



EEC

เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

เชื่อมโลก ให้ไทยเติบโต

สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

ฉบับร่าง

Draft Version

Subject to changes and approval  
by the Government of Thailand

รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม สำหรับโครงการ กิจการหรือการดำเนินการ  
ที่อาจมีผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติ คุณภาพสิ่งแวดล้อม  
สุขภาพอนามัย คุณภาพชีวิต ของประชาชนในชุมชนอย่างรุนแรง  
รายงานฉบับสมบูรณ์

โครงการก่อสร้างทางวิ่งและทางขับที่ 2 สนามบินนานาชาติอุตะเถา  
อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง

- ชื่อโครงการ : โครงการก่อสร้างทางวิ่งและทางขับที่ 2 สนามบินนานาชาติอุตะเถา อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง
- ที่ตั้งโครงการ : สนามบินนานาชาติอุตะเถา ตำบลพลา อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง
- เจ้าของโครงการ : กองทัพอากาศ (ทร.) และ สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.)
- ที่อยู่เจ้าของโครงการ : กองทัพอากาศ พระราชวังเดิม ถนนวังเดิม แขวงวัดอรุณ เขตบางกอกใหญ่ กรุงเทพมหานคร 10600  
และสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ที่ทำการ 72 อาคาร กสท โทรคมนาคม  
ชั้น 25 ซอยเจริญกรุง 34 (วัดม่วงแค) ถนนเจริญกรุง แขวงบางรัก เขตบางรัก กรุงเทพมหานคร 10500

เสนอโดย



บริษัท อินเด็กซ์ อินเตอร์เนชั่นแนล กรุ๊ป จำกัด



บริษัท ดีเคดี คอนซัลแตนท์ จำกัด



บริษัท อินเตอร์เนชั่นแนล เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแตนท์ จำกัด



บริษัท ไทย ทรานซิท โซลูชั่นส์ จำกัด



บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแตนท์ จำกัด

พฤษภาคม พ.ศ. 2565

# บทที่ 1

## บทนำ

### 1.1 ความเป็นมาและความจำเป็นของโครงการ

#### 1.1.1 ความเป็นมาของสนามบินอุตะเถา

สนามบินนานาชาติอุตะเถา ตั้งอยู่ในพื้นที่ตำบลพลา อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง ห่างจากตัวเมืองระยองไปทางทิศตะวันตกประมาณ 35 กิโลเมตร และห่างจากตัวเมืองพัทยาไปทางทิศใต้ประมาณ 30 กิโลเมตร มีพื้นที่โดยรอบประมาณ 12,689 ไร่ เป็นท่าอากาศยานภายใต้การดูแลของกองทัพเรือไทย การริเริ่มก่อสร้างสนามบินอุตะเถาเกิดขึ้นเมื่อปี พ.ศ. 2504 เมื่อกองทัพเรือต้องการก่อสร้างสนามบินทหารเรือ จึงได้ดำเนินการสำรวจพื้นที่และขออนุมัติก่อสร้างสนามบินแห่งใหม่ของกองทัพเรือ โดยกองบัญชาการทหารสูงสุดได้อนุมัติให้ก่อสร้างสนามบินบริเวณหมู่บ้านอุตะเถา จังหวัดระยอง เป็นทางวิ่งลาดยางความยาว 1,200 เมตร ต่อมาในปี พ.ศ. 2505 เกิดการขยายตัวของลัทธิคอมมิวนิสต์ในเวียดนามใต้และประเทศลาว รัฐบาลสหรัฐอเมริกาเห็นถึงความจำเป็นที่ต้องสร้างสนามบินขนาดใหญ่ในประเทศไทยเพิ่มเติม รัฐบาลไทยและสหรัฐอเมริกาจึงได้มีโครงการร่วมกัน โดยในปี พ.ศ. 2508 คณะรัฐมนตรี (ครม.) ได้ลงมติให้รัฐบาลสหรัฐอเมริกาปรับปรุงสนามบินอุตะเถา เพื่อเป็นหน่วยในการลำเลียงหน่วยรบไปยังจุดยุทธศาสตร์ต่างๆ ภายในประเทศ ต่อมา [REDACTED] ผู้บัญชาการทหารสูงสุดในเวลานั้น มีคำสั่งให้กองทัพเรือใช้สนามบินแห่งนี้สำหรับงานของราชการและมีหน้าที่ดูแลรักษาสนามบินโดยให้ใช้ชื่อว่า "สนามบินอุตะเถา"

ในปี พ.ศ. 2519 จากที่กองทัพสหรัฐอเมริกาได้ถอนกำลังทหารออกจากประเทศไทยซึ่งรวมถึงการถอนกำลังทหารจากสนามบินอุตะเถาด้วย เพื่อเป็นการส่งเสริมการพัฒนาประเทศ ครม. จึงมีมติให้สนามบินอุตะเถาเป็นสนามบินพาณิชย์ระหว่างประเทศ และเป็นสนามบินสำรองของท่าอากาศยานดอนเมือง เป็นผลให้มีประกาศกฎกระทรวง ฉบับที่ 68 (พ.ศ. 2519) ออกตามความในพระราชบัญญัติศุลกากร พุทธศักราช 2469 กำหนดให้สนามบินอุตะเถา จังหวัดระยอง เป็นสนามบินศุลกากร โดยระบุเหตุผลท้ายประกาศว่าเนื่องด้วยทางราชการเห็นสมควรกำหนดให้สนามบินอุตะเถา จังหวัดระยอง เป็นสนามบินพาณิชย์เพื่อให้อากาศยานระหว่างประเทศขึ้น-ลง และมีการนำของเข้า-ส่งออกทางสนามบินอุตะเถาได้ จึงได้กำหนดให้สนามบินอุตะเถาเป็นสนามบินศุลกากร โดยได้ประกาศลงในราชกิจจานุเบกษา ฉบับพิเศษ เล่มที่ 93 ตอนที่ 90 วันที่ 9 กรกฎาคม พ.ศ. 2519

ต่อมา ครม. ได้มีมติเมื่อวันที่ 21 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2532 อนุมัติให้กองทัพเรือเป็นผู้บริหารสนามบินอุตะเถาร่วมกับกรมการบินพาณิชย์ โดยแบ่งหน้าที่ให้กองทัพเรือเป็นผู้ดำเนินการด้านการเงินและบัญชี งานดูแลอาคารและพัสดุ งานรักษาความปลอดภัย งานสื่อสารการบิน และควบคุมจราจรทางอากาศ และงานเครื่องช่วยการเดินอากาศ และให้กรมการบินพาณิชย์ เป็นผู้ดำเนินการด้านงานพิธีการบิน งานพัฒนาสนามบิน และงานที่ปรึกษาและคำแนะนำ ตามที่กระทรวงกลาโหมเสนอ

กระทรวงกลาโหมได้ออกคำสั่งกระทรวงกลาโหม (เฉพาะ) ที่ 30/33 เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการบริหารสนามบินอุตะเถา และเมื่อวันที่ 31 ตุลาคม พ.ศ. 2539 กองทัพเรือได้อนุมัติให้จัดตั้งอัตรากองการทำอากาศยาน

อู่ตะเภา (เพื่อพลาง) เพื่อเตรียมการด้านกำลังพลในระหว่างการขออนุมัติจัดตั้งสนามบินอู่ตะเภาเป็นองค์กรรัฐวิสาหกิจ แต่เนื่องด้วยการจัดตั้งสนามบินอู่ตะเภาเป็นองค์กรรัฐวิสาหกิจต้องใช้เวลาานาน กองทัพอากาศจึงอนุมัติให้ปรับโครงสร้างจากกองการท่าอากาศยานอู่ตะเภาเป็น “การทำอากาศยานอู่ตะเภา” เพื่อบริหารสนามบินอู่ตะเภา โดยมีการจัดเก็บรายได้และใช้จ่ายในลักษณะเงินนอกงบประมาณประเภทเงินฝาก จากนั้นเป็นต้นมา สนามบินอู่ตะเภาจึงเป็นที่รู้จักในนามหนึ่งในสนามบินประจำภูมิภาคของภาคตะวันออกของประเทศไทย

ภายหลังเกิดเหตุการณ์ความไม่สงบทางการเมืองเมื่อปี พ.ศ. 2548 ที่มีการปิดสนามบินสุวรรณภูมิ และเหตุการณ์น้ำท่วมใหญ่เมื่อปี พ.ศ. 2554 รัฐบาลได้เล็งเห็นถึงความจำเป็นที่จะต้องมียุทธศาสตร์แห่งชาติแห่งที่สามของกรุงเทพมหานคร ต่อจากสนามบินดอนเมือง และสนามบินสุวรรณภูมิ เพื่อรองรับสถานการณ์ฉุกเฉินด้านการคมนาคมทางอากาศของประเทศ ดังนั้น รัฐบาลนำโดยหัวหน้ารักษาความสงบเรียบร้อยแห่งชาติได้มีข้อสั่งการของหัวหน้ารักษาความสงบแห่งชาติ ในการประชุมวันที่ 29 กรกฎาคม พ.ศ. 2557 ให้กระทรวงคมนาคมประสานกับกระทรวงกลาโหม (กองทัพอากาศ) ร่วมกันพิจารณาแนวทางการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาให้เป็นการทำอากาศยานเชิงพาณิชย์หลักแห่งที่สามของกรุงเทพมหานคร โดยในวันที่ 12 กันยายน พ.ศ. 2557 รัฐบาลได้แถลงนโยบายต่อสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและคมนาคม ด้านคมนาคมทางอากาศ โดยให้มีการส่งเสริมการใช้ประโยชน์ทำอากาศยานในภูมิภาค เพื่อรองรับปริมาณจราจรทางอากาศได้อย่างมีประสิทธิภาพ ตลอดจนสนับสนุนให้เกิดการพัฒนานิคมอุตสาหกรรมการบิน การซ่อมบำรุงอากาศยาน และการพัฒนาขีดความสามารถในการให้บริการขนส่งทางอากาศให้มีคุณภาพได้มาตรฐานในระดับสากล รวมทั้งการใช้ทำอากาศยานในภูมิภาค อาทิ ทำอากาศยานอู่ตะเภาเป็นทำอากาศยานเพื่อเสริมทำอากาศยานสุวรรณภูมิและทำอากาศยานดอนเมือง

เพื่อให้เป็นไปตามนโยบายที่ได้มีการแถลงต่อสภานิติบัญญัติแห่งชาติข้างต้น กระทรวงคมนาคมและกองทัพอากาศจึงได้ประชุมร่วมกันและมีมติเห็นชอบในการพัฒนาทำอากาศยานอู่ตะเภาให้เป็นการทำอากาศยานนานาชาติแห่งที่สาม ภายใต้การบริหารงานของกองทัพอากาศ โดยตอบสนองภารกิจ 2 ด้าน คือ ด้านความมั่นคงและด้านการพาณิชย์อย่างสมดุล เพื่อเกิดประโยชน์สูงสุด ภายใต้แนวคิด “One Airport Two Missions” และได้มีการลงนามระหว่างกระทรวงคมนาคมโดยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม และกองทัพอากาศโดยผู้บัญชาการทหารเรือ ในบันทึกข้อตกลงความร่วมมือ (Memorandum of Cooperation : MOC) เรื่อง การพัฒนาทำอากาศยานอู่ตะเภาให้เป็นการทำอากาศยานเชิงพาณิชย์หลักแห่งที่สามของกรุงเทพมหานคร มีวัตถุประสงค์เพื่อประสานความร่วมมือ (Synergy) ในการพัฒนาพื้นที่ การวางแผนธุรกิจ (Business Plan) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อเพิ่มศักยภาพให้ทำอากาศยานอู่ตะเภาเป็นการทำอากาศยานเชิงพาณิชย์แห่งที่สามของกรุงเทพมหานคร ภายใต้การบริหารของกองทัพอากาศ โดยมีเป้าหมายการดำเนินงานแบ่งออกเป็น 3 ระยะ คือ

**ระยะที่ 1** (พ.ศ. 2558 - พ.ศ. 2560) : เพิ่มศักยภาพทำอากาศยานอู่ตะเภาให้สามารถรองรับผู้โดยสารจำนวน 3 ล้านคน/ปี โดยใช้อาคารผู้โดยสารที่มีอยู่เดิม (อาคารผู้โดยสารหลังที่ 1) และอาคารผู้โดยสารหลังใหม่ซึ่งขณะนั้นคือ อาคารผู้โดยสารหลังที่ 2 ที่ได้ก่อสร้างเสร็จเรียบร้อยแล้ว โดยให้กองทัพอากาศเป็นผู้บริหารงานทำอากาศยานอู่ตะเภาเหมือนเดิม

**ระยะที่ 2** (พ.ศ. 2561 - พ.ศ. 2563) : เป็นระยะเตรียมความพร้อมเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่อยู่ภายในความดูแลของกองทัพอากาศ เพื่อรองรับผู้โดยสารซึ่งคาดการณ์ประมาณ 3 ล้านคน/ปี โดยใช้ประโยชน์จากอาคาร

ผู้โดยสารหลังที่ 2 รวมถึงการเตรียมการศึกษาในการบริหารจัดการพื้นที่การให้บริการเชิงพาณิชย์และความมั่นคง ภายใต้อาณาเขตของกองทัพอากาศ

**ระยะที่ 3 (พ.ศ. 2563 เป็นต้นไป) :** ระยะนี้เป็นการศึกษาการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานพื้นที่ Landside และ Airside และสิ่งอำนวยความสะดวกในการพัฒนาขีดความสามารถของท่าอากาศยานอุตะเถา ให้รองรับ การเติบโตของกิจการการบินในอนาคต

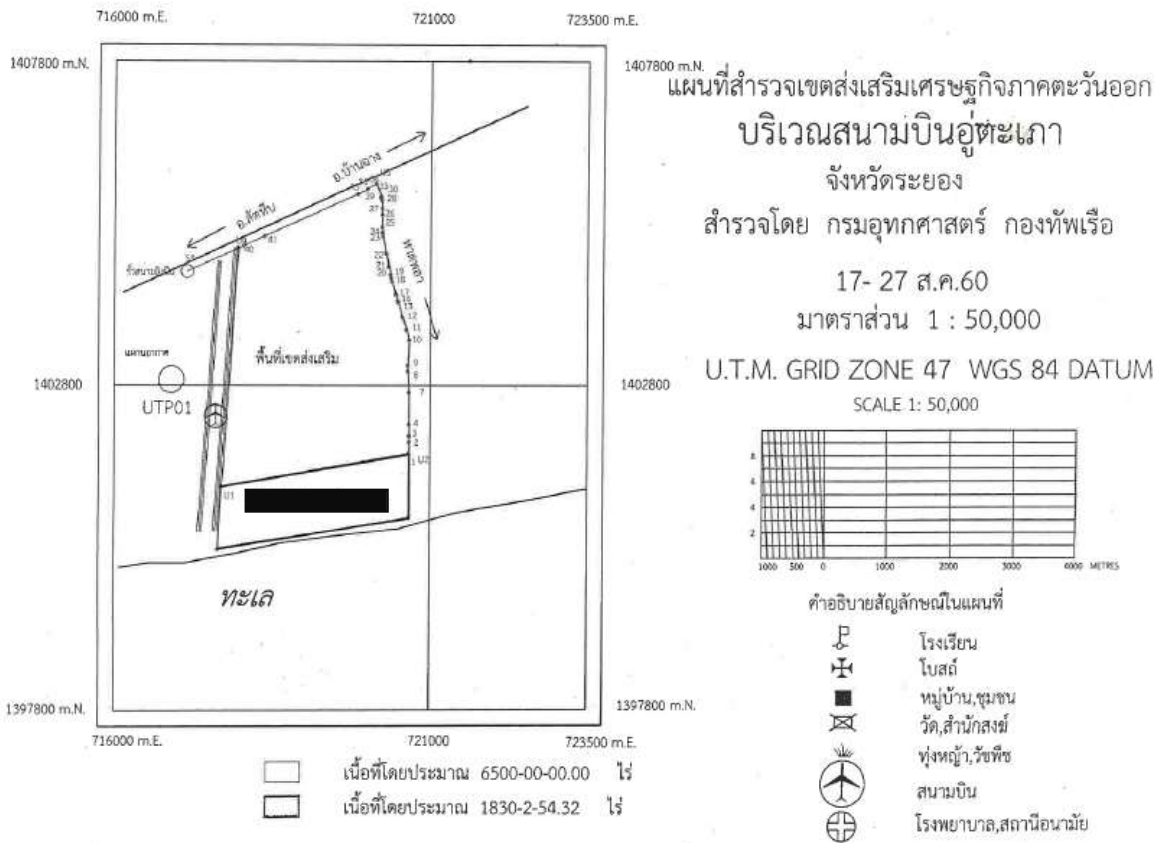
### 1.1.2 การพัฒนาสนามบินอุตะเถาและความสอดคล้องกับแผน/ยุทธศาสตร์ของประเทศ

ภายหลังจากรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2560 กำหนดให้มี "ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี" เป็นยุทธศาสตร์เพื่อการพัฒนาประเทศในระยะยาว มีวัตถุประสงค์เพื่อยกระดับคุณภาพของประเทศในทุกภาคส่วน และพัฒนาประเทศไทยให้ก้าวไปสู่การเป็นประเทศที่ประชากรมีรายได้สูง โดยเฉพาะด้านการสร้างความสามารถ ในการแข่งขัน รัฐบาลจึงได้กำหนดนโยบาย Thailand 4.0 เพื่อช่วยยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขัน ของภาคการผลิตและบริการบนฐานของเทคโนโลยีสมัยใหม่และนวัตกรรม โดยเน้นการพัฒนาใน 12 อุตสาหกรรม เป้าหมาย โดยมีอุตสาหกรรมขนส่งและการบินเป็นอุตสาหกรรมเป้าหมายพัฒนาตามยุทธศาสตร์ของประเทศข้างต้น ในลำดับที่ 8 ดังนั้น จะพบว่าจากความเป็นมาและแนวคิดการพัฒนาสนามบินอุตะเถาให้เป็นสนามบินเชิงพาณิชย์หลัก แห่งที่ 3 ของกรุงเทพมหานครตามที่ได้กล่าวมาข้างต้นนั้น ได้สอดคล้องและเชื่อมโยงกันได้ดีกับยุทธศาสตร์ของประเทศ อย่างมั่นคง

เพื่อผลักดันการดำเนินการตามนโยบาย Thailand 4.0 รัฐบาลได้ใช้ยุทธศาสตร์ส่งเสริมและพัฒนา เชิงพื้นที่ โดยพื้นที่ภาคตะวันออกซึ่งเป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพทางเศรษฐกิจสูง ถูกกำหนดให้เป็นพื้นที่นำร่องให้มีการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง อันจะนำไปสู่การพัฒนาประเทศอย่างมั่นคง มั่งคั่ง และยั่งยืน ภายใต้อาณาเขต ระเบียบเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC) ซึ่งปัจจุบันคือ “เขตพัฒนาพิเศษ ภาคตะวันออก” มีพื้นที่ครอบคลุมจังหวัดฉะเชิงเทรา จังหวัดชลบุรี และจังหวัดระยอง ดูแลรับผิดชอบโดยสำนักงาน เพื่อการพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ปัจจุบัน คือ สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษ ภาคตะวันออก (สกพอ.) ภายใต้อาณาเขตของคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ปัจจุบันคือ คณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (กพอ.) อันมีนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน และโดยที่ สนามบินอุตะเถาตั้งอยู่ในพื้นที่ EEC รัฐบาลจึงได้เร่งผลักดันให้มีการพัฒนาสนามบินอุตะเถาให้สามารถเป็นสนามบิน เชิงพาณิชย์หลักแห่งที่ 3 ของกรุงเทพมหานคร และให้เพิ่มศักยภาพของสนามบินให้สามารถรองรับการเป็นศูนย์กลาง การขนส่งทางอากาศของภูมิภาค (Aviation Hub) ดังนั้น เมื่อวันที่ 5 เมษายน พ.ศ. 2560 คณะกรรมการนโยบาย ระเบียบเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ในคราวประชุมครั้งที่ 1/2560 ได้มีมติเห็นชอบให้ประกาศพื้นที่ประมาณ 6,500 ไร่ บริเวณสนามบินนานาชาติอุตะเถาเป็นเขตส่งเสริมระเบียบเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก : เมืองการบิน ภาคตะวันออก โดยกองทัพอากาศได้เห็นชอบแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินฝั่งตะวันออกของทางวิ่ง (ทางวิ่งปัจจุบัน) เนื้อที่ประมาณ 6,500 ไร่ เพื่อสนับสนุนการพัฒนา EEC ตามนโยบายของรัฐบาล และเนื้อที่ประมาณ 1,830 ไร่

แสดงดังรูปที่ 1.1-1

รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม สำหรับโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการที่อาจมีผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติ  
 คุณภาพสิ่งแวดล้อม สุขภาพ อนามัย คุณภาพชีวิต ของประชาชนในชุมชนอย่างรุนแรง  
 โครงการก่อสร้างทางวิ่งและทางขับที่ 2 สนามบินนานาชาติอู่ตะเภา อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง



ที่มา : กรมอุทกศาสตร์ กองทัพเรือ, สิงหาคม พ.ศ. 2560

**รูปที่ 1.1-1 แผนที่สำรวจเขตส่งเสริมเศรษฐกิจภาคตะวันออก บริเวณสนามบินอู่ตะเภา จังหวัดระยอง**

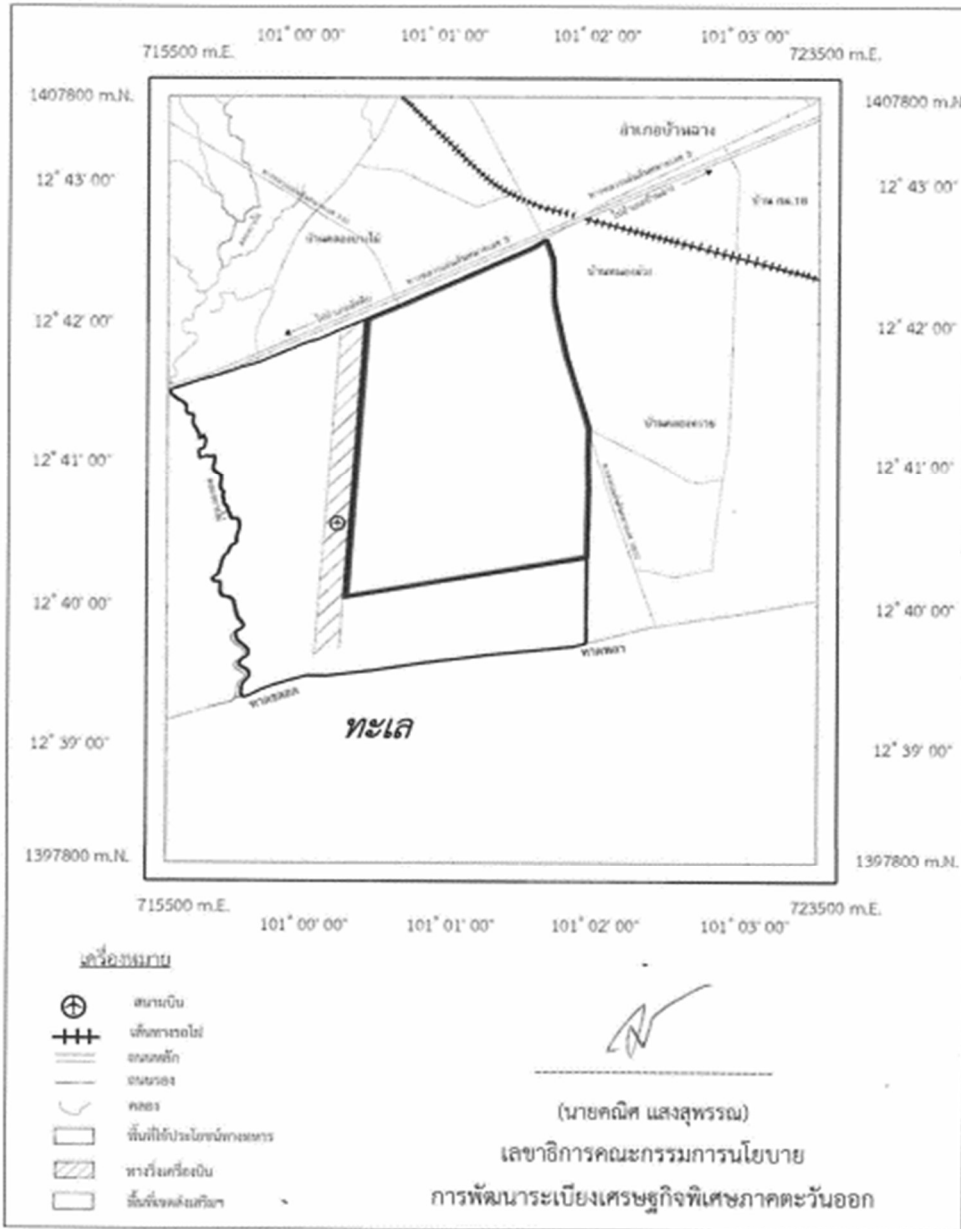
จากแผนที่ข้างต้นและโดยที่ได้รับความเห็นชอบจากกองทัพเรือที่ให้นำพื้นที่ประมาณ 6,500 ไร่ มาพัฒนา  
 คณะกรรมการนโยบายฯ จึงได้ออกประกาศคณะกรรมการนโยบายฯ เรื่อง กำหนดเขตส่งเสริม : เมืองการบิน  
 ภาคตะวันออก กำหนดให้พื้นที่ประมาณ 6,500 ไร่ บริเวณสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา จังหวัดระยอง เพื่อรองรับ  
 อุตสาหกรรมการบินและโลจิสติกส์ โดยประกาศลงในราชกิจจานุเบกษาเล่มที่ 135 ตอนพิเศษ 41 ง วันที่ 23  
 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2561 แผนที่เขตส่งเสริมฯ แสดงดังรูปที่ 1.1-2

แผนที่ท้ายประกาศคณะกรรมการนโยบายการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก

เรื่อง กำหนดเขตส่งเสริม : เมืองการบินภาคตะวันออก

เนื้อที่ประมาณ 6,500 ไร่

มาตราส่วน 1 : 50,000



ที่มา : ประกาศคณะกรรมการนโยบายการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก เรื่อง กำหนดเขตส่งเสริม : เมืองการบินภาคตะวันออก  
ประกาศในราชกิจจานุเบกษาเล่มที่ 135 ตอนพิเศษ 41 ง วันที่ 23 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2561

รูปที่ 1.1-2 แผนที่ท้ายประกาศคณะกรรมการนโยบายการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก  
เรื่อง กำหนดเขตส่งเสริม : เมืองการบินภาคตะวันออก

เมื่อวันที่ 6 กรกฎาคม พ.ศ. 2560 คณะกรรมการนโยบายฯ ในคราวประชุมครั้งที่ 2/2560 ได้มีมติเห็นชอบโครงการโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญเป็น EEC Project List จำนวน 4 โครงการ ได้แก่ 1) โครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาและเมืองการบินภาคตะวันออก 2) โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน 3) โครงการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ 3 และ 4) โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 เพื่อดำเนินการตามประกาศคณะกรรมการนโยบายฯ เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไข และกระบวนการในการร่วมลงทุนกับเอกชนหรือให้เอกชนเป็นผู้ลงทุน พ.ศ. 2561 และที่แก้ไขเพิ่มเติม และตามมาตรา 12 ของพระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2561 (พ.ร.บ. EEC) บัญญัติให้มติของคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก มีผลผูกพันกระทรวงและหน่วยงานทุกหน่วยที่เป็นกรรมการอยู่ด้วย ทำให้เป้าหมายของการพัฒนาสนามบินนานาชาติอู่ตะเภาตามเจตนารมณ์เริ่มโดยกระทรวงกลาโหม (กองทัพเรือ) และกระทรวงคมนาคม เรื่องการพัฒนาท่าอากาศยานอู่ตะเภาให้เป็นที่ท่าอากาศยานเชิงพาณิชย์หลักแห่งที่ 3 ของกรุงเทพมหานคร ได้รับการสานต่อโดย EEC และส่งเสริมให้มีการพัฒนาสนามบินนานาชาติอู่ตะเภาให้มีศักยภาพในการเป็นศูนย์กลางด้านการขนส่งทางอากาศของภูมิภาค

นับตั้งแต่นั้นมา การพัฒนาสนามบินนานาชาติอู่ตะเภาได้รับการผลักดันให้สอดคล้องและเป็นไปตามนโยบายของคณะกรรมการนโยบายฯ ภายใต้ชื่อ “โครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาและเมืองการบินภาคตะวันออก” โดยเป็นการร่วมลงทุนกับเอกชนหรือให้เอกชนเป็นผู้ลงทุนตาม พ.ร.บ. EEC โดยสามารถแบ่งรายละเอียดขอบเขตการพัฒนาตามโครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาและเมืองการบินภาคตะวันออกได้เป็นการพัฒนา 2 ส่วน คือ

**ส่วนที่ 1 :** เป็นงานหลักของโครงการได้แก่ การพัฒนาสนามบินนานาชาติอู่ตะเภาให้เป็นสนามบินเชิงพาณิชย์หลักแห่งที่ 3 ของกรุงเทพมหานคร โดยมีการขยายสนามบินนานาชาติอู่ตะเภาปัจจุบันให้สามารถรองรับผู้โดยสารได้ไม่น้อยกว่า 60 ล้านคน/ปี ประกอบด้วยการก่อสร้างทางวิ่งที่ 2 และการก่อสร้างอาคารผู้โดยสารหลังใหม่ (หลังที่ 3)

**ส่วนที่ 2 :** การพัฒนาพื้นที่ทางธุรกิจเพื่อการเป็นเมืองการบิน (Airport City) เป็นการพัฒนาทางธุรกิจและทางพาณิชย์เพื่อรองรับอุตสาหกรรมการบินและโลจิสติกส์และธุรกิจเกี่ยวเนื่อง อันจะช่วยส่งเสริมและต่อยอดประโยชน์ที่จะเกิดจากการพัฒนาขยายสนามบิน

ผลการดำเนินงานเกี่ยวกับโครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาและเมืองการบินภาคตะวันออก สรุปได้ดังนี้

- วันที่ 12 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2561 : คณะกรรมการนโยบายฯ มีคำสั่งที่ 1/2561 แต่งตั้งคณะกรรมการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนโครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาและเมืองการบินภาคตะวันออก โดยมีผู้บัญชาการทหารเรือเป็นประธาน มีอำนาจหน้าที่หลักในการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุน
- วันที่ 4 ตุลาคม พ.ศ. 2561 : คณะกรรมการนโยบายฯ ในการประชุมครั้งที่ 4/2561 มีมติเห็นชอบหลักการของโครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาและเมืองการบินภาคตะวันออกในการให้เอกชนร่วมลงทุน และเห็นชอบให้กองทัพเรือและ สกพอ. ร่วมกันเป็นหน่วยงานหลักรับผิดชอบในการดำเนินโครงการ
- วันที่ 30 ตุลาคม พ.ศ. 2561 : ครม. มีมติอนุมัติในหลักการโครงการตามมติของคณะกรรมการนโยบายฯ และให้กระทรวงกลาโหม กระทรวงการคลัง กระทรวงคมนาคม กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและ

และสิ่งแวดล้อม สำนักงบประมาณ กองทัพอากาศ สกพอ. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเร่งดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องให้เป็นไปตามกรอบระยะเวลาที่กำหนดไว้

- วันที่ 13 เมษายน พ.ศ. 2563 : คณะกรรมการคัดเลือกฯ ได้ดำเนินการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนตามประกาศคณะกรรมการนโยบายฯ เป็นไปตามอำนาจหน้าที่ครบถ้วนตามที่ได้รับมอบหมายเสร็จเรียบร้อยแล้ว เอกชนที่ได้รับการคัดเลือกคือ กลุ่มกิจการร่วมค้าบีบีเอส (BBS Joint Venture) ประกอบด้วยสมาชิกคือ บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) บริษัท บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ จำกัด (มหาชน) และบริษัท ซิโน-ไทย เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) โดยคณะกรรมการคัดเลือกฯ ได้เห็นชอบร่างสัญญา โดยร่างสัญญาได้ระบุว่า สกพอ. จะเป็นคู่สัญญาฝ่ายรัฐ
- วันที่ 21 พฤษภาคม พ.ศ. 2563 : คณะกรรมการนโยบายฯ มีมติเห็นชอบผลการคัดเลือกเอกชนผลการเจรจา และเห็นชอบร่างสัญญาร่วมลงทุนที่ผ่านการตรวจพิจารณาจากสำนักงานอัยการสูงสุด และเห็นชอบให้ สกพอ. ลงนามในสัญญาร่วมลงทุนกับเอกชนที่ได้รับคัดเลือก
- วันที่ 2 มิถุนายน พ.ศ. 2563 : ครม. มีมติเห็นชอบผลการประชุมของคณะกรรมการนโยบายฯ และมอบหมายให้ สกพอ. ลงนามในสัญญาร่วมลงทุนกับนิติบุคคลเฉพาะกิจที่จัดตั้งขึ้นโดยเอกชนที่ได้รับการคัดเลือก รวมถึงอนุมัติให้กองทัพเรือดำเนินกระบวนการคัดเลือกเพื่อดำเนินโครงการก่อสร้างทางวิ่งที่ 2 และทางขับไปพลางก่อน ระหว่างรอผลการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ตามบทบัญญัติของมาตรา 49 ววรรคสี่ แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 และที่แก้ไขเพิ่มเติม และให้ สกพอ. และกองทัพเรือรับความเห็นของกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และสำนักงบประมาณไปพิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไปด้วย
- วันที่ 19 มิถุนายน พ.ศ. 2563 : สกพอ. ได้ลงนามสัญญาร่วมลงทุนโครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา และเมืองการบินภาคตะวันออก กับบริษัท อู่ตะเภา อินเตอร์เนชั่นแนล เอวิเอชัน จำกัด ซึ่งเป็นนิติบุคคลเฉพาะกิจที่จัดตั้งขึ้น โดยกลุ่มกิจการร่วมค้าบีบีเอส

การพัฒนาสนามบินนานาชาติอู่ตะเภาเป็นโครงการภายใต้แผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานภายในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก โดยสนามบินนานาชาติอู่ตะเภาจะดำเนินงานในรูปแบบการร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐกับภาคเอกชน (Public Private Partnership: PPP) การวางแผนสำหรับองค์ประกอบต่างๆ ที่จำเป็นในการพัฒนาพื้นที่ภายในขอบเขตของสนามบินต้องพิจารณาให้เป็นไปอย่างสมบูรณ์ ดังนั้น จึงต้องมีการศึกษาการวางแผนแม่บทสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา ให้มีเป้าหมายสอดคล้องกับนโยบายและยุทธศาสตร์ที่สำคัญ เช่น ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560 - 2564) ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทยระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560 - 2579) จัดทำโดย กระทรวงคมนาคม นโยบายการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC) เป็นต้น โดยได้คาดการณ์ปริมาณจราจรทางอากาศ วิเคราะห์ความต้องการสิ่งอำนวยความสะดวกของสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา และปรับระยะการพัฒนาให้สอดคล้องกับปริมาณการจราจรทางอากาศที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต ดังนี้



### 1.1.2.1 ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี

คณะกรรมการจัดทำยุทธศาสตร์ชาติได้จัดทำยุทธศาสตร์ชาติ ระยะ 20 ปี (พ.ศ.2561 - 2580) เพื่อให้หน่วยงานใช้เป็นกรอบในการจัดทำยุทธศาสตร์ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับภารกิจของหน่วยงาน โดยมีวิสัยทัศน์คือ “ประเทศไทยมีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน เป็นประเทศพัฒนาแล้วด้วยการพัฒนาตามหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง” หรือเป็นคติพจน์ประจำชาติว่า “มั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน” ซึ่งยุทธศาสตร์ชาติที่ใช้เป็นกรอบแนวทางการพัฒนาในระยะ 20 ปีประกอบด้วย 6 ยุทธศาสตร์ ได้แก่

- 1) ยุทธศาสตร์ชาติด้านความมั่นคง
- 2) ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน
- 3) ยุทธศาสตร์ชาติด้านการพัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพทรัพยากรมนุษย์
- 4) ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างโอกาสและความเสมอภาคทางสังคม
- 5) ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม
- 6) ยุทธศาสตร์ชาติด้านการปรับสมดุลและพัฒนาระบบการบริหารจัดการภาครัฐ

ซึ่งยุทธศาสตร์ที่ 2 “ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน” ที่มุ่งเน้นในประเด็นด้านการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและด้านการขนส่งนั้น มีความเกี่ยวข้องโดยตรงกับกระทรวงคมนาคม และสอดคล้องกับการจัดทำแผนแม่บทการจัดตั้งสนามบินพาณิชย์ภายใต้กรอบยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี กล่าวคือ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งและบริการ เป็นพื้นฐานสำคัญที่จะช่วยเสริมสร้างความมั่นคงของประเทศ โดยการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งและระบบโลจิสติกส์ที่ครอบคลุมเชื่อมโยงและมีประสิทธิภาพให้ความสำคัญด้านการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานในด้านขนส่ง การพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษและเมือง พัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนและพัฒนาระบบเมืองศูนย์กลางความเจริญตลอดจนการเชื่อมโยงภูมิภาคและเศรษฐกิจโลก และสร้างโอกาสให้ประชาชนทุกคนสามารถเข้าถึงบริการระบบคมนาคมขนส่งได้อย่างสะดวก ทัวถึงและปลอดภัยทำให้เกิดความเสมอภาคและเท่าเทียมกันทางสังคม นอกจากนี้ การปฏิบัติงานบริหารจัดการและการให้บริการ รวมทั้งการพัฒนาบุคลากรของหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมต้องดำเนินการให้มีประสิทธิภาพและมีความโปร่งใส

### 1.1.2.2 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560 - 2564)

วิสัยทัศน์ของการพัฒนาตามแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12 ให้ความสำคัญกับการกำหนดทิศทางการพัฒนาที่มุ่งสู่การเปลี่ยนผ่านประเทศไทยจากประเทศที่มีรายได้ปานกลางไปสู่ประเทศที่มีรายได้สูง มีความมั่นคง และยั่งยืน สังคมอยู่ร่วมกันอย่างมีความสุข และนำไปสู่การบรรลุวิสัยทัศน์ระยะยาว “มั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน” ของประเทศโดยกำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศไว้ 10 ด้าน และยุทธศาสตร์ที่ 7 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ได้กำหนดเป้าหมายการเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับปริมาณผู้โดยสารของท่าอากาศยานในกรุงเทพมหานครเป็น 120 ล้านคนและท่าอากาศยานในภูมิภาคเป็น 55 ล้านคนต่อปี

ทั้งนี้ แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12 ยังได้กำหนดแนวทางการพัฒนาระบบขนส่งทางอากาศ ดังนี้

1) เร่งพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานดอนเมืองตามแผนแม่บทให้แล้วเสร็จภายในช่วงระยะเวลาของแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12 ศึกษาทางเลือกและความเหมาะสมของการขยายขีดความสามารถของท่าอากาศยานเพื่อเตรียมความพร้อมภายหลังจากที่ปริมาณความต้องการเดินทางและการขนส่งสินค้าเต็มขีดความสามารถของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานดอนเมือง จัดทำแผนการใช้ประโยชน์และแผนการบำรุงรักษาท่าอากาศยานในภูมิภาคเพื่อให้เกิดความคุ้มค่าในการลงทุนของภาครัฐ ศึกษาความเป็นไปได้ในการใช้ประโยชน์ท่าอากาศยานที่มีศักยภาพแห่งอื่น อาทิ สนามบินนานาชาติอุตะเถา สำหรับการพัฒนาอุตสาหกรรมการบิน

2) ปรับปรุงระบบการบริหารจัดการท่าอากาศยานเพื่อรักษาคุณภาพความปลอดภัย ความเชี่ยวชาญของบุคลากร ความพร้อมของอุปกรณ์การอำนวยความสะดวกต่อผู้โดยสารและสินค้า และการเผชิญเหตุฉุกเฉินให้ได้ตามมาตรฐานสากลและสอดคล้องกับข้อตกลงความร่วมมือระหว่างประเทศ อาทิ องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) องค์การความร่วมมือด้านการบินในกลุ่มสหภาพยุโรป (European Aviation Safety Agency : EASA) สำนักงานบริหารการบินแห่งชาติสหรัฐอเมริกา (Federal Aviation Administration : FAA) และสำนักงานการบินพลเรือนญี่ปุ่น (Japan Civil Aviation Bureau : JCAB)

3) พัฒนาโครงสร้างและการจัดการทั้วอากาศ (Airspace Organization and Management) ให้มีความสามารถเพียงพอในการรองรับการเติบโตของปริมาณการจราจรทางอากาศทั้งในปัจจุบันและอนาคตเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ ลดความล่าช้า และทำให้เกิดความคล่องตัวของเที่ยวบิน รวมทั้งให้อยู่ในระดับที่แข่งขันได้ ทั้งนี้การพัฒนาดังกล่าวต้องสอดคล้องกับนโยบาย มาตรฐาน และแผนการพัฒนาทางการบินของประชาคมโลกภายใต้การกำกับขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization : ICAO) โดยบูรณาการ การดำเนินงานอย่างใกล้ชิดระหว่างกระทรวงคมนาคม กระทรวงกลาโหม รวมทั้งส่วนราชการและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องนอกจากนี้ยังได้กำหนดแผนงานและโครงการสำคัญในการพัฒนาระบบขนส่งทางอากาศ ได้แก่ แผนพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ แผนพัฒนาท่าอากาศยานดอนเมือง แผนพัฒนาท่าอากาศยานแม่สอด แผนพัฒนาท่าอากาศยานเบตง และแผนพัฒนาสนามบินนานาชาติอุตะเถา

### 1.1.2.3 ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทยระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560 - 2579) จัดทำโดยกระทรวงคมนาคม

ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทยระยะ 20 ปี ได้กำหนดแผนงานการพัฒนาขนส่งทางอากาศ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการขนส่งทางอากาศโดยการพัฒนาและปรับปรุงท่าอากาศยาน การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินทางอากาศ และเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับของระบบการบินของประเทศ การพัฒนาสายการบินและธุรกิจการบิน การกำกับดูแล บริหารจัดการความปลอดภัยและความมั่นคงด้านการขนส่งทางอากาศ โดยการพัฒนาในระยะสั้น (พ.ศ. 2560 - 2564) เป็นไปเพื่อดำเนินการแก้ไขปัญหาในระยะเร่งด่วน (Critical Transport Issues) ซึ่งเร่งดำเนินการในช่วงปี พ.ศ. 2560 - 2561 เพื่อปรับโครงสร้างรัฐวิสาหกิจด้านคมนาคมทางอากาศ และแก้ไขกฎระเบียบด้านการบินให้เป็นมาตรฐานสากล ส่วนการพัฒนาในระยะกลาง (พ.ศ. 2565-2569) มุ่งเน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมขนส่งต่างๆ ให้มีความครอบคลุมทั้งเมืองหลักในภูมิภาคและประเทศเพื่อนบ้าน มีความเชื่อมโยง และเพียงพอ รวมทั้งการปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบที่เกี่ยวข้องให้ทันสมัยสอดคล้องกับการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานและการบริการขนส่งให้เป็น

ไปตามมาตรฐานสากลตลอดจนส่งเสริมอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง สอดคล้องตามยุทธศาสตร์และแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2568 และการพัฒนาในระยะยาว (พ.ศ. 2570-2579) มุ่งเน้นการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานที่ได้รับการพัฒนาอย่างครอบคลุม ทัวถึง และเพียงพอ การยกระดับการให้บริการขนส่งที่สะดวกสบาย ทันสมัยได้มาตรฐานสากล ได้รับการบำรุงรักษาให้อยู่ในสภาพที่สมบูรณ์อยู่เสมอ มีความปลอดภัย สอดคล้องตามยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทยระยะ 20 ปี

#### 1.1.2.4 นโยบายการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC)

ตามแผนงานพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (พ.ศ. 2560 - 2564) (อ้างถึง รายงานหลัก แผนงานพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (พ.ศ. 2560 - 2564) สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (พฤศจิกายน พ.ศ. 2559) จัดทำขึ้นเพื่อต่อยอดการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออกในพื้นที่เป้าหมายจังหวัดชลบุรี ระยอง และฉะเชิงเทรา เพื่อยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศให้เป็นเขตเศรษฐกิจชั้นนำของเอเชีย พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงอย่างมีประสิทธิภาพ ส่งเสริมการพัฒนาเมืองและสภาพแวดล้อมเมือง อำนวยความสะดวกและสิทธิประโยชน์แก่นักลงทุน รวมทั้งสนับสนุนอุตสาหกรรมเทคโนโลยีขั้นสูงและการท่องเที่ยว ซึ่งเป็นการส่งเสริมการขยายตัวทางเศรษฐกิจ เพิ่มการจ้างงานยกระดับคุณภาพชีวิตและรายได้ของประชาชน โดยประกอบด้วยแนวทางการพัฒนา 4 ด้าน ได้แก่

1) **แผนงานพัฒนาอุตสาหกรรมศักยภาพ** : พัฒนาอุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูงเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมและสอดคล้องกับศักยภาพของพื้นที่และเร่งรัดการแก้ปัญหามลพิษและสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ให้เกิดผลในทางปฏิบัติ

2) **แผนงานพัฒนาคมนาคมและโลจิสติกส์** : พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งเชื่อมโยงพื้นที่และสร้างฐานทางเศรษฐกิจที่มีศักยภาพและประสิทธิภาพรองรับกลุ่มอุตสาหกรรมเป้าหมายเพื่อยกระดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศให้สูงขึ้น

3) **แผนงานพัฒนาเมือง ระบบสาธารณูปโภคสาธารณูปการสิ่งแวดล้อมเมืองท่องเที่ยวและสาธารณสุข** : พัฒนาระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ โครงสร้างพื้นฐานทางสังคม และสิ่งแวดล้อมที่ได้มาตรฐานเพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตประชาชน สร้างสมดุลและกระจายผลประโยชน์สู่ชุมชน รวมทั้งพัฒนาสภาพแวดล้อมเมืองให้เป็นเมืองน่าอยู่ เอื้อต่อการขยายตัวทางเศรษฐกิจและสังคมอย่างมีสมดุลรองรับการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก

4) **การบริหารจัดการ** : ให้สิทธิประโยชน์เพื่อดึงดูดอุตสาหกรรมเป้าหมาย ให้เป็นกลไกขับเคลื่อนเศรษฐกิจ เพื่ออนาคต

หนึ่งในแนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมและโลจิสติกส์ คือ การพัฒนาสนามบินนานาชาติอู่ตะเภาเป็นสนามบินเชิงพาณิชย์แห่งที่ 3 ของกรุงเทพมหานคร ให้สามารถรองรับผู้โดยสารสูงสุด 60 ล้านคนภายใน 15 ปี และพัฒนาโครงข่ายการเชื่อมโยงท่าอากาศยานสำคัญ 3 แห่ง อย่างเป็นระบบ ซึ่งในการจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา มีความสอดคล้องกับนโยบายดังกล่าว โดยการทำอากาศยานไทยได้มีการพิจารณาบทบาทของท่าอากาศยานทั้ง 3 แห่ง คือ ท่าอากาศยานดอนเมือง ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา ในการรองรับจราจรทางอากาศและปริมาณผู้โดยสารของกรุงเทพมหานครที่เพิ่มขึ้น

ซึ่งจากการวิเคราะห์ จำแนกผลการคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และท่าอากาศยานดอนเมือง (อ้างอิงจาก ผลการคาดการณ์ปริมาณการจราจรทางอากาศ และจำนวนผู้โดยสาร, แผนแม่บทการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ฉบับปรับปรุง) กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2559, บทที่ 3 การคาดการณ์ปริมาณการจราจรทางอากาศ) นั้น ได้พิจารณาตามปัจจัยที่มีผลกระทบต่อปริมาณการจราจรในภาพรวมทั้งภาวะเศรษฐกิจในประเทศ และเศรษฐกิจโลก การเปลี่ยนแปลงกฎระเบียบในธุรกิจการบิน ภัยพิบัติทางธรรมชาติ โรคระบาด และปัจจัยการเมือง โดยนำผลกระทบของปัจจัยดังกล่าวในช่วง 10 ปีที่ผ่านมา (ปี พ.ศ. 2550 - 2560) เป็นเกณฑ์ในการพิจารณา รวมทั้งนำผลการคาดการณ์ของสภาสมาคมท่าอากาศยานระหว่างประเทศ (The Airports Council International : ACI) มาพิจารณาร่วมด้วย ผลการวิเคราะห์การเติบโตตามแนวโน้มปกติ (ระดับกลาง) คาดการณ์ว่าในปี พ.ศ. 2580 กรุงเทพมหานครจะมีจำนวนผู้โดยสารรวมประมาณ 213.07 ล้านคน แบ่งเป็นจำนวนผู้โดยสารของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานดอนเมือง และสนามบินนานาชาติอุตะเถา 127.14 82.36 และ 3.57 ล้านคน ตามลำดับ มีอัตราเติบโตเฉลี่ยร้อยละ 4.5 6.0 และ 15.5 ตามลำดับ แสดงดังตารางที่ 1.1-1

**ตารางที่ 1.1-1 ผลการคาดการณ์จำนวนผู้โดยสารของกรุงเทพฯ พิจารณาการเติบโตตามแนวโน้มปกติ \***

หน่วย : ล้านคน

ปี พ.ศ.	ท่าอากาศยาน สุวรรณภูมิ		ท่าอากาศยาน ดอนเมือง		สนามบินนานาชาติ อุตะเถา <sup>1/</sup>	รวม กรุงเทพมหานคร
	ระหว่างประเทศ	ภายใน ประเทศ	ระหว่างประเทศ	ภายใน ประเทศ	รวมระหว่างประเทศ และภายในประเทศ	
2560	53.13	11.34	14.36	23.94	1.40	99.29
2565	64.33	13.21	25.19	27.15	1.30	130.13
2570	79.56	14.66	32.05	30.24	1.82	157.63
2575	94.57	16.11	38.95	33.32	2.55	184.54
2580	109.58	17.56	45.90	36.46	3.57	213.07

หมายเหตุ : \* หมายถึง วิเคราะห์ประมาณการ ณ เดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2561

<sup>1/</sup> หมายถึง การคาดการณ์จำนวนผู้โดยสารในกรณีที่สนามบินนานาชาติอุตะเถาไม่มีการขยายทางวิ่ง

ที่มา : การวิเคราะห์ของ ทอท. จากผลการคาดการณ์ของ ICAO และ IATA อ้างใน แผนแม่บทการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เดือนกันยายน พ.ศ. 2561

ทั้งนี้ ท่าอากาศยานทั้ง 3 แห่ง ที่รองรับจราจรทางอากาศของกรุงเทพมหานครในปัจจุบันอยู่ระหว่างการพัฒนา และมีแผนที่จะพัฒนาเพื่อรองรับปริมาณจราจรทางอากาศที่เพิ่มสูงขึ้นตามลำดับ โดยในช่วงปี พ.ศ. 2558 - 2563 มีโครงการซึ่งได้รับความเห็นชอบและอยู่ระหว่างการดำเนินการบางส่วน และจากการคาดการณ์ปริมาณจราจรทางอากาศ พบว่า ในปี พ.ศ. 2561 - 2563 ท่าอากาศยานดอนเมืองจะมีปริมาณเที่ยวบิน และผู้โดยสารเต็มขีดความสามารถของพื้นที่ซึ่งไม่สามารถเพิ่มขีดความสามารถได้ ดังนั้น หลังจากปี พ.ศ. 2563 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และสนามบินนานาชาติอุตะเถา จะต้องรองรับปริมาณจราจรทางอากาศส่วนที่เพิ่มขึ้น

ทั้งนี้ จากนโยบายการพัฒนาสนามบินนานาชาติอุตะเถาภายใต้โครงการระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC) นั้น จะมีผลให้สนามบินนานาชาติอุตะเถาได้รับการพัฒนา และสามารถแบ่งเบาปริมาณจราจรทางอากาศจากท่าอากาศยานดอนเมืองและท่าอากาศยานสุวรรณภูมิได้ในอนาคต แต่อย่างไรก็ตาม การพัฒนาท่าอากาศยานทั้ง 3 แห่ง มีความจำเป็นต้องศึกษาและบูรณาการร่วมกันเพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดในการพัฒนาท่าอากาศยานอย่างต่อเนื่องต่อไป โดย การท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย ได้ประชุมหารือร่วมกับสำนักงานเพื่อการพัฒนาระเบียง

เศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (สกปรค.) เมื่อวันที่ 31 พฤษภาคม พ.ศ. 2561 เรื่อง ความเชื่อมโยงของแผนแม่บท  
การพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานดอนเมือง และสนามบินนานาชาติอุตะเถา มีข้อสรุปดังนี้

“ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานดอนเมือง และสนามบินนานาชาติอุตะเถา เป็นท่าอากาศยาน  
หลักของประเทศทำหน้าที่สนับสนุนซึ่งกันและกัน โดยท่าอากาศยานสุวรรณภูมิยังคงมีบทบาทเป็น Major Choice  
(Network Premium Hub) ท่าอากาศยานดอนเมืองเป็น Low Cost Carriers (LCC Hub) และสนามบินนานาชาติ  
อุตะเถามีบทบาทหลักในการเป็น Multimodal Transportation Hub ในการรองรับตลาดที่เกิดขึ้นใหม่ (Emerging  
Markets) ซึ่งสนามบินนานาชาติอุตะเถาจะพัฒนาเพื่อรองรับผู้โดยสารและปริมาณการขนส่งทางอากาศ  
จากการส่งเสริมอุตสาหกรรมในพื้นที่ EEC (จังหวัดฉะเชิงเทรา จังหวัดชลบุรี และจังหวัดระยอง) รวมทั้งรองรับ  
ปริมาณการจราจรทางอากาศส่วนเกิน (Overflow) จากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และท่าอากาศยานดอนเมือง  
ซึ่งคาดว่าจะเติบโตอย่างรวดเร็ว ดังนั้นการคาดการณ์การเติบโตของสนามบินนานาชาติอุตะเถาจึงไม่ทับซ้อนกับ  
ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานดอนเมือง ทั้งนี้ การพัฒนาสนามบินนานาชาติอุตะเถาตามนโยบาย  
ของกองทัพเรือเน้นให้เป็นท่าอากาศยานเชิงพาณิชย์แห่งที่ 3 ของกรุงเทพมหานคร (รองจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ  
และท่าอากาศยานดอนเมือง) ซึ่งจะมีอาคารผู้โดยสารใหม่รองรับผู้โดยสารได้ 30 ล้านคนต่อปี และในอนาคตอีก 20 ปี  
ข้างหน้ามีเป้าหมายให้การพัฒนาเชิงพาณิชย์ให้สามารถรองรับผู้โดยสารได้สูงสุด 60 ล้านคนต่อปี”

### 1.1.3 ความจำเป็นของการก่อสร้างทางวิ่งที่ 2 และองค์ประกอบโครงการ

ตามนโยบายรัฐบาลที่กำหนดการพัฒนาสนามบินนานาชาติอุตะเถา มีเป้าหมายการให้สามารถรองรับ  
ผู้โดยสารได้ไม่น้อยกว่า 60 ล้านคน/ปี นั้น ดังนั้น จึงมีความจำเป็นที่จะต้องขยายสนามบินนานาชาติอุตะเถาที่ปัจจุบัน  
มีทางวิ่งเดียว รองรับผู้โดยสารสูงสุดประมาณ 3 ล้านคน/ปี โดยก่อสร้างทางวิ่งที่ 2 (Runway 2) และองค์ประกอบ  
โครงการฯ อันเป็นงานส่วนหลักของการพัฒนาโครงการพัฒนาสนามบินนานาชาติอุตะเถาและเมืองการบิน  
ภาคตะวันออก ซึ่งตามสัญญาร่วมลงทุนกำหนดให้ภาครัฐรับผิดชอบ โดยกองทัพเรือรับผิดชอบการก่อสร้างทางวิ่งที่ 2  
ส่วนงานหลักของการพัฒนาสนามบินนานาชาติอุตะเถาที่เอกชนรับผิดชอบ ได้แก่ งานก่อสร้างอาคารผู้โดยสาร  
หลังใหม่ (อาคารผู้โดยสารหลังที่ 3 (Terminal 3)) งานก่อสร้างศูนย์การขนส่งภาคพื้น งานก่อสร้างทางซิปเพิ่มเติม  
จากที่ดำเนินการโดยกองทัพเรือ งานก่อสร้างลานจอดอากาศยาน งานก่อสร้างศูนย์ธุรกิจขนส่งสินค้าทางอากาศ  
และโลจิสติกส์ และงานก่อสร้างสาธารณูปโภคย่อยภายในพื้นที่เช่า ระบบถนน ระบบรวมและกระจายไฟฟ้า ประปา  
และน้ำเสีย

โดยในสัญญาร่วมลงทุนกำหนดเงื่อนไขว่า จะเริ่มให้สิทธิร่วมลงทุนแก่เอกชนคู่สัญญาในการดำเนิน  
โครงการฯ ได้ เมื่อรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของงานก่อสร้างทางวิ่งที่ 2 ของกองทัพเรือ  
และงานก่อสร้างอาคาร ซึ่งเป็นงานหลักที่เอกชนรับผิดชอบ (ในกรณีที่เข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมิน  
ผลกระทบสิ่งแวดล้อม) ได้รับความเห็นชอบจากหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้อง โดยให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และขั้นตอน  
ตามที่กฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติหรือกฎหมายไทยที่เกี่ยวข้องกำหนด

ดังนั้น ตามที่ สกพอ. และกองทัพเรือ ซึ่งได้รับมอบหมายให้เป็นหน่วยงานหลักร่วมกันดำเนินโครงการ  
จึงมีความจำเป็นต้องดำเนินการก่อสร้างทางวิ่งที่ 2 และองค์ประกอบของโครงการ เพื่อให้การพัฒนาสนามบิน  
นานาชาติอุตะเถาบรรลุเป้าหมายการพัฒนาดังกล่าวข้างต้น อันจะส่งเสริมให้การพัฒนาพื้นที่ EEC และการพัฒนา

ประเทศบรรลุเป้าประสงค์ตามแผนและยุทธศาสตร์ชาติ Thailand 4.0 โดยต้องดำเนินการให้เป็นไปตามเงื่อนไข และข้อกำหนดของกฎหมายด้านสิ่งแวดล้อม

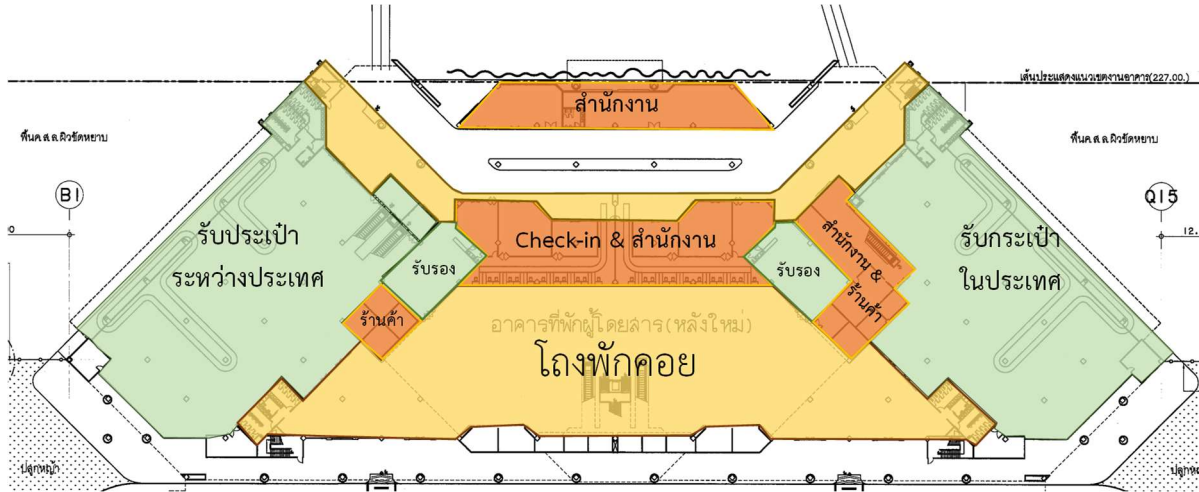
การพัฒนาสนามบินนานาชาติอุตะเถา (ส่วนขยาย) ที่จะมีการก่อสร้างทางวิ่งที่ 2 ขนาดความยาวทางวิ่ง 3,505 เมตร เข้าข่ายประเภทโครงการหรือกิจการที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อชุมชนอย่างรุนแรง ลำดับที่ 8 ประเภทโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ “ระบบขนส่งทางอากาศเฉพาะที่มีการก่อสร้างหรือขยายสนามบิน หรือที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยานตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ” ขนาด “ที่มีความยาวของทางวิ่งตั้งแต่ 3,000 ขึ้นไป” ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการที่อาจมีผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการที่อาจมีผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ฉบับที่ 2) ลงวันที่ 28 พฤศจิกายน พ.ศ. 2562 (ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เมื่อวันที่ 16 มกราคม พ.ศ. 2563) ซึ่งต่อไปนี้จะใช้คำว่า “โครงการ” เรียกแทนการดำเนินการพัฒนาสนามบินนานาชาติอุตะเถาซึ่งเป็นการขยายสนามบินนานาชาติอุตะเถาโดยมีการก่อสร้างทางวิ่งที่ 2 และองค์ประกอบอื่นที่จำเป็นสำหรับระบบการขนส่งทางอากาศ

## 1.2 องค์ประกอบและข้อมูลปริมาณผู้โดยสารของสนามบินนานาชาติอุตะเถาปัจจุบัน

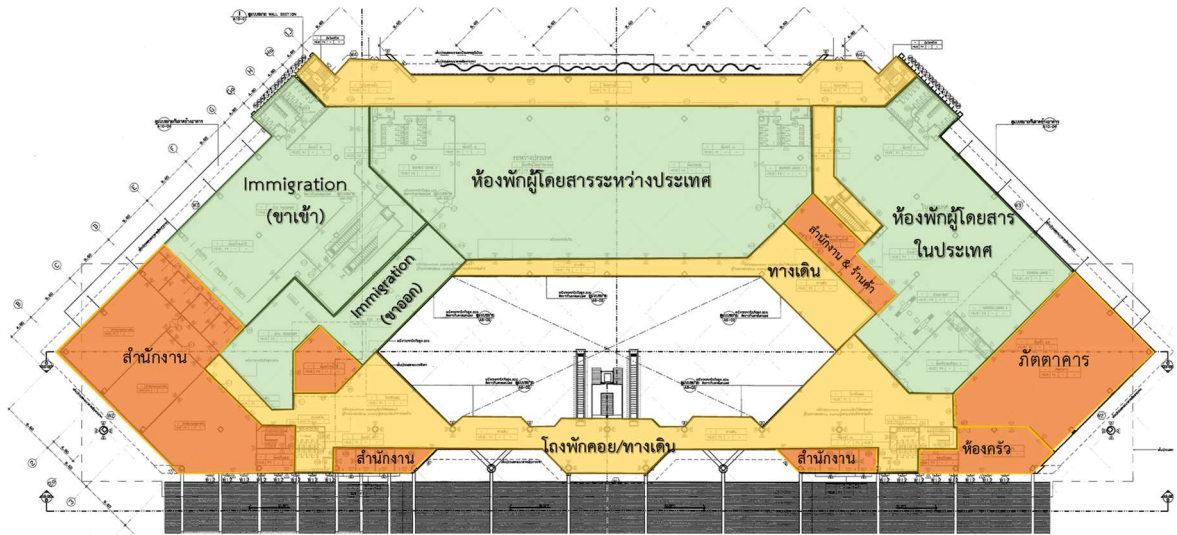
สนามบินนานาชาติอุตะเถาตั้งอยู่ในพื้นที่อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง ห่างจากตัวเมืองระยองไปทางทิศตะวันตกประมาณ 35 กิโลเมตร และห่างจากตัวเมืองพัททยาไปทางทิศใต้ประมาณ 30 กิโลเมตร พื้นที่ตั้งของสนามบินนานาชาติอุตะเถาอยู่บนที่หลวงตามหนังสือสำคัญที่หลวง เลขที่ รย 0493 ที่ดินเลขที่ 1 เนื้อที่ประมาณ 12,689 ไร่ อยู่ในความดูแลรักษาของกระทรวงการคลัง (สนามบินอุตะเถา) สนามบินนานาชาติอุตะเถาปัจจุบันมีองค์ประกอบ ดังนี้

**ทางวิ่ง :** สนามบินนานาชาติอุตะเถาปัจจุบันมี 1 ทางวิ่ง (เป็นทางวิ่งมาตรฐาน Code 4E ตามเกณฑ์ ICAO) มีความยาวทางวิ่งวัดจากหัวทางวิ่งทั้งสองฝั่ง (หัวทางวิ่ง 18 และ 36) 3,505 เมตร กว้าง 60 เมตร โดยมีการนำเครื่องลงด้านหัวทางวิ่ง 18 ใช้ระบบการบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน (Instrument Landing System-ILS) ซึ่งเป็นระบบทางวิ่งแบบพรีซิชั่น ประเภทที่หนึ่ง (Precision CAT I Runway) รายละเอียดข้อมูลเกี่ยวกับทางวิ่งปัจจุบันของสนามบินนานาชาติอุตะเถาแสดงดังตารางที่ 1.2-1





รูปที่ 1.2-1 ผังบริเวณอาคารผู้โดยสารหลังที่ 2 (ชั้น 1)



รูปที่ 1.2-2 ผังบริเวณอาคารผู้โดยสารหลังที่ 2 (ชั้น 2)

สิ่งอำนวยความสะดวกภายในอาคารผู้โดยสาร : ภายในอาคารผู้โดยสารมีสิ่งอำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสาร รายละเอียดดังนี้

- เคาน์เตอร์เช็คอิน 12 เคาน์เตอร์ (ปฏิบัติงานโดยใช้คน) มีความจุของผู้โดยสาร 255 คนต่อชั่วโมง (สำหรับเที่ยวบินระหว่างประเทศ) และ 420 คนต่อชั่วโมง (สำหรับเที่ยวบินภายในประเทศ)
- เคาน์เตอร์ตรวจคนเข้าเมืองขาออก 8 เคาน์เตอร์ (ปฏิบัติงานโดยใช้คน) มีความจุของผู้โดยสาร 240 คน ในเวลาสูงสุด 30 นาที หรือเท่ากับความจุของผู้โดยสาร 480 คนต่อชั่วโมง (240x2)
- ช่องทางเอ็กสเรย์ 2 ช่อง (สำหรับเที่ยวบินระหว่างประเทศ) มีความจุของผู้โดยสาร 180 คน ในเวลาสูงสุด 30 นาที ซึ่งเท่ากับความจุของผู้โดยสาร 360 คนต่อชั่วโมง (180x2)
- ช่องทางเอ็กสเรย์ 2 ช่อง (สำหรับเที่ยวบินภายในประเทศ) มีความจุของผู้โดยสาร 180 คน ในเวลาสูงสุด 30 นาที ซึ่งเท่ากับความจุของผู้โดยสาร 360 คนต่อชั่วโมง (180x2)
- เคาน์เตอร์ตรวจคนเข้าเมืองขาเข้า 8 เคาน์เตอร์ (ปฏิบัติงานโดยใช้คน) สำหรับเที่ยวบินระหว่างประเทศ มีความจุของผู้โดยสาร 345 คนต่อชั่วโมง (หมายเหตุ : มีเคาน์เตอร์ Visa-on-Arrival 2 เคาน์เตอร์ ที่อาคารผู้โดยสารหลังที่ 2)



- สายพานลำเลียงกระเป๋า ขนาด 1x40 เมตร และ 1x25 เมตร สำหรับห้องรับกระเป๋าเที่ยวบินระหว่างประเทศและภายในประเทศนั้น คำนวณความจุผู้โดยสารได้ 325 คนต่อชั่วโมง

ผังการไหลเวียนของผู้โดยสารภายในอาคารผู้โดยสารปัจจุบัน แสดงดังรูปที่ 1.2-3

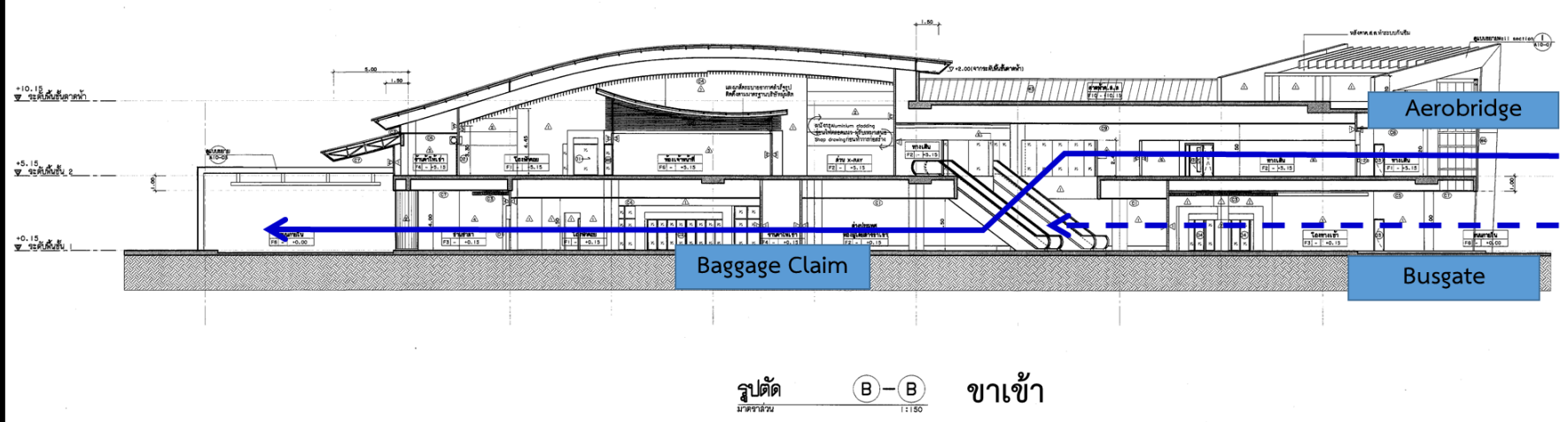
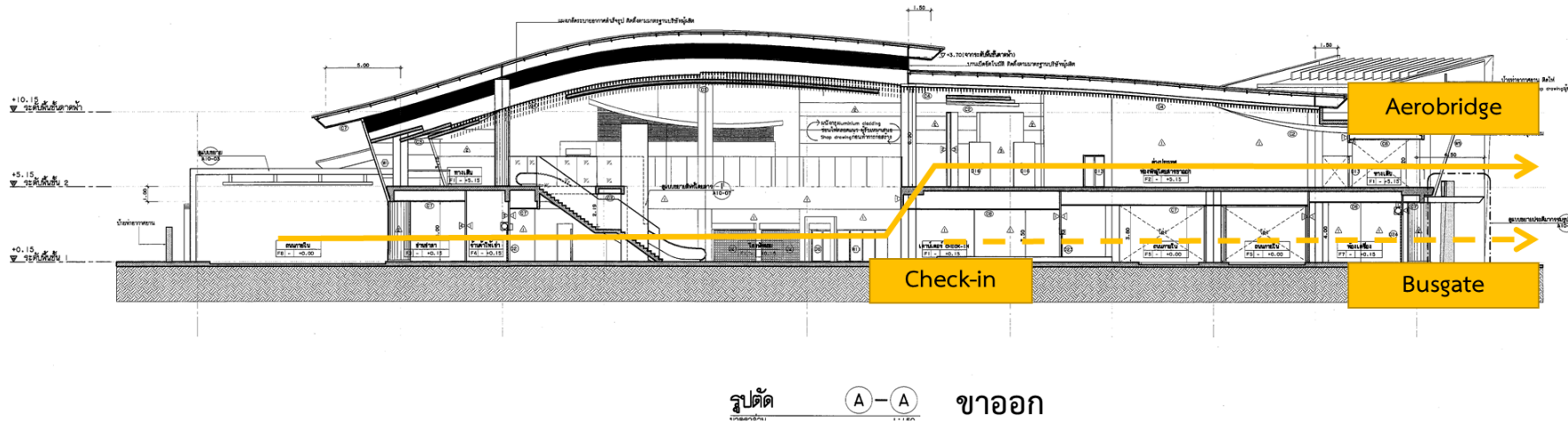
สิ่งอำนวยความสะดวกอื่นๆ ประกอบด้วย

- หอบังคับการบิน (ความสูง 30 เมตร)
- สถานีอุตุนิยมวิทยา
- สถานีดับเพลิง มีรถดับเพลิงจำนวน 5 คัน (ลานจอดรถ รองรับรถได้ 8 คัน)
- ศูนย์บริการภาคพื้น (ลานจอดรถ รองรับรถได้ 8 คัน)
- ถนนทางเข้าสนามบิน (ขนาด 2 ช่องจราจร ในแต่ละทิศทาง)
- คลังน้ำมันเชื้อเพลิง (อยู่นอกเขตพื้นที่สนามบิน) ในปัจจุบันมีถังเก็บน้ำมัน Jet A-1 จำนวน 2 ถัง

ระบบสาธารณูปโภค ประกอบด้วย

- สถานีไฟฟ้าย่อย : ปัจจุบันกิจการไฟฟ้า สวัสดิการสัมปทานกองทัพเรือ ซึ่งตั้งอยู่ที่ตำบลสตึกหีบ ได้รับสัมปทานให้บริการด้านไฟฟ้าจากกระทรวงพลังงาน และรับซื้อไฟฟ้ามาจากการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค ประมาณ 115 กิโลวัตต์ เพื่อผลิตไฟฟ้าและจ่ายไฟฟ้าให้พื้นที่อำเภอสตึกหีบ จังหวัดชลบุรี จำนวน 5 ตำบล 41 หมู่บ้าน ครอบคลุมพื้นที่ 348.122 ตารางกิโลเมตร ได้แก่ พื้นที่ตำบลสตึกหีบ ตำบลพลูตาหลวง ตำบลแสมสาร ตำบลบางเสร่ และตำบลนาจอมเทียนมีผู้รับบริการให้บริการจำนวน 52,489 ราย (ที่มา : กิจการไฟฟ้า สวัสดิการสัมปทานกองทัพเรือ พ.ศ. 2562) และจ่ายไฟให้กับหน่วยงานในพื้นที่ทำอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภาและกองการบินทหารเรือ (กบร.) ด้วย สำหรับไฟฟ้าที่ส่งมายังสถานีไฟฟ้าย่อยของ กบร. จะแปลงเป็นไฟฟ้า 220 โวลต์ ก่อนจ่ายให้กับอาคารสำนักงานของการทำอากาศยานฯ และ กบร. ซึ่งสถานีไฟฟ้าย่อยของ กบร. มีการจ่ายไฟฟ้าทั้งหมด 5 Feeders ซึ่งแยกเป็น Feeder ที่ 1, 2, 3, 4 จ่ายไฟฟ้าให้กับกองการบินทหารเรือ และ Feeder ที่ 5 จ่ายไฟฟ้าให้กับทำอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภา นอกจากนี้ กบร. ยังมีโรงปั่นไฟฟ้าสำรองในกรณีที่มีเหตุขัดข้องซึ่งสามารถสำรองไฟฟ้าได้ประมาณ 20-30 นาที
- ระบบน้ำประปา : ปัจจุบันการทำอากาศยานอู่ตะเภาและกองการบินทหารเรือรับน้ำประปาจากกิจการประปา สวัสดิการสัมปทานกองทัพเรือ ซึ่งมีหน้าที่จ่ายน้ำประปาให้กับหน่วยงานราชการและบ้านพักอาศัยของทางราชการในพื้นที่สตึกหีบและใกล้เคียง โดยกิจการประปาฯ สูบน้ำดิบจากคลองบางไผ่มาผลิตน้ำประปาที่โรงกรองน้ำที่ 2 ซึ่งอยู่ภายในพื้นที่กองการบินทหารเรือ
- รางระบายน้ำเปิด (คูติน) : เป็นรางระบายน้ำเปิด (คูติน) ออกแบบและขุดไว้ตั้งแต่ก่อสร้างสนามบินเพื่อระบายน้ำฝน ซึ่งมีการขุดลอกรางระบายน้ำฝน 1-2 ครั้ง/ปี ในช่วงหน้าแล้ง

รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม สำหรับโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการที่อาจมีผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติ  
คุณภาพสิ่งแวดล้อม สุขภาพ อนามัย คุณภาพชีวิต ของประชาชนในชุมชนอย่างรุนแรง  
โครงการก่อสร้างทางวิ่งและทางขับที่ 2 สนามบินนานาชาติอู่ตะเภา อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง



รูปที่ 1.2-3 ผังการไหลเวียนของผู้โดยสารภายในอาคารผู้โดยสารหลังที่ 2

- ระบบรวบรวมน้ำเสียและระบบบำบัดน้ำเสีย : ระบบบำบัดน้ำเสียเดิมของสนามบินนานาชาติอุตะเถา ก่อสร้างโดยสหรัฐอเมริกา ตั้งแต่ ปี พ.ศ. 2508 เป็นระบบบำบัดน้ำเสียแบบบ่อฝิ่ง (Lagoon Treatment System) ตั้งอยู่บริเวณทิศตะวันตกเฉียงใต้ของทางวิ่งที่ 1 (อยู่ใกล้กับระบบ Activated Sludge (AS) ปัจจุบัน) ซึ่งมีการใช้งานเรื่อยมา จนกระทั่งปี พ.ศ. 2513 ระบบบำบัดน้ำเสียไม่สามารถใช้งานได้ น้ำเสียจากกิจกรรมต่างๆ ของสนามบินนานาชาติอุตะเถา จึงรวบรวมโดยอาศัยแรงโน้มถ่วง เข้าสู่ท่อรับน้ำเสียของระบบบำบัดน้ำเสียแบบบ่อฝิ่งเดิม แต่น้ำเสียไม่ได้รวบรวมเข้าระบบบำบัดน้ำเสียแต่อย่างใด โดยมีการปล่อยน้ำเสียลงรางระบายน้ำธรรมชาติในพื้นที่สนามบินซึ่งเชื่อมต่อกับคลองบางไผ่และไหลลงสู่ทะเล หลังจากนั้นเมื่อปี พ.ศ. 2562 จึงมีการก่อสร้างระบบบำบัดน้ำเสียขึ้นมาใหม่เป็นระบบบำบัดแบบ Activated Sludge (AS) ขนาด 75 ลูกบาศก์เมตรต่อวัน อยู่ทางทิศตะวันตกเฉียงใต้ของทางวิ่งที่ 1 สามารถรองรับน้ำเสียจากอาคารผู้โดยสารหลังที่ 2 และอาคารต่างๆ ภายในสนามบิน ซึ่งมีปริมาณน้ำเสียเกิดขึ้นประมาณ 50 ลูกบาศก์เมตรต่อวัน ซึ่งระบบบำบัดสามารถรองรับได้เพียงพอ
- การจัดการขยะ : ปัจจุบันการจัดการขยะมูลฝอยของสนามบินนานาชาติอุตะเถา ดำเนินการโดยการเก็บขนขยะมูลฝอยบริเวณอาคารผู้โดยสาร 1 - 2 เทียบต่อวัน และบริเวณอาคารสำนักงาน 1 เทียบต่อวัน ไปยังโรงคัดแยกขยะมูลฝอยของบริษัทเอกชนที่เป็นผู้ได้รับสัมปทานจากกองทัพเรือ โรงคัดแยกขยะมูลฝอยดังกล่าวตั้งอยู่บริเวณเขาตะแบก กม.8 ห่างจากสนามบินนานาชาติอุตะเถา ประมาณ 6 กิโลเมตร โดยมีโรงบำบัดน้ำชะขยะ (Leachate) อยู่ในพื้นที่บริเวณดังกล่าวด้วย
- ถังเก็บน้ำดับเพลิงยกสูง : ตั้งอยู่ที่โรงผลิตน้ำหมายเลข 2 ซึ่งจะส่งน้ำทางท่อไปยังหัวรับน้ำดับเพลิง 8 แห่ง รอบๆ ทางวิ่งในปัจจุบัน
- ระบบโทรศัพท์ : ปัจจุบันเป็นระบบ Analogue PABX มี Core Switch ตั้งอยู่ที่อาคารผู้โดยสารหลังที่ 1 สายโทรศัพท์ใช้สายไฟ 22 กิโลโวลต์

ผังแสดงรายละเอียดองค์ประกอบของสนามบินนานาชาติอุตะเถาปัจจุบัน แสดงดังรูปที่ 1.2-4

จากสถิติข้อมูลของการทำอากาศยานอุตะเถา สนามบินนานาชาติอุตะเถามีจำนวนเที่ยวบินและจำนวนผู้โดยสารในช่วงปี พ.ศ. 2558 - 2563 แสดงดังตารางที่ 1.2-2 โดยข้อมูลล่าสุดเดือนตุลาคมในปี พ.ศ. 2563 มีปริมาณเที่ยวบิน 5,625 เที่ยวบิน และจำนวนผู้โดยสาร 532,700 คน

ตารางที่ 1.2-2 จำนวนเที่ยวบินและจำนวนผู้โดยสารของสนามบินนานาชาติอุตะเถา ในช่วงปี พ.ศ. 2558 - 2563

ปี	จำนวนผู้โดยสาร (คน)	จำนวนเที่ยวบิน (เที่ยว)
2558	241,384	4,611
2559	783,846	8,374
2560	1,448,675	12,484
2561	1,856,997	15,096
2562	1,715,949	13,690
2563* (ตุลาคม)	532,700	5,625

หมายเหตุ : \* หมายถึง ข้อมูลล่าสุดเดือนตุลาคมในปี พ.ศ. 2563

ที่มา : การทำอากาศยานอุตะเถา, พ.ศ. 2564

รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม สำหรับโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการที่อาจมีผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติ  
คุณภาพสิ่งแวดล้อม สุขภาพ อนามัย คุณภาพชีวิต ของประชาชนในชุมชนอย่างรุนแรง  
โครงการก่อสร้างทางวิ่งและทางขับที่ 2 สนามบินนานาชาติอู่ตะเภา อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง



อาคารผู้โดยสารหลังที่ 2



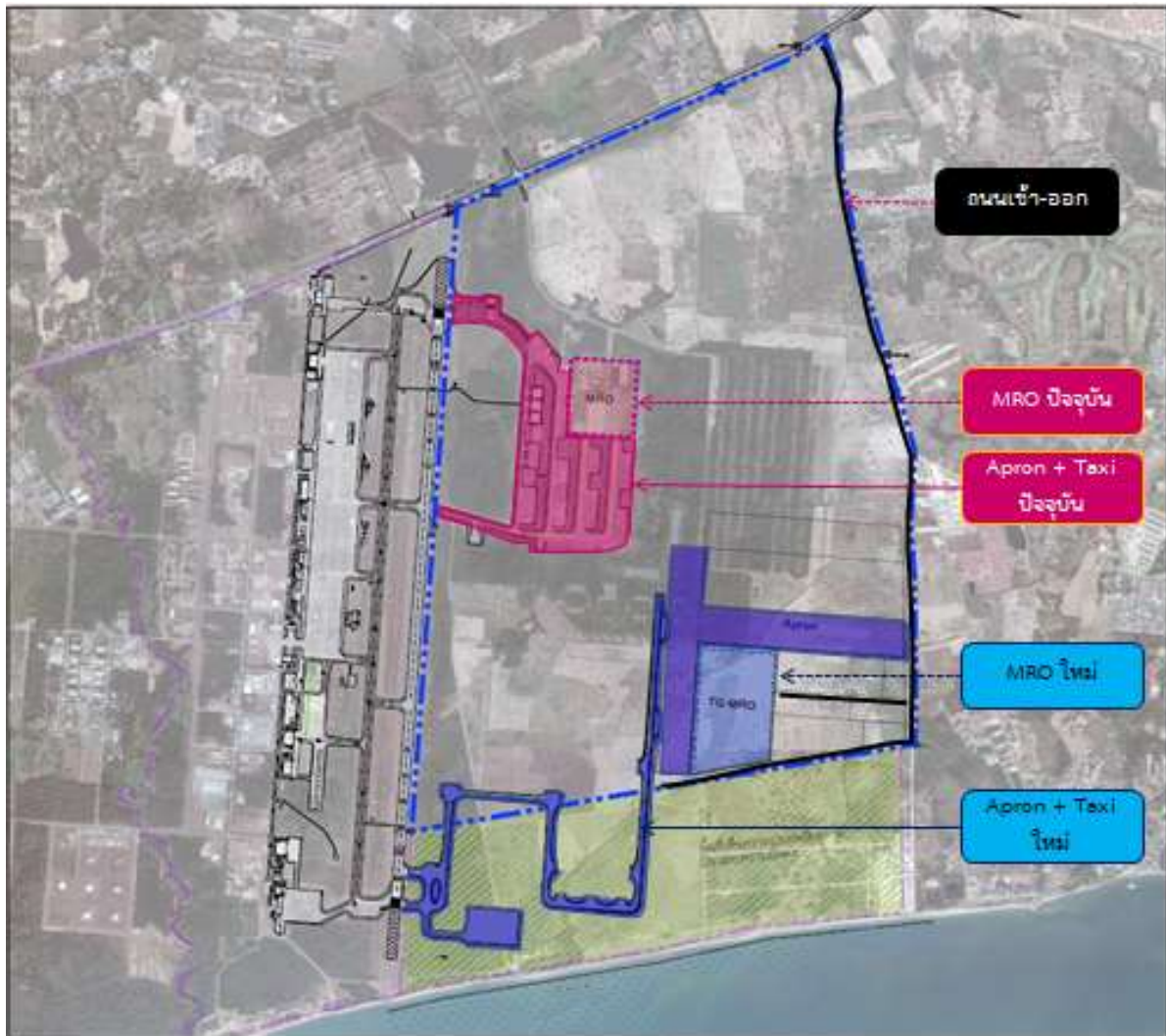
ทางวิ่งที่ 1 (18R)



หอบังคับการบินปัจจุบัน

รูปที่ 1.2-4 ผังองค์ประกอบปัจจุบัน

**ศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานของการบินไทย :** ปัจจุบันอยู่บริเวณทางทิศตะวันออกของทางวิ่ง 1 แต่เนื่องจากบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) (การบินไทย) มีแผนที่จะพัฒนาโครงการศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานแห่งใหม่ โดยสำนักงานนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกได้ร่วมกับการบินไทยที่จะพัฒนาโครงการศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานแห่งใหม่ โดยได้ยกเลิกสัญญาเช่าที่บริเวณศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานปัจจุบันและจะต้องรื้อถอนตามเงื่อนไขของสัญญาเช่า ทั้งนี้ กองทัพเรือได้รับมอบหมายจากภาครัฐให้เป็นผู้ดำเนินการก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานแห่งใหม่ รวมทั้งก่อสร้างทางขับ (Bypass Taxiway) เชื่อมต่อทางวิ่งที่ 1 กับลานจอดอากาศยานสำหรับศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานให้แล้วเสร็จโดยเร็วเพื่อลดผลกระทบของการบินไทยในช่วงที่ไม่มีศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน โดยจะตั้งอยู่ในโซนบริการทางเทคนิค (Technical Zone) โดยใช้ถนนทางด้านทิศตะวันออกเป็นทางเข้าออกหลักของโครงการแสดงดังรูปที่ 1.2-5 ซึ่งการก่อสร้างทางเชื่อมต่อระหว่างทางวิ่งที่ 1 ไปยังศูนย์ซ่อมอากาศยาน (MRO) แห่งใหม่ พร้อมลานจอดอากาศยานและหลุมจอดไม่เป็นส่วนหนึ่งของโครงการก่อสร้างทางวิ่งที่ 2 จึงไม่ได้รวมการประเมินผลกระทบในการก่อสร้าง MRO ไว้ในรายงาน EHIA ฉบับนี้ด้วย โดย Taxiway เชื่อมระหว่างทางวิ่ง 1 กับ MRO แห่งใหม่ เป็นการพัฒนาโครงการก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน MRO ให้เป็น Smart Hangar ซึ่งหน่วยงานและผู้ที่เกี่ยวข้องได้มีการหารือในการประชุม กรศ. 5/2560 และปัจจุบันงานส่วนดังกล่าวได้ดำเนินการว่าจ้างแล้วตามสัญญาเลขที่ 5/งป.2564 รายละเอียดแสดงดังภาคผนวก 1-1 และถือเป็นการพัฒนาสนามบินนานาชาติอู่ตะเภาเดิมที่ไม่ใช่การก่อสร้างทางวิ่งเพื่อรองรับการขึ้นลงของอากาศยานแต่อย่างใด



รูปที่ 1.2-5 ตำแหน่งศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานแห่งใหม่ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

### 1.3 แผนงานในการดำเนินการพัฒนาสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา

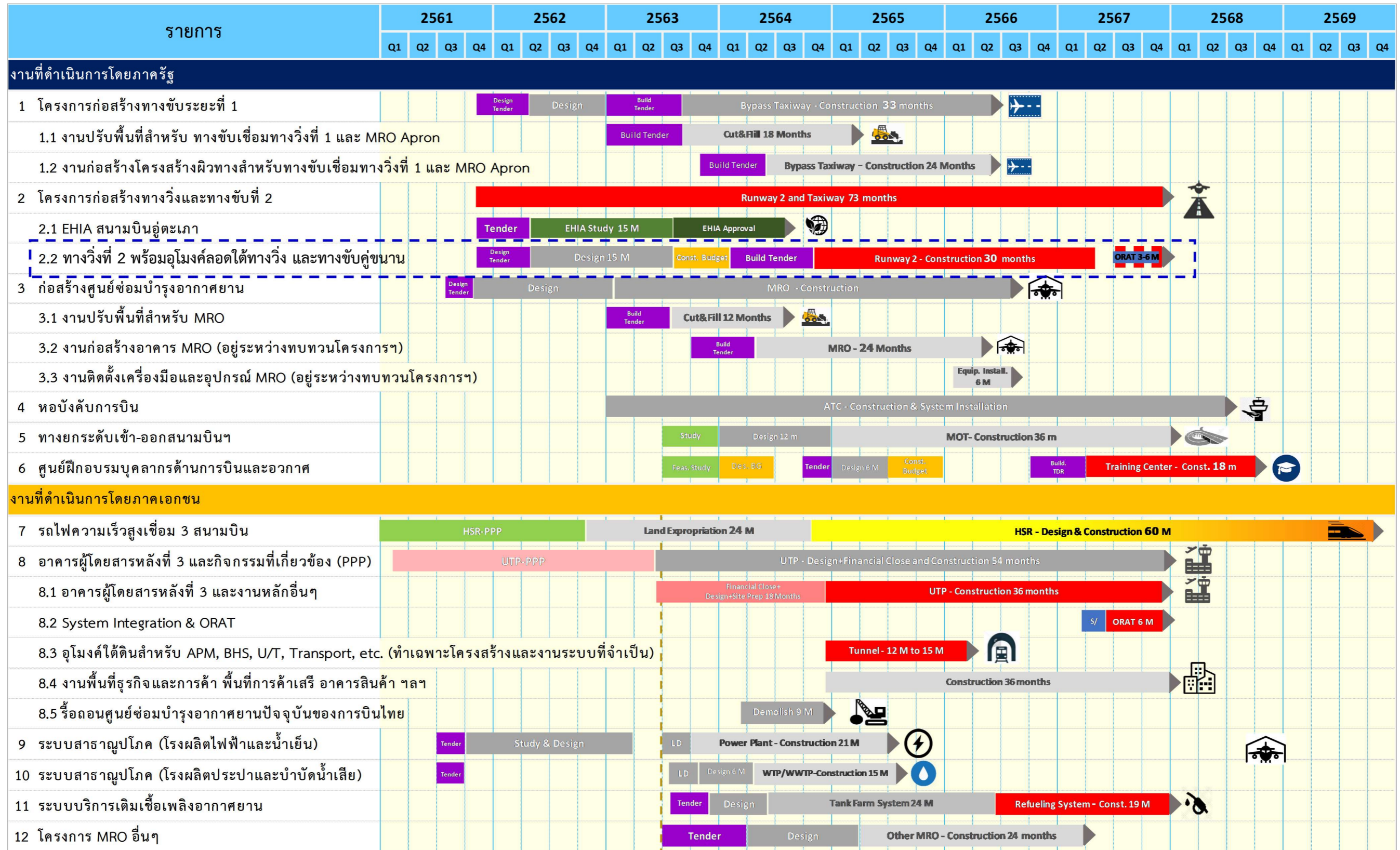
โครงการพัฒนาสนามบินนานาชาติอู่ตะเภาและเมืองการบินภาคตะวันออก เป็นหนึ่งในโครงการร่วมลงทุนที่ดำเนินการตามประกาศคณะกรรมการนโยบายการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก เรื่อง หลักเกณฑ์วิธีการ เงื่อนไข และกระบวนการ ในการร่วมลงทุนกับเอกชนหรือให้เอกชนเป็นผู้ลงทุน พ.ศ. 2560 โดยมีเป้าหมายที่จะพัฒนาสู่การเป็น “สนามบินนานาชาติเชิงพาณิชย์หลักแห่งที่ 3 ของกรุงเทพมหานคร (Bangkok Airport System หรือ BAS)” และพัฒนาสู่การเป็นเมืองการบิน ซึ่งจะเชื่อมต่อกับสนามบินสุวรรณภูมิและสนามบินดอนเมืองด้วยรถไฟความเร็วสูง

การดำเนินงานของโครงการพัฒนาสนามบินนานาชาติอู่ตะเภาและเมืองการบินภาคตะวันออกเพื่อให้สามารถรองรับจำนวนผู้โดยสารได้สูงสุด 70 ล้านคนต่อปี (ในปี พ.ศ. 2591) จะต้องมีการก่อสร้างทางวิ่งที่ 2 เพิ่มเติม โดยคาดว่าจะใช้ระยะเวลาก่อสร้างประมาณ 36 เดือน โดยรัฐบาลได้มอบหมายให้ ทร. เป็นผู้รับผิดชอบก่อสร้างทางวิ่งและทางซิปที่ 2 และจะส่งมอบให้เอกชนผู้ที่ได้รับการคัดเลือกใช้ในการดำเนินโครงการต่อไป

ในการพัฒนาสนามบินนานาชาติอู่ตะเภาในพื้นที่เขตส่งเสริมเมืองการบินภาคตะวันออกนั้น มีการพัฒนาโครงการโดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้องหลายหน่วยงาน อาทิ เอกชนร่วมลงทุน สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.) กองทัพเรือ (ทร.) บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) สถาบันการบินพลเรือน (สบพ.) รวมทั้งการให้เอกชนเช่าที่ดินเพื่อดำเนินการในระบบสาธารณูปโภคส่วนกลางของสนามบิน รายละเอียดของแผนงานในการดำเนินการพัฒนาสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา แสดงดังตารางที่ 1.3-1

โดยการก่อสร้างทางวิ่งที่ 2 เพิ่มเติมถือเป็นการพัฒนาสนามบินส่วนขยาย ซึ่งเข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย พื้นที่ 2 ส่วน คือ 1) องค์กรประกอบที่เป็นระบบขนส่งทางอากาศ (กรอบสี่เหลี่ยมพื้นที่ฟ้า) และ 2) พื้นที่ธุรกิจการค้า หรือ Commercial Gateway (กรอบสี่เหลี่ยมพื้นที่เหลือง) โดยเมื่อก่อสร้างเสร็จองค์ประกอบของระบบขนส่งทางอากาศจะประกอบด้วยสนามบินปัจจุบัน (กรอบเส้นประสีฟ้า) ร่วมกับกรอบสี่เหลี่ยมพื้นที่ฟ้า ซึ่งครอบคลุมถึงระยะดำเนินการได้พิจารณากิจกรรมการดำเนินงานของสนามบินที่ครอบคลุมจำนวนเที่ยวบิน และจำนวนผู้โดยสารคาดการณ์ไปจนถึงปี พ.ศ. 2591 (Ultimate Phase) สำหรับพื้นที่ส่วนที่เป็นสีเทาไม่รวมอยู่ในการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ฉบับนี้ แต่กำหนดพื้นที่พัฒนาไว้เพื่อให้เห็นภาพรวมของการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาทั้งหมด แสดงดังรูปที่ 1.3-1

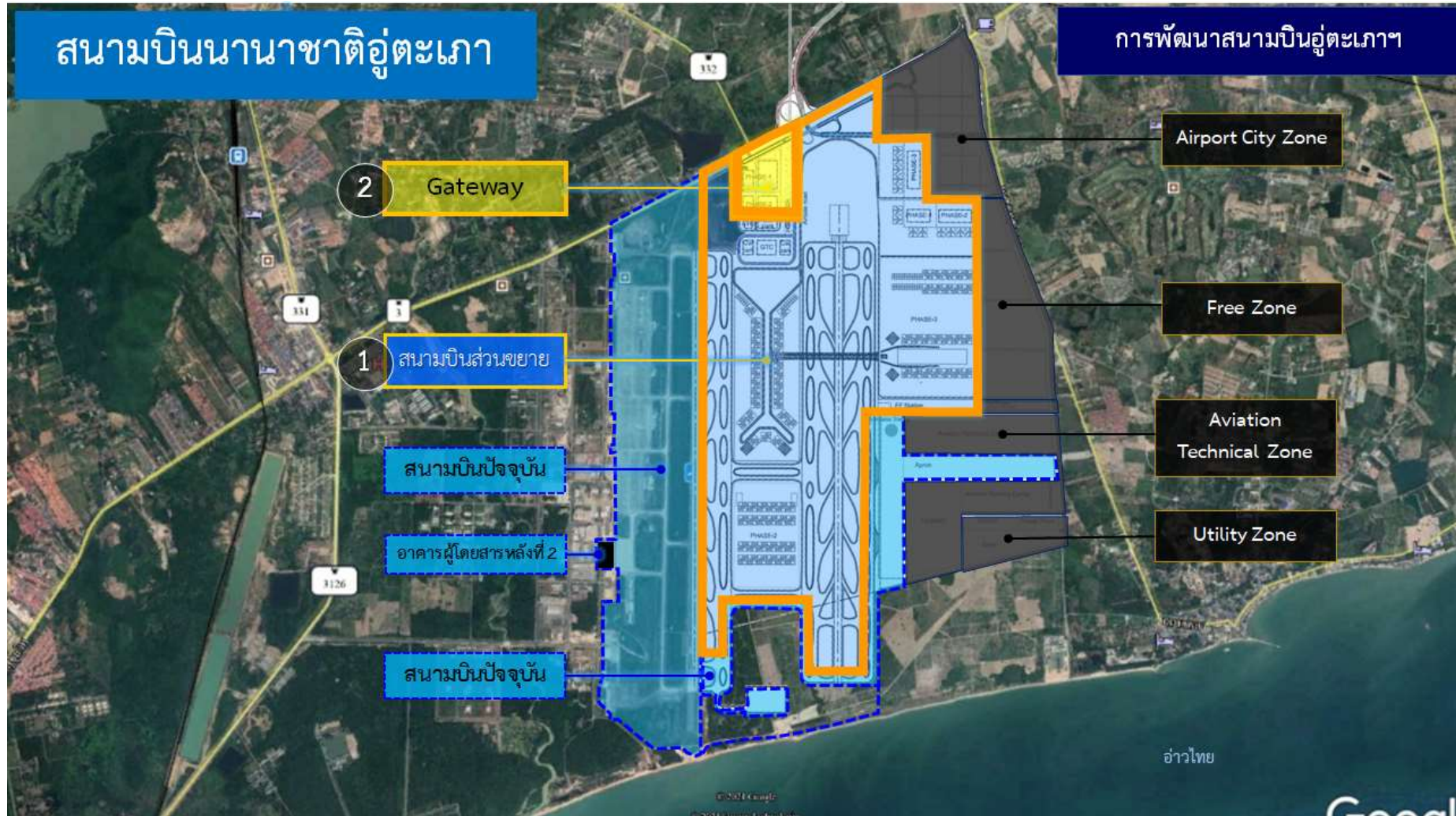
ตารางที่ 1.3-1 แผนการดำเนินงานโครงการพัฒนาสนามบินนานาชาติอู่ตะเภาและเมืองการบินภาคตะวันออก



ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก, พ.ศ. 2563



รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม สำหรับโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการที่อาจมีผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติ  
คุณภาพสิ่งแวดล้อม สุขภาพ อนามัย คุณภาพชีวิต ของประชาชนในชุมชนอย่างรุนแรง  
โครงการก่อสร้างทางวิ่งและทางขับที่ 2 สนามบินนานาชาติอู่ตะเภา อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง



รูปที่ 1.3-1 ขอบเขตพื้นที่โครงการภายในสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา ที่ดำเนินการศึกษาและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมฯ ฉบับนี้ (กรอบสีส้ม)

#### 1.4 วัตถุประสงค์ของการจัดทำรายงาน

การจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางวิ่งและทางขับที่ 2 สนามบินนานาชาติอุตะเกา อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง มีวัตถุประสงค์ดังนี้

- 1) เพื่อจำแนกและคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่อาจเกิดขึ้นจากโครงการ ทั้งผลกระทบทางบวกและทางลบ โดยเปรียบเทียบกับสถานะที่ไม่มีโครงการ
- 2) เพื่อป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมทางลบตั้งแต่ขั้นวางแผนโครงการเพื่อให้สามารถกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบที่มีความเหมาะสม ทั้งด้านงบประมาณและความเป็นไปได้ในทางปฏิบัติมากกว่าการแก้ปัญหาที่อาจเกิดขึ้นภายหลัง
- 3) เพื่อนำปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมมาใช้ประกอบการวางแผนและตัดสินใจดำเนินโครงการให้สอดคล้องกับแผนการพัฒนาสนามบินนานาชาติอุตะเกาที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและชุมชนอย่างยั่งยืน
- 4) เพื่อกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

#### 1.5 พื้นที่และวิธีการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

เนื่องจากปัจจุบัน สนามบินนานาชาติอุตะเกามีการเปิดใช้งานและบริหารโดยการท่าอากาศยานอุตะเกา (กองทัพเรือ) ดังนั้น เพื่อแสดงให้เห็นถึงการดำเนินงาน/การปฏิบัติงานสนามบินสาธารณะ ครอบคลุมทั้งสนามบิน อันจะช่วยให้การออกใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ โดยไม่สามารถแยกการดำเนินการของทางวิ่งที่ 1 ออกจากทางวิ่งที่ 2 ได้ รวมทั้งยังสามารถบรรลุมาตรการที่กำหนดในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EHIA) ไว้เป็นเงื่อนไขแนบท้ายใบรับรองที่จะอนุญาตได้ต่อไป

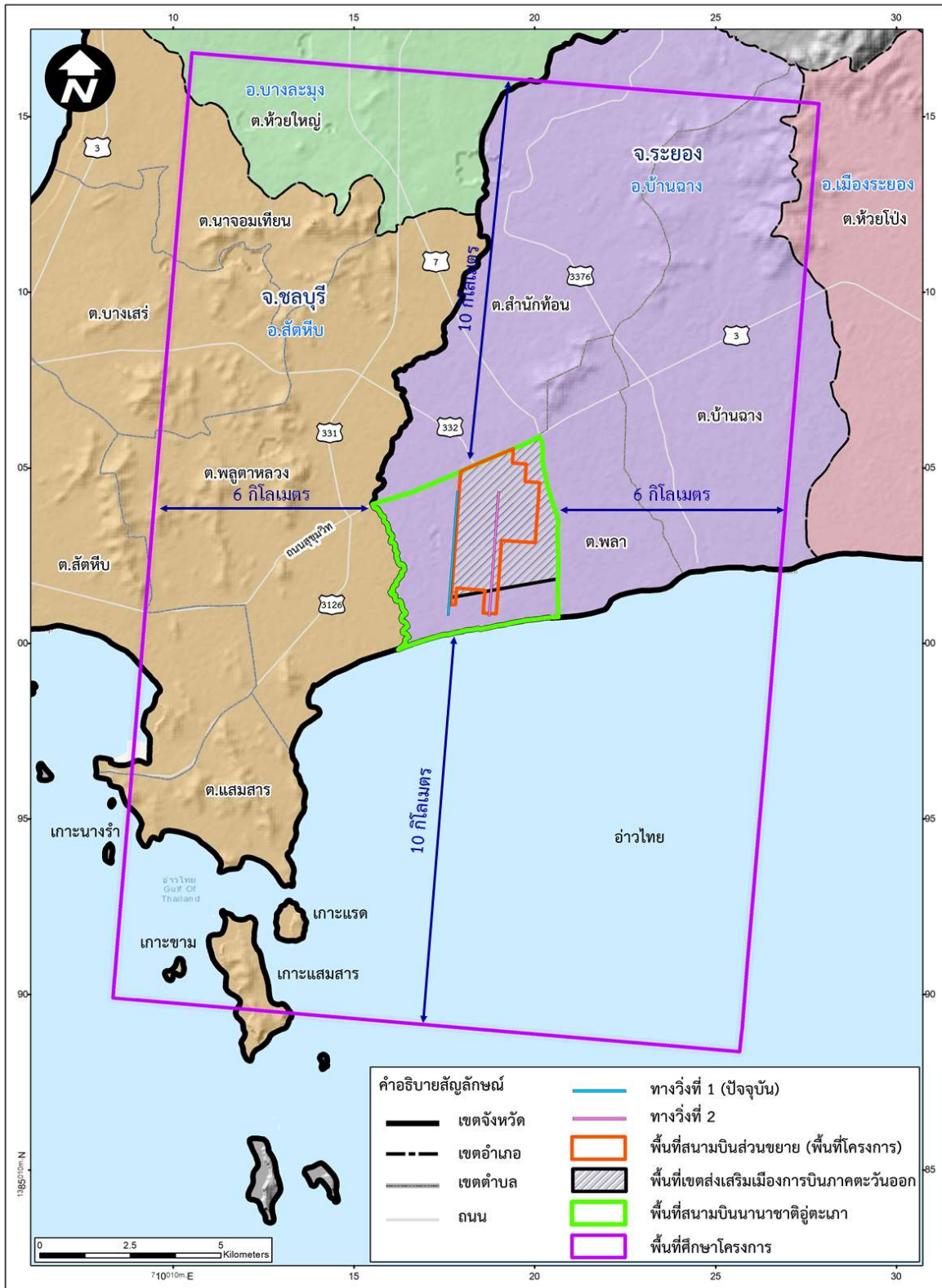
ทั้งนี้ การกำหนดพื้นที่ศึกษาของโครงการ อยู่ในพื้นที่ที่จะมีการพัฒนาสนามบินนานาชาติอุตะเกา (ส่วนขยาย) ซึ่งอยู่ภายในพื้นที่สนามบินนานาชาติอุตะเกา มีพื้นที่ประมาณ 12,689 ไร่ (พื้นที่กรอบสี่เหลี่ยม) ตามหนังสือสำคัญหลวง เลขที่ รย 0493 โดยพื้นที่โครงการมีขนาดพื้นที่ประมาณ 4,415 ไร่ (อยู่ภายในพื้นที่กรอบสี่เหลี่ยม) ดังแสดงในรูปที่ 1.3-1 ซึ่งมีพื้นที่ส่วนที่อยู่ในเขตส่งเสริมเมืองการบินภาคตะวันออก ประมาณ 4,233 ไร่ ส่วนที่เหลืออีกประมาณ 182 ไร่ อยู่ในพื้นที่ใช้ประโยชน์ทางทหารเพื่อความปลอดภัยสนามบินและความมั่นคง

เมื่อก่อสร้างทางวิ่งที่ 2 แล้วเสร็จ ในระยะดำเนินการของสนามบิน จะเป็นการดำเนินงาน/การปฏิบัติงานสนามบินสาธารณะ ครอบคลุมพื้นที่ทั้งสนามบิน กล่าวคือ เปิดใช้ทางวิ่งร่วมกันทั้งทางวิ่งที่ 1 และทางวิ่งที่ 2 ดังนั้น ในการกำหนดกรอบการศึกษาโครงการจึงกำหนดขอบเขตการศึกษาให้ครอบคลุมพื้นที่ด้านตะวันออกและตะวันตก ออกไปด้านละ 6 กิโลเมตร ด้านเหนือและใต้ออกไปด้านละ 10 กิโลเมตร จากขอบเขตพื้นที่สนามบินนานาชาติอุตะเกา (พื้นที่กรอบสี่เหลี่ยม) เพื่อให้ครอบคลุมผลกระทบทั้งหมดที่อาจจะเกิดขึ้นต่อพื้นที่อ่อนไหวและชุมชนโดยรอบ โดยครอบคลุมพื้นที่ศึกษา 2 จังหวัด 4 อำเภอ 10 ตำบล รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 1.5-1 และรูปที่ 1.5-1

โดยหลังจากที่รายงานฉบับนี้ได้รับความเห็นชอบกองทัพเรือ และ สกพอ. จะนำมาตราการต่างๆ ไปรวมกับเงื่อนไข เพื่อขอใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ ซึ่งสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) จะพิจารณาออกให้การท่าอากาศยานอุตะเกาต่อไป

ตารางที่ 1.5-1 พื้นที่ศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ

จังหวัด (2 จังหวัด)	อำเภอ (4 อำเภอ)	ตำบล (10 ตำบล)
1) ระยอง	1) บ้านฉาง	1) พลา (ที่ตั้งโครงการ)
		2) สำนักท้อน
3) บ้านฉาง		
	2) เมืองระยอง	4) ห้วยโป่ง
2) ชลบุรี	1) บางละมุง	1) ห้วยใหญ่
	2) สัตหีบ	2) นาจอมเทียน
		3) บางเสร่
		4) พลูตาหลวง
		5) สัตหีบ
		6) แสมสาร
<b>รวม</b>	<b>4 อำเภอ</b>	<b>10 ตำบล</b>



รูปที่ 1.5-1 พื้นที่ศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ

## 1.6 แนวทางการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

การศึกษาและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางวิ่งและทางขับที่ 2 สนามบินนานาชาติอุตะเถา อ้างอิงและยึดถือแนวทางการศึกษาและข้อกำหนด ดังนี้

1) ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการกิจการ หรือ การดำเนินการที่อาจมีผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติ คุณภาพสิ่งแวดล้อม สุขภาพ อนามัย คุณภาพชีวิต ของประชาชนในชุมชนอย่างรุนแรง ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมิน ผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2561 และ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2562

2) แนวทางการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมประเภทโครงการด้านคมนาคม (แนวทางการวิเคราะห์ ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการสนามบินหรือท่าอากาศยาน) ของสำนักวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) (พ.ศ. 2549)

3) แนวทางการประเมินผลกระทบทางสุขภาพในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ของประเทศไทยฉบับเดือนธันวาคม พ.ศ. 2552 ของ สผ. และฉบับปรับปรุง (พ.ศ. 2556)

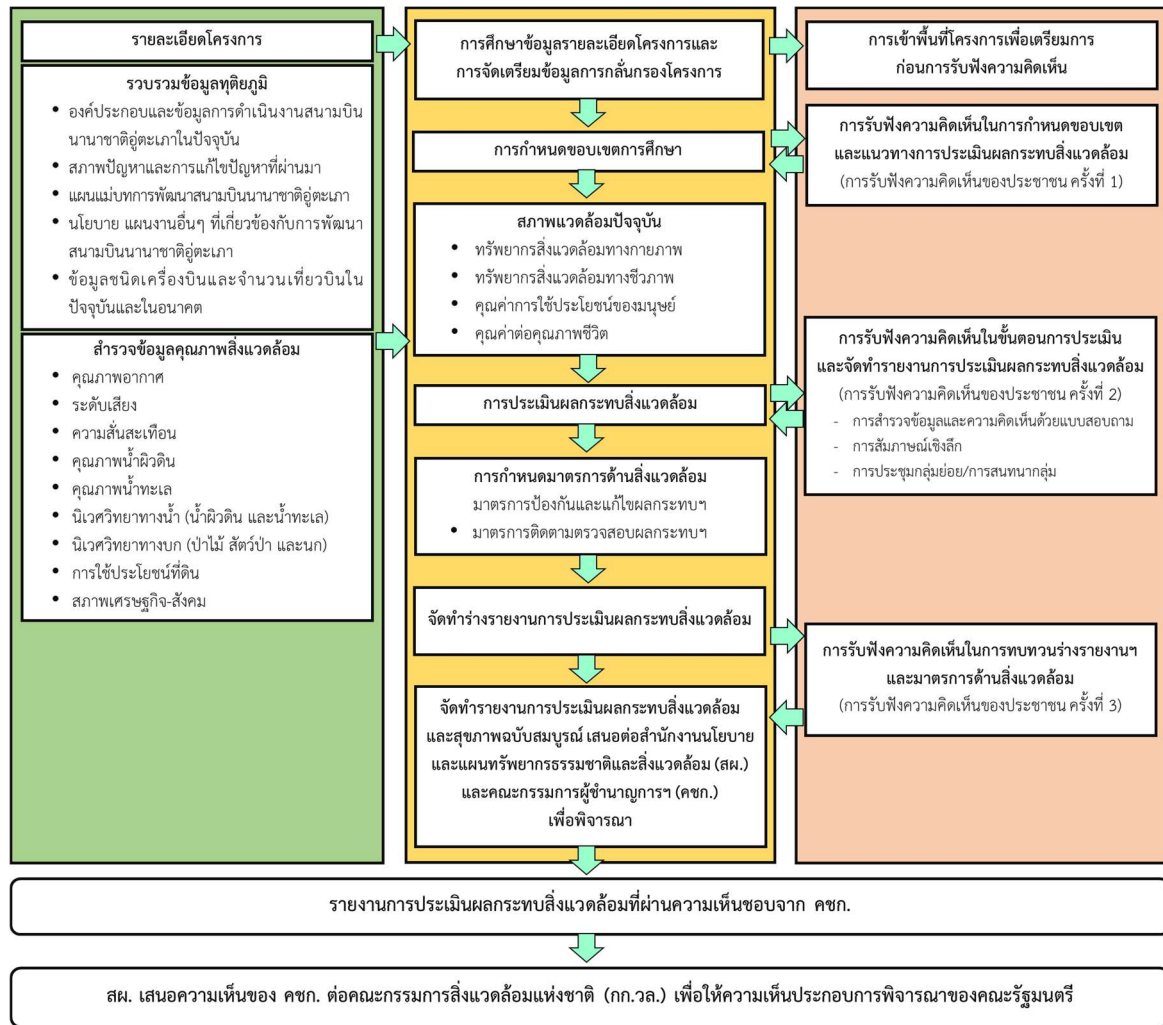
4) ประกาศสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง แนวทาง การมีส่วนร่วมของประชาชนในกระบวนการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (พ.ศ. 2562)

5) กฎหมาย ข้อกำหนด และระเบียบของหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง

## 1.7 ขั้นตอนและขอบเขตการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

การศึกษาและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม มีขั้นตอนการศึกษาแสดงดังรูปที่ 1.7-1 ทั้งนี้ สนามบินนานาชาติอุตะเถาเป็นสนามบินภายใต้การดูแลของ ทร. ริเริ่มโครงการ ในปี พ.ศ. 2504 สืบเนื่องจาก ทร. ต้องการก่อสร้างสนามบินทหารเรือ ดังได้กล่าวแล้วในหัวข้อ 1.1 ซึ่งขณะนั้นไม่มีการศึกษาและจัดทำรายงาน การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมไว้

ขั้นตอนการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ เริ่มตั้งแต่การศึกษาข้อมูลรายละเอียดโครงการ การทบทวนข้อมูลทุกมิติต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง การกำหนดขอบเขตการศึกษา การสำรวจสภาพแวดล้อมปัจจุบัน การประเมินผลกระทบ การกำหนดมาตรการฯ และจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งในขั้นตอน การศึกษาและจัดทำรายงานฯ ได้ดำเนินกิจกรรมการมีส่วนร่วมโดยการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนและภาคส่วน ที่เกี่ยวข้องควบคู่ไปด้วย ตั้งแต่ช่วงเริ่มต้นการศึกษา จนถึงขั้นตอนการจัดทำร่างรายงานการประเมินผลกระทบ สิ่งแวดล้อม ซึ่งความเห็นจากการรับฟังความคิดเห็นได้นำไปผนวกและจัดทำรายงานฉบับสมบูรณ์ เพื่อนำเสนอ สผ. และคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (คชก.) ให้ความเห็น ก่อนที่จะเสนอ ต่อคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.) และคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาต่อไป



รูปที่ 1.7-1 ขั้นตอนและขอบเขตของการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

### 1.7.1 แหล่งข้อมูล

ในการศึกษา ได้ศึกษาทบทวนรายงานโครงการวางแผนแม่บทโครงการศึกษาความเหมาะสม โครงการพัฒนาสนามบินอุตะเถาและพื้นที่โดยรอบ จังหวัดระยอง พ.ศ. 2561 และเอกสารต่างๆ จากส่วนกลางและหน่วยงานในท้องถิ่นบริเวณพื้นที่โครงการและพื้นที่ใกล้เคียง เพื่อรวบรวม ศึกษารายละเอียดข้อมูลและกิจกรรมของโครงการ อาทิ องค์ประกอบและกิจกรรมโครงการ แผนผังแสดงตำแหน่งขององค์ประกอบต่างๆ ระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการในปัจจุบัน ความสามารถในการรองรับเที่ยวบินสูงสุด ชนิดและปริมาณของเสียและการจัดการแผนการก่อสร้าง รวมทั้งมาตรการต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

1) รายงานฉบับสมบูรณ์ โครงการวางแผนแม่บทโครงการศึกษาความเหมาะสม โครงการพัฒนาสนามบินอุตะเถาและพื้นที่โดยรอบ จังหวัดระยอง จัดทำโดย บริษัท เออีคอม คอนซัลติ้ง (ประเทศไทย) จำกัด (ธันวาคม พ.ศ. 2561)

2) แผนยุทธศาสตร์การทำอากาศยาน ปี พ.ศ. 2560-2564 (ฉบับทบทวนประจำปี พ.ศ. 2562) จัดทำโดยกรมทำอากาศยาน

3) แผนงานพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (พ.ศ. 2560-2564) จัดทำโดย สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

4) แผนภาพรวมเพื่อการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2560-2565 (พฤศจิกายน พ.ศ. 2561) จัดทำโดย สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

### 1.7.2 การกลั่นกรองโครงการ

โครงการฯ ได้พิจารณาเบื้องต้นถึงภาพรวมของผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมที่อาจเกิดขึ้นจากการดำเนินกิจกรรมของโครงการตามข้อมูลพื้นฐานเกี่ยวกับโครงการ ข้อมูลประชากรและชุมชนที่อยู่ใกล้เคียงที่ได้จากการศึกษา ทบทวนรายงานและเอกสารต่างๆ ซึ่งผลกระทบที่ระบุได้ในขั้นตอนนี้อาจมีหรือไม่มีนัยสำคัญต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อม และการเปลี่ยนแปลงสถานะสุขภาพของคนในชุมชนที่อยู่โดยรอบโครงการ

### 1.7.3 การกำหนดขอบเขตการศึกษา

โครงการฯ ได้พิจารณาผลกระทบที่ชี้บ่งไว้ในการกลั่นกรองเพื่อคาดการณ์ศักยภาพของผลกระทบต่อ การเปลี่ยนแปลงของทรัพยากรธรรมชาติสิ่งแวดล้อม สุขภาพและปัจจัยกำหนดสุขภาพของคนในชุมชน ระบุศักยภาพของผลกระทบเพื่อคาดการณ์ความเป็นไปได้ที่จะก่อให้เกิดผลกระทบทั้งเชิงบวกและเชิงลบ ต่อทรัพยากรธรรมชาติ สิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ และปัจจัยกำหนดสถานะทางสุขภาพของคนในชุมชนที่ตั้งอยู่รอบโครงการ ครอบคลุมทรัพยากรสิ่งแวดล้อม 4 ด้าน ประกอบด้วย ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ทรัพยากร สิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต โดยมีประเด็นสิ่งแวดล้อม ที่ศึกษาทั้งหมด 23 ประเด็น ดังนี้

- 1) ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ได้แก่ เสียง ความสั่นสะเทือน คุณภาพอากาศ สภาพภูมิประเทศ ธรณีวิทยาและแผ่นดินไหว ทรัพยากรดิน อุทกวิทยาน้ำผิวดิน คุณภาพน้ำผิวดิน คุณภาพน้ำใต้ดิน และคุณภาพน้ำทะเล
- 2) ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ ได้แก่ นิเวศวิทยาทางบก และนิเวศวิทยาทางน้ำ
- 3) คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ ได้แก่ การจัดการของเสียและน้ำเสีย การใช้ประโยชน์ที่ดิน การคมนาคมขนส่ง สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ (การใช้น้ำ ไฟฟ้า สื่อสาร) และระบบระบายน้ำและป้องกันน้ำท่วม
- 4) คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต ได้แก่ เศรษฐกิจและสังคม การโยกย้ายและการทดแทนทรัพย์สิน สุขภาพ และการสาธารณสุข อาชีวอนามัยและความปลอดภัย แหล่งท่องเที่ยวและทัศนียภาพ และแหล่งโบราณคดี และประวัติศาสตร์

### 1.7.4 การทบทวนข้อมูลทุติยภูมิ และการสำรวจภาคสนาม

การทบทวนข้อมูลทุติยภูมิและการสำรวจภาคสนาม (ข้อมูลปฐมภูมิ) เพื่อรวบรวมและศึกษาสภาพแวดล้อม และสุขภาพในพื้นที่เป็นข้อมูลพื้นฐานก่อนการดำเนินโครงการ เปรียบเทียบแนวโน้มของสภาพแวดล้อมภายหลังมีการ ดำเนินโครงการเพื่อใช้ในการกำหนดขอบเขตการศึกษาถึงผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม โดยการศึกษาคุณภาพ สิ่งแวดล้อมพื้นฐาน อาศัยข้อมูลทั้งจากรายงาน และเอกสารจากหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง รายละเอียดแสดงดัง ตารางที่ 1.7-1 ร่วมกับการเก็บตัวอย่างสิ่งแวดล้อมเพิ่มเติม

ตารางที่ 1.7-1 วิธีการศึกษาและรวบรวมข้อมูล

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	วิธีการศึกษา / ที่มาของข้อมูล
1) เสียง	<ul style="list-style-type: none"> <li>- รวบรวมและศึกษาข้อมูลผลการตรวจวัดระดับเสียงโดยรอบสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา ทั้งจากรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวข้อง และจากหน่วยงานต่างๆ</li> <li>- ศึกษาข้อมูลระดับการปรับถมพื้นที่ของสนามบินนานาชาติอู่ตะเภาศึกษาข้อมูลการร้องเรียน/ปัญหาด้านเสียงรบกวนในพื้นที่โดยรอบสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา</li> </ul>
2) ความสั่นสะเทือน	<ul style="list-style-type: none"> <li>- รวบรวมและศึกษาข้อมูลผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือนโดยรอบสนามบินนานาชาติอู่ตะเภาทั้งจากรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวข้อง และจากหน่วยงานต่างๆ</li> <li>- ศึกษาข้อมูลการร้องเรียน/ปัญหาด้านความสั่นสะเทือนในพื้นที่โดยรอบสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา</li> </ul>
3) คุณภาพอากาศ	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ศึกษาเกี่ยวกับปริมาณน้ำฝน อุณหภูมิ ทิศทางและความเร็วลม ความดันบรรยากาศ ความชื้นสัมพัทธ์ และลักษณะภูมิอากาศอื่นๆ ในพื้นที่ศึกษา โดยพิจารณาจากสถิติภูมิอากาศของสถานีตรวจวัดอากาศของกรมอุตุนิยมวิทยา ซึ่งอยู่ใกล้สนามบินนานาชาติอู่ตะเภามากที่สุด และมีการเผยแพร่ข้อมูลที่เป็นปัจจุบัน</li> <li>- รวบรวมและศึกษาข้อมูลผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศโดยรอบสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา ทั้งจากรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวข้อง และจากหน่วยงานต่างๆ</li> </ul>
4) สภาพภูมิประเทศ	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ศึกษาลักษณะภูมิประเทศจากแผนที่ภูมิประเทศของกรมแผนที่ทหาร และภาพถ่ายดาวเทียม Google Earth</li> <li>- ศึกษาข้อมูลระดับการปรับถมพื้นที่ของสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา</li> </ul>
5) ธรณีวิทยาและแผ่นดินไหว	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ศึกษาลักษณะทางธรณีวิทยาจากแผนที่ธรณีวิทยา ของกรมทรัพยากรธรณี</li> <li>- ศึกษาข้อมูลแผนที่พื้นที่เสี่ยงภัยแผ่นดินไหว จากกรมทรัพยากรธรณี</li> <li>- รวบรวมและศึกษาข้อมูลสถิติการเกิดแผ่นดินไหวที่รู้สึกได้ในประเทศไทยของกรมอุตุนิยมวิทยา</li> </ul>
6) ทรัพยากรดิน	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ศึกษารายงานผลการสำรวจระดับการทรุดตัวของพื้นดินในเขตจังหวัดชลบุรี และจังหวัดระยอง จากกรมแผนที่ทหาร และข้อมูลการสำรวจต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง</li> <li>- ศึกษาข้อมูลผลการสำรวจระดับการทรุดตัวของพื้นดินภายในสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา</li> </ul>
7) อุทกวิทยาน้ำผิวดิน	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ศึกษาสภาพอุทกวิทยาน้ำผิวดินภายในสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา ระดับการปรับถมพื้นที่ของสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา ระบบป้องกันน้ำท่วมของสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา การขุดลอกคลอง การบริหาร จัดการน้ำ และแผนในอนาคตของกรมชลประทาน</li> <li>- รวบรวมและศึกษาข้อมูลฝนสูงสุดของสถานีที่อยู่ในพื้นที่สนามบินนานาชาติอู่ตะเภา หรือใกล้เคียง</li> </ul>



ตารางที่ 1.7-1 วิธีการศึกษาและรวบรวมข้อมูล

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	วิธีการศึกษา / ที่มาของข้อมูล
8) คุณภาพน้ำผิวดิน	<ul style="list-style-type: none"> <li>- รวบรวมและศึกษาข้อมูลผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดิน ภายในและโดยรอบสนามบินนานาชาติอุตะเถา ทั้งจากรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวข้องและจากหน่วยงานต่างๆ</li> <li>- รวบรวมและศึกษาข้อมูลผลการตรวจวิเคราะห์น้ำเสียก่อนเข้าและน้ำทิ้ง หลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียส่วนกลางของสนามบินนานาชาติอุตะเถา</li> </ul>
9) คุณภาพน้ำใต้ดิน	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ศึกษาแผนที่น้ำบาดาลของกรมทรัพยากรธรณี</li> <li>- รวบรวมข้อมูลลุ่มบ่อบาดาล และผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใต้ดินบริเวณ โดยรอบสนามบินนานาชาติอุตะเถา</li> </ul>
10) คุณภาพน้ำทะเล	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ศึกษาระบบระบายน้ำบริเวณพื้นที่โครงการ ระบบบำบัดน้ำเสีย และการจัดการ ขยะมูลฝอย/กากของเสีย ที่เกิดขึ้นในพื้นที่สนามบินนานาชาติอุตะเถา</li> <li>- รวบรวมข้อมูลผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำทะเลบริเวณพื้นที่โครงการ</li> </ul>
11) นิเวศวิทยาทางบก	<ul style="list-style-type: none"> <li>- รวบรวมและศึกษาข้อมูลการสำรวจนิเวศวิทยาทางบก (ป่าไม้และสัตว์ป่า) บริเวณสนามบินนานาชาติอุตะเถาและพื้นที่ใกล้เคียง</li> <li>- รวบรวมและศึกษาสำรวจนก และข้อมูลจากรายงานการศึกษาการป้องกัน อุบัติเหตุทางการบินเนื่องจากนกและสัตว์บริเวณสนามบินนานาชาติอุตะเถา</li> </ul>
12) นิเวศวิทยาทางน้ำ	<ul style="list-style-type: none"> <li>- รวบรวมและศึกษาข้อมูลผลการวิเคราะห์นิเวศวิทยาทางน้ำ ทั้งในแหล่งน้ำ ผิวดิน และน้ำทะเล โดยรอบสนามบินนานาชาติอุตะเถา จากรายงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง</li> </ul>
13) การจัดการของเสีย	<ul style="list-style-type: none"> <li>- รวบรวมและศึกษาข้อมูลการจัดการของเสียทุกประเภท ขอบเขตการให้บริการ ตลอดจนขีดความสามารถในการให้บริการ ปัญหา สาเหตุ และแผนงาน ด้านการจัดการของเสียในพื้นที่ศึกษา</li> </ul>
14) การใช้ประโยชน์ที่ดิน	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ศึกษาข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินตามผังเมืองรวมของจังหวัดชลบุรี และจังหวัดระยอง</li> <li>- ศึกษาแผนที่และข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบสนามบินนานาชาติ อุตะเถา ก่อนและหลังสร้างสนามบิน โดยแจกแจงประเภทการใช้ประโยชน์ ที่ดินต่างๆ</li> </ul>
15) การคมนาคมขนส่ง	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ศึกษาเส้นทางคมนาคมโดยรอบสนามบินนานาชาติอุตะเถา และข้อมูล ด้านนโยบายและแผนในการเดินทางทางบก ระบบขนส่งและโครงข่ายเชื่อมโยง ในอนาคตในพื้นที่ศึกษา</li> <li>- รวบรวมข้อมูลสถิติปริมาณการจราจรของเส้นทางคมนาคมสายหลักที่เกี่ยวข้อง กับโครงการ</li> </ul>
16) ระบบสาธารณูปโภคและ สาธารณูปการ (การใช้น้ำ ไฟฟ้า และสื่อสาร)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- รวบรวมและศึกษาข้อมูลแหล่งน้ำใช้และความเพียงพอของน้ำเพื่อการอุปโภค และบริโภคของประชาชน จากแหล่งข้อมูลต่างๆ เช่น การประกาศส่วนภูมิภาค ฯลฯ</li> <li>- รวบรวมและศึกษาข้อมูลแหล่งไฟฟ้า ปริมาณและปัญหาการใช้ไฟฟ้า ของประชาชนจากแหล่งข้อมูลต่างๆ เช่น การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค ฯลฯ</li> </ul>

ตารางที่ 1.7-1 วิธีการศึกษาและรวบรวมข้อมูล

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	วิธีการศึกษา / ที่มาของข้อมูล
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- รวบรวมและศึกษาข้อมูลระบบการสื่อสาร และปัญหาการใช้งานของประชาชนจากแหล่งข้อมูลต่างๆ</li> </ul>
17) ระบบระบายน้ำและป้องกันน้ำท่วม	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ศึกษาสภาพการระบายน้ำ ขนาดคลองระบายน้ำ สถานีสูบน้ำ ประสิทธิภาพ และปัญหาอุปสรรคในการระบายน้ำของระบบระบายน้ำภายในพื้นที่สนามบินนานาชาติอู่ตะเภาและระบบระบายน้ำภายนอก</li> <li>- ศึกษาข้อมูลเกี่ยวกับระบบป้องกันน้ำท่วมของสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา การขุดลอกคลองการบริหารจัดการน้ำและแผนในอนาคตของกรมชลประทาน</li> </ul>
18) เศรษฐกิจและสังคม	<ul style="list-style-type: none"> <li>- รวบรวมข้อมูลลักษณะทั่วไปทางด้านประชากร สภาพสังคมและเศรษฐกิจของพื้นที่ศึกษา</li> <li>- รวบรวมข้อมูลการร้องเรียนจากการดำเนินงานสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา</li> </ul>
19) การโยกย้ายและการทดแทนทรัพย์สิน	<ul style="list-style-type: none"> <li>- สำรวจชุมชน จำนวนบ้านเรือนในพื้นที่โดยรอบที่อยู่ในแนวเส้นเสี่ยง จากแผนที่ของกรมแผนที่ทหาร และภาพถ่ายดาวเทียม Google Earth</li> <li>- ศึกษาแผนที่เส้นเท้าระดับเสี่ยง (NEF) และผลการสำรวจชุมชน อาคารและสิ่งปลูกสร้างที่อยู่ในพื้นที่ NEF 30 - 40 และ NEF ≥ 40 เพื่อชดเชยหรือปรับปรุง</li> </ul>
20) สุขภาพและการสาธารณสุข	<ul style="list-style-type: none"> <li>- รวบรวมและศึกษาข้อมูลสถานะสุขภาพของคนในพื้นที่ (สาเหตุอัตราป่วย สาเหตุอัตราตาย สถานะสุขภาพจิต สถิติอุบัติเหตุ) จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง</li> <li>- รวบรวมและศึกษาข้อมูลความเพียงพอและความพร้อมของระบบบริการสุขภาพรวมบุคลากรจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง (จำนวนสถานบริการและจำนวนบุคลากรทางการแพทย์และสาธารณสุข)</li> </ul>
21) อาชีวอนามัยและความปลอดภัย	<ul style="list-style-type: none"> <li>- รวบรวมและศึกษาข้อมูลอุบัติเหตุ/อุบัติภัย (สถิติอุบัติเหตุ การสอบสวนสาเหตุ อุบัติเหตุ อัตรการบาดเจ็บ)</li> <li>- รวบรวมและศึกษาข้อมูลการตรวจสอบสภาพแวดล้อมในการทำงาน และการตรวจวัดทางสุขศาสตร์อุตสาหกรรม / ผลการตรวจสุขภาพของผู้ปฏิบัติงาน / ผลการตรวจสุขภาพตามความเสี่ยง</li> </ul>
22) แหล่งท่องเที่ยวและทัศนียภาพ	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ศึกษาข้อมูลทางนโยบายและแผนในการเดินทางทางบก ระบบขนส่งและโครงข่ายเชื่อมโยงในอนาคตในพื้นที่ศึกษา</li> <li>- ศึกษาแผนส่งเสริมการท่องเที่ยวในบริเวณพื้นที่ศึกษา</li> </ul>
23) แหล่งโบราณคดีและประวัติศาสตร์	<ul style="list-style-type: none"> <li>- รวบรวมข้อมูล การศึกษาและตรวจสอบสถานที่สำคัญ แหล่งโบราณคดี และประวัติศาสตร์ ทั้งที่อยู่บนดิน และใต้ดินบริเวณพื้นที่โครงการ ประวัติความสำคัญและความเป็นมาของสถานที่สำคัญ แหล่งโบราณคดี และประวัติศาสตร์ และแนวทางการอนุรักษ์จากกรมศิลปากร และเอกสารต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง</li> </ul>

### 1.7.5 การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

เป็นการคาดการณ์ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากการดำเนินกิจกรรมของโครงการ ทั้งในระบะก่อสร้างและระยะดำเนินการ ซึ่งได้พิจารณาทั้งด้านบวกและด้านลบครอบคลุมถึงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น ต่อทรัพยากรสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ รวมทั้งเชื่อมโยงความสัมพันธ์ของผลกระทบแต่ละด้านที่มีต่อกัน โดยการคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมได้ใช้หลายๆ เครื่องมือร่วมกัน เช่น แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ (Mathematical Model) สมการคณิตศาสตร์ (Mathematical Equation) ความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญ ข้อมูลหลักฐาน เป็นต้น ซึ่งเป็นการประเมินผลกระทบในแต่ละด้านครอบคลุมถึงภาพรวมของแหล่งกำเนิดมลพิษ หรือคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่มีอยู่เดิม (ก่อนมีโครงการ) และแหล่งกำเนิดมลพิษของโครงการเมื่อพิจารณาลักษณะ สภาพแวดล้อมของพื้นที่ศึกษา และลักษณะกิจกรรมของโครงการ โดยได้กำหนดขอบเขตและแนวทางการประเมิน ในประเด็นที่อาจส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม สรุปรายละเอียดแสดงดังตารางที่ 1.7-2

ตารางที่ 1.7-2 ขอบเขตและแนวทางการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ

ขอบเขตการประเมิน ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	แนวทางการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<b>ผลกระทบด้านเสียงและความสั่นสะเทือน</b>	
ระยะก่อสร้าง	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ศึกษาแหล่งกำเนิดหรือกิจกรรมที่ก่อให้เกิดเสียงดังและความสั่นสะเทือน เช่น การปรับถมพื้นที่ การขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง คนงาน การก่อสร้าง การใช้เครื่องจักร</li> <li>- ศึกษาระดับเสียงและความสั่นสะเทือนในปัจจุบัน ณ ตำแหน่งพื้นที่อ่อนไหวใกล้เคียง สนามบินนานาชาติอู่ตะเภาที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบจากการก่อสร้าง</li> <li>- คาดการณ์ระดับเสียงและความสั่นสะเทือน ณ ตำแหน่งพื้นที่อ่อนไหวที่อาจได้รับผลกระทบโดยใช้สมการทางคณิตศาสตร์เป็นเครื่องมือ</li> <li>- กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม</li> </ul>
ระยะดำเนินการ	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ศึกษาแหล่งกำเนิดหรือกิจกรรมที่ก่อให้เกิดเสียงดังและความสั่นสะเทือนที่มีนัยสำคัญจากการดำเนินงานของโครงการ เช่น การขึ้น-ลง การเตรียมวิ่งขึ้น การเข้าจอดและการจอดของอากาศยาน การคมนาคมและการปฏิบัติงานภายในพื้นที่เขตการบิน (Airside) การบำรุงรักษาอากาศยาน การเดินทางขนส่งทางบก</li> <li>- คาดการณ์จำนวนเที่ยวบินและแบบอากาศยาน (Fleet Mix) ที่เพิ่มขึ้นในอนาคต พร้อมทั้งกำหนดสมมติฐานการศึกษาที่ครอบคลุมการใช้ทางวิ่งกรณีปกติ กรณีเลวร้าย (Peak Hour) และกรณีปิดทางวิ่งใดทางวิ่งหนึ่ง ร่วมกับการพิจารณาข้อมูลรูปแบบการใช้ทางวิ่ง สัดส่วนการใช้ทางวิ่ง และการกระจายของเส้นทางบิน (Disperse Track)</li> <li>- คาดการณ์ระดับเสียงจากการเปิดดำเนินการโครงการ โดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ Aviation Environmental Tool (AEDT) เป็นเครื่องมือ และแสดงระดับเสียงคาดการณ์ในรูปของเส้นเท่าระดับเสียง Noise Exposure Forecast (NEF)</li> <li>- ศึกษาระดับเสียงและความสั่นสะเทือนในปัจจุบัน ณ ตำแหน่งพื้นที่อ่อนไหวใกล้เคียง สนามบินนานาชาติอู่ตะเภาที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบจากการดำเนินโครงการ</li> <li>- กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม</li> </ul>

ตารางที่ 1.7-2 ขอบเขตและแนวทางการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ

ขอบเขตการประเมิน ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	แนวทางการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<b>ผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ</b>	
ระยะเวลาก่อสร้าง	<ul style="list-style-type: none"> <li>- พิจารณากิจกรรมการปรับภูมิพื้นที่ การขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง คนงาน การก่อสร้าง การใช้เครื่องจักร ซึ่งจะก่อให้เกิดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง รวมทั้งไอเสียจาก เครื่องจักร เครื่องยนต์</li> <li>- ศึกษาคุณภาพอากาศในปัจจุบันของพื้นที่ศึกษา</li> <li>- คาดการณ์ผลกระทบจากการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองในพื้นที่ก่อสร้าง โดยใช้แบบจำลอง</li> <li>- ทางคณิตศาสตร์เป็นเครื่องมือ (AERMOD (The American Meteorological Society/ Environmental Protection Agency Regulatory Model Improvement Committee’s Dispersion Model))</li> <li>- กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม</li> </ul>
ระยะดำเนินการ	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ศึกษาคุณภาพอากาศปัจจุบันในพื้นที่ศึกษาก่อนดำเนินโครงการ</li> <li>- ศึกษาแหล่งกำเนิดหรือกิจกรรมที่ก่อให้เกิดมลสารทางอากาศ เช่น การเตรียมวิ่งขึ้น การขึ้น-ลง การเข้าจอด และการจอดของอากาศยาน การเดินทาง การขนส่งทางบก โดยมลสารที่สำคัญ ได้แก่ ไอเสียและสารอินทรีย์ระเหย (VOCs) จากการเผาไหม้ เชื้อเพลิงเครื่องยนต์อากาศยาน (Aircraft) และกิจกรรมภาคพื้นดิน เช่น อุปกรณ์สนับสนุนภาคพื้นดิน (Ground Support Equipment) และหน่วยกำเนิดไฟฟ้า (Auxiliary Power Units)</li> <li>- คาดการณ์จำนวนเที่ยวบินและแบบอากาศยาน (Fleet Mix) ที่เพิ่มขึ้นในอนาคต พร้อมทั้ง กำหนดสมมติฐานการศึกษาที่ครอบคลุมการใช้ทางวิ่งกรณีปกติ กรณีเลวร้าย (Peak Hour) และกรณีปิดทางวิ่งใดทางวิ่งหนึ่ง</li> <li>- ใช้ข้อมูลเที่ยวบินต่อปีจำแนกตามรายชนิดอากาศยานในแต่ละทางวิ่งเป็นข้อมูลสำหรับ นำเข้าแบบจำลอง Aviation Environmental Tool (AEDT) เพื่อประเมินอัตราการปล่อยสารมลพิษทางอากาศ และนำข้อมูลเข้าสู่แบบจำลองคุณภาพอากาศ Air Quality Dispersion Modeling (AERMOD) เพื่อประเมินการแพร่กระจายของสารมลพิษทางอากาศ และแสดงระดับความเข้มข้นของมลพิษคาดการณ์ในรูปแบบของเส้นความเข้มข้นเท่ากันของมลสารทางอากาศ (Isopleth)</li> <li>- กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม</li> </ul>
<b>ผลกระทบด้านอุทกวิทยาน้ำผิวดิน คุณภาพน้ำผิวดิน คุณภาพน้ำใต้ดิน คุณภาพน้ำทะเล และนิเวศวิทยาทางน้ำ</b>	
ระยะเวลาก่อสร้าง	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ศึกษาแหล่งกำเนิดหรือกิจกรรมที่อาจก่อให้เกิดมลพิษต่อทิศทางการไหลของน้ำผิวดิน คุณภาพน้ำผิวดิน คุณภาพน้ำใต้ดิน คุณภาพน้ำทะเล รวมถึงนิเวศวิทยาทางน้ำ เช่น การปรับภูมิพื้นที่ การตั้ง/สร้างที่พักคนงาน การใช้น้ำสำหรับอุปโภคบริโภคและก่อสร้าง การจัดการของเสีย การจัดการน้ำทิ้ง</li> <li>- ศึกษาคุณภาพน้ำและนิเวศวิทยาทางน้ำในแหล่งน้ำที่รองรับน้ำทิ้งจากพื้นที่ก่อสร้าง</li> </ul>

### ตารางที่ 1.7-2 ขอบเขตและแนวทางการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ

ขอบเขตการประเมิน ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	แนวทางการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	- กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ระยะดำเนินการ	- ศึกษาขนาดรองรับปริมาณน้ำเสียก่อนเข้าและน้ำทิ้งหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย ส่วนกลางของสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา และประเมินศักยภาพของระบบบำบัดน้ำเสีย ส่วนกลางของสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา - กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<b>ผลกระทบด้านสภาพภูมิประเทศ ทรัพยากรดิน ธรณีวิทยาและแผ่นดินไหว</b>	
ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการ	- ศึกษาลักษณะกิจกรรมของการปรับพื้นที่สำหรับก่อสร้างทางวิ่ง การก่อสร้างอุโมงค์ และการก่อสร้างทางขับ การสำรวจสภาพชั้นดินและแบบรายละเอียด (Detailed Design) ในการก่อสร้าง และแนวทางการปฏิบัติและควบคุมงานในระหว่างการปรับสภาพชั้นดิน - กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<b>ผลกระทบด้านนิเวศวิทยาทางบก</b>	
ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการ	- ศึกษาสภาพข้อมูลของสภาพนิเวศวิทยาทางบกปัจจุบันของพื้นที่โครงการและพื้นที่ใกล้เคียง และเปรียบเทียบกับผลการศึกษาในอดีต เพื่อหาแนวโน้มของการเปลี่ยนแปลงด้านนิเวศวิทยาทางบก - กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<b>ผลกระทบด้านการระบายน้ำและป้องกันน้ำท่วม</b>	
ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการ	- ศึกษาสภาพอุทกวิทยาน้ำผิวดินและการระบายน้ำที่เปลี่ยนแปลงไปจากการปรับสภาพการใช้พื้นที่จากพื้นที่ที่ไม่ได้มีการพัฒนาเป็นทางวิ่งที่ทำด้วยคอนกรีต - ประเมินสภาพการทำงานของระบบระบายน้ำออกจากพื้นที่ในกรณีฝนตกหนักต่อเนื่องจากการเพิ่มทางวิ่งที่ 2 อุโมงค์ลอดใต้ทางวิ่ง และทางขับคู่ขนาน - กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<b>ผลกระทบด้านระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ</b>	
ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการ	- คาดการณ์ปริมาณความต้องการใช้น้ำและไฟฟ้าจากกิจกรรมของโครงการ - ประเมินศักยภาพในการจัดหาน้ำใช้และไฟฟ้าของสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา - กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<b>ผลกระทบด้านการจัดการน้ำเสียและการจัดการของเสีย</b>	
ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการ	- คาดการณ์ปริมาณน้ำเสียและของเสียจากแหล่งกำเนิดหรือกิจกรรมของโครงการ เช่น จากกิจกรรมการก่อสร้าง จากกิจกรรมของคนงานในพื้นที่ก่อสร้าง จากที่พักของคนงาน

ตารางที่ 1.7-2 ขอบเขตและแนวทางการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ

ขอบเขตการประเมิน ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	แนวทางการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<p>(Camp Site) และจากพนักงานที่ปฏิบัติงานภายในสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา รวมถึงผู้โดยสารในอนาคต</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ประเมินศักยภาพในการจัดการน้ำเสียและของเสียของสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา</li> <li>- กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม</li> </ul>
<b>ผลกระทบด้านการคมนาคมขนส่ง</b>	
ระยะก่อสร้าง	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ศึกษาจำนวนเที่ยวของยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่งวัสดุก่อสร้าง เช่น ดินหรือทรายถม อุปกรณ์เครื่องจักร คนงาน และกิจกรรมที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบด้านการคมนาคมขนส่ง</li> <li>- ศึกษาข้อมูลปริมาณการจราจรบนเส้นทางคมนาคมที่เป็นเส้นทางสายหลักเพื่อเข้าสู่สนามบินนานาชาติอู่ตะเภา</li> <li>- คาดการณ์ผลกระทบต่อสภาพความคล่องตัวของจราจรจากจำนวนเที่ยวของยานพาหนะที่เพิ่มขึ้นในกิจกรรมก่อสร้าง</li> <li>- กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม</li> </ul>
ระยะดำเนินการ	<ul style="list-style-type: none"> <li>- คาดการณ์ปริมาณการจราจรและอัตราส่วน V/C Ratio ที่เกิดขึ้น จากปริมาณผู้โดยสารที่มาใช้บริการสนามบินนานาชาติอู่ตะเภาและปริมาณการขนส่งสินค้าที่เพิ่มขึ้นจากกิจกรรมของโครงการ เปรียบเทียบกับกรณีไม่มีโครงการ เพื่อวิเคราะห์ประเมินสภาพจราจรบนถนนบริเวณโดยรอบพื้นที่สนามบินนานาชาติอู่ตะเภาและบนถนนทางเข้า-ออก</li> <li>- รวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับนโยบายด้านการคมนาคมโดยรอบสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา</li> <li>- กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม</li> </ul>
<b>ผลกระทบด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน</b>	
ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการ	<ul style="list-style-type: none"> <li>- เปรียบเทียบการใช้ประโยชน์ที่ดินของพื้นที่สนามบินนานาชาติอู่ตะเภา กับการกำหนดประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดิน</li> <li>- ศึกษาข้อมูลแนวโน้มของการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา และประเมินผลกระทบจากการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบด้านเสียงจากผลคาดการณ์เส้นเท้าระดับเสียง เมื่อเปิดดำเนินการทางวิ่งที่ 2</li> <li>- กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม</li> </ul>
<b>ผลกระทบด้านการท่องเที่ยว และทัศนียภาพ</b>	
ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการ	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ประเมินผลกระทบต่อความสะดวกในการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ (ความสามารถในการเข้าถึงได้โดยง่าย (Accessibility)) ในพื้นที่บริเวณใกล้เคียงสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา</li> </ul>

## ตารางที่ 1.7-2 ขอบเขตและแนวทางการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ

ขอบเขตการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	แนวทางการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ประเมินความสามารถในการดูดซับสิ่งรบกวนทางสายตาของพื้นที่ตั้ง (Visual Absorption Capability) และประเมินความไวของการรับรู้ต่อการเปลี่ยนแปลงของทัศนียภาพจากจุดมองที่สำคัญ (Visual Sensitivity) เพื่อประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านทัศนียภาพที่เกิดขึ้นจากโครงการต่อสภาพแวดล้อม</li> <li>- กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม</li> </ul>
<b>ผลกระทบด้านเศรษฐกิจและสังคม</b>	
ระยะก่อสร้าง	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ศึกษากิจกรรมการก่อสร้างที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบด้านเศรษฐกิจ-สังคม ทั้งทางบวกและทางลบ เช่น การขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง คนงาน การตั้ง ส้วมที่พักคนงาน</li> <li>- คาดการณ์ผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจ-สังคม เช่น การจ้างงาน ปัญหาสังคม ปัญหายาเสพติด ตลอดจนความเดือดร้อนรำคาญ และความไม่สะดวกในการดำรงชีวิต</li> <li>- กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม</li> </ul>
ระยะดำเนินการ	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ประเมินผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการต่อสภาพทางเศรษฐกิจและสังคมของพื้นที่ศึกษา ทั้งทางบวกและทางลบ เช่น การจ้างงาน การเดินทาง การขนส่งทางบก การจัดการน้ำเสีย น้ำทิ้ง การระบายน้ำและป้องกันน้ำท่วม การจัดการของเสีย เป็นต้น</li> <li>- คาดการณ์ผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพทางเศรษฐกิจและสังคมทั้งทางบวกและทางลบ เช่น ผลประโยชน์ทางด้านเศรษฐกิจ การขยายตัวของชุมชน ปัญหาประชากรแฝง ความวิตกกังวลเกี่ยวกับผลกระทบโดยเฉพาะด้านเสียง เป็นต้น</li> <li>- กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม</li> </ul>
<b>ผลกระทบด้านการโยกย้ายและการทดแทนทรัพย์สิน</b>	
ระยะดำเนินการ	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ศึกษาผลจากการคาดการณ์ระดับเสียงหลังจากเปิดใช้ทางวิ่งที่ 2 ณ ตำแหน่งพื้นที่อ่อนไหวใกล้เคียงสนามบินนานาชาติอุตะเกาที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบจากการดำเนินโครงการ</li> <li>- สำรวจชุมชน/ทรัพย์สินที่ได้รับผลกระทบในพื้นที่เส้นเสียง NEF <math>\geq 40</math> และ NEF 30 - 40 เพื่อชดเชยหรือปรับปรุง สำหรับจัดตั้งงบประมาณเพื่อจ่ายค่าชดเชย โดยใช้แนวทางตามมติ ครม. วันที่ 29 พฤษภาคม พ.ศ. 2550</li> <li>- กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม</li> </ul>

### ตารางที่ 1.7-2 ขอบเขตและแนวทางการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ

ขอบเขตการประเมิน ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	แนวทางการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<b>ผลกระทบด้านสุขภาพ การสาธารณสุข อาชีวอนามัยและความปลอดภัย ในประเด็นอุบัติเหตุ อุบัติภัย ความปลอดภัย สาธารณะ</b>	
ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการ	<ul style="list-style-type: none"> <li>- การจำแนกและบ่งชี้กิจกรรมที่มีความเสี่ยงที่จะก่อให้เกิดอันตรายต่อสาธารณะจากการดำเนินการ เช่น การเตรียมวงขึ้น การขึ้น-ลง การเข้าจอดและการจอดของอากาศยาน การคมนาคมและการปฏิบัติงานภายในเขตปฏิบัติการบิน การบำรุงรักษาอากาศยาน การเดินทาง การขนส่งทางบก เป็นต้น</li> <li>- ประเมินความเสี่ยงในการเกิดอันตรายต่อสาธารณะ</li> <li>- กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม</li> </ul>
<b>ผลกระทบด้านแหล่งโบราณคดีและประวัติศาสตร์</b>	
ระยะก่อสร้าง	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ประเมินระดับเสียง แรงสั่นสะเทือน และผลกระทบที่เกิดจากฝุ่นละอองจากกิจกรรมการก่อสร้างต่อแหล่งโบราณสถานและศาสนสถานที่อยู่ใกล้กับพื้นที่ก่อสร้างของโครงการ</li> <li>- กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม</li> </ul>
ระยะดำเนินการ	<ul style="list-style-type: none"> <li>- จัดทำแผนที่แสดงตำแหน่งโบราณสถานและศาสนสถานบริเวณพื้นที่ศึกษาของโครงการ ซ้อนทับกับเส้นเท่าระดับเสียงระยะดำเนินการที่ได้จากการคาดการณ์ด้วยแบบจำลองทางคณิตศาสตร์</li> <li>- จัดทำแผนที่แสดงตำแหน่งโบราณสถานและศาสนสถานบริเวณพื้นที่ศึกษาของโครงการ ซ้อนทับกับเส้นความเข้มข้นเท่ากันของฝุ่นละอองจากแบบจำลองทางคณิตศาสตร์</li> <li>- วิเคราะห์ผลกระทบต่อโบราณสถานและศาสนสถานที่จะได้รับผลกระทบจากลมหมุนปลายปีก</li> <li>- กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม</li> </ul>

#### 1.7.6 การประเมินผลกระทบทางสุขภาพ

การประเมินผลกระทบทางสุขภาพ ให้ความสำคัญกับการคาดการณ์การเกิดผลกระทบต่อสถานะสุขภาพ อันเนื่องมาจากการดำเนินโครงการ โดยพิจารณาเชื่อมโยงกับรายละเอียดของโครงการและข้อมูลสภาพแวดล้อม ในปัจจุบันของพื้นที่ศึกษา สำหรับขอบเขตการประเมินผลกระทบสุขภาพพิจารณาตามปัจจัยกำหนดสุขภาพ ทั้งด้านสิ่งแวดล้อมและด้านสังคมได้นำมาพิจารณาร่วมด้วย ขอบเขตของการคาดการณ์พิจารณาว่ากิจกรรมของการพัฒนาอาจมีผลทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงปัจจัยกำหนดสุขภาพของคนในชุมชนที่อยู่ในพื้นที่รอบโครงการฯ ส่วนขอบเขตการศึกษาผลกระทบทางด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัยครอบคลุมพนักงานที่ปฏิบัติงานในโครงการ โดยเริ่มจากการกั้นกรองโครงการ (Screening) และการกำหนดขอบเขตการศึกษา (Scoping) ภายใต้ขอบเขตข้อมูลทุติยภูมิต่างๆ และข้อมูลพื้นฐานที่มีอยู่เดิมก่อนเกิดโครงการนี้ จากนั้นจึงใช้หลักการประเมินความเสี่ยงทางสุขภาพ (Health Risk Assessment) เพื่อคาดการณ์ระดับความรุนแรงของผลกระทบและความเป็นไปได้ของการ



เกิดผลกระทบดังกล่าว ผลของการประเมินระดับผลกระทบนำไปสู่การกำหนดมาตรการเพื่อป้องกันและแก้ไขผลกระทบให้ได้มากที่สุดรวมทั้งมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบฯ

การประเมินความเสี่ยงเชิงปริมาณใช้ข้อมูลการระบายมลสารทางอากาศในการประเมินการแพร่กระจายของสาร การประเมินปริมาณการรับสารและการตอบสนอง และการประเมินระดับ/ลักษณะความเสี่ยงเพื่อคาดการณ์ขนาดของผลกระทบทางสุขภาพ โดยแบ่งออกเป็นความเสี่ยงต่อการเกิดมะเร็ง และความเสี่ยงที่ก่อให้เกิดโรคอื่นที่ไม่ใช่มะเร็ง ส่วนการประเมินความเสี่ยงเชิงคุณภาพเป็นการประเมินระดับของผลกระทบซึ่งพิจารณาจากโอกาสของการเกิด (Likelihood) และผลที่เกิดตามมา (Consequences) ซึ่งระดับของโอกาสการเกิดผลกระทบพิจารณาจากความน่าจะเป็นของการเกิดเหตุการณ์นั้นๆ และความเห็นของผู้เชี่ยวชาญด้านสุขภาพ ส่วนระดับความรุนแรงของผลที่เกิดตามมาพิจารณาจากประเด็นหลักของประชากรกลุ่มเสี่ยง (Risk Group) โดยพิจารณาจากความอ่อนแอ/ความไวต่อการได้รับผลกระทบอันเนื่องจากปัจจัยของระบบภูมิคุ้มกัน การพัฒนาของระบบสรีระในร่างกาย และความสูญเสียที่เกิดตามมา (Loss and Damage) โดยพิจารณาจากอัตราป่วย/อัตราตาย จำนวนการบาดเจ็บ และความรุนแรงของการบาดเจ็บความเสียหายทางกายภาพ เช่น จำนวนและระดับของความเสียหายที่เกิดขึ้นกับระบบสาธารณสุขโรค ความต้องการดูแลในภาวะฉุกเฉิน ความปลอดภัยในชุมชน และผลกระทบต่ออนามัยสิ่งแวดล้อมในชุมชน สมรรถนะของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น หน่วยงานสาธารณสุขในพื้นที่ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เป็นต้น

#### 1.7.7 การรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน

กิจกรรมการรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชนของโครงการ ได้ดำเนินการตามแนวทางที่ระบุไว้ในแนวทางการมีส่วนร่วมของประชาชนในกระบวนการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) (8 มกราคม พ.ศ. 2562) โดยมีขั้นตอนการดำเนินงานดังต่อไปนี้

- 1) การระบุกลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย
- 2) การจัดลำดับความสำคัญของผู้มีส่วนได้เสีย
- 3) การเข้าพื้นที่โครงการเพื่อเตรียมการก่อนการรับฟังความคิดเห็น
  - การพบปะเพื่อให้ข้อมูลเบื้องต้นและปรึกษาหารือ
  - การลงพื้นที่เพื่อให้ข้อมูลกับประชาชน
- 4) การดำเนินการตามกระบวนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน
  - การรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 : กระบวนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนและผู้มีส่วนได้เสียในการกำหนดขอบเขตและแนวทางการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
  - การรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 : กระบวนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนและผู้มีส่วนได้เสียในขั้นตอนการประเมินและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมฯ
    - การสำรวจข้อมูลและความคิดเห็นด้วยแบบสอบถาม
    - การสัมภาษณ์เชิงลึก
    - การประชุมกลุ่มย่อย/การสนทนากลุ่ม

- การรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3 : กระบวนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนและผู้มีส่วนได้เสียในการทบทวนร่างรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมฯ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

#### 1.7.8 การประชาสัมพันธ์

การประชาสัมพันธ์เผยแพร่ข้อมูลข่าวสารของโครงการ เป็นสิ่งสำคัญอย่างยิ่งที่ใช้สร้างการรับรู้และเข้าใจแก่กลุ่มเป้าหมายและสาธารณชน จึงได้มีการดำเนินงานสื่อสารประชาสัมพันธ์หลากหลายรูปแบบ ทั้งการประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อสาธารณะต่างๆ อาทิ โทรทัศน์ วิทยุ สิ่งพิมพ์เพื่อสร้างความรับรู้เข้าใจในวงกว้าง การประชาสัมพันธ์ ด้วยโปสเตอร์ประชาสัมพันธ์ แผ่นพับ บอร์ดนิทรรศการ และเว็บไซต์ เพื่อการเข้าถึงข้อมูลและมีการตอบรับได้อย่างรวดเร็ว การอาศัยแนวร่วมสื่อสารมวลชนในพื้นที่โครงการ เพื่อประสานและร่วมกันกำหนดแนวทางและกลยุทธ์ที่ใช้ในการประชาสัมพันธ์ การจัดทำแผนประชาสัมพันธ์ทั่วไปและแผนฉุกเฉิน แผนการใช้สื่อประชาสัมพันธ์และการจัดทำแผนสนับสนุนสร้างความสัมพันธ์กับสื่อมวลชน ตลอดจนการประเมินผลการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมและการประชาสัมพันธ์ของโครงการเพื่อนำไปสู่การสื่อสารสาธารณะเชิงรุกและการกำหนดรูปแบบการมีส่วนร่วมของชุมชนได้อย่างเหมาะสม

#### 1.7.9 การเสนอมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ในการพิจารณาเสนอมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ มีแนวทางดังนี้

1) ศึกษาทบทวนมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบที่โครงการดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน และนำไปพิจารณาประกอบกับการกำหนดมาตรการฯ ของโครงการทั้งระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ ซึ่งมาตรการที่จะเสนอรวมถึงมาตรการที่ควรเพิ่มเติมหรือปรับปรุง

2) เสนอแนะมาตรการและวิธีการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่มีความเหมาะสมกับลักษณะและความรุนแรงของผลกระทบ และมีความเป็นไปได้ในทางปฏิบัติในแต่ละประเด็นทั้งด้านสิ่งแวดล้อมและสุขภาพที่คาดว่าจะเกิดผลกระทบและมีการเปลี่ยนแปลงเกินกว่าค่ามาตรฐานที่กำหนดทั้งในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ โดยได้ระบุรายละเอียดของมาตรการที่ชัดเจนพร้อมทั้งงบประมาณดำเนินการตามมาตรการที่เสนอนอกจากนี้ หากมีบางประเด็นที่คาดว่าจะอาจเกิดผลกระทบที่ไม่อาจหลีกเลี่ยงก็ได้เสนอมาตรการชดเชยความเสียหายที่เกิดขึ้นไว้ในการศึกษา ขณะเดียวกันหากพบว่าบางประเด็นอาจมีผลกระทบในระดับต่ำมากแต่หากสามารถเสนอแนวทางการปรับปรุงหรือส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อมและสุขภาพโดยรอบโครงการให้ดีขึ้นกว่าเดิมก็ได้นำเสนอแนวทางและมาตรการดังกล่าวไว้เพื่อประโยชน์กับโครงการและผู้มีส่วนได้เสียในอนาคต

#### 1.7.10 การเสนอมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพทั้งในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการโครงการมีวัตถุประสงค์สำคัญเพื่อตรวจสอบการเปลี่ยนแปลงสภาพแวดล้อมและสถานะทางสุขภาพและตรวจสอบประสิทธิภาพตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบฯ ที่เสนอให้กองทัพเรือ (ทร.) และ สกพอ. ร่วมกันเป็นหน่วยงานหลักรับผิดชอบในการดำเนินโครงการฯ ซึ่งมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบฯ เหล่านี้จะใช้เป็นข้อมูลในการเฝ้าระวังผลกระทบฯ ที่คาดว่าจะเกิดจากโครงการ และใช้เป็นข้อมูลในการปรับปรุงการดำเนินโครงการและปรับปรุงมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการในอนาคตให้มีความเหมาะสมมากยิ่งขึ้น

### 1.7.11 การจัดทำแผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อม

พิจารณานำมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบมาจัดทำเป็นแผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ รวมทั้งได้พิจารณานำมาตรการด้านการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชนมากำหนดเป็นแผนปฏิบัติการฯ ด้วยตามความเหมาะสม โดยในแผนปฏิบัติการฯ ประกอบด้วย หลักการและเหตุผล วัตถุประสงค์ ดัชนีชี้วัดความสำเร็จ พื้นที่ดำเนินการ วิธีการดำเนินงาน ระยะเวลาดำเนินงาน หน่วยงานรับผิดชอบในการจัดทำและบริหารแผนงาน รวมทั้งงบประมาณสำหรับดำเนินการ เพื่อให้หน่วยงานรับผิดชอบ สามารถดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการได้บรรลุผลสำเร็จและมีประสิทธิภาพ

### 1.8 กฎหมาย นโยบาย และระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ

ในการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการได้ศึกษาบททวนกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องสรุปดังตารางที่ 1.8-1

ตารางที่ 1.8-1 กฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการฯ

กฎหมายที่เกี่ยวข้อง	รายละเอียดโดยสังเขป
1. รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2560	- มาตรา 58 กำหนดไว้ว่า การดำเนินการใดของรัฐหรือที่รัฐจะอนุญาตให้ผู้ใดดำเนินการ ถ้าการนั้นอาจมีผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติ คุณภาพสิ่งแวดล้อม สุขภาพ อนามัย คุณภาพชีวิต หรือส่วนได้เสียสำคัญอื่นใดของประชาชนหรือชุมชนหรือสิ่งแวดล้อมอย่างรุนแรง รัฐต้องดำเนินการให้มีการศึกษาและประเมินผลกระทบต่อคุณภาพสิ่งแวดล้อมและสุขภาพของประชาชนหรือชุมชน และจัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้เสียและประชาชนและชุมชนที่เกี่ยวข้องก่อน เพื่อนำมาประกอบการพิจารณาดำเนินการหรืออนุญาตตามที่กฎหมายบัญญัติ
2. พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535	- พระราชบัญญัตินี้ถือเป็นกฎหมายสิ่งแวดล้อมหลักในการควบคุมกิจกรรมต่างๆ ของประเทศไทย ทั้งการกำหนดมาตรฐานด้านสิ่งแวดล้อม การกำหนดสาระสำคัญสำหรับการควบคุมและการลดมลพิษ การฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติหากเกิดความเสียหาย การวิเคราะห์ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม การวางแผนสิ่งแวดล้อม การมีส่วนร่วมของประชาชน กระบวนการตัดสินใจ และอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ
3. พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2561	- เป็นการแก้ไขเพิ่มเติมเนื้อหาของพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 โดยปรับปรุงบทบัญญัติเกี่ยวกับการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมและระบบการวิเคราะห์ผลกระทบ สิ่งแวดล้อม ให้สอดคล้องกับบทบัญญัติของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย ในหมวด 3 การคุ้มครองสิ่งแวดล้อม ส่วนที่ 4 การทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งมีการแก้ไขคำว่า “รายงานการวิเคราะห์

ตารางที่ 1.8-1 กฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ

กฎหมายที่เกี่ยวข้อง	รายละเอียดโดยสังเขป
	<p>ผลกระทบสิ่งแวดล้อม” เป็น “รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม” ซึ่งกำหนดให้การจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างน้อยต้องประกอบด้วยสาระสำคัญเกี่ยวกับรายละเอียดโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการ สภาพสิ่งแวดล้อมปัจจุบัน การประเมินทางเลือกในการดำเนินการ การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่อาจเกิดขึ้นจากโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการทั้งทางตรงและทางอ้อม การมีส่วนร่วมของประชาชนในการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการป้องกันแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและการชดเชยเยียวยาความเดือดร้อนหรือเสียหาย และสำหรับโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการของรัฐหรือที่รัฐจะอนุญาตให้ผู้ใดดำเนินการที่อาจมีผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติคุณภาพสิ่งแวดล้อม สุขภาพ อนามัย คุณภาพชีวิต หรือส่วนได้เสียสำคัญอื่นใดของประชาชนหรือชุมชนหรือสิ่งแวดล้อมอย่างรุนแรง ผู้ดำเนินการหรือผู้ขออนุญาตต้องประเมินผลกระทบด้านสุขภาพ และจัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้เสียและประชาชนและชุมชนที่เกี่ยวข้อง ตามหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขที่รัฐมนตรีโดยความเห็นชอบของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติประกาศกำหนดเป็นการเพิ่มเติมจากที่ต้องดำเนินการตามวรรคสองด้วย</p>
<p>4. ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการที่อาจมีผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติ คุณภาพสิ่งแวดล้อม สุขภาพ อนามัย คุณภาพชีวิต ของประชาชนในชุมชนอย่างรุนแรง ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2561</p>	<p>- ประกาศนี้ออกตามความในมาตรา 48 และมาตรา 51 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2561 ให้มีการยกเลิกประกาศฉบับเดิมทั้งหมดที่เคยประกาศไว้ และให้ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ในประกาศฉบับนี้แทน โดยมีสาระสำคัญ ได้แก่ การอธิบายค่านิยมต่างๆ ประเภทโครงการ หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยได้กำหนดแนวทางในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมสำหรับโครงการกิจการ หรือการดำเนินการที่อาจมีผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติ คุณภาพสิ่งแวดล้อม สุขภาพ อนามัย คุณภาพชีวิต ของประชาชนในชุมชนอย่างรุนแรง ซึ่งต้องจัดให้มีกระบวนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนและผู้มีส่วนได้เสีย โดยผู้ที่จัดทำรายงานตามประกาศนี้จะต้องเป็นผู้ที่ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และได้ขึ้นทะเบียนไว้กับ สผ.</p>

ตารางที่ 1.8-1 กฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ

กฎหมายที่เกี่ยวข้อง	รายละเอียดโดยสังเขป
5. ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการที่อาจมีผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติ คุณภาพสิ่งแวดล้อม สุขภาพ อนามัย คุณภาพชีวิต ของประชาชนในชุมชนอย่างรุนแรง ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2562	- เป็นการแก้ไขเพิ่มเติม โดยยกเลิกความในลำดับที่ 8 (ระบบขนส่งทางอากาศ) และลำดับที่ 9 (ท่าเทียบเรือ) ของเอกสารท้ายประกาศ 1 ของประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการที่อาจมีผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติ คุณภาพสิ่งแวดล้อม สุขภาพ อนามัย คุณภาพชีวิต ของประชาชนในชุมชนอย่างรุนแรง ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ลงวันที่ 19 พฤศจิกายน พ.ศ. 2561 จาก “ลำดับที่ 8 โครงการระบบขนส่งทางอากาศ ที่มีกรก่อสร้างขยาย หรือเพิ่มทางวิ่งของอากาศยานตั้งแต่ 3,000 เมตรขึ้นไป” และให้ใช้ข้อความต่อไปนี้แทน “ลำดับที่ 8 ระบบขนส่งทางอากาศ เฉพาะการก่อสร้างหรือขยายสนามบิน หรือที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยาน ตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ ที่มีความยาวของทางวิ่งตั้งแต่ 3,000 เมตรขึ้นไป”
6. ประกาศสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง แนวทางการมีส่วนร่วมของประชาชนในกระบวนการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2562	- เป็นการปรับปรุงแนวทางการมีส่วนร่วมของประชาชนในกระบวนการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้มีความเหมาะสมและสอดคล้องกับบทบัญญัติของพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2561
7. พระราชบัญญัติสุขภาพแห่งชาติ พ.ศ. 2550	- หมวดที่ 1 มาตรา 11 บุคคลหรือคณะบุคคลมีสิทธิร้องขอให้มีการประเมินและมีสิทธิร่วมในกระบวนการประเมินผลกระทบสุขภาพจากนโยบายสาธารณะ บุคคลหรือคณะบุคคลมีสิทธิได้รับข้อมูลคำชี้แจงและเหตุผลจากหน่วยงานของรัฐก่อนการอนุญาตหรือดำเนินโครงการหรือกิจกรรมใดที่อาจมีผลกระทบต่อสุขภาพของตนเองหรือของชุมชนและแสดงความเห็นของตนในเรื่องดังกล่าว
8. ประกาศคณะกรรมการสุขภาพแห่งชาติ เรื่อง หลักเกณฑ์และวิธีการประเมินผลกระทบด้านสุขภาพที่เกิดจากนโยบายสาธารณะ พ.ศ. 2552	- ประกาศนี้ออกตามอำนาจตามมาตรา 25 วรรคหนึ่ง (5) ของพระราชบัญญัติสุขภาพแห่งชาติ พ.ศ. 2550 โดยหมวดที่ 3 กระบวนการและขั้นตอนการประเมินผลกระทบด้านสุขภาพของประกาศฯ ส่วนที่ 1 ใช้สำหรับกรณีโครงการหรือกิจกรรมที่อาจจะก่อให้เกิดผลกระทบอย่างรุนแรงทั้งทางด้านคุณภาพสิ่งแวดล้อมทรัพยากรธรรมชาติและสุขภาพ ตามมาตรา 67 รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2550 ซึ่งให้ดำเนินงานตามแนวทางการประเมินผลกระทบทางสุขภาพในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของประเทศไทย ที่จัดทำโดยสำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมโดยให้เพิ่มเติม

ตารางที่ 1.8-1 กฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ

กฎหมายที่เกี่ยวข้อง	รายละเอียดโดยสังเขป
	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) ขั้นตอนการจัดเวทีกำหนดขอบเขตและแนวทางการประเมินผลกระทบด้านสุขภาพสาธารณะ (Public Scoping)</li> <li>2) กำหนดปัจจัยที่ต้องศึกษาครอบคลุมปัจจัยที่อาจส่งผลกระทบต่อสุขภาพภาคผนวกแนบท้าย 1 เป็นอย่างน้อย</li> <li>3) จัดเวทีรับฟังความคิดเห็นฯ เพื่อทบทวนร่างรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมฯ (Public Review)</li> </ol>
9. พระราชบัญญัติเงินทดแทน พ.ศ. 2537 และ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2561	- เป็นบทบัญญัติที่คุ้มครองสิทธิประโยชน์ของลูกจ้างเกี่ยวกับขอบเขตของการใช้บังคับกฎหมาย ฐานะและความรับผิดชอบของผู้ประกอบกิจการและผู้รับเหมาค่าแรง การกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไข และอัตราการจ่ายค่ารักษาพยาบาล ค่าฟื้นฟูสมรรถภาพในการทำงาน ค่าทำศพ ค่าทดแทน และเงินเพิ่มกรณีนายจ้างไม่จ่ายเงินสมทบหรือจ่ายไม่ครบจำนวน รวมทั้งหลักเกณฑ์การยื่นแบบรายการขึ้นทะเบียนนายจ้าง การแจ้งการประสบอันตราย เจ็บป่วย หรือสูญหาย และการยื่นคำร้องขอรับเงินทดแทน เป็นต้น และมีประกาศกระทรวงแรงงาน เรื่อง กำหนดชนิดของโรคซึ่งเกิดขึ้นตามลักษณะหรือสภาพของงานหรือเนื่องจากการทำงาน พ.ศ. 2550 ลงวันที่ 24 กรกฎาคม พ.ศ. 2550
10. พระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541 (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2551 (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2551 (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2553 (ฉบับที่ 5) พ.ศ. 2560 (ฉบับที่ 6) พ.ศ. 2560 (ฉบับที่ 7) พ.ศ. 2562	- กฎหมายคุ้มครองแรงงานเป็นกฎหมายที่บัญญัติถึงสิทธิและหน้าที่ระหว่าง นายจ้างและลูกจ้างโดยกำหนดมาตรฐานขั้นต่ำในการใช้แรงงานและการจ่ายค่าตอบแทนในการทำงาน เพื่อให้ลูกจ้างทำงานด้วยความปลอดภัย มีสุขภาพอนามัยอันดีได้รับค่าตอบแทนและสวัสดิการตามสมควร ทั้งนี้เพื่อให้การใช้แรงงานเกิดประโยชน์สูงสุดแก่นายจ้าง ลูกจ้าง และประเทศ
11. พระราชบัญญัติความปลอดภัยอาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ. 2554	- พระราชบัญญัตินี้เป็นกฎหมายในการควบคุมสถานประกอบกิจการต่างๆ ในประเทศ ในด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงาน โดยสาระสำคัญในหมวด 1 บททั่วไป มาตรา 6 ให้นายจ้างมีหน้าที่จัดและดูแลสถานประกอบกิจการ และลูกจ้างให้มีสภาพการทำงานและสภาพแวดล้อมในการทำงานที่ปลอดภัยและถูกสุขลักษณะ รวมทั้งส่งเสริมสนับสนุนการปฏิบัติงานของลูกจ้างมิให้ลูกจ้างได้รับอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย จิตใจ และสุขภาพอนามัย ให้ลูกจ้างมีหน้าที่ให้ความร่วมมือกับนายจ้างในการดำเนินการและส่งเสริมด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงาน เพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่ลูกจ้างและสถานประกอบกิจการ และหมวด 4 การควบคุม กำกับ ดูแล มาตรา 32 เพื่อประโยชน์ในการควบคุม

ตารางที่ 1.8-1 กฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการฯ

กฎหมายที่เกี่ยวข้อง	รายละเอียดโดยสังเขป
	<p>กำกับ ดูแลการดำเนินการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน ให้นายจ้างดำเนินการดังต่อไปนี้</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) จัดให้มีการประเมินอันตราย</li> <li>2) ศึกษาผลกระทบของสภาพแวดล้อมในการทำงานที่มีผลต่อลูกจ้าง</li> <li>3) จัดทำแผนการดำเนินงานด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน และจัดทำแผนการควบคุมดูแลลูกจ้างและสถานประกอบกิจการ</li> <li>4) ส่งผลการประเมินอันตราย การศึกษาผลกระทบ แผนการดำเนินงานและแผนการควบคุมตาม 1) 2) และ 3) ให้อธิบดี หรือผู้ซึ่งอธิบดีมอบหมาย</li> </ol> <p>- กฎกระทรวงและประกาศภายใต้พระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ. 2554 ได้แก่</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>กฏกระทรวงกำหนดมาตรฐานในการบริหาร จัดการ และดำเนินการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานเกี่ยวกับสารเคมีอันตราย พ.ศ. 2556</li> <li>5) ประกาศกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน เรื่อง บัญชีรายชื่อสารเคมีอันตราย พ.ศ. 2556</li> <li>6) ประกาศกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน เรื่อง แบบบัญชีรายชื่อสารเคมีอันตรายและรายละเอียดข้อมูลความปลอดภัยของสารเคมีอันตราย พ.ศ. 2556</li> <li>7) ประกาศกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน เรื่อง หลักเกณฑ์วิธีการ และเงื่อนไขการฝึกอบรมผู้บริหาร หัวหน้างาน และลูกจ้างด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ. 2555</li> <li>8) กฎกระทรวงกำหนดมาตรฐานในการบริหาร จัดการ และดำเนินการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานเกี่ยวกับความร้อน แสงสว่าง และเสียง พ.ศ. 2559</li> </ol>
<p>12. ข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 14 ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน พ.ศ. 2562</p>	<p>- เป็นข้อกำหนดเกี่ยวกับการบริหารจัดการสนามบิน ซึ่งใช้บังคับกับสนามบินที่ให้บริการแก่สาธารณะที่ตั้งอยู่บนพื้นดิน ประกอบด้วยระบบอ้างอิงทั่วไป การรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ การออกแบบ สนามบิน วิธีปฏิบัติเฉพาะสำหรับการดำเนินงานของสนามบิน การบำรุง รักษาสนามบิน</p>
<p>13. ประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง กำหนดเขตบริเวณใกล้เคียงสนามบินนานาชาติระยอง-อู่ตะเภา ในท้องที่อำเภอบางละมุง</p>	<p>- เป็นประกาศให้เขตบริเวณใกล้เคียงสนามบินนานาชาติระยอง-อู่ตะเภา ในท้องที่ตำบลห้วยใหญ่ อำเภอบางละมุง ตำบลบางเสร่ ตำบลพลูตาหลวง ตำบลสัตหีบ อำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี</p>

ตารางที่ 1.8-1 กฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการฯ

กฎหมายที่เกี่ยวข้อง	รายละเอียดโดยสังเขป
<p>อำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี และอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง เป็นเขตปลอดมลพิษ ในการเดินอากาศ พ.ศ. 2538</p>	<p>และตำบลสำนักท้อน ตำบลพลา ตำบลบ้านฉาง อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง ภายในแนวเขต ตามแผนที่ท้ายประกาศนี้ เป็นเขตปลอดมลพิษในการเดินอากาศ</p>
<p><b>มาตรฐานด้านสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวข้อง</b></p>	
<p>14. มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2538) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป</li> <li>- ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 21 (พ.ศ. 2544) เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ในเวลา 1 ชั่วโมง</li> <li>- ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ. 2547) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป</li> <li>- ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 28 (พ.ศ. 2550) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป</li> <li>- ประกาศกรมควบคุมมลพิษ เรื่อง กำหนดค่าเฝ้าระวังสำหรับสารอินทรีย์ระเหยง่ายในบรรยากาศโดยทั่วไป ในเวลา 24 ชั่วโมง</li> <li>- ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2552) เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป</li> <li>- ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 36 (พ.ศ. 2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 2.5 ไมครอน ในบรรยากาศโดยทั่วไป</li> </ul>	<p>ใช้สำหรับเปรียบเทียบกับคุณภาพสิ่งแวดล้อมในปัจจุบันและประเมินผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต</p>



ตารางที่ 1.8-1 กฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการฯ

กฎหมายที่เกี่ยวข้อง	รายละเอียดโดยสังเขป
<p>15. มาตรฐานระดับเสียง</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป</li> <li>- ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติฉบับที่ 29 (พ.ศ. 2550) เรื่อง ค่าระดับเสียงรบกวน</li> <li>- ประกาศกรมควบคุมมลพิษ เรื่อง การคำนวณค่าระดับเสียง (ประกาศ ณ วันที่ 11 สิงหาคม พ.ศ. 2540)</li> <li>- ประกาศคณะกรรมการควบคุมมลพิษ เรื่อง วิธีการตรวจวัดระดับเสียง พื้นฐาน ระดับเสียงขณะไม่มีการรบกวน การตรวจวัด และคำนวณระดับเสียงขณะมีการรบกวน การคำนวณค่าระดับการรบกวน และแบบบันทึกการตรวจวัดเสียงรบกวน (31 สิงหาคม พ.ศ. 2550)</li> </ul>	
<p>16. มาตรฐานระดับความสั่นสะเทือน</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือน เพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร</li> </ul>	
<p>17. การจัดการกากของเสียอันตราย</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ประกาศกระทรวงอุตสาหกรรม เรื่อง ระบบเอกสารกำกับกากของเสียอันตราย พ.ศ. 2547</li> <li>- ประกาศกระทรวงอุตสาหกรรม เรื่อง การกำจัดสิ่งปฏิกูลหรือวัสดุที่ไม่ใช้แล้ว พ.ศ. 2548</li> </ul>	
<p>18. มาตรฐานคุณภาพน้ำทิ้ง</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภทและบางขนาด พ.ศ. 2548</li> </ul>	

ตารางที่ 1.8-1 กฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ

กฎหมายที่เกี่ยวข้อง	รายละเอียดโดยสังเขป
<ul style="list-style-type: none"> <li>- ประกาศกระทรวงอุตสาหกรรม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบาย น้ำทิ้ง จากโรงงาน พ.ศ. 2560</li> <li>- กฎกระทรวง กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และแบบการเก็บสถิติและ ข้อมูลการจัดทำบันทึกรายละเอียด และรายงานสรุปผลการทำงานของ ระบบบำบัดน้ำเสีย พ.ศ. 2555</li> </ul>	
<p>19. มาตรฐานการตรวจสุขภาพของพนักงาน</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- กฎกระทรวง แรงงาน กำหนด หลักเกณฑ์ และวิธีการตรวจสุขภาพ ของลูกจ้างและส่งผลการตรวจ แก่พนักงานตรวจแรงงาน พ.ศ. 2547</li> <li>- ประกาศกรมสวัสดิการและคุ้มครอง แรงงาน เรื่อง กำหนดหลักเกณฑ์และ วิธีการตรวจสุขภาพลูกจ้างและแบบ รายงานผลการตรวจสุขภาพลูกจ้าง ที่ทำงานเกี่ยวกับสารเคมีอันตราย พ.ศ. 2535</li> </ul>	

1.9 เนื้อหาในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการฯ ประกอบด้วย 7 บท ดังนี้

- บทที่ 1 บทนำ
- บทที่ 2 รายละเอียดโครงการ
- บทที่ 3 สภาพแวดล้อมปัจจุบัน
- บทที่ 4 การมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์โครงการ
- บทที่ 5 การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
- บทที่ 6 การประเมินผลกระทบทางสุขภาพ
- บทที่ 7 แผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม