้ - รายจ่ายครัวเรือน	สำนักงานสถิติแห่งชาติ	พ.ศ. 2564
อุตสาหกรรมและการพาณิชย์	สำนักงานจังหวัดระยอง สำนักงานจังหวัดชลบุรี	พ.ศ. 2566 พ.ศ. 2566
สังคม		
การศึกษา	สำนักงานจังหวัดระยอง สำนักงานจังหวัดชลบุรี องค์การบริหารส่วนตำบล/สำนักงานเทศบาล สำนักงานแรงงานจังหวัดระยอง สำนักงานแรงงานจังหวัดชลบุรี	พ.ศ. 2566 พ.ศ. 2566 พ.ศ. 2566 พ.ศ. 2565 พ.ศ. 2565
การประกอบอาชีพของ ประชากร	สำนักงานแรงงานจังหวัดระยอง สำนักงานแรงงานจังหวัดชลบุรี	พ.ศ. 2565 พ.ศ. 2565
ศาสนา	สำนักงานจังหวัดระยอง สำนักงานจังหวัดชลบุรี องค์การบริหารส่วนตำบล/สำนักงานเทศบาล	พ.ศ. 2566 พ.ศ. 2566 พ.ศ. 2566
ความยากจน	สำนักงานสถิติแห่งชาติ	พ.ศ. 2564
หนี้สิน	สำนักงานสถิติแห่งชาติ	พ.ศ. 2564
ประเพณีวัฒนธรรม	สำนักงานจังหวัดระยอง สำนักงานจังหวัดชลบุรี	พ.ศ. 2566 พ.ศ. 2566

2) ข้อมูลปฐมภูมิ

รวบรวมจากกลุ่มเป้าหมายที่มีโอกาสได้รับผลกระทบจากโครงการ โดยมีเกณฑ์ในการกำหนดพื้นที่ที่อาจได้รับผลกระทบจากโครงการ และการกำหนดกลุ่มเป้าหมายในการศึกษา โดยนำแนวทางการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมสำหรับคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านสังคม ของกองประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม สิงหาคม พ.ศ. 2566 มาประกอบการศึกษาค้นคว้า รายละเอียดดังต่อไปนี้

1. การกำหนดกลุ่มเป้าหมายในการศึกษา

กลุ่มเป้าหมายที่ดำเนินการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ - สังคมในโครงการครั้งนี้ ได้จำแนกออกเป็น 4 กลุ่ม ได้แก่ 1) กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม 2) กลุ่มผู้นำชุมชน 3) กลุ่มครัวเรือน 4) กลุ่มสถานประกอบการ สามารถสรุปการกำหนดกลุ่มเป้าหมายและวิธีการสุ่มตัวอย่าง แสดงดังตารางที่ 3.7-3

ตารางที่ 3.7-3 สรุปวิธีการสุ่มกลุ่มตัวอย่างของกลุ่มเป้าหมาย

ลำดับ	กลุ่มเป้าหมาย	ผู้ให้สัมภาษณ์	วิธีการสุ่มตัวอย่าง	เครื่องมือที่ใช้/ วิธีการ
1.	กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม	ผู้อำนวยการโรงเรียน ผู้อำนวยการสถานพยาบาล เจ้าอาวาสวัด/ผู้นำทางศาสนา	การสุ่มตัวอย่างแบบเจาะจง (Purposive Sampling)	การสัมภาษณ์ด้วยแบบสอบถาม (Questionnaire)
2.	กลุ่มผู้นำชุมชน	นายกเทศมนตรี/นายก อบต. /กำนัน/ ผู้ใหญ่บ้าน ประธานชุมชน	การสุ่มตัวอย่างแบบเจาะจง (Purposive Sampling)	การสัมภาษณ์ด้วยแบบสอบถาม (Questionnaire)
3.	กลุ่มครัวเรือน - กลุ่มครัวเรือนพื้นที่หลัก (กลุ่มครัวเรือนที่อยู่ในระยะประชิดติดพื้นที่โครงการ)	หัวหน้าครัวเรือน/ คู่สมรส	การสุ่มตัวอย่างแบบเจาะจง (Purposive Sampling)	การสัมภาษณ์ด้วยแบบสอบถาม (Questionnaire)
	- กลุ่มครัวเรือนพื้นที่รอง (กลุ่มที่อยู่ในพื้นที่ศึกษาของโครงการระยะ 2 กิโลเมตร แต่ไม่ใช่กลุ่มระยะประชิด)	หัวหน้าครัวเรือน/ คู่สมรส	การสุ่มตัวอย่างแบบหลายขั้นตอน (Multistage Random Sampling)	การสัมภาษณ์ด้วยแบบสอบถาม (Questionnaire)
4	กลุ่มสถานประกอบการ	เจ้าของสถานประกอบการ หรือผู้ที่ได้รับมอบหมาย	การสุ่มตัวอย่างแบบเจาะจง (Purposive Sampling)	การสัมภาษณ์ด้วยแบบสอบถาม (Questionnaire)

● กลุ่มที่ 1 กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม

เป็นกลุ่มที่ไวต่อผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมอันเนื่องมาจากกิจกรรมของโครงการ ในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ กลุ่มนี้ประกอบด้วย ศาสนสถาน/สถานที่สำคัญของชุมชน จำนวน 14 แห่ง สถานศึกษา จำนวน 16 แห่ง และสถานพยาบาล จำนวน 4 แห่ง รวมทั้งหมด 34 แห่ง ซึ่งอยู่ในพื้นที่ตำบลพลา และตำบล

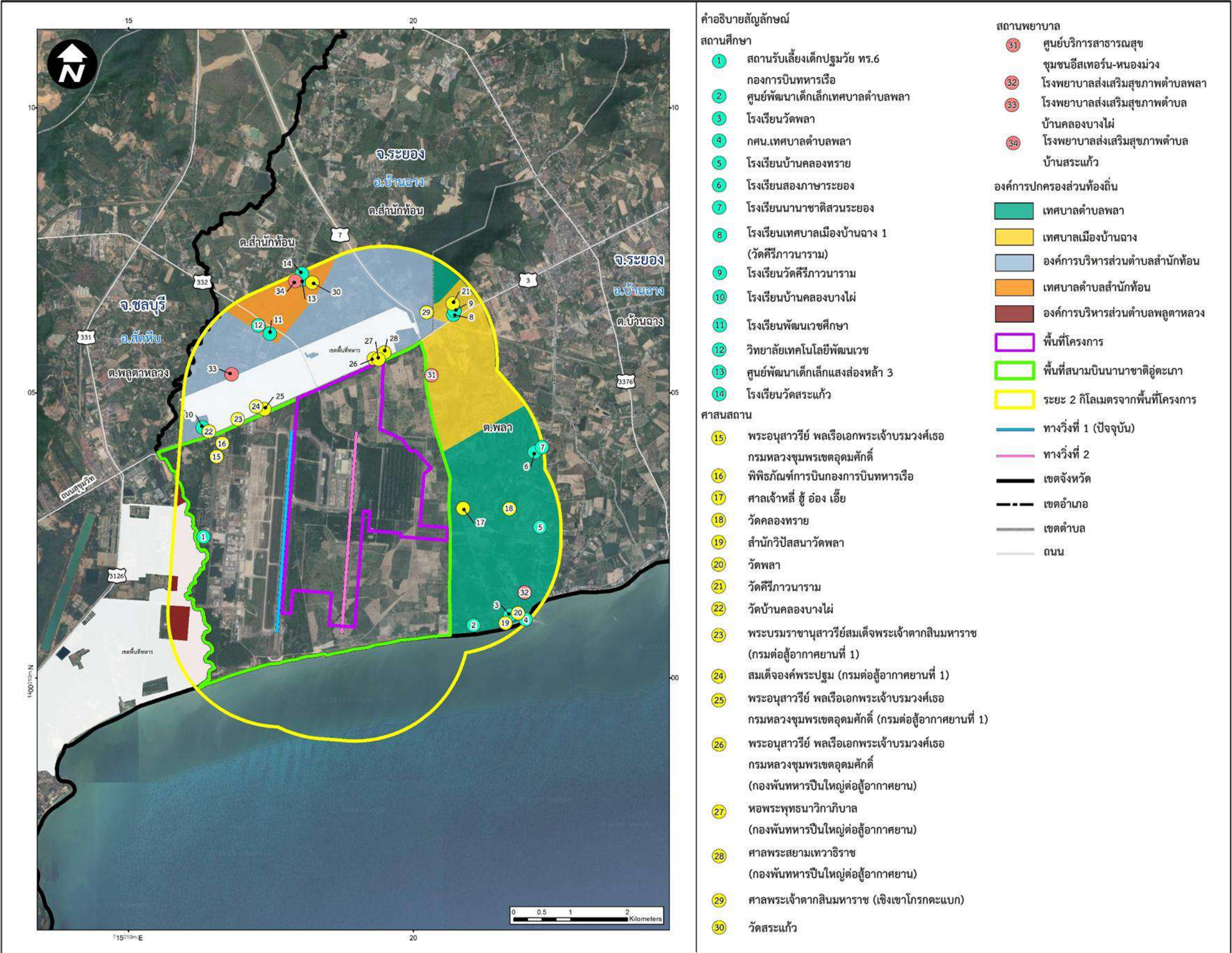
สำนักท่อน อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง โดยใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบเจาะจง (Purposive Sampling) โดย
 สัมภาษณ์ผู้บริหารสถานศึกษา สถานพยาบาล และผู้นำทางศาสนา/ผู้ดูแล ในพื้นที่โครงการ แสดงดัง **ตารางที่ 3.7-4**
และรูปที่ 3.7-2

ตารางที่ 3.7-4 กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ศึกษาของโครงการ

ลำดับ	พื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบ	ที่อยู่			ระยะห่างจากขอบเขตพื้นที่โครงการ (เมตร)	
		ตำบล	อำเภอ	จังหวัด	ระยะห่างจากพื้นที่โครงการ (จากขอบเขต/รั้ว) (เมตร)	ระยะห่างจากพื้นที่โครงการ (จากอาคาร/บ้านที่ใกล้สุด) (เมตร)
สถานศึกษา (14 แห่ง)						
1	สถานรับเลี้ยงเด็กปฐมวัย ทร.6 กองการบินทหารเรือ	พลา	บ้านฉาง	ระยอง	1,455	1,467
2	ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กเทศบาลตำบลพลา	พลา	บ้านฉาง	ระยอง	1,556	1,563
3	โรงเรียนวัดพลา	พลา	บ้านฉาง	ระยอง	1,708	1,718
4	กศน.เทศบาลตำบลพลา	พลา	บ้านฉาง	ระยอง	1,940	1,956
5	โรงเรียนบ้านคลองทราย	พลา	บ้านฉาง	ระยอง	1,629	1,633
6	โรงเรียนสองภาษาระยอง	พลา	บ้านฉาง	ระยอง	1,796	1,842
7	โรงเรียนนานาชาติสวนระยอง	พลา	บ้านฉาง	ระยอง	1,908	1,984
8	โรงเรียนเทศบาลเมืองบ้านฉาง 1 (วัดศิริภาวนาราม)	พลา	บ้านฉาง	ระยอง	1,453	1,465
9	โรงเรียนวัดศิริภาวนาราม	พลา	บ้านฉาง	ระยอง	1,494	1,519
10	โรงเรียนบ้านคลองบางไผ่	สำนักท่อน	บ้านฉาง	ระยอง	1,565	1,622
11	โรงเรียนพัฒนเวชศึกษา	สำนักท่อน	บ้านฉาง	ระยอง	1,213	1,233
12	วิทยาลัยเทคโนโลยีพัฒนเวช	สำนักท่อน	บ้านฉาง	ระยอง	1,375	1,452
13	ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กแสงส่องหล้า 3	สำนักท่อน	บ้านฉาง	ระยอง	1,828	1,871
14	โรงเรียนวัดสระแก้ว	สำนักท่อน	บ้านฉาง	ระยอง	1,926	1,968
ศาสนสถาน (16 แห่ง)						
15	พระอนุสาวรีย์พลเรือเอกพระเจ้าบรมวงศ์เธอกรมหลวงชุมพรเขตอุดมศักดิ์	สำนักท่อน	บ้านฉาง	ระยอง	1,329	1,342
16	พิพิธภัณฑการบินกองการบินทหารเรือ	สำนักท่อน	บ้านฉาง	ระยอง	1,257	1,257
17	ศาลเจ้าหลี่ ฮู้ อ่อง เอี้ย	พลา	บ้านฉาง	ระยอง	427	439
18	วัดคลองทราย	พลา	บ้านฉาง	ระยอง	1,132	1,141
19	สำนักวิปัสสนาวัดพลา	พลา	บ้านฉาง	ระยอง	1,770	1,780
20	วัดพลา	พลา	บ้านฉาง	ระยอง	1,775	1,783

ตารางที่ 3.7-4 กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ศึกษาของโครงการ

ลำดับ	พื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบ	ที่อยู่			ระยะห่างจากขอบเขตพื้นที่โครงการ (เมตร)	
		ตำบล	อำเภอ	จังหวัด	ระยะห่างจากพื้นที่โครงการ (จากขอบเขต/รั้ว) (เมตร)	ระยะห่างจากพื้นที่โครงการ (จากอาคาร/บ้านที่ใกล้สุด) (เมตร)
21	วัดคีรีถาวราราม	พลา	บ้านฉาง	ระยอง	1,523	1,572
22	วัดบ้านคลองบางไผ่	สำนักท้อน	บ้านฉาง	ระยอง	1,477	1,507
23	พระบรมราชานุสาวรีย์สมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช (กรมต่อสู้อากาศยานที่ 1)	สำนักท้อน	บ้านฉาง	ระยอง	992	1,019
24	สมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช (กรมต่อสู้อากาศยานที่ 1)	สำนักท้อน	บ้านฉาง	ระยอง	700	711
25	หอพระพุทธรูปวิภาวดี (กองพันทหารปืนใหญ่ต่อสู้อากาศยาน)	สำนักท้อน	บ้านฉาง	ระยอง	48	48
26	ศาลพระเจ้าตากสินมหาราช (เชิงเขาโกรกตะแบก)	สำนักท้อน	บ้านฉาง	ระยอง	1,128	1,128
27	วัดสระแก้ว	สำนักท้อน	บ้านฉาง	ระยอง	1,672	1,749
28	พระอนุสาวรีย์ พลเรือเอกพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมหลวงชุมพรเขตอุดมศักดิ์ (กรมต่อสู้อากาศยานที่ 1)	สำนักท้อน	บ้านฉาง	ระยอง	564	564
29	พระอนุสาวรีย์ พลเรือเอกพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมหลวงชุมพรเขตอุดมศักดิ์ (กองพันทหารปืนใหญ่ต่อสู้อากาศยาน)	สำนักท้อน	บ้านฉาง	ระยอง	92	92
30	ศาลพระสยามเทวาธิราช (กองพันทหารปืนใหญ่ต่อสู้อากาศยาน)	สำนักท้อน	บ้านฉาง	ระยอง	138	138
สถานพยาบาล (4 แห่ง)						
31	ศูนย์บริการสาธารณสุขชุมชน อีสเทอร์น - หนองม่วง	พลา	บ้านฉาง	ระยอง	843	854
32	โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลพลา	พลา	บ้านฉาง	ระยอง	1,622	1,641
33	โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านคลองบางไผ่	สำนักท้อน	บ้านฉาง	ระยอง	1,231	1,231
34	โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านสระแก้ว	สำนักท้อน	บ้านฉาง	ระยอง	1,876	1,894
รวมทั้งหมด 34 แห่ง						



ที่มา : จัดทำโดย บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด, พ.ศ. 2566

รูปที่ 3.7-2 ตำแหน่งพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม

● **กลุ่มที่ 2 กลุ่มผู้นำชุมชน**

เป็นผู้ที่มีบทบาทในการพัฒนาชุมชนและเป็นผู้นำภาคพลเมืองของชุมชนในพื้นที่โครงการ
 ใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบเจาะจง (Purposive Sampling) โดยสัมภาษณ์ผู้นำชุมชน (Community Leader) ที่มีพื้นที่
 รับผิดชอบต้องดูแลอยู่ในพื้นที่ศึกษาโครงการ ได้แก่ กำนัน ผู้ใหญ่บ้านหรือผู้ช่วยผู้ใหญ่บ้าน ประธานชุมชน /ผู้จัดการ
 นิติบุคคล โดยสัมภาษณ์นายกองค์การบริหารส่วนท้องถิ่น /นายกเทศมนตรี ที่อยู่ในพื้นที่ศึกษา จำนวน 23 ราย
 แสดงดังตารางที่ 3.7-5

ตารางที่ 3.7-5 กลุ่มผู้นำชุมชนในพื้นที่ศึกษาของโครงการ

จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	อปท./หมู่บ้าน/ชุมชน	ตำแหน่งที่สำรวจ	จำนวน	ระยะห่างจากขอบเขตพื้นที่ โครงการ (เมตร)	
						ระยะห่างจาก พื้นที่โครงการ (จากขอบเขต/ รั้ว) (เมตร)	ระยะห่างจาก พื้นที่โครงการ (จากอาคาร/ บ้านที่ใกล้สุด) (เมตร)
ระยอง	บ้านฉาง	สำนักท้อน	<u>อบต.สำนักท้อน</u>	นายกอบต.	1	6,871	6,881
			(1) หมู่ 3 บ้านสระแก้ว	ผู้ใหญ่บ้าน	1	791	902
			(2) หมู่ 4 บ้านคลองบางไผ่ / กำนันตำบลสำนักท้อน	ผู้ใหญ่บ้าน / กำนัน	1	1,155	1,173
			(3) หมู่ 8 บ้านเชิงเขา	ผู้ใหญ่บ้าน	1	764	771
			<u>เทศบาลตำบลสำนักท้อน</u>	นายกเทศมนตรี	1	5,496	5,504
		พลา	(4) หมู่ 3 บ้านสระแก้ว*	ผู้ใหญ่บ้าน	-		
			(5) หมู่ 4 บ้านคลองบางไผ่*	ผู้ใหญ่บ้าน	-		
			<u>เทศบาลตำบลพลา</u>	นายกเทศมนตรี	1	1,970	1,990
			(6) หมู่ที่ 1 บ้านโกรกตะแบก	ผู้ใหญ่บ้าน	1	1,310	3,592
			(7) หมู่ที่ 2 บ้านจำรุง	ผู้ใหญ่บ้าน	1	58	64
			(8) หมู่ที่ 4 บ้านทุ่งโปรง	ผู้ใหญ่บ้าน	1	304	313
			(9) หมู่ที่ 5 บ้านพลา / กำนันตำบลพลา	ผู้ใหญ่บ้าน / กำนัน	1	508	515
			(10) หมู่ที่ 6 บ้านตะกาด	ผู้ใหญ่บ้าน	1	1,860	1,867
			(11) หมู่ที่ 7 บ้านคลองทราย	ผู้ใหญ่บ้าน	1	823	834
			<u>เทศบาลเมืองบ้านฉาง</u>	นายกเทศมนตรี	1	5,135	5,160
			(12) ชุมชนวัดศิริภาวนาราม (ม.1)	ประธานชุมชน	1	1,284	1,300
			(13) ชุมชนหนองม่วงใหม่ (ม.2)	ประธานชุมชน	1	1,122	1,172
			(14) ชุมชนบ้านฉาง - พลา (ม.3)	ประธานชุมชน	1	1,358	1,375
			(15) ชุมชนสามัคคีน้ำขัย (ม.3)	ประธานชุมชน	1	1,876	1,898
			(16) ชุมชนสามัคคี - ชัยสมบุรณ์ (ม.3)	ประธานชุมชน	1	1,944	1,955
			(17) ชุมชนหนองม่วง (ม.4)	ประธานชุมชน	1	676	683

ตารางที่ 3.7-5 กลุ่มผู้นำชุมชนในพื้นที่ศึกษาของโครงการ

จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	อปท./หมู่บ้าน/ชุมชน	ตำแหน่งที่สำรวจ	จำนวน	ระยะห่างจากขอบเขตพื้นที่โครงการ (เมตร)	
						ระยะห่างจากพื้นที่โครงการ (จากขอบเขต/รั้ว) (เมตร)	ระยะห่างจากพื้นที่โครงการ (จากอาคาร/บ้านที่ใกล้สุด) (เมตร)
ชลบุรี	สัตหีบ	พลูตาหลวง	อบต.พลูตาหลวง	นายกอบต.	1	3,184	3,209
			(18) หมู่ที่ 1 บ้านพลูตาหลวง	ผู้ใหญ่บ้าน	1	1,876	2,034
			(19) หมู่ที่ 2 บ้านคลองคด	ผู้ใหญ่บ้าน	1	1,974	2,525
			(20) หมู่ที่ 3 คลองไผ่ / กำนันตำบลพลูตาหลวง	ผู้ใหญ่บ้าน / กำนัน	1	1,960	2,118
รวมทั้งหมด 23 ราย							

หมายเหตุ : * หมู่ 3 บ้านสระแก้ว และหมู่ 4 บ้านคลองบางไผ่ ต.สำนักท้อน อยู่ทั้งในเขตอบต.และเขตเทศบาล โดยผู้นำชุมชนในหมู่บ้านนั้นดูแลพื้นที่
ทั้งในเขต อบต.และเขตเทศบาล

● **กลุ่มที่ 3 กลุ่มครัวเรือน**

- **กลุ่มครัวเรือนพื้นที่หลัก** คือ กลุ่มครัวเรือนที่อยู่ในระยะประชิดติดพื้นที่โครงการ
ซึ่งอาจจะได้รับผลกระทบโดยตรงจากกิจกรรมของโครงการ มีครัวเรือนอยู่อาศัย จำนวน 6 ราย และทำการสำรวจ
ทุกครัวเรือน

- **กลุ่มครัวเรือนพื้นที่รอง** คือ กลุ่มที่อยู่ในพื้นที่ศึกษาของโครงการ (ระยะ 2 กิโลเมตร)
แต่ไม่ใช่กลุ่มระยะประชิด การสำรวจความคิดเห็นของประชากรระดับครัวเรือนในบริเวณพื้นที่ศึกษาของโครงการ
ได้กำหนดพื้นที่ใช้ในการศึกษาและการสุ่มตัวอย่างแบบหลายขั้นตอน (Multistage Random Sampling) โดยกำหนด
ผู้ให้สัมภาษณ์จะต้องเป็นผู้ที่มีบทบาทหรือความสำคัญในการให้ข้อมูล คือ หัวหน้าครัวเรือน หรือบุคคลที่สามารถ
ให้ข้อมูลระดับครัวเรือนได้และยินดีให้ความร่วมมือในการตอบแบบสอบถาม โดยได้รับมอบอำนาจจากหัวหน้า
ครัวเรือนแล้วโดยขั้นตอนสุ่มตัวอย่าง มีรายละเอียดดังนี้

ขั้นตอนที่ 1 เลือกพื้นที่กลุ่มตัวอย่างโดยครอบคลุมในเขตพื้นที่ศึกษาระยะ 2 กิโลเมตร
จากขอบพื้นที่โครงการ

ขั้นตอนที่ 2 ใช้ภาพถ่ายทางอากาศ ในการนับหลังคาเรือนสิ่งปลูกสร้างที่อยู่เขตพื้นที่
ศึกษาเพื่อเป็นตัวแทนครัวเรือน เพื่อทราบจำนวนประชากรทั้งหมด พิจารณาจากภาพถ่ายทางอากาศสี ดัดแปลงจาก
Google Earth, 2023 (บันทึกภาพเมื่อเดือนตุลาคม พ.ศ. 2566) พบว่ามีครัวเรือนทั้งสิ้น 3,194 ครัวเรือน

ดังนั้น เพื่อให้ได้ขนาดตัวอย่างที่เพียงพอสามารถเป็นตัวแทนของประชากรครัวเรือนได้
จึงกำหนดค่าความเชื่อมั่นทางสถิติของการเลือกตัวอย่างที่ร้อยละ 95 (ค่าความคลาดเคลื่อน 0.05) โดยใช้สูตร
ของ Yamane (1973)^{1/} เนื่องจากมีจำนวนของครัวเรือนที่แน่นอน (Finite population) สามารถแสดงรายละเอียด
การคำนวณ ดังสมการที่ (1) ได้ดังนี้

$$n = \frac{N}{1 + Ne^2} \quad \text{----- (1)}$$

โดยที่	n	คือ	จำนวนตัวอย่าง
	N	คือ	จำนวนครัวเรือนในพื้นที่ศึกษา
	e	คือ	ค่าความคลาดเคลื่อนที่ยอมรับได้ กำหนดให้ e = 0.05 หรือที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95

หมายเหตุ : ^{1/}(Yamane, Taro. Statistics: An Introductory Analysis. 3rd ed. Tokyo: Harper International Edition, 1973)

แทนค่าในสูตร

$$n = \frac{3,194}{1 + 3,194 (0.05)^2} = 355.48$$

จากจำนวนประชากรครัวเรือนในพื้นที่ศึกษา ทั้งหมด 3,194 ครัวเรือน แทนในสมการที่ (1) ผลการคำนวณจำนวนตัวอย่างได้ผลการคำนวณเท่ากับ 355.48 ตัวอย่าง หลังจากนั้นนำจำนวนตัวอย่างให้มีการกระจายตัวอย่างในแต่ละหมู่บ้าน โดยคำนวณจำนวนตัวอย่างในแต่ละพื้นที่ตามสัดส่วนครัวเรือน ดังสมการที่ (2) โดยทำการสัมภาษณ์ประชาชนในระดับหมู่บ้าน

$$A = \frac{n_1 n}{N} \quad \text{----- (2)}$$

เมื่อ	A	คือ	จำนวนตัวอย่างของกลุ่มเป้าหมาย
	n ₁	คือ	จำนวนครัวเรือนของกลุ่มเป้าหมาย
	N	คือ	จำนวนครัวเรือนทั้งหมดในระยพื้นที่ศึกษา
	n	คือ	จำนวนตัวอย่างทั้งหมดจากสมการ (1)

แทนค่าในสูตร

$$A = \frac{(\text{จำนวนหลังคาเรือนของกลุ่มเป้าหมาย}) (355.48)}{3,194}$$

ซึ่งจากการเทียบสัดส่วนขนาดตัวอย่างแล้ว พบว่า จำนวนขนาดตัวอย่างในแต่ละหมู่บ้านมีเศษทศนิยม จึงปัดเศษทศนิยมขึ้น เมื่อกระจายจำนวนตัวอย่างที่เป็นสัดส่วนโดยตรงกับจำนวนประชากรในแต่ละพื้นที่แล้ว ได้จำนวนตัวอย่างทั้งสิ้น 365 ตัวอย่าง แสดงดังตารางที่ 3.7-6

จากการพิจารณาเพื่อให้เป็นตัวแทนกลุ่มตัวอย่างที่ดีที่เป็นตัวแทนของประชากรแต่ละชุมชนและมีขนาดที่เหมาะสม จำนวนหน่วยตัวอย่างไม่มากหรือน้อยเกินไป ดังนั้น จากตารางที่ 3.7-6 จึงได้พิจารณาเพิ่มเติมจำนวนตัวอย่างในหมู่บ้านที่ได้จำนวนตัวอย่างไม่ครบ 10 ตัวอย่าง ให้ครบ 10 ตัวอย่าง ยกเว้นชุมชนสามัคคี-ชัยสมบุญ(หมู่ 3) ตำบลพลา ที่มีจำนวนประชากร 2 ราย โครงการจึงได้สำรวจทั้งหมด รวมจำนวนตัวอย่างในพื้นที่รองทั้งสิ้น 397 ตัวอย่าง แสดงดังตารางที่ 3.7-7

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

ตารางที่ 3.7-6 กลุ่มครัวเรือนพื้นที่รองในบริเวณพื้นที่ศึกษาของโครงการ

จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	อปท.	หมู่บ้าน/ชุมชน	จำนวนประชากรครัวเรือน	จำนวนตัวอย่าง จากการคำนวณ	จำนวน ที่จะทำการสำรวจ
ระยอง	บ้านฉาง	สำนักท้อน	อบต.สำนักท้อน	1. หมู่ 3 บ้านสระแก้ว	123	13.69	14
				2. หมู่ 4 บ้านคลองบางไผ่	398	44.30	45
				3. หมู่ 8 บ้านเชิงเขา	87	9.68	10
			เทศบาลตำบลสำนักท้อน	4. หมู่ 3 บ้านสระแก้ว	371	41.29	42
				5. หมู่ 4 บ้านคลองบางไผ่	12	1.34	2
		พลา	เทศบาลตำบลพลา	6. หมู่ที่ 1 บ้านโกรกตะแบก	0	0.00	0
				7. หมู่ที่ 2 บ้านจำรุง	86	9.57	11
				8. หมู่ที่ 4 ฟุ่งโปรง	196	21.81	22
				9. หมู่ที่ 5 บ้านพลา	883	98.27	99
				10. หมู่ที่ 6 บ้านตะกาด	490	54.54	55
				11. หมู่ที่ 7 บ้านคลองทราย	331	36.84	37
			เทศบาลเมืองบ้านฉาง	12. ชุมชนวัดศิริภาวนาราม (ม.1)	56	6.23	7
				13. ชุมชนหนองม่วงใหม่ (ม.2)	21	2.34	3
				14. ชุมชนบ้านฉาง-พลา (ม.3)	56	6.23	7
				15. ชุมชนสามัคคีน้ำขัย (ม.3)	26	2.89	3
				16. ชุมชนสามัคคี-ชัยสมบูรณ์ (ม.3)	2	0.22	1
				17. ชุมชนหนองม่วง (ม.4)	56	6.23	7
ชลบุรี	สัตหีบ	พลูดาวหลวง	อบต.พลูดาวหลวง	18. หมู่ที่ 1 บ้านพลูดาวหลวง	0	0.00	0
				19. หมู่ที่ 2 บ้านชลด	0	0.00	0
				20. หมู่ที่ 3 คลองไผ่	0	0.00	0
2 จังหวัด	2 อำเภอ	3 ตำบล	5 อปท.	14 หมู่บ้าน 6 ชุมชน	3,194	355.48	365

หมายเหตุ : การสำรวจนับหลังคาบ้านจากภาพถ่ายดาวเทียม (Google Earth) สืบค้นเมื่อวันที่ 25 ตุลาคม พ.ศ. 2566

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

ตารางที่ 3.7-7 กลุ่มครัวเรือนพื้นที่รองในบริเวณพื้นที่ศึกษาของโครงการ

จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	อปท.	หมู่บ้าน/ชุมชน	จำนวนประชากร ครัวเรือน	จำนวนตัวอย่าง จากการคำนวณ	จำนวน ที่จะทำการ สำรวจ	จำนวน ที่ทำการสำรวจ จริง
ระยอง	บ้านฉาง	สำนักท้อน	อบต.สำนักท้อน	หมู่ 3 บ้านสระแก้ว	123	13.69	14	14
				หมู่ 4 บ้านคลองบางไผ่	398	44.30	45	45
				หมู่ 8 บ้านเชิงเขา	87	9.68	10	10
			เทศบาลตำบลสำนักท้อน	หมู่ 3 บ้านสระแก้ว	371	41.29	42	42
				หมู่ 4 บ้านคลองบางไผ่	12	1.34	2	10
		พลา	เทศบาลตำบลพลา	หมู่ที่ 1 บ้านโกรกตะแบก	0	0.00	0	0
				หมู่ที่ 2 บ้านจำรุง	86	9.57	11	11
				หมู่ที่ 4 หูโปรง	196	21.81	22	22
				หมู่ที่ 5 บ้านพลา	883	98.27	99	99
				หมู่ที่ 6 บ้านตะกาด	490	54.54	55	55
				หมู่ที่ 7 บ้านคลองทราย	331	36.84	37	37
			เทศบาลเมืองบ้านฉาง	ชุมชนวัดศรีภวนาราม (ม.1)	56	6.23	7	10
				ชุมชนหนองม่วงใหม่ (ม.2)	21	2.34	3	10
				ชุมชนบ้านฉาง-พลา (ม.3)	56	6.23	7	10
				ชุมชนสามัคคีน้ำซัย (ม.3)	26	2.89	3	10
				ชุมชนสามัคคี-ชัยสมบูรณ์ (ม.3)	2	0.22	1	2
				ชุมชนหนองม่วง (ม.4)	56	6.23	7	10
ชลบุรี	สัตหีบ	พลูตาหลวง	อบต.พลูตาหลวง	หมู่ที่ 1 บ้านพลูตาหลวง	0	0.00	0	0
				หมู่ที่ 2 บ้านชลอด	0	0.00	0	0
				หมู่ที่ 3 คลองไผ่	0	0.00	0	0
2 จังหวัด	2 อำเภอ	3 ตำบล	5 อปท.	14 หมู่บ้าน 6 ชุมชน	3,194	355.48	365	397

หมายเหตุ : การสำรວงนับหลังคาบ้านจากภาพถ่ายดาวเทียม (Google Earth) สืบค้นเมื่อวันที่ 25 ตุลาคม พ.ศ. 2566

ขั้นตอนที่ 3 เมื่อได้พื้นที่และจำนวนตัวอย่างที่ต้องทำการสำรวจในแต่ละหมู่บ้านแล้ว จึงดำเนินการสำรวจข้อมูลด้วยวิธีการสุ่มตัวอย่างแบบไม่อาศัยความน่าจะเป็น (Non-probability Sampling) โดยใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบมีจุดประสงค์/เฉพาะเจาะจงตามหลักการที่ต้องการ (Purposive Selection) เนื่องจากต้องการให้ได้ผลการศึกษาที่เป็นตัวแทนที่แท้จริงของประชากรในพื้นที่ตามเงื่อนไขและคุณสมบัติที่ตรงและสอดคล้องกับเกณฑ์ที่กำหนด ซึ่งเกณฑ์การพิจารณาประกอบด้วย 1) หัวหน้าครัวเรือน ซึ่งเป็นผู้ที่มีความเข้าใจเกี่ยวกับสภาพความเป็นอยู่ของครัวเรือนเป็นอย่างดีและเป็นผู้ที่มีอำนาจสูงสุดภายในครัวเรือนในการตัดสินใจในกิจกรรมต่างๆ ของครัวเรือน 2) กรณีหัวหน้าครัวเรือนไม่อยู่ ทำการสัมภาษณ์คู่สมรส หรือบุคคลที่ได้รับมอบอำนาจจากหัวหน้าครัวเรือนแทน โดยกำหนดให้ทำการสำรวจครัวเรือนละ 1 ตัวอย่าง จนครบตามจำนวนตัวอย่างที่จะต้องสำรวจในแต่ละหมู่บ้าน

● กลุ่มที่ 4 กลุ่มสถานประกอบการ

กลุ่มสถานประกอบการ คือ ผู้ประกอบการกลุ่มสถานประกอบการในระยะ 500 เมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ซึ่งจะต้องเป็นผู้ประกอบการที่จดทะเบียน มีการดำเนินกิจกรรมทางธุรกิจภายในอาคารหรือสถานประกอบการ และไม่ได้มีลักษณะเพื่ออยู่อาศัยประจำ เช่น ห้างสรรพสินค้า โรงงาน โชว์รูม เป็นต้น สํารวจโดยการสัมภาษณ์เจ้าของสถานประกอบการ ผู้จัดการ/หัวหน้าผู้มีอำนาจในการบริหารสถานประกอบการ หรือผู้ที่ได้รับมอบหมายจากเจ้าของสถานประกอบการ โดยพิจารณาเฉพาะสถานประกอบการที่อยู่ริมถนนสุขุมวิท ถนนหมายเลข 332 และบริเวณแยกพัฒนาเวช ซึ่งอาจจะได้รับผลกระทบจากการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ในช่วงระยะก่อสร้างพบว่า มีจำนวนทั้งสิ้น 6 แห่ง แสดงดังตารางที่ 3.7-8

ตารางที่ 3.7-8 กลุ่มสถานประกอบการที่อาจจะได้รับผลกระทบจากการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ในช่วงระยะก่อสร้าง

ลำดับ	รายชื่อสถานประกอบการ
1.	บริษัท เอส เจ ซี คอนกรีต จำกัด (สาขาอู่ตะเภา)
2.	บริษัท เมอมาเนนท์ คอนสตรัคชั่น จำกัด
3.	บริษัท ตะวัน ซ.ซีวิล จำกัด
4.	ร้านสะดวกซื้อ 7-11 สาขาพรเวช
5.	ร้านสะดวกซื้อ 7-11 สาขาตลาดป่าม่าย
6.	บริษัทกองทรัพย์ ก้าวหน้า จำกัด

2. เครื่องมือในการสำรวจ

● แบบสอบถาม

เป็นเครื่องมือประกอบการสัมภาษณ์เพื่อเก็บรวบรวมข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างแต่ละกลุ่ม โดยข้อคำถามมีทั้งแบบปลายปิด (Close - ended Questions) และแบบปลายเปิด (Open - ended Questions) ที่ออกแบบโดยผู้เชี่ยวชาญ จำแนกตามประเภทของกลุ่มเป้าหมาย ซึ่งใช้แบบสอบถามที่มีโครงสร้างของข้อคำถามหลักคล้ายคลึงกัน และมีบางส่วนแตกต่างกันขึ้นอยู่กับกลุ่มเป้าหมายในการสำรวจ

● เอกสารประกอบการสำรวจข้อมูลด้านเศรษฐกิจสังคม (Flip Chart)

โครงการได้จัดเตรียมเอกสารประกอบการสำรวจข้อมูลด้านเศรษฐกิจสังคม (Flip Chart) สำหรับนำเสนอข้อมูลรายละเอียดโครงการก่อนทำการสำรวจข้อมูลด้านเศรษฐกิจสังคม ซึ่งมีประเด็นในการนำเสนอ ประกอบด้วยความเป็นมา เหตุผลความจำเป็น และวัตถุประสงค์ของโครงการ รายละเอียดโครงการ ผู้ดำเนินการ พื้นที่ที่ทำการศึกษา ขั้นตอนและระยะเวลาดำเนินการ การศึกษาผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นแก่ประชาชนที่อยู่อาศัย หรือประกอบอาชีพอยู่ในสถานที่ดำเนินโครงการและพื้นที่ใกล้เคียง และประชาชนทั่วไป มาตรการป้องกันและแก้ไข หรือเยียวยาความเดือดร้อนหรือความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นจากผลกระทบของโครงการ การมีส่วนร่วมของประชาชน และการประชาสัมพันธ์โครงการและช่องทางการติดต่อสอบถาม

3. ขั้นตอนการดำเนินงาน

- 1) ออกแบบและจัดทำแบบสอบถามแบ่งเป็น 4 ชุด คือ 1) แบบสอบถามกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม 2) แบบสอบถามกลุ่มผู้นำชุมชน 3) แบบสอบถามกลุ่มครัวเรือน และ 4) กลุ่มสถานประกอบการ
- 2) ก่อนออกสนามผู้ควบคุมทีมมีการอบรมพนักงานสัมภาษณ์ โดยให้พนักงานสัมภาษณ์ทุกคนเข้าร่วมประชุม เพื่ออธิบายรายละเอียดโครงการให้ทราบอย่างชัดเจน สามารถตอบคำถามผู้ให้ข้อมูล (ผู้ถูกสัมภาษณ์) รวมทั้งอธิบายข้อคำถามในแบบสอบถามให้พนักงานสัมภาษณ์ได้ทราบและเข้าใจถูกต้องตรงกัน แนะนำเทคนิควิธีการสัมภาษณ์และฝึกให้มีการถาม-ตอบ เพื่อให้เกิดความคล่องและเข้าใจในแบบสอบถามยิ่งขึ้น โดยมีรายละเอียดการอบรมหัวหน้าทีมงานและเจ้าหน้าที่ภาคสนามดังรายละเอียดในหัวข้อการรวบรวมข้อมูลปฐมภูมิ
- 3) วางแผนเก็บรวบรวมข้อมูลภาคสนามและลงพื้นที่เพื่อทำการสัมภาษณ์
- 4) หลังจากการลงสนามสัมภาษณ์แล้วต้องมีการตรวจสอบความสมบูรณ์และถูกต้องของแบบสอบถามให้เรียบร้อยแล้วเสร็จในแต่ละวัน

4. การวิเคราะห์ข้อมูล

โครงการดำเนินการลงรหัสเพื่อเปลี่ยนข้อมูลจากแบบสอบถามเป็นรหัสแล้ว ทำการบันทึกข้อมูล โดยตรวจสอบความถูกต้องของรหัสข้อมูลทั้งหมดก่อน จากนั้นจึงทำการวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้ค่าสถิติโดยค่าที่ใช้ในการศึกษาวิเคราะห์ ได้แก่ จำนวน ร้อยละ และค่าเฉลี่ย โดยการบรรยายและอธิบายข้อมูลออกเป็น 4 กลุ่ม ได้แก่ 1. กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม 2. กลุ่มผู้นำชุมชน 3. กลุ่มครัวเรือน และ 4. กลุ่มสถานประกอบการ

3.7.1.3 ผลการศึกษา

1) ข้อมูลทุติยภูมิ

จากการรวบรวมข้อมูลพื้นฐานด้านเศรษฐกิจ - สังคมของประชาชนที่อาศัยอยู่บริเวณพื้นที่ศึกษารวมถึงข้อมูลทั้งในระดับจังหวัด ระดับอำเภอ และระดับตำบล มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1. ขอบเขตการปกครอง

พื้นที่ศึกษาของโครงการ อยู่ในพื้นที่บางส่วนของอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง และอำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี แสดงดังตารางที่ 3.7-9

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

ตารางที่ 3.7-9 ข้อมูลการปกครองขององค์กรปกครองท้องถิ่นที่อยู่ในพื้นที่ศึกษาของโครงการ

องค์กรปกครองท้องถิ่น ที่ได้รับมอบพื้นที่	พื้นที่ (ตารางกิโลเมตร)	จำนวนชุมชน/ หมู่บ้าน	เขตการปกครอง
อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง			
อบต.สำนักท้อน	82.2	8	ตำบลสำนักท้อน
เทศบาลตำบลสำนักท้อน	14.8	5	
เทศบาลตำบลพลา	66.0	7	ตำบลพลา
เทศบาลเมืองบ้านฉาง	24.0	36	ตำบลบ้านฉาง ตำบลพลา
อำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี			
อบต.พลูตาหลวง	68.4	8	ตำบลพลูตาหลวง

ที่มา : ระบบข้อมูลกลางองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น กรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น, สืบค้นเมื่อวันที่ 25 ตุลาคม พ.ศ. 2566

2. ลักษณะของประชากร

● จำนวนประชากร อัตราการเพิ่มและลดของประชากรและความหนาแน่นของประชากร

อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง : ข้อมูลประชากรระดับตำบลในพื้นที่ศึกษา พบว่า พ.ศ. 2565 องค์การบริหารส่วนตำบลสำนักท้อน มีประชากรจำนวน 10,814 คน มีอัตราการเปลี่ยนแปลงของประชากรเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.8 และมีความหนาแน่นประชากรเฉลี่ยประมาณ 132 คนต่อตารางกิโลเมตร เทศบาลตำบลสำนักท้อน มีประชากร 11,180 คน มีอัตราการเปลี่ยนแปลงของประชากรเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.2 และมีความหนาแน่นประชากรเฉลี่ยประมาณ 756 คนต่อตารางกิโลเมตร เทศบาลตำบลพลา มีประชากร 8,517 คน มีอัตราการเปลี่ยนแปลงของประชากรเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.3 และมีความหนาแน่นประชากรเฉลี่ยประมาณ 129 คนต่อตารางกิโลเมตร และเทศบาลเมืองบ้านฉาง มีประชากร 31,517 คน มีอัตราการเปลี่ยนแปลงของประชากรเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.3 และมีความหนาแน่นประชากรเฉลี่ยประมาณ 1,314 คนต่อตารางกิโลเมตร แสดงดังตารางที่ 3.7-10 และตารางที่ 3.7-11

อำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี : ข้อมูลประชากรระดับตำบลในพื้นที่ศึกษา พบว่า พ.ศ. 2565 องค์การบริหารส่วนตำบลพลูตาหลวง มีประชากร 38,577 คน มีอัตราการเปลี่ยนแปลงของประชากรเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.7 และมีความหนาแน่นประชากรเฉลี่ยประมาณ 564 คนต่อตารางกิโลเมตร แสดงดังตารางที่ 3.7-10 และตารางที่ 3.7-11

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

ตารางที่ 3.7-10 จำนวนประชากร และอัตราการเปลี่ยนแปลงประชากรในพื้นที่จังหวัดระยอง และจังหวัดชลบุรี ระหว่าง พ.ศ. 2563 - 2565

อำเภอ/ตำบล	จำนวนประชากร (คน)									อัตราการเปลี่ยนแปลง (ร้อยละ)	
	พ.ศ. 2563			พ.ศ. 2564			พ.ศ. 2565			พ.ศ. 2564	พ.ศ. 2565
	ชาย	หญิง	รวม	ชาย	หญิง	รวม	ชาย	หญิง	รวม	รวม	รวม
อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง											
อบต.สำนักท้อน	5,572	4,977	10,549	5,546	5,082	10,628	5,680	5,134	10,814	0.7	1.8
- ตำบลสำนักท้อน	5,572	4,977	10,549	5,546	5,082	10,628	5,680	5,134	10,814	0.7	1.8
เทศบาลตำบลสำนักท้อน	5,540	5,711	11,251	5,485	5,676	11,161	5,497	5,683	11,180	-0.8	0.2
- ตำบลสำนักท้อน	5,540	5,711	11,251	5,485	5,676	11,161	5,497	5,683	11,180	-0.8	0.2
เทศบาลตำบลพลา	4,611	4,607	9,218	4,203	4,204	8,407	4,266	4,251	8,517	-8.8	1.3
- ตำบลพลา	4,611	4,607	9,218	4,203	4,204	8,407	4,266	4,251	8,517	-8.8	1.3
เทศบาลเมืองบ้านฉาง	15,243	15,939	31,182	15,316	16,094	31,410	15,336	16,181	31,517	0.7	0.3
- ตำบลพลา	2,824	3,024	5,848	2,805	3,004	5,809	2,751	2,972	5,723	-0.7	-1.5
- ตำบลบ้านฉาง	12,419	12,915	25,334	12,511	13,090	25,601	12,585	13,209	25,794	1.1	0.8
อำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี											
อบต.พลูตาหลวง	18,831	18,152	36,983	19,628	18,670	38,298	19,934	18,643	38,577	3.6	0.7
- ตำบลพลูตาหลวง	18,831	18,152	36,983	19,628	18,670	38,298	19,934	18,643	38,577	3.6	0.7

ที่มา : กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย, สืบค้นเมื่อวันที่ 25 ตุลาคม พ.ศ. 2566

ตารางที่ 3.7-11 จำนวนประชากร และครัวเรือนจำแนกตามเขตการปกครอง พ.ศ. 2565

เขตการปกครอง	จำนวนประชากร (คน)			จำนวน ครัวเรือน	พื้นที่ (ตร.กม.)	ความหนาแน่น ประชากร (คนต่อ ตร.กม.)
	ชาย	หญิง	รวม			
อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง						
อบต.สำนักท้อน	5,680	5,134	10,814	5,002	82.2	132
ตำบลสำนักท้อน					-	-
เทศบาลตำบลสำนักท้อน	5,497	5,683	11,180	6,164	14.8	756
ตำบลสำนักท้อน					-	-
เทศบาลตำบลพลา	4,266	4,251	8,517	5,630	66.0	129
ตำบลพลา					-	-
เทศบาลเมืองบ้านฉาง	15,336	16,181	31,517	21,316	24.0	1,314
ตำบลพลา					-	-
ตำบลบ้านฉาง					-	-
อำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี						
อบต.พลูตาหลวง	19,934	18,643	38,577	20,742	68.4	564
ตำบลพลูตาหลวง					-	-

หมายเหตุ : สัญลักษณ์ (-) คือ ไม่มีข้อมูล

ที่มา : สถิติประชากรและบ้าน เข้าถึงได้ จาก : <http://stat.dopa.go.th>, สืบค้นเมื่อวันที่ 25 ตุลาคม พ.ศ. 2566

● **สัดส่วนประชากรจำแนกตามกลุ่มอายุ**

สัดส่วนประชากรสามารถจำแนกตามกลุ่มอายุเป็นวัยเด็ก (0 - 14 ปี) วัยแรงงาน (15 - 59 ปี) และวัยสูงอายุ (60 ปีขึ้นไป) ของจังหวัดระยอง อำเภอบ้านฉาง และจังหวัดชลบุรี อำเภอสัตหีบ รายละเอียดดังนี้

- **จังหวัดระยอง**

ในปี พ.ศ. 2563 - 2565 จังหวัดระยองมีสัดส่วนของประชากรที่อยู่ในวัยแรงงานมากกว่าประชากรกลุ่มอายุอื่นๆ โดยใน พ.ศ. 2565 พบว่า ประชากรวัยเด็ก (0 - 14 ปี) มีจำนวน 139,058 คน วัยแรงงาน (15 - 59 ปี) มีจำนวน 509,498 คน และผู้สูงอายุ (60 ปีขึ้นไป) มีจำนวน 110,830 คน ซึ่งคิดเป็นสัดส่วน 1 : 5 : 1 ตามลำดับ แสดงดังตารางที่ 3.7-12

ตารางที่ 3.7-12 สัดส่วนประชากรจำแนกตามกลุ่มอายุ จังหวัดระยอง ระหว่าง พ.ศ. 2563 - 2565

ปี	สัดส่วนประชากรตามกลุ่มอายุ (คน)		
	เด็ก (0 - 14 ปี)	แรงงาน (15 - 59 ปี)	สูงอายุ (60 ปีขึ้นไป)
พ.ศ. 2563	143,949	496,748	100,827
พ.ศ. 2564	142,116	503,506	105,721
พ.ศ. 2565	139,058	509,498	110,830

ที่มา : กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย, สืบค้นเมื่อวันที่ 25 ตุลาคม พ.ศ. 2566

อำเภอบ้านฉาง : สำหรับสัดส่วนประชากรจำแนกตามกลุ่มอายุของอำเภอบ้านฉางพบว่า มีความคล้ายคลึงกับสัดส่วนประชากรของจังหวัดระยอง กล่าวคือจำนวนประชากรระหว่าง พ.ศ. 2563 - 2565 มีสัดส่วนของประชากรวัยแรงงาน (15 - 59 ปี) มากที่สุด โดยใน พ.ศ. 2565 พบว่า ประชากรวัยเด็ก (0 - 14 ปี) มีจำนวน 14,293 คน วัยแรงงาน (15 - 59 ปี) มีจำนวน 53,219 คน และผู้สูงอายุ (60 ปีขึ้นไป) มีจำนวน 10,654 คน ซึ่งคิดเป็นสัดส่วน 1 : 5 : 1 ตามลำดับ แสดงดังตารางที่ 3.7-13

ตารางที่ 3.7-13 สัดส่วนประชากรจำแนกตามกลุ่มอายุ อำเภอบ้านฉาง ระหว่าง พ.ศ. 2563 - 2565

ปี	สัดส่วนประชากรตามกลุ่มอายุ (คน)		
	เด็ก (0 - 14 ปี)	แรงงาน (15 - 59 ปี)	สูงอายุ (60 ปีขึ้นไป)
พ.ศ. 2563	15,015	45,021	9,563
พ.ศ. 2564	14,724	52,560	10,109
พ.ศ. 2565	14,293	53,219	10,654

ที่มา : กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย, สืบค้นเมื่อวันที่ 25 ตุลาคม พ.ศ. 2566

- จังหวัดชลบุรี

ในปี พ.ศ. 2563 - 2565 จังหวัดชลบุรีมีสัดส่วนของประชากรที่อยู่ในวัยแรงงานมากกว่าประชากรกลุ่มอายุอื่นๆ โดยใน พ.ศ. 2565 พบว่า ประชากรวัยเด็ก (0 - 14 ปี) มีจำนวน 287,432 คน วัยแรงงาน (15 - 59 ปี) มีจำนวน 1,064,161 คน และผู้สูงอายุ (60 ปีขึ้นไป) มีจำนวน 243,165 คน ซึ่งคิดเป็นสัดส่วน 1 : 4 : 1 ตามลำดับ แสดงดังตารางที่ 3.7-14

ตารางที่ 3.7-14 สัดส่วนประชากรจำแนกตามกลุ่มอายุ จังหวัดชลบุรี ระหว่าง พ.ศ. 2563 - 2565

ปี	สัดส่วนประชากรตามกลุ่มอายุ (คน)		
	เด็ก (0 - 14 ปี)	แรงงาน (15 - 59 ปี)	สูงอายุ (60 ปีขึ้นไป)
พ.ศ. 2563	299,929	1,045,527	221,429
พ.ศ. 2564	294,234	1,057,291	232,147
พ.ศ. 2565	287,432	1,064,161	243,165

ที่มา : กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย, สืบค้นเมื่อวันที่ 25 ตุลาคม พ.ศ. 2566

อำเภอสัตหีบ : สำหรับสัดส่วนประชากรจำแนกตามกลุ่มอายุของอำเภอสัตหีบพบว่า มีความคล้ายคลึงกับสัดส่วนประชากรของจังหวัดชลบุรี กล่าวคือจำนวนประชากรระหว่าง พ.ศ. 2563 - 2565 มีสัดส่วนของประชากรวัยแรงงาน (15 - 59 ปี) มากที่สุด โดยใน พ.ศ. 2565 พบว่า ประชากรวัยเด็ก (0 - 14 ปี)

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

มีจำนวน 23,456 คน วัยแรงงาน (15 - 59 ปี) มีจำนวน 114,153 คน และผู้สูงอายุ (60 ปีขึ้นไป) มีจำนวน 26,374 คน ซึ่งคิดเป็นสัดส่วน 1 : 5 : 1 ตามลำดับ แสดงดังตารางที่ 3.7-15

ตารางที่ 3.7-15 สัดส่วนประชากรจำแนกตามกลุ่มอายุ อำเภอสัตหีบ ระหว่าง พ.ศ. 2563 - 2565

ปี	สัดส่วนประชากรตามกลุ่มอายุ (คน)		
	เด็ก (0 - 14 ปี)	แรงงาน (15 - 59 ปี)	สูงอายุ (60 ปีขึ้นไป)
พ.ศ. 2563	25,301	112,957	23,644
พ.ศ. 2564	24,439	114,769	25,066
พ.ศ. 2565	23,456	114,153	26,374

ที่มา : กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย, สืบค้นเมื่อวันที่ 25 ตุลาคม พ.ศ. 2566

● อัตราการว่างงาน

- จังหวัดระยอง

อัตราการว่างงานของจังหวัดระยอง แต่ละไตรมาสปรับตัวในระดับที่เพิ่มขึ้น และลดลงตามปัจจัยภาวะเศรษฐกิจ เนื่องจากจังหวัดระยอง มีโครงสร้างหลักทางเศรษฐกิจ คือ ภาคอุตสาหกรรม เมื่อมีการขยายตัวและลงทุนเพิ่มของผู้ประกอบการ จะส่งผลให้อัตราการว่างงานต่ำ สำหรับอัตราการว่างงานในจังหวัดระยอง ปี พ.ศ. 2565 มีอัตราที่ 1.4 ซึ่งมากกว่าปี พ.ศ. 2564 แสดงดังตารางที่ 3.7-16

ตารางที่ 3.7-16 จำนวนผู้ว่างงาน และอัตราการว่างงานของจังหวัดระยอง ระหว่าง พ.ศ. 2563 - 2565

ปี พ.ศ.	จำนวนผู้ไม่มีงานทำในจังหวัด	กำลังแรงงานในจังหวัด	อัตราการว่างงานในจังหวัด
2563	6,180	588,618	1.1
2564	5,890	578,578	1.0
2565	9,782	679,066	1.4

ที่มา : สถานการณ์แรงงานจังหวัดระยอง พ.ศ. 2563 - 2565, สำนักงานแรงงานจังหวัดระยอง, สืบค้นเมื่อวันที่ 25 ตุลาคม พ.ศ. 2566

- จังหวัดชลบุรี

อัตราการว่างงานของจังหวัดชลบุรี แต่ละไตรมาสปรับตัวในระดับที่เพิ่มขึ้นและลดลงตามปัจจัยภาวะเศรษฐกิจ เนื่องจากจังหวัดชลบุรี มีโครงสร้างหลักทางเศรษฐกิจ คือ ภาคอุตสาหกรรม เมื่อมีการขยายตัวและลงทุนเพิ่มของผู้ประกอบการ จะส่งผลให้อัตราการว่างงานต่ำ สำหรับอัตราการว่างงานในจังหวัดชลบุรี ปี พ.ศ. 2565 มีอัตราที่ 1.9 ซึ่งมากกว่าปี พ.ศ. 2564 แสดงดังตารางที่ 3.7-17

ตารางที่ 3.7-17 จำนวนผู้ว่างงาน และอัตราการว่างงานของจังหวัดชลบุรี ระหว่าง พ.ศ. 2563 - 2565

พ.ศ.	จำนวนผู้ไม่มีงานทำในจังหวัด	กำลังแรงงานในจังหวัด	อัตราการว่างงานในจังหวัด
2563	12,075	1,028,110	1.2
2564	14,789	1,074,338	1.4
2565	20,462	1,082,030	1.9

ที่มา : สถานการณ์แรงงานจังหวัดชลบุรี พ.ศ. 2563 - 2565, สำนักงานแรงงานจังหวัดชลบุรี, สืบค้นเมื่อวันที่ 25 ตุลาคม พ.ศ. 2566

- ประชากรแฝง

- จังหวัดระยอง

จากรายงานสรุปผลที่สำคัญประชากรแฝงในประเทศไทย พ.ศ. 2565 ข้อมูลประชากรแฝงในพื้นที่จังหวัดระยอง ปี พ.ศ. 2565 พบว่า มีประชากรแฝงทั้งหมด 266,800 คน โดยแบ่งเป็นประชากรแฝงกลางคืน 259,600 คน และประชากรแฝงกลางวัน 7,200 คน โดยแบ่งเป็นประชากรแฝงกลางวันที่เข้ามาทำงาน 6,400 คน และประชากรแฝงกลางวันที่เข้ามาเรียนหนังสือ 800 คน (สำนักงานสถิติแห่งชาติ, พ.ศ. 2565)

- จังหวัดชลบุรี

จากรายงานสรุปผลที่สำคัญประชากรแฝงในประเทศไทย พ.ศ. 2565 ข้อมูลประชากรแฝงในพื้นที่จังหวัดชลบุรี ปี พ.ศ. 2565 พบว่า มีการกระจายตัวของประชากรแฝงกลางคืนอยู่ในอันดับ 3 ของประเทศ ซึ่งมีประชากรแฝงทั้งหมด 606,500 คน โดยแบ่งเป็นประชากรแฝงกลางคืน 600,600 คน และประชากรแฝงกลางวัน 5,900 คน โดยแบ่งเป็นประชากรแฝงกลางวันที่เข้ามาทำงาน 3,000 คน และประชากรแฝงกลางวันที่เข้ามาเรียนหนังสือ 2,900 คน (สำนักงานสถิติแห่งชาติ, พ.ศ. 2565)

3. ลักษณะทางเศรษฐกิจ

- ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด (Gross Provincial Products: GPP)

- จังหวัดระยอง

ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดระยอง พ.ศ. 2564 พบว่า มีมูลค่า 955,119 ล้านบาท โดยสาขาการผลิตอุตสาหกรรม ทำรายได้ให้กับจังหวัดมากที่สุด รองลงมาคือ การทำเหมืองแร่ และเหมืองหิน ลำดับที่สาม คือ การขายส่ง การขายปลีก การซ่อมแซมยานยนต์ จักรยานยนต์ ของใช้ส่วนบุคคล และของใช้ในครัวเรือน แสดงดังตารางที่ 3.7-18

**ตารางที่ 3.7-18 ผลผลิตทั้งหมดรวมจังหวัด ตามราคาประจำปี จำแนกตามสาขาการผลิตของจังหวัดระยอง
 ระหว่าง พ.ศ. 2562 - 2564**

สาขาการผลิต	ผลผลิตทั้งหมดรวมจังหวัด (ล้านบาท)		
	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564
ภาคเกษตรกรรม	26,119	27,526	25,883
เกษตรกรรม การล่าสัตว์ การป่าไม้ และการประมง	26,119	27,526	25,883
นอกภาคเกษตรกรรม	986,780	827,525	929,236
การทำเหมืองแร่และเหมืองหิน	272,401	196,555	217,352
การผลิตอุตสาหกรรม	451,112	397,284	465,160
การไฟฟ้า ก๊าซ ไอน้ำ และระบบปรับอากาศ	89,976	69,853	65,627
การจัดหาน้ำ การจัดการน้ำเสียและของเสียรวมถึงกิจกรรมที่เกี่ยวข้อง	6,051	7,259	7,868
การก่อสร้าง	8,441	9,844	10,465
การขายส่ง การขายปลีก การซ่อมแซมยานยนต์ จักรยานยนต์ ของใช้ส่วนบุคคล และของใช้ในครัวเรือน	83,553	74,688	86,388
การขนส่งและสถานที่เก็บสินค้า	23,093	21,335	23,239
ที่พักแรมและบริการด้านอาหาร	4,437	2,984	2,791
ข้อมูลข่าวสารและการสื่อสาร	1,968	2,162	2,994
กิจกรรมทางการเงินและการประกันภัย	12,945	12,986	13,829
กิจกรรมเกี่ยวกับอสังหาริมทรัพย์	7,247	7,766	8,058
กิจกรรมวิชาชีพ วิทยาศาสตร์ และกิจกรรมทางวิชาการ	1,175	1,046	1,163
กิจกรรมการบริหารและบริการสนับสนุน	4,914	4,003	4,358
การบริหารราชการ การป้องกันประเทศและประกันสังคมภาคบังคับ	8,646	9,038	9,050
การศึกษา	3,606	3,600	3,613
กิจกรรมด้านสุขภาพและงานสังคมสงเคราะห์	3,829	3,999	4,352
ศิลปะ ความบันเทิงและนันทนาการ	572	391	410
กิจกรรมบริการด้านอื่นๆ	2,814	2,734	2,519
ผลผลิตทั้งหมดรวมจังหวัด	1,012,899	855,051	955,119

ที่มา : สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, สืบค้นเมื่อวันที่ 25 ตุลาคม พ.ศ. 2566

- จังหวัดชลบุรี

ผลผลิตทั้งหมดรวมจังหวัดชลบุรี พ.ศ. 2564 พบว่า มีมูลค่า 1,009,363 ล้านบาท โดยสาขาการผลิตอุตสาหกรรม สามารถทำรายได้ให้กับจังหวัดมากที่สุด รองลงมาคือ การขายส่ง การขายปลีก การซ่อมแซมยานยนต์ จักรยานยนต์ ของใช้ส่วนบุคคล และของใช้ในครัวเรือน ลำดับที่สาม คือ การขนส่งและสถานที่เก็บสินค้า แสดงดังตารางที่ 3.7-19

**ตารางที่ 3.7-19 ผลผลิตทั้งหมดรวมจังหวัด ตามราคาประจำปี จำแนกตามสาขาการผลิต ของจังหวัดชลบุรี
 ระหว่าง พ.ศ. 2562 - 2564**

สาขาการผลิต	ผลผลิตทั้งหมดรวมจังหวัด (ล้านบาท)		
	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564
ภาคเกษตรกรรม	18,706	17,986	19,188
เกษตรกรรม การล่าสัตว์ การป่าไม้ และการประมง	18,706	17,986	19,188
นอกภาคเกษตรกรรม	1,009,037	848,595	990,175
การทำเหมืองแร่และเหมืองหิน	3,842	3,542	3,399
การผลิตอุตสาหกรรม	523,286	465,927	559,670
การไฟฟ้า ก๊าซ ไอน้ำ และระบบปรับอากาศ	4,593	4,562	5,210
การจัดหาน้ำ การจัดการน้ำเสียและของเสียรวมถึงกิจกรรมที่เกี่ยวข้อง	4,444	4,460	4,724
การก่อสร้าง	20,673	17,898	18,884
การขายส่ง การขายปลีก การซ่อมแซมยานยนต์ จักรยานยนต์ ของใช้ส่วนบุคคล และของใช้ในครัวเรือน	116,760	108,387	121,687
การขนส่งและสถานที่เก็บสินค้า	67,146	63,966	67,579
ที่พักแรมและบริการด้านอาหาร	90,196	39,108	29,035
ข้อมูลข่าวสารและการสื่อสาร	5,344	6,177	6,361
กิจกรรมทางการเงินและการประกันภัย	31,379	30,448	31,790
กิจกรรมเกี่ยวกับอสังหาริมทรัพย์	18,535	15,215	16,363
กิจกรรมวิชาชีพ วิทยาศาสตร์ และกิจกรรมทางวิชาการ	3,212	2,935	3,683
กิจกรรมการบริหารและบริการสนับสนุน	14,206	10,172	10,543
การบริหารราชการ การป้องกันประเทศและประกันสังคมภาคบังคับ	41,024	41,375	42,517
การศึกษา	12,020	12,716	13,280
กิจกรรมด้านสุขภาพและงานสังคมสงเคราะห์	12,765	12,805	14,202
ศิลปะ ความบันเทิงและนันทนาการ	1,838	1,065	826
กิจกรรมบริการด้านอื่นๆ	8,430	7,837	8,220
ผลผลิตทั้งหมดรวมจังหวัด	1,027,743	866,581	1,009,363

ที่มา : สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, สืบค้นเมื่อวันที่ 25 ตุลาคม พ.ศ. 2566

● **รายได้ต่อหัวของประชากรต่อปี**

- **จังหวัดระยอง**

รายได้ต่อหัวของประชากรต่อปี (GPP per Capita) ของจังหวัดระยอง พ.ศ. 2564 เท่ากับ 955,119 บาทต่อคน เมื่อเปรียบเทียบกับ พ.ศ. 2563 ซึ่งเท่ากับ 855,051 บาทต่อคน จะเพิ่มขึ้น 100,068 บาทต่อคน

- **จังหวัดชลบุรี**

รายได้ต่อหัวของประชากรต่อปี (GPP per Capita) ของจังหวัดชลบุรี พ.ศ. 2564 เท่ากับ 1,009,363 บาทต่อคน เมื่อเปรียบเทียบกับ พ.ศ. 2563 ซึ่งเท่ากับ 893,282 บาทต่อคน จะเพิ่มขึ้น 116,081 บาทต่อคน

● **รายได้และรายจ่ายของครัวเรือน**

- **จังหวัดระยอง**

ข้อมูลรายได้และรายจ่ายโดยเฉลี่ยต่อเดือน พ.ศ. 2564 (ปีล่าสุดที่มีการสำรวจข้อมูล) ของจังหวัดระยองมีแนวโน้มใกล้เคียงกัน โดยใน พ.ศ. 2564 ประชากรจังหวัดระยองมีรายได้และรายจ่ายเฉลี่ยต่อเดือนต่อครัวเรือนเท่ากับ 28,142.1 และ 22,365.6 บาท ตามลำดับ แสดงดังตารางที่ 3.7-20

ตารางที่ 3.7-20 รายได้เฉลี่ยต่อเดือนต่อครัวเรือนของจังหวัดระยอง ระหว่าง พ.ศ. 2560 - 2564

จังหวัดระยอง	ปี		
	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2564
รายได้เฉลี่ย (บาท)	27,797.8	24,299.1	28,142.1
รายจ่ายเฉลี่ย (บาท)	22,698.8	20,806.9	22,365.6

หมายเหตุ : จัดทำข้อมูลทุก 2 ปี

ที่มา : สถิติรายได้และรายจ่ายของครัวเรือน สำนักงานสถิติแห่งชาติ, สืบค้นเมื่อวันที่ 25 ตุลาคม พ.ศ. 2566

- **จังหวัดชลบุรี**

ข้อมูลรายได้และรายจ่ายโดยเฉลี่ยต่อเดือน พ.ศ. 2564 (ปีล่าสุดที่มีการสำรวจข้อมูล) ของจังหวัดชลบุรีมีแนวโน้มใกล้เคียงกัน โดยใน พ.ศ. 2564 ประชากรจังหวัดชลบุรีมีรายได้และรายจ่ายเฉลี่ยต่อเดือนต่อครัวเรือนเท่ากับ 32,355.8 และ 28,001.5 บาท ตามลำดับ แสดงดังตารางที่ 3.7-21

ตารางที่ 3.7-21 รายได้เฉลี่ยต่อเดือนต่อครัวเรือนของจังหวัดชลบุรี ระหว่าง พ.ศ. 2560 - 2564

จังหวัดชลบุรี	ปี		
	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2564
รายได้เฉลี่ย (บาท)	27,665.4	28,705.9	32,355.8
รายจ่ายเฉลี่ย (บาท)	24,572.5	25,683.7	28,001.5

หมายเหตุ : จัดทำข้อมูลทุก 2 ปี

ที่มา : สถิติรายได้และรายจ่ายของครัวเรือน สำนักงานสถิติแห่งชาติ, สืบค้นเมื่อวันที่ 25 ตุลาคม พ.ศ. 2566

● **อุตสาหกรรมและการพาณิชย์กรรม**

- **จังหวัดระยอง**

จังหวัดระยอง มีนิคมอุตสาหกรรมจำนวน 16 แห่ง เขตประกอบการจำนวน 5 แห่ง ซึ่งเป็นผลจากการพัฒนาพื้นที่ภาคตะวันออกไปสู่การเป็นฐานอุตสาหกรรมหลักของประเทศ ทั้งนี้กลุ่มอุตสาหกรรมที่มีเงินลงทุนมากที่สุดของจังหวัดระยอง 3 อันดับ (ปี พ.ศ. 2564) ได้แก่ กลุ่มเคมีภัณฑ์และผลิตภัณฑ์เคมี เงินลงทุน

432,253 ล้านบาท รองลงมาคือ กลุ่มผลิตยานพาหนะและอุปกรณ์ รวมทั้งการซ่อมยานพาหนะและอุปกรณ์
เงินลงทุน 193,104 ล้านบาท และกลุ่มผลิตภัณฑ์จากเคมี เช่น การกลั่นน้ำมัน เงินลงทุน 102,800 ล้านบาท
(แผนพัฒนาจังหวัดระยอง พ.ศ. 2566 - 2570, สำนักงานจังหวัดระยอง)

- จังหวัดชลบุรี

จังหวัดชลบุรี มีนิคมอุตสาหกรรมจำนวน 12 แห่ง เขตประกอบการจำนวน 2 แห่ง
ซึ่งเป็นผลจากการพัฒนาพื้นที่ภาคตะวันออกไปสู่การเป็นฐานอุตสาหกรรมหลักของประเทศ ทั้งนี้กลุ่มอุตสาหกรรม
ที่มีเงินลงทุนมากที่สุดของจังหวัดชลบุรี 3 อันดับ (ปี พ.ศ. 2564) ได้แก่ กลุ่มอุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์จากปิโตรเลียม
เงินลงทุน 58,374.8 ล้านบาท รองลงมาคือ กลุ่มอุตสาหกรรมผลิตเครื่องใช้ไฟฟ้าและอุปกรณ์ เงินลงทุน 24,690.8
ล้านบาท และกลุ่มอุตสาหกรรมผลิตยานพาหนะและอุปกรณ์ รวมทั้งการซ่อมยานพาหนะและอุปกรณ์ เงินลงทุน
18,388.8 ล้านบาท (แผนพัฒนาจังหวัดชลบุรี พ.ศ. 2566 - 2570, สำนักงานจังหวัดชลบุรี)

4. ลักษณะทางสังคม

● การศึกษา

- จำนวนสถาบันการศึกษา

จังหวัดระยอง มีสถานศึกษาทั้งหมดรวม 425 แห่ง แบ่งเป็นการศึกษาขั้นพื้นฐาน
221 แห่ง การศึกษาระดับอาชีวศึกษา / เอกชน 32 แห่ง อยู่ในการดูแลของกรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น 155 แห่ง
อื่นๆ 17 แห่ง และระดับอุดมศึกษา (มหาวิทยาลัย) 1 แห่ง สถานศึกษาที่สำคัญ เช่น สถาบันวิทยสิริเมธี (แผนพัฒนา
จังหวัดระยอง พ.ศ. 2566 - 2570, สำนักงานจังหวัดระยอง)

องค์การบริหารส่วนตำบลสำนักท้อน มีสถานศึกษาทั้งหมดรวม 5 แห่ง แบ่งเป็น
โรงเรียนประถมศึกษา 2 แห่ง โรงเรียนมัธยมศึกษา 1 แห่ง และศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก 2 แห่ง (แผนพัฒนาท้องถิ่น
พ.ศ. 2566 - 2570, องค์การบริหารส่วนตำบลสำนักท้อน)

เทศบาลตำบลสำนักท้อน มีสถานศึกษาทั้งหมดรวม 11 แห่ง แบ่งเป็นสถานศึกษา
ภาครัฐ (สพฐ.) 4 แห่ง ภาคเอกชน กรมสามัญศึกษา 2 แห่ง สำนักงานคณะกรรมการการอาชีวศึกษา (สอศ.) (กรม
อาชีวศึกษา" (เดิม)) 1 แห่ง และศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก 4 แห่ง (แผนพัฒนาท้องถิ่น พ.ศ. 2566 - 2570, เทศบาลตำบล
สำนักท้อน)

เทศบาลตำบลพลา มีสถานศึกษาทั้งหมดรวม 8 แห่ง แบ่งเป็น โรงเรียนประถมศึกษา
4 แห่ง โรงเรียนมัธยมศึกษา 2 แห่ง และศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก 2 แห่ง (แผนพัฒนาท้องถิ่น พ.ศ. 2566 - 2570, เทศบาล
ตำบลพลา)

เทศบาลเมืองบ้านฉาง มีสถานศึกษาทั้งหมดรวม 5 แห่ง แบ่งเป็นโรงเรียนระดับ
อนุบาล 1 แห่ง โรงเรียนประถมศึกษา 2 แห่ง และศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก 2 แห่ง (แผนพัฒนาท้องถิ่น พ.ศ. 2566 - 2570,
เทศบาลเมืองบ้านฉาง)

จังหวัดชลบุรี มีสถานศึกษาทั้งหมดรวม 534 แห่ง แบ่งเป็นสถานศึกษา
สังกัดกระทรวงศึกษาธิการ 484 แห่ง และส่วนราชการอื่นๆ 50 แห่ง โดยส่วนใหญ่เป็นสถานศึกษาในระบบโรงเรียน

สังกัดสำนักงานคณะกรรมการการศึกษาขั้นพื้นฐานมากที่สุด คือ จำนวน 308 แห่ง รองลงมาคือ สังกัดสำนักงาน
คณะกรรมการส่งเสริมการศึกษาเอกชน จำนวน 127 แห่ง (แผนพัฒนาจังหวัดชลบุรี พ.ศ. 2566 - 2570, สำนักงาน
จังหวัดชลบุรี)

องค์การบริหารส่วนตำบลพลูตาหลวง มีสถานศึกษาทั้งหมดรวม 8 แห่ง แบ่งเป็น
สถานศึกษาภาครัฐ 5 แห่ง ภาคเอกชน 1 แห่ง และศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก 2 แห่ง (แผนพัฒนาท้องถิ่น พ.ศ. 2566 -
2570, องค์การบริหารส่วนตำบลพลูตาหลวง)

- ระดับการศึกษา

จังหวัดระยอง จากรายงานสถานการณ์แรงงานจังหวัดระยอง พ.ศ. 2565 พบว่า
ผู้มีส่วนทำส่วนใหญ่มีการศึกษาระดับอุดมศึกษา จำนวน 203,013 คน (ร้อยละ 30.3) รองลงมาคือ ระดับมัธยมศึกษา
ตอนปลาย จำนวน 162,245 คน (ร้อยละ 24.2) มัธยมศึกษาตอนต้น จำนวน 115,154 คน (ร้อยละ 17.2)
และประถมศึกษา จำนวน 102,435 คน (ร้อยละ 15.3) ตามลำดับ (สำนักงานแรงงานจังหวัดระยอง พ.ศ. 2565)

จังหวัดชลบุรี จากรายงานสถานการณ์แรงงานจังหวัดชลบุรี พ.ศ. 2565 พบว่า
ผู้มีส่วนทำส่วนใหญ่มีการศึกษาระดับอุดมศึกษา จำนวน 289,398 คน (ร้อยละ 26.9) รองลงมาคือ ระดับมัธยมศึกษา
ตอนต้น จำนวน 248,181 คน (ร้อยละ 23.1) มัธยมศึกษาตอนปลาย จำนวน 243,997 คน (ร้อยละ 22.7)
และประถมศึกษา จำนวน 143,762 คน (ร้อยละ 13.3) ตามลำดับ (สำนักงานแรงงานจังหวัดชลบุรี พ.ศ. 2565)

● การประกอบอาชีพของประชากร

จังหวัดระยอง จากรายงานสถานการณ์แรงงานจังหวัดระยอง พ.ศ. 2565 ผู้มีส่วนทำ
ตามอาชีพในปี พ.ศ. 2565 พบว่า อาชีพที่มีผู้ทำงานมากที่สุด 5 อันดับแรก คือ ผู้ปฏิบัติงานที่มีฝีมือในการเกษตร
และการประมง จำนวน 124,612 คน (ร้อยละ 18.6) อันดับสอง คือ พนักงานบริการและพนักงานในร้านค้าและตลาด
จำนวน 120,479 คน (ร้อยละ 18.0) อันดับสาม คือ ผู้ปฏิบัติการโรงงานและเครื่องจักรและผู้ปฏิบัติงานด้าน
การประกอบ จำนวน 116,070 คน (ร้อยละ 17.3) อันดับสี่ คือ พนักงานด้านความสามารถทางฝีมือและธุรกิจการค้า
ที่เกี่ยวข้อง จำนวน 100,046 คน (ร้อยละ 14.9) และอันดับห้า คือ อาชีพขั้นพื้นฐานต่างๆ ในด้านการขายและ
การให้บริการ จำนวน 64,146 คน (ร้อยละ 9.5) ตามลำดับ (สำนักงานแรงงานจังหวัดระยอง พ.ศ. 2565)

จังหวัดชลบุรี จากรายงานสถานการณ์แรงงานจังหวัดชลบุรี พ.ศ. 2565 ผู้มีส่วนทำ
ตามอาชีพในปี พ.ศ. 2565 พบว่า อาชีพที่มีผู้ทำงานมากที่สุด 5 อันดับแรก คือ พนักงานบริการและพนักงานในร้านค้า
และตลาด จำนวน 300,179 คน (ร้อยละ 27.9) อันดับสอง คือ ผู้ปฏิบัติการโรงงานและเครื่องจักร และผู้ปฏิบัติงาน
ด้านประกอบการ จำนวน 300,119 คน (ร้อยละ 27.9) อันดับสาม คือ ผู้ปฏิบัติงานด้านความสามารถทางฝีมือ และธุรกิจ
อื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง จำนวน 133,221 คน (ร้อยละ 12.4) อันดับสี่ คือ ผู้ปฏิบัติวิชาชีพด้านเทคนิคสาขาต่างๆ และอาชีพ
ที่เกี่ยวข้อง จำนวน 82,648 คน (ร้อยละ 7.7) และอันดับห้า คือ อาชีพขั้นพื้นฐานต่างๆ ในด้านการขาย และ
การให้บริการ จำนวน 80,589 คน (ร้อยละ 7.5) ตามลำดับ (สำนักงานแรงงานจังหวัดชลบุรี พ.ศ. 2565)

● ความยากจน

- จังหวัดระยอง

ข้อมูลจากการสำรวจภาวะเศรษฐกิจ - สังคมของครัวเรือน สำนักงานสถิติแห่งชาติ
 ระหว่าง พ.ศ. 2562 - 2564 จังหวัดระยอง พบว่า พ.ศ. 2562 มีสัดส่วนคนจนมากที่สุด ร้อยละ 0.8 หรือประมาณ
 7,600 คน รองลงมาคือ พ.ศ. 2563 มีสัดส่วนคนจนร้อยละ 0.5 หรือประมาณ 4,900 คน และ พ.ศ. 2564 มีสัดส่วน
 คนจนร้อยละ 0.1 หรือประมาณ 1,300 คน ตามลำดับ แสดงดังตารางที่ 3.7-22

ตารางที่ 3.7-22 จำนวนคนจนและสัดส่วนคนจนของจังหวัดระยอง เมื่อวัดรายจ่ายเพื่อการอุปโภคบริโภค
 ระหว่าง พ.ศ. 2562 - 2564

จังหวัดระยอง	ปี		
	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564
จำนวนคนจน (คน)	7,600	4,900	1,300
สัดส่วนคนจน (ร้อยละ)	0.8	0.5	0.1

ที่มา : สถิติรายได้และรายจ่ายของครัวเรือน สำนักงานสถิติแห่งชาติ, สืบค้นเมื่อวันที่ 25 ตุลาคม พ.ศ. 2566

- จังหวัดชลบุรี

ข้อมูลจากการสำรวจภาวะเศรษฐกิจ - สังคมของครัวเรือน สำนักงานสถิติแห่งชาติ
 ระหว่าง พ.ศ. 2562 - 2564 จังหวัดชลบุรี พบว่า พ.ศ. 2562 มีสัดส่วนคนจนมากที่สุด ร้อยละ 1.2 หรือประมาณ
 21,700 คน รองลงมาคือ พ.ศ. 2563 มีสัดส่วนคนจน ร้อยละ 0.1 หรือประมาณ 700 คน และ พ.ศ. 2564
 ไม่มีคนยากจนในจังหวัดชลบุรี แสดงดังตารางที่ 3.7-23

ตารางที่ 3.7-23 จำนวนคนจนและสัดส่วนคนจนของจังหวัดชลบุรี เมื่อวัดรายจ่ายเพื่อการอุปโภคบริโภค
 ระหว่าง พ.ศ. 2562 - 2564

จังหวัดชลบุรี	ปี		
	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564
จำนวนคนจน (คน)	21,700	700	0
สัดส่วนคนจน (ร้อยละ)	1.2	0.1	0

ที่มา : สถิติรายได้และรายจ่ายของครัวเรือน สำนักงานสถิติแห่งชาติ, สืบค้นเมื่อวันที่ 25 ตุลาคม พ.ศ. 2566

● หนี้สิน

- จังหวัดระยอง

ข้อมูลจากการสำรวจภาวะเศรษฐกิจ - สังคมของครัวเรือน สำนักงานสถิติแห่งชาติ
 ระหว่าง พ.ศ. 2560 - 2564 (จัดทำข้อมูลทุก 2 ปี) พบว่า หนี้สินครัวเรือนในจังหวัดระยอง พ.ศ. 2564 มีจำนวน
 หนี้สินเฉลี่ยต่อครัวเรือนเท่ากับ 85,223.4 บาท ซึ่งมีจำนวนหนี้สินเฉลี่ยต่อครัวเรือนเพิ่มขึ้นจาก พ.ศ. 2562 เป็นเงิน
 42,716 บาท แสดงดังตารางที่ 3.7-24

ตารางที่ 3.7-24 จำนวนหนี้สินเฉลี่ยต่อครัวเรือนของจังหวัดระยอง ระหว่าง พ.ศ. 2560 - 2564

จังหวัดระยอง	ปี*		
	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2564
จำนวนหนี้สินเฉลี่ยต่อครัวเรือน (บาท)	124,478.3	42,507.4	85,223.4

หมายเหตุ : *จัดทำข้อมูลทุก 2 ปี

ที่มา : สถิติรายได้และรายจ่ายของครัวเรือน สำนักงานสถิติแห่งชาติ, สืบค้นเมื่อวันที่ 25 ตุลาคม พ.ศ. 2566

- จังหวัดชลบุรี

ข้อมูลจากการสำรวจภาวะเศรษฐกิจ - สังคมของครัวเรือน สำนักงานสถิติแห่งชาติ
ระหว่าง พ.ศ. 2560 - 2564 (จัดทำข้อมูลทุก 2 ปี) พบว่า หนี้สินครัวเรือนในจังหวัดชลบุรี พ.ศ. 2564 มีจำนวนหนี้สิน
เฉลี่ยต่อครัวเรือนเท่ากับ 244,684.9 บาท ซึ่งมีจำนวนหนี้สินเฉลี่ยต่อครัวเรือนเพิ่มขึ้นจาก พ.ศ. 2562 เป็นเงิน
120,361.6 บาท แสดงดังตารางที่ 3.7-25

ตารางที่ 3.7-25 จำนวนหนี้สินเฉลี่ยต่อครัวเรือนของจังหวัดชลบุรี ระหว่าง พ.ศ. 2560 - 2564

จังหวัดชลบุรี	ปี*		
	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2564
จำนวนหนี้สินเฉลี่ยต่อครัวเรือน (บาท)	170,022.6	124,323.3	244,684.9

หมายเหตุ : *จัดทำข้อมูลทุก 2 ปี

ที่มา : สถิติรายได้และรายจ่ายของครัวเรือน สำนักงานสถิติแห่งชาติ, สืบค้นเมื่อวันที่ 25 ตุลาคม พ.ศ. 2566

● ศาสนา

- จังหวัดระยอง

จากแผนพัฒนาจังหวัดระยอง พ.ศ. 2566 - 2570 พบว่า ประชาชน ร้อยละ 95 นับ
ถือศาสนาพุทธ รองลงมาคือศาสนาอิสลาม ร้อยละ 4 และศาสนาคริสต์ ร้อยละ 1 ตามลำดับ (สำนักงานจังหวัด
ระยอง พ.ศ. 2566)

องค์การบริหารส่วนตำบลสำนักท้อน จากแผนพัฒนาท้องถิ่น พ.ศ. 2566 - 2570
พบว่า ประชาชนส่วนใหญ่นับถือศาสนาพุทธ (องค์การบริหารส่วนตำบลสำนักท้อน พ.ศ. 2566)

เทศบาลตำบลสำนักท้อน จากแผนพัฒนาท้องถิ่น พ.ศ. 2566 - 2570 พบว่า
ประชาชนส่วนใหญ่นับถือศาสนาพุทธ (เทศบาลตำบลสำนักท้อน พ.ศ. 2566)

เทศบาลตำบลพลา จากแผนพัฒนาท้องถิ่น พ.ศ. 2566 - 2570 พบว่า ประชาชน
ส่วนใหญ่นับถือศาสนาพุทธ (เทศบาลตำบลพลา พ.ศ. 2566)

เทศบาลเมืองบ้านฉาง จากแผนพัฒนาท้องถิ่น พ.ศ. 2566 - 2570 พบว่า ประชาชน
ส่วนใหญ่นับถือศาสนาพุทธ ร้อยละ 90 นับถือศาสนาคริสต์ ร้อยละ 5 และนับถือศาสนาอิสลาม ร้อยละ 5 (เทศบาล
เมืองบ้านฉาง พ.ศ. 2566)

- จังหวัดชลบุรี

จากแผนพัฒนาจังหวัดชลบุรี พ.ศ. 2566 - 2570 พบว่า ประชากรในจังหวัดชลบุรี ส่วนใหญ่นับถือศาสนาพุทธ คิดเป็นร้อยละ 97 ส่วนที่เหลือนับถือศาสนาคริสต์ อิสลาม และอื่นๆ โดยผสมผสานความเชื่อความศรัทธาในสิ่งศักดิ์สิทธิ์เข้าไปในศาสนาที่ตนนับถือด้วย เช่น เมื่อถึงช่วงเทศกาลกินเจ ประมาณเดือนตุลาคมของทุกปี ผู้คนที่ศรัทธาจะพากันนุ่งขาวห่มขาว งดการบริโภคเนื้อสัตว์ แล้วเดินทางไปร่วม สวดมนต์บำเพ็ญทานยังโรงเจต่างๆ ทั่วจังหวัด (สำนักงานจังหวัดชลบุรี พ.ศ. 2566)

องค์การบริหารส่วนตำบลพลูตาหลวง จากแผนพัฒนาท้องถิ่น พ.ศ. 2566 - 2570 พบว่า ประชาชนทั้งหมดนับถือศาสนาพุทธ ร้อยละ 100 (องค์การบริหารส่วนตำบลพลูตาหลวง พ.ศ. 2566)

● ประเพณีวัฒนธรรม

จังหวัดระยอง มีขนบธรรมเนียมประเพณีที่คล้ายกับจังหวัดอื่นๆ ในภาคกลาง และยังมีธรรมเนียมประเพณีท้องถิ่นที่ยังคงถือปฏิบัติกันอยู่ในบางพื้นที่ เช่น ประเพณีแห่นางแมว ประเพณีแข่งเรือยาว ประเพณีปักเจลหรือการบูชาแม่โพสพ การทำบุญลาน ประเพณีแห่เทียนพรรษา ประเพณีวิ่งควาย ประเพณีเทศกาลผลไม้และของดีเมืองระยอง ฯลฯ และมีประเพณีที่ถือได้ว่ามีเพียงแห่งเดียวในประเทศไทย คือ ประเพณีทอดผ้าป่า กลางน้ำที่ปากน้ำประแสร์ อำเภอกะเลง (แผนพัฒนาจังหวัดระยอง พ.ศ. 2566 - 2570, สำนักงานจังหวัดระยอง)

จังหวัดชลบุรี มีขนบธรรมเนียมประเพณี และวัฒนธรรมที่สำคัญ ได้แก่ ประเพณีนมัสการ พระพุทธสิหิงค์ งานสงกรานต์ และงานกาชาด ประเพณีวิ่งควาย ประเพณีก่อพระทรายวันไหล บางแสน งานบุญ กลางบ้านและเครื่องจักรสานพนสนิมคม ประเพณีกองข้าว ฯลฯ โดยจัดงานประเพณีต่างๆ เพื่อเป็นการส่งเสริม และรักษาไว้ ซึ่งขนบธรรมเนียมประเพณีอันดีงามของท้องถิ่น (แผนพัฒนาจังหวัดชลบุรี พ.ศ. 2566 - 2570, สำนักงานจังหวัดชลบุรี)

2) ข้อมูลปฐมภูมิ

การสำรวจสภาพทางเศรษฐกิจ - สังคมด้วยแบบสอบถาม ดำเนินการระหว่างวันที่ 27 พฤศจิกายน พ.ศ.2566 ถึงวันที่ 25 ธันวาคม พ.ศ.2566 วันที่ 4-17 มกราคม วันที่ 1-10 และวันที่ 23 สิงหาคม พ.ศ. 2567 โดยมี กลุ่มเป้าหมายแบ่งออกเป็น 4 กลุ่ม ได้แก่ 1) กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม 2) กลุ่มผู้นำชุมชน 3) กลุ่มครัวเรือน และ 4) กลุ่มสถานประกอบการ ซึ่งสามารถดำเนินการสำรวจได้ 463 ตัวอย่าง โดยมีแนวทางการสัมภาษณ์ดังนี้

ขั้นตอนการวางแผนและเตรียมการ

- **การจัดเตรียมแผนที่** จากภาพถ่ายทางอากาศเจนนับเพื่อเตรียมการลงพื้นที่จริง และเพื่อทวน สอบการเจนนับอีกครั้ง

- **การจัดเตรียมเอกสารประชาสัมพันธ์โครงการ(Flip Chart)** เพื่อใช้อธิบายรายละเอียดโครงการ ให้กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบและทำความเข้าใจโครงการก่อนการสัมภาษณ์ โดยในเอกสารประกอบการสำรวจความคิดเห็นของประชาชนด้วยแบบสอบถาม (Flip Chart) ประกอบไปด้วย ความเป็นมาของโครงการ รายละเอียด โครงการส่วนที่เปลี่ยนแปลง แนวทางการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน และช่องทางการติดต่อดังแสดงในรูปที่ 3.7-3

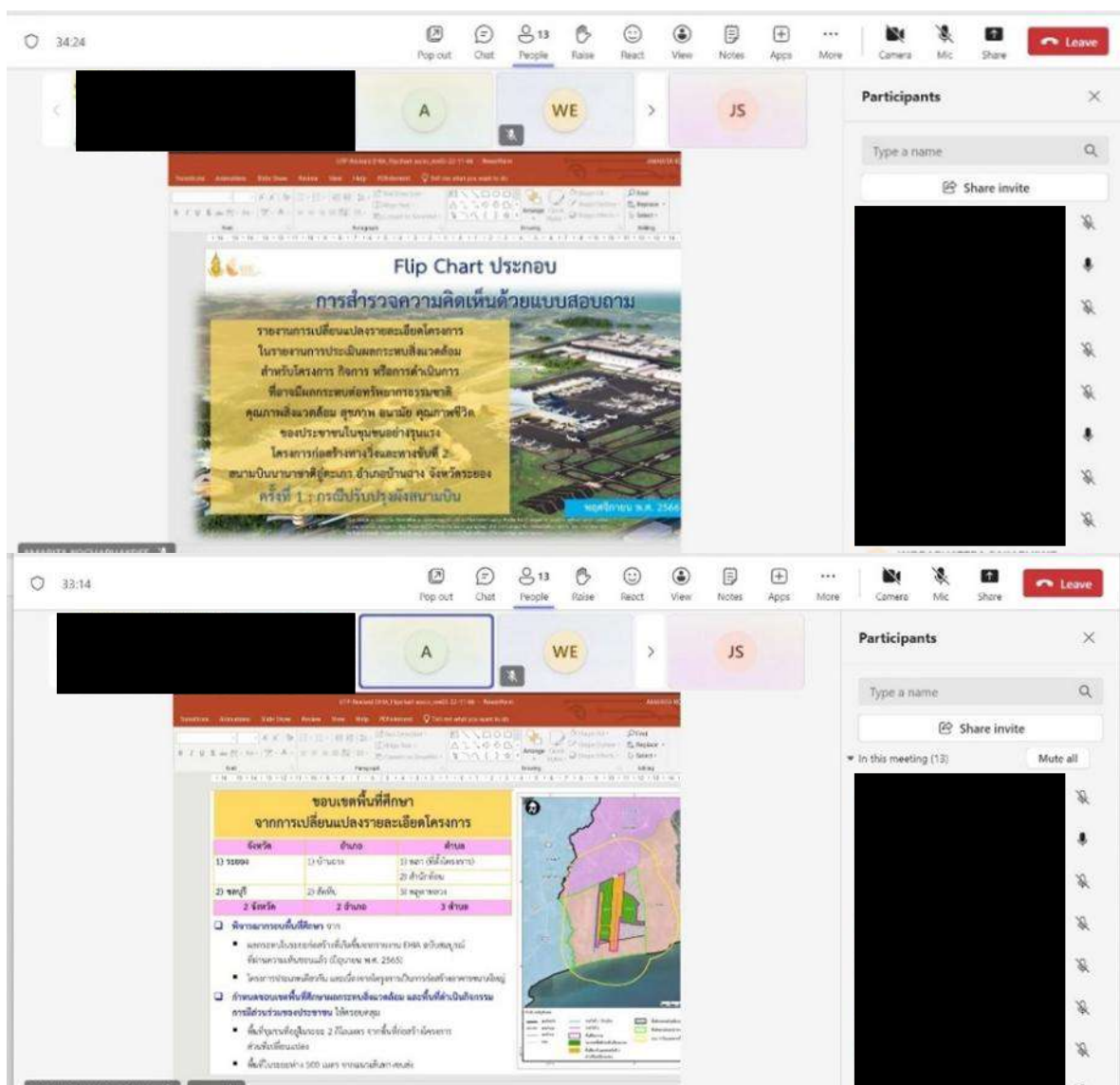


รูปที่ 3.7-3 ภาพตัวอย่างเอกสารประชาสัมพันธ์โครงการ (Flip Chart)

- **การจัดเตรียมแบบสอบถาม** การสำรวจความคิดเห็นของประชาชน โดยใช้แบบสอบถามที่ใช้มีโครงการสร้างที่แน่นอน ชัดเจน โดยข้อคำถามมีทั้งแบบปลายปิด (Close-ended Questions) และแบบปลายเปิด (Open-Questions) จำแนกตามประเภทของกลุ่มเป้าหมาย ได้แก่ กลุ่มผู้นำชุมชน กลุ่มพื้นที่อ่อนไหว กลุ่มครัวเรือน และกลุ่มสถานประกอบการ
- **การจัดทำจดหมาย /หนังสือขอความอนุเคราะห์เข้าสำรวจ** เป็นการชี้แจงถึงวัตถุประสงค์ของการดำเนินกิจกรรม รวมถึงการขออนุญาตสำรวจข้อมูล ดังนั้น โครงการจึงจะจัดทำหนังสือเรียนถึงชุมชน และหน่วยงานต่างๆ ที่เป็นกลุ่มเป้าหมายเพื่อขอความอนุเคราะห์เข้าสำรวจข้อมูล พร้อมชี้แจงวัตถุประสงค์ในเบื้องต้นก่อนการสัมภาษณ์
- **การคัดเลือกพนักงานสัมภาษณ์** เพื่อให้ได้พนักงานสัมภาษณ์ที่มีความรู้ความเข้าใจในประเด็นต่างๆ ในระดับที่สามารถให้ข้อมูล และตอบข้อซักถามของผู้ให้สัมภาษณ์ได้ในระดับหนึ่ง จึงได้จัดเตรียมพนักงานสัมภาษณ์ โดยคัดเลือกพนักงานสัมภาษณ์ที่มีคุณลักษณะที่เหมาะสมกับการทำงาน อาทิ มีประสบการณ์ในการสอบถามภาคสนามในโครงการที่มีลักษณะใกล้เคียงกัน มีบุคลิกภาพที่น่าเชื่อถือ ยิ้มแย้มแจ่มใส มีความรอบร้อม พูดจาสุภาพและชัดเจน มีความเข้าใจในโครงการและสื่อสารได้ตรงประเด็น สามารถสื่อสารหรือเข้าใจภาษาท้องถิ่นได้และรับฟังผู้ให้สัมภาษณ์อย่างเป็นกลาง บันทึกข้อมูลตามจริงและครบถ้วน โดยจะมีการฝึกอบรมหัวหน้าทีมและพนักงานให้มีความเข้าใจเกี่ยวกับโครงการก่อนที่จะสัมภาษณ์

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

● **การอบรมพนักงานสัมภาษณ์** การเก็บข้อมูลภาคสนามจะใช้พนักงานทำการสัมภาษณ์ ซึ่งก่อนลงพื้นที่ภาคสนาม ทางทีมผู้เชี่ยวชาญของโครงการ ได้ดำเนินการอบรมหัวหน้าทีมงานและพนักงานสัมภาษณ์ จำนวน 12 คน เมื่อวันที่ 24 พฤศจิกายน พ.ศ. 2566 เวลา 15.00 - 16.30 น. ผ่านระบบ Google Meet เพื่อสร้างความเข้าใจเกี่ยวกับการดำเนินโครงการกับหัวหน้าทีมงานและพนักงานสัมภาษณ์และเพื่อให้สามารถถ่ายทอดข้อมูลของโครงการ ไปยังกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียได้อย่างครบถ้วนและสมบูรณ์ ซึ่งเนื้อหาในการอบรมประกอบด้วย ที่มาและเหตุผลของการดำเนินโครงการ วัตถุประสงค์ของการสำรวจ ข้อมูลพื้นฐานของกลุ่มเป้าหมาย การเตรียมการก่อนลงพื้นที่ อาทิ การทำความเข้าใจต่อแบบสอบถาม เทคนิค วิธีการและขั้นตอนการสัมภาษณ์ ข้อพึงระวังและการแต่งกาย การถ่ายภาพและอื่นๆ ที่จำเป็นซึ่งภาพบรรยากาศการอบรมพนักงานสัมภาษณ์ผ่านระบบออนไลน์ด้วยโปรแกรม Google Meet ดังรูปที่ 3.7-4



รูปที่ 3.7-4 การอบรมพนักงานสัมภาษณ์ผ่านระบบออนไลน์ด้วยโปรแกรม Google Meet เมื่อวันที่ 24 พฤศจิกายน พ.ศ. 2566

ขั้นตอนการประชาสัมพันธ์

การประชาสัมพันธ์โครงการก่อนการสำรวจ เป็นการชี้แจงถึงวัตถุประสงค์ของการดำเนินกิจกรรม รวมถึงการขออนุญาตสำรวจข้อมูล โดยก่อนการลงพื้นที่สำรวจ มีการเข้าไปพบผู้นำ เพื่อแจ้งรายละเอียดโครงการก่อน เพื่อให้ผู้นำแจ้งลูกบ้านได้รับทราบการดำเนินโครงการ และรับทราบว่า จะมีเจ้าหน้าที่เข้ามาดำเนินการสำรวจข้อมูลด้านเศรษฐกิจ สังคมในพื้นที่ ซึ่งก่อนทำการสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่าง โครงการมีการแสดงหนังสือขอความอนุเคราะห์เข้าสำรวจข้อมูล พร้อมชี้แจงวัตถุประสงค์ในเบื้องต้นก่อนการสัมภาษณ์ และแสดงเอกสารประชาสัมพันธ์โครงการ (Flip Chart) เพื่ออธิบายรายละเอียดโครงการให้แก่ผู้ให้สัมภาษณ์ก่อนที่จะเริ่มดำเนินการสัมภาษณ์ในลำดับถัดไป

ทั้งนี้ สามารถสรุปจำนวนกลุ่มตัวอย่างที่ดำเนินการสำรวจในพื้นที่ศึกษาโครงการ แสดงดังตารางที่ 3.7-26 และ **รูปที่ 3.7-5** โดยมีผลการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ - สังคม ดังรายละเอียดต่อไปนี้

ตารางที่ 3.7-26 สรุปจำนวนกลุ่มตัวอย่างที่ดำเนินการสำรวจในพื้นที่ศึกษาโครงการ

ลำดับ	กลุ่มเป้าหมาย	จำนวนรวมทั้งหมด	จำนวนตัวอย่างที่ต้องสำรวจ	จำนวนตัวอย่างที่สำรวจได้
1.	กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม	34	34	32*
2.	กลุ่มผู้นำชุมชน	23	23	23
3.	กลุ่มครัวเรือนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ศึกษา			
	- กลุ่มครัวเรือนพื้นที่หลัก	6	6	5**
	- กลุ่มครัวเรือนพื้นที่รอง	3,194	397	397
4.	กลุ่มสถานประกอบการ	6	6	6
รวมทั้งรวม		3,263	466	463

หมายเหตุ : * ผลการติดตามพื้นที่อ่อนไหว 2 ราย

- วัดสระแก้ว : แจ้งว่าเคยให้ข้อมูลกับเจ้าหน้าที่โครงการใน EHIA เดิมครบถ้วนแล้ว และขอยืนยันอีกครั้งเมื่อวันที่ 9 สิงหาคม พ.ศ. 2567 ไม่ประสงค์ให้ความเห็นเพิ่มเติมสำหรับการเปลี่ยนแปลงครั้งนี้
 - กสน.เทศบาลตำบลพลลา : การตรวจสอบ เมื่อวันที่ 23 สิงหาคม พ.ศ. 2567 พบว่า สถานที่ดังกล่าวได้ปิดทำการเป็นการถาวร (ข้อมูลจากกองการศึกษาเทศบาลตำบลพลลา กำนันตำบลพลลาและ กสน.ระยอง)
- ** กลุ่มครัวเรือนพื้นที่หลัก : โครงการดำเนินการลงพื้นที่ในช่วงระหว่างวันที่ 1 - 9 สิงหาคม พ.ศ. 2567 พบว่า บ้านเลขที่ 36/24 มีผู้อยู่อาศัยแล้วแต่ขณะที่ลงพื้นที่ไม่พบผู้อยู่อาศัยจึงสอบถามเพื่อนบ้าน ทราบว่าเป็นผู้เช่า และได้ขอเบอร์โทรศัพท์เพื่อติดต่อไป โดยผู้เช่าไม่สะดวกให้ข้อมูลให้เข้าพบแต่สะดวกให้ข้อมูลทางโทรศัพท์ จึงได้ทำการสัมภาษณ์ผู้เช่าเรียบร้อยแล้ว ผ่านการสัมภาษณ์ทางโทรศัพท์ เมื่อวันที่ 10 สิงหาคม พ.ศ. 2567 เหลือเพียง (บ้านเลขที่ 36/28) จำนวน 1 หลัง เนื่องจากบ้านติดประกาศขายจึงไม่พบผู้อยู่อาศัย ทั้งนี้กลุ่มครัวเรือนพื้นที่หลัก 1 หลังดังกล่าว : ติดตามโดยส่งไปรษณีย์ เมื่อวันที่ 15 มกราคม พ.ศ. 2567 และจัดส่งเอกสารสำเร็จ (วันที่รับเอกสาร คือ วันที่ 16 มกราคม พ.ศ. 2567) โดยผู้รับเอกสารเป็น ปรภ.ของหมู่บ้าน ซึ่งจากการประสานงานผ่านกรรมการหมู่บ้าน เพื่อติดตามสถานะของแบบสอบถามดังกล่าวเมื่อวันที่ 26 มกราคม พ.ศ. 2567 พบว่า แบบสอบถามยังไม่มีผู้ตอบ เนื่องจากกรรมการหมู่บ้าน และปรภ. ไม่สามารถติดต่อเจ้าของบ้านให้มารับเอกสารได้ และติดตามอีกครั้งเมื่อวันที่ 10 และ 23 สิงหาคม พ.ศ.2567 พบว่า กรรมการหมู่บ้านและปรภ.ยังคงไม่สามารถติดต่อเจ้าของบ้านได้

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



กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม



กลุ่มผู้นำชุมชน

รูปที่ 3.7-5 ตัวอย่างภาพกิจกรรมการสำรวจข้อมูลด้านเศรษฐกิจสังคมโดยใช้แบบสอบถาม ระหว่างวันที่ 27 พฤศจิกายน ถึง วันที่ 25 ธันวาคม พ.ศ.2566 และ วันที่ 4 - 17 มกราคม วันที่ 1 - 10 และ วันที่ 23 สิงหาคม พ.ศ.2567

ตารางที่ 3.7-27 กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ศึกษาของโครงการ

ลำดับ	พื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบ	รายละเอียดของผู้ให้ข้อมูล	
		ชื่อ นามสกุล	ตำแหน่ง
ศาสนสถาน (15 แห่ง)			
1	พระอนุสาวรีย์พลเรือเอกพระเจ้าบรมวงศ์เธอกรมหลวงชุมพรเขตอุดมศักดิ์		พัน สอ.11 กรม.สอ.1 สอ.รฝ. ยุทธการและการข่าว (ได้รับมอบหมายจากผู้บังคับการ)
2	พิพิธภัณฑการบินกองการบินทหารเรือ		ประธานกิจการพิพิธภัณฑการบินกองการบินทหารเรือ (ได้รับมอบหมายจากผู้บังคับการ)
3	ศาลเจ้าหลี่ อู๋ อ่อง เอี้ย		ผู้จัดการ
4	วัดคลองทราย		เจ้าอาวาส
5	สำนักวิปัสสนาวัดปลา		เจ้าอาวาส
6	วัดปลา		เจ้าอาวาส
7	วัดศิริภาวนาราม		เจ้าอาวาส
8	วัดบ้านคลองบางไผ่		เจ้าอาวาส
9	พระบรมราชานุสาวรีย์ สมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช (กรมต่อสู้อากาศยานที่ 1)		กรม สอ.1 สอ.รฝ. (ได้รับมอบหมายจากผู้บังคับการ)
10	สมเด็จพระองค์พระปฐม (กรมต่อสู้อากาศยานที่ 1)		พัน สอ.11 กรม.สอ.1 สอ.รฝ. ยุทธการและการข่าว (ได้รับมอบหมายจากผู้บังคับการ)
11	หอพระพุทธรูปวิภาบาล (กองพันทหารปืนใหญ่ต่อสู้อากาศยาน)		ผู้ช่วย นกพ.พัน ปตอ. กรม ป.พล นย. (ได้รับมอบหมายจากผู้บังคับการ)
12	ศาลพระเจ้าตากสินมหาราช (เชิงเขาโกรกตะแบก)		ผู้ดูแลศาลพระเจ้าตากสินมหาราช (ได้รับมอบหมายจากผู้จัดการ)
13	พระอนุสาวรีย์ พลเรือเอกพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมหลวงชุมพรเขตอุดมศักดิ์ (กรมต่อสู้อากาศยานที่ 1)		กรม สอ.1 สอ.รฝ. (ได้รับมอบหมายจากผู้บังคับการ)
14	พระอนุสาวรีย์ พลเรือเอกพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมหลวงชุมพร		ผู้ช่วย นกพ.พัน ปตอ. กรม ป.พล นย. (ได้รับมอบหมายจากผู้บังคับการ)

ตารางที่ 3.7-27 กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ศึกษาของโครงการ

ลำดับ	พื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบ	รายละเอียดของผู้ให้ข้อมูล	
		ชื่อ นามสกุล	ตำแหน่ง
	เขตอุดมศักดิ์ (กองพันทหารปืนใหญ่ต่อสู้อากาศยาน)		
15	ศาลพระสยามเทวาธิราช (กองพันทหารปืนใหญ่ต่อสู้อากาศยาน)		ผู้ช่วย นกพ.พัน ปตอ. กรม ป. พล นย.(ได้รับมอบหมายจากผู้บังคับการ)
สถานพยาบาล (4 แห่ง)			
1	ศูนย์บริการสาธารณสุขชุมชน อีสเทอร์น - หนองม่วง		นักวิชาการสาธารณสุข (ได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการ)
2	โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลพลา		นักวิชาการสาธารณสุขปฏิบัติการ (ได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการ)
3	โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านคลองบางไผ่		ผู้อำนวยการ
4	โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านสระแก้ว		พยาบาลวิชาชีพปฏิบัติการ (ได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการ)
รวมทั้งหมด 32 แห่ง			

1. ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้ข้อมูล

ผู้ให้สัมภาษณ์กลุ่มพื้นที่อ่อนไหว จำนวน 32 ราย เป็นผู้แทนที่ได้รับมอบหมายจากหน่วยงาน จำนวน 16 ราย (ร้อยละ 50.0) และผู้อำนวยการสถานศึกษา จำนวน 9 ราย (ร้อยละ 28.1) เจ้าอาวาสวัด /ผู้ดูแลศาสนสถาน จำนวน 6 ราย (ร้อยละ 18.8) และผู้อำนวยการสถานพยาบาล จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 3.1) มีระยะเวลาในการดำรงตำแหน่ง เฉลี่ย 10.52 ปี จำแนกเป็นเพศหญิง จำนวน 15 ราย (ร้อยละ 46.9) และเป็นเพศชาย จำนวน 17 ราย (ร้อยละ 53.1) มีอายุโดยเฉลี่ย 48 ปี โดยผู้ให้สัมภาษณ์เกือบทั้งหมดนับถือศาสนาพุทธ จำนวน 31 ราย (ร้อยละ 96.6) และนับถือศาสนาคริสต์ จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 3.1) ซึ่งจบการศึกษาระดับสูงสุด คือ ระดับสูงกว่าปริญญาตรี จำนวน 14 ราย (ร้อยละ 44.5) รองลงมา ระดับปริญญาตรีหรือเทียบเท่า จำนวน 9 ราย (ร้อยละ 28.1) มัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช. จำนวน 4 ราย (ร้อยละ 12.5) อนุปริญญา/ปวส. และนักเรียนจำ จำนวน 2 ราย (ร้อยละ 6.3) ในสัดส่วนที่เท่ากัน และประถมศึกษา จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 3.0) ตามลำดับ

2. ส่วนที่ 2 ข้อมูลทั่วไปของหน่วยงาน

สถานศึกษา : จำแนกตามสังกัด ได้แก่ สังกัดสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษาประถมศึกษาระยอง เขต 1 และสำนักงานคณะกรรมการการศึกษาขั้นพื้นฐาน เป็นต้น โดยเปิดสอนในระดับอนุบาล 2 - ประถมศึกษาปีที่ 6 จำนวน 5 แห่ง ระดับอนุบาลเพียงอย่างเดียว จำนวน 3 แห่ง ระดับอนุบาล 2 - มัธยมศึกษาปีที่ 3 จำนวน 2 แห่ง

ระดับอนุบาล 1 - มัธยมศึกษาปีที่ 6 จำนวน 2 แห่ง และระดับปวช. - ปวส. จำนวน 1 แห่ง โดยมีจำนวนอาจารย์
เฉลี่ย 27.2 คน เจ้าหน้าที่เฉลี่ย 15.1 คน พนักงาน (ลูกจ้างเหมา) เฉลี่ย 13.0 คน และนักเรียนเฉลี่ย 314 คน
ซึ่งมีระยะเวลาก่อตั้งสถานศึกษาเฉลี่ย 38.9 ปี และมีระยะห่างจากโครงการเฉลี่ย 1.9 กิโลเมตร

ศาสนสถาน : โดยศาสนสถานทั้งหมดเป็นของศาสนาพุทธ ซึ่งมีจำนวนพระเฉลี่ย 7 รูป เณร
เฉลี่ย 3 รูป แม่ชีเฉลี่ย 2 ท่าน และผู้ดูแลเฉลี่ย 1 คน สำหรับจำนวนผู้มาทำบุญ/ทำกิจกรรมในศาสนสถานโดยประมาณ
124 คน/สัปดาห์ ซึ่งนิยมมาทำบุญ/ทำกิจกรรมในวันสำคัญทางศาสนา เช่น วันเข้าพรรษา วันออกพรรษา วันพระใหญ่
และวันวิสาขบูชา ร้อยละ 66.7 และวันตามเทศกาล เช่น วันลอยกระทง และเทศกาลกินเจ ร้อยละ 33.3 โดยผู้ที่มา
ทำบุญ/ทำกิจกรรมส่วนใหญ่เป็นคนในท้องถิ่น โดยมีระยะเวลาก่อตั้งศาสนสถานเฉลี่ย 55.2 ปี และมีระยะห่างจาก
โครงการเฉลี่ย 1.6 กิโลเมตร

สถานพยาบาล : มีจำนวนแพทย์ที่ประจำเฉลี่ย 1 คน พยาบาลเฉลี่ย 2 คน เจ้าหน้าที่ประจำ
เฉลี่ย 5 คน และพนักงานบริการเฉลี่ย 1 คน โดยผู้ให้สัมภาษณ์ระบุว่า มีความเพียงพอของบุคลากรต่อประชากรในพื้นที่
ร้อยละ 50.0 แต่มีบางส่วนที่ระบุว่า ไม่เพียงพอ ร้อยละ 50.0 เนื่องจากขาดแคลนบุคลากรทางการแพทย์ เช่น พยาบาล
และนักวิชาการสาธารณสุข เป็นต้น ด้านความเพียงพอของอุปกรณ์ทางการแพทย์ ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ระบุว่ามีความ
เพียงพอแล้ว ร้อยละ 75.0 แต่มีบางส่วนที่ระบุว่า ไม่เพียงพอ ร้อยละ 25.0 เนื่องจากขาดแคลนอุปกรณ์ทางการแพทย์
ด้านความเพียงพอของเตียงคนไข้ ผู้ให้สัมภาษณ์ระบุว่า มีความเพียงพอแล้ว ร้อยละ 50.0 แต่มีบางส่วนที่ระบุว่า
ไม่เพียงพอ ร้อยละ 50.0 โดยต้องการเตียงคนไข้เพิ่ม จำนวน 4 เตียง ทั้งนี้ผู้ให้สัมภาษณ์ระบุว่า สถานพยาบาล
เปิดทำการทุกวัน ร้อยละ 50.0 เปิดทำการวันจันทร์ - วันศุกร์ และวันจันทร์ - วันเสาร์ ร้อยละ 25.0 ในสัดส่วนที่เท่ากัน
โดยส่วนใหญ่เปิดทำการเวลา 08.30 - 16.30 น. ร้อยละ 75.0 และเวลา 08.30 - 18.30 น. ร้อยละ 25.0 ซึ่งมีจำนวน
ผู้ใช้บริการโดยเฉลี่ยประมาณ 25 คน/วัน โดยมีระยะเวลาก่อตั้งสถานพยาบาลเฉลี่ย 33.0 ปี และมีระยะห่างจาก
โครงการ เฉลี่ย 1.9 กิโลเมตร

3. ส่วนที่ 3 ข้อมูลด้านสุขภาพและการบริการสาธารณสุข

ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ระบุว่า การให้บริการด้านสาธารณสุขและสุขภาพของภาครัฐในชุมชน
มีความเพียงพอแล้ว จำนวน 28 ราย (ร้อยละ 87.5) แต่บางส่วนระบุว่า ยังไม่เพียงพอ จำนวน 4 ราย (ร้อยละ 12.5)
โดยผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ไม่พบปัญหาในการใช้บริการด้านสาธารณสุขในชุมชน จำนวน 24 ราย (ร้อยละ 84.4)
แต่มีบางส่วนพบปัญหาในการใช้บริการด้านสาธารณสุขในชุมชน จำนวน 5 ราย (ร้อยละ 15.6) เนื่องจากบุคลากร/
อุปกรณ์ทางการแพทย์และยารักษาโรคมียังไม่เพียงพอ และการบริการบางอย่างเข้าถึงได้ยาก ซึ่งในรอบ 3 ปีที่ผ่านมา
สมาชิกในหน่วยงานของผู้ให้สัมภาษณ์ มีการเจ็บป่วย จำนวน 21 ราย (ร้อยละ 65.6) โดยพบโรคที่เจ็บป่วยมากที่สุด
3 อันดับ ดังนี้ อันดับแรก คือ โรคไข้หวัด/ภูมิแพ้ โดยมีสาเหตุจากสภาพอากาศที่เปลี่ยนแปลงบ่อย มลพิษทางอากาศ
ฝุ่น PM_{2.5} และเชื้อไวรัส อันดับสอง คือ โรคโควิด-19 โดยมีสาเหตุจากการระบาดของเชื้อไวรัส และโรคความดันโลหิต
และโรคเบาหวาน โดยมีสาเหตุจากพฤติกรรมบริโภคอาหาร และอันดับสาม คือ ท้องเสีย สาเหตุจากการกินอาหาร
ไม่สะอาด แต่มีบางส่วนที่ไม่เจ็บป่วย 11 ราย (ร้อยละ 34.4) ทั้งนี้หากสมาชิกในหน่วยงานมีอาการเจ็บป่วย
จะมีวิธีการรักษาพยาบาล (ผู้ให้สัมภาษณ์สามารถตอบได้มากกว่า 1 ข้อในประเด็นนี้) โดยไปโรงพยาบาลรัฐ จำนวน
25 ราย (ร้อยละ 42.4) ได้แก่ โรงพยาบาลบ้านฉาง โรงพยาบาลเฉลิมพระเกียรติ สมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ
สยามบรมราชกุมารี ระยอง แผนกแพทย์ กพร.และโรงพยาบาลสมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ รongลงมาไปรักษาที่สถานี

อนามัย/รพ.สต. จำนวน 14 ราย (ร้อยละ 23.7) ได้แก่ รพ.สต.พลา รพ.สต.บ้านพะยูง รพ.สต.บ้านสระแก้วและ
รพ.สต.บ้านคลองบางไผ่ ซึ่ยอมรับประทานเอง จำนวน 10 ราย (ร้อยละ 16.9) ไปรักษาที่คลินิก จำนวน 7 ราย
(ร้อยละ 11.9) ไปรักษาที่โรงพยาบาลระยอง/ศูนย์ผู้สูงอายุ จำนวน 2 ราย (ร้อยละ 3.4) และไปโรงพยาบาลเอกชน
จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 1.7) ได้แก่ โรงพยาบาลกรุงเทพระยอง ซึ่งผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ไม่พบปัญหาในการเข้าใช้
บริการยังสถานพยาบาลของรัฐ จำนวน 23 ราย (ร้อยละ 71.9) แต่มีบางส่วนที่พบปัญหา จำนวน 9 ราย(ร้อยละ 28.1)
เนื่องจากคนไข้มีจำนวนมาก บุคลากรทางการแพทย์น้อย การปฏิบัติต่อคนไข้ที่ไม่สุภาพ และการสื่อสารภาษาอังกฤษ
ต้องรอนาน เป็นต้น โดยทั้งหมด ระบุว่า มีความสะดวกในการเดินทางไปรับการรักษายังสถานพยาบาล จำนวน
32 ราย (ร้อยละ 100.0) เนื่องจากสถานพยาบาลอยู่ใกล้บ้าน จอดคิวล่วงหน้าไว้ มีแพทย์ /บุคลากรมารับ การเดินทาง
สะดวก เส้นทางคมนาคมดีและใช้รถยนต์ส่วนตัว เป็นต้น โดยใช้เวลาในการเดินทางเฉลี่ยประมาณ 13 นาที

4. ส่วนที่ 4 สภาพความเป็นอยู่และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่ได้รับในปัจจุบัน

ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่มีความพึงพอใจต่อสภาพชีวิตความเป็นอยู่ในชุมชน จำนวน 27 ราย
(ร้อยละ 84.4) โดยมีความพึงพอใจ 3 อันดับแรก ได้แก่ การคมนาคม และระบบสาธารณูปโภคดี รองลงมามีความสุข
ปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน และมีสภาพแวดล้อมดี ตามลำดับ แต่บางส่วนที่ไม่มีความพึงพอใจ จำนวน 5 ราย
(ร้อยละ 15.6) เนื่องจากสภาพแวดล้อมไม่ดี มีเสียงดัง ฝุ่นละออง แรงสั่นสะเทือน และยาเสพติด มีปัญหาด้านการ
คมนาคม และไม่มีความสุขปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน ทั้งนี้ผู้ให้สัมภาษณ์ระบุว่า สภาพแวดล้อมในชุมชนเปลี่ยนแปลง
ไปปานกลาง จำนวน 18 ราย (ร้อยละ 48.2) รองลงมา คือ เปลี่ยนแปลงมาก จำนวน 9 ราย (ร้อยละ 28.1) และ
เปลี่ยนแปลงน้อย จำนวน 3 ราย (ร้อยละ 9.4) แต่บางส่วนระบุว่า ไม่มีความเปลี่ยนแปลง จำนวน 2 ราย(ร้อยละ 6.3)
โดยมีสภาพการเปลี่ยนแปลงที่เห็นได้ชัด 3 อันดับแรก ได้แก่ การก่อสร้างถนน สาเหตุจากการพัฒนาชุมชนและระบบ
ขนส่งในพื้นที่ มีบ้านเรือนหนาแน่นขึ้นในชุมชน สาเหตุจากคนมาอาศัยอยู่เป็นจำนวนมาก รองลงมา มีถนน
สาธารณูปโภคครบ สาเหตุจากมีหน่วยงานดูแลพัฒนาชุมชน เช่น ภาครัฐและเอกชนร่วมมือกัน และความเจริญขึ้น
มีสิ่งปลูกสร้าง/ร้านค้ามากขึ้น สาเหตุจากมีคนย้ายมาทำงานและการขยายตัวของชุมชน เป็นต้น

ผู้ให้สัมภาษณ์แสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับสภาพแวดล้อมที่ส่งผลกระทบต่อสภาพความเป็นอยู่
ในปัจจุบัน โดยระบุระดับผลกระทบในแต่ละประเด็นดังตารางที่ 3.7-28 ดังนี้

- **ฝุ่นละออง/ควัน/เขม่า** ผู้ให้สัมภาษณ์ระบุว่า ได้รับผลกระทบ จำนวน 21 ราย (ร้อยละ 65.6) แต่มีบางส่วนไม่ได้รับผลกระทบ จำนวน 11 ราย (ร้อยละ 34.4) ซึ่งได้รับผลกระทบระดับปานกลาง จำนวน 11 ราย (ร้อยละ 52.4) ระดับน้อย จำนวน 6 ราย (ร้อยละ 28.6) และระดับมาก จำนวน 4 ราย (ร้อยละ 19.0) โดย
มีสาเหตุมาจากการจราจร/ยานพาหนะ ไอเสียจากยานพาหนะ การก่อสร้าง และฝุ่น PM 2.5 โดยช่วงเวลาที่ได้รับ
ผลกระทบมากที่สุด คือ ตลอดทั้งวัน
- **เสียงดังรบกวน** ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ระบุว่า ได้รับผลกระทบ จำนวน 21 ราย (ร้อยละ 65.6) แต่มีบางส่วนไม่ได้รับผลกระทบ จำนวน 11 ราย (ร้อยละ 34.4) ซึ่งได้รับผลกระทบระดับปานกลาง จำนวน 10 ราย (ร้อยละ 47.6) ระดับน้อย จำนวน 6 ราย (ร้อยละ 28.6) และระดับมาก จำนวน 5 ราย (ร้อยละ 23.8) โดย
มีสาเหตุมาจากการจราจร/ยานพาหนะ และจากเครื่องปั้น โดยช่วงเวลาที่ได้รับผลกระทบมากที่สุด คือ ตลอดทั้งวัน
- **แรงสั่นสะเทือน** ผู้ให้สัมภาษณ์ระบุว่า ไม่ได้รับผลกระทบ จำนวน 19 ราย (ร้อยละ 59.4) แต่มีบางส่วนได้รับผลกระทบ จำนวน 13 ราย (ร้อยละ 40.6) ซึ่งได้รับผลกระทบระดับน้อย จำนวน 7 ราย (ร้อยละ

53.8) ระดับมาก จำนวน 4 ราย (ร้อยละ 30.8) และระดับปานกลาง จำนวน 2 ราย (ร้อยละ 15.4) โดยมีสาเหตุมาจากการจราจร/ยานพาหนะ โรงงาน และจากเครื่องบิน โดยช่วงเวลาที่ได้รับผลกระทบมากที่สุด คือ ตลอดทั้งวัน

- **ขยะมูลฝอย /สิ่งปฏิกูล** ผู้ให้สัมภาษณ์ระบุว่า ไม่ได้รับผลกระทบ จำนวน 22 ราย (ร้อยละ 68.8) แต่มีบางส่วนได้รับผลกระทบ จำนวน 10 ราย (ร้อยละ 31.3) ซึ่งได้รับผลกระทบระดับปานกลาง จำนวน 5 ราย (ร้อยละ 50.0) ระดับน้อย จำนวน 4 ราย (ร้อยละ 40.0) และระดับมาก จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 10.0) โดยมีสาเหตุมาจากขยะตกค้าง/ไม่มีเจ้าหน้าที่มาเก็บ งานวัด และสถานประกอบการ/โรงงาน โดยช่วงเวลาที่ได้รับผลกระทบมากที่สุด คือ ตลอดทั้งวัน

- **การระบายน้ำ /น้ำท่วมขัง** ผู้ให้สัมภาษณ์ระบุว่า ได้รับผลกระทบและไม่ได้รับผลกระทบ จำนวน 16 ราย (ร้อยละ 50.0) ในสัดส่วนที่เท่ากัน ซึ่งได้รับผลกระทบระดับมาก จำนวน 6 ราย (ร้อยละ 37.4) และระดับ ปานกลาง และระดับน้อย จำนวน 5 ราย (ร้อยละ 31.3) ในสัดส่วนที่เท่ากัน โดยมีสาเหตุมาจากฝนตกหนัก ไม่มีทางระบายน้ำ และท่อระบายน้ำอุดตัน โดยช่วงเวลาที่ได้รับผลกระทบมากที่สุดคือ ตลอดทั้งวัน

- **สภาพการจราจร** ผู้ให้สัมภาษณ์ระบุว่า ได้รับผลกระทบและไม่ได้รับผลกระทบ จำนวน 16 ราย(ร้อยละ 50.0)ในสัดส่วนที่เท่ากัน ซึ่งได้รับผลกระทบระดับน้อย จำนวน 8 ราย (ร้อยละ 50.0) ระดับ ปานกลาง จำนวน 6 ราย (ร้อยละ 37.5) และและระดับมาก จำนวน 2 ราย (ร้อยละ 12.5) ตามลำดับ โดยมีสาเหตุมาจากปริมาณพาหนะหนาแน่น สภาพถนนไม่ดี ไม่เคารพกฎจราจร และจากการก่อสร้าง โดยช่วงเวลาที่ได้รับผลกระทบมากที่สุด คือ ตลอดทั้งวัน

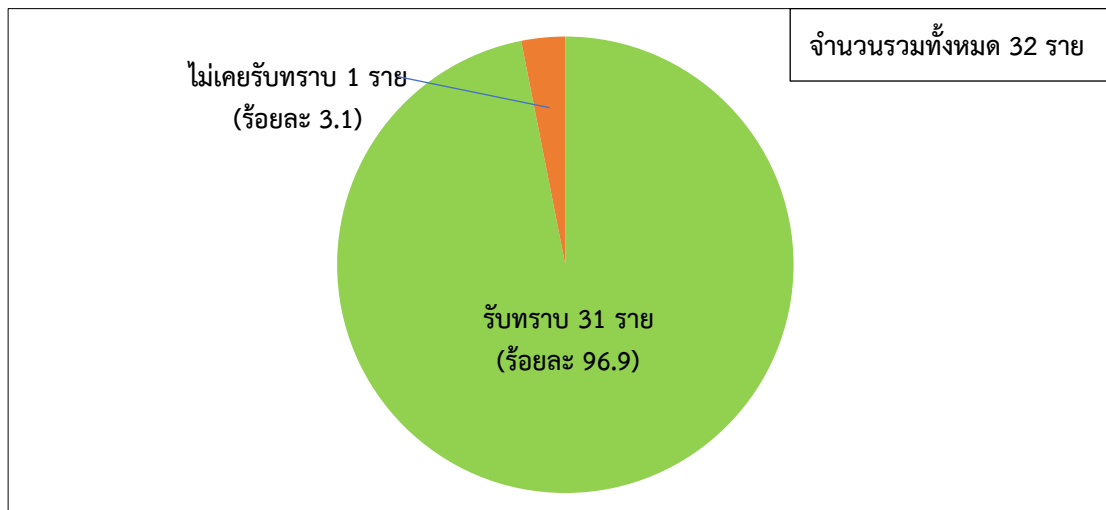
- **ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน** ผู้ให้สัมภาษณ์ระบุว่า ไม่ได้รับผลกระทบ จำนวน 19 ราย (ร้อยละ 59.4) แต่มีบางส่วนได้รับผลกระทบ จำนวน 13 ราย (ร้อยละ 40.6) ซึ่งได้รับผลกระทบระดับปานกลาง และระดับน้อย จำนวน 4 ราย (ร้อยละ 30.8) ในสัดส่วนที่เท่ากัน และระดับมาก จำนวน 5 ราย (ร้อยละ 38.4) โดยมีสาเหตุมาจากปัญหาอาชญากรรม คนต่างถิ่นในพื้นที่ ปัญหาการทำกิน/เศรษฐกิจ และมีการลักขโมย โดยช่วงเวลาที่ได้รับผลกระทบมากที่สุด คือ ตลอดทั้งวัน

ตารางที่ 3.7-28 ระดับผลกระทบของสภาพแวดล้อมที่มีผลต่อความเป็นอยู่ในปัจจุบันของกลุ่มพื้นที่อ่อนไหว
ด้านสิ่งแวดล้อม

ปัญหาสิ่งแวดล้อม	ไม่ได้รับผลกระทบ (ร้อยละ)	ได้รับผลกระทบ (ร้อยละ)	ระดับผลกระทบ (ร้อยละ) (กรณีที่ตอบว่าได้รับผลกระทบ)		
			น้อย	ปานกลาง	มาก
1) ฝุ่นละออง /ควัน /เขม่า	34.4	65.6	28.6	52.4	19.0
2) เสียงดังรบกวน	34.4	65.6	28.6	47.6	23.8
3) แรงสั่นสะเทือน	59.4	40.6	53.8	15.4	30.8
4) ขยะมูลฝอย /สิ่งปฏิกูล	68.8	31.3	40.0	50.0	10.0
5) การระบายน้ำ /น้ำท่วมขัง	50.0	50.0	31.3	31.3	37.4
6) สภาพการจราจร	50.0	50.0	50.0	37.5	12.5
7) ความปลอดภัยในชีวิต และทรัพย์สิน	59.4	40.6	38.4	30.8	30.8

5. ส่วนที่ 5 การรับรู้ข้อมูลข่าวสารและการประชาสัมพันธ์

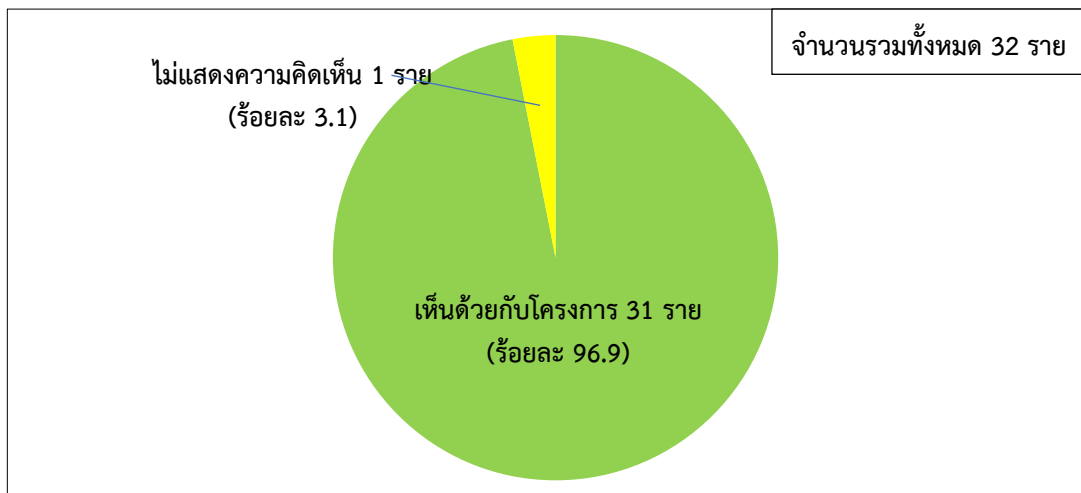
ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่รับทราบเกี่ยวกับโครงการ มาก่อน จำนวน 31 ราย (ร้อยละ 96.9) แต่มีบางส่วนไม่เคยรับทราบมาก่อน จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 3.1) แสดงดังรูปที่ 3.7-6 สำหรับผู้ให้สัมภาษณ์ที่รับทราบข้อมูลมาก่อนนั้น รับทราบจากแหล่งข้อมูล (ผู้ให้สัมภาษณ์สามารถตอบได้มากกว่า 1 ข้อในประเด็นนี้) ดังนี้ เจ้าหน้าที่บริษัทที่ปรึกษา จำนวน 24 ราย (ร้อยละ 41.4) รองลงมา คือ เจ้าหน้าที่ของโครงการ /เจ้าหน้าที่การทำอากาศยานอู่ตะเภา จำนวน 9 ราย (ร้อยละ 15.5) ป้ายประชาสัมพันธ์ที่หน่วยงานราชการ /องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในพื้นที่ จำนวน 8 ราย (ร้อยละ 13.8) หน่วยงานราชการ จำนวน 5 ราย (ร้อยละ 8.6) เว็บไซต์โครงการ จำนวน 4 ราย (ร้อยละ 6.9) เพื่อนบ้าน/คนรู้จักและการเข้าร่วมประชุมกับโครงการ จำนวน 3 ราย (ร้อยละ 5.2) ในสัดส่วนที่เท่ากัน และผู้นำชุมชน (ผู้ใหญ่บ้าน/กำนัน/สมาชิกอบต.) และเฟซบุ๊ก จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 1.7) ในสัดส่วนที่เท่ากัน ตามลำดับ



รูปที่ 3.7-6 การรับรู้ข้อมูลข่าวสารโครงการ ของกลุ่มพื้นที่อ่าวไทย

6. ส่วนที่ 6 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อโครงการ

ความคิดเห็นต่อภาพรวมของการเปลี่ยนแปลงองค์ประกอบต่างๆ ของรายละเอียดโครงการ (ครั้งที่ 1 : กรณีปรับปรุงผังสนามบิน) นั้น ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ระบุว่า ภาพรวมของการเปลี่ยนแปลงมีความเหมาะสมจำนวน 29 ราย (ร้อยละ 90.6) แต่มีบางส่วนไม่แสดงความคิดเห็น จำนวน 3 ราย (ร้อยละ 9.4) ด้านความคิดเห็นต่อภาพรวมของการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ (ครั้งที่ 1 : กรณีปรับปรุงผังสนามบิน) นั้น ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่เห็นด้วยกับการดำเนินโครงการ จำนวน 31 ราย (ร้อยละ 96.9) แต่มีบางส่วนไม่แสดงความคิดเห็น จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 3.1) แสดงดังรูปที่ 3.7-7



รูปที่ 3.7-7 ความคิดเห็นต่อภาพรวมของการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ
 (ครั้งที่ 1 : กรณีปรับปรุงผังสนามบิน) ของกลุ่มพื้นที่อ่อนไหว

ผู้ให้สัมภาษณ์มีความคาดหวังถึงผลดีที่จะได้รับเมื่อมีโครงการเกิดขึ้น (ผู้ให้สัมภาษณ์สามารถตอบได้มากกว่า 1 ข้อในประเด็นนี้) คือ สร้างความเจริญในชุมชนมากขึ้น จำนวน 28 ราย (ร้อยละ 44.4) รองลงมา คือ ดึงดูดนักท่องเที่ยวทำให้มีการพัฒนาการท่องเที่ยวในท้องถิ่น จำนวน 12 ราย (ร้อยละ 19.0) ชาวบ้านมีแหล่งทำงานมากขึ้น จำนวน 11 ราย (ร้อยละ 17.5) และสร้างภาพลักษณ์ที่ดีให้กับชุมชน จำนวน 9 ราย (ร้อยละ 14.3) และการคมนาคมสะดวกขึ้น จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 1.6) ตามลำดับ แต่มีบางส่วนระบุว่า ไม่มีผลใดๆ จำนวน 2 ราย (ร้อยละ 3.2)

ผู้ให้สัมภาษณ์มีความคาดหวังถึงผลเสียที่จะได้รับเมื่อมีโครงการเกิดขึ้น (ผู้ให้สัมภาษณ์สามารถตอบได้มากกว่า 1 ข้อในประเด็นนี้) คือ ไม่มีผลใดๆ จำนวน 19 ราย (ร้อยละ 59.4) แต่บางส่วนคิดว่ามีผลเสียด้านเสียงดังรบกวนจากการขึ้น - ลง ของเครื่องบิน จำนวน 8 ราย (ร้อยละ 25.0) รองลงมา คือ เสียงดังและแรงสั่นสะเทือนในช่วงระหว่างการก่อสร้าง จำนวน 4 ราย (ร้อยละ 12.5) และอาจได้รับผลกระทบบ้างเล็กน้อย จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 3.1) ตามลำดับ

7. ส่วนที่ 7 ผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการ ทั้งช่วงก่อสร้างและช่วงดำเนินการ

ผู้ให้สัมภาษณ์แสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบที่อาจจะได้รับจากโครงการในช่วงก่อสร้าง โดยมีผลกระทบในด้านต่างๆ แสดงดังตารางที่ 3.7-29 โดยมีรายละเอียดดังนี้

- **คุณภาพอากาศ** ผู้ให้สัมภาษณ์ระบุว่า ไม่มีผลกระทบ จำนวน 21 ราย (ร้อยละ 65.6) แต่บางส่วนระบุว่า มีผลกระทบในทางที่ดีขึ้น จำนวน 11 ราย (ร้อยละ 34.4) เนื่องจากราคาที่ดินสูงขึ้น
- **เศรษฐกิจการค้า** ผู้ให้สัมภาษณ์ระบุว่า ไม่มีผลกระทบ จำนวน 22 ราย (ร้อยละ 68.8) แต่บางส่วนระบุว่า มีผลกระทบในทางที่ดีขึ้น จำนวน 10 ราย (ร้อยละ 31.2) เนื่องจากเศรษฐกิจการค้าดีขึ้น คนมีอาชีพและรายได้เพิ่มขึ้น จำนวนนักเรียนเพิ่มมากขึ้น
- **คุณภาพอากาศ** ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ระบุว่า ไม่มีผลกระทบ จำนวน 24 ราย (ร้อยละ 75.0) แต่บางส่วนระบุว่า มีผลกระทบ จำนวน 8 ราย (ร้อยละ 25.0) เนื่องจากมีฝุ่นละอองเพิ่มขึ้น

- **เสียง** ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ระบุว่า ไม่มีผลกระทบ จำนวน 23 ราย (ร้อยละ 71.9) แต่บางส่วนระบุว่า มีผลกระทบ จำนวน 9 ราย (ร้อยละ 28.1) เนื่องจากเกิดเสียงดังรบกวนมากขึ้นระหว่างการก่อสร้าง
- **ความสั่นสะเทือน** ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ระบุว่า ไม่มีผลกระทบ จำนวน 26 ราย (ร้อยละ 81.2) แต่บางส่วนระบุว่า มีผลกระทบ จำนวน 6 ราย (ร้อยละ 18.8) เนื่องจากอาจเกิดแรงสั่นสะเทือนมากขึ้น ทำให้อาคารชำรุดหรือเกิดผลเสียขึ้น
- **การเดินทาง การขนส่ง** เช่น ไปทำงาน ไปโรงเรียนอื่นๆ ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ระบุว่า ไม่มีผลกระทบ จำนวน 26 ราย (ร้อยละ 81.2) แต่บางส่วนระบุว่า มีผลกระทบ จำนวน 6 ราย (ร้อยละ 18.8) เนื่องจากปริมาณการจราจรหนาแน่นขึ้น และการจราจรติดขัดมากขึ้น
- **ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน** ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ระบุว่า ไม่มีผลกระทบ จำนวน 27 ราย (ร้อยละ 84.4) แต่บางส่วนระบุว่า มีผลกระทบ จำนวน 5 ราย (ร้อยละ 15.6) โดยจะได้รับประโยชน์ที่ดีขึ้น เนื่องจากเกิดความมั่นคงและปลอดภัยในชีวิต แต่บางส่วนระบุว่า จะได้รับผลกระทบที่แย่ลง เนื่องจากมีคนต่างถิ่น/ต่างชาติเข้ามามากขึ้น ทำให้เกิดอันตรายเพิ่มขึ้น
- **ความสัมพันธ์ของคนในชุมชนท้องถิ่น** ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ระบุว่า ไม่มีผลกระทบ จำนวน 29 ราย (ร้อยละ 90.6) แต่บางส่วนระบุว่า มีผลกระทบ จำนวน 3 ราย (ร้อยละ 9.4) โดยจะได้รับประโยชน์ที่ดีขึ้น เนื่องจากคนในชุมชนช่วยเหลือกันดี แต่บางส่วนระบุว่า ได้รับผลกระทบที่แย่ลง เนื่องจากมีคนต่างถิ่นเข้ามาอยู่มากขึ้น ทำให้ความสัมพันธ์ของคนในชุมชนลดลง
- **การประกอบอาชีพ** ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ระบุว่า ไม่มีผลกระทบ จำนวน 29 ราย (ร้อยละ 90.6) แต่บางส่วนระบุว่า มีผลกระทบ จำนวน 3 ราย (ร้อยละ 9.4) เนื่องจากเกิดการสร้างงาน สร้างรายได้ และคนมีงานทำ
- **การโยกย้ายที่อยู่หรือสถานที่ทำงาน** ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ระบุว่า ไม่มีผลกระทบ จำนวน 29 ราย (ร้อยละ 90.6) แต่บางส่วนระบุว่า มีผลกระทบ จำนวน 3 ราย (ร้อยละ 9.4) เนื่องจากเกิดการสร้างงาน และมีคนเข้ามามากขึ้น
- **การบริการสาธารณสุข** ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ระบุว่า ไม่มีผลกระทบ จำนวน 30 ราย (ร้อยละ 93.8) แต่บางส่วนระบุว่า มีผลกระทบ จำนวน 2 ราย (ร้อยละ 6.2) โดยจะได้รับผลกระทบที่แย่ลง เนื่องจากมีผู้ป่วยจากอุบัติเหตุมากขึ้น และผู้เชี่ยวชาญอาจมีไม่เพียงพอหากไม่มีการพัฒนาด้านนี้เพื่อรองรับคนในพื้นที่ที่มากขึ้น
- **แหล่งสำคัญทางศาสนาประวัติศาสตร์ /โบราณคดี** ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ระบุว่า ไม่มีผลกระทบ จำนวน 30 ราย (ร้อยละ 93.8) แต่บางส่วนระบุว่า มีผลกระทบ จำนวน 2 ราย (ร้อยละ 6.2) เนื่องจากมีแหล่งท่องเที่ยว ทำให้นักท่องเที่ยวเดินทางเข้ามามากขึ้น

● **สุขภาพจิต** ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ระบุว่า ไม่มีผลกระทบ จำนวน 30 ราย (ร้อยละ 93.8) แต่บางส่วนระบุว่า มีผลกระทบ จำนวน 2 ราย (ร้อยละ 6.2) โดยจะได้รับประโยชน์ที่ดีขึ้น เนื่องจากการเดินทางที่คล่องตัวแต่บางส่วนระบุว่า จะได้รับผลกระทบที่แย่ลง เนื่องจากเกิดความเครียด

● **ทัศนียภาพ** ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ระบุว่า ไม่มีผลกระทบ จำนวน 31 ราย (ร้อยละ 96.9) แต่บางส่วนระบุว่า มีผลกระทบ จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 3.1) เนื่องจากเกิดความเจริญทางวัตถุ

ตารางที่ 3.7-29 ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการในช่วงก่อสร้างของกลุ่มพื้นที่อ่อนไหว

ผลกระทบ	ไม่ได้รับผลกระทบ (ร้อยละ)	ได้รับ (ร้อยละ)	รวม (ร้อยละ)	ลักษณะของผลกระทบ/ ประโยชน์ที่ได้รับ
1) คุณภาพอากาศ	75.0	25.0	100.0	เกิดฝุ่นละอองเพิ่มขึ้น
2) เสียง	71.9	28.1	100.0	เสียงดังรบกวนจากการก่อสร้าง
3) ความสั่นสะเทือน	81.2	18.8	100.0	เกิดความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้างทำให้อาคารชำรุดหรือเกิดผลเสีย
4) การเดินทาง การขนส่ง เช่น ไปทำงาน ไปโรงเรียน	81.2	18.8	100.0	ปริมาณรถมากขึ้น
5) ทัศนียภาพ	96.9	3.1	100.0	เกิดความเจริญทางวัตถุ
6) การประกอบอาชีพ	90.6	9.4	100.0	เกิดการสร้างงาน สร้างรายได้
7) การโยกย้ายที่อยู่หรือสถานที่ทำงาน	90.6	9.4	100.0	เกิดการสร้างงาน
8) แหล่งสำคัญทางศาสนา ประวัติศาสตร์/โบราณคดี	93.8	6.2	100.0	นักท่องเที่ยวเดินทางเข้ามามากขึ้น
9) เศรษฐกิจ การค้า	68.8	31.2	100.0	เศรษฐกิจการค้าดีขึ้น คนมีอาชีพและรายได้เพิ่มขึ้น จำนวนนักเรียนเพิ่มมากขึ้น
10) ราคาที่ดินบริเวณใกล้เคียง	65.6	34.4	100.0	ราคาที่ดินสูงขึ้น
11) สุขภาพจิต	93.8	6.2	100.0	การเดินทางมีความคล่องตัว ประชาชนเกิดความเครียด
12) ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน	84.4	15.6	100.0	เกิดความปลอดภัยมากขึ้น คนต่างถิ่นเข้ามาอยู่ในพื้นที่มากขึ้น
13) ความสัมพันธ์ของคนในชุมชนท้องถิ่น	90.6	9.4	100.0	คนในชุมชนช่วยเหลือกันดี คนต่างถิ่นเข้ามาอยู่ความสัมพันธ์ของคนในชุมชนลดน้อยลง

ผู้ให้สัมภาษณ์แสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบที่อาจจะได้รับจากโครงการในช่วง
ดำเนินการ โดยมีผลกระทบในด้านต่างๆ แสดงดังตารางที่ 3.7-30 โดยมีรายละเอียดดังนี้

- **คุณภาพอากาศ** ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ระบุว่า ไม่มีผลกระทบ จำนวน 23 ราย (ร้อยละ 71.9) แต่บางส่วนระบุว่า มีผลกระทบ จำนวน 9 ราย (ร้อยละ 28.1) เนื่องจากฝุ่นละอองและมลพิษทางอากาศ
- **เสียง** ผู้ให้สัมภาษณ์ระบุว่า ไม่มีผลกระทบ จำนวน 20 ราย (ร้อยละ 62.5) แต่บางส่วนระบุว่า มีผลกระทบ จำนวน 12 ราย (ร้อยละ 37.5) เนื่องจากเสียงดังรบกวนมากขึ้นการขึ้นลงของเครื่องบิน
- **ความสั่นสะเทือน** ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ระบุว่า ไม่มีผลกระทบ จำนวน 26 ราย (ร้อยละ 81.2) แต่บางส่วนระบุว่า มีผลกระทบ จำนวน 6 ราย (ร้อยละ 18.8) เนื่องจากอาจมีแรงสั่นสะเทือนเพิ่มขึ้นทำให้อาคารชำรุดเสียหาย
- **การเดินทาง การขนส่ง เช่น ไปทำงาน ไปโรงเรียน** ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ระบุว่า ไม่มีผลกระทบ จำนวน 24 ราย (ร้อยละ 75.0) แต่บางส่วนระบุว่า มีผลกระทบ จำนวน 8 ราย (ร้อยละ 25.0) โดยจะได้รับผลกระทบที่แย่ลง เนื่องจากปริมาณจราจรเพิ่มขึ้น/หนาแน่น แต่บางส่วนระบุว่า จะได้รับประโยชน์ที่ดีขึ้นเนื่องจากเพิ่มทางเลือกในการเดินทาง
- **ทัศนียภาพ** ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ระบุว่า ไม่มีผลกระทบ จำนวน 29 ราย (ร้อยละ 90.6) แต่บางส่วนระบุว่า มีผลกระทบ จำนวน 3 ราย (ร้อยละ 9.4) โดยจะได้รับผลกระทบที่แย่ลง เนื่องจากอาจมีเสาไฟฟ้ามากเกินไป
- **การประกอบอาชีพ** ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ระบุว่า ไม่มีผลกระทบ จำนวน 29 ราย (ร้อยละ 90.6) แต่บางส่วนระบุว่า มีผลกระทบ จำนวน 3 ราย (ร้อยละ 9.4) โดยจะได้รับประโยชน์ที่ดีขึ้น เนื่องจากเกิดการสร้างงาน และเพิ่มรายได้
- **การโยกย้ายที่อยู่หรือสถานที่ทำงาน** ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ระบุว่า ไม่มีผลกระทบ จำนวน 29 ราย (ร้อยละ 90.6) แต่บางส่วนระบุว่า มีผลกระทบ จำนวน 3 ราย (ร้อยละ 9.4) โดยจะได้รับผลกระทบที่แย่ลง เนื่องจากมีคนต่างถิ่นย้ายเข้ามาอยู่ และมีค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น แต่บางส่วนระบุว่า จะได้รับประโยชน์ที่ดีขึ้นเนื่องจากเกิดการสร้างงาน
- **แหล่งสำคัญทางศาสนาประวัติศาสตร์ /โบราณคดี** ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ระบุว่าไม่มีผลกระทบ จำนวน 28 ราย (ร้อยละ 87.5) แต่บางส่วนระบุว่า มีผลกระทบ จำนวน 4 ราย (ร้อยละ 12.5) โดยจะได้รับประโยชน์ที่ดีขึ้น เนื่องจากมีคนมาท่องเที่ยวเพิ่มขึ้น
- **เศรษฐกิจ การค้า** ผู้ให้สัมภาษณ์ระบุว่า มีผลกระทบ จำนวน 14 ราย (ร้อยละ 43.8) และระบุว่า ไม่มีผลกระทบ จำนวน 18 ราย (ร้อยละ 56.2) โดยจะได้รับประโยชน์ที่ดีขึ้น เนื่องจากเศรษฐกิจและการค้าขายดีขึ้น มีจำนวนนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นทำให้การค้าขายดีขึ้น และสร้างความเจริญให้กับชุมชนจำนวนนักเรียนเพิ่มมากขึ้น

- **ราคาที่ดินบริเวณใกล้เคียง** ผู้ให้สัมภาษณ์ระบุว่า ไม่มีผลกระทบ จำนวน 19 ราย (ร้อยละ 59.4) แต่บางส่วนระบุว่า มีผลกระทบ จำนวน 13 ราย (ร้อยละ 40.6) โดยจะได้รับประโยชน์ที่ดีขึ้น เนื่องจากราคาที่ดินสูงขึ้น
- **สุขภาพจิต** ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ระบุว่า ไม่มีผลกระทบ จำนวน 28 ราย (ร้อยละ 87.5) แต่บางส่วนระบุว่า มีผลกระทบ จำนวน 4 ราย (ร้อยละ 12.5) โดยจะได้รับผลกระทบที่แย่ลง เนื่องจากต้องมีความเร่งรีบมากขึ้น
- **ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน** ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ระบุว่า ไม่มีผลกระทบ จำนวน 26 ราย (ร้อยละ 81.2) แต่บางส่วนระบุว่า มีผลกระทบ จำนวน 6 ราย (ร้อยละ 18.8) โดยจะได้รับผลกระทบที่แย่ลง เนื่องจากมีคนต่างถิ่นเข้ามาอยู่มากขึ้น มีมิจฉาชีพมากขึ้น และในช่วงเทศกาลมีคนเข้ามามากขึ้น
- **ความสัมพันธ์ของคนในชุมชนท้องถิ่น** ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ระบุว่า ไม่มีผลกระทบ จำนวน 28 ราย (ร้อยละ 87.5) แต่บางส่วนระบุว่า มีผลกระทบ จำนวน 4 ราย (ร้อยละ 12.5) โดยจะได้รับผลกระทบที่แย่ลง เนื่องจากทำให้คนในชุมชนต่างคนต่างอยู่ แต่บางส่วนระบุว่า จะได้รับประโยชน์ที่ดีขึ้น เนื่องจากคนในชุมชนช่วยเหลือกันดี
- **การบริการสาธารณสุข** ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ระบุว่า ไม่มีผลกระทบ จำนวน 30 ราย (ร้อยละ 93.8) แต่บางส่วนระบุว่า มีผลกระทบ จำนวน 2 ราย (ร้อยละ 6.3) โดยจะได้รับผลกระทบที่แย่ลง ผู้ป่วยจากอุบัติเหตุเพิ่มมากขึ้นและผู้เชี่ยวชาญอาจมีไม่เพียงพอ

ตารางที่ 3.7-30 ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการในช่วงดำเนินการของกลุ่มพื้นที่อ่อนไหว

ผลกระทบ	ไม่ได้รับผลกระทบ (ร้อยละ)	ได้รับ (ร้อยละ)	รวม (ร้อยละ)	ลักษณะของผลกระทบ/ ประโยชน์ที่ได้รับ
1) คุณภาพอากาศ	71.9	28.1	100.0	เกิดฝุ่นละอองและมลพิษทางอากาศ
2) เสียง	62.5	37.5	100.0	เสียงรบกวนจากการขึ้น – ลงของเครื่องบินที่เพิ่มขึ้น
3) ความสั่นสะเทือน	81.2	18.8	100.0	อาจแรงสั่นสะเทือนมากขึ้น
4) การเดินทาง การขนส่ง เช่น ไปทำงาน ไปโรงเรียน	75.0	25.0	100.0	เพิ่มทางเลือกในการเดินทาง ปริมาณจราจรหนาแน่น
5) ทัศนียภาพ	90.6	9.4	100.0	อาจมีเสาไฟฟ้ามากเกินไป
6) การประกอบอาชีพ	88.9	11.1	100.0	เกิดการสร้างงาน
7) การโยกย้ายที่อยู่หรือสถานที่ ทำงาน	90.6	9.4	100.0	เกิดการสร้างงาน คนต่างถิ่นเข้ามาอยู่มากขึ้น
8) แหล่งสำคัญทางศาสนา ประวัติศาสตร์ /โบราณคดี	87.5	12.5	100.0	มีนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้น

ตารางที่ 3.7-30 ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการในช่วงดำเนินการของกลุ่มพื้นที่อ่อนไหว

ผลกระทบ	ไม่ได้รับ ผลกระทบ (ร้อยละ)	ได้รับ (ร้อยละ)	รวม (ร้อยละ)	ลักษณะของผลกระทบ/ ประโยชน์ที่ได้รับ
1) คุณภาพอากาศ	71.9	28.1	100.0	เกิดฝุ่นละอองและมลพิษทางอากาศ
9) เศรษฐกิจ การค้า	43.8	56.2	100.0	เศรษฐกิจและการค้าขายดีขึ้น นักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นทำให้การค้าขายดีขึ้นและสร้างความเจริญให้กับชุมชน
10) ราคาที่ดินบริเวณใกล้เคียง	59.4	40.6	100.0	ราคาที่ดินสูงขึ้น
11) สุขภาพจิต	87.5	12.5	100.0	ต้องมีความเร่งรีบมากขึ้น
12) ความปลอดภัยในชีวิต และทรัพย์สิน	81.2	18.8	100.0	คนต่างถิ่นเข้ามาอยู่มากขึ้น และ ในช่วงเทศกาลมีคนเข้ามามากขึ้น
13) ความสัมพันธ์ของคน ในชุมชนท้องถิ่น	87.5	12.5	100.0	คนในชุมชนช่วยเหลือกันดี รูปแบบการดำรงชีวิตของคน ในชุมชนเปลี่ยนแปลงไป
14) การบริการสาธารณสุข	93.8	6.3	100.0	ผู้ป่วยจากอุบัติเหตุเพิ่มมากขึ้น และผู้เชี่ยวชาญอาจมีไม่เพียงพอ

8. ส่วนที่ 8 ข้อเสนอแนะต่อมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบในช่วงก่อสร้างและช่วงดำเนินการในรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ (ครั้งที่ 1 : กรณีปรับปรุงผังสนามบิน)

ด้านความวิตกกังวลต่อการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ไม่วิตกกังวลเลย จำนวน 27 ราย (ร้อยละ 84.4) แต่มีบางส่วนที่วิตกกังวลเล็กน้อย จำนวน 3 ราย (ร้อยละ 9.4) เนื่องจากมีคนต่างถิ่นและคนเดินทางเข้ามาเพิ่มขึ้น และอาศัยอยู่ใกล้พื้นที่โครงการ และวิตกกังวลปานกลาง จำนวน 2 ราย (ร้อยละ 6.2) เนื่องจากเกิดเสียงดังรบกวน และใช้เส้นทางที่ผ่านบริเวณโครงการในการสัญจร

ด้านความคิดเห็นเมื่อเปรียบเทียบผลกระทบจากการพัฒนาโครงการ ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ระบุว่า โครงการ มีผลกระทบด้านบวกมากกว่าด้านลบ จำนวน 22 ราย (ร้อยละ 68.8) และมีผลกระทบด้านลบมากกว่าด้านบวก จำนวน 2 ราย (ร้อยละ 6.3) และคิดว่ามีผลกระทบด้านบวกและลบพอๆ กัน จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 3.1) แต่มีบางส่วนที่ไม่แน่ใจในเรื่องนี้ จำนวน 7 ราย (ร้อยละ 21.9)

ด้านความต้องการให้โครงการเพิ่มเติมมาตรการป้องกันและลดผลกระทบจากการดำเนินโครงการในช่วงระยะก่อนก่อสร้าง ระยะก่อสร้างและช่วงดำเนินการ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ไม่ต้องการเพิ่มเติมมาตรการใดๆ จากที่มีการกำหนดไว้ในรายงาน EHIA เดิมที่ผ่านการเห็นชอบแล้ว จำนวน 26 ราย (ร้อยละ 81.3) และไม่แสดงความคิดเห็น จำนวน 5 ราย (ร้อยละ 15.6) เนื่องจากยังไม่ทราบรายละเอียดข้อมูลโครงการที่ชัดเจนแต่มี

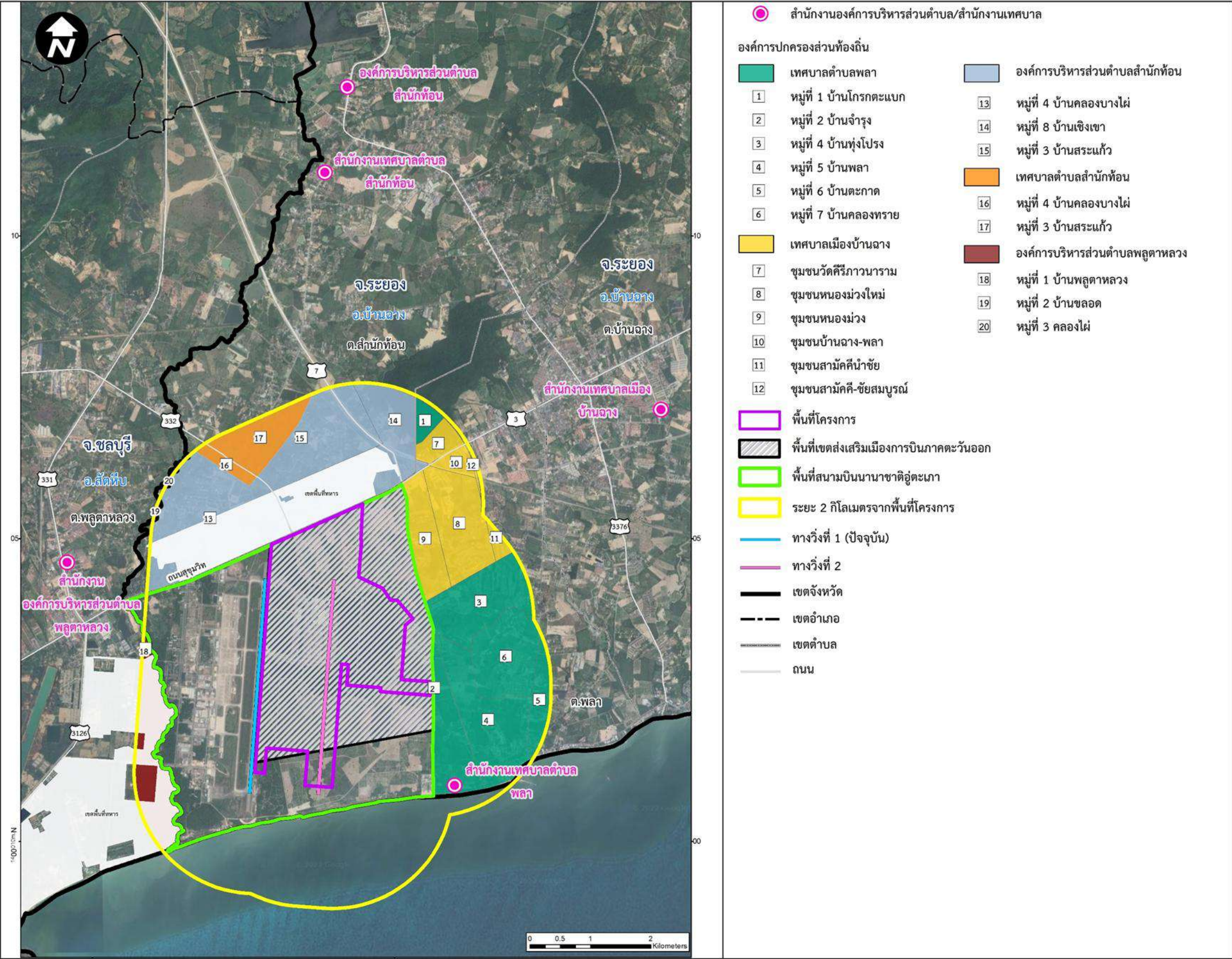
บางส่วนที่ต้องการเพิ่มเติมมาตรการ จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 3.1) ในด้านสุขภาพ โดยเสนอแนะให้ตรวจคัดกรองสุขภาพ
ประชาชนในบริเวณใกล้เคียงอย่างสม่ำเสมอ เพื่อใช้เปรียบเทียบข้อมูลผลกระทบต่อสุขภาพ เช่น การได้ยินและ
สมรรถภาพปอด เป็นต้น

ผู้ให้สัมภาษณ์มีข้อเสนอแนะต่อโครงการ โดยมีรายละเอียดดังนี้

- เสนอแนะให้มีเจ้าหน้าที่เข้ามาประชาสัมพันธ์โครงการเพิ่มเติมและสม่ำเสมอ
- เสนอแนะให้ติดตามเรื่องผลกระทบอย่างสม่ำเสมอ หลังจากก่อสร้างแล้วเสร็จ อย่างน้อย
2 ครั้งต่อปีหรือตามความเหมาะสม เพื่อจะได้ทราบว่าชาวบ้านได้รับผลกระทบเรื่องใดบ้าง
- ต้องการให้ควบคุมด้านฝุ่นละออง เสียง และการจราจรในช่วงก่อสร้างและช่วงดำเนินการ
อย่างเคร่งครัด
- ต้องการให้โครงการสนับสนุนชุมชน สถานศึกษาและศาสนสถาน
- ต้องการให้ทางสนามบินพัฒนาพื้นที่ให้สวยงามและเป็นระเบียบ โดยให้พัฒนาร่วมกับ
หน่วยงานในพื้นที่
- ต้องการให้มีห้องผู้โดยสารของพระสงฆ์แยกออกจากผู้โดยสารที่เป็นฆราวาส
- พิจารณาคนในท้องถิ่นเข้ามาทำงานเป็นลำดับแรก
- ต้องการให้เจ้าหน้าที่โครงการเข้าร่วมกิจกรรมกับชุมชนและหน่วยงานต่างๆ
- โครงการไม่มีผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติ คุณภาพสิ่งแวดล้อม หรือสุขภาพอนามัย
คุณภาพชีวิตของข้าราชการภายในกองการบินทหารเรือ

กลุ่มผู้นำชุมชน

การสำรวจข้อมูลด้านเศรษฐกิจสังคมของกลุ่มผู้นำชุมชน ดำเนินการสำรวจเมื่อวันที่ 27 พฤศจิกายน
พ.ศ. 2566 - วันที่ 25 ธันวาคม พ.ศ. 2566 และวันที่ 4 - 17 มกราคม พ.ศ. 2567 โดยใช้เทคนิคการเก็บ
แบบสอบถามแบบเจาะจง (Purposive Sampling) จำนวน 23 ราย (รูปที่ 3.7-8 และภาคผนวก 3-7) ทั้งนี้
สามารถสำรวจแบบสอบถามได้ครบถ้วนทั้งหมดมีรายละเอียดผลการศึกษาดังนี้



รูปที่ 3.7-8 ตำแหน่งการสำรวจด้านเศรษฐกิจสังคมของกลุ่มผู้นำชุมชน

1. ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้ข้อมูล

ผู้ให้สัมภาษณ์กลุ่มผู้นำชุมชน จำนวน 23 ราย จำแนกเป็นเพศหญิง จำนวน 10 ราย (ร้อยละ 43.5) และเป็นเพศชาย จำนวน 13 ราย (ร้อยละ 56.5) มีอายุโดยเฉลี่ย 54.3 ปี โดยผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมด นับถือศาสนาพุทธ จำนวน 23 ราย (ร้อยละ 100.0) ซึ่งมีตำแหน่งเป็นกำนัน /ผู้ใหญ่บ้าน /ประธานชุมชน จำนวน 18 ราย (ร้อยละ 78.3) รองลงมาเป็นบุคคลอื่นที่ได้รับมอบหมายจากผู้นำชุมชนจำนวน 5 ราย (ร้อยละ 21.7) จำแนกเป็นผู้ช่วยนักพัฒนาชุมชน รองนายกองค์การบริหารส่วนตำบลและไม่ระบุ ซึ่งผู้ให้สัมภาษณ์จบการศึกษาระดับสูงสุด คือ ระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย /ปวช. จำนวน 9 ราย (ร้อยละ 39.2) รองลงมา คือ ระดับมัธยมศึกษาตอนต้น และสูงกว่าปริญญาตรี จำนวน 4 ราย (ร้อยละ 17.4) ในสัดส่วนที่เท่ากัน อนุปริญญา /ปวส. และประถมศึกษา จำนวน 2 ราย (ร้อยละ 8.7) ในสัดส่วนที่เท่ากัน แต่มีบางส่วนที่ไม่เคยเข้ารับการศึกษและไม่ระบุ จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 4.3) ในสัดส่วนที่เท่ากัน ตามลำดับ

ผู้ให้สัมภาษณ์เป็นคนท้องถิ่น /อยู่ที่ตำบลนี้ตั้งแต่เกิด จำนวน 20 ราย (ร้อยละ 87.0) แต่มีบางส่วนย้ายมาจากที่อื่น จำนวน 2 ราย (ร้อยละ 8.7) และไม่ระบุ จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 4.3) โดยย้ายมาจาก อำเภอบ้านฉาง จังหวัดบุรีรัมย์และไม่ระบุสถานที่ โดยมีระยะเวลาที่ย้ายเข้ามาอยู่ในพื้นที่เฉลี่ย 7.8 ปี

● กรณีผู้นำชุมชน

- ข้อมูลหมู่บ้าน/ชุมชน

ผู้นำชุมชนที่ให้สัมภาษณ์ รวมทั้งสิ้น 18 ราย ประกอบด้วย

- ผู้นำชุมชนในพื้นที่ตำบลพลา อำเภอบ้านฉาง จำนวน 6 ราย ได้แก่ บ้านโกรก ตะแบก บ้านจำรุง บ้านทุ่งโปรง บ้านพลา บ้านตะกาด และบ้านคลองทราย
- ผู้นำชุมชนในพื้นที่ตำบลบ้านฉาง อำเภอบ้านฉาง จำนวน 6 ราย ได้แก่ ชุมชน วัดคีรีภาวนาราม ชุมชนหนองม่วงใหม่ ชุมชนบ้านฉาง - พลา ชุมชนสามัคคี นำชัย ชุมชนสามัคคี - ชัยสมบุญและชุมชนหนองม่วง
- ผู้นำชุมชนในพื้นที่ตำบลสำนักท้อน อำเภอบ้านฉาง จำนวน 3 ราย ได้แก่ บ้านสระแก้ว บ้านเชิงเขาและบ้านคลองไผ่
- ผู้นำชุมชนในพื้นที่ตำบลพลูตาหลวง อ.สัตหีบ จำนวน 3 ราย ได้แก่ บ้านคลองไผ่ บ้านขอดและบ้านพลูตาหลวง

- ข้อมูลด้านที่ลักษณะชุมชนและการตั้งบ้านเรือนในชุมชน

ผู้ให้สัมภาษณ์ระบุว่า ลักษณะชุมชนและการตั้งบ้านเรือนส่วนใหญ่ เป็นชนบท กึ่งเมือง จำนวน 9 ราย รองลงมา เป็นแบบสังคมเมือง มีสถานประกอบการและหมู่บ้านจัดสรรและบ้านแบบ ครอบครัวเดี่ยว จำนวน 4 ราย เป็นแบบชุมชนเมืองและมีลักษณะอาคารเป็นบ้านปูน 1 - 2 ชั้น จำนวน 2 ราย ในสัดส่วนที่เท่ากัน และ ลักษณะอาคารในชุมชนเป็นแบบบ้านไม้กึ่งปูน 2 ชั้น จำนวน 1 ราย

● **กรณีสถานที่ราชการ (เทศบาล /องค์การบริหารส่วนตำบล)**

- **ข้อมูลรายชื่อหน่วยงาน**

ผู้แทนหน่วยงานราชการ (เทศบาล/องค์การบริหารส่วนตำบล) ที่ให้สัมภาษณ์
รวมทั้งสิ้น 5 ราย ประกอบด้วย เทศบาลตำบลพลา จำนวน 1 ราย เทศบาลตำบลสำนักท้อน จำนวน 1 ราย องค์การบริหารส่วนตำบลสำนักท้อน จำนวน 1 ราย เทศบาลเมืองบ้านฉาง จำนวน 1 รายและองค์การบริหารส่วนตำบล
พลูตาหลวง จำนวน 1 ราย

- **ข้อมูลหน่วยงาน**

หน่วยงานราชการ (เทศบาล /องค์การบริหารส่วนตำบล) ที่ให้สัมภาษณ์ มีระยะทาง
เฉลี่ยจากโครงการประมาณ 6.6 กิโลเมตร จำนวนบุคลากรโดยเฉลี่ย 166 คน จำนวนประชาชนที่เข้ามาติดต่อราชการ
ต่อวันเฉลี่ย 350 คน ทุกหน่วยงานเปิดให้บริการในช่วงเวลา 8.30 - 16.30 น. โดยเปิดทำการในวันจันทร์ - วันศุกร์

2. ส่วนที่ 2 ข้อมูลด้านประชากรและความสัมพันธ์ของประชาชนในชุมชน

ผู้ให้สัมภาษณ์ระบุว่า ประชาชนในพื้นที่ มีจำนวนครัวเรือนเฉลี่ย 811 ครัวเรือน มีจำนวน
สมาชิกที่อาศัยอยู่เป็นประจำเฉลี่ย 1,688 คน แบ่งเป็นวัยทำงาน จำนวน 954 คน วัยเด็ก 347 คน และสูงวัย
(มากกว่า 60 ปี) จำนวน 304 คน โดยระยะเวลาเฉลี่ยที่ชุมชน /หมู่บ้านจัดตั้งขึ้นจนถึงปัจจุบัน 46.3 ปี ผู้ให้สัมภาษณ์
ระบุว่า ประชาชนในพื้นที่ส่วนใหญ่ประกอบอาชีพหลักเป็นอันดับ 1 คือ รับจ้าง /รับจ้างทั่วไป /รับจ้างในโรงงาน
อุตสาหกรรม รองลงมา ค้าขาย รับราชการ พนักงานโรงงานและประมง

การนับถือศาสนา ส่วนใหญ่ นับถือศาสนาพุทธ รองลงมา นับถือศาสนาอิสลาม และศาสนา
คริสต์เฉลี่ย ตามลำดับ ลักษณะครอบครัวในชุมชน ผู้ให้สัมภาษณ์ ระบุว่าส่วนใหญ่เป็นครอบครัวขยาย (พ่อ แม่ ลูก
และเครือญาติ) จำนวน 16 ราย (ร้อยละ 69.6) รองลงมาเป็นครอบครัวเดี่ยว จำนวน 5 ราย (ร้อยละ 21.7) และ
ไม่ระบุ จำนวน 2 ราย (ร้อยละ 8.7) ตามลำดับ

การรวมตัวกันตั้งเป็นกลุ่มองค์กรของชุมชน พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์กว่ากึ่งหนึ่ง จำนวน 12 ราย
(ร้อยละ 52.2) ระบุว่า ไม่มีการก่อตั้งกลุ่มใดๆ ในชุมชน และผู้ให้สัมภาษณ์ จำนวน 11 ราย (ร้อยละ 47.8) ระบุว่า
ในชุมชนมีการตั้งกลุ่มต่างๆ เช่น กลุ่มประมง กลุ่มผ้ามัดย้อม กลุ่มผลิตภัณฑ์ชุมชน กลุ่มผู้สูงอายุ กลุ่มสตรี กลุ่มแม่บ้าน
 เป็นต้น ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ จำนวน 17 ราย (ร้อยละ 74.0) ระบุว่าความสัมพันธ์ของคนในชุมชนมีความสัมพันธ์
เหมือนเครือญาติ รองลงมา จำนวน 3 ราย (ร้อยละ 13.0) ระบุว่าคนในชุมชนต่างให้ความช่วยเหลือกันพอสมควรและ
ไม่ระบุข้อคิดเห็น ในสัดส่วนที่เท่ากัน

3. ส่วนที่ 3 ข้อมูลด้านสุขภาพและการบริการสาธารณสุข

ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ จำนวน 20 ราย (ร้อยละ 87.0) ระบุว่า การให้บริการด้านสาธารณสุข
และสุขภาพของภาครัฐในชุมชนมีความเพียงพอแล้ว มีเพียง จำนวน 3 ราย (ร้อยละ 13.0) ระบุว่า ไม่เพียงพอ
โดยจำนวน 18 ราย (ร้อยละ 78.3) ไม่พบปัญหาในการใช้บริการด้านสาธารณสุขในชุมชน มีเพียง จำนวน 5 ราย
(ร้อยละ 21.7) ที่พบปัญหา การบริการที่ล่าช้า เนื่องจากจำนวนประชากรแฝงมีมาก ทำผลไม่สะอาดและบุคลากร
ทางแพทย์ไม่เพียงพอ ซึ่งในรอบ 3 ปีที่ผ่านมา ผู้ให้สัมภาษณ์ จำนวนเพียง 4 ราย (ร้อยละ 17.4) ระบุว่า ไม่มีสมาชิก

ในชุมชนเจ็บป่วย โดยส่วนใหญ่จำนวน 19 ราย (ร้อยละ 82.6) ระบุว่า มีสมาชิกในชุมชนเจ็บป่วย โดยพบโรคที่เจ็บป่วยมากที่สุด 3 อันดับ ดังนี้ อันดับแรก คือ โรคไข้หวัด /ไข้หวัดใหญ่ /ภูมิแพ้ โดยมีสาเหตุจากภูมิคุ้มกันน้อย ร่างกายทำงานหนัก พักผ่อนไม่เพียงพอ และสภาพอากาศเปลี่ยนแปลง อันดับสอง คือ ไข้เลือดออก สาเหตุจากยุงลาย และอันดับ สาม คือ โรคโควิด-19 สาเหตุจากการระบาดของไวรัสสายพันธุ์ใหม่ ทั้งนี้หากสมาชิกในชุมชนมีอาการเจ็บป่วยจะมีวิธีการรักษาพยาบาล (ผู้ให้สัมภาษณ์สามารถตอบได้มากกว่า 1 ข้อในประเด็นนี้) โดยไปโรงพยาบาลรัฐจำนวน 21 ราย (ร้อยละ 48.9) ได้แก่ โรงพยาบาลบ้านฉาง โรงพยาบาลมาบตาพุด โรงพยาบาลระยอง และโรงพยาบาลสมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ รongลงมา คือ ไปรักษาที่สถานีนอนมัย /รพ.สต. จำนวน 13 ราย (ร้อยละ 30.2) ได้แก่ รพ.สต.พลา รพ.สต.พยุหะ ซ้อยารับประทานเอง จำนวน 9 ราย (ร้อยละ 20.9) ตามลำดับ

ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ระบุแหล่งน้ำดื่มในชุมชนว่าได้จากการซื้อน้ำที่บรรจุขวด /ถัง จำนวน 21 ราย (ร้อยละ 91.2) รongลงมาได้จากตู้หยอดเหรียญ และจากน้ำประปา จำนวน 2 ราย (ร้อยละ 4.4) ในสัดส่วนที่เท่ากัน รวมถึงมีแหล่งน้ำใช้จากน้ำประปาทั้งหมด จำนวน 23 ราย (ร้อยละ 100.0) สำหรับปริมาณและคุณภาพของน้ำดื่มทั้งหมดระบุว่า ไม่มีปัญหา จำนวน 23 ราย (ร้อยละ 100.0) ในส่วนของปริมาณและคุณภาพของน้ำใช้โดยส่วนใหญ่ระบุว่าไม่มีปัญหา จำนวน 19 ราย (ร้อยละ 82.6) แต่บางส่วนพบปัญหาเกี่ยวกับน้ำขุ่น/สีเหลือง จำนวน 4 ราย (ร้อยละ 17.4) ด้านวิธีการกำจัดขยะมูลฝอยโดยทั้งหมดใช้บริการอบต. /เทศบาลรวบรวมไปกำจัด จำนวน 23 ราย (ร้อยละ 100.0)

4. ส่วนที่ 4 สภาพความเป็นอยู่และผลกระทบ

ผู้ให้สัมภาษณ์แสดงความพึงพอใจต่อสภาพแวดล้อมภายในชุมชนและบริเวณพื้นที่โดยรอบชุมชน พบว่า พึงพอใจมาก จำนวน 16 ราย (ร้อยละ 69.6) และพึงพอใจปานกลาง จำนวน 7 ราย (ร้อยละ 30.4) ตามลำดับโดยมีความพึงพอใจต่อสภาพทั่วไปในชุมชน 3 อันดับแรก ได้แก่ ชุมชนมีความเจริญและน่าอยู่มีแหล่งท่องเที่ยวและบรรยากาศในชุมชนดี เงียบสงบไม่วุ่นวาย ประชาชนให้ความช่วยเหลือกันดี รongลงมา คือ ชุมชนมีการพัฒนาระบบสาธารณูปโภคต่าง ๆ รวมทั้ง มีความเป็นธรรมชาติ สิ่งแวดล้อมที่ดี ตามลำดับ สำหรับ กิจกรรมสำคัญในชุมชน เช่น กิจกรรมสำคัญตามประเพณี กิจกรรมสาธารณประโยชน์ กิจกรรมเฉพาะถิ่นสำคัญ พบว่าผู้ให้สัมภาษณ์จำนวน 19 ราย (ร้อยละ 67.9) ระบุว่า เป็นกิจกรรมวันสำคัญและงานประเพณีต่างๆ เช่น วันปีใหม่ วันลอยกระทง วันสงกรานต์ วันพ่อ วันแม่และวันเด็ก รongลงมา จำนวน 4 ราย (ร้อยละ 14.3) ระบุว่า เป็นกิจกรรมพัฒนาชุมชน เช่น ทำความสะอาดชุมชน นอกจากนั้นที่เหลือ จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 3.6) ในสัดส่วนที่เท่ากัน ระบุว่า เป็นการประชุมในชุมชนและหมู่บ้าน การกีฬา กิจกรรมเดินแอโรบิกงานบุญต่างๆ เช่น งานไหว้ศาลแม่พระอบเงินอบทอง ทุกเดือน 3 คำ งานบุญข้าวหลามประจำปี งานบุญกลางแจ้งและการให้ความรู้เรื่องการใช้ชีวิตอย่างมีสุขอนามัย โดยการมีส่วนร่วมของประชาชนในการเข้าร่วมกิจกรรมดังกล่าว พบว่า ส่วนใหญ่ จำนวน 12 ราย (ร้อยละ 52.2) ระบุว่า ประชาชนมักเข้าร่วมเป็นครั้งคราว (1 - 6 เดือนครั้งแต่ไม่เกิน 5 ครั้ง/ปี) รongลง ระบุว่า ประชาชนมักเข้าร่วมกิจกรรมเป็นประจำ (เดือนละครั้ง) จำนวน 10 ราย (ร้อยละ 43.5) แต่มีบางส่วนระบุว่า ไม่เคยเข้าร่วมเลย จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 4.3) ทั้งนี้ผู้ให้สัมภาษณ์แสดงความคิดเห็นว่า สภาพแวดล้อมในชุมชนมีการเปลี่ยนแปลงไปจากเดิมในระดับปานกลาง จำนวน 15 ราย (ร้อยละ 65.2) รongลงมา คือ เปลี่ยนแปลงระดับมาก จำนวน 4 ราย (ร้อยละ 17.4) ไม่เปลี่ยนแปลง และเปลี่ยนแปลงระดับน้อย จำนวน 2 ราย (ร้อยละ 8.7) ในสัดส่วนที่เท่ากันตามลำดับ

ผู้ให้สัมภาษณ์แสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบที่มีต่อสภาพสังคมในปัจจุบันภายในพื้นที่
ชุมชน ที่เกี่ยวกับโครงสร้างพื้นฐาน สภาพสังคมและความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน แสดงดังตารางที่ 3.7-31 ดังนี้

- **โครงสร้างพื้นฐาน**

- **ไฟฟ้า** ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ระบุว่า ไม่ได้รับผลกระทบ จำนวน 20 ราย (ร้อยละ 87.0) และได้รับผลกระทบ จำนวน 3 ราย (ร้อยละ 13.0) โดยผู้ได้รับผลกระทบทั้งหมด ได้รับผลกระทบระดับน้อย จำนวน 3 ราย (ร้อยละ 100.0) เนื่องจากไฟฟ้าตก /ไม่ทั่วถึง
- **ประปา** ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ระบุว่า ไม่ได้รับผลกระทบ จำนวน 20 ราย (ร้อยละ 87.0) และได้รับผลกระทบ จำนวน 3 ราย (ร้อยละ 13.0) โดยผู้ได้รับผลกระทบทั้งหมด ได้รับผลกระทบระดับน้อย จำนวน 3 ราย (ร้อยละ 100.0) เนื่องจากน้ำไหลช้า

- **ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน**

- **ปัญหาอาชญากรรม** ผู้ให้สัมภาษณ์ ระบุว่า ไม่ได้รับผลกระทบ จำนวน 14 ราย (ร้อยละ 60.9) และได้รับผลกระทบ จำนวน 9 ราย (ร้อยละ 39.1) โดยผู้ได้รับผลกระทบทั้งหมด ได้รับผลกระทบระดับน้อย จำนวน 9 ราย (ร้อยละ 100.0) เนื่องจากปัญหาคนต่างถิ่น และวัยรุ่นมั่วสุม
- **การประทุษร้ายต่อทรัพย์สิน อาทิลักขโมย** ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมด ระบุว่า ไม่ได้รับผลกระทบ จำนวน 23 ราย (ร้อยละ 100.0)
- **การประทุษร้ายต่อทรัพย์สิน อาทิตะเลาะวิวาท** ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ ระบุว่า ไม่ได้รับผลกระทบ จำนวน 21 ราย (ร้อยละ 91.3) และได้รับผลกระทบ จำนวน 2 ราย (ร้อยละ 8.7) โดยผู้ได้รับผลกระทบทั้งหมด ได้รับผลกระทบในระดับน้อย จำนวน 2 ราย (ร้อยละ 100.0) เนื่องจาก คนงานก่อสร้าง และวัยรุ่นมั่วสุม
- **การเพิ่มของคนต่างถิ่นเข้ามาในพื้นที่** ผู้ให้สัมภาษณ์ ระบุว่า ไม่ได้รับผลกระทบ จำนวน 16 ราย (ร้อยละ 69.6) และได้รับผลกระทบ จำนวน 7 ราย (ร้อยละ 30.4) โดยได้รับผลกระทบระดับน้อย จำนวน 5 ราย (ร้อยละ 71.4) และระดับปานกลาง จำนวน 2 ราย (ร้อยละ 28.6) เนื่องจากมีแรงงานต่างถิ่นเข้ามาทำงานในพื้นที่มากขึ้น

ตารางที่ 3.7-31 ระดับผลกระทบที่มีต่อสภาพสังคมในปัจจุบันภายในพื้นที่ชุมชนของกลุ่มผู้นำชุมชน

ประเด็น	ไม่ได้รับ ผลกระทบ (ร้อยละ)	ได้รับ ผลกระทบ (ร้อยละ)	ระดับผลกระทบ (ร้อยละ) (กรณีที่ตอบว่าได้รับ ผลกระทบ)		
			น้อย	ปานกลาง	มาก
1. โครงสร้างพื้นฐาน /สภาพสังคม					
1.1 ไฟฟ้า	87.0	13.0	100.0	0.0	0.0
1.2 ประปา	87.0	13.0	100.0	0.0	0.0
2. ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน					
2.1 ปัญหาเสียดิต	60.9	39.1	100.0	0.0	0.0
2.2 การประทุษร้ายต่อทรัพย์สิน อาทิ ลักขโมย	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0
2.3 การประทุษร้ายต่อร่างกาย อาทิ ทะเลาะวิวาท	91.3	8.7	100.0	0.0	0.0
2.4 การเพิ่มของคนต่างถิ่นเข้ามาในพื้นที่	69.6	30.4	71.4	28.6	0.0

ผู้ให้สัมภาษณ์ระบุถึงสภาพปัญหาเกี่ยวกับการประกอบอาชีพภายในชุมชน พบว่า ไม่มีปัญหา
 ใดๆ จำนวน 15 ราย (ร้อยละ 65.2) แต่บางส่วนระบุว่ามีปัญหาเรื่อง รายได้ไม่แน่นอน จำนวน 8 ราย (ร้อยละ 34.8)

ผู้ให้สัมภาษณ์แสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับสภาพแวดล้อมที่ส่งผลกระทบต่อสภาพความเป็นอยู่
 ในปัจจุบัน โดยระบุระดับผลกระทบในแต่ละประเด็น แสดงดังตารางที่ 3.7-32 ดังนี้

- **ผู้ละออง /คว้น /เขม่า** ผู้ให้สัมภาษณ์ระบุว่า ได้รับผลกระทบ จำนวน 14 ราย (ร้อยละ 60.9) แต่มีบางส่วนไม่ได้รับผลกระทบ จำนวน 9 ราย (ร้อยละ 39.1) ซึ่งได้รับผลกระทบระดับน้อย และระดับปานกลาง จำนวน 6 ราย (ร้อยละ 40.0) ในสัดส่วนที่เท่ากัน และระดับมาก จำนวน 3 ราย (ร้อยละ 20.0) โดยมีสาเหตุมาจากการจราจร /ยานพาหนะ ไอเสียจากยานพาหนะ และการก่อสร้าง โดยช่วงเวลาที่ได้รับผลกระทบมากที่สุด คือ ตลอดทั้งวัน

- **เสียงดังรบกวน** ผู้ให้สัมภาษณ์ระบุว่า ได้รับผลกระทบ จำนวน 17 ราย (ร้อยละ 73.9) แต่มีบางส่วนไม่ได้รับผลกระทบ จำนวน 6 ราย (ร้อยละ 26.1) ซึ่งได้รับผลกระทบระดับน้อย จำนวน 8 ราย (ร้อยละ 47.1) ระดับปานกลาง จำนวน 7 ราย (ร้อยละ 41.2) และระดับมาก จำนวน 2 ราย (ร้อยละ 11.7) โดยมีสาเหตุมาจากการจราจร /ยานพาหนะ อาคาร /สำนักงาน /บ้านใกล้เรือนเคียง และโรงงานอุตสาหกรรม โดยช่วงเวลาที่ได้รับผลกระทบมากที่สุด คือ ตลอดทั้งวัน

- **แรงสั่นสะเทือน** ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ระบุว่า ไม่ได้รับผลกระทบ จำนวน 12 ราย (ร้อยละ 52.2) แต่มีบางส่วนได้รับผลกระทบ จำนวน 11 ราย (ร้อยละ 47.8) ซึ่งได้รับผลกระทบระดับน้อย จำนวน 6 ราย (ร้อยละ 54.5) ระดับปานกลาง จำนวน 4 ราย (ร้อยละ 36.4) และระดับมากจำนวน 1 ราย (ร้อยละ 9.1) โดยมีสาเหตุมาจากการจราจร /ยานพาหนะ และจากเครื่องบิน โดยช่วงเวลาที่ได้รับผลกระทบมากที่สุด คือ ตลอดทั้งวัน

- **ขยะมูลฝอย /สิ่งปฏิกูล** ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ระบุว่า ไม่ได้รับผลกระทบ จำนวน 18 ราย (ร้อยละ 78.3) แต่มีบางส่วนได้รับผลกระทบ จำนวน 5 ราย (ร้อยละ 21.7) ซึ่งได้รับผลกระทบระดับน้อย

และระดับปานกลาง จำนวน 2 ราย (ร้อยละ 40.0) ในสัดส่วนที่เท่ากัน และระดับมาก จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 20.0) โดยมีสาเหตุมาจากขยะที่อื่นถูกนำมาทิ้งในพื้นที่ ขยะตกค้างไม่มีเจ้าหน้าที่มาจัดเก็บ และจากสถานประกอบการ โรงงานอุตสาหกรรม โดยช่วงเวลาที่ได้รับผลกระทบตลอดทั้งวันและช่วงกลางวัน

- **การระบายน้ำ / น้ำท่วมขัง** ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ระบุว่า ไม่ได้รับผลกระทบ จำนวน 19 ราย (ร้อยละ 82.6) แต่มีบางส่วนได้รับผลกระทบ จำนวน 4 ราย (ร้อยละ 17.4) ซึ่งได้รับผลกระทบระดับ ปานกลาง จำนวน 2 ราย (ร้อยละ 50.0) ระดับน้อยและระดับมาก จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 25.0) ในสัดส่วนที่เท่ากัน โดยมีสาเหตุมาจากฝนตกหนัก ไม่มีทางระบายน้ำ โดยช่วงเวลาที่ได้รับผลกระทบมากที่สุด ไม่แน่นอน

- **สภาพการจราจร** ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ระบุว่า ไม่ได้รับผลกระทบ จำนวน 16 ราย (ร้อยละ 69.6) แต่มีบางส่วนได้รับผลกระทบ จำนวน 7 ราย (ร้อยละ 30.4) ซึ่งได้รับผลกระทบระดับปานกลาง จำนวน 5 ราย (ร้อยละ 71.4) ระดับน้อยและระดับมาก จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 14.3) ในสัดส่วนที่เท่ากัน มีสาเหตุมาจาก ปริมาณพาหนะหนาแน่น และการขับขีไม่เคารพกฎจราจร โดยช่วงเวลาที่ได้รับผลกระทบมากที่สุด คือ ตลอดทั้งวัน

- **ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน** ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ระบุว่า ไม่ได้รับผลกระทบ จำนวน 20 ราย (ร้อยละ 87.0) แต่มีบางส่วนได้รับผลกระทบ จำนวน 3 ราย (ร้อยละ 13.0) ซึ่งผู้ที่ได้รับผลกระทบ ทั้งหมด ได้รับผลกระทบระดับปานกลาง จำนวน 3 ราย (ร้อยละ 100.0) มีสาเหตุมาจากปัญหาเสาไฟติด โดยช่วงเวลาที่ ได้รับผลกระทบมากที่สุด คือ ช่วงเวลากลางคืน

- **การเพิ่มขึ้นของคนงานต่างถิ่นเข้ามาทำงานในพื้นที่** ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ระบุว่า ไม่ได้รับผลกระทบ จำนวน 22 ราย (ร้อยละ 95.7) แต่มีบางส่วนได้รับผลกระทบ จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 4.3) ซึ่งผู้ที่ได้รับผลกระทบทั้งหมด ได้รับผลกระทบระดับปานกลาง จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 100.0) โดยมีสาเหตุมาจาก คนต่างถิ่นเข้ามาทำงานในพื้นที่ โดยช่วงเวลาที่ได้รับผลกระทบมากที่สุด คือ ช่วงตลอดทั้งวัน

ตารางที่ 3.7-32 ระดับผลกระทบของสภาพแวดล้อมที่มีผลต่อความเป็นอยู่ในปัจจุบันของกลุ่มผู้นำชุมชน

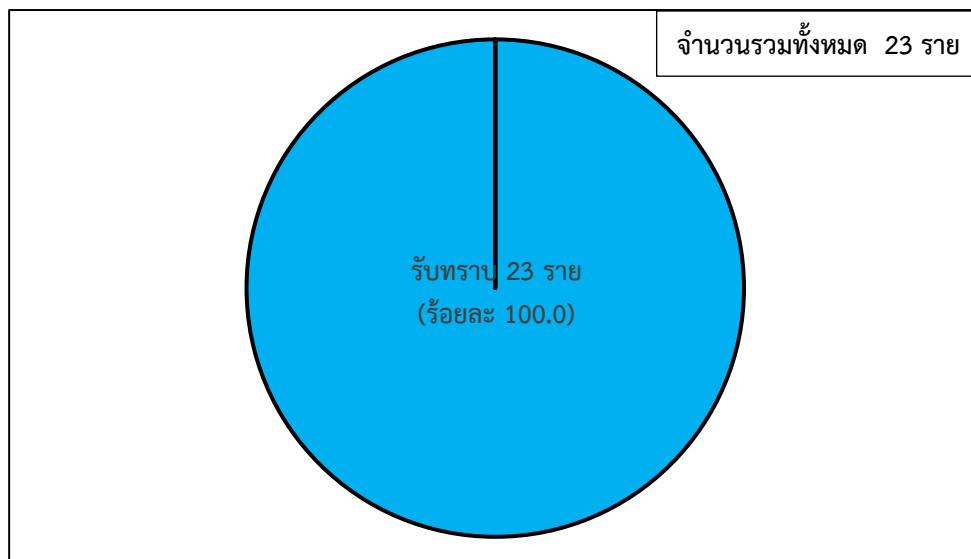
ปัญหาสิ่งแวดล้อม	ไม่ได้รับผลกระทบ (ร้อยละ)	ได้รับผลกระทบ (ร้อยละ)	ระดับผลกระทบ (ร้อยละ) (กรณีที่ตอบว่าได้รับผลกระทบ)		
			น้อย	ปานกลาง	มาก
1) ฝุ่นละออง / คิว / เหม่า	39.1	60.9	40.0	40.0	20.0
2) เสียงดังรบกวน	26.1	73.9	47.1	41.2	11.7
3) แรงสั่นสะเทือน	52.2	47.8	54.5	36.4	9.1
4) ขยะมูลฝอย / สิ่งปฏิกูล	78.3	21.7	40.0	40.0	20.0
5) การระบายน้ำ / น้ำท่วมขัง	82.6	17.4	25.0	50.0	25.0
6) สภาพการจราจร	69.6	30.4	14.3	71.4	14.3
7) ความปลอดภัยในชีวิต และทรัพย์สิน	87.0	13.0	0.0	100.0	0.0
8) ปัญหาการเพิ่มขึ้นของคนต่างถิ่นเข้า มาทำงานในพื้นที่	95.2	4.8	0.0	100.0	0.0

ด้านพาหนะที่ผู้ให้สัมภาษณ์ใช้ในการเดินทางไปยังสถานที่ต่างๆ โดยใช้รถยนต์ส่วนตัว จำนวน 20 ราย (ร้อยละ 87.0) และรถจักรยานยนต์ จำนวน 3 ราย (ร้อยละ 13.0) ซึ่งปัจจุบันนี้มีการเดินทางที่สะดวกสบาย จำนวน 20 ราย (ร้อยละ 87.0) แต่บางส่วนไม่สะดวกสบาย จำนวน 3 ราย (ร้อยละ 13.0) เนื่องจากมีการก่อสร้างถนน ทั้งนี้ผู้ให้สัมภาษณ์เกือบทั้งหมดไม่พบปัญหาในการเดินทาง จำนวน 22 ราย (ร้อยละ 95.7) มีเพียง 1 ราย (ร้อยละ 4.3) ที่พบปัญหาการจราจรติดขัด โดยมีข้อเสนอแนะต่อระบบการคมนาคมขนส่ง ดังนี้

- การก่อสร้างถนนสุขุมวิท ช่วยให้การเดินทางสะดวกมากขึ้น
- ปัจจุบันการเดินทางสะดวกดีมากเนื่องจากถนนสุขุมวิทก่อสร้างเสร็จเรียบร้อยแล้ว
- ควรปรับปรุงดูแลถนนให้อยู่ในสภาพดีอยู่เสมอ
- ต้องการให้มีรถประจำทางวิ่งเข้ามาในหมู่บ้านเพิ่มขึ้น

5. ส่วนที่ 5 การรับรู้ข้อมูลข่าวสารและการประชาสัมพันธ์

ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมดรับทราบเกี่ยวกับโครงการมาก่อน จำนวน 23 ราย (ร้อยละ 100.0) แสดงดังรูปที่ 3.7-9 โดยรับทราบจากแหล่งข้อมูล (ผู้ให้สัมภาษณ์สามารถตอบได้มากกว่า 1 ข้อในประเด็นนี้) ดังนี้ เจ้าหน้าที่บริษัทที่ปรึกษา จำนวน 19 ราย (ร้อยละ 65.6) รองลงมา คือ เจ้าหน้าที่ของโครงการ /เจ้าหน้าที่การทำอากาศยานอู่ตะเภา จำนวน 6 ราย (ร้อยละ 20.7) เพื่อนบ้าน/คนรู้จัก จำนวน 2 ราย (ร้อยละ 6.9) และจากหน่วยงานราชการ ได้แก่ อำเภอบ้านฉาง และเพชบุรี จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 3.4) ในสัดส่วนที่เท่ากัน ตามลำดับ



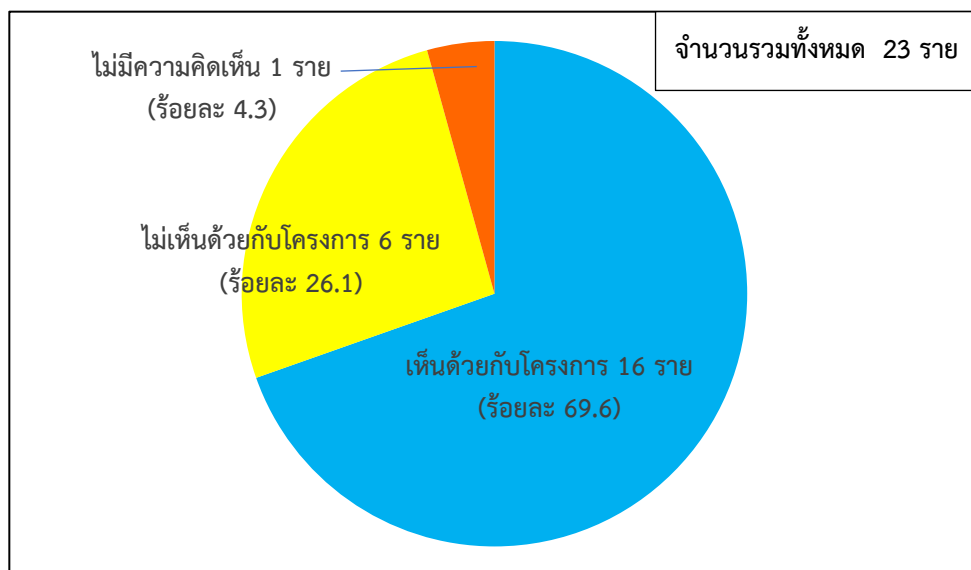
รูปที่ 3.7-9 การรับรู้ข้อมูลข่าวสารโครงการ ของกลุ่มผู้นำชุมชน

6. ส่วนที่ 6 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อโครงการ

ความคิดเห็นต่อภาพรวมของการเปลี่ยนแปลงองค์ประกอบต่างๆ ของรายละเอียดโครงการ (ครั้งที่ 1 : กรณีปรับปรุงผังสนามบิน) นั้น ผู้ให้สัมภาษณ์เกือบทั้งหมดระบุว่า ภาพรวมของการเปลี่ยนแปลงมีความเหมาะสม จำนวน 21 ราย (ร้อยละ 91.4) รองลงมา คือ ไม่แสดงความคิดเห็น และไม่เหมาะสม จำนวน 1 ราย

(ร้อยละ 4.3) ในสัดส่วนที่เท่ากัน โดยผู้ที่ไม่แสดงความคิดเห็น เนื่องจากไม่มีข้อห่วงกังวล แต่ผู้ที่เห็นว่าไม่เหมาะสม เนื่องจากได้รับผลกระทบเรื่องเสียงดัง เพราะบ้านอยู่ใกล้เคียงพื้นที่โครงการ

ด้านความคิดเห็นต่อภาพรวมของการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ (ครั้งที่ 1 : กรณีปรับปรุงผังสนามบิน) นั้น ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่เห็นด้วยกับการดำเนินโครงการ จำนวน 16 ราย (ร้อยละ 69.6) รองลงมา คือ ไม่เห็นด้วยกับการดำเนินโครงการ จำนวน 6 ราย (ร้อยละ 26.1) เนื่องจากต้องการทราบรายละเอียดโครงการที่ชัดเจนเพิ่มมากขึ้น โดยมีบางส่วน จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 4.3) ไม่แสดงความคิดเห็น เนื่องจากต้องการข้อมูลเพิ่มเติมแสดงดังรูปที่ 3.7-10



รูปที่ 3.7-10 ความคิดเห็นต่อภาพรวมของการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ (ครั้งที่ 1 : กรณีปรับปรุงผังสนามบิน) ของกลุ่มผู้นำชุมชน

ผู้ให้สัมภาษณ์มีความคาดหวังถึงผลดีที่จะได้รับเมื่อมีโครงการเกิดขึ้น (ผู้ให้สัมภาษณ์สามารถตอบได้มากกว่า 1 ข้อในประเด็นนี้) คือ ดึงดูดนักท่องเที่ยวทำให้มีการพัฒนาการท่องเที่ยวในท้องถิ่น จำนวน 10 ราย (ร้อยละ 34.5) รองลงมา ระบุว่า ไม่มีผลใดๆ จำนวน 9 ราย (ร้อยละ 31.0) สร้างความเจริญในชุมชนมากขึ้น จำนวน 6 ราย (ร้อยละ 20.7) และ ชาวบ้านมีแหล่งทำงานมากขึ้น และช่วยสร้างภาพลักษณ์ที่ดีให้กับชุมชน จำนวน 2 ราย (ร้อยละ 6.9) ในสัดส่วนที่เท่ากัน ตามลำดับ

ผู้ให้สัมภาษณ์มีความคาดหวังถึงผลเสียที่จะได้รับเมื่อมีโครงการเกิดขึ้น (ผู้ให้สัมภาษณ์สามารถตอบได้มากกว่า 1 ข้อในประเด็นนี้) ส่วนใหญ่ระบุว่า คิดว่ามีผลเสียด้านเสียงดังรบกวนจากการขึ้น - ลงของเครื่องบิน จำนวน 13 ราย (ร้อยละ 38.2) รองลงมา คือ ไม่มีผลใดๆ จำนวน 9 ราย (ร้อยละ 26.5) เกิดประโยชน์กับคนบางกลุ่ม จำนวน 5 ราย (ร้อยละ 14.7) มีที่ดินติดกับพื้นที่โครงการ จำนวน 3 ราย (ร้อยละ 8.8) และเกิดเสียงดังและแรงสั่นสะเทือนในช่วงระหว่างการก่อสร้าง จำนวน 2 ราย (ร้อยละ 5.9) ในสัดส่วนที่เท่ากัน ตามลำดับ

7. ส่วนที่ 7 ผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการ ทั้งช่วงก่อสร้างและช่วงดำเนินการ

ผู้ให้สัมภาษณ์แสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบที่อาจจะได้รับจากโครงการในช่วงก่อสร้าง โดยไม่มีผลกระทบด้านด้านสุขภาพจิตและทัศนียภาพ แต่มีผลกระทบในด้านอื่นๆ แสดงดัง **ตารางที่ 3.7-33** โดยมีรายละเอียดดังนี้

- **คุณภาพอากาศ** ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ระบุว่า ไม่มีผลกระทบ จำนวน 14 ราย (ร้อยละ 60.9) แต่บางส่วนระบุว่า มีผลกระทบ จำนวน 9 ราย (ร้อยละ 39.1) โดยจะได้รับผลกระทบที่แย่ง เนื่องจากมีฝุ่นละอองมากขึ้น
- **เสียง** ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ระบุว่า ไม่มีผลกระทบ จำนวน 14 ราย (ร้อยละ 60.9) แต่บางส่วนระบุว่า มีผลกระทบ จำนวน 9 ราย (ร้อยละ 39.1) โดยจะได้รับผลกระทบที่แย่ง เนื่องจากเกิดเสียงดัง รบกวนมากขึ้นจากการก่อสร้างปรับพื้นที่
- **ความสั่นสะเทือน** ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ระบุว่า ไม่มีผลกระทบ จำนวน 19 ราย (ร้อยละ 82.6) แต่บางส่วนระบุว่า มีผลกระทบ จำนวน 4 ราย (ร้อยละ 17.4) เนื่องจากเกิดแรงสั่นสะเทือนจากรถบรรทุกที่วิ่งไปมา ทำให้เกิดแรงสั่นสะเทือนมากขึ้น
- **การเดินทาง การขนส่ง เช่น ไปทำงาน ไปโรงเรียน** ผู้ให้สัมภาษณ์ระบุว่า ไม่มีผลกระทบ จำนวน 15 ราย (ร้อยละ 65.2) แต่บางส่วนระบุว่า มีผลกระทบ จำนวน 8 ราย (ร้อยละ 34.8) โดยจะได้รับผลกระทบที่ดีขึ้น เนื่องจากเพิ่มทางเลือกในการเดินทาง แต่จะได้รับผลกระทบที่แย่ง เรื่องปริมาณรถที่มากขึ้น และการเดินทางที่ไม่สะดวก
- **การประกอบอาชีพ** ผู้ให้สัมภาษณ์เกือบทั้งหมดระบุว่า ไม่มีผลกระทบ จำนวน 22 ราย (ร้อยละ 95.7) แต่บางส่วนระบุว่า มีผลกระทบ จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 4.3) โดยจะได้รับผลกระทบที่ดีขึ้น เนื่องจากคนในชุมชนมีงานทำมากขึ้น
- **โยกย้ายที่อยู่หรือสถานที่ทำงาน** ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ระบุว่า ไม่มีผลกระทบ จำนวน 21 ราย (ร้อยละ 91.3) แต่บางส่วนระบุว่า มีผลกระทบ จำนวน 2 ราย (ร้อยละ 8.7) โดยจะได้รับผลกระทบที่แย่ง เนื่องจากจะมีคนต่างถิ่นเข้ามาแย่งงาน และมีที่พำนักไม่แน่นอน
- **แหล่งสำคัญทางศาสนา ประวัติศาสตร์ โบราณคดี** ผู้ให้สัมภาษณ์เกือบทั้งหมดระบุว่า ไม่มีผลกระทบ จำนวน 22 ราย (ร้อยละ 95.7) แต่บางส่วนระบุว่า มีผลกระทบ จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 4.3) โดยจะได้รับผลกระทบที่ดีขึ้น แต่ไม่ระบุเหตุผล
- **เศรษฐกิจการค้า** ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ระบุว่า ไม่มีผลกระทบ จำนวน 14 ราย (ร้อยละ 60.9) แต่บางส่วนระบุว่า มีผลกระทบ จำนวน 9 ราย (ร้อยละ 39.1) โดยจะได้รับประโยชน์ที่ดีขึ้น เนื่องจากเศรษฐกิจการค้าดีขึ้น มีคนจับจ่ายใช้สอยเพิ่มมากขึ้น ทำให้ขายของได้มากขึ้นส่งผลให้กิจการเจริญรุ่งเรือง

- **ราคาที่ดินบริเวณใกล้เคียง** ผู้ให้สัมภาษณ์ระบุว่า ไม่มีผลกระทบ จำนวน 14 ราย (ร้อยละ 60.9) และระบุว่า มีผลกระทบ จำนวน 9 ราย (ร้อยละ 39.1) โดยจะได้รับประโยชน์ที่ดีขึ้น เนื่องจากราคาที่ดินสูงขึ้น

- **ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน** ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ระบุว่า ไม่มีผลกระทบ จำนวน 20 ราย (ร้อยละ 87.0) แต่บางส่วนระบุว่า มีผลกระทบ จำนวน 3 ราย (ร้อยละ 13.0) เนื่องจากมีคนต่างถิ่นเข้ามาอยู่มากขึ้น

- **ความสัมพันธ์ของคนในชุมชนท้องถิ่น** ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ระบุว่า ไม่มีผลกระทบ จำนวน 20 ราย (ร้อยละ 87.0) แต่บางส่วนระบุว่า มีผลกระทบ จำนวน 3 ราย (ร้อยละ 13.0) เนื่องจากมีคนต่างถิ่นเข้ามาอยู่มากขึ้น

ตารางที่ 3.7-33 ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการในช่วงก่อสร้างของกลุ่มผู้นำชุมชน

ปัญหาสิ่งแวดล้อม	ไม่ได้รับผลกระทบ (ร้อยละ)	ได้รับ (ร้อยละ)	รวม (ร้อยละ)	ลักษณะของผลกระทบ/ ประโยชน์ที่ได้รับ
1) คุณภาพอากาศ	60.9	39.1	100.0	ฝุ่นละอองเพิ่มมากขึ้น
2) เสียง	60.9	39.1	100.0	เสียงดังมากขึ้นจากการก่อสร้างปรับพื้นที่
3) ความสั่นสะเทือน	82.6	17.4	100.0	แรงสั่นสะเทือนมากขึ้นจากรถบรรทุก
4) การเดินทาง การขนส่ง เช่น ไปทำงาน ไปโรงเรียน	65.2	34.8	100.0	เพิ่มทางเลือกในการเดินทาง ปริมาณรถมากขึ้น เดินทางไม่สะดวก
5) ทัศนียภาพ	100.0	0.0	100.0	ไม่ระบุ
6) การประกอบอาชีพ	95.7	4.3	100.0	ประชาชนมีงานทำมากขึ้น
7) การโยกย้ายที่อยู่ หรือสถานที่ทำงาน	91.3	8.7	100.0	การแย่งงานจากคนงานต่างถิ่น ที่ทำกินไม่แน่นอน
8) แหล่งสำคัญทางศาสนา ประวัติศาสตร์ /โบราณคดี	95.7	4.3	100.0	จำนวนนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้น
9) เศรษฐกิจ การค้า	60.9	39.1	100.0	ร้านค้าเพิ่มขึ้นและมีการเจริญเติบโต ไปในทางที่ดี เศรษฐกิจการค้าขายดีขึ้น มีลูกค้าเพิ่มขึ้น ขายของได้มากขึ้น
10) ราคาที่ดินบริเวณใกล้เคียง	60.9	39.1	100.0	ราคาที่ดินสูงขึ้น
11) สุขภาพจิต	100.0	0.0	100.0	-
12) ความปลอดภัยในชีวิต และทรัพย์สิน	87.0	13.0	100.0	คนต่างถิ่นเข้ามาอยู่มากขึ้น
13) ความสัมพันธ์ของคน ในชุมชนท้องถิ่น	87.0	13.0	100.0	คนต่างถิ่นเข้ามาอยู่มากขึ้น

ผู้ให้สัมภาษณ์แสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบที่อาจจะได้รับจากโครงการในช่วงดำเนินการโดยไม่มีผลกระทบด้านทัศนียภาพ แต่มีผลกระทบในด้านอื่นๆ แสดงดังตารางที่ 3.7-34 โดยมีรายละเอียดดังนี้

- **คุณภาพอากาศ** ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ระบุว่า ไม่มีผลกระทบ จำนวน 20 ราย (ร้อยละ 87.0) แต่บางส่วนระบุว่า มีผลกระทบ จำนวน 3 ราย (ร้อยละ 13.0) โดยไม่ได้ระบุที่มาของผลกระทบ
- **เสียง** ผู้ให้สัมภาษณ์ระบุว่า ไม่มีผลกระทบ จำนวน 11 ราย (ร้อยละ 47.8) และระบุว่า มีผลกระทบ จำนวน 12 ราย (ร้อยละ 52.2) โดยจะได้รับผลกระทบที่แย่ง เนื่องจากเสียงดังรบกวนจากเครื่องบิน
- **ความสั่นสะเทือน** ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ระบุว่า ไม่มีผลกระทบ จำนวน 18 ราย (ร้อยละ 78.3) แต่บางส่วนระบุว่า มีผลกระทบ จำนวน 5 ราย (ร้อยละ 21.7) โดยไม่ได้ระบุที่มาของผลกระทบ
- **การเดินทาง การขนส่ง เช่น ไปทำงาน ไปโรงเรียน** ผู้ให้สัมภาษณ์ระบุว่า ไม่มีผลกระทบ จำนวน 14 ราย (ร้อยละ 60.9) และระบุว่า มีผลกระทบ จำนวน 9 ราย (ร้อยละ 39.1) โดยจะได้รับประโยชน์ที่ดีขึ้น การเดินทางสะดวกขึ้น
- **การประกอบอาชีพ** ผู้ให้สัมภาษณ์ระบุว่า ไม่มีผลกระทบ จำนวน 13 ราย (ร้อยละ 56.5) และระบุว่า มีผลกระทบ จำนวน 10 ราย (ร้อยละ 43.5) โดยจะได้รับประโยชน์ที่ดีขึ้น เนื่องจากเกิดการสร้างงาน สร้างอาชีพและรายได้ ทำให้คนในชุมชนมีทางเลือกในการทำงานมากขึ้น
- **การโยกย้ายที่อยู่หรือสถานที่ทำงาน** ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ระบุว่าไม่มีผลกระทบ จำนวน 19 ราย (ร้อยละ 82.6) แต่บางส่วนระบุว่า มีผลกระทบ จำนวน 4 ราย (ร้อยละ 17.4) โดยไม่ได้ระบุที่มาของผลกระทบ
- **แหล่งสำคัญทางศาสนาประวัติศาสตร์/โบราณคดี** ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ระบุว่าไม่มีผลกระทบ จำนวน 22 ราย (ร้อยละ 95.7) แต่บางส่วนระบุว่า มีผลกระทบ จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 4.3) โดยไม่ได้ระบุที่มาของผลกระทบ
- **เศรษฐกิจ การค้า** ผู้ให้สัมภาษณ์ระบุว่า มีผลกระทบ จำนวน 15 ราย (ร้อยละ 65.2) และระบุว่า ไม่มีผลกระทบ จำนวน 8 ราย (ร้อยละ 34.8) โดยจะได้รับประโยชน์ที่ดีขึ้น เนื่องจากเศรษฐกิจและการค้าขายดีขึ้น มีจำนวนลูกค้าเพิ่มมากขึ้น
- **ราคาที่ดินบริเวณใกล้เคียง** ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ระบุว่าไม่มีผลกระทบ จำนวน 18 ราย (ร้อยละ 78.3) แต่บางส่วนระบุว่า มีผลกระทบ จำนวน 5 ราย (ร้อยละ 21.7) โดยจะได้รับประโยชน์ที่ดีขึ้น เนื่องจากราคาที่ดินสูงขึ้น
- **สุขภาพจิต** ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ระบุว่าไม่มีผลกระทบ จำนวน 19 ราย (ร้อยละ 82.6) แต่บางส่วนระบุว่า มีผลกระทบ จำนวน 4 ราย (ร้อยละ 17.4) โดยไม่ได้ระบุที่มาของผลกระทบ

- **ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน** ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ระบุว่า ไม่มีผลกระทบ จำนวน 20 ราย (ร้อยละ 87.0) แต่บางส่วนระบุว่า มีผลกระทบ จำนวน 3 ราย (ร้อยละ 13.0) โดยไม่ได้ระบุที่มาของผลกระทบ

- **ความสัมพันธ์ของคนในชุมชนท้องถิ่น** ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ระบุว่า ไม่มีผลกระทบ จำนวน 19 ราย (ร้อยละ 82.6) แต่บางส่วนระบุว่า มีผลกระทบ จำนวน 4 ราย (ร้อยละ 17.4) โดยไม่ได้ระบุที่มาของผลกระทบ

ตารางที่ 3.7-34 ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการในช่วงดำเนินการของกลุ่มผู้นำชุมชน

ผลกระทบ	ไม่ได้รับผลกระทบ (ร้อยละ)	ได้รับ (ร้อยละ)	รวม (ร้อยละ)	ลักษณะของผลกระทบ/ ประโยชน์ที่ได้รับ
1) คุณภาพอากาศ	87.0	13.0	100.0	ไม่ระบุ
2) เสียง	47.8	52.2	100.0	เสียงรบกวนจากเครื่องบิน
3) ความสั่นสะเทือน	78.3	21.7	100.0	ไม่ระบุ
4) การเดินทาง การขนส่ง เช่น ไปทำงาน ไปโรงเรียน	60.9	39.1	100.0	ไม่ระบุ
5) ทัศนียภาพ	100.0	0.0	100.0	ไม่ระบุ
6) การประกอบอาชีพ	56.5	43.5	100.0	เกิดการสร้างงาน สร้างรายได้ เพิ่ม ทางเลือกในการทำงานมากขึ้น
7) การโยกย้ายที่อยู่ หรือสถานที่ทำงาน	82.6	17.4	100.0	ไม่ระบุ
8) แหล่งสำคัญทางศาสนา ประวัติศาสตร์ /โบราณคดี	95.7	4.3	100.0	ไม่ระบุ
9) เศรษฐกิจ การค้า	34.8	65.2	100.0	ค้าขายได้ดีขึ้น มีลูกค้าเพิ่มมากขึ้น
10) ราคาที่ดินบริเวณใกล้เคียง	21.7	78.3	100.0	ราคาที่ดินสูงขึ้น
11) สุขภาพจิต	82.6	17.4	100.0	ไม่ระบุ
12) ความปลอดภัยในชีวิต และทรัพย์สิน	87.0	13.0	100.0	ไม่ระบุ
13) ความสัมพันธ์ของคนในชุมชน ท้องถิ่น	82.6	17.4	100.0	ไม่ระบุ

8. ส่วนที่ 8 ข้อเสนอแนะต่อมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบในช่วงก่อสร้างและช่วงดำเนินการในรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ (ครั้งที่ 1 : กรณีปรับปรุงผังสนามบิน)

ด้านความวิตกกังวลต่อการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ไม่วิตกกังวลเลย จำนวน 15 ราย (ร้อยละ 65.3) แต่มีบางส่วนที่วิตกกังวลมาก จำนวน 4 ราย (ร้อยละ 17.4) เนื่องจากไม่ชอบเสียงดังจากเครื่องบินและกังวลว่าจะได้ค่าชดเชยที่ไม่เป็นธรรมจากโครงการ EHIA เดิม และวิตกกังวลเล็กน้อย

จำนวน 3 ราย (ร้อยละ 13.0) เนื่องจากเป็นโครงการขนาดใหญ่ ต้องการทราบข้อมูลรายละเอียดของโครงการเพิ่มเติม
และกำแพงบ้านอยู่ติดกับสนามบิน ได้รับผลกระทบเรื่องเสียงดังและความสั่นสะเทือนมากหากมีเครื่องบินขึ้นลง
และวิตกกังวลปานกลาง จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 4.3) เนื่องจากอาจได้รับผลกระทบจากเสียงดังรบกวน

ด้านความคิดเห็นเมื่อเปรียบเทียบผลกระทบจากการพัฒนาโครงการผู้ให้สัมภาษณ์ระบุว่า
โครงการมีผลกระทบด้านบวกมากกว่าด้านลบ จำนวน 10 ราย (ร้อยละ 43.5) รองลงมา มีผลกระทบด้านลบมากกว่า
ด้านบวก จำนวน 9 ราย (ร้อยละ 39.1) และไม่แน่ใจเรื่องผลกระทบ จำนวน 4 ราย (ร้อยละ 17.4) ตามลำดับ

ด้านความต้องการให้โครงการเพิ่มเติมมาตรการป้องกันและลดผลกระทบจากการดำเนิน
โครงการในช่วงระยะก่อนก่อสร้าง ระยะก่อสร้างและช่วงดำเนินการ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ไม่ต้องการเพิ่มเติม
มาตรการใดๆ จากที่มีการกำหนดไว้ในรายงาน EHIA เดิมที่ผ่านการเห็นชอบแล้ว จำนวน 17 ราย (ร้อยละ 74.0) และ
ไม่ต้องการ จำนวน 5 ราย (ร้อยละ 21.7) และไม่แสดงความคิดเห็น จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 4.3) เนื่องจากต้องการ
ให้โครงการดำเนินการแก้ไขปัญหาในเรื่อง EHIA เดิมก่อน อนึ่ง ผู้ที่แสดงความต้องการ มีข้อเสนอแนะต่อมาตรการ
ป้องกันและลดผลกระทบจากการดำเนินโครงการในช่วงระยะก่อนก่อสร้าง ระยะก่อสร้างและช่วงดำเนินการดังนี้

- **ระยะก่อนก่อสร้างและระยะก่อสร้าง**

- ด้านคมนาคมและการขนส่ง : ควบคุมให้รถขนส่งวัสดุอุปกรณ์วิ่งในเส้นทางที่กำหนด
หากถนนชำรุดควรดำเนินการซ่อมแซมโดยเร็ว
- ด้านสิ่งแวดล้อม : ควบคุมดูแลไม่ให้ส่งผลกระทบต่อประชาชนที่อยู่ติดกับรั้ว
สนามบิน
- ด้านอากาศ : โครงการต้องหาแนวทางในการจัดการและดูแลอย่างเข้มงวด
- ด้านน้ำเสีย : โครงการควรหาแนวทางควบคุมดูแลอย่างรัดกุม

- **ระยะดำเนินการ**

- ด้านคมนาคม : หากถนนชำรุดควรดำเนินการซ่อมแซมโดยเร็ว
- ด้านการเยียวยา : ให้การเยียวยาดูแลผู้ที่อาจได้รับผลกระทบจากโครงการอย่าง
เหมาะสม
- ด้านฝุ่นละออง : หาแนวทางป้องกันผลกระทบที่จะเกิดขึ้นจากการจราจรบนท้องถนน
- ด้านเสียงดัง : โครงการควรหาแนวทางการบริหารจัดการและควบคุมผลกระทบ
ที่อาจเกิดจากเครื่องบินและการจราจรที่ในอนาคตให้ดี
- ด้านน้ำเสีย : โครงการควรหาแนวทางควบคุมดูแลอย่างรัดกุม

สรุปประเด็นข้อวิตกกังวลและข้อเสนอแนะของกลุ่มผู้นำชุมชน

ประเด็นข้อวิตกกังวลและข้อเสนอแนะของกลุ่มผู้นำชุมชน สามารถสรุปได้ดังตารางที่ 3.7-35

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

ตารางที่ 3.7-35 ประเด็นข้อวิตกกังวลและข้อเสนอแนะของกลุ่มผู้นำชุมชน

ลำดับ	ตำแหน่งผู้ให้สัมภาษณ์	สรุปประเด็นข้อวิตกกังวล	ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมต่อโครงการ
ตำบลพลา			
1.	ผู้ช่วยนักพัฒนาชุมชนเทศบาลตำบลพลา (แทน นายกเทศมนตรี)	- เสี่ยงรบกวนและแรงสั่นสะเทือน จากเครื่องบิน	- ควรมีการบริหารจัดการที่ดี
2.	นักวิชาการสาธารณสุข เทศบาลเมืองบ้านฉาง (แทน นายกเทศมนตรี)	- ไม่มีข้อวิตกกังวล	- ไม่มีข้อเสนอแนะ
3.	กำนันตำบลพลา (ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 5 บ้านพลา)	- ไม่มีข้อวิตกกังวล	- ไม่มีข้อเสนอแนะ
4.	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 1 บ้านโกรกตะแบก	- ไม่มีข้อวิตกกังวล	- ผู้บริหารโครงการควรมีความจริงจังในการแก้ไขปัญหาให้ประชาชน ที่ได้รับผลกระทบอย่างจริงจัง
5.	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 2 บ้านจำรุง	- ไม่มีข้อวิตกกังวล	- ไม่มีข้อเสนอแนะ
6.	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 4 บ้านทุ่งโปรง	- ผลกระทบทางเสียง	- ต้องการให้เพิ่มเติมการประชาสัมพันธ์โครงการ
7.	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 6 บ้านตะกาด	- ไม่มีข้อวิตกกังวล	- ไม่มีข้อเสนอแนะ
8.	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 7 บ้านคลองทราย	- เสียงดังจากเครื่องบินๆ	- ไม่มีข้อเสนอแนะ
9.	ประธานชุมชนวัดศิรีภาวนาราม (ม.1)	- ไม่มีข้อวิตกกังวล	- ต้องการให้เพิ่มเติมการประชาสัมพันธ์โครงการ
10.	ประธานชุมชนหนองม่วงใหม่ (หมู่ 2)	- ไม่มีข้อวิตกกังวล	- ต้องการให้เพิ่มเติมการประชาสัมพันธ์โครงการ
11.	ประธานชุมชนบ้านฉาง - พลา (ม. 3)	- ไม่มีข้อวิตกกังวล	- สนับสนุนให้มีการดำเนินโครงการ - ประเทศจะได้มีความเจริญ ประชาชนเดินทางสะดวกมากยิ่งขึ้น
12.	ประธานชุมชนสามัคคีน้ำขัย (ม.3)	- ไม่มีข้อวิตกกังวล	- ไม่มีข้อเสนอแนะ
13.	ประธานชุมชนสามัคคี - ชัยสมบุรณ์ (ม.3)	- ไม่มีข้อวิตกกังวล	- ไม่มีข้อเสนอแนะ
14.	ประธานชุมชนหนองม่วง (ม.4)	- ไม่มีข้อวิตกกังวล	- ดำเนินโครงการด้วยมาตรการที่ดีและรัดกุม

รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม สำหรับโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการที่อาจมีผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติ
คุณภาพสิ่งแวดล้อม สุขภาพ อนามัย คุณภาพชีวิต ของประชาชนในชุมชนอย่างรุนแรง
โครงการก่อสร้างทางวิ่งและทางขับที่ 2 สนามบินนานาชาติอู่ตะเภา อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง

ตารางที่ 3.7-35 ประเด็นข้อวิตกกังวลและข้อเสนอแนะของกลุ่มผู้นำชุมชน

ลำดับ	ตำแหน่งผู้ให้สัมภาษณ์	สรุปประเด็นข้อวิตกกังวล	ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมต่อโครงการ
			- ดูแลประชาชนและชุมชนที่ได้รับผลกระทบหาแนวทางแก้ไข ให้อยู่ร่วมกันได้อย่างยั่งยืน
ตำบลพลูตาหลวง			
15.	รองนายกอบต.พลูตาหลวง อบต.พลูตาหลวง (แทนนายกองค์การบริหารส่วนตำบล)	- ไม่มีข้อวิตกกังวล	- ไม่มีข้อเสนอแนะ
16.	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 1 บ้านพลูตาหลวง	- ไม่มีข้อวิตกกังวล	- ไม่มีข้อเสนอแนะ
17.	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 2 บ้านชลด	- ไม่มีข้อวิตกกังวล	- ไม่มีข้อเสนอแนะ
18.	กำนัน (ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 3 บ้านคลองไผ่)	- ไม่มีข้อวิตกกังวล	- ไม่มีข้อเสนอแนะ
ตำบลสำนักท้อน			
19.	นายช่างโยธา เทศบาลตำบลสำนักท้อน (แทนนายกเทศมนตรี)	- ไม่มีข้อวิตกกังวล	- ไม่มีข้อเสนอแนะ
20.	ปลัด อบต.สำนักท้อน อบต.สำนักท้อน (แทนนายกองค์การบริหารส่วนตำบล)	- ไม่มีข้อวิตกกังวล	- ไม่มีข้อเสนอแนะ
21.	กำนันตำบลสำนักท้อน (หมู่ 4 บ้านคลองบางไผ่)	- กังวลเรื่องการตกลงค่าชดเชย ของโครงการ EHIA เดิม	- สำหรับโครงการการเปลี่ยนแปลงสนามบินอู่ตะเภาคิดว่าคงไม่มี ผลกระทบแต่ต้องการฝากเรื่องการชดเชยของโครงการ EHIA เดิม ให้มีการขยายแนวเส้นเสี่ยงออกเพื่อให้ครอบคลุมประชาชน ที่สมควรจะได้รับการเยียวยาทุกอย่าง
22.	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 3 บ้านสระแก้ว	- การดำรงชีวิตเปลี่ยนไป	- มีการจัดตั้งคณะกรรมการในชุมชนเพื่อจะได้ดูแลและติดต่อโครงการ
23.	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 8 บ้านเชิงเขา	- สภาพความเป็นอยู่เปลี่ยนแปลงไป	- ให้มีการจัดตั้งคณะกรรมการชุมชนเพื่อให้ตรวจสอบการทำงานของ โครงการและจะได้ติดต่อแจ้งข่าวสาร ข้อมูลได้อย่างรวดเร็วไม่มีปัญหา

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

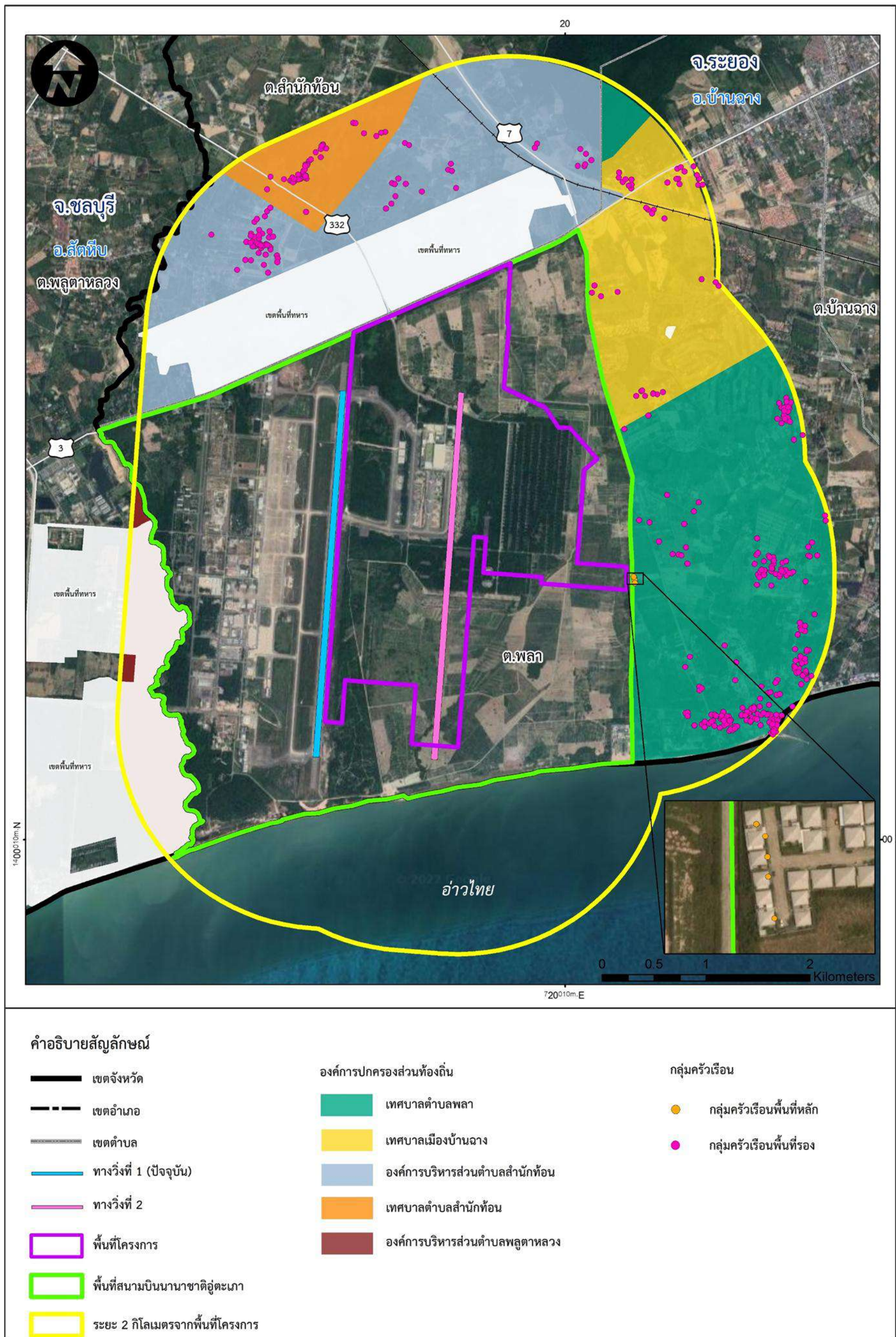
กลุ่มครัวเรือน

การสำรวจข้อมูลด้านเศรษฐกิจสังคมของกลุ่มครัวเรือน ดำเนินการสำรวจเมื่อวันที่ 27 พฤศจิกายน พ.ศ. 2566 - วันที่ 25 ธันวาคม พ.ศ.2566 และวันที่ 4 - 17 มกราคม วันที่ 1-10 สิงหาคม วันที่ 23 สิงหาคม และ วันที่ 3 ธันวาคม พ.ศ. 2567 มีรายละเอียดผลการศึกษาดังนี้

กลุ่มครัวเรือนพื้นที่หลัก คือ กลุ่มครัวเรือนที่อยู่ในระยะประชิดที่ดินโครงการ ซึ่งมีครัวเรือนอยู่อาศัย จำนวน 6 ราย ดำเนินการสำรวจทุกครัวเรือน ซึ่งสำรวจข้อมูลได้จำนวน 5 ราย มีรายละเอียดผลการติดตามกลุ่มครัวเรือน พื้นที่หลักที่เหลืออีก 1 รายแสดงดังตารางที่ 3.7-36 และมีผลการสำรวจ แสดงดังตารางที่ 3.7-37 และ รูปที่ 3.7-11

ตารางที่ 3.7-36 ผลการติดตามกลุ่มครัวเรือนพื้นที่หลักบ้านเลขที่ 36/28 โครงการ ลิฟวิ่ง เซนส์ ตำบลพลลา อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง

บ้านเลขที่	ภาพประกอบการติดตาม
ครั้งที่ 1 : วันที่ 27 พฤศจิกายน - 25 ธันวาคม พ.ศ. 2566 รูปแบบการดำเนินการ : การลงพื้นที่สำรวจ ผลการดำเนินการ : บ้านปิดไม่พบผู้อยู่อาศัย	
ครั้งที่ 2 : วันที่ 15 มกราคม พ.ศ. 2567 รูปแบบการดำเนินการ : การส่งไปรษณีย์ ผลการดำเนินการ : 16 มกราคม พ.ศ. 2567 จัดส่งเอกสารสำเร็จ ผู้รับเอกสาร คือ รปภ.หมู่บ้าน	
ครั้งที่ 3 : วันที่ 4-17 มกราคม พ.ศ. 2567 รูปแบบการดำเนินการ : การลงพื้นที่สำรวจ ผลการดำเนินการ : บ้านปิดไม่พบผู้อยู่อาศัย พบเอกสารที่ส่งไปรษณีย์อยู่ที่รปภ. หมู่บ้านแต่โครงการยังไม่ได้มีผู้มารับเอกสาร	
ครั้งที่ 4 : วันที่ 26 มกราคม พ.ศ. 2567 รูปแบบการดำเนินการ : การลงพื้นที่สำรวจ ผลการดำเนินการ การประสานงานกรรมการหมู่บ้าน () ยังไม่สามารถติดต่อเจ้าของบ้านได้	
ครั้งที่ 5 : วันที่ 1-10 สิงหาคม พ.ศ. 2567 รูปแบบการดำเนินการ : การลงพื้นที่สำรวจ ผลการดำเนินการ : การประสานงานกรรมการหมู่บ้าน () และ รปภ. ยังไม่สามารถติดต่อเจ้าของบ้านได้	
ครั้งที่ 6 : วันที่ 3 ธันวาคม พ.ศ. 2567 รูปแบบการดำเนินการ : การโทรศัพท์ประสานงานโดยตรงตามเบอร์ที่ติดประกาศและประสานงานผ่านกรรมการหมู่บ้าน () ผลการดำเนินการ : เบอร์โทรศัพท์ไม่สามารถติดต่อได้และกรรมการหมู่บ้าน ยังไม่สามารถติดต่อเจ้าของบ้านได้	




ที่มา : จัดทำโดย บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด, พ.ศ.2566



รูปที่ 3.7-11 ตำแหน่งการสำรวจด้านเศรษฐกิจสังคมของกลุ่มครัวเรือนพื้นที่หลัก (กลุ่มระยะประชิด)

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




ตารางที่ 3.7-37 กลุ่มครัวเรือนพื้นที่หลักที่อยู่ในระยะประชิดติดพื้นที่โครงการ

ลำดับ	ข้อมูลส่วนบุคคล	ข้อมูลด้านเศรษฐกิจ - สังคม	การแสดงความคิดเห็น	ภาพประกอบ
1.	<div>██████████</div> <p>โครงการ ลิฟวิ่ง เซนส์ ต.พลา อ.บ้านฉาง จ.ระยอง สำหรับบ้านเลขที่ 36/24 ได้รับความคิดเห็นจากผู้เช่า ผ่านการสัมภาษณ์ทาง โทรศัพท์เมื่อวันที่ 10 สิงหาคม พ.ศ. 2567 ผู้ให้สัมภาษณ์เป็นคู่สมรส ครัวเรือน อายุ 42 ปี นับถือ ศาสนาพุทธ จบการศึกษา ระดับปริญญาตรี ย้ายมาจาก ที่อื่น อาศัยอยู่ในพื้นที่นี้ มาแล้วประมาณ 8 เดือน ลักษณะที่อยู่อาศัยเป็นบ้าน ชั้นเดียว ใช้ประโยชน์เพื่อ เป็นที่อยู่อาศัยอย่างเดียว โดยกรรมสิทธิ์การเป็นผู้เช่า</p>	<p><u>การประกอบอาชีพ</u> : ผู้ให้สัมภาษณ์ระบุว่า มีสมาชิกที่อยู่อาศัย ประจำ 2 คนอยู่ในวัยทำงาน 2 คน โดยประกอบอาชีพเป็น พนักงานบริษัท เป็นอาชีพหลัก ไม่มีอาชีพเสริม มีรายได้ประจำที่ แน่นอนและมีหนี้สินจากการกู้ยืมมาซ่อมแซมที่อยู่อาศัย <u>ด้านสาธารณสุข</u> : ผู้ให้สัมภาษณ์ระบุว่า การให้บริการด้าน สาธารณสุขของภาครัฐในพื้นที่เพียงพอและเมื่อมีปัญหา เมื่อเจ็บป่วยจะเข้ารับการรักษาในโรงพยาบาลกรุงเทพมหานคร แหล่งน้ำดื่มชื่อน้ำบรรจขวดถึง แหล่งน้ำใช้ คือ น้ำประปา ด้านไฟฟ้าและประปาไม่มีปัญหาเรื่องคุณภาพและปริมาณ การกำจัดขยะมีเทศบาลนำไปกำจัด ผู้ให้ข้อมูลมีความพึงพอใจ สภาพแวดล้อมบริเวณโดยรอบในระดับปานกลาง ไม่มีผลกระทบ เรื่องความปลอดภัยในทรัพย์สิน <u>สภาพสิ่งแวดล้อมปัจจุบัน</u> : มีผลกระทบเรื่องเสียงดังรบกวนบ้าง ในระดับปานกลาง สาเหตุเกิดจากเครื่องบิน โดยผู้ให้ข้อมูลใช้ รถยนต์ส่วนตัวเดินทางยังได้รับความสะดวกในการเดินทาง</p>	<p><u>ความคิดเห็นต่อโครงการ</u>: ผู้ให้สัมภาษณ์มีความคิดเห็นต่อ โครงการว่าไม่ได้รับผลกระทบในระยะก่อสร้างและดำเนินการ ทั้งนี้ไม่มีความวิตกกังวลต่อการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดของ โครงการ มีความเห็นว่าผลกระทบทางบวกมากกว่า โดยผลดี ที่เกิดขึ้น คือ การสร้างความเจริญในชุมชน เศรษฐกิจการค้าใน ชุมชนดีขึ้น และราคาที่ดินในบริเวณใกล้เคียงแพงขึ้น <u>ความเห็นต่อภาพรวมของการเปลี่ยนแปลงโครงการ (ครั้งที่ 1 :</u> <u>กรณีปรับปรุงผังสนามบิน)</u> : ผู้ให้สัมภาษณ์เห็นด้วยกับการ ดำเนินโครงการ <u>ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ</u> : ไม่มี <u>หมายเหตุ</u> : จากการประสานงานผ่านผู้เช่าบ้านเพื่อขอช่องทาง ติดต่อสัมภาษณ์เจ้าของบ้าน พบว่า ผู้เช่าไม่มีข้อมูลของเจ้าของ บ้านเนื่องจากเช่าบ้านผ่านทางบริษัทเอเจนซี่ และจากการติดต่อ บริษัทดังกล่าวเมื่อวันที่ 3 ธันวาคม พ.ศ.2567 พบว่า ตัวแทน บริษัทผู้ดูแลข้อมูล ยืนยันว่า ฐานข้อมูลลูกค้าดังกล่าวเป็น ความลับของบริษัท ไม่สามารถเปิดเผยได้ ทั้งนี้ได้สัมภาษณ์ผู้เช่า ที่อยู่อาศัยแล้ว</p>	

ตารางที่ 3.7-37 กลุ่มครัวเรือนในพื้นที่หลักที่อยู่ในระยะประชิดติดพื้นที่โครงการ




ลำดับ	ข้อมูลส่วนบุคคล	ข้อมูลด้านเศรษฐกิจ - สังคม	การแสดงความคิดเห็น	ภาพประกอบ
2.	<div>██████████</div> <p>โครงการ ลิฟวิ้ง เซนส์ ต.พลา อ.บ้านฉาง จ.ระยอง ผู้ให้สัมภาษณ์เป็นคู่สมรส อายุ 36 ปี นับถือศาสนา พุทธ จบการศึกษาระดับ อนุปริญญา/ปวส. ย้ายมา จากจังหวัดฉะเชิงเทรา อาศัยอยู่ในพื้นที่มาแล้ว ประมาณ 4 ปี ลักษณะที่อยู่อาศัยเป็นบ้าน ชั้นเดียว ใช้ประโยชน์เพื่อ เป็นที่อยู่อาศัยอย่างเดียว โดยกรรมสิทธิ์การเป็น เจ้าของนั้นเป็นของตัวเอง</p>	<p><u>การประกอบอาชีพ</u> : ผู้ให้สัมภาษณ์ ระบุว่า มีสมาชิกที่อยู่อาศัย ประจำ 2 คนอยู่ในวัยทำงาน มีอาชีพหลักเป็นพนักงานบริษัท เอกชน มีรายได้ประจำที่แน่นอน ไม่มีอาชีพเสริม แต่ยังมีภาระ และหนี้สิน ซึ่งได้กู้ยืมมาเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายภายในครัวเรือน <u>ด้านสาธารณสุข</u> : ผู้ให้สัมภาษณ์ ระบุว่า การให้บริการด้าน สาธารณสุขของภาครัฐในพื้นที่ไม่เพียงพอและยังมีปัญหา เมื่อเจ็บป่วย จะเข้ารับการรักษาในโรงพยาบาลกรุงเทพมหานคร แหล่งน้ำดื่มซื้อน้ำบรรจุขวดถึง แหล่งน้ำใช้ คือ น้ำประปา มีปัญหา ด้านคุณภาพและปริมาณบ้าง เช่น ไฟฟ้าดับ น้ำหยุดไหลและ มีตะกอน เป็นผลกระทบในระดับน้อย การกำจัดขยะมีเทศบาล นำไปกำจัด ผู้ให้ข้อมูลมีความพึงพอใจสภาพแวดล้อมบริเวณ โดยรอบในระดับปานกลาง เนื่องจากสภาพแวดล้อมดี เงียบสงบ ผลกระทบเรื่องความปลอดภัยในทรัพย์สินอยู่ในระดับน้อย <u>สภาพสิ่งแวดล้อมปัจจุบัน</u> : ได้รับผลกระทบเรื่อง ฝุ่นละออง เสียง ดังรบกวน และแรงสั่นสะเทือน ในระดับปานกลาง สาเหตุเกิดจาก การก่อสร้าง การจราจรและยานพาหนะ ผู้ให้ข้อมูลใช้รถยนต์ ส่วนตัวและมอเตอร์ไซด์ในการเดินทางยังไม่ได้ได้รับความสะดวก เนื่องจากมีการก่อสร้างทาง</p>	<p><u>ความคิดเห็นต่อโครงการในระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการ</u> : ผู้ให้สัมภาษณ์ระบุว่าได้รับผลกระทบทางลบมากกว่าทางบวก โดยเฉพาะผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ เสียง แรงสั่นสะเทือน การเดินทางและทัศนียภาพ ทั้งนี้ผู้ให้สัมภาษณ์มีความวิตกกังวล ต่อโครงการ และแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับโครงการ ว่าอาจ ก่อให้เกิดผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม และมลพิษทางเสียง <u>ความคิดเห็นต่อการเปลี่ยนแปลงโครงการ</u> : ต้องการให้มีการ เพิ่มมาตรการป้องกันฝุ่นและเสียง และมีความเห็นต่อภาพรวม ของการเปลี่ยนแปลงโครงการ (ครั้งที่ 1 : กรณีปรับปรุงฝั่ง สนามบิน) ว่าไม่เห็นด้วย กับการดำเนินโครงการ เนื่องจาก มีผลกระทบต่อการใช้ชีวิตเพราะบ้านอยู่ใกล้สนามบินมากเกินไป <u>ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ</u> : ไม่ต้องการให้สร้างสนามบิน บริเวณพื้นที่ใกล้เคียงชุมชนเนื่องจากมีผลกระทบมากทั้งเสียง และสภาพแวดล้อม ซึ่งบ้านของผู้ให้ข้อมูลอยู่ใกล้และผู้ให้ข้อมูล คาดว่าตนเองจะได้รับผลกระทบจากโครงการที่เกิดขึ้น</p>	 

ตารางที่ 3.7-37 กลุ่มครัวเรือนในพื้นที่หลักที่อยู่ในระยะประชิดติดพื้นที่โครงการ

ลำดับ	ข้อมูลส่วนบุคคล	ข้อมูลด้านเศรษฐกิจ - สังคม	การแสดงความคิดเห็น	ภาพประกอบ
3.	<p>██████████</p> <p>โครงการ ลิฟวิ้ง เซนส์</p> <p>ต.พลา อ.บ้านฉาง จ.ระยอง</p> <p>ผู้ให้สัมภาษณ์เป็นมารดาของ หัวหน้าครัวเรือน อายุ 51 ปี นับถือศาสนาพุทธ จบ การศึกษาระดับประถมศึกษา ย้ายมาจากจังหวัดชัยนาท อาศัยอยู่ในพื้นที่มาแล้ว ประมาณ 3 ปี ลักษณะที่อยู่อาศัยเป็นบ้าน ชั้นเดียว ใช้ประโยชน์เพื่อ เป็นที่อยู่อาศัยอย่างเดียว โดยกรรมสิทธิ์การเป็น เจ้าของนั้นเป็นของตัวเอง</p>	<p><u>การประกอบอาชีพ</u>: ผู้ให้สัมภาษณ์ ระบุว่า มีสมาชิกที่อยู่อาศัย ประจำ 4 คนอยู่ในวัยทำงาน 2 คน วัยเด็กและสูงวัย อย่างละ 1 คน มีธุรกิจส่วนตัวเป็นอาชีพหลัก ไม่มีอาชีพเสริม มีรายได้ประจำ ที่แน่นอนและไม่มีหนี้สิน</p> <p><u>ด้านสาธารณสุข</u>: ผู้ให้สัมภาษณ์ระบุว่า การให้บริการด้าน สาธารณสุขของภาครัฐในพื้นที่ไม่เพียงพอแต่ยังไม่มีปัญหา เมื่อเจ็บป่วยจะเข้ารับการรักษาในโรงพยาบาลกรุงเทพมหานคร แหล่งน้ำดื่มซื้อน้ำบรรจุขวดดื่ม แหล่งน้ำใช้ คือ น้ำประปา ด้านไฟฟ้าและประปาไม่มีปัญหาเรื่องคุณภาพและปริมาณ การกำจัดขยะมีเทศบาลนำไปกำจัด ผู้ให้ข้อมูลมีความพึงพอใจ สภาพแวดล้อมบริเวณโดยรอบในระดับมาก เนื่องจากเป็นหมู่บ้าน ที่สงบ ผลกระทบเรื่องความปลอดภัยในทรัพย์สินอยู่ในระดับน้อย <u>สภาพสิ่งแวดล้อมปัจจุบัน</u>: ไม่มีผลกระทบใดๆ ผู้ให้สัมภาษณ์ใช้ รถยนต์ส่วนตัวเดินทางยังได้รับความสะดวกในการเดินทาง</p>	<p><u>ความคิดเห็นต่อโครงการ</u>: ผู้ให้สัมภาษณ์มีความคิดเห็นต่อ โครงการว่าอาจได้รับผลกระทบเรื่องเสียงในระยะก่อสร้าง และ มีความกังวลเล็กน้อยเรื่องคุณภาพอากาศ เสียง และ แรงสั่นสะเทือนในระยะดำเนินการ เมื่อให้เปรียบเทียบ ผลกระทบจากการพัฒนาโครงการ ผู้ให้สัมภาษณ์ยังไม่แน่ใจว่า จะได้รับผลกระทบทางลบหรือทางบวกมากกว่ากัน โดยผลดี ที่เกิดขึ้น คือ การดึงดูดนักท่องเที่ยวทำให้มีการพัฒนาการ ท่องเที่ยวในท้องถิ่น และผลเสีย คือ เสียงดังและแรงสั่นสะเทือน ในช่วงระหว่างการก่อสร้าง</p> <p><u>ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ</u>: ไม่มี</p>	 
4.	<p>██████████</p> <p>โครงการ ลิฟวิ้ง เซนส์</p> <p>ต.พลา อ.บ้านฉาง จ.ระยอง</p> <p>ผู้ให้สัมภาษณ์เป็นหัวหน้า ครัวเรือน อายุ 34 ปี นับถือ ศาสนาพุทธ จบการศึกษา ระดับปริญญาตรี ย้ายมาจาก</p>	<p><u>การประกอบอาชีพ</u>: ผู้ให้สัมภาษณ์ระบุว่า มีสมาชิกที่อยู่อาศัย ประจำ 3 คนอยู่ในวัยทำงาน 3 คน โดยมีธุรกิจส่วนตัวเป็นอาชีพ หลัก ไม่มีอาชีพเสริม มีรายได้ประจำที่แน่นอนและไม่มีหนี้สิน</p> <p><u>ด้านสาธารณสุข</u>: ผู้ให้สัมภาษณ์ระบุว่า การให้บริการด้าน สาธารณสุขของภาครัฐในพื้นที่ยังไม่เพียงพอและมีปัญหา เมื่อเจ็บป่วยจะเข้ารับการรักษาในโรงพยาบาลกรุงเทพพญา แหล่งน้ำดื่มซื้อน้ำบรรจุขวดดื่ม แหล่งน้ำใช้ คือ น้ำประปา ด้านไฟฟ้าและประปาไม่มีปัญหาเรื่องคุณภาพและปริมาณ</p>	<p><u>ความคิดเห็นต่อโครงการ</u>: ผู้ให้สัมภาษณ์มีความคิดเห็น ต่อโครงการว่าอาจได้รับผลกระทบเรื่องเสียงในระยะก่อสร้าง และมีความกังวลระดับปานกลางเรื่องเสียงจากเครื่องบินที่อาจ มีการเปลี่ยนแปลงเส้นทางการบินในอนาคต ทั้งนี้มีความเห็นว่า ผลกระทบทางบวกมากกว่า โดยผลดีที่เกิดขึ้น คือ การสร้าง ความเจริญในชุมชน เศรษฐกิจการค้าในชุมชนดีขึ้น และราคา ที่ดินในบริเวณใกล้เคียงแพงขึ้น ผลเสียคือ เสียงดังรบกวนจาก การบินขึ้นลงและวนรอบๆ ร่อนำเครื่องบินลง</p>	


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

ตารางที่ 3.7-37 กลุ่มครัวเรือนพื้นที่หลักที่อยู่ในระยะประชิดติดพื้นที่โครงการ

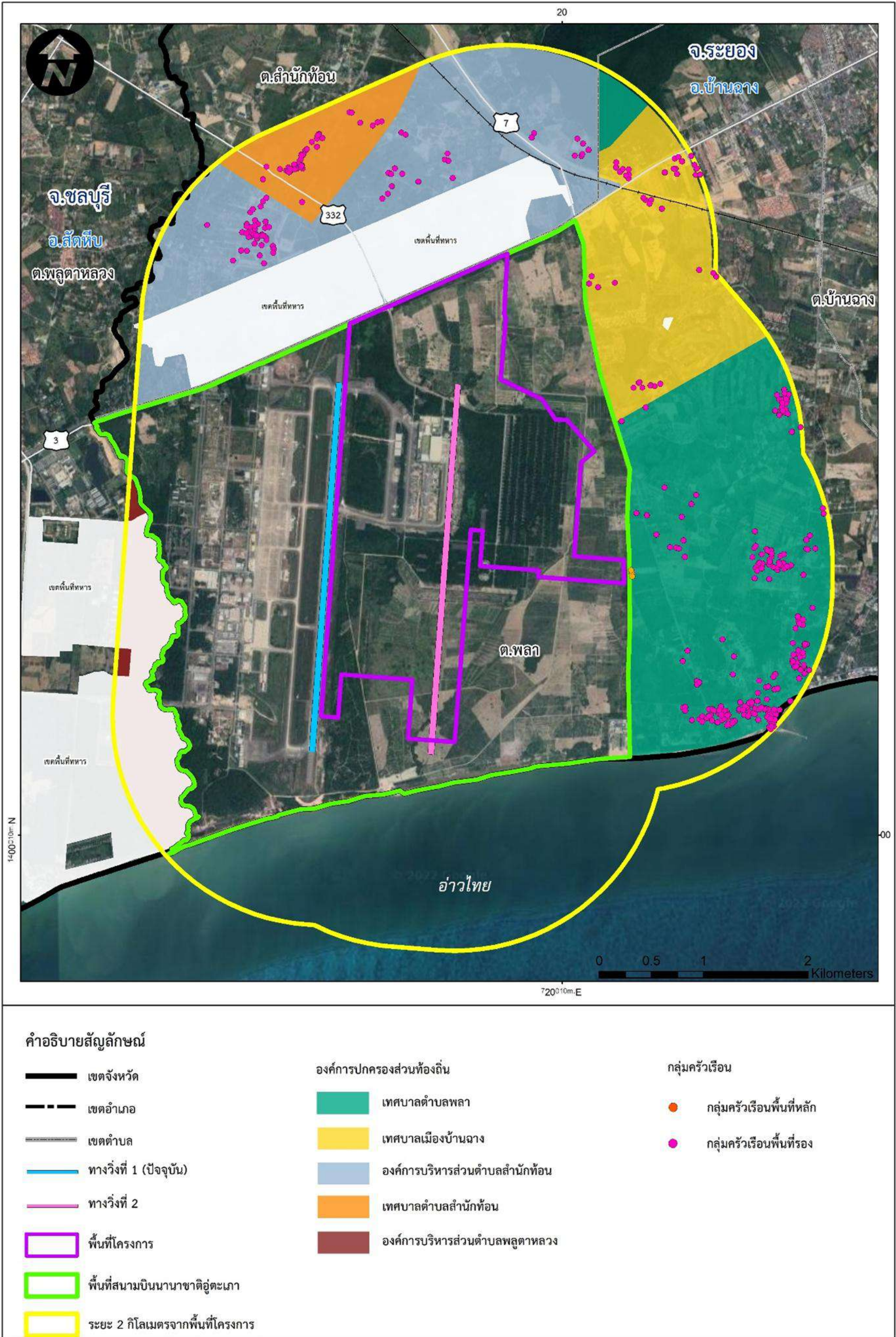
ลำดับ	ข้อมูลส่วนบุคคล	ข้อมูลด้านเศรษฐกิจ - สังคม	การแสดงความคิดเห็น	ภาพประกอบ
	จังหวัดจันทบุรี อาศัยอยู่ในพื้นที่มาแล้วประมาณ 4 ปี ลักษณะที่อยู่อาศัยเป็นบ้านชั้นเดียว ใช้ประโยชน์เพื่อเป็นที่อยู่อาศัยและร้านค้า โดยกรรมสิทธิ์การเป็นเจ้าของนั้นเป็นของตัวเอง	การกำจัดขยะมีเทศบาลนำไปกำจัด ผู้ให้ข้อมูลมีความพึงพอใจ สภาพแวดล้อมบริเวณโดยรอบในระดับมาก ผลกระทบเรื่องความปลอดภัยในทรัพย์สินอยู่ในระดับน้อย <u>สภาพสิ่งแวดล้อมปัจจุบัน</u> : มีผลกระทบเรื่องฝุ่นละออง ในระดับปานกลาง สาเหตุเกิดจากการก่อสร้าง โดยผู้ให้ข้อมูลใช้รถยนต์ส่วนตัวเดินทางยังได้รับความสะดวกในการเดินทาง	<u>ความเห็นต่อภาพรวมของการเปลี่ยนแปลงโครงการ (ครั้งที่ 1 : กรณีปรับปรุงผังสนามบิน)</u> : ผู้ให้สัมภาษณ์เห็นด้วยกับการดำเนินโครงการ <u>ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ</u> : ไม่มี	
5.	โครงการ ลิฟวิ่ง เซนส์ ต.พลา อ.บ้านฉาง จ.ระยอง	ผู้สำรวจพบว่าหน้าบ้านมีติดป้ายประกาศขาย ไม่พบว่ามีรถพักอาศัยในบ้าน จึงสอบถามเพื่อนบ้าน [redacted] ตำแหน่ง กรรมการหมู่บ้านลิฟวิ่ง เซนส์) ได้รับข้อมูลมาว่าไม่ทราบชื่อเจ้าของบ้านว่าเป็นใครและติดต่อเจ้าของบ้านไม่ได้ เมื่อผู้สำรวจติดต่อไป 6 ครั้ง พบว่า เบอร์โทรศัพท์ดังกล่าวไม่สามารถติดต่อได้	-	
6.	โครงการ ลิฟวิ่ง เซนส์ ต.พลา อ.บ้านฉาง จ.ระยอง ผู้ให้ข้อมูลเป็นคู่สมรส อายุ 32 ปี นับถือศาสนาพุทธ จบการศึกษาระดับปริญญาตรี เป็นคนในพื้นที่มาตั้งแต่เกิด	<u>การประกอบอาชีพ</u> : ผู้ให้ข้อมูลระบุว่า มีสมาชิกที่อยู่อาศัยประจำ 2 คน อยู่ในวัยทำงาน 2 คน ประกอบธุรกิจส่วนตัวเป็นอาชีพหลัก ไม่มีอาชีพเสริม มีรายได้ประจำที่แน่นอนและไม่มีหนี้สิน <u>ด้านสาธารณสุข</u> : ผู้ให้ข้อมูลระบุว่า การให้บริการด้านสาธารณสุขของภาครัฐในพื้นที่ไม่เพียงพอและมีปัญหาการให้บริการล่าช้า ไกลบ้าน เมื่อเจ็บป่วย จะเข้ารับการรักษาในโรงพยาบาลกรุงเทพ พัทยา แหล่งน้ำดื่มซื้อน้ำบรรจุขวดถึง แหล่งน้ำใช้ คือ น้ำประปา ไฟฟ้าและประปาไม่มีปัญหาเรื่องคุณภาพและปริมาณ การกำจัดขยะมีเทศบาลนำไปกำจัด ผู้ให้ข้อมูลมีความพึงพอใจ	<u>ความคิดเห็นต่อโครงการ</u> : ผู้ให้สัมภาษณ์อาจได้รับผลกระทบเรื่องคุณภาพอากาศและเสียงในระยะก่อสร้าง แต่ไม่มีความกังวลเรื่องใดเลย ทั้งนี้มีความเห็นว่ามีผลกระทบด้านบวกมากกว่าด้านลบ โดยผลดีที่เกิดขึ้น คือ การสร้างความเจริญในชุมชน ผลเสียคือ เสียงดังรบกวนจากการบินขึ้นลงของเครื่องบิน <u>ความเห็นต่อภาพรวมของการเปลี่ยนแปลงโครงการ (ครั้งที่ 1 : กรณีปรับปรุงผังสนามบิน)</u> : ผู้ให้สัมภาษณ์เห็นด้วยกับการดำเนินโครงการ <u>ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ</u> : ไม่มี	

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

ตารางที่ 3.7-37 กลุ่มครัวเรือนพื้นที่หลักที่อยู่ในระยะประชิดติดพื้นที่โครงการ

ลำดับ	ข้อมูลส่วนบุคคล	ข้อมูลด้านเศรษฐกิจ - สังคม	การแสดงความคิดเห็น	ภาพประกอบ
	ลักษณะที่อยู่อาศัยเป็นบ้าน ชั้นเดียว ใช้ประโยชน์เพื่อ เป็นที่อยู่อาศัยอย่างเดียว โดยกรรมสิทธิ์การเป็น เจ้าของนั้นเป็นของตัวเอง	สภาพแวดล้อมบริเวณโดยรอบในระดับมากเนื่องจากอยู่ใกล้ความ เจริญ สภาพสังคม ความเป็นอยู่ <u>สิ่งแวดล้อมปัจจุบัน</u> : ไม่มีผลกระทบเรื่องใดเลย ผู้ให้ข้อมูล ใช้รถยนต์ส่วนตัวเดินทางยังได้รับความสะดวกในการเดินทาง		

กลุ่มครัวเรือนพื้นที่รอง คือ กลุ่มที่อยู่ในพื้นที่ศึกษาของโครงการ (ระยะ 2 กิโลเมตร) แต่ไม่ใช่กลุ่มระยะประชิด ใช้การสุ่มตัวอย่างแบบหลายขั้นตอน (Multistage Random Sampling) ได้ดำเนินการสำรวจในช่วงดำเนินการระหว่างวันที่ 27 พฤศจิกายน พ.ศ. 2566 ถึงวันที่ 25 ธันวาคม พ.ศ. 2566 และวันที่ 4 - 17 มกราคม พ.ศ. 2567 และ 1 - 12 สิงหาคม พ.ศ. 2567 ผู้ให้สัมภาษณ์ จำนวน 397 ราย (รูปที่ 3.7-12 และภาคผนวก 3-8) ซึ่งสามารถดำเนินการสำรวจได้ครบถ้วนมีรายละเอียดผลการสำรวจดังนี้



รูปที่ 3.7-12 ตำแหน่งการสำรวจด้านเศรษฐกิจสังคมของกลุ่มครัวเรือนพื้นที่รอง (กลุ่มที่อยู่ในพื้นที่ศึกษาของโครงการ ระยะ 2 กิโลเมตร โดยไม่รวมกลุ่มระยะประชิด)

1. ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้ข้อมูล

ผู้ให้สัมภาษณ์กลุ่มครัวเรือน จำนวน 397 ราย จำแนกเป็นเพศหญิง จำนวน 238 ราย (ร้อยละ 59.9) และเป็นเพศชาย จำนวน 159 ราย (ร้อยละ 40.1) มีอายุโดยเฉลี่ย 52.9 ปี โดยผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ นับถือศาสนาพุทธ จำนวน 394 ราย (ร้อยละ 99.2) นับถือศาสนาอิสลาม จำนวน 2 ราย (ร้อยละ 0.5) และนับถือศาสนาคริสต์ จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 0.3) ซึ่งมีสถานภาพเป็นหัวหน้าครัวเรือน จำนวน 200 ราย (ร้อยละ 50.4) รองลงมาเป็น คู่สมรส จำนวน 99 ราย (ร้อยละ 24.9) เป็นบุคคลอื่นที่ได้รับมอบหมายจากหัวหน้าครัวเรือน จำนวน 98 ราย (ร้อยละ 24.7) จำแนกเป็นบุตร/ธิดา จำนวน 40 ราย รองลงมาเป็น บิดา/มารดา จำนวน 26 ราย เป็นญาติ / ผู้อาศัย จำนวน 24 ราย เป็นเชย / สะใภ้ และเป็นลูกจ้าง/พนักงาน จำนวน 4 ราย ในสัดส่วนที่เท่ากัน ซึ่งผู้ให้สัมภาษณ์ จบการศึกษาระดับสูงสุด คือ ระดับประถมศึกษา จำนวน 214 ราย (ร้อยละ 49.3) รองลงมา คือ ระดับมัธยมศึกษาตอนต้น จำนวน 81 ราย (ร้อยละ 16.6) อนุปริญญา / ปวส. จำนวน 70 ราย (ร้อยละ 14.4) มัธยมศึกษาตอนปลาย / ปวช. จำนวน 66 ราย (ร้อยละ 13.6) ปริญญาตรีหรือเทียบเท่า จำนวน 47 ราย (ร้อยละ 9.7) และสูงกว่าปริญญาตรี จำนวน 5 ราย (ร้อยละ 1.0) แต่มีบางส่วนที่ไม่เคยเข้ารับการศึกษามาก่อน จำนวน 4 ราย (ร้อยละ 0.8)

ผู้ให้สัมภาษณ์เป็นคนท้องถิ่น / อยู่ที่บ้านเกิดตั้งแต่เกิด จำนวน 229 ราย (ร้อยละ 62.7) แต่มีบางส่วนย้ายมาจากที่อื่น จำนวน 166 ราย (ร้อยละ 45.5) และไม่ระบุ จำนวน 2 ราย (ร้อยละ 0.5) โดยส่วนที่ย้ายมาจากจังหวัดอื่น 3 อันดับแรก ได้แก่ จังหวัดชลบุรี รองลงมา กรุงเทพมหานคร และจังหวัดระยอง โดยมีระยะเวลาที่ย้ายเข้ามาอยู่ในพื้นที่เฉลี่ย 37.5 ปี

2. ส่วนที่ 2 ข้อมูลด้านที่อยู่อาศัย/อาคาร

ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ระบุว่า บ้าน / อาคารที่อยู่อาศัยปัจจุบันนี้เป็นของตนเอง จำนวน 287 ราย (ร้อยละ 72.3) รองลงมาเป็นบ้านเช่า จำนวน 77 ราย (ร้อยละ 19.4) เป็นของพ่อแม่ / ญาติพี่น้อง จำนวน 31 ราย (ร้อยละ 7.8) และเป็นของนายจ้าง จำนวน 2 ราย (ร้อยละ 0.5) โดยมีลักษณะของที่อยู่อาศัยส่วนใหญ่เป็นบ้านชั้นเดียว จำนวน 335 ราย (ร้อยละ 84.4) รองลงมาเป็นบ้านสองชั้น จำนวน 45 ราย (ร้อยละ 11.3) เป็นบ้านมากกว่า 2 ชั้น จำนวน 13 ราย (ร้อยละ 3.3) และเป็นบ้านชั้นเดียวใต้ถุนสูง จำนวน 4 ราย (ร้อยละ 1.0) โดยส่วนใหญ่มีที่อยู่อาศัยเป็นบ้านเดี่ยว จำนวน 316 ราย (ร้อยละ 76.6) รองลงมาเป็นห้องแถว / ตึกแถว / ทาวน์เฮาส์ จำนวน 77 ราย (ร้อยละ 19.4) อื่นๆ ได้แก่ อาคารพาณิชย์ จำนวน 3 ราย (ร้อยละ 0.8) และเป็นห้องภายในบ้าน / อาคาร จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 0.3) ซึ่งส่วนใหญ่ใช้ประโยชน์จากบ้าน / อาคารให้เป็นที่อยู่อาศัยอย่างเดียว จำนวน 352 ราย (ร้อยละ 88.7) รองลงมาเป็นที่อยู่อาศัยและร้านค้า จำนวน 37 ราย (ร้อยละ 9.3) เป็นร้านค้าอย่างเดียว จำนวน 6 ราย (ร้อยละ 1.5) และเป็นหอพักให้เช่า จำนวน 2 ราย (ร้อยละ 0.6)

3. ส่วนที่ 3 ข้อมูลสภาพเศรษฐกิจของครัวเรือน

ผู้ให้สัมภาษณ์ระบุว่า มีจำนวนสมาชิกที่อาศัยอยู่เป็นประจำเฉลี่ย 4 คนต่อครัวเรือน แบ่งเป็นวัยทำงาน จำนวน 2 คนต่อครัวเรือน วัยเด็ก (แรกเกิด - 15 ปี) และสูงวัย (มากกว่า 60 ปี) ในสัดส่วนที่เท่ากัน จำนวน 1 คนต่อครัวเรือน โดยผู้ให้สัมภาษณ์มีอาชีพหลัก คือ ค้าขาย จำนวน 90 ราย (ร้อยละ 22.7) รองลงมารับจ้างทั่วไป จำนวน 81 ราย (ร้อยละ 20.4) พนักงานบริษัทเอกชน จำนวน 79 ราย (ร้อยละ 19.9) ประกอบธุรกิจส่วนตัว จำนวน 57 ราย (ร้อยละ 14.4) รับจ้างในโรงงานอุตสาหกรรม จำนวน 41 ราย (ร้อยละ 10.3) ข้าราชการ / พนักงาน

รัฐวิสาหกิจ จำนวน 16 ราย (ร้อยละ 4.0) ประมง /เพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ จำนวน 15 ราย (ร้อยละ 3.8) อื่นๆ ได้แก่ ไม่ได้
ทำงาน /ข้าราชการบำนาญ /ลูกจ้างประจำของโรงเรียน /ลูกจ้างของรัฐ /सार्वजनिक จำนวน 13 ราย (ร้อยละ 3.3)
และเกษตรกรรม จำนวน 5 ราย (ร้อยละ 1.3) ทั้งนี้ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ไม่มีอาชีพเสริม จำนวน 351 ราย
(ร้อยละ 88.4) แต่มีบางครัวเรือนประกอบอาชีพเสริม จำนวน 46 ราย (ร้อยละ 11.6) โดยทำการเกษตร ค้าขาย
รับจ้างทั่วไป ทำประมงเปิดร้านเสริมสวย /ตัดผม และห้องเช่า

ผู้ให้สัมภาษณ์ระบุถึงรายได้รวมในครัวเรือนโดยจำแนกเป็นรายได้ที่แน่นอนเฉลี่ย 43,990.44
บาทต่อเดือน เป็นรายได้ที่ไม่แน่นอนเฉลี่ย 308,184.20 บาทต่อปี (25,682.02 บาท/เดือน) และมีรายจ่ายรวม
ในครัวเรือนเฉลี่ย 224,874.39 บาทต่อปี (18,739.53 บาท/เดือน) โดยไม่มีหนี้สินของครัวเรือน จำนวน 254 ราย
(ร้อยละ 64.0) แต่บางส่วนมีหนี้สินของครัวเรือน จำนวน 143 ราย (ร้อยละ 36.0) ซึ่งมีวัตถุประสงค์ของการกู้ยืม
เพื่อประกอบอาชีพ จำนวน 76 ราย (ร้อยละ 52.8) รองลงมาคือ เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในครัวเรือน จำนวน 63 ราย
(ร้อยละ 43.8) เพื่อสร้าง /ซ่อมแซมที่อยู่อาศัย จำนวน 4 ราย (ร้อยละ 2.8) และเพื่อการศึกษา จำนวน 1 ราย
(ร้อยละ 0.7) ตามลำดับ

4. ส่วนที่ 4 ข้อมูลด้านสุขภาพและการบริการสาธารณสุข

ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมดระบุว่า การให้บริการด้านสาธารณสุขและสุขภาพของภาครัฐในชุมชน
มีความเพียงพอแล้ว จำนวน 397 ราย (ร้อยละ 100.0) รวมทั้งไม่พบปัญหาในการใช้บริการด้านสาธารณสุขในชุมชน
จำนวน 397 ราย (ร้อยละ 100.0) ซึ่งในรอบ 3 ปีที่ผ่านมาครอบครัวของผู้ให้สัมภาษณ์ไม่มีสมาชิกในครัวเรือนเจ็บป่วย
จำนวน 226 ราย (ร้อยละ 56.9) และมีบางส่วนที่สมาชิกในครัวเรือนเจ็บป่วย 171 ราย (ร้อยละ 43.1) โดยพบโรค
ที่เจ็บป่วยมากที่สุด 3 อันดับ ดังนี้ อันดับแรก คือ โรคไข้หวัด โดยมีสาเหตุจากสภาพอากาศที่เปลี่ยนแปลงบ่อยอันดับ
สอง คือ โรคความดันโลหิตและโรคเบาหวาน โดยมีสาเหตุจากพฤติกรรมการบริโภคอาหารและความเครียด และ
อันดับสาม คือโรคภูมิแพ้ สาเหตุจากสภาพอากาศที่เปลี่ยนแปลงไป ทั้งนี้หากสมาชิกในครัวเรือนมีอาการเจ็บป่วย
จะมีวิธีการรักษาพยาบาล (ผู้ให้สัมภาษณ์สามารถตอบได้มากกว่า 1 ข้อในประเด็นนี้) โดยไปโรงพยาบาลรัฐ จำนวน
268 ราย (ร้อยละ 45.3) ได้แก่ โรงพยาบาลบ้านฉาง โรงพยาบาลมาบตาพุด โรงพยาบาลระยอง และโรงพยาบาล
สมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ รองลงมา คือ ซื้อยารับประทานเอง จำนวน 208 ราย (ร้อยละ 35.1) ไปรักษาที่สถานี
อนามัย /รพ.สต. จำนวน 53 ราย (ร้อยละ 9.0) ได้แก่ รพ.สต.ปลา ไปโรงพยาบาลเอกชน จำนวน 32 ราย (ร้อยละ 5.4)
ได้แก่ โรงพยาบาลกรุงเทพระยอง และ ไปรักษาที่คลินิก จำนวน 31 ราย (ร้อยละ 5.2) ได้แก่บ้านฉางคลินิก
และคลินิกทั่วไป

ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ระบุแหล่งน้ำดื่มที่ได้จากการซื้อน้ำที่บรรจุขวด /ถัง จำนวน 343 ราย
(ร้อยละ 86.4) รองลงมาได้จากเครื่องกรองน้ำ จำนวน 41 ราย (ร้อยละ 10.3) จากตู้หยอดเหรียญ จำนวน 7 ราย
(ร้อยละ 1.8) และจากน้ำประปา จำนวน 6 ราย (ร้อยละ 1.5) รวมถึงมีแหล่งน้ำใช้จากน้ำประปา จำนวน 391 ราย
(ร้อยละ 98.5) จากน้ำบ่อตื้น จำนวน 4 ราย (ร้อยละ 1.0) และน้ำบาดาล จำนวน 2 ราย (ร้อยละ 0.5) สำหรับปริมาณ
และคุณภาพของน้ำดื่มเกือบทั้งหมดระบุว่า ไม่มีปัญหา จำนวน 396 ราย (ร้อยละ 99.7) และ มีปัญหา จำนวน 1 ราย
(ร้อยละ 0.3) แต่ไม่ระบุเหตุผล ในส่วนของปริมาณและคุณภาพของน้ำใช้โดยส่วนใหญ่ระบุว่า ไม่มีปัญหา จำนวน
378 ราย (ร้อยละ 95.2) แต่บางส่วนพบปัญหาเกี่ยวกับน้ำขุ่น/มีตะกอน จำนวน 19 ราย (ร้อยละ 4.8) ด้านวิธีการ

กำจัด ขยะมูลฝอยโดยส่วนใหญ่ใช้บริการอบต. /เทศบาลรวบรวมไปกำจัด จำนวน 392 ราย (ร้อยละ 98.7) และ
เผาทิ้ง จำนวน 5 ราย (ร้อยละ 1.3)

5. ส่วนที่ 5 สภาพความเป็นอยู่และผลกระทบ

ผู้ให้สัมภาษณ์แสดงความพึงพอใจต่อสภาพแวดล้อมภายในชุมชนและบริเวณพื้นที่โดยรอบ
ชุมชน พบว่า พึงพอใจปานกลาง จำนวน 346 ราย (ร้อยละ 87.2) และพึงพอใจมาก จำนวน 44 ราย (ร้อยละ 11.1)
พึงพอใจน้อย จำนวน 4 ราย (ร้อยละ 1.0) และไม่พึงพอใจเลย จำนวน 3 ราย (ร้อยละ 0.8) ตามลำดับ โดยมีความ
พึงพอใจต่อสภาพทั่วไปในชุมชน 3 อันดับแรก ได้แก่ ชุมชนมีความเจริญและน่าอยู่ รองลงมา คือ คนในชุมชน
มีความสัมพันธ์ที่ดีให้ความช่วยเหลือกันดี มีความรักใคร่และสามัคคีกัน และบรรยากาศในชุมชนดี เงียบสงบไม่วุ่นวาย
ตามลำดับ สำหรับการมีส่วนร่วมกิจกรรมภายในชุมชน เช่น กิจกรรมสำคัญตามประเพณี การช่วยเหลือกิจกรรม
สาธารณประโยชน์โดยผู้ให้สัมภาษณ์ได้เข้าร่วมกิจกรรมเป็นครั้งคราว (1-6 เดือนครั้ง แต่ไม่เกิน 5 ครั้ง/ปี) จำนวน
157 ราย (ร้อยละ 39.5) รองลงมาเข้าร่วมกิจกรรมนานๆ ครั้ง (ปีละครั้ง) จำนวน 135 ราย (ร้อยละ 34.0) ไม่เคย
เข้าร่วมกิจกรรมเลย จำนวน 73 ราย (ร้อยละ 18.4) เข้าร่วมกิจกรรมเป็นประจำ (เดือนละครั้ง) จำนวน 31 ราย
(ร้อยละ 7.8) และไม่ระบุ จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 0.3) ตามลำดับ ทั้งนี้ ผู้ให้สัมภาษณ์แสดงความคิดเห็นว่า
สภาพแวดล้อมในชุมชนมีการเปลี่ยนแปลงไปจากเดิมในระดับปานกลาง จำนวน 147 ราย (ร้อยละ 37.0) รองลงมา คือ
ไม่เปลี่ยนแปลง จำนวน 151 ราย (ร้อยละ 36.5) เปลี่ยนแปลงระดับน้อย จำนวน 94 ราย (ร้อยละ 23.7) และ
เปลี่ยนแปลงระดับมาก จำนวน 5 ราย (ร้อยละ 1.3)

ผู้ให้สัมภาษณ์แสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบที่มีต่อสภาพสังคมในปัจจุบันภายในพื้นที่
ชุมชน ที่เกี่ยวกับโครงสร้างพื้นฐาน สภาพสังคมและความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน แสดงดังตารางที่ 3.7-38 ดังนี้

● โครงสร้างพื้นฐานและสภาพสังคม

- **ไฟฟ้า** ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ระบุว่า ไม่ได้รับผลกระทบ จำนวน 390 ราย (ร้อยละ 98.2) และได้รับผลกระทบ จำนวน 7 ราย (ร้อยละ 1.8) โดยได้รับผลกระทบระดับน้อย จำนวน 4 ราย (ร้อยละ 57.1) และระดับปานกลาง จำนวน 3 ราย (ร้อยละ 42.9) เนื่องจากไฟฟ้าตก/ดับบ่อย
- **ประปา** ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ระบุว่า ไม่ได้รับผลกระทบ จำนวน 379 ราย (ร้อยละ 95.5) และได้รับผลกระทบ จำนวน 18 ราย (ร้อยละ 4.5) โดยได้รับผลกระทบระดับปานกลาง จำนวน 11 ราย (ร้อยละ 61.1) ระดับน้อย จำนวน 6 ราย (ร้อยละ 33.3) และระดับมาก จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 5.6) เนื่องจากน้ำขุ่น มีตะกอน และน้ำประปายังไม่ทั่วถึง
- **คนว่างงาน/ตกงาน** ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ระบุว่า ไม่ได้รับผลกระทบ จำนวน 357 ราย (ร้อยละ 89.9) และได้รับผลกระทบ จำนวน 40 ราย (ร้อยละ 10.1) โดยได้รับผลกระทบระดับน้อย จำนวน 27 ราย (ร้อยละ 67.5) ระดับปานกลาง จำนวน 10 ราย (ร้อยละ 25.0) และระดับมาก จำนวน 3 ราย (ร้อยละ 7.5) เนื่องจากวัยรุ่นตกงาน/ว่างงาน และคนต่างถิ่นอพยพเข้ามาในพื้นที่

● **ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน**

- **ปัญหาอาเสพติด** ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ระบุว่า ไม่ได้รับผลกระทบ จำนวน 355 ราย (ร้อยละ 89.4) และได้รับผลกระทบ จำนวน 42 ราย (ร้อยละ 10.6) โดยได้รับผลกระทบระดับน้อย จำนวน 29 ราย (ร้อยละ 69.0) ระดับปานกลาง จำนวน 10 ราย (ร้อยละ 23.8) และระดับมาก จำนวน 3 ราย (ร้อยละ 7.1) เนื่องจากปัญหาคนว่างงาน และคนต่างถิ่น/คนอพยพ
- **การประทุษร้ายต่อทรัพย์สิน อาทิ ลักขโมย** ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ระบุว่า ไม่ได้รับผลกระทบ จำนวน 388 ราย (ร้อยละ 97.7) และได้รับผลกระทบ จำนวน 9 ราย (ร้อยละ 2.3) โดยได้รับผลกระทบระดับน้อย จำนวน 6 ราย (ร้อยละ 66.7) ระดับปานกลาง จำนวน 2 ราย (ร้อยละ 22.2) และระดับมาก จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 11.1) เนื่องจากปัญหาคนว่างงาน
- **การประทุษร้ายต่อร่างกาย อาทิ ทะเลาะวิวาท** ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมด ระบุว่า ไม่ได้รับผลกระทบ จำนวน 397 ราย (ร้อยละ 100.0)
- **การเพิ่มของคนต่างถิ่นเข้ามาในพื้นที่** ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ระบุว่า ไม่ได้รับผลกระทบ จำนวน 390 ราย (ร้อยละ 98.2) และได้รับผลกระทบ จำนวน 7 ราย (ร้อยละ 1.8) โดยได้รับผลกระทบระดับน้อย จำนวน 2 ราย (ร้อยละ 28.6) ระดับปานกลาง จำนวน 3 ราย (ร้อยละ 42.8) และระดับมาก จำนวน 2 ราย (ร้อยละ 28.6) เนื่องจากมีจำนวนโรงงานอุตสาหกรรมจำนวนมาก ทำให้มีแรงงานต่างถิ่นเข้ามาอยู่อาศัยในชุมชน

ตารางที่ 3.7-38 ระดับผลกระทบที่มีต่อสภาพสังคมในปัจจุบันภายในพื้นที่ชุมชนของกลุ่มครัวเรือน

สภาพสังคมในพื้นที่ชุมชน	ไม่ได้รับผลกระทบ (ร้อยละ)	ได้รับผลกระทบ (ร้อยละ)	ระดับผลกระทบ (ร้อยละ) (กรณีที่ตอบว่าได้รับผลกระทบ)		
			น้อย	ปานกลาง	มาก
1. โครงสร้างพื้นฐาน /สภาพสังคม					
1.1 ไฟฟ้า	98.2	1.8	57.1	42.9	0.0
1.2 ประปา	95.5	4.5	33.3	61.1	5.6
1.3 คนว่างงาน /ตกงาน	89.9	10.1	67.5	25.0	7.5
2. ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน					
2.1 ปัญหาอาเสพติด	89.4	10.6	69.0	23.8	7.1
2.2 การประทุษร้ายต่อทรัพย์สิน อาทิ ลักขโมย	97.7	2.3	66.7	22.2	11.1
2.3 การประทุษร้ายต่อร่างกาย อาทิ ทะเลาะวิวาท	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0
2.4 การเพิ่มของคนต่างถิ่นเข้ามาในพื้นที่	98.2	1.8	28.6	42.8	28.6

ผู้ให้สัมภาษณ์ระบุถึงสภาพปัญหาเกี่ยวกับการประกอบอาชีพภายในครัวเรือน พบว่า ไม่มีปัญหาใดๆ จำนวน 240 ราย (ร้อยละ 57.0) แต่บางส่วนระบุว่า มีรายได้ไม่แน่นอน จำนวน 151 ราย (ร้อยละ 38.0) และอื่นๆ ได้แก่ ไม่ได้ทำงาน /ไม่มีรายได้ มีรายได้ไม่เพียงพอกับรายจ่ายและค่าครองชีพ และต้นทุนการผลิตสูง ราคาขายต่ำ จำนวน 6 ราย (ร้อยละ 1.6) ตามลำดับ

ผู้ให้สัมภาษณ์แสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับสภาพแวดล้อมที่ส่งผลกระทบต่อสภาพความเป็นอยู่
ในปัจจุบัน โดยระบุระดับผลกระทบในแต่ละประเด็น แสดงดังตารางที่ 3.7-39 ดังนี้

- **ฝุ่นละออง /ควัน /เขม่า** ผู้ให้สัมภาษณ์ระบุว่า ได้รับผลกระทบ จำนวน 234 ราย (ร้อยละ 58.9) แต่มีบางส่วนไม่ได้รับผลกระทบ จำนวน 163 ราย (ร้อยละ 41.1) ซึ่งได้รับผลกระทบระดับน้อย จำนวน 135 ราย (ร้อยละ 57.7) ระดับปานกลาง จำนวน 82 ราย (ร้อยละ 35.0) และระดับมาก จำนวน 17 ราย (ร้อยละ 7.3) โดยมีสาเหตุมาจากการจราจร /ยานพาหนะ ไอเสียจากยานพาหนะ การเผาขยะ และการก่อสร้าง โดยช่วงเวลาที่ได้รับผลกระทบมากที่สุด คือ ตลอดทั้งวัน

- **เสียงดังรบกวน** ผู้ให้สัมภาษณ์ระบุว่า ได้รับผลกระทบ จำนวน 204 ราย (ร้อยละ 51.4) แต่มีบางส่วนไม่ได้รับผลกระทบ จำนวน 193 ราย (ร้อยละ 48.6) ซึ่งได้รับผลกระทบระดับน้อย จำนวน 123 ราย (ร้อยละ 60.3) ระดับปานกลาง จำนวน 75 ราย (ร้อยละ 36.8) และระดับมาก จำนวน 6 ราย (ร้อยละ 2.9) โดยมีสาเหตุมาจากการจราจร /ยานพาหนะ การก่อสร้าง โรงงานอุตสาหกรรม และจากเครื่องบิน โดยช่วงเวลาที่ได้รับผลกระทบมากที่สุด คือ ตลอดทั้งวัน

- **แรงสั่นสะเทือน** ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ระบุว่า ไม่ได้รับผลกระทบ จำนวน 386 ราย (ร้อยละ 97.2) แต่มีบางส่วนได้รับผลกระทบ จำนวน 11 ราย (ร้อยละ 2.8) ซึ่งได้รับผลกระทบระดับปานกลาง จำนวน 6 ราย (ร้อยละ 54.5) และระดับน้อย จำนวน 5 ราย (ร้อยละ 45.5) โดยมีสาเหตุมาจากการจราจร /ยานพาหนะ และจากเครื่องบิน โดยช่วงเวลาที่ได้รับผลกระทบมากที่สุด คือ ตลอดทั้งวัน

- **ขยะมูลฝอย /สิ่งปฏิกูล** ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ระบุว่า ไม่ได้รับผลกระทบ จำนวน 385 ราย (ร้อยละ 97.0) แต่มีบางส่วนได้รับผลกระทบ จำนวน 12 ราย (ร้อยละ 3.0) ซึ่งได้รับผลกระทบระดับน้อย จำนวน 9 ราย (ร้อยละ 75.0) ได้รับผลกระทบระดับปานกลาง จำนวน 2 ราย (ร้อยละ 16.7) และระดับมาก จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 8.3) โดยมีสาเหตุมาจากขยะตกค้าง /ไม่มีเจ้าหน้าที่มาเก็บ และจากสถานประกอบการ /โรงงานอุตสาหกรรมโดยช่วงเวลาที่ได้รับผลกระทบเป็นบางครั้ง

- **การระบายน้ำ /น้ำท่วมขัง** ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ระบุว่า ไม่ได้รับผลกระทบ จำนวน 367 ราย (ร้อยละ 92.4) แต่มีบางส่วนได้รับผลกระทบ จำนวน 30 ราย (ร้อยละ 7.6) ซึ่งได้รับผลกระทบระดับน้อย จำนวน 20 ราย (ร้อยละ 66.7) ระดับปานกลาง จำนวน 8 ราย (ร้อยละ 26.7) และระดับมาก จำนวน 2 ราย (ร้อยละ 6.6) โดยมีสาเหตุมาจากฝนตกหนัก ไม่มีทางระบายน้ำ และท่อระบายน้ำอุดตัน โดยช่วงเวลาที่ได้รับผลกระทบมากที่สุด คือ ช่วงฤดูฝน

● **สภาพการจราจร** ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ระบุว่า ไม่ได้รับผลกระทบ จำนวน 371 ราย (ร้อยละ 93.5) แต่มีบางส่วนได้รับผลกระทบ จำนวน 26 ราย (ร้อยละ 6.5) ซึ่งได้รับผลกระทบระดับปานกลาง จำนวน 13 ราย (ร้อยละ 50.0) ระดับน้อย จำนวน 9 ราย (ร้อยละ 34.6) และระดับมาก จำนวน 4 ราย (ร้อยละ 15.4) ตามลำดับ โดยมีสาเหตุมาจากปริมาณพาหนะหนาแน่น สภาพถนนไม่ดี และจากการก่อสร้าง โดยช่วงเวลาที่ได้รับผลกระทบ มากที่สุด คือ ตลอดทั้งวัน

● **ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน** ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ระบุว่า ไม่ได้รับผลกระทบ จำนวน 384 ราย (ร้อยละ 96.7) แต่มีบางส่วนได้รับผลกระทบ จำนวน 13 ราย (ร้อยละ 3.3) ซึ่งได้รับผลกระทบระดับน้อย จำนวน 8 ราย (ร้อยละ 61.5) ระดับปานกลาง จำนวน 3 ราย (ร้อยละ 23.1) และระดับมาก จำนวน 2 ราย (ร้อยละ 15.4) โดยมีสาเหตุมาจากปัญหาเสาพิศิต และมีการลักขโมย โดยช่วงเวลาที่ได้รับผลกระทบมากที่สุด คือ ตลอดทั้งวัน

● **ปัญหาการทำประมงไม่ได้** เนื่องจากการถมน่านน้ำ ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ระบุว่า ไม่ได้รับผลกระทบ จำนวน 395 ราย (ร้อยละ 99.5) แต่มีบางส่วนได้รับผลกระทบ จำนวน 2 ราย (ร้อยละ 0.5) ซึ่งได้รับผลกระทบระดับปานกลาง จำนวน 2 ราย (ร้อยละ 100.0) โดยมีสาเหตุมาจากการวางท่อส่งก๊าซทางทะเล โดยช่วงเวลาที่ได้รับผลกระทบมากที่สุด คือ ช่วงกลางวัน

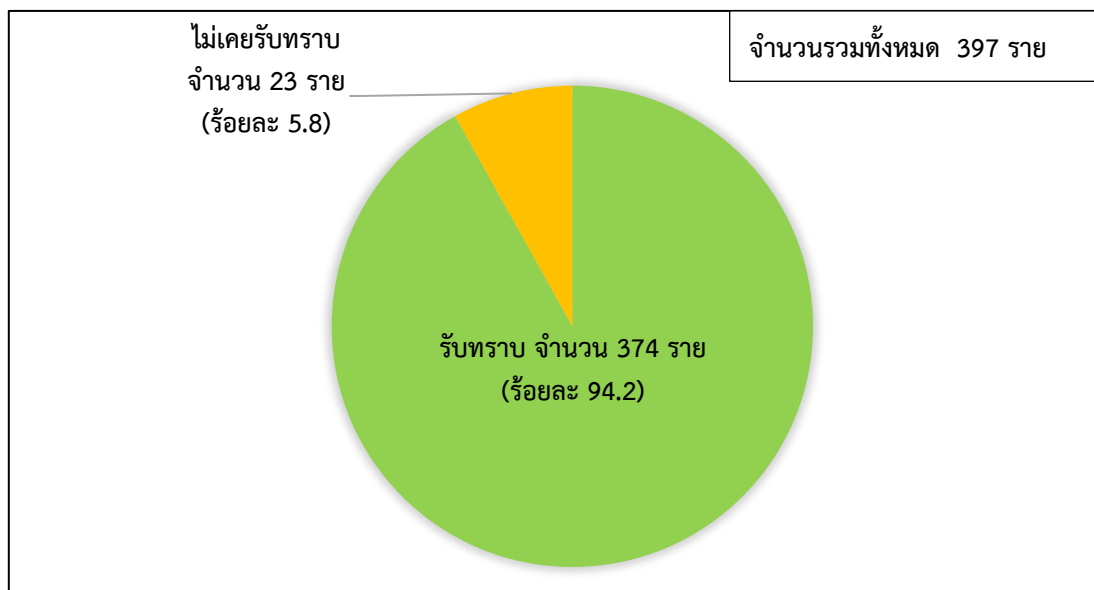
ตารางที่ 3.7-39 ระดับผลกระทบของสภาพแวดล้อมที่มีผลต่อความเป็นอยู่ในปัจจุบันของกลุ่มครัวเรือน

ปัญหาสิ่งแวดล้อม	ไม่ได้รับผลกระทบ (ร้อยละ)	ได้รับผลกระทบ (ร้อยละ)	ระดับผลกระทบ (ร้อยละ) (กรณีที่ตอบว่าได้รับผลกระทบ)		
			น้อย	ปานกลาง	มาก
1) ฝุ่นละออง /ควัน /เขม่า	41.1	58.9	57.7	35.0	7.3
2) เสียงดังรบกวน	48.6	51.4	60.5	36.3	3.2
3) แรงสั่นสะเทือน	97.2	2.8	45.5	54.5	0.0
4) ขยะมูลฝอย /สิ่งปฏิกูล	97.0	3.0	75.0	16.7	8.3
5) การระบายน้ำ /น้ำท่วมขัง	92.4	7.6	66.7	26.7	6.7
6) สภาพการจราจร	93.5	6.5	34.6	50.0	15.4
7) ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน	96.7	3.3	61.5	23.1	15.4
8) ปัญหาการทำประมงไม่ได้ เนื่องจากการถมน่านน้ำ	99.5	0.5	0.0	100.0	0.0

ด้านพาหนะที่ผู้ให้สัมภาษณ์ใช้ในการเดินทางไปยังสถานที่ต่างๆ โดยใช้รถยนต์ส่วนตัว จำนวน 208 ราย (ร้อยละ 52.4) ใช้รถจักรยานยนต์ จำนวน 189 ราย (ร้อยละ 47.6) และ ซึ่งปัจจุบันนี้มีการเดินทางที่สะดวกสบาย จำนวน 394 ราย (ร้อยละ 99.2) แต่บางส่วนไม่สะดวกสบาย จำนวน 3 ราย (ร้อยละ 0.8) ทั้งนี้ ผู้ให้สัมภาษณ์เกือบทั้งหมดไม่พบปัญหาในการเดินทาง จำนวน 396 ราย (ร้อยละ 99.7) มีเพียง จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 0.3) ที่มีปัญหาเรื่องการเดินทางสัจรไม่สะดวก ซึ่งมีข้อเสนอแนะต่อระบบการคมนาคมขนส่ง โดยเสนอให้เพิ่มจุดกลับรถบริเวณใกล้เคียงชุมชน

6. ส่วนที่ 6 การรับรู้ข้อมูลข่าวสารและการประชาสัมพันธ์

ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่รับทราบเกี่ยวกับโครงการมาก่อน จำนวน 374 ราย (ร้อยละ 94.2) แต่มีบางส่วนไม่เคยรับทราบมาก่อน จำนวน 23 ราย (ร้อยละ 5.8) แสดงดังรูปที่ 3.7-13 สำหรับผู้ให้สัมภาษณ์ที่รับทราบข้อมูลมาก่อนนั้น รับทราบจากแหล่งข้อมูล (ผู้ให้สัมภาษณ์สามารถตอบได้มากกว่า 1 ข้อในประเด็นนี้) ดังนี้ เจ้าหน้าที่บริษัทที่ปรึกษา จำนวน 292 ราย (ร้อยละ 64.6) รองลงมา คือ เพื่อนบ้าน /คนรู้จัก จำนวน 99 ราย (ร้อยละ 21.9) ผู้นำชุมชน (ผู้ใหญ่บ้าน /กำนัน /สมาชิกอบต.) จำนวน 40 ราย (ร้อยละ 8.8) เจ้าหน้าที่ของโครงการ/เจ้าหน้าที่การทำอากาศยานอู่ตะเภา จำนวน 16 ราย (ร้อยละ 3.5) การเข้าร่วมประชุมกับโครงการและเฟซบุ๊กตามลำดับ



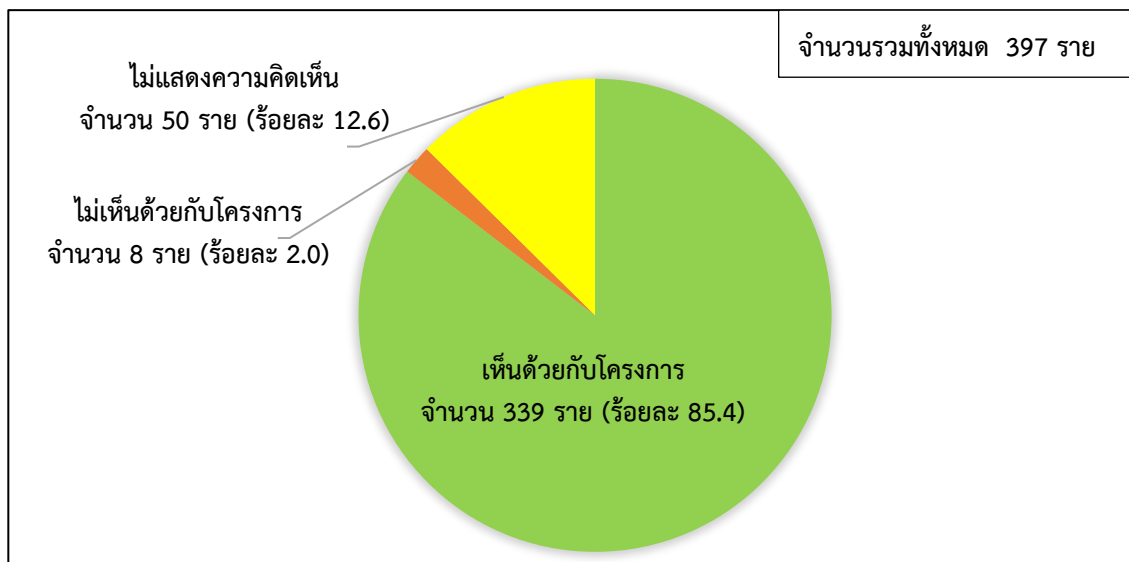
รูปที่ 3.7-13 การรับรู้ข้อมูลข่าวสารโครงการ ของกลุ่มครัวเรือน

7. ส่วนที่ 7 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อโครงการ

ความคิดเห็นต่อภาพรวมของการเปลี่ยนแปลงองค์ประกอบต่างๆ ของรายละเอียดโครงการ (ครั้งที่ 1 : กรณีปรับปรุงผังสนามบิน) นั้น ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ระบุว่า ภาพรวมของการเปลี่ยนแปลงมีความเหมาะสม จำนวน 361 ราย (ร้อยละ 90.9) รองลงมา คือ ไม่แสดงความคิดเห็น จำนวน 33 ราย (ร้อยละ 8.3) เนื่องจากยังไม่ได้ดำเนินโครงการ ต้องรับฟังความคิดเห็นหรือมติของคนในชุมชนส่วนใหญ่ก่อน ยังไม่ทราบรายละเอียดโครงการ หรือทราบแต่น้อยทำให้ไม่แน่ใจเรื่องผลกระทบ และต้องการทราบข้อมูลโครงการที่ชัดเจนเพิ่มมากขึ้น ไม่ได้รับผลกระทบและอยู่ห่างจากพื้นที่โครงการ คิดว่าการดำเนินโครงการจะทำให้เกิดผลกระทบทางลบมากกว่าทางบวก เป็นต้น แต่มีบางส่วนระบุว่า ไม่มีความเหมาะสม จำนวน 3 ราย (ร้อยละ 0.8) เนื่องจากพื้นที่โครงการค่อนข้างอยู่ใกล้ชุมชน ซึ่งอาจส่งผลกระทบหรือสร้างความเดือดร้อนได้ และได้รับผลกระทบด้านลบมากกว่าด้านบวก

ด้านความคิดเห็นต่อภาพรวมของการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ (ครั้งที่ 1 : กรณีปรับปรุงผังสนามบิน) นั้น ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่เห็นด้วยกับการดำเนินโครงการ จำนวน 339 ราย (ร้อยละ 85.4) รองลงมา คือ ไม่แสดงความคิดเห็น จำนวน 50 ราย (ร้อยละ 12.6) เนื่องจากยังไม่ได้ดำเนินโครงการ ต้องรับฟังความคิดเห็นหรือมติของคนในชุมชนส่วนใหญ่ก่อน ไม่ทราบรายละเอียดโครงการหรือทราบแต่น้อยทำให้ไม่แน่ใจเรื่องผลกระทบ ต้องการ

ทราบข้อมูลโครงการที่ชัดเจนเพิ่มมากขึ้น ไม่ต้องการแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับโครงการ ไม่ใช่คนในพื้นที่และอยู่ห่างจากพื้นที่โครงการ และคิดว่าโครงการไม่มีผลดีและอาจเกิดผลกระทบด้านลบมากกว่าด้านบวกแต่มีบางส่วนระบุว่าไม่เห็นด้วยกับการดำเนินโครงการ จำนวน 8 ราย (ร้อยละ 2.0) เนื่องจากการดำเนินโครงการจะเกิดผลลบมากกว่าผลบวก มีผลประโยชน์กับคนเฉพาะกลุ่ม อาจได้รับผลกระทบเนื่องจากอาศัยอยู่ใกล้พื้นที่โครงการ และอาจส่งผลกระทบต่อในอนาคต แสดงดังรูปที่ 3.7-14



รูปที่ 3.7-14 ความคิดเห็นต่อภาพรวมของการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ (ครั้งที่ 1 : กรณีปรับปรุงผังสนามบิน) ของกลุ่มครัวเรือน

ผู้ให้สัมภาษณ์มีความคาดหวังถึงผลดีที่จะได้รับเมื่อมีโครงการเกิดขึ้น (ผู้ให้สัมภาษณ์สามารถตอบได้มากกว่า 1 ข้อในประเด็นนี้) คือ สร้างความเจริญในชุมชนมากขึ้น จำนวน 221 ราย (ร้อยละ 31.6) รองลงมา คือ ดึงดูดนักท่องเที่ยวทำให้มีการพัฒนาการท่องเที่ยวในท้องถิ่น จำนวน 170 ราย (ร้อยละ 24.3) ชาวบ้านมีแหล่งทำงานมากขึ้น จำนวน 152 ราย (ร้อยละ 21.7) สร้างภาพลักษณ์ที่ดีให้กับชุมชน จำนวน 61 ราย (ร้อยละ 8.7) และเศรษฐกิจและการค้าขายในชุมชนดีขึ้น จำนวน 5 ราย (ร้อยละ 0.7) ตามลำดับ แต่มีบางส่วนระบุว่า ไม่มีผลใดๆ จำนวน 90 ราย (ร้อยละ 12.9)

ผู้ให้สัมภาษณ์มีความคาดหวังถึงผลเสียที่จะได้รับเมื่อมีโครงการเกิดขึ้น (ผู้ให้สัมภาษณ์สามารถตอบได้มากกว่า 1 ข้อในประเด็นนี้) ส่วนใหญ่ระบุว่า ไม่มีผลใดๆ จำนวน 240 ราย (ร้อยละ 50.3) คิดว่ามีผลเสียด้านเสียงดังรบกวนจากการขึ้น - ลง ของเครื่องบิน จำนวน 131 ราย (ร้อยละ 27.5) รองลงมา คือ เสียงดังและแรงสั่นสะเทือนในช่วงระหว่างการก่อสร้าง จำนวน 62 ราย (ร้อยละ 13.0) รถบรรทุกวิ่งผ่าน /การจราจรติดขัดมากขึ้น /เกิดฝุ่นละอองและมลภาวะทางอากาศจากการก่อสร้าง จำนวน 30 ราย (ร้อยละ 6.3) เกิดประโยชน์กับคนบางกลุ่ม จำนวน 9 ราย (ร้อยละ 1.9) ตำแหน่งที่ตั้งไม่เหมาะสม จำนวน 4 ราย (ร้อยละ 0.8) และมีที่ดินติดกับพื้นที่โครงการ จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 0.2) ตามลำดับ

8. ส่วนที่ 8 ผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการ ทั้งช่วงก่อสร้างและช่วงดำเนินการ

ผู้ให้สัมภาษณ์แสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบที่อาจได้รับจากโครงการในช่วงก่อสร้าง โดยไม่มีผลกระทบด้านการประกอบอาชีพ แต่มีผลกระทบในด้านอื่นๆ แสดงดังตารางที่ 3.7-40 โดยมีรายละเอียดดังนี้

- **คุณภาพอากาศ** ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ระบุว่า ไม่มีผลกระทบ จำนวน 321 ราย (ร้อยละ 80.9) แต่บางส่วนระบุว่า มีผลกระทบ จำนวน 76 ราย (ร้อยละ 19.1) โดยจะได้รับผลกระทบที่แย่งเนื่องจากเกิดมลพิษและฝุ่นละอองมากขึ้นจากการก่อสร้าง
- **เสียง** ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ระบุว่า ไม่มีผลกระทบ จำนวน 324 ราย (ร้อยละ 81.6) แต่บางส่วนระบุว่า มีผลกระทบ จำนวน 73 ราย (ร้อยละ 18.4) โดยจะได้รับผลกระทบที่แย่งเนื่องจากเกิดเสียงดังรบกวนมากขึ้นทั้งจากการก่อสร้างและจากเครื่องบิน และอาศัยอยู่ใกล้พื้นที่โครงการ อาจได้รับผลกระทบจากเสียงดังรบกวน
- **การเดินทาง การขนส่ง เช่น ไปทำงาน ไปโรงเรียน** ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ระบุว่า ไม่มีผลกระทบ จำนวน 356 ราย (ร้อยละ 89.7) แต่บางส่วนระบุว่า มีผลกระทบ จำนวน 41 ราย (ร้อยละ 10.3) โดยจะได้รับผลกระทบที่ดีขึ้น เรื่องการขนส่งที่จะเพิ่มมากขึ้น และจะแย่งเนื่องจากปริมาณการจราจรและการขนส่งเพิ่มมากขึ้น และมีรถบรรทุกขนาดใหญ่ขนส่งวัสดุก่อสร้าง อาจทำให้การจราจรติดขัด
- **ความสั่นสะเทือน** ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ระบุว่า ไม่มีผลกระทบ จำนวน 381 ราย (ร้อยละ 96.0) แต่บางส่วนระบุว่า มีผลกระทบ จำนวน 16 ราย (ร้อยละ 4.0) โดยจะได้รับผลกระทบที่แย่งเนื่องจากเกิดแรงสั่นสะเทือนจากการขนส่งวัสดุก่อสร้าง จากการก่อสร้าง การตอกเสาเข็ม และอาศัยอยู่ใกล้พื้นที่โครงการ อาจได้รับผลกระทบจากแรงสั่นสะเทือน
- **ราคาที่ดินบริเวณใกล้เคียง** ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ระบุว่า ไม่มีผลกระทบ จำนวน 382 ราย (ร้อยละ 96.2) แต่บางส่วนระบุว่า มีผลกระทบ จำนวน 15 ราย (ร้อยละ 3.8) โดยจะได้รับประโยชน์ที่ดีขึ้น เนื่องจากราคาที่ดินสูงขึ้น
- **เศรษฐกิจการค้า** ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ระบุว่า ไม่มีผลกระทบ จำนวน 386 ราย (ร้อยละ 97.2) แต่บางส่วนระบุว่า มีผลกระทบ จำนวน 11 ราย (ร้อยละ 2.8) โดยจะได้รับประโยชน์ที่ดีขึ้น เนื่องจากเศรษฐกิจการค้าดีขึ้น ขยายวงให้คนงานเพิ่มรายได้มากขึ้น
- **การโยกย้ายที่อยู่หรือสถานที่ทำงาน** ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ระบุว่า ไม่มีผลกระทบ จำนวน 392 ราย (ร้อยละ 98.7) แต่บางส่วนระบุว่า มีผลกระทบ จำนวน 5 ราย (ร้อยละ 1.3) โดยไม่ได้ระบุลักษณะของผลกระทบ เมื่อเปรียบเทียบกับปัจจุบัน
- **แหล่งสำคัญทางศาสนาประวัติศาสตร์ /โบราณคดี** ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ระบุว่า ไม่มีผลกระทบ จำนวน 392 ราย (ร้อยละ 98.7) แต่บางส่วนระบุว่า มีผลกระทบ จำนวน 5 ราย (ร้อยละ 1.3) โดยไม่ได้ระบุลักษณะของผลกระทบเมื่อเปรียบเทียบกับปัจจุบัน

- **สุขภาพจิต** ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ระบุว่า ไม่มีผลกระทบ จำนวน 392 ราย (ร้อยละ 98.7) แต่บางส่วน ระบุว่า มีผลกระทบ จำนวน 5 ราย (ร้อยละ 1.3) โดยไม่ได้ระบุลักษณะของผลกระทบเมื่อเปรียบเทียบกับปัจจุบัน
- **ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน** ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ระบุว่า ไม่มีผลกระทบ จำนวน 395 ราย (ร้อยละ 99.5) แต่บางส่วนระบุว่า มีผลกระทบ จำนวน 2 ราย (ร้อยละ 0.5) โดยจะได้รับผลกระทบที่แย่ง เนื่องจากมีคนต่างถิ่นเข้ามาอยู่มากขึ้น
- **ทัศนียภาพ** ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ระบุว่า ไม่มีผลกระทบ จำนวน 396 ราย (ร้อยละ 99.7) แต่บางส่วน ระบุว่า มีผลกระทบ จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 0.3) โดยจะได้รับผลกระทบที่แย่ง เนื่องจากทัศนียภาพแย่ง
- **ความสัมพันธ์ของคนในชุมชนท้องถิ่น** ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ระบุว่า ไม่มีผลกระทบ จำนวน 396 ราย (ร้อยละ 99.7) แต่บางส่วนระบุว่า มีผลกระทบ จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 0.3) โดยจะได้รับผลกระทบที่แย่ง

ตารางที่ 3.7-40 ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการในช่วงก่อสร้างของกลุ่มครัวเรือน

ผลกระทบ	ไม่ได้รับ ผลกระทบ (ร้อยละ)	ได้รับ (ร้อยละ)	รวม (ร้อยละ)	ลักษณะของผลกระทบ/ ประโยชน์ที่ได้รับ
1) คุณภาพอากาศ	80.9	19.1	100.0	เกิดมลพิษทางอากาศฝุ่นละอองจากการก่อสร้าง
2) เสียง	81.6	18.4	100.0	เสียงรบกวนจากเครื่องปั้นเสียงดังรบกวนเสียงรบกวนจากการก่อสร้าง เสียงดังรบกวนจากการอยู่ใกล้โครงการ
3) ความสั่นสะเทือน	96.0	4.0	100.0	ความสั่นสะเทือนจากการขนส่งมากขึ้นและจากรถบรรทุกขนส่งวัสดุก่อสร้างแรงสั่นสะเทือนจากการตอกเสาเข็มต่อผู้คนที่อาศัยอยู่ใกล้พื้นที่โครงการอาจได้รับแรงสั่นสะเทือน
4) การเดินทาง การขนส่ง เช่น ไปทำงาน ไปโรงเรียน	89.7	10.3	100.0	เพิ่มทางเลือกในการขนส่ง การจราจรติดขัดการเดินทางลำบากมากขึ้น ปริมาณรถมากขึ้น รถบรรทุกใหญ่จากการขนส่งและวัสดุก่อสร้างทำให้เกิดการจราจรติดขัด
5) ทัศนียภาพ	99.7	0.3	100.0	ทัศนียภาพแย่ง
6) การประกอบอาชีพ	100.0	0.0	100.0	-

ตารางที่ 3.7-40 ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการในช่วงก่อสร้างของกลุ่มครัวเรือน

ผลกระทบ	ไม่ได้รับ ผลกระทบ (ร้อยละ)	ได้รับ (ร้อยละ)	รวม (ร้อยละ)	ลักษณะของผลกระทบ/ ประโยชน์ที่ได้รับ
7) การโยกย้ายที่อยู่ หรือสถานที่ทำงาน	98.7	1.3	100.0	-
8) แหล่งสำคัญทางศาสนา ประวัติศาสตร์ / โบราณคดี	98.7	1.3	100.0	-
9) เศรษฐกิจ การค้า	97.2	2.8	100.0	การค้าขายดีขึ้น ขายของให้คนงาน ได้มากขึ้นซึ่งเป็นการเพิ่มรายได้
10) ราคาที่ดินบริเวณ ใกล้เคียง	96.2	3.8	100.0	ราคาที่ดินสูงขึ้น
11) สุขภาพจิต	98.7	1.3	100.0	-
12) ความปลอดภัยในชีวิต และทรัพย์สิน	99.5	0.5	100.0	คนต่างถิ่นเข้ามาอยู่มากขึ้น
13) ความสัมพันธ์ของคน ในชุมชนท้องถิ่น	99.7	0.3	100.0	คนต่างถิ่นเข้ามาอยู่มากขึ้น

ผู้ให้สัมภาษณ์แสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบที่อาจจะได้รับจากโครงการในช่วง
 ดำเนินการ แสดงดังตารางที่ 3.7-41 โดยมีรายละเอียดดังนี้

- **เศรษฐกิจ การค้า** ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ระบุว่า มีผลกระทบ จำนวน 254 ราย (ร้อยละ 64.0) แต่บางส่วนระบุว่า ไม่มีผลกระทบ จำนวน 143 ราย (ร้อยละ 36.0) โดยจะได้รับประโยชน์ที่ดีขึ้น เนื่องจากเศรษฐกิจและการค้าขายดีขึ้น มีร้านค้าหลากหลายเพิ่มขึ้น ช่วยพัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยว มีจำนวน นักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้น ชุมชนขยายตัวและเจริญมากขึ้น
- **ราคาที่ดินบริเวณใกล้เคียง** ผู้ให้สัมภาษณ์ระบุว่า ไม่มีผลกระทบ จำนวน 243 ราย (ร้อยละ 61.2) แต่บางส่วนระบุว่า มีผลกระทบ จำนวน 154 ราย (ร้อยละ 38.8) โดยจะได้รับประโยชน์ที่ดีขึ้น เนื่องจากราคาที่ดินสูงขึ้นและชุมชนเจริญมากขึ้น
- **การประกอบอาชีพ** ผู้ให้สัมภาษณ์ระบุว่า ไม่มีผลกระทบ จำนวน 293 ราย (ร้อยละ 73.8) แต่บางส่วนระบุว่า มีผลกระทบ จำนวน 104 ราย (ร้อยละ 26.2) โดยจะได้รับประโยชน์ที่ดีขึ้น เนื่องจากเกิดการสร้าง งาน สร้างอาชีพและรายได้ ทำให้คนในชุมชนมีอาชีพและรายได้เพิ่มขึ้น และเพิ่มทางเลือกในการทำงานมากขึ้น
- **เสียง** ผู้ให้สัมภาษณ์ระบุว่า ไม่มีผลกระทบ จำนวน 300 ราย (ร้อยละ 75.6) แต่บางส่วน ระบุว่า มีผลกระทบ จำนวน 97 ราย (ร้อยละ 24.4) โดยจะได้รับผลกระทบที่แย่ลง เนื่องจากเสียงดังรบกวนมากขึ้น ทั้งจากปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้น และการขึ้นลงของเครื่องบิน

- **การเดินทาง การขนส่ง เช่น ไปทำงาน ไปโรงเรียนอื่นๆ** ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ระบุว่า ไม่มีผลกระทบ จำนวน 342 ราย (ร้อยละ 86.1) แต่บางส่วนระบุว่า มีผลกระทบ จำนวน 55 ราย (ร้อยละ 13.9) โดยจะได้รับประโยชน์ที่ดีขึ้น เนื่องจากเพิ่มทางเลือกในการเดินทาง นักท่องเที่ยวมากขึ้นและการเดินทางสะดวกขึ้น รวมถึงจะได้รับผลกระทบที่แย่ลง เนื่องจากปริมาณจราจรหนาแน่นและเพิ่มขึ้นจากการวิ่งเข้าออกสนามบิน ทำให้เกิดการจราจรติดขัด
- **แหล่งสำคัญทางศาสนาประวัติศาสตร์ /โบราณคดี** ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ระบุว่า ไม่มีผลกระทบ จำนวน 342 ราย (ร้อยละ 86.1) แต่บางส่วนระบุว่า มีผลกระทบ จำนวน 55 ราย (ร้อยละ 13.9) โดยจะได้รับประโยชน์ที่ดีขึ้น เนื่องจากดึงดูดนักท่องเที่ยว ทำให้มีจำนวนนักท่องเที่ยวทั้งชาวต่างชาติและชาวไทย มากขึ้น
- **คุณภาพอากาศ** ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ระบุว่า ไม่มีผลกระทบ จำนวน 360 ราย (ร้อยละ 90.7) แต่บางส่วนระบุว่า มีผลกระทบ จำนวน 37 ราย (ร้อยละ 9.3) โดยจะได้รับผลกระทบที่แย่ลง เนื่องจากมลพิษทางอากาศเขม่าควัน และฝุ่นละอองมากขึ้นจากท่อไอเสีย และจากการจราจรวิ่งเข้าออกสนามบิน
- **ความสั่นสะเทือน** ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ระบุว่า ไม่มีผลกระทบ จำนวน 387 ราย (ร้อยละ 97.5) แต่บางส่วนระบุว่า มีผลกระทบ จำนวน 10 ราย (ร้อยละ 2.5) โดยจะได้รับผลกระทบที่แย่ลง เนื่องจากแรงสั่นสะเทือนจากการขึ้นลงของเครื่องบิน เกิดความเสี่ยงต่อบ้านทรุด บ้านร้าว และอาศัยอยู่ใกล้โครงการทำให้ได้รับผลกระทบเรื่องความสั่นสะเทือน
- **ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน** ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ระบุว่า ไม่มีผลกระทบ จำนวน 392 ราย (ร้อยละ 98.7) แต่บางส่วนระบุว่า มีผลกระทบ จำนวน 5 ราย (ร้อยละ 1.3) โดยจะได้รับผลกระทบที่แย่ลง เนื่องจากมีคนต่างถิ่นเข้ามาอยู่มากขึ้น และอาจเกิดอุบัติเหตุเพิ่มขึ้น
- **ทัศนียภาพ** ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ระบุว่า ไม่มีผลกระทบ จำนวน 392 ราย (ร้อยละ 98.7) แต่บางส่วนระบุว่า มีผลกระทบ จำนวน 5 ราย (ร้อยละ 1.3) โดยไม่ได้ระบุลักษณะของผลกระทบเมื่อเปรียบเทียบกับปัจจุบัน
- **การโยกย้ายที่อยู่หรือสถานที่ทำงาน** ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ระบุว่า ไม่มีผลกระทบ จำนวน 392 ราย (ร้อยละ 98.7) แต่บางส่วนระบุว่า มีผลกระทบ จำนวน 5 ราย (ร้อยละ 1.3) โดยไม่ได้ระบุลักษณะของผลกระทบเมื่อเปรียบเทียบกับปัจจุบัน
- **ความสัมพันธ์ของคนในชุมชนท้องถิ่น** ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ระบุว่า ไม่มีผลกระทบ จำนวน 394 ราย (ร้อยละ 99.2) แต่บางส่วนระบุว่า มีผลกระทบ จำนวน 3 ราย (ร้อยละ 0.8) โดยจะได้รับผลกระทบที่แย่ลง เนื่องจากมีคนต่างถิ่นเข้ามาอยู่มากขึ้น
- **ความเจริญในชุมชน** ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ระบุว่า ไม่มีผลกระทบ จำนวน 396 ราย (ร้อยละ 99.7) แต่บางส่วนระบุว่า มีผลกระทบ จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 0.3) โดยจะได้รับประโยชน์ที่ดีขึ้น เนื่องจากมีระบบสาธารณูปโภคและเส้นทางคมนาคมที่สะดวกยิ่งขึ้น

● **สุขภาพจิต** ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ระบุว่า ไม่มีผลกระทบ จำนวน 396 ราย (ร้อยละ 99.7) แต่บางส่วนระบุว่า มีผลกระทบ จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 0.3) โดยไม่ได้ระบุลักษณะของผลกระทบเมื่อเปรียบเทียบกับปัจจุบัน

ตารางที่ 3.7-41 ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการในช่วงดำเนินการของกลุ่มครัวเรือน

ผลกระทบ	ไม่ได้รับ ผลกระทบ (ร้อยละ)	ได้รับ (ร้อยละ)	รวม (ร้อยละ)	ลักษณะของผลกระทบ/ ประโยชน์ที่ได้รับ
1) คุณภาพอากาศ	90.7	9.3	100.0	เกิดมลพิษทางอากาศ เขม่าควันและ ฝุ่นละอองมากขึ้นจากท่อไอเสียและ จากรถที่วิ่งเข้าออกสนามบิน
2) เสียง	75.6	24.4	100.0	เสียงรบกวนจากเครื่องบินและการขึ้น - ลง ของเครื่องบินที่เพิ่มขึ้น เสียงดังรบกวน มากขึ้นจากปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้น
3) ความสั่นสะเทือน	97.5	2.5	100.0	แรงสั่นสะเทือนมากขึ้นจากการขึ้น - ลง ของเครื่องบินเสียงต่อบ้านทรุดตัว บ้านร้าว อาศัย ประชาชนที่อยู่ใกล้พื้นที่โครงการ อาจได้รับแรงสั่นสะเทือน
4) การเดินทาง การขนส่ง เช่น ไปทำงาน ไปโรงเรียนอื่นๆ	86.1	13.9	100.0	การเดินทางสะดวกขึ้นเพิ่มทางเลือกในการ เดินทาง จำนวนนักท่องเที่ยวเพิ่มมากขึ้น ปริมาณจราจรหนาแน่นและเพิ่มขึ้นจาก การวิ่งเข้าออกสนามบินเกิดปัญหา การจราจรติดขัด
5) ทัศนียภาพ	98.7	1.3	100.0	-
6) การประกอบอาชีพ	73.8	26.2	100.0	เกิดการสร้างงาน สร้างอาชีพและรายได้ ทำให้คนในชุมชนมีอาชีพและรายได้เพิ่ม มากขึ้น เพิ่มทางเลือกในการทำงานมากขึ้น
7) การโยกย้ายที่อยู่ หรือสถานที่ทำงาน	98.7	1.3	100.0	-
8) แหล่งสำคัญทางศาสนา ประวัติศาสตร์ / โบราณคดี	86.1	13.9	100.0	ดึงดูดนักท่องเที่ยว ทำให้มีจำนวน นักท่องเที่ยวชาวไทยและต่างชาติมากขึ้น
9) เศรษฐกิจ การค้า	36.0	64.0	100.0	การค้าขายดีขึ้น ค่าขายได้ดีขึ้น ร้านค้า หลากหลายเพิ่มขึ้น พัฒนาและส่งเสริม

ตารางที่ 3.7-41 ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการในช่วงดำเนินการของกลุ่มครัวเรือน

ผลกระทบ	ไม่ได้รับ ผลกระทบ (ร้อยละ)	ได้รับ (ร้อยละ)	รวม (ร้อยละ)	ลักษณะของผลกระทบ/ ประโยชน์ที่ได้รับ
				การท่องเที่ยว จำนวนนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้น ชุมชนขยายตัวและเจริญมากขึ้น
10) ราคาที่ดินบริเวณ ใกล้เคียง	61.2	38.8	100.0	ราคาที่ดินสูงขึ้น ชุมชนเจริญมากขึ้น
11) สุขภาพจิต	99.7	0.3	100.0	-
12) ความปลอดภัยในชีวิต และทรัพย์สิน	98.7	1.3	100.0	คนต่างถิ่นเข้ามาอยู่มากขึ้น เกิดอุบัติเหตุ เพิ่มมากขึ้น
13) ความสัมพันธ์ของคน ในชุมชนท้องถิ่น	99.2	0.8	100.0	ความสัมพันธ์ของคนในชุมชนลดน้อยลง เพราะคนต่างถิ่นเข้ามาอยู่มากขึ้น
14) ความเจริญเข้าสู่ชุมชน	99.7	0.3	100.0	ระบบสาธารณูปโภคและเส้นทางคมนาคม สะดวกยิ่งขึ้น

**9. ส่วนที่ 9 ข้อเสนอแนะต่อมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบในช่วงก่อสร้างและ
 ช่วงดำเนินการในรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ (ครั้งที่ 1 : กรณีปรับปรุง
 ผังสนามบิน)**

ด้านความวิตกกังวลต่อการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ไม่วิตกกังวลเลย จำนวน 325 ราย (ร้อยละ 81.9) แต่มีบางส่วนที่วิตกกังวลปานกลาง จำนวน 43 ราย (ร้อยละ 10.8) เนื่องจากอาจได้รับผลกระทบจากการก่อสร้างทั้งฝุ่นละออง เสียงดังรบกวน แรงสั่นสะเทือน ซึ่งชุมชนอยู่ใกล้กับพื้นที่โครงการ การดำเนินโครงการอาจส่งผลกระทบต่ออนาคต และกระทบต่อการสัญจรของประชาชนที่ต้องผ่านบริเวณพื้นที่โครงการทุกวัน และวิตกกังวลเล็กน้อย จำนวน 18 ราย (ร้อยละ 4.5) เนื่องจากชุมชนและที่อยู่อาศัยอยู่ใกล้กับโครงการและวิตกกังวลมาก จำนวน 11 ราย (ร้อยละ 2.8) เนื่องจากช่วงก่อสร้างอาจได้รับผลกระทบจากเสียงดังรบกวน และฝุ่นละออง ทำให้เกิดโรคมะเร็งได้ ซึ่งชุมชนอยู่ใกล้กับพื้นที่โครงการ

ด้านความคิดเห็นเมื่อเปรียบเทียบผลกระทบจากการพัฒนาโครงการ ผู้ให้สัมภาษณ์ระบุว่าโครงการ มีผลกระทบด้านบวกมากกว่าด้านลบ จำนวน 205 ราย (ร้อยละ 51.6) รองลงมามีผลกระทบด้านบวกและลบพอๆ กัน จำนวน 76 ราย (ร้อยละ 19.1) ไม่แน่ใจเรื่องผลกระทบ จำนวน 97 ราย (ร้อยละ 24.4) และมีผลกระทบด้านลบมากกว่าด้านบวก จำนวน 19 ราย (ร้อยละ 4.8) ตามลำดับ

ด้านความต้องการให้โครงการ เพิ่มเติมมาตรการป้องกันและลดผลกระทบจากการดำเนินโครงการในช่วงระยะก่อนก่อสร้าง ระยะก่อสร้างและช่วงดำเนินการ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ไม่ต้องการเพิ่มเติมมาตรการใดๆ จากที่มีการกำหนดไว้ในรายงาน EHIA เดิมที่ผ่านการเห็นชอบแล้ว จำนวน 366 ราย (ร้อยละ 92.2) และไม่แสดงความคิดเห็น จำนวน 31 ราย (ร้อยละ 7.8) เนื่องจากยังไม่ทราบรายละเอียดข้อมูลโครงการ ต้องการ

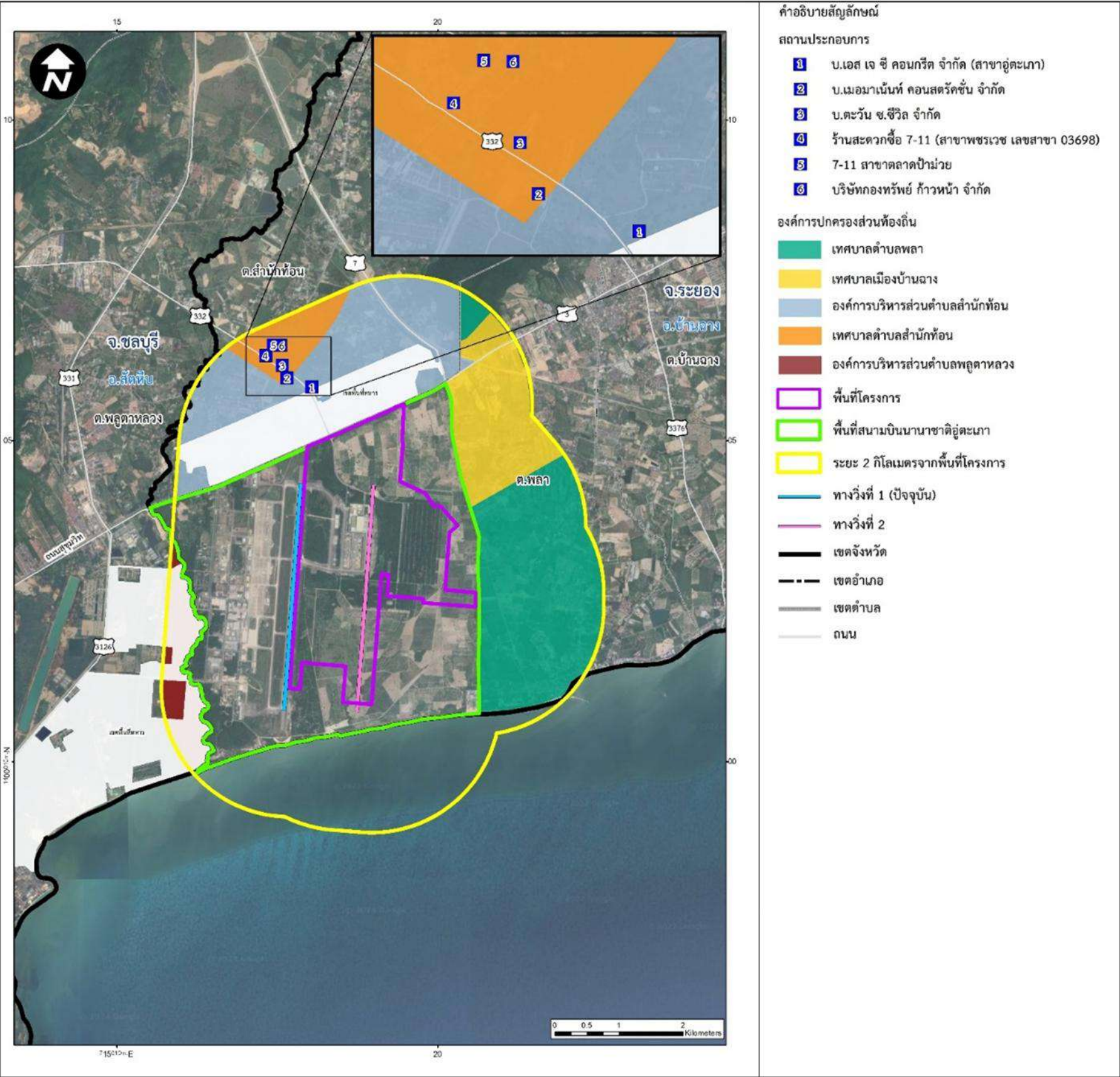
ทราบข้อมูลโครงการให้ชัดเจนมากกว่านี้ เกิดความวิตกกังวล รอฟังความคิดเห็นจากผู้นำชุมชนและคนในชุมชน
ก่อนเกิดความไม่แน่ใจเรื่องการควบคุมผลกระทบของโครงการ และต้องการให้ทำความเข้าใจกับประชาชน เป็นต้น

ผู้ให้สัมภาษณ์มีข้อเสนอแนะต่อโครงการ โดยมีรายละเอียดดังนี้

- เสนอแนะให้โครงการประชาสัมพันธ์ข้อมูลที่ชัดเจนให้กับชุมชนหรือผู้นำชุมชนเพื่อให้
นำไปประชาสัมพันธ์ให้กับลูกบ้านต่อไปได้
- เสนอแนะให้ควบคุมเรื่องมลพิษต่างๆ ให้ดี เช่น มลพิษทางอากาศ เนื่องจากประชาชน
บางส่วนมีโรคประจำตัวและเป็นโรคภูมิแพ้
- เสนอแนะให้จัดระบบการขนส่งวัสดุอุปกรณ์การก่อสร้างให้ดี
- เสนอแนะให้จ้างงานแรงงานในพื้นที่เป็นอันดับแรก
- จัดระบบการจัดการด้านการสัญจรหรือการขนส่งต่างๆ ให้ดี
- ไม่เห็นด้วยกับการดำเนินโครงการ และหากจะดำเนินโครงการควรออกมาให้ข้อมูล
รายละเอียดโครงการที่ชัดเจน

กลุ่มสถานประกอบการ

การสำรวจข้อมูลด้านเศรษฐกิจสังคมของกลุ่มสถานประกอบการ ดำเนินการสำรวจเมื่อวันที่
27 พฤศจิกายน พ.ศ.2566 - วันที่ 25 ธันวาคม พ.ศ.2566 และวันที่ 4 - 17 มกราคม พ.ศ.2567 และวันที่ 1 - 9
สิงหาคม พ.ศ.2567 โดยใช้เทคนิคการเก็บแบบสอบถามแบบเจาะจง (Purposive Sampling) จำนวน 6 ราย
(รูปที่ 3.7-15 และภาคผนวก 3-9) ทั้งนี้สามารถสำรวจแบบสอบถามได้ทั้งหมด มีรายละเอียดผลการศึกษาดังนี้



รูปที่ 3.7-15 ตำแหน่งการสำรวจด้านเศรษฐกิจสังคมของกลุ่มสถานประกอบการ

1. ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้ข้อมูล

ผู้ให้สัมภาษณ์กลุ่มสถานประกอบการ จำนวน 6 ราย เป็นระดับผู้จัดการ /เจ้าของร้าน จำนวน 3 ราย พนักงานที่ได้รับมอบหมายจากผู้จัดการ จำนวน 3 ราย จำแนกเป็นเพศหญิง จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 16.7) และเป็นเพศชาย จำนวน 5 ราย (ร้อยละ 83.3) มีอายุโดยเฉลี่ย 41.8 ปี โดยผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมดนับถือศาสนาพุทธ จำนวน 6 ราย (ร้อยละ 100.0) จบการศึกษาระดับสูงสุด คือ ปริญญาตรีหรือเทียบเท่าและไม่ระบุ จำนวน 2 ราย (ร้อยละ 33.3) ในสัดส่วนที่เท่ากัน รองลงมาระดับอนุปริญญา /ปวส. และมัธยมศึกษาตอนปลาย /ปวช. จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 16.7) ในสัดส่วนที่เท่ากัน และมีระยะเวลาเฉลี่ยในการดำรงตำแหน่งในหน่วยงานเฉลี่ย 14.4 ปี

2. ส่วนที่ 2 ข้อมูลทั่วไปของสถานประกอบการ

ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้ง 6 ราย มีระยะเวลาปฏิบัติหน้าที่โดยเฉลี่ย 8.1 ปี และ สถานประกอบการ มีระยะเวลาในการดำเนินกิจการจนถึงปัจจุบันเฉลี่ย 9.0 ปี จำนวนพนักงานประจำรวมเฉลี่ย 32.7 คน จำนวนคนงานจ้างรายวันเฉลี่ย 2.8 คน การสอบถามช่วงวันและเวลาที่เปิดดำเนินการ พบว่า ส่วนใหญ่เปิดดำเนินการทุกวัน 24 ชั่วโมง จำนวน 2 ราย และเปิดดำเนินการในช่วงเวลา 08.00 - 17.00 น. จำนวน 1 ราย โดยพบว่าสถานประกอบการที่ไม่ได้เปิด 24 ชั่วโมงเปิดดำเนินการเร็วสุดเวลา 07.00 น.และปิดดำเนินการตึกสุดในเวลา 20.00 น. ทั้งหมดระบุว่า บ้าน /อาคารที่อยู่อาศัยปัจจุบันนี้เป็นที่เช่า จำนวน 6 ราย (ร้อยละ 100.0) โดยมีลักษณะของที่อยู่อาศัยเป็นลักษณะโกดังและแพลนปูน จำนวน 4 ราย (ร้อยละ 66.7) เป็นห้องแถว /ตึกแถว /ทาวน์เฮ้าส์ และห้องภายในอาคาร /บ้าน จำนวน 1 รายในสัดส่วนที่เท่ากัน (ร้อยละ 16.7) โดยมีลักษณะของที่สถานประกอบการทั้งหมดใช้ประโยชน์สำหรับใช้ประกอบกิจการอย่างเดียว จำนวน 6 ราย(ร้อยละ 100.0) และลักษณะอาคารเป็นชั้นเดียว และเป็นลักษณะโกดัง แพลนปูน จำนวน 3 รายในสัดส่วนที่เท่ากัน (ร้อยละ 50.0)

ทั้งนี้ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมดไม่มีปัญหาในการประกอบกิจการ จำนวน 6 ราย (ร้อยละ 100.0) สำหรับการเดินทางมาทำงาน พบว่า ทั้งหมด จำนวน 6 ราย (ร้อยละ 100.0) เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัว

3. ส่วนที่ 3 ข้อมูลด้านสุขภาพและการบริการสาธารณสุข

ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมดระบุว่า การให้บริการด้านสาธารณสุขและสุขภาพของภาครัฐในชุมชนมีความเพียงพอแล้ว จำนวน 6 ราย (ร้อยละ 100.0) และทั้งหมดจำนวน 6 ราย (ร้อยละ 100.0) ไม่พบปัญหาในการใช้บริการด้านสาธารณสุขในชุมชน ซึ่งในรอบ 3 ปีที่ผ่านมา ในหน่วยงานของผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมดมีการเจ็บป่วย จำนวน 6 ราย (ร้อยละ 100.0) โดยพบโรคที่เจ็บป่วยมากที่สุด 3 อันดับ ดังนี้ อันดับแรก คือ โรคโควิด 19 สาเหตุจากเชื้อไวรัสโรคไขหวัด โดยมีสาเหตุจากการนอนพักผ่อนไม่เพียงพอและสภาพอากาศเปลี่ยนแปลง ทั้งนี้หากสมาชิกในหน่วยงานมีอาการเจ็บป่วยจะมีวิธีการรักษาพยาบาล (ผู้ให้สัมภาษณ์สามารถตอบได้มากกว่า 1 ข้อในประเด็นนี้) โดยไปโรงพยาบาลรัฐ ได้แก่ โรงพยาบาลบ้านฉาง จำนวน 5 ราย (ร้อยละ 50.0) รองลงมา คือ ซื้อยารับประทานเอง จำนวน 4 ราย (ร้อยละ 40.0) และไปปรึกษาที่สถานีนามัย /รพ.สต. จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 10.0) ได้แก่ รพ.สต.

บ้านสระแก้ว ด้านวิธีการกำจัดขยะมูลฝอยทั้งหมดใช้บริการอบต. /เทศบาลรวบรวมไปกำจัด จำนวน 6 ราย (ร้อยละ 100.0)

4. ส่วนที่ 4 สภาพความเป็นอยู่และผลกระทบ

ผู้ให้สัมภาษณ์แสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับสภาพแวดล้อมที่ส่งผลกระทบต่อสภาพความเป็นอยู่ในปัจจุบัน โดยระบุระดับผลกระทบในแต่ละประเด็น แสดงดังตารางที่ 3.7-42 ดังนี้

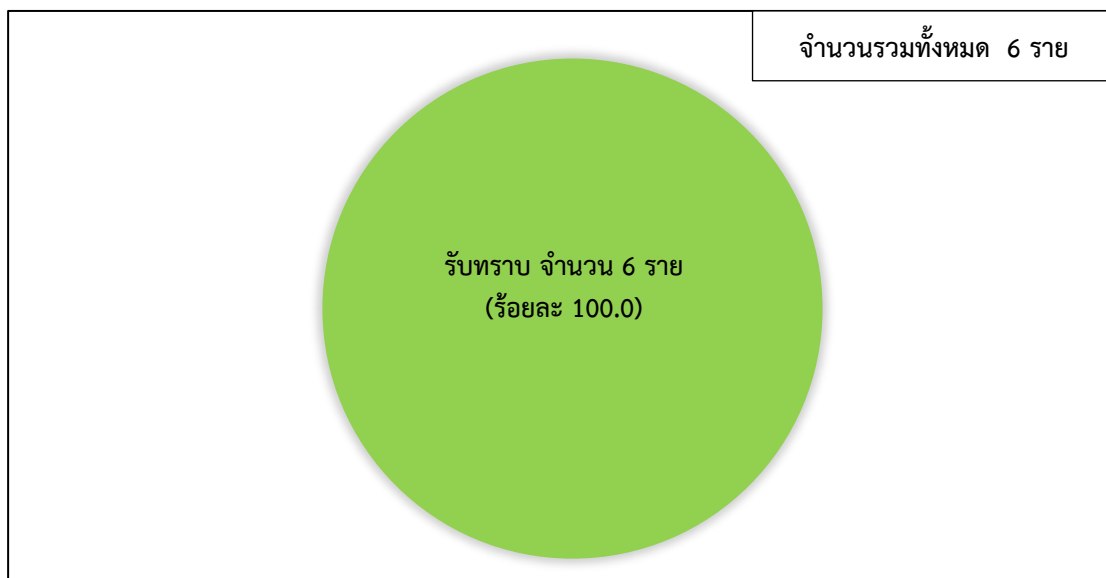
- **ฝุ่นละออง /ควัน /เขม่า** ผู้ให้สัมภาษณ์ระบุว่า ไม่ได้รับผลกระทบ จำนวน 5 ราย (ร้อยละ 83.3) แต่มีบางส่วนได้รับผลกระทบ จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 16.7) ซึ่งได้รับผลกระทบระดับมาก จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 100.0) โดยมีสาเหตุมาจากการจราจร/ยานพาหนะ โดยช่วงเวลาที่ได้รับผลกระทบมากที่สุด คือ ช่วงกลางวัน
- **เสียงดังรบกวน** ผู้ให้สัมภาษณ์ระบุว่าไม่ได้รับผลกระทบ จำนวน 4 ราย (ร้อยละ 66.7) แต่มีบางส่วนได้รับผลกระทบ จำนวน 2 ราย (ร้อยละ 33.3) ซึ่งได้รับผลกระทบระดับมาก จำนวน 2 ราย (ร้อยละ 100) โดยมีสาเหตุมาจากการจราจร /ยานพาหนะ ซึ่งช่วงเวลาที่ได้รับผลกระทบมากที่สุด คือ ช่วงกลางวัน
- **แรงสั่นสะเทือน** ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ระบุว่า ไม่ได้รับผลกระทบ จำนวน 4 ราย (ร้อยละ 66.7) แต่มีบางส่วนได้รับผลกระทบ จำนวน 2 ราย (ร้อยละ 33.3) ซึ่งได้รับผลกระทบระดับมาก จำนวน 2 ราย (ร้อยละ 100.0) โดยมีสาเหตุมาจากเครื่องบิน ซึ่งช่วงเวลาที่ได้รับผลกระทบมากที่สุด คือ ตลอดทั้งวัน
- **ขยะมูลฝอย /สิ่งปฏิกูล** ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมดระบุว่า ไม่ได้รับผลกระทบ จำนวน 6 ราย (ร้อยละ 100.0)
- **การระบายน้ำ /น้ำท่วมขัง** ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ระบุว่าได้รับผลกระทบ จำนวน 4 ราย (ร้อยละ 66.7) แต่มีบางส่วนที่ไม่ได้รับผลกระทบ จำนวน 2 ราย (ร้อยละ 33.3) ซึ่งส่วนใหญ่ได้รับผลกระทบระดับมาก จำนวน 3 ราย (ร้อยละ 75.0) และน้อย จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 25.0) โดยมีสาเหตุมาจากฝนตกหนัก ซึ่งช่วงเวลาที่ได้รับผลกระทบตลอดทั้งวัน และทุก 2 ชั่วโมงช่วงที่ฝนตกหนัก
- **สภาพการจราจร** ผู้ให้สัมภาษณ์ระบุว่า ไม่ได้รับผลกระทบและได้รับผลกระทบในสัดส่วนที่เท่ากัน จำนวน 3 ราย (ร้อยละ 50.0) ได้รับผลกระทบระดับมาก ปานกลางและน้อย ในสัดส่วนที่เท่ากัน จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 33.3) โดยมีสาเหตุมาจากปริมาณพาหนะหนาแน่น โดยช่วงเวลาที่ได้รับผลกระทบมากที่สุด คือ ตลอดทั้งวัน
- **ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน** ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมด ระบุว่า ไม่ได้รับผลกระทบ จำนวน 6 ราย (ร้อยละ 100.0)

ตารางที่ 3.7-42 ระดับผลกระทบของสภาพแวดล้อมที่มีผลต่อความเป็นอยู่ในปัจจุบันของกลุ่มสถานประกอบการ

ปัญหาสิ่งแวดล้อม	ไม่ได้รับ ผลกระทบ (ร้อยละ)	ได้รับ ผลกระทบ (ร้อยละ)	ระดับผลกระทบ (ร้อยละ) (กรณีที่ตอบว่าได้รับผลกระทบ)		
			น้อย	ปานกลาง	มาก
1) ฝุ่นละออง /ควัน /เขม่า	83.3	16.7	0.0	0.0	100.0
2) เสียงดังรบกวน	66.7	33.3	0.0	0.0	100.0
3) แรงสั่นสะเทือน	66.7	33.3	0.0	0.0	100.0
4) ขยะมูลฝอย /สิ่งปฏิกูล	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0
5) การระบายน้ำ /น้ำท่วมขัง	33.3	66.7	25.0	0.0	75.0
6) สภาพการจราจร	50.0	50.0	33.4	33.3	33.3
7) ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0

5. ส่วนที่ 5 การรับรู้ข้อมูลข่าวสารและการประชาสัมพันธ์

ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมดรับทราบเกี่ยวกับโครงการ มาก่อน จำนวน 6 ราย (ร้อยละ 100.0) แสดงดังรูปที่ 3.7-16 สำหรับผู้ให้สัมภาษณ์ที่รับทราบข้อมูลมาก่อนนั้น รับทราบจากแหล่งข้อมูล (ผู้ให้สัมภาษณ์สามารถตอบได้มากกว่า 1 ข้อในประเด็นนี้) ดังนี้ เจ้าหน้าที่บริษัทที่ปรึกษา จำนวน 5 ราย (ร้อยละ 62.5) รองลงมาคือ เว็บไซต์โครงการ เฟซบุ๊ก และข่าวทีวี จำนวน 1 ราย ในสัดส่วนที่เท่ากัน (ร้อยละ 12.5) ตามลำดับ



รูปที่ 3.7-16 การรับรู้ข้อมูลข่าวสารโครงการ ของกลุ่มสถานประกอบการ

6. ส่วนที่ 6 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อโครงการ

ความคิดเห็นต่อภาพรวมของการเปลี่ยนแปลงองค์ประกอบต่างๆ ของรายละเอียดโครงการ (ครั้งที่ 1 : กรณีปรับปรุงผังสนามบิน) นั้น ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมดระบุว่า ภาพรวมของการเปลี่ยนแปลงมีความเหมาะสม จำนวน 6 ราย (ร้อยละ 100.0)

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



กลุ่มครัวเรือน



กลุ่มสถานประกอบการ

รูปที่ 3.7-5 ตัวอย่างภาพกิจกรรมการสำรวจข้อมูลด้านเศรษฐกิจสังคมโดยใช้แบบสอบถาม ระหว่างวันที่
27 พฤศจิกายน ถึง วันที่ 25 ธันวาคม พ.ศ. 2566 และ วันที่ 4 - 17 มกราคม วันที่ 1 - 10
และวันที่ 23 สิงหาคม พ.ศ. 2567

กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม

การสำรวจข้อมูลด้านเศรษฐกิจสังคมของกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม ดำเนินการสำรวจเมื่อวันที่ 27 พฤศจิกายน พ.ศ. 2566 - วันที่ 25 ธันวาคม พ.ศ. 2566 วันที่ 4 - 17 มกราคม พ.ศ. 2567 วันที่ 1 - 10 สิงหาคม และวันที่ 23 สิงหาคม พ.ศ. 2567 โดยใช้เทคนิคการเก็บแบบสอบถามแบบเจาะจง (Purposive Sampling) จำนวน 34 แห่ง ทั้งนี้สามารถสำรวจแบบสอบถามได้ จำนวน 32 แห่ง (วัดสระแก้ว แจ้งว่าเคยให้ข้อมูลกับเจ้าหน้าที่โครงการใน EHIA เดิมครบถ้วนแล้ว และขอยืนยันอีกครั้งเมื่อวันที่ 9 สิงหาคม พ.ศ. 2567 ไม่ประสงค์ให้ความเห็นเพิ่มเติมสำหรับการเปลี่ยนแปลงครั้งนี้ และ กศน.เทศบาลตำบลพลา จากการตรวจสอบ เมื่อวันที่ 23 สิงหาคม พ.ศ. 2567 พบว่า สถานที่ดังกล่าวได้ปิดทำการเป็นการถาวร) (ข้อมูลจากกองการศึกษาเทศบาลตำบลพลา กำหนดตำบลพลาและ กศน.ระยอง) ซึ่งรายละเอียดผลการศึกษากลุ่มพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม สรุปได้ดังนี้ (ตารางที่ 3.7-27) และภาคผนวก 3-6

ตารางที่ 3.7-27 กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ศึกษาของโครงการ

ลำดับ	พื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบ	รายละเอียดของผู้ให้ข้อมูล	
		ชื่อ นามสกุล	ตำแหน่ง
สถานศึกษา (13 แห่ง)			
1	สถานรับเลี้ยงเด็กปฐมวัย ทร.6 กองการbinทหารเรือ		ผู้อำนวยการ
2	ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กเทศบาล ตำบลพลา		ครู (ได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการ)
3	โรงเรียนวัดพลา		หัวหน้าฝ่ายบุคลากรครู (ได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการ)
4	โรงเรียนบ้านคลองทราย		ผู้อำนวยการ
5	โรงเรียนสองภาษาระยอง		ผู้จัดการ (ได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการ)
6	โรงเรียนนานาชาติสวนระยอง		ผู้จัดการฝ่ายปฏิบัติการ (ได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการ)
7	โรงเรียนเทศบาลเมืองบ้านฉาง 1 (วัดศิริภาวนาราม)		ผู้อำนวยการ
8	โรงเรียนวัดศิริภาวนาราม		ผู้อำนวยการ
9	โรงเรียนบ้านคลองบางไผ่		ผู้อำนวยการ
10	โรงเรียนพัฒนเวชศึกษา		ผู้อำนวยการ
11	วิทยาลัยเทคโนโลยีพัฒนเวช		ผู้อำนวยการ
12	ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กแสงส่องหล้า 3		ผู้อำนวยการ
13	โรงเรียนวัดสระแก้ว		ผู้อำนวยการ

ส่วนด้านความคิดเห็นต่อภาพรวมของการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ (ครั้งที่ 1 : กรณีปรับปรุงผังสนามบิน) นั้น ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมดเห็นด้วยกับการดำเนินโครงการ จำนวน 6 ราย (ร้อยละ 100.0) เช่นกันแสดงดังรูปที่ 3.7-17



รูปที่ 3.7-17 ความคิดเห็นต่อภาพรวมของการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ (ครั้งที่ 1 : กรณีปรับปรุงผังสนามบิน) ของกลุ่มสถานประกอบการ

ผู้ให้สัมภาษณ์มีความคาดหวังถึงผลดีที่จะได้รับเมื่อมีโครงการเกิดขึ้น (ผู้ให้สัมภาษณ์สามารถตอบได้มากกว่า 1 ข้อในประเด็นนี้) คือ สร้างความเจริญในชุมชนมากขึ้น จำนวน 6 ราย (ร้อยละ 75.0) รองลงมา คือ ดึงดูดนักท่องเที่ยวทำให้มีการพัฒนาการท่องเที่ยวในท้องถิ่น และ ชาวบ้านมีแหล่งทำงานมากขึ้น จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 12.5) ในสัดส่วนที่เท่ากัน

ผู้ให้สัมภาษณ์มีความคาดหวังถึงผลเสียที่จะได้รับเมื่อมีโครงการเกิดขึ้น (ผู้ให้สัมภาษณ์สามารถตอบได้มากกว่า 1 ข้อในประเด็นนี้) ส่วนใหญ่ระบุว่า ไม่มีผลใดๆ จำนวน 4 ราย (ร้อยละ 50.0) คิดว่ามีผลเสียด้านเสียงดังรบกวนจากการขึ้น - ลง ของเครื่องบินและเสียงดังและแรงสั่นสะเทือนในช่วงระหว่างการก่อสร้าง จำนวน 2 ราย (ร้อยละ 25.0) ในสัดส่วนที่เท่ากัน

7. ส่วนที่ 7 ผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการ ทั้งช่วงก่อสร้างและช่วงดำเนินการ

ผู้ให้สัมภาษณ์แสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบที่อาจจะได้รับจากโครงการในช่วงก่อสร้าง โดยไม่มีผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ การเดินทาง การขนส่งเช่น ไปทำงาน ไปโรงเรียน ทักษะอาชีพ ด้านการประกอบอาชีพ ด้านการโยกย้ายที่อยู่หรือสถานที่ทำงาน ด้านแหล่งสำคัญทางศาสนาประวัติศาสตร์ /โบราณคดี ด้านสุขภาพจิตความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน และความสัมพันธ์ของชุมชนในท้องถิ่น แต่มีผลกระทบในด้านอื่นๆ แสดงดังตารางที่ 3.7-43 โดยมีรายละเอียดดังนี้

- **เสียง** ผู้ให้สัมภาษณ์ระบุว่า ไม่มีผลกระทบ จำนวน 5 ราย (ร้อยละ 83.3) และระบุว่า มีผลกระทบ จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 16.7) เนื่องจากเกิดเสียงดังรบกวนมากขึ้นจากการก่อสร้าง

- **ความสั่นสะเทือน** ผู้ให้สัมภาษณ์ระบุว่า ไม่มีผลกระทบ จำนวน 5 ราย (ร้อยละ 83.3) และระบุว่า มีผลกระทบ จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 16.7) เนื่องจากเกิดแรงสั่นสะเทือนจากการก่อสร้างที่เพิ่มขึ้น

● **เศรษฐกิจ การค้า** ผู้ให้สัมภาษณ์ระบุว่า ไม่มีผลกระทบ จำนวน 3 ราย (ร้อยละ 50.0) ระบุว่า มีผลกระทบ จำนวน 3 ราย (ร้อยละ 50.0) โดยจะได้รับประโยชน์ที่ดีขึ้น เนื่องจากการค้าขายดีขึ้น ขายของ และมีลูกค้ามากขึ้น

● **ราคาที่ดินบริเวณใกล้เคียง** ผู้ให้สัมภาษณ์ระบุว่า ไม่มีผลกระทบ จำนวน 3 ราย (ร้อยละ 50.0) ระบุว่า มีผลกระทบ จำนวน 3 ราย (ร้อยละ 50.0) โดยจะได้รับประโยชน์ที่ดีขึ้น เนื่องจากราคาที่ดินสูงขึ้น

ตารางที่ 3.7-43 ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการในช่วงก่อสร้างของกลุ่มสถานประกอบการ

ผลกระทบ	ไม่ได้รับผลกระทบ (ร้อยละ)	ได้รับ (ร้อยละ)	รวม (ร้อยละ)	ลักษณะของผลกระทบ/ ประโยชน์ที่ได้รับ
1) คุณภาพอากาศ	100.0	0.0	100.0	-
2) เสียง	83.3	16.7	100.0	เสียงรบกวนจากการก่อสร้าง
3) ความสั่นสะเทือน	66.7	33.3	100.0	ความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง
4) การเดินทาง การขนส่ง เช่น ไปทำงาน ไปโรงเรียน	100.0	0.0	100.0	-
5) ทัศนียภาพ	100.0	0.0	100.0	-
6) การประกอบอาชีพ	100.0	0.0	100.0	-
7) การโยกย้ายที่อยู่หรือสถานที่ทำงาน	91.7	8.3	100.0	-
8) แหล่งสำคัญทางศาสนาประวัติศาสตร์ / โบราณคดี	100.0	0.0	100.0	-
9) เศรษฐกิจ การค้า	50.0	50.0	100.0	การค้าขายดีขึ้น ขายของได้มากขึ้น
10) ราคาที่ดินบริเวณใกล้เคียง	50.0	50.0	100.0	ราคาที่ดินเพิ่มสูงขึ้น
11) สุขภาพจิต	100.0	0.0	100.0	-
12) ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน	100.0	0.0	100.0	-
13) ความสัมพันธ์ของคนในชุมชนท้องถิ่น	100.0	0.0	100.0	-

ผู้ให้สัมภาษณ์แสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบที่อาจจะได้รับจากโครงการในช่วงดำเนินการโดยไม่มีผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ ความสั่นสะเทือน การเดินทาง การขนส่ง เช่น ไปทำงาน ไปโรงเรียน อื่นๆ ทัศนียภาพ การประกอบอาชีพ การโยกย้ายที่อยู่หรือสถานที่ทำงาน แหล่งสำคัญทางศาสนา ประวัติศาสตร์ / โบราณคดี สุขภาพจิต ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน และความสัมพันธ์ของคนในชุมชนท้องถิ่น แต่มีผลกระทบในด้านอื่นๆ แสดงดังตารางที่ 3.7-44 มีรายละเอียดดังนี้

- **เสียง** ผู้ให้สัมภาษณ์ระบุว่า ไม่มีผลกระทบ จำนวน 5 ราย (ร้อยละ 83.3) แต่บางส่วนระบุว่า มีผลกระทบ จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 16.7) โดยจะได้รับผลกระทบที่แย่ง เนื่องจากเสียงดังรบกวนจากเครื่องบิน
- **เศรษฐกิจการค้า** ผู้ให้สัมภาษณ์ระบุว่า ไม่มีผลกระทบและมีผลกระทบ จำนวน 3 ราย (ร้อยละ 50.0) ในสัดส่วนที่เท่ากัน โดยจะได้รับประโยชน์ที่ดีขึ้น เนื่องจากจะทำให้การค้าขายดีขึ้น ขายของได้มากขึ้น
- **ราคาที่ดินบริเวณใกล้เคียง** ผู้ให้สัมภาษณ์ระบุว่า ไม่มีผลกระทบและมีผลกระทบ จำนวน 3 ราย (ร้อยละ 50.0) ในสัดส่วนที่เท่ากัน โดยจะได้รับประโยชน์ที่ดีขึ้น เนื่องจากราคาที่ดินสูงขึ้น

ตารางที่ 3.7-44 ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการในช่วงดำเนินการของกลุ่มสถานประกอบการ

ผลกระทบ	ไม่ได้รับ ผลกระทบ (ร้อยละ)	ได้รับ (ร้อยละ)	รวม (ร้อยละ)	ลักษณะของผลกระทบ/ ประโยชน์ที่ได้รับ
1) คุณภาพอากาศ	100.0	0.0	100.0	-
2) เสียง	83.3	16.7	100.0	เสียงรบกวนจาก เครื่องบิน
3) ความสั่นสะเทือน	100.0	0.0	100.0	-
4) การเดินทาง การขนส่ง เช่น ไปทำงาน ไปโรงเรียน	100.0	0.0	100.0	-
5) ทัศนียภาพ	100.0	0.0	100.0	-
6) การประกอบอาชีพ	100.0	0.0	100.0	-
7) การโยกย้ายที่อยู่หรือสถานที่ทำงาน	100.0	0.0	100.0	-
8) แหล่งสำคัญทางศาสนาประวัติศาสตร์ / โบราณคดี	100.0	0.0	100.0	-
9) เศรษฐกิจ การค้า	50.0	50.0	100.0	การค้าขายดีขึ้นจำนวน ลูกค้ามากขึ้น
10) ราคาที่ดินบริเวณใกล้เคียง	50.0	50.0	100.0	ราคาที่ดินสูงขึ้น
11) สุขภาพจิต	100.0	0.0	100.0	-
12) ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน	100.0	0.0	100.0	-
13) ความสัมพันธ์ของคนในชุมชนท้องถิ่น	100.0	0.0	100.0	-

8. ส่วนที่ 8 ข้อเสนอแนะต่อมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบในช่วงก่อสร้างและ ช่วงดำเนินการในรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ (ครั้งที่ 1 : กรณีปรับปรุงผัง สนามบิน)

ด้านความวิตกกังวลต่อการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ผู้ให้สัมภาษณ์เกือบทั้งหมด
ไม่วิตกกังวลเลย จำนวน 5 ราย (ร้อยละ 83.3) มีเพียง 1 รายเท่านั้น (ร้อยละ 16.7) ที่วิตกกังวลเล็กน้อย เรื่อง
มลพิษทางอากาศและเสียง

สำหรับด้านความคิดเห็นเมื่อเปรียบเทียบผลกระทบจากการพัฒนาโครงการ ผู้ให้สัมภาษณ์
เกือบทั้งหมดระบุว่าโครงการมีผลกระทบด้านบวกมากกว่าด้านลบ จำนวน 4 ราย (ร้อยละ 66.7) และมีเพียง 2 ราย
(ร้อยละ 33.3) เท่านั้นที่คิดว่ามีผลกระทบด้านบวกและลบพอ ๆ กัน

ด้านความต้องการให้โครงการเพิ่มเติมมาตรการป้องกันและลดผลกระทบจากการดำเนิน
โครงการในช่วงระยะก่อนก่อสร้าง ระยะก่อสร้างและช่วงดำเนินการ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมดไม่ต้องการเพิ่มเติม
มาตรการใดๆ จากที่มีการกำหนดไว้ในรายงาน EHIA เดิมที่ผ่านการเห็นชอบแล้ว จำนวน 6 ราย (ร้อยละ 100.0)

ผู้ให้สัมภาษณ์มีข้อเสนอแนะต่อโครงการ โดยเสนอให้โครงการซื้อวัสดุก่อสร้างจากบริษัท
ในพื้นที่สำหรับใช้ในการก่อสร้างโครงการ

3.7.2 การสาธารณสุข

3.7.2.1 ขอบเขตการศึกษา

เพื่อรวบรวมข้อมูลศึกษาด้านสุขภาพ การเจ็บป่วยของประชาชนในหน่วยงานสาธารณสุขในพื้นที่ศึกษา
โครงการ เพื่อนำไปประเมินผลกระทบต่อสุขภาพอนามัยของประชาชนในบริเวณพื้นที่โครงการอันเนื่องมาจากการ
พัฒนาโครงการ และเสนอแนะมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม หากการพัฒนาโครงการก่อให้เกิด
ผลกระทบ

3.7.2.2 วิธีการศึกษา

รวบรวมวิเคราะห์ข้อมูลทุติยภูมิด้านสาธารณสุขจากหน่วยงานสาธารณสุขจังหวัด

3.7.2.3 ผลการศึกษา

1) สถานบริการสาธารณสุข

จากการรวบรวมข้อมูลสถานบริการสาธารณสุข สังกัดสำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข จำแนก
ตามระดับของสถานพยาบาล ในปีงบประมาณ 2566 จากระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์สุขภาพ สำนักงานสาธารณสุข
จังหวัดระยองและชลบุรี พบว่า พื้นที่ศึกษาโครงการ ซึ่งอยู่ในตำบลสำนักท้อน ตำบลพลู อำเภอบ้านฉาง จังหวัด
ระยอง และ ตำบลพลูตาหลวง อำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี มีสถานบริการสาธารณสุข ทั้งหมด 10 แห่ง รายละเอียด
ดังนี้

- โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล 8 แห่ง ได้แก่ รพ.สต. สำนักท้อน รพ.สต.บ้านชากหมาก รพ.สต.บ้านสระแก้ว รพ.สต.บ้านคลองบางไผ่ รพ.สต.บ้านยายร้า รพ.สต.บ้านเขาครุฑ รพ.สต.บ้านหนองน้ำเย็น รพ.สต.พลา
- โรงพยาบาลชุมชน 2 แห่ง ได้แก่ โรงพยาบาลบ้านฉาง โรงพยาบาลสัตหีบ กม. 10

จากข้อมูลจำนวนบุคลากรทางการแพทย์ และสัดส่วนบุคลากรทางการแพทย์ต่อความต้องการใช้บริการของแต่ละสถานบริการสาธารณสุขในพื้นที่ศึกษาโครงการ รายละเอียดแสดงดัง **ตารางที่ 3.7-45** สามารถสรุปได้ว่าสถานบริการสาธารณสุขส่วนใหญ่ไม่เพียงพอต่อการให้บริการของประชาชน ยกเว้น รพ.สต.บ้านสระแก้ว ที่มีจำนวนพยาบาลวิชาชีพเพียงพอต่อประชากรตำบลสำนักท้อน รพ.สต.พลา ที่มีจำนวนพยาบาลวิชาชีพเพียงพอต่อประชากรตำบลพลา และโรงพยาบาลบ้านฉางมีจำนวนบุคลากรทุกประเภทเพียงพอต่อประชากรอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง

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

ตารางที่ 3.7-45 จำนวนบุคลากรทางการแพทย์และสาธารณสุขบางประเภทของสถานบริการสาธารณสุขในพื้นที่โครงการ

ลำดับ	สถานบริการ สาธารณสุข	จำนวนบุคลากร					จำนวนบุคลากรตามสัดส่วนประชากร				ความเพียงพอ
		แพทย์	ทันตแพทย์	เภสัชกร	พยาบาล วิชาชีพ	อื่นๆ	แพทย์	ทันตแพทย์	เภสัชกร	พยาบาล วิชาชีพ	
1	รพ.สต. สำนักท้อน	1	-	-	5	10	1 : 21,994	-	-	1 : 4,399	เพียงพอ ยกเว้นแพทย์
2	รพ.สต.บ้านซากหมาก	-	-	-	2	6	-	-	-	1 : 10,997	ไม่เพียงพอ
3	รพ.สต.บ้านสระแก้ว	-	-	-	8	14	-	-	-	1 : 2,749	เพียงพอ
4	รพ.สต.บ้านคลอง บางไผ่	-	-	-	3	10	-	-	-	1 : 7,331	ไม่เพียงพอ
5	รพ.สต.บ้านยายร้า	1	-	-	3	9	1 : 21,994	-	-	1 : 7,331	ไม่เพียงพอ
6	รพ.สต.บ้านเขาครุฑ	-	-	-	3	9	-	-	-	1 : 7,331	ไม่เพียงพอ
7	รพ.สต.บ้านหนอง น้ำเย็น	-	-	-	3	8	-	-	-	1 : 7,331	ไม่เพียงพอ
8	รพ.สต.ปลา	-	-	-	7	13	-	-	-	1 : 2,035	เพียงพอ
9	โรงพยาบาลบ้านฉาง	56	10	11	117	112	1 : 1,396	1 : 7,817	1 : 7,106	1 : 668	เพียงพอ
10	โรงพยาบาลสตึก กม. 10	8	7	9	71	62	1 : 20,498	1 : 23,426	1 : 18,220	1 : 2,310	ไม่เพียงพอ ยกเว้นพยาบาล วิชาชีพ
1/เกณฑ์กำหนด							1 : 10,000	1 : 10,000	1 : 12,000	1 : 5,000	

หมายเหตุ : 1/ตามเกณฑ์กำหนดจากสำนักงานหลักประกันสุขภาพแห่งชาติ (สปสช.)

ที่มา : สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดระยองและชลบุรี, 2566. จำนวนบุคลากรสาธารณสุขจากแฟ้ม PROVIDER จำแนกตาม PROVIDERTYPE เขตสุขภาพที่ 6 จังหวัดระยองและชลบุรี ปีงบประมาณ 2566. สืบค้นเมื่อวันที่ 23 ตุลาคม พ.ศ. 2566.เข้าถึงได้จาก https://hdcservice.moph.go.th/hdc/reports/page.php?cat_id=c11dad88f80061c70cd1ae96b500d017

สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดระยองและชลบุรี, 2566. ประชากรทะเบียนราษฎร จำแนกรายอายุและเพศ เขตสุขภาพที่ 6 จังหวัดระยองและชลบุรี ปี 2566. สืบค้นเมื่อวันที่ 23 ตุลาคม พ.ศ. 2566. เข้าถึงได้จาก https://hdcservice.moph.go.th/hdc/reports/page.php?cat_id=ac4eed1bddb23d6130746d62d2538fd0

2) สภาพสุขภาพอนามัย

จากการทบทวนข้อมูลสภาพสุขภาพอนามัยได้แก่ สาเหตุการเจ็บป่วยของผู้ป่วยนอกตามกลุ่มโรค 10 อันดับแรก, สาเหตุการเจ็บป่วยของผู้ป่วยในตามกลุ่มโรค 10 อันดับแรก และสาเหตุการตาย 10 อันดับแรก จากระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์สุขภาพ สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดระยองและชลบุรี พบว่า

จังหวัดระยอง

- **สาเหตุการเจ็บป่วยของผู้ป่วยนอกตามกลุ่มโรค 10 อันดับแรก**

สถิติในช่วงระยะเวลา 5 ปี ระหว่างปี พ.ศ. 2561 - 2565 ของประชาชนในจังหวัดระยอง พบว่า ช่วงปี พ.ศ. 2561 - พ.ศ. 2562 ประชาชนเจ็บป่วยด้วยโรคความดันโลหิตสูงที่ไม่มีสาเหตุมากที่สุด รองลงมา คือ การติดเชื้อของทางเดินหายใจส่วนบนแบบเฉียบพลันอื่นๆ และโรคเบาหวาน พ.ศ. 2563 และ พ.ศ. 2565 ประชาชนเจ็บป่วยด้วยโรคความดันโลหิตสูงที่ไม่มีสาเหตุมากที่สุด รองลงมา คือ โรคเบาหวาน และการติดเชื้อของทางเดินหายใจส่วนบนแบบเฉียบพลันอื่นๆ และในปี พ.ศ. 2564 ประชาชนเจ็บป่วยด้วยโรคความดันโลหิตสูงที่ไม่มีสาเหตุมากที่สุด รองลงมาคือ โรคเบาหวาน และเนื้อเยื่อผิดปกติ ตามลำดับ

- **สาเหตุการเจ็บป่วยของผู้ป่วยในตามกลุ่มโรค 10 อันดับแรก**

สถิติในช่วงระยะเวลา 5 ปี ระหว่างปี พ.ศ. 2561 - 2565 ของประชาชนในจังหวัดระยอง พบว่า ปี พ.ศ. 2561 ประชาชนเจ็บป่วยด้วยโรคปอดบวมมากที่สุด รองลงมา คือ การดูแลมารดาอื่นๆ ที่มีปัญหาเกี่ยวกับทารกในครรภ์และถุงน้ำคร่ำและปัญหาที่อาจเกิดขึ้นได้ในระยะคลอด และการบาดเจ็บกระดูกเฉพาะอื่นๆ , ไม่ระบุเฉพาะและหลายบริเวณในร่างกาย ปี พ.ศ. 2562 ประชาชนเจ็บป่วยด้วยการดูแลมารดาอื่นๆ ที่มีปัญหาเกี่ยวกับทารกในครรภ์และถุงน้ำคร่ำและปัญหาที่อาจเกิดขึ้นได้ในระยะคลอดมากที่สุด รองลงมา คือ โรคปอดบวม และการบาดเจ็บกระดูกเฉพาะอื่นๆ , ไม่ระบุเฉพาะและหลายบริเวณในร่างกาย ปี พ.ศ. 2563 ประชาชนเจ็บป่วยด้วยการดูแลมารดาอื่นๆ ที่มีปัญหาเกี่ยวกับทารกในครรภ์และถุงน้ำคร่ำและปัญหาที่อาจเกิดขึ้นได้ในระยะคลอดมากที่สุด รองลงมา คือ ภาวะอื่น ๆ ในระยะปริกำเนิด และโลหิตจางอื่นๆ ปี พ.ศ. 2564 ประชาชนเจ็บป่วยด้วยโรคปอดบวมมากที่สุด รองลงมา คือ การติดเชื้อของทางเดินหายใจส่วนบนแบบเฉียบพลันอื่นๆ และการดูแลมารดาอื่นๆ ที่มีปัญหาเกี่ยวกับทารกในครรภ์และถุงน้ำคร่ำและปัญหาที่อาจเกิดขึ้นได้ในระยะคลอด ปี พ.ศ. 2565 ประชาชนเจ็บป่วยด้วยการติดเชื้อของทางเดินหายใจส่วนบนแบบเฉียบพลันอื่นๆ มากที่สุด รองลงมา คือ โรคปอดบวม และคออักเสบเฉียบพลันและต่อมทอนซิลอักเสบเฉียบพลัน ตามลำดับ

- **สาเหตุการตาย 10 อันดับแรก**

สถิติในช่วงระยะเวลา 5 ปี ระหว่างปี พ.ศ. 2561 - 2565 ของประชาชนในจังหวัดระยอง พบว่า ปี พ.ศ. 2561 ประชาชนมีสาเหตุการตายมากที่สุด คือ หัวใจล้มเหลวไม่ระบุรายละเอียด รองลงมาคือ การติดเชื้อในกระแสเลือด ไม่ระบุชนิด และวัยชรา ปี พ.ศ. 2562 ประชาชนมีสาเหตุการตายมากที่สุด คือ หัวใจล้มเหลวไม่ระบุรายละเอียด รองลงมาคือ การติดเชื้อในกระแสเลือด ไม่ระบุชนิด และโรคเสื่อมของสมองในวัยชรา มิได้จำแนกไว้ที่ใด ช่วงปี พ.ศ. 2563 - พ.ศ. 2564 ประชาชนมีสาเหตุการตายมากที่สุด คือ โรคเสื่อมของสมองในวัยชรา มิได้จำแนกไว้ที่ใด รองลงมาคือ การติดเชื้อในกระแสเลือด ไม่ระบุชนิด และหัวใจล้มเหลวไม่ระบุรายละเอียด ปี พ.ศ. 2565 ประชาชน

มีสาเหตุการตายมากที่สุด คือ โรคเสื่อมของสมองในวัยชรา มิได้จำแนกไว้ที่ใด รองลงมาคือ หัวใจล้มเหลวไม่ระบุ
รายละเอียด และการติดเชื้อในกระแสเลือด ไม่ระบุชนิด ตามลำดับ

จังหวัดชลบุรี

- **สาเหตุการเจ็บป่วยของผู้ป่วยนอกตามกลุ่มโรค 10 อันดับแรก**

สถิติในช่วงระยะเวลา 5 ปี ระหว่างปี พ.ศ. 2561 - 2565 ของประชาชนในจังหวัดชลบุรี พบว่า
ช่วงปี พ.ศ. 2561 - พ.ศ. 2562 ประชาชนเจ็บป่วยด้วยโรคความดันโลหิตสูงที่ไม่มีสาเหตุมา รองลงมา คือ การติดเชื้อ
ของทางเดินหายใจส่วนบนแบบเฉียบพลันอื่นๆ และโรคเบาหวาน ปี พ.ศ. 2563 และ พ.ศ. 2565 ประชาชนเจ็บป่วย
ด้วยโรคความดันโลหิตสูงที่ไม่มีสาเหตุมามากที่สุด รองลงมา คือ โรคเบาหวาน และการติดเชื้อของทางเดินหายใจ
ส่วนบนแบบเฉียบพลันอื่นๆ และปี พ.ศ. 2564 ประชาชนเจ็บป่วยด้วยโรคความดันโลหิตสูงที่ไม่มีสาเหตุมาที่สุด
รองลงมาคือ โรคเบาหวาน และ เนื้อเยื่อผิดปกติ ตามลำดับ

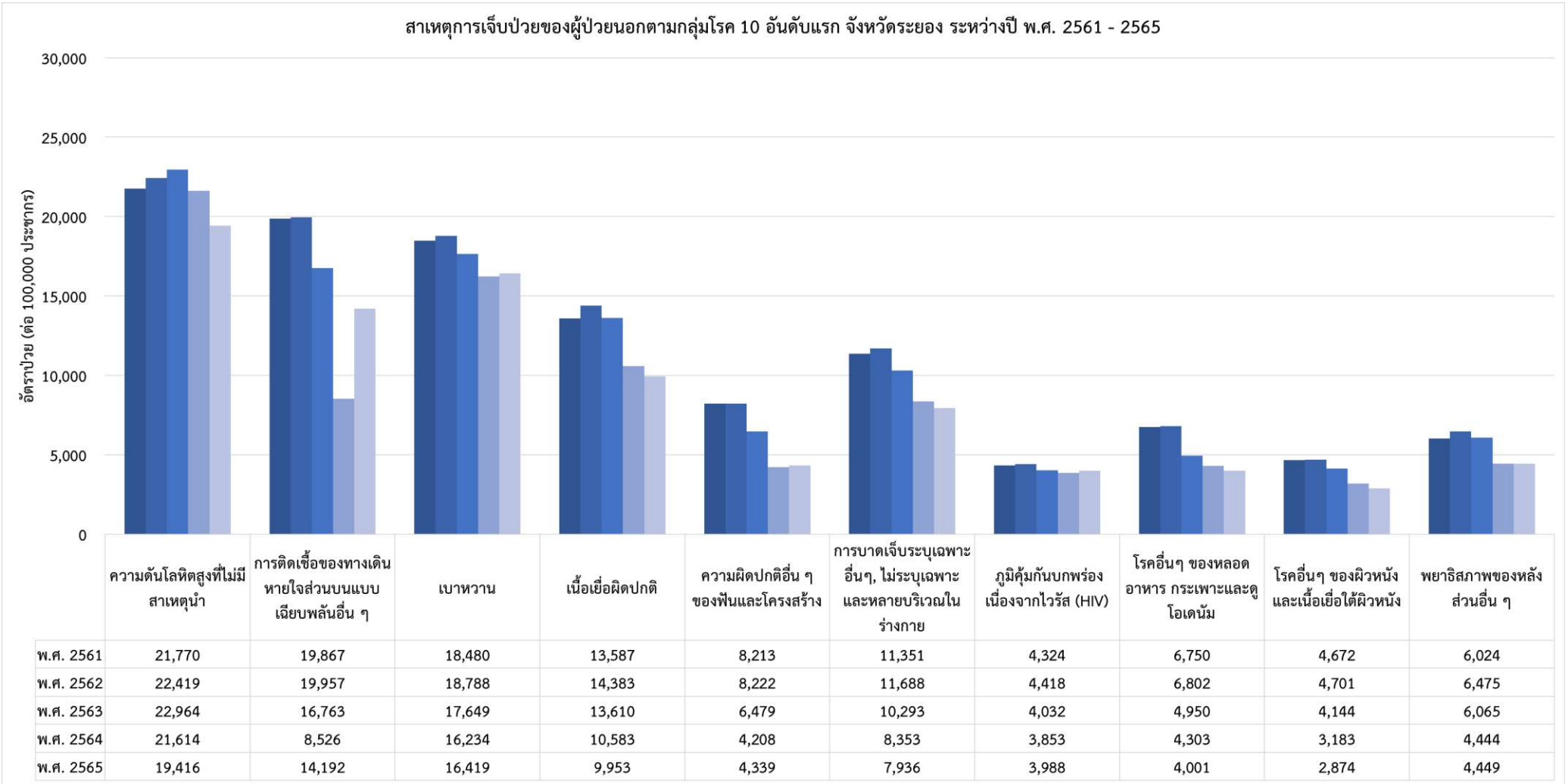
- **สาเหตุการเจ็บป่วยของผู้ป่วยในตามกลุ่มโรค 10 อันดับแรก**

สถิติในช่วงระยะเวลา 5 ปี ระหว่างปี พ.ศ. 2561 - 2565 ของประชาชนในจังหวัดชลบุรี พบว่า
ปี พ.ศ. 2561 ประชาชนเจ็บป่วยด้วยโรคปอดบวมมากที่สุด รองลงมา คือ การดูแลมารดาอื่นๆ ที่มีปัญหาเกี่ยวกับทารก
ในครรภ์และถุงน้ำคร่ำและปัญหาที่อาจเกิดขึ้นได้ในระยะคลอด และภาวะแทรกซ้อนอื่นๆ ของการตั้งครรภ์ และการ
คลอด ปี พ.ศ. 2562 ประชาชนเจ็บป่วยด้วยการดูแลมารดาอื่นๆ ที่มีปัญหาเกี่ยวกับทารกในครรภ์และถุงน้ำคร่ำ
และปัญหาที่อาจเกิดขึ้นได้ในระยะคลอดมากที่สุด รองลงมา คือ โรคปอดบวม และภาวะแทรกซ้อนอื่นๆ ของ
การตั้งครรภ์ และการคลอด ปี พ.ศ. 2563 ประชาชนเจ็บป่วยด้วยการดูแลมารดาอื่นๆ ที่มีปัญหาเกี่ยวกับทารกในครรภ์
และถุงน้ำคร่ำและปัญหาที่อาจเกิดขึ้นได้ในระยะคลอดมากที่สุด รองลงมา ภาวะแทรกซ้อนอื่นๆ ของการตั้งครรภ์
และการคลอด และโรคปอดบวม ปี พ.ศ. 2564 ประชาชนเจ็บป่วยด้วยโรคปอดบวม มากที่สุด รองลงมา คือ การติดเชื้อ
ของทางเดินหายใจส่วนบนแบบเฉียบพลันอื่นๆ และการดูแลมารดาอื่นๆ ที่มีปัญหาเกี่ยวกับทารกในครรภ์และ
ถุงน้ำคร่ำและปัญหาที่อาจเกิดขึ้นได้ในระยะคลอด ปี พ.ศ. 2565 ประชาชนเจ็บป่วยด้วยโรคปอดบวมมากที่สุด
รองลงมา คือ การติดเชื้อของทางเดินหายใจส่วนบนแบบเฉียบพลันอื่น ๆ และคออักเสบเฉียบพลันและต่อมทอนซิล
อักเสบเฉียบพลัน ตามลำดับ

- **สาเหตุการตาย 10 อันดับแรก**

สถิติในช่วงระยะเวลา 5 ปี ระหว่างปี พ.ศ. 2561 - 2565 ของประชาชนในจังหวัดชลบุรี พบว่า
ช่วงปี พ.ศ. 2561 และ พ.ศ. 2564 ประชาชนมีสาเหตุการตายมากที่สุด คือ วัยชรา รองลงมาคือ หัวใจล้มเหลวไม่ระบุ
รายละเอียด และการติดเชื้อในกระแสเลือด ไม่ระบุชนิด ปี พ.ศ. 2562 ประชาชนมีสาเหตุการตายมากที่สุด คือ วัยชรา
รองลงมาคือ การติดเชื้อในกระแสเลือด ไม่ระบุชนิด และสาเหตุการตายอื่นที่ไม่ชัดเจนและไม่ระบุรายละเอียด
ปี พ.ศ. 2563 ประชาชนมีสาเหตุการตายมากที่สุด คือ หัวใจล้มเหลวไม่ระบุรายละเอียด รองลงมาคือ วัยชรา และ
การติดเชื้อในกระแสเลือด ไม่ระบุชนิด ปี พ.ศ. 2565 ประชาชนมีสาเหตุการตายมากที่สุด คือ วัยชรา รองลงมาคือ
หัวใจล้มเหลวไม่ระบุรายละเอียด และหัวใจล้มเหลว ตามลำดับ

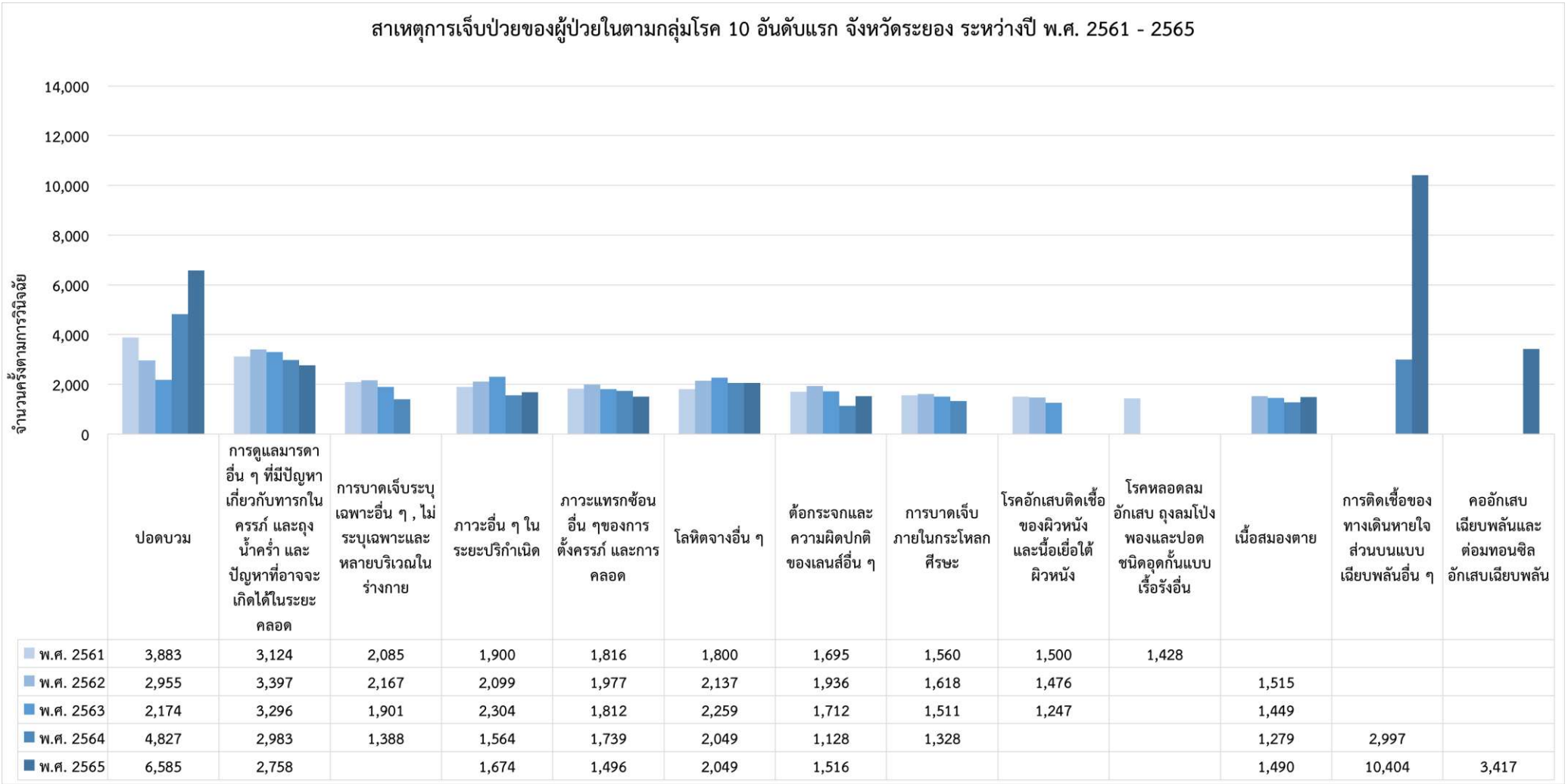
รายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม สำหรับโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ
ที่อาจมีผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติคุณภาพสิ่งแวดล้อม สุขภาพ อนามัย คุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนอย่างรุนแรง
โครงการก่อสร้างทางวิ่งและทางขับที่ 2 สนามบินนานาชาติอู่ตะเภา อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง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



ที่มา : ดัดแปลงจากระบบบริการสาธารณสุข สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดระยอง. พ.ศ. 2566.

รูปที่ 3.7-18 สาเหตุการป่วยของผู้ป่วยนอกตามกลุ่มโรค 10 อันดับแรก จังหวัดระยอง ระหว่างปี พ.ศ. 2561 - 2565

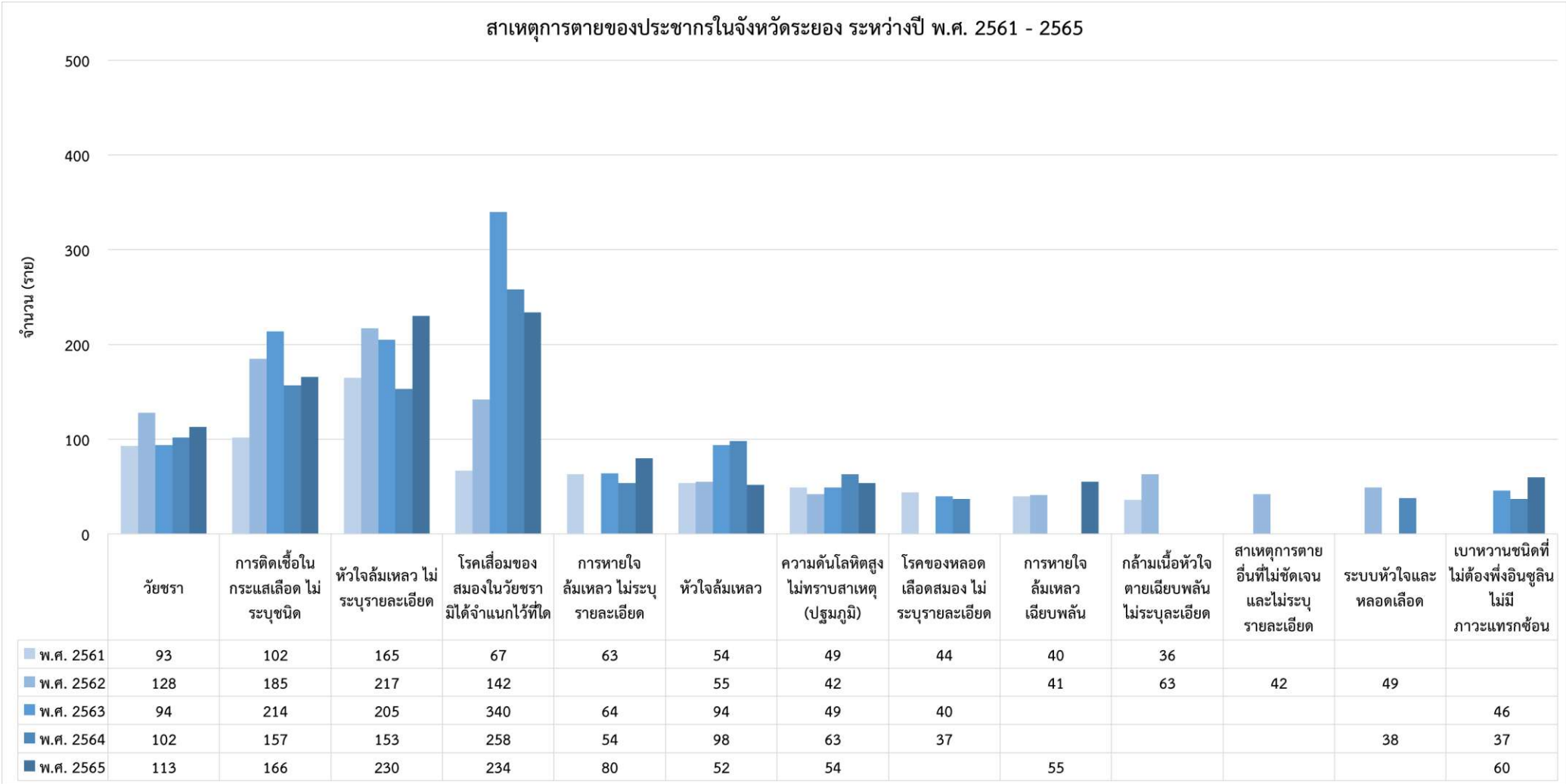
รายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม สำหรับโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ
ที่อาจมีผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติคุณภาพสิ่งแวดล้อม สุขภาพ อนามัย คุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนอย่างรุนแรง
โครงการก่อสร้างทางวิ่งและทางขับที่ 2 สนามบินนานาชาติอู่ตะเภา อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง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



ที่มา : ดัดแปลงจากระบบบริการสาธารณสุข สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดระยอง. พ.ศ. 2566.

รูปที่ 3.7-19 สาเหตุการป่วยของผู้ป่วยในตามกลุ่มโรค 10 อันดับแรก จังหวัดระยอง ระหว่างปี พ.ศ. 2561 - 2565

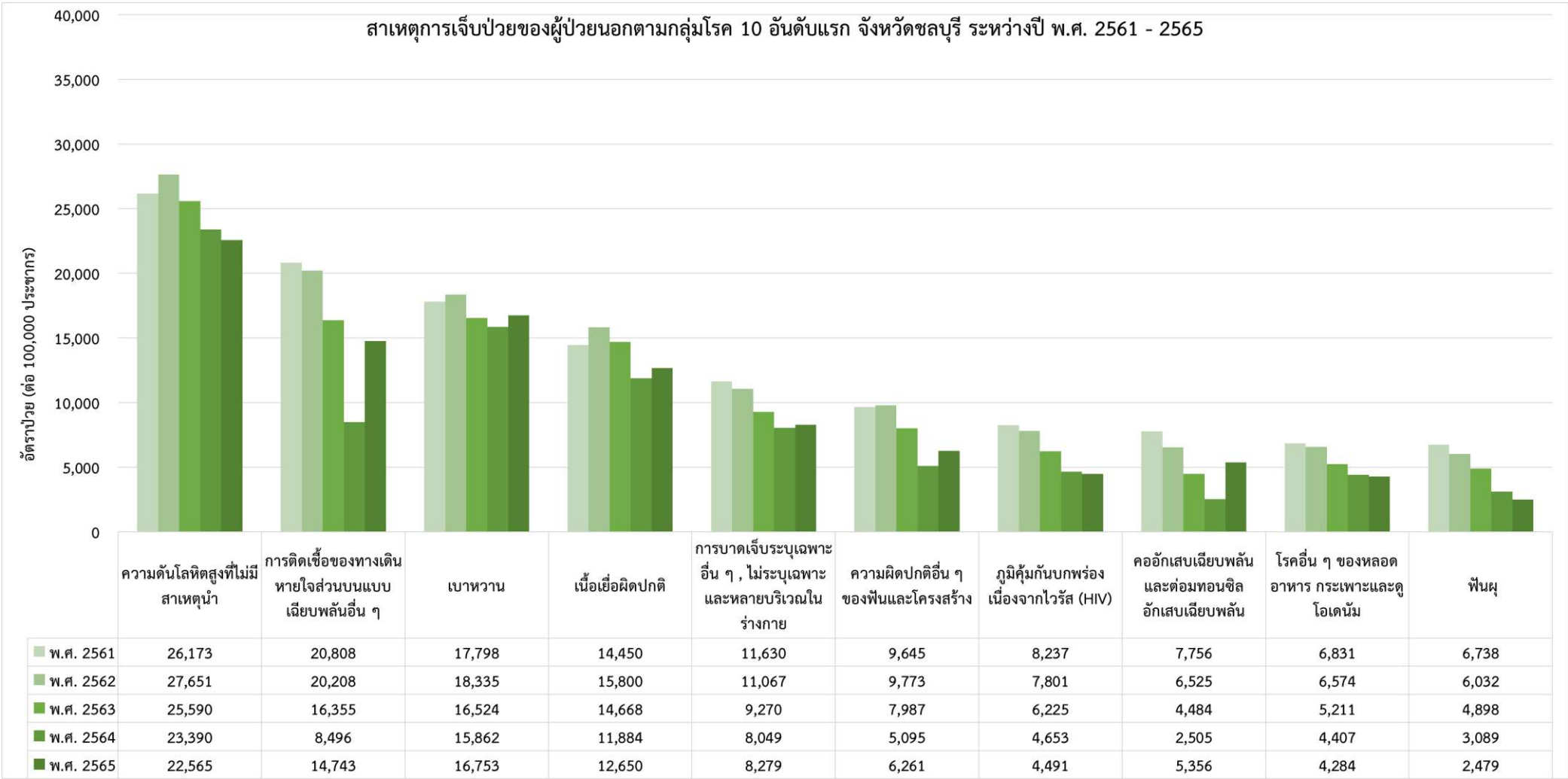
รายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม สำหรับโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ
ที่อาจมีผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติคุณภาพสิ่งแวดล้อม สุขภาพ อนามัย คุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนอย่างรุนแรง
โครงการก่อสร้างทางวิ่งและทางขับที่ 2 สนามบินนานาชาติอู่ตะเภา อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง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



ที่มา : ดัดแปลงจากระบบบริการสาธารณสุข สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดระยอง. พ.ศ. 2566.

รูปที่ 3.7-20 สาเหตุการตาย 10 อันดับแรก จังหวัดระยอง ระหว่างปี พ.ศ. 2561 - 2565

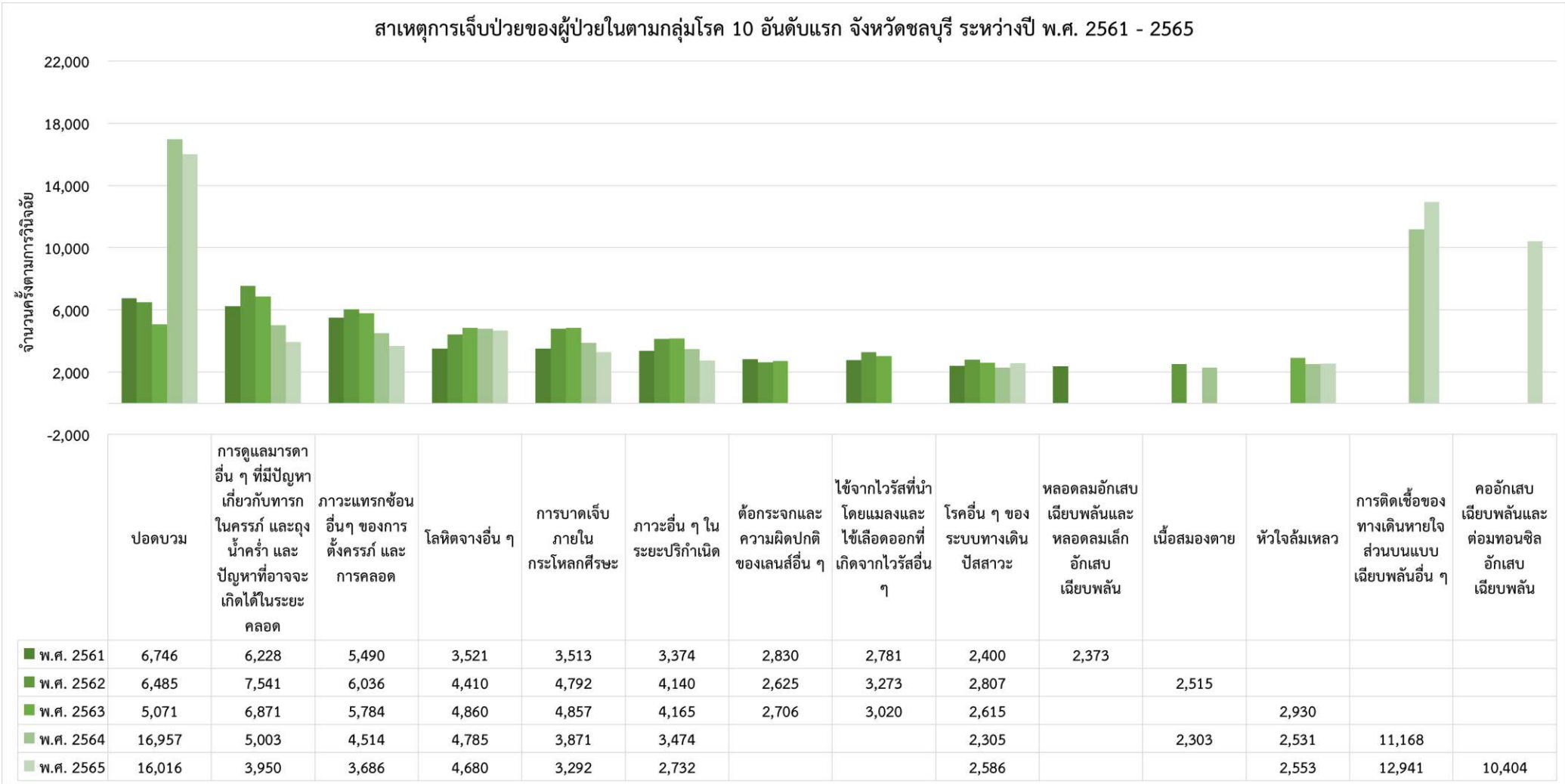
รายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม สำหรับโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ
ที่อาจมีผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติคุณภาพสิ่งแวดล้อม สุขภาพ อนามัย คุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนอย่างรุนแรง
โครงการก่อสร้างทางวิ่งและทางขับที่ 2 สนามบินนานาชาติอู่ตะเภา อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง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



ที่มา : ดัดแปลงจากระบบบริการสาธารณสุข สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดชลบุรี. พ.ศ. 2566.

รูปที่ 3.7-21 สาเหตุการป่วยของผู้ป่วยนอกตามกลุ่มโรค 10 อันดับแรก จังหวัดชลบุรี ระหว่างปี พ.ศ. 2561 - 2565

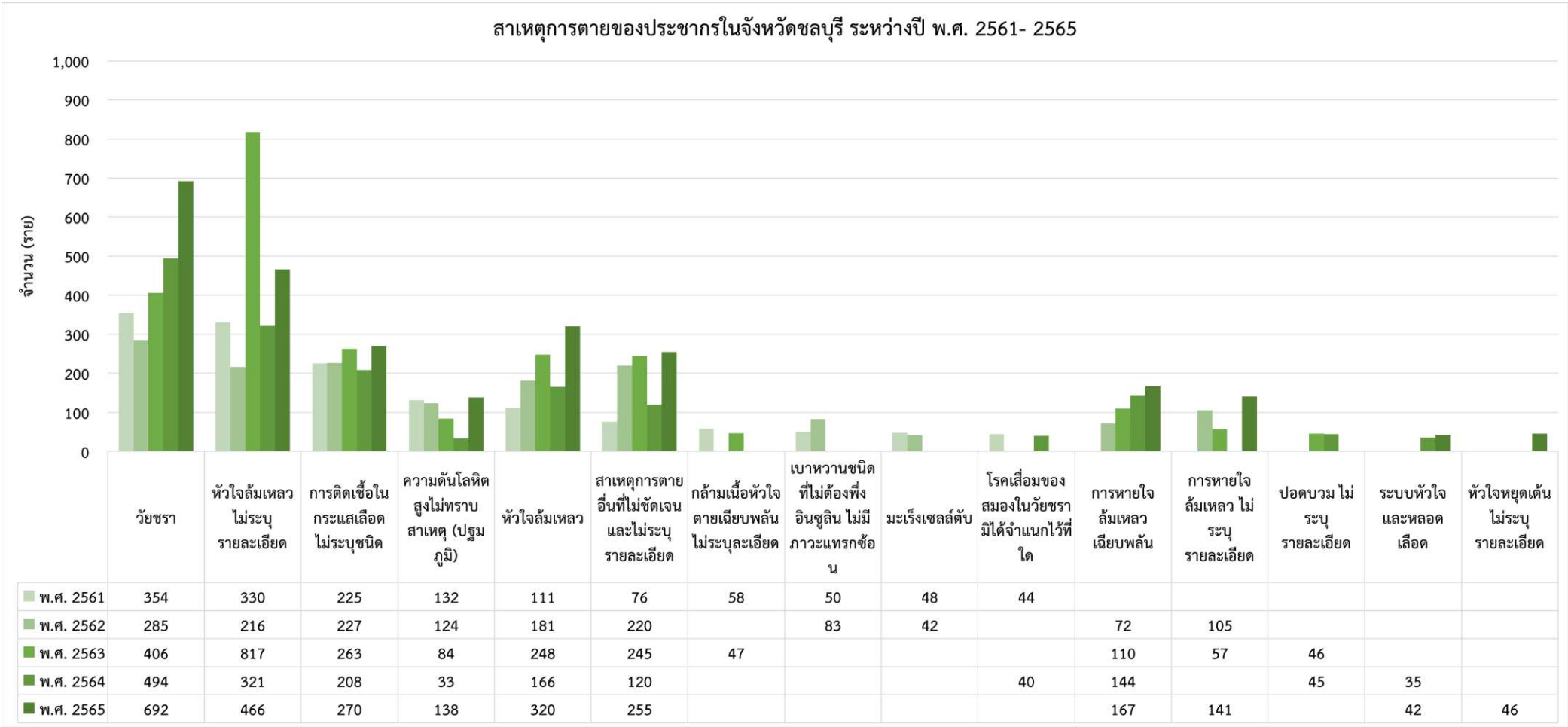
รายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม สำหรับโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ
ที่อาจมีผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติคุณภาพสิ่งแวดล้อม สุขภาพ อนามัย คุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนอย่างรุนแรง
โครงการก่อสร้างทางวิ่งและทางขับที่ 2 สนามบินนานาชาติอู่ตะเภา อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง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



ที่มา : ดัดแปลงจากระบบบริการสาธารณสุข สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดชลบุรี. พ.ศ. 2566.

รูปที่ 3.7-22 สาเหตุการป่วยของผู้ป่วยในตามกลุ่มโรค 10 อันดับแรก จังหวัดชลบุรี ระหว่างปี พ.ศ. 2561 - 2565

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



ที่มา : ดัดแปลงจากระบบบริการสาธารณสุข สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดชลบุรี. พ.ศ. 2566.

รูปที่ 3.7-23 สาเหตุการตาย 10 อันดับแรก จังหวัดชลบุรี ระหว่างปี พ.ศ. 2561 - 2565

3) ข้อมูลสาธารณสุขในระดับพื้นที่โครงการ

จากการตรวจสอบสถานบริการสาธารณสุขบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการในระยะ 2,000 เมตร จากขอบเขตพื้นที่โครงการ พบ 4 แห่ง โดยเรียงลำดับสถานบริการสาธารณสุขจากใกล้ไปไกลพื้นที่โครงการ ดังนี้ ศูนย์บริการสาธารณสุขชุมชนอีสเทอร์น - หนองม่วง, โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลพลา, โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านคลองบางไผ่, โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านสระแก้ว ตามลำดับ รายละเอียดดังนี้

● โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลพลา

- บุคลากรทางการแพทย์จำนวน 20 คน แสดงดังตารางที่ 3.7-45 โดยจำนวนบุคลากรประเภทพยาบาลวิชาชีพเพียงพอต่อการให้บริการของประชาชน
- มีอัตราการให้บริการของผู้ป่วยนอก ปี พ.ศ. 2561 ถึง พ.ศ. 2565 เท่ากับ 2.09 2.23 2.28 2.13 และ 2.33 ตามลำดับ แสดงดังตารางที่ 3.7-46
- สาเหตุการป่วยของผู้ป่วยนอกตามกลุ่มโรค 10 อันดับแรก จากสถิติในช่วงระยะเวลา 5 ปี ระหว่างปี พ.ศ.2561 - 2565 ของโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลพลา พบว่า ช่วงปี พ.ศ. 2561 ถึง พ.ศ. 2563 ประชาชนเจ็บป่วยด้วยการติดเชื้อของทางเดินหายใจส่วนบนแบบเฉียบพลันอื่นๆ มากที่สุด รองลงมา คือ โรคความดันโลหิตสูงที่ไม่มีสาเหตุ และเบาหวาน ในปี พ.ศ. 2564 ประชาชนเจ็บป่วยด้วยโรคความดันโลหิตสูงที่ไม่มีสาเหตุมากที่สุด รองลงมา คือ โรคเบาหวาน และการติดเชื้อของทางเดินหายใจส่วนบนแบบเฉียบพลันอื่นๆ และ ปี พ.ศ. 2565 ประชาชนเจ็บป่วยด้วยการติดเชื้อของทางเดินหายใจส่วนบนแบบเฉียบพลันอื่นๆ มากที่สุด รองลงมา คือ เนื้อเยื่อผิดปกติ และ ปวดท้องและปวดอุ้งเชิงกราน ตามลำดับ แสดงดังรูปที่ 3.7-24

● โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านคลองบางไผ่

- บุคลากรทางการแพทย์จำนวน 13 คน แสดงดังตารางที่ 3.7-45 ไม่เพียงพอต่อการให้บริการประชาชน
- มีอัตราการให้บริการของผู้ป่วยนอก ปี พ.ศ. 2561 ถึง พ.ศ. 2565 เท่ากับ 3.09 3.06 3.20 3.18 และ 2.72 ตามลำดับ แสดงดังตารางที่ 3.7-46
- สาเหตุการป่วยของผู้ป่วยนอกตามกลุ่มโรค 10 อันดับแรก จากสถิติในช่วงระยะเวลา 5 ปี ระหว่างปี พ.ศ.2561 - 2565 ของโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านคลองบางไผ่ พบว่า ช่วงปี พ.ศ. 2561 ถึง พ.ศ. 2562 และ ปี พ.ศ. 2565 ประชาชนเจ็บป่วยด้วยโรคความดันโลหิตสูงที่ไม่มีสาเหตุมากที่สุด รองลงมา คือ การติดเชื้อของทางเดินหายใจส่วนบนแบบเฉียบพลันอื่นๆ และ โรคเบาหวาน ช่วงปี พ.ศ. 2563 ถึง พ.ศ. 2564 ประชาชนเจ็บป่วยด้วยโรคความดันโลหิตสูงที่ไม่มีสาเหตุมากที่สุด รองลงมา คือ การติดเชื้อของทางเดินหายใจส่วนบนแบบเฉียบพลันอื่นๆ และ เนื้อเยื่อผิดปกติ ตามลำดับแสดงดังรูปที่ 3.7-25

● **โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านสระแก้ว**

- บุคลากรทางการแพทย์จำนวน 22 คน แสดงดังตารางที่ 3.7-45 โดยจำนวนบุคลากรประเภทพยาบาลวิชาชีพเพียงพอต่อการให้บริการของประชาชน
- มีอัตราการให้บริการของผู้ป่วยนอก ปี พ.ศ. 2561 ถึง พ.ศ. 2565 เท่ากับ 3.01 2.45 2.50 2.35 และ 2.30 ตามลำดับ แสดงดังตารางที่ 3.7-46
- สาเหตุการป่วยของผู้ป่วยนอกตามกลุ่มโรค 10 อันดับแรก จากสถิติในช่วงระยะเวลา 5 ปี ระหว่างปี พ.ศ.2561 - 2565 ของโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านสระแก้ว พบว่า ปี พ.ศ. 2561 ประชาชนเจ็บป่วยด้วยโรคความดันโลหิตสูงที่ไม่มีสาเหตุ นำมากที่สุด รองลงมา คือ การติดเชื้อของทางเดินหายใจส่วนบนแบบเฉียบพลันอื่นๆ และ ฟันผุ ปี พ.ศ. 2562, พ.ศ. 2565 ประชาชนเจ็บป่วยด้วยการติดเชื้อของทางเดินหายใจส่วนบนแบบเฉียบพลันอื่นๆ มากที่สุด รองลงมา คือ โรคความดันโลหิตสูงที่ไม่มีสาเหตุ นำ และ โรคเบาหวานในปี พ.ศ. 2563 ประชาชนเจ็บป่วยด้วยฟันผุมากที่สุด รองลงมา คือ การติดเชื้อของทางเดินหายใจส่วนบนแบบเฉียบพลันอื่นๆ และโรคเบาหวาน และ ปี พ.ศ. 2564 ประชาชนเจ็บป่วยด้วยการติดเชื้อของทางเดินหายใจส่วนบนแบบเฉียบพลันอื่นๆ มากที่สุด รองลงมา คือ โรคความดันโลหิตสูงที่ไม่มีสาเหตุ นำ และ เนื้อเยื่อผิดปกติ ตามลำดับ แสดงดังรูปที่ 3.7-26

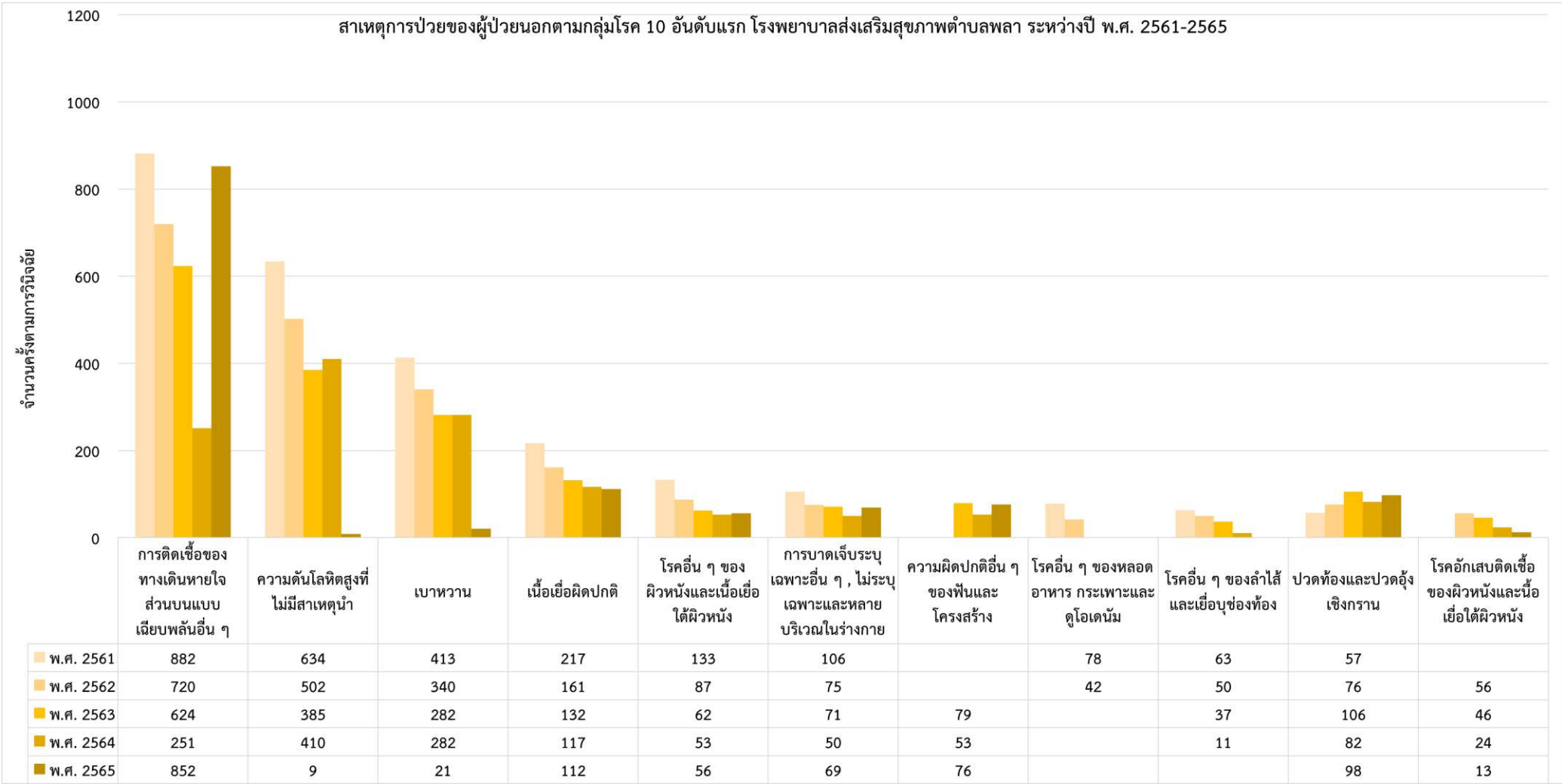
รายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม สำหรับโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ
ที่อาจมีผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติคุณภาพสิ่งแวดล้อม สุขภาพ อนามัย คุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนอย่างรุนแรง
โครงการก่อสร้างทางวิ่งและทางขับที่ 2 สนามบินนานาชาติอู่ตะเภา อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง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

ตารางที่ 3.7-46 อัตราการใช้บริการของผู้ป่วยนอก (ครั้งต่อคน/ปี) ระหว่าง พ.ศ. 2561 - 2565

สถานบริการสาธารณสุข	ปี พ.ศ. 2561			ปี พ.ศ. 2562			ปี พ.ศ. 2563			ปี พ.ศ. 2564			ปี พ.ศ. 2565		
	คน	ครั้ง	อัตรา	คน	ครั้ง	อัตรา	คน	ครั้ง	อัตรา	คน	ครั้ง	อัตรา	คน	ครั้ง	อัตรา
1. โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลพล	6,015	12,591	2.09	6,912	15,402	2.23	5,451	12,421	2.28	4,979	10,607	2.13	3,090	7,196	2.33
2. โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านคลองบางไผ่	3,352	10,353	3.09	3,276	10,022	3.06	3,111	9,962	3.20	3,280	10,446	3.18	3,016	8,202	2.72
3. โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านสระแก้ว	3,008	9,040	3.01	3,045	7,465	2.45	2,716	6,781	2.50	2,537	5,962	2.35	2,668	6,128	2.30

ที่มา : สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดระยอง พ.ศ. 2566. อัตราการใช้บริการผู้ป่วยนอก จำแนกกลุ่มสิทธิ (ครั้งต่อคนต่อปี). สืบค้นเมื่อวันที่ 27 ตุลาคม พ.ศ. 2566. จาก https://hdcservice.moph.go.th/hdc/reports/report.php?source=pformatted/format1.php&cat_id=%209d8c311d6336373d40437c4423508cad&id=4b35d96e225bf34a16774b13705250f4

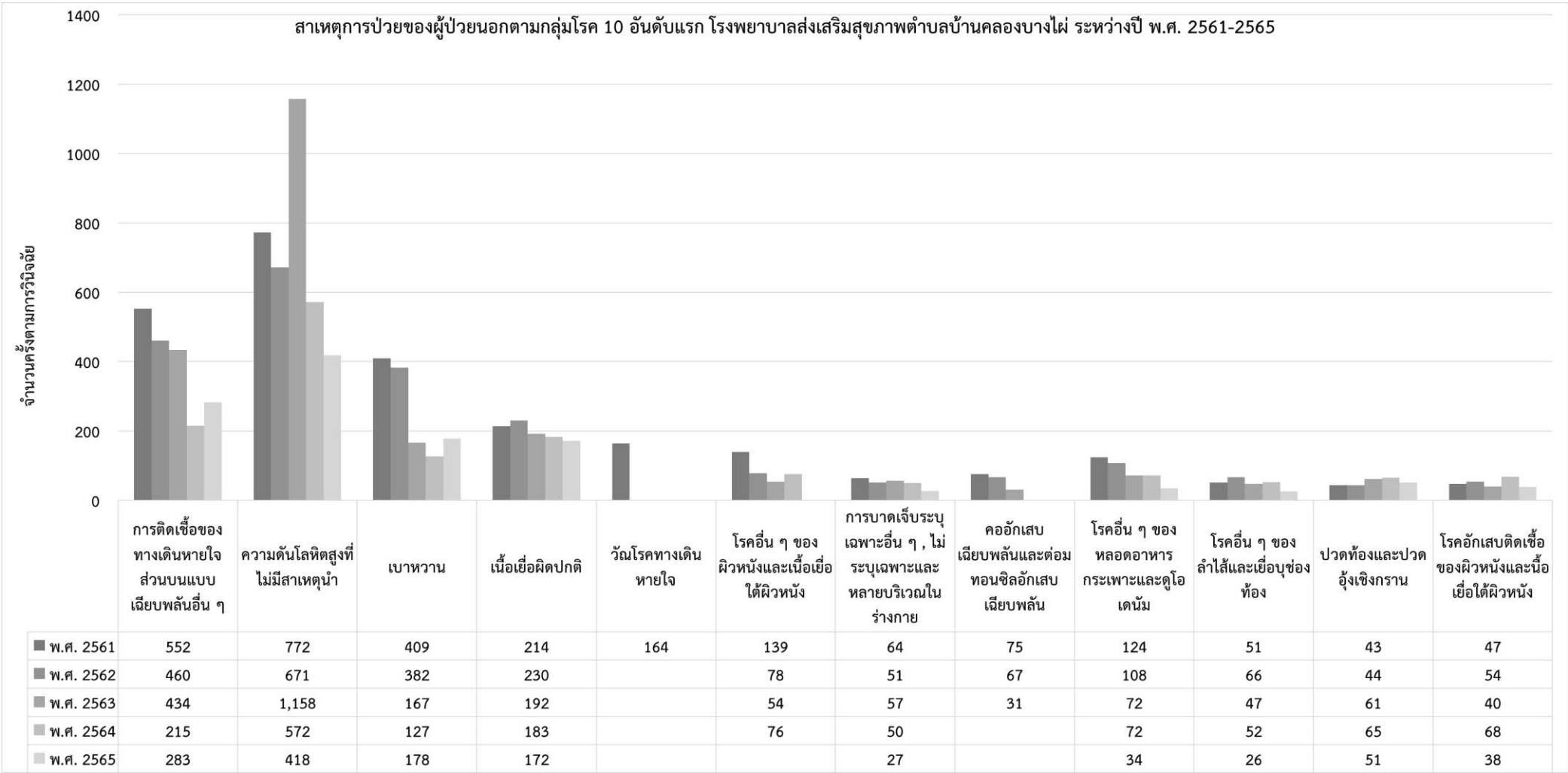
รายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม สำหรับโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ
ที่อาจมีผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติคุณภาพสิ่งแวดล้อม สุขภาพ อนามัย คุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนอย่างรุนแรง
โครงการก่อสร้างทางวิ่งและทางขับที่ 2 สนามบินนานาชาติอู่ตะเภา อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง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



ที่มา : ดัดแปลงจากระบบบริการสาธารณสุข สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดระยอง. พ.ศ. 2566.

รูปที่ 3.7-24 สาเหตุการป่วยของผู้ป่วยนอกตามกลุ่มโรค 10 อันดับแรก โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลพลลา ระหว่างปี พ.ศ. 2561 - 2565

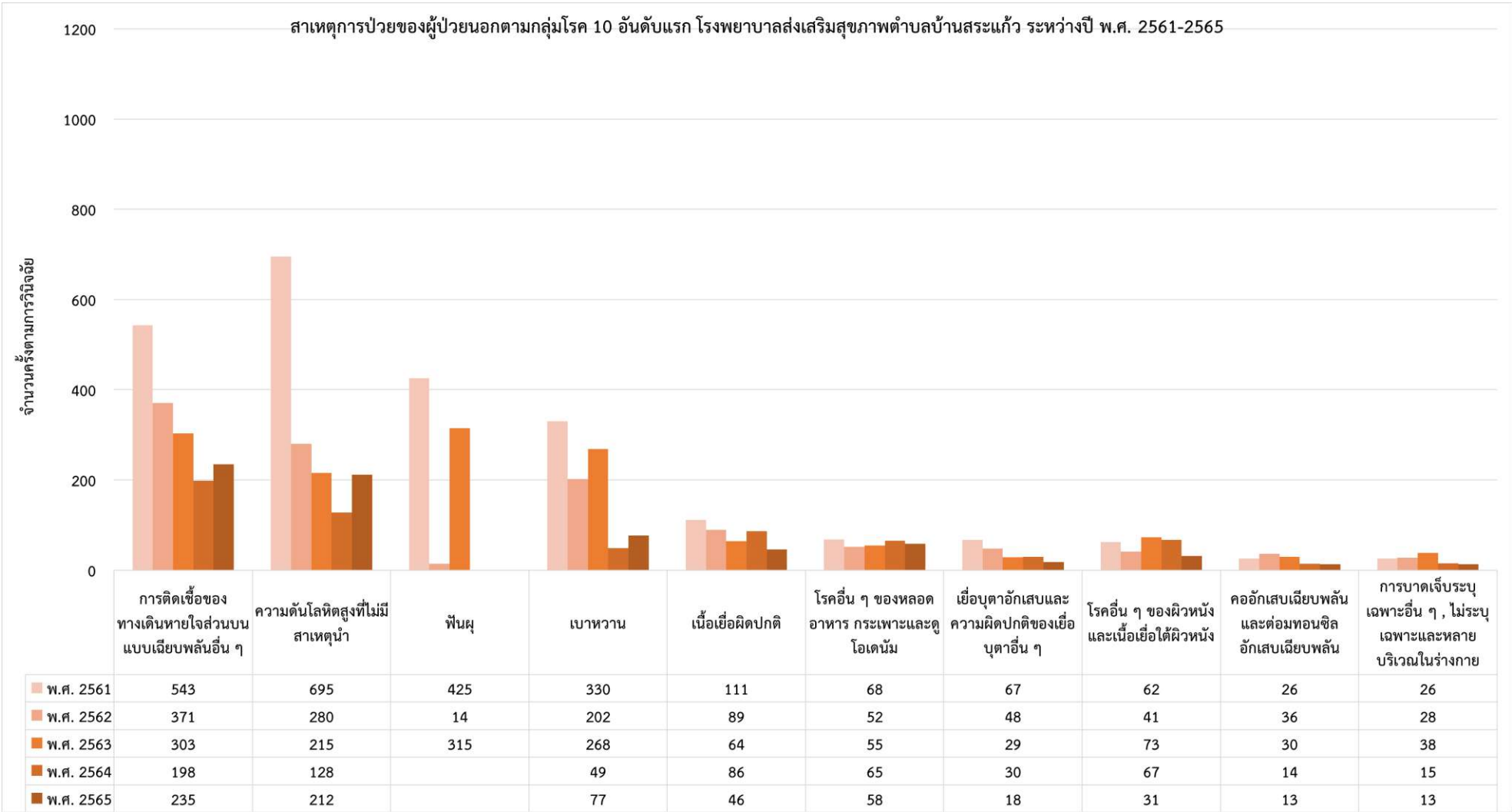
รายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม สำหรับโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ
ที่อาจมีผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติคุณภาพสิ่งแวดล้อม สุขภาพ อนามัย คุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนอย่างรุนแรง
โครงการก่อสร้างทางวิ่งและทางขับที่ 2 สนามบินนานาชาติอู่ตะเภา อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง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



ที่มา : ดัดแปลงจากระบบบริการสาธารณสุข สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดระยอง. พ.ศ. 2566.

รูปที่ 3.7-25 สาเหตุการป่วยของผู้ป่วยนอกตามกลุ่มโรค 10 อันดับแรก โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านคลองบางไผ่ ระหว่างปี พ.ศ. 2561 - 2565

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



ที่มา : ดัดแปลงจากระบบบริการสาธารณสุข สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดระยอง. พ.ศ. 2566.

รูปที่ 3.7-26 สาเหตุการป่วยของผู้ป่วยนอกตามกลุ่มโรค 10 อันดับแรก โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านสระแก้ว ระหว่างปี พ.ศ. 2561 - 2565

3.7.3 อาชีวอนามัยและความปลอดภัย

3.7.3.1 ขอบเขตการศึกษา

เพื่อศึกษาสถานการณ์ปัจจุบันด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัยของพนักงานในพื้นที่ศึกษาโครงการ เพื่อประเมินผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้างและการดำเนินงานโครงการต่อการบาดเจ็บเนื่องจากอุบัติเหตุจากการทำงานของพนักงาน และเสนอแนะมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น หากการพัฒนาโครงการก่อให้เกิดผลกระทบ

3.7.3.2 วิธีการศึกษา

รวบรวมข้อมูลอุบัติเหตุและอันตรายที่เกิดจากการก่อสร้างอาคาร โรคที่เกิดจากการทำงาน การควบคุม จัดการ จากวารสารที่เกี่ยวข้อง เช่น วารสารวิจัยสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น วารสารเซฟตี้แมนเนจเมนต์ (Safety Management) วารสารเพื่อความปลอดภัยและอนามัยในการทำงานของสังคมไทย และสถิติการประสบ อันตรายหรือเจ็บป่วยเนื่องจากการทำงาน จำแนกตามความรุนแรงและสาเหตุที่ประสบภัยบริเวณพื้นที่โครงการจาก สำนักงานประกันสังคม

3.7.3.3 ผลการศึกษา

1) อุบัติเหตุและอันตรายที่เกิดจากการก่อสร้างอาคาร

จากผลการทบทวนวารสารวิจัยสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น ปีที่ 9 ฉบับที่ 3 - 4 เดือน กรกฎาคม - ธันวาคม พ.ศ. 2559 ได้ระบุถึงสาเหตุที่ทำให้เกิดอันตรายในงานก่อสร้าง แบ่งออกเป็น 5 ประการ ได้แก่

- อุบัติเหตุที่เกิดจากตัวคนงาน ความประมาท ขาดความรู้ ความเข้าใจและจิตสำนึกด้านความปลอดภัย การละเลยมาตรการความปลอดภัยขั้นพื้นฐาน เช่น ไม่ปฏิบัติตามขั้นตอน การปฏิบัติงาน ฝ่าฝืนกฎความปลอดภัย หยอกล้อกันขณะปฏิบัติงาน เป็นต้น
- อุบัติเหตุที่เกิดจากลักษณะงานก่อสร้าง เช่น การพลัดตกจากที่สูง การพังทลายของโครงสร้าง ชั่วคราว การใช้เครื่องทุ่นแรงและเครื่องจักรกล เป็นต้น
- อุบัติเหตุที่เกิดจากสิ่งแวดล้อมในการทำงานเช่น ความสูง เสียงดัง แสงจ้าหรือมืดจนเกินไป ความสั่นสะเทือน ฝุ่น คิว้น กลิ่น เป็นต้น
- อุบัติเหตุเนื่องจากระบบบริหารจัดการด้านความปลอดภัย เนื่องจากโครงสร้างการบริหารงาน ก่อสร้างซับซ้อนมากกว่าสถานประกอบกิจการทั่วไป ผู้รับเหมาที่ปฏิบัติงานหลายบริษัท ผู้รับเหมาแต่ละบริษัทต้องรับผิดชอบงานที่ตนประมูลให้แล้วเสร็จในเวลาสั้นเพื่อจะลดค่าใช้จ่าย และได้กำไรตามที่ตั้งเป้าหมาย ดังนั้นการให้ความสำคัญกับการจัดการด้านความปลอดภัย ก็น้อยลง และทำให้ขาดจิตสำนึกด้านความปลอดภัย
- ช่วงเวลาในการปฏิบัติงาน การปฏิบัติงานในช่วงกลางคืนมีความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ มากกว่ากลางวัน

ทั้งนี้จากการทบทวนวารสารเซฟตี้ เมเนจเม้นท์ (Safety Management) วารสารเพื่อความปลอดภัยและอนามัยในการทำงานของสังคมไทย ฉบับที่ 34 เดือนกันยายน - ตุลาคม พ.ศ. 2548 ได้ระบุว่าอันตรายหรืออุบัติเหตุที่เกิดขึ้นส่วนใหญ่มาจาก บุคคลอื่นเนื่องมาจากขาดความรู้ ขาดความเอาใจใส่ ประมาท / เลินเล่อ / ละเลยหรือขาดประสบการณ์ ร้อยละ 85 รองลงมาคือ การใช้เครื่องจักรไม่ถูกต้องตามลักษณะการใช้งานหรือเครื่องจักรขาดการซ่อมบำรุง/ดูแลรักษา ร้อยละ 15 ตามลำดับ นอกจากนี้ อุบัติเหตุส่วนหนึ่งจะเกิดขึ้นกับผู้ใช้รถใช้ถนนซึ่งอยู่ในระหว่างการก่อสร้าง ขาดความระมัดระวัง ไม่คำนึงถึงป้ายจราจร ป้ายทางเบี่ยงป้ายเครื่องจักรกำลังทำงานซึ่งอุบัติเหตุจะเกิดขึ้นได้ตลอดเวลาถ้าประมาท

2) โรคที่เกิดจากการทำงาน

โรคที่เกิดจากการทำงานก่อสร้างที่พบเห็นได้บ่อย คือ โรคที่เกิดจากการสั่นสะเทือน โดยการสั่นสะเทือน แบ่งเป็น 2 กลุ่ม คือ การสั่นสะเทือนทั่วร่างกาย (Whole - Body Vibration) และการสั่นสะเทือนเฉพาะที่มือและแขน (Hand - Arm Vibration) ซึ่งก่อให้เกิดปัญหาด้านสุขภาพแตกต่างกัน โดยผู้ที่ได้รับการสั่นสะเทือนทั้งร่างกาย อาจทำให้เกิดอาการผิดปกติได้หลายแบบไม่จำเพาะ เนื่องจากไม่มีอวัยวะที่ได้รับพลังงานการสั่นสะเทือนโดยตรง แต่การสั่นสะเทือนจะทำให้เกิดการกระทบต่อร่างกายค่อนข้างกว้างและค่อนข้างมากในระยะยาว โดยอาจทำให้เกิดความเจ็บกล้ามเนื้อหรือเกิดการปวดหลังบ่อยครั้งมากขึ้นส่วนการสั่นสะเทือนที่ได้รับเฉพาะมือแขนนั้นจะทำให้ระบบการหมุนเวียนของเลือดและเส้นประสาทในส่วนนั้นผิดปกติ กล้ามเนื้อระหว่างนิ้วหัวแม่มือกับนิ้วชี้เริ่มอ่อนแรง ประสาทการรับสัมผัสที่บริเวณนิ้วมือค่อยๆ ลดลง ซึ่งอาจทำให้เกิดอาการชาและสิวจะค่อยๆ ชิด และเปลี่ยนเป็นสีขาวในเวลาต่อมา ซึ่งรู้จักกันดีว่าเป็นโรคนิ้วชิด

สำหรับด้านการได้ยิน จากคนงานได้รับฟังเสียงดังเกินกว่ากำหนดต่อเนื่องกันเป็นระยะเวลานาน อาจทำให้เกิดเสียงดังรบกวนในหู หูอื้อ ได้ยินเสียงลดลง ไม่สามารถพูดสื่อสารกันได้ในสถานที่ที่มีเสียงดัง จนร้ายแรงที่สุดคือการสูญเสียการได้ยินทั้งแบบชั่วคราวและแบบถาวร

สำหรับปัญหาฝุ่นละออง โดยฝุ่นละอองทั่วไป เช่น เศษผง เศษดิน เศษทราย ไม่เป็นอันตรายต่อร่างกายเนื่องจากระบบหายใจของมนุษย์มีกลไกในการดักจับฝุ่นละอองเหล่านี้ได้ ยกเว้นฝุ่นละอองขนาดเล็กที่ร่างกายไม่สามารถดักไว้ได้ ฝุ่นเหล่านี้จะเข้าไปในระบบหายใจเข้าไปฝังในปอดและส่งผลกระทบต่อสุขภาพค่อนข้างรุนแรง สำหรับอาการ ที่เป็นผลมาจากการที่ฝุ่นละอองเข้าไปในระบบทางเดินหายใจนั้น มีตั้งแต่อาการที่ไม่รุนแรง เช่น ไอ จาม มีน้ำมูก จนไปถึงการอักเสบของไซนัส เจ็บคอ ภูมิแพ้หอบ หรือมีไข้ หรืออาจจะมีการอักเสบของระบบทางเดินหายใจส่วนล่าง เช่น หายใจลำบาก เจ็บหน้าอก เป็นต้น นอกจากนี้ การอยู่ด้วยกันเป็นจำนวนมากของคนงานก่อสร้าง อาจทำให้เกิดการแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 หรือโรคติดต่ออื่นๆ ได้ หากไม่มีการปฏิบัติตามมาตรการหรือควบคุมดูแลที่ดี

3) การควบคุมจัดการ

จากการทบทวนวารสารวิจัยสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น ปีที่ 9 ฉบับที่ 3 - 4 เดือนกรกฎาคม - ธันวาคม พ.ศ. 2559 พบว่าการจัดการความปลอดภัยในงานก่อสร้าง การมีส่วนร่วมของพนักงานในองค์กรเป็นมาตรการที่ดีด้านความปลอดภัย ระบบการป้องกันและควบคุมด้านความปลอดภัยการจัดการด้านความปลอดภัย และบทบาทหน้าที่ในการจัดการ เป็นส่วนสำคัญของระบบการจัดการแผนตอบโต้ภาวะฉุกเฉิน

การควบคุมที่ได้มาตรฐานการประเมินผล การตรวจประเมินด้านความปลอดภัยและกระบวนการด้านความปลอดภัย การกระตุ้นพฤติกรรมความปลอดภัยโดยการให้รางวัลและการลงโทษช่วยสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัย การเปลี่ยนทัศนคติด้านความปลอดภัยตระหนักถึงอันตรายที่จะเกิดขึ้น เป็นต้น สามารถแบ่งการควบคุมจัดการออกเป็น 3 ส่วนหลัก ดังนี้

1. ความปลอดภัยในสถานที่ก่อสร้าง บริเวณทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับการก่อสร้าง เช่น บริเวณที่จัดเก็บวัสดุ โกดังเก็บเครื่องมือ เครื่องจักร เป็นต้น ให้แบ่งพื้นที่เป็นสัดส่วน และกำหนดแนวปฏิบัติในสถานที่ก่อสร้าง เพื่อความปลอดภัยตามกฎหมายและมาตรฐานดังนี้

- ทำรั้วกันโดยรอบบริเวณก่อสร้างทั้งหมด เพื่อป้องกันผู้ไม่เกี่ยวข้องเข้ามาในเขตก่อสร้าง ถ้าเป็นอาคารสูงอยู่ใกล้ชุมชนต้องทำรั้วพร้อมทำหลังคาคลุมทางเดินที่ติดรั้วกัน เพื่อป้องกันเศษวัสดุตกกระเด็นเป็นอันตรายต่อผู้สัญจรไปมาภายนอก
- แบ่งพื้นที่ก่อสร้างอย่างชัดเจน เช่น พื้นที่พักอาศัยต้องแยกออกจากบริเวณก่อสร้าง พื้นที่จัดเก็บวัสดุและอุปกรณ์ เป็นต้น พื้นที่อันตราย ต้องมีป้ายเตือน ข้อห้ามหรือข้อปฏิบัติสำหรับผู้ปฏิบัติงาน
- รอบตัวอาคารติดตั้งแผ่นกันวัตถุตกกระเด็นและตาข่ายคลุมอีกชั้น
- อาคารขณะก่อสร้างที่มีช่องเปิดหรือไม่มีแผ่นกัน ให้ติดตั้งราวกันและมีตาข่ายเสริมเพื่อป้องกันการตก

2. ความปลอดภัยในการใช้เครื่องมือ เครื่องจักร เช่น เครื่องตอกเสาเข็ม รถยก บันจั้น สว่านไฟฟ้า เครื่องเจีย ค้อน เป็นต้น ซึ่งผู้ต้องการใช้อุปกรณ์มีจำนวนมาก โดยเฉพาะอุปกรณ์มีสภาพเก่าและไม่พร้อมใช้งาน ขาดการบำรุงรักษา และขาดการป้องกันโครงสร้าง โดยกำหนดแนวปฏิบัติในสถานที่ก่อสร้าง เพื่อความปลอดภัยตามกฎหมายและมาตรฐานดังนี้

- ใช้งานอุปกรณ์ เครื่องมือ ให้เหมาะสม และถูกต้องตามประเภทของงาน เช่น ไม่ใช้ลิฟต์ขนส่งวัสดุสำหรับขนส่งผู้ปฏิบัติงาน
- เครื่องมือเครื่องจักรที่ใช้ไฟฟ้าต้องติดตั้งสายดินและมีฉนวนหุ้ม หากต้องทำงานใกล้บริเวณที่มีไฟฟ้าแรงสูงภายในรัศมี 3 เมตร ต้องแจ้งหน่วยงานของการไฟฟ้าทราบเพื่อเตรียมมาตรการป้องกันอันตราย
- อุปกรณ์ป้องกันอันตรายจากเครื่องจักร ห้ามถอดหรือปิดระบบความปลอดภัย ถ้าไม่มีควรติดตั้งอุปกรณ์ป้องกันอันตรายจากเครื่องจักรให้พร้อม
- ตรวจสอบเครื่องมือให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้งาน

3. ความปลอดภัยส่วนบุคคล

- การแต่งกายของผู้ปฏิบัติงานสวมกางเกงและเสื้อที่รัดกุม
- สวมใส่หมวกนิรภัยและรองเท้านิรภัยทุกครั้งที่ใช้พื้นที่ก่อสร้าง ส่วนอุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลอื่นให้พิจารณาตามความเสี่ยงของงาน
- ห้ามดื่มแอลกอฮอล์หรือเสพยาเสพติดในพื้นที่ก่อสร้าง
- จัดพื้นที่สำหรับสูบบุหรี่และห้ามสูบบุหรี่นอกพื้นที่กำหนด
- ห้ามหยอกล้อกันระหว่างปฏิบัติงาน
- กำหนดมาตรการลงโทษสำหรับผู้ฝ่าฝืน
- อบรมให้ความรู้แก่ผู้ปฏิบัติงานและสร้างความตระหนักเรื่องความปลอดภัย วิธีการปฏิบัติอย่างปลอดภัย กฎระเบียบ ข้อบังคับและข้อปฏิบัติที่ควรทราบ
- ตรวจสอบสุขภาพก่อนเริ่มงานและตรวจสอบสุขภาพประจำปี สำหรับงานที่มีความเสี่ยงสูงต้องได้รับการตรวจเป็นพิเศษก่อนเริ่มงาน
- จัดหน่วยงานปฐมพยาบาลและหน่วยฉุกเฉินภายในพื้นที่ก่อสร้าง จัดเตรียมอุปกรณ์และเวชภัณฑ์สำหรับปฐมพยาบาลผู้ได้รับบาดเจ็บ

4) สถิติการประสบอันตรายหรือเจ็บป่วยเนื่องจากการทำงาน จำแนกตามความรุนแรงและสาเหตุที่ประสบภัยบริเวณพื้นที่โครงการ

จากการรวบรวมข้อมูลสถิติรายงานจำนวนการประสบอันตรายหรือเจ็บป่วยเนื่องจากการทำงาน จำแนกตามความรุนแรงและสาเหตุที่ประสบภัย จังหวัดระยอง ปี พ.ศ. 2563 - 2565 ซึ่งรวบรวมจากข้อมูลสถิติ กองทุนเงินทดแทน สำนักงานประกันสังคม โดยกิจกรรมของโครงการทั้งในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ มีโอกาสทำให้ผู้ปฏิบัติงานประสบอันตรายขณะทำงานได้ทั้งจากสาเหตุตกจากที่สูง หกล้ม สิ้นลม อาการหรือสิ่งก่อสร้างพังทลาย วัตถุหรือสิ่งของพังทลาย /หล่นทับ วัตถุหรือสิ่งของกระแทก /ชน วัตถุหรือสิ่งของหนีบ /ดิ่ง วัตถุหรือสิ่งของตัด /บาด /ทิ่มแทง วัตถุหรือสิ่งของหรือสารเคมีกระเด็นเข้าตา ประสบอันตรายจากการยกหรือเคลื่อนย้ายของหนัก ประสบอันตรายจากท่าทางการทำงาน อุบัติเหตุจากยานพาหนะ วัตถุหรือสิ่งของระเบิด ไฟฟ้าช็อต ผลจากความร้อนสูง/สัมผัสของร้อน ผลจากความเย็นจัด /สัมผัสของเย็น สัมผัสสิ่งมีพิษ สารเคมี อันตรายจากรังสี อันตรายจากแสง ถูกทำร้ายร่างกาย ถูกสัตว์ทำร้าย โรคเนื่องจากการทำงาน ภัยพิบัติ การก่อวินาศกรรม และอื่นๆ

อย่างไรก็ตาม สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุที่คาดว่าจะมีความเกี่ยวข้องกับโครงการ ที่จะเกิดจากการปฏิบัติงานระหว่างก่อสร้าง ซึ่งอาจเป็นสภาพแวดล้อมการทำงานที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe Condition) เช่น การทำงานในที่สูง มีสิ่งกีดขวางบริเวณ Station ของการทำงาน อุปกรณ์ชำรุดเสียหายระหว่างปฏิบัติงาน รวมถึงการขาดความระมัดระวังในขณะทำงานของผู้ปฏิบัติงานเอง (Unsafe act) เช่น มีความประมาท ไม่สวมอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลที่โครงการจัดไว้ให้ เป็นต้น โดยโครงการได้สรุปสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุที่คาดว่าจะมีความเกี่ยวข้องกับโครงการดังตารางที่ 3.7-47 พร้อมทั้งปรับปรุงตารางระบุข้อมูลการประสบอันตรายหรือการเจ็บป่วยเนื่องจากการทำงาน โดยแสดงเฉพาะหัวข้อที่เกี่ยวข้องกับโครงการแล้วดังตารางที่ 3.7-48

ตารางที่ 3.7-47 สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุที่คาดว่าจะมีความเกี่ยวข้องกับโครงการในระยะก่อสร้าง

สาเหตุที่ประสบอันตราย	ลักษณะงานที่เกี่ยวข้องกับโครงการ (Unsafe Condition/ Unsafe act)
ตกจากที่สูง	การก่อสร้างอาคารสูง / ใช้นั่งร้าน
หกล้ม ลื่นล้ม	พื้นลื่น / รองเท้าลื่น / เดินไม่ระมัดระวัง
อาคารหรือสิ่งก่อสร้างพังทับ	สิ่งก่อสร้างพัง
วัตถุหรือสิ่งของพังทลาย / หล่นทับ	วัตถุหรือสิ่งของบริเวณพื้นที่ปฏิบัติงานพังทลาย หล่นทับ กระแทก ชน หนีบ ดึง ตัด บาด ทิ่มแทง ในระหว่างปฏิบัติงาน
วัตถุหรือสิ่งของกระแทก / ชน	
วัตถุหรือสิ่งของหนีบ / ดึง	
วัตถุหรือสิ่งของตัด / บาด / ทิ่มแทง	
วัตถุหรือสิ่งของหรือสารเคมี กระเด็นเข้าตา	การใช้สารตัวทำลาย / สี / ทินเนอร์ระหว่างปฏิบัติงาน โดยไม่ได้สวมใส่ อุปกรณ์ป้องกัน
ประสบอันตรายจากการยก หรือเคลื่อนย้ายของหนัก	น้ำหนักบรรทุกเกินความสามารถในการยก / เคลื่อนย้ายของเครื่องจักร / คน
ประสบอันตรายจากท่าทาง การทำงาน	การยกของผิดวิธี การยืนทำงานเป็นระยะเวลานานโดยไม่ได้เปลี่ยนอิริยาบถ
อุบัติเหตุจากยานพาหนะ	การใช้อยานพาหนะในการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ในเขตก่อสร้าง
วัตถุหรือสิ่งของระเบิด	การระเบิดของวัตถุสิ่งของ กรณีที่เก็บไม่ปลอดภัย / ใช้แล้วไม่มีการเก็บเข้าที่ อย่างถูกวิธี
ไฟฟ้าช็อต	ไฟฟ้ารั่ว ช็อต ระหว่างการทำงาน
ผลจากความร้อนสูง / สัมผัสของร้อน	การเชื่อมเหล็ก การหลอมโครงสร้าง
ผลจากความเย็นจัด / สัมผัสของเย็น	การใช้ไนโตรเจนเหลวในระหว่างการทำงาน / ไม่สวมใส่ถุงมือ ระหว่างการ ทำงานอาจทำให้เกิดแผลน้ำแข็งกัดได้
สัมผัสสิ่งมีพิษ สารเคมี	การสัมผัสกับสารเคมีโดยไม่สวมใส่อุปกรณ์ป้องกัน
อันตรายจากรังสี	การสัมผัสกับรังสี UV หรือเรดอนที่ปะปนในวัสดุก่อสร้าง
อันตรายจากแสง	แสงจากการเชื่อม / หลอมเหล็ก
ถูกทำร้ายร่างกาย	เหตุการณ์ทะเลาะวิวาท / ชิงทรัพย์
ถูกสัตว์ทำร้าย	สัตว์กัด / ข่วน
โรคเนื่องจากการทำงาน	โรคที่เกิดจากการทำงานลักษณะนั้นๆ โดยเฉพาะ
ภัยพิบัติ	เหตุการณ์ไม่คาดคิด เช่น พายุ น้ำท่วมฉับพลัน ดินถล่ม โครงสร้างยุบ เป็นต้น
การก่อวินาศกรรม	การก่อการร้ายจากบุคคลภายนอก
อื่นๆ	-

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

ตารางที่ 3.7-48 จำนวนการประสบอันตรายหรือเจ็บป่วยเนื่องจากการทำงาน จำแนกตามความรุนแรง และสาเหตุที่ประสบภัย จังหวัดระยอง

หน่วย : ราย

สาเหตุที่ประสบอันตราย	ความรุนแรง														
	ตาย			ทุพพลภาพ			สูญเสียอวัยวะบางส่วน			หยุดงานเกิน 3 วัน			หยุดงานไม่เกิน 3 วัน		
	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564	พ.ศ. 2565	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564	พ.ศ. 2565	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564	พ.ศ. 2565	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564	พ.ศ. 2565	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564	พ.ศ. 2565
ตกจากที่สูง	2	2	2	0	0	1	0	0	0	38	43	41	68	68	37
หกล้ม ลื่นล้ม	0	0	0	0	0	0	0	0	0	21	22	12	55	56	48
อาคารหรือสิ่งก่อสร้างพังทับ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
วัตถุหรือสิ่งของพังทลาย / หล่นทับ	1	2	2	0	0	0	5	3	5	97	92	72	212	169	152
วัตถุหรือสิ่งของกระแทก /ชน	1	0	2	0	0	0	0	2	3	51	38	45	195	185	170
วัตถุหรือสิ่งของหนีบ /ดิ่ง	0	0	2	0	0	0	3	3	6	51	57	62	68	93	77
วัตถุหรือสิ่งของตัด /บาด/ ทิ่มแทง	0	0	0	0	0	0	2	5	3	77	71	52	273	221	192
วัตถุหรือสิ่งของหรือสารเคมี กระเด็นเข้าตา	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	10	7	334	246	221
ประสบอันตรายจากการยก หรือเคลื่อนย้ายของหนัก	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	16	5	11
ประสบอันตรายจากท่าทาง การทำงาน	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	4	1	13
อุบัติเหตุจากยานพาหนะ	4	0	0	0	0	0	0	0	0	10	14	10	14	19	10
วัตถุหรือสิ่งของระเบิด	0	3	0	0	0	0	0	0	0	1	5	2	5	5	2

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

ตารางที่ 3.7-48 จำนวนการประสบอันตรายหรือเจ็บป่วยเนื่องจากการทำงาน จำแนกตามความรุนแรง และสาเหตุที่ประสบภัย จังหวัดระยอง

หน่วย : ราย

สาเหตุที่ประสบอันตราย	ความรุนแรง														
	ตาย			ทุพพลภาพ			สูญเสียอวัยวะบางส่วน			หยุดงานเกิน 3 วัน			หยุดงานไม่เกิน 3 วัน		
	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564	พ.ศ. 2565	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564	พ.ศ. 2565	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564	พ.ศ. 2565	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564	พ.ศ. 2565	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564	พ.ศ. 2565
ไฟฟ้าช็อต	1	0	4	0	0	0	0	0	0	2	4	1	8	5	7
ผลจากความร้อนสูง / สัมผัสของร้อน	0	0	1	0	0	0	0	0	0	8	7	4	22	22	12
ผลจากความเย็นจัด / สัมผัสของเย็น	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
สัมผัสสิ่งมีพิษ สารเคมี	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	2	3	16	14	14
อันตรายจากรังสี	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
อันตรายจากแสง	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	34	18	15
ถูกทำร้ายร่างกาย	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	1
ถูกสัตว์ทำร้าย	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	8	6	4
โรคเนื่องจากการทำงาน	0	0	2	0	0	0	0	0	0	1	0	2	22	25	16
ภัยพิบัติ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
การก่อวินาศกรรม	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
อื่นๆ	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	4	2	0
รวม	10	7	15	0	0	1	10	13	17	372	368	317	1,359	1,160	1,002

ที่มา : สำนักงานประกันสังคม, 2565. ส่วนที่ 2 สถิติการประสบอันตรายหรือเจ็บป่วยเนื่องจากการทำงาน รายงานหน่วยงาน. สืบค้นเมื่อวันที่ 31 ตุลาคม พ.ศ. 2566. เข้าถึงได้จาก https://www.sso.go.th/wpr/main/knowledge/ข้อมูลสถิติกองทุนเงินทดแทนcategory_list-label_1_169_0

3.7.4 โบราณสถาน โบราณคดี แหล่งประวัติศาสตร์และทัศนียภาพ

3.7.4.1 ขอบเขตการศึกษา

รวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลทางด้านประวัติศาสตร์ โบราณสถาน โบราณคดี ที่มีอยู่ในพื้นที่โครงการและในพื้นที่ศึกษาของโครงการ รวมทั้งตรวจสอบพื้นที่บริเวณโดยรอบพื้นที่โครงการเพื่อศึกษาทรัพยากรทางสายตาสภาพทั่วไป โดยระบุถึงพื้นที่ ซึ่งจะได้รับผลกระทบจากโครงการ โดยพิจารณาพื้นที่ตั้งของโครงการว่าเป็นพื้นที่ประเภทใด (เช่น พื้นที่ธรรมชาติ พื้นที่เกษตรกรรม พื้นที่ชนบท พื้นที่เขตเมืองแบบชนบท พื้นที่เขตเมืองที่มีอาคารปลูกสร้างหนาแน่น) และการแจกแจงทรัพยากรทางสายตา โดยกำหนดมุมมองไปยังบริเวณที่มีคุณค่าเชิงทัศนียภาพเพื่อนำมาเป็นข้อมูลพื้นฐานประกอบการประเมินผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการ

3.7.4.2 วิธีการศึกษา

1) ตรวจสอบและรวบรวมรายชื่อสถานที่ ตำแหน่งที่ตั้ง รวมทั้งประวัติความเป็นมาของสถานที่ต่างๆ ที่ตั้งอยู่ในพื้นที่ศึกษาของโครงการจากระบบภูมิสารสนเทศโครงการสำรวจแหล่งมรดกศิลปวัฒนธรรม จัดทำโดยกรมศิลปากร กระทรวงวัฒนธรรม [ออนไลน์] เข้าถึงได้จาก <http://gis.finearts.go.th/fineart/> และจากรายงาน EHIA ฉบับผ่านความเห็นชอบจาก กก.วล. (มิถุนายน พ.ศ. 2565)

2) ประเมินความสำคัญของโบราณสถานและศาสนสถานที่มีอยู่ในพื้นที่ศึกษาของโครงการจากข้อมูลทุติยภูมิ

3) ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการดำเนินงานของโครงการที่อาจมีต่อโบราณสถานและศาสนสถานที่ตั้งอยู่ในพื้นที่ศึกษาของโครงการและทบทวนมาตรการในการลดผลกระทบหรือแก้ไขผลกระทบดังกล่าว

3.7.4.3 ผลการศึกษา

1) โบราณสถาน โบราณคดี แหล่งประวัติศาสตร์

อ้างอิงตามผลการศึกษาในรายงาน EHIA ฉบับผ่านความเห็นชอบจาก กก.วล. (มิถุนายน พ.ศ. 2565) ในการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ คราวนี้ เป็นการปรับย้ายตำแหน่งอาคารและสิ่งปลูกสร้าง โครงการได้พิจารณากำหนดขอบเขตพื้นที่ศึกษา ให้ครอบคลุมพื้นที่ชุมชนที่อยู่ในรัศมี 2 กิโลเมตร จากพื้นที่ก่อสร้างโครงการส่วนที่จะเปลี่ยนแปลง โดยเมื่อพิจารณาตรวจสอบทั้งในพื้นที่โครงการและในพื้นที่ศึกษาของโครงการ พบสถานที่สำคัญทางประวัติศาสตร์และโบราณคดี (ประเภทอนุสาวรีย์ พิพิธภัณฑสถาน) และศาสนสถานประเภทต่างๆ รวม 16 แห่ง อยู่ในพื้นที่สนามบิน 2 แห่ง และอยู่ในพื้นที่ศึกษาของโครงการ 14 แห่ง รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 3.7-49 และรูปที่ 3.7-27 ซึ่งไม่มีแห่งใดที่กรมศิลปากรกำหนดให้เป็นโบราณสถานขึ้นทะเบียนและโบราณสถานรอพิจารณาขึ้นทะเบียน

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

ตารางที่ 3.7-49 พื้นที่อ่อนไหวประเภทศาสนสถานที่อยู่ในพื้นที่โครงการและในพื้นที่ศึกษาจากการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ครั้งที่

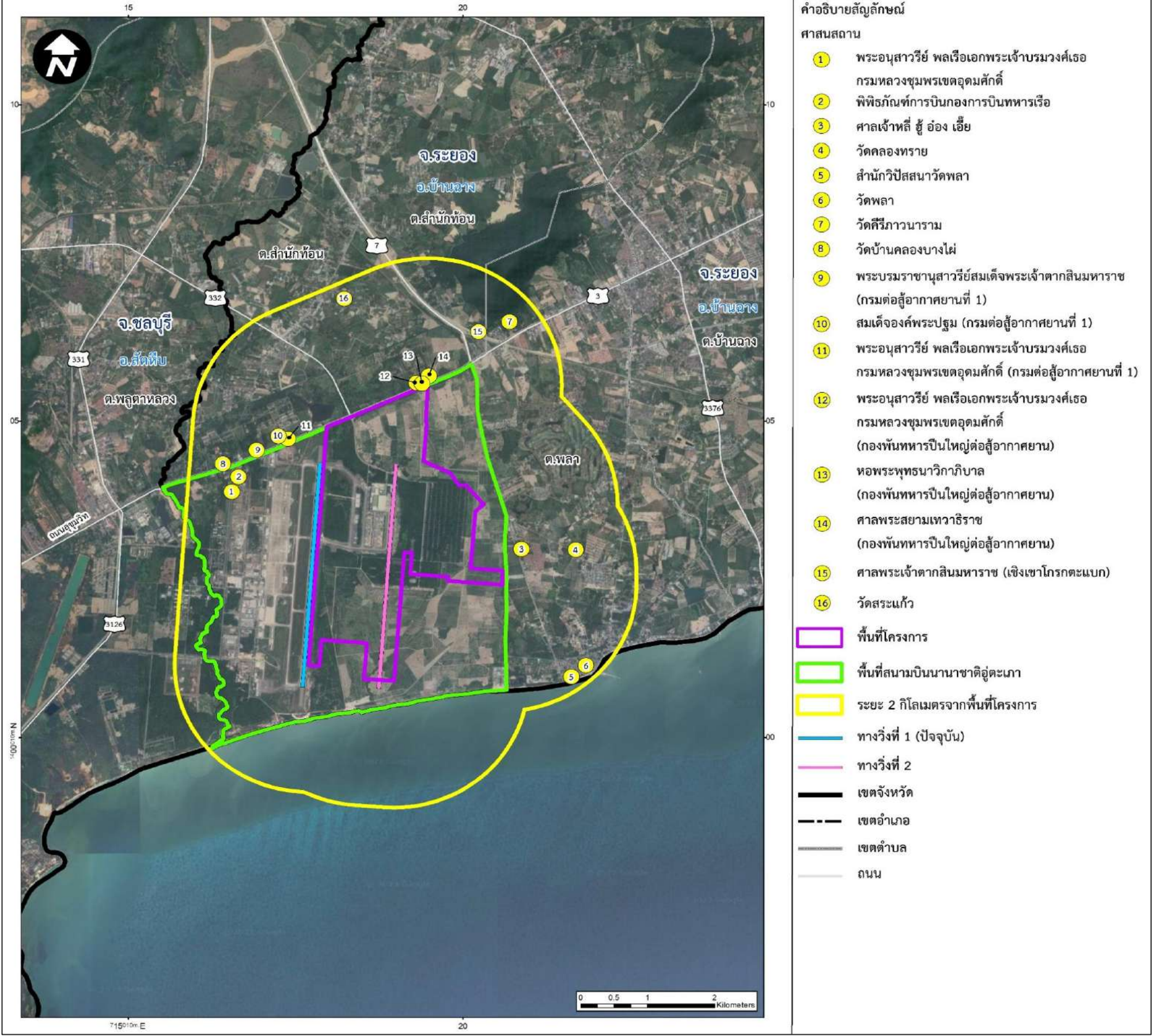
ลำดับ	พื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบ	ความสำคัญ	ตำบล	อำเภอ	จังหวัด	ระยะห่าง (กิโลเมตร)	
						จากขอบเขตสนามบิน	จากพื้นที่ก่อสร้าง
						ขอบเขต/รั้ว	ขอบเขต/รั้ว
1	พระอนุสาวรีย์พลเรือเอกพระเจ้าบรมวงศ์เธอกรมหลวงชุมพรเขตอุดมศักดิ์	อนุสรณ์สถาน เพื่อน้อมระลึกในพระกรุณาธิคุณและถวายสักการะ พลเรือเอกพระเจ้าบรมวงศ์เธอกรมหลวงชุมพรเขตอุดมศักดิ์	สำนักท้อน	บ้านฉาง	ระยอง	อยู่ในเขตสนามบิน	1.33
2	พิพิธภัณฑการบินกองการบินทหารเรือ	พิพิธภัณฑประวัติศาสตร์การบินทหารเรือไทย	สำนักท้อน	บ้านฉาง	ระยอง	อยู่ในเขตสนามบิน	1.26
3	ศาลเจ้าหลี่ ฮู่ อ่อง เอี้ย	ศาลเจ้าจิ้น	พลา	บ้านฉาง	ระยอง	0.24	0.43
4	วัดคลองทราย	วัดประจำชุม (สมัยรัชกาลที่ 9)	พลา	บ้านฉาง	ระยอง	1.03	1.13
5	สำนักวิปัสสนาวัดพลา	สถานปฏิบัติธรรม (สมัยรัชกาลที่ 9)	พลา	บ้านฉาง	ระยอง	0.95	1.77
6	วัดพลา	วัดประจำชุมชน (สมัยรัชกาลที่ 8)	พลา	บ้านฉาง	ระยอง	1.18	1.78
7	วัดศรีภาวนาราม	วัดประจำชุมชน (สมัยรัชกาลที่ 9)	พลา	บ้านฉาง	ระยอง	0.87	1.52
8	วัดบ้านคลองบางไผ่	วัดประจำชุมชน (สมัยรัชกาลที่ 9) มีศาลากลางน้ำเก่า สภาพทรุดโทรม	สำนักท้อน	บ้านฉาง	ระยอง	0.04	1.48
9	พระบรมราชานุสาวรีย์สมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช (กรมต่อสู้อากาศยานที่ 1)	อนุสรณ์สถาน เพื่อน้อมระลึกในพระกรุณาธิคุณและถวายสักการะสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช	สำนักท้อน	บ้านฉาง	ระยอง	0.09	0.99
10	สมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช (กรมต่อสู้อากาศยานที่ 1)	สถานที่ประกอบพิธีทางศาสนาและสักการะบูชาพระพุทธรูป	สำนักท้อน	บ้านฉาง	ระยอง	0.15	0.70
11*	พระอนุสาวรีย์ พลเรือเอกพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมหลวงชุมพรเขตอุดมศักดิ์ (กรมต่อสู้อากาศยานที่ 1)	อนุสรณ์สถานเพื่อน้อมระลึกในพระกรุณาธิคุณและถวายสักการะพลเรือเอกพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมหลวงชุมพรเขตอุดมศักดิ์	สำนักท้อน	บ้านฉาง	ระยอง	0.07	0.56

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

ตารางที่ 3.7-49 พื้นที่อ่อนไหวประเภทศาสนสถานที่อยู่ในพื้นที่โครงการและในพื้นที่ศึกษาจากการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ครั้งที่

ลำดับ	พื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบ	ความสำคัญ	ตำบล	อำเภอ	จังหวัด	ระยะห่าง (กิโลเมตร)	
						จากขอบเขตสนามบิน	จากพื้นที่ก่อสร้าง
						ขอบเขต/รั้ว	ขอบเขต/รั้ว
12*	พระอนุสาวรีย์ พลเรือเอกพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมหลวงชุมพรเขตอุดมศักดิ์ (กองพันทหารปืนใหญ่ต่อสู้อากาศยาน)	อนุสรณ์สถานเพื่อน้อมระลึกในพระกรุณาธิคุณและถวายสักการะพลเรือเอกพระเจ้าบรมวงศ์เธอกรมหลวงชุมพรเขตอุดมศักดิ์	สำนักท้อน	บ้านฉาง	ระยอง	0.09	0.09
13	หอพระพุทธรูปวิภาวดี (กองพันทหารปืนใหญ่ต่อสู้อากาศยาน)	สถานที่ประกอบพิธีทางศาสนาและสักการบูชาพระพุทธรูป	สำนักท้อน	บ้านฉาง	ระยอง	0.04	0.05
14*	ศาลพระสยามเทวาธิราช (กองพันทหารปืนใหญ่ต่อสู้อากาศยาน)	ศาลเทพารักษ์	สำนักท้อน	บ้านฉาง	ระยอง	0.11	0.14
15	ศาลพระเจ้าตากสินมหาราช (เชิงเขาโกรกตะแบก)	สถานที่ถวายสักการะสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช	สำนักท้อน	บ้านฉาง	ระยอง	0.53	1.13
16	วัดสระแก้ว	วัดประจำชุมชน (สมัยรัชกาลที่ 9)	สำนักท้อน	บ้านฉาง	ระยอง	1.72	1.67

หมายเหตุ : * หมายถึง สถานที่สำคัญทางประวัติศาสตร์และโบราณคดี (ประเภทอนุสาวรีย์ พิพิธภัณฑสถาน) และศาสนสถานประเภทต่างๆ ที่อยู่ในเขตสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา



รูปที่ 3.7-27 พื้นที่อ่อนไหวประเภทศาสนสถานที่อยู่ในพื้นที่โครงการและในพื้นที่ศึกษาจากการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ครังนี้

โดยเมื่อพิจารณาตรวจสอบทั้งในพื้นที่โครงการและในพื้นที่ศึกษาของโครงการจากการเปลี่ยนแปลง
รายละเอียดโครงการ ครั้งนี้ พบสถานที่สำคัญทางประวัติศาสตร์และโบราณคดี (ประเพณีอนุสาวรีย์ พิพิธภัณฑสถาน)
และศาสนสถานประเภทต่างๆ รวม 16 แห่ง (อยู่ในพื้นที่สนามบิน 2 แห่ง และอยู่ในพื้นที่ศึกษาของโครงการ 14 แห่ง)
ซึ่งในบรรดาสถานที่สำคัญทางประวัติศาสตร์และโบราณคดี รวมทั้งศาสนสถานประเภทต่างๆ ทั้ง 16 แห่งนั้น
ไม่มีโบราณสถานขึ้นทะเบียนและโบราณสถานรอพิจารณาขึ้นทะเบียนรวมอยู่ด้วย สามารถจำแนกประเภทพร้อมแสดง
รายละเอียดความเป็นมาและความสำคัญ ตามการทบทวนข้อมูลที่น่าเสนอไว้ในรายงาน EHIA ฉบับผ่านความเห็นชอบ
จาก กก.วล. (มิถุนายน พ.ศ. 2565) และพิจารณาตามระยะห่างจากพื้นที่ก่อสร้างจากการเปลี่ยนแปลงรายละเอียด
โครงการ ครั้งนี้ ดังนี้

1. ศาสนสถาน/ สถานที่ประกอบพิธีกรรมประเภทต่างๆ ประกอบด้วย

1.1 วัดประจำชุมชน 5 แห่ง จำแนกเป็น

1.1.1 วัดสมัยรัชกาลที่ 8 จำนวน 1 แห่ง คือ วัดพลา

ตำแหน่งที่ตั้ง : บ้านพลา ตำบลพลา อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง พิกัดภูมิศาสตร์
UTM 48P 721955E 1401103N ระยะห่าง ขอบเขต /รั้วห่างจากขอบเขตสนามบิน 1.18 กิโลเมตร ขอบเขต /รั้วห่าง
จากพื้นที่ก่อสร้าง 1.78 กิโลเมตร แสดงดังรูปที่ 3.7-28

ประวัติความเป็นมาและความสำคัญ⁴ : วัดประจำชุมชน ประเภทวัดราษฎร์ สังกัด
คณะสงฆ์มหานิกาย ตั้งขึ้นเป็นวัดเมื่อ พ.ศ. 2475 (สมัยรัชกาลที่ 8) ได้รับพระราชทานวิสุงคามสีมาเมื่อวันที่ 24 มกราคม
พ.ศ. 2506 (สมัยรัชกาลที่ 9)

สิ่งก่อสร้างสำคัญในปัจจุบัน :

- | | |
|-------------------------------------|-------------------|
| - อุโบสถ | - ศาลาเอนกประสงค์ |
| - ศาลาการเปรียญ | - หอเก็บพระธรรม |
| - วิหาร | - กุฏิเจ้าอาวาส |
| - พลับพลา สมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช | - กุฏิสงฆ์ |
| - เสาพระเจ้าอโศก จำลอง | - ฌาปนสถาน |
| - หอระฆัง | |

โบราณสถาน /โบราณวัตถุสำคัญที่มีอยู่ในปัจจุบัน : พระประธานในวิหารพระพุทธ
โฆษาจารย์ เป็นพระพุทธรูปปางมารวิชัย สร้างในปี พ.ศ. 2498

⁴ กองพุทธศาสนสถาน สำนักพุทธศาสนาแห่งชาติ, ข้อมูลทะเบียนวัด ณ เดือนมกราคม พ.ศ. 2562, รายงานทะเบียนวัดจังหวัดระยอง
[ออนไลน์], สืบค้นเมื่อ 30 มกราคม 2564 จาก <http://www3.onab.go.th/wp-content/uploads/2019/02/ryg012562.pdf>

กองพุทธศาสนสถาน สำนักพุทธศาสนาแห่งชาติ, ประวัติวัดทั่วราชอาณาจักร เล่ม 12, กรุงเทพฯ : 2561, หน้า 539-540.

ผู้ให้ข้อมูลเพิ่มเติม ดร. พระครูวิธานสุพัฒนกิจ (อินทร์อยู่) นนทิโย เจ้าอาวาสวัดพลา

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



พระประธานในวิหาร



อุโบสถ



วิหาร



ศาลาการเปรียญ

รูปที่ 3.7-28 วัดพลา

1.1.2 วัดสมัยรัชกาลที่ 9 จำนวน 4 แห่ง ได้แก่ วัดคลองทราย วัดคีรีภาวนาราม
วัดบ้านคลองบางไผ่ และวัดสระแก้ว

1) วัดคลองทราย

ตำแหน่งที่ตั้ง : บ้านคลองทราย หมู่ 4 ตำบลพลา อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง
พิกัดภูมิศาสตร์ UTM 48P 721831E 1402866N ระยะห่าง ขอบเขต /รั้วห่างจากขอบเขตสนามบิน 1.03 กิโลเมตร
ขอบเขต /รั้วห่างจากพื้นที่ก่อสร้าง 1.13 กิโลเมตร แสดงดังรูปที่ 3.7-29

ประวัติความเป็นมาและความสำคัญ⁵ : วัดประจำชุมชน ประเภทวัดราษฎร์ สังกัด
คณะสงฆ์มหานิกาย เดิมตั้งอยู่ในเขตสนามบินอู่ตะเภา ชื่อ วัดอู่ตะเภาศิริวรรณ ต่อมาทางการทหารเรือได้เวนคืนที่ดิน
และได้จัดที่ดินสำหรับให้สร้างวัดใหม่ที่บ้านคลองทราย และได้ตั้งขึ้นเป็นวัดใหม่ เมื่อวันที่ 26 กรกฎาคม พ.ศ. 2522
ชื่อวัดคลองทราย ได้รับพระราชทานวิสุงคามสีมา เมื่อวันที่ 4 เมษายน พ.ศ. 2532 (สมัยรัชกาลที่ 9)

⁵ กองพุทธศาสนสถาน สำนักพุทธศาสนาแห่งชาติ, ข้อมูลทะเบียนวัด ณ เดือนมกราคม พ.ศ. 2562, รายงานทะเบียนวัดจังหวัดระยอง
[ออนไลน์], สืบค้นเมื่อ 30 มกราคม 2564 จาก <http://www3.onab.go.th/wp-content/uploads/2019/02/ryg012562.pdf>
กองพุทธศาสนสถาน สำนักพุทธศาสนาแห่งชาติ, ประวัติวัดทั่วราชอาณาจักร เล่ม 12, กรุงเทพฯ : 2561, หน้า 423-424.

ผู้ให้ข้อมูลเพิ่มเติม พระแสงธรรม อภิปัญโญ พระวัดคลองทราย

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

สิ่งก่อสร้างสำคัญในปัจจุบัน :

- | | |
|---------------------------------|-----------------|
| - อุโบสถ | - กุฏิเจ้าอาวาส |
| - ศาลาการเปรียญ | - กุฏิสงฆ์ |
| - สถานปฏิบัติธรรมศรัทธาฐานุสรณ์ | - ฌาปนสถาน |
| - หอระฆัง | |

โบราณสถาน/โบราณวัตถุสำคัญที่มีอยู่ในปัจจุบัน : ไม่พบ



อุโบสถ วัดคลองทราย



ศาลาการเปรียญ วัดคลองทราย



วิหารหลวงพ่อโสธร วัดคลองทราย



สถานปฏิบัติธรรมศรัทธาฐานุสรณ์ วัดคลองทราย

รูปที่ 3.7-29

วัดคลองทราย

2) วัดศิริภาวนาราม

ตำแหน่งที่ตั้ง : บ้านโกรกตะแบก หมู่ 1 ตำบลพลลา อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง
พิกัดภูมิศาสตร์ UTM 48P 720731E 1406594N ระยะห่าง ขอบเขต /รั้วห่างจากขอบเขตสนามบิน 0.87 กิโลเมตร
ขอบเขต /รั้วห่างจากพื้นที่ก่อสร้าง 1.52 กิโลเมตร แสดงดังรูปที่ 3.7-30

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

ประวัติความเป็นมาและความสำคัญ : วัดประจำชุมชน ประเภทวัดราษฎร์ สังกัด
คณะสงฆ์ธรรมยุต ตั้งขึ้นเป็นวัดเมื่อ พ.ศ. 2512 ได้รับพระราชทานวิสุงคามสีมา เมื่อวันที่ 14 มีนาคม พ.ศ. 2513
(สมัยรัชกาลที่ 9)

สิ่งก่อสร้างสำคัญในปัจจุบัน :

- | | |
|-------------------|------------|
| - อุโบสถ | - หอระฆัง |
| - ศาลาการเปรียญ | - กุฏิสงฆ์ |
| - ศาลาอเนกประสงค์ | - ฌาปนสถาน |

โบราณสถาน /โบราณวัตถุสำคัญที่มีอยู่ในปัจจุบัน : ไม่พบ



อุโบสถ



ศาลาการเปรียญ



วิหาร



กุฏิเจ้าอาวาส

รูปที่ 3.7-30

วัดศิริภาวนาราม

3) วัดบ้านคลองบางไผ่

ตำแหน่งที่ตั้ง : บ้านคลองบางไผ่ หมู่ 4 ตำบลสำนักท้อน อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง
พิกัดภูมิศาสตร์ UTM 48P 716419E 1404333N ระยะทาง ขอบเขต /รั้วห่างจากขอบเขตสนามบิน 0.04 กิโลเมตร
ขอบเขต /รั้วห่างจากพื้นที่ก่อสร้าง 1.48 กิโลเมตร แสดงดังรูปที่ 3.7-31

ประวัติความเป็นมาและความสำคัญ⁶ : วัดประจำชุมชน ประเพณีวัดราษฎร์ สังกัด
คณะสงฆ์มหานิกาย ตั้งขึ้นเป็นวัด เมื่อวันที่ 10 กรกฎาคม พ.ศ. 2513 เดิมชื่อ วัดพุทธนิมิต ได้รับพระราชทาน
วิสุงคามสีมา เมื่อวันที่ 21 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2539 (สมัยรัชกาลที่ 9)

สิ่งก่อสร้างสำคัญในปัจจุบัน :

- | | |
|-----------------|---|
| - อุโบสถ | - หอระฆัง |
| - ศาลาการเปรียญ | - วิหารหลวงพ่อโสธร |
| - กุฏิเจ้าอาวาส | - ฌาปนสถาน |
| - กุฏิสงฆ์ | - ศาลากลางน้ำ (พระชนะชัย ติสสโร รักษาการ
เจ้าอาวาสวัดบ้านคลองบางไผ่ ให้ข้อมูลว่า ศาลา
กลางน้ำหลังนี้ เดิม คือ อุโบสถหลังเดิมของวัดบ้าน
คลองบางไผ่ ต่อมาเมื่อทางวัดได้สร้างอุโบสถหลัง
ใหม่ขึ้น (คือ อุโบสถหลังปัจจุบัน) ก็ไม่ได้ใช้
ประโยชน์อุโบสถหลังเดิมอีกต่อไปแต่ยังใช้สระน้ำ
เป็นสถานที่จัดงานลอยกระทงส่วนอุโบสถหลังเดิม
ซึ่งตั้งอยู่กลางน้ำทางโรงเรียนวัดบ้านคลองบางไผ่
เคยใช้เป็นสถานที่จัดกิจกรรมเกี่ยวกับการเรียนรู้
เช่น ใช้เป็นศูนย์ส่งเสริมการเรียนรู้พลังงานและ
สิ่งแวดล้อม แต่ปัจจุบันไม่ได้ใช้ประโยชน์แล้ว
สภาพทรุดโทรม) |

โบราณสถาน /โบราณวัตถุสำคัญที่มีอยู่ในปัจจุบัน : ไม่พบ

⁶ กองพุทธศาสนสถาน สำนักพุทธศาสนาแห่งชาติ, ข้อมูลทะเบียนวัด ณ เดือนมกราคม พ.ศ. 2562, รายงานทะเบียนวัด
จังหวัดระยอง [ออนไลน์], สืบค้นเมื่อ 30 มกราคม 2564

จาก <http://www3.onab.go.th/wp-content/uploads/2019/02/ryg012562.pdf>

กองพุทธศาสนสถาน สำนักพุทธศาสนาแห่งชาติ, ประวัติวัดทั่วราชอาณาจักร เล่ม 12, กรุงเทพฯ : 2561, หน้า 507-508

ผู้ให้ข้อมูลเพิ่มเติม พระชนะชัย ติสสโร รักษาการเจ้าอาวาส

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



ศาลากลางน้ำ (อุโบสถหลังเดิม)



อุโบสถ



วิหารหลวงพ่อโสธร



ศาลาการเปรียญและกุฏิสงฆ์

รูปที่ 3.7-31 วัดบ้านคลองบางไผ่

4) วัดสระแก้ว

ตำแหน่งที่ตั้ง : บ้านสระแก้ว หมู่ 3 ตำบลสำนักท้อน อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง
พิกัดภูมิศาสตร์ UTM 48P 718226E 1407010N ระยะทาง ขอบเขต / รั้วห่างจากขอบเขตสนามบิน 1.72 กิโลเมตร
ขอบเขต / รั้วห่างจากพื้นที่ก่อสร้าง 1.67 กิโลเมตร แสดงดังรูปที่ 3.7-32

ประวัติความเป็นมาและความสำคัญ⁷ : วัดประจำชุมชน ประเพณีวัดราษฎร์ สังกัด
คณะสงฆ์มหานิกาย ตั้งขึ้นเป็นวัดเมื่อวันที่ 12 ธันวาคม พ.ศ. 2511 ได้รับพระราชทานวิสุงคามสีมา เมื่อวันที่ 24
ตุลาคม พ.ศ. 2521 (สมัยรัชกาลที่ 9)

สิ่งก่อสร้างสำคัญในปัจจุบัน :

- อุโบสถ
- ศาลาการเปรียญ
- ศาลาอเนกประสงค์
- หอระฆัง
- กุฏิสงฆ์
- กุฏิเจ้าอาวาส/สำนักงานเจ้าคณะตำบล
- ฌาปนสถาน

โบราณสถาน /โบราณวัตถุสำคัญที่มีอยู่ในปัจจุบัน : ไม่พบ

⁷ กองพุทธศาสนสถาน สำนักพุทธศาสนาแห่งชาติ, ข้อมูลทะเบียนวัด ณ เดือนมกราคม พ.ศ. 2562, รายงานทะเบียนวัดจังหวัดระยอง
[ออนไลน์], สืบค้นเมื่อ 30 มกราคม 2564 จาก <http://www3.onab.go.th/wp-content/uploads/2019/02/ryg012562.pdf>

กองพุทธศาสนสถาน สำนักพุทธศาสนาแห่งชาติ, ประวัติวัดทั่วราชอาณาจักร เล่ม 12, กรุงเทพฯ : 2561, หน้า 585.

ผู้ให้ข้อมูลเพิ่มเติม พระมหาปธานศักดิ์ ธนาสโก เจ้าอาวาสวัดสระแก้ว

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



อุโบสถ วัดสระแก้ว



ศาลาการเปรียญ วัดสระแก้ว



กุฏิเจ้าอาวาส และศาลาอเนกประสงค์ วัดสระแก้ว



ฌาปนสถาน วัดสระแก้ว

รูปที่ 3.7-32 วัดสระแก้ว

1.2 หอพระประดิษฐานพระพุทธรูป (สมัยรัชกาลที่ 9) จำนวน 1 แห่ง คือ หอพระพุทธรูป
วิกาภิบาล (กองพันทหารปืนใหญ่ต่อสู้อากาศยาน)

ตำแหน่งที่ตั้ง : กองพันทหารปืนใหญ่ต่อสู้อากาศยาน กรมทหารปืนใหญ่ กองพลนาวิกโยธิน
ตำบลสำนักท้อน อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง พิกัดภูมิศาสตร์ UTM 48P 719397E 1405601N ระยะห่าง ขอบเขต/
รั้วห่างจากขอบเขตสนามบิน 0.04 กิโลเมตร ขอบเขต /รั้วห่างจากพื้นที่ก่อสร้าง 0.05 กิโลเมตร แสดงดังรูปที่ 3.7-33

ประวัติความเป็นมาและความสำคัญ : หอพระพุทธรูป สถานที่สักการะบูชาพระพุทธรูป
ของข้าราชการทหารและครอบครัว ภายในกองพันทหารปืนใหญ่ต่อสู้อากาศยาน

สิ่งก่อสร้างสำคัญในปัจจุบัน : หอพระพุทธรูปวิกาภิบาล มีลักษณะเป็นศาลาโถง หลังคา
ทรงจัตุรมุข ที่หน้าบันมีตราพระสัญลักษณ์ของสมเด็จพระสังฆราชเจ้า กรมหลวงวชิรญาณสังวร สมเด็จพระสังฆราช
องค์ที่ 19 แห่งกรุงรัตนโกสินทร์ ภายในศาลาประดิษฐานพระพุทธรูปปางมารวิชัย

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



รูปที่ 3.7-33 หอพระพุทธนาวิกาภิบาล (กองพันทหารปืนใหญ่ต่อสู้อากาศยาน)

1.3 พระพุทธรูปประดิษฐานบนแท่นรองรับกลางแจ้ง (สมัยรัชกาลที่ 9) จำนวน 1 แห่ง คือ สมเด็จพระปฐมบรมมหาชนก (กรมต่อสู้อากาศยานที่ 1)

ตำแหน่งที่ตั้ง : กรมต่อสู้อากาศยานที่ 1 ตำบลสำนักท้อน อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง พิกัดภูมิศาสตร์ UTM 48P 717249E 1404772N ระยะห่าง ขอบเขต /รั้วห่างจากขอบเขตสนามบิน 0.15 กิโลเมตร ขอบเขต /รั้วห่างจากพื้นที่ก่อสร้าง 0.70 กิโลเมตร แสดงดังรูปที่ 3.7-34

ประวัติความเป็นมาและความสำคัญ⁸ : สมเด็จพระปฐมบรมมหาชนก ซึ่งมีพระนามเต็มว่า พระสมเด็จบรมครูพระสิทธิทศพลญาณ สมเด็จพระสิริมิตรสัมมาสัมพุทธเจ้า สมเด็จพระปฐมบรมมหาชนก สร้างขึ้นตามนโยบายของ กรมต่อสู้อากาศยานที่ 1 เพื่อให้เป็นพระประธานประดิษฐานอยู่ในบริเวณพุทธสถานของหน่วยงาน เพื่อให้บรรดากำลัง กรม สย.1 และครอบครัว ได้สักการะบูชาและปฏิบัติศาสนกิจภายในกรมฯ ซึ่งได้มีการประกอบพิธีพุทธาภิเศก พระพุทธรูปองค์นี้ ในวันที่ 30 มีนาคม พ.ศ. 2550

สิ่งก่อสร้างสำคัญในปัจจุบัน : พระสมเด็จบรมครูพระสิทธิทศพลญาณ สมเด็จพระสิริมิตรสัมมาสัมพุทธเจ้า สมเด็จพระปฐมบรมมหาชนก ซึ่งเป็นพระพุทธรูปแสดงปางมารวิชัย ประดับด้วยซุ้มเรือนแก้ว ประดิษฐานอยู่บนแท่นรองรับกลางแจ้ง

⁸ ข้อมูลจากป้ายประวัติความเป็นมา ที่ติดอยู่ที่ศาลาโถงในบริเวณใกล้เคียง



รูปที่ 3.7-34 พระสมเด็จบรมครูพระลิขิตพลญาน สมเด็จพระสิริมิตรสัมมาสัมพุทธเจ้า สมเด็จพระองค์พระปฐม
บรมต่อสู้อากาศยานที่ 1ฯ

1.4 สำนักสงฆ์และสถานปฏิบัติธรรม สมัยรัชกาลที่ 9 จำนวน 1 แห่ง คือ สำนักวิปัสสนาวัดพลา

ตำแหน่งที่ตั้ง : บ้านพลา ตำบลพลา อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง พิกัดภูมิศาสตร์ UTM 48P
721626E 1400972N ระยะห่าง ขอบเขต /รั้วห่างจากขอบเขตสนามบิน 0.95 กิโลเมตร ขอบเขต /รั้วห่างจากพื้นที่
ก่อสร้าง 1.77 กิโลเมตร แสดงดังรูปที่ 3.7-35

ประวัติความเป็นมาและความสำคัญ⁹ : สถานปฏิบัติธรรม ก่อตั้งขึ้นเมื่อวันที่ 11 กรกฎาคม
พ.ศ. 2499 (สมัยรัชกาลที่ 9) โดยหลวงพ่อโพล อภิญาโณ ปัจจุบันมีหลวงพ่อเปลาะ สควาโร เป็นอาจารย์สำนัก
วิปัสสนา

สิ่งก่อสร้างสำคัญในปัจจุบัน :

- ศาลาปฏิบัติธรรม
- ที่พักผู้ปฏิบัติธรรม
- ศาลาอเนกประสงค์

โบราณสถาน /โบราณวัตถุสำคัญที่มีอยู่ในปัจจุบัน : ไม่พบ

⁹ ผู้ให้ข้อมูล ดร. พระครูวิธานสุพัฒน์กิจ (อินทร์อยู่) นนทบุรี เจ้าอาวาสวัดพลา

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



รูปที่ 3.7-35 ศาลาปฏิบัติธรรม สำนักวิปัสสนาวัดพลา

1.5 ศาลเจ้าจีน ซึ่งเป็นศาลเจ้าสมัยรัชกาลปัจจุบัน จำนวน 1 แห่ง คือ ศาลเจ้าหลี่ อู๋ อ่อง เอี้ย

ตำแหน่งที่ตั้ง : ถนนพลา ตำบลพลา อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง พิกัดภูมิศาสตร์ UTM 48P 720880E 1402986N ระยะห่าง ขอบเขต /รั้วห่างจากขอบเขตสนามบิน 0.24 กิโลเมตร ขอบเขต /รั้วห่างจากพื้นที่ก่อสร้าง 0.43 กิโลเมตร แสดงดังรูปที่ 3.7-36

ประวัติความเป็นมาและความสำคัญ¹⁰ : ศาลเจ้าจีน ตั้งขึ้นในเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2561 (รัชกาลปัจจุบัน) เป็นสาขาที่แยกออกมาจากศาลเจ้ากวนอู สัตหีบ

สิ่งก่อสร้างสำคัญในปัจจุบัน : อาคารศาลเจ้าขนาดเล็ก แบบเรียบง่าย



รูปที่ 3.7-36 ศาลเจ้าหลี่ อู๋ อ่อง เอี้ย



¹⁰ ผู้ให้ข้อมูล นางสาวปิติมน แสงสง่า ผู้ดูแลศาลเจ้า

1.6 ศาล /สถานที่สักการะเทพยดารักษาบ้านเมือง จำนวน 2 แห่ง ได้แก่ ศาลพระสยามเทวาธิราช (กองพันทหารปืนใหญ่ต่อสู้อากาศยาน) และศาลพระเจ้าตากสินมหาราช (เชิงเขาโกรกตะแบก)

1.6.1 ศาลพระสยามเทวาธิราช (กองพันทหารปืนใหญ่ต่อสู้อากาศยาน)

ตำแหน่งที่ตั้ง : กองพันทหารปืนใหญ่ต่อสู้อากาศยาน กรมทหารปืนใหญ่ กองพลนาวิกโยธิน ตำบลสำนักท้อน อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง พิกัดภูมิศาสตร์ UTM 48P 719499E 1405723N ระยะห่าง ขอบเขต /รั้วห่างจากขอบเขตสนามบิน 0.11 กิโลเมตร ขอบเขต /รั้วห่างจากพื้นที่ก่อสร้าง 0.14 กิโลเมตร แสดงดังรูปที่ 3.7-37

ประวัติความเป็นมาและความสำคัญ : ศาลเทพารักษ์ สถานที่สักการบูชา พระสยามเทวาธิราช เทพดาผู้พิทักษ์รักษาแผ่นดินไทย ของบรรดาข้าราชการทหารและครอบครัว ภายในกองพันทหารปืนใหญ่ต่อสู้อากาศยาน

สิ่งก่อสร้างสำคัญในปัจจุบัน : ศาลประดิษฐานองค์พระสยามเทวาธิราชจำลอง มีลักษณะเป็นอาคารทรงไทย มีกำแพงก่อด้วยอิฐล้อมรอบ



รูปที่ 3.7-37 ศาลพระสยามเทวาธิราช (กองพันทหารปืนใหญ่ต่อสู้อากาศยาน)

1.6.2 ศาลพระเจ้าตากสินมหาราช (เชิงเขาโกรกตะแบก)

ตำแหน่งที่ตั้ง : เชิงเขาโกรกตะแบก ถนนมอเตอร์เวย์ 7 (บ้านฉาง - กรุงเทพฯ) ตำบลสำนักท้อน อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง พิกัดภูมิศาสตร์ UTM 48P 720238E 1406423N ระยะห่าง ขอบเขต /รั้วห่างจากขอบเขตสนามบิน 0.53 กิโลเมตร ขอบเขต /รั้วห่างจากพื้นที่ก่อสร้าง 1.13 กิโลเมตร แสดงดังรูปที่ 3.7-38

ประวัติความเป็นมาและความสำคัญ¹¹ : [REDACTED] ผู้ใหญ่บ้าน หมู่ที่ 8 ตำบลสำนักท้อน ให้ข้อมูลว่า เดิมเป็นศาลไม้เล็กๆ ที่ชาวบ้านสร้างขึ้น ภายในศาลตั้งกรอบพระฉายาลักษณ์สมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราชเท่านั้น แต่เป็นที่นับถือมีคนมาแก้บนบ่อยๆ และได้ช่วยกันบูรณะศาลขึ้นใหม่ จนกระทั่ง

¹¹ “แม่นันกเฒ่าชะเลย” มีมติมติศาลพระเจ้าตาก โกรกตะแบก [ออนไลน์], สืบค้นเมื่อ 30 มกราคม 2564
จาก <https://www.banmuang.co.th/news/region/222198>

เมื่อช่วงต้นเดือนกุมภาพันธ์ 2564 เกิดไฟไหม้ศาล ปัจจุบันได้บูรณะขึ้นใหม่แล้ว และจะมีพิธีบวงสรวงรูปหล่อ
ของสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราชขึ้นประดิษฐานในศาล ในวันที่ 12 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2564

สิ่งก่อสร้างสำคัญในปัจจุบัน : อาคารศาลเจ้า มีพระฉายาลักษณ์ และรูปหล่อสมเด็จพระ
พระเจ้าตากสินมหาราช ประดิษฐานอยู่ภายใน



รูปที่ 3.7-38 ศาลสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช เชิงเขาโกรกตะแบก

2. อนุสาวรีย์ สถานที่การะบุคคลสำคัญในประวัติศาสตร์ชาติไทย จำนวน 4 แห่ง ได้แก่

2.1 พระอนุสาวรีย์ พลเรือเอกพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมหลวงชุมพรเขตอุดมศักดิ์

ตำแหน่งที่ตั้ง : กองการbinทหารเรือ ตำบลสำนักท้อน อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง พิกัด
ภูมิศาสตร์ UTM 48P 716552E 1403892N ระยะห่าง ตั้งอยู่ในเขตสนามบิน ขอบเขต /รั้วห่างจากพื้นที่ก่อสร้าง
1.33 กิโลเมตร แสดงดังรูปที่ 3.7-39

ประวัติความเป็นมาและความสำคัญ: พลเรือเอก พระเจ้าบรมวงศ์เธอ พระองค์เจ้าอาภากร
เกียรติวงศ์ กรมหลวงชุมพรเขตอุดมศักดิ์ ทรงเป็นทหารเรือที่พระปรีชาสามารถ และทรงมีคุณูปการยิ่งต่อกองทัพเรือไทย
ทรงจัดตั้งกองการbinทหารเรือขึ้น ทรงได้รับการยกย่องให้เป็นองค์บิดาทหารเรือไทย กองทัพเรือจึงสร้างพระอนุสาวรีย์
พระองค์ขึ้นเพื่อน้อมรำลึงพระกรุณาธิคุณ และเพื่อสักการะบูชา

สิ่งก่อสร้างสำคัญในปัจจุบัน : พระอนุสาวรีย์ พลเรือเอกพระเจ้าบรมวงศ์เธอฯ กรมหลวงชุมพร
เขตอุดมศักดิ์



รูปที่ 3.7-39 พระอนุสาวรีย์ พลเรือเอก พระเจ้าบรมวงศ์เธอ พระองค์เจ้าอาภากรเกียรติวงศ์ กรมหลวงชุมพร
เขตอุดมศักดิ์

2.2 พระอนุสาวรีย์ พลเรือเอกพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมหลวงชุมพรเขตอุดมศักดิ์ (กรมต่อสู้อากาศยานที่ 1)

ตำแหน่งที่ตั้ง : กรมต่อสู้อากาศยานที่ 1 ตำบลสำนักท้อน อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง พิกัดภูมิศาสตร์ UTM 48P 717393E 1404727N ระยะห่าง ขอบเขต /รั้วห่างจากขอบเขตสนามบิน 0.07 กิโลเมตร ขอบเขต /รั้วห่างจากพื้นที่ก่อสร้าง 0.56 กิโลเมตร แสดงดังรูปที่ 3.7-40

ประวัติความเป็นมาและความสำคัญ : พลเรือเอกพระเจ้าบรมวงศ์เธอ พระองค์เจ้าอาภากรเกียรติวงศ์ กรมหลวงชุมพรเขตอุดมศักดิ์ ทรงเป็นทหารเรือที่พระปรีชาสามารถ ทรงมีคุณูปการยิ่งต่อกองทัพเรือไทย และได้รับการยกย่องให้เป็นองค์บิดาของทหารเรือไทย กรมต่อสู้อากาศยานที่ 1 จึงสร้างพระอนุสาวรีย์พระองค์ขึ้นประดิษฐานภายในหน่วยงาน เพื่อเป็นอนุสรณ์สถาน สถานที่ถวายสักการะและน้อมรำลึกถึงพระกรุณาธิคุณที่ทรงมีต่อกองทัพเรือไทย

สิ่งก่อสร้างสำคัญในปัจจุบัน : พระรูปหล่อพลเรือเอกพระเจ้าบรมวงศ์เธอ พระองค์เจ้าอาภากรเกียรติวงศ์ กรมหลวงชุมพรเขตอุดมศักดิ์ ประดิษฐานอยู่บนฐานรองรับ ตั้งอยู่กลางแจ้ง



รูปที่ 3.7-40 พระอนุสาวรีย์ พลเรือเอกพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมหลวงชุมพรเขตอุดมศักดิ์ (กรมต่อสู้อากาศยานที่ 1)

2.3 พระอนุสาวรีย์ พลเรือเอกพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมหลวงชุมพรเขตอุดมศักดิ์ (กองพันทหารปืนใหญ่ต่อสู้อากาศยาน)

ตำแหน่งที่ตั้ง : กองพันทหารปืนใหญ่ต่อสู้อากาศยาน กรมทหารปืนใหญ่ กองพลนาวิกโยธิน ตำบลสำนักท้อน อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง พิกัดภูมิศาสตร์ UTM 48P 719312E 1405612N ระยะห่างขอบเขต /รั้วห่างจากขอบเขตสนามบิน 0.09 กิโลเมตร ขอบเขต /รั้วห่างจากพื้นที่ก่อสร้าง 0.09 กิโลเมตร แสดงดังรูปที่ 3.7-41

ประวัติความเป็นมาและความสำคัญ : พลเรือเอกพระเจ้าบรมวงศ์เธอ พระองค์เจ้าอาภากรเกียรติวงศ์ กรมหลวงชุมพรเขตอุดมศักดิ์ ทรงเป็นทหารเรือที่พระปรีชาสามารถ ทรงมีคุณูปการยิ่งต่อกองทัพเรือไทย และได้รับการยกย่องให้เป็นองค์บิดาของทหารเรือไทย กองพันทหารปืนใหญ่ต่อสู้อากาศยาน จึงสร้างพระอนุสาวรีย์พระองค์ขึ้นประดิษฐานภายในหน่วยงาน เพื่อเป็นสถานที่ถวายสักการะและน้อมรำลึกถึงพระกรุณาธิคุณที่ทรงมีต่อกองทัพเรือไทย

สิ่งก่อสร้างสำคัญในปัจจุบัน : พระรูปหล่อพลเรือเอกพระเจ้าบรมวงศ์เธอ พระองค์เจ้าอาภากรเกียรติวงศ์ กรมหลวงชุมพรเขตอุดมศักดิ์ ประดิษฐานอยู่บนฐานรองรับ ตั้งอยู่กลางแจ้ง



รูปที่ 3.7-41 พระอนุสาวรีย์ พลเรือเอกพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมหลวงชุมพรเขตอุดมศักดิ์ (กองพันทหาร
ปืนใหญ่ต่อสู้อากาศยาน)

2.4 พระบรมราชานุสาวรีย์สมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช (กรมต่อสู้อากาศยานที่ 1)

ตำแหน่งที่ตั้ง : กรมต่อสู้อากาศยานที่ 1 ตำบลสำนักท้อน อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง
พิกัดภูมิศาสตร์ UTM 48P 716924E 1404549N ระยะห่าง ขอบเขต /รั้วห่างจากขอบเขตสนามบิน 0.09 กิโลเมตร
ขอบเขต /รั้วห่างจากพื้นที่ก่อสร้าง 0.99 กิโลเมตร แสดงดังรูปที่ 3.7-42

ประวัติความเป็นมาและความสำคัญ¹² : มีการประกอบพิธีอัญเชิญ พระบรมรูปหล่อสมเด็จพระ
พระเจ้าตากสินมหาราช ขึ้นประดิษฐานยังแท่นรับรอง หน้ากองบังคับการหลังใหม่ กรมต่อสู้อากาศยานที่ 1 เมื่อวันที่
5 ธันวาคม พ.ศ. 2563 โดย [REDACTED] ผู้บังคับการ กรมต่อสู้อากาศยานที่ 1 หน่วยบัญชาการต่อสู้อากาศยานและรักษาฝั่ง (ผบ.กรม สอ.1 สอ.รฝ.) เป็นประธานในการประกอบพิธี โดยมีวัตถุประสงค์ เพื่อให้
ทรงปกป้องรักษาผืนแผ่นดินไทย พระพุทธศาสนาและสถาบันพระมหากษัตริย์ ให้มั่นคงอยู่กับผืนแผ่นดิน รวมทั้งเป็น
อนุสรณ์สถาน ให้กำลังพลและลูกหลานไทย ได้ถวายสักการะน้อมรำลึกในพระมหากรุณาธิคุณ ที่ทรงกอบกู้
เอกราชชาติไทย สร้างรากฐานแผ่นดินไทยให้คงอยู่มาตราบจนปัจจุบัน

¹² กรมต่อสู้อากาศยานที่ 1 อัญเชิญพระบรมรูป พระยาตาก ให้ลูกหลานได้กราบไหว้สำนึกต่อบุญคุณแผ่นดิน [ออนไลน์],
สืบค้นเมื่อ 30 มกราคม 2564 จาก <https://www.komkhaotuathai.com/contents/16505>

สิ่งก่อสร้างสำคัญในปัจจุบัน : พระบรมราชานุสาวรีย์ สมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช
(บริเวณพื้นที่ตั้งอยู่ระหว่างการเดินทางก่อสร้างอาคารกองบังคับการฯ และปรับปรุงสภาพภูมิทัศน์ในบริเวณ
โดยรอบ)



รูปที่ 3.7-42 พระบรมราชานุสาวรีย์ สมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช กรมต่อสู้อากาศยานที่ 1

3. พิพิธภัณฑสถาน 1 แห่ง คือ พิพิธภัณฑการบิน กองการบินทหารเรือ

ตำแหน่งที่ตั้ง : หน้าประตูทางเข้าสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา ตำบลพลลา อำเภอบ้านฉาง จังหวัด
ระยอง พิกัดภูมิศาสตร์ UTM 48P 716654E 1404128N ระยะห่าง ตั้งอยู่ในเขตสนามบิน ขอบเขต/รั้ว
ห่างจากพื้นที่ก่อสร้าง 1.26 กิโลเมตร แสดงดังรูปที่ 3.7-43

ประวัติความเป็นมาและความสำคัญ¹³ : พิพิธภัณฑการบิน กองการบินทหารเรือเป็นพิพิธภัณฑ
ประวัติศาสตร์การบิน ของกองทัพเรือ จัดตั้งขึ้นที่ลานกลางแจ้ง บริเวณหน้าประตูทางเข้าสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา
โดยกองการบินทหารเรือ กองเรือยุทธการ เพื่อให้ประชาชนทั่วไปและอนุชนใช้เป็นแหล่งศึกษาเรียนรู้เกี่ยวกับอากาศ
ยานนาวิ และยุทธโศปกรณ์ ตลอดจนปลูกฝังให้คนไทยมีความรักชาติ เพราะอากาศยานต่างๆ ที่ปลดประจำการไปแล้ว
เหล่านี้ ได้ผ่านภารกิจในการปกป้องอธิปไตยของชาติมาแล้วทั้งสิ้น

อากาศยานที่จัดแสดงในพิพิธภัณฑปัจจุบัน :

- อากาศยานโจมตี A-7E
- เครื่องบินขับไล่โจมตี แฮริเออร์ AV-8S
- เครื่องบินปราบเรือดำน้ำ S-3E
- เครื่องบินลำเลียง C-47 Dakota เป็นเครื่องบินที่ผลิตขึ้นปลายสงครามโลกครั้งที่ 2

¹³ พิพิธภัณฑการบิน NAVAL AVIATION MUSEUM [ออนไลน์] สืบค้นเมื่อ 23 มกราคม 2563
จาก <http://www.thainavyland.com/historical/naval-aviation-museum/>

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

- เครื่องบินค้นหาต่อต้านและทำลายเรือดำน้ำ P-3T Orion
- เครื่องบินโจมตีและปราบเรือดำน้ำ A-7E Corsair II
- ฯลฯ



รูปที่ 3.7-43 พิพิธภัณฑ์การบิน กองการบินทหารเรือ

2) ทศนิยมภาพ

จากการตรวจสอบข้อมูลจากสำนักงานวัฒนธรรมจังหวัดระยอง สืบค้นจาก <https://rayong.m-culture.go.th/th> เมื่อวันที่ 11 ตุลาคม พ.ศ. 2567 พบว่า จังหวัดระยองมีขนบธรรมเนียมประเพณีท้องถิ่น
ที่นอกจากจะมีประเพณีที่เกี่ยวข้องกับวิถีชีวิตแล้ว ยังมีประเพณีที่สำคัญซึ่งถือปฏิบัติกันโดยทั่วไป เมื่อพิจารณา
วัฒนธรรมหรือประเพณีของจังหวัดระยองที่มีการประกอบกิจกรรมหรือมีขบวนแห่อยู่ในแนวเส้นทางที่ใช้ขนส่ง
วัสดุก่อสร้างและคนงานก่อสร้างของโครงการ พบว่า กิจกรรมตามประเพณีที่อาจได้รับผลกระทบจากโครงการ ได้แก่
1. งานห่มผ้าเจดีย์กลางน้ำ 2. งานเทศกาลเที่ยวทะเลหาดบ้านเพ - เกาะเสม็ด 3. สงกรานต์อำเภอบ้านฉาง และ
4. ประเพณีชิมปลาทะเลนิ่ง บ้านฉาง พื้นที่และช่วงเวลาการจัดงาน สรุปลงตารางที่ 3.7-50 และแสดงตำแหน่ง
ของสถานที่จัดงานประเพณีกับที่ตั้งของโครงการดังรูปที่ 3.7-44

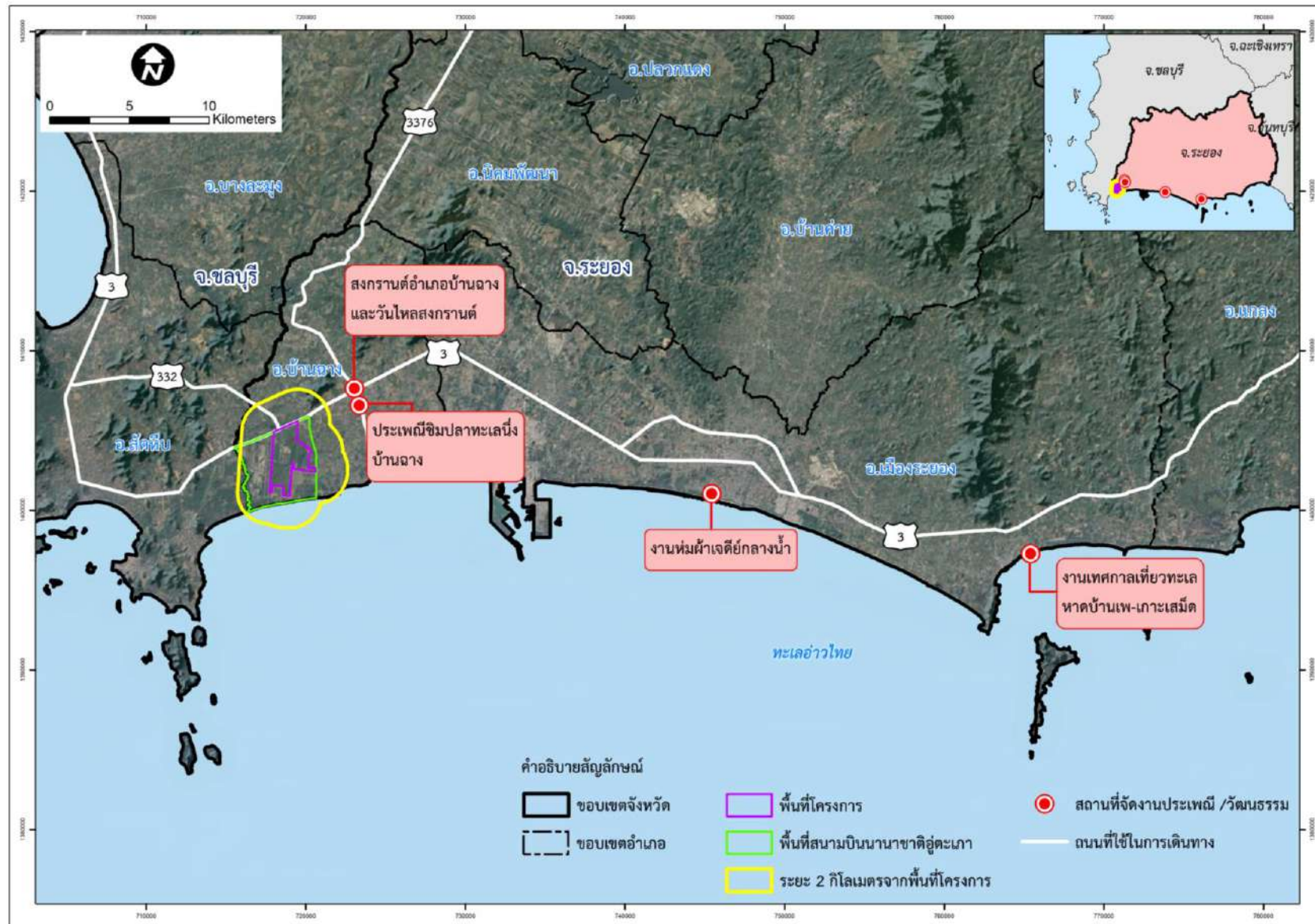
รายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม สำหรับโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ
 ที่อาจมีผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติคุณภาพสิ่งแวดล้อม สุขภาพ อนามัย คุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนอย่างรุนแรง
 โครงการก่อสร้างทางวิ่งและทางขับที่ 2 สนามบินนานาชาติอู่ตะเภา อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง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

ตารางที่ 3.7-50 พื้นที่และช่วงเวลาการจัดงานกิจกรรมตามประเพณีที่อาจได้รับผลกระทบจากโครงการ

งานประเพณี /วัฒนธรรม	การใช้เส้นทาง ของขบวนแห่	สถานที่จัดงาน	ช่วงเวลาจัดงาน
1. งานห่มผ้าเจดีย์กลางน้ำ	ใช้ ทล.3 ในการเดินทาง	วัดปากน้ำ อำเภอเมือง จังหวัดระยอง	วันลอยกระทง เดือนพฤศจิกายน
2. งานเทศกาลเที่ยวทะเล หาดบ้านเพ - เกาะเสม็ด	ใช้ ทล.3 ในการเดินทาง	ท่าเทียบเรือเทศบาลตำบล บ้านเพ จังหวัดระยอง	1 สัปดาห์ ช่วงต้นเดือน ธันวาคม
3. สงกรานต์ อำเภอบ้านฉาง และวันไหลสงกรานต์	ใช้ ทล.3376 และทล.3 ขับรถเล่นน้ำ/ เดินทาง	บ้านริมสองข้างถนนสาย บ้านฉาง - พญานอยบาร์ ฝรั่ง ถนนสาย 3376 ช่วงตลาดเทพจินดา หรือถนนในซอยต่างๆ เขตเมืองบ้านฉาง	13 - 15 เมษายน และ วันที่ 16 - 17 เมษายน
4. ประเพณีซิมปลาทะเลนิ่ง บ้านฉาง	ใช้ ทล.3 ในการเดินทาง	หมู่ที่ 5 บ้านฉาง ถนนบ้านฉาง - พญาน	เดือนกุมภาพันธ์

หมายเหตุ : ถนนสายหลักที่โครงการใช้เป็นเส้นทางขนส่งวัสดุก่อสร้างและคนงานเข้าสู่พื้นที่โครงการ คือ ทางหลวงหมายเลข 3 (ถนนสุขุมวิท)
 และทางหลวงหมายเลข 332 (สายสัตหีบ - สานักท้อน)

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



รูปที่ 3.7-44 ตำแหน่งของสถานที่จัดงานประเพณีกับที่ตั้งของโครงการ

3.7.5 การมีส่วนร่วมของประชาชน

3.7.5.1 หลักการและเหตุผล

การมีส่วนร่วมของประชาชน (Public Participation) คือ กระบวนการซึ่งประชาชนหรือผู้มีส่วนได้เสีย (Stakeholder) ได้มีโอกาสแสดงทัศนะ แลกเปลี่ยนข้อมูลและความคิดเห็นเพื่อแสวงหาทางเลือก และการตัดสินใจ ต่างๆ เกี่ยวกับโครงการที่เหมาะสม และเป็นที่ยอมรับร่วมกัน ทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องจึงควรเข้าร่วมในกระบวนการนี้ตั้งแต่เริ่มแรก เพื่อให้เกิดความเข้าใจ และการรับรู้ - เรียนรู้ การปรับเปลี่ยนโครงการร่วมกัน จะเป็นประโยชน์ต่อทุกฝ่าย ซึ่งกระบวนการมีส่วนร่วมในโครงการนี้ เป็นเครื่องมือที่ช่วยให้เกิดการปรึกษาหารือและการมีส่วนร่วมของสาธารณะ ในการศึกษาโครงการ ก่อนการดำเนินการ และประเมินถึงผลกระทบทางบวกและทางลบในทุกมิติที่อาจเกิดขึ้น จากการพัฒนา อีกทั้งการดำเนินกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชนหรือผู้มีส่วนได้เสีย จะช่วยเสริมสร้างความเข้มแข็งให้กับกระบวนการตัดสินใจในการร่วมกันพิจารณากำหนดทิศทางการพัฒนาโครงการอย่างยั่งยืน และนำไปสู่การยอมรับของชุมชนและประชาชนในที่สุด

ในการดำเนินงานกระบวนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนและผู้มีส่วนได้เสียในการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม จำเป็นต้องกำหนดให้มีช่องทางการสื่อสารประชาสัมพันธ์เพื่อเผยแพร่ข้อมูลของโครงการ กิจกรรมการมีส่วนร่วมของโครงการ และเปิดโอกาสให้ประชาชนที่อาจได้รับผลกระทบจากโครงการ หน่วยงานต่างๆ ทั้งในภาครัฐและเอกชน องค์กรพัฒนาเอกชน ประชาชนทั่วไปที่สนใจโครงการ สามารถเข้าร่วมแสดงความคิดเห็น นำเสนอข้อมูล ข้อโต้แย้ง หรือข้อเสนอแนะที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของโครงการ โดยโครงการมีกรอบ แนวทางการดำเนินงานอ้างอิงตามประกาศสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่องแนวทางการมีส่วนร่วมของประชาชนในกระบวนการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2566 (ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 140 ตอนพิเศษ 211 ง ลงวันที่ 31 สิงหาคม 2566)

3.7.5.2 วัตถุประสงค์

1) เพื่อเสริมสร้างความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับโครงการให้แก่ประชาชนและผู้มีส่วนได้เสียจากการพัฒนาโครงการ ตลอดจนสาธารณชนที่สนใจ โดยการเผยแพร่ข้อมูลโครงการผ่านสื่อในรูปแบบต่างๆ และกิจกรรมการมีส่วนร่วมของโครงการ เพื่อให้ผู้มีส่วนได้เสียจากการพัฒนาโครงการ ตลอดจนสาธารณชนที่สนใจได้รับรู้ข้อมูลคำชี้แจง และเหตุผลของการพัฒนาโครงการ รายละเอียดของโครงการที่มีการเปลี่ยนแปลงไปจากรายงานเดิมอย่างถูกต้อง ชัดเจน รวมทั้งเข้าใจขั้นตอนการศึกษาและลำดับความสำคัญของการมีส่วนร่วมในโครงการ

2) เพื่อให้ผู้มีส่วนได้เสียจากการพัฒนาโครงการ ตลอดจนสาธารณชนที่สนใจได้มีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็นและให้ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการพัฒนาโครงการ โดยเฉพาะการมีส่วนร่วมในการกำหนดขอบเขตการศึกษา การประเมินผลกระทบจากรายละเอียดของโครงการที่มีการเปลี่ยนแปลงไปจากรายงานเดิม และการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการที่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างเหมาะสม เป็นไปได้ในทางปฏิบัติ

3) เพื่อจัดให้มีการติดต่อสื่อสารประชาสัมพันธ์แบบสองทางผ่านสื่อประเภทต่างๆ เพื่อให้สามารถส่งผ่านหรือกระจายข้อมูลข่าวสาร สำคัญของการพัฒนาโครงการ รายละเอียดของโครงการที่มีการเปลี่ยนแปลงไปจากรายงานเดิม และรับฟังประเด็นที่เป็นข้อห่วงกังวล ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากผู้มีส่วนได้เสียจากการพัฒนาโครงการ ตลอดจนสาธารณชนที่สนใจ ซึ่งจะเป็นข้อมูลที่มีประโยชน์ในการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

รวมทั้งการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม อันจะนำไปสู่การยอมรับร่วมกัน เพื่อลดความขัดแย้งในพื้นที่เมื่อมีการพัฒนาโครงการ และปรับเปลี่ยนรายละเอียดโครงการ

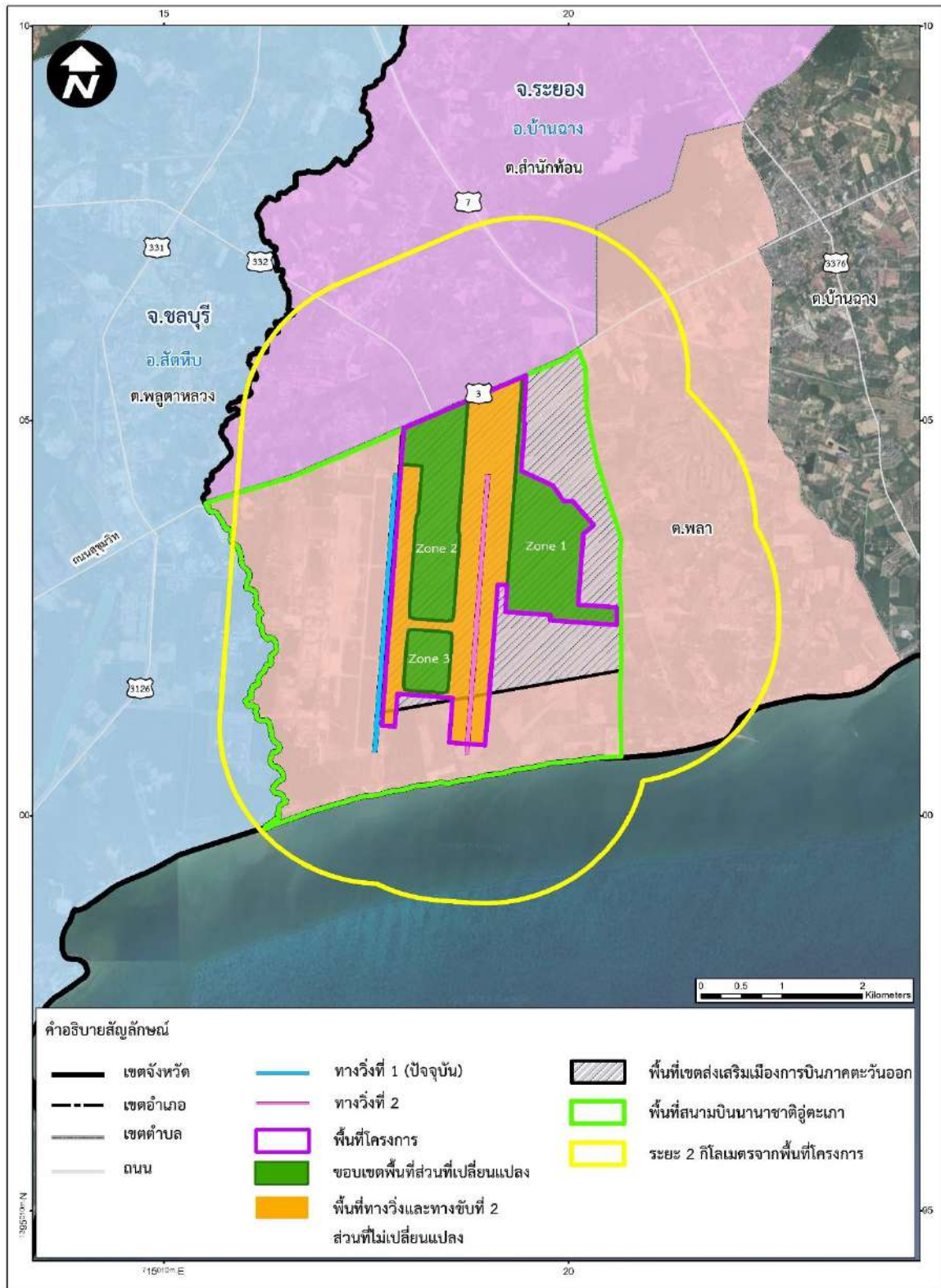
3.7.5.3 พื้นที่เป้าหมาย

โครงการได้พิจารณาผลกระทบในระยะก่อสร้างที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากรายงาน EHIA ฉบับผ่านความเห็นชอบ (มิถุนายน พ.ศ. 2565) รวมทั้ง ได้พิจารณาโครงการประเภทเดียวกัน และเนื่องจากโครงการเป็นการก่อสร้างอาคารขนาดใหญ่ จึงพิจารณากำหนดขอบเขตพื้นที่ศึกษา และกำหนดพื้นที่ดำเนินกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชน ให้ครอบคลุมพื้นที่ชุมชนที่อยู่ในระยะ 0 - 2 กิโลเมตร จากพื้นที่ก่อสร้างโครงการส่วนที่จะเปลี่ยนแปลง และในระยะห่าง 500 เมตร จากแนวเส้นทางขนส่ง เพื่อให้ครอบคลุมผลกระทบทั้งหมดที่อาจเกิดขึ้นต่อพื้นที่อ่อนไหวและชุมชนโดยรอบ ซึ่งครอบคลุมพื้นที่ศึกษา 2 จังหวัด 2 อำเภอ 3 ตำบล รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 3.7-51 และรูปที่ 3.7-45 ทั้งนี้ กิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชนของโครงการได้เปิดกว้างสำหรับบุคคลทั่วไปที่มีความสนใจในโครงการสามารถเข้าร่วมแสดงความคิดเห็นได้

ตารางที่ 3.7-51 พื้นที่ดำเนินกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชนของโครงการ

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

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



รูปที่ 3.7-45 พื้นที่ดำเนินการกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชนของโครงการ

3.7.5.4 กลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย

การดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์ให้เกิดผลสัมฤทธิ์นั้น จำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องระบุและจำแนกกลุ่มเป้าหมายให้ชัดเจน และครอบคลุมกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียทั้ง 7 กลุ่ม อ้างอิงตามประกาศสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง แนวทางการมีส่วนร่วมของประชาชน ในกระบวนการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2566 (ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 140 ตอนพิเศษ 211 ง ลงวันที่ 31 สิงหาคม 2566) เพื่อให้สามารถระบุกลุ่มผู้ที่อาจได้รับผลกระทบทั้งทางบวกและทางลบ โดยจะนำผลการวิเคราะห์กลุ่มเป้าหมายมาประกอบการวางแผนและกำหนดวิธีการการมีส่วนร่วมของประชาชนให้เหมาะสม โดยจะต้องครอบคลุมผู้ที่ได้รับผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและการขยายเขตปลอดภัยในการเดินอากาศตามหลักเกณฑ์สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ตลอดจนการเลือกช่องทางการสื่อสารและประชาสัมพันธ์ให้เหมาะสมกับขนาดและลักษณะของกลุ่มเป้าหมายเพื่อให้การดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชนมีประสิทธิภาพมากที่สุด โดยผลการวิเคราะห์กลุ่มเป้าหมายแสดงรายละเอียดในตารางที่ 3.7-52

ตารางที่ 3.7-52 การวิเคราะห์และคัดเลือกรูปแบบเป้าหมาย

กลุ่มเป้าหมาย	ผลกระทบที่ได้รับ / การมีส่วนเกี่ยวข้องกับโครงการ	บทบาทของการเข้ามามีส่วนร่วม
1. ผู้ที่อาจได้รับผลกระทบจากโครงการ ได้แก่ ประชาชนที่อาศัยอยู่ใกล้เคียง สนามบินนานาชาติอู่ตะเภา พื้นที่อ่อนไหว ด้านสิ่งแวดล้อม ซึ่งเป็นสถาบันการศึกษา / สถานพยาบาล / ศาสนสถานในพื้นที่ โครงการ หน่วยงาน องค์กรต่างๆ ตลอดจนผู้นำชุมชนระดับตำบล และหมู่บ้านในพื้นที่โครงการ ประชานและกรรมการชุมชน ผู้จัดการนิติบุคคล ประชานและกรรมการหมู่บ้าน และผู้ที่อาจได้รับผลกระทบจากกิจกรรมของโครงการ ในระยะก่อสร้างและดำเนินการ	เป็นกลุ่มบุคคลที่อาจได้รับผลกระทบหลักจากกิจกรรมการดำเนินงานของโครงการ และผู้นำชุมชน ซึ่งเป็นผู้ที่มีหน้าที่รับผิดชอบดูแลชุมชน ซึ่งหากมีการดำเนินโครงการ อาจมีผลกระทบต่อพื้นที่ จำเป็นต้องมีการประสานกับผู้นำชุมชน เพื่อชี้แจงข้อมูลโครงการ และดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน	เป็นกลุ่มเป้าหมายหลักที่ได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการ และเป็นกลุ่มบุคคลที่ผลักดันให้โครงการเกิดขึ้น สามารถให้ข้อมูลในพื้นที่ที่เป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาโครงการ ได้อย่างดี รวมถึงการให้ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะต่อการทบทวนมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมต่างๆ ที่เกี่ยวข้องสำหรับผู้นำชุมชนเป็นผู้ที่มีความใกล้ชิดกับประชาชน และคุ้นเคยพื้นที่มากที่สุด จึงสามารถให้ข้อมูลเกี่ยวกับพื้นที่โครงการได้อย่างละเอียด รวมทั้งเป็นบุคคลกลางในการถ่ายทอดข้อมูลโครงการไปสู่ประชาชนได้อย่างกว้างขวาง
2. หน่วยงานที่รับผิดชอบจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ได้แก่ เจ้าของโครงการ คือ EEC และ ทร. และบริษัทที่ปรึกษาด้านสิ่งแวดล้อม คือ บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด	เป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบจัดทำ รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	เป็นผู้รับผิดชอบในการร่วมจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมทั้งในฐานะเจ้าของโครงการและบริษัทที่ปรึกษา รวมถึงเป็นผู้ดำเนินการจัดกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชนและประชาสัมพันธ์โครงการ ตลอดระยะเวลาโครงการ
3. หน่วยงานที่ทำหน้าที่พิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ได้แก่ สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.)	เป็นหน่วยงานที่ทำหน้าที่พิจารณา รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	เป็นผู้รับผิดชอบพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และเข้าร่วมการจัดกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชน ตลอดระยะเวลาโครงการ

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

ตารางที่ 3.7-52 การวิเคราะห์และคัดเลือกรูปแบบเป้าหมาย

กลุ่มเป้าหมาย	ผลกระทบที่ได้รับ / การมีส่วนเกี่ยวข้องกับโครงการ	บทบาทของการเข้ามามีส่วนร่วม
4. หน่วยงานราชการในระดับต่างๆ และ รัฐวิสาหกิจ ทั้งส่วนกลาง ส่วนภูมิภาค และส่วนท้องถิ่น ได้แก่ หัวหน้าหน่วยงาน/ส่วนราชการในระดับ จังหวัดพื้นที่โครงการ หน่วยงานราชการ ระดับเขตและรัฐวิสาหกิจ ที่เกี่ยวข้อง ในพื้นที่โครงการ	เป็นผู้ที่รับผิดชอบและดูแลพื้นที่ ทั้งด้านการกำหนดนโยบาย แนวทางและแผนงานการพัฒนา ด้านต่างๆ โดยองค์กรปกครอง ส่วนท้องถิ่นเป็นหน่วยงานที่มี บทบาทและหน้าที่หลักในการดูแล และพัฒนาพื้นที่ ทั้งด้านโครงสร้าง สาธารณูปโภค ด้านอาชีวอนามัย สิ่งแวดล้อม และด้านชุมชนท้องถิ่น	เป็นผู้วางแผนและนโยบายในการพัฒนา และมีผลผลักดันในการพัฒนาโครงการ ที่เกี่ยวข้องให้ประสบผลสำเร็จ รวมถึงให้ ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะแนวทางในการ ดำเนินงานโครงการได้เป็นอย่างดี สำหรับ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเป็นหน่วยงาน เจ้าของพื้นที่โครงการ และมีความใกล้ชิดกับ ประชาชน สามารถให้ข้อมูลสภาพพื้นที่ ได้อย่างดี รวมถึงการให้ข้อคิดเห็น / ข้อเสนอแนะต่อโครงการและเป็นหน่วยงาน หลักในการประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสาร โครงการไปสู่ประชาชนในชุมชนได้อย่างทั่วถึง จึงจำเป็นต้องประสานงานร่วมกันเพื่อ ขับเคลื่อนโครงการ โดยต้องเข้ามามีส่วนร่วม รับทราบโครงการตั้งแต่เริ่มต้น
5. องค์กรเอกชนด้านการคุ้มครองสิ่งแวดล้อม และอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติ องค์กร พัฒนาเอกชน สถาบันการศึกษา และ นักวิชาการอิสระ	เป็นตัวแทนภาคส่วนต่างๆ ที่มีความ สนใจโครงการมีประสบการณ์และ องค์ความรู้ในข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับ โครงการ สามารถแสดงความคิดเห็น และข้อเสนอแนะที่เกี่ยวข้องกับ การศึกษาของโครงการอย่างเป็นทางการ กลางเพื่อประโยชน์ต่อสังคมโดยรวม	มีบทบาทสำคัญในการแสดงความคิดเห็น ข้อเสนอแนะต่อแนวทางการศึกษาของโครงการ ผลการศึกษา ตลอดจนร่างมาตรการด้าน สิ่งแวดล้อมต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยโครงการ สามารถนำไปปรับใช้ประกอบการศึกษา ให้มีความครอบคลุมประเด็นต่างๆ มากยิ่งขึ้น
6. สื่อมวลชน	นำเสนอข้อมูลข่าวสารโครงการ เพื่อให้การดำเนินงานของโครงการ เป็นไปอย่างโปร่งใส และเปิดโอกาส ให้ประชาชนทั่วไปได้รับทราบข้อมูล จึงต้องอาศัยกลไกการเผยแพร่ ข่าวสารผ่านสื่อมวลชนที่มีอยู่แล้ว ทั้งสื่อมวลชนส่วนกลางและ สื่อมวลชนในท้องถิ่น	เป็นหน่วยงานที่สนับสนุนด้านการ ประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารโครงการ อย่างมีประสิทธิภาพ ถูกต้อง ชัดเจน และทั่วถึงครอบคลุมทุกพื้นที่
7. ประชาชนทั่วไปที่สนใจโครงการ	ประชาชนทั่วไปที่อาจอยู่นอกพื้นที่ ศึกษาของโครงการ แต่มีความสนใจ ต่อแนวทางการพัฒนาระบบขนส่ง ทางอากาศ	มีส่วนร่วมในการรับฟังข้อมูลโครงการ และแสดงความคิดเห็น ข้อเสนอแนะต่างๆ ในฐานะของประชาชนทั่วไปที่มีความสนใจ ในโครงการ

การกำหนดกลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย โครงการพิจารณาตามลักษณะกิจกรรมและผลการประเมินผลกระทบ
 ที่อาจได้รับทั้งในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ ซึ่งครอบคลุมผู้ที่อาจได้รับผลกระทบจากโครงการทั้งทางตรง
 และทางอ้อม ทั้งชุมชน กลุ่มประมงเรือเล็ก กลุ่มพื้นที่อ่อนไหว สถานประกอบการบริเวณข้างเคียง ซึ่งเบื้องต้น
 สรุปได้ดังตารางที่ 3.7-53

ตารางที่ 3.7-53 กลุ่มผู้มีส่วนได้เสียในการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชนบริเวณพื้นที่โครงการ

กลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย	กลุ่มย่อย	รายละเอียดกลุ่มย่อย
1. ผู้ได้รับผลกระทบ - กลุ่มผู้เสีย ผลประโยชน์	1.1 ผู้นำชุมชน และ ประชาชนที่อาศัยอยู่ ในพื้นที่	<u>ตำบลพลา</u> 1. หมู่ที่ 1 บ้านโกรกตะแบก 2. หมู่ที่ 2 บ้านจำรุง 3. หมู่ที่ 4 บ้านทุ่งโปรง 4. หมู่ที่ 5 บ้านพลา 5. หมู่ที่ 6 บ้านตะกาด 6. หมู่ที่ 7 บ้านคลองทราย 7. ชุมชนวัดคีรีภาวนาราม 8. ชุมชนหนองม่วงใหม่ 9. ชุมชนหนองม่วง 10. ชุมชนบ้านฉาง - พลา 11. ชุมชนสามัคคีน้ำซัย 12. ชุมชนสามัคคี-ชัยสมบุญ <u>ตำบลสำนักท้อน</u> 1. หมู่ที่ 3 บ้านสระแก้ว 2. หมู่ที่ 4 บ้านคลองบางไผ่ 3. หมู่ที่ 8 บ้านเชิงเขา <u>ตำบลพลาหลวง</u> 1. หมู่ที่ 1 บ้านพลาหลวง 2. หมู่ที่ 2 บ้านขลอด 3. หมู่ที่ 3 บ้านคลองไผ่
	1.2 กลุ่มประมงเรือ เล็กที่อยู่ใกล้เคียง ที่ตั้งโครงการ	1. กลุ่มประมงเรือเล็กพื้นบ้านบ้านพูน 2. กลุ่มประมงเรือเล็กพื้นบ้านพลาอู่ตะเภาสามัคคี 3. กลุ่มประมงเรือเล็กพื้นบ้านหาดพลา บ้านพลา 4. กลุ่มอนุรักษ์ประมงสามัคคีบ้านพลา
	1.3 พื้นที่อ่อนไหว - สถานศึกษา	1. โรงเรียนวัดพลา 2. โรงเรียนบ้านคลองทราย 3. โรงเรียนสองภาษาระยอง 4. โรงเรียนเทศบาลเมืองบ้านฉาง 1 (วัดคีรีภาวนาราม)

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

ตารางที่ 3.7-53 กลุ่มผู้มีส่วนได้เสียในการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชนบริเวณพื้นที่โครงการ

กลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย	กลุ่มย่อย	รายละเอียดกลุ่มย่อย
		5. โรงเรียนวัดศิริภาวนาราม 6. โรงเรียนบ้านคลองบางไผ่ 7. โรงเรียนวัดสระแก้ว 8. โรงเรียนพัฒนเวชศึกษา 9. วิทยาลัยเทคโนโลยีพัฒนเวช 10. สถานรับเลี้ยงเด็กปฐมวัย ทร.6 กองการbinทหารเรือ 11. ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กเทศบาลตำบลพลา 12. ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กแสงส่องหล้า 3
	- ศาสนสถานในพื้นที่ ศึกษาของโครงการ	1. วัดพลา 2. วัดคลองทราย 3. วัดศิริภาวนาราม 4. วัดบ้านคลองบางไผ่ 5. วัดสระแก้ว 6. หอพระพุทธรูปวิภาภิบาล (กองพันทหารปืนใหญ่ต่อสู้อากาศยาน) 7. พระอนุสาวรีย์พลเรือเอกพระเจ้าบรมวงศ์เธอกรมหลวงชุมพร เขตอุดมศักดิ์ 8. พระบรมราชานุสาวรีย์สมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช (กรมต่อสู้อากาศยานที่ 1) 9. สมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช (กรมต่อสู้อากาศยานที่ 1) 10. ศาลพระเจ้าตากสินมหาราช (เชิงเขาโกรกตะแบก) 11. ศาลเจ้าหลี่ ฮู่ อ่อง เอี้ย 12. พิพิธภัณฑ์การบินกองการบินทหารเรือ 13. สำนักวีปัสสนาวัดพลา
	- สถานพยาบาล ในพื้นที่ศึกษา ของโครงการ	1. ศูนย์บริการสาธารณสุขชุมชนอิสเทอร์น - หนองม่วง 2. โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลพลา 3. โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านคลองบางไผ่ 4. โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านสระแก้ว
- กลุ่มผู้ได้รับ ผลประโยชน์	1.4 บริษัทสาย การบินภายในและ ภายนอกประเทศ	1. บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) 2. บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) 3. บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด 4. บริษัท ไทย ไลอออน เมนทารี จำกัด 5. บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน)

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

ตารางที่ 3.7-53 กลุ่มผู้มีส่วนได้เสียในการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชนบริเวณพื้นที่โครงการ

กลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย	กลุ่มย่อย	รายละเอียดกลุ่มย่อย
	1.5 สถานประกอบการเอกชน	1. บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) 2. บริษัท จัดการและพัฒนาทรัพยากรน้ำภาคตะวันออก จำกัด (มหาชน) 3. บริษัท ปิกริม พาวเวอร์ จำกัด (มหาชน) 4. บริษัท ไทยนิปอน สตีล แอนด์ ซุมิคิน เอ็นจิเนียริง จำกัด
2. ผู้ที่รับผิดชอบจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	2.1 เจ้าของโครงการ	1. กองทัพเรือ 2. สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก
	2.2 ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้รับอนุญาตตามกฎหมาย	1. บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด
3. ผู้ที่ทำหน้าที่พิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม		1. สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) 2. สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.)
4. หน่วยงานราชการในระดับต่างๆ	4.1 หน่วยงานราชการส่วนกลาง	1. สถาบันการบินพลเรือน 2. สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน 3. บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด 4. กรมควบคุมการปฏิบัติทางอากาศ 5. กรมอุตุนิยมวิทยา กองทัพเรือ 6. สำนักงานสิ่งแวดล้อมภาคที่ 13 (ชลบุรี) 7. ฐานทัพเรือสัตหีบ
	4.2 หน่วยงานราชการระดับจังหวัด	<u>จังหวัดระยอง</u> 1. ผู้ว่าราชการจังหวัดระยอง 2. สำนักงานจังหวัดระยอง 3. สำนักงานประชาสัมพันธ์จังหวัดระยอง 4. สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดระยอง 5. สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดระยอง 6. สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดระยอง 7. สำนักงานพัฒนาชุมชนจังหวัดระยอง 8. สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดระยอง 9. สำนักงานประมงจังหวัดระยอง

ตารางที่ 3.7-53 กลุ่มผู้มีส่วนได้เสียในการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชนบริเวณพื้นที่โครงการ

กลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย	กลุ่มย่อย	รายละเอียดกลุ่มย่อย
		10. สำนักงานเกษตรจังหวัดระยอง 11. สำนักงานพลังงานจังหวัดระยอง 12. สำนักงานอุตสาหกรรมจังหวัดระยอง 13. สำนักงานการท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัดระยอง 14. การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย สำนักงานระยอง (ระยอง - จันทบุรี) 15. แขวงทางหลวงระยอง 16. แขวงทางหลวงชนบทระยอง 17. สำนักงานขนส่งจังหวัดระยอง 18. สถานีตำรวจภูธรจังหวัดระยอง 19. สถานีอุตุนิยมวิทยาระยอง 20. เครือข่ายอาสาสมัครพิทักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม หมู่บ้าน จังหวัดระยอง
		<u>จังหวัดชลบุรี</u> 21. ผู้ว่าราชการจังหวัดชลบุรี 22. สำนักงานจังหวัดชลบุรี 23. สำนักงานประชาสัมพันธ์จังหวัดชลบุรี 24. สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดชลบุรี 25. สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดชลบุรี 26. สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดชลบุรี 27. สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดชลบุรี 28. สำนักงานประมงจังหวัดชลบุรี 29. สำนักงานเกษตรและสหกรณ์จังหวัดชลบุรี 30. สำนักงานพลังงานจังหวัดชลบุรี 31. สำนักงานอุตสาหกรรมจังหวัดชลบุรี 32. สำนักงานการท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัดชลบุรี 33. แขวงทางหลวงชลบุรีที่ 1 34. แขวงทางหลวงชลบุรีที่ 2 35. แขวงทางหลวงชนบทชลบุรี 36. สำนักงานขนส่งจังหวัดชลบุรี 37. สถานีตำรวจภูธรจังหวัดชลบุรี 38. สถานีอุตุนิยมวิทยาชลบุรี

ตารางที่ 3.7-53 กลุ่มผู้มีส่วนได้เสียในการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชนบริเวณพื้นที่โครงการ

กลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย	กลุ่มย่อย	รายละเอียดกลุ่มย่อย
		39. เครือข่ายอาสาสมัครพิทักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมหมู่บ้าน จังหวัดชลบุรี
	4.3 หน่วยงาน ราชการระดับอำเภอ	<u>จังหวัดระยอง</u> 1. ที่ว่าการอำเภอบ้านฉาง 2. สำนักงานสาธารณสุขอำเภอบ้านฉาง 3. สำนักงานพัฒนาชุมชนอำเภอบ้านฉาง 4. สำนักงานเกษตรอำเภอบ้านฉาง 5. สำนักงานประมงอำเภอบ้านฉาง 6. สถานีตำรวจภูธรอำเภอบ้านฉาง 7. โรงพยาบาลบ้านฉาง <u>จังหวัดชลบุรี</u> 8. ที่ว่าการอำเภอสัตหีบ 9. สำนักงานสาธารณสุขอำเภอสัตหีบ 10. สำนักงานพัฒนาชุมชนอำเภอสัตหีบ 11. สำนักงานเกษตรอำเภอสัตหีบ 12. สำนักงานประมงอำเภอสัตหีบ 13. สถานีตำรวจภูธรพลูดาวหลวง 14. โรงพยาบาลสมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ 15. โรงพยาบาลสัตหีบ (กม.10)
	4.4 หน่วยงาน ราชการระดับตำบล	1. อาสาสมัครสาธารณสุขประจำหมู่บ้านองค์การบริหารส่วนตำบลพลูดาวหลวง 2. อาสาสมัครสาธารณสุขประจำหมู่บ้านเทศบาลตำบลสำนักท้อน 3. อาสาสมัครสาธารณสุขประจำหมู่บ้านองค์การบริหารส่วนตำบลสำนักท้อน 4. อาสาสมัครสาธารณสุขประจำหมู่บ้านเทศบาลเมืองบ้านฉาง 5. อาสาสมัครสาธารณสุขประจำหมู่บ้านเทศบาลตำบลพลลา 6. ศูนย์ฝึกศึกษาบุคลากรด้านปิโตรเลียมและพลังงานทหาร จังหวัดระยอง
	4.5 หน่วยงาน ราชการระดับ ท้องถิ่น	1. องค์การบริหารส่วนจังหวัดระยอง 2. สำนักงานเทศบาลตำบลพลลา 3. สำนักงานเทศบาลตำบลสำนักท้อน 4. องค์การบริหารส่วนตำบลสำนักท้อน 5. สำนักงานเทศบาลเมืองบ้านฉาง

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

ตารางที่ 3.7-53 กลุ่มผู้มีส่วนได้เสียในการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชนบริเวณพื้นที่โครงการ

กลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย	กลุ่มย่อย	รายละเอียดกลุ่มย่อย
		6. องค์การบริหารส่วนจังหวัดชลบุรี 7. องค์การบริหารส่วนตำบลพลูตาหลวง
	4.6 หน่วยงาน รัฐวิสาหกิจ	1. การไฟฟ้าส่วนภูมิภาคจังหวัดระยอง 2. การประปาส่วนภูมิภาค สาขาระยอง 3. การประปาส่วนภูมิภาค สาขาบ้านฉาง 4. การไฟฟ้าส่วนภูมิภาคเขต 2 ภาคกลาง จังหวัดชลบุรี 5. การประปาส่วนภูมิภาค สาขาชลบุรี 6. บริษัท สนามบินนานาชาติอู่ตะเภา จำกัด
5. องค์กรเอกชน ด้านการคุ้มครอง สิ่งแวดล้อมและอนุรักษ์ ทรัพยากรธรรมชาติ องค์กรพัฒนาเอกชน สถาบันการศึกษา และนักวิชาการอิสระ	5.1 องค์กรเอกชน ด้านการคุ้มครอง สิ่งแวดล้อมและ อนุรักษ์ทรัพยากร ธรรมชาติ	1. สมาคมผู้ประกอบการธุรกิจการบิน (AOC) 2. สมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ 3. สมาคมธุรกิจการท่องเที่ยว (ATTA) 4. สมาคมธุรกิจท่องเที่ยวภายในประเทศ (ADT) 5. มูลนิธิองค์การพิทักษ์ความปลอดภัยทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมโลก
		<u>จังหวัดระยอง</u> 6. หอการค้าจังหวัดระยอง 7. สภาอุตสาหกรรมจังหวัดระยอง
		8. สมาคมธุรกิจการท่องเที่ยวจังหวัดระยอง 9. สมาคมส่งเสริมการท่องเที่ยวและสิ่งแวดล้อม มาบตาพุด - บ้านฉาง 10. สมาคมธุรกิจการท่องเที่ยวจังหวัดระยอง <u>จังหวัดชลบุรี</u> 11. หอการค้าจังหวัดชลบุรี 12. สภาอุตสาหกรรมจังหวัดชลบุรี 13. สมาคมแหล่งท่องเที่ยวชลบุรี 14. ชมรมรักษ์ทะเลแสมสาร
	5.2 สถาบันการศึกษา	<u>จังหวัดระยอง</u> 1. วิทยาลัยเทคนิคมาบตาพุด 2. มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ วิทยาเขตระยอง 3. วิทยาลัยสารพัดช่างระยอง

ตารางที่ 3.7-53 กลุ่มผู้มีส่วนได้เสียในการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชนบริเวณพื้นที่โครงการ

กลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย	กลุ่มย่อย	รายละเอียดกลุ่มย่อย
		<u>จังหวัดชลบุรี</u> 4. มหาวิทยาลัยบูรพา 5. มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตศรีราชา 6. มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลตะวันออก 7. วิทยาลัยเทคนิคสัตหีบ 8. วิทยาลัยเทคโนโลยีจอมเทียนบริหารธุรกิจ 9. มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์พัทยา
6. สื่อมวลชน	สื่อมวลชน	<u>จังหวัดระยอง</u> 1. สถานีวิทยุกระจายเสียงแห่งประเทศไทย (สวท.จังหวัดระยอง) 2. สมาคมครอบครัวข่าวระยอง 3. สมาคมหนังสือพิมพ์และสื่อมวลชนจังหวัดระยอง 4. หนังสือพิมพ์ระยองโพสต์ 5. หนังสือพิมพ์สยามเนชั่น 6. สถานีวิทยุกระจายเสียงแห่งประเทศไทย (สวท.จังหวัดระยอง) 7. ชมรมนักข่าวภูมิภาคหนังสือพิมพ์วิทยุโทรทัศน์จังหวัดระยอง 8. สถานีข่าวระยอง 89.0 MHz 9. สมาคมครอบครัวข่าวระยอง <u>จังหวัดชลบุรี</u> 10. เคเบิล ชลบุรี เน็ตเวิร์ค 11. ห้างหุ้นส่วนจำกัด บ้านอำเภอจอมเทียน เคเบิลทีวี เอ็กซ์เพรส 12. สถานีวิทยุเสียงจากทหารเรือ ส.ทร. 5 สัตหีบ 13. สื่อออนไลน์ชลบุรีนิวส์ 14. หนังสือพิมพ์ชลบุรีโพสต์ 15. หนังสือพิมพ์ออนไลน์ชลบุรีทีวีออนไลน์ 16. สถานีวิทยุ อสมท. จังหวัดชลบุรี (พัทยา)
7. ประชาชนทั่วไป	ประชาชนที่สนใจ โครงการ	ประชาชนในพื้นที่ใกล้เคียงและผู้ที่เกี่ยวข้อง

3.7.5.5 รูปแบบการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

สำหรับรูปแบบและการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนในกระบวนการจัดทำรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการเลือกใช้รูปแบบการประชุมรับฟังความคิดเห็น เพื่อนำเสนอข้อมูลโครงการ ผลการศึกษา และร่างมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ (เฉพาะในส่วนที่มีการเปลี่ยนแปลง) จากนั้นจึงรับฟังข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ และข้อห่วงกังวลต่างๆ เกี่ยวกับประเด็นปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อมและแนวทางในการจัดการกับผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการในส่วนที่เปลี่ยนแปลงฯ รวมถึงมาตรการป้องกัน

และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการภายหลังการเปลี่ยนแปลง โดยขั้นตอนการดำเนินงานกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชน ในการศึกษาและจัดทำรายงานฯ แบ่งเป็น 2 ขั้นตอนหลัก ได้แก่

- 1) กระบวนการเตรียมการก่อนการรับฟังความคิดเห็น
 - การเข้าพบเพื่อให้ข้อมูลเบื้องต้นและปรึกษาหารือ
- 2) กระบวนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน
 - การประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน
 - การสัมภาษณ์เชิงลึก

3.7.5.6 ผลการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

1) การเข้าพบเพื่อให้ข้อมูลเบื้องต้นและปรึกษาหารือ

ขั้นตอนนี้เป็นการดำเนินการเข้าพื้นที่โครงการเพื่อเตรียมความพร้อมของชุมชน เป็นการดำเนินงานโครงการในขั้นตอนแรกของการศึกษาจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารโครงการไปสู่กลุ่มเป้าหมายที่เป็นผู้บริหารหน่วยงานระดับสูง ระดับจังหวัดและระดับท้องถิ่น รวมถึงองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่เกี่ยวข้องกับโครงการได้รับรู้และเข้าใจข้อมูลการศึกษาของโครงการ รวมถึงขอรับทราบความคิดเห็น ข้อเสนอแนะต่อโครงการ เพื่อให้การดำเนินงานโครงการมีการวางแผนสอดคล้องกับแผนงานการบริหารพื้นที่ศึกษา ก่อนจะดำเนินการปรึกษาหารือในรายละเอียดความก้าวหน้าของโครงการต่อไป

1. วัตถุประสงค์

- เพื่อแนะนำรายละเอียดโครงการ กรอบการศึกษา แผนงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน
- เพื่อวิเคราะห์ผู้มีส่วนได้เสีย (Stakeholder Analysis) เพื่อกำหนดรูปแบบการมีส่วนร่วมที่เหมาะสมกับผู้มีส่วนได้เสียแต่ละกลุ่ม (Stakeholder Engagement)
- เพื่อปรึกษาหารือเกี่ยวกับวัน เวลา สถานที่ และรูปแบบการจัดรับฟังความเห็นที่เหมาะสมกับบริบทของพื้นที่

2. วิธีการ

- สอบถามรูปแบบการเข้าพบที่เหมาะสมและตรงตามความต้องการของกลุ่มเป้าหมาย
- กำหนดวัน เวลา และรูปแบบสำหรับการเข้าพบเพื่อปรึกษาหารือ
- จัดเตรียมเอกสารและข้อมูลประกอบการปรึกษาหารือ
- ดำเนินการนัดหมายล่วงหน้าและยืนยันการนัดหมาย พร้อมทั้งจัดส่งจดหมายขอเข้าพบและเอกสารข้อมูลโครงการ
- เข้าพบและปรึกษาหารือกับกลุ่มเป้าหมาย
- สรุปผลการเข้าพบและปรึกษาหารือ

3. สื่อและเอกสารที่ใช้

- เอกสารข้อมูลโครงการ
- สื่อประกอบการนำเสนอ (Slide Presentation)

4. ผลการเข้าพบเพื่อให้ข้อมูลเบื้องต้นและปรึกษาหารือ

โดยได้ดำเนินการเมื่อวันที่ 14 และ 17 พฤศจิกายน พ.ศ. 2566 สามารถสรุปผลการเข้าพบ
 เพื่อให้ข้อมูลเบื้องต้นและปรึกษาหารือแสดงดังตารางที่ 3.7-54 โดยสรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะพร้อมทั้ง
 คำชี้แจงแสดงดังตารางที่ 3.7-55 รายละเอียดแสดงดังภาคผนวก 3-10

ตารางที่ 3.7-54 ที่ตั้งผลการเข้าพบเพื่อให้ข้อมูลเบื้องต้นและปรึกษาหารือ

วัน - เวลา - สถานที่	ตำแหน่ง	ภาพบรรยากาศ
วันอังคารที่ 14 พฤศจิกายน พ.ศ. 2566 เวลา 10.00 - 12.00 น. ณ ห้องประชุมพระพิพิธโกไคย ชั้น 2 ศาลากลางจังหวัดชลบุรี	รองผู้ว่าราชการจังหวัด ชลบุรี และหน่วยงาน ที่เกี่ยวข้อง รวมจำนวน 15 คน	
วันศุกร์ที่ 17 พฤศจิกายน พ.ศ. 2566 เวลา 10.00 - 12.00 น. ณ ห้องภักดีศรีสงคราม ชั้น 4 ศาลากลางจังหวัดระยอง	ปลัดจังหวัดระยอง และ หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง รวมจำนวน 35 คน	

**ตารางที่ 3.7-55 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากการเข้าพบเพื่อให้ข้อมูลเบื้องต้น
และปรึกษาหารือ**

ลำดับ	คำถาม	คำชี้แจง
ด้านรายละเอียดโครงการ		
1.	โครงการมีการเปลี่ยนแปลงจาก 3 เป็น 6 ระยะ ได้มีการประเมินรวมในช่วงเปิดดำเนินงานช่วงที่ 1 และช่วงการก่อสร้างที่มีความคาบเกี่ยวกันหรือไม่	<p>การพิจารณารายละเอียดในการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมในแต่ละประเด็นได้มีการพิจารณากิจกรรมที่จะเกิดขึ้นเป็นสำคัญ ตัวอย่างเช่น การประเมินผลกระทบด้านอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือนในระยะก่อสร้างจะต้องมีการตรวจวัดสภาพแวดล้อม ปัจจุบันของพื้นที่ศึกษาก่อน จากนั้นจึงทำการประเมิน / คาดการณ์ผลกระทบโดยใช้หลักการทางวิชาการ หรือใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์เพื่อคาดการณ์ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้น แต่สำหรับการประเมินผลกระทบด้านการจราจรได้มีการประเมินผลกระทบที่มีความคาบเกี่ยวกัน เนื่องจาก</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. สถานการณ์และสมมติฐานเปลี่ยนไป ปีที่วิเคราะห์ กิจกรรมของโครงการเปลี่ยนไปด้วย 2. เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการไปแล้ว ก็หมายความว่าเหตุการณ์นั้นไม่ได้เกิดขึ้นอีก <p>กล่าวคือในการพิจารณาผลกระทบทั้ง 6 ระยะได้มีการพิจารณาปริมาณการจราจรจากการดำเนินการในช่วงของการเปิดใช้สนามบิน และปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้นจากกิจกรรมการขนส่งคนงานก่อสร้างด้วย เป็นต้น</p>
2.	มีแผนสำรองในการบริหารจัดการพื้นที่หรือไม่ ในกรณีมีจำนวนผู้โดยสารเพิ่มขึ้นจากที่คาดการณ์ไว้	<p>- มาตรการฯ จะดำเนินการในส่วนของผลกระทบที่ร้ายแรงที่สุด (Worst case) ก่อน ว่าจะต้องดำเนินการเท่าไร ส่วนรายละเอียดที่เกิดขึ้นในแต่ละระยะ เวลาดำเนินการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมจะสามารถแยกย่อยแผนติดตามตรวจสอบของแต่ละระยะไปให้ผู้รับเหมาเป็นผู้ดำเนินการในแต่ละระยะได้</p> <p>- ระยะดำเนินการ จะไม่มีการปรับปรุงในระยะก่อสร้างแล้ว จะไม่มีปัญหาเหมือนกับในส่วนในระยะก่อสร้างแต่สิ่งที่จะเกิดขึ้นในระยะแรกของการดำเนินการ คือ จำนวนผู้โดยสาร ประมาณ 12 ล้านคน และอาจจะมีจำนวนเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ ซึ่งจะมีการประเมินจำนวนเที่ยวบินในแต่ละระยะ โดยประเมินจำนวนผู้โดยสารสูงสุดที่ 70 ล้านคน</p>
3.	โครงการจะเริ่มก่อสร้างเมื่อไร และใช้งบประมาณในการก่อสร้างเท่าไร	โครงการก่อสร้างทางวิ่งและทางขับที่ 2 อยู่ระหว่างการจัดสรรงบประมาณ ปี 2567 สำหรับอาคารที่ปรับปรุงตำแหน่งครั้งนี้ เอกชนเป็นผู้ลงทุนทั้งหมด จึงไม่กระทบต่อการขอรับจัดสรรงบประมาณของภาครัฐ
4.	เหตุใดจึงได้กำหนดขอบเขตของผู้ได้รับผลกระทบไว้ในระยะ 2 กิโลเมตร กำหนดจาก	ผลกระทบในระยะก่อสร้างที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากรายงาน EHIA ฉบับผ่านความเห็นชอบแล้ว (มิถุนายน พ.ศ. 2565) รวมทั้ง

**ตารางที่ 3.7-55 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากการเข้าพบเพื่อให้ข้อมูลเบื้องต้น
 และปรึกษาหารือ**

ลำดับ	คำถาม	คำชี้แจง
	อะไร เป็นข้อกำหนดของกรณีการสร้าง สนามบินหรือไม่	พิจารณาโครงการประเภทเดียวกัน และเนื่องจากโครงการเป็นการ ก่อสร้างอาคารขนาดใหญ่ โครงการจึงพิจารณากำหนดขอบเขต พื้นที่ศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม และพื้นที่ดำเนินกิจกรรมการมี ส่วนร่วมของประชาชนให้ครอบคลุม <ul style="list-style-type: none"> - พื้นที่ชุมชนที่อยู่ในระยะ 2 กิโลเมตร จากพื้นที่ก่อสร้าง โครงการส่วนที่จะเปลี่ยนแปลง - พื้นที่ในระยะห่าง 500 เมตร จากแนวเส้นทางขนส่ง และได้ พิจารณาแนวทางการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบ สิ่งแวดล้อม โครงการหรือกิจการด้านอาคารการจัดสรรที่ดิน และบริการชุมชน พ.ศ. 2560 ร่วมด้วย
5.	มีการเชื่อมโยงแผนการคมนาคม หรือการ ขนส่งผู้โดยสารที่จะเข้ามาใช้บริการสนามบิน อุตะเกาไว้อย่างไร	แผนการพัฒนางานก่อสร้างเส้นทางคมนาคมที่เกี่ยวข้องกับ แผนพัฒนาของสนามบินนานาชาติอุตะเกา ได้แก่ ทางหลวงพิเศษ หมายเลข 7 และรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน ที่มีความ เกี่ยวเนื่องและเชื่อมโยงเพื่อสนับสนุนระบบขนส่งมวลชนสำหรับ รองรับการใช้บริการสนามบินสุวรรณภูมิ สนามบินดอนเมือง และ สนามบินอุตะเกา
6.	แหล่งดิน/ทราย ที่จะนำมาใช้สำหรับปรับถม พื้นที่ นำมาจากที่ใด ขอให้เป็นแหล่งที่มาที่ ถูกต้องตามกฎหมาย	โครงการพิจารณาแหล่งดินและหินพื้นที่หลักจากเขาชีจรรย์ (ระยะทางประมาณ 22 กิโลเมตร) โดยใช้รถสิบล้อขนส่งเข้าสู่พื้นที่ โครงการใช้ทางหลวงหมายเลข 332 (สายสัตหีบ - สำนักทอน) ตัดเข้าทางหลวงหมายเลข 3 (ถนนสุขุมวิท) และเข้าสู่พื้นที่โครงการ บริเวณเส้นทางเข้า-ออกด้านทิศเหนือ รวมทั้งวัสดุก่อสร้างอื่นๆ จากพื้นที่บริเวณข้างเคียง ได้แก่ แหล่งวัสดุดิน/ดินปนทราย ที่โครงการพิจารณานำมาใช้ในการถมดินมาจากหลายแหล่ง ดังต่อไปนี้ <ul style="list-style-type: none"> - แหล่งวัสดุดิน/ดินปนทราย ที่โครงการพิจารณานำมาใช้ในการ ถมดินมาจากหลายแหล่ง ดังต่อไปนี้ - บ่อทรายเคโระ ระยะทางจากแหล่งวัสดุ ถึงสนามบินอุตะเกา 21 กิโลเมตร - บ่อทรายโครธร 1 และ 2 ระยะทางจากแหล่งวัสดุ ถึงสนามบิน อุตะเกา 21 กิโลเมตร - บ่อทรายหมอกมุงเมือง ระยะทางจากแหล่งวัสดุ ถึงสนามบิน อุตะเกา 22 กิโลเมตร - บ่อทรายนพเก้าทรายทอง ระยะทางจากแหล่งวัสดุ ถึงสนามบินอุตะเกา 40 กิโลเมตร

**ตารางที่ 3.7-55 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากการเข้าพบเพื่อให้ข้อมูลเบื้องต้น
และปรึกษาหารือ**

ลำดับ	คำถาม	คำชี้แจง
		<ul style="list-style-type: none"> - บ่อดิน โขคปที ระยะทางจากแหล่งวัสดุ ถึงสนามบินอู่ตะเภา 40 กิโลเมตร - บ่อดิน กรุณาพานิช ระยะทางจากแหล่งวัสดุ ถึงสนามบินอู่ตะเภา 43 กิโลเมตร <p>หมายเหตุ : แหล่งวัสดุดินอาจมีการเปลี่ยนแปลงได้</p> <p>นอกจากนี้โครงการได้พิจารณาแหล่งวัสดุจากแหล่งอื่นๆ เพื่อสำรอง จากจังหวัดเพชรบุรีและราชบุรีซึ่งจะขนส่งมาทางเรือ และนำมาขึ้นที่ท่าเรือจุลเสม็ด ขนส่งต่อมายังพื้นที่โครงการโดยใช้รถบรรทุก 10 ล้อ โดยใช้ทางหลวงหมายเลข 3126 และทางหลวงหมายเลข 3 ถนนสายหลักสำหรับขนส่งวัสดุก่อสร้างเข้ามายังพื้นที่โครงการ ในการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในครั้งนี้ จะใช้ปริมาณวัสดุก่อสร้างน้อยกว่าผลการศึกษาในรายงาน EHIA ที่ได้รับความเห็นชอบ เมื่อมีถุนายน พ.ศ. 2565</p>
7.	เสนอให้มีการแต่งตั้งผู้แทนเครือข่าย ทสม. จังหวัดระยอง เป็นคณะกรรมการติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ	<p>เมื่อวันที่ 23 พฤษภาคม 2566 สกพอ. ได้มีคำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการและคณะทำงาน จำนวน 4 ชุด โดยคณะกรรมการในชุดที่ 2 คือ คณะกรรมการติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ซึ่งประกอบด้วยผู้แทนจากโครงการ ผู้แทนภาคราชการ และผู้แทนภาคประชาชน ซึ่งในคำสั่งแต่งตั้งได้กำหนดให้ในการประชุมครั้งแรก จะต้องปรึกษาหารือกันเพื่อกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการคัดเลือกกรรมการจากผู้แทนภาคประชาชนในส่วนของผู้ได้รับผลกระทบในพื้นที่เสี่ยง และองค์กรพัฒนาเอกชนในพื้นที่ให้ครบถ้วน และหากมีข้อคิดเห็นเพิ่มเติม หรือข้อโต้แย้งประการใดในกระบวนการคัดเลือกคณะกรรมการในส่วนของผู้ได้รับผลกระทบในพื้นที่เสี่ยง และองค์กรพัฒนาเอกชนในพื้นที่ให้อยู่ในดุลพินิจของคณะกรรมการฯ ในการดำเนินการ และให้ถือดุลพินิจของคณะกรรมการฯ เป็นที่สุด ดังนั้น ในการประชุมครั้งแรกคณะกรรมการฯ สามารถเสนอให้ ทสม. เข้าเป็นคณะกรรมการติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมเพิ่มเติมได้</p>
ด้านสิ่งแวดล้อม		
1.	ห่วงกังวลเรื่องผลกระทบจากการใช้เส้นทางถนนในชุมชนในการขนวัสดุก่อสร้าง	<p>โครงการได้กำหนดมาตรการด้านการคมนาคมขนส่งเพื่อลดบรรเทา และป้องกันผลกระทบหลายๆ มาตรการ ตัวอย่างเช่น</p> <ul style="list-style-type: none"> - ให้ผู้รับเหมาก่อสร้าง จัดทำแผนการขนส่งและลำเลียงวัสดุ คนงานที่เกี่ยวข้องกับการก่อสร้าง เพื่อจัดการจราจรดังกล่าวให้มีประสิทธิภาพมากที่สุด - หลีกเลี่ยงขนส่งวัสดุก่อสร้างในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าและเย็น

**ตารางที่ 3.7-55 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากการเข้าพบเพื่อให้ข้อมูลเบื้องต้น
 และปรึกษาหารือ**

ลำดับ	คำถาม	คำชี้แจง
		<ul style="list-style-type: none"> - ให้ผู้รับเหมาก่อสร้างควบคุมน้ำหนักบรรทุกทุกของรถที่ใช้ในการขนส่งวัสดุก่อสร้าง ให้น้ำหนักบรรทุกไม่เกินตามที่กฎหมายกำหนด รวมทั้งควบคุมผู้ขับขี่ให้ใช้ความเร็วต่ำ - หลีกเลี่ยงเส้นทางที่มีการจราจรหนาแน่น และประสานงานกับเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรเพื่ออำนวยความสะดวกในการใช้เส้นทาง - ประสานงานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการพัฒนาและปรับปรุงโครงข่ายคมนาคมโดยรอบสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา เพื่อรองรับปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้นและบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัด - กรณีที่การขนส่งวัสดุก่อสร้างของโครงการทำให้ถนนปัจจุบันเสียหาย ให้ผู้รับเหมาในกำกับของ ทร. และ สกพอ./หรือผู้ดำเนินการก่อสร้าง ประสานงานกับหน่วยงานผู้รับผิดชอบเพื่อซ่อมแซมและแก้ไขทันที - ติดป้ายสัญลักษณ์และชื่อโครงการบนยานพาหนะและรถบรรทุกเพื่อให้ทราบว่าเป็นรถขนส่งวัสดุก่อสร้างสำหรับก่อสร้างโครงการพร้อมทั้งระบุหมายเลขโทรศัพท์ติดต่อ ลำดับของรถ ชื่อบริษัทรับจ้าง ในตำแหน่งที่สามารถมองเห็นได้ชัดเจน เพื่อให้ประชาชนสามารถตรวจสอบและร้องเรียนได้เมื่อเกิดปัญหาต่างๆ
2.	ห่วงกังวลปัญหาผลกระทบจากแรงงานต่างด้าว และแคมป์ที่พักคนงาน และการอพยพเข้ามาในพื้นที่ ส่งผลกระทบเป็นอย่างมากทั้งด้านสังคม ด้านสิ่งแวดล้อม เช่น ขยะและน้ำเสีย จากคนงานก่อสร้าง	<p>ในการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ครึ่งนี้จำนวนคนงานก่อสร้างลดลงจากเดิมประมาณ 300 คน แต่ผลกระทบก็ไม่ได้เปลี่ยนแปลงไปอย่างเห็นได้ชัด โดยระดับผลกระทบไม่เปลี่ยนแปลงไปจากที่ได้ประเมินไว้ในรายงาน EHIA ฉบับผ่านความเห็นชอบจาก กก.วล. (มิถุนายน พ.ศ. 2565) โดยโครงการจะต้องปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ ซึ่งสามารถลด บรรเทา และป้องกันผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นได้และผลการปฏิบัติตามมาตรการจะถูกตรวจสอบว่าได้ปฏิบัติหรือดำเนินการหรือไม่นั้นสามารถตรวจสอบได้ด้วยรายงานความก้าวหน้าการดำเนินการตามข้อควรปฏิบัติเพื่อให้การดำเนินการโครงการสอดคล้องกับความคิดเห็นของทุกภาคส่วนทุก 3 เดือน ตามที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) กำหนด และรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งต้องดำเนินการและจัดส่ง สผ. ทุก 6 เดือน</p>

**ตารางที่ 3.7-55 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากการเข้าพบเพื่อให้ข้อมูลเบื้องต้น
 และปรึกษาหารือ**

ลำดับ	คำถาม	คำชี้แจง
3.	การเปลี่ยนแปลงตำแหน่งอาคาร ส่งผล กระทบให้เส้นเสียงเปลี่ยนไปจากเดิมหรือไม่ ประชาชนในพื้นที่ยังมีความห่วงกังวลเรื่อง ผลกระทบเส้นเสียง	การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการครั้งนี้ จะพิจารณาผลกระทบ จากเสียงในระยะก่อสร้าง ซึ่งสอดคล้องกับกิจกรรมที่จะเกิดขึ้นจาก การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ โดยจะไม่เกี่ยวข้องกับ ผลกระทบจากเส้นเสียงจากการขึ้นลงของอากาศยาน เนื่องจาก ในการเปลี่ยนแปลงครั้งนี้ไม่ได้เปลี่ยนแปลงจำนวนเที่ยวบิน และ จำนวนผู้โดยสารสูงสุดที่ได้ประเมินผลกระทบไว้ในรายงาน EHIA ฉบับผ่านความเห็นชอบ (มิถุนายน พ.ศ. 2565) ทั้งนี้ เมื่อนำส่งรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการเข้าสู่ กระบวนการพิจารณาของ สผ. และ คชก. อาจมีความเห็น ให้พิจารณาในรายละเอียดตามข้อคิดเห็น
4.	มีข้อห่วงกังวลเรื่องน้ำเสีย เช่น น้ำเสีย จากพาณิชย์ และน้ำเสียจากการซ่อมบำรุง เครื่องบิน โครงการมีการบริหารจัดการ อย่างไร แยกกันชัดเจนหรือไม่	โครงการได้พิจารณาให้มีการออกแบบระบบบำบัดน้ำเสียส่วนกลาง เพื่อรองรับน้ำเสียที่คาดว่าจะเกิดจากการดำเนินงานภายใน สนามบิน ทั้งน้ำเสียทั่วไป และน้ำเสียปนเปื้อน ซึ่งจะบำบัดให้ เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนดก่อนระบายลงสู่แหล่งน้ำ ภายนอก รวมทั้งกำหนดให้กิจกรรมบางประเภทในสนามบินที่มี น้ำเสียปนเปื้อน ที่สำคัญ คือ กิจกรรมในพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน ซึ่งจะต้องมีการบำบัดน้ำเสียเบื้องต้นให้มีคุณภาพเป็นไปตาม ที่กำหนดก่อนส่งเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสียส่วนกลาง นอกจากนั้น ยังพิจารณาให้มีการหมุนเวียนน้ำเสียที่ผ่านการบำบัดแล้วกลับมา ใช้ประโยชน์ในพื้นที่ให้มากที่สุด เช่น ใช้รดน้ำต้นไม้ เพื่อเป็นการใช้ ทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพ และลดปริมาณน้ำที่จะต้องระบาย ออกสู่สิ่งแวดล้อมหรือแหล่งรับน้ำตามธรรมชาติให้น้อยที่สุด ทั้งนี้ จะเปิดโอกาสให้หน่วยงานภายนอกและภาคประชาชนสามารถเข้า มาตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ ของโครงการได้
ด้านอื่นๆ		
1.	เป็นโครงการขนาดใหญ่ที่จะช่วยกระตุ้น เศรษฐกิจระดับประเทศ ซึ่งอาจก่อให้เกิด ผลกระทบต่างๆ ขึ้น ขอให้ผู้บริหารระดับ จังหวัดและทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องเตรียม ความพร้อมไว้ในการร่วมพิจารณาและแก้ไข ผลกระทบในโอกาสต่อไป	รับทราบข้อคิดเห็น
2.	ปัจจุบันหน่วยงานใดเป็นผู้ออกใบอนุญาตใน การก่อสร้างให้กับโครงการ	กระบวนการอนุมัติ อนุญาต สกพอ. กำลังดำเนินการพิจารณา เพื่อไม่ให้ทับซ้อนกับการดำเนินงานของหน่วยงานอนุมัติและ อนุญาตในระดับท้องถิ่น โดยจะขอคำปรึกษาหารือกับเทศบาล ตำบลพลากอีกครั้ง

**ตารางที่ 3.7-55 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากการเข้าพบเพื่อให้ข้อมูลเบื้องต้น
 และปรึกษาหารือ**

ลำดับ	คำถาม	คำชี้แจง
3.	ปัจจุบันพื้นที่โดยรอบได้รับผลกระทบจากการก่อสร้างหลายโครงการที่เข้ามารองรับการพัฒนาศูนย์นานาชาติอู่ตะเภา เช่น การสร้างถนน โรงไฟฟ้า และการตั้งเสาไฟฟ้าแรงสูง	การพัฒนาสนามบินเป็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นสำหรับพื้นที่ EEC และจะต้องมีการพัฒนาสาธารณูปโภคอื่นๆ ควบคู่กับการพัฒนาสนามบินด้วย ซึ่งประชาชนในพื้นที่จะได้รับประโยชน์จากการพัฒนาสาธารณูปโภคดังกล่าว เช่น ระบบไฟฟ้า มีเสถียรภาพมากขึ้นมีถนนและระบบขยายระบบขนส่งที่ดี เป็นต้น และจะส่งผลให้ผู้สนใจเข้ามาลงทุนในพื้นที่มากขึ้น มีความเติบโตทางเศรษฐกิจ และมีการจ้างงานในพื้นที่มากขึ้น

2) การประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน

1. วัตถุประสงค์

- เพื่อนำเสนอข้อมูล รายละเอียดโครงการ การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมถึงมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการภายหลังการเปลี่ยนแปลงฯ
- เพื่อรับฟังความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ และข้อห่วงกังวลต่างๆ เกี่ยวกับประเด็นปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อมและแนวทางในการจัดการกับผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการในส่วนที่เปลี่ยนแปลงฯ รวมถึงร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการภายหลังการเปลี่ยนแปลงฯ

2. ขั้นตอนการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน

การรับฟังความคิดเห็นของประชาชน มีวัตถุประสงค์เพื่อนำเสนอข้อมูลรายละเอียดโครงการในส่วนที่มีการเปลี่ยนแปลงฯ การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการเปลี่ยนแปลงฯ รวมถึงร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการภายหลังการเปลี่ยนแปลงฯ พร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ และข้อห่วงกังวลต่างๆ ทั้งนี้ ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้จากการรับฟังความคิดเห็นให้นำมาปรับปรุงร่างมาตรการฯ และจะต้องผนวกไว้เป็นส่วนหนึ่งของรายงานฯ โดยจัดขึ้นในวันพฤหัสบดีที่ 21 ธันวาคม พ.ศ. 2566 เวลา 08.30 - 12.00 น. ณ ห้องเพลย์พิคเซล โรงแรมเพลย์ พลา บีช ตำบลพลา อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง โดยมีรายละเอียดขั้นตอนการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน แสดงดัง **ตารางที่ 3.7-56** ซึ่งโครงการได้มีการแจ้งเชิญเข้าร่วมการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน เมื่อวันที่ 6 ธันวาคม พ.ศ. 2566 และมีภาพการประชาสัมพันธ์ แสดงดัง **รูปที่ 3.7-46** รายละเอียดแสดงดัง **ภาคผนวก 3-11**

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

ตารางที่ 3.7-56 สรุปการดำเนินการตามขั้นตอนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน

การดำเนินการ	แผนงาน และช่วงเวลา ดำเนินการ	รายละเอียด
1. การประชาสัมพันธ์ เชิญชวนเข้าร่วมประชุม พร้อมเปิดเผยเอกสาร โครงการ	ตั้งแต่วันที่ 6 ธันวาคม พ.ศ. 2566	แจ้งให้สาธารณชนทราบผ่านช่องทางสื่อสารสาธารณะ โดยผ่านช่องทางต่างๆ ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> ▪ หนังสือเชิญพร้อมเอกสารโครงการ ▪ โปสเตอร์ประชาสัมพันธ์ ▪ เว็บไซต์ https://eeco.or.th/th
2. การรับลงทะเบียนล่วงหน้า	ช่วงวันที่ 7 - 20 ธันวาคม พ.ศ. 2566	เปิดรับลงทะเบียนล่วงหน้าเพื่อให้ประชาชน ผู้มีส่วนได้เสีย และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องแจ้งความประสงค์ในการเข้าร่วมประชุมฯ ได้ล่วงหน้า ด้วยการส่งแบบตอบรับทางไปรษณีย์ โทรสาร อีเมล หรือโทรศัพท์แจ้งโดยตรง
3. การจัดประชุมรับฟัง ความคิดเห็นของ ประชาชน	วันที่ 21 ธันวาคม พ.ศ. 2566	จัดประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน เพื่อเสนอรายละเอียด โครงการ และเพื่อรับฟังความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ และข้อห่วง กังวลต่างๆ เกี่ยวกับประเด็นปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อมและ แนวทางในการจัดการกับผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากการ ดำเนินโครงการในส่วนที่เปลี่ยนแปลงฯ รวมถึงร่างมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการภายหลังการ เปลี่ยนแปลงฯ
4. การรับฟังความคิดเห็น ภายหลัง การจัดประชุมฯ (ต่อเนื่อง 7 วัน)	ตั้งแต่วันที่ 22 - 28 ธันวาคม พ.ศ. 2566	เปิดรับฟังความคิดเห็นเพิ่มเติมภายหลังการจัดประชุมฯ อย่างต่อเนื่อง ไม่น้อยกว่า 7 วัน รวม 3 ช่องทาง ได้แก่ โทรศัพท์ โทรสาร อีเมล
5. การจัดทำและเปิดเผย รายงานสรุปความคิดเห็น	ช่วงวันที่ 3 - 4 มกราคม พ.ศ. 2567	จัดทำรายงานสรุปจากการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน พร้อมคำชี้แจง และจัดส่งรายงานดังกล่าวไปยัง สผ. และ กลุ่มผู้มีส่วนได้เสียเพื่อรับทราบและประชาสัมพันธ์ต่อไป

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



สำนักงานประชาสัมพันธ์จังหวัดชลบุรี



เทศบาลตำบลพลลา อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง



เว็บไซต์ <https://eeco.or.th/th>

รูปที่ 3.7-46 ภาพบางส่วนในการประชาสัมพันธ์การประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน เมื่อวันที่ 6 ธันวาคม พ.ศ. 2566

กำหนดการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน

08.30 - 09.00 น.	ลงทะเบียน และรับเอกสารประกอบการประชุมฯ รับประทานอาหารว่าง (แบบกล่อง)
09.10 - 09.30 น.	กล่าวรายงาน / กล่าวเปิดการประชุมฯ <ul style="list-style-type: none"> กล่าวรายงานการประชุม โดย ผู้แทน สกพอ. กล่าวเปิดการประชุม โดยผู้ว่าราชการจังหวัดระยองหรือผู้แทน
09.30 - 10.15 น.	นำเสนอโครงการ โดยลำดับการนำเสนอประกอบด้วย <ul style="list-style-type: none"> ความเป็นมา หลักการและเหตุผล ข้อมูลรายละเอียดโครงการ และแผนการดำเนินงานของโครงการ ผลการศึกษาของโครงการเฉพาะส่วนที่เปลี่ยนแปลงฯ ซึ่งเนื้อหาประกอบด้วย <ul style="list-style-type: none"> ผลการศึกษา และผลการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ผลการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน ร่างมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม <p>โดย บริษัท ยูโนเด็ค แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด</p>
10.15 - 11.45 น.	รับฟังความคิดเห็น ข้อเสนอแนะจากผู้เข้าร่วมประชุม และตอบข้อซักถาม
11.45 - 12.00 น.	สรุปการรับฟังความคิดเห็นฯ และปิดการประชุมฯ
	โดย บริษัท ยูโนเด็ค แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด
12.00 น. เป็นต้นไป	ส่งแบบประเมินผลหลังการประชุมฯ และรับประทานอาหารกลางวัน (แบบกล่อง)

3. ผลการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน

โครงการได้ดำเนินการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน เมื่อวันที่พฤหัสบดี
ที่ 21 ธันวาคม พ.ศ. 2566 เวลา 08.30 - 12.00 น. ณ ห้องเพลย์พิกเซล โรงแรมเพลย์ พลา บีช ตำบลพลา
อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง โดยมีนาย [REDACTED] รองผู้อำนวยการสำนักบริหารสัญญาร่วมลงทุน
โครงการสนามบินอู่ตะเภาและเมืองการบินภาคตะวันออก กล่าวรายงานการประชุม และมี [REDACTED]
นายอำเภอบ้านฉาง ให้เกียรติเป็นประธานเปิดการประชุมฯ ซึ่งมีผู้เข้าร่วมประชุมทั้งหมด 255 ราย สรุปจำนวน
ผู้เข้าร่วมประชุม และสรุปผลการประชุม พร้อมทั้งประเด็นคำถามและข้อเสนอแนะต่างๆ แสดงดังตารางที่ 3.7-57
และตารางที่ 3.7-58 และภาพบรรยากาศการประชุมแสดงดังรูปที่ 3.7-47 รายละเอียดแสดงดังภาคผนวก 3-11

ตารางที่ 3.7-57 รายละเอียดจำนวนผู้เข้าร่วมการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน จำแนกตามกลุ่ม
ผู้มีส่วนได้เสีย

ลำดับที่	กลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย	จำนวนผู้เข้าร่วม ประชุม (ราย)
1.	ผู้ได้รับผลกระทบ	164
	1.1 ผู้นำชุมชน	49
	1.2 ประชาชนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่	87
	1.3 กลุ่มประมงเรือเล็กที่อยู่ใกล้เคียงที่ตั้งโครงการ	10
	1.4 สถานประกอบการในพื้นที่ศึกษาของโครงการ	10
	1.5 พื้นที่อ่อนไหว	8
2.	ผู้ที่รับผิดชอบจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	
	2.1 เจ้าของโครงการ	20
	2.2 ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้รับอนุญาตตามกฎหมาย	11
3.	ผู้ที่ทำหน้าที่พิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	-
4.	หน่วยงานราชการในระดับต่างๆ	46
	4.1 หน่วยงานราชการส่วนกลาง	2
	4.2 หน่วยงานราชการระดับจังหวัด	22
	4.3 หน่วยงานราชการระดับอำเภอ	7
	4.4 หน่วยงานราชการระดับท้องถิ่น	10
	4.5 หน่วยงานรัฐวิสาหกิจ	5
5.	องค์กรเอกชนด้านการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมและอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติ องค์กรพัฒนาเอกชน สถาบันการศึกษา และนักวิชาการอิสระ	4
6.	สื่อมวลชน	6
7.	ประชาชนทั่วไปที่สนใจและมีความต้องการเข้ามามีส่วนร่วม	4
รวม		255*

หมายเหตุ : *เป็นจำนวนผู้เข้าร่วมประชุมทั้งหมด หากไม่นับรวมหน่วยงานที่รับผิดชอบจัดทำรายงาน และหน่วยงานผู้พิจารณารายงาน
การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเจ้าของโครงการ และบริษัทที่ปรึกษา จะมีผู้เข้าร่วมประชุมทั้งสิ้น 224 ราย

ตารางที่ 3.7-58 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากเวทีรับฟังความคิดเห็นของประชาชน

ลำดับ	คำถาม	คำชี้แจง
ด้านรายละเอียดโครงการ		
1	<p>รองนายก องค์การบริหารส่วนตำบล พลุตาหลวง</p> <p>สถานะการก่อสร้างโครงการในปัจจุบันนี้ เป็นอย่างไร เกี่ยวข้องกับกิจกรรมที่มีการก่อสร้างอยู่ในปัจจุบันอยู่หรือไม่ อย่างไร และกิจกรรมของโครงการนี้จะเริ่มดำเนินการก่อสร้างเมื่อไร</p>	<p>คำชี้แจงในที่ประชุม</p> <ul style="list-style-type: none"> - โครงการจะดำเนินการก่อสร้างทางวิ่งและทางขับที่ 2 ประมาณปลายปี 2567 (ปัจจุบันอยู่ระหว่างการจัดสรรงบประมาณปี 2567 และจัดหาผู้รับเหมาก่อสร้าง) ในส่วนของการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการที่มีการปรับย้ายตำแหน่งอาคารและสิ่งปลูกสร้าง ซึ่งอยู่ระหว่างศึกษาและจัดทำรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ฉบับนี้ ต้องผ่านความเห็นชอบจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.) ต้องรับทราบการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ก่อนดำเนินการในลำดับต่อไป โดยงบประมาณในการก่อสร้างงานส่วนนี้เอกชนเป็นผู้ลงทุนทั้งหมด จึงไม่กระทบต่อการขอรับจัดสรรงบประมาณของภาครัฐ โดยเมื่อรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ฉบับนี้ได้รับความเห็นชอบ เอกชนก็สามารถดำเนินการก่อสร้างได้ - สำหรับกิจกรรมการก่อสร้างที่เกิดขึ้นในพื้นที่สนามบินนานาชาติอู่ตะเภาในปัจจุบัน ไม่เป็นกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับรายละเอียดในรายงาน EHIA ฉบับผ่านความเห็นชอบจาก กก.วล. (มิถุนายน พ.ศ. 2565) และไม่เป็นกิจกรรมจากการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการที่กำลังศึกษาและจัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในครั้งนี้ โดยงานที่ดำเนินการอยู่ในปัจจุบันเป็นงานพัฒนาสนามบินปัจจุบัน ที่มีการก่อสร้างทางเชื่อมต่อระหว่างทางวิ่งที่ 1 ไปยังศูนย์ซ่อมอากาศยาน (MRO) แห่งใหม่ พร้อมลานจอดอากาศยานและหลุมจอด รวมทั้งการพัฒนาระบบสาธารณูปโภค เช่น ระบบประปา ระบบไฟฟ้า เป็นต้น <p>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</p> <p>การก่อสร้างทางวิ่งและทางขับที่ 2 อยู่ในความรับผิดชอบของ กองทัพอากาศ (ทร.) ซึ่งมีแผนจะพัฒนาในระยะที่ 1 (พัฒนาช่วงปี พ.ศ. 2567 - 2570) โดยจะใช้เวลาก่อสร้าง 36 เดือน ซึ่งสามารถดำเนินการก่อสร้างได้ตามรายละเอียดที่ระบุไว้ในรายงาน EHIA ฉบับผ่านความเห็นชอบจาก กก.วล. (มิถุนายน พ.ศ. 2565) ซึ่งปัจจุบันอยู่ระหว่างเตรียมเอกสารประกวดราคาและขอรับจัดสรรงบประมาณ</p>

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

ตารางที่ 3.7-58 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากเวทีรับฟังความคิดเห็นของประชาชน

ลำดับ	คำถาม	คำชี้แจง
2	<p>ประชาชน ตำบลสำนักท้อน</p> <p>ข้อมูลการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการครั้งนี้ เป็นส่วนหนึ่งของรายงาน EHIA ฉบับเดิมหรือไม่ เนื่องจากเป็นข้อพิพาทกับประชาชนในพื้นที่ ซึ่งอยู่ระหว่างการฟ้องร้องที่ศาลปกครอง จะมีผลต่อการพิจารณาหรือไม่</p>	<p>คำชี้แจงในที่ประชุม</p> <p>- ปัจจุบันคดีความอยู่ในชั้นแสวงหาความจริง เนื่องจากตำแหน่งทางวิ่งทางขับที่ 2 ในรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการเป็นตำแหน่งเดิม ผลกระทบจากเส้นเสียงเหมือนเดิม จึงไม่มีผลต่อการพิจารณาคดี</p> <p>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</p> <p>- การจัดทำรายงาน EHIA ฉบับผ่านความเห็นชอบจาก กก.วล. (มิถุนายน พ.ศ. 2565) ได้ประเมินผลกระทบด้านเสียงจากอากาศยานจนถึงระยะสุดท้าย หรือ Ultimate Phase ที่สามารถรองรับจำนวนผู้โดยสารสูงสุดที่ 70 ล้านคนต่อปีแล้ว ดังนั้น การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการที่อยู่ระหว่างการศึกษาและจัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลง ครั้งนี้ ไม่ส่งผลทำให้จำนวนอากาศยานสูงสุดเพิ่มขึ้นจากที่คาดการณ์ไว้ โดยจะไม่ส่งผลกระทบต่อแนวเส้นเสียงที่เป็นข้อพิพาท และปัจจุบันกระบวนการอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครอง</p>
	<p>ข้อมูลการเปลี่ยนแปลงในรายงานฉบับนี้ ต้องขอรับความเห็นชอบจากสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) และสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ก่อนที่จะมีการก่อสร้างและพัฒนาโครงการหรือไม่</p>	<p>คำชี้แจงในที่ประชุม</p> <p>รายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการฉบับนี้ ต้องผ่านความเห็นชอบจาก สผ. และ กพท. ก่อนการก่อสร้างโครงการ ทั้งนี้ ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการศึกษา</p> <p>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</p> <p>รายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการฉบับนี้ จะเสนอต่อ กพท. ในฐานะหน่วยงานอนุมัติ/อนุญาต เพื่อพิจารณาตามเงื่อนไขและข้อกำหนดของ กพท. และนำเสนอ สผ. เพื่อให้คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (คชก.) พิจารณา และเสนอ กก.วล. เพื่อทราบ ก่อนดำเนินการตามขั้นตอนต่อไป</p>
3	<p>กำนัน ตำบลสำนักท้อน</p> <p>การศึกษารายงานการเปลี่ยนแปลงครั้งนี้ ได้รับการว่าจ้างจากหน่วยงานเจ้าของโครงการใดบ้าง</p>	<p>คำชี้แจงในที่ประชุม</p> <p>เจ้าของโครงการ คือ กองทัพเรือ (ทร.) และสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.)</p>

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

ตารางที่ 3.7-58 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากเวทีรับฟังความคิดเห็นของประชาชน

ลำดับ	คำถาม	คำชี้แจง
ด้านสิ่งแวดล้อม		
1	<p>กำนัน ตำบลสำนักท้อน</p> <p>เสนอให้โครงการสร้างความเชื่อมั่น ในการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้กับ ประชาชนในพื้นที่</p>	<p>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</p> <p>การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม คือ กระบวนการศึกษาและ ประเมินผลที่อาจเกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการหรือกิจการหรือ การดำเนินการใดของรัฐหรือที่รัฐจะอนุญาตให้มีการดำเนินการ ที่อาจมีผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติ คุณภาพสิ่งแวดล้อม สุขภาพ อนามัย คุณภาพชีวิต หรือส่วนได้เสียอื่นใดของประชาชน หรือชุมชน ทั้งทางตรงและทางอ้อม โดยผ่านกระบวนการการมีส่วนร่วม ร่วมของประชาชน เพื่อกำหนดมาตรการป้องกันแก้ไขผลกระทบ ดังกล่าว ผลการศึกษา เรียกว่า รายงานการประเมินผลกระทบ สิ่งแวดล้อม โดยในขั้นตอนการศึกษาและจัดทำรายงานการ ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ต้องดำเนินการโดยที่ปรึกษาที่ขึ้น ทะเบียนกับ สผ. เท่านั้น และเมื่อจัดทำรายงานการประเมิน ผลกระทบสิ่งแวดล้อมแล้วเสร็จจะต้องนำเสนอรายงานเข้า สผ. เพื่อนำเข้าสู่กระบวนการพิจารณา โดย คชก. ซึ่งประกอบด้วย ผู้ทรงคุณวุฒิสภาต่างๆ อาทิ ด้านวิศวกรรมโครงสร้าง ด้านวิศวกรรมจราจร ด้านมลพิษอากาศและเสียง ด้านธรณีวิทยาและแผ่นดินไหว ด้านทรัพยากรป่าไม้และสัตว์ป่า ด้านการจัดการน้ำ ด้านสุนทรียภาพและสิ่งแวดล้อมศิลปกรรม ด้านสุขภาพ ด้านสังคม และการมีส่วนร่วมของประชาชน เมื่อผ่าน คชก. แล้ว สผ. จะสรุปความเห็นของ คชก. เสนอ กก.วล. ต่อไป ทั้งนี้เนื่องจากโครงการพัฒนาเป็น EHIA ก่อนที่จะดำเนินการ ก่อสร้างได้ ต้องผ่านกระบวนการรับฟังความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้ เสีย ประชาชน และชุมชนที่เกี่ยวข้องกับโครงการ ในขั้นตอนอนุมัติ/ อนุญาตอีก โดยภายหลังรายงาน EHIA ฉบับผ่านความเห็นชอบจาก กก.วล. (มิถุนายน พ.ศ. 2565) สำนักงานการบินพลเรือนแห่ง ประเทศไทย (กพท.) ได้มีการจัดรับฟังความเห็นตามรัฐธรรมนูญ 2560 มาตรา 58 เมื่อวันที่ 3 - 4 สิงหาคม พ.ศ. 2565 และมี หนังสือแจ้งให้เจ้าของโครงการจัดทำรายงานความก้าวหน้าการ ดำเนินการตามข้อควรปฏิบัติเพื่อให้การดำเนินการโครงการ สอดคล้องกับความคิดเห็นของทุกภาคส่วนทุก 3 เดือน จะเห็นได้ว่า มีการตรวจสอบในหลายๆ ขั้นตอนกว่าที่รายงานจะได้รับอนุมัติให้ นำไปใช้ประกอบการขออนุญาตและดำเนินการก่อสร้างต่อไปได้ อีกทั้งเมื่อโครงการดำเนินการก่อสร้างก็ได้มีการกำหนดมาตรการ เพื่อให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการติดตามตรวจสอบการ ปฏิบัติตามมาตรการของโครงการด้วย ดังนี้</p>

ตารางที่ 3.7-58 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากเวทีรับฟังความคิดเห็นของประชาชน

ลำดับ	คำถาม	คำชี้แจง
		<ul style="list-style-type: none"> • โครงการต้องจัดตั้งคณะกรรมการติดตามตรวจสอบผลกระทบ โดยมีหลักการให้ชุมชนมีส่วนร่วมในการติดตามตรวจสอบด้วย (EIA Monitoring Committee) ภายใน 3 เดือน ภายหลังจากโครงการก่อสร้างทางวิ่งและทางขับที่ 2 สนามบินนานาชาติอู่ตะเภา อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง ได้รับความเห็นชอบและอนุมัติจากคณะรัฐมนตรี เพื่อกำกับดูแลการติดตามตรวจสอบ และการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ โดยการจัดประชุมทุก 6 เดือน • โครงการสร้างคณะกรรมการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA Monitoring Committee) ประกอบด้วย ตัวแทนจาก 3 ฝ่าย ได้แก่ กรรมการผู้แทนภาคประชาชน กรรมการผู้แทนภาคราชการ และผู้แทนจากโครงการ โดยกำหนดสัดส่วน ตัวแทนจากภาคประชาชนไม่รวมภาคราชการมากกว่าสอง ในสามของจำนวนคณะกรรมการฯ ทั้งหมด กล่าวคือ ตัวแทนภาคประชาชน คัดเลือกมาจากตำบลในพื้นที่ศึกษาตามรายงาน EHIA ตามสัดส่วนที่เหมาะสม หรือมาจากการสรรหาหรือการเสนอชื่อหรือวิธีการอื่นใดจากชุมชนรอบที่ตั้งโครงการ แบ่งเป็นเขตการปกครองส่วนท้องถิ่น และพื้นที่การปกครองตามตำบล ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> - ตัวแทนภาคประชาชนในส่วนของผู้นำชุมชน ได้แก่ ผู้นำชุมชน จากพื้นที่ตำบลในพื้นที่ศึกษาตามรายงาน EHIA ในจังหวัดระยองและจังหวัดชลบุรี - ตัวแทนประชาชนจากพื้นที่ในพื้นที่ศึกษาตามรายงาน EHIA ในจังหวัดระยองและจังหวัดชลบุรี โดยให้ครอบคลุม ผู้ได้รับผลกระทบจากเส้นเสียงไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งของจำนวนคณะกรรมการฯ ทั้งหมด และไม่นับรวมผู้นำชุมชน - ตัวแทนองค์กรพัฒนาเอกชน จากพื้นที่ในจังหวัดระยอง และจังหวัดชลบุรี (ถ้ามี) <p>โดยปัจจุบัน ทร. และ สกพอ. ได้ปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงาน EHIA ฉบับผ่านความเห็นชอบจาก กก.วล. (มิถุนายน พ.ศ. 2565) อย่างเคร่งครัด และได้มีคำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมแล้ว โดยมาตรการดังกล่าวก็จะถูกผนวกและถือปฏิบัติไว้ในรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ฉบับนี้ด้วยเช่นกัน</p>

ตารางที่ 3.7-58 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากเวทีรับฟังความคิดเห็นของประชาชน

ลำดับ	คำถาม	คำชี้แจง
	เสนอให้เร่งดำเนินการจัดตั้งกองทุนฯ พัฒนาคุณภาพชีวิตของประชาชนโดยเร็วที่สุด	<p>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</p> <p>จากมาตรการที่กำหนดไว้ สกพอ. ได้ปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด โดยได้มีการยื่นขอจัดตั้งมูลนิธิหลักประกันความเสียหายและพัฒนาคุณภาพชีวิตของประชาชน (มูลนิธิฯ) แล้ว เมื่อเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2566 ซึ่งปัจจุบันเจ้าหน้าที่อยู่ระหว่างพิจารณาเอกสาร และได้กำหนดข้อความขอบเขตการดำเนินงาน (TOR) ให้ผู้รับเหมาก่อสร้างเป็นผู้สมทบเงินเข้ากองทุนหลักประกันความเสียหายฉุกเฉิน ร้อยละ 0.2 และกองทุนเพื่อพัฒนาคุณภาพชีวิตของประชาชน ร้อยละ 0.45 แล้ว โดยรายละเอียดเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในรายงาน EHIA ฉบับผ่านความเห็นชอบจาก กก.วล. (มิถุนายน พ.ศ. 2565) ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> • สกพอ. จะดำเนินการจัดตั้งมูลนิธิหลักประกันความเสียหายและพัฒนาคุณภาพชีวิตของประชาชน (มูลนิธิฯ) ภายใต้กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เพื่อดูแลผลกระทบจากสนามบินนานาชาติอุตะเกา โดยต้องยื่นจัดตั้งภายใน 3 เดือน หลังจากได้รับอนุมัติโครงการจากคณะรัฐมนตรี และต้องจัดตั้งให้แล้วเสร็จก่อนก่อสร้าง 1 เดือน แนวทางกล่าวคือ การบริหารกองทุนดูแลผลกระทบจากสนามบินนานาชาติอุตะเกา จะดำเนินการในรูปแบบมูลนิธิหลักประกันความเสียหายฉุกเฉินและพัฒนาคุณภาพชีวิตของประชาชน (มูลนิธิฯ) ซึ่งการจัดตั้งและการดำเนินการของมูลนิธิฯจะเป็นไปตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ โดยจะมีคณะกรรมการมูลนิธิฯ ทำหน้าที่ในการบริหารจัดการกองทุนดูแลผลกระทบจากสนามบินนานาชาติอุตะเกา ให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของมูลนิธิฯ 2 กองทุน ได้แก่ <ol style="list-style-type: none"> 1) กองทุนหลักประกันความเสียหายฉุกเฉิน : เพื่อการเยียวยาความเสียหายโดยเร็วกรณีเกิดเหตุฉุกเฉิน สำหรับการพัฒนาโครงการสนามบินนานาชาติอุตะเกา 2) กองทุนเพื่อพัฒนาคุณภาพชีวิตประชาชน : เพื่อการพัฒนาคุณภาพชีวิตของชุมชนโดยรอบ การอนุรักษ์ธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ตลอดจนถึงดำเนินการหรือร่วมมือกับองค์กรเพื่อการกุศล และองค์กรสาธารณประโยชน์ในการเสริมสร้างโอกาสการพัฒนาชุมชนที่ยั่งยืน
2	ประชาชน ตำบลพลา ขอให้มีการจัดตั้งกองทุน และพิจารณาจัดสรรงบประมาณเพื่อชดเชยเยียวยา กลุ่มผู้ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมของโครงการ	
3	ประธานกลุ่มอนุรักษ์ประมงสามัคคี บ้านพลา ตำบลพลา เสนอให้เร่งจัดตั้งกองทุนฯ เพื่อให้มีความชัดเจนและมั่นใจว่าในอนาคตจะมีการดูแลประชาชนในพื้นที่อย่างไร	
	มีความกังวลเกี่ยวกับการจัดการน้ำเสียที่เกิดขึ้นจากโครงการ ขอให้รื้อน้ำเสียที่ผ่านการบำบัดแล้วกลับมาใช้ใหม่โดยไม่ต้องปล่อยลงทะเล	<p>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</p> <p>โครงการได้พิจารณาให้มีการออกแบบระบบบำบัดน้ำเสียส่วนกลางเพื่อรองรับน้ำเสียที่คาดว่าจะเกิดจากการดำเนินงานภายในสนามบิน ทั้งน้ำเสียทั่วไป และน้ำเสียปนเปื้อน ซึ่งจะบำบัดให้เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนดก่อนระบายลงสู่แหล่งน้ำ</p>

ตารางที่ 3.7-58 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากเวทีรับฟังความคิดเห็นของประชาชน

ลำดับ	คำถาม	คำชี้แจง
		<p>ภายนอก รวมทั้งกำหนดให้กิจกรรมบางประเภทในสนามบินที่มีน้ำเสียปนเปื้อน ที่สำคัญ คือ กิจกรรมในพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน ซึ่งจะต้องมีการบำบัดน้ำเสียเบื้องต้นให้มีคุณภาพเป็นไปตามที่กำหนดก่อนส่งเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสียส่วนกลาง นอกจากนั้น ยังพิจารณาให้มีการหมุนเวียนน้ำทิ้งที่ผ่านการบำบัดแล้วกลับมาใช้ประโยชน์ในพื้นที่ให้มากที่สุด เช่น ใช้รดน้ำต้นไม้ เพื่อเป็นการใช้ทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพ และ</p> <p>ลดปริมาณน้ำที่จะต้องระบายออกสู่สิ่งแวดล้อมหรือแหล่งรับน้ำตามธรรมชาติให้น้อยที่สุด รายละเอียดของมาตรการ มีดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> • ติดตามตรวจสอบคุณลักษณะน้ำทิ้งที่ผ่านการบำบัดแล้วให้เป็นไปตามมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ก ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภทและบางขนาด (พ.ศ. 2548) หรือตามประกาศฉบับล่าสุดก่อนระบายลงสู่คลองระบายน้ำ ทั้งภายนอกและภายในสนามบินนานาชาติอุตะเกา • นำน้ำทิ้งที่บำบัดได้มาตรฐานแล้วกลับมาใช้ประโยชน์ใหม่ให้มากที่สุด เช่น นำไปใช้รดต้นไม้บริเวณพื้นที่สีเขียวภายในสนามบินนานาชาติอุตะเกา เป็นต้น เพื่อลดปริมาณน้ำที่ต้องระบายออกอีกทั้ง ได้กำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยกำหนดไว้ตรวจวัดและวิเคราะห์คุณภาพน้ำและตะกอนดิน เพื่อตรวจสอบ คุณภาพก่อนปล่อยออกทะเลด้วย โดยในตัวอย่างน้ำดัชนีที่ต้องตรวจวัดอ้างอิงตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากโรงงานอุตสาหกรรมนิคมอุตสาหกรรมและเขตประกอบการอุตสาหกรรม ทั้งนี้ จะเปิดโอกาสให้หน่วยงานภายนอกและภาคประชาชนสามารถเข้ามาตรวจสอบการปฏิบัติตาม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบของโครงการผ่านรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงาน Monitor) ซึ่งจะต้องจัดทำและนำเสนอ สผ. ทุก 6 เดือน
4	<p>ปลัดองค์การบริหารส่วนตำบลสำนักท้อน</p> <p>เสนอให้มีกองทุนในการชดเชยความเสียหายอย่างเป็นรูปธรรมกรณีที่โครงการทำให้ถนนในพื้นที่เกิดความชำรุดเสียหาย</p>	<p>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</p> <p>ปัจจุบันโครงการได้ดำเนินการตามมาตรการ โดยการกำหนดข้อความขอบเขตการดำเนินงาน (TOR) ให้ผู้รับเหมาก่อสร้างเป็นผู้สมทบเงินเข้ากองทุนหลักประกันความเสียหายฉุกเฉิน ร้อยละ 0.2 และกองทุนเพื่อพัฒนาคุณภาพชีวิตของประชาชน ร้อยละ 0.45 แล้ว นอกจากนี้</p>

ตารางที่ 3.7-58 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากเวทีรับฟังความคิดเห็นของประชาชน

ลำดับ	คำถาม	คำชี้แจง
	เพื่อจะได้นำงบประมาณไปแก้ไขปรับปรุงได้อย่างรวดเร็ว	<p>โครงการได้กำหนดมาตรการด้านการคมนาคมขนส่งเพื่อบรรเทา ลด และป้องกันผลกระทบหลายๆ มาตรการ ตัวอย่างเช่น</p> <ul style="list-style-type: none"> • ให้ผู้รับเหมาก่อสร้าง จัดทำแผนการขนส่งและลำเลียงวัสดุ คนงาน ที่เกี่ยวข้องกับการก่อสร้าง เพื่อจัดการจราจรดังกล่าวให้มี ประสิทธิภาพ มากที่สุด • หลีกเลี่ยงขนส่งวัสดุก่อสร้างในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าและเย็น • ให้ผู้รับเหมาก่อสร้างควบคุมน้ำหนักบรรทุกทุกของรถที่ใช้ในการ ขนส่งวัสดุก่อสร้าง ให้มีน้ำหนักบรรทุกไม่เกินตามที่กฎหมาย กำหนด รวมทั้งควบคุมผู้ขับขี่ให้ใช้ความเร็วต่ำ • หลีกเลี่ยงเส้นทางที่มีการจราจรหนาแน่น และประสานงานกับ เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรเพื่ออำนวยความสะดวกในการใช้เส้นทาง • ประสานงานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการพัฒนาและปรับปรุง โครงข่ายคมนาคมโดยรอบสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา เพื่อรองรับ ปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้นและบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัด • กรณีที่การขนส่งวัสดุก่อสร้างของโครงการทำให้ถนนปัจจุบัน เสียหายให้ผู้รับเหมาในกำกับของ ทร. และ สกพอ. /หรือ ผู้ดำเนินการก่อสร้าง ประสานงานกับหน่วยงานผู้รับผิดชอบ เพื่อซ่อมแซมและแก้ไขทันที • ติดป้ายสัญลักษณ์และชื่อโครงการบนยานพาหนะและรถบรรทุก เพื่อให้ทราบว่าเป็นรถขนส่งวัสดุก่อสร้างสำหรับก่อสร้างโครงการ พร้อมทั้งระบุหมายเลขโทรศัพท์ติดต่อ ลำดับของรถ ชื่อบริษัท รับจ้าง ในตำแหน่งที่สามารถมองเห็นได้ชัดเจน เพื่อให้ประชาชน สามารถตรวจสอบและร้องเรียนได้เมื่อเกิดปัญหาต่างๆ
5	ประชาชน หมู่ 2 บ้านจำรุง ตำบลพลลา ถ้าประชาชนในพื้นที่มีความกังวลว่าที่ดิน และสิ่งปลูกสร้างของตนอยู่ในพื้นที่ที่ได้รับ ผลกระทบหรือไม่ สามารถตรวจสอบได้ อย่างไร	<p>คำชี้แจงในที่ประชุม</p> <p>สามารถสอบถามไปที่ช่องทางการติดต่อของ สกพอ. หรือผ่านเว็บไซต์ ของโครงการ โดยจะมีเจ้าหน้าที่รับเรื่องและดำเนินการตรวจสอบ ต่อไป</p> <p>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</p> <p>ปัจจุบันโครงการได้ดำเนินการตามมาตรการฯ ที่กำหนดไว้ในรายงาน EHIA ฉบับผ่านความเห็นชอบจาก กก.วล. (มิถุนายน พ.ศ. 2565) โดยได้ดำเนินการจัดตั้งศูนย์ประสานงานการแก้ไขปัญหาผลกระทบ สิ่งแวดล้อมสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา เพื่อเป็นช่องทางหลักในการ รับเรื่องร้องเรียนเรียบร้อยแล้ว คือ https://www.eeco.or.th/th/complaint-utapao</p>

ตารางที่ 3.7-58 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากเวทีรับฟังความคิดเห็นของประชาชน

ลำดับ	คำถาม	คำชี้แจง
	<p>ในระยะดำเนินการที่มีการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ขอเสนอให้มีการแสดงข้อมูลผลการตรวจวัดผ่านทางเว็บไซต์ของสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา เพื่อให้ประชาชนสามารถเข้าถึงข้อมูลเพื่อไปตรวจสอบได้อย่างรวดเร็ว โดยไม่ต้องรอให้มีการประชุมผ่านคณะกรรมการต่างๆ</p>	<p>คำชี้แจงในที่ประชุม</p> <p>รับทราบข้อเสนอแนะ โดยจะนำไปหารือกับโครงการเพื่อพัฒนาเว็บไซต์ให้แสดงผลการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมแต่ละรอบในหน้าเว็บ หรืออาจนำข้อมูลผลตรวจวัดจากสถานีใกล้เคียงโครงการมาแสดงเป็นข้อมูล Real Time ต่อไป</p> <p>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</p> <p>มาตรการในระยะดำเนินการตามที่กำหนดไว้ในรายงาน EHIA ฉบับผ่านความเห็นชอบจาก กก.วล. (มิถุนายน พ.ศ. 2565) เพื่อให้ประชาชนสามารถเข้าถึงข้อมูลเพื่อไปตรวจสอบได้อย่างรวดเร็ว กำหนดไว้ดังนี้</p> <p>มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> <ul style="list-style-type: none"> มีระบบตรวจวัดเสียงอากาศยานที่ดำเนินการตรวจวัดระดับเสียงตลอด 24 ชั่วโมง ทุกวันและสามารถวิเคราะห์ข้อมูลร่วมกับข้อมูลการบินจาก Automatic Dependent Surveillance Broadcast (ADSB) พร้อมแสดงผลตรวจวัดและเส้นทางการบินของอากาศยานแบบออนไลน์ (Real Time Noise Monitoring System) เพื่อให้ประชาชนได้รับทราบ พร้อมทั้งเปิดเผยผลการตรวจวัดต่อสาธารณะเช่น เว็บไซต์ เป็นต้น และประชาสัมพันธ์ช่องทางการเข้าถึงให้ประชาชนรับทราบ <p>มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> <ul style="list-style-type: none"> มีรายงานผลการตรวจวัดแบบ Real Time ทุกจุดตรวจวัด พร้อมทั้งเปิดเผยผลการตรวจวัดต่อสาธารณะ เช่น เว็บไซต์ เป็นต้น และประชาสัมพันธ์ช่องทางการเข้าถึงให้ประชาชนรับทราบ <p>นอกจากนี้ประชาชนยังสามารถเข้าถึงผลการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบของโครงการได้ ผ่านรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงาน Monitor) ผ่านศูนย์ข้อมูลการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของ สผ. อีกช่องทางด้วย</p>
6	<p>ประชาชน ตำบลพลา</p> <p>มีการวางแผนการเตรียมการระบบสาธารณูปโภค เช่น ระบบไฟฟ้า ประปา การจัดการผลกระทบด้านขยะ - ของเสียอย่างไรบ้าง</p>	<p>คำชี้แจงในที่ประชุม</p> <p>- โครงการใช้ไฟฟ้าและประปาจากระบบสาธารณูปโภคภายในสนามบิน ซึ่งไม่ส่งผลกระทบต่อการใช้น้ำไฟของประชาชนโดยรอบพื้นที่</p> <p>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</p> <p>ระยะก่อสร้าง</p>

ตารางที่ 3.7-58 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากเวทีรับฟังความคิดเห็นของประชาชน

ลำดับ	คำถาม	คำชี้แจง
		<ul style="list-style-type: none"> • ระบบไฟฟ้า : ตามแผนการก่อสร้างของบริษัท พี.กริม เพาเวอร์ จำกัด (มหาชน) ซึ่งมีแผนพัฒนาในอนาคต เพื่อสนับสนุนพลังงานไฟฟ้าให้กับโครงการในระยะก่อสร้างด้วย แต่ทั้งนี้หากมีการเริ่มก่อสร้างโครงการก่อนที่โรงไฟฟ้าจะดำเนินการแล้วเสร็จ ผู้รับเหมาฯ สามารถขอรับบริการจากการไฟฟ้าจากกิจการไฟฟ้า สวัสดิการสัมปทานกองทัพอากาศได้ • ระบบประปา : สามารถขอซื้อน้ำประปาจากการประปาส่วนภูมิภาคโดยรอบพื้นที่โครงการ ได้แก่ การประปาส่วนภูมิภาคสาขาระยอง สาขาบ้านฉาง และสาขาปากน้ำประแสร์ โดยการประปาที่อยู่ใกล้พื้นที่โครงการมากที่สุด คือ การประปาส่วนภูมิภาคสาขาบ้านฉางเมื่อพิจารณาข้อมูลสถิติผู้ใช้น้ำ ปริมาณการผลิตและจำหน่ายของการประปาส่วนภูมิภาค รายสาขาของจังหวัดระยอง มีปริมาณน้ำผลิตเกินกว่าปริมาณน้ำจำหน่าย ซึ่งเพียงพอสำหรับจำหน่ายเข้าสู่พื้นที่โครงการเพื่อใช้ในกิจกรรมการก่อสร้างของโครงการ • การจัดการขยะ : ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องมีระบบการคัดแยกและกำจัดขยะมูลฝอย รวมทั้งมีการบริหารจัดการอย่างเป็นระบบ มีการควบคุมการจัดการขยะมูลฝอยที่เกิดขึ้นอย่างเคร่งครัด เพื่อไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อกิจกรรมภายในพื้นที่สนามบินนานาชาติอู่ตะเภาและสิ่งแวดล้อมในพื้นที่และโดยรอบ โดยกำหนดมาตรการให้มีการคัดแยกขยะก่อนทิ้ง ทำการรวบรวมและขนย้ายไปกำจัดด้วยวิธีการที่ถูกต้อง โดยผู้รับเหมาก่อสร้างจะต้องจัดหาและวางภาชนะรองรับขยะมูลฝอยให้เพียงพอ ซึ่งจะใช้จำนวนถังรองรับขยะมูลฝอยให้เพียงพอและประสานงานให้บริษัทเอกชนที่ได้รับอนุญาต หรือประสานงานหน่วยงานปกครองส่วนท้องถิ่นที่รับผิดชอบพื้นที่ เข้ามาดำเนินการจัดเก็บขยะมูลฝอยไปกำจัดต่อไป • การจัดการน้ำเสีย : โครงการจะกำหนดไว้ในสัญญาว่าจ้างผู้รับเหมา ก่อสร้างให้ติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูป (On Site Septic Tank) เพื่อบำบัดน้ำเสียที่เกิดขึ้น ให้มีคุณลักษณะเป็นไปตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภท และบางขนาด พ.ศ. 2548 โดยระบบบำบัดน้ำเสียดังกล่าวจะต้องสามารถบำบัดน้ำเสียได้ไม่น้อยกว่า

ตารางที่ 3.7-58 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากเวทีรับฟังความคิดเห็นของประชาชน

ลำดับ	คำถาม	คำชี้แจง
		<p>ปริมาณน้ำเสียที่เกิดขึ้น ก่อนระบายลงสู่ระบบระบายน้ำ สาธารณะต่อไป</p> <p>ระยะดำเนินการ</p> <p>ระบบสาธารณสุขปศุสัตว์ส่วนกลางดำเนินการโดย สกพอ. โดยให้เอกชน เช่าที่ดิน เพื่อพัฒนาระบบสาธารณสุขปศุสัตว์ส่วนกลางสำหรับรองรับ การพัฒนาโครงการสนามบินอู่ตะเภาและเมืองการบินภาคตะวันออก ประกอบด้วย ระบบการผลิตไฟฟ้าและน้ำเย็น ระบบการผลิต น้ำประปา ระบบบำบัดน้ำเสีย สถานีขนถ่ายขยะและระบบเติม เชื้อเพลิงอากาศยาน โดยระบบสาธารณสุขปศุสัตว์ส่วนกลาง ได้มีการ คำนวณปริมาณการใช้ครอบคลุมปริมาณผู้โดยสารสูงสุดที่ 70 ล้านคนต่อปี ตามรายละเอียดที่นำเสนอไว้ในรายงาน EHIA ฉบับ ผ่านความเห็นชอบจาก กก.วล. (มิถุนายน พ.ศ. 2565) กล่าวคือ</p> <ul style="list-style-type: none"> • ระบบไฟฟ้า : จะมีการจำหน่ายไฟฟ้าจากโรงผลิตไฟฟ้าของบริษัท บี.กริม เพาเวอร์ จำกัด (มหาชน) ทั้งนี้ กรณีจำเป็นต้องมีการใช้ ไฟฟ้าจากภายนอกโครงการเพิ่มเติม จะต้องประสานกิจการไฟฟ้า สวัสดิการสัมปทานกองทัพเรือต่อไป • ระบบประปา : มีโรงผลิตน้ำประปาดังอยู่ในพื้นที่สนับสนุน สนามบินอู่ตะเภาในพื้นที่สนามบินนานาชาติอู่ตะเภาส่วนขยาย ผู้ผลิตน้ำประปา คือ บริษัท จัดการและพัฒนาทรัพยากรน้ำภาค ตะวันออก จำกัด (มหาชน) หรือ อีสท์วอเตอร์ โดยโครงการ จะซื้อน้ำจากอีสท์วอเตอร์ เพื่อนำมาใช้ในพื้นที่สนามบินอู่ตะเภา และเมืองการบินภาคตะวันออก • การจัดการขยะ : ตามที่คาดการณ์ปริมาณการใช้ครอบคลุม ปริมาณผู้โดยสารสูงสุดที่ 70 ล้านคนต่อปี จากแผนแม่บทของ โครงการกำหนดให้มีระบบการจัดการขยะโดยมีสถานีคัดแยก ขยะมูลฝอยที่เกิดขึ้นจากอาคารและกิจกรรมต่างๆ จะถูกขนย้าย ไปยังสถานีขนถ่ายขยะมูลฝอยที่อยู่ในสนามบินนานาชาติ อู่ตะเภาเพื่อคัดแยก และนำไปกำจัดอย่างถูกต้องตามหลัก สุขาภิบาล โดยผู้ที่ได้รับอนุญาตจากหน่วยงานราชการหรือตาม กฎหมายกำหนด • การจัดการน้ำเสีย : เพื่อรองรับการพัฒนาของสนามบิน ส่วนขยายจะมีการก่อสร้างระบบบำบัดน้ำเสียส่วนกลาง โดย อีสท์ วอเตอร์ ซึ่งเป็นระบบบำบัดน้ำเสียแบบ Sequencing Batch Reactor (SBR) น้ำทิ้งจะนำไปบำบัดเป็นน้ำรีไซเคิลเพื่อนำกลับไป ใช้ประโยชน์ เช่น ใช้รดน้ำต้นไม้ในพื้นที่สีเขียวภายในสนามบิน

ตารางที่ 3.7-58 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากเวทีรับฟังความคิดเห็นของประชาชน

ลำดับ	คำถาม	คำชี้แจง
		นานาชาติอู่ตะเภาและกิจกรรมอื่นๆ สำหรับน้ำทิ้งที่ไม่ได้ตาม มาตรฐาน จะส่งน้ำทิ้งไปพักไว้ยังบ่อพักน้ำเสียฉุกเฉิน และสูบกลับ ไปยังระบบบำบัดน้ำเสียส่วนกลางอีกครั้งจนกว่าจะมีคุณภาพได้ ตามมาตรฐานน้ำทิ้งตามประกาศของกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
7	ผู้อำนวยการ โรงเรียนเทศบาล เมืองบ้านฉาง 1 การดำเนินการของโครงการขอให้ปฏิบัติตาม ตามมาตรการที่กำหนดไว้ เพื่อป้องกันและ แก้ไขผลกระทบให้เหมาะสม โดยเฉพาะ พื้นที่อ่อนไหว โรงเรียน ศูนย์เด็กเล็ก	คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการ ติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่กำหนดไว้ถือเป็นกฎหมาย เพื่อบังคับให้ ทร. และ สกพอ. (และ/หรือหน่วยงานที่เป็นผู้ดำเนิน โครงการ) ปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด หากไม่ปฏิบัติตาม ผ่าฝืนหรือ หลีกเลี่ยงจะมีบทลงโทษตามที่กฎหมายกำหนดไว้ในพระราชบัญญัติ ส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2561 มาตรา 101/2 ผู้ดำเนินการหรือผู้ขออนุญาตผู้ใดไม่นำส่ง รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการ ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามมาตรา 51/5 วรรคหนึ่ง <u>ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งล้านบาท</u> ทั้งนี้หากประชาชนในพื้นที่ พบเห็นปัญหาจากการก่อสร้าง รวมทั้งจากการดำเนินโครงการ สามารถร้องเรียนมายังเจ้าของโครงการเพื่อตรวจสอบและ ดำเนินการตามขั้นตอนต่อไป
8	ผู้อำนวยการ โรงเรียนบ้านคลองบางไผ่ โครงการมีมาตรการในการป้องกันเสียง จากกิจกรรมก่อสร้างอย่างไร และมี เทคโนโลยีใดที่สามารถป้องกันเสียงได้ดี ยิ่งขึ้นหรือไม่	คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม ในระยะก่อสร้างโครงการกำหนดมาตรการด้านเสียงไว้ ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> • ให้ลดระดับเสียงและแรงสั่นสะเทือนจากการก่อสร้างโดยเลือกใช้ เครื่องจักร/อุปกรณ์ก่อสร้างที่อยู่ในสภาพดี และเลือกใช้เทคนิค วิธีการก่อสร้างที่ก่อให้เกิดเสียงดังและแรงสั่นสะเทือนน้อยที่สุด รวมทั้งให้ติดตั้งอุปกรณ์ลดเสียงที่เครื่องจักรหรืออุปกรณ์ที่ก่อ ให้เกิดเสียงดัง • ตรวจสอบและบำรุงรักษาเครื่องจักร/อุปกรณ์ที่ใช้ในการก่อสร้าง อย่างสม่ำเสมอ ให้มีสภาพพร้อมใช้งานและไม่ก่อให้เกิดเสียงดัง ผิดปกติ • กิจกรรมการก่อสร้างที่มีเสียงดังให้ดำเนินการเฉพาะช่วงกลางวัน โดยหลีกเลี่ยงการก่อสร้างในช่วงเวลากลางคืนที่อาจจะส่งผล กระทบต่อประชาชนที่อยู่นอกพื้นที่โครงการ กรณีที่มีความ จำเป็นต้องก่อสร้างในเวลากลางคืน ให้ผู้รับเหมาแจ้งแผนให้ หน่วยงาน และผู้ได้รับผลกระทบทราบล่วงหน้า

ตารางที่ 3.7-58 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากเวทีรับฟังความคิดเห็นของประชาชน

ลำดับ	คำถาม	คำชี้แจง
		<ul style="list-style-type: none"> ประเมินกิจกรรมที่จะทำให้มีระดับเสียงเพิ่มขึ้นจากระดับเสียงพื้นฐาน (ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 : L90) เพื่อป้องกันการรบกวนผลกระทบจากเสียงรบกวน ทร. และ สกพอ. ควบคุมและกำกับการลดเสียงดังจากกิจกรรมการก่อสร้าง
9	<p>ประชาชน ตำบลพลา</p> <p>กังวลเรื่องปริมาณสุนัขจรจัดที่ถูกทิ้งเพิ่มขึ้นหลังจากที่พนักงานก่อสร้างหลังจากย้ายออกจากพื้นที่</p>	<p>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</p> <p>โครงการมีมาตรการโดยกำหนดในสัญญาจ้างผู้รับเหมาให้ดำเนินการก่อสร้างที่พนักงานโดยอ้างอิงจากมาตรฐานวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทยในพระบรมราชูปถัมภ์ 1010-34 ซึ่งแบบผังบริเวณบ้านพนักงานเป็นแบบมาตรฐาน ซึ่งอาจมีการเปลี่ยนแปลงตามความเหมาะสมของสภาพพื้นที่ที่จะเป็นบ้านพนักงานในอนาคตต่อไป แต่อย่างไรก็ตามต้องเป็นไปตามมาตรฐานและแบบก่อสร้างอาคารชั่วคราวสำหรับคนงานก่อสร้างของวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทยในพระบรมราชูปถัมภ์ (มาตรฐาน วสท. 1010-34) ซึ่งต้องควบคุมและดูแลการพักอาศัยของคนงานให้อยู่ในความสงบเรียบร้อยเพื่อไม่ให้ส่งผลกระทบต่อความเดือดร้อนรำคาญต่อชุมชนข้างเคียง โดยกำหนดให้มีมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อพื้นที่ข้างเคียง ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> ติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์บริเวณด้านหน้าพื้นที่บ้านพนักงาน โดยระบุชื่อบริษัทผู้รับเหมา ชื่อผู้รับเหมา/ ผู้ควบคุมงานพร้อมเบอร์โทรศัพท์ติดต่อ เพื่อให้ผู้พักอาศัยที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่บ้านพนักงานได้รับทราบข้อมูล และสามารถติดต่อกับผู้รับเหมา/ผู้ควบคุมงานได้โดยตรงในกรณีที่ได้รับความเดือดร้อนจากบ้านพนักงาน จัดให้มีหัวหน้าคนงาน คอยควบคุมดูแลคนงานก่อสร้างไม่ให้ก่อความเดือดร้อนต่อผู้ที่อยู่ข้างเคียง ออกกฎระเบียบการปฏิบัติตนภายในบ้านพนักงาน เพื่อไม่ให้ส่งผลกระทบต่อผู้พักอาศัยใกล้เคียง หนึ่งในกฎระเบียบดังกล่าวคือ ห้ามเลี้ยงสัตว์ทุกชนิด ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านการจัดการของเสียและน้ำเสีย ด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัย ประเด็นด้านสุขาภิบาลที่พักอาศัยของคนงานก่อสร้างและด้านเศรษฐกิจและสังคมในระยะก่อสร้าง ในประเด็นการจัดหาที่พักคนงานก่อสร้างให้เหมาะสมและการดูแลความเป็นระเบียบเรียบร้อยในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างและบริเวณที่พัก

ตารางที่ 3.7-58 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากเวทีรับฟังความคิดเห็นของประชาชน

ลำดับ	คำถาม	คำชี้แจง
		<p>คนงาน รวมทั้งการจัดตั้งคณะกรรมการติดตามตรวจสอบผลกระทบโดยมีหลักการให้ชุมชนมีส่วนร่วมในการติดตามตรวจสอบด้วย</p> <ul style="list-style-type: none"> จัดให้มีเวรยามดูแลความเป็นระเบียบเรียบร้อย และติดตั้ง CCTV ในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างหรือบริเวณที่พักคนงานตลอดเวลา และให้หัวหน้าคนงานคอยควบคุม ดูแลความประพฤติของคนงานก่อสร้างไม่ให้ก่อความเดือดร้อนต่อผู้อยู่อาศัยข้างเคียง เพื่อช่วยบรรเทาความกังวลของประชาชนในเรื่องของความปลอดภัย เช่น ปัญหาอาชญากรรม ปัญหาการลักทรัพย์ ปัญหายาเสพติด เป็นต้น
ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์		
1	<p>กำนัน ตำบลสำนักท้อน</p> <p>เข้าใจว่ากิจกรรมที่ดำเนินการอยู่ในปัจจุบันไม่เกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงฯ ที่มาประชุมในวันนี้ แต่ขอทราบว่าการก่อสร้างในพื้นที่สนามบินอุตะเถามีการก่อสร้างแล้วหรือไม่ เนื่องจากชาวบ้านในพื้นที่พลา สำนักท้อนและพลูตาหลวง ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมก่อสร้างในขณะนี้ จะสามารถร้องเรียนได้ที่ใด เมื่อไร</p>	<p>คำชี้แจงในที่ประชุม</p> <p>สำหรับการก่อสร้างในสนามบินนานาชาติอุตะเถา ปัจจุบันนั้นไม่เกี่ยวข้องกับรายงาน EHIA หรือรายงานการเปลี่ยนแปลงที่อยู่ระหว่างการศึกษาและจัดทำรายงาน ในครั้งนี้ โดยส่วนที่ประชาชนเห็นเป็นงานพัฒนาสนามบินปัจจุบัน ซึ่งสามารถร้องเรียนปัญหาได้ที่ ศูนย์ประสานงานการแก้ไขปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อมสนามบินนานาชาติอุตะเถา (https://www.eeco.or.th/th/complaint-utapao) หรือเบอร์โทรศัพท์ของ สกพอ. ทั้งนี้ สกพอ. รับปัญหาไปพิจารณาเพิ่มช่องทางประสานโดยจะแจ้งกลับผู้นำชุมชนที่เกี่ยวข้องภายในต้นเดือน</p>
2	<p>ประชาชน ตำบลสำนักท้อน</p> <p>กรณีประชาชนในพื้นที่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมของโครงการ ควรติดต่อทางช่องทางใดที่สามารถรับเรื่องและแก้ไขปัญหาดได้อย่างรวดเร็ว</p>	<p>มกราคม พ.ศ. 2567</p> <p>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</p> <p>โครงการมีมาตรการฯ กำหนดเกี่ยวกับการรับเรื่องร้องเรียน ดังนี้ และสามารถแจ้งเรื่องร้องเรียนมาที่</p> <ul style="list-style-type: none"> - ระยะก่อสร้าง : สามารถแจ้งเรื่องร้องเรียนเกี่ยวกับผลกระทบที่เกิดจากการก่อสร้างโครงการได้ที่ศูนย์รับเรื่องร้องเรียน ณ สำนักงานควบคุมการก่อสร้าง โดยจะรับแจ้งทุกเรื่องที่ประชาชนมีความห่วงกังวลเกี่ยวกับการดำเนินงานของโครงการ โดยเมื่อมีการร้องเรียน โครงการจะมอบหมายเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องทำการตรวจสอบสภาพปัญหาที่เกิดขึ้น พิจารณาเพื่อหาแนวทางแก้ไข และแจ้งให้ประชาชนรับทราบเพื่อแก้ไขร่วมกันต่อไป - ระยะดำเนินการ : จะจัดให้มีช่องทางหลักในการรับเรื่องร้องเรียนผ่านทางศูนย์ประสานงานการแก้ไขปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยานอุตะเถา เพื่อทำหน้าที่ประเมินวิเคราะห์ และส่งเรื่องร้องเรียนไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้องตรวจสอบและชี้แจงข้อร้องเรียนให้ประชาชนได้รับทราบ
3	<p>ประชาชน ตำบลพลา</p> <p>ขอให้ดำเนินการแก้ไขผลกระทบจากการร้องเรียนของชุมชนโดยเร็ว และกำกับให้ผู้รับเหมาเร่งดำเนินการแก้ไข /ซ่อมแซมตามเรื่องร้องเรียนเพื่อให้เกิดความปลอดภัย</p>	

ตารางที่ 3.7-58 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากเวทีรับฟังความคิดเห็นของประชาชน

ลำดับ	คำถาม	คำชี้แจง
		และรวบรวมปัญหาอุปสรรคที่เกิดขึ้นจากการดำเนินงาน ท่าอากาศยานฯ เพื่อนำมาวางแผนและปรับปรุงการดำเนินงาน
ด้านอื่นๆ		
1	สว.อก.สถานีตำรวจภูธรบ้านฉาง ขอเสนอให้โครงการช่วยจัดอาคารที่ทำการ และที่พักเพื่ออำนวยความสะดวกในการ ปฏิบัติหน้าที่ให้กับเจ้าหน้าที่ตำรวจ สภ.บ้านฉาง ภายในสนามบินอู่ตะเภา	คำชี้แจงในที่ประชุมและเพิ่มเติมภายหลังการประชุม โครงการรับไปพิจารณา รายละเอียดที่พักเพื่ออำนวยความสะดวก ในการปฏิบัติหน้าที่ให้กับเจ้าหน้าที่ตำรวจ จะเป็นไปตามเงื่อนไข และแนวทางที่เกี่ยวข้อง
2	รองนายก องค์การบริหารส่วนตำบล พลาทหลวง เสนอให้นำบทเรียนจากท่าอากาศยาน สุวรรณภูมิมาพิจารณาประกอบใน การศึกษาร่วมด้วย	คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม ในการศึกษาโครงการสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา โครงการได้นำ บทเรียนจากการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และท่าอากาศ ยานดอนเมืองมาพิจารณาร่วมด้วยเพื่อป้องกันปัญหา และเพื่อให้ การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการเปลี่ยนแปลงรายละเอียด โครงการครั้งนี้ มีประเด็นการศึกษาครบถ้วน และสามารถกำหนด มาตรการได้อย่างครอบคลุม
3	ประชาชน ตำบลพลา - รันเวย์ที่จะมีการปรับปรุงใหม่ มีการ ขยายเพิ่มหรือไม่ และสามารถรองรับ เครื่องบินขนาดใหญ่สุดได้เท่าใด สามารถรองรับ Boeing A380 ได้หรือไม่ - แจ้งว่าล่าสุด ทร. และสหรัฐอเมริกา ใช้เครื่องบิน B52 ซึ่งเป็นเครื่องบิน ขนส่งทหารที่ใหญ่ที่สุดที่สามารถขน รถถังได้ขึ้นลงที่สนามบินอู่ตะเภาด้วย - แนวเขตที่มีการห้ามก่อสร้างอาคาร และที่จะได้รับผลกระทบมีขอบเขตถึง บริเวณใด	คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม จากการออกแบบและประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้ ในรายงาน EHIA ฉบับผ่านความเห็นชอบจาก กก.วล. (มิถุนายน พ.ศ. 2565) มีการออกแบบทางวิ่งที่ 2 กว้าง 60 เมตร ยาว 3,505 เมตร ซึ่งสามารถรองรับ Boeing A380 ได้ โดยการประเมินผล กระทบด้านเสียงในระยะดำเนินการ รายละเอียดยังคงเป็นไปตาม ผลการประเมินผลกระทบที่ศึกษาและนำเสนอไว้ในรายงาน EHIA ฉบับผ่านความเห็นชอบจาก กก.วล. (มิถุนายน พ.ศ. 2565) เนื่องจากในการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ครั้งนี้ ไม่ได้ เปลี่ยนแปลงหรือขยายทางวิ่งที่ 2 ไม่มีการเพิ่มจำนวนเที่ยวบิน และไม่เพิ่มจำนวนผู้โดยสารสูงสุด ที่ได้ศึกษาและประเมินผลกระทบ สิ่งแวดล้อม พร้อมทั้งกำหนดมาตรการไว้แล้ว ทั้งนี้ แนวเขตที่มีข้อกำหนดความสูงของอาคารและสิ่งปลูกสร้าง กำหนดโดยเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ ซึ่งเป็นพื้นที่โดยรอบ สนามบินที่กำหนดโดยประกาศกระทรวงคมนาคมให้เป็นพื้นที่ ควบคุมสิ่งปลูกสร้าง อาคาร หรือต้นไม้ยืนต้น เพื่อมิให้เป็นอุปสรรค ต่อการเดินอากาศของอากาศยานที่จะมาขึ้น - ลง ณ สนามบินนั้นๆ ซึ่งเป็นไปตามประกาศและข้อกำหนดของ กพท. โดยโครงการ ได้พิจารณากำหนดมาตรการด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน ด้านเสียง ด้านเศรษฐกิจและสังคม และด้านการโยกย้ายและการทดแทน

ตารางที่ 3.7-58 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากเวทีรับฟังความคิดเห็นของประชาชน

ลำดับ	คำถาม	คำชี้แจง
		<p>ทรัพย์สิน เพื่อให้ประชาชนรับทราบข้อมูลเกี่ยวกับแนวปลอดภัยในการเดินอากาศ ตามรายละเอียดที่กำหนดไว้ในรายงาน EHIA ฉบับผ่านความเห็นชอบจาก กก.วล. (มิถุนายน พ.ศ. 2565) ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> • ให้ สกพอ. ประชาสัมพันธ์ให้ข้อมูลเกี่ยวกับแนวปลอดภัยในการเดินอากาศ และพื้นที่ที่จะได้รับผลกระทบด้านเสียง ตลอดจนคำแนะนำในการเลือกวิธี วัสดุในการป้องกันเสียง เป็นประจำทุกปีและประสานหน่วยงานท้องถิ่นให้ทราบด้วย • ประสานงานและสนับสนุนข้อมูลให้หน่วยงานท้องถิ่นเพื่อประกาศและแจ้งให้ประชาชนทราบแนวเขตปลอดภัยในการเดินอากาศและบริเวณที่ได้รับผลกระทบด้านเสียงจากการพัฒนาโครงการ • ประสานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัด เพื่อกำหนดผังเมืองให้หน่วยงานท้องถิ่นที่มีหน้าที่ให้อนุญาตก่อสร้างนำไปใช้ควบคุมให้เป็นไปตามกฎหมายและข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่องกำหนดเขตบริเวณใกล้เคียงสนามบินนานาชาติอู่ตะเภาเรื่องเป็นเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ โดยมาตรการดังกล่าวก็จะถูกผนวกและถือปฏิบัติไว้ในรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ฉบับนี้ด้วยเช่นกัน
	มีมาตรการในการป้องกันแก้ไขผลกระทบเสียงดังจากอากาศยานอย่างไรบ้าง	<p>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</p> <p>มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบเสียงดังจากอากาศยานตามที่กำหนดไว้ในรายงาน EHIA ฉบับผ่านความเห็นชอบจาก กก.วล. (มิถุนายน พ.ศ. 2565) มีดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> • สกพอ. พิจารณาปฏิบัติตามแนวทาง Doc 9829 AN/451 “Guidance on the Balanced Approach to Aircraft Noise Management” ซึ่งเป็นแนวปฏิบัติในการจัดการกับมลพิษทางเสียงภายใต้หลักการพื้นฐาน 4 ประการสำคัญ ได้แก่ (1) การลดเสียงที่ต้นกำเนิด (Reduction of Noise at Source) (2) การจัดการและการวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดิน (Land-use Planning and Management) (3) วิธีปฏิบัติในการลดผลกระทบจากเสียง (Noise Abatement Operational Procedures) และ (4) ข้อจำกัดในการปฏิบัติการของอากาศยาน (Operating Restrictions on Aircraft) • สกพอ. ประเมินผลการติดตามผลกระทบด้านเสียงและดำเนินการลดผลกระทบด้านเสียงอย่างต่อเนื่อง • สกพอ. ปรับปรุง/ทบทวนแผนการพัฒนาสนามบินในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการประเมินและลดผลกระทบด้านเสียงอย่างน้อย
4	<p>ประธานกลุ่มอนุรักษ์ประมงสามัคคีบ้านพลา ตำบลพลา</p> <p>ปัจจุบันได้รับผลกระทบจากเสียงดังของอากาศยาน ในอนาคตถ้ามีเที่ยวบินเพิ่มขึ้นจะมีการดูแลเยียวยาผู้ได้รับผลกระทบอย่างไร</p>	<p>4</p> <p>ประธานกลุ่มอนุรักษ์ประมงสามัคคีบ้านพลา ตำบลพลา</p> <p>ปัจจุบันได้รับผลกระทบจากเสียงดังของอากาศยาน ในอนาคตถ้ามีเที่ยวบินเพิ่มขึ้นจะมีการดูแลเยียวยาผู้ได้รับผลกระทบอย่างไร</p>

ตารางที่ 3.7-58 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากเวทีรับฟังความคิดเห็นของประชาชน

ลำดับ	คำถาม	คำชี้แจง
		<p>ทุก 2 ปี โดยคณะกรรมการติดตามตรวจสอบผลกระทบ หรือโดย คณะทำงาน ที่คณะกรรมการติดตามตรวจสอบผลกระทบแต่งตั้ง และมอบหมาย รวมทั้งให้ผู้มีส่วนได้เสียมีส่วนร่วมด้วย</p> <ul style="list-style-type: none"> • ควบคุมจำนวนเที่ยวบินให้ไม่เกินจำนวนสูงสุดที่ใช้ในการประเมิน ที่ระบุในรายงาน EHIA โดยจัดทำสรุปจำนวนเที่ยวบิน และ Aircraft Type ทุกปี • จำกัดอากาศยานเสียงดัง โดยกำหนดให้อากาศยานที่ทำการบิน ต้องมีระดับเสียงไม่เกินที่กำหนดไว้ใน Chapter 3 ของ Annex 16 ของอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ หรือ ข้อบังคับของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) เพื่อให้สายการบินต่างๆ ยึดถือปฏิบัติ หากพบอากาศยานใด ไม่เป็นไปตามที่กำหนดจะแจ้งเหตุผลความจำเป็นไว้ในรายงาน ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อม พร้อมแจ้งแนวทางการแก้ไข • จัดทำและบันทึกผลการจัดการเรื่องร้องเรียนประจำปี ประกอบด้วย สถิติการร้องเรียน การดำเนินการแก้ไข รวมถึง ให้วิเคราะห์และจัดทำแผนการลดผลกระทบ • ดำเนินการตามมาตรการการจัดการปัญหามลพิษทางเสียง จากสนามบินสาธารณะ ที่ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการ สิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ในการประชุมครั้งที่ 6/2562 เมื่อวันที่ 19 กันยายน พ.ศ. 2562 และคณะรัฐมนตรีมีมติรับทราบเมื่อวันที่ 28 มกราคม พ.ศ. 2563 • ในกรณีมีการเปลี่ยนแปลงวิธีปฏิบัติการบินเข้า - ออกสนามบิน นานาชาติอู่ตะเภาอย่างมีนัยสำคัญให้ สกพอ./หรือผู้ได้รับ ใบรับรองการดำเนินงานสนามบิน และบริษัท วิทยการบิน แห่งประเทศไทยจำกัด (บวท.) ร่วมกันพิจารณาดำเนินการ ประเมินผลกระทบด้านเสียงในส่วนที่เกี่ยวข้องจากสถานการณ์ การบินที่เปลี่ยนไปเพื่อประเมินผลกระทบที่จะเกิดขึ้นภายหลัง การเปลี่ยนแปลงวิธีปฏิบัติการบิน • สกพอ. จัดให้มีการประชุมร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อวาง แผนการดำเนินการ และติดตามผลกระทบด้านเสียงของ สนามบินนานาชาติอู่ตะเภาโดยให้มีการจัดประชุมอย่างน้อย ปีละ 1 ครั้ง • ติดตั้งสถานีตรวจวัดเสียงถาวรให้แล้วเสร็จก่อนเปิดใช้ทางวิ่งที่ 2 • มีการตรวจวัดระดับเสียงพื้นฐานบริเวณสถานีตรวจวัดเสียงถาวร ก่อนเปิดดำเนินการในแต่ละสถานี

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

ตารางที่ 3.7-58 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากเวทีรับฟังความคิดเห็นของประชาชน

ลำดับ	คำถาม	คำชี้แจง
		<ul style="list-style-type: none"> ติดตั้งและมีการซ่อมบำรุงให้สถานีตรวจวัดเสียงถาวร และอุปกรณ์ให้สามารถทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพตลอดเวลา มีระบบตรวจวัดเสียงอากาศยานที่ดำเนินการตรวจวัดระดับเสียงตลอด 24 ชั่วโมง ทุกวันและสามารถวิเคราะห์ข้อมูลร่วมกับข้อมูลการบินจาก Automatic Dependent Surveillance Broadcast (ADS-B) พร้อมแสดงผลตรวจวัดและเส้นทางการบินของอากาศยานแบบออนไลน์ (Real Time Noise Monitoring System) เพื่อให้ประชาชนได้รับทราบ พร้อมทั้งเปิดเผยผลการตรวจวัดต่อสาธารณะ เช่น เว็บไซต์ เป็นต้น และประชาสัมพันธ์ช่องทางการเข้าถึงให้ประชาชนรับทราบ กำหนดให้สายการบินที่ใช้สนามบินนานาชาติอู่ตะเภาปฏิบัติตามวิธีการบินและการขึ้น - ลง ที่ก่อให้เกิดมลพิษทางเสียงต่ำที่สุดหรือตามที่ สกพอ. กำหนด ทั้งนี้ ต้องไม่กระทบต่อปัจจัยด้านความปลอดภัย (Safety) รวมทั้งต้องพิจารณาควบคู่กับปัจจัยด้านอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น ความสามารถรองรับเที่ยวบิน (Capacity) ประสิทธิภาพ ของการบริหารจัดการจราจร (Efficiency) และการเข้าถึง (Accessibility) โดยให้สรุปข้อมูลการบินและเสียงที่ได้จากสถานีตรวจวัดเสียงถาวร ทุก 6 เดือน ประชาสัมพันธ์ข้อมูลการดำเนินการของสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา และรับฟังคำร้องและคำแนะนำจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและสาธารณชนทั่วไป ไม่น้อยกว่า 3 ช่องทาง สกพอ. จัดทำฐานข้อมูลเที่ยวบินอย่างน้อยให้มีความเชื่อมโยงกับสถานีตรวจวัดเสียงถาวร เพื่อใช้เป็นข้อมูลสนับสนุนการดำเนินงาน ต่อไปในอนาคต ดำเนินการชดเชยผู้ได้รับผลกระทบด้านเสียงจากการพัฒนาโครงการก่อสร้างทางวิ่งและทางขับที่ 2 สนามบินนานาชาติอู่ตะเภา โดยพิจารณาระดับผลกระทบจากแผนที่เส้นเท่าระดับเสียงที่มีการคาดการณ์ในปี พ.ศ. 2591 และพิจารณาปีปลูกสร้างอาคาร โดยชดเชยสิ่งปลูกสร้างที่ก่อสร้างถึงวันที่รายงาน EHIA ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ซึ่ง สกพอ.จะต้องมีการเผยแพร่ข้อมูลการก่อสร้างโครงการให้ประชาชนรับทราบล่วงหน้า <p>ซึ่งในการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ครั้งนี้ ไม่ได้เปลี่ยนแปลงจำนวนเที่ยวบิน และจำนวนผู้โดยสารสูงสุด ที่ได้ศึกษาและประเมินผลกระทบ พร้อมทั้งกำหนดมาตรการไว้แล้ว การดำเนินการให้เป็นไปตามมาตรการและหลักเกณฑ์การชดเชย</p>

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

ตารางที่ 3.7-58 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากเวทีรับฟังความคิดเห็นของประชาชน

ลำดับ	คำถาม	คำชี้แจง
		ที่กำหนดไว้ รายละเอียดตามที่กำหนดไว้ใน EHIA ฉบับผ่านความเห็นชอบจาก กก.วล. (มิถุนายน พ.ศ. 2565)
	ปัจจุบันชุมชนได้รับผลกระทบจากฝุ่นละอองจากการปรับพื้นที่ ขอให้ ทร. มีการแจ้งให้ประชาชนรับทราบกิจกรรมด้วย	คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม ผลกระทบดังกล่าวอาจมาจากกิจกรรมการก่อสร้างที่เกิดขึ้นในพื้นที่สนามบินนานาชาติอู่ตะเภาในปัจจุบัน ไม่เป็นกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับรายละเอียดในรายงาน EHIA ฉบับผ่านความเห็นชอบจาก กก.วล. (มิถุนายน พ.ศ. 2565) และไม่เป็นกิจกรรมจากการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการที่กำลังศึกษาและจัดทำรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในครั้งนี้ โดย สกพอ. รับทราบปัญหา และจะหารือกับ ทร. เพื่อหาแนวทางหรือวิธีป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่อไป
	โครงการที่ดำเนินการภายใต้ ทร. ในปัจจุบันมีหน่วยงาน CSR หรือไม่ ขอเสนอให้มีการติดป้ายแจ้งชุมชนว่าในพื้นที่นี้มีการก่อสร้างใด สามารถติดต่อผู้ใดได้บ้าง	คำชี้แจงในที่ประชุม สกพอ. รับไปพิจารณาเพิ่มช่องทางติดต่อ โดยจะประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและแจ้งกลับผู้นำชุมชนในพื้นที่ภายในต้นเดือนมกราคม พ.ศ. 2567 คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม โครงการที่ดำเนินการภายใต้ ทร. ในปัจจุบัน อยู่นอกขอบเขตพื้นที่พัฒนาสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา (ส่วนขยาย) ในส่วนของการก่อสร้างทางวิ่งและทางขับที่ 2 จะดำเนินการโดย ทร. ซึ่งโครงการได้มีการกำหนดมาตรการไว้ในรายงาน EHIA ฉบับผ่านความเห็นชอบจาก กก.วล. (มิถุนายน พ.ศ. 2565) ในเรื่องของความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมของโครงการ โดยการดำเนินกิจการภายใต้หลักจริยธรรมและการจัดการที่ดี โดยรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมทั้งภายในและภายนอกองค์กร อันนำไปสู่การพัฒนาที่ยั่งยืน (Corporate Social Responsibility หรือ CSR) โดยโครงการได้กำหนดมาตรการไว้แล้ว ซึ่งมาตรการดังกล่าวก็จะถูกผนวกและถือปฏิบัติไว้ในรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ฉบับนี้ด้วยเช่นกัน ทั้งนี้ เนื่องจากปัจจุบันโครงการพัฒนาสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา (ส่วนขยาย) ยังไม่ได้ดำเนินการก่อสร้างแต่โครงการเป็นการพัฒนาขนาดใหญ่ที่อาจส่งผลกระทบต่อประชาชน จึงได้มีการจัดตั้งศูนย์ประสานงานการแก้ไขปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อมสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา เพื่อเป็นช่องทางหลักในการรับเรื่องร้องเรียนต่างๆ ก่อนที่จะมีกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ รวมทั้งเพื่อเป็นช่องทางสำหรับรับแจ้งข้อห่วงกังวลต่างๆ ของประชาชน ผ่านทางเว็บไซต์ (https://www.eeco.or.th/th/complaint-utapao)

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

ตารางที่ 3.7-58 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากเวทีรับฟังความคิดเห็นของประชาชน

ลำดับ	คำถาม	คำชี้แจง
	เสนอให้ ทร. ย้ายเสาไฟฟ้าแรงสูง 115 กิโลโวลต์ ที่ผ่านมาในชุมชน เข้าไปในพื้นที่สนามบินแทนได้หรือไม่	คำชี้แจงในที่ประชุมและเพิ่มเติมภายหลังการประชุม โครงการจัดให้มีการผลิตไฟฟ้าเพื่อใช้ภายในสนามบิน โดยแนวสายไฟอยู่ภายในพื้นที่โครงการ ส่วนสายไฟแรงสูงจากภายนอกสำหรับสำรองกรณีฉุกเฉินและเสริมความมั่นคง โครงการจะพิจารณาทางเลือกที่เหมาะสม เพื่อให้กระทบต่อประชาชนน้อยที่สุด เช่น การนำสายไฟลงดิน โดยฝ่ายโครงการจะมีการหารือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่อไป
5	ประชาชน ตำบลพลา เสนอให้ผู้รับเหมาจัดซื้อวัสดุอุปกรณ์ในการก่อสร้างจากร้านค้าในพื้นที่ชุมชน เพื่อเป็นการสนับสนุนให้ชุมชนได้รับประโยชน์จากโครงการร่วมด้วย	คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม เนื่องจากในการพิจารณาจัดซื้อวัสดุอุปกรณ์ในการก่อสร้างอาจจะต้องพิจารณาทั้งในเรื่องของปริมาณและคุณภาพให้สอดคล้องกัน การนำมาใช้งานกับโครงการก่อสร้างอาคารขนาดใหญ่ ซึ่งในรายงาน EHIA ฉบับผ่านความเห็นชอบจาก กก.วล. (มิถุนายน พ.ศ. 2565) ได้มีการระบุมตรการด้านเศรษฐกิจและสังคมเพื่อส่งเสริมและสนับสนุนกิจการของชุมชนไว้ด้วยแล้ว ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> กำหนดให้มีการจ้างแรงงานและ/หรือสนับสนุนกิจการด้านการค้า และบริการของผู้ประกอบการในท้องถิ่นเป็นอันดับแรก ในกรณีเป็นแรงงานต่างด้าว ให้ผู้รับเหมาคัดเลือกแรงงานที่ถูกต้องตามกฎหมายเท่านั้น การประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องประสานความร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อสนับสนุนกิจกรรมของชุมชน เช่น การส่งเสริมอาชีพด้านเกษตรกรรมและเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำชายฝั่ง (ธนาคารปู) การพัฒนาชุมชน การส่งเสริมสุขภาพ การศึกษา ศิลปวัฒนธรรม การพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม เป็นต้น โดยมาตรการดังกล่าวก็จะถูกผนวกและถือปฏิบัติไว้ในรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ฉบับนี้ด้วยเช่นกัน

หมายเหตุ : คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม หมายถึง คำชี้แจงที่เพิ่มเติมคำตอบที่ยังไม่ได้มีการชี้แจงในที่ประชุมในขณะนั้นหรือมีการชี้แจงในที่ประชุมแล้ว แต่ยังไม่ชัดเจนและครอบคลุมตามประเด็นคำถามทั้งหมด ผู้ศึกษาและเจ้าของโครงการจึงจำเป็นต้องมีการตรวจสอบข้อมูลการศึกษาตามประเด็นการซักถาม รวมถึงการชี้แจงโดยผู้เชี่ยวชาญที่มีความเชี่ยวชาญแต่ละด้าน หรือโดยเจ้าของโครงการที่ต้องการชี้แจงรายละเอียดการออกแบบและศึกษา รวมถึงข้อมูลเกี่ยวกับความชัดเจนด้านนโยบาย แผนงานด้านต่างๆ ให้เกิดความเข้าใจอย่างชัดเจน ซึ่งไม่อาจชี้แจงในช่วงเวลาการแลกเปลี่ยนความคิดเห็นได้อย่างเพียงพอ โดยนำคำชี้แจงดังกล่าวมาผนวกรวมอยู่ในรายงานสรุปผลการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนให้มีความครบถ้วนสมบูรณ์มากที่สุด ก่อนนำรายงานสรุปผลฯ ไปเปิดเผยและเผยแพร่ต่อสาธารณะต่อไป

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



บรรยากาศการลงทะเบียน



รองผู้อำนวยการ
สำนักบริหารสัญญาร่วมลงทุนโครงการสนามบินอู่ตะเภา
และเมืองการบินภาคตะวันออก กล่าวรายงานการประชุม



นายอำเภอบ้านฉาง
กล่าวเปิดการประชุม



บรรยากาศการประชุมและการนำเสนอ
โดยบริษัทที่ปรึกษา



การซักถามและเสนอแนะโดยผู้เข้าร่วมการประชุม



บรรยากาศโดยรวมของเวทีรับฟังความคิดเห็น



ตอบข้อซักถามโดยผู้แทนเจ้าของโครงการ
และบริษัทที่ปรึกษา



สรุปประเด็นการรับฟังความคิดเห็น

รูปที่ 3.7-47 บรรยากาศการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน เมื่อวันที่ 21 ธันวาคม พ.ศ. 2566

4. ความคิดเห็นจากแบบประเมินผลการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน

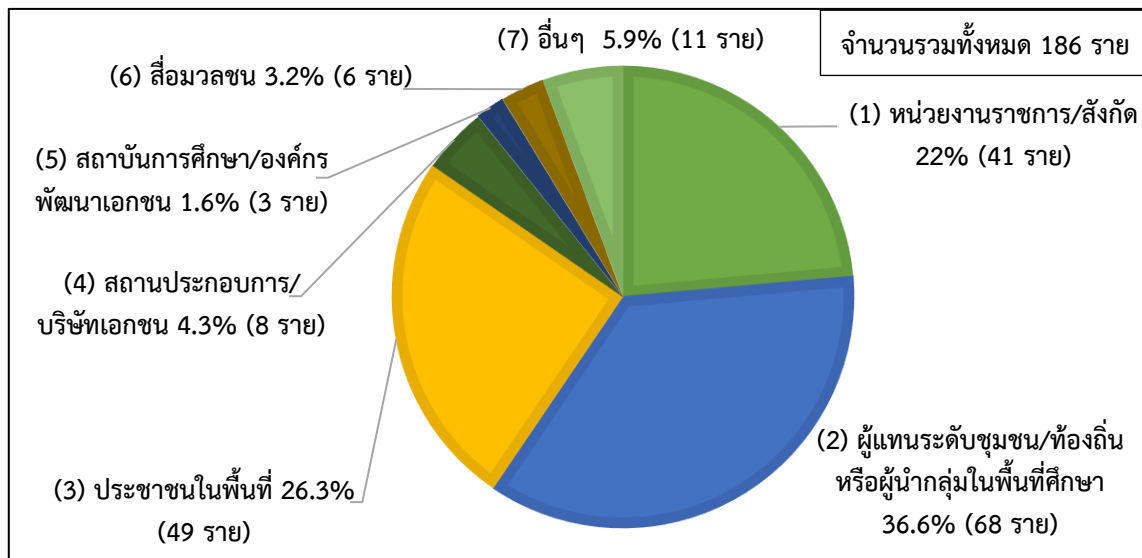
ภายหลังการประชุมรับฟังความคิดเห็นฯ ผู้เข้าร่วมประชุมตอบแบบประเมินผลหลังการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน โดยมีผู้ตอบแบบประเมินจำนวนทั้งสิ้น 186 คน จากผู้เข้าร่วมประชุมจำนวน 224 คน (ไม่รวมผู้แทนเจ้าของโครงการ และกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา) คิดเป็นร้อยละ 83.0 ของผู้เข้าร่วมประชุม และสามารถสรุปผลการวิเคราะห์ข้อมูลได้ดังนี้

● ส่วนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคล

ในการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ผู้ตอบแบบประเมินเป็นผู้แทนระดับชุมชน / ท้องถิ่น หรือผู้นำกลุ่มในพื้นที่ศึกษา จำนวน 68 ราย (ร้อยละ 36.6) รองลงมา คือ ประชาชนในพื้นที่ จำนวน 49 ราย (ร้อยละ 26.3) และผู้แทนจากหน่วยงานราชการ / รัฐวิสาหกิจ/องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น จำนวน 41 ราย (ร้อยละ 22) กลุ่มผู้มีส่วนได้เสียอื่นๆ อาทิเช่น กลุ่มประมง /กลุ่มอาสาสมัครพิทักษ์ทะเล จำนวน 11 ราย (ร้อยละ 5.9) สถานประกอบการ /บริษัทเอกชน จำนวน 8 ราย (ร้อยละ 4.3) สื่อมวลชน จำนวน 6 ราย (ร้อยละ 3.2) และองค์กรเอกชนด้านการคุ้มครองสิ่งแวดล้อม องค์กรพัฒนาเอกชน สถาบันการศึกษา และนักวิชาการอิสระ จำนวน 3 ราย (ร้อยละ 1.6) ตามลำดับ รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 3.7-59 และรูปที่ 3.7-48

ตารางที่ 3.7-59 จำนวนร้อยละของผู้ตอบแบบประเมินแยกตามกลุ่มผู้เข้าร่วมประชุมรับฟังความคิดเห็น

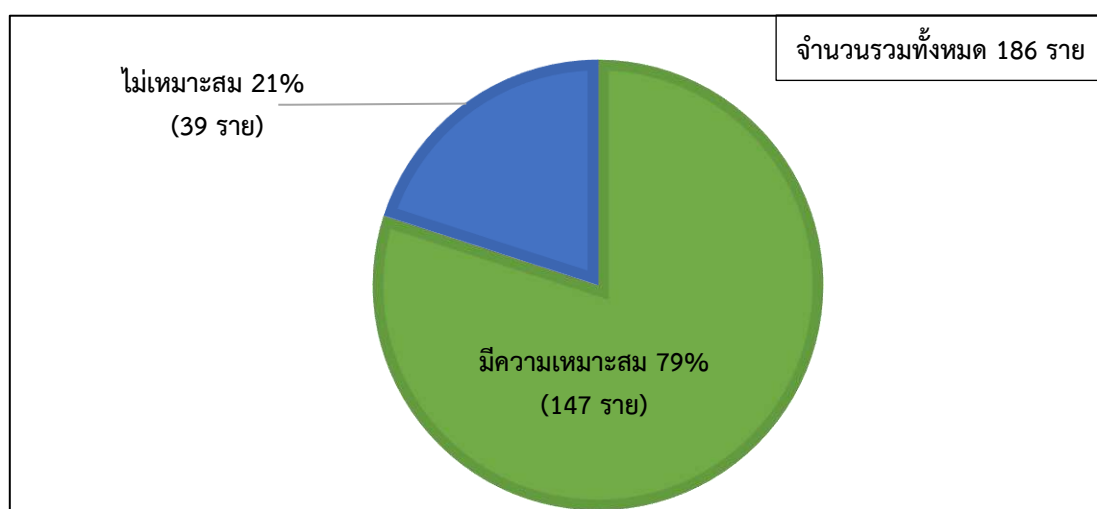
ลำดับที่	กลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย	ผู้ตอบแบบประเมิน	
		จำนวน	ร้อยละ
1.	หน่วยงานราชการ /สังกัด	41	22.0
2.	ผู้แทนระดับชุมชน /ท้องถิ่น หรือผู้นำกลุ่มในพื้นที่ศึกษา	68	36.6
3.	ประชาชนในพื้นที่	49	26.3
4.	สถานประกอบการ /บริษัทเอกชน	8	4.3
5.	สถาบันการศึกษา /องค์กรพัฒนาเอกชน	3	1.6
6.	สื่อมวลชน	6	3.2
7.	อื่นๆ อาทิ กลุ่มประมง /กลุ่มอาสาสมัครพิทักษ์ทะเล และประชาชนทั่วไป	11	5.9
รวม		186	100



รูปที่ 3.7-48 จำนวนผู้ตอบแบบประเมินจำแนกตามประเภทของผู้เข้าร่วมการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน

- ส่วนที่ 2 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ปรับปรุง/ กำหนดเพิ่มเติมภายหลังการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ

ผู้ตอบแบบประเมินระบุว่า โดยภาพรวมมีความคิดเห็นว่ามีมาตรการที่กำหนดไว้ทั้งหมดมีความเหมาะสม จำนวน 147 ราย (ร้อยละ 79) และผู้ที่มีความคิดเห็นว่ามีมาตรการไม่มีความเหมาะสม จำนวน 39 ราย (ร้อยละ 21) รายละเอียดแสดงดังรูปที่ 3.7-49 โดยมีความคิดเห็นเพิ่มเติมแสดงดังตารางที่ 3.7-60



รูปที่ 3.7-49 จำนวนความคิดเห็นต่อร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ

ตารางที่ 3.7-60 ความคิดเห็นเพิ่มเติมต่อมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ

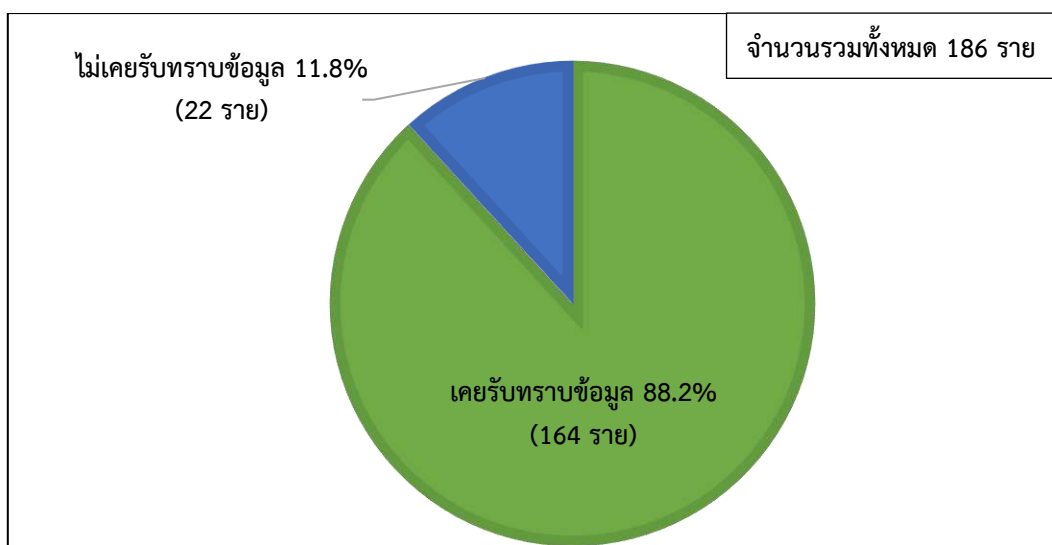
มาตรการด้านสิ่งแวดล้อม	ความคิดเห็นเพิ่มเติม
1. เสียง	<ul style="list-style-type: none"> - เพิ่มช่องทางการรับเรื่องร้องเรียนให้มีหลายช่องทาง และมีผลตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมในแต่ละเดือน แสดงในเว็บไซต์ของสนามบิน และจดหมายแจ้งต่อชุมชนในระยะ 0 - 2 กิโลเมตรจากที่ตั้งโครงการ - เมื่อเกิดปัญหาระดับเสียง ชาวบ้านก็ไม่กล้าร้องเรียน ต้องอดทนกับปัญหา - ควรมีการตรวจประเมินความเข้มของเสียงในระหว่างก่อสร้างเป็นระยะและเผยแพร่ข้อมูลการตรวจวัดให้กับหน่วยงานสาธารณสุขในพื้นที่เพื่อเฝ้าระวัง - เสนอให้เน้นความปลอดภัยของคนเป็นหลัก
2. คุณภาพอากาศ	<ul style="list-style-type: none"> - เสนอรอบฉีดน้ำเป็น 3 - 4 รอบ หรือตามความเหมาะสม - เสนอให้ตรวจวัดค่า PM_{2.5} เพิ่มขึ้น และแสดงผลตรวจวัดในเว็บไซต์ทุกๆ เดือน และส่งจดหมายแจ้งต่อชุมชน 0 - 2 กิโลเมตร ทุกๆเดือน - เมื่อเกิดฝุ่นละออง คนในพื้นที่รับมลพิษแล้ว ผู้ประกอบการค่อยมาฉีดพรมน้ำ - ด้วยจังหวัดระยองมีปัญหาเรื่องฝุ่นละอองที่ต้องเฝ้าระวัง จึงอยากเสนอแนะให้มีจุดตรวจวัดแบบ Real time เพื่อสามารถดูค่าฝุ่นละอองได้ตลอดการก่อสร้าง และเผยแพร่ข้อมูลให้หน่วยงานสาธารณสุขและประชาชน - ควรปรับปรุงถนน และรถขนส่งให้อยู่ในสภาพดี
3. การจัดการของเสียและน้ำเสีย	<ul style="list-style-type: none"> - แสดงพื้นที่จัดเก็บขยะชั่วคราว ในผังการก่อสร้างให้ชัดเจน - อาจเกิดการกัดเซาะและน้ำเสียในคลองธรรมชาติบ้านปลา - ป้องกันระบบน้ำเสียและขยะมูลฝอย - เสนอให้ไม่ปล่อยน้ำลงทะเลได้หรือไม่ - ให้ระวังมลพิษจากการเผาขยะด้วย
4. การคมนาคมขนส่ง	<ul style="list-style-type: none"> - ยังมีปัญหาเรื่องถนนควรแก้ไขปัญหให้กับชุมชน - ต้องการกองทุนซ่อมแซมและฟื้นฟูพื้นที่ที่พังเสียหาย - ติด GPS รถขนส่งอุปกรณ์ เพื่อตรวจสอบว่าไม่ขนส่งนอกเส้นทางที่กำหนดไว้ - ยังไม่เชื่อมั่นในส่วนของการนำมาตรการมากำกับดูแลผู้รับเหมา - เพิ่มเติมข้อมูลเที่ยวรถ ส่งข้อมูลให้กับโรงพยาบาลที่อยู่ในระแวกโครงการ เพื่อการเตรียมความพร้อมและเฝ้าระวังหากเกิดอุบัติเหตุจราจรการขนส่ง
5. เศรษฐกิจ - สังคม	<ul style="list-style-type: none"> - ให้เพิ่มข้อมูลผู้ได้รับผลกระทบระยะ 0-2 กิโลเมตร ชัดเจนว่าบ้านใดได้รับผลกระทบต่างๆ บ้าง และการชดเชย และแจ้งเป็นจดหมาย แล้วติดต่อผู้ได้รับผลกระทบด้วย - เสนอให้มีการพัฒนาชุมชนและกลุ่มแม่บ้าน - เสนอให้สนับสนุนด้านการศึกษา และทุนการศึกษาในชุมชน - ต้องระบุดูรับเรื่องร้องเรียนให้ชัดเจน
6. สุขภาพและการสาธารณสุข	<ul style="list-style-type: none"> - มีการดำเนินการไม่ชัดเจน การสนับสนุนไม่ได้รับการติดตามต่อเนื่อง - เสนอให้ดำเนินงานตามมาตรการที่เขียนไว้ - สถานพยาบาลของผู้รับเหมาอาจไม่ใช่สถานพยาบาลหลักของชุมชนแต่หน่วยงานสาธารณสุขควรมีสรุปผลสุขภาพของผู้รับเหมาเพื่อการเฝ้าระวังอาจเกิดโรคอุบัติใหม่ในพื้นที่

● **ส่วนที่ 3 การให้ข้อมูลข่าวสารและการประชาสัมพันธ์โครงการการรับทราบข้อมูล
 เกี่ยวกับการศึกษาของโครงการก่อนหน้าการประชุม**

ผู้ตอบแบบประเมิน จำนวน 164 ราย (ร้อยละ 88.2) เคยรับทราบข้อมูลเกี่ยวกับโครงการ
 ก่อนการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน โดยรับทราบจากการแจ้งของผู้นำชุมชนท้องถิ่น เช่น กำนัน สารวัตร
 กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน ผู้ช่วยผู้ใหญ่บ้าน ประธานชุมชน กรรมการชุมชน ประธานหมู่บ้าน กรรมการหมู่บ้าน และนิติบุคคล
 จำนวน 88 ราย (ร้อยละ 40.6) รองลงมา คือ การแจ้งจากหน่วยงานราชการ /องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น จำนวน
 43 ราย (ร้อยละ 19.8) และเจ้าหน้าที่ของโครงการ จำนวน 35 ราย (ร้อยละ 16.1) ส่วนผู้ที่ไม่เคยรับทราบข้อมูล
 เกี่ยวกับโครงการมาก่อนมีจำนวน 22 ราย (ร้อยละ 11.8) รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 3.7-61 และรูปที่ 3.7-50

ตารางที่ 3.7-61 การรับทราบข้อมูลเกี่ยวกับโครงการก่อนการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน

การรับข้อมูล	จำนวน	ร้อยละ
เคย ทราบข้อมูลเกี่ยวกับโครงการ ก่อนที่จะมีการจัดประชุม	164	88.2
ไม่เคย ทราบข้อมูลเกี่ยวกับโครงการ ก่อนที่จะมีการจัดประชุม	22	11.8
รวม	186	100.0
ช่องทางการรับข้อมูล (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)		
1) การแจ้งจากผู้นำชุมชน เช่น กำนัน สารวัตรกำนัน ผู้ใหญ่บ้านผู้ช่วยผู้ใหญ่บ้าน ประธานชุมชน กรรมการชุมชน ประธานหมู่บ้าน กรรมการหมู่บ้าน และนิติบุคคล	88	40.6
2) การแจ้งจากหน่วยงานราชการ /องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น	43	19.8
3) เจ้าหน้าที่ของโครงการ	35	16.1
4) โปสเตอร์ประชาสัมพันธ์	21	9.7
5) เพื่อนบ้าน /คนรู้จัก	17	7.8
6) อื่นๆ (เช่น เอกสารหน่วยงานราชการ เว็บไซต์ smart EIA)	13	6.0
รวม	217	100.0



รูปที่ 3.7-50 จำนวนผู้รับทราบข้อมูลเกี่ยวกับโครงการก่อนการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน

- ช่องทาง /วิธีการรับข้อมูลข่าวสารของโครงการ ที่สะดวกที่สุด

ผู้ตอบแบบประเมินมีความเห็นต่อช่องทาง /วิธีการในการรับข้อมูลข่าวสารที่สะดวกมากที่สุด คือ แจ้งผ่านผู้นำชุมชนท้องถิ่น จำนวน 99 ราย (23.0) รองลงมา คือ การจัดประชุมรับฟังความคิดเห็น / การสัมมนาจำนวน 90 ราย (ร้อยละ 20.9) การส่งจดหมายเชิญ /แจ้งข่าวสารโครงการโดยตรง จำนวน 60 ราย (ร้อยละ 13.9) และจัดเจ้าหน้าที่โครงการเข้าไปชี้แจงในพื้นที่ จำนวน 44 ราย (ร้อยละ 10.2) ตามลำดับ รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 3.7-62

ตารางที่ 3.7-62 รูปแบบหรือวิธีการที่เหมาะสมในการประชาสัมพันธ์เผยแพร่ข้อมูลและผลการศึกษา
ของโครงการ ของการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน

ช่องทางการรับข้อมูลข่าวสาร	จำนวน	ร้อยละ
1) การจัดประชุมรับฟังความคิดเห็น /การสัมมนา	90	20.9
2) ติดประกาศที่หน่วยงาน /อปท. /ที่ทำการชุมชน	33	7.7
3) การส่งจดหมายเชิญ /แจ้งข่าวสารโครงการโดยตรง	60	13.9
4) หอกระจายเสียง /ข่าวประจำหมู่บ้าน	20	4.6
5) สื่อสิ่งพิมพ์ /หนังสือพิมพ์ /วารสาร	37	8.6
6) แจ้งผ่านผู้นำชุมชนท้องถิ่น	99	23.0
7) จัดเจ้าหน้าที่โครงการเข้าไปชี้แจงในพื้นที่	44	10.2
8) รถกระจายเสียงประชาสัมพันธ์	20	4.6
9) วิทยุกระจายเสียง /วิทยุชุมชน	17	3.9
10) อื่นๆ (เช่น ทางโทรศัพท์ Google Form และ E-mail)	11	2.6
รวม	431	100.0

- ความเข้าใจต่อข้อมูล หลังจากการรับทราบข้อมูลโครงการ

ผู้ตอบแบบประเมินมีระดับความเข้าใจต่อข้อมูลโครงการ หลังจากการรับทราบข้อมูลโครงการ คือเข้าใจในระดับปานกลาง จำนวน 93 ราย (ร้อยละ 50) รองลงมา คือ เข้าใจมากขึ้น จำนวน 84 ราย (ร้อยละ 45.2) และเข้าใจในระดับน้อย จำนวน 9 ราย (ร้อยละ 4.8) ตามลำดับ รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 3.7-63

ตารางที่ 3.7-63 ความเข้าใจต่อข้อมูล หลังจากการรับทราบข้อมูลโครงการ

ระดับความเข้าใจต่อข้อมูล	จำนวน	ร้อยละ
1) มากขึ้น	84	45.2
2) ปานกลาง	93	50.0
3) น้อย	9	4.8
รวม	186	100.0

- ความวิตกกังวลต่อการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ครั้งที่ 1 : กรณีปรับปรุงผังสนามบิน

ผู้ตอบแบบประเมินมีความวิตกกังวลต่อการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ครั้งที่ 1 : กรณีปรับปรุงผังสนามบินไม่วิตกกังวลเลย จำนวน 72 ราย (ร้อยละ 38.7) รองลงมา คือ วิตกกังวลเล็กน้อย จำนวน 48 ราย (ร้อยละ 25.8) วิตกกังวลปานกลาง จำนวน 40 ราย (ร้อยละ 21.5) และวิตกกังวลมาก จำนวน 26 ราย (ร้อยละ 14) ตามลำดับ รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 3.7-64 โดยระบุเหตุผลที่วิตกกังวล ดังนี้

- กังวลปัญหาเรื่องเสียง ฝุ่นละออง จากการก่อสร้าง
- โครงการมีการปรับถมพื้นที่ลุ่มต่ำ อาจมีผลต่อการระบายน้ำช่วงหน้าฝน
- กังวลเรื่องการขนส่งและแรงงานต่างถิ่น
- ห่วงกังวลเรื่องผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่จะเกิดขึ้นตามมา
- กังวลว่าโครงการจะทำตามมาตรการที่แจ้งไว้ได้หรือไม่ เมื่อมีการปฏิบัติจริง
- ปัญหาไม่มีช่องทางแจ้งข้อร้องเรียนและกังวลว่าจะไม่ได้รับการแก้ไข
- เสนอให้มีมาตรการการดำเนินงานที่ดีและรับผิดชอบต่อสังคม

ตารางที่ 3.7-64 ความวิตกกังวลต่อการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ครั้งที่ 1 : กรณีปรับปรุงผังสนามบิน

ระดับความเข้าใจต่อข้อมูล	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
1) ไม่วิตกกังวลเลย	72	38.7
2) วิตกกังวลเล็กน้อย	48	25.8
3) วิตกกังวลปานกลาง	40	21.5
4) วิตกกังวลมาก	26	14.0
รวม	186	100.0

● ส่วนที่ 4 ความพึงพอใจต่อการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นของโครงการ

ผู้ตอบแบบประเมินมีความพึงพอใจในประเด็นต่างๆ อยู่ในระดับมากถึงปานกลาง โดยพบว่าประเด็นที่ผู้เข้าร่วมประชุมตอบแบบประเมินมีความพึงพอใจในระดับมาก คือ ประเด็นความเหมาะสมของสถานที่และความสะดวกของการเดินทางเข้าร่วมประชุม จำนวน 110 ราย (ร้อยละ 59.1) รองลงมา คือ ประเด็นความสามารถของวิทยากรในการอธิบายให้ผู้เข้าร่วมเวทีฯ เข้าใจในภาพรวมของโครงการ จำนวน 106 ราย (ร้อยละ 57) และประเด็นภาพรวมของการจัดประชุมในวันนี้ จำนวน 96 ราย (ร้อยละ 51.6) รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 3.7-65

ตารางที่ 3.7-65 ความพึงพอใจต่อการประชุมรับฟังความคิดเห็นของโครงการ

รายการ	ระดับความพึงพอใจ					
	มาก		ปานกลาง		น้อย	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
(1) ความสามารถของวิทยากรในการอธิบายให้ผู้เข้าร่วมประชุมฯ เข้าใจในภาพรวมของโครงการ	106	57.0	79	42.5	1	0.5
(2) ความเหมาะสมของเนื้อหาสาระ รูปแบบ และวิธีการนำเสนอ	93	50.0	91	48.9	2	1.1
(3) ความเหมาะสมของระยะเวลาที่นำเสนอข้อมูลรายละเอียดโครงการและผลการศึกษา	78	41.9	103	55.4	5	2.7
(4) ความเหมาะสมของสถานที่และความสะดวกของการเดินทางเข้าร่วมประชุมฯ	110	59.1	71	38.2	5	2.7
(5) ความเหมาะสมของสื่อและเอกสารประกอบการจัดประชุมฯ	94	50.5	86	46.2	6	3.2
(6) ความเหมาะสมของโอกาสและระยะเวลาในการแสดงความคิดเห็น	91	48.9	93	50.0	2	1.1
(7) ความเข้าใจในโครงการ ภายหลัง การเข้าร่วมประชุมฯ	83	44.6	99	53.2	4	2.2
(8) ภาพรวมของการจัดประชุมในวันนี้	96	51.6	90	48.4	0	0.0

ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมต่อการจัดประชุม

- ควรมีช่องทางรับเรื่องร้องเรียน และจุดรับเรื่องร้องเรียนให้ชัดเจนและเข้าถึงง่าย
- สถานที่ควรจัดโต๊ะให้เพียงพอ
- ขอความกรุณาให้โครงการลงพื้นที่รอบๆ สนามบิน ทุกครัวเรือน แบบใกล้ชิดรับฟังปัญหา ความต้องการของชุมชนด้วย จัดตั้งศูนย์รับเรื่องร้องทุกข์ของชาวบ้านให้ชัดเจน
- ควรแจ้งให้ประชาชนได้รับทราบอย่างทั่วถึง ไม่ใช่แค่แจ้งผู้นำชุมชนหรือหัวหน้าหน่วยงาน
- ไม่อธิบายเหตุผลทำไมต้องเปลี่ยนแปลง
- ควรใส่รูปภาพหรือกราฟที่เสนอในเอกสารประกอบการประชุมเพื่อให้เข้าใจง่าย
- กรณีมีปัญหาขัดแย้งกับประชาชนรอบพื้นที่ ควรรีบเร่งแก้ไขให้ยุติโดยเร็ว
- ควรมุ่งเน้นการประชาสัมพันธ์อย่างจริงจัง ให้ประชาชนรอบพื้นที่ก่อสร้างลดความกังวล

- ขอให้รักษามาตรฐาน การนำเสนอต่อไป
- หากมีการประชาสัมพันธ์ในรูปแบบนี้บ่อยขึ้น จะทำให้ประชาชนและหน่วยงานต่างๆ มีความเข้าใจรายละเอียดของโครงการมากขึ้น

● ส่วนที่ 5 ความคิดเห็นจากการติดตามกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียหลัก

ภายหลังการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน โครงการมีการตรวจสอบและพบว่า มีกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียหลักจากการวิเคราะห์กลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย จากจังหวัดระยองและจังหวัดชลบุรี เช่น สำนักงาน จังหวัด สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัด สำนักงานสาธารณสุขจังหวัด ที่ว่าการอำเภอบ้านฉาง สำนักงานเทศบาล องค์การบริหารส่วนตำบล หอการค้า สมาอุตสาหกรรม เครือข่ายอาสาสมัครพิทักษ์ ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมหมู่บ้าน (ทสม.) กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน และประธานชุมชน ในพื้นที่ศึกษา รวม 38 ราย และพบว่ากลุ่มผู้มีส่วนได้เสียหลักที่ไม่ได้เข้าร่วมการประชุมจำนวน 12 ราย และเพื่อให้กลุ่มผู้มีส่วนได้เสียหลักได้รับ ทราบข้อมูลโครงการอย่างทั่วถึง ก่อให้เกิดความเข้าใจ การรับรู้ การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการครั้งนี้ร่วมกัน และเพื่อรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะเกี่ยวกับโครงการ โดยเฉพาะอย่างยิ่งประเด็นห่วงกังวลในประเด็นด้าน ผลกระทบสิ่งแวดล้อมและร่างมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม โดยใช้เทคนิคการเปิดให้แสดงความคิดเห็นโครงการผ่าน ช่องทางโทรศัพท์ โดยวิธีการสื่อสารสองทาง (Two-way Communication) ผ่านการโทรสัมภาษณ์ความคิดเห็น และการส่งเอกสารโครงการ พร้อมทั้งแบบแสดงสอบถามความคิดเห็นผ่านทางอีเมล และแบบสอบถามออนไลน์ (ระบบ Google Form) โดยได้รับความเห็นกลับมา 11 ราย สามารถสรุปความคิดเห็นได้ดังนี้

1. ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ และ มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ปรับปรุง /กำหนดเพิ่มเติม ภายหลังการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ

ซึ่งมีผู้ตอบแบบประเมินระบุว่า โดยภาพรวมมีความคิดเห็นว่ามีมาตรการป้องกันและ แก้ไขผลกระทบ และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ปรับปรุงที่กำหนดไว้ทั้งหมดมีความเหมาะสม จำนวน 11 ราย

2 ความวิตกกังวลต่อการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ครั้งที่ 1 : กรณีปรับปรุง ผังสนามบิน

ผู้ตอบแบบประเมินมีความวิตกกังวลต่อการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ครั้งที่ 1 : กรณีปรับปรุงผังสนามบิน วิตกกังวลเล็กน้อย จำนวน 5 ราย (ร้อยละ 45.5) รองลงมา คือ ไม่วิตกกังวลเลย จำนวน 4 ราย (ร้อยละ 36.4) และวิตกกังวลปานกลาง จำนวน 2 ราย (ร้อยละ 18.2) ตามลำดับ รายละเอียด แสดงดังตารางที่ 3.7-66 โดยระบุเหตุผลที่วิตกกังวล ดังนี้

- อยู่ใกล้พื้นที่โครงการ
- อาจจะมีผลกระทบต่อชุมชนที่อาจถูกมองข้ามไป
- การปรับปรุงผังสนามบินอาจส่งผลกระทบต่อระบบ /อุปกรณ์ การให้บริการการ เดินทาง
- ห่วงกังวลเรื่องผลกระทบสิ่งแวดล้อม

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

ตารางที่ 3.7-66 ความวิตกกังวลต่อการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ครั้งที่ 1 : กรณีปรับปรุงผังสนามบิน

ระดับความเข้าใจต่อข้อมูล	จำนวน	ร้อยละ
1) ไม่วิตกกังวลเลย	4	36.4
2) วิตกกังวลเล็กน้อย	5	45.5
3) วิตกกังวลปานกลาง	2	18.2
4) วิตกกังวลมาก	0	0.0
รวม	11	100.0

3 ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่อการพัฒนาโครงการ

ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อการพัฒนา โครงการก่อสร้างทางวิ่งและทางขับที่ 2
สนามบินนานาชาติอู่ตะเภา อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง ครั้งที่ 1 : กรณีปรับปรุงผังสนามบินรายละเอียดแสดงดัง
ตารางที่ 3.7-67

**ตารางที่ 3.7-67 สรุปความคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่อการพัฒนาโครงการ ของการประชุมรับฟังความคิดเห็น
ของประชาชน**

ประเด็น	ข้อเสนอแนะต่อโครงการ
1) ด้านรายละเอียด การพัฒนาโครงการ	<ul style="list-style-type: none"> หมู่ 1,2,3 และ 5 ของพื้ดินหลวงอยู่ใกล้โครงการ เสียงดัง แต่ไม่ได้รับการชดเชย จากผลกระทบเรื่องเส้นเสียงเลย ไม่มีข้อห่วงกังวลในการเปลี่ยนแปลงผังสนามบิน ระบุมাত্রการการศึกษาของเล่ม EHIA เปลี่ยนแปลง เทียบกับ เล่ม EHIA ฉบับเดิม ให้ชัดเจน
2) การศึกษาผลกระทบ สิ่งแวดล้อม	<ul style="list-style-type: none"> ให้โครงการปฏิบัติตามมาตรการและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
3) ด้านการมีส่วนร่วม ของประชาชน	<ul style="list-style-type: none"> ควรจัดให้มีการอัปเดตข้อมูลให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบอย่างสม่ำเสมอ เสนอให้มีผู้แทน เครือข่ายอาสาสมัครพิทักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมหมู่บ้าน เข้าร่วมเป็นคณะกรรมการติดตามตรวจสอบฯ ของโครงการ สนับสนุนงบประมาณและร่วมกิจกรรมกับชุมชน การประชาสัมพันธ์กิจกรรมของโครงการให้ชัดเจน
4) ด้านอื่นๆ	<ul style="list-style-type: none"> สนับสนุนงบประมาณหน่วยบริการสาธารณสุขในการรองรับประชาชน เช่น อุปกรณ์ทาง การแพทย์

5. การเผยแพร่รายงานสรุปผลการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน

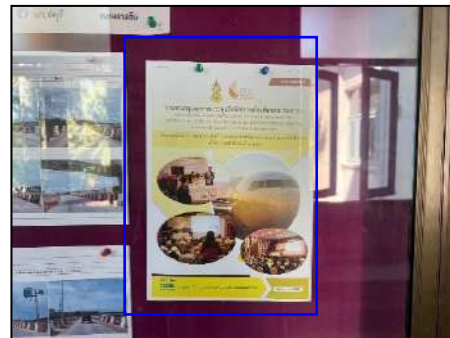
ภายหลังการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน โครงการได้รวบรวมประเด็นข้อคิดเห็น
และข้อเสนอแนะจากประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ทั้งจากการแลกเปลี่ยนในเวที รวมทั้งการเปิดโอกาส
ให้ส่งความคิดเห็นภายหลังการประชุมต่อเนื่อง 7 วันในช่องทางต่างๆ ซึ่งไม่มีความคิดเห็นเพิ่มเติมภายหลังการประชุม
โครงการได้สรุปคำชี้แจงและได้จัดทำรายงานสรุปความคิดเห็นของประชาชนเสร็จสิ้นเรียบร้อยแล้ว พร้อมทั้งนำเสนอ
รายงานสรุปผลการประชุมไปยังสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และกลุ่มผู้มีส่วน

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

ได้เสียที่เกี่ยวข้องกับโครงการทั้งหมด รวมถึงมีการเผยแพร่ประชาสัมพันธ์โดยการปิดประกาศรายงานสรุปผลการประชุม
รับฟังความคิดเห็นของประชาชน รวม 33 แห่ง ดังนี้ ศาลากลางจังหวัดระยอง ศาลากลางจังหวัดชลบุรี สำนักงาน
จังหวัดระยอง สำนักงานจังหวัดชลบุรี สำนักงานประชาสัมพันธ์จังหวัดระยอง สำนักงานประชาสัมพันธ์จังหวัดชลบุรี
สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดระยอง สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดชลบุรี
ที่ว่าการอำเภอบ้านฉาง ที่ว่าการอำเภอสัตหีบ องค์การบริหารส่วนตำบลสำนักท้อน เทศบาลตำบลพลา เทศบาลเมือง
บ้านฉาง เทศบาลตำบลสำนักท้อน องค์การบริหารส่วนตำบลพลูตาหลวง ที่ทำการชุมชน ที่ทำการกำนันและผู้ใหญ่บ้าน
ซึ่งดำเนินการเมื่อวันที่ 4 มกราคม พ.ศ. 2567 และมีการเผยแพร่ผ่าน เว็บไซต์ <https://eeco.or.th/th> โดยภาพ
การเผยแพร่รายงานสรุปการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน แสดงดังรูปที่ 3.7-51



ศาลากลางจังหวัดชลบุรี



สำนักงานประชาสัมพันธ์จังหวัดชลบุรี



สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
จังหวัดระยอง



สำนักงานเทศบาลตำบลพลา



เว็บไซต์ <https://eeco.or.th/th>

รูปที่ 3.7-51 การเผยแพร่รายงานสรุปการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน เมื่อวันที่ 4 มกราคม
พ.ศ. 2567

3) สัมภาษณ์เชิงลึก






ภายหลังจากกิจกรรมการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน โครงการได้ดำเนินกิจกรรมการ
 สัมภาษณ์เชิงลึกเพิ่มเติม โดยดำเนินการระหว่างวันที่ 29 กรกฎาคม ถึงวันที่ 4 ตุลาคม พ.ศ. 2567 มีกลุ่มเป้าหมายคือ
 กลุ่มเครือข่ายอาสาสมัครพิทักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมหมู่บ้าน กลุ่มประมงเรือเล็กที่อยู่ใกล้เคียงที่ตั้ง
 โครงการ กลุ่มองค์กรเอกชนด้านการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมและอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสถาบันการศึกษา
 ได้นำเสนอรายละเอียดโครงการ การคาดการณ์ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากกิจกรรมการเปลี่ยนแปลง และ
 มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่กำหนด
 เพิ่มเติมในรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ พร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อการ
 เปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ โดยสรุปผลการสัมภาษณ์เชิงลึกรายบุคคล /รายกลุ่ม แสดงดัง
 ตารางที่ 3.7-68 สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่างๆ ที่มีต่อโครงการ แสดงดังตารางที่ 3.7-69
 และสามารถสรุปประเด็นข้อคิดเห็น คำชี้แจง พร้อมทั้งกำหนดมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ แสดงดัง
 ตารางที่ 3.7-70 รายละเอียดแสดงดังภาคผนวก 3-12

ตารางที่ 3.7-68 สรุปผลการสัมภาษณ์เชิงลึกรายบุคคล/รายกลุ่ม

วัน - เวลา - สถานที่	ตำแหน่ง	ภาพบรรยากาศ
วันอังคารที่ 13 สิงหาคม พ.ศ. 2567 เวลา 14.00 - 15.00 น. ณ ร้านอเมซอน สถานีบริการน้ำมัน PTT Station สาขาแยกนิคมพัฒนา จังหวัดระยอง	ประธานเครือข่ายอาสาสมัคร พิทักษ์ทรัพยากรธรรมชาติ และสิ่งแวดล้อมหมู่บ้าน จังหวัดระยอง	
วันอังคารที่ 13 สิงหาคม พ.ศ. 2567 เวลา 16.00 - 16.30 น. ณ องค์การบริหารส่วนตำบล แสมสาร	ประธานชมรมรักษาทะเลแสมสาร	
วันอังคารที่ 13 สิงหาคม พ.ศ. 2567 เวลา 17.00 - 17.30 น. ณ ที่ทำการกลุ่มอนุรักษ์ประมง สามัคคีบ้านปลา	ประธานกลุ่มอนุรักษ์ประมง สามัคคีบ้านปลา	



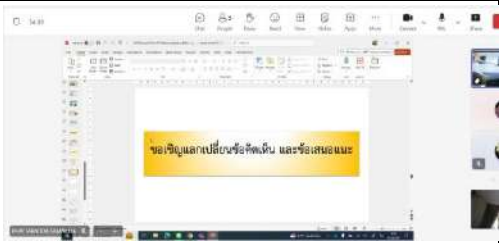
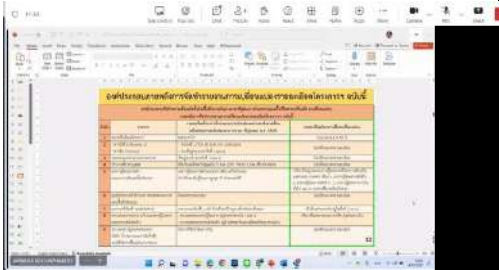
รายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม สำหรับโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ที่อาจมีผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติ คุณภาพสิ่งแวดล้อม สุขภาพ อนามัย คุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนอย่างรุนแรง โครงการก่อสร้างทางวิ่งและทางขับที่ 2 สนามบินนานาชาติอู่ตะเภา อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง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

ตารางที่ 3.7-68 สรุปผลการสัมภาษณ์เชิงลึกรายบุคคล/รายกลุ่ม

วัน - เวลา - สถานที่	ตำแหน่ง	ภาพบรรยากาศ
วันพฤหัสบดีที่ 15 สิงหาคม พ.ศ. 2567 เวลา 09.00 - 10.00 น. ผ่านช่องทางออนไลน์ โปรแกรม Microsoft Team	อาจารย์ประจำคณะ วิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัย เทคโนโลยีราชมงคลตะวันออก ได้รับมอบหมายจากรองอธิการบดี	
วันพฤหัสบดีที่ 15 สิงหาคม พ.ศ. 2567 เวลา 10.00 - 11.00 น. ผ่านช่องทางออนไลน์ โปรแกรม Microsoft Team	รองประธานสภาอุตสาหกรรม จังหวัดชลบุรี ได้รับมอบหมายจาก ประธาน	
วันพฤหัสบดีที่ 15 สิงหาคม พ.ศ. 2567 เวลา 14.00 - 15.00 น. ณ ร้านอเมซอน สถานีบริการน้ำมัน PTT Station สาขาเนินหิน	ประธานมูลนิธิองค์การพิทักษ์ ความปลอดภัยทรัพยากร ธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมโลก	
วันพฤหัสบดีที่ 15 สิงหาคม พ.ศ. 2567 เวลา 17.00 - 18.00 น. ณ ที่ทำการกลุ่มประมงเรือเล็ก พื้นบ้านพลาอู่ตะเภาสามัคคี	- ประธานกลุ่มประมงเรือเล็ก พื้นบ้านพลาอู่ตะเภาสามัคคี - ประธานกลุ่มประมงเรือเล็ก พื้นบ้านบ้านพูน - ประธานกลุ่มประมงเรือเล็ก พื้นบ้านหาดพลา บ้านพลา รวมจำนวน 3 คน	
วันศุกร์ที่ 16 สิงหาคม พ.ศ. 2567 เวลา 09.00 - 10.00 น. ผ่านช่องทางออนไลน์ โปรแกรม Microsoft Team	อาจารย์ประจำคณะ วิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัย บูรพา รวมจำนวน 2 คน ได้รับมอบหมายจากอธิการบดี	
วันศุกร์ที่ 16 สิงหาคม พ.ศ. 2567 เวลา 11.00 - 12.00 น. ณ ศูนย์เรียนรู้วิถีชาวนา ภูมิปัญญาชุมชน ตำบล หนองปลาไหล	รองประธานเครือข่ายอาสาสมัคร พิทักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและ สิ่งแวดล้อมหมู่บ้าน จังหวัดชลบุรี ได้รับมอบหมายจากประธานฯ	

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

ตารางที่ 3.7-68 สรุปผลการสัมภาษณ์เชิงลึกรายบุคคล/รายกลุ่ม

วัน - เวลา - สถานที่	ตำแหน่ง	ภาพบรรยากาศ
วันจันทร์ที่ 2 กันยายน พ.ศ. 2567 เวลา 13.00 - 14.00 น. ณ วิทยาลัยเทคโนโลยีจอมเทียน บริหารธุรกิจ จังหวัดชลบุรี	ผู้อำนวยการ วิทยาลัยเทคโนโลยีจอมเทียน บริหารธุรกิจ	
วันจันทร์ที่ 2 กันยายน พ.ศ. 2567 เวลา 15.30 - 17.00 น. ณ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยา เขตศรีราชา	อาจารย์ประจำคณะวิทยาศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยา เขตศรีราชา ได้รับมอบหมายจาก รองอธิการบดี	
วันพุธที่ 2 ตุลาคม พ.ศ. 2567 เวลา 14.00 - 15.00 น. ผ่านช่องทางออนไลน์ โปรแกรม Microsoft Team	ที่ปรึกษา มหาวิทยาลัยเทคโนโลยี พระจอมเกล้าพระนครเหนือ วิทยาเขตระยอง ได้รับมอบหมายจาก รองอธิการบดี	
วันศุกร์ที่ 4 ตุลาคม พ.ศ. 2567 เวลา 09.00 - 10.00 น. ผ่านช่องทางออนไลน์ โปรแกรม Microsoft Team	ผู้อำนวยการวิทยาลัยเทคนิค อุตสาหกรรมระยอง (วิทยาลัย สารพัดช่างระยอง)	
วันศุกร์ที่ 4 ตุลาคม พ.ศ. 2567 เวลา 14.00 - 15.00 น. ผ่านช่องทางออนไลน์ โปรแกรม Microsoft Team	ผู้อำนวยการ วิทยาลัยเทคนิค สัทธิ์	

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

ตารางที่ 3.7-69 สรุปความคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่มีต่อโครงการ

ลำดับ	ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ
ด้านรายละเอียดโครงการ	
1	<p>อาจารย์ประจำคณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา</p> <ul style="list-style-type: none"> - การพัฒนาโครงการส่วนที่เปลี่ยนแปลงระยะที่ 1 พัฒนาช่วงปี พ.ศ. 2567 - 2570 การก่อสร้างทางวิ่งและทางขับที่ 2 มีขนาดความยาวเท่าเดิมหรือไม่ - ช่วงระยะดำเนินการของสนามบิน จะมีการใช้ทางวิ่งและทางขับที่ 2 เป็นหลัก ซึ่งระยะความยาวของทางวิ่งและทางขับที่ 1 และ 2 มีขนาดความยาวเท่าเดิม จะส่งผลต่อการรองรับจำนวนเที่ยวบินที่เพิ่มจำนวนมากขึ้นหรือไม่ - หากมีจำนวนเที่ยวบินที่เพิ่มมากขึ้น เสนอให้มีแนวทางในการเชื่อมโยงผู้โดยสาร เพื่อลดระยะเวลาในการเดินทาง - ต้องการให้มีการพัฒนาการบริหารจัดการในการสร้างเครือข่ายกับสายการบินในการพัฒนาสนามบินนานาชาติอุตะเถาระยะที่ 2 ให้เกิดขึ้นจริง และมีการสร้างเครือข่ายกับหน่วยงานส่วนท้องถิ่นเพื่อส่งเสริมพัฒนาเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวให้นักท่องเที่ยวเข้ามาท่องเที่ยวในพื้ที่ทางก่อนที่จะเดินทางกลับกรุงเทพฯ
2	<p>อาจารย์ประจำคณะวิทยาศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตศรีราชา</p> <ul style="list-style-type: none"> - แผนการพัฒนาโครงการในรายงาน EHIA ฉบับเดิม มีการศึกษาทั้งหมด 3 ระยะ ซึ่งแผนการพัฒนาโครงการในส่วนที่เปลี่ยนแปลงปัจจุบันมีแผนศึกษาทั้งหมด 6 ระยะ ช่วงเวลาระยะเวลาของการดำเนินการเท่าเดิมหรือไม่ หรือแบ่งย่อยเป็นระยะ - โครงการมีแนวรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสนามบินนานาชาติอุตะเถา ยังคงดำเนินการสร้างเป็นรูปแบบอุโมงค์หรือไม่ - โครงการสนามบินนานาชาติอุตะเถามีแนวเส้นทางรถไฟเข้ามามีส่วนเกี่ยวข้อง ซึ่งรายงาน EIA มีการแยกเล่มใช่หรือไม่ - โครงการจะมีการสร้างโรงแรมด้วยใช่หรือไม่ และมีการศึกษาการจราจรของคนที่จะเข้ามาใช้บริการของโรงแรมด้วยหรือไม่ - สนามบินนานาชาติอุตะเถามีการรองรับจำนวนเที่ยวบินที่มีจำนวนมากหรือไม่ ซึ่งอาจเกิดผลกระทบในกรณีที่มีรถรับผู้โดยสาร อาจทำให้เกิดการจราจรติดขัดในสนามบินนานาชาติอุตะเถาได้ เช่นเดียวกับในกรณีของสนามบินสุวรรณภูมิ
3	<p>ผู้อำนวยการวิทยาลัยเทคนิคนิคมอุตสาหกรรมระยอง</p> <ul style="list-style-type: none"> - หากดำเนินการก่อสร้างสนามบินนานาชาติอุตะเถาแล้วเสร็จและมีการเปิดให้บริการตามปกติ จะมีการดำเนินงานในแต่ละระยะ (เฟส) ควบคู่ไปพร้อมกันใช่หรือไม่ - มีความเข้าใจว่าอากาศยานขึ้น - ลงสนามบินนานาชาติอุตะเถามีทิศทางออกไปทางทิศที่อยู่ทางทะเลใช่หรือไม่
ด้านสิ่งแวดล้อม	
1	<p>ประธานเครือข่ายอาสาสมัครพิทักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมหมู่บ้าน จังหวัดระยอง</p> <ul style="list-style-type: none"> - ให้นำเสนอในส่วนของผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ เช่น ระบบบำบัดน้ำของโครงการก่อนปล่อยสู่ภายนอก - เสนอให้แต่งตั้งผู้แทนเครือข่ายอาสาสมัครพิทักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมหมู่บ้าน (ทสม.) จังหวัดระยอง เป็นคณะกรรมการติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ

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

ตารางที่ 3.7-69 สรุปความคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่มีต่อโครงการ

ลำดับ	ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ
2	รองประธานเครือข่ายอาสาสมัครพิทักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมหมู่บ้าน จังหวัดชลบุรี - กิจกรรมในระยะก่อสร้างของโครงการมีการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์หรือไม่
3	ประธานกลุ่มอนุรักษ์ประมงสามัคคีบ้านพลา - มีข้อห่วงกังวลเกี่ยวกับผลกระทบเรื่องเส้นเสียง และฝุ่นละอองที่เกิดจากโครงการ - โครงการมีการประกาศพื้นที่เขตห้ามกลุ่มประมงเข้าไปในพื้นที่เพิ่มเติมหรือไม่ หากมีประกาศเพิ่มเติมขอให้โครงการมีการแจ้งให้ชุมชนในพื้นที่ทราบ
4	ประธานกลุ่มประมงเรือเล็กพื้นบ้านบ้านพูน - เสนอให้กำกับคนงานไม่ให้มารบกวนหรือขโมยอุปกรณ์ทำประมง และอาหารทะเลที่ชาวประมงจับได้ - ขอให้ปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ เพื่อไม่ให้เกิดผลกระทบกับประชาชนโดยรอบ
5	รองประธานสภาอุตสาหกรรมจังหวัดชลบุรี - ต้องการให้เพิ่มจุดสำรวจและเก็บตัวอย่างคุณภาพสิ่งแวดล้อมของการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ด้านอากาศและเสียง 2 จุด บริเวณหมู่ที่ 3 บ้านสระแก้ว เนื่องจากจะมีการขนส่งวัสดุการก่อสร้างในพื้นที่บริเวณหมู่ที่ 3 บ้านสระแก้ว จำนวนมาก - โครงการได้ประเมินผลกระทบด้านอากาศในระยะก่อสร้าง ซึ่งได้พิจารณาในส่วนของทิศทางลมด้วยหรือไม่ ว่าจะมีการพัดพาฝุ่นละอองมาในบริเวณจุดตรวจวัดที่ตั้งอยู่ในพื้นที่หมู่ที่ 2 บ้านจำรุงหรือไม่ - มีข้อกังวลเกี่ยวกับผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมในระยะดำเนินการ
6	ที่ปรึกษา มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ วิทยาเขตระยอง - มีข้อห่วงกังวลเกี่ยวกับผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม สุขภาพ และสาธารณสุขของประชาชนในพื้นที่ระยะ ประชิด และใกล้เคียงโครงการ เนื่องจากในช่วงระยะดำเนินการก่อสร้าง อาจส่งผลให้มีแรงงานต่างด้าวเข้ามา ในพื้นที่ และส่งผลกระทบต่อ สุขภาพ สาธารณสุขไม่สะอาด เกิดโรคระบาดในพื้นที่ได้
7	อาจารย์ประจำคณะวิทยาศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตศรีราชา - ผลกระทบสิ่งแวดล้อมกรณีถ้าดำเนินการสร้างไปถึง ปี 2570 ถ้าจะดำเนินการเฟสใหม่จะต้องมีการดำเนินการ ทบทวนมาตรการหรือผลกระทบที่เกิดขึ้น ณ ปัจจุบันว่าจะส่งผลกระทบในอนาคตหรือไม่ - หากพบว่ามีพารามิเตอร์ใดมีความผิดปกติจะต้องนำมาทบทวนและจัดทำมาตรการลดผลกระทบก่อนที่จะมีการ ดำเนินการต่อไป เสนอให้โครงการได้มีการระบุไว้ ว่าหากมีความผิดปกติในพารามิเตอร์ใด ทางผู้ดำเนินการ (หน่วยงาน) จะต้องรีบเร่งดำเนินการจัดการ และมีการจัดทำมาตรการป้องกันลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม - ผลกระทบด้านการร้องเรียนเรื่องเส้นเสียง โดยผู้ร้องเรียนจะได้รับทราบการดำเนินการแก้ไขข้อร้องเรียนภายใน ระยะเวลา 14 วันนับจากวันร้องเรียนใช่หรือไม่ และผู้ร้องเรียนจะทราบหรือไม่ว่าขณะนี้สถานะข้อร้องเรียน ของตนอยู่ในขั้นตอนใด อาจจะต้องมีการแจ้งให้ทราบถึงสถานะของข้อร้องเรียนด้วย - ในช่วงการดำเนินการก่อสร้างโครงการได้มีการพิจารณาผลกระทบที่จะเกิดขึ้นจากการก่อสร้างทั้งของรถไฟ ความเร็วสูงและสนามบินนานาชาติอู่ตะเภาอย่างไร ถ้ามีการพิจารณาร่วมกันผลกระทบที่จะเกิดขึ้นช่วง การก่อสร้าง อาทิ เสียง ฝุ่นละออง ก็จะเกิดพร้อมกันในระยะก่อสร้างช่วงแรก - แรงลมที่เปลี่ยนทิศทางจะมีผลกระทบต่อเส้นเสียงหรือไม่ - ระบบความปลอดภัยกรณีเกิดเหตุฉุกเฉินรถฉุกเฉินจะวิ่งเส้นทางไหน อาทิ เครื่องบินไกลตกรันเวย์

ตารางที่ 3.7-69 สรุปความคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่มีต่อโครงการ

ลำดับ	ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ
	<ul style="list-style-type: none"> - ในระยะดำเนินการเสนอให้มีมาตรการบริหารจัดการสำหรับรถที่เข้ามาจอดรอรับผู้โดยสาร และรถที่เข้ามาส่งผู้โดยสารเพื่อไม่ให้เกิดแถวจอดรอนาน เช่น จุดจอดพักรอชั่วคราว
8	<p>ผู้อำนวยการวิทยาลัยเทคนิคสัตหีบ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ผลกระทบที่จะเกิดขึ้นเป็นผลกระทบทางด้านสังคม โดยทางสนามบินสามารถร่วมกับทางสถาบันในการวางแผนด้านกำลังพล การศึกษาในอนาคต ว่าต้องการบุคลากรเรียนจบสาขาใด ลักษณะความต้องการของงานประเภทใดที่ และสามารถรับลูกหลานในพื้นที่ที่เรียนจบเข้าทำงานได้ทันที - เสนอให้สนามบินควรแสดงความรับผิดชอบต่อประชาชนในพื้นที่ และควรเริ่มดำเนินการตั้งแต่เริ่มต้น และตลอดระยะเวลาดำเนินการ เพื่อให้ประชาชนในพื้นที่ได้เข้ามามีส่วนร่วมตั้งแต่เริ่มแรก ซึ่งเป็นการสร้างความเข้าใจและรับทราบข้อมูลที่ถูกต้อง การป้องกันการเกิดความเข้าใจที่คลาดเคลื่อนเกี่ยวกับโครงการต่อเนื่อง รวมถึงมีแนวทางเยียวยาและดูแลประชาชนในพื้นที่ในอนาคตให้ชัดเจนและมีการกำกับการปฏิบัติงานจริง
9	<p>ผู้อำนวยการวิทยาลัยเทคนิคนิคมอุตสาหกรรมระยอง</p> <ul style="list-style-type: none"> - แผนการดูแลและเยียวยาประชาชนโดยรอบพื้นที่สนามบินเป็นอย่างไรในระยะ 5 ปีหรือ 10 ปีในอนาคต ข้างหน้า เช่น นิคมอุตสาหกรรมจะมีแผนการจัดตั้งกองทุนดูแลประชาชนโดยรอบพื้นที่นิคมอุตสาหกรรม ซึ่งจะมีการจัดสรรงบประมาณลงพื้นที่เพื่อดูแลประชาชนในพื้นที่ รวมทั้งสิ่งแวดล้อมโดยรอบของชุมชน การพัฒนาวิถีชีวิตความเป็นอยู่ การหาเลี้ยงชีพ จะมีการเปลี่ยนแปลงไปอย่างไรหรือไม่ และมีแผนการดูแลเยียวยาตรงนี้หรือไม่ - เมื่อดำเนินการในระยะก่อสร้างแล้วเสร็จกองทุนดูแลและเยียวยาประชาชนจะยังคงมีกองทุนที่จัดตั้งคงอยู่หรือไม่ หรือมีเฉพาะช่วงการก่อสร้าง - มีความเป็นห่วงกังวลผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นหลังดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ เสนอให้มีมาตรการดูแลและเยียวยาประชาชนในช่วงหลังเปิดดำเนินการของสนามบินและต่อเนื่องโดยเฉพาะประชาชนที่อยู่โดยรอบสนามบิน ตัวอย่างเช่น วิทยาลัยเทคนิคนิคมอุตสาหกรรมระยองได้รับผลกระทบจากสถานประกอบการโรงงานกลั่นน้ำมัน และโรงไฟฟ้าโดยรอบ ในช่วงดำเนินการก่อสร้าง ช่วงเปิดดำเนินงานแล้วเสร็จ โครงการ ได้มีการกองทุนไฟฟ้า ซึ่งได้มีการจัดสรรงบประมาณไว้ให้แก่ชุมชน โดยมีการหารือร่วมกันว่าในแต่ละปีจะมีการดำเนินการกิจกรรมอะไรบ้างในชุมชน เช่น การขุดคลอง การเรียนการสอนระยะสั้น การบำบัดน้ำเสีย การสร้าง Solar Cell โดยให้แต่ละชุมชนนำเสนอโครงการสำหรับการจัดสรรงบประมาณลงชุมชน ซึ่งจะเป็นการช่วยลดผลกระทบได้พอสมควร - กรณีที่มีประชาชนได้รับผลกระทบจากการดำเนินงานของสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา และจำเป็นต้องย้ายออกจากพื้นที่จะมีมาตรการเยียวยาอย่างไร - - ในระยะช่วงแรกที่สนามบินนานาชาติอู่ตะเภาเปิดดำเนินการอาจจะยังไม่ประสบปัญหาด้านการจราจรทางอากาศที่หนาแน่นจากปริมาณเที่ยวบิน แต่เมื่อเปิดดำเนินการสนามบินแบบเต็มรูปแบบเช่นเดียวกับสนามบินนานาชาติสุวรรณภูมิซึ่งจะมีเที่ยวบินการขึ้น-ลง ทุก 15 นาทีเป็นผลให้เกิดผลกระทบที่มากขึ้น โดยเฉพาะกลุ่มผู้ที่ได้รับผลกระทบทางเสียงจะมีเพิ่มมากขึ้น - เสนอให้โครงการ จัดทำมาตรการในการดูแลและเยียวยาผู้ได้รับผลกระทบทางเสียงจากสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา ซึ่งเป็นรูปแบบเดียวกันกับสนามบินนานาชาติสุวรรณภูมิ และนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด โดยให้ประธานชุมชน กำนัน ผู้ใหญ่บ้านเข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนาด้านสิ่งแวดล้อม และอื่นๆ ด้าน

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

ตารางที่ 3.7-69 สรุปความคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่มีต่อโครงการ

ลำดับ	ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ
ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน	
1	ประธานกลุ่มอนุรักษ์ประมงสามัคคีบ้านพลา - เสนอให้โครงการมีมาตรการการสร้างอาชีพ/รายได้ให้กับผู้ได้รับผลกระทบจากโครงการ เช่น จัดหาสถานที่ให้ชุมชนได้ขายสินค้าในพื้นที่สนามบิน
2	ประธานมูลนิธิองค์การพิทักษ์ความปลอดภัยทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมโลก - ต้องการให้โครงการมีการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนที่ได้รับผลกระทบจากโครงการอย่างทั่วถึง และมีมาตรการเยียวยาผู้ได้รับผลกระทบจากโครงการอย่างครบถ้วน
3	อาจารย์ประจำคณะวิทยาศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตศรีราชา - โครงการนี้ได้มีการประเมินเรื่องข้อร้องเรียนแล้ว ดังนั้นจะต้องมีแผนรับข้อร้องเรียน ได้มีการนำกลับไปสอบถามผู้ร้องเรียนเกี่ยวกับความพึงพอใจสำหรับช่องทางที่โครงการได้เปิดรับเรื่องร้องเรียนหรือไม่ ต้องการให้มีการปรับปรุงรูปแบบช่องทางการร้องเรียนหรือไม่ - เสนอให้มีการแจ้งผลการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมให้ประชาชนได้รับทราบ อาทิ คุณภาพอากาศ โดยอาจผ่านทางป้ายประชาสัมพันธ์ เพื่อคลายความห่วงกังวล
4	ผู้อำนวยการวิทยาลัยเทคนิคสัตหีบ - การเก็บรวบรวมข้อมูลหรือการสัมภาษณ์วิทยาลัยเทคนิคสัตหีบอยู่ในกลุ่มเป้าหมายส่วนใดของโครงการ - จากกิจกรรมต่างๆ ของโครงการได้ดำเนินการแล้วเสร็จเมื่อปลายปี 2566 เหตุใดจึงทำการสัมภาษณ์เก็บข้อมูล
ด้านอื่นๆ	
1	รองประธานเครือข่ายอาสาสมัครพิทักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมหมู่บ้าน จังหวัดชลบุรี - เป็นโครงการที่จะส่งเสริมเศรษฐกิจในภูมิภาคได้ดี
2	อาจารย์ประจำคณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา - เนื่องจากแนวของทางวิ่งและทางขับไม่มีการเปลี่ยนแปลง ผลกระทบด้านเสียงจึงไม่มีการเปลี่ยนแปลง ดังนั้นในการประท้วงของประชาชนที่ผ่านมาเกี่ยวข้องกับประเด็นเรื่องแนวเส้นเสียง จากการก่อสร้างของโครงการตามรายงาน EHIA เล่มเดิม หรือการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ
3	อาจารย์มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลตะวันออก - เสนอให้มีการเชื่อมโยงการท่องเที่ยวของภาคตะวันออกและภาคตะวันตกของประเทศไทย เพื่อสนับสนุนและส่งเสริมพัฒนาเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวของประเทศไทย
4	อุปนายกสมาคมธุรกิจการท่องเที่ยวจังหวัดระยอง - เป็นโครงการที่ดี ช่วยกระตุ้นการท่องเที่ยว ขอให้โครงการพัฒนาและเปิดใช้งานโดยเร็ว - เสนอให้มีเที่ยวบินตรงไปเมืองท่องเที่ยวหลัก เช่น เชียงใหม่ ภูเก็ต เป็นต้น
5	ที่ปรึกษามหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ วิทยาเขตระยอง - มีข้อคิดเห็นว่า หากมีการพัฒนาโครงการแล้ว จะส่งผลดีต่อการพัฒนาเศรษฐกิจในพื้นที่จังหวัดระยองมากขึ้น

**ตารางที่ 3.7-70 สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ พร้อมคำชี้แจง และการกำหนดมาตรการฯ ด้านสิ่งแวดล้อม
 ของโครงการ**

ลำดับ	ข้อคิดเห็นและ ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง และมาตรการฯ ด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ
ด้านรายละเอียดโครงการ		
1.	- แผนการพัฒนา โครงการในรายงาน EHIA ฉบับเดิม มี การศึกษาทั้งหมด 3 ระยะ ซึ่งแผนการ พัฒนาโครงการใน ส่วนที่เปลี่ยนแปลง ปัจจุบันมีแผนศึกษา ทั้งหมด 6 ระยะ ช่วงเวลาระยะเวลา ของการดำเนินการ เท่าเดิมหรือไม่ หรือ แบ่งย่อยเป็นระยะ	การวางแผนการพัฒนาโครงการในรายงาน EHIA ฉบับเดิม โดยเริ่มต้นการศึกษาในปี 2562 เป็นแผน แม่บทฉบับเดิมโดยช่วงระยะเวลาเริ่มต้นและสิ้นสุดต่างกัน โดยมีระยะเวลาอยู่ในช่วง 30 ปี ซึ่งรายงาน การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม สำหรับโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการที่อาจมีผลกระทบต่อ ทรัพยากรธรรมชาติ คุณภาพสิ่งแวดล้อม สุขภาพ อนามัย คุณภาพชีวิต ของประชาชนในชุมชนอย่าง รุนแรง โครงการก่อสร้างทางวิ่งและทางขับที่ 2 สนามบินนานาชาติอู่ตะเภา อำเภอบ้านฉาง จังหวัด ระยอง ซึ่งได้รับความเห็นชอบจาก กก.วล. ในปี 2565 และในการแบ่งย่อยของระยะพัฒนาแต่ละระยะ จะไม่ตรงกัน โดยแบ่งย่อย ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> • ระยะที่ 1 สร้างปี 2567 - 2570 โดยระยะที่ 1 จะเปิดดำเนินการก่อน แล้วจึงเริ่มพัฒนาระยะที่ 2 • ระยะที่ 2 สร้างปี 2574 - 2577 • ระยะที่ 3 สร้างปี 2577 - 2580 • ระยะที่ 4 สร้างปี 2583 - 2586 • ระยะที่ 5 สร้างปี 2594 - 2597 • ระยะที่ 6 สร้างปี 2604 - 2607 ทั้งนี้เพื่อเป็นการมองถึงการคุ้มทุนสำหรับการลงทุนในแต่ละระยะ
2.	- มีการเชื่อมโยง แผนการคมนาคม หรือการขนส่ง ผู้โดยสารที่จะเข้ามา ใช้บริการสนามบิน อู่ตะเภาไว้อย่างไร	แผนการพัฒนางานก่อสร้างเส้นทางการคมนาคมที่เกี่ยวข้องกับแผนพัฒนาของสนามบินนานาชาติ อู่ตะเภา ได้แก่ ทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 และรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน ที่มีความเกี่ยวเนื่อง และเชื่อมโยงเพื่อสนับสนุนระบบขนส่งมวลชนสำหรับรองรับการใช้บริการสนามบินสุวรรณภูมิ สนามบิน ดอนเมือง และสนามบินอู่ตะเภา โครงการได้ระบุมมาตรการด้านการคมนาคมขนส่ง ตามที่ได้นำเสนอไว้ในรายงาน EHIA ฉบับผ่านความ เห็นชอบจาก กก.วล. (มิถุนายน พ.ศ. 2565) ซึ่งได้มีการกำหนดมาตรการไว้ครอบคลุมแล้ว ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> • เพิ่มจำนวนรอบในการวิ่งของรถรับ - ส่ง (Shuttle Bus) ภายในสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา ในช่วง เวลาที่มีผู้โดยสารหนาแน่น • ประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการเพิ่มเส้นทางที่เข้าสู่สนามบินนานาชาติอู่ตะเภาให้มากขึ้น และมีความสะดวก รวดเร็ว ต่อผู้ใช้บริการสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา • ประสานงานกับหน่วยงานด้านคมนาคมที่เกี่ยวข้องในการศึกษาการเชื่อมโยงการเดินทางด้วยระบบ ขนส่งสาธารณะและระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่เข้าสู่สนามบินนานาชาติอู่ตะเภาในอนาคต โดย ส่งเสริมให้มีการใช้ระบบขนส่งสาธารณะและขนส่งมวลชนมากที่สุด เท่าที่เป็นไปได้ เนื่องจากมีระบบ ดังกล่าวรองรับอยู่แล้ว ทั้งนี้ ภาครัฐควรมีนโยบายพัฒนาโครงการต่อเชื่อมระบบขนส่งมวลชนและ รถไฟฟ้าจำนวนมากที่สามารถลดปริมาณการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลในการเดินทางมายังสนามบิน นานาชาติอู่ตะเภา และจะต้องมีการปรับปรุงการเชื่อมต่อและการเข้าถึงระบบขนส่งดังกล่าวเพื่อเพิ่ม ความสะดวกของผู้ใช้บริการและลดปัญหาที่เกิดขึ้น • ประสานงานตำรวจจราจรในพื้นที่ในการปรับปรุงการจัดสัญญาณ ไฟจราจรบริเวณโดยรอบพื้นที่ สนามบินนานาชาติอู่ตะเภา และจุดกลับรถ ที่อยู่ใกล้เคียงกับสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา ให้สอดคล้อง กับปริมาณจราจร เพื่อไม่ให้เกิดความล่าช้า (Delay) หรือความยาวแถวคอย (Queue Length) บริเวณทางแยก รวมทั้งขอความร่วมมือ เจ้าหน้าที่ตำรวจให้ดำเนินการจับกุมหรือว่ากล่าว

**ตารางที่ 3.7-70 สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ พร้อมคำชี้แจง และการกำหนดมาตรการฯ ด้านสิ่งแวดล้อม
 ของโครงการ**

ลำดับ	ข้อคิดเห็นและ ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง และมาตรการฯ ด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ
		<p>ตกเดือนผู้ฝ่าฝืน กฎจราจร</p> <ul style="list-style-type: none"> ประสานกับหน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบในการอำนวยความสะดวกบริเวณเส้นทางเข้าสู่สนามบินนานาชาติอู่ตะเภา และเส้นทางเชื่อมต่อ ที่อยู่ใกล้เคียงโดยรอบในช่วงเวลาเร่งด่วน ประสานงานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการพัฒนาและปรับปรุงโครงข่ายคมนาคมโดยรอบสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา เพื่อรองรับปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้นและบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัด ประสานกรมทางหลวงเพื่อจัดทำแผนฉุกเฉินในการจัดการจราจร สำหรับกรณีเกิดเหตุฉุกเฉินร้ายแรง และอุบัติเหตุเพื่อลดการจราจรติดขัด เช่น การเปิดเกาะกลางเป็นระยะๆ เพื่อใช้เป็นช่องทางฉุกเฉินให้รถวิ่งสวนทางกันได้ เป็นต้น รวบรวมข้อมูลสถิติผู้ใช้บริการระบบขนส่งมวลชนที่เกี่ยวข้องเดินทางมาสู่สนามบินนานาชาติอู่ตะเภา เป็นรายปี (ปีละ 1 ครั้ง) เพื่อพิจารณามาตรการปรับปรุงและส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งมวลชนและระบบขนส่งสาธารณะเพื่อลดปริมาณการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลจะเป็นการบรรเทาปัญหาสภาพการจราจรติดขัดได้ทางหนึ่ง นอกจากนี้ สกพอ. ควรรวบรวมข้อมูลด้านขนส่งและจราจรอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องบริเวณโดยรอบสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา จากหน่วยงานต่างๆ เพื่อใช้เป็นฐานข้อมูลในการวางแผนนโยบายหรือยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งให้สอดคล้องกับการพัฒนาสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา และการใช้ประโยชน์ที่ดิน (Land Use) ในบริเวณพื้นที่โดยรอบ
3	- ในช่วงการดำเนินการก่อสร้างโครงการได้มีการพิจารณาผลกระทบที่จะเกิดขึ้นจากการก่อสร้างทั้งของรถไฟความเร็วสูงและสนามบินนานาชาติอู่ตะเภาอย่างไร	<p>เนื่องจากโครงการรถไฟความเร็วสูงจะดำเนินการก่อสร้างในระยะที่ 1 เช่นกัน โดยโครงการได้มีการพิจารณาผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นด้วย ซึ่งก็ได้มีคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติมีข้อคิดเห็นตั้งแต่เล่มรายงาน EHIA ฉบับผ่านการเห็นชอบพร้อม และในรายงานการเปลี่ยนแปลงฯ ครั้งนี้โครงการได้มีการพิจารณาผลกระทบควบคู่กันทั้ง 2 โครงการร่วมด้วย ซึ่งเล่มรายงาน EIA ของโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมต่อ 3 สนามบินแบบไร้รอยต่อ (ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา) ผ่านความเห็นชอบและมีมาตรการต่างๆ ออกมาพร้อมด้วย ซึ่งขณะนี้อยู่ระหว่างการได้ผู้ว่าจ้างมาดำเนินการในการก่อสร้าง ทั้งนี้ โครงการได้มีการพิจารณาขอบเขตสิ่งที่มีการเปลี่ยนแปลงได้มีการพิจารณาพื้นที่ออกมา ระยะ 2 กิโลเมตร จากพื้นที่ศึกษาโครงการ พื้นที่อ่อนไหวที่ใกล้ที่สุด มีการติดตั้งเครื่องตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมเพื่อพิจารณาสภาพสิ่งแวดล้อมในปัจจุบัน และผนวกรวมกิจกรรมต่างๆ ของการก่อสร้าง รวมไปถึงองค์ประกอบต่างๆ อาทิ ปริมาณการใช้วัสดุก่อสร้าง เครื่องจักร ดินที่เกิดขึ้นพร้อมกันใช้เท่าใดหรืออย่างไร ซึ่งในการปรับปรุงฝั่งสนามบินครั้งนี้ส่งผลให้ต้องมีการปรับแนวเส้นทางรถไฟด้วย จึงต้องมีการศึกษาผลกระทบรวมไปถึงมาตรการลดผลกระทบ ทั้งหมดผนวกอยู่ในเล่มรายงานการเปลี่ยนแปลงฯ ฉบับนี้พร้อมด้วย</p>
ด้านสิ่งแวดล้อม		
1	- เสนอให้มีการแต่งตั้งผู้แทนเครือข่ายทสม. จังหวัดระยองเป็นคณะกรรมการติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมของ	<p>เมื่อวันที่ 23 พฤษภาคม 2566 สกพอ. ได้มีคำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการและคณะทำงาน จำนวน 4 ชุด โดยคณะกรรมการในชุดที่ 2 คือ คณะกรรมการติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ซึ่งประกอบด้วยผู้แทนจากโครงการ ผู้แทนภาคราชการ และผู้แทนภาคประชาชน ซึ่งในคำสั่งแต่งตั้งได้กำหนดให้ในการประชุมครั้งแรกจะต้องปรึกษาหารือกันเพื่อกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการคัดเลือกรวมทั้งการจากผู้แทนภาคประชาชนในส่วนของผู้ได้รับผลกระทบในพื้นที่เสี่ยงและองค์กรพัฒนาเอกชนในพื้นที่ให้ครบถ้วน และหากมีข้อคิดเห็นเพิ่มเติม หรือข้อโต้แย้งประการใดในกระบวนการคัดเลือก</p>

**ตารางที่ 3.7-70 สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ พร้อมคำชี้แจง และการกำหนดมาตรการฯ ด้านสิ่งแวดล้อม
 ของโครงการ**

ลำดับ	ข้อคิดเห็นและ ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง และมาตรการฯ ด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ
	โครงการ	คณะกรรมการในส่วนของผู้ได้รับผลกระทบในพื้นที่เสี่ยงและองค์กรพัฒนาเอกชนในพื้นที่ให้อยู่ใน ดุลพินิจของคณะกรรมการฯ ในการดำเนินการ และให้ถือดุลพินิจของคณะกรรมการฯ เป็นที่สุด โครงการได้ระบุมมาตรการทั่วไป ตามที่ได้นำเสนอไว้ในรายงาน EHIA ฉบับผ่านความเห็นชอบจาก กก.วล. (มิถุนายน พ.ศ. 2565) ซึ่งได้มีการกำหนดมาตรการไว้ครอบคลุมแล้ว ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> • ทร. และ สกพอ. จะต้องจัดหาบุคคลที่ 3 (Third Party) เป็นผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบการ ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้าง ทางวิ่งและทางขับที่ 2 สนามบินนานาชาติอู่ตะเภา ของ ทร. และ สกพอ. ตำบลพลา อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง โดยตั้งงบประมาณรวมอยู่ในค่าใช้จ่ายของโครงการภายใต้การกำกับดูแลของ ทร. และ สกพอ. (และ/หรือหน่วยงานที่เป็นผู้ดำเนินโครงการ) และแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับ ติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม (ซึ่งประกอบด้วย ทร. และ สกพอ. สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กรมควบคุมมลพิษ สำนักงาน ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดระยอง สำนักงานสิ่งแวดล้อมภาคที่ 13 ผู้แทนจังหวัด ชลบุรี และจังหวัดระยอง องค์การบริหารส่วนท้องถิ่น องค์กรพัฒนาเอกชนและผู้ทรงคุณวุฒิ เป็นต้น) เพื่อกำกับดูแลการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ
2	- เสนอให้มีแผนการ ดูแลผลกระทบและ เยียวยาประชาชน โดยรอบพื้นที่ สนามบินในอนาคต ข้างหน้า - เสนอให้ดำเนินการ จัดตั้งกองทุนฯ เพื่อ ดูแลของประชาชน	จากมาตรการที่กำหนดไว้ สกพอ. ได้ปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด โดยได้มีการยื่นขอจัดตั้งมูลนิธิหลักประกัน ความเสียหายและพัฒนาคุณภาพชีวิตของประชาชน (มูลนิธิฯ) แล้ว เมื่อเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2566 ซึ่งปัจจุบันเจ้าหน้าที่อยู่ระหว่างพิจารณาเอกสาร และได้กำหนดข้อความขอบเขตการดำเนินงาน (TOR) ให้ผู้รับเหมาก่อสร้างเป็นผู้สมทบเงินเข้ากองทุนหลักประกันความเสียหายฉุกเฉิน ร้อยละ 0.2 และ กองทุนเพื่อพัฒนาคุณภาพชีวิตของประชาชน ร้อยละ 0.45 แล้ว โครงการได้ระบุมมาตรการด้านเศรษฐกิจสังคม ตามที่ได้นำเสนอไว้ในรายงาน EHIA ฉบับผ่านความ เห็นชอบจาก กก.วล. (มิถุนายน พ.ศ. 2565) ซึ่งได้มีการกำหนดมาตรการไว้ครอบคลุมแล้ว ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> • สกพอ. จะดำเนินการจัดตั้งมูลนิธิหลักประกันความเสียหายและพัฒนาคุณภาพชีวิตของประชาชน (มูลนิธิฯ) ภายใต้กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เพื่อดูแลผลกระทบจากสนามบินนานาชาติอู่ตะเภาโดย ต้องยื่นจัดตั้งภายใน 3 เดือน หลังจากได้รับอนุมัติโครงการจากคณะรัฐมนตรี และต้องจัดตั้งให้แล้ว เสร็จก่อนก่อสร้าง 1 เดือน โดยกำหนดให้มีการประชุมอย่างน้อย 2 ครั้งต่อปี และให้เริ่มประชุมครั้ง แรกภายใน 6 เดือน เมื่อจัดตั้งมูลนิธิฯ แล้วเสร็จ แนวทางกล่าวคือ การบริหารกองทุนดูแลผลกระทบ จากสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา จะดำเนินการในรูปแบบมูลนิธิหลักประกันความเสียหายฉุกเฉินและ พัฒนาคุณภาพชีวิตของประชาชน (มูลนิธิฯ) ซึ่งการจัดตั้งและการดำเนินการของมูลนิธิฯ จะเป็นไป ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ โดยจะมีคณะกรรมการมูลนิธิฯ ทำหน้าที่ในการบริหาร จัดการกองทุนดูแลผลกระทบจากสนามบินนานาชาติอู่ตะเภาให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของมูลนิธิฯ 2 กองทุน ได้แก่ 1) กองทุนหลักประกันความเสียหายฉุกเฉิน : เพื่อการเยียวยา ความเสียหายโดยเร็วกรณีเกิดเหตุ ฉุกเฉิน สำหรับการพัฒนา โครงการสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา 2) กองทุนเพื่อพัฒนาคุณภาพชีวิตประชาชน : เพื่อการพัฒนาคุณภาพชีวิตของชุมชนโดยรอบ การอนุรักษ์ธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ตลอดจนจนถึงดำเนินการหรือร่วมมือกับองค์กรเพื่อการกุศล และองค์กรสาธารณประโยชน์ในการเสริมสร้าง โอกาสการพัฒนาชุมชนที่ยั่งยืน

**ตารางที่ 3.7-70 สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ พร้อมคำชี้แจง และการกำหนดมาตรการฯ ด้านสิ่งแวดล้อม
 ของโครงการ**

ลำดับ	ข้อคิดเห็นและ ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง และมาตรการฯ ด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ
3	- จากการเปลี่ยนแปลง รายละเอียดโครงการ ห่วงเรื่องการบำบัด น้ำเสียของโครงการ	<p>โครงการได้พิจารณาให้มีการออกแบบระบบบำบัดน้ำเสียส่วนกลางเพื่อรองรับน้ำเสียที่คาดว่าจะเกิดจากการดำเนินงานภายในสนามบิน ทั้งน้ำเสียทั่วไป และน้ำเสียปนเปื้อน ซึ่งจะบำบัดให้เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนดก่อนระบายลงสู่แหล่งน้ำภายนอก รวมทั้งกำหนดให้กิจกรรมบางประเภทในสนามบินที่มีน้ำเสียปนเปื้อน ที่สำคัญ คือ กิจกรรมในพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน ซึ่งจะต้องมีการบำบัดน้ำเสียเบื้องต้นให้มีคุณภาพเป็นไปตามที่กำหนดก่อนส่งเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสียส่วนกลาง นอกจากนั้นยังพิจารณาให้มีการหมุนเวียน โดยน้ำทิ้งที่ผ่านการบำบัดแล้วกลับมาใช้ประโยชน์ในพื้นที่ให้มากที่สุด เช่น ใช้รดน้ำต้นไม้ เพื่อเป็นการใช้ทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพ และลดปริมาณน้ำที่จะต้องระบายออกสู่สิ่งแวดล้อมหรือแหล่งรับน้ำตามธรรมชาติให้น้อยที่สุด</p> <p>โครงการได้ระบุมมาตรการด้านการจัดการของเสียและน้ำเสีย ตามที่ได้นำเสนอไว้ในรายงาน EHIA ฉบับผ่านความเห็นชอบจาก กก.วล. (มิถุนายน พ.ศ. 2565) ซึ่งได้มีการกำหนดมาตรการไว้ครอบคลุมแล้ว ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> ติดตามตรวจสอบคุณลักษณะน้ำทิ้งที่ผ่านการบำบัดแล้วให้เป็นไปตามมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ก ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภทและบางขนาด (พ.ศ. 2548) หรือตามประกาศฉบับล่าสุดก่อนระบายลงสู่คลองระบายน้ำ ทั้งภายนอกและภายในสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา นำน้ำทิ้งที่บำบัดได้มาตรฐานแล้วกลับมาใช้ประโยชน์ใหม่ให้มากที่สุด เช่น นำไปใช้รดต้นไม้บริเวณพื้นที่สีเขียวภายในสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา เป็นต้น เพื่อลดปริมาณน้ำที่ต้องระบายออก <p>อีกทั้ง ได้กำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยกำหนดไว้ตรวจวัดและวิเคราะห์คุณภาพน้ำและตะกอนดิน เพื่อตรวจสอบ คุณภาพก่อนปล่อยออกทะเลด้วย โดยในตัวอย่างน้ำดื่มน้ำที่ ต้องตรวจวัดอ้างอิงตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากโรงงานอุตสาหกรรมนิคมอุตสาหกรรมและเขตประกอบการอุตสาหกรรม ทั้งนี้ จะเปิดโอกาสให้หน่วยงานภายนอกและภาคประชาชนสามารถเข้ามาตรวจสอบการปฏิบัติตาม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบของโครงการผ่านรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงาน Monitor) ซึ่งจะต้องจัดทำและนำเสนอ สผ. ทุก 6 เดือน</p>
4	- ห่วงกังวลเรื่อง ผลกระทบจากการใช้ เส้นทางถนนใน ชุมชนในการขนวัสดุ ก่อสร้าง	<p>โครงการได้ระบุมมาตรการด้านการคมนาคมขนส่ง ตามที่ได้นำเสนอไว้ในรายงาน EHIA ฉบับผ่านความเห็นชอบจาก กก.วล. (มิถุนายน พ.ศ. 2565) ซึ่งได้มีการกำหนดมาตรการไว้ครอบคลุมแล้ว ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> ให้ผู้รับเหมาก่อสร้าง จัดทำแผนการขนส่งและลำเลียงวัสดุ คนงานที่เกี่ยวข้องกับการก่อสร้าง เพื่อจัดการจราจรดังกล่าวให้มีประสิทธิภาพ มากที่สุด หลีกเลี่ยงขนส่งวัสดุก่อสร้างในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าและเย็น ให้ผู้รับเหมาก่อสร้างควบคุมน้ำหนักบรรทุกของรถที่ใช้ในการขนส่งวัสดุก่อสร้างให้มีน้ำหนักบรรทุกไม่เกินตามที่กฎหมายกำหนด รวมทั้งควบคุมผู้ขับขี่ให้ใช้ความเร็วต่ำ หลีกเลี่ยงเส้นทางที่มีการจราจรหนาแน่น และประสานงานกับเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรเพื่ออำนวยความสะดวกในการใช้เส้นทาง ประสานงานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการพัฒนาและปรับปรุงโครงข่ายคมนาคมโดยรอบสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา เพื่อรองรับปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้นและบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัด

**ตารางที่ 3.7-70 สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ พร้อมคำชี้แจง และการกำหนดมาตรการฯ ด้านสิ่งแวดล้อม
 ของโครงการ**

ลำดับ	ข้อคิดเห็นและ ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง และมาตรการฯ ด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ
		<ul style="list-style-type: none"> กรณีที่การขนส่งวัสดุก่อสร้างของโครงการทำให้ถนนปัจจุบันเสียหาย ให้ผู้รับเหมาในกำกับของ ทร. และ สกพอ./หรือผู้ดำเนินการก่อสร้าง ประสานงานกับหน่วยงานผู้รับผิดชอบ เพื่อซ่อมแซมและแก้ไขทันที ติดป้ายสัญลักษณ์และชื่อโครงการบนยานพาหนะและรถบรรทุกเพื่อให้ทราบว่าเป็นรถขนส่งวัสดุก่อสร้างสำหรับก่อสร้างโครงการพร้อมทั้งระบุหมายเลขโทรศัพท์ติดต่อ ลำดับของรถ ชื่อบริษัท รับจ้าง ในตำแหน่งที่สามารถมองเห็นได้ชัดเจน เพื่อให้ประชาชนสามารถตรวจสอบและร้องเรียนได้ เมื่อเกิดปัญหาต่างๆ
5	- ให้ดำเนินการตาม มาตรการที่กำหนดไว้ เพื่อป้องกันและ แก้ไขผลกระทบ ที่จะเกิดขึ้น	<p>มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่กำหนดไว้ถือเป็นกฎหมายเพื่อบังคับให้ ทร. และ สกพอ. (และ/หรือหน่วยงานที่เป็นผู้ดำเนินโครงการ) ปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด หากไม่ปฏิบัติตาม ฝ่าฝืนหรือหลีกเลี่ยง จะมีบทลงโทษตามที่กฎหมายกำหนดไว้ในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2561 มาตรา 101/2 ผู้ดำเนินการหรือผู้ขออนุญาตผู้ใดไม่นำส่งรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามมาตรา 51/5 วรรคหนึ่ง ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่ง ล้านบาท ทั้งนี้หากประชาชนในพื้นที่พบเห็นปัญหาจากการก่อสร้าง รวมทั้งจากการดำเนินโครงการ สามารถร้องเรียนมายังเจ้าของโครงการ เพื่อตรวจสอบและดำเนินการตามขั้นตอนต่อไป</p>
6	- โครงการมีมาตรการ ในการป้องกันเสียง จากกิจกรรมก่อสร้าง อย่างไร	<p>โครงการได้ระบุมมาตรการด้านเสียงตามที่ได้นำเสนอไว้ในรายงาน EHIA ฉบับผ่านความเห็นชอบจาก กก.วล. (มิถุนายน พ.ศ. 2565) ซึ่งได้มีการกำหนดมาตรการไว้ครอบคลุมแล้ว ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> ให้ลดระดับเสียงและแรงสั่นสะเทือนจากการก่อสร้างโดยเลือกใช้เครื่องจักร/อุปกรณ์ก่อสร้างที่อยู่ในสภาพดี และเลือกใช้เทคนิควิธีการก่อสร้างที่ก่อให้เกิดเสียงดังและแรงสั่นสะเทือนน้อยที่สุด รวมทั้งให้ติดตั้งอุปกรณ์ลดเสียงที่เครื่องจักรหรืออุปกรณ์ที่ก่อให้เกิดเสียงดัง ตรวจสอบและบำรุงรักษาเครื่องจักร/อุปกรณ์ที่ใช้ในการก่อสร้าง อย่างสม่ำเสมอ ให้มีสภาพพร้อมใช้งานและไม่ก่อให้เกิดเสียงดังผิดปกติ กิจกรรมการก่อสร้างที่มีเสียงดังให้ดำเนินการเฉพาะช่วงกลางวัน โดยหลีกเลี่ยงการก่อสร้างในช่วงเวลากลางคืนที่อาจจะส่งผลกระทบต่อประชาชนที่อยู่นอกพื้นที่โครงการ กรณีที่มีความจำเป็นต้องก่อสร้างในเวลากลางคืน ให้ผู้รับเหมาแจ้งแผนให้หน่วยงาน และผู้ได้รับผลกระทบทราบล่วงหน้า เป็นระยะเวลา 3 วัน ประเมินกิจกรรมที่จะทำให้มีระดับเสียงเพิ่มขึ้นจากระดับเสียงพื้นฐาน (ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไคล์ที่ 90 : L90) เพื่อป้องกันการร้องเรียนผลกระทบจากเสียงรบกวน ทร. และ สกพอ. ควบคุมและกำกับการลดเสียงดังจากกิจกรรมการก่อสร้าง
7	- ห่วงกังวลปัญหาเรื่อง ฝุ่นละอองในช่วงการ ก่อสร้าง	<p>โครงการได้ระบุมมาตรการด้านคุณภาพอากาศ ตามที่ได้นำเสนอไว้ในรายงาน EHIA ฉบับผ่านความเห็นชอบจาก กก.วล. (มิถุนายน พ.ศ. 2565) ซึ่งได้มีการกำหนดมาตรการไว้ครอบคลุมแล้ว ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> พื้นที่บริเวณก่อสร้าง ซึ่งมียานพาหนะและการทำงานที่อาจก่อให้เกิดฝุ่นละออง รวมทั้งถนนภายในสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา ที่ใช้เป็นเส้นทางขนส่งวัสดุอุปกรณ์และคนงานในระยะก่อสร้าง ซึ่งไม่ได้ลาดยางหรือเทคอนกรีตจะต้องมีการฉีดพรมน้ำอย่างน้อยวันละ 2 ครั้ง หรือตามความเหมาะสมเพื่อป้องกันและลดผลกระทบจากการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองสู่บรรยากาศ ให้ปิดคลุมส่วนบรรทุกของรถที่ใช้ขนส่งวัสดุและอุปกรณ์ก่อสร้างที่อาจฟุ้งกระจาย ด้วยผ้าใบหรือวัสดุที่คล้ายกันให้มิดชิด

**ตารางที่ 3.7-70 สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ พร้อมคำชี้แจง และการกำหนดมาตรการฯ ด้านสิ่งแวดล้อม
 ของโครงการ**

ลำดับ	ข้อคิดเห็นและ ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง และมาตรการฯ ด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ
		<ul style="list-style-type: none"> • จัดทำรั้วสูง 2 เมตร ล้อมรอบพื้นที่ก่อสร้างเพื่อแสดงเขตพื้นที่การก่อสร้างให้ชัดเจน และเพื่อลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองและไอเสียจากเครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้าง รวมถึงการกระเด็นของวัสดุก่อสร้างออกนอกพื้นที่ • ล้างหรือทำความสะอาดล้อยานพาหนะทุกคันที่ออกจากพื้นที่ก่อสร้างให้ปราศจากเศษดิน โคลน หรือทราย ก่อนนำรถออกสู่ถนนภายนอก โดยจัดหาบริเวณที่ใช้ล้างหรือทำความสะอาดให้เหมาะสม • เพิ่มการป้องกันยานพาหนะไม่ให้มีมลพิษเกินค่ามาตรฐานฯ โดยให้มีการตรวจสอบสภาพเครื่องยนต์ เครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้าง หากปล่อยไอเสียเกินมาตรฐาน หรือบกพร่อง ต้องมีการปรับปรุงแก้ไขให้มีสภาพดีก่อนใช้งาน • จำกัดความเร็วของรถที่ใช้ในการขนส่งวัสดุและอุปกรณ์ก่อสร้างให้เป็นไปตามกฎหมาย โดยให้ใช้ความเร็วไม่เกิน 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง สำหรับรถบรรทุกน้ำหนักมากกว่า 1,200 กิโลกรัม และให้ใช้ความเร็วไม่เกิน 45 กิโลเมตรต่อชั่วโมง สำหรับรถบรรทุกที่ใช้ลากจูงรถพ่วง ทั้งนี้ ในพื้นที่ก่อสร้างให้ใช้ความเร็วไม่เกิน 30 กิโลเมตรต่อชั่วโมง
8	- มีข้อห่วงกังวลเกี่ยวกับสุขภาพของประชาชนในพื้นที่ระยะประชิด และใกล้เคียงโครงการเนื่องจากในช่วงระยะดำเนินการก่อสร้าง อาจส่งผลให้มีแรงงานต่างด้าวเข้ามาในพื้นที่ และส่งผลกระทบต่อสุขภาพ อาจเกิดโรคระบาดในพื้นที่ได้	<p>โครงการได้ระบุมมาตรการด้านสาธารณสุข ตามที่ได้นำเสนอไว้ในรายงาน EHIA ฉบับผ่านความเห็นชอบจาก กก.วล. (มีถ้อยคำ พ.ศ. 2565) ซึ่งได้มีการกำหนดมาตรการไว้ครอบคลุมแล้ว ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> • กำหนดให้มีการตรวจสอบสุขภาพ และแจ้งบัญชีรายชื่อพร้อมประวัติสุขภาพของพนักงานก่อนเข้าทำงานต่อหน่วยงานสาธารณสุขในพื้นที่ • กำกับให้ผู้รับเหมาให้ความรู้และคำแนะนำแก่พนักงานเกี่ยวกับการปฏิบัติตนให้มีสุขอนามัยที่ดี การรักษาความสะอาด การป้องกัน โรคติดต่อ โดยขอความอนุเคราะห์จากสถานบริการสาธารณสุขในพื้นที่โครงการ เช่น โรงพยาบาล ศูนย์บริการสาธารณสุข และควรเริ่มตั้งแต่ช่วงแรกของการก่อสร้าง • กำกับให้ผู้รับเหมาปฏิบัติตามกฎหมาย ประกาศ และระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมและป้องกันโรคติดต่ออย่างเคร่งครัด เช่น พ.ร.บ.การสาธารณสุข พ.ร.บ.โรคติดต่อ รวมทั้งการปฏิบัติตามมาตรการทางสาธารณสุขในการควบคุมการแพร่ระบาดของโรคติดต่อที่เป็นภาวะเร่งด่วนทางสาธารณสุข เช่น โควิด-19 (SARS-CoV, Covid-19) ใช้หวัดนก ใช้หวัดใหญ่ 2009 โดยปฏิบัติตามกฎหมายและข้อกำหนดทั้งระดับชาติและนานาชาติ อาทิ (1) พระราชบัญญัติ โรคติดต่อ พ.ศ. 2558; (2) ประกาศกรมอนามัย เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และมาตรการการป้องกันความเสี่ยงจากโรคติดต่อไวรัสโคโรนา 2019 หรือโรคโควิด-19 (Coronavirus Disease 2019 (COVID - 19) สำหรับสถานที่ราชการ สถานที่ทำงานเอกชนและสถานประกอบกิจการ พ.ศ. 2563 (3) ประกาศกรมอนามัย เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และมาตรการป้องกันความเสี่ยงจากโรคติดต่อไวรัสโคโรนา 2019 หรือโรคโควิด-19 (Coronavirus Disease 2019 (COVID-19) สำหรับผู้ให้บริการ การขนส่งสาธารณะ พ.ศ. 2563 (4) Suspected communicable disease universal precaution Kit (IATA, 2017); (5) Communicable disease surveillance and response systems: Guide to monitoring and evaluating (WHO, 2006) • กำหนดให้ผู้รับเหมาจัดทำแผนงานด้านการเฝ้าระวังและป้องกันโรคติดต่อในบริเวณที่พักคนงานก่อสร้าง เสนอต่อ ทร. และ สกพอ. • กำหนดให้ ทร. และ สกพอ. ประสานกับหน่วยงานสาธารณสุขในพื้นที่ เพื่อวางแผนการดำเนินงาน และการป้องกันแก้ไขด้านสิ่งแวดล้อมและสุขภาพในบริเวณที่พักคนงานก่อสร้างของโครงการ • แจ้งให้หน่วยงานสาธารณสุขในพื้นที่รับทราบกิจกรรม จำนวนคนงานและระยะเวลา การทำงาน

**ตารางที่ 3.7-70 สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ พร้อมคำชี้แจง และการกำหนดมาตรการฯ ด้านสิ่งแวดล้อม
 ของโครงการ**

ลำดับ	ข้อคิดเห็นและ ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง และมาตรการฯ ด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ
ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน และการประชาสัมพันธ์		
1	- เสนอให้มีแผนการรับ เรื่องร้องเรียน และ ดำเนินการแก้ไข ผลกระทบจากการ ร้องเรียนของชุมชน โดยเร็ว	<p>หลังจากรายงาน EHIA ผ่านความเห็นชอบจาก กก.วล. (มิถุนายน พ.ศ. 2565) โครงการได้ปฏิบัติตาม มาตรการเพื่อป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่อข้อร้องเรียน โดยปัจจุบันโครงการจัดให้มีช่องทางการรับ เรื่องร้องเรียน 2 ช่องทาง รายละเอียดดังนี้</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. โครงการได้ดำเนินการจัดตั้งศูนย์ประสานงานการแก้ไขปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อมสนามบิน นานาชาติอุตะปะกา (https://www.eeco.or.th/th/complaint-utapao) เพื่อเป็นช่องทางหลัก ในการรับเรื่องร้องเรียนเรียบร้อยแล้ว โดยมีเจ้าหน้าที่ประเมิน วิเคราะห์ ตรวจสอบ ชี้แจงข้อร้องเรียน พร้อมทั้งจัดทำฐานข้อมูลผู้ร้องเรียน ร้องทุกข์ แนวทางการประสานให้ข้อมูล รวมถึงให้ข้อมูลข่าวสาร เกี่ยวกับเรื่องเสียงและ/หรือปัญหาอื่นๆ จากอากาศยานได้ตลอด 24 ชั่วโมง หรือ โทร 0-2033-8068 (เวลา 09.00 - 16.30 น.) 2. มีศูนย์ประสานงานในพื้นที่เพื่อสอบถามและนำส่งเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการสำรวจ ชดเชยเยียวยา ผู้ที่ได้รับผลกระทบบนพื้นที่เสี่ยง บริเวณตำบลสำนักท้อน ช่างโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล บ้านเขาครอก โดยเปิดทำการตามวันเวลาราชการ วันจันทร์ - ศุกร์ เวลา 08.30 - 17.30 น. โทร 098-280-9294 และเปิดให้มี Line Official : @nef_survey_utp เพื่อรับเรื่องประสานงาน ติดต่อสอบถามข้อมูลเบื้องต้น และปัจจุบันอยู่ระหว่างการดำเนินการจัดตั้งหน่วยประชาสัมพันธ์ ของโครงการ เพื่อทำหน้าที่ประชาสัมพันธ์ข้อมูลโครงการมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบฯ รวมถึงความก้าวหน้าของการดำเนินโครงการให้ประชาชน ในพื้นที่ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับทราบ โดยจะจัดตั้งให้แล้วเสร็จก่อนก่อสร้าง โดยปัจจุบัน ได้ดำเนินการประชาสัมพันธ์ข้อมูล และความก้าวหน้าของโครงการก่อสร้างทางวิ่งและทางขับที่ 2 สนามบินนานาชาติอุตะปะกาผ่านเว็บไซต์ https://www.utprw2.com/ โครงการได้ระดมมาตรการด้านเศรษฐกิจและสังคม เกี่ยวกับการรับเรื่องร้องเรียน ตามที่ได้นำเสนอไว้ใน รายงาน EHIA ฉบับผ่านความเห็นชอบจาก กก.วล. (มิถุนายน พ.ศ. 2565) ซึ่งได้มีการกำหนดมาตรการ ไว้ครอบคลุมแล้ว ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> - ระยะก่อสร้าง : สามารถแจ้งเรื่องร้องเรียนเกี่ยวกับผลกระทบที่เกิดจากการก่อสร้างโครงการได้ที่ศูนย์ รับเรื่องร้องเรียน ณ สำนักงานควบคุมการก่อสร้าง โดยจะรับแจ้งทุกเรื่องที่ประชาชนมีความหวั กังวลเกี่ยวกับการดำเนินงานของโครงการ โดยเมื่อมีการร้องเรียน โครงการจะมอบหมายเจ้าหน้าที่ ที่เกี่ยวข้องทำการตรวจสอบสภาพปัญหาที่เกิดขึ้น พิจารณาเพื่อหาแนวทางแก้ไข และแจ้งให้ ประชาชนรับทราบเพื่อแก้ไขร่วมกันต่อไป - ระยะดำเนินการ : จะจัดให้มีช่องทางหลักในการรับเรื่องร้องเรียนผ่านทางศูนย์ประสานงานการแก้ไข ปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยานอุตะปะกา เพื่อทำหน้าที่ประเมิน วิเคราะห์ และส่ง เรื่องร้องเรียนไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ตรวจสอบและชี้แจงข้อร้องเรียนให้ประชาชนได้รับทราบ และรวบรวมปัญหาอุปสรรคที่เกิดขึ้นจากการดำเนินงานท่าอากาศยานฯ เพื่อนำมาวางแผนและ ปรับปรุงการดำเนินงาน

**ตารางที่ 3.7-70 สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ พร้อมคำชี้แจง และการกำหนดมาตรการฯ ด้านสิ่งแวดล้อม
 ของโครงการ**

ลำดับ	ข้อคิดเห็นและ ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง และมาตรการฯ ด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ
ด้านอื่นๆ		
1	<p>- มีมาตรการในการ ป้องกันแก้ไข ผลกระทบเสียงดัง จากอากาศยาน อย่างไรบ้าง</p> <p>- ปัจจุบันได้รับ ผลกระทบจากเสียง ดังของอากาศยาน ในอนาคถ้ามี เที่ยวบินเพิ่มขึ้นจะมี การดูแลเยียวยาผู้ ได้รับผลกระทบ อย่างไร</p>	<p>ในการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ครั้งนี้ ไม่ได้เปลี่ยนแปลงจำนวนเที่ยวบิน และจำนวนผู้โดยสาร สูงสุด ที่ได้ศึกษาและประเมินผลกระทบ พร้อมทั้งกำหนดมาตรการไว้แล้ว การดำเนินการให้เป็นไปตาม มาตรการและหลักเกณฑ์การชดเชยที่กำหนดไว้ รายละเอียดตามที่กำหนดไว้ใน EHIA ฉบับผ่าน ความเห็นชอบจาก กก.วล. (มีถุนายน พ.ศ. 2565)</p> <p>โครงการได้ระบุมมาตรการด้านเสียงจากอากาศยาน ตามที่ได้นำเสนอไว้ในรายงาน EHIA ฉบับผ่าน ความเห็นชอบจาก กก.วล. (มีถุนายน พ.ศ. 2565) ซึ่งได้มีการกำหนดมาตรการไว้ครอบคลุมแล้ว ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> • สกพอ. พิจารณาปฏิบัติตามแนวทาง Doc 9829 AN/451 “Guidance on the Balanced Approach to Aircraft Noise Management” ซึ่งเป็นแนวปฏิบัติในการจัดการกับมลพิษทางเสียง ภายใต้หลักการพื้นฐาน 4 ประการสำคัญ ได้แก่ (1) การลดเสียงที่ต้นกำเนิด (Reduction of Noise at Source) (2) การจัดการและการวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดิน (Land-use Planning and Management) (3) วิธีปฏิบัติในการลดผลกระทบจากเสียง (Noise Abatement Operational Procedures) และ (4) ข้อจำกัด ในการปฏิบัติการของอากาศยาน (Operating Restrictions on Aircraft) • สกพอ. ประเมินผลการติดตามผลกระทบด้านเสียงและดำเนินการลดผลกระทบด้านเสียงอย่างต่อเนื่อง • สกพอ. ปรับปรุง/ทบทวนแผนการพัฒนาสนามบินในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการประเมินและลด ผลกระทบด้านเสียงอย่างน้อยทุก 2 ปี โดยคณะกรรมการติดตามตรวจสอบผลกระทบ หรือโดย คณะทำงาน ที่คณะกรรมการติดตามตรวจสอบผลกระทบแต่งตั้งและมอบหมาย รวมทั้งให้ผู้มีส่วนได้ เสียมีส่วนร่วมด้วย • ควบคุมจำนวนเที่ยวบินให้ไม่เกินจำนวนสูงสุดที่ใช้ในการประเมินที่ระบุในรายงาน EHIA โดยจัดทำ สรุปจำนวนเที่ยวบิน และ Aircraft Type ทุกปี • จำกัดอากาศยานเสียงดัง โดยกำหนดให้อากาศยานที่ทำการบินต้องมีระดับเสียงไม่เกินที่กำหนดไว้ใน Chapter 3 ของ Annex 16 ของอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ หรือข้อบังคับ ของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) เพื่อให้สายการบินต่างๆ ยึดถือปฏิบัติ หากพบ อากาศยานใดไม่เป็นไปตามที่กำหนดจะแจ้งเหตุผลความจำเป็นไว้ในรายงานผลการปฏิบัติตาม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม พร้อมแจ้งแนวทางการแก้ไข • จัดทำและบันทึกผลการจัดการเรื่องร้องเรียนประจำปีที่ประกอบด้วย สถิติการร้องเรียน การดำเนินการแก้ไข รวมถึงให้วิเคราะห์และจัดทำแผนการลดผลกระทบ • ดำเนินการตามมาตรการการจัดการปัญหามลพิษทางเสียงจากสนามบินสาธารณะที่ได้รับความ เห็นชอบจากคณะกรรมการ สิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ในการประชุมครั้งที่ 6/2562 เมื่อวันที่ 19 กันยายน พ.ศ. 2562 และคณะรัฐมนตรีมีมติรับทราบเมื่อวันที่ 28 มกราคม พ.ศ. 2563 • ในกรณีมีการเปลี่ยนแปลงวิธีปฏิบัติการบินเข้า - ออกสนามบินนานาชาติอู่ตะเภาอย่างมีนัยสำคัญให้ สกพอ./หรือผู้ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบิน และบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทยจำกัด (บวท.) ร่วมกันพิจารณาดำเนินการประเมินผลกระทบด้านเสียงในส่วนที่เกี่ยวข้องจากสถานการณ์ การบินที่เปลี่ยนไปเพื่อประเมินผลกระทบที่จะเกิดขึ้นภายหลังการเปลี่ยนแปลงวิธีปฏิบัติการบิน

**ตารางที่ 3.7-70 สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ พร้อมคำชี้แจง และการกำหนดมาตรการฯ ด้านสิ่งแวดล้อม
 ของโครงการ**

ลำดับ	ข้อคิดเห็นและ ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง และมาตรการฯ ด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ
		<ul style="list-style-type: none"> • สกพอ. จัดให้มีการประชุมร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อวางแผนการดำเนินการ และติดตามผลกระทบด้านเสียงของสนามบินนานาชาติอู่ตะเภาโดยให้มีการจัดประชุมอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง • ติดตั้งสถานีตรวจวัดเสียงถาวรให้แล้วเสร็จก่อนเปิดใช้ทางวิ่งที่ 2 • มีการตรวจวัดระดับเสียงพื้นฐานบริเวณสถานีตรวจวัดเสียงถาวรก่อนเปิดดำเนินการในแต่ละสถานี • ติดตั้งและมีการซ่อมบำรุงให้สถานีตรวจวัดเสียงถาวร และอุปกรณ์ให้สามารถทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพตลอดเวลา • มีระบบตรวจวัดเสียงอากาศยานที่ดำเนินการตรวจวัดระดับเสียงตลอด 24 ชั่วโมง ทุกวันและสามารถวิเคราะห์ข้อมูลร่วมกับข้อมูลการบินจาก Automatic Dependent Surveillance Broadcast (ADS-B) พร้อมแสดงผลตรวจวัดและเส้นทางการบินของอากาศยานแบบออนไลน์ (Real Time Noise Monitoring System) เพื่อให้ประชาชนได้รับทราบ พร้อมทั้งเปิดเผยผลการตรวจวัดต่อสาธารณะ เช่น เว็บไซต์ เป็นต้น และประชาสัมพันธ์ช่องทางการเข้าถึงให้ประชาชนรับทราบ • กำหนดให้สายการบินที่ใช้สนามบินนานาชาติอู่ตะเภาปฏิบัติตามวิธีการบินและการขึ้น - ลง ที่ก่อให้เกิดมลพิษทางเสียงต่ำที่สุดหรือตามที่ สกพอ. กำหนด ทั้งนี้ ต้องไม่กระทบต่อปัจจัยด้านความปลอดภัย (Safety) รวมทั้งต้องพิจารณาควบคู่กับปัจจัยด้านอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น ความสามารถรองรับเที่ยวบิน (Capacity) ประสิทธิภาพ ของการบริหารการจราจร (Efficiency) และการเข้าถึง(Accessibility) โดยให้สรุปข้อมูลการบินและเสียงที่ได้จากสถานีตรวจวัดเสียงถาวรทุก 6 เดือน • ประชาสัมพันธ์ข้อมูลการดำเนินการของสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา และรับฟังคำร้องและคำแนะนำจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และสาธารณชนทั่วไป ไม่น้อยกว่า 3 ช่องทาง • สกพอ. จัดทำฐานข้อมูลเที่ยวบินอย่างน้อยให้มีความเชื่อมโยงกับสถานีตรวจวัดเสียงถาวร เพื่อใช้เป็นข้อมูลสนับสนุนการดำเนินงานต่อไปในอนาคต • ดำเนินการชดเชยผู้ได้รับผลกระทบด้านเสียงจากการพัฒนาโครงการก่อสร้างทางวิ่งและทางขับที่ 2 สนามบินนานาชาติอู่ตะเภา โดยพิจารณาระดับผลกระทบจากแผนที่เส้นเท่าระดับเสียงที่มีการคาดการณ์ในปี พ.ศ. 2591 และพิจารณาปลูกสร้างอาคาร โดยชดเชยสิ่งปลูกสร้างที่ก่อสร้างถึงวันที่รายงาน EHIA ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ซึ่ง สกพอ.จะต้องมีการเผยแพร่ข้อมูลการก่อสร้างโครงการให้ประชาชนรับทราบล่วงหน้า

3.7.5.7 สรุปข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ และมาตรการฯ ที่เกี่ยวข้อง

จากกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชน โครงการได้สรุปประเด็นข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะ พร้อมทั้งกำหนดมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการให้สอดคล้องและตอบสนองต่อข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะดังกล่าวแสดงดังตารางที่ 3.7-71

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

ตารางที่ 3.7-71 สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ พร้อมคำชี้แจง และการกำหนดมาตรการฯ ด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ

ลำดับ	ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	กิจกรรมการมีส่วนร่วม ของประชาชน			คำชี้แจง	มาตรการฯ ด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ
		การเข้าพบ เบื้องต้น	การประชุมฯ	สัมภาษณ์ เชิงลึก		
ด้านรายละเอียดโครงการ						
1.	- มีการเชื่อมโยงแผนการคมนาคม หรือการขนส่งผู้โดยสารที่จะเข้ามาใช้บริการสนามบินอุตะเกาไว้อย่างไร	✓		✓	แผนการพัฒนางานก่อสร้างเส้นทางการคมนาคมที่เกี่ยวข้องกับแผนพัฒนาของสนามบินนานาชาติอุตะเกาได้แก่ ทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 และรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน ที่มีความเกี่ยวเนื่องและเชื่อมโยงเพื่อสนับสนุนระบบขนส่งมวลชนสำหรับรองรับการใช้บริการสนามบินสุวรรณภูมิ สนามบินดอนเมือง และสนามบินอุตะเกา	โครงการได้ระบุมมาตรการด้านการคมนาคมขนส่ง ตามที่ได้นำเสนอไว้ในรายงาน EHIA ฉบับผ่านความเห็นชอบจาก กก.วล. (มิถุนายน พ.ศ. 2565) ซึ่งได้มีการกำหนดมาตรการไว้ครอบคลุมแล้ว ดังนี้ <ul style="list-style-type: none">• เพิ่มจำนวนรอบในการวิ่งของรถรับ - ส่ง (Shuttle Bus) ภายในสนามบินนานาชาติ อุตะเกา ในช่วงเวลาที่มีผู้โดยสารหนาแน่น• ประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการเพิ่มเส้นทางที่เข้าสู่สนามบินนานาชาติอุตะเกาให้มากขึ้น และมีความสะดวก รวดเร็ว ต่อผู้ให้บริการสนามบินนานาชาติอุตะเกา• ประสานงานกับหน่วยงานด้านคมนาคมที่เกี่ยวข้องในการศึกษาการเชื่อมโยงการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะและระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่เข้าสู่สนามบินนานาชาติอุตะเกาในอนาคต โดยส่งเสริมให้มีการใช้ระบบขนส่งสาธารณะและขนส่งมวลชนมากที่สุด เท่าที่เป็นไปได้ เนื่องจากมีระบบดังกล่าวรองรับอยู่แล้ว ทั้งนี้ ภาครัฐควรมีนโยบายพัฒนาโครงการต่อเชื่อมระบบขนส่งมวลชนและรถไฟจำนวนมากที่สามารถลดปริมาณการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลในการเดินทางมายังสนามบินนานาชาติอุตะเกา และจะต้องมีการปรับปรุงการเชื่อมต่อและการเข้าถึงระบบขนส่งดังกล่าวเพื่อเพิ่มความสะดวกของผู้ใช้บริการและลดปัญหาที่เกิดขึ้น• ประสานงานตำรวจจราจรในพื้นที่ในการปรับปรุงการจัดสัญญาณ ไฟจราจรบริเวณโดยรอบพื้นที่สนามบินนานาชาติอุตะเกา และจุดกลับรถ ที่อยู่

ตารางที่ 3.7-71 สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ พร้อมคำชี้แจง และการกำหนดมาตรการฯ ด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ

ลำดับ	ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	กิจกรรมการมีส่วนร่วม ของประชาชน			คำชี้แจง	มาตรการฯ ด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ
		การเข้าพบ เบื้องต้น	การประชุมฯ	สัมภาษณ์ เชิงลึก		
						<p>ใกล้เคียงกับสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา ให้สอดคล้อง กับปริมาณจราจร เพื่อไม่ให้เกิดความล่าช้า (Delay) หรือความยาวแถวคอย (Queue Length) บริเวณทางแยก รวมทั้งขอความร่วมมือ เจ้าหน้าที่ตำรวจให้ดำเนินการจับกุม หรือว่ากล่าวตักเตือนผู้ที่ฝ่าฝืน กฎจราจร</p> <ul style="list-style-type: none">• ประสานกับหน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบในการอำนวยความสะดวกบริเวณ เส้นทางเข้าสู่สนามบินนานาชาติอู่ตะเภา และเส้นทางเชื่อมต่อ ที่อยู่ใกล้เคียง โดยรอบในช่วงเวลาเร่งด่วน• ประสานงานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการพัฒนาและปรับปรุงโครงข่าย คมนาคมโดยรอบสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา เพื่อรองรับปริมาณจราจร ที่เพิ่มขึ้นและบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัด• ประสานกรมทางหลวงเพื่อจัดทำแผนฉุกเฉินในการจัดการจราจร สำหรับ กรณีเกิดเหตุฉุกเฉินร้ายแรงและอุบัติเหตุเพื่อลดการจราจรติดขัด เช่น การเปิดเกาะกลางเป็นระยะๆ เพื่อใช้เป็นช่องทางฉุกเฉินให้รถวิ่งสวนทาง กันได้ เป็นต้น• รวบรวมข้อมูลสถิติผู้ใช้บริการระบบขนส่งมวลชนที่เกี่ยวข้องเดินทางมาสู่ สนามบิน นานาชาติอู่ตะเภา เป็นรายปี (ปีละ 1 ครั้ง) เพื่อพิจารณามาตรการ ปรับปรุงและส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งมวลชนและระบบขนส่งสาธารณะ เพื่อลดปริมาณการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลจะเป็นการบรรเทาปัญหา สภาพการจราจรติดขัดได้ทางหนึ่ง นอกจากนี้ สกพอ. ควรรวบรวมข้อมูล ด้านขนส่งและจราจรอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องบริเวณโดยรอบสนามบินนานาชาติ

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

ตารางที่ 3.7-71 สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ พร้อมคำชี้แจง และการกำหนดมาตรการฯ ด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ

ลำดับ	ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	กิจกรรมการมีส่วนร่วม ของประชาชน			คำชี้แจง	มาตรการฯ ด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ
		การเข้าพบ เบื้องต้น	การประชุมฯ	สัมภาษณ์ เชิงลึก		
						อุตะเกา จากหน่วยงานต่างๆ เพื่อใช้เป็นฐานข้อมูลในการวางแผนนโยบายหรือยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งให้สอดคล้องกับการพัฒนาสนามบินนานาชาติอุตะเกา และการใช้ประโยชน์ที่ดิน (Land Use) ในบริเวณพื้นที่โดยรอบ
ด้านสิ่งแวดล้อม						
1	- เสนอให้มีการแต่งตั้งผู้แทนเครือข่าย ทสม. จังหวัดระยอง เป็นคณะกรรมการติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ	✓		✓	เมื่อวันที่ 23 พฤษภาคม 2566 สกพอ. ได้มีคำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการและคณะทำงาน จำนวน 4 ชุด โดยคณะกรรมการในชุดที่ 2 คือ คณะกรรมการติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ซึ่งประกอบด้วยผู้แทนจากโครงการ ผู้แทนภาคราชการ และผู้แทนภาคประชาชน ซึ่งในคำสั่งแต่งตั้งได้กำหนดให้ในการประชุมครั้งแรกจะต้องปรึกษาหารือกันเพื่อกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการคัดเลือกกรรมการจากผู้แทนภาคประชาชนในส่วนของผู้ได้รับผลกระทบในพื้นที่เสี่ยงและองค์กรพัฒนาเอกชนในพื้นที่ให้ครบถ้วน และหากมีข้อคิดเห็นเพิ่มเติม หรือข้อโต้แย้งประการใดในกระบวนการคัดเลือกคณะกรรมการในส่วนของผู้ได้รับผลกระทบในพื้นที่เสี่ยงและองค์กรพัฒนาเอกชนในพื้นที่ให้อยู่ในดุลพินิจของคณะกรรมการฯ ในการดำเนินการ และให้ถือดุลพินิจของคณะกรรมการฯ เป็นที่สุด	โครงการได้ระบุมมาตรการทั่วไป ตามที่ได้นำเสนอไว้ในรายงาน EHIA ฉบับผ่านความเห็นชอบจาก กก.วล. (มิถุนายน พ.ศ. 2565) ซึ่งได้มีการกำหนดมาตรการไว้ครอบคลุมแล้ว ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> • ทร. และ สกพอ. จะต้องจัดหาบุคคลที่ 3 (Third Party) เป็นผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางวิ่งและทางขับที่ 2 สนามบินนานาชาติอุตะเกา ของ ทร. และ สกพอ. ตำบลพลหา อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง โดยตั้งงบประมาณรวมอยู่ในค่าใช้จ่ายของโครงการภายใต้การกำกับดูแลของ ทร. และ สกพอ. (และ/หรือหน่วยงานที่เป็นผู้ดำเนินโครงการ) และแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม (ซึ่งประกอบด้วย ทร. และ สกพอ. สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กรมควบคุมมลพิษ สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดระยอง สำนักงานสิ่งแวดล้อมภาคที่ 13 ผู้แทนจังหวัดชลบุรี และจังหวัดระยอง องค์การบริหารส่วนท้องถิ่น องค์กรพัฒนาเอกชนและผู้ทรงคุณวุฒิ

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

ตารางที่ 3.7-71 สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ พร้อมคำชี้แจง และการกำหนดมาตรการฯ ด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ

ลำดับ	ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	กิจกรรมการมีส่วนร่วม ของประชาชน			คำชี้แจง	มาตรการฯ ด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ
		การเข้าพบ เบื้องต้น	การประชุมฯ	สัมภาษณ์ เชิงลึก		
						เป็นต้น) เพื่อกำกับดูแลการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการ ด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ
2	<ul style="list-style-type: none"> - เสนอให้เร่งดำเนินการจัดตั้งกองทุนฯ พัฒนาคุณภาพชีวิตของประชาชนโดยเร็วที่สุด - เสนอให้รีบจัดตั้งกองทุนฯ เพื่อให้มีความชัดเจนและมั่นใจว่าในอนาคตจะมีการดูแลประชาชนในพื้นที่อย่างไร - เสนอให้มีแผนการดูแลผลกระทบและเยียวยาประชาชนโดยรอบพื้นที่สนามบินในอนาคตข้างหน้า - เสนอให้ดำเนินการจัดตั้งกองทุนฯ เพื่อดูแลของประชาชน 		✓	✓	<p>จากมาตรการที่กำหนดไว้ สกพอ. ได้ปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด โดยได้มีการยื่นขอจัดตั้งมูลนิธิหลักประกันความเสียหายและพัฒนาคุณภาพชีวิตของประชาชน (มูลนิธิฯ) แล้ว เมื่อเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2566 ซึ่งปัจจุบันเจ้าหน้าที่อยู่ระหว่างพิจารณาเอกสาร และได้กำหนดข้อความขอบเขตการดำเนินงาน (TOR) ให้ผู้รับเหมาก่อสร้างเป็นผู้สมทบเงินเข้ากองทุนหลักประกันความเสียหายฉุกเฉิน ร้อยละ 0.2 และกองทุนเพื่อพัฒนาคุณภาพชีวิตของประชาชน ร้อยละ 0.45 แล้ว</p>	<p>โครงการได้ระบุมมาตรการด้านเศรษฐกิจสังคม ตามที่ได้นำเสนอไว้ในรายงาน EHIA ฉบับผ่านความเห็นชอบจาก กก.วล. (มิถุนายน พ.ศ. 2565) ซึ่งได้มีการกำหนดมาตรการไว้ครอบคลุมแล้ว ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> • สกพอ. จะดำเนินการจัดตั้งมูลนิธิหลักประกันความเสียหายและพัฒนาคุณภาพชีวิตของประชาชน (มูลนิธิฯ) ภายใต้กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เพื่อดูแลผลกระทบจากสนามบินนานาชาติอุตะเกาโดยต้องยื่นจัดตั้งภายใน 3 เดือน หลังจากได้รับอนุมัติโครงการจากคณะรัฐมนตรี และต้องจัดตั้งให้แล้วเสร็จก่อนก่อสร้าง 1 เดือน โดยกำหนดให้มีการประชุมอย่างน้อย 2 ครั้งต่อปี และให้เริ่มประชุมครั้งแรกภายใน 6 เดือน เมื่อจัดตั้งมูลนิธิฯ แล้วเสร็จ <p>แนวทางกล่าวคือ การบริหารกองทุนดูแลผลกระทบจากสนามบินนานาชาติอุตะเกา จะดำเนินการในรูปแบบมูลนิธิหลักประกันความเสียหายฉุกเฉินและพัฒนาคุณภาพชีวิตของประชาชน (มูลนิธิฯ) ซึ่งการจัดตั้งและการดำเนินการของมูลนิธิฯจะเป็นไปตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ โดยจะมีคณะกรรมการมูลนิธิฯทำหน้าที่ในการบริหารจัดการกองทุนดูแลผลกระทบจากสนามบินนานาชาติอุตะเกาให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของมูลนิธิฯ 2 กองทุน ได้แก่</p> <p>3) กองทุนหลักประกันความเสียหายฉุกเฉิน : เพื่อการเยียวยา ความเสียหายโดยเร็วกรณีเกิดเหตุฉุกเฉิน สำหรับการพัฒนา โครงการสนามบินนานาชาติอุตะเกา</p>

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

ตารางที่ 3.7-71 สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ พร้อมคำชี้แจง และการกำหนดมาตรการฯ ด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ

ลำดับ	ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	กิจกรรมการมีส่วนร่วม ของประชาชน			คำชี้แจง	มาตรการฯ ด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ
		การเข้าพบ เบื้องต้น	การประชุมฯ	สัมภาษณ์ เชิงลึก		
						4) กองทุนเพื่อพัฒนาคุณภาพชีวิตประชาชน : เพื่อการพัฒนาคุณภาพชีวิต ของชุมชนโดยรอบ การอนุรักษ์ธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ตลอดจนถึง ดำเนินการหรือร่วมมือกับองค์กรเพื่อการกุศล และองค์กร สาธารณประโยชน์ในการเสริมสร้าง โอกาสการพัฒนาชุมชนที่ยั่งยืน
3	<p>- มีข้อห่วงกังวลเรื่องน้ำเสีย เช่น น้ำเสียจากพาณิชย์ และ น้ำเสียจากการซ่อมบำรุง เครื่องปั้น โครงการมีการ บริหารจัดการอย่างไร แยกกันชัดเจนหรือไม่</p> <p>- มีความกังวลเกี่ยวกับการ จัดการน้ำเสียที่เกิดขึ้นจาก โครงการ ขอให้รื้อน้ำเสียที่ ผ่านการบำบัดแล้วกลับมาใช้ ใหม่โดยไม่ต้องปล่อยลงทะเล</p> <p>- จากการเปลี่ยนแปลง รายละเอียดโครงการ ห่วง เรื่องการบำบัดน้ำเสียของ โครงการ</p>	✓	✓	✓	<p>โครงการได้พิจารณาให้มีการออกแบบระบบบำบัดน้ำ เสียส่วนกลางเพื่อรองรับน้ำเสียที่คาดว่าจะเกิดจากการ ดำเนินงานภายในสนามบิน ทั้งน้ำเสียทั่วไป และน้ำเสีย ปนเปื้อน ซึ่งจะบำบัดให้เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน กำหนดก่อนระบายลงสู่แหล่งน้ำภายนอก รวมทั้ง กำหนดให้กิจกรรมบางประเภทในสนามบินที่มีน้ำเสีย ปนเปื้อน ที่สำคัญ คือ กิจกรรมในพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุง อากาศยาน ซึ่งจะต้องมีการบำบัดน้ำเสียเบื้องต้นให้มี คุณภาพเป็นไปตามที่กำหนดก่อนส่งเข้าสู่ระบบบำบัด น้ำเสียส่วนกลาง นอกจากนั้น ยังพิจารณาให้มีการ หมุนเวียน น้ำทิ้งที่ผ่านการบำบัดแล้วกลับมาใช้ประโยชน์ในพื้นที่ ให้มากที่สุด เช่น ใช้รดน้ำต้นไม้ เพื่อเป็นการใช้ ทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพ และลดปริมาณน้ำ ที่จะต้องระบายออกสู่สิ่งแวดล้อมหรือแหล่งรับน้ำ ตามธรรมชาติให้น้อยที่สุด</p>	<p>โครงการได้ระบุมมาตรการด้านการจัดการของเสียและน้ำเสีย ตามที่ได้นำเสนอไว้ ในรายงาน EHIA ฉบับผ่านความเห็นชอบจาก กก.วล. (มิถุนายน พ.ศ. 2565) ซึ่งได้มีการกำหนดมาตรการไว้ครอบคลุมแล้ว ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> ติดตามตรวจสอบคุณลักษณะน้ำทิ้งที่ผ่านการบำบัดแล้วให้เป็นไปตาม มาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ก ตามประกาศ กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุม การระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภทและบางขนาด (พ.ศ. 2548) หรือ ตามประกาศฉบับล่าสุดก่อนระบายลงสู่คลองระบายน้ำ ทั้งภายนอกและ ภายในสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา นำน้ำทิ้งที่บำบัดได้มาตรฐานแล้วกลับมาใช้ประโยชน์ใหม่ให้มากที่สุด เช่น นำไปใช้รดต้นไม้บริเวณพื้นที่สีเขียวภายในสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา เป็นต้น เพื่อลดปริมาณน้ำที่ต้องระบายออก <p>อีกทั้ง ได้กำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยกำหนดไว้ ตรวจวัดและวิเคราะห์คุณภาพน้ำและตะกอนดิน เพื่อตรวจสอบ คุณภาพก่อน ปล่อยออกทะเลด้วย โดยในตัวอย่างน้ำดัชนีที่ต้องตรวจวัดอ้างอิงตามประกาศ กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุม การระบายน้ำทิ้งจากโรงงานอุตสาหกรรมนิคมอุตสาหกรรมและเขตประกอบการ</p>

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

ตารางที่ 3.7-71 สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ พร้อมคำชี้แจง และการกำหนดมาตรการฯ ด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ

ลำดับ	ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	กิจกรรมการมีส่วนร่วม ของประชาชน			คำชี้แจง	มาตรการฯ ด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ
		การเข้าพบ เบื้องต้น	การประชุมฯ	สัมภาษณ์ เชิงลึก		
						อุตสาหกรรม ทั้งนี้ จะเปิดโอกาสให้หน่วยงานภายนอกและภาคประชาชนสามารถเข้ามาตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบของโครงการผ่านรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงาน Monitor) ซึ่งจะต้องจัดทำและนำเสนอ สผ. ทุก 6 เดือน
4	- ห่วงกังวลเรื่องผลกระทบจากการใช้เส้นทางถนนในชุมชนในการขนส่งวัสดุก่อสร้าง	✓			ปัจจุบันโครงการได้ดำเนินการตามมาตรการ โดยการกำหนดข้อความขอบเขตการดำเนินงาน (TOR) ให้ผู้รับเหมาก่อสร้างเป็นผู้สมทบเงินเข้ากองทุน	โครงการได้ระบุมมาตรการด้านการคมนาคมขนส่ง ตามที่ได้นำเสนอไว้ในรายงาน EHIA ฉบับผ่านความเห็นชอบจาก กก.วล. (มิถุนายน พ.ศ. 2565) ซึ่งได้มีการกำหนดมาตรการไว้ครอบคลุมแล้ว ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> • ให้ผู้รับเหมาก่อสร้าง จัดทำแผนการขนส่งและลำเลียงวัสดุ คนงานที่เกี่ยวข้องกับการก่อสร้าง เพื่อจัดการจราจรดังกล่าวให้มีประสิทธิภาพ มากที่สุด • หลีกเลี่ยงขนส่งวัสดุก่อสร้างในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าและเย็น • ให้ผู้รับเหมาก่อสร้างควบคุมน้ำหนักบรรทุกทุกของรถที่ใช้ในการขนส่งวัสดุก่อสร้างให้น้ำหนักบรรทุกไม่เกินตามที่กฎหมายกำหนด รวมทั้งควบคุมผู้ขับขี่ให้ใช้ความเร็วต่ำ
	ขอเสนอให้มีกองทุนในการชดเชยความเสียหายอย่างเป็นรูปธรรมกรณีที่โครงการทำให้ถนนในพื้นที่เกิดความชำรุดเสียหาย เพื่อจะได้นำงบประมาณไปแก้ไขปรับปรุงได้อย่างรวดเร็ว		✓		หลักประกันความเสียหายฉุกเฉิน ร้อยละ 0.2 และกองทุนเพื่อพัฒนาคุณภาพชีวิตของประชาชน ร้อยละ 0.45 แล้ว	
	- ห่วงกังวลเรื่องผลกระทบจากการใช้เส้นทางถนนในชุมชนในการขน			✓		<ul style="list-style-type: none"> • หลีกเลี่ยงเส้นทางที่มีการจราจรหนาแน่น และประสานงานกับเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรเพื่ออำนวยความสะดวกในการใช้เส้นทาง • ประสานงานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการพัฒนาและปรับปรุงโครงข่ายคมนาคมโดยรอบสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา เพื่อรองรับปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้นและบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัด

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

ตารางที่ 3.7-71 สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ พร้อมคำชี้แจง และการกำหนดมาตรการฯ ด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ

ลำดับ	ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	กิจกรรมการมีส่วนร่วม ของประชาชน			คำชี้แจง	มาตรการฯ ด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ
		การเข้าพบ เบื้องต้น	การประชุมฯ	สัมภาษณ์ เชิงลึก		
						<ul style="list-style-type: none"> กรณีที่การขนส่งวัสดุก่อสร้างของโครงการทำให้ถนนปัจจุบันเสียหายให้ ผู้รับเหมาในกำกับของ ทร. และ สกพอ./หรือผู้ดำเนินการก่อสร้างประสานงาน กับหน่วยงานผู้รับผิดชอบ เพื่อซ่อมแซมและแก้ไขทันที ติดป้ายสัญลักษณ์และชื่อโครงการบนยานพาหนะและรถบรรทุกเพื่อให้ทราบ ว่าเป็นรถขนส่งวัสดุก่อสร้างสำหรับก่อสร้างโครงการพร้อมทั้งระบุหมายเลข โทรศัพท์ติดต่อ ลำดับของรถ ชื่อบริษัทรับจ้าง ในตำแหน่งที่สามารถมองเห็นได้ ชัดเจน เพื่อให้ประชาชนสามารถตรวจสอบและร้องเรียนได้เมื่อเกิดปัญหาต่างๆ
5	- ข้อเสนอให้มีการแสดงข้อมูล ผลการตรวจวัดผ่านทาง เว็บไซต์ของสนามบิน นานาชาติอุตะเกา เพื่อให้ ประชาชนสามารถเข้าถึง ข้อมูลเพื่อไปตรวจสอบได้ อย่างรวดเร็ว		✓		<p>รับทราบข้อเสนอแนะ โดยจะนำไปหารือกับโครงการ เพื่อพัฒนาเว็บไซต์ให้แสดงผลการตรวจวัดคุณภาพ สิ่งแวดล้อมแต่ละรอบในหน้าเว็บ หรืออาจนำข้อมูลผล ตรวจวัดจากสถานีใกล้เคียงโครงการมาแสดงเป็นข้อมูล Real Time ต่อไป</p> <p>นอกจากนี้ประชาชนยังสามารถเข้าถึงผลการติดตาม ตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบของโครงการได้ ผ่านรายงานผลการปฏิบัติ ตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงาน Monitor) ผ่านศูนย์ข้อมูลการประเมินผล กระทบสิ่งแวดล้อมของ สผ. อีกช่องทางด้วย</p>	<p>โครงการได้ระดมมาตรการด้านการจัดการเสียง เพื่อให้ประชาชนสามารถเข้าถึง ข้อมูลเพื่อไปตรวจสอบได้อย่างรวดเร็ว ตามที่ได้นำเสนอไว้ในรายงาน EHIA ฉบับผ่านความเห็นชอบจาก กก.วล. (มิถุนายน พ.ศ. 2565) ซึ่งได้มีการกำหนด มาตรการไว้ครอบคลุมแล้ว ดังนี้</p> <p>มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> <ul style="list-style-type: none"> มีระบบตรวจวัดเสียงอากาศยานที่ดำเนินการตรวจวัดระดับเสียงตลอด 24 ชั่วโมง ทุกวันและสามารถวิเคราะห์ข้อมูลร่วมกับข้อมูลการบินจาก Automatic Dependent Surveillance Broadcast (ADS-B) พร้อม แสดงผลตรวจวัดและเส้นทางการบินของอากาศยานแบบออนไลน์ (Real Time Noise Monitoring System) เพื่อให้ประชาชนได้รับทราบ พร้อมทั้ง เปิดเผยผลการตรวจวัดต่อสาธารณะ เช่น เว็บไซต์ เป็นต้น และ ประชาสัมพันธ์ช่องทางในการเข้าถึงให้ประชาชนรับทราบ

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

ตารางที่ 3.7-71 สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ พร้อมคำชี้แจง และการกำหนดมาตรการฯ ด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ

ลำดับ	ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	กิจกรรมการมีส่วนร่วม ของประชาชน			คำชี้แจง	มาตรการฯ ด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ
		การเข้าพบ เบื้องต้น	การประชุมฯ	สัมภาษณ์ เชิงลึก		
						มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม <ul style="list-style-type: none"> มีรายงานผลการตรวจวัดแบบ Real Time ทุกจุดตรวจวัด พร้อมทั้งเปิดเผยผลการตรวจวัดต่อสาธารณะ เช่น เว็บไซต์ เป็นต้น และประชาสัมพันธ์ช่องทางการเข้าถึงให้ประชาชนรับทราบ นอกจากนี้ประชาชนยังสามารถเข้าถึงผลการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบของโครงการได้ ผ่านรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงาน Monitor) ผ่านศูนย์ข้อมูลการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของ สผ. อีกช่องทางด้วย
6	- การดำเนินการของโครงการขอให้ปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ เพื่อป้องกันและแก้ไขผลกระทบให้เหมาะสม โดยเฉพาะพื้นที่อ่อนไหวโรงเรียน ศูนย์เด็กเล็ก - ให้ดำเนินการตามมาตรการที่กำหนดไว้ เพื่อป้องกันและแก้ไขผลกระทบที่จะเกิดขึ้น		✓	✓	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่กำหนดไว้ถือเป็นกฎหมายเพื่อบังคับให้ ทร. และ สกพอ. (และ/หรือหน่วยงานที่เป็นผู้ดำเนินโครงการ) ปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด หากไม่ปฏิบัติตาม ฝ่าฝืนหรือหลีกเลี่ยง จะมีบทลงโทษตามที่กฎหมายกำหนดไว้ในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2561 มาตรา 101/2 ผู้ดำเนินการหรือผู้ขออนุญาตผู้ใดไม่นำส่งรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามมาตรา 51/5 วรรคหนึ่ง ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งล้านบาท ทั้งนี้	-

รายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม สำหรับโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ
 ที่อาจมีผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติคุณภาพสิ่งแวดล้อม สุขภาพ อนามัย คุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนอย่างรุนแรง
 โครงการก่อสร้างทางวิ่งและทางขับที่ 2 สนามบินนานาชาติอุตะเกา อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง ครั้งที่ 1 : อนุมัติปรับปรุงผังสนามบิน

ตารางที่ 3.7-71 สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ พร้อมคำชี้แจง และการกำหนดมาตรการฯ ด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ

ลำดับ	ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	กิจกรรมการมีส่วนร่วม ของประชาชน			คำชี้แจง	มาตรการฯ ด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ
		การเข้าพบ เบื้องต้น	การประชุมฯ	สัมภาษณ์ เชิงลึก		
					หากประชาชนในพื้นที่พบเห็นปัญหาจากการก่อสร้าง รวมทั้งจากการดำเนินโครงการสามารถร้องเรียนมายัง เจ้าของโครงการ เพื่อตรวจสอบและดำเนินการตาม ขั้นตอนต่อไป	
7	- โครงการมีมาตรการในการ ป้องกันเสียงจากกิจกรรม ก่อสร้างอย่างไร และมี เทคโนโลยีใดที่สามารถ ป้องกันเสียงได้ดียิ่งขึ้นหรือไม่ - โครงการมีมาตรการในการ ป้องกันเสียงจากกิจกรรม ก่อสร้างอย่างไร		✓	✓	โครงการได้มีการกำหนดมาตรการด้านเสียงในระยะ ก่อสร้างไว้แล้ว	โครงการได้ระบุมมาตรการด้านเสียงตามที่ได้นำเสนอไว้ในรายงาน EHIA ฉบับผ่าน ความเห็นชอบจาก กก.วล. (มีถ้อยคำ พ.ศ. 2565) ซึ่งได้มีการกำหนดมาตรการ ไว้ครอบคลุมแล้ว ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> • ให้ลดระดับเสียงและแรงสั่นสะเทือนจากการก่อสร้างโดยเลือกใช้เครื่องจักร/ อุปกรณ์ก่อสร้างที่อยู่ในสภาพดี และเลือกใช้เทคนิควิธีการก่อสร้างที่ก่อให้เกิด เสียงดังและแรงสั่นสะเทือนน้อยที่สุด รวมทั้งให้ติดตั้งอุปกรณ์ลดเสียง ที่เครื่องจักรหรืออุปกรณ์ที่ก่อให้เกิดเสียงดัง • ตรวจสอบและบำรุงรักษาเครื่องจักร/อุปกรณ์ที่ใช้ในการก่อสร้าง อย่างสม่ำเสมอ ให้มีสภาพพร้อมใช้งานและไม่ก่อให้เกิดเสียงดังผิดปกติ • กิจกรรมการก่อสร้างที่มีเสียงดังให้ดำเนินการเฉพาะช่วงกลางวัน โดย หลีกเลี่ยงการก่อสร้างในช่วงเวลากลางคืนที่อาจส่งผลกระทบต่อประชาชน ที่อยู่นอกพื้นที่โครงการ กรณีที่มีความจำเป็น ต้องก่อสร้างในเวลากลางคืน ให้ผู้รับเหมาแจ้งแผนให้หน่วยงาน และผู้ได้รับผลกระทบทราบล่วงหน้า เป็นระยะเวลาอย่างน้อย 3 วัน

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

ตารางที่ 3.7-71 สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ พร้อมคำชี้แจง และการกำหนดมาตรการฯ ด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ

ลำดับ	ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	กิจกรรมการมีส่วนร่วม ของประชาชน			คำชี้แจง	มาตรการฯ ด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ
		การเข้าพบ เบื้องต้น	การประชุมฯ	สัมภาษณ์ เชิงลึก		
						<ul style="list-style-type: none"> ประเมินกิจกรรมที่จะทำให้มีระดับเสียงเพิ่มขึ้นจากระดับเสียงพื้นฐาน (ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไลท์ที่ 90 : L90) เพื่อป้องกันการร้องเรียนผลกระทบจากเสียงรบกวน ทร. และ สกพอ. ควบคุมและกำกับการลดเสียงดังจากกิจกรรมการก่อสร้าง
8	<ul style="list-style-type: none"> กังวลเรื่องปริมาณสุนัขจรจัดที่ถูกทิ้งเพิ่มขึ้นหลังจากที่พักคนงานก่อสร้างหลังจากย้ายออกจากพื้นที่ ห่วงกังวลปัญหาผลกระทบจากแรงงานต่างด้าว และแคมป์ที่พักคนงาน และการอพยพเข้ามาในพื้นที่ ส่งผลกระทบเป็นอย่างมาก ทั้งด้านสังคม ด้านสิ่งแวดล้อม เช่น ขยะ และน้ำเสีย จากคนงานก่อสร้าง 	✓	✓		<p>โครงการมีมาตรการโดยกำหนดในสัญญาจ้างผู้รับเหมา ให้ดำเนินการก่อสร้างที่พักคนงานโดยอ้างอิงจากมาตรฐานวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทยในพระบรมราชูปถัมภ์ 1010-34 ซึ่งแบบผังบริเวณบ้านพักคนงานเป็นแบบมาตรฐาน ซึ่งอาจมีการเปลี่ยนแปลงตามความเหมาะสมของสภาพพื้นที่ที่จะเป็นบ้านพักคนงานในอนาคตต่อไป แต่อย่างไรก็ตามต้องเป็นไปตามมาตรฐานและแบบก่อสร้างอาคารชั่วคราวสำหรับคนงานก่อสร้างของวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทยในพระบรมราชูปถัมภ์ (มาตรฐาน วสท. 1010-34) ซึ่งต้องควบคุมและดูแลการพักอาศัยของคนงานให้อยู่ในความสงบเรียบร้อย เพื่อไม่ให้ส่งผลกระทบด้านความเดือดร้อนรำคาญต่อชุมชนข้างเคียงโดยกำหนดให้มีมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อพื้นที่ข้างเคียง ดังนี้</p>	<p>โครงการได้ระบุมมาตรการด้านเศรษฐกิจและสังคม เพื่อผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อพื้นที่ข้างเคียง ตามที่ได้นำเสนอไว้ในรายงาน EHIA ฉบับผ่านความเห็นชอบจากกก.วล. (มิถุนายน พ.ศ. 2565) ซึ่งได้มีการกำหนดมาตรการไว้ครอบคลุมแล้ว ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> ติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์บริเวณด้านหน้าพื้นที่บ้านพักคนงานโดยระบุชื่อบริษัทผู้รับเหมา ชื่อผู้รับเหมา/ ผู้ควบคุมงานพร้อมเบอร์โทรศัพท์ติดต่อ เพื่อให้ผู้พักอาศัยที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่บ้านพักคนงานได้รับทราบข้อมูล และสามารถติดต่อกับผู้รับเหมา/ผู้ควบคุมงานได้โดยตรง ในกรณีที่ได้รับความเดือดร้อนจากบ้านพักคนงาน จัดให้มีหัวหน้าคนงาน คอยควบคุมดูแลคนงานก่อสร้างไม่ให้ก่อความเดือดร้อนต่อผู้ที่อยู่ข้างเคียง ออกกฎระเบียบการปฏิบัติตนภายในบ้านพักคนงาน เพื่อไม่ให้ส่งผลกระทบต่อผู้พักอาศัยใกล้เคียง หนึ่งในกฎระเบียบดังกล่าว คือ ห้ามเลี้ยงสัตว์ทุกชนิด ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านการจัดการของเสียและน้ำเสีย ด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัย ประเด็นด้านสุขาภิบาลที่พักอาศัยของคนงานก่อสร้างและด้านเศรษฐกิจและสังคมในระยะก่อสร้าง ในประเด็นการจัดหาที่พักคนงานก่อสร้างให้เหมาะสมและการดูแล

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

ตารางที่ 3.7-71 สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ พร้อมคำชี้แจง และการกำหนดมาตรการฯ ด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ

ลำดับ	ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	กิจกรรมการมีส่วนร่วม ของประชาชน			คำชี้แจง	มาตรการฯ ด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ
		การเข้าพบ เบื้องต้น	การประชุมฯ	สัมภาษณ์ เชิงลึก		
						<p>ความเป็นระเบียบเรียบร้อยในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างและบริเวณที่พักคนงาน รวมทั้งการจัดตั้งคณะกรรมการติดตามตรวจสอบผลกระทบโดยมีหลักการให้ชุมชนมีส่วนร่วมในการติดตามตรวจสอบด้วย</p> <ul style="list-style-type: none"> จัดให้มีเวรยามดูแลความเป็นระเบียบเรียบร้อย และติดตั้ง CCTV ในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างหรือบริเวณที่พักคนงานตลอดเวลา และให้หัวหน้าคนงานคอยควบคุม ดูแลความประพฤติของคนงานก่อสร้างไม่ให้ก่อความเดือดร้อนต่อผู้อยู่อาศัยข้างเคียง เพื่อช่วยบรรเทาความกังวลของประชาชนในเรื่องของความปลอดภัย เช่น ปัญหาอาชญากรรม ปัญหาการลักทรัพย์ ปัญหายาเสพติด เป็นต้น
9	<p>- ปัญหาเรื่องฝุ่นละอองในช่วงก่อสร้าง</p> <p>- ห่วงกังวลปัญหาเรื่องฝุ่นละอองในช่วงการก่อสร้าง</p>		✓	✓	<p>โครงการได้มีการระบุนามาตรการด้านคุณภาพอากาศ ตามที่กำหนดไว้ในรายงาน EHIA ฉบับผ่านความเห็นชอบจาก กก.วล. (มิถุนายน พ.ศ. 2565)</p>	<p>โครงการได้ระบุนามาตรการด้านคุณภาพอากาศ ตามที่ได้นำเสนอไว้ในรายงาน EHIA ฉบับผ่านความเห็นชอบจาก กก.วล. (มิถุนายน พ.ศ. 2565) ซึ่งได้มีการกำหนดมาตรการไว้ครอบคลุมแล้ว ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> พื้นที่บริเวณก่อสร้าง ซึ่งมียานพาหนะและการทำงานที่อาจก่อให้เกิดฝุ่นละออง รวมทั้งถนนภายในสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา ที่ใช้เป็นเส้นทางขนส่งวัสดุอุปกรณ์และคนงานในระยะก่อสร้าง ซึ่งไม่ได้ลาดยางหรือเทคอนกรีต จะต้องมีการฉีดพรมน้ำอย่างน้อยวันละ 2 ครั้ง หรือตามความเหมาะสม เพื่อป้องกันและลดผลกระทบจากการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองสู่บรรยากาศ ให้ปิดคลุมส่วนบรรทุกของรถที่ใช้ขนส่งวัสดุและอุปกรณ์ก่อสร้างที่อาจฟุ้งกระจาย ด้วยผ้าใบหรือวัสดุที่คล้ายกันให้มิดชิด จัดทำรั้วสูง 2 เมตร ล้อมรอบพื้นที่ก่อสร้างเพื่อแสดงเขตพื้นที่การก่อสร้าง

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

ตารางที่ 3.7-71 สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ พร้อมคำชี้แจง และการกำหนดมาตรการฯ ด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ

ลำดับ	ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	กิจกรรมการมีส่วนร่วม ของประชาชน			คำชี้แจง	มาตรการฯ ด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ
		การเข้าพบ เบื้องต้น	การประชุมฯ	สัมภาษณ์ เชิงลึก		
						<p>ให้ชัดเจน และเพื่อลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองและไอเสียจากเครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้าง รวมถึงการกระเด็นของวัสดุก่อสร้างออกนอกพื้นที่</p> <ul style="list-style-type: none"> • ล้างหรือทำความสะอาดล้อยานพาหนะทุกคันที่ออกจากพื้นที่ก่อสร้างให้ปราศจากเศษดิน โคลน หรือทราย ก่อนนำรถออกสู่ถนนภายนอกโดยจัดหาบริเวณที่ใช้ล้างหรือทำความสะอาดให้เหมาะสม • เพิ่มการป้องกันยานพาหนะไม่ให้มีมลพิษเกินค่ามาตรฐานฯ โดยให้มีการตรวจสอบสภาพเครื่องยนต์ เครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้าง หากปล่อยไอเสียเกินมาตรฐาน หรือบกพร่อง ต้องมีการปรับปรุงแก้ไขให้มีสภาพดีก่อนใช้งาน • จำกัดความเร็วของรถที่ใช้ในการขนส่งวัสดุและอุปกรณ์ก่อสร้างให้เป็นไปตามกฎหมาย โดยให้ใช้ความเร็วไม่เกิน 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง สำหรับรถบรรทุกน้ำหนักมากกว่า 1,200 กิโลกรัม และให้ใช้ความเร็วไม่เกิน 45 กิโลเมตรต่อชั่วโมง สำหรับรถบรรทุกที่ใช้ลากจูงรถพ่วง ทั้งนี้ ในพื้นที่ก่อสร้างให้ใช้ความเร็วไม่เกิน 30 กิโลเมตรต่อชั่วโมง
10	<p>- หน่วยงานสาธารณสุขควรมีสรุปผลสุขภาพของผู้รับเหมาเพื่อการเฝ้าระวังอาจเกิดโรคอุบัติใหม่ในพื้นที่</p> <p>- มีข้อห่วงกังวลเกี่ยวกับสุขภาพของประชาชนในพื้นที่</p>		✓	✓	<p>โครงการได้มีการระบุนาตรการด้านสาธารณสุข ตามที่กำหนดไว้ในรายงาน EHIA ฉบับผ่านความเห็นชอบจาก กก.วล. (มิถุนายน พ.ศ. 2565)</p>	<p>โครงการได้ระบุนาตรการด้านสาธารณสุข ตามที่ได้นำเสนอไว้ในรายงาน EHIA ฉบับผ่านความเห็นชอบจาก กก.วล. (มิถุนายน พ.ศ. 2565) ซึ่งได้มีการกำหนดมาตรการไว้ครอบคลุมแล้ว ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> • กำหนดให้มีการตรวจสอบสุขภาพ และแจ้งบัญชีรายชื่อพร้อมประวัติสุขภาพของพนักงานก่อนเข้าทำงานต่อหน่วยงานสาธารณสุขในพื้นที่ • กำกับให้ผู้รับเหมาให้ความรู้และคำแนะนำแก่คนงานเกี่ยวกับการปฏิบัติตนให้มีสุขอนามัยที่ดี การรักษาความสะอาด การป้องกัน โรคติดต่อ โดยขอ

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

ตารางที่ 3.7-71 สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ พร้อมคำชี้แจง และการกำหนดมาตรการฯ ด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ

ลำดับ	ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	กิจกรรมการมีส่วนร่วม ของประชาชน			คำชี้แจง	มาตรการฯ ด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ
		การเข้าพบ เบื้องต้น	การประชุมฯ	สัมภาษณ์ เชิงลึก		
	ระยะประชิด และใกล้เคียง โครงการ เนื่องจากในช่วง ระยะดำเนินการก่อสร้าง อาจส่งผลให้มีแรงงานต่าง ด้าวเข้ามาในพื้นที่ และส่งผล กระทบต่อ สุขภาพ อาจเกิด โรคระบาดในพื้นที่ได้					<p>ความอนุเคราะห์จากสถานบริการสาธารณสุขในพื้นที่โครงการ เช่น โรงพยาบาล ศูนย์บริการสาธารณสุข และควรเริ่มตั้งแต่ช่วงแรกของการ ก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> • กำกับให้ผู้รับเหมาปฏิบัติตามกฎหมาย ประกาศ และระเบียบที่เกี่ยวข้องกับ การควบคุมและป้องกันโรคติดต่ออย่างเคร่งครัด เช่น พ.ร.บ.การสาธารณสุข พ.ร.บ.โรคติดต่อ รวมทั้งการปฏิบัติตามมาตรการทางสาธารณสุขในการ ควบคุมการแพร่ระบาดรุนแรงของโรคติดต่อที่เป็นภาวะเร่งด่วนทาง สาธารณสุข เช่น โควิด-19 (SARS-CoV, Covid-19) ไข้หวัดนก ไข้หวัด ใหญ่ 2009 โดยปฏิบัติตามกฎหมายและข้อกำหนดทั้งระดับชาติและ นานาชาติ อาทิ (1) พระราชบัญญัติ โรคติดต่อ พ.ศ. 2558; (2) ประกาศ กรมอนามัยเรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และมาตรการการป้องกันความเสี่ยง จากโรคติดต่อไวรัสโคโรนา 2019 หรือโรคโควิด-19 (Coronavirus Disease 2019 (COVID - 19) สำหรับสถานที่ราชการ สถานที่ทำงานเอกชนและสถาน ประกอบกิจการ พ.ศ. 2563 (3) ประกาศกรมอนามัย เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และมาตรการป้องกันความเสี่ยงจากโรคติดต่อไวรัสโคโรนา 2019 หรือโรคโควิด-19 (Coronavirus Disease 2019 (COVID-19) สำหรับ ผู้ให้บริการ การขนส่งสาธารณะ พ.ศ. 2563 (4) Suspected communicable disease universal precaution Kit (IATA, 2017); (5) Communicable disease surveillance and response systems: Guide to monitoring and evaluating (WHO, 2006) • กำหนดให้ผู้รับเหมาจัดทำแผนงานด้านการเฝ้าระวังและป้องกันโรคติดต่อ

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

ตารางที่ 3.7-71 สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ พร้อมคำชี้แจง และการกำหนดมาตรการฯ ด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ

ลำดับ	ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	กิจกรรมการมีส่วนร่วม ของประชาชน			คำชี้แจง	มาตรการฯ ด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ
		การเข้าพบ เบื้องต้น	การประชุมฯ	สัมภาษณ์ เชิงลึก		
						ในบริเวณที่พักคนงานก่อสร้าง เสนอต่อ ทร. และ สกพอ. <ul style="list-style-type: none"> กำหนดให้ ทร. และ สกพอ. ประสานกับหน่วยงานสาธารณสุขในพื้นที่ เพื่อวางแผนการดำเนินงานและการป้องกันแก้ไขด้านสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ ในบริเวณที่พักคนงานก่อสร้างของโครงการ แจ้งให้หน่วยงานสาธารณสุขในพื้นที่รับทราบกิจกรรม จำนวนคนงานและระยะเวลา การทำงาน
ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน						
1	- กรณีประชาชนในพื้นที่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมของโครงการ ควรติดต่อทางช่องทางใดที่สามารถรับเรื่องและแก้ไขปัญหาได้อย่างรวดเร็ว - ขอให้ดำเนินการแก้ไขผลกระทบจากการร้องเรียนของชุมชนโดยเร็ว และกำกับให้ผู้รับเหมาเร่งดำเนินการแก้ไข/ซ่อมแซมตามเรื่องร้องเรียนเพื่อให้เกิดความปลอดภัย		✓	✓	สำหรับการก่อสร้างในสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา ปัจจุบันโครงการมีศูนย์ประสานงานการแก้ไขปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อมสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา (https://www.eeco.or.th/th/complaint-utapao) ซึ่งเป็นช่องทางหลักในการรับเรื่องร้องเรียน และเพื่ออำนวยความสะดวกในการให้ข้อมูลกับประชาชนในพื้นที่ นอกจากนี้ สกพอ. อยู่ระหว่างเสนอให้มีการจัดตั้งศูนย์ประสานงานฯ บริเวณพื้นที่กองทัพอากาศ ดิสนนสุขุมวิท ตำบลสำนักท้อน อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง ตั้งอยู่ฝั่งตรงข้ามทางเข้าสนามบินอู่ตะเภา ซึ่งอยู่ระหว่างการประสานงานขออนุญาตใช้พื้นที่กองทัพอากาศและจัดทำโครงการเพื่อขออนุมัติงบประมาณดำเนินการจัดตั้งศูนย์ประสานงานการแก้ไขปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อม	โครงการได้ระดมมาตรการด้านเศรษฐกิจและสังคม เกี่ยวกับการรับเรื่องร้องเรียนตามที่ได้นำเสนอไว้ในรายงาน EHIA ฉบับผ่านความเห็นชอบจาก กก.วล. (มีถ้อยคำ พ.ศ. 2565) ซึ่งได้มีการกำหนดมาตรการไว้ครอบคลุมแล้ว ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> ระยะก่อสร้าง : สามารถแจ้งเรื่องร้องเรียนเกี่ยวกับผลกระทบที่เกิดจากการก่อสร้างโครงการได้ที่ศูนย์รับเรื่องร้องเรียน ณ สำนักงานควบคุมการก่อสร้าง โดยจะรับแจ้งทุกเรื่องที่ประชาชนมีความห่วงกังวลเกี่ยวกับการดำเนินงานของโครงการ โดยเมื่อมีการร้องเรียน โครงการจะมอบหมายเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องทำการตรวจสอบสภาพปัญหาที่เกิดขึ้น พิจารณาเพื่อหาแนวทางแก้ไข และแจ้งให้ประชาชนรับทราบเพื่อแก้ไขร่วมกันต่อไป ระยะดำเนินการ : จะจัดให้มีช่องทางหลักในการรับเรื่องร้องเรียนผ่านทางศูนย์ประสานงานการแก้ไขปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยานอู่ตะเภา เพื่อทำหน้าที่ประเมิน วิเคราะห์ และส่งเรื่องร้องเรียนไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ตรวจสอบและชี้แจงข้อร้องเรียนให้ประชาชนได้รับทราบ และ

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

ตารางที่ 3.7-71 สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ พร้อมคำชี้แจง และการกำหนดมาตรการฯ ด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ

ลำดับ	ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	กิจกรรมการมีส่วนร่วม ของประชาชน			คำชี้แจง	มาตรการฯ ด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ
		การเข้าพบ เบื้องต้น	การประชุมฯ	สัมภาษณ์ เชิงลึก		
	- เสนอให้มีแผนการรับเรื่อง ร้องเรียน และดำเนินการ แก้ไขผลกระทบจากการ ร้องเรียนของชุมชนโดยเร็ว			✓	สนามบินนานาชาติอุตะเกา (UTP Environmental Impact Resolution Coordination Center) ต่อไป เนื่องจาก ปัจจุบันโครงการยังไม่ได้เริ่มดำเนินกิจกรรม การก่อสร้างใดๆ ภายในกรอบพื้นที่โครงการตาม รายงาน EHIA ฉบับผ่านความเห็นชอบจาก กก.วล. (มิถุนายน พ.ศ. 2565) การร้องเรียนต่างๆ ที่เข้ามา จึงยังไม่มีนัยยะ ว่าเป็นปัญหาจากการดำเนินโครงการ ทั้งระยะก่อสร้างและดำเนินงาน โดยเรื่องที่ร้องเรียน เข้ามา เป็นปัญหาเดิมที่เกี่ยวกับเสียง โดย สกพอ. ได้ดำเนินการให้ข้อมูลผ่านทีมที่ปรึกษา "โครงการจ้างที่ ปรึกษาเพื่อทบทวนการสำรวจ จัดทำบัญชีค่าชดเชย และเจรจาค่าชดเชยให้แก่ผู้ได้รับผลกระทบ ในพื้นที่ เสียงโครงการก่อสร้างทางวิ่งและทางขับที่ 2 สนามบินนานาชาติอุตะเกา"	รวบรวมปัญหาอุปสรรคที่เกิดขึ้นจากการดำเนินงานท่าอากาศยานฯ เพื่อ นำมาวางแผนและปรับปรุงการดำเนินงาน
ด้านอื่นๆ						
1	- มีมาตรการในการป้องกัน แก้ไขผลกระทบเสียงดังจาก อากาศยานอย่างไบบ้าง - ปัจจุบันได้รับผลกระทบจาก เสียงดังของอากาศยาน ใน		✓	✓	ในการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ครั้งนี้ ไม่ได้ เปลี่ยนแปลงจำนวนเที่ยวบิน และจำนวนผู้โดยสาร สูงสุด ที่ได้ศึกษาและประเมินผลกระทบ พร้อมทั้ง กำหนดมาตรการไว้แล้ว การดำเนินการให้เป็นไปตาม มาตรการและหลักเกณฑ์การชดเชยที่กำหนดไว้	โครงการได้ระบุมมาตรการด้านเสียงจากอากาศยาน ตามที่ได้นำเสนอไว้ในรายงาน EHIA ฉบับผ่านความเห็นชอบจาก กก.วล. (มิถุนายน พ.ศ. 2565) ซึ่งได้มีการ กำหนดมาตรการไว้ครอบคลุมแล้ว ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> • สกพอ. พิจารณาปฏิบัติตามแนวทาง Doc 9829 AN/451 “Guidance on the Balanced Approach to Aircraft Noise Management” ซึ่งเป็นแนว ปฏิบัติในการจัดการกับมลพิษทางเสียงภายใต้หลักการพื้นฐาน 4 ประการ

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

ตารางที่ 3.7-71 สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ พร้อมคำชี้แจง และการกำหนดมาตรการฯ ด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ

ลำดับ	ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	กิจกรรมการมีส่วนร่วม ของประชาชน			คำชี้แจง	มาตรการฯ ด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ
		การเข้าพบ เบื้องต้น	การประชุมฯ	สัมภาษณ์ เชิงลึก		
	อนาคตถ้ามีเที่ยวบินเพิ่มขึ้น จะมีการดูแลเยียวยาผู้ได้รับ ผลกระทบอย่างไร				รายละเอียดตามที่กำหนดไว้ใน EHIA ฉบับผ่านความเห็นชอบจาก กก.วล. (มีถ้อยคำ พ.ศ. 2565)	<p>สำคัญ ได้แก่ (1) การลดเสียงที่ต้นกำเนิด (Reduction of Noise at Source) (2) การจัดการและการวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดิน (Land-use Planning and Management) (3) ระเบียบปฏิบัติในการลดผลกระทบจากเสียง (Noise Abatement Operational Procedures) และ (4) ข้อจำกัด ในการปฏิบัติการของอากาศยาน (Operating Restrictions on Aircraft)</p> <ul style="list-style-type: none">• สกพอ. ประเมินผลการติดตามผลกระทบด้านเสียงและดำเนินการลดผลกระทบด้านเสียงอย่างต่อเนื่อง• สกพอ. ปรับปรุง/ทบทวนแผนการพัฒนาสนามบินในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการประเมินและลดผลกระทบด้านเสียงอย่างน้อยทุก 2 ปี โดยคณะกรรมการติดตามตรวจสอบผลกระทบ หรือโดยคณะทำงาน ที่คณะกรรมการติดตามตรวจสอบผลกระทบแต่งตั้งและมอบหมาย รวมทั้งให้ผู้มีส่วนได้เสียมีส่วนร่วมด้วย• ควบคุมจำนวนเที่ยวบินให้ไม่เกินจำนวนสูงสุดที่ใช้ในการประเมินที่ระบุในรายงาน EHIA โดยจัดทำสรุปจำนวนเที่ยวบิน และ Aircraft Type ทุกปี• จำกัดอากาศยานเสียงดัง โดยกำหนดให้อากาศยานที่ทำการบินต้องมีระดับเสียงไม่เกินที่กำหนดไว้ใน Chapter 3 ของ Annex 16 ของอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ หรือข้อบังคับของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) เพื่อให้สายการบินต่างๆ ยึดถือปฏิบัติ หากพบอากาศยานใดไม่เป็นไปตามที่กำหนดจะแจ้งเหตุผลความจำเป็นไว้ในรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม พร้อมแจ้งแนวทางการแก้ไข

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

ตารางที่ 3.7-71 สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ พร้อมคำชี้แจง และการกำหนดมาตรการฯ ด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ

ลำดับ	ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	กิจกรรมการมีส่วนร่วม ของประชาชน			คำชี้แจง	มาตรการฯ ด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ
		การเข้าพบ เบื้องต้น	การประชุมฯ	สัมภาษณ์ เชิงลึก		
						<ul style="list-style-type: none"> จัดทำและบันทึกผลการจัดการเรื่องร้องเรียนประจำปีที่ประกอบด้วย สถิติ การร้องเรียน การดำเนินการแก้ไข รวมถึงให้วิเคราะห์และจัดทำแผนการลดผลกระทบ ดำเนินการตามมาตรการการจัดการปัญหามลพิษทางเสียงจากสนามบิน สาธารณะที่ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการ สิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ในการประชุมครั้งที่ 6/2562 เมื่อวันที่ 19 กันยายน พ.ศ. 2562 และ คณะรัฐมนตรีมีมติรับทราบเมื่อวันที่ 28 มกราคม พ.ศ. 2563 ในกรณีมีการเปลี่ยนแปลงวิธีปฏิบัติการบินเข้า – ออกสนามบินนานาชาติ อู่ตะเภาอย่างมีนัยสำคัญให้ สกพอ./หรือผู้ได้รับใบรับรองการดำเนินงาน สนามบิน และบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทยจำกัด (บวท.) ร่วมกัน พิจารณาดำเนินการประเมินผลกระทบด้านเสียงในส่วนที่เกี่ยวข้องจาก สถานการณ์การบินที่เปลี่ยนไปเพื่อประเมินผลกระทบที่จะเกิดขึ้นภายหลัง การเปลี่ยนแปลงวิธีปฏิบัติการบิน สกพอ. จัดให้มีการประชุมร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อวางแผนการ ดำเนินการ และติดตามผลกระทบด้านเสียงของสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา โดยให้มีการจัดประชุมอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง ติดตั้งสถานีตรวจวัดเสียงถาวรให้แล้วเสร็จก่อนเปิดใช้ทางวิ่งที่ 2 มีการตรวจวัดระดับเสียงพื้นฐานบริเวณสถานีตรวจวัดเสียงถาวรก่อนเปิด ดำเนินการในแต่ละสถานี ติดตั้งและมีการซ่อมบำรุงให้สถานีตรวจวัดเสียงถาวร และอุปกรณ์ให้สามารถ ทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพตลอดเวลา

ตารางที่ 3.7-71 สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ พร้อมคำชี้แจง และการกำหนดมาตรการฯ ด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ

ลำดับ	ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	กิจกรรมการมีส่วนร่วม ของประชาชน			คำชี้แจง	มาตรการฯ ด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ
		การเข้าพบ เบื้องต้น	การประชุมฯ	สัมภาษณ์ เชิงลึก		
						<ul style="list-style-type: none">มีระบบตรวจวัดเสียงอากาศยานที่ดำเนินการตรวจวัดระดับเสียงตลอด 24 ชั่วโมง ทุกวันและสามารถวิเคราะห์ข้อมูลร่วมกับข้อมูลการบินจาก Automatic Dependent Surveillance Broadcast (ADS-B) พร้อมแสดงผลตรวจวัดและเส้นทางการบินของอากาศยานแบบออนไลน์ (Real Time Noise Monitoring System) เพื่อให้ประชาชนได้รับทราบ พร้อมทั้งเปิดเผยผลการตรวจวัดต่อสาธารณะ เช่น เว็บไซต์ เป็นต้น และประชาสัมพันธ์ช่องทางในการเข้าถึงให้ประชาชนรับทราบกำหนดให้สายการบินที่ใช้สนามบินนานาชาติอู่ตะเภาปฏิบัติตามวิธีการบินและการขึ้น - ลง ที่ก่อให้เกิดมลพิษทางเสียงต่ำที่สุดหรือตามที่ สกพอ. กำหนด ทั้งนี้ ต้องไม่กระทบต่อปัจจัยด้านความปลอดภัย (Safety) รวมทั้งต้องพิจารณาควบคู่กับปัจจัยด้านอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น ความสามารถรองรับเที่ยวบิน (Capacity) ประสิทธิภาพ ของการบริหารการจราจร (Efficiency) และการเข้าถึง(Accessibility) โดยให้สรุปข้อมูลการบินและเสียงที่ได้จากสถานีตรวจวัดเสียงถาวร ทุก 6 เดือนประชาสัมพันธ์ข้อมูลการดำเนินการของสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา และรับฟังคำร้องและคำแนะนำจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และสาธารณชนทั่วไป ไม่น้อยกว่า 3 ช่องทางสกพอ. จัดทำฐานข้อมูลเที่ยวบินอย่างน้อยให้มีความเชื่อมโยงกับสถานีตรวจวัดเสียงถาวร เพื่อใช้เป็นข้อมูลสนับสนุนการดำเนินงานต่อไปในอนาคตดำเนินการชดเชยผู้ได้รับผลกระทบด้านเสียงจากการพัฒนาโครงการก่อสร้างทางวิ่งและทางขับที่ 2 สนามบินนานาชาติอู่ตะเภา โดยพิจารณาระดับ

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

ตารางที่ 3.7-71 สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ พร้อมคำชี้แจง และการกำหนดมาตรการฯ ด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ

ลำดับ	ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	กิจกรรมการมีส่วนร่วม ของประชาชน			คำชี้แจง	มาตรการฯ ด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ
		การเข้าพบ เบื้องต้น	การประชุมฯ	สัมภาษณ์ เชิงลึก		
						ผลกระทบจากแผนที่เส้นเท้าระดับเสี่ยงที่มีการคาดการณ์ในปี พ.ศ. 2591 และพิจารณาปีปลูกสร้างอาคาร โดยชดเชยสิ่งปลูกสร้างที่ก่อสร้างถึงวันที่ รายงาน EHIA ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ซึ่ง สกพอ.จะต้องมีการเผยแพร่ข้อมูลการก่อสร้างโครงการให้ประชาชน รับทราบล่วงหน้า
2	เสนอให้ผู้รับเหมาจัดซื้อวัสดุ อุปกรณ์ในการก่อสร้างจากร้านค้าในพื้นที่ชุมชน เพื่อเป็นการสนับสนุนให้ชุมชนได้รับประโยชน์จากโครงการร่วมด้วย		✓		เนื่องจากในการพิจารณาจัดซื้อวัสดุอุปกรณ์ในการก่อสร้างอาจจะต้องพิจารณาทั้งในเรื่องของปริมาณและคุณภาพให้สอดคล้องกับการนำมาใช้งานกับโครงการก่อสร้างอาคารขนาดใหญ่ ซึ่งในรายงาน EHIA ฉบับผ่านความเห็นชอบจาก กก.วล. (มิถุนายน พ.ศ. 2565)	โครงการได้ระบุมตรการด้านเศรษฐกิจและสังคม เพื่อส่งเสริมและสนับสนุนกิจการของชุมชน ตามที่ได้นำเสนอไว้ในรายงาน EHIA ฉบับผ่านความเห็นชอบจาก กก.วล. (มิถุนายน พ.ศ. 2565) ซึ่งได้มีการกำหนดมาตรการไว้ครอบคลุมแล้ว ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> กำหนดให้มีการจ้างแรงงานและ /หรือสนับสนุนกิจการด้านการค้า และบริการของผู้ประกอบการในท้องถิ่นเป็นอันดับแรก ในกรณีเป็นแรงงานต่างด้าว ให้ผู้รับเหมาคัดเลือกแรงงานที่ถูกต้องตามกฎหมายเท่านั้น การประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องประสานความร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อสนับสนุนกิจกรรมของชุมชน เช่น การส่งเสริมอาชีพด้านเกษตรกรรมและเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำชายฝั่ง (ธนาคารปู) การพัฒนาชุมชน การส่งเสริมสุขภาพ การศึกษา ศิลปวัฒนธรรม การพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม เป็นต้น