

## บทที่ 4

# การมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์

### 4.1 บทนำ

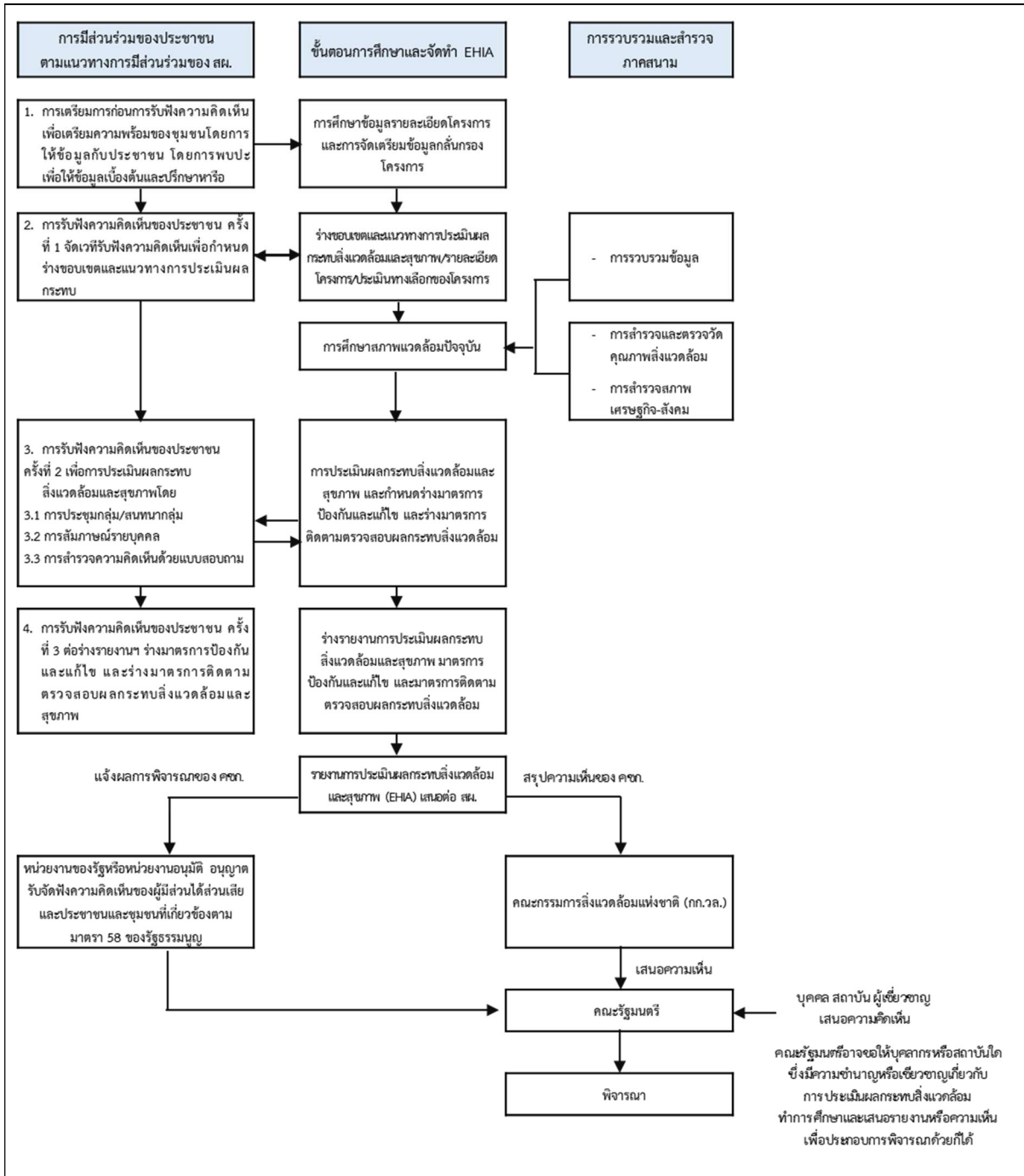
การมีส่วนร่วมของประชาชน (Public Participation) คือ กระบวนการซึ่งประชาชนหรือผู้มีส่วนได้เสีย (Stakeholder) ได้มีโอกาสแสดงทัศนะ แลกเปลี่ยนข้อมูลและความคิดเห็นเพื่อแสวงหาทางเลือก และการตัดสินใจต่างๆ เกี่ยวกับโครงการที่เหมาะสม และเป็นที่ยอมรับร่วมกัน ทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องจึงควรเข้าร่วมในกระบวนการนี้ ตั้งแต่เริ่มแรก เพื่อให้เกิดความเข้าใจ และการรับรู้-เรียนรู้ การปรับเปลี่ยนโครงการร่วมกัน จะเป็นประโยชน์ต่อทุกฝ่าย ซึ่งกระบวนการมีส่วนร่วมในโครงการนี้ เป็นเครื่องมือที่ช่วยให้เกิดการปรึกษาหารือและการมีส่วนร่วมของสาธารณะในการศึกษาโครงการ ก่อนการดำเนินการ และประเมินถึงผลกระทบทางบวกและทางลบในทุกมิติที่อาจเกิดขึ้นจากการพัฒนา อีกทั้งการดำเนินกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชนหรือผู้มีส่วนได้เสีย จะช่วยเสริมสร้างความเข้มแข็งให้กับกระบวนการตัดสินใจในการร่วมกันพิจารณากำหนดทิศทางการพัฒนาโครงการอย่างยั่งยืน และนำไปสู่การยอมรับของชุมชนและประชาชนในที่สุด

### 4.2 วัตถุประสงค์

1) เพื่อให้ประชาชน ผู้มีส่วนได้เสีย และภาคส่วนต่างๆ ได้เข้ามามีส่วนร่วมในการนำเสนอประเด็นห่วงกังวล และแนวทางในการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ และเพื่อให้การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพเป็นไปอย่างครบถ้วนรอบด้านให้มากที่สุด

2) เพื่อเปิดเผยเอกสารโครงการ โดยระบุถึงความเป็นมา ความจำเป็น กระบวนการ และแนวทางในการดำเนินโครงการ รวมถึงนำเสนอข้อมูลเบื้องต้นเกี่ยวกับปัจจัยที่อาจส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ ร่างข้อเสนอการกำหนดขอบเขตและแนวทางการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ และร่างมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม เพื่อให้ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องและสาธารณชนได้รับทราบและแสดงความคิดเห็น

ในการดำเนินงานกระบวนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนและผู้มีส่วนได้เสียในการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ จำเป็นต้องกำหนดให้มีช่องทางการสื่อสารประชาสัมพันธ์เพื่อเผยแพร่ข้อมูลของโครงการ กิจกรรมการมีส่วนร่วมของโครงการ และเปิดโอกาสให้ประชาชนที่อาจได้รับผลกระทบจากโครงการ หน่วยงานต่างๆ ทั้งในภาครัฐและเอกชน องค์กรพัฒนาเอกชน ประชาชนทั่วไปที่สนใจโครงการ สามารถเข้าร่วมแสดงความคิดเห็น นำเสนอข้อมูล ข้อโต้แย้ง หรือข้อเสนอแนะที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของโครงการ โดยโครงการได้อ้างอิงแนวทางการมีส่วนร่วมของประชาชนในกระบวนการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) พ.ศ. 2562 และแนวทางการรับฟังความคิดเห็นตามมาตรา 58 รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2560 โดยมีขั้นตอนการดำเนินงานแสดงดังรูปที่ 4.2-1



รูปที่ 4.2-1 ขั้นตอนการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนในการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ (EHA) ที่สอดคล้องต่อดำเนินการตามแนวทางการรับฟังความคิดเห็นตามมาตรา 58 รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2560

#### 4.3 ผลที่คาดว่าจะได้รับ

- 1) หน่วยงานที่เกี่ยวข้องและผู้มีส่วนได้เสียมีโอกาสแสดงความคิดเห็นและให้ข้อเสนอแนะสำหรับไปใช้ประกอบการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ (EHIA) และกำหนดมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
- 2) เกิดกระบวนการเรียนรู้ร่วมกันระหว่างภาคส่วนต่างๆ ของสังคมในการพัฒนาโครงการผ่านกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์
- 3) สร้างภาพลักษณ์ที่ดีต่อกองทัพเรือ และสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก เนื่องจากเป็นการแสดงความมุ่งมั่นตั้งใจที่จะดำเนินการพัฒนาโครงการในระยะต่างๆ โดยให้มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม สังคม และสุขภาพน้อยที่สุด

#### 4.4 พื้นที่ศึกษาโครงการ

ในการกำหนดขอบเขตพื้นที่การศึกษา พิจารณาจากขอบเขตพื้นที่ต่างๆ ดังนี้

- 1) ขอบเขตพื้นที่ศึกษาทางกายภาพ ครอบคลุมบริเวณสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา และบริเวณพื้นที่โดยรอบจากแนวขอบสนามบินนานาชาติอู่ตะเภาไปทางด้านทิศตะวันออกและทิศตะวันตกด้านละ 6 กิโลเมตร และด้านทิศเหนือและทิศใต้ด้านละ 10 กิโลเมตร
- 2) ขอบเขตการปกครองครอบคลุมพื้นที่ 2 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดระยอง ประกอบด้วยพื้นที่บางส่วนของอำเภอบ้านฉาง และอำเภอเมืองระยอง และจังหวัดชลบุรี ประกอบด้วยพื้นที่บางส่วนของอำเภอบางละมุง และสัตหีบ รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 4.4-1 และรูปที่ 4.4-1

ตารางที่ 4.4-1 พื้นที่ดำเนินกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชนของโครงการแยกตามเขตการปกครอง

จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	หมู่บ้าน/ชุมชน
1) ระยอง	1) บ้านฉาง	1) พลา	1) หมู่ที่ 1 บ้านโกรกตะแบก
			2) หมู่ที่ 2 บ้าน กม.16
			3) หมู่ที่ 4 บ้านคลองทราย
			4) หมู่ที่ 5 บ้านพลา
			5) ชุมชนอีสเทิร์น - หองม่วง
			6) หมู่ที่ 6 บ้านตะกาด
			7) หมู่ที่ 7 บ้านคลองทรายใหม่
		2) สำนักท้อน	1) หมู่ที่ 1 บ้านสำนักท้อน
			2) ชุมชนสำนักท้อน 1
			3) ชุมชนสำนักท้อน 2
			4) ชุมชนสำนักท้อน 3
			5) หมู่บ้านเพชรดา
			6) หมู่บ้านชื่นสุข
			7) หมู่บ้านชื่นสุข ซอยเทศบาล 25
			8) หมู่บ้านชื่นสุข ซอยเทศบาล 32 ก
			9) หมู่ที่ 2 บ้านซากหมาก

ตารางที่ 4.4-1 พื้นที่ดำเนินกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชนของโครงการแยกตามเขตการปกครอง

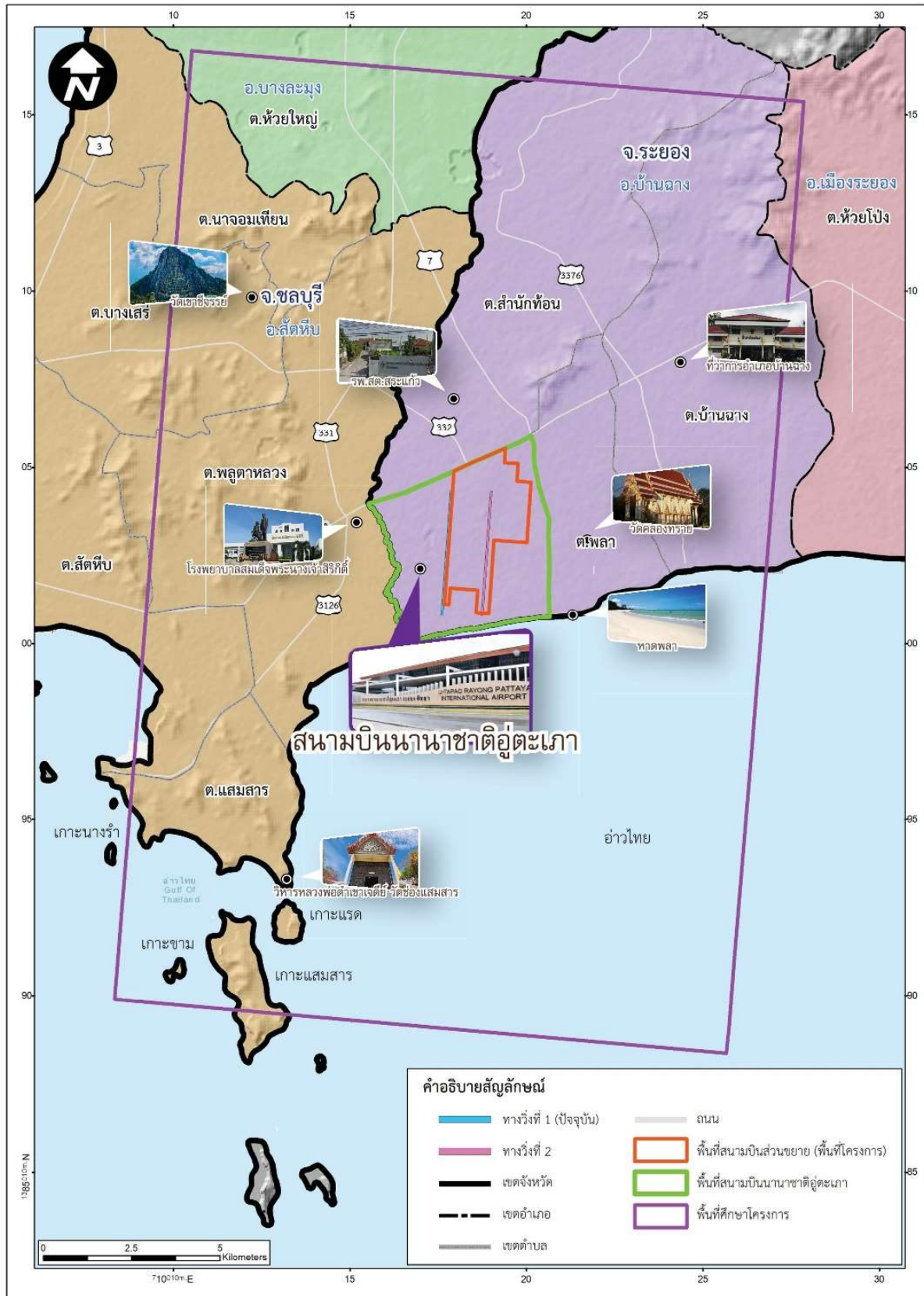
จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	หมู่บ้าน/ชุมชน
			10) หมู่ที่ 3 บ้านสระแก้ว
			11) ชุมชนสระแก้ว 1
			12) ชุมชนสระแก้ว 2
			13) หมู่ 4 บ้านคลองบางไผ่
			14) หมู่บ้านรินสิริ 3
			15) หมู่บ้านรินสิริ 4
			16) หมู่บ้านชัยพฤกษ์วิลล์
			17) หมู่บ้านปทุมพัฒนา
			18) หมู่บ้านการบินคันทรี่โฮม
			19) หมู่ที่ 5 บ้านยายร้า
			20) ชุมชนยายร้า 1
			21) ชุมชนยายร้า 2
			22) ชุมชนยายร้า 3
			23) หมู่ 6 บ้านเขาคลอก
			24) ชุมชนเขาคลอก 1
			25) ชุมชนเขาคลอก 2
			26) หมู่ที่ 7 บ้านหนองตะเคียน
			27) หมู่ 8 บ้านเชิงเขา
		3) บ้านฉาง	1) ชุมชนบ้านเนินกระปอก
			2) ชุมชนบ้านฉาง - พลา
			3) ชุมชนวัดศิริภาวนาราม
			4) ชุมชนตะวันออกเนินกระปอกประชุมมิตร
			5) ชุมชนวัดบ้านฉาง
			6) ชุมชนอีสเทิร์น - หนองม่วง
			7) ชุมชนมิ่งมงคล
			8) ชุมชนจ.คู่
			9) ชุมชนศูนย์การค้าวิรัตน์พัฒนา
			10) ชุมชนโด่งตั้ง
			11) ชุมชนรวมมิตร
			12) ชุมชนสวนสุขภาพ
			13) ชุมชนไทวา
			14) ชุมชนดาวพิทักษ์
			15) ชุมชนฟ้าสีทอง
			16) ชุมชนรวมชมวิวเนินกระปอก
			17) ชุมชนปกป้องสถาบัน
			18) ชุมชนเทพมงคล
			19) ชุมชนมจรุส
			20) ชุมชนสามัคคีน้ำชัย

ตารางที่ 4.4-1 พื้นที่ดำเนินกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชนของโครงการแยกตามเขตการปกครอง

จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	หมู่บ้าน/ชุมชน	
			21) หมู่ที่ 1 บ้านเนินกระปรอกบน	
			22) หมู่ที่ 2 บ้านประชุมมิตร	
			23) หมู่ที่ 3 บ้านเนินสำเหร่	
			24) หมู่ที่ 4 บ้านพูน	
			25) หมู่ที่ 6 บ้านเนินกระปรอกล่าง	
			26) หมู่ที่ 7 บ้านภูธรห้วยมะหาด	
	2) เมืองระยอง	4) ห้วยโป่ง	1) ชุมชนซอยคีรี	
			2) ชุมชนซากลูกหญ้า - ฝั่งตะวันออก	
2) ชลบุรี	3) บางละมุง	5) ห้วยใหญ่	1) หมู่ 8 บ้านทุ่งละหาน	
			2) หมู่ที่ 10 บ้านหนองซากแก้ว	
			3) หมู่ 11 บ้านมาบพิททอง	
			4) หมู่ที่ 13 บ้านหนองผักกูด	
			5) ชุมชนมาบพิททอง	
	4) สัตหีบ	6) นาจอมเทียน	1) ชุมชนโรงสี	
			2) ชุมชนเขาชีจรรย์	
		7) บางเสร่	1) หมู่ที่ 6 ชุมชนบ้านเขากระหิง	
			2) หมู่ที่ 7 ชุมชนบ้านหนองหิน	
			3) หมู่ที่ 11 ชุมชนบ้านโค้งวันเพ็ญ	
		8) พลูตาหลวง	1) หมู่ที่ 1 บ้านพลูตาหลวง)	
			2) หมู่ที่ 2 บ้านชลด	
			3) หมู่ที่ 3 บ้านคลองไผ่	
			4) หมู่ที่ 4 บ้านคลองพลูตาหลวง	
			5) หมู่ที่ 5 บ้านเขาบายศรี	
			6) หมู่ที่ 6 บ้านเขาตะแบก	
			7) หมู่ที่ 7 บ้านหนองหญ้าน้อย	
			8) ชุมชนเขาหมอน	
		9) สัตหีบ	1) ชุมชนจุกเสม็ด หมู่ที่ 2	
			2) ชุมชนดงตาล หมู่ที่ 2	
	10) แสมสาร	1) หมู่ที่ 1 บ้านช่องแสมสาร		
		2) หมู่ที่ 2 บ้านหนองน้ำเค็ม		
		3) หมู่ที่ 3 บ้านหัวแหลม		
		4) หมู่ที่ 4 บ้านหนองกระจะง		
	2 จังหวัด	4 อำเภอ	10 ตำบล	87 หมู่บ้าน/ชุมชน

หมายเหตุ : รวบรวมข้อมูลโดย บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด, พ.ศ. 2563

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



ที่มา : บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์, พ.ศ. 2564

รูปที่ 4.4-1 พื้นที่ดำเนินกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชนของโครงการจำแนกตามขอบเขตการปกครอง

#### 4.5 การจำแนกผู้มีส่วนได้เสีย (Stakeholder Identification)

การกำหนดกลุ่มเป้าหมายหรือกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียที่มีความเกี่ยวข้องกับการประเมินผลกระทบของโครงการ ได้พิจารณาถึงลักษณะและขนาดของผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการทั้งในระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการ ซึ่งพบว่า กิจกรรมและผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการส่วนใหญ่จะเกิดขึ้นเฉพาะในพื้นที่โครงการหรือพื้นที่บริเวณใกล้เคียงโครงการ รวมถึงได้พิจารณากำหนดกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียจากประเด็นด้านบทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบ และการเป็นผู้ที่อาจได้รับผลกระทบจากโครงการ ทั้งนี้ สามารถจำแนกกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียตามลักษณะของผลกระทบจากกิจกรรมโครงการได้ดังตารางที่ 4.5-1

ตารางที่ 4.5-1 การวิเคราะห์และจำแนกกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียที่มีความเกี่ยวข้องกัผลกระทบจากโครงการก่อสร้างทางวิ่งและทางขับที่ 2

ผลกระทบจากกิจกรรมของโครงการ	ลักษณะของผลกระทบ	กลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย
ผลกระทบจากการดำเนินงานในระยะก่อสร้าง มีกิจกรรมที่เกี่ยวข้อง ได้แก่		
1. การรื้อย้ายสาธารณูปโภค - ระบบสาธารณูปโภคที่ต้องรื้อย้าย - ขนาด และความสำคัญของระบบ - ช่วงเวลาที่รื้อย้าย	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ อุตุณิยมวิทยาและคุณภาพอากาศ</li> <li>▪ เสียง</li> <li>▪ ความสั่นสะเทือน</li> <li>▪ การจัดการของเสีย</li> <li>▪ การใช้ประโยชน์ที่ดิน</li> <li>▪ สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ (ประปา ไฟฟ้า สื่อสาร)</li> <li>▪ ระบบระบายน้ำและป้องกันน้ำท่วม</li> <li>▪ เศรษฐกิจสังคม</li> <li>▪ อาชีวอนามัยและความปลอดภัย</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ ชุมชน วัด โรงเรียน สถานบริการสาธารณสุข (อยู่ในพื้นที่ศึกษาระยะ 10 กิโลเมตร ในทิศเหนือและใต้ และระยะ 6 กิโลเมตร ในทิศตะวันออกและตะวันตกของขอบเขตสนามบินนานาชาติอุตะเกา)</li> <li>▪ หน่วยงานด้านสาธารณสุข ได้แก่ รพสต. และศูนย์บริการสาธารณสุขในพื้นที่ รวมถึงโรงพยาบาลที่อยู่ใกล้เคียง</li> <li>▪ โยธาธิการและผังเมืองจังหวัดระยอง/ชลบุรี</li> <li>▪ หน่วยงานความปลอดภัย ได้แก่ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดระยอง/ชลบุรี กลุ่ม อปพร.</li> <li>▪ กองทัพเรือ</li> <li>▪ บริษัท ท่าอากาศยานอุตะเกา จำกัด</li> </ul>
2. การปรับถมพื้นที่ - แหล่งดิน/ทราย - ชนิดและคุณสมบัติดิน/ทราย - กิจกรรมการปรับถมโดยใช้รถ Backhole รถบดถนน ฯลฯ	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ สภาพภูมิประเทศ</li> <li>▪ อุตุณิยมวิทยาและคุณภาพอากาศ</li> <li>▪ เสียง</li> <li>▪ ความสั่นสะเทือน</li> <li>▪ ทรัพยากรดิน</li> <li>▪ อุทกวิทยาน้ำผิวดิน</li> <li>▪ คุณภาพน้ำผิวดิน</li> <li>▪ คุณภาพน้ำทะเล</li> <li>▪ นิเวศวิทยาทางบก</li> <li>▪ นิเวศวิทยาทางน้ำ</li> <li>▪ การจัดการของเสีย</li> <li>▪ ระบบระบายน้ำและป้องกันน้ำท่วม</li> <li>▪ สาธารณสุข</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ ชุมชน วัด โรงเรียน สถานบริการสาธารณสุข (อยู่ในพื้นที่ศึกษาระยะ 10 กิโลเมตร ในทิศเหนือและใต้ และระยะ 6 กิโลเมตร ในทิศตะวันออกและตะวันตกของขอบเขตสนามบินนานาชาติอุตะเกา)</li> <li>▪ หน่วยงานด้านสาธารณสุข ได้แก่ รพสต. และศูนย์บริการสาธารณสุขในพื้นที่ รวมถึงโรงพยาบาลที่อยู่ใกล้เคียง</li> <li>▪ ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดระยอง/ชลบุรี / ทสม. / สำนักงานสิ่งแวดล้อมภาคที่ 13</li> <li>▪ หน่วยงานความปลอดภัย ได้แก่ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดระยอง/ชลบุรี กลุ่ม อปพร.</li> </ul>

ตารางที่ 4.5-1 การวิเคราะห์และจำแนกกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียที่มีความเกี่ยวข้องกับผลกระทบจากโครงการก่อสร้างทางวิ่งและทางซิปที่ 2

ผลกระทบจากกิจกรรมของโครงการ	ลักษณะของผลกระทบ	กลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ อาชีวอนามัยและความปลอดภัย</li> <li>▪ แหล่งท่องเที่ยวและทัศนียภาพ</li> <li>▪ แหล่งโบราณคดีและประวัติศาสตร์</li> </ul>	
<p>3 การขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง/ ดินทราย/คนงาน</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- เส้นทางขนส่ง</li> <li>- ประเภทยานพาหนะที่ใช้</li> <li>- จำนวนเที่ยวขนส่ง</li> <li>- ช่วงเวลาขนส่ง</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ อุตุณิยมวิทยาและคุณภาพอากาศ</li> <li>▪ เสียง</li> <li>▪ ความสั่นสะเทือน</li> <li>▪ การคมนาคมขนส่ง</li> <li>▪ สาธารณสุข</li> <li>▪ อาชีวอนามัยและความปลอดภัย</li> <li>▪ แหล่งท่องเที่ยวและทัศนียภาพ</li> <li>▪ แหล่งโบราณคดีและประวัติศาสตร์</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ ชุมชน วัด โรงเรียน สถานบริการสาธารณสุข (อยู่ในพื้นที่ศึกษาระยะ 10 กิโลเมตร ในทิศเหนือและใต้ และระยะ 6 กิโลเมตร ในทิศตะวันออกและตะวันตกของขอบเขตสนามบินนานาชาติอุตะเกา)</li> <li>▪ ชุมชนในเส้นทางขนส่ง (ทางบก)</li> <li>▪ ชุมชนในเส้นทางขนส่ง (ทางน้ำ)</li> <li>▪ หน่วยงานด้านสาธารณสุข ได้แก่ รพสต. และศูนย์บริการสาธารณสุขในพื้นที่ รวมถึงโรงพยาบาลที่อยู่ใกล้เคียง</li> <li>▪ ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดระยอง/ชลบุรี / ทสม. / สำนักงานสิ่งแวดล้อมภาคที่ 13</li> <li>▪ หน่วยงานด้านคมนาคมทางบก ได้แก่ แขวงทางหลวงระยอง/ชลบุรี แขวงทางหลวงชนบทระยอง/ชลบุรี สถานีตำรวจที่มีพื้นที่รับผิดชอบในขอบเขตพื้นที่ศึกษา และอาสาสมัครตำรวจบ้าน/อาสาจราจร</li> <li>▪ หน่วยงานความปลอดภัย ได้แก่ ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดระยอง/ชลบุรี กลุ่ม อปพร.</li> <li>▪ กองทัพเรือ</li> <li>▪ บริษัท ทำอากาศยานอุตะเกา จำกัด</li> <li>▪ หน่วยงาน/สมาคมที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือ/ประมง</li> <li>▪ หน่วยงาน/สมาคมที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว</li> </ul>
<p>4 การสร้างสำนักงานก่อสร้างโครงการ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ตำแหน่งสำนักงานก่อสร้างโครงการ (Construction Office)</li> <li>- จำนวนคนงานก่อสร้าง (ไม่พักอาศัย)</li> <li>- การจัดการ/ดูแลสำนักงานก่อสร้างโครงการ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ อุตุณิยมวิทยาและคุณภาพอากาศ</li> <li>▪ เสียง</li> <li>▪ ความสั่นสะเทือน</li> <li>▪ อุทกวิทยาน้ำผิวดิน</li> <li>▪ คุณภาพน้ำผิวดิน</li> <li>▪ คุณภาพน้ำทะเล</li> <li>▪ นิเวศวิทยาทางน้ำ</li> <li>▪ การจัดการของเสีย</li> <li>▪ สาธารณสุข</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ ชุมชน วัด โรงเรียน สถานบริการสาธารณสุข (อยู่ในพื้นที่ศึกษาระยะ 10 กิโลเมตร ในทิศเหนือและใต้ และระยะ 6 กิโลเมตร ในทิศตะวันออกและตะวันตกของขอบเขตสนามบินนานาชาติอุตะเกา)</li> <li>▪ หน่วยงานด้านสาธารณสุข ได้แก่ รพสต. และศูนย์บริการสาธารณสุขในพื้นที่ รวมถึงโรงพยาบาลที่อยู่ใกล้เคียง</li> <li>▪ องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น/หน่วยงานรับผิดชอบในการจัดการขยะ/กากของเสีย</li> </ul>



ตารางที่ 4.5-1 การวิเคราะห์และจำแนกกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียที่มีความเกี่ยวข้องกับผลกระทบจากโครงการก่อสร้าง  
ทางวิ่งและทางขับที่ 2

ผลกระทบ จากกิจกรรมของโครงการ	ลักษณะของผลกระทบ	กลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย
5 การก่อสร้าง/การใช้เครื่องจักร - ชนิดและประเภทเครื่องจักร - มาตรฐานการทำงาน	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ อุตุนิยมวิทยาและคุณภาพอากาศ</li> <li>▪ เสียง</li> <li>▪ ความสั่นสะเทือน</li> <li>▪ สาธารณสุข</li> <li>▪ อาชีวอนามัยและความปลอดภัย</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดระยอง/ ชลบุรี / ทสม. / สำนักงานสิ่งแวดล้อมภาคที่ 13</li> <li>▪ หน่วยงานความปลอดภัย ได้แก่ป้องกันและบรรเทา สาธารณภัยจังหวัดระยอง/ชลบุรี กลุ่ม อปพร.</li> <li>▪ กองทัพเรือ</li> <li>▪ บริษัท ทำอากาศยานอู่ตะเภา จำกัด</li> </ul>
5.1 การใช้น้ำสำหรับอุปโภค - บริโภค และก่อสร้าง - แหล่งน้ำใช้สำหรับการ ก่อสร้าง - แหล่งน้ำใช้สำหรับสำนักงาน โครงการ - ปริมาณน้ำใช้	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ คุณภาพน้ำผิวดิน</li> <li>▪ สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ (ประปา ไฟฟ้า สื่อสาร)</li> <li>▪ สาธารณสุข</li> <li>▪ อาชีวอนามัยและความปลอดภัย</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ กองทัพเรือ</li> <li>▪ บริษัท จัดการและพัฒนาทรัพยากรน้ำ ภาคตะวันออก จำกัด (มหาชน)</li> </ul>
5.2 การใช้ไฟฟ้าสำหรับการก่อสร้าง - แหล่งไฟฟ้า - ความต้องการใช้ไฟฟ้า	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ (ประปา ไฟฟ้า สื่อสาร)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ กองทัพเรือ</li> <li>▪ บริษัท บี.กริม พาวเวอร์ จำกัด (มหาชน)</li> </ul>
5.3 การจัดการน้ำเสีย/น้ำทิ้ง - น้ำเสีย/น้ำทิ้งจากสำนักงาน ก่อสร้างโครงการ - น้ำเสีย/น้ำทิ้งจากการ ก่อสร้าง	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ คุณภาพน้ำผิวดิน</li> <li>▪ คุณภาพน้ำใต้ดิน</li> <li>▪ คุณภาพน้ำทะเล</li> <li>▪ นิเวศวิทยาทางน้ำ</li> <li>▪ การจัดการของเสีย</li> <li>▪ สาธารณสุข</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ หน่วยงานด้านสิ่งแวดล้อม ได้แก่ ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดระยอง/ ชลบุรี / ทสม. / สำนักงานสิ่งแวดล้อมภาคที่ 13</li> <li>▪ ทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งที่ 1 และ 2</li> </ul>
5.4 การจัดการขยะมูลฝอย และกากของเสีย - ชนิด ปริมาณ และการ จัดการขยะมูลฝอยจาก สำนักงานก่อสร้างโครงการ - ชนิด ปริมาณ และการ จัดการขยะมูลฝอยจาก กิจกรรมก่อสร้าง - ชนิด ปริมาณ และการ จัดการกากของเสีย อันตราย/ไม่อันตรายจาก สำนักงานก่อสร้างโครงการ - ชนิด ปริมาณ และการ จัดการกากของเสีย	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ คุณภาพน้ำผิวดิน</li> <li>▪ คุณภาพน้ำใต้ดิน</li> <li>▪ คุณภาพน้ำทะเล</li> <li>▪ นิเวศวิทยาทางน้ำ</li> <li>▪ การจัดการของเสีย</li> <li>▪ สาธารณสุข</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ ชุมชน วัด โรงเรียน สถานบริการสาธารณสุข (อยู่ในพื้นที่ศึกษาระยะ 10 กิโลเมตร ในทิศเหนือ และใต้ และระยะ 6 กิโลเมตร ในทิศตะวันออก และตะวันตกของขอบเขตสนามบินนานาชาติ อู่ตะเภา</li> <li>▪ ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดระยอง/ ชลบุรี / ทสม. / สำนักงานสิ่งแวดล้อมภาคที่ 13</li> <li>▪ หน่วยงานด้านสาธารณสุข ได้แก่ รพสต. และ ศูนย์บริการสาธารณสุขในพื้นที่ รวมถึงโรงพยาบาล ที่อยู่ใกล้เคียง</li> <li>▪ องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น/หน่วยงาน รับผิดชอบในการจัดการขยะ/กากของเสีย</li> </ul>

ตารางที่ 4.5-1 การวิเคราะห์และจำแนกกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียที่มีความเกี่ยวข้องกับผลกระทบจากโครงการก่อสร้าง  
 ทางวิ่งและทางขับที่ 2

ผลกระทบ จากกิจกรรมของโครงการ		ลักษณะของผลกระทบ	กลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย
	อันตราย/ไม่อันตรายจาก กิจกรรมก่อสร้าง		
6	การทดสอบทางวิ่งและทางขับที่ 2 - ตรวจสอบความแข็งแรงของ ทางวิ่งและทางขับ	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ เสี่ยง</li> <li>▪ ความสั่นสะเทือน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ ชุมชน วัด โรงเรียน สถานบริการสาธารณสุข (อยู่ในพื้นที่ศึกษาระยะ 10 กิโลเมตร ในทิศเหนือ และใต้ และระยะ 6 กิโลเมตร ในทิศตะวันออก และตะวันตกของขอบเขตสนามบินนานาชาติ อุตะเภา)</li> <li>▪ ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดระยอง/ชลบุรี / ทสม. / สำนักงานสิ่งแวดล้อมภาคที่ 13</li> <li>▪ กองทัพอากาศ</li> <li>▪ บริษัท ทำอากาศยานอุตะเภา จำกัด</li> <li>▪ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย</li> <li>▪ หน่วยงานความปลอดภัย ได้แก่ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดระยอง/ชลบุรี กลุ่ม อปพร.</li> </ul>
<b>ผลกระทบจากการดำเนินงานในระยะดำเนินการ มีกิจกรรมที่เกี่ยวข้อง ได้แก่</b>			
กิจกรรมเกี่ยวกับอากาศยาน (Aircraft Activities)			
1	การเข้าจอด (Taxing) และ การจอดทดสอบการบิน - ประเภทและจำนวน เที่ยวบิน (พลเรือน ราชการ MRO ) - ตารางการบิน - เส้นทางการบิน - มลสารทางอากาศจากการ เผาไหม้ของเครื่องยนต์ อากาศยาน ได้แก่ CO NOx SOx และ VOCs (สะสม+ เขตอุตสาหกรรม) - มลพิษทางเสียงและลมหมุน ปลายปีกจากการขึ้น-ลงของ อากาศยาน - อุบัติเหตุ/อุบัติภัย	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ อุตุณิยมวิทยาและคุณภาพอากาศ</li> <li>▪ เสี่ยง</li> <li>▪ ความสั่นสะเทือน</li> <li>▪ นิเวศวิทยาทางบก</li> <li>▪ นิเวศวิทยาทางน้ำ</li> <li>▪ การจัดการของเสีย</li> <li>▪ การใช้ประโยชน์ที่ดิน</li> <li>▪ เศรษฐกิจสังคม</li> <li>▪ การโยกย้ายและการทดแทน ทรัพย์สิน</li> <li>▪ สาธารณสุข อาชีวอนามัยและความ ปลอดภัย</li> <li>▪ แหล่งท่องเที่ยวและทัศนียภาพ</li> <li>▪ แหล่งโบราณคดีและประวัติศาสตร์</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ ชุมชน วัด โรงเรียน สถานบริการสาธารณสุข (อยู่ในพื้นที่ศึกษาระยะ 10 กิโลเมตร ในทิศเหนือ และใต้ และระยะ 6 กิโลเมตร ในทิศตะวันออก และตะวันตกของขอบเขตสนามบินนานาชาติ อุตะเภา)</li> <li>▪ ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัด / ทสม. / สำนักงานสิ่งแวดล้อมภาคที่ 13</li> <li>▪ กองทัพอากาศ</li> <li>▪ บริษัท ทำอากาศยานอุตะเภา จำกัด</li> <li>▪ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย</li> <li>▪ หน่วยงานความปลอดภัย ได้แก่ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดระยอง/ชลบุรี กลุ่ม อปพร.</li> </ul>
กิจกรรมภาคพื้น (Ground Support Equipment and Auxillary Power Unit)			
1	การจราจรและการปฏิบัติงาน ภายในเขตปฏิบัติการบิน (Airside)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ อุตุณิยมวิทยาและคุณภาพอากาศ</li> <li>▪ เสี่ยง</li> <li>▪ การจัดการของเสีย</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ ชุมชน วัด โรงเรียน สถานบริการสาธารณสุข (อยู่ในพื้นที่ศึกษาระยะ 10 กิโลเมตร ในทิศเหนือ และใต้ และระยะ 6 กิโลเมตร ในทิศตะวันออก</li> </ul>

ตารางที่ 4.5-1 การวิเคราะห์และจำแนกกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียที่มีความเกี่ยวข้องกับผลกระทบจากโครงการก่อสร้างทางวิ่งและทางขับที่ 2

ผลกระทบจากกิจกรรมของโครงการ	ลักษณะของผลกระทบ	กลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย
<ul style="list-style-type: none"> <li>- การขนส่งผู้โดยสาร</li> <li>- การขนส่งสินค้า</li> <li>- การให้บริการภาคพื้นสำหรับอากาศยาน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ (ประปา ไฟฟ้า สื่อสาร)</li> <li>▪ อาชีวอนามัยและความปลอดภัย</li> </ul>	<p>และตะวันตกของขอบเขตสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ ชุมชนในเส้นทางขนส่ง (ทางบก)</li> <li>▪ หน่วยงานด้านสาธารณสุข ได้แก่ รพสต. และศูนย์บริการสาธารณสุขในพื้นที่ รวมถึงโรงพยาบาลที่อยู่ใกล้เคียง</li> </ul>
<p>2</p> <p>การบำรุงรักษาอากาศยาน (Aircraft Maintenance)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- การซ่อมบำรุง</li> <li>- การทดสอบเครื่องยนต์</li> <li>- การทำความสะอาดอากาศยาน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ อุตุณิยมวิทยาและคุณภาพอากาศ</li> <li>▪ เสียง</li> <li>▪ คุณภาพน้ำผิวดิน</li> <li>▪ คุณภาพน้ำทะเล</li> <li>▪ นิเวศวิทยาทางน้ำ</li> <li>▪ การจัดการของเสีย</li> <li>▪ สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ (ประปา ไฟฟ้า สื่อสาร)</li> <li>▪ อาชีวอนามัยและความปลอดภัย</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ แขวงทางหลวงระยอง/ชลบุรี</li> <li>▪ แขวงทางหลวงชนบทระยอง/ชลบุรี</li> <li>▪ หน่วยงานด้านคมนาคมทางบก ได้แก่ สถานีตำรวจที่มีพื้นที่รับผิดชอบในขอบเขตพื้นที่ศึกษา และอาสาสมัครตำรวจบ้าน/อาสาจราจร</li> <li>▪ หน่วยงานความปลอดภัย ได้แก่ ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดระยอง/ชลบุรี กลุ่ม อปพร.</li> <li>▪ บริษัท จัดการและพัฒนาทรัพยากรน้ำภาคตะวันออก จำกัด (มหาชน) (East Water)</li> <li>▪ บริษัท บี.กริม พาวเวอร์ จำกัด (มหาชน)</li> </ul>
<p>3</p> <p>การขนส่งและกักเก็บน้ำมันเชื้อเพลิง</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ชนิด ปริมาณ และคุณสมบัติของน้ำมันเชื้อเพลิง</li> <li>- การขนส่ง</li> <li>- ความเป็นพิษ อันตรายร้ายแรง และมาตรการความปลอดภัย</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ อุตุณิยมวิทยาและคุณภาพอากาศ</li> <li>▪ เสียง</li> <li>▪ คุณภาพน้ำผิวดิน</li> <li>▪ คุณภาพน้ำทะเล</li> <li>▪ นิเวศวิทยาทางน้ำ</li> <li>▪ การคมนาคมขนส่ง</li> <li>▪ อาชีวอนามัยและความปลอดภัย</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ ชุมชน วัด โรงเรียน สถานบริการสาธารณสุข (อยู่ในพื้นที่ศึกษาระยะ 10 กิโลเมตร ในทิศเหนือและใต้ และระยะ 6 กิโลเมตร ในทิศตะวันออกและตะวันตกของเขตสนามบินอู่ตะเภา)</li> <li>▪ ชุมชนในเส้นทางขนส่ง (ทางบก)</li> <li>▪ หน่วยงานด้านสาธารณสุข ได้แก่ รพสต. และศูนย์บริการสาธารณสุขในพื้นที่ รวมถึงโรงพยาบาลที่อยู่ใกล้เคียง</li> <li>▪ แขวงทางหลวงระยอง/ชลบุรี</li> <li>▪ แขวงทางหลวงชนบทระยอง/ชลบุรี</li> <li>▪ หน่วยงานด้านคมนาคมทางบก ได้แก่ สถานีตำรวจที่มีพื้นที่รับผิดชอบในขอบเขตพื้นที่ศึกษา และอาสาสมัครตำรวจบ้าน/อาสาจราจร</li> <li>▪ หน่วยงานความปลอดภัย ได้แก่ ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดระยอง/ชลบุรี กลุ่ม อปพร.</li> <li>▪ บริษัท ทำอากาศยานอู่ตะเภา จำกัด</li> <li>▪ ทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งที่ 1 และ 2</li> </ul>
กิจกรรมอาคารผู้โดยสาร (Terminal)		
<p>1</p> <p>การคมนาคมของผู้โดยสารและการขนส่ง</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ อุตุณิยมวิทยาและคุณภาพอากาศ</li> <li>▪ เสียง</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ ชุมชน วัด โรงเรียน สถานบริการสาธารณสุข (อยู่ในพื้นที่ศึกษาระยะ 10 กิโลเมตร ในทิศเหนือ</li> </ul>

ตารางที่ 4.5-1 การวิเคราะห์และจำแนกกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียที่มีความเกี่ยวข้องกับผลกระทบจากโครงการก่อสร้าง  
ทางวิ่งและทางขับที่ 2

ผลกระทบ จากกิจกรรมของโครงการ	ลักษณะของผลกระทบ	กลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย
<ul style="list-style-type: none"> <li>- การเดินทางของผู้โดยสาร</li> <li>- การขนส่งสินค้า</li> <li>- การเดินทางของพนักงาน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ การจัดการของเสีย</li> <li>■ การคมนาคมขนส่ง</li> <li>■ เศรษฐกิจสังคม</li> <li>■ อาชีวอนามัยและความปลอดภัย</li> </ul>	<p>และใต้ และระยะ 6 กิโลเมตร ในทิศตะวันออก และตะวันตกของขอบเขตสนามบินนานาชาติ อุตะเกา)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ ชุมชนในเส้นทางขนส่ง (ทางบก)</li> <li>■ หน่วยงานด้านสาธารณสุข ได้แก่ รพสต. และ ศูนย์บริการสาธารณสุขในพื้นที่ รวมถึงโรงพยาบาล ที่อยู่ใกล้เคียง</li> <li>■ แขวงทางหลวงระยอง/ชลบุรี</li> <li>■ แขวงทางหลวงชนบทระยอง/ชลบุรี</li> <li>■ หน่วยงานด้านคมนาคมทางบก ได้แก่ สถานีตำรวจ ที่มีพื้นที่รับผิดชอบในขอบเขตพื้นที่ศึกษา และ อาสาสมัครตำรวจบ้าน/อาสาจราจร</li> <li>■ หน่วยงานความปลอดภัย ได้แก่ ป้องกันและ บรรเทาสาธารณภัยจังหวัดระยอง/ชลบุรี กลุ่ม อปพร.</li> </ul>
<p>2</p> <p>การใช้น้ำเพื่อการอุปโภค-บริโภคของสนามบิน</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- แหล่งและปริมาณน้ำใช้สำหรับทำความสะอาด</li> <li>- แหล่งและปริมาณน้ำใช้สำหรับพนักงาน (ที่เพิ่มขึ้น)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ (ประปา ไฟฟ้า สื่อสาร)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ บริษัท จัดการและพัฒนาทรัพยากรน้ำภาคตะวันออก จำกัด (มหาชน) (East Water)</li> </ul>
<p>3</p> <p>การจัดการน้ำเสีย/น้ำทิ้งของสนามบิน</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- น้ำจากการทำความสะอาด</li> <li>- น้ำเสียจากพนักงาน (ที่เพิ่มขึ้น)</li> <li>- น้ำเสียจากอากาศยาน</li> <li>- น้ำเสียจากอาคารผู้โดยสาร</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ คุณภาพน้ำผิวดิน</li> <li>■ คุณภาพน้ำทะเล</li> <li>■ นิเวศวิทยาทางน้ำ</li> <li>■ สาธารณสุข</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ คริวเรือนที่ประกอบอาชีพประมงในพื้นที่ศึกษา</li> <li>■ หน่วยงานด้านสิ่งแวดล้อม ได้แก่ ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดระยอง/ชลบุรี / ทสม. / สำนักงานสิ่งแวดล้อมภาคที่ 13</li> <li>■ ทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งที่ 1 และ 2</li> </ul>
<p>4</p> <p>การระบายน้ำและป้องกันน้ำท่วมของสนามบิน</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ความเพียงพอของระบบระบายน้ำ</li> <li>- มาตรการป้องกันน้ำท่วม/ระบบพื้นที่ปิดล้อม</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ อุทกวิทยาน้ำผิวดิน</li> <li>■ ระบบระบายน้ำและป้องกันน้ำท่วม</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดระยอง/ชลบุรี / ทสม. / สำนักงานสิ่งแวดล้อมภาคที่ 13</li> <li>■ ทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งที่ 1 และ 2</li> </ul>
<p>5</p> <p>การใช้ไฟฟ้าของสนามบิน</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- แหล่งไฟฟ้า</li> <li>- ความต้องการใช้ไฟฟ้า</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ เศรษฐกิจสังคม</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ บริษัท บี.กริม พาวเวอร์ จำกัด (มหาชน)</li> </ul>

ตารางที่ 4.5-1 การวิเคราะห์และจำแนกกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียที่มีความเกี่ยวข้องกับผลกระทบจากโครงการก่อสร้างทางวิ่งและทางซัซที่ 2

ผลกระทบจากกิจกรรมของโครงการ	ลักษณะของผลกระทบ	กลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย
6 การจัดการขยะ/กากของเสียของสนามบิน - ปริมาณ และการจัดการ - ชีตความสามารถของการจัดการขยะ	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ การจัดการของเสีย</li> <li>■ เศรษฐกิจสังคม</li> <li>■ สาธารณสุข</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ ชุมชน วัด โรงเรียน สถานบริการสาธารณสุข (อยู่ในพื้นที่ศึกษาระยะ 10 กิโลเมตร ในทิศเหนือและใต้ และระยะ 6 กิโลเมตร ในทิศตะวันออกและตะวันตกของขอบเขตสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา)</li> <li>■ ชุมชนโดยรอบที่พักคนงาน</li> <li>■ หน่วยงานด้านสาธารณสุข ได้แก่ รพสต. และศูนย์บริการสาธารณสุขในพื้นที่ รวมถึงโรงพยาบาลที่อยู่ใกล้เคียง</li> <li>■ องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น/หน่วยงานรับผิดชอบในการจัดการขยะ/กากของเสีย</li> </ul>
7 การจ้างพนักงาน - จำนวนพนักงาน (ที่เพิ่มขึ้น) - สัดส่วนการรับคนในพื้นที่เข้าทำงาน	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ เศรษฐกิจสังคม</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ ชุมชน วัด โรงเรียน สถานบริการสาธารณสุข (อยู่ในพื้นที่ศึกษาระยะ 10 กิโลเมตร ในทิศเหนือและใต้ และระยะ 6 กิโลเมตร ในทิศตะวันออกและตะวันตกของขอบเขตสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา)</li> <li>■ ชุมชนโดยรอบที่พักคนงาน</li> <li>■ หน่วยงานด้านสาธารณสุข ได้แก่ รพสต. และศูนย์บริการสาธารณสุขในพื้นที่ รวมถึงโรงพยาบาลที่อยู่ใกล้เคียง</li> <li>■ หน่วยงานควบคุมแรงงาน ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> <li>- สำนักงานแรงงานจังหวัดระยอง</li> <li>- สำนักงานสวัสดิการและคุ้มครองแรงงานจังหวัดระยอง</li> </ul> </li> </ul>

นอกจากนี้ ได้จำแนกผู้มีส่วนได้เสียโดยยึดหลักการรวมผู้ที่เกี่ยวข้องไว้ให้มากที่สุด (Inclusiveness) โดยจากกระบวนการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและบทบาทของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในแต่ละขั้นตอน สามารถแบ่งผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในขั้นตอนการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ออกเป็น 7 กลุ่ม ตามแนวทางของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2562 แสดงดังตารางที่ 4.5-2 ประกอบด้วย

- 1) ผู้ได้รับผลกระทบ ได้แก่
  - กลุ่มผู้เสียประโยชน์ เป็นกลุ่มที่ได้รับผลกระทบจากโครงการในด้านลบทั้งทางตรงและทางอ้อม
  - กลุ่มผู้ได้รับผลประโยชน์ เป็นกลุ่มที่ได้รับผลกระทบจากโครงการในด้านบวกทั้งทางตรงและทางอ้อม
- 2) ผู้ที่รับผิดชอบจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ได้แก่

- เจ้าของโครงการ ในที่นี้อาจหมายถึงหน่วยงานราชการ/รัฐวิสาหกิจ หรือภาคเอกชนที่เป็นผู้ดำเนินโครงการ ซึ่งรวมถึง กรณีการร่วมทุนระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน โดยในโครงการนี้ คือ กองทัพเรือ และสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก
  - ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้รับอนุญาตตามกฎหมาย คือ บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด ทั้งนี้ เจ้าของโครงการและผู้จัดทำรายงานฯ จะต้องดำเนินการร่วมกันในทุกขั้นตอนของการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
- 3) ผู้ที่ทำหน้าที่พิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ได้แก่
- สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) ในฐานะฝ่ายเลขานุการของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (คชก.) หรือหน่วยงานของรัฐ ตามที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.) มอบหมายให้ปฏิบัติหน้าที่แทน
  - คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (คชก.) และ/หรือคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.)
  - ผู้ที่มีหน้าที่ตัดสินใจอนุมัติโครงการ เช่น คณะรัฐมนตรี รัฐมนตรี และหน่วยงานของรัฐ หรือเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจอนุญาตตามกฎหมาย
- 4) หน่วยงานราชการในระดับต่าง ๆ ทั้งส่วนกลาง ส่วนภูมิภาคและท้องถิ่น ที่เกี่ยวข้อง เช่น สำนักงานสิ่งแวดล้อมภาค สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัด สำนักงานสาธารณสุขจังหวัด และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เป็นต้น
- 5) องค์กรเอกชนด้านการคุ้มครองสิ่งแวดล้อม องค์กรพัฒนาเอกชน สถาบันการศึกษา และนักวิชาการอิสระ
- องค์กรเอกชนด้านการคุ้มครองสิ่งแวดล้อม ที่ขึ้นทะเบียนกับกรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อมหรือองค์กรชุมชนที่สนใจและทำงานด้านสิ่งแวดล้อม หรือองค์กรพัฒนาเอกชน หรือกลุ่มองค์กรต่างๆ ที่อยู่ในเขตพื้นที่หรือเข้าไปใช้ประโยชน์ในพื้นที่
  - สถาบันการศึกษาในระดับอุดมศึกษาที่อยู่ภายในพื้นที่ศึกษา หรือบริเวณใกล้เคียง
  - นักวิชาการอิสระรวมทั้งผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้าน และนักวิชาการต่างๆ
- 6) สื่อมวลชน ทั้งในระดับท้องถิ่นและส่วนกลาง ซึ่งมีบทบาทในการนำเสนอข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการผลกระทบของโครงการและความก้าวหน้าในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
- 7) ประชาชนทั่วไป ที่สนใจและมีความต้องการเข้ามามีส่วนร่วม

ทั้งนี้ ในการจำแนกผู้มีส่วนได้เสียของโครงการ ได้พิจารณาตามผลกระทบจากโครงการที่สำคัญคือผลกระทบทางเสียง การกำหนดพื้นที่ได้รับผลกระทบทางเสียง กำหนดจากการได้รับผลกระทบทางเสียง ด้านการรบกวน โดยประเมินจาก Noise Exposure Forecast หรือ NEF เป็นวิธีการมาตรฐานซึ่งใช้สำหรับการประเมินเสียงที่ถูกกำหนดมาเพื่อใช้ในการทำนายค่าระดับการรบกวนต่อมนุษย์

สำหรับพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบด้านเสียงจากอากาศยาน ที่แสดงเป็นค่า NEF ซึ่งมีลักษณะเป็นเส้นหรือแนวนบนแผนที่ของท่าอากาศยานและพื้นที่โดยรอบท่าอากาศยาน “สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและ

และสิ่งแวดล้อม” (พ.ศ.2550) ได้กำหนดหลักเกณฑ์การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากโครงการท่าอากาศยาน โดยใช้เส้นทำนายระดับเสียงจากโครงการ (NEF) การแบ่งพื้นที่ของผลกระทบด้านเสียงโดยใช้ค่า NEF เป็นเกณฑ์กำหนดไว้ดังนี้

(1) ถ้าพื้นที่ใดมีค่า NEF  $\geq 40$  จัดว่ามีเสียงรบกวนรุนแรง และต้องดำเนินการเจรจาขอซื้อที่ดินหรือจ่ายค่าชดเชย

(2) ถ้าพื้นที่ใดมีค่า NEF อยู่ในช่วง 30 - 35 และช่วง 35 - 40 จัดว่ามีเสียงรบกวนจากอากาศยานมาก และจะต้องมีมาตรการแก้ไข

(3) ถ้าพื้นที่ใดมีค่า NEF  $< 30$  จัดว่าพื้นที่นั้นไม่มีผลกระทบด้านเสียงจากอากาศยาน

เช่นเดียวกับเกณฑ์การป้องกันและชดเชยผลกระทบด้านเสียงสนามบินสุวรรณภูมิตามมติ ครม. วันที่ 29 พฤษภาคม พ.ศ. 2550 โดย NEF 30 - 40 ให้สนับสนุนงบประมาณการปรับปรุงอาคารและสิ่งปลูกสร้างและ NEF  $\geq 40$  ให้เจรจาซื้อที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง กรณีที่ไม่ประสงค์จะขายจะต้องมีการสนับสนุนและปรับปรุงหรือติดตั้งอุปกรณ์ลดผลกระทบด้านเสียง

ดังนั้น ในการศึกษาครั้งนี้ ได้พิจารณากลุ่มผู้ได้รับผลกระทบ โดยใช้เกณฑ์การป้องกันและชดเชยผลกระทบด้านเสียงสนามบินสุวรรณภูมิตามมติ ครม. วันที่ 29 พฤษภาคม พ.ศ. 2550 โดยแบ่งเป็น 3 กลุ่ม เส้นเสียงตามแบบจำลองทางคณิตศาสตร์ ได้แก่ NEF  $\geq 40$  NEF 30 - 40 และ NEF  $< 30$  ถึงขอบเขตพื้นที่ศึกษา

#### ตารางที่ 4.5-2 กลุ่มผู้มีส่วนได้เสียในการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน

กลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย	กลุ่มย่อย	รายละเอียดกลุ่มย่อย
1. ผู้รับผลกระทบ - กลุ่มผู้เสียผลประโยชน์	1.1 ผู้นำชุมชน และประชาชนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่เส้นเสียง NEF $\geq 40$	ตำบลสำนักท้อน (บางส่วนของพื้นที่หมู่บ้าน) 1. หมู่ที่ 3 บ้านสระแก้ว 2. หมู่ที่ 4 บ้านคลองบางไผ่
	1.2 ผู้นำชุมชน และประชาชนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่เส้นเสียง NEF 30 - 40	ตำบลสำนักท้อน (บางส่วนของพื้นที่หมู่บ้าน) 1. หมู่ที่ 1 สำนักท้อน 2. หมู่ที่ 2 ชากหมาก 3. หมู่ที่ 3 บ้านสระแก้ว 4. หมู่ที่ 4 บ้านคลองบางไผ่ 5. หมู่ที่ 5 ยายร้า 6. หมู่ที่ 6 เขาคลอก 7. หมู่ที่ 7 หนองตะเคียน 8. หมู่ที่ 8 บ้านเชิงเขา ตำบลพลูดาวหลวง 9. หมู่ที่ 5 เขาบายศรี ตำบลห้วยใหญ่ 10. หมู่ที่ 11 บ้านมาบพิททอง 11. หมู่ที่ 13 บ้านหนองผักกูด
	1.3 ผู้นำชุมชน และประชาชนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่เส้นเสียง NEF $< 30$ ถึงขอบเขตพื้นที่ศึกษาไปทางด้านทิศตะวันออก และทิศตะวันตก	ตำบลปลา 1. หมู่ที่ 1 โกรกตะแบก 2. หมู่ที่ 2 กม. 16 3. หมู่ที่ 3 กม.18 4. หมู่ที่ 4 คลองทรายใหม่

ตารางที่ 4.5-2 กลุ่มผู้มีส่วนได้เสียในการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน

กลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย	กลุ่มย่อย	รายละเอียดกลุ่มย่อย
	ด้านละ 6 กิโลเมตร และ ด้านทิศเหนือและทิศใต้ ด้านละ 10 กิโลเมตร	5. หมู่ที่ 5 ตำบลพลลา 6. หมู่ที่ 6 ตะกาด 7. หมู่ที่ 7 บ้านคลองทรายพัฒนา
		<i>ตำบลสำนักท้อน (บางส่วนของพื้นที่หมู่บ้าน)</i> 8. หมู่ที่ 1 สำนักท้อน 9. หมู่ที่ 2 ชากหมาก 10. หมู่ที่ 3 บ้านสระแก้ว 11. หมู่ที่ 4 คลองบางไผ่ 12. หมู่ที่ 5 ยายร้า 13. หมู่ที่ 6 เขาคลอก 14. หมู่ที่ 7 หนองตะเคียน 15. หมู่ที่ 8 บ้านเชิงเขา
		<i>ตำบลบ้านฉาง</i> <i>เทศบาลตำบลบ้านฉาง</i> 16. หมู่ที่ 1 แผ่นดินโต 17. ชุมชนแผ่นดินโต 18. หมู่ที่ 2 ประชุมมิตร 19. ชุมชนประชุมมิตร 20. ชุมชนล่อเกวียน 21. ชุมชนสี่ก๊ก 22. หมู่ที่ 3 บ้านเนินสำเหร่ 23. ชุมชนเนินสำเหร่ 1 24. ชุมชนเนินสำเหร่ 2 25. หมู่ที่ 4 พยูน 26. ชุมชนพยูน 1 27. ชุมชนพยูน 2 28. ชุมชนพยูน 3 29. ชุมชนพยูน 4 30. หมู่ 6 เนินกระปรอก 31. ชุมชนเนินกระปรอก 1 32. ชุมชนเนินกระปรอก 2 33. หมู่ที่ 7 ภูธรห้วยมะหาด 34. ชุมชนภูธร 35. ชุมชนห้วยมะหาด
		<i>ตำบลห้วยโป่ง</i> 36. ชุมชนชอยคีรี 37. ชุมชนชากลูกหญ้า 38. ชุมชนวัดชากลูกหญ้า
		<i>ตำบลห้วยใหญ่</i> 39. หมู่ที่ 7 บ้านห้วยขวาง 40. หมู่ที่ 10 บ้านหนองชากแง้ว



## ตารางที่ 4.5-2 กลุ่มผู้มีส่วนได้เสียในการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน

กลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย	กลุ่มย่อย	รายละเอียดกลุ่มย่อย
		41. หมู่ที่ 11 บ้านมาบพิททอง 42. หมู่ที่ 13 บ้านหนองผักกูด
		<i>ตำบลนาจอมเทียน</i> 43. หมู่ที่ 1 นาจอมเทียน 44. หมู่ที่ 2 น้ำเมา 45. หมู่ที่ 3 หินวง 46. หมู่ที่ 5 หนองจับเต่า 47. หมู่ที่ 6 โรงสี 48. หมู่ที่ 7 ตำบลนาจอมเทียน 49. หมู่ที่ 8 วัดเขาบำเพ็ญบุญ
		<i>ตำบลบางเสร่</i> 50. หมู่ที่ 3 เนินสามัคคี 51. หมู่ที่ 5 เกล็ดแก้ว 52. หมู่ที่ 6 เขาระทิง 53. หมู่ที่ 7 หนองหิน 54. หมู่ที่ 8 ชุมชนรวม 8 พัฒนา 55. หมู่ที่ 9 ศาลพ่อแก่ 56. หมู่ที่ 10 ห้วยลึก 57. หมู่ที่ 11 โค้งวันเพ็ญ
		<i>ตำบลพลูตาหลวง</i> 58. หมู่ที่ 1 พลูตาหลวง 59. หมู่ที่ 2 ชลอด 60. หมู่ที่ 3 คลองไผ่ 61. หมู่ที่ 4 คลองพลูตาหลวง 62. หมู่ที่ 5 เขาบายศรี 63. หมู่ที่ 6 เขาตะแบก 64. หมู่ที่ 7 หนองหญ้าน้อย 65. หมู่ที่ 8 หนองหญ้า
		<i>ตำบลลัดทึบ</i> 66. หมู่ที่ 1 บ้านตลาดลัดทึบ 67. หมู่ที่ 2 บ้านตลาดลัดทึบ 68. หมู่ที่ 3 บ้านยางงาม 69. หมู่ที่ 4 บ้านเตาถ่าน 70. หมู่ที่ 5 บ้านป่ายุบ 71. หมู่ที่ 6 บ้านหนองระกำ 72. หมู่ที่ 7 บ้านร่มฤดี 73. หมู่ที่ 8 บ้านคลองกานดา
		<i>ตำบลแสมสาร</i> 74. หมู่ที่ 1 ช่องแสมสาร 75. หมู่ที่ 2 หนองน้ำเค็ม 76. หมู่ที่ 3 หัวแหลม 77. หมู่ที่ 4 หนองกระจง

ตารางที่ 4.5-2 กลุ่มผู้มีส่วนได้เสียในการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน

กลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย	กลุ่มย่อย	รายละเอียดกลุ่มย่อย
	1.2 กลุ่มประมงเรือเล็กที่อยู่ใกล้เคียงที่ตั้งโครงการ	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. กลุ่มประมงเรือเล็กพื้นบ้านบ้านพยุห</li> <li>2. กลุ่มประมงเรือเล็กพื้นบ้านพลาอู่ตะเภาสามัคคี</li> <li>3. กลุ่มประมงเรือเล็กพื้นบ้านหาดพลา บ้านพลา</li> <li>4. กลุ่มอนุรักษ์ประมงสามัคคีบ้านพลา</li> </ol>
	1.3 พื้นที่อ่อนไหว - โรงเรียนในพื้นที่ศึกษา ของโครงการ	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. โรงเรียนบ้านเขาหัวมะหาด</li> <li>2. โรงเรียนบ้านฉางกาญจนกุลวิทยา</li> <li>3. โรงเรียนวัดเนินกระปรอก</li> <li>4. โรงเรียนวัดบ้านฉาง</li> <li>5. โรงเรียนวัดประชุมมิตรบำรุง</li> <li>6. โรงเรียนอนุบาลชนบทพัฒนา</li> <li>7. โรงเรียนอุดมวิทยานุกุล</li> <li>8. โรงเรียนนานาชาติการ์เด็นอีสเทิร์นซีบอร์ด</li> <li>9. โรงเรียนบ้านคลองทราย</li> <li>10. โรงเรียนบ้านคลองบางไผ่</li> <li>11. โรงเรียนวัดคีรีภวานาราม</li> <li>12. โรงเรียนวัดพลา</li> <li>13. โรงเรียนบ้านกม. 5</li> <li>14. โรงเรียนบ้านชลอด</li> <li>15. โรงเรียนพลุตากลางวิทยา</li> <li>16. โรงเรียนบ้านเขาบายศรี</li> <li>17. ศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก ตำบลพลุตากลาง</li> <li>18. โรงเรียนชุมชนวัดสุวรรณรังสรรค์</li> <li>19. วิทยาลัยเทคโนโลยีพัฒนาเวช</li> <li>20. โรงเรียนพัฒนาเวชบริหารธุรกิจ</li> <li>21. โรงเรียนวัดชากหมาก</li> <li>22. โรงเรียนวัดสมบูรณาราม</li> <li>23. โรงเรียนวัดสระแก้ว</li> <li>24. โรงเรียนวัดสำนักกะท้อน</li> <li>25. ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กเทศบาลตำบลสำนักท้อน</li> <li>26. ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กบ้านสำนักท้อน</li> <li>27. โรงเรียนสัจจศึกษา</li> <li>28. ศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก แสงส่องหล้า</li> <li>29. โรงเรียนชุมชนบ้านช่องแสมสาร</li> <li>30. โรงเรียนบ้านมาบพิกทอง</li> <li>31. โรงเรียนผู้รู้ ญสส.80</li> <li>32. โรงเรียนบ้านเขาชีจรรย์</li> <li>33. โรงเรียนบ้านพยุห</li> </ol>

ตารางที่ 4.5-2 กลุ่มผู้มีส่วนได้เสียในการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน

กลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย	กลุ่มย่อย	รายละเอียดกลุ่มย่อย
	- ศาสนสถานในพื้นที่ศึกษา ของโครงการ	34. วัดเขาชีจรรย์ 35. คริสตจักรความหวังบ้านฉาง 36. วัดชลธาราม (พูน) 37. วัดเนินกระปรอก 38. วัดบ้านฉาง 39. วัดประชุมมิตรบำรุง 40. วัดภูตรนิมเสนาะ 41. คริสตจักรไคร้สดเชิขบ้านฉาง 42. คริสตจักรบ้านฉาง 43. วัดคลองทราย 44. วัดคีรีภาวนาราม 45. วัดปลา 46. วัดเขาบายศรีสันติธรรม 47. วัดรังสีสุนทร 48. วัดราษฎร์สามัคคี 49. สำนักสงฆ์ป่าขันตืออุดมธรรม 50. สำนักวิปัสสนาเวฬุอัมพวัน 51. วัดชากหมาก 52. วัดพุทธนิมิต 53. วัดสมบูรณาราม 54. วัดสระแก้ว 55. วัดสำนักกะท้อน 56. วัดสุวรรณรังสรรค์ 57. วัดช่องแสมสาร 58. วัดญาณสังวรารามวรมหาวิหาร ในพระบรมราชูปถัมภ์ 59. วัดมินิมาตร 60. วัดทุ่งโปรง
	- สถานพยาบาลในพื้นที่ ศึกษาของโครงการ	61. โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลสำนักท้อน 62. โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านเขาครอก 63. โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านคลองบางไผ่ 64. โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านชากหมาก 65. โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านสระแก้ว 66. โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลยายร้า 67. โรงพยาบาลวัดญาณสังวราราม 68. โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพชุมชนตำบลบ้านช่องแสมสาร 69. โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลปลา 70. โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านพูน 71. โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านโค้งวันเพ็ญ
- กลุ่มผู้ได้รับ ผลประโยชน์	1.5 บริษัทสายการบินภายใน และภายนอกประเทศ	1. บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) 2. บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) 3. บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด

ตารางที่ 4.5-2 กลุ่มผู้มีส่วนได้เสียในการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน

กลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย	กลุ่มย่อย	รายละเอียดกลุ่มย่อย
		<p>4. บริษัท ไทย โลอ้อน เมนทารี จำกัด</p> <p>5. บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน)</p>
	1.6 สถานประกอบการด้านการท่องเที่ยว	<p>1. อีสเทิร์นสตาร์กอล์ฟ</p> <p>2. สวนนงนุชพัทยา</p>
	1.7 สถานประกอบการเอกชน	<p>1. บริษัท จัดการและพัฒนาทรัพยากรน้ำภาคตะวันออก จำกัด (มหาชน)</p> <p>2. บริษัท ปีกิริม พาวเวอร์ จำกัด (มหาชน)</p> <p>3. บริษัท ไทยนิปปอน สตีล แอนด์ ซูมิคิน เอ็นจิเนียริง จำกัด</p>
2. หน่วยงานที่รับผิดชอบจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	หน่วยงานที่ศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม	<p>เจ้าของโครงการ</p> <p>กองทัพเรือ</p> <p>สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก</p> <p>บริษัทที่ปรึกษา</p> <p>บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด (ยูเออี)</p>
3. หน่วยงานพิจารณา รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม		<p>1. สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.)</p> <p>2. คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ</p> <p>3. สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย</p>
4. หน่วยงานราชการในระดับต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง	4.1 หน่วยงานราชการส่วนกลาง	<p>1. กรมท่าอากาศยาน</p> <p>2. สถาบันการบินพลเรือน</p> <p>3. สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน</p> <p>4. การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย</p> <p>5. สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.)</p> <p>6. สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)</p> <p>7. กรมโรงงานอุตสาหกรรม</p> <p>8. บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด</p> <p>9. สำนักงานคณะกรรมการสุขภาพแห่งชาติ</p> <p>10. กรมควบคุมการปฏิบัติทางอากาศ</p> <p>11. กรมควบคุมมลพิษ</p> <p>12. กรมอนามัย</p> <p>13. กรมควบคุมโรค</p> <p>14. กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง</p> <p>15. กรมอุทกศาสตร์ กองทัพเรือ</p> <p>16. กรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม</p> <p>17. กรมธุรกิจพลังงาน</p> <p>18. สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคที่ 6</p> <p>19. สำนักงานสิ่งแวดล้อมภาคที่ 13 (ชลบุรี)</p> <p>20. สำนักจัดการทรัพยากรป่าไม้ที่ 9 (ชลบุรี)</p> <p>21. ฐานทัพเรือสัตหีบ</p> <p>22. สำนักงานศุลกากรภาคที่ 1</p> <p>23. ด่านศุลกากรมาบตาพุด</p>

ตารางที่ 4.5-2 กลุ่มผู้มีส่วนได้เสียในการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน

กลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย	กลุ่มย่อย	รายละเอียดกลุ่มย่อย
4. หน่วยงานราชการ ในระดับต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)	4.2 หน่วยงานราชการ ส่วนภูมิภาค	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. ผู้ว่าราชการจังหวัดระยอง</li> <li>2. สำนักงานจังหวัดระยอง</li> <li>3. สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดระยอง</li> <li>4. สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดระยอง</li> <li>5. สำนักงานประชาสัมพันธ์จังหวัดระยอง</li> <li>6. สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดระยอง</li> <li>7. สำนักงานพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์ จังหวัดระยอง</li> <li>8. สำนักงานพัฒนาชุมชนจังหวัดระยอง</li> <li>9. สำนักงานส่งเสริมการปกครองท้องถิ่นจังหวัดระยอง</li> <li>10. สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดระยอง</li> <li>11. สำนักงานสวัสดิการและคุ้มครองแรงงานจังหวัดระยอง</li> <li>12. สำนักงานประมงจังหวัดระยอง</li> <li>13. สำนักงานเกษตรจังหวัดระยอง</li> <li>14. สำนักงานพลังงานจังหวัดระยอง</li> <li>15. สำนักงานอุตสาหกรรมจังหวัดระยอง</li> <li>16. สำนักงานการท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัดระยอง</li> <li>17. การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย สำนักงานระยอง (ระยอง-จันทบุรี)</li> <li>18. สำนักงานแรงงานจังหวัดระยอง</li> <li>19. สำนักงานธนารักษ์พื้นที่ระยอง</li> <li>20. สำนักงานที่ดินจังหวัดระยอง</li> <li>21. แขวงกรทางระยอง</li> <li>22. แขวงทางหลวงชนบทจังหวัดระยอง</li> <li>23. สำนักงานขนส่งจังหวัดระยอง</li> <li>24. สำนักงานวัฒนธรรมจังหวัดระยอง</li> <li>25. องค์การบริหารส่วนจังหวัดระยอง</li> <li>26. สถานีตำรวจภูธรจังหวัดระยอง</li> <li>27. สถานีอุตุนิยมวิทยาระยอง</li> <li>28. สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาระยอง</li> <li>29. ศูนย์ความปลอดภัยแรงงานพื้นที่ 7</li> <li>30. ศูนย์พัฒนาวิชาการอาชีวอนามัยและสิ่งแวดล้อมจังหวัดระยอง</li> <li>31. เครือข่ายอาสาสมัครพิทักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมหมู่บ้าน จังหวัดระยอง</li> <li>32. ผู้ว่าราชการจังหวัดชลบุรี</li> <li>33. สำนักงานจังหวัดชลบุรี</li> <li>34. สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดชลบุรี</li> <li>35. สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดชลบุรี</li> <li>36. สำนักงานประชาสัมพันธ์จังหวัดชลบุรี</li> <li>37. สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดชลบุรี</li> <li>38. สำนักงานพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์จังหวัดชลบุรี</li> <li>39. สำนักงานพัฒนาชุมชนจังหวัดชลบุรี</li> <li>40. สำนักงานส่งเสริมการปกครองท้องถิ่นจังหวัดชลบุรีสำนักงานป้องกัน</li> </ol>

ตารางที่ 4.5-2 กลุ่มผู้มีส่วนได้เสียในการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน

กลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย	กลุ่มย่อย	รายละเอียดกลุ่มย่อย
4. หน่วยงานราชการ ในระดับต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)		<p>และบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดชลบุรี</p> <p>41. สำนักงานสวัสดิการและคุ้มครองแรงงานจังหวัดชลบุรี</p> <p>42. สำนักงานประมงจังหวัดชลบุรี</p> <p>43. สำนักงานเกษตรและสหกรณ์จังหวัดชลบุรี</p> <p>44. สำนักงานพลังงานจังหวัดชลบุรี</p> <p>45. สำนักงานอุตสาหกรรมจังหวัดชลบุรี</p> <p>46. สำนักงานการท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัดชลบุรี</p> <p>47. สำนักงานแรงงานจังหวัดชลบุรี</p> <p>48. สำนักงานธนารักษ์พื้นที่ชลบุรี</p> <p>49. สำนักงานที่ดินจังหวัดชลบุรี</p> <p>50. แขวงทางหลวงชลบุรีที่ 1</p> <p>51. แขวงทางหลวงชลบุรีที่ 2</p> <p>52. สำนักงานแขวงทางหลวงชนบทจังหวัดชลบุรี</p> <p>53. สำนักงานขนส่งจังหวัดชลบุรี</p> <p>54. สำนักงานวัฒนธรรมจังหวัดชลบุรี</p> <p>55. องค์การบริหารส่วนจังหวัดชลบุรี</p> <p>56. สถานีตำรวจภูธรจังหวัดชลบุรี</p> <p>57. สถานีอุตุนิยมวิทยาชลบุรี</p> <p>58. เครือข่ายอาสาสมัครพิทักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมหมู่บ้าน จังหวัดชลบุรี</p>
	4.3 หน่วยงานราชการท้องถิ่น	<p>1. อำเภอเมืองระยอง</p> <p>2. สำนักงานสาธารณสุขอำเภอเมืองระยอง</p> <p>3. สำนักงานพัฒนาชุมชนอำเภอเมืองระยอง</p> <p>4. สำนักงานเกษตรอำเภอเมืองระยอง</p> <p>5. สำนักงานประมงอำเภอเมืองระยอง</p> <p>6. สถานีตำรวจภูธรเมืองระยอง</p> <p>7. อำเภอบ้านฉาง</p> <p>8. สำนักงานสาธารณสุขอำเภอบ้านฉาง</p> <p>9. สำนักงานพัฒนาชุมชนอำเภอบ้านฉาง</p> <p>10. สำนักงานเกษตรอำเภอบ้านฉาง</p> <p>11. สำนักงานประมงอำเภอบ้านฉาง</p> <p>12. สถานีตำรวจภูธรอำเภอบ้านฉาง</p> <p>13. อำเภอบางละมุง</p> <p>14. สำนักงานสาธารณสุขอำเภอบางละมุง</p> <p>15. สำนักงานพัฒนาชุมชนอำเภอบางละมุง</p> <p>16. สำนักงานเกษตรอำเภอบางละมุง</p> <p>17. สำนักงานประมงอำเภอบางละมุง</p> <p>18. สถานีตำรวจภูธรบางละมุง</p> <p>19. อำเภอสัตหีบ</p> <p>20. สำนักงานสาธารณสุขอำเภอสัตหีบ</p> <p>21. สำนักงานพัฒนาชุมชนอำเภอสัตหีบ</p>

ตารางที่ 4.5-2 กลุ่มผู้มีส่วนได้เสียในการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน

กลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย	กลุ่มย่อย	รายละเอียดกลุ่มย่อย
		22. สำนักงานเกษตรอำเภอสัตหีบ 23. สำนักงานประมงอำเภอสัตหีบ 24. สถานีตำรวจภูธรพลูตาหลวง 25. สำนักงานเทศบาลตำบลพลลา 26. สำนักงานเทศบาลตำบลสำนักท้อน 27. องค์การบริหารส่วนตำบลสำนักท้อน 28. สำนักงานเทศบาลตำบลบ้านฉาง 29. สำนักงานเทศบาลเมืองบ้านฉาง 30. สำนักงานเทศบาลเมืองมาบตาพุด 31. สำนักงานเทศบาลตำบลห้วยใหญ่ 32. สำนักงานเทศบาลตำบลเขาชีจรรย์ 33. สำนักงานเทศบาลตำบลเกล็ดแก้ว 34. องค์การบริหารส่วนตำบลพลูตาหลวง 35. สำนักงานเทศบาลเมืองสัตหีบ 36. สำนักงานเทศบาลตำบลเขตรอุดมศักดิ์ 37. องค์การบริหารส่วนตำบลแสมสาร 38. โรงพยาบาลบ้านฉาง 39. โรงพยาบาลสมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ 40. โรงพยาบาลสัตหีบ (กม.10) 41. อาสาสมัครสาธารณสุขประจำหมู่บ้านเทศบาลตำบลห้วยใหญ่ 42. อาสาสมัครสาธารณสุขประจำหมู่บ้านเทศบาลตำบลนาจอมเทียน 43. อาสาสมัครสาธารณสุขประจำหมู่บ้านเทศบาลตำบลบางเสร่ 44. อาสาสมัครสาธารณสุขประจำหมู่บ้านองค์การบริหารส่วนตำบล พลูตาหลวง 45. อาสาสมัครสาธารณสุขประจำหมู่บ้านเทศบาลเมืองสัตหีบ อาสาสมัคร 46. สาธารณสุขประจำหมู่บ้านองค์การบริหารส่วนตำบลแสมสาร 47. อาสาสมัครสาธารณสุขประจำหมู่บ้านองค์การบริหารส่วนตำบล สำนักท้อน 48. อาสาสมัครสาธารณสุขประจำหมู่บ้านเทศบาลเมืองมาบตาพุด 49. อาสาสมัครสาธารณสุขประจำหมู่บ้านเทศบาลตำบลบ้านฉาง 50. อาสาสมัครสาธารณสุขประจำหมู่บ้านเทศบาลตำบลพลลา 51. ศูนย์ฝึกศึกษาบุคลากรด้านปิโตรเลียมและพลังงานทหาร จังหวัดระยอง
	4.4 หน่วยงานรัฐวิสาหกิจ	1. การไฟฟ้าส่วนภูมิภาคจังหวัดระยอง 2. การประปาส่วนภูมิภาค สาขาระยอง 3. การประปาส่วนภูมิภาค สาขาบ้านฉาง 4. การไฟฟ้าส่วนภูมิภาคเขต 2 ภาคกลาง จังหวัดชลบุรี 5. การประปาส่วนภูมิภาค สาขาชลบุรี 6. บริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) 7. บริษัท สนามบินนานาชาติอู่ตะเภา จำกัด

ตารางที่ 4.5-2 กลุ่มผู้มีส่วนได้เสียในการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน

กลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย	กลุ่มย่อย	รายละเอียดกลุ่มย่อย
5. องค์กรเอกชนด้าน สิ่งแวดล้อม องค์กร พัฒนาเอกชน สถาบันการศึกษา และนักวิชาการอิสระ	5.1 องค์กรเอกชนด้าน สิ่งแวดล้อม องค์กรพัฒนา เอกชน	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. หอการค้าจังหวัดระยอง</li> <li>2. สมาอุตสาหกรรมจังหวัดระยอง</li> <li>3. หอการค้าจังหวัดชลบุรี</li> <li>4. สมาอุตสาหกรรมจังหวัดชลบุรี</li> <li>5. สมาคมธุรกิจการท่องเที่ยวจังหวัดระยอง</li> <li>6. สมาคมส่งเสริมการท่องเที่ยวและสิ่งแวดล้อมมาบตาพุด - บ้านฉาง</li> <li>7. มูลนิธิองค์การพิทักษ์ความปลอดภัยทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมโลก</li> <li>8. สมาคมผู้ประกอบการธุรกิจการบิน (AOC)</li> <li>9. สมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ</li> <li>10. สมาคมธุรกิจการท่องเที่ยว (ATTA)</li> <li>11. สมาคมธุรกิจท่องเที่ยวภายในประเทศ (ADT)</li> <li>12. สมาคมธุรกิจการท่องเที่ยวจังหวัดระยอง</li> <li>13. สมาคมแหล่งท่องเที่ยวชลบุรี</li> <li>14. สมาคมประมงระยอง</li> <li>15. สมาคมประมงชลบุรี</li> <li>16. สมาคมประมงแสมสาร</li> <li>17. ชมรมรักทะเลแสมสาร</li> </ol>
	5.2 สถาบันการศึกษา	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. วิทยาลัยเทคนิคมาบตาพุด</li> <li>2. มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ วิทยาเขตระยอง</li> <li>3. วิทยาลัยสารพัดช่างระยอง</li> <li>4. มหาวิทยาลัยบูรพา</li> <li>5. มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตศรีราชา</li> <li>6. มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลตะวันออก</li> <li>7. วิทยาลัยเทคนิคสัตหีบ</li> <li>8. วิทยาลัยเทคโนโลยีพัฒนเวช</li> <li>9. วิทยาลัยเทคโนโลยีจอมเทียนบริหารธุรกิจ</li> <li>10. มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์พัทยา</li> </ol>
6. สื่อมวลชน	สื่อมวลชน	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. เคเบิล ชลบุรี เน็ตเวิร์ค</li> <li>2. บริษัท ฟลิทเน็ต เวิร์ด จำกัด</li> <li>3. ห้างหุ้นส่วนจำกัด บ้านอำเภอจอมเทียน เคเบิลทีวี เอ็กซ์เพรส</li> <li>4. สถานีวิทยุกระจายเสียงแห่งประเทศไทย</li> <li>5. สถานีวิทยุเสียงจากทหารเรือ ส.ทร. 5 สัตหีบ</li> <li>6. สถานีวิทยุ อสมท. จังหวัดชลบุรี (พัทยา)</li> <li>7. สถานีวิทยุ อสมท. จังหวัดระยอง FM 96.75 Mhz</li> <li>8. สถานีวิทยุกระจายเสียงแห่งประเทศไทย (สวท.จังหวัดระยอง)</li> <li>9. สถานีวิทยุ อ.ส.ม.ท. ระยอง</li> <li>10. หนังสือพิมพ์ท้องถิ่น เสียงเมืองชล</li> <li>11. หนังสือพิมพ์ข่าวระยอง</li> <li>12. หนังสือพิมพ์ระยองโพสต์</li> </ol>



#### ตารางที่ 4.5-2 กลุ่มผู้มีส่วนได้เสียในการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน

กลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย	กลุ่มย่อย	รายละเอียดกลุ่มย่อย
		13.หนังสือพิมพ์สยามเนชั่น 14.หนังสือพิมพ์ไทยรัฐ บ้านเมือง 15.หนังสือพิมพ์เดลินิวส์ 16.หนังสือพิมพ์มติชน คม ชัดลึกลับ ASTV ผู้จัดการออนไลน์ 17.หนังสือพิมพ์ไทยโพสต์ 18.หนังสือพิมพ์ข่าวสด 19.หนังสือพิมพ์สำนักข่าวไทย 20.สมาคมนักข่าวระยอง 21.สมาคมหนังสือพิมพ์และสื่อมวลชนจังหวัดระยอง 22.ชมรมผู้สื่อข่าวส่วนกลาง 23.ชมรมนักข่าวภูมิภาคหนังสือพิมพ์วิทยุโทรทัศน์ จังหวัดระยอง 24.สมาคมครอบครัวข่าว ระยอง
7. ประชาชนทั่วไป	ประชาชนที่สนใจโครงการ	ประชาชนในพื้นที่ใกล้เคียงและผู้สนใจ

#### 4.6 รูปแบบการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน

สำหรับรูปแบบและการดำเนินงาน ได้ปฏิบัติตามแนวทางการมีส่วนร่วมของประชาชนในกระบวนการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) พ.ศ. 2562 ซึ่งมีกระบวนการมีส่วนร่วมและรับฟังความคิดเห็น ดังนี้

1) ผู้ที่รับผิดชอบจัดทำรายงานฯ จะต้องเข้าพื้นที่โครงการเพื่อเตรียมการก่อนการรับฟังความคิดเห็น (Preparation Process) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อ

1.1) เตรียมความพร้อมของชุมชนโดยให้ข้อมูลกับประชาชน (Public Information) ในประเด็นรายละเอียดโครงการ และกติกการรับฟังความคิดเห็นของโครงการโดยเน้นการสื่อสารในรูปแบบที่ประชาชนสามารถเข้าใจได้ง่าย เช่น การจัดทำเป็น Infographic คลิปวิดีโอสั้นๆ แผ่นพับ ป้ายประชาสัมพันธ์ เป็นต้น เพื่อให้ได้ข้อมูลครบถ้วนและเพียงพอต่อการแสดงความคิดเห็น

1.2) วิเคราะห์ผู้มีส่วนได้เสีย (Stakeholder Analysis) เพื่อกำหนดรูปแบบการมีส่วนร่วมที่เหมาะสมกับผู้มีส่วนได้เสียแต่ละกลุ่ม (Stakeholder Engagement)

1.3) ปรึกษาหารือเกี่ยวกับวัน เวลา สถานที่ และรูปแบบการจัดรับฟังความคิดเห็นที่เหมาะสมกับบริบทของพื้นที่

2) ผู้ที่รับผิดชอบจัดทำรายงานฯ ต้องดำเนินการตามกระบวนการการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนอย่างน้อย 3 ครั้ง โดยมีรายละเอียด ดังนี้

2.1) การรับฟังความคิดเห็นของประชาชนครั้งที่หนึ่ง : เป็นการจัดเวทีรับฟังความคิดเห็นเพื่อกำหนดขอบเขตและแนวทางการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งรายละเอียดโครงการ และการประเมินทางเลือกโครงการ เพื่อให้ประชาชน ผู้มีส่วนได้เสีย และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้เข้ามามีส่วนร่วมในการนำเสนอประเด็นห่วงกังวลและแนวทางในการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม มีวัตถุประสงค์เพื่อให้ข้อมูลกับประชาชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เกี่ยวกับรายละเอียดโครงการ

ที่จะเกิดขึ้นและผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นทั้งทางตรงและทางอ้อม รวมทั้งขอบเขตการศึกษาและการประเมินทางเลือก อีกทั้งยังเป็นการนำข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการรับฟังความคิดเห็นมาใช้ประกอบการศึกษา และการจัดทำรายงานฯ ให้ครบถ้วน ทั้งนี้ การจัดเวทีรับฟังความคิดเห็นของประชาชนครั้งที่หนึ่งดำเนินการเป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่ สผ. กำหนด

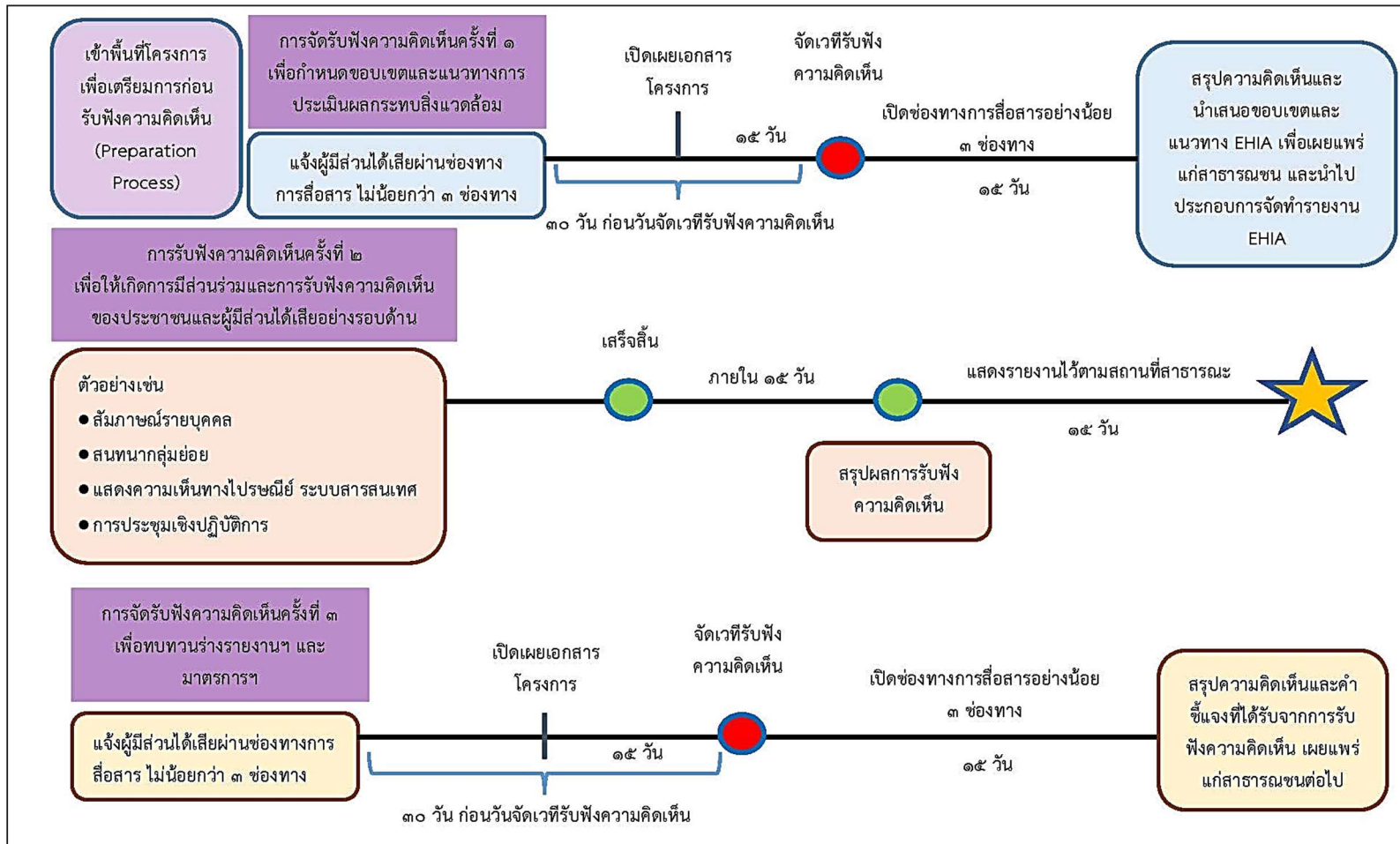
2.2) การรับฟังความคิดเห็นของประชาชนครั้งที่สอง : เป็นการจัดรับฟังความคิดเห็นในขั้นตอนการประเมินและจัดทำรายงานฯ มีวัตถุประสงค์เพื่อให้เกิดการมีส่วนร่วม รวมทั้งรับฟังความคิดเห็นและข้อห่วงกังวลของกลุ่มเป้าหมายหลักอย่างรอบด้าน ทั้งนี้ การรับฟังความคิดเห็นของประชาชนครั้งที่สองดำเนินการเป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่ สผ. กำหนด โดยได้ดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลโดยวิธีดังต่อไปนี้

- การประชุมระดับตัวแทนของกลุ่มบุคคลที่เกี่ยวข้องหรือมีส่วนได้เสีย โดยการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth interview)
- การประชุมกลุ่ม (Group Discussion)
- การสนทนากลุ่ม (Focus group)
- การสำรวจความคิดเห็นของประชาชนโดยแบบสอบถาม (Survey by Questionnaires)

2.3) การรับฟังความคิดเห็นของประชาชนครั้งที่สาม : เป็นการจัดเวทีรับฟังความคิดเห็นเพื่อทบทวนร่างรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม มีวัตถุประสงค์เพื่อให้ประชาชนผู้มีส่วนได้เสียและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้ตรวจสอบความถูกต้อง และความครบถ้วนสมบูรณ์ของร่างรายงานฯ รวมถึงนำเสนอข้อมูล ข้อเท็จจริงและข้อคิดเห็นเพิ่มเติม ต่อร่างรายงานฯ ดังกล่าว เพื่อให้ประชาชนมีความมั่นใจในร่างรายงานและมาตรการฯ ทั้งนี้ ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้จากการรับฟังความคิดเห็นให้นำมาปรับปรุงร่างรายงานฯ และมาตรการฯ และจะต้องผนวกไว้เป็นส่วนหนึ่งของรายงานฯ สำหรับสำหรับโครงการขนาดใหญ่และซับซ้อนอาจจะต้องมีการรับฟังความคิดเห็นในวงกว้าง โดยอาจพิจารณาใช้เทคนิคการมีส่วนร่วมอื่น ๆ ที่เหมาะสม ทั้งนี้ การจัดเวทีรับฟังความคิดเห็นของประชาชนครั้งที่สามดำเนินการเป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่ สผ. กำหนด

สรุปกระบวนการรับฟังความคิดเห็นกรณีโครงการที่ต้องทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม สำหรับโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการที่อาจมีผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติ คุณภาพสิ่งแวดล้อม สุขภาพ อนามัย คุณภาพชีวิต ของประชาชนในชุมชนอย่างรุนแรง (EHIA) แสดงดังรูปที่ 4.6-1 และตารางที่ 4.6-1

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



ที่มา : แนวทางการมีส่วนร่วมของประชาชนในกระบวนการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) พ.ศ. 2562

รูปที่ 4.6-1 แผนผังกระบวนการรับฟังความคิดเห็นกรณีโครงการที่ต้องทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมสำหรับโครงการ กิจการหรือการดำเนินการที่อาจมีผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติ คุณภาพสิ่งแวดล้อม สุขภาพ อนามัย คุณภาพชีวิต ของประชาชนในชุมชนอย่างรุนแรง (EHA)

ตารางที่ 4.6-1 สรุปขั้นตอนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนและผู้มีส่วนได้เสียในกระบวนการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพของโครงการฯ ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

หลักเกณฑ์และแนวทาง	ช่วงเวลา	รายละเอียดการดำเนินการ	ความสอดคล้องกับประกาศฯ
<b>การเตรียมความพร้อมของชุมชนโดยให้ข้อมูลกับประชาชน</b>			
1) เตรียมความพร้อมของชุมชนโดยให้ข้อมูลกับประชาชน ในประเด็นรายละเอียดโครงการ และกติกาการรับฟังความคิดเห็นของโครงการโดยเน้นการสื่อสารในรูปแบบที่ประชาชนสามารถเข้าใจได้ง่าย เช่น การจัดทำเป็น Infographic คลิปวิดีโอสั้นๆ แผ่นพับ ป้าย ประชาสัมพันธ์ เป็นต้น เพื่อให้ได้ข้อมูลครบถ้วน และเพียงพอต่อการแสดงความคิดเห็น	ระหว่างวันที่ 30 พฤษภาคม - 11 มิถุนายน พ.ศ. 2562	เป็นการดำเนินงานโครงการในขั้นตอนแรกของการศึกษาจำเป็นต้องประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารโครงการไปสู่กลุ่มเป้าหมายที่เป็นผู้บริหารหน่วยงานระดับสูง ระดับจังหวัดและระดับท้องถิ่น รวมถึงองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่เกี่ยวข้องกับโครงการได้รับรู้และเข้าใจข้อมูลการศึกษาของโครงการ หรือเกี่ยวกับรูปแบบการมีส่วนร่วมของประชาชน รวมถึงขอรับทราบความคิดเห็น ข้อเสนอแนะต่อโครงการ ในรูปแบบการพบปะเพื่อให้ข้อมูลเบื้องต้นและปรึกษาหารือ เพื่อให้การดำเนินงานโครงการมีการวางแผนสอดคล้องกับแผนงานการบริหารพื้นที่ศึกษา ก่อนจะดำเนินการปรึกษาหารือ ในรายละเอียดความก้าวหน้าของโครงการต่อไป นอกจากนี้ ยังเพิ่มเติมการดำเนินการเพื่อเตรียมความพร้อมของชุมชนโดยให้ข้อมูลกับประชาชน ในประเด็นรายละเอียดโครงการ และกติกาการรับฟังความคิดเห็นของโครงการ ผ่านรูปแบบและวิธีการในการสื่อสารที่ประชาชนเข้าใจได้ง่าย อาทิ แผ่นพับประชาสัมพันธ์ เป็นต้น	สอดคล้อง เนื่องจากมีการเตรียมความพร้อมของชุมชนโดยให้ข้อมูลกับประชาชนผ่านแผ่นพับ ประชาสัมพันธ์
<b>การรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 เพื่อกำหนดขอบเขตและแนวทางการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม</b>			
1) ต้องแจ้งให้ผู้มีส่วนได้เสียทราบ ไม่น้อยกว่า 30 วัน ก่อนวันจัดเวทีรับฟังความคิดเห็น โดยแจ้งให้ทราบผ่านทางช่องทางการสื่อสาร ไม่น้อยกว่า 3 ช่องทาง เพื่อให้ผู้มีส่วนได้เสียที่สนใจสามารถเตรียมตัวเข้าร่วมได้อย่างทั่วถึง	ดำเนินการตั้งแต่วันที่ 4 มิถุนายน พ.ศ. 2562 และมีผลต่อเนื่องไปจนถึงวันที่ 3 กรกฎาคม พ.ศ. 2562	เป็นการแจ้งให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมและผู้มีส่วนได้เสียทราบ ไม่น้อยกว่า 30 วัน ก่อนวันจัดเวทีรับฟังความคิดเห็น โดยแจ้งให้ทราบผ่านทางช่องทางการสื่อสาร ไม่น้อยกว่า 3 ช่องทาง ดังนี้ - การแจ้งสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมและผู้มีส่วนได้เสียทราบ เป็นการแจ้งให้ทราบถึงกำหนดการจัดเวทีรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 ล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 30 วัน รวม 7 ช่องทาง ได้แก่ 1) หนังสือเชิญ 2) ป้ายประชาสัมพันธ์ 3) โปสเตอร์ประชาสัมพันธ์ 4) เว็บไซต์ 5) สถานีวิทยุท้องถิ่น 6) หนังสือพิมพ์ท้องถิ่น และ 7) รกกระจายเสียงประชาสัมพันธ์	สอดคล้อง เนื่องจาก - มีการแจ้งการประชุมล่วงหน้า 30 วัน - แจ้งผ่านช่องทางการสื่อสารสาธารณะ 7 ช่องทาง
2) ต้องเปิดเผยเอกสารโครงการล่วงหน้า ไม่น้อยกว่า 15 วัน ก่อนวันจัดเวทีรับฟังความคิดเห็น โดยระบุถึงความเป็นมา ความจำเป็น กระบวนการ และแนวทาง	ดำเนินการตั้งแต่วันที่ 19 มิถุนายน พ.ศ. 2562 ถึงวันที่ 3	เปิดเผยเอกสารโครงการให้ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องและสาธารณชนพิจารณาล่วงหน้า ไม่น้อยกว่า 15 วัน ก่อนการจัดเวทีฯ โดยผ่านช่องทางต่างๆ รวม 3 ช่องทาง ดังนี้	สอดคล้อง เนื่องจาก - เปิดเผยเอกสารโครงการ

**ตารางที่ 4.6-1 สรุปขั้นตอนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนและผู้มีส่วนได้เสียในกระบวนการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพของโครงการฯ ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม**

หลักเกณฑ์และแนวทาง	ช่วงเวลา	รายละเอียดการดำเนินการ	ความสอดคล้องกับประกาศฯ
ในการดำเนินโครงการ รวมถึงนำเสนอข้อมูลเบื้องต้นเกี่ยวกับปัจจัยที่อาจส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ร่างข้อเสนอการกำหนดขอบเขต และแนวทางการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อให้ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องและสาธารณชนพิจารณา โดยผ่านทางช่องทางการสื่อสารไม่น้อยกว่า 3 ช่องทาง ทั้งนี้ ควรเป็นช่องทางการสื่อสารเช่นเดียวกับการแจ้งให้ผู้มีส่วนได้เสียทราบ กำหนดการจัดเวทีรับฟังความคิดเห็นของประชาชน	กรกฎาคม พ.ศ. 2562	<ul style="list-style-type: none"> <li>- หนังสือส่งเอกสารโครงการถึง สผ. และกลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย</li> <li>- ปิดประกาศหรือจัดวางเอกสารโครงการยังหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง สถานพยาบาล องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และผู้นำชุมชนในเขตพื้นที่ศึกษาของโครงการ รวม 47 แห่ง</li> <li>- เว็บไซต์ สามารถดาวน์โหลดเอกสารโครงการได้ผ่านทางเว็บไซต์ <a href="http://www.ehia-utprw2.com">www.ehia-utprw2.com</a> พร้อมทั้งแสดงรายละเอียดของช่องทางในการเปิดเผยเอกสารโครงการในเว็บไซต์ดังกล่าวข้างต้น เช่นกัน</li> </ul>	<p>ล่วงหน้า 15 วัน</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ผ่านช่องทางการสื่อสารสาธารณะ 3 ช่องทาง</li> </ul>
3) จัดระบบการลงทะเบียนเพื่อให้ประชาชน ผู้มีส่วนได้เสีย และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ซึ่งมีความประสงค์ที่จะให้ความเห็นในการกำหนดขอบเขตและแนวทางการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม สามารถลงทะเบียนล่วงหน้าได้โดยสะดวก	ตั้งแต่วันที่ 5 มิถุนายน ถึงวันที่ 1 กรกฎาคม พ.ศ. 2562	จัดระบบลงทะเบียนล่วงหน้าเพื่อให้ประชาชน ผู้มีส่วนได้เสียและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องแจ้งความประสงค์ในการเข้าร่วมเวทีฯ ได้ล่วงหน้า ผ่านช่องทางต่างๆ ดังนี้ 1) ทางโทรศัพท์/โทรสาร 2) ทางอีเมล และ 3) ส่งแบบตอบรับทางไปรษณีย์	<p>สอดคล้อง</p> <p>เนื่องจากมีการจัดระบบลงทะเบียนล่วงหน้า</p>
4) การจัดการกระบวนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนและผู้มีส่วนได้เสีย ต้องจัดช่วงเวลาที่เหมาะสม เพื่อให้ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องและสาธารณชนได้นำเสนอประเด็นห่วงกังวล ข้อมูลที่เกี่ยวข้อง และนำเสนอแนวทางในการประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ตามระยะเวลาที่เหมาะสม ทั้งนี้ ผู้ที่รับผิดชอบจัดทำรายงานฯ ต้องรับฟังความเห็นให้ครบถ้วน	วันพฤหัสบดีที่ 4 กรกฎาคม พ.ศ. 2562 เวลา 08.30-12.35 น. (กำหนดการตามสถานการณ์จริง)	ดำเนินการจัดเวทีรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 เพื่อกำหนดขอบเขตและแนวทางการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในวันพฤหัสบดีที่ 4 กรกฎาคม พ.ศ. 2562 ณ ห้องแกรนด์บอลรูม 1-3 โรงแรมग्रูริมาศ บีช แอนด์ สปา อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง เพื่อนำเสนอความเป็นมา รายละเอียดของโครงการ ขอบเขตและแนวทางการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ และการประเมินทางเลือกโครงการ รวมถึงเพื่อรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของผู้มีส่วนได้เสียและประชาชนจนหมดข้อคำถาม มีผู้เข้าร่วมประชุมทั้งหมด 333 คน มีผู้ตอบแบบประเมินจำนวนทั้งสิ้น 236 คน จากผู้เข้าร่วมประชุมจำนวน 309 คน (ไม่รวมเจ้าของโครงการ และกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา)	<p>สอดคล้อง</p> <p>จัดการกระบวนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนและผู้มีส่วนได้เสีย โดยจัดช่วงเวลาที่เหมาะสม เพื่อให้ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องและสาธารณชนได้นำเสนอประเด็นห่วงกังวล ต่อขอบเขตและแนวทางการประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมจนหมดข้อคำถาม</p>
5) ภายหลังจากจัดเวทีรับฟังความคิดเห็นฯ จะต้องเปิดช่องทางในการรับฟังความคิดเห็นอย่างต่อเนื่อง ไม่น้อยกว่า 15 วัน โดยต้องมีช่องทางการสื่อสารอย่างน้อย 3 ช่องทาง ทั้งนี้ ควรเป็นช่องทางการสื่อสารเช่นเดียวกับการแจ้งให้ผู้มีส่วนได้เสียทราบกำหนดการ	ตั้งแต่วันที่ 5-19 กรกฎาคม พ.ศ. 2562	เปิดรับฟังความคิดเห็นต่อโครงการภายหลังจากจัดเวทีรับฟังความคิดเห็นฯ อย่างต่อเนื่องเป็นเวลาไม่น้อยกว่า 15 วัน ตั้งแต่วันที่ 5 ถึงวันที่ 19 กรกฎาคม พ.ศ. 2562 ผ่านช่องทางต่างๆ 5 ช่องทาง ได้แก่ 1) ไปรษณีย์ 2) โทรศัพท์ 3) โทรสาร และ 4) อีเมล	<p>สอดคล้อง</p> <p>เนื่องจากภายหลังจากจัดเวทีได้เปิดรับฟังความคิดเห็นต่อเนื่องเป็นเวลา 15 วัน ผ่าน 4 ช่องทาง</p>

ตารางที่ 4.6-1 สรุปขั้นตอนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนและผู้มีส่วนได้เสียในกระบวนการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพของโครงการฯ ตามประกาศ  
กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

หลักเกณฑ์และแนวทาง	ช่วงเวลา	รายละเอียดการดำเนินการ	ความสอดคล้องกับประกาศฯ
จัดเวทีรับฟังความคิดเห็นของประชาชน			
6) ให้ผู้ที่รับผิดชอบจัดทำรายงานฯ สรุปความคิดเห็นของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องและสาธารณชนพร้อมทั้งคำชี้แจง และนำเสนอขอขอบเขตและแนวทางการประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม เพื่อเผยแพร่แก่สาธารณชน รวมทั้งนำไปประกอบการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ช่วงวันที่ 1-2 สิงหาคม พ.ศ. 2562	สรุปรายงานการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนและผู้มีส่วนได้เสียในการกำหนดขอบเขตและแนวทางการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ โดยระบุประเด็นห่วงกังวล ข้อเสนอแนะต่อขอขอบเขตและแนวทางการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ พร้อมคำชี้แจง โดยเผยแพร่ผ่านช่องทางต่างๆ รวม 3 ช่องทาง ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> <li>- หนังสือนำเสนอเอกสารโครงการถึง สผ. และกลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย</li> <li>- ปิดประกาศหรือจัดวางเอกสารโครงการยังหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง สถานพยาบาล องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และผู้นำชุมชนในเขตพื้นที่ศึกษาของโครงการ รวม 47 แห่ง</li> <li>- เว็บไซต์ สามารถดาวน์โหลดเอกสารโครงการได้ผ่านทางเว็บไซต์ <a href="http://www.ehia-utprw2.com">www.ehia-utprw2.com</a> พร้อมทั้งแสดงรายละเอียดของช่องทางในการเปิดเผยเอกสารโครงการในเว็บไซต์ดังกล่าวข้างต้น เช่นกัน</li> </ul>	สอดคล้อง เนื่องจากได้มีการจัดทำรายงานฯ สรุปความคิดเห็นของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องและสาธารณชนพร้อมทั้งคำชี้แจง และเผยแพร่แก่สาธารณชน รวมทั้งนำไปประกอบการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<b>การรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 ในขั้นตอนการประเมินและจัดทำรายงานฯ</b>			
● ให้ผู้ที่รับผิดชอบจัดทำรายงานฯ เปิดเผยข้อเท็จจริงที่เกี่ยวกับโครงการหรือกิจการที่กำลังดำเนินการจัดทำรายงานฯ โดยจะต้องมีข้อมูลอย่างน้อยดังต่อไปนี้ <ul style="list-style-type: none"> <li>- ข้อมูลเกี่ยวกับประเภท ขนาด กำลังการผลิต และขนาดพื้นที่ของโครงการหรือกิจการ ข้อมูลเกี่ยวกับมลพิษในด้านต่างๆ ที่เกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการหรือกิจการและข้อมูลรายละเอียดที่มีนัยสำคัญอื่นๆ รวมถึงข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยที่อาจมีผลกระทบ</li> <li>- ระยะเวลาที่คาดว่าจะสามารถเริ่มดำเนินโครงการหรือกิจการ</li> <li>- ชื่อเจ้าของโครงการหรือหน่วยงานที่มีอำนาจในการ</li> </ul>	เริ่มตั้งแต่วันที่ 20 พฤศจิกายน พ.ศ. 2562 ถึงเสร็จสิ้นกิจกรรมการรับฟังความคิดเห็นครั้งที่ 2	ดำเนินการเปิดเผยข้อเท็จจริงที่เกี่ยวกับโครงการ ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> <li>- การส่งหนังสือแจ้งอย่างเป็นทางการ</li> <li>- การติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์ (Cutout) ขนาด 3x5 เมตร จำนวน 10 แห่ง</li> <li>- การปิดโปสเตอร์ประชาสัมพันธ์ จำนวน 47 แห่ง</li> <li>- เว็บไซต์ <a href="http://www.ehia-utprw2.com">www.ehia-utprw2.com</a></li> </ul>	สอดคล้อง เนื่องจากมีการเปิดเผยข้อเท็จจริงเกี่ยวกับโครงการ ตามข้อกำหนด

ตารางที่ 4.6-1 สรุปขั้นตอนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนและผู้มีส่วนได้เสียในกระบวนการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพของโครงการฯ ตามประกาศ  
กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

หลักเกณฑ์และแนวทาง	ช่วงเวลา	รายละเอียดการดำเนินการ	ความสอดคล้องกับประกาศฯ
<p>อนุมัติหรืออนุญาตตามกฎหมายหมายเลขโทรศัพท์ และสถานที่ติดต่อเพื่อขอรับข้อมูลเพิ่มเติม</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- วัน เวลา และสถานที่ที่จะมีการรับฟังความคิดเห็น ของประชาชนและผู้มีส่วนได้เสีย</li> <li>- ป้ายแสดงข้อมูลตามรายละเอียดข้างต้น จะต้อง มีสถานที่ตั้งและขนาดที่ประชาชนและผู้มีส่วน ได้เสียสามารถเข้าถึงและอ่านข้อมูลได้โดยสะดวก</li> </ul>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>● ในการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนและผู้มี ส่วนได้เสีย ให้ผู้ที่รับผิดชอบจัดทำรายงานฯ แสดงชื่อ โครงการหรือกิจการ วัตถุประสงค์ เป้าหมาย และ ประเด็นที่จะมีการสำรวจหรือรับฟังความคิดเห็นของ ประชาชนและผู้มีส่วนได้เสียให้ชัดเจนโดยประเด็นที่จะ สำรวจแต่ละประเด็นจะต้องสอดคล้องกับรายละเอียด ของโครงการหรือกิจการนั้นๆ ด้วย</li> </ul>	-	<p>มีการแสดงรายละเอียด เช่น ชื่อโครงการ วัตถุประสงค์ เป้าหมายและประเด็น ที่มีการสำรวจหรือรับฟังความคิดเห็นของประชาชนในแผ่นป้ายประชาสัมพันธ์ เอกสารประกอบการสำรวจความคิดเห็น (Flip Chart) และเอกสารประชาสัมพันธ์ โครงการ ชุดที่ 2 รวมถึงการแนะนำโครงการในช่วงเริ่มต้นของการประชุม</p>	<p>สอดคล้อง เนื่องจากการแสดงรายละเอียด เกี่ยวกับโครงการ ประกอบการ สำรวจและรับฟังความคิดเห็น</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>● ในการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนและผู้มีส่วนได้ เสีย ควรให้ความสำคัญกับการเก็บรวบรวมข้อมูลและ การศึกษา ทำความเข้าใจถึงวิถีชีวิตและสภาพแวดล้อม ของชุมชนในพื้นที่ที่อาจได้รับผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม จากการดำเนินโครงการหรือกิจการดังกล่าว</li> </ul>	ช่วงเดือนสิงหาคม ถึง ตุลาคม พ.ศ. 2563	<p>ในการสำรวจและรับฟังความคิดเห็นฯ ได้ดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลและ การศึกษา ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ทำการรวบรวมข้อมูลพื้นฐานของชุมชนทั้งทางด้านวิถีชีวิตและสภาพแวดล้อม ของชุมชนในพื้นที่ศึกษาเพื่อจัดทำแผนงานการสำรวจก่อนลงเก็บข้อมูล ในภาคสนาม</li> <li>- ทำการเก็บรวบรวมข้อมูล ศึกษาถึงวิถีชีวิต และสภาพแวดล้อมของชุมชน ที่แท้จริง</li> </ul>	<p>สอดคล้อง เนื่องจากการรวบรวมข้อมูล และศึกษาตามข้อกำหนด</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>● ในการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนและผู้มีส่วน ได้เสีย ผู้ที่รับผิดชอบจัดทำรายงานฯ อาจทำโดยวิธี ดังต่อไปนี้</li> <li>- การสัมภาษณ์รายบุคคล</li> </ul>	- ช่วงที่ 1 ช่วงวันที่ 26 พฤศจิกายน พ.ศ. 2564 ถึงวันที่ 15 มีนาคม พ.ศ. 2563	<p>ในการสำรวจและรับฟังความคิดเห็นฯ ดำเนินการโดยวิธีการต่างๆ ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- การสัมภาษณ์เชิงลึก ดำเนินการสัมภาษณ์เชิงลึกกับหน่วยงานราชการ องค์กรปกครองส่วน ท้องถิ่น และหน่วยงานเอกชนที่เกี่ยวข้องหรืออาจได้รับผลกระทบจาก โครงการ โดยวิธีการสัมภาษณ์รายบุคคลหรือรายกลุ่มรวม 82 หน่วยงาน</li> </ul>	<p>สอดคล้อง เนื่องจากการสำรวจและรับ ฟังความคิดเห็นฯ โดยวิธีต่างๆ ตามแนวทางการมีส่วนร่วม ของประชาชน ในกระบวนการ</p>

ตารางที่ 4.6-1 สรุปขั้นตอนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนและผู้มีส่วนได้เสียในกระบวนการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพของโครงการฯ ตามประกาศ  
กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

หลักเกณฑ์และแนวทาง	ช่วงเวลา	รายละเอียดการดำเนินการ	ความสอดคล้องกับประกาศฯ
<ul style="list-style-type: none"> <li>- การแสดงความคิดเห็นทางไปรษณีย์ ทางโทรสาร ทางระบบเครือข่ายสารสนเทศหรือทางอื่นใดที่เหมาะสม</li> <li>- การเปิดโอกาสให้ประชาชนและผู้มีส่วนได้เสียรับข้อมูลและแสดงความคิดเห็นต่อหน่วยงานของรัฐที่รับผิดชอบโครงการ</li> <li>- การสนทนากลุ่มย่อย</li> <li>- การประชุมเชิงปฏิบัติการ</li> <li>- การประชุมระดับตัวแทนของกลุ่มบุคคลที่เกี่ยวข้องหรือมีส่วนได้เสีย</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ช่วงที่ 2* วันที่ 6-13 มิถุนายน พ.ศ. 2563</li> <li>* เนื่องจากมีการเปลี่ยนแปลงผลการศึกษาด้านเสียงของโครงการ จึงดำเนินการสำรวจและรับฟังความคิดเห็นฯ ให้ครอบคลุม</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- การประชุมกลุ่ม/สนทนากลุ่ม ดำเนินการประชุมกลุ่มกับผู้นำชุมชนและประชาชน ในพื้นที่ NEF <math>\geq</math> 40 พื้นที่ NEF 30 - 40 และพื้นที่ NEF ตั้งแต่ 30 ถึงขอบเขตพื้นที่ศึกษา กลุ่ม อสม. กลุ่ม อปพร. กลุ่มประมง โดยวิธีการประชุมกลุ่ม/สนทนากลุ่ม รวม 26 กลุ่ม</li> <li>- การสำรวจความคิดเห็นด้วยแบบสอบถาม ดำเนินการสำรวจความคิดเห็นของประชาชนต่อโครงการ โดยวิธีการสัมภาษณ์รายบุคคล จำนวน 5 กลุ่ม รวม 908 ราย ได้แก่ <ol style="list-style-type: none"> <li>1) คริวเรือนที่อยู่ในพื้นที่เขต NEF <math>\geq</math> 40 จำนวน 86 ราย</li> <li>2) คริวเรือนที่อยู่ในพื้นที่เขต NEF ตั้งแต่ 30 - 40 จำนวน 354 ราย</li> <li>3) คริวเรือนที่อยู่ในพื้นที่เขต NEF ตั้งแต่ 30 ถึงขอบเขตพื้นที่ศึกษา จำนวน 428 ราย</li> <li>4) พื้นที่อ่อนไหว (ศาสนสถาน สถานศึกษา และสถานพยาบาล) จำนวน 14 ราย</li> <li>5) ผู้นำชุมชนที่อยู่ในพื้นที่เสี่ยงที่ได้รับผลกระทบ จำนวน 26 ราย</li> </ol> </li> </ul>	จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2562
<ul style="list-style-type: none"> <li>● เมื่อผู้รับผิดชอบจัดทำรายงานฯ ตรวจสอบความคิดเห็นของประชาชนและผู้มีส่วนได้เสียแล้ว จะต้องสรุปผลการสำรวจความคิดเห็น ทั้งในด้านบวกและในด้านลบ ภายใน 15 วัน นับแต่วันที่ดำเนินการสำรวจความเห็นเสร็จสิ้น โดยให้แสดงรายงานสรุปความคิดเห็นไว้ในสถานที่สาธารณะ ได้แก่ สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัด ที่ว่าการอำเภอ ที่ทำการขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน สำนักงานสาธารณสุขจังหวัด สำนักงานสาธารณสุขอำเภอ และสถานบริการสุขภาพของรัฐในพื้นที่ซึ่งเป็นที่ตั้งของโครงการหรือกิจการ หรือจุดที่ประชาชนหรือผู้มีส่วนได้เสียเข้าถึงและพบเห็นได้โดยง่าย ทั้งนี้</li> </ul>	เปิดเผยรายงานสรุปช่วงวันที่ 18 มิถุนายน - 2 กรกฎาคม พ.ศ. 2563 เป็นอย่างน้อย	<p>จัดทำรายงานสรุปความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้เสีย ภายใน 15 วัน นับแต่วันที่ดำเนินการสำรวจความคิดเห็นเสร็จสิ้น พร้อมทั้งนำเสนอรายงานสรุปฯ ไปยังกลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย อาทิ สผ. เป็นต้น พร้อมเผยแพร่รายงานสรุปฯ ผ่านช่องทางต่างๆ รวม 3 ช่องทาง ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- หนังสือนำเสนอเอกสารโครงการถึง สผ. และกลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย</li> <li>- ปิดประกาศหรือจัดวางเอกสารโครงการยังหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง สถานพยาบาล องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และผู้นำชุมชนในเขตพื้นที่ศึกษาของโครงการ รวม 47 แห่ง</li> <li>- เว็บไซต์ สามารถดาวน์โหลดเอกสารโครงการได้ผ่านทางเว็บไซต์ <a href="http://www.ehia-utprw2.com">www.ehia-utprw2.com</a> พร้อมทั้งแสดงรายละเอียดของช่องทางในการเปิดเผยเอกสารโครงการในเว็บไซต์ดังกล่าวข้างต้น เช่นกัน</li> </ul>	สอดคล้อง เนื่องจากได้มีการจัดทำรายงานสรุปผลการสำรวจและรับฟังความคิดเห็นฯ ภายใน 15 วัน นับจากวันที่ดำเนินการสำรวจความคิดเห็นเสร็จสิ้น และแสดงรายงานฯ ไว้ยังสถานที่ที่กำหนดเป็นเวลาไม่น้อยกว่า 15 วัน



ตารางที่ 4.6-1 สรุปขั้นตอนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนและผู้มีส่วนได้เสียในกระบวนการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพของโครงการฯ ตามประกาศ  
กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

หลักเกณฑ์และแนวทาง	ช่วงเวลา	รายละเอียดการดำเนินการ	ความสอดคล้องกับประกาศฯ
จะต้องแสดงรายงานสรุปความคิดเห็น ในสถานที่ ดังกล่าวข้างต้นไว้เป็นเวลา ไม่น้อยกว่า 15 วัน			
<b>การรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3 เพื่อทบทวนร่างรายงาน มาตรการป้องกันและแก้ไขและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม</b>			
1) ต้องแจ้งให้ผู้มีส่วนได้เสียทราบ ไม่น้อยกว่า 30 วัน ก่อนวันจัดเวทีรับฟังความคิดเห็นโดยแจ้งให้ทราบ ผ่านทางช่องทางการสื่อสาร ไม่น้อยกว่า 3 ช่องทาง เพื่อให้ผู้มีส่วนได้เสียที่สนใจสามารถเตรียมตัวเข้าร่วม ได้อย่างทั่วถึง	ดำเนินการตั้งแต่ วันที่ 3 กรกฎาคม พ.ศ. 2563 และมีผล ต่อเนื่องไปจนถึง วันที่ 4 สิงหาคม พ.ศ. 2563	เป็นการแจ้งให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และผู้มีส่วนได้เสียทราบ ไม่น้อยกว่า 30 วัน ก่อนวันจัดเวทีรับฟังความคิดเห็น โดยแจ้งให้ทราบผ่านทางช่องทางการสื่อสาร ไม่น้อยกว่า 3 ช่องทาง ดังนี้ - การแจ้งสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และผู้มีส่วนได้เสียทราบ เป็นการแจ้งให้ทราบถึงกำหนดการจัดเวที รับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3 ล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 30 วัน รวม 7 ช่องทาง ได้แก่ 1) หนังสือเชิญ 2) ป้ายประชาสัมพันธ์ 3) ไปสเตอร์ประชาสัมพันธ์ 4) เว็บไซต์ 5) สถานีวิทยุท้องถิ่น 6) หนังสือพิมพ์ท้องถิ่น และ 7) รถกระจายเสียงประชาสัมพันธ์	สอดคล้อง เนื่องจาก - มีการแจ้งการประชุมล่วงหน้า 30 วัน - แจ้งผ่านช่องทางการสื่อสาร สาธารณะ 7 ช่องทาง
2) ต้องเปิดเผยร่างรายงานฯ ฉบับสมบูรณ์ และมาตรการฯ ล่วงหน้า ไม่น้อยกว่า 15 วัน ก่อนวันจัดเวทีรับฟัง ความคิดเห็น เพื่อให้ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องและสาธารณชน พิจารณา ผ่านทางช่องทางการสื่อสารไม่น้อยกว่า 3 ช่องทาง ทั้งนี้ ควรเป็นช่องทางการสื่อสาร เช่นเดียวกับการแจ้งให้ผู้มีส่วนได้เสียทราบ กำหนดการจัดเวทีรับฟังความคิดเห็นของประชาชน	ดำเนินการในช่วงวันที่ 3 กรกฎาคม พ.ศ. 2563 และมีผล ต่อเนื่องไปจนถึงวันที่ 4 สิงหาคม พ.ศ. 2563	เปิดเผยร่างรายงานฯ ให้ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องและสาธารณชนพิจารณาล่วงหน้า ไม่น้อยกว่า 15 วัน ก่อนการจัดเวทีฯ โดยผ่านช่องทางต่างๆ รวม 3 ช่องทาง ดังนี้ - หนังสือนำเสนอร่างรายงานฯ ถึง สผ. และกลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย - จัดวางร่างรายงานฯ ณ หน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง สถานพยาบาล องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และผู้นำชุมชนในเขตพื้นที่ศึกษาของโครงการ รวม 47 แห่ง - เว็บไซต์ สามารถดาวน์โหลดเอกสารโครงการได้ผ่านทางเว็บไซต์ www.ehia-utprw2.com พร้อมทั้งแสดงรายละเอียดของช่องทาง ในการเปิดเผยร่างรายงานฯ ในเว็บไซต์ดังกล่าวข้างต้น เช่นกัน	สอดคล้อง เนื่องจาก - เปิดเผยแพร่รายงานฯ ล่วงหน้า 15 วัน - ผ่านช่องทางการสื่อสาร สาธารณะ 3 ช่องทาง
3) การจัดเวทีการทบทวนร่างรายงานฯ ต้องจัดช่วงเวลา ที่เหมาะสมเพื่อให้ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องและสาธารณชนได้ นำเสนอข้อมูล ข้อเท็จจริง และข้อคิดเห็นเพิ่มเติมต่อ	วันที่ 5 สิงหาคม พ.ศ. 2563 เวลา 17.00-20.20 น.	ดำเนินการจัดเวทีรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3 เพื่อทบทวน ร่างรายงาน มาตรการป้องกันและแก้ไขและมาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในวันพุธที่ 5 สิงหาคม พ.ศ. 2563 ณ อาคาร	สอดคล้อง จัดกระบวนการรับฟังความคิดเห็น ของประชาชนและผู้มีส่วนได้เสีย

ตารางที่ 4.6-1 สรุปขั้นตอนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนและผู้มีส่วนได้เสียในกระบวนการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพของโครงการฯ ตามประกาศ  
กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

หลักเกณฑ์และแนวทาง	ช่วงเวลา	รายละเอียดการดำเนินการ	ความสอดคล้องกับประกาศฯ
ร่างรายงานฯ ตามระยะเวลาที่เหมาะสมซึ่งต้องรับฟังความเห็นให้ครบถ้วน	และวันที่ 6 สิงหาคม พ.ศ. 2563 เวลา 08.30-12.30 น. (กำหนดการตาม สถานการณ์จริง)	เอนกประสงค์ศูนย์พัฒนาคุณภาพชีวิตผู้สูงอายุ องค์การบริหารส่วนตำบลสำนักท้อน มีผู้เข้าร่วมประชุมทั้งหมด 429 คน มีผู้ตอบแบบประเมินจำนวนทั้งสิ้น 157 คน จากผู้เข้าร่วมประชุมจำนวน 401 คน (ไม่รวมเจ้าของโครงการ และกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา) และวันพฤหัสบดีที่ 6 สิงหาคม พ.ศ. 2563 ณ ห้องแกรนด์บอลรูม 1-3 โรงแรมภิรมมาท บีช แอนด์ สปา อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง มีผู้เข้าร่วมประชุมทั้งหมด 362 ราย มีผู้ตอบแบบประเมินจำนวนทั้งสิ้น 258 คน จากผู้เข้าร่วมประชุมจำนวน 336 คน (ไม่รวมเจ้าของโครงการ และกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา) เพื่อนำเสนอความเป็นมา รายละเอียดของโครงการ ผลการศึกษาและผลการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ ร่างมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมและสุขภาพโครงการ รวมถึงเพื่อรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของผู้มีส่วนได้เสียและประชาชน	โดยจัดช่วงเวลาที่เหมาะสม เพื่อให้ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องและสาธารณชนได้นำเสนอประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ ต่อผลการศึกษาและผลการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ ร่างมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมและสุขภาพโครงการจนหมดข้อคำถาม
4) ภายหลังจากจัดเวทีรับฟังความคิดเห็นฯ จะต้องเปิดช่องทางในการรับฟังความคิดเห็นอย่างต่อเนื่อง ไม่น้อยกว่า 15 วัน โดยต้องมีช่องทางการสื่อสารอย่างน้อย 3 ช่องทาง ทั้งนี้ ควรเป็นช่องทางการสื่อสารเช่นเดียวกับการแจ้งให้ผู้มีส่วนได้เสียทราบ กำหนดการจัดเวทีรับฟังความคิดเห็นของประชาชน	ตั้งแต่วันที่ 7-21 สิงหาคม พ.ศ. 2563	เปิดรับฟังความคิดเห็นต่อโครงการภายหลังจากจัดเวทีรับฟังความคิดเห็นฯ อย่างต่อเนื่องเป็นเวลาไม่น้อยกว่า 15 วัน ตั้งแต่วันที่ 7-21 สิงหาคม พ.ศ. 2563 ผ่านช่องทางต่างๆ 5 ช่องทาง ได้แก่ 1) ไปรษณีย์ 2) โทรศัพท์ 3) โทรสาร และ 4) อีเมล	สอดคล้อง เนื่องจากภายหลังจากจัดเวทีฯ ได้เปิดรับฟังความคิดเห็นต่อเนื่องเป็นเวลา 15 วัน ผ่าน 4 ช่องทาง

ตารางที่ 4.6-1 สรุปขั้นตอนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนและผู้มีส่วนได้เสียในกระบวนการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพของโครงการฯ ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

หลักเกณฑ์และแนวทาง	ช่วงเวลา	รายละเอียดการดำเนินการ	ความสอดคล้องกับประกาศฯ
5) ผู้ที่รับผิดชอบจัดทำรายงานฯ สรุปความคิดเห็นของประชาชนและผู้มีส่วนได้เสียพร้อมทั้งความเห็นและคำชี้แจงที่ได้รับจากการรับฟังความคิดเห็นเพื่อเผยแพร่แก่สาธารณชนต่อไป	ช่วงวันที่ 29-31 สิงหาคม พ.ศ. 2563	สรุปรายงานการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนและผู้มีส่วนได้เสียในการทบทวนร่างรายงาน มาตรการป้องกันและแก้ไขและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยระบุประเด็นข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่อร่างรายงาน มาตรการป้องกันและแก้ไขและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม พร้อมคำชี้แจง โดยเผยแพร่ผ่านช่องทางต่างๆ รวม 3 ช่องทาง ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> <li>- นำส่งรายงานสรุปฯ ถึง สผ. และกลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย</li> <li>- ปิดประกาศหรือจัดวางรายงานสรุปฯ ยังหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง สถานพยาบาล องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และผู้นำชุมชนในเขตพื้นที่ศึกษาของโครงการ รวม 47 แห่ง</li> <li>- เว็บไซต์ สามารถดาวน์โหลดรายงานสรุปฯ ได้ผ่านทางเว็บไซต์ <a href="http://www.ehia-utprw2.com">www.ehia-utprw2.com</a> พร้อมทั้งแสดงรายละเอียดของช่องทางในการเปิดเผยเอกสารโครงการในเว็บไซต์ดังกล่าวข้างต้น เช่นกัน</li> </ul>	สอดคล้อง เนื่องจากการจัดทำรายงานสรุปความคิดเห็นฯ ส่งให้ สผ. เพื่อทราบ และเผยแพร่แก่สาธารณชน รวมถึงเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ไปยังกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียที่เกี่ยวข้องกับโครงการ
การชี้แจงข้อมูล (เพิ่มเติม) เพื่อให้ข้อมูลผลการศึกษากฎหมายที่โครงการมีการปรับปรุงข้อมูลการจัดทำแนวเส้นเสียงซึ่งแตกต่างไปจากที่เคยนำเสนอในการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3			
● ส่งหนังสือขออนุญาตจัดประชุมถึงคณะกรรมการโรคติดต่อ จังหวัดระยอง	วันที่ 2-3 สิงหาคม 2564	ส่งหนังสือขออนุญาตจัดประชุมชี้แจงข้อมูล (เพิ่มเติม) ในสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) มีการประชุมคณะกรรมการโรคติดต่อ จังหวัดระยอง ครั้งที่ 29/2564 ณ ห้องประชุมภักดีศรีสงคราม ศูนย์ราชการจังหวัดระยอง โดยมีมติที่ประชุมให้ดำเนินการจัดประชุมออนไลน์เท่านั้น เพื่อไม่ให้เป็นการเพิ่มการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19)	สอดคล้อง เนื่องจากการประชุมปรึกษาหารือของโรคติดต่อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) สูง
● ให้ผู้ที่รับผิดชอบจัดทำรายงานฯ เปิดเผยแพร่ข้อเท็จจริงที่เกี่ยวกับโครงการหรือกิจการที่กำลังดำเนินการประชาสัมพันธ์ข้อมูล และกิจกรรมชี้แจงข้อมูล (เพิ่มเติม)	ตั้งแต่วันที่ 9 สิงหาคม พ.ศ. 2564	ดำเนินการประชาสัมพันธ์ข้อมูล ให้ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องและสาธารณชนพิจารณาล่วงหน้า โดยผ่านช่องทางต่างๆ รวม 5 ช่องทาง ดังนี้ 1) จัดส่งเอกสารทางไปรษณีย์ 2) จัดวางเอกสาร 3) ป้ายประชาสัมพันธ์ 4) โปสเตอร์ประชาสัมพันธ์ และ 5) เว็บไซต์	สอดคล้อง เนื่องจากการประชาสัมพันธ์เผยแพร่ข้อเท็จจริงเกี่ยวกับโครงการล่วงหน้า

ตารางที่ 4.6-1 สรุปขั้นตอนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนและผู้มีส่วนได้เสียในกระบวนการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพของโครงการฯ ตามประกาศ  
กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

หลักเกณฑ์และแนวทาง	ช่วงเวลา	รายละเอียดการดำเนินการ	ความสอดคล้องกับประกาศฯ
<ul style="list-style-type: none"> <li>● ในการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนและผู้มีส่วนได้เสีย ผู้ที่รับผิดชอบจัดทำรายงานฯ อาจทำโดยวิธีดังต่อไปนี้ <ul style="list-style-type: none"> <li>- การสัมภาษณ์รายบุคคล</li> <li>- การแสดงความคิดเห็นทางไปรษณีย์ ทางโทรสาร ทางระบบเครือข่ายสารสนเทศหรือทางอื่นใดที่เหมาะสม</li> <li>- การเปิดโอกาสให้ประชาชนและผู้มีส่วนได้เสียรับข้อมูลและแสดงความคิดเห็นต่อหน่วยงานของรัฐที่รับผิดชอบโครงการ</li> <li>- การสนทนากลุ่มย่อย</li> <li>- การประชุมเชิงปฏิบัติการ</li> <li>- การประชุมระดับตัวแทนของกลุ่มบุคคลที่เกี่ยวข้องหรือมีส่วนได้เสีย</li> </ul> </li> </ul>	<p>ช่วงวันที่ 7-14 สิงหาคม พ.ศ. 2564</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) การจัดกิจกรรมการเข้าพบตัวแทนผู้นำชุมชนและตัวแทนประชาชนผู้ได้รับผลกระทบ ผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ (Video Conference) เพื่อแจ้งผลปรับปรุงข้อมูล ซึ่งทำให้ผลกระทบต่อประชาชนแตกต่างไปจากเดิมที่เคยแจ้งในการประชุมรับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 3 เมื่อช่วงเดือนสิงหาคม พ.ศ. 2563 ที่ผ่านมา โครงการจึงมีความจำเป็นต้องชี้แจงให้ผู้นำชุมชนและตัวแทนประชาชน ทั้งพื้นที่ NEF <math>\geq 40</math> และพื้นที่ NEF 30 - 40 ได้รับทราบและเข้าใจในประเด็นดังกล่าว จำนวน 1 ครั้ง มีผู้เข้าร่วมประชุมทั้งหมด 47 ราย</li> <li>2) กิจกรรมการชี้แจงข้อมูล (เพิ่มเติม) ต่อกลุ่มประชาชนผู้ได้รับผลกระทบทางเสียงจากการพัฒนาสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา โดยการประชุมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ (Video Conference) เพื่อแจ้งผลปรับปรุงข้อมูล ซึ่งทำให้ผลกระทบต่อประชาชนแตกต่างไปจากเดิมที่เคยแจ้งในการประชุมรับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 3 เมื่อช่วงเดือนสิงหาคม พ.ศ. 2563 โครงการจึงมีความจำเป็นต้องชี้แจงให้ประชาชนทั้งพื้นที่ NEF <math>\geq 40</math> และพื้นที่ NEF 30 - 40 ได้รับทราบและเข้าใจในประเด็นดังกล่าว จำนวน 1 ครั้ง มีผู้เข้าร่วมประชุมทั้งหมด 144 ราย</li> <li>3) กิจกรรมการสำรวจความคิดเห็นด้วยแบบสอบถาม/สัมภาษณ์รายบุคคลเพิ่มเติม สืบเนื่องจากเปลี่ยนแปลงข้อมูลจำนวนเที่ยวบินในสมมติฐานสำหรับการประเมินด้านเสียงจากอากาศยาน ส่งผลให้แผนที่ร่างเส้นเท่าระดับเสียง (NEF Contour) ที่ทบทวนใหม่ เมื่อกรกฎาคม พ.ศ. 2564 มีความแตกต่างจากแผนที่ร่างเส้นเท่าระดับเสียง ที่ใช้ในการรับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 3 เมื่อเดือนสิงหาคม พ.ศ. 2563 ทำให้จำนวนครัวเรือนที่อาจได้รับผลกระทบด้านเสียงจากอากาศยานแตกต่างไปจากเดิม ทั้งพื้นที่ NEF <math>\geq 40</math> และพื้นที่ NEF 30 - 40 ซึ่งโครงการได้ดำเนินการตรวจสอบจำนวนหลังคาเรือนที่ตั้งอยู่ในบริเวณที่มีการเปลี่ยนแปลงของเส้นเสียง พบว่า ครัวเรือนในพื้นที่ที่มีการเปลี่ยนแปลงของเส้นเสียง มีจำนวนรวมทั้งสิ้น 57 หลังคาเรือน</li> </ol>	<p>สอดคล้อง</p> <p>เนื่องจากได้ทำการสำรวจและรับฟังความคิดเห็นฯ โดยวิธีต่างๆ ตามแนวทางการมีส่วนร่วมของประชาชน ในกระบวนการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2562</p>

**ตารางที่ 4.6-1 สรุปขั้นตอนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนและผู้มีส่วนได้เสียในกระบวนการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพของโครงการฯ ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม**

หลักเกณฑ์และแนวทาง	ช่วงเวลา	รายละเอียดการดำเนินการ	ความสอดคล้องกับประกาศฯ
<ul style="list-style-type: none"> <li>เมื่อผู้รับผิดชอบจัดทำรายงานฯ ตรวจสอบความคิดเห็นของประชาชนและผู้มีส่วนได้เสียแล้ว จะต้องสรุปผลการตรวจสอบความคิดเห็น ทั้งในด้านบวกและในด้านลบ ภายใน 15 วัน นับแต่วันที่ดำเนินการตรวจสอบความคิดเห็นเสร็จสิ้น โดยให้แสดงรายงานสรุปความคิดเห็นไว้ในสถานที่สาธารณะ ได้แก่ สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัด ที่ว่าการอำเภอ ที่ทำการขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน สำนักงานสาธารณสุขจังหวัด สำนักงานสาธารณสุขอำเภอ และสถานบริการสุขภาพของรัฐในพื้นที่ซึ่งเป็นที่ตั้งของโครงการหรือกิจการ หรือจุดที่ประชาชนหรือผู้มีส่วนได้เสียเข้าถึงและพบเห็นได้โดยง่าย</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>เปิดเผยรายงานสรุปช่วงวันที่ 20 สิงหาคม พ.ศ. 2564</li> </ul>	<p>จัดทำรายงานสรุปความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้เสีย ภายใน 15 วัน นับแต่วันที่ดำเนินการตรวจสอบความคิดเห็นเสร็จสิ้น พร้อมทั้งนำเสนอรายงานสรุปฯ ไปยังกลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย อาทิ สม. เป็นต้น พร้อมเผยแพร่รายงานสรุปฯ ผ่านช่องทางต่างๆ รวม 3 ช่องทาง ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>หนังสือนำเสนอเอกสารโครงการถึง สม. และกลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย</li> <li>ปิดประกาศหรือจัดวางเอกสารโครงการยังหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง สถานพยาบาล องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และผู้นำชุมชนในพื้นที่ศึกษาของโครงการ รวม 47 แห่ง</li> <li>เว็บไซต์ สามารถดาวน์โหลดเอกสารโครงการได้ผ่านทางเว็บไซต์ <a href="http://www.ehia-utprw2.com">www.ehia-utprw2.com</a> พร้อมทั้งแสดงรายละเอียดของช่องทางในการเปิดเผยเอกสารโครงการในเว็บไซต์ดังกล่าวข้างต้น เช่นกัน</li> </ul>	<p>สอดคล้อง</p> <p>เนื่องจากได้มีการจัดทำรายงานสรุปผลการสำรวจและรับฟังความคิดเห็นฯ ภายใน 15 วัน นับจากวันที่ดำเนินการสำรวจความคิดเห็นเสร็จสิ้น</p>

หมายเหตุ : สถานที่ประชาสัมพันธ์ และจัดวางเอกสารโครงการเพื่อเผยแพร่สาธารณชน สถานที่ต่างๆ รวม 47 แห่ง ดังต่อไปนี้

- หน่วยงานต่างๆ จำนวน 17 แห่ง ได้แก่ ศาลากลางจังหวัดระยอง สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดระยอง สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดระยอง สำนักงานประชาสัมพันธ์จังหวัดระยอง ที่ว่าการอำเภอเมืองระยอง สำนักงานสาธารณสุขอำเภอเมืองระยอง ที่ว่าการอำเภอบ้านฉาง สำนักงานสาธารณสุขอำเภอบ้านฉาง ศาลากลางจังหวัดชลบุรี สำนักงานสิ่งแวดล้อมภาคที่ 13 สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดชลบุรี สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดชลบุรี สำนักงานประชาสัมพันธ์จังหวัดชลบุรี ที่ว่าการอำเภอบางละมุง สำนักงานสาธารณสุขอำเภอบางละมุง ที่ว่าการอำเภอสัตหีบ สำนักงานสาธารณสุขอำเภอสัตหีบ
- สถานพยาบาลใกล้เคียงพื้นที่ศึกษา จำนวน 16 แห่ง ได้แก่ โรงพยาบาลบ้านฉาง โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลสำนักท้อน โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านเขาครุฑ โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านคลองบางไผ่ โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านชากหมาก โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านสระแก้ว โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลยายร้า โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลพลา โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลพยุหะ ศูนย์บริการสาธารณสุข ชุมชนอีสเทิร์น-หนองม่วง โรงพยาบาลสมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ โรงพยาบาลสัตหีบ (กม.10) โรงพยาบาลวัดญาณสังวราราม โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านโค้งวันเพ็ญ โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพชุมชนตำบลบ้านช่องแสมสาร โรงพยาบาลสมเด็จพระสังฆราชญาณสังวรเพื่อผู้สูงอายุ จังหวัดชลบุรี
- องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และผู้นำชุมชนในพื้นที่ศึกษา จำนวน 14 แห่ง ได้แก่ สำนักงานเทศบาลตำบลพลา สำนักงานเทศบาลตำบลสำนักท้อน องค์การบริหารส่วนตำบลสำนักท้อน สำนักงานเทศบาลตำบลบ้านฉาง สำนักงานเทศบาลเมืองบ้านฉาง สำนักงานเทศบาลเมืองมาบตาพุด ที่ทำการกำนันตำบลสำนักท้อน สำนักงานเทศบาลตำบลห้วยใหญ่ สำนักงานเทศบาลตำบลเกล็ดแก้ว องค์การบริหารส่วนตำบลพลูตาหลวง สำนักงานเทศบาลเมืองสัตหีบ องค์การบริหารส่วนตำบลแสมสาร สำนักงานเทศบาลตำบลเขตรอุดมศักดิ์ สำนักงานเทศบาลตำบลเขาชีจรรย์

#### 4.6.1 การเตรียมความพร้อมของชุมชนโดยให้ข้อมูลกับประชาชน

ขั้นตอนนี้เป็นการดำเนินการเข้าพื้นที่โครงการเพื่อเตรียมความพร้อมของชุมชน เป็นการดำเนินงานโครงการในขั้นตอนแรกของการศึกษาจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารโครงการไปสู่กลุ่มเป้าหมายที่เป็นผู้บริหารหน่วยงานระดับสูง ระดับจังหวัดและระดับท้องถิ่น รวมถึงองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่เกี่ยวข้องกับโครงการได้รับรู้และเข้าใจข้อมูลการศึกษาของโครงการ รวมถึงขอรับทราบความคิดเห็น ข้อเสนอแนะต่อโครงการ ในรูปแบบการพบปะเพื่อให้ข้อมูลเบื้องต้นและปรึกษาหารือ เพื่อให้การดำเนินงานโครงการมีการวางแผนสอดคล้องกับแผนงานการบริหารพื้นที่ศึกษา ก่อนจะดำเนินการปรึกษาหารือในรายละเอียดความก้าวหน้าของโครงการต่อไป

นอกจากนี้ ยังเพิ่มเติมการดำเนินการเพื่อเตรียมความพร้อมของชุมชนโดยให้ข้อมูลกับประชาชน (Public Information) ในประเด็นรายละเอียดโครงการ และกติกากการรับฟังความคิดเห็นของโครงการ ผ่านรูปแบบและวิธีการในการสื่อสารที่ประชาชนเข้าใจได้ง่าย อาทิ แผ่นพับประชาสัมพันธ์ เป็นต้น

##### 1) วัตถุประสงค์

- เพื่อแนะนำรายละเอียดโครงการ กรอบการศึกษา แผนงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน
- เพื่อวิเคราะห์ผู้มีส่วนได้เสีย (Stakeholder Analysis) เพื่อกำหนดรูปแบบการมีส่วนร่วมที่เหมาะสมกับผู้มีส่วนได้เสียแต่ละกลุ่ม (Stakeholder Engagement)
- เพื่อปรึกษาหารือเกี่ยวกับวัน เวลา สถานที่ และรูปแบบการจัดรับฟังความคิดเห็นที่เหมาะสมกับบริบทของพื้นที่
- เพื่อรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อแนวทางการศึกษาของโครงการและขอบเขตการศึกษา ประเมินผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ รวมทั้งแนวทางการจัดกิจกรรมการมีส่วนร่วมและรับฟังความคิดเห็นของประชาชนในพื้นที่ศึกษา

##### 2) กลุ่มเป้าหมาย

หน่วยงานราชการระดับจังหวัดและระดับท้องถิ่น รวมถึงองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่เกี่ยวข้องกับโครงการ อาทิ ผู้ว่าราชการจังหวัด นายอำเภอ และผู้บริหารขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในพื้นที่ศึกษา เป็นต้น

##### 3) วิธีการ

- ใช้วิธีการเข้าพบเพื่อปรึกษาหารือทั้งแบบรายบุคคลและรายกลุ่ม
- กำหนดวันเวลาและสถานที่ที่เหมาะสมสำหรับการเข้าพบเพื่อปรึกษาหารือ
- จัดเตรียมเอกสารและข้อมูลประกอบการปรึกษาหารือ
- ดำเนินการนัดหมายล่วงหน้าและยืนยันการนัดหมาย
- เข้าพบและปรึกษาหารืออย่างไม่เป็นทางการกับกลุ่มเป้าหมาย
- สรุปผลการปรึกษาหารือ

**4) สื่อและเอกสารที่ใช้**

- เอกสารข้อเท็จจริงโครงการ
- แผ่นพับประชาสัมพันธ์
- สื่อประกอบการนำเสนอ (Slide Presentation)

**5) ระยะเวลาดำเนินการ**

เป็นกิจกรรมการมีส่วนร่วมที่ดำเนินการเป็นลำดับแรกก่อนการจัดเวทีรับฟังความคิดเห็นฯ (ครั้งที่ 1) โดยใช้ระยะเวลาดำเนินการ ระหว่างวันที่ 30 พฤษภาคม - 11 มิถุนายน พ.ศ. 2562

**6) ผลการดำเนินการ**

จากการเข้าพบปะเพื่อให้ข้อมูลเบื้องต้นและปรึกษาหารือกับผู้บริหารหน่วยงานระดับจังหวัด ระดับอำเภอ และระดับท้องถิ่น ระหว่างวันที่ 30 พฤษภาคม - 11 มิถุนายน พ.ศ. 2562 ซึ่งได้รับข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่างๆ ที่เป็นประโยชน์ต่อโครงการ โดยสามารถสรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่างๆ ได้แสดงดังตารางที่ 4.6-2 พร้อมทั้งภาพบรรยากาศการเข้าพบเพื่อให้ข้อมูลเบื้องต้นและปรึกษาหารือแสดงดังรูปที่ 4.6-2

## ตารางที่ 4.6-2 สรุปผลการพบปะเพื่อให้ข้อมูลเบื้องต้นและปรึกษาหารือ

วันที่	เวลา	กลุ่มเป้าหมาย	สถานที่	ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ
30 พฤษภาคม พ.ศ. 2562	11.00 – 12.00 น.	นายกเทศมนตรีตำบล บ้านฉาง จำนวน 1 คน	สำนักงานเทศบาล ตำบลบ้านฉาง	<ul style="list-style-type: none"> <li>- การประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารของโครงการ รวมทั้งการเชิญเข้าร่วมการประชุม ควรดำเนินการให้ครอบคลุมทั้งพื้นที่ศึกษา โดยเฉพาะกลุ่มผู้ได้รับผลกระทบโดยตรงจากโครงการ</li> <li>- การพัฒนาโครงการมีผลกระทบต่อเขาโกรกตะแบกหรือไม่</li> </ul>
	13.30 – 15.30 น.	นายกเทศมนตรีเมืองบ้านฉาง และคณะผู้บริหาร จำนวน 6 คน	สำนักงานเทศบาล เมืองบ้านฉาง	<ul style="list-style-type: none"> <li>- การออกแบบอาคารผู้โดยสารหลังใหม่จะอยู่บริเวณใดของทางวิ่งที่ 1 และทางวิ่งที่ 2 และมีการทำอุโมงค์เชื่อมต่อมาที่อาคารผู้โดยสารหลังเก่า และอาคารจอดรถหรือไม่</li> <li>- รายละเอียดของโครงการเป็นไปตามแผนแม่บทหรือไม่</li> <li>- ท่วงก้งวลเรื่องการใช้อาคารอนุภาคของประชากรแฝงที่จะเข้ามาอยู่ในพื้นที่ เสนอให้โครงการจัดสรรรายได้ในรูปแบบของภาษีออกสู่ท้องถิ่น เพื่อปรับปรุง/แก้ไขปัญหาสาธารณูปโภค เพื่อรองรับการพัฒนาโครงการ</li> </ul>
5 มิถุนายน พ.ศ. 2562	13.30 – 15.00 น.	รองผู้ว่าราชการจังหวัด ระยอง ปลัดอำเภอบ้านฉาง และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จำนวน 5 คน	ศาลากลางจังหวัด ระยอง	<ul style="list-style-type: none"> <li>- มีความยินดีที่จะมีการพัฒนาโครงการ เพื่อความเจริญของประเทศ</li> <li>- เสนอให้เพิ่มเติมทางเข้า-ออก บริเวณด้านถนนสุขุมวิท เพื่ออำนวยความสะดวกให้ผู้ใช้นามบิน</li> <li>- การศึกษา และก่อสร้างโครงการ ใช้ระยะเวลาเท่าไร</li> <li>- เสนอให้แสดงแผนที่ แผนผัง และรายละเอียดต่างๆ ในพื้นที่โครงการให้ชัดเจน</li> <li>- ควรเชิญกลุ่มผู้มีส่วนเกี่ยวข้องให้ครบถ้วน ตั้งแต่การประชุมรับฟังความคิดเห็นครั้งแรก</li> <li>- การเลือกสถานที่จัดประชุมขอให้คำนึงถึงความสะดวกในการเดินทางของผู้เข้าร่วมประชุมเป็นหลัก</li> <li>- การพัฒนาโครงการมีผลกระทบต่อเขาโกรกตะแบกหรือไม่</li> </ul>
10 มิถุนายน พ.ศ. 2562	11.00 – 12.00 น.	นายกองค์การบริหาร ส่วนตำบลพลูตาหลวง และคณะผู้บริหาร จำนวน 27 ราย	องค์การบริหาร ส่วนตำบลพลูตาหลวง	<ul style="list-style-type: none"> <li>- กรณีประชาชนได้รับผลกระทบด้านเสียงจากโครงการ จะมีมาตรการในการดูแล และชดเชยอย่างไร</li> <li>- การปรับถมพื้นที่ของโครงการจะใช้ดินจากพื้นที่ไหน เนื่องจากโครงการที่ผ่านๆ มา ใช้ดินจากพื้นที่ตำบลพลูตาหลวง เสนอให้มีการประเมินแหล่งดินที่จะนำมาใช้ปรับถมพื้นที่ เพื่อไม่ให้กระทบกับประชาชนในพื้นที่</li> </ul>



## ตารางที่ 4.6-2 สรุปผลการพบปะเพื่อให้ข้อมูลเบื้องต้นและปรึกษาหารือ (ต่อ)

วันที่	เวลา	กลุ่มเป้าหมาย	สถานที่	ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ
10 มิถุนายน พ.ศ. 2562 (ต่อ)	13.30 – 14.30 น.	นายอำเภอสัตหีบ และ ปลัดอำเภอสัตหีบ จำนวน 2 คน	ที่ว่าการอำเภอสัตหีบ	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ยินดีที่จะให้มีการพัฒนาโครงการเกิดขึ้น เพื่อความเจริญของพื้นที่ และประเทศ</li> <li>- กรณีประชาชนได้รับผลกระทบด้านเสียงจากโครงการ จะมีมาตรการในการดูแล และชดเชยอย่างไร</li> <li>- มีการบริหารจัดการน้ำเพื่อการอุปโภค และบริโภคในโครงการอย่างไร รวมทั้งการจัดการน้ำเสียที่เกิดขึ้นจากโครงการ</li> <li>- ผลกระทบด้านเสียงจากการดำเนินงานของโครงการจะมีผลกระทบอยู่ในระยะใด และบริเวณใดบ้าง</li> <li>- กรณีมีการต่อต้าน หรือการร้องเรียน โครงการมีมาตรการ และวิธีการแก้ไขอย่างไร</li> <li>- การขนส่งวัสดุก่อสร้างของโครงการใช้เส้นทางใด มีการขนส่งในช่วงเวลาใด ควรมีการประเมินผลกระทบ และกำหนดมาตรการอย่างเหมาะสม</li> <li>- การประชาสัมพันธ์โครงการ ควรดำเนินการแจ้งข้อมูลข่าวสารให้ประชาชนรับทราบอย่างต่อเนื่อง และครอบคลุมพื้นที่ศึกษา และเน้นหลักกับผู้ที่ได้รับผลกระทบโดยตรง ควรแจ้งทั้งผลกระทบด้านลบ และบวกให้ชัดเจน เนื่องจากไม่ต้องการให้เกิดการร้องเรียนเกิดขึ้นภายหลัง</li> <li>- เสนอให้เพิ่มเติมทางเข้า-ออก บริเวณด้านถนนสุขุมวิท เพื่ออำนวยความสะดวกให้ผู้ใช้งานสนามบิน</li> </ul>
	16.30 – 17.30 น.	นายกเทศมนตรีตำบล สำนักท่อน และคณะ ผู้บริหาร จำนวน 5 ราย	สำนักงานเทศบาล ตำบลสำนักท่อน	<ul style="list-style-type: none"> <li>- การพัฒนาโครงการ มีการซื้อ/เวนคืนที่ดินภายนอกสนามบินหรือไม่</li> <li>- โครงการใช้ระยะเวลาการก่อสร้างกี่ปี</li> <li>- เสนอให้เพิ่มเติมทางเข้า-ออก บริเวณด้านถนนสุขุมวิท เพื่ออำนวยความสะดวกให้ผู้ใช้งานสนามบิน</li> <li>- จุดตรวจวัดคุณภาพอากาศและเสียงที่กำหนดไว้ทั้งหมด 5 จุด มีความครอบคลุมเพียงพอแล้ว ไข่หรือไม่ เสนอให้มีการตรวจวัดบริเวณโรงเรียนวัดสระแก้วด้วย เนื่องจากอยู่ในแนวเดียวกับทางวิ่ง และเส้นทางการบิน</li> <li>- ค่าความดังของเสียงเท่าไร จึงจะส่งผลกระทบต่อประชาชนในพื้นที่ และจะมีมาตรการดูแล และชดเชยอย่างไร</li> <li>- เสนอให้มีการศึกษาและประเมินเกี่ยวกับการบริหารจัดการขยะ และของเสียด้วย</li> </ul>

## ตารางที่ 4.6-2 สรุปผลการพบปะเพื่อให้ข้อมูลเบื้องต้นและปรึกษาหารือ (ต่อ)

วันที่	เวลา	กลุ่มเป้าหมาย	สถานที่	ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ
11 มิถุนายน พ.ศ. 2562	09.00 – 10.30 น.	ผู้อำนวยการสำนักงาน ทรัพยากรธรรมชาติและ สิ่งแวดล้อมจังหวัดชลบุรี และโยธาธิการและผังเมือง จังหวัดชลบุรี จำนวน 5 คน	ศาลากลางจังหวัด ชลบุรี	<ul style="list-style-type: none"> <li>- การพัฒนาโครงการ มีการซื้อ/เวนคืนที่ดินภายนอกสนามบินหรือไม่</li> <li>- กรณีประชาชนได้รับผลกระทบด้านเสียงจากโครงการ จะมีมาตรการในการดูแล และชดเชยอย่างไร</li> <li>- โครงการมีการตรวจวัดคุณภาพน้ำทะเลหรือไม่ อย่างไร</li> <li>- มีการกำหนดความสูงของตัวอาคารรอบสนามบินหรือไม่ เพื่อให้สอดคล้องกับการใช้ประโยชน์ที่ดิน และ พบ.ควบคุมอาคาร</li> </ul>
	13.30 – 14.30 น.	ปลัดเทศบาลตำบลพลา จำนวน 1 คน	เทศบาลตำบลพลา	<ul style="list-style-type: none"> <li>- กรณีประชาชนได้รับผลกระทบด้านเสียงจากโครงการ จะมีมาตรการในการดูแล และชดเชยอย่างไร</li> <li>- ห่วงกังวลเรื่องการใช้สาธารณูปโภคของประชากรแฝงที่จะเข้ามาอยู่ในพื้นที่ เสนอให้โครงการจัดสรรรายได้ในรูปแบบของภาษีออกสู่ท้องถิ่น เพื่อปรับปรุง/แก้ไขปัญหาสาธารณูปโภค เพื่อรองรับการพัฒนาโครงการ</li> <li>- เสนอให้พิจารณาโรงพยาบาลสมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ เป็นจุดตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม</li> </ul>
	15.30 – 17.00 น.	นายกองค์การบริหาร ส่วนตำบลสำนักท้อน และปลัดองค์การบริหาร ส่วนตำบลสำนักท้อน จำนวน 3 คน	องค์การบริหาร ส่วนตำบลสำนักท้อน	<ul style="list-style-type: none"> <li>- เสนอให้พิจารณาจุดตรวจวัดเรื่องระดับเสียง โดยให้ตรวจวัดในจุดที่ได้รับผลกระทบโดยตรง</li> <li>- เสนอให้นำประเด็นข้อห่วงกังวลของประชาชนที่ได้รับมาจากการรับฟังความคิดเห็นของโครงการอื่นๆ กองทัพเรือ ที่เคยจัดประชุมมาพิจารณาประเด็นที่เกี่ยวข้องกับโครงการ เพื่อหาแนวทางแก้ไขด้วย</li> <li>- ควรเข้าไปประชาสัมพันธ์โครงการ/จัดประชุมในชุมชนที่ได้รับผลกระทบโดยตรง</li> <li>- กรณีประชาชนได้รับผลกระทบด้านเสียงจากโครงการ จะมีมาตรการในการดูแล และชดเชยอย่างไร</li> <li>- การขนส่งวัสดุก่อสร้างของโครงการใช้เส้นทางใด มีการขนส่งในช่วงเวลาใด ควรมีการประเมินผลกระทบ และกำหนดมาตรการอย่างเหมาะสม</li> <li>- เสนอให้เพิ่มเติมทางเข้า-ออก บริเวณด้านถนนสุขุมวิท เพื่ออำนวยความสะดวกให้ผู้ใช้นาบิน</li> </ul>



รองผู้ว่าราชการจังหวัดระยองและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง



หน่วยงานราชการจังหวัดชลบุรี



นายอำเภอสัตหีบ



นายกเทศมนตรีตำบลบ้านฉาง



นายกองค์การบริหารส่วนตำบลสำนักท้อน



ปลัดเทศบาลตำบลพลา



นายกเทศมนตรีเมืองบ้านฉาง



นายกองค์การบริหารส่วนตำบลพลูตาหลวง

รูปที่ 4.6-2 บรรยากาศบางส่วนในการพบปะเพื่อให้ข้อมูลเบื้องต้นและปรึกษาหารือ

## 4.6.2 การดำเนินการตามกระบวนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน

### 4.6.2.1 การรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1

เป็นการจัดเวทีรับฟังความคิดเห็นเพื่อกำหนดขอบเขตและแนวทางการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งรายละเอียดโครงการ และการประเมินทางเลือกโครงการ เพื่อให้ประชาชนผู้มีส่วนได้เสีย และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้เข้ามามีส่วนร่วมในการนำเสนอประเด็นห่วงกังวลและแนวทางในการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม มีวัตถุประสงค์เพื่อให้ข้อมูลกับประชาชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เกี่ยวกับรายละเอียดโครงการที่จะเกิดขึ้นและผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น ทั้งทางตรงและทางอ้อม รวมทั้งขอบเขตการศึกษาและการประเมินทางเลือก อีกทั้งยังเป็นการนำข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการรับฟังความคิดเห็นมาใช้ประกอบการศึกษา และการจัดทำรายงานฯ ให้ครบถ้วน เพื่อศึกษาศักยภาพความเหมาะสม และการรองรับปริมาณการจราจรทางอากาศ โดยมีขอบเขตวิธีการศึกษาครอบคลุมตามแนวทางการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมประเภทโครงการด้านคมนาคม (แนวทางการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการสนามบินหรือท่าอากาศยาน) ของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) และแนวทางในการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ เพื่อให้การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพเป็นไปอย่างครบถ้วน ดังภาคผนวก 4-1

#### 1) วัตถุประสงค์

- เพื่อนำเสนอร่างขอบเขตการประเมินผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ รวมถึงการประเมินทางเลือกของโครงการ
- เพื่อรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของผู้มีส่วนได้เสียต่อร่างขอบเขตการประเมินผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมและสุขภาพของโครงการ ซึ่งจะนำไปพิจารณาประกอบการปรับขอบเขตการศึกษา ให้มีความสมบูรณ์และครอบคลุมมากยิ่งขึ้น

#### 2) กลุ่มเป้าหมาย

การกำหนดกลุ่มเป้าหมายครอบคลุมกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียทั้ง 7 กลุ่มหลัก ตามแนวทางการมีส่วนร่วมของประชาชนในกระบวนการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) พ.ศ. 2562

#### 3) ขั้นตอนการดำเนินงาน วิธีการ และเทคนิค

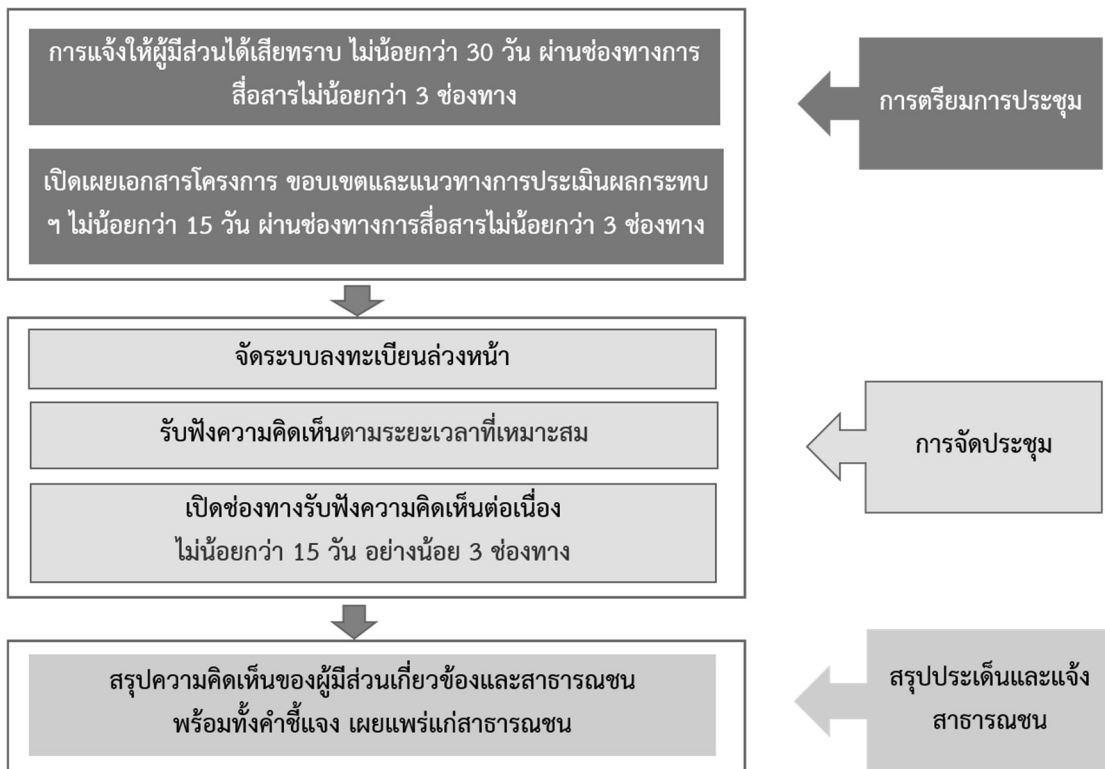
การรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 ใช้เทคนิคการประชุมสัมมนา และวิธีการ Nice Welcome Characteristics Smiling Face เพื่อให้เกิดความเป็นมิตรและความประทับใจในการรับข้อมูลข่าวสารจากผู้นำเสนอ มีการเตรียมเอกสารและข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับโครงการ โดยเฉพาะอย่างยิ่งความเป็นมาและความจำเป็นของโครงการ วัตถุประสงค์ของโครงการ/การศึกษา ระยะเวลาของการศึกษาโครงการ พื้นที่โครงการ และขอบเขตการศึกษา ให้มีความละเอียดชัดเจน มีผู้ดำเนินรายการที่มีเทคนิคในการพูดต้อนรับ และนำสาระต่างๆ มานำเสนอในรูปแบบที่เหมาะสมกับกลุ่มเป้าหมาย การเปิดเวทีอภิปรายเพื่อระดมความคิดเห็นและรับฟังข้อเสนอแนะจากผู้เข้าร่วมการประชุม กระตุ้นให้ผู้เข้าร่วมประชุมได้มีการซักถามและแสดงความคิดเห็นเป็นบรรยากาศของการมีส่วนร่วมกันในห้องประชุม รวมทั้งการรับข้อเสนอแนะต่างๆ โดยผ่านช่องทางทั้งการแสดงความคิดเห็นในที่ประชุมและการตอบคำถามจากแบบสอบถาม ซึ่งสามารถสรุปขั้นตอนการดำเนินงานได้แสดงดังรูปที่ 4.6-3 และตารางที่ 4.6-3

- การเตรียมการประชุม
  - กำหนดเนื้อหาที่จะนำเสนอต่อกลุ่มเป้าหมาย
  - จัดทำเอกสารโครงการเพื่อเปิดเผยต่อผู้มีส่วนเกี่ยวข้องและสาธารณชน และสื่อเอกสารประกอบการนำเสนอ เอกสารประกอบการประชุม แผ่นพับ เสนอกองทัพเรือ และสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก เพื่อพิจารณาเห็นชอบก่อนดำเนินการอย่างน้อย 1 สัปดาห์ ก่อนการประชุม
  - กำหนดวัน เวลา และสถานที่ที่เหมาะสม สำหรับการจัดเวทีรับฟังความคิดเห็นฯ
  - จัดเตรียมหนังสือเชิญประชุม และเรียนเชิญผู้มีส่วนได้เสียเข้าร่วมประชุมให้ครอบคลุมทั้ง 7 กลุ่ม ล่วงหน้า 30 วัน ผ่านทางช่องทางอย่างน้อย 3 ช่องทาง
  - เปิดเผยเอกสารโครงการให้ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องและสาธารณชนพิจารณาล่วงหน้า 15 วันก่อนการจัดเวที ผ่านอย่างน้อย 3 ช่องทาง
  - จัดระบบการลงทะเบียนเพื่อให้ผู้ที่สนใจเข้าร่วมการประชุมสามารถลงทะเบียนล่วงหน้าได้
  - เตรียมความพร้อมของคณะทำงาน ด้านเนื้อหา เทคนิค และวิธีการที่ใช้ในการประชุม และขอรับการนำเสนอกับกองทัพเรือ และสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก
  - จัดเตรียมสถานที่ประชุมให้มีความพร้อมในเรื่องของเวที อุปกรณ์เครื่องเสียง การจัดโต๊ะในที่ประชุม สถานที่สำหรับจัดนิทรรศการ โต๊ะลงทะเบียน และสิ่งอำนวยความสะดวกอื่นๆ
- การดำเนินการประชุม
  - รับลงทะเบียน และแจกชุดเอกสารประกอบการประชุม โดยมีทีมงานต้อนรับบริเวณหน้าห้องประชุม
  - จัดวางบอร์ดนิทรรศการบริเวณด้านหน้าห้องประชุม เพื่อให้ผู้เข้าร่วมประชุมได้ศึกษาข้อมูล โดยจัดให้มีเจ้าหน้าที่คอยให้คำอธิบาย
  - พิธีการเปิดประชุม : การกล่าวรายงานโดยผู้แทนของกองทัพเรือหรือสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก และการกล่าวเปิดประชุมโดยผู้ว่าราชการจังหวัดระยอง หรือผู้แทน
  - การบรรยาย : นำเสนอข้อมูลรายละเอียดโครงการ และขอบเขตการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ
  - เปิดเวทีให้มีการซักถามและชี้แจงข้อมูลเพิ่มเติม รวมทั้งรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากผู้ร่วมเข้าประชุมตามระยะเวลาที่เหมาะสม
  - จัดบันทึก บันทึกเสียง และบันทึกภาพระหว่างการประชุม และรวบรวมแบบสอบถาม
- การดำเนินงานภายหลังการจัดประชุม
  - เปิดช่องทางในการรับฟังความคิดเห็นผ่านช่องทางอย่างน้อย 3 ช่องทาง เช่น โทรศัพท์ โทรสาร อีเมล หรือ เว็บไซต์โครงการ เป็นเวลา 15 วัน หลังวันจัดประชุมฯ
  - สรุปประเด็นปัญหา ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่างๆ จากในที่ประชุมและแบบประเมินเพื่อรวบรวมประกอบในการปรับแก้ขอบเขตการศึกษา

- จัดทำรายงานสรุปความคิดเห็นจากที่ประชุม เสนอกองทัพเรือ และสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก และเผยแพร่โดยส่งให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และสาธารณชนต่อไป

4) สื่อและเอกสารที่ใช้ (รูปที่ 4.6-4)

- การแจ้งล่วงหน้าและเปิดเผยเอกสารโครงการ
  - สื่อที่ใช้ในการประชาสัมพันธ์ เช่น หนังสือเชิญเข้าร่วมประชุม ป้ายประชาสัมพันธ์ โปสเตอร์ ประชาสัมพันธ์ รถแห่ประชาสัมพันธ์ เว็บไซต์ หนังสือพิมพ์ และวิทยุท้องถิ่น เป็นต้น
  - เอกสารประกอบการจัดเวทีรับฟังความคิดเห็นฯ
- การจัดเวทีรับฟังความคิดเห็นฯ
  - เอกสารสำหรับแจกผู้เข้าร่วมประชุม เช่น กำหนดการ เอกสารประกอบการจัดเวทีรับฟังความคิดเห็นฯ แบบประเมินผล และช่องทางการรับฟังความคิดเห็นเพิ่มเติม เป็นต้น
  - สื่อประกอบการนำเสนอ (Slide Presentation)
  - บอร์ดนิทรรศการ
  - แผ่นพับประชาสัมพันธ์โครงการ
- การเปิดเผยรายงานสรุปการรับฟังความคิดเห็นฯ  
 รายงานสรุปการรับฟังความคิดเห็นฯ

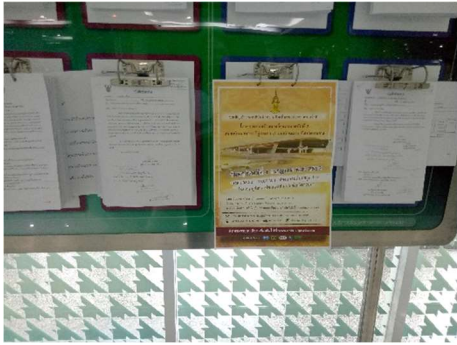


รูปที่ 4.6-3 แผนภาพสรุปขั้นตอนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1

### ตารางที่ 4.6-3 การดำเนินการตามขั้นตอนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1

การดำเนินการ	ช่วงเวลาดำเนินการ	รายละเอียด
1. การแจ้งล่วงหน้า (ล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 30 วัน ผ่านช่องทางสื่อสารสาธารณะ ไม่น้อยกว่า 3 ช่องทาง)	ตั้งแต่วันที่ 4 มิถุนายน พ.ศ. 2562	แจ้งล่วงหน้าให้ สผ. และสาธารณชนได้รับทราบเกี่ยวกับโครงการ และการจัดเวทีรับฟังความคิดเห็นฯ ไม่น้อยกว่า 30 วัน โดยผ่านช่องทางต่างๆ รวม 7 ช่องทาง ได้แก่ 1) หนังสือเชิญ 2) ป้ายประชาสัมพันธ์จำนวน 10 ป้าย 3) โปสเตอร์ประชาสัมพันธ์จำนวน 47 แผ่น 4) เว็บไซต์ (www.ehia-utprw2.com) 5) สถานีวิทยุท้องถิ่น (สถานีวิทยุกรีนวอยซ์เรดิโอ 105 เมกะเฮิรท์) 6) หนังสือพิมพ์ท้องถิ่น (หนังสือพิมพ์ระยองโพสต์) และ 7) รถกระจายเสียงประชาสัมพันธ์ 2 คัน จำนวน 4 วัน
2. การเปิดเผยเอกสารโครงการ (ล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 15 วัน ผ่านช่องทางสื่อสารสาธารณะ ไม่น้อยกว่า 3 ช่องทาง)	ตั้งแต่วันที่ 19 มิถุนายน พ.ศ. 2562	เปิดเผยเอกสารโครงการให้ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องและสาธารณชนพิจารณาล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 15 วัน ก่อนการจัดเวทีฯ โดยผ่านช่องทางต่างๆ รวม 3 ช่องทาง ได้แก่ 1) จัดส่งเอกสารทางไปรษณีย์ 2) จัดวางเอกสาร และ 3) เว็บไซต์
3. การรับลงทะเบียนล่วงหน้า	ช่วงวันที่ 5 มิถุนายน ถึงวันที่ 1 กรกฎาคม พ.ศ. 2562	เปิดรับลงทะเบียนล่วงหน้าเพื่อให้ประชาชน ผู้มีส่วนได้เสียและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องแจ้งความประสงค์ ในการเข้าร่วมเวทีฯ ได้ล่วงหน้า ด้วยการส่งแบบตอบรับ ทางไปรษณีย์ โทรสาร และอีเมล หรือโทรศัพท์แจ้ง โดยตรง
4. การจัดเวทีรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1	วันพฤหัสบดีที่ 4 กรกฎาคม พ.ศ. 2562 เวลา 08.30-12.35 น. (กำหนดการตามสถานการณ์จริง)	จัดเวทีรับฟังความคิดเห็นฯ เพื่อนำเสนอความเป็นมา รายละเอียดของโครงการ ขอบเขตและแนวทางการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ และการประเมินทางเลือกโครงการ รวมถึงเพื่อรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของผู้มีส่วนได้เสีย และประชาชน
5. การรับฟังความคิดเห็นภายหลังการจัดเวทีรับฟังความคิดเห็นฯ (ต่อเนื่องไม่น้อยกว่า 15 วัน โดยมีช่องทางอย่างน้อย 3 ช่องทาง)	ตั้งแต่วันที่ 5-19 กรกฎาคม พ.ศ. 2562	เปิดรับฟังความคิดเห็นเพิ่มเติมภายหลังการจัดเวทีรับฟังความคิดเห็นฯ อย่างต่อเนื่อง ไม่น้อยกว่า 15 วัน รวม 4 ช่องทาง ได้แก่ 1) ไปรษณีย์ 2) โทรศัพท์ 3) โทรสาร และ 4) อีเมล
6. การจัดทำและเปิดเผยรายงานสรุปผลการรับความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1	ช่วงวันที่ 1-2 สิงหาคม พ.ศ. 2562	จัดทำรายงานสรุปความคิดเห็นของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องและสาธารณชน พร้อมคำชี้แจง และจัดส่งรายงานดังกล่าว ไปยัง สผ. เพื่อทราบ รวมถึงนำส่งยังกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียของโครงการ และเผยแพร่แก่สาธารณชนต่อไป ผ่าน 1) หนังสือนำเสนอรายงานสรุปฯ 2) ปัดประกาศรายงานสรุปฯ จำนวน 47 แห่ง 3) เว็บไซต์ (www.ehia-utprw2.com)

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



โปสเตอร์ประชาสัมพันธ์



การวางแผ่นพับประชาสัมพันธ์



ป้าย Cut Out



เว็บไซต์ [www.ehia-utprw2.com](http://www.ehia-utprw2.com)



รถกระจายเสียงประชาสัมพันธ์



หนังสือพิมพ์ระยองโพสต์



การเปิดเผยเอกสารประกอบการรับฟังความคิดเห็น



การจัดวางเอกสารประกอบการรับฟังความคิดเห็น

รูปที่ 4.6-4 การประชาสัมพันธ์การรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1



กำหนดการกรณีจัดเวทีวันพฤหัสบดีที่ 4 กรกฎาคม พ.ศ. 2562 เวลา 08.30 – 12.00 น.  
ณ ห้องแกรนด์บอลรูม 1-3 โรงแรมภูริมาศ บีช แอนด์ สปา อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง

- 08.30 – 09.00 น. ลงทะเบียน และรับเอกสารประกอบการรับฟังความคิดเห็น  
\*\*\* รับประทานอาหารว่าง \*\*\*
- 09.00 – 09.05 น. กล่าวต้อนรับผู้เข้าร่วมการรับฟังความคิดเห็นฯ และแจ้งกำหนดการรับฟังความคิดเห็นฯ
- 09.05 – 09.20 น. พิธีเปิดการประชุม
  - กล่าวรายงานความเป็นมาและวัตถุประสงค์ของการรับฟังความคิดเห็นฯ  
โดย ██████████ ประธานคณะกรรมการตรวจการจ้างโครงการ
  - กล่าวเปิดการรับฟังความคิดเห็นฯ  
โดย ██████████ รองผู้ว่าราชการจังหวัดระยอง
- 09.20 – 10.00 น. นำเสนอโครงการ โดยลำดับการนำเสนอประกอบด้วย
  - ความเป็นมา หลักการและเหตุผล รายละเอียดโครงการ และการประเมินทางเลือก  
ของโครงการ  
โดย ██████████ วิศวกรที่ปรึกษาโครงการ
  - ขอบเขตและแนวทางการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ  
และแผนการดำเนินงาน  
โดย ██████████ ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม
  - การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนและประชาสัมพันธ์  
โดย ██████████ ผู้เชี่ยวชาญด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน
- 10.00 – 11.45 น. รับฟังความคิดเห็น ข้อเสนอแนะจากผู้เข้าร่วมประชุม และตอบข้อซักถาม
- 11.45 – 12.00 น. สรุปการรับฟังความคิดเห็นฯ และปิดการรับฟังความคิดเห็นฯ  
โดย ██████████ ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม
- 12.00 น. เป็นต้นไป รับประทานอาหารกลางวันร่วมกัน

5) ผลการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1

การรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 มีวัตถุประสงค์เพื่อนำเสนอร่างขอบเขตและแนวทางการประเมินผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ รายละเอียดโครงการ การประเมินทางเลือก และแผนการดำเนินงานของโครงการ พร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของผู้มีส่วนได้เสียต่อร่างขอบเขตและแนวทางการประเมินผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมและสุขภาพของโครงการ ซึ่งจะนำไปพิจารณาประกอบการปรับขอบเขตการศึกษาให้มีความสมบูรณ์และครอบคลุม เพื่อนำไปประกอบการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้มีความเหมาะสมมากที่สุด การดำเนินการจัดประชุมเป็นไปด้วยความเรียบร้อย โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

โครงการได้ดำเนินการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่พฤหัสบดีที่ 4 กรกฎาคม พ.ศ. 2562 เวลา 08.30 – 12.35 น. ณ ห้องแกรนด์บอลรูม 1-3 โรงแรมภูริมาศ บีช แอนด์ สปา อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง โดยมี ██████████ ประธานกรรมการตรวจรับพัสดุ เป็นผู้กล่าวรายงานการรับฟัง

ความคิดเห็นฯ และได้รับเกียรติจาก [REDACTED] รองผู้ว่าราชการจังหวัดระยอง เป็นประธานเปิด  
การรับฟังความคิดเห็นฯ ซึ่งมีผู้เข้าร่วมประชุมทั้งหมด 333 ราย

ทั้งนี้สรุปจำนวนผู้เข้าร่วมประชุม และสรุปผลการประชุม พร้อมทั้งประเด็นคำถามและข้อเสนอแนะ  
ต่างๆ ได้แสดงดังตารางที่ 4.6-4 และตารางที่ 4.6-5 ตามลำดับ และภาพบรรยากาศการประชุมแสดงดังรูปที่ 4.6-5

ตารางที่ 4.6-4 รายละเอียดจำนวนผู้เข้าร่วมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 จำแนกตามกลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย

ลำดับที่	กลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย	จำนวนที่เชิญ (ราย)		จำนวนผู้เข้าร่วมประชุม (ราย)	
		ระยอง	ชลบุรี	ระยอง	ชลบุรี
1.	ผู้ได้รับผลกระทบ				
	1.1 ผู้นำชุมชน**	38	39	45	-
	1.2 ผู้ได้รับผลกระทบด้านลบ***	60	13	104	10
	1.3 ผู้ได้รับผลกระทบด้านบวก	8	2	15	12
2.	ผู้ที่รับผิดชอบจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม				
	2.1 เจ้าของโครงการ	2		1	
	2.2 ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้รับอนุญาตตามกฎหมาย	18		23	
3.	ผู้ที่ทำหน้าที่พิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	3		2	
4.	หน่วยงานราชการในระดับต่างๆ	82	57	76	27
5.	องค์กรเอกชนด้านการคุ้มครองสิ่งแวดล้อม องค์กรพัฒนาเอกชนสถาบันการศึกษา และนักวิชาการอิสระ	15	12	6	2
6.	สื่อมวลชน	14	10	7	2
7.	ประชาชนทั่วไป	-	-	10	3
	<b>รวม</b>	<b>386</b>		<b>333*</b>	

หมายเหตุ : \* เป็นจำนวนผู้เข้าร่วมประชุมทั้งหมด หากไม่นับรวมหน่วยงานที่รับผิดชอบจัดทำรายงาน และหน่วยงานผู้พิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเจ้าของโครงการ และบริษัทที่ปรึกษา จะมีผู้เข้าร่วมประชุมทั้งสิ้น 309 ราย

\*\* จำนวนผู้นำชุมชนเข้าร่วมประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน น้อยกว่าจำนวนที่เชิญ เนื่องจากจังหวัดระยองเป็นที่ตั้งของโครงการและพื้นที่ศึกษา ส่วนใหญ่ของโครงการอยู่ในจังหวัดระยองเป็นหลัก ผู้นำชุมชนในจังหวัดชลบุรีจึงเห็นว่าผลกระทบค่อนข้างน้อยเพราะอยู่ค่อนข้างไกลจากที่ตั้งโครงการ

\*\*\* จำนวนผู้ได้รับผลกระทบด้านลบ เข้าร่วมประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน มากกว่าจำนวนที่เชิญ โดยเชิญ 73 ราย มาเข้าร่วมจำนวน 114 ราย

ตารางที่ 4.6-5 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากเวทีรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1

ลำดับ	คำถาม	คำชี้แจง
<b>ด้านวิศวกรรม</b>		
1	<p><b>ที่ปรึกษานายก อบจ.ระยอง</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ขอให้โครงการได้มีการพิจารณาความเชื่อมโยงสอดคล้องกันของระบบขนส่งต่างๆ เช่น ระบบขนส่งมวลชนต่างๆ การคมนาคม ทั้งทางบกและระบบราง</li> </ul>	<p><b>คำชี้แจงในที่ประชุม</b> รับทราบข้อเสนอแนะ</p> <p><b>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</b> แผนการพัฒนางานก่อสร้างเส้นทางการคมนาคมที่เกี่ยวข้องกับแผนพัฒนาของสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา ได้แก่ ทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 และรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน ที่มีความเกี่ยวเนื่องและเชื่อมโยงสนับสนุนระบบขนส่งมวลชนสำหรับรองรับการใช้บริการสนามบินสุวรรณภูมิ สนามบินดอนเมือง และสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา</p>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>เสนอให้มีการใช้แนวคิดเมืองการบินสีเขียว (Green Aerotropolis) ในการพัฒนาสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา</li> </ul>	<p><b>คำชี้แจงในที่ประชุม</b> รับทราบข้อเสนอแนะ</p> <p><b>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</b> ตามแผนการพัฒนาเมืองการบินของสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา มีการทบทวนและวิเคราะห์ข้อมูลด้านต่างๆ ตามพื้นที่การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทต่างๆ โดยมีวิสัยทัศน์ของการออกแบบที่ยั่งยืน 6 ด้าน ซึ่งสอดคล้อง กับแนวคิดเมืองการบินสีเขียว (Green Aerotropolis) ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- มีความเป็นสากลเพื่อเข้าถึงผู้ใช้บริการต่างชาติ (World Class Destination)</li> <li>- มีพื้นที่สาธารณประโยชน์และสนับสนุนการพัฒนาชุมชนโดยรอบสนามบิน (Supporting Local Community)</li> <li>- ให้ประสบการณ์กับผู้ใช้บริการที่มีความพิเศษ สัมผัสได้ถึงความเป็นสถานที่นั้นๆ (Unique User Experience)</li> <li>- แสดงความโดดเด่นและเอกลักษณ์ท้องถิ่น (Capitalizing on Local Asseete)</li> <li>- เป็นเมืองการบินที่มีความยั่งยืนและใส่ใจธรรมชาติ (Sustainable &amp; Respectful to Nature)</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>เสนอให้นำบทเรียนจากการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และท่าอากาศยานดอนเมือง มาใช้ประโยชน์ร่วมกับการศึกษาของโครงการสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา</li> </ul>	<p><b>คำชี้แจงในที่ประชุม</b> ในการศึกษาโครงการสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา ที่ปรึกษาได้นำบทเรียนจากการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และท่าอากาศยานดอนเมืองมาพิจารณาร่วมด้วยเพื่อป้องกันปัญหา และเพื่อให้การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพมีประเด็นการศึกษาครบถ้วน และสามารถกำหนดมาตรการได้อย่างครอบคลุม</p>
2	<p><b>พยาบาลวิชาชีพ โรงพยาบาลบ้านฉาง</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>เสนอให้นำบทเรียนจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มาพิจารณาประกอบในการศึกษาร่วมด้วย</li> </ul>	

ตารางที่ 4.6-5 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากเวทีรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1

ลำดับ	คำถาม	คำชี้แจง
3	ตัวแทนโรงพยาบาลสมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ <ul style="list-style-type: none"> <li>ชุมชนรอบพื้นที่โครงการได้รับประโยชน์ใดบ้างจากการพัฒนาสนามบิน</li> </ul>	คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม กองทัพอากาศ (ทร.) มีเป้าหมายการพัฒนาสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา (UIA) เพื่อให้เป็นตัวขับเคลื่อนการเติบโตของพื้นที่ในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกให้เป็นเขตส่งเสริมเมืองการบินภาคตะวันออก ตามประกาศคณะกรรมการนโยบายการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก เรื่อง กำหนดเขตส่งเสริม : เมืองการบินภาคตะวันออก ลงวันที่ 23 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2561 ก่อให้เกิดประโยชน์ต่อประเทศและชุมชน 6 ด้านหลัก ดังนี้ (1) การเสริมสร้างโอกาสสำหรับการจ้างงานและธุรกิจในสนามบิน (2) การเสริมสร้างโอกาสสำหรับธุรกิจนอกสนามบิน (3) การเสริมสร้างศักยภาพชุมชน (4) การประชาสัมพันธ์แหล่งท่องเที่ยวสินค้าและบริการของชุมชน (5) การเสริมสร้างความสัมพันธ์ที่ดีกับชุมชนโดยรอบ (6) การฟื้นฟูและพัฒนาคุณภาพสิ่งแวดล้อม
4	เลขาธิการหอการค้าจังหวัดระยอง <ul style="list-style-type: none"> <li>เสนอให้มีการนำเสนอด้านการจัดการจราจรทั้งภายในและภายนอกสนามบิน (Traffic) ให้มีความเชื่อมโยงกันอย่างชัดเจน</li> </ul>	คำชี้แจงในที่ประชุม รับทราบข้อเสนอแนะ คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม แผนการพัฒนาทางก่อสร้างเส้นทางการคมนาคมที่เกี่ยวข้องกับแผนพัฒนาของสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา ได้แก่ ทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 และรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน ที่มีความเกี่ยวเนื่องและเชื่อมโยงสนับสนุนระบบขนส่งมวลชนสำหรับรองรับการใช้บริการสนามบินสุวรรณภูมิ สนามบินดอนเมือง และสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา
5	ประธานชุมชนพูน 1 เทศบาลตำบลบ้านฉาง <ul style="list-style-type: none"> <li>เสนอให้มีการบริหารจัดการจราจรและระบบคมนาคมขนส่งในพื้นที่ และมีการเชื่อมโยง “บ้านฉางเมืองอัจฉริยะ” กับสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา ให้พัฒนาคู่กัน</li> </ul>	คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม ตามแผนแม่บทของโครงการมีการวางแผนการพัฒนาในระยะยาว (30 ปี) ซึ่งจำแนกตามคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารรายปีและปริมาณสินค้าแบ่งเป็น 3 ระยะ ดังนี้ - ระยะที่ 1 (พ.ศ.2571) สำหรับรองรับผู้โดยสารจำนวน 12 ล้านคนต่อปี - ระยะที่ 2 (พ.ศ.2581) สำหรับรองรับผู้โดยสารจำนวน 31 ล้านคนต่อปี - ระยะที่ 3 (พ.ศ.2591) สำหรับรองรับผู้โดยสารจำนวน 54 ล้านคนต่อปี
6	ประธานโครงการบ้านธนารักษ์ <ul style="list-style-type: none"> <li>ขอเสนอแนะให้วางรากฐานโครงการพัฒนาสนามบินนานาชาติอู่ตะเภาในระยะยาว</li> </ul>	คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม ตามแผนแม่บทของโครงการมีการวางแผนการพัฒนาในระยะยาว (30 ปี) ซึ่งจำแนกตามคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารรายปีและปริมาณสินค้าแบ่งเป็น 3 ระยะ ดังนี้ - ระยะที่ 1 (พ.ศ.2571) สำหรับรองรับผู้โดยสารจำนวน 12 ล้านคนต่อปี - ระยะที่ 2 (พ.ศ.2581) สำหรับรองรับผู้โดยสารจำนวน 31 ล้านคนต่อปี - ระยะที่ 3 (พ.ศ.2591) สำหรับรองรับผู้โดยสารจำนวน 54 ล้านคนต่อปี
ด้านสิ่งแวดล้อม		
1	ที่ปรึกษานายก อบจ.ระยอง <ul style="list-style-type: none"> <li>เสนอให้มีการทบทวนการคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารในปี พ.ศ. 2591 ซึ่งคาดว่าจะมีจำนวนผู้โดยสารมากกว่า 54 ล้านคน</li> </ul>	คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม ในการคาดการณ์ปริมาณความต้องการใช้สนามบินในช่วงระยะเวลา 30 ปี ตามแผนแม่บทฯ ซึ่งเป็นการวิเคราะห์ข้อมูลด้านปริมาณความต้องการ (Top-down Analysis) โดยพิจารณาจากปัจจัยที่เกี่ยวข้องในระดับมหภาคทั้งในภูมิภาคเอเชียและของประเทศไทย เพื่อประเมินถึงปริมาณความต้องการใช้สนามบินนานาชาติอู่ตะเภา ความต้องการใช้สนามบินของกรุงเทพมหานคร โดยภาพรวม รวมทั้งได้ทำการวิเคราะห์ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับความสามารถในการให้บริการ (Bottom-up Analysis) ของสนามบินนานาชาติอู่ตะเภาด้วยแล้ว

ตารางที่ 4.6-5 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากเวทีรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1

ลำดับ	คำถาม	คำชี้แจง
	เสนอให้ใช้หลักคิดเกี่ยวกับ Zero Waste ในการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม การจัดการของเสีย ขยะ และน้ำเสีย	<b>คำชี้แจงในที่ประชุม</b> รับทราบข้อเสนอแนะ <b>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</b> โครงการกำหนดให้มีระบบการจัดการขยะโดยมีสถานีคัดแยก โดย ระบบคัดแยกดังกล่าวจะจัดแยกขยะรีไซเคิลออกจากขยะที่จะนำไป ฝังกลบ และพิจารณาให้มีการหมุนเวียนน้ำเสียที่ผ่านการบำบัดแล้ว กลับมาใช้ประโยชน์ในพื้นที่ให้มากที่สุด เช่น ใช้รดน้ำต้นไม้ เพื่อเป็นการ ใช้ทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพ และลดปริมาณน้ำที่จะต้องระบาย ออกสู่สิ่งแวดล้อมหรือแหล่งรับน้ำตามธรรมชาติให้น้อยที่สุด
	เสนอให้ศึกษาความอุดมสมบูรณ์ของสัตว์ทะเล ได้แก่ ปะการัง ปลา เต่า และศึกษาปัญหาขยะ ในทะเล	<b>คำชี้แจงในที่ประชุม</b> โครงการรับข้อเสนอแนะ และจะผนวกการศึกษาความอุดมสมบูรณ์ของ สัตว์ทะเล เช่น ปะการัง ปลา เต่า ไว้ในประเด็นการศึกษาด้านนิเวศวิทยา ทางทะเล รวมทั้งสภาพปัญหาขยะ/ความสกปรกของทะเลด้วย
2	<b>พยาบาลวิชาชีพ โรงพยาบาลบ้านฉาง</b> ● เสนอให้เพิ่มเติมประเด็นเรื่องเสียง และการจัดทำ ข้อมูล Baseline ด้านสถานะสุขภาพ ทั้งในกลุ่ม ประชากรทั่วไป และกลุ่มเสี่ยง พร้อมทั้งศึกษา คาดการณ์ในอนาคตว่า เมื่อมีการพัฒนา สนามบินแล้ว ผลกระทบด้านสุขภาพจะ เปลี่ยนแปลงไปอย่างไร	<b>คำชี้แจงในที่ประชุม</b> รับทราบข้อเสนอแนะ <b>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</b> ในขอบเขตการศึกษาของโครงการได้กำหนดให้มีการศึกษาผลกระทบ ด้านเสียงไว้แล้ว ทั้งในระยะก่อสร้างและดำเนินการ รวมทั้ง การรวบรวมข้อมูลพื้นฐานด้านสาธารณสุขทั้งข้อมูลสถานะสุขภาพ ของประชากร จำนวนสถานบริการและจำนวนบุคลากรทางการแพทย์ และสาธารณสุข เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการประเมินผลกระทบ ด้านสุขภาพ ทั้งในระยะก่อสร้างและเปิดใช้สนามบินนานาชาติอู่ตะเภา
3	<b>ประธานอาสาสมัครสาธารณสุข ประจำหมู่บ้าน ตำบลห้วยใหญ่</b> ● เสนอให้นำเสนอผลกระทบว่า การพัฒนา โครงการจะมีผลอย่างไรต่อประชาชน และเสนอ ให้คำนึงถึงประเด็นสิ่งแวดล้อมเกี่ยวกับการ จัดการขยะ และเสนอให้มีมาตรการในการ จัดการขยะอย่างชัดเจน	<b>คำชี้แจงในที่ประชุม</b> รับทราบข้อเสนอแนะ <b>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</b> ในการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ จะนำเสนอผลกระทบ ทั้งเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพที่จะมีผลต่อสภาพแวดล้อมและสุขภาพ ของประชาชนทั้งทางบกและทางลบน สำหรับขอบเขตการศึกษาด้านการ จัดการขยะ รวมอยู่ในประเด็นด้านการจัดการของเสีย ซึ่งที่ปรึกษาจะทำ การประเมินผลกระทบและกำหนดมาตรการป้องกันฯ ไว้อย่างชัดเจน สอดคล้องตามหลักวิชาการ และเป็นไปได้ในทางปฏิบัติ

ตารางที่ 4.6-5 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากเวทีรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1

ลำดับ	คำถาม	คำชี้แจง
	<ul style="list-style-type: none"> <li>เสนอให้พิจารณาความเพียงพอของแหล่งน้ำในพื้นที่ การพัฒนาด้านขนส่งสาธารณะ</li> </ul>	<p><b>คำชี้แจงในที่ประชุม</b> รับทราบข้อเสนอแนะ</p> <p><b>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</b> <b>ความเพียงพอของแหล่งน้ำในพื้นที่</b> ปัจจุบันสนามบินนานาชาติอู่ตะเภามีโรงกรองน้ำประปา โดยใช้แหล่งน้ำดิบจากอ่างเก็บน้ำคลองบางไม้ อ่างเก็บน้ำภูตือนันต์ และอ่างเก็บน้ำคลองบ้านชุด ซึ่งเพียงพอต่อปริมาณการใช้ แต่หลังจากการพัฒนาสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา ตามแผนพัฒนาเมืองการบินภาคตะวันออก องค์ประกอบของระบบประปาจะประกอบด้วยท่อน้ำดิบจากบริษัท จัดการและพัฒนาทรัพยากรน้ำภาคตะวันออก จำกัด(อีสท์วอเตอร์) โรงกรองน้ำประปา และท่อส่งน้ำประปาไปยังจุดให้บริการในพื้นที่ที่จะพัฒนาตามแผนแม่บท ซึ่งพิจารณาความต้องการใช้น้ำที่ 18,613 ลูกบาศก์เมตรต่อวัน</p>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>การพัฒนาด้านขนส่งสาธารณะ</li> </ul>	<p>การพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมโดยรอบสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา โครงการมีการวางแผนงานร่วมกับหน่วยงานของกระทรวงคมนาคม เพื่อหารือและออกแบบถนนที่เชื่อมต่อกับทางเข้า-ออกของสนามบิน โดยรายละเอียดของการออกแบบทางเข้า-ออกสนามบิน และการเชื่อมต่อกับระบบคมนาคมภายนอกมีอยู่ในขอบเขตการศึกษาแผนแม่บทของการพัฒนาสนามบินนานาชาติอู่ตะเภาและพื้นที่โดยรอบจังหวัดระยอง</p>
4	<p><b>รองปลัดเทศบาลเมืองมาบตาพุด</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ขอบเขตการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม มีความครบถ้วนและครอบคลุมแล้วหรือไม่</li> </ul>	<p><b>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</b> ในการกำหนดขอบเขตการศึกษา ที่ปรึกษาโดยผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม และผู้เชี่ยวชาญที่มีประสบการณ์ได้ร่วมกันกำหนดขอบเขตการศึกษาโดยพิจารณาจากกิจกรรมต่างๆ ที่จะเกิดขึ้นทั้งในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ ว่ากิจกรรมดังกล่าวจะก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมประเด็นใดบ้าง แล้วนำขอบเขตการศึกษาที่กำหนดไว้มารับฟังความคิดเห็นของประชาชนอีกครั้ง เพื่อนำความเห็นจากเวทีประชุมมาพิจารณาและเพิ่มเติมต่อไป</p>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>หน่วยงานใดเป็นผู้ตรวจสอบว่าขอบเขตการศึกษามีความครบถ้วนหรือไม่</li> </ul>	<p><b>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</b> กระบวนการในการกำหนดขอบเขตการศึกษา เริ่มจากที่ปรึกษาโดยผู้ชำนาญการและผู้เชี่ยวชาญร่วมระดมความคิดโดยพิจารณาจากกิจกรรมของโครงการทั้งในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการว่าจะส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมประเด็นใดบ้าง หลังจากได้ประเด็นศึกษาแล้วกระบวนการสำคัญในการพิจารณาว่าขอบเขตการศึกษาครบถ้วนหรือไม่ คือ การประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 (เพื่อรับฟังความคิดเห็นในการกำหนดขอบเขตและแนวทางการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ) จากนั้นที่ปรึกษานำประเด็น/ข้อเสนอแนะ ที่ได้รับจากการรับฟังความคิดเห็นมาพิจารณา/ศึกษาและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ เสนอต่อ (สผ.) คณะกรรมการผู้ชำนาญการ (คชก.) และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.) ตามลำดับต่อไป</p>

ตารางที่ 4.6-5 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากเวทีรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1

ลำดับ	คำถาม	คำชี้แจง
5	<p><b>ประธานชุมชนแผ่นดินโท</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>พะยูน และสัตว์ทะเลในพื้นที่อาจจะได้รับผลกระทบจากผองยาง/ล้อเครื่องบิน โครงการ มีวิธีจัดการอย่างไร เสนอให้มีบ่อบำบัดน้ำขนาดใหญ่ในพื้นที่ ก่อนปล่อยน้ำทิ้งลงทะเล</li> </ul>	<p><b>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</b></p> <p>โครงการได้พิจารณาให้มีการออกแบบระบบบำบัดน้ำเสียส่วนกลาง เพื่อรองรับน้ำเสียที่คาดว่าจะเกิดจากการดำเนินงานภายในสนามบิน ทั้งน้ำเสียทั่วไป และน้ำเสียปนเปื้อน ซึ่งจะบำบัดให้เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนดก่อนระบายลงสู่แหล่งน้ำภายนอก รวมทั้งกำหนดให้กิจกรรมบางประเภทในสนามบินที่มีน้ำเสียปนเปื้อนที่สำคัญ คือ กิจกรรมในพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน ซึ่งจะต้องมีการบำบัดน้ำเสียเบื้องต้นให้มีคุณภาพน้ำทิ้งเป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดก่อนส่งเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสียส่วนกลาง นอกจากนี้ ยังพิจารณาให้มีการหมุนเวียนน้ำเสียที่ผ่านการบำบัดแล้วกลับมาใช้ประโยชน์ในพื้นที่ให้มากที่สุด เช่น ใช้รดน้ำต้นไม้ เพื่อเป็นการใช้ทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพ และลดปริมาณน้ำที่จะต้องระบายออกสู่สิ่งแวดล้อมหรือแหล่งรับน้ำตามธรรมชาติให้น้อยที่สุด</p>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>ผลกระทบต่อประชาชนในพื้นที่บริเวณ กม.16 และป้อมตำรวจ 431 ซึ่งมีเป็นหมู่บ้านจัดสรร สนามกอล์ฟ หากชุมชนเหล่านี้ได้รับผลกระทบ จะมีมาตรการในการจัดการอย่างไร</li> </ul>	<p><b>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</b></p> <p>ในการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ ที่ปรึกษาได้กำหนดกรอบพื้นที่ศึกษาเบื้องต้นครอบคลุมด้านเหนือ-ใต้ 10 กิโลเมตร และตะวันออก-ตะวันตก 6 กิโลเมตร ซึ่งได้รวมพื้นที่เขตปลอดภัยทางเดินอากาศ (พ.ศ.2538) และพื้นที่ที่อาจจะได้รับผลกระทบด้านเสียงไว้แล้ว ทั้งนี้ หากการประเมินผลกระทบ พบว่า ประชาชนในพื้นที่บริเวณกม.16 และป้อมตำรวจ 431 ได้รับผลกระทบในด้านใด โครงการจะกำหนดมาตรการที่สอดคล้องกับระดับผลกระทบต่อไป</p>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>เสนอให้พิจารณารูปแบบทางเลือกที่หลีกเลี่ยงการทำลายภูเขาและทรัพยากรธรรมชาติ</li> </ul>	<p><b>คำชี้แจงในที่ประชุม</b></p> <p>โครงการได้พิจารณารูปแบบทางเลือกที่ 1 ที่มีระยะห่างระหว่างทางวิ่ง 1 และทางวิ่ง 2 เป็นระยะ 1,140 เมตร ซึ่งการขึ้น-ลงของเครื่องบินยังคงมีความปลอดภัยตามมาตรฐานของ ICAO และไม่จำเป็นต้องตัดเขาไกรทศแบก</p>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>ในระยะก่อสร้างมีคนงานก่อสร้างในพื้นที่จำนวนมาก ซึ่งเป็นประชากรแฝง เสนอให้โครงการหลีกเลี่ยงการใช้แรงงานจากต่างชาติ</li> </ul>	<p><b>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</b></p> <p>ปัญหาประชากรแฝงที่มากเกินไป อาจส่งผลกระทบการจัดการด้านโครงสร้างพื้นฐานไม่เพียงพอและไม่ทั่วถึงต่อจำนวนประชากรที่แท้จริง ซึ่งโครงการจะมีการประเมินผลกระทบในประเด็นนี้ และกำหนดมาตรการให้สอดคล้องกับผลกระทบและความเป็นไปได้ในทางปฏิบัติต่อไป</p>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>เสนอให้นำภาษี/ค่าธรรมเนียมจากนักท่องเที่ยว เพื่อนำมาพัฒนาสาธารณสุขภาค สาธารณูปการในพื้นที่ เช่น โรงพยาบาล สถานศึกษา โดยเฉพาะในพื้นที่ตำบลสำนักท้อน และตำบลพลลา</li> </ul>	<p><b>คำชี้แจงในที่ประชุม</b></p> <p>รับทราบข้อเสนอแนะ ทั้งนี้ ที่ปรึกษา จะนำมาพิจารณากำหนดมาตรการของโครงการให้สอดคล้องกับนโยบายด้านความรับผิดชอบต่อสังคม (CSR) ของกองทัพเรือต่อไป</p>

ตารางที่ 4.6-5 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากเวทีรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1

ลำดับ	คำถาม	คำชี้แจง
6	<p>ตัวแทนโรงพยาบาลสมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ปัญหาขยะที่เพิ่มขึ้น มีแนวทางในการบริหารจัดการอย่างไร</li> </ul>	<p>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</p> <p><b>ระยะก่อสร้าง :</b> จะมีปริมาณขยะเพิ่มขึ้น จากคนงานก่อสร้างและขยะจากเศษวัสดุก่อสร้าง โครงการฯ กำหนดให้มีการคัดแยกขยะก่อนทิ้งทำการรวบรวม และขนย้ายไปกำจัดด้วยวิธีการที่ถูกต้อง</p> <p><b>ระยะดำเนินการ :</b> จะมีปริมาณขยะเพิ่มขึ้น จากผู้เข้าใช้สนามบิน และจากเจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานในพื้นที่สนามบิน ซึ่งตามแผนแม่บทของโครงการกำหนดให้มีระบบการจัดการขยะโดยมีสถานีคัดแยก มีขนาดเพื่อรองรับขยะมูลฝอยประมาณ 100 ตันต่อวัน โดยระบบคัดแยกดังกล่าวจะคัดแยกขยะรีไซเคิลออกจากขยะที่จะนำไปฝังกลบ รวมทั้งคัดแยกขยะที่ไม่เหมาะสมต่อการกำจัดแบบฝังกลบทั่วไป เช่น ของเสียอันตรายหรือวัสดุขุขางรถ แบตเตอรี่หรือของเสียที่ติดเชื้อ เพื่อนำไปกำจัดด้วยวิธีการที่เหมาะสมต่อไป</p>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>ปัญหาสาธารณสุขจากการบิน เสนอให้โครงการเสนอมาตรการในการรองรับผลกระทบและจัดให้มีแผนการจัดการเหตุฉุกเฉิน (Emergency Response) ให้ครอบคลุมโรงพยาบาล หน่วยงานด้านสาธารณสุข หน่วยงานด้านสาธารณสุขในพื้นที่</li> </ul>	<p>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</p> <p>แผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) มีวัตถุประสงค์ในการกำหนดกรอบ กฎระเบียบเพื่อปกป้องความมั่นคง ให้มีมาตรฐานความปลอดภัยอย่างสม่ำเสมอและมีประสิทธิภาพของการบินพลเรือนในประเทศไทย โดยจัดให้มีการป้องกันการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย ดังต่อไปนี้</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) เที่ยวบินของผู้ดำเนินการเดินอากาศที่จัดให้มีบริการทางอากาศ</li> <li>2) การให้บริการการเดินอากาศ</li> <li>3) สิ่งอำนวยความสะดวกด้านความปลอดภัยของสนามบินสำหรับการปฏิบัติการบินของอากาศยาน</li> <li>4) สิ่งอำนวยความสะดวกและโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ ของการรักษาความปลอดภัยและความปลอดภัย สำหรับการปฏิบัติการบินของอากาศยาน</li> </ol> <p>โดยในการกำหนดมาตรการเพื่อรองรับผลกระทบและจัดให้มีแผนการจัดการเหตุฉุกเฉิน (Emergency Response) จะกำหนดให้ครอบคลุมโรงพยาบาล หน่วยงานด้านสาธารณสุข หน่วยงานด้านสาธารณสุขในพื้นที่ด้วย</p>
7	<p>ประชาชน หมู่ 6 ตำบลสัทธิ์</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>มีมาตรการควบคุมการบริหารจัดการด้านสิ่งแวดล้อมในระยะยาวของโครงการ ให้มีความสม่ำเสมออย่างไร</li> </ul>	<p>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</p> <p>ในการควบคุมผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทั้งในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ (ตลอดระยะเวลาดำเนินโครงการ) เจ้าของโครงการจะว่าจ้าง Third Party เพื่อติดตามตรวจสอบดำเนินการตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ (EHIA) ซึ่งหากไม่ปฏิบัติตามจะถูกดำเนินการด้วยมาตรการทางกฎหมาย</p>



ตารางที่ 4.6-5 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากเวทีรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1

ลำดับ	คำถาม	คำชี้แจง
	<ul style="list-style-type: none"> <li>เสนอให้ศึกษาการอพยพของนกปากห่างในฤดูหนาว</li> </ul>	<p><b>คำชี้แจงในที่ประชุม</b></p> <p>รับทราบข้อเสนอแนะ ทั้งนี้ โครงการกำหนดให้มีการสำรวจนกโดยผู้เชี่ยวชาญในพื้นที่สนามบินและโดยรอบพื้นที่โครงการ 2 ฤดู คือ</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) ฤดูฝน ในช่วงเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2562</li> <li>2) ฤดูแล้ง ในช่วงเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2562</li> </ol>
8	<p><b>ประธานโครงการบ้านธารักษ์</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>เสนอให้โครงการพิจารณาลักษณะภูมิประเทศของการพัฒนาสนามบิน รวมถึงประเด็นผลกระทบด้านมลพิษ ของเสีย และการจัดการสิ่งแวดล้อม โดยนำข้อมูลที่มีอยู่เดิมมาพิจารณาประกอบด้วย</li> </ul>	<p><b>คำชี้แจงในที่ประชุม</b></p> <p>รับทราบข้อเสนอแนะ ทั้งนี้ ในขอบเขตการศึกษาของโครงการได้กำหนดให้ศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม อาทิ สภาพภูมิประเทศ คุณภาพอากาศ เสียง น้ำ การจัดการของเสียต่างๆ ด้วยแล้ว ซึ่งในการศึกษา ที่ปรึกษาต้องรวบรวมข้อมูลที่มีอยู่ในปัจจุบัน มาประกอบการประเมินผลกระทบ และกำหนดมาตรการรองรับที่เหมาะสมต่อไป</p>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>ขอให้เสนอแนวทางในการจัดการปัญหาระบบสาธารณสุขปศุสัตว์ในพื้นที่ (ไฟฟ้า/ ประปา)</li> </ul>	<p><b>คำชี้แจงในที่ประชุม</b></p> <p>รับทราบข้อเสนอแนะ ทั้งนี้ ตามขอบเขตการศึกษาของโครงการ ได้กำหนดไว้ในประเด็นสาธารณสุขและสาธารณสุขการ ซึ่งในการศึกษาที่ปรึกษาจะรวบรวมข้อมูลปัจจุบันเกี่ยวกับระบบสาธารณสุขปศุสัตว์ในพื้นที่ และประเมินผลกระทบจากกิจกรรมของโครงการทั้งในระยะก่อสร้างและดำเนินการ เพื่อกำหนดมาตรการจัดการที่เหมาะสมต่อไป</p>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>เสนอให้มีแนวทางในการจัดการน้ำทิ้ง-น้ำเสีย</li> </ul>	<p><b>คำชี้แจงในที่ประชุม</b></p> <p>รับทราบข้อเสนอแนะ</p> <p><b>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</b></p> <p>โครงการได้พิจารณาให้มีการออกแบบระบบบำบัดน้ำเสียส่วนกลางเพื่อรองรับน้ำเสียที่คาดว่าจะเกิดจากการดำเนินงานภายในสนามบินทั้งน้ำเสียทั่วไป และน้ำเสียปนเปื้อน ซึ่งจะบำบัดให้เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนดก่อนระบายลงสู่แหล่งน้ำภายนอก รวมทั้งกำหนดให้กิจกรรมบางประเภทในสนามบินที่มีน้ำเสียปนเปื้อน ที่สำคัญ คือ กิจกรรมในพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน ซึ่งจะต้องมีการบำบัดน้ำเสียเบื้องต้นให้มีคุณภาพเป็นไปตามที่กำหนดก่อนส่งเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสียส่วนกลาง นอกจากนี้ ยังพิจารณาให้มีการหมุนเวียนน้ำเสียที่ผ่านการบำบัดแล้วกลับมาใช้ประโยชน์ในพื้นที่ให้มากที่สุด เช่น ใช้น้ำรดต้นไม้ เพื่อเป็นการใช้ทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพ และลดปริมาณน้ำที่จะต้องระบายออกสู่สิ่งแวดล้อมหรือแหล่งรับน้ำตามธรรมชาติให้น้อยที่สุด</p>

ตารางที่ 4.6-5 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากเวทีรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1

ลำดับ	คำถาม	คำชี้แจง
9	<p>ประธานชุมชนพูน 1 เทศบาลตำบลบ้านฉาง</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ปัญหาจากกิจกรรมการก่อสร้าง จะมีการควบคุม ป้องกัน ไม่ให้เกิดผลกระทบต่อชุมชนได้อย่างไร</li> </ul>	<p>คำชี้แจงในที่ประชุม</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ประเด็นผลกระทบหลักของโครงการจะแยกเป็นระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการ ที่สำคัญ ได้แก่ เสียง ความสั่นสะเทือน อากาศ น้ำเสีย ขยะมูลฝอย การระบายน้ำ การคมนาคม เศรษฐกิจ-สังคม</li> <li>ในการประเมินผลกระทบแต่ละประเด็น จะเปรียบเทียบกับข้อมูลพื้นฐานและมาตรฐานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ทำการประเมินผลกระทบทั้งในระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการ โดยให้ระดับของผลกระทบตามระดับความเปลี่ยนแปลงในแต่ละประเด็นสิ่งแวดล้อม จากนั้นจึงนำไปสู่การกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบฯ และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบฯ ที่สามารถดำเนินการได้จริงตามหลักวิชาการ รวมทั้งต้องพิจารณาข้อจำกัดของแต่ละพื้นที่ประกอบด้วย</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>เสนอให้โครงการส่งเสริมการพัฒนาด้านสุขภาพร่างกาย สุขภาพจิต โดยให้มีสถานที่ออกกำลังกายที่ได้มาตรฐาน และส่งเสริมนักกีฬาในท้องถิ่น</li> </ul>	<p>คำชี้แจงในที่ประชุม</p> <p>รับทราบข้อเสนอแนะ ทั้งนี้ ที่ปรึกษาจะนำมาพิจารณากำหนดมาตรการของโครงการให้สอดคล้องกับนโยบายด้านความรับผิดชอบต่อสังคม (CSR) ของกองทัพเรือต่อไป</p>
10	<p>ผู้จัดการกองธูการและสนับสนุนการซ่อมบำรุงอากาศยาน รักษาการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท การบินไทย จำกัด</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>เนื่องจากจะมีศูนย์ซ่อมบำรุงสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา (MRO) แห่งใหม่ ในพื้นที่ EEC เสนอให้ที่ประชุมรับทราบ ตระหนัก และสนับสนุนโครงการดังกล่าว โดยในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม เสนอให้พิจารณาด้านการสำรวจสิ่งปนเปื้อน โดยเสนอให้เป็นไปตามมาตรฐาน ASTM-1527-13 ในระยะก่อนการก่อสร้าง</li> </ul>	<p>คำชี้แจงในที่ประชุม</p> <p>รับทราบข้อเสนอแนะ ซึ่งโครงการจะศึกษาในรายละเอียดตามข้อเสนอแนะต่อไป</p>
11	<p>ประชาชน หมู่ 2 ตำบลแสมสาร</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ห่วงกังวลผลกระทบด้านเสียงจากการพัฒนาสนามบิน และผลกระทบที่เกิดขึ้นต่อสิ่งแวดล้อม และเสนอให้มีการเยียวยากลุ่มผู้ได้รับผลกระทบให้ได้รับความเป็นธรรม</li> </ul>	<p>คำชี้แจงในที่ประชุม</p> <p>รับทราบข้อห่วงกังวลดังกล่าว ทั้งนี้ โครงการได้กำหนดให้มีการศึกษาผลกระทบด้านเสียงจากการพัฒนาสนามบิน รวมทั้งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมในด้านต่างๆ หากการศึกษาพบว่าผลกระทบในด้านใดที่ปรึกษาต้องกำหนดมาตรการในการป้องกันและแก้ไขผลกระทบให้เหมาะสมและเป็นไปได้ในทางปฏิบัติต่อไป</p>
12	<p>ประธานกลุ่มประมงบ้านพลา</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ห่วงกังวลเรื่องคุณภาพน้ำ และผลกระทบต่อระบบนิเวศวิทยาทางน้ำในคลองบางไผ่ และคลองพลา ซึ่งอยู่ใกล้กับพื้นที่โครงการ</li> <li>ห่วงกังวลผลกระทบเรื่องเสียงที่มีอาจรบกวนพะยูน ที่อยู่ใกล้เคียงกับพื้นที่โครงการ</li> </ul>	<p>คำชี้แจงในที่ประชุม</p> <p>รับทราบข้อห่วงกังวล และข้อเสนอแนะดังกล่าว ทั้งนี้ โครงการได้กำหนดให้มีการศึกษาผลกระทบต่อคุณภาพน้ำ และนิเวศวิทยาในแหล่งน้ำผิวดิน และน้ำทะเล บริเวณพื้นที่ศึกษาของโครงการด้วยแล้ว</p>

ตารางที่ 4.6-5 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากเวทีรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1

ลำดับ	คำถาม	คำชี้แจง
	<ul style="list-style-type: none"> <li>หากมีการพัฒนาโครงการ เสนอให้มีการบำบัดน้ำเสีย และจัดการให้ดีกว่าปล่อยทิ้งลงทะเล</li> </ul>	<p><b>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</b></p> <p>โครงการได้พิจารณาให้มีการออกแบบระบบบำบัดน้ำเสียส่วนกลางเพื่อรองรับน้ำเสียที่คาดว่าจะเกิดจากการดำเนินงานภายในสนามบินทั้งน้ำเสียทั่วไป และน้ำเสียปนเปื้อน ซึ่งจะบำบัดให้เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนดก่อนระบายลงสู่แหล่งน้ำภายนอก รวมทั้งกำหนดให้กิจกรรมบางประเภทในสนามบินที่มีน้ำเสียปนเปื้อน ที่สำคัญคือกิจกรรมในพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน ซึ่งจะต้องมีการบำบัดน้ำเสียเบื้องต้นให้น้ำทิ้งมีคุณภาพเป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดก่อนส่งเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสียส่วนกลาง นอกจากนี้ ยังพิจารณาให้มีการหมุนเวียนน้ำเสียที่ผ่านการบำบัดแล้วกลับมาใช้ประโยชน์ในพื้นที่ให้มากที่สุด เช่น ใช้รดน้ำต้นไม้ เพื่อเป็นการใช้ทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพ และลดปริมาณน้ำที่จะต้องระบายออกสู่สิ่งแวดล้อมหรือแหล่งรับน้ำตามธรรมชาติให้น้อยที่สุด</p>
13	<p><b>ประชาชนหมู่ 2 ตำบลพลา</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ประเด็นฝุ่นละอองที่เกิดขึ้น มีมาตรการป้องกันอย่างไร และหน่วยงานใดเป็นผู้ดูแลรับผิดชอบ</li> </ul>	<p><b>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</b></p> <p>ที่ปรึกษาจะศึกษาผลกระทบจากกิจกรรมของโครงการทั้งในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการว่าจะมีฝุ่นละอองเกิดขึ้นจากแหล่งใด ปริมาณเท่าไร ส่งผลกระทบต่อบริเวณใดบ้าง จากนั้นจะกำหนดมาตรการในการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ และหน่วยงานผู้รับผิดชอบในการดำเนินการต่อไป ซึ่งรายละเอียดของมาตรการต่างๆ จะกำหนดไว้ในรายการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพของโครงการฯ</p>
14	<p><b>ผู้ใหญ่บ้าน หมู่ 8 บ้านเชิงเขา ตำบลสำนักท้อน</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>เสนอให้โครงการพิจารณาจัดการป้องกันแก้ไขผลกระทบที่เกิดขึ้นจากใช้เส้นทางขนส่งในระยะก่อสร้าง โดยภายหลังจากการก่อสร้างเสร็จแล้วให้ปรับปรุงพื้นผิวถนนสู่สภาพเดิม</li> </ul>	<p><b>คำชี้แจงในที่ประชุม</b></p> <p>รับทราบข้อเสนอแนะ ทั้งนี้ โครงการได้กำหนดให้มีการศึกษาผลกระทบต่อสภาพการจราจรทั้งในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ และกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบให้เหมาะสม สอดคล้อง และเป็นไปได้ในทางปฏิบัติต่อไป</p>
15	<p><b>ประชาชนในพื้นที่ (ไม่ระบุตำบล)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>โครงการจะมีการเวนคืนพื้นที่ของชุมชนหรือไม่</li> </ul>	<p><b>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</b></p> <p>การพัฒนาสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา (โครงการฯ) จะเกิดขึ้นในพื้นที่ 6,500 ไร่ ภายในเขตพื้นที่ของกองทัพเรือ ไม่มีการใช้พื้นที่ภายนอก จึงไม่มีผลกระทบด้านการเวนคืนพื้นที่โดยรอบ</p> <p>ทั้งนี้ กองทัพเรือได้มีอนุมัติให้ใช้พื้นที่ 6,500 ไร่ ดังกล่าวเป็นเขตส่งเสริมระเบียบเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก “<b>เมืองการบินภาคตะวันออก</b>” ซึ่งครอบคลุมพื้นที่จากทางวิ่งปัจจุบันไปทางทิศตะวันออก และมีอาณาเขตทางทิศเหนือติดกับถนนสุขุมวิท สำหรับทางด้านทิศใต้จะกั้นพื้นที่เป็นแนวกั้นขนในระยห่างจากชายฝั่งประมาณ 1 กิโลเมตร เพื่อความปลอดภัยสนามบินและใช้งานความมั่นคง</p>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>เสนอให้มีการจัดตั้งกองทุนเพื่อดูแลเยียวยาผู้ได้รับผลกระทบจากสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา</li> </ul>	<p><b>คำชี้แจงในที่ประชุม</b></p> <p>รับทราบข้อเสนอแนะ</p>

ตารางที่ 4.6-5 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากเวทีรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1

ลำดับ	คำถาม	คำชี้แจง
<b>ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน และการประชาสัมพันธ์</b>		
1	<p><b>ที่ปรึกษานายก อบจ.ระยอง</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>เสนอให้มีการประชาสัมพันธ์และให้ข้อมูลกับกลุ่มนักลงทุนใน EEC กลุ่มผู้ประกอบการ S Curve โดยสามารถประสานผ่านสภาอุตสาหกรรมจังหวัด และหอการค้าจังหวัดได้</li> </ul>	<p><b>คำชี้แจงในที่ประชุม</b></p> <p>รับทราบข้อเสนอแนะ</p>
2	<p><b>ประธานอาสาสมัครสาธารณสุขประจำหมู่บ้าน ตำบลห้วยใหญ่</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>มีการสร้างงานสร้างอาชีพให้แก่ชุมชนอย่างไร</li> </ul>	<p><b>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</b></p> <p>- ในการพิจารณาผู้ที่จะเข้ามาประกอบอาชีพในพื้นที่โครงการ เบื้องต้นต้องพิจารณาและให้ความสำคัญกับผู้มีความรู้ความสามารถ ในพื้นที่ก่อน เพื่อสนับสนุนสภาพเศรษฐกิจและสังคมในพื้นที่เป็นการกระจายความเจริญออกสู่ท้องถิ่น</p> <p>- ทั้งนี้ โครงการมีแนวคิดการจัดทำแผนพัฒนาคุณภาพชีวิตของชุมชนโดยรอบพื้นที่โครงการ ดำเนินการภายใต้แนวคิดการใช้อัตลักษณ์ด้านกายภาพ วัฒนธรรมและทรัพยากรที่มีอยู่ในปัจจุบันตามศักยภาพ/ลักษณะเด่นของแต่ละพื้นที่ เช่น</p>
3	<p><b>ประชาชนหมู่ 6 ตำบลสัตหีบ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>จัดพื้นที่ให้ประชาชนในท้องถิ่นสามารถค้าขายได้</li> </ul>	<p>(1) <b>ตำบลพลลา</b> : พื้นที่ส่วนใหญ่ติดสนามบินนานาชาติอู่ตะเภาทางตอนใต้ติดทะเลอ่าวไทย มีชายหาดที่สวยงาม คือ หาดพลลา</p> <p>(2) <b>ตำบลบ้านฉาง</b> : พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นชุมชนที่พักอาศัยและมีสิ่งอำนวยความสะดวกหลากหลาย ทั้งตลาด โรงเรียนสอนภาษาเป็นศูนย์กลางด้านการพาณิชย์ครอบคลุมด้านอุตสาหกรรมและการท่องเที่ยว การศึกษา และสุขภาพ ทั้งนี้พื้นที่ทางตอนใต้ยังติดชายทะเลมีชายหาดที่สำคัญ ได้แก่ หาดน้ำริน และหาดพูน</p> <p>(3) <b>ตำบลสำนักทอง</b> : พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่เกษตร เป็นแหล่งเรียนรู้ด้านการเกษตรอินทรีย์ มีอ่างเก็บน้ำคลองบางไผ่เป็นแหล่งน้ำสำหรับการเกษตรและใช้ทำกิจกรรมทางน้ำ</p> <p>(4) <b>ตำบลพลูตาหลวง</b> : พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่เกษตรและแหล่งที่พักอาศัย อยู่ใกล้เขตทหาร เป็นแหล่งเรียนรู้ด้านการศึกษาและการเดินทางมีเส้นทางรถไฟเชื่อมต่อระหว่างพื้นที่กับจังหวัดกรุงเทพมหานคร</p>
4	<p><b>ประชาชนหมู่ 2 ตำบลพลลา</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>การพิจารณาจัดสรรพื้นที่ค้าขายให้ชุมชน</li> </ul>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>เสนอให้มีการประชาสัมพันธ์โครงการในครั้งต่อไปอย่างทั่วถึง</li> </ul>	<p><b>คำชี้แจงในประชุม</b></p> <p>รับทราบข้อเสนอแนะ ทั้งนี้ การดำเนินงานที่ผ่านมาของโครงการฯ ได้ให้ความสำคัญกับการให้ข้อมูลข่าวสารให้ประชาชนได้รับทราบผ่านช่องทางการสื่อสารต่างๆ ได้แก่</p>
5	<p><b>นายกสมาคมครอบครัวชาวระยอง</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>การประชาสัมพันธ์โครงการ สามารถดำเนินการผ่านวิทยุชุมชน เคเบิลทีวี หนังสือพิมพ์ได้ เสนอให้โครงการคำนึงถึงการประชาสัมพันธ์เป็นสำคัญ</li> </ul>	<p>- ส่งหนังสือเชิญพร้อมเอกสารโครงการ</p> <p>- ติดโปสเตอร์ประชาสัมพันธ์</p> <p>- หนังสือพิมพ์ท้องถิ่น : หนังสือพิมพ์ระยองโพสต์</p> <p>- สถานีวิทยุท้องถิ่น : สถานี Green voice 105 MHz</p> <p>- เว็บไซต์โครงการ : <a href="http://www.ehia-utprw2.com">www.ehia-utprw2.com</a></p> <p>- ป้ายประชาสัมพันธ์ ขนาด 3x5 เมตร จำนวน 10 ป้าย</p> <p>- กระจายเสียงประชาสัมพันธ์ บริเวณพื้นที่ศึกษาและพื้นที่ใกล้เคียง</p>

ตารางที่ 4.6-5 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากเวทีรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1

ลำดับ	คำถาม	คำชี้แจง
6	<p>ประธานชุมชนพยุห 1 เทศบาลตำบลบ้านฉาง</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>เสนอให้มีการจัดตั้งคณะกรรมการไตรภาคี โดยมีตัวแทนจากชุมชนและท้องถิ่นมาร่วมเป็นคณะกรรมการฯ ในการติดตามตรวจสอบผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากโครงการตั้งแต่ระยะก่อสร้าง</li> </ul>	คำชี้แจงในที่ประชุม รับทราบข้อเสนอแนะ
	<ul style="list-style-type: none"> <li>เสนอให้มีการพิจารณาจ้างงานจากประกอบการ และคนในพื้นที่ก่อน</li> </ul>	คำชี้แจงในที่ประชุม รับทราบข้อเสนอแนะ
ด้านอื่นๆ		
1	<p>ที่ปรึกษานายก อบจ.ระยอง</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>เสนอให้พัฒนาโครงการให้มีความเชื่อมโยงกับสุนทรภู่</li> </ul>	คำชี้แจงในที่ประชุม รับทราบข้อเสนอแนะ
2	<p>เลขาธิการหอการค้าจังหวัดระยอง</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>เสนอให้ที่ปรึกษาเสนอแนวทางในการจัดการปัญหาระบบน้ำประปาในพื้นที่อำเภอบ้านฉาง สัตหีบ และเสนอให้พิจารณาพัฒนาโครงการอ่างเก็บน้ำ เพื่อช่วยในการบรรเทาปัญหาน้ำท่วม และเป็นแหล่งน้ำดิบในการผลิตน้ำประปา</li> </ul>	คำชี้แจงในที่ประชุม รับทราบข้อเสนอแนะ
3	<p>ประธานชุมชนแผ่นดินไทร</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>เสนอให้มีความโปร่งใสในการพัฒนาโครงการ</li> </ul>	คำชี้แจงในที่ประชุม รับทราบข้อเสนอแนะ
4	<p>ประธานชุมชนพยุห 1 เทศบาลตำบล บ้านฉาง</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>เสนอแนะให้มีการพัฒนาโรงพยาบาลบ้านฉาง ให้เป็นโรงพยาบาลขนาดใหญ่ มีมาตรฐาน ในการรองรับและให้บริการผู้ป่วยจากนานาชาติได้อย่างเพียงพอ</li> </ul>	คำชี้แจงในที่ประชุม รับทราบข้อเสนอแนะ
	<ul style="list-style-type: none"> <li>เสนอให้มีการสร้างศูนย์พักพิงผู้อพยพเมื่อมีภัยพิบัติ</li> </ul>	คำชี้แจงในที่ประชุม รับทราบข้อเสนอแนะ
	<ul style="list-style-type: none"> <li>เสนอให้มีการจัดระบบภาษีของสนามบินนานาชาติอู่ตะเภาให้กับท้องถิ่นตำบลบ้านฉาง พลุตาหลวง และสัตหีบ ให้ได้รับความเท่าเทียม</li> </ul>	คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม ในส่วนของ การจัดสรรงบประมาณให้ท้องถิ่น หน่วยงานที่เข้ามาดำเนินกิจการต่างๆ ในเขตสนามบิน จะต้องรับผิดชอบการจ่ายภาษีต่างๆ ให้แก่ท้องถิ่นตามที่กฎหมายกำหนด
	<ul style="list-style-type: none"> <li>เสนอให้มีการตั้งคณะกรรมการในการฟื้นฟูและพัฒนาการท่องเที่ยว และเป็นตัวแทนร่วมหารือกับ EEC ในการจัดตั้งเมือง Aerotropolis</li> </ul>	คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม การพัฒนามหานครการบินเป็นหนึ่งในแผนงานการพัฒนาภายในโครงการอีอีซี ซึ่งปัจจุบันกรมโยธาธิการและผังเมือง ได้มีการศึกษาโครงการจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาพื้นที่เฉพาะบริเวณชุมชนโดยรอบสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา ซึ่งมีแนวทางการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสนามบินนานาชาติอู่ตะเภาให้เป็นมหานครการบิน (Aerotropolis)

ตารางที่ 4.6-5 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากเวทีรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1

ลำดับ	คำถาม	คำชี้แจง
	<ul style="list-style-type: none"> <li>เสนอให้มีการจัดตั้งเมืองการบิน ครอบคลุมขอบเขตพื้นที่ศึกษา เพื่อให้มีการบริหารจัดการเรื่องภาษีได้</li> </ul>	<p><b>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</b></p> <p>โครงการพัฒนาพื้นที่บริเวณโดยรอบสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา เป็นการยกระดับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในพื้นที่อำเภอบ้านฉางและบริเวณโดยรอบให้เป็นเมืองที่มีความทันสมัย สะดวกต่อการเดินทาง รองรับความต้องการของประชาชน นักท่องเที่ยว และนักลงทุน ในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) โดยแบ่งการพัฒนาออกเป็น 3 ระยะ คือ ระยะเร่งด่วน ระยะกลาง และระยะยาว ในส่วนโครงการระยะเร่งด่วนจะเน้นการพัฒนาระบบคมนาคมและสาธารณูปโภคพื้นฐานแบบครบวงจรภายใต้แนวคิดสมาร์ทซิตี พัฒนาให้เป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวและกีฬาทางน้ำระดับนานาชาติ พัฒนาให้เป็นศูนย์กลางด้านระบบการขนส่งหรือ Logistics HUB ส่วนโครงการระยะกลางและโครงการระยะยาวจะเน้นในส่วนโครงการก่อสร้างถนนเพื่อให้การเดินทางเป็นไปด้วยความสะดวกย่นระยะเวลาการเดินทาง ให้สอดคล้องกับเมืองที่เปลี่ยนไป</p>
5	<p>ประชาชนในพื้นที่ (ไม่ระบุตำบล)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>เสนอให้มีการพัฒนาด้านภาษาอังกฤษสำหรับการสื่อสาร ให้กับเด็กในโรงเรียน</li> </ul>	<p><b>คำชี้แจงในที่ประชุม</b></p> <p>รับทราบข้อเสนอแนะ</p>

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



บรรยากาศการลงทะเบียน



บรรยากาศการชมบอร์ดนิทรรศการ



กล่าวรายงานการประชุมโดย ██████████

ประธานกรรมการตรวจรับพัสดุ



เปิดการประชุมโดยนายยุทธพล งามอาจอิทธิชัย

รองผู้ว่าราชการจังหวัดระยอง



บรรยากาศการประชุมและการนำเสนอ

โดยบริษัทที่ปรึกษา



การซักถามและเสนอแนะโดยผู้เข้าร่วมการประชุม



ตอบข้อซักถามโดยผู้แทนเจ้าของโครงการ

และบริษัทที่ปรึกษา



สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ

โดยบริษัทที่ปรึกษา

รูปที่ 4.6-5 บรรยากาศการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 ณ ห้องแกรนด์บอลรูม 1-3 โรงแรมภูมิศาสตร์ บิชา  
แอนด์ สปา อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง วันพฤหัสบดีที่ 4 กรกฎาคม พ.ศ. 2562

## 6) ความคิดเห็นจากแบบประเมินผลการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1

ภายหลังการรับฟังความคิดเห็นได้ให้ผู้เข้าร่วมเวทีตอบแบบประเมินผลหลังการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 โดยมีผู้ตอบแบบประเมินจำนวนทั้งสิ้น 236 คน จากผู้เข้าร่วมประชุมจำนวน 309 คน (ไม่รวมผู้แทนเจ้าของโครงการ และกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา) คิดเป็นร้อยละ 76.4 ของผู้เข้าร่วมประชุม และสามารถสรุปผลการวิเคราะห์ข้อมูลได้ดังนี้

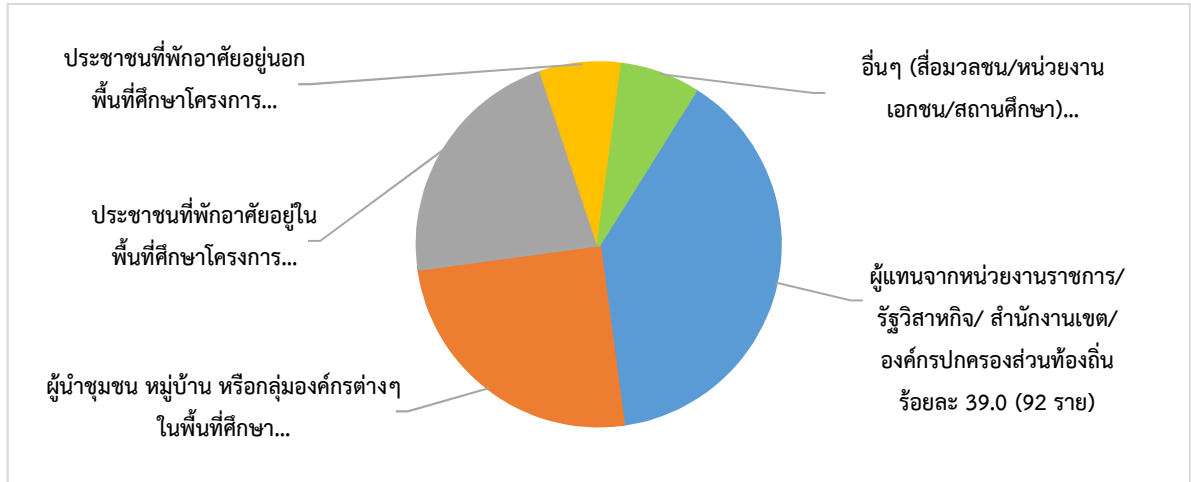
### ● ส่วนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคล

ในการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 ผู้ตอบแบบประเมินเป็นผู้แทนจากหน่วยงานราชการ/รัฐวิสาหกิจ/สำนักงานเขต/องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นจำนวน 92 ราย (ร้อยละ 39.0) รองลงมา คือ ประชาชนที่พักอาศัยอยู่ในพื้นที่ศึกษาโครงการจำนวน 56 ราย (ร้อยละ 23.7) ผู้แทนจากผู้นำชุมชน หมู่บ้าน จำนวน 45 ราย (ร้อยละ 19.1) และผู้นำกลุ่มองค์กรต่างๆ ในพื้นที่ศึกษาจำนวน 14 ราย (ร้อยละ 5.9) ประชาชนทั่วไปจำนวน 13 ราย (ร้อยละ 5.5) องค์กรเอกชนด้านการคุ้มครองสิ่งแวดล้อม องค์กรพัฒนาเอกชน สถาบันการศึกษา และนักวิชาการอิสระ และสื่อมวลชนจำนวน 8 ราย (ร้อยละ 3.4) เท่ากัน ตามลำดับ รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 4.6-6 และรูปที่ 4.6-6 โดยผู้ตอบแบบประเมินกลุ่มผู้นำชุมชน หมู่บ้าน หรือกลุ่มองค์กรต่างๆ ในพื้นที่ศึกษา ส่วนใหญ่ดำรงตำแหน่งประธานชุมชน/กรรมการชุมชน/ผู้จัดการหมู่บ้าน/ประธานหมู่บ้าน/กรรมการนิติบุคคล/กรรมการหมู่บ้าน จำนวน 39 ราย (ร้อยละ 66.1) รองลงมา คือ กำนัน/สารวัตรกำนัน/ผู้ใหญ่บ้าน/ผู้ช่วยผู้ใหญ่บ้าน จำนวน 11 ราย (ร้อยละ 18.6) และผู้นำกลุ่ม/องค์กร/ชมรม/สมาคม/สถาบัน จำนวน 9 ราย (ร้อยละ 15.3)

### ตารางที่ 4.6-6 จำนวนร้อยละของผู้ตอบแบบประเมินโดยจำแนกตามประเภทของการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1

ลำดับที่	กลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย	ผู้ตอบแบบประเมิน	
		จำนวน	ร้อยละ
1.	ผู้ได้รับผลกระทบ		
	1.1 ผู้นำชุมชน หมู่บ้าน ในพื้นที่ศึกษาโครงการ	45	19.1
	1.2 ผู้นำกลุ่มองค์กรต่างๆ ในพื้นที่ศึกษาโครงการ	14	5,9
	1.3 ประชาชนที่พักอาศัยอยู่ในพื้นที่ศึกษาโครงการ	56	23.7
	1.4 พื้นที่อ่อนไหว (ศาสนสถาน/สถานพยาบาล/สถานศึกษา) ในพื้นที่ศึกษาโครงการ	-	-
2.	ผู้ที่รับผิดชอบจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม		
	2.1 เจ้าของโครงการ	-	-
	2.2 ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้รับอนุญาตตามกฎหมาย	-	-
3.	ผู้ที่ทำหน้าที่พิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	-	-
4.	หน่วยงานราชการในระดับต่างๆ	92	39.0
5.	องค์กรเอกชนด้านการคุ้มครองสิ่งแวดล้อม องค์กรพัฒนาเอกชน สถาบันการศึกษา และนักวิชาการอิสระ	8	3.4
6.	สื่อมวลชน	8	3.4
7.	ประชาชนทั่วไป (ประชาชนที่พักอาศัยอยู่นอกพื้นที่ศึกษาโครงการ)	13	5.5
	<b>รวม</b>	<b>236</b>	<b>100.0</b>





รูปที่ 4.6-6 จำนวนผู้ตอบแบบประเมินจำแนกตามประเภทของผู้เข้าร่วมการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1

- ส่วนที่ 2 ความคิดเห็นต่อร่างขอบเขตการศึกษาและแนวทางการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ

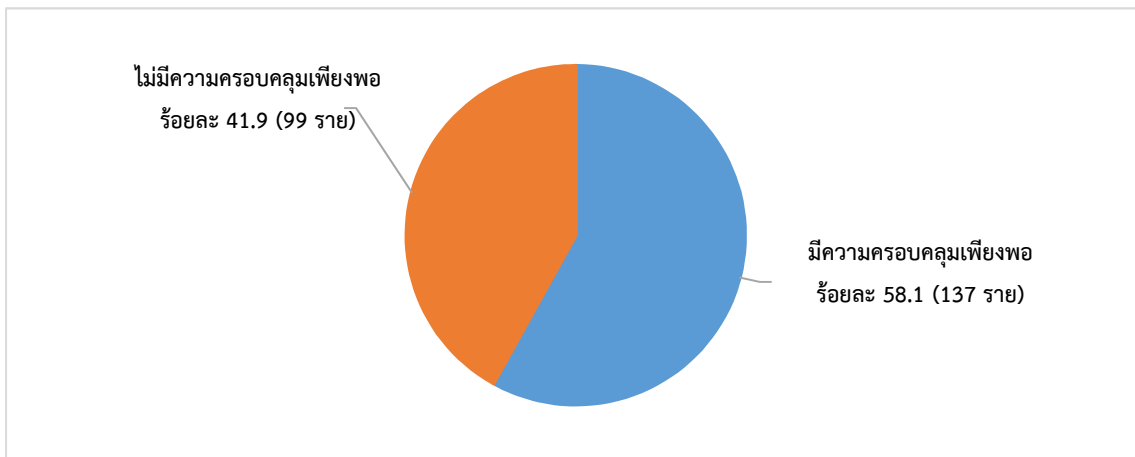
ความคิดเห็นต่อร่างขอบเขตการศึกษา และแนวทางการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ ซึ่งมีผู้ตอบแบบประเมินระบุว่ามีความครอบคลุมเพียงพอ จำนวน 137 ราย (ร้อยละ 58.1) สำหรับผู้ที่ระบุว่ายังไม่มี ความครอบคลุมเพียงพอ จำนวน 99 ราย (ร้อยละ 41.9) รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 4.6-7 และรูปที่ 4.6-7

ตารางที่ 4.6-7 การรับทราบข้อมูลเกี่ยวกับโครงการก่อนการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1

การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม	ครอบคลุมเพียงพอแล้ว		ยังไม่ครอบคลุมเพียงพอ	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
1. ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ( 10 ปัจจัย)				
1.1 สภาพภูมิประเทศ	165	69.9	71	30.1
1.2 อุทุนิยมวิทยาและคุณภาพอากาศ	154	65.3	82	34.7
1.3 เสียง	129	54.7	107	45.3
1.4 ความสั่นสะเทือน	138	58.5	98	41.5
1.5 ธรณีวิทยาและแผ่นดินไหว	151	64.0	85	36.0
1.6 ทรัพยากรดิน	161	68.2	74	31.4
1.7 อุทกวิทยาน้ำผิวดิน	151	64.0	85	36.0
1.8 คุณภาพน้ำผิวดิน	151	64.0	85	36.0
1.9 คุณภาพน้ำใต้ดิน	150	63.6	86	36.4
1.10 คุณภาพน้ำทะเล	151	64.0	85	36.0
2. ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ (2 ปัจจัย)				
2.1 นิเวศวิทยาทางบก	157	66.5	79	33.5
2.2 นิเวศวิทยาทางน้ำ	154	65.3	82	34.7
3. คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ (5 ปัจจัย)				
3.1 การจัดการของเสีย	129	54.7	107	45.3
3.2 การใช้ประโยชน์ที่ดิน	149	63.1	87	36.9

ตารางที่ 4.6-7 การรับทราบข้อมูลเกี่ยวกับโครงการก่อนการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1

การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม	ครอบคลุมเพียงพอแล้ว		ยังไม่ครอบคลุมเพียงพอ	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
3.3 การคมนาคมขนส่ง	126	53.4	110	46.6
3.4 สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ	151	64.0	85	36.0
3.5 การระบายน้ำและการป้องกันน้ำท่วม	130	55.1	106	44.9
4. คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต (6 ปัจจัย)				
4.1 เศรษฐกิจ-สังคม	138	58.5	98	41.5
4.2 การโยกย้ายและการทดแทนทรัพย์สิน	143	60.6	93	39.4
4.3 การสาธารณสุข	131	55.5	105	44.5
4.4 อาชีวอนามัยและความปลอดภัย	131	55.5	105	44.5
4.5 แหล่งท่องเที่ยวและทัศนียภาพ	147	62.3	89	37.7
4.6 แหล่งโบราณคดีและประวัติศาสตร์	137	58.1	99	41.9



รูปที่ 4.6-7 จำนวนความคิดเห็นต่อร่างขอบเขตการศึกษาและแนวทางการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ

- ส่วนที่ 3 ความพึงพอใจต่อการรับฟังความคิดเห็นของโครงการ

ผู้ตอบแบบประเมินมีความพึงพอใจในประเด็นต่างๆ อยู่ในระดับมากถึงปานกลาง โดยพบว่าประเด็นที่ผู้เข้าร่วมประชุมตอบแบบประเมินมีความพึงพอใจในระดับมาก คือ ประเด็นความสามารถของวิทยากรในการอธิบายให้ผู้เข้าร่วมเวทีฯ เข้าใจในภาพรวมของโครงการ จำนวน 145 ราย (ร้อยละ 61.4) รองลงมา คือ ประเด็นความเหมาะสมของสื่อและเอกสารประกอบ การจัดเวทีฯ จำนวน 119 ราย (ร้อยละ 50.4) และประเด็นความเหมาะสมของเนื้อหาสาระรูปแบบ และวิธีการนำเสนอ จำนวน 118 ราย (ร้อยละ 50.0) รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 4.6-8

ตารางที่ 4.6-8 ความพึงพอใจต่อการจัดเวทีรับฟังความคิดเห็นของโครงการ การประชุมรับฟังความคิดเห็น  
ของประชาชน ครั้งที่ 1

รายการ	ระดับความพึงพอใจ					
	มาก		ปานกลาง		น้อย	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
(1) ความสามารถของวิทยากรในการอธิบายให้ ผู้เข้าร่วมเวทีฯ เข้าใจในภาพรวมของโครงการ	145	61.4	86	36.4	4	1.7
(2) ความเหมาะสมของเนื้อหาสาระ รูปแบบ และ วิธีการนำเสนอ	118	50.0	114	48.3	4	1.7
(3) ความเหมาะสมของระยะเวลาที่นำเสนอข้อมูล รายละเอียดโครงการและผลการศึกษา	108	45.8	116	49.2	12	5.1
(4) ความเหมาะสมของสถานที่และความสะดวก ของการเดินทางเข้าร่วมเวทีฯ	116	49.2	112	47.5	8	3.4
(5) ความเหมาะสมของสื่อและเอกสารประกอบ การจัดเวทีฯ	119	50.4	110	46.6	7	3.0
(6) ความเหมาะสมของโอกาสและระยะเวลา ในการแสดงความคิดเห็น	105	44.5	120	50.8	11	4.7
(7) ความเข้าใจในโครงการภายหลังการเข้าร่วมเวทีฯ	115	48.7	114	48.3	7	3.0
(8) ภาพรวมของการจัดเวทีฯ ในวันนี้	117	49.6	116	49.6	3	1.3

สรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากแบบประเมินหลังการประชุมของผู้เข้าร่วมประชุม ได้ดังนี้

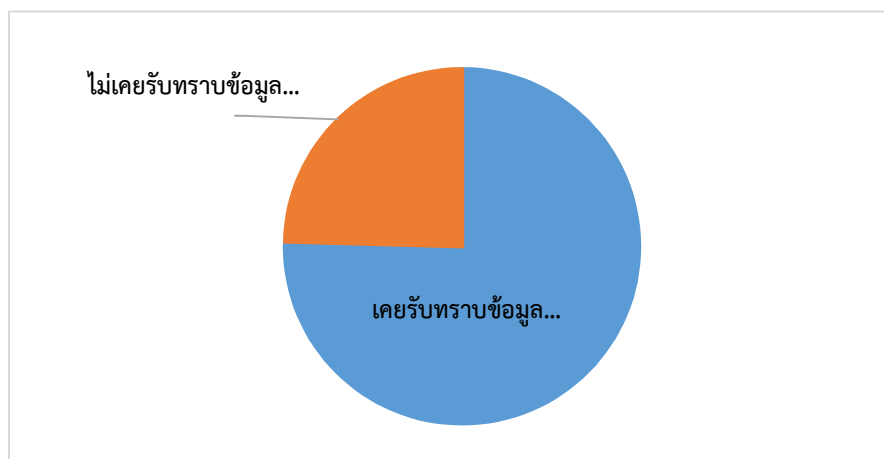
- ควรกำหนดเวลาในการนำเสนอข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ และข้อห่วงกังวลมากขึ้น เพื่อให้ประชาชน  
ได้แสดงความคิดเห็นได้อย่างเต็มที่และทั่วถึง
- ข้อมูลที่นำเสนอในการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนทำได้ครอบคลุม และตรงประเด็น  
ดีแล้ว
- การใช้ภาษาทั้งในส่วนของการนำเสนอควรเป็นภาษาที่เข้าใจง่ายมากกว่านี้ ไม่เป็นวิชาการ  
มากจนเกินไป เนื่องจากผู้เข้าร่วมประชุมอาจไม่เข้าใจได้
- การรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ถือเป็นสิ่งสำคัญที่สุดในการดำเนินการโครงการขนาดใหญ่  
ฉะนั้นควรทำการรับฟังในระดับชุมชนตัวอย่างสม่ำเสมอ และเป็นการกระจายข้อมูลข่าวสาร  
ของโครงการ ให้ประชาชนได้รับทราบอย่างต่อเนื่อง
- ส่วนที่ 4 การให้ข้อมูลข่าวสารและการประชาสัมพันธ์โครงการการรับทราบข้อมูลเกี่ยวกับการศึกษา  
ของโครงการก่อนหน้าการประชุม

ผู้ตอบแบบประเมิน จำนวน 178 ราย (ร้อยละ 75.4) เคยรับทราบข้อมูลเกี่ยวกับโครงการก่อน  
การประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน โดยรับทราบจากการแจ้งของผู้นำชุมชนท้องถิ่น เช่น กำนัน สารวัตรกำนัน  
ผู้ใหญ่บ้าน ผู้ช่วยผู้ใหญ่บ้าน ประธานชุมชน กรรมการชุมชน ประธานหมู่บ้าน กรรมการหมู่บ้าน และนิติบุคคล  
จำนวน 62 ราย (ร้อยละ 17.6) รองลงมา คือ การแจ้งจากหน่วยงานราชการ/ สำนักงานเขต/ องค์กรปกครอง  
ส่วนท้องถิ่น จำนวน 61 ราย (ร้อยละ 17.3) และการติดป้ายประชาสัมพันธ์ในพื้นที่ จำนวน 45 ราย (ร้อยละ 12.8)

ส่วนผู้ที่ไม่เคยรับทราบข้อมูลเกี่ยวกับโครงการมาก่อนมีจำนวน 58 ราย (ร้อยละ 24.6) รายละเอียดแสดงดัง  
ตารางที่ 4.6-9 และรูปที่ 4.6-8

ตารางที่ 4.6-9 การรับทราบข้อมูลเกี่ยวกับโครงการก่อนการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1

การรับข้อมูล	จำนวน	ร้อยละ
ไม่เคย ทราบข้อมูลเกี่ยวกับโครงการ ก่อนที่จะมีการจัดประชุม	58	24.6
เคย ทราบข้อมูลเกี่ยวกับโครงการ ก่อนที่จะมีการจัดประชุม	178	75.4
<b>รวม</b>	<b>236</b>	<b>100.0</b>
<b>ช่องทางการรับข้อมูล (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)</b>		
1) การแจ้งจากผู้นำชุมชนท้องถิ่น เช่น กำนัน สารวัตรกำนัน ผู้ใหญ่บ้าน ผู้ช่วยผู้ใหญ่บ้าน ประธานชุมชน กรรมการชุมชน ประธานหมู่บ้าน กรรมการหมู่บ้าน และนิติบุคคล	62	17.6
2) การแจ้งจากหน่วยงานราชการ/ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น	61	17.3
3) เจ้าหน้าที่ของโครงการ	28	8.0
4) การติดป้ายประชาสัมพันธ์ในพื้นที่	45	12.8
5) โปสเตอร์ประชาสัมพันธ์ที่หน่วยงานราชการ/ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในพื้นที่	17	4.8
6) จัดหมายเวียนเชิญเข้าร่วมประชุมฯ ทางไปรษณีย์	37	10.5
7) รถกระจายเสียงประชาสัมพันธ์	29	8.2
8) วิทยุท้องถิ่น Green Voice Radio 150 MHz	13	3.7
9) เว็บไซต์โครงการ www.ehia-utprw2.com	19	5.4
10) เพื่อนบ้าน/คนรู้จัก	30	8.5
11) อื่นๆ ระบุ	11	3.1
<b>รวม</b>	<b>352</b>	<b>100.0</b>



รูปที่ 4.6-8 จำนวนผู้รับทราบข้อมูลเกี่ยวกับโครงการก่อนการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1

ช่องทาง/วิธีการรับข้อมูลข่าวสารของโครงการ ที่สะดวกที่สุด

ผู้ตอบแบบประเมินมีความเห็นต่อช่องทาง/วิธีการในการรับข้อมูลข่าวสารที่สะดวกมากที่สุด  
คือ การจัดประชุมกลุ่มย่อยชี้แจงในพื้นที่ จำนวน 60 ราย (ร้อยละ 25.4) รองลงมา คือ เผยแพร่ทางอินเทอร์เน็ต/  
เว็บไซต์จำนวน 49 ราย (ร้อยละ 20.8) และการส่งเอกสารเผยแพร่ให้ถึงบ้าน จำนวน 45 ราย (ร้อยละ 19.1)  
ตามลำดับ รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 4.6-10

**ตารางที่ 4.6-10 รูปแบบหรือวิธีการที่เหมาะสมในการประชาสัมพันธ์เผยแพร่ข้อมูลและผลการศึกษาของโครงการ  
ของการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1**

ช่องทางการรับข้อมูลข่าวสาร	จำนวน	ร้อยละ
1) การจัดประชุมกลุ่มย่อยชี้แจงในพื้นที่	60	25.4
2) การส่งเอกสารเผยแพร่ให้ถึงบ้าน	45	19.1
3) อินเทอร์เน็ต/เว็บไซต์	49	20.8
4) จัดเจ้าหน้าที่โครงการเข้าไปชี้แจงในพื้นที่	14	5.9
5) แจกผ่านผู้นำชุมชน/ประธานชุมชน/กำนัน/ผู้ใหญ่บ้าน	32	13.6
6) แผ่นพับ/โปสเตอร์/ป้ายประชาสัมพันธ์	5	2.1
7) ออกอากาศทางวิทยุโทรทัศน์/เคเบิลท้องถิ่น	11	4.7
8) สื่อสิ่งพิมพ์/หนังสือพิมพ์/วารสาร	3	1.3
9) รถกระจายเสียงประชาสัมพันธ์	10	4.2
10) อื่นๆ (ระบุ)	7	3.0
<b>รวม</b>	<b>236</b>	<b>100.0</b>

- ส่วนที่ 5 ความคิดเห็น ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะที่มีต่อโครงการ

ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อการศึกษาและการพัฒนาโครงการก่อสร้างทางวิ่งและทางขับที่ 2  
สนามบินนานาชาติอู่ตะเภา อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 4.6-11

**ตารางที่ 4.6-11 สรุปความคิดเห็น และข้อเสนอแนะที่มีต่อโครงการ ของการประชุมรับฟังความคิดเห็น  
ของประชาชน ครั้งที่ 1**

ประเด็น	ข้อเสนอแนะต่อโครงการ
1) ด้านรายละเอียด การพัฒนาโครงการ	● เห็นด้วยกับการพัฒนาโครงการฯ เพื่อสร้างประโยชน์ให้แก่ประเทศและประชาชน
	● การพัฒนาควรคำนึงถึงการบริการนักท่องเที่ยวและผู้เดินทาง
	● ควรนำกรณีศึกษาสนามบินดอนเมือง และสนามบินสุวรรณภูมิ มาเป็นต้นแบบในการศึกษา โครงการฯ เพื่อสามารถแก้ไขปัญหาได้อย่างมีประสิทธิภาพ
2) การศึกษาผลกระทบ สิ่งแวดล้อม	● ควรมีการศึกษาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมให้ครอบคลุมทุกประเด็น โดยเฉพาะด้านเสียง ด้านน้ำทะเล ด้านกลิ่น ด้านเสียง ด้านคุณภาพอากาศ และด้านการจัดการขยะ เป็นต้น
	● ควรมีการศึกษางานวิจัยให้เพิ่มขึ้น พร้อมระบุที่มา
	● ควรมีการศึกษาผลกระทบของพนักงานบริษัทที่มีความจำเป็นต้องย้ายสถานที่ทำงานและที่พักอาศัย
	● การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมควรดำเนินการให้ครอบคลุมทุกประเด็นที่คาดว่าจะประชาชน จะได้รับผลกระทบ และทุกพื้นที่การศึกษา
	● ควรมีมาตรการเรื่องความปลอดภัยสำหรับประชาชนในพื้นที่ในระยะก่อสร้างอันเกิดจากคนงาน ต่างถิ่น และการสนับสนุนเครื่องมือทางการแพทย์ในสถานพยาบาลเพื่อรองรับเหตุการณ์ต่างๆ ที่จะเกิดขึ้นจากโครงการ
	● การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม ควรศึกษาทั้งผลดีและผลเสียเพื่อนำมาเปรียบเทียบแนวโน้ม และมาตรการของโครงการ
● การพัฒนาส่งผลให้วิถีชีวิตของประชาชนที่อยู่โดยรอบสนามบินเปลี่ยนแปลงไป ดังนั้นโครงการ ควรมีมาตรการรองรับการเปลี่ยนแปลง เช่น การส่งเสริมด้านอาชีพให้ประชาชน (ชุมชนสามารถขาย ของในสนามบิน, ชุมชนสามารถทำรถวิ่งเข้ารับ-ส่งผู้โดยสารได้, ใช้ผู้รับเหมาในพื้นที่)	

**ตารางที่ 4.6-11 สรุปความคิดเห็น และข้อเสนอแนะที่มีต่อโครงการ ของการประชุมรับฟังความคิดเห็น  
ของประชาชน ครั้งที่ 1**

ประเด็น	ข้อเสนอแนะต่อโครงการ
	<ul style="list-style-type: none"> <li>การบริหารจัดการ และการควบคุมมลพิษต่างๆ ต้องมีความเป็นระบบและยั่งยืนเพื่อคุณภาพชีวิตที่ดีของประชาชนในพื้นที่</li> </ul>
3) ด้านการมีส่วนร่วม ของประชาชน	<ul style="list-style-type: none"> <li>ควรมีการเชิญประชาชนในพื้นที่ศึกษาเข้าร่วมการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 ให้มากกว่านี้</li> <li>ควรมีการอธิบายถึงผลเสียกับประชาชนในพื้นที่ศึกษา อธิบายสิทธิพิเศษเกี่ยวกับการจ้างงาน หรือค่าตอบแทนให้กับประชาชนที่ได้รับผลกระทบ</li> <li>ควรมีการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน เพื่อแจ้งให้ประชาชนในพื้นที่ศึกษาทราบ ข้อมูลข่าวสาร ความคืบหน้าของโครงการ รวมทั้งแสดงความคิดเห็น และข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ต่อโครงการอย่างต่อเนื่อง</li> <li>ควรทำการประชาสัมพันธ์ให้ครอบคลุมทุกพื้นที่ เพื่อให้ประชาชนได้รับทราบข้อมูลข่าวสารของโครงการมากขึ้น เช่น สื่อวิทยุชุมชน การลงพื้นที่ประชาสัมพันธ์ในชุมชน การประชุมกลุ่มย่อยในชุมชน เป็นต้น</li> </ul>
4) ด้านอื่นๆ	<ul style="list-style-type: none"> <li>ควรลงพื้นที่ดูแลประชาชนที่อยู่โดยรอบสนามบิน เช่น การมีสวัสดิการและมาตรการป้องกันความเสียหายต่อสุขภาพจากการสร้างโครงการในทุกระยะ</li> </ul>

**7) การจัดทำรายงานสรุปผลการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1**

ภายหลังการจัดเวทีรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 4 กรกฎาคม พ.ศ. 2562 และการรับฟังความคิดเห็นเพิ่มเติมอย่างต่อเนื่อง ไม่น้อยกว่า 15 วัน รวม 4 ช่องทาง ได้แก่ 1) ไปรษณีย์ 2) โทรศัพท์ 3) โทรสาร และ 4) อีเมล ตั้งแต่วันที่ 5-19 กรกฎาคม พ.ศ. 2562 โครงการได้รวบรวมประเด็นข้อซักถาม ข้อห่วงกังวล และข้อเสนอแนะต่างๆ พร้อมทั้งคำชี้แจง และได้จัดทำรายงานสรุปความคิดเห็นของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องและสาธารณชน พร้อมนำเสนอขอขอบเขตและแนวทางการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพเพื่อการดำเนินการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ โดยส่งให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเพื่อทราบ และส่งให้สำนักงานคณะกรรมการสุขภาพแห่งชาติเพื่อเผยแพร่แก่สาธารณชน รวมถึงเผยแพร่ ประชาสัมพันธ์ไปยังกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียที่เกี่ยวข้องกับโครงการ และแสดงรายงานสรุปฯ ไว้ที่สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัด สำนักงานสาธารณสุขจังหวัด ศาลากลางจังหวัด ที่ว่าการอำเภอ สำนักงานสาธารณสุขอำเภอ ที่ทำการองค์การปกครองส่วนท้องถิ่น กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน สถานบริการสุขภาพของรัฐในพื้นที่ซึ่งเป็นที่ตั้งของโครงการ และหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง จำนวน 47 แห่ง ดังต่อไปนี้

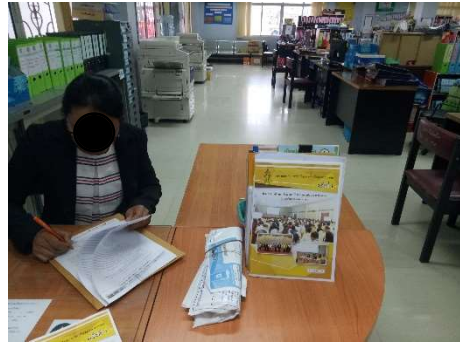
- หน่วยงานต่างๆ จำนวน 17 แห่ง ได้แก่ ศาลากลางจังหวัดระยอง สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดระยอง สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดระยอง สำนักงานประชาสัมพันธ์จังหวัดระยอง ที่ว่าการอำเภอเมืองระยอง สำนักงานสาธารณสุขอำเภอเมืองระยอง ที่ว่าการอำเภอบ้านฉาง สำนักงานสาธารณสุขอำเภอบ้านฉาง ศาลากลางจังหวัดชลบุรี สำนักงานสิ่งแวดล้อมภาคที่ 13 สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดชลบุรี สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดชลบุรี สำนักงานประชาสัมพันธ์จังหวัดชลบุรี ที่ว่าการอำเภอบางละมุง สำนักงานสาธารณสุขอำเภอบางละมุง ที่ว่าการอำเภอสัตหีบ สำนักงานสาธารณสุขอำเภอสัตหีบ

- สถานพยาบาลใกล้เคียงพื้นที่ศึกษา จำนวน 16 แห่ง ได้แก่ โรงพยาบาลบ้านฉาง โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลสำนักท้อน โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านเขาครุฑ โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านคลองบางไผ่ โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านชากหมาก โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านสระแก้ว โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลยายร้า โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลพลา โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลพยุหะ ศูนย์บริการสาธารณสุข ชุมชนอีสเทอร์น-หนองม่วง โรงพยาบาลสมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ โรงพยาบาลสัตหีบ (กม.10) โรงพยาบาลวัดญาณสังวราราม โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านโค้งวันเพ็ญ โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพชุมชนตำบลบ้านช่องแสมสาร โรงพยาบาลสมเด็จพระสังฆราชญาณสังวรเพื่อผู้สูงอายุ จังหวัดชลบุรี
- องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และผู้นำชุมชนในพื้นที่ศึกษา จำนวน 14 แห่ง ได้แก่ สำนักงานเทศบาลตำบลพลา สำนักงานเทศบาลตำบลสำนักท้อน องค์การบริหารส่วนตำบลสำนักท้อน สำนักงานเทศบาลตำบลบ้านฉาง สำนักงานเทศบาลเมืองบ้านฉาง สำนักงานเทศบาลเมืองมาบตาพุด ที่ทำการกำนันตำบลสำนักท้อน สำนักงานเทศบาลตำบลห้วยใหญ่ สำนักงานเทศบาลตำบลเกล็ดแก้ว องค์การบริหารส่วนตำบลพลูตาหลวง สำนักงานเทศบาลเมืองสัตหีบ องค์การบริหารส่วนตำบลแสมสาร สำนักงานเทศบาลตำบลเขตรอุดมศักดิ์ สำนักงานเทศบาลตำบลเขาชีจรรย์

และเผยแพร่ในเว็บไซต์ของโครงการ <http://www.ehia-utprw2.com> ซึ่งดำเนินการในช่วงวันที่ 1-2 สิงหาคมพ.ศ. 2562 สำหรับภาพถ่ายแสดงการเผยแพร่รายงานสรุปผลการรับความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 แสดงดังรูปที่ 4.6-9



ศาลากลางจังหวัดระยอง



องค์การบริหารส่วนตำบลสำนักท้อน



โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านสระแก้ว



เว็บไซต์ [www.ehia-utprw2.com](http://www.ehia-utprw2.com)



สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดระยอง



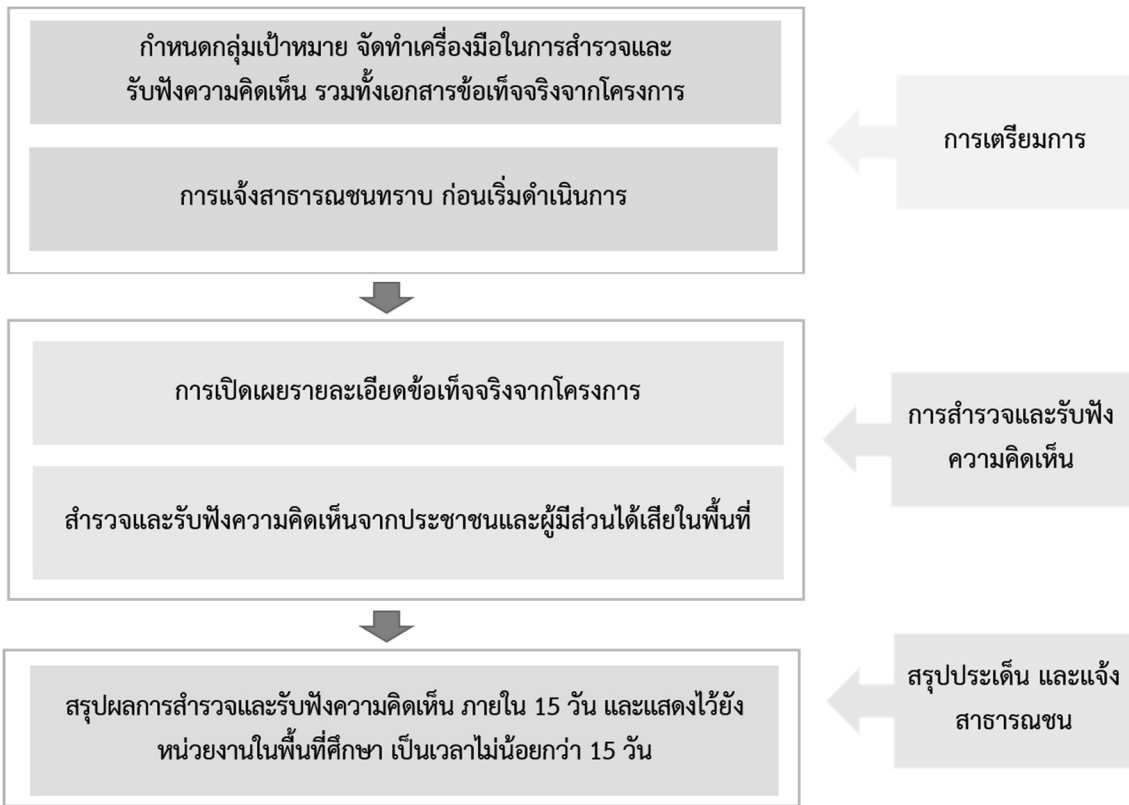
สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดระยอง

รูปที่ 4.6-9 ภาพถ่ายการเผยแพร่รายงานสรุปผลการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1

4.6.2.2 การรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2

การรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 เป็นการรับฟังความคิดเห็นในขั้นตอนการประเมินและจัดทำรายงานฯ ตามที่ระบุไว้ในแนวทางการมีส่วนร่วมของประชาชน ในกระบวนการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบล้างผลล้น พ.ศ. 2562 มีวัตถุประสงค์เพื่อให้เกิดการมีส่วนร่วม รวมทั้งรับฟังความคิดเห็นและข้อห่วงกังวลของกลุ่มเป้าหมายหลักอย่างรอบด้าน โดยมีรูปแบบของดำเนินการ ประกอบด้วย การสัมภาษณ์เชิงลึก การประชุมกลุ่ม/ การสนทนากลุ่ม และการสำรวจข้อมูลและความคิดเห็นด้วยแบบสอบถาม ดังภาคผนวก 4-2 ทั้งนี้ ก่อนดำเนินการในขั้นตอนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 จะต้องเปิดเผยข้อเท็จจริงเกี่ยวกับโครงการผ่านป้ายประชาสัมพันธ์ในสถานที่และมีขนาดที่ประชาชนและผู้มีส่วนได้เสียสามารถเข้าถึงและอ่านข้อมูลได้โดยสะดวก ซึ่งสามารถสรุปขั้นตอนการดำเนินงานได้แสดงดังรูปที่ 4.6-10 และตารางที่ 4.6-12





รูปที่ 4.6-10 แผนภาพสรุปขั้นตอนกระบวนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2

ตารางที่ 4.6-12 การดำเนินการสำรวจและรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2

การดำเนินการ	ช่วงเวลา	รายละเอียด
1. การเปิดเผยข้อเท็จจริงเกี่ยวกับโครงการ	วันที่ 20 พฤศจิกายน พ.ศ. 2562 เป็นต้นไป	<ul style="list-style-type: none"> <li>การส่งหนังสือแจ้งอย่างเป็นทางการ</li> <li>การติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์ (Cutout) ขนาด 3x5 เมตร จำนวน 10 แห่ง</li> <li>การปิดโปสเตอร์ประชาสัมพันธ์ จำนวน 47 แห่ง</li> <li>เว็บไซต์ (www.ehia-utprw2.com)</li> </ul>
2. การสัมภาษณ์เชิงลึก	ช่วงวันที่ 26 พฤศจิกายน ถึงวันที่ 27 ธันวาคม พ.ศ. 2562 และช่วงวันที่ 7-30 มกราคม พ.ศ. 2563	ดำเนินการสัมภาษณ์เชิงลึกกับหน่วยงานราชการ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และหน่วยงานเอกชนที่เกี่ยวข้องหรืออาจได้รับผลกระทบจากโครงการ รวม 82 หน่วยงาน
3. การประชุมกลุ่ม/ สันทนาการกลุ่ม	ช่วงวันที่ 4 - 24 ธันวาคม พ.ศ. 2562 และช่วงวันที่ 17-19 และ 30 มกราคม พ.ศ. 2563	ดำเนินการประชุมกลุ่มกับผู้นำชุมชนและประชาชน กลุ่ม อสม. กลุ่ม อบพร. กลุ่มประมง กลุ่มท่องเที่ยว และกลุ่มอื่นๆ รวม 26 กลุ่ม
	11 มิถุนายน พ.ศ. 2563	ดำเนินการประชุมกลุ่มกับผู้นำชุมชนในพื้นที่ NEF 30 - 40 และ NEF > 40

#### ตารางที่ 4.6-12 การดำเนินการสำรวจและรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2

การดำเนินการ	ช่วงเวลา	รายละเอียด
4. การสำรวจความคิดเห็น ด้วยแบบสอบถาม	ช่วงวันที่ 16 ธันวาคม พ.ศ. 2562 ถึง 15 มีนาคม พ.ศ. 2563 และ 6-13 มิถุนายน พ.ศ. 2563	ดำเนินการสำรวจความคิดเห็นของประชาชนต่อโครงการ จำนวน 5 กลุ่ม รวม 809 ราย ได้แก่ 1) คริวเรือนที่อยู่ในพื้นที่เขต NEF $\geq 40$ (86 ราย) 2) คริวเรือนที่อยู่ในพื้นที่เขต NEF ตั้งแต่ 30-40 (354 ราย) 3) คริวเรือนที่อยู่ในพื้นที่เขต NEF ตั้งแต่ 30 ถึงของเขตพื้นที่ศึกษา (428 ราย) 4) พื้นที่อ่อนไหว (ศาสนสถาน สถานศึกษา และสถานพยาบาล) (14 ราย) 5) ผู้นำชุมชนที่อยู่ในพื้นที่เสี่ยงที่ได้รับผลกระทบ (26 ราย)
5. การจัดทำและเปิดเผย รายงานสรุปผลการรับฟัง ความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2	เปิดเผยรายงานสรุป ช่วงวันที่ 18 มิถุนายน - 2 กรกฎาคม พ.ศ. 2563	จัดทำรายงานสรุปความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้เสีย ภายใน 15 วัน นับแต่วันที่ดำเนินการสำรวจความคิดเห็นเสร็จสิ้น และแสดง รายงานไว้ที่สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัด สำนักงานสาธารณสุขจังหวัด ที่ว่าการอำเภอ สำนักงาน สาธารณสุขอำเภอ ที่ทำการองค์รปกครองส่วนท้องถิ่น กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน และสถานบริการสุขภาพของรัฐในพื้นที่ซึ่งเป็นที่ตั้ง ของโครงการ เป็นเวลาไม่น้อยกว่า 15 วัน

โครงการได้เปิดเผยข้อเท็จจริงเกี่ยวกับโครงการตั้งแต่วันที่ 20 พฤศจิกายน พ.ศ. 2562 เป็นต้นมา โดยสื่อสิ่งพิมพ์ที่ใช้ประกอบการประชาสัมพันธ์ และเปิดเผยข้อเท็จจริงเกี่ยวกับโครงการ ผ่านช่องทางต่างๆ คือ การส่งหนังสือแจ้งอย่างเป็นทางการ การติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์ (Cutout) ขนาด 3x5 เมตร จำนวน 10 แห่ง 1) กม. 10 2) แยกเนินกระปรอก 3) แยกตลาดสระแก้ว 4) แยกประปาบ้านฉาง 5) แยกพลาสายบูรพาพัฒนา 6) แยกศูนย์ราชการจังหวัดระยอง 7) แยกสนามบินอู่ตะเภา 8) ลงทางด่วนบ้านฉางขาเข้า 9) หน้าอำเภอบ้านฉาง 10) หน้าโรงพยาบาลสิริกิติ์ การปิดโปสเตอร์ประชาสัมพันธ์ จำนวน 47 แห่ง ดังต่อไปนี้

- หน่วยงานต่างๆ จำนวน 17 แห่ง ได้แก่ ศาลากลางจังหวัดระยอง สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดระยอง สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดระยอง สำนักงานประชาสัมพันธ์จังหวัดระยอง ที่ว่าการอำเภอเมืองระยอง สำนักงานสาธารณสุขอำเภอเมืองระยอง ที่ว่าการอำเภอบ้านฉาง สำนักงานสาธารณสุขอำเภอบ้านฉาง ศาลากลางจังหวัดชลบุรี สำนักงานสิ่งแวดล้อมภาคที่ 13 สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดชลบุรี สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดชลบุรี สำนักงานประชาสัมพันธ์จังหวัดชลบุรี ที่ว่าการอำเภอบางละมุง สำนักงานสาธารณสุขอำเภอบางละมุง ที่ว่าการอำเภอสัตหีบ สำนักงานสาธารณสุขอำเภอสัตหีบ
- สถานพยาบาลใกล้เคียงพื้นที่ศึกษา จำนวน 16 แห่ง ได้แก่ โรงพยาบาลบ้านฉาง โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลสำนักท้อน โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านเขาครอก โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านคลองบางไผ่ โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านชากหมาก โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านสระแก้ว โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลยายร้า โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลพลา

โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลพยุหะ ศูนย์บริการสาธารณสุข ชุมชนอีสเทอร์น-หนองม่วง โรงพยาบาลสมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ โรงพยาบาลสัตว์หีบ (กม.10) โรงพยาบาลวัดญาณสังวราราม โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านโค้งวันเพ็ญ โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพชุมชนตำบลบ้านช่องแสมสาร โรงพยาบาลสมเด็จพระสังฆราชญาณสังวรเพื่อผู้สูงอายุ จังหวัดชลบุรี

- องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และผู้นำชุมชนในพื้นที่ศึกษา จำนวน 14 แห่ง ได้แก่ สำนักงานเทศบาลตำบลพลา สำนักงานเทศบาลตำบลสำนักท้อน องค์การบริหารส่วนตำบลสำนักท้อน สำนักงานเทศบาลตำบลบ้านฉาง สำนักงานเทศบาลเมืองบ้านฉาง สำนักงานเทศบาลเมืองมาบตาพุด ที่ทำการกำนันตำบลสำนักท้อน สำนักงานเทศบาลตำบลห้วยใหญ่ สำนักงานเทศบาลตำบลเกล็ดแก้ว องค์การบริหารส่วนตำบลพลาหลวง สำนักงานเทศบาลเมืองสัตหีบ องค์การบริหารส่วนตำบลแสมสาร สำนักงานเทศบาลตำบลเขตรอุดมศักดิ์ สำนักงานเทศบาลตำบลเขาชีจรรย์

และเว็บไซต์ ([www.ehia-utprw2.com](http://www.ehia-utprw2.com)) แสดงดังรูปที่ 4.6-11 และรูปที่ 4.6-12

ประกอบด้วยข้อมูลดังนี้

- ข้อมูลเกี่ยวกับประเภท ขนาด กำลังการผลิต และขนาดพื้นที่ของโครงการ
- ข้อมูลเกี่ยวกับมลพิษในด้านต่างๆ ที่จะเกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการ รวมถึงข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยที่อาจมีผลกระทบต่อสุขภาพ
- แนวทางการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ และมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ
- ระยะเวลาที่คาดว่าจะสามารถเริ่มดำเนินโครงการ
- ชื่อเจ้าของโครงการหรือหน่วยงานที่มีอำนาจในการอนุมัติหรืออนุญาตตามกฎหมาย หมายเลขโทรศัพท์ และสถานที่ติดต่อเพื่อขอรับข้อมูลเพิ่มเติม
- วัน เวลา และสถานที่ที่จะมีการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนและผู้มีส่วนได้เสีย

การรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 เป็นการรับฟังความคิดเห็นในขั้นตอนการประเมินและจัดทำรายงานฯ ตามที่ระบุไว้ในแนวทางการมีส่วนร่วมของประชาชน ในกระบวนการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2562 มีวัตถุประสงค์เพื่อให้เกิดการมีส่วนร่วม รวมทั้งรับฟังความคิดเห็นและข้อห่วงกังวลของกลุ่มเป้าหมายหลักอย่างรอบด้าน โดยมีรูปแบบของดำเนินการ 3 วิธี ประกอบด้วย การสัมภาษณ์เชิงลึก การประชุมกลุ่ม/การสนทนากลุ่ม และการสำรวจข้อมูลและความคิดเห็นด้วยแบบสอบถาม เนื่องจาก เป็นการรับฟังความคิดเห็นครบทุกกลุ่มเป้าหมายของโครงการ โดย

- การสัมภาษณ์เชิงลึก เป็นการดำเนินการสัมภาษณ์เชิงลึกรายบุคคล/กลุ่ม กับหน่วยงานราชการ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และหน่วยงานเอกชนที่เกี่ยวข้องหรืออาจได้รับผลกระทบจากโครงการ โดยวิธีการสัมภาษณ์รายบุคคลหรือรายกลุ่ม ซึ่งได้สัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลสำคัญตามประเด็นการหารือที่ได้จัดเตรียมไว้และสอดคล้องกับอำนาจหน้าที่และพันธกิจของหน่วยงานนั้นๆ

- การประชุมกลุ่ม/สนทนากลุ่ม เป็นการดำเนินการจัดประชุมกลุ่ม/การสนทนากลุ่มกับกลุ่มเป้าหมายต่างๆ ที่มีความสนใจ หรือได้รับผลกระทบคล้ายกันหรือใกล้เคียงกัน อาทิ ผู้นำชุมชนและประชาชนในพื้นที่ NEF  $\geq$  40 พื้นที่ NEF 30 - 40 และพื้นที่ NEF ตั้งแต่ 30 ถึงขอบเขตพื้นที่ศึกษา กลุ่มประมงเรือเล็กพื้นบ้าน อาสาสมัครสาธารณสุขประจำหมู่บ้าน และอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือนที่อยู่ในพื้นที่ศึกษาหรืออาจได้รับผลกระทบจากโครงการ
- การสำรวจความคิดเห็นด้วยแบบสอบถาม เป็นการดำเนินการสัมภาษณ์รายบุคคลเพื่อสอบถามความคิดเห็นของประชาชนต่อโครงการ ของกลุ่มพื้นที่อ่อนไหว กลุ่มผู้นำชุมชน กลุ่มครัวเรือนในพื้นที่เสี่ยงที่ได้รับผลกระทบจากโครงการ

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

# กระบวนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2

## โครงการก่อสร้างทางวิ่งและทางขับที่ 2 สนามบินนานาชาติอู่ตะเภา อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง

**กองทัพอากาศ**

เจ้าของโครงการ : กองทัพอากาศ  
หน่วยงานอนุญาต : สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย  
ประเภทกิจการ : โครงการระบบขนส่งทางอากาศ  
พื้นที่โครงการ : ตำบลสลา อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง (ประมาณ 12,000 ไร่)  
กิจกรรมหลัก : ก่อสร้างทางวิ่งที่ 2 ที่มีขนาดกว้าง 60 เมตร และความยาวทางวิ่ง 3,505 เมตร  
ระยะเวลาก่อสร้าง : พ.ศ. 2564 - 2566  
ปีเปิดดำเนินการ : พ.ศ. 2567

**ขอบเขตพื้นที่ศึกษาของโครงการ**

**ขั้นตอนการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และกระบวนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนและผู้มีส่วนได้เสีย**

**การรวบรวมข้อมูล**

**ข้อมูลเบื้องต้น**

- ตรวจสอบความเป็นไปได้
- จุดประสงค์ของโครงการ
- รายละเอียดของโครงการ
- รายละเอียดของโครงการ
- รายละเอียดของโครงการ

**ข้อมูลโดยละเอียด**

- รายละเอียดโครงการ
- ข้อมูลสภาพภูมิอากาศ
- ข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดิน
- ข้อมูลการสำรวจทาง
- ข้อมูลการสำรวจทาง
- ผลการสำรวจและตรวจวัด
- คุณภาพสิ่งแวดล้อม
- พื้นที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมและผลกระทบของโครงการ

**การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม**

การศึกษาข้อมูลรายละเอียดโครงการ และกรณีศึกษากรณีศึกษาโครงการ

ขอบเขตและแนวทางการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

จัดทำรายงานฉบับสมบูรณ์ เสนอต่อ สม. และ ศก. เพื่อพิจารณา

**การมีส่วนร่วมของประชาชน**

การเตรียมการก่อนการรับฟังความคิดเห็น เพื่อเตรียมความพร้อมของชุมชนโดยให้ข้อมูลกับประชาชน (พฤษภาคม-มิถุนายน พ.ศ. 2562)

การรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 จัดเวทีรับฟังความคิดเห็นเพื่อกำหนดขอบเขตและแนวทางการประเมินผลกระทบ (6 กรกฎาคม พ.ศ. 2562)

การรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 จัดเวทีรับฟังความคิดเห็นในประเด็นการประเมินและจัดทำรายงาน (ศึกษาแนวทางการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม และสำรวจความคิดเห็นแบบสอบถาม) (พฤศจิกายน พ.ศ. 2562 - มกราคม พ.ศ. 2563)

การรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3 จัดเวทีรับฟังความคิดเห็นเพื่อพิจารณาและมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (มีนาคม พ.ศ. 2563)

**กำหนดการสำรวจและรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2**

กิจกรรม	ช่วงเวลา
<ul style="list-style-type: none"> <li>การประชาสัมพันธ์</li> <li>การประชุมกลุ่มย่อย/การสนทนากลุ่ม</li> <li>การสำรวจความคิดเห็นของประชาชนด้วยแบบสอบถาม</li> </ul>	พฤศจิกายน - ธันวาคม พ.ศ. 2562
	พฤศจิกายน พ.ศ. 2562 - มกราคม พ.ศ. 2563

สอบถามข้อมูลเพิ่มเติมติดต่อ นางสาวปิยนดา สิริรัตนวงศ์ บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิซิส แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

เลขที่ 81 ซอยอุดมสุข 41 ถนนสุขุมวิท บางจาก พระโขนง กรุงเทพมหานคร 10260

☎ 02-763-2828 ต่อ 4083,4086

☎ 02-763-2830 @ ehia-utprw2@gmail.com

กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา

DC IEC TTS LIAE

ติดตามรายละเอียดเพิ่มเติมได้ที่ [www.ehia-utprw2.com](http://www.ehia-utprw2.com)

**การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ / ว่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบในประเด็นหลัก**

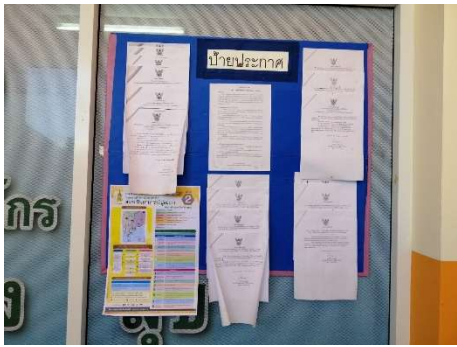
ประเด็นสิ่งแวดล้อม	ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้น
1 ชาติเป็นและความเป็นอยู่	เกิดผลกระทบสิ่งแวดล้อมทางสังคมและวัฒนธรรม และการเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิต
2 คุณภาพอากาศ	การปล่อยมลพิษของยานพาหนะและการดำเนินงานของอากาศยาน
3 คุณภาพสิ่งแวดล้อมทางน้ำ	การปล่อยมลพิษของยานพาหนะและการดำเนินงานของอากาศยาน
4 การเกษตรและประมง	ปริมาณการปล่อยมลพิษของยานพาหนะและการดำเนินงานของอากาศยาน
5 การจัดการน้ำ	ปริมาณการปล่อยมลพิษของยานพาหนะและการดำเนินงานของอากาศยาน
6 เสียงรบกวน	การดำเนินงาน และการดำเนินงานของอากาศยาน
7 การจัดการขยะ (สุญญากาศ)	ปริมาณการปล่อยมลพิษของยานพาหนะและการดำเนินงานของอากาศยาน

ระยะดำเนินการ	
1 ผลิตแบบร่างและยื่น (มกราคม)	จัดทำแบบร่างและยื่นขอความเห็นชอบจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
2 อนุมัติจากทางราชการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	ยื่นขอความเห็นชอบจากทางราชการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
3 อนุมัติจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	ยื่นขอความเห็นชอบจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
4 การจัดการเงิน	ดำเนินการจัดการเงิน
5 การดำเนินการก่อสร้าง	ดำเนินการก่อสร้าง
6 ควบคุมการดำเนินงาน	ดำเนินการควบคุมการดำเนินงาน
7 การจัดการขยะ (สุญญากาศ)	ดำเนินการจัดการขยะ
8 การปิดดำเนินการและปิดดำเนินการ	ดำเนินการปิดดำเนินการและปิดดำเนินการ

รูปที่ 4.6-11 แบบสื่อสิ่งพิมพ์ที่ใช้ประกอบการเปิดเผยข้อเท็จจริงเกี่ยวกับโครงการ

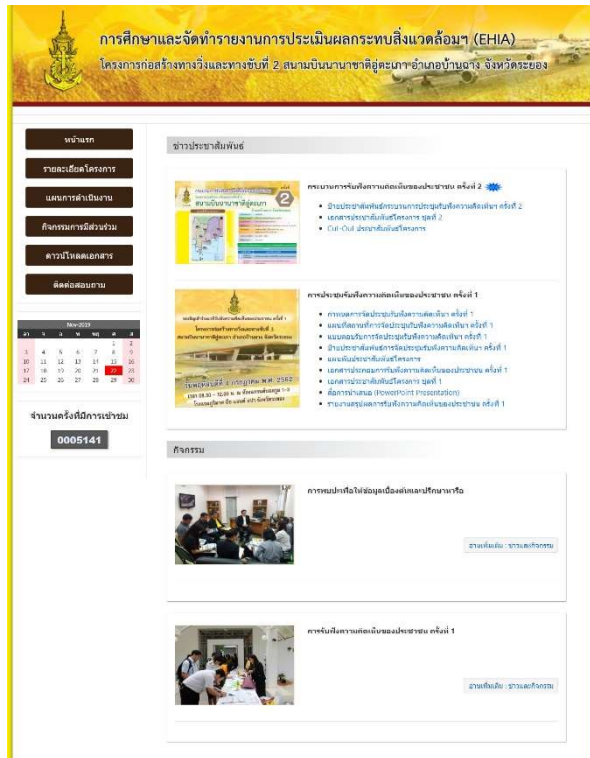
รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม สำหรับโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการที่อาจมีผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติ  
คุณภาพสิ่งแวดล้อม สุขภาพ อนามัย คุณภาพชีวิต ของประชาชนในชุมชนอย่างรุนแรง  
โครงการก่อสร้างทางวิ่งและทางขับที่ 2 สนามบินนานาชาติอุตะเถา อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง



โปสเตอร์ประชาสัมพันธ์โครงการ



ป้ายประชาสัมพันธ์ขนาด 3x5 เมตร



เว็บไซต์โครงการ (www.ehia-utprw2.com)

รูปที่ 4.6-12 การประชาสัมพันธ์การรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2

## 1) การสัมภาษณ์เชิงลึก

### 1.1) วัตถุประสงค์

- 1) เพื่อรวบรวมข้อมูลในด้านสภาพแวดล้อม สภาพปัญหาด้านสิ่งแวดล้อม สุขภาพ เศรษฐกิจ-สังคม จากหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เป็นต้น
- 2) เพื่อนำเสนอร่างผลการประเมินผลกระทบล้างผลล้นและสุขภาพ และร่างมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบล้างผลล้นและสุขภาพ
- 3) เพื่อให้ได้ข้อมูลเฉพาะเจาะจงที่เกี่ยวข้องดังนี้
  - ข้อมูลทางเทคนิคที่เกี่ยวข้องกับรายละเอียดโครงการ
  - ข้อมูลลักษณะของพื้นที่ สิ่งแวดล้อม สาธารณสุขและบริบทของชุมชน
- 4) เพื่อพูดคุย อภิปรายซักถาม แลกเปลี่ยนความคิดเห็นกับผู้ให้ข้อมูลที่สำคัญ เช่น ผู้นำชุมชน หน่วยงานด้านสิ่งแวดล้อม ผู้บริหารท้องถิ่น นักวิชาการ เกี่ยวกับร่างผลการประเมินผลกระทบล้างผลล้นและสุขภาพ รวมทั้งร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบล้างผลล้นและสุขภาพของโครงการ
- 5) เพื่อรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบล้างผลล้นและสุขภาพของโครงการ

### 1.2) วิธีการ

- 1) จัดทำแผนการดำเนินกิจกรรมการสัมภาษณ์เชิงลึก
- 2) กำหนดวัน เวลา และสถานที่ที่เหมาะสม สำหรับการสัมภาษณ์เชิงลึก
- 3) ประสานงานและจัดทำหนังสือขออนุญาตสัมภาษณ์เชิงลึก เพื่อนัดหมายผู้ให้ข้อมูลสำคัญ
- 4) จัดเตรียมเจ้าหน้าที่ที่มีความรู้ความเข้าใจในโครงการ ทั้งด้านรายละเอียดโครงการ สิ่งแวดล้อม และเศรษฐกิจ-สังคม จากเจ้าของโครงการและบริษัทที่ปรึกษา เพื่อสามารถดำเนินกิจกรรมการสัมภาษณ์ได้อย่างครบถ้วน
- 5) จัดเตรียมเอกสาร ประเด็นการหารือ และข้อมูลประกอบการสัมภาษณ์เชิงลึก
- 6) ดำเนินกิจกรรมการสัมภาษณ์เชิงลึกกับผู้ให้ข้อมูลสำคัญ
- 7) สรุปผลการสัมภาษณ์เชิงลึก

### 1.3) สื่อและเอกสารที่ใช้

- 1) เอกสารประชาสัมพันธ์โครงการชุดที่ 2
- 2) สื่อประกอบการนำเสนอ (Slide Presentation)

### 1.4) ผลการสัมภาษณ์เชิงลึก

การสัมภาษณ์เชิงลึกมีการใช้สื่อแนะนำเสนอในรูปแบบ Flip Chart โดยมีเนื้อหาเกี่ยวกับรายละเอียดโครงการ ขั้นตอนการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบล้างผลล้น รูปแบบการมีส่วนร่วมของประชาชน ผลกระทบที่สำคัญ ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ และร่างมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบล้างผลล้น ซึ่งได้สัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลสำคัญตามประเด็นการหารือที่ได้จัดเตรียมไว้และสอดคล้องกับอำนาจหน้าที่และ

พันธกิจของหน่วยงานนั้นๆ โดยได้ดำเนินการสัมภาษณ์เชิงลึกกับหน่วยงานต่างๆ รวม 82 หน่วยงาน จำนวน 76 ครั้ง เนื่องจากในบางครั้งผู้บริหารหน่วยงานสะดวกในการให้สัมภาษณ์ร่วมกัน เป็นหน่วยงานที่มีบทบาท กิจการที่มีความเกี่ยวข้องกัน รายละเอียดการสัมภาษณ์เชิงลึก และภาพบรรยากาศแสดงดังตารางที่ 4.6-13 และรูปที่ 4.6-13 ทั้งนี้ รายละเอียดผู้ให้สัมภาษณ์ แสดงดังภาคผนวก 4-2

#### ตารางที่ 4.6-13 ผลการสัมภาษณ์เชิงลึก

ลำดับ	กำหนดการ (วันที่/เวลา)	ผู้ให้สัมภาษณ์		จำนวน (ราย)
		ตำแหน่ง	หน่วยงาน	
1	26 พฤศจิกายน พ.ศ. 2562 เวลา 08.00 – 08.40 น.	รองผู้อำนวยการแขวงทางหลวงจังหวัด ระยอง โดยได้รับมอบหมายจาก ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงจังหวัดระยอง	สำนักงานแขวงทางหลวงระยอง	1
2	26 พฤศจิกายน พ.ศ. 2562 เวลา 09.00 – 10.00 น.	1. ผู้แทนประมงจังหวัดระยอง โดยได้รับมอบหมายจากประมง จังหวัดระยอง 2. ผู้แทนสมาคมประมงระยอง โดย ได้รับมอบหมายจากนายกสมาคม ประมงระยอง	1. สำนักงานประมงจังหวัดระยอง  2. สมาคมประมงระยอง	2  3
3	26 พฤศจิกายน พ.ศ. 2562 เวลา 10.10 – 11.10 น.	โยธาธิการและผังเมืองจังหวัดระยอง	สำนักงานโยธาธิการและผังเมือง จังหวัดระยอง	1
4	26 พฤศจิกายน พ.ศ. 2562 เวลา 15.00 – 16.00 น.	นายกสมาคมธุรกิจการท่องเที่ยว จังหวัดระยอง	สมาคมธุรกิจการท่องเที่ยว จังหวัดระยอง	1
5	27 พฤศจิกายน พ.ศ. 2562 เวลา 09.30 – 10.30 น.	ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงชนบทระยอง และเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง	สำนักงานแขวงทางหลวงชนบท จังหวัดระยอง	4
6	27 พฤศจิกายน พ.ศ. 2562 เวลา 11.00 – 12.00 น.	รองนายกเทศมนตรีเมืองมาบตาพุด และ ที่ปรึกษานายกเทศมนตรีเมืองมาบตาพุด โดยได้รับมอบหมายจากนายกเทศมนตรี เมืองมาบตาพุด	สำนักงานเทศบาลเมืองมาบตาพุด	2
7	27 พฤศจิกายน พ.ศ. 2562 เวลา 15.00 – 16.00 น.	นักวิชาการสิ่งแวดล้อมชำนาญการ โดยได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการ ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม จังหวัดระยอง	สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและ สิ่งแวดล้อมจังหวัดระยอง	1
8	28 พฤศจิกายน พ.ศ. 2562 เวลา 08.00 – 09.00 น.	ผู้อำนวยการสำนักงานทรัพยากรทาง ทะเลและชายฝั่งที่ 1	สำนักงานทรัพยากรทางทะเล และชายฝั่งที่ 1	1
9	28 พฤศจิกายน พ.ศ. 2562 เวลา 10.30 – 11.30 น.	รองผู้ว่าราชการจังหวัดระยอง และ หัวหน้าสำนักงานจังหวัด โดยได้รับ มอบหมายจากผู้ว่าราชการจังหวัดระยอง	จังหวัดระยอง	2
10	28 พฤศจิกายน พ.ศ. 2562 เวลา 13.00 – 14.00 น.	หัวหน้าสำนักงานป้องกันและบรรเทา สาธารณภัย จังหวัดระยอง	สำนักงานป้องกันและบรรเทา สาธารณภัยจังหวัดระยอง	1
11	28 พฤศจิกายน พ.ศ. 2562 เวลา 15.00 – 16.00 น.	นายอำเภอบ้านฉาง และเจ้าหน้าที่ ที่เกี่ยวข้อง	อำเภอบ้านฉาง	2



## ตารางที่ 4.6-13 ผลการสัมภาษณ์เชิงลึก

ลำดับ	กำหนดการ (วันที่/เวลา)	ผู้ให้สัมภาษณ์		จำนวน (ราย)
		ตำแหน่ง	หน่วยงาน	
12	2 ธันวาคม พ.ศ. 2562 เวลา 09.00 – 10.00 น.	เจ้าหน้าที่ศูนย์บริการสาธารณสุข 1 เทศบาลเมืองบ้านฉาง และเจ้าหน้าที่ ที่เกี่ยวข้อง โดยได้รับมอบหมายจาก ผู้อำนวยการศูนย์บริการสาธารณสุข 1ฯ	ศูนย์บริการสาธารณสุข 1 เทศบาลเมืองบ้านฉาง	4
13	2 ธันวาคม พ.ศ. 2562 เวลา 11.00 – 12.00 น.	สาธารณสุขอำเภอเมืองระยอง	สำนักงานสาธารณสุขอำเภอเมือง ระยอง	1
14	2 ธันวาคม พ.ศ. 2562 เวลา 13.00 – 13.30 น.	ปลัดอำเภอเมืองระยอง	อำเภอเมืองระยอง	1
15	2 ธันวาคม พ.ศ. 2562 เวลา 13.30 – 14.30 น.	สาธารณสุขอำเภอบ้านฉาง	สำนักงานสาธารณสุขอำเภอบ้านฉาง	1
16	2 ธันวาคม พ.ศ. 2562 เวลา 15.00 – 16.00 น.	1. เจ้าหน้าที่โรงพยาบาลบ้านฉาง โดยได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการ โรงพยาบาลบ้านฉาง 2. เจ้าหน้าที่หน่วยบริการสุขภาพชุมชน ภูธร-ห้วยมะหาด โดยได้รับ มอบหมายจากผู้อำนวยการ หน่วยบริการสุขภาพชุมชนภูธรฯ	1. โรงพยาบาลบ้านฉาง 2. หน่วยบริการสุขภาพชุมชนภูธร- ห้วยมะหาด	1 1
17	4 ธันวาคม พ.ศ. 2562 เวลา 08.30 – 09.30 น.	นายกเทศมนตรีตำบลสำนักท้อน	เทศบาลตำบลสำนักท้อน	1
18	4 ธันวาคม พ.ศ. 2562 เวลา 13.00 – 14.00 น.	นายกองค์การบริหารส่วนตำบลสำนัก ท้อน และเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง	องค์การบริหารส่วนตำบลสำนักท้อน	2
19	11 ธันวาคม พ.ศ. 2562 เวลา 09.30 – 10.30 น.	หัวหน้ากลุ่มงานอาชีวอนามัยสาธารณสุข จังหวัดระยอง โดยได้รับมอบหมายจาก นายแพทย์สาธารณสุขจังหวัดระยอง	สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดระยอง	1
20	11 ธันวาคม พ.ศ. 2562 เวลา 13.00 – 14.00 น.	นายกเทศมนตรีตำบลบ้านฉาง และผู้นำชุมชน	เทศบาลตำบลบ้านฉาง	3
21	12 ธันวาคม พ.ศ. 2562 เวลา 08.00 – 09.00 น.	นายกเทศมนตรีเมืองบ้านฉาง	เทศบาลเมืองบ้านฉาง	1
22	12 ธันวาคม พ.ศ. 2562 เวลา 13.00 – 14.00 น.	รองนายกเทศมนตรีตำบลพลลา เลขา นายกเทศมนตรีตำบลพลลา โดยได้รับ มอบหมายจากนายกเทศมนตรีตำบลพลลา	เทศบาลตำบลพลลา	2
23	16 ธันวาคม พ.ศ. 2562 เวลา 18.00 – 19.00 น.	ประธาน และสมาชิกเครือข่าย อาสาสมัครพิทักษ์ทรัพยากรธรรมชาติ และสิ่งแวดล้อมหมู่บ้าน	เครือข่ายอาสาสมัครพิทักษ์ ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม หมู่บ้านจังหวัดระยอง	4

## ตารางที่ 4.6-13 ผลการสัมภาษณ์เชิงลึก

ลำดับ	กำหนดการ (วันที่/เวลา)	ผู้ให้สัมภาษณ์		จำนวน (ราย)
		ตำแหน่ง	หน่วยงาน	
24	20 ธันวาคม พ.ศ. 2562 เวลา 13.00 – 14.00 น.	ผู้แทนศูนย์พัฒนาวิชาการอาชีวอนามัย และสิ่งแวดล้อม จังหวัดระยอง และ เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง โดยได้รับ มอบหมายจากผู้อำนวยการศูนย์พัฒนาฯ	ศูนย์พัฒนาวิชาการอาชีวอนามัย และสิ่งแวดล้อม จังหวัดระยอง	4
25	7 มกราคม พ.ศ. 2563 เวลา 10.00 – 10.40 น.	นายอำเภอบ้านฉาง	อำเภอบ้านฉาง	1
26	7 มกราคม พ.ศ. 2563 เวลา 14.00 – 16.00 น.	1. กำนันตำบลสำนักท้อน 2. ผู้ใหญ่บ้านหมู่ที่ 3 ตำบลสำนักท้อน 3. ข้าราชการครูชำนาญ	ที่ทำการกำนันตำบลสำนักท้อน	3
27	8 มกราคม พ.ศ. 2563 เวลา 10.00 – 12.00 น.	1. ผู้อำนวยการศูนย์ฝึกศึกษาบุคลากร ด้านปิโตรเลียมและพลังงานทหาร จังหวัดระยอง และเจ้าหน้าที่ ที่เกี่ยวข้อง 2. ผู้จัดการโรงแรมสิรินพลา	1. ศูนย์ฝึกศึกษาบุคลากรด้าน ปิโตรเลียมและพลังงานทหาร จังหวัดระยอง 2. โรงแรมสิรินพลา	4 1
28	17 มกราคม พ.ศ. 2563 เวลา 11.00 – 12.00 น.	ผู้อำนวยการโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพ ประจำตำบลวัดสระแก้ว และเจ้าหน้าที่ ที่เกี่ยวข้อง	โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพประจำ ตำบลวัดสระแก้ว	3
29	17 มกราคม พ.ศ. 2563 เวลา 13.00 – 14.00 น.	ผู้อำนวยการ และอาจารย์โรงเรียน วัดสระแก้ว	โรงเรียนวัดสระแก้ว	2
30	18 มกราคม พ.ศ. 2563 เวลา 13.00 – 14.00 น.	เจ้าอาวาสวัดสระแก้ว	วัดสระแก้ว	1
31	20 มกราคม พ.ศ. 2563 เวลา 13.00 – 14.00 น.	1. ผู้อำนวยการโรงเรียนพัฒนเวชศึกษา 2. ผู้อำนวยการวิทยาลัยเทคโนโลยี พัฒนเวชและเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง	1. โรงเรียนพัฒนเวชศึกษา 2. วิทยาลัยเทคโนโลยีพัฒนเวช	3
32	20 มกราคม พ.ศ. 2563 เวลา 15.00 – 16.00 น.	ผู้อำนวยการศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก แสงส่องหล้า 3	ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กแสงส่องหล้า 3	1
33	21 มกราคม พ.ศ. 2563 เวลา 08.30 – 09.30 น.	พัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์ จังหวัดระยอง	สำนักงานพัฒนาสังคมและความ มั่นคงของมนุษย์จังหวัดระยอง	1
34	21 มกราคม พ.ศ. 2563 เวลา 13.00 – 14.00 น.	ผู้จัดการการประปาภูมิภาค สาขาบ้านฉาง	สำนักงานการประปาภูมิภาค สาขาบ้านฉาง	1
35	23 มกราคม พ.ศ. 2563 เวลา 13.30 – 14.30 น.	ผู้อำนวยการศูนย์ป่าไม้ระยอง	ศูนย์ป่าไม้ระยอง	1
36	23 มกราคม พ.ศ. 2563 เวลา 08.30 – 09.30 น.	ธนารักษ์พื้นที่ระยอง	สำนักงานธนารักษ์พื้นที่ระยอง	1
37	28 มกราคม พ.ศ. 2563 เวลา 15.00 – 17.00 น.	ผู้แทนหมู่บ้าน Vintage Home Village	หมู่บ้าน Vintage Home Village	3

## ตารางที่ 4.6-13 ผลการสัมภาษณ์เชิงลึก

ลำดับ	กำหนดการ (วันที่/เวลา)	ผู้ให้สัมภาษณ์		จำนวน (ราย)
		ตำแหน่ง	หน่วยงาน	
38	26 พฤศจิกายน พ.ศ. 2562 เวลา 09.30 – 10.00 น.	รองผู้ว่าราชการจังหวัดชลบุรี โดยได้รับ มอบหมายจากผู้ว่าราชการจังหวัดชลบุรี	จังหวัดชลบุรี	1
39	26 พฤศจิกายน พ.ศ. 2562 เวลา 11.00 – 12.00 น.	ผู้อำนวยการสำนักงานทรัพยากร ทางทะเลและชายฝั่งที่ 2 และเจ้าหน้าที่ ที่เกี่ยวข้อง	สำนักงานทรัพยากรทางทะเล และชายฝั่งที่ 2	2
40	27 พฤศจิกายน พ.ศ. 2562 เวลา 09.00 – 10.00 น.	1. ประมงจังหวัดชลบุรี 2. นายกสมาคมประมงจังหวัดชลบุรี	1. สำนักงานประมงจังหวัดชลบุรี 2. สมาคมประมงจังหวัดชลบุรี	1 1
41	27 พฤศจิกายน พ.ศ. 2562 เวลา 10.00 – 11.00 น.	รักษาการทรัพยากรธรรมชาติและ สิ่งแวดล้อมจังหวัดชลบุรี	สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและ สิ่งแวดล้อมจังหวัดชลบุรี	1
42	27 พฤศจิกายน พ.ศ. 2562 เวลา 14.00 – 15.00 น.	1. นายอำเภอสัตหีบ 2. ปลัดอำเภอสัตหีบ	อำเภอสัตหีบ	2
43	28 พฤศจิกายน พ.ศ. 2562 เวลา 08.00 – 08.30 น.	1. ปลัดอาวุโสอำเภอบางละมุง 2. ปลัดอำเภอบางละมุง โดยได้รับมอบหมายจากนายอำเภอ บางละมุง	อำเภอบางละมุง	2
44	28 พฤศจิกายน พ.ศ. 2562 เวลา 09.00 – 10.00 น.	นายกเทศมนตรีเมืองสัตหีบ	เทศบาลเมืองสัตหีบ	1
45	28 พฤศจิกายน พ.ศ. 2562 เวลา 11.00 – 12.00 น.	1. รองผู้อำนวยการศูนย์ฝึกและพัฒนา อาชีพเกษตรกรรม วัดญาณสังวราร ามวรมหาวิหาร อันเนื่องมาจาก พระราชดำริ โดยได้รับมอบหมาย จาก ผู้อำนวยการศูนย์ฝึกและพัฒนา อาชีพเกษตรกรรมวัดญาณสังวราร ามวรมหาวิหาร อันเนื่องมาจาก พระราชดำริ	ศูนย์ฝึกและพัฒนาอาชีพ เกษตรกรรม วัดญาณสังวราราม วรมหาวิหาร อันเนื่องมาจาก พระราชดำริ	1
46	28 พฤศจิกายน พ.ศ. 2562 เวลา 14.00 – 15.00 น.	1. ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อมภาคที่ 13 ชลบุรี 2. ประธานเครือข่ายอาสาสมัครพิทักษ์ ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม หมู่บ้าน จังหวัดชลบุรี	1. สำนักงานสิ่งแวดล้อมภาคที่ 13 ชลบุรี 2. เครือข่ายอาสาสมัครพิทักษ์ ทรัพยากรธรรมชาติและ สิ่งแวดล้อมหมู่บ้าน จังหวัดชลบุรี	1 1
47	2 ธันวาคม พ.ศ. 2562 เวลา 09.30 – 10.30 น.	ผู้แทนสาธารณสุขจังหวัดชลบุรี โดยได้รับ มอบหมายจากนายแพทย์สาธารณสุข จังหวัดชลบุรี	สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดชลบุรี	1
48	2 ธันวาคม พ.ศ. 2562 เวลา 11.00 – 12.00 น.	โยธาธิการและผังเมือง จังหวัดชลบุรี และเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง	สำนักงานโยธาธิการและผังเมือง จังหวัดชลบุรี	4
49	2 ธันวาคม พ.ศ. 2562 เวลา 13.00 – 14.00 น.	ผู้อำนวยการโรงพยาบาลวัดญาณสังวราราม	โรงพยาบาลวัดญาณสังวราราม	1

## ตารางที่ 4.6-13 ผลการสัมภาษณ์เชิงลึก

ลำดับ	กำหนดการ (วันที่/เวลา)	ผู้ให้สัมภาษณ์		จำนวน (ราย)
		ตำแหน่ง	หน่วยงาน	
50	2 ธันวาคม พ.ศ. 2562 เวลา 14.00 – 15.00 น.	ผู้แทนโรงพยาบาลสมเด็จพระสังฆราช ญาณสังวรเพื่อผู้สูงอายุ จังหวัดชลบุรี และเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง โดยได้รับ มอบหมายจากผู้อำนวยการโรงพยาบาล สมเด็จพระเจ้า	โรงพยาบาลสมเด็จพระสังฆราช ญาณสังวรเพื่อผู้สูงอายุ จังหวัดชลบุรี	3
51	3 ธันวาคม พ.ศ. 2562 เวลา 11.00 – 12.00 น.	หัวหน้าสำนักงานป้องกันและบรรเทา สาธารณภัยจังหวัดชลบุรี	สำนักงานป้องกันและบรรเทา สาธารณภัย จังหวัดชลบุรี	1
52	3 ธันวาคม พ.ศ. 2562 เวลา 13.00 – 14.00 น.	รองผู้อำนวยการโรงพยาบาลสมเด็จพระ พระนางเจ้าสิริกิติ์ และเจ้าหน้าที่ ที่เกี่ยวข้อง โดยได้รับมอบหมาย จากผู้อำนวยการ	โรงพยาบาลสมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์	2
53	3 ธันวาคม พ.ศ. 2562 เวลา 15.00 – 16.00 น.	ผู้อำนวยการโรงพยาบาลสัตหีบ (กม.10) และเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง	โรงพยาบาลสัตหีบ (กม.10)	2
54	11 ธันวาคม พ.ศ. 2562 เวลา 08.30 – 09.30 น.	ปลัดเทศบาลตำบลเกล็ดแก้ว โดยได้รับ มอบหมายจากนายกเทศมนตรีตำบล เกล็ดแก้ว	เทศบาลตำบลเกล็ดแก้ว	1
55	13 ธันวาคม พ.ศ. 2562 เวลา 08.30 – 09.30 น.	นายกเทศมนตรีตำบลห้วยใหญ่	เทศบาลตำบลห้วยใหญ่	1
56	16 ธันวาคม พ.ศ. 2562 เวลา 08.30 – 09.30 น.	นายกองค์การบริหารส่วนตำบลพลูตาหลวง	องค์การบริหารส่วนตำบลพลูตาหลวง	1
57	16 ธันวาคม พ.ศ. 2562 เวลา 15.00 – 16.00 น.	ผู้อำนวยการโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพ ประจำตำบลโค้งวันเพ็ญ	โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพประจำ ตำบลโค้งวันเพ็ญ	1
58	18 ธันวาคม พ.ศ. 2562 เวลา 08.30 – 09.30 น.	เลขานุการนายกองค์การบริหารส่วน ตำบลแสมสาร โดยได้รับมอบหมายจาก นายกองค์การบริหารส่วนตำบลแสมสาร	องค์การบริหารส่วนตำบลแสมสาร	1
59	18 ธันวาคม พ.ศ. 2562 เวลา 13.00 – 14.00 น.	นายกเทศมนตรีตำบลเขาชีจรรย์	เทศบาลตำบลเขาชีจรรย์	1
60	20 ธันวาคม พ.ศ. 2562 เวลา 09.00 – 10.00 น.	สาธารณสุขอำเภอบางละมุง	สำนักงานสาธารณสุขอำเภอบางละมุง	1
61	20 ธันวาคม พ.ศ. 2562 เวลา 11.00 – 12.00 น.	สาธารณสุขอำเภอสัตหีบ (รักษาการ ผู้อำนวยการโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพ ประจำตำบลแสมสาร)	1. สำนักงานสาธารณสุขอำเภอสัตหีบ 2. โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพ ประจำตำบลแสมสาร	1
62	23 ธันวาคม พ.ศ. 2562 เวลา 09.00 – 10.00 น.	รองนายกเทศมนตรีตำบลเขตรอุดมศักดิ์ โดยได้รับมอบหมายจากนายกเทศมนตรี เขตรอุดมศักดิ์	เทศบาลตำบลเขตรอุดมศักดิ์	1

## ตารางที่ 4.6-13 ผลการสัมภาษณ์เชิงลึก

ลำดับ	กำหนดการ (วันที่/เวลา)	ผู้ให้สัมภาษณ์		จำนวน (ราย)
		ตำแหน่ง	หน่วยงาน	
63	10 มกราคม พ.ศ. 2563 เวลา 09.00 – 10.00 น.	นายกองค์การบริหารส่วนตำบลแสมสาร (ประธานชมรมรักทะเลแสมสาร)	องค์การบริหารส่วนตำบลแสมสาร	1
64	20 มกราคม พ.ศ. 2563 เวลา 09.00 – 10.00 น.	นายกและสมาชิกสมาคมประมงแสมสาร	สมาคมประมงแสมสาร	6
65	20 มกราคม พ.ศ. 2563 เวลา 11.00 – 12.00 น.	รองประธานชมรมรักทะเลแสมสาร สมาชิกชมรมรักทะเลแสมสาร โดย ได้รับ มอบหมายจากประธานชมรมรัก ทะเลแสมสาร	ชมรมรักทะเลแสมสาร	2
66	21 มกราคม พ.ศ. 2563 เวลา 15.00 – 16.00 น.	นายกสมาคมแหล่งท่องเที่ยวชลบุรี	สมาคมแหล่งท่องเที่ยวชลบุรี	1
67	22 มกราคม พ.ศ. 2563 เวลา 11.00 – 12.00 น.	เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง มหาวิทยาลัย ธรรมศาสตร์ ศูนย์พัทยา โดยได้รับ มอบหมายจากรองอธิการบดีฯ	มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์พัทยา	3
68	22 มกราคม พ.ศ. 2563 เวลา 13.30 – 14.30 น.	พัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์ จังหวัดชลบุรี	สำนักงานพัฒนาสังคมและความ มั่นคงของมนุษย์จังหวัดชลบุรี	1
69	22 มกราคม พ.ศ. 2563 เวลา 15.00 – 16.00 น.	รองผู้อำนวยการแขวงทางหลวงชลบุรีที่ 2 โดยได้รับมอบหมายจากผู้อำนวยการ แขวงทางหลวงชนบทที่ 2	สำนักงานแขวงทางหลวงชลบุรีที่ 2	1
70	22 มกราคม พ.ศ. 2563 เวลา 11.00 – 12.00 น.	1. ผู้แทนศูนย์ป่าไม้ชลบุรี โดยได้รับ มอบหมายจากผู้อำนวยการ ศูนย์ป่าไม้ชลบุรี 2. ผู้แทนสำนักจัดการทรัพยากรป่าไม้ ที่ 9 โดยได้รับมอบหมายจาก ผู้อำนวยการทรัพยากรป่าไม้ที่ 9	1. ศูนย์ป่าไม้ชลบุรี 2. สำนักจัดการทรัพยากรป่าไม้ที่ 9	2
71	23 มกราคม พ.ศ. 2563 เวลา 11.00 – 12.00 น.	ธนารักษ์พื้นที่ชลบุรี	สำนักงานธนารักษ์พื้นที่ชลบุรี	1
72	23 มกราคม พ.ศ. 2563 เวลา 15.30 – 16.30 น.	ผู้อำนวยการกลุ่มวิชาการ แขวงทางหลวง ชนบทชลบุรี	สำนักงานแขวงทางหลวงชนบทชลบุรี	1
73	24 มกราคม พ.ศ. 2563 เวลา 10.00 – 11.00 น.	เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง สถาบันพัฒนา องค์กรชุมชน โดยได้รับมอบหมายจาก ผู้อำนวยการสถาบันพัฒนาองค์กรชุมชน	สถาบันพัฒนาองค์กรชุมชน (องค์กรมหาชน)	4

## ตารางที่ 4.6-13 ผลการสัมภาษณ์เชิงลึก

ลำดับ	กำหนดการ (วันที่/เวลา)	ผู้ให้สัมภาษณ์		จำนวน (ราย)
		ตำแหน่ง	หน่วยงาน	
74	วันอังคารที่ 16 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2564 เวลา 10.00 – 11.30 น.	- รักษาการแทนรองอธิการบดีฝ่าย กิจการเขตพัฒนาพิเศษ ภาคตะวันออกและคณบดีคณะ วิศวกรรมศาสตร์ - คณบดีคณะภูมิสารสนเทศศาสตร์ - รองคณบดีฝ่ายบริหารและพัฒนา องค์การ - หัวหน้าภาควิชาวิศวกรรมโยธา - อาจารย์ประจำภาควิชาวิศวกรรมโยธา 3 คน โดยได้รับมอบหมาย จากอธิการบดี	มหาวิทยาลัยบูรพา	7
75	วันพฤหัสบดีที่ 25 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2564 เวลา 13.30 – 15.00 น.	รองอธิการบดี วิทยาเขตศรีราชา และ คณบดีคณะวิทยาศาสตร์ ศรีราชา โดยได้รับมอบหมายจากอธิการบดี	มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตศรีราชา	2
76	วันอังคารที่ 10 สิงหาคม พ.ศ. 2564 เวลา 10.30 – 11.30 น.	นางนารถยา ชมโชค หัวหน้าสถานรับเลี้ยง เด็กปฐมวัย ทร.6 กองการbinทหารเรือ	สถานรับเลี้ยงเด็กปฐมวัย ทร.6 กองการbinทหารเรือ	1
76 ครั้ง		จำนวน 82 หน่วยงาน		144 ราย

หมายเหตุ : จำนวนผู้เข้าร่วมสัมภาษณ์เชิงลึกไม่นับรวมเจ้าของโครงการและบริษัทที่ปรึกษา

จากกลุ่มเป้าหมายที่ได้ดำเนินการสัมภาษณ์เชิงลึก สามารถจำแนกเป็นกลุ่มใหญ่ๆ ได้ดังนี้

- **หน่วยงานฝ่ายปกครองส่วนท้องถิ่น** ประกอบด้วย จังหวัดระยอง อำเภอบ้านฉาง อำเภอเมืองระยอง เทศบาลตำบลสำนักท้อน องค์การบริหารส่วนตำบลสำนักท้อน เทศบาลตำบลบ้านฉาง เทศบาลเมืองบ้านฉาง เทศบาลตำบลพลา ตำบลสำนักท้อน จังหวัดชลบุรี อำเภอสัตหีบ อำเภอบางละมุง เทศบาลตำบลเขตรอุดมศักดิ์ เทศบาลตำบลเกล็ดแก้ว เทศบาลตำบลห้วยใหญ่ องค์การบริหารส่วนตำบลพลูตาหลวง องค์การบริหารส่วนตำบลแสมสาร เทศบาลตำบลเขาชีจรรย์ และเทศบาลตำบลสัตหีบ
- **หน่วยงานด้านสิ่งแวดล้อม ทรัพยากรทางทะเล และป่าไม้** ประกอบด้วย สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดระยอง เครือข่ายอาสาสมัครพิทักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมหมู่บ้านจังหวัดระยอง สำนักงานทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งที่ 1 ศูนย์ป่าไม้ระยอง สำนักงานการประปาภูมิภาค สาขาบ้านฉาง สำนักงานสิ่งแวดล้อมภาคที่ 13 ชลบุรี สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดชลบุรี เครือข่ายอาสาสมัครพิทักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมหมู่บ้านจังหวัดชลบุรี สำนักงานทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งที่ 2 และศูนย์ป่าไม้ชลบุรี

- **หน่วยงานด้านสุขภาพและพัฒนาสังคม** ประกอบด้วย สำนักงานพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์จังหวัดระยอง สำนักงานธนารักษ์พื้นที่ระยอง ศูนย์ฝึกศึกษาบุคลากรด้านปิโตรเลียมและพลังงานทหาร จังหวัดระยอง สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดระยอง สำนักงานสาธารณสุขอำเภอมืองระยอง สำนักงานสาธารณสุขอำเภอบ้านฉาง โรงพยาบาลบ้านฉาง หน่วยบริการสุขภาพชุมชนภูธร-ห้วยมะหาด ศูนย์พัฒนาวิชาการอาชีวอนามัยและสิ่งแวดล้อมจังหวัดระยอง ศูนย์บริการสาธารณสุข 1 เทศบาลเมืองบ้านฉาง โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านสระแก้ว สำนักงานพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์จังหวัดชลบุรี สำนักงานธนารักษ์พื้นที่ชลบุรี ศูนย์ฝึกและพัฒนาอาชีพเกษตรกรรม วิทยาลัยสงฆวรารามมหาวิหาร อันเนื่องมาจากพระราชดำริ สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดชลบุรี สำนักงานสาธารณสุขอำเภอบางละมุง สำนักงานสาธารณสุขอำเภอสัตหีบ โรงพยาบาลวัดญาณสังวราราม โรงพยาบาลสมเด็จพระสังฆราชญาณสังวรเพื่อผู้สูงอายุ จังหวัดชลบุรี โรงพยาบาลสมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ โรงพยาบาลสัตหีบ (กม.10) และสถาบันพัฒนาองค์กรชุมชน (องค์การมหาชน)
- **หน่วยงานด้านความปลอดภัยและคมนาคม** ประกอบด้วย สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดระยอง สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดระยอง สำนักงานแขวงทางหลวงจังหวัดระยอง สำนักงานแขวงทางหลวงชนบทชลบุรี สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดชลบุรี สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดชลบุรี สำนักงานแขวงทางหลวงชนบทชลบุรี และสำนักงานแขวงทางหลวงชลบุรีที่ 2
- **หน่วยงานด้านประมง** ประกอบด้วย สำนักงานประมงจังหวัดระยอง สมาคมประมงระยอง สำนักงานประมงจังหวัดชลบุรี สมาคมประมงชลบุรี และสมาคมประมงแสมสาร
- **หน่วยงานด้านการท่องเที่ยว** ประกอบด้วย สมาคมธุรกิจการท่องเที่ยวจังหวัดระยอง สมาคมท่องเที่ยวชลบุรี และชมรมรักษาทะเลแสมสาร (เป็นชมรมท่องเที่ยวดำน้ำ)
- **หน่วยงานด้านการศึกษาและศาสนา** ประกอบด้วย มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์พัฒนามหาวิทยาลัยบูรพา มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตศรีราชา ศูนย์พัฒนาโรงเรียนพัฒนาเวชศึกษา วิทยาลัยเทคโนโลยีพัฒนาเวช โรงเรียนวัดสระแก้ว และศูนย์พัฒนาเด็กเล็กแสงส่องหล้า 3 วัดสระแก้ว สถานรับเลี้ยงเด็กปฐมวัย ทร.6 กองการbinทหารเรือ
- **หน่วยงานนิติบุคคล** ประกอบด้วย หมู่บ้าน Vintage Home Village

ทั้งนี้ สามารถสรุปความคิดเห็นจำแนกเป็นประเด็นสำคัญๆ ตามแต่ละกลุ่มเป้าหมายได้แสดงดังตารางที่ 4.6-55 (โดยสัญลักษณ์ ● แสดงถึงกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียที่ได้สอบถาม แสดงความคิดเห็น หรือให้ข้อเสนอแนะในประเด็นนั้นๆ)

ในการสัมภาษณ์เชิงลึกได้มีการนำเสนอข้อมูลรายละเอียดโครงการ ผลการประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและสุขภาพในเบื้องต้น รวมถึงร่างมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมและสุขภาพของโครงการ และเปิดให้ผู้ให้สัมภาษณ์ได้สอบถาม แสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่างๆ ที่มีต่อโครงการ ซึ่งในการสัมภาษณ์เชิงลึกนั้นบริษัทที่ปรึกษาฯ ได้มีการตอบชี้แจง และให้ข้อมูลเกี่ยวกับประเด็นคำถาม ข้อซักถามต่างๆ เป็นที่เรียบร้อยแล้ว รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 4.6-58 ส่วนประเด็นความคิดเห็นและข้อเสนอแนะได้รับมาพิจารณาประกอบการศึกษาและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพเรียบร้อยแล้ว



รองผู้ว่าราชการจังหวัดระยอง



รองผู้ว่าราชการจังหวัดชลบุรี



นายอำเภอบ้านฉาง



นายอำเภอสัตหีบ



รองผู้อำนวยการโรงพยาบาลสมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์



รักษาการผู้อำนวยการสำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดชลบุรี



นายกเทศมนตรีตำบลสำนักท้อน



ปลัดเทศบาลตำบลเกล็ดแก้ว

รูปที่ 4.6-13 บรรยากาศบางส่วนในการสัมภาษณ์เชิงลึก



## 2) การประชุมกลุ่ม/การสนทนากลุ่ม

### 2.1) วัตถุประสงค์

- 1). เพื่อรวบรวมข้อมูลในด้านสภาพแวดล้อม สภาพปัญหาด้านสิ่งแวดล้อม สุขภาพ และเศรษฐกิจ-สังคม จากหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เป็นต้น
- 2). เพื่อนำเสนอร่างผลการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ และร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ
- 3). เพื่อให้ได้ข้อมูลเฉพาะเจาะจงที่เกี่ยวข้องดังนี้
  - ข้อมูลทางเทคนิคที่เกี่ยวข้องกับรายละเอียดโครงการ
  - ข้อมูลลักษณะของพื้นที่ สิ่งแวดล้อม สาธารณสุขและบริบทของชุมชน
- 4). เพื่อพูดคุย อภิปรายซักถาม แลกเปลี่ยนความคิดเห็นกับผู้ให้ข้อมูลที่สำคัญ เช่น ผู้นำชุมชน หน่วยงานด้านสิ่งแวดล้อม ผู้บริหารท้องถิ่น นักวิชาการเกี่ยวกับร่างผลการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ รวมทั้งร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพของโครงการ
- 5). เพื่อรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ

### 2.2) วิธีการ

- 1). กำหนดวัน เวลา และสถานที่ที่เหมาะสม
- 2). จัดเตรียมเอกสารประกอบโครงการ
- 3). ดำเนินการนัดหมายล่วงหน้า และยืนยันการนัดหมาย
- 4). สัมภาษณ์ พูดคุย อภิปรายซักถาม และแลกเปลี่ยนความคิดเห็นกับผู้ให้ข้อมูลที่สำคัญ
- 5). การสรุปผล

### 2.3) สื่อและเอกสารที่ใช้

- 1). กรอบหรือแนวทางคำถามสำหรับการประชุมกลุ่ม/สนทนากลุ่ม
- 2). สื่อประกอบการนำเสนอ (Slide Presentation)
- 3). เอกสารประกอบการประชุมกลุ่ม/สนทนากลุ่ม
- 4). แบบสอบถามสำหรับการประชุมกลุ่ม/สนทนากลุ่ม

### 2.4) จำนวนผู้เข้าร่วมการประชุมกลุ่ม/การสนทนากลุ่ม

โครงการได้ดำเนินการจัดประชุมกลุ่ม/การสนทนากลุ่มกับกลุ่มเป้าหมายต่างๆ อาทิ ชุมชนกลุ่มประมงเรือเล็กพื้นบ้าน อาสาสมัครสาธารณสุขประจำหมู่บ้าน และอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน ที่อยู่ในพื้นที่ศึกษาหรืออาจได้รับผลกระทบจากโครงการ โดยดำเนินการในช่วงวันที่ 4 ธันวาคม พ.ศ. 2562 ถึงวันที่ 30 มกราคม และ 11 มิถุนายน พ.ศ. 2563 ซึ่งสามารถสรุปกำหนดการและกลุ่มเป้าหมายในการประชุมกลุ่ม/การสนทนากลุ่มและภาพบรรยากาศได้แสดงดังตารางที่ 4.6-14 และรูปที่ 4.6-14 และสรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะพร้อมคำชี้แจง แสดงดังตารางที่ 4.6-58

## ตารางที่ 4.6-14 จำนวนผู้เข้าร่วมการประชุมกลุ่ม/สนทนากลุ่ม

ลำดับ	กำหนดการ			กลุ่มเป้าหมาย	จำนวนผู้เข้าร่วมประชุม (คน)
	วัน	เวลา	สถานที่		
1	4 ธันวาคม พ.ศ. 2562	09.00-12.00 น.	ห้องประชุมเทศบาล ตำบลสำนักท้อน	1) ชุมชนสำนักท้อน 1 2) ชุมชนสำนักท้อน 2 3) ชุมชนสำนักท้อน 3 4) ชุมชนยายร้า 1 5) ชุมชนยายร้า 2 6) ชุมชนยายร้า 3 7) ชุมชนสระแก้ว 1 8) ชุมชนสระแก้ว 2 9) ชุมชนเขาคลอก 1 10) ชุมชนเขาคลอก 2	127
2	4 ธันวาคม พ.ศ. 2562	13.30-16.30 น.	ห้องประชุมองค์การบริหารส่วนตำบล สำนักท้อน	1) หมู่ที่ 1 บ้านสำนักท้อน 2) หมู่ที่ 2 บ้านชากหมาก 3) หมู่ที่ 3 บ้านสระแก้ว 4) หมู่ที่ 4 บ้านคลองบางไผ่ 5) หมู่ที่ 5 บ้านยายร้า 6) หมู่ที่ 6 บ้านเขาคลอก 7) หมู่ที่ 7 บ้านหนองตะเคียน 8) หมู่ที่ 8 บ้านเชิงเขา	39
3	6 ธันวาคม พ.ศ. 2562	13.00-15.00 น.	ห้องประชุมสาธารณสุข อำเภอบ้านฉาง	ตัวแทนโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพ ประจำตำบล ของอำเภอบ้านฉาง	13
4	11 ธันวาคม พ.ศ. 2562	09.00-12.00 น.	ห้องประชุมเทศบาล ตำบลเกล็ดแก้ว*	1) หมู่ที่ 3 เนินสามัคคี 2) หมู่ที่ 5 เกล็ดแก้ว 3) หมู่ที่ 6 เขากระติง 4) หมู่ที่ 7 หนองหิน 5) หมู่ที่ 8 ชุมชนบางเสร่ 6) หมู่ที่ 9 ศาลพ่อแก่ 7) หมู่ที่ 10 ห้วยลึก 8) หมู่ที่ 11 โคว้งวันเพ็ญ	33
5	11 ธันวาคม พ.ศ. 2562	13.30-16.30 น.	ห้องประชุมเทศบาล ตำบลบ้านฉาง	1) หมู่ที่ 1 บ้านเนินกระปรอกบน 2) ชุมชนแผ่นดินไท 3) หมู่ที่ 2 บ้านประชุมมิตร 4) ชุมชนประชุมมิตร 5) ชุมชนล่อเกวียน 6) ชุมชนสี่ก๊ก 7) หมู่ที่ 3 บ้านเนินสำเหร่ 8) ชุมชนเนินสำเหร่ 1 9) ชุมชนเนินสำเหร่ 2 10) หมู่ที่ 4 บ้านพยุ 11) ชุมชนพยุ 1 12) ชุมชนพยุ 2	46

ตารางที่ 4.6-14 จำนวนผู้เข้าร่วมการประชุมกลุ่ม/สนทนากลุ่ม

ลำดับ	กำหนดการ			กลุ่มเป้าหมาย	จำนวนผู้เข้าร่วมประชุม (คน)
	วัน	เวลา	สถานที่		
				13) ชุมชนพยุ 3 14) ชุมชนพยุ 4 15) หมู่ที่ 6 บ้านเนินกระปรอกล่าง 16) ชุมชนเนินกระปรอก 1 17) ชุมชนเนินกระปรอก 2 18) หมู่ที่ 7 บ้านภูธรห้วยมะหาด 19) ชุมชนภูธร 20) ชุมชนห้วยมะหาด	
6	11 ธันวาคม พ.ศ. 2562	13.00-15.00 น.	ห้องประชุม โรงพยาบาลส่งเสริม สุขภาพประจำตำบล บ้านชากแง้ว (อสม.)	อาสาสมัครสาธารณสุขประจำ หมู่บ้านของตำบลห้วยใหญ่ อำเภอบางละมุง	5
7	12 ธันวาคม พ.ศ. 2562	09.00-12.00 น.	ห้องประชุมเทศบาล เมืองบ้านฉาง	1) ชุมชนบ้านเนินกระปรอก 2) ชุมชนบ้านฉาง-ปลา 3) ชุมชนวัดคีรีภวานาราม 4) ชุมชนตะวันออกเนินกระปรอก ประชุมมิตร 5) ชุมชนวัดบ้านฉาง 6) ชุมชนอีสเทิร์น - หนงม่วง 7) ชุมชนมีงมกล 8) ชุมชน จ.คู่ 9) ชุมชนศูนย์การค้าวิรัตน์พัฒนา 10) ชุมชนเทพจินดา 11) ชุมชนโด่งตั้ง 12) ชุมชนรวมมิตร 13) ชุมชนสวนสุขภาพ 14) ชุมชนบ้านฉาง-เนินกระปรอก 15) ชุมชนหนองใหญ่ 16) ชุมชนไต้รุ่ง 17) ชุมชนไทวา 18) ชุมชนรวมสมพงษ์ 19) ชุมชนดาวพิทักษ์ 20) ชุมชนฟ้าสีทอง 21) ชุมชนทรัพย์สมบูรณ์ 22) ชุมชนรวมชมวิวเนินกระปรอก 23) ชุมชนปกป้องสถาบัน 24) ชุมชนเทพมงคล 25) ชุมชนมธุรส	61

## ตารางที่ 4.6-14 จำนวนผู้เข้าร่วมการประชุมกลุ่ม/สนทนากลุ่ม

ลำดับ	กำหนดการ			กลุ่มเป้าหมาย	จำนวนผู้เข้าร่วมประชุม (คน)
	วัน	เวลา	สถานที่		
				26) ชุมชนสามัคคีน้ำซัย 27) ชุมชนชอยคีรี 28) ชุมชนชากลูกหญ้า 29) ชุมชนชากลูกหญ้า-ฝั่งตะวันออก	
8	12 ธันวาคม พ.ศ. 2562	13.30-16.30 น.	ห้องประชุมเทศบาลตำบลพลา	1) หมู่ที่ 1 บ้านโกรกตะแบก 2) ชุมชนสกุลทองรวมใจ (หมู่ที่ 1) 3) หมู่ที่ 2 บ้าน กม.16 4) ชุมชนทุ่งสนามควายพัฒนา (หมู่ที่ 2) 5) หมู่ที่ 4 บ้านคลองทราย 6) ชุมชนทุ่งโปรงใหม่ (หมู่ที่ 4) 7) หมู่ที่ 5 บ้านพลา 8) ชุมชนพลาสามัคคี (หมู่ที่ 5) 9) ชุมชนเอื้ออาทรพัฒนา (หมู่ที่ 5) 10) หมู่ที่ 6 บ้านตะกาด 11) ชุมชนตะกาดรวมใจ (หมู่ที่ 6) 12) หมู่ที่ 7 บ้านคลองทรายใหม่ 13) ชุมชนบ้านคลองทรายพัฒนา (หมู่ที่ 7) 14) ตลาดศรีประพัฒน์ 15) หมู่บ้านเดอะปาล์ม 16) หมู่บ้านรินสิริ1 17) หมู่บ้านรินสิริ3 18) หมู่บ้านสามัคคี 19) หมู่บ้านพาราดีสวิลล์ 20) หมู่บ้านเหมือนแก้ว 21) หมู่บ้านวินเทจโฮมวิลเลจ 1,2,3 22) หมู่บ้านเอ็มเล็ทคันทรีโฮม 1,2 23) หมู่บ้านพลาธรรมย์ 24) หมู่บ้านพลารวาย กาเด็นโฮม 25) หมู่บ้านเวลาน่า 26) หมู่บ้านสุขถาวร 3 27) หมู่บ้านโครงการบ้านเอื้ออาทรระยอง (บ้านฉาง 3) 28) หมู่บ้าน Living Sense 29) หมู่บ้านศรีสุข 3	69

## ตารางที่ 4.6-14 จำนวนผู้เข้าร่วมการประชุมกลุ่ม/สนทนากลุ่ม

ลำดับ	กำหนดการ			กลุ่มเป้าหมาย	จำนวนผู้เข้าร่วมประชุม (คน)
	วัน	เวลา	สถานที่		
9	13 ธันวาคม พ.ศ. 2562	09.00-12.00 น.	ห้องประชุมเทศบาล ตำบลห้วยใหญ่	1) หมู่ที่ 7 บ้านห้วยขวาง 2) หมู่ที่ 10 บ้านหนองซากแก้ว 3) หมู่ที่ 11 บ้านมาบพิททอง 4) หมู่ที่ 13 บ้านหนองผักกูด	35
10	13 ธันวาคม พ.ศ. 2562	13.30-16.30 น.	ห้องประชุมเทศบาล ตำบลพลา (อปพร. อำเภอบ้านฉาง และ อำเภอมืองระยอง)	อาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน ของอำเภอบ้านฉาง และอำเภอมืองระยอง	34
11	16 ธันวาคม พ.ศ. 2562	09.00-12.00 น.	ห้องประชุมองค์การบริหารส่วนตำบลบ้านพลูตาหลวง	1) หมู่ที่ 1 พลุตาหลวง 2) หมู่ที่ 2 ชลอด 3) หมู่ที่ 3 คลองไผ่ 4) หมู่ที่ 4 คลองพลูตาหลวง 5) หมู่ที่ 5 เขาบายศรี 6) หมู่ที่ 6 เขาตะแบก 7) หมู่ที่ 7 หนองหญ้าน้อย 8) หมู่ที่ 8 หนองหญ้า 9) ชุมชนเขาหมอน (หมู่ที่ 7 ต.พลูตาหลวง)	30
12	16 ธันวาคม พ.ศ. 2562	13.30-16.30 น.	ห้องประชุมองค์การบริหารส่วนตำบลบ้านพลูตาหลวง (อปพร.อำเภอบางละมุง และอำเภอสัตหีบ)	อาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน ของอำเภอบางละมุง และอำเภอสัตหีบ	24
13	17 ธันวาคม พ.ศ. 2562	09.00-12.00 น.	ห้องประชุมเทศบาล ตำบลเขตรอุดมศักดิ์*	1) หมู่ที่ 1 บ้านตลาดสัตหีบ 2) หมู่ที่ 2 บ้านตลาดสัตหีบ 3) หมู่ที่ 3 บ้านยางงาม 4) หมู่ที่ 4 บ้านเตาถ่าน 5) หมู่ที่ 5 บ้านป่ายุบ 6) หมู่ที่ 6 บ้านหนองระกำ 7) หมู่ที่ 7 บ้านร่มฤดี 8) หมู่ที่ 8 บ้านคลองกานดา 9) ชุมชนจุกเสม็ด หมู่ที่ 2 10) ชุมชนดงตาล หมู่ที่ 2	31

## ตารางที่ 4.6-14 จำนวนผู้เข้าร่วมการประชุมกลุ่ม/สนทนากลุ่ม

ลำดับ	กำหนดการ			กลุ่มเป้าหมาย	จำนวนผู้เข้าร่วมประชุม (คน)
	วัน	เวลา	สถานที่		
14	18 ธันวาคม พ.ศ. 2562	09.00-12.00 น.	ห้องประชุมองค์การบริหารส่วนตำบลแสมสาร	1) หมู่ที่ 1 บ้านช่องแสมสาร 2) หมู่ที่ 2 บ้านหนองน้ำเค็ม 3) หมู่ที่ 3 บ้านหัวแหลม 4) หมู่ที่ 4 บ้านหนองกระจง	45
15	18 ธันวาคม พ.ศ. 2562	13.30-16.30 น.	ห้องประชุมเทศบาลตำบลเขาชีจรรย์*	1) หมู่ที่ 1 นาจอมเทียน 2) หมู่ที่ 2 น้ำเมา 3) หมู่ที่ 3 หินวง 4) หมู่ที่ 5 หนองจับเจ้า 5) หมู่ที่ 6 โรงสี 6) หมู่ที่ 7 เขาชีจรรย์ 7) หมู่ที่ 8 วัดเขาบำเพ็ญบุญ	30
16	23 ธันวาคม พ.ศ. 2562	12.00-13.00 น.	ห้องประชุมสาธารณสุขอำเภอสัตหีบ	อาสาสมัครสาธารณสุขประจำหมู่บ้านของตำบลสัตหีบ อำเภอสัตหีบ (อสม.)	47
17	24 ธันวาคม พ.ศ. 2562	09.00-12.00 น.	ห้องประชุมสาธารณสุขอำเภอบ้านฉางและอำเภอเมืองระยอง)	อาสาสมัครสาธารณสุขประจำหมู่บ้านของอำเภอบ้านฉางและอำเภอเมืองระยอง (อสม.)	44
18	7 มกราคม พ.ศ. 2563	18.00-21.00 น.	สำนักงานคณะกรรมการนิติบุคคลหมู่บ้านวินเทจโฮมวิลเลจ 1	1) หมู่บ้านวินเทจโฮมวิลเลจ 1 2) หมู่บ้านวินเทจโฮมวิลเลจ 2 3) หมู่บ้านวินเทจโฮมวิลเลจ 3 4) หมู่บ้านเอ็มเล็ทคันทรีโฮม	24
19	8 มกราคม พ.ศ. 2563	14.00-17.00 น.	ศาลาอเนกประสงค์ศูนย์เพาะพันธุ์สัตว์น้ำอู่ตะเภาสามัคคี (กลุ่มประมงบ้านปลา)	1) ประมงเรือเล็กพลาอู่ตะเภาสามัคคี 2) ประมงเรือเล็กอู่ตะเภาสามัคคี 3) ประมงเรือเล็กบ้านปลา 4) ประมงเรือเล็กรักษ์สามัคคีบ้านปลา	94
20	17 มกราคม พ.ศ. 2563	08.30-11.30 น.	โรงเรียนผู้สูงอายุตำบลสำนักท้อน	1) ผู้นำในพื้นที่ตำบลสำนักท้อน 2) หน่วยงานราชการในพื้นที่ตำบลสำนักท้อน	36
21	18 มกราคม พ.ศ. 2563	09.00-12.00 น.	ที่ทำการผู้ใหญ่บ้าน หมู่ที่ 8	ประชาชนหมู่ที่ 8 ที่อาจได้รับผลกระทบจากเส้นเสียง NEF 30 - 40 และ NEF $\geq$ 40	72
22	18 มกราคม พ.ศ. 2563	16.30-19.30 น.	ศาลาอเนกประสงค์ตำบลสำนักท้อน หมู่ที่ 3	ประชาชนหมู่ที่ 3 ที่อาจได้รับผลกระทบจากเส้นเสียง NEF 30 - 40 และ NEF $\geq$ 40	375
23	19 มกราคม พ.ศ. 2563	08.00-11.00 น.	ศาลาอเนกประสงค์ชัยศรีกร หมู่ที่ 6	ประชาชนหมู่ที่ 6 ที่อาจได้รับผลกระทบจากเส้นเสียง NEF 30 - 40	96

#### ตารางที่ 4.6-14 จำนวนผู้เข้าร่วมการประชุมกลุ่ม/สนทนากลุ่ม

ลำดับ	กำหนดการ			กลุ่มเป้าหมาย	จำนวนผู้เข้าร่วมประชุม (คน)
	วัน	เวลา	สถานที่		
24	19 มกราคม พ.ศ. 2563	17.00-20.00 น.	ศาลาอเนกประสงค์ หมู่ที่ 4	ประชาชนที่หมู่ที่ 4 ที่อาจได้รับ ผลกระทบจากเส้นเสียง NEF 30 - 40 และ NEF $\geq$ 40	60
25	30 มกราคม พ.ศ. 2563	18.00-21.00 น.	สำนักงาน คณะกรรมการนิติ บุคคลหมู่บ้านวินเทจ โฮมวิลเลจ 1	1) หมู่บ้านวินเทจโฮมวิลเลจ 1 2) หมู่บ้านวินเทจโฮมวิลเลจ 2 3) หมู่บ้านวินเทจโฮมวิลเลจ 3 4) หมู่บ้านแอมเล็ทอินคันทรี่โฮม	26
26	11 มิถุนายน พ.ศ. 2563	13.30-16.30 น.	ห้องประชุมองค์การ บริหารส่วนตำบล สำนักทอน	ผู้นำในพื้นที่ที่อาจได้รับผลกระทบ จากเส้นเสียง NEF 30 - 40 และ NEF $\geq$ 40	40
<b>รวม</b>					<b>1,536**</b>

หมายเหตุ : \* เทศบาลตำบลเกล็ดแก้ว เทศบาลตำบลเขตุอุดมศักดิ์ และเทศบาลตำบลเขาชีจรรย์ เป็นกลุ่มเป้าหมายของโครงการในการจัดประชุมกลุ่มย่อย/สนทนากลุ่มและการดำเนินการด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน มีขอบเขตพื้นที่การปกครองของเทศบาลบางส่วนอยู่ในขอบเขตพื้นที่ศึกษาของโครงการ

\*\* จำนวนผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มอ้างอิงจากใบลงทะเบียนของโครงการ โดยไม่นับรวมเจ้าของโครงการและบริษัทที่ปรึกษา, 2563

\*\*\* ใบลงทะเบียนการประชุมกลุ่ม/สนทนากลุ่ม แสดงดังภาคผนวก 4-2

#### กำหนดการกรณีจัดประชุมในช่วงเช้า

09.00 – 09.30 น.	ลงทะเบียน รับเอกสารประกอบการประชุมฯ และอาหารว่าง
09.30 – 09.45 น.	ประธานกล่าวเปิดการประชุมฯ
09.45 – 10.30 น.	นำเสนอรายละเอียดโครงการ ผลการศึกษา ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยผู้แทนบริษัท ยูไนเต็ท แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด
10.30 – 11.45 น.	รับฟังความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ และตอบข้อซักถาม
11.45 – 12.00 น.	สรุปการประชุมและปิดการประชุมฯ
12.00 น.	รับประทานอาหารกลางวัน

#### กำหนดการกรณีจัดประชุมในช่วงบ่าย

13.30 – 14.00 น.	ลงทะเบียน รับเอกสารประกอบการประชุมฯ และอาหารว่าง
14.00 – 14.15 น.	ประธานกล่าวเปิดการประชุมฯ
14.15 – 15.00 น.	นำเสนอรายละเอียดโครงการ ผลการศึกษา ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยผู้แทนบริษัท ยูไนเต็ท แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด
15.00 – 16.15 น.	รับฟังความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ และตอบข้อซักถาม
16.15 – 16.30 น.	สรุปการประชุมและปิดการประชุมฯ

### กำหนดการกรณีจัดประชุมในช่วงเย็น

16.30 – 17.00 น.	ลงทะเบียน รับเอกสารประกอบการประชุมฯ และอาหารว่าง
17.00 – 17.15 น.	ประธานกล่าวเปิดการประชุมฯ
17.15 – 18.00 น.	นำเสนอรายละเอียดโครงการ ผลการศึกษา ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยผู้แทนบริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแตนท์ จำกัด
18.00 – 19.15 น.	รับฟังความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ และตอบข้อซักถาม
19.15 – 19.30 น.	สรุปการประชุมและปิดการประชุมฯ

จากกลุ่มเป้าหมายที่ได้ดำเนินการจัดประชุมกลุ่ม สามารถนำมาจำแนกเป็นกลุ่มใหญ่ๆ ได้ดังนี้

- **กลุ่มผู้นำชุมชน และประชาชน** ประกอบด้วย เทศบาลตำบลสำนักท้อน องค์การบริหารส่วนตำบลสำนักท้อน เทศบาลตำบลบ้านฉาง เทศบาลเมืองบ้านฉาง เทศบาลเมืองมาตาพุด เทศบาลตำบลพลา เทศบาลตำบลเกล็ดแก้ว เทศบาลตำบลห้วยใหญ่ องค์การบริหารส่วนตำบลพลутаหลวง เทศบาลเมืองสัตหีบ เทศบาลตำบลเขตรอุดมศักดิ์ องค์การบริหารส่วนตำบลแสมสาร เทศบาลตำบลเขาชีจรรย์ และผู้นำชุมชนในพื้นที่ตำบลสำนักท้อน
- **กลุ่มประมงเรือเล็กพื้นบ้าน** ประกอบด้วย กลุ่มประมงเรือเล็กพลาอู่ตะเภาสามัคคี กลุ่มประมงเรือเล็กอู่ตะเภาสามัคคี กลุ่มประมงเรือเล็กบ้านพลา กลุ่มประมงเรือเล็กกรัษสามัคคีบ้านพลา
- **กลุ่มอาสาสมัครสาธารณสุขประจำหมู่บ้าน (อสม.)** ประกอบด้วย ผู้อำนวยการโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพประจำตำบลบ้านฉาง อสม.ตำบลห้วยโป่ง อสม.ตำบลบ้านฉาง อสม.ตำบลสำนักท้อน อสม.ตำบลพลา อสม.ตำบลห้วยใหญ่ อสม.ตำบลแสมสาร อสม.ตำบลพลутаหลวง อสม.ตำบลนาจอมเทียน อสม.ตำบลบางเสร่ และอสม.ตำบลสัตหีบ
- **กลุ่มอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.)** ประกอบด้วย อปพร.ตำบลห้วยโป่ง อปพร.ตำบลบ้านฉาง อปพร.ตำบลสำนักท้อน อปพร.ตำบลพลา อปพร.ตำบลห้วยใหญ่ อปพร.ตำบลแสมสาร อปพร.ตำบลพลутаหลวง อปพร.ตำบลนาจอมเทียน อปพร.ตำบลบางเสร่ และอปพร.ตำบลสัตหีบ
- **กลุ่มผู้ได้รับผลกระทบในพื้นที่ NEF 30 - 40** ประกอบด้วย หมู่ที่ 3 หมู่ที่ 4 หมู่ที่ 6 หมู่ที่ 8 ตำบลสำนักท้อน หมู่บ้านวินเทจโฮมวิลเลจ 1, 2, 3 และหมู่บ้านแอมเล็ทอินคันทรีโฮม
- **กลุ่มผู้ได้รับผลกระทบในพื้นที่ NEF ≥ 40** ประกอบด้วย หมู่ที่ 3 หมู่ที่ 4 และหมู่ที่ 8 ตำบลสำนักท้อน



รายงานการประเมินผลกระทบล้างแวดล้อม สำหรับโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการที่อาจมีผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติ  
คุณภาพสิ่งแวดล้อม สุขภาพ อนามัย คุณภาพชีวิต ของประชาชนในชุมชนอย่างรุนแรง  
โครงการก่อสร้างทางวิ่งและทางขับที่ 2 สนามบินนานาชาติอุตะเถา อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง



วันที่ 4 ธันวาคม พ.ศ. 2562 เวลา 09.00-12.00 น. ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลสำนักท้อน



วันที่ 4 ธันวาคม พ.ศ. 2562 เวลา 13.30-16.30 น. ณ ห้องประชุมองค์การบริหารส่วนตำบลสำนักท้อน



วันที่ 6 ธันวาคม พ.ศ. 2562 เวลา 13.30-16.30 น. ณ ห้องประชุมสาธารณสุขอำเภอบ้านฉาง (รพสต.)



วันที่ 12 ธันวาคม พ.ศ. 2562 เวลา 13.30-16.30 น. ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลพลลา

รูปที่ 4.6-14 บรรยายภาคบางส่วนในการประชุมกลุ่ม/สนทนากลุ่ม

รายงานการประเมินผลกระทบล้างผลลัพท์ สำหรับโครงการ กิจกรรม หรือการดำเนินการที่อาจมีผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติ  
คุณภาพสิ่งแวดล้อม สุขภาพ อนามัย คุณภาพชีวิต ของประชาชนในชุมชนอย่างรุนแรง  
โครงการก่อสร้างทางวิ่งและทางขับที่ 2 สนามบินนานาชาติอุตะเกา อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง



วันที่ 24 ธันวาคม พ.ศ. 2562 เวลา 09.00-12.00 น. ณ ห้องประชุมสาธารณสุขอำเภอบ้านฉาง (อสม.)



วันที่ 7 มกราคม พ.ศ. 2563 เวลา 18.00-21.00 น. ณ สำนักงานคณะกรรมการนิติบุคคลหมู่บ้านวินเทจโฮมวิลเลจ 1



วันที่ 8 มกราคม พ.ศ. 2563 เวลา 14.00-17.00 น. ณ ศาลาอเนกประสงค์ศูนย์เพาะพันธุ์สัตว์น้ำ อุตะเกาสამัคคี



วันที่ 18 มกราคม พ.ศ. 2563 เวลา 16.30-19.30 น. ณ ศาลาอเนกประสงค์ ตำบลสำนักท้อน หมู่ที่ 3

รูปที่ 4.6-14 บรรยายกาศบางส่วนในการประชุมกลุ่ม/สนทนากลุ่ม (ต่อ)

## 2.5) ความคิดเห็นจากแบบประเมินผลภายหลังการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2

ภายหลังการรับฟังความคิดเห็นได้ให้ผู้เข้าร่วมเวทีตอบแบบประเมินผลหลังการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 โดยมีผู้ตอบแบบประเมินจำนวนทั้งสิ้น 1,133 คน จากผู้เข้าร่วมประชุมจำนวน 1,536 คน (ไม่รวมผู้แทนเจ้าของโครงการ และกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา) คิดเป็นร้อยละ 73.8 ของผู้เข้าร่วมประชุม และสามารถสรุปผลการวิเคราะห์ข้อมูลได้ดังนี้

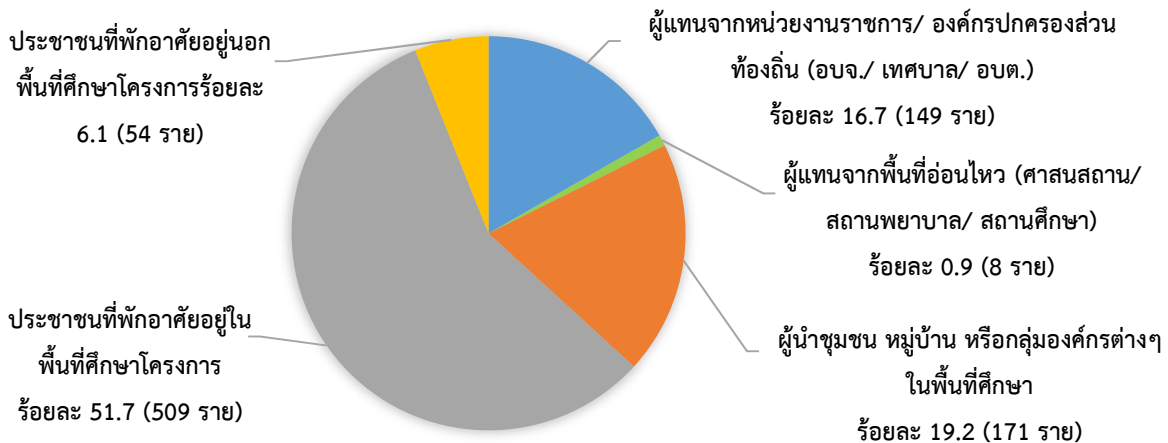
### จังหวัดระยอง

#### ▪ ส่วนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคล

ในการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 ผู้ตอบแบบประเมินเป็นผู้แทนจากประชาชนที่พักอาศัยอยู่ในพื้นที่ศึกษาโครงการ จำนวน 509 ราย (ร้อยละ 57.1) รองลงมา คือ ผู้แทนจากหน่วยงานราชการ/องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (อบจ./ เทศบาล/ อบต.) จำนวน 149 ราย (ร้อยละ 16.7) ผู้นำชุมชน หมู่บ้าน จำนวน 92 ราย (ร้อยละ 10.3) หรือกลุ่มองค์กรต่างๆ ในพื้นที่ศึกษา จำนวน 79 ราย (ร้อยละ 8.9) ประชาชนทั่วไป จำนวน 54 ราย (ร้อยละ 6.1) และพื้นที่อ่อนไหว จำนวน 8 ราย (ร้อยละ 0.9) ตามลำดับ รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 4.6-15 และรูปที่ 4.6-15 โดยผู้ตอบแบบประเมินกลุ่มผู้นำชุมชน หมู่บ้าน หรือกลุ่มองค์กรต่างๆ ในพื้นที่ศึกษา ส่วนใหญ่ดำรงตำแหน่งผู้นำ/สมาชิกกลุ่ม/องค์กร/ชมรม จำนวน 79 ราย (ร้อยละ 46.2) รองลงมา คือ ประธานหรือกรรมการชุมชน/ผู้จัดการหรือกรรมการนิติบุคคล/ประธานหรือกรรมการหมู่บ้านของชุมชน/หมู่บ้าน จำนวน 57 ราย (ร้อยละ 33.3) และกำนัน/สารวัตรกำนัน/ผู้ใหญ่บ้าน/ผู้ช่วยผู้ใหญ่บ้าน จำนวน 35 ราย (ร้อยละ 20.5)

#### ตารางที่ 4.6-15 จำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบประเมินโดยจำแนกตามประเภทของการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 (จังหวัดระยอง)

ลำดับที่	กลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย	ผู้ตอบแบบประเมิน	
		จำนวน	ร้อยละ
1.	ผู้ได้รับผลกระทบ		
	1.1 ผู้นำชุมชน หมู่บ้าน ในพื้นที่ศึกษาโครงการ	92	10.3
	1.2 ผู้นำกลุ่มองค์กรต่างๆ ในพื้นที่ศึกษาโครงการ	79	8.9
	1.3 ประชาชนที่พักอาศัยอยู่ในพื้นที่ศึกษาโครงการ	509	57.1
	1.4 พื้นที่อ่อนไหว (ศาสนสถาน/สถานพยาบาล/สถานศึกษา) ในพื้นที่ศึกษาโครงการ	8	0.9
2.	ผู้ที่รับผิดชอบจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบล้างผลลัพท์		
	2.1 เจ้าของโครงการ	-	-
	2.2 ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบล้างผลลัพท์ที่ได้รับอนุญาตตามกฎหมาย	-	-
3.	ผู้ที่ทำหน้าที่พิจารณารายงานการประเมินผลกระทบล้างผลลัพท์	-	-
4.	หน่วยงานราชการในระดับต่างๆ	149	16.7
5.	องค์กรเอกชนด้านการคุ้มครองสิ่งแวดล้อม องค์กรพัฒนาเอกชน สถาบันการศึกษา และนักวิชาการอิสระ	-	-
6.	สื่อมวลชน	-	-
7.	ประชาชนทั่วไป (ประชาชนที่พักอาศัยอยู่นอกพื้นที่ศึกษาโครงการ)	54	6.1
	<b>รวม</b>	<b>891</b>	<b>100.0</b>



รูปที่ 4.6-15 จำนวนผู้ตอบแบบประเมินจำแนกตามประเภทของผู้เข้าร่วมการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 (จังหวัดระยอง)

- ส่วนที่ 2 ความคิดเห็นต่อร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพของโครงการ

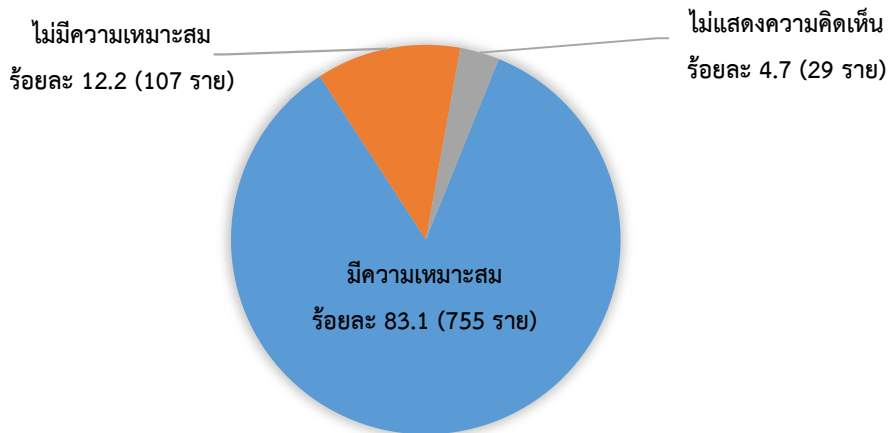
ความคิดเห็นต่อร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพของโครงการ ซึ่งมีผู้ตอบแบบประเมินระบุว่าภาพรวมของร่างมาตรการฯ มีความเหมาะสม จำนวน 755 ราย (ร้อยละ 83.1) สำหรับผู้ที่ระบุว่ายังไม่มีความเหมาะสม จำนวน 107 ราย (ร้อยละ 12.2) และไม่แสดงความคิดเห็น จำนวน 29 ราย (ร้อยละ 4.7) รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 4.6-16 และรูปที่ 4.6-16

ตารางที่ 4.6-16 ความคิดเห็นต่อร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพของโครงการหลังการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 (จังหวัดระยอง)

ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ	ไม่แสดงความคิดเห็น		เหมาะสม		ไม่เหมาะสม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ภาพรวมของร่างมาตรการฯ	29	4.7	755	83.1	107	12.2
<b>ระยะก่อสร้าง</b>						
1. เสียง และความสั่นสะเทือน	9	1.7	778	86.2	104	12.1
2. คุณภาพอากาศ (ฝุ่นละออง)	9	1.7	783	86.4	99	11.9
3. คุณภาพน้ำผิวดิน/น้ำทะเล/นิเวศวิทยาทางน้ำ	11	1.9	800	89.3	80	8.8
4. การคมนาคมขนส่ง	7	0.8	806	90.7	78	8.5
5. การจัดการของเสีย	7	0.9	799	90.2	85	8.9
6. เศรษฐกิจ-สังคม	8	1.0	808	90.1	75	8.9
7. การสาธารณสุข (สุขภาพ)	10	1.3	805	88.9	76	9.8
<b>ระยะดำเนินการ</b>						
1. เสียง และความสั่นสะเทือน (แรงอัดอากาศ)	16	2.0	772	85.6	103	12.4
2. คุณภาพอากาศ (จากอากาศยาน และยานพาหนะบริเวณ Airside)	18	2.2	790	80.0	83	9.8
3. คุณภาพน้ำผิวดิน/น้ำทะเล/นิเวศวิทยาทางน้ำ	19	2.5	805	89.9	67	7.6
4. การคมนาคมขนส่ง	14	1.5	805	90.4	72	8.1

ตารางที่ 4.6-16 ความคิดเห็นต่อร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพของ  
 โครงการหลังการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 (จังหวัดระยอง)

ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ ด้านสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ	ไม่แสดงความ ความเห็น		เหมาะสม		ไม่เหมาะสม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
5. การจัดการของเสีย	14	1.5	808	90.9	69	7.6
6. เศรษฐกิจ-สังคม	16	1.6	803	89.8	72	8.6
7. การสาธารณสุข (สุขภาพ)	14	1.5	795	87.9	82	10.6
8. การโยกย้ายและการทดแทนทรัพย์สิน	16	1.9	782	87.1	93	11.0



รูปที่ 4.6-16 จำนวนความคิดเห็นต่อภาพรวมของร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
 และสุขภาพของโครงการ (จังหวัดระยอง)

▪ ส่วนที่ 3 ความพึงพอใจต่อการประชุม

ผู้ตอบแบบประเมินมีความพึงพอใจในประเด็นต่างๆ อยู่ในระดับมากถึงปานกลาง โดยพบว่า  
 ประเด็นที่ผู้เข้าร่วมประชุมตอบแบบประเมินมีความพึงพอใจในระดับมาก คือ ประเด็นความเหมาะสมของสถานที่  
 และความสะดวกของการเดินทางเข้าร่วมประชุม จำนวน 519 ราย (ร้อยละ 62.3) รองลงมา คือ ประเด็นความสามารถ  
 ของวิทยากรในการอธิบายให้ผู้เข้าร่วมประชุมเข้าใจในภาพรวมของโครงการ จำนวน 499 ราย (ร้อยละ 57.5) และ  
 ประเด็นความเหมาะสมของสื่อและเอกสารประกอบการจัดประชุม จำนวน 473 ราย (ร้อยละ 56.0) รายละเอียดแสดงดัง  
 ตารางที่ 4.6-17

**ตารางที่ 4.6-17 ความพึงพอใจต่อการจัดเวทีรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 (จังหวัดระยอง)**

รายการ	ระดับความพึงพอใจ							
	ไม่แสดง ความคิดเห็น		มาก		ปานกลาง		น้อย	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
(1) ความสามารถของวิทยากรในการอธิบายให้ผู้เข้าร่วมประชุมเข้าใจในภาพรวมของโครงการ	19	2.6	499	57.5	347	36.9	26	3.0
(2) ความเหมาะสมของเนื้อหาสาระรูปแบบ และวิธีการนำเสนอ	42	4.7	433	49.5	393	43.6	23	2.2
(3) ความเหมาะสมของระยะเวลาที่นำเสนอข้อมูลรายละเอียดโครงการและผลการศึกษา	31	3.5	429	51.1	403	42.1	28	3.3
(4) ความเหมาะสมของสถานที่และความสะดวกของการเดินทางเข้าร่วมประชุม	26	3.2	519	62.3	325	32.7	21	1.8
(5) ความเหมาะสมของสื่อและเอกสารประกอบการจัดประชุม	25	3.2	473	56.0	367	38.0	26	2.8
(6) ความเหมาะสมของโอกาสและระยะเวลาในการแสดงความคิดเห็น	30	3.9	438	51.5	405	42.9	18	1.7
(7) ความเข้าใจในโครงการ ภายหลังจากการเข้าร่วมประชุม	31	4.0	407	48.7	429	45.1	24	2.2
(8) ภาพรวมของการจัดประชุมในวันนี้	27	3.3	444	51.7	404	43.4	16	1.6

สรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากแบบประเมินหลังการประชุมของผู้เข้าร่วมประชุม ได้ดังนี้

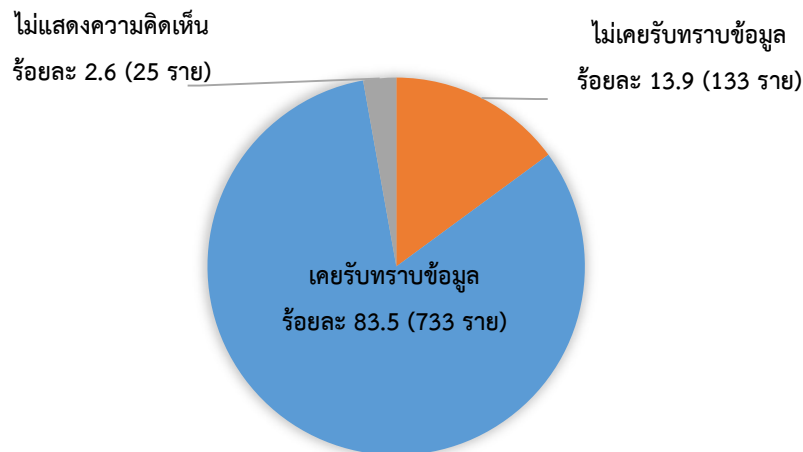
- แผนทีเส้นเสียงที่นำเสนอในการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนควรทำให้ชัดเจน ใช้ภาษาที่เข้าใจง่าย สำหรับร่างมาตรการมีความครอบคลุม และครบถ้วนดีแล้ว
- การรับฟังความคิดเห็นของประชาชนควรจัดช่วงเช้า และจัดประชุมในระดับชุมชนด้วย และเป็นการกระจายข้อมูลข่าวสารของโครงการ ให้ประชาชนได้รับทราบอย่างทั่วถึง

**▪ ส่วนที่ 4 การให้ข้อมูลข่าวสารและการประชาสัมพันธ์โครงการ**

ผู้ตอบแบบประเมินจำนวน 733 ราย (ร้อยละ 83.5) เคยรับทราบข้อมูลเกี่ยวกับโครงการก่อนการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน โดยรับทราบจากการแจ้งของผู้นำชุมชนท้องถิ่น เช่น กำนัน สารวัตร กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน ผู้ช่วยผู้ใหญ่บ้าน ประธานชุมชน กรรมการชุมชน ประธานหมู่บ้าน กรรมการหมู่บ้าน และนิติบุคคล จำนวน 493 ราย (ร้อยละ 37.6) รองลงมา คือ การแจ้งจากหน่วยงานราชการ/ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น จำนวน 247 ราย (ร้อยละ 18.9) และเพื่อนบ้าน/คนรู้จัก จำนวน 161 ราย (ร้อยละ 12.3) ส่วนผู้ที่ไม่เคยรับทราบข้อมูลเกี่ยวกับโครงการมาก่อนมีจำนวน 133 ราย (ร้อยละ 13.9) รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 4.6-18 และรูปที่ 4.6-17

ตารางที่ 4.6-18 การรับทราบข้อมูลเกี่ยวกับโครงการก่อนการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2  
(จังหวัดระยอง)

การรับข้อมูล	จำนวน	ร้อยละ
ไม่เคย ทราบข้อมูลเกี่ยวกับโครงการ ก่อนที่จะมีการจัดประชุม	133	13.9
เคย ทราบข้อมูลเกี่ยวกับโครงการ ก่อนที่จะมีการจัดประชุม	733	83.5
ไม่แสดงความคิดเห็น	25	2.6
<b>รวม</b>	<b>891</b>	<b>100.0</b>
ช่องทางการรับข้อมูล (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)	จำนวน	ร้อยละ
1) การแจ้งจากผู้นำชุมชนท้องถิ่น เช่น กำนัน สารวัตรกำนัน ผู้ใหญ่บ้าน ผู้ช่วยผู้ใหญ่บ้าน ประธานชุมชน กรรมการชุมชน ประธานหมู่บ้าน กรรมการหมู่บ้าน และนิติบุคคล	493	37.6
2) การแจ้งจากหน่วยงานราชการ/องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น	247	18.9
3) เจ้าหน้าที่ของโครงการ	108	8.2
4) การติดป้ายประชาสัมพันธ์ในพื้นที่	85	6.5
5) โปสเตอร์ประชาสัมพันธ์ที่หน่วยงานราชการ/องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในพื้นที่	77	5.9
6) จัดหมายเวียนเชิญเข้าร่วมประชุมฯ ทางไปรษณีย์	78	6.0
7) เว็บไซต์โครงการ www.ehia-utprw2.com	46	3.5
8) เพื่อนบ้าน/คนรู้จัก	161	12.3
9) อื่นๆ ระบุ	15	1.1
<b>รวม</b>	<b>1,310</b>	<b>100.0</b>



รูปที่ 4.6-17 จำนวนผู้รับทราบข้อมูลเกี่ยวกับโครงการก่อนการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2  
(จังหวัดระยอง)

ช่องทาง/วิธีการรับข้อมูลข่าวสารของโครงการ ที่สะดวกที่สุด

ผู้ตอบแบบประเมินมีความเห็นต่อช่องทาง/วิธีการในการรับข้อมูลข่าวสารที่สะดวกมากที่สุด คือ การจัดประชุมกลุ่มย่อยชี้แจงในพื้นที่ จำนวน 325 ราย (ร้อยละ 36.5) รองลงมา คือ อินเทอร์เน็ต/เว็บไซต์ จำนวน 171 ราย (ร้อยละ 19.2) และแผ่นพับ/โปสเตอร์/ป้ายประชาสัมพันธ์ จำนวน 133 ราย (ร้อยละ 14.9) ตามลำดับ รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 4.6-19

**ตารางที่ 4.6-19 รูปแบบหรือวิธีการที่เหมาะสมในการประชาสัมพันธ์เผยแพร่ข้อมูลและผลการศึกษาของโครงการ  
ของการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 (จังหวัดระยอง)**

ช่องทางการรับข้อมูลข่าวสาร	จำนวน	ร้อยละ
1) การจัดประชุมกลุ่มย่อยชี้แจงในพื้นที่	325	36.5
2) การส่งเอกสารเผยแพร่ให้ถึงบ้าน	94	10.5
3) อินเทอร์เน็ต/เว็บไซต์	171	19.2
4) จัดเจ้าหน้าที่โครงการเข้าไปชี้แจงในพื้นที่	28	3.1
5) แจกผ่านผู้นำชุมชน/ประธานชุมชน/กำนัน/ผู้ใหญ่บ้าน	42	4.7
6) แผ่นพับ/โปสเตอร์/ป้ายประชาสัมพันธ์	133	14.9
7) ออกอากาศทางวิทยุ/โทรทัศน์/เคเบิลท้องถิ่น	63	7.1
8) สื่อสิ่งพิมพ์/หนังสือพิมพ์/วารสาร	7	0.8
9) รถกระจายเสียงประชาสัมพันธ์	8	0.9
10) อื่นๆ (ระบุ)	2	0.2
11) ไม่แสดงความคิดเห็น	18	2.0
<b>รวม</b>	<b>891</b>	<b>100.0</b>

▪ **ส่วนที่ 5 ความคิดเห็น ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะที่มีต่อโครงการ**

ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อการศึกษาและการพัฒนาโครงการก่อสร้างทางวิ่งและทางขับที่ 2 สนามบินนานาชาติอู่ตะเภา อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 4.6-20

**ตารางที่ 4.6-20 สรุปความคิดเห็น และข้อเสนอแนะที่มีต่อโครงการ ของการประชุมรับฟังความคิดเห็น  
ของประชาชน ครั้งที่ 2 (จังหวัดระยอง)**

ประเด็น	ข้อเสนอแนะต่อโครงการ
ด้านรายละเอียด การพัฒนาโครงการ	<ul style="list-style-type: none"> <li>• เห็นด้วยกับการพัฒนาโครงการเพื่อนำความเจริญมาสู่ประเทศชาติ</li> <li>• การพัฒนาควรคำนึงถึงการคงไว้ซึ่งวิถีชีวิตของประชาชนในพื้นที่</li> <li>• ควรนำเสนอแนวเส้นทางเสี่ยงตามความเป็นจริง และนำเสนอพื้นที่ที่อาจได้รับการชดเชยให้ชัดเจน</li> </ul>
การศึกษาผลกระทบ สิ่งแวดล้อม	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ควรมีการศึกษาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมให้ครอบคลุมทุกประเด็น โดยเฉพาะด้านเสียง (มีการตรวจประเมินระดับเสียงสม่ำเสมอ) ด้านคมนาคม (ไม่ทำถนนชำรุดเสียหายในระยะก่อสร้างและดูแลการจราจรในระยะดำเนินการ) ด้านสุขภาพ (มีความร่วมมือกับสาธารณสุขประจำตำบล) ด้านความปลอดภัย และด้านการจัดการขยะ เป็นต้น</li> </ul>
ด้านการโยกย้ายและ การทดแทนทรัพย์สิน	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ควรมีการชดเชยเงิน/ซื้อที่ดิน เพื่อการย้ายออกจากพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบ</li> <li>• ควรมีมาตรการที่เกี่ยวข้องกับการจัดการชุมชนที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบจากโครงการ</li> </ul>
ด้านเศรษฐกิจ-สังคม	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ควรมีมาตรการส่งเสริมศักยภาพในการประกอบอาชีพให้กับประชาชนในชุมชน การสร้างงานในชุมชน และพิจารณาการรับประชาชนในพื้นที่ที่มีความสามารถอยู่ในเกณฑ์เข้าทำงานในสนามบิน</li> <li>• ควรมีมาตรการดูแลกลุ่มประมงพื้นบ้านที่ได้รับผลกระทบจากโครงการ</li> <li>• ควรให้ความสำคัญต่อการดูแลความสงบสุขของชุมชน ไม่เกิดการลักขโมย ชิงทรัพย์ อันเกิดจากคนงานในสนามบินทั้งในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ</li> <li>• ควรมีกิจกรรมส่งเสริมความสัมพันธ์ระหว่างสนามบินและประชาชนในชุมชนผ่านกิจกรรมต่างๆ</li> <li>• ควรมีการจัดตั้งคณะกรรมการของชุมชนเข้าร่วมการตรวจสอบแบบไตรภาคี</li> <li>• ควรมีการจัดตั้งกองทุนสำหรับเยียวยาผู้ได้รับผลกระทบทั้งทางตรงและทางอ้อมจากโครงการ</li> </ul>



**ตารางที่ 4.6-20 สรุปความคิดเห็น และข้อเสนอแนะที่มีต่อโครงการ ของการประชุมรับฟังความคิดเห็น  
ของประชาชน ครั้งที่ 2 (จังหวัดระยอง)**

ประเด็น	ข้อเสนอแนะต่อโครงการ
ด้านการมีส่วนร่วม ของประชาชน	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ควรจัดทำสื่อประชาสัมพันธ์เผยแพร่สาธารณะ และระบบออนไลน์ที่เข้าใจง่ายให้กับประชาชน</li> <li>• ควรมีการรายงานผลการดำเนินงานโครงการเป็นระยะให้กับประชาชนทราบในการประชุมหมู่บ้าน หรือให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการประชุมรายงานประจำเดือน</li> <li>• ควรมีการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน และช่องทางรับเรื่องร้องเรียนให้มากกว่านี้</li> </ul>

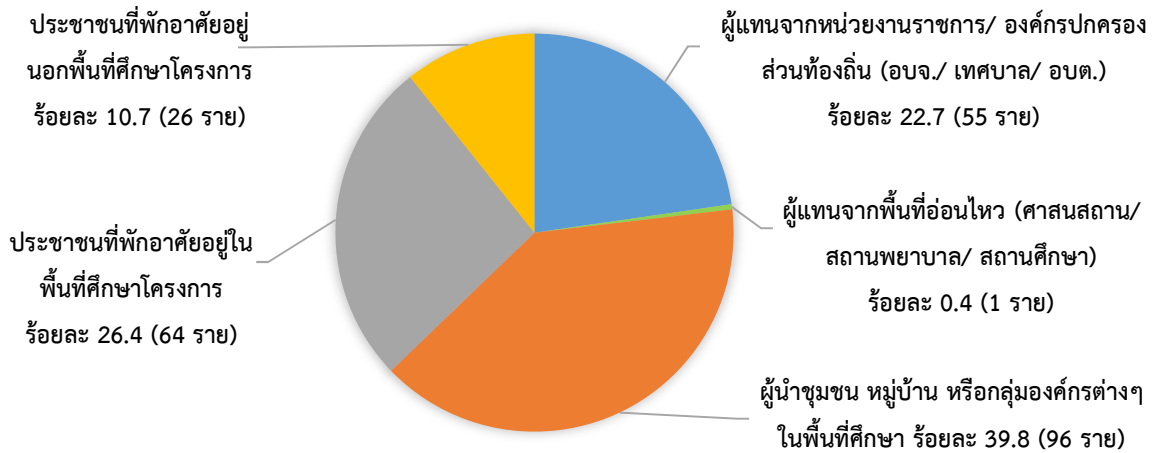
**จังหวัดชลบุรี**

**▪ ส่วนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคล**

ในการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 ผู้ตอบแบบประเมินเป็นผู้แทนจากผู้นำชุมชน หมู่บ้าน หรือกลุ่มองค์กรต่างๆ ในพื้นที่ศึกษา จำนวน 96 ราย (ร้อยละ 39.8) รองลงมา คือ ประชาชนที่พักอาศัยอยู่ในพื้นที่ศึกษาโครงการ จำนวน 64 ราย (ร้อยละ 26.4) และผู้แทนจากหน่วยงานราชการ/ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (อบจ./ เทศบาล/ อบต.) จำนวน 55 ราย (ร้อยละ 22.7) ตามลำดับ รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 4.6-21 และรูปที่ 4.6-18 โดยผู้ตอบแบบประเมินกลุ่มผู้นำชุมชน หมู่บ้าน หรือกลุ่มองค์กรต่างๆ ในพื้นที่ศึกษา ส่วนใหญ่ดำรงตำแหน่งกำนัน/สารวัตรกำนัน/ผู้ใหญ่บ้าน/ผู้ช่วยผู้ใหญ่บ้าน จำนวน 42 ราย (ร้อยละ 43.8) รองลงมา คือ ผู้นำ/สมาชิกกลุ่ม/องค์กร/ชมรม จำนวน 39 ราย (ร้อยละ 40.6) และประธานหรือกรรมการชุมชน/ผู้จัดการหรือกรรมการนิติบุคคล/ประธานหรือกรรมการหมู่บ้านของชุมชน/หมู่บ้าน จำนวน 15 ราย (ร้อยละ 15.6)

**ตารางที่ 4.6-21 จำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบประเมินโดยจำแนกตามประเภทของการประชุมรับฟัง  
ความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 (จังหวัดชลบุรี)**

ลำดับที่	กลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย	ผู้ตอบแบบประเมิน	
		จำนวน	ร้อยละ
1.	ผู้ได้รับผลกระทบ		
	1.1 ผู้นำชุมชน หมู่บ้าน ในพื้นที่ศึกษาโครงการ	57	23.6
	1.2 ผู้นำกลุ่มองค์กรต่างๆ ในพื้นที่ศึกษาโครงการ	39	16.2
	1.3 ประชาชนที่พักอาศัยอยู่ในพื้นที่ศึกษาโครงการ	64	26.4
	1.4 พื้นที่อ่อนไหว (ศาสนสถาน/สถานพยาบาล/สถานศึกษา) ในพื้นที่ศึกษาโครงการ	1	0.4
2.	ผู้ที่รับผิดชอบจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม		
	2.1 เจ้าของโครงการ	-	-
	2.2 ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้รับอนุญาตตามกฎหมาย	-	-
3.	ผู้ที่ทำหน้าที่พิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	-	-
4.	หน่วยงานราชการในระดับต่างๆ	55	22.7
5.	องค์กรเอกชนด้านการคุ้มครองสิ่งแวดล้อม องค์กรพัฒนาเอกชน สถาบันการศึกษา และ นักวิชาการอิสระ	-	-
6.	สื่อมวลชน	-	-
7.	ประชาชนทั่วไป (ประชาชนที่พักอาศัยอยู่นอกพื้นที่ศึกษาโครงการ)	26	10.8
	<b>รวม</b>	<b>242</b>	<b>100.0</b>



รูปที่ 4.6-18 จำนวนผู้ตอบแบบประเมินจำแนกตามประเภทของผู้เข้าร่วมการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 (จังหวัดชลบุรี)

- ส่วนที่ 2 ความคิดเห็นต่อร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพของโครงการ

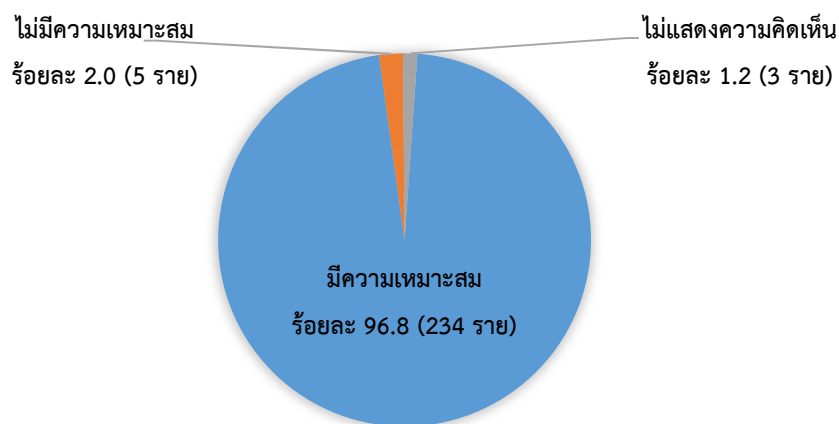
ความคิดเห็นต่อร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพของโครงการ ซึ่งมีผู้ตอบแบบประเมินระบุว่าภาพรวมของมาตรการฯ มีความเหมาะสม จำนวน 234 ราย (ร้อยละ 96.8) สำหรับผู้ที่ไม่เหมาะสม 5 ราย (ร้อยละ 2.0) และไม่แสดงความคิดเห็น จำนวน 3 ราย (ร้อยละ 1.2) รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 4.6-22 และรูปที่ 4.6-19

ตารางที่ 4.6-22 ความคิดเห็นต่อร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพของโครงการ หลังการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 (จังหวัดชลบุรี)

ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ	ไม่แสดงความคิดเห็น		เหมาะสม		ไม่เหมาะสม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ภาพรวมของร่างมาตรการฯ	3	1.2	234	96.8	5	2.0
<b>ระยะก่อสร้าง</b>						
1. เสียง และความสั่นสะเทือน	0	0.0	236	97.9	6	2.1
2. คุณภาพอากาศ (ฝุ่นละออง)	1	0.3	236	98.0	5	1.7
3. คุณภาพน้ำผิวดิน/น้ำทะเล/นิเวศวิทยาทางน้ำ	1	0.3	238	98.7	3	1.0
4. การคมนาคมขนส่ง	0	0.0	236	97.6	6	2.4
5. การจัดการของเสีย	1	0.3	234	97.3	7	2.4
6. เศรษฐกิจ-สังคม	1	0.3	235	97.4	6	2.3
7. การสาธารณสุข (สุขภาพ)	2	0.7	233	96.8	7	2.5
<b>ระยะดำเนินการ</b>						
1. เสียง และความสั่นสะเทือน (แรงอัดอากาศ)	2	0.7	234	97.3	6	2.0
2. คุณภาพอากาศ (จากอากาศยาน และยานพาหนะบริเวณ Airside)	2	0.7	237	98.0	3	1.3
3. คุณภาพน้ำผิวดิน/น้ำทะเล/นิเวศวิทยาทางน้ำ	2	0.7	237	98.3	3	1.0

ตารางที่ 4.6-22 ความคิดเห็นต่อร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพของโครงการ  
หลังการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 (จังหวัดชลบุรี)

ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม และสุขภาพ	ไม่แสดงความคิดเห็น		เหมาะสม		ไม่เหมาะสม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
4. การคมนาคมขนส่ง	3	1.2	233	96.5	6	2.3
5. การจัดการของเสีย	3	1.2	236	97.6	3	1.2
6. เศรษฐกิจ-สังคม	3	1.2	236	97.6	3	1.2
7. การสาธารณสุข (สุขภาพ)	3	1.2	237	98.1	2	0.7
8. การโยกย้ายและการทดแทนทรัพย์สิน	3	1.2	236	97.8	3	1.0



รูปที่ 4.6-19 จำนวนความคิดเห็นต่อร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ  
ของโครงการ (จังหวัดชลบุรี)

▪ ส่วนที่ 3 ความพึงพอใจต่อการประชุม

ผู้ตอบแบบประเมินมีความพึงพอใจในประเด็นต่างๆ อยู่ในระดับมากถึงปานกลาง โดยพบว่า ประเด็นที่ผู้เข้าร่วมประชุมตอบแบบประเมินมีความพึงพอใจในระดับมาก คือ ประเด็นความเหมาะสมของสถานที่ และความสะดวกของการเดินทางเข้าร่วมประชุม จำนวน 172 ราย (ร้อยละ 71.1) รองลงมา คือ ประเด็นความเหมาะสมของเนื้อหาสาระ รูปแบบ และวิธีการนำเสนอ จำนวน 156 ราย (ร้อยละ 64.5) และประเด็นความเหมาะสมของสื่อและเอกสารประกอบการจัดประชุม จำนวน 156 ราย (ร้อยละ 64.5) รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 4.6-23

ตารางที่ 4.6-23 ความพึงพอใจต่อการจัดเวทีรับฟังความคิดเห็นของโครงการ การประชุมรับฟังความคิดเห็น  
ของประชาชน ครั้งที่ 2 (จังหวัดชลบุรี)

รายการ	ระดับความพึงพอใจ							
	ไม่แสดงความคิดเห็น		มาก		ปานกลาง		น้อย	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
(1) ความสามารถของวิทยากรในการอธิบายให้ผู้เข้าร่วมประชุม เข้าใจในภาพรวมของโครงการ	5	2.1	164	67.8	71	29.3	2	0.8
(2) ความเหมาะสมของเนื้อหาสาระ รูปแบบ และวิธีการนำเสนอ	9	3.7	156	64.5	73	30.2	4	1.7
(3) ความเหมาะสมของระยะเวลาที่นำเสนอ ข้อมูลรายละเอียดโครงการและผลการศึกษา	9	3.7	135	55.8	92	38.0	6	2.5
(4) ความเหมาะสมของสถานที่และความสะดวกของการเดินทางเข้าร่วมประชุม	8	3.3	172	71.1	59	24.4	3	1.2
(5) ความเหมาะสมของสื่อและเอกสารประกอบการจัดประชุม	6	2.5	156	64.5	73	30.2	7	2.9
(6) ความเหมาะสมของโอกาสและระยะเวลาในการแสดงความคิดเห็น	11	4.5	143	59.2	85	35.1	3	1.2
(7) ความเข้าใจในโครงการภายหลังการเข้าร่วมประชุม	7	2.9	142	58.7	89	36.7	4	1.7
(8) ภาพรวมของการจัดประชุมในวันนี้	6	2.5	145	59.9	87	35.9	4	1.7

สรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากแบบประเมินหลังการประชุมของผู้เข้าร่วมประชุม ได้ดังนี้

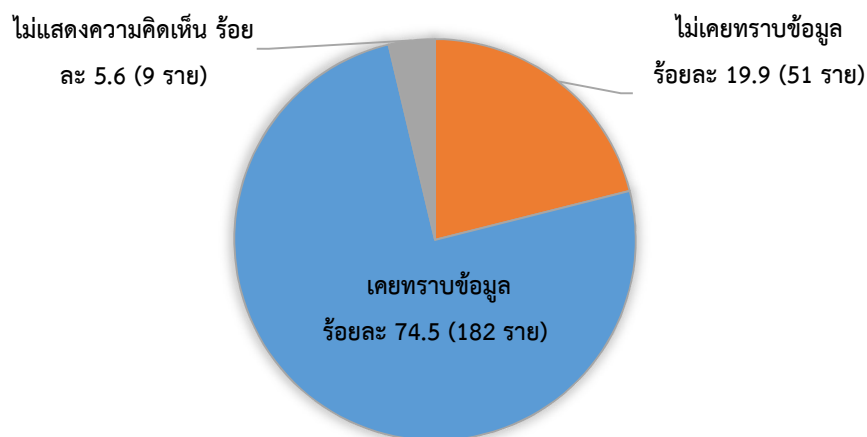
- ข้อมูลที่นำเสนอในการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนทำได้ครอบคลุมเหมาะสม ทำให้ผู้เข้าร่วมประชุมและผู้นำชุมชนรับฟังสามารถนำข้อมูลไปเผยแพร่ให้กับเพื่อนบ้านและประชาชนในชุมชนได้
- การจัดรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ควรมีการแสดงผลข้อมูลภาคทฤษฎี ประโยชน์ และผลกระทบที่ได้รับจากโครงการใช้ชัดเจนยิ่งขึ้น เพื่อให้ประชาชนได้เข้าใจสถานการณ์ในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ

▪ ส่วนที่ 4 การให้ข้อมูลข่าวสารและการประชาสัมพันธ์โครงการฯ

ผู้ตอบแบบประเมินจำนวน 182 ราย (ร้อยละ 74.5) เคยรับทราบข้อมูลเกี่ยวกับโครงการก่อนการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน โดยรับทราบจากการแจ้งของผู้นำชุมชนท้องถิ่น เช่น กำนัน สารวัตรกำนัน ผู้ใหญ่บ้าน ผู้ช่วยผู้ใหญ่บ้าน ประธานชุมชน กรรมการชุมชน ประธานหมู่บ้าน กรรมการหมู่บ้าน และนิติบุคคล จำนวน 108 ราย (ร้อยละ 32.8) รองลงมา คือ การแจ้งจากหน่วยงานราชการ/ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น จำนวน

81 ราย (ร้อยละ 24.5) และเจ้าหน้าที่ของโครงการจำนวน 36 ราย (ร้อยละ 10.9) ส่วนผู้ที่ไม่เคยรับทราบข้อมูลเกี่ยวกับโครงการมาก่อนมี จำนวน 51 ราย (ร้อยละ 19.9) รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 4.6-24 และรูปที่ 4.6-20 ตารางที่ 4.6-24 การรับทราบข้อมูลเกี่ยวกับโครงการก่อนการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 (จังหวัดชลบุรี)

การรับข้อมูล	จำนวน	ร้อยละ
ไม่เคย ทราบข้อมูลเกี่ยวกับโครงการ ก่อนที่จะมีการจัดประชุม	51	19.9
เคย ทราบข้อมูลเกี่ยวกับโครงการ ก่อนที่จะมีการจัดประชุม	182	74.5
ไม่แสดงความคิดเห็น	9	5.6
<b>รวม</b>	<b>242</b>	<b>100.0</b>
ช่องทางการรับข้อมูล (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)	จำนวน	ร้อยละ
1) การแจ้งจากผู้นำชุมชนท้องถิ่น เช่น กำนัน สารวัตรกำนัน ผู้ใหญ่บ้าน ผู้ช่วยผู้ใหญ่บ้าน ประธานชุมชน กรรมการชุมชน ประธานหมู่บ้าน กรรมการหมู่บ้าน และนิติบุคคล	108	32.8
2) การแจ้งจากหน่วยงานราชการ/ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น	81	24.5
3) เจ้าหน้าที่ของโครงการ	36	10.9
4) การติดป้ายประชาสัมพันธ์ในพื้นที่	22	6.6
5) โปสเตอร์ประชาสัมพันธ์ที่หน่วยงานราชการ/ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในพื้นที่	20	6.0
6) จัดหมายเวียนเชิญเข้าร่วมประชุมฯ ทางไปรษณีย์	23	6.9
7) เว็บไซต์โครงการ www.ehia-utprw2.com	11	3.3
8) เพื่อนบ้าน/คนรู้จัก	20	6.0
9) อื่นๆ ระบุ	10	3.0
<b>รวม</b>	<b>331</b>	<b>100.0</b>



รูปที่ 4.6-20 จำนวนผู้รับทราบข้อมูลเกี่ยวกับโครงการก่อนการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 (จังหวัดชลบุรี)

### ช่องทาง/วิธีการรับข้อมูลข่าวสารของโครงการ ที่สะดวกที่สุด

ผู้ตอบแบบประเมินมีความเห็นต่อช่องทาง/วิธีการในการรับข้อมูลข่าวสารที่สะดวกมากที่สุด คือ อินเทอร์เน็ต/เว็บไซต์ จำนวน 74 ราย (ร้อยละ 30.5) รองลงมา คือ การจัดประชุมกลุ่มย่อยชี้แจงในพื้นที่ จำนวน 65 ราย (ร้อยละ 26.9) และการส่งเอกสารเผยแพร่ให้ถึงบ้าน จำนวน 35 ราย (ร้อยละ 14.5) ตามลำดับ รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 4.6-25

#### ตารางที่ 4.6-25 รูปแบบหรือวิธีการที่เหมาะสมในการประชาสัมพันธ์เผยแพร่ข้อมูลและผลการศึกษาของโครงการ ของการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 (จังหวัดชลบุรี)

ช่องทางการรับข้อมูลข่าวสาร	จำนวน	ร้อยละ
1) การจัดประชุมกลุ่มย่อยชี้แจงในพื้นที่	65	26.9
2) การส่งเอกสารเผยแพร่ให้ถึงบ้าน	35	14.5
3) อินเทอร์เน็ต/เว็บไซต์	74	30.5
4) จัดเจ้าหน้าที่โครงการเข้าไปชี้แจงในพื้นที่	7	2.9
5) แจกผ่านผู้นำชุมชน/ประธานชุมชน/กำนัน/ผู้ใหญ่บ้าน	14	5.8
6) แผ่นพับ/โปสเตอร์/ป้ายประชาสัมพันธ์	19	7.9
7) ออกอากาศทางวิทยุ/โทรทัศน์/เคเบิลท้องถิ่น	14	5.8
8) สื่อสิ่งพิมพ์/หนังสือพิมพ์/วารสาร	4	1.7
9) รถกระจายเสียงประชาสัมพันธ์	3	1.2
10) อื่นๆ (ระบุ)	2	0.8
11) ไม่แสดงความคิดเห็น	5	2.1
รวม	242	100.0

#### ▪ ส่วนที่ 5 ความคิดเห็น ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะที่มีต่อโครงการ

ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อการศึกษาและการพัฒนาโครงการก่อสร้างทางวิ่งและทางขับที่ 2 สนามบินนานาชาติอู่ตะเภา อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 4.6-26

#### ตารางที่ 4.6-26 สรุปความคิดเห็น และข้อเสนอแนะที่มีต่อโครงการ ของการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 (จังหวัดชลบุรี)

ประเด็น	ข้อเสนอแนะต่อโครงการ
ด้านรายละเอียดการพัฒนาโครงการ	<ul style="list-style-type: none"> <li>เห็นด้วยกับการพัฒนาโครงการเพื่อสร้างประโยชน์ให้แก่ประเทศและประชาชน</li> <li>การพัฒนาโครงการจะทำให้เกิดความเจริญขึ้นในชุมชน มีช่องทางในการหารายได้ เพิ่มอัตราการจ้างงาน มีการคมนาคมขนส่งที่สะดวกขึ้น ทำให้เศรษฐกิจดีขึ้นตามไปด้วย</li> <li>ควรพัฒนาทางวิ่งที่ 2 ให้ได้มาตรฐาน และนำมาสู่การใช้ประโยชน์ได้จริงอย่างมีประสิทธิภาพ</li> </ul>
การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม	<ul style="list-style-type: none"> <li>ควรมีการศึกษาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมให้ครอบคลุมทุกประเด็น โดยเฉพาะด้านเสียง ด้านการคมนาคมขนส่ง ด้านการจราจร (เข้า-ออกสนามบิน) และการรักษาสิ่งแวดล้อมบริเวณชุมชนใกล้เคียงให้เป็นไปตามร่างมาตรการต่าง ๆ ที่กำหนดเพื่อไม่ให้ประชาชนได้รับความเดือดร้อน เป็นต้น</li> </ul>
ด้านการโยกย้ายและการทดแทนทรัพย์สิน	<ul style="list-style-type: none"> <li>ควรมีมาตรการสำหรับประชาชนที่ได้รับผลกระทบโดยตรงจากโครงการ</li> </ul>

**ตารางที่ 4.6-26 สรุปความคิดเห็น และข้อเสนอแนะที่มีต่อโครงการ ของการประชุมรับฟังความคิดเห็นของ  
ประชาชน ครั้งที่ 2 (จังหวัดชลบุรี)**

ประเด็น	ข้อเสนอแนะต่อโครงการ
ด้านเศรษฐกิจ - สังคม	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ควรมีการจัดตั้งกองทุนดูแลประชาชนที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบจากโครงการทั้งในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ</li> <li>• ควรมีคณะกรรมการที่มาจากประชาชนช่วยตรวจสอบการปฏิบัติตามร่างมาตรการของโครงการ</li> </ul>
ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ควรมีการประชาสัมพันธ์และรายงานการดำเนินโครงการเป็นระยะให้ประชาชนในพื้นที่ศึกษารับทราบอย่างต่อเนื่องให้มากกว่านี้</li> <li>• ควรมีการแจ้งข่าวสารของโครงการให้ผู้นำท้องถิ่นรับทราบเป็นระยะ</li> </ul>

**3) การสำรวจความคิดเห็นด้วยแบบสอบถาม**

**3.1) วัตถุประสงค์**

- 1). เพื่อนำเสนอผลการศึกษา ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
- 2). เพื่อรวบรวมข้อมูลการรับรู้และสำรวจความคิดเห็นของประชาชนในพื้นที่ที่อาจจะได้รับผลกระทบโดยตรงและโดยอ้อมจากการพัฒนาโครงการ
- 3). เพื่อเปิดโอกาสให้ผู้มีส่วนได้เสียได้แสดงข้อคิดเห็น ข้อห่วงกังวลและข้อเสนอแนะต่อผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะได้รับการพัฒนาโครงการฯ ต่อร่างมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

**3.2) การดำเนินการสำรวจความคิดเห็นของประชาชน**

การดำเนินการสำรวจความคิดเห็นของประชาชน ดำเนินการโดยศึกษาร่วมกับการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม โดยใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการสำรวจ สำหรับรายละเอียดพื้นที่ศึกษา ขนาดกลุ่มตัวอย่าง และการสุ่มตัวอย่าง เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษาแสดงดังบทที่ 3 (หัวข้อ 3.8.1 เศรษฐกิจและสังคม) รายละเอียดแสดงดังภาคผนวก 3-9

**3.3) ผลการสำรวจความคิดเห็นของประชาชน**

การสำรวจความคิดเห็นด้วยแบบสอบถาม เริ่มดำเนินการตั้งแต่วันที่ 16 ธันวาคม พ.ศ. 2562 ถึงวันที่ 15 มีนาคม และ 6-13 มิถุนายน พ.ศ. 2563 โดยได้สำรวจความคิดเห็นกลุ่มเป้าหมายต่างๆ ที่เป็นผู้ที่อาจได้รับผลกระทบจากโครงการ โดยมีกลุ่มเป้าหมายในการสำรวจความคิดเห็น วิธีการกำหนดขนาดตัวอย่างและกลุ่มเป้าหมายในการสำรวจ รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 4.6-27 และภาพบรรยากาศกิจกรรมการสำรวจความคิดเห็นด้วยแบบสอบถามแต่ละกลุ่ม แสดงดังรูปที่ 4.6-21

ตารางที่ 4.6-27 จำนวนตัวอย่างที่สำรวจได้ จำแนกตามกลุ่มเป้าหมาย พื้นที่ ระยะเวลาดำเนินการและวิธีการ  
ในการสำรวจความคิดเห็นด้วยแบบสอบถาม

กลุ่มที่	กลุ่มเป้าหมาย	ขอบเขตพื้นที่	ระยะเวลาดำเนินการ	วิธีการ	จำนวนตัวอย่างตามแผน	จำนวนตัวอย่างที่สำรวจได้
1	กลุ่มพื้นที่อ่อนไหว (Sensitive Receptor) (ศาสนสถาน/สถานศึกษา /สถานพยาบาล)	พื้นที่เส้นเสียงที่ได้รับผลกระทบ	16 ธันวาคม พ.ศ. 2562 – 15 มีนาคม พ.ศ. 2563 6 – 13 มิถุนายน พ.ศ. 2563	- การสุ่มตัวอย่างแบบเจาะจง (Purposive sampling)	14	14
2	กลุ่มผู้นำชุมชน	พื้นที่เส้นเสียงที่ได้รับผลกระทบ	16 ธันวาคม พ.ศ. 2562 – 15 มีนาคม พ.ศ. 2563 6 – 13 มิถุนายน พ.ศ. 2563	- การสุ่มตัวอย่างแบบเจาะจง (Purposive sampling)	26	26
3	กลุ่มครัวเรือน	พื้นที่ NEF $\geq$ 40	6 มกราคม – 15 มีนาคม พ.ศ. 2563 และ 6 – 13 มิถุนายน พ.ศ. 2563	- การสำมะโนประชากร (Census)	93	86*
		พื้นที่ NEF 30 - 40	6 มกราคม – 15 มีนาคม พ.ศ. 2563 และ 6 – 13 มิถุนายน พ.ศ. 2563	- คำนวณจำนวนตัวอย่าง โดยใช้สูตร Taro Yamane ได้ไม่น้อยกว่า 344 ตัวอย่าง เมื่อกระจายสัดส่วนตามพื้นที่ จำนวนตัวอย่างที่ได้ 354 ตัวอย่าง - การเลือกตัวอย่างโดยใช้พื้นที่ (Area Sampling) โดยจัดการทำแผนที่เก็บตัวอย่าง ตามพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบ และแจกแจงของการสุ่มตัวอย่างด้วยการกระจายเก็บตัวอย่างตามสัดส่วนของพื้นที่	354	354
		พื้นที่ NEF < 30 ถึงขอบเขตพื้นที่ศึกษา	6 มกราคม – 15 มีนาคม พ.ศ. 2563 และ 6 – 13 มิถุนายน พ.ศ. 2563	- คำนวณจำนวนตัวอย่างโดยใช้สูตร Taro Yamane ได้ไม่น้อยกว่า 394 ตัวอย่าง เมื่อกระจายสัดส่วนตามพื้นที่ จำนวนตัวอย่างที่ได้ 428 ตัวอย่าง - การเลือกตัวอย่างโดยใช้พื้นที่ (Area Sampling) โดยจัดการทำแผนที่เก็บตัวอย่าง ตามพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบ และแจกแจง	428	428



ตารางที่ 4.6-27 จำนวนตัวอย่างที่สำรวจได้ จำแนกตามกลุ่มเป้าหมาย พื้นที่ ระยะเวลาดำเนินการและวิธีการ  
ในการสำรวจความคิดเห็นด้วยแบบสอบถาม

กลุ่มที่	กลุ่มเป้าหมาย	ขอบเขตพื้นที่	ระยะเวลาดำเนินการ	วิธีการ	จำนวนตัวอย่างตามแผน	จำนวนตัวอย่างที่สำรวจได้
				ของการสุ่มตัวอย่างด้วยการกระจายเก็บตัวอย่างตามสัดส่วนของพื้นที่		
รวม					915	908

หมายเหตุ : \* จากการลงพื้นที่สำรวจสามารถรวบรวมข้อมูลของกลุ่มครัวเรือนในพื้นที่ NEF  $\geq 40$  ได้จำนวน 86 ราย ส่วนที่ไม่สามารถสำรวจข้อมูลได้อีก 7 รายมีรายละเอียดแสดงดังตารางที่ 4.6-28



(1) กลุ่มครัวเรือน



(2) กลุ่มพื้นที่อ่อนไหว



(3) กลุ่มผู้นำชุมชน

รูปที่ 4.6-21 ภาพกิจกรรมการสำรวจความคิดเห็นด้วยแบบสอบถามระหว่างวันที่ 16 ธันวาคม พ.ศ. 2562 ถึง 15 มีนาคม พ.ศ. 2563 และวันที่ 6-13 มิถุนายน พ.ศ. 2563

(1) กลุ่มครัวเรือนในพื้นที่ NEF  $\geq$  40

จากการลงพื้นที่สำรวจข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคม พบว่า มีหลังคาเรือนที่อยู่ในพื้นที่ NEF  $\geq$  40 จำนวน 93 หลังคาเรือน แต่สามารถรวบรวมข้อมูลของกลุ่มครัวเรือนในพื้นที่ NEF  $\geq$  40 ได้จำนวน 86 ราย ส่วนที่ไม่สามารถสำรวจข้อมูลได้อีก 7 ราย มีรายละเอียดแสดงดังตารางที่ 4.6-28

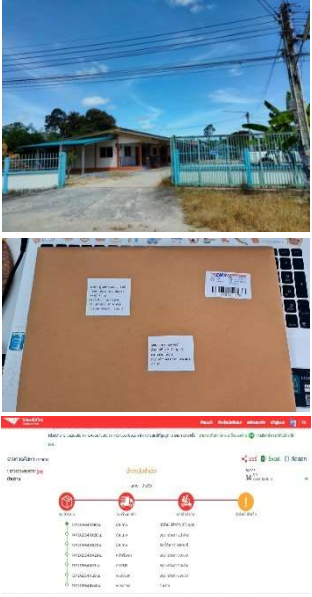

## ตารางที่ 4.6-28 รายละเอียดหลังคาเรือนที่ไม่สามารถสำรวจข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคมได้

ลำดับ	ภาพประกอบ	หมายเหตุ
1		<p>การสำรวจข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคมครัวเรือนในพื้นที่ (บ้านเลขที่ 15/11) มีการติดตามด้วยวิธีการต่างๆ ดังนี้</p> <p>ครั้งที่ 1. ลงพื้นที่สำรวจเมื่อวันที่ 24 มกราคม พ.ศ. 2563 เวลา 11.00 น. ไม่พบบุคคลอยู่ในบ้าน</p> <p>ครั้งที่ 2. ลงพื้นที่สำรวจเมื่อวันที่ 26 มกราคม พ.ศ. 2563 เวลา 17.00 น. ไม่พบบุคคลอยู่ในบ้าน</p> <p>ครั้งที่ 3. ลงพื้นที่สำรวจเมื่อวันที่ 27 มิถุนายน พ.ศ. 2563 เวลา 12.30 น. ไม่พบบุคคลอยู่ในบ้าน</p> <p>ครั้งที่ 4. ลงพื้นที่สำรวจเมื่อวันที่ 30 สิงหาคม พ.ศ. 2563 เวลา 18.00 น. ไม่พบบุคคลอยู่ในบ้าน เมื่อสอบถามเพื่อนบ้าน ซึ่งเป็นบ้านติด พบว่า เจ้าของบ้านได้ย้ายไปอยู่อาศัยกับลูก</p> <p>ครั้งที่ 5 วันที่ 6 ตุลาคม พ.ศ. 2563 ส่งหนังสือและแบบสอบถามทางไปรษณีย์ ลงทะเบียน เพื่อขอความอนุเคราะห์ในการตอบแบบสอบถาม เมื่อทำการตรวจสอบสถานะของไปรษณีย์ ใน เว็บไซต์ ไปรษณีย์ไทย ในหน้าติดตามสถานะสิ่งของ (<a href="https://track.thailandpost.co.th/">https://track.thailandpost.co.th/</a>) พบว่า มีผู้รับได้รับเอกสารแล้วแต่ไม่ได้ส่งแบบสอบถามกลับมาให้โครงการ</p>
2		<p>การสำรวจข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคมครัวเรือนในพื้นที่ (ไม่มีเลขที่บ้าน) มีการติดตามด้วยวิธีการต่างๆ ดังนี้</p> <p>ครั้งที่ 1. ลงพื้นที่สำรวจเมื่อวันที่ 25 มกราคม พ.ศ. 2563 เวลา 12.30 น. ไม่พบบุคคลอยู่ในบ้าน</p> <p>ครั้งที่ 2. ลงพื้นที่สำรวจเมื่อวันที่ 26 มิถุนายน พ.ศ. 2563 เวลา 7.00 น. ไม่พบบุคคลอยู่ในบ้าน</p> <p>ครั้งที่ 3. ลงพื้นที่สำรวจเมื่อวันที่ 26 มิถุนายน พ.ศ. 2563 เวลา 16.00 น. ไม่พบบุคคลอยู่ในบ้าน</p> <p>ครั้งที่ 4. ลงพื้นที่สำรวจเมื่อวันที่ 30 สิงหาคม พ.ศ. 2563 เวลา 14.00 น. พบเจ้าของบ้าน แต่ไม่ขอให้สัมภาษณ์ เนื่องจากให้เหตุผลว่าเข้าร่วมประชุมการมีส่วนร่วมครั้งที่ 2 ของโครงการฯ และได้ตอบแบบสอบถามส่งในที่ประชุมแล้ว (แบบประเมินที่โครงการแจกให้ผู้เข้าร่วมประชุม)</p>

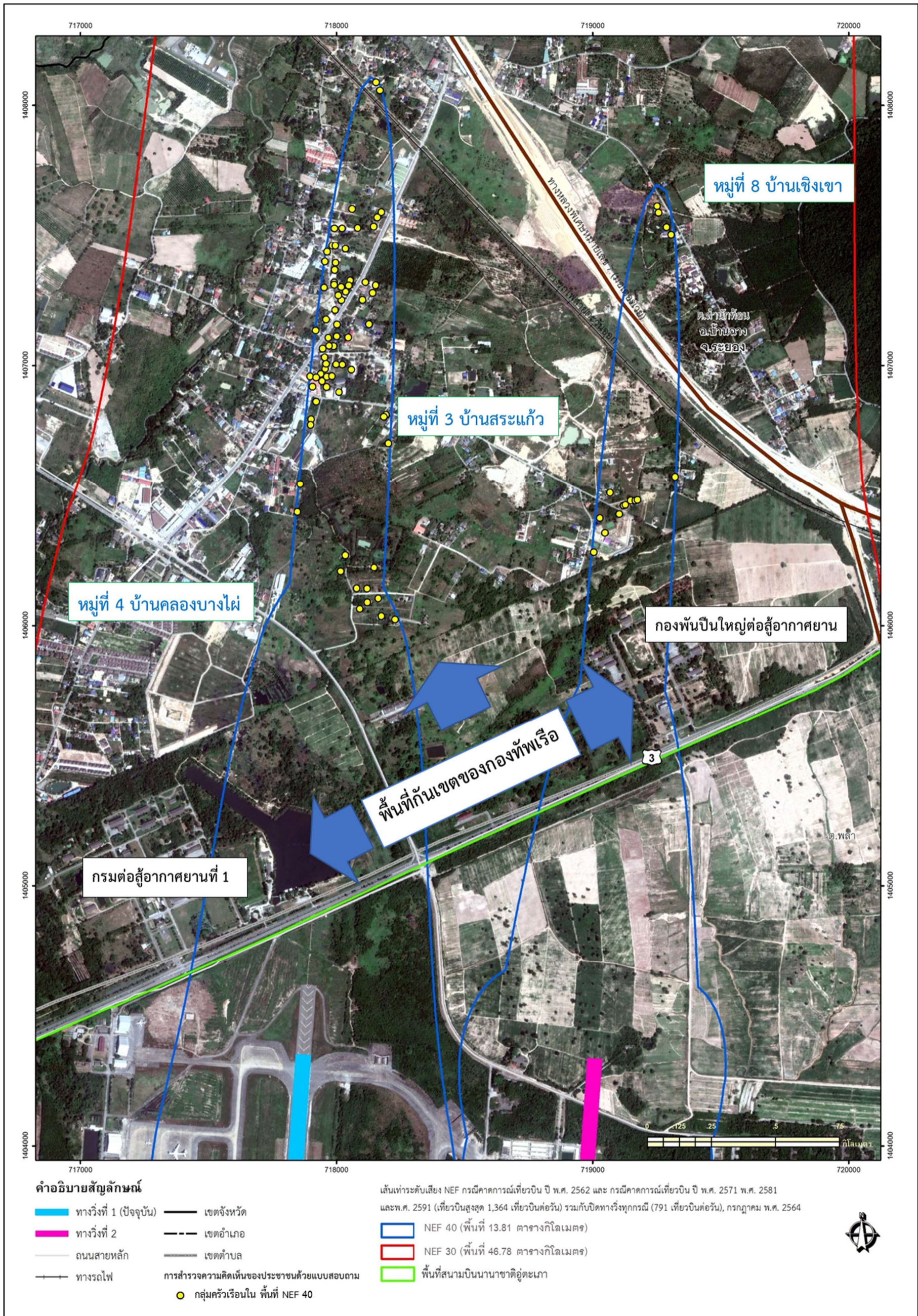
ตารางที่ 4.6-28 รายละเอียดหลังคาเรือนที่ไม่สามารถสำรวจข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคมได้

ลำดับ	ภาพประกอบ	หมายเหตุ
3		<p>การสำรวจข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคมครัวเรือนในพื้นที่ (บ้านเลขที่3/3) มีการติดตาม ด้วยวิธีการต่างๆ ดังนี้</p> <p>ครั้งที่ 1. ลงพื้นที่สำรวจเมื่อวันที่ 25 มกราคม พ.ศ. 2563 เวลา 14.00 น. ไม่พบบุคคลอยู่ในบ้าน</p> <p>ครั้งที่ 2. ลงพื้นที่สำรวจเมื่อวันที่ 26 มิถุนายน พ.ศ. 2563 เวลา 8.00 น. ไม่พบบุคคลอยู่ในบ้าน</p> <p>ครั้งที่ 3. ลงพื้นที่สำรวจเมื่อวันที่ 26 มิถุนายน พ.ศ. 2563 เวลา 17.00 น. ไม่พบบุคคลอยู่ในบ้าน</p> <p>ครั้งที่ 4. ลงพื้นที่สำรวจเมื่อวันที่ 30 สิงหาคม พ.ศ. 2563 เวลา 14.00 น. พบเจ้าของบ้าน ซึ่งเป็นเจ้าของเดียวกับลำดับที่ 2 ไม่ขอให้สัมภาษณ์ เนื่องจากเข้าร่วมประชุมการมีส่วนร่วมครั้งที่ 2 ของโครงการฯ และได้ทำแบบสอบถามส่งให้ในที่ประชุมแล้ว (แบบประเมินที่โครงการแจกให้ผู้เข้าร่วมประชุม)</p>
4		<p>การสำรวจข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคมครัวเรือนในพื้นที่ มีการติดตาม ด้วยวิธีการต่างๆ ดังนี้</p> <p>ครั้งที่ 1. ลงพื้นที่สำรวจเมื่อวันที่ 24 มกราคม พ.ศ. 2563 เวลา 13.00 น. ไม่พบบุคคลอยู่ในบ้าน</p> <p>ครั้งที่ 2. ลงพื้นที่สำรวจเมื่อวันที่ 26 มกราคม พ.ศ. 2563 เวลา 16.00 น. ไม่พบบุคคลอยู่ในบ้าน</p> <p>ครั้งที่ 3. ลงพื้นที่สำรวจเมื่อวันที่ 27 มิถุนายน พ.ศ. 2563 เวลา 17.00 น. ไม่พบบุคคลอยู่ในบ้าน</p> <p>ครั้งที่ 4. ลงพื้นที่สำรวจเมื่อวันที่ 30 สิงหาคม พ.ศ. 2563 เวลา 19.30 น. พบเจ้าของบ้าน เนื่องจากเป็นเวลาค่ำแล้วเจ้าของบ้านจึงไม่สะดวกให้สัมภาษณ์ ทั้งนี้เจ้าของบ้านแจ้งว่าได้เคยเข้าร่วมประชุมการมีส่วนร่วมครั้งที่ 2 ของโครงการฯ แล้ว จึงขอไม่ให้สัมภาษณ์ใดใด และระบุว่าการต้องการให้โครงการมาเจรจาซื้อที่ดินเท่านั้น</p>
5		<p>การสำรวจข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคมครัวเรือนในพื้นที่ มีการติดตาม ด้วยวิธีการต่างๆ ดังนี้</p> <p>ครั้งที่ 1. ลงพื้นที่สำรวจเมื่อวันที่ 26 มกราคม พ.ศ. 2563 เวลา 9.00 น. ไม่พบบุคคลอยู่ในบ้าน</p> <p>ครั้งที่ 2. ลงพื้นที่สำรวจเมื่อวันที่ 26 มกราคม พ.ศ. 2563 เวลา 15.00 น. ไม่พบบุคคลอยู่ในบ้าน</p> <p>ครั้งที่ 3. ลงพื้นที่สำรวจเมื่อวันที่ 27 มิถุนายน พ.ศ. 2563 เวลา 18.00 น. ไม่พบบุคคลอยู่ในบ้าน</p> <p>ครั้งที่ 4. ลงพื้นที่สำรวจเมื่อวันที่ 30 สิงหาคม พ.ศ. 2563 เวลา 20.30 น. ไม่พบบุคคลอยู่ในบ้าน เมื่อตรวจสอบ พบว่า บ้านและที่ดินเป็นกรรมสิทธิ์ขององค์การบริหารส่วนตำบลสำนักท้อนสร้างขึ้นสำหรับช่วยเหลือผู้สูงอายุอยู่อาศัยชั่วคราว เป็นบ้านใน “โครงการท้องถิ่นไทย บ้านเทิดไทองค์ราชัน 80 พรรษา” ผู้ที่ได้รับการพิจารณาให้ได้รับบ้าน</p>

ตารางที่ 4.6-28 รายละเอียดหลังคาเรือนที่ไม่สามารถสำรวจข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคมได้

ลำดับ	ภาพประกอบ	หมายเหตุ
		ไม่มีกรรมสิทธิ์ในบ้านหรือที่ดิน กรรมสิทธิ์ยังเป็นขององค์การบริหารส่วนตำบลสำนักท้อน ไม่สามารถโอนกรรมสิทธิ์ได้
6		การสำรวจข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคมครัวเรือนในพื้นที่ (บ้านเลขที่ 40/10) มีการติดตาม ด้วยวิธีการต่างๆ ดังนี้ ครั้งที่ 1. ลงพื้นที่สำรวจเมื่อวันที่ 8 สิงหาคม พ.ศ. 2564 เวลา 13.30 น. ไม่พบบุคคลอยู่ในบ้าน ครั้งที่ 2. ลงพื้นที่สำรวจเมื่อวันที่ 9 สิงหาคม พ.ศ. 2564 เวลา 10.00 น. ไม่พบบุคคลอยู่ในบ้าน ครั้งที่ 3. ลงพื้นที่สำรวจเมื่อวันที่ 10 สิงหาคม พ.ศ. 2564 เวลา 15.00 น. ไม่พบบุคคลอยู่ในบ้าน ครั้งที่ 4. ลงพื้นที่สำรวจเมื่อวันที่ 11 สิงหาคม พ.ศ. 2564 เวลา 18.00 น. ไม่พบบุคคลอยู่ในบ้าน ได้เบอร์ติดต่อแต่ไม่สามารถติดต่อได้ ครั้งที่ 5 วันที่ 13 ธันวาคม พ.ศ. 2563 ส่งหนังสือและแบบสอบถามทางไปรษณีย์ด่วนพิเศษ เพื่อขอความอนุเคราะห์ในการตอบแบบสอบถาม เมื่อทำการตรวจสอบสถานะของไปรษณีย์ ใน เว็บไซต์ไปรษณีย์ไทยในหน้าติดตามสถานะสิ่งของ ( <a href="https://track.thailandpost.co.th/">https://track.thailandpost.co.th/</a> ) พบว่านำจ่ายไม่สำเร็จ (บ้านปิด)
7		ไม่มีบ้านหรือสิ่งปลูกสร้างบริเวณนี้แล้วในปัจจุบัน คาดว่ามีการรื้อถอนออกไปในช่วงปี พ.ศ. 2564 โดยเดิมมีปรากฏในภาพถ่ายทางอากาศ

การสำรวจข้อมูลด้านเศรษฐกิจสังคมของกลุ่มครัวเรือนในพื้นที่ NEF  $\geq$  40 จำนวน 86 ราย สามารถแสดงตำแหน่งการสำรวจ ได้ดังรูปที่ 4.6-22 ทั้งนี้ ในพื้นที่ NEF  $\geq$  40 ที่ไม่มีการแสดงตำแหน่งครัวเรือนเนื่องจากพื้นที่ดังกล่าวเป็นสถานที่ตั้งของหน่วยงานราชการ บางพื้นที่เป็นพื้นที่ว่าง พื้นที่เกษตรกรรม พื้นที่แอ่งน้ำไม่มีบ้านเรือนและสิ่งปลูกสร้าง และบางส่วนเป็นพื้นที่ของหน่วยงานภาครัฐ โดยเฉพาะบริเวณพื้นที่ติดถนนสุขุมวิททั้งสองฝั่งเป็นพื้นที่กันเขตของกองทัพเรือตลอดแนวริมถนน และหน่วยงานกรมต่อสู้อากาศยานที่ 1 และกองพันปืนใหญ่ต่อสู้ อากาศยาน รายละเอียดตารางสรุปผลการสำรวจข้อมูลด้านเศรษฐกิจสังคมด้วยแบบสอบถามกลุ่มครัวเรือนในพื้นที่ NEF  $\geq$  40 แสดงดังภาคผนวก 3-10



ที่มา : จัดทำโดย บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิซิส แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด, พ.ศ. 2564

รูปที่ 4.6-22 ตำแหน่งการเก็บตัวอย่างกลุ่มครัวเรือน พื้นที่ NEF ≥ 40 จำนวน 86 ครัวเรือน

## ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้ข้อมูล

ผู้ให้ข้อมูลเป็นเพศหญิง จำนวน 45 ราย (ร้อยละ 52.3) และเป็นเพศชาย จำนวน 41 ราย (ร้อยละ 47.7) ช่วงอายุของผู้ให้ข้อมูล พบว่า มีช่วงอายุมากกว่า 60 ปี มีจำนวน 25 ราย (ร้อยละ 29.1) รองลงมา คือ ช่วงอายุ 51 - 60 ปี จำนวน 24 ราย (ร้อยละ 27.9) ช่วงอายุ 41 - 50 ปี จำนวน 19 ราย (ร้อยละ 22.1) ช่วงอายุ 31 - 40 ปี จำนวน 12 ราย (ร้อยละ 14.0) ช่วงอายุ 21 - 30 ปี จำนวน 4 ราย (ร้อยละ 4.7) และช่วงอายุ 18 - 20 ปี จำนวน 2 ราย (ร้อยละ 2.2) โดยนับถือศาสนาพุทธ จำนวน 86 ราย (ร้อยละ 100.0)

ผู้ให้ข้อมูลมีสถานภาพเป็นหัวหน้าครัวเรือน จำนวน 56 ราย (ร้อยละ 65.0) รองลงมาคือ คู่สมรส จำนวน 19 ราย (ร้อยละ 22.1) เป็นบุตร/ธิดา จำนวน 5 ราย (ร้อยละ 5.8) เป็นญาติ/ผู้อาศัย จำนวน 4 ราย (ร้อยละ 4.7) เป็นบิดา/มารดา และลูกจ้างพนักงาน จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 1.2) ในสัดส่วนที่เท่ากัน โดยสถานภาพอื่นๆ ที่ไม่ใช่หัวหน้าครัวเรือนนั้น เป็นผู้ที่ได้รับมอบหมายจากหัวหน้าครัวเรือนในการให้ข้อมูลแล้ว

ระดับการศึกษาสูงสุดของผู้ให้ข้อมูล พบว่า จบการศึกษาระดับประถมศึกษา จำนวน 26 ราย (ร้อยละ 30.2) รองลงมาคือ ระดับมัธยมศึกษาตอนต้น จำนวน 20 ราย (ร้อยละ 23.3) ระดับปริญญาตรีหรือเทียบเท่า จำนวน 19 ราย (ร้อยละ 22.1) ระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช. จำนวน 14 ราย (ร้อยละ 16.3) ระดับอนุปริญญา/ปวส. จำนวน 5 ราย (ร้อยละ 5.8) และสูงกว่าปริญญาตรี จำนวน 2 ราย (ร้อยละ 2.3)

อาชีพหลักของผู้ให้ข้อมูล พบว่า รับจ้างทั่วไป จำนวน 23 ราย (ร้อยละ 26.7) รองลงมาคือ ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ จำนวน 20 ราย (ร้อยละ 23.3) ไม่ได้ประกอบอาชีพ/แม่บ้าน จำนวน 18 ราย (ร้อยละ 20.9) ค้าขาย จำนวน 11 ราย (ร้อยละ 12.8) พนักงานบริษัทเอกชน จำนวน 8 ราย (ร้อยละ 9.3) ธุรกิจส่วนตัว จำนวน 4 คน (ร้อยละ 4.7) และเกษตรกรรวม จำนวน 2 ราย (ร้อยละ 2.3)

ภูมิลำเนาเดิมของผู้ให้ข้อมูล พบว่า เป็นผู้ที่มีภูมิลำเนาอยู่ที่นี้และตำบลนี้ จำนวน 54 ราย (ร้อยละ 62.8) ย้ายมาจากพื้นที่อื่น จำนวน 32 ราย (ร้อยละ 37.2) โดยผู้ที่ย้ายมาจากพื้นที่อื่นมีระยะเวลาที่เข้ามาอาศัยอยู่ในพื้นที่เป็นเวลามากกว่า 20 ปี จำนวน 18 ราย (ร้อยละ 59.4) รองลงมาคือ เป็นเวลา 5 - 10 ปี จำนวน 6 ราย (ร้อยละ 18.8) น้อยกว่า 5 ปี จำนวน 4 ราย (ร้อยละ 12.5) เวลา 16 - 20 ปี จำนวน 2 ราย (ร้อยละ 6.3) และเป็นเวลา 11 - 15 ปี จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 3.1) ซึ่งเหตุผลที่เข้ามาอยู่อาศัยหรือประกอบอาชีพที่นี้ (ผู้ให้ข้อมูลสามารถตอบมากกว่า 1 ข้อในประเด็นนี้) เนื่องจากเปลี่ยนอาชีพหรือหางานทำใหม่ จำนวน 15 ราย (ร้อยละ 46.9) รองลงมาคือ ติดตามครอบครัวหรือแต่งงานกับคนที่นี่ จำนวน 11 ราย (ร้อยละ 34.4) เส้นทางคมนาคมสะดวกสบาย จำนวน 3 ราย (ร้อยละ 9.4) ที่อยู่อาศัยมีสาธารณูปโภคครบครัน จำนวน 2 ราย (ร้อยละ 6.3) และที่อยู่อาศัยมีให้เลือกหลายระดับราคาจำนวน 1 ราย (ร้อยละ 3.1)

เมื่อสอบถามข้อมูลเกี่ยวกับการย้ายที่อยู่อาศัย พบว่า ผู้ให้ข้อมูลระบุว่าไม่คิดจะย้ายไปอยู่ที่อื่น จำนวน 57 ราย (ร้อยละ 66.3) โดยสาเหตุที่ไม่คิดจะย้ายไปที่อื่น คือ เป็นบ้านเกิด อยู่มานานแล้ว ประกอบอาชีพที่นี้ และมีครอบครัวอยู่ที่นี้ เป็นต้น รองลงมาคือ ผู้ที่ยังไม่แน่ใจว่าจะย้ายไปอยู่ที่อื่นหรือไม่ จำนวน 19 ราย (ร้อยละ 22.1) โดยสาเหตุที่ไม่แน่ใจว่าจะย้ายไปอยู่ที่อื่นหรือไม่ เช่น รอดูผลกระทบว่ามีอย่างน้อยแค่ไหน มีผู้ที่จะย้ายไปที่อื่น จำนวน 6 ราย (ร้อยละ 7.0) โดยสาเหตุที่คิดจะย้ายไปอยู่ที่อื่น เช่น กลัวผลกระทบที่จะเกิดขึ้น มีปัญหาเสียงดัง และย้ายไปอยู่ใกล้ที่ทำงาน เป็นต้น และมีผู้ไม่ประสงค์ให้ข้อมูล จำนวน 4 ราย (ร้อยละ 4.7)

## ส่วนที่ 2 ข้อมูลด้านที่อยู่อาศัย/อาคาร

ผู้ให้ข้อมูลส่วนใหญ่มีกรรมสิทธิ์เป็นเจ้าของบ้านและอาคาร จำนวน 66 ราย (ร้อยละ 76.7) รองลงมาคือ เช่า (ที่ดินให้เช่า/อาคารให้เช่า/ห้องเช่า) และเป็นของพ่อแม่/ญาติพี่น้อง จำนวน 7 ราย (ร้อยละ 8.1) ในสัดส่วนที่เท่ากัน เป็นของ อบต. จำนวน 3 ราย (ร้อยละ 3.5) เป็นของนายจ้าง จำนวน 2 ราย (ร้อยละ 2.3) และไม่ประสงค์ให้ข้อมูล จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 1.2) โดยมีเอกสารสิทธิ์ในการถือครองเป็นโฉนดที่ดิน จำนวน 79 ราย (ร้อยละ 91.9) รองลงมาคือ เอกสารอื่นๆ เช่น ภ.บ.ท.5 นส.3ก สัญญาเช่า เป็นต้น จำนวน 4 ราย (ร้อยละ 4.7) และไม่ระบุเอกสารสิทธิ์ จำนวน 3 ราย (ร้อยละ 3.5)

ลักษณะการอยู่อาศัยในบ้านและอาคาร พบว่า ส่วนใหญ่เป็นเจ้าของที่อยู่อาศัยและอาคารเอง จำนวน 63 ราย (ร้อยละ 73.3) รองลงมาคือ เป็นผู้อยู่อาศัย จำนวน 16 ราย (ร้อยละ 18.6) ไม่ประสงค์ให้ข้อมูล จำนวน 4 ราย (ร้อยละ 4.7) และเป็นผู้ที่ได้รับความช่วยเหลือจาก อบต. จำนวน 3 ราย (ร้อยละ 3.5) ซึ่งประเภทที่อยู่อาศัยส่วนใหญ่เป็นบ้านเดี่ยว จำนวน 79 ราย (ร้อยละ 91.9) รองลงมาคือ บ้านแฝด จำนวน 4 ราย (ร้อยละ 4.7) และเป็นห้องแถวหรือตึกแถวหรือทาวน์เฮ้าส์ จำนวน 3 ราย (ร้อยละ 3.5)

ระยะเวลาที่อยู่อาศัยก่อสร้างแล้วเสร็จ พบว่า ที่อยู่อาศัยของผู้ให้ข้อมูลมีอายุมากกว่า 20 ปี จำนวน 34 ราย (ร้อยละ 39.5) รองลงมาคือ น้อยกว่า 5 ปี จำนวน 14 ราย (ร้อยละ 16.3) ระยะเวลา 5 – 10 ปี ระยะเวลา 11 – 15 ปี และระยะเวลา 16 – 20 ปี จำนวน 11 ราย (ร้อยละ 12.8) ในสัดส่วนที่เท่ากัน และผู้ให้ข้อมูลไม่ระบุระยะเวลา จำนวน 5 ราย (ร้อยละ 5.8) ทั้งนี้ลักษณะที่อยู่อาศัยจะเป็นบ้านชั้นเดียว จำนวน 60 ราย (ร้อยละ 69.8) รองลงมาคือ บ้านสองชั้น จำนวน 20 ราย (ร้อยละ 23.3) มากกว่าสองชั้น บ้านชั้นเดียวได้ถุนสูง และไม่ประสงค์ให้ข้อมูล จำนวน 2 ราย (ร้อยละ 2.3) ในสัดส่วนที่เท่ากัน

การใช้ประโยชน์ของบ้านและอาคาร พบว่า ส่วนใหญ่ใช้เป็นที่อยู่อาศัยอย่างเดียว จำนวน 82 ราย (ร้อยละ 95.3) รองลงมาคือ ใช้เป็นทั้งที่อยู่อาศัยและสถานประกอบการ จำนวน 4 ราย (ร้อยละ 4.7)

สำหรับวัสดุของตัวบ้าน พบว่า ทำด้วยคอนกรีตหรืออิฐหรือหิน จำนวน 74 ราย (ร้อยละ 86.0) รองลงมาคือ เป็นครึ่งตึกครึ่งไม้ และทำจากไม้ จำนวน 6 ราย (ร้อยละ 7.0) ในสัดส่วนที่เท่ากัน สำหรับวัสดุของหลังคา พบว่า ทำมาจากกระเบื้องคอนกรีต จำนวน 69 ราย (ร้อยละ 80.2) รองลงมาคือ กระเบื้องไฟเบอร์ซีเมนต์ จำนวน 13 ราย (ร้อยละ 15.1) เมทัลชีท และสังกะสี จำนวน 2 ราย (ร้อยละ 2.3) ในสัดส่วนที่เท่ากัน

## ส่วนที่ 3 ข้อมูลสภาพเศรษฐกิจของครัวเรือน

จำนวนสมาชิกที่อาศัยอยู่จริงในครัวเรือน พบว่า มีจำนวนสมาชิกที่อาศัยอยู่จริงในครัวเรือนเฉลี่ย 4 คน เป็นผู้มีรายได้เฉลี่ย 3 คน โดยสมาชิกที่อาศัยอยู่จริงในครัวเรือนเป็นวัยเด็ก (ต่ำกว่า 15 ปี) เฉลี่ย 2 คน คิดเป็นร้อยละ 17.9 (จำนวน 46 ราย) เป็นวัยแรงงานเฉลี่ย 3 คน คิดเป็นร้อยละ 67.3 (จำนวน 173 ราย) และเป็นวัยผู้สูงอายุ (มากกว่า 60 ปี) เฉลี่ย 2 คน คิดเป็นร้อยละ 14.8 (จำนวน 38 ราย)

การประกอบอาชีพหลักซึ่งเป็นแหล่งรายได้หลักของครัวเรือน พบว่า ผู้ให้ข้อมูลประกอบอาชีพรับจ้างทั่วไป จำนวน 32 ราย (ร้อยละ 37.2) รองลงมาคือ เป็นพนักงานบริษัทเอกชน จำนวน 16 ราย (ร้อยละ 18.6) ค้าขาย จำนวน 12 ราย (ร้อยละ 14.0) เป็นข้าราชการหรือพนักงานรัฐวิสาหกิจ จำนวน 10 ราย (ร้อยละ 11.6) ธุรกิจส่วนตัว จำนวน 9 ราย (ร้อยละ 10.5) เป็นข้าราชการบำนาญหรือรับเงินผู้สูงอายุ จำนวน 4 ราย (ร้อยละ 4.7) ทำเกษตรกรรม จำนวน 2 ราย (ร้อยละ 2.3) และไม่ระบุอาชีพหลัก จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 1.2)

การประกอบอาชีพเสริมซึ่งเป็นแหล่งรายได้เสริมของครัวเรือน พบว่า ส่วนใหญ่ไม่ได้ประกอบอาชีพเสริม จำนวน 75 ราย (ร้อยละ 87.2) สำหรับผู้ให้ข้อมูลที่มีรายได้เสริม จำนวน 9 ราย (ร้อยละ 10.5) เป็นรายได้จากการประกอบอาชีพรับจ้างทั่วไป และเปิดห้องเช่า และไม่ระบุว่าไม่มีรายได้เสริมหรือไม่ จำนวน 2 ราย (ร้อยละ 2.3)

ผู้ให้ข้อมูลส่วนใหญ่ไม่มีปัญหาในการประกอบอาชีพ จำนวน 75 ราย (ร้อยละ 27.2) มีปัญหาในการประกอบอาชีพ จำนวน 10 ราย (ร้อยละ 11.6) โดยปัญหาที่พบ คือ รายได้ไม่เพียงพอ จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 1.2)

รายได้รวมของครัวเรือนของผู้ให้ข้อมูล มีรายได้เฉลี่ย 22,859 บาทต่อเดือน และมีรายจ่ายรวมของครัวเรือนเฉลี่ย 16,521 บาทต่อเดือน ความเพียงพอของรายได้กับรายจ่ายในครัวเรือนผู้ให้ข้อมูลระบุว่า เพียงพอและมีเหลือออม จำนวน 31 ราย (ร้อยละ 36.0) รองลงมาคือ เพียงพอแต่ไม่มีเหลือออม จำนวน 29 ราย (ร้อยละ 33.7) ไม่เพียงพอแต่ไม่มีหนี้สิน จำนวน 18 ราย (ร้อยละ 20.9) ไม่เพียงพอและต้องกู้ยืม จำนวน 7 ราย (ร้อยละ 8.1) และไม่ประสงค์ให้ข้อมูล จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 1.2) ด้านหนี้สินของครัวเรือนระบุว่า มีหนี้สินจำนวน 45 ราย (ร้อยละ 52.3) รองลงมาคือ ไม่มีหนี้สิน จำนวน 34 ราย (ร้อยละ 39.5) และไม่ประสงค์ให้ข้อมูล จำนวน 7 ราย (ร้อยละ 8.1) โดยมีวัตถุประสงค์ของการกู้ยืม เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในครัวเรือน จำนวน 18 ราย (ร้อยละ 38.3) รองลงมาคือ เพื่อประกอบอาชีพ จำนวน 13 ราย (ร้อยละ 27.6) เพื่อสร้าง/ซ่อมแซมที่อยู่ จำนวน 11 ราย (ร้อยละ 23.4) เพื่อการศึกษา จำนวน 3 ราย (ร้อยละ 6.4) และเป็นค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับรถยนต์ จำนวน 2 ราย (ร้อยละ 4.3)

#### ส่วนที่ 4 ข้อมูลด้านสังคม และสิ่งแวดล้อมในปัจจุบัน

**ประเด็นด้านสังคม :** จากผู้ให้ข้อมูล จำนวน 86 ราย พบว่าประเด็นด้านสังคมที่ผู้ให้ข้อมูลแสดงความเห็นว่าเป็นพื้นที่ชุมชนที่อยู่อาศัยได้รับผลกระทบ 3 อันดับแรก ได้แก่ ประเด็นการเพิ่มของคนต่างถิ่นเข้ามาในพื้นที่ (ร้อยละ 53.3) โดยได้รับผลกระทบระดับปานกลาง (ร้อยละ 13.3) ระดับน้อย (ร้อยละ 13.3) ระดับน้อยที่สุด (ร้อยละ 10.7) ระดับมาก (ร้อยละ 9.3) และมากที่สุด (ร้อยละ 6.7) รองลงมาคือ ได้รับผลกระทบเรื่องการว่างงาน/ตกงาน (ร้อยละ 48.0) ได้รับผลกระทบระดับน้อยที่สุด (ร้อยละ 17.3) น้อย (ร้อยละ 12.0) ระดับปานกลาง (ร้อยละ 10.7) และระดับมาก (ร้อยละ 8.0) ส่วนผลกระทบเรื่องการให้บริการระบบไฟฟ้า (ร้อยละ 30.7) ได้รับผลกระทบระดับน้อยที่สุด (ร้อยละ 14.7) ระดับน้อย (ร้อยละ 10.7) ระดับปานกลาง (ร้อยละ 4.0) และระดับมากที่สุด (ร้อยละ 1.3) รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 4.6-29

ตารางที่ 4.6-29 ข้อมูลผลกระทบด้านสังคมในปัจจุบันในพื้นที่ของผู้ให้ข้อมูลกลุ่มครัวเรือนในพื้นที่ NEF  $\geq$  40

ประเด็นด้านสังคม	ไม่ได้รับผลกระทบ (ร้อยละ)	ได้รับผลกระทบ (ร้อยละ)	ระดับของผลกระทบ (ร้อยละ)				
			น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด
<b>การให้บริการระบบสาธารณูปโภค</b>							
- ไฟฟ้า	69.3	30.7	14.7	10.7	4.0	0.0	1.3
- ประปา	70.7	29.3	16.0	1.3	9.3	0.0	2.7
<b>ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน</b>							
- ปัญหาเสาเสตด	73.3	26.7	10.7	10.7	4.0	1.3	0.0
- การประทุษร้ายต่อทรัพย์สิน อาทิ ลักขโมย	76.0	24.0	9.4	13.3	0.0	1.3	0.0
- การประทุษร้ายต่อร่างกาย อาทิ ทะเลาะวิวาท	80.1	19.9	9.3	9.3	0.0	1.3	0.0
<b>ความแออัดในชุมชน/ความพอใจที่อยู่ในปัจจุบัน</b>	<b>82.6</b>	<b>17.4</b>	<b>2.7</b>	<b>10.7</b>	<b>4.0</b>	<b>0.0</b>	<b>0.0</b>
<b>ความสัมพันธ์และความผูกพันกันภายในชุมชน</b>	<b>73.3</b>	<b>26.7</b>	<b>6.7</b>	<b>10.7</b>	<b>8.0</b>	<b>0.0</b>	<b>1.3</b>
<b>การว่างงาน/ตกงาน</b>	<b>52.0</b>	<b>48.0</b>	<b>17.3</b>	<b>12.0</b>	<b>10.7</b>	<b>8.0</b>	<b>0.0</b>
<b>การเพิ่มของคนต่างถิ่นเข้ามาในพื้นที่</b>	<b>46.7</b>	<b>53.3</b>	<b>10.7</b>	<b>13.3</b>	<b>13.3</b>	<b>9.3</b>	<b>6.7</b>



นอกจากนี้ ผู้ให้ข้อมูลระบุว่าคนในชุมชนมีความสามัคคีช่วยเหลือเกื้อกูลกันในระดับปานกลาง จำนวน 62 ราย (ร้อยละ 72.1) ระดับน้อย จำนวน 9 ราย (ร้อยละ 10.5) ระดับมาก จำนวน 8 ราย (ร้อยละ 9.3) และไม่มีความเกื้อกูลกันเลย จำนวน 7 ราย (ร้อยละ 8.1) ส่วนเรื่องการร่วมกิจกรรมของชุมชน เช่น กิจกรรมสำคัญตามประเพณี การช่วยเหลือกิจกรรมสาธารณประโยชน์นั้นมีบ้างนาน ๆ ครั้ง จำนวน 40 ราย (ร้อยละ 46.5) รองลงมาคือ มีเป็นครั้งคราว จำนวน 24 ราย (ร้อยละ 27.9) ไม่มีส่วนร่วมทำกิจกรรมของชุมชนเลย จำนวน 14 ราย (ร้อยละ 16.3) และมีส่วนร่วมทำกิจกรรมของชุมชนเป็นประจำ (เดือนละครั้ง) จำนวน 8 ราย (ร้อยละ 9.3)

**ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม :** ปัจจุบันผู้ให้ข้อมูลได้รับผลกระทบจากปัญหาความเดือดร้อน/เหตุรำคาญจากสภาพแวดล้อม 3 อันดับแรก ได้แก่ ผลกระทบเรื่องเสียงดังรบกวน (ร้อยละ 80.0) รองลงมาคือ ได้รับผลกระทบเรื่องฝุ่นละออง/เขม่าควัน (ร้อยละ 62.7) และได้รับผลกระทบเรื่องแรงสั่นสะเทือน (ร้อยละ 47.4) รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 4.6-30 ดังนี้

- เสียงดังรบกวน ได้รับผลกระทบ จำนวน 60 ราย (ร้อยละ 80.0) โดยได้รับผลกระทบ ระดับปานกลาง จำนวน 27 ราย (ร้อยละ 36.0) ระดับมาก จำนวน 17 ราย (ร้อยละ 22.7) ระดับน้อย จำนวน 8 ราย (ร้อยละ 10.7) ระดับมากที่สุด และระดับน้อยที่สุด จำนวน 4 ราย (ร้อยละ 5.3) ในสัดส่วนที่เท่ากัน สาเหตุของปัญหาเสียงดังรบกวน มาจากเครื่องปั้น จำนวน 35 ราย (ร้อยละ 58.3) รองลงมาคือ มาจากการจราจร/ยานพาหนะ จำนวน 23 ราย (ร้อยละ 38.3) จากการก่อสร้าง และไม่ประสงค์ให้ข้อมูล จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 1.7) ในสัดส่วนที่เท่ากัน

- ปัญหาฝุ่นละออง/เขม่าควัน ได้รับผลกระทบ จำนวน 47 ราย (ร้อยละ 62.7) โดยได้รับผลกระทบระดับปานกลาง จำนวน 15 ราย (ร้อยละ 20.0) ระดับน้อย จำนวน 13 ราย (ร้อยละ 17.3) ระดับมาก จำนวน 11 ราย (ร้อยละ 14.7) และระดับน้อยที่สุด จำนวน 8 ราย (ร้อยละ 10.7) สาเหตุของปัญหาฝุ่นละออง/เขม่าควัน มาจากไอเสียของยานพาหนะ จำนวน 28 ราย (ร้อยละ 39.4) รองลงมาคือ สถานประกอบการ/โรงงานอุตสาหกรรม จำนวน 15 ราย (ร้อยละ 21.1) การเผาหญ้าหรือฟืนจากถนน จำนวน 11 ราย (ร้อยละ 15.5) การก่อสร้าง จำนวน 9 ราย (ร้อยละ 12.7) และการจราจร/ยานพาหนะ จำนวน 8 ราย (ร้อยละ 11.3)

- ปัญหาขยะมูลฝอย/สิ่งปฏิกูล ได้รับผลกระทบ จำนวน 13 ราย (ร้อยละ 17.3) โดยได้รับผลกระทบระดับน้อยที่สุด จำนวน 7 ราย (ร้อยละ 9.3) ระดับน้อยและระดับปานกลาง จำนวน 3 ราย (ร้อยละ 4.0) ในสัดส่วนที่เท่ากัน สาเหตุของปัญหาขยะมูลฝอย/สิ่งปฏิกูล มาจากขยะตกค้าง/ไม่มาจัดเก็บ จำนวน 6 ราย (ร้อยละ 46.1) รองลงมาคือ ขยะจากที่อื่นถูกนำมาทิ้ง จำนวน 5 ราย (ร้อยละ 38.5) และไม่ประสงค์ให้ข้อมูล จำนวน 2 ราย (ร้อยละ 15.4)

- ปัญหาน้ำเน่าเสีย ได้รับผลกระทบ จำนวน 13 ราย (ร้อยละ 17.3) โดยได้รับผลกระทบระดับน้อย จำนวน 8 ราย (ร้อยละ 10.7) ระดับน้อยที่สุด จำนวน 3 ราย (ร้อยละ 4.0) และระดับปานกลาง จำนวน 2 ราย (ร้อยละ 2.7) สาเหตุของปัญหาน้ำเน่าเสีย มาจากบ้านเรือนที่พักอาศัย จำนวน 10 ราย (ร้อยละ 76.9) รองลงมาคือ มาจากร้านอาหาร/สถานบันเทิง จำนวน 3 ราย (ร้อยละ 23.1)

- ปัญหาการระบายน้ำ/น้ำท่วมขัง ได้รับผลกระทบ จำนวน 13 ราย (ร้อยละ 17.3) โดยได้รับผลกระทบระดับน้อย จำนวน 9 ราย (ร้อยละ 12.0) ระดับน้อยที่สุด จำนวน 3 ราย (ร้อยละ 4.0) และระดับปานกลาง จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 1.3) สาเหตุของปัญหาการระบายน้ำ/น้ำท่วมขัง มาจากฝนตกหนัก จำนวน 8 ราย

(ร้อยละ 61.5) รองลงมาคือ ไม่มีทางระบายน้ำ จำนวน 4 ราย (ร้อยละ 30.8) และไม่ประสงค์ให้ข้อมูล จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 7.7)

- ปัญหาสภาพการจราจร ได้รับผลกระทบ จำนวน 16 ราย (ร้อยละ 21.3) โดยได้รับผลกระทบระดับน้อย จำนวน 10 ราย (ร้อยละ 13.3) ระดับน้อย ระดับปานกลาง และระดับมาก จำนวน 2 ราย (ร้อยละ 2.7) ในสัดส่วนที่เท่ากัน สาเหตุของปัญหาสภาพการจราจรมาจากปริมาณยานพาหนะหนาแน่น จำนวน 7 ราย (ร้อยละ 31.3) รองลงมาคือ สภาพถนนไม่ดี จำนวน 5 ราย (ร้อยละ 31.3) ไม่เคารพกฎจราจร และไม่ประสงค์ให้ข้อมูล จำนวน 2 ราย (ร้อยละ 12.5) ในสัดส่วนที่เท่ากัน

- ปัญหากลิ่นเหม็น ได้รับผลกระทบ จำนวน 11 ราย (ร้อยละ 14.7) โดยได้รับผลกระทบระดับน้อย จำนวน 5 ราย (ร้อยละ 6.7) ระดับปานกลาง จำนวน 3 ราย (ร้อยละ 4.0) ระดับน้อยที่สุด จำนวน 2 ราย (ร้อยละ 2.7) และระดับมาก จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 1.3) สาเหตุของปัญหากลิ่นเหม็น มาจากขยะมูลฝอยจำนวน 6 ราย (ร้อยละ 54.5) รองลงมาคือ มาจากท่อระบายน้ำ จำนวน 3 ราย (ร้อยละ 27.3) และไอเสียจากยานพาหนะ จำนวน 2 ราย (ร้อยละ 18.2)

- ปัญหาขาดแคลนน้ำดื่ม-น้ำใช้ ได้รับผลกระทบ จำนวน 12 ราย (ร้อยละ 16.0) โดยได้รับผลกระทบระดับปานกลาง จำนวน 5 ราย (ร้อยละ 6.6) ระดับน้อย จำนวน 3 ราย (ร้อยละ 4.0) ระดับน้อยที่สุด และระดับมาก จำนวน 2 ราย (ร้อยละ 2.7) ในสัดส่วนที่เท่ากัน สาเหตุของปัญหาขาดแคลนน้ำดื่ม-น้ำใช้ มาจากปริมาณน้ำฝนไม่เพียงพอ จำนวน 8 ราย (ร้อยละ 66.6) อื่น ๆ และไม่ประสงค์ให้ข้อมูล จำนวน 2 ราย (ร้อยละ 16.7) ในสัดส่วนที่เท่ากัน

- ปัญหาแรงสั่นสะเทือน ได้รับผลกระทบ จำนวน 35 ราย (ร้อยละ 47.4) โดยได้รับผลกระทบระดับปานกลาง จำนวน 13 ราย (ร้อยละ 17.1) ระดับมาก จำนวน 10 ราย (ร้อยละ 13.2) ระดับน้อย จำนวน 7 ราย (ร้อยละ 9.2) ระดับน้อยที่สุด จำนวน 4 ราย (ร้อยละ 5.3) และระดับมากที่สุด จำนวน 2 ราย (ร้อยละ 2.6) สาเหตุของปัญหาแรงสั่นสะเทือน มาจากการจราจร/ยานพาหนะ จำนวน 22 ราย (ร้อยละ 61.1) รองลงมาคือ เครื่องบิน จำนวน 14 ราย (ร้อยละ 38.9) รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 4.6-30

ตารางที่ 4.6-30 ข้อมูลผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมในปัจจุบันในพื้นที่ของผู้ให้ข้อมูลกลุ่มครัวเรือนในพื้นที่ NEF  $\geq$  40

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	ไม่มีผลกระทบ (ร้อยละ)	ได้รับผลกระทบ (ร้อยละ)	ระดับของผลกระทบ (ร้อยละ)				
			น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด
1. เสียงดังรบกวน	20.0	80.0	5.3	10.7	36.0	22.7	5.3
2. ฝุ่นละออง/เขม่าควัน	37.3	62.7	10.7	17.3	20.0	14.7	0.0
3. ขยะมูลฝอย/สิ่งปฏิกูล	82.7	17.3	9.3	4.0	4.0	0.0	0.0
4. น้ำเน่าเสีย	82.6	17.4	4.0	10.7	2.7	0.0	0.0
5. การระบายน้ำ/น้ำท่วมขัง	82.7	17.3	4.0	12.0	1.3	0.0	0.0
6. สภาพการจราจร	78.7	21.3	2.7	13.3	2.7	2.7	0.0
7. กลิ่นเหม็น	85.3	14.7	2.7	6.7	4.0	1.3	0.0
8. ขาดแคลนน้ำดื่ม-น้ำใช้	84.0	16.0	2.7	4.0	6.6	2.7	0.0
9. แรงสั่นสะเทือน	52.6	47.4	5.3	9.2	17.1	13.2	2.6

จำนวนยานพาหนะในครัวเรือนของผู้ให้ข้อมูล ระบุว่า มีรถจักรยานยนต์ จำนวน 107 ราย (ร้อยละ 56.3) รองลงมาคือ รถยนต์ 4 ล้อ จำนวน 83 ราย (ร้อยละ 43.7) โดยทางหลวงที่ใช้ในการเดินทางเป็นประจำ คือ ถนนสุขุมวิท (บริเวณด้านหน้าสนามบินนานาชาติอุตะเถา) จำนวน 48 ราย (ร้อยละ 33.1) รองลงมาคือ ทางหลวงหมายเลข 332 สายสัททีบ - สำนักทอน จำนวน 36 ราย (ร้อยละ 24.8) ทางหลวงหมายเลข 331 สายสัททีบ - เขาหินซ้อน จำนวน 33 ราย (ร้อยละ 22.8) ทางหลวงหมายเลข 3126 ตอนทางเข้าสนามบินนานาชาติอุตะเถา - ท่าเรือจุกเสม็ด จำนวน 18 ราย (ร้อยละ 12.4) ถนนพลา จำนวน 9 ราย (ร้อยละ 6.2) และไม่ประสงค์ให้ข้อมูล จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 0.7) โดยมีวัตถุประสงค์ในการเดินทาง 3 อันดับแรก คือ ทำงาน จำนวน 44 ราย (ร้อยละ 48.3) รองลงมาคือ ติดต่อธุรกิจ จำนวน 21 ราย (ร้อยละ 23.1) และท่องเที่ยว จำนวน 11 ราย (ร้อยละ 12.1) ตามลำดับ

เมื่อสอบถามถึงผลกระทบในการเดินทางบริเวณโดยรอบสนามบินนานาชาติอุตะเถา ผู้ให้ข้อมูลระบุว่า ไม่ได้รับผลกระทบ จำนวน 59 ราย (ร้อยละ 68.6) รองลงมาคือ ได้รับผลกระทบเล็กน้อย จำนวน 9 ราย (ร้อยละ 10.5) ได้รับผลกระทบมาก จำนวน 4 ราย (ร้อยละ 4.7) และได้รับผลกระทบปานกลาง จำนวน 3 ราย (ร้อยละ 3.5) โดยได้รับผลกระทบที่สำคัญ 3 อันดับแรก จากการจราจรติดขัดมากที่สุด จำนวน 8 ราย (ร้อยละ 50.0) รองลงมาคือ การเดินทางสัญจรไม่สะดวก จำนวน 5 ราย (ร้อยละ 31.3) และอุบัติเหตุเพิ่มมากขึ้น จำนวน 2 ราย (ร้อยละ 12.5) ตามลำดับ เมื่อสอบถามถึงการเดินทางไปใช้บริการสนามบินนานาชาติอุตะเถา ผู้ให้ข้อมูลระบุว่า ไม่เคยเดินทางเข้าไปใช้บริการ จำนวน 57 ราย (ร้อยละ 66.3) เคยเดินทางเข้าไปใช้บริการ จำนวน 29 ราย (ร้อยละ 33.7)

ความสะดวกในการเดินทางไปสนามบินนานาชาติอุตะเถาโดยไม่ใช้รถยนต์ส่วนตัว ผู้ให้ข้อมูล ไม่ประสงค์ให้ข้อมูล จำนวน 57 ราย (ร้อยละ 66.3) รองลงมาคือ สะดวกสบายปานกลาง จำนวน 11 ราย (ร้อยละ 12.8) สะดวกสบายเล็กน้อย จำนวน 8 ราย (ร้อยละ 9.3) ไม่ได้รับความสะดวก จำนวน 7 ราย (ร้อยละ 8.1) และสะดวกสบายมาก จำนวน 3 ราย (ร้อยละ 3.5)

เมื่อสอบถามข้อมูลความต้องการ และข้อเสนอแนะต่อระบบการคมนาคมขนส่งและการบริการในการเดินทางเข้า - ออกสนามบินนานาชาติอุตะเถา มีความเห็นและข้อเสนอแนะว่า ควรปรับปรุงแก้ไข ปัญหาจราจรติดขัด รองลงมาคือ ควรขยายถนนเพื่อลดปัญหาการติดขัด ควรมีรถรับ - ส่ง เข้า - ออก สนามบิน และเพิ่มช่องทางเข้า - ออก สนามบิน เพิ่มป้ายบอกเส้นทางเข้าสนามบิน ควรมีรถสาธารณะเข้าถึงและหลากหลายกว่านี้ ควรเปิดทางลัดเส้นทางกองทัพอากาศบินให้ทุกคนสามารถผ่านได้โดยไม่ต้องมีบัตรผ่าน วางมาตรการความปลอดภัยให้ประชาชนที่อยู่พื้นที่โดยรอบสนามบิน รายละเอียดแสดงดังภาคผนวก 3-10

### ส่วนที่ 5 ข้อมูลด้านสาธารณสุข

ด้านสาธารณสุขในพื้นที่ผู้ให้ข้อมูลระบุว่า สมาชิกในครัวเรือนของผู้ให้ข้อมูลมีประวัติเจ็บป่วย จำนวน 44 ราย (ร้อยละ 51.2) สมาชิกในครัวเรือนไม่เคยเจ็บป่วย จำนวน 42 ราย (ร้อยละ 48.8) โดยโรคที่พบเจ็บป่วยมากที่สุด 3 ลำดับแรก คือ โรคหวัดหรือเกี่ยวกับระบบทางเดินหายใจ จำนวน 19 ราย (ร้อยละ 44.2) โรคความดันหรือโรคปอดหรือเบาหวาน จำนวน 14 ราย (ร้อยละ 32.5) และโรคเกี่ยวกับระบบเลือดลมต่างๆ จำนวน 3 ราย (ร้อยละ 7.0)

สำหรับการให้บริการด้านสาธารณสุขในพื้นที่ผู้ให้ข้อมูลระบุว่า เมื่อสมาชิกในครัวเรือนเกิดการเจ็บป่วย (สามารถตอบได้มากกว่า 1 ข้อ) จะเข้ารับการรักษาที่โรงพยาบาลของรัฐ จำนวน 64 ราย (ร้อยละ 80.0) รองลงมาคือ ซื้ยยากินเอง จำนวน 9 ราย (ร้อยละ 11.3) รักษาที่โรงพยาบาลเอกชน จำนวน 6 ราย (ร้อยละ 7.5) และปล่อยให้หายเอง จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 1.2)

โดยในรอบปีที่ผ่านมามีปัจจุบันสมาชิกในครัวเรือนของผู้ให้ข้อมูลส่วนใหญ่ ไม่มีปัญหาสุขภาพจิต จำนวน 84 ราย (ร้อยละ 97.7) และมีปัญหาสุขภาพจิต จำนวน 2 ราย (ร้อยละ 2.3) โดยอาการทางสุขภาพจิต (สามารถตอบได้มากกว่า 1 ข้อ) เกิดจากภาวะเครียด จำนวน 2 ราย (ร้อยละ 66.7) และโรควิตกกังวล จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 33.3) ซึ่งผู้ให้ข้อมูลไม่ทราบสาเหตุว่าสมาชิกในครัวเรือนมีปัญหาสุขภาพจิตได้อย่างไร ส่วนที่ทราบสาเหตุ เนื่องจากโครงการขยายสนามบินทำให้ครอบครัวเครียดเรื่องเวนคืนที่ดินที่อยู่อาศัย เครียดจากการทำงาน เครียดจากเสียงดังรบกวนจากโรงงานใกล้บ้าน ทั้งนี้กรณีที่มีสมาชิกในครอบครัวมีอาการทางสุขภาพจิตส่วนใหญ่เลือกที่จะปล่อยให้หายเอง

ปัญหาการได้ยิน พบว่า สมาชิกในครัวเรือนของผู้ให้ข้อมูลไม่มีปัญหาการได้ยิน จำนวน 80 ราย (ร้อยละ 93.0) สมาชิกในครัวเรือนมีปัญหาด้านการได้ยิน จำนวน 6 ราย (ร้อยละ 7.0) โดยปัญหาการได้ยินเกิดจากปัญหาสุขภาพและผลกระทบจากการทำงาน จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 50.0) ในสัดส่วนที่เท่ากัน

การให้บริการด้านสาธารณสุขในพื้นที่ ผู้ให้ข้อมูลส่วนใหญ่ระบุว่า ไม่พบปัญหาในการให้บริการ จำนวน 79 ราย (ร้อยละ 91.9) มีพบปัญหาในการให้บริการบ้าง จำนวน 7 ราย (ร้อยละ 8.1) สาเหตุของปัญหา (สามารถตอบได้มากกว่า 1 ข้อ) เนื่องจากมีผู้รับบริการจำนวนมาก จำนวน 6 ราย (ร้อยละ 60.0) บุคลากรเจ้าหน้าที่ไม่เพียงพอ จำนวน 2 ราย (ร้อยละ 20.0) สถานบริการสุขภาพอยู่ไกล และค่าใช้จ่ายสูง จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 10.0) ในสัดส่วนที่เท่ากัน

กิจกรรมป้องกันควบคุมโรค และกิจกรรมส่งเสริมสุขภาพในชุมชน ผู้ให้ข้อมูลระบุว่า ไม่มีกิจกรรมป้องกันควบคุมโรค และกิจกรรมส่งเสริมสุขภาพในชุมชน จำนวน 70 ราย (ร้อยละ 81.4) มีเพียงจำนวน 16 ราย (ร้อยละ 18.6) ที่ระบุว่า มีกิจกรรมป้องกันควบคุมโรค และกิจกรรมส่งเสริมสุขภาพในชุมชน เช่น กิจกรรมการป้องกันโรคไข้เลือดออก กิจกรรมต้านยาเสพติด กิจกรรมฉีดวัคซีนป้องกันโรคพิษสุนัขบ้า ตรวจสุขภาพป้องกันมะเร็งปากมดลูก และกิจกรรมการออกกำลังกายในชุมชน เป็นต้น เมื่อสอบถามถึงการเข้าร่วมกิจกรรมของผู้ให้ข้อมูลระบุว่าไม่ได้เข้าร่วมกิจกรรม จำนวน 70 ราย (ร้อยละ 81.4) รองลงมาคือ เข้าร่วมกิจกรรม จำนวน 16 ราย (ร้อยละ 18.6) รายละเอียดแสดงดังภาคผนวก 3-10

#### ส่วนที่ 6 ข้อมูลด้านอุบัติเหตุ อุบัติภัย และความปลอดภัยสาธารณะ

ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุ อุบัติภัย ผู้ให้ข้อมูลระบุว่า ไม่มีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุ อุบัติภัย จำนวน 70 ราย (ร้อยละ 93.3) และมีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุ อุบัติภัย จำนวน 4 ราย (ร้อยละ 5.3) ทั้งนี้เมื่อพบเห็นอุบัติเหตุ อุบัติภัย หรือเหตุการณ์สาธารณภัยเกิดขึ้นในชุมชน (ผู้ให้ข้อมูลสามารถตอบได้มากกว่า 1 ข้อ ในประเด็นนี้) ผู้ให้ข้อมูลจะไม่ทำอะไรเลย จำนวน 45 ราย (ร้อยละ 48.9) แจ้งเหตุฉุกเฉิน จำนวน 42 ราย (ร้อยละ 45.7) โดยหน่วยงานที่แจ้ง คือ สายด่วน 1669, แจ้งตำรวจ 191, แจ้งผู้นำชุมชน เป็นต้น และเข้าช่วยเหลือด้วยตนเอง จำนวน 5 ราย (ร้อยละ 5.4)

การร่วมฝึกซ้อมการจัดการเหตุฉุกเฉินร่วมกับหน่วยงานท้องถิ่น พบว่า ผู้ให้ข้อมูลไม่เคยร่วมฝึกซ้อม จำนวน 73 ราย (ร้อยละ 98.7) และไม่ทราบวิธีการแจ้งเหตุฉุกเฉิน กรณีเกิดอุบัติเหตุทางการบิน จำนวน 73 ราย (ร้อยละ 97.3) ส่วนที่ทราบวิธีการแจ้งเหตุ จำนวน 2 ราย (ร้อยละ 2.7) โดยการติดต่อไปที่เบอร์โทรศัพท์ของสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา หากได้รับผลกระทบทางสุขภาพจากอุบัติเหตุทางการบิน ผู้ให้ข้อมูลจะไปขอความช่วยเหลือจากโรงพยาบาล จำนวน 74 ราย (ร้อยละ 98.7) และผู้นำชุมชน จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 1.3) รายละเอียดแสดงดังภาคผนวก 3-10

## ส่วนที่ 7 ข้อมูลด้านอนามัยสิ่งแวดล้อม

แหล่งน้ำที่ใช้เพื่อการบริโภคมาจากชื่อน้ำบรรจุขวดถึง จำนวน 75 ราย (ร้อยละ 87.2) น้ำประปา จำนวน 6 ราย (ร้อยละ 7.0) น้ำผ่านเครื่องกรองน้ำ และน้ำจากตู้หยอดเหรียญ จำนวน 2 ราย (ร้อยละ 2.3) ในสัดส่วนที่เท่ากัน โดยปริมาณและคุณภาพน้ำที่ใช้เพื่อการบริโภคส่วนใหญ่ พบว่า ไม่มีปัญหา จำนวน 82 ราย (ร้อยละ 95.3) และมีปัญหา จำนวน 4 ราย (ร้อยละ 4.7) โดยปัญหาที่พบ คือ น้ำขุ่น

แหล่งน้ำที่ใช้เพื่อการอุปโภคมาจากการใช้น้ำประปา จำนวน 78 ราย (ร้อยละ 90.7) น้ำบ่อตื้น จำนวน 6 ราย (ร้อยละ 7.0) และน้ำบาดาล จำนวน 2 ราย (ร้อยละ 2.3) โดยปริมาณและคุณภาพน้ำที่ใช้เพื่อการอุปโภคส่วนใหญ่ไม่มีปัญหา จำนวน 74 ราย (ร้อยละ 86.0) และมีปัญหา จำนวน 12 ราย (ร้อยละ 14.0) โดยปัญหาที่พบ คือ น้ำขุ่น ตกตะกอน และมีกลิ่นคลอรีน

ด้านคุณภาพอากาศผู้ให้ข้อมูลระบุว่า ไม่มีปัญหา จำนวน 73 ราย (ร้อยละ 84.9) และมีปัญหา เพียงจำนวน 13 ราย (ร้อยละ 15.1) โดยปัญหาที่พบ คือ มลพิษทางอากาศ ฝุ่นละอองมาก

การจัดการน้ำเสียจากการใช้น้ำของครัวเรือนผู้ให้ข้อมูลระบายน้ำเสียลงรางหรือท่อระบายน้ำสาธารณะ จำนวน 49 ราย (ร้อยละ 57.0) ปล่อน้ำเสียซึมลงดิน จำนวน 36 ราย (ร้อยละ 41.9) และปล่อน้ำเสียลงคลอง จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 1.2)

การจัดการน้ำเสียจากส้วมของครัวเรือนผู้ให้ข้อมูลทำการติดตั้งบ่อเกรอะ รวบรวมและสูบไปกำจัด จำนวน 47 ราย (ร้อยละ 54.7) ติดตั้งบ่อเกรอะ บ่อซึม ลงดิน จำนวน 34 ราย (ร้อยละ 39.5) และติดตั้งถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูป จำนวน 5 ราย (ร้อยละ 5.8)

การกำจัดขยะมูลฝอยของครัวเรือนผู้ให้ข้อมูลทิ้งขยะมูลฝอยในภาชนะของอบต.หรือเทศบาลหรือสำนักงานเขต จำนวน 83 ราย (ร้อยละ 96.5) และเผาทิ้งบริเวณครัวเรือน จำนวน 3 ราย (ร้อยละ 3.5)

ความพึงพอใจต่อสภาพแวดล้อมบริเวณที่อยู่อาศัยผู้ให้ข้อมูลมีความพึงพอใจปานกลาง จำนวน 63 ราย (ร้อยละ 73.3) พึงพอใจมาก จำนวน 14 ราย (ร้อยละ 16.3) ไม่พึงพอใจเลย จำนวน 6 ราย (ร้อยละ 7.0) และพึงพอใจน้อย จำนวน 3 ราย (ร้อยละ 3.5) รายละเอียดแสดงดังภาคผนวก 3-10

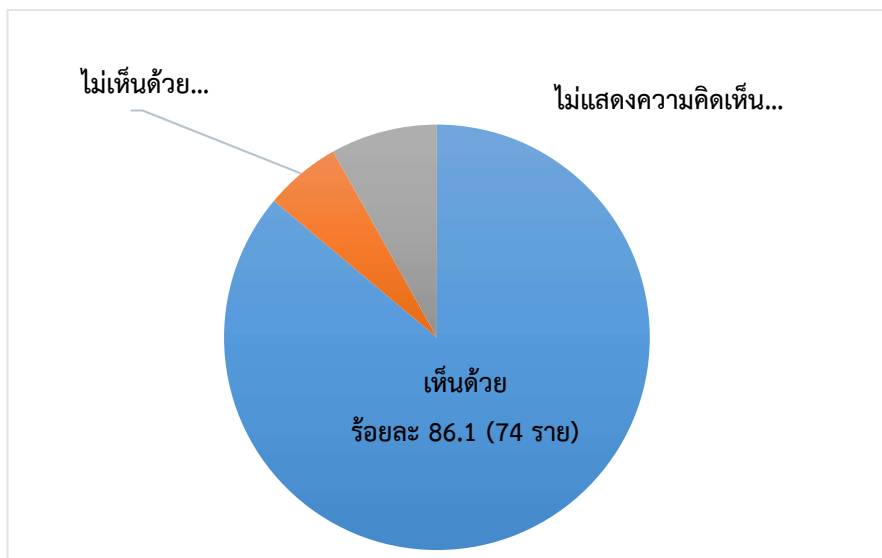
## ส่วนที่ 8 การรับรู้ข้อมูลข่าวสารและการประชาสัมพันธ์

การรับรู้ข้อมูลข่าวสารโครงการ : ผู้ให้สัมภาษณ์เคยรับทราบข้อมูลข่าวสารของโครงการ จำนวน 73 ราย (ร้อยละ 84.9) โดยรับทราบจากแหล่งข้อมูล 3 ลำดับแรก ได้แก่ เพื่อนบ้านหรือคนรู้จัก จำนวน 24 ราย (ร้อยละ 27.0) รองลงมาคือ การประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 4 กรกฎาคม 2562 ณ ห้องแกรนด์บอลรูม 1-3 โรงแรมภูริมาศ บีช แอนด์ สปา อ.บ้านฉาง จ.ระยอง จำนวน 20 ราย (ร้อยละ 22.5) และประธาน / คณะกรรมการ / ผู้นำชุมชน จำนวน 16 ราย (ร้อยละ 18.0) ส่วนผู้ให้สัมภาษณ์ที่เพิ่งทราบข้อมูลโครงการจากการสัมภาษณ์ครั้งนี้ จำนวน 12 ราย (ร้อยละ 16.0) โดยผู้ให้สัมภาษณ์ จำนวน 66 ราย (ร้อยละ 76.7) เห็นว่ามีความจำเป็นในการเผยแพร่ข้อมูลข่าวสาร/ประชาสัมพันธ์โครงการเพิ่มเติม ในขณะที่ผู้ให้สัมภาษณ์ จำนวน 20 ราย (ร้อยละ 23.3) เห็นว่าไม่มีความจำเป็นในการเผยแพร่ข้อมูลเพิ่มเติม

ข้อมูลข่าวสารที่ผู้ให้สัมภาษณ์ต้องการทราบเพิ่มเติม : ผู้ให้สัมภาษณ์สามารถตอบได้มากกว่า 1 ข้อในประเด็นนี้ กล่าวคือ ต้องการทราบข้อมูลความก้าวหน้าในการศึกษาของโครงการ จำนวน 71 ราย (ร้อยละ 82.6) และกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชน จำนวน 15 ราย (ร้อยละ 17.4)

รูปแบบหรือวิธีการที่เหมาะสมในการประชาสัมพันธ์เผยแพร่ข้อมูลโครงการ : สำหรับรูปแบบหรือวิธีการที่เหมาะสมในการประชาสัมพันธ์เผยแพร่ข้อมูลโครงการ (ผู้ให้สัมภาษณ์สามารถตอบได้มากกว่า 1 ข้อในประเด็นนี้) คือ ผู้ให้สัมภาษณ์ต้องการให้มีการจัดประชุม จำนวน 48 ราย (ร้อยละ 53.9) ส่งเอกสารถึงบ้าน จำนวน 29 ราย (ร้อยละ 32.6) ต้องการให้แจ้งผ่านผู้นำชุมชน และลงสื่ออินเทอร์เน็ต/เว็บไซต์ จำนวน 6 ราย (ร้อยละ 6.7) ในสัดส่วนที่เท่ากัน

ความคิดเห็นของผู้ให้สัมภาษณ์ต่อการพัฒนาโครงการ : กลุ่มครัวเรือนในพื้นที่ NEF  $\geq$  40 ที่สำรวจความคิดเห็นด้วยแบบสอบถามได้จำนวน 86 ราย พบว่า กลุ่มครัวเรือนที่เห็นด้วยกับภาพรวมทั้งโครงการ จำนวน 74 ราย (ร้อยละ 86.1) ไม่แสดงความคิดเห็นในประเด็นนี้ จำนวน 7 ราย (ร้อยละ 8.1) เนื่องจากการฟังจากเจ้าหน้าที่ที่ยังมองไม่เห็นภาพ อีกทั้งยังไม่มีโครงการก่อสร้างยังไม่ขอแสดงความคิดเห็นในประเด็นดังกล่าว และไม่เห็นด้วย จำนวน 5 ราย (ร้อยละ 5.8) เนื่องจากกลัวผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น เกรงว่าสภาพแวดล้อมจะเปลี่ยนแปลงไป ทำให้เกิดความเดือดร้อนต่อชาวบ้านที่อาศัยอยู่ก่อนหน้าที่จะมีโครงการเกิดขึ้น แสดงดังรูปที่ 4.6-23



รูปที่ 4.6-23 ความคิดเห็นต่อการพัฒนาโครงการผู้ให้สัมภาษณ์กลุ่มครัวเรือน พื้นที่ NEF  $\geq$  40

#### ส่วนที่ 9 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อโครงการ

##### ระยะก่อสร้าง

ความคิดเห็นต่อผลกระทบในระยะก่อสร้างของโครงการ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์คาดว่าจะไม่ได้รับผลกระทบ จำนวน 36 ราย (ร้อยละ 48.0) รองลงมาคือ ได้รับผลกระทบทั้งด้านบวกและด้านลบ จำนวน 24 ราย (ร้อยละ 32.0) ไม่แน่ใจ จำนวน 10 ราย (ร้อยละ 13.3) ได้รับผลกระทบด้านลบ จำนวน 3 ราย (ร้อยละ 4.0) และได้รับผลกระทบด้านบวก จำนวน 2 ราย (ร้อยละ 2.7)

ทั้งนี้คาดว่าจะได้รับผลกระทบจากโครงการในระยะก่อสร้าง (ผู้ที่ตอบว่าได้รับผลกระทบสามารถตอบได้มากกว่า 1 ข้อในประเด็นนี้) ระบุว่าจะได้รับผลกระทบด้านบวก ได้แก่ ด้านเศรษฐกิจ จำนวน 26 ราย

(ร้อยละ 40.6) ด้านสังคม จำนวน 16 ราย (ร้อยละ 25.0) และด้านสิ่งแวดล้อม จำนวน 10 ราย (ร้อยละ 15.6) ส่วนผลกระทบด้านลบ ได้แก่ ด้านสังคม และด้านสุขภาพ จำนวน 16 ราย (ร้อยละ 25.8) ในสัดส่วนที่เท่ากัน ด้านสิ่งแวดล้อม จำนวน 14 ราย (ร้อยละ 22.6) และด้านเศรษฐกิจ จำนวน 4 ราย (ร้อยละ 6.5) รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 4.6-31

#### ระยะดำเนินการ

ความคิดเห็นต่อผลกระทบในระยะดำเนินการของโครงการ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์คาดว่าจะได้รับผลกระทบทั้งด้านบวกและด้านลบ จำนวน 36 ราย (ร้อยละ 48.0) ไม่ได้รับผลกระทบ จำนวน 24 ราย (ร้อยละ 32.0) ไม่แน่ใจ ได้รับผลกระทบด้านลบ และได้รับผลกระทบด้านบวก จำนวน 5 ราย (ร้อยละ 6.7) ในสัดส่วนที่เท่ากัน

ทั้งนี้คาดว่าจะได้รับผลกระทบจากโครงการในระยะดำเนินการ (ผู้ที่ตอบว่าได้รับผลกระทบสามารถตอบได้มากกว่า 1 ข้อในประเด็นนี้) ระบุว่าจะได้รับผลกระทบด้านบวก ได้แก่ ด้านเศรษฐกิจ จำนวน 41 ราย (ร้อยละ 46.1) ด้านสังคม จำนวน 18 ราย (ร้อยละ 20.2) ด้านสิ่งแวดล้อมจำนวน 14 ราย (ร้อยละ 15.7) และด้านสุขภาพ จำนวน 10 ราย (ร้อยละ 11.2) ส่วนผลกระทบด้านลบ ได้แก่ ด้านสิ่งแวดล้อม จำนวน 30 ราย (ร้อยละ 30.6) ด้านสุขภาพ จำนวน 26 ราย (ร้อยละ 26.5) ด้านสังคม จำนวน 16 ราย (ร้อยละ 16.3) และด้านเศรษฐกิจ จำนวน 11 ราย (ร้อยละ 11.2) รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 4.6-31

ตารางที่ 4.6-31 ความคิดเห็นต่อโครงการในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการของผู้ให้สัมภาษณ์กลุ่มครัวเรือน พื้นที่ NEF  $\geq$  40

ประเด็นผลกระทบ	ระยะก่อสร้าง				ระยะดำเนินการ			
	ด้านบวก		ด้านลบ		ด้านบวก		ด้านลบ	
	จำนวน (ราย)	ร้อยละ	จำนวน (ราย)	ร้อยละ	จำนวน (ราย)	ร้อยละ	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
1.ด้านเศรษฐกิจ (ด้านบวก เกิดการจ้างงาน การกระจายรายได้ ความเจริญ การค้าขาย การส่งเสริมการท่องเที่ยว การลงทุน การขนส่งทางเครื่องบิน การประกอบอาชีพ มีรายได้สูงขึ้น การค้าขายของชุมชนในพื้นที่การค้าขายวัสดุก่อสร้าง ภาษีบำรุงท้องที่ ด้านลบ สิ้นเปลืองเชื้อเพลิงในการสัญจรมากขึ้น การสูญเสียค่าเชื้อเพลิงจากการจราจรที่ติดขัดมากขึ้น)	26	40.6	4	6.5	41	46.1	11	11.2
2.ด้านสังคม (ด้านบวก การทำงานในพื้นที่ ความอบอุ่นในครอบครัว การเปลี่ยนแปลงทางสังคม ประหยัดเวลาในการเดินทาง มีความปลอดภัยในการเดินทาง ด้านลบ การเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิต ความเป็นอยู่ การเดินทางที่ไม่สามารถใช้ถนนเดิมได้ แรงงานต่างถิ่นเข้ามาในพื้นที่ ปัญหาอาชญากรรม)	16	25.0	16	25.8	18	20.2	16	16.3
3.ด้านสิ่งแวดล้อม (ด้านบวก การปรับเปลี่ยนพื้นที่รกร้างเดิมมาใช้ประโยชน์ การใช้ประโยชน์ที่ดิน การจราจร คมนาคมขนส่ง ประหยัดพลังงาน ด้านลบ น้ำเสีย น้ำท่วม)	10	15.6	14	22.6	14	15.7	30	30.6

ตารางที่ 4.6-31 ความคิดเห็นต่อโครงการในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการของผู้ให้สัมภาษณ์กลุ่มครัวเรือน  
พื้นที่ NEF  $\geq 40$

ประเด็นผลกระทบ	ระยะก่อสร้าง				ระยะดำเนินการ			
	ด้านบวก		ด้านลบ		ด้านบวก		ด้านลบ	
	จำนวน (ราย)	ร้อยละ	จำนวน (ราย)	ร้อยละ	จำนวน (ราย)	ร้อยละ	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
การจราจรติดขัด ฝุ่นละออง ถนนชำรุด การขนส่งวัสดุก่อสร้าง อุบัติเหตุจากการ ขนส่งและจราจร ผลกระทบเรื่องเสียง ไอ น้ำมัน การใช้น้ำ ไฟฟ้า ขยะ ทัศนียภาพฯ)								
4. ด้านสุขภาพ (ด้านบวก โอกาสทางการ รักษาพยาบาลจากสถานพยาบาล ที่หลากหลายขึ้นจากความเจริญของ ชุมชน ด้านลบ การสูญเสียการได้ยิน ความเครียด ความวิตกกังวล นอนไม่หลับ ปวดหัว ภูมิแพ้)	0	0.0	16	25.8	10	11.2	26	26.5
5. ไม่แสดงความคิดเห็น	12	18.8	12	19.4	6	6.7	15	15.3
รวม	64	100.0	62	100.0	89	100.0	90	100.0

ความคิดเห็นต่อร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ  
ในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ มีดังนี้

#### ระยะก่อสร้าง

ความคิดเห็นต่อความเพียงพอของร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
จากผลกระทบที่สำคัญของโครงการในระยะก่อสร้าง รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 4.6-32

#### เสียงและความสั่นสะเทือน

ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ระบุว่าร่างมาตรการมีความครอบคลุมเพียงพอแล้ว จำนวน  
73 ราย (ร้อยละ 84.9) รองลงมาคือ ไม่แสดงความคิดเห็นในประเด็นนี้ จำนวน 11 ราย (ร้อยละ 12.8) เนื่องจากยังไม่  
ทราบข้อมูลที่ชัดเจน และยังไม่เห็นการทำงานของโครงการ และไม่เพียงพอ จำนวน 2 ราย (ร้อยละ 2.3) เนื่องจาก  
พื้นที่ก่อสร้างอยู่ใกล้หมู่บ้าน ควรเพิ่มการสร้างรั้วหรือกำแพงป้องกันเสียงเวลาในช่วงที่ทำการก่อสร้าง

#### คุณภาพอากาศ (ฝุ่นละออง)

ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ระบุว่าร่างมาตรการมีความครอบคลุมเพียงพอแล้ว จำนวน  
74 ราย (ร้อยละ 86.0) รองลงมาคือ ไม่แสดงความคิดเห็นในประเด็นนี้ จำนวน 8 ราย (ร้อยละ 9.3) เนื่องจากข้อมูล  
ที่ได้รับยังทำให้ไม่เห็นภาพรวมที่ชัดเจน ยังไม่เคยเห็นการทำงานของโครงการ และโครงข่ายการคมนาคมขนส่งใน  
ภาพรวม และไม่เพียงพอ จำนวน 4 ราย (ร้อยละ 4.7) เนื่องจากเครื่องบินมีจำนวนมากขึ้นทำให้ต้องใช้น้ำมันมากขึ้น  
จึงทำให้มีมลพิษมาก

#### คุณภาพน้ำผิวดิน/น้ำทะเล/นิเวศวิทยาทางน้ำ

ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ระบุว่าร่างมาตรการมีความครอบคลุมเพียงพอแล้ว จำนวน  
79 ราย (ร้อยละ 91.9) รองลงมาคือ ไม่แสดงความคิดเห็นในประเด็นนี้ จำนวน 4 ราย (ร้อยละ 4.7) เนื่องจากข้อมูล  
ที่ได้รับยังทำให้ไม่เห็นภาพรวมที่ชัดเจน ยังไม่เคยเห็นการทำงานของโครงการ และไม่เพียงพอ จำนวน 3 ราย (ร้อยละ 3.5)  
ทั้งนี้ ผู้ให้สัมภาษณ์ไม่ได้เสนอแนะว่าควรเพิ่มเติมมาตรการแต่อย่างใด



- **นิเวศวิทยาทางบก**

ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ระบุว่าร่างมาตรการมีความครอบคลุมเพียงพอแล้ว จำนวน 80 ราย (ร้อยละ 93.0) รองลงมาคือ ไม่แสดงความคิดเห็นในประเด็นนี้ จำนวน 4 ราย (ร้อยละ 4.7) เนื่องจากยังไม่ทราบข้อมูลที่ชัดเจน และยังไม่เห็นการทำงานของโครงการ และระบุว่า ไม่เพียงพอ จำนวน 2 ราย (ร้อยละ 2.3) ทั้งนี้ ผู้ให้สัมภาษณ์ไม่ได้เสนอแนะว่าควรเพิ่มเติมมาตรการแต่อย่างใด

- **การจัดการของเสีย**

ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ระบุว่าร่างมาตรการมีความครอบคลุมเพียงพอแล้ว จำนวน 80 ราย (ร้อยละ 93.0) รองลงมาคือ ไม่แสดงความคิดเห็นในประเด็นนี้ จำนวน 4 ราย (ร้อยละ 4.7) เนื่องจากยังไม่ทราบข้อมูลที่ชัดเจน และยังไม่เห็นการทำงานของโครงการ และระบุว่า ไม่เพียงพอ จำนวน 2 ราย (ร้อยละ 2.3) เนื่องจากบางที่รถกำจัดขยะเข้าไม่ถึง และไม่มีถังขยะมารองรับ

- **การคมนาคมขนส่ง**

ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ระบุว่าร่างมาตรการมีความครอบคลุมเพียงพอแล้ว จำนวน 81 ราย (ร้อยละ 94.2) รองลงมาคือ ไม่แสดงความคิดเห็นในประเด็นนี้ จำนวน 3 ราย (ร้อยละ 3.5) เนื่องจากยังไม่ทราบข้อมูลที่ชัดเจน และยังไม่เห็นการทำงานของโครงการ และระบุว่า ไม่เพียงพอ จำนวน 2 ราย (ร้อยละ 2.3) เนื่องจากการจราจรติดขัดและหนาแน่น

- **เศรษฐกิจและสังคม**

ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ระบุว่าร่างมาตรการมีความครอบคลุมเพียงพอแล้ว จำนวน 80 ราย (ร้อยละ 93.0) รองลงมาคือ ไม่แสดงความคิดเห็นในประเด็นนี้ จำนวน 5 ราย (ร้อยละ 5.8) เนื่องจากยังไม่ทราบข้อมูลที่ชัดเจน และยังไม่เห็นการดำเนินการของโครงการ และระบุว่า ไม่เพียงพอ จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 1.2) ทั้งนี้ ผู้ให้สัมภาษณ์ไม่ได้เสนอแนะว่าควรเพิ่มเติมมาตรการแต่อย่างใด

- **การสาธารณสุข (สุขภาพ)**

ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ระบุว่าร่างมาตรการมีความครอบคลุมเพียงพอแล้ว จำนวน 80 ราย (ร้อยละ 93.0) รองลงมาคือ ไม่แสดงความคิดเห็นในประเด็นนี้ จำนวน 3 ราย (ร้อยละ 3.5) เนื่องจากยังไม่ทราบข้อมูลที่ชัดเจน และยังไม่เห็นการทำงานของโครงการ และระบุว่า ไม่เพียงพอ เนื่องจากฝุ่นละอองควั่น ส่งผลกระทบต่อสุขภาพคนในชุมชน ในสัดส่วนที่เท่ากัน

ตารางที่ 4.6-32 ความคิดเห็นต่อร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการในระยะ  
ก่อสร้างของผู้ให้สัมภาษณ์กลุ่มครัวเรือน พื้นที่ NEF  $\geq$  40

ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	เพียงพอ		ไม่เพียงพอ		ไม่แสดง ความคิดเห็น		รวม	
	จำนวน (ราย)	ร้อยละ	จำนวน (ราย)	ร้อยละ	จำนวน (ราย)	ร้อยละ	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
1. เสียง และความสั่นสะเทือน	73	84.9	2	2.3	11	12.8	86	100.0
2. คุณภาพอากาศ (ฝุ่นละออง)	74	86.0	4	4.7	8	9.3	86	100.0
3. คุณภาพน้ำผิวดิน/น้ำทะเล/ นิเวศวิทยาทางน้ำ	79	91.9	3	3.5	4	4.7	86	100.0
4. นิเวศวิทยาทางบก	80	93.0	2	2.3	4	4.7	86	100.0
5. การจัดการของเสีย	80	93.0	2	2.3	4	4.7	86	100.0
6. การคมนาคมขนส่ง	81	94.2	2	2.3	3	3.5	86	100.0
7. เศรษฐกิจและสังคม	80	93.0	5	5.8	1	1.2	86	100.0
8. การสาธารณสุข (สุขภาพ)	80	93.0	3	3.5	3	3.5	86	100.0

ระยะดำเนินการ

ประเด็นความคิดเห็นต่อความเพียงพอของร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ  
สิ่งแวดล้อม จากผลกระทบที่สำคัญของโครงการในระยะดำเนินการ รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 4.6-33

▪ เสียงและความสั่นสะเทือน

ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ระบุว่าร่างมาตรการมีความครอบคลุมเพียงพอแล้ว จำนวน  
74 ราย (ร้อยละ 86.1) รองลงมาคือ ไม่แสดงความคิดเห็นในประเด็นนี้ จำนวน 10 ราย (ร้อยละ 11.6) และไม่เพียงพอ  
จำนวน 2 ราย (ร้อยละ 2.3) เนื่องจากใกล้พื้นที่ก่อสร้าง เสียงจากเครื่องบิน ทั้งนี้ ผู้ให้สัมภาษณ์ไม่ได้เสนอแนะว่าควร  
เพิ่มเติมมาตรการแต่อย่างใด

▪ คุณภาพอากาศ (ไอเสียและสารอินทรีย์ระเหย)

ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ระบุว่าร่างมาตรการมีความครอบคลุมและเพียงพอแล้ว  
จำนวน 75 ราย (ร้อยละ 87.2) รองลงมาคือ ไม่แสดงความคิดเห็นในประเด็นนี้ จำนวน 8 ราย (ร้อยละ 9.3) ทั้งนี้ ผู้ให้  
สัมภาษณ์ไม่ได้เสนอแนะว่าควรเพิ่มเติมมาตรการแต่อย่างใด และระบุว่า ไม่เพียงพอ จำนวน 3 ราย (ร้อยละ 3.5)  
เนื่องจากผู้ให้สัมภาษณ์อยู่อาศัยใกล้สนามบิน

▪ คุณภาพน้ำผิวดิน/น้ำทะเล/นิเวศวิทยาทางน้ำ

ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ระบุว่าร่างมาตรการมีความครอบคลุมเพียงพอแล้ว จำนวน  
78 ราย (ร้อยละ 90.7) รองลงมาคือ ไม่แสดงความคิดเห็นในประเด็นนี้ จำนวน 6 ราย (ร้อยละ 7.0) และระบุว่า  
ไม่เพียงพอ จำนวน 2 ราย (ร้อยละ 2.3) ทั้งนี้ ผู้ให้สัมภาษณ์ไม่ได้เสนอแนะว่าควรเพิ่มเติมมาตรการแต่อย่างใด

- **นิเวศวิทยาทางบก**

ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ระบุว่าร่างมาตรการมีความครอบคลุมเพียงพอแล้ว จำนวน 81 ราย (ร้อยละ 94.2) รองลงมาคือ ไม่แสดงความคิดเห็นในประเด็นนี้ จำนวน 4 ราย (ร้อยละ 4.7) และระบุว่าไม่เพียงพอ จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 1.2) ทั้งนี้ ผู้ให้สัมภาษณ์ไม่ได้เสนอแนะว่าควรเพิ่มเติมมาตรการแต่อย่างใด

- **การจัดการของเสีย**

ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ระบุว่าร่างมาตรการมีความครอบคลุมเพียงพอแล้ว จำนวน 82 ราย (ร้อยละ 95.3) รองลงมาคือ ไม่แสดงความคิดเห็นในประเด็นนี้ จำนวน 3 ราย (ร้อยละ 3.5) และระบุว่าไม่เพียงพอ จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 1.2) ทั้งนี้ ผู้ให้สัมภาษณ์ไม่ได้เสนอแนะว่าควรเพิ่มเติมมาตรการแต่อย่างใด

- **การคมนาคมขนส่ง**

ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ระบุว่าร่างมาตรการมีความครอบคลุมเพียงพอแล้วจำนวน 82 ราย (ร้อยละ 95.3) รองลงมาคือ ไม่แสดงความคิดเห็นในประเด็นนี้ และระบุว่า ไม่เพียงพอ จำนวน 2 ราย (ร้อยละ 2.3) ในสัดส่วนที่เท่ากัน ทั้งนี้ ผู้ให้สัมภาษณ์ไม่ได้เสนอแนะว่าควรเพิ่มเติมมาตรการแต่อย่างใด

- **เศรษฐกิจและสังคม**

ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ระบุว่าร่างมาตรการมีความครอบคลุมเพียงพอแล้ว จำนวน 80 ราย (ร้อยละ 93.0) รองลงมาคือ ไม่แสดงความคิดเห็นในประเด็นนี้ จำนวน 5 ราย (ร้อยละ 5.8) และระบุว่าไม่เพียงพอ จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 1.2) ทั้งนี้ ผู้ให้สัมภาษณ์ไม่ได้เสนอแนะว่าควรเพิ่มเติมมาตรการแต่อย่างใด

- **การโยกย้ายและทดแทนทรัพย์สิน**

ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ระบุว่าร่างมาตรการมีความครอบคลุมเพียงพอแล้ว จำนวน 81 ราย (ร้อยละ 94.2) รองลงมาคือ ไม่แสดงความคิดเห็นในประเด็นนี้ จำนวน 4 ราย (ร้อยละ 4.7) และระบุว่าไม่เพียงพอ จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 1.2) ทั้งนี้ ผู้ให้สัมภาษณ์ไม่ได้เสนอแนะว่าควรเพิ่มเติมมาตรการแต่อย่างใด

- **การสาธารณสุข (สุขภาพ)**

ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ระบุว่าร่างมาตรการมีความครอบคลุมเพียงพอแล้ว จำนวน 81 ราย (ร้อยละ 94.2) รองลงมาคือ ไม่แสดงความคิดเห็นในประเด็นนี้ และระบุว่า ไม่เพียงพอ จำนวน 3 ราย (ร้อยละ 3.5) ทั้งนี้ ผู้ให้สัมภาษณ์ไม่ได้เสนอแนะว่าควรเพิ่มเติมมาตรการแต่อย่างใด

**ตารางที่ 4.6-33 ความคิดเห็นต่อร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการในระยะ  
ดำเนินการของผู้ให้สัมภาษณ์กลุ่มครัวเรือน พื้นที่ NEF  $\geq$  40**

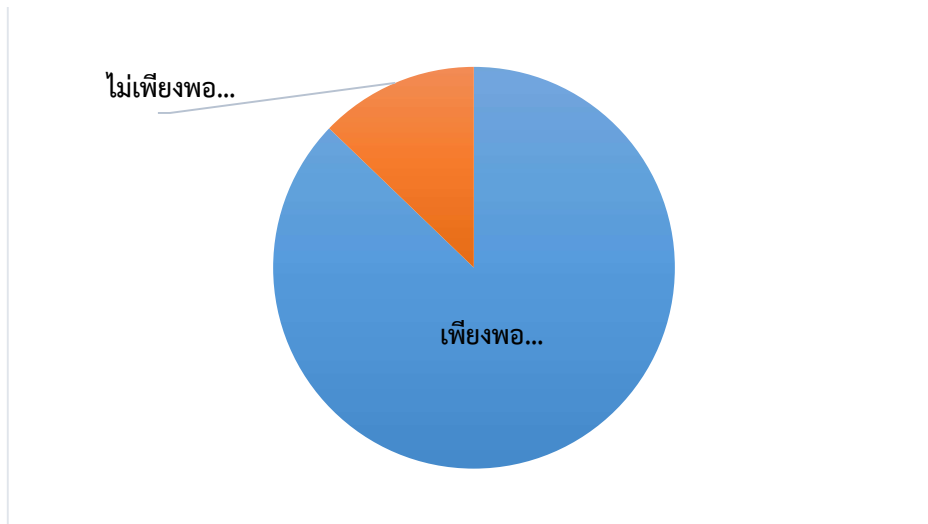
ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	เพียงพอ		ไม่เพียงพอ		ไม่แสดง ความคิดเห็น		รวม	
	จำนวน (ราย)	ร้อยละ	จำนวน (ราย)	ร้อยละ	จำนวน (ราย)	ร้อยละ	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
1. เสียง และความสั่นสะเทือน	74	86.0	2	2.3	10	11.6	86	100.0
2. คุณภาพอากาศ (ไอเสียและ สารอินทรีย์ระเหย)	75	87.2	3	3.5	8	9.3	86	100.0
3. คุณภาพน้ำผิวดิน/น้ำทะเล/ นิเวศวิทยาทางน้ำ	78	90.7	2	2.3	6	7.0	86	100.0
4. นิเวศวิทยาทางบก	81	94.2	1	1.2	4	4.7	86	100.0
5. การจัดการของเสีย	82	95.3	1	1.2	3	3.5	86	100.0
6. การคมนาคมขนส่ง	82	95.3	2	2.3	2	2.3	86	100.0
7. เศรษฐกิจและสังคม	80	93.0	1	1.2	5	5.8	86	100.0
8. การโยกย้าย และการทดแทนทรัพย์สิน	81	94.2	1	1.2	4	4.7	86	100.0
9. การสาธารณสุข (สุขภาพ)	81	94.2	3	3.5	3	3.5	86	100.0

เมื่อสอบถามเรื่องความวิตกกังวลที่มีต่อโครงการของผู้ให้สัมภาษณ์ พบว่า มีความวิตกกังวลในระดับปานกลาง จำนวน 32 ราย (ร้อยละ 37.2) รองลงมาคือ ไม่วิตกกังวล จำนวน 20 ราย (ร้อยละ 23.3) วิตกกังวลเล็กน้อย จำนวน 18 ราย (ร้อยละ 20.9) และวิตกกังวลมาก จำนวน 16 ราย (ร้อยละ 18.6)

ความคิดเห็นต่อภาพรวมของร่างมาตรการฯ : กลุ่มครัวเรือนในพื้นที่ NEF  $\geq$  40 แสดงความคิดเห็นต่อร่างมาตรการฯ ว่ามีความเหมาะสมเพียงพอ จำนวน 75 ราย (ร้อยละ 87.2) ไม่เพียงพอ จำนวน 11 ราย (ร้อยละ 12.8) รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 4.6-34 และรูปที่ 4.6-24

**ตารางที่ 4.6-34 ความคิดเห็นต่อภาพรวมของร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ  
ในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการของผู้ให้สัมภาษณ์กลุ่มครัวเรือนพื้นที่ NEF  $\geq$  40**

ความคิดเห็น	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
เพียงพอ	75	87.2
ไม่เพียงพอ	11	12.8
<b>รวม</b>	<b>75</b>	<b>100.0</b>



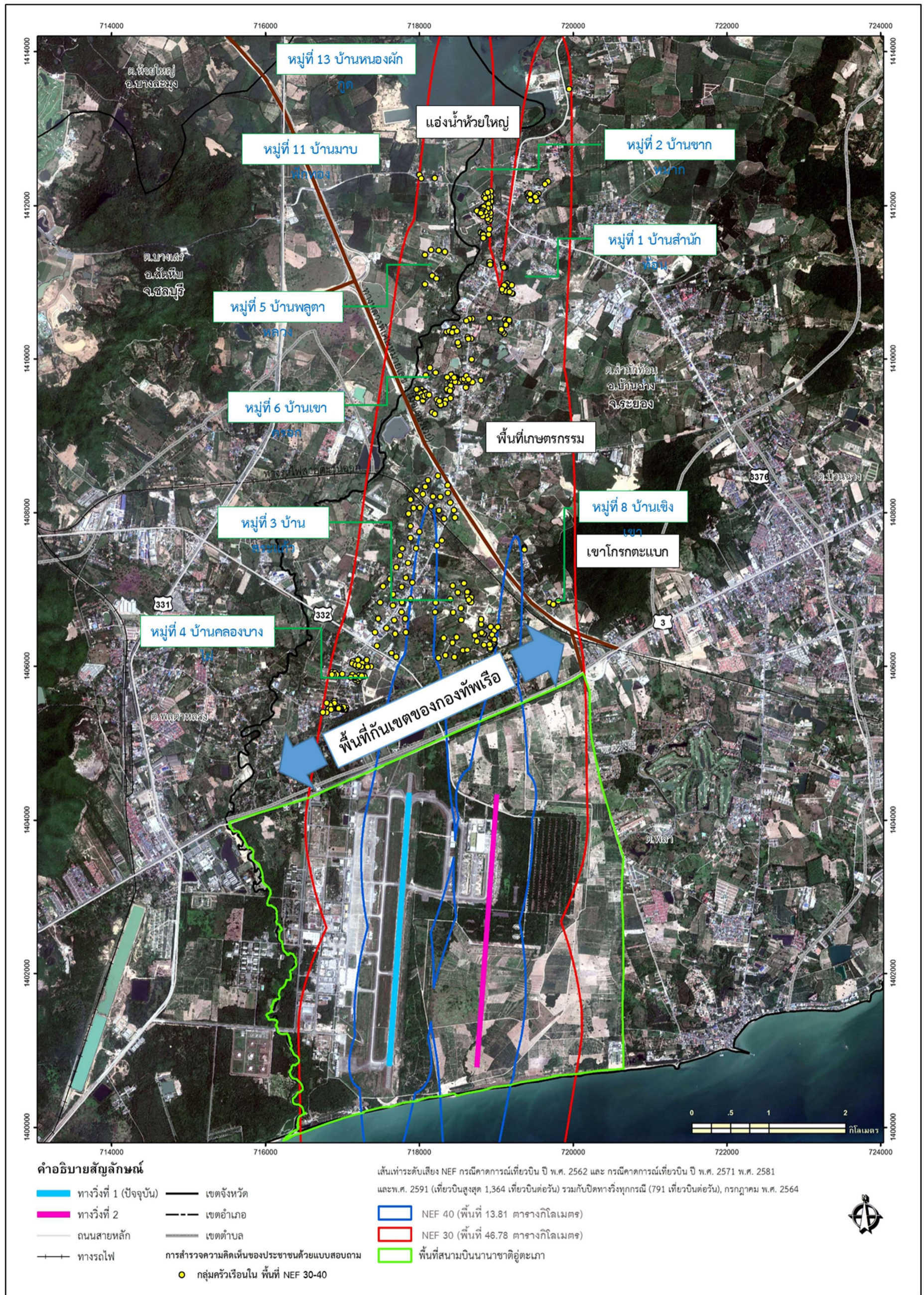
รูปที่ 4.6-24 ความคิดเห็นต่อภาพรวมของร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ  
ในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการของผู้ให้สัมภาษณ์กลุ่มครัวเรือน พื้นที่ NEF  $\geq$  40

ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ : ผู้ให้สัมภาษณ์มีความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อการ  
ดำเนินโครงการก่อสร้างทางวิ่งและทางขับที่ 2 สนามบินนานาชาติอุตะเถา ดังนี้

- ดูแลเรื่องจราจรทางถนน/จราจรขัดข้อง ป้องกันจัดการเสียงรบกวนตลอดระยะดำเนินโครงการ
- แก้ปัญหาเรื่องฝุ่นละอองในระยะยาวต้องการให้ช่วยเหลือประชาชนที่ไม่มีโฉนด อาศัยอยู่ในพื้นที่ริมคลองและพื้นที่วัด
- ควรมีการประชาสัมพันธ์หลายช่องทาง เช่น ควรส่งเอกสารทางไปรษณีย์มาที่บ้านประชาชน เพราะหน่วยงานท้องถิ่น เช่น อบต. เทศบาล แจ้งข่าวสารล่าช้า ไม่ทั่วถึง
- ควรชี้แจงรายละเอียดโครงการอย่างละเอียดกว่านี้ โดยเฉพาะเรื่องผลกระทบด้านเสียงต่อชุมชน การชดเชย ระยะเวลาการชดเชย ควรอธิบายอย่างชัดเจนและเข้าใจง่าย (ควรใช้ภาษาที่ชาวบ้านทั่วไปเข้าใจง่าย)
- ป้องกันความปลอดภัยตลอดระยะดำเนินโครงการ
- ทำโครงการอะไรก็ได้ โดยไม่ให้ชาวบ้านเดือดร้อน
- นอกจากติดตั้งวัสดุป้องกันเสียงดังแล้ว ต้องการให้โครงการช่วยเหลือประชาชนที่ต้องได้รับผลกระทบจากการสร้างทางขึ้นลงของสนามบิน ชุมชนที่ไม่ได้โยกย้ายออก ให้ได้มีอาชีพการทำงานทำในสนามบินนานาชาติอุตะเถาเป็นอันดับแรก ก่อนจะรับคนนอกพื้นที่เข้าทำงาน
- มอบทุนการศึกษาให้เด็กในพื้นที่ มีจุดออกกำลังกายในพื้นที่
- ต้องการทราบข้อมูลเพิ่มเติม เช่น ที่อยู่อาศัย หรือสิทธิประโยชน์ของคนในพื้นที่

## (2) กลุ่มครัวเรือนในพื้นที่ NEF 30 - 40

การสำรวจข้อมูลด้านเศรษฐกิจสังคมของกลุ่มครัวเรือนในพื้นที่ NEF 30 - 40 จำนวน 354 ราย สามารถแสดงตำแหน่งการสำรวจได้ดังรูปที่ 4.6-25 รายละเอียดตารางสรุปผลการสำรวจข้อมูลด้านเศรษฐกิจ-สังคมด้วยแบบสอบถามกลุ่มครัวเรือนในพื้นที่ NEF 30 - 40 แสดงดังภาคผนวก 3-10



ที่มา : จัดทำโดย บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิซิส แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด, พ.ศ. 2564

รูปที่ 4.6-25 ตำแหน่งการเก็บตัวอย่างกลุ่มครัวเรือน พื้นที่ NEF 30 - 40 จำนวน 354 ตัวอย่าง

## ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้ข้อมูล

ผู้ให้ข้อมูลเป็นเพศหญิง จำนวน 205 ราย (ร้อยละ 57.9) และเป็นเพศชาย จำนวน 149 ราย (ร้อยละ 42.1) ช่วงอายุของผู้ให้ข้อมูล พบว่า มีช่วงอายุ 41 - 50 ปี จำนวน 114 ราย (ร้อยละ 32.2) รองลงมา คือ ช่วงอายุ 51 - 60 ปี จำนวน 78 ราย (ร้อยละ 22.0) อายุมากกว่า 60 ปี จำนวน 76 ราย (ร้อยละ 21.5) ช่วงอายุ 31 - 40 ปี จำนวน 70 ราย (ร้อยละ 19.8) ช่วงอายุ 21 - 30 ปี จำนวน 13 ราย (ร้อยละ 3.7) และช่วงอายุ 18 - 20 ปี จำนวน 3 ราย (ร้อยละ 0.8) โดยนับถือศาสนาพุทธ จำนวน 353 ราย (ร้อยละ 99.7) และศาสนาคริสต์ จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 0.3)

ผู้ให้ข้อมูลมีสถานภาพเป็นหัวหน้าครัวเรือน จำนวน 216 ราย (ร้อยละ 61.0) รองลงมาคือ คู่สมรส จำนวน 94 ราย (ร้อยละ 26.6) เป็นบิดา/มารดา จำนวน 20 ราย (ร้อยละ 5.6) เป็นบุตร/ธิดา จำนวน 13 ราย (ร้อยละ 3.7) เป็นญาติ/ผู้อาศัย จำนวน 5 ราย (ร้อยละ 1.4) เป็นเชย/สะใภ้ จำนวน 4 ราย (ร้อยละ 1.1) และลูกจ้าง พนักงาน จำนวน 2 ราย (ร้อยละ 0.6) โดยสถานภาพอื่นๆ ที่ไม่ใช่หัวหน้าครัวเรือนนั้น เป็นผู้ที่ได้รับมอบหมายจาก หัวหน้าครัวเรือนในการให้ข้อมูลแล้ว

ระดับการศึกษาสูงสุดของผู้ให้ข้อมูล พบว่า จบการศึกษาระดับประถมศึกษา จำนวน 129 ราย (ร้อยละ 36.4) รองลงมาคือ ระดับมัธยมศึกษาตอนต้น จำนวน 74 ราย (ร้อยละ 20.9) ระดับอนุปริญญา/ ปวส. จำนวน 53 ราย (ร้อยละ 15.0) ระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช. จำนวน 46 ราย (ร้อยละ 13.0) ระดับปริญญาตรีหรือเทียบเท่า จำนวน 38 ราย (ร้อยละ 10.7) ระดับสูงกว่าปริญญาตรี จำนวน 10 ราย (ร้อยละ 2.8) ไม่ได้ เข้ารับการศึกษา จำนวน 3 ราย (ร้อยละ 0.9) และกำลังศึกษา จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 0.3)

อาชีพหลักของผู้ให้ข้อมูล พบว่า รับจ้างทั่วไป จำนวน 93 ราย (ร้อยละ 26.3) รองลงมา คือ ข้าราชการบำนาญ/ไม่ได้ประกอบอาชีพ/แม่บ้าน จำนวน 90 ราย (ร้อยละ 25.4) พนักงานบริษัทเอกชน จำนวน 73 ราย (ร้อยละ 20.6) ค้าขาย จำนวน 44 ราย (ร้อยละ 12.4) ธุรกิจส่วนตัว จำนวน 24 คน (ร้อยละ 6.8) ข้าราชการ/ พนักงานรัฐวิสาหกิจ จำนวน 20 ราย (ร้อยละ 5.6) ไม่ระบุอาชีพ จำนวน 6 ราย (ร้อยละ 1.7) และเกษตรกรรวม จำนวน 4 ราย (ร้อยละ 1.1)

ภูมิลำเนาเดิมของผู้ให้ข้อมูล พบว่า เป็นผู้ที่มีภูมิลำเนาอยู่ที่นี่และตำบลนี้ตั้งแต่เกิด จำนวน 198 ราย (ร้อยละ 55.9) ย้ายมาจากที่อื่น จำนวน 155 ราย (ร้อยละ 43.8) และไม่ระบุ จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 0.3) โดยผู้ที่ย้ายมาจากพื้นที่อื่นมีระยะเวลาที่เข้ามาอาศัยอยู่ในพื้นที่เป็นเวลามากกว่า 20 ปี จำนวน 41 ราย (ร้อยละ 26.5) รองลงมาคือ เป็นเวลา 5 - 10 ปี จำนวน 35 ราย (ร้อยละ 22.6) น้อยกว่า 5 ปี จำนวน 31 ราย (ร้อยละ 20.0) เป็นเวลา 16 - 20 ปี จำนวน 24 ราย (ร้อยละ 15.5) เป็นเวลา 11 - 15 ปี จำนวน 23 ราย (ร้อยละ 14.8) และไม่ระบุระยะเวลา จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 0.6) ซึ่งเหตุผลที่เข้ามาอยู่อาศัยหรือประกอบอาชีพที่นี่ (ผู้ให้ข้อมูลสามารถตอบมากกว่า 1 ข้อในประเด็นนี้) เนื่องจากเปลี่ยนอาชีพหรือหางานทำ จำนวน 67 ราย (ร้อยละ 41.4) รองลงมาคือ ติดตามครอบครัวหรือแต่งงานกับคนที่นี่ จำนวน 59 ราย (ร้อยละ 36.4) ที่อยู่อาศัย มีสาธารณูปโภคครบครัน จำนวน 17 ราย (ร้อยละ 10.5) ที่อยู่อาศัยมีให้เลือกหลายระดับราคา จำนวน 7 ราย (ร้อยละ 4.3) ที่อยู่อาศัยมีให้เลือกหลายประเภทและย้ายมารับราชการ จำนวน 5 ราย (ร้อยละ 3.1) ในสัดส่วน ที่เท่ากัน และเส้นทางคมนาคมสะดวกสบาย จำนวน 2 ราย (ร้อยละ 1.2)

เมื่อสอบถามข้อมูลเกี่ยวกับการย้ายที่อยู่อาศัย พบว่า ผู้ให้ข้อมูลส่วนใหญ่ไม่คิดจะย้ายไป อยู่ที่ยื่น จำนวน 303 ราย (ร้อยละ 85.6) โดยสาเหตุที่ไม่คิดจะย้ายไปที่อื่น เช่น เป็นบ้านเกิด และมีครอบครัวอยู่ที่นี้

เป็นต้น รองลงมาคือ ยังไม่แน่ใจ จำนวน 42 ราย (ร้อยละ 11.9) โดยสาเหตุที่ไม่แน่ใจว่าจะย้ายไปอยู่ที่อื่นหรือไม่ เพราะขึ้นอยู่กับสภาพเศรษฐกิจ และคิดจะย้ายไปที่อื่น จำนวน 9 ราย (ร้อยละ 2.5) โดยสาเหตุที่คิดจะย้ายไปที่อื่น เพราะจะย้ายบ้านไปอยู่ต่างจังหวัด

## ส่วนที่ 2 ข้อมูลด้านที่อยู่อาศัย/อาคาร

ผู้ให้ข้อมูลส่วนใหญ่มีกรรมสิทธิ์การเป็นเจ้าของบ้านและอาคาร จำนวน 302 ราย (ร้อยละ 85.3) รองลงมาคือ เป็นของพ่อแม่/ญาติพี่น้อง จำนวน 25 ราย (ร้อยละ 7.1) เช่า (ที่ดินให้เช่า/อาคารให้เช่า/ห้องเช่า) จำนวน 24 ราย (ร้อยละ 6.8) เป็นของนายจ้าง จำนวน 2 ราย (ร้อยละ 0.6) และไม่ประสงค์ให้ข้อมูล จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 0.3) โดยเอกสารสิทธิ์เป็นโฉนดที่ดิน จำนวน 329 ราย (ร้อยละ 93.0) ไม่ระบุเอกสารสิทธิ์ จำนวน 21 ราย (ร้อยละ 5.9) และอื่นๆ จำนวน 4 ราย (ร้อยละ 1.1)

ลักษณะการอยู่อาศัยในบ้านและอาคาร พบว่า ส่วนใหญ่เป็นเจ้าของที่อาศัยในบ้านและอาคาร จำนวน 306 ราย (ร้อยละ 86.4) รองลงมาคือ เป็นผู้อยู่อาศัย จำนวน 43 ราย (ร้อยละ 12.1) เป็นผู้ดูแลกิจการ/พนักงาน จำนวน 3 ราย (ร้อยละ 0.9) และไม่ประสงค์ให้ข้อมูล จำนวน 2 ราย (ร้อยละ 0.6) ซึ่งประเภทที่อยู่อาศัยส่วนใหญ่เป็นบ้านเดี่ยว จำนวน 331 ราย (ร้อยละ 93.5) รองลงมาคือ ห้องแถวหรือตึกแถวหรือทาวน์เฮ้าส์ จำนวน 14 ราย (ร้อยละ 4.0) เป็นรีสอร์ท จำนวน 5 ราย (ร้อยละ 1.4) เป็นบ้านแฝด จำนวน 3 ราย (ร้อยละ 0.8) และไม่ระบุประเภท จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 0.3)

ระยะเวลาที่อยู่อาศัยก่อสร้างแล้วเสร็จ พบว่า ผู้ให้ข้อมูลไม่ระบุระยะเวลา จำนวน 108 ราย (ร้อยละ 30.5) รองลงมาคือ ระยะเวลา 5 – 10 ปี จำนวน 93 ราย (ร้อยละ 26.3) น้อยกว่า 5 ปี จำนวน 57 ราย (ร้อยละ 16.1) ระยะเวลา 11 – 15 ปี จำนวน 46 ราย (ร้อยละ 13.0) ระยะเวลา 16 – 20 ปี จำนวน 27 ราย (ร้อยละ 7.6) และมากกว่า 20 ปี จำนวน 23 ราย (ร้อยละ 6.5) ทั้งนี้ลักษณะที่อยู่อาศัยจะเป็นบ้านชั้นเดียว จำนวน 328 ราย (ร้อยละ 92.7) รองลงมาคือ บ้านสองชั้น จำนวน 23 ราย (ร้อยละ 6.5) และมากกว่าสองชั้น จำนวน 3 ราย (ร้อยละ 0.8)

การใช้ประโยชน์ของบ้านและอาคาร พบว่า เป็นที่อยู่อาศัยอย่างเดียว จำนวน 328 ราย (ร้อยละ 92.7) และใช้เป็นที่อยู่อาศัยและสถานประกอบการ จำนวน 26 ราย (ร้อยละ 7.3)

สำหรับวัสดุของตัวบ้าน 3 ลำดับแรก พบว่า ทำด้วยคอนกรีตหรืออิฐหรือหิน จำนวน 339 ราย (ร้อยละ 95.7) รองลงมาคือ เป็นครั้งตึกครั้งไม้ จำนวน 13 ราย (ร้อยละ 3.7) และทำจากยิปซัมบอร์ดและไม้ จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 0.3) ในสัดส่วนที่เท่ากัน สำหรับวัสดุของหลังคา 3 ลำดับแรก พบว่า ทำมาจากกระเบื้องคอนกรีต จำนวน 278 ราย (ร้อยละ 78.5) รองลงมาคือ กระเบื้องไฟเบอร์ซีเมนต์ จำนวน 64 ราย (ร้อยละ 18.1) เมทัลชีท จำนวน 11 ราย (ร้อยละ 3.1) และสังกะสี จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 0.3)

## ส่วนที่ 3 ข้อมูลสภาพเศรษฐกิจของครัวเรือน

จำนวนสมาชิกที่อาศัยอยู่จริงในครัวเรือน พบว่า มีจำนวนสมาชิกที่อาศัยอยู่จริงในครัวเรือนเฉลี่ย 6 คน เป็นผู้มีรายได้เฉลี่ย 3 คน โดยสมาชิกที่อาศัยอยู่จริงในครัวเรือนเป็นวัยเด็ก (ต่ำกว่า 15 ปี) เฉลี่ย 1 คน คิดเป็นร้อยละ 4.6 (จำนวน 98 ราย) เป็นวัยแรงงานเฉลี่ย 6 คน คิดเป็นร้อยละ 90.8 (จำนวน 1,916 ราย) และเป็นวัยผู้สูงอายุ (มากกว่า 60 ปี) เฉลี่ย 1 คน คิดเป็นร้อยละ 4.6 (จำนวน 96 ราย)



การประกอบอาชีพหลักซึ่งเป็นแหล่งรายได้หลักของครัวเรือน พบว่า ผู้ให้ข้อมูลรับจ้างทั่วไป จำนวน 93 ราย (ร้อยละ 26.3) รองลงมาคือ ไม่ได้ประกอบอาชีพ/แม่บ้าน จำนวน 90 ราย (ร้อยละ 25.4) เป็นพนักงานบริษัทเอกชน จำนวน 73 ราย (ร้อยละ 20.6) ค้าขาย จำนวน 44 ราย (ร้อยละ 12.4) ธุรกิจส่วนตัว จำนวน 24 ราย (ร้อยละ 6.8) เป็นข้าราชการหรือพนักงานรัฐวิสาหกิจ จำนวน 20 ราย (ร้อยละ 5.7) ไม่ระบุอาชีพหลัก จำนวน 6 ราย (ร้อยละ 1.7) และทำเกษตรกรรม จำนวน 4 ราย (ร้อยละ 1.1)

การประกอบอาชีพเสริมซึ่งเป็นแหล่งรายได้เสริมของครัวเรือน พบว่า ส่วนใหญ่ไม่ได้ประกอบอาชีพเสริม จำนวน 330 ราย (ร้อยละ 93.2) สำหรับผู้ให้ข้อมูลที่มีรายได้เสริม จำนวน 24 ราย (ร้อยละ 6.8) ประกอบอาชีพรับจ้างทั่วไป ขายของออนไลน์ และเย็บผ้า เป็นต้น

ผู้ให้ข้อมูลส่วนใหญ่ไม่มีปัญหาในการประกอบอาชีพ จำนวน 288 ราย (ร้อยละ 81.4) และมีปัญหาในการประกอบอาชีพ จำนวน 66 ราย (ร้อยละ 18.6) โดยปัญหาที่พบ คือ รายได้น้อยลง เศรษฐกิจตกต่ำ ไม่มีคนงาน และค่าจ้างแรงงานแพงขึ้น

รายได้รวมของครัวเรือนของผู้ให้ข้อมูล มีรายได้เฉลี่ย 42,663 บาทต่อเดือน และมีรายจ่ายรวมของครัวเรือนเฉลี่ย 33,423 บาทต่อเดือน ความเพียงพอของรายได้กับรายจ่ายในครัวเรือนผู้ให้ข้อมูลระบุว่า เพียงพอและมีเหลือออม จำนวน 182 ราย (ร้อยละ 51.4) รองลงมาคือ ไม่เพียงพอและต้องกู้ยืม จำนวน 59 ราย (ร้อยละ 16.7) เพียงพอแต่ไม่มีเหลือออม จำนวน 51 ราย (ร้อยละ 14.4) ไม่เพียงพอ แต่ไม่มีหนี้สิน จำนวน 50 ราย (ร้อยละ 14.1) และไม่ประสงค์ให้ข้อมูล จำนวน 12 ราย (ร้อยละ 3.4) ด้านหนี้สินของครัวเรือนระบุว่า ไม่มีหนี้สิน จำนวน 295 ราย (ร้อยละ 83.3) และมีหนี้สิน จำนวน 59 ราย (ร้อยละ 16.7) โดยมีวัตถุประสงค์ของการกู้ยืม เพื่อประกอบอาชีพ จำนวน 37 ราย (ร้อยละ 62.7) รองลงมาคือ เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในครัวเรือน จำนวน 15 ราย (ร้อยละ 25.4) เพื่อการศึกษา จำนวน 4 ราย (ร้อยละ 6.8) เพื่อสร้าง/ซ่อมแซมที่อยู่ จำนวน 2 ราย (ร้อยละ 3.4) และเพื่อรักษาพยาบาล จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 1.7)

#### ส่วนที่ 4 ข้อมูลด้านสภาพสังคม และสภาพแวดล้อมปัจจุบัน

**ประเด็นด้านสังคม :** จากผู้ให้ข้อมูล จำนวน 316 ราย พบว่าประเด็นด้านสังคมที่ผู้ให้ข้อมูลแสดงความคิดเห็นว่าในพื้นที่ชุมชนได้รับผลกระทบ 3 อันดับแรก ได้แก่ ประเด็นการว่างงาน/ตกงาน (ร้อยละ 11.6) โดยได้รับผลกระทบระดับปานกลาง (ร้อยละ 4.8) ระดับน้อยที่สุด (ร้อยละ 3.1) ระดับน้อย (ร้อยละ 2.8) และระดับมาก (ร้อยละ 0.9) รองลงมาคือ ได้รับผลกระทบเรื่องการเพิ่มของคนต่างถิ่นเข้ามาในพื้นที่ (ร้อยละ 11.0) ได้รับผลกระทบระดับปานกลาง (ร้อยละ 5.1) ระดับมาก (ร้อยละ 3.6) ระดับน้อย (ร้อยละ 2.0) และระดับน้อยที่สุด (ร้อยละ 0.3) ส่วนผลกระทบเรื่องการให้บริการระบบไฟฟ้า (ร้อยละ 10.7) ได้รับผลกระทบระดับน้อย (ร้อยละ 5.1) ระดับน้อยที่สุด (ร้อยละ 4.8) และระดับปานกลาง (ร้อยละ 0.8) รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 4.6-35

ตารางที่ 4.6-35 ข้อมูลผลกระทบสภาพสังคมในปัจจุบันในพื้นที่ชุมชนของผู้ให้ข้อมูลกลุ่มครัวเรือนในพื้นที่  
NEF 30 - 40

ประเด็นด้านสังคม	ไม่ได้รับผลกระทบ (ร้อยละ)	ได้รับผลกระทบ (ร้อยละ)	ระดับของผลกระทบ (ร้อยละ)				
			น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด
<b>การให้บริการระบบสาธารณูปโภค</b>							
- ไฟฟ้า	89.3	10.7	4.8	5.1	0.8	0.0	0.0
- ประปา	93.8	6.2	4.2	2.0	0.0	0.0	0.0
<b>ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน</b>							
- ปัญหาเสาพาด	90.7	9.3	4.0	4.2	1.1	0.0	0.0
- การประทุษร้ายต่อทรัพย์สิน อาทิ ลักขโมย	94.9	5.1	2.8	2.3	0.0	0.0	0.0
- การประทุษร้ายต่อร่างกาย อาทิ ทะเลาะวิวาท	99.2	0.8	0.8	0.0	0.0	0.0	0.0
<b>ความแออัดในชุมชน/ความพอใจที่อยู่ในปัจจุบัน</b>	98.9	1.1	0.3	0.8	0.0	0.0	0.0
<b>ความสัมพันธ์และความผูกพันกันในชุมชน</b>	90.4	9.6	0.3	3.7	4.8	0.8	0.0
<b>การว่างงาน/ตกงาน</b>	88.4	11.6	3.1	2.8	4.8	0.9	0.0
<b>การเพิ่มของคนต่างถิ่นเข้ามาในพื้นที่</b>	89.0	11.0	0.3	2.0	5.1	3.6	0.0

นอกจากนี้ ผู้ให้ข้อมูลระบุว่าชุมชนมีความสามัคคีช่วยเหลือเกื้อกูลกันอยู่ในระดับปานกลาง จำนวน 241 ราย (ร้อยละ 68.1) ระดับมาก จำนวน 72 ราย (ร้อยละ 20.4) ระดับน้อย จำนวน 32 ราย (ร้อยละ 9.0) ไม่มีความสามัคคีเลย และไม่ประสงค์ให้ข้อมูล จำนวน 5 ราย (ร้อยละ 1.4) ในสัดส่วนที่เท่ากัน ส่วนเรื่องกิจกรรมสำคัญตามประเพณี การช่วยเหลือกิจกรรมสาธารณประโยชน์นั้น เป็นต้น ผู้ให้ข้อมูลระบุว่าเคยเข้าร่วมกิจกรรมเป็นประจำ จำนวน 309 ราย (ร้อยละ 87.3) รองลงมาคือ เป็นครั้งคราว จำนวน 24 ราย (ร้อยละ 6.8) นานๆ ครั้ง จำนวน 16 ราย (ร้อยละ 4.5) และไม่ประสงค์ให้ข้อมูล จำนวน 5 ราย (ร้อยละ 1.4) รายละเอียดแสดงดังภาคผนวก 3-10

**ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม :** ปัจจุบันผู้ให้ข้อมูลได้รับผลกระทบจากปัญหาความเดือดร้อน/เหตุรำคาญจากสภาพแวดล้อม 3 อันดับแรก ได้แก่ สภาพการจราจร (ร้อยละ 21.8) รองลงมาคือ ฝุ่นละออง/เขม่าควัน (ร้อยละ 20.6) และเสียงดังรบกวน (ร้อยละ 13.0) ทั้งนี้มีรายละเอียดของแต่ละปัญหา รายละเอียดแสดงดัง **ตารางที่ 4.6-36** ดังนี้

- เสียงดังรบกวน ได้รับผลกระทบ จำนวน 46 ราย (ร้อยละ 13.0) โดยได้รับผลกระทบระดับน้อย จำนวน 27 ราย (ร้อยละ 7.6) ระดับปานกลาง จำนวน 14 ราย (ร้อยละ 4.0) ระดับมาก จำนวน 4 ราย (ร้อยละ 1.1) และระดับน้อยที่สุด จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 0.3) สาเหตุของปัญหาเสียงดังรบกวน มาจากการจราจร/ยานพาหนะ จำนวน 41 ราย (ร้อยละ 89.1) ไม่ประสงค์ให้ข้อมูล จำนวน 3 ราย (ร้อยละ 6.5) และการก่อสร้าง จำนวน 2 ราย (ร้อยละ 4.3)

- ปัญหาฝุ่นละออง/เขม่าควัน ได้รับผลกระทบ จำนวน 73 ราย (ร้อยละ 20.6) โดยได้รับผลกระทบระดับปานกลาง จำนวน 31 ราย (ร้อยละ 8.8) ระดับน้อย จำนวน 25 ราย (ร้อยละ 7.1) ระดับมาก จำนวน 13 ราย (ร้อยละ 3.7) และระดับน้อยที่สุดและมากที่สุด จำนวน 2 ราย (ร้อยละ 0.5) ในสัดส่วนที่เท่ากัน สาเหตุของปัญหาฝุ่นละออง/เขม่าควัน มาจากการจราจร/ยานพาหนะ จำนวน 64 ราย (ร้อยละ 87.7) รองลงมาคือ มาจากไอเสียจากยานพาหนะ จำนวน 7 ราย (ร้อยละ 9.6.3) และไม่ประสงค์ให้ข้อมูล จำนวน 2 ราย (ร้อยละ 2.7)

- ปัญหาขยะมูลฝอย/สิ่งปฏิกูล ได้รับผลกระทบ จำนวน 18 ราย (ร้อยละ 5.1) โดยได้รับผลกระทบระดับน้อย จำนวน 12 ราย (ร้อยละ 3.4) ระดับปานกลาง จำนวน 5 ราย (ร้อยละ 1.4) และระดับน้อยที่สุด จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 0.3) สาเหตุของปัญหาขยะมูลฝอย/สิ่งปฏิกูล มาจากขยะตกค้าง/ไม่มาจัดเก็บ จำนวน 18 ราย (ร้อยละ 100.0)
- ปัญหาน้ำเน่าเสีย ทั้งหมดไม่ได้รับผลกระทบ จำนวน 354 ราย (ร้อยละ 100.0)
- ปัญหาการระบายน้ำ/น้ำท่วมขัง ได้รับผลกระทบ จำนวน 10 ราย (ร้อยละ 2.8) โดยได้รับผลกระทบระดับน้อยและระดับน้อยที่สุด จำนวน 5 ราย (ร้อยละ 1.4) ในสัดส่วนที่เท่ากัน สาเหตุของปัญหาการระบายน้ำ/น้ำท่วมขัง มาจากไม่มีทางระบายน้ำ จำนวน 7 ราย (ร้อยละ 70.0) และมาจากฝนตกหนัก จำนวน 3 ราย (ร้อยละ 30.0)
- ปัญหาสภาพการจราจร ได้รับผลกระทบ จำนวน 77 ราย (ร้อยละ 21.8) โดยได้รับผลกระทบระดับ ปานกลาง จำนวน 42 ราย (ร้อยละ 11.9) ระดับมาก จำนวน 17 ราย (ร้อยละ 4.8) ระดับน้อย จำนวน 12 ราย (ร้อยละ 3.4) ระดับน้อยที่สุด จำนวน 5 ราย (ร้อยละ 1.4) และระดับมากที่สุด จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 0.3) สาเหตุของปัญหาสภาพการจราจร มาจากปริมาณยานพาหนะหนาแน่น จำนวน 49 ราย (ร้อยละ 63.6) รองลงมาคือ สภาพถนนไม่ดี จำนวน 17 ราย (ร้อยละ 22.1) ไม่เคารพกฎจราจร จำนวน 8 ราย (ร้อยละ 10.4) และไม่ประสงค์ให้ข้อมูล จำนวน 3 ราย (ร้อยละ 3.9)
- ปัญหากลิ่นเหม็น ทั้งหมดไม่ได้รับผลกระทบ จำนวน 354 ราย (ร้อยละ 100.0)
- ปัญหาขาดแคลนน้ำดื่ม - น้ำใช้ ทั้งหมดไม่ได้รับผลกระทบ จำนวน 354 ราย (ร้อยละ 100.0)
- ปัญหาแรงสั่นสะเทือน ได้รับผลกระทบ จำนวน 3 ราย (ร้อยละ 0.9) โดยได้รับผลกระทบระดับน้อย จำนวน 2 ราย (ร้อยละ 0.6) และระดับปานกลาง จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 0.3) สาเหตุของปัญหาแรงสั่นสะเทือน มาจากการก่อสร้าง จำนวน 2 ราย (ร้อยละ 66.7) และการจราจร/ยานพาหนะ จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 33.3) รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 4.6-36

ตารางที่ 4.6-36 ข้อมูลปัญหาความเดือดร้อน/เหตุรำคาญจากสภาพแวดล้อมปัจจุบันของผู้ให้ข้อมูลกลุ่มครัวเรือน  
ในพื้นที่ NEF 30 - 40

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	ไม่ได้รับผลกระทบ (ร้อยละ)	ได้รับผลกระทบ (ร้อยละ)	ระดับผลกระทบ (ร้อยละ)				
			น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด
1) เสียงดังรบกวน	87.0	13.0	0.3	7.6	4.0	1.1	0.0
2) ฝุ่นละออง/เขม่าควัน	79.4	20.6	0.5	7.1	8.8	3.7	0.5
3) ขยะมูลฝอย/สิ่งปฏิกูล	94.9	5.1	0.3	3.4	1.4	0.0	0.0
4) น้ำเน่าเสีย	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
5) การระบายน้ำ/น้ำท่วมขัง	97.2	2.8	1.4	1.4	0.0	0.0	0.0
6) สภาพการจราจร	78.2	21.8	1.4	3.4	11.9	4.8	0.3
7) กลิ่นเหม็น	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
8) ขาดแคลนน้ำดื่ม - น้ำใช้	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
9) แรงสั่นสะเทือน	99.1	0.9	0.0	0.6	0.3	0.0	0.0

จำนวนยานพาหนะในครัวเรือนของผู้ให้ข้อมูล ระบุว่า มีรถจักรยานยนต์ จำนวน 492 ราย (ร้อยละ 57.0) รองลงมาคือ รถยนต์ 4 ล้อ จำนวน 371 ราย (ร้อยละ 43.0) โดยทางหลวงที่ผู้ให้ข้อมูลใช้ในการเดินทางเป็นประจำ คือ ถนนสุขุมวิท (บริเวณด้านหน้าสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา) จำนวน 151 ราย (ร้อยละ 31.3) รองลงมาคือ ไม่ประสงค์ให้ข้อมูล จำนวน 110 ราย (ร้อยละ 22.8) ทางหลวงหมายเลข 331 สายสัตหีบ – เขาหินซ้อน จำนวน 85 ราย (ร้อยละ 17.6) ทางหลวงหมายเลข 332 สายสัตหีบ – สำนักท้อน จำนวน 77 ราย (ร้อยละ 16.0) ทางหลวงหมายเลข 3126 ตอนทางเข้าสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา – ท่าเรือจุกเสม็ด จำนวน 34 ราย (ร้อยละ 7.1) และถนนพลา จำนวน 25 ราย (ร้อยละ 5.2) โดยมีวัตถุประสงค์ในการเดินทาง 3 อันดับแรก คือ ทำงาน จำนวน 200 ราย (ร้อยละ 53.1) รองลงมาคือ ติดต่อธุรกิจ จำนวน 109 ราย (ร้อยละ 28.9) และค้าขาย จำนวน 49 ราย (ร้อยละ 13.0) ตามลำดับ

เมื่อสอบถามถึงผลกระทบในการเดินทางบริเวณโดยรอบสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา ผู้ให้ข้อมูลระบุว่า ไม่ได้รับผลกระทบ จำนวน 340 ราย (ร้อยละ 96.0) รองลงมาคือ ได้รับผลกระทบเล็กน้อย จำนวน 8 ราย (ร้อยละ 2.3) และได้รับผลกระทบปานกลาง จำนวน 6 ราย (ร้อยละ 1.7) โดยได้รับผลกระทบที่สำคัญ 3 อันดับแรก คือ การเดินทางสัญจรไม่สะดวก จำนวน 5 ราย (ร้อยละ 35.7) รองลงมาคือ การจราจรติดขัดมากที่สุด จำนวน 4 ราย (ร้อยละ 28.6) และการเข้าใช้บริการสนามบินไม่สะดวก จำนวน 3 ราย (ร้อยละ 21.4) ตามลำดับ เมื่อสอบถามถึงการเดินทางไปใช้บริการสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา ผู้ให้ข้อมูลระบุว่าไม่เคยไปใช้บริการสนามบิน จำนวน 289 ราย (ร้อยละ 81.6) และเคยเดินทางไปใช้บริการ จำนวน 65 ราย (ร้อยละ 18.4) รายละเอียดแสดงดังภาคผนวก 3-10

#### ส่วนที่ 5 ข้อมูลด้านสาธารณสุข

ด้านสาธารณสุขในพื้นที่ผู้ให้ข้อมูลระบุว่า สมาชิกในครัวเรือนของผู้ให้ข้อมูลไม่เคยเจ็บป่วย จำนวน 246 ราย (ร้อยละ 69.5) สมาชิกในครัวเรือนมีประวัติเจ็บป่วย จำนวน 108 ราย (ร้อยละ 30.5) โดยโรคที่พบเจ็บป่วยมากที่สุด 3 ลำดับแรก คือ โรคหวัดหรือเกี่ยวกับระบบทางเดินหายใจ จำนวน 104 ราย (ร้อยละ 61.9) โรคอื่นๆ เช่น หัวใจ ไต ความดัน ไขมันในเส้นเลือด เบาหวาน เก๊าท์ เป็นต้น จำนวน 36 ราย (ร้อยละ 21.4) และโรคเกี่ยวกับระบบทางเดินอาหาร จำนวน 11 ราย (ร้อยละ 6.5)

สำหรับการให้บริการด้านสาธารณสุขในพื้นที่ผู้ให้ข้อมูลระบุว่า สมาชิกในครัวเรือนเกิดการเจ็บป่วย (สามารถตอบได้มากกว่า 1 ข้อ) คือ รักษาที่โรงพยาบาลของรัฐจำนวน 283 ราย (ร้อยละ 72.4) รองลงมาคือ รักษาที่โรงพยาบาลเอกชน จำนวน 56 ราย (ร้อยละ 14.3) ซื้อมากินเอง จำนวน 46 ราย (ร้อยละ 11.8) และปล่อยให้หายเอง จำนวน 6 ราย (ร้อยละ 1.5)

โดยในรอบปีที่ผ่านมาถึงปัจจุบัน พบว่า สมาชิกในครัวเรือนของผู้ให้ข้อมูลทั้งหมดไม่มีปัญหาสุขภาพจิต จำนวน 340 ราย (ร้อยละ 100.0)

ปัญหาการได้ยิน พบว่า สมาชิกในครัวเรือนของผู้ให้ข้อมูลไม่มีปัญหาการได้ยิน จำนวน 347 ราย (ร้อยละ 98.0) และสมาชิกในครัวเรือนมีปัญหาด้านการได้ยิน จำนวน 7 ราย (ร้อยละ 2.0) โดยปัญหาการได้ยินเกิดจาก 3 ลำดับแรกที่สำคัญ คือ เกิดจากอายุ จำนวน 4 ราย (ร้อยละ 57.1) รองลงมาคือ ปัญหาสุขภาพ จำนวน 2 ราย (ร้อยละ 28.6) และไม่ทราบสาเหตุ จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 14.3)

การให้บริการด้านสาธารณสุขในพื้นที่ ผู้ให้ข้อมูลส่วนใหญ่ระบุว่า ไม่พบปัญหาในการให้บริการ จำนวน 310 ราย (ร้อยละ 87.6) มีพบปัญหาในการให้บริการบ้าง จำนวน 44 ราย (ร้อยละ 12.4) ซึ่งมีสาเหตุ

ของปัญหา คือ บุคลากรเจ้าหน้าที่ไม่เพียงพอ จำนวน 27 ราย (ร้อยละ 60.0) มีผู้รับบริการจำนวนมาก จำนวน 16 ราย (ร้อยละ 35.6) และสถานบริการสุขภาพอยู่ไกลและมีค่าใช้จ่ายสูง จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 2.2) ในสัดส่วนที่เท่ากัน

กิจกรรมป้องกันควบคุมโรค และกิจกรรมส่งเสริมสุขภาพในชุมชนผู้ให้ข้อมูลระบุว่า มีกิจกรรม เช่น กิจกรรมป้องกันยุงลาย ตรวจสอบสุขภาพ เต็มแฉโรบิก เป็นต้น จำนวน 336 ราย (ร้อยละ 94.9) มีเพียงจำนวน 18 ราย (ร้อยละ 5.1) ที่ระบุว่า ไม่มีกิจกรรม เมื่อสอบถามถึงการเข้าร่วมกิจกรรมของผู้ให้ข้อมูล ระบุว่า ได้เข้าร่วมกิจกรรม จำนวน 217 ราย (ร้อยละ 61.3) และไม่ได้เข้าร่วมกิจกรรม จำนวน 137 ราย (ร้อยละ 38.7) รายละเอียดแสดงดังภาคผนวก 3-10

#### ส่วนที่ 6 ข้อมูลด้านอุบัติเหตุ อุบัติภัย และความปลอดภัยสาธารณะ

ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุ อุบัติภัย ผู้ให้ข้อมูลทั้งหมดไม่เคยมีประสบการณ์ จำนวน 354 ราย (ร้อยละ 100.0) รวมถึงการร่วมฝึกซ้อม การจัดการเหตุฉุกเฉินร่วมกับหน่วยงานท้องถิ่น พบว่า ผู้ให้ข้อมูลไม่เคยร่วมฝึกซ้อม จำนวน 354 ราย (ร้อยละ 100.0) และไม่ทราบวิธีการแจ้งเหตุฉุกเฉิน กรณีเกิดอุบัติเหตุทางการบิน จำนวน 354 ราย (ร้อยละ 100.0) รายละเอียดแสดงดังภาคผนวก 3-10

#### ส่วนที่ 7 ข้อมูลด้านอนามัยสิ่งแวดล้อม

แหล่งน้ำที่ใช้เพื่อการบริโภคมาจากชื่อน้ำบรรจขวดถึง จำนวน 292 ราย (ร้อยละ 82.5) น้ำประปาผ่านเครื่องกรองน้ำ จำนวน 46 ราย (ร้อยละ 13.0) และน้ำจากตู้หยอดเหรียญ จำนวน 16 ราย (ร้อยละ 4.5) โดยปริมาณและคุณภาพน้ำที่ใช้เพื่อการบริโภคทั้งหมดพบว่า ไม่มีปัญหา จำนวน 354 ราย (ร้อยละ 100.0)

แหล่งน้ำที่ใช้เพื่อการอุปโภคมาจากน้ำประปา จำนวน 354 ราย (ร้อยละ 100.0) โดยปริมาณและคุณภาพน้ำที่ใช้เพื่อการอุปโภคส่วนใหญ่ไม่มีปัญหา จำนวน 316 ราย (ร้อยละ 89.3) และมีปัญหา จำนวน 38 ราย (ร้อยละ 10.7) โดยปัญหาที่พบ คือ น้ำไหลอ่อน น้ำมีตะกอนขุ่น

ด้านคุณภาพอากาศผู้ให้ข้อมูลทั้งหมด ระบุว่า ไม่มีปัญหา จำนวน 354 ราย (ร้อยละ 100.0)

การจัดการน้ำเสียจากการใช้น้ำของครัวเรือนผู้ให้ข้อมูลทั้งหมดจะระบายน้ำเสียลงรางหรือท่อระบายน้ำสาธารณะ จำนวน 354 ราย (ร้อยละ 100.0)

การจัดการน้ำเสียจากส้วมของครัวเรือนผู้ให้ข้อมูลทำการติดตั้งบ่อเกรอะ บ่อซึม ลงดิน จำนวน 354 ราย (ร้อยละ 100.0)

การกำจัดขยะมูลฝอยของครัวเรือนผู้ให้ข้อมูลทิ้งขยะมูลฝอยในภาชนะของอบต.หรือเทศบาลหรือสำนักงานเขต จำนวน 354 ราย (ร้อยละ 100.0)

ความพึงพอใจต่อสภาพแวดล้อมบริเวณที่อยู่อาศัยผู้ให้ข้อมูลมีความพึงพอใจมาก จำนวน 247 ราย (ร้อยละ 69.8) พึงพอใจปานกลาง จำนวน 103 ราย (ร้อยละ 29.1) และพึงพอใจน้อย จำนวน 4 ราย (ร้อยละ 1.1) รายละเอียดแสดงดังภาคผนวก 3-10

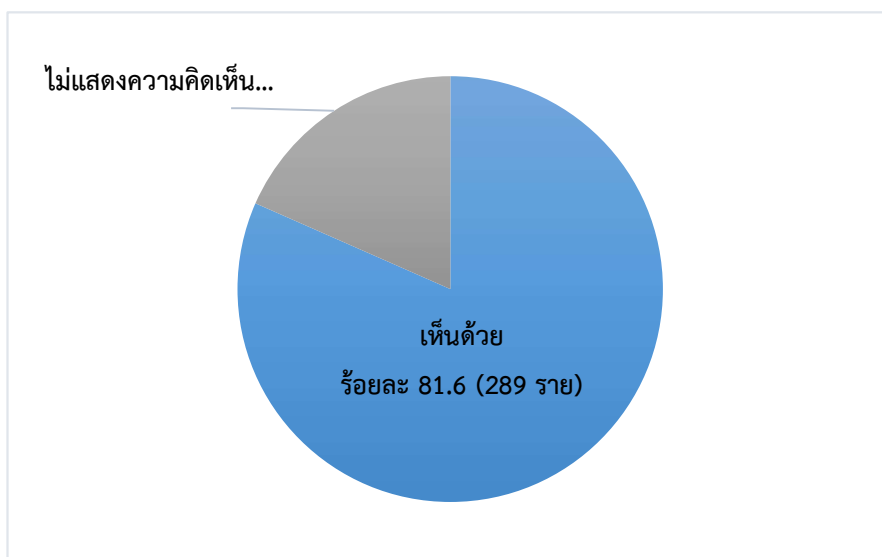
## ส่วนที่ 8 การรับรู้ข้อมูลข่าวสารและการประชาสัมพันธ์

**การรับรู้ข้อมูลข่าวสารโครงการ :** ผู้ให้สัมภาษณ์เคยรับทราบข้อมูลข่าวสารของโครงการ จำนวน 297 ราย (ร้อยละ 83.9) โดยรับทราบจากแหล่งข้อมูล 3 ลำดับแรก ได้แก่ เพื่อนบ้านหรือคนรู้จัก จำนวน 275 ราย (ร้อยละ 75.8) รองลงมาคือ ประธาน/คณะกรรมการชุมชน/ผู้นำชุมชน จำนวน 45 ราย (ร้อยละ 12.4) และอินเทอร์เน็ต/เว็บไซต์โครงการ จำนวน 17 ราย (ร้อยละ 4.7) ส่วนผู้ให้สัมภาษณ์ที่เพิ่งทราบข้อมูลโครงการจากการสัมภาษณ์ครั้งนี้มีจำนวน 57 ราย (ร้อยละ 16.1) โดยผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมดเห็นว่ามีคามจำเป็นในการเผยแพร่ข้อมูลข่าวสาร/ประชาสัมพันธ์โครงการเพิ่มเติม จำนวน 354 ราย (ร้อยละ 100.0)

**ข้อมูลข่าวสารที่ผู้ให้สัมภาษณ์ต้องการทราบเพิ่มเติม :** ผู้ให้สัมภาษณ์สามารถตอบได้มากกว่า 1 ข้อในประเด็นนี้ กล่าวคือ ความก้าวหน้าในการศึกษาของโครงการ จำนวน 272 ราย (ร้อยละ 76.8) และกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชน จำนวน 82 ราย (ร้อยละ 23.2)

**รูปแบบหรือวิธีการที่เหมาะสมในการประชาสัมพันธ์เผยแพร่ข้อมูลโครงการ :** สำหรับรูปแบบหรือวิธีการที่เหมาะสมในการประชาสัมพันธ์เผยแพร่ข้อมูลโครงการ (ผู้ให้สัมภาษณ์สามารถตอบได้มากกว่า 1 ข้อในประเด็นนี้) 3 ลำดับแรก คือ ผู้ให้สัมภาษณ์ต้องการให้ส่งเอกสารถึงบ้าน จำนวน 252 ราย (ร้อยละ 71.2) รองลงมาคือ จัดให้มีการจัดประชุม จำนวน 88 ราย (ร้อยละ 24.9) และให้แจ้งผ่านผู้นำชุมชน จำนวน 14 ราย (ร้อยละ 3.9)

**ความคิดเห็นของผู้ให้สัมภาษณ์ต่อการพัฒนาโครงการ :** กลุ่มครัวเรือนในพื้นที่ NEF 30 - 40 ที่เห็นด้วยกับภาพรวมทั้งโครงการ มีจำนวน 289 ราย (ร้อยละ 81.6) และไม่แสดงความคิดเห็นในประเด็นนี้ จำนวน 65 ราย (ร้อยละ 18.4) เนื่องจากรายละเอียดของโครงการที่ได้รับจากเจ้าหน้าที่ที่เข้าสัมภาษณ์ยังไม่ชัดเจนในบางเรื่อง จึงยังไม่สามารถแสดงความคิดเห็นได้ เบื้องต้นมีความเห็นว่ามาตรการที่นำเสนอเพียงพอแล้วแต่ยังขาดความเชื่อมั่นว่าจะสามารถทำได้ตามมาตรการที่นำเสนอไว้ได้ครบถ้วน แสดงดังรูปที่ 4.6-26



รูปที่ 4.6-26 ความคิดเห็นต่อการพัฒนาโครงการผู้ให้สัมภาษณ์กลุ่มครัวเรือน พื้นที่ NEF 30 - 40

## ส่วนที่ 9 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อโครงการ

### ระยะก่อสร้าง

ความคิดเห็นต่อผลกระทบในระยะก่อสร้างของโครงการ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์คาดว่าจะ  
จะไม่ได้รับผลกระทบ จำนวน 312 ราย (ร้อยละ 88.1) รองลงมาคือ ได้รับผลกระทบด้านลบ จำนวน 19 ราย (ร้อยละ 5.4)  
ไม่แน่ใจ จำนวน 14 ราย (ร้อยละ 4.0) ไม่แสดงความคิดเห็น จำนวน 6 ราย (ร้อยละ 1.7) และได้รับผลกระทบ  
ทั้งด้านบวกและด้านลบ จำนวน 3 ราย (ร้อยละ 0.8)

ทั้งนี้ผู้ให้สัมภาษณ์ที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบจากโครงการในระยะก่อสร้าง (ผู้ที่ตอบว่า  
ได้รับผลกระทบสามารถตอบได้มากกว่า 1 ข้อในประเด็นนี้) ไม่แสดงความคิดเห็นใดๆ เกี่ยวกับผลกระทบด้านบวก  
ส่วนผลกระทบด้านลบ ได้แก่ ด้านสุขภาพ จำนวน 11 ราย (ร้อยละ 52.4) และด้านสิ่งแวดล้อม จำนวน 10 ราย  
(ร้อยละ 47.6) รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 4.6-37

### ระยะดำเนินการ

ความคิดเห็นต่อผลกระทบในระยะดำเนินการของโครงการ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์คาดว่าจะ  
จะได้รับผลกระทบด้านบวก จำนวน 217 ราย (ร้อยละ 61.3) ไม่ได้รับผลกระทบ จำนวน 83 ราย (ร้อยละ 23.4)  
ได้รับผลกระทบทั้งด้านบวกและด้านลบ จำนวน 31 ราย (ร้อยละ 8.8) ได้รับผลกระทบด้านลบ จำนวน 14 ราย  
(ร้อยละ 4.0) และไม่แน่ใจ จำนวน 9 ราย (ร้อยละ 2.5)

ทั้งนี้ผู้ให้สัมภาษณ์ที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบจากโครงการในระยะดำเนินการ  
(ผู้ที่ตอบว่าได้รับผลกระทบสามารถตอบได้มากกว่า 1 ข้อในประเด็นนี้) ระบุว่าจะได้รับผลกระทบด้านบวก ได้แก่  
ด้านเศรษฐกิจ จำนวน 233 ราย (ร้อยละ 94.0) ด้านสังคม จำนวน 11 ราย (ร้อยละ 4.4) และด้านสิ่งแวดล้อม จำนวน  
4 ราย (ร้อยละ 1.6) ส่วนผลกระทบด้านลบ ได้แก่ ด้านสิ่งแวดล้อม จำนวน 44 ราย (ร้อยละ 93.6) และด้านสุขภาพ  
จำนวน 3 ราย (ร้อยละ 6.4) รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 4.6-37

### ตารางที่ 4.6-37 ความคิดเห็นต่อโครงการในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการของกลุ่มครัวเรือน พื้นที่ NEF 30 - 40

ประเด็นผลกระทบ	ระยะก่อสร้าง				ระยะดำเนินการ			
	ด้านบวก		ด้านลบ		ด้านบวก		ด้านลบ	
	จำนวน (ราย)	ร้อยละ	จำนวน (ราย)	ร้อยละ	จำนวน (ราย)	ร้อยละ	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
1.ด้านเศรษฐกิจ (ด้านบวก เกิดการจ้าง งาน การกระจายรายได้ ความเจริญ การค้าขาย การส่งเสริมการท่องเที่ยว การลงทุน การขนส่งทางเครื่องบิน การ ประกอบอาชีพ มีรายได้สูงขึ้น การค้า ขายของชุมชนในพื้นที่การซื้อขายวัสดุ ก่อสร้าง ภาษีบำรุงท้องที่ ด้านลบ สิ้นเปลืองเชื้อเพลิงในการสัญจรมากขึ้น การสูญเสียค่าเชื้อเพลิงจากการจราจรที่ ติดขัดมากขึ้น)	0	0.0	0	0.0	233	94.0	0	0.0

ตารางที่ 4.6-37 ความคิดเห็นต่อโครงการในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการของกลุ่มครัวเรือน พื้นที่ NEF 30 - 40

ประเด็นผลกระทบ	ระยะก่อสร้าง				ระยะดำเนินการ			
	ด้านบวก		ด้านลบ		ด้านบวก		ด้านลบ	
	จำนวน (ราย)	ร้อยละ	จำนวน (ราย)	ร้อยละ	จำนวน (ราย)	ร้อยละ	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
2.ด้านสังคม (ด้านบวก การทำงาน ในพื้นที่ ความอบอุ่นในครอบครัว การ เปลี่ยนแปลงทางสังคม ประหยัดเวลา ในการเดินทาง มีความปลอดภัยในการ เดินทาง ด้านลบ การเปลี่ยนแปลงวิถี ชีวิต ความเป็นอยู่ การเดินทางที่ไม่ สามารถใช้ถนนเดิมได้ แรงงานต่างถิ่น เข้ามาในพื้นที่ ปัญหาอาชญากรรม)	0	0.0	0	0.0	11	4.4	0	0.0
3.ด้านสิ่งแวดล้อม (ด้านบวก การ ปรับเปลี่ยน พื้นที่รกร้างเดิมมาใช้ ประโยชน์ การใช้ประโยชน์ที่ดิน การจราจร คมนาคมขนส่ง ประหยัด พลังงาน ด้านลบ น้ำเสีย น้ำท่วม การจราจรติดขัด ฝุ่นละออง ถนนชำรุด การขนส่งวัสดุก่อสร้าง อุบัติเหตุจากการขนส่งและจราจร ผลกระทบเรื่องเสียง ควันน้ำมัน การใช้น้ำ ไฟฟ้า ขยะ ทัศนียภาพฯ)	0	0.0	10	47.6	4	1.6	44	93.6
4.ด้านสุขภาพ (ด้านบวก โอกาสทางการ รักษาพยาบาลจากสถานพยาบาล ที่หลากหลาย ขึ้นจากความเจริญช องชุมชน ด้านลบ การสูญเสียการได้ยิน ความเครียด ความวิตกกังวล นอนไม่หลับ ปวดหัว ภูมิแพ้)	0	0.0	11	52.4	0	0.0	3	6.4
รวม	0	0.0	21	100.0	248	100.0	47	100.0

ความคิดเห็นต่อร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ  
ในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ มีดังนี้

#### ระยะก่อสร้าง

ความคิดเห็นต่อความเพียงพอของร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
จากผลกระทบที่สำคัญของโครงการในระยะก่อสร้าง รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 4.6-38 โดยสรุปดังนี้

ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมดระบุว่าร่างมาตรการมีความครอบคลุมเพียงพอแล้ว จำนวน 354 ราย  
(ร้อยละ 100) ทั้งเรื่องเสียงและความสั่นสะเทือน คุณภาพอากาศ (ฝุ่นละออง) คุณภาพน้ำผิวดิน/น้ำทะเล/นิเวศวิทยา  
ทางน้ำ นิเวศวิทยาทางบก การจัดการของเสีย การคมนาคมขนส่ง เศรษฐกิจและสังคม และการสาธารณสุข (สุขภาพ)



**ตารางที่ 4.6-38 ความคิดเห็นต่อร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการในระยะ  
ก่อสร้างของผู้ให้สัมภาษณ์กลุ่มครัวเรือน พื้นที่ NEF 30 - 40**

ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	เพียงพอ		ไม่เพียงพอ		ไม่แสดง ความคิดเห็น		รวม	
	จำนวน (ราย)	ร้อยละ	จำนวน (ราย)	ร้อยละ	จำนวน (ราย)	ร้อยละ	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
1. เสียง และความสั่นสะเทือน	354	100.0	0	0.0	0	0.0	354	100.0
2. คุณภาพอากาศ (ฝุ่นละออง)	354	100.0	0	0.0	0	0.0	354	100.0
3. คุณภาพน้ำผิวดิน/น้ำทะเล/ นิเวศวิทยาทางน้ำ	354	100.0	0	0.0	0	0.0	354	100.0
4. นิเวศวิทยาทางบก	354	100.0	0	0.0	0	0.0	354	100.0
5. การจัดการของเสีย	354	100.0	0	0.0	0	0.0	354	100.0
6. การคมนาคมขนส่ง	354	100.0	0	0.0	0	0.0	354	100.0
7. เศรษฐกิจและสังคม	354	100.0	0	0.0	0	0.0	354	100.0
8. การสาธารณสุข (สุขภาพ)	354	100.0	0	0.0	0	0.0	354	100.0

**ระยะดำเนินการ**

ประเด็นความคิดเห็นต่อความเพียงพอของร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม จากผลกระทบที่สำคัญของโครงการในระยะดำเนินการ รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 4.6-39 โดยสรุปดังนี้

ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมดระบุว่าร่างมาตรการมีความครอบคลุมเพียงพอแล้ว จำนวน 354 ราย (ร้อยละ 100) ทั้งเรื่องเสียงและความสั่นสะเทือน คุณภาพอากาศ (ฝุ่นละออง) คุณภาพน้ำผิวดิน/น้ำทะเล/นิเวศวิทยาทางน้ำ นิเวศวิทยาทางบก การจัดการของเสีย การคมนาคมขนส่ง เศรษฐกิจและสังคม การโยกย้ายและทดแทนทรัพย์สิน และการสาธารณสุข (สุขภาพ)

**ตารางที่ 4.6-39 ความคิดเห็นต่อร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการในระยะ  
ดำเนินการของผู้ให้สัมภาษณ์กลุ่มครัวเรือน พื้นที่ NEF 30 - 40**

ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	เพียงพอ		ไม่เพียงพอ		ไม่แสดง ความคิดเห็น		รวม	
	จำนวน (ราย)	ร้อยละ	จำนวน (ราย)	ร้อยละ	จำนวน (ราย)	ร้อยละ	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
1. เสียง และความสั่นสะเทือน	354	100.0	0	0.0	0	0.0	354	100.0
2. คุณภาพอากาศ (ไอเสียและ สารอินทรีย์ระเหย)	354	100.0	0	0.0	0	0.0	354	100.0
3. คุณภาพน้ำผิวดิน/น้ำทะเล/ นิเวศวิทยาทางน้ำ	354	100.0	0	0.0	0	0.0	354	100.0
4. นิเวศวิทยาทางบก	354	100.0	0	0.0	0	0.0	354	100.0
5. การจัดการของเสีย	354	100.0	0	0.0	0	0.0	354	100.0
6. การคมนาคมขนส่ง	354	100.0	0	0.0	0	0.0	354	100.0
7. เศรษฐกิจและสังคม	354	100.0	0	0.0	0	0.0	354	100.0
8. การโยกย้ายและ การทดแทนทรัพย์สิน	354	100.0	0	0.0	0	0.0	354	100.0
9. การสาธารณสุข (สุขภาพ)	354	100.0	0	0.0	0	0.0	354	100.0

เมื่อสอบถามเรื่องความวิตกกังวลที่มีต่อโครงการของผู้ให้สัมภาษณ์ พบว่า ไม่มีความวิตกกังวล จำนวน 303 ราย (ร้อยละ 85.6) รองลงมาคือ วิตกกังวลปานกลาง จำนวน 30 ราย (ร้อยละ 8.5) และวิตกกังวลเล็กน้อย จำนวน 21 ราย (ร้อยละ 5.9)

ความคิดเห็นต่อภาพรวมของร่างมาตรการฯ : ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมดมีความคิดเห็นว่าเป็นภาพรวมต่อร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการว่ามีความครอบคลุมเพียงพอแล้ว จำนวน 354 ราย (ร้อยละ 100) รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 4.6-40 และรูปที่ 4.6-27

ตารางที่ 4.6-40 ความคิดเห็นต่อภาพรวมของร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ  
ในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการของผู้ให้สัมภาษณ์กลุ่มครัวเรือนพื้นที่ NEF 30 - 40

ความคิดเห็น	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
เพียงพอ	354	100.0
ไม่เพียงพอ	0	0.0
รวม	354	100.0



รูปที่ 4.6-27 ความคิดเห็นต่อภาพรวมของร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ  
ในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการของผู้ให้สัมภาษณ์กลุ่มครัวเรือน พื้นที่ NEF 30 - 40

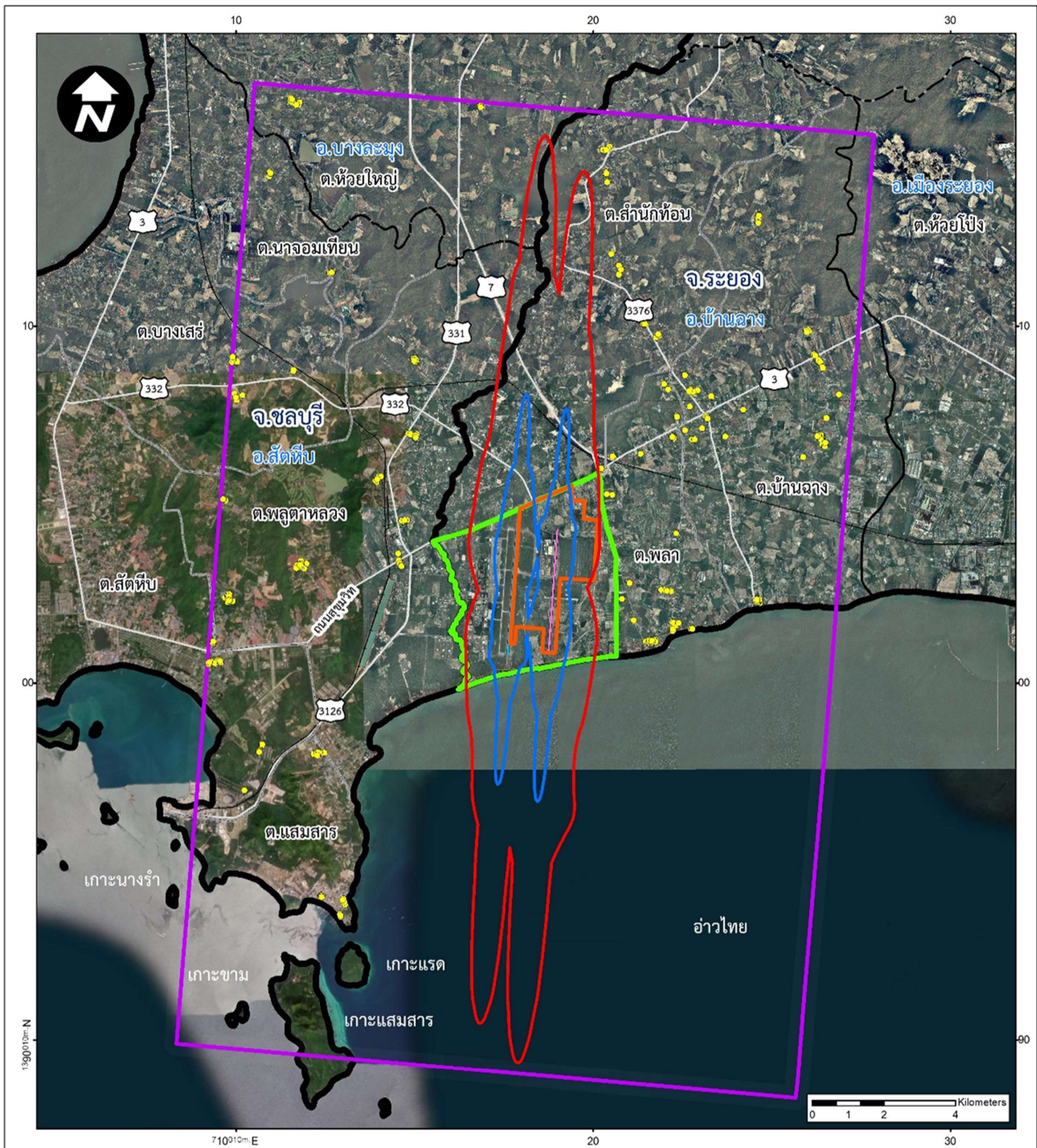
ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ : ผู้ให้สัมภาษณ์มีความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อการดำเนินโครงการก่อสร้างทางวิ่งและทางขับที่ 2 สนามบินนานาชาติอุตะเกา ดังนี้

- ขอให้ดำเนินโครงการทั้งระยะก่อสร้าง และระยะเปิดดำเนินการ ด้วยความระมัดระวัง เพื่อป้องกันปัญหา และให้มีผลกระทบน้อยที่สุด
- แจ้งข่าวสาร ความคืบหน้าของโครงการให้ประชาชนได้รับทราบอย่างต่อเนื่อง
- มีการจัดการที่ดี เพื่อประโยชน์ด้านเศรษฐกิจ การค้าขาย รายได้ คุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น
- ช่วงการก่อสร้างต้องการมีการจัดการที่ดี ไม่ให้เกิดปัญหาต่างๆ ได้
- มีการดูแลเรื่องเสียงดังจากเครื่องบินให้กับผู้ที่ได้รับผลกระทบ

- มีการจัดประชุม พุดคุยกับชุมชนเป็นประจำสม่ำเสมอ
- มีการทำงานที่มีมาตรฐานที่ดี ทั้งเครื่องจักร และบุคลากร
- ใส่ใจชุมชน ให้ชุมชนได้รับประโยชน์จากการก่อสร้างสนามบิน
- มีการจัดการพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากการก่อสร้างสนามบินเป็นพิเศษ
- ขอใส่ใจสิ่งแวดล้อมเป็นอย่างมาก ไม่ให้ได้รับผลกระทบ

(3) กลุ่มครัวเรือนในพื้นที่ NEF < 30 ถึงขอบเขตพื้นที่ศึกษา

การสำรวจข้อมูลด้านเศรษฐกิจสังคมของกลุ่มครัวเรือนในพื้นที่ NEF < 30 ถึงขอบเขตพื้นที่ศึกษา จำนวน 428 ราย สามารถแสดงตำแหน่งการสำรวจได้ดัง รูปที่ 4.6-28 รายละเอียดตารางสรุปผลการสำรวจข้อมูลด้านเศรษฐกิจสังคมด้วยแบบสอบถามกลุ่มครัวเรือนในพื้นที่ NEF < 30 ถึงขอบเขตพื้นที่ศึกษา แสดงดัง ภาคผนวก 3-10



คำอธิบายสัญลักษณ์

- ทางวิ่งที่ 1 (ปัจจุบัน)
- ทางวิ่งที่ 2
- เขตจังหวัด
- - - เขตอำเภอ
- - - - เขตตำบล
- ถนน
- + — ทางรถไฟ

- พื้นที่สนามบินส่วนขยาย (พื้นที่โครงการ)
- พื้นที่สนามบินนานาชาติอู่ตะเภา
- พื้นที่ศึกษาโครงการ

การสำรวจความคิดเห็นของประชาชนด้วยแบบสอบถาม  
 ● กลุ่มครัวเรือนนอก พื้นที่ NEF 30 ถึงขอบเขตพื้นที่ศึกษา

เส้นเท่าระดับเสียง NEF กรณีสถานการณ์การบิน ปี พ.ศ. 2562 และกรณีคาดการณ์เที่ยวบิน ปี พ.ศ. 2571 พ.ศ. 2581 และพ.ศ. 2591 (เที่ยวบินสูงสุด 1,364 เที่ยวบินต่อวัน) รวมกับปิดทางวิ่งทุกกรณี (791 เที่ยวบินต่อวัน), กรกฎาคม พ.ศ. 2564

- NEF 40 (พื้นที่ 13.81 ตารางกิโลเมตร)
- NEF 30 (พื้นที่ 46.78 ตารางกิโลเมตร)

ที่มา : จัดทำโดย บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด, พ.ศ. 2564

รูปที่ 4.6-28 ตำแหน่งการเก็บตัวอย่างกลุ่มครัวเรือน พื้นที่ NEF < 30 ถึงขอบเขตพื้นที่ศึกษา จำนวน 428 ตัวอย่าง

## ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้ข้อมูล

ผู้ให้ข้อมูลเป็นเพศหญิง จำนวน 275 ราย (ร้อยละ 64.3) และเพศชาย จำนวน 153 ราย (ร้อยละ 35.7) ช่วงอายุของผู้ให้ข้อมูล พบว่า อายุมากกว่า 60 ปี จำนวน 117 ราย (ร้อยละ 27.3) รองลงมาคือ ช่วงอายุ 51 - 60 ปี จำนวน 113 ราย (ร้อยละ 26.4) ช่วงอายุ 41 - 50 ปี จำนวน 91 ราย (ร้อยละ 21.3) ช่วงอายุ 31 - 40 ปีจำนวน 74 ราย (ร้อยละ 17.3) ช่วงอายุ 21 - 30 ปี จำนวน 30 ราย (ร้อยละ 7.0) และช่วงอายุ 18 - 20 ปี จำนวน 3 ราย (ร้อยละ 0.7) โดยนับถือศาสนาพุทธ จำนวน 427 ราย (ร้อยละ 99.8) และศาสนาอิสลาม จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 0.2)

ผู้ให้ข้อมูลมีสถานภาพเป็นหัวหน้าครัวเรือน จำนวน 188 ราย (ร้อยละ 43.9) รองลงมาคือ คู่สมรส จำนวน 163 ราย (ร้อยละ 38.1) เป็นบุตร/ธิดา จำนวน 38 ราย (ร้อยละ 8.9) เป็นบิดา/มารดา จำนวน 25 ราย (ร้อยละ 5.8) เป็นญาติ/ผู้อาศัย จำนวน 10 ราย (ร้อยละ 2.3) และเป็นเชย/สกะไ้ จำนวน 4 ราย (ร้อยละ 1.0) โดยสถานภาพอื่น ๆ ที่ไม่ใช่หัวหน้าครัวเรือนนั้น เป็นผู้ที่ได้รับมอบหมายจากหัวหน้าครัวเรือนในการให้ข้อมูลแล้ว

ระดับการศึกษาสูงสุดของผู้ให้ข้อมูล พบว่า จบการศึกษาระดับประถมศึกษา จำนวน 180 ราย (ร้อยละ 42.1) รองลงมาคือ ระดับมัธยมศึกษาตอนต้น จำนวน 71 ราย (ร้อยละ 16.6) ระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช. จำนวน 68 ราย (ร้อยละ 15.9) ระดับปริญญาตรีหรือเทียบเท่า จำนวน 49 ราย (ร้อยละ 11.4) ระดับอนุปริญญา/ปวส. จำนวน 36 ราย (ร้อยละ 8.9) ไม่ได้เข้ารับการการศึกษา จำนวน 21 ราย (ร้อยละ 4.9) และระดับสูงกว่าปริญญาตรี จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 0.2)

อาชีพหลักของผู้ให้ข้อมูล พบว่า ค้าขาย จำนวน 133 ราย (ร้อยละ 31.1) รองลงมาคือ ไม่ได้ประกอบอาชีพ/แม่บ้าน จำนวน 100 ราย (ร้อยละ 23.4) รับจ้างทั่วไป จำนวน 87 ราย (ร้อยละ 20.3) พนักงานบริษัทเอกชน จำนวน 59 ราย (ร้อยละ 13.8) ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ จำนวน 31 ราย (ร้อยละ 7.2) ธุรกิจส่วนตัว จำนวน 14 คน (ร้อยละ 3.3) เกษตรกรรมและประมง/เพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ จำนวน 2 ราย (ร้อยละ 0.5) ในสัดส่วนที่เท่ากัน และไม่ระบุอาชีพ จำนวน 5 ราย (ร้อยละ 0.5)

ภูมิลำเนาเดิมของผู้ให้ข้อมูล พบว่า เป็นผู้ที่มีภูมิลำเนาอยู่ที่นี่และตำบลนี้ตั้งแต่เกิด จำนวน 231 ราย (ร้อยละ 54.0) และย้ายมาจากที่อื่น จำนวน 197 ราย (ร้อยละ 46.0) โดยผู้ที่ย้ายมาจากพื้นที่อื่น มีระยะเวลาที่เข้ามาอาศัยอยู่ในพื้นที่เป็นเวลามากกว่า 20 ปี จำนวน 77 ราย (ร้อยละ 38.9) รองลงมาคือ เป็นเวลา 5 - 10 ปี จำนวน 38 ราย (ร้อยละ 19.2) เป็นเวลา 16 - 20 ปี จำนวน 37 ราย (ร้อยละ 18.7) เป็นเวลา 11 - 15 ปี จำนวน 32 ราย (ร้อยละ 16.1) และน้อยกว่า 5 ปี จำนวน 14 ราย (ร้อยละ 7.1) ซึ่งเหตุผลที่เข้ามาอยู่อาศัยหรือประกอบอาชีพที่นี่ (ผู้ให้ข้อมูลสามารถตอบมากกว่า 1 ข้อในประเด็นนี้) เนื่องจากเปลี่ยนอาชีพหรือหางานทำ จำนวน 144 ราย (ร้อยละ 73.1) รองลงมาคือ ติดตามครอบครัวหรือแต่งงานกับคนที่นี่ จำนวน 50 ราย (ร้อยละ 25.4) และมีที่อยู่อาศัยให้เลือกหลายประเภท ที่อยู่อาศัยมีให้เลือกหลายระดับราคา และต้องการหาที่อยู่ใหม่ จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 0.5) ในสัดส่วนที่เท่ากัน

เมื่อสอบถามข้อมูลการย้ายที่อยู่อาศัย พบว่า ผู้ให้ข้อมูลส่วนใหญ่ไม่คิดจะย้ายไปอยู่ที่อื่น จำนวน 391 ราย (ร้อยละ 91.4) โดยสาเหตุที่ไม่คิดจะย้ายไปที่อื่น เช่น ตั้งรกรากที่นี่แล้ว และมีเพื่อนบ้านที่ดี เป็นต้น รองลงมาคือ ยังไม่แน่ใจ จำนวน 28 ราย (ร้อยละ 6.5) โดยสาเหตุที่ไม่แน่ใจว่าจะย้ายไปอยู่ที่อื่นหรือไม่เพราะขึ้นอยู่กับครอบครัว และคิดจะย้ายไปที่อื่น จำนวน 9 ราย (ร้อยละ 2.1) โดยสาเหตุที่คิดจะย้ายไปที่อื่นเพราะจะย้ายกลับไปอยู่บ้านเกิด

## ส่วนที่ 2 ข้อมูลด้านที่อยู่อาศัย/อาคาร

ผู้ให้ข้อมูลส่วนใหญ่มีกรรมสิทธิ์การเป็นเจ้าของบ้านและอาคาร จำนวน 304 ราย (ร้อยละ 71.0) รองลงมาคือ เช่า (ที่ดินให้เช่า/อาคารให้เช่า/ห้องเช่า) จำนวน 56 ราย (ร้อยละ 13.1) เป็นอื่น ๆ เช่น เป็นของลูก สามี เป็นบ้านพักสวัสดิการ จำนวน 41 ราย (ร้อยละ 9.6) เป็นของพ่อแม่/ญาติพี่น้อง จำนวน 24 ราย (ร้อยละ 5.6) เป็นของนายจ้าง จำนวน 2 ราย (ร้อยละ 0.5) และไม่ระบุกรรมสิทธิ์ จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 0.2) โดยมีเอกสารสิทธิ์ เป็น โฉนดที่ดิน จำนวน 386 ราย (ร้อยละ 90.2) และเอกสารอื่น ๆ เช่น ภ.บ.ท5 นส.3ก สัญญาเช่า เป็นต้น จำนวน 42 ราย (ร้อยละ 9.8)

ลักษณะการอยู่อาศัยในบ้านและอาคาร พบว่า ส่วนใหญ่เป็นเจ้าของที่อาศัยในบ้าน และอาคาร จำนวน 351 ราย (ร้อยละ 82.0) และเป็นผู้อยู่อาศัย จำนวน 77 ราย (ร้อยละ 18.0) ซึ่งประเภทที่อยู่อาศัย ส่วนใหญ่เป็นบ้านเดี่ยว จำนวน 376 ราย (ร้อยละ 87.9) รองลงมาคือ ห้องแถวหรือตึกแถวหรือทาวน์เฮ้าส์ จำนวน 45 ราย (ร้อยละ 10.5) เป็นบ้านแฝด จำนวน 6 ราย (ร้อยละ 1.4) และบ้านปูนสองชั้น จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 0.2)

ระยะเวลาที่อยู่อาศัยก่อสร้างแล้วเสร็จ พบว่า ผู้ให้ข้อมูลระบุว่า มากกว่า 20 ปี จำนวน 208 ราย (ร้อยละ 48.6) รองลงมาคือ ระยะเวลา 5 – 10 ปี จำนวน 80 ราย (ร้อยละ 18.7) ระยะเวลา 16 – 20 ปี จำนวน 68 ราย (ร้อยละ 15.9) ระยะเวลา 11 – 15 ปี จำนวน 56 ราย (ร้อยละ 13.1) น้อยกว่า 5 ปี จำนวน 12 ราย (ร้อยละ 2.8) และไม่ระบุระยะเวลา จำนวน 4 ราย (ร้อยละ 0.9) ทั้งนี้ลักษณะที่อยู่อาศัย จะเป็นบ้านชั้นเดียว จำนวน 339 ราย (ร้อยละ 79.2) รองลงมาคือ บ้านสองชั้น จำนวน 82 ราย (ร้อยละ 19.2) บ้านชั้นเดียวใต้ถุนสูง จำนวน 4 ราย (ร้อยละ 0.9) และมากกว่าสองชั้น จำนวน 3 ราย (ร้อยละ 0.7)

การใช้ประโยชน์ของบ้านและอาคาร พบว่า เป็นที่อยู่อาศัยอย่างเดียว จำนวน 416 ราย (ร้อยละ 97.2) รองลงมาคือ ใช้เป็นที่อยู่อาศัยและสถานประกอบการ จำนวน 10 ราย (ร้อยละ 2.3) และใช้เป็น สถานประกอบการอย่างเดียว จำนวน 2 ราย (ร้อยละ 0.5)

สำหรับวัสดุของตัวบ้าน พบว่า ทำด้วยคอนกรีตหรืออิฐหรือหิน จำนวน 360 ราย (ร้อยละ 84.1) รองลงมาคือ เป็นครึ่งตึกครึ่งไม้ จำนวน 56 ราย (ร้อยละ 13.1) และทำจากไม้ จำนวน 11 ราย (ร้อยละ 2.6) สำหรับวัสดุของหลังคา พบว่า ทำมาจากกระเบื้องไฟเบอร์ซีเมนต์ จำนวน 315 ราย (ร้อยละ 73.6) รองลงมาคือ กระเบื้องคอนกรีต จำนวน 98 ราย (ร้อยละ 22.9) และเมทัลชีท จำนวน 9 ราย (ร้อยละ 2.1)

## ส่วนที่ 3 ข้อมูลสภาพเศรษฐกิจของครัวเรือน

จำนวนสมาชิกที่อาศัยอยู่จริงในครัวเรือน พบว่า มีจำนวนสมาชิกที่อาศัยอยู่จริงในครัวเรือน เฉลี่ย 4 คน เป็นผู้มียาได้เฉลี่ย 3 คน โดยสมาชิกที่อาศัยอยู่จริงในครัวเรือนเป็นวัยเด็ก (ต่ำกว่า 15 ปี) เฉลี่ย 1 คน คิดเป็นร้อยละ 21.1 (จำนวน 396 ราย) เป็นวัยแรงงานเฉลี่ย จำนวน 3 คน คิดเป็นร้อยละ 59.9 (จำนวน 1,127 ราย) และเป็นวัยผู้สูงอายุ (มากกว่า 60 ปี) เฉลี่ย 1 คน คิดเป็นร้อยละ 19.0 (จำนวน 358 ราย)

การประกอบอาชีพหลักซึ่งเป็นแหล่งรายได้หลักของครัวเรือน พบว่า ผู้ให้ข้อมูลเป็น พนักงานบริษัทเอกชน จำนวน 148 ราย (ร้อยละ 34.6) รองลงมาคือ ค้าขาย จำนวน 103 ราย (ร้อยละ 24.1) รับจ้างทั่วไป จำนวน 79 ราย (ร้อยละ 18.5) ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ จำนวน 64 ราย (ร้อยละ 14.9) ธุรกิจส่วนตัว จำนวน 28 ราย (ร้อยละ 6.5) ไม่ได้ประกอบอาชีพ/แม่บ้าน จำนวน 3 ราย (ร้อยละ 0.7) ทำเกษตรกรรม จำนวน 2 ราย (ร้อยละ 0.5) และประมง/เพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 0.2)

การประกอบอาชีพเสริมซึ่งเป็นแหล่งรายได้เสริมของครัวเรือน พบว่า ส่วนใหญ่ไม่ได้ประกอบอาชีพเสริม จำนวน 358 ราย (ร้อยละ 83.6) สำหรับผู้ให้ข้อมูลที่มีรายได้เสริม จำนวน 70 ราย (ร้อยละ 16.4) เป็นรายได้จากการประกอบอาชีพรับจ้างทั่วไป ค้าขาย และเกษตรกรรม

ผู้ให้ข้อมูลส่วนใหญ่ไม่มีปัญหาในการประกอบอาชีพ จำนวน 425 ราย (ร้อยละ 99.3) และสำหรับผู้ที่มีปัญหาในการประกอบอาชีพ จำนวน 3 ราย (ร้อยละ 0.7) โดยปัญหาที่พบ คือ เศรษฐกิจไม่ดี

รายได้รวมของครัวเรือนของผู้ให้ข้อมูล มีรายได้เฉลี่ย 34,769 บาทต่อเดือน และมีรายจ่ายรวมของครัวเรือนเฉลี่ย 24,621 บาทต่อเดือน ความเพียงพอของรายได้กับรายจ่ายในครัวเรือนผู้ให้ข้อมูลระบุว่า เพียงพอและมีเหลือออม จำนวน 315 ราย (ร้อยละ 73.6) รองลงมาคือ เพียงพอแต่ไม่มีเหลือออม จำนวน 85 ราย (ร้อยละ 19.9) ไม่เพียงพอและต้องกู้ยืม จำนวน 19 ราย (ร้อยละ 4.4) และไม่เพียงพอ แต่ไม่มีหนี้สิน จำนวน 9 ราย (ร้อยละ 2.1) ด้านหนี้สินของครัวเรือนระบุว่า ไม่มีหนี้สิน จำนวน 392 ราย (ร้อยละ 91.6) และมีหนี้สิน จำนวน 36 ราย (ร้อยละ 8.4) โดยมีวัตถุประสงค์ของการกู้ยืม (ผู้ให้ข้อมูลสามารถตอบมากกว่า 1 ข้อในประเด็นนี้) เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในครัวเรือน จำนวน 29 ราย (ร้อยละ 56.9) รองลงมาคือ เพื่อประกอบอาชีพ จำนวน 17 ราย (ร้อยละ 33.3) เพื่อการศึกษา จำนวน 3 ราย (ร้อยละ 5.9) และเพื่อสร้าง/ซ่อมแซมที่อยู่ จำนวน 2 ราย (ร้อยละ 3.9)

#### ส่วนที่ 4 ข้อมูลด้านสภาพสังคม และสภาพแวดล้อมปัจจุบัน

**ประเด็นด้านสังคม :** จากผู้ให้ข้อมูล จำนวน 428 ราย พบว่าประเด็นด้านสังคมที่ผู้ให้ข้อมูลแสดงความเห็นว่าในพื้นที่ชุมชนที่อยู่อาศัยได้รับผลกระทบ 3 อันดับแรก ได้แก่ ประเด็นปัญหาเสพติด (ร้อยละ 48.8) ได้รับผลกระทบระดับปานกลาง (ร้อยละ 22.0) ระดับน้อย (ร้อยละ 13.5) ระดับน้อยที่สุด (ร้อยละ 11.7) และระดับมาก (ร้อยละ 1.6) รองลงมาคือ การเพิ่มของคนต่างถิ่นเข้ามาในพื้นที่ (ร้อยละ 39.7) โดยได้รับผลกระทบระดับปานกลาง (ร้อยละ 19.2) ระดับมาก (ร้อยละ 11.2) ระดับน้อย (ร้อยละ 4.4) มากที่สุด (ร้อยละ 2.8) และระดับน้อยที่สุด (ร้อยละ 2.1) ส่วนผลกระทบเรื่องการให้บริการระบบประปา (ร้อยละ 33.4) ได้รับผลกระทบระดับปานกลาง (ร้อยละ 16.4) ระดับมาก (ร้อยละ 9.3) ระดับมากที่สุด (ร้อยละ 5.4) ระดับน้อย (ร้อยละ 1.6) และระดับน้อยที่สุด (ร้อยละ 0.7) รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 4.6-41

ตารางที่ 4.6-41 ข้อมูลสภาพสังคมในปัจจุบันในพื้นที่ชุมชนของผู้ให้ข้อมูลกลุ่มครัวเรือนใน NEF < 30 ถึงขอบเขตพื้นที่ศึกษา

ประเด็นด้านสังคม	ไม่ได้รับผลกระทบ (ร้อยละ)	ได้รับผลกระทบ (ร้อยละ)	ระดับของผลกระทบ (ร้อยละ)				
			น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด
<b>การให้บริการระบบสาธารณูปโภค</b>							
- ไฟฟ้า	79.4	20.6	2.6	4.7	7.0	5.4	0.9
- ประปา	66.6	33.4	0.7	1.6	16.4	9.3	5.4
<b>ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน</b>							
- ปัญหาเสพติด	51.2	48.8	11.7	13.5	22.0	1.6	0.0
- การประทุษร้ายต่อทรัพย์สิน อาทิ ลักขโมย	79.9	20.1	6.6	9.3	4.0	0.2	0.0
- การประทุษร้ายต่อร่างกาย อาทิ ทะเลาะวิวาท	96.8	3.2	2.6	0.2	0.2	0.2	0.0
ความแออัดในชุมชน/ความพอใจต่ออยู่ในปัจจุบัน	99.3	0.7	0.0	0.5	0.2	0.0	0.0
ความสัมพันธ์และความผูกพันกันภายในชุมชน	85.7	14.3	0.2	1.9	7.0	4.7	0.5
การว่างงาน/ตกงาน	93.8	6.2	4.9	0.2	0.9	0.2	0.0
การเพิ่มของคนต่างถิ่นเข้ามาในพื้นที่	60.3	39.7	2.1	4.4	19.2	11.2	2.8

นอกจากนี้ผู้ให้ข้อมูลระบุว่าชุมชนมีความสามัคคีช่วยเหลือเกื้อกูลกันอยู่ในระดับปานกลาง จำนวน 266 ราย (ร้อยละ 62.2) รองลงมาคือ ระดับมาก จำนวน 138 ราย (ร้อยละ 32.2) ไม่มีความสามัคคีเลย จำนวน 14 ราย (ร้อยละ 3.3) และระดับน้อย จำนวน 10 ราย (ร้อยละ 2.3) ส่วนเรื่องความร่วมมือกิจกรรมของชุมชน เช่น กิจกรรมสำคัญตามประเพณี การช่วยเหลือกิจกรรมสาธารณประโยชน์นั้น เป็นต้น ผู้ให้ข้อมูลส่วนใหญ่ไม่เคยเข้าร่วมกิจกรรม จำนวน 138 ราย (ร้อยละ 32.2) รองลงมาคือ เคยเข้าร่วมกิจกรรมเป็นครั้งคราว จำนวน 128 ราย (ร้อยละ 29.9) เข้าร่วมกิจกรรมนานๆ ครั้ง จำนวน 103 ราย (ร้อยละ 13.8) และเข้าร่วมเป็นประจำ จำนวน 59 ราย (ร้อยละ 13.8)

**ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม :** ปัจจุบันผู้ให้ข้อมูลได้รับผลกระทบจากปัญหาความเดือดร้อน/เหตุรำคาญจากสภาพแวดล้อม 3 อันดับแรก ได้แก่ ฝุ่นละออง/เขม่าควัน (ร้อยละ 47.7) รองลงมาคือ เสียงดังรบกวน (ร้อยละ 46.1) และสภาพการจราจร (ร้อยละ 4.0) รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 4.6-42 ทั้งนี้มีรายละเอียดของแต่ละปัญหา ดังนี้

- เสียงดังรบกวน ได้รับผลกระทบ จำนวน 196 ราย (ร้อยละ 46.1) โดยได้รับผลกระทบระดับปานกลาง จำนวน 99 ราย (ร้อยละ 22.4) ระดับมาก จำนวน 47 ราย (ร้อยละ 11.0) ระดับน้อย จำนวน 24 ราย (ร้อยละ 6.1) และระดับน้อยที่สุดและมากที่สุด จำนวน 13 ราย (ร้อยละ 3.3) ในสัดส่วนที่เท่ากัน สาเหตุของปัญหาเสียงดังรบกวน มาจากการจราจร/ยานพาหนะ จำนวน 187 ราย (ร้อยละ 95.4) การก่อสร้าง จำนวน 7 ราย (ร้อยละ 3.6) และไม่ประสงค์ตอบ จำนวน 2 ราย (ร้อยละ 1.0)

- ปัญหาฝุ่นละออง/เขม่าควัน ได้รับผลกระทบ จำนวน 204 ราย (ร้อยละ 47.7) โดยได้รับผลกระทบระดับปานกลาง จำนวน 99 ราย (ร้อยละ 23.1) ระดับมาก จำนวน 55 ราย (ร้อยละ 12.9) ระดับน้อย จำนวน 23 ราย (ร้อยละ 5.4) ระดับมากที่สุด จำนวน 15 ราย (ร้อยละ 3.5) และน้อยที่สุด จำนวน 12 ราย (ร้อยละ 2.8) สาเหตุของปัญหาฝุ่นละออง/เขม่าควัน มาจากการจราจร/ยานพาหนะ จำนวน 186 ราย (ร้อยละ 91.2) รองลงมาคือ มาจากไอเสียจากยานพาหนะ จำนวน 14 ราย (ร้อยละ 6.8) การก่อสร้าง จำนวน 2 ราย (ร้อยละ 1.0) และมาจากโรงงานอุตสาหกรรมกับการเผาหญ้า จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 0.5) ในสัดส่วนที่เท่ากัน

- ปัญหาขยะมูลฝอย/สิ่งปฏิกูล ได้รับผลกระทบ จำนวน 5 ราย (ร้อยละ 1.1) โดยได้รับผลกระทบระดับปานกลาง จำนวน 3 ราย (ร้อยละ 0.7) ระดับน้อยและมาก จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 0.2) ในสัดส่วนที่เท่ากัน สาเหตุของปัญหาขยะมูลฝอย/สิ่งปฏิกูล มาจากขยะจากที่อื่นถูกนำมาทิ้งและขยะตกค้าง/ไม่มาจัดเก็บ จำนวน 2 ราย (ร้อยละ 40.0) ในสัดส่วนที่เท่ากัน และมาจากโรงงานอุตสาหกรรม จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 20.0)

- ปัญหาน้ำเน่าเสีย ได้รับผลกระทบ จำนวน 3 ราย (ร้อยละ 0.6) โดยได้รับผลกระทบระดับปานกลาง มาก และมากที่สุด จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 0.2) ในสัดส่วนที่เท่ากัน สาเหตุของปัญหาน้ำเน่าเสีย มาจากบ้านเรือนที่พักอาศัย จำนวน 2 ราย (ร้อยละ 66.7) และมาจากโรงงานอุตสาหกรรม จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 33.3)

- ปัญหาการระบายน้ำ/น้ำท่วมขัง ได้รับผลกระทบ จำนวน 12 ราย (ร้อยละ 2.8) โดยได้รับผลกระทบระดับปานกลางและมากที่สุด จำนวน 4 ราย (ร้อยละ 0.9) ในสัดส่วนที่เท่ากัน และระดับน้อยที่สุด และน้อย จำนวน 2 ราย (ร้อยละ 0.5) สาเหตุของปัญหาการระบายน้ำ/น้ำท่วมขัง มาจากฝนตกหนัก จำนวน 6 ราย (ร้อยละ 50.0) รองลงมาคือ มาจากไม่มีทางระบายน้ำ จำนวน 5 ราย (ร้อยละ 41.7) และอื่นๆ จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 8.3)



- ปัญหาสภาพการจราจร ได้รับผลกระทบ จำนวน 17 ราย (ร้อยละ 4.0) โดยได้รับผลกระทบระดับมาก จำนวน 7 ราย (ร้อยละ 1.6) ระดับน้อย จำนวน 4 ราย (ร้อยละ 1.0) ระดับปานกลาง จำนวน 3 ราย (ร้อยละ 0.7) ระดับน้อยที่สุด จำนวน 2 ราย (ร้อยละ 0.5) และระดับมากที่สุด จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 0.2) สาเหตุของปัญหาสภาพการจราจร มาจากปริมาณยานพาหนะหนาแน่น จำนวน 14 ราย (ร้อยละ 82.3) รองลงมาคือ ไม่เคารพกฎจราจร จำนวน 2 ราย (ร้อยละ 11.8) และสภาพถนนไม่ดี จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 5.9)

- ปัญหากลิ่นเหม็น ได้รับผลกระทบ จำนวน 4 ราย (ร้อยละ 0.9) โดยได้รับผลกระทบระดับปานกลาง จำนวน 3 ราย (ร้อยละ 0.7) และระดับน้อย จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 0.2) สาเหตุของปัญหากลิ่นเหม็นมาจากอื่นๆ แต่ไม่ระบุสาเหตุ จำนวน 2 ราย (ร้อยละ 50.0) รองลงมาคือ มาจากขยะมูลฝอยและไอเสียจากยานพาหนะ จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 25.0) ในสัดส่วนที่เท่ากัน

- ปัญหาขาดแคลนน้ำดื่ม - น้ำใช้ ได้รับผลกระทบ จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 0.2) โดยได้รับผลกระทบระดับปานกลาง จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 0.2) สาเหตุของปัญหาขาดแคลนน้ำดื่ม

- น้ำใช้ มาจากปริมาณน้ำฝนไม่เพียงพอ จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 100.0)

- ปัญหาแรงสั่นสะเทือน ได้รับผลกระทบ จำนวน 4 ราย (ร้อยละ 0.9) โดยได้รับผลกระทบระดับมากที่สุด จำนวน 2 ราย (ร้อยละ 0.5) และระดับปานกลางและมาก จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 0.2) ในสัดส่วนที่เท่ากัน สาเหตุของปัญหาแรงสั่นสะเทือน มาจากการจราจร/ยานพาหนะ จำนวน 4 ราย (ร้อยละ 100.0)

**ตารางที่ 4.6-42 ข้อมูลปัญหาความเดือดร้อน/เหตุรำคาญจากสภาพแวดล้อมปัจจุบันของผู้ให้ข้อมูล  
กลุ่มครัวเรือนใน NEF < 30 ถึงขอบเขตพื้นที่ศึกษา**

ปัญหาความเดือดร้อน/ เหตุรำคาญจาก สภาพแวดล้อมปัจจุบัน	ไม่ได้รับ ผลกระทบ (ร้อยละ)	ได้รับ ผลกระทบ (ร้อยละ)	ระดับผลกระทบ (ร้อยละ)				
			น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด
1) เสียงดังรบกวน	53.9	46.1	3.3	6.1	22.4	11.0	3.3
2) ฝุ่นละออง/เขม่าควัน	52.3	47.7	2.8	5.4	23.1	12.9	3.5
3) ขยะมูลฝอย/สิ่งปฏิกูล	98.9	1.1	0.0	0.2	0.7	0.2	0.0
4) น้ำเน่าเสีย	99.4	0.6	0.0	0.0	0.2	0.2	0.2
5) การระบายน้ำ/น้ำท่วมขัง	97.2	2.8	0.5	0.5	0.9	0.0	0.9
6) สภาพการจราจร	96.0	4.0	0.5	1.0	0.7	1.6	0.2
7) กลิ่นเหม็น	99.1	0.9	0.0	0.2	0.7	0.0	0.0
8) ขาดแคลนน้ำดื่ม - น้ำใช้	99.8	0.2	0.0	0.0	0.2	0.0	0.0
9) แรงสั่นสะเทือน	99.1	0.9	0.0	0.0	0.2	0.2	0.5

จำนวนยานพาหนะในครัวเรือนของผู้ให้ข้อมูล ระบุว่า มีรถจักรยานยนต์ จำนวน 667 ราย (ร้อยละ 61.6) รองลงมาคือ รถยนต์ 4 ล้อ จำนวน 399 ราย (ร้อยละ 36.9) และอื่นๆ เช่น จักรยาน รถไถ จำนวน 16 ราย (ร้อยละ 1.5) โดยทางหลวงที่ผู้ให้ข้อมูลใช้ในการเดินทางเป็นประจำ คือ ถนนสุขุมวิท (บริเวณด้านหน้าสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา) จำนวน 337 ราย (ร้อยละ 49.7) รองลงมาคือ ทางหลวงหมายเลข 331 สายสัตหีบ - เขาหินซ้อน จำนวน 138 ราย (ร้อยละ 20.4) ทางหลวงหมายเลข 332 สายสัตหีบ - สำนักท้อน จำนวน 64 ราย (ร้อยละ 9.4) ถนนพลา จำนวน 59 ราย (ร้อยละ 8.7) อื่นๆ เช่น ทางหลวงหมายเลข 36, 3376 ถนนสุขุมวิท (ระยอง - บ้านฉาง) จำนวน 42 ราย (ร้อยละ 6.2)

และทางหลวงหมายเลข 3126 ตอนทางเข้าสนามบินนานาชาติอุตะเถา - ท่าเรือจุกเสม็ด จำนวน 38 ราย (ร้อยละ 5.6) โดยมีวัตถุประสงค์ในการเดินทาง 3 อันดับแรก คือ ติดต่อธุรกิจ จำนวน 263 ราย (ร้อยละ 31.3) รองลงมาคือ ทำงาน จำนวน 244 ราย (ร้อยละ 29.0) และท่องเที่ยว จำนวน 149 ราย (ร้อยละ 17.7) ตามลำดับ

เมื่อสอบถามถึงผลกระทบในการเดินทางบริเวณโดยรอบสนามบินนานาชาติอุตะเถา ผู้ให้ข้อมูลระบุว่า ไม่ได้รับผลกระทบจำนวน 400 ราย (ร้อยละ 93.5) รองลงมาคือ ได้รับผลกระทบปานกลาง จำนวน 21 ราย (ร้อยละ 4.9) ได้รับผลกระทบมาก จำนวน 4 ราย (ร้อยละ 0.9) และได้รับผลกระทบเล็กน้อย จำนวน 3 ราย (ร้อยละ 0.7) โดยได้รับผลกระทบที่สำคัญ 3 อันดับแรก คือ จากการจราจรติดขัดมากที่สุด จำนวน 22 ราย (ร้อยละ 81.5) รองลงมาคือ อุบัติเหตุเพิ่มมากขึ้น จำนวน 3 ราย (ร้อยละ 11.1) และการเดินทางสัญจรไม่สะดวก และไม่ประสงค์ตอบ จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 3.7) ในสัดส่วนที่เท่ากัน เมื่อสอบถามถึงการเดินทางไปใช้บริการสนามบินนานาชาติอุตะเถา ผู้ให้ข้อมูลระบุว่า ไม่เคยใช้บริการสนามบิน จำนวน 361 ราย (ร้อยละ 84.3) และเคยเดินทางเข้าสนามบินนานาชาติอุตะเถา จำนวน 67 ราย (ร้อยละ 15.7)

ความสะดวกในการเดินทางไปสนามบินนานาชาติอุตะเถาโดยไม่ใช้รถยนต์ส่วนตัว ผู้ให้ข้อมูล ไม่ประสงค์ตอบ จำนวน 423 ราย (ร้อยละ 98.8) รองลงมาคือ สะดวกสบายปานกลาง จำนวน 3 ราย (ร้อยละ 0.7) และไม่ได้รับ ความสะดวก จำนวน 2 ราย (ร้อยละ 0.5) รายละเอียดแสดงดังภาคผนวก 3-10

#### ส่วนที่ 5 ข้อมูลด้านสาธารณสุข

ด้านสาธารณสุขในพื้นที่ผู้ให้ข้อมูลระบุว่า สมาชิกในครัวเรือนของผู้ให้ข้อมูลเคยเจ็บป่วย จำนวน 304 ราย (ร้อยละ 71.0) และสมาชิกในครัวเรือนไม่มีประวัติเจ็บป่วย จำนวน 124 ราย (ร้อยละ 29.0) โดยโรคที่พบเจ็บป่วยมากที่สุด 3 ลำดับแรก คือ โรคหวัดหรือเกี่ยวกับระบบทางเดินหายใจ จำนวน 277 ราย (ร้อยละ 50.9) รองลงมาคือ โรคผิวหนังและภูมิแพ้ จำนวน 123 ราย (ร้อยละ 22.5) และโรคอื่นๆ เช่น โรคหัวใจ เบาหวาน ความดัน ไต ไทรอยด์ เป็นต้น จำนวน 63 ราย (ร้อยละ 11.6)

สำหรับการให้บริการด้านสาธารณสุขในพื้นที่ผู้ให้ข้อมูลระบุว่า เมื่อสมาชิกในครัวเรือนเกิดการเจ็บป่วย (สามารถตอบได้มากกว่า 1 ข้อ) คือ รักษาที่โรงพยาบาลของรัฐ จำนวน 331 ราย (ร้อยละ 65.2) รองลงมาคือ ซื้อยากินเอง จำนวน 156 ราย (ร้อยละ 30.7) ปล่อยให้หายเอง จำนวน 17 ราย (ร้อยละ 3.3) และโรงพยาบาลเอกชน จำนวน 4 ราย (ร้อยละ 0.8)

โดยในรอบปีที่ผ่านมาถึงปัจจุบันสมาชิกในครัวเรือนของผู้ให้ข้อมูลส่วนใหญ่ ไม่มีปัญหาสุขภาพจิต จำนวน 425 ราย (ร้อยละ 99.3) และสมาชิกในครัวเรือนมีปัญหาสุขภาพจิต จำนวน 3 ราย (ร้อยละ 0.7) โดยอาการทางสุขภาพจิตทั้งหมดเกิดจาก ภาวะเครียด ผู้ให้ข้อมูลไม่ทราบสาเหตุว่าสมาชิกในครัวเรือนมีปัญหาสุขภาพจิตได้อย่างไร จำนวน 3 ราย (ร้อยละ 100.0) และทราบสาเหตุว่าเกิดจากการคิดมาก จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 33.3) กรณีที่สมาชิกในครอบครัวมีอาการทางสุขภาพจิตส่วนใหญ่เลือกที่จะปล่อยให้หายเอง จำนวน 2 ราย (ร้อยละ 66.7) และไปพบจิตแพทย์และเจ้าหน้าที่เพื่อบำบัด จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 33.3)

ปัญหาการได้ยิน พบว่า สมาชิกในครัวเรือนของผู้ให้ข้อมูลไม่มีปัญหาการได้ยิน จำนวน 426 ราย (ร้อยละ 99.5) และสมาชิกในครัวเรือนมีปัญหาด้านการได้ยิน จำนวน 2 ราย (ร้อยละ 0.5) โดยปัญหาการได้ยินเกิดจากอุบัติเหตุและอายุ จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 50.0) ในสัดส่วนที่เท่ากัน

การให้บริการด้านสาธารณสุขในพื้นที่ ผู้ให้ข้อมูลส่วนใหญ่ระบุว่า ไม่พบปัญหาในการให้บริการ จำนวน 397 ราย (ร้อยละ 99.3) และมีพบปัญหาในการให้บริการบ้าง จำนวน 3 ราย (ร้อยละ 0.7) ซึ่งมีสาเหตุของปัญหาที่สำคัญ คือ สถานบริการสุขภาพอยู่ไกล จำนวน 3 ราย (ร้อยละ 100.0)

กิจกรรมป้องกันควบคุมโรค และกิจกรรมส่งเสริมสุขภาพในชุมชน ผู้ให้ข้อมูลระบุว่า ไม่มีกิจกรรมป้องกันควบคุมโรค และกิจกรรมส่งเสริมสุขภาพในชุมชน จำนวน 363 ราย (ร้อยละ 84.8) และมีเพียงจำนวน 65 ราย (ร้อยละ 15.2) ที่ระบุว่า มีกิจกรรมป้องกันควบคุมโรค และกิจกรรมส่งเสริมสุขภาพในชุมชน เช่น กิจกรรมการป้องกันโรคไข้เลือดออก กิจกรรมต้านยาเสพติด กิจกรรมฉีดวัคซีนป้องกันโรคพิษสุนัขบ้า ตรวจสอบสุขภาพป้องกันมะเร็งปากมดลูก และกิจกรรมการออกกำลังกายในชุมชน เป็นต้น เมื่อสอบถามถึงการเข้าร่วมกิจกรรมของผู้ให้ข้อมูล ระบุว่าไม่ได้เข้าร่วมกิจกรรม จำนวน 363 ราย (ร้อยละ 84.8) และมีเพียงบางส่วนที่เข้าร่วมกิจกรรม จำนวน 65 ราย (ร้อยละ 15.2) รายละเอียดแสดงดังภาคผนวก 3-10

### ส่วนที่ 6 ข้อมูลด้านอุบัติเหตุ อุบัติภัย และความปลอดภัยสาธารณะ

อุบัติเหตุ อุบัติภัยที่เกิดขึ้นบ่อยที่สุดในชุมชน คือ อุบัติเหตุทางรถยนต์ จำนวน 41 ราย (ร้อยละ 9.6) โดยทราบสาเหตุของอุบัติเหตุ เกิดจากการขับเร็ว ประมาท และหลับใน จำนวน 24 ราย (ร้อยละ 58.5) และไม่ทราบสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ จำนวน 17 ราย (ร้อยละ 41.5) ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุ อุบัติภัย ผู้ให้ข้อมูลทั้งหมดระบุว่า ไม่มีประสบการณ์ จำนวน 428 ราย (ร้อยละ 100.0)

การร่วมฝึกซ้อมการจัดการเหตุฉุกเฉินร่วมกับหน่วยงานท้องถิ่น พบว่า ผู้ให้ข้อมูลทั้งหมดไม่เคยร่วมฝึกซ้อม จำนวน 428 ราย (ร้อยละ 100.0) รวมถึงไม่ทราบวิธีการแจ้งเหตุฉุกเฉิน กรณีเกิดอุบัติเหตุทางการบินด้วย รายละเอียดแสดงดังภาคผนวก 3-10

### ส่วนที่ 7 ข้อมูลด้านอนามัยสิ่งแวดล้อม

แหล่งน้ำที่ใช้เพื่อการบริโภค มาจากซื้อน้ำบรรจุขวดถึง จำนวน 423 ราย (ร้อยละ 98.8) น้ำประปา จำนวน 4 ราย (ร้อยละ 1.0) และน้ำฝน จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 0.2) โดยปริมาณและคุณภาพน้ำที่ใช้เพื่อการบริโภคพบว่า ไม่มีปัญหา จำนวน 427 ราย (ร้อยละ 99.8) และมีปัญหา จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 0.2) แต่ผู้ให้ข้อมูลไม่ได้ระบุถึงปัญหานั้น

แหล่งน้ำที่ใช้เพื่อการอุปโภคมาจากการใช้น้ำประปา จำนวน 409 ราย (ร้อยละ 95.6) น้ำบ่อต้น จำนวน 12 ราย (ร้อยละ 2.8) และน้ำบาดาล จำนวน 7 ราย (ร้อยละ 1.6) โดยปริมาณและคุณภาพน้ำที่ใช้เพื่อการอุปโภคส่วนใหญ่ พบว่า ไม่มีปัญหา จำนวน 303 ราย (ร้อยละ 70.8) และมีเพียงบางส่วนที่ระบุว่า มีปัญหา จำนวน 125 ราย (ร้อยละ 29.2) โดยปัญหาที่พบ คือ น้ำขุ่น เป็นตะกอน มีสีเหลือง สีดำ สีแดง และมีกลิ่นสนิม เป็นต้น

ด้านคุณภาพอากาศ พบว่า ผู้ให้ข้อมูลทั้งหมดไม่มีปัญหา จำนวน 428 ราย (ร้อยละ 100.0)

การจัดการน้ำเสียจากการใช้น้ำของครัวเรือนผู้ให้ข้อมูลส่วนใหญ่ระบายน้ำเสียลงรางหรือท่อระบายน้ำสาธารณะ จำนวน 362 ราย (ร้อยละ 84.6) รองลงมาคือ ปล่อยน้ำเสียซึมลงดิน จำนวน 59 ราย (ร้อยละ 13.8) ตัดตั้งบ่อดักไขมัน จำนวน 4 ราย (ร้อยละ 0.9) และรวบรวมไปถังระบบบำบัดน้ำเสีย จำนวน 3 ราย (ร้อยละ 0.7)

การจัดการน้ำเสียจากส้วมของครัวเรือนผู้ให้ข้อมูลส่วนใหญ่ทำการติดตั้งบ่อเกรอะรวบรวมและสูบไปกำจัด จำนวน 282 ราย (ร้อยละ 65.9) รองลงมาคือ ติดตั้งบ่อเกรอะ บ่อซึม ลงดิน จำนวน 100 ราย (ร้อยละ 23.4) และติดตั้งถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูป จำนวน 46 ราย (ร้อยละ 10.7)

การกำจัดขยะมูลฝอยของครัวเรือนผู้ให้ข้อมูลส่วนใหญ่ทิ้งขยะมูลฝอยในภาชนะของ อบต. หรือเทศบาลหรือสำนักงานเขต จำนวน 426 ราย (ร้อยละ 99.5) และเผาทิ้งบริเวณครัวเรือน จำนวน 2 ราย (ร้อยละ 0.5)

ความพึงพอใจต่อสภาพแวดล้อมบริเวณที่อยู่อาศัยผู้ให้ข้อมูลมีความพึงพอใจปานกลาง จำนวน 257 ราย (ร้อยละ 60.0) รองลงมาคือ พึงพอใจมาก จำนวน 152 ราย (ร้อยละ 35.5) พึงพอใจน้อย จำนวน 11 ราย (ร้อยละ 2.5) และไม่พึงพอใจเลย จำนวน 9 ราย (ร้อยละ 2.0) รายละเอียดแสดงดังภาคผนวก 3-10

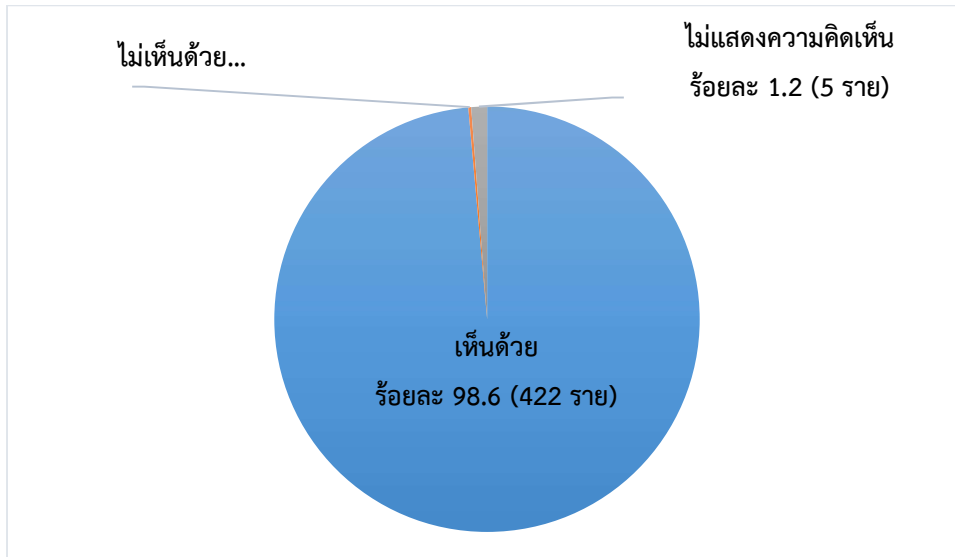
### ส่วนที่ 8 การรับรู้ข้อมูลข่าวสารและการประชาสัมพันธ์

**การรับรู้ข้อมูลข่าวสารโครงการ :** ผู้ให้สัมภาษณ์เคยรับทราบข้อมูลข่าวสารของโครงการ จำนวน 122 ราย (ร้อยละ 28.5) โดยรับทราบจากแหล่งข้อมูล 3 ลำดับแรก ได้แก่ เพื่อนบ้านหรือคนรู้จัก จำนวน 285 ราย (ร้อยละ 68.2) รองลงมาคือ เจ้าหน้าที่ของโครงการหรือเจ้าหน้าที่กองทัพเรือ จำนวน 61 ราย (ร้อยละ 14.6) และอินเทอร์เน็ต/เว็บไซต์โครงการ จำนวน 33 ราย (ร้อยละ 7.9) ส่วนผู้ให้สัมภาษณ์ที่เพิ่งทราบข้อมูลโครงการจากการสัมภาษณ์ครั้งนี้มี จำนวน 306 ราย (ร้อยละ 71.5) โดยความจำเป็นในการเผยแพร่ข้อมูลข่าวสาร/ประชาสัมพันธ์โครงการ : ผู้ให้สัมภาษณ์ จำนวน 254 ราย (ร้อยละ 59.3) เห็นว่ามีความจำเป็นในการเผยแพร่ข้อมูลข่าวสาร/ประชาสัมพันธ์โครงการเพิ่มเติม และผู้ให้สัมภาษณ์ จำนวน 174 ราย (ร้อยละ 40.7) เห็นว่าไม่มีความจำเป็นในการเผยแพร่ข้อมูลเพิ่มเติม

**ข้อมูลข่าวสารที่ผู้ให้สัมภาษณ์ต้องการทราบเพิ่มเติม :** ผู้ให้สัมภาษณ์สามารถตอบได้มากกว่า 1 ข้อในประเด็นนี้ กล่าวคือ ความก้าวหน้าในการศึกษาของโครงการ จำนวน 336 ราย (ร้อยละ 78.4) กิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชน จำนวน 87 ราย (ร้อยละ 20.3) และไม่ระบุความต้องการ จำนวน 5 ราย (ร้อยละ 1.3)

**รูปแบบหรือวิธีการที่เหมาะสมในการประชาสัมพันธ์เผยแพร่ข้อมูลโครงการ :** สำหรับรูปแบบหรือวิธีการที่เหมาะสมในการประชาสัมพันธ์เผยแพร่ข้อมูลโครงการ (ผู้ให้สัมภาษณ์สามารถตอบได้มากกว่า 1 ข้อในประเด็นนี้) คือ ผู้ให้สัมภาษณ์ต้องการให้ส่งเอกสารถึงบ้าน จำนวน 183 ราย (ร้อยละ 42.8) จัดทำแผ่นพับหรือโปสเตอร์ หรือป้ายประชาสัมพันธ์ จำนวน 105 ราย (ร้อยละ 24.5) และให้มีการจัดประชุม จำนวน 56 ราย (ร้อยละ 13.1)

**ความคิดเห็นของผู้ให้สัมภาษณ์ต่อการพัฒนาโครงการ :** กลุ่มครัวเรือนในพื้นที่ NEF < 30 ถึงขอบเขตพื้นที่ศึกษา ที่สำรวจความคิดเห็นด้วยแบบสอบถาม ได้จำนวน 428 ราย พบว่า กลุ่มครัวเรือนที่เห็นด้วยกับภาพรวมทั้งโครงการ มีจำนวน 422 ราย (ร้อยละ 98.6) รองลงมาไม่แสดงความคิดเห็นในประเด็นนี้ จำนวน 5 ราย (ร้อยละ 1.2) เนื่องจากยังไม่ทราบรายละเอียดของโครงการ และไม่ได้มีความเกี่ยวข้องหรือใช้บริการสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา และไม่เห็นด้วยกับการดำเนินโครงการ จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 0.2) เนื่องจากไม่ได้อยู่ใกล้สนามบินและไม่ได้ประโยชน์จากการมีสนามบิน แสดงดังรูปที่ 4.6-29



รูปที่ 4.6-29 ความคิดเห็นต่อการพัฒนาโครงการผู้ให้สัมภาษณ์กลุ่มครัวเรือน พื้นที่ NEF < 30 ถึงขอบเขตพื้นที่ศึกษา

#### ส่วนที่ 9 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อโครงการ

##### ระยะก่อสร้าง

ความคิดเห็นต่อผลกระทบในระยะก่อสร้างของโครงการ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์คาดว่าจะไม่ได้รับผลกระทบ จำนวน 340 ราย (ร้อยละ 79.4) รองลงมาคือ ได้รับผลกระทบด้านบวก จำนวน 70 ราย (ร้อยละ 16.4) ได้รับผลกระทบด้านลบ จำนวน 14 ราย (ร้อยละ 3.3) และได้รับผลกระทบทั้งด้านบวกและด้านลบ จำนวน 4 ราย (ร้อยละ 0.9)

ทั้งนี้ผู้ให้สัมภาษณ์ที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบจากโครงการในระยะก่อสร้าง (ผู้ที่ตอบว่าได้รับผลกระทบสามารถตอบได้มากกว่า 1 ข้อในประเด็นนี้) ระบุว่าจะได้รับผลกระทบด้านบวก ได้แก่ ด้านเศรษฐกิจ จำนวน 70 ราย (ร้อยละ 70.7) รองลงมาคือ ด้านสังคม จำนวน 18 ราย (ร้อยละ 18.2) และด้านสิ่งแวดล้อม จำนวน 10 ราย (ร้อยละ 10.1) ส่วนผลกระทบด้านลบ ได้แก่ ด้านสิ่งแวดล้อม จำนวน 16 ราย (ร้อยละ 76.0) และด้านเศรษฐกิจ ด้านสังคม ด้านสุขภาพ จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 4.8) ในสัดส่วนที่เท่ากัน รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 4.6-43

##### ระยะดำเนินการ

ความคิดเห็นต่อผลกระทบในระยะดำเนินการของโครงการ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์คาดว่าจะไม่ได้รับผลกระทบ จำนวน 246 ราย (ร้อยละ 57.5) รองลงมาคือ ได้รับผลกระทบด้านบวก จำนวน 167 ราย (ร้อยละ 39.0) ได้รับผลกระทบทั้งด้านบวกและด้านลบ จำนวน 14 ราย (ร้อยละ 3.3) และได้รับผลกระทบด้านลบ จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 0.2)

ทั้งนี้ผู้ให้สัมภาษณ์ที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบจากโครงการในระยะดำเนินการ (ผู้ที่ตอบว่าได้รับผลกระทบสามารถตอบได้มากกว่า 1 ข้อในประเด็นนี้) ระบุว่าจะได้รับผลกระทบด้านบวก ได้แก่ ด้านเศรษฐกิจ จำนวน 91 ราย (ร้อยละ 43.3) ด้านสังคม จำนวน 76 ราย (ร้อยละ 36.2) ด้านสิ่งแวดล้อม จำนวน 34 ราย (ร้อยละ 16.2) และด้านสุขภาพ จำนวน 6 ราย (ร้อยละ 2.9) ส่วนผลกระทบด้านลบ ได้แก่ ด้านสังคม จำนวน 12 ราย (ร้อยละ 48.0) ด้านเศรษฐกิจและด้านสิ่งแวดล้อม จำนวน 2 ราย (ร้อยละ 8.0) ในสัดส่วนที่เท่ากัน รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 4.6-43

ตารางที่ 4.6-43 ความคิดเห็นต่อโครงการในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการของผู้ให้สัมภาษณ์กลุ่มครัวเรือน  
พื้นที่ NEF < 30

ประเด็นผลกระทบ	ระยะก่อสร้าง				ระยะดำเนินการ			
	ด้านบวก		ด้านลบ		ด้านบวก		ด้านลบ	
	จำนวน (ราย)	ร้อยละ	จำนวน (ราย)	ร้อยละ	จำนวน (ราย)	ร้อยละ	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
1.ด้านเศรษฐกิจ (ด้านบวก เกิดการจ้างงาน การกระจายรายได้ ความเจริญ การค้าขาย การส่งเสริมการท่องเที่ยว การลงทุน การขนส่งทางเครื่องบิน การประกอบอาชีพ มีรายได้สูงขึ้น การค้าขายของชุมชนในพื้นที่ การซื้อขายวัสดุก่อสร้าง ภาษีบำรุงท้องที่ ด้านลบ สิ้นเปลืองเชื้อเพลิงในการสัญจรมากขึ้น การสูญเสียค่าเชื้อเพลิงจากการจราจรที่ติดขัดมากขึ้น)	70	70.7	1	4.8	91	43.3	2	8.0
2.ด้านสังคม (ด้านบวก การทำงานในพื้นที่ ความอบอุ่นในครอบครัว การเปลี่ยนแปลงทางสังคม ประหยัดเวลาในการเดินทาง มีความปลอดภัยในการเดินทาง ด้านลบ การเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิต ความเป็นอยู่ การเดินทางที่ไม่สามารถใช้ถนนเดิมได้ แรงงานต่างถิ่นเข้ามาในพื้นที่ ปัญหาอาชญากรรม)	18	18.2	1	4.8	76	36.2	12	48.0
3.ด้านสิ่งแวดล้อม (ด้านบวก การปรับเปลี่ยนพื้นที่รกร้างเดิมมาใช้ประโยชน์ การใช้ประโยชน์ที่ดิน การจราจร คมนาคมขนส่ง ประหยัดพลังงาน ด้านลบ น้ำเสีย น้ำท่วม การจราจรติดขัด ฝุ่นละออง ถนนชำรุด การขนส่งวัสดุก่อสร้าง อุบัติเหตุจากการขนส่งและจราจร ผลกระทบเรื่องเสียง ควันน้ำมัน การใช้น้ำ ไฟฟ้า ขยะ ทัศนียภาพฯ)	10	10.1	16	76.0	34	16.2	2	8.0
4.ด้านสุขภาพ (ด้านบวก โอกาสทางการรักษาพยาบาลจากสถานพยาบาลที่หลากหลายขึ้นจากความเจริญของชุมชน ด้านลบ การสูญเสียการได้ยิน ความเครียด ความวิตกกังวล นอนไม่หลับ ปวดหัว ภูมิแพ้)	0	0.0	1	4.8	6	2.9	0	0.0
5.ไม่แสดงความคิดเห็น	1	1.0	2	9.6	3	1.4	9	36.0
รวม	99	100.0	21	100.0	210	100.0	25	100.0

ความคิดเห็นต่อร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ  
 ในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ มีดังนี้

### ระยะก่อสร้าง

ความคิดเห็นต่อความเพียงพอของร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
 จากผลกระทบที่สำคัญของโครงการในระยะก่อสร้าง รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 4.6-44 สรุปได้ดังนี้

ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมดระบุว่าร่างมาตรการมีความครอบคลุมเพียงพอแล้ว จำนวน 428 ราย  
 (ร้อยละ 100.0) ทั้งเรื่องเสียงและความสั่นสะเทือน คุณภาพอากาศ (ฝุ่นละออง) คุณภาพน้ำผิวดิน/น้ำทะเล/นิเวศวิทยา  
 ทางน้ำ นิเวศวิทยาทางบก การจัดการของเสีย การคมนาคมขนส่ง เศรษฐกิจและสังคม และการสาธารณสุข (สุขภาพ)

ตารางที่ 4.6-44 ความคิดเห็นต่อร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการในระยะ  
 ก่อสร้างของผู้ให้สัมภาษณ์กลุ่มครัวเรือน พื้นที่ NEF < 30 ถึงขอบเขตพื้นที่ศึกษา

ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	เพียงพอ		ไม่เพียงพอ		ไม่แสดง ความคิดเห็น		รวม	
	จำนวน (ราย)	ร้อยละ	จำนวน (ราย)	ร้อยละ	จำนวน (ราย)	ร้อยละ	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
1. เสียง และความสั่นสะเทือน	428	100.0	0	0.0	0	0.0	428	100.0
2. คุณภาพอากาศ (ฝุ่นละออง)	428	100.0	0	0.0	0	0.0	428	100.0
3. คุณภาพน้ำผิวดิน/น้ำทะเล/ นิเวศวิทยาทางน้ำ	428	100.0	0	0.0	0	0.0	428	100.0
4. นิเวศวิทยาทางบก	428	100.0	0	0.0	0	0.0	428	100.0
5. การจัดการของเสีย	428	100.0	0	0.0	0	0.0	428	100.0
6. การคมนาคมขนส่ง	428	100.0	0	0.0	0	0.0	428	100.0
7. เศรษฐกิจและสังคม	428	100.0	0	0.0	0	0.0	428	100.0
8. การสาธารณสุข (สุขภาพ)	428	100.0	0	0.0	0	0.0	428	100.0

ประเด็นความคิดเห็นต่อความเพียงพอของร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
 จากผลกระทบที่สำคัญของโครงการในระยะดำเนินการ รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 4.6-45 สรุปได้ดังนี้

ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมดระบุว่าร่างมาตรการมีความครอบคลุมเพียงพอแล้ว จำนวน 428 ราย  
 (ร้อยละ 100.0) ทั้งเรื่องเสียงและความสั่นสะเทือน คุณภาพอากาศ (ฝุ่นละออง) คุณภาพน้ำผิวดิน/น้ำทะเล/  
 นิเวศวิทยาทางน้ำ นิเวศวิทยาทางบก การจัดการของเสีย การคมนาคมขนส่ง เศรษฐกิจและสังคม การโยกย้าย  
 และทดแทนทรัพย์สิน และการสาธารณสุข (สุขภาพ)

ตารางที่ 4.6-45 ความคิดเห็นต่อร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการในระยะ  
ดำเนินการของผู้ให้สัมภาษณ์กลุ่มครัวเรือน พื้นที่ NEF < 30 ถึงขอบเขตพื้นที่ศึกษา

ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	เพียงพอ		ไม่เพียงพอ		ไม่แสดง ความคิดเห็น		รวม	
	จำนวน (ราย)	ร้อยละ	จำนวน (ราย)	ร้อยละ	จำนวน (ราย)	ร้อยละ	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
1. เสียง และความสั่นสะเทือน	428	100.0	0	0.0	0	0.0	428	100.0
2. คุณภาพอากาศ (ไอเสียและ สารอินทรีย์ระเหย)	428	100.0	0	0.0	0	0.0	428	100.0
3. คุณภาพน้ำผิวดิน/น้ำทะเล/ นิเวศวิทยาทางน้ำ	428	100.0	0	0.0	0	0.0	428	100.0
4. นิเวศวิทยาทางบก	428	100.0	0	0.0	0	0.0	428	100.0
5. การจัดการของเสีย	428	100.0	0	0.0	0	0.0	428	100.0
6. การคมนาคมขนส่ง	428	100.0	0	0.0	0	0.0	428	100.0
7. เศรษฐกิจและสังคม	428	100.0	0	0.0	0	0.0	428	100.0
8. การโยกย้ายและการทดแทน ทรัพย์สิน	428	100.0	0	0.0	0	0.0	428	100.0
9. การสาธารณสุข (สุขภาพ)	428	100.0	0	0.0	0	0.0	428	100.0

เมื่อสอบถามเรื่องความวิตกกังวลที่มีต่อโครงการของผู้ให้สัมภาษณ์ พบว่า ไม่มีความวิตกกังวล จำนวน 422 ราย (ร้อยละ 98.6) รองลงมาคือ วิตกกังวลมาก จำนวน 4 ราย (ร้อยละ 0.9) และวิตกกังวลปานกลาง จำนวน 2 ราย (ร้อยละ 0.9)

ความคิดเห็นต่อภาพรวมของร่างมาตรการฯ : ผู้ให้สัมภาษณ์ มีความคิดเห็นว่าภาพรวมร่าง  
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ ว่ามีความครอบคลุม  
เพียงพอแล้ว จำนวน 428 ราย (ร้อยละ 100.0) รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 4.6-46 และรูปที่ 4.6-30

ตารางที่ 4.6-46 ความคิดเห็นต่อภาพรวมของร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ  
ระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการของกลุ่มครัวเรือนพื้นที่ NEF < 30 ถึงขอบเขตพื้นที่ศึกษา

ความคิดเห็น	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
เพียงพอ	428	100.0
ไม่เพียงพอ	0	0.0
รวม	428	100.0





รูปที่ 4.6-30 ความคิดเห็นต่อภาพรวมของร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ  
 ในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการของผู้ให้สัมภาษณ์กลุ่มครัวเรือนพื้นที่ NEF < 30 ถึงขอบเขต  
 พื้นที่ศึกษา

ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ : ผู้ให้สัมภาษณ์มีความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อการ  
 ดำเนินโครงการก่อสร้างทางวิ่งและทางขับที่ 2 สนามบิน นานาชาติอู่ตะเภา ดังนี้

- ขอให้มีการจัดประชุมชี้แจงรายละเอียดของโครงการให้ทั่วถึงและการมีส่วนร่วม  
ระหว่างประชาชนกับโครงการ
- ขอให้เจ้าของโครงการพบปะกับประชาชนบ่อยๆ
- การรับทราบข่าวสารของประชาชนในพื้นที่รู้จักน้อย ทำให้มีการเผยแพร่ข้อมูลข่าวสาร  
ภายในชุมชนอย่างเช่นแจกแผ่นพับ
- ควรมีมาตรการป้องกันในด้านสิ่งแวดล้อมที่เข้มงวด
- มั่นใจในมาตรการของโครงการว่ามีมาตรการควบคุมดีแน่นอน แต่ขอให้ดำเนินการ  
อย่างเสมอต้นเสมอปลาย
- ขอให้โครงการเข้าถึงชุมชนให้มากกว่านี้

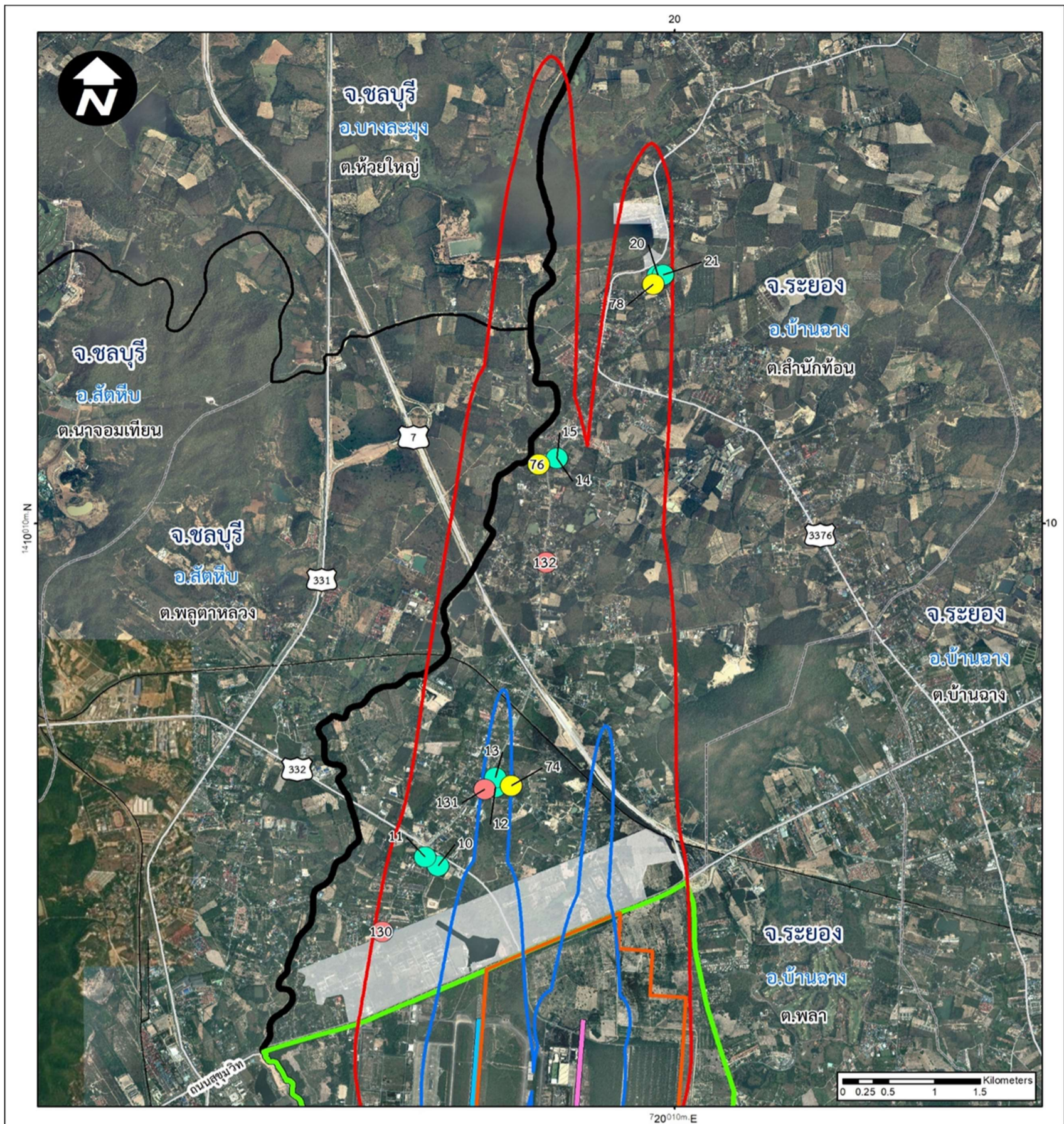
#### (4) กลุ่มพื้นที่อ่อนไหว

จากการลงพื้นที่สำรวจกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมที่ได้รับผลกระทบในพื้นที่ NEF  $\geq$  40  
 และพื้นที่ NEF 30 - 40 จำนวน 14 แห่ง รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 4.6-47 และรูปที่ 4.6-31

ตารางที่ 4.6-47 ผลการสำรวจกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวที่ได้รับผลกระทบในพื้นที่เสี่ยง

ลำดับ	หน่วยงาน	ตำแหน่งในหน่วยงาน	ประเภทพื้นที่อ่อนไหว	ระยะห่างจากพื้นที่โครงการ (กิโลเมตร)
<b>พื้นที่ NEF ≥ 40</b>				
1	วัดสระแก้ว ต.สำนักท้อน อ.บ้านฉาง จ.ระยอง	เจ้าอาวาส	ศาสนสถาน	1.77
2	โรงเรียนวัดสระแก้ว ต.สำนักท้อน อ.บ้านฉาง จ.ระยอง	ผู้อำนวยการ	สถานศึกษา	2.73
3	ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กแสงส่องหล้า ๓ ต.สำนักท้อน อ.บ้านฉาง จ.ระยอง	หัวหน้าศูนย์ฯ	สถานศึกษา	2.62
4	รพ.สต.บ้านสระแก้ว ต.สำนักท้อน อ.บ้านฉาง จ.ระยอง	เจ้าพนักงานสาธารณสุขชำนาญการ	สถานพยาบาล	2.62
<b>พื้นที่ NEF 30 - 40</b>				
1	วัดสมบูรณาราม ต.สำนักท้อน อ.บ้านฉาง จ.ระยอง	เจ้าอาวาส	ศาสนสถาน	5.10
2	วัดสำนักกะท้อน ต.สำนักท้อน อ.บ้านฉาง จ.ระยอง	ผู้ช่วยเจ้าอาวาส *	ศาสนสถาน	7.15
3	โรงเรียนวัดสมบูรณาราม ต.สำนักท้อน อ.บ้านฉาง จ.ระยอง	ผู้อำนวยการ	สถานศึกษา	6.26
4	ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กเทศบาลต.สำนักท้อน อ.บ้านฉาง จ.ระยอง	หัวหน้าศูนย์ฯ	สถานศึกษา	6.26
5	โรงเรียนวัดสำนักกะท้อน ต.สำนักท้อน อ.บ้านฉาง จ.ระยอง	ผู้อำนวยการ	สถานศึกษา	1.87
6	ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กบ้านสำนักท้อน ต.สำนักท้อน อ.บ้านฉาง จ.ระยอง	หัวหน้าศูนย์ฯ	สถานศึกษา	1.75
7	วิทยาลัยเทคโนโลยีพัฒนเวช ต.สำนักท้อน อ.บ้านฉาง จ.ระยอง	ครู *	สถานศึกษา	8.56
8	โรงเรียนพัฒนเวชศึกษา ต.สำนักท้อน อ.บ้านฉาง จ.ระยอง	ผู้อำนวยการ	สถานศึกษา	8.58
9	รพ.สต.บ้านคลองบางไม้ ต.สำนักท้อน อ.บ้านฉาง จ.ระยอง	นักวิชาการสาธารณสุขชำนาญการ *	สถานพยาบาล	5.21
10	รพ.สต.บ้านเขาครอก ต.สำนักท้อน อ.บ้านฉาง จ.ระยอง	พยาบาลวิชาชีพปฏิบัติการ *	สถานพยาบาล	1.48

หมายเหตุ : \* ได้รับมอบหมายจากหัวหน้า/ผู้อำนวยการ หรือผู้มีอำนาจในหน่วยงานนั้น



คำอธิบายสัญลักษณ์	สถานศึกษา	สถานพยาบาล
เขตจังหวัด	โรงเรียนพัฒนเวชศึกษา	โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านคลองบางไผ่
เขตอำเภอ	วิทยาลัยเทคโนโลยีพัฒนเวช	โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านสระแก้ว
เขตตำบล	ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กแสงส่องหล้า 3	โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านเขาครอก
ถนน	โรงเรียนวัดสระแก้ว	เส้นเท้าระดับเสียง NEF กรณีสถานการณ์การบิน ปี พ.ศ. 2562 และกรณีคาดการณ์เที่ยวบิน ปี พ.ศ. 2571 พ.ศ. 2581 และพ.ศ. 2591 (เที่ยวบินสูงสุด 1,364 เที่ยวบินต่อวัน) รวมกับปิดทางวิ่งทุกกรณี (791 เที่ยวบินต่อวัน, กรกฎาคม พ.ศ. 2564)
ทางรถไฟ	โรงเรียนวัดสมบูรณาราม (เต็มราษฎร์อนุสรณ์)	NEF 40 (พื้นที่ 13.81 ตารางกิโลเมตร)
ทางวิ่งที่ 1 (ปัจจุบัน)	ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กเทศบาลตำบลสำนักท้อน ในโรงเรียนวัดสมบูรณาราม	NEF 30 (พื้นที่ 46.78 ตารางกิโลเมตร)
ทางวิ่งที่ 2	โรงเรียนวัดสำนักท้อน	
พื้นที่สนามบินส่วนขยาย (พื้นที่โครงการ)	ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กบ้านสำนักท้อน	
พื้นที่สนามบินนานาชาติอู่ตะเภา	<b>ศาสนสถาน</b>	
พื้นที่เขตทหาร	วัดสระแก้ว	
	วัดสมบูรณาราม	
	วัดสำนักท้อน	

ที่มา : จัดทำโดย บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด, พ.ศ. 2564

รูปที่ 4.6-31 ตำแหน่งพื้นที่อ่อนไหวที่ได้รับผลกระทบในพื้นที่เสี่ยง

### ศาสนสถาน

การสำรวจข้อมูลด้านเศรษฐกิจสังคมของกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมที่ได้รับผลกระทบในพื้นที่เสี่ยงที่เป็นศาสนสถาน จำนวน 3 ราย มีรายละเอียดผลการศึกษาดังนี้

#### วัดสระแก้ว

ผู้ให้ข้อมูลเป็นเจ้าของาวาสวัดสระแก้วและดำรงตำแหน่งเจ้าคณะตำบลสำนักทอง อายุ 55 ปี ดำรงตำแหน่งมาแล้ว 3 ปี อยู่ที่วัดนี้เป็นระยะเวลา 20 ปี ไม่ได้ระบุงูมิลำเนาเดิมแต่อาศัยอยู่ในพื้นที่นี้ 16-20 ปี จากการสัมภาษณ์ พบว่า วัดสระแก้วมีพระสงฆ์จำนวน 8 รูป ศาสนสถานแห่งนี้ก่อตั้งมาแล้วประมาณ 50 ปี มีจำนวนผู้มาเยือนศาสนสถานแห่งนี้เฉลี่ย 80 - 100 คนต่อวัน โดยมาประกอบกิจกรรมทางศาสนาทั้งหมด

ปัจจุบันสภาพสังคมในพื้นที่ชุมชนซึ่งเป็นที่ตั้งของศาสนสถานแห่งนี้ ผู้ให้ข้อมูลระบุว่า ปัญหาเสพติดได้รับผลกระทบระดับปานกลาง ปัญหาการว่างงาน/ตกงานได้รับผลกระทบระดับน้อย และปัญหาการเพิ่มจำนวนของคนต่างถิ่นเข้ามาในพื้นที่ได้รับผลกระทบระดับปานกลาง ชุมชนที่อยู่อาศัยมีความสามัคคีช่วยเหลือเกื้อกูลกันอยู่ในระดับปานกลาง การเข้าร่วมกิจกรรมสำคัญตามประเพณี การช่วยเหลือกิจกรรมสาธารณประโยชน์มีบ้างเป็นครั้งคราว (1 - 6 เดือน/ครั้ง แต่ไม่เกิน 5 ครั้ง/ปี) มีความพึงพอใจต่อสภาพทั่วไปในชุมชน (ผู้ให้ข้อมูลสามารถตอบได้มากกว่า 1 ข้อในประเด็นนี้) ได้แก่ การคมนาคมสะดวก และความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน แต่ไม่พอใจต่อสภาพทั่วไปในชุมชน (ผู้ให้ข้อมูลสามารถตอบได้มากกว่า 1 ข้อในประเด็นนี้) ได้แก่ การจราจรติดขัดในช่วงโมงเร่งด่วน ปัจจุบันมีผลกระทบเกี่ยวกับปัญหาเสียงดังรบกวนอยู่ในระดับปานกลาง สาเหตุเกิดจากการจราจร/ยานพาหนะ ปัญหาฝุ่นละออง/ควัน/เขม่าได้รับผลกระทบระดับปานกลาง สาเหตุเกิดจากไอเสียของยานพาหนะ ปัญหาสภาพการจราจรได้รับผลกระทบระดับน้อย สาเหตุเกิดจากปริมาณยานพาหนะหนาแน่น ทั้งนี้ผู้ให้ข้อมูลไม่มีประสบการณ์การเดินทางบริเวณพื้นที่โดยรอบสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา

ผู้ให้ข้อมูลระบุว่า การให้บริการด้านสาธารณสุขของภาครัฐในพื้นที่มีความเพียงพอ ไม่มีปัญหาการใช้บริการด้านสาธารณสุข เมื่อเจ็บป่วย (ผู้ให้ข้อมูลสามารถตอบได้มากกว่า 1 ข้อในประเด็นนี้) จะเข้ารับการรักษาพยาบาลในโรงพยาบาลของรัฐ แหล่งน้ำดื่มชื่อน้ำบรรจุขวดถึง แหล่งน้ำใช้ คือ น้ำประปา และไม่มีปัญหาด้านคุณภาพและปริมาณของน้ำดื่มและน้ำใช้ สำหรับการกำจัดขยะมีหน่วยงานท้องถิ่น (อบต.) รวบรวมไปกำจัด ผู้ให้ข้อมูลมีความพึงพอใจสภาพแวดล้อมบริเวณโดยรอบในระดับมาก

การรับรู้ข้อมูลข่าวสารของโครงการ (ผู้ให้สัมภาษณ์สามารถตอบได้มากกว่า 1 ข้อในประเด็นนี้) ผู้ให้สัมภาษณ์ระบุว่ารับทราบว่ามีโครงการมาก่อนแล้วโดยทราบจาก เอกสารเผยแพร่/แผ่นพับ/โปสเตอร์ และอินเทอร์เน็ต/เว็บไซต์โครงการ พร้อมแสดงความคิดเห็นว่าการเผยแพร่ข่าวสารข้อมูลของโครงการเป็นสิ่งจำเป็น เพราะต้องการทราบข่าวสารมากขึ้นและต้องการรับทราบข้อมูลล่าสุด โดยต้องการทราบความก้าวหน้าในการศึกษาของโครงการ วิธีการที่เหมาะสมในการประชาสัมพันธ์เผยแพร่โครงการ คือ การจัดประชุม

ความคิดเห็นต่อโครงการในระยะก่อสร้าง ผู้ให้สัมภาษณ์ระบุว่าไม่ได้รับผลกระทบทั้งทางบวกและทางลบ ความคิดเห็นต่อโครงการในระยะดำเนินการ ผู้ให้สัมภาษณ์ระบุว่าได้รับผลกระทบด้านบวก (ผู้ให้สัมภาษณ์สามารถตอบได้มากกว่า 1 ข้อในประเด็นนี้) คือ ด้านเศรษฐกิจ (เช่น รายได้ การประกอบอาชีพ ความเจริญ การค้าขาย การส่งเสริมการท่องเที่ยว การลงทุน) และด้านสังคม (เช่น ประหยัดเวลาในการเดินทาง มีความปลอดภัย

ในการเดินทาง) ทั้งนี้ผู้ให้สัมภาษณ์ไม่มีความวิตกกังวลต่อโครงการ และแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับโครงการ ว่าอาจก่อให้เกิดผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม สุขภาพ และสังคม โดยได้รับผลกระทบเชิงลบเกี่ยวกับมลพิษทางอากาศในระดับปานกลาง ได้รับผลกระทบเชิงบวกเกี่ยวกับการจ้างงาน รายได้ และกิจกรรมมวลชนสัมพันธ์/กิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคม (CSR) ในระดับปานกลาง

ความคิดเห็นต่อร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ ในระยะก่อสร้าง 8 ประเด็นหลัก ผู้ให้สัมภาษณ์มีความเห็นว่าครอบคลุมและเพียงพอ ความคิดเห็นในระยะดำเนินการ 9 ประเด็นหลัก ผู้ให้สัมภาษณ์มีความเห็นว่าครอบคลุมและเพียงพอแล้ว โดยภาพรวมของร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ ผู้ให้สัมภาษณ์มีความเห็นว่าครอบคลุมและเพียงพอทั้งในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ ทั้งนี้ ผู้ให้สัมภาษณ์ไม่มีข้อเสนอแนะใดๆ เพิ่มเติม

### วัดสมบุญนาราม

ผู้ให้ข้อมูลเป็นเจ้าของาวาสวัดสมบุญนาราม อายุ 85 ปี ระดับการศึกษาสูงสุด คือ มัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช. ดำรงตำแหน่งมาแล้ว 8 ปี ย้ายมาจากจังหวัดนครสวรรค์ และอาศัยอยู่ในพื้นที่นี้ประมาณ 16-20 ปี จากการสัมภาษณ์ พบว่า วัดสมบุญนารามมีพระสงฆ์จำนวน 9 รูป ศาสนสถานแห่งนี้ก่อตั้งมาแล้วมากกว่า 50 ปี มีจำนวนผู้มาเยือนศาสนสถานแห่งนี้เฉลี่ย 20 คนต่อวัน โดยมาประกอบกิจกรรมทางศาสนาทั้งหมด

ปัจจุบันสภาพสังคมในพื้นที่ชุมชนซึ่งเป็นที่ตั้งของศาสนสถานแห่งนี้ ผู้ให้ข้อมูลระบุว่า ปัญหาน้ำประปาได้รับผลกระทบระดับน้อย และปัญหาการเพิ่มจำนวนของคนต่างถิ่นเข้ามาในพื้นที่ได้รับผลกระทบระดับมาก ชุมชนที่อยู่อาศัยมีความสามัคคี ช่วยเหลือเกื้อกูลกันอยู่ในระดับมาก การเข้าร่วมกิจกรรมสำคัญตามประเพณี การช่วยเหลือกิจกรรมสาธารณประโยชน์เป็นประจำ (เดือนละครั้ง) มีความพึงพอใจต่อสภาพทั่วไปในชุมชน (ผู้ให้ข้อมูลสามารถตอบได้มากกว่า 1 ข้อในประเด็นนี้) ได้แก่ สภาพแวดล้อมที่ดี และความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน ปัจจุบันมีผลกระทบเกี่ยวกับปัญหาสภาพการจราจรอยู่ในระดับปานกลาง สาเหตุเกิดจากปริมาณยานพาหนะหนาแน่น ทั้งนี้ผู้ให้ข้อมูลมีประสบการณ์การเดินทางบริเวณพื้นที่โดยรอบสนามบินนานาชาติอุตะเถา แต่ไม่ได้รับผลกระทบในการเดินทาง และเคยเดินทางเข้าสนามบินนานาชาติอุตะเถาโดยรถยนต์ส่วนตัว

ผู้ให้ข้อมูลระบุว่า การให้บริการด้านสาธารณสุขของภาครัฐในพื้นที่มีความเพียงพอ ไม่มีปัญหาการใช้บริการด้านสาธารณสุข เมื่อเจ็บป่วย (ผู้ให้ข้อมูลสามารถตอบได้มากกว่า 1 ข้อในประเด็นนี้) จะเข้ารับการรักษาพยาบาลในโรงพยาบาลของรัฐ แหล่งน้ำดื่มซื้อน้ำบรรจุขวดถึง แหล่งน้ำใช้ คือ น้ำประปา และไม่มีปัญหาด้านคุณภาพและปริมาณของน้ำดื่มและน้ำใช้ สำหรับการกำจัดขยะมีหน่วยงานท้องถิ่น (อบต.) รวบรวมไปกำจัด ผู้ให้ข้อมูลมีความพึงพอใจสภาพแวดล้อมบริเวณโดยรอบในระดับปานกลาง

การรับรู้ข้อมูลข่าวสารของโครงการ ผู้ให้สัมภาษณ์ระบุว่ารับทราบว่ามีโครงการมาก่อนแล้ว โดยทราบจาก (ผู้ให้สัมภาษณ์สามารถตอบได้มากกว่า 1 ข้อในประเด็นนี้) เอกสารเผยแพร่/แผ่นพับ/โปสเตอร์ พร้อมแสดงความคิดเห็นว่าการเผยแพร่ข่าวสารข้อมูลของโครงการเป็นสิ่งจำเป็น เพราะต้องการทราบข่าวสารมากขึ้น และต้องการรับทราบข้อมูลล่าสุด โดยต้องการทราบความก้าวหน้าในการศึกษาของโครงการ วิธีการที่เหมาะสมในการประชาสัมพันธ์เผยแพร่โครงการ คือ การจัดประชุม

ความคิดเห็นต่อโครงการในระยะก่อสร้าง ผู้ให้สัมภาษณ์ระบุว่าไม่ได้รับผลกระทบทั้งทางบวกและทางลบ ความคิดเห็นต่อโครงการในระยะดำเนินการ ผู้ให้สัมภาษณ์ระบุว่าไม่ได้รับผลกระทบ

ทั้งทางบวกและทางลบ ทั้งนี้ผู้ให้สัมภาษณ์ไม่มีความวิตกกังวลต่อโครงการ และแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับโครงการว่าอาจก่อให้เกิดผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม สุขภาพและสังคม โดยแสดงความคิดเห็นว่าคงไม่ได้รับผลกระทบเชิงลบ แต่ได้รับผลกระทบเชิงบวกด้านกิจกรรมมวลชนสัมพันธ์/กิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคม (CSR) ในระดับปานกลาง

ความคิดเห็นต่อร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ ในระยะก่อสร้าง 8 ประเด็นหลัก ผู้ให้สัมภาษณ์มีความเห็นว่าครอบคลุมและเพียงพอ ความคิดเห็นในระยะดำเนินการ 9 ประเด็นหลัก ผู้ให้สัมภาษณ์มีความเห็นว่าครอบคลุมและเพียงพอแล้ว โดยภาพรวมของร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ ผู้ให้สัมภาษณ์มีความเห็นว่าครอบคลุมและเพียงพอทั้งในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ ทั้งนี้ผู้ให้สัมภาษณ์ไม่มีข้อเสนอแนะใดๆ เพิ่มเติม

### วัดสำนักกะท้อน

ผู้ให้ข้อมูลเป็นผู้ช่วยเจ้าอาวาสวัดสำนักกะท้อน อายุ 76 ปี ระดับการศึกษาสูงสุด คือ ประถมศึกษา ดำรงตำแหน่งมาแล้ว 12 ปี เท่ากับระยะเวลาที่ปฏิบัติธรรมที่วัดแห่งนี้ ย้ายมาจากจังหวัดฉะเชิงเทรา เป็นระยะเวลา 11-15 ปี จากการสัมภาษณ์ พบว่า วัดสำนักกะท้อนมีพระสงฆ์จำนวน 10 รูป ศาสนสถานแห่งนี้ก่อตั้งมาเป็นระยะเวลา 30 ปี จำนวนผู้มาศาสนาโดยเฉลี่ยประมาณ 10 คน/วัน โดยมาประกอบกิจกรรมทางศาสนา 50 คน/วัน จำนวนอาคารภายในบริเวณพื้นที่ศาสนสถานมี 6 อาคาร ได้แก่ โบสถ์ 1 ชั้น 1 อาคาร กุฏิ 2 ชั้น 3 อาคาร ศาลาเอนกประสงค์ 1 ชั้น 1 อาคาร และเมรุ 1 ชั้น 1 อาคาร สำหรับวัสดุในการทำหลังคาใช้กระเบื้องคอนกรีต

ปัจจุบันสภาพสังคมในพื้นที่ชุมชนซึ่งเป็นที่ตั้งของศาสนสถานแห่งนี้ ผู้ให้ข้อมูลระบุว่าปัญหาไฟฟ้าได้รับผลกระทบในระดับมาก และปัญหาน้ำประปาได้รับผลกระทบระดับน้อย ชุมชนที่อยู่อาศัยมีความสามัคคีช่วยเหลือเกื้อกูลกันอยู่ในระดับมาก การเข้าร่วมกิจกรรมสำคัญตามประเพณี การช่วยเหลือกิจกรรมสาธารณประโยชน์ มีเป็นประจำ (เดือนละครั้ง) มีความพึงพอใจต่อสภาพทั่วไปในชุมชน (ผู้ให้ข้อมูลสามารถตอบได้มากกว่า 1 ข้อในประเด็นนี้) ได้แก่ สภาพแวดล้อมที่ดี การคมนาคมสะดวก ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน และเศรษฐกิจในชุมชนดีขึ้น ทั้งนี้ผู้ให้ข้อมูลไม่มีประสบการณ์การเดินทางบริเวณพื้นที่โดยรอบสนามบินนานาชาติอุตะเกา

ผู้ให้ข้อมูลระบุว่า การให้บริการด้านสาธารณสุขของภาครัฐในพื้นที่ที่มีความเพียงพอ ไม่มีปัญหาการใช้บริการด้านสาธารณสุข เมื่อเจ็บป่วย (ผู้ให้ข้อมูลสามารถตอบได้มากกว่า 1 ข้อในประเด็นนี้) จะเข้ารับการรักษาพยาบาลในโรงพยาบาลของรัฐ แหล่งน้ำดื่มชื่อน้ำบรรจุขวดถึง แหล่งน้ำใช้ คือ น้ำประปา และไม่มีปัญหาด้านคุณภาพและปริมาณของน้ำดื่มและน้ำใช้ สำหรับการกำจัดขยะมีหน่วยงานท้องถิ่น (อบต.) รวบรวมไปกำจัด ผู้ให้ข้อมูลมีความพึงพอใจสภาพแวดล้อมบริเวณโดยรอบในระดับมาก

การรับรู้ข้อมูลข่าวสารของโครงการ ผู้ให้สัมภาษณ์ระบุว่ารับทราบว่ามีโครงการ มาก่อนแล้ว โดยทราบจาก (ผู้ให้สัมภาษณ์สามารถตอบได้มากกว่า 1 ข้อในประเด็นนี้) ประธาน/คณะกรรมการ/ผู้นำชุมชน พร้อมแสดงความคิดเห็นว่าการเผยแพร่ข่าวสารข้อมูลของโครงการเป็นสิ่งจำเป็น เพราะต้องการทราบข่าวสารมากขึ้น และต้องการรับทราบข้อมูลล่าสุด โดยต้องการทราบความก้าวหน้าในการศึกษาของโครงการ วิธีการที่เหมาะสมในการประชาสัมพันธ์เผยแพร่โครงการ คือ แจ้งผ่านผู้นำชุมชน

ความคิดเห็นต่อโครงการในระยะก่อสร้าง ผู้ให้สัมภาษณ์ระบุว่าไม่ได้รับผลกระทบทั้งทางบวกและทางลบ ความคิดเห็นต่อโครงการในระยะดำเนินการ ผู้ให้สัมภาษณ์ระบุว่าไม่ได้รับผลกระทบทั้งทางบวกและทางลบ ทั้งนี้ผู้ให้สัมภาษณ์ไม่มีความวิตกกังวลต่อโครงการ และแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับโครงการ

ว่าอาจก่อให้เกิดผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม สุขภาพและสังคม โดยแสดงความคิดเห็นว่าคงไม่ได้รับผลกระทบเชิงลบ แต่ได้รับผลกระทบเชิงบวกด้านรายได้ในระดับปานกลาง

ความคิดเห็นต่อร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ ในระยะก่อสร้าง 8 ประเด็นหลัก ผู้ให้สัมภาษณ์มีความเห็นว่าครอบคลุมและเพียงพอ ความคิดเห็นในระยะดำเนินการ 9 ประเด็นหลัก ผู้ให้สัมภาษณ์มีความเห็นว่าครอบคลุมและเพียงพอแล้ว โดยภาพรวมของร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ ผู้ให้สัมภาษณ์มีความเห็นว่าครอบคลุมและเพียงพอทั้งในระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการ ทั้งนี้ผู้ให้สัมภาษณ์ไม่มีข้อเสนอแนะใดๆ เพิ่มเติม

### สถานศึกษา

การสำรวจข้อมูลด้านเศรษฐกิจสังคมของกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมที่ได้รับผลกระทบในพื้นที่เสี่ยงที่เป็นสถานศึกษา จำนวน 8 ราย มีรายละเอียดผลการศึกษาดังนี้

### โรงเรียนวัดสระแก้ว

ผู้ให้ข้อมูลเป็นผู้อำนวยการโรงเรียนวัดสระแก้ว เพศหญิง อายุ 46 ปี นับถือศาสนาพุทธ ระดับการศึกษาสูงสุด คือ สูงกว่าปริญญาตรี ดำรงตำแหน่งเป็นระยะเวลา 10 ปี ปฏิบัติงานในตำแหน่งนี้เป็นระยะเวลา 20 ปี ย้ายมาจากจังหวัดตรัง ระยะเวลาที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ประมาณ 5-10 ปี จากการสัมภาษณ์ เปิดการเรียนการสอนในระดับอนุบาล 2 - ม.3 จำนวนครู 25 คน จำนวนนักเรียน 477 คน สถานศึกษาก่อตั้งมาแล้ว 52 ปี ในบริเวณพื้นที่สถานศึกษามีจำนวน 7 อาคาร ได้แก่ อาคารเรียนจำนวน 2 - 3 ชั้น 4 อาคาร โรงอาหารจำนวน 1 ชั้น 1 อาคาร อาคารเอนกประสงค์จำนวน 1 ชั้น 1 อาคาร และสำนักงานจำนวน 1 ชั้น 1 อาคาร วัสดุของหลังคาอาคารใช้พื้นคอนกรีตเสริมเหล็ก

ปัจจุบันสภาพสังคมในพื้นที่ชุมชนซึ่งเป็นที่ตั้งของสถานศึกษาแห่งนี้ ผู้ให้ข้อมูลระบุว่า ปัญหาการว่างงาน/ตกงานได้รับผลกระทบระดับปานกลาง และปัญหาการเพิ่มจำนวนของคนต่างถิ่นเข้ามาในพื้นที่ได้รับผลกระทบระดับน้อย ชุมชนที่อยู่อาศัยมีความสามัคคี ช่วยเหลือเกื้อกูลกันอยู่ในระดับมาก การเข้าร่วมกิจกรรมสำคัญตามประเพณี การช่วยเหลือกิจกรรมสาธารณประโยชน์เป็นประจำ (เดือนละครั้ง) มีความพึงพอใจต่อสภาพทั่วไปในชุมชน (ผู้ให้ข้อมูลสามารถตอบได้มากกว่า 1 ข้อในประเด็นนี้) ได้แก่ การคมนาคมสะดวก ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน มีโอกาสการขยายธุรกิจ และเศรษฐกิจในชุมชนดีขึ้น ปัจจุบันมีผลกระทบเกี่ยวกับปัญหาเสียงดังรบกวนอยู่ในระดับปานกลาง สาเหตุเกิดจากการจราจร/ยานพาหนะ ทั้งนี้ผู้ให้ข้อมูลไม่มีประสบการณ์การเดินทางบริเวณพื้นที่โดยรอบสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา

ผู้ให้ข้อมูลระบุว่า การให้บริการด้านสาธารณสุขของภาครัฐในพื้นที่ที่มีความเพียงพอ ไม่มีปัญหาการใช้บริการด้านสาธารณสุข เมื่อเจ็บป่วย (ผู้ให้ข้อมูลสามารถตอบได้มากกว่า 1 ข้อในประเด็นนี้) จะเข้ารับการรักษาพยาบาลในโรงพยาบาลของรัฐ แหล่งน้ำดื่มชื่อน้ำบรรจุขวดถึง แหล่งน้ำใช้ คือ น้ำประปา และไม่มีปัญหาด้านคุณภาพและปริมาณของน้ำดื่มและน้ำใช้ สำหรับการกำจัดขยะมีหน่วยงานท้องถิ่น (อบต.) รวบรวมไปกำจัด ผู้ให้ข้อมูลมีความพึงพอใจสภาพแวดล้อมบริเวณโดยรอบในระดับมาก

การรับรู้ข้อมูลข่าวสารของโครงการ ผู้ให้สัมภาษณ์ระบุว่ารับทราบว่ามีโครงการ มาก่อนแล้ว โดยทราบจาก (ผู้ให้สัมภาษณ์สามารถตอบได้มากกว่า 1 ข้อในประเด็นนี้) เจ้าหน้าที่ของโครงการ/เจ้าหน้าที่

กองทัพเรือ และเอกสารเผยแพร่/แผ่นพับ/โปสเตอร์ พร้อมแสดงความคิดเห็นว่าการเผยแพร่ข่าวสารข้อมูลของโครงการ เป็นสิ่งจำเป็น เพราะต้องการทราบข่าวสารมากขึ้นและต้องการรับทราบข้อมูลล่าสุด โดยต้องการทราบความก้าวหน้า ในการศึกษาของโครงการ วิธีการที่เหมาะสมในการประชาสัมพันธ์เผยแพร่โครงการ คือ จัดประชุม

ความคิดเห็นต่อโครงการในระยะก่อสร้าง ผู้ให้สัมภาษณ์ระบุว่าไม่ได้รับผลกระทบ ทั้งทางบวกและทางลบ ความคิดเห็นต่อโครงการในระยะดำเนินการ ผู้ให้สัมภาษณ์ระบุว่าไม่ได้รับผลกระทบทั้งทางบวก และทางลบ ทั้งนี้ผู้ให้สัมภาษณ์ไม่มีความวิตกกังวลต่อโครงการ และแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับโครงการ ว่าอาจก่อให้เกิด ผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม สุขภาพและสังคม โดยแสดงความคิดเห็นว่าคงไม่ได้รับผลกระทบทั้งเชิงลบและเชิงบวก

ความคิดเห็นต่อร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ ในระยะก่อสร้าง 8 ประเด็นหลัก ผู้ให้สัมภาษณ์มีความเห็นว่าครอบคลุมและเพียงพอ ความคิดเห็นในระยะดำเนินการ 9 ประเด็นหลัก ผู้ให้สัมภาษณ์มีความเห็นว่าครอบคลุมและเพียงพอแล้ว โดยภาพรวมของร่างมาตรการป้องกันและ แก้ไขผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ ผู้ให้สัมภาษณ์มีความเห็นว่าครอบคลุมและเพียงพอทั้งในระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการ ทั้งนี้ผู้ให้สัมภาษณ์ไม่มีข้อเสนอแนะใดๆ เพิ่มเติม

### ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กแสงส่องหล้า 3

ผู้ให้ข้อมูลเป็นหัวหน้าศูนย์พัฒนาเด็กเล็กแสงส่องหล้า 3 เพศหญิง อายุ 41 ปี นักร้องศาสนา พุทธ ระดับการศึกษาสูงสุด คือ ปริญญาตรีหรือเทียบเท่า ดำรงตำแหน่งเป็นระยะเวลา 3 ปี ปฏิบัติงานในที่แห่งนี้ เป็นระยะเวลา 18 ปี อาศัยอยู่ในพื้นที่นี้ตั้งแต่เกิด จากการสัมภาษณ์ เปิดการเรียนการสอนในระดับเตรียมอนุบาล จำนวนครู 3 คน จำนวนเจ้าหน้าที่ 1 คน จำนวนนักเรียน 47 คน สถานศึกษาก่อตั้งมาแล้ว 30 ปี ในบริเวณพื้นที่ สถานศึกษามีจำนวน 2 อาคาร ได้แก่ อาคารเรียนจำนวน 1 ชั้น 2 อาคารวัสดุของหลังคาอาคารใช้พื้นคอนกรีตเสริมเหล็ก

ปัจจุบันสภาพสังคมในพื้นที่ชุมชนซึ่งเป็นที่ตั้งของสถานศึกษาแห่งนี้ ผู้ให้ข้อมูลระบุว่า ปัญหาการเพิ่มจำนวนของคนต่างถิ่นเข้ามาในพื้นที่ได้รับผลกระทบระดับปานกลาง ชุมชนที่อยู่อาศัยมีความสามัคคี ช่วยเหลือเกื้อกูลกันอยู่ในระดับมาก การเข้าร่วมกิจกรรมสำคัญตามประเพณี การช่วยเหลือกิจกรรมสาธารณประโยชน์ มีบ้างเป็นครั้งคราว (1-6 เดือนครั้ง แต่ไม่เกิน 5 ครั้ง/ปี) มีความพึงพอใจต่อสภาพทั่วไปในชุมชน (ผู้ให้ข้อมูลสามารถ ตอบได้มากกว่า 1 ข้อในประเด็นนี้) ได้แก่ การคมนาคมสะดวก และมีโอกาสขยายธุรกิจ แต่ไม่พอใจต่อสภาพทั่วไป ในชุมชน (ผู้ให้ข้อมูลสามารถตอบได้มากกว่า 1 ข้อในประเด็นนี้) ได้แก่ การจราจรติดขัดในช่วงโมงเร่งด่วน ปัจจุบัน มีผลกระทบเกี่ยวกับปัญหาขยะมูลฝอย/สิ่งปฏิกูลอยู่ในระดับน้อย สาเหตุเกิดจากขยะตกค้าง/ไม่มาจัดเก็บ ทั้งนี้ ผู้ให้ข้อมูลมีประสบการณ์การเดินทางบริเวณพื้นที่โดยรอบสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา แต่ไม่ได้รับผลกระทบในการ เดินทาง และเคยเดินทางเข้าสนามบินนานาชาติอู่ตะเภาโดยรถยนต์ส่วนตัว

ผู้ให้ข้อมูลระบุว่า การให้บริการด้านสาธารณสุขของภาครัฐในพื้นที่ที่มีความเพียงพอ ไม่มีปัญหาการใช้บริการด้านสาธารณสุข เมื่อเจ็บป่วย (ผู้ให้ข้อมูลสามารถตอบได้มากกว่า 1 ข้อในประเด็นนี้) จะเข้ารับการรักษาพยาบาลในโรงพยาบาลของรัฐ แหล่งน้ำดื่มได้จากน้ำประปาผ่านเครื่องกรองน้ำ แหล่งน้ำใช้ คือ น้ำประปา และไม่มีปัญหาด้านคุณภาพและปริมาณของน้ำดื่มและน้ำใช้ สำหรับการกำจัดขยะมีหน่วยงานท้องถิ่น (อบต.) รวบรวมไปกำจัด ผู้ให้ข้อมูลมีความพึงพอใจสภาพแวดล้อมบริเวณโดยรอบในระดับปานกลาง

การรับรู้ข้อมูลข่าวสารของโครงการ ผู้ให้สัมภาษณ์ระบุว่ารับทราบว่าโครงการ มาก่อน แล้ว โดยทราบจาก (ผู้ให้สัมภาษณ์สามารถตอบได้มากกว่า 1 ข้อในประเด็นนี้) เจ้าหน้าที่ของโครงการ/เจ้าหน้าที่



กองทัพเรือ และอินเทอร์เน็ต/เว็บไซต์โครงการ พร้อมแสดงความเห็นว่าการเผยแพร่ข่าวสารข้อมูลของโครงการเป็นสิ่งจำเป็น เพราะต้องการทราบข่าวสารมากขึ้นและต้องการรับทราบข้อมูลล่าสุด โดยต้องการทราบความก้าวหน้าในการศึกษาของโครงการ วิธีการที่เหมาะสมในการประชาสัมพันธ์เผยแพร่โครงการ คือ ส่งเอกสารให้ถึงบ้าน

ความคิดเห็นต่อโครงการในระยะก่อสร้าง ผู้ให้สัมภาษณ์ระบุว่าไม่ได้รับผลกระทบทั้งทางบวกและทางลบ ความคิดเห็นต่อโครงการในระยะดำเนินการ ผู้ให้สัมภาษณ์ระบุว่าได้รับผลกระทบด้านบวก (ผู้ให้สัมภาษณ์สามารถตอบได้มากกว่า 1 ข้อในประเด็นนี้) ผลกระทบด้านบวกที่ได้รับ คือ ด้านเศรษฐกิจ (เช่น รายได้ การประกอบอาชีพ ความเจริญ การค้าขาย ผลกระทบด้านลบที่ได้รับ คือ ด้านสิ่งแวดล้อม (เช่น ผลกระทบเรื่องเสียง ฝุ่นน้ำมัน เขม่า ฝุ่นละออง การจราจร อุบัติเหตุ การใช้น้ำ ไฟฟ้า น้ำเสีย ขยะ) ด้านสุขภาพ (เช่น การสูญเสียการได้ยิน ความเครียด ความวิตกกังวล นอนไม่หลับ ปวดศีรษะ ภูมิแพ้)

ความคิดเห็นต่อร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและสุขภาพในระยะก่อสร้าง 8 ประเด็นหลัก ผู้ให้สัมภาษณ์มีความเห็นว่าครอบคลุมและเพียงพอ ความคิดเห็นในระยะดำเนินการ 9 ประเด็นหลัก ผู้ให้สัมภาษณ์มีความเห็นว่าครอบคลุมและเพียงพอแล้ว โดยภาพรวมของร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ ผู้ให้สัมภาษณ์มีความเห็นว่าครอบคลุมและเพียงพอทั้งในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ ทั้งนี้ผู้ให้สัมภาษณ์ไม่มีข้อเสนอแนะใดๆ เพิ่มเติม

### โรงเรียนวัดสมบูรณาราม

ผู้ให้ข้อมูลเป็นผู้อำนวยการโรงเรียนวัดสมบูรณาราม เพศหญิง อายุ 56 ปี นับถือศาสนาพุทธ ระดับการศึกษาสูงสุด คือ สูงกว่าปริญญาตรี ดำรงตำแหน่งเป็นระยะเวลา 3 ปี ปฏิบัติงานในที่แห่งนี้เป็นเวลา 25 ปี ย้ายมาจากจังหวัดสุโขทัย จากการสัมภาษณ์ หน่วยงานต้นสังกัด สบฐ. เปิดการเรียนการสอนในระดับอนุบาล 1 - ป.6 จำนวนครู 14 คน จำนวนนักเรียน 200 คน สถานศึกษาก่อตั้งมาแล้ว 80 ปี ในบริเวณพื้นที่สถานศึกษามีจำนวน 3 อาคาร ได้แก่ อาคารเรียน 2 ชั้น จำนวน 2 อาคาร และอาคารอเนกประสงค์ชั้นเดียว จำนวน 1 อาคาร วัสดุของหลังคาอาคารใช้พื้นคอนกรีตเสริมเหล็ก

ปัจจุบันสภาพสังคมในพื้นที่ชุมชนซึ่งเป็นที่ตั้งของสถานศึกษาแห่งนี้ ผู้ให้ข้อมูลระบุว่าปัญหาไฟฟ้าได้รับผลกระทบในระดับน้อย ปัญหาเสียงติดได้รับผลกระทบระดับน้อย การประทุษร้ายต่อทรัพย์สิน อาทิ ลักขโมยได้รับผลกระทบระดับปานกลาง การประทุษร้ายต่อร่างกาย อาทิ ทะเลาะวิวาท ได้รับผลกระทบระดับน้อย ความแออัดในชุมชนได้รับผลกระทบระดับปานกลาง การว่างงาน/ตกงานได้รับผลกระทบระดับน้อย การเพิ่มของคนต่างถิ่นเข้ามาในพื้นที่ได้รับผลกระทบระดับน้อย ชุมชนที่อยู่อาศัยมีความสามัคคี ช่วยเหลือเกื้อกูลอยู่ในระดับมาก การเข้าร่วมกิจกรรมสำคัญตามประเพณี การช่วยเหลือกิจกรรมสาธารณประโยชน์เป็นประจำ (เดือนละครั้ง) ความพึงพอใจต่อสภาพทั่วไปในชุมชน ได้แก่ (ผู้ให้ข้อมูลสามารถตอบได้มากกว่า 1 ข้อในประเด็นนี้) ได้แก่ มีความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน สภาพแวดล้อมดี ปัจจุบันมีผลกระทบเกี่ยวกับปัญหาเสียงดังรบกวนอยู่ในระดับมากที่สุด สาเหตุเกิดจากการจราจร/ยานพาหนะ ฝุ่นละออง/ควัน/เขม่าได้รับผลกระทบระดับปานกลาง สาเหตุจากการจราจร ขยะมูลฝอย/สิ่งปฏิกูล ได้รับผลกระทบระดับน้อย สาเหตุจากขยะตกค้าง/ไม่มาจัดเก็บ การระบายน้ำ/น้ำท่วมขัง ได้รับผลกระทบระดับปานกลาง สาเหตุจากท่อระบายน้ำอุดตัน สภาพการจราจร ได้รับผลกระทบระดับมากที่สุดสาเหตุจากปริมาณยานพาหนะหนาแน่น ทั้งนี้ผู้ให้ข้อมูลไม่มีประสบการณ์การเดินทางบริเวณพื้นที่โดยรอบสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา

ผู้ให้ข้อมูลระบุว่า การให้บริการด้านสาธารณสุขของภาครัฐในพื้นที่ที่มีความเพียงพอ ไม่มีปัญหาการใช้บริการด้านสาธารณสุข เมื่อเจ็บป่วย (ผู้ให้ข้อมูลสามารถตอบได้มากกว่า 1 ข้อในประเด็นนี้) จะเข้ารับการรักษาพยาบาลในโรงพยาบาลของรัฐ แหล่งน้ำดื่มได้จากน้ำประปาผ่านเครื่องกรองน้ำ แหล่งน้ำใช้ คือ น้ำประปา และไม่มีปัญหาด้านคุณภาพและปริมาณของน้ำดื่มและน้ำใช้ สำหรับการกำจัดขยะมีหน่วยงานท้องถิ่น (อบต.) รวบรวมไปกำจัด ผู้ให้ข้อมูลมีความพึงพอใจสภาพแวดล้อมบริเวณโดยรอบในระดับปานกลาง

การรับรู้ข้อมูลข่าวสารของโครงการ ผู้ให้สัมภาษณ์ระบุว่ารับทราบว่ามีโครงการ มาก่อนแล้ว โดยทราบจาก (ผู้ให้สัมภาษณ์สามารถตอบได้มากกว่า 1 ข้อในประเด็นนี้) เจ้าหน้าที่ของโครงการ/เจ้าหน้าที่กองทัพเรือ และเพื่อนบ้าน/คนรู้จัก พร้อมแสดงความเห็นว่าการเผยแพร่ข่าวสารข้อมูลของโครงการเป็นสิ่งจำเป็น เพราะต้องการทราบข้อมูลที่แท้จริง และต้องการทราบความก้าวหน้าในการศึกษาโครงการ โดยต้องการทราบกิจกรรมด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน วิธีการที่เหมาะสมในการประชาสัมพันธ์เผยแพร่โครงการ คือ การจัดประชุม

ความคิดเห็นต่อโครงการในระยะก่อสร้าง ผู้ให้สัมภาษณ์ระบุว่าได้รับผลกระทบทางลบ คือ ด้านสิ่งแวดล้อม (เช่น น้ำเสีย น้ำท่วม การจราจร ถนนชำรุด อุบัติเหตุจากการขนส่ง จราจร ชยะ ทัศนียภาพ ฯลฯ) ด้านสุขภาพ (เช่น ฝุ่นละอองจากการขนส่งวัสดุก่อสร้าง ความเครียด ความวิตกกังวล นอนไม่หลับ ปวดศีรษะ ภูมิแพ้) ความคิดเห็นต่อโครงการในระยะดำเนินการ ผู้ให้สัมภาษณ์ระบุว่าได้รับผลกระทบทั้งทางบวกและทางลบ ผลกระทบด้านบวกที่ได้รับ คือ ด้านเศรษฐกิจ (เช่น รายได้ การประกอบอาชีพ ความเจริญ การค้าขาย การส่งเสริมการท่องเที่ยว การลงทุน) ด้านสังคม (เช่น ประหยัดเวลาในการเดินทาง มีความปลอดภัยในการเดินทาง) ผลกระทบด้านลบที่ได้รับ คือ ด้านสังคม (เช่น การเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิต แรงงานต่างถิ่นเข้ามาในพื้นที่ ปัญหาอาชญากรรม) ด้านสิ่งแวดล้อม (เช่น ผลกระทบเรื่องเสียง ใช้น้ำมัน เหม่า ฝุ่นละออง การจราจร อุบัติเหตุ การใช้น้ำ ไฟฟ้า น้ำเสีย ชยะ) ด้านสุขภาพ (เช่น การสูญเสียการได้ยิน ความเครียด ความวิตกกังวล นอนไม่หลับ ปวดศีรษะ ภูมิแพ้) ทั้งนี้ผู้ให้สัมภาษณ์มีความวิตกเรื่องเสียงดัง และแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับโครงการ ว่าอาจก่อให้เกิดผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม สุขภาพ และสังคม โดยแสดงความคิดเห็นว่าคงไม่ได้รับผลกระทบทั้งเชิงลบและเชิงบวก

ความคิดเห็นต่อร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ ในระยะก่อสร้าง 8 ประเด็นหลัก ผู้ให้สัมภาษณ์มีความเห็นว่าครอบคลุมและเพียงพอ ความคิดเห็นในระยะดำเนินการ 9 ประเด็นหลัก ผู้ให้สัมภาษณ์มีความเห็นว่าครอบคลุมและเพียงพอแล้ว โดยภาพรวมของร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ ผู้ให้สัมภาษณ์มีความเห็นว่าครอบคลุมและเพียงพอทั้งในระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการ ทั้งนี้ผู้ให้สัมภาษณ์ไม่มีข้อเสนอแนะใดๆ เพิ่มเติม

### ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กเทศบาลตำบลสำนักท้อน

ผู้ให้ข้อมูลเป็นหัวหน้าศูนย์พัฒนาเด็กเล็กเทศบาลตำบลสำนักท้อน เพศหญิง อายุ 53 ปี นับถือศาสนาพุทธ ระดับการศึกษาสูงสุด คือ ปริญญาตรีหรือเทียบเท่า ดำรงตำแหน่งเป็นระยะเวลา 6 ปี เท่ากับ ระยะเวลาที่ปฏิบัติงานในหน่วยงานนี้ อยู่ที่ตำบลนี้ตั้งแต่เกิด จากการสัมภาษณ์ หน่วยงานต้นสังกัดรัฐ เปิดการเรียนการสอนในระดับเตรียมอนุบาล ครู 3 คน นักเรียน 55 คน สถานศึกษาก่อตั้งมาแล้ว 12 ปี ในบริเวณพื้นที่สถานศึกษามีจำนวน 1 อาคาร ได้แก่ อาคารเรียน 1 ชั้น วัสดุของหลังคาอาคารใช้พื้นคอนกรีตเสริมเหล็ก

ปัจจุบันสภาพสังคมในพื้นที่ชุมชนซึ่งเป็นที่ตั้งของสถานศึกษาแห่งนี้ ผู้ให้ข้อมูลระบุว่า ปัญหาการว่างงาน/ตกงานได้รับผลกระทบระดับปานกลาง และการเพิ่มจำนวนของคนต่างถิ่นที่เข้ามาในพื้นที่ได้รับ

ผลกระทบระดับน้อย ชุมชนที่อยู่อาศัยมีความสามัคคี ช่วยเหลือเกื้อกูลกันอยู่ในระดับมาก การเข้าร่วมกิจกรรมสำคัญตามประเพณี การช่วยเหลือกิจกรรมสาธารณประโยชน์นี้เป็นประจำ (เดือนละครั้ง) มีความพึงพอใจต่อสภาพทั่วไปในชุมชน (ผู้ให้ข้อมูลสามารถตอบได้มากกว่า 1 ข้อในประเด็นนี้) ได้แก่ การคมนาคมสะดวก ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน มีโอกาสขยายธุรกิจ และเศรษฐกิจในชุมชนดีขึ้น ปัจจุบันมีผลกระทบเกี่ยวกับปัญหาเสียงดังรบกวนอยู่ในระดับปานกลาง สาเหตุเกิดจากการจราจร/ยานพาหนะ ทั้งนี้ผู้ให้ข้อมูลไม่มีประสบการณ์การเดินทางบริเวณพื้นที่โดยรอบสนามบินนานาชาติอุตะเถา

ผู้ให้ข้อมูลระบุว่า การให้บริการด้านสาธารณสุขของภาครัฐในพื้นที่ที่มีความเพียงพอไม่มีปัญหาการใช้บริการด้านสาธารณสุข เมื่อเจ็บป่วย (ผู้ให้ข้อมูลสามารถตอบได้มากกว่า 1 ข้อในประเด็นนี้) จะเข้ารับการรักษาพยาบาลในโรงพยาบาลของรัฐ แหล่งน้ำดื่มชื่อน้ำบรรจขวดถึง แหล่งน้ำใช้ คือ น้ำประปา และไม่มีปัญหาด้านคุณภาพและปริมาณของน้ำดื่มและน้ำใช้ สำหรับการกำจัดขยะมีหน่วยงานท้องถิ่น (อบต.) รวบรวมไปกำจัด ผู้ให้ข้อมูลมีความพึงพอใจสภาพแวดล้อมบริเวณโดยรอบในระดับมาก

การรับรู้ข้อมูลข่าวสารของโครงการ ผู้ให้สัมภาษณ์ระบุว่ารับทราบว่ามีโครงการ มาก่อนแล้ว โดยทราบจาก (ผู้ให้สัมภาษณ์สามารถตอบได้มากกว่า 1 ข้อในประเด็นนี้) เจ้าหน้าที่ของโครงการ/เจ้าหน้าที่กองทัพเรือ และเอกสารเผยแพร่/แผ่นพับ/โปสเตอร์ พร้อมแสดงความคิดเห็นว่าการเผยแพร่ข่าวสารข้อมูลของโครงการเป็นสิ่งจำเป็น เพราะต้องการทราบข่าวสารมากขึ้นและต้องการรับทราบข้อมูลล่าสุด โดยต้องการทราบความก้าวหน้าในการศึกษาของโครงการ วิธีการที่เหมาะสมในการประชาสัมพันธ์เผยแพร่โครงการ คือ การจัดประชุม

ความคิดเห็นต่อโครงการในระยะก่อสร้าง ผู้ให้สัมภาษณ์ระบุว่าได้รับผลกระทบทางลบ คือ ด้านสุขภาพ (เช่น ฝุ่นละอองจากการขนส่งวัสดุก่อสร้าง ความเครียด ความวิตกกังวล นอนไม่หลับ ปวดศีรษะ ภูมิแพ้) ความคิดเห็นต่อโครงการในระยะดำเนินการ ผู้ให้สัมภาษณ์ระบุว่าได้รับผลกระทบทางลบ คือ ด้านสิ่งแวดล้อม (เช่น ผลกระทบเรื่องเสียง ใช้น้ำมัน เหม่า ฝุ่นละออง การจราจร อุบัติเหตุ การใช้น้ำ ไฟฟ้า น้ำเสีย ขยะ) ด้านสุขภาพ (เช่น การสูญเสียการได้ยิน ความเครียด ความวิตกกังวล นอนไม่หลับ ปวดศีรษะ ภูมิแพ้) ทั้งนี้ผู้ให้สัมภาษณ์มีความวิตกกังวลเรื่องการย้ายที่อยู่อาศัย และเสียงดังอันเนื่องมาจากโครงการ และแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับโครงการว่าอาจก่อให้เกิดผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม สุขภาพและสังคม โดยแสดงความคิดเห็นว่าคงไม่ได้รับผลกระทบทั้งเชิงลบและเชิงบวก

ความคิดเห็นต่อร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและสุขภาพในระยะก่อสร้าง 8 ประเด็นหลัก ผู้ให้สัมภาษณ์มีความเห็นว่าครอบคลุมและเพียงพอ ความคิดเห็นในระยะดำเนินการ 9 ประเด็นหลัก ผู้ให้สัมภาษณ์มีความเห็นว่าครอบคลุมและเพียงพอแล้ว โดยภาพรวมของร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ ผู้ให้สัมภาษณ์มีความเห็นว่าครอบคลุมและเพียงพอทั้งในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ ทั้งนี้ผู้ให้สัมภาษณ์ไม่มีข้อเสนอแนะใดๆ เพิ่มเติม

### โรงเรียนวัดสำนักกะท้อน

ผู้ให้ข้อมูลเป็นผู้อำนวยการโรงเรียนวัดสำนักกะท้อน เพศหญิง อายุ 47 ปี นับถือศาสนาพุทธ ระดับการศึกษาสูงสุด คือ สูงกว่าปริญญาตรี ดำรงตำแหน่งเป็นระยะเวลา 1 ปี 3 เดือน เท่ากับระยะเวลาที่ปฏิบัติงานในหน่วยงานนี้ อยู่ที่ตำบลนี้ตั้งแต่เกิด จากการสัมภาษณ์ โรงเรียนแห่งนี้เปิดการเรียนการสอนในระดับอนุบาล 2 - ป.6 จำนวนครู 14 คน จำนวนนักเรียน 160 คน สถานศึกษาก่อตั้งมาแล้ว 44 ปี ในบริเวณพื้นที่สถานศึกษามีจำนวน 6 อาคาร

ได้แก่ หอประชุม 1 ชั้น 1 อาคาร อาคารเรียน 1 ชั้น 2 อาคาร ห้องสมุด 1 ชั้น 1 อาคาร และบ้านพักครู 2 ชั้น 2 อาคาร  
 วัสดุของหลังคาอาคารส่วนใหญ่ใช้กระเบื้องคอนกรีตและพื้นคอนกรีตเสริมเหล็ก

ปัจจุบันสภาพสังคมในพื้นที่ชุมชนซึ่งเป็นที่ตั้งของสถานศึกษาแห่งนี้ ผู้ให้ข้อมูลระบุว่า ปัญหาไฟฟ้าได้รับผลกระทบในระดับมาก ปัญหาการว่างงาน/ตกงานได้รับผลกระทบในระดับปานกลาง และการเพิ่มจำนวนของคนต่างถิ่นที่เข้ามาในพื้นที่ได้รับผลกระทบในระดับน้อย ชุมชนที่อยู่อาศัยมีความสามัคคี ช่วยเหลือเกื้อกูลกันอยู่ในระดับมาก การเข้าร่วมกิจกรรมสำคัญตามประเพณี การช่วยเหลือกิจกรรมสาธารณประโยชน์เป็นประจำ (เดือนละครั้ง) มีความพึงพอใจต่อสภาพทั่วไปในชุมชน (ผู้ให้ข้อมูลสามารถตอบได้มากกว่า 1 ข้อในประเด็นนี้) ได้แก่ มีความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน มีโอกาสขยายธุรกิจ และเศรษฐกิจในชุมชนดีขึ้น ปัจจุบันมีผลกระทบเกี่ยวกับปัญหาเสียงดังรบกวนอยู่ในระดับปานกลาง สาเหตุเกิดจากการจราจร/ยานพาหนะ ทั้งนี้ผู้ให้ข้อมูลไม่มีประสบการณ์การเดินทางบริเวณพื้นที่โดยรอบสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา

ผู้ให้ข้อมูลระบุว่า การให้บริการด้านสาธารณสุขของภาครัฐในพื้นที่ที่มีความเพียงพอ ไม่มีปัญหาการใช้บริการด้านสาธารณสุข เมื่อเจ็บป่วย (ผู้ให้ข้อมูลสามารถตอบได้มากกว่า 1 ข้อในประเด็นนี้) จะเข้ารับการรักษาพยาบาลในโรงพยาบาลของรัฐ แหล่งน้ำดื่มชื่อน้ำบรรจุขวดถึง แหล่งน้ำใช้ คือ น้ำประปา และไม่มีปัญหาด้านคุณภาพและปริมาณของน้ำดื่มและน้ำใช้ สำหรับการกำจัดขยะมีหน่วยงานท้องถิ่น (อบต.) รวบรวมไปกำจัด ผู้ให้ข้อมูลมีความพึงพอใจสภาพแวดล้อมบริเวณโดยรอบในระดับมาก

การรับรู้ข้อมูลข่าวสารของโครงการ ผู้ให้สัมภาษณ์ระบุว่ารับทราบว่ามีโครงการ มาก่อนแล้ว โดยทราบจาก (ผู้ให้สัมภาษณ์สามารถตอบได้มากกว่า 1 ข้อในประเด็นนี้) เจ้าหน้าที่ของโครงการ/เจ้าหน้าที่กองทัพอากาศ และเอกสารเผยแพร่/แผ่นพับ/โปสเตอร์ พ้อมแสดงความคิดเห็นว่าการเผยแพร่ข่าวสารข้อมูลของโครงการเป็นสิ่งจำเป็น เพราะต้องการทราบข่าวสารมากขึ้นและต้องการรับทราบข้อมูลล่าสุด โดยต้องการทราบความก้าวหน้าในการศึกษาของโครงการ วิธีการที่เหมาะสมในการประชาสัมพันธ์เผยแพร่โครงการ คือ การจัดประชุม

ความคิดเห็นต่อโครงการในระยะก่อสร้าง ผู้ให้สัมภาษณ์ระบุว่าไม่ได้รับผลกระทบทั้งทางบวกและทางลบ ความคิดเห็นต่อโครงการในระยะดำเนินการ ผู้ให้สัมภาษณ์ระบุว่าไม่ได้รับผลกระทบทั้งทางบวกและทางลบ ทั้งนี้ผู้ให้สัมภาษณ์ไม่มีความวิตกกังวลต่อโครงการ และแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับโครงการ ว่าอาจก่อให้เกิดผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม สุขภาพและสังคม โดยแสดงความคิดเห็นว่าคงไม่ได้รับผลกระทบทั้งเชิงลบและเชิงบวก

ความคิดเห็นต่อร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ ในระยะก่อสร้าง 8 ประเด็นหลัก ผู้ให้สัมภาษณ์มีความเห็นว่าครอบคลุมและเพียงพอ ความคิดเห็นในระยะดำเนินการ 9 ประเด็นหลัก ผู้ให้สัมภาษณ์มีความเห็นว่าครอบคลุมและเพียงพอแล้ว โดยภาพรวมของร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ ผู้ให้สัมภาษณ์มีความเห็นว่าครอบคลุมและเพียงพอทั้งในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ ทั้งนี้ผู้ให้สัมภาษณ์ไม่มีข้อเสนอแนะใดๆ เพิ่มเติม

### ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กบ้านสำนักท้อน

ผู้ให้ข้อมูลเป็นหัวหน้าศูนย์พัฒนาเด็กเล็กบ้านสำนักท้อน เพศหญิง อายุ 45 ปี นับถือศาสนาพุทธ ระดับการศึกษาสูงสุด คือ ปริญญาตรีหรือเทียบเท่า ดำรงตำแหน่งเป็นระยะเวลา 24 ปี เท่ากับระยะเวลาที่ปฏิบัติงานในหน่วยงานนี้ อาศัยอยู่ในพื้นที่นี้ตั้งแต่เกิด จากการสัมภาษณ์ ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กฯ เปิดการเรียนการสอนในระดับเตรียมอนุบาล จำนวนครู 3 คน จำนวนนักเรียน 40 คน สถานศึกษาก่อตั้งมาแล้ว 24 ปี ในบริเวณ

พื้นที่สถานศึกษามีจำนวน 2 อาคาร ได้แก่ โรงอาหาร 1 ชั้น 1 อาคาร และอาคารเรียน 1 ชั้น 1 อาคาร วัสดุของ  
หลังคาอาคารส่วนใหญ่ใช้กระเบื้องคอนกรีต

ปัจจุบันสภาพสังคมในพื้นที่ชุมชนซึ่งเป็นที่ตั้งของสถานศึกษาแห่งนี้ ผู้ให้ข้อมูลระบุว่า  
ปัญหาการว่างงาน/ตกงานได้รับผลกระทบในระดับปานกลาง ชุมชนที่อยู่อาศัยมีความสามัคคี ช่วยเหลือเกื้อกูลกัน  
อยู่ในระดับมาก การเข้าร่วมกิจกรรมสำคัญตามประเพณี การช่วยเหลือกิจกรรมสาธารณประโยชน์เป็นประจำ  
(เดือนละครั้ง) มีความพึงพอใจต่อสภาพทั่วไปในชุมชน (ผู้ให้ข้อมูลสามารถตอบได้มากกว่า 1 ข้อในประเด็นนี้) ได้แก่  
มีความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน มีโอกาสขยายธุรกิจ และเศรษฐกิจในชุมชนดีขึ้น ปัจจุบันมีผลกระทบเกี่ยวกับ  
ปัญหาเสียงดังรบกวนอยู่ในระดับปานกลาง สาเหตุเกิดจากการจราจร/ยานพาหนะ ทั้งนี้ผู้ให้ข้อมูลไม่มีประสบการณ์  
การเดินทางบริเวณพื้นที่โดยรอบสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา

ผู้ให้ข้อมูลระบุว่า การให้บริการด้านสาธารณสุขของภาครัฐในพื้นที่ที่มีความเพียงพอ ไม่มี  
ปัญหาการใช้บริการด้านสาธารณสุข เมื่อเจ็บป่วย (ผู้ให้ข้อมูลสามารถตอบได้มากกว่า 1 ข้อในประเด็นนี้) จะเข้ารับ  
การรักษาพยาบาลในโรงพยาบาลของรัฐ แหล่งน้ำดื่มชื่อน้ำบรรจุขวดถึง แหล่งน้ำใช้ คือ น้ำประปา และไม่มีปัญหา  
ด้านคุณภาพและปริมาณของน้ำดื่มและน้ำใช้ สำหรับการกำจัดขยะมีหน่วยงานท้องถิ่น (อบต.) รวบรวมไปกำจัด ผู้ให้  
ข้อมูลมีความพึงพอใจสภาพแวดล้อมบริเวณโดยรอบในระดับมาก

การรับรู้ข้อมูลข่าวสารของโครงการ ผู้ให้สัมภาษณ์ระบุว่ารับทราบว่ามีโครงการ มาก่อน  
แล้ว โดยทราบจาก (ผู้ให้สัมภาษณ์สามารถตอบได้มากกว่า 1 ข้อในประเด็นนี้) เพื่อนบ้าน/คนรู้จัก พร้อมแสดง  
ความคิดเห็นว่าการเผยแพร่ข่าวสารข้อมูลของโครงการเป็นสิ่งจำเป็น เพราะต้องการทราบข่าวสารมากขึ้นและต้องการ  
รับทราบข้อมูลล่าสุด โดยต้องการทราบความก้าวหน้าในการศึกษาของโครงการ วิธีการที่เหมาะสมในการ  
ประชาสัมพันธ์เผยแพร่โครงการ คือ การจัดประชุม

ความคิดเห็นต่อโครงการในระยะก่อสร้าง ผู้ให้สัมภาษณ์ระบุว่าไม่ได้รับผลกระทบ  
ทั้งทางบวกและทางลบ ความคิดเห็นต่อโครงการในระยะดำเนินการ ผู้ให้สัมภาษณ์ระบุว่าได้รับผลกระทบด้านบวก  
(ผู้ให้สัมภาษณ์สามารถตอบได้มากกว่า 1 ข้อในประเด็นนี้) คือ ด้านเศรษฐกิจ (เช่น รายได้ การประกอบอาชีพ ความเจริญ  
การค้าขาย การส่งเสริมการท่องเที่ยว การลงทุน) และด้านสังคม (เช่น ประหยัดเวลาในการเดินทาง มีความปลอดภัย  
ในการเดินทาง) ทั้งนี้ผู้ให้สัมภาษณ์ไม่มีความวิตกกังวลต่อโครงการ และแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับโครงการ ว่าอาจ  
ก่อให้เกิดผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม สุขภาพและสังคม โดยแสดงความคิดเห็นว่าคงไม่ได้รับผลกระทบทั้งเชิงลบ  
และเชิงบวก

ความคิดเห็นต่อร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ  
ในระยะก่อสร้าง 8 ประเด็นหลัก ผู้ให้สัมภาษณ์มีความเห็นว่าครอบคลุมและเพียงพอ ความคิดเห็นในระยะดำเนินการ  
9 ประเด็นหลัก ผู้ให้สัมภาษณ์มีความเห็นว่าครอบคลุมและเพียงพอแล้ว โดยภาพรวมของร่างมาตรการป้องกันและ  
แก้ไขผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ ผู้ให้สัมภาษณ์มีความเห็นว่าครอบคลุมและเพียงพอทั้งในระยะก่อสร้าง  
และระยะดำเนินการ ทั้งนี้ผู้ให้สัมภาษณ์ไม่มีข้อเสนอแนะใดๆ เพิ่มเติม

#### วิทยาลัยเทคโนโลยีพัฒนาเวช

ผู้ให้ข้อมูลเป็นผู้อำนวยการวิทยาลัยเทคโนโลยีพัฒนาเวช เพศชาย อายุ 50 ปี นับถือศาสนา  
พุทธ ระดับการศึกษาสูงสุด คือ ปริญญาตรีหรือเทียบเท่า ดำรงตำแหน่งเป็นระยะเวลา 19 ปี เท่ากับระยะเวลา

ที่ปฏิบัติงานในหน่วยงานนี้ อาศัยอยู่ในพื้นที่นี้ตั้งแต่เกิด จากการสัมภาษณ์ เปิดการเรียนการสอนในระดับ ปวช. - ปวส. จำนวนครู 20 คน จำนวนเจ้าหน้าที่ 8 คน จำนวนนักเรียน 400 คน สถานศึกษาก่อตั้งมาแล้ว 19 ปี ในบริเวณพื้นที่ สถานศึกษามีจำนวน 4 อาคาร ได้แก่ อาคารเรียน จำนวน 1 ชั้น 1 อาคาร โรงอาหารจำนวน 1 ชั้น 1 อาคาร อาคารเรียนจำนวน 2 ชั้น 1 อาคาร และอาคารเรียนจำนวน 3 ชั้น 1 อาคาร วัสดุของหลังคาอาคารใช้พื้นคอนกรีตเสริมเหล็ก

ปัจจุบันสภาพสังคมในพื้นที่ชุมชนซึ่งเป็นที่ตั้งของสถานศึกษาแห่งนี้ ผู้ให้ข้อมูลระบุว่า ปัญหาการว่างงาน/ตกงานได้รับผลกระทบระดับน้อย และการเพิ่มจำนวนของคนต่างถิ่นที่เข้ามาในพื้นที่ได้รับผลกระทบระดับปานกลาง ชุมชนที่อยู่อาศัยมีความสามัคคี ช่วยเหลือเกื้อกูลกันอยู่ในระดับปานกลาง การเข้าร่วมกิจกรรมสำคัญตามประเพณี การช่วยเหลือกิจกรรมสาธารณประโยชน์มีเป็นประจำ (เดือนละครั้ง) มีความพึงพอใจต่อสภาพทั่วไปในชุมชน (ผู้ให้ข้อมูลสามารถตอบได้มากกว่า 1 ข้อในประเด็นนี้) ได้แก่ การคมนาคมสะดวก แต่ไม่พอใจต่อสภาพทั่วไปในชุมชน (ผู้ให้ข้อมูลสามารถตอบได้มากกว่า 1 ข้อในประเด็นนี้) ได้แก่ ค่าครองชีพสูงขึ้น ปัจจุบันไม่มีผลกระทบของสภาพแวดล้อมในพื้นที่ชุมชน ทั้งนี้ผู้ให้ข้อมูลไม่มีประสบการณ์การเดินทางบริเวณพื้นที่ โดยรอบสนามบินนานาชาติอุตะเกา

ผู้ให้ข้อมูลระบุว่า การให้บริการด้านสาธารณสุขของภาครัฐในพื้นที่ที่มีความเพียงพอ ไม่มีปัญหาการใช้บริการด้านสาธารณสุข เมื่อเจ็บป่วย (ผู้ให้ข้อมูลสามารถตอบได้มากกว่า 1 ข้อในประเด็นนี้) จะเข้ารับการรักษาพยาบาลในโรงพยาบาลของรัฐ แหล่งน้ำดื่มชื่อน้ำบรรจุขวดถึง แหล่งน้ำใช้ คือ น้ำประปา และไม่มีปัญหา ด้านคุณภาพและปริมาณของน้ำดื่มและน้ำใช้ สำหรับการกำจัดขยะมีหน่วยงานท้องถิ่น (อบต.) รวบรวมไปกำจัด ผู้ให้ข้อมูลมีความพึงพอใจสภาพแวดล้อมบริเวณโดยรอบในระดับปานกลาง

การรับรู้ข้อมูลข่าวสารของโครงการ ผู้ให้สัมภาษณ์ระบุว่ารับทราบว่ามีโครงการ มาก่อนแล้ว โดยทราบจาก (ผู้ให้สัมภาษณ์สามารถตอบได้มากกว่า 1 ข้อในประเด็นนี้) เอกสารเผยแพร่/แผ่นพับ/โปสเตอร์ และอินเทอร์เน็ต/เว็บไซต์โครงการ พร้อมแสดงความคิดเห็นว่าการเผยแพร่ข่าวสารข้อมูลของโครงการเป็นสิ่งจำเป็น เพราะต้องการทราบข่าวสารมากขึ้นและต้องการรับทราบข้อมูลล่าสุด โดยต้องการทราบความก้าวหน้าในการศึกษาของโครงการ วิธีการที่เหมาะสมในการประชาสัมพันธ์เผยแพร่โครงการ คือ การส่งเอกสารให้ถึงบ้าน

ความคิดเห็นต่อโครงการในระยะก่อสร้าง ผู้ให้สัมภาษณ์ระบุว่าไม่ได้รับผลกระทบ ทั้งทางบวกและทางลบ ความคิดเห็นต่อโครงการในระยะดำเนินการ ผู้ให้สัมภาษณ์ระบุว่าได้รับผลกระทบด้านบวก (ผู้ให้สัมภาษณ์สามารถตอบได้มากกว่า 1 ข้อในประเด็นนี้) คือ ด้านเศรษฐกิจ (เช่น รายได้ การประกอบอาชีพ ความเจริญ การค้าขาย การส่งเสริมการท่องเที่ยว การลงทุน) ทั้งนี้ผู้ให้สัมภาษณ์ไม่มีความวิตกกังวลต่อโครงการ และแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับโครงการ ว่าอาจก่อให้เกิดผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม สุขภาพและสังคม โดยแสดงความคิดเห็นว่าคงไม่ได้รับผลกระทบทั้งเชิงลบและเชิงบวก

ความคิดเห็นต่อร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ ในระยะก่อสร้าง 8 ประเด็นหลัก ผู้ให้สัมภาษณ์มีความเห็นว่าครอบคลุมและเพียงพอ ความคิดเห็นในระยะดำเนินการ 9 ประเด็นหลัก ผู้ให้สัมภาษณ์มีความเห็นว่าครอบคลุมและเพียงพอแล้ว โดยภาพรวมของร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ ผู้ให้สัมภาษณ์มีความเห็นว่าครอบคลุมและเพียงพอทั้งในระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการ ทั้งนี้ผู้ให้สัมภาษณ์ไม่มีข้อเสนอแนะใดๆ เพิ่มเติม

## โรงเรียนพัฒนเวชศึกษา

ผู้ให้ข้อมูลเป็นผู้อำนวยการโรงเรียนพัฒนเวชศึกษา เพศหญิง อายุ 41 ปี นับถือศาสนา พุทธ ระดับการศึกษาสูงสุด คือ สูงกว่าปริญญาตรี ดำรงตำแหน่งเป็นระยะเวลา 3 ปี แต่มีระยะเวลาที่ปฏิบัติงาน ในหน่วยงานนี้ 17 ปี ผู้ให้ข้อมูลย้ายมาจากจังหวัดชลบุรี อาศัยอยู่ในพื้นที่มาเป็นระยะเวลา 16-20 ปี จากการ สัมภาษณ์ เปิดการเรียนการสอนในระดับอนุบาล 1 - ม.6 จำนวนครู 50 คน จำนวนเจ้าหน้าที่ 10 คน จำนวนนักเรียน 739 คน สถานศึกษาก่อตั้งมาแล้ว 30 ปี ในบริเวณพื้นที่สถานศึกษามีจำนวน 4 อาคาร ได้แก่ อาคารเรียนจำนวน 2 ชั้น 2 อาคาร และโรงอาหารจำนวน 1 ชั้น 2 อาคาร วัสดุของหลังคาอาคารใช้พื้นคอนกรีตเสริมเหล็ก

ปัจจุบันสภาพสังคมในพื้นที่ชุมชนซึ่งเป็นที่ตั้งของสถานศึกษาแห่งนี้ ผู้ให้ข้อมูลระบุว่า ปัญหาเสพติดได้รับผลกระทบในระดับน้อย ปัญหาการว่างงาน/ตกงานได้รับผลกระทบในระดับน้อย และ การเพิ่มจำนวนของคนต่างถิ่นที่เข้ามาในพื้นที่ได้รับผลกระทบในระดับน้อย ชุมชนที่อยู่อาศัยมีความสามัคคี ช่วยเหลือ เกื้อกูลกันอยู่ในระดับมาก การเข้าร่วมกิจกรรมสำคัญตามประเพณี การช่วยเหลือกิจกรรมสาธารณประโยชน์ มีเป็นประจำ (เดือนละครั้ง) มีความพึงพอใจต่อสภาพทั่วไปในชุมชน (ผู้ให้ข้อมูลสามารถตอบได้มากกว่า 1 ข้อ ในประเด็นนี้) ได้แก่ สภาพแวดล้อมที่ดี การคมนาคมสะดวก มีความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน และเศรษฐกิจ ในชุมชนดีขึ้น ปัจจุบันมีผลกระทบเกี่ยวกับปัญหาเสียงดังรบกวนอยู่ในระดับน้อย สาเหตุเกิดจากการจราจร/ ยานพาหนะ ปัญหาสภาพการจราจรอยู่ในระดับปานกลาง สาเหตุเกิดจากปริมาณยานพาหนะหนาแน่น ทั้งนี้ ผู้ให้ข้อมูลไม่มีประสบการณ์การเดินทางบริเวณพื้นที่โดยรอบสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา

ผู้ให้ข้อมูลระบุว่า การให้บริการด้านสาธารณสุขของภาครัฐในพื้นที่มีความเพียงพอ ไม่มีปัญหาการใช้บริการด้านสาธารณสุข เมื่อเจ็บป่วย (ผู้ให้ข้อมูลสามารถตอบได้มากกว่า 1 ข้อในประเด็นนี้) จะเข้ารับการรักษาพยาบาลในโรงพยาบาลของรัฐ แหล่งน้ำดื่มชื่อน้ำบรรจุขวดถึง แหล่งน้ำใช้ คือ น้ำประปา และ ไม่มีปัญหาด้านคุณภาพและปริมาณของน้ำดื่มและน้ำใช้ สำหรับการกำจัดขยะมีหน่วยงานท้องถิ่น (อบต.) รวบรวม ไปกำจัด ผู้ให้ข้อมูลมีความพึงพอใจสภาพแวดล้อมบริเวณโดยรอบในระดับปานกลาง

การรับรู้ข้อมูลข่าวสารของโครงการ ผู้ให้สัมภาษณ์ระบุว่ารับทราบว่ามีโครงการ มาก่อน แล้ว โดยทราบจาก (ผู้ให้สัมภาษณ์สามารถตอบได้มากกว่า 1 ข้อในประเด็นนี้) เจ้าหน้าที่ของโครงการ/เจ้าหน้าที่ กองทัพเรือ และเอกสารเผยแพร่/แผ่นพับ/โปสเตอร์ พร้อมแสดงความเห็นว่าการเผยแพร่ข่าวสารข้อมูลของโครงการ เป็นสิ่งจำเป็น เพราะต้องการทราบข่าวสารมากขึ้นและต้องการรับทราบข้อมูลล่าสุด โดยต้องการทราบความก้าวหน้า ในการศึกษาของโครงการ วิธีการที่เหมาะสมในการประชาสัมพันธ์เผยแพร่โครงการ คือ การจัดประชุม

ความคิดเห็นต่อโครงการในระยะก่อสร้าง ผู้ให้สัมภาษณ์ระบุว่าไม่ได้รับผลกระทบ ทั้งทางบวกและทางลบ ความคิดเห็นต่อโครงการในระยะดำเนินการ ผู้ให้สัมภาษณ์ระบุว่าได้รับผลกระทบด้านบวก (ผู้ให้สัมภาษณ์สามารถตอบได้มากกว่า 1 ข้อในประเด็นนี้) คือ ด้านเศรษฐกิจ (เช่น รายได้ การประกอบอาชีพ ความเจริญ การค้าขาย การส่งเสริมการท่องเที่ยว การลงทุน) และด้านสังคม (เช่น ประหยัดเวลาในการเดินทาง มีความปลอดภัยในการเดินทาง) ทั้งนี้ผู้ให้สัมภาษณ์ไม่มีความวิตกกังวลต่อโครงการ และแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับ โครงการ ว่าอาจก่อให้เกิดผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม สุขภาพและสังคม โดยแสดงความคิดเห็นว่าคงไม่ได้รับผลกระทบ เชิงลบ แต่ได้รับผลกระทบเชิงบวกเกี่ยวกับรายได้ในระดับปานกลาง

ความคิดเห็นต่อร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ ในระยะก่อสร้าง 8 ประเด็นหลัก ผู้ให้สัมภาษณ์มีความเห็นว่าครอบคลุมและเพียงพอ ความคิดเห็นในระยะดำเนินการ 9 ประเด็นหลัก ผู้ให้สัมภาษณ์มีความเห็นว่าครอบคลุมและเพียงพอแล้ว โดยภาพรวมของร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ ผู้ให้สัมภาษณ์มีความเห็นว่าครอบคลุมและเพียงพอทั้งในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ ทั้งนี้ผู้ให้สัมภาษณ์ไม่มีข้อเสนอแนะใดๆ เพิ่มเติม

### สถานพยาบาล

การสำรวจข้อมูลด้านเศรษฐกิจสังคมของกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมที่ได้รับผลกระทบในพื้นที่เสี่ยงที่เป็นสถานพยาบาล จำนวน 3 ราย มีรายละเอียดผลการศึกษา ดังนี้

### โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านสระแก้ว

ผู้ให้ข้อมูลเป็นเจ้าของพนักงานสาธารณสุขชำนาญการของโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านสระแก้ว เพศหญิง อายุ 41 ปี นับถือศาสนาพุทธ ระดับการศึกษาสูงสุด คือ สูงกว่าปริญญาตรี ดำรงตำแหน่งเป็นระยะเวลา 20 ปี แต่มีระยะเวลาที่ปฏิบัติงานในหน่วยงานนี้ 1 ปี อาศัยอยู่ในพื้นที่นี้ตั้งแต่เกิด จากการสัมภาษณ์หน่วยงานต้นสังกัด สส.อ.บ้านฉางจำนวนเจ้าหน้าที่ประจำ 3 คนจำนวนพยาบาล 2 คน พนักงานอื่นๆ 2 คน บุคลากรมีความเพียงพอจำนวนผู้ใช้บริการทางการแพทย์โดยเฉลี่ยประมาณ 10 คน/วัน เป็นผู้ป่วยนอก 10 ราย ในบริเวณพื้นที่สถานพยาบาลมีจำนวน 4 อาคาร ได้แก่ สถานพยาบาลจำนวน 2 ชั้น 1 อาคาร อาคารบ้านพักจำนวน 1 ชั้น 1 อาคาร บ้านพักจำนวน 2 ชั้น 1 อาคาร และห้องเก็บของจำนวน 1 ชั้น 1 อาคาร วัสดุของหลังคาอาคารใช้กระเบื้องคอนกรีต

ปัจจุบันสภาพสังคมในพื้นที่ชุมชนซึ่งเป็นที่ตั้งของสถานพยาบาลแห่งนี้ ผู้ให้ข้อมูลระบุว่า ปัญหาการเพิ่มจำนวนของคนต่างถิ่นที่เข้ามาในพื้นที่ได้รับผลกระทบระดับปานกลาง ชุมชนที่อยู่อาศัยมีความสามัคคีช่วยเหลือเกื้อกูลกันอยู่ในระดับปานกลาง การเข้าร่วมกิจกรรมสำคัญตามประเพณี การช่วยเหลือกิจกรรมสาธารณประโยชน์มีบ้างเป็นครั้งคราว (1-6 เดือนครั้ง แต่ไม่เกิน 5 ครั้ง/ปี) ความพึงพอใจต่อสภาพทั่วไปในชุมชน (ผู้ให้ข้อมูลสามารถตอบได้มากกว่า 1 ข้อในประเด็นนี้) ได้แก่ สภาพแวดล้อมที่ดี ปัจจุบันไม่มีผลกระทบของสภาพแวดล้อมในพื้นที่ชุมชน ทั้งนี้ผู้ให้ข้อมูลไม่มีประสบการณ์การเดินทางบริเวณพื้นที่โดยรอบสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา

ผู้ให้ข้อมูลระบุว่า การให้บริการด้านสาธารณสุขของภาครัฐในพื้นที่ที่มีความเพียงพอ ไม่มีปัญหาการใช้บริการด้านสาธารณสุข เมื่อเจ็บป่วย (ผู้ให้ข้อมูลสามารถตอบได้มากกว่า 1 ข้อในประเด็นนี้) จะเข้ารับการรักษาพยาบาลในโรงพยาบาลของรัฐ แหล่งน้ำดื่มได้จากน้ำประปาผ่านเครื่องกรองน้ำ แหล่งน้ำใช้คือ น้ำประปา และไม่มีปัญหาด้านคุณภาพและปริมาณของน้ำดื่มและน้ำใช้ สำหรับการกำจัดขยะมีหน่วยงานท้องถิ่น (อบต.) รวบรวมไปกำจัด ผู้ให้ข้อมูลมีความพึงพอใจสภาพแวดล้อมบริเวณโดยรอบในระดับมาก

การรับรู้ข้อมูลข่าวสารของโครงการ ผู้ให้สัมภาษณ์ระบุว่ารับทราบว่ามีโครงการ มาก่อนแล้ว โดยทราบจาก (ผู้ให้สัมภาษณ์สามารถตอบได้มากกว่า 1 ข้อในประเด็นนี้) เอกสารเผยแพร่/แผ่นพับ/โปสเตอร์ พร้อมแสดงความคิดเห็นว่าการเผยแพร่ข่าวสารข้อมูลของโครงการเป็นสิ่งจำเป็น เพราะต้องการทราบข่าวสารมากขึ้น และต้องการรับทราบข้อมูลล่าสุด โดยต้องการทราบความก้าวหน้าในการศึกษาของโครงการ วิธีการที่เหมาะสมในการประชาสัมพันธ์เผยแพร่โครงการ คือ ส่งเอกสารให้ถึงบ้าน



ความคิดเห็นต่อโครงการในระยะก่อสร้าง ผู้ให้สัมภาษณ์ระบุว่าไม่ได้รับผลกระทบ ทั้งทางบวกและทางลบ ความคิดเห็นต่อโครงการในระยะดำเนินการ ผู้ให้สัมภาษณ์ระบุว่าไม่ได้รับผลกระทบ ทั้งทางบวกและทางลบ ทั้งนี้ผู้ให้สัมภาษณ์ไม่มีความวิตกกังวลต่อโครงการ และแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับโครงการ ว่าอาจก่อให้เกิดผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม สุขภาพและสังคม โดยแสดงความคิดเห็นว่าคงไม่ได้รับผลกระทบเชิงลบ แต่ได้รับผลกระทบเชิงบวกเกี่ยวกับการจ้างงานในระดับสูง และรายได้อยู่ในระดับปานกลาง

ความคิดเห็นต่อร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ ในระยะก่อสร้าง 8 ประเด็นหลัก ผู้ให้สัมภาษณ์มีความเห็นว่าครอบคลุมและเพียงพอ ความคิดเห็นในระยะดำเนินการ 9 ประเด็นหลัก ผู้ให้สัมภาษณ์มีความเห็นว่าครอบคลุมและเพียงพอแล้ว โดยภาพรวมของร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ ผู้ให้สัมภาษณ์มีความเห็นว่าครอบคลุมและเพียงพอทั้งในระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการ ทั้งนี้ผู้ให้สัมภาษณ์ไม่มีข้อเสนอแนะใดๆ เพิ่มเติม

### โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลคลองบางไผ่

ผู้ให้ข้อมูลเป็นนักวิชาการสาธารณสุขชำนาญการของโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพ ตำบลคลองบางไผ่ เพศหญิง อายุ 42 ปี นับถือศาสนาพุทธ ระดับการศึกษาสูงสุด คือ ปริญญาตรีหรือเทียบเท่า ดำรงตำแหน่งเป็นระยะเวลา 3 ปี เท่ากับระยะเวลาที่ปฏิบัติงานในหน่วยงานนี้ ผู้ให้ข้อมูลย้ายมาจากจังหวัด อุบลราชธานี และอยู่อาศัยในพื้นที่มาเป็นระยะเวลา 5-10 ปี จากการสัมภาษณ์ หน่วยงานต้นสังกัดสาธารณสุขอำเภอ บ้านฉาง จำนวนเจ้าหน้าที่ประจำ 2 คน จำนวนพยาบาล 1 คน บุคลากรมีความเพียงพอ ก่อตั้งมาเป็นระยะเวลา 9 ปี จำนวนผู้ใช้บริการทางการแพทย์โดยเฉลี่ยประมาณ 25 คน/วัน เป็นผู้ป่วยนอก 25 ราย ในบริเวณพื้นที่สถานพยาบาล มีจำนวน 3 อาคาร ได้แก่ อาคารหลัก จำนวน 2 ชั้น 1 อาคาร อาคารหลังเก่า จำนวน 1 ชั้น 1 อาคาร และอาคาร บ้านพัก จำนวน 2 ชั้น 1 อาคาร วัสดุของหลังคาอาคารใช้กระเบื้องคอนกรีต

ปัจจุบันสภาพสังคมในพื้นที่ชุมชนซึ่งเป็นที่ตั้งของสถานพยาบาลแห่งนี้ ผู้ให้ข้อมูลระบุว่า ปัญหาการเพิ่มจำนวนของคนต่างถิ่นที่เข้ามาในพื้นที่ได้รับผลกระทบในระดับปานกลาง ชุมชนที่อยู่อาศัยมีความสามัคคี ช่วยเหลือเกื้อกูลกันอยู่ในระดับปานกลาง การเข้าร่วมกิจกรรมสำคัญตามประเพณี การช่วยเหลือกิจกรรม สาธารณประโยชน์มีบ้างเป็นครั้งคราว (1-6 เดือนครั้ง แต่ไม่เกิน 5 ครั้ง/ปี) มีความพึงพอใจต่อสภาพทั่วไปในชุมชน (ผู้ให้ข้อมูลสามารถตอบได้มากกว่า 1 ข้อในประเด็นนี้) ได้แก่ สภาพแวดล้อมที่ดี ปัจจุบันไม่มีผลกระทบของ สภาพแวดล้อมในพื้นที่ชุมชน ทั้งนี้ผู้ให้ข้อมูลไม่มีประสบการณ์การเดินทางบริเวณพื้นที่โดยรอบสนามบินนานาชาติ อู่ตะเภา

ผู้ให้ข้อมูลระบุว่า การให้บริการด้านสาธารณสุขของภาครัฐในพื้นที่ที่มีความเพียงพอ ไม่มีปัญหาการใช้บริการด้านสาธารณสุข เมื่อเจ็บป่วย (ผู้ให้ข้อมูลสามารถตอบได้มากกว่า 1 ข้อในประเด็นนี้) จะเข้ารับการรักษาพยาบาลในโรงพยาบาลของรัฐ แหล่งน้ำดื่มได้จากน้ำประปาผ่านเครื่องกรองน้ำ แหล่งน้ำใช้ คือ น้ำประปา และไม่มีปัญหาด้านคุณภาพและปริมาณของน้ำดื่มและน้ำใช้ สำหรับการกำจัดขยะมีหน่วยงานท้องถิ่น (อบต.) รวบรวมไปกำจัด ผู้ให้ข้อมูลมีความพึงพอใจสภาพแวดล้อมบริเวณโดยรอบในระดับมาก

การรับรู้ข้อมูลข่าวสารของโครงการ ผู้ให้สัมภาษณ์ระบุว่ารับทราบว่ามีโครงการ มาก่อน แล้ว โดยทราบจาก (ผู้ให้สัมภาษณ์สามารถตอบได้มากกว่า 1 ข้อในประเด็นนี้) เอกสารเผยแพร่/แผ่นพับ/โปสเตอร์ พร้อมแสดงความคิดเห็นว่าการเผยแพร่ข่าวสารข้อมูลของโครงการเป็นสิ่งจำเป็น เพราะต้องการทราบข่าวสารมากขึ้น

และต้องการรับทราบข้อมูลล่าสุด โดยต้องการทราบความก้าวหน้าในการศึกษาของโครงการ วิธีการที่เหมาะสมในการ  
ประชาสัมพันธ์เผยแพร่โครงการ คือ ส่งเอกสารให้ถึงบ้าน

ความคิดเห็นต่อโครงการในระยะก่อสร้าง ผู้ให้สัมภาษณ์ระบุว่าไม่ได้รับผลกระทบ  
ทั้งทางบวกและทางลบ ความคิดเห็นต่อโครงการในระยะดำเนินการ ผู้ให้สัมภาษณ์ระบุว่าไม่ได้รับผลกระทบ  
ทั้งทางบวกและทางลบ ทั้งนี้ผู้ให้สัมภาษณ์ไม่มีความวิตกกังวลต่อโครงการ และแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับโครงการ  
ว่าอาจก่อให้เกิดผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม สุขภาพและสังคม โดยแสดงความคิดเห็นว่าคงไม่ได้รับผลกระทบเชิงลบ  
แต่ได้รับผลกระทบเชิงบวกเกี่ยวกับการจ้างงานในระดับสูง และรายได้ในระดับปานกลาง

ความคิดเห็นต่อร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ  
ในระยะก่อสร้าง 8 ประเด็นหลัก ผู้ให้สัมภาษณ์มีความเห็นว่าครอบคลุมและเพียงพอ ความคิดเห็นในระยะดำเนินการ  
9 ประเด็นหลัก ผู้ให้สัมภาษณ์มีความเห็นว่าครอบคลุมและเพียงพอแล้ว โดยภาพรวมของร่างมาตรการป้องกันและ  
แก้ไขผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ ผู้ให้สัมภาษณ์มีความเห็นว่าครอบคลุมและเพียงพอทั้งในระยะก่อสร้าง  
และระยะดำเนินการ ทั้งนี้ผู้ให้สัมภาษณ์ไม่มีข้อเสนอแนะใดๆ เพิ่มเติม

### โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านเขาครอก

ผู้ให้ข้อมูลเป็นพยาบาลวิชาชีพปฏิบัติการของโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านเขาครอก  
เพศหญิง อายุ 46 ปี นั้บถือศาสนาพุทธ ระดับการศึกษาสูงสุด คือ ปริญญาตรีหรือเทียบเท่า ดำรงตำแหน่ง  
เป็นระยะเวลา 20 ปี เท่ากับระยะเวลาที่ปฏิบัติงานในหน่วยงานนี้ ผู้ให้ข้อมูลไม่ประสงค์ตอบภูมิลาเนาเดิม แต่อยู่อาศัย  
ในพื้นที่มาเป็นระยะเวลา 16-20 ปี จากการสัมภาษณ์ หน่วยงานต้นสังกัด สส.อ.บ้านฉางจำนวนเจ้าหน้าที่ประจำ  
3 คน จำนวนพยาบาล 2 คน พนักงานนวด 1 คน บุคลากรมีความเพียงพอ ก่อตั้งมาเป็นระยะเวลา 37 ปี จำนวน  
ผู้ใช้บริการทางการแพทย์โดยเฉลี่ยประมาณ 20 คน/วัน เป็นผู้ป่วยนอก 20 ราย ในบริเวณพื้นที่สถานพยาบาล  
มีจำนวน 2 อาคาร ได้แก่ รพ.สต.บ้านเขาครอกจำนวน 2 ชั้น 1 อาคาร และอาคารบ้านพักจำนวน 1 ชั้น 1 อาคาร  
วัสดุของหลังคาอาคารใช้กระเบื้องคอนกรีต

ปัจจุบันสภาพสังคมในพื้นที่ชุมชนซึ่งเป็นที่ตั้งของสถานพยาบาลแห่งนี้ ผู้ให้ข้อมูลระบุว่า  
ปัญหาการเพิ่มจำนวนของคนต่างถิ่นที่เข้ามาในพื้นที่ได้รับผลกระทบระดับปานกลาง ชุมชนที่อยู่อาศัยมีความสามัคคี  
ช่วยเหลือเกื้อกูลกันอยู่ในระดับมาก การเข้าร่วมกิจกรรมสำคัญตามประเพณี การช่วยเหลือกิจกรรมสาธารณประโยชน์  
มีเป็นประจำ (เดือนละครั้ง) มีความพึงพอใจต่อสภาพทั่วไปในชุมชน (ผู้ให้ข้อมูลสามารถตอบได้มากกว่า 1 ข้อ  
ในประเด็นนี้) ได้แก่ สภาพแวดล้อมที่ดี แต่ไม่พอใจต่อสภาพทั่วไปในชุมชน (ผู้ให้ข้อมูลสามารถตอบได้มากกว่า 1 ข้อ  
ในประเด็นนี้) ได้แก่ ค่าครองชีพสูงขึ้น ปัจจุบันมีผลกระทบของสภาพแวดล้อมในพื้นที่ชุมชนเกี่ยวกับสภาพการจราจร  
อยู่ในระดับปานกลาง สาเหตุเกิดจากปริมาณยานพาหนะหนาแน่น ทั้งนี้ผู้ให้ข้อมูลมีประสบการณ์การเดินทางบริเวณ  
พื้นที่โดยรอบสนามบินนานาชาติอุตะเถา แต่ไม่ได้รับผลกระทบในการเดินทาง และเคยเดินทางเข้าสนามบินนานาชาติ  
อุตะเถาโดยรถยนต์ส่วนตัว

ผู้ให้ข้อมูลระบุว่า การให้บริการด้านสาธารณสุขของภาครัฐในพื้นที่ที่มีความเพียงพอ  
ไม่มีปัญหาการใช้บริการด้านสาธารณสุข เมื่อเจ็บป่วย (ผู้ให้ข้อมูลสามารถตอบได้มากกว่า 1 ข้อในประเด็นนี้)  
จะเข้ารับการรักษาพยาบาลในโรงพยาบาลของรัฐ แหล่งน้ำดื่มชื่อน้ำบรรจุขวดถึง แหล่งน้ำใช้ คือ น้ำประปา และ

ไม่มีปัญหาด้านคุณภาพและปริมาณของน้ำดื่มและน้ำใช้ สำหรับการกำจัดขยะมีหน่วยงานท้องถิ่น (อบต.) รวบรวมไปกำจัด ผู้ให้ข้อมูลมีความพึงพอใจสภาพแวดล้อมบริเวณโดยรอบในระดับปานกลาง

การรับรู้ข้อมูลข่าวสารของโครงการ ผู้ให้สัมภาษณ์ระบุว่ารับทราบว่ามีโครงการ มาก่อนแล้ว โดยทราบจาก (ผู้ให้สัมภาษณ์สามารถตอบได้มากกว่า 1 ข้อในประเด็นนี้) เจ้าหน้าที่ของโครงการ/เจ้าหน้าที่กองทัพอากาศ และเอกสารเผยแพร่/แผ่นพับ/โปสเตอร์ พร้อมแสดงความเห็นว่าการเผยแพร่ข่าวสารข้อมูลของโครงการเป็นสิ่งจำเป็น เพราะต้องการทราบข่าวสารมากขึ้นและต้องการรับทราบข้อมูลล่าสุด โดยต้องการทราบความก้าวหน้าในการศึกษาของโครงการ วิธีการที่เหมาะสมในการประชาสัมพันธ์เผยแพร่โครงการ คือ ส่งเอกสารให้ถึงบ้าน

ความคิดเห็นต่อโครงการในระยะก่อสร้าง ผู้ให้สัมภาษณ์ระบุว่าไม่ได้รับผลกระทบทั้งทางบวกและทางลบ ความคิดเห็นต่อโครงการในระยะดำเนินการ ผู้ให้สัมภาษณ์ระบุว่าไม่ได้รับผลกระทบทั้งทางบวกและทางลบ ทั้งนี้ผู้ให้สัมภาษณ์ไม่มีความวิตกกังวลต่อโครงการ และแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับโครงการ ว่าอาจก่อให้เกิดผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม สุขภาพและสังคม โดยแสดงความคิดเห็นว่าคงไม่ได้รับผลกระทบทั้งเชิงลบและเชิงบวก

ความคิดเห็นต่อร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ ในระยะก่อสร้าง 8 ประเด็นหลัก ผู้ให้สัมภาษณ์มีความเห็นว่าครอบคลุมและเพียงพอ ความคิดเห็นในระยะดำเนินการ 9 ประเด็นหลัก ผู้ให้สัมภาษณ์มีความเห็นว่าครอบคลุมและเพียงพอแล้ว โดยภาพรวมของร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ ผู้ให้สัมภาษณ์มีความเห็นว่าครอบคลุมและเพียงพอทั้งในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ ทั้งนี้ผู้ให้สัมภาษณ์ไม่มีข้อเสนอแนะใดๆ เพิ่มเติม

#### (5) กลุ่มผู้นำชุมชน

การสำรวจข้อมูลด้านเศรษฐกิจสังคมของกลุ่มผู้นำชุมชนในพื้นที่เสี่ยงที่ได้รับผลกระทบ จำนวน 26 ราย แต่หมู่บ้านรินสิริ 3 และหมู่บ้านรินสิริ 4 ผู้ดูแลยังเป็นเจ้าของโครงการโดยเป็นบุคคลเดียวกัน จำนวนตัวอย่างในการสำรวจกลุ่มผู้นำชุมชนจึงมี 25 ตัวอย่าง รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 4.6-48

#### ตารางที่ 4.6-48 ผลการสำรวจผู้นำชุมชนในพื้นที่เสี่ยงที่ได้รับผลกระทบ

ลำดับ	รายชื่อหมู่บ้าน/ชุมชน	ตำแหน่งของผู้นำ	ระยะห่างจากพื้นที่โครงการ (กิโลเมตร)
<b>พื้นที่ NEF <math>\geq</math> 40</b>			
1	หมู่ที่ 3 บ้านสระแก้ว ต.สำนักท้อน อ.บ้านฉาง จ.ระยอง	ผู้ใหญ่บ้าน *	1.87
2	หมู่ที่ 4 บ้านคลองบางไผ่ ต.สำนักท้อน อ.บ้านฉาง จ.ระยอง	กำนันตำบลสำนักท้อน *	1.32
<b>พื้นที่ NEF 30 - 40</b>			
3	หมู่ที่ 1 บ้านสำนักท้อน ต.สำนักท้อน อ.บ้านฉาง จ.ระยอง	ผู้ใหญ่บ้าน	6.45
4	ชุมชนสำนักท้อน 1 ต.สำนักท้อน อ.บ้านฉาง จ.ระยอง	ประธานชุมชน	6.53
5	ชุมชนสำนักท้อน 2 ต.สำนักท้อน อ.บ้านฉาง จ.ระยอง	ประธานชุมชน	6.21
6	ชุมชนสำนักท้อน 3 ต.สำนักท้อน อ.บ้านฉาง จ.ระยอง	ประธานชุมชน	6.77
7	หมู่บ้านรินสิริ 3 ต.สำนักท้อน อ.บ้านฉาง จ.ระยอง	เจ้าของโครงการ **	2.31
8	หมู่บ้านรินสิริ 4 ต.สำนักท้อน อ.บ้านฉาง จ.ระยอง	เจ้าของโครงการ **	2.53
9	หมู่ที่ 2 บ้านชากหมาก ต.สำนักท้อน อ.บ้านฉาง จ.ระยอง	ผู้ใหญ่บ้าน	9.81
10	ชุมชนสระแก้ว 1 ต.สำนักท้อน อ.บ้านฉาง จ.ระยอง	ประธานชุมชน	3.59

ตารางที่ 4.6-48 ผลการสำรวจผู้นำชุมชนในพื้นที่เสี่ยงที่ได้รับผลกระทบ

ลำดับ	รายชื่อหมู่บ้าน/ชุมชน	ตำแหน่งของผู้นำ	ระยะห่างจากพื้นที่โครงการ (กิโลเมตร)
11	ชุมชนสระแก้ว 2 ต.สำนักท้อน อ.บ้านฉาง จ.ระยอง	ประธานชุมชน	2.61
12	หมู่บ้านชัยพฤกษ์วิลล์ ต.สำนักท้อน อ.บ้านฉาง จ.ระยอง	ประธานหมู่บ้าน	2.39
13	หมู่บ้านปณณูพัฒน์ ต.สำนักท้อน อ.บ้านฉาง จ.ระยอง	ประธานหมู่บ้าน	3.08
14	หมู่ที่ 5 บ้านยายร้า ต.สำนักท้อน อ.บ้านฉาง จ.ระยอง	ผู้ใหญ่บ้าน	5.13
15	หมู่ที่ 6 บ้านเขาครอก ต.สำนักท้อน อ.บ้านฉาง จ.ระยอง	ผู้ใหญ่บ้าน	4.40
16	ชุมชนเขาครอก 1 ต.สำนักท้อน อ.บ้านฉาง จ.ระยอง	ประธานชุมชน	4.77
17	ชุมชนเขาครอก 2 ต.สำนักท้อน อ.บ้านฉาง จ.ระยอง	ประธานชุมชน	4.64
18	หมู่ที่ 7 บ้านหนองตะเคียน ต.สำนักท้อน อ.บ้านฉาง จ.ระยอง	ผู้ใหญ่บ้าน	9.28
19	หมู่ที่ 8 บ้านเชิงเขา ต.สำนักท้อน อ.บ้านฉาง จ.ระยอง	ผู้ใหญ่บ้าน	1.88
20	ชุมชนอิสเทิร์น - หนองม่วง ต.พลา อ.บ้านฉาง จ.ระยอง	ประธานชุมชน	1.12
21	หมู่ที่ 1 บ้านพุดตาลหวง ต.พุดตาลหวง อ.สัตหีบ จ.ชลบุรี	กำนันตำบลพุดตาลหวง	2.94
22	หมู่ที่ 5 บ้านเขาบายศรี ต.พุดตาลหวง อ.สัตหีบ จ.ชลบุรี	ผู้ใหญ่บ้าน	3.01
23	หมู่ที่ 8 บ้านทุ่งละหาน ต.ห้วยใหญ่ อ.บางละมุง จ.ชลบุรี	กำนันตำบลห้วยใหญ่	12.28
24	หมู่ที่ 11 บ้านมาบพิททอง ต.ห้วยใหญ่ อ.บางละมุง จ.ชลบุรี	ผู้ใหญ่บ้าน	8.00
25	หมู่ที่ 13 บ้านหนองผักกูด ต.ห้วยใหญ่ อ.บางละมุง จ.ชลบุรี	ผู้ใหญ่บ้าน	10.64
26	ชุมชนมาบพิททอง ต.ห้วยใหญ่ อ.บางละมุง จ.ชลบุรี	ประธานชุมชน	11.68

หมายเหตุ : \* มีพื้นที่รับผิดชอบได้รับผลกระทบในพื้นที่เสี่ยง NEF  $\geq$  40 และ พื้นที่ NEF 30 - 40

\*\* หมู่บ้านรินสิริ 3 และหมู่บ้านรินสิริ 4 ยังไม่มีประธาน ผู้ดูแลยังเป็นเจ้าของโครงการโดยเป็นบุคคลเดียวกัน

รายละเอียดตารางสรุปผลการสำรวจข้อมูลด้านเศรษฐกิจสังคมด้วยแบบสอบถามกลุ่มผู้นำชุมชนในพื้นที่เสี่ยงที่ได้รับผลกระทบ (พื้นที่ NEF  $\geq$  40 และพื้นที่ NEF 30 - 40) แสดงดังภาคผนวก 3-10

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้ข้อมูล

ผู้ให้ข้อมูลเป็นเพศชาย จำนวน 15 ราย (ร้อยละ 60.0) และเป็นเพศหญิง จำนวน 10 ราย (ร้อยละ 40.0) ช่วงอายุของผู้ให้ข้อมูลพบว่า มีช่วงอายุ 51 - 60 ปี จำนวน 12 ราย (ร้อยละ 48.0) รองลงมาคือ ช่วงอายุ 41 - 50 ปี จำนวน 6 ราย (ร้อยละ 24.0) และอายุ 60 ปีขึ้นไป จำนวน 4 ราย (ร้อยละ 16.0) ในสัดส่วนที่เท่ากัน ช่วงอายุ 31 - 40 ปี จำนวน 2 ราย (ร้อยละ 8.0) และช่วงอายุ 21 - 30 ปี จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 4.0) โดยผู้ให้ข้อมูลนับถือศาสนาพุทธทั้งหมด จำนวน 25 ราย (ร้อยละ 100.0)

ผู้ให้ข้อมูลส่วนใหญ่มีตำแหน่งในชุมชน/หมู่บ้าน คือ ประธานชุมชน/ประธานหมู่บ้าน จำนวน 13 ราย (ร้อยละ 52.0) รองลงมาคือ กำนัน/ผู้ใหญ่บ้าน จำนวน 12 ราย (ร้อยละ 48.0) โดยมีระยะเวลาที่ดำรงตำแหน่งน้อยกว่า 5 ปี จำนวน 7 ราย (ร้อยละ 28.0) รองลงมาคือ และระหว่าง 11 - 15 ปี จำนวน 6 ราย (ร้อยละ 24.0) ระหว่าง 5 - 10 ปี และระหว่าง 16 - 20 ปี จำนวน 4 ราย (ร้อยละ 16.0) ในสัดส่วนที่เท่ากัน มากกว่า 20 ปี จำนวน 3 ราย (ร้อยละ 12.0) และไม่ระบุช่วงเวลา จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 4.0)

ระดับการศึกษาสูงสุดของผู้ให้ข้อมูลพบว่า ระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช. จำนวน 10 ราย (ร้อยละ 40.0) รองลงมาคือ ระดับอนุปริญญา/ปวส. จำนวน 5 ราย (ร้อยละ 20.0) ระดับมัธยมศึกษาตอนต้น

และระดับปริญญาตรีหรือเทียบเท่า จำนวน 3 ราย (ร้อยละ 12.0) ในสัดส่วนที่เท่ากัน ระดับประถมศึกษา จำนวน 2 ราย (ร้อยละ 8.0) และสูงกว่าปริญญาตรีและไม่ระบุระดับการศึกษา จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 4.0) ในสัดส่วนที่เท่ากัน

อาชีพหลักของผู้ให้ข้อมูลพบว่า ประกอบธุรกิจส่วนตัว และเกษตรกรรม จำนวน 6 ราย (ร้อยละ 24.0) ในสัดส่วนที่เท่ากัน รองลงมาคือ ค้าขาย จำนวน 4 ราย (ร้อยละ 16.0) พนักงานบริษัทเอกชน รับจ้างทั่วไป ข้าราชการบำนาญ และไม่ได้ประกอบอาชีพ/แม่บ้าน จำนวน 2 ราย (ร้อยละ 8.0) ในสัดส่วนที่เท่ากัน และประมง/เพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 4.0)

ผู้ให้ข้อมูลอาศัยอยู่ในพื้นที่มากกว่า 20 ปี จำนวน 15 ราย (ร้อยละ 60.0) รองลงมาคือ อาศัยเป็นเวลา 5 – 10 ปี จำนวน 6 ราย (ร้อยละ 24.0) และอาศัยเป็นเวลา 11 - 15 ปี ในสัดส่วนที่เท่ากันกับอาศัยเป็นเวลา 16 – 20 ปี จำนวน 2 ราย (ร้อยละ 8.0) โดยมีเหตุผลที่เข้ามาอยู่อาศัยหรือประกอบอาชีพ (ผู้ให้ข้อมูลสามารถตอบได้มากกว่า 1 ข้อในประเด็นนี้) เนื่องจากเปลี่ยนอาชีพหรือหางานทำใหม่ จำนวน 6 ราย (ร้อยละ 66.6) และติดตามครอบครัวหรือแต่งงานกับคนที่นี่ เหตุผลอื่นๆ เช่น ย้ายมารับราชการ ถูกเวนคืนจากสนามบิน เป็นต้น จำนวน 2 ราย (ร้อยละ 16.7) ในสัดส่วนที่เท่ากัน เมื่อสอบถามข้อมูลเกี่ยวกับการย้ายที่อยู่อาศัย พบว่า ผู้ให้ข้อมูลส่วนใหญ่ไม่คิดจะย้ายไปอยู่ที่อื่น จำนวน 24 ราย (ร้อยละ 96.0) โดยสาเหตุที่ไม่คิดจะย้ายไปที่อื่น เช่น มีงานทำและมีครอบครัวอยู่ที่นั่น เป็นต้น และยังไม่แน่ใจ จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 4.0) โดยสาเหตุที่ไม่แน่ใจว่าจะย้ายไปอยู่ที่อื่นหรือไม่ เช่น ขึ้นอยู่กับสภาพเศรษฐกิจ เป็นต้น

## ส่วนที่ 2 ข้อมูลด้านประชากร และความสัมพันธ์ของประชาชนในชุมชน

จำนวนประชากรที่อยู่ในพื้นที่ปัจจุบัน พบว่า มีประชากรรวมเฉลี่ย 643 คน เป็นประชากรในทะเบียนราษฎรเฉลี่ย 549 คน เป็นประชากรแฝงเฉลี่ย 94 คน ทั้งนี้เป็นประชากรที่อาศัยอยู่ดั้งเดิม ร้อยละ 83.0 และเป็นประชากรที่ย้ายเข้ามาอยู่ใหม่ ร้อยละ 17.0 ประชาชนในชุมชนนับถือศาสนาพุทธ ร้อยละ 98.7 รองลงมาคือ ศาสนาคริสต์ ร้อยละ 1.0 และศาสนาอิสลาม ร้อยละ 0.3

ระยะเวลาการก่อตั้งชุมชน พบว่า มีระยะเวลาก่อตั้งเฉลี่ย 34.2 ปี โดยลักษณะของชุมชนเป็นชุมชนชานเมือง จำนวน 12 ราย (ร้อยละ 48.0) รองลงมาคือ ชุมชนหมู่บ้านจัดสรร จำนวน 5 ราย (ร้อยละ 20.0) ชุมชนเมืองหรือเทศบาล จำนวน 4 ราย (ร้อยละ 16.0) เป็นชุมชนแออัด จำนวน 3 ราย (ร้อยละ 12.0) และเป็นเคหะชุมชน จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 4.0)

ความสัมพันธ์ของประชาชนในชุมชน พบว่า มีความสัมพันธ์ที่ระดับปานกลาง จำนวน 13 ราย (ร้อยละ 52.0) และมีความสัมพันธ์ระดับดี จำนวน 12 ราย (ร้อยละ 48.0) โดยประชาชนช่วยเหลือเกื้อกูลกันดี จำนวน 19 ราย (ร้อยละ 76.0) มีการทำกิจกรรมร่วมกันนานๆ ครั้ง จำนวน 4 ราย (จำนวน 16.0) และรวมตัวกันเหนียวแน่น จำนวน 2 ราย (จำนวน 8.0) ทั้งนี้การให้ความร่วมมือของประชาชนในชุมชนต่อการแก้ปัญหาของส่วนรวม พบว่า ให้ความร่วมมือบ้างแล้วแต่สภาพปัญหา จำนวน 14 ราย (ร้อยละ 56.0) รองลงมาคือ ให้ความร่วมมือกันเป็นอย่างดี จำนวน 10 ราย (ร้อยละ 40.0) และไม่คอยให้ความร่วมมือ จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 4.0)

ผู้ให้ข้อมูลระบุว่า ภายในชุมชนมีการจัดประชุมร่วมกัน จำนวน 22 ราย (ร้อยละ 96.0) และไม่มีการจัดประชุมร่วมกัน จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 4.0) โดยชุมชนมีการรวมตัวกันเพื่อจัดตั้งกลุ่มองค์กรของชุมชน จำนวน 21 ราย (ร้อยละ 84.0) และไม่มีการรวมตัวกันจัดตั้งกลุ่มองค์กร จำนวน 4 ราย (ร้อยละ 16.0) กลุ่มองค์กรที่รวมตัวกันจัดตั้ง 3 อันดับแรก คือ กลุ่มกองทุน/กิจกรรม/เงินทุนในการประกอบอาชีพ จำนวน 16 ราย (ร้อยละ 29.1)

รองลงมาคือ กลุ่มเกษตรกรรม กิจกรรม เพื่อช่วยเหลือเกษตรกร จำนวน 10 ราย (ร้อยละ 18.2) และกองทุนบทบาทสตรี/กิจกรรม/กิจกรรมหมู่บ้าน จำนวน 7 ราย (ร้อยละ 12.7)

การเปลี่ยนแปลงของสภาพแวดล้อมในชุมชนตลอดระยะเวลา 10 ปี พบว่า เปลี่ยนแปลงไปอย่างมาก จำนวน 15 ราย (ร้อยละ 60.0) รองลงมาคือ เปลี่ยนแปลงระดับปานกลาง จำนวน 7 ราย (ร้อยละ 28.0) และเปลี่ยนแปลงระดับเล็กน้อย จำนวน 3 ราย (ร้อยละ 12.0) โดยสิ่งที่เปลี่ยนแปลงไปมากที่สุด 3 อันดับแรก คือ ถนนที่ใช้ในการเดินทางดีขึ้น จำนวน 10 ราย (ร้อยละ 22.2) รองลงมาคือ สิ่งปลูกสร้างมีจำนวนเพิ่มขึ้นมาก จำนวน 8 ราย (ร้อยละ 20.5) และชุมชนมีความเจริญเพิ่มมากขึ้น จำนวน 6 ราย (ร้อยละ 8.4) สำหรับสาเหตุของการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญ 3 อันดับแรกเกิดจาก ความเจริญที่เพิ่มมากขึ้น จำนวน 19 ราย (ร้อยละ 36.6) รองลงมาคือ มีการจัดการระบบต่างๆ ได้ดีขึ้น จำนวน 14 ราย (ร้อยละ 25.9) และจำนวนประชากรเพิ่มมากขึ้น จำนวน 10 ราย (ร้อยละ 18.5)

### ส่วนที่ 3 ข้อมูลด้านสังคม และสิ่งแวดล้อมในปัจจุบัน

**ประเด็นด้านสังคม :** เมื่อสัมภาษณ์กลุ่มผู้นำ จำนวน 25 ราย พบว่าประเด็นด้านสังคมที่ผู้ให้ข้อมูลให้ความเห็นว่าในพื้นที่ชุมชนที่ดูแลรับผิดชอบได้รับผลกระทบ 3 อันดับแรก ได้แก่ ประเด็นปัญหาเสพติด (ร้อยละ 92.0) โดยได้รับผลกระทบระดับปานกลาง (ร้อยละ 36.0) ระดับน้อย (ร้อยละ 32.0) และมาก (ร้อยละ 24.0) รองลงมาคือ ได้รับผลกระทบเรื่องการให้บริการระบบไฟฟ้า (ร้อยละ 88.0) ได้รับผลกระทบระดับปานกลาง (ร้อยละ 44.0) ระดับน้อย (ร้อยละ 36.0) และมาก (ร้อยละ 8.0) และได้รับผลกระทบเรื่องการว่างงาน/ตกงาน (ร้อยละ 76.0) ได้รับผลกระทบระดับปานกลาง (ร้อยละ 28.0) ระดับมาก ระดับน้อย และน้อยที่สุด (ร้อยละ 16.0) ในสัดส่วนที่เท่ากัน รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 4.6-49

#### ตารางที่ 4.6-49 ข้อมูลผลกระทบด้านสังคมในปัจจุบันในพื้นที่ของผู้ให้ข้อมูลกลุ่มผู้นำชุมชน

ประเด็นด้านสังคม	ไม่ได้รับผลกระทบ (ร้อยละ)	ได้รับผลกระทบ (ร้อยละ)	ระดับของผลกระทบ (ร้อยละ)				
			น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด
<b>การให้บริการระบบสาธารณูปโภค</b>							
- ไฟฟ้า	12.0	88.0	0.0	36.0	44.0	8.0	0.0
- ประปา	36.0	64.0	8.0	40.0	16.0	0.0	0.0
<b>ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน</b>							
- ปัญหาเสพติด	8.0	92.0	0.0	32.0	36.0	24.0	0.0
- การประทุษร้ายต่อทรัพย์สิน อาทิ ลักขโมย	84.0	16.0	4.0	8.0	4.0	0.0	0.0
- การประทุษร้ายต่อร่างกาย อาทิ ทะเลาะวิวาท	88.0	12.0	0.0	12.0	0.0	0.0	0.0
ความแออัดในชุมชน/ความพอใจที่อยู่ในปัจจุบัน	96.0	4.0	0.0	0.0	4.0	0.0	0.0
ความสัมพันธ์และความผูกพันกันภายในชุมชน	60.0	40.0	0.0	20.0	20.0	0.0	0.0
การว่างงาน/ตกงาน	24.0	76.0	16.0	16.0	28.0	16.0	0.0
การเพิ่มของคนต่างถิ่นเข้ามาในพื้นที่	32.0	68.0	0.0	12.0	44.0	12.0	0.0

**ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม :** ปัจจุบันในพื้นที่ชุมชนที่ดูแลรับผิดชอบของผู้ให้ข้อมูล พบว่าประเด็นด้านสิ่งแวดล้อมที่ได้รับผลกระทบ 3 อันดับแรก ได้แก่ ผลกระทบเรื่องฝุ่นละออง/เขม่าควัน (ร้อยละ 98.0) ซึ่งเกิดจากการจราจร/ยานพาหนะ เป็นผลกระทบระดับปานกลาง (ร้อยละ 56.0) ระดับน้อย และระดับมาก (ร้อยละ 16.0)

ในสัดส่วนเท่ากัน และมากที่สุด (ร้อยละ 4.0) รองลงมาคือ ได้รับผลกระทบเรื่องสภาพการจราจร (ร้อยละ 56.0) ซึ่งเกิดจากปริมาณยานพาหนะที่หนาแน่นและสภาพถนนไม่ดี ได้รับผลกระทบระดับน้อย (ร้อยละ 28.0) ระดับปานกลาง (ร้อยละ 24.0) และระดับน้อยที่สุด (ร้อยละ 4.0) ส่วนประเด็นเรื่องเสียงดังรบกวน (ร้อยละ 56.0) เกิดจากเสียงของเครื่องบิน ได้รับผลกระทบน้อย (ร้อยละ 36.0) ปานกลาง (ร้อยละ 12.0) ระดับมาก และมากที่สุดในส่วนที่เท่ากัน (ร้อยละ 4.0) รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 4.6-50

#### ตารางที่ 4.6-50 ข้อมูลผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมในปัจจุบันในพื้นที่ของผู้ให้ข้อมูลกลุ่มผู้นำชุมชน

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม	ไม่มีผลกระทบ (ร้อยละ)	ได้รับผลกระทบ (ร้อยละ)	ระดับของผลกระทบ (ร้อยละ)				
			น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด
1. เสียงดังรบกวน	44.0	56.00	0.0	36.0	12.0	4.0	4.0
2. ฝุ่นละออง/เขม่าควัน	2.0	98.0	0.0	16.0	56.0	16.0	4.0
3. ขยะมูลฝอย/สิ่งปฏิกูล	72.0	28.0	0.0	28.0	0.0	0.0	0.0
4. น้ำเน่าเสีย	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
5. การระบายน้ำ/น้ำท่วมขัง	80.0	20.0	0.0	12.0	8.0	0.0	0.0
6. สภาพการจราจร	44.0	56.0	4.0	28.0	24.0	0.0	0.0
7. กลิ่นเหม็น	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
8. ขาดแคลนน้ำดื่ม-น้ำใช้	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
9. แรงสั่นสะเทือน	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0

ทั้งนี้ ผู้ให้ข้อมูลเคยมีประสบการณ์ในการเดินทางสัญจรบริเวณพื้นที่โดยรอบสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา จำนวน 24 ราย (ร้อยละ 96.0) และไม่เคยมีประสบการณ์เดินทางบริเวณพื้นที่โดยรอบสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 4.0) โดยไม่ได้รับผลกระทบในการเดินทาง จำนวน 18 ราย (ร้อยละ 72.0) รองลงมาคือ ได้รับผลกระทบเล็กน้อย จำนวน 6 ราย (ร้อยละ 24.0) และได้รับผลกระทบปานกลาง จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 4.0) ซึ่งผลกระทบที่เกิดขึ้น คือ การเข้าใช้บริการสนามบินไม่สะดวก จำนวน 4 ราย (ร้อยละ 57.1) รองลงมาคือ การจราจรติดขัด จำนวน 2 ราย (ร้อยละ 28.6) และการเดินทางสัญจรไม่สะดวก จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 14.3)

ผู้ให้ข้อมูลระบุว่า ไม่เคยใช้บริการเครื่องบินที่สนามบินนานาชาติอู่ตะเภา จำนวน 15 ราย (ร้อยละ 60.0) และเคยใช้บริการ จำนวน 10 ราย (ร้อยละ 40.0)

#### ส่วนที่ 4 ข้อมูลด้านสาธารณสุข

การให้บริการด้านสาธารณสุขในพื้นที่ผู้ให้ข้อมูลส่วนใหญ่ระบุว่า มีความเพียงพอ จำนวน 21 ราย (ร้อยละ 84.0) และไม่เพียงพอ จำนวน 4 ราย (ร้อยละ 16.0) นอกจากนี้ยังระบุว่า ไม่มีปัญหาในการใช้บริการด้านสาธารณสุข จำนวน 23 ราย (ร้อยละ 92.0) และมีปัญหาในการใช้บริการ จำนวน 2 ราย (ร้อยละ 8.0) โดยทั้งหมดระบุว่า การรักษาพยาบาลเมื่อเกิดการเจ็บป่วย คือ การใช้บริการโรงพยาบาลของรัฐ จำนวน 25 ราย (ร้อยละ 100.0)

แหล่งน้ำเพื่อการบริโภคของชุมชนมาจากการซื้อน้ำบรรจุขวดหรือบรรจุถัง จำนวน 17 ราย (ร้อยละ 68.0) ตู้หยอดเหรียญ จำนวน 7 ราย (ร้อยละ 28.0) และน้ำประปา จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 4.0) ซึ่งทั้งหมดระบุว่า ไม่มีปัญหาเกี่ยวกับแหล่งน้ำเพื่อการบริโภค สำหรับแหล่งน้ำเพื่อการอุปโภคของชุมชนใช้น้ำประปา จำนวน 22 ราย (ร้อยละ 88.0) และน้ำบาดาล จำนวน 3 ราย (ร้อยละ 12.0) ซึ่งทั้งหมดระบุว่าไม่มีปัญหาเกี่ยวกับแหล่งน้ำเพื่อการอุปโภค

การกำจัดขยะมูลฝอยผู้ให้ข้อมูลทั้งหมดใช้วิธีที่ถึงลักษณะขององค์การบริหารส่วนตำบล/เทศบาล จำนวน 25 ราย (ร้อยละ 100.0) มีความพึงพอใจในสภาพแวดล้อมบริเวณที่อยู่อาศัยระดับปานกลาง จำนวน 24 ราย (ร้อยละ 96.0) และมีความพึงพอใจในสภาพแวดล้อมบริเวณที่อยู่อาศัยระดับมาก จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 4.0)

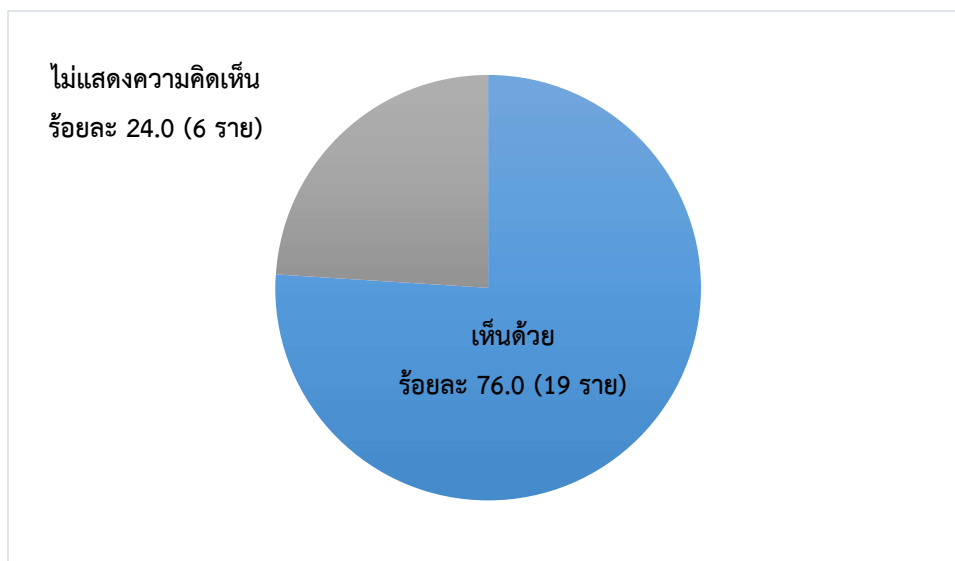
#### ส่วนที่ 5 การรับรู้ข้อมูลข่าวสารและการประชาสัมพันธ์

**การรับรู้ข้อมูลข่าวสารโครงการ :** ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมดเคยรับทราบข้อมูลข่าวสารของโครงการ จำนวน 25 ราย (ร้อยละ 100.0) โดยรับทราบจากแหล่งข้อมูล 3 ลำดับแรก ได้แก่ การประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 4 กรกฎาคม 2562 ณ ห้องแกรนด์บอลรูม 1-3 โรงแรมภูริมาศ บีช แอนด์ สปา อ.บ้านฉาง จ.ระยอง จำนวน 26 ราย (ร้อยละ 37.1) รองลงมาคือ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น จำนวน 14 ราย (ร้อยละ 20.0) และเจ้าหน้าที่โครงการหรือเจ้าหน้าที่กองทัพเรือ จำนวน 11 ราย (ร้อยละ 15.7) โดยผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมดจำนวน 25 ราย (ร้อยละ 100.0) เห็นว่ามีความจำเป็นในการเผยแพร่ข้อมูลข่าวสาร/ประชาสัมพันธ์โครงการเพิ่มเติม

**ข้อมูลข่าวสารที่ผู้ให้สัมภาษณ์ต้องการทราบเพิ่มเติม :** ผู้ให้สัมภาษณ์สามารถตอบได้มากกว่า 1 ข้อในประเด็นนี้ กล่าวคือ ความก้าวหน้าในการศึกษาของโครงการ จำนวน 19 ราย (ร้อยละ 76.0) และกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชน จำนวน 6 ราย (ร้อยละ 24.0)

**รูปแบบหรือวิธีการที่เหมาะสมในการประชาสัมพันธ์เผยแพร่ข้อมูลโครงการ :** สำหรับรูปแบบหรือวิธีการที่เหมาะสมในการประชาสัมพันธ์เผยแพร่ข้อมูลโครงการ (ผู้ให้สัมภาษณ์สามารถตอบได้มากกว่า 1 ข้อในประเด็นนี้) คือ ผู้ให้สัมภาษณ์ต้องการให้มีการจัดประชุม จำนวน 24 ราย (ร้อยละ 96.0) และแจ้งผ่านผู้นำจำนวน 1 ราย (ร้อยละ 4.0)

**ความคิดเห็นของผู้ให้สัมภาษณ์ต่อการพัฒนาโครงการ :** กลุ่มผู้นำชุมชนในพื้นที่เสี่ยงที่ได้รับผลกระทบ ที่สำรวจสภาพเศรษฐกิจ สังคม และความคิดเห็นด้วยแบบสอบถาม ได้จำนวน 25 ราย พบว่ากลุ่มผู้นำที่เห็นด้วยกับภาพรวมของการพัฒนาโครงการ มีจำนวน 19 ราย (ร้อยละ 76.0) และไม่แสดงความคิดเห็นในประเด็นนี้ จำนวน 6 ราย (ร้อยละ 24.0) เนื่องจากยังไม่ทราบรายละเอียดของโครงการมากนัก ยังต้องการทราบข้อมูลโครงการเพิ่มเติม แสดงดังรูปที่ 4.6-32



รูปที่ 4.6-32 ความคิดเห็นต่อการพัฒนาโครงการผู้ให้สัมภาษณ์กลุ่มผู้นำชุมชน



## ส่วนที่ 6 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อโครงการ

ความคิดเห็นต่อโครงการในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ รายละเอียดแสดงดัง

### ตารางที่ 4.6-51

ตารางที่ 4.6-51 ความคิดเห็นต่อโครงการในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการของผู้ให้สัมภาษณ์กลุ่มผู้นำชุมชน

ประเด็นผลกระทบ	ระยะก่อสร้าง				ระยะดำเนินการ			
	ด้านบวก		ด้านลบ		ด้านบวก		ด้านลบ	
	จำนวน (ราย)	ร้อยละ	จำนวน (ราย)	ร้อยละ	จำนวน (ราย)	ร้อยละ	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
1.ด้านเศรษฐกิจ (ด้านบวก เกิดการจ้างงาน การกระจายรายได้ ความเจริญ การค้าขาย การส่งเสริมการท่องเที่ยว การลงทุน การขนส่งทางเครื่องบิน การประกอบอาชีพมีรายได้สูงขึ้น การค้าขายของชุมชนในพื้นที่การซื้อขายวัสดุก่อสร้าง ภาษีบำรุงท้องที่ ด้านลบ สิ้นเปลืองเชื้อเพลิงในการสัญจรมากขึ้น การสูญเสียค่าเชื้อเพลิงจากการจราจรที่ติดขัดมากขึ้น)	1	4.0	0	0.0	14	37.8	0	0.0
2.ด้านสังคม (ด้านบวก การทำงานในพื้นที่ ความอบอุ่นในครอบครัว การเปลี่ยนแปลงทางสังคม ประหยัดเวลาในการเดินทาง มีความปลอดภัยในการเดินทาง ด้านลบ การเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิต ความเป็นอยู่ การเดินทางที่ไม่สามารถใช้ถนนเดิมได้ แรงงานต่างถิ่นเข้ามาในพื้นที่ ปัญหาอาชญากรรม)	0	0.0	1	20.0	10	27.0	1	6.7
3.ด้านสิ่งแวดล้อม (ด้านบวก การปรับเปลี่ยนพื้นที่รกร้างเดิมมาใช้ประโยชน์ การใช้ประโยชน์ที่ดิน การจราจร คมนาคมขนส่ง ประหยัดพลังงาน ด้านลบ น้ำเสีย น้ำท่วม การจราจรติดขัด ฝุ่นละออง ถนนชำรุด การขนส่งวัสดุก่อสร้าง อุบัติเหตุจากการขนส่งและจราจร ผลกระทบเรื่องเสียง ใอน้ำมัน การใช้น้ำ ไฟฟ้า ขยะทัศนียภาพฯ)	0	0.0	4	80.0	1	2.7	10	66.7
4.ด้านสุขภาพ (ด้านบวก โอกาสทางการรักษาพยาบาลจากสถานพยาบาลที่หลากหลายขึ้นจากความเจริญของชุมชน ด้านลบ การสูญเสียการได้ยิน ความเครียด ความวิตกกังวล นอนไม่หลับ ปวดหัว ภูมิแพ้)	0	0.0	0	0.0	12	32.4	3	20.0
5.ไม่แสดงความคิดเห็น	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1	6.7
รวม	1	4.0	5	100.0	37	100.0	15	100.0

ความคิดเห็นต่อร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ  
 ในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ มีดังนี้

#### ระยะก่อสร้าง

ความคิดเห็นต่อความเพียงพอของร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
 และสุขภาพ จากผลกระทบที่สำคัญของโครงการในระยะก่อสร้าง รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 4.6-52 โดยสรุปดังนี้

ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมดระบุว่าร่างมาตรการมีความครอบคลุมเพียงพอแล้ว จำนวน 25 ราย  
 (ร้อยละ 100) ทั้งเรื่องเสียงและความสั่นสะเทือน คุณภาพอากาศ (ฝุ่นละออง) คุณภาพน้ำผิวดิน/น้ำทะเล/นิเวศวิทยา  
 ทางน้ำ นิเวศวิทยาทางบก การจัดการของเสีย การคมนาคมขนส่ง เศรษฐกิจและสังคม และการสาธารณสุข (สุขภาพ)

ตารางที่ 4.6-52 ความคิดเห็นต่อร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการในระยะ  
 ก่อสร้างของผู้ให้สัมภาษณ์กลุ่มผู้นำชุมชน

ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	เพียงพอ		ไม่เพียงพอ		ไม่แสดง ความคิดเห็น		รวม	
	จำนวน (ราย)	ร้อยละ	จำนวน (ราย)	ร้อยละ	จำนวน (ราย)	ร้อยละ	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
1. เสียง และความสั่นสะเทือน	25	100.0	0	0.0	0	0.0	25	100.0
2. คุณภาพอากาศ (ฝุ่นละออง)	25	100.0	0	0.0	0	0.0	25	100.0
3. คุณภาพน้ำผิวดิน/น้ำทะเล/ นิเวศวิทยาทางน้ำ	25	100.0	0	0.0	0	0.0	25	100.0
4. นิเวศวิทยาทางบก	25	100.0	0	0.0	0	0.0	25	100.0
5. การจัดการของเสีย	25	100.0	0	0.0	0	0.0	25	100.0
6. การคมนาคมขนส่ง	25	100.0	0	0.0	0	0.0	25	100.0
7. เศรษฐกิจและสังคม	25	100.0	0	0.0	0	0.0	25	100.0
8. การสาธารณสุข (สุขภาพ)	25	100.0	0	0.0	0	0.0	25	100.0

#### ระยะดำเนินการ

ประเด็นความคิดเห็นต่อความเพียงพอของร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ  
 สิ่งแวดล้อม จากผลกระทบที่สำคัญของโครงการในระยะดำเนินการ รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 4.6-53 โดยสรุปดังนี้

ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมดระบุว่าร่างมาตรการมีความครอบคลุมเพียงพอแล้ว จำนวน  
 354 ราย (ร้อยละ 100) ทั้งเรื่องเสียงและความสั่นสะเทือน คุณภาพอากาศ (ฝุ่นละออง) คุณภาพน้ำผิวดิน/น้ำทะเล/  
 นิเวศวิทยาทางน้ำ นิเวศวิทยาทางบก การจัดการของเสีย การคมนาคมขนส่ง เศรษฐกิจและสังคม การโยกย้ายและ  
 ทดแทนทรัพย์สิน และการสาธารณสุข (สุขภาพ)

**ตารางที่ 4.6-53 ความคิดเห็นต่อร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการในระยะ  
ดำเนินการของผู้ให้สัมภาษณ์กลุ่มผู้นำชุมชน**

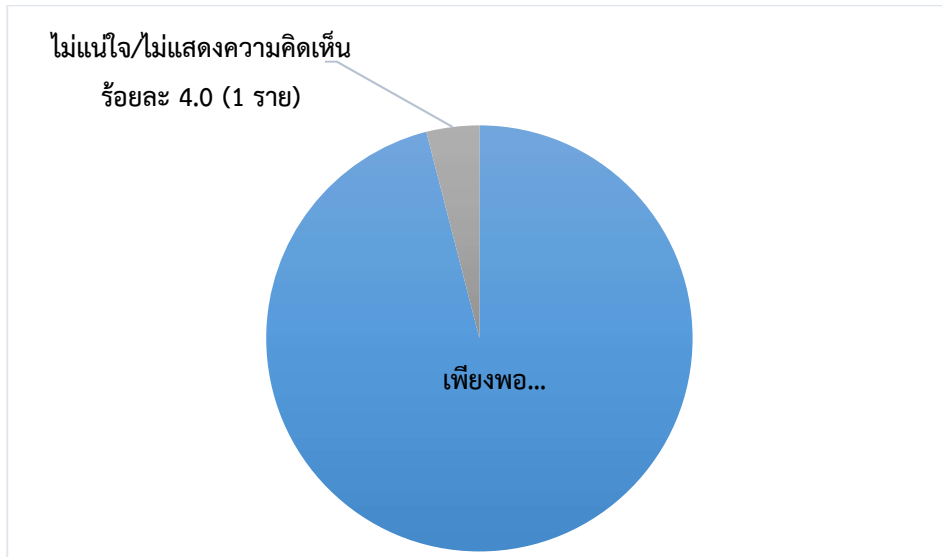
ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	เพียงพอ		ไม่เพียงพอ		ไม่แสดง ความคิดเห็น		รวม	
	จำนวน (ราย)	ร้อยละ	จำนวน (ราย)	ร้อยละ	จำนวน (ราย)	ร้อยละ	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
1. เสียง และความสั่นสะเทือน	25	100.0	0	0.0	0	0.0	25	100.0
2. คุณภาพอากาศ (ไอเสียและ สารอินทรีย์ระเหย)	25	100.0	0	0.0	0	0.0	25	100.0
3. คุณภาพน้ำผิวดิน/น้ำทะเล/ นิเวศวิทยาทางน้ำ	25	100.0	0	0.0	0	0.0	25	100.0
4. นิเวศวิทยาทางบก	25	100.0	0	0.0	0	0.0	25	100.0
5. การจัดการของเสีย	25	100.0	0	0.0	0	0.0	25	100.0
6. การคมนาคมขนส่ง	25	100.0	0	0.0	0	0.0	25	100.0
7. เศรษฐกิจและสังคม	25	100.0	0	0.0	0	0.0	25	100.0
8. การโยกย้ายและการทดแทน ทรัพย์สิน	25	100.0	0	0.0	0	0.0	25	100.0
9. การสาธารณสุข (สุขภาพ)	25	100.0	0	0.0	0	0.0	25	100.0

เมื่อสอบถามเรื่องความวิตกกังวลที่มีต่อโครงการของผู้ให้สัมภาษณ์ พบว่า มีความวิตกกังวลในระดับปานกลาง จำนวน 13 ราย (ร้อยละ 52.0) รองลงมาคือ ไม่วิตกกังวล จำนวน 8 ราย (ร้อยละ 32.0) และ วิตกกังวลเล็กน้อยและวิตกกังวลมาก จำนวน 2 ราย (ร้อยละ 8.0) ในสัดส่วนที่เท่ากัน

**ความคิดเห็นต่อภาพรวมของร่างมาตรการ :** กลุ่มผู้นำชุมชนในพื้นที่เสี่ยงที่ได้รับผลกระทบ มีความเห็นต่อร่างมาตรการฯ ในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ ว่ามีความครอบคลุมเหมาะสมเพียงพอ ทั้งหมด 24 ราย (ร้อยละ 96.0) และไม่แน่ใจ/ไม่แสดงความคิดเห็น จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 4.0) รายละเอียดแสดงดัง ตารางที่ 4.6-54 และรูปที่ 4.6-33

**ตารางที่ 4.6-54 ความคิดเห็นต่อภาพรวมของร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและ  
สุขภาพในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการของผู้ให้สัมภาษณ์กลุ่มผู้นำชุมชน**

ความคิดเห็น	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
เพียงพอ	24	96.0
ไม่เพียงพอ	0	0.0
ไม่แน่ใจ/ไม่แสดงความคิดเห็น	1	4.0
<b>รวม</b>	<b>25</b>	<b>100.0</b>



รูปที่ 4.6-33 ความคิดเห็นต่อภาพรวมของร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ  
ในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการของผู้ให้สัมภาษณ์กลุ่มผู้นำชุมชน

ทั้งนี้ สามารถสรุปความคิดเห็นจำแนกเป็นประเด็นสำคัญๆ ตามแต่ละกลุ่มเป้าหมายได้ดังตารางที่ 4.6-55 (โดยสัญลักษณ์ ● แสดงถึงกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียที่ได้สอบถาม แสดงความคิดเห็น หรือให้ข้อเสนอแนะในประเด็นนั้นๆ)

ในการนำเสนอข้อมูลรายละเอียดโครงการ พร้อมผลการศึกษาและประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและสุขภาพในเบื้องต้น รวมถึงร่างมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมและสุขภาพของโครงการ จากการสำรวจความคิดเห็นของประชาชนด้วยแบบสอบถาม ซึ่งผู้แทนจากโครงการและบริษัทที่ปรึกษาฯ โดยโครงการแยกสรุปผลความคิดเห็นของการจัดประชุมกลุ่มประมงเรือเล็ก 4 กลุ่ม กลุ่มผู้ได้รับผลกระทบในพื้นที่ NEF 30 - 40 และกลุ่มผู้ได้รับผลกระทบในพื้นที่ NEF  $\geq$  40 พร้อมมีมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมรองรับประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะไว้เรียบร้อยแล้ว รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 4.6-56 และตารางที่ 4.6-57 ตามลำดับ และได้มีการตอบชี้แจง และให้ข้อมูลเกี่ยวกับประเด็นคำถาม ข้อซักถามต่างๆ เป็นที่เรียบร้อยแล้วรายละเอียดแสดงดังตารางที่ 4.6-58 ส่วนประเด็นความคิดเห็นและข้อเสนอแนะได้รับมาพิจารณาประกอบการศึกษาและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพเรียบร้อยแล้ว

ตารางที่ 4.6-55 ประเด็นคำถาม ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะที่สำคัญจำแนกตามแต่ละกลุ่มเป้าหมายที่ได้สัมภาษณ์เชิงลึก การประชุมกลุ่ม/สนทนากลุ่ม และการสำรวจความคิดเห็น ด้วยแบบสอบถาม

ประเด็นคำถาม ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะ	กลุ่มเป้าหมาย (สัมภาษณ์เชิงลึก)							กลุ่มเป้าหมาย (ประชุมกลุ่ม/สนทนากลุ่ม)					กลุ่มเป้าหมาย (การสำรวจความคิดเห็นด้วยแบบสอบถาม)					
	หน่วยงานปกครอง	สิ่งแวดล้อมทรัพยากรทางทะเลป่าไม้	สุขภาพและพัฒนาสังคม	ความปลอดภัยและคมนาคม	ประมง	ท่องเที่ยว	ศึกษาและศาสนา	ผู้นำและประชาชน	ประมงพื้นบ้าน	อสม.	อปพร.	ผู้ได้รับผลกระทบ NEF ≥ 40	ผู้ได้รับผลกระทบ NEF 30-40	ครัวเรือน NEF ≥ 40	ครัวเรือน NEF 30-40	ครัวเรือน NEF30- ชอบเขตพื้นที่ศึกษา	พื้นที่อ่อนไหว	ผู้นำชุมชนที่อยู่ในพื้นที่เสี่ยง
<b>1. รายละเอียดโครงการ</b>																		
1.1 เสนอให้เปิดทางเข้า-ออกทางด้านถนนสุขุมวิท เพื่ออำนวยความสะดวกเมื่อเปิดเป็นสนามบินพาณิชย์	•		•			•		•				•	•					
1.2 การติดตั้งป้ายเข้าสนามบินเพิ่มเติม โดยให้หน่วยงานที่บริหารจัดการสนามบินประสานขออนุญาตจากกรมทางหลวง				•														
1.3 เสนอให้โครงการแจ้งกิจกรรมที่จะดำเนินการในพื้นที่โครงการ และพื้นที่โดยรอบ ข้อมูลเส้นเท้าระดับเสียง และเขตปลอดภัยทางเดินอากาศ ให้โยธาธิการและผังเมืองรับทราบ เพื่อนำมาผนวกในการทำผังเมืองรวม	•	•	•	•				•										
1.4 เขตปลอดภัยทางเดินอากาศคืออะไร มีผลบังคับใช้อย่างไร	•	•	•									•	•					

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

ตารางที่ 4.6-55 ประเด็นคำถาม ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะที่สำคัญจำแนกตามแต่ละกลุ่มเป้าหมายที่ได้สัมภาษณ์เชิงลึก การประชุมกลุ่ม/สนทนากลุ่ม และการสำรวจความคิดเห็น  
 ด้วยแบบสอบถาม

ประเด็นคำถาม ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะ	กลุ่มเป้าหมาย (สัมภาษณ์เชิงลึก)							กลุ่มเป้าหมาย (ประชุมกลุ่ม/สนทนากลุ่ม)					กลุ่มเป้าหมาย (การสำรวจความคิดเห็นด้วยแบบสอบถาม)				
	หน่วยงาน ปกครอง	สิ่งแวดล้อม ทรัพยากร ทางทะเลป่าไม้	สุขภาพและ พัฒนา สังคม	ความ ปลอดภัย และคมนาคม	ประมง	ท่องเที่ยว	ศึกษา และศาสนา	ผู้นำและ ประชาชน	ประมง พื้นบ้าน	อสม. อปพร.	ผู้ได้รับ ผลกระทบ NEF ≥ 40	ผู้ได้รับ ผลกระทบ NEF 30-40	ครัวเรือน NEF ≥ 40	ครัวเรือน NEF 30-40	ครัวเรือน NEF30- ขอบเขต พื้นที่ศึกษา	พื้นที่ อันเนื่อง ใหม่	ผู้นำชุมชน ที่อยู่ในพื้นที่ เสี่ยง
1.5 แนวทางหลวงชนบทระยะ มีการวางแผนโครงข่ายถนน รอบๆ สนามบินนานาชาติอู่ตะเภา ต้องการคำแนะนำจากผู้เชี่ยวชาญ เพื่อจะได้ออกแบบได้อย่าง เหมาะสม				•													
1.6 ควรใช้ชื่อสนามบินให้ตรงกับชื่อ ปัจจุบัน และควรใช้ชื่อเดียวกัน ในทุกเอกสาร				•													
1.7 เสนอให้เตรียมความพร้อม ของระบบสาธารณูปโภค ไฟฟ้า น้ำใช้ การจัดการน้ำเสียและขยะ เพื่อรองรับการพัฒนาที่จะเกิดขึ้น	•	•	•	•		•	•	•	•	•	•						
1.8 โครงการมีการเชื่อมต่อกับระบบ ขนส่งมวลชนอย่างไร	•			•			•										
1.9 การกำหนดขอบเขตพื้นที่ศึกษา มีหลักการอย่างไร มีมาตรฐานสากล หรือไม่		•	•				•				•	•					

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

ตารางที่ 4.6-55 ประเด็นคำถาม ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะที่สำคัญจำแนกตามแต่ละกลุ่มเป้าหมายที่ได้สัมภาษณ์เชิงลึก การประชุมกลุ่ม/สนทนากลุ่ม และการสำรวจความคิดเห็น  
ด้วยแบบสอบถาม

ประเด็นคำถาม ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะ	กลุ่มเป้าหมาย (สัมภาษณ์เชิงลึก)							กลุ่มเป้าหมาย (ประชุมกลุ่ม/สนทนากลุ่ม)					กลุ่มเป้าหมาย (การสำรวจความคิดเห็นด้วยแบบสอบถาม)				
	หน่วยงาน ปกครอง	สิ่งแวดล้อม ทรัพยากร ทางทะเลป่าไม้	สุขภาพและ พัฒนา สังคม	ความ ปลอดภัย และคมนาคม	ประมง	ท่องเที่ยว	ศึกษา และศาสนา	ผู้นำและ ประชาชน	ประมง พื้นบ้าน	อสม.	อปพร.	ผู้ได้รับ ผลกระทบ NEF ≥ 40	ผู้ได้รับ ผลกระทบ NEF 30-40	ครัวเรือน NEF ≥ 40	ครัวเรือน NEF 30-40	ครัวเรือน NEF30- ขอบเขต พื้นที่ศึกษา	พื้นที่ อันเนื่อง มาจาก
1.10 การก่อสร้างทางวิ่งจะต้องหรือ อยู่ช่อมการบินไทยด้วยหรือไม่				•				•									
1.11 เสนอให้โครงการทบทวนเหตุผล ความจำเป็นในการพัฒนา สนามบินนานาชาติอู่ตะเภา								•									
1.12 โครงการต้องเข้าพิจารณา จาก กกวล. หรือไม่								•									
1.13 หน่วยงานใดเป็นเจ้าของและ/หรือ ผู้รับผิดชอบบริหารจัดการโครงการนี้			•					•									
1.14 โครงการจะก่อสร้างได้เมื่อไร			•								•	•					
1.15 ในอนาคตเที่ยวบินที่สนามบิน นานาชาติอู่ตะเภา จะมีกี่เที่ยวบิน รองรับเครื่องบินขนาดโตบ้าง และมีเส้นทางบินไปที่ใดบ้าง			•								•	•					
1.16 จำนวนเที่ยวบินคาดการณ์ตาม แผนแม่บท มีกี่ระยะ และใน ปัจจุบันการพัฒนาอยู่ในระยะใด											•	•					

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

ตารางที่ 4.6-55 ประเด็นคำถาม ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะที่สำคัญจำแนกตามแต่ละกลุ่มเป้าหมายที่ได้สัมภาษณ์เชิงลึก การประชุมกลุ่ม/สนทนากลุ่ม และการสำรวจความคิดเห็น  
ด้วยแบบสอบถาม

ประเด็นคำถาม ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะ	กลุ่มเป้าหมาย (สัมภาษณ์เชิงลึก)							กลุ่มเป้าหมาย (ประชุมกลุ่ม/สนทนากลุ่ม)					กลุ่มเป้าหมาย (การสำรวจความคิดเห็นด้วยแบบสอบถาม)					
	หน่วยงาน ปกครอง	สิ่งแวดล้อม ทรัพยากร ทางทะเลป่าไม้	สุขภาพและ พัฒนา สังคม	ความ ปลอดภัย และคมนาคม	ประมง	ท่องเที่ยว	ศึกษา และศาสนา	ผู้นำและ ประชาชน	ประมง พื้นบ้าน	อสม.	อปพร.	ผู้ได้รับ ผลกระทบ NEF ≥ 40	ผู้ได้รับ ผลกระทบ NEF 30-40	ครัวเรือน NEF ≥ 40	ครัวเรือน NEF 30-40	ครัวเรือน NEF30- ขอบเขต พื้นที่ศึกษา	พื้นที่ อันเนื่อง มาจาก	ผู้นำชุมชน ที่อยู่ในพื้นที่ เสี่ยง
1.17 ขอรบายเหตุผลที่เลือกระยะห่าง ของทางวิ่งที่ 1 และ 2 ที่ 1,140 เมตร และเป็นไปตาม มาตรฐานหรือไม่								•	•			•	•					
1.18 เสนอให้ย้ายทางวิ่งที่ 2 ศูนย์ซ่อม และกิจกรรมต่างๆ ทั้งหมดไปทางด้านซ้ายของทางวิ่ง ที่ 1 เพื่อไม่ให้ผลกระทบออกมา นอกพื้นที่ทหารมาถึงประชาชน												•	•					
1.19 ขอรบายการบริหารจัดการสัดส่วน เที่ยวบินของทางวิ่งที่ 1 และทางวิ่งที่ 2								•				•	•					
1.20 เสนอให้ถมทะเล ผลกระทบด้าน เสี่ยงจะมีต่อประชาชนน้อยลง							•					•	•					
1.21 โครงการใช้แหล่งดินจากที่ใด ขอให้ควบคุมการลักลอบขุดหน้า ดินของประชาชน		•																
1.22 โครงการมีแนวทางปฏิบัติอย่างไร กับนกภายในสนามบิน				•														



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

ตารางที่ 4.6-55 ประเด็นคำถาม ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะที่สำคัญจำแนกตามแต่ละกลุ่มเป้าหมายที่ได้สัมภาษณ์เชิงลึก การประชุมกลุ่ม/สนทนากลุ่ม และการสำรวจความคิดเห็น  
 ด้วยแบบสอบถาม

ประเด็นคำถาม ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะ	กลุ่มเป้าหมาย (สัมภาษณ์เชิงลึก)							กลุ่มเป้าหมาย (ประชุมกลุ่ม/สนทนากลุ่ม)					กลุ่มเป้าหมาย (การสำรวจความคิดเห็นด้วยแบบสอบถาม)					
	หน่วยงาน ปกครอง	สิ่งแวดล้อม ทรัพยากร ทางทะเลป่าไม้	สุขภาพและ พัฒนา สังคม	ความ ปลอดภัย และคมนาคม	ประมง	ท่องเที่ยว	ศึกษา และศาสนา	ผู้นำและ ประชาชน	ประมง พื้นบ้าน	อสม.	อปพร.	ผู้ได้รับ ผลกระทบ NEF ≥ 40	ผู้ได้รับ ผลกระทบ NEF 30-40	ครัวเรือน NEF ≥ 40	ครัวเรือน NEF 30-40	ครัวเรือน NEF30- ขอบเขต พื้นที่ศึกษา	พื้นที่ อันเนื่อง ใหม่	ผู้นำชุมชน ที่อยู่ในพื้นที่ เสี่ยง
1.23 ข้อมูลที่นำเสนอเป็นการนำเสนอ ข้อมูลจริงหรือไม่												●	●					
1.24 เป็นโครงการที่ดี เห็นด้วยกับ การพัฒนาโครงการ เนื่องจาก ประเทศเราควรมีการพัฒนาขึ้น	●	●	●	●				●										
1.25 โครงการกำหนดเขตห้ามเข้า ทำประมงหรือไม่ ระยะเท่าใด เนื่องจากมีการโคหมึก ซึ่งแสงอาจ รบกวนการขึ้นลงของอากาศยาน					●													
1.26 ผลกระทบบวกด้านการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวมองว่า บางเที่ยวบิน สะดวกกว่าถ้ามาขึ้นที่อู่ตะเภา เพราะสนามบินเล็ก และไม่วุ่นวาย เหมือนสุวรรณภูมิ																		
1.27 เสนอให้พิจารณาระดับน้ำทะเลที่ เพิ่มสูงขึ้นจากโลกร้อน ซึ่งอาจจะ มีผลกระทบต่อสนามบิน																		

ตารางที่ 4.6-55 ประเด็นคำถาม ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะที่สำคัญจำแนกตามแต่ละกลุ่มเป้าหมายที่ได้สัมภาษณ์เชิงลึก การประชุมกลุ่ม/สนทนากลุ่ม และการสำรวจความคิดเห็น  
 ด้วยแบบสอบถาม

ประเด็นคำถาม ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะ	กลุ่มเป้าหมาย (สัมภาษณ์เชิงลึก)							กลุ่มเป้าหมาย (ประชุมกลุ่ม/สนทนากลุ่ม)					กลุ่มเป้าหมาย (การสำรวจความคิดเห็นด้วยแบบสอบถาม)					
	หน่วยงาน ปกครอง	สิ่งแวดล้อม ทรัพยากร ทางทะเลป่าไม้	สุขภาพและ พัฒนา สังคม	ความ ปลอดภัย และคมนาคม	ประมง	ท่องเที่ยว	ศึกษา และศาสนา	ผู้นำและ ประชาชน	ประมง พื้นบ้าน	อสม.	อปพร.	ผู้ได้รับ ผลกระทบ NEF ≥ 40	ผู้ได้รับ ผลกระทบ NEF 30-40	ครัวเรือน NEF ≥ 40	ครัวเรือน NEF 30-40	ครัวเรือน NEF30- ขอบเขต พื้นที่ศึกษา	พื้นที่ อันเนื่อง มาจาก	ผู้นำชุมชน ที่อยู่ในพื้นที่ เสี่ยง
1.28 เสนอหลัก Green airport โดย เสนอให้เพิ่มพื้นที่สีเขียวภายใน สนามบิน ให้จัดภูมิสถาปัตย์ การใช้พลังงานทดแทน เพื่อ สวยงาม/ไม่อึดอัด/เป็นที่พักผ่อน/ สร้างความประทับใจ																		
1.29 เสนอให้มีสถาปัตยกรรมที่เป็น เอกลักษณ์ แสดงความเป็น ภาคตะวันออก																		
<b>2. การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม</b>																		
2.1 ผลกระทบของโครงการนี้ ศึกษา ประเด็นอะไรบ้าง ครอบคลุม กิจกรรมทั้งหมดทั้งในระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการแล้วหรือไม่	•		•					•				•	•					
2.2 เสนอให้พิจารณาจุดตรวจวัด และ ความถี่ที่เหมาะสม และครอบคลุม พื้นที่อันเนื่องมาจากคาดว่าจะได้รับ ผลกระทบ			•					•				•	•					

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

ตารางที่ 4.6-55 ประเด็นคำถาม ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะที่สำคัญจำแนกตามแต่ละกลุ่มเป้าหมายที่ได้สัมภาษณ์เชิงลึก การประชุมกลุ่ม/สนทนากลุ่ม และการสำรวจความคิดเห็น  
 ด้วยแบบสอบถาม

ประเด็นคำถาม ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะ	กลุ่มเป้าหมาย (สัมภาษณ์เชิงลึก)							กลุ่มเป้าหมาย (ประชุมกลุ่ม/สนทนากลุ่ม)					กลุ่มเป้าหมาย (การสำรวจความคิดเห็นด้วยแบบสอบถาม)					
	หน่วยงานปกครอง	สิ่งแวดล้อม ทรัพยากร ทางทะเลป่าไม้	สุขภาพและ พัฒนา สังคม	ความปลอดภัย และคมนาคม	ประมง	ท่องเที่ยว	ศึกษา และศาสนา	ผู้นำและ ประชาชน	ประมง พื้นบ้าน	อสม.	อปพร.	ผู้ได้รับ ผลกระทบ NEF ≥ 40	ผู้ได้รับ ผลกระทบ NEF 30-40	ครัวเรือน NEF ≥ 40	ครัวเรือน NEF 30-40	ครัวเรือน NEF30- ขอบเขต พื้นที่ศึกษา	พื้นที่ อ่อนไหว	ผู้นำชุมชน ที่อยู่ในพื้นที่ เสี่ยง
2.3 มาตรการฯ ที่เสนอมามีความ ครบถ้วนและครอบคลุมดีแล้ว มีความกังวลว่าโครงการจะไม่ปฏิบัติ ตามมาตรการฯ ที่กำหนดไว้ โครงการ มีวิธีการควบคุมผู้รับเหมาให้ปฏิบัติ ตามมาตรการอย่างไร และในกรณี ที่ผู้รับเหมาไม่ปฏิบัติตามมาตรการฯ โครงการจะดำเนินการอย่างไร โดย ขอให้โครงการมีความรับผิดชอบ ต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่จะเกิดขึ้น ภายหลังก่อสร้างเสร็จ เช่น การ จัดการขยะ ระบบระบายน้ำ เป็นต้น	•	•	•				•	•	•	•	•	•		•	•	•		
2.4 กรณีที่โครงการได้รับอนุมัติแล้ว จะมีการติดตามตรวจสอบการ ปฏิบัติตามมาตรการอย่างไร							•											
2.5 เสนอให้มีมาตรการฯ ให้ผู้รับเหมา รับผิดชอบต่อความเสียหายที่ เกิดขึ้นจากการดำเนินการ เช่น ถนนชำรุด อุบัติเหตุ เป็นต้น	•		•															

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

ตารางที่ 4.6-55 ประเด็นคำถาม ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะที่สำคัญจำแนกตามแต่ละกลุ่มเป้าหมายที่ได้สัมภาษณ์เชิงลึก การประชุมกลุ่ม/สนทนากลุ่ม และการสำรวจความคิดเห็น  
 ด้วยแบบสอบถาม

ประเด็นคำถาม ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะ	กลุ่มเป้าหมาย (สัมภาษณ์เชิงลึก)							กลุ่มเป้าหมาย (ประชุมกลุ่ม/สนทนากลุ่ม)					กลุ่มเป้าหมาย (การสำรวจความคิดเห็นด้วยแบบสอบถาม)					
	หน่วยงาน ปกครอง	สิ่งแวดล้อม ทรัพยากร ทางทะเลป่าไม้	สุขภาพและ พัฒนา สังคม	ความ ปลอดภัย และคมนาคม	ประมง	ท่องเที่ยว	ศึกษา และศาสนา	ผู้นำและ ประชาชน	ประมง พื้นบ้าน	อสม.	อปพร.	ผู้ได้รับ ผลกระทบ NEF ≥ 40	ผู้ได้รับ ผลกระทบ NEF 30-40	ครัวเรือน NEF ≥ 40	ครัวเรือน NEF 30-40	ครัวเรือน NEF30- ขอบเขต พื้นที่ศึกษา	พื้นที่ อันเนื่อง ใหม่	ผู้นำชุมชน ที่อยู่ในพื้นที่ เสี่ยง
2.6 ผลประเมินสุดท้ายของ VOCs , Noise จะเปลี่ยนไปเนื่องจาก ปัจจัยใดบ้าง			●															
2.7 โครงการมีการสำรวจทางทะเล หรือไม่ ถ้าไม่มีขอเสนอให้เพิ่มเติม การประเมินผลกระทบทางทะเล เนื่องจากมีข้อห่วงกังวลผลกระทบ ทางทะเล เพราะในพื้นที่ส่วนมาก ประกอบอาชีพประมง								●		●								
2.8 การประเมินผลกระทบจากการ ขนส่ง ให้เริ่มจากแหล่งวัสดุก่อสร้าง ซึ่งอยู่นอกขอบเขตพื้นที่ศึกษา โครงการ		●																
2.9 เสนอให้ชี้แจงผลประเมินคุณค่าต่อ การใช้ประโยชน์ของมนุษย์ คุณค่า ต่อคุณภาพชีวิต การใช้ประโยชน์ ที่ดิน เศรษฐกิจ ศึกษาการใช้น้ำ มีการประเมินอย่างไร											●	●						

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

ตารางที่ 4.6-55 ประเด็นคำถาม ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะที่สำคัญจำแนกตามแต่ละกลุ่มเป้าหมายที่ได้สัมภาษณ์เชิงลึก การประชุมกลุ่ม/สนทนากลุ่ม และการสำรวจความคิดเห็น  
ด้วยแบบสอบถาม

ประเด็นคำถาม ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะ	กลุ่มเป้าหมาย (สัมภาษณ์เชิงลึก)							กลุ่มเป้าหมาย (ประชุมกลุ่ม/สนทนากลุ่ม)						กลุ่มเป้าหมาย (การสำรวจความคิดเห็นด้วยแบบสอบถาม)				
	หน่วยงาน ปกครอง	สิ่งแวดล้อม ทรัพยากร ทางทะเลป่าไม้	สุขภาพและ พัฒนา สังคม	ความ ปลอดภัย และคมนาคม	ประมง	ท่องเที่ยว	ศึกษา และศาสนา	ผู้นำและ ประชาชน	ประมง พื้นบ้าน	อสม.	อปพร.	ผู้ได้รับ ผลกระทบ NEF ≥ 40	ผู้ได้รับ ผลกระทบ NEF 30-40	ครัวเรือน NEF ≥ 40	ครัวเรือน NEF 30-40	ครัวเรือน NEF30- ขอบเขต พื้นที่ศึกษา	พื้นที่ อันเนื่อง ใหม่	ผู้นำชุมชน ที่อยู่ในพื้นที่ เสี่ยง
2.10 เสนอให้โครงการจัดตั้ง คณะกรรมการไตรภาคีในการ ติดตามตรวจสอบผลกระทบ ที่เกิดขึ้นจากโครงการ								•										
2.11 เสนอให้ภาคประชาชนมีส่วนร่วม ในการติดตามตรวจสอบผลการ ปฏิบัติตามมาตรการของ ผู้รับเหมาก่อสร้าง	•	•						•			•	•						
2.12 เสนอให้มีมาตรการจ่ายเงิน เมื่อมี การบินหลังเที่ยงคืน											•	•						
2.13 การขึ้นลงของเครื่องบินรบกวน คลื่นสัญญาณของ TV หรือไม่							•	•										
2.14 เสนอให้มีการแจ้งผลการตรวจวัด เสียงและความสั่นสะเทือนให้ ประชาชนได้รับทราบด้วย								•			•	•						
2.15 เสนอให้ดำเนินโครงการด้วยความ ระมัดระวัง ทั้งในระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการ เพื่อให้ เกิดผลกระทบน้อยที่สุด														•	•			

ตารางที่ 4.6-55 ประเด็นคำถาม ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะที่สำคัญจำแนกตามแต่ละกลุ่มเป้าหมายที่ได้สัมภาษณ์เชิงลึก การประชุมกลุ่ม/สนทนากลุ่ม และการสำรวจความคิดเห็น ด้วยแบบสอบถาม

ประเด็นคำถาม ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะ	กลุ่มเป้าหมาย (สัมภาษณ์เชิงลึก)							กลุ่มเป้าหมาย (ประชุมกลุ่ม/สนทนากลุ่ม)					กลุ่มเป้าหมาย (การสำรวจความคิดเห็นด้วยแบบสอบถาม)					
	หน่วยงานปกครอง	สิ่งแวดล้อม ทรัพยากร ทางทะเลป่าไม้	สุขภาพและ พัฒนา สังคม	ความปลอดภัย และคมนาคม	ประมง	ท่องเที่ยว	ศึกษา และศาสนา	ผู้นำและ ประชาชน	ประมง พื้นบ้าน	อสม.	อปพร.	ผู้ได้รับ ผลกระทบ NEF ≥ 40	ผู้ได้รับ ผลกระทบ NEF 30-40	ครัวเรือน NEF ≥ 40	ครัวเรือน NEF 30-40	ครัวเรือน NEF30- ขอบเขต พื้นที่ศึกษา	พื้นที่ อื่นในไทย	ผู้นำชุมชน ที่อยู่ในพื้นที่ เส้นเสียง
<b>3. ระดับเสียงและความสั่นสะเทือน</b>																		
3.1 ได้มีการนำผลการศึกษผลกระทบ ด้านเสียงให้คณะกรรมการ EEC รับทราบแล้วหรือไม่								•										
3.2 ค่า NEF คือค่าอะไร ใช้เครื่องมือใด ในการตรวจวัด และสามารถแปลง เป็นเดซิเบลได้หรือไม่ เพื่อให้ง่าย ต่อการทำความเข้าใจของประชาชน								•				•	•					
3.3 โครงการได้นำข้อมูลงานวิจัยการ จัดการปัญหามลพิษทางเสียงจาก อากาศยานของกรมส่งเสริมคุณภาพ สิ่งแวดล้อมมาใช้ประกอบการศึกษา หรือไม่													•	•				
3.4 เสนอให้ทำความเข้าใจและให้ความรู้ เกี่ยวกับเขตปลอดภัยทางเดินอากาศ ให้กับประชาชนทราบ			•	•				•										
3.5 จากการพิจารณาแนวเส้นเสียง พบว่าแนวเส้นเสียงจะเน้นไปทางวิ่ง ที่ 1 ไม่ทราบว่าได้รวมการใช้ทางวิ่ง ที่ 2 เข้าไปด้วยหรือไม่								•				•	•					

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

ตารางที่ 4.6-55 ประเด็นคำถาม ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะที่สำคัญจำแนกตามแต่ละกลุ่มเป้าหมายที่ได้สัมภาษณ์เชิงลึก การประชุมกลุ่ม/สนทนากลุ่ม และการสำรวจความคิดเห็น  
ด้วยแบบสอบถาม

ประเด็นคำถาม ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะ	กลุ่มเป้าหมาย (สัมภาษณ์เชิงลึก)							กลุ่มเป้าหมาย (ประชุมกลุ่ม/สนทนากลุ่ม)					กลุ่มเป้าหมาย (การสำรวจความคิดเห็นด้วยแบบสอบถาม)				
	หน่วยงาน ปกครอง	สิ่งแวดล้อม ทรัพยากร ทางทะเลป่าไม้	สุขภาพและ พัฒนา สังคม	ความ ปลอดภัย และคมนาคม	ประมง	ท่องเที่ยว	ศึกษา และศาสนา	ผู้นำและ ประชาชน	ประมง พื้นบ้าน	อสม.	อปพร.	ผู้ได้รับ ผลกระทบ NEF ≥ 40	ผู้ได้รับ ผลกระทบ NEF 30-40	ครัวเรือน NEF ≥ 40	ครัวเรือน NEF 30-40	ครัวเรือน NEF30- ขอบเขต พื้นที่ศึกษา	พื้นที่ อ่อนไหว
3.6 พื้นที่ที่อยู่ในแนวเส้นเสี่ยง ครอบคลุมพื้นที่ใดบ้าง คิดเป็นพื้นที่ ขนาดเท่าไร	●		●					●	●	●	●	●					
3.7 โครงการมีแนวทางการปฏิบัติ อย่างไรกับพื้นที่อ่อนไหว (สถานศึกษา สถานพยาบาล และศาสนสถาน) ที่ได้รับผลกระทบ เรื่องเสียง และความสั่นสะเทือน จากอากาศยาน	●		●				●	●	●		●	●					
3.8 กรณีที่บ้านไม่อยู่ในแนวเส้นเสี่ยง แต่ได้รับผลกระทบจากเสียงเช่นกัน และถ้าในอนาคตได้รับผลกระทบ ด้านเสียงเพิ่มขึ้น โครงการจะมี มาตรการในการดูแลอย่างไร			●				●	●			●	●					
3.9 โครงการมีมาตรการฯ ชดเชย เยียวยาผู้ได้รับผลกระทบเรื่องเสียง อย่างไร			●						●		●	●	●	●			

ตารางที่ 4.6-55 ประเด็นคำถาม ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะที่สำคัญจำแนกตามแต่ละกลุ่มเป้าหมายที่ได้สัมภาษณ์เชิงลึก การประชุมกลุ่ม/สนทนากลุ่ม และการสำรวจความคิดเห็น  
 ด้วยแบบสอบถาม

ประเด็นคำถาม ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะ	กลุ่มเป้าหมาย (สัมภาษณ์เชิงลึก)							กลุ่มเป้าหมาย (ประชุมกลุ่ม/สนทนากลุ่ม)					กลุ่มเป้าหมาย (การสำรวจความคิดเห็นด้วยแบบสอบถาม)					
	หน่วยงาน ปกครอง	สิ่งแวดล้อม ทรัพยากร ทางทะเลป่าไม้	สุขภาพและ พัฒนา สังคม	ความ ปลอดภัย และคมนาคม	ประมง	ท่องเที่ยว	ศึกษา และศาสนา	ผู้นำและ ประชาชน	ประมง พื้นบ้าน	อสม.	อปพร.	ผู้ได้รับ ผลกระทบ NEF ≥ 40	ผู้ได้รับ ผลกระทบ NEF 30-40	ครัวเรือน NEF ≥ 40	ครัวเรือน NEF 30-40	ครัวเรือน NEF30- ขอบเขต พื้นที่ศึกษา	พื้นที่ อันเนื่อง ใหม่	ผู้นำชุมชน ที่อยู่ในพื้นที่ เสี่ยง
3.10 ในระยะก่อสร้างควรมีการติดตาม ตรวจสอบระดับเสียงขณะก่อสร้าง ด้วย เนื่องจากมีเสียงดังภายใน สนามบิน			•								•	•	•					
3.11 โครงการได้มีการสำรวจสิ่งมีชีวิต ในถ้ำด้วยหรือไม่ เกรงว่าเสียงจาก เครื่องบินจะมีผลกระทบต่อค้างคาว และสัตว์อื่นๆ ขอให้ประสานกับ หน่วยงานด้านป่าไม้ด้วย		•																
3.12 การคำนวณค่า NEF ใช้เครื่องมือ ใดในการรันโมเดล มีข้อมูลนำเข้า อะไรบ้าง		•					•				•	•						
3.13 การคำนวณค่า NEF ได้คิดรวม เที่ยวบินราชการเข้าไปด้วยหรือไม่ เนื่องจากมีเสียงดังมาก						•	•	•			•	•						
3.14 การคำนวณค่า NEF ได้คำนวณ กรณีที่เกี่ยวข้องบินขึ้นลงไม่ปกติ และ กรณีการเลี้ยวหรือบินวนหรือไม่							•				•	•						



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

ตารางที่ 4.6-55 ประเด็นคำถาม ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะที่สำคัญจำแนกตามแต่ละกลุ่มเป้าหมายที่ได้สัมภาษณ์เชิงลึก การประชุมกลุ่ม/สนทนากลุ่ม และการสำรวจความคิดเห็น  
 ด้วยแบบสอบถาม

ประเด็นคำถาม ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะ	กลุ่มเป้าหมาย (สัมภาษณ์เชิงลึก)							กลุ่มเป้าหมาย (ประชุมกลุ่ม/สนทนากลุ่ม)					กลุ่มเป้าหมาย (การสำรวจความคิดเห็นด้วยแบบสอบถาม)				
	หน่วยงาน ปกครอง	สิ่งแวดล้อม ทรัพยากร ทางทะเลป่าไม้	สุขภาพและ พัฒนา สังคม	ความ ปลอดภัย และคมนาคม	ประมง	ท่องเที่ยว	ศึกษา และศาสนา	ผู้นำและ ประชาชน	ประมง พื้นบ้าน	อสม.	อปพร.	ผู้ได้รับ ผลกระทบ NEF ≥ 40	ผู้ได้รับ ผลกระทบ NEF 30-40	ครัวเรือน NEF ≥ 40	ครัวเรือน NEF 30-40	ครัวเรือน NEF30- ขอบเขต พื้นที่ศึกษา	พื้นที่ อันเนื่อง ใหม่
3.15 โครงการได้ประเมินผลกระทบ ด้านเสียงของโครงการไฮสปีด และมอเตอร์เวย์ ผนวกในโครงการ ด้วยหรือไม่						●					●	●					
3.16 เสนอให้มีการติดตั้งเครื่องตรวจวัด คุณภาพอากาศและเสียงอัตโนมัติ และมีช่องทางให้ประชาชนสามารถ รับทราบผลได้			●				●				●	●	●				
3.17 ขอรhabตำแหน่งและผลการ ตรวจวัดเสียง ณ ปัจจุบัน			●				●				●	●					
3.18 ขอรhabว่าการขึ้นหรือลง ของเครื่องบินเสียงดังกว่ากัน											●	●					
3.19 เส้นเท้าระดับเสียงที่พาดผ่าน ในทะเล จะมีผลกระทบ ต่อสัตว์ทะเลอย่างไร				●		●		●									
3.20 ระดับเสียงที่มนุษย์สามารถอยู่ได้ โดยไม่กระทบต่อสุขภาพตามที่ กฎหมายกำหนด คือเท่าไร											●	●					

ตารางที่ 4.6-55 ประเด็นคำถาม ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะที่สำคัญจำแนกตามแต่ละกลุ่มเป้าหมายที่ได้สัมภาษณ์เชิงลึก การประชุมกลุ่ม/สนทนากลุ่ม และการสำรวจความคิดเห็น  
 ด้วยแบบสอบถาม

ประเด็นคำถาม ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะ	กลุ่มเป้าหมาย (สัมภาษณ์เชิงลึก)							กลุ่มเป้าหมาย (ประชุมกลุ่ม/สนทนากลุ่ม)					กลุ่มเป้าหมาย (การสำรวจความคิดเห็นด้วยแบบสอบถาม)					
	หน่วยงาน ปกครอง	สิ่งแวดล้อม ทรัพยากร ทางทะเลป่าไม้	สุขภาพและ พัฒนา สังคม	ความ ปลอดภัย และคมนาคม	ประมง	ท่องเที่ยว	ศึกษา และศาสนา	ผู้นำและ ประชาชน	ประมง พื้นบ้าน	อสม.	อปพร.	ผู้ได้รับ ผลกระทบ NEF ≥ 40	ผู้ได้รับ ผลกระทบ NEF 30-40	ครัวเรือน NEF ≥ 40	ครัวเรือน NEF 30-40	ครัวเรือน NEF30- ขอบเขต พื้นที่ศึกษา	พื้นที่ อันเนื่อง มาจาก	ผู้นำชุมชน ที่อยู่ในพื้นที่ เสี่ยง
3.21 เส้นเสียงที่นำเสนอเป็นเสียง สุดท้ายแล้วใช่หรือไม่								•				•	•					
3.22 โครงการมีแนวทางในการแก้ไข ผลกระทบด้านเสียงและความ สั่นสะเทือนอย่างไร			•				•	•				•	•				•	
3.23 ได้รับผลกระทบเรื่องเสียงจากการ ที่เครื่องบินบินวน เพราะลงไม่ได้								•				•	•					
3.24 เทศบาลตำบลบ้านฉางขอให้ โครงการให้ข้อมูลเรื่องเส้นเท่า ระดับเสียงกับเทศบาลด้วย เพื่อจะ ได้เป็นการวางแผนการพัฒนา พื้นที่ให้เหมาะสมเนื่องจาก ปัจจุบันมียุทธศาสตร์ของ EEC เป็น Smart City เป็นเมือง อุทยานการบิน			•															
<b>4. คุณภาพอากาศ</b>																		
4.1 เครื่องบินใช้เชื้อเพลิงอะไร หากในอนาคตเที่ยวเพิ่มขึ้นจะมี ผลกระทบต่อประชาชนในพื้นที่			•	•				•				•	•					

ตารางที่ 4.6-55 ประเด็นคำถาม ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะที่สำคัญจำแนกตามแต่ละกลุ่มเป้าหมายที่ได้สัมภาษณ์เชิงลึก การประชุมกลุ่ม/สนทนากลุ่ม และการสำรวจความคิดเห็น  
 ด้วยแบบสอบถาม

ประเด็นคำถาม ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะ	กลุ่มเป้าหมาย (สัมภาษณ์เชิงลึก)							กลุ่มเป้าหมาย (ประชุมกลุ่ม/สนทนากลุ่ม)					กลุ่มเป้าหมาย (การสำรวจความคิดเห็นด้วยแบบสอบถาม)				
	หน่วยงาน ปกครอง	สิ่งแวดล้อม ทรัพยากร ทางทะเลป่าไม้	สุขภาพและ พัฒนา สังคม	ความ ปลอดภัย และคมนาคม	ประมง	ท่องเที่ยว	ศึกษา และศาสนา	ผู้นำและ ประชาชน	ประมง พื้นบ้าน	อสม.	อปพร.	ผู้ได้รับ ผลกระทบ NEF ≥ 40	ผู้ได้รับ ผลกระทบ NEF 30-40	ครัวเรือน NEF ≥ 40	ครัวเรือน NEF 30-40	ครัวเรือน NEF30- ขอบเขต พื้นที่ศึกษา	พื้นที่ อันเนื่อง มาจาก
หรือไม่ เช่น เรื่องกลิ่นและไอ จากน้ำมันเครื่องบิน																	
4.2 เสนอให้โครงการมีมาตรการลด ผลกระทบเรื่องฝุ่นละอองที่กระทบ ต่อชุมชนทั้งในระยะก่อสร้าง และ ระยะดำเนินการ	•		•				•		•				•				•
4.3 มีการประเมินคุณภาพอากาศ จากการบินในปัจจุบันได้รันโมเดล ไว้หรือไม่ มีค่าความเข้มข้นของ ฝุ่นละออง PM <sub>2.5</sub> และ Total VOCs ประมาณเท่าใด			•						•	•	•	•					
4.4 เสนอให้พิจารณาดัชนีและควมถี่ ในการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ให้เหมาะสม			•														
4.5 หน่วยงานใดเป็นผู้ตรวจวัดคุณภาพ อากาศของโครงการ									•								
4.6 เสนอให้ปลูกต้นไม้เป็นพื้นที่ กันชน (Buffer Zone)		•															

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

ตารางที่ 4.6-55 ประเด็นคำถาม ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะที่สำคัญจำแนกตามแต่ละกลุ่มเป้าหมายที่ได้สัมภาษณ์เชิงลึก การประชุมกลุ่ม/สนทนากลุ่ม และการสำรวจความคิดเห็น  
 ด้วยแบบสอบถาม

ประเด็นคำถาม ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะ	กลุ่มเป้าหมาย (สัมภาษณ์เชิงลึก)							กลุ่มเป้าหมาย (ประชุมกลุ่ม/สนทนากลุ่ม)					กลุ่มเป้าหมาย (การสำรวจความคิดเห็นด้วยแบบสอบถาม)				
	หน่วยงาน ปกครอง	สิ่งแวดล้อม ทรัพยากร ทางทะเลป่าไม้	สุขภาพและ พัฒนา สังคม	ความ ปลอดภัย และคมนาคม	ประมง	ท่องเที่ยว	ศึกษา และศาสนา	ผู้นำและ ประชาชน	ประมง พื้นบ้าน	อสม.	อปพร.	ผู้ได้รับ ผลกระทบ NEF ≥ 40	ผู้ได้รับ ผลกระทบ NEF 30-40	ครัวเรือน NEF ≥ 40	ครัวเรือน NEF 30-40	ครัวเรือน NEF30- ขอบเขต พื้นที่ศึกษา	พื้นที่ อันเนื่อง มาจาก
<b>5. คุณภาพน้ำผิวดิน น้ำทะเล นิเวศวิทยาทางน้ำ</b>																	
5.1 ผลลัพธ์เชิงลบของเครื่องบินอาจมีผลกระทบต่อสัตว์น้ำในทะเล โครงการจะมีมาตรการอย่างไร		●															
5.2 ขอรทราวิธีการและผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำทะเลและนิเวศวิทยา น้ำทะเลของโครงการ			●		●												
5.3 ระยะทางจากปลายทางวิ่งถึงทะเล มีความยาวเท่าไร				●													
5.4 การตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดิน บริเวณที่สำรวจมีแหล่งกำเนิดน้ำเสียจากโรงงาน สถานประกอบการหรือไม่			●														
5.5 ปัจจุบันสนามบินนานาชาติ อู่ตะเภาปล่อยน้ำทิ้งลงคลองบางไผ่หรือไม่ เนื่องจากเป็นแหล่งน้ำสายหลักสำหรับพื้นที่ทหาร และชาวบ้านโดยรอบ									●								

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

ตารางที่ 4.6-55 ประเด็นคำถาม ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะที่สำคัญจำแนกตามแต่ละกลุ่มเป้าหมายที่ได้สัมภาษณ์เชิงลึก การประชุมกลุ่ม/สนทนากลุ่ม และการสำรวจความคิดเห็น  
 ด้วยแบบสอบถาม

ประเด็นคำถาม ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะ	กลุ่มเป้าหมาย (สัมภาษณ์เชิงลึก)							กลุ่มเป้าหมาย (ประชุมกลุ่ม/สนทนากลุ่ม)					กลุ่มเป้าหมาย (การสำรวจความคิดเห็นด้วยแบบสอบถาม)				
	หน่วยงาน ปกครอง	สิ่งแวดล้อม ทรัพยากร ทางทะเลป่าไม้	สุขภาพและ พัฒนา สังคม	ความ ปลอดภัย และคมนาคม	ประมง	ท่องเที่ยว	ศึกษา และศาสนา	ผู้นำและ ประชาชน	ประมง พื้นบ้าน	อสม.	อปพร.	ผู้ได้รับ ผลกระทบ NEF ≥ 40	ผู้ได้รับ ผลกระทบ NEF 30-40	ครัวเรือน NEF ≥ 40	ครัวเรือน NEF 30-40	ครัวเรือน NEF30- ขอบเขต พื้นที่ศึกษา	พื้นที่ อ่อนไหว
5.6 ผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดิน บริเวณคลองบางไผ่ มีคุณภาพน้ำ ไม่ดี โครงการมีแนวทางการปฏิบัติ อย่างไร		●	●														
5.7 โครงการออกแบบการรองรับ ปริมาณน้ำฝนหรือไม่ และ มีระบบการจัดการน้ำฝนอย่างไร ก่อนระบายน้ำออกสู่สิ่งแวดล้อม		●	●							●							
5.8 พื้นที่โครงการค่อนข้างใหญ่อาจมีการ ขวางเส้นทางน้ำธรรมชาติ		●															
5.9 ควรพิจารณาตะกอนดินที่จะส่งผล กระทบต่อการทำประมง รวมทั้ง การเปลี่ยนทิศของกระแสน้ำ			●														
5.10 คุณภาพน้ำทะเลในพื้นที่โครงการ อาจตรวจพบโลหะหนัก เช่น สารหนู และแมงกานีส ซึ่งเป็นผลมา จากสายแร่ในชั้นดิน			●														

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

ตารางที่ 4.6-55 ประเด็นคำถาม ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะที่สำคัญจำแนกตามแต่ละกลุ่มเป้าหมายที่ได้สัมภาษณ์เชิงลึก การประชุมกลุ่ม/สนทนากลุ่ม และการสำรวจความคิดเห็น ด้วยแบบสอบถาม

ประเด็นคำถาม ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะ	กลุ่มเป้าหมาย (สัมภาษณ์เชิงลึก)							กลุ่มเป้าหมาย (ประชุมกลุ่ม/สนทนากลุ่ม)					กลุ่มเป้าหมาย (การสำรวจความคิดเห็นด้วยแบบสอบถาม)					
	หน่วยงานปกครอง	สิ่งแวดล้อม ทรัพยากร ทางทะเลป่าไม้	สุขภาพและ พัฒนา สังคม	ความปลอดภัย และคมนาคม	ประมง	ท่องเที่ยว	ศึกษา และศาสนา	ผู้นำและ ประชาชน	ประมง พื้นบ้าน	อสม.	อปพร.	ผู้ได้รับ ผลกระทบ NEF ≥ 40	ผู้ได้รับ ผลกระทบ NEF 30-40	ครัวเรือน NEF ≥ 40	ครัวเรือน NEF 30-40	ครัวเรือน NEF30- ขอบเขต พื้นที่ศึกษา	พื้นที่ อื่นใด	ผู้นำชุมชน ที่อยู่ในพื้นที่ เส้นเสี่ยง
<b>6. การจัดการของเสีย</b>																		
6.1 โครงการประเมินปริมาณน้ำเสียจาก คนงานได้อย่างไร เนื่องจากขณะนี้ ยังไม่มีบริษัทผู้รับเหมา			•															
6.2 โครงการมีการจัดการขยะ น้ำเสีย และของเสียจากห้องส้วม จากที่พักคนงาน ที่อยู่ภายนอก สนามบินอย่างไร	•	•	•	•														
6.3 โครงการมีมาตรการควบคุม เรื่องขยะติดเชื้อจากที่พักคนงาน อย่างไรบ้าง			•															
6.4 โครงการมีการบริหารจัดการ น้ำเสียภายในสนามบินในระยะ ก่อสร้าง และระยะดำเนินการ อย่างไร		•	•		•				•	•								
6.5 เสนอให้มีการจัดพื้นที่ในการกำจัด ขยะที่ถูกตองในพื้นที่	•		•														•	

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

ตารางที่ 4.6-55 ประเด็นคำถาม ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะที่สำคัญจำแนกตามแต่ละกลุ่มเป้าหมายที่ได้สัมภาษณ์เชิงลึก การประชุมกลุ่ม/สนทนากลุ่ม และการสำรวจความคิดเห็น  
 ด้วยแบบสอบถาม

ประเด็นคำถาม ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะ	กลุ่มเป้าหมาย (สัมภาษณ์เชิงลึก)							กลุ่มเป้าหมาย (ประชุมกลุ่ม/สนทนากลุ่ม)					กลุ่มเป้าหมาย (การสำรวจความคิดเห็นด้วยแบบสอบถาม)					
	หน่วยงานปกครอง	สิ่งแวดล้อม ทรัพยากร ทางทะเลป่าไม้	สุขภาพและ พัฒนา สังคม	ความปลอดภัย และคมนาคม	ประมง	ท่องเที่ยว	ศึกษา และศาสนา	ผู้นำและ ประชาชน	ประมง พื้นบ้าน	อสม.	อปพร.	ผู้ได้รับ ผลกระทบ NEF ≥ 40	ผู้ได้รับ ผลกระทบ NEF 30-40	ครัวเรือน NEF ≥ 40	ครัวเรือน NEF 30-40	ครัวเรือน NEF30- ขอบเขต พื้นที่ศึกษา	พื้นที่ อื่นในทิว	ผู้นำชุมชน ที่อยู่ในพื้นที่ เส้นเสี่ยง
6.6 ท่วงกังวลเรื่องการลักลอบทิ้งขยะ และของเสียในที่สาธารณะ โครงการมีมาตรการอย่างไร		•						•			•							
6.7 การพัฒนาสนามบินทำให้มีปัญหายุ่งเกิดขึ้น ขอทราบว่ามีมาตรการคัดแยก ขนส่ง และกำจัดอย่างไร เนื่องจากปัจจุบันในพื้นที่ประสบปัญหาเรื่องการจัดการขยะ	•	•	•		•			•		•	•	•						
6.8 หน่วยงานใดเป็นผู้รับผิดชอบ ในการจัดการขยะ กรณีที่ต้องให้ท้องถิ่นร่วมในการจัดการขยะ โครงการจะต้องมีหนังสือแจ้งให้ท้องถิ่นรับทราบและยินยอมก่อน	•		•					•										
6.9 เสนอให้โครงการส่งเสริมเรื่องการสร้างจิตสำนึกในด้านการจัดการขยะ ให้กับคนในพื้นที่			•															
6.10 ท่วงกังวลเรื่องขยะจากนักท่องเที่ยวที่จะมีปริมาณมากขึ้น			•															

ตารางที่ 4.6-55 ประเด็นคำถาม ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะที่สำคัญจำแนกตามแต่ละกลุ่มเป้าหมายที่ได้สัมภาษณ์เชิงลึก การประชุมกลุ่ม/สนทนากลุ่ม และการสำรวจความคิดเห็น ด้วยแบบสอบถาม

ประเด็นคำถาม ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะ	กลุ่มเป้าหมาย (สัมภาษณ์เชิงลึก)							กลุ่มเป้าหมาย (ประชุมกลุ่ม/สนทนากลุ่ม)					กลุ่มเป้าหมาย (การสำรวจความคิดเห็นด้วยแบบสอบถาม)					
	หน่วยงานปกครอง	สิ่งแวดล้อมทรัพยากรทางทะเลป่าไม้	สุขภาพและพัฒนาสังคม	ความปลอดภัยและคมนาคม	ประมง	ท่องเที่ยว	ศึกษาและศาสนา	ผู้นำและประชาชน	ประมงพื้นบ้าน	อสม.	อปพร.	ผู้ได้รับผลกระทบ NEF ≥ 40	ผู้ได้รับผลกระทบ NEF 30-40	ครัวเรือน NEF ≥ 40	ครัวเรือน NEF 30-40	ครัวเรือน NEF30- ขอบเขตพื้นที่ศึกษา	พื้นที่อันเนื่องมาจาก	ผู้นำชุมชนที่อยู่ในพื้นที่เสี่ยง
<b>7. การคมนาคมขนส่ง</b>																		
7.1 ระบบโครงข่ายการจราจร และระบบขนส่งมวลชนในการเดินทางเข้า-ออกสนามบิน และเส้นทางโดยรอบเป็นอย่างไร ขอให้โครงการประสานกับหน่วยงานด้านคมนาคมขนส่งอย่างรอบด้าน	•	•	•	•	•									•				
7.2 เสนอให้มีสัญลักษณ์/ป้าย/เครื่องหมายจราจร บอกเส้นทางภายในสนามบินให้ชัดเจน และเพิ่มพื้นที่สำหรับจอดรถภายในสนามบินให้เพียงพอ												•						
7.3 เสนอให้พิจารณาเปิดช่องทางเข้าสนามบินใหม่ในการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง เพื่อลดผลกระทบเรื่องการจราจรติดขัด บริเวณทางเข้าปัจจุบัน	•	•	•	•							•	•						
7.4 เสนอให้มีการตรวจสอบสภาพรถให้พร้อมใช้งานได้อย่างปลอดภัยอยู่เสมอ				•														



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

ตารางที่ 4.6-55 ประเด็นคำถาม ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะที่สำคัญจำแนกตามแต่ละกลุ่มเป้าหมายที่ได้สัมภาษณ์เชิงลึก การประชุมกลุ่ม/สนทนากลุ่ม และการสำรวจความคิดเห็น  
 ด้วยแบบสอบถาม

ประเด็นคำถาม ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะ	กลุ่มเป้าหมาย (สัมภาษณ์เชิงลึก)						กลุ่มเป้าหมาย (ประชุมกลุ่ม/สนทนากลุ่ม)						กลุ่มเป้าหมาย (การสำรวจความคิดเห็นด้วยแบบสอบถาม)					
	หน่วยงาน ปกครอง	สิ่งแวดล้อม ทรัพยากร ทางทะเลป่าไม้	สุขภาพและ พัฒนา สังคม	ความ ปลอดภัย และคมนาคม	ประมง	ท่องเที่ยว	ศึกษา และศาสนา	ผู้นำและ ประชาชน	ประมง พื้นบ้าน	อสม.	อปพร.	ผู้ได้รับ ผลกระทบ NEF ≥ 40	ผู้ได้รับ ผลกระทบ NEF 30-40	ครัวเรือน NEF ≥ 40	ครัวเรือน NEF 30-40	ครัวเรือน NEF30- ขอบเขต พื้นที่ศึกษา	พื้นที่ อื่นในทิว	ผู้นำชุมชน ที่อยู่ในพื้นที่ เสี่ยง
7.5 เสนอให้รถของโครงการที่เข้ามาวิ่ง ควรมีชื่อโครงการ เบอร์โทรศัพท์ และช่องทางร้องเรียนติดข้างรถ ชัดเจน เนื่องจากอาจมีหลายงาน ที่ก่อสร้างพร้อมกันในพื้นที่			●				●											
7.6 เสนอให้มีมาตรการซ่อมบำรุงถนน หากมีการชำรุดเสียหายจากการ ขนส่งของโครงการ ให้มีสภาพ เหมือนเดิม	●				●		●		●									
7.7 โครงการใช้วัสดุมาจากแหล่งใด ใช้เส้นทางใดในการขนส่ง เสนอให้ หลีกเลี่ยงการขนส่งผ่านชุมชน วัด โรงเรียน และเส้นทางที่ การจราจรติดขัด	●		●	●	●	●	●			●								
7.8 ในระยะก่อสร้าง เสนอให้จัดทำป้าย แสดงเส้นทางขนส่ง เพื่อให้ ประชาชนรับทราบและหลีกเลี่ยง เส้นทางขนส่ง							●											

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

ตารางที่ 4.6-55 ประเด็นคำถาม ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะที่สำคัญจำแนกตามแต่ละกลุ่มเป้าหมายที่ได้สัมภาษณ์เชิงลึก การประชุมกลุ่ม/สนทนากลุ่ม และการสำรวจความคิดเห็น  
 ด้วยแบบสอบถาม

ประเด็นคำถาม ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะ	กลุ่มเป้าหมาย (สัมภาษณ์เชิงลึก)							กลุ่มเป้าหมาย (ประชุมกลุ่ม/สนทนากลุ่ม)					กลุ่มเป้าหมาย (การสำรวจความคิดเห็นด้วยแบบสอบถาม)					
	หน่วยงาน ปกครอง	สิ่งแวดล้อม ทรัพยากร ทางทะเลป่าไม้	สุขภาพและ พัฒนา สังคม	ความ ปลอดภัย และคมนาคม	ประมง	ท่องเที่ยว	ศึกษา และศาสนา	ผู้นำและ ประชาชน	ประมง พื้นบ้าน	อสม.	อปพร.	ผู้ได้รับ ผลกระทบ NEF ≥ 40	ผู้ได้รับ ผลกระทบ NEF 30-40	ครัวเรือน NEF ≥ 40	ครัวเรือน NEF 30-40	ครัวเรือน NEF30- ขอบเขต พื้นที่ศึกษา	พื้นที่ อันเนื่อง มาจาก	ผู้นำชุมชน ที่อยู่ในพื้นที่ เสี่ยง
7.9 ปัญหาการจราจรติดขัดจาก การก่อสร้างหลายโครงการพร้อมกัน ในพื้นที่ใกล้เคียงโครงการ			●															
7.10 เสนอให้หลีกเลี่ยงช่วงเวลาเร่งด่วน เช้า 06.00-09.00 น./เย็น 16.00- 19.00 น. และวันหยุดนักขัตฤกษ์ เนื่องจากปัจจุบันในพื้นที่การจราจร ติดขัดอยู่แล้ว	●			●			●		●									
7.11 เสนอให้โครงการพิจารณา มาตรการเรื่องการหลีกเลี่ยง ช่วงเวลาเร่งด่วน บริเวณสี่ตึก กม.10 แยกถนน 331 จะเป็นเขต ชุมชนใหญ่และมีปริมาณรถ หนาแน่น			●								●	●						
7.12 เสนอให้มีผ้าใบปิดคลุมรถบรรทุก เพื่อป้องกันฝุ่นละออง และการ ตกหล่นของดิน/ทราย ขณะทำการ ขนส่ง เพื่อลดอุบัติเหตุ	●						●		●									

ตารางที่ 4.6-55 ประเด็นคำถาม ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะที่สำคัญจำแนกตามแต่ละกลุ่มเป้าหมายที่ได้สัมภาษณ์เชิงลึก การประชุมกลุ่ม/สนทนากลุ่ม และการสำรวจความคิดเห็น  
 ด้วยแบบสอบถาม

ประเด็นคำถาม ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะ	กลุ่มเป้าหมาย (สัมภาษณ์เชิงลึก)							กลุ่มเป้าหมาย (ประชุมกลุ่ม/สนทนากลุ่ม)					กลุ่มเป้าหมาย (การสำรวจความคิดเห็นด้วยแบบสอบถาม)					
	หน่วยงานปกครอง	สิ่งแวดล้อมทรัพยากรทางทะเลป่าไม้	สุขภาพและพัฒนาลังคม	ความปลอดภัยและคมนาคม	ประมง	ท่องเที่ยว	ศึกษาและศาสนา	ผู้นำและประชาชน	ประมงพื้นบ้าน	อสม.	อปพร.	ผู้ได้รับผลกระทบ NEF ≥ 40	ผู้ได้รับผลกระทบ NEF 30-40	ครัวเรือน NEF ≥ 40	ครัวเรือน NEF 30-40	ครัวเรือน NEF30- ขอบเขตพื้นที่ศึกษา	พื้นที่อันเนื่อง	ผู้นำชุมชนที่อยู่ในพื้นที่เสี่ยง
7.13 เสนอให้มีช่องทางรับเรื่องร้องเรียนที่ประชาชนเข้าถึงได้สะดวก และมีการแก้ไขอย่างจริงจัง	●							●				●	●					
7.14 เสนอให้พิจารณาการขนส่งอุปกรณ์ขนาดใหญ่ อาจลดได้สะพานไม่ได้				●														
7.15 เสนอให้ปรับปรุงสภาพรถให้มีสภาพดีพร้อมใช้งานอยู่เสมอ								●										
7.16 หน่วยงานใดเป็นผู้รับผิดชอบในการติดตามตรวจสอบผู้รับเหมาในการปฏิบัติตามมาตรการด้านการคมนาคมขนส่ง ว่าทำได้จริงหรือไม่ และควรมีบทลงโทษที่จริงจัง				●				●			●	●						
7.17 เสนอให้มีมาตรการควบคุมน้ำหนักในการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ ตั้งแต่ต้นทาง เช่น โรงไม้หิน เนื่องจากทำให้ถนนชำรุด				●				●			●	●						●

ตารางที่ 4.6-55 ประเด็นคำถาม ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะที่สำคัญจำแนกตามแต่ละกลุ่มเป้าหมายที่ได้สัมภาษณ์เชิงลึก การประชุมกลุ่ม/สนทนากลุ่ม และการสำรวจความคิดเห็น  
 ด้วยแบบสอบถาม

ประเด็นคำถาม ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะ	กลุ่มเป้าหมาย (สัมภาษณ์เชิงลึก)							กลุ่มเป้าหมาย (ประชุมกลุ่ม/สนทนากลุ่ม)					กลุ่มเป้าหมาย (การสำรวจความคิดเห็นด้วยแบบสอบถาม)					
	หน่วยงานปกครอง	สิ่งแวดล้อมทรัพยากรทางทะเลป่าไม้	สุขภาพและพัฒนาสังคม	ความปลอดภัยและคมนาคม	ประมง	ท่องเที่ยว	ศึกษาและศาสนา	ผู้นำและประชาชน	ประมงพื้นบ้าน	อสม.	อปพร.	ผู้ได้รับผลกระทบ NEF ≥ 40	ผู้ได้รับผลกระทบ NEF 30-40	ครัวเรือน NEF ≥ 40	ครัวเรือน NEF 30-40	ครัวเรือน NEF30- ขอบเขตพื้นที่ศึกษา	พื้นที่อันเนื่อง	ผู้นำชุมชนที่อยู่ในพื้นที่เสี่ยง
7.18 เสนอให้เพิ่มการฉีดพรมน้ำให้เหมาะสมกับกิจกรรมหรือพื้นที่ที่ทำการกิจกรรมต่างๆ ในช่วงระยะก่อสร้าง เช่น เพิ่มการฉีดพรมน้ำบริเวณโรงโม่หิน				•														
7.19 เสนอให้มีการติดตั้ง GPS เพื่อควบคุมความเร็วของรถบรรทุกให้เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนดอย่างเคร่งครัด เพื่อลดอุบัติเหตุ	•	•	•	•	•				•			•	•					
7.20 มีความเป็นไปได้มากน้อยเพียงใดที่จะเปิดเส้นทาง กม.16 ลงหาดพลาเพื่อปรับภูมิทัศน์ให้สวยงามสามารถมองเห็นสนามบินได้									•									
7.21 พื้นที่ในความดูแลของแขวงทางหลวงชนบทชลบุรีที่อยู่รอบสนามบินนานาชาติอู่ตะเภายังไม่มีแผนในการพัฒนาโครงการใดๆ				•														
7.22 เสนอให้ใช้ช่วงเวลากลางคืนในการขนส่งอุปกรณ์ต่าง ๆ ที่ใช้รถบรรทุกขนาดใหญ่																		•

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

ตารางที่ 4.6-55 ประเด็นคำถาม ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะที่สำคัญจำแนกตามแต่ละกลุ่มเป้าหมายที่ได้สัมภาษณ์เชิงลึก การประชุมกลุ่ม/สนทนากลุ่ม และการสำรวจความคิดเห็น  
 ด้วยแบบสอบถาม

ประเด็นคำถาม ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะ	กลุ่มเป้าหมาย (สัมภาษณ์เชิงลึก)							กลุ่มเป้าหมาย (ประชุมกลุ่ม/สนทนากลุ่ม)					กลุ่มเป้าหมาย (การสำรวจความคิดเห็นด้วยแบบสอบถาม)					
	หน่วยงานปกครอง	สิ่งแวดล้อมทรัพยากรทางทะเลป่าไม้	สุขภาพและพัฒนาสังคม	ความปลอดภัยและคมนาคม	ประมง	ท่องเที่ยว	ศึกษาและศาสนา	ผู้นำและประชาชน	ประมงพื้นบ้าน	อสม.	อปพร.	ผู้ได้รับผลกระทบ NEF ≥ 40	ผู้ได้รับผลกระทบ NEF 30-40	ครัวเรือน NEF ≥ 40	ครัวเรือน NEF 30-40	ครัวเรือน NEF30- ขอบเขตพื้นที่ศึกษา	พื้นที่อันเนื่อง	ผู้นำชุมชนที่อยู่ในพื้นที่เสี่ยง
<b>8. เศรษฐกิจ-สังคม</b>																		
8.1 ตำแหน่งที่พนักงานก่อสร้างอยู่บริเวณใด เสนอให้อยู่ไกลจากชุมชนเนื่องจากเกรงจะทำให้ชุมชนได้รับความเดือดร้อน เช่น การทะเลาะวิวาท การพนัน ยาเสพติด และสัตว์เลื้อย	•	•	•	•	•			•	•	•	•	•						
8.2 จำนวนคนงานประมาณเท่าไร เสนอให้จ้างคนงานในพื้นที่ และไม่ใช้แรงงานต่างชาติ	•						•			•							•	
8.3 เสนอให้มีมาตรการลดผลกระทบต่อ การประกอบอาชีพประมง เนื่องจากมีการพัฒนาโครงการโดยรอบ และมีการกันเขตปลอดภัย จนเหลือที่ทำกินน้อยมาก	•	•	•		•	•		•										
8.4 เสนอให้ดำเนินกิจกรรมที่จะดูแล ด้านการศึกษา เช่น มอบทุนการศึกษา ให้นักศึกษาเข้าดูงาน/ฝึกงานในสนามบิน			•				•				•	•	•					

ตารางที่ 4.6-55 ประเด็นคำถาม ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะที่สำคัญจำแนกตามแต่ละกลุ่มเป้าหมายที่ได้สัมภาษณ์เชิงลึก การประชุมกลุ่ม/สนทนากลุ่ม และการสำรวจความคิดเห็น  
 ด้วยแบบสอบถาม

ประเด็นคำถาม ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะ	กลุ่มเป้าหมาย (สัมภาษณ์เชิงลึก)							กลุ่มเป้าหมาย (ประชุมกลุ่ม/สนทนากลุ่ม)					กลุ่มเป้าหมาย (การสำรวจความคิดเห็นด้วยแบบสอบถาม)					
	หน่วยงาน ปกครอง	สิ่งแวดล้อม ทรัพยากร ทางทะเลป่าไม้	สุขภาพและ พัฒนา สังคม	ความ ปลอดภัย และคมนาคม	ประมง	ท่องเที่ยว	ศึกษา และศาสนา	ผู้นำและ ประชาชน	ประมง พื้นบ้าน	อสม.	อปพร.	ผู้ได้รับ ผลกระทบ NEF ≥ 40	ผู้ได้รับ ผลกระทบ NEF 30-40	ครัวเรือน NEF ≥ 40	ครัวเรือน NEF 30-40	ครัวเรือน NEF30- ขอบเขต พื้นที่ศึกษา	พื้นที่ อันเนื่อง มาจาก	ผู้นำชุมชน ที่อยู่ในพื้นที่ เสี่ยง
8.5 เสนอให้มีหน่วย CSR เพื่อลงพื้นที่ พบปะหน่วยงานหรือประชาชน ในพื้นที่บ่อยๆ และทำงานอย่าง เข้มแข็ง																		
8.6 เสนอให้โครงการเสนอแนวคิด เกี่ยวกับกิจกรรมที่จะดูแลสังคม ชุมชน และกลุ่มประมงที่ได้รับ ผลกระทบจากโครงการ		●	●		●			●	●								●	●
8.7 เสนอให้จัดตั้งกองทุนพัฒนา สนามบินและชุมชนโดยรอบตั้งแต่ เริ่มแรก โครงการมีแนวทางการ บริหารจัดการกองทุนอย่างเป็น รูปธรรมอย่างไร ควรใส่ องค์ประกอบให้ชัดเจน และมี ประโยชน์ต่อชุมชนอย่างแท้จริง	●	●	●	●			●		●	●	●	●					●	●
8.8 เสนอให้มีผู้แทนภาคประชาชน และ ภาคส่วนต่างๆ ของท้องถิ่นร่วม เป็นคณะกรรมการบริหารจัดการ กองทุนด้วย	●		●						●									

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

ตารางที่ 4.6-55 ประเด็นคำถาม ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะที่สำคัญจำแนกตามแต่ละกลุ่มเป้าหมายที่ได้สัมภาษณ์เชิงลึก การประชุมกลุ่ม/สนทนากลุ่ม และการสำรวจความคิดเห็น  
 ด้วยแบบสอบถาม

ประเด็นคำถาม ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะ	กลุ่มเป้าหมาย (สัมภาษณ์เชิงลึก)							กลุ่มเป้าหมาย (ประชุมกลุ่ม/สนทนากลุ่ม)						กลุ่มเป้าหมาย (การสำรวจความคิดเห็นด้วยแบบสอบถาม)				
	หน่วยงานปกครอง	สิ่งแวดล้อมทรัพยากรทางทะเลป่าไม้	สุขภาพและพัฒนาสังคม	ความปลอดภัยและคมนาคม	ประมง	ท่องเที่ยว	ศึกษาและศาสนา	ผู้นำและประชาชน	ประมงพื้นบ้าน	อสม.	อปพร.	ผู้ได้รับผลกระทบ NEF ≥ 40	ผู้ได้รับผลกระทบ NEF 30-40	ครัวเรือน NEF ≥ 40	ครัวเรือน NEF 30-40	ครัวเรือน NEF30- ขอบเขตพื้นที่ศึกษา	พื้นที่อ่อนไหว	ผู้นำชุมชนที่อยู่ในพื้นที่เสี่ยง
8.9 เสนอให้เก็บเงินค่าเหยียบสนามบินเข้ากองทุนฯ	●													●				
8.10 ประชาชนต้องการให้มีการจัดตั้งกองทุนดูแลผู้ได้รับผลกระทบให้เรียบร้อยก่อนเริ่มดำเนินการก่อสร้างโครงการ	●							●			●	●						
8.11 เมื่อมีการพัฒนาโครงการเศรษฐกิจจะดีขึ้น ความเจริญจะเข้ามาในพื้นที่ มีทั้งข้อดีและข้อเสีย ดังนั้น การประสานและให้ความร่วมมือกับหน่วยงานท้องถิ่นจะเป็นประโยชน์ต่อทุกภาคส่วน			●															
8.12 เป็นโครงการที่มีประโยชน์ สร้างรายได้ทำให้เศรษฐกิจในพื้นที่ดีขึ้น เช่น การท่องเที่ยว การศึกษา	●		●		●	●	●	●										
8.13 เสนอให้กลุ่มท่องเที่ยวในพื้นที่ไปตั้งบูธ ประชาสัมพันธ์ ภายในสนามบินได้					●	●												

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

ตารางที่ 4.6-55 ประเด็นคำถาม ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะที่สำคัญจำแนกตามแต่ละกลุ่มเป้าหมายที่ได้สัมภาษณ์เชิงลึก การประชุมกลุ่ม/สนทนากลุ่ม และการสำรวจความคิดเห็น  
 ด้วยแบบสอบถาม

ประเด็นคำถาม ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะ	กลุ่มเป้าหมาย (สัมภาษณ์เชิงลึก)							กลุ่มเป้าหมาย (ประชุมกลุ่ม/สนทนากลุ่ม)					กลุ่มเป้าหมาย (การสำรวจความคิดเห็นด้วยแบบสอบถาม)					
	หน่วยงานปกครอง	สิ่งแวดล้อมทรัพยากรทางทะเลป่าไม้	สุขภาพและพัฒนาสังคม	ความปลอดภัยและคมนาคม	ประมง	ท่องเที่ยว	ศึกษาและศาสนา	ผู้นำและประชาชน	ประมงพื้นบ้าน	อสม.	อปพร.	ผู้ได้รับผลกระทบ NEF ≥ 40	ผู้ได้รับผลกระทบ NEF 30-40	ครัวเรือน NEF ≥ 40	ครัวเรือน NEF 30-40	ครัวเรือน NEF30- ขอบเขตพื้นที่ศึกษา	พื้นที่อันเนื่อง	ผู้นำชุมชนที่อยู่ในพื้นที่เสี่ยง
8.14 เสนอให้พิจารณาสร้างงานส่งเสริมคุณภาพชีวิต และความเข้มแข็งให้กับคนในพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบก่อน	•	•	•		•			•	•	•	•	•		•				
8.15 ประชาชนจะได้รับผลประโยชน์อะไรบ้างจากการพัฒนาโครงการ			•					•			•	•						
8.16 เสนอให้ประชาชนในท้องถิ่นสามารถเข้าไปประกอบอาชีพในเขตสนามบินได้ เช่น ค้าขาย รถรับจ้าง	•		•		•			•			•	•	•					•
8.17 เสนอให้เพิ่มเติมมาตรการเกี่ยวกับการอนุรักษ์ส่งเสริมแหล่งอนุรักษ์พันธุ์พืชและสัตว์ป่าด้วย		•																
8.18 การย้ายเข้ามาของคนต่างถิ่น มีการเปลี่ยนแปลงทางสังคม พัฒนาชุมชนเป็นเมืองมากขึ้น ส่งผลต่อปัญหาการใช้สาธารณูปโภคซึ่งอาจไม่ทันกับการพัฒนาและเกิดความขาดแคลนได้		•																



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

ตารางที่ 4.6-55 ประเด็นคำถาม ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะที่สำคัญจำแนกตามแต่ละกลุ่มเป้าหมายที่ได้สัมภาษณ์เชิงลึก การประชุมกลุ่ม/สนทนากลุ่ม และการสำรวจความคิดเห็น  
 ด้วยแบบสอบถาม

ประเด็นคำถาม ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะ	กลุ่มเป้าหมาย (สัมภาษณ์เชิงลึก)							กลุ่มเป้าหมาย (ประชุมกลุ่ม/สนทนากลุ่ม)					กลุ่มเป้าหมาย (การสำรวจความคิดเห็นด้วยแบบสอบถาม)					
	หน่วยงาน ปกครอง	สิ่งแวดล้อม ทรัพยากร ทางทะเลป่าไม้	สุขภาพและ พัฒนา สังคม	ความ ปลอดภัย และคมนาคม	ประมง	ท่องเที่ยว	ศึกษา และศาสนา	ผู้นำและ ประชาชน	ประมง พื้นบ้าน	อสม.	อปพร.	ผู้ได้รับ ผลกระทบ NEF ≥ 40	ผู้ได้รับ ผลกระทบ NEF 30-40	ครัวเรือน NEF ≥ 40	ครัวเรือน NEF 30-40	ครัวเรือน NEF30- ขอบเขต พื้นที่ศึกษา	พื้นที่ อันเนื่อง มาจาก	ผู้นำชุมชน ที่อยู่ในพื้นที่ เสี่ยง
8.19 เสนอให้มีมาตรการลดผลกระทบต่อคุณภาพชีวิต/จิตใจของประชาชนที่ต้องโยกย้ายถิ่นฐาน												●	●	●				
8.20 การพัฒนาด้านเศรษฐกิจต้องดำเนินการควบคู่กับการพัฒนาด้านสังคม	●		●					●										
8.21 เสนอให้มีมาตรการป้องกันผู้มีอิทธิพล/ผู้ได้รับประโยชน์จากโครงการ	●							●										
8.22 เสนอให้โครงการสำรวจข้อมูลสภาพปัจจุบันของชุมชน และแจ้งข้อมูลผลกระทบกับผู้ให้สัมภาษณ์ทราบด้วย			●					●				●	●					
8.23 เสนอให้สนามบินนานาชาติอุตะเถา ดูตัวอย่างการเยียวยาผู้ที่ได้รับผลกระทบจากสนามบินสุวรรณภูมิว่ามีมาตรการอย่างไร																		●

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

ตารางที่ 4.6-55 ประเด็นคำถาม ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะที่สำคัญจำแนกตามแต่ละกลุ่มเป้าหมายที่ได้สัมภาษณ์เชิงลึก การประชุมกลุ่ม/สนทนากลุ่ม และการสำรวจความคิดเห็น  
 ด้วยแบบสอบถาม

ประเด็นคำถาม ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะ	กลุ่มเป้าหมาย (สัมภาษณ์เชิงลึก)							กลุ่มเป้าหมาย (ประชุมกลุ่ม/สนทนากลุ่ม)					กลุ่มเป้าหมาย (การสำรวจความคิดเห็นด้วยแบบสอบถาม)					
	หน่วยงาน ปกครอง	สิ่งแวดล้อม ทรัพยากร ทางทะเลป่าไม้	สุขภาพและ พัฒนา สังคม	ความ ปลอดภัย และคมนาคม	ประมง	ท่องเที่ยว	ศึกษา และศาสนา	ผู้นำและ ประชาชน	ประมง พื้นบ้าน	อสม.	อปพร.	ผู้ได้รับ ผลกระทบ NEF ≥ 40	ผู้ได้รับ ผลกระทบ NEF 30-40	ครัวเรือน NEF ≥ 40	ครัวเรือน NEF 30-40	ครัวเรือน NEF30- ขอบเขต พื้นที่ศึกษา	พื้นที่ อันเนื่อง ใหม่	ผู้นำชุมชน ที่อยู่ในพื้นที่ เสี่ยง
8.24 เสนอให้โครงการคำนึงถึงผู้ที่จะได้รับผลกระทบเป็นอันดับแรก พร้อมมีแนวทางการแก้ไข ที่เหมาะสม												●	●		●			●
<b>9. การโยกย้ายและการทดแทนทรัพย์สิน</b>																		
9.1 ประชาชนไม่ต้องการย้ายออกจาก พื้นที่ NEF ≥ 40 จะได้รับค่าชดเชย หรือไม่ และมีวิธีเพื่อให้อยู่ในพื้นที่ ได้หรือไม่	●												●	●				
9.2 กรณีที่วัด หรือโรงเรียน ไม่สามารถ ย้ายได้ เสนอให้ติดตั้งแอร์ ติดแผ่น กรองเสียงและจ่ายค่าไฟให้ด้วย เพื่อแก้ไขปัญหาพื้นที่ที่อยู่ในแนว เสี่ยงได้หรือไม่												●	●					
9.3 เสนอให้จ่ายค่าชดเชยในราคา ที่เป็นธรรม เพราะค่าชดเชยที่ได้รับ อาจจะไม่สามารถซื้อที่อื่นได้ เนื่องจากราคาแพงกว่าที่จะได้รับ	●		●								●	●						

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

ตารางที่ 4.6-55 ประเด็นคำถาม ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะที่สำคัญจำแนกตามแต่ละกลุ่มเป้าหมายที่ได้สัมภาษณ์เชิงลึก การประชุมกลุ่ม/สนทนากลุ่ม และการสำรวจความคิดเห็น  
ด้วยแบบสอบถาม

ประเด็นคำถาม ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะ	กลุ่มเป้าหมาย (สัมภาษณ์เชิงลึก)							กลุ่มเป้าหมาย (ประชุมกลุ่ม/สนทนากลุ่ม)					กลุ่มเป้าหมาย (การสำรวจความคิดเห็นด้วยแบบสอบถาม)				
	หน่วยงาน ปกครอง	สิ่งแวดล้อม ทรัพยากร ทางทะเลป่าไม้	สุขภาพและ พัฒนา สังคม	ความ ปลอดภัย และคมนาคม	ประมง	ท่องเที่ยว	ศึกษา และศาสนา	ผู้นำและ ประชาชน	ประมง พื้นบ้าน	อสม. อปพร.	ผู้ได้รับ ผลกระทบ NEF ≥ 40	ผู้ได้รับ ผลกระทบ NEF 30-40	ครัวเรือน NEF ≥ 40	ครัวเรือน NEF 30-40	ครัวเรือน NEF30- ขอบเขต พื้นที่ศึกษา	พื้นที่ อันเนื่อง ใหม่	ผู้นำชุมชน ที่อยู่ในพื้นที่ เสี่ยง
9.4 กรณีบ้านไม่มีใบอนุญาตก่อสร้าง และเลขที่บ้าน และปลูกในที่ดิน ที่เป็น สปก. ภบท. 5 และอื่นๆ จะได้รับค่าชดเชยอย่างไร	•	•	•				•	•				•					
9.5 กรณีที่ไม่ได้รับค่าชดเชยในช่วงแรก แต่เมื่อผ่านไปไม่สามารถอยู่ได้ จะสามารถขอรับค่าชดเชยได้ หรือไม่	•									•		•					
9.6 มีรายละเอียดการชดเชยทรัพย์สิน หรือดูแลผู้ได้รับผลกระทบเรื่องเสียง อย่างไร และหน่วยงานใดเป็น ผู้รับผิดชอบดำเนินการ	•		•			•	•	•	•	•		•					
9.7 เส้นเสี่ยงในพื้นที่ NEF ≥ 40 หาก เป็นพื้นที่ที่ไม่มีสิ่งปลูกสร้างจะได้รับ ค่าชดเชยหรือไม่ แล้วในอนาคตจะ ขายให้ใครได้								•				•					
9.8 กรณีที่ต้องปรับปรุงที่พักอาศัย มีแนวทางการดำเนินการอย่างไร ใครเป็นผู้ตรวจสอบว่าทำจริงหรือไม่			•	•													

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

ตารางที่ 4.6-55 ประเด็นคำถาม ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะที่สำคัญจำแนกตามแต่ละกลุ่มเป้าหมายที่ได้สัมภาษณ์เชิงลึก การประชุมกลุ่ม/สนทนากลุ่ม และการสำรวจความคิดเห็น  
 ด้วยแบบสอบถาม

ประเด็นคำถาม ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะ	กลุ่มเป้าหมาย (สัมภาษณ์เชิงลึก)							กลุ่มเป้าหมาย (ประชุมกลุ่ม/สนทนากลุ่ม)					กลุ่มเป้าหมาย (การสำรวจความคิดเห็นด้วยแบบสอบถาม)				
	หน่วยงาน ปกครอง	สิ่งแวดล้อม ทรัพยากร ทางทะเลป่าไม้	สุขภาพและ พัฒนา สังคม	ความ ปลอดภัย และคมนาคม	ประมง	ท่องเที่ยว	ศึกษา และศาสนา	ผู้นำและ ประชาชน	ประมง พื้นบ้าน	อสม.	อปพร.	ผู้ได้รับ ผลกระทบ NEF ≥ 40	ผู้ได้รับ ผลกระทบ NEF 30-40	ครัวเรือน NEF ≥ 40	ครัวเรือน NEF 30-40	ครัวเรือน NEF30- ขอบเขต พื้นที่ศึกษา	พื้นที่ อันเนื่อง ใหม่
เสนอให้มีการชดเชยเพิ่มเติมกรณี วัสดุเสื่อมสภาพ																	
9.9 ในปัจจุบันบริเวณอู่ตะเภามีการ กว้านซื้อที่ดินเพื่อทำการค้าและที่ อยู่อาศัย หากมีการดำเนินการจริง จะมีการควบคุมการก่อสร้างอาคาร อย่างไร			●														
9.10 เสนอให้โครงการพิจารณา มาตรการในการชดเชย ทั้งเรื่องปี ปลูกสร้าง และเรื่องการประเมิน ราคาค่าชดเชย		●					●	●	●		●	●					
9.11 การย้ายที่ตั้งศาสนสถาน สถานศึกษา และสถานพยาบาล ต้องใช้งบประมาณดำเนินการสูง ใครจะเป็นผู้รับผิดชอบค่า ดำเนินการ							●				●	●					
9.12 การย้ายที่ตั้งศาสนสถาน สถานศึกษา และสถานพยาบาล อาจส่งผลกระทบต่อการเดินทาง ของคนในชุมชน							●	●			●	●					

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

ตารางที่ 4.6-55 ประเด็นคำถาม ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะที่สำคัญจำแนกตามแต่ละกลุ่มเป้าหมายที่ได้สัมภาษณ์เชิงลึก การประชุมกลุ่ม/สนทนากลุ่ม และการสำรวจความคิดเห็น  
ด้วยแบบสอบถาม

ประเด็นคำถาม ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะ	กลุ่มเป้าหมาย (สัมภาษณ์เชิงลึก)							กลุ่มเป้าหมาย (ประชุมกลุ่ม/สนทนากลุ่ม)					กลุ่มเป้าหมาย (การสำรวจความคิดเห็นด้วยแบบสอบถาม)					
	หน่วยงาน ปกครอง	สิ่งแวดล้อม ทรัพยากร ทางทะเลป่าไม้	สุขภาพและ พัฒนา สังคม	ความ ปลอดภัย และคมนาคม	ประมง	ท่องเที่ยว	ศึกษา และศาสนา	ผู้นำและ ประชาชน	ประมง พื้นบ้าน	อสม.	อปพร.	ผู้ได้รับ ผลกระทบ NEF ≥ 40	ผู้ได้รับ ผลกระทบ NEF 30-40	ครัวเรือน NEF ≥ 40	ครัวเรือน NEF 30-40	ครัวเรือน NEF30- ขอบเขต พื้นที่ศึกษา	พื้นที่ อันเนื่อง มาจาก	ผู้นำชุมชน ที่อยู่ในพื้นที่ เสี่ยง
9.13 กรณีวัด/โรงเรียนถ้าเกิดผลกระทบ มากก็จำเป็นต้องย้ายออก แต่ต้อง หาที่สร้างให้ใหม่ให้เหมาะสมและ มีพื้นที่เพียงพอ			•									•	•					
9.14 โครงการจะเริ่มชดเชยเมื่อไร และ ต้องย้ายออกเมื่อไร หลังจาก ที่โครงการซื้อแล้ว ขอให้แจ้ง ล่วงหน้าอย่างน้อย 1 ปี												•	•					
9.15 เสนอให้โครงการนำพื้นที่จำนวนมาก จากการจ่ายค่าชดเชย ไปทำให้เกิด ประโยชน์สูงสุด			•	•														
9.16 การชดเชยสำหรับผู้ได้รับ ผลกระทบ และหน่วยรับร้องเรียน ตั้งอยู่ที่ไหน เบอร์โทร ควรระบุให้ ชัดเจน และหน่วยงานใดเป็น ผู้ติดตามตรวจสอบมาตรการฯ และรับผิดชอบหากมาตรการที่ กำหนดไม่เป็นไปตามที่กำหนด												•	•	•				•

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

ตารางที่ 4.6-55 ประเด็นคำถาม ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะที่สำคัญจำแนกตามแต่ละกลุ่มเป้าหมายที่ได้สัมภาษณ์เชิงลึก การประชุมกลุ่ม/สนทนากลุ่ม และการสำรวจความคิดเห็น  
 ด้วยแบบสอบถาม

ประเด็นคำถาม ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะ	กลุ่มเป้าหมาย (สัมภาษณ์เชิงลึก)							กลุ่มเป้าหมาย (ประชุมกลุ่ม/สนทนากลุ่ม)					กลุ่มเป้าหมาย (การสำรวจความคิดเห็นด้วยแบบสอบถาม)					
	หน่วยงาน ปกครอง	สิ่งแวดล้อม ทรัพยากร ทางทะเลป่าไม้	สุขภาพและ พัฒนา สังคม	ความ ปลอดภัย และคมนาคม	ประมง	ท่องเที่ยว	ศึกษา และศาสนา	ผู้นำและ ประชาชน	ประมง พื้นบ้าน	อสม.	อปพร.	ผู้ได้รับ ผลกระทบ NEF ≥ 40	ผู้ได้รับ ผลกระทบ NEF 30-40	ครัวเรือน NEF ≥ 40	ครัวเรือน NEF 30-40	ครัวเรือน NEF30- ขอบเขต พื้นที่ศึกษา	พื้นที่ อันเนื่อง ใหม่	ผู้นำชุมชน ที่อยู่ในพื้นที่ เสี่ยง
9.17 การกำหนดการชดเชยในพื้นที่ ที่ได้รับผลกระทบ NEF > 30 และ NEF ≥ 40 มีกฎหมายรับรอง หรือไม่								•				•	•					
9.18 การตั้งกองทุนชดเชย ตั้งเมื่อไร กองทุนวงเงินเท่าไร ใครเป็น ผู้บริหารกองทุน จะพิจารณา จ่ายเงินเมื่อไร กระบวนการ พิจารณาเป็นอย่างไร								•				•	•					
9.19 หน่วยงานที่ดูแลประชาชนผู้ได้รับ ผลกระทบและไม่สามารถหาที่อยู่ ใหม่เองได้ เช่น การเคหะ สถาบัน พัฒนาองค์กรชุมชน (องค์การ มหาชน)			•															
9.20 ในกรณีที่ต้องย้ายออกจากพื้นที่ เสี่ยง พื้นที่จังหวัดระยองมี 3 อำเภอ ที่กันไว้สำหรับเป็นที่อยู่ อาศัย ได้แก่ อำเภอวังจันทร์ เขาชะเมา และแกลง																		

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

ตารางที่ 4.6-55 ประเด็นคำถาม ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะที่สำคัญจำแนกตามแต่ละกลุ่มเป้าหมายที่ได้สัมภาษณ์เชิงลึก การประชุมกลุ่ม/สนทนากลุ่ม และการสำรวจความคิดเห็น  
 ด้วยแบบสอบถาม

ประเด็นคำถาม ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะ	กลุ่มเป้าหมาย (สัมภาษณ์เชิงลึก)							กลุ่มเป้าหมาย (ประชุมกลุ่ม/สนทนากลุ่ม)					กลุ่มเป้าหมาย (การสำรวจความคิดเห็นด้วยแบบสอบถาม)					
	หน่วยงาน ปกครอง	สิ่งแวดล้อม ทรัพยากร ทางทะเลป่าไม้	สุขภาพและ พัฒนา สังคม	ความ ปลอดภัย และคมนาคม	ประมง	ท่องเที่ยว	ศึกษา และศาสนา	ผู้นำและ ประชาชน	ประมง พื้นบ้าน	อสม.	อปพร.	ผู้ได้รับ ผลกระทบ NEF ≥ 40	ผู้ได้รับ ผลกระทบ NEF 30-40	ครัวเรือน NEF ≥ 40	ครัวเรือน NEF 30-40	ครัวเรือน NEF30- ขอบเขต พื้นที่ศึกษา	พื้นที่ อื่นใด	ผู้นำชุมชน ที่อยู่ในพื้นที่ เส้นเสี่ยง
9.21 การใช้ประโยชน์ในที่ดินราชพัสดุ สามารถทำได้ ถ้าเป็นประชาชนก็จะ เป็นในรูปแบบการเช่า การเข้ามา เช่าในพื้นที่ธนารักษ์มี 3 ประเภท คือ อยู่อาศัย ทำการเกษตร และเช่า เพื่อทำประโยชน์อย่างอื่น กรณีเป็นหน่วยงานก็ให้ทำเรื่องขอ ใช้พื้นที่ได้ ซึ่งทางธนารักษ์ก็จะมี เกณฑ์ในการพิจารณา อาทิ วัตถุประสงค์ขอใช้ที่ดินราชพัสดุได้ ประมาณ 6 ไร่ โรงเรียน หรือ สถานพยาบาลของรัฐ ก็สามารถทำ เรื่องขอเช่าใช้ที่ดินได้ตามเกณฑ์ที่มี			•															
9.22 เสนอให้มีการจัดการพื้นที่สำหรับ ประชาชนที่ได้รับผลกระทบจาก การก่อสร้างสนามบินเป็นพิเศษ														•				•
9.23 เสนอให้พิจารณาจ่ายค่าชดเชยให้ ครอบคลุมน EF 30 - 40 เนื่องจากได้รับผลกระทบด้านเสียง ไม่แตกต่างจาก NEF ≥ 40								•			•	•						

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

ตารางที่ 4.6-55 ประเด็นคำถาม ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะที่สำคัญจำแนกตามแต่ละกลุ่มเป้าหมายที่ได้สัมภาษณ์เชิงลึก การประชุมกลุ่ม/สนทนากลุ่ม และการสำรวจความคิดเห็น  
 ด้วยแบบสอบถาม

ประเด็นคำถาม ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะ	กลุ่มเป้าหมาย (สัมภาษณ์เชิงลึก)							กลุ่มเป้าหมาย (ประชุมกลุ่ม/สนทนากลุ่ม)					กลุ่มเป้าหมาย (การสำรวจความคิดเห็นด้วยแบบสอบถาม)					
	หน่วยงาน ปกครอง	สิ่งแวดล้อม ทรัพยากร ทางทะเลป่าไม้	สุขภาพและ พัฒนา สังคม	ความ ปลอดภัย และคมนาคม	ประมง	ท่องเที่ยว	ศึกษา และศาสนา	ผู้นำและ ประชาชน	ประมง พื้นบ้าน	อสม.	อปพร.	ผู้ได้รับ ผลกระทบ NEF ≥ 40	ผู้ได้รับ ผลกระทบ NEF 30-40	ครัวเรือน NEF ≥ 40	ครัวเรือน NEF 30-40	ครัวเรือน NEF30- ขอบเขต พื้นที่ศึกษา	พื้นที่ อ่อนไหว	ผู้นำชุมชน ที่อยู่ในพื้นที่ เสี่ยง
9.24 เสนอให้มีการบวค่าเสียโอกาส สำหรับผู้ที่ได้รับค่าชดเชยและต้อง ย้ายออกจากพื้นที่ที่ต่อไปจะมี ความเจริญมากขึ้น								•				•	•					
<b>10. การสาธารณสุข (สุขภาพ)</b>																		
10.1 เสนอให้มีการตรวจวัดอากาศ ภายในสนามบิน เพื่อหาแนวทาง ลดผลกระทบของโรคระบบ ทางเดินหายใจ			•															
10.2 เสนอให้โครงการดำเนินการ เฝ้าระวังสมรรถภาพการได้ยิน ของคนในชุมชนที่ได้รับผลกระทบ เรื่องเสียง			•				•	•			•	•						
10.3 เสนอให้โครงการเพิ่มเติมเกี่ยวกับ ผลกระทบเรื่องระดับเสียงที่มีผล ต่อสุขภาพร่างกาย และจิตใจ พร้อมวิธีการป้องกัน	•		•															
10.4 เสนอให้มีมาตรการด้านสุขภาพ ให้สอดคล้องกับผลกระทบที่จะ เกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการ			•								•	•					•	



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

ตารางที่ 4.6-55 ประเด็นคำถาม ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะที่สำคัญจำแนกตามแต่ละกลุ่มเป้าหมายที่ได้สัมภาษณ์เชิงลึก การประชุมกลุ่ม/สนทนากลุ่ม และการสำรวจความคิดเห็น  
 ด้วยแบบสอบถาม

ประเด็นคำถาม ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะ	กลุ่มเป้าหมาย (สัมภาษณ์เชิงลึก)							กลุ่มเป้าหมาย (ประชุมกลุ่ม/สนทนากลุ่ม)					กลุ่มเป้าหมาย (การสำรวจความคิดเห็นด้วยแบบสอบถาม)				
	หน่วยงาน ปกครอง	สิ่งแวดล้อม ทรัพยากร ทางทะเลป่าไม้	สุขภาพและ พัฒนา สังคม	ความ ปลอดภัย และคมนาคม	ประมง	ท่องเที่ยว	ศึกษา และศาสนา	ผู้นำและ ประชาชน	ประมง พื้นบ้าน	อสม.	อปพร.	ผู้ได้รับ ผลกระทบ NEF ≥ 40	ผู้ได้รับ ผลกระทบ NEF 30-40	ครัวเรือน NEF ≥ 40	ครัวเรือน NEF 30-40	ครัวเรือน NEF30- ขอบเขต พื้นที่ศึกษา	พื้นที่ อันเนื่อง ใหม่
10.5 เสนอให้มีแผนป้องกันโรคจาก คนงาน นักท่องเที่ยว และ ประชากรแฝงที่เข้ามาในพื้นที่ เพิ่มขึ้นทำให้เกิดโรคใหม่/เกิดซ้ำ ในพื้นที่	•		•					•	•	•							
10.6 เสนอให้มีการตรวจสุขภาพ และ บัญชีรายชื่อพร้อมประวัติของ คนงานก่อนเข้าทำงาน และตรวจ ติดตามปีละ 1 ครั้ง			•						•								
10.7 เสนอให้เน้นการป้องกันเบื้องต้น และให้วัคซีนในกลุ่มเสี่ยง	•		•														
10.8 ห่วงกังวลเรื่องจำนวนคนงาน และประชากรแฝงที่จะเข้ามา ในพื้นที่แย่งการบริการด้าน สาธารณสุขกับคนในพื้นที่			•					•	•	•						•	
10.9 เสนอให้คนงานมีการย้ายทะเบียน บ้านเข้าพื้นที่ เพื่อให้บริการ รักษาพยาบาลเข้ามาในพื้นที่ด้วย			•														

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

ตารางที่ 4.6-55 ประเด็นคำถาม ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะที่สำคัญจำแนกตามแต่ละกลุ่มเป้าหมายที่ได้สัมภาษณ์เชิงลึก การประชุมกลุ่ม/สนทนากลุ่ม และการสำรวจความคิดเห็น  
 ด้วยแบบสอบถาม

ประเด็นคำถาม ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะ	กลุ่มเป้าหมาย (สัมภาษณ์เชิงลึก)							กลุ่มเป้าหมาย (ประชุมกลุ่ม/สนทนากลุ่ม)					กลุ่มเป้าหมาย (การสำรวจความคิดเห็นด้วยแบบสอบถาม)					
	หน่วยงาน ปกครอง	สิ่งแวดล้อม ทรัพยากร ทางทะเลป่าไม้	สุขภาพและ พัฒนา สังคม	ความ ปลอดภัย และคมนาคม	ประมง	ท่องเที่ยว	ศึกษา และศาสนา	ผู้นำและ ประชาชน	ประมง พื้นบ้าน	อสม.	อปพร.	ผู้ได้รับ ผลกระทบ NEF ≥ 40	ผู้ได้รับ ผลกระทบ NEF 30-40	ครัวเรือน NEF ≥ 40	ครัวเรือน NEF 30-40	ครัวเรือน NEF30- ขอบเขต พื้นที่ศึกษา	พื้นที่ อันเนื่อง มาจาก	ผู้นำชุมชน ที่อยู่ในพื้นที่ เสี่ยง
10.10 กังวลเรื่องอุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้น จากปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้น			●															
10.11 เสนอให้โครงการมีระบบ การจัดการที่พนักงานให้ถูก หลักสุขาภิบาล มีสถานพยาบาล เบื้องต้น มีการอบรมให้ความรู้ ในการดูแลความสะอาด เพื่อลด การเกิดโรค	●		●				●		●									
10.12 เสนอให้มีมาตรการดูแล สุขภาพจิตของคนในพื้นที่ได้รับ ผลกระทบจากโครงการ			●															
10.13 เสนอให้เพิ่มมาตรการด้าน สุขภาพ “ประสานกับหน่วยงาน สาธารณสุขในพื้นที่เพื่อวาง แผนการดำเนินงานด้านสุขภาพ”			●														●	
10.14 เสนอให้มีการตรวจสุขภาพและ จัดทำสถานะสุขภาพของ ประชาชนในพื้นที่เพื่อเป็นการ		●	●															

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

ตารางที่ 4.6-55 ประเด็นคำถาม ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะที่สำคัญจำแนกตามแต่ละกลุ่มเป้าหมายที่ได้สัมภาษณ์เชิงลึก การประชุมกลุ่ม/สนทนากลุ่ม และการสำรวจความคิดเห็น  
 ด้วยแบบสอบถาม

ประเด็นคำถาม ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะ	กลุ่มเป้าหมาย (สัมภาษณ์เชิงลึก)							กลุ่มเป้าหมาย (ประชุมกลุ่ม/สนทนากลุ่ม)					กลุ่มเป้าหมาย (การสำรวจความคิดเห็นด้วยแบบสอบถาม)					
	หน่วยงาน ปกครอง	สิ่งแวดล้อม ทรัพยากร ทางทะเลป่าไม้	สุขภาพและ พัฒนา สังคม	ความ ปลอดภัย และคมนาคม	ประมง	ท่องเที่ยว	ศึกษา และศาสนา	ผู้นำและ ประชาชน	ประมง พื้นบ้าน	อสม.	อปพร.	ผู้ได้รับ ผลกระทบ NEF ≥ 40	ผู้ได้รับ ผลกระทบ NEF 30-40	ครัวเรือน NEF ≥ 40	ครัวเรือน NEF 30-40	ครัวเรือน NEF30- ขอบเขต พื้นที่ศึกษา	พื้นที่ อื่นใด	ผู้นำชุมชน ที่อยู่ในพื้นที่ เส้นเสี่ยง
เฝ้าระวังผลกระทบที่เกิดขึ้น เป็น การสร้างความตระหนักในพื้นที่																		
10.15 เห็นด้วยกับมาตรการด้าน การร่วมมือกับหน่วยงาน สาธารณสุข และการจัดตั้ง กองทุนชดเชยผู้ได้รับผลกระทบ และขอให้การชดเชย เป็นการชดเชยอย่างยั่งยืน								•		•								
10.16 เสนอให้ EEC ส่งเสริมระบบ บริการด้านการสาธารณสุข และ เพิ่มจำนวนบุคลากรทาง การแพทย์ และสนับสนุน งบประมาณในพื้นที่ เพื่อรองรับ การพัฒนาต่างๆ ที่จะเกิดขึ้น			•	•	•			•				•	•					
10.17 เสนอให้มีมาตรการด้าน สาธารณสุขให้เหมาะสมกับ สถานการณ์ที่มีการแพร่ระบาดของ โรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (Covid-19)							•											

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

ตารางที่ 4.6-55 ประเด็นคำถาม ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะที่สำคัญจำแนกตามแต่ละกลุ่มเป้าหมายที่ได้สัมภาษณ์เชิงลึก การประชุมกลุ่ม/สนทนากลุ่ม และการสำรวจความคิดเห็น  
ด้วยแบบสอบถาม

ประเด็นคำถาม ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะ	กลุ่มเป้าหมาย (สัมภาษณ์เชิงลึก)							กลุ่มเป้าหมาย (ประชุมกลุ่ม/สนทนากลุ่ม)					กลุ่มเป้าหมาย (การสำรวจความคิดเห็นด้วยแบบสอบถาม)					
	หน่วยงาน ปกครอง	สิ่งแวดล้อม ทรัพยากร ทางทะเลป่าไม้	สุขภาพและ พัฒนา สังคม	ความ ปลอดภัย และคมนาคม	ประมง	ท่องเที่ยว	ศึกษา และศาสนา	ผู้นำและ ประชาชน	ประมง พื้นบ้าน	อสม.	อปพร.	ผู้ได้รับ ผลกระทบ NEF ≥ 40	ผู้ได้รับ ผลกระทบ NEF 30-40	ครัวเรือน NEF ≥ 40	ครัวเรือน NEF 30-40	ครัวเรือน NEF30- ขอบเขต พื้นที่ศึกษา	พื้นที่ อันเนื่อง มาจาก	ผู้นำชุมชน ที่อยู่ในพื้นที่ เสี่ยง
<b>11. อาชีวอนามัยและความปลอดภัย</b>																		
11.1 เสนอให้โครงการมีมาตรการ ป้องกัน ควบคุม มีแผนการตอบ โต้เหตุฉุกเฉินและแผนการฟื้นฟู ที่ชัดเจนครบถ้วน		●	●							●				●				
11.2 อปพร.ในพื้นที่พร้อมสนับสนุนวัสดุ อุปกรณ์ต่างๆ และการจัดเตรียม กำลังพลให้เพียงพอเพื่อเป็นแผน รองรับในอนาคต รวมถึงการซ้อม แผนร่วมกัน เพื่อให้เกิดความ ร่วมมือกันระหว่างหน่วยงาน ภายนอก และในเขตพื้นที่ สนามบิน										●								
11.3 เสนอให้พัฒนาศักยภาพของการ บรรเทาสาธารณภัยทางน้ำ โดยการ ให้ความรู้ อุปกรณ์สนับสนุน ให้เพียงพอ										●								
11.4 โครงการมีแผนรองรับเหตุฉุกเฉิน กรณีอุบัติเหตุหรือไม่			●				●											

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

ตารางที่ 4.6-55 ประเด็นคำถาม ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะที่สำคัญจำแนกตามแต่ละกลุ่มเป้าหมายที่ได้สัมภาษณ์เชิงลึก การประชุมกลุ่ม/สนทนากลุ่ม และการสำรวจความคิดเห็น  
 ด้วยแบบสอบถาม

ประเด็นคำถาม ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะ	กลุ่มเป้าหมาย (สัมภาษณ์เชิงลึก)							กลุ่มเป้าหมาย (ประชุมกลุ่ม/สนทนากลุ่ม)					กลุ่มเป้าหมาย (การสำรวจความคิดเห็นด้วยแบบสอบถาม)					
	หน่วยงาน ปกครอง	สิ่งแวดล้อม ทรัพยากร ทางทะเลป่าไม้	สุขภาพและ พัฒนา สังคม	ความปลอดภัย และคมนาคม	ประมง	ท่องเที่ยว	ศึกษา และศาสนา	ผู้นำและ ประชาชน	ประมง พื้นบ้าน	อสม.	อปพร.	ผู้ได้รับ ผลกระทบ NEF ≥ 40	ผู้ได้รับ ผลกระทบ NEF 30-40	ครัวเรือน NEF ≥ 40	ครัวเรือน NEF 30-40	ครัวเรือน NEF30- ขอบเขต พื้นที่ศึกษา	พื้นที่ อื่นในทิว	ผู้นำชุมชน ที่อยู่ในพื้นที่ เสี่ยง
11.5 ขอให้แจ้งบัญชีรายชื่อคนงาน ต่อท้องที่ด้วย				•														•
11.6 เสนอให้มีการเตรียมความพร้อม เรื่องการรักษาความปลอดภัย โดยการซ้อมแผนรองรับเหตุ ฉุกเฉินตามระยะเวลาที่กำหนด	•		•	•						•								
11.7 เสนอให้กำหนดมาตรการด้านความปลอดภัยในการขนส่งคนงาน			•	•														
11.8 ในพื้นที่มีสถานบริการด้าน สาธารณสุขเพียงที่จะรองรับกรณี เกิดเหตุฉุกเฉินต่างๆ			•															
<b>12. ป่าไม้และสัตว์ป่า</b>																		
12.1 การขึ้นลงของเครื่องบินผ่าน บริเวณยอดเขา กระทบต่อระบบ นิเวศและวงจรชีวิตบนเขาหรือไม่	•	•																
12.2 เสนอให้มีการปลูกต้นไม้เพื่อ ดูดซับเสียง		•	•															
12.3 ผลการสำรวจทรัพยากรป่าไม้และ สัตว์ป่าในปัจจุบันเป็นอย่างไร		•																

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

ตารางที่ 4.6-55 ประเด็นคำถาม ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะที่สำคัญจำแนกตามแต่ละกลุ่มเป้าหมายที่ได้สัมภาษณ์เชิงลึก การประชุมกลุ่ม/สนทนากลุ่ม และการสำรวจความคิดเห็น  
ด้วยแบบสอบถาม

ประเด็นคำถาม ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะ	กลุ่มเป้าหมาย (สัมภาษณ์เชิงลึก)							กลุ่มเป้าหมาย (ประชุมกลุ่ม/สนทนากลุ่ม)					กลุ่มเป้าหมาย (การสำรวจความคิดเห็นด้วยแบบสอบถาม)					
	หน่วยงาน ปกครอง	สิ่งแวดล้อม ทรัพยากร ทางทะเลป่าไม้	สุขภาพและ พัฒนา สังคม	ความ ปลอดภัย และคมนาคม	ประมง	ท่องเที่ยว	ศึกษา และศาสนา	ผู้นำและ ประชาชน	ประมง พื้นบ้าน	อสม.	อปพร.	ผู้ได้รับ ผลกระทบ NEF ≥ 40	ผู้ได้รับ ผลกระทบ NEF 30-40	ครัวเรือน NEF ≥ 40	ครัวเรือน NEF 30-40	ครัวเรือน NEF30- ขอบเขต พื้นที่ศึกษา	พื้นที่ อันเนื่อง มาจาก	ผู้นำชุมชน ที่อยู่ในพื้นที่ เสี่ยง
12.4 เสนอให้โครงการปลูกป่าทดแทน พื้นที่สีเขียวก่อนมีการปรับพื้นที่ เป็นสนามบิน		●				●												
12.5 การนำเสนอข้อมูลการสำรวจนก ในพื้นที่สนามบินมีวัตถุประสงค์ เพื่ออะไร		●																
12.6 การกำจัดนกปากห่าง มีวิธีการ จัดการ/มาตรการอย่างไร เนื่องจากห่วงกังวลเรื่อง ระบบนิเวศ									●									
12.7 เสนอให้โครงการส่งเสริมการ อนุรักษ์ป่าบริเวณเขาโกรกตะแบก		●																
12.8 พื้นที่ป่าตามกรมที่ดิน มีมติ ครม. 2541 ซึ่งชะลอการจับกุมผู้บุกรุก พื้นที่ป่า ทำให้ยังสามารถอยู่ได้ ซึ่งใน มติ ครม. จะมีการประกาศ รายชื่อผู้ที่ได้รับสิทธิดังกล่าว		●																
12.9 สถานีเพาะเลี้ยงสัตว์ป่าบริเวณ เขาชีโอน เป็นพื้นที่ฟื้นฟู อนุรักษ์		●																

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

ตารางที่ 4.6-55 ประเด็นคำถาม ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะที่สำคัญจำแนกตามแต่ละกลุ่มเป้าหมายที่ได้สัมภาษณ์เชิงลึก การประชุมกลุ่ม/สนทนากลุ่ม และการสำรวจความคิดเห็น  
 ด้วยแบบสอบถาม

ประเด็นคำถาม ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะ	กลุ่มเป้าหมาย (สัมภาษณ์เชิงลึก)							กลุ่มเป้าหมาย (ประชุมกลุ่ม/สนทนากลุ่ม)					กลุ่มเป้าหมาย (การสำรวจความคิดเห็นด้วยแบบสอบถาม)				
	หน่วยงาน ปกครอง	สิ่งแวดล้อม ทรัพยากร ทางทะเลป่าไม้	สุขภาพและ พัฒนา สังคม	ความ ปลอดภัย และคมนาคม	ประมง	ท่องเที่ยว	ศึกษา และศาสนา	ผู้นำและ ประชาชน	ประมง พื้นบ้าน	อสม.	อปพร.	ผู้ได้รับ ผลกระทบ NEF ≥ 40	ผู้ได้รับ ผลกระทบ NEF 30-40	ครัวเรือน NEF ≥ 40	ครัวเรือน NEF 30-40	ครัวเรือน NEF30- ขอบเขต พื้นที่ศึกษา	พื้นที่ อ่อนไหว
เพาะพันธุ์สัตว์ป่า โดยสัตว์ในคดียุติ ต่างๆ ที่จับกุมจะนำมาเลี้ยงที่นี่ หากมีการรบกวนอาจส่งผลกระทบต่อสัตว์ เหล่านี้ โดยเฉพาะสัตว์วัยใส เช่น นกสาลิกา และอาจรบกวนการ ให้นมลูกของสัตว์																	
<b>13. การมีส่วนร่วมและประชาสัมพันธ์</b>																	
13.1 เสนอให้มีการประชุมชี้แจง เกี่ยวกับการประเมินราคาซื้อขาย และชดเชยอีกครั้ง ก่อนเริ่มทำการ ซื้อขาย												●	●				
13.2 เสนอให้โครงการประชาสัมพันธ์ ข้อมูลข่าวสารต่างๆ ผ่านผู้นำ เช่น นายอำเภอ กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน ส.อบต. เพื่อประสานลูกบ้านต่อไป	●						●							●			●
13.3 เสนอให้มีการประชาสัมพันธ์ผ่าน ทางไลน์และเฟสบุ๊ก				●													
13.4 เสนอให้จัดประชุมกลุ่มกับกลุ่มธุรกิจ และหน่วยงานหลักๆ ในพื้นที่	●																

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

ตารางที่ 4.6-55 ประเด็นคำถาม ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะที่สำคัญจำแนกตามแต่ละกลุ่มเป้าหมายที่ได้สัมภาษณ์เชิงลึก การประชุมกลุ่ม/สนทนากลุ่ม และการสำรวจความคิดเห็น  
 ด้วยแบบสอบถาม

ประเด็นคำถาม ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะ	กลุ่มเป้าหมาย (สัมภาษณ์เชิงลึก)							กลุ่มเป้าหมาย (ประชุมกลุ่ม/สนทนากลุ่ม)					กลุ่มเป้าหมาย (การสำรวจความคิดเห็นด้วยแบบสอบถาม)				
	หน่วยงาน ปกครอง	สิ่งแวดล้อม ทรัพยากร ทางทะเลป่าไม้	สุขภาพและ พัฒนา สังคม	ความ ปลอดภัย และคมนาคม	ประมง	ท่องเที่ยว	ศึกษา และศาสนา	ผู้นำและ ประชาชน	ประมง พื้นบ้าน	อสม.	อปพร.	ผู้ได้รับ ผลกระทบ NEF ≥ 40	ผู้ได้รับ ผลกระทบ NEF 30-40	ครัวเรือน NEF ≥ 40	ครัวเรือน NEF 30-40	ครัวเรือน NEF30- ขอบเขต พื้นที่ศึกษา	พื้นที่ อันเนื่อง มาจาก
จ.ระยอง เช่น อบจ. ท้องถิ่น สภาอุตสาหกรรม ด้วย																	
13.5 เสนอให้มีช่องทางร้องเรียนสำหรับ ผู้ได้รับผลกระทบจากโครงการ ที่ประชาชนสามารถเข้าถึงได้ง่าย และใครจะเป็นผู้รับผิดชอบ ดำเนินการรับเรื่อง และตอบสนอง เรื่องร้องเรียน		•	•				•				•	•					
13.6 เสนอให้แจ้งข้อเท็จจริงที่จะเกิดขึ้น จากการดำเนินการให้ประชาชน ได้รับทราบ โดยทั่วถึง	•		•														
13.7 เสนอให้โครงการประชาสัมพันธ์ถึง ปัญหาที่คนในพื้นที่จะได้รับ ผลกระทบอย่างทั่วถึง							•	•	•		•	•					
13.8 เสนอให้โครงการลงพื้นที่จัด ประชุมกับผู้ที่ได้รับผลกระทบ โดยตรง เพื่อให้ประชาชนได้รับ ทราบข้อมูลที่ถูกต้อง									•		•	•					



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

ตารางที่ 4.6-55 ประเด็นคำถาม ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะที่สำคัญจำแนกตามแต่ละกลุ่มเป้าหมายที่ได้สัมภาษณ์เชิงลึก การประชุมกลุ่ม/สนทนากลุ่ม และการสำรวจความคิดเห็น  
ด้วยแบบสอบถาม

ประเด็นคำถาม ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะ	กลุ่มเป้าหมาย (สัมภาษณ์เชิงลึก)							กลุ่มเป้าหมาย (ประชุมกลุ่ม/สนทนากลุ่ม)					กลุ่มเป้าหมาย (การสำรวจความคิดเห็นด้วยแบบสอบถาม)					
	หน่วยงาน ปกครอง	สิ่งแวดล้อม ทรัพยากร ทางทะเลป่าไม้	สุขภาพและ พัฒนา สังคม	ความ ปลอดภัย และคมนาคม	ประมง	ท่องเที่ยว	ศึกษา และศาสนา	ผู้นำและ ประชาชน	ประมง พื้นบ้าน	อสม.	อปพร.	ผู้ได้รับ ผลกระทบ NEF ≥ 40	ผู้ได้รับ ผลกระทบ NEF 30-40	ครัวเรือน NEF ≥ 40	ครัวเรือน NEF 30-40	ครัวเรือน NEF30- ขอบเขต พื้นที่ศึกษา	พื้นที่ อันเนื่อง ใหม่	ผู้นำชุมชน ที่อยู่ในพื้นที่ เสี่ยง
13.9 เสนอให้เข้ามาจัดประชุมรับฟัง ความคิดเห็น ครั้งที่ 3 ในพื้นที่ NEF ≥ 40 ได้หรือไม่ โดยมี กลุ่มเป้าหมาย 4 หมู่บ้าน คือ หมู่ 3 4 6 8 ตำบลสำนักท้อน												●						
13.10 ให้ประชาชนได้เห็นรายงาน การศึกษาของโครงการด้วย							●											
13.11 เสนอให้ส่งสรุปผลการประชุมรับ ฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 2 โดยละเอียดให้ประชาชนในพื้นที่ รับทราบด้วย เพื่อความมั่นใจว่า สิ่งที่เสนอไว้ ได้นำเสนอไว้แล้ว							●				●	●						
13.12 ในการจัดประชุมใหญ่ครั้งถัดไป ขอเสนอให้โครงการจัดให้มีรถ กระจายเสียงประชาสัมพันธ์ เพื่อประกาศแจ้งเชิญชวน ผู้เข้าร่วมประชุมให้ทั่วถึง							●											

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

ตารางที่ 4.6-55 ประเด็นคำถาม ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะที่สำคัญจำแนกตามแต่ละกลุ่มเป้าหมายที่ได้สัมภาษณ์เชิงลึก การประชุมกลุ่ม/สนทนากลุ่ม และการสำรวจความคิดเห็น  
 ด้วยแบบสอบถาม

ประเด็นคำถาม ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะ	กลุ่มเป้าหมาย (สัมภาษณ์เชิงลึก)							กลุ่มเป้าหมาย (ประชุมกลุ่ม/สนทนากลุ่ม)					กลุ่มเป้าหมาย (การสำรวจความคิดเห็นด้วยแบบสอบถาม)					
	หน่วยงาน ปกครอง	สิ่งแวดล้อม ทรัพยากร ทางทะเลป่าไม้	สุขภาพและ พัฒนา สังคม	ความ ปลอดภัย และคมนาคม	ประมง	ท่องเที่ยว	ศึกษา และศาสนา	ผู้นำและ ประชาชน	ประมง พื้นบ้าน	อสม.	อปพร.	ผู้ได้รับ ผลกระทบ NEF ≥ 40	ผู้ได้รับ ผลกระทบ NEF 30-40	ครัวเรือน NEF ≥ 40	ครัวเรือน NEF 30-40	ครัวเรือน NEF30- ขอบเขต พื้นที่ศึกษา	พื้นที่ อันเนื่อง มาจาก	ผู้นำชุมชน ที่อยู่ในพื้นที่ เสี่ยง
13.13 เสนอให้สื่อสารให้ประชาชน ทราบทันทีเมื่อเกิดเหตุการณ์/ เหตุฉุกเฉิน ผ่านช่องทางต่างๆ	●	●																
13.14 การประชาสัมพันธ์อาจจะต้องมี หลายภาษา เนื่องจากมีคน ต่างชาติในพื้นที่		●									●	●						
13.15 เสนอให้แจ้งประชาชนให้ รับทราบข้อมูลแผนการก่อสร้าง ว่าอยู่ในระยะใด และแต่ละระยะ ใช้เวลานานเท่าใด								●										
13.16 การรับฟังความคิดเห็นใน ครั้งที่ 2 นี้เป็นส่วนหนึ่งของ ขั้นตอนตามกฎหมายหรือไม่ ขณะนี้อยู่ในขั้นตอนใด และได้ แจ้งผู้เกี่ยวข้องล่วงหน้าอย่างไร บริษัทที่ปรึกษาได้แจกเอกสาร ล่วงหน้าให้ทราบมาก่อนตาม เงื่อนไขเวลาหรือไม่ อย่างไร											●	●						

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

ตารางที่ 4.6-55 ประเด็นคำถาม ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะที่สำคัญจำแนกตามแต่ละกลุ่มเป้าหมายที่ได้สัมภาษณ์เชิงลึก การประชุมกลุ่ม/สนทนากลุ่ม และการสำรวจความคิดเห็น  
 ด้วยแบบสอบถาม

ประเด็นคำถาม ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะ	กลุ่มเป้าหมาย (สัมภาษณ์เชิงลึก)							กลุ่มเป้าหมาย (ประชุมกลุ่ม/สนทนากลุ่ม)					กลุ่มเป้าหมาย (การสำรวจความคิดเห็นด้วยแบบสอบถาม)					
	หน่วยงานปกครอง	สิ่งแวดล้อม ทรัพยากร ทางทะเลป่าไม้	สุขภาพและ พัฒนา สังคม	ความปลอดภัย และคมนาคม	ประมง	ท่องเที่ยว	ศึกษา และศาสนา	ผู้นำและ ประชาชน	ประมง พื้นบ้าน	อสม.	อปพร.	ผู้ได้รับ ผลกระทบ NEF ≥ 40	ผู้ได้รับ ผลกระทบ NEF 30-40	ครัวเรือน NEF ≥ 40	ครัวเรือน NEF 30-40	ครัวเรือน NEF30- ขอบเขต พื้นที่ศึกษา	พื้นที่ อื่นใด	ผู้นำชุมชน ที่อยู่ในพื้นที่ เส้นเสี่ยง
13.17 ควรมีการประชาสัมพันธ์และให้ ข้อมูลเบื้องต้นที่จะให้ทุกท่าน รับทราบก่อนเริ่มประชุม												●	●					
13.18 การประชุมครั้งถัดไปจัดขึ้น ที่ไหน และจะมีการตอบคำถาม ที่ได้ถามไว้ในวันนี้หรือไม่												●	●					
13.19 สามารถทำเว็บไซต์ที่มีช่องทาง การถาม-ตอบ ได้หรือไม่												●	●					
13.20 เอกสารสรุปการรับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 1 มีการส่งหรือเผยแพร่ให้ ประชาชนได้รับทราบหรือไม่												●	●					
13.21 ที่ผ่านมา รพ.สต.บ้านไค้จวันเพ็ญ เป็นหน่วยกลางในการ ประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสาร เกี่ยวกับโครงการโรงโม่หินให้กับ ชุมชน ซึ่งสำหรับโครงการนี้ รพ.สต.ยินดีเป็นสื่อกลางในการ ช่วยประชาสัมพันธ์ข้อมูล ข่าวสารให้กับชุมชนด้วย			●															

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

ตารางที่ 4.6-55 ประเด็นคำถาม ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะที่สำคัญจำแนกตามแต่ละกลุ่มเป้าหมายที่ได้สัมภาษณ์เชิงลึก การประชุมกลุ่ม/สนทนากลุ่ม และการสำรวจความคิดเห็น  
 ด้วยแบบสอบถาม

ประเด็นคำถาม ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะ	กลุ่มเป้าหมาย (สัมภาษณ์เชิงลึก)							กลุ่มเป้าหมาย (ประชุมกลุ่ม/สนทนากลุ่ม)					กลุ่มเป้าหมาย (การสำรวจความคิดเห็นด้วยแบบสอบถาม)					
	หน่วยงานปกครอง	สิ่งแวดล้อม ทรัพยากร ทางทะเลป่าไม้	สุขภาพและ พัฒนา สังคม	ความปลอดภัย และคมนาคม	ประมง	ท่องเที่ยว	ศึกษา และศาสนา	ผู้นำและ ประชาชน	ประมง พื้นบ้าน	อสม.	อปพร.	ผู้ได้รับ ผลกระทบ NEF ≥ 40	ผู้ได้รับ ผลกระทบ NEF 30-40	ครัวเรือน NEF ≥ 40	ครัวเรือน NEF 30-40	ครัวเรือน NEF30- ขอบเขต พื้นที่ศึกษา	พื้นที่ อ่อนไหว	ผู้นำชุมชน ที่อยู่ในพื้นที่ เสี่ยง
13.22 ขอเบอร์ตัดต่อกับกองทัพเรือได้หรือไม่												●						
13.23 โครงการควรแจ้งข่าวสาร ความคืบหน้าให้ประชาชนทราบอย่างต่อเนื่อง สม่าเสมอ														●	●	●	●	
<b>14. ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม</b>																		
14.1 ขอดูแผนแม่บทของสนามบินนานาชาติอู่ตะเภาได้หรือไม่				●								●	●					
14.2 แผนแม่บทโครงการทำไว้ตั้งแต่เมื่อไร มีระยะเวลาคุ้มทุนกี่ปี												●	●					
14.3 ขอไฟล์รายงาน EHIA ของโครงการเก็บไว้เป็นฐานข้อมูลด้วย			●															
14.4 เนื่องจากปัจจุบันมีหลายโครงการ และหลายหน่วยงานที่มารับฟังความคิดเห็นในพื้นที่ ขอฝากให้มีการบูรณาการโครงการต่างๆ ร่วมกัน เพื่อจะได้เป็นภาพรวมของการพัฒนาในพื้นที่ และมองผลกระทบที่จะเกิดขึ้นจากหลายๆ โครงการ	●											●						

ตารางที่ 4.6-55 ประเด็นคำถาม ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะที่สำคัญจำแนกตามแต่ละกลุ่มเป้าหมายที่ได้สัมภาษณ์เชิงลึก การประชุมกลุ่ม/สนทนากลุ่ม และการสำรวจความคิดเห็น  
 ด้วยแบบสอบถาม

ประเด็นคำถาม ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะ	กลุ่มเป้าหมาย (สัมภาษณ์เชิงลึก)							กลุ่มเป้าหมาย (ประชุมกลุ่ม/สนทนากลุ่ม)					กลุ่มเป้าหมาย (การสำรวจความคิดเห็นด้วยแบบสอบถาม)				
	หน่วยงาน ปกครอง	สิ่งแวดล้อม ทรัพยากร ทางทะเลป่าไม้	สุขภาพและ พัฒนา สังคม	ความ ปลอดภัย และคมนาคม	ประมง	ท่องเที่ยว	ศึกษา และศาสนา	ผู้นำและ ประชาชน	ประมง พื้นบ้าน	อสม.	อปพร.	ผู้ได้รับ ผลกระทบ NEF ≥ 40	ผู้ได้รับ ผลกระทบ NEF 30-40	ครัวเรือน NEF ≥ 40	ครัวเรือน NEF 30-40	ครัวเรือน NEF30- ขอบเขต พื้นที่ศึกษา	พื้นที่ อันเนื่อง มาจาก
14.5 เสนอให้มีการสร้างเขื่อนกันคลื่น และขยายพันธุ์สัตว์น้ำ เพื่อเป็น การฟื้นฟูทรัพยากรทางทะเล เนื่องจากพลาเป็นพื้นที่ทะเลเปิด การสร้างปะการังเทียมอาจโดน พายุ และเรือลากเสียหายได้ง่าย								●									
14.6 กรณีสุวรรณภูมิที่เกิดขึ้นจริงแล้ว มีข้อมูลที่ทำการศึกษาเทียบไว้ หรือไม่ ว่าเสี่ยงที่คาดการณ์กับ เสี่ยงที่เกิดขึ้นจริง ต่างกันเท่าไร												●					
14.7 โรงไม่หินบริเวณเขาชีจรรย์ สร้างความเดือดร้อนให้กับคน ในพื้นที่มาก ไม่มีการปฏิบัติตาม มาตรการด้านการขนส่ง มีเรื่อง ร้องเรียนอยู่บ่อยครั้ง	●		●														
14.8 การประกาศให้จังหวัดระยอง ชลบุรี ฉะเชิงเทราเป็นพื้นที่เศรษฐกิจส่งผล ให้ราคาที่ดินสูงขึ้น			●														

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

ตารางที่ 4.6-55 ประเด็นคำถาม ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะที่สำคัญจำแนกตามแต่ละกลุ่มเป้าหมายที่ได้สัมภาษณ์เชิงลึก การประชุมกลุ่ม/สนทนากลุ่ม และการสำรวจความคิดเห็น  
ด้วยแบบสอบถาม

ประเด็นคำถาม ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะ	กลุ่มเป้าหมาย (สัมภาษณ์เชิงลึก)							กลุ่มเป้าหมาย (ประชุมกลุ่ม/สนทนากลุ่ม)					กลุ่มเป้าหมาย (การสำรวจความคิดเห็นด้วยแบบสอบถาม)				
	หน่วยงาน ปกครอง	สิ่งแวดล้อม ทรัพยากร ทางทะเลป่าไม้	สุขภาพและ พัฒนา สังคม	ความ ปลอดภัย และคมนาคม	ประมง	ท่องเที่ยว	ศึกษา และศาสนา	ผู้นำและ ประชาชน	ประมง พื้นบ้าน	อสม. อปพร.	ผู้ได้รับ ผลกระทบ NEF ≥ 40	ผู้ได้รับ ผลกระทบ NEF 30-40	ครัวเรือน NEF ≥ 40	ครัวเรือน NEF 30-40	ครัวเรือน NEF30- ขอบเขต พื้นที่ศึกษา	พื้นที่ อันเนื่อง มาจาก	ผู้นำชุมชน ที่อยู่ในพื้นที่ เสี่ยง
14.9 การเดินทางของคนชลบุรีไป สุวรรณภูมิสะดวกกว่าอุตะเถา				•													
14.10 การบริหารจัดการในพื้นที่ทหาร มีข้อจำกัดด้านความมั่นคง				•													
14.11 มีความเห็นว่าจังหวัดระยอง ไม่ได้ประโยชน์มากนักจากการ มีสนามบิน เนื่องจากนักท่องเที่ยว มุ่งไปที่พัทยา ไม่มาระยอง	•																
14.12 เสนอให้มีห้องปฏิบัติการเรื่อง เสียง โดยจำลองเสียงจริงโดยมี เสียงเครื่องบินที่ระดับความดัง NEF30 และ NEF40 ให้ผู้ได้รับ ผลกระทบได้ทดสอบด้วยตัวเอง แล้วว่าสามารถรับผลกระทบ ด้านเสียงได้หรือไม่											•						

## ตารางที่ 4.6-56 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของกลุ่มประมงจากการประชุมกลุ่ม/สนทนากลุ่ม

ประเด็นความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	การดำเนินงานของโครงการ/มาตรการด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ
<b>1. รายละเอียดโครงการ</b>	
ขอทราบเหตุผลที่เลือกระยะห่างของทางวิ่งที่ 1 และ 2 ที่ 1,140 เมตร และเป็นไปตามมาตรฐานหรือไม่	โครงการพิจารณาเห็นว่าระยะห่างของทางวิ่ง 1,140 เมตร มีความเหมาะสมมากที่สุด เนื่องจากเป็นการหลีกเลี่ยงข้อจำกัดของเขากองกั้นที่อาจมีผลต่ออุปสรรคด้านการบิน และการปรับลดระดับความสูงของทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 (มอเตอร์เวย์) รวมทั้งจากการพิจารณาของรัฐบาลโดยคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ตามมติการประชุมเมื่อวันที่ 4 ตุลาคม พ.ศ. 2561 ได้กำหนดให้ใช้ระยะห่างของทางวิ่ง 1,140 เมตร ในการวางแผนการพัฒนาสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา
โครงการกำหนดเขตห้ามเข้าทำประมงหรือไม่ ระยะเท่าใด เนื่องจากมีการไต่หมึก ซึ่งแสงอาจรบกวนการขึ้นลงของอากาศยาน	โครงการไม่มีการกันเขตห้ามเข้าเพิ่มเติมจากเดิมที่กำหนดไว้
<b>2. ผลกระทบสิ่งแวดล้อม</b>	
โครงการมีการสำรวจทางทะเลหรือไม่ ถ้าไม่มีขอเสนอให้เพิ่มเติมการประเมินผลกระทบทางทะเล เนื่องจากมีข้อห่วงกังวลผลกระทบทางทะเล เพราะในพื้นที่ส่วนมากประกอบอาชีพประมง	โครงการมีการตรวจวัดคุณภาพน้ำทะเลและการสำรวจนิเวศวิทยาทางทะเล แพลงก์ตอนพืช แพลงก์สัตว์ สัตว์หน้าดิน จำนวน 6 สถานี ครอบคลุมพื้นที่ที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบจากโครงการ และจะนำไปประเมินผลกระทบต่อนิเวศวิทยาทางทะเลต่อไป
<b>3. ระดับเสียงและความสั่นสะเทือน</b>	
เส้นท่าระดับเสียงที่พัดผ่านในทะเล จะมีผลกระทบต่อสัตว์ทะเลอย่างไร	<ul style="list-style-type: none"> <li>- เสียงมีลักษณะเป็นพลังงานคลื่น เมื่อผ่านตัวกลางที่เป็นน้ำ ระดับพลังงานจะลดลง สรุปได้ว่า <ul style="list-style-type: none"> <li>• เสียงจากเครื่องบินไม่มีผลมากเท่าเสียงจากเรือ</li> <li>• เสียงเรือมีผล โดยหลักสากลจะมี Guideline ของ IMO* ให้ดำเนินการตาม เกี่ยวกับมาตรฐานการออกแบบเรือว่าไม่ควรเกิดเสียงเกินมาตรฐานกำหนด</li> </ul> </li> </ul> <p>อ้างอิง <a href="https://wildwhales.org/threats/noise-and-cetaceans/">https://wildwhales.org/threats/noise-and-cetaceans/</a></p> <p>* International Maritime Organization (2014). Guidelines for the reduction of underwater noise from commercial shipping to address adverse impacts on marine life, MEPC.1/Circ.833. London, U.K: IMO Publishing. 8pp</p>
<b>4. คุณภาพน้ำผิวดิน น้ำทะเล นิเวศวิทยาทางน้ำ</b>	
ผลงตัวอย่างเครื่องบินอาจมีผลกระทบต่อสัตว์น้ำในทะเล โครงการจะมีมาตรการอย่างไร	โครงการกำหนดให้มีมาตรการด้านนิเวศวิทยาน้ำทะเลไว้ดังนี้

## ตารางที่ 4.6-56 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของกลุ่มประมงจากการประชุมกลุ่ม/สนทนากลุ่ม

ประเด็นความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	การดำเนินงานของโครงการ/มาตรการด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ
	โครงการได้ออกแบบระบบระบายน้ำฝนบริเวณทางวิ่งและทางขับที่ 2 โดยการออกแบบระบบระบายน้ำ แบ่งออกเป็น 2 ส่วน คือ 1) ระบบระบายน้ำสายรองจะทำการระบายน้ำที่ไหลบนผิวดินจากพื้นทางวิ่งและทางขับที่ 2 ลงสู่ระบบรางเปิดสามารถรองรับปริมาณน้ำได้ประมาณ 50.25 ลูกบาศก์เมตรต่อวินาที และน้ำจะถูกปล่อยลงสู่ระบบระบายน้ำหลัก 2) ระบบระบายน้ำหลักสามารถรองรับน้ำได้สูงสุด 242.70 ลูกบาศก์เมตรต่อวินาที โดยน้ำจะถูกส่งไปพักไว้ในบ่อหน่วงน้ำ ซึ่งโครงการได้ออกแบบบ่อหน่วงน้ำให้สามารถหน่วงน้ำไว้ได้ 1 ชั่วโมง ก่อนปล่อยลงทะเล ด้วยระยะเวลาของการหน่วงจะช่วยให้มีการตกตะกอน ซึ่งไม่ส่งผลกระทบต่อสิ่งมีชีวิตในทะเล
<b>5. เศรษฐกิจ-สังคม</b>	
ตำแหน่งที่พิกคนงานก่อสร้างอยู่บริเวณใด เสนอให้อยู่ไกลจากชุมชน เนื่องจากเกรงจะทำให้ชุมชนได้รับความเดือดร้อน เช่น การลักขโมย การทะเลาะวิวาท การพนัน และยาเสพติด	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ให้ผู้รับเหมาก่อสร้างคัดเลือกและสอบประวัติแรงงานที่จะเข้ามาทำงานก่อสร้างโครงการให้ถูกต้องตามกฎหมาย จัดทำทะเบียนประวัติคนงานก่อสร้างพร้อมรูปถ่ายไว้ที่สำนักงานของโครงการ เมื่อเกิดปัญหาหรือข้อร้องเรียน สามารถเรียกตรวจสอบได้ทันที</li> <li>• กำหนดให้มีการจ้างแรงงานหรือสนับสนุนกิจการในท้องถิ่น</li> </ul>
การย้ายเข้ามาของคนต่างถิ่น มีการเปลี่ยนแปลงทางสังคมพัฒนาชุมชนเป็นเมืองมากขึ้น ส่งผลกระทบต่อปัญหาการใช้สาธารณูปโภคซึ่งอาจไม่ทันกับการพัฒนาและเกิดความขาดแคลนได้	<ul style="list-style-type: none"> <li>• จัดหาที่พักคนงานก่อสร้างให้เหมาะสม และเป็นสัดส่วนที่ชัดเจน พร้อมทั้งกำหนดมาตรการควบคุมดูแลในพื้นที่ก่อสร้างและที่พักคนงานเพื่อไม่ให้คนงานก่อปัญหาและสร้างความเดือดร้อนรำคาญ เช่น ห้ามเล่นการพนัน ห้ามเสพยาเสพติด ห้ามส่งเสียงดังรบกวน เป็นต้น โดยมีบทลงโทษอย่างเคร่งครัด</li> <li>• จัดให้มีเวรยามดูแลความเป็นระเบียบเรียบร้อยในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างหรือบริเวณที่พักคนงานตลอดเวลา และให้หัวหน้าคนงานทำหน้าที่ควบคุมและสอดส่องดูแลความประพฤติของคนงานก่อสร้างเพื่อช่วยบรรเทาความกังวลของประชาชนในเรื่องของความปลอดภัย เช่น ปัญหาอาชญากรรม ปัญหาการลักทรัพย์ เป็นต้น</li> </ul>
เสนอให้โครงการเสนอแนวคิดเกี่ยวกับกิจกรรมที่จะดูแลสังคม ชุมชน และกลุ่มประมงที่ได้รับผลกระทบจากโครงการ	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ประสานความร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อสนับสนุนกิจกรรมของชุมชน เช่น การส่งเสริมอาชีพด้านเกษตรกรรม และเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำชายฝั่ง (ธนาคารปู) การพัฒนาชุมชน การส่งเสริมสุขภาพ การศึกษา ศิลปวัฒนธรรม การพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม เป็นต้น</li> </ul>
เสนอให้มีมาตรการลดผลกระทบต่อการประกอบอาชีพประมง เนื่องจากมีการพัฒนาโครงการโดยรอบ และมีการกันเขตปลอดภัยจนเหลือที่ทำกินน้อยมาก	<ul style="list-style-type: none"> <li>• จัดตั้งคณะกรรมการติดตามตรวจสอบผลกระทบโดยมีหลักการให้ชุมชนมีส่วนร่วมในการติดตามตรวจสอบด้วย EIA Monitoring Committee)</li> <li>• จัดตั้งกองทุนดูแลผลกระทบจากสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา เพื่อบรรเทาผลกระทบที่ประชาชนอาจได้รับจากการดำเนินงานของสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา เพื่อบรรเทาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและสาธารณสุขในภาพรวม</li> <li>• พิจารณารับคนในพื้นที่ชุมชนโดยรอบสนามบินนานาชาติอู่ตะเภาที่มีคุณสมบัติสอดคล้องกับตำแหน่งงานที่เหมาะสมเข้าทำงานเป็นอันดับแรก</li> </ul>



## ตารางที่ 4.6-57 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของกลุ่มประชาชนในพื้นที่ NEF 30 - 40 และ NEF ≥ 40 จากการประชุมกลุ่ม/สนทนากลุ่ม

ประเด็นความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	การดำเนินงานของโครงการ/มาตรการด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ
<b>1. รายละเอียดโครงการ</b>	
เสนอให้เปิดทางเข้า-ออกทางด้านถนนสุขุมวิท เพื่ออำนวยความสะดวกเมื่อเปิดเป็นสนามบินพาณิชย์	โครงการมีแผนที่จะเปิดทางเข้า-ออก อยู่ทางทิศเหนือของสนามบินทางฝั่งจังหวัดระยองไว้เพื่อเชื่อมโยงการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะและระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่เข้าสู่สนามบินนานาชาติอุตะเถาในอนาคต โดยส่งเสริมให้มีการใช้ระบบขนส่งสาธารณะและขนส่งมวลชนมากที่สุด เท่าที่เป็นไปได้ เนื่องจากมีระบบดังกล่าวรองรับอยู่แล้ว ทั้งนี้ ภาครัฐควรมีนโยบายพัฒนาโครงการต่อเชื่อมระบบขนส่งมวลชนและรถไฟฟ้าจำนวนมากที่สามารถลดปริมาณการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลในการเดินทางมายังสนามบินนานาชาติอุตะเถา และจะต้องมีการปรับปรุงการเชื่อมต่อและการเข้าถึงระบบขนส่งดังกล่าวเพื่อเพิ่มความสะดวกของผู้ใช้บริการและลดปัญหาที่เกิดขึ้น
เขตปลอดภัยทางเดินอากาศคืออะไร มีผลบังคับใช้อย่างไร	เขตปลอดภัยในการเดินอากาศคือ พื้นที่โดยรอบสนามบินที่ถูกกำหนดโดยประกาศกระทรวงคมนาคม ให้เป็นพื้นที่ควบคุมสิ่งปลูกสร้าง หรืออาคาร หรือต้นไม้ยืนต้น เพื่อมิให้เป็นอุปสรรคต่อการเดินอากาศของอากาศยานที่เข้ามาขึ้นลง ณ สนามบินนั้น โดยห้ามมิให้บุคคลใดทำการก่อสร้างสิ่งปลูกสร้าง หรืออาคาร หรือปลูกต้นไม้ยืนต้นภายในบริเวณนี้เว้นแต่จะได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากพนักงานเจ้าหน้าที่ (สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย) โดยมีการกำหนดมาตรการฯ ดังนี้
เสนอให้ทำความเข้าใจและให้ความรู้ เกี่ยวกับเขตปลอดภัยทางเดินอากาศให้กับประชาชนทราบ	<ul style="list-style-type: none"> <li>ประสานงานและสนับสนุนข้อมูลให้หน่วยงานท้องถิ่นเพื่อประกาศและแจ้งให้ประชาชนทราบแนวเขตปลอดภัยการเดินอากาศ และบริเวณที่ได้รับผลกระทบด้านเสียงจากการพัฒนาโครงการ</li> </ul>
เสนอให้เตรียมความพร้อมของระบบสาธารณูปโภค ไฟฟ้า น้ำใช้ การจัดการน้ำเสียและขยะ เพื่อรองรับการพัฒนาที่จะเกิดขึ้น	<p>โครงการได้มีการเตรียมความพร้อมในเรื่องของระบบสาธารณูปโภคเรียบร้อยแล้ว</p> <p><b>1) การใช้น้ำ</b></p> <p>สำหรับการใช้น้ำเมื่อโครงการเปิดดำเนินการ จะทำให้จำนวนผู้ให้บริการหรือผู้โดยสารเพิ่มขึ้นและส่งผลให้มีความต้องการใช้น้ำประปาเพิ่มมากขึ้น ทั้งนี้ การคาดการณ์ปริมาณการใช้ ในปี พ.ศ. 2571 2581 และ 2591 จะมีความต้องการใช้น้ำเท่ากับ 958.90 2,602.74 และ 4,794.52 ลูกบาศก์เมตรต่อวัน ตามลำดับ ทั้งนี้ จะได้รับน้ำประปาจากระบบการผลิตน้ำประปาของบริษัท อีสท์วอเตอร์ ซึ่งได้ออกแบบระบบผลิตน้ำประปาที่มีกำลังการผลิตสูงสุด 20,000 ลูกบาศก์เมตรต่อวัน โดยจะมีการก่อสร้างแบ่งเป็น 2 ระยะ คือ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2563-2568) และระยะที่ 2 (พ.ศ. 2569-2587) โดยแต่ละระยะมีขนาดระบบผลิตน้ำประปา 10,000 ลูกบาศก์เมตรต่อวัน และถึงสำรองน้ำประปา ขนาดความจุ 30,000 ลูกบาศก์-เมตร ซึ่งจากศักยภาพของระบบในการผลิตน้ำประปาจะสามารถจ่ายน้ำประปาให้กับสนามบินนานาชาติอุตะเถา เพื่อสามารถรองรับผู้โดยสารได้สูงสุด 70 ล้านคน โดยจะไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการใช้ น้ำ ของผู้ที่อยู่โดยรอบสนามบินนานาชาติอุตะเถา</p> <p><b>2) การใช้ไฟฟ้า</b></p> <p>การใช้ไฟฟ้าโครงการจะได้รับกระแสไฟฟ้าจาก บริษัท บี.กริม เพาเวอร์ จำกัด (มหาชน) ซึ่งจากการคาดการณ์ปริมาณความต้องการไฟฟ้ารวมทั้งหมด 98.58 เมกะวัตต์ โดยปริมาณไฟฟ้าที่ผลิตได้สูงสุด 160 เมกะวัตต์ ปริมาณไฟฟ้าที่ผลิตได้จะจำหน่ายเข้ามายังพื้นที่สนามบินนานาชาติอุตะเถาทั้งหมด ส่วนปริมาณไฟฟ้าที่เหลือจะจำหน่ายให้กับกิจการไฟฟ้า สวัสดิการสัมปทานกองทัพเรือ เพื่อเสริมความมั่นคงให้กับระบบไฟฟ้าภายในพื้นที่ต่อไป ดังนั้นปริมาณไฟฟ้าจึงเพียงพอต่อปริมาณความต้องการใช้ จึงไม่ส่งผลกระทบต่อพื้นที่โดยรอบ</p>

ตารางที่ 4.6-57 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของกลุ่มประชาชนในพื้นที่ NEF 30 - 40 และ NEF  $\geq$  40 จากการประชุมกลุ่ม/สนทนากลุ่ม

ประเด็นความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	การดำเนินงานของโครงการ/มาตรการด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ
	<p>3) ขยะ</p> <p>ขยะที่เกิดขึ้นจะมีการจัดภาชนะจัดวางให้เหมาะสมกับประเภทและแหล่งกำเนิดมูลฝอย มีการดำเนินการดังนี้</p> <p>1) มูลฝอยทั่วไป</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- มูลฝอยประเภทอาหาร : โครงการจะให้ผู้ได้รับอนุญาตจากหน่วยงานราชการหรือตามที่กฎหมายกำหนด นำเศษอาหารดังกล่าวไปกำจัดอย่างถูกหลักสุขาภิบาล</li> <li>- มูลฝอยที่สามารถนำไปรีไซเคิลได้ : จะมีเอกชนนำรถเข้ามารับซื้อภายในพื้นที่สถานีขนถ่าย</li> <li>- มูลฝอยที่เหลือจากการคัดแยก : จัดเก็บในอาคารคัดแยกขยะ เพื่อรอการขนถ่ายออกไปกำจัดเป็นประจำทุกวัน ด้วยวิธีกำจัดที่ถูกต้องตามหลักสุขาภิบาล</li> </ul> <p>2) มูลฝอยอันตราย</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- มูลฝอยอันตราย จะเก็บในอาคารสำหรับเก็บมูลฝอยอันตราย เพื่อรอส่งไปกำจัดโดยผู้ที่ได้รับอนุญาตจากหน่วยงานราชการ</li> </ul> <p>3) มูลฝอยติดเชื้อ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- มูลฝอยติดเชื้อจะนำไปเก็บไว้ในห้องควบคุมอุณหภูมิไม่ให้เกิน 10 องศาเซลเซียส เพื่อรอการขนส่งไปกำจัดภายนอกพื้นที่สนามบินนานาชาติอู่ตะเภา โดยวิธีการเผาในเตาเผามูลฝอยติดเชื้อของผู้ที่ได้รับอนุญาตจากหน่วยงานราชการ</li> </ul>
การกำหนดขอบเขตพื้นที่ศึกษามีหลักการอย่างไร มีมาตรฐานสากลหรือไม่	โครงการได้กำหนดขอบเขตพื้นที่ศึกษาให้ครอบคลุมตามการคาดการณ์ผลกระทบด้านเสียงที่ไกลที่สุด โดยใช้ประสบการณ์จากการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมของสนามบินดอนเมือง และสนามบินสุวรรณภูมิ
หน่วยงานใดเป็นเจ้าของและ/หรือผู้รับผิดชอบบริหารจัดการโครงการนี้	กองทัพเรือ (ทร.) และสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.)/หรือผู้บริหารจัดการโครงการหรือบำรุงรักษาโครงการ
โครงการจะก่อสร้างได้เมื่อไร	โครงการจะเริ่มการก่อสร้างได้ภายหลังรายงาน EHIA ได้รับความเห็นชอบจาก สผ. และ กก.วล. คาดว่าการก่อสร้างทางวิ่งและทางขับที่ 2 จะก่อสร้างในปี พ.ศ. 2564-2566 และจะเปิดดำเนินการในปี พ.ศ.2567
ในอนาคตเที่ยวบินที่สนามบินนานาชาติอู่ตะเภา จะมีกี่เที่ยวบิน รองรับเครื่องบินขนาดใดบ้าง และมีเส้นทางบินไปที่ใดบ้าง	จำนวนเที่ยวบินคาดการณ์ตามแผนแม่บท ได้มีการคาดการณ์กรณีมีการเติบโตมากกว่ากรณีฐาน เพื่อเป็นการรองรับกิจกรรมที่เกิดขึ้นขีดความสามารถในการรองรับของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และท่าอากาศยานดอนเมือง ทำให้สายการบินจำนวนมากมาใช้บริการที่สนามบินนานาชาติอู่ตะเภา โดยแบ่งเป็น 3 ระยะ คือ
จำนวนเที่ยวบินคาดการณ์ตามแผนแม่บท มีกี่ระยะ และในปัจจุบันการพัฒนาอยู่ในระยะใด	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ระยะที่ 1 (คาดการณ์ถึงปี พ.ศ. 2571 ต้องพัฒนาในช่วงปี พ.ศ. 2564-2566) จำนวนเที่ยวบิน 78,000 เที่ยวบินต่อปี รองรับผู้โดยสาร 14 ล้านคน</li> </ul>

ตารางที่ 4.6-57 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของกลุ่มประชาชนในพื้นที่ NEF 30 - 40 และ NEF  $\geq$  40 จากการประชุมกลุ่ม/สนทนากลุ่ม

ประเด็นความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	การดำเนินงานของโครงการ/มาตรการด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ระยะที่ 2 (คาดการณ์ถึงปี พ.ศ. 2581 ต้องพัฒนาในช่วงปี พ.ศ. 2573-2576) จำนวนเที่ยวบิน 189,000 เที่ยวบินต่อปี รองรับผู้โดยสาร 38 ล้านคน</li> <li>• ระยะที่ 3 (คาดการณ์ถึงปี พ.ศ. 2591 ต้องพัฒนาในช่วงปี พ.ศ. 2583-2576) จำนวนเที่ยวบิน 305,000 เที่ยวบินต่อปี รองรับผู้โดยสาร 70 ล้านคน</li> </ul> <p>การก่อสร้างทางวิ่งที่ 2 อยู่ในการพัฒนาระยะที่ 1 ซึ่งจะต้องพัฒนาในช่วงปี พ.ศ. 2564-2566 ซึ่งภายหลังจากรายงาน EHIA ได้รับความเห็นชอบจาก สผ. และ กก.วล. เรียบร้อยแล้ว</p>
ขอทราบเหตุผลที่เลือกระยะห่างของทางวิ่งที่ 1 และ 2 ที่ 1,140 เมตร และเป็นไปตามมาตรฐานหรือไม่	โครงการพิจารณาเห็นว่าระยะห่างของทางวิ่ง 1,140 เมตร มีความเหมาะสมมากที่สุด เนื่องจากเป็นการหลีกเลี่ยงข้อจำกัดของเขากโกรกตะแบกที่อาจมีผลต่ออุปสรรคด้านการบิน และการปรับลดระดับความสูงของทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 (มอเตอร์เวย์) รวมทั้งจากการพิจารณาของรัฐบาลโดยคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ตามมติการประชุมเมื่อวันที่ 4 ตุลาคม พ.ศ. 2561 ได้กำหนดให้ใช้ระยะห่างของทางวิ่ง 1,140 เมตร ในการวางแผนการพัฒนาสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา
<b>ข้อเสนอแนะ</b>	
เป็นโครงการที่ดี เห็นด้วยกับการพัฒนาโครงการ เนื่องจากประเทศเราควรมีการพัฒนาขึ้น	รับทราบข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ
<b>2. ผลกระทบสิ่งแวดล้อม</b>	
ผลกระทบของโครงการนี้ ศึกษาประเด็นอะไรบ้างครอบคลุมกิจกรรมทั้งหมดทั้งในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการแล้วหรือไม่	<p>โครงการทำการศึกษาผลกระทบครอบคลุมทรัพยากรสิ่งแวดล้อม 4 ด้าน ประกอบด้วย ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต โดยมีประเด็นที่ศึกษาดังนี้</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ได้แก่ สภาพภูมิประเทศ อุทุนิยมวิทยาและคุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน ธรณีวิทยาและแผ่นดินไหว ทรัพยากรดิน อุทกวิทยาน้ำผิวดิน คุณภาพน้ำผิวดิน คุณภาพน้ำใต้ดิน และคุณภาพน้ำทะเล</li> <li>2) ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ ได้แก่ นิเวศวิทยาทางบก และนิเวศวิทยาทางน้ำ</li> <li>3) คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ ได้แก่ การจัดการของเสีย การใช้ประโยชน์ที่ดิน การคมนาคมขนส่ง สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ (การใช้น้ำ ไฟฟ้า สื่อสาร) และระบบระบายน้ำและการป้องกันน้ำท่วม</li> <li>4) คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต ได้แก่ เศรษฐกิจและสังคม การโยกย้ายและการทดแทนทรัพย์สิน สาธารณสุข (สุขภาพ) อาชีวอนามัยและความปลอดภัย แหล่งท่องเที่ยวและทัศนียภาพ และแหล่งโบราณคดีและประวัติศาสตร์</li> </ol> <p>ในการศึกษาผลกระทบได้พิจารณาครอบคลุมกิจกรรมทั้งหมด ในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ โดยพิจารณาภาพรวมของการพัฒนาสนามบินนานาชาติอู่ตะเภาในอนาคต ในการรองรับผู้โดยสารสูงสุด เที่ยวบินสูงสุด รวมถึงความต้องการสิ่งอำนวยความสะดวกของสนามบิน</p>

ตารางที่ 4.6-57 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของกลุ่มประชาชนในพื้นที่ NEF 30 - 40 และ NEF ≥ 40 จากการประชุมกลุ่ม/สนทนากลุ่ม

ประเด็นความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	การดำเนินงานของโครงการ/มาตรการด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ
เสนอให้พิจารณาจุดตรวจวัด และความถี่ที่เหมาะสม และครอบคลุมพื้นที่อ่อนไหวที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบ	โครงการได้ดำเนินการกำหนดจุดตรวจวัด และความถี่ในการตรวจวัดอย่างเหมาะสม ครอบคลุมพื้นที่อ่อนไหวที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบ โดยได้กำหนดจุดตรวจวัดและรับฟังความคิดเห็นของประชาชนครั้งที่ 1 และเพิ่มเติมจุดตรวจวัดตามความคิดเห็นแล้ว
มาตรการฯ ที่เสนอมามีความครบถ้วนและครอบคลุมดีแล้ว มีความกังวลว่าโครงการจะไม่ปฏิบัติตามมาตรการฯ ที่กำหนดไว้ โครงการมีวิธีการควบคุมผู้รับเหมาให้ปฏิบัติตามมาตรการอย่างไร และในกรณีที่ได้รับเหมาไม่ปฏิบัติตามมาตรการฯ โครงการจะดำเนินการอย่างไร	มาตรการที่กำหนดไว้ในตารางมาตรการของโครงการถือเป็นกฎหมายเพื่อบังคับให้ผู้รับเหมาฯ ต้องปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด หากไม่ปฏิบัติตาม ฝ่าฝืนหรือหลีกเลี่ยง จะมีบทลงโทษตามที่กฎหมายกำหนด ทั้งนี้หากประชาชนในพื้นที่พบเห็นปัญหาจากการก่อสร้าง รวมทั้งจากการดำเนินโครงการสามารถร้องเรียนมายังเจ้าของโครงการ เพื่อตรวจสอบและดำเนินการตามขั้นตอนต่อไป
กรณีที่โครงการได้รับอนุมัติแล้ว จะมีการติดตามตรวจสอบ การปฏิบัติตามมาตรการอย่างไร	โครงการได้กำหนดมาตรการดังกล่าวไว้แล้ว พร้อมทั้งกำหนดให้มีตัวแทนหน่วยงานหรือชุมชน ร่วมตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการ
เสนอให้มีการแจ้งผลการตรวจวัดเสียง และความสั่นสะเทือนให้ประชาชนได้รับทราบด้วย	การตรวจวัดเสียงและความสั่นสะเทือนดำเนินการตรวจวัดระดับเสียง (ตรวจวัด 24 ชั่วโมง เป็นเวลา 7 วันต่อเนื่อง) ได้แก่ ครั้งที่ 1 ช่วงฤดูฝน ระหว่างวันที่ 18-24 กรกฎาคม พ.ศ. 2562 จำนวน 6 จุด ได้แก่ โรงเรียนพัฒนาศึกษา บริเวณอาคารปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ พื้นที่โครงการบริเวณ Airside โรงเรียนวัดศรีภาวนาราม โรงเรียนวัดพลา โรงเรียนบ้านคลองบางไผ่ และโรงเรียนวัดสระแก้ว ครั้งที่ 2 ช่วงฤดูแล้ง ระหว่างวันที่ 3-9 พฤศจิกายน พ.ศ. 2562 จำนวน 7 จุด โดยเพิ่ม จุดตรวจวัด จำนวน 1 จุด คือ โรงเรียนวัดสระแก้ว ซึ่งเป็นพื้นที่อ่อนไหว ที่อาจจะได้รับผลกระทบ พบว่ามีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนดทุกสถานี โดยเสนอผลการตรวจวัดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบ และสุขภาพ และนำเสนอให้ประชาชนทราบแล้วในการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน
<b>3. ระดับเสียงและความสั่นสะเทือน</b>	
ค่า NEF คือค่าอะไร ใช้เครื่องมือใดในการตรวจวัด และสามารถแปลงเป็นเดซิเบลได้หรือไม่ เพื่อให้ง่ายต่อการทำความเข้าใจของประชาชน	- ค่า NEF คือ Noise Exposure Forecast เป็นวิธีมาตรฐานสำหรับการประเมินเสียง เพื่อทำนายค่าระดับการรบกวนต่อมนุษย์ในพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากอากาศยาน โดยค่า NEF สามารถประมาณเป็นเดซิเบลได้โดยบวก 35 (เดซิเบล ≈ NEF+35)
การคำนวณค่า NEF ใช้เครื่องมือใดในการรันโมเดล มีข้อมูลนำเข้าอะไรบ้าง	การคำนวณค่า NEF หรือ Noise Exposure Forecast เป็นวิธีมาตรฐาน สำหรับการประเมินเสียง เพื่อทำนายค่าระดับการรบกวนต่อมนุษย์ ในพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากอากาศยาน โดยการคำนวณได้รวมการใช้ทางวิ่งที่ 2 และกรณีการเลี้ยงไว้แล้ว แต่ไม่มีการคิดรวมเที่ยวบิน
การคำนวณค่า NEF ได้คิดรวมเที่ยวบินราชการเข้าไปด้วยหรือไม่ เนื่องจากมีเสียงดังมาก	ราชการเข้าไปเนื่องจากมีข้อจำกัดด้านความมั่นคงทางทหาร โดยคำนวณจาก - ชนิด/ระดับเสียงของเครื่องบิน

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

ตารางที่ 4.6-57 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของกลุ่มประชาชนในพื้นที่ NEF 30 - 40 และ NEF  $\geq$  40 จากการประชุมกลุ่ม/สนทนากลุ่ม

ประเด็นความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	การดำเนินงานของโครงการ/มาตรการด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ
การคำนวณค่า NEF ได้คำนวณกรณีที่เกี่ยวข้องบินขึ้นลงไม่ปกติ และกรณีการเลี้ยวหรือบินวนหรือไม่	<ul style="list-style-type: none"> <li>- จำนวนเที่ยวบินในช่วงกลางวันและช่วงกลางคืน</li> <li>- รูปแบบการใช้ทางวิ่ง</li> <li>- ข้อมูลอุตุนิยมวิทยา</li> </ul>
ได้รับผลกระทบเรื่องเสียงจากการที่เครื่องบินบินวน เพราะลงไม่ได้	
จากการพิจารณาแนวเส้นเสียงพบว่าแนวเส้นเสียงจะเน้นไปทางวิ่งที่ 1 ไม่ทราบว่าได้รวมการใช้ทางวิ่งที่ 2 เข้าไปด้วยหรือไม่	
โครงการได้นำข้อมูลงานวิจัยการจัดการปัญหามลพิษทางเสียงจากอากาศยานของกรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อมมาใช้ประกอบการศึกษาหรือไม่	โครงการได้นำข้อมูลงานวิจัยการจัดการปัญหามลพิษทางเสียงจากอากาศยานของกรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อมมาใช้ประกอบการศึกษาด้วย
พื้นที่ที่อยู่ในแนวเส้นเสียงครอบคลุมพื้นที่ใดบ้าง คิดเป็นพื้นที่ขนาดเท่าไร	<p>พื้นที่ที่ได้รับผลกระทบด้านเสียง ประกอบด้วย</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- พื้นที่เส้นเสียง NEF <math>\geq</math> 40 ในพื้นที่ตำบลสำนักท้อน อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> <li>• หมู่ที่ 3 บ้านสระแก้ว (ตำบลสำนักท้อน)</li> </ul> </li> <li>- พื้นที่เส้นเสียง NEF 30 - 40 ในพื้นที่ตำบลพลา ตำบลสำนักท้อน ตำบลพลุดาหลวง และตำบลห้วยใหญ่ ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> <li>• หมู่ที่ 1 บ้านสำนักท้อน (ตำบลสำนักท้อน)</li> <li>• หมู่ที่ 2 บ้านซากหมาก (ตำบลสำนักท้อน)</li> <li>• หมู่ที่ 3 บ้านสระแก้ว (ตำบลสำนักท้อน)</li> <li>• หมู่ที่ 4 บ้านคลองไผ่ (ตำบลสำนักท้อน)</li> <li>• หมู่ที่ 6 บ้านเขาครอก (ตำบลสำนักท้อน)</li> <li>• หมู่ที่ 7 บ้านหนองตะเคียน (ตำบลสำนักท้อน)</li> <li>• หมู่ที่ 8 บ้านเชิงเขา (ตำบลสำนักท้อน)</li> <li>• หมู่ที่ 5 บ้านเขาบายศรี (ตำบลพลุดาหลวง)</li> <li>• หมู่ที่ 11 บ้านมาบพิททอง (ตำบลห้วยใหญ่)</li> </ul> </li> </ul> <p>หมายเหตุ : แผนที่เส้นเสียง ณ เดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2564</p>

ตารางที่ 4.6-57 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของกลุ่มประชาชนในพื้นที่ NEF 30 - 40 และ NEF  $\geq$  40 จากการประชุมกลุ่ม/สนทนากลุ่ม

ประเด็นความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	การดำเนินงานของโครงการ/มาตรการด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ
<p>โครงการมีแนวทางการปฏิบัติอย่างไรกับพื้นที่อ่อนไหว (สถานศึกษา สถานพยาบาล และศาสนสถาน) ที่ได้รับผลกระทบเรื่องเสียง และความสั่นสะเทือนจากอากาศยาน</p> <p>โครงการมีมาตรการฯ ชดเชยเยียวยาผู้ได้รับผลกระทบเรื่องเสียงอย่างไร</p>	<p>โครงการได้กำหนดมาตรการลดเสียงรบกวน ดังนี้</p> <p><b>1) เงื่อนไขที่ต้องดำเนินการชดเชย</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ดำเนินการชดเชยผู้ได้รับผลกระทบด้านเสียงจากการพัฒนาโครงการก่อสร้างทางวิ่งและทางขับที่ 2 สนามบินนานาชาติอู่ตะเภา โดยพิจารณาระดับผลกระทบจากแผนที่เส้นท่าระดับเสียงที่มีการคาดการณ์ในปี พ.ศ. 2591 และพิจารณาปลูกสร้างอาคารโดยชดเชยสิ่งปลูกสร้างที่ก่อสร้างถึงวันที่รายงาน EHIA ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ซึ่ง ทร. และ สกพอ. จะต้องมีการเผยแพร่ข้อมูลการก่อสร้างโครงการให้ประชาชนรับทราบล่วงหน้า</li> <li>- ดำเนินการสำรวจ จัดทำฐานข้อมูลและแผนการชดเชยผู้ที่ได้รับผลกระทบด้านเสียงซึ่งเกิดจากการพัฒนาโครงการ โดยคณะทำงานสำรวจและพิจารณาค่าชดเชยเยียวยา ให้แล้วเสร็จก่อนเปิดใช้ทางวิ่งที่ 2</li> </ul> <p><b>2) หลักเกณฑ์ในการชดเชย</b></p> <p><b>กรณี NEF <math>\geq</math> 40</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ให้ สกพอ. เจรจาซื้อที่ดินพร้อมสิ่งปลูกสร้างที่ก่อสร้างถึงวันที่รายงาน EHIA ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ กรณีเจ้าของที่ดินพร้อมสิ่งปลูกสร้างไม่ประสงค์จะขาย ต้องสนับสนุนการปรับปรุงอาคารเพื่อลดผลกระทบด้านเสียง โดยให้รับเงินค่าชดเชยไปปรับปรุงอาคารและสิ่งปลูกสร้างเอง</li> </ul> <p><b>กรณี NEF 30 - 40</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ให้ สกพอ. สนับสนุนการปรับปรุงอาคารเพื่อลดผลกระทบด้านเสียง โดยให้รับเงินค่าชดเชยไปปรับปรุงอาคารและสิ่งปลูกสร้างเอง สำหรับอาคารที่ก่อสร้างถึงวันที่วันที่รายงาน EHIA ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ</li> </ul> <p>สกพอ. สนับสนุนในการป้องกันเสียงแก่สถานที่ซึ่งต้องการความเงียบเป็นพิเศษ เช่น โรงเรียน โรงพยาบาล ศาสนสถาน เป็นต้น สำหรับอาคารที่ก่อสร้างถึงวันที่วันที่รายงาน EHIA ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ</p>
<p>กรณีที่บ้านไม่อยู่ในแนวเส้นเสียง แต่ได้รับผลกระทบจากเสียงเช่นกัน และถ้าในอนาคตได้รับผลกระทบด้านเสียงเพิ่มขึ้น โครงการจะมีมาตรการในการดูแลอย่างไร</p>	<p>โครงการได้กำหนดมาตรการแก้ไขปัญหาลดเสียงดังรบกวน กรณีที่มีการร้องเรียน ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ศูนย์ประสานงานการแก้ไขปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อมสนามบินนานาชาติอู่ตะเภาจะเป็นหน่วยงานหลักในการจัดการเรื่องร้องเรียน โดยทำหน้าที่ประเมิน วิเคราะห์ ตรวจสอบและชี้แจงข้อร้องเรียนให้ประชาชนได้รับทราบ ให้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับเรื่องเสียง และ/หรือ ปัญหาอื่น ๆ ที่เกิดขึ้นจากการดำเนินการของอากาศยาน โดยจัดทำฐานข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ ที่ระบุและเชื่อมโยงกับพิกัดภูมิศาสตร์ในพื้นที่รอบสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา ที่อย่างน้อยต้องประกอบด้วยรายละเอียด</li> <li>- ชื่อผู้ร้องเรียน/หน่วยงานที่ร้องเรียน</li> </ul>

ตารางที่ 4.6-57 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของกลุ่มประชาชนในพื้นที่ NEF 30 - 40 และ NEF  $\geq$  40 จากการประชุมกลุ่ม/สนทนากลุ่ม

ประเด็นความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	การดำเนินงานของโครงการ/มาตรการด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- บ้านเลขที่</li> <li>- อาคาร</li> <li>- จำนวนผู้อยู่อาศัย</li> <li>- สถิติการร้องเรียน</li> <li>- พื้นที่ NEF คาดการณ์</li> <li>- พื้นที่ NEF ตรวจวัด (หากมี)</li> <li>- การใช้ประโยชน์ที่ดิน</li> <li>- อื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง</li> </ul> <p>- มีช่องทางรับเรื่องร้องเรียนตลอด 24 ชั่วโมง หากเกิดกรณีร้องเรียนเรื่องผลกระทบด้านเสียงจากการดำเนินงานของสนามบินนานาชาติ อู่ตะเภา ทร. และ สกพอ./หรือผู้บริหารจัดการโครงการหรือบำรุงรักษาโครงการ จะพิจารณาให้มีการตรวจวัดระดับเสียงในหน่วย NEF หรือ Ldn เพื่อตรวจสอบระดับผลกระทบเป็นรายกรณีไป ทั้งนี้ หากได้รับผลกระทบจริง ทร. และ สกพอ./หรือผู้บริหารจัดการโครงการหรือบำรุงรักษาโครงการ จะดำเนินการชดเชยตามแนวทางที่ ทร. และ สกพอ./หรือผู้บริหารจัดการโครงการหรือบำรุงรักษาโครงการ ยึดถือปฏิบัติต่อไป</p>
<p>ในระยะก่อสร้างควรมีการติดตามตรวจสอบระดับเสียงขณะก่อสร้างด้วย เนื่องจากมีเสียงดังภายในสนามบิน</p>	<p>โครงการได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไข (ระยะก่อสร้าง) ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ให้ลดระดับเสียงและแรงสั่นสะเทือนจากการก่อสร้างโดยเลือกใช้เครื่องจักร/อุปกรณ์ก่อสร้างที่อยู่ในสภาพดี และเลือกใช้เทคนิควิธีการก่อสร้างที่ก่อให้เกิดเสียงดังและแรงสั่นสะเทือนน้อยที่สุด รวมทั้งให้ติดตั้งอุปกรณ์ลดเสียงที่เครื่องจักรหรืออุปกรณ์ที่ก่อให้เกิดเสียงดัง</li> <li>- ตรวจสอบและบำรุงรักษาเครื่องจักร/อุปกรณ์ที่ใช้ในการก่อสร้างอย่างสม่ำเสมอ ให้มีสภาพพร้อมใช้งานและไม่ก่อให้เกิดเสียงดังผิดปกติ</li> </ul>
<p>โครงการมีแนวทางในการแก้ไขผลกระทบด้านเสียงและความสั่นสะเทือนอย่างไร</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- จัดทำรั้วสูง 2 เมตร ล้อมรอบพื้นที่ก่อสร้าง บริเวณพื้นที่ก่อสร้างที่อยู่ใกล้กับพื้นที่อ่อนไหวโดยใช้แผ่นโลหะหนา 0.64 มิลลิเมตร (มีค่าลดทอนเสียง (Transmission Loss) 18 เดซิเบลเอ ติดตั้งห่างจากแหล่งกำเนิดเสียงประมาณ 10-15 เมตร เพื่อลดระดับเสียงจากเครื่องจักรและกิจกรรมการก่อสร้าง</li> <li>- กิจกรรมการก่อสร้างที่มีเสียงดังให้ดำเนินการเฉพาะช่วงกลางวัน (06.00-18.00 น.) โดยงดการก่อสร้างในช่วงเวลากลางคืน กรณีที่มีความจำเป็นต้องก่อสร้างในเวลากลางคืนให้ผู้รับเหมาแจ้งแผนให้หน่วยงานและผู้ได้รับผลกระทบทราบล่วงหน้า</li> <li>- จัดให้มีอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล เช่น Ear Plugs หรือ Ear Muffs สำหรับคนงานก่อสร้าง</li> <li>- จำกัดระยะเวลาการทำงานของคนงานก่อสร้างในบริเวณที่มีเสียงดังไม่ให้เกินที่กฎหมายกำหนด เช่น ทำงานไม่เกิน 8 ชั่วโมง ในพื้นที่ที่มีระดับเสียงเกิน 90 เดซิเบลเอ</li> </ul>

ตารางที่ 4.6-57 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของกลุ่มประชาชนในพื้นที่ NEF 30 - 40 และ NEF  $\geq$  40 จากการประชุมกลุ่ม/สนทนากลุ่ม

ประเด็นความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	การดำเนินงานของโครงการ/มาตรการด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- จัดให้มีสถานที่ที่สามารถลดความดังของเสียงจากอากาศยานให้คนงานก่อสร้างได้พักในช่วงพักการทำงาน</li> <li>- ประชาสัมพันธ์ข่าวสารการดำเนินงานโครงการ แผนและกิจกรรมการก่อสร้าง ตลอดจนช่องทางการร้องเรียนให้ผู้ที่เกี่ยวข้องในบริเวณใกล้เคียงและผู้ใช้เส้นทางได้รับทราบผ่านช่องทางต่างๆ เป็นระยะๆ เช่น เว็บไซต์ประชาสัมพันธ์ของสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา สื่อออนไลน์ เป็นต้น</li> <li>- ประเมินกิจกรรมที่จะทำให้มีระดับเสียงเพิ่มขึ้นจากระดับเสียงพื้นฐาน (ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 : L90) เพื่อป้องกันการร้องเรียนผลกระทบจากเสียงรบกวน</li> <li>- ทร. และ สกพอ./หรือผู้บริหารจัดการโครงการหรือบำรุงรักษาโครงการ ประสานงานหรือแจ้งเตือนผู้รับเหมาให้ความร่วมมือลดกิจกรรมที่มีเสียงดังเพื่อลดระดับเสียงช่วงก่อสร้าง</li> <li>- จัดให้มีช่องทางรับเรื่องร้องเรียนเกี่ยวกับผลกระทบด้านเสียงที่เกิดจากการก่อสร้างของโครงการ ณ สำนักงานควบคุมการก่อสร้าง หรือบริเวณสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา เพื่อรับทราบปัญหาและผลกระทบต่างๆ และเร่งดำเนินการแก้ไข</li> </ul> <p>โครงการได้กำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบ (ระยะก่อสร้าง) ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ทร. และ สกพอ./หรือผู้บริหารจัดการโครงการหรือบำรุงรักษาโครงการ ประสานงาน ดำเนินการตรวจวัดระดับเสียงโดยทั่วไป 24 ชั่วโมง เป็นเวลา 7 วันต่อเนื่องจำนวน 2 จุด ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> <li>• สถานีรับเลี้ยงเด็กปฐมวัย ทร.6 กองการบินทหารเรือ</li> <li>• ชุมชนอีสเทอร์น-หนองม่วง</li> </ul> </li> </ul> <p>ดำเนินการเดือนละ 1 ครั้ง ในช่วงที่มีการก่อสร้างทางวิ่งและทางขับที่ 2</p>
ขอทราบตำแหน่งและผลการตรวจวัดเสียง ณ ปัจจุบัน	- การตรวจวัดระดับเสียง (ตรวจวัด 24 ชั่วโมง เป็นเวลา 7 วันต่อเนื่อง) โดยตรวจวัด 2 ครั้ง ได้แก่
เสนอให้มีการติดตั้งเครื่องตรวจวัดคุณภาพอากาศ และเสียงอัตโนมัติ และมีช่องทางให้ประชาชนสามารถรับทราบผลได้	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ครั้งที่ 1 ช่วงฤดูฝน : ระหว่างวันที่ 18-24 กรกฎาคม พ.ศ. 2562 จำนวน 6 สถานี ได้แก่ โรงเรียนพัฒนเวชศึกษา บริเวณอาคารปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ พื้นที่โครงการบริเวณ Airside โรงเรียนวัดศรีภวนาราม โรงเรียนวัดปลา และโรงเรียนบ้านคลองบางไผ่</li> <li>- ครั้งที่ 2 ช่วงฤดูแล้ง : ระหว่างวันที่ 3-9 พฤศจิกายน พ.ศ. 2562 จำนวน 7 สถานี โดยเพิ่มจุดตรวจวัด จำนวน 1 จุด คือ โรงเรียนวัดสระแก้ว ซึ่งเป็นพื้นที่อ่อนไหวที่อาจจะได้รับผลกระทบ พบว่ามีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนดทุกสถานี</li> </ul>
ขอทราบว่า การขึ้นหรือลงของเครื่องบินเสียงดังกว่ากัน	<ul style="list-style-type: none"> <li>- การบินขึ้นเสียงดังมากกว่า แต่ใช้ระยะเวลาสั้นกว่า</li> <li>- การบินลงเสียงดังน้อยกว่า แต่มีระยะเวลาต่อเนื่องและยาวนานกว่า</li> </ul>



## ตารางที่ 4.6-57 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของกลุ่มประชาชนในพื้นที่ NEF 30 - 40 และ NEF ≥ 40 จากการประชุมกลุ่ม/สนทนากลุ่ม

ประเด็นความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	การดำเนินงานของโครงการ/มาตรการด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ
เส้นเท่าระดับเสียงที่พาดผ่านในทะเล จะมีผลกระทบต่อสัตว์ทะเลอย่างไร	<ul style="list-style-type: none"> <li>- เสียงมีลักษณะเป็นพลังงานคลื่น เมื่อผ่านตัวกลางที่เป็นน้ำ ระดับพลังงานจะลดลง สรุปได้ว่า <ul style="list-style-type: none"> <li>• เสียงจากเครื่องบินไม่มีผลมากเท่าเสียงจากเรือ</li> <li>• เสียงเรือมีผล โดยหลักสากลจะมี Guideline ของ IMO* ให้ดำเนินการตาม เกี่ยวกับมาตรฐานการออกแบบเรือว่าไม่ควรเกิดเสียงเกินมาตรฐานกำหนด</li> </ul> </li> </ul> <p>อ้างอิง <a href="https://wildwhales.org/threats/noise-and-cetaceans/">https://wildwhales.org/threats/noise-and-cetaceans/</a></p> <p>* International Maritime Organization (2014). Guidelines for the reduction of underwater noise from commercial shipping to address adverse impacts on marine life, MEPC.1/Circ.833. London, U.K: IMO Publishing. 8pp</p>
ระดับเสียงที่มนุษย์สามารถอยู่ได้โดยไม่กระทบต่อสุขภาพตามที่กฎหมายกำหนด คือเท่าไร	องค์การอนามัยโลกกำหนดว่า เสียงที่เป็นอันตราย หมายถึง เสียงที่ดังเกิน 85 เดซิเบลเอที่ทุกความถี่
เส้นเสียงที่นำเสนอเป็นเสียงสุดท้ายแล้วใช่หรือไม่	เป็นร่างเส้นเท่าระดับเสียงที่คาดการณ์บนพื้นฐานของข้อมูลเบื้องต้น แต่ภายหลังจากการหารือกับหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ข้อมูลอาจมีการเปลี่ยนแปลงได้
<b>4. คุณภาพอากาศ</b>	
เครื่องบินใช้เชื้อเพลิงอะไร หากในอนาคตเที่ยวเพิ่มขึ้นจะมีผลกระทบต่อประชาชนในพื้นที่หรือไม่ เช่น เรือกลิ่นและไอจากน้ำมันเครื่องบิน	<ul style="list-style-type: none"> <li>- เครื่องบินใช้น้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบิน Jet A-1 ซึ่งมีการผสมของ น้ำมันเบนซิน/น้ำมันก๊าด/น้ำมันดีเซลในอัตราส่วนตามชนิดของเครื่องบิน</li> </ul> <p>โครงการกำหนดให้มีมาตรการควบคุมมลพิษทางอากาศภาคพื้นดินภายในสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ทร. และ สกพอ./หรือผู้บริหารจัดการโครงการหรือบำรุงรักษาโครงการ ประสานกับบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (บวท.) สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย และภาคส่วนอื่นๆ เช่น Slot Committee สายการบินต่างๆ เพื่อพิจารณาแนวทางการจัดการเพื่อลดผลกระทบต่อด้านมลพิษอากาศ (เช่น การกำหนดประเภทอากาศยาน ช่วงเวลาและวิธีปฏิบัติการบินที่เหมาะสม)</li> </ul>

ตารางที่ 4.6-57 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของกลุ่มประชาชนในพื้นที่ NEF 30 - 40 และ NEF  $\geq$  40 จากการประชุมกลุ่ม/สนทนากลุ่ม

ประเด็นความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	การดำเนินงานของโครงการ/มาตรการด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ทร. และ สกพอ./หรือผู้บริหารจัดการโครงการหรือบำรุงรักษาโครงการ ประสาน บวท. ในการพิจารณาใช้งานทางวิ่งให้มีประสิทธิภาพสูงสุด ทั้งนี้ ต้องไม่กระทบถึงปัจจัยด้านความปลอดภัย (Safety) รวมทั้งต้องพิจารณาควบคู่ไปกับปัจจัยด้านอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น ความสามารถรองรับเที่ยวบิน (Capacity) ประสิทธิภาพของการบริหารการจราจร (Efficiency) และการเข้าถึง (Accessibility)</li> <li>- กำหนดให้สายการบินที่ใช้สนามบินนานาชาติอู่ตะเภา ปฏิบัติตามวิธีการบินและการขึ้น-ลง ที่ก่อให้เกิดมลพิษทางอากาศอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานตามที่กฎหมายกำหนด ทั้งนี้ ต้องไม่กระทบต่อปัจจัยด้านความปลอดภัย (Safety) รวมทั้งต้องพิจารณาควบคู่ไปกับปัจจัยด้านอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น ความสามารถรองรับเที่ยวบิน (Capacity) ประสิทธิภาพของการบริหารการจราจร (Efficiency) และการเข้าถึง (Accessibility)</li> <li>- ประชาสัมพันธ์ข้อมูลการดำเนินการของสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา และรับฟังคำร้องและคำแนะนำจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและสาธารณชนทั่วไป ไม่น้อยกว่า 3 ช่องทาง</li> <li>- ทร. และ สกพอ./หรือผู้บริหารจัดการโครงการหรือบำรุงรักษาโครงการ จัดทำฐานข้อมูลเที่ยวบิน อย่างน้อยให้มีความเชื่อมโยงกับการรายงานผลจากสถานีตรวจวัดคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป เพื่อใช้เป็นข้อมูลสนับสนุนการดำเนินงานต่อไปในอนาคต</li> </ul>
<p>มีการประเมินคุณภาพอากาศจากการบินในปัจจุบันได้รับโมเดลไว้หรือไม่ มีความเข้มข้นของฝุ่นละออง PM<sub>2.5</sub> และ Total VOCs ประมาณเท่าใด</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ในขั้นตอนการรับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 2 มีการประเมินคุณภาพอากาศจากกิจกรรมของอากาศยาน โดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ เพื่อคาดการณ์ความเข้มข้นของฝุ่นละออง PM<sub>2.5</sub> และ สารอินทรีย์ระเหยง่าย (VOCs) รายชนิดที่มีผลกระทบต่อสุขภาพ ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> <li>- ฝุ่นละออง PM<sub>2.5</sub> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ค่าความเข้มข้นสูงสุดของฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 2.5 ไมครอน (PM<sub>2.5</sub>) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง และ 1 ปี เกิดขึ้นภายในสนามบิน มีค่าเท่ากับ 1.421 และ 0.315 ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร ตามลำดับ มีค่าต่ำกว่ามาตรฐานฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 2.5 ไมครอน ในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 36 (พ.ศ. 2553) ซึ่งกำหนดไว้จะต้องไม่เกิน 50 และ 25 ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร ตามลำดับ</li> </ul> </li> <li>- สารอินทรีย์ระเหยง่าย (VOCs) ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> <li>• อะครอลีน (Acrolein) มีค่าความเข้มข้นสูงสุด เฉลี่ย 24 ชั่วโมง เท่ากับ 0.969 ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร เกิดขึ้นภายในสนามบิน เกินค่าเผื่อะวังสำหรับสารอินทรีย์ระเหยง่ายในบรรยากาศโดยทั่วไปในเวลา 24 ชั่วโมง ซึ่งกำหนดไว้จะต้องไม่เกิน 0.55 ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร</li> <li>• เบนซีน (Benzene) มีค่าความเข้มข้นสูงสุด เฉลี่ย 24 ชั่วโมง เท่ากับ 0.665 ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร เกิดขึ้นภายในสนามบิน ไม่เกินค่าเผื่อะวังสำหรับสารอินทรีย์ระเหยง่ายในบรรยากาศโดยทั่วไปในเวลา 24 ชั่วโมง ซึ่งกำหนดไว้จะต้องไม่เกิน 7.6 ไมโครกรัม</li> </ul> </li> </ul> </li> </ul>

ตารางที่ 4.6-57 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของกลุ่มประชาชนในพื้นที่ NEF 30 - 40 และ NEF  $\geq$  40 จากการประชุมกลุ่ม/สนทนากลุ่ม

ประเด็นความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	การดำเนินงานของโครงการ/มาตรการด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ
	<p>ต่อลูกบาศก์เมตร ส่วนค่าความเข้มข้นสูงสุด เฉลี่ย 1 ปี เท่ากับ 0.147 ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร เกิดขึ้นภายในสนามบินไม่เกินมาตรฐานค่าสารอินทรีย์ระเหยง่ายในบรรยากาศโดยทั่วไปในเวลา 1 ปี ซึ่งกำหนดไว้ต้องไม่เกิน 1.7 ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>1,3 บิวทาไดอีน (1,3 Butadiene) มีค่าความเข้มข้นสูงสุด เฉลี่ย 24 ชั่วโมง เท่ากับ 0.668 ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร เกิดขึ้นภายในสนามบิน ไม่เกินค่าเฝ้าระวังสำหรับสารอินทรีย์ระเหยง่ายในบรรยากาศโดยทั่วไปในเวลา 24 ชั่วโมง ซึ่งกำหนดไว้จะต้องไม่เกิน 5.3 ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร ส่วนค่าความเข้มข้นสูงสุด เฉลี่ย 1 ปี เท่ากับ 0.147 ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร เกิดขึ้นภายในสนามบินไม่เกินมาตรฐานค่าสารอินทรีย์ระเหยง่ายในบรรยากาศโดยทั่วไปในเวลา 1 ปี ซึ่งกำหนดไว้ต้องไม่เกิน 0.33 ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร</li> </ul>
<p>5. การจัดการของเสีย</p>	
<p>การพัฒนาสนามบินทำให้มีปัญหาขยะเกิดขึ้น ขอทราบว่ามีวิธีการคัดแยก ขนส่ง และกำจัดอย่างไร เนื่องจากปัจจุบันในพื้นที่ประสบปัญหาเรื่องการจัดการขยะ</p>	<p>โครงการกำหนดให้มีมาตรการด้านการจัดการของเสีย (การจัดการขยะมูลฝอย) ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ขยะมูลฝอยทั่วไปที่นำกลับมาใช้ใหม่ได้และไม่สามารถนำกลับมาใช้ใหม่ได้ ให้ดำเนินการดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> <li>- ต้องเก็บรวบรวมขยะมูลฝอยและนำมาพักในอาคารพักขยะ</li> <li>- ขยะมูลฝอยที่สามารถนำกลับมาใช้ใหม่ได้ เช่น ตะกอนจากระบบบำบัดน้ำเสียส่วนกลางให้แยกจัดเก็บในภาชนะ ที่มีหลังคาปกคลุม และนำไปใช้ประโยชน์ทำปุ๋ยปลูกต้นไม้ ส่วนที่เหลือให้นำไปฝังกลบหรือให้หน่วยงานที่ได้รับอนุญาตให้กำจัดกากของเสียนำไปกำจัดอย่างถูกหลักสุขาภิบาล สำหรับแอสฟัลต์จากการซ่อมทางวิ่งทางขับจะต้องรวบรวมไปเก็บไว้ในที่ที่ ทร. และ สกพอ./หรือผู้บริหารจัดการโครงการหรือบำรุงรักษาโครงการ กำหนดให้เป็นที่ยอมรับของท้องถิ่น</li> <li>- ขยะมูลฝอยที่ไม่สามารถนำกลับมาใช้ใหม่ได้ให้พักรอในภาชนะที่สามารถป้องกันการรั่วไหลและฟุ้งกระจาย ก่อนส่งไปดำเนินการกำจัดภายนอกพื้นที่สนามบินนานาชาติอู่ตะเภา อย่างเคร่งครัดทุกวัน ไม่ให้ตกค้าง ไม่เว้นวันหยุดราชการและวันหยุดนักขัตฤกษ์ โดยการฝังกลบอย่างถูกต้องตามหลักสุขาภิบาล (Sanitary Landfill) หรือวิธีการอื่นที่เหมาะสม โดยผู้ที่ได้รับอนุญาตจากหน่วยงานราชการหรือตามกฎหมาย</li> </ul> </li> <li>ขยะมูลฝอยที่ย่อยสลายได้ ได้แก่ เศษอาหาร จากร้านอาหารต่างๆ ภายในสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา รวบรวมโดยนำถังใส่เศษอาหารไปวางให้บริการที่แหล่งกำเนิดเพื่อป้องกันการทิ้งเศษอาหารปนมากับขยะมูลฝอยทั่วไป และให้ร้านอาหารแยกเศษพลาสติก หลอด ตะเกียบ ฝาขวดน้ำและสิ่งเจือปนอื่นๆ ไปไว้ในถังขยะทั่วไปประเภทที่ไม่สามารถนำกลับมาใช้ใหม่ได้ เพื่อให้สามารถนำเศษอาหารไปใช้เป็นอาหารสัตว์ได้ ทั้งนี้จะต้องนำออกจากสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา ทุกวันไม่ให้ตกค้าง</li> <li>ขยะมูลฝอยติดเชื้อจากสถานพยาบาลในสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา เมื่อรวบรวมมาแล้วให้เก็บไว้ภายในตู้พักรอการกำจัดที่สามารถ</li> </ul>

ตารางที่ 4.6-57 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของกลุ่มประชาชนในพื้นที่ NEF 30 - 40 และ NEF  $\geq$  40 จากการประชุมกลุ่ม/สนทนากลุ่ม

ประเด็นความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	การดำเนินงานของโครงการ/มาตรการด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ
	<p>ควบคุมอุณหภูมิไม่ให้เกิน 10 องศาเซลเซียสซึ่งสามารถพักรอได้ไม่เกิน 30 วัน และจะต้องส่งไปกำจัดภายนอกสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา ด้วยการเผาในเตาเผาขยะติดเชื้อ หรือวิธีอื่นตามที่กฎหมายกำหนด โดยผู้ที่ได้รับอนุญาตจากหน่วยงานราชการหรือตามกฎหมายต่อไป</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ของเสียอันตรายที่เป็นของแข็งและของเหลวต้องทำการแยกเก็บพักรอ โดยเก็บไว้ในพื้นที่เฉพาะไม่ปะปนกับขยะมูลฝอยประเภทอื่น ภาชนะที่เก็บของเสียอันตรายต้องสามารถป้องกันการรั่วไหลและฟุ้งกระจาย โดยสามารถพักรอได้ไม่เกิน 90 วัน (ตามที่กฎหมายกำหนด) และส่งไปบำบัด กำจัด หรือรีไซเคิลให้ถูกต้องตามหลักวิชาการ โดยผู้ที่ได้รับอนุญาตประกอบกิจการบำบัด กำจัด หรือรีไซเคิลของเสียอันตรายจากหน่วยงานราชการ</li> <li>• ลดปริมาณการนำขยะมูลฝอยไปกำจัดให้น้อยที่สุด โดยใช้ประโยชน์จากขยะมูลฝอยทั่วไปให้มากที่สุด และลดความชื้นของขยะมูลฝอยหลังการคัดแยก</li> <li>• จัดทำแผนและศึกษาเทคโนโลยีที่เหมาะสมในการบริหารจัดการขยะมูลฝอยภายในสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา และการส่งไปกำจัดภายนอกให้สอดคล้องเหมาะสมกับปริมาณและคุณสมบัติของขยะมูลฝอยทั่วไปและของเสียอันตรายที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต</li> <li>• ตรวจสอบภาชนะรองรับขยะมูลฝอยและของเสียอันตรายให้อยู่ในสภาพดีไม่ให้เกิดการหกหล่น รั่วไหล หรือฟุ้งกระจายของขยะมูลฝอยและของเสียอันตรายระหว่างการขนส่ง</li> <li>• จัดหาพาหนะเก็บขนขยะมูลฝอยและของเสียอันตรายให้เหมาะสม มีจำนวนเพียงพอต่อปริมาณขยะมูลฝอยและของเสียอันตรายที่เกิดขึ้น โดยต้องดูแลบำรุงรักษาพาหนะเก็บขนขยะมูลฝอยทั้งหมดให้อยู่ในสภาพดี สามารถใช้งานได้ดีและต่อเนื่องตลอดเวลา ทั้งนี้ กรณีเกิดเหตุฉุกเฉินจะต้องมีพาหนะทดแทนที่สามารถปฏิบัติงานแทนพาหนะคันที่เสียหายได้ทันที</li> <li>• น้ำเสียและน้ำชะขยะที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมการขนถ่ายและคัดแยกขยะมูลฝอยต้องรวบรวมเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสียเบื้องต้นในสถานียกถ่ายขยะมูลฝอย โดยต้องบำบัดให้มีคุณสมบัติเป็นไปตามมาตรฐานน้ำทิ้งของสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา ก่อนเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสียส่วนกลาง</li> <li>• พื้นที่พักขยะมูลฝอยในอาคารพักขยะ และเครื่องจักรที่ใช้ในการคัดแยกขยะมูลฝอยทั่วไป ควรมีการทำความสะอาดอย่างสม่ำเสมอ เพื่อลดปัญหากลิ่นรบกวนต่อชุมชนที่อยู่ใกล้เคียง</li> <li>• พื้นที่คลังวัสดุรีไซเคิลควรมีการทำความสะอาดพื้นอย่างสม่ำเสมอ และไม่ควรถาวรวัสดุรีไซเคิลไว้นานเกินไปเพื่อลดปัญหาการเกิดอศศิภัยและกลิ่นรบกวน รวมทั้งปัญหาสัตว์กัดแทะและแมลง</li> <li>• ต้องบำรุงรักษาเครื่องจักรและอุปกรณ์ที่ใช้ในการคัดแยกขยะมูลฝอย ให้อยู่ในสภาพดีพร้อมใช้งานได้ต่อเนื่องอยู่ตลอดเวลา</li> </ul>

ตารางที่ 4.6-57 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของกลุ่มประชาชนในพื้นที่ NEF 30 - 40 และ NEF  $\geq$  40 จากการประชุมกลุ่ม/สนทนากลุ่ม

ประเด็นความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	การดำเนินงานของโครงการ/มาตรการด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• การนำขยะมูลฝอยทั่วไป ขยะติดเชื้อ และของเสียอันตรายประเภทต่างๆ ออกไปกำจัดภายนอกสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา ต้องมีเอกสารใบกำกับการขนส่งของเสีย (Manifest) ทุกครั้งและพาหนะที่ดำเนินการขนส่งต้องปิดคลุมผ้าใบหรือป้องกันการรั่วไหล ตกหล่นของขยะมูลฝอย และของเสียอันตรายตลอดเส้นทางการขนส่ง และปฏิบัติตามที่กฎหมายกำหนด</li> <li>• จัดหาผู้รับจ้างบริหารจัดการขยะมูลฝอยภายในสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา ที่มีความสามารถในการบริหารจัดการได้มาตรฐาน มีศักยภาพ และจัดหาพื้นที่สำหรับรองรับการกำจัดของเสียได้อย่างเพียงพอตลอดระยะเวลาการดำเนินงาน และต้องได้รับอนุญาตจากหน่วยงานรัฐ</li> <li>• คัดเลือกผู้รับจ้างกำจัดขยะมูลฝอยติดเชื้อสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา ที่มีการดำเนินการติดตามตรวจวัดคุณภาพอากาศจากปล่องเตาเผาขยะมูลฝอยติดเชื้อที่ได้ตามมาตรฐานฯ และได้รับอนุญาตจากหน่วยงานรัฐ ตามที่กฎหมายกำหนด เป็นประจำทุกปี</li> <li>• สุ่มตรวจสอบผู้รับกำจัดขยะมูลฝอย ขยะติดเชื้อ และของเสียอันตราย รวมทั้งผู้รับจ้างรายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการขยะมูลฝอยภายในสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา อย่างน้อยปีละ 2 ครั้ง และสำรวจสถานที่กำจัดขยะมูลฝอยสำรอง (ทั้ง 3 ประเภท) อย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง เพื่อประเมินความสามารถและประสิทธิภาพการดำเนินงานของผู้รับกำจัดขยะมูลฝอย และตรวจสอบการดำเนินงานว่าถูกต้องตามหลักวิชาการหรือไม่ หากตรวจพบว่าดำเนินการไม่ถูกต้องหรือไม่ปฏิบัติตามสัญญาจ้างฯ ทร. และ สกพ./หรือผู้บริหารจัดการโครงการหรือบำรุงรักษาโครงการ มีสิทธิยกเลิกสัญญา และพิจารณาเปลี่ยนผู้รับกำจัดขยะมูลฝอย ขยะติดเชื้อ และของเสียอันตราย ให้เป็นรายอื่นตามความเหมาะสมต่อไป</li> </ul>
<b>6. การคมนาคมขนส่ง</b>	
เสนอให้รถของโครงการที่เข้ามาวิ่งควรมีชื่อโครงการ เบอร์โทรศัพท์ และช่องทางร้องเรียนติดข้างรถชัดเจน เนื่องจากอาจมีหลายงานที่ก่อสร้างพร้อมกันในพื้นที่	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ยานพาหนะและรถบรรทุกจะต้องติดป้ายสัญลักษณ์และชื่อโครงการเพื่อให้ทราบว่าเป็นรถขนส่งวัสดุก่อสร้างสำหรับก่อสร้างโครงการ พร้อมทั้งระบุหมายเลขโทรศัพท์ที่ติดต่อ ลำดับของรถ ชื่อบริษัทรับจ้าง ในตำแหน่งที่สามารถมองเห็นได้ชัดเจน เพื่อให้ประชาชนสามารถตรวจสอบและร้องเรียนได้เมื่อเกิดปัญหาต่างๆ รวมทั้งให้มีการติดตั้ง GPS เพื่อใช้ในการติดตามรถขนส่งวัสดุก่อสร้าง</li> </ul>
เสนอให้มีการติดตั้ง GPS เพื่อควบคุมความเร็วของรถบรรทุกให้เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนดอย่างเคร่งครัด เพื่อลดอุบัติเหตุ	
ในระยะเวลาก่อสร้าง เสนอให้จัดทำป้ายแสดงเส้นทางการขนส่งเพื่อให้ประชาชนรับทราบและหลีกเลี่ยงเส้นทางการขนส่ง	

ตารางที่ 4.6-57 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของกลุ่มประชาชนในพื้นที่ NEF 30 - 40 และ NEF ≥ 40 จากการประชุมกลุ่ม/สนทนากลุ่ม

ประเด็นความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	การดำเนินงานของโครงการ/มาตรการด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ
เสนอให้มีมาตรการฯ ให้ผู้รับเหมารับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการดำเนินการ เช่น ถนนชำรุด อุบัติเหตุ เป็นต้น	<ul style="list-style-type: none"> <li>• กรณีที่มีการขนส่งวัสดุก่อสร้างของโครงการทำให้ถนนปัจจุบันเสียหาย ให้ผู้รับเหมาในกำกับของ ทร. และ สกพอ./หรือผู้บริหารจัดการโครงการหรือบำรุงรักษาโครงการ ประสานงานกับหน่วยงานผู้รับผิดชอบ เพื่อซ่อมแซมและแก้ไขทันที</li> <li>• ให้ผู้รับเหมาก่อสร้างควบคุมน้ำหนักบรรทุกของรถที่ใช้ในการขนส่งวัสดุก่อสร้าง ให้มีน้ำหนักบรรทุกไม่เกินตามที่กฎหมายกำหนด รวมทั้งควบคุมผู้ขับขี่ให้ใช้ความเร็วต่ำ โดยใช้ความเร็วไม่เกิน 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง สำหรับรถบรรทุกน้ำหนักมากกว่า 1,200 กิโลกรัม และใช้ความเร็วไม่เกิน 45 กิโลเมตรต่อชั่วโมง สำหรับรถบรรทุกที่ใช้ลากจูง รถพ่วง โดยในพื้นที่ก่อสร้างให้ใช้ความเร็วไม่เกิน 30 กิโลเมตรต่อชั่วโมง</li> </ul>
เสนอให้มีมาตรการซ่อมบำรุงถนนหากมีการชำรุดเสียหายจากการขนส่งของโครงการ ให้มีสภาพเหมือนเดิม	
โครงการใช้วัสดุมาจากแหล่งใด ใช้เส้นทางใดในการขนส่ง เสนอให้หลีกเลี่ยงการขนส่งผ่านชุมชน วัด โรงเรียน และเส้นทางที่การจราจรติดขัด	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ให้ผู้รับเหมาก่อสร้างจัดทำแผนการขนส่งและลำเลียงวัสดุ อุปกรณ์ คนงาน บุคลากรที่เกี่ยวข้องกับการก่อสร้าง เสนอต่อ ทร. และ สกพอ./หรือผู้บริหารจัดการโครงการหรือบำรุงรักษาโครงการ ก่อนเริ่มการขนส่ง โดยกำหนดเป็นเงื่อนไขแนบท้ายสัญญาจ้าง</li> <li>• ให้ผู้รับเหมาก่อสร้างจัดทำบันทึกการขนส่งวัสดุและแรงงานในแต่ละเที่ยวโดยระบุเส้นทางการขนส่ง จุดเริ่มต้นและปลายทาง รวมทั้งบันทึกปริมาณและสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจรที่เกิดขึ้น บริเวณพื้นที่ภายในสนามบินนานาชาติอุตะเกา เพื่อนำข้อมูลมาปรับปรุงแก้ไข และเป็นการเฝ้าระวัง</li> <li>• ติดตั้งป้ายจราจรชั่วคราวในบริเวณจุดกลับรถบรรทุกที่อาจทำให้การจราจรติดขัดและไม่ปลอดภัยติดตั้งป้าย ข้อความ และสัญญาณเตือนชั่วคราว (ไฟกระพริบ) ในการทำงานก่อสร้างต่างๆ ที่มีความชัดเจน ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 หรือประกาศฉบับล่าสุด ในบริเวณที่อาจมีปัญหาการจราจรและอุบัติเหตุ เช่น บริเวณทางเข้า-ออกพื้นที่ก่อสร้าง บริเวณพื้นที่ก่อสร้างโดยป้ายต่างๆ ต้องสามารถมองเห็นได้ชัดเจนทั้งในเวลากลางวันและกลางคืน</li> <li>• หลีกเลี่ยงขนส่งวัสดุก่อสร้างในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า (06:00-09:00 น.) และช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น (16:00-20:00 น.) หรือตามที่กฎหมายกำหนด</li> <li>• ให้ผู้รับเหมาก่อสร้างควบคุมน้ำหนักบรรทุกของรถที่ใช้ในการขนส่งวัสดุก่อสร้าง ให้มีน้ำหนักบรรทุกไม่เกินตามที่กฎหมายกำหนด รวมทั้งควบคุมผู้ขับขี่ให้ใช้ความเร็วต่ำ โดยใช้ความเร็วไม่เกิน 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง สำหรับรถบรรทุกน้ำหนักมากกว่า 1,200 กิโลกรัม และใช้ความเร็วไม่เกิน 45 กิโลเมตรต่อชั่วโมง สำหรับรถบรรทุกที่ใช้ลากจูง รถพ่วง โดยในพื้นที่ก่อสร้างให้ใช้ความเร็วไม่เกิน 30 กิโลเมตรต่อชั่วโมง</li> <li>• เลือกใช้เส้นทางการขนส่งวัสดุอุปกรณ์และคนงานที่ไม่ก่อให้เกิดการกีดขวางเส้นทางหลักในการเดินทางเข้า-ออกพื้นที่สนามบินนานาชาติอุตะเกา ของผู้ใช้บริการและประชาชนที่อยู่โดยรอบโดยให้หลีกเลี่ยงเส้นทางที่มีการจราจรหนาแน่น และกำหนดให้ใช้ทางหลวงหมายเลข 3 ด้านทิศเหนือของสนามบินนานาชาติอุตะเกา เป็นเส้นทางขนส่งหลักในช่วงก่อสร้างไม่ว่าจะนำวัสดุมาจากแหล่งใดก็ตาม</li> </ul>
เสนอให้โครงการพิจารณามาตรการเรื่องการหลีกเลี่ยงช่วงเวลาเร่งด่วน บริเวณสี่ดงทึบ กม.10 แยกถนน 331 จะเป็นเขตชุมชนใหญ่และมีปริมาณรถหนาแน่น	

ตารางที่ 4.6-57 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของกลุ่มประชาชนในพื้นที่ NEF 30 - 40 และ NEF  $\geq$  40 จากการประชุมกลุ่ม/สนทนากลุ่ม

ประเด็นความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	การดำเนินงานของโครงการ/มาตรการด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ
<p>หน่วยงานใดเป็นผู้รับผิดชอบในการติดตามตรวจสอบผู้รับเหมาในการปฏิบัติตามมาตรการด้านการคมนาคมขนส่ง ว่าทำได้จริงหรือไม่ และควรมีบทลงโทษที่จริงจัง</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ให้ผู้รับเหมาก่อสร้างจัดทำแผนการขนส่งและลำเลียงวัสดุ อุปกรณ์ คนงาน บุคลากรที่เกี่ยวข้องกับการก่อสร้าง เสนอต่อ ทร. และ สกพอ./หรือผู้บริหารจัดการโครงการหรือบำรุงรักษาโครงการ ก่อนเริ่มการขนส่ง โดยกำหนดเป็นเงื่อนไขแนบท้ายสัญญาจ้าง</li> <li>• ให้ผู้รับเหมาก่อสร้างจัดทำบันทึกการขนส่งวัสดุและแรงงานในแต่ละเที่ยวโดยระบุเส้นทางการขนส่ง จุดเริ่มต้นและปลายทาง รวมทั้งบันทึกปริมาณและสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจรที่เกิดขึ้น บริเวณพื้นที่ภายในสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา เพื่อนำข้อมูลมาปรับปรุงแก้ไขและเป็นการเฝ้าระวัง</li> </ul>
<b>7. เศรษฐกิจ-สังคม</b>	
<p>เสนอให้มีช่องทางรับเรื่องร้องเรียนที่ประชาชนเข้าถึงได้สะดวก และมีการแก้ไขอย่างจริงจัง</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ประชาสัมพันธ์ข่าวสารการดำเนินงานโครงการ แผนและกิจกรรมการก่อสร้าง เส้นทางขนส่งวัสดุก่อสร้าง ตลอดจนช่องทางการร้องเรียน ให้ผู้ที่อาศัยอยู่ในบริเวณใกล้เคียงและผู้ใช้เส้นทางได้รับทราบผ่านช่องทางต่างๆ เป็นระยะๆ เช่น เว็บไซต์ประชาสัมพันธ์ของสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา เว็บไซต์ สื่อออนไลน์ เป็นต้น</li> <li>• จัดให้มีช่องทางรับเรื่องร้องเรียนเกี่ยวกับผลกระทบที่เกิดจากการก่อสร้างโครงการ ณ สำนักงานควบคุมการก่อสร้าง หรือบริเวณสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา เพื่อรับทราบปัญหาและผลกระทบต่างๆ และเร่งดำเนินการแก้ไข</li> <li>• กรณีได้รับเรื่องร้องเรียนผลกระทบจากการก่อสร้าง ให้นำข้อร้องเรียนดังกล่าวมาพิจารณาหาแนวทางแก้ไขตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่กำหนดไว้โดยเร็ว</li> <li>• ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านการคมนาคมขนส่งในระยะก่อสร้าง</li> <li>• ทร. และ สกพอ./หรือผู้บริหารจัดการโครงการหรือบำรุงรักษาโครงการ ต้องประชาสัมพันธ์และแจ้งผลการตรวจวัดระดับเสียงให้ประชาชนทราบอย่างต่อเนื่อง</li> <li>• ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านเสียง ในระยะดำเนินการ</li> <li>• ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านคมนาคม ในระยะดำเนินการ</li> <li>• พิจารณารับคนในพื้นที่ชุมชนโดยรอบสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา ที่มีคุณสมบัติสอดคล้องกับตำแหน่งงานที่เหมาะสมเข้าทำงานเป็นอันดับแรก</li> </ul>
<p>ตำแหน่งที่พนักงานก่อสร้างอยู่บริเวณใด เสนอให้อยู่ไกลจากชุมชน เนื่องจากเกรงจะทำให้ชุมชนได้รับความ</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ให้ผู้รับเหมาก่อสร้างคัดเลือกและสอบประวัติแรงงานที่จะเข้ามาทำงานก่อสร้างโครงการให้ถูกต้องตามกฎหมาย จัดทำทะเบียนประวัติ</li> </ul>

ตารางที่ 4.6-57 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของกลุ่มประชาชนในพื้นที่ NEF 30 - 40 และ NEF  $\geq$  40 จากการประชุมกลุ่ม/สนทนากลุ่ม

ประเด็นความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	การดำเนินงานของโครงการ/มาตรการด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ
เดือดร้อน เช่น การทะเลาะวิวาท การพนัน ยาเสพติด และสัตว์เลื้อย	<p>คนงานก่อสร้างพร้อมรูปถ่ายไว้ที่สำนักงานของโครงการเมื่อเกิดปัญหาหรือข้อร้องเรียน สามารถเรียกตรวจสอบได้ทันที</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>กำหนดให้มีการจ้างแรงงานหรือสนับสนุนกิจการในท้องถิ่น</li> </ul>
การย้ายเข้ามาของคนต่างถิ่น มีการเปลี่ยนแปลงทางสังคม พัฒนาชุมชนเป็นเมืองมากขึ้น ส่งผลต่อปัญหาการใช้สาธารณูปโภคซึ่งอาจไม่ทันกับการพัฒนาและเกิดความขาดแคลนได้	<ul style="list-style-type: none"> <li>จัดหาที่พักคนงานก่อสร้างให้เหมาะสม และเป็นสัดส่วนที่ชัดเจน พร้อมทั้งกำหนดมาตรการควบคุมดูแลในพื้นที่ก่อสร้างและที่พักคนงาน เพื่อไม่ให้คนงานก่อปัญหาและสร้างความเดือดร้อนรำคาญ เช่น ห้ามเล่นการพนัน ห้ามเสพยาเสพติด ห้ามส่งเสียงดังรบกวน เป็นต้น โดยมีบทลงโทษอย่างเคร่งครัด</li> <li>จัดให้มีเวรยามดูแลความเป็นระเบียบเรียบร้อยในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างหรือบริเวณที่พักคนงานตลอดเวลา และให้หัวหน้าคนงานทำหน้าที่ควบคุมและสอดส่องดูแลความประพฤติของคนงานก่อสร้างเพื่อช่วยบรรเทาความกังวลของประชาชนในเรื่องความปลอดภัย เช่น ปัญหาอาชญากรรม ปัญหาการลักทรัพย์ เป็นต้น</li> </ul>
เมื่อมีการพัฒนาโครงการเศรษฐกิจจะดีขึ้น ความเจริญจะเข้ามาในพื้นที่ มีทั้งข้อดีและข้อเสีย ดังนั้น การประสานและให้ความร่วมมือกับหน่วยงานท้องถิ่นจะเป็นประโยชน์ต่อทุกภาคส่วน	<ul style="list-style-type: none"> <li>ประสานความร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อสนับสนุนกิจกรรมของชุมชน เช่น การส่งเสริมอาชีพด้านเกษตรกรรม และเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำชายฝั่ง (ธนาคารปู) การพัฒนาชุมชน การส่งเสริมสุขภาพ การศึกษา ศิลปวัฒนธรรม การพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม เป็นต้น</li> <li>มีคณะกรรมการติดตามตรวจสอบผลกระทบโดยให้ชุมชนมีส่วนร่วมในการติดตามตรวจสอบด้วย</li> </ul>
เสนอให้พิจารณาสร้างงาน ส่งเสริมคุณภาพชีวิต และความเข้มแข็งให้กับคนในพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบก่อน	
เสนอให้มีมาตรการลดผลกระทบต่อคุณภาพชีวิต/จิตใจของประชาชนที่ต้องโยกย้ายถิ่นฐาน	
เสนอให้โครงการคำนึงถึงผู้ที่จะได้รับผลกระทบเป็นอันดับแรก พร้อมมีแนวทางการแก้ไขที่เหมาะสม	
ประชาชนต้องการให้มีการจัดตั้งกองทุนดูแลผู้ได้รับผลกระทบ ให้เรียบร้อยก่อนเริ่มดำเนินการก่อสร้างโครงการ	<ul style="list-style-type: none"> <li>จัดตั้งกองทุนดูแลผลกระทบจากสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา เพื่อบรรเทาผลกระทบที่ประชาชนอาจได้รับจากการดำเนินการของสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา เพื่อบรรเทาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและสาธารณสุขในภาพรวม</li> </ul>
เสนอให้จัดตั้งกองทุนพัฒนาสนามบินและชุมชนโดยรอบตั้งแต่เริ่มแรก โครงการมีแนวทางการบริหารจัดการกองทุน	



ตารางที่ 4.6-57 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของกลุ่มประชาชนในพื้นที่ NEF 30 - 40 และ NEF  $\geq$  40 จากการประชุมกลุ่ม/สนทนากลุ่ม

ประเด็นความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	การดำเนินงานของโครงการ/มาตรการด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ
<p>อย่างเป็นรูปธรรมอย่างไร ควรใส่องค์ประกอบให้ชัดเจน และมีประโยชน์ต่อชุมชนอย่างแท้จริง</p> <p>การตั้งกองทุนชดเชย ตั้งเมื่อไร กองทุนวงเงินเท่าไร ใครเป็นผู้บริหารกองทุน จะพิจารณาจ่ายเงินเมื่อไร กระบวนการพิจารณาเป็นอย่างไร</p>	
<p>เสนอให้โครงการสำรวจข้อมูลสภาพปัจจุบันของชุมชน และแจ้งข้อมูลผลกระทบกับผู้ให้สัมภาษณ์ทราบด้วย</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- การรับฟังความคิดเห็นของประชาชนครั้งที่ 2 นี้ เป็นขั้นตอนในกิจกรรมการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ประกอบด้วยหลายกิจกรรม ทั้งการประชุมกลุ่ม การสัมภาษณ์เชิงลึก การสำรวจความคิดเห็นของประชาชนด้วยแบบสอบถาม ซึ่งตามระเบียบในขั้นตอนตามกฎหมาย มีการกำหนดให้มีการแจ้งล่วงหน้าตามความเหมาะสม โดยได้ดำเนินการประสานกับผู้นำชุมชนเพื่อแจ้งเรียนเชิญการเข้าร่วมประชุม ทั้งนี้ เอกสารล่วงหน้าสามารถศึกษาได้จากเว็บไซต์ของโครงการ</li> <li>- โครงการได้จัดทำแบบสัมภาษณ์กึ่งโครงสร้างที่มีข้อความปลายปิดและปลายเปิด ซึ่งใช้ในการสำรวจความคิดเห็นของโครงการ เพื่อให้ผู้ให้ข้อมูลมีโอกาสแสดงความคิดเห็นได้อย่างเต็มที่ โดยผู้สัมภาษณ์จะมีเอกสารประกอบการนำเสนอข้อมูลโครงการ (Flip Chart) เพื่อใช้ในการอธิบายข้อมูลก่อนการสัมภาษณ์ทุกครั้ง</li> <li>- ปัจจุบันเว็บไซต์ของโครงการ <a href="http://www.ehia-utprw2.com/">http://www.ehia-utprw2.com/</a> จัดให้มีช่องทางการตอบข้อซักถามผ่าน อีเมลโครงการ <a href="mailto:ehia-utprw2@gmail.com">ehia-utprw2@gmail.com</a> และโทรศัพท์ 0-2763-2828 ต่อ 4083,4086</li> </ul>
<b>8. การโยกย้ายและการทดแทนทรัพย์สิน</b>	
<p>การกำหนดการชดเชยในพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบ NEF 30 - 40 และ NEF <math>\geq</math> 40 มีกฎหมายรับรองหรือไม่</p>	<p>โครงการได้กำหนดมาตรการชดเชยทรัพย์สิน ดังนี้</p> <p><b>1) เงื่อนไขที่ต้องดำเนินการชดเชย</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ดำเนินการชดเชยผู้ได้รับผลกระทบด้านเสียงจากการพัฒนาโครงการก่อสร้างทางวิ่งและทางขับที่ 2 สนามบินนานาชาติอู่ตะเภา โดยพิจารณาระดับผลกระทบจากแผนที่เส้นเท่าระดับเสียงที่มีการคาดการณ์ในปี พ.ศ. 2591 และพิจารณาปีปลูกสร้างอาคาร โดยชดเชยสิ่งปลูกสร้างที่ก่อสร้างถึงวันที่รายงาน EHIA ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ซึ่ง ทร. และ สกพอ. จะต้องมีการเผยแพร่ข้อมูลการก่อสร้างโครงการให้ประชาชนรับทราบล่วงหน้า</li> <li>- ดำเนินการสำรวจ จัดทำฐานข้อมูลและแผนการชดเชยผู้ได้รับผลกระทบด้านเสียงซึ่งเกิดจากการพัฒนาโครงการ โดยคณะทำงานสำรวจและพิจารณาค่าชดเชยเยียวยา ให้แล้วเสร็จก่อนเปิดใช้ทางวิ่งที่ 2</li> </ul>
<p>เสนอให้พิจารณาจ่ายค่าชดเชยให้ครอบคลุม NEF 30 - 40 เนื่องจากได้รับผลกระทบด้านเสียงไม่แตกต่างจาก NEF <math>\geq</math> 40</p>	
<p>เสนอให้มีการบอกค่าเสียโอกาสสำหรับผู้ที่ได้รับค่าชดเชย และต้องย้ายออกจากพื้นที่ต่อไปจะมีความเจริญมากขึ้น</p>	
<p>เสนอให้รวมพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบในแนวสีน้ำเงิน (NEF 30 - 40) และสีแดง (NEF <math>\geq</math> 40) ไว้ด้วยกัน และ</p>	

ตารางที่ 4.6-57 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของกลุ่มประชาชนในพื้นที่ NEF 30 - 40 และ NEF  $\geq$  40 จากการประชุมกลุ่ม/สนทนากลุ่ม

ประเด็นความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	การดำเนินงานของโครงการ/มาตรการด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ
สรุปความต้องการของชาวบ้านเป็น 2 ทางเพื่อให้เลือกระหว่างเจรจาซื้อและปรับปรุงที่อยู่อาศัย	<p>2) หลักเกณฑ์ในการชดเชย</p> <p>กรณี NEF <math>\geq</math> 40</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ให้ สกพอ. เจรจาซื้อที่ดินพร้อมสิ่งปลูกสร้างที่ก่อสร้างถึงวันที่รายงาน EHIA ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ กรณีเจ้าของที่ดินพร้อมสิ่งปลูกสร้างไม่ประสงค์จะขาย ต้องสนับสนุนการปรับปรุงอาคารเพื่อลดผลกระทบด้านเสียง โดยให้รับเงินค่าชดเชยไปปรับปรุงอาคารและสิ่งปลูกสร้างเอง</li> </ul> <p>กรณี NEF 30 - 40</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ให้ สกพอ. สนับสนุนการปรับปรุงอาคารเพื่อลดผลกระทบด้านเสียง โดยให้รับเงินค่าชดเชยไปปรับปรุงอาคารและสิ่งปลูกสร้างเอง สำหรับอาคารที่ก่อสร้างถึงวันที่วันที่รายงาน EHIA ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ</li> </ul>
ประชาชนไม่ต้องการย้ายออกจากพื้นที่ NEF $\geq$ 40 จะได้รับค่าชดเชยหรือไม่ และมีวิธีเพื่อให้อยู่ในพื้นที่ได้หรือไม่	
เสนอให้จ่ายค่าชดเชยในราคาที่เป็นธรรม เพราะค่าชดเชยที่ได้รับอาจจะไม่สามารถซื้อที่อื่นได้ เนื่องจากราคาแพงกว่าที่จะได้รับ	
กรณีบ้านไม่มีใบอนุญาตก่อสร้างและเลขที่บ้าน และปลูกในที่ดินที่เป็น สปก. ภบท. 5 และอื่นๆ จะได้รับค่าชดเชยอย่างไร	
กรณีที่ไม่รับค่าชดเชยในช่วงแรก แต่เมื่อผ่านไปไม่สามารถอยู่ได้ จะสามารถขอรับค่าชดเชยได้หรือไม่	
มีรายละเอียดการชดเชยทรัพย์สินหรือดูแลผู้ได้รับผลกระทบเรื่องเสียงอย่างไร และหน่วยงานใดเป็นผู้รับผิดชอบดำเนินการ	
เส้นเสียงในพื้นที่ NEF $\geq$ 40 หากเป็นพื้นที่ที่ไม่มีสิ่งปลูกสร้าง จะได้รับค่าชดเชยหรือไม่ แล้วในอนาคตจะขายให้ใครได้	
กรณีที่ต้องปรับปรุงที่พักอาศัย มีแนวทางการดำเนินการอย่างไร ใครเป็นผู้ตรวจสอบว่าทำจริงหรือไม่ เสนอให้มีการชดเชยเพิ่มเติมกรณีวัสดุเสื่อมสภาพ	
เสนอให้โครงการพิจารณามาตรการในการชดเชย ทั้งเรื่องปีปลูกสร้าง และเรื่องการประเมินราคาค่าชดเชย	

## ตารางที่ 4.6-57 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของกลุ่มประชาชนในพื้นที่ NEF 30 - 40 และ NEF ≥ 40 จากการประชุมกลุ่ม/สนทนากลุ่ม

ประเด็นความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	การดำเนินงานของโครงการ/มาตรการด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ
กรณีวัด หรือโรงเรียน ไม่สามารถย้ายได้ เสนอให้ติดตั้งแผ่นกรองเสียงและจ่ายค่าไฟให้ด้วย เพื่อแก้ไขปัญหาพื้นที่ที่อยู่แนวเส้นเสียงได้หรือไม่	สกพอ. สนับสนุนในการป้องกันเสียงแก่สถานที่ซึ่งต้องการความเงียบเป็นพิเศษ เช่น โรงเรียน โรงพยาบาล ศาสนสถาน เป็นต้น สำหรับอาคารที่ก่อสร้างถึงวันที่รายงาน EHIA ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ
การย้ายที่ตั้งศาสนสถาน สถานศึกษา และสถานพยาบาล ต้องใช้งบประมาณดำเนินการสูง ใครจะเป็นผู้รับผิดชอบ ค่าดำเนินการ	
การย้ายที่ตั้งศาสนสถาน สถานศึกษา และสถานพยาบาล อาจส่งผลกระทบต่อการเดินทางของคนในชุมชน	
กรณีวัด/โรงเรียนถ้าเกิดผลกระทบมากก็จำเป็นต้องย้ายออก แต่ต้องหาที่สร้างใหม่ให้เหมาะสมและมีพื้นที่เพียงพอ	
โครงการจะเริ่มชดเชยเมื่อไร และต้องย้ายออกเมื่อไร หลังจากซื้อแล้ว ขอให้แจ้งล่วงหน้าอย่างน้อย 1 ปี	รายละเอียดการชดเชยต่าง ๆ ต้องมีการศึกษาในรายละเอียดเพื่อยืนยันในขั้นต่อไป โดย ทร. และ สกพอ./หรือผู้บริหารจัดการโครงการ หรือบำรุงรักษาโครงการ จะต้องมีงบจ้างให้ประชาชนรับทราบล่วงหน้า
การชดเชยสำหรับผู้ได้รับผลกระทบฯ และหน่วยรับ ร้องเรียนตั้งอยู่ที่ไหน เบอร์โทร ควรระบุให้ชัดเจน และหน่วยงานใดเป็นผู้ติดตามตรวจสอบมาตรการฯ และ รับผิดชอบหากมาตรการที่กำหนดไม่เป็นไปตามที่กำหนด	<ul style="list-style-type: none"> <li>ประชาสัมพันธ์ข่าวสารการดำเนินงานโครงการ แผนและกิจกรรมการก่อสร้าง เส้นทางขนส่งวัสดุก่อสร้าง ตลอดจนช่องทางการร้องเรียน ให้ผู้ที่อาศัยอยู่ในบริเวณใกล้เคียงและผู้ใช้เส้นทางได้รับทราบผ่านช่องทางต่างๆ เป็นระยะๆ เช่น เว็บไซต์ประชาสัมพันธ์ของสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา เว็บไซต์ สื่อออนไลน์ เป็นต้น</li> <li>จัดให้มีช่องทางรับเรื่องร้องเรียนเกี่ยวกับผลกระทบที่เกิดจากการก่อสร้างโครงการณ สำนักงานควบคุมการก่อสร้าง หรือบริเวณสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา เพื่อรับทราบปัญหาและผลกระทบต่างๆ และเร่งดำเนินการแก้ไข</li> <li>กรณีได้รับเรื่องร้องเรียนผลกระทบจากการก่อสร้าง ให้นำข้อร้องเรียนดังกล่าวมาพิจารณาหาแนวทางแก้ไขตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่กำหนดไว้โดยเร็ว</li> </ul>
<b>9. การสาธารณสุข (สุขภาพ)</b>	
เสนอให้มีมาตรการด้านสุขภาพให้สอดคล้องกับผลกระทบที่จะเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการ	โครงการได้กำหนดมาตรการฯ ไว้ให้สอดคล้องกับผลกระทบที่จะเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการแล้ว
เสนอให้โครงการดำเนินการเฝ้าระวังสมรรถภาพการได้ยินของคนในชุมชนที่ได้รับผลกระทบเรื่องเสียง	<b>มลพิษทางเสียง</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านเสียง และด้านสภาพเศรษฐกิจและสังคม ในระยะดำเนินการ</li> </ul>

## ตารางที่ 4.6-57 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของกลุ่มประชาชนในพื้นที่ NEF 30 - 40 และ NEF ≥ 40 จากการประชุมกลุ่ม/สนทนากลุ่ม

ประเด็นความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	การดำเนินงานของโครงการ/มาตรการด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• มีการเฝ้าระวังตรวจวัดระดับเสียงอย่างต่อเนื่อง</li> <li>• จัดตั้งกองทุนดูแลผลกระทบจากสนามบินนานาชาติอุตะเถา เพื่อบรรเทา ผลกระทบที่ประชาชนอาจได้รับจากการดำเนินงานของสนามบินนานาชาติอุตะเถา เพื่อบรรเทาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและสาธารณสุขในภาพรวม</li> <li>• ประสานและร่วมมือกับหน่วยงานสาธารณสุขในพื้นที่เพื่อวางแผนการดำเนินงานด้านการเฝ้าระวังสมรรถภาพการได้ยินของประชาชนที่ได้รับผลกระทบเรื่องเสียงจากการดำเนินงานของสนามบินนานาชาติอุตะเถา</li> <li>• ส่งเสริมและสนับสนุนศักยภาพในการเฝ้าระวังมลพิษทางเสียงของหน่วยงานและกลุ่มอาสาสมัครทางด้านสาธารณสุข</li> <li>• เปิดช่องทางร้องเรียน เช่น เว็บไซต์ประชาสัมพันธ์ของสนามบินนานาชาติอุตะเถา เว็บไซต์ของ ทร. และ สกพอ./หรือผู้บริหารจัดการโครงการหรือบำรุงรักษาโครงการ สื่อออนไลน์ เป็นต้น</li> </ul>
<p>เสนอให้ EEC ส่งเสริมระบบบริการด้านการสาธารณสุข และเพิ่มจำนวนบุคลากรทางการแพทย์ และสนับสนุนงบประมาณในพื้นที่ เพื่อรองรับการพัฒนาต่างๆ ที่จะเกิดขึ้น</p>	<p><b>ความพร้อมและความเพียงพอของระบบบริการสุขภาพรวมบุคลากรและเวชภัณฑ์</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• กำหนดให้ ทร. และ สกพอ./หรือผู้บริหารจัดการโครงการหรือบำรุงรักษาโครงการ ประสานกับหน่วยงานสาธารณสุขในพื้นที่ เพื่อวางแผนการดำเนินงานและการป้องกันแก้ไขด้านสิ่งแวดล้อมและสุขภาพในพื้นที่ก่อสร้างโครงการ และที่ท่าอากาศยานของสนามบินก่อสร้าง</li> <li>• กำหนดให้ ทร. และ สกพอ./หรือผู้บริหารจัดการโครงการหรือบำรุงรักษาโครงการ จัดหาหรือระบุสถานพยาบาลหรือระบบบริการสาธารณสุขให้กับบริษัทรับเหมาเข้าใช้บริการ โดยต้องไม่เป็นภาระกับสถานพยาบาลหลักที่ประชาชนในพื้นที่ใช้</li> <li>• ให้ ทร. และ สกพอ./หรือผู้บริหารจัดการโครงการหรือบำรุงรักษาโครงการ จัดช่องทางให้หน่วยงานสาธารณสุขในพื้นที่สามารถติดต่อได้ รวมทั้งสนับสนุนหน่วยงานสาธารณสุขในพื้นที่ในด้านความพร้อมของสถานบริการสุขภาพ และศักยภาพของบุคลากร</li> <li>• จัดทำบัญชีรายชื่อสถานบริการสุขภาพ/หน่วยงานสาธารณสุขใกล้เคียงพื้นที่โครงการ พร้อมชื่อผู้ประสานงานติดต่อ และหมายเลขโทรศัพท์ สำหรับเป็นข้อมูลในการประสานแจ้งรายละเอียดกิจกรรม</li> <li>• จัดทำสื่อ และประชาสัมพันธ์ช่องทางติดต่อประสานงานกับ ทร. และ สกพอ./หรือผู้บริหารจัดการโครงการหรือบำรุงรักษาโครงการ เพื่อส่งให้หน่วยงานสาธารณสุขรับทราบข้อมูล บันทึกรายละเอียดกิจกรรมเกี่ยวกับการสนับสนุนหน่วยงานสาธารณสุข</li> <li>• เปิดช่องทางร้องเรียน เช่น เว็บไซต์ประชาสัมพันธ์ของสนามบินนานาชาติอุตะเถา เว็บไซต์ของ ทร. และ สกพอ./หรือผู้บริหารจัดการโครงการหรือบำรุงรักษาโครงการ และสื่อออนไลน์ เป็นต้น</li> </ul> <p><b>ระยะดำเนินการ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านการคมนาคมขนส่ง ด้านเสียงและความสั่นสะเทือน ด้านคุณภาพอากาศ</li> </ul>

## ตารางที่ 4.6-57 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของกลุ่มประชาชนในพื้นที่ NEF 30 - 40 และ NEF ≥ 40 จากการประชุมกลุ่ม/สนทนากลุ่ม

ประเด็นความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	การดำเนินงานของโครงการ/มาตรการด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ
	<p>ด้านการจัดการของเสีย ด้านเศรษฐกิจและสังคม และด้านความปลอดภัยสาธารณะ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>จัดตั้งกองทุนดูแลผลกระทบจากสนามบินนานาชาติอุตะเถา เพื่อบรรเทาผลกระทบที่ประชาชนอาจได้รับจากการดำเนินงานของสนามบินนานาชาติอุตะเถา เพื่อบรรเทาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและสาธารณสุขในภาพรวม</li> </ul>
<b>10. การมีส่วนร่วมและประชาสัมพันธ์</b>	
เสนอให้มีการประชุมชี้แจงเกี่ยวกับการประเมินราคาซื้อขายและชดเชยอีกครั้ง ก่อนเริ่มทำการซื้อขาย	รับทราบข้อเสนอแนะ ซึ่งเป็นขั้นตอนการเจรจาจ่ายค่าชดเชยต่อไป
เสนอให้โครงการประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารต่างๆ ผ่านผู้นำ เช่น นายอำเภอ กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน ส.อบต. เพื่อประสานลูกบ้านต่อไป	<ul style="list-style-type: none"> <li>ประชาสัมพันธ์ข่าวสารการดำเนินงานโครงการ แผนและกิจกรรมการก่อสร้าง ตลอดจนช่องทางการร้องเรียนให้ผู้ที่เกี่ยวข้องอยู่ในบริเวณใกล้เคียงและผู้ใช้เส้นทางได้รับทราบผ่านช่องทางต่างๆ เป็นระยะๆ เช่น เว็บไซต์ประชาสัมพันธ์ของสนามบินนานาชาติอุตะเถา สื่อออนไลน์ เป็นต้น</li> </ul>
เสนอให้โครงการประชาสัมพันธ์ถึงปัญหาที่คนในพื้นที่จะได้รับผลกระทบอย่างทั่วถึง	<ul style="list-style-type: none"> <li>ประชาสัมพันธ์แผนที่เส้นเท่าระดับเสียงที่ผ่านการเห็นชอบจากคณะกรรมการให้ชุมชนรับทราบ อย่างน้อย 3 ช่องทาง เช่น เว็บไซต์ เป็นต้น</li> <li>เปิดช่องทางร้องเรียน เช่น เว็บไซต์ประชาสัมพันธ์ของสนามบินนานาชาติอุตะเถา เว็บไซต์ของ ทร. และ สกพอ./หรือผู้บริหารจัดการโครงการหรือบำรุงรักษาโครงการ สื่อออนไลน์ เป็นต้น</li> </ul>
เสนอให้สื่อสารให้ประชาชนทราบทันทีเมื่อเกิดเหตุการณ์/เหตุฉุกเฉิน ผ่านช่องทางต่างๆ	<ul style="list-style-type: none"> <li>ประชาสัมพันธ์ข่าวสารการดำเนินงานโครงการ แผนและกิจกรรมการก่อสร้าง เส้นทางขบวนส่งวัสดุก่อสร้างให้ประชาชนทราบล่วงหน้าอย่างทั่วถึง เพื่อให้ผู้สัญจรสามารถหลีกเลี่ยงการใช้เส้นทางดังกล่าวหรือหลีกเลี่ยงการเดินทางในช่วงเวลาดังกล่าวได้</li> </ul>
เสนอให้แจ้งประชาชนให้รับทราบข้อมูลแผนการก่อสร้างว่าอยู่ในระยะใด และแต่ละระยะใช้เวลาานเท่าใด	<ul style="list-style-type: none"> <li>ประชาสัมพันธ์ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องและประชาชนรับทราบการปิดช่องทางวิ่งและมาตรการลดผลกระทบผ่านช่องทางต่างๆ เช่น เว็บไซต์ประชาสัมพันธ์ของสนามบินนานาชาติอุตะเถา สื่อออนไลน์ กิจกรรมมวลชนสัมพันธ์ เป็นต้น</li> </ul>
โครงการควรแจ้งข่าวสาร ความคืบหน้าให้ประชาชนทราบอย่างต่อเนื่อง สม่ำเสมอ	<ul style="list-style-type: none"> <li>ประสานงานกับสำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดระยอง สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดชลบุรี และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่อยู่ใกล้เคียงเพื่อส่งแผนที่เส้นเท่าระดับเสียงนำไปพิจารณาผนวกแผนที่ตั้งกล่าวในผังเมืองรวมเพื่อควบคุมการใช้ที่ดินและการก่อสร้างอาคารโดยรอบสนามบินนานาชาติอุตะเถา ให้เหมาะสม และสอดคล้องกับกิจกรรมของสนามบินนานาชาติอุตะเถา เขตความปลอดภัยในการเดินอากาศ และพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากการพัฒนาสนามบินนานาชาติอุตะเถา</li> <li>ประสานงานกับหน่วยงานท้องถิ่นในการบังคับใช้พระราชบัญญัติควบคุมอาคาร ควบคุมคู่กับพระราชบัญญัติผังเมืองเฉพาะพื้นที่โดยรอบสนามบินนานาชาติอุตะเถา ในการอนุญาตก่อสร้างสิ่งปลูกสร้างใหม่</li> <li>ประสานงานและสนับสนุนข้อมูลให้หน่วยงานท้องถิ่น เพื่อประกาศและแจ้งให้ประชาชนทราบแนวเขตปลอดภัยการเดินอากาศ และ</li> </ul>

ตารางที่ 4.6-57 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของกลุ่มประชาชนในพื้นที่ NEF 30 - 40 และ NEF  $\geq$  40 จากการประชุมกลุ่ม/สนทนากลุ่ม

ประเด็นความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	การดำเนินงานของโครงการ/มาตรการด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ
	<p>บริเวณที่ได้รับผลกระทบด้านเสียงจากการพัฒนาโครงการ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>จัดส่งแผนที่เส้นเท่าระดับเสียงที่ผ่านการพิจารณาแล้วให้หน่วยงานอนุมัติ อนุญาตในท้องถิ่น เพื่อใช้เป็นแนวทางในการพิจารณาอนุมัติ อนุญาตให้ก่อสร้างอาคารในพื้นที่ประชาสัมพันธ์แผนที่เส้นเท่าระดับเสียงที่ผ่านการเห็นชอบจากคณะกรรมการ พร้อมแสดงผลการตรวจวัดเสียงจากสถานีตรวจวัดเสียงถาวร แบบปัจจุบันทางเว็บไซต์</li> </ul>
<p>ในการจัดประชุมใหญ่ครั้งถัดไป ขอเสนอให้โครงการจัดให้มีรถกระจายเสียงประชาสัมพันธ์เพื่อประกาศแจ้งเชิญชวน ผู้เข้าร่วมประชุมให้ทั่วถึง</p>	<p>สำหรับการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3 โครงการจะจัดให้มีรถกระจายเสียงประชาสัมพันธ์เพื่อประกาศแจ้งเชิญชวน ผู้เข้าร่วมประชุมให้ทั่วถึงต่อไป</p>
<p>เสนอให้มีช่องทางร้องเรียนสำหรับผู้ได้รับผลกระทบจากโครงการที่ประชาชนสามารถเข้าถึงได้ง่าย และใครจะเป็นผู้รับผิดชอบดำเนินการรับเรื่อง และตอบสนองเรื่องร้องเรียน</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>จัดให้มีช่องทางรับเรื่องร้องเรียนเกี่ยวกับผลกระทบที่เกิดจากการก่อสร้างโครงการ ณ สำนักงานควบคุมการก่อสร้าง หรือบริเวณ สนามบินนานาชาติอู่ตะเภา เพื่อรับทราบปัญหาและผลกระทบต่างๆ และเร่งดำเนินการแก้ไข</li> <li>กรณีได้รับเรื่องร้องเรียนผลกระทบจากการก่อสร้าง ให้นำข้อร้องเรียนดังกล่าวมาพิจารณาหาแนวทางแก้ไขตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่กำหนดไว้โดยเร็ว</li> <li>มีช่องทางรับเรื่องร้องเรียนตลอด 24 ชั่วโมง เกิดกรณีที่มีการร้องเรียนจากชุมชนว่าได้รับผลกระทบเรื่องเสียงจาก ให้ใช้ข้อมูลระดับเสียงจากสถานีตรวจวัดเสียงถาวรที่เชื่อมโยงกับฐานข้อมูลเที่ยวบินหรือ จากการตรวจวัดระดับเสียง ด้วยเครื่องตรวจวัดระดับเสียงแบบเคลื่อนที่ (Mobile Unit) จะพิจารณาให้มีการตรวจวัดระดับเสียงในหน่วย NEF หรือ Ldn เพื่อตรวจสอบระดับผลกระทบเป็นรายกรณีไป ทั้งนี้ หากได้รับผลกระทบจริง</li> <li>ทร. และ สกพอ./หรือผู้บริหารจัดการโครงการหรือบำรุงรักษาโครงการ จะดำเนินการชดเชยตามแนวทางที่ ทร. และ สกพอ./หรือผู้บริหารจัดการโครงการหรือบำรุงรักษาโครงการ ยึดถือปฏิบัติต่อไป</li> <li>จัดให้มีช่องทางหลักในการรับเรื่องร้องเรียนจากความเสียหายจากแรงอัดอากาศยานหรือสิ่งของตกลงจากอากาศยาน โดยให้ประชาชนแจ้งเรื่องผ่านทางศูนย์ประสานงานการแก้ไขปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อมสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา ซึ่งตั้งอยู่ที่สนามบินนานาชาติอู่ตะเภาทุกวัน ในเวลาทำการ (08.00-17.00 น.)</li> <li>จัดส่งเจ้าหน้าที่เข้าไปตรวจสอบสภาพความเสียหาย และจัดทำบันทึกเป็นหลักฐานทุกกรณีเพื่อประเมินค่าใช้จ่ายที่ต้องใช้ในการซ่อมแซม จากนั้นให้เจ้าของอาคารสิ่งปลูกสร้างจัดหาผู้รับเหมามาดำเนินการซ่อมแซมเอง โดยเรียกเก็บค่าใช้จ่ายจาก ทร. และ สกพอ./หรือผู้บริหารจัดการโครงการหรือบำรุงรักษาโครงการ ภายในวงเงินที่ประเมินไว้โดยคณะกรรมการพิจารณาค่าเสียหายอันเนื่องมาจากแรงอัด</li> </ul>

ตารางที่ 4.6-57 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของกลุ่มประชาชนในพื้นที่ NEF 30 - 40 และ NEF  $\geq$  40 จากการประชุมกลุ่ม/สนทนากลุ่ม

ประเด็นความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	การดำเนินงานของโครงการ/มาตรการด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ
	<p>อากาศยานในทุกกรณี หรือในกรณีที่เจ้าของอาคารไม่สามารถจัดหาผู้รับเหมามาดำเนินการซ่อมแซมได้ ทร. และ สกพอ. / หรือผู้บริหารจัดการโครงการหรือบำรุงรักษาโครงการ จะจัดหาผู้รับเหมามาดำเนินการให้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ให้ ทร. และ สกพอ./หรือผู้บริหารจัดการโครงการหรือบำรุงรักษาโครงการ ดำเนินการตามวัตถุประสงค์ของการจัดตั้งกองทุนดูแลผลกระทบจากสนามบินนานาชาติอุตะเถา กรณีการแก้ไขผลกระทบจากสิ่งของรบกวนอันเนื่องมาจากอากาศยานและแรงอัดอากาศ</li> </ul>
เสนอให้โครงการลงพื้นที่จัดประชุมกลุ่มกับผู้ที่ได้รับผลกระทบโดยตรง เพื่อให้ประชาชนได้รับทราบข้อมูลที่ถูกต้อง	โครงการได้เข้าไปรับฟังความคิดเห็นของกลุ่มผู้ได้รับผลกระทบโดยตรงด้านเสียง ดังนี้
เสนอให้เข้ามาจัดประชุมรับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 3 ในพื้นที่ NEF $\geq$ 40 ได้หรือไม่ โดยมีกลุ่มเป้าหมาย 4 หมู่บ้าน คือ หมู่ 3 4 6 8 ตำบลสำนักท้อน	<ul style="list-style-type: none"> <li>- การรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 ในรูปแบบการจัดเวทีรับฟังความคิดเห็นในพื้นที่อำเภอบ้านฉาง โดยเชิญผู้ที่อาจจะได้รับผลกระทบทั้งหมดในพื้นที่ศึกษาของโครงการเข้าร่วมเวทีฯ</li> <li>- การรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 ในรูปแบบการจัดประชุมกลุ่มที่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และในพื้นที่หมู่ 3 4 6 และ 8 ของตำบลสำนักท้อน</li> <li>- การรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3 ในรูปแบบการจัดเวทีรับฟังความคิดเห็น โดยจัดขึ้น 2 เวที ตามข้อเสนอของผู้เข้าร่วมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 ที่มีข้อเสนอให้โครงการลงพื้นที่จัดประชุมกับผู้ได้รับผลกระทบด้านเสียง เพื่อให้ประชาชนได้รับทราบข้อมูลที่ถูกต้องจากผู้ศึกษาโดยตรง คือเวทีที่ 1 จัดในพื้นที่ตำบลสำนักท้อนโดยมีกลุ่มเป้าหมาย 4 หมู่บ้าน คือ หมู่ 3 4 6 8 ตำบลสำนักท้อน</li> <li>- เวทีที่ 1 จัดในพื้นที่ตำบลสำนักท้อนสำหรับผู้ได้รับผลกระทบด้านเสียง ในวันพุธที่ 5 สิงหาคม พ.ศ. 2563 เวลา เวลา 17.00-20.00 น. ณ อาคารเอนกประสงค์ศูนย์พัฒนาคุณภาพชีวิตผู้สูงอายุ องค์การบริหารส่วนตำบลสำนักท้อน ซอยเทศบาล 43 อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง ผู้เข้าร่วม 429 คน</li> <li>- เวทีที่ 2 จัดในพื้นที่อำเภอบ้านฉาง สำหรับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและผู้ที่จะได้รับผลกระทบทั้งหมดในพื้นที่ศึกษาของโครงการ รวมทั้งประชาชนทั่วไปที่มีความสนใจโครงการ ในวันพฤหัสบดีที่ 6 สิงหาคม พ.ศ. 2563 เวลา 08.30 – 12.00 น. ณ ห้องแกรนด์บอลรูม 1-3 โรงแรมภูริมาศ บีช แอนด์ สปา อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง มีผู้เข้าร่วม 362 คน</li> </ul>
การรับฟังความคิดเห็นในครั้งที่ 2 นี้เป็นส่วนหนึ่งของขั้นตอนตามกฎหมายหรือไม่ ขณะนี้อยู่ในขั้นตอนใด และได้แจ้งผู้เกี่ยวข้องล่วงหน้าอย่างไร บริษัทที่ปรึกษาได้แจกเอกสารล่วงหน้าให้ทราบมาก่อนตามเงื่อนไขเวลาหรือไม่อย่างไร	การรับฟังความคิดเห็นของประชาชนครั้งที่ 2 นี้ เป็นขั้นตอนในกิจกรรมการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ประกอบด้วยหลายกิจกรรม ทั้งการประชุมกลุ่ม การสัมภาษณ์เชิงลึก การสำรวจความคิดเห็นของประชาชนด้วยแบบสอบถาม โดยโครงการมีการแจ้งล่วงหน้าผ่านแบบสื่อสิ่งพิมพ์ที่ใช้ประกอบการเปิดเผยข้อเท็จจริงเกี่ยวกับโครงการ โดยใช้ป้ายประชาสัมพันธ์ โปสเตอร์ประชาสัมพันธ์ และเว็บไซต์ของโครงการ <a href="http://www.ehia-utprw2.com/">http://www.ehia-utprw2.com/</a>

ตารางที่ 4.6-57 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของกลุ่มประชาชนในพื้นที่ NEF 30 - 40 และ NEF  $\geq$  40 จากการประชุมกลุ่ม/สนทนากลุ่ม

ประเด็นความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	การดำเนินงานของโครงการ/มาตรการด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ
ให้ประชาชนได้เห็นรายงานการศึกษาของโครงการด้วย	<p>การประชาสัมพันธ์การรับฟังความคิดเห็นของประชาชน โดยแจ้งให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และผู้มีส่วนได้เสียทราบ ก่อนวันจัดเวทีรับฟังความคิดเห็น โดยแจ้งให้ทราบผ่านทางช่องทางการสื่อสาร ไม่น้อยกว่า 3 ช่องทาง ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- การแจ้งสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และผู้มีส่วนได้เสียทราบ เป็นการแจ้งให้ทราบถึงกำหนดการจัดเวทีรับฟังความคิดเห็นของประชาชน รวม 7 ช่องทาง ได้แก่ 1) หนังสือเชิญ 2) ป้ายประชาสัมพันธ์ 3) โปสเตอร์ประชาสัมพันธ์ 4) เว็บไซต์ 5) สถานีวิทยุท้องถิ่น 6) หนังสือพิมพ์ท้องถิ่น และ 7) รถกระจายเสียงประชาสัมพันธ์</li> </ul> <p>การเปิดเผยเอกสารโครงการและร่างรายงานฯ ให้ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องและสาธารณชนพิจารณาล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 15 วัน ก่อนการจัดเวทีฯ โดยผ่านช่องทางต่างๆ รวม 3 ช่องทาง ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- หนังสือนำส่งเอกสารโครงการถึง สผ. และกลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย</li> <li>- ปิดประกาศหรือจัดวางเอกสารโครงการยังหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง สถานพยาบาล องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และผู้นำชุมชน ในเขตพื้นที่ศึกษาของโครงการ รวม 47 แห่ง</li> <li>- เว็บไซต์ สามารถดาวน์โหลดเอกสารโครงการได้ผ่านทางเว็บไซต์ <a href="http://www.ehia-utprw2.com">www.ehia-utprw2.com</a> พร้อมทั้งแสดงรายละเอียดของช่องทางในการเปิดเผยเอกสารโครงการในเว็บไซต์ดังกล่าวข้างต้น เช่นกัน</li> </ul> <p>การเผยแพร่สรุปรายงานการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนและผู้มีส่วนได้เสียในการกำหนดขอบเขตและแนวทางการประเมินผลกระทบล้างผลและสุขภาพ โดยระบุประเด็นห่วงกังวล ข้อเสนอแนะต่อขอบเขตและแนวทางการประเมินผลกระทบล้างผลและสุขภาพ พร้อมคำชี้แจง โดยเผยแพร่ผ่านช่องทางต่างๆ รวม 3 ช่องทาง ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- หนังสือนำส่งเอกสารโครงการถึง สผ. และกลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย</li> <li>- ปิดประกาศหรือจัดวางเอกสารโครงการยังหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง สถานพยาบาล องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และผู้นำชุมชน ในเขตพื้นที่ศึกษาของโครงการ รวม 47 แห่ง</li> <li>- เว็บไซต์ สามารถดาวน์โหลดเอกสารโครงการได้ผ่านทางเว็บไซต์ <a href="http://www.ehia-utprw2.com">www.ehia-utprw2.com</a> พร้อมทั้งแสดงรายละเอียดของช่องทางในการเปิดเผยเอกสารโครงการในเว็บไซต์ดังกล่าวข้างต้น เช่นกัน</li> </ul>
ควรมีการประชาสัมพันธ์และให้ข้อมูลเบื้องต้นที่จะให้ทุกท่านรับทราบก่อนเริ่มประชุม	
เอกสารสรุปการรับฟังความคิดเห็นครั้งที่ 1 มีการส่งหรือเผยแพร่ให้ประชาชนได้รับทราบหรือไม่	
เสนอให้ส่งสรุปผลการประชุมรับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 2 โดยละเอียดให้ประชาชนในพื้นที่รับทราบด้วย เพื่อความมั่นใจว่าสิ่งที่เสนอไว้ ได้นำเสนอไว้แล้ว	
เสนอให้ส่งสรุปผลการประชุมรับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 3 โดยละเอียดให้ประชาชนในพื้นที่รับทราบด้วย เพื่อความมั่นใจว่าสิ่งที่เสนอไว้ ได้นำเสนอไว้แล้ว	



ทั้งนี้ สามารถสรุปผลการประชุม ประเด็นคำถามและข้อเสนอแนะต่างๆ พร้อมคำชี้แจงได้ดัง ตารางที่ 4.6-58  
ตารางที่ 4.6-58 สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะและคำชี้แจงจากบริษัทที่ปรึกษาจากเวทีรับฟังความคิดเห็น  
ของประชาชน ครั้งที่ 2

ประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง
<b>1) รายละเอียดโครงการ</b>	
- เสนอให้เปิดทางเข้า-ออกทางด้านถนนสุขุมวิท เพื่ออำนวยความสะดวกเมื่อเปิดเป็นสนามบินพาณิชย์	- โครงการมีแผนที่จะเปิดทางเข้า-ออก เชื่อมโยงกับการคมนาคมภายนอก ทั้งทางรถยนต์และทางรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงกับอาคารผู้โดยสาร โดยกำหนดให้มีทางเข้า-ออก อยู่ทางทิศเหนือของสนามบินทางฝั่งจังหวัดระยองไว้แล้ว
- การติดตั้งป้ายเข้าสนามบินเพิ่มเติม ให้หน่วยงานที่บริหารจัดการสนามบินประสาน ขออนุญาตกรมทางหลวง	- รับทราบข้อเสนอแนะ
- เสนอให้โครงการแจ้งกิจกรรมที่จะดำเนินการ ในพื้นที่โครงการและพื้นที่โดยรอบ ข้อมูล เส้นเท้าระดับเสียง และเขตปลอดภัยทางเดิน อากาศ ให้โยธาธิการและผังเมืองรับทราบ เพื่อนำมาผนวกในการทำผังเมืองรวม	- โครงการจะประสานงานกับสำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัด และ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อส่งแผนที่เส้นเท้าระดับเสียงไปพิจารณาผนวก รวมแผนที่ดังกล่าวในผังเมืองรวมเพื่อควบคุมการใช้ที่ดินและการก่อสร้างอาคาร โดยรอบสนามบินนานาชาติอุตะเถา ให้เหมาะสม และสอดคล้องกับ กิจกรรมของสนามบินนานาชาติอุตะเถา เขตปลอดภัยในการเดินอากาศ และพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากการพัฒนาสนามบินนานาชาติอุตะเถา
- เขตปลอดภัยในการเดินอากาศคืออะไร มีผลบังคับใช้อย่างไร	- เขตปลอดภัยในการเดินอากาศคือ พื้นที่โดยรอบสนามบินที่ถูกกำหนดโดย ประกาศกระทรวงคมนาคม ให้เป็นพื้นที่ควบคุมสิ่งปลูกสร้าง หรืออาคาร หรือต้นไม้ยืนต้น เพื่อมิให้เป็นอุปสรรคต่อการเดินอากาศของอากาศยานที่จะ มาขึ้นลง ณ สนามบินนั้น โดยห้ามมิให้บุคคลใดทำการก่อสร้างสิ่งปลูกสร้าง หรืออาคาร หรือปลูกต้นไม้ยืนต้นภายในบริเวณนี้เว้นแต่จะได้รับอนุญาตเป็น หนังสือจากพนักงานเจ้าหน้าที่ (สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย)
- แนวทางหลวงชนบทระยองมีการวางแผน โครงข่ายถนน รอบๆ สนามบินนานาชาติ อุตะเถา ต้องการคำแนะนำจากผู้เชี่ยวชาญ เพื่อจะได้ออกแบบได้อย่างเหมาะสม	- รับทราบข้อเสนอแนะ
- ควรใช้ชื่อสนามบินให้ตรงกับชื่อปัจจุบัน และ ควรใช้ชื่อเดียวกันในทุกเอกสาร	- รับทราบข้อเสนอแนะ
- เสนอให้เตรียมความพร้อมของระบบ สาธารณูปโภค ไฟฟ้า น้ำใช้ การจัดการน้ำเสีย และขยะ เพื่อรองรับการพัฒนาที่จะเกิดขึ้น	- โครงการได้มีการเตรียมความพร้อมในเรื่องของระบบสาธารณูปโภค เรียบร้อยแล้ว <ul style="list-style-type: none"> <li>• การใช้ไฟฟ้า ภายในโครงการพัฒนาสนามบินนานาชาติอุตะเถาและเมือง การบินภาคตะวันออกจะรับไฟฟ้าจากบริษัท บี.กริม เพาเวอร์ จำกัด (มหาชน)</li> <li>• การใช้น้ำ ภายในโครงการพัฒนาสนามบินนานาชาติอุตะเถาและเมือง การบินภาคตะวันออก จะมีการก่อสร้างระบบผลิตน้ำประปาโดยบริษัท อีสท์วอเตอร์ โดยมีขนาดกำลังการผลิตรวม 20,000 ลบ.ม./วัน</li> <li>• ขยะที่เกิดขึ้นจะมีการจัดภาชนะจัดวางให้เหมาะสมกับประเภท และแหล่งกำเนิดมูลฝอย มีการดำเนินการดังนี้</li> </ul>

ตารางที่ 4.6-58 สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะและคำชี้แจงจากบริษัทที่ปรึกษาจากเวทีรับฟังความคิดเห็น  
ของประชาชน ครั้งที่ 2

ประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง
	<p>1) มูลฝอยทั่วไป</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- มูลฝอยประเภทอาหาร : โครงการจะให้ผู้ได้รับอนุญาตจากหน่วยงานราชการหรือตามที่กฎหมายกำหนด นำเศษอาหารดังกล่าวไปกำจัดอย่างถูกหลักสุขาภิบาล</li> <li>- มูลฝอยที่สามารถนำไปรีไซเคิลได้ : จะมีเอกชนนำรถเข้ามารับซื้อภายในพื้นที่สถานีขนถ่าย</li> <li>- มูลฝอยที่เหลือจากการคัดแยก : จัดเก็บในอาคารคัดแยกขยะ เพื่อรอการขนถ่ายออกไปกำจัดเป็นประจำทุกวัน ด้วยวิธีกำจัดที่ถูกต้องตามหลักสุขาภิบาล</li> </ul> <p>2) มูลฝอยอันตราย</p> <p>มูลฝอยอันตราย จะเก็บในอาคารสำหรับเก็บมูลฝอยอันตราย เพื่อรอส่งไปกำจัดโดยผู้ที่ได้รับอนุญาตจากหน่วยงานราชการ</p> <p>3) มูลฝอยติดเชื้อ</p> <p>มูลฝอยติดเชื้อจะถูกนำไปเก็บไว้ในห้องควบคุมอุณหภูมิไม่ให้เกิน 10 องศาเซลเซียส เพื่อรอการขนส่งไปกำจัดภายนอกพื้นที่สนามบินนานาชาติอุตะเถา โดยวิธีการเผาในเตาเผามูลฝอยติดเชื้อของผู้ที่ได้รับอนุญาตจากหน่วยงานราชการ</p>
- โครงการมีการเชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชนอย่างไร	- แผนการพัฒนาทางก่อสร้างเส้นทางคมนาคมที่เกี่ยวข้องกับแผนพัฒนาของสนามบินนานาชาติอุตะเถา ได้แก่ ทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 และรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน ที่มีความเกี่ยวเนื่องและเชื่อมโยงสนับสนุนระบบขนส่งมวลชนสำหรับรองรับการใช้บริการสนามบินสุวรรณภูมิ สนามบินดอนเมือง และสนามบินนานาชาติอุตะเถา
- การกำหนดขอบเขตพื้นที่ศึกษาหลักการอย่างไร มีมาตรฐานสากลหรือไม่	- โครงการได้กำหนดขอบเขตพื้นที่ศึกษาให้ครอบคลุมตามการคาดการณ์ผลกระทบด้านเสียงที่ไกลที่สุด โดยใช้ประสบการณ์จากการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมของสนามบินดอนเมือง และสนามบินสุวรรณภูมิ
- การก่อสร้างทางวิ่งจะต้องรื้ออยู่ซ่อมการบินไทยด้วยหรือไม่	- เนื่องจากศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน (MRO) เดิมของบริษัทการบินไทยตั้งอยู่ในพื้นที่ที่จะก่อสร้างทางวิ่งที่ 2 จึงมีความจำเป็นต้องย้าย MRO ไปยังที่ตั้งใหม่ ซึ่งอยู่ภายในพื้นที่เขตส่งเสริมเมืองการบินภาคตะวันออก (6,500 ไร่)
- เสนอให้โครงการทบทวนเหตุผลความจำเป็นในการพัฒนาสนามบินนานาชาติอุตะเถา	- รับทราบข้อเสนอแนะ
- โครงการต้องเข้าพิจารณาจากประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.) หรือไม่	- โครงการ ต้องเข้าพิจารณาจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.) เนื่องจากเป็นโครงการของรัฐ
- หน่วยงานใดเป็นเจ้าของและ/หรือผู้รับผิดชอบบริหารจัดการโครงการนี้	- กองทัพเรือร่วมกับคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก หรือ EEC เป็นเจ้าของโครงการ ส่วนผู้บริหารโครงการ อาจเป็นกองทัพเรือ หรือ EEC หรือหน่วยงานอื่นที่เข้ามารับดำเนินการ

**ตารางที่ 4.6-58 สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะและคำชี้แจงจากบริษัทที่ปรึกษาจากเวทีรับฟังความคิดเห็น  
ของประชาชน ครั้งที่ 2**

ประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง
- โครงการจะก่อสร้างได้เมื่อไร	- โครงการจะเริ่มการก่อสร้างได้ภายหลังจากรายงาน EHIA ได้รับความเห็นชอบจาก สผ. และ กก.วล. คาดว่าการก่อสร้างทางวิ่งและทางขับที่ 2 จะก่อสร้างในปี พ.ศ. 2564-2566 และจะเปิดดำเนินการในปี พ.ศ.2567
- ในอนาคตเที่ยวบินที่สนามบินนานาชาติ อู่ตะเภาจะมีกี่เที่ยวบิน รองรับเครื่องบิน ขนาดใดบ้าง และมีเส้นทางบินไปที่ใดบ้าง	- คาดการณ์ว่า ปี พ.ศ. 2591 จะมีเที่ยวบินสูงสุด 840 เที่ยวบิน/วัน - คาดการณ์ว่าชนิดเครื่องบิน (เครื่องบินพาณิชย์) ปี พ.ศ. 2591 สามารถรองรับเครื่องบิน Code C เช่น Airbus A320, Code D เช่น Boeing 767, Code E เช่น Boeing 777 และ Code F เช่น Airbus A380 - สำหรับเส้นทางการบินขึ้นอยู่กับนโยบายในอนาคตของโครงการ
- จำนวนเที่ยวบินคาดการณ์ตามแผนแม่บท มีกี่ระยะ และในปัจจุบันการพัฒนา อยู่ในระยะใด	- จำนวนเที่ยวบินคาดการณ์ตามแผนแม่บท ได้มีการคาดการณ์กรณี มีการเติบโตมากกว่ากรณีฐาน (Aggressive Scenario) เพื่อเป็นการรองรับ กิจกรรมที่เกินขีดความสามารถในการรองรับของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และท่าอากาศยานดอนเมือง ทำให้สายการบินจำนวนมากมาใช้บริการ ที่สนามบินนานาชาติอู่ตะเภา โดยแบ่งเป็น 3 ระยะ คือ <ul style="list-style-type: none"> <li>• ระยะที่ 1 (คาดการณ์ถึงปี พ.ศ. 2571 ต้องพัฒนาในช่วงปี พ.ศ. 2564-2566) จำนวนเที่ยวบิน 78,000 เที่ยวบินต่อปี รองรับผู้โดยสาร 14 ล้านคน</li> <li>• ระยะที่ 2 (คาดการณ์ถึงปี พ.ศ. 2581 ต้องพัฒนาในช่วงปี พ.ศ. 2573-2576) จำนวนเที่ยวบิน 189,000 เที่ยวบินต่อปี รองรับผู้โดยสาร 38 ล้านคน</li> <li>• ระยะที่ 3 (คาดการณ์ถึงปี พ.ศ. 2591 ต้องพัฒนาในช่วงปี พ.ศ. 2583-2576) จำนวนเที่ยวบิน 305,000 เที่ยวบินต่อปี รองรับผู้โดยสาร 70 ล้านคน</li> </ul> - การก่อสร้างทางวิ่งที่ 2 อยู่ในพัฒนาระยะที่ 1 ซึ่งจะต้องพัฒนาในช่วงปี พ.ศ. 2564-2566
- ขอบทราบดีเหตุผลที่เลือกระยะห่างของทางวิ่งที่ 1 และ 2 ที่ 1,140 เมตร และเป็นไปตาม มาตรฐานหรือไม่	- โครงการพิจารณาเห็นว่าระยะห่างของทางวิ่ง 1,140 เมตร มีความเหมาะสมมากที่สุด เนื่องจากเป็นการหลีกเลี่ยงข้อจำกัดของเขตรอบเกาะแก่งที่อาจมี ผลต่ออุปสรรคด้านการบิน และการปรับลดระดับความสูงของทางหลวง พิเศษหมายเลข 7 (มอเตอร์เวย์) รวมทั้งจากการพิจารณาของรัฐบาล โดยคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ตามมติ การประชุมเมื่อวันที่ 4 ตุลาคม พ.ศ. 2561 ได้กำหนดให้ใช้ระยะห่าง ของทางวิ่ง 1,140 เมตร ในการวางแผนการพัฒนาสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา
- เสนอให้ย้ายทางวิ่งที่ 2 ศูนย์ซ่อม และกิจกรรม ต่างๆ ทั้งหมดไปทางด้านซ้ายของทางวิ่งที่ 1 เพื่อไม่ให้ผลกระทบออกนอกพื้นที่ทหาร มาถึงประชาชน	- ตามประกาศคณะกรรมการนโยบายการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษ ภาคตะวันออก เรื่อง กำหนดเขตส่งเสริม : เมืองการบินภาคตะวันออก ลงวันที่ 23 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2561 ในพระราชกฤษฎีกา เล่มที่ 135 คณะกรรมการนโยบายการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก เห็นชอบในการกำหนดให้พื้นที่ 6,500 ไร่ บริเวณสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา จังหวัดระยอง เป็น “เขตส่งเสริม : เมืองการบินภาคตะวันออก” เพื่อรองรับ อุตสาหกรรมการบิน และโลจิสติกส์ ดังนั้น การดำเนินการที่เกี่ยวข้อง กับอุตสาหกรรมการบิน และโลจิสติกส์ จะต้องอยู่ในพื้นที่เขตส่งเสริมเมือง การบินภาคตะวันออก (6,500 ไร่) เท่านั้น

**ตารางที่ 4.6-58 สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะและคำชี้แจงจากบริษัทที่ปรึกษาจากเวทีรับฟังความคิดเห็น  
ของประชาชน ครั้งที่ 2**

ประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง
- ขอรบการบริการจัดการสัดส่วนเที่ยวบินของทางวิ่งที่ 1 และทางวิ่งที่ 2	- การบริหารจัดการสัดส่วนการใช้ทางวิ่งที่ 1 และทางวิ่งที่ 2 อยู่ในความรับผิดชอบของบริษัท วิทยการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (บวท.) ซึ่งมีหน้าที่ในการให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศและสื่อสารการบินในอาณาเขตประเทศไทย โดยมีเครือข่ายเชื่อมโยงกับประเทศต่างๆ
- เสนอให้ถมทะเล เพื่อลดผลกระทบด้านเสียงที่จะมีต่อประชาชนน้อยลง	- ด้วยข้อจำกัดของพื้นที่เดิมที่มีทางวิ่งที่ 1 อยู่แล้ว ดังนั้นเพื่อให้ง่ายต่อการศึกษาคงเหมาะสมของตำแหน่งทางวิ่งที่ 2 จึงต้องพิจารณาอย่างรอบด้าน โดยตำแหน่งที่เหมาะสมคือขนานกับทางวิ่งที่ 1 ที่ระยะห่าง 1,140 เมตร
- โครงการใช้แหล่งดินจากที่ใด ขอให้ควบคุมการลักลอบขุดหน้าดินของประชาชน	- แหล่งดินและทรายส่วนใหญ่มาจากอำเภอปลวกแดงและเขาชีจรรย์ เส้นทางขนส่งหลัก จะใช้เส้นทางถนนหมายเลข 331 และ 332 ซึ่งหากแหล่งดินจากอำเภอปลวกแดงและเขาชีจรรย์ไม่เพียงพอ จะมีการนำดินมาจากจังหวัดเพชรบุรีและราชบุรี ซึ่งจะขนส่งมาทางเรือ นำมาขึ้นที่ท่าเรือจุกเสม็ด และขนส่งต่อมายังพื้นที่โครงการโดยใช้รถบรรทุกมาทางถนนหมายเลข 3126 เพื่อลดความหนาแน่นจากการใช้เส้นทางถนนหมายเลข 331 และ 332
- โครงการมีแนวทางปฏิบัติอย่างไรกับนกภายในสนามบิน	- โครงการมีมาตรการฯ ในการตัดหญ้า การไล่นก และการตัดต้นไม้บริเวณใกล้ทางวิ่ง เพื่อป้องกันนกเข้ามาภายในทางวิ่ง
- ข้อมูลที่นำเสนอเป็นการนำเสนอข้อมูลจริงหรือไม่	- ข้อมูลที่นำเสนอเป็นผลการศึกษาจริงของโครงการ
- เป็นโครงการที่ดี เห็นด้วยกับการพัฒนาโครงการ เนื่องจากประเทศเราควรมีการพัฒนาขึ้น	- รับทราบข้อเสนอแนะ
- โครงการกำหนดเขตห้ามเข้าทำประมงหรือไม่ ระยะเท่าใด เนื่องจากมีการโดมมิก ซึ่งแสงอาจรบกวนการขึ้นลงของอากาศยาน	- โครงการไม่มีการกันเขตห้ามเข้าเพิ่มเติมจากเดิมที่กำหนดไว้
- คาดว่าเป็นผลกระทบบวกในด้านการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวเห็นว่า บางเที่ยวบินสะดวกกว่าถ้ามาขึ้น-ลงที่สนามบินนานาชาติอู่ตะเภาเพราะสนามบินเล็ก และไม่วุ่นวายเหมือนท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	- รับทราบข้อเสนอแนะ
- เสนอให้พิจารณาระดับน้ำทะเลที่เพิ่มสูงขึ้นจากโลกร้อน ซึ่งอาจจะมีผลกระทบต่อสนามบิน	- ในการออกแบบทางวิ่งที่ 2 พิจารณาความสูงจากระดับน้ำทะเลแล้ว ซึ่งความสูงปลายรันเวย์ฝั่งที่ติดกับทะเลอยู่ที่ระดับ +8 เมตร (สูงกว่ารันเวย์ 1 ปัจจุบัน) ที่สร้างและใช้งานมาเป็นเวลานาน และยังไม่เคยได้รับผลกระทบจากระดับน้ำทะเลที่เพิ่มขึ้น
- เสนอหลัก Green airport โดยเสนอให้เพิ่มพื้นที่สีเขียวภายในสนามบิน ให้จัดภูมิสถาปัตย์การใช้พลังงานทดแทน เพื่อสวยงาม/ไม่อึดอัด/เป็นที่พักผ่อน/สร้างความประทับใจ	- รับทราบข้อเสนอแนะ

ตารางที่ 4.6-58 สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะและคำชี้แจงจากบริษัทที่ปรึกษาจากเวทีรับฟังความคิดเห็น  
ของประชาชน ครั้งที่ 2

ประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง
- เสนอให้มีสถาปัตยกรรมที่เป็นเอกลักษณ์ แสดง ความเป็นภาคตะวันออก	- รับทราบข้อเสนอแนะ
<b>2) การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม</b>	
- ผลกระทบของโครงการนี้ ศึกษาประเด็น อะไรบ้าง ครอบคลุมกิจกรรมทั้งหมด ทั้งในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการแล้ว หรือไม่	- โครงการทำการศึกษาผลกระทบครอบคลุมทรัพยากรสิ่งแวดล้อม 4 ด้าน ประกอบด้วย ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อม ทางชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต โดยมีประเด็นที่ศึกษา ดังนี้ 1) ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ได้แก่ สภาพภูมิประเทศ อุตุนิยมวิทยาและคุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน ธรณีวิทยา และแผ่นดินไหว ทรัพยากรดิน อุทกวิทยาน้ำผิวดิน คุณภาพน้ำผิวดิน คุณภาพน้ำใต้ดิน และคุณภาพน้ำทะเล 2) ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ ได้แก่ นิเวศวิทยาทางบก และ นิเวศวิทยาทางน้ำ 3) คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ ได้แก่ การจัดการของเสีย การใช้ประโยชน์ที่ดิน การคมนาคมขนส่ง สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ (การใช้น้ำ ไฟฟ้า สื่อสาร) และระบบระบายน้ำและ การป้องกันน้ำท่วม 4) คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต ได้แก่ เศรษฐกิจและสังคม การโยกย้ายและ การทดแทนทรัพย์สิน สาธารณสุข (สุขภาพ) อาชีวอนามัยและความ ปลอดภัย แหล่งท่องเที่ยวและทัศนียภาพ และแหล่งโบราณคดีและ ประวัติศาสตร์ - ในการศึกษาผลกระทบได้พิจารณาครอบคลุมกิจกรรมทั้งหมด ในระยะ ก่อสร้างและระยะดำเนินการ โดยพิจารณาภาพรวมของการพัฒนาสนามบิน นานาชาติอู่ตะเภาในอนาคต ในการรองรับผู้โดยสารสูงสุด เทียบกับสูงสุด รวมถึงความต้องการสิ่งอำนวยความสะดวกของสนามบิน
- เสนอให้พิจารณาจุดตรวจวัด และความถี่ให้ เหมาะสม และครอบคลุมพื้นที่อ่อนไหวที่คาด ว่าจะได้รับผลกระทบ	- รับทราบข้อเสนอแนะ - ทั้งนี้โครงการได้ดำเนินการกำหนดจุดตรวจวัด และความถี่ในการตรวจวัด อย่างเหมาะสม ครอบคลุมพื้นที่อ่อนไหวที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบ โดยได้ กำหนดจุดตรวจวัดและรับฟังความคิดเห็นของประชาชนครั้งที่ 1 และ เพิ่มเติมจุดตรวจวัดตามความคิดเห็นแล้ว
- มาตรการฯ ที่เสนอมามีความครบถ้วนและ ครอบคลุมดีแล้ว มีความกังวลว่าโครงการจะไม่ ปฏิบัติตามมาตรการฯ ที่กำหนดไว้ โครงการมี วิธีการควบคุมผู้รับเหมาให้ปฏิบัติตามมาตรการ อย่างไร และในกรณีที่ผู้รับเหมาไม่ปฏิบัติตาม มาตรการฯ โครงการจะดำเนินการอย่างไร	- รับทราบข้อเสนอแนะ - มาตรการที่กำหนดไว้ในตารางมาตรการของโครงการถือเป็นกฎหมายเพื่อบังคับ ให้ผู้รับเหมาฯ ต้องปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด หากไม่ปฏิบัติตาม ฝ่าฝืนหรือ หลีกเลี่ยง จะมีบทลงโทษตามที่กฎหมายกำหนด ทั้งนี้หากประชาชนในพื้นที่ พบเห็นปัญหาจากการก่อสร้าง รวมทั้งจากการดำเนินโครงการสามารถ ร้องเรียนมายังเจ้าของโครงการ เพื่อตรวจสอบและดำเนินการตามขั้นตอนต่อไป

**ตารางที่ 4.6-58 สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะและคำชี้แจงจากบริษัทที่ปรึกษาจากเวทีรับฟังความคิดเห็น  
ของประชาชน ครั้งที่ 2**

ประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง
- กรณีที่โครงการได้รับอนุมัติแล้ว จะมีการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการอย่างไร	- โครงการได้กำหนดมาตรการดังกล่าวไว้แล้ว พร้อมทั้งกำหนดให้มีตัวแทนหน่วยงานหรือชุมชน ร่วมตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการ
- เสนอให้มีมาตรการฯ ให้ผู้รับเหมารับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการดำเนินการ เช่น ถนนชำรุด อุบัติเหตุ เป็นต้น	- โครงการได้กำหนดมาตรการดังกล่าวไว้แล้ว พร้อมทั้งกำหนดให้มีตัวแทนหน่วยงานหรือชุมชน ร่วมตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการ
- ผลประเมินสุดท้ายของ VOCs, Noise จะเปลี่ยนไปเนื่องจากปัจจัยใดบ้าง	- ผลการประเมิน VOCs , Noise จะเปลี่ยนไปเนื่องจากชนิดของเครื่องปั้นที่เข้ามาใช้สนามบิน ปริมาณเครื่องปั้น และการกระจายการปั้นในแต่ละเส้นทาง
- โครงการมีการสำรวจทางทะเลหรือไม่ ถ้าไม่มีขอเสนอให้เพิ่มเติมการประเมินผลกระทบทางทะเล เนื่องจากมีข้อห่วงกังวลผลกระทบทางทะเล เพราะในพื้นที่ส่วนมากประกอบอาชีพประมง	- โครงการมีการตรวจวัดคุณภาพน้ำทะเลและการสำรวจนิเวศวิทยาทางทะเล แพลงก์ตอนพืช แพลงก์สัตว์ สัตว์หน้าดิน จำนวน 6 สถานี ครอบคลุมพื้นที่ที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบจากโครงการ และจะนำไปประเมินผลกระทบต่อนิเวศวิทยาทางทะเลต่อไป
- การประเมินผลกระทบจากการขนส่ง ให้เริ่มจากแหล่งวัสดุก่อสร้าง ซึ่งอยู่นอกขอบเขตพื้นที่ศึกษาโครงการ	- โครงการ มีแหล่งวัสดุก่อสร้างจากจังหวัดเพชรบุรี และจังหวัดราชบุรี บริเวณท่าเรือจุกเสม็ด (ถนนหมายเลข 3126) และหากวัสดุไม่เพียงพอจะมีการพิจารณาแหล่งวัสดุก่อสร้างจากอำเภอปลวกแดงเพิ่มเติม ซึ่งอยู่บริเวณเขาชีจรรย์ (ถนนหมายเลข 312) โครงการได้ประเมินผลกระทบจากการขนส่งวัสดุก่อสร้างตั้งแต่แหล่งวัสดุก่อสร้าง เส้นทางขนส่งจนถึงพื้นที่โครงการ
- เสนอให้ชี้แจงผลกระทบต่อการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต การใช้ประโยชน์ที่ดิน เศรษฐกิจ ศึกษาการใช้น้ำมีการประเมินอย่างไร	- ในการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ มีการประเมินครอบคลุมทั้ง 4 ด้าน ได้แก่ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต รวมทั้งหมด 23 ประเด็น ซึ่งจะศึกษาและประเมินผลกระทบตามหลักวิชาการโดยผู้เชี่ยวชาญด้านต่างๆ
- เสนอให้โครงการจัดตั้งคณะกรรมการไตรภาคีในการติดตามตรวจสอบผลกระทบที่เกิดขึ้นจากโครงการ	- โครงการมีการแต่งตั้งคณะกรรมการติดตามตรวจสอบด้านสิ่งแวดล้อมและมวลชนสัมพันธ์ ประกอบด้วยตัวแทน 3 ฝ่าย <ul style="list-style-type: none"> <li>• กรรมการผู้แทนภาคประชาชนในเขตพื้นที่รอบโครงการ</li> <li>• กรรมการผู้แทนภาคราชการ/นักวิชาการท้องถิ่น</li> <li>• กรรมการผู้แทนจาก ทหารเรือ EEC และ/หรือผู้บริหารจัดการโครงการหรือบำรุงรักษาโครงการ</li> </ul>
- เสนอให้ภาคประชาชนมีส่วนร่วมในการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการของผู้รับเหมาก่อสร้าง	- รับทราบข้อเสนอแนะ - โครงการกำหนดในมาตรการให้มีตัวแทนหน่วยงานหรือชุมชน ร่วมตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการของผู้รับเหมาฯ (ในระยะก่อสร้าง) และผู้บริหารสนามบิน (ระยะดำเนินการ)
- เสนอให้มีมาตรการจ่ายเงิน เมื่อมีการบินหลังเที่ยงคืน	- รับทราบข้อเสนอแนะ
- การขึ้นลงของเครื่องบินรบกวนคลื่นสัญญาณของ TV หรือไม่ โครงการได้ศึกษาไว้หรือไม่	- รับทราบข้อเสนอแนะ

ตารางที่ 4.6-58 สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะและคำชี้แจงจากบริษัทที่ปรึกษาจากเวทีรับฟังความคิดเห็น  
ของประชาชน ครั้งที่ 2

ประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง
	- โครงการได้ประเมินผลกระทบจากการขึ้นลงของอากาศยานที่จะมีต่อการ รบกวนคลื่นสัญญาณ TV ซึ่งเป็นผลกระทบในช่วงสั้นๆ
- เสนอให้มีการแจ้งผลการตรวจวัดเสียงและ ความสั่นสะเทือนให้ประชาชนได้รับทราบด้วย	- การตรวจวัดเสียงและความสั่นสะเทือนดำเนินการตรวจวัดระดับเสียง (ตรวจวัด 24 ชั่วโมง เป็นเวลา 7 วันต่อเนื่อง) ได้แก่ ครั้งที่ 1 ช่วงฤดูฝน ระหว่างวันที่ 18-24 กรกฎาคม พ.ศ. 2562 จำนวน 6 จุด ได้แก่ โรงเรียน พัฒนเวชศึกษา บริเวณอาคารปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ พื้นที่โครงการ บริเวณ Airside โรงเรียนวัดศิรีภานุาราม โรงเรียนวัดปลา โรงเรียนบ้าน คลองบางไม้ และโรงเรียนวัดสระแก้ว ครั้งที่ 2 ช่วงฤดูแล้ง ระหว่างวันที่ 3-9 พฤศจิกายน พ.ศ. 2562 จำนวน 7 จุด โดยเพิ่มจุดตรวจวัด จำนวน 1 จุด คือ โรงเรียนวัดสระแก้ว ซึ่งเป็นพื้นที่อ่อนไหวที่อาจจะได้รับผลกระทบ พบว่ามีความอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนดทุกสถานี โดยเสนอผลการตรวจวัด ไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบและสุขภาพ และนำเสนอให้ประชาชน ทราบแล้วในการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน
- เสนอให้ดำเนินโครงการด้วยความระมัดระวัง ในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ ให้เกิดผล กระทบน้อยที่สุด	- ในระยะก่อนก่อสร้าง ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการ โครงการได้ กำหนดมาตรการเพื่อให้ผลกระทบเกิดขึ้นน้อยที่สุด - โครงการจะประชาสัมพันธ์ข่าวสารการดำเนินงานโครงการ แผนและ กิจกรรมการก่อสร้าง เส้นทางขนส่งวัสดุก่อสร้าง ตลอดจนช่องทาง การร้องเรียน ให้ผู้ที่อาศัยบริเวณใกล้เคียงและผู้ใช้เส้นทางได้รับทราบผ่าน ช่องทางต่างๆ เป็นระยะๆ - กรณีได้รับเรื่องร้องเรียนจากการก่อสร้าง ให้นำข้อร้องเรียนดังกล่าว มาพิจารณาหาแนวทางแก้ไขตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อมที่กำหนดโดยเร็ว
<b>3) ระดับเสียงและความสั่นสะเทือน</b>	
- ได้มีการนำผลการศึกษผลกระทบด้านเสียง ให้คณะกรรมการ EEC รับทราบแล้วหรือไม่	- โครงการได้นำผลการศึกษาเรื่องเสียงเข้าที่ประชุมคณะกรรมการ EEC เพื่อพิจารณาแล้ว
- ค่า NEF คือค่าอะไร ใช้เครื่องมือใดในการ ตรวจวัด และสามารถแปลงเป็นเดซิเบลได้ หรือไม่ เพื่อให้ง่ายต่อการทำความเข้าใจ ของประชาชน	- รับทราบข้อเสนอแนะ - ค่า NEF คือ Noise Exposure Forecast เป็นวิธีมาตรฐานสำหรับ การประเมินเสียง เพื่อทำนายค่าระดับการรบกวนต่อมนุษย์ในพื้นที่ ที่ได้รับผลกระทบจากอากาศยาน - ค่า NEF สามารถประมาณเป็นเดซิเบลได้โดยบวก 35 (เดซิเบล = NEF+35)
- โครงการได้นำข้อมูลงานวิจัยการจัดการปัญหา มลพิษทางเสียงจากอากาศยานของกรมส่งเสริม คุณภาพสิ่งแวดล้อมมาใช้ประกอบการศึกษา หรือไม่	- โครงการได้นำข้อมูลงานวิจัยการจัดการปัญหามลพิษทางเสียงจากอากาศ ยานของกรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อมมาใช้ประกอบการศึกษาด้วย
- เสนอให้ทำความเข้าใจและให้ความรู้ เกี่ยวกับเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ ให้กับประชาชนทราบ	- รับทราบข้อเสนอแนะ - เขตปลอดภัยในการเดินอากาศบริเวณใกล้เคียงสนามบิน หมายถึง พื้นที่ โดยรอบสนามบินที่ถูกกำหนดโดยประกาศกระทรวงคมนาคม ให้เป็นพื้นที่

ตารางที่ 4.6-58 สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะและคำชี้แจงจากบริษัทที่ปรึกษาจากเวทีรับฟังความคิดเห็น  
ของประชาชน ครั้งที่ 2

ประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง
	ควบคุมสิ่งปลูกสร้างหรืออาคาร หรือต้นไม้ยืนต้น เพื่อมิให้เป็นอุปสรรคต่อการเดินอากาศของอากาศยานที่จะมาขึ้นลง ณ สนามบินนั้น และห้ามมิให้บุคคลใดทำการก่อสร้างสิ่งปลูกสร้างหรืออาคารหรือปลูกต้นไม้ยืนต้นภายในบริเวณนี้เว้นแต่จะได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากพนักงานเจ้าหน้าที่ (สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย) ซึ่งได้แจ้งให้ประชาชนทราบแล้วในกระบวนการรับฟังความคิดเห็นครั้งที่ 2
- จากการพิจารณาแนวเส้นเสียง พบว่าแนวเส้นเสียงจะเน้นไปทางวิ่งที่ 1 ทั้งนี้ ได้รวมการใช้ทางวิ่งที่ 2 เข้าไปด้วยหรือไม่	- ในการพิจารณาแนวเส้นเสียง โครงการได้รวมการใช้ทางวิ่งที่ 2 เข้าไปด้วยแล้ว
- พื้นที่ที่อยู่ในแนวเส้นเสียงครอบคลุมพื้นที่ใดบ้าง คิดเป็นพื้นที่ขนาดเท่าไร	พื้นที่ที่ได้รับผลกระทบด้านเสียง ประกอบด้วย <ul style="list-style-type: none"> <li>- พื้นที่เส้นเสียง NEF <math>\geq</math> 40 ในพื้นที่ตำบลสำนักท้อน อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> <li>• หมู่ที่ 3 บ้านสระแก้ว (ตำบลสำนักท้อน)</li> </ul> </li> <li>- พื้นที่เส้นเสียง NEF 30 - 40 ในพื้นที่ตำบลพลา ตำบลสำนักท้อน ตำบลพลุดาหลวง และตำบลห้วยใหญ่ ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> <li>• หมู่ที่ 1 บ้านสำนักท้อน (ตำบลสำนักท้อน)</li> <li>• หมู่ที่ 2 บ้านชากหมาก (ตำบลสำนักท้อน)</li> <li>• หมู่ที่ 3 บ้านสระแก้ว (ตำบลสำนักท้อน)</li> <li>• หมู่ที่ 4 บ้านคลองไผ่ (ตำบลสำนักท้อน)</li> <li>• หมู่ที่ 6 บ้านเขาครอก (ตำบลสำนักท้อน)</li> <li>• หมู่ที่ 7 บ้านหนองตะเคียน (ตำบลสำนักท้อน)</li> <li>• หมู่ที่ 8 บ้านเชิงเขา (ตำบลสำนักท้อน)</li> <li>• หมู่ที่ 5 บ้านเขาบายศรี (ตำบลพลุดาหลวง)</li> <li>• หมู่ที่ 11 บ้านมาบพิกทอง (ตำบลห้วยใหญ่)</li> </ul> </li> </ul> <p>หมายเหตุ : แผนที่เส้นเสียง ณ เดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2564</p>
- โครงการมีมาตรการฯ ชดเชยเยียวยาผู้ได้รับผลกระทบเรื่องเสียงอย่างไร - โครงการมีแนวทางในการแก้ไขผลกระทบด้านเสียงและความสั่นสะเทือนอย่างไร - โครงการมีแนวทางการปฏิบัติอย่างไรกับพื้นที่อ่อนไหว (สถานศึกษา สถานพยาบาล และศาสนสถาน) ที่ได้รับผลกระทบเรื่องเสียงและความสั่นสะเทือนจากอากาศยาน	- โครงการกำหนดมาตรการฯ ด้านการชดเชยผู้ได้รับผลกระทบด้านเสียงจากอากาศยานเบื้องต้น ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> <li>• กรณี NEF <math>\geq</math> 40 ให้โครงการ เจรจาซื้อที่ดินและสิ่งปลูกสร้างหรือปรับปรุงเพื่อลดผลกระทบ</li> <li>• กรณี NEF 30 - 40 ให้โครงการ สนับสนุนการปรับปรุงอาคารเพื่อลดผลกระทบด้านเสียง</li> <li>• โครงการ สนับสนุนในการป้องกันเสียงแก่สถานที่ ซึ่งต้องการความเงียบเป็นพิเศษ เช่น โรงเรียน โรงพยาบาล ศาสนสถาน เป็นต้น</li> </ul>
- กรณีที่บ้านไม่อยู่ในแนวเส้นเสียง แต่ได้รับผลกระทบจากเสียงเช่นกัน และถ้าในอนาคตได้รับผลกระทบด้านเสียงเพิ่มขึ้น โครงการจะมีมาตรการในการดูแลอย่างไร	- โครงการกำหนดให้มีการติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านเสียงจากสถานการณ์การบินจริงเป็นประจำทุกปี หากพบว่าพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบด้านเสียงเพิ่มเติมจากที่ดำเนินการชดเชยอยู่ในปัจจุบัน



ตารางที่ 4.6-58 สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะและคำชี้แจงจากบริษัทที่ปรึกษาจากเวทีรับฟังความคิดเห็น  
ของประชาชน ครั้งที่ 2

ประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง
	ให้กองทัพเรือ EEC และ/หรือผู้บริหารจัดการโครงการ ดำเนินการสำรวจและชดเชยผู้ได้รับผลกระทบโดยเร็ว
- ในระยะก่อสร้างควรมีการติดตามตรวจสอบระดับเสียงขณะก่อสร้างด้วย เนื่องจากมีเสียงดังภายในสนามบิน	- ในระยะก่อสร้างโครงการ ได้กำหนดมาตรการให้มีการติดตามตรวจสอบผลกระทบจากเสียงด้วยแล้ว
- โครงการได้มีการสำรวจสิ่งมีชีวิตในถ้ำด้วยหรือไม่ เกรงว่าเสียงจากเครื่องบินจะมีผลกระทบต่อค้างคาวและสัตว์อื่นๆ ขอให้ประสานกับหน่วยงานด้านป่าไม้ด้วย	- โครงการได้ตรวจสอบข้อมูลในเบื้องต้น และประสานกับหน่วยงานด้านป่าไม้ในพื้นที่แล้ว พบว่าในพื้นที่ศึกษาของโครงการไม่มีถ้ำ ดังนั้น จึงไม่มีผลกระทบต่อค้างคาวและสัตว์อื่นๆ ที่อาศัยอยู่ในถ้ำ
- การคำนวณค่า NEF ใช้เครื่องมือใดในการรันโมเดล มีข้อมูลนำเข้าอะไรบ้าง	- การคำนวณค่า NEF หรือ Noise Exposure Forecast เป็นวิธีมาตรฐานสำหรับการประเมินเสียง เพื่อทำนายค่าระดับการรบกวนต่อมนุษย์ในพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากอากาศยาน คำนวณจาก : <ul style="list-style-type: none"> <li>• ชนิด/ระดับเสียงของเครื่องบิน</li> <li>• จำนวนเที่ยวบินในช่วงกลางวันและช่วงกลางคืน</li> <li>• รูปแบบการใช้ทางวิ่ง</li> <li>• ข้อมูลอุตุนิยมวิทยา</li> </ul>
- การคำนวณค่า NEF ได้คิดรวมเที่ยวบินราชการเข้าไปด้วยหรือไม่ เนื่องจากมีเสียงดังมาก	- ในระยะแรกของการพัฒนา ปริมาณเที่ยวบินยังไม่ได้เพิ่มขึ้นมากจากปัจจุบัน โดยในการคาดการณ์ผลกระทบด้านเสียง ได้มีการคาดการณ์ใน 30 ปี ข้างหน้า (ปี พ.ศ. 2591) ซึ่งจะเป็นปีที่จะมีปริมาณเที่ยวบินสูงสุด โดยผลกระทบด้านเสียงจากอากาศยาน เป็นการคาดการณ์เส้นเท่าระดับเสียงในอนาคตแล้ว แต่ไม่มีการคิดรวมเที่ยวบินราชการเข้าไปเนื่องจากมีข้อจำกัดด้านความมั่นคงทางทหาร
- การคำนวณค่า NEF ได้คำนวณกรณีที่เที่ยวบินขึ้นลงไม่ปกติ และกรณีการเลี้ยวหรือบินวนหรือไม่	- โครงการได้มีการคำนวณค่า NEF กรณีการเลี้ยวไว้ด้วยแล้ว
- โครงการได้ประเมินผลกระทบด้านเสียงของโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน และมอเตอร์เวย์ ผนวกในโครงการด้วยหรือไม่	- การประเมินผลกระทบด้านเสียงในสนามบิน จะประเมินเสียงของอากาศยาน โดยในระยะก่อสร้าง โครงการได้ตรวจวัดระดับเสียงโดยทั่วไป ประกอบการประเมิน และในระยะดำเนินการเสนอให้มีมาตรการฯ ที่จะตรวจวัดเสียงทั้ง 2 แหล่งกำเนิด ทั้งเสียงจากอากาศยานและเสียงทั่วไป บริเวณพื้นที่อ่อนไหวต่อไป
- เสนอให้มีการติดตั้งเครื่องตรวจวัดคุณภาพอากาศและเสียงอัตโนมัติ และมีช่องทางให้ประชาชนสามารถรับทราบผลได้	- รับทราบข้อเสนอแนะ และนำเสนอเจ้าของโครงการ เพื่อพิจารณาต่อไป
- ขอรหัสตำแหน่งและผลการตรวจวัดเสียง ณ ปัจจุบัน	- การตรวจวัดระดับเสียง (ตรวจวัด 24 ชั่วโมง เป็นเวลา 7 วันต่อเนื่อง) โดยตรวจวัด 2 ครั้ง ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> <li>• ครั้งที่ 1 ช่วงฤดูฝน : ระหว่างวันที่ 18-24 กรกฎาคม พ.ศ. 2562</li> </ul> จำนวน 6 สถานี ได้แก่ โรงเรียนพัฒนเวชศึกษา บริเวณอาคารปฏิบัติงาน

ตารางที่ 4.6-58 สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะและคำชี้แจงจากบริษัทที่ปรึกษาจากเวทีรับฟังความคิดเห็น  
ของประชาชน ครั้งที่ 2

ประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง
	<p>ของเจ้าหน้าที่ พื้นที่โครงการบริเวณ Airside โรงเรียนวัดศิรีภวนาราม โรงเรียนวัดปลา และโรงเรียนบ้านคลองบางไผ่</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ครั้งที่ 2 ช่วงฤดูแล้ง : ระหว่างวันที่ 3-9 พฤศจิกายน พ.ศ. 2562 จำนวน 7 สถานี โดยเพิ่มจุดตรวจวัด จำนวน 1 จุด คือ โรงเรียน วัดสระแก้ว ซึ่งเป็นพื้นที่อ่อนไหวที่อาจจะได้รับผลกระทบ พบว่า มีค่า อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนดทุกสถานี</li> </ul>
- ขอรบายว่าการขึ้นหรือลงของเครื่องบิน เสียงดังกว่ากัน	- การบินขึ้นเสียงดังมากกว่า แต่ใช้ระยะเวลาสั้นกว่า - การบินลงเสียงดังน้อยกว่า แต่มีระยะเวลาต่อเนื่องและยาวนานกว่า
- เส้นเท่าระดับเสียงที่พาดผ่านในทะเล จะมีผลกระทบต่อสัตว์ทะเลอย่างไร	- เสียงมีลักษณะเป็นพลังงานคลื่น เมื่อผ่านตัวกลางที่เป็นน้ำ ระดับพลังงาน จะลดลง สรุปได้ว่า <ul style="list-style-type: none"> <li>เสียงจากเครื่องบินไม่มีผลมากเท่าเสียงจากเรือ</li> <li>เสียงเรือมีผล โดยหลักสากลจะมี Guideline ของ IMO* ให้ดำเนินการตาม เกี่ยวกับมาตรฐานการออกแบบเรือว่าไม่ควรเกิดเสียงเกินมาตรฐานกำหนด</li> </ul> <p>อ้างอิง : <a href="https://wildwhales.org/threats/noise-and-cetaceans/">https://wildwhales.org/threats/noise-and-cetaceans/</a> * International Maritime Organization (2014). Guidelines for the reduction of underwater noise from commercial shipping to address adverse impacts on marine life, MEPC.1/Circ.833. London, U.K: IMO Publishing, 8pp.</p>
- ระดับเสียงที่มนุษย์สามารถอยู่ได้โดยไม่กระทบ ต่อสุขภาพตามที่กฎหมายกำหนด คือเท่าไร	- องค์การอนามัยโลกกำหนดว่า เสียงที่เป็นอันตราย หมายถึง เสียงที่ดังเกิน 85 เดซิเบลเอที่ทุกความถี่
- เส้นเสียงที่นำเสนอเป็นเสียงสุดท้ายแล้ว ใช่หรือไม่	- เส้นเสียงที่นำเสนอในการรับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 2 เป็นร่างเส้นเท่าระดับ เสียงที่คาดการณ์บนพื้นฐานของข้อมูลเบื้องต้น แต่ภายหลังจากการหารือ กับหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ข้อมูลอาจมีการเปลี่ยนแปลงได้แต่อาจ แตกต่างกันมีไม่ัยสำคัญ แต่ทั้งนี้ หากพบว่า มีพื้นที่ที่ยังไม่ครอบคลุมผู้ ได้รับผลกระทบจากการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 ที่ผ่านมา ที่ปรึกษาจะลงพื้นที่เพื่อจัดประชุมเพิ่มเติมให้ครอบคลุมผู้ได้รับ ผลกระทบและนำมาพิจารณาข้อมูลเส้นเสียงที่เพิ่มขึ้น รวมทั้งต้องลงสำรวจ เศรษฐกิจ-สังคมเพิ่มเติมด้วย
- ได้รับผลกระทบเรื่องเสียงจากการที่เครื่องบิน บินวน เพราะลงไม่ได้	- รับทราบข้อมูล
- เทศบาลตำบลบ้านฉางขอให้โครงการให้ข้อมูล เรื่องเส้นเท่าระดับเสียงกับเทศบาลด้วย เพื่อจะได้เป็นการวางแผนการพัฒนาพื้นที่ ให้เหมาะสมเนื่องจากปัจจุบันมียุทธศาสตร์ ของ EEC เป็น Smart City เป็นเมือง อุทยานการบิน	- รับทราบข้อเสนอแนะ - โครงการได้กำหนดมาตรการให้ประสานงานกับสำนักงานโยธาธิการ และผังเมืองจังหวัด และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อส่งแผนที่เส้นเท่าระดับ เสียงไปพิจารณาผนวกรวมแผนที่ดังกล่าวในผังเมืองรวมเพื่อควบคุมการใช้ ที่ดินและการก่อสร้างอาคารโดยรอบสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา ให้เหมาะสมและสอดคล้องกับกิจกรรมของสนามบิน เขตความปลอดภัย ในการเดินอากาศและพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากการพัฒนาสนามบิน

ตารางที่ 4.6-58 สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะและคำชี้แจงจากบริษัทที่ปรึกษาจากเวทีรับฟังความคิดเห็น  
 ของประชาชน ครั้งที่ 2

ประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง
<b>4) คุณภาพอากาศ</b>	
<p>- เครื่องบินใช้เชื้อเพลิงอะไร หากในอนาคตเที่ยวเพิ่มขึ้นจะมีผลกระทบต่อประชาชนในพื้นที่หรือไม่ เช่น เรื่องกลิ่นและไอจากน้ำมันเครื่องบิน</p>	<p>- เครื่องบินใช้น้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบิน Jet A-1 ซึ่งมีการผสมของน้ำมันเบนซิน/น้ำมันก๊าด/น้ำมันดีเซล ในอัตราส่วนตามชนิดของเครื่องบิน</p> <p>- ในการศึกษาผลกระทบของโครงการ ได้คาดการณ์ผลกระทบด้านคุณภาพอากาศจากอากาศยานที่พิจารณาจำนวนเที่ยวบินคาดการณ์ในอนาคตจนถึงปี พ.ศ. 2591 ไว้ด้วยแล้ว</p> <p>- ทั้งนี้ โครงการได้จัดให้มีช่องทางในการรับเรื่องแจ้งเหตุ กรณีที่ได้รับผลกระทบ หรือสงสัยว่าอาจได้รับผลกระทบจากกิจกรรมของโครงการ</p>
<p>- เสนอให้โครงการมีมาตรการลดผลกระทบเรื่องฝุ่นละอองที่กระทบต่อชุมชนทั้งในระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการ</p>	<p>- โครงการมีมาตรการฯ ลดผลกระทบเรื่องฝุ่นละอองดังนี้</p> <p><b>ระยะก่อสร้าง</b></p> <p>กิจกรรมการเปิดหน้าดิน</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ติดตั้งรั้วล้อมรอบพื้นที่ก่อสร้างเพื่อลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองและไอเสียจากเครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้าง</li> <li>• ฉีดพรมน้ำอย่างน้อยวันละ 2 ครั้ง ในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างที่มีฝุ่นละอองฟุ้งกระจาย</li> </ul> <p>กิจกรรมการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ปิดคลุมส่วนบรรทุกของรถที่ใช้ขนส่งวัสดุและอุปกรณ์ก่อสร้างที่อาจฟุ้งกระจาย ด้วยผ้าใบหรือวัสดุที่คล้ายกันให้มิดชิด</li> <li>• จำกัดความเร็วของรถที่ใช้ในการขนส่งวัสดุและอุปกรณ์ก่อสร้าง โดยให้ใช้ความเร็วไม่เกิน 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง สำหรับรถบรรทุกน้ำหนักมากกว่า 1,200 กิโลกรัม และให้ใช้ความเร็วไม่เกิน 45 กิโลเมตรต่อชั่วโมง สำหรับรถบรรทุกที่ใช้ลากจูงรถพ่วง ทั้งนี้ ในพื้นที่ก่อสร้าง ชุมชน ที่พักอาศัย หรือสถานศึกษา ให้ใช้ความเร็วไม่เกิน 30 กิโลเมตรต่อชั่วโมง</li> <li>• ล้างหรือทำความสะอาดล้อยานพาหนะทุกคันก่อนออกจากพื้นที่ก่อสร้าง</li> </ul> <p><b>ระยะดำเนินการ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• วางแผนพัฒนา ปรับปรุง หรือเพิ่มประสิทธิภาพของระบบการจราจร และขนส่งภายในสนามบิน โดยเฉพาะบริเวณทางเข้า-ออกสนามบิน</li> <li>• ประสานงานกับหน่วยงานด้านคมนาคมที่เกี่ยวข้องในการศึกษาการเชื่อมโยงการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ และระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่เข้าสู่สนามบินในอนาคต</li> </ul>
<p>- มีการประเมินคุณภาพอากาศจากการบินในปัจจุบันได้รันโมเดลไว้หรือไม่ มีค่าความเข้มข้นของฝุ่นละออง PM<sub>2.5</sub> และ Total VOCs ประมาณเท่าใด</p>	<p>- ในขั้นตอนการรับฟังความคิดเห็นครั้งที่ 2 มีการประเมินคุณภาพอากาศจากกิจกรรมของอากาศยาน โดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์เพื่อคาดการณ์ความเข้มข้นของฝุ่นละออง PM<sub>2.5</sub> และ สารอินทรีย์ระเหยง่าย VOCs รายชนิดที่มีผลกระทบต่อสุขภาพ ดังนี้</p> <p>- ฝุ่นละออง PM<sub>2.5</sub></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ค่าความเข้มข้นสูงสุดของฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 2.5 ไมครอน (PM<sub>2.5</sub>) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง และ 1 ปี เกิดขึ้นภายในสนามบิน มีค่าเท่ากับ 1.421 และ 0.315 ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร ตามลำดับ มีค่าต่ำกว่า</li> </ul>

ตารางที่ 4.6-58 สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะและคำชี้แจงจากบริษัทที่ปรึกษาจากเวทีรับฟังความคิดเห็น  
 ของประชาชน ครั้งที่ 2

ประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง
	<p>มาตรฐานฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 2.5 ไมครอน ในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 36 (พ.ศ. 2553) ซึ่งกำหนดไว้จะต้องไม่เกิน 50 และ 25 ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร ตามลำดับ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- สารอินทรีย์ระเหยง่าย VOCs ได้แก่           <ul style="list-style-type: none"> <li>• อะครอลีน (Acrolein) มีค่าความเข้มข้นสูงสุด เฉลี่ย 24 ชั่วโมง เท่ากับ 0.969 ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร เกิดขึ้นภายในสนามบิน เกินค่าเผื่อระวางสำหรับสารอินทรีย์ระเหยง่ายในบรรยากาศโดยทั่วไปในเวลา 24 ชั่วโมง ซึ่งกำหนดไว้จะต้องไม่เกิน 0.55 ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร</li> <li>• เบนซีน (Benzene) มีค่าความเข้มข้นสูงสุด เฉลี่ย 24 ชั่วโมง เท่ากับ 0.665 ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร เกิดขึ้นภายในสนามบิน ไม่เกินค่าเผื่อระวางสำหรับสารอินทรีย์ระเหยง่ายในบรรยากาศโดยทั่วไปในเวลา 24 ชั่วโมง ซึ่งกำหนดไว้จะต้องไม่เกิน 7.6 ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร</li> </ul> </li> <li>ส่วนค่าความเข้มข้นสูงสุด เฉลี่ย 1 ปี เท่ากับ 0.147 ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร เกิดขึ้นภายในสนามบินไม่เกินมาตรฐานค่าสารอินทรีย์ระเหยง่ายในบรรยากาศโดยทั่วไปในเวลา 1 ปี ซึ่งกำหนดไว้จะต้องไม่เกิน 1.7 ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร</li> <li>• 1,3 บิวทาไดอีน (1,3 Butadiene) มีค่าความเข้มข้นสูงสุด เฉลี่ย 24 ชั่วโมง เท่ากับ 0.668 ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร เกิดขึ้นภายในสนามบิน ไม่เกินค่าเผื่อระวางสำหรับสารอินทรีย์ระเหยง่ายในบรรยากาศโดยทั่วไปในเวลา 24 ชั่วโมง ซึ่งกำหนดไว้จะต้องไม่เกิน 5.3 ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร ส่วนค่าความเข้มข้นสูงสุด เฉลี่ย 1 ปี เท่ากับ 0.147 ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร เกิดขึ้นภายในสนามบินไม่เกินมาตรฐานค่าสารอินทรีย์ระเหยง่ายในบรรยากาศโดยทั่วไปในเวลา 1 ปี ซึ่งกำหนดไว้จะต้องไม่เกิน 0.33 ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร</li> </ul>
<p>- เสนอให้พิจารณาดัชนีและค่าดัชนีการตรวจวัดคุณภาพอากาศที่เหมาะสม</p>	<p>- รับทราบข้อเสนอแนะ</p> <p>- โครงการได้พิจารณาดัชนีตรวจวัดคุณภาพอากาศเป็นไปตามผลกระทบที่อาจจะเกิดขึ้นจากอากาศยาน ดังนี้</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) ฝุ่นละอองรวม (TSP) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง</li> <li>2) ฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM<sub>10</sub>) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง</li> <li>3) ฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 2.5 ไมครอน (PM<sub>2.5</sub>) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง</li> <li>4) ก๊าซไนโตรเจนออกไซด์ (NO<sub>2</sub>) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง</li> <li>5) ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง และ 8 ชั่วโมง</li> <li>6) ก๊าซไนโตรเจนไฮโดรคาร์บอน (NMHC) เฉลี่ย 3 ชั่วโมง</li> <li>7) ก๊าซไฮโดรคาร์บอนรวม (THC) เฉลี่ย 3 ชั่วโมง</li> <li>8) สารอินทรีย์ระเหยง่าย (VOCs)</li> <li>9) ทิศทางและความเร็วลม (WS/WD)</li> </ol> <p>- ระยะเวลาตรวจวัด : ตรวจวัด 24 ชั่วโมง เป็นเวลา 7 วันต่อเนื่อง</p>

ตารางที่ 4.6-58 สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะและคำชี้แจงจากบริษัทที่ปรึกษาจากเวทีรับฟังความคิดเห็น  
ของประชาชน ครั้งที่ 2

ประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง
	(5 วันทำการ 2 วันหยุด) ทำการตรวจวัด : 2 ครั้ง คือ 1) ฤดูฝน (18-25 กรกฎาคม พ.ศ. 2562) 2) ฤดูแล้ง (3-10 พฤศจิกายน พ.ศ. 2562)
- หน่วยงานใดเป็นผู้ตรวจวัดคุณภาพอากาศ ของโครงการ	- ในการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ (EHIA) ของโครงการบริษัท ที่ปรึกษาด้านสิ่งแวดล้อม (บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด) เป็นผู้ตรวจวัดคุณภาพอากาศของโครงการ ส่วนการ ติดตามตรวจสอบในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ กองทัพเรือ EEC และ/หรือผู้บริหารจัดการโครงการอาจว่าจ้างบุคคลที่ 3 (Third Party) เพื่อดำเนินการตรวจวัดต่อไป
- เสนอให้ปลูกต้นไม้เป็นพื้นที่กันชน (Buffer Zone)	- รับทราบข้อเสนอแนะ - ทั้งนี้ในการปลูกต้นไม้เพื่อเป็น Buffer Zone ต้องพิจารณาอยู่บนพื้นฐาน ของความปลอดภัยในการเดินอากาศเป็นสำคัญ
<b>5) คุณภาพน้ำผิวดิน น้ำทะเล นิเวศวิทยาทางน้ำ</b>	
- ฝายล้อยเครื่องบินอาจมีผลกระทบต่อสัตว์น้ำ ในทะเล โครงการจะมีมาตรการอย่างไร	- การขึ้น-ลง ของเครื่องบิน อยู่บริเวณทางวิ่งในพื้นที่ของโครงการ ดังนั้น ฝายล้อยเครื่องบินจึงตกอยู่บริเวณทางวิ่ง - โครงการมีมาตรการในการทำความสะอาดทางวิ่งสนามบินตามปกติแต่ใน กรณีที่มีน้ำฝนชะล้างฝายล้อยเครื่องบินจะมีการรวบรวมน้ำฝนไว้ในบ่อหน่วง น้ำก่อนปล่อยลงสู่สิ่งแวดล้อม
- ขอรทราบบวิธีการและผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำ ทะเลและนิเวศวิทยาน้ำทะเลของโครงการ	- การตรวจวัดคุณภาพน้ำทะเลและนิเวศวิทยาน้ำทะเลของโครงการ มีจุดเก็บ ตัวอย่าง จำนวน 6 สถานี (ตามระยะทางที่น้ำจืดผสมกับน้ำเค็ม(Mixing Zone)) ในฤดูฝนและฤดูแล้ง ที่ระยะห่างจากชายฝั่ง 300 เมตร จำนวน 3 จุด และที่ระยะห่างจากชายฝั่ง 500 เมตร จำนวน 3 จุด - ผลการตรวจวิเคราะห์ เมื่อเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐานคุณภาพน้ำทะเลประเภท ที่ 3 4 และ 5 ตามประกาศของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เรื่อง กำหนด มาตรฐานคุณภาพน้ำทะเล พ.ศ. 2560 พบว่า คุณภาพน้ำทะเลบริเวณพื้นที่ศึกษา ของโครงการอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด (ประเภทที่ 3) ทุกสถานี สามารถ ใช้ประโยชน์เพื่อการเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ ตามกฎหมายว่าด้วยการประมง
- ระยะทางจากปลายทางวิ่งถึงทะเลมีความยาวเท่าไร	- ระยะห่างจากปลายทางวิ่งที่ 2 ถึงทะเล มีความยาวประมาณ 327 เมตร
- ขอรทราบบจุดตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดิน บริเวณ ที่สำรวจมีแหล่งกำเนิดน้ำเสียจากโรงงาน สถานประกอบการหรือไม่	- โครงการได้กำหนดจุดเก็บตัวอย่างน้ำผิวดิน จำนวน 4 สถานี ได้แก่ จุดที่ 1 : คลองบางไผ่ เหนือจุดปล่อยน้ำทิ้ง จุดที่ 2 : คลองบางไผ่ ท้ายจุดปล่อยน้ำทิ้ง จุดที่ 3 : คลองบางไผ่ จุดปล่อยออกทะเล จุดที่ 4 : คลองปลา - ตรวจวัด : 2 ครั้ง 1) ฤดูฝน (18 กรกฎาคม พ.ศ. 2562) 2) ฤดูแล้ง (31 ตุลาคม พ.ศ. 2562) - บริเวณจุดตรวจวัดไม่มีแหล่งกำเนิดน้ำเสียจากโรงงาน สถานประกอบการ

ตารางที่ 4.6-58 สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะและคำชี้แจงจากบริษัทที่ปรึกษาจากเวทีรับฟังความคิดเห็น  
 ของประชาชน ครั้งที่ 2

ประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง
- ปัจจุบันสนามบินนานาชาติอู่ตะเภาปล่อยน้ำทิ้งลงคลองบางไผ่หรือไม่ เนื่องจากเป็นแหล่งน้ำสายหลักสำหรับพื้นที่ทหาร และชาวบ้านโดยรอบ	- ปัจจุบันสนามบินนานาชาติอู่ตะเภามีการปล่อยน้ำทิ้งที่ได้รับการบำบัดแล้วบางส่วน ลงในคลองบางไผ่
- ผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดินบริเวณคลองบางไผ่ มีคุณภาพน้ำไม่ดี โครงการมีแนวทางการปฏิบัติอย่างไร	- ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดินบริเวณคลองบางไผ่ พบว่า คุณภาพน้ำอยู่ในเกณฑ์คุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดิน ประเภทที่ 4 เป็นแหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภท ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ.2537) ซึ่งสามารถใช้ประโยชน์เพื่อการอุปโภคและบริโภค โดยต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำเป็นพิเศษก่อน และเพื่อการอุตสาหกรรม - ในระยะก่อสร้าง โครงการมีมาตรการฯ ด้านการจัดการน้ำเสียที่มาจากสำนักงานก่อสร้างและที่พักคนงานก่อสร้าง จะมีการติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปบริเวณสำนักงานก่อสร้างโครงการและที่พักคนงานก่อสร้าง และห้ามระบายน้ำทิ้งลงสู่แหล่งน้ำโดยตรง
- โครงการออกแบบการรองรับปริมาณน้ำฝนหรือไม่ และมีระบบการจัดการน้ำฝนอย่างไร ก่อนระบายน้ำออกสู่สิ่งแวดล้อม	- โครงการมีการออกแบบบ่อหน่วงน้ำ ซึ่งตั้งอยู่ภายในพื้นที่โครงการเพื่อให้เกิดการตกตะกอนก่อนระบายออกสู่สิ่งแวดล้อม
- พื้นที่โครงการค่อนข้างใหญ่อาจมีการขวางเส้นทางน้ำธรรมชาติ	- ในพื้นที่โครงการ บริเวณที่จะก่อสร้างทางวิ่งที่ 2 ไม่พบเส้นทางน้ำธรรมชาติ
- ควรพิจารณาตะกอนดินที่จะส่งผลกระทบต่อการทำประมง รวมทั้งการเปลี่ยนทิศของกระแสน้ำ	- ในระยะก่อสร้างโครงการ มีมาตรการฯ จัดเก็บวัสดุและอุปกรณ์ก่อสร้างให้เป็นระเบียบ และทำแนวคันดินหรือใช้วัสดุกันตามแนวทางระบายน้ำที่อยู่ใกล้พื้นที่ก่อสร้างพร้อมบ่อตกตะกอนเพื่อลดการชะพาตะกอนดินหรือเศษวัสดุลงสู่แหล่งน้ำ
- คุณภาพน้ำทะเลในพื้นที่โครงการ อาจตรวจพบโลหะหนัก เช่น สารหนู และแมงกานีส ซึ่งเป็นผลมาจากสายแร่ในชั้นดิน	- รับทราบข้อเสนอแนะ - ผลการตรวจวิเคราะห์เพื่อหาปริมาณ สารหนู (As) และแมงกานีส (Mn) ในน้ำทะเล พบว่า 1) ช่วงฤดูฝน • สารหนู เท่ากับ 8.06 ไมโครกรัม/ลิตร • แมงกานีส เท่ากับ 0.150-1.11 ไมโครกรัม/ลิตร 2) ช่วงฤดูแล้ง • สารหนู เท่ากับ 0.556-0.985 ไมโครกรัม/ลิตร • แมงกานีส เท่ากับ 0.310-0.760 ไมโครกรัม/ลิตร - ผลการตรวจวัดสารหนูและแมงกานีสในน้ำทะเล ทั้งในช่วงฤดูฝนและฤดูแล้งมีค่าไม่เกินมาตรฐาน (สารหนู มาตรฐานไม่เกิน 10 ไมโครกรัม/ลิตร, แมงกานีส มาตรฐานไม่เกิน 100 ไมโครกรัม/ลิตร) อ้างอิงมาตรฐานคุณภาพน้ำทะเล กรมควบคุมมลพิษ

ตารางที่ 4.6-58 สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะและคำชี้แจงจากบริษัทที่ปรึกษาจากเวทีรับฟังความคิดเห็น  
ของประชาชน ครั้งที่ 2

ประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง
<b>6) การจัดการของเสีย</b>	
- โครงการประเมินปริมาณน้ำเสียจากคนงานได้ อย่างไร เนื่องจากขณะนี้ยังไม่มีบริษัทผู้รับเหมา	- โครงการประเมินปริมาณน้ำเสียจากจำนวนคนงานสูงสุดที่คาดว่าจะเข้ามา ในระยะก่อสร้าง โดยคาดว่าจะมีจำนวนคนงานสูงสุด 330 คน (จำนวนคนงาน สูงสุด 300 คน และเจ้าหน้าที่สำนักงานควบคุมการก่อสร้าง 30 คน) มีปริมาณ น้ำเสียที่จะเกิดขึ้นโดยคิดปริมาณน้ำเสียร้อยละ 80 ของปริมาณน้ำใช้
- โครงการมีการจัดการขยะ น้ำเสีย และของเสีย จากห้องส้วมจากที่พักคนงาน ที่อยู่ภายนอก สนามบินอย่างไร	การจัดการขยะ - โครงการกำหนดให้คนงานก่อสร้างและเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องแยกประเภท ขยะตามภาชนะรองรับที่จัดเตรียมไว้อย่างเคร่งครัด - ให้ผู้รับเหมาก่อสร้างประสานหน่วยงานท้องถิ่นในการจัดเก็บและขนย้าย ของเสียและสิ่งปฏิกูลเพื่อนำไปกำจัดอย่างถูกสุขลักษณะ การจัดการของเสียและน้ำเสีย - บริเวณสำนักงานควบคุมงานก่อสร้าง ต้องจัดให้มีห้องสุขาที่ถูกหลัก สุขาภิบาลให้เพียงพอ - กำหนดให้มีการติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูป ที่สามารถรองรับปริมาณ น้ำเสียจากที่พักคนงานอย่างเพียงพอ
- โครงการมีมาตรการควบคุมเรื่องขยะติดเชื้อจาก ที่พักคนงานอย่างไรบ้าง	- โครงการกำหนดให้คนงานก่อสร้างและเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องแยกประเภท ขยะตามภาชนะรองรับที่จัดเตรียมไว้อย่างเคร่งครัด ก่อนรวบรวมและส่งไป กำจัดอย่างถูกวิธี
- โครงการมีการบริหารจัดการน้ำเสียภายใน สนามบินในระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการ อย่างไร	- ระยะก่อสร้าง • โครงการกำหนดให้มีการติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูป ที่สามารถ รองรับปริมาณน้ำเสียจากที่พักคนงานอย่างเพียงพอ - ระยะดำเนินการ • จัดให้มีระบบบำบัดน้ำเสียส่วนกลางที่สามารถรองรับปริมาณน้ำเสีย ที่เพิ่มขึ้นได้อย่างเพียงพอ โดยจะไม่มีการระบายน้ำเสียออกสู่สิ่งแวดล้อม ภายนอก • ติดตามตรวจสอบคุณลักษณะน้ำทิ้งที่ผ่านการบำบัดแล้วให้เป็นไป ตามเกณฑ์มาตรฐาน • นำน้ำทิ้งที่ผ่านการบำบัดแล้วกลับมาใช้ประโยชน์ใหม่ให้มากที่สุด โดยใช้รดต้นไม้ และนำไปปรับคุณภาพกลับมาใช้ประโยชน์ใหม่
- เสนอให้มีการจัดพื้นที่ในการกำจัดขยะที่ถูกต้อง ในพื้นที่	- รับทราบข้อเสนอแนะ
- ห่วงกังวลเรื่องการลักลอบทิ้งขยะและของเสีย ในสาธารณะ โครงการมีมาตรการอย่างไร	- ระยะก่อสร้าง • โครงการกำหนดให้คนงานก่อสร้างและเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง แยกประเภทขยะตามภาชนะรองรับที่จัดเตรียมไว้อย่างเคร่งครัด - ระยะดำเนินการ • จัดให้มีระบบคัดแยกและที่พักขยะให้เพียงพอ เพื่อให้สามารถจัดการ ของเสียที่จะเกิดขึ้นได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- การพัฒนาสนามบินทำให้เกิดปัญหาขยะเกิดขึ้น ขอทราบว่ามีมาตรการคัดแยก ขนส่ง และกำจัด อย่างไร เนื่องจากปัจจุบันในพื้นที่ประสบปัญหา เรื่องการจัดการขยะ	

ตารางที่ 4.6-58 สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะและคำชี้แจงจากบริษัทที่ปรึกษาจากเวทีรับฟังความคิดเห็น  
ของประชาชน ครั้งที่ 2

ประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง
- ห่วงกังวลเรื่องขยะจากนักท่องเที่ยวที่จะมีปริมาณมากขึ้น	<ul style="list-style-type: none"> <li>จัดให้มีระบบรวบรวมและเก็บขนของเสียจากสนามบิน และให้หน่วยงานที่ได้รับอนุญาตนำไปกำจัดอย่างถูกหลักสุขาภิบาล</li> </ul>
- หน่วยงานใดเป็นผู้รับผิดชอบในการจัดการขยะกรณีที่ต้องให้ท้องถิ่นร่วมในการจัดการขยะ โครงการจะต้องมีหนังสือแจ้งให้ท้องถิ่นรับทราบและยินยอมก่อน	<ul style="list-style-type: none"> <li>รับทราบข้อเสนอแนะ</li> <li>โครงการมีการกำหนดมาตรการให้ผู้รับเหมาก่อสร้างประสานหน่วยงานท้องถิ่นในการจัดเก็บและขนย้ายของเสียและสิ่งปฏิกูลเพื่อนำไปกำจัดอย่างถูกสุขลักษณะ</li> </ul>
- เสนอให้โครงการส่งเสริมเรื่องการสร้างจิตสำนึกในด้านการจัดการขยะ ให้กับคนในพื้นที่	<ul style="list-style-type: none"> <li>รับทราบข้อเสนอแนะ</li> </ul>
<b>7) การคมนาคมขนส่ง</b>	
- ระบบโครงข่ายการจราจร และระบบขนส่งมวลชนในการเดินทางเข้า-ออกสนามบิน และเส้นทางโดยรอบเป็นอย่างไร ขอให้โครงการประสานกับหน่วยงานด้านคมนาคมขนส่งอย่างรอบด้าน	<ul style="list-style-type: none"> <li>แผนการพัฒนาทางก่อสร้างเส้นทางการคมนาคมที่เกี่ยวข้องกับแผนพัฒนาของสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา ได้แก่ ทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 และรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน ที่มีความเกี่ยวเนื่องและเชื่อมโยงสนับสนุนระบบขนส่งมวลชนสำหรับรองรับการใช้บริการสนามบินสุวรรณภูมิ สนามบินดอนเมือง และสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา</li> <li>โครงการมีมาตรการรองรับผลกระทบด้านการคมนาคมขนส่ง (ระยะดำเนินการ) ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> <li>วางแผนพัฒนา ปรับปรุง หรือเพิ่มประสิทธิภาพของระบบการจราจรและขนส่งภายในสนามบิน โดยเฉพาะบริเวณทางเข้า-ออกสนามบิน</li> <li>ประสานงานกับหน่วยงานด้านคมนาคมที่เกี่ยวข้องในการศึกษาการเชื่อมโยงการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ และระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่เข้าสู่สนามบินในอนาคต</li> </ul> </li> </ul>
- เสนอให้มีสัญลักษณ์/ป้าย/เครื่องหมายจราจรบอกเส้นทางภายในสนามบินให้ชัดเจน และเพิ่มพื้นที่สำหรับจอดรถภายในสนามบินให้เพียงพอ	<ul style="list-style-type: none"> <li>รับทราบข้อเสนอแนะ</li> </ul>
- เสนอให้พิจารณาเปิดช่องทางเข้าสนามบินใหม่ในการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง เพื่อลดผลกระทบเรื่องการจราจรติดขัด บริเวณทางเข้าปัจจุบัน	<ul style="list-style-type: none"> <li>โครงการมีแผนการเปิดช่องทางเข้าสนามบินใหม่ในการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างโดยเฉพาะ เพื่อลดผลกระทบเรื่องการจราจรติดขัด</li> </ul>
- เสนอให้มีการตรวจสอบสภาพรถให้พร้อมใช้งานได้ อย่างปลอดภัยอยู่เสมอ - เสนอให้ปรับปรุงสภาพรถให้มีสภาพดีพร้อมใช้งานอยู่เสมอ	<ul style="list-style-type: none"> <li>โครงการมีมาตรการฯ ให้ตรวจสอบสภาพยานพาหนะและเครื่องจักรต่างๆ ของบริษัทผู้รับเหมาก่อสร้างที่นำมาใช้ในงานก่อสร้างให้มีสภาพดีอยู่เสมอ เพื่อป้องกันมิให้ยานพาหนะหรือเครื่องจักรเหล่านั้นเกิดการชำรุดบกพร่องขณะใช้งาน และควรจัดให้มีการตรวจสอบสภาพรถสำหรับบรรทุกวัสดุก่อสร้างเป็นประจำ</li> </ul>
- เสนอให้รัดของโครงการที่เข้ามาวิ่งควรมีชื่อโครงการ เบอร์โทรศัพท์ และช่องทางร้องเรียนติดข้างรถชัดเจน เนื่องจากอาจมีหลายงานที่ก่อสร้างพร้อมกันในพื้นที่	<ul style="list-style-type: none"> <li>โครงการมีมาตรการฯ ให้ยานพาหนะและรถบรรทุกจะต้องติดป้ายสัญลักษณ์และชื่อโครงการเพื่อให้ทราบว่าเป็นรถขนส่งวัสดุก่อสร้างสำหรับก่อสร้างโครงการ พร้อมทั้งระบุหมายเลขโทรศัพท์ติดต่อ ลำดับของรถ ชื่อบริษัทรับจ้าง ไว้ในตำแหน่งที่สามารถมองเห็นได้ชัดเจน เพื่อให้ประชาชนสามารถ</li> </ul>



**ตารางที่ 4.6-58 สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะและคำชี้แจงจากบริษัทที่ปรึกษาจากเวทีรับฟังความคิดเห็น  
ของประชาชน ครั้งที่ 2**

ประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง
	ตรวจสอบและร้องเรียนได้เมื่อเกิดปัญหาต่างๆ รวมทั้งให้มีการติดตั้ง GPS เพื่อใช้ในการติดตามรถขนส่งวัสดุก่อสร้าง
- เสนอให้มีมาตรการซ่อมบำรุงถนนหากมีการชำรุดเสียหายจากการขนส่งของโครงการให้มีสภาพเหมือนเดิม	- โครงการมีมาตรการฯ ให้กรณีที่มีการขนส่งวัสดุก่อสร้างของโครงการทำให้ถนนปัจจุบันเสียหาย โดยให้ผู้รับเหมาในกำกับของกองทัพเรือและ/หรือผู้ดำเนินการก่อสร้าง ประสานงานกับหน่วยงานผู้รับผิดชอบเพื่อซ่อมแซมและแก้ไขทันที
- โครงการใช้วัสดุมาจากแหล่งใด ใช้เส้นทางใดในการขนส่ง เสนอให้หลีกเลี่ยงการขนส่งผ่านชุมชน วัด โรงเรียน และเส้นทางที่มีการจราจรติดขัด	- แหล่งดินและทรายส่วนใหญ่มาจากอำเภอปลวกแดงและเขาชีจรรย์ เส้นทางขนส่งหลัก จะใช้เส้นทางถนนหมายเลข 331 และ 332 ซึ่งหากแหล่งดินจากอำเภอปลวกแดงและเขาชีจรรย์ไม่เพียงพอ จะมีการนำดินมาจากจังหวัดเพชรบุรีและราชบุรี ซึ่งจะขนส่งมาทางเรือ และนำมาขึ้นที่ท่าเรือจุกเสม็ดและขนส่งต่อมายังพื้นที่โครงการโดยใช้รถบรรทุกมาทางถนนหมายเลข 3126 เพื่อลดความหนาแน่นจากการใช้เส้นทางถนนหมายเลข 331 และ 332
- ในระยะก่อสร้าง เสนอให้จัดทำป้ายแสดงเส้นทางขนส่ง เพื่อให้ประชาชนรับทราบและหลีกเลี่ยงเส้นทางขนส่ง	โครงการมีมาตรการฯ เบื้องต้น ดังนี้
- ปัญหาการจราจรติดขัดจากการก่อสร้างหลายโครงการพร้อมกัน ในพื้นที่ใกล้เคียงโครงการ	- ติดตั้งป้ายจราจรชั่วคราวในบริเวณจุดกลับรถบรรทุกที่อาจทำให้การจราจรติดขัดและไม่ปลอดภัย
	- ติดตั้งป้าย ข้อความและสัญญาณเตือนชั่วคราว (ไฟกระพริบ) ในการทำงานก่อสร้างต่างๆ ที่มีความชัดเจน ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 หรือประกาศฉบับล่าสุด ในบริเวณที่อาจมีปัญหาการจราจรและอุบัติเหตุ เช่น บริเวณทางเข้า-ออกพื้นที่ก่อสร้าง บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง โดยป้ายต่างๆ ต้องสามารถมองเห็นได้ชัดเจนทั้งในเวลากลางวันและกลางคืน
	- เลือกใช้เส้นทางขนส่งวัสดุอุปกรณ์และคนงานที่ไม่ก่อให้เกิดการกีดขวางเส้นทางหลักในการเดินทางเข้า-ออกพื้นที่สนามบิน ของผู้ใช้บริการและประชาชนที่อยู่โดยรอบ โดยให้หลีกเลี่ยงเส้นทางที่มีการจราจรหนาแน่น และกำหนดให้ใช้ทางหลวงหมายเลข 3 ด้านทิศเหนือของสนามบินเป็นเส้นทางขนส่งหลักในช่วงก่อสร้างไม่ว่าจะนำวัสดุมาจากแหล่งใดก็ตาม
	- ประสานงานกับเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรเพื่ออำนวยความสะดวกในการใช้เส้นทางดังกล่าวและทำการประชาสัมพันธ์เส้นทาง วันและเวลาในการขนส่งวัสดุ อุปกรณ์ เครื่องมือ เครื่องจักรขนาดใหญ่ เพื่อให้ประชาชนที่อยู่ตามแนวเส้นทางและผู้ใช้เส้นทางทราบล่วงหน้า
	- จัดทำแผนฉุกเฉินร่วมกับกรมทางหลวงในการจัดการจราจร สำหรับกรณีเกิดเหตุฉุกเฉินร้ายแรงและอุบัติเหตุเพื่อลดการจราจรติดขัด เช่น การเปิดเกาะกลางเป็นระยะๆ เพื่อใช้เป็นช่องทางฉุกเฉินให้รถวิ่งสวนทางกันได้ การทำทางเข้า-ออกระหว่างทางหลักกับทางขนานสำหรับเปิดใช้ฉุกเฉิน เพื่อให้รถเลี่ยงจุดเกิดเหตุ เป็นต้น
- เสนอให้หลีกเลี่ยงช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า 06.00-09.00 น./ เย็น 16.00-19.00 น. และวันหยุด	- โครงการมีมาตรการฯ ให้หลีกเลี่ยงการขนส่งวัสดุก่อสร้างในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า (06:00-09:00 น.) และช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น (16:00-20:00 น.) หรือตามกฎหมายกำหนด

**ตารางที่ 4.6-58 สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะและคำชี้แจงจากบริษัทที่ปรึกษาจากเวทีรับฟังความคิดเห็น  
ของประชาชน ครั้งที่ 2**

ประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง
นักชัตตฤกษ์ เนื่องจากปัจจุบันในพื้นที่การจราจรติดขัดอยู่แล้ว	
- เสนอให้โครงการพิจารณามาตรการเรื่องการหลีกเลี่ยงช่วงเวลาเร่งด่วน บริเวณสี่ทึบ กม.10 แยกถนน 331 จะเป็นเขตชุมชนใหญ่ และมีปริมาณรถหนาแน่น	- โครงการมีมาตรการฯ ให้เลือกใช้เส้นทางการขนส่งวัสดุอุปกรณ์และคนงานที่ไม่ก่อให้เกิดการกีดขวางเส้นทางหลักในการเดินทางเข้า-ออกพื้นที่สนามบินนานาชาติอู่ตะเภา ของผู้ใช้บริการและประชาชนที่อยู่โดยรอบ โดยให้หลีกเลี่ยงเส้นทางที่มีการจราจรหนาแน่น และกำหนดให้ใช้ทางหลวงหมายเลข 3 ด้านทิศเหนือของสนามบิน เป็นเส้นทางขนส่งหลักในช่วงก่อสร้างไม่ว่าจะนำวัสดุมาจากแหล่งใดก็ตาม
- เสนอให้มีผ้าใบปิดคลุมรถบรรทุกเพื่อป้องกันฝุ่นละออง และการตกหล่นของดิน/ทราย ขณะทำการขนส่ง เพื่อลดอุบัติเหตุ	- โครงการมีมาตรการฯ ให้ปิดคลุมส่วนบรรทุกของรถที่ใช้ขนส่งวัสดุและอุปกรณ์ก่อสร้างด้วยผ้าใบหรือวัสดุที่คล้ายกันให้มิดชิด เพื่อป้องกันการร่วงหล่นของวัสดุก่อสร้างบนเส้นทางการขนส่ง กรณีมีวัสดุก่อสร้างตกลงหล่นบนผิวจราจรและไหล่ทาง ให้จัดเจ้าหน้าที่จัดเก็บและทำความสะอาดโดยเร็ว
- เสนอให้มีช่องทางรับเรื่องร้องเรียนที่ประชาชนเข้าถึงได้สะดวก และมีกรแก้ไขอย่างจริงจัง	- โครงการมีมาตรการฯ ให้ยานพาหนะและรถบรรทุกจะต้องติดป้ายสัญลักษณ์และชื่อโครงการเพื่อให้ทราบว่าเป็นรถขนส่งวัสดุก่อสร้างสำหรับก่อสร้างโครงการ พร้อมทั้งระบุหมายเลขโทรศัพท์ติดต่อ ลำดับของรถ ชื่อบริษัทรับจ้าง ในตำแหน่งที่สามารถมองเห็นได้ชัดเจน เพื่อให้ประชาชนสามารถตรวจสอบและร้องเรียนได้เมื่อเกิดปัญหาต่างๆ รวมทั้งให้มีการติดตั้ง GPS เพื่อใช้ในการติดตามรถขนส่งวัสดุก่อสร้าง
- เสนอให้พิจารณาการขนส่งอุปกรณ์ขนาดใหญ่ อาจลดได้สะพานไม่ได้ - เสนอให้ใช้ช่วงเวลากลางคืนในการขนส่งอุปกรณ์ต่างๆ ที่ใช้รถบรรทุกขนาดใหญ่	- รับทราบข้อเสนอแนะ ทั้งนี้ โครงการมีมาตรการฯ ให้ประสานงานกับเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรเพื่ออำนวยความสะดวกในการใช้เส้นทางดังกล่าว และทำการประชาสัมพันธ์เส้นทาง วันและเวลาในการขนส่งวัสดุ อุปกรณ์ เครื่องมือ เครื่องจักรขนาดใหญ่ เพื่อให้ประชาชนที่อยู่ตามแนวเส้นทางและผู้ใช้เส้นทางทราบล่วงหน้า
- หน่วยงานใดเป็นผู้รับผิดชอบในการติดตามตรวจสอบผู้รับเหมาในการปฏิบัติตามมาตรการด้านการคมนาคมขนส่ง ว่าทำได้จริงหรือไม่ และควรมีบทลงโทษที่จริงจัง	โครงการมีมาตรการฯ - ให้ผู้รับเหมาก่อสร้างจัดทำแผนการขนส่งและลำเลียงวัสดุ อุปกรณ์ คนงาน บุคลากรที่เกี่ยวข้องกับการก่อสร้าง เสนอต่อ กองทัพเรือ EEC และ/หรือผู้ดำเนินการก่อสร้าง ก่อนเริ่มการขนส่ง โดยกำหนดเป็นเงื่อนไขแนบท้ายสัญญาจ้าง - กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างควบคุม ดูแลพนักงานขับรถบรรทุกและเครื่องจักรต่างๆ ในพื้นที่ก่อสร้างให้ขับขี่ด้วยความระมัดระวัง และปฏิบัติตามกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด และมีบทลงโทษผู้ที่ไม่ปฏิบัติตามกฎ เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ
- เสนอให้มีมาตรการควบคุมน้ำหนักในการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ ตั้งแต่ต้นทาง เช่น โรงไม้หิน เนื่องจากทำให้ถนนชำรุด	- โครงการมีมาตรการฯ ให้ผู้รับเหมาก่อสร้างควบคุมน้ำหนักบรรทุกของรถที่ใช้ในการขนส่งวัสดุก่อสร้าง ให้มีน้ำหนักบรรทุกไม่เกินตามที่กฎหมายกำหนด รวมทั้งควบคุมผู้ขับขี่ให้ใช้ความเร็วต่ำ โดยใช้ความเร็วไม่เกิน 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง สำหรับรถบรรทุกน้ำหนักมากกว่า 1,200

ตารางที่ 4.6-58 สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะและคำชี้แจงจากบริษัทที่ปรึกษาจากเวทีรับฟังความคิดเห็น  
ของประชาชน ครั้งที่ 2

ประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง
	กิโลกรัม และใช้ความเร็วไม่เกิน 45 กิโลเมตรต่อชั่วโมง สำหรับรถบรรทุกที่ใช้ลากจูง รถพ่วง โดยในพื้นที่ก่อสร้างให้ใช้ความเร็วไม่เกิน 30 กิโลเมตรต่อชั่วโมง
- เสนอให้เพิ่มการฉีดพรมน้ำให้เหมาะสมกับกิจกรรมหรือพื้นที่ที่ทำการกิจกรรมต่างๆ ในช่วงระยะก่อสร้าง เช่น เพิ่มการฉีดพรมน้ำบริเวณโรงโม่หิน	- โครงการมีมาตรการฯ ให้พื้นที่บริเวณก่อสร้าง ซึ่งมียานพาหนะและการทำงานที่อาจก่อให้เกิดฝุ่นละออง รวมทั้งถนนภายในสนามบินที่ใช้เป็นเส้นทางขนส่งวัสดุอุปกรณ์และคนงานในระยะก่อสร้างซึ่งไม่ได้ลาดยางหรือเทคอนกรีตจะต้องมีการฉีดพรมน้ำ อย่างน้อยวันละ 3 ครั้งหรือตามความเหมาะสมเพื่อป้องกันและลดผลกระทบจากการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง สู่อากาศ
- เสนอให้มีการติดตั้ง GPS เพื่อควบคุมความเร็วของรถบรรทุกให้เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนดอย่างเคร่งครัด เพื่อลดอุบัติเหตุ	โครงการมีมาตรการฯ - ให้ผู้รับเหมาก่อสร้างควบคุมน้ำหนักบรรทุกของรถที่ใช้ในการขนส่งวัสดุก่อสร้าง ให้มีน้ำหนักบรรทุกไม่เกินตามที่กฎหมายกำหนด รวมทั้งควบคุมผู้ขับขี่ให้ใช้ความเร็วต่ำ โดยใช้ความเร็วไม่เกิน 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง สำหรับรถบรรทุกน้ำหนักมากกว่า 1,200 กิโลกรัม และใช้ความเร็วไม่เกิน 45 กิโลเมตรต่อชั่วโมง สำหรับรถบรรทุกที่ใช้ลากจูง รถพ่วง โดยในพื้นที่ก่อสร้างให้ใช้ความเร็วไม่เกิน 30 กิโลเมตรต่อชั่วโมง
- กังวลเรื่องอุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้นจากปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้น	- ให้อาคารพาหนะและรถบรรทุกจะต้องติดป้ายสัญลักษณ์และชื่อโครงการเพื่อให้ทราบว่าเป็นรถขนส่งวัสดุก่อสร้างสำหรับก่อสร้างโครงการ พร้อมทั้งระบุหมายเลขโทรศัพท์ติดต่อ ลำดับของรถ ชื่อบริษัทรับจ้าง ในตำแหน่งที่สามารถมองเห็นได้ชัดเจน เพื่อให้ประชาชนสามารถตรวจสอบและร้องเรียนได้เมื่อเกิดปัญหาต่างๆ รวมทั้งให้มีการติดตั้ง GPS เพื่อใช้ในการติดตามรถขนส่งวัสดุก่อสร้าง - จัดทำแผนฉุกเฉินร่วมกับกรมทางหลวงในการจัดการจราจร สำหรับกรณีเกิดเหตุฉุกเฉินร้ายแรงและอุบัติเหตุเพื่อลดการจราจรติดขัด เช่น การเปิดเกาะกลางเป็นระยะๆ เพื่อใช้เป็นช่องทางฉุกเฉินให้รถวิ่งสวนทางกันได้ การทำทางเข้า-ออกระหว่างทางหลักกับทางขนานสำหรับเปิดใช้ฉุกเฉินเพื่อให้รถเลี่ยงจุดเกิดเหตุ เป็นต้น
- มีความเป็นไปได้มากน้อยเพียงใด ที่จะเปิดเส้นทาง กม.16 ลงหาดพลาเพื่อปรับภูมิทัศน์ให้สวยงาม สามารถมองเห็นสนามบินได้	- รับทราบข้อเสนอแนะ
- พื้นที่ในความดูแลของแขวงทางหลวงชนบทชลบุรี ที่อยู่รอบสนามบินนานาชาติอู่ตะเภาฯ ยังไม่มีแผนในการพัฒนาโครงการใดๆ	- รับทราบข้อมูล
- เสนอให้กำหนดมาตรการด้านความปลอดภัยในการขนส่งคนงาน	- โครงการมีมาตรการฯ จัดให้มีรถรับ-ส่งคนงานก่อสร้างเพื่อความเป็นระเบียบเรียบร้อย ปลอดภัย และป้องกันการลักขโมยวัสดุก่อสร้างออกมาขาย

ตารางที่ 4.6-58 สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะและคำชี้แจงจากบริษัทที่ปรึกษาจากเวทีรับฟังความคิดเห็น  
ของประชาชน ครั้งที่ 2

ประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง
<b>8) เศรษฐกิจ-สังคม</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- ตำแหน่งที่พักคนงานก่อสร้างอยู่บริเวณใด เสนอให้อยู่ไกลจากชุมชน เนื่องจากเกรงจะทำให้ชุมชนได้รับความเดือดร้อน เช่น การทะเลาะวิวาท การพนัน ยาเสพติด และสัตว์เลี้ยว</li> <li>- การย้ายเข้ามาของคนต่างถิ่น มีการเปลี่ยนแปลงทางสังคม พัฒนาชุมชนเป็นเมืองมากขึ้น ส่งผลต่อปัญหาการใช้สาธารณูปโภคซึ่งอาจไม่ทันกับการพัฒนาและเกิดการขาดแคลนได้</li> </ul>	<p>โครงการมีมาตรการฯ ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- จัดหาที่พักคนงานก่อสร้างให้เหมาะสม และเป็นสัดส่วนที่ชัดเจน พร้อมทั้งกำหนดมาตรการควบคุมดูแลในพื้นที่ก่อสร้างและที่พักคนงาน เพื่อไม่ให้คนงานก่อปัญหาและสร้างความเดือดร้อนรำคาญ เช่น ห้ามเล่นการพนัน ห้ามเสพยาเสพติด ห้ามส่งเสียงดังรบกวน เป็นต้น โดยมีบทลงโทษอย่างเคร่งครัด</li> <li>- จัดให้มีเวรยามดูแลความเป็นระเบียบเรียบร้อยในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างหรือบริเวณที่พักคนงานตลอดเวลา และให้หัวหน้าคนงานทำหน้าที่ควบคุมและสอดส่องดูแลความประพฤติของคนงานก่อสร้างเพื่อช่วยบรรเทาความกังวลของประชาชนในเรื่องของความปลอดภัย เช่น ปัญหาอาชญากรรม ปัญหาการลักทรัพย์ เป็นต้น</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- จำนวนคนงานประมาณเท่าใด เสนอให้จ้างคนงานในพื้นที่ และไม่ใช้แรงงานต่างชาติ</li> <li>- เสนอให้มีการตรวจสอบสุขภาพ และบัญชีรายชื่อพร้อมประวัติของคนงานก่อนเข้าทำงาน และตรวจติดตามปีละ 1 ครั้ง</li> </ul>	<p>โครงการใช้คนงานประมาณ 300 คน โดยโครงการมีมาตรการฯ ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- พิจารณารับคนในพื้นที่ชุมชนโดยรอบสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา ที่มีคุณสมบัติสอดคล้องกับตำแหน่งงานที่เหมาะสมเข้าทำงานเป็นอันดับแรก</li> <li>- ให้ผู้รับเหมาก่อสร้างคัดเลือกและสอบประวัติแรงงานที่จะเข้ามาทำงานก่อสร้างโครงการให้ถูกต้องตามกฎหมาย จัดทำทะเบียนประวัติคนงานก่อสร้างพร้อมรูปถ่ายไว้ที่สำนักงานของโครงการ เมื่อเกิดปัญหาหรือข้อร้องเรียน สามารถเรียกตรวจสอบได้ทันที</li> <li>- ในกรณีที่เป็นการจ้างเหมาบริษัท ต้องมีการกำกับดูแลโดยการให้บริษัทรับเหมารายงานผลการตรวจสอบสุขภาพของพนักงานอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- เมื่อมีการพัฒนาโครงการเศรษฐกิจจะดีขึ้น ความเจริญจะเข้ามาในพื้นที่ มีทั้งข้อดีและข้อเสีย ดังนั้น การประสานและให้ความร่วมมือกับหน่วยงานท้องถิ่นจะเป็นประโยชน์ต่อทุกภาคส่วน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- รับทราบข้อเสนอแนะ ทั้งนี้ โครงการมีมาตรการฯ ให้ประสานความร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อสนับสนุนกิจกรรมของชุมชน เช่น การส่งเสริมอาชีพด้านเกษตรกรรมและเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ การพัฒนาชุมชน การส่งเสริมสุขภาพ การศึกษา ศิลปวัฒนธรรม การพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม เป็นต้น</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- เสนอให้ดำเนินกิจกรรมที่จะดูแลด้านการศึกษา เช่น มอบทุนการศึกษา ให้นักศึกษาเข้าดูงาน/ฝึกงานในสนามบิน</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- เสนอให้โครงการเสนอแนวคิดเกี่ยวกับกิจกรรมที่จะดูแลสังคม ชุมชน และกลุ่มประมงที่ได้รับผลกระทบจากโครงการ</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- เสนอให้มีมาตรการลดผลกระทบต่อการประกอบอาชีพประมง เนื่องจากมีการพัฒนาโครงการโดยรอบ และมีการกันเขตปลอดภัยจนเหลือที่ทำกินน้อยมาก</li> </ul>	

**ตารางที่ 4.6-58 สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะและคำชี้แจงจากบริษัทที่ปรึกษาจากเวทีรับฟังความคิดเห็น  
ของประชาชน ครั้งที่ 2**

ประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง
- เสนอให้มีหน่วย CSR เพื่อลงพื้นที่พบปะ หน่วยงานหรือประชาชนในพื้นที่บ่อยๆ และ ทำงานอย่างเข้มแข็ง	- รับทราบข้อเสนอแนะ
- เสนอให้มีช่องทางร้องเรียนสำหรับผู้ได้รับ ผลกระทบจากโครงการ และใครจะเป็น ผู้รับผิดชอบดำเนินการรับเรื่อง และตอบสนอง เรื่องร้องเรียน	รับทราบข้อเสนอแนะ ทั้งนี้ โครงการมีมาตรการฯ - จัดให้มีช่องทางรับเรื่องร้องเรียนเกี่ยวกับผลกระทบที่เกิดจากการก่อสร้าง โครงการ ณ สำนักงานควบคุมการก่อสร้าง หรือบริเวณสนามบินนานาชาติ อู่ตะเภา เพื่อรับทราบปัญหาและผลกระทบต่างๆ และเร่งดำเนินการแก้ไข - กรณีได้รับเรื่องร้องเรียนผลกระทบจากการก่อสร้าง ให้นำข้อร้องเรียน ดังกล่าวมาพิจารณาหาแนวทางแก้ไขตามมาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่กำหนดไว้โดยเร็ว
- เสนอให้จัดตั้งกองทุนพัฒนาสนามบินและชุมชน โดยรอบตั้งแต่เริ่มแรก โครงการมีแนวทางการ บริหารจัดการกองทุนอย่างเป็นรูปธรรมอย่างไร ควรใส่องค์ประกอบให้ชัดเจน และมีประโยชน์ ต่อชุมชนอย่างแท้จริง	- รับทราบข้อเสนอแนะ ทั้งนี้ โครงการมีมาตรการฯ ให้จัดตั้งกองทุนดูแล ผลกระทบจากสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา เพื่อบรรเทาผลกระทบ ที่ประชาชนอาจได้รับจากการดำเนินงานของสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา เพื่อบรรเทาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและสาธารณสุขในภาพรวม ซึ่งปัจจุบันแนวทางการจัดตั้งกองทุนฯ ยังอยู่ระหว่างการพิจารณา ความเหมาะสม ตามหลักเกณฑ์ โดยดูแลผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น และดูแลสังคม สิ่งแวดล้อม ชุมชน
- เสนอให้มีผู้แทนภาคประชาชน และภาคส่วน ต่างๆ ของท้องถิ่นร่วมเป็นคณะกรรมการบริหาร จัดการกองทุนด้วย	
- เสนอให้เก็บเงินค่าธรรมเนียมการใช้สนามบิน เข้ากองทุนฯ	
- ประชาชนต้องการให้มีการจัดตั้งกองทุนดูแล ผู้ได้รับผลกระทบ ให้เรียบร้อยก่อนเริ่ม ดำเนินการก่อสร้างโครงการ	
- เสนอให้กลุ่มท่องเที่ยวในพื้นที่ไปตั้งบูธ ประชาสัมพันธ์ ภายในสนามบินได้	- โครงการมีมาตรการฯ ให้ กองทัพเรือ และ/หรือผู้บริหารจัดการโครงการ พิจารณาให้การชดเชยในรูปแบบอื่นๆ เช่น การสร้างสวนสาธารณะ การรณรงค์การปลูกต้นไม้ในวัด โรงเรียน และสถานพยาบาล การจัดตลาดนัด แรงงาน การสนับสนุนพื้นที่ว่างจำหน่ายสินค้าวิสาหกิจชุมชนในพื้นที่สนามบิน นานาชาติอู่ตะเภา ฯลฯ
- เป็นโครงการที่มีประโยชน์ สร้างรายได้ทำให้ เศรษฐกิจในพื้นที่ดีขึ้น เช่น การท่องเที่ยว การศึกษา	
- เสนอให้พิจารณาสร้างงาน ส่งเสริมคุณภาพชีวิต และความเข้มแข็งให้กับคนในพื้นที่ที่ได้รับ ผลกระทบก่อน	
- ประชาชนจะได้รับผลประโยชน์อะไรบ้าง จากการพัฒนาโครงการ	
- เสนอให้ประชาชนในท้องถิ่นสามารถเข้าไป ประกอบอาชีพในเขตสนามบินได้ เช่น ค้าขาย รถรับจ้าง	

ตารางที่ 4.6-58 สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะและคำชี้แจงจากบริษัทที่ปรึกษาจากเวทีรับฟังความคิดเห็น  
ของประชาชน ครั้งที่ 2

ประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง
<ul style="list-style-type: none"> <li>- เสนอให้มีมาตรการลดผลกระทบต่อคุณภาพชีวิต/จิตใจของประชาชนที่ต้องโยกย้ายถิ่นฐาน</li> <li>- การพัฒนาด้านเศรษฐกิจต้องดำเนินการควบคู่กับการพัฒนาด้านสังคม</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- เสนอให้มีมาตรการป้องกันผู้มีอิทธิพล/กลุ่มผู้ได้รับประโยชน์จากโครงการ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- รับทราบข้อเสนอแนะ</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- เสนอให้โครงการสำรวจข้อมูลสภาพปัจจุบันของชุมชน และแจ้งข้อมูลผลกระทบต่อผู้ให้สัมภาษณ์ทราบด้วย</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- การรับฟังความคิดเห็นของประชาชนครั้งที่ 2 นี้ เป็นขั้นตอนในกิจกรรมการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ประกอบด้วยหลายกิจกรรม ทั้งการประชุมกลุ่ม การสัมภาษณ์เชิงลึก การสำรวจความคิดเห็นของประชาชนด้วยแบบสอบถาม ซึ่งตามระเบียบในขั้นตอนตามกฎหมายมีการกำหนดให้มีการแจ้งล่วงหน้าตามความเหมาะสม โดยได้ดำเนินการประสานกับผู้นำชุมชนเพื่อแจ้งเรียนเชิญการเข้าร่วมประชุม ทั้งนี้ เอกสารล่วงหน้าสามารถศึกษาได้จากเว็บไซต์ของโครงการ</li> <li>- โครงการได้จัดทำแบบสัมภาษณ์ถึงโครงสร้างที่มีข้อคำถามปลายปิดและปลายเปิด ซึ่งใช้ในการสำรวจความคิดเห็นของโครงการ เพื่อให้ผู้ให้ข้อมูลมีโอกาสแสดงความคิดเห็นได้อย่างเต็มที่ โดยผู้สัมภาษณ์จะมีเอกสารประกอบการนำเสนอข้อมูลโครงการ (Flip Chart) เพื่อใช้ในการอธิบายข้อมูลก่อนการสัมภาษณ์ทุกครั้ง</li> <li>- ปัจจุบันเว็บไซต์ของโครงการ <a href="http://www.ehia-utprw2.com/">http://www.ehia-utprw2.com/</a> จัดให้มีช่องทางการตอบข้อซักถามผ่าน อีเมลโครงการ <a href="mailto:ehia-utprw2@gmail.com">ehia-utprw2@gmail.com</a> และโทรศัพท์ 0-2763-2828 ต่อ 4083, 4086</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- เสนอให้สนามบินนานาชาติอู่ตะเภา ดูตัวอย่างการเยียวยาผู้ที่ได้รับผลกระทบจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิว่ามีการดำเนินการอย่างไร</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- รับทราบข้อเสนอแนะ</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- เสนอให้โครงการคำนึงถึงผู้ที่ได้รับผลกระทบเป็นอันดับแรก พร้อมมีแนวทางการแก้ไขที่เหมาะสม</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- โครงการมีมาตรการฯ ให้ กองทัพเรือ EEC และ/หรือผู้บริหารจัดการโครงการ ต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขการชดเชยผลกระทบด้านเสียงจากการดำเนินงานโครงการตามรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมสำหรับโครงการกิจการ หรือการดำเนินการที่อาจมีผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติ คุณภาพสิ่งแวดล้อม สุขภาพ อนามัย คุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนอย่างรุนแรง ที่ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ และ กก.วล. แล้ว หากมีการเปลี่ยนแปลงจากมติ กก.วล. ที่เห็นชอบรายงานฯ กองทัพเรือ EEC และ/หรือผู้บริหารจัดการโครงการ จะเสนอรายละเอียดที่เปลี่ยนแปลงเข้า สผ. เพื่อพิจารณาเพิ่มเติมต่อไป</li> </ul>
<b>9) การโยกย้ายและการทดแทนทรัพย์สิน</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- ประชาชนไม่ต้องการย้ายออกจากพื้นที่ NEF <math>\geq</math> 40 จะได้รับค่าชดเชยหรือไม่ และมีวิธีเพื่อให้อยู่ในพื้นที่ได้หรือไม่</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- โครงการ มีการกำหนดหลักเกณฑ์ในการชดเชยในเบื้องต้น ดังนี้</li> <li>- กรณี NEF <math>\geq</math> 40 : ให้โครงการ เจริญซื้อที่ดินพร้อมสิ่งปลูกสร้าง</li> <li>- กรณีเจ้าของที่ดินพร้อมสิ่งปลูกสร้างไม่ประสงค์จะขาย ต้องสนับสนุนการปรับปรุงอาคารเพื่อลดผลกระทบด้านเสียง</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- กรณีที่วัด หรือโรงเรียน ไม่สามารถย้ายได้</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- เสนอให้ติดตั้ง ติดแผ่นกรองเสียงและจ่ายค่าไฟ</li> </ul>	

**ตารางที่ 4.6-58 สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะและคำชี้แจงจากบริษัทที่ปรึกษาจากเวทีรับฟังความคิดเห็น  
ของประชาชน ครั้งที่ 2**

ประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง
ให้ด้วย เพื่อแก้ไขปัญหาพื้นที่ที่อยู่ในแนวเส้น เสี่ยงได้หรือไม่	- กรณี NEF 30 - 40 : <ul style="list-style-type: none"> <li>ให้โครงการ สนับสนุนการปรับปรุงอาคารเพื่อลดผลกระทบด้านเสียง</li> <li>โครงการสนับสนุนการป้องกันเสียงแก่สถานที่ซึ่งต้องการความเงียบเป็นพิเศษ เช่น โรงเรียน โรงพยาบาล ศาสนสถาน เป็นต้น</li> </ul>
- กรณีบ้านไม่มีใบอนุญาตก่อสร้างและเลขที่บ้าน และปลูกในที่ดินที่เป็น สปก. ภบท. 5 และอื่นๆ จะได้รับค่าชดเชยอย่างไร	- ในกรณีกรรมสิทธิ์ที่ดินที่ไม่ใช่โฉนด จะต้องพิจารณากรรมสิทธิ์ในแต่ละแปลง ซึ่งจะพิจารณาราคาประเมินที่มีความเหมาะสม และสอดคล้องกับราคาตลาด
- เสนอให้จ่ายค่าชดเชยในราคาที่ เป็นธรรม เพราะค่าชดเชยที่ได้รับอาจจะไม่สามารถซื้อที่ อื่นได้ เนื่องจากราคาแพงกว่าที่จะได้รับ - กรณีที่ไม่รับค่าชดเชยในช่วงแรก แต่เมื่อผ่านไป ไม่สามารถอยู่ได้ จะสามารถขอรับค่าชดเชยได้ หรือไม่ - มีรายละเอียดการชดเชยทรัพย์สินหรือดูแล ผู้ได้รับผลกระทบเรื่องเสียงอย่างไร และ หน่วยงานใดเป็นผู้รับผิดชอบดำเนินการ - ในพื้นที่ NEF $\geq$ 40 หากเป็นพื้นที่ที่ไม่มี สิ่งปลูกสร้างจะได้รับค่าชดเชยหรือไม่ แล้วในอนาคตจะขายให้ใครได้	- รับทราบประเด็นข้อคิดเห็น ทั้งนี้ ขึ้นตอน เงื่อนไขการชดเชยต่าง ๆ จะมีการศึกษาในรายละเอียด และแจ้งให้ประชาชนได้รับทราบต่อไป
- กรณีที่ต้องปรับปรุงที่พักอาศัย มีแนวทางการ ดำเนินการอย่างไร ใครเป็นผู้ตรวจสอบว่าทำจริง หรือไม่ เสนอให้มีการชดเชยเพิ่มเติมกรณีวัสดุ เสื่อมสภาพ	- จากการดำเนินการในโครงการอื่นๆ จะมีเกณฑ์ในการประมาณราคาเบื้องต้น ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> <li>ชดเชยผู้ได้รับผลกระทบด้านเสียงจากการพัฒนาโครงการโดยพิจารณา ระดับผลกระทบจากแผนที่เส้นเท่าระดับเสียงที่มีการคาดการณ์ในปี พ.ศ. 2591</li> <li>ชดเชยสิ่งปลูกสร้างที่ก่อสร้างก่อนปี พ.ศ.2562 (ปีที่รับทราบโครงการ) หรือปี พ.ศ. 2563 (ปีที่ส่งรายงานให้ สผ. พิจารณา) หรือปีที่โครงการ เริ่มก่อสร้าง หรือปีที่เปิดดำเนินการ</li> <li>ขึ้นตอน เงื่อนไขการชดเชยต่าง ๆ จะมีการศึกษาในรายละเอียด และแจ้งให้ประชาชนได้รับทราบต่อไป</li> </ul>
- ในปัจจุบันบริเวณอู่ตะเภามีการกว้านซื้อที่ดิน เพื่อทำการค้าและที่อยู่อาศัย หากมีการดำเนินการ จริง จะมีการควบคุมการก่อสร้างอาคารอย่างไร	- รับทราบข้อคิดเห็น
- เสนอให้โครงการพิจารณามาตรการในการ ชดเชย ทั้งเรื่องปีปลูกสร้าง และเรื่องการ ประเมินราคาชดเชย	- โครงการได้จัดทำเสนอเงื่อนไขที่ต้องดำเนินการชดเชย ในเบื้องต้น ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> <li>ชดเชยผู้ได้รับผลกระทบด้านเสียงจากการพัฒนาโครงการ โดยพิจารณาระดับผลกระทบจากแผนที่เส้นเท่าระดับเสียงที่มีการ คาดการณ์ในปี พ.ศ. 2591</li> </ul>

**ตารางที่ 4.6-58 สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะและคำชี้แจงจากบริษัทที่ปรึกษาจากเวทีรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2**

ประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ขดเขยสิ่งปลูกสร้างที่ก่อสร้างก่อนปี พ.ศ.2562 (ปีที่รับทราบโครงการ) หรือปี พ.ศ. 2563 (ปีที่ส่งรายงานให้ สผ. พิจารณา) หรือปีที่โครงการเริ่มก่อสร้าง หรือปีที่เปิดดำเนินการ</li> <li>• ขั้นตอน เงื่อนไขการขดเขยต่าง ๆ จะมีการศึกษาในรายละเอียด และแจ้งให้ประชาชนได้รับทราบต่อไป</li> </ul>
- การย้ายที่ตั้งศาสนสถาน สถานศึกษา และสถานพยาบาล ต้องใช้งบประมาณดำเนินการสูง ใครจะเป็นผู้รับผิดชอบค่าดำเนินการ	- ผู้รับผิดชอบค่าดำเนินการ คือ กองทัพอากาศ EEC และ/หรือผู้บริหารจัดการโครงการหรือบำรุงรักษาโครงการ
- การย้ายที่ตั้งศาสนสถาน สถานศึกษา และสถานพยาบาล อาจส่งผลกระทบต่อการเดินทางของคนในชุมชน	- รับทราบข้อคิดเห็น
- กรณีวัด/โรงเรียนถ้าเกิดผลกระทบมากก็จำเป็นต้องย้ายออก แต่ต้องหาที่สร้างให้ใหม่ให้เหมาะสมและมีพื้นที่เพียงพอ	- รับทราบข้อเสนอแนะ
- โครงการจะเริ่มขดเขยเมื่อไร และต้องย้ายออกเมื่อไร หลังจากที่โครงการซื้อแล้ว ขอให้แจ้งล่วงหน้าอย่างน้อย 1 ปี	- รายละเอียดการขดเขยต่าง ๆ ต้องมีการศึกษาในรายละเอียดเพื่อยืนยันในขั้นตอนต่อไป โดย ทร. EEC และ/หรือผู้ดำเนินการก่อสร้างจะต้องมีการแจ้งให้ประชาชนรับทราบล่วงหน้า
- เสนอให้โครงการนำพื้นที่จำนวนมากจากการจ่ายค่าชดเชย ไปทำให้เกิดประโยชน์สูงสุด	- รับทราบข้อเสนอแนะ
- การขดเขยสำหรับผู้ได้รับผลกระทบฯ และหน่วยรับร้องเรียนตั้งอยู่ที่ใด เบอร์โทร ควรระบุให้ชัดเจน และหน่วยงานใด เป็นผู้ติดตามตรวจสอบมาตรการฯ และรับผิดชอบหากมาตรการที่กำหนดไม่เป็นไปตามที่กำหนด	<p>- หน่วยงานผู้รับผิดชอบค่าดำเนินการ คือ ทร. EEC และ/หรือผู้บริหารจัดการโครงการหรือบำรุงรักษาโครงการ และมีมาตรการฯ ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ประชาสัมพันธ์ข่าวสารการดำเนินงานโครงการ แผนและกิจกรรมการก่อสร้าง เส้นทางขนส่งวัสดุก่อสร้าง ตลอดจนช่องทางการร้องเรียนให้ผู้ที่อาศัยอยู่ในบริเวณใกล้เคียงและผู้ใช้เส้นทางได้รับทราบผ่านช่องทางต่างๆ เป็นระยะๆ เช่น เว็บไซต์ สื่อออนไลน์ เป็นต้น</li> <li>• จัดให้มีช่องทางรับเรื่องร้องเรียนเกี่ยวกับผลกระทบที่เกิดจากการก่อสร้างโครงการ ณ สำนักงานควบคุมการก่อสร้าง หรือบริเวณสนามบิน เพื่อรับทราบปัญหาและผลกระทบต่างๆ และเร่งดำเนินการแก้ไข</li> <li>• กรณีได้รับเรื่องร้องเรียนผลกระทบจากการก่อสร้างให้นำข้อร้องเรียนดังกล่าวมาพิจารณาหาแนวทางแก้ไขตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่กำหนดไว้โดยเร็ว</li> </ul>
- การกำหนดการขดเขยในพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบ NEF>30 และ NEF ≥ 40 มีกฎหมายรับรองหรือไม่	- ยกตัวอย่างกรณีการดำเนินการของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เกณฑ์การขดเขยต่างๆ กำหนดโดยมติคณะรัฐมนตรี
- การตั้งกองทุนชดเชย ตั้งเมื่อไร กองทุนวงเงินเท่าไร ใครเป็นผู้บริหารกองทุน จะพิจารณาจ่ายเงินเมื่อไร กระบวนการพิจารณาเป็นอย่างไร	- โครงการมีมาตรการฯ ให้จัดตั้งกองทุนดูแลผลกระทบจากสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา เพื่อบรรเทาผลกระทบที่ประชาชนอาจได้รับจากการดำเนินงานของสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา เพื่อบรรเทาผลกระทบด้าน



**ตารางที่ 4.6-58 สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะและคำชี้แจงจากบริษัทที่ปรึกษาจากเวทีรับฟังความคิดเห็น  
ของประชาชน ครั้งที่ 2**

ประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง
	สิ่งแวดล้อมและสาธารณสุขในภาพรวม ซึ่งปัจจุบันแนวทางการจัดตั้งกองทุน ยังอยู่ระหว่างการพิจารณาความเหมาะสม ตามหลักเกณฑ์ โดยดูแล ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นและดูแลสังคม สิ่งแวดล้อม ชุมชน
- หน่วยงานที่ดูแลประชาชนผู้ได้รับผลกระทบและ ไม่สามารถหาที่อยู่ใหม่เองได้ เช่น พัฒนาสังคม และความมั่นคงของมนุษย์จังหวัดระยอง/ชลบุรี และสถาบันพัฒนาองค์กรชุมชน (องค์การ มหาชน)	- โครงการ ได้ดำเนินการเข้าพบหน่วยงานการพัฒนาสังคมและความมั่นคง ของมนุษย์จังหวัดระยอง/ชลบุรี และสถาบันพัฒนาองค์กรชุมชน (องค์การ มหาชน) สามารถให้ความช่วยเหลือได้
- ในกรณีที่ต้องย้ายออกจากพื้นที่เสี่ยง พื้นที่ จังหวัดระยองมี 3 อำเภอ ที่กันไว้สำหรับเป็นที่ อยู่อาศัย ได้แก่ อ.วังจันทร์ อ.เขาชะเมา และ อ.แกลง	- รับทราบข้อเสนอแนะ
- "การใช้ประโยชน์ในที่ดินที่ราชพัสดุสามารถทำได้ ถ้า เป็นประชาชนก็จะเป็นในรูปแบบการเช่า การเข้า มาเช่าในพื้นที่ธนารักษ์มี 3 ประเภท คือ อยู่อาศัย ทำการเกษตร และเช่าเพื่อทำประโยชน์อย่างอื่น กรณีเป็นหน่วยงานก็ให้ทำเรื่องขอใช้พื้นที่ได้ ซึ่งทางธนารักษ์ก็จะมีเกณฑ์ในการพิจารณา อาทิ วัดสามารถขอใช้ที่ราชพัสดุได้ประมาณ 6 ไร่ โรงเรียน หรือสถานพยาบาลของรัฐ ก็สามารถ ทำเรื่องขอเช่าใช้ที่ดินได้ตามเกณฑ์ที่มี "	- รับทราบข้อเสนอแนะ
- เสนอให้มีการจัดการพื้นที่สำหรับประชาชน ที่ได้รับผลกระทบจากการก่อสร้างสนามบิน เป็นพิเศษ	- รับทราบข้อเสนอแนะ
- เสนอให้พิจารณาจ่ายค่าชดเชยให้ครอบครัว NEF 30 - 40 เนื่องจากได้รับผลกระทบ ด้านเสียงไม่แตกต่างจาก NEF $\geq$ 40	- รับทราบข้อเสนอแนะ
- เสนอให้มีการบวกค่าเสียโอกาสสำหรับผู้ได้รับ ค่าชดเชยและต้องย้ายออกจากพื้นที่ต่อไปจะมี ความเจริญมากขึ้น	- รับทราบข้อเสนอแนะ
<b>10) การสาธารณสุข (สุขภาพ)</b>	
- เสนอให้มีมาตรการด้านสุขภาพให้สอดคล้องกับ ผลกระทบที่จะเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการ	รับทราบข้อเสนอแนะ ทั้งนี้ โครงการมีมาตรการฯ กำหนดให้ - แจ้งให้หน่วยงานสาธารณสุขในพื้นที่รับทราบกิจกรรม จำนวนคนงานและ ระยะเวลาการทำงาน - ให้ ทร. EEC และ/หรือผู้ดำเนินการก่อสร้าง จัดช่องทางให้หน่วยงานสาธารณสุข ในพื้นที่สามารถติดต่อได้ รวมทั้งสนับสนุนหน่วยงานสาธารณสุขในพื้นที่ในด้าน ความพร้อมของสถานบริการสุขภาพ และศักยภาพของบุคลากร

ตารางที่ 4.6-58 สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะและคำชี้แจงจากบริษัทที่ปรึกษาจากเวทีรับฟังความคิดเห็น  
ของประชาชน ครั้งที่ 2

ประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- กำหนดให้ ทร. EEC และ/หรือผู้ดำเนินการก่อสร้าง ประสานกับหน่วยงานสาธารณสุขในพื้นที่ เพื่อวางแผนการดำเนินงานและการป้องกันแก้ไขด้านสิ่งแวดล้อมและสุขภาพในพื้นที่ก่อสร้างโครงการ</li> <li>- จัดทำบัญชีรายชื่อสถานบริการสุขภาพ/หน่วยงานสาธารณสุขใกล้เคียงพื้นที่โครงการ พร้อมชื่อผู้ประสานงานติดต่อ และหมายเลขโทรศัพท์ สำหรับเป็นข้อมูลในการประสานแจ้งรายละเอียดกิจกรรม</li> <li>- จัดทำสื่อ และประชาสัมพันธ์ช่องทางการติดต่อประสานงานกับ ทร. EEC และ/หรือผู้ดำเนินการก่อสร้าง เพื่อส่งให้หน่วยงานสาธารณสุขรับทราบข้อมูล บันทึกรายละเอียดกิจกรรมเกี่ยวกับการสนับสนุนหน่วยงานสาธารณสุข</li> <li>- ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านการคมนาคมขนส่ง ด้านเสียงและความสั่นสะเทือน ด้านคุณภาพอากาศ ด้านการจัดการของเสีย ด้านเศรษฐกิจและสังคม และด้านความปลอดภัยสาธารณะในระยะดำเนินการ</li> <li>- จัดตั้งกองทุนดูแลผลกระทบจากสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา เพื่อบรรเทาผลกระทบที่ประชาชนอาจได้รับจากการดำเนินงานของสนามบินนานาชาติอู่ตะเภาเพื่อบรรเทาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและสาธารณสุขในภาพรวม</li> <li>- เปิดช่องทางร้องเรียน เช่น เว็บไซต์ประชาสัมพันธ์ของสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา เว็บไซต์ของ ทร. และ/หรือผู้บริหารจัดการโครงการหรือบำรุงรักษาโครงการ สื่อออนไลน์ เป็นต้น</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- เสนอให้มีการตรวจวัดอากาศภายในสนามบิน เพื่อหาแนวทางลดผลกระทบของโรคระบบทางเดินหายใจ</li> </ul>	<p>รับทราบข้อเสนอแนะ ทั้งนี้ โครงการมีมาตรการฯ มลพิษทางอากาศในเบื้องต้น ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- มีการเผ่าระวังตรวจวัดมลพิษทางอากาศอย่างสม่ำเสมอ โดยเฉพาะในพื้นที่เสี่ยงมลพิษทางอากาศ</li> <li>- ร่วมมือกับหน่วยงานสาธารณสุขในการเผ่าระวังสุขภาพของกลุ่มเสี่ยง ทั้งนี้ ต้องมีการวิเคราะห์ข้อมูลผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมร่วมกับสถานะทางสุขภาพ เพื่อพิจารณาผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นกับกลุ่มเสี่ยงภายหลังเปิดดำเนินการ และจัดหาแนวทางแก้ไขผลกระทบให้เหมาะสม</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- เสนอให้โครงการดำเนินการเผ่าระวังสมรรถภาพการได้ยินของคนในชุมชนที่ได้รับผลกระทบเรื่องเสียง</li> </ul>	<p>โครงการมีมาตรการฯ มลพิษทางเสียง ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านเสียงและความสั่นสะเทือน ในระยะดำเนินการ ได้แก่</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- เสนอให้โครงการเพิ่มเติมเกี่ยวกับผลกระทบเรื่องระดับเสียงที่มีผลต่อสุขภาพร่างกายและจิตใจ พร้อมวิธีการป้องกัน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● ติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านเสียง และดำเนินการลดผลกระทบด้านเสียงอย่างต่อเนื่อง</li> <li>● ควบคุมขีดความสามารถการรองรับเที่ยวบินให้ไม่เกินการคาดการณ์ที่ระบุไว้</li> <li>● กำหนดให้อากาศยานที่ทำการบินในพื้นที่สนามบิน ต้องมีระดับเสียงไม่เกินที่กำหนดไว้ใน Chapter 3 ของ Annex 16 ของอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (อนุสัญญาชิคาโก) ซึ่งประกาศ</li> </ul>

ตารางที่ 4.6-58 สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะและคำชี้แจงจากบริษัทที่ปรึกษาจากเวทีรับฟังความคิดเห็น  
ของประชาชน ครั้งที่ 2

ประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง
	<p>ใน Aeronautical Information Circular (AIC) เพื่อให้สายการบินต่าง ๆ ยึดถือปฏิบัติ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● กำหนดให้สายการบินที่ใช้สนามบินปฏิบัติตามวิธีการบินและการขึ้น-ลง ที่ก่อให้เกิดมลพิษทางเสียงต่ำที่สุด</li> <li>● จัดให้มีการประชุมร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อวางแผนการดำเนินการ และติดตามผลกระทบด้านเสียงของอากาศยาน โดยให้มีการจัดประชุมอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง</li> <li>● มีระบบตรวจวัดเสียงจากอากาศยานที่ดำเนินการตรวจวัดระดับเสียงตลอด 24 ชั่วโมง ทุกวันและสามารถวิเคราะห์ข้อมูลร่วมกับข้อมูลการบินพร้อมแสดงผลตรวจวัดและเส้นทางการบินของอากาศยานแบบออนไลน์ (Real Time Noise Monitoring System) เพื่อให้ประชาชนได้รับทราบ</li> <li>● ประชาสัมพันธ์ข้อมูลการดำเนินการของสนามบิน และรับฟังคำร้องและคำแนะนำจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและสาธารณชนทั่วไป ไม่น้อยกว่า 3 ช่องทาง <ul style="list-style-type: none"> <li>- ปฏิบัติตามมาตรการทั่วไปด้านสุขภาพและการสาธารณสุข ในระยะดำเนินการ ดังนี้</li> </ul> </li> <li>● ร่วมมือกับหน่วยงานสาธารณสุขในการเฝ้าระวังสุขภาพของกลุ่มเสี่ยง ทั้งนี้ต้องมีการวิเคราะห์ข้อมูลผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ร่วมกับสถานะทางสุขภาพ เพื่อพิจารณาผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นกับกลุ่มเสี่ยง และจัดหาแนวทางแก้ไขผลกระทบให้เหมาะสม <ul style="list-style-type: none"> <li>- ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านการคมนาคมขนส่ง ด้านเสียงและความสั่นสะเทือน ด้านคุณภาพอากาศ ด้านการจัดการของเสีย ด้านเศรษฐกิจ-สังคม และด้านความปลอดภัยสาธารณะ</li> <li>- เปิดช่องทางร้องเรียน เช่น เว็บไซต์</li> <li>- ประชาสัมพันธ์ของสนามบิน และสื่อออนไลน์ต่างๆ เป็นต้น</li> <li>- ให้องค์กรสาธารณสุขในพื้นที่รับทราบแผนการจัดการและเข้าร่วม ในกิจกรรมต่างๆ ของการจัดการภาวะฉุกเฉิน เช่น การจัดทำแผนการฝึกซ้อมตามแผนการจัดการภาวะฉุกเฉิน</li> <li>- ส่งเสริมและสนับสนุนศักยภาพในการจัดการภาวะฉุกเฉินของหน่วยงานและกลุ่มอาสาสมัครทางด้านสาธารณสุขและความปลอดภัย</li> <li>- จัดเก็บบันทึกข้อมูลแผนงานการสื่อสารและแผนการจัดการภาวะฉุกเฉิน</li> </ul> </li> </ul>
<p>- เสนอให้มีแผนป้องกันโรคจากคนงาน นักท่องเที่ยว และประชากรแฝงที่เข้ามาในพื้นที่เพิ่มขึ้นทำให้เกิดโรคใหม่/เกิดซ้ำในพื้นที่</p>	<p>- รับทราบข้อเสนอแนะ</p>
<p>- เสนอให้เน้นการป้องกันเบื้องต้น และให้วัคซีนในกลุ่มเสี่ยง</p>	<p>- รับทราบข้อเสนอแนะ</p>

ตารางที่ 4.6-58 สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะและคำชี้แจงจากบริษัทที่ปรึกษาจากเวทีรับฟังความคิดเห็น  
ของประชาชน ครั้งที่ 2

ประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง
- ห่วงกังวลเรื่องจำนวนคนงาน และประชากรแฝง ที่จะเข้ามาในพื้นที่แย่งการบริการด้าน สาธารณสุขกับคนในพื้นที่	- โครงการมีมาตรการฯ กำหนดให้ ทร. EEC และ/หรือผู้ดำเนินการก่อสร้าง จัดหาหรือระบุสถานพยาบาลหรือระบบบริการสาธารณสุขให้กับบริษัทรับเหมา เข้าใช้บริการ โดยต้องไม่เป็นสถานพยาบาลหลักที่ประชาชนในพื้นที่ใช้
- เสนอให้มีการย้ายทะเบียนบ้านเข้าพื้นที่เพื่อให้ งบประมาณการรักษาพยาบาลเข้ามาในพื้นที่ด้วย	- รับทราบข้อเสนอแนะ
- เสนอให้โครงการมีระบบการจัดการที่พนักงาน ให้ถูกหลักสุขาภิบาล มีสถานพยาบาลเบื้องต้น มีการอบรมให้ความรู้ในการดูแลความสะอาด เพื่อลดการเกิดโรค	รับทราบข้อเสนอแนะ ทั้งนี้ โครงการมีมาตรการฯ เบื้องต้น ดังนี้ - มีระเบียบปฏิบัติสำหรับการดูแลสุขอนามัยที่พนักงาน การจัดการขยะมูล ฝอยและสิ่งปฏิกูล รวมทั้งการป้องกันและกำจัดพาหะนำโรค และให้มีการ กำกับดูแลอย่างเคร่งครัด - ปฏิบัติตามมาตรการทั่วไปด้านสุขภาพและการสาธารณสุขในระยะก่อสร้าง ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> <li>• แจ้งให้หน่วยงานสาธารณสุขในพื้นที่รับทราบกิจกรรม จำนวนคนงาน และระยะเวลาการทำงาน</li> <li>• ให้ ทร.และ/หรือผู้บริหารจัดการโครงการหรือบำรุงรักษาโครงการ จัดช่องทางให้หน่วยงานสาธารณสุขในพื้นที่สามารถติดต่อได้ รวมทั้ง สนับสนุนหน่วยงานสาธารณสุขในพื้นที่ในด้านความพร้อมของสถาน บริการสุขภาพ และศักยภาพของบุคลากร</li> <li>• ให้ ทร.และ/หรือผู้บริหารจัดการโครงการหรือบำรุงรักษาโครงการ ประสานกับหน่วยงานสาธารณสุขในพื้นที่ เพื่อวางแผนการดำเนินงาน และการป้องกันแก้ไขด้านสิ่งแวดล้อมและสุขภาพในพื้นที่ก่อสร้าง โครงการ</li> <li>• มีระเบียบปฏิบัติสำหรับการดูแลสุขอนามัยที่พนักงาน การจัดการขยะ มูลฝอยและสิ่งปฏิกูล รวมทั้งการป้องกันและกำจัดพาหะนำโรค และให้มีการกำกับดูแลอย่างเคร่งครัด</li> <li>• จัดทำบัญชีรายชื่อสถานบริการสุขภาพ/หน่วยงานสาธารณสุขใกล้เคียง พื้นที่โครงการ พร้อมชื่อผู้ประสานงานติดต่อ และหมายเลขโทรศัพท์ สำหรับเป็นข้อมูลในการประสานแจ้งรายละเอียดกิจกรรม</li> </ul> - ปฏิบัติตามมาตรการด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัย ในประเด็นย่อย เรื่องสุขภาพที่พนักงาน ในระยะก่อสร้าง ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> <li>• กำหนดในสัญญาจ้างผู้รับเหมาให้ดำเนินการก่อสร้างที่พนักงาน โดยอ้างอิงจากมาตรฐานวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทยในพระบรม ราชูปถัมภ์ 1010-34</li> <li>• กำหนดให้ผู้รับเหมาอบรมคนงาน เรื่อง สุขอนามัยและการป้องกันโรค ความประพฤติ การไม่ก่อเหตุร้าย ความประพฤติ ทุก 6 เดือน รวมทั้ง ให้มี เอกสารความปลอดภัย สำหรับแจกผู้ปฏิบัติงานทุกคน เพื่อเสริมสร้าง ความรู้และจิตสำนึกในด้านความปลอดภัยในการทำงาน</li> <li>• มีระเบียบปฏิบัติสำหรับการป้องกันและกำจัดพาหะนำโรค สำหรับ ที่พนักงานของคองงานก่อสร้าง เพื่อป้องกันแหล่งเพาะพันธุ์พาหะ</li> </ul>

ตารางที่ 4.6-58 สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะและคำชี้แจงจากบริษัทที่ปรึกษาจากเวทีรับฟังความคิดเห็น  
ของประชาชน ครั้งที่ 2

ประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง
	ของโรค และการแพร่กระจายของโรคติดต่อ และให้มีการกำกับดูแลอย่างเคร่งครัด
- เสนอให้เพิ่มมาตรการด้านสุขภาพ “ประสานกับหน่วยงานสาธารณสุขในพื้นที่เพื่อวางแผนการดำเนินงานด้านสุขภาพ”	- รับทราบข้อเสนอแนะ
- เสนอให้มีการตรวจสุขภาพและจัดทำสถานะสุขภาพของประชาชนในพื้นที่เพื่อเป็นการเฝ้าระวังผลกระทบที่เกิดขึ้น เป็นการสร้างความตระหนักในพื้นที่	
- เห็นด้วยกับมาตรการด้านการร่วมมือกับหน่วยงานสาธารณสุข และการจัดตั้งกองทุนชดเชยผู้ได้รับผลกระทบ และขอให้การชดเชยเป็นการชดเชยอย่างยั่งยืน	
- เสนอให้ EEC ส่งเสริมระบบบริการด้านการสาธารณสุข และเพิ่มจำนวนบุคลากรทางการแพทย์ และสนับสนุนงบประมาณในพื้นที่เพื่อรองรับการพัฒนาต่างๆ ที่เกิดขึ้น	รับทราบข้อเสนอแนะ ทั้งนี้ โครงการมีมาตรการด้านสุขภาพและสาธารณสุขในระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการ ดังนี้ <u>ระยะก่อสร้าง</u> - แจ้งให้หน่วยงานสาธารณสุขในพื้นที่รับทราบกิจกรรม จำนวนคนงาน และระยะเวลาการทำงาน - ให้ ทร. EEC และ/หรือผู้บริหารจัดการโครงการหรือบำรุงรักษาโครงการจัดช่องทางให้หน่วยงานสาธารณสุขในพื้นที่สามารถติดต่อได้ รวมทั้งสนับสนุนหน่วยงานสาธารณสุขในพื้นที่ในด้านความพร้อมของสถานบริการสุขภาพ และศักยภาพของบุคลากร - กำหนดให้ ทร. EEC และ/หรือผู้บริหารจัดการโครงการหรือบำรุงรักษาโครงการ ประสานกับหน่วยงานสาธารณสุขในพื้นที่ เพื่อวางแผนการดำเนินงานและการป้องกันแก้ไขด้านสิ่งแวดล้อมและสุขภาพในพื้นที่ก่อสร้างโครงการ - จัดทำบัญชีรายชื่อสถานบริการสุขภาพ/หน่วยงานสาธารณสุขใกล้เคียงพื้นที่โครงการ พร้อมชื่อผู้ประสานงานติดต่อ และหมายเลขโทรศัพท์สำหรับเป็นข้อมูลในการประสานแจ้งรายละเอียด - ให้ ทร. EEC และ/หรือผู้ดำเนินการก่อสร้าง จัดหาหรือระบุสถานพยาบาลหรือระบบบริการสาธารณสุขให้กับบริษัทรับเหมาเข้าใช้บริการ โดยต้องไม่เป็นสถานพยาบาลหลักที่ประชาชนในพื้นที่ใช้ - จัดทำสื่อ และประชาสัมพันธ์ช่องทางการติดต่อประสานงานกับ ทร. EEC และ/หรือผู้บริหารจัดการโครงการหรือบำรุงรักษาโครงการ เพื่อส่งให้หน่วยงานสาธารณสุขรับทราบข้อมูล บันทึกรายละเอียดกิจกรรมเกี่ยวกับการสนับสนุนหน่วยงานสาธารณสุข - เปิดช่องทางร้องเรียน เช่น เว็บไซต์ประชาสัมพันธ์ของสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา เว็บไซต์ของ ทร. และ/หรือผู้บริหารจัดการโครงการหรือ
- ในพื้นที่ที่มีสถานบริการด้านสาธารณสุขเพียงพอที่จะรองรับกรณีเกิดเหตุฉุกเฉินต่างๆ	

ตารางที่ 4.6-58 สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะและคำชี้แจงจากบริษัทที่ปรึกษาจากเวทีรับฟังความคิดเห็น  
ของประชาชน ครั้งที่ 2

ประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง
	<p>บำรุงรักษาโครงการ และสื่อออนไลน์ เป็นต้น</p> <p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านการคมนาคมขนส่ง ด้านเสียงและความสั่นสะเทือน ด้านคุณภาพอากาศ ด้านการจัดการของเสีย ด้านเศรษฐกิจและสังคม และด้านความปลอดภัยสาธารณะ</li> <li>- จัดตั้งกองทุนดูแลผลกระทบจากสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา เพื่อบรรเทาผลกระทบที่ประชาชนอาจได้รับจากการดำเนินงานของสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา เพื่อบรรเทาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและสาธารณสุขในภาพรวม</li> </ul>
<p>- เสนอให้มีมาตรการด้านสาธารณสุขให้เหมาะสมกับสถานการณ์ที่มีการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19)</p>	<p>รับทราบข้อเสนอแนะ ทั้งนี้ โครงการมีมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านสุขภาพ (ระยะดำเนินการ) ได้แก่</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ปฏิบัติตามมาตรการทางสาธารณสุขในการควบคุมการแพร่ระบาดรุนแรงของโรคติดต่อที่เป็นภาวะเร่งด่วนทางสาธารณสุข เช่น โควิด-19 (SARS-CoV, Covid-19) ใช้หวัดนก ใช้หวัดใหญ่ 2009 โดยปฏิบัติตามกฎหมายและข้อกำหนดทั้งระดับชาติและนานาชาติ อาทิ (1) พระราชบัญญัติโรคติดต่อ พ.ศ. 2558 (2) ประกาศกรมอนามัย เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และมาตรการป้องกันความเสี่ยงจากโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 หรือโรคโควิด-19 (Coronavirus Disease 2019 (COVID-19) สำหรับสถานที่ราชการ สถานที่ทำงานเอกชนและสถานประกอบกิจการ พ.ศ. 2563 (3) ประกาศกรมอนามัย เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และมาตรการป้องกันความเสี่ยงจากโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 หรือโรคโควิด-19 (Coronavirus Disease 2019 (COVID-19) สำหรับผู้ให้บริการขนส่งสาธารณะ พ.ศ. 2563 (4) Operational considerations for managing COVID-19 cases or outbreak in aviation (WHO, 2020) (5) Aircraft cleaning and disinfection during and post pandemic (IATA, 2020) (6) Preventing spread of disease on commercial aircraft: Guidance for cabin crew (CDC, 2020) (7) Suspected communicable disease universal precaution Kit (IATA, 2017); (8) ICAO Guidelines for managing communicable disease in aviation (9) Communicable disease surveillance and response systems: Guide to monitoring and evaluating (WHO, 2006)</li> <li>• ประสานกับหน่วยงานสาธารณสุขในพื้นที่ เพื่อวางแผนการดำเนินงานและการป้องกันแก้ไขด้านสิ่งแวดล้อมและสุขภาพในพื้นที่ชุมชนโดยรอบสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา</li> <li>• กำหนดให้ผู้ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินจัดช่องทางให้หน่วยงานสาธารณสุขในพื้นที่สามารถติดต่อสื่อสารได้ รวมทั้งสนับสนุนหน่วยงานสาธารณสุขในพื้นที่ในด้านความพร้อมของสถานบริการสุขภาพและศักยภาพของบุคลากร</li> </ul>

ตารางที่ 4.6-58 สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะและคำชี้แจงจากบริษัทที่ปรึกษาจากเวทีรับฟังความคิดเห็น  
ของประชาชน ครั้งที่ 2

ประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ให้องค์กรสาธารณสุขในพื้นที่รับทราบแผนการจัดการและเข้าร่วมในกิจกรรมต่างๆ ของการจัดการภาวะฉุกเฉิน เช่น การจัดทำแผนการฝึกซ้อมตามแผนการจัดการภาวะฉุกเฉิน โดยเฉพาะที่เกี่ยวข้องกับด้านเชื้อโรคติดต่อและการกักกันโรค</li> <li>• สื่อสารให้ชุมชนทราบ และมีโอกาสเข้าร่วมการซ้อมแผนฉุกเฉิน โดยเฉพาะที่เกี่ยวข้องกับด้านเชื้อโรคติดต่อและการกักกันโรค</li> <li>• ส่งเสริมและสนับสนุนศักยภาพในการจัดการภาวะฉุกเฉินของหน่วยงานและกลุ่มอาสาสมัครทางด้านสาธารณสุข</li> <li>• จัดเก็บบันทึกข้อมูลแผนงานการสื่อสารและแผนการจัดการภาวะฉุกเฉิน โดยเฉพาะที่เกี่ยวข้องกับด้านเชื้อโรคติดต่อและการกักกันโรค</li> <li>• เปิดช่องทางร้องเรียน เช่น เว็บไซต์ประชาสัมพันธ์ของสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา เว็บไซต์ของ สกพอ.สื่อออนไลน์ เป็นต้น</li> </ul>
<b>11) อาชีวอนามัยและความปลอดภัย</b>	
- เสนอให้โครงการมีมาตรการป้องกัน ควบคุม มีแผนการตอบโต้เหตุฉุกเฉินและแผนการฟื้นฟูที่ชัดเจนครบถ้วน	- รับทราบข้อเสนอแนะ - โครงการกำหนดมาตรการป้องกัน ควบคุม มีแผนการตอบโต้เหตุฉุกเฉิน และแผนการฟื้นฟูที่ชัดเจนครบถ้วน ให้เป็นไปตามมาตรฐานสนามบิน
- อปพร.ในพื้นที่พร้อมสนับสนุนวัสดุอุปกรณ์ต่างๆ และการจัดเตรียมกำลังพลให้เพียงพอเพื่อเป็นแผนรองรับในอนาคต รวมถึงการซ้อมแผนร่วมกัน เพื่อให้เกิดความร่วมมือกันระหว่างหน่วยงานภายนอก และในเขตพื้นที่สนามบิน	- รับทราบข้อคิดเห็น
- เสนอให้พัฒนาศักยภาพของการบรรเทาสาธารณภัยทางน้ำ โดยการให้ความรู้ อุปกรณ์สนับสนุนให้เพียงพอ	- รับทราบข้อเสนอแนะ
- โครงการมีแผนรองรับเหตุฉุกเฉินกรณีอุบัติเหตุหรือไม่	- โครงการกำหนดมาตรการ แผนรองรับเหตุฉุกเฉินกรณีอุบัติเหตุให้เป็นไปตามมาตรฐานสนามบิน
- ขอให้แจ้งบัญชีรายชื่อคนงานต่อท้องที่ด้วย	- รับทราบข้อเสนอแนะ ทั้งนี้ โครงการมีมาตรการฯ ให้ผู้รับเหมาก่อสร้างคัดเลือกและสอบประวัติแรงงานที่จะเข้ามาทำงานก่อสร้างโครงการให้ถูกต้องตามกฎหมาย จัดทำทะเบียนประวัติคนงานก่อสร้างพร้อมรูปถ่ายไว้ที่สำนักงานของโครงการ เมื่อเกิดปัญหาหรือข้อร้องเรียน สามารถเรียกตรวจสอบได้ทันที
- เสนอให้มีการเตรียมความพร้อมเรื่องการรักษาความปลอดภัยโดยการซ้อมแผนรองรับเหตุฉุกเฉินตามระยะเวลาที่กำหนด	- รับทราบข้อเสนอแนะ
<b>12) ป่าไม้และสัตว์ป่า</b>	
- เสนอให้เพิ่มเติมมาตรการเกี่ยวกับการส่งเสริมแหล่งอนุรักษ์พันธุ์พืชและสัตว์ป่าด้วย	- รับทราบข้อเสนอแนะ

ตารางที่ 4.6-58 สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะและคำชี้แจงจากบริษัทที่ปรึกษาจากเวทีรับฟังความคิดเห็น  
ของประชาชน ครั้งที่ 2

ประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง
- การขึ้นลงของเครื่องบินผ่านบริเวณยอดเขา กระทบต่อระบบนิเวศและวงจรชีวิตบนเขา หรือไม่	- โครงการมีการลงพื้นที่เพื่อศึกษาระบบนิเวศ ได้แก่ ป่าไม้และสัตว์ป่าบริเวณ พื้นที่เขาโกรกตะแบก ครอบคลุมพื้นที่ที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบจากโครงการ และจะนำไปประเมินผลกระทบต่อระบบนิเวศต่อไป
- เสนอให้มีการปลูกต้นไม้เพื่อดูดซับเสียง	- รับทราบข้อเสนอแนะ
- ผลการสำรวจทรัพยากรป่าไม้และสัตว์ป่า ในปัจจุบันเป็นอย่างไร	- ผลการสำรวจทรัพยากรป่าไม้และสัตว์ป่าพบว่า ในพื้นที่ (6,500 ไร่) <ul style="list-style-type: none"> <li>ไม่พบพื้นที่ทับซ้อนกับพื้นที่อนุรักษ์หรือพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ และไม่พบพื้นที่ที่คงสภาพป่า</li> <li>พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่เกษตรกรรมแปลงใหญ่มีการปลูก มันสำปะหลังเป็นหลัก</li> <li>ในพื้นที่ยังคงหลงเหลือต้นไม้ขนาดใหญ่ที่เป็นไม้ดั้งเดิมในพื้นที่ เช่น มะพอก ลำป่าง สะเดา มะม่วงป่า เป็นต้น</li> <li>พบสัตว์ป่าจำนวน 61 ชนิด 54 สกุล 35 วงศ์ และ 15 อันดับ เช่น อึ่งน้ำเต่า กบหนอง กิ้งก่าหัวแดง นกอีแพรดแถบอกดำ นกกระตีดัดขี้หมู นกเด้าดินสวน นกปากห่าง นกกระจอกบ้าน นกเขาขาว เป็นต้น พื้นที่บริเวณโดยรอบของโครงการ</li> <li>ด้านทิศเหนือของโครงการอยู่ในเขตป่าสงวนแห่งชาติป่าเขาห้วยมะหาด ป่าเขานั่งยอง และป่าเขาครอก</li> <li>ปัจจุบันยังคงมีพื้นที่ที่คงสภาพป่าไว้บางส่วน โดยเฉพาะบริเวณที่อยู่ใน อาณาเขตของวัดคีรีถาวราราม ซึ่งยังคงพรรณไม้ดั้งเดิมในพื้นที่ เช่น ประดู่ป่า สัก ตะเคียนทอง มะค่าโมง พะยูง มะหาด ตะแบกนา มะม่วง ป่าแดง เพกา รัง ตะคร้ำ อุโลก ยมหิน เป็นต้น</li> <li>พบสัตว์ป่าในพื้นที่โดยรอบโครงการ จำนวน 83 ชนิด 73 สกุล 49 วงศ์ และ 18 อันดับ เช่น จิ้งจกหางแบน กระจ๊อน นกเอี้ยงสาริกา นกปากห่าง นกกระจอกตาล นกจาบคาเล็ก เหยี่ยวนกเขาชिरา นกกระจอกใหญ่ นกเขาขาว นกเค้าจูด นกกระจาบทอง นกตะขาบทู้ง นกพิราบ เป็นต้น</li> </ul>
- เสนอให้โครงการปลูกป่าทดแทนพื้นที่สีเขียว ก่อนมีการปรับพื้นที่เป็นสนามบิน	- รับทราบข้อเสนอแนะ
- การนำเสนอข้อมูลการสำรวจนกในพื้นที่ สนามบินมีวัตถุประสงค์เพื่ออะไร	- เพื่อศึกษาสภาพแวดล้อมปัจจุบันของโครงการ ตามแนวทางการศึกษา และการจัดทำรายงานฯ (EHIA) ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบ สิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขในการจัดทำรายงาน การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เมื่อวันที่ 4 มกราคม พ.ศ. 2562 <ul style="list-style-type: none"> <li>เพื่อศึกษาความหลากหลายชนิด และความชุกชุมของนก สัตว์เลี้ยงลูก สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก และสัตว์เลื้อยคลานด้วยนม โดยเน้นในกลุ่ม ของสัตว์ป่าและนกที่อาจจะได้รับผลกระทบจากกิจกรรมของโครงการ</li> <li>เพื่อตรวจสอบสถานภาพของสัตว์ป่าที่พบ อาศัย หรือเข้ามาใช้พื้นที่</li> </ul>



ตารางที่ 4.6-58 สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะและคำชี้แจงจากบริษัทที่ปรึกษาจากเวทีรับฟังความคิดเห็น  
ของประชาชน ครั้งที่ 2

ประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง
	<p>ในโครงการ โดยเฉพาะสัตว์ป่าสงวน สัตว์ป่าคุ้มครอง และสัตว์ป่าที่ถูกคุกคาม ที่อาจจะได้รับผลกระทบจากกิจกรรมของโครงการ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ประเมินผลกระทบต่อสัตว์ป่าจากการพัฒนาโครงการในด้านแหล่งที่อยู่อาศัย พื้นที่หากิน และเส้นทางอพยพ โครงสร้างและลักษณะตามธรรมชาติของระบบนิเวศสัตว์ป่า รวมทั้งผลกระทบต่อสัตว์ป่าคุ้มครองทุกชนิด โดยเฉพาะชนิดที่ใกล้สูญพันธุ์และหายาก</li> <li>- กำหนดมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม ทั้งในส่วนของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม รวมทั้งมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม เพื่อกำหนดแนวทางที่เหมาะสมในการอนุรักษ์ระบบนิเวศ ทรัพยากรสัตว์ป่า และป้องกันผลกระทบจากอากาศยานชนนก</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- การกำจัดนกปากห่าง มีวิธีการจัดการ/มาตรการอย่างไร เนื่องจากห่วงกังวลเรื่องระบบนิเวศ</li> </ul>	<p>มาตรการ/วิธีการจัดการเพื่อลดผลกระทบจากนกที่มีต่อสนามบินนานาชาติอุตะเถา</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ตรวจสอบ และบันทึกจำนวนนกในบริเวณสนามบินนานาชาติอุตะเถา ในทุกฤดูกาล หรือ อย่างน้อยปีละ 4 ครั้ง เพื่อทราบการเปลี่ยนแปลงของนกในแต่ละฤดูกาล</li> <li>- ขับไล่ไม่ให้นกน้ำ หรือนกปากห่าง หรือนกอื่นๆ เข้ามาหากิน เกาะพัก ในบริเวณทางวิ่งขึ้น-ลงในช่วงเวลาทำการของสนามบิน โดยเฉพาะช่วง 5 นาทีก่อนที่จะมีการบินขึ้น หรือ ลง</li> <li>- ทำการรบกวนนกปากห่าง ไม่ให้มาใช้พื้นที่ใกล้ๆ สนามบิน เช่น การตัดต้นไม้ที่นกปากห่างใช้เกาะนอน การกำจัดหอยเชอร์รี่ และกำจัดไข่ของหอยเชอร์รี่ที่เป็นแหล่งอาหารหลักของนกปากห่าง</li> <li>- หากพบการสร้างรังของนกที่มีแนวโน้มจะเป็นอันตรายกับการบิน ควรรบกวน หรือทำลายแหล่งสร้างรัง หรือเก็บไข่ไปทำลาย หรือสร้างสิ่งแวดล้อมไม่เหมาะสมกับการสร้างรังวางไข่ของนกชนิดนั้นๆ โดยเฉพาะนกปากห่าง นกกระแตแต้แว๊ด และนกแอ่นทุ่งใหญ่</li> <li>- รายงานสถานการณ์ของจำนวนนกน้ำและนกอื่นๆ ที่เข้ามาใช้พื้นที่การบิน เพื่อหามาตรการป้องกันความเสียหายต่อการบิน</li> <li>- บันทึกข้อมูลการพบซากนกในบริเวณทางวิ่งขึ้น-ลง โดยละเอียด</li> <li>- ลดพื้นที่ที่เป็นแหล่งอาหารของนก โดยเฉพาะพื้นที่ชุ่มน้ำรอบๆ สนามบิน ทำลายแหล่งสร้างรัง วางไข่ หรือจัดสิ่งแวดล้อมให้ไม่เหมาะสมกับการหากิน หรือการพักผ่อนของนก</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- เสนอให้โครงการส่งเสริมการอนุรักษ์ป่าบริเวณเขาไกรทกะแบก</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- รับทราบข้อเสนอแนะ</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- พื้นที่ป่าตามกรมที่ดิน มีมติ ครม. 2541 ซึ่งชะลอการจับกุมผู้บุกรุกพื้นที่ป่า ทำให้ยังสามารถอยู่ได้ ซึ่งใน มติ ครม. จะมีการประกาศรายชื่อผู้ที่ได้รับสิทธิดังกล่าว</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- รับทราบข้อมูล</li> </ul>

**ตารางที่ 4.6-58 สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะและคำชี้แจงจากบริษัทที่ปรึกษาจากเวทีรับฟังความคิดเห็น  
ของประชาชน ครั้งที่ 2**

ประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง
- สถานีเพาะเลี้ยงสัตว์ป่าบริเวณเขาชีโอน เป็นพื้นที่ฟื้นฟู อนุรักษ์ เพาะพันธุ์สัตว์ป่า โดยสัตว์ในคดีต่างๆ ที่จับกุมจะนำมาเลี้ยงที่นี่ หากมีการรบกวนอาจส่งผลกระทบต่อเหล่านี้ โดยเฉพาะสัตว์ใกล้สูญ เช่น นกสาลิกา และอาจรบกวนการให้นมลูกของสัตว์	- จากการตรวจสอบเบื้องต้น พบว่า สถานีเพาะเลี้ยงสัตว์ป่าบางละมุง อยู่ในพื้นที่เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าเขาชีโอน อยู่ห่างจากพื้นที่โครงการประมาณ 9 กิโลเมตร จากการประเมินแผนที่เส้นเท่าระดับเสียง (NEF Contour) กรณีคาดการณ์เที่ยวบิน ปี พ.ศ. 2591 (836 เที่ยวบินต่อวัน) ผลการศึกษาเบื้องต้น พบว่า สถานีเพาะเลี้ยงสัตว์ป่าบางละมุง ไม่ได้อยู่ในพื้นที่ NEF $\geq$ 40 และ NEF $>$ 30 ทำให้ไม่มีผลกระทบโดยตรงต่อสัตว์ป่าในพื้นที่ดังกล่าว
<b>13) การมีส่วนร่วมและประชาสัมพันธ์</b>	
- เสนอให้มีการประชุมชี้แจงเกี่ยวกับการประเมินราคาซื้อขายและชดเชยอีกครั้ง ก่อนเริ่มทำการซื้อขาย	- รับทราบข้อเสนอแนะ ซึ่งเป็นขั้นตอนการเจรจาจ่ายค่าชดเชยต่อไป
- เสนอให้โครงการประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารต่างๆ ผ่านผู้นำ เช่น นายอำเภอ กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน ส.อบต. เพื่อประสานลูกบ้านต่อไป	- โครงการจะดำเนินการติดต่อประสานงานพร้อมประชาสัมพันธ์และแสดงเอกสารต่างๆ ไว้ที่สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัด สำนักงานสาธารณสุขจังหวัด ศาลากลางจังหวัด ที่ว่าการอำเภอ สำนักงานสาธารณสุขอำเภอ ที่ทำการองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน สถานบริการสุขภาพของรัฐในพื้นที่ ซึ่งเป็นที่ตั้งของโครงการ และหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง และเผยแพร่ในเว็บไซต์ของโครงการ <a href="http://www.ehia-utprw2.com">http://www.ehia-utprw2.com</a>
- เสนอให้มีการประชาสัมพันธ์ผ่านทางไลน์และเฟสบุ๊ก	- รับทราบข้อเสนอแนะ ปัจจุบันโครงการมีช่องทางสำหรับประชาสัมพันธ์ผ่านทางเว็บไซต์ของโครงการที่ <a href="http://www.ehia-utprw2.com">http://www.ehia-utprw2.com</a>
- เสนอให้จัดประชุมกลุ่มกับกลุ่มธุรกิจและหน่วยงานหลักๆ ในพื้นที่ จ.ระยอง เช่น อบจ. หอการค้า สมาอุตสาหกรรม	- จะดำเนินการเข้าพบก่อนการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นครั้งที่ 3 ต่อไป
- เสนอให้มีช่องทางร้องเรียนสำหรับผู้ได้รับผลกระทบจากโครงการที่ประชาชนสามารถเข้าถึงได้ง่าย และใครจะเป็นผู้รับผิดชอบดำเนินการรับเรื่อง และตอบสนองเรื่องร้องเรียน	โครงการมีมาตรการฯ กำหนดให้ - จัดให้มีช่องทางรับเรื่องร้องเรียนเกี่ยวกับผลกระทบที่เกิดจากการก่อสร้างโครงการ ณ สำนักงานควบคุมการก่อสร้าง หรือบริเวณสนามบินนานาชาติอุตะเกา เพื่อรับทราบปัญหาและผลกระทบต่างๆ และเร่งดำเนินการแก้ไข - กรณีได้รับเรื่องร้องเรียนผลกระทบจากการก่อสร้าง ให้นำข้อร้องเรียนดังกล่าวมาพิจารณาหาแนวทางแก้ไขตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่กำหนดไว้โดยเร็ว
- เสนอให้แจ้งข้อเท็จจริงที่จะเกิดขึ้น จากการดำเนินการให้ประชาชนได้รับทราบโดยทั่วถึง	- รับทราบข้อเสนอแนะ
- เสนอให้โครงการประชาสัมพันธ์ถึงปัญหาที่คนในพื้นที่จะได้รับผลกระทบอย่างทั่วถึง	
- เสนอให้โครงการลงพื้นที่จัดประชุมกับผู้ที่ได้รับผลกระทบโดยตรง เพื่อให้ประชาชนได้รับทราบข้อมูลที่ถูกต้อง	- รับทราบข้อเสนอแนะประกอบการพิจารณาต่อไป - การรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3 ในรูปแบบการจัดเวทีรับฟังความคิดเห็น โดยจัดขึ้น 2 เวที ตามข้อเสนอของผู้เข้าร่วมรับฟังความคิดเห็น

**ตารางที่ 4.6-58 สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะและคำชี้แจงจากบริษัทที่ปรึกษาจากเวทีรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2**

ประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง
- เสนอให้เข้ามาจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นครั้งที่ 3 ในพื้นที่ NEF $\geq 40$ ได้หรือไม่ โดยมีกลุ่มเป้าหมาย 4 หมู่บ้าน คือ หมู่ 3 4 6 8 ตำบลสำนักท้อน	<p>ของประชาชน ครั้งที่ 2 ที่มีข้อเสนอแนะให้โครงการลงพื้นที่จัดประชุมกับผู้ที่ได้รับผลกระทบด้านเสียง เพื่อให้ประชาชนได้รับทราบข้อมูลที่ถูกต้องจากผู้ศึกษาโดยตรง คือเวทีที่ 1 จัดในพื้นที่ตำบลสำนักท้อนโดยมีกลุ่มเป้าหมาย 4 หมู่บ้าน คือ หมู่ 3 4 6 8 ตำบลสำนักท้อน</p> <p>- เวทีที่ 1 จัดในพื้นที่ตำบลสำนักท้อนสำหรับผู้ได้รับผลกระทบด้านเสียง ในวันพุธที่ 5 สิงหาคม พ.ศ. 2563 เวลา เวลา 17.00-20.00 น. ณ อาคารเอนกประสงค์ศูนย์พัฒนาคุณภาพชีวิตผู้สูงอายุ องค์การบริหารส่วนตำบลสำนักท้อน ซอยเทศบาล 43 อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง ผู้เข้าร่วม 429 คน</p> <p>- เวทีที่ 2 จัดในพื้นที่อำเภอบ้านฉาง สำหรับ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องและผู้ที่จะได้รับผลกระทบทั้งหมดในพื้นที่ศึกษาของโครงการ รวมทั้งประชาชนทั่วไปที่มีความสนใจโครงการ ในวันพฤหัสบดีที่ 6 สิงหาคม พ.ศ. 2563 เวลา 08.30 – 12.00 น. ณ ห้องแกรนด์บอลรูม 1-3 โรงแรมภูริมาศ บีช แอนด์ สปา อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง มีผู้เข้าร่วม 362 คน</p>
- ให้ประชาชนได้เห็นรายงานการศึกษาของโครงการด้วย	- เอกสารต่างๆ ของโครงการตั้งแต่เริ่มต้นศึกษา มีการเผยแพร่ในเว็บไซต์ของโครงการ <a href="http://www.ehia-utprw2.com">http://www.ehia-utprw2.com</a> . ซึ่งประชาชนสามารถดาวน์โหลดได้ นอกจากนี้ ในแต่ละกิจกรรมของโครงการจะมีการแสดงเอกสารและรายงานไว้ที่สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัด สำนักงานสาธารณสุขจังหวัด ศาลากลางจังหวัด ที่ว่าการอำเภอ สำนักงานสาธารณสุขอำเภอ ที่ทำการองค์การปกครองส่วนท้องถิ่น กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน สถานบริการสุขภาพของรัฐในพื้นที่ ซึ่งเป็นที่ตั้งของโครงการและหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง
- เสนอให้ส่งสรุปผลการประชุมรับฟังความคิดเห็นครั้งที่ 2 โดยละเอียดให้ประชาชนในพื้นที่รับทราบด้วย เพื่อความมั่นใจว่าสิ่งที่เสนอไว้ ได้นำเสนอไว้แล้ว	- สำหรับการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3 โครงการจะจัดให้มีกระจายเสียงประชาสัมพันธ์เพื่อประกาศแจ้งเชิญชวนผู้เข้าร่วมประชุมให้ทั่วถึงต่อไป
- ในการจัดประชุมใหญ่ครั้งถัดไป ขอเสนอให้โครงการจัดให้มีกระจายเสียงประชาสัมพันธ์เพื่อประกาศแจ้งเชิญชวนผู้เข้าร่วมประชุมให้ทั่วถึง	- รับทราบข้อเสนอแนะประกอบการพิจารณาต่อไป
- เสนอให้สื่อสารให้ประชาชนทราบทันทีเมื่อเกิดเหตุการณ์/เหตุฉุกเฉิน ผ่านช่องทางต่างๆ	
- การประชาสัมพันธ์อาจจะต้องมีหลายภาษา เนื่องจากมีคนต่างชาติในพื้นที่	
- เสนอให้แจ้งประชาชนให้รับทราบข้อมูลแผนการก่อสร้างว่าอยู่ในระยะใด และแต่ละระยะใช้เวลาานเท่าใด	- รับทราบข้อเสนอแนะ
- การรับฟังความคิดเห็นในครั้งที่ 2 นี้เป็นส่วนหนึ่งของขั้นตอนตามกฎหมายหรือไม่ ขณะนี้อยู่ในขั้นตอนใด และได้แจ้งผู้เกี่ยวข้องล่วงหน้าอย่างไร บริษัทที่ปรึกษาได้แจกเอกสารล่วงหน้าให้ทราบมาก่อนตามเงื่อนไขเวลาหรือไม่ อย่างไร	- การรับฟังความคิดเห็นของประชาชนครั้งที่ 2 นี้ เป็นขั้นตอนในกิจกรรมการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ประกอบด้วยหลายกิจกรรม ทั้งการประชุมกลุ่ม การสัมภาษณ์เชิงลึก การสำรวจความคิดเห็นของประชาชนด้วยแบบสอบถาม โดยโครงการมีการแจ้งล่วงหน้าผ่านแบบสื่อสิ่งพิมพ์ที่ใช้ประกอบการเปิดเผยข้อเท็จจริงเกี่ยวกับโครงการ โดยใช้ป้ายประชาสัมพันธ์

**ตารางที่ 4.6-58 สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะและคำชี้แจงจากบริษัทที่ปรึกษาจากเวทีรับฟังความคิดเห็น  
ของประชาชน ครั้งที่ 2**

ประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง
	โบสถ์ประชาชนสัมพันธ์ และเว็บไซต์ของโครงการ <a href="http://www.ehia-utprw2.com/">http://www.ehia-utprw2.com/</a>
- ควรมีการประชุมประชาสัมพันธ์และให้ข้อมูลเบื้องต้นที่จะให้ทุกท่านรับทราบก่อนเริ่มประชุม	- มีการประชาสัมพันธ์ผ่านหน่วยงานราชการ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และในเว็บไซต์ของโครงการ <a href="http://www.ehia-utprw2.com/">http://www.ehia-utprw2.com/</a>
- การประชุมครั้งต่อไปจัดขึ้นที่ไหน และจะมีการตอบคำถามที่ได้ถามไว้ในวันนี้หรือไม่	- การรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3 เพื่อการทบทวนร่างรายงานฯ จะจัดขึ้นประมาณเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2563 ซึ่งยังไม่มีรายละเอียดของสถานที่จัดประชุม โดยโครงการจะมีขั้นตอนการแจ้งล่วงหน้า ให้ได้รับทราบก่อนการจัดประชุมต่อไป
- สามารถทำเว็บไซต์ที่มีช่องทางการถาม-ตอบได้หรือไม่	- ปัจจุบันสามารถติดต่อแสดงความคิดเห็นหรือข้อเสนอแนะ ผ่านอีเมลโครงการ <a href="mailto:ehia-utprw2@gmail.com">ehia-utprw2@gmail.com</a> และโทรศัพท์ 0-2763-2828 ต่อ 4083, 4086
- เอกสารสรุปการรับฟังความคิดเห็นครั้งที่ 1 มีการส่งหรือเผยแพร่ให้ประชาชนได้รับทราบหรือไม่	- มีการจัดส่งเอกสารสรุปการรับฟังความคิดเห็นครั้งที่ 1 ไปยังกลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย และมีการนำไปปิดประกาศเผยแพร่ในสถานที่ราชการและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และเผยแพร่ไว้ในเว็บไซต์ของโครงการ <a href="http://www.ehia-utprw2.com/">http://www.ehia-utprw2.com/</a>
- ที่ผ่านมารพ.สต.บ้านโค้งวันเพ็ญ เป็นหน่วยกลางในการประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการโรงโม่หินให้กับชุมชน ซึ่งสำหรับโครงการนี้ รพ.สต.ยินดีเป็นสื่อกลางในการช่วยประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารให้กับชุมชนด้วย	- รับทราบข้อเสนอแนะ
- ขอเบอร์ตติดต่อกับกองทัพเรือได้หรือไม่	- สามารถติดต่อได้ที่เบอร์กลางของกองทัพเรือ
- โครงการควรแจ้งข่าวสาร ความคืบหน้าให้ประชาชนทราบอย่างต่อเนื่อง สม่าเสมอ	- รับทราบข้อเสนอแนะ
<b>14) ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม</b>	
- ขอดูแผนแม่บทของสนามบินนานาชาติอู่ตะเภาได้หรือไม่	- แผนแม่บทฉบับดังกล่าวเป็นผลการศึกษาของ บริษัท เออีคอม คอนซัลติ้ง (ประเทศไทย) จำกัด ฉบับเดือนธันวาคม 2561 ซึ่งยังต้องมีการศึกษาในรายละเอียดอื่นๆ ประกอบต่อไป โดยเป็นแผนการออกแบบเบื้องต้นในพื้นที่เขตส่งเสริมเมืองการบินภาคตะวันออก 6,500 ไร่เท่านั้น ในอนาคตอาจมีการเปลี่ยนแปลงองค์ประกอบต่างๆ ได้

ตารางที่ 4.6-58 สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะและคำชี้แจงจากบริษัทที่ปรึกษาจากเวทีรับฟังความคิดเห็น  
ของประชาชน ครั้งที่ 2

ประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง																														
- แผนแม่บทโครงการทำได้ตั้งแต่เมื่อไร มีระยะเวลาคุ้มทุนกี่ปี	- โครงการวางแผนแม่บทโครงการศึกษาความเหมาะสม โครงการพัฒนา สนามบินนานาชาติอุตะเถาและพื้นที่โดยรอบ จังหวัดระยอง ศึกษาโดย บริษัท เออีคอม คอนซัลติ้ง (ประเทศไทย) จำกัด ฉบับเดือนธันวาคม 2561 มีกรอบนโยบายที่นำมาใช้ในการศึกษาและจัดทำ ประกอบด้วย - ความเป็นมาของโครงการเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก หรืออีอีซี (Eastern Economic Corridor หรือ EEC) ที่เกี่ยวเนื่องกับการพัฒนา แผนแม่บทสนามบิน - เงื่อนไขด้านนโยบายของสนามบินสำหรับการจัดทำแผนแม่บทสนามบิน เพื่อใช้เป็นแนวทางการพัฒนาโครงการภายใต้การร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐ และเอกชน (Public Private Partnership : PPP) - วิสัยทัศน์ของการวางแผนแม่บทสนามบินนานาชาติอุตะเถา - จากผลการศึกษาของโครงการวางแผนแม่บทโครงการศึกษาความเหมาะสม ฯ ได้มีการคาดการณ์ปริมาณการใช้สนามบิน ทั้งในด้านจำนวนผู้โดยสาร จำนวนเที่ยวบิน จำนวนเที่ยวบินขนส่งสินค้า และปริมาณสินค้า สามารถ สรุประยะการพัฒนาโครงการ ออกเป็น 3 ระยะ โดยมีการคาดการณ์จำนวน ผู้โดยสารรายปีและปริมาณสินค้าตามระยะการพัฒนา ดังนี้																														
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>รายละเอียด</th> <th>หน่วย</th> <th>ระยะที่ 1 (ปีคาดการณ์ พ.ศ. 2571)</th> <th>ระยะที่ 2 (ปีคาดการณ์ พ.ศ. 2581)</th> <th>ระยะที่ 3: (ปีคาดการณ์ พ.ศ. 2591)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>จำนวนผู้โดยสาร</td> <td>ล้านคน</td> <td>14</td> <td>38</td> <td>70</td> </tr> <tr> <td>จำนวนเที่ยวบิน</td> <td>เที่ยวต่อปี</td> <td>78,000</td> <td>189,000</td> <td>305,000</td> </tr> <tr> <td>จำนวนเที่ยวบินขนส่งสินค้า</td> <td>เที่ยวต่อปี</td> <td>2,600</td> <td>11,000</td> <td>19,200</td> </tr> <tr> <td>จำนวนเที่ยวบินรวม</td> <td>เที่ยวต่อปี</td> <td>80,600</td> <td>200,000</td> <td>324,200</td> </tr> <tr> <td>ปริมาณสินค้า</td> <td>ล้านตัน</td> <td>0.194</td> <td>0.591</td> <td>1.108</td> </tr> </tbody> </table> <p>ที่มา : โครงการวางแผนแม่บทโครงการศึกษาความเหมาะสม โครงการพัฒนาสนามบินอุตะเถาและพื้นที่โดยรอบ จังหวัดระยอง, พ.ศ. 2561</p>	รายละเอียด	หน่วย	ระยะที่ 1 (ปีคาดการณ์ พ.ศ. 2571)	ระยะที่ 2 (ปีคาดการณ์ พ.ศ. 2581)	ระยะที่ 3: (ปีคาดการณ์ พ.ศ. 2591)	จำนวนผู้โดยสาร	ล้านคน	14	38	70	จำนวนเที่ยวบิน	เที่ยวต่อปี	78,000	189,000	305,000	จำนวนเที่ยวบินขนส่งสินค้า	เที่ยวต่อปี	2,600	11,000	19,200	จำนวนเที่ยวบินรวม	เที่ยวต่อปี	80,600	200,000	324,200	ปริมาณสินค้า	ล้านตัน	0.194	0.591	1.108
รายละเอียด	หน่วย	ระยะที่ 1 (ปีคาดการณ์ พ.ศ. 2571)	ระยะที่ 2 (ปีคาดการณ์ พ.ศ. 2581)	ระยะที่ 3: (ปีคาดการณ์ พ.ศ. 2591)																											
จำนวนผู้โดยสาร	ล้านคน	14	38	70																											
จำนวนเที่ยวบิน	เที่ยวต่อปี	78,000	189,000	305,000																											
จำนวนเที่ยวบินขนส่งสินค้า	เที่ยวต่อปี	2,600	11,000	19,200																											
จำนวนเที่ยวบินรวม	เที่ยวต่อปี	80,600	200,000	324,200																											
ปริมาณสินค้า	ล้านตัน	0.194	0.591	1.108																											
- ขอไฟล์รายงาน EHIA ของโครงการเก็บไว้เป็น ฐานข้อมูลของโรงพยาบาลบ้านฉางด้วย	- หลังจากรายงาน EHIA ผ่านความเห็นชอบจาก คชก. และ กก.วล. แล้ว จะจัดทำเป็นรายงานฉบับสมบูรณ์ และจะมีการเผยแพร่รายงานต่อไป																														
- เนื่องจากปัจจุบันมีหลายโครงการและหลาย หน่วยงานที่มารับฟังความคิดเห็นในพื้นที่ ขอฝากให้มีการบูรณาการโครงการต่างๆ ร่วมกัน เพื่อจะได้เป็นภาพรวมของการพัฒนาในพื้นที่ และมองผลกระทบที่จะเกิดขึ้นจากหลายๆ โครงการ	- รับทราบข้อเสนอแนะ																														
- เสนอให้มีการสร้างเขื่อนกันคลื่น และขยายพันธุ์ สัตว์น้ำ เพื่อเป็นการฟื้นฟูทรัพยากรทางทะเล เนื่องจากหาดปลาเป็นพื้นที่ทะเลเปิด การสร้าง ปะการังเทียมอาจโดนพายุ และเรือลากเสียหาย ได้ง่าย	- รับทราบข้อเสนอแนะ																														
- กรณีสุวรรณภูมิที่เกิดขึ้นจริงแล้ว มีข้อมูลที่ ทำการศึกษาเทียบไว้หรือไม่ ว่าเสียงที่คาดการณ์ กับเสียงที่เกิดขึ้นจริง ต่างกันเท่าไร	- เสียงที่คาดการณ์กับเสียงที่เกิดขึ้นจริงใกล้เคียงกัน																														

**ตารางที่ 4.6-58 สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะและคำชี้แจงจากบริษัทที่ปรึกษาจากเวทีรับฟังความคิดเห็น  
ของประชาชน ครั้งที่ 2**

ประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง
- โรงโม่หินบริเวณเขาชีจรรย์สร้างความเดือดร้อนให้กับคนในพื้นที่มาก ไม่มีการปฏิบัติตามมาตรการด้านการขนส่ง มีเรื่องร้องเรียนอยู่บ่อยครั้ง	- รับทราบข้อคิดเห็น
- การประกาศให้จังหวัดระยอง ชลบุรี ฉะเชิงเทรา เป็นพื้นที่เศรษฐกิจส่งผลให้ราคาที่ดินสูงขึ้น	- รับทราบข้อคิดเห็น
- การเดินทางของคนชลบุรีไปสุวรรณภูมิสะดวกกว่าอุตะเกา	
- การบริหารจัดการในพื้นที่ทหาร มีข้อจำกัดด้านความมั่นคง	
- มีความเห็นว่า จ.ระยอง ไม่ได้ประโยชน์มากนักจากการมีสนามบิน เนื่องจากนักท่องเที่ยวมุ่งไปที่พัทยา ไม่มาระยอง	
- เสนอให้มีห้องปฏิบัติการเรื่องเสียง โดยจำลองเสียงจริงโดยมีเสียงเครื่องบินที่ระดับความดัง NEF>30 และ NEF ≥ 40 ให้ผู้ได้รับผลกระทบได้ทดสอบด้วยตัวเองแล้วว่าสามารถรับผลกระทบด้านเสียงได้หรือไม่	- รับทราบข้อเสนอแนะ

**4) การจัดทำรายงานสรุปผลการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2**

ภายหลังการจัดเวทีรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 เมื่อช่วงวันที่ 26 พฤศจิกายน ถึงวันที่ 27 ธันวาคม พ.ศ. 2562 และช่วงวันที่ 7-30 มกราคม และการรับฟังความคิดเห็นเพิ่มเติมช่วงวันที่ 6-13 มิถุนายน พ.ศ. 2563 โครงการได้รวบรวมประเด็นข้อซักถาม ข้อห่วงกังวล และข้อเสนอแนะต่างๆ พร้อมทั้งคำชี้แจง และได้จัดทำรายงานสรุปความคิดเห็นของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องและสาธารณชน โดยส่งให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเพื่อทราบ และส่งให้สำนักงานคณะกรรมการสุขภาพแห่งชาติเพื่อเผยแพร่แก่สาธารณชน รวมถึงเผยแพร่ ประชาสัมพันธ์ไปยังกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียที่เกี่ยวข้องกับโครงการ และแสดงรายงานสรุปไว้ที่สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัด สำนักงานสาธารณสุขจังหวัด ศาลากลางจังหวัด ที่ว่าการอำเภอ สำนักงานสาธารณสุขอำเภอ ที่ทำการองค์รปกครองส่วนท้องถิ่น กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน สถานบริการสุขภาพของรัฐในพื้นที่ซึ่งเป็นที่ตั้งของโครงการ และหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง จำนวน 47 แห่ง และเผยแพร่ในเว็บไซต์ของโครงการ <http://www.ehia-utprw2.com> เป็นเวลาไม่น้อยกว่า 15 วัน ซึ่งดำเนินการในช่วงวันที่ 18 มิถุนายน-2 กรกฎาคม พ.ศ. 2563 สำหรับภาพถ่ายแสดงการเผยแพร่รายงานสรุปผลการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 แสดงดังรูปที่ 4.6-34

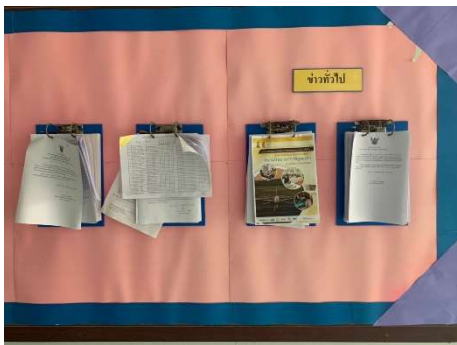
รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม สำหรับโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการที่อาจมีผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติ  
คุณภาพสิ่งแวดล้อม สุขภาพ อนามัย คุณภาพชีวิต ของประชาชนในชุมชนอย่างรุนแรง  
โครงการก่อสร้างทางวิ่งและทางขับที่ 2 สนามบินนานาชาติอุตะเถา อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง



สำนักงานประชาสัมพันธ์จังหวัดระยอง



โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลสำนักท้อน



โรงพยาบาลบ้านฉาง



สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดระยอง



สำนักงานสาธารณสุขอำเภอมืองระยอง



ที่ทำการกำนันตำบลสำนักท้อน



เว็บไซต์ [www.ehia-utprw2.com](http://www.ehia-utprw2.com)

รูปที่ 4.6-34 ภาพถ่ายการเผยแพร่รายงานสรุปผลการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2

#### 4.6.2.3 การรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3

การรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3 เป็นการจัดเวทีรับฟังความคิดเห็นเพื่อทบทวนร่างรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม มีวัตถุประสงค์เพื่อให้ประชาชนผู้มีส่วนได้เสีย และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้ตรวจสอบความถูกต้องและความครบถ้วนสมบูรณ์ของร่างรายงานฯ รวมถึงนำเสนอข้อมูล ข้อเท็จจริงและข้อคิดเห็นเพิ่มเติม ต่อร่างรายงานฯ ตั้งกล่าว เพื่อให้ประชาชนมีความมั่นใจในร่างรายงานและมาตรการฯ ทั้งนี้ ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้จากการรับฟังความคิดเห็นให้นำมาปรับปรุงร่างรายงานฯ และมาตรการฯ และจะต้องผนวกไว้เป็นส่วนหนึ่งของรายงานฯ ดังภาคผนวก 4-3

##### 1) วัตถุประสงค์

- เพื่อทบทวนร่างรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
- เพื่อรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของผู้มีส่วนได้เสียต่อร่างรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมซึ่งจะนำไปพิจารณาประกอบการจัดทำรายงานฯ ให้มีความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น

##### 2) กลุ่มเป้าหมาย

การกำหนดกลุ่มเป้าหมายครอบคลุมกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียทั้ง 7 กลุ่มหลัก ตามแนวทางการมีส่วนร่วมของประชาชนในกระบวนการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) พ.ศ. 2562

##### 3) ขั้นตอนการดำเนินงาน วิธีการ และเทคนิค

การรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3 ใช้เทคนิคการประชุมสัมมนา และวิธีการ Nice Welcome Characteristics Smiling Face เพื่อให้เกิดความเป็นมิตรและความประทับใจในการรับข้อมูลข่าวสารจากผู้นำเสนอ มีการเตรียมเอกสารและข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับโครงการ โดยเฉพาะอย่างยิ่งความเป็นมาและความจำเป็นของโครงการ วัตถุประสงค์ของโครงการ/การศึกษา ระยะเวลาของการศึกษาโครงการ พื้นที่โครงการ และผลการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้มีความละเอียดชัดเจน มีผู้ดำเนินรายการที่มีเทคนิคในการพูดต้อนรับ และนำเสนอในรูปแบบที่เหมาะสมกับกลุ่มเป้าหมาย การเปิดเวทีอภิปรายเพื่อระดมความคิดเห็นและรับฟังข้อเสนอแนะจากผู้เข้าร่วมการประชุม กระตุ้นให้ผู้เข้าร่วมประชุมได้มีการซักถามและแสดงความคิดเห็นเป็นบรรยากาศของการมีส่วนร่วมกันในห้องประชุม รวมทั้งการรับข้อเสนอแนะต่างๆ โดยผ่านช่องทางทั้งการแสดงความคิดเห็นในที่ประชุมและการตอบคำถามจากแบบสอบถาม ซึ่งสามารถสรุปขั้นตอนการดำเนินงานได้แสดงดังรูปที่ 4.6-35 และตารางที่ 4.6-59

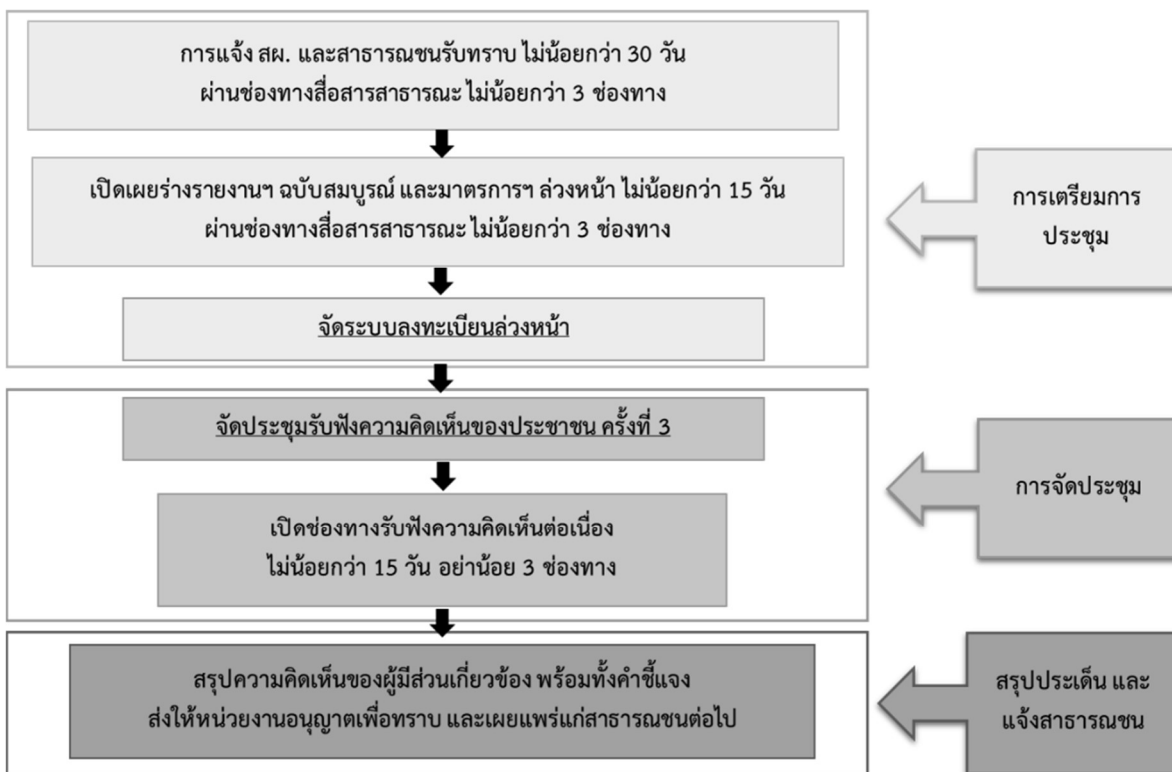


- การเตรียมการประชุม
  - กำหนดเนื้อหาที่จะนำเสนอต่อกลุ่มเป้าหมาย
  - จัดทำเอกสารโครงการเพื่อเปิดเผยต่อผู้มีส่วนเกี่ยวข้องและสาธารณชน และสื่อเอกสารประกอบการนำเสนอ เอกสารประกอบการประชุม แผ่นพับ เสนอต่อกองทัพเรือ และสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก เพื่อพิจารณาเห็นชอบก่อนดำเนินการอย่างน้อย 1 สัปดาห์ ก่อนการประชุม
  - กำหนดวัน เวลา และสถานที่ที่เหมาะสม สำหรับการจัดเวทีรับฟังความคิดเห็นฯ
  - จัดเตรียมหนังสือเชิญประชุม และเรียนเชิญผู้มีส่วนได้เสียเข้าร่วมประชุมให้ครบคลุมทั้ง 7 กลุ่มล่วงหน้า 30 วัน ผ่านทางช่องทางอย่างน้อย 3 ช่องทาง
  - เปิดเผยเอกสารโครงการให้ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องและสาธารณชนพิจารณาล่วงหน้า 30 วันก่อนการจัดเวทีผ่านอย่างน้อย 3 ช่องทาง
  - เปิดเผยร่างรายงานฯ ฉบับสมบูรณ์ และมาตรการฯ ล่วงหน้า ไม่น้อยกว่า 15 วัน ก่อนวันจัดเวทีรับฟังความคิดเห็น เพื่อให้ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องและสาธารณชนพิจารณา ผ่านทางช่องทางการสื่อสาร ไม่น้อยกว่า 3 ช่องทาง
  - จัดระบบการลงทะเบียนเพื่อให้ผู้ที่สนใจเข้าร่วมการประชุมสามารถลงทะเบียนล่วงหน้าได้
  - เตรียมความพร้อมของคณะทำงาน เนื้อหา เทคนิค และวิธีการที่ใช้ในการประชุม และข้อมูลการนำเสนอกับกรมช่างโยธาทหารเรือ และสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก
  - จัดเตรียมสถานที่ประชุมให้มีความพร้อมในเรื่องของเวที อุปกรณ์เครื่องเสียง การจัดโต๊ะในที่ประชุม สถานที่สำหรับจัดนิทรรศการ โต๊ะลงทะเบียน และสิ่งอำนวยความสะดวกอื่นๆ
- การดำเนินการประชุม
  - รับลงทะเบียน และแจกชุดเอกสารประกอบการประชุม โดยมีทีมงานต้อนรับบริเวณหน้าห้องประชุม
  - จัดวางบอร์ดนิทรรศการบริเวณด้านหน้าห้องประชุม เพื่อให้ผู้เข้าร่วมประชุมได้ศึกษาข้อมูล โดยจัดให้มีเจ้าหน้าที่คอยให้คำอธิบาย
  - พิธีการเปิดประชุม : การกล่าวรายงานโดยผู้แทนของกองทัพเรือและการกล่าวเปิดประชุมโดยผู้ว่าราชการจังหวัดระยอง หรือผู้แทน
  - การบรรยาย : นำเสนอร่างรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
  - เปิดเวทีให้มีการซักถามและชี้แจงข้อมูลเพิ่มเติม รวมทั้งรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากผู้ร่วมเข้าประชุมตามระยะเวลาที่เหมาะสม
  - จัดบันทึก บันทึกเสียง และบันทึกภาพระหว่างการประชุม และรวบรวมแบบสอบถาม
- การดำเนินงานภายหลังการจัดประชุม
  - เปิดช่องทางในการรับฟังความคิดเห็นผ่านช่องทางอย่างน้อย 3 ช่องทาง เช่น โทรศัพท์ โทรสาร อีเมล หรือเว็บไซต์โครงการ เป็นเวลา 15 วัน หลังวันจัดประชุมฯ
  - สรุปประเด็นปัญหา ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่างๆ จากในที่ประชุมและแบบประเมิน เพื่อรวบรวมประกอบในการปรับแก้ขอบเขตการศึกษา

- จัดทำรายงานสรุปความคิดเห็นจากที่ประชุม เสนอกองทัพเรือ และสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก และเผยแพร่ส่งให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และสาธารณชนต่อไป

4) สื่อและเอกสารที่ใช้

- การแจ้งล่วงหน้าและเปิดเผยเอกสารโครงการ
  - สื่อที่ใช้ในการประชาสัมพันธ์ เช่น หนังสือเชิญเข้าร่วมประชุม ป้ายประชาสัมพันธ์ โปสเตอร์ ประชาสัมพันธ์ รถแห่ประชาสัมพันธ์ เว็บไซต์ หนังสือพิมพ์ และวิทยุท้องถิ่น เป็นต้น
  - เอกสารประกอบการจัดเวทีรับฟังความคิดเห็นฯ
- การจัดเวทีรับฟังความคิดเห็นฯ
  - เอกสารสำหรับแจกผู้เข้าร่วมประชุม เช่น กำหนดการ เอกสารประกอบการจัดเวทีรับฟังความคิดเห็นฯ แบบประเมินผล และช่องทางการรับฟังความคิดเห็นเพิ่มเติม เป็นต้น
  - สื่อประกอบการนำเสนอ (Slide Presentation)
  - บอร์ดนิทรรศการ
  - แผ่นพับประชาสัมพันธ์โครงการ
- การเปิดเผยรายงานสรุปการรับฟังความคิดเห็นฯ  
 รายงานสรุปการรับฟังความคิดเห็นฯ



รูปที่ 4.6-35 แผนภาพสรุปขั้นตอนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3

### ตารางที่ 4.6-59 การดำเนินการตามขั้นตอนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3

การดำเนินการ	ช่วงเวลาดำเนินการ	รายละเอียด
1. การแจ้งล่วงหน้า (ล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 30 วัน ผ่านช่องทางสื่อสารสาธารณะ ไม่น้อยกว่า 3 ช่องทาง)	ตั้งแต่วันที่ 3 กรกฎาคม พ.ศ. 2563	แจ้งล่วงหน้าให้ สผ. และสาธารณชนได้รับทราบเกี่ยวกับโครงการ และการจัดเวทีรับฟังความคิดเห็นฯ ไม่น้อยกว่า 30 วัน โดยผ่านช่องทางต่างๆ รวม 7 ช่องทาง ได้แก่ 1) หนังสือเชิญ 2) ป้ายประชาสัมพันธ์ 3) โปสเตอร์ประชาสัมพันธ์ 4) เว็บไซต์ 5) สถานีวิทยุท้องถิ่น 6) หนังสือพิมพ์ท้องถิ่น และ 7) รถกระจายเสียงประชาสัมพันธ์
2. การเปิดเผยเอกสารโครงการ (ล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 15 วัน ผ่านช่องทางสื่อสารสาธารณะ ไม่น้อยกว่า 3 ช่องทาง)	ตั้งแต่วันที่ 21 กรกฎาคม พ.ศ. 2563	เปิดเผยเอกสารโครงการให้ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องและสาธารณชนพิจารณาล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 15 วัน ก่อนการจัดเวทีฯ โดยผ่านช่องทางต่างๆ รวม 3 ช่องทาง ได้แก่ 1) จัดส่งเอกสารทางไปรษณีย์ 2) จัดวางเอกสาร และ 3) เว็บไซต์
3. การรับลงทะเบียนล่วงหน้า	ช่วงวันที่ 4 กรกฎาคม ถึงวันที่ 3 สิงหาคม พ.ศ. 2563	เปิดรับลงทะเบียนล่วงหน้าเพื่อให้ประชาชน ผู้มีส่วนได้เสียและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องแจ้งความประสงค์ในการเข้าร่วมเวทีฯ ได้ล่วงหน้า ด้วยการส่งแบบตอบรับทางไปรษณีย์ โทรสาร และอีเมล หรือโทรศัพท์แจ้งโดยตรง
4. การจัดเวทีรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3	วันที่ 5-6 สิงหาคม พ.ศ. 2563	จัดเวทีรับฟังความคิดเห็นฯ เพื่อนำเสนอความเป็นมา รายละเอียดของโครงการ ผลการศึกษาและผลการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ ร่างมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมและสุขภาพโครงการ รวมถึงเพื่อรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของผู้มีส่วนได้เสียและประชาชน
5. การรับฟังความคิดเห็นภายหลังการจัดเวทีรับฟังความคิดเห็นฯ (ต่อเนื่องไม่น้อยกว่า 15 วัน โดยมีช่องทางอย่างน้อย 3 ช่องทาง)	ตั้งแต่วันที่ 7-21 สิงหาคม พ.ศ. 2563	เปิดรับฟังความคิดเห็นเพิ่มเติมภายหลังการจัดเวทีรับฟังความคิดเห็นฯ อย่างต่อเนื่อง ไม่น้อยกว่า 15 วัน รวม 4 ช่องทาง ได้แก่ 1) ไปรษณีย์ 2) โทรศัพท์ 3) โทรสาร และ 4) อีเมล
6. การจัดทำและเปิดเผยรายงานสรุปผลการรับความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3	ช่วงวันที่ 29-31 สิงหาคม พ.ศ. 2563	จัดทำรายงานสรุปความคิดเห็นของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องและสาธารณชน พร้อมคำชี้แจง และจัดส่งรายงานดังกล่าวไปยัง สผ. เพื่อทราบ รวมถึงนำส่งยังกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียของโครงการ และเผยแพร่แก่สาธารณชนต่อไป

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



การประชาสัมพันธ์ทางป้าย Cut Out



การประชาสัมพันธ์ทางเว็บไซต์  
(www.ehia-utprw2.com)



การปิดโปสเตอร์ประชาสัมพันธ์  
(สนง. สาธารณสุขอำเภอเมืองระยอง)



การประชาสัมพันธ์ผ่านรถกระจายเสียง



การประชาสัมพันธ์ทางหนังสือพิมพ์ระยองโพสต์ หน้า 12



เปิดเผยร่างรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
(รพ.สต.บ้านสระแก้ว)

รูปที่ 4.6-36 การแจ้งเชิญเข้าร่วมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3 ผ่านสื่อประชาสัมพันธ์ต่างๆ

ในการจัดเวทีรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3 โครงการได้กำหนดการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนในรูปแบบการจัดเวทีรับฟังความคิดเห็น โดยจัดขึ้น 2 เวที เวทีที่ 1 จัดในพื้นที่ตำบลสำนักท้อนสำหรับ ผู้ได้รับผลกระทบด้านเสียง และเวทีที่ 2 จัดในพื้นที่อำเภอบ้านฉาง สำหรับ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องและผู้ที่จะได้รับผลกระทบทั้งหมดในพื้นที่ศึกษาของโครงการ รวมทั้งประชาชนทั่วไปที่มีความสนใจโครงการ ตามข้อเสนอของ ผู้เข้าร่วมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 ที่มีข้อเสนอให้โครงการลงพื้นที่จัดประชุมกับผู้ได้รับผลกระทบ ด้านเสียง เพื่อให้ประชาชนได้รับทราบข้อมูลที่ถูกต้องจากผู้ศึกษาโดยตรงโดยมีกำหนดการจัดเวทีดังนี้

กำหนดจัดเวทีวันพุธที่ 5 สิงหาคม พ.ศ. 2563 เวลา เวลา 17.00-20.00 น. ณ อาคารเอนกประสงค์ ศูนย์พัฒนาคุณภาพชีวิตผู้สูงอายุ องค์การบริหารส่วนตำบลสำนักท้อนชวยเทศบาล 43 อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง

- 17.00 – 17.30 น. ลงทะเบียน และรับเอกสารประกอบการประชุมรับฟังความคิดเห็น  
\*\*\* รับประทานอาหารว่างและอาหารเย็น\*\*\*
- 17.30 – 17.35 น. กล่าวต้อนรับผู้เข้าร่วมรับฟังความคิดเห็นฯ และแจ้งกำหนดการรับฟังความคิดเห็นฯ
- 17.35 – 17.45 น. กล่าวเปิดการจัดเวทีรับฟังความคิดเห็น  
โดย นายกองค้การบริหารส่วนตำบลสำนักท้อน หรือผู้แทน
- 17.45 – 18.15 น. นำเสนอโครงการ โดยลำดับการนำเสนอประกอบด้วย
- ความเป็นมา หลักการและเหตุผล ข้อมูลรายละเอียดโครงการ และแผนการดำเนินงาน
  - ผลการศึกษาของโครงการ ซึ่งเนื้อหาประกอบด้วย
    - ผลการศึกษาและผลการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ
    - ร่างมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ
  - การมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์  
โดย กลุ่มบริษัทที่ปรึกษาฯ
- 18.15 – 19.45 น. รับฟังความคิดเห็น ข้อเสนอแนะจากผู้เข้าร่วมประชุม และตอบข้อซักถาม
- 19.45 – 20.00 น. สรุปการรับฟังความคิดเห็นฯ และปิดการประชุมฯ  
โดย บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

กำหนดการกรณีจัดเวทีวันพฤหัสบดีที่ 6 สิงหาคม พ.ศ. 2563 เวลา 08.30 – 12.00 น. ณ ห้องแกรนด์บอลรูม 1-3 โรงแรมภูริมาศ บีช แอนด์ สปา อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง

- 08.30 – 09.00 น. ลงทะเบียน และรับเอกสารประกอบการประชุมรับฟังความคิดเห็นฯ  
\*\*\* รับประทานอาหารว่าง \*\*\*
- 09.00 – 09.05 น. กล่าวต้อนรับผู้เข้าร่วมรับฟังความคิดเห็นฯและแจ้งกำหนดการรับฟังความคิดเห็นฯ
- 09.05 – 09.20 น. - กล่าวนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก  
โดย สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก
- กล่าวรายงานความเป็นมาและวัตถุประสงค์ของการรับฟังความคิดเห็น  
โดย ผู้แทนกองทัพเรือ
- กล่าวเปิดการจัดเวทีรับฟังความคิดเห็นฯ  
โดย ผู้ว่าราชการจังหวัดระยอง หรือผู้แทน
- 09.20 – 10.00 น. นำเสนอโครงการ โดยลำดับการนำเสนอประกอบด้วย
- ความเป็นมา หลักการและเหตุผล ข้อมูลรายละเอียดโครงการ และแผนการดำเนินงาน
  - ผลการศึกษาของโครงการ ซึ่งเนื้อหาประกอบด้วย
    - ผลการศึกษาและผลการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ
    - ร่างมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ

- การมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์  
โดย กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา
- 10.00 – 11.45 น. รับฟังความคิดเห็น ข้อเสนอแนะจากผู้เข้าร่วมประชุม และตอบข้อซักถาม
- 11.45 – 12.00 น. สรุปการรับฟังความคิดเห็นฯ และปิดการประชุมฯ  
โดย บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด
- 12.00 น. เป็นต้นไป รับประทานอาหารกลางวัน (อาหารกล่อง)

### 5) ผลการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3

การรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3 มีวัตถุประสงค์เพื่อทบทวนร่างรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม มีวัตถุประสงค์เพื่อให้ประชาชนผู้มีส่วนได้เสีย และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้ตรวจสอบความถูกต้องและความครบถ้วนสมบูรณ์ของร่างรายงานฯ รวมถึงนำเสนอข้อมูล ข้อเท็จจริงและข้อคิดเห็นเพิ่มเติม ต่อร่างรายงานฯ ดังกล่าว เพื่อให้ประชาชนมีความมั่นใจในร่างรายงานและมาตรการฯ ทั้งนี้ ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้จากการรับฟังความคิดเห็นให้นำมาปรับปรุงร่างรายงานฯ และมาตรการฯ และจะต้องผนวกไว้เป็นส่วนหนึ่งของรายงานฯ การดำเนินการจัดประชุมเป็นไปด้วยความเรียบร้อย โดยโครงการจัดเวทีรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3 จำนวน 2 เวที เวทีที่ 1 ในวันที่ 5 สิงหาคม พ.ศ. 2563 และเวทีที่ 2 ในวันที่ 6 สิงหาคม พ.ศ. 2563 ครอบคลุมพื้นที่ดังนี้

- เวทีที่ 1 จัดในพื้นที่ตำบลสำนักท้อนสำหรับผู้ได้รับผลกระทบด้านเสียง ครอบคลุมกลุ่มผู้ได้รับผลกระทบในพื้นที่ NEF 30 - 40 และกลุ่มผู้ได้รับผลกระทบในพื้นที่ NEF  $\geq$  40 โดยมีกลุ่มเป้าหมาย 4 หมู่บ้าน คือ หมู่ 3 4 6 8 ตำบลสำนักท้อน ซึ่งอยู่ในพื้นที่ตำบลสำนักท้อน อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง โดยจัดขึ้น ณ อาคารเอนกประสงค์ศูนย์พัฒนาคุณภาพชีวิตผู้สูงอายุ องค์การบริหารส่วนตำบลสำนักท้อน ซอยเทศบาล 43 อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง
- เวทีที่ 2 จัดในพื้นที่อำเภอบ้านฉาง สำหรับ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องและผู้ที่จะได้รับผลกระทบทั้งหมด ครอบคลุมพื้นที่ศึกษาทั้งหมดของโครงการ รวมทั้งประชาชนทั่วไปที่มีความสนใจโครงการ โดยจัดขึ้น ณ ห้องแกรนด์บอลรูม 1-3 โรงแรมภูริมาศ บีช แอนด์ สปา อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง

#### 5.1) ผลการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3 เวทีที่ 1

โครงการฯ ได้ดำเนินการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3 เมื่อวันพุธที่ 5 สิงหาคม พ.ศ. 2563 เวลา 17.00 – 20.00 น. ณ อาคารเอนกประสงค์ศูนย์พัฒนาคุณภาพชีวิตผู้สูงอายุ องค์การบริหารส่วนตำบลสำนักท้อน ซอยเทศบาล 43 อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง โดยมีนายทัศนัย ทองคต นายกองค้การบริหารส่วนตำบลสำนักท้อน เป็นประธานเปิดการรับฟังความคิดเห็นฯ ซึ่งมีผู้เข้าร่วมประชุมทั้งหมด 429 ราย

ทั้งนี้สรุปจำนวนผู้เข้าร่วมประชุม และสรุปผลการประชุม พร้อมทั้งประเด็นคำถามและข้อเสนอแนะต่างๆ ได้แสดงดังตารางที่ 4.6-60 และตารางที่ 4.6-61 ตามลำดับ และภาพบรรยากาศการประชุมแสดงดังรูปที่ 4.6-37

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

ตารางที่ 4.6-60 รายละเอียดจำนวนผู้เข้าร่วมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3 (เวทีที่ 1) จำแนกตามกลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย เวทีที่ 1 วันที่ 5 สิงหาคม พ.ศ. 2563

ลำดับที่	กลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย	จำนวนที่เชิญ (ราย)		จำนวนผู้เข้าร่วมประชุม (ราย)	
		ระยอง	ชลบุรี	ระยอง	ชลบุรี
1.	ผู้ได้รับผลกระทบ (ตำบลสำนักท้อน)				
	1.1 ผู้นำชุมชน***	10	-	29	-
	1.2 ผู้ได้รับผลกระทบด้านลบ	19	-	354	-
	1.3 ผู้ได้รับผลกระทบด้านบวก	-	-	-	-
2.	ผู้ที่รับผิดชอบจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม				
	2.1 เจ้าของโครงการ	2		3	
	2.2 ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้รับอนุญาตตามกฎหมาย	18		23	
3.	ผู้ที่ทำหน้าที่พิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	3		2	
4.	หน่วยงานราชการในระดับต่างๆ (หน่วยงานในพื้นที่ตำบลสำนักท้อน)	10	-	17	-
5.	องค์กรเอกชนด้านการคุ้มครองสิ่งแวดล้อม องค์กรพัฒนาเอกชนสถาบันการศึกษา และนักวิชาการอิสระ	-	-	-	-
6.	สื่อมวลชน	-	-	-	-
7.	ประชาชนทั่วไป	-	-	1	-
	<b>รวม</b>	<b>62**</b>		<b>429*</b>	

หมายเหตุ : \* เป็นจำนวนผู้เข้าร่วมประชุมทั้งหมด หากไม่นับรวมหน่วยงานที่รับผิดชอบจัดทำรายงาน และหน่วยงานผู้พิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม เจ้าของโครงการ และบริษัทที่ปรึกษา จะมีผู้เข้าร่วมประชุมทั้งสิ้น 401 ราย

\*\* จำนวนที่เชิญ 62 ราย แต่มีผู้เข้าร่วมประชุม 429 ราย เนื่องจากมีการประสานเชิญผ่านผู้นำชุมชนแต่ละหมู่บ้าน และหน่วยงานราชการในท้องถิ่น และมีการประชาสัมพันธ์ผ่านช่องทางต่างๆ รวม 7 ช่องทาง ได้แก่ 1) หนังสือเชิญ 2) ป้ายประชาสัมพันธ์ 3) โปสเตอร์ประชาสัมพันธ์ 4) เว็บไซต์ 5) สถานีวิทยุท้องถิ่น 6) หนังสือพิมพ์ท้องถิ่น และ 7) รถกระจายเสียงประชาสัมพันธ์

\*\*\* มีผู้นำชุมชนเข้าร่วมจำนวน 29 ราย เหตุผลที่มีจำนวนผู้นำชุมชนเข้าร่วมประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน มีมากกว่าจำนวนที่เชิญ เนื่องจากเป็นการจัดเวทีในพื้นที่ตำบลสำนักท้อน ตามคำแนะนำของผู้นำชุมชน ที่ต้องการให้จัดในพื้นที่เพื่อความสะดวกในการเดินทางของประชาชน

ตารางที่ 4.6-61 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากเวทีรับฟังความคิดเห็นของประชาชน  
ครั้งที่ 3 เวทีที่ 1 วันที่ 5 สิงหาคม พ.ศ. 2563

ลำดับ	คำถาม	คำชี้แจง
วิศวกรรม		
1	<p>ประชาชน หมู่ที่ 3 ตำบลสำนักท้อน</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ไม่ควรใช้โปรแกรมคอมพิวเตอร์อย่างเดียว ในการกำหนดคุณภาพชีวิต</li> </ul>	<p>คำชี้แจงในที่ประชุม</p> <p>รับทราบความคิดเห็น</p> <p>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</p> <p>กิจกรรมหลักที่จะก่อให้เกิดผลกระทบด้านเสียงจากอากาศยาน คือ การขึ้น-ลงของอากาศยาน การประเมินผลกระทบด้านเสียงจากการเปิดใช้ทางวิ่งที่ 1 และ 2 ของโครงการฯ ประกอบด้วยการคำนวณระดับเสียงคาดการณ์ในรูปของ NEF (Noise Exposure Forecast) ทั้งระดับเสียงที่คาดการณ์จากกิจกรรมการบินในอนาคตเมื่อโครงการเปิดดำเนินการ และระดับเสียงคาดการณ์ในปัจจุบัน เพื่อพิจารณาการเปลี่ยนแปลงของแนวเส้นเสียงที่ปรับเปลี่ยนตามจำนวนเที่ยวบินที่จะเข้ามาใช้สนามบิน โดยมีการศึกษาและคาดการณ์ในหลายๆ สมมติฐาน ซึ่งเป็นหลักสากลที่ต้องนำแบบจำลองทางคณิตศาสตร์เข้ามาใช้เพื่อคาดการณ์ผลกระทบที่จะเกิดขึ้น ทั้งนี้ การใช้โปรแกรมคอมพิวเตอร์มีวัตถุประสงค์เพื่อประเมินถึงขอบเขตผลกระทบที่เกิดขึ้นตามสมมติฐานของสถานการณ์การบินในอนาคต ในการปฏิบัติงานจริงจะมีการตรวจวัดระดับความดังเสียงปีละ 2 ครั้ง เพื่อสอบเทียบกับผลการประเมิน และปรับเส้นเท่าระดับเสียงหากมีการเปลี่ยนแปลง</p>
2	<p>ประชาชน หมู่ที่ 3 ตำบลสำนักท้อน</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- บ้านที่อยู่อาศัยในปัจจุบันต้องมีการปรับปรุง และออกแบบใหม่โดยวิศวกรเพื่อให้สามารถลดผลกระทบเรื่องเสียงได้จริง</li> <li>- เสนอให้เข้าไปพบช่วงที่ประชาชนเลิกงาน</li> </ul> <p>ประชาชน ตำบลสำนักท้อน</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ให้มีการตรวจสอบบ้านเรือนหลังจากมีการปรับปรุงบ้านเรือนเป็นระยะ เนื่องจากวัสดุมีการเสื่อมสภาพ</li> </ul>	<p>คำชี้แจงในที่ประชุม</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ภายหลังจากโครงการได้รับความเห็นชอบแล้ว เจ้าของโครงการจะจัดตั้งคณะกรรมการ 1 ชุด เพื่อสำรวจบ้าน/สิ่งปลูกสร้างทั้งหมดในพื้นที่เส้นเสียงโดยละเอียดอีกครั้ง ส่วนรายละเอียดการจ่ายค่าปรับปรุงบ้าน เช่น ความถี่ในการจ่ายค่าปรับปรุงขึ้นอยู่กับข้อตกลงระหว่างประชาชนและคณะกรรมการ มีความเห็นชอบร่วมกัน</li> <li>- ในพื้นที่เส้นสีฟ้า (NEF 30 - 40) โครงการจะให้วิศวกรเข้าไปสำรวจวัสดุที่ใช้ในการก่อสร้างของบ้านแต่ละหลัง และจะประเมินราคาวัสดุเพื่อจ่ายเงินแก่เจ้าของบ้าน หรือเจ้าของบ้านจะให้ทางโครงการเป็นผู้ปรับปรุงบ้าน ขึ้นอยู่กับข้อตกลงร่วมกันระหว่างโครงการกับเจ้าของบ้าน</li> <li>- กรณีที่เมื่อผ่านไปช่วงเวลาหนึ่ง บ้านที่มีการซ่อมแซมแล้ว จะมีการเสื่อมสภาพของวัสดุ ซึ่งกรณีมาตรการของสนามบินอื่นๆ ได้มีการระบุในมาตรการว่า วัสดุที่มีอายุ 5 ปี หรือ 10 ปี ที่เสื่อมสภาพ สามารถร้องเรียนกับเจ้าของโครงการได้ ในกรณีของสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา โครงการจะมีหน่วยงานที่รับผิดชอบบริหารสนามบิน ในการรับเรื่องร้องเรียนหรือบริหารจัดการประเด็นดังกล่าวเช่นเดียวกัน</li> </ul>



ตารางที่ 4.6-61 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากเวทีรับฟังความคิดเห็นของประชาชน  
ครั้งที่ 3 เวทีที่ 1 วันที่ 5 สิงหาคม พ.ศ. 2563

ลำดับ	คำถาม	คำชี้แจง
		- เรื่องการคิดค่าทดแทน จะมีคณะกรรมการ 1 ชุด ชื่อ คณะกรรมการกำหนดค่าเสียหาย ซึ่งคณะกรรมการชุดนี้ จะประกอบด้วยหน่วยงานภาครัฐและตัวแทนประชาชน
3	ประชาชน ชุมชนสระแก้ว - เครื่องบินขนาดใหญ่ (A380) จะยกเลิกการใช้งานหรือไม่ เมื่อใด	<b>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</b> บริษัทผู้ผลิต (Airbus) ได้ประกาศยุติการผลิตอากาศยานรุ่น A380 เนื่องจากไม่มีการสั่งซื้อจากสายการบิน ซึ่งเป็นผลมาจากการเดินทางทางอากาศที่หยุดจากสถานการณ์ COVID-19 และโอกาสที่จะปรับปรุงอากาศยานรุ่น A380 เป็นเครื่องขนส่งสินค้าทำได้ยาก สำหรับอากาศยาน A380 ที่มีการใช้งานอยู่ในปัจจุบัน ขึ้นอยู่กับสายการบินว่าจะพิจารณาใช้อากาศยาน A380 ต่อไปหรือปลดประจำการ โดยอากาศยานมีอายุการใช้งานเฉลี่ย 20-25 ปี
4	กระตาดคำถาม - เสนอให้เปิดทางเข้าออกสนามบิน ในเขตอำเภอบ้านฉางให้ชัดเจน	<b>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</b> โครงการมีแผนจะเปิดทางเข้า-ออก สำหรับผู้โดยสารหรือผู้ที่เข้ามาใช้บริการสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา เพียงทางเดียวโดยคำนึงถึงความปลอดภัยในการใช้พื้นที่ โดยจะใช้ทางหลวงหมายเลข 3 ซึ่งจะมีการเชื่อมโยงกับการคมนาคมภายนอกทั้งทางรถยนต์และทางราง คือ ทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 และรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้ใช้สนามบิน ทั้งนี้ จะยังคงทางเข้า-ออกของทางหลวงหมายเลข 3126 (ทางเข้าปัจจุบัน) สำหรับกองการบินทหารเรือ สำหรับเข้า-ออกพื้นที่ของกองทัพอากาศ และจะมีทางเข้าฝั่งพลา (ถนนพลา/ถนนเทศบาล 2) ที่มีการเปิดใช้งานสำหรับขนส่งวัสดุก่อสร้างและคนงานเข้าสู่พื้นที่ก่อสร้าง และมีการปรับปรุงเพื่อใช้งานต่อไปในระยะเปิดดำเนินการ เพื่อขนส่งสินค้า หรือสาธารณูปโภคต่างๆ ภายในสนามบิน
<b>ด้านสิ่งแวดล้อม</b>		
1	<b>ก้านัน ตำบลสำนักท้อน</b> - ขอทราบผลการศึกษาเรื่องเส้นเสียง และเสนอให้เปิดรับฟังความคิดเห็นในประเด็นของเส้นเสียง โดยทันที - เสนอให้วัดเสียงจากเครื่องบินแต่ละลำที่บินผ่าน แทนการใช้ค่าเฉลี่ย - เส้นเสียงมีการเปลี่ยนแปลงทำให้บ้านจากเดิมที่เคยอยู่ในพื้นที่เส้นเสียง NEF $\geq$ 40 เปลี่ยนเป็นไม่อยู่ในพื้นที่ NEF $\geq$ 40 - เส้นเสียงที่น่าเสนอจะมีการเปลี่ยนแปลงอีกหรือไม่	<b>คำชี้แจงในที่ประชุม</b> - ขอฉันทามติในที่ประชุมว่าจะให้นำเสนอผลการศึกษาเรื่องเส้นเสียงและเปิดเวทีรับฟังความคิดเห็นทันทีตามที่ผู้มีผู้เข้าร่วมประชุมหลายท่านเสนอมา ซึ่งที่ประชุมได้มีฉันทามติเห็นด้วยจึงเปิดเวทีเพื่อรับฟังความคิดเห็นก่อนการนำเสนอผลการศึกษาและร่างมาตรการฯ อื่นๆ ทั้งนี้ ในระหว่างการประชุมได้มีการสอดแทรกรายละเอียดร่างมาตรการอื่นๆ ในการตอบประเด็นไปตลอดการประชุม - เส้นเท่าระดับเสียงได้จัดทำตามกระบวนการประเมินผลกระทบทางเสียง อ้างอิงวิธีการตามการประเมินผลกระทบของสนามบินสุวรรณภูมิ ตามลักษณะทางกายภาพที่มีจำนวนทางวิ่งที่มากกว่า 1 ทางวิ่งแบบเป็นอิสระต่อกัน และข้อมูลนำเข้าได้นำเสนอผู้ที่เกี่ยวข้องและผ่านกระบวนการตรวจสอบ และได้มีการอ้างอิงสัดส่วนเครื่องบินจากที่ออกแบบไว้ มาใส่ในโมเดล
	<b>ประชาชน หมู่ที่ 3 ตำบลสำนักท้อน</b> - หลังจากการประชุมครั้งนี้เส้นเสียง NEF จะมีการเปลี่ยนแปลงอีกหรือไม่	

ตารางที่ 4.6-61 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากเวทีรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3 เวทีที่ 1 วันที่ 5 สิงหาคม พ.ศ. 2563

ลำดับ	คำถาม	คำชี้แจง
	<p><b>ประชาชน ชุมชนสระแก้ว</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ในการกำหนดเส้นทางการบินมีการพิจารณาถึงความปลอดภัยหรือไม่</li> <li>- เสนอให้มีการทบทวนเส้นเสียงใหม่เพื่อป้องกันผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่จะเกิดขึ้น</li> <li>- ต้องการให้แสดงรายละเอียดวิธีการคาดการณ์เส้นเสียง</li> <li>- เสนอให้กำหนดเขตห้ามการบินให้อยู่ในระดับกลาง (ไม่ควรใช้ค่าสูงหรือต่ำเกินไป)</li> <li>- เส้นเสียงที่เปลี่ยนไปเพราะต้องการใช้งบประมาณในการขุดเขย่น้อยลงหรือไม่</li> </ul> <p><b>ประชาชน ตำบลสำนักท้อน</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ในการคาดการณ์เส้นเสียงเป็นการคาดการณ์จากเครื่องบินจริงหรือไม่</li> </ul> <p><b>ประชาชน ตำบลสำนักท้อน</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- เส้นเสียงมีการเปลี่ยนแปลง</li> <li>- พื้นที่ระหว่างหุบกระต่ายจะได้รับผลกระทบมากน้อยแค่ไหน</li> </ul>	<p>และเมื่อเปรียบเทียบกับขนาดเครื่องบินในปี พ.ศ. 2591 จะเห็นว่ามัลักษณะที่ต่างกันมาก ซึ่งมีสัดส่วนและเปอร์เซ็นต์การเปลี่ยนแปลงที่แจ้งไว้จากการนำเสนอข้างต้น</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- จำนวนเที่ยวบินสูงสุด 1,367 เที่ยวบินต่อวันที่จะเกิดขึ้นในอีก 30 ปีข้างหน้า เป็นจำนวนเที่ยวบินสูงสุดที่สนามบินจะรองรับได้ โดยในฤดูกาลปกติประมาณ 8 เดือนต่อปี เครื่องบินจะลงจากทิศเหนือไปทางทิศใต้ แบ่งเป็นเที่ยวบินขาลง 693 เที่ยวบิน และขาขึ้น 674 เที่ยวบิน ลักษณะเส้นเท่าระดับเสียงจะมีขนาดความกว้างความยาวตามจำนวนเที่ยวบินที่ใช้เส้นทางบินแต่ละเส้น โดยเส้นทางบินนี้ได้มีการหารือผู้เชี่ยวชาญเพื่อกำหนดเส้นทางและรูปแบบการบินที่คาดว่าจะนำไปใช้ในการควบคุมการบินในอนาคต โดยพิจารณาถึงลักษณะภูมิประเทศและปัจจัยอื่นๆ เพื่อให้อากาศยานสามารถขึ้นลงได้อย่างปลอดภัยและเป็นไปตามแนวทางการร่างเส้นทางบินเบื้องต้น เท่านั้น โดยไม่ได้นำเรื่องจำนวนเงินชดเชยมาเป็นปัจจัยในการกำหนดสมมติฐานการศึกษา</li> <li>- ตามที่ได้มีความคิดเห็นจากหลายท่านในที่ประชุม สรุปได้ว่าเห็นควรเสนอให้รวมเส้นเสียงทั้ง 2 รูปแบบเข้าด้วยกัน เพื่อลดความกังวลใจและผลกระทบให้ได้มากที่สุด ซึ่งในขณะนี้มีการประชุมนี้ ยังไม่สามารถแสดงพื้นที่สีแดง (NEF <math>\geq</math> 40) ในรูปแบบที่ 3 ได้ แต่โครงการจะพิจารณาในกรณีรวมเส้นเสียงรูปแบบที่ 1 และ 2 นำข้อมูลเสนอต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่อไป</li> </ul>
2	<p><b>กำนันตำบลสำนักท้อน</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- เสนอให้มีเจ้าหน้าที่มาตรวจวัดระดับเสียงเนื่องจากที่บ้านได้ยินเสียงเครื่องบินดังมาก</li> <li>- ประชาชนจะรวมตัวกันและออกค่าใช้จ่ายในการตั้งเครื่องตรวจวัดเสียงเอง</li> </ul>	<p><b>คำชี้แจงในที่ประชุม</b></p> <p>รับทราบข้อเสนอแนะ</p>
3	<p><b>ประชาชน ชุมชนสระแก้ว</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- เสนอแนะให้มีการศึกษาผลกระทบทั้งจากทางวิ่งเส้นที่ 1 และ 2</li> </ul>	<p><b>คำชี้แจงในที่ประชุม</b></p> <p>ในการพิจารณาผลกระทบเรื่องเสียง โครงการได้มีการศึกษาผลกระทบรวมการใช้ทางวิ่งที่เส้นที่ 1 และเส้นที่ 2 ด้วยแล้ว</p>
4	<p><b>ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 2 ชุมชนชากหมาก</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- โครงการจะใช้วิธีการเวนคืนหรือไม่</li> </ul>	<p><b>คำชี้แจงในที่ประชุม</b></p> <p>โครงการกำหนดมาตรการด้านการชดเชย เพื่อป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านเสียง</p>
5	<p><b>กำนันตำบลสำนักท้อน</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- เสนอให้ชาวบ้านที่อาศัยในพื้นที่เส้นเสียง NEF <math>\geq</math> 40 และ NEF 30 - 40 สามารถเลือกได้ว่าต้องการชดเชยโดยซื้อที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง</li> </ul>	<p><b>คำชี้แจงในที่ประชุม</b></p> <p>รับทราบข้อเสนอแนะ และจะนำข้อเสนอดังกล่าวบรรจุไว้ในรายงานว่าผู้ได้รับผลกระทบหลักเสนอให้ใช้หลักเกณฑ์เดียวกันในการชดเชยทั้งในพื้นที่เส้นเสียง NEF 30 - 40 และ NEF <math>\geq</math> 40 เฉพาะกรณี</p>

ตารางที่ 4.6-61 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากเวทีรับฟังความคิดเห็นของประชาชน  
ครั้งที่ 3 เวทีที่ 1 วันที่ 5 สิงหาคม พ.ศ. 2563

ลำดับ	คำถาม	คำชี้แจง
	หรือสนับสนุนการปรับปรุงอาคาร - เสนอให้มีทางเลือกสำหรับการย้ายออกหรือปรับปรุงสำหรับพื้นที่เสี่ยง NEF 30 - 40	<p>ของบ้านฉาง ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาต่อไป</p> <p>ทั้งนี้ โครงการมีการกำหนดหลักเกณฑ์ในการชดเชยในเบื้องต้น ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ดำเนินการสำรวจ จัดทำฐานข้อมูลและแผนการชดเชยผู้ที่ได้รับผลกระทบด้านเสียง ซึ่งเกิดจากการพัฒนาโครงการ ให้แล้วเสร็จก่อนเปิดใช้ทางวิ่งที่ 2</li> <li>- การชดเชยผู้ได้รับผลกระทบ ชดเชยสิ่งปลูกสร้างที่ก่อสร้างถึงวันที่รายงาน EHIA ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (ก.ก.วล.) <ul style="list-style-type: none"> <li>• NEF <math>\geq</math> 40 เจริญซื้อที่ดินและสิ่งปลูกสร้างหรือปรับปรุงอาคารเพื่อลดผลกระทบ</li> <li>• NEF 30 - 40 สนับสนุนการปรับปรุงอาคารและสิ่งปลูกสร้างเพื่อลดผลกระทบด้านเสียง</li> </ul> </li> </ul> <p>ทั้งนี้ กรณี ผู้ที่อยู่ในพื้นที่ NEF 30 - 40 เห็นว่าได้รับผลกระทบจากเสียงในระดับสูง สามารถแจ้งให้ศูนย์ประสานงานการแก้ไขปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อมสนามบินนานาชาติอุตะเถา ซึ่งเป็นหน่วยงานหลักในการจัดการเรื่องร้องเรียน โดยทำหน้าที่ประเมิน วิเคราะห์ ตรวจสอบและชี้แจงข้อร้องเรียนให้ประชาชนได้รับทราบ ให้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับเรื่องเสียงและ/หรือปัญหาอื่นๆ ที่เกิดขึ้นจากการดำเนินการของอากาศยาน โดยจัดทำฐานข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ ที่ระบุและเชื่อมโยงกับพิกัดภูมิศาสตร์ในพื้นที่รอบสนามบินนานาชาติอุตะเถา ที่อย่างน้อยต้องประกอบด้วยรายละเอียด</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ชื่อผู้ร้องเรียน/หน่วยงานที่ร้องเรียน</li> <li>- บ้านเลขที่</li> <li>- อาคาร</li> <li>- จำนวนผู้อยู่อาศัย</li> <li>- สถิติการร้องเรียน</li> <li>- พื้นที่ NEF คาดการณ์</li> <li>- พื้นที่ NEF ตรวจวัด (หากมี)</li> <li>- การใช้ประโยชน์ที่ดิน</li> <li>- อื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง</li> </ul>
	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 2 ชุมชนชากหมาก - ขอทราบรายละเอียดเรื่องการชดเชย - ต้องการให้มีการชดเชยเท่าเทียมกันทั้งในพื้นที่เสี่ยง NEF $\geq$ 40 และ NEF 30 - 40	<ul style="list-style-type: none"> <li>• มีช่องทางรับเรื่องร้องเรียนตลอด 24 ชั่วโมง</li> <li>• หากเกิดกรณีร้องเรียนเรื่องผลกระทบด้านเสียงจากการดำเนินงานของสนามบินนานาชาติอุตะเถา ทร. และ สกพอ./หรือผู้บริหารจัดการโครงการหรือบำรุงรักษาโครงการ จะพิจารณาให้มีการตรวจวัดระดับเสียงในหน่วย NEF หรือ <math>L_{A_{dn}}</math> เพื่อตรวจสอบระดับ</li> </ul>

ตารางที่ 4.6-61 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากเวทีรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3 เวทีที่ 1 วันที่ 5 สิงหาคม พ.ศ. 2563

ลำดับ	คำถาม	คำชี้แจง
	<p><b>ประชาชน ตำบลสำนักท้อน</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- จะมีการชดเชยพื้นที่ที่ไม่มีสิ่งปลูกสร้างหรือไม่ อย่างไร</li> </ul>	<p>ผลกระทบเป็นรายกรณีไป หากได้รับผลกระทบจริง</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ทร. และ สกพอ./หรือผู้บริหารจัดการโครงการหรือบำรุงรักษาโครงการ จะดำเนินการชดเชยตามแนวทางที่ ทร. และ สกพอ./หรือผู้บริหารจัดการโครงการหรือบำรุงรักษาโครงการ ยึดถือปฏิบัติต่อไป</li> </ul>
	<p><b>นายก อบต. สำนักท้อน</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ขอให้มีการเจรจาซื้อที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง ทั้งพื้นที่ NEF <math>\geq</math> 40 และ NEF 30 - 40</li> </ul>	
	<p><b>กระตาดคำถาม</b></p> <p>ในพื้นที่ NEF <math>\geq</math> 40 ซึ่งไม่แนะนำให้อยู่อาศัย ทางโครงการบอกว่าจะมีการเจรจาซื้อกรณีดังกล่าว ถ้าเป็นวัดหรือสถานที่ราชการ เช่น โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพ โรงเรียนศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก หรือวัดจะมีวิธีการหรือระเบียบกฎหมายอะไรมารองรับในการขายให้กับโครงการ เนื่องจากการขายมีระเบียบการพัสดุ กำกับอยู่ต้องประมูลขายเป็นต้น หรือกรณีเป็นที่ราชพัสดุหรือศาสนสถานจะขายได้หรือไม่ อย่างไร</p>	<p><b>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</b></p> <p>กรณีหน่วยงานราชการ พื้นที่อ่อนไหว พื้นที่สาธารณประโยชน์ จะเป็นการเจรจาตามเงื่อนไขพัสดุและข้อกำหนดทางกฎหมายระหว่างหน่วยงานเพื่อดำเนินการตามมาตรการต่อไป โดยโครงการจะจัดให้มีที่ปรึกษาและคณะทำงานในการพิจารณาหลักเกณฑ์และเงื่อนไขในการชดเชย รวมทั้งการสำรวจข้อมูลการชดเชยโดยละเอียดต่อไป</p>
6	<p><b>ประชาชน หมู่ที่ 3 ตำบลสำนักท้อน</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- การประเมินที่ดินจะใช้วิธีการใด (ใช้ราคาปีใด) มีเกณฑ์ในการพิจารณาอย่างไร และบริษัทที่ดำเนินการมีความน่าเชื่อถือหรือไม่</li> <li>- เสนอให้มีการประเมินราคาที่ดิน และสิ่งปลูกสร้างตามราคาตลาด ณ ปัจจุบัน</li> </ul>	<p><b>คำชี้แจงในที่ประชุม</b></p> <p>รับทราบข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ ทั้งนี้ โครงการได้กำหนดมาตรการในการชดเชยผู้ได้รับผลกระทบด้านเสี่ยงจากการพัฒนาโครงการก่อสร้างทางวิ่งและทางขับที่ 2 สนามบินนานาชาติอู่ตะเภา โดยพิจารณาระดับผลกระทบจากแผนที่เส้นเท่าระดับเสี่ยงที่มีการคาดการณ์ในปี พ.ศ. 2591 และพิจารณาปีปลูกสร้างอาคารโดยชดเชยสิ่งปลูกสร้างที่ก่อสร้างถึงวันที่รายงาน EHIA ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ซึ่ง ทร. และ สกพอ./หรือผู้ดำเนินการก่อสร้างจะต้องมีการเผยแพร่ข้อมูลการก่อสร้างโครงการให้ประชาชนรับทราบล่วงหน้า โดยจะพิจารณาราคาประเมินที่มีความเหมาะสม และสอดคล้องกับราคาตลาดโดยมีคณะกรรมการในการพิจารณาค่าชดเชยให้เกิดความเหมาะสม</p>
	<p><b>กระตาดคำถาม</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- เสนอให้มีการชดเชยที่เป็นธรรมและสามารถให้คนที่อยู่อาศัยสามารถมีกำลังไปซื้อที่อยู่ใหม่ได้ ซึ่งราคาประเมินต้องสอดคล้องกับราคาตลาดในปัจจุบันที่แท้จริง</li> <li>- เสนอให้ชดเชยผู้ได้รับผลกระทบ NEF <math>\geq</math> 40 และ NEF 30 - 40 ในราคาเดียวกันทั้งหมด</li> </ul>	
7	<p><b>ประธานสภา อบต.สำนักท้อน</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ขอให้มีการชดเชยโดยไม่ต้องพิจารณาถึงเอกสารสิทธิ์</li> </ul>	<p><b>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</b></p> <p>ในกรณีกรรมสิทธิ์ที่ดินที่ไม่ใช่โฉนด จะต้องพิจารณากรรมสิทธิ์ในแต่ละแปลง โดยราคาประเมินต้องมีความเหมาะสม และสอดคล้องกับราคาตลาด กรณีการชดเชยที่ดินที่ไม่มีสิ่งปลูกสร้างในพื้นที่ ต้องมีการศึกษาในรายละเอียดเพื่อยืนยันในขั้นตอนต่อไป โดย ทร. สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก และ/หรือผู้ดำเนินการก่อสร้างจะต้องมีการแจ้งให้ประชาชนรับทราบล่วงหน้า</p>
	<p><b>ประชาชน ตำบลบ้านฉาง</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- จะมีการชดเชยพื้นที่ที่ไม่มีสิ่งปลูกสร้างหรือไม่ อย่างไร</li> </ul>	
8	<p><b>กำนัน ตำบลสำนักท้อน</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ต้องการทราบว่าต้องมีการย้ายออกหรือไม่ และจะมีการเจรจาเพื่อเยียวยาเมื่อไร อย่างไร</li> </ul>	

ตารางที่ 4.6-61 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากเวทีรับฟังความคิดเห็นของประชาชน  
ครั้งที่ 3 เวทีที่ 1 วันที่ 5 สิงหาคม พ.ศ. 2563

ลำดับ	คำถาม	คำชี้แจง
	<p><b>ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 2 ชุมชนชากหมาก</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- เสนอให้มีการแจ้งรายละเอียดข้อมูลการชดเชยล่วงหน้าพร้อมระยะเวลาในการชดเชย</li> </ul>	
9	<p><b>ประชาชน หมู่ที่ 3 ตำบลสำนักท้อน</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- การบริหารจัดการกองทุนจะมีประชาชนเข้าไปมีส่วนร่วมด้วยหรือไม่</li> </ul> <p><b>ประธานสภา อบต.สำนักท้อน</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ขอให้มีการจัดตั้งกองทุนสำหรับชุมชนที่ได้รับผลกระทบจากสนามบิน</li> </ul> <p><b>ประชาชน สระแก้ว</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- โครงการควรมีการเยียวยาชาวบ้านที่ได้รับผลกระทบอย่างไร มีการจัดตั้งกองทุนหรือไม่</li> <li>- ชาวบ้านที่ได้รับผลกระทบทุกคนต้องได้รับการเยียวยา</li> </ul> <p><b>ประชาชน ตำบลสำนักท้อน</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- เสนอให้มีมาตรการเพิ่มเติมนอกจากการซื้อที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง</li> </ul> <p><b>กระดาษคำถาม</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- เสนอให้จัดตั้งกองทุนดูแลผู้ได้รับผลกระทบจากสนามบินในชุมชนสำนักท้อนและพื้นที่ใกล้เคียง</li> <li>- จัดกองทุนฟื้นฟูกับผู้ที่ได้รับผลกระทบโดยตรง</li> <li>- ควรมีกองทุนฟื้นฟูให้กับชาวบ้านที่ได้รับความเดือดร้อนและชดเชยให้ชัดเจน</li> </ul> <p>ตำบลสำนักท้อนเดือดร้อนโดยตรง ขอความกรุณาจัดตั้งกองทุนสนามบิน ขอให้แล้วเสร็จก่อนสนามบินเริ่มก่อสร้าง ชาวสำนักท้อนได้รับผลกระทบแต่ไม่ชัดเจนการก่อสร้าง</p>	<p><b>คำชี้แจงในที่ประชุม</b></p> <p>รับทราบข้อเสนอแนะ ทั้งนี้ โครงการได้กำหนดมาตรการฯ ให้จัดตั้งกองทุนดูแลผลกระทบจากสนามบินนานาชาติอุตะเกา เพื่อบรรเทาผลกระทบที่ประชาชนอาจได้รับการดำเนินงานของสนามบินนานาชาติอุตะเกา เพื่อบรรเทาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและสาธารณสุขในภาพรวม ซึ่งปัจจุบันแนวทางการจัดตั้งกองทุนฯ ยังอยู่ระหว่างการพิจารณาความเหมาะสม/ตามหลักเกณฑ์ โดยดูแลผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น เพื่อดูแลสังคม สิ่งแวดล้อม และชุมชน ซึ่งรายละเอียดกองทุน จะเป็นบทบาทของคณะทำงานเรื่องกองทุน โดยโครงการจะยกย่องกองทุนไว้เบื้องต้น และเสนอไว้ในภาคผนวกของรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ</p>
10	<p><b>นายก อบต. สำนักท้อน</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- เสนอให้กำหนดหลักเกณฑ์การชดเชย โดยเฉพาะของพื้นที่บ้านฉาง</li> </ul> <p><b>ประชาชน หมู่ที่ 3 ตำบลสำนักท้อน</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- เสนอว่าไม่ควรนำหลักเกณฑ์การชดเชยของสนามบินสุวรรณภูมิมาใช้ในพื้นที่บ้านฉาง</li> </ul>	<p><b>คำชี้แจงในที่ประชุม</b></p> <p>รับทราบข้อเสนอแนะ โครงการฯ กำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขในการชดเชยผู้ได้รับผลกระทบด้านเสียงจากโครงการไว้ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ดำเนินการสำรวจ จัดทำฐานข้อมูลและแผนการชดเชยผู้ที่ได้รับผลกระทบด้านเสียง ซึ่งเกิดจากการพัฒนาโครงการ ให้แล้วเสร็จก่อนเปิดใช้ทางวิ่งที่ 2</li> <li>- การชดเชยผู้ได้รับผลกระทบ ชดเชยสิ่งปลูกสร้างที่ก่อสร้างถึงวันที่รายงาน EHIA ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (ก.ว.ล.) <ul style="list-style-type: none"> <li>• NEF <math>\geq</math> 40 เจริญซื้อที่ดินและสิ่งปลูกสร้างหรือปรับปรุง</li> </ul> </li> </ul>

ตารางที่ 4.6-61 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากเวทีรับฟังความคิดเห็นของประชาชน  
ครั้งที่ 3 เวทีที่ 1 วันที่ 5 สิงหาคม พ.ศ. 2563

ลำดับ	คำถาม	คำชี้แจง
		<p>อาคารเพื่อลดผลกระทบ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• NEF 30 - 40 สนับสนุนการปรับปรุงอาคารและสิ่งปลูกสร้างเพื่อลดผลกระทบด้านเสียง</li> </ul>
11	<p>ประชาชน หมู่ที่ 3 ตำบลสำนักท้อน</p> <p>- เสนอให้มีมาตรการเรื่องการสนับสนุนค่ารักษาพยาบาลให้กับประชาชนที่ได้รับผลกระทบ</p>	<p><b>คำชี้แจงในที่ประชุม</b></p> <p>รับทราบข้อเสนอแนะ ทั้งนี้ โครงการได้กำหนดมาตรการฯ ที่สอดคล้องกับการให้บริการด้านสาธารณสุขกับประชาชนที่ได้รับผลกระทบ ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ให้ ทร. สกพอ. และ/หรือผู้ดำเนินการก่อสร้าง จัดช่องทางให้หน่วยงานสาธารณสุขในพื้นที่สามารถติดต่อได้ รวมทั้งสนับสนุนหน่วยงานสาธารณสุขในพื้นที่ในด้านความพร้อมของสถานบริการสุขภาพ และศักยภาพของบุคลากร</li> <li>- จัดตั้งกองทุนดูแลผลกระทบจากสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา เพื่อบรรเทาผลกระทบที่ประชาชนอาจได้รับจากการดำเนินงานของสนามบินนานาชาติอู่ตะเภาเพื่อบรรเทาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและสาธารณสุขในภาพรวม</li> <li>- กำหนดมาตรการเพิ่มเติมด้านสุขภาพ โดยร่วมมือกับหน่วยงานสาธารณสุขในการเฝ้าระวังสุขภาพของกลุ่มเสี่ยง ทั้งนี้ต้องมีการวิเคราะห์ข้อมูลผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมร่วมกับสถานะทางสุขภาพ เพื่อพิจารณาผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นกับกลุ่มเสี่ยงภายหลังเปิดดำเนินการ และจัดหาแนวทางแก้ไขผลกระทบให้เหมาะสม</li> </ul>
12	<p>ประชาชน ตำบลบ้านฉาง</p> <p>- ขอรทราบระยะเวลาและขั้นตอนในการทำ EHIA หลังจากนั้น</p>	<p><b>คำชี้แจงในที่ประชุม</b></p> <p>หลังจากจบกระบวนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3 แล้ว จะมีการสรุปประเด็นที่ได้จากการรับฟังความคิดเห็นและการตอบชี้แจงในแต่ละประเด็นแจ้งให้พื้นที่ทราบ จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพฉบับสมบูรณ์ โดยผนวกประเด็นทั้งหมดที่ได้จากการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 2 และ 3 ไว้ในรายงานฉบับดังกล่าวด้วย และเสนอรายงานต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) และคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม (คชก.) เพื่อพิจารณา ซึ่งเมื่อผ่านความเห็นชอบจาก คชก.แล้ว สผ.จะเสนอความเห็นของ คชก. ต่อคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กค.วล.) เพื่อให้ความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีต่อไป</p>
<b>ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน และการประชาสัมพันธ์</b>		
1	<p>ประชาชน หมู่ที่ 3 ตำบลสำนักท้อน</p> <p>- เสนอให้มีการประชาสัมพันธ์รายละเอียดขั้นตอนและระยะเวลาในการโยกย้าย</p>	<p><b>คำชี้แจงในที่ประชุม</b></p> <p>รับทราบข้อเสนอแนะ โดยในการศึกษาเพื่อดำเนินการขุดเขยภายหลังจากรายงาน EHIA ผ่านความเห็นชอบ เจ้าของโครงการ</p>

ตารางที่ 4.6-61 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากเวทีรับฟังความคิดเห็นของประชาชน  
ครั้งที่ 3 เวทีที่ 1 วันที่ 5 สิงหาคม พ.ศ. 2563

ลำดับ	คำถาม	คำชี้แจง
	ที่ชัดเจนและทั่วถึงทุกครัวเรือน ก่อนจะดำเนินการ	ต้องดำเนินการศึกษาในรายละเอียดอีกครั้ง โดยมีกลไกการชดเชยหลักเกณฑ์/กฎหมายกำหนด อย่างเคร่งครัดและเป็นธรรมต่อประชาชน/ผู้ที่ได้รับผลกระทบ ขั้นตอน เงื่อนไขการชดเชยต่างๆ จะมีการศึกษาในรายละเอียดโดยหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งจะมีกระบวนการ/วิธีการดำเนินงานเพื่อแจ้งให้ประชาชนรับทราบต่อไป
2	ประชาชน หมู่ที่ 3 ตำบลสำนักท้อน - เสนอให้มีการเผยแพร่ข้อมูลการจัดตั้งและการดำเนินการของกองทุนให้ประชาชนรับทราบ	คำชี้แจงในที่ประชุม รับทราบข้อเสนอแนะ โครงการกำหนดมาตรการประชาสัมพันธ์ข้อมูลการดำเนินการของสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา และรับฟังคำร้องและคำแนะนำจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและสาธารณชนทั่วไป ไม่น้อยกว่า 3 ช่องทาง เช่น ประชาสัมพันธ์ของสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา สื่อออนไลน์ กิจกรรมมวลชนสัมพันธ์ เป็นต้น
3	ประชาชน หมู่ที่ 3 ตำบลสำนักท้อน - เสนอให้มีการเผยแพร่ผลการรับฟังความคิดเห็นให้ประชาชนส่วนใหญ่ได้รับทราบ	คำชี้แจงในที่ประชุม โครงการมีการเผยแพร่ผลการรับฟังความคิดเห็นฯ รวมถึงเอกสารต่างๆ ของโครงการตั้งแต่เริ่มต้นศึกษา มีการเผยแพร่ในเว็บไซต์ของโครงการ <a href="http://www.ehia-utprw2.com">http://www.ehia-utprw2.com</a> . ซึ่งประชาชนสามารถดาวน์โหลดได้ นอกจากนี้ ในแต่ละกิจกรรมของโครงการจะมีการแสดงเอกสารและรายงานไว้ที่สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัด สำนักงานสาธารณสุขจังหวัด ศาลากลางจังหวัด ที่ว่าการอำเภอ สำนักงานสาธารณสุขอำเภอ ที่ทำการองค์รปกครองส่วนท้องถิ่น กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน สถานบริการสุขภาพของรัฐในพื้นที่ ซึ่งเป็นที่ตั้งของโครงการและหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง
4	ประชาชน หมู่ที่ 3 ตำบลสำนักท้อน - ขอให้มีหน่วยงานรับเรื่องร้องเรียนเกี่ยวกับผู้ที่ได้รับผลกระทบเรื่องเสียง	คำชี้แจงในที่ประชุม รับทราบข้อเสนอแนะ ทั้งนี้ เบื้องต้นโครงการมีมาตรการฯ กำหนดเกี่ยวกับการรับเรื่องร้องเรียน ดังนี้
	กระดาษคำถาม - ขอเสนอให้ผู้ได้รับผลกระทบได้มีสิทธิในการแสดงความคิดเห็นตลอดเวลา - เสนอให้โครงการมีการติดป้ายและเบอร์โทรติดต่อให้ชัดเจน - ติดป้ายโครงการให้ชัดเจนพร้อมทั้งเบอร์โทรให้ติดต่อได้ตลอดเวลาสำหรับผู้เดือดร้อน	- จัดให้มีช่องทางรับเรื่องร้องเรียนเกี่ยวกับผลกระทบที่เกิดจากการก่อสร้างโครงการ ณ สำนักงานควบคุมการก่อสร้าง หรือบริเวณสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา เพื่อรับทราบปัญหาและผลกระทบต่างๆ และเร่งดำเนินการแก้ไข - กรณีได้รับเรื่องร้องเรียนผลกระทบจากการก่อสร้าง ให้นำข้อร้องเรียนดังกล่าวมาพิจารณาหาแนวทางแก้ไขตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่กำหนดไว้โดยเร็ว
5	ประชาชน ตำบลสำนักท้อน - เสนอให้มีการรับคนในพื้นที่เข้าทำงาน	คำชี้แจงในที่ประชุม รับทราบข้อเสนอแนะ ทั้งนี้ โครงการกำหนดให้มีมาตรการฯ
	ประธานสภา อบต.สำนักท้อน - ขอให้ผู้ที่ได้รับผลกระทบได้รับสิทธิพิเศษจากโครงการ เช่น มีงานทำในพื้นที่โครงการ เป็นต้น	- พิจารณารับคนในพื้นที่ชุมชนโดยรอบสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา ที่มีคุณสมบัติสอดคล้องกับตำแหน่งงานที่เหมาะสมเข้าทำงานเป็นอันดับแรก

ตารางที่ 4.6-61 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากเวทีรับฟังความคิดเห็นของประชาชน  
ครั้งที่ 3 เวทีที่ 1 วันที่ 5 สิงหาคม พ.ศ. 2563

ลำดับ	คำถาม	คำชี้แจง
	<p><b>กระดาษคำถาม</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ชาวสำนักท่อนได้รับผลกระทบโดยตรง ขอความกรุณาให้สนามบินจัดสถานที่ให้ชาวตำบลสำนักท่อนสามารถนำสินค้าในท้องถิ่นเข้าไปจำหน่าย โดยไม่เสียค่าใช้จ่าย ทั้งสิ้น</li> <li>- ชาวสำนักท่อนขอพื้นที่ค้าขายของกลุ่มชาวบ้านที่ถาวรให้ชัดเจนแบบไม่เสียค่าใช้จ่าย</li> </ul> <p><b>กระดาษคำถาม</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- เสนอให้มีการประชุมทำความเข้าใจกับชาวบ้านในพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบบ่อยๆ</li> </ul>	<p><b>คำชี้แจงในที่ประชุม</b></p> <p>รับทราบข้อเสนอแนะ ทั้งนี้ โครงการมีมาตรการฯ ให้ กองทัพเรือ สกพอ. และ/หรือผู้บริหารจัดการโครงการ พิจารณาให้การชดเชยในรูปแบบอื่นๆ เช่น การสร้างสวนสาธารณะ การรณรงค์การปลูกต้นไม้ในวัด โรงเรียน และสถานพยาบาล การจัดตลาดนัดแรงงาน การสนับสนุนพื้นที่วางจำหน่ายสินค้าวิสาหกิจชุมชนในพื้นที่สนามบินนานาชาติอู่ตะเภา เป็นต้น</p> <p><b>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</b></p> <p>รับทราบข้อเสนอแนะ โดยโครงการจะมีการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนตามขั้นตอนเพื่อดำเนินงานในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป ทั้งนี้ โครงการได้เสนอมาตรการให้ ทร. และ สกพอ./หรือผู้บริหารจัดการโครงการหรือบำรุงรักษาโครงการ ต้องประชาสัมพันธ์และแจ้งผลการตรวจวัดระดับเสียงให้ประชาชนทราบอย่างต่อเนื่อง</p>
<b>ด้านอื่น ๆ</b>		
1	<p><b>ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 2 ชุมชนชากหมาก</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- มีการรวบรวมและนำข้อเสนอต่างๆ เสนอผู้มีอำนาจในการตัดสินใจหรือไม่</li> </ul>	<p><b>คำชี้แจงในที่ประชุม</b></p> <p>โครงการมีการรวบรวมข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่างๆ ผนวกไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ และเสนอต่อเจ้าของโครงการ และเสนอรายงานต่อ สม. คชก. เพื่อพิจารณาซึ่งเมื่อผ่านความเห็นชอบจาก คชก.แล้ว สม.จะเสนอความเห็นของ คชก.ต่อ กก.วล. เพื่อให้ความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีต่อไป</p>
2	<p><b>ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 2 ชุมชนชากหมาก</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- เสนอให้ประชาชนในพื้นที่สำนักท่อนได้รับการแบ่งปันผลประโยชน์จากการพัฒนาโครงการด้วย</li> </ul>	<p><b>คำชี้แจงในที่ประชุม</b></p> <p>รับทราบข้อเสนอแนะ</p>
3	<p><b>ประชาชน หมู่ที่ 3 ตำบลสำนักท่อน</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ณ ปัจจุบันประชาชนก็ได้รับผลกระทบจากการดำเนินการของสนามบิน โดยเฉพาะเครื่องบินทหาร</li> </ul>	<p><b>คำชี้แจงในที่ประชุม</b></p> <p>รับทราบข้อคิดเห็น</p> <p>การคำนวณค่า NEF หรือ Noise Exposure Forecast เป็นวิธีมาตรฐาน สำหรับการประเมินเสียง เพื่อทำนายค่าระดับการรบกวนต่อมนุษย์ในพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากอากาศยาน ในการคำนวณใช้สถานการณ์บินจริงในปี 2562 ของสนามบินอู่ตะเภา (1 ทางวิ่ง) และสถานการณ์การบินจริงในปี 2561 ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (2 ทางวิ่ง) การคำนวณดังกล่าวเป็นการคำนวณเที่ยวบินพาณิชย์ ไม่มีการคิดรวมเที่ยวบินราชการเข้าไป ซึ่งโดยปกติตามหลักวิชาการของการประเมินจะประเมินเฉพาะเที่ยวบินพาณิชย์เท่านั้น</p>





บรรยากาศการลงทะเบียน



บรรยากาศการประชุมบอร์ดนิทรรศการ



กล่าวเปิดเวทีโดย ██████████  
นายกองค์การบริหารส่วนตำบลสำนักท้อน



บรรยากาศการประชุมและการนำเสนอ  
โดยบริษัทที่ปรึกษา



การซักถามและเสนอแนะโดยผู้เข้าร่วมการจัดเวที



ภาพรวมการจัดเวทีรับฟังความคิดเห็นฯ



ตอบข้อซักถามโดยผู้แทนเจ้าของโครงการ  
และบริษัทที่ปรึกษา



สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ  
โดยบริษัทที่ปรึกษา

รูปที่ 4.6-37 บรรยากาศการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3 เวทีที่ 1 ณ อาคารเอนกประสงค์ศูนย์พัฒนา  
คุณภาพชีวิตผู้สูงอายุ องค์การบริหารส่วนตำบลสำนักท้อน ซอยเทศบาล 43 อำเภอบ้านฉาง จังหวัด  
ระยอง วันพุธที่ 5 สิงหาคม พ.ศ. 2563

**ความคิดเห็นจากแบบประเมินผลของเวทีการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3  
เวทีที่ 1 ณ อาคารเอนกประสงค์ศูนย์พัฒนาคุณภาพชีวิตผู้สูงอายุ องค์การบริหารส่วน  
ตำบลสำนักท้อน ซอยเทศบาล 43 อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง**

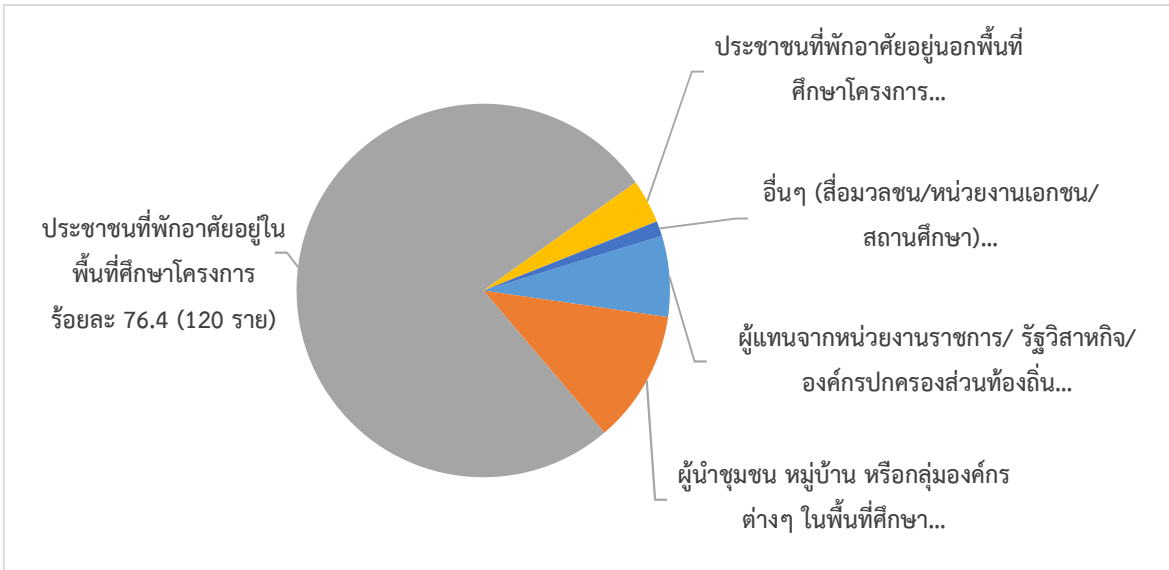
ภายหลังการรับฟังความคิดเห็นได้ให้ผู้เข้าร่วมเวทีตอบแบบประเมินผลหลังการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3 โดยมีผู้ตอบแบบประเมินจำนวนทั้งสิ้น 157 คน จากผู้เข้าร่วมประชุมจำนวน 401 คน (ไม่รวมผู้แทนเจ้าของโครงการ และกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา) คิดเป็นร้อยละ 39.2 ของผู้เข้าร่วมประชุม (เนื่องจากผู้เข้าร่วมประชุมได้ให้ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะในที่ประชุมแล้วจึงไม่สะดวกตอบแบบประเมินผลฯ) และสามารถสรุปผลการวิเคราะห์ข้อมูลได้ดังนี้

**● ส่วนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคล**

ในการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3 ผู้ตอบแบบประเมินเป็นประชาชนที่พักอาศัยอยู่ในพื้นที่ศึกษาโครงการจำนวน 120 ราย (ร้อยละ 76.4) ผู้นำชุมชน หมู่บ้าน หรือกลุ่มองค์กรต่างๆ ในพื้นที่ศึกษาจำนวน 18 ราย (ร้อยละ 11.5) ผู้แทนจากหน่วยงานราชการ/ รัฐวิสาหกิจ/ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นจำนวน 11 ราย (ร้อยละ 7.0) ตามลำดับ รายละเอียดแสดงดัง ตารางที่ 4.6-62 และรูปที่ 4.6-38 โดยผู้ตอบแบบประเมินกลุ่มผู้นำชุมชน หมู่บ้าน หรือกลุ่มองค์กรต่างๆ ในพื้นที่ศึกษา ส่วนใหญ่ดำรงตำแหน่งกำนัน/ สารวัตรกำนัน/ ผู้ใหญ่บ้าน/ ประธานหมู่บ้าน/ กรรมการนิติบุคคล/ กรรมการหมู่บ้านจำนวน 16 ราย (ร้อยละ 88.9) และผู้นำกลุ่ม/ องค์กร/ ชมรม/ สมาคม/ สถาบัน จำนวน 2 ราย (ร้อยละ 11.1) รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 4.6-62

ตารางที่ 4.6-62 จำนวนร้อยละของผู้ตอบแบบประเมินโดยจำแนกตามประเภทของการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3 เวทีที่ 1 วันที่ 5 สิงหาคม พ.ศ. 2563

ลำดับที่	กลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย	ผู้ตอบแบบประเมิน	
		จำนวน	ร้อยละ
1.	ผู้ได้รับผลกระทบ		
	1.1 ผู้นำชุมชน หมู่บ้าน ในพื้นที่ศึกษาโครงการ	16	10.2
	1.2 ผู้นำกลุ่มองค์กรต่างๆ ในพื้นที่ศึกษาโครงการ	2	1.3
	1.3 ประชาชนที่พักอาศัยอยู่ในพื้นที่ศึกษาโครงการ	125	79.6
	1.4 พื้นที่อ่อนไหว (ศาสนสถาน/สถานพยาบาล/สถานศึกษา) ในพื้นที่ศึกษาโครงการ	2	1.3
2.	ผู้ที่รับผิดชอบจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม		
	2.1 เจ้าของโครงการ	-	-
	2.2 ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้รับอนุญาตตามกฎหมาย	-	-
3.	ผู้ที่ทำหน้าที่พิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	-	-
4.	หน่วยงานราชการในระดับต่างๆ	11	7.0
5.	องค์กรเอกชนด้านการคุ้มครองสิ่งแวดล้อม องค์กรพัฒนาเอกชน สถาบันการศึกษา และนักวิชาการอิสระ	-	-
6.	สื่อมวลชน	-	-
7.	ประชาชนทั่วไป (ประชาชนที่พักอาศัยอยู่นอกพื้นที่ศึกษาโครงการ)	1	0.6
	<b>รวม</b>	<b>157</b>	<b>100.0</b>



รูปที่ 4.6-38 จำนวนผู้ตอบแบบประเมินจำแนกตามประเภทของผู้เข้าร่วมการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3 วันที่ 1 วันที่ 5 สิงหาคม พ.ศ. 2563

- ส่วนที่ 2 ความคิดเห็นต่อร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพของโครงการ

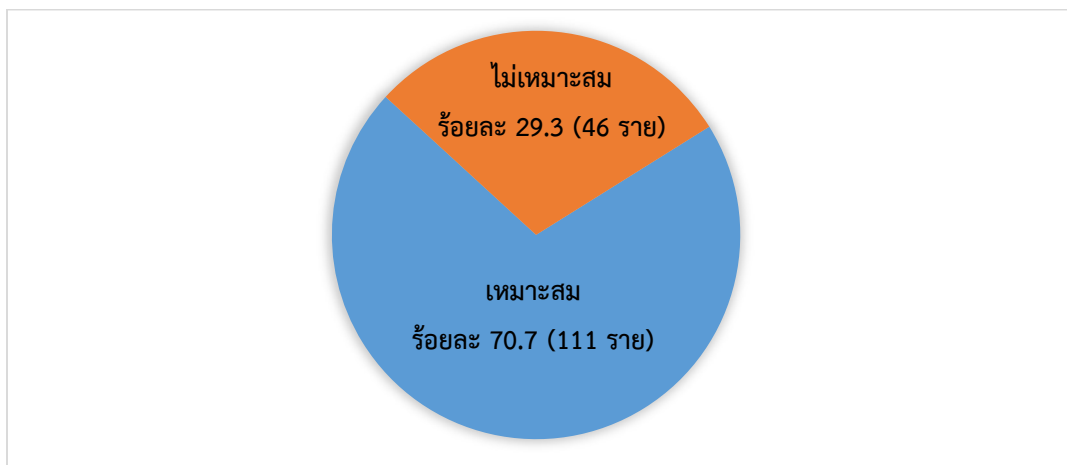
ความคิดเห็นต่อร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพของโครงการ มีผู้ตอบแบบประเมินระบุว่ามีความเหมาะสมเพียงพอจำนวน 111 ราย (ร้อยละ 70.7) สำหรับผู้ที่ระบุว่ายังไม่มีความเหมาะสมจำนวน 46 ราย (ร้อยละ 29.3) รายละเอียดดังตารางที่ 4.6-63 และรูปที่ 4.6-39

ตารางที่ 4.6-63 ความคิดเห็นต่อร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพของโครงการ การประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3 วันที่ 1 วันที่ 5 สิงหาคม พ.ศ. 2563

ร่างมาตรการฯ ป้องกัน	เหมาะสม		ไม่เหมาะสม		ไม่แสดงความคิดเห็น		ข้อเสนอแนะ ข้อคิดเห็น และมาตรการเพิ่มเติม
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	
ภาพรวมของร่าง มาตรการฯ	111	70.7	46	29.3	0	0	-
ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ระยะก่อสร้าง)							
1) เสียง	109	69.4	48	31	0	0	- ขอเสนอให้ประเมินผลกระทบทางเสียงใหม่ - รถบรรทุกเสียงดัง
2) คุณภาพอากาศ	113	72.0	42	26.8	2	1.3	- รถบรรทุกไม่คลุมผ้า เกิดฝุ่น ฟุ้งกระจาย
3) การจัดการของเสีย	113	72.0	44	28.0	0	0	
4) การคมนาคมขนส่ง	111	70.7	46	29.3	0	0	- รถชนหิน ขนทรายไม่คลุม ป้องกันฝุ่น - มีบดทลงโทษชัดเจนกับผู้ ปฏิบัติให้เกิดความเสียหาย
5) เศรษฐกิจ-สังคม	114	72.6	41	26.1	2	1.3	

ตารางที่ 4.6-63 ความคิดเห็นต่อร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพของโครงการ  
การประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3 เวทีที่ 1 วันที่ 5 สิงหาคม พ.ศ. 2563

ร่างมาตรการฯ ป้องกัน	เหมาะสม		ไม่เหมาะสม		ไม่แสดงความคิดเห็น		ข้อเสนอแนะ ข้อคิดเห็น และมาตรการเพิ่มเติม
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	
6) สุขภาพและการ สาธารณสุข	109	69.4	47	29.9	1	0.6	
7) อาชีวอนามัยและ ความปลอดภัย	110	70.1	46	29.3	1	0.6	- สารเสพติดควรตรวจทุก ๆ 1 เดือน
ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ระยะดำเนินการ)							
1) เสียง	94	59.9	60	38.2	3	1.9	- เส้นเสียง NEF $\geq$ 40 ควร ชดเชยเหมือนกับอีก 2 กลุ่ม - ควรมีการชดเชยทุกพื้นที่ เท่ากัน - รันเวย์ที่ 1 กรณี NEF $\geq$ 40 โครงการน่าจะมีการเจรจา ซื้อที่ดิน และสิ่งปลูกสร้างด้วย
2) คุณภาพอากาศ	105	66.9	48	30.6	4	2.5	- ควรกำหนดอายุของเครื่องบิน เพื่อลดมลภาวะ
3) การจัดการขอเสีย	105	66.9	49	31.2	3	1.9	- สร้างกิจกรรมที่ให้ประชาชน มีจิตสำนึกและมีส่วนร่วม ในการแก้ไขปัญหา
4) การคมนาคมขนส่ง	109	69.4	46	29.3	2	1.3	
5) เศรษฐกิจ-สังคม	108	68.8	47	29.9	2	1.3	
6) สุขภาพและการ สาธารณสุข	103	65.6	51	32.5	3	1.9	
7) อาชีวอนามัยและ ความปลอดภัย	106	67.5	48	30.6	3	1.9	- แผนงานด้านอาชีวอนามัย ควรพิจารณาและทบทวน มาตรการ 6 เดือน/ครั้ง



รูปที่ 4.6-39 จำนวนความคิดเห็นต่อร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพของโครงการ  
เวทีที่ 1 วันที่ 5 สิงหาคม พ.ศ. 2563

### ● ส่วนที่ 3 ความพึงพอใจต่อการประชุม

ผู้ตอบแบบประเมินมีความพึงพอใจในประเด็นต่างๆ อยู่ในระดับปานกลาง โดยพบว่าประเด็นที่ผู้เข้าร่วมประชุมตอบแบบประเมินมีความพึงพอใจในระดับสูง คือ ประเด็นด้านความเหมาะสมของสถานที่และความสะดวกของการเดินทางเข้าร่วมเวทีฯ และ ภาพรวมของการจัดประชุม จำนวน 83 ราย เท่ากัน (ร้อยละ 52.9) รองลงมา คือ ประเด็นด้านความสามารถของวิทยากรในการอธิบายให้ผู้เข้าร่วมเวทีฯ เข้าใจในภาพรวมของโครงการ จำนวน 78 ราย (ร้อยละ 49.7) และ ความเข้าใจในโครงการ ภายหลัง การเข้าร่วมประชุม จำนวน 77 ราย (ร้อยละ 49.0) ตามลำดับรายละเอียดแสดงดังตารางที่ 4.6-64

ตารางที่ 4.6-64 ความพึงพอใจต่อการจัดเวทีรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3 เวทีที่ 1 วันที่ 5 สิงหาคม พ.ศ. 2563

รายการ	มาก		ปานกลาง		น้อย		ไม่แสดงความ ความคิดเห็น	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
(1) ความสามารถของวิทยากรในการอธิบายให้ผู้เข้าร่วมเวทีฯ เข้าใจในภาพรวมของโครงการ	37	23.6	78	49.7	35	22.3	7	4.5
(2) ความเหมาะสมของเนื้อหาสาระรูปแบบ และวิธีการนำเสนอ	35	22.3	75	47.8	36	22.9	11	7.0
(3) ความเหมาะสมของระยะเวลาที่นำเสนอข้อมูลรายละเอียดโครงการและผลการศึกษา	33	21.0	75	47.8	40	25.5	9	5.7
(4) ความเหมาะสมของสถานที่และความสะดวกของการเดินทางเข้าร่วมเวทีฯ	31	19.7	83	52.9	32	20.4	11	7.0
(5) ความเหมาะสมของสื่อและเอกสารประกอบการจัดประชุม	36	22.9	73	46.5	35	22.3	13	8.3
(6) ความเหมาะสมของโอกาสและระยะเวลาในการแสดงความความคิดเห็น	36	22.9	76	48.4	35	22.3	10	6.4
(7) ความเข้าใจในโครงการ ภายหลังการเข้าร่วมประชุม	27	17.2	77	49.0	40	25.5	13	8.3
(8) ภาพรวมของการจัดประชุม ในวันที่	24	15.3	83	52.9	40	25.5	10	6.4

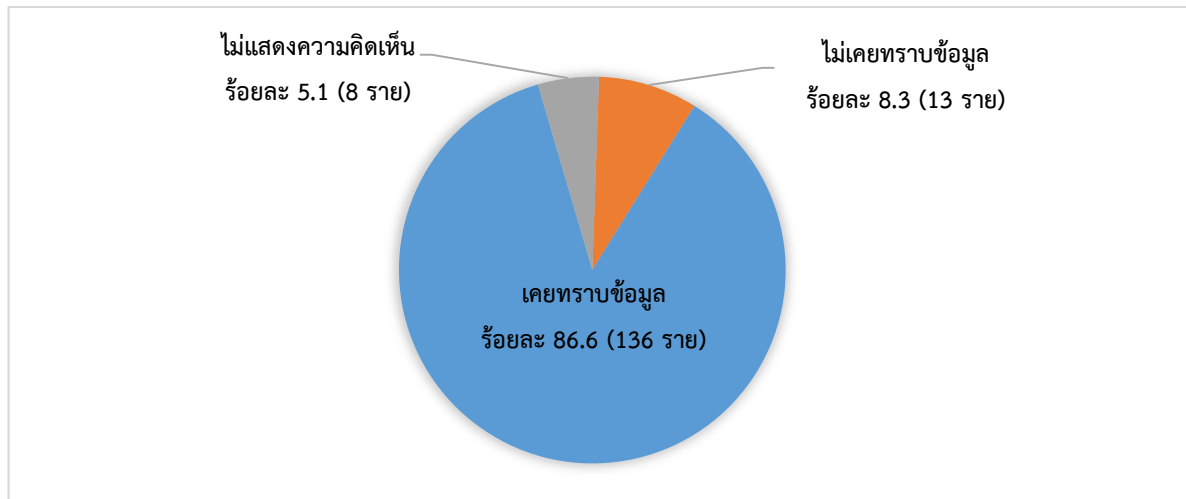
ข้อเสนอแนะจากแบบประเมินหลังการประชุมของผู้เข้าร่วมประชุม

- เสนอให้เจ้าหน้าที่รัฐให้ข้อมูลเพิ่มเติมกับประชาชน เรื่องผลกระทบที่เกิดจากโครงการ
- ประชาชนที่มาเข้าร่วมประชุมต้องการทราบรายละเอียดของการขุดเขย
- เสนอให้มีการประชุมแจ้งความคืบหน้าของโครงการ และรับฟังความคิดเห็นของประชาชนเป็นระยะ ๆ

● ส่วนที่ 4 การให้ข้อมูลข่าวสารและการประชาสัมพันธ์โครงการการรับทราบข้อมูลเกี่ยวกับการศึกษาของโครงการก่อนหน้าการประชุม

ผู้ตอบแบบประเมิน เคยรับทราบข้อมูลเกี่ยวกับโครงการก่อนการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนจำนวน 136 ราย (ร้อยละ 86.6) โดยรับทราบจากการแจ้งของผู้นำชุมชนท้องถิ่น เช่น กำนัน สารวัตร กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน ผู้ช่วยผู้ใหญ่บ้าน ประธานชุมชน กรรมการชุมชน ประธานหมู่บ้าน กรรมการหมู่บ้าน และนิติบุคคล จำนวน 67 ราย (ร้อยละ 25.0) รองลงมา คือ การแจ้งจากหน่วยงานราชการ/ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น จำนวน 38 ราย (ร้อยละ 14.2) และการประชุมรับฟังความคิดเห็นที่ผ่านมา จำนวน 37 ราย (ร้อยละ 13.9) ส่วนผู้ที่ไม่เคยรับทราบข้อมูลเกี่ยวกับโครงการมาก่อนมีจำนวน 8 ราย (ร้อยละ 5.1) รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 4.6-65 และรูปที่ 4.6-40 ตารางที่ 4.6-65 การรับทราบข้อมูลเกี่ยวกับโครงการก่อนการจัดเวทีรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3 วันที่ 1 วันที่ 5 สิงหาคม พ.ศ. 2563

การรับทราบข้อมูลโครงการ ฯ	จำนวน	ร้อยละ
เคย ทราบข้อมูลเกี่ยวกับโครงการ ก่อนที่จะมีการจัดประชุม	136	86.6
ไม่เคย ทราบข้อมูลเกี่ยวกับโครงการ ก่อนที่จะมีการจัดประชุม	13	8.3
ไม่แสดงความคิดเห็น	8	5.1
<b>รวม</b>	<b>157</b>	<b>100.0</b>
<b>ช่องทางการรับข้อมูล (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)</b>		
1. การแจ้งจากผู้นำชุมชนท้องถิ่น เช่น กำนัน สารวัตรกำนัน ผู้ใหญ่บ้านผู้ช่วยผู้ใหญ่บ้าน ประธานชุมชน กรรมการชุมชน ประธานหมู่บ้าน กรรมการหมู่บ้าน และนิติบุคคล	67	25.1
2. การแจ้งจากหน่วยงานราชการ/ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น	38	14.2
3. เจ้าหน้าที่ของโครงการ	19	7.1
4. การประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนครั้งที่ผ่านมา	37	13.9
5. ป้ายประชาสัมพันธ์/โปสเตอร์ประชาสัมพันธ์	17	6.4
6. รถกระจายเสียงประชาสัมพันธ์	36	13.5
7. หนังสือพิมพ์/วิทยุท้องถิ่น	6	2.2
8. เพื่อนบ้าน/คนรู้จัก	40	15.0
9. อื่น ๆ	7	2.6
<b>รวม</b>	<b>267</b>	<b>100.0</b>



รูปที่ 4.6-40 จำนวนผู้รับทราบข้อมูลเกี่ยวกับโครงการก่อนการจัดเวทีรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3 เวทีที่ 1 วันที่ 5 สิงหาคม พ.ศ. 2563

ช่องทาง/วิธีการรับข้อมูลข่าวสารของโครงการ ที่สะดวกที่สุด

ผู้ตอบแบบประเมินมีความเห็นต่อช่องทาง/วิธีการในการรับข้อมูลข่าวสารที่สะดวกมากที่สุด คือ การจัดประชุมกลุ่มย่อยชี้แจงในพื้นที่จำนวน 46 ราย (ร้อยละ 29.3) รองลงมา คือ แผ่นพับ/โปสเตอร์/ป้ายประชาสัมพันธ์จำนวน 41 ราย (ร้อยละ 26.1) และเผยแพร่ทางอินเทอร์เน็ต/เว็บไซต์จำนวน 31 ราย (ร้อยละ 19.7) ตามลำดับ รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 4.6-66

ตารางที่ 4.6-66 รูปแบบหรือวิธีการที่เหมาะสมในการประชาสัมพันธ์เผยแพร่ข้อมูลและผลการศึกษาของโครงการ ของการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3 เวทีที่ 1 วันที่ 5 สิงหาคม พ.ศ. 2563

ช่องทางการรับข้อมูลข่าวสาร	จำนวน	ร้อยละ
1. การจัดประชุมกลุ่มย่อยชี้แจงในพื้นที่	46	29.3
2. การส่งเอกสารเผยแพร่ให้ถึงบ้าน	8	5.1
3. อินเทอร์เน็ต/เว็บไซต์	31	19.7
4. จัดเจ้าหน้าที่โครงการเข้าไปชี้แจงในพื้นที่	1	.6
5. แจกผ่านผู้นำชุมชน/ประธานชุมชน/กำนัน/ผู้ใหญ่บ้าน	7	4.5
6. แผ่นพับ/โปสเตอร์/ป้ายประชาสัมพันธ์	41	26.1
7. ออกอากาศทางวิทยุ/โทรทัศน์/เคเบิลท้องถิ่น	13	8.3
8. สื่อสิ่งพิมพ์/หนังสือพิมพ์/วารสาร	0	0
9. รถกระจายเสียงประชาสัมพันธ์	0	0
10. อื่นๆ	2	1.3
ไม่แสดงความคิดเห็น	8	5.1
รวม	157	100.0

● ส่วนที่ 5 ความคิดเห็น ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะที่มีต่อโครงการ

ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อการศึกษาและการพัฒนาโครงการก่อสร้างทางวิ่งและทางขับที่ 2 สนามบินนานาชาติอุตะเถา อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 4.6-67

ตารางที่ 4.6-67 สรุปความคิดเห็น และข้อเสนอแนะที่มีต่อโครงการ ของการประชุมรับฟังความคิดเห็น  
ของประชาชน ครั้งที่ 3 เวทีที่ 1 วันที่ 5 สิงหาคม พ.ศ. 2563

ประเด็น	ข้อเสนอแนะต่อโครงการ
ด้านการประเมิน ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	เส้นเสียงเครื่องบินที่นำเสนอแคบมาก ควรขยายมากกว่านี้
	เสนอให้มีการประเมินผลกระทบเรื่องเสียงใหม่
	เสนอให้ทบทวนมาตรการชดเชยความเสียหายทั้ง NEF $\geq$ 40 และ NEF 30 - 40
	เจ้าหน้าที่กรมที่ดินควรให้ข้อมูลที่ถูกต้อง ทั้งข้อดี/ ข้อเสีย ของพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบ
	เสนอให้มีการรับคนในพื้นที่เข้าทำงาน
	เสนอให้มีการชดเชยที่เหมาะสม สำหรับผู้ที่ได้รับผลกระทบในพื้นที่เส้นสีแดง (NEF $\geq$ 40)
	เสนอให้ทางโครงการฯ แจ้งระยะเวลาการชดเชยและค่ารถอontonที่ดินสิ่งปลูกสร้าง
	เสนอให้เครื่องบินในระดับที่สูงขึ้นและห่างจากบ้านเรือนของประชาชน

5.2) ผลการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3 เวทีที่ 2

โครงการฯ ได้ดำเนินการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3 เวทีที่ 2 เมื่อวันที่ 6 สิงหาคม พ.ศ. 2563 เวลา 08.30 – 12.30 น. ณ ห้องแกรนด์บอลรูม 1-3 โรงแรมภูริมาศ บีช แอนด์ สปา อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง โดยมีเรืออากาศโท เฉลิมพล อินทรวงศ์ ผู้อำนวยการสำนักงานบริหารสัญญาเอกชนร่วมลงทุนโครงการพัฒนาสนามบินอุตะเถา และเมืองการบินภาคตะวันออก กล่าวนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พลเรือตรี ณพ พรหมเชษฐ ผู้อำนวยการสำนักงบประมาณสำนักงานปลัดบัญชีทหารเรือ และเลขาธิการคณะกรรมการบริหารเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกของกองทัพเรือ กล่าวความเป็นมาและวัตถุประสงค์ของการรับฟังความคิดเห็น และนางสาวประภาศรี พิษณุพงควิชชา หัวหน้าสำนักงานจังหวัดระยอง โดยได้รับมอบหมายจากผู้ว่าราชการจังหวัดระยอง กล่าวต้อนรับผู้เข้าร่วมการรับฟังความคิดเห็นฯ ซึ่งมีผู้เข้าร่วมประชุมทั้งหมด 362 ราย

ทั้งนี้สรุปจำนวนผู้เข้าร่วมประชุม และสรุปผลการประชุม พร้อมทั้งประเด็นคำถามและข้อเสนอแนะต่างๆ ได้แสดงดังตารางที่ 4.6-68 และตารางที่ 4.6-69 ตามลำดับ และภาพบรรยากาศการประชุมแสดงดังรูปที่ 4.6-41



ตารางที่ 4.6-68 รายละเอียดจำนวนผู้เข้าร่วมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3 (เวทีที่ 2) จำแนกตามกลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย เเวทีที่ 2 วันที่ 6 สิงหาคม พ.ศ. 2563

ลำดับที่	กลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย	จำนวนที่เชิญ (ราย)		จำนวนผู้เข้าร่วมประชุม (ราย)	
		ระยอง	ชลบุรี	ระยอง	ชลบุรี
1.	ผู้ได้รับผลกระทบ				
	1.1 ผู้นำชุมชน**	38	39	35	14
	1.2 ผู้ได้รับผลกระทบด้านลบ	60	13	143	7
	1.3 ผู้ได้รับผลกระทบด้านบวก	8	2	21	2
2.	ผู้ที่รับผิดชอบจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบล้างผลล้น				
	2.1 เจ้าของโครงการ		2		3
	2.2 ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบล้างผลล้นที่ได้รับอนุญาตตามกฎหมาย		18		23
3.	ผู้ที่ทำหน้าที่พิจารณารายงานการประเมินผลกระทบล้างผลล้น		3		2
4.	หน่วยงานราชการในระดับต่างๆ	82	57	58	45
5.	องค์กรเอกชนด้านการคุ้มครองสิ่งแวดล้อม องค์กรพัฒนาเอกชนสถาบันการศึกษา และนักวิชาการอิสระ	15	12	4	3
6.	สื่อมวลชน	14	10	3	-
7.	ประชาชนทั่วไป	-	-	-	-
รวม		386		362*	

หมายเหตุ : \* เป็นจำนวนผู้เข้าร่วมประชุมทั้งหมด หากไม่นับรวมหน่วยงานที่รับผิดชอบจัดทำรายงาน และหน่วยงานผู้พิจารณารายงานการประเมินผลกระทบล้างผลล้น เจ้าของโครงการ และบริษัทที่ปรึกษา จะมีผู้เข้าร่วมประชุมทั้งสิ้น 336 ราย

\*\* มีผู้นำชุมชนมาเข้าร่วมประชุมมีจำนวนน้อยกว่าที่เชิญเนื่องจากผู้นำชุมชนส่วนใหญ่ที่อยู่ในพื้นที่ตำบลสำนักทอง อำเภอบ้านฉาง ได้เข้าร่วมประชุมรับฟัง ความคิดเห็น ครั้งที่ 3 (เวทีที่ 1) แล้ว จึงไม่ได้มาเข้าร่วมในการประชุมรับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 3 (เวทีที่ 2) อีก

ตารางที่ 4.6-69 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากเวทีรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3 เเวทีที่ 2 วันที่ 6 สิงหาคม พ.ศ. 2563

ลำดับ	คำถาม	คำชี้แจง
ด้านวิศวกรรม		
1	พนักงาน บมจ.การบินไทย/ประชาชน ชุมชนบ้านฉาง - ขอรบกวนความชัดเจนเกี่ยวกับอนาคตของศูนย์ซ่อมบำรุงของการบินไทยหลังจากมีการพัฒนาโครงการ - ขอรบกวนระยะเวลาการก่อสร้าง MRO ใหม่จะสร้างแล้วเสร็จเมื่อไร และมีการรื้อถอนเมื่อไร พนักงานจะไปอยู่ที่ไหน	คำชี้แจงในที่ประชุม ตามแผนผังที่นำเสนอในเอกสารประกอบการประชุม ศูนย์ซ่อมของการบินไทย จะย้ายไปอยู่ ณ บริเวณด้านทิศตะวันออกของทางวิ่งที่ 2 ซึ่งขณะนี้อยู่ในขั้นตอนขอการอนุมัติ ซึ่งจะเริ่มสร้างภายในปี พ.ศ. 2563 และดำเนินการอย่างต่อเนื่องตามแผนที่วางไว้ ทั้งนี้ สืบเนื่องมาจากการที่การบินไทยมีแผนจะพัฒนาโครงการศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานอัจฉริยะ (Smart Hangar) เพื่อให้เป็นไปตามผลการศึกษาของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) โครงการศึกษาและออกแบบเบื้องต้นในการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรม

ตารางที่ 4.6-69 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากเวทีรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3 เวทีที่ 2 วันที่ 6 สิงหาคม พ.ศ. 2563

ลำดับ	คำถาม	คำชี้แจง
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ขอให้พิจารณาผลกระทบจากการพัฒนาโครงการต่อผู้ที่ปฏิบัติงานในศูนย์ซ่อมของการบินไทยซึ่งเป็นคนที่ต้องถิ่นที่ได้รับผลกระทบ</li> <li>- ขอคำเยียวยาให้กับพนักงานศูนย์ซ่อมของการบินไทยที่ได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการ</li> </ul>	<p>การบินของประเทศไทย เมื่อเดือนตุลาคม พ.ศ. 2558 ซึ่งระบุว่าประเทศไทยขาดผู้ประกอบการซ่อมบำรุงที่มีศักยภาพ จึงต้องว่าจ้างประเทศมาเลเซียและสิงคโปร์ในการซ่อมบำรุงอากาศยาน ดังนั้นประเทศไทยจึงควรมีการจัดตั้งศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานขึ้น เพื่อนำเงินค่าใช้จ่ายเหล่านั้นกลับคืนมายังประเทศและสร้างงานภายในประเทศ โดยการดำเนินกิจกรรมการซ่อมบำรุงนั้นจำเป็นอย่างไรที่จะต้องมีความชัดเจนในด้านกลยุทธ์ที่จะต้องสอดคล้องกับการซ่อมบำรุงเครื่องบินรุ่นใหม่ ๆ ในปัจจุบัน</p> <p>การบินไทยจึงจำเป็นต้องก่อสร้างซ่อมบำรุงอากาศยานแห่งใหม่ เนื่องจากศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานหลังปัจจุบันได้ก่อสร้างมากกว่า 15 ปี จึงไม่สามารถปรับปรุงให้รองรับเทคโนโลยีที่ทันสมัยได้อย่างมีประสิทธิภาพ ดังนั้น สำนักงานนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกได้ร่วมกับการบินไทยที่จะพัฒนาโครงการศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานแห่งใหม่ โดยได้ยกเลิกสัญญาเช่า* ที่บริเวณศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานปัจจุบันและจะต้องรื้อถอนตามเงื่อนไขของสัญญาเช่าต่อไป</p> <p>หมายเหตุ * สัญญาเช่าที่ดินราชพัสดุเพื่อเป็นที่ตั้งศูนย์ซ่อมอากาศยานแห่งที่ 2 มีกำหนดเวลา 30 ปี นับตั้งแต่วันที่ 9 ก.ย. 2545 ถึง 8 ก.ย. 2575 ทั้งนี้ สกพอ. มีหนังสือ ลว. 14 ส.ค. 2563 แจ้งการใช้พื้นที่ราชพัสดุและบอกเลิกสัญญาเช่า ในหนังสือระบุให้สัญญาเช่าสิ้นสุดลงวันที่ 28 ก.พ. 2564</p>
2	<p><b>ประชาชน หมู่ที่ 6 ตำบลสำนักท้อน</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ขอให้กำหนดระดับความสูงของการบินลง</li> <li>- เสนอให้มีการวัดเสียงจริงจากการทดลองบิน 10 เที่ยวบินเพื่อเปรียบเทียบระดับการบินจริงกับระดับการบินที่ใช้ในการคาดการณ์</li> </ul> <p><b>ประชาชน สระแก้ว หมู่ 3</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- เสนอให้กำหนดเขตการบินให้อยู่ในระดับกลาง (ไม่ควรใช้ค่าสูงหรือต่ำเกินไป)</li> <li>- ต้องการให้แสดงรายละเอียดสูตรที่ใช้ในการคำนวณการคาดการณ์เส้นเสียง</li> </ul>	<p><b>คำชี้แจงในที่ประชุม</b></p> <p>รับทราบความคิดเห็น ทั้งนี้ ในการคาดการณ์เส้นเสียง ที่ปรึกษาใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ ADET ในการคำนวณ โดยข้อมูลที่นำเข้าประกอบด้วย</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- การคาดการณ์จำนวนเที่ยวบินและแบบอากาศยาน</li> <li>- การกำหนดสมมติฐานการศึกษา</li> <li>- ร่างเส้นทางการบิน</li> <li>- ข้อมูลจำนวนเที่ยวบินและชนิดของแบบอากาศยานที่คาดว่าจะเพิ่มขึ้นในปีเปิดดำเนินการ</li> <li>- ความสามารถในการรองรับเที่ยวบินของทางวิ่ง</li> <li>- การจัดการทางวิ่งในอนาคต</li> <li>- ข้อมูลทางกายภาพของสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา</li> <li>- สภาพภูมิอากาศของสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา</li> </ul> <p>ซึ่งได้มีนำเสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพด้วยแล้ว</p>

ตารางที่ 4.6-69 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากเวทีรับฟังความคิดเห็นของประชาชน  
ครั้งที่ 3 เวทีที่ 2 วันที่ 6 สิงหาคม พ.ศ. 2563

ลำดับ	คำถาม	คำชี้แจง
	<p><b>กระดาษคำถาม</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- เสนอให้เปิดประตูทางเข้าสนามบินด้านพลา เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทาง</li> </ul>	<p><b>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม**</b></p> <p>โครงการมีแผนที่จะเปิดทางเข้า-ออก สำหรับผู้โดยสารหรือผู้ที่เข้ามาใช้บริการสนามบินนานาชาติอุตะเถา เพียงทางเดียวโดยคำนึงถึงความปลอดภัยในการใช้พื้นที่ โดยจะใช้ทางหลวงหมายเลข 3 ซึ่งจะมีการเชื่อมโยงกับการคมนาคมภายนอกทั้งทางรถยนต์และทางราง คือ ทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 และรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้ใช้สนามบิน ทั้งนี้ จะยังคงทางเข้า-ออกของทางหลวงหมายเลข 3126 (ทางเข้าปัจจุบัน) สำหรับกองการบินทหารเรือสำหรับเข้า-ออกพื้นที่ของกองทัพอากาศ และจะมีทางเข้าฝั่งพลา (ถนนพลา/ถนนเทศบาล 2) ที่มีการเปิดใช้งานสำหรับขนส่งวัสดุก่อสร้างและคนงานเข้าสู่พื้นที่ก่อสร้าง และมีการปรับปรุงเพื่อใช้งานต่อไปในระยะเปิดดำเนินการเพื่อขนส่งสินค้า หรือสาธารณูปโภคต่างๆ ภายในสนามบิน</p>
	<p><b>ประชาชน หมู่บ้านวินเทจ 1</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ข้อมูลนำเข้าแบบจำลองทางคณิตศาสตร์ ไม่ชัดเจน ควรชัดเจนกว่านี้</li> </ul>	<p><b>คำชี้แจงในที่ประชุม</b></p> <p>ในการคาดการณ์เส้นเสียง ที่ปรึกษาใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ ADET ในการคำนวณ โดยข้อมูลที่นำเข้าประกอบด้วย</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- การคาดการณ์จำนวนเที่ยวบินและแบบอากาศยาน</li> <li>- การกำหนดสมมติฐานการศึกษา</li> <li>- ร่างเส้นทางการบิน</li> <li>- ข้อมูลจำนวนเที่ยวบินและชนิดของแบบอากาศยานที่คาดว่าจะเพิ่มขึ้นในปีเปิดดำเนินการ</li> <li>- ความสามารถในการรองรับเที่ยวบินของทางวิ่ง</li> <li>- การจัดการทางวิ่งในอนาคต</li> <li>- ข้อมูลทางกายภาพของสนามบินนานาชาติอุตะเถา</li> <li>- สภาพภูมิอากาศของสนามบินนานาชาติอุตะเถา</li> </ul> <p>ซึ่งได้มีนำเสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพด้วยแล้ว</p>
<b>ด้านสิ่งแวดล้อม</b>		
1	<p><b>ประชาชน หมู่บ้านวินเทจ 1</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ข้อมูลเรื่องพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบด้านเสียง ในการรับฟังความคิดเห็นครั้งที่ 2 และ 3 มีการเปลี่ยนแปลง</li> </ul> <p><b>กำนัน ตำบลสำนักท้อน</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- เส้นเสียงมีการเปลี่ยนแปลงทำให้จำนวนผู้ได้รับผลกระทบในพื้นที่ NEF <math>\geq 40</math> ลดลง</li> </ul>	<p><b>คำชี้แจงในที่ประชุม</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- วิธีการวิเคราะห์เสียงในการรับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 2 และครั้งที่ 3 มีความแตกต่างกัน ด้วยเหตุผล ดังนี้</li> </ul> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. การจัดทำเส้นเสียงครั้งแรกได้ใช้สมมติฐานการบินขึ้นลงของอากาศยานในรูปแบบของสมมติฐานการบินตรงเข้าและตรงออกจากสนามบิน (ตามที่โปรแกรม AEDT มีให้เลือกใช้</li> </ol>

ตารางที่ 4.6-69 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากเวทีรับฟังความคิดเห็นของประชาชน  
ครั้งที่ 3 วันที่ 2 วันที่ 6 สิงหาคม พ.ศ. 2563

ลำดับ	คำถาม	คำชี้แจง
	<p>ประชาชน สระแก้ว หมู่ 3</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ไม่เห็นด้วยกับแนวเส้นทางใหม่เนื่องจากผู้ได้รับผลกระทบน้อยกว่าที่แสดงในเส้นทางเดิมมาก</li> </ul>	<p>เป็น default profile) เพื่อให้ครอบคลุมพื้นที่มากที่สุด โดยได้มีการชี้แจงให้ประชาชนทราบว่าแนวเส้นทางนี้เป็นการศึกษาเบื้องต้นเท่านั้น</p> <p>2. หลังจากนั้น ได้หารือผู้เชี่ยวชาญเพื่อกำหนดแนวทางการบิน และรูปแบบการบินที่คาดว่าจะนำไปใช้ในการควบคุมการบินในอนาคต โดยพิจารณาถึงลักษณะภูมิประเทศและปัจจัยอื่นๆ เพื่อให้อากาศยานสามารถขึ้นลงได้อย่างปลอดภัย และเป็นไปตามแนวทางการร่างเส้นทางบินเบื้องต้น เท่านั้น</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ข้อมูลนำเข้า ประกอบด้วยข้อมูลหลัก ๆ ดังต่อไปนี้ <ol style="list-style-type: none"> <li>1. ชนิดของเครื่องบิน อ้างอิงจากแผนแม่บทของสนามบินนานาชาติอู่ตะเภาที่ทำไว้ก่อนแล้ว ซึ่งเป็นข้อมูลที่คาดการณ์ไว้เพื่อวิเคราะห์การเปลี่ยนแปลงของขนาดเครื่องบิน</li> <li>2. จำนวน 1,367 เที่ยวบิน พิจารณาในกรณีที่มีความต้องการใช้เครื่องบินสูง จากข้อแนะนำของประชาชนจากการประชุมที่ผ่านมา มีผลกระทบจากเครื่องบินชนิดต่างๆ เช่น เครื่องบินขนส่งสินค้า ที่ในข้อมูลนำเข้าชุดนั้นไม่ได้ปรากฏอยู่ แต่ปัจจุบันได้นำเข้ามารวมในการศึกษาครั้งนี้แล้ว</li> </ol> </li> <li>- เส้นทางที่นำเสนอในการรับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 2 ในช่วงเดือนมกราคม พ.ศ. 2563 ในการกำหนดรูปแบบการใช้ทางวิ่งใช้เส้นทางบินมาตรฐาน โดยยังไม่ได้พิจารณาถึงการลดผลกระทบสำหรับพื้นที่อ่อนไหว แต่ในการศึกษาปัจจุบันได้มีการลงรายละเอียดถึงพื้นที่ดังกล่าว และได้นำไปกำหนดร่างเส้นทางบินใหม่ ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อลดผลกระทบจากเครื่องบิน โดยเครื่องบินที่บินผ่านชุมชนจะมีความชันในการไต่ระดับและมุมร่อนมากขึ้น ได้ผลเป็นพื้นที่เส้นเท่าระดับเสียงตามที่นำเสนอในการประชุมรับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 3</li> </ul>
2	<p>ประชาชน หมู่บ้านวินเทจ 1</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- สารอินทรีย์ระเหยง่ายมีเกณฑ์มาตรฐานที่เท่าไร และค่าที่ตรวจวัดได้เป็นเท่าไร กรณีค่าเกินเกณฑ์มาตรฐานจะมีมาตรการฯ อย่างไร</li> <li>- การอ้างขอให้เป็นเกณฑ์ต่างๆ ขอให้แสดงเป็นตัวเลข</li> </ul>	<p>คำชี้แจงในที่ประชุม</p> <p>เนื่องจากกรมควบคุมมลพิษมีความกังวลผลกระทบจากสารอะครอลีน จึงได้มีการกำหนดเกณฑ์ค่าเผื่อระวางของสารอะครอลีน ซึ่งทางโครงการได้มีการตรวจวัด และพบว่าค่าที่น้อยมากในปัจจุบัน แต่ถ้านอนาคต มีการเพิ่มเที่ยวบินจำนวนมาก อาจจะมีสารตัวนี้เกิดขึ้นอีก จึงต้องทำการเผื่อระวางตั้งแต่เริ่มดำเนินการ เพื่อนำไปสู่การลดปริมาณสารอะครอลีนที่แหล่งกำเนิด เนื่องจากสารอะครอลีน เกิดจากการใช้เชื้อเพลิง</p>

ตารางที่ 4.6-69 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากเวทีรับฟังความคิดเห็นของประชาชน  
ครั้งที่ 3 วันที่ 2 วันที่ 6 สิงหาคม พ.ศ. 2563

ลำดับ	คำถาม	คำชี้แจง
3	<p>ประชาชน หมู่บ้านวินเทจ 1</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- เสนอให้ระบุนมาตรการด้านเสียงในพื้นที่ก่อสร้างสำหรับประชาชน</li> </ul>	<p>คำชี้แจงในที่ประชุม</p> <p>โครงการได้มีการประเมินผลกระทบจากเสียงต่อประชาชนโดยรอบในระยะก่อสร้าง มีผลกระทบระดับต่ำ ไม่มีอันตรายต่อสุขภาพ ให้ปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม</p>
4	<p>ประชาชน หมู่บ้านวินเทจ 1</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ให้ระบุแนวทางการกำกับในกรณีที่โครงการไม่ปฏิบัติตามกฎหมายที่ระบุไว้ในมาตรการ</li> <li>- เนื่องจากผู้รับผิดชอบตามมาตรการที่ระบุไว้มีหลายหน่วยงานให้ระบุความรับผิดชอบแต่ละหน่วยงาน</li> </ul> <p>กำนัน ตำบลสำนักทอง</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- เสนอให้มีมาตรการกำกับให้มีการบินตามเส้นทางการบินและความสูงที่มีการคาดการณ์ไว้</li> </ul> <p>ประชาชน สระแก้ว หมู่ 3</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ไม่มั่นใจในสายการบินจะปฏิบัติตามตามสมมุติฐานที่ใช้ในการคาดการณ์ผลกระทบด้านเสียง</li> </ul>	<p>คำชี้แจงในที่ประชุม</p> <p>โครงการจะมีการจัดตั้งคณะกรรมการติดตาม ตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการฯ และชาวบ้านสามารถมีส่วนร่วมได้ ถ้าไม่ปฏิบัติตามจะมีการเสียค่าปรับ</p> <p>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม**</p> <p>มาตรการที่กำหนดไว้ในตารางมาตรการของโครงการถือเป็นเงื่อนไขเพื่อบังคับให้ผู้รับเหมาฯ ต้องปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด หากไม่ปฏิบัติตาม ฝ่าฝืนหรือหลีกเลี่ยง จะมีบทลงโทษตามที่กฎหมายกำหนด ทั้งนี้หากประชาชนในพื้นที่พบเห็นปัญหาจากการก่อสร้างรวมทั้งจากการดำเนินโครงการสามารถร้องเรียนมายังเจ้าของโครงการ เพื่อตรวจสอบและดำเนินการตามขั้นตอนต่อไป</p>
5	<p>ประชาชน หมู่บ้านวินเทจ 1</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ในมาตรการด้านเสียงในระยะก่อสร้าง ที่ระบุให้เลือกวัสดุอุปกรณ์ที่ช่วยลดระดับเสียงและลดการสั่นสะเทือนให้น้อยที่สุด ขอทราบว่าจะเลือกอย่างไร และลดได้เท่าไร ควรแสดงเป็นตัวเลข ใช้เกณฑ์อะไร</li> </ul>	<p>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม**</p> <p>ในระยะก่อสร้าง ผู้รับจ้างจะต้องดำเนินการก่อสร้างโดยยึดถือและปฏิบัติตามกฎกระทรวง เรื่อง กำหนดมาตรการในการบริหารและการจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานเกี่ยวกับงานก่อสร้าง รวมทั้งกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องตลอดระยะเวลาการก่อสร้าง โดยผู้รับจ้างต้องเป็นผู้รับผิดชอบ แต่เพียงผู้เดียว ในการระมัดระวังรักษาความปลอดภัยทั้งหมด รวมทั้งวัสดุ เครื่องมือ อุปกรณ์ที่นำมาไว้ในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างตั้งแต่เริ่มงาน จนกระทั่งรับมอบงาน ซึ่งการดำเนินการต้องอยู่ภายในการกำกับและควบคุม โดย ทร. และ สกพอ.</p>
6	<p>กำนัน ตำบลสำนักทอง</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- โครงการจะเสนอเส้นเสียงที่ได้นำเสนอในการรับฟังความคิดเห็นครั้งที่ 2 หรือในการรับฟังความคิดเห็นครั้งที่ 3 ให้ สผ. พิจารณา</li> <li>- ขอเสนอให้ช่วยประชาชนผู้ได้รับผลกระทบโดยการใช้เส้นเสียงเดิมในการชดเชย</li> <li>- กรณีที่ใช้เส้นเสียงล่าสุด จะมีการรวมตัวกันเพื่อร้องเรียนที่ศูนย์ดำรงธรรม</li> <li>- ควรเพิ่มค่าเสียหายโอกาสให้กับผู้ได้รับผลกระทบ</li> </ul>	<p>คำชี้แจงในที่ประชุม</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ที่ปรึกษาจะขอเสนอทั้งรูปแบบที่ 1 และรูปแบบที่ 2 พร้อมมาตรการฯ ไปยังหน่วยงานพิจารณา</li> <li>- เส้นเสียงทั้ง 2 รูปแบบมีที่มา ซึ่งเส้นที่ 1 เป็นการนำเข้าข้อมูลที่จำกัด ขณะที่เส้นที่ 2 เป็นการนำเข้าข้อมูลที่มีความสมบูรณ์มากขึ้น มีการพิจารณาข้อจำกัดต่างๆ ของพื้นที่ เพื่อช่วยลดผลกระทบ ซึ่งข้อมูลที่จะระบุไว้ในรายงาน EHIA จะนำเสนอทั้ง 3 รูปแบบ คือ</li> </ul> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. เส้นเสียงจากผลการวิเคราะห์ในแบบที่ 1</li> </ol>

ตารางที่ 4.6-69 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากเวทีรับฟังความคิดเห็นของประชาชน  
ครั้งที่ 3 วันที่ 2 วันที่ 6 สิงหาคม พ.ศ. 2563

ลำดับ	คำถาม	คำชี้แจง
	<p>ประชาชน สระแก้ว หมู่ 3</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- เสนอให้ใช้เส้นเสียงเดิม (แบบที่ 1) เป็นกรอบในการขุดเซย</li> </ul>	<p>2. เส้นเสียงจากผลวิเคราะห์ที่นำเข้ามา ซึ่งได้หารือผู้เชี่ยวชาญเพื่อกำหนดแนวทางเส้นและรูปแบบการบินที่คาดว่าจะนำไปใช้ในการควบคุมการบินในอนาคต โดยพิจารณาถึงลักษณะภูมิประเทศและปัจจัยอื่นๆ เพื่อให้อากาศยานสามารถขึ้นลงได้อย่างปลอดภัยและเป็นไปตามแนวทางการร่างเส้นทางบินเบื้องต้น เท่านั้น</p> <p>3. เส้นเสียงที่เกิดจากการนำทั้ง 2 เส้นมารวมกัน</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ตามที่ได้มีความคิดเห็นจากหลายท่านในที่ประชุม สรุปได้ว่าเห็นควรเสนอให้รวมเส้นเสียงทั้ง 2 รูปแบบเข้าด้วยกัน เพื่อลดความกังวลใจและผลกระทบให้ได้มากที่สุด ซึ่งในขณะที่มีการประชุมนี้ ยังไม่สามารถแสดงพื้นที่สีแดง (NEF <math>\geq</math> 40) ในรูปแบบที่ 3 ได้ แต่โครงการจะพิจารณาในกรณีรวมเส้นเสียงรูปแบบที่ 1 และ 2 นำข้อมูลเสนอต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่อไป</li> </ul> <p>ทั้งนี้ ในเกณฑ์มาตรฐานตามมาตรการการจัดการปัญหามลพิษทางเสียงจากสนามบินสาธารณะ จัดทำโดย กรมควบคุมมลพิษ* กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และคณะทำงานจัดการปัญหามลพิษทางอากาศและเสียงจากสนามบิน ฉบับได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติในการประชุมครั้งที่ 6/2562 เมื่อวันที่ 19 กันยายน 2562 ดังนี้</p> <p>วิธีปฏิบัติการบินที่ลดเสียง (Noise abatement operational procedures)</p> <p>1. กำหนดเส้นทางการบินขึ้นลง (Use of flight departure and approach routings)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- กำหนดเส้นทางการบินให้หลีกเลี่ยงการบินผ่านพื้นที่อ่อนไหว</li> <li>- ขั้นตอนการบินขึ้น (standard instrument departure, SID) และการลงจอด (standard terminal arrival, STAR) สามารถนำมาใช้เพื่อการตรวจสอบเสียง อากาศยานตามเส้นทางการบิน</li> <li>- กระจายเส้นทางบินเพื่อลดระดับเสียงในด้านความยาว โดยกระจายตัวอยู่ในด้านความกว้างแทน ในขณะที่การใช้ขั้นตอนการบินขึ้นและลงโดยอัตโนมัติจะช่วยลดระดับเสียงด้านกว้างและเพิ่มในด้านยาว</li> </ul> <p>2. การใช้ทางวิ่ง</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- การใช้ทางวิ่งที่เหมาะสม สามารถหลีกเลี่ยงการบินขึ้น-ลงผ่านพื้นที่อ่อนไหวช่วยลดความยาวของพื้นที่ผลกระทบในเส้นทางเดิมแต่เพิ่มความยาวในเส้นทางใหม่ ทำให้เส้นเสียงเปลี่ยนแปลงให้ลดจำนวนผู้ได้รับผลกระทบลดลง</li> <li>- อัตราการเคลื่อนที่ การลดระดับเสียงรบกวนสามารถหาได้โดย</li> </ul>

ตารางที่ 4.6-69 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากเวทีรับฟังความคิดเห็นของประชาชน  
ครั้งที่ 3 เวทีที่ 2 วันที่ 6 สิงหาคม พ.ศ. 2563

ลำดับ	คำถาม	คำชี้แจง
		<p>การแทนที่ด้วยจำนวนอากาศยานที่บินขึ้นและลงจอด</p> <p><b>3. การลงจอด บินขึ้นและการดำเนินการภาคพื้นดิน</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- กำหนดและใช้ Noise abatement departure procedure (NADP) และ Continuous descent operation (CDO) การรักษาระดับความสูงขณะบินขึ้นและความชันในการบินลงในระดับที่มากกว่าปกติ การใช้เทคนิคคลังกำลังของเครื่องบิน ขะลอกการกางแฟลปและแลนดิ้งเกียร์</li> <li>- การใช้รีเวิร์สพาสที่ช่วยลดระยะบนทางวิ่งเมื่อต้องการลงจอดหรือบินขึ้น การจำกัดกำลังของเครื่องยนต์อากาศยานขณะวิ่งบนพื้น ขั้นตอนการดำเนินงานภาคพื้นต่างๆ ที่จะช่วยลดเวลาและระยะทางขับเคลื่อนอากาศยาน</li> </ul>
7	<p>กำนัน ตำบลสำนักท้อน</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- เสนอให้มีการตรวจวัดเสียงจริงตั้งแต่ยังไม่มีการก่อสร้างโครงการ</li> </ul>	<p><b>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม**</b></p> <p>ในการศึกษาของโครงการ ได้มีการตรวจวัดระดับเสียงและความสั่นสะเทือน (ตรวจวัด 24 ชั่วโมง เป็นเวลา 7 วันต่อเนื่อง) จำนวน 2 ครั้ง คือ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ครั้งที่ 1 ตรวจวัดช่วงฤดูฝน ระหว่างวันที่ 18-24 กรกฎาคม พ.ศ. 2562 จำนวน 6 จุด ได้แก่ โรงเรียนพัฒนาศึกษา บริเวณอาคารปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ พื้นที่โครงการบริเวณ Airside โรงเรียนวัดศรีภาวนาราม โรงเรียนวัดพลา โรงเรียนบ้านคลองบางไผ่ และโรงเรียนวัดสระแก้ว</li> <li>- ครั้งที่ 2 ช่วงฤดูแล้ง ระหว่างวันที่ 3-9 พฤศจิกายน พ.ศ. 2562 จำนวน 7 จุด โดยเพิ่มจุดตรวจวัด จำนวน 1 จุด คือ โรงเรียนวัดสระแก้ว ซึ่งเป็นพื้นที่อ่อนไหวที่อาจจะได้รับผลกระทบ</li> </ul> <p>ซึ่งการตรวจวัดดังกล่าว เป็นการตรวจวัดก่อนการก่อสร้างโครงการพบว่า มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนดทุกสถานี โดยเสนอผลการตรวจวัดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบและสุขภาพ และนำเสนอให้ประชาชนทราบแล้วในการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน</p> <p>ทั้งนี้ ในมาตรการติดตามตรวจสอบด้านเสียงระยะดำเนินการได้ระบุให้มีการตรวจวัดระดับเสียงโดยทั่วไป และระดับเสียงอากาศยานในพื้นที่ชุมชน ซึ่งประกอบด้วยสถานีตรวจวัดเสียงถาวร 7 สถานี และสถานีตรวจวัดระดับเสียง 4 สถานี ซึ่งโครงการจะกำหนดมาตรการให้มีการตรวจวัดระดับเสียง ก่อนที่จะมีการเปิดใช้ทางวิ่งที่ 2 และแจ้งให้ประชาชนได้รับทราบ</p>
8	<p>ประชาชน หมู่ที่ 6 ตำบลสำนักท้อน</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ในการคาดการณ์เส้นเสียงมีการพิจารณาเพียงการขึ้นของเครื่องบิน ได้มีการพิจารณาถึงกรณีบินลงและกรณีที่มีการบินวนเพื่อรอบิน</li> </ul>	<p><b>คำชี้แจงในที่ประชุม</b></p> <p>ข้อมูลเที่ยวบินที่ใช้ในการศึกษา มีทั้งเที่ยวบินที่บินขึ้นและบิน โดยในกรณีสถานการณ์จำนวนเที่ยวบินสูงสุด 1367 เที่ยวบิน แบ่งเป็นเที่ยวบินขาขึ้น 674 เที่ยวบิน และเที่ยวบินขาลง 693 เที่ยวบิน</p>

ตารางที่ 4.6-69 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากเวทีรับฟังความคิดเห็นของประชาชน  
ครั้งที่ 3 เวทีที่ 2 วันที่ 6 สิงหาคม พ.ศ. 2563

ลำดับ	คำถาม	คำชี้แจง
	ลงหรือไม่	คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม** ในการประเมินเส้นเสียงนั้น โดยหลักการแล้วจะคาดการณ์เสียงของอากาศยานขณะบินขึ้นและบินลง เนื่องจากอยู่ในพื้นที่และระดับความสูงที่ก่อให้เกิดผลกระทบด้านเสียงในระดับภาคพื้น ส่วนกรณีการบินวนรอเพื่อร่อนลง จะทำการบินในบริเวณพื้นที่และระดับความสูงที่สูงกว่าการบินขึ้นและบินลง ซึ่งไม่ส่งผลกระทบต่อเสียงในระดับภาคพื้น จึงไม่มีการนำมาพิจารณาในการศึกษาผลกระทบด้านเสียงจากอากาศยาน
	<p>กระตาดคำถาม</p> <p>- ตรวจสอบเส้นเสียงจากการขึ้น-ลง และการบินวนของเครื่องบินด้วย</p>	
9	<p>ประชาชน สระแก้ว หมู่ 3</p> <p>- ได้รับผลกระทบด้านเสียงจากการบินในปัจจุบัน</p>	คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม** รับทราบข้อคิดเห็น
10	<p>กระตาดคำถาม</p> <p>- ขอสอบถามวิธีการบินที่ก่อให้เกิดมลพิษทางเสียงน้อยที่สุด</p>	<p>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม**</p> <p>โครงการกำหนดมาตรการให้สายการบินที่ใช้สนามบินนานาชาติอู่ตะเภา ปฏิบัติตามวิธีการบินและการขึ้น-ลง ที่ก่อให้เกิดมลพิษทางอากาศอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานตามที่กฎหมายกำหนด ทั้งนี้ ต้องไม่กระทบต่อปัจจัยด้านความปลอดภัย (Safety) รวมทั้งต้องพิจารณาควบคู่ไปกับปัจจัยด้านอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น ความสามารถรองรับเที่ยวบิน (Capacity) ประสิทธิภาพของการบริหารการจราจร (Efficiency) และการเข้าถึง (Accessibility)</p> <p>ในเกณฑ์มาตรฐานตามมาตรการการจัดการปัญหามลพิษทางเสียงจากสนามบินสาธารณะ จัดทำโดย กรมควบคุมมลพิษ* กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และคณะทำงานจัดการปัญหามลพิษทางอากาศและเสียงจากสนามบิน ฉบับได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติในการประชุมครั้งที่ 6/2562 เมื่อวันที่ 19 กันยายน 2562 ดังนี้</p> <p>วิธีปฏิบัติการบินที่ลดเสียง (Noise abatement operational procedures)</p> <p>1. กำหนดเส้นทางการบินขึ้นลง (Use of flight departure and approach routings)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- กำหนดเส้นทางการบินให้หลีกเลี่ยงการบินผ่านพื้นที่อ่อนไหว</li> <li>- ขั้นตอนการบินขึ้น (standard instrument departure, SID) และการลงจอด (standard terminal arrival, STAR) สามารถนำมาใช้เพื่อการตรวจสอบเสียง อากาศยานตามเส้นทางการบิน</li> <li>- กระจายเส้นทางบินเพื่อลดระดับเสียงในด้านความยาว โดยกระจายตัวอยู่ในด้านความกว้างแทน ในขณะที่การใช้ขั้นตอนการบินขึ้นและลงโดยอัตโนมัติจะช่วยลดระดับเสียงด้านกว้างและเพิ่มในด้านยาว</li> </ul>



ตารางที่ 4.6-69 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากเวทีรับฟังความคิดเห็นของประชาชน  
ครั้งที่ 3 วันที่ 2 วันที่ 6 สิงหาคม พ.ศ. 2563

ลำดับ	คำถาม	คำชี้แจง
		<p>2. การใช้ทางวิ่ง</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- การใช้ทางวิ่งที่เหมาะสม สามารถหลีกเลี่ยงการบินขึ้น-ลง ผ่านพื้นที่อ่อนไหวช่วยลดความยาวของพื้นที่ผลกระทบ ในเส้นทางเดิมแต่เพิ่มความยาวในเส้นทางใหม่ ทำให้เส้นเสียง เปลี่ยนส่งผลให้ลดจำนวนผู้ได้รับผลกระทบลดลง</li> <li>- อัตราการเคลื่อนที่ การลดระดับเสียงรบกวนสามารถหาได้ โดยการแทนที่ด้วยจำนวนอากาศยานที่บินขึ้นและลงจอด</li> </ul> <p>3. การลงจอด บินขึ้นและการดำเนินการภาคพื้นดิน</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- กำหนดและใช้ Noise abatement departure procedure (NADP) และ Continuous descent operation (CDO) การรักษาระดับความสูงขณะบินขึ้นและความชันในการบินลง ในระดับที่มากกว่าปกติ การใช้เทคนิคลดกำลังของเครื่องบิน ชะลอการกางแฟลปและแลนดิ้งเกียร์</li> <li>- การใช้วีวีเอสที่ช่วยลดระยะบนทางวิ่งเมื่อต้องการลงจอด หรือบินขึ้น การจำกัดกำลังของเครื่องยนต์อากาศยานขณะวิ่ง บนพื้น ขึ้นตอนการดำเนินงานภาคพื้นต่างๆ ที่จะช่วยลดเวลา และระยะทางขับเคลื่อนอากาศยาน</li> </ul>
11	<p>ครู โรงเรียนวัดสระแก้ว</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ขอให้กำหนดกรอบระยะเวลาและวิธีการการ ชดเชยในพื้นที่ NEF <math>\geq</math> 40 ให้ชัดเจน</li> <li>- ขอเป็นผู้แทนโรงเรียนวัดสระแก้ว วัดสระแก้ว รพ.สต.บ้านสระแก้ว และศูนย์เด็กเล็ก แสงส่องหล้า 3</li> </ul>	<p>คำชี้แจงในที่ประชุม</p> <p>พื้นที่ที่กล่าวมานี้เป็นพื้นที่อ่อนไหวที่ต้องได้รับการดูแลเป็นพิเศษ ถ้าอยู่ในพื้นที่ NEF <math>\geq</math> 40 และมีความประสงค์ที่จะไม่ย้ายออก ซึ่ง ทร.และ สกพ.จะมีมาตรการพิเศษดูแลเฉพาะจุดอ่อนไหว โดยให้ วิศวกรไปตรวจสอบว่า โรงเรียน วัด รพ.สต. มีความประสงค์ที่จะอยู่ ต่อในพื้นที่ ต้องได้รับการปรับปรุงอาคารเป็นพิเศษ ซึ่งมีกรณี ตัวอย่างที่ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง ที่อยู่เหนือสนามบินสุวรรณภูมิ ซึ่งไม่สามารถย้ายออกได้ จึงมีการ ปรับปรุงอาคารโดยการติดกระจก 2 ชั้น และมีการทดสอบว่ายังสามารถทำการเรียนการสอนได้ แต่ถ้ามีความประสงค์ที่จะไม่อยู่ต่อ ต้องมีการเจรจากันเป็นกรณีพิเศษ โดยเป็นการหารือกับหน่วยงาน ต้นสังกัดเพื่อพิจารณาแนวทางที่เหมาะสมและเป็นไปตามระเบียบ ราชการระหว่างหน่วยงาน ทั้งนี้กรณีของพื้นที่ตั้งใหม่ต้องพิจารณา ประเด็นความเหมาะสมของปัจจัยโดยรอบประกอบด้วย เช่น จำนวนนักเรียน วัด โรงเรียน รพ. สต. ชุมชนที่อยู่ในพื้นที่เดิม แต่ต้องรอจนกระทั่งรายงาน EHIA นี้ ได้รับความเห็นชอบ จาก กก.วล. และได้มติจากคณะรัฐมนตรี ซึ่งมาตรการในรายงาน ทั้งหมดจะสามารถเริ่มดำเนินการได้ทันที</p>

ตารางที่ 4.6-69 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากเวทีรับฟังความคิดเห็นของประชาชน  
ครั้งที่ 3 วันที่ 2 วันที่ 6 สิงหาคม พ.ศ. 2563

ลำดับ	คำถาม	คำชี้แจง
12	ประชาชน หมู่บ้านวินเทจ 1 - หน้า 29-30 มติ ครม. รายละเอียดการชดเชย จากโครงการสุวรรณภูมิ - การชดเชยคิดเป็นกี่เปอร์เซ็นต์ของมูลค่า ทรัพย์สิน	คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม** รับทราบข้อเสนอแนะ โดยรายละเอียดจะเป็นขั้นตอนต่อไปที่เจ้าของ โครงการต้องศึกษาเพื่อดำเนินการชดเชยภายหลังจากรายงาน EHIA ผ่านความเห็นชอบ เจ้าของโครงการต้องมีการศึกษาโดยรายละเอียด อีกครั้ง ซึ่งจะมีกระบวนการ/วิธีการดำเนินงานเพื่อแจ้งให้ประชาชน รับทราบต่อไป
13	ประชาชน หมู่บ้านวินเทจ 1 - พื้นที่ที่ได้รับผลกระทบไม่มีแสดงอยู่ในรายงาน	คำชี้แจงในที่ประชุม การศึกษาผลกระทบจากโครงการได้พิจารณา และแสดงรายละเอียด ไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ โดยมี การแสดงผลพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบในแต่ละประเด็นการศึกษา โดยเฉพาะผลด้านเสียง ซึ่งแสดงรายละเอียดไว้ในรายงานแล้ว
14	พยาบาลวิชาชีพชำนาญการ รพ.บ้านฉาง - ขอให้ตรวจสอบว่าเส้นเสียงที่มีการ เปลี่ยนแปลงจะมีผลให้การประเมินผลกระทบ มีการเปลี่ยนแปลงหรือไม่ และประเด็น ข้อคิดเห็นที่เสนอไปครั้งที่แล้วจะไม่ครอบคลุม ประเด็นปัญหาจากแนวเส้นเสียงใหม่หรือไม่	คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม** โครงการได้ตรวจสอบร่างเส้นเท่าระดับเสียง และมีการหารือกับ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องแล้ว โดยเมื่อเส้นเสียงเปลี่ยนแปลง ผลกระทบ ที่เกิดขึ้นอาจเปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญในบางประเด็นการศึกษา ดังนั้น หากเส้นเสียงเปลี่ยนแปลงจำเป็นต้องมีการแจ้งให้ประชาชน ในพื้นที่รับทราบ โดยผ่านกระบวนการรับฟังความคิดเห็นของ ประชาชน เพื่อผนวกข้อคิดเห็นดังกล่าวไว้ในรายงานการประเมิน ผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ และนำประเด็นข้อคิดเห็นมา หารือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง พร้อมทั้งกำหนดมาตรการเพิ่มเติม ให้สอดคล้องกับความต้องการของประชาชน โดยมีความเป็นไปได้ ในทางปฏิบัติ และสอดคล้องกับนโยบายของภาครัฐ
15	กระต่ายคำถาม - ประเด็นด้านการดูแลสุขภาพในระยะก่อสร้าง ขอความชัดเจนว่าหน่วยงานไหนดูแล	คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม** การดูแลสุขภาพของคนงานก่อสร้าง โครงการได้กำหนดมาตรการ โดยแจ้งให้หน่วยงานสาธารณสุขในพื้นที่รับทราบกิจกรรม จำนวน คนงานและระยะเวลาการทำงาน และกำหนดมาตรการเพิ่มเติม ด้านสุขภาพ โดยร่วมมือกับหน่วยงานสาธารณสุขในการเฝ้าระวัง สุขภาพของกลุ่มเสี่ยง ทั้งนี้ต้องมีการวิเคราะห์ข้อมูลผลการติดตาม ตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ร่วมกับสถานะทางสุขภาพ เพื่อพิจารณาผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นกับกลุ่มเสี่ยงภายหลังเปิด ดำเนินการ และจัดหาแนวทางแก้ไขผลกระทบให้เหมาะสม
16	พยาบาลวิชาชีพชำนาญการ รพ.บ้านฉาง - ขอให้โครงการมีส่วนช่วยในการเฝ้าระวัง สุขภาพให้ตรงกับประเด็นของผลกระทบเรื่อง เสียง ในกลุ่มโรคความดันโลหิตสูง โรคหัวใจ	คำชี้แจงในที่ประชุม การเฝ้าระวังเรื่องสมรรถภาพการได้ยินหากมีความจำเป็นก็สามารถ ทำได้แต่ต้องวางแผนร่วมกัน ส่วนในกลุ่มความดันโลหิตสูง และ โรคหัวใจ เป็นกลุ่มโรคที่ทางสาธารณสุขดูแลอยู่แล้ว โครงการ จะเพิ่มการเฝ้าระวังกลุ่มโรคไม่ติดต่อ หรือ NCDs ได้

ตารางที่ 4.6-69 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากเวทีรับฟังความคิดเห็นของประชาชน  
ครั้งที่ 3 เวทีที่ 2 วันที่ 6 สิงหาคม พ.ศ. 2563

ลำดับ	คำถาม	คำชี้แจง
17	นักวิชาการสิ่งแวดล้อมชำนาญการ กรมส่งเสริม คุณภาพสิ่งแวดล้อม - เสนอว่าให้ใช้กรณีเลวร้ายที่สุดในการ คาดการณ์ผลกระทบ - ในการชดเชยจะมีการตรวจวัดเสียงประกอบด้วย หรือไม่	คำชี้แจงในที่ประชุม ในการศึกษาผลกระทบด้านเสียงได้พิจารณาข้อมูลนำเข้าในกรณี เลวร้ายที่สุดในการคาดการณ์ ได้แก่ จำนวนเที่ยวบินสูงสุดตาม ความสามารถของทางวิ่ง และกรณีสถานการณ์ไม่ปกติ เช่น ปิดช่องทางวิ่ง 1 เส้น
18	ประชาชน หมู่บ้านวินเทจ 1 - ให้มีการระบุรายละเอียดการชดเชยให้ชัดเจนใน มาตรการบรรเทาผลกระทบด้านเสียงทั้งในกรณี พื้นที่เสี่ยง NEF $\geq$ 40 และ NEF 30 - 40	คำชี้แจงในที่ประชุม โครงการกำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขในการชดเชยผู้ได้รับ ผลกระทบด้านเสียงจากโครงการไว้ดังนี้ - ดำเนินการสำรวจ จัดทำฐานข้อมูลและแผนการชดเชยผู้ที่ได้รับ ผลกระทบด้านเสียง ซึ่งเกิดจากการพัฒนาโครงการ ให้แล้วเสร็จ ก่อนเปิดใช้ทางวิ่งที่ 2 - การชดเชยผู้ได้รับผลกระทบ ชดเชยสิ่งปลูกสร้างที่ก่อสร้าง ถึงวันที่รายงาน EHIA ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการ สิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.) • NEF $\geq$ 40 เจรจาซื้อที่ดินและสิ่งปลูกสร้างหรือปรับปรุง อาคารเพื่อลดผลกระทบ • NEF 30 - 40 สนับสนุนการปรับปรุงอาคารและสิ่งปลูกสร้าง เพื่อลดผลกระทบด้านเสียง
19	ประชาชน หมู่บ้านวินเทจ 1 - ให้ระบุสัดส่วนมูลค่าการจัดตั้งกองทุนต่อ มูลค่าโครงการทั้งหมด และให้ระบุ EIRR และ FIRR ของโครงการ - กองทุนเป็นกี่เปอร์เซ็นต์ของค่า EIRR - ศูนย์รับเรื่องร้องเรียน ผู้รับผิดชอบโครงการ กองทุน จัดตั้งเมื่อไร มีอำนาจตามกฎหมาย หรือไม่ รองประธาน หมู่ที่ 1 ตำบลสำนักท้อน - เสนอให้ดำเนินการจัดตั้งกองทุน ให้ชัดเจน ก่อนมีการเปิดดำเนินการ กระต่ายคำถาม - เสนอให้จัดตั้งกองทุนดูแลผู้ได้รับผลกระทบ NEF $\geq$ 40 จากสนามบินในตำบลสำนักท้อน โดยมีคณะกรรมการอยู่ในตำบลสำนักท้อน และกองทุนต้องจัดตั้งแล้วเสร็จก่อนการ ก่อสร้างสนามบิน	คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม** จากผลการวิเคราะห์ทางการเงิน กรณีมีการเติบโตของผู้โดยสาร มากกว่ากรณีฐาน (Aggressive Scenario) ในการศึกษาโครงการ วางแผนแม่บทโครงการศึกษาความเหมาะสมโครงการพัฒนา สนามบินนานาชาติอู่ตะเภาและพื้นที่โดยรอบ จังหวัดระยอง ระบุค่า Private Airport Operator IRR ไว้ที่ 10.9% โครงการรับทราบข้อเสนอแนะในประเด็นเรื่องของกองทุน ทั้งนี้ โครงการได้กำหนดมาตรการฯ ให้จัดตั้งกองทุนดูแลผลกระทบ จากสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา เพื่อบรรเทาผลกระทบที่ประชาชน อาจได้รับจากการดำเนินงานของสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา เพื่อบรรเทาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและสาธารณสุขในภาพรวม ซึ่งปัจจุบันแนวทางการจัดตั้งกองทุนฯ ยังอยู่ระหว่างการพิจารณา ความเหมาะสม/ตามหลักเกณฑ์ โดยดูแลผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น เพื่อดูแลสังคม สิ่งแวดล้อม และชุมชน ซึ่งรายละเอียดกองทุน จะอยู่ในบทบาทของคณะทำงานเรื่องกองทุน โครงการจะมีการ ยกร่างกองทุนไว้คร่าวๆ และเสนอไว้ในภาคผนวกของรายงาน การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ ทั้งนี้ในรายละเอียด คณะทำงานจะพิจารณาต่อไป

ตารางที่ 4.6-69 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากเวทีรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3 เวทีที่ 2 วันที่ 6 สิงหาคม พ.ศ. 2563

ลำดับ	คำถาม	คำชี้แจง
20	<p><b>กระตาดคำถาม</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>เรื่องการจัดตั้งกองทุน ไม่ต้องการให้มีปัญหาในลักษณะเดียวกับกองทุนรอบโรงไฟฟ้า เสนอให้แบ่งเป็นกองทุนย่อยๆ เพื่อสะดวกในการบริหารและช่วยเหลือสนับสนุนผู้ที่อยู่อาศัยรอบสนามบิน เช่น กองทุนป้องกันโรคติดต่อร้ายแรง กองทุนป้องกันช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุ เช่น อัคคีภัย เป็นต้น</li> </ul>	<p><b>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม**</b></p> <p>รับทราบข้อเสนอแนะ</p>
	<p><b>กระตาดคำถาม</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>เสนอให้แยกกองทุนเป็นรายชุมชน และแยกเป็นรายกลุ่มประมง</li> </ul>	
21	<p><b>กระตาดคำถาม</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ของเสียจากการก่อสร้างเสนอให้ส่งไปกำจัดหรือถ้าไม่ส่งกำจัดก็ขอให้บำบัดให้ได้ 100% ค่อยปล่อยลงคลอง เนื่องจากคลองทุกคลองจะลงทะเลอันนี้จะเป็นผลเสียกับสัตว์ทะเลหายาก</li> <li>ขอทราบว่าเศษฝุ่นที่เกิดจากยางของเครื่องบิน ในขณะที่ขึ้นลงมีการป้องกันอย่างไร ทราบมาว่าอันตรายมาก เคยทราบว่าเคยมีเต่าทะเลขึ้นมาไขในแนวชายฝั่งของสนามบิน</li> </ul>	<p><b>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม**</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>โครงการได้พิจารณาให้มีการออกแบบระบบบำบัดน้ำเสียส่วนกลางเพื่อรองรับน้ำเสียที่คาดว่าจะเกิดจากการดำเนินงานภายในสนามบิน ซึ่งจะบำบัดให้เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนดก่อนระบายลงสู่แหล่งน้ำภายนอก รวมทั้งกำหนดให้กิจกรรมบางประเภทในสนามบินที่มีน้ำเสียปนเปื้อนที่สำคัญ คือ กิจกรรมในพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน ซึ่งจะต้องมีการบำบัดน้ำเสียเบื้องต้นให้มีคุณภาพน้ำทิ้งเป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดก่อนส่งเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสียส่วนกลาง นอกจากนั้น ยังพิจารณาให้มีการหมุนเวียนน้ำเสียที่ผ่านการบำบัดแล้วกลับมาใช้ประโยชน์ในพื้นที่ให้มากที่สุด เช่น ใช้รดน้ำต้นไม้ เพื่อเป็นการใช้ทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพ และลดปริมาณน้ำที่ต้องระบายออกสู่สิ่งแวดล้อมหรือแหล่งรับน้ำตามธรรมชาติให้น้อยที่สุด</li> <li>การขึ้น-ลง ของเครื่องบิน อยู่บริเวณทางวิ่งในพื้นที่ของโครงการ ดังนั้นผยงล้อเครื่องบินจึงตกอยู่บริเวณทางวิ่ง โครงการมีมาตรการในการทำความสะอาดทางวิ่งตามระยะเวลาที่กำหนด สำหรับกรณีฝนตกและมีการชะพาตะกอนต่างๆ จะมีการทรวางน้ำ ไว้ในบ่ออย่างน้อย 1 ชั่วโมง ก่อนปล่อยลงสู่ทะเล</li> <li>กรณีการศึกษาข้อมูลเต่าทะเล โครงการได้เพิ่มเติมการประเมินผลกระทบที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อสัตว์ทะเลหายาก และสัตว์ทะเลหายาก พร้อมเพิ่มมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านนิเวศวิทยาทางทะเลและสัตว์ทะเลหายากแล้ว โดยจากการศึกษาสถานภาพทรัพยากรสัตว์ทะเลหายาก ไม่พบแหล่งอาศัยของสัตว์ทะเลหายากบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ และแหล่งอาศัยของสัตว์ทะเลหายากที่ใกล้ที่สุด คือ แหล่งอาศัยของเต่าทะเล บริเวณเกาะครามใหญ่ ห่างจากพื้นที่โครงการประมาณ 13 กิโลเมตร ซึ่งอยู่นอกพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากเส้นเท่าระดับเสียง NEF 30, NEF 40 กรณีคาดการณ์เที่ยวบินปี พ.ศ. 2591 จึงคาดว่าผลกระทบจากเสียงของเครื่องบินจะมี</li> </ul>

ตารางที่ 4.6-69 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากเวทีรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3 วันที่ 2 วันที่ 6 สิงหาคม พ.ศ. 2563

ลำดับ	คำถาม	คำชี้แจง
		<p>ผลกระทบต่อสัตว์ทะเลหายากในระดับต่ำ โดยมีการกำหนดมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม ดังนี้</p> <p>มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านนิเวศวิทยาทางทะเล</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- บริเวณสำนักงานควบคุมงานก่อสร้าง ต้องจัดให้มีห้องสุขาที่ถูกหลักสุขาภิบาลให้เพียงพอกับจำนวนคนงานและเจ้าหน้าที่ โดยให้มีห้องสุขาอย่างน้อย 3 ห้อง สำหรับคนงาน 80 คนแรก และคนงานทุกๆ 50 คน ถัดไปต้องมีห้องสุขาเพิ่ม 1 ห้อง และติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปที่มีความสามารถในการบำบัดน้ำเสียอย่างน้อยต้องรองรับปริมาณน้ำเสียที่เกิดขึ้นในแต่ละวันได้ และห้ามระบายน้ำทิ้งออกสู่แหล่งน้ำภายในสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา โดยกำหนดให้ผู้รับเหมาสุบไปบำบัดที่ระบบบำบัดน้ำเสียส่วนกลางของสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา</li> <li>- บริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้างที่อยู่ภายนอกพื้นที่โครงการ ต้องจัดให้มีห้องสุขาที่ถูกหลักสุขาภิบาลให้เพียงพอกับจำนวนคนงาน โดยให้มีห้องสุขาอย่างน้อยในอัตราส่วนห้องสุขา 1 ห้องต่อคนงาน 20 คน และติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปที่มีความสามารถในการบำบัดน้ำเสียอย่างน้อยต้องรองรับปริมาณน้ำเสียที่เกิดขึ้นในแต่ละวัน เพื่อบำบัดน้ำเสียให้มีคุณลักษณะตามเกณฑ์มาตรฐานน้ำทิ้งก่อนปล่อยออกสู่ระบบระบายน้ำหรือแหล่งน้ำสาธารณะ</li> <li>- จัดเก็บวัสดุและอุปกรณ์ก่อสร้างให้เป็นระเบียบ และทำแนวคันดินหรือใช้วัสดุกันตามแนวทางระบายน้ำที่อยู่ใกล้พื้นที่ก่อสร้างเพื่อลดการชะพาตะกอนดินหรือเศษวัสดุลงสู่คลองระบายน้ำ</li> <li>- การซ่อมบำรุงอุปกรณ์และเครื่องจักรต่างๆ ให้ดำเนินการเฉพาะภายในสถานที่สำหรับซ่อมบำรุงที่มีการป้องกันการปนเปื้อนของน้ำมันลงสู่คลองระบายน้ำ</li> <li>- กำหนดวิธีการให้ผู้ปฏิบัติงานระมัดระวังในการถ่ายเทน้ำมันและสารเคมีต่างๆ ไม่ให้เกิดการปนเปื้อนของน้ำมันลงสู่คลองระบายน้ำ และใช้ Hand Pump หรืออุปกรณ์อื่นที่มีความเหมาะสมในการถ่ายน้ำมันและต้องจัดให้มีอุปกรณ์ป้องกันการรั่วไหลของน้ำมัน พร้อมวัสดุดูดซับหรือภาชนะรองรับน้ำมัน เช่น ถาดเก็บและรองรับน้ำมัน (Drip Tray)</li> <li>- ห้ามทิ้งขยะมูลฝอย เศษอาหาร น้ำมัน และเศษวัสดุก่อสร้างลงสู่คลองระบายน้ำภายในสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา โดยผู้รับเหมาก่อสร้างจะต้องจัดให้มีที่ทิ้งขยะมูลฝอยและจัดเก็บขยะมูลฝอย จากคนงานก่อสร้าง รวมถึงจัดภาชนะรองรับน้ำมันที่ใช้แล้วเพื่อรวบรวมและนำไปกำจัดให้เหมาะสมพร้อมบันทึกปริมาณขยะมูลฝอยและการส่งกำจัด</li> </ul>

ตารางที่ 4.6-69 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากเวทีรับฟังความคิดเห็นของประชาชน  
ครั้งที่ 3 วันที่ 2 วันที่ 6 สิงหาคม พ.ศ. 2563

ลำดับ	คำถาม	คำชี้แจง
22	<p>กระดาษคำถาม</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>จากเอกสารหน้าที่ 24 ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ มีค่าเกินมาตรฐานจำนวน 5 แห่ง มีที่ไหนบ้าง มีผลต่อสุขภาพหรือไม่ (NO<sub>x</sub>) และมีวิธีแก้ปัญหาได้อย่างไร</li> </ul>	<p>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม**</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>การประเมินผลกระทบสุขภาพ พิจารณาจากค่าเฉลี่ยความเข้มข้นรายปีของ NO<sub>x</sub> ซึ่งยังอยู่ในระดับต่ำกว่าค่ามาตรฐาน ดังนั้นผลกระทบสุขภาพอยู่ในระดับต่ำ ไม่ต้องมีมาตรการด้านสุขภาพเพิ่มเติม ให้ปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมด้านคุณภาพอากาศในระยะดำเนินการ โดยจุดที่มีก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ มีค่าเกินมาตรฐานจำนวน 5 แห่ง เกินมาตรฐานจำนวน 5 แห่ง ดังนี้ <ol style="list-style-type: none"> <li>วัดสระแก้ว</li> <li>รพ.สต.บ้านเขาครอก</li> <li>หมู่ 3 บ้านสระแก้ว</li> <li>ชุมชนสระแก้ว 1</li> <li>หมู่ 6 บ้านเขาครอก</li> </ol> </li> <li>มาตรการด้านการจัดการคุณภาพอากาศในระยะดำเนินการ <ul style="list-style-type: none"> <li>ทร. และ สกพอ./หรือผู้บริหารจัดการโครงการหรือบำรุงรักษาโครงการ ประสานกับบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (บวท.) สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย และภาคส่วนอื่นๆ เช่น Slot Committee สายการบินต่างๆ เพื่อพิจารณาแนวทางการจัดการเพื่อลดผลกระทบด้านมลพิษอากาศ (เช่น การกำหนดประเภทอากาศยาน ช่วงเวลาและวิธีปฏิบัติการบินที่เหมาะสม)</li> <li>ทร. และ สกพอ./หรือผู้บริหารจัดการโครงการหรือบำรุงรักษาโครงการ ประสาน บวท. ในการพิจารณาใช้งานทางวิ่งให้มีประสิทธิภาพสูงสุด ทั้งนี้ ต้องไม่กระทบถึงปัจจัยด้านความปลอดภัย (Safety) รวมทั้งต้องพิจารณาควบคู่ไปกับปัจจัยด้านอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น ความสามารถรองรับเที่ยวบิน (Capacity) ประสิทธิภาพของการบริหารการจราจร (Efficiency) และการเข้าถึง (Accessibility)</li> <li>กำหนดให้สายการบินที่ใช้สนามบินนานาชาติอู่ตะเภา ปฏิบัติตามวิธีการบินและการขึ้น-ลง ที่ก่อให้เกิดมลพิษทางอากาศอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานตามที่กฎหมายกำหนด ทั้งนี้ ต้องไม่กระทบต่อปัจจัยด้านความปลอดภัย (Safety) รวมทั้งต้องพิจารณาควบคู่ไปกับปัจจัยด้านอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น ความสามารถรองรับเที่ยวบิน (Capacity) ประสิทธิภาพของการบริหารการจราจร (Efficiency) และการเข้าถึง (Accessibility)</li> <li>ประชาสัมพันธ์ข้อมูลการดำเนินการของสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา และรับฟังคำร้องและคำแนะนำจากหน่วยงาน</li> </ul> </li> </ul>

ตารางที่ 4.6-69 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากเวทีรับฟังความคิดเห็นของประชาชน  
ครั้งที่ 3 วันที่ 2 วันที่ 6 สิงหาคม พ.ศ. 2563

ลำดับ	คำถาม	คำชี้แจง
		<p>ที่เกี่ยวข้องและสาธารณชนทั่วไป ไม่น้อยกว่า 3 ช่องทาง</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ทร. และ สกพอ./หรือผู้บริหารจัดการโครงการหรือบำรุงรักษาโครงการ จัดทำฐานข้อมูลเที่ยวบิน อย่างน้อยให้มีความเชื่อมโยงกับการรายงานผลจากสถานีตรวจวัดคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป เพื่อใช้เป็นข้อมูลสนับสนุนการดำเนินงานต่อไปในอนาคต</li> </ul>
23	<p>กระตาดคำถาม</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ขอทราบว่าคนงาน 300 กว่าคน พักที่ไหน และเสนอให้เน้นเรื่องการห้ามเลี้ยงสัตว์ในที่พักคนงานโดยเด็ดขาด</li> </ul>	<p>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม**</p> <p>ที่พักคนงานก่อสร้าง อยู่นอกพื้นที่สนามบินนานาชาติอู่ตะเภา แต่จะอยู่ไม่ห่างจากพื้นที่ก่อสร้างก่อสร้างโครงการมากนัก เพื่อลดผลกระทบในเรื่องการเดินทางของคนงานก่อสร้าง โดยโครงการมีมาตรการฯ ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ที่พักคนงานก่อสร้างจะอยู่ในบริเวณที่ส่งผลกระทบต่อชุมชนน้อยที่สุด กำหนดขอบเขตพื้นที่ให้เป็นสัดส่วนที่ชัดเจน และควบคุม ดูแลสภาพแวดล้อมของที่พักคนงานให้อยู่ในสภาพที่ดี เพื่อลดผลกระทบด้านการปะปนของกิจกรรมและป้องกันการขยายตัวที่ไม่มีระเบียบ</li> <li>- จัดระบบการเข้า-ออกพื้นที่ก่อสร้างภายในสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา อย่างเป็นลำดับขั้นการเข้าถึงตามชั้นของการรักษาความปลอดภัย</li> <li>- จัดทำแผนเพื่อรองรับผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นในระหว่างก่อสร้างโครงการ เช่น เส้นทางคมนาคมทางเลือก สำหรับกิจกรรมการก่อสร้างที่อาจส่งผลให้มีการปรับเปลี่ยนเส้นทางคมนาคมภายในพื้นที่ หรือสร้างกิจกรรมการใช้ประโยชน์ที่ดินในลักษณะชั่วคราวอื่นๆ ในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างและพื้นที่โดยรอบ</li> <li>- ให้ผู้รับเหมาก่อสร้างคัดเลือกและสอบประวัติแรงงานที่จะเข้ามาทำงานก่อสร้างโครงการให้ถูกต้องตามกฎหมาย จัดทำทะเบียนประวัติคนงานก่อสร้างพร้อมรูปถ่ายไว้ที่สำนักงานของโครงการ เมื่อเกิดปัญหาหรือข้อร้องเรียน สามารถเรียกตรวจสอบได้ทันที</li> <li>- จัดหาที่พักคนงานก่อสร้างให้เหมาะสม และเป็นสัดส่วนที่ชัดเจน พร้อมทั้งกำหนดมาตรการควบคุมดูแลในพื้นที่ก่อสร้างและที่พักคนงาน เพื่อไม่ให้คนงานก่อปัญหาและสร้างความเดือดร้อนรำคาญ เช่น ห้ามเล่นการพนัน ห้ามเสพยาเสพติด ห้ามส่งเสียงดังรบกวน เป็นต้น โดยมีบทลงโทษอย่างเคร่งครัด</li> <li>- จัดให้มีเวรยามดูแลความเป็นระเบียบเรียบร้อยในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างหรือบริเวณที่พักคนงานตลอดเวลา และให้หัวหน้าคนงานทำหน้าที่ควบคุมและสอดส่องดูแลความประพฤติของคนงานก่อสร้างเพื่อช่วยบรรเทาความกังวลของประชาชนในเรื่องของความปลอดภัย เช่น ปัญหาอาชญากรรม ปัญหาการลักทรัพย์ เป็นต้น</li> </ul>

ตารางที่ 4.6-69 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากเวทีรับฟังความคิดเห็นของประชาชน  
ครั้งที่ 3 เวทีที่ 2 วันที่ 6 สิงหาคม พ.ศ. 2563

ลำดับ	คำถาม	คำชี้แจง
24	<p>กระดาษคำถาม</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ก่อนสร้างรันเวย์เป็นพื้นที่ดินปลูกมันสำปะหลัง เมื่อเป็นรันเวย์แล้วฝนตกน้ำจะไหลไปทางไหน</li> </ul>	<p>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม**</p> <p>โครงการ กำหนดมาตรการด้านระบบระบายน้ำและป้องกันน้ำท่วมในระยะดำเนินการเมื่อพัฒนาเป็นรันเวย์แล้ว โดยออกแบบระบบระบายน้ำเพื่อระบายน้ำฝน และมีบ่อเพื่อหน่วงน้ำให้ตกตะกอนก่อนปล่อยลงทะเล ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ตรวจสอบและขุดลอกคลองระบายน้ำภายในสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา ให้สามารถระบายน้ำได้อย่างมีประสิทธิภาพอยู่เสมอ หากพบว่ามีดินตะกอนหรือวัชพืชที่ทำให้เกิดการอุดตันกีดขวางการระบายน้ำ ให้ทำการขุดลอกให้อยู่ในสภาพใช้งานได้ดี โดยให้ดำเนินการตรวจสอบและขุดลอกอย่างน้อย ปีละ 1 ครั้ง ก่อนฤดูฝน</li> <li>- ขุดลอกคลองดินรอบนอกและบ่อพักน้ำภายในสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา โดยใช้อุปกรณ์ที่เหมาะสมเพื่อรักษาหน้าตัดของคลองดินรอบนอกและความจุของบ่อพักน้ำให้สามารถใช้งานได้เต็มที่ประสิทธิภาพตามที่ออกแบบไว้</li> <li>- รักษาระดับน้ำในบ่อพักน้ำภายในสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา ให้มีระดับต่ำ (-1.30 ถึง -1.40 เมตรจากระดับน้ำทะเลปานกลาง (รทก.) ตามค่าการออกแบบ) ก่อนเข้าสู่ฤดูฝน</li> <li>- จัดให้มีระบบสูบน้ำสำรองไว้ในกรณีระบบสูบน้ำหลักเกิดความเสียหาย กรณีระดับคันป้องกันน้ำท่วมอยู่ต่ำกว่าระดับวิกฤต (+2.77 เมตร รทก.) ต้องทำการถมเสริมคันป้องกันน้ำท่วม โดยต้องดำเนินการให้ถูกต้องตามหลักวิศวกรรม และเป็นไปตามมาตรฐานของกรมทางหลวง</li> <li>- ในช่วงฤดูฝน ห้ามไม่ให้มีการขุดลอกคลองดินรอบนอกที่อยู่บริเวณด้านทิศใต้ของสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา รวมถึงแนวคลองที่อยู่เหนือสถานีสูบน้ำฝั่งตะวันตกและฝั่งตะวันออกขึ้นไปด้านละ 1 กิโลเมตร เพื่อป้องกันตะกอนดินถูกระบายออกสู่ภายนอกในช่วงที่มีการสูบน้ำออกจากพื้นที่สนามบินนานาชาติอู่ตะเภา ผู้รับเหมาที่ดำเนินการขุดลอกคลองจะต้องประสานงานกับเจ้าหน้าที่ประจำสถานีสูบน้ำ เพื่อปรับแผนการปฏิบัติงานให้สอดคล้องกัน โดยหลีกเลี่ยงไม่ให้มีการขุดลอกคลองในบริเวณใกล้กับสถานีสูบน้ำในช่วงเวลาดังกล่าว และห้ามนำดินที่เกิดจากการขุดลอกกองทิ้งไว้บริเวณพื้นที่ใกล้เคียง โดยให้นำไปถมกลับบริเวณริมตลิ่ง เพื่อเสริมความแข็งแรงของโครงสร้างคลองระบายน้ำ</li> <li>- นำน้ำทิ้งที่บำบัดได้ตามมาตรฐานแล้วกลับมาใช้ประโยชน์ใหม่ให้มากที่สุด เช่น นำไปใช้รดต้นไม้บริเวณพื้นที่สีเขียวภายในสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา นำกลับมาใช้ในห้องสุขา เป็นต้น เพื่อลดปริมาณน้ำที่ต้องระบายออก</li> </ul>



ตารางที่ 4.6-69 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากเวทีรับฟังความคิดเห็นของประชาชน  
ครั้งที่ 3 เวทีที่ 2 วันที่ 6 สิงหาคม พ.ศ. 2563

ลำดับ	คำถาม	คำชี้แจง
		ตั้งนั้นการเปลี่ยนแปลงพื้นที่ดังกล่าวจึงไม่ก่อให้เกิดผลกระทบ ด้านการระบายน้ำต่อชุมชนและพื้นที่รอบนอกสนามบินนานาชาติ อุตะเถา
25	<p>กระตาดคำถาม</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- โรงเรียนวัดสระแก้วและวัดสระแก้วจะมีวิธีแก้ไขปัญหาวางไร</li> </ul>	<p>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม**</p> <p>โครงการมีการกำหนดหลักเกณฑ์ในการชดเชยในเบื้องต้น ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ดำเนินการสำรวจ จัดทำฐานข้อมูลและแผนการชดเชยผู้ที่ได้รับผลกระทบด้านเสียง ซึ่งเกิดจากการพัฒนาโครงการ ให้แล้วเสร็จก่อนเปิดใช้ทางวิ่งที่ 2</li> <li>- การชดเชยผู้ได้รับผลกระทบ ชดเชยสิ่งปลูกสร้างที่ก่อสร้างถึงวันที่รายงาน EHIA ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.)</li> <li>- NEF <math>\geq</math> 40 เจาะเจาะซื้อที่ดินและสิ่งปลูกสร้างหรือปรับปรุงอาคารเพื่อลดผลกระทบ</li> <li>- NEF 30 - 40 สนับสนุนการปรับปรุงอาคารและสิ่งปลูกสร้างเพื่อลดผลกระทบด้านเสียง</li> <li>- สนับสนุนในการป้องกันเสียงแก่สถานที่ ซึ่งต้องการความเงียบเป็นพิเศษ เช่น โรงเรียน โรงพยาบาล ศาสนสถาน เป็นต้น สำหรับอาคารที่ก่อสร้างถึงวันที่รายงาน EHIA ฉบับนี้ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ</li> </ul>
<p>ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน และการประชาสัมพันธ์</p>		
1	<p>รองประธาน หมู่ที่ 1 ตำบลสำนักท้อน</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ขอให้มีการประชาสัมพันธ์พื้นที่ก่อสร้าง โดยการติดตั้งป้ายและมีช่องทางการติดต่อในกรณีที่ได้รับผลกระทบจากโครงการ</li> </ul> <p>ประชาชน หมู่บ้านวินเทจ 1</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ให้ระบุนกรอบเวลาการดำเนินงานศูนย์รับเรื่องร้องเรียน ผู้รับผิดชอบตามมาตรการ และกองทุน</li> </ul>	<p>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม**</p> <p>รับทราบข้อเสนอแนะ ทั้งนี้ โครงการมีมาตรการฯ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- จัดให้มีช่องทางรับเรื่องร้องเรียนเกี่ยวกับผลกระทบที่เกิดจากการก่อสร้างโครงการ ณ สำนักงานควบคุมการก่อสร้าง หรือบริเวณสนามบินนานาชาติอุตะเถา เพื่อรับทราบปัญหาและผลกระทบต่างๆ และเร่งดำเนินการแก้ไข</li> <li>- กรณีได้รับเรื่องร้องเรียนผลกระทบจากการก่อสร้าง ให้นำข้อร้องเรียนดังกล่าวมาพิจารณาหาแนวทางแก้ไขตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่กำหนดไว้โดยเร็ว</li> <li>- เปิดช่องทางร้องเรียน เช่น เว็บไซต์ประชาสัมพันธ์ของสนามบินนานาชาติอุตะเถา เว็บไซต์ของ ทร. และ สกพอ./หรือผู้ดำเนินการก่อสร้าง สื่อออนไลน์ เป็นต้น</li> </ul>
2	<p>ผู้ช่วยผู้ใหญ่บ้าน หมู่ที่ 1 ตำบลสำนักท้อน</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- เสนอให้สนามบินจัดสถานที่สำหรับค้าขายของภายในสนามบินโดยไม่เสียค่าใช้จ่ายสำหรับคนในพื้นที่</li> </ul>	<p>คำชี้แจงในที่ประชุม</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ได้มีการร่างมาตรการไว้ในเล่มรายงานเรียบร้อยแล้ว และจะทำการเขียนรายละเอียดให้ชัดเจนขึ้น ว่าประชาชนสามารถนำสินค้ามาขายภายในสนามบินได้โดยไม่ต้องเสียค่าใช้จ่าย</li> </ul>

ตารางที่ 4.6-69 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากเวทีรับฟังความคิดเห็นของประชาชน  
ครั้งที่ 3 วันที่ 2 วันที่ 6 สิงหาคม พ.ศ. 2563

ลำดับ	คำถาม	คำชี้แจง
	<p>กระตาดคำถาม</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- เสนอให้จัดพื้นที่ให้คนในชุมชนที่ได้รับผลกระทบมีสิทธิเข้าไปค้าขายสินค้าชุมชน</li> </ul>	<p>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม**</p> <p>โครงการมีมาตรการฯ ให้ กองทัพเรือ EEC และ/หรือผู้บริหารจัดการโครงการ พิจารณาให้การชดเชยในรูปแบบอื่นๆ เช่น การสร้างสวนสาธารณะ การรณรงค์การปลูกต้นไม้ในวัด โรงเรียน และสถานพยาบาล การจัดตลาดนัดแรงงาน การสนับสนุนพื้นที่ว่างจำหน่ายสินค้าวิสาหกิจชุมชนในพื้นที่สนามบินนานาชาติอุตะเถา ฯลฯ</p>
3	<p>ประธานกลุ่มประมงเรือเล็กพื้นบ้าน บ้านพลา</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- เสนอให้ส่งผลสรุปการจัดเวทีรับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 3 ให้ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องด้วย</li> </ul>	<p>คำชี้แจงในที่ประชุม</p> <p>โครงการมีการเผยแพร่ผลการรับฟังความคิดเห็นฯ รวมถึงเอกสารต่างๆ ของโครงการตั้งแต่เริ่มต้นศึกษา มีการเผยแพร่ในเว็บไซต์ของโครงการ <a href="http://www.ehia-utprw2.com">http://www.ehia-utprw2.com</a>. ซึ่งประชาชนสามารถดาวน์โหลดได้ นอกจากนี้ ในแต่ละกิจกรรมของโครงการ จะมีการแสดงเอกสารและรายงานไว้ที่สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัด สำนักงานสาธารณสุขจังหวัด ศาลากลางจังหวัด ที่ว่าการอำเภอ สำนักงานสาธารณสุขอำเภอ ที่ทำการองค์การปกครองส่วนท้องถิ่น กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน สถานบริการสุขภาพของรัฐในพื้นที่ ซึ่งเป็นที่ตั้งของโครงการและหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง จำนวน 47 หน่วยงาน</p>
ด้านอื่น ๆ		
1	<p>ประชาชน หมู่บ้านวินเทจ 1</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- เสนอให้พิจารณาแนวทางการชดเชยผลกระทบจากเส้นเสียงเช่นเดียวกับสนามบินสุวรรณภูมิที่ผ่านมา</li> </ul>	<p>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม**</p> <p>ในการศึกษาโครงการสนามบินนานาชาติอุตะเถา ที่ปรึกษาได้นำบทเรียนจากการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และท่าอากาศยานดอนเมืองมาพิจารณาร่วมด้วยเพื่อป้องกันปัญหา และเพื่อให้การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพมีประเด็นการศึกษาครบถ้วน และสามารถกำหนดมาตรการได้อย่างครอบคลุม</p>
2	<p>กระตาดคำถาม</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- การจัดการสนามบินภายใต้กองทัพเรือจะมั่นใจได้อย่างไรว่าจะมีการพัฒนาไปสู่มาตรฐานสากล เทียบเท่าการบริการของภาคเอกชน</li> </ul>	<p>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม**</p> <p>การพัฒนาสนามบินนานาชาติอุตะเถา และเมืองการบินภาคตะวันออก ถือเป็นหนึ่งในโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญของเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก หรือ สกพอ. ภายใต้แผนยุทธศาสตร์ไทยแลนด์ 4.0 มีวัตถุประสงค์หลักเพื่อยกระดับสนามบินนานาชาติอุตะเถาเป็น “สนามบินนานาชาติเชิงพาณิชย์หลักแห่งที่ 3” เพื่อพัฒนาไปสู่ประตูเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก เชื่อมต่อสนามบินดอนเมืองและสุวรรณภูมิด้วยรถไฟความเร็วสูง และเป็นความร่วมมือระหว่างรัฐและเอกชน ในการพัฒนาสนามบินนานาชาติอุตะเถาให้มีศักยภาพ เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน และทำให้ประเทศไทยเติบโตอย่างมั่นคงและยั่งยืนต่อไปในอนาคต</p>

หมายเหตุ : \* คำชี้แจงโดยใช้เกณฑ์มาตรฐานตามมาตรการการจัดการปัญหามลพิษทางเสียงจากสนามบินสาธารณะ จัดทำโดย กรมควบคุมมลพิษ กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และคณะทำงานจัดการปัญหามลพิษทางอากาศและเสียงจากสนามบิน ฉบับได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติในการประชุมครั้งที่ 6/2562 เมื่อวันที่ 19 กันยายน 2562 รวมไปถึงการแก้ไขคำชี้แจงในประเด็นอื่นๆ ที่ต่างจากรายงานสรุปการประชุมฯ เรียบร้อยแล้ว และโครงการได้นำรายละเอียดที่แก้ไขแล้ว

เผยแพร่ให้ประชาชนได้รับทราบผ่านช่องทางการเผยแพร่รายงานสรุปการรับฟังความคิดเห็นของโครงการ โดยมีการเผยแพร่รวม 3 ช่องทาง ดังนี้

- นำส่งรายงานสรุปฯ ถึง สผ. และกลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย
  - ปิดประกาศหรือจัดวางรายงานสรุปฯ ยังหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง สถานพยาบาล องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และผู้นำชุมชนในเขตพื้นที่ศึกษาของโครงการ รวม 47 แห่ง ดังต่อไปนี้
    - หน่วยงานต่างๆ จำนวน 17 แห่ง ได้แก่ ศาลากลางจังหวัดระยอง สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดระยอง สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดระยอง สำนักงานประชาสัมพันธ์จังหวัดระยอง ที่ว่าการอำเภอเมืองระยอง สำนักงานสาธารณสุขอำเภอเมืองระยอง ที่ว่าการอำเภอบ้านฉาง สำนักงานสาธารณสุขอำเภอบ้านฉาง ศาลากลางจังหวัดชลบุรี สำนักงานสิ่งแวดล้อมภาคที่ 13 สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดชลบุรี สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดชลบุรี สำนักงานประชาสัมพันธ์จังหวัดชลบุรี ที่ว่าการอำเภอบางละมุง สำนักงานสาธารณสุขอำเภอบางละมุง ที่ว่าการอำเภอสัตหีบ สำนักงานสาธารณสุขอำเภอสัตหีบ
    - สถานพยาบาลใกล้เคียงพื้นที่ศึกษา จำนวน 16 แห่ง ได้แก่ โรงพยาบาลบ้านฉาง โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลสำนักท้อน โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านเขาครุฑ โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านคลองบางไผ่ โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านชากหมาก โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านสระแก้ว โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลยายร้า โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลพลา โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลพูน ศูนย์บริการสาธารณสุข ชุมชนอีสเทอร์น-หนองม่วง โรงพยาบาลสมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ โรงพยาบาลสัตหีบ (กม.10) โรงพยาบาลวัดญาณสังวราราม โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านไค้วันเพ็ญ โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพชุมชนตำบลบ้านช่องแสมสาร โรงพยาบาลสมเด็จพระสังฆราชญาณสังวรเพื่อผู้สูงอายุ จังหวัดชลบุรี
    - องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และผู้นำชุมชนในพื้นที่ศึกษา จำนวน 14 แห่ง ได้แก่ สำนักงานเทศบาลตำบลพลา สำนักงานเทศบาลตำบลสำนักท้อน องค์การบริหารส่วนตำบลสำนักท้อน สำนักงานเทศบาลตำบลบ้านฉาง สำนักงานเทศบาลเมืองบ้านฉาง สำนักงานเทศบาลเมืองมาตาพุด ที่ทำการกำนันตำบลสำนักท้อน สำนักงานเทศบาลตำบลห้วยใหญ่ สำนักงานเทศบาลตำบลเกล็ดแก้ว องค์การบริหารส่วนตำบลพุดตาลวง สำนักงานเทศบาลเมืองสัตหีบ องค์การบริหารส่วนตำบลแสมสาร สำนักงานเทศบาลตำบลเขตรอุดมศักดิ์ สำนักงานเทศบาลตำบลเขาชีจรรย์
  - เว็บไซต์ สามารถดาวน์โหลดเอกสารเผยแพร่ของโครงการ ได้ผ่านทางเว็บไซต์ [www.ehia-utprw2.com](http://www.ehia-utprw2.com) พร้อมทั้งแสดงรายละเอียดของช่องทางการเปิดเผยเอกสารโครงการในเว็บไซต์ดังกล่าวข้างต้น เช่นกัน
- \*\* คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม คือคำชี้แจงที่เจ้าของโครงการและบริษัทที่ปรึกษาไม่ได้ชี้แจงในห้วงประชุมในทันที แต่ได้เพิ่มเติมคำชี้แจงข้อมูลและรายละเอียดภายหลังการประชุม เพื่อนำใส่ในรายงานสรุปผลการประชุม และนำไปเผยแพร่ผ่านช่องทางต่างๆ ของโครงการต่อไป



บรรยากาศการลงทะเบียน



บรรยากาศการประชุมบอร์ดนิทรรศการ



บรรยากาศการเปิดเวทีรับฟังความคิดเห็น



บรรยากาศการประชุมและการนำเสนอ  
โดยบริษัทที่ปรึกษา



การซักถามและเสนอแนะโดยผู้เข้าร่วมการประชุม



บรรยากาศโดยรวมของเวทีรับฟังความคิดเห็น



ตอบข้อซักถามโดยผู้แทนเจ้าของโครงการ  
และบริษัทที่ปรึกษา



กล่าวปิดเวทีรับฟังความคิดเห็น

รูปที่ 4.6-41 บรรยากาศการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3 เวทีที่ 2 ณ ห้องแกรนด์บอลรูม 1-3  
โรงแรมภูริมาศ บีช แอนด์ สปา อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง วันพฤหัสบดีที่ 6 สิงหาคม พ.ศ. 2563

### ความคิดเห็นจากแบบประเมินผลของเวทีการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3

#### เวทีที่ 2 ณ ห้องแกรนด์บอลรูม 1-3 โรงแรมภูริมาศ บีช แอนด์ สปา อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง

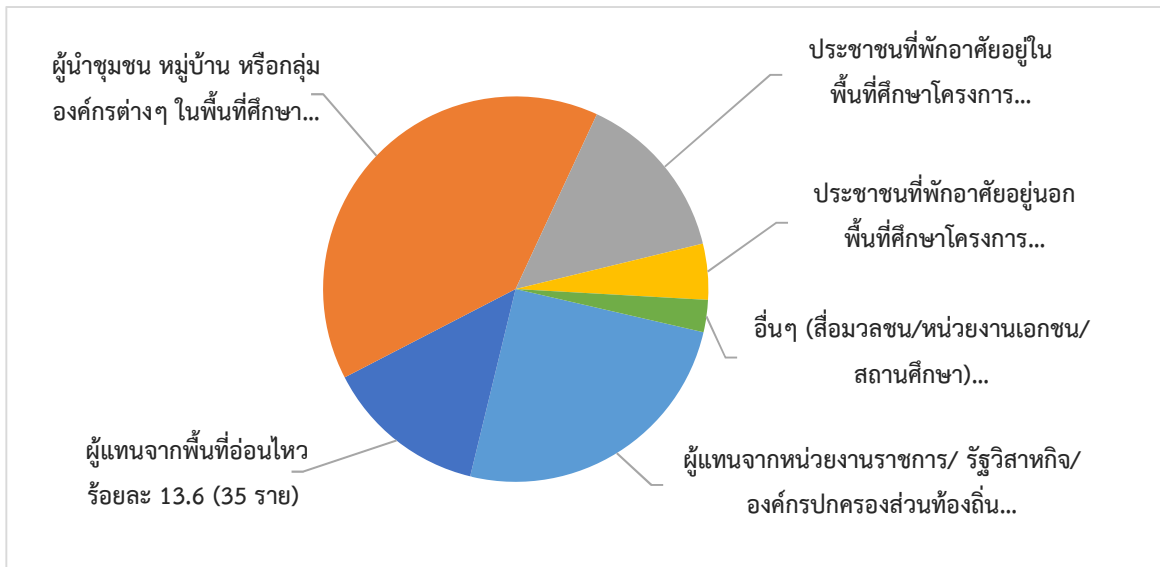
ภายหลังการรับฟังความคิดเห็นได้ให้ผู้เข้าร่วมเวทีตอบแบบประเมินผลหลังการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3 โดยมีผู้ตอบแบบประเมินจำนวนทั้งสิ้น 258 คน จากผู้เข้าร่วมประชุมจำนวน 336 คน (ไม่รวมผู้แทนเจ้าของโครงการ และกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา) คิดเป็นร้อยละ 76.8 ของผู้เข้าร่วมประชุม และสามารถสรุปผลการวิเคราะห์ข้อมูลได้ดังนี้

#### ● ส่วนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคล

ในการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3 ผู้ตอบแบบประเมินเป็นผู้นำชุมชน หมู่บ้าน หรือกลุ่มองค์กรต่างๆ ในพื้นที่ศึกษาจำนวน 102 (ร้อยละ 39.5) ผู้แทนจากหน่วยงานราชการ/ รัฐวิสาหกิจ/ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นจำนวน 65 (ร้อยละ 25.2) และ ประชาชนที่พักอาศัยอยู่ในพื้นที่ศึกษาโครงการจำนวน 37 (ร้อยละ 14.3) ตามลำดับ โดยผู้ตอบแบบประเมินส่วนใหญ่เป็นประธานชุมชน/กรรมการชุมชน/ผู้จัดการหมู่บ้าน/ประธานหมู่บ้าน/กรรมการนิติบุคคล/กรรมการหมู่บ้านจำนวน 65 (ร้อยละ 63.7) กำนัน/ สารวัตรกำนัน/ ผู้ใหญ่บ้าน/ประธานหมู่บ้าน/กรรมการนิติบุคคล/กรรมการหมู่บ้านจำนวน 22 ราย (ร้อยละ 21.6) และผู้นำกลุ่ม/องค์กร/ชมรม/สมาคม/สถาบัน จำนวน 15 ราย (ร้อยละ 14.7) รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 4.6-70 และรูปที่ 4.6-42

ตารางที่ 4.6-70 จำนวนร้อยละของผู้ตอบแบบประเมินโดยจำแนกตามประเภทของการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3 เวทีที่ 2 วันที่ 6 สิงหาคม พ.ศ. 2563

ลำดับที่	กลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย	ผู้ตอบแบบประเมิน	
		จำนวน	ร้อยละ
1.	ผู้ได้รับผลกระทบ		
	1.1 ผู้นำชุมชน หมู่บ้าน ในพื้นที่ศึกษาโครงการ	87	33.7
	1.2 ผู้นำกลุ่มองค์กรต่างๆ ในพื้นที่ศึกษาโครงการ	15	5.8
	1.3 ประชาชนที่พักอาศัยอยู่ในพื้นที่ศึกษาโครงการ	49	19.0
	1.4 พื้นที่อ่อนไหว (ศาสนสถาน/สถานพยาบาล/สถานศึกษา) ในพื้นที่ศึกษาโครงการ	35	13.6
2.	ผู้ที่รับผิดชอบจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม		
	2.1 เจ้าของโครงการ	-	-
	2.2 ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้รับอนุญาตตามกฎหมาย	-	-
3.	ผู้ที่ทำหน้าที่พิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	-	-
4.	หน่วยงานราชการในระดับต่างๆ	65	25.2
5.	องค์กรเอกชนด้านการคุ้มครองสิ่งแวดล้อม องค์กรพัฒนาเอกชน สถาบันการศึกษา และนักวิชาการอิสระ	5	1.9
6.	สื่อมวลชน	2	0.8
7.	ประชาชนทั่วไป (ประชาชนที่พักอาศัยอยู่นอกพื้นที่ศึกษาโครงการ)	-	-
	รวม	258	100.0



รูปที่ 4.6-42 จำนวนผู้ตอบแบบประเมินจำแนกตามประเภทของผู้เข้าร่วมการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3 เวทีที่ 2 วันที่ 6 สิงหาคม พ.ศ. 2563

- ส่วนที่ 2 ความคิดเห็นต่อร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพของโครงการ

ความคิดเห็นต่อร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพของโครงการ มีผู้ตอบแบบประเมินระบุว่าภาพรวมของร่างมาตรการฯ มีความเหมาะสมเพียงพอจำนวน 234 ราย (ร้อยละ 90.7) สำหรับผู้ที่ระบุว่ายังไม่มีความเหมาะสมจำนวน 23 ราย (ร้อยละ 8.9) รายละเอียดดังตารางที่ 4.6-71 ตารางที่ 4.6-72 และรูปที่ 4.6-43

ตารางที่ 4.6-71 ความคิดเห็นต่อร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพของโครงการ การประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3 เวทีที่ 2 วันที่ 6 สิงหาคม พ.ศ. 2563

ร่างมาตรการฯ ป้องกัน	เหมาะสม		ไม่เหมาะสม		ไม่แสดงความคิดเห็น	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ภาพรวมของร่างมาตรการฯ	234	90.7	23	8.9	1	0.4
ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ระยะก่อสร้าง)						
1) เสียง	229	88.8	26	10.1	3	1.2
2) คุณภาพอากาศ	229	88.8	25	9.7	4	1.6
3) การจัดการของเสีย	236	91.5	20	7.8	2	0.8
4) การคมนาคมขนส่ง	234	90.7	20	7.8	4	1.6
5) เศรษฐกิจ-สังคม	235	91.1	21	8.1	2	0.8
6) สุขภาพและการสาธารณสุข	232	89.9	25	9.7	1	0.4
7) อาชีวอนามัยและความปลอดภัย	238	92.2	17	6.6	3	1.2

ตารางที่ 4.6-71 ความคิดเห็นต่อร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพของโครงการ  
การประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3 เวทีที่ 2 วันที่ 6 สิงหาคม พ.ศ. 2563

ร่างมาตรการฯ ป้องกัน	เหมาะสม		ไม่เหมาะสม		ไม่แสดงความคิดเห็น	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ระยะดำเนินการ)						
1) เสียง	214	82.9	41	15.9	3	1.2
2) คุณภาพอากาศ	226	87.6	27	10.5	5	1.9
3) การจัดการขอเสีย	237	91.9	17	6.6	4	1.6
4) การคมนาคมขนส่ง	233	90.3	20	7.8	5	1.9
5) เศรษฐกิจ-สังคม	229	88.8	25	9.7	4	1.6
6) สุขภาพและการสาธารณสุข	236	91.5	18	7.0	4	1.6
7) อาชีวอนามัยและความปลอดภัย	240	93.0	14	5.4	4	1.6

ตารางที่ 4.6-72 ข้อคิดเห็น และมาตรการเพิ่มเติม ต่อร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและ  
สุขภาพของโครงการ การประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3 เวทีที่ 2 วันที่ 6  
สิงหาคม พ.ศ. 2563

ร่างมาตรการฯ	ข้อคิดเห็น และมาตรการเพิ่มเติม
ระยะก่อสร้าง	
1) เสียง	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ควรก่อสร้างเวลากลางวัน</li> <li>- การทำงานต้องไม่มีเสียงดังรบกวนคนในชุมชน</li> </ul>
2) คุณภาพอากาศ	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ควรเพิ่มจุดตรวจวัดคุณภาพอากาศให้มากขึ้น</li> <li>- ตรวจวัดคุณภาพอากาศฝุ่นละออง เสียงพร้อมกับนำเสนอผลให้ประชาชนทราบ</li> <li>- ควรจำกัดเที่ยววิ่งของรถ เพื่อลดผลกระทบด้านฝุ่น</li> <li>- ควรมีการเก็บภาสิรณที่เข้ามาทำงานก่อสร้าง ปล่อยมลพิษ ให้กับเทศบาลทุกพื้นที่</li> <li>- ต้องการรายละเอียดของบทลงโทษ หากไม่เป็นไปตามที่กำหนด</li> <li>- ควรล้อมรั้วรอบพื้นที่ก่อสร้างหรือผ้าใบเพื่อป้องกันฝุ่นละอองจากการก่อสร้างออกสู่ชุมชน</li> </ul>
3) การจัดการของเสีย	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ควรจัดให้มีระบบการกำจัดขยะมูลฝอย และการติดตาม ตรวจสอบ การขนส่งของเสียไปกำจัดให้ถูกต้องตามกฎหมาย</li> <li>- ควรมีมาตรการให้มีหน่วยงานตรวจสอบคุณภาพของเสียที่ปล่อยสู่สาธารณะ</li> </ul>
4) การคมนาคมขนส่ง	<ul style="list-style-type: none"> <li>- กำหนดจำนวนยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่งและลำเลียงวัสดุ ควรลดความเร็ว และควรหลีกเลี่ยงในเวลาเร่งด่วน เพื่อลดปัญหาการจราจรติดขัด</li> </ul>
5) เศรษฐกิจ-สังคม	<ul style="list-style-type: none"> <li>- เพิ่มจุดจอดพักรถ และจุดขายของสำหรับชาวบ้านที่ปลอดภัย บริเวณรอบสนามบิน สร้างรายได้ระยะยาว ชาวบ้านขายของให้คนที่มาทำงานก่อสร้างใกล้แคมป์งาน</li> <li>- มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ระยะก่อสร้าง) ตั้งแต่ประเด็น 1-7 นั้น ตามความเห็นค่อนข้างครอบคลุม และเป็นห่วงในการปฏิบัติจะมีการติดตามและประเมินผลอย่างต่อเนื่องจริงใจต่อบุคลากรที่ได้รับผลกระทบแค่ไหน</li> <li>- สนับสนุนคนในพื้นที่ เรื่องงาน อาชีพ รายได้เสริมของชุมชน</li> <li>- ถ้ามีผลกระทบจะให้ร้องเรียนกับผู้ใด ได้รับการชดเชยอย่างไร</li> <li>- กำหนดราคาซื้อขายให้เหมาะสมกับราคาซื้อขายจริง ไม่ใช่ใช้ราคาประเมินของกรมที่ดินซึ่งค่อนข้างต่ำมาก</li> </ul>

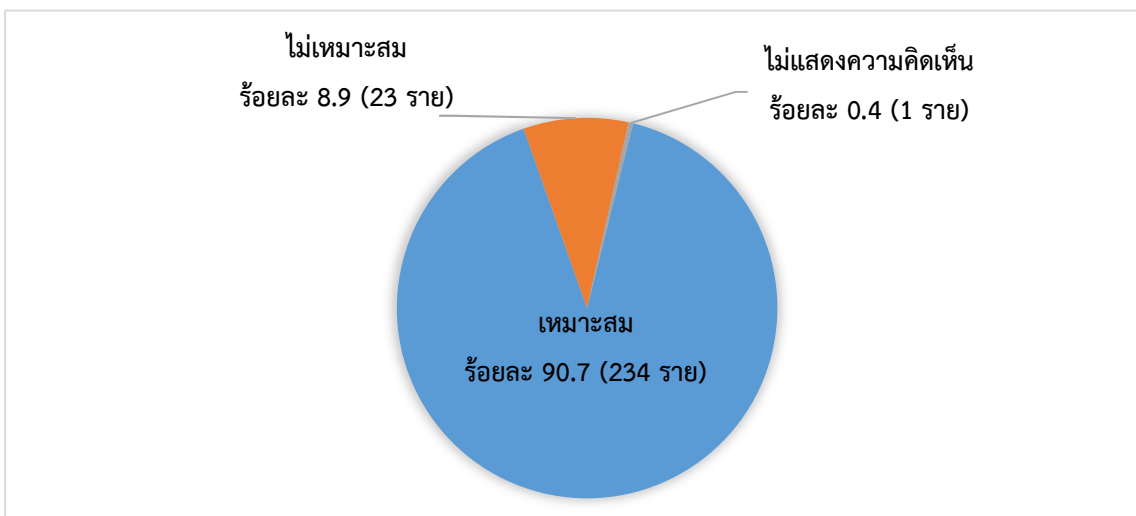
ตารางที่ 4.6-72 ข้อคิดเห็น และมาตรการเพิ่มเติม ต่อร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและ  
 สุขภาพของโครงการ การประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3 วันที่ 2 วันที่ 6  
 สิงหาคม พ.ศ. 2563

ร่างมาตรการฯ	ข้อคิดเห็น และมาตรการเพิ่มเติม
6) สุขภาพและการ สาธารณสุข	<ul style="list-style-type: none"> <li>- มาตรการด้านระบบสุขาภิบาล เพื่อป้องกันควบคุมโรคติดต่อหลาย ๆ โรค เช่น ไข้เลือดออก ใช้ซิคุนกูญา</li> <li>- จัดตั้งกองทุนหรือหน่วยงานประกันสุขภาพให้กับประชาชนในพื้นที่เสี่ยง และให้การดูแลตรวจในช่วงเวลาที่ชัดเจน และเพิ่มสวัสดิการสุขภาพมากขึ้น</li> <li>- จัดสร้างสถานพยาบาลชั่วคราวในการรักษาพยาบาลคนงาน และผู้ประสบอุบัติเหตุในพื้นที่ ก่อนนำส่งสถานพยาบาลหลัก</li> <li>- จัดให้มีการตรวจสุขภาพคนงาน โดยเฉพาะเรื่องโควิด-19 ก่อนเข้ามาในพื้นที่ อ.บ้านฉาง รวมถึงตรวจสุขภาพก่อนเข้างาน</li> <li>- ควรจัดทำทะเบียนคนงานเพื่อรวบรวมวิเคราะห์ปัญหาสาธารณสุข, กรณีมีแคมป์คนงานควรมีการจัดทำประวัติผู้อยู่อาศัยร่วมบ้านด้วย เพื่อใช้เป็นแนวทางในการดำเนินงานทางสาธารณสุข</li> <li>- มีแรงงานแฝงเข้าทำงาน จะป้องกันเรื่องโรคติดต่ออย่างไร</li> </ul>
7) อาชีวอนามัยและ ความปลอดภัย	<ul style="list-style-type: none"> <li>- อบรมคนงาน ตรวจสุขภาพอนามัยและป้องกันโรค ความประพฤติ การก่อเหตุรำคาญ สิ่งเสพติด ทุก 1 เดือน</li> <li>- แผนฉุกเฉินเป็นอย่างไร</li> <li>- ถ้าไม่ทำตามมาตรการที่กำหนด จะต้องมียกโทษอย่างไร</li> </ul> <p>นอกจากแก้ไขปัญหาให้ผู้รับเหมาก่อสร้างแล้ว ให้แก้ไขปัญหาให้ชาวบ้านที่อาศัยอยู่จริงด้วย</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- อบรม/ซ้อมแผนฉุกเฉินให้กับเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องและประชาชนโดยรอบ</li> </ul>
<b>ระยะดำเนินการ</b>	
1) เสี่ยง	<ul style="list-style-type: none"> <li>- จัดทำกองทุนฯ และเยียวยาก่อนให้แล้วเสร็จก่อนดำเนินการก่อสร้าง</li> <li>- ไม่มั่นใจในการควบคุมเสียงรบกวน</li> <li>- ผู้ได้รับผลกระทบในพื้นที่ยังได้รับความเดือดร้อนในเขตแนวเสียงเดิม</li> </ul>
2) คุณภาพอากาศ	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ให้ลดการใช้เครื่องปั้นเผา เนื่องจากมีปัญหาด้านอากาศเป็นพิษจากน้ำมันไอระเหย</li> <li>- ติดตามคุณภาพอากาศในเส้นทางวิ่งในเขต NEF <math>\geq 40</math> และ NEF 30 - 40 อย่างถาวร</li> <li>- มลพิษที่เกิดจากการขึ้นลงจะมีการจัดการอย่างไร</li> <li>- ไม่เห็นระบุบทลงโทษหากเกิดการไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนดวิธีการบิน</li> <li>- มีการตรวจวัดคุณภาพอากาศหรือไม่ ความถี่ในการตรวจวัดต่อปี</li> <li>- กำหนดมาตรการ หรือเครื่องมือลดมลพิษทางอากาศ (เครื่องฟอกอากาศ)</li> </ul>
3) การจัดการขอเสีย	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ยังไม่มั่นใจในระบบการคัดแยก กำจัดขยะ บำบัดน้ำเสีย</li> <li>- ส่งเสริมให้ใช้วัสดุจากธรรมชาติ ที่สามารถย่อยสลายได้ และดีต่อสิ่งแวดล้อม เช่น แก้วน้ำ ขวดน้ำ ภาชนะต่างๆ เป็นต้น</li> <li>- การมีคนมาอยู่ในพื้นที่มาก ๆ ปัญหาตามมา คือ ขยะ จะจัดการอย่างไร การใช้ระบบน้ำประปาถ้าไม่พอใช้ทำอย่างไร เรื่องการใช้น้ำประปาของชุมชนก็มีปัญหา</li> </ul>
4) การคมนาคมขนส่ง	<ul style="list-style-type: none"> <li>- เสี่ยงระยะเวลาทำงาน ผู้รับเหมาเข้าออกไม่ให้พร้อมกับประชาชน และจุดทางเข้าออกที่ทำงาน</li> <li>- ไม่ได้กล่าวถึงมาตรการแก้ไขในอนาคตระยะยาวที่มีปัญหาการจราจรที่หนาแน่น ติดขัด และโครงสร้างเพิ่มเติมยังไม่ชัดเจน</li> <li>- การจัดการอุบัติเหตุระหว่างการขนส่งระหว่างการก่อสร้าง</li> <li>- ควรเปิดช่องทางการเดินทางเข้าออกสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา ในช่วงดำเนินการก่อสร้าง เพื่อไม่ให้เกิดผลกระทบต่อวิถีชีวิตประชาชนช่วง กม.10</li> <li>- ทุกวันนี้สนามบินยังไม่เปิดใช้ทางวิ่ง 2 รอยังติดมากช่วงเวลา 7.00-9.00 น. และ 17.00-19.00 น.</li> </ul>



ตารางที่ 4.6-72 ข้อคิดเห็น และมาตรการเพิ่มเติม ต่อร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและ  
 สุขภาพของโครงการ การประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3 เวทีที่ 2 วันที่ 6  
 สิงหาคม พ.ศ. 2563

ร่างมาตรการฯ	ข้อคิดเห็น และมาตรการเพิ่มเติม
5) เศรษฐกิจ-สังคม	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ขอให้คำนึงถึงพนักงานการบินไทย (500 คน) ที่ศูนย์ซ่อมฯ เดิม ที่จะต้องโดนทุบ ทำให้พนักงานที่เป็น Local Staff ไม่มีงานทำ ต้องย้ายถิ่นฐาน ควรมีค่าชดเชยเยียวยาจากผลกระทบโครงการ</li> <li>- ให้คนในพื้นที่ชายของในสนามบิน หรือทำธุรกิจในสนามบินได้</li> <li>- รูปแบบผลประโยชน์ การได้ประโยชน์ของประชาชน กำหนดวันแล้วเสร็จการจัดตั้งกองทุน</li> <li>- ควรตั้งกองทุนประมงแยกออกจากกองทุนชุมชน จะสะดวกในการบริหารกองทุน</li> <li>- เพิ่มการจ้างบุคลากรให้กับหน่วยงานในพื้นที่ เช่น แพทย์ พยาบาล ฯลฯ</li> </ul>
6) สุขภาพและ การสาธารณสุข	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ขอให้ทบทวนตามที่ได้รับผลกระทบแจ้งในที่ประชุม</li> <li>- คนในชุมชนต้องมีสุขภาพที่ดี</li> <li>- สถานพยาบาลเพียงพอหรือไม่ อย่างไร</li> <li>- เสนอให้มีกิจกรรมให้ความรู้เรื่องสุขภาพอย่างต่อเนื่อง</li> <li>- ให้ลงรายละเอียดของรูปแบบการเฝ้าระวังสุขภาพของกลุ่มเสี่ยง เพื่อให้สอดคล้องกับผลกระทบที่เกิดขึ้น และถูกต้องตามหลักการ</li> <li>- ขอให้สนับสนุนงบประมาณในการดำเนินการเฝ้าระวังสุขภาพ งบประมาณสนับสนุนการดำเนินงาน อสม. ที่ต้องทำงานสาธารณสุขเพิ่มขึ้นจากการดำเนินโครงการ</li> <li>- เพิ่มแผนป้องกันเรื่อง โรคติดต่อ และควรมีกองทุนป้องกันโรคติดต่อ</li> <li>- คนที่อาศัยในพื้นที่เสี่ยง เช่น ประมง ควรได้รับการสนับสนุนและดูแลสุขภาพ</li> </ul>
7) อาชีวอนามัย และความปลอดภัย	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ควรมีแผน/มาตรการในการรับมือเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉิน</li> </ul>
8) อื่นๆ	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ควรทำงานให้สม่ำเสมอ มีแผนการทำงานที่ชัดเจนเคร่งครัด</li> <li>- ขอให้ปฏิบัติได้จริงตามที่สัญญาไว้</li> <li>- ควรวางแผนแก้ปัญหาเบื้องต้นไว้ก่อน</li> </ul>



รูปที่ 4.6-43 จำนวนความคิดเห็นต่อร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ  
 ของโครงการ เวทีที่ 2 วันที่ 6 สิงหาคม พ.ศ. 2563

### ● ส่วนที่ 3 ความพึงพอใจต่อการประชุม

ผู้ตอบแบบประเมินมีความพึงพอใจในประเด็นต่างๆ อยู่ในระดับปานกลางถึงมาก โดยพบว่า ประเด็นที่ผู้เข้าร่วมประชุมตอบแบบประเมินมีความพึงพอใจในระดับมาก คือ ประเด็นด้านความสามารถของวิทยากร ในการอธิบายให้ผู้เข้าร่วมประชุมฯ เข้าใจในภาพรวมของโครงการจำนวน 139 ราย (ร้อยละ 53.9) รองลงมา คือ ความเหมาะสมของสื่อและเอกสารประกอบการจัดประชุม จำนวน 135 (ร้อยละ 52.3) และ ความเหมาะสมของสถานที่ และความสะดวกของการเดินทางเข้าร่วมประชุม จำนวน 130 (ร้อยละ 50.4) ตามลำดับ รายละเอียดแสดงดัง ตารางที่ 4.6-73

ตารางที่ 4.6-73 ความพึงพอใจต่อการจัดเวทีรับฟังความคิดเห็นของโครงการ การประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3 เวทีที่ 2 วันที่ 6 สิงหาคม พ.ศ. 2563

รายการ	มาก		ปานกลาง		น้อย		ไม่แสดงความคิดเห็น	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
(1) ความสามารถของวิทยากรในการอธิบายให้ผู้เข้าร่วมเวทีฯ เข้าใจในภาพรวมของโครงการ	139	53.9	101	39.1	7	2.7	11	4.3
(2) ความเหมาะสมของเนื้อหาสาระรูปแบบ และวิธีการนำเสนอ	112	43.4	119	46.1	11	4.3	16	6.2
(3) ความเหมาะสมของระยะเวลาที่นำเสนอข้อมูลรายละเอียดโครงการและผลการศึกษา	100	38.8	117	45.3	21	8.1	20	7.8
(4) ความเหมาะสมของสถานที่และความสะดวกของการเดินทางเข้าร่วมเวทีฯ	130	50.4	97	37.6	12	4.7	19	7.4
(5) ความเหมาะสมของสื่อและเอกสารประกอบการจัดประชุม	135	52.3	98	38.0	11	4.3	14	5.4
(6) ความเหมาะสมของโอกาสและระยะเวลาในการแสดงความคิดเห็น	107	41.5	109	42.2	28	10.9	14	5.4
(7) ความเข้าใจในโครงการ ภายหลังจากการเข้าร่วมประชุม	110	42.6	118	45.7	15	5.8	15	5.8
(8) ภาพรวมของการจัดประชุม ในวันที่	122	47.3	117	45.3	8	3.1	11	4.3

สรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากแบบประเมินหลังการประชุมของผู้เข้าร่วมประชุม ได้ดังนี้

ด้านความเหมาะสมของเนื้อหาสาระ รูปแบบ และวิธีการนำเสนอ	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ควรมีคำชี้แจงที่ชัดเจนเรื่องการชดเชยต่าง ๆ เพื่อที่จะได้เตรียมการในอนาคต</li> <li>- การนำเสนอเป็นศัพท์ด้านเทคนิคค่อนข้างเข้าใจยาก</li> </ul>
ด้านความเหมาะสมของสถานที่และความสะดวกของการเดินทางเข้าร่วมเวทีฯ	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ควรจัดให้มีบริการรับส่งในการเข้าร่วมประชุมแสดงความคิดเห็นของประชาชน</li> <li>- ผู้จัดเชิญผู้เข้าร่วมประชุมเป็นจำนวนมาก แต่ห้องประชุมไม่สามารถรองรับได้เพียงพอจนต้องมีการถ่ายถอดไปอีกห้อง</li> <li>- สถานที่จัดงานมีขนาดเล็ก สถานที่จอดรถยานพาหนะมีจำกัด</li> </ul>
ด้านความเหมาะสมของโอกาสและระยะเวลาในการแสดงความคิดเห็น	<ul style="list-style-type: none"> <li>- พิธีกรควรกำหนดเวลาผู้ซักถาม เพราะบางคนใช้เวลานาน ซึ่งบางเรื่องมีในเอกสาร</li> <li>- ควรมีช่วงเวลาซักถาม เสนอข้อแนะนำและแจ้งคำชี้แจงให้มากขึ้น</li> </ul>
ด้านความเข้าใจในโครงการ ภายหลังจาก การเข้าร่วมประชุม	<ul style="list-style-type: none"> <li>- การประชุมในครั้งนี้ทำให้มีความเข้าใจมากขึ้น</li> </ul>
ด้านการประชาสัมพันธ์	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ควรจะมีการประชาสัมพันธ์การจัดรับฟังความคิดเห็นของประชาชนให้ทั่วถึง เนื่องจากประชาชนในพื้นที่ไม่ได้รับข่าวสารการประชุม</li> <li>- เสนอประชาสัมพันธ์ให้ชาวบ้านที่อยู่บริเวณใกล้เคียงสนามบินได้รับทราบทุกครัวเรือน เนื่องจากมีการประชาสัมพันธ์ผ่านผู้นำชุมชน กำนันและผู้ใหญ่บ้าน</li> <li>- ควรแจกเอกสารก่อนล่วงหน้า เพื่อจะได้ทำการศึกษาข้อมูลก่อนเข้าร่วมประชุม</li> </ul>
ภาพรวมของการจัดประชุม	<ul style="list-style-type: none"> <li>- เสนอให้แจกอาหารว่างเป็นชุด ตั้งแต่จุดลงทะเบียน และควรมีโต๊ะสำหรับเขียนกรอกแบบสอบถาม</li> </ul>

- ส่วนที่ 4 การให้ข้อมูลข่าวสารและการประชาสัมพันธ์โครงการการรับทราบข้อมูลเกี่ยวกับการศึกษาของโครงการก่อนหน้าการประชุม

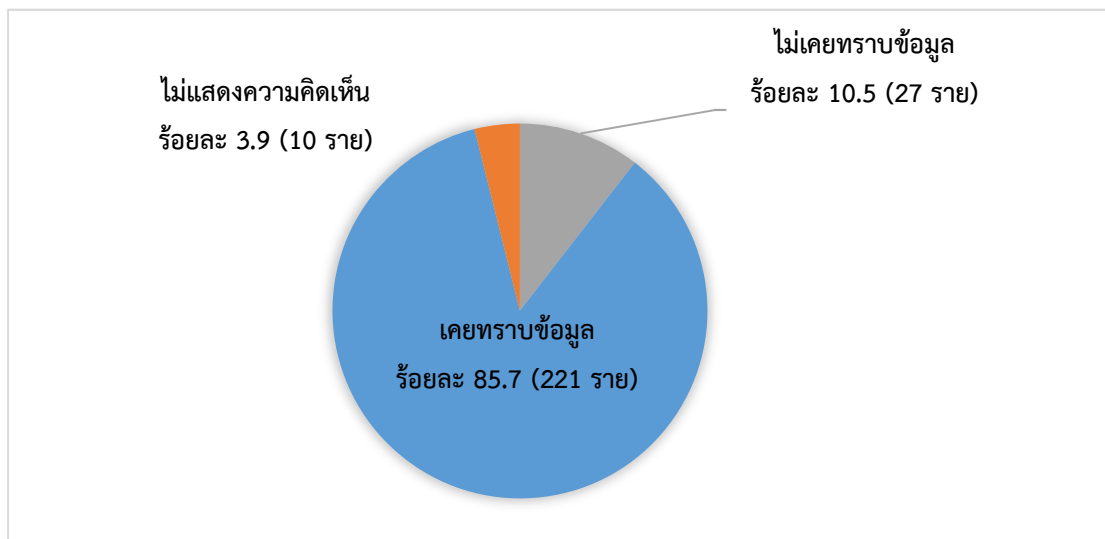
ผู้ตอบแบบประเมิน เคยรับทราบข้อมูลเกี่ยวกับโครงการก่อนการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนจำนวน 221 ราย (ร้อยละ 85.7) โดยรับทราบจากการแจ้งของผู้นำชุมชนท้องถิ่น เช่น กำนัน สารวัตร กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน ผู้ช่วยผู้ใหญ่บ้าน ประธานชุมชน กรรมการชุมชน ประธานหมู่บ้าน กรรมการหมู่บ้าน และนิติบุคคลจำนวน 87 ราย (ร้อยละ 21.4) รองลงมา คือ การแจ้งจากหน่วยงานราชการ/ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น จำนวน 68 ราย (ร้อยละ 16.7) และการประชุมรับฟังความคิดเห็นที่ผ่านมา จำนวน 63 ราย (ร้อยละ 15.5) ส่วนผู้ที่ไม่เคยรับทราบข้อมูลเกี่ยวกับโครงการมาก่อนมีจำนวน 27 ราย (ร้อยละ 10.5) รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 4.6-74 และรูปที่ 4.6-44

ตารางที่ 4.6-74 การรับทราบข้อมูลเกี่ยวกับโครงการก่อนการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3  
เวทีที่ 2 วันที่ 6 สิงหาคม พ.ศ. 2563

การรับทราบข้อมูลโครงการ ฯ	จำนวน	ร้อยละ
เคย ทราบข้อมูลเกี่ยวกับโครงการ ก่อนที่จะมีการจัดประชุม	221	85.7
ไม่เคย ทราบข้อมูลเกี่ยวกับโครงการ ก่อนที่จะมีการจัดประชุม	27	10.5
ไม่แสดงความคิดเห็น	10	3.9
รวม	258	100

ตารางที่ 4.6-74 การรับทราบข้อมูลเกี่ยวกับโครงการก่อนการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3  
เวทีที่ 2 วันที่ 6 สิงหาคม พ.ศ. 2563

การรับทราบข้อมูลโครงการ ฯ	จำนวน	ร้อยละ
<b>ช่องทางการรับข้อมูล</b>		
1. การแจ้งจากผู้นำชุมชนท้องถิ่น เช่น กำนัน สารวัตรกำนัน ผู้ใหญ่บ้าน ผู้ช่วยผู้ใหญ่บ้าน ประธานชุมชน กรรมการชุมชน ประธานหมู่บ้าน กรรมการหมู่บ้าน และนิติบุคคล	87	21.4
2. การแจ้งจากหน่วยงานราชการ/ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น	68	16.7
3. เจ้าหน้าที่ของโครงการ	45	11.1
4. การประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนครั้งที่ผ่านมา	63	15.5
5. ป้ายประชาสัมพันธ์/โปสเตอร์ประชาสัมพันธ์	52	12.8
6. รถกระจายเสียงประชาสัมพันธ์	23	5.7
7. หนังสือพิมพ์/วิทยุท้องถิ่น	26	6.4
8. เพื่อนบ้าน/คนรู้จัก	30	7.4
9. อื่น ๆ	13	3.2
<b>รวม</b>	<b>407</b>	<b>100.0</b>



รูปที่ 4.6-44 จำนวนผู้รับทราบข้อมูลเกี่ยวกับโครงการก่อนการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน  
ครั้งที่ 3 เวทีที่ 2 วันที่ 6 สิงหาคม พ.ศ. 2563

ช่องทาง/วิธีการรับข้อมูลข่าวสารของโครงการ ที่สะดวกที่สุด

ผู้ตอบแบบประเมินมีความเห็นต่อช่องทาง/วิธีการในการรับข้อมูลข่าวสารที่สะดวกมากที่สุด คือ การส่งเอกสารเผยแพร่ให้ถึงบ้านจำนวน 63 ราย (ร้อยละ 24.4) รองลงมา คือ ช่องทางการรับข้อมูลข่าวสารผ่านอินเทอร์เน็ต/เว็บไซต์ จำนวน 54 ราย (ร้อยละ 20.9) และ แผ่นพับ/โปสเตอร์/ป้ายประชาสัมพันธ์จำนวน 41 ราย (ร้อยละ 15.9) ตามลำดับ รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 4.6-75

**ตารางที่ 4.6-75 รูปแบบหรือวิธีการที่เหมาะสมในการประชาสัมพันธ์เผยแพร่ข้อมูลและผลการศึกษาของโครงการ  
ของการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3 วันที่ 2 วันที่ 6 สิงหาคม พ.ศ. 2563**

ช่องทางการรับข้อมูลข่าวสาร	จำนวน	ร้อยละ
1. การจัดประชุมกลุ่มย่อยชี้แจงในพื้นที่	37	14.3
2. การส่งเอกสารเผยแพร่ให้ถึงบ้าน	63	24.4
3. อินเทอร์เน็ต/เว็บไซต์	54	20.9
4. จัดเจ้าหน้าที่โครงการเข้าไปชี้แจงในพื้นที่	5	1.9
5. แจกผ่านผู้นำชุมชน/ประธานชุมชน/กำนัน/ผู้ใหญ่บ้าน	11	4.3
6. แผ่นพับ/โปสเตอร์/ป้ายประชาสัมพันธ์	41	15.9
7. ออกอากาศทางวิทยุ/โทรทัศน์/เคเบิลท้องถิ่น	12	4.7
8. สื่อสิ่งพิมพ์/หนังสือพิมพ์/วารสาร	6	2.3
9. รถกระจายเสียงประชาสัมพันธ์	4	1.6
10. อื่นๆ	8	3.1
ไม่แสดงความเห็น	17	6.6
<b>รวม</b>	<b>258</b>	<b>100</b>

● **ส่วนที่ 5 ความคิดเห็น ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะที่มีต่อโครงการ**

ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อการศึกษาและการพัฒนาโครงการก่อสร้างทางวิ่งและทางขับที่ 2  
สนามบินนานาชาติอู่ตะเภา อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 4.6-76

**ตารางที่ 4.6-76 สรุปความคิดเห็น และข้อเสนอแนะที่มีต่อโครงการ ของการประชุมรับฟังความคิดเห็น  
ของประชาชน ครั้งที่ 3 วันที่ 2 วันที่ 6 สิงหาคม พ.ศ. 2563**

ประเด็น	ข้อเสนอแนะต่อโครงการ
1. ร่างมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อม	<ul style="list-style-type: none"> <li>- เสนอให้ศึกษาระบบการคมนาคมโดยรอบโครงการเพื่อพัฒนารองรับการขยายตัวของจำนวนผู้เดินทาง เพราะปัจจุบันพื้นที่โดยรอบ ได้รับผลกระทบการจราจรติดขัด</li> <li>- ช่วงระยะก่อสร้าง ควรหลีกเลี่ยงการจราจรช่วงเวลาเร่งด่วน</li> <li>- มาตรการป้องกันและแก้ไขค่อนข้างเหมาะสมทุกข้อ ควรปฏิบัติตามที่กำหนดไว้</li> <li>- ควรมีมาตรการด้านความปลอดภัยต่าง ๆ และสามารถดำเนินการได้จริง</li> <li>- ขอทราบวิธีการควบคุมให้ปฏิบัติตามมาตรการทั้งระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการ</li> <li>- ขอให้องค์กรที่เกี่ยวข้องกับโครงการมีความจริงจังต่อประชาชนที่ได้รับผลกระทบ</li> <li>- การควบคุมให้มีการดำเนินงานตามมาตรการที่กำหนด ควรมีบทลงโทษถ้าไม่ปฏิบัติตาม</li> <li>- ขอให้ดูแลและวางระเบียบข้อบังคับแคมป์คนงานก่อสร้างอย่างเคร่งครัด และจัดระเบียบให้ถูกสุขลักษณะ</li> <li>- เสนอให้ใช้ NEF จากการตรวจวัดระดับเสียงจริง (วัดเสียงทุกหลังคาเรือน) เพื่อชดเชยประชาชนที่อาจได้รับผลกระทบเพิ่มเติมจากการใช้ค่า NEF จากแบบจำลองฯ</li> <li>- ขอให้ตั้งเครื่องตรวจวัดเสียงรบกวนจากเครื่องบินที่ตำบลสำนักท้อน โดยมีวันเวลาให้แน่นอน ต้องตั้งให้เรียบร้อยก่อนเปิดสนามบิน เพราะเมื่อก่อสร้างจะมีปัญหา</li> <li>- เสนอให้นำข้อมูลเรื่องผลกระทบด้านเสียงนำเสนอหน่วยงานอนุญาตให้ครบถ้วน</li> <li>- กังวลเรื่องเสียงที่มีผลกระทบต่อประชาชน สถานศึกษา ศาสนสถานและสถานพยาบาลที่อยู่ใกล้เคียง เวลาเครื่องบินขึ้นลง</li> <li>- ประชาชนไม่ไว้วางใจการปฏิบัติงานของภาครัฐ และกลุ่มคนที่มาพัฒนาสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา ประชาชน</li> </ul>

ตารางที่ 4.6-76 สรุปความคิดเห็น และข้อเสนอแนะที่มีต่อโครงการ ของการประชุมรับฟังความคิดเห็น  
ของประชาชน ครั้งที่ 3 วันที่ 2 วันที่ 6 สิงหาคม พ.ศ. 2563

ประเด็น	ข้อเสนอแนะต่อโครงการ
	<p>ต้องการให้ภาครัฐซื้อสิ่งปลูกสร้างและที่ดิน ในเขตเส้นเสียง NEF 30 - 40 ทุกพื้นที่ เนื่องจากประชาชน เสียสละความสุขให้มาพัฒนาสนามบิน ท่านต้องให้ประชาชนสามารถไปได้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ควรมีการดูแลเรื่องน้ำใช้อย่างเคร่งครัด</li> <li>- คุณภาพน้ำที่ใช้และระบบก่อสร้างเสนอให้บำบัดก่อนปล่อยลงทะเล</li> <li>- ขยะมูลฝอยควรดูแลอย่างเคร่งครัด</li> <li>- รับคนในท้องถิ่นเข้าทำงานก่อน, ให้ชุมชนมีส่วนร่วมกับโครงการ ผู้รับเหมาในท้องถิ่น, ผู้รับเหมารายย่อย ในชุมชนให้มีโอกาสได้เกิดบ้าง</li> <li>- เสนอให้มีการสนับสนุนการศึกษาของลูกหลานที่อยู่รอบสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา และรับเข้าทำงาน ในสนามบิน</li> <li>- ส่งเสริมทุนการศึกษาให้กับชุมชนที่ได้รับผลกระทบให้มาก</li> <li>- มีการจ้างงานจากแรงงานท้องถิ่นได้มีงานทำกระจายรายได้สู่ท้องถิ่น</li> <li>- ขอให้จัดพื้นที่ภายในสนามบิน ให้คนในชุมชนที่ได้รับผลกระทบมีโอกาสเข้าไปขายสินค้าและของที่ระลึก</li> <li>- ขอให้มีการของประชาชนที่ได้รับผลกระทบวิ่งส่งผู้โดยสาร เมื่อสนามบินเปิดดำเนินการแล้ว</li> <li>- เสนอให้มีกองทุนพัฒนารอบสนามบินเพื่อฟื้นฟูผู้ได้รับผลกระทบที่ชัดเจนก่อนที่จะมีการดำเนินการ เสร็จสิ้น</li> <li>- ขอเสนอให้มีศูนย์ดูแลชุมชนที่ได้รับผลกระทบจากโครงการ</li> <li>- การขุดเขยขอให้สรุปเป็นเปอร์เซ็นต์ที่แน่นอนการ ควรเจรจาทำความเข้าใจกับชาวบ้านให้ชัดเจน</li> <li>- ขอจัดตั้งกองทุนสนามบิน เพื่อไว้รองรับเยียวยาผู้ได้รับผลกระทบ ต.สำนักท้อน โดยมีวัน เวลาที่ แน่นอน ก่อนการสร้างสนามบินต้องเรียบร้อย สมบูรณ์ เพราะเมื่อมีการก่อสร้างปัญหาเริ่มเกิดจะได้มี กองทุนเยียวยา เช่น อุบัติเหตุจากการจราจร มลพิษ ภาวะฝุ่นละออง การจราจรติดขัด น้ำไฟขาด แคลนถูกนำเข้าไปหล่อเลี้ยงในสนามบิน</li> <li>- ในการประเมินผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น และมลพิษที่เกิดขึ้นที่เป็นอันตรายต่อสุขภาพ ใช้การประเมินในกรณี เลวร้ายที่สุดหรือไม่ ขอให้ระบุให้ชัดเจน</li> <li>- เสนอให้มาตรการเยียวยาผู้ได้รับผลกระทบเกี่ยวกับโครงการ เช่น โรคเครียดจากเสียงเครื่องบิน</li> <li>- เสียจากทำอากาศยาน ให้เฝ้าระวังตามระเบียบของสาธารณสุข</li> <li>- เพิ่มมาตรการป้องกัน เรื่อง โรคติดต่อเนื่องจากปริมาณคนเยอะขึ้น</li> <li>- ตรวจสอบติดตามสุขภาพอนามัยของชุมชน ตรวจสอบสุขภาพประจำปี</li> <li>- ควรสร้างสถานพยาบาลประจำสนามบิน เพราะจะมีประชากรแฝงจำนวนมาก เพื่อไม่ให้เกิดผลกระทบ ด้านการแย่งระบบสาธารณสุขกับประชาชนในพื้นที่</li> <li>- ขอให้ทางรัฐให้ความยุติธรรมการขุดเขยพื้นที่ที่มีผลกระทบ และมีการติดตามผล</li> <li>- วิตกกังวลเรื่องค่าชดเชยเวนคืนที่ดิน และเส้นเสียงจะได้ผลตอบแทนไม่คุ้มกับการลงทุนไป</li> <li>- การสร้างรายได้ให้กับประชาชนในพื้นที่รองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจที่จะเกิดขึ้นในพื้นที่ ในอนาคต เพื่อให้ประชาชนดั้งเดิมสามารถดำเนินชีวิตอยู่ได้</li> <li>- ขอให้ใส่ใจดูแลประชาชนที่ได้รับผลกระทบหลัก และเสนอให้เพิ่มผลประโยชน์แก่คนในพื้นที่</li> <li>- การแก้ไขปัญหา ควรป้องกันที่ต้นเหตุที่จะเกิดขึ้นในภายหน้าหลังโครงการเสร็จสิ้น</li> <li>- มาตรการที่รับฟังความคิดเห็นจากประชาชนในพื้นที่ สิ่งที่เป็นผลกระทบต่อวิถีชีวิตของประชาชน ควรปรับให้เหมาะสม เพื่อควบคู่กับแผนการพัฒนาสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา และระเบียบเศรษฐกิจ (EEC) ต้องเดินไปด้วยกัน</li> </ul>

**ตารางที่ 4.6-76 สรุปความคิดเห็น และข้อเสนอแนะที่มีต่อโครงการ ของการประชุมรับฟังความคิดเห็น  
ของประชาชน ครั้งที่ 3 วันที่ 2 วันที่ 6 สิงหาคม พ.ศ. 2563**

ประเด็น	ข้อเสนอแนะต่อโครงการ
2. ด้านการมีส่วนร่วม ของประชาชน	<ul style="list-style-type: none"> <li>- การประชาสัมพันธ์ยังไม่ครอบคลุม มีประชาชนบางส่วนไม่ได้รับรู้ข่าวสาร</li> <li>- เปิดโอกาสให้ประชาชนใช้เวลาในการแสดงความคิดเห็นให้มากขึ้น</li> <li>- การเชิญบุคคลเข้าร่วมการประชุม ควรเน้นผู้มีความรู้ เชี่ยวชาญ แต่ละแขนงมาเข้าร่วมแสดงความคิดเห็นด้วย ประชาชนส่วนใหญ่ที่มาไม่มีความรู้ จึงไม่สามารถโต้แย้ง ข้อดีข้อเสียได้ถูกต้อง</li> <li>- เสนอให้ลงประชุมกลุ่มย่อยในชุมชนให้มากขึ้น</li> <li>- ควรมีการเปิดเผยรายงานสรุปผลการรับฟังความคิดเห็นฯ ให้ประชาชนเข้าถึงให้มากที่สุด</li> <li>- เสนอให้เพิ่มการเชิญผู้ได้รับผลกระทบมารับฟังความคิดเห็นให้มากที่สุด</li> <li>- ควรมีการประชุมทำความเข้าใจอย่างต่อเนื่องถึงแม้จะยุติการศึกษาแล้ว</li> <li>- เสนอให้จัดทำป้ายและสัญญาณไฟให้ชัดเจนบริเวณจุดก่อสร้างที่อันตราย</li> <li>- ขอเสนอให้มีศูนย์รับเรื่องร้องเรียน เพื่อให้มีช่องทางให้กับหน่วยงานท้องถิ่น ประชาชนได้สื่อสารกับโครงการได้ง่าย เมื่อเกิดมีปัญหาหรือข้อร้องเรียนในพื้นที่</li> <li>- เสนอให้มีการติดป้ายโครงการที่มีเบอร์โทรติดต่อให้ชัดเจนสำหรับผู้เดือดร้อนตลอดเวลา</li> <li>- ควรจัดเจ้าหน้าที่ โครงการเข้าไปชี้แจงในพื้นที่ให้ชาวบ้านรับทราบอย่างน้อยครึ่งวันละ 1 ท่าน</li> </ul>
3. ด้านอื่นๆ	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ขอให้โครงการก่อสร้างบรรลุตามเป้าหมายที่วางไว้ด้วยดี</li> <li>- เป็นโครงการที่ดีควรศึกษาและทำความเข้าใจกับผู้ที่ได้รับผลกระทบอย่างละเอียด</li> <li>- เห็นด้วยกับการศึกษาที่รอบด้าน ครอบคลุม แต่ต้องนำผลการรับฟังความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้เสียไปปรับปรุงแก้ไขให้ได้แนวทางที่ดีที่สุดต่อไป</li> <li>- เป็นโครงการที่ดีนำความเจริญมาสู่ท้องถิ่นในด้านการคมนาคม</li> <li>- เห็นด้วยอย่างยิ่ง เพื่อเป็นการพัฒนาด้านเศรษฐกิจของชาติ</li> <li>- สนับสนุนโครงการพัฒนา เนื่องจากอยู่ในพื้นที่ที่จะพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวทางภาคตะวันออก</li> <li>- สนับสนุนให้สร้างสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา แต่ต้องดูแลคนที่ได้รับผลกระทบอย่างยุติธรรม</li> <li>- กรณีที่หน่วยงานของรัฐหรือรัฐวิสาหกิจจะขอใช้พื้นที่ NEF&gt;40 ในช่วงที่โครงการไม่ได้ใช้งานไปใช้ประโยชน์เป็นแหล่งน้ำสำรองในการใช้อุปโภคบริโภคให้กับประชาชนได้หรือไม่</li> <li>- เรื่องที่ดินรอบสนามบินต้องออกเอกสารให้ชาวบ้านอย่างถูกต้อง</li> <li>- ให้คนในพื้นที่ได้รับประโยชน์หรือส่วนลดในการใช้สนามบินบ้าง เช่น ลดราคา หรือนำเงินกำไรมาสร้างความเจริญในชุมชน</li> <li>- เป็นการส่งเสริมการท่องเที่ยวของประเทศ</li> <li>- พนักงานการบินไทยซึ่งปัจจุบันเป็นบุคคลท้องถิ่นไปแล้วส่วนใหญ่ได้รับผลกระทบ โครงการมีมาตรการรองรับแรงงานคนที่อยู่เก่า สิ่งแวดล้อมเปลี่ยนแปลงไป</li> </ul>

**6) การจัดทำรายงานสรุปผลการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3**

ภายหลังการจัดเวทีรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3 เมื่อวันที่ 5-6 สิงหาคม พ.ศ. 2563 โครงการเปิดรับฟังความคิดเห็นเพิ่มเติมภายหลังการจัดเวทีรับฟังความคิดเห็นฯ อย่างต่อเนื่อง ไม่น้อยกว่า 15 วัน รวม 4 ช่องทาง ได้แก่ 1) ไปรษณีย์ 2) โทรศัพท์ 3) โทรสาร และ 4) อีเมล ตั้งแต่วันที่ 7-21 สิงหาคม พ.ศ. 2563 มีประเด็นข้อคิดเห็นเพิ่มเติมผ่านช่องทางไปรษณีย์บัตร และอีเมล รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 4.6-77 จากนั้น โครงการได้รวบรวมประเด็นข้อซักถาม ข้อห่วงกังวล และข้อเสนอแนะต่างๆ พร้อมทั้งคำชี้แจง และได้จัดทำรายงานสรุปความคิดเห็นของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องและสาธารณชน พร้อมนำเสนอร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ โดยส่งให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเพื่อทราบ และส่งให้สำนักงานคณะกรรมการสุขภาพ

แห่งชาติเพื่อเผยแพร่แก่สาธารณชน รวมถึงเผยแพร่ ประชาสัมพันธ์ไปยังกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียที่เกี่ยวข้องกับโครงการ และ  
แสดงรายงานสรุปฯ ไว้ที่สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัด สำนักงานสาธารณสุขจังหวัด ศาลากลาง  
จังหวัด ที่ว่าการอำเภอ สำนักงานสาธารณสุขอำเภอ ที่ทำการองค์รปกครองส่วนท้องถิ่น กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน สถานบริการ  
สุขภาพของรัฐในพื้นที่ซึ่งเป็นที่ตั้งของโครงการ และหน่วยงานอื่นๆที่เกี่ยวข้อง จำนวน 47 แห่ง และเผยแพร่ในเว็บไซต์  
ของโครงการ <http://www.ehia-utprw.2.com> ซึ่งดำเนินการในช่วงวันที่ 29-31 สิงหาคม พ.ศ. 2563 สำหรับภาพถ่าย  
แสดงการเผยแพร่รายงานสรุปผลการรับความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3 แสดงดังรูปที่ 4.6-45

ตารางที่ 4.6-77 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากเวทีรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3  
คำถามเพิ่มเติมจากการรับฟังความคิดเห็นต่อเนื่อง 15 วัน (วันที่ 7-21 สิงหาคม พ.ศ. 2563)

ลำดับ	คำถาม	คำชี้แจง
<b>ไปรษณียบัตร</b>		
1	<p><b>ประชาชนตำบลสำนักท้อน</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- กรณีผู้ได้รับผลกระทบซึ่งอยู่ในแนวเส้นเสียง NEF 30 - 40 โครงการน่าจะมีการเจรจาซื้อที่ดินพร้อมสิ่งปลูกสร้างด้วย เพราะในอนาคตคงไม่มีใครต้องการอยู่อาศัย</li> <li>- ควรรวมพื้นที่ผู้ได้รับผลกระทบในแนวสีน้ำเงิน (NEF 30 - 40) และสีแดง (NEF &gt; 40) ไว้ด้วยกัน และสรุปความต้องการของชาวบ้านเป็น 2 ทาง เพื่อให้เลือกระหว่างเจรจาซื้อและปรับปรุงที่อยู่อาศัยสำหรับคนต่างพื้นที่และคนในพื้นที่</li> </ul> <p><b>ประชาชน</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- น่าจะรวมพื้นที่ของ NEF 30 - 40 และ NEF &gt; 40 ไว้ด้วยกัน และให้เลือกความต้องการว่าจะให้เจรจาซื้อหรือปรับปรุงที่อยู่อาศัย เพราะมีทั้งคนในพื้นที่และคนนอกพื้นที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบ</li> </ul>	<p><b>คำชี้แจง</b></p> <p>โครงการได้กำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขในการชดเชยผู้ได้รับผลกระทบด้านเสียง ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- การชดเชยผู้ได้รับผลกระทบ ชดเชยสิ่งปลูกสร้างที่ก่อสร้างถึงวันที่รายงาน EHIA ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.)</li> <li>- NEF &gt; 40 เจรจาสซื้อที่ดินและสิ่งปลูกสร้างหรือปรับปรุงอาคารเพื่อลดผลกระทบ</li> <li>- NEF 30 - 40 สนับสนุนการปรับปรุงอาคารและสิ่งปลูกสร้างเพื่อลดผลกระทบด้านเสียง</li> </ul> <p>สำหรับแนวทางอื่นๆ จะนำเสนอหน่วยงาน/เจ้าของโครงการพิจารณาต่อไป</p>
2	<p><b>ประชาชน</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ขอให้ตรวจวัดค่าระดับเสียงปัจจุบันด้วย เนื่องจากเสียงดังมาก ขอให้จ่ายเงิน 3-5-7 เท่า ของราคาซื้อขายตามท้องตลาด</li> </ul>	<p><b>คำชี้แจง</b></p> <p>รับทราบข้อเสนอแนะ</p>
<b>อีเมล</b>		
<b>ประชาชนผู้มีบ้านพักอาศัยในหมู่บ้านวินเทจ 1</b>		
1	<ul style="list-style-type: none"> <li>- สิ่งอำนวยความสะดวก ในการจัดประชุม ไม่จัดโต๊ะให้ประชาชน ทำให้จัดบันทึกลำบาก / การจัดการประชุมไม่ดี นำเรื่องสำคัญ คือเรื่องผลกระทบทางเสียง ไปไว้ตอนท้าย แล้วไปลดเวลาสอบถามของประชาชน ทั้งที่สอบถามอยู่ในประเด็น และบริษัทไม่ตอบคำถามบางคำถาม รวมทั้งเมื่อสอบถามเสนอทางเลือกให้ประชาชน แต่ไม่รอฟังคำตอบผู้เชี่ยวชาญและพิธีกรตัดบท โดยอ้างหมดเวลา</li> </ul>	<p><b>คำชี้แจง</b></p> <p>การจัดเวทีรับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 3 เมื่อวันที่ 6 สิงหาคม พ.ศ. 2563 เวลา 8.30-12.00 น. โดยจัดสถานที่แบบเว้นระยะห่างเพื่อลดความเสี่ยงต่อการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (โควิด-19) โดยโครงการได้นำเสนอความเป็นมา หลักการและเหตุผล ข้อมูลรายละเอียดโครงการ และแผนการดำเนินงาน ผลการศึกษาและผลการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ ร่างมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ และการมีส่วนร่วมของ</p>



ตารางที่ 4.6-77 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากเวทีรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3  
คำถามเพิ่มเติมจากการรับฟังความคิดเห็นต่อเนื่อง 15 วัน (วันที่ 7-21 สิงหาคม พ.ศ. 2563)

ลำดับ	คำถาม	คำชี้แจง
	<p>ที่เข้าสถานที่กับโรงแรม</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ไม่ถูกตามเจตนารมณ์ของประกาศ สผ. 4 ม.ค. 2562 ที่ต้องการให้ประชาชนแสดงความคิดเห็นอย่างอิสระ และ ผู้จัดทำรายงานต้องตอบคำถามของประชาชน</li> <li>- เสนอให้นำคำถามที่บันทึกเสียงทั้งหมดทุกคำถาม แล้วตอบทาง Web site ของโครงการ</li> </ul>	<p>ประชาชนและการประชาสัมพันธ์ จากนั้นได้เปิดเวทีรับฟังความคิดเห็นของประชาชน จนกระทั่งหมดคำถาม และเริ่มมีผู้เข้าร่วมประชุมทยอยเดินทางกลับ ผู้ดำเนินรายการ จึงได้อธิบายเสนอสรุปประเด็นความคิดเห็นที่ได้จากการจัดเวที และปิดเวทีรับฟังความคิดเห็น ในเวลา 12.30 น. ซึ่งหลังจากปิดเวทีแล้ว วิทยากรและผู้เชี่ยวชาญ ยังคงอยู่ ณ ห้องประชุม เพื่ออธิบายข้อมูลในรายละเอียดต่อผู้ที่มีข้อซักถามเพิ่มเติม นอกจากนั้นแล้ว โครงการยังเปิดรับฟังความคิดเห็นต่อเนื่องอีก 15 วันหลังการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 3 ผ่านช่องทางไปรษณีย์ ไปรษณีย์บัตร โทรศัพท์ โทรสาร และอีเมล</p>
2	<ul style="list-style-type: none"> <li>- การนำเข้าข้อมูลในประเด็น ทำแบบจำลองเส้นเสียง NEF <math>\geq 40</math>, NEF 30 - 40 ทำให้ขนาดพื้นที่ซึ่งได้รับผลกระทบ มีขนาดเปลี่ยนแปลงไป โดยข้อมูลในการรับฟังความเห็นครั้งที่ 2 พื้นที่มีขนาดใหญ่กว่า ที่นำมาแสดงในการรับฟังความคิดเห็นครั้งที่ 3 ทำให้ประชาชนกังวลใจ และขาดความเชื่อถือ เพราะขนาดพื้นที่ซึ่งได้รับผลกระทบ หายไป ข้อมูลอะไรที่เปลี่ยนไป บริษัทฯ ไม่ได้นำเสนอ และอธิบายให้ชัดเจน พูดแต่หลักการว่า ทุกโครงการ รัฐต้องการให้มีผลกระทบน้อยที่สุด พื้นที่หลายหมู่บ้าน เช่น หมู่บ้าน Vintage 1 ,2,3 Hamlet 1,2,3 รวม 6 หมู่บ้าน หายไปจากเส้นเสียง ที่เคยแสดงในการประชุมครั้งที่ 2 ทั้งหมด กลายเป็นไม่ได้รับผลกระทบ หรือ ต.สำนักท้อน ในครั้งที่ 2 มีผู้ได้รับผลกระทบรุนแรง 500 หลังคาเรือน ครั้งที่ 3 เหลือผู้ได้รับผลกระทบ 80 หลังคาเรือน และเมื่อผู้ร่างรายงานตัดบทการถามตอบ จึงเป็นลักษณะปิดเบือน ปกปิด ข้อมูลสำคัญ</li> <li>- บริษัทฯ ไม่นำข้อมูลนำเข้า ในครั้งที่ 2 เปรียบเทียบกับ ครั้งที่ 3 มานำเสนอว่าข้อมูลใดที่เปลี่ยนไป และข้อมูลนั้นมีประเภทและจำนวนที่ถูกต้องหรือไม่ อย่างไร หรือหากมีการกำหนดวิธีการบิน ขึ้น-ลง แบบใหม่ มีการวิเคราะห์ความเป็นไปได้ของการปฏิบัติการบินจริงหรือไม่ อย่างไร</li> <li>- เสนอให้จัดประชุมรับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 3 ใหม่ โดยมุ่งประเด็นข้อมูล และผลจำลองเส้นเสียง และการเปรียบเทียบผลที่ทำให้ขนาดพื้นที่รับ</li> </ul>	<p><b>คำชี้แจง</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- วิธีการวิเคราะห์เสียงในการรับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 2 และครั้งที่ 3 มีความแตกต่างกัน ด้วยเหตุผล ดังนี้ <ol style="list-style-type: none"> <li>1. การจัดทำเส้นเสียงครั้งแรกได้ใช้สมมติฐานการบินขึ้นลงของอากาศยานในรูปแบบของสมมติฐานการบินตรงเข้าและตรงออกจากสนามบิน (ตามที่โปรแกรม AEDT มีให้เลือกใช้เป็น default profile) เพื่อให้ครอบคลุมพื้นที่มากที่สุด โดยได้มีการชี้แจงให้ประชาชนทราบว่าแนวเส้นเสียงนี้เป็นการศึกษาเบื้องต้นเท่านั้น</li> <li>2. หลังจากนั้น ได้หาหรือผู้เชี่ยวชาญเพื่อกำหนดแนวทางเส้นและรูปแบบการบินที่คาดว่าจะนำไปใช้ในการควบคุมการบินในอนาคต โดยพิจารณาถึงลักษณะภูมิประเทศและปัจจัยอื่นๆ เพื่อให้อากาศยานสามารถขึ้นลงได้อย่างปลอดภัยและเป็นไปตามแนวทางการร่างเส้นทางบินเบื้องต้น เท่านั้น</li> </ol> </li> <li>- ข้อมูลนำเข้า หลัก ๆ ประกอบด้วยข้อมูลดังต่อไปนี้ <ol style="list-style-type: none"> <li>1. ชนิดของเครื่องบิน อ้างอิงจากแผนแม่บทของสนามบินนานาชาติอู่ตะเภาที่ทำไว้ก่อนแล้ว ซึ่งเป็นข้อมูลที่คาดการณ์ไว้เพื่อวิเคราะห์การเปลี่ยนแปลงของขนาดเครื่องบิน</li> <li>2. จำนวน 1,367 เที่ยวบิน พิจารณาในกรณีที่มีความต้องการใช้เครื่องบินสูง จากข้อเสนอแนะของประชาชนจากการประชุมที่ผ่านมา มีผลกระทบจากเครื่องบินชนิดต่างๆ เช่น เครื่องบินขนส่งสินค้า ที่ในข้อมูลนำเข้าชุดนั้นไม่ได้ปรากฏอยู่ แต่ปัจจุบันได้นำเข้ามารวมในการศึกษาคั้งนี้แล้ว</li> </ol> </li> <li>- เส้นเสียงที่นำเสนอในการรับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 2 ในช่วงเดือนมกราคม พ.ศ. 2563 ในการกำหนดรูปแบบการใช้ทางวิ่งใช้เส้นทางบินมาตรฐาน โดยยังไม่ได้พิจารณาถึงการลดผลกระทบสำหรับพื้นที่อ่อนไหว แต่ในการศึกษาปัจจุบัน ได้มีการลงรายละเอียดถึงพื้นที่ดังกล่าว และได้นำไปกำหนดร่าง</li> </ul>

ตารางที่ 4.6-77 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากเวทีรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3  
คำถามเพิ่มเติมจากการรับฟังความคิดเห็นต่อเนื่อง 15 วัน (วันที่ 7-21 สิงหาคม พ.ศ. 2563)

ลำดับ	คำถาม	คำชี้แจง
	ผลกระทบจากเส้นเสียงแตกต่างกันมาก	เส้นทางบินใหม่ ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อลดผลกระทบจากเครื่องบิน โดยเครื่องบินที่บินผ่านชุมชนจะมีความชันในการไต่ระดับและมุมร่อนมากขึ้น ได้ผลเป็นพื้นที่เส้นเท่าระดับเสียงตามที่นำเสนอในการประชุมรับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 3
3	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ข้อมูลคุณภาพต่างๆ ไม่มีการแสดง เกณฑ์มาตรฐาน (Criteria) เพียงแต่แจ้งว่า เกินเกณฑ์ หรือไม่เกินเกณฑ์ เช่นอะครอลีน สูงกว่า ค่าเฝ้าระวัง</li> <li>- บริษัทฯ ควรนำเสนอเกณฑ์โดยอ้างอิงที่มาของเกณฑ์ และ ค่าที่คำนวณได้ เปรียบเทียบให้เห็นในคราวเดียวกัน</li> <li>- นำเสนอทาง Web site ของโครงการ</li> </ul>	<p><b>คำชี้แจง</b></p> <p>โครงการได้นำเสนอระดับผลกระทบที่เกิดขึ้นโดยแสดงรายละเอียดทั้งในเชิงคุณภาพและเชิงปริมาณ และเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพซึ่งผลการประเมินค่าอะครอลีน เฉลี่ย 24 ชั่วโมง โดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ พบว่า พื้นที่อ่อนไหวและชุมชน จำนวน 16 แห่ง มีค่าสูงกว่าค่าเฝ้าระวัง 24 ชั่วโมง (สูงกว่า 0.55 ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร) (ไม่มีการกำหนดค่ามาตรฐานรายปี)</p>
4	<ul style="list-style-type: none"> <li>- มาตรการป้องกันผลกระทบระหว่างก่อสร้าง มีการนำเสนออุปกรณ์ป้องกัน (Safety Equipment) ของคนงานก่อสร้าง และลอกข้อกำหนดตามกฎหมายมา เช่น รถบรรทุกต้องมีผ้าคลุม ต้องล้างล้อ ฯลฯ แต่ไม่มีมาตรการป้องกันสำหรับประชาชนหรือกำหนดเคลื่อนลอย เช่น เลือกเครื่องจักร อุปกรณ์ที่ลดเสียง และการสันสะเทือนให้น้อยที่สุด</li> <li>- มาตรการเคลื่อนลอย ทำจริงไม่ได้ เช่น การจะเลือกรถบรรทุกอย่างไร เพื่อให้มีรถที่มีเสียงและการสันสะเทือนน้อยลง ผู้ร่างรายงาน รัสเซียของรถบรรทุกหรือว่า รถยี่ห้อ A มีเสียงและการสันสะเทือน น้อยกว่ารถยี่ห้อ B</li> <li>- กำหนดมาตรการให้เป็นเหตุผลพิสูจน์ทราบได้</li> </ul>	<p><b>คำชี้แจง</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ในระยะก่อสร้าง ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องดำเนินการ โดยพิจารณาข้อกำหนดต่างๆ ตามพระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ. 2554 เพื่อประโยชน์ในการควบคุม กำกับ ดูแลการดำเนินการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน เพื่อป้องกันผลกระทบตั้งแต่ต้นทาง ลดผลกระทบที่จะเกิดขึ้นต่อพื้นที่หรือประชาชนโดยรอบพื้นที่โครงการฯ</li> <li>- รถที่จะนำมาใช้สำหรับขนส่งวัสดุก่อสร้างจะต้องเป็นไปตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 หรือนำมาจดทะเบียนตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 โดยต้องมีสภาพมั่นคง แข็งแรง มีลักษณะ ขนาด และอุปกรณ์ส่วนควบคุมของรถ ถูกต้องตามที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง ทั้งนี้ เพื่อความปลอดภัยของผู้ขับรถ ผู้โดยสารไปกับรถคันนั้น ผู้ใช้รถใช้ถนน รวมทั้งป้องกันผลกระทบต่างๆ ที่เกิดขึ้น</li> <li>- มาตรการที่กำหนดสามารถใช้ได้จริงในทางปฏิบัติ ทั้งยังถูกควบคุมโดยกฎหมาย เพื่อให้ผู้รับเหมา ก่อสร้างนำไปปฏิบัติ และมีหน่วยงานของรัฐกำกับดูแลอย่างเคร่งครัด</li> </ul>
5	<ul style="list-style-type: none"> <li>- มาตรการระหว่างดำเนินการ บริษัทฯ อ้างในรายงานว่า จะมีผู้รับผิดชอบหลัก คือ ทร. และ สกพอ./ หรือ ผู้บริหารจัดการโครงการฯ ในทุกมาตรการติดตามเฝ้าระวัง</li> <li>- ตกลงใครคือผู้รับผิดชอบ การมีผู้รับผิดชอบหลายหน่วย จะมีเอกภาพในการแก้ไข สั่งการ หรือไม่ ทั้งที่ปัจจุบัน รัฐต้องการให้บริหารงานทุกอย่าง</li> </ul>	<p><b>คำชี้แจง</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- มาตรการทั้งระยะก่อสร้างและดำเนินการ ระบุผู้รับผิดชอบ โดยกองทัพเรือ และสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก เนื่องจากเป็นหน่วยงานหลักร่วมรับผิดชอบโครงการ ทั้งนี้ในอนาคตอาจมีผู้ที่จะเข้ามาบริหารจัดการสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา โครงการฯ จึงได้กำหนดผู้รับผิดชอบให้ครอบคลุม กล่าวคือ ไม่ว่าจะหน่วยงานใด</li> </ul>

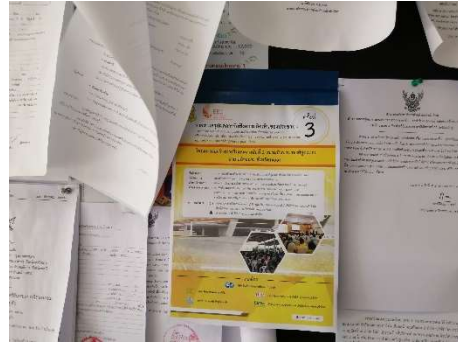
ตารางที่ 4.6-77 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากเวทีรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3  
 คำถามเพิ่มเติมจากการรับฟังความคิดเห็นต่อเนื่อง 15 วัน (วันที่ 7-21 สิงหาคม พ.ศ. 2563)

ลำดับ	คำถาม	คำชี้แจง
	<p>ในระบบ One Stop Service และ ทร. ซึ่งภารกิจหลักคือการป้องกันอุบัติเหตุทางทะเล เป็น Military Service จะมีความสามารถในการแก้ไขปัญหาให้ประชาชนหรือ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- กำหนดให้มีผู้รับผิดชอบหน่วยเดียว เป็น Single Body ให้มีอำนาจสั่งการทุกหน่วยที่เกี่ยวข้องได้</li> </ul>	<p>เข้ามาดำเนินการก็ต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบที่กำหนดไว้</p>
6	<ul style="list-style-type: none"> <li>- การเยียวยา และการชดเชย บริษัทฯ ไม่น่าเสนอว่าจะมีรูปแบบ วิธีการชดเชยอย่างไร เสนอเพียงว่าจะให้มีกองทุนไว้แก้ปัญหา แต่ไม่บอกขนาดของกองทุน ใครจะเป็นผู้บริหารกองทุน ในการฟังความเห็นครั้งที่ 2 เคยสอบถามว่าโครงการ มีค่า FIRR และ EIRR เท่าไร ซึ่งบริษัทฯ รับว่าจะนำเสนอในการฟังครั้งที่ 3 แต่เมื่อถูกถามอีกก็ไม่มีคำตอบ ซึ่งค่า FIRR และ EIRR นี้ มีผลต่อการพิจารณาขนาดกองทุน แก้ไขปัญหาว่าเป็นสัดส่วนเหมาะสมมากน้อยเพียงใด แต่ไม่มีคำตอบ</li> <li>- ในการรับฟังครั้งที่ 2 เคยยกงานวิจัยกับการจัดการปัญหามลพิษทางเสียงจากอากาศยาน โดยกรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม ซึ่งมีมติ ครม. กำหนดวิธีการ และ มูลค่าการชดเชยผู้ได้รับผลกระทบไว้ควรนำมาเป็นพื้นฐานในการกำหนดวิธีการ และ มูลค่าการชดเชยให้ดีขึ้น</li> <li>- ตอบคำถาม เรื่อง EIRR , FIRR ของโครงการแล้ว กำหนดขนาดของกองทุนให้สัมพันธ์ กับ FIRR และ EIRR รวมทั้งนำมติ ครม. ที่เคยมี ตามงานวิจัยฯ ของกรมส่งเสริมฯ มา พัฒนาต่อยอด เพื่อให้มาตรการชดเชย เป็นไปได้และเกิดประโยชน์สูงสุด และ แจ้งให้ประชาชนทราบ โดยการจัดประชุมกลุ่มย่อย</li> </ul>	<p><b>คำชี้แจง</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- โครงการได้กำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขในการชดเชยผู้ได้รับผลกระทบด้านเสียง ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> <li>○ การชดเชยผู้ได้รับผลกระทบ ชดเชยสิ่งปลูกสร้างที่ก่อสร้างถึงวันที่รายงาน EHIA ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.)</li> <li>○ NEF <math>\geq</math> 40 เจรจาซื้อที่ดินและสิ่งปลูกสร้างหรือปรับปรุงอาคารเพื่อลดผลกระทบ</li> <li>○ NEF 30 - 40 สนับสนุนการปรับปรุงอาคารและสิ่งปลูกสร้างเพื่อลดผลกระทบด้านเสียง</li> </ul> </li> <li>- ในการศึกษาและจัดทรารายงาน โครงการได้มีการทบทวนเอกสารงานวิจัยต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งรายงานผลงานวิจัยเรื่องผลกระทบด้านเสียงจากการศึกษาผลกระทบด้านเสียงจากการขยายทางวิ่งท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ศึกษาโดย กรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (พ.ศ.2553) ซึ่งวิธีการศึกษา ข้อเสนอแนะในการกำหนดมาตรการต่าง ๆ โครงการได้นำมาพิจารณาประกอบการศึกษาของโครงการด้วยแล้ว</li> <li>- ผลการวิเคราะห์ทางการเงิน กรณีมีการเติบโตของผู้โดยสารมากกว่ากรณีฐาน (Aggressive Scenario) ในการศึกษาโครงการวางแผนแม่บทโครงการศึกษาความเหมาะสมโครงการพัฒนาสนามบินนานาชาติอู่ตะเภาและพื้นที่โดยรอบ จังหวัดระยอง ระบุค่า Private Airport Operator IRR ไว้ที่ 10.9%</li> <li>- ทั้งนี้ ในรายละเอียดของการดำเนินการตามมาตรการการชดเชยผู้ได้รับผลกระทบ จะเป็นขั้นตอนต่อไปที่เจ้าของโครงการต้องศึกษาเพื่อดำเนินการชดเชยภายหลังจากรายงาน EHIA ผ่านความเห็นชอบ เจ้าของโครงการต้องดำเนินการศึกษาในรายละเอียดอีกครั้ง ขั้นตอน เงื่อนไขการชดเชยต่างๆ จะมีการศึกษาในรายละเอียดโดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ซึ่งจะมีกระบวนการ/วิธีการดำเนินงานเพื่อแจ้งให้ประชาชนรับทราบต่อไป</li> </ul>

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



ศาลากลางจังหวัดระยอง



องค์การบริหารส่วนตำบลสำนักท้อน



โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านสระแก้ว



เว็บไซต์ [www.ehia-utprw2.com](http://www.ehia-utprw2.com)



สำนักงานประชาสัมพันธ์จังหวัดชลบุรี



สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัด  
ชลบุรี

รูปที่ 4.6-45 ภาพถ่ายการเผยแพร่รายงานสรุปผลการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3

4.6.2.4 การชี้แจงข้อมูล (เพิ่มเติม)

ตามที่ [redacted] ได้ยื่นหนังสือขอให้พิจารณาทบทวนผลการศึกษาผลกระทบด้านเสียงและความสั่นสะเทือนของโครงการพัฒนาสนามบินอุตะเถาและเมืองการบินภาคตะวันออก เนื่องจากผู้ร้องแจ้งว่า ผลการศึกษากรณีดังกล่าวมีผลการประชุมการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 และครั้งที่ 3 มีจำนวนประชาชนผู้ได้รับผลกระทบที่จะได้รับการชดเชยเยียวยาจากการดำเนินโครงการแตกต่างกันดังกล่าว 4-4

จากการดำเนินงานศึกษาและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม สำหรับโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการที่อาจมีผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติ คุณภาพสิ่งแวดล้อม สุขภาพ อนามัย คุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนอย่างรุนแรง และได้ดำเนินการตามกระบวนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนจำนวน 3 ครั้ง

ตามแนวทางการมีส่วนร่วมของประชาชนในกระบวนการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของ  
สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (พ.ศ. 2562) ดังนี้

1) การรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 ในขั้นตอนกำหนดขอบเขตและแนวทางการศึกษา  
เมื่อวันที่ 4 กรกฎาคม พ.ศ.2562

2) การรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 ในขั้นตอนการประเมินและจัดทำรายงานฯ

ช่วงที่ 1 : วันที่ 26 พฤศจิกายน พ.ศ. 2562 ถึง 30 มกราคม พ.ศ. 2563 เป็นเส้นเสียงที่ได้มาจากการ  
กำหนดรูปแบบการใช้ทางวิ่งด้านใดด้านหนึ่ง 100 เปอร์เซ็นต์ เป็นการนำเข้าสู่ข้อมูลที่จำกัด ซึ่งยังไม่ได้พิจารณาถึงการ  
ลดผลกระทบสำหรับพื้นที่อ่อนไหว

ช่วงที่ 2 : วันที่ 11 มิถุนายน พ.ศ. 2563 เป็นเส้นเสียงที่ได้มาจากการลงรายละเอียดถึงพื้นที่ คำนึงถึง  
ความปลอดภัย เป็นการนำเข้าสู่ข้อมูลที่มีความสมบูรณ์มากขึ้น รวมทั้งมีการพิจารณาข้อจำกัดต่างๆ ของพื้นที่แล้ว  
ซึ่งได้แสดงรายงานสรุปผลการรับฟังความคิดเห็นฯ ช่วงวันที่ 18 มิถุนายน ถึง 2 กรกฎาคม พ.ศ. 2563

3) การรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3 ในการทบทวนร่างรายงานฯ ช่วงวันที่ 5 และ 6 สิงหาคม  
พ.ศ. 2563 เป็นเส้นเสียงชุดเดียวกันกับการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 (ช่วงที่ 2)

โดยเส้นเสียงที่ใช้ในการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนทั้ง 2 เส้น จัดทำขึ้นบนพื้นฐานของหลักการ  
ทางวิชาการ ซึ่งโครงการได้ผนวกผลการศึกษาไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพฯ  
ของโครงการแล้ว ดังนี้

- เส้นเสียงรูปแบบที่ 1 ที่ได้นำเสนอในการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 (ช่วงที่ 1) คือ เส้นเสียง  
ที่เกิดจากการคำนวณด้วยแบบจำลองทางคณิตศาสตร์จากการสมมติฐานข้อมูลการบินขึ้นตามหลักวิชาการ  
จากผู้เชี่ยวชาญเพื่อนำมาชี้แจงในเบื้องต้น
- เส้นเสียงรูปแบบที่ 2 ที่ได้นำเสนอในการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 (ช่วงที่ 1) และ การรับ  
ฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3 เป็นเส้นเสียงที่เกิดขึ้นจากการคำนวณด้วยแบบจำลองทาง  
คณิตศาสตร์จากข้อมูลการบินที่ได้รับและได้ผ่านการพิจารณาจากผู้เชี่ยวชาญ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง  
เรียบร้อยแล้ว

นอกจากนี้ โครงการได้ดำเนินการตามแนวทางการมีส่วนร่วมของประชาชนเพิ่มเติม โดยได้จัดกิจกรรม  
ชี้แจงข้อมูล (เพิ่มเติม) เพื่อให้ข้อมูลผลการศึกษาเพิ่มเติมกรณีโครงการได้ปรับปรุงการจัดทำข้อมูลแนวเส้นเสียงใหม่  
ที่แตกต่างไปจากรายงานฉบับหลัก และได้ดำเนินการชี้แจงให้ประชาชน และกลุ่มพื้นที่อ่อนไหว ในพื้นที่ NEF  $\geq$  40  
และ NEF 30 - 40 รับประทานและเข้าใจ รวมไปถึงกรณีโรงเรียนของ ██████████ และกลุ่มประชาชนผู้ได้รับ  
ผลกระทบทางเสียงจากการพัฒนาท่าอากาศยานอู่ตะเภา ผ่านกิจกรรมต่างๆ 3 กิจกรรม ซึ่งครอบคลุมกลุ่มผู้ได้รับ  
ผลกระทบแล้ว โดยการจัดประชุมออนไลน์จำนวน 2 ครั้ง โดยเป็นระบบที่สามารถเข้าได้ครั้งละ 500 ท่าน เพื่อให้  
ประชาชนจำนวนมากเข้ามามีส่วนร่วมได้ ดังภาคผนวก 4-4

- 1) การจัดกิจกรรมการเข้าพบตัวแทนผู้นำชุมชนและตัวแทนประชาชนผู้ได้รับผลกระทบ
- 2) การจัดกิจกรรมการชี้แจงข้อมูล (เพิ่มเติม) ต่อกลุ่มประชาชนผู้ได้รับผลกระทบทางเสียงจากการพัฒนาสนามบินนานาชาติอุตะเกา
- 3) กิจกรรมการสำรวจความคิดเห็นด้วยแบบสอบถาม/สัมภาษณ์รายบุคคลเพิ่มเติม

#### 1) วัตถุประสงค์

- เพื่อนำเสนอผลการปรับปรุงการจัดทำข้อมูลแนวเส้นเสียงใหม่ที่แตกต่างไปจากรายงานฉบับหลัก
- นำเสนอมาตรการป้องกันแก้ไข และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านเสียง
- เพื่อชี้แจงให้ประชาชนและกลุ่มผู้ได้รับผลกระทบทางเสียงได้รับทราบข้อมูลและเข้าใจ พร้อมทั้งแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ รวมทั้งข้อห่วงกังวลต่อผลการศึกษาด้านเสียงและมาตรการด้านเสียง

#### 2) กลุ่มเป้าหมาย

กลุ่มผู้นำชุมชน ประชาชน รวมไปถึงกรณีโรงเรียนของ ██████████ และผู้ได้รับผลกระทบทางเสียงจากการพัฒนาท่าอากาศยานอุตะเกา จากผลการศึกษาเพิ่มเติมกรณีนี้ที่โครงการได้ปรับปรุงการจัดทำข้อมูลแนวเส้นเสียงใหม่ที่แตกต่างไปจากรายงานฉบับหลัก

#### 3) ขั้นตอนการดำเนินงาน วิธีการ และเทคนิค

โดยมีรายละเอียดขั้นตอนการชี้แจงข้อมูล (เพิ่มเติม) แสดงดังตารางที่ 4.6-78 ซึ่งโครงการได้มีการแจ้งเชิญเข้าร่วมกิจกรรมชี้แจงข้อมูล (เพิ่มเติม) ช่วงวันที่ 2-20 สิงหาคม พ.ศ. 2563 แสดงดังรูปที่ 4.6-46

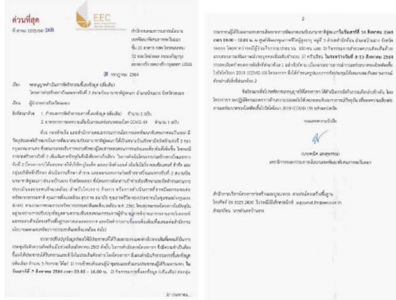
ตารางที่ 4.6-78 การดำเนินการตามขั้นตอนการชี้แจงข้อมูล (เพิ่มเติม)

การดำเนินการ	ช่วงเวลาดำเนินการ	รายละเอียด
1. ส่งหนังสือขออนุญาตจัดประชุมถึงคณะกรรมการโรคติดต่อจังหวัดระยอง	วันที่ 2 สิงหาคม 2564	ส่งหนังสือขออนุญาตจัดประชุมชี้แจงข้อมูล (เพิ่มเติม) ในสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19)
2. ประชุมคณะกรรมการโรคติดต่อจังหวัดระยอง	วันที่ 3 สิงหาคม 2564 เวลา 13.30-16.30 น.	การประชุมคณะกรรมการโรคติดต่อ จังหวัดระยอง ครั้งที่ 29/2564 ณ ห้องประชุมภัคดีศรีสงคราม ศูนย์ราชการจังหวัดระยอง โดยมีมติที่ประชุมให้ดำเนินการจัดประชุมออนไลน์เท่านั้น เพื่อไม่ให้เป็นการเพิ่มการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19)
3. การจัดกิจกรรมการเข้าพบตัวแทนผู้นำชุมชนและตัวแทนประชาชนผู้ได้รับผลกระทบ	วันที่ 7 สิงหาคม พ.ศ. 2564 เวลา 09.00-12.00 น.	จัดกิจกรรมการเข้าพบตัวแทนผู้นำชุมชนและตัวแทนประชาชนผู้ได้รับผลกระทบ ผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ (Video Conference) เพื่อแจ้งผลปรับปรุงข้อมูลซึ่งทำให้ผลกระทบต่อประชาชนแตกต่างไปจากเดิมที่เคยแจ้งในการประชุมรับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 3 เมื่อช่วงเดือนสิงหาคม พ.ศ. 2563 ที่ผ่านมา โครงการจึงมีความจำเป็นต้องชี้แจงให้ผู้นำชุมชน และตัวแทน

ตารางที่ 4.6-78 การดำเนินการตามขั้นตอนการชี้แจงข้อมูล (เพิ่มเติม)

การดำเนินการ	ช่วงเวลาดำเนินการ	รายละเอียด
		ประชาชนได้รับทราบและเข้าใจในประเด็นดังกล่าว
4. กิจกรรมการสำรวจความคิดเห็นด้วยแบบสอบถาม/สัมภาษณ์รายบุคคลเพิ่มเติม	ช่วงวันที่ 8-13 สิงหาคม พ.ศ. 2564	สืบเนื่องจากเปลี่ยนแปลงข้อมูลจำนวนเที่ยวบินในสมมติฐานสำหรับการประเมินด้านเสียงจากอากาศยาน ส่งผลให้แผนที่ร่างเส้นเท่าระดับเสียง (NEF Contour) ที่ทบทวนใหม่ เมื่อกรกฎาคม พ.ศ. 2564 มีความแตกต่างจากแผนที่ร่างเส้นเท่าระดับเสียง ที่ใช้ในการรับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 3 เมื่อเดือนสิงหาคม พ.ศ. 2563 ทำให้จำนวนครัวเรือนที่อาจได้รับผลกระทบด้านเสียงจากอากาศยานแตกต่างไปจากเดิม ทั้งพื้นที่ NEF $\geq$ 40 และพื้นที่ NEF 30 – 40 ซึ่งโครงการได้ดำเนินการตรวจสอบจำนวนหลังคาเรือนที่ตั้งอยู่ในบริเวณที่มีการเปลี่ยนแปลงของเส้นเสียง พบว่า ครัวเรือนในพื้นที่ที่มีการเปลี่ยนแปลง ของเส้นเสียง มีจำนวนรวมทั้งสิ้น 57 หลังคาเรือน
5. ประชาสัมพันธ์กิจกรรมชี้แจงข้อมูล (เพิ่มเติม)	ตั้งแต่วันที่ 9 สิงหาคม พ.ศ. 2564	ประชาสัมพันธ์ข้อมูล ให้ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องและสาธารณชน พิจารณาล่วงหน้า โดยผ่านช่องทางต่างๆ รวม 5 ช่องทาง ได้แก่ 1) จัดส่งเอกสารทางไปรษณีย์ 2) จัดวางเอกสาร 3) ป้ายประชาสัมพันธ์ 4) โปสเตอร์ประชาสัมพันธ์ และ 5) เว็บไซต์
6. การรับลงทะเบียนล่วงหน้า	ช่วงวันที่ 9-13 สิงหาคม พ.ศ. 2564	เปิดรับลงทะเบียนล่วงหน้าเพื่อให้ประชาชน ผู้มีส่วนได้เสียและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องแจ้งความประสงค์ ในการเข้าร่วมกิจกรรมชี้แจงข้อมูล (เพิ่มเติม) ได้ล่วงหน้า ด้วย โทรศัพท์ และอีเมล หรือโทรศัพท์แจ้งโดยตรง
7. การจัดกิจกรรมการชี้แจงข้อมูล (เพิ่มเติม) ต่อกลุ่มประชาชนผู้ได้รับผลกระทบทางเสียงจากการพัฒนาสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา	วันที่ 14 สิงหาคม พ.ศ. 2564 เวลา 09.00-12.30 น.	กิจกรรมการชี้แจงข้อมูล (เพิ่มเติม) ต่อกลุ่มประชาชน ผู้ได้รับผลกระทบทางเสียงจากการพัฒนาสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา ผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ (Video Conference) เพื่อแจ้งผลปรับปรุงข้อมูล ซึ่งทำให้ผลกระทบต่อประชาชนแตกต่างไปจากเดิมที่เคยแจ้ง ในการประชุมรับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 3 เมื่อช่วงเดือนสิงหาคม พ.ศ. 2563 ที่ผ่านมา โครงการจึงมีความจำเป็นต้องชี้แจงให้ประชาชนได้รับทราบและเข้าใจในประเด็นดังกล่าว
8. การรับฟังความคิดเห็นภายหลังการจัดเวทีรับฟังความคิดเห็นฯ	ตั้งแต่วันที่ 15-18 สิงหาคม พ.ศ. 2564	เปิดรับฟังความคิดเห็นเพิ่มเติมภายหลังการจัดเวทีรับฟังความคิดเห็นฯ รวม 3 ช่องทาง ได้แก่ 1) โทรศัพท์ 2) โทรศัพท์ และ 3) อีเมล
9. การจัดทำและเปิดเผยรายงานสรุปผลการชี้แจงข้อมูล (เพิ่มเติม)	วันที่ 20 สิงหาคม พ.ศ. 2564	จัดทำรายงานสรุปความคิดเห็นของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องและสาธารณชน พร้อมคำชี้แจง และจัดส่งรายงานดังกล่าวไปยัง สผ. เพื่อทราบ รวมถึงนำเสนอไปยังกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียของโครงการ และเผยแพร่แก่สาธารณชนต่อไป

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



หนังสือขออนุญาตจัดประชุม ในสถานการณ์  
การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19)



มติการประชุมคณะกรรมการโรคติดต่อ จังหวัดระยอง  
ครั้งที่ 29/2564



การปิดโปสเตอร์ประชาสัมพันธ์  
(เทศบาลตำบลสำนักท้อน)



การประชาสัมพันธ์ทางเว็บไซต์  
(www.ehia-utprw2.com)



การประชาสัมพันธ์ป้ายแผนที่โครงการ  
(อบต. ตำบลสำนักท้อน)



จัดวางเอกสารเปิดเผยข้อมูลโครงการ

รูปที่ 4.6-46 การแจ้งเชิญเข้าร่วมการชี้แจงข้อมูล (เพิ่มเติม) ผ่านสื่อประชาสัมพันธ์ต่างๆ (บางส่วน)

4) สื่อและเอกสาร

- การประชาสัมพันธ์ล่วงหน้า
  - สื่อที่ใช้ในการประชาสัมพันธ์ เช่น หนังสือเชิญเข้าร่วมประชุม จัดวางเอกสาร โปสเตอร์ ประชาสัมพันธ์ เว็บไซต์ เป็นต้น
  - แผนที่ประกอบการชี้แจงข้อมูล (เพิ่มเติม)
- การจัดเวทีรับฟังความคิดเห็นฯ
  - สื่อประกอบการนำเสนอ (Slide Presentation)
- การเปิดเผยรายงานสรุปการรับฟังความคิดเห็นฯ
  - รายงานสรุปการชี้แจงข้อมูล (เพิ่มเติม)



## 5) ผลการจัดกิจกรรมชี้แจงข้อมูล (เพิ่มเติม)

### 5.1) กิจกรรมการเข้าพบตัวแทนผู้นำชุมชนและตัวแทนประชาชนผู้ได้รับผลกระทบ

จัดกิจกรรมการเข้าพบตัวแทนผู้นำชุมชนและตัวแทนประชาชนผู้ได้รับผลกระทบ ผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ (Video Conference) โดยเป็นระบบที่สามารถเข้าได้ครั้งละ 500 ท่าน เพื่อที่จะให้ประชาชนจำนวนมากเข้ามามีส่วนร่วมได้ เพื่อแจ้งผลปรับปรุงข้อมูล ซึ่งทำให้ผลกระทบต่อประชาชนแตกต่างไปจากเดิมที่เคยแจ้งในการประชุมรับฟังความคิดเห็นเมื่อช่วงเดือนสิงหาคม พ.ศ. 2563 ที่ผ่านมา โครงการจึงมีความจำเป็นต้องชี้แจงให้ผู้นำชุมชนและตัวแทนประชาชนได้รับทราบและเข้าใจในประเด็นดังกล่าว ของโครงการก่อสร้างทางวิ่งและทางขับที่ 2 สนามบินนานาชาติอุตะเกา อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง เมื่อวันที่ 7 สิงหาคม พ.ศ. 2564 เวลา 09.00-12.00 น. โดยมี [REDACTED] (ผู้แทนกองทัพเรือ) และ [REDACTED] (ผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก) อาจารย์ผู้เชี่ยวชาญ ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม บริษัทที่ปรึกษา ผู้นำชุมชน และผู้แทนประชาชนที่ได้รับผลกระทบมีผู้เข้าร่วมประชุมทั้งหมด 47 ราย โดยมีตัวแทนผู้นำชุมชนและผู้ได้รับผลกระทบจำนวน 10 คน

สรุปผลการประชุม พร้อมทั้งประเด็นคำถามและข้อเสนอแนะต่างๆ แสดงดังตารางที่ 4.6-79 และภาพบรรยากาศการประชุมแสดงดังรูปที่ 4.6-47

ตารางที่ 4.6-79 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากกิจกรรมการเข้าพบตัวแทนผู้นำชุมชนและตัวแทนประชาชนผู้ได้รับผลกระทบ วันที่ 7 สิงหาคม พ.ศ. 2564

ลำดับ	คำถามและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง
ด้านสิ่งแวดล้อม		
1	อดีต ฃญ.บ้านหมู่ที่ 3 บ้านสระแก้ว - ประชาชนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบ มีความกังวลเรื่องของมาตรการดูแลผลกระทบว่าจะสามารถดูแลได้จริงหรือไม่ อย่างไร	<p><b>คำชี้แจงในที่ประชุม</b></p> <p>โครงการชดเชยสิ่งปลูกสร้างที่ก่อสร้างถึงวันที่รายงาน EHIA ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.)</p> <p><b>มาตรการชดเชย</b></p> <p><b>1 เงื่อนไขที่ต้องดำเนินการชดเชย</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ดำเนินการชดเชยผู้ได้รับผลกระทบด้านเสียงจากการพัฒนาโครงการก่อสร้างทางวิ่งและทางขับที่ 2 สนามบินนานาชาติอุตะเกา โดยพิจารณาระดับผลกระทบจากแผนที่เส้นเท่าระดับเสียงที่มีการคาดการณ์ในปี พ.ศ. 2591 และพิจารณาปีปลูกสร้างอาคาร โดยชดเชยสิ่งปลูกสร้างที่ก่อสร้างถึงวันที่รายงาน EHIA ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ซึ่ง สกพอ.จะต้องมีการเผยแพร่ข้อมูลการก่อสร้างโครงการให้ประชาชนรับทราบล่วงหน้า</li> <li>ดำเนินการสำรวจ จัดทำฐานข้อมูลและแผนการชดเชยผู้ที่ได้รับผลกระทบด้านเสียงซึ่งเกิดจากการพัฒนาโครงการ โดยคณะทำงานสำรวจและพิจารณาค่าชดเชยเยียวยาให้แล้วเสร็จก่อนเปิดใช้ทางวิ่งที่ 2</li> </ul>

ตารางที่ 4.6-79 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากกิจกรรมการเข้าพบตัวแทนผู้นำชุมชน  
และตัวแทนประชาชนผู้ได้รับผลกระทบ วันที่ 7 สิงหาคม พ.ศ. 2564

ลำดับ	คำถามและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง
		<p><b>2 หลักเกณฑ์ในการชดเชย</b></p> <p>กรณี NEF <math>\geq</math> 40</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ให้ สกพอ. เจรจาซื้อที่ดินพร้อมสิ่งปลูกสร้างที่ก่อสร้างถึงวันที่รายงาน EHIA ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ กรณีเจ้าของที่ดินพร้อมสิ่งปลูกสร้างไม่ประสงค์จะขาย ต้องสนับสนุนการปรับปรุงอาคารเพื่อลดผลกระทบด้านเสียง โดยให้รับเงินค่าชดเชยไปปรับปรุงอาคารและสิ่งปลูกสร้างเอง</li> </ul> <p>กรณี NEF 30 - 40</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ให้ สกพอ. สนับสนุนการปรับปรุงอาคารเพื่อลดผลกระทบด้านเสียง โดยให้รับเงินค่าชดเชยไปปรับปรุงอาคารและสิ่งปลูกสร้างเอง สำหรับอาคารที่ก่อสร้างถึงวันที่รายงาน EHIA ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ</li> <li>สกพอ. สนับสนุนในการป้องกันเสียงแก่สถานที่ซึ่งต้องการความเงียบเป็นพิเศษ เช่น โรงเรียน โรงพยาบาล ศาสนสถาน เป็นต้น สำหรับอาคารที่ก่อสร้างถึงวันที่รายงาน EHIA ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ</li> </ul> <p>โดยมีขั้นตอนและวิธีการปฏิบัติในการปรับปรุงบ้านในเบื้องต้น ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>เจ้าของกรรมสิทธิ์อาคาร/สิ่งปลูกสร้างมีส่วนร่วมในการพิจารณาและตรวจสอบตั้งแต่การสำรวจประเมินราคาบ้าน การตรวจสอบรายละเอียดรายงานผลการสำรวจวิศวกรรมและรายละเอียดงบประมาณราคาที่ใช้สำหรับการปรับปรุง</li> <li>เมื่อตรวจสอบครบถ้วนแล้ว จะมีการลงชื่อในใบตอบรับราคาประเมินปรับปรุงอาคาร</li> <li>เมื่อเจ้าของกรรมสิทธิ์ได้รับเงินค่าชดเชยแล้ว ให้ดำเนินการปรับปรุงอาคารตามที่ได้มีการสำรวจไว้</li> </ul>
	<p>- โครงการมีมาตรการในการดูแล ป้องกันผลกระทบพื้นที่อ่อนไหว</p>	<p><b>คำชี้แจงในที่ประชุม</b></p> <p>พื้นที่อ่อนไหวที่ต้องได้รับการดูแลเป็นพิเศษ ถ้ามีความประสงค์ที่จะไม่ย้ายออก ซึ่ง ทร.และ สกพอ.จะมีมาตรการพิเศษดูแลเฉพาะจุดอ่อนไหว โดยให้วิศวกรไปตรวจสอบว่า โรงเรียน วัด รพสต. มีความประสงค์ที่จะอยู่ในพื้นที่ ต้องได้รับการปรับปรุงอาคารเป็นพิเศษ ซึ่งมีกรณีตัวอย่างที่ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบังที่อยู่เหนือสนามบินสุวรรณภูมิ ซึ่งไม่สามารถย้ายออกได้ จึงมีการปรับปรุงอาคารโดยการติดกระจก 2 ชั้น และมีการทดสอบว่ายังสามารถทำการเรียนการสอนได้ แต่ถ้ามีความประสงค์ที่จะไม่อยู่ต่อ ต้องมีการเจรจากันเป็นกรณีพิเศษ แต่ต้องรองจนกระทั่งรายงาน EHIA นี้ ได้รับความเห็นชอบ จาก กก.วล. และได้มติจาก</p>

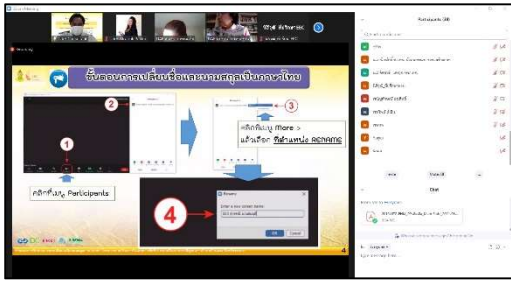
ตารางที่ 4.6-79 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากกิจกรรมการเข้าพบตัวแทนผู้นำชุมชน  
และตัวแทนประชาชนผู้ได้รับผลกระทบ วันที่ 7 สิงหาคม พ.ศ. 2564

ลำดับ	คำถามและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง
		คณะรัฐมนตรี ซึ่งมาตรการในรายงานทั้งหมดจะสามารถเริ่มดำเนินการได้ทันที
	- สิ่งปลูกสร้างที่จะได้รับการชดเชย ต้องก่อสร้างก่อนปีใด / ขอทราบเกณฑ์ในการชดเชย	<p><b>คำชี้แจงในที่ประชุม</b></p> <p>โครงการชดเชยสิ่งปลูกสร้างที่ก่อสร้างถึงวันที่รายงาน EHIA ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.)</p> <p><b>มาตรการชดเชย</b></p> <p><b>1 เงื่อนไขที่ต้องดำเนินการชดเชย</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ดำเนินการชดเชยผู้ได้รับผลกระทบด้านเสียงจากการพัฒนาโครงการก่อสร้างทางวิ่งและทางขับที่ 2 สนามบินนานาชาติอู่ตะเภา โดยพิจารณาระดับผลกระทบจากแผนที่เส้นเท่าระดับเสียงที่มีการคาดการณ์ในปี พ.ศ. 2591 และพิจารณาปีปลูกสร้างอาคาร โดยชดเชยสิ่งปลูกสร้างที่ก่อสร้างถึงวันที่รายงาน EHIA ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ซึ่ง สกพอ.จะต้องมีการเผยแพร่ข้อมูลการก่อสร้างโครงการให้ประชาชนรับทราบล่วงหน้า</li> <li>ดำเนินการสำรวจ จัดทำฐานข้อมูลและแผนการชดเชยผู้ที่ได้รับผลกระทบด้านเสียงซึ่งเกิดจากการพัฒนาโครงการ โดยคณะทำงานสำรวจและพิจารณาค่าชดเชยเยียวยา ให้แล้วเสร็จก่อนเปิดใช้ทางวิ่งที่ 2</li> </ul> <p><b>2 หลักเกณฑ์ในการชดเชย</b></p> <p><i>กรณี NEF ≥ 40</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ให้ สกพอ. เจาะซื้อที่ดินพร้อมสิ่งปลูกสร้างที่ก่อสร้างถึงวันที่รายงาน EHIA ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ กรณีเจ้าของที่ดินพร้อมสิ่งปลูกสร้างไม่ประสงค์จะขาย ต้องสนับสนุนการปรับปรุงอาคารเพื่อลดผลกระทบด้านเสียง โดยให้รับเงินค่าชดเชยไปปรับปรุงอาคารและสิ่งปลูกสร้างเอง</li> </ul> <p><i>กรณี NEF 30 - 40</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ให้ สกพอ. สนับสนุนการปรับปรุงอาคารเพื่อลดผลกระทบด้านเสียง โดยให้รับเงินค่าชดเชยไปปรับปรุงอาคารและสิ่งปลูกสร้างเอง สำหรับอาคารที่ก่อสร้างถึงวันที่รายงาน EHIA ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ</li> <li>สกพอ. สนับสนุนในการป้องกันเสียงแก่สถานที่ซึ่งต้องการความเงียบเป็นพิเศษ เช่น โรงเรียน โรงพยาบาล ศาสนสถาน เป็นต้น สำหรับอาคารที่ก่อสร้างถึงวันที่รายงาน EHIA ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ โดยมีขั้นตอนและวิธีการปฏิบัติในการปรับปรุงบ้านในเบื้องต้น ดังนี้</li> <li>เจ้าของกรรมสิทธิ์อาคาร/สิ่งปลูกสร้างมีส่วนร่วมในการ</li> </ul>

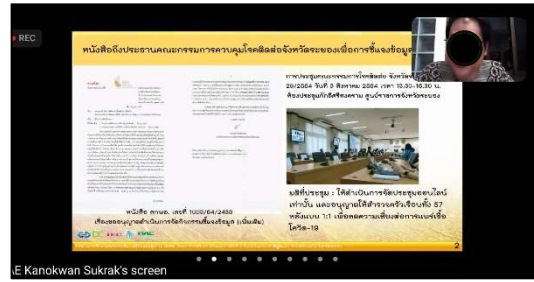
ตารางที่ 4.6-79 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากกิจกรรมการเข้าพบตัวแทนผู้นำชุมชน  
และตัวแทนประชาชนผู้ได้รับผลกระทบ วันที่ 7 สิงหาคม พ.ศ. 2564

ลำดับ	คำถามและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง
		<p>พิจารณาและตรวจสอบตั้งแต่การสำรวจประเมินราคาบ้าน การตรวจสอบรายละเอียดรายงานผลการสำรวจวิศวกรรมและรายละเอียดงบประมาณราคาที่ใช้สำหรับการปรับปรุง</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>เมื่อตรวจสอบครบถ้วนแล้ว จะมีการลงชื่อในใบตอบรับราคาประเมินปรับปรุงอาคาร</li> <li>เมื่อเจ้าของกรรมสิทธิ์ได้รับเงินค่าชดเชยแล้ว ให้ดำเนินการปรับปรุงอาคารตามที่ได้มีการสำรวจไว้</li> </ul>
2	<p>ประชาชนหมู่ที่ 8 ตำบลสำนักท้อน</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>บ้านที่อยู่นอกเขตเส้นเสี่ยงจากการประเมิน หากเมื่อสนามบินดำเนินการจริง แล้วพบว่ามีผลกระทบ จะมีการพิจารณาชดเชยใหม่หรือไม่</li> <li>ขอทราบความชัดเจนของเส้นเสี่ยง หากพาดผ่านบ้านครั้งหลังจะมีแนวทางในการชดเชยอย่างไร</li> <li>เส้นเสี่ยงจากภาพ จะรู้ได้อย่างไรว่าบ้านไหนอยู่เขตไหน</li> </ul>	<p><b>คำชี้แจงในที่ประชุม</b></p> <p>ผลการศึกษาที่นำเสนอในครั้งนี้เป็นการคาดการณ์เส้นเสี่ยง แต่หลังจากรายงานฉบับนี้ได้รับความเห็นชอบจาก กก.วล. แล้ว โครงการจะมีการสำรวจ จัดทำฐานข้อมูล และแผนการชดเชยผู้ได้รับผลกระทบด้านเสี่ยงให้แล้วเสร็จก่อนเปิดใช้ทางวิ่งที่ 2 และในกรณีเมื่อโครงการเปิดดำเนินการแล้วจะสามารถติดตามระดับเสี่ยงได้จากสถานีตรวจวัดเสียงถาวร ซึ่งจะต้องติดตั้งให้แล้วเสร็จก่อนการเปิดดำเนินการ</p>
		<p><b>คำชี้แจงในที่ประชุม</b></p> <p>รับทราบข้อคิดเห็น</p> <p>หลังจากรายงานฉบับนี้ได้รับความเห็นชอบจาก กก.วล. แล้ว โครงการจะมีการสำรวจ จัดทำฐานข้อมูล และแผนการชดเชยผู้ได้รับผลกระทบด้านเสี่ยงให้แล้วเสร็จก่อนเปิดใช้ทางวิ่งที่ 2 อีกครั้ง</p>
3	<p>ประชาชน หมู่ที่ 3 ตำบลสำนักท้อน</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ มีมติสรุปจำนวนครัวเรือนที่ได้รับผลกระทบจากเส้นเสี่ยงแล้วหรือไม่</li> <li>ขอทราบแผนงานการสำรวจบ้านที่ได้รับผลกระทบ ว่าจะนานเท่าใด</li> </ul>	<p><b>คำชี้แจงในที่ประชุม</b></p> <p>ภายหลังจากการประชุมในครั้งนี้แล้ว โครงการจะมีการรวบรวมข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่างๆ เสนอ สม. หากเห็นชอบในรายงาน จะส่งต่อ กก.วล. พิจารณาต่อไป และหลังจากรายงานฉบับนี้ได้รับความเห็นชอบจาก กก.วล. แล้ว โครงการจะมีการสำรวจ จัดทำฐานข้อมูล และแผนการชดเชยผู้ได้รับผลกระทบด้านเสี่ยงให้แล้วเสร็จก่อนเปิดใช้ทางวิ่งที่ 2 อีกครั้ง โดยระยะเวลาในการสำรวจประมาณ 6-12 เดือน</p>
<b>ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน และการประชาสัมพันธ์</b>		
1	<p>อดีต ฃญ.บ้านหมู่ที่ 3 บ้านสระแก้ว</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ต้องการให้ประชาชนในพื้นที่ได้รับทราบข้อมูลอย่างต่อเนื่องและสามารถเข้าถึงได้</li> </ul>	<p><b>คำชี้แจงในที่ประชุม</b></p> <p>รับทราบข้อคิดเห็น</p> <p>โดยโครงการจะดำเนินการประชาสัมพันธ์ผ่านแบบสื่อสิ่งพิมพ์</p>
2	<p>ประชาชน หมู่ที่ 3 ตำบลสำนักท้อน</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ต้องการให้โครงการมีการประชาสัมพันธ์ข้อมูลให้ประชาชน/ผู้ที่เกี่ยวข้องรับทราบข้อมูลที่นำเสนอในวันนี้ ผ่านช่องทางต่างๆ ด้วย เช่น ทำป้ายประชาสัมพันธ์</li> </ul>	<p>โดยใช้ป้ายประชาสัมพันธ์ ไปสเตอร์ประชาสัมพันธ์ และเว็บไซต์ของโครงการ <a href="http://www.ehia-utprw2.com">http://www.ehia-utprw2.com</a></p>

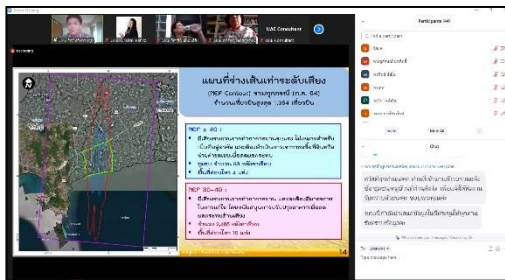
รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม สำหรับโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการที่อาจมีผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติ  
คุณภาพสิ่งแวดล้อม สุขภาพ อนามัย คุณภาพชีวิต ของประชาชนในชุมชนอย่างรุนแรง  
โครงการก่อสร้างทางวิ่งและทางซับที่ 2 สนามบินนานาชาติอู่ตะเภา อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง



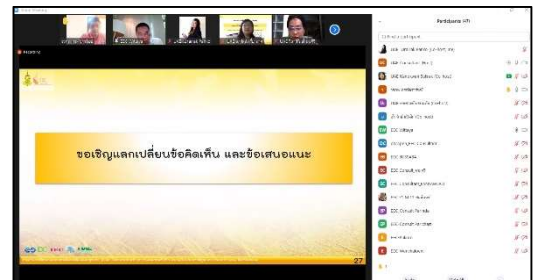
การแนะนำการประชุมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์  
(Video Conference)



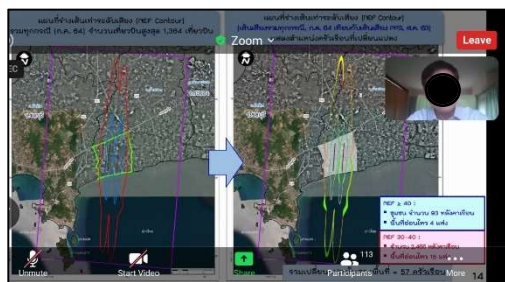
กล่าวต้อนรับผู้เข้าร่วมประชุม



บรรยากาศการประชุมและการนำเสนอ  
โดยบริษัทที่ปรึกษา



การซักถามและเสนอแนะโดยผู้เข้าร่วมประชุม



ตอบข้อซักถามโดยผู้แทนเจ้าของโครงการ  
และบริษัทที่ปรึกษา



สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ  
โดยบริษัทที่ปรึกษา

รูปที่ 4.6-47 บรรยากาศการกิจกรรมการเข้าพบตัวแทนผู้นำชุมชนและตัวแทนประชาชนผู้ได้รับผลกระทบ  
วันที่ 7 สิงหาคม พ.ศ. 2564

5.2) กิจกรรมการชี้แจงข้อมูล (เพิ่มเติม) ต่อกลุ่มประชาชนผู้ได้รับผลกระทบทางเสียงจากการ  
พัฒนาสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา

จัดกิจกรรมการชี้แจงข้อมูล (เพิ่มเติม) ต่อกลุ่มประชาชนผู้ได้รับผลกระทบทางเสียงจากการพัฒนา  
สนามบินนานาชาติอู่ตะเภาผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ (Video Conference) โดยเป็นระบบที่สามารถเข้าได้ครั้งละ 500 ท่าน  
เพื่อที่จะให้ประชาชนจำนวนมากเข้ามามีส่วนร่วมได้ เพื่อแจ้งผลปรับปรุงข้อมูล ซึ่งทำให้ผลกระทบต่อประชาชนแตกต่าง  
ไปจากเดิมที่เคยแจ้งในการประชุมรับฟังความคิดเห็นเมื่อช่วงเดือนสิงหาคม พ.ศ. 2563 ที่ผ่านมา โครงการจึงมีความ  
จำเป็นต้องชี้แจงให้ประชาชนได้รับทราบและเข้าใจในประเด็นดังกล่าว ของโครงการก่อสร้างทางวิ่งและทางซับที่ 2  
สนามบินนานาชาติอู่ตะเภา อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง เมื่อวันที่ 14 สิงหาคม พ.ศ. 2564 เวลา 09.00-12.30 น. โดยมี  
[Redacted] (ผู้แทนกองทัพเรือ) และ [Redacted] (ผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการ นโยบายเขต

พัฒนาพิเศษภาคตะวันออก) อาจารย์ผู้เชี่ยวชาญ ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม บริษัทที่ปรึกษา ผู้นำชุมชน และผู้แทน  
ประชาชนที่ได้รับผลกระทบ มีผู้เข้าร่วมประชุมทั้งหมด 144 ราย โดยมีผู้นำชุมชนและผู้ได้รับผลกระทบจำนวน 108 คน

สรุปผลการประชุม พร้อมทั้งประเด็นคำถามและข้อเสนอแนะต่างๆ แสดงดังตารางที่ 4.6-80  
และภาพบรรยากาศการประชุมแสดงดังรูปที่ 4.6-48

ตารางที่ 4.6-80 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากกิจกรรมการชี้แจงข้อมูล (เพิ่มเติม) ต่อกลุ่ม  
ประชาชนผู้ได้รับผลกระทบทางเสียงจากการพัฒนาสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา วันที่ 14 สิงหาคม  
พ.ศ. 2564

ลำดับ	คำถามและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง
<b>ด้านสิ่งแวดล้อม</b>		
1	กรรมการชุมชน หมู่ที่ 3 บ้านสระแก้ว - บ้านที่ก่อสร้างและได้รับผลกระทบจำกัด ระยะเวลาปีที่ก่อสร้างหรือไม่ อย่างไร	<b>คำชี้แจงในที่ประชุม</b> โครงการจะดำเนินการขุดเขยสิ่งปลูกสร้างที่ก่อสร้างถึงวันที่รายงาน EHIA ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.)
	- ในทะเบียนบ้านเดียวกันแต่มีบ้านหลาย หลัง จะได้รับการขุดเขยเยียวยาจาก ผลกระทบทุกหลัง หรือไม่	<b>คำชี้แจงในที่ประชุม</b> โครงการจะดำเนินการขุดเขยสิ่งปลูกสร้างทุกหลังคาเรือนที่อยู่ในพื้นที่ NEF $\geq$ 40 และ NEF30-40 ตามมาตรการที่กำหนดไว้ <b>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</b> เงื่อนไขในรายละเอียดการขุดเขยต่าง ๆ เป็นไปหลักเกณฑ์ที่คณะกรรมการ พิจารณาหลักเกณฑ์การขุดเขยฯ เห็นชอบให้ดำเนินการ
2	ประชาชน ตำบลสำนักท้อน - พื้นที่ในกรอบสีแดง (NEF $\geq$ 40) มีมาตรการขุดเขยอย่างไร	<b>คำชี้แจงในที่ประชุม</b> กรอบเส้นประสีเหลี่ยมสีแดง เป็นการแสดงเน้นให้เห็นพื้นที่บริเวณ NEF $\geq$ 40 โดยโครงการมีการกำหนดหลักเกณฑ์ในการขุดเขยในเบื้องต้น ดังนี้ - ดำเนินการสำรวจ จัดทำฐานข้อมูลและแผนการขุดเขยผู้ได้รับผลกระทบ ด้านเสียง ซึ่งเกิดจากการพัฒนาโครงการ ให้แล้วเสร็จ ก่อนเปิดใช้ทางวิ่งที่ 2 - การขุดเขยผู้ได้รับผลกระทบ ขุดเขยสิ่งปลูกสร้างที่ก่อสร้างถึงวันที่รายงาน EHIA ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.) • NEF $\geq$ 40 เจาะซื้อที่ดินและสิ่งปลูกสร้างหรือปรับปรุงอาคาร เพื่อลดผลกระทบในกรณีที่ไม่ขาย • NEF 30 - 40 สนับสนุนการปรับปรุงอาคารและสิ่งปลูกสร้างเพื่อลด ผลกระทบด้านเสียง
3	ประชาชน ตำบลสำนักท้อน - เส้นเสียงที่นำเสนอได้มาอย่างไร	<b>คำชี้แจงในที่ประชุม</b> ในการคาดการณ์เส้นเสียง (ปี พ.ศ. 2571 2581 และ 2591) ที่ปรึกษาใช้ แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ AEDT ในการคำนวณ โดยข้อมูลที่นำเข้าไป ประกอบด้วย - การคาดการณ์จำนวนเที่ยวบินและแบบอากาศยาน - การกำหนดสมมติฐานการศึกษา - ร่างเส้นทางการบิน - ข้อมูลจำนวนเที่ยวบินและชนิดของแบบอากาศยานที่คาดว่าจะเพิ่มขึ้น

ตารางที่ 4.6-80 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากกิจกรรมการชี้แจงข้อมูล (เพิ่มเติม) ต่อกลุ่ม  
ประชาชนผู้ได้รับผลกระทบทางเสียงจากการพัฒนาสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา วันที่ 14 สิงหาคม  
พ.ศ. 2564

ลำดับ	คำถามและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง
		<p>ในปีเปิดดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ความสามารถในการรองรับเที่ยวบินของทางวิ่ง</li> <li>- การจัดการทางวิ่งในอนาคต</li> <li>- ข้อมูลทางกายภาพของสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา</li> <li>- ข้อมูลอุตุนิยมวิทยาของสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา</li> </ul>
4	<p>ประชาชน ตำบลสำนักท้อน</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- บ้านอยู่ติดเส้นเหลือง (อยู่ห่างไปประมาณ 5 เมตร) ซึ่งเป็นพื้นที่ในแนวเส้น NEF <math>\geq 40</math> ที่เพิ่มขึ้น ทางที่ปรึกษาใช้แนวทางใดในการกำหนดแนวเส้นเท่าระดับเสียง</li> </ul>	<p><b>คำชี้แจงในที่ประชุม</b></p> <p>โครงการจะมีการสำรวจ จัดทำฐานข้อมูล และแผนการชดเชยผู้ได้รับผลกระทบด้านเสียงให้แล้วเสร็จก่อนเปิดใช้ทางวิ่งที่ 2 และเมื่อโครงการเปิดดำเนินการแล้วจะสามารถติดตามระดับเสียงได้จากสถานีตรวจวัดเสียงถาวร ซึ่งจะติดตั้งให้แล้วเสร็จก่อนการเปิดใช้ทางวิ่งที่ 2</p> <p><b>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</b></p> <p>นอกจากนั้น ยังกำหนดมาตรการการจัดตั้งและบริหารกองทุนเพื่อเยียวยาผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากสนามบิน ซึ่งหากประชาชนมีความต้องการในการตรวจสอบระดับมลพิษทางเสียงและมลพิษด้านอื่นเมื่อโครงการฯ เริ่มดำเนินงานแล้ว สามารถร้องขอให้มีการตรวจวัดและรับการเยียวยาตามระดับมลพิษที่เกินจากการคาดการณ์ได้</p> <p>ในการกำหนดเส้นเท่าระดับเสียง NEF ดำเนินการโดยประเมินระดับเสียงอากาศยาน ตามสมมติฐาน 11 กรณี จัดเตรียมข้อมูลนำเข้าแบบจำลองทางคณิตศาสตร์ โดยใช้ข้อมูลการบินจริง ทั้งข้อมูลจากสถานการณ์บินในปัจจุบัน (ปี พ.ศ. 2562) และจากการคาดการณ์ในปี พ.ศ. 2571 พ.ศ. 2581 และ พ.ศ. 2591 คำนวณโดยแบบจำลองทางคณิตศาสตร์ AEDT (Aviation Environmental Tool) พร้อมทั้งจัดทำแผนที่เส้นเท่าระดับเสียงในแต่ละกรณีแบบแยกฤดูร้อนและฤดูหนาว และประเมินผลกระทบในภาพรวมโดยรวมเส้นเสียงทุกกรณี</p>
5	<p>ประชาชน หมู่ที่ 6 ตำบลสำนักท้อน</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ข้อมูลนำเข้าแบบจำลองใช้ข้อมูลจากแหล่งใด ทำไม่ใช้ข้อมูลสถานการณ์การบินในปัจจุบัน ควรทำการสถิติการบินเพื่อให้ได้ข้อมูลที่ถูกต้อง</li> </ul>	<p><b>คำชี้แจงในที่ประชุม</b></p> <p>โครงการพิจารณาผลกระทบจากแผนที่เส้นเท่าระดับเสียงที่มีการคาดการณ์ในปี พ.ศ. 2591 โดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ AEDT (Aviation Environmental Tool)</p> <p>ทั้งนี้ แนวเส้นเสียง NEF เป็นค่าที่เกิดจาก 4 ส่วนหลัก คือ ความเข้มของเสียงที่เราคุ้นเคยกันที่มีหน่วยเป็นเดซิเบล ระยะเวลาของเสียงนั้นๆ ความถี่ของเที่ยวบิน และช่วงเวลาเวลาที่เครื่องบินบินผ่าน (กลางวันกลางคืน) และเมื่อคำนวณความเข้มของเสียงที่ 90 เดซิเบล ยังมีค่า NEF ไม่ถึงแนวเส้นเสียง</p> <p><b>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</b></p> <p>โครงการสนามบินอู่ตะเภาได้ใช้ข้อมูลนำเข้าแบบจำลองฯ ซึ่งเป็นข้อมูลจำนวนเที่ยวบินและแบบอากาศยาน ซึ่งเป็นข้อมูลการคาดการณ์จำนวนเที่ยวบินตามรายงานฉบับสมบูรณ์ โครงการวางแผนแม่บทโครงการศึกษาความเหมาะสมโครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาและพื้นที่โดยรอบ จังหวัดระยอง (เดือน</p>

ตารางที่ 4.6-80 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากกิจกรรมการชี้แจงข้อมูล (เพิ่มเติม) ต่อกลุ่ม  
ประชาชนผู้ได้รับผลกระทบทางเสียงจากการพัฒนาสนามบินนานาชาติอุตะเถา วันที่ 14 สิงหาคม  
พ.ศ. 2564

ลำดับ	คำถามและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง
		<p> ธันวาคม พ.ศ. 2561) ได้มีการคาดการณ์จำนวนผู้โดยสารและเที่ยวบินของ สนามบินนานาชาติอุตะเถา เมื่อมีการพัฒนาโครงการสูงสุดปี พ.ศ. 2571 พ.ศ. 2581 และ พ.ศ. 2591 โดยข้อมูลสถานการณ์บินจริงที่ใช้ในการประเมิน มีการใช้ข้อมูล 2 ชุดดังนี้</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) ข้อมูลสถานการณ์บินจริงของสนามบินอุตะเถาปี พ.ศ. 2562 (เปิดให้บริการ 1 ทางวิ่ง)</li> <li>2) ข้อมูลสถานการณ์บินจริงของสนามบินสุวรรณภูมิ ปี พ.ศ. 2561 (เปิดให้บริการ 2 ทางวิ่ง)</li> </ol> <p>เหตุผลที่เลือกใช้ข้อมูลรูปแบบสถานการณ์บินจริงของสนามบินสุวรรณภูมิ พ.ศ. 2561 เป็นตัวแทนรูปแบบการใช้ 2 ทางวิ่ง มีความเหมาะสมเนื่องจาก ปัจจัยที่เกี่ยวข้องดังนี้</p>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>- จำนวนเที่ยวบินเฉลี่ยต่อวันที่ท่าอากาศยานอุตะเถาต้องการเมื่อมีการพัฒนา โครงการแล้ว คาดการณ์เที่ยวบินเฉลี่ยไว้เท่ากับ 889 เที่ยวบินต่อวัน ซึ่งปัจจุบันท่าอากาศยานที่มี 2 ทางวิ่ง และมีเที่ยวบินเฉลี่ยต่อวันใกล้เคียง 800 เที่ยวบินต่อวัน มี 2 แห่ง คือ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (1,032 เที่ยวบิน ต่อวัน) และท่าอากาศยานดอนเมือง (842 เที่ยวบินต่อวัน)</li> <li>- รูปแบบและเมืองต้นทางปลายทางของเที่ยวบินที่ให้บริการ (Origin - Destination) ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีทั้งเที่ยวบินภายในประเทศ และเที่ยวบินระหว่างประเทศ โดยเที่ยวบินระหว่างประเทศที่มีรูปแบบเป็น เที่ยวบินข้ามทวีป (Long Haul Flight) เช่น รัสเซีย ซึ่งมีรูปแบบที่ใกล้เคียง กันกับเที่ยวบินที่จะให้บริการของท่าอากาศยานอุตะเถาในอนาคต (ช่วงมี การพัฒนาโครงการ ในปี พ.ศ.2571 ปี พ.ศ.2581 และปี พ.ศ.2591)</li> </ul> <p>รายละเอียดดังภาคผนวก 4-4 การคาดการณ์จำนวนเที่ยวบินและแบบอากาศยาน</p>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- เครื่องบินบินผ่านบ้าน ตรวจวัดระดับ เสียงได้ประมาณ 90 เดซิเบล เหตุใด จึงไม่อยู่ในแนวเส้นเสียงของโครงการ</li> </ul>	<p><b>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</b></p> <p>การตรวจวัดระดับเสียงอากาศยานจะต้องดำเนินการตรวจวัดโดยใช้เครื่องวัด ระดับเสียงที่ได้มาตรฐานและเป็นวิธีการที่ยอมรับในระดับสากล เช่น มีการสอบ เทียบเครื่องวัดตาม IEC61672-3:2013, Electroacoustics-Sound Level Meter-Part 3: Periodic Tests โดยวิธีการตรวจวัดระดับเสียงอากาศยาน จะต้องเป็นไปตามประกาศกรมควบคุมมลพิษ เรื่อง วิธีการตรวจวัดเสียงอากาศ ยานในพื้นที่ชุมชน (ลงวันที่ 4 กันยายน พ.ศ. 2556)</p> <p>นอกจากนี้ บริษัทที่ปรึกษาได้เปรียบเทียบค่าระดับเสียงจากสถานการณ์บินจริง และค่า NEF จากแผนที่เส้นเท่าระดับเสียง และสูตรการคำนวณระดับเสียง อากาศยานในรูปของค่าระดับเสียงเฉลี่ยกลางวันและกลางคืน (Day-Night Average Sound Level) รายละเอียดอธิบายดังภาคผนวก 4-4</p>
6	ก้านันตำบลสำนักท้อน	<p><b>คำชี้แจงในที่ประชุม</b></p> <p>แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ AEDT ที่บริษัทที่ปรึกษานำมาใช้ในการคำนวณ เส้นเท่าระดับเสียง มีลิขสิทธิ์ (License) ถูกต้อง</p>



ตารางที่ 4.6-80 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากกิจกรรมการชี้แจงข้อมูล (เพิ่มเติม) ต่อกลุ่มประชาชนผู้ได้รับผลกระทบทางเสียงจากการพัฒนาสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา วันที่ 14 สิงหาคม พ.ศ. 2564

ลำดับ	คำถามและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง
	- การนำแบบจำลองเสียงจากอากาศยานของอเมริกามาใช้ มีใบ Certificate หรือไม่	
	- ได้ใช้เที่ยวบินในปี 2591 ในการประเมินผลกระทบด้วยหรือไม่	<b>คำชี้แจงในที่ประชุม</b> โครงการมีการใช้จำนวนเที่ยวบินคาดการณ์ในปี พ.ศ. 2591 ในการคำนวณเส้นเท่าระดับเสียงโดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ AEDT (Aviation Environmental Tool) เพื่อนำมาประกอบการประเมินผลกระทบด้านเสียงจากอากาศยาน รายละเอียดอธิบายดังภาคผนวก 4-4 การคาดการณ์จำนวนเที่ยวบินและแบบอากาศยาน
	- เหตุใดจึงไม่มีข้อมูลเครื่องบินของทหารในการนำแบบจำลองในการประเมินผลกระทบด้วย	<b>คำชี้แจงในที่ประชุม</b> การประเมินเสียงจากอากาศยานของโครงการ นำเข้าข้อมูลเฉพาะเครื่องบินพาณิชย์ ไม่มีการนำเข้าเครื่องบินทางราชการ ซึ่งมีการคาดการณ์ประเภทเครื่องบินที่ครอบคลุมผลกระทบในสถานการณ์การบินในอนาคตไว้แล้ว ในกรณีเมื่อโครงการเปิดดำเนินการแล้ว และประชาชนรู้สึกว่าจะได้รับผลกระทบด้านเสียงจะสามารถติดตามระดับเสียงได้จากสถานีตรวจวัดเสียงถาวร ซึ่งจะต้องติดตั้งให้แล้วเสร็จก่อนเปิดใช้ทางวิ่งที่ 2 <b>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</b> เหตุผลหนึ่งที่ไม่ใช่ข้อมูลเที่ยวบินทางทหารในการ “คาดการณ์” ผลกระทบฯ เนื่องจาก ปริมาณและชนิดอากาศยานทางทหารไม่สามารถพยากรณ์ได้ เนื่องจากเป็นกิจกรรมด้านความมั่นคง ทำให้ไม่สามารถกำหนดข้อมูลเที่ยวบินเพื่อใช้ในการ “คาดการณ์” ผลกระทบในอนาคตได้ โดยที่ปรึกษาได้ใช้ “ความสามารถในการรองรับเที่ยวบินของทางวิ่ง” สูงสุดในการพิจารณาแล้ว ดังนั้น ถึงแม้จะมีเครื่องบินทำการบินขึ้นและลงจากทางวิ่งก็ยังมีอยู่ในจำนวนที่พิจารณานี้
7	ประชาชน ชุมชนสระแก้ว	<b>คำชี้แจงในที่ประชุม</b> โครงการมีการใช้จำนวนเที่ยวบินคาดการณ์ในปี พ.ศ. 2591 ในการคำนวณเส้นเท่าระดับเสียงโดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ AEDT (Aviation Environmental Tool) เพื่อนำมาประกอบการประเมินผลกระทบด้านเสียงจากอากาศยาน รายละเอียดอธิบายดังภาคผนวก 4-4 การคาดการณ์จำนวนเที่ยวบินและแบบอากาศยาน
	- เหตุใดจึงไม่ใช่ข้อมูลนำเข้าปี 2591 ในการนำแบบจำลอง เพื่อพิจารณาผลกระทบสูงสุด ซึ่งจากประสบการณ์จากท่าอากาศยานสุวรรณภูมินั้น ณ ปัจจุบันก็ยังไม่สามารถขดเคยผู้ได้รับผลกระทบได้ทั้งหมด	
	- ควรใช้หน่วยวัดความดังเป็นเดซิเบล หรือควรแปลง NEF เป็นเดซิเบล	<b>คำชี้แจงในที่ประชุม</b> รับทราบข้อคิดเห็น <b>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</b> - NEF (Noise Exposure Forecast) เป็นการทำนายค่าระดับเสียงจากอากาศยานซึ่งปกติมักจะแสดงเป็นเส้นระดับเสียง (Noise Contour)

ตารางที่ 4.6-80 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากกิจกรรมการชี้แจงข้อมูล (เพิ่มเติม) ต่อกลุ่ม  
 ประชาชนผู้ได้รับผลกระทบทางเสียงจากการพัฒนาสนามบินนานาชาติอุตะเถา วันที่ 14 สิงหาคม  
 พ.ศ. 2564

ลำดับ	คำถามและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง
		<p>- ค่า NEF สามารถคำนวณค่าโดยประมาณเป็นหน่วยเดซิเบลได้ ในรูปของระดับเสียงเฉลี่ยกลางวันและกลางคืน (Day-Night Average Sound Level (Ldn) แม้ว่าค่า NEF จะไม่มีความสัมพันธ์โดยตรงกับ L<sub>dn</sub> แต่สามารถประมาณค่าความสัมพันธ์โดยประมาณ ระหว่าง Ldn และ NEF ได้ดังสมการ</p> $Ldn \cong NEF + 35$ <p>(ที่มา : US EPA, 24CFR Subtitle A Part 51 Environmental Criteria and Standards)</p>
	<p>- ไม่พบการประเมินผลกระทบด้าน VOC ในการประชุมครั้งนี้ มีเพียงผลกระทบด้านเสียง</p>	<p><b>คำชี้แจงในที่ประชุม</b></p> <p>โครงการศึกษาและประเมินกระทบด้าน VOC ไว้ครบถ้วนเรียบร้อยแล้ว โดยมีรายละเอียดอยู่ในรายงานเล่มหลัก ซึ่งไม่ได้มีการนำเสนอในวันนี้ เนื่องจากเน้นที่ผลกระทบด้านเสียงเป็นหลัก</p> <p>ในการประเมินได้ใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ AEDT ในการคาดการณ์อัตราการเกิดมลสารทางอากาศจากไอเสียอากาศยานและอุปกรณ์สนับสนุนภาคพื้นดิน และประเมินการแพร่กระจายของมลสารทางอากาศนั้น โดยพิจารณาผลกระทบแบบเฉียบพลัน (Acute) และแบบเรื้อรัง (Chronic) ประเมินการรับสัมผัสที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อสุขภาพทั้งที่ไม่ใช่มะเร็ง และความเสี่ยต่อโอกาสการเกิดมะเร็ง หรือ Cancer Risk โดยมีดัชนีที่ศึกษาได้แก่ ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO<sub>2</sub>) ก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ (SO<sub>2</sub>) ฝุ่นละอองขนาดเล็ก PM10 PM2.5 และสารอินทรีย์ระเหยง่าย (VOCs) ในการประเมินผลกระทบแบบเฉียบพลัน ใช้สมมติฐานกรณีคาดการณ์ที่ยูบินสูงสุด 1,364 เที่ยวบินต่อวัน นำค่าเฉลี่ย 24 ชั่วโมงของมลสารเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐานหรือค่าเฝ้าระวังของประเทศไทย ส่วนการประเมินผลกระทบแบบเรื้อรัง ใช้สมมติฐานกรณีคาดการณ์ที่ยูบินสูงสุดในปี พ.ศ. 2591 (2 ทางวิ่ง) นำค่าเฉลี่ย 1 ปี เปรียบเทียบกับค่าที่ยอมให้รับสัมผัสได้โดยไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อสุขภาพ (RfC : Reference Concentration) และคาดการณ์ความเสี่ยงต่อโอกาสการเกิดมะเร็งผลการประเมินผลกระทบแบบเฉียบพลัน พบว่า ความเข้มข้นของเบนซีน และ 1,3 บิวทาไดอิน เฉลี่ย 24 ชั่วโมง บริเวณพื้นที่ชุมชนรอบสนามบินไม่เกินค่าเฝ้าระวังของประเทศไทย ในขณะที่อะคลอรีน เฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าสูงกว่าเฝ้าระวังฯ ซึ่งโครงการต้องมีมาตรการในการจัดการเพื่อป้องกันและแก้ไขผลกระทบ และเมื่อพิจารณาผลกระทบแบบเรื้อรัง พบว่า ความเข้มข้นของอะซิติลดีไฮด์, เบนซีน, 1,3 บิวทาไดอิน, คิวมิน, เอธิลเบนซีน, แนฟทาลีน, สไตรีน, โทลูอิน, ไซลีน เฉลี่ย 1 ปี ไม่เกินค่าที่ยอมให้รับสัมผัสได้ หรือ ค่า HQ&lt;1 ในขณะที่อะคลอรีน เฉลี่ย 1 ปี ยังคงมีค่าเกินค่าที่ยอมให้รับสัมผัสได้ หรือ ค่า HQ&gt;1 ซึ่งพื้นที่เสี่ยงที่อยู่ในบริเวณพื้นที่สนามบิน และ พื้นที่โดยรอบด้านทิศเหนือและทิศตะวันออก ได้แก่ พื้นที่ตำบลห้วยใหญ่ อำเภอบางละมุง และตำบลพลูตาหลวง อำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี และพื้นที่ตำบลปลา ตำบลสำนักท้อน ตำบลบ้านฉาง อำเภอบ้านฉาง</p>

ตารางที่ 4.6-80 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากกิจกรรมการชี้แจงข้อมูล (เพิ่มเติม) ต่อกลุ่มประชาชนผู้ได้รับผลกระทบทางเสียงจากการพัฒนาสนามบินนานาชาติอุตะเถา วันที่ 14 สิงหาคม พ.ศ. 2564

ลำดับ	คำถามและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง
		<p>จังหวัดระยอง</p> <p>นอกจากนี้ โครงการได้ประเมินความเสี่ยงต่อโอกาสในการเกิดมะเร็ง (Cancer Risk) จากการหายใจรับสัมผัสสารก่อมะเร็งประเภทที่ 1 ได้แก่ เบนซีน 1,3 บิวทาไดอิน และฟอร์มัลดีไฮด์ ซึ่งจะเห็นได้ว่า เมื่อคนที่อยู่ในพื้นที่เสี่ยงหายใจรับสัมผัสสารเบนซีนที่มีความเข้มข้นตามที่คาดการณ์ไว้ จะมีคน 2-4 คน จากคนที่รับสัมผัส 10 ล้านคน มีโอกาสเกิดมะเร็ง ซึ่งในพื้นที่จริงมีประชากรไม่ถึง 10 ล้านคน โอกาสในการเกิดมะเร็งก็จะต่ำลงด้วย เช่นเดียวกับการสัมผัสสาร 1,3 บิวทาไดอิน ที่มีโอกาสการเกิดมะเร็ง 3 คน จากคนที่รับสัมผัส 1 ล้านคน และสารฟอร์มัลดีไฮด์ (Formaldehyde) ที่มีโอกาสเกิดมะเร็ง 7 คน จากคนที่รับสัมผัส 1 ล้านคน ซึ่งมาตรการที่สำคัญในการลดโอกาสการเกิดผลกระทบ คือ ความร่วมมือระหว่างหน่วยงานที่จะพิจารณาแนวทางการจัดการเพื่อลดผลกระทบด้านมลพิษอากาศ บริหารจัดการจราจรภาคพื้นดินอย่างมีประสิทธิภาพเพื่อลดการเกิดมลพิษ และในด้านสุขภาพได้กำหนดให้มีการร่วมมือกับหน่วยงานสาธารณสุขในการเฝ้าระวังสุขภาพของกลุ่มเสี่ยง ทั้งนี้ ต้องมีการวิเคราะห์ข้อมูลผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ร่วมกับสถานะทางสุขภาพ เพื่อพิจารณาผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นกับกลุ่มเสี่ยงภายหลังเปิดดำเนินการ และจัดหาแนวทางแก้ไขผลกระทบให้เหมาะสม</p>
8	<p>ประชาชน หมู่ที่ 3 ตำบลสำนักท้อน</p> <p>- การคาดการณ์ผลกระทบควรคาดการณ์ให้ครอบคลุมสูงสุด</p>	<p><b>คำชี้แจงในที่ประชุม</b></p> <p>โครงการพิจารณาระดับผลกระทบด้านเสียงจากอากาศยานจากแผนที่เส้นเท่าระดับเสียงตามสถานการณ์การบินที่มีการคาดการณ์ในปี พ.ศ. 2591 ซึ่งครอบคลุมตามแผนแม่บทการพัฒนาท่าอากาศยานอุตะเถาแล้ว</p>
9	<p>ประชาชน หมู่ที่ 3 ตำบลสำนักท้อน</p> <p>- ในการประเมินผลกระทบด้านอากาศ หากในอนาคตไม่เป็นไปตามที่คาดการณ์ จะมีมาตรการในการดูแลด้านสุขภาพอย่างไร รวมทั้งผลกระทบด้านเสียงด้วย</p>	<p><b>คำชี้แจงในที่ประชุม</b></p> <p>ในการเฝ้าระวังผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ โครงการได้กำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบโดยตรวจวัดคุณภาพอากาศจากสถานีติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศถาวร (Air Quality Monitoring System : AQMS) จำนวน 4 สถานี และตรวจวัดคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไปในชุมชน ปีละ 2 ครั้ง จำนวน 5 จุด พร้อมกับเพิ่มเติมมาตรการด้านสุขภาพให้โครงการร่วมมือกับหน่วยงานสาธารณสุขในการเฝ้าระวังสุขภาพของกลุ่มเสี่ยง ซึ่งจะต้องมีการวิเคราะห์ข้อมูลผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ร่วมกับสถานะทางสุขภาพ เพื่อพิจารณาผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นกับกลุ่มเสี่ยงภายหลังเปิดดำเนินการ และจัดหาแนวทางแก้ไขผลกระทบให้เหมาะสม และมีมาตรการที่จะดำเนินการจัดตั้งกองทุนดูแลผู้ได้รับผลกระทบจากสนามบินนานาชาติอุตะเถาเพื่อบรรเทาผลกระทบที่ประชาชนอาจได้รับจากการดำเนินงานของสนามบินในภาพรวมทั้งด้านสิ่งแวดล้อมและสาธารณสุขด้วย</p>
	<p>- การประเมินผลกระทบที่ไม่ใช่การประเมินโดยใช้มาตรฐานที่แตกต่างกัน</p>	<p><b>คำชี้แจงในที่ประชุม</b></p> <p>รับทราบข้อคิดเห็น</p>

ตารางที่ 4.6-80 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากกิจกรรมการชี้แจงข้อมูล (เพิ่มเติม) ต่อกลุ่ม  
ประชาชนผู้ได้รับผลกระทบทางเสียงจากการพัฒนาสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา วันที่ 14 สิงหาคม  
พ.ศ. 2564

ลำดับ	คำถามและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง
	แต่ขอให้มีการมาตรการเยียวยาที่ดีสำหรับผู้ ได้รับผลกระทบ	<b>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</b> นอกจากมาตรการชดเชยที่กำหนดตามเงื่อนไขของพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบ ด้านเสียงจากอากาศยานแล้ว โครงการยังได้กำหนดให้มีการจัดตั้งกองทุนดูแล ผู้ได้รับผลกระทบจากสนามบินนานาชาติอู่ตะเภาเพื่อบรรเทาผลกระทบ ที่ประชาชนอาจได้รับจากการดำเนินงานของสนามบินนานาชาติอู่ตะเภาใน ภาพรวมทั้งด้านสิ่งแวดล้อมและสาธารณสุข ซึ่งได้ระบุไว้ในมาตรการด้วยแล้ว
	- หากสนใจย้ายออก ทร. จะจัดหาที่ดินให้ ซึ่งที่ดินของชาวบ้านมีโฉนดที่ดิน หากจัดหาที่ดินซึ่งเป็นที่ดินของหลวง จะไม่เหมาะสม	<b>คำชี้แจงในที่ประชุม</b> รับทราบข้อคิดเห็น
	- ชาวบ้านมีความกังวล ไม่กล้าที่จะทำ อะไรต่อไป ขอให้หน่วยงานออก สำรวจและประเมินราคาเบื้องต้น และ ขอให้จ่ายเงินในครั้งเดียว เพื่อคลาย ความกังวลของชาวบ้านในพื้นที่	<b>คำชี้แจงในที่ประชุม</b> รับทราบความกังวลของประชาชน ทั้งนี้ โครงการได้กำหนดมาตรการในการ ชดเชยสิ่งปลูกสร้างที่ก่อสร้างถึงวันที่รายงาน EHIA ได้รับความเห็นชอบ จากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.) <b>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</b> สำหรับการจ่ายเงินภายหลังการเจรจาซื้อขาย เป็นเงื่อนไขที่คณะกรรมการ จะมีการกำหนดหลักเกณฑ์ให้มีความเหมาะสมต่อไป
10	ประชาชน หมู่ที่ 3 ตำบลสำนักท้อน - หากพิจารณาเส้นเสียง NEF $\geq 40$ กว้าง สุด ต้องชดเชยผู้ได้รับผลกระทบมากขึ้น ซึ่งหากดำเนินการดังกล่าวโครงการ อาจจะดำเนินการได้ง่ายขึ้น โดยใช้ แนวทางในการเจรจาซื้อที่ดินและ สิ่งปลูกสร้างจากผู้ได้รับผลกระทบ	<b>คำชี้แจงในที่ประชุม</b> โครงการพิจารณาระดับผลกระทบจากแผนที่เส้นเท่าระดับเสียงสูงที่สุด ที่มีการคาดการณ์ในปี พ.ศ. 2591 และเจรจาซื้อที่ดินและสิ่งปลูกสร้างที่อยู่ ในพื้นที่ NEF $\geq 40$ หรือให้เลือกการปรับปรุงอาคารเพื่อลดผลกระทบในกรณีนี้ ไม่ต้องการขาย
11	ประชาชน ตำบลสำนักท้อน - การประเมินด้านเส้นเสียง โดยการใช้ แบบจำลองคาดการณ์ในอนาคต ขาด การเก็บข้อมูลสถิติที่สนามบินอื่นๆ มีการ ดำเนินการอยู่	<b>คำชี้แจงในที่ประชุม</b> โครงการได้มีการเก็บสถิติระดับความดังเสียงจากสถานการณ์การบินจริง ในพื้นที่สนามบินอู่ตะเภาซึ่งสามารถนำข้อมูลสถิตินี้มาเปรียบเทียบกับ ประเมินผลกระทบทางเสียงด้วยแบบจำลองเพื่อตรวจสอบความถูกต้องของ แบบจำลองได้ <b>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</b> การประเมินเสียงของโครงการ ได้มีการคาดการณ์จำนวนผู้โดยสารและเที่ยวบิน ของสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา เมื่อมีการพัฒนาโครงการสูงสุดปี พ.ศ. 2571 พ.ศ. 2581 และ พ.ศ. 2591 โดยข้อมูลสถานการณ์การบินจริงที่ใช้ในการประเมิน มีการใช้ข้อมูล 2 ชุดดังนี้ 1) ข้อมูลสถานการณ์การบินจริงของสนามบินอู่ตะเภาปี พ.ศ. 2562 (เปิดให้บริการ 1 ทางวิ่ง)

ตารางที่ 4.6-80 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากกิจกรรมการชี้แจงข้อมูล (เพิ่มเติม) ต่อกลุ่มประชาชนผู้ได้รับผลกระทบทางเสียงจากการพัฒนาสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา วันที่ 14 สิงหาคม พ.ศ. 2564

ลำดับ	คำถามและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง
		<p>2) ข้อมูลสถานการณ์บินจริงของสนามบินสุวรรณภูมิ ปี พ.ศ. 2561 (เปิดให้บริการ 2 ทางวิ่ง)</p> <p>เหตุผลที่เลือกใช้ข้อมูลรูปแบบสถานการณ์บินจริงของสนามบินสุวรรณภูมิ ปี พ.ศ. 2561 เป็นตัวแทนรูปแบบการใช้ 2 ทางวิ่ง มีความเหมาะสมเนื่องจากปัจจัยที่เกี่ยวข้องดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- จำนวนเที่ยวบินเฉลี่ยต่อวันที่ท่าอากาศยานอู่ตะเภาต้องการเมื่อมีการพัฒนาโครงการแล้ว คาดการณ์เที่ยวบินเฉลี่ยไว้เท่ากับ 889 เที่ยวบินต่อวัน ซึ่งปัจจุบันท่าอากาศยานที่มี 2 ทางวิ่ง และมีเที่ยวบินเฉลี่ยต่อวันใกล้เคียง 800 เที่ยวบินต่อวัน มี 2 แห่ง คือ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (1,032 เที่ยวบินต่อวัน) และท่าอากาศยานดอนเมือง (842 เที่ยวบินต่อวัน)</li> <li>- รูปแบบและเมืองต้นทางปลายทางของเที่ยวบินที่ให้บริการ (Origin - Destination) ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีทั้งเที่ยวบินภายในประเทศและเที่ยวบินระหว่างประเทศ โดยเที่ยวบินระหว่างประเทศที่มีรูปแบบเป็นเที่ยวบินข้ามทวีป (Long Haul Flight) เช่น รัสเซีย ซึ่งมีรูปแบบที่ใกล้เคียงกันกับเที่ยวบินที่จะให้บริการของท่าอากาศยานอู่ตะเภาในอนาคต (ช่วงมีการพัฒนาโครงการ ในปี พ.ศ.2571 ปี พ.ศ.2581 และปี พ.ศ.2591)</li> </ul> <p>รายละเอียดดังภาคผนวก 4-4 การคาดการณ์จำนวนเที่ยวบินและแบบอากาศยาน</p>
12	<p>ประชาชน ตำบลสำนักท้อน</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ผลกระทบต่อที่อยู่อาศัย 93 หลังคาเรือน ครัวเรือนเลขที่ผู้ได้รับผลกระทบได้หรือไม่</li> <li>- การดูแลด้านมลพิษทางอากาศและสิ่งแวดล้อมเป็นการคาดการณ์ ซึ่งจะเกิดขึ้นในอนาคต แต่ในสภาพปัจจุบัน ประชาชนมีปัญหาด้านสุขภาพจิต ความเครียด ควรมีการประเมินในส่วนนี้ด้วย</li> </ul>	<p><b>คำชี้แจงในที่ประชุม</b></p> <p>รับทราบข้อคิดเห็น</p> <p><b>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</b></p> <p>เจ้าของโครงการจะมีการจัดจ้างที่ปรึกษาเพื่อดำเนินการสำรวจ จัดทำแผน และประเมินราคาสีงปลูกสร้างทุกครัวเรือนอีกครั้ง โดยใช้เวลาในการสำรวจประมาณ 6-12 เดือน</p>
		<p><b>คำชี้แจงในที่ประชุม</b></p> <p>โครงการได้ประเมินความวิตกกังวลและสุขภาพจิตของประชาชนในระยะก่อสร้างไว้แล้ว และขอรับการประเมินความวิตกกังวลและสุขภาพจิตของประชาชนในระยะดำเนินการไปเพิ่มเติมในมาตรการต่อไป</p>
13	<p>ประชาชน ตำบลสำนักท้อน</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- รีสอร์ทหรือบ้านเช่าจะมีการเหยี่ยวาอย่างไร</li> </ul>	<p><b>คำชี้แจงในที่ประชุม</b></p> <p>รับทราบข้อคิดเห็น</p> <p>กรณีบ้านเช่าที่มีคนอยู่ประจำ โครงการจะติดต่อกับเจ้าของกรรมสิทธิ์</p>

ตารางที่ 4.6-80 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากกิจกรรมการชี้แจงข้อมูล (เพิ่มเติม) ต่อกลุ่ม  
ประชาชนผู้ได้รับผลกระทบทางเสียงจากการพัฒนาสนามบินนานาชาติอุตะเถา วันที่ 14 สิงหาคม  
พ.ศ. 2564

ลำดับ	คำถามและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง
	- สนามบินมีการถมทะเลหรือไม่	<b>คำชี้แจงในที่ประชุม</b> ขอยืนยันว่าการศึกษาและการประเมินผลกระทบในรายงาน EHIA ฉบับนี้ ไม่มีกิจกรรมการถมทะเล
14	ประชาชนหมู่บ้านขมิ้น หมู่ที่ 3 ตำบลสำนักท้อน - หมู่บ้านขมิ้นอยู่ติดเส้นสี่เหลี่ยม แต่ไม่มีการเข้ามาสำรวจในพื้นที่	<b>คำชี้แจงในที่ประชุม</b> ผลการศึกษาที่นำเสนอในครั้งนี้เป็นการคาดการณ์ความเสี่ยง แต่หลังจากรายงาน ฉบับนี้ได้รับความเห็นชอบจาก กก.วล. แล้ว โครงการจะมีการสำรวจ จัดทำ ฐานข้อมูล และแผนการชดเชยผู้ได้รับผลกระทบด้านเสียงให้แล้วเสร็จก่อนเปิด ใช้ทางวิ่งที่ 2 และในกรณีเมื่อโครงการเปิดดำเนินการแล้วจะสามารถติดตาม ระดับเสียงได้จากสถานีตรวจวัดเสียงถาวร ซึ่งจะต้องติดตั้งให้แล้วเสร็จก่อน การเปิดใช้ทางวิ่งที่ 2 สำหรับหมู่บ้านขมิ้น อยู่ในพื้นที่ NEF 30 - 40 สามารถส่งตัวแทนเข้าร่วม เป็นคณะกรรมการชุดต่างๆ เพื่อช่วยกันติดตามตรวจสอบผลกระทบ และการปฏิบัติงานต่างๆ ของเจ้าของโครงการได้
15	ประชาชน หมู่ที่ 3 ตำบลสำนักท้อน - ผลกระทบ 93 คริวเรือน อาจไม่ ครอบคลุม โครงการน่าจะมีกระทบ มากกว่านี้	<b>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</b> ผลการศึกษาที่นำเสนอในครั้งนี้เป็นการคาดการณ์ความเสี่ยง แต่หลังจากรายงาน ฉบับนี้ได้รับความเห็นชอบจาก กก.วล. แล้ว โครงการจะมีการสำรวจ จัดทำ ฐานข้อมูล และแผนการชดเชยผู้ได้รับผลกระทบด้านเสียงให้แล้วเสร็จก่อนเปิด ใช้ทางวิ่งที่ 2 โดยอาจมีครัวเรือนบางแห่งที่มีปีการปลูกสร้างเข้าหลักเกณฑ์ ในการชดเชยเพิ่มเติม โดยต้องมีการสำรวจโดยละเอียดอีกครั้ง
	- พื้นที่อ่อนไหว ใน NEF $\geq$ 40 จะเจรจา ซื้อที่ดินและที่อยู่อาศัย สำหรับ ผลกระทบต่อ รพ.สต.บ้านสระแก้ว หรือวัดสระแก้ว จะมีมาตรการ การดำเนินการอย่างไร	<b>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</b> พื้นที่ที่กล่าวมาเป็นพื้นที่อ่อนไหวที่ต้องได้รับการดูแลเป็นพิเศษ ถ้าอยู่ ในพื้นที่ NEF $\geq$ 40 และมีความประสงค์ที่จะไม่ย้ายออก ซึ่ง ทร.และ สกพอ. จะมีมาตรการดูแลเฉพาะจุดอ่อนไหว โดยให้วิศวกรไปตรวจสอบว่า โรงเรียน วัด รพ.สต. มีความประสงค์ที่จะอยู่ต่อไปหรือไม่ ต้องได้รับการปรับปรุงอาคาร เป็นพิเศษ ซึ่งมีกรณีตัวอย่างที่ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหาร ลาดกระบังที่อยู่เหนือสนามบินสุวรรณภูมิ ซึ่งไม่สามารถย้ายออกได้ จึงมีการ ปรับปรุงอาคารโดยการติดกระจก 2 ชั้น และมีการทดสอบว่ายังสามารถทำ การเรียนการสอนได้ แต่ถ้ามีความประสงค์ที่จะไม่อยู่ต่อไป ต้องมีการเจรจากัน เป็นกรณีพิเศษ แต่ต้องรอจนกระทั่งรายงาน EHIA ฉบับนี้ ได้รับความเห็นชอบ จาก กก.วล. และได้มติจากคณะรัฐมนตรี ซึ่งมาตรการในรายงานทั้งหมด จะสามารถเริ่มดำเนินการได้ทันที
	- มาตรการติดตามตรวจสอบโดยตรวจวัด เสียงจากอากาศยาน	<b>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</b> โครงการได้กำหนดให้มีมาตรการติดตามตรวจสอบด้านเสียงระยะดำเนินการ ได้ระบุให้มีการตรวจวัดระดับเสียงโดยทั่วไป และระดับเสียงอากาศยาน ในพื้นที่ชุมชน ซึ่งประกอบด้วยสถานีตรวจวัดเสียงถาวร 7 สถานี และสถานี

ตารางที่ 4.6-80 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากกิจกรรมการชี้แจงข้อมูล (เพิ่มเติม) ต่อกลุ่มประชาชนผู้ได้รับผลกระทบทางเสียงจากการพัฒนาสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา วันที่ 14 สิงหาคม พ.ศ. 2564

ลำดับ	คำถามและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง
		ตรวจวัดระดับเสียง 4 สถานี ซึ่งโครงการจะกำหนดมาตรการให้มีการตรวจวัดระดับเสียง ก่อนที่จะมีการเปิดใช้ทางวิ่งที่ 2 และแจ้งให้ประชาชนได้รับทราบ
	- จุดที่ 7 บ้านชากหมาก (เทศบาลตำบลสำนักท้อน) คือ บริเวณใด	<p><b>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</b></p> <p>บริเวณที่จะติดตั้งสถานีติดตามตรวจสอบระดับเสียงถาวร จุดที่ 7 บ้านชากหมาก (เทศบาลตำบลสำนักท้อน) คือ บริเวณหมู่ที่ 2 บ้านชากหมาก เทศบาลตำบลสำนักท้อน โดยจากผลการประเมินผลกระทบด้านเสียงจากอากาศยาน โครงการฯ ได้กำหนดจุดตรวจวัดเสียงจากอากาศยาน โดยกำหนดให้ติดตั้งตรวจสอบระดับเสียงถาวร จำนวน 7 สถานี ได้แก่</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. ทิศเหนือทางวิ่ง 18R/36L</li> <li>2. ทิศใต้ทางวิ่ง 18L/36R</li> <li>3. ทิศตะวันตกเฉียงใต้ของทางวิ่งที่ 1</li> <li>4. ทิศตะวันออกเฉียงใต้ของทางวิ่งที่ 2</li> <li>5. หมู่ที่ 13 บ้านหนองผักกูด เทศบาลตำบลห้วยใหญ่</li> <li>6. โรงเรียนวัดสมบูรณาราม (เต็มราษฎร์อนุสรณ์)</li> <li>7. หมู่ที่ 2 บ้านชากหมาก เทศบาลตำบลสำนักท้อน</li> </ol> <p>โดยจะต้องติดตั้งให้แล้วเสร็จก่อนเปิดใช้ทางวิ่งที่ 2 เพื่อป้องกันผลกระทบด้านเสียง ในรายละเอียดของการพิจารณาว่าจะติดตั้ง ณ ตำแหน่งใดจะอยู่ในแผนงาน/ขั้นตอนของการสำรวจจุดตรวจวัดตามที่กำหนดไว้ในมาตรการของรายงาน EHIA ฉบับนี้</p>
16	ประชาชน ตำบลสำนักท้อน - เหตุใดไม่แบ่งแยกก่อนว่ากลุ่มประชาชนมีใครบ้างที่ต้องย้ายและไม่ย้ายออกจากพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบ	<p><b>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</b></p> <p>โครงการมีการจัดกลุ่มผู้ได้รับผลกระทบที่อ้างอิงผลการศึกษาตามพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบด้านเสียงจากอากาศยาน และมีกำหนดมาตรการในการชดเชยสิ่งปลูกสร้างที่ก่อสร้างถึงวันที่รายงาน EHIA ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.) กล่าวคือ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• NEF <math>\geq</math> 40 เจรจาซื้อที่ดินและสิ่งปลูกสร้างหรือปรับปรุงอาคารเพื่อลดผลกระทบในกรณีที่ไม่ขาย</li> <li>• NEF 30 - 40 สนับสนุนการปรับปรุงอาคารและสิ่งปลูกสร้างเพื่อลดผลกระทบด้านเสียง</li> </ul>
	- บ้านอยู่ร่องกลางของเสียง เมื่อเครื่องบินผ่านแต่ละครั้ง หลังคาบ้านสั่นและกระพือ โครงการจะมีมาตรการอย่างไร	<p><b>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</b></p> <p>เมื่อโครงการสนามบินอู่ตะเภา มีการเปิดใช้ทางวิ่งที่ 2 แล้ว จะมีการขึ้น-ลงของอากาศยานเพิ่มขึ้น อาจมีความสั่นสะเทือนจากอากาศยานตามแนวเส้นทางการบินที่อาจได้รับผลกระทบจากลมหมุนปลายปีกได้ ซึ่งโครงการได้กำหนดมาตรการไว้ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- จัดให้มีช่องทางหลักในการรับเรื่องร้องเรียน โดยให้ประชาชนแจ้งเรื่องผ่านทางศูนย์ประสานงานการแก้ไขปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อมสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา ซึ่งตั้งอยู่ที่สนามบินนานาชาติอู่ตะเภา ทุกวัน ในเวลาทำการ (08.00-17.00 น.)</li> </ul>

ตารางที่ 4.6-80 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากกิจกรรมการชี้แจงข้อมูล (เพิ่มเติม) ต่อกลุ่ม  
ประชาชนผู้ได้รับผลกระทบทางเสียงจากการพัฒนาสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา วันที่ 14 สิงหาคม  
พ.ศ. 2564

ลำดับ	คำถามและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง
		<ul style="list-style-type: none"> <li>- จัดส่งเจ้าหน้าที่เข้าไปตรวจสอบสภาพความเสียหายและจัดทำบันทึกเป็นหลักฐานทุกกรณีเพื่อประเมินค่าใช้จ่ายที่ต้องใช้ในการซ่อมแซม โดยค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นให้นำเงินจากกองทุนการเยียวยาผลกระทบสิ่งแวดล้อมและการพัฒนาคุณภาพชีวิต ภายในวงเงินที่ประเมินไว้ ซึ่งจะมีคณะกรรมการกองทุนหลักประกันความเสียหายฉุกเฉินพิจารณา ค่าเสียหายอันเนื่องมาจากแรงอัดอากาศยานในทุกกรณี</li> <li>- ให้ ทร. และ สกพอ. ดำเนินการตามวัตถุประสงค์ของการจัดตั้งกองทุนการเยียวยาผลกระทบสิ่งแวดล้อมและการพัฒนาคุณภาพชีวิต กรณีการแก้ไขผลกระทบจากสิ่งของร่วงหล่นอันเนื่องมาจากอากาศยาน และแรงอัดอากาศ</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- โครงการได้ศึกษาผลกระทบจากสารก่อมะเร็ง เช่น สารเบนซิน ที่ถูกเผาไหม้จากห้องเครื่องของเครื่องบินที่หล่นลงมา เมื่อลมเปลี่ยนทิศผลกระทบจะเป็นอย่างไร และจะมีมาตรการอย่างไร</li> </ul>	<p><b>คำชี้แจงในที่ประชุม</b></p> <p>โครงการได้พิจารณาดัชนีตรวจวัดคุณภาพอากาศเป็นไปตามผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากอากาศยาน ดังนี้</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) ฝุ่นละอองรวม (TSP) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง</li> <li>2) ฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM<sub>10</sub>) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง</li> <li>3) ฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 2.5 ไมครอน (PM<sub>2.5</sub>) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง</li> <li>4) ก๊าซไนโตรเจนออกไซด์ (NO<sub>2</sub>) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง</li> <li>5) ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง และ 8 ชั่วโมง</li> <li>6) ก๊าซไนโตรเจนไฮโดรคาร์บอน (NMHC) เฉลี่ย 3 ชั่วโมง</li> <li>7) ก๊าซไฮโดรคาร์บอนรวม (THC) เฉลี่ย 3 ชั่วโมง</li> <li>8) สารอินทรีย์ระเหยง่าย (VOCs)</li> <li>9) ทิศทางและความเร็วลม (WS/WD)</li> </ol> <p>โดยสารอินทรีย์ระเหยง่าย (VOCs) เปรียบเทียบกับค่ามาตรฐานของประเทศ ไทย ไม่เกินมาตรฐานค่าสารอินทรีย์ระเหยง่ายฯ : เบนซีน และ 1,3 บิวทาไดอิน เฉลี่ย 1 ปี</p> <p>ประเมินความเสี่ยงต่อสุขภาพจากการรับสัมผัสผ่านการหายใจ (Non-Cancer Risk)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ไม่เกินค่าที่ยอมให้รับสัมผัสได้ (RfC) หรือ ค่า HQ&lt;1 : อะซิโทลดีไฮด์, เบนซีน, 1,3 บิวทาไดอิน, คิวมิน, เอธิลเบนซีน, แนฟทาลีน, สไตรีน, โทลูอิน, ไซลีน เฉลี่ย 1 ปี</li> <li>- เกินค่าที่ยอมให้รับสัมผัสได้ (RfC) หรือ ค่า HQ&gt;1 : อะคลอรีน เฉลี่ย 1 ปี</li> </ul> <p>พื้นที่เสี่ยงที่มีค่าเกินค่าที่ยอมให้ รับสัมผัสได้ (RfC) มากกว่า 0.02 ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร อยู่ในบริเวณ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• พื้นที่สนามบินนานาชาติอู่ตะเภา</li> <li>• พื้นที่โดยรอบด้านทิศเหนือและทิศตะวันออก ได้แก่</li> </ul>



ตารางที่ 4.6-80 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากกิจกรรมการชี้แจงข้อมูล (เพิ่มเติม) ต่อกลุ่มประชาชนผู้ได้รับผลกระทบทางเสียงจากการพัฒนาสนามบินนานาชาติอุตะเถา วันที่ 14 สิงหาคม พ.ศ. 2564

ลำดับ	คำถามและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง
		<ul style="list-style-type: none"> <li>- พื้นที่ตำบลห้วยใหญ่ อำเภอบางละมุง และตำบลพลูตาหลวง อำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี</li> <li>- พื้นที่ตำบลปลา ตำบลสำนักท้อน ตำบลบ้านฉาง อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง</li> </ul>
	- การเยียวยาผลกระทบจากเส้นเสียงทั้ง NEF $\geq$ 40 และ NEF 30 - 40 แตกต่างกันเหตุใดจึงไม่เป็นมาตรฐานเดียวกัน	<p><b>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</b></p> <p>การเยียวยาผลกระทบเป็นไปตามหลักวิชาการในการประเมินผลกระทบต่อผู้รับผลกระทบเป็นหลัก เนื่องจากพื้นที่ NEF 30 - 40 : มีเสียงรบกวนจากท่าอากาศยาน และจะต้องมีมาตรการในการแก้ไขโดยการสนับสนุนการปรับปรุงอาคารและสิ่งปลูกสร้างเพื่อลดผลกระทบด้านเสียง ส่วนพื้นที่ NEF <math>\geq</math> 40 : มีเสียงรบกวนจากอากาศยานรุนแรง ไม่เหมาะสำหรับเป็นที่อยู่อาศัย โดยเจรจาซื้อที่ดินและสิ่งปลูกสร้างหรือปรับปรุงอาคารเพื่อลดผลกระทบในกรณีที่ไม่ขาย</p>
17	<p>ประชาชน ตำบลสำนักท้อน</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- พื้นที่ที่อยู่ระหว่างเส้นเสียงแน่ใจอย่างไรว่าปลอดภัย</li> <li>- ควรแจ้งบ้านเลขที่อยู่ในพื้นที่ NEF <math>\geq</math> 40 จำนวน 93 หลัง มีบ้านเลขที่อะไรบ้าง</li> </ul>	<p><b>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</b></p> <p>ผลการศึกษาที่นำเสนอในครั้งนี้เป็นการคาดการณ์เส้นเสียง แต่หลังจากรายงานฉบับนี้ได้รับความเห็นชอบจาก กก.วล. แล้ว โครงการจะมีการสำรวจ จัดทำฐานข้อมูล และแผนการชดเชยผู้ได้รับผลกระทบด้านเสียงให้แล้วเสร็จก่อนเปิดใช้ทางวิ่งที่ 2 และในกรณีเมื่อโครงการเปิดดำเนินการแล้วจะสามารถติดตามระดับเสียงได้จากสถานีตรวจวัดเสียงถาวร ซึ่งจะต้องติดตั้งให้แล้วเสร็จก่อนการเปิดใช้ทางวิ่งที่ 2</p>
18	<p>ประชาชน ตำบลสำนักท้อน</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- บ้านที่อยู่ในพื้นที่ NEF 30 - 40 จะมีการประเมินและชดเชยอย่างไร</li> </ul>	<p><b>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</b></p> <p>กรณี NEF 30 - 40</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ให้ สกพอ. สนับสนุนการปรับปรุงอาคารเพื่อลดผลกระทบด้านเสียง โดยให้รับเงินค่าชดเชยไปปรับปรุงอาคารและสิ่งปลูกสร้างเอง สำหรับอาคารที่ก่อสร้างถึงวันที่รายงาน EHIA ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ</li> <li>• สกพอ. สนับสนุนในการป้องกันเสียงแก่สถานที่ซึ่งต้องการความเงียบเป็นพิเศษ เช่น โรงเรียน โรงพยาบาล ศาสนสถาน เป็นต้น สำหรับอาคารที่ก่อสร้างถึงวันที่รายงาน EHIA ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ</li> </ul> <p>โดยมีขั้นตอนและวิธีการปฏิบัติในการปรับปรุงบ้านในเบื้องต้น ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• เจ้าของกรรมสิทธิ์อาคาร/สิ่งปลูกสร้างมีส่วนร่วมในการพิจารณาและตรวจสอบตั้งแต่การสำรวจประเมินราคาบ้าน การตรวจสอบรายละเอียดรายงานผลการสำรวจวิศวกรรมและรายละเอียดงบประมาณราคาที่ใช้สำหรับการปรับปรุง</li> <li>• เมื่อตรวจสอบครบถ้วนแล้ว จะมีการลงชื่อในใบตอบรับราคาประเมินปรับปรุงอาคาร</li> <li>• เมื่อเจ้าของกรรมสิทธิ์ได้รับเงินค่าชดเชยแล้ว ให้ดำเนินการปรับปรุงอาคารตามที่ได้มีการสำรวจไว้</li> </ul>

ตารางที่ 4.6-80 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากกิจกรรมการชี้แจงข้อมูล (เพิ่มเติม) ต่อกลุ่มประชาชนผู้ได้รับผลกระทบทางเสียงจากการพัฒนาสนามบินนานาชาติอุตะเถา วันที่ 14 สิงหาคม พ.ศ. 2564

ลำดับ	คำถามและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง
19	<p>ประชาชน ตำบลสำนักท้อน</p> <p>- กรณีที่อยู่ในพื้นที่ NEF <math>\geq</math> 40 หากไม่ย้ายออก จะมีผลกระทบทางสุขภาพในระยะยาว อย่างไรบ้าง</p>	<p><b>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</b></p> <p>พื้นที่ NEF <math>\geq</math> 40 : มีเสียงรบกวนจากอากาศยานรุนแรง ไม่เหมาะสำหรับเป็นที่อยู่อาศัย เมื่อรับสัมผัสเสียงดังเป็นระยะเวลานานอาจทำให้เกิดปัญหาสูญเสียการได้ยินได้ ซึ่งอาจเป็นแบบชั่วคราวหรือถาวรขึ้นอยู่กับระดับเสียงและระยะเวลาที่สัมผัส นอกจากนี้ยังรบกวนการพักผ่อนซึ่งอาจส่งผลต่อผู้ที่มโรครประจำตัวต่างๆ เช่น โรคความดันโลหิตสูง โรคหัวใจ เป็นต้น ส่วนทางจิตใจก่อให้เกิดความรำคาญ ขาดสมาธิ การรบกวนการพักผ่อนอาจส่งผลต่อการเกิดโรคเครียดได้</p> <p>นอกจากนี้ เสียงดังจากเครื่องบินก่อให้เกิดความรำคาญมากกว่าเสียงดังจากยานยนต์ เสียงดังในสิ่งแวดล้อมที่อาศัย อาจจะเป็นตัวกระตุ้นระบบการนอนหลับของคนให้ไม่สามารถหลับสนิทต่อเนื่องในระยะเวลาหนึ่งได้ นอกจากนี้ยังทำให้สะดุ้งตื่นแต่เช้ามีด ขณะที่ยังพักผ่อนไม่เพียงพอ ผลการศึกษาทางระบาดวิทยาที่แสดงให้เห็นว่า การสัมผัสเสียงดังในระยะเวลานานอาจก่อให้เกิดภาวะความดันโลหิตสูงและอาจลงท้ายด้วยโรคหัวใจและหลอดเลือด การถูกรบกวนเวลานอนอาจจะมีผลต่อการเปลี่ยนแปลงของฮอร์โมนและระบบเมตาบอลิซึม (รวมเอ็นไอเอ็มและการทำงานของเซลล์) ผลที่เกิดขึ้นในระยะยาว คือ การเกิดโรคหัวใจและหลอดเลือด</p> <p>นอกจากนี้การแปรผันระหว่างกลางวันและกลางคืนยังมีผลต่อระบบภูมิคุ้มกันทำให้เกิดภาวะไวรับ ซึ่งอาจมีผลทำให้เซลล์กล้ามเนื้อหัวใจไวต่อการกระตุ้นเกิดการหนาตัวขึ้นหรือขยายขนาดได้ แม้ว่าปัจจุบันผลการตรวจการนอนหลับที่ผิดปกติ (Polysomnography) ยังไม่มีความสัมพันธ์กับการเกิดโรคหัวใจและหลอดเลือดโดยตรง แต่สิ่งนี้น่าจะสามารถเป็นดัชนีในการติดตามความเสี่ยงในระยะยาว สำหรับกรณีการเกิดภาวะความดันโลหิตสูง เสียงดังอาจมีผลต่อฮอร์โมนความเครียด เช่น อิพิเนพริน หรืออนอร์อิพิเนพริน ซึ่งสารกลุ่มนี้อาจมีผลต่อการทำงานของผนังหลอดเลือดชั้นเอนโดทีเลียม การเปลี่ยนแปลงนี้สามารถนำไปสู่การเกิดภาวะหลอดเลือดแดงแข็งตัว</p> <p>อย่างไรก็ตาม การศึกษาที่ผ่านมายังไม่สามารถสรุปได้ว่า เสียงเป็นสาเหตุโดยตรงต่อการเกิดโรคความดันโลหิตสูง หรือกลุ่มโรคหัวใจและหลอดเลือด กล่าวคือ เสียงดังอาจเป็นปัจจัยร่วมของการเกิดโรคเรื้อรังดังกล่าวข้างต้น และมีผลกระทบต่อผู้ที่เป็กลุ่มเสี่ยง เช่น อายุ <math>&gt;</math>35 ผู้ที่มีน้ำหนักเกิน ผู้ป่วยเบาหวานชนิดที่ 2 อาชีพ การไม่ออกกำลังกาย การดื่มเหล้าและสูบบุหรี่ อาหารไขมันสูง เป็นต้น</p>
	<p>- มาตรการเรื่องการปรับปรุงอาคาร จะมี การขดเขยเพียงครั้งเดียว หรือว่า มีค่า maintenance ให้เรื่อยๆ ทุกกี่ปี</p>	<p><b>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</b></p> <p>โครงการ มีขั้นตอนและวิธีการปฏิบัติในการปรับปรุงบ้านในเบื้องต้น ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• เจ้าของกรรมสิทธิ์อาคาร/สิ่งปลูกสร้างมีส่วนร่วมในการพิจารณา และตรวจสอบตั้งแต่การสำรวจประเมินราคาบ้าน การตรวจสอบรายละเอียดรายงานผลการสำรวจวิศวกรรมและรายละเอียดงบประมาณราคาที่ใช้สำหรับการปรับปรุง</li> <li>• เมื่อตรวจสอบครบถ้วนแล้ว จะมีการลงชื่อในใบตอบรับราคาประเมิน</li> </ul>

ตารางที่ 4.6-80 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากกิจกรรมการชี้แจงข้อมูล (เพิ่มเติม) ต่อกลุ่ม  
 ประชาชนผู้ได้รับผลกระทบทางเสียงจากการพัฒนาสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา วันที่ 14 สิงหาคม  
 พ.ศ. 2564

ลำดับ	คำถามและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง
		<p>ปรับปรุงอาคาร</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>เมื่อเจ้าของกรรมสิทธิ์ได้รับเงินค่าชดเชยแล้ว ให้ดำเนินการปรับปรุงอาคารตามที่ได้มีการสำรวจไว้</li> </ul> <p><b>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</b>                      ปัจจุบันยังไม่มีกำหนดหลักเกณฑ์การชดเชยตามมาตรการหลายครั้ง ทั้งนี้ อาจเสนอให้ที่ปรึกษาด้านการชดเชยพิจารณานำความเห็นเข้าคณะกรรมการกำหนดราคาชดเชยพิจารณาความเหมาะสมต่อไป</p>
	<p>- ขอให้ยกตัวอย่าง Worst Case Scenario กรณีผู้ที่อยู่อาศัย ในเขตพื้นที่ NEF <math>\geq 40</math> ได้รับผลกระทบทั้งมลพิษทางอากาศ มลภาวะทางเสียงหรือคุณภาพชีวิต สามารถเลือกที่จะอยู่อาศัยต่อได้หรือไม่</p>	<p><b>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</b>                      ตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบฯ การชดเชยผู้ได้รับผลกระทบให้ชดเชยสิ่งปลูกสร้างที่ก่อสร้างถึงวันที่รายงาน EHIA ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.) โดย ในพื้นที่ NEF <math>\geq 40</math> ให้เจรจาซื้อที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง หรือปรับปรุงอาคารเพื่อลดผลกระทบซึ่งหมายความว่า ผู้ที่อยู่อาศัย ในเขตพื้นที่ NEF <math>\geq 40</math> สามารถเลือกที่จะอยู่อาศัยต่อได้ แต่เมื่อพิจารณาผลกระทบทางสุขภาพ ในพื้นที่ NEF <math>\geq 40</math> ไม่แนะนำให้อยู่อาศัย เนื่องจากจะส่งผลกระทบต่อการใช้ และผลกระทบต่อสุขภาพโดยรวม ทั้งนี้ โครงการได้มีการกำหนดมาตรการด้านสุขภาพ โดยให้ สกพอ. ร่วมมือกับหน่วยงานสาธารณสุขในการเฝ้าระวังสุขภาพของกลุ่มเสี่ยง ทั้งนี้ต้องมีภาววิเคราะห์ข้อมูลผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ร่วมกับสถานะทางสุขภาพ เพื่อพิจารณาผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นกับกลุ่มเสี่ยงภายหลังเปิดดำเนินการ และจัดหาแนวทางแก้ไขผลกระทบให้เหมาะสม</p>
	<p>- ความถี่ของเครื่องบิน ในช่วงเวลา กลางคืนจะถี่มากน้อยเพียงใด จะทำให้เกิดผลกระทบ ต่อคุณภาพชีวิตอย่างไรบ้าง เพื่อเป็นตัวเลือกในการตัดสินใจ ในการตอบสนองต่อมาตรการเยียวยา</p>	<p><b>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</b>                      สัดส่วนจำนวนเที่ยวบินในช่วงเวลากลางวันต่อช่วงเวลากลางคืนของสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา เท่ากับ 70% และ 30% โดยมีหลักการพิจารณา ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>เพื่อให้การบริหารงานของสนามบินนานาชาติอู่ตะเภาสามารถพัฒนาบริการด้านการบิน (Air Service Development) ที่เป็นเส้นทางบินระหว่างทวีปที่มีโอกาสพัฒนาเที่ยวบินเพิ่มขึ้นในช่วงเวลากลางคืน ทั้งเส้นทางบินเชื่อมต่อกับท่าอากาศยานในทวีปยุโรปและเส้นทางบินเชื่อมต่อกับทวีปตะวันออกกลางเพื่อเชื่อมต่อเที่ยวบินไปยังท่าอากาศยานในทวีปยุโรปและอเมริกาเหนือ</li> <li>เส้นทางบินที่เชื่อมต่อกับท่าอากาศยานในทวีปเอเชียเหนือ ซึ่งเวลาของเที่ยวบินขาออกจะทำให้เดินทางถึงท่าอากาศยานปลายทางได้ในช่วงเวลาเช้าจะต้องกำหนดตารางบินขาออกในช่วงเวลากลางคืน รวมทั้งเส้นทางบินเชื่อมต่อกับท่าอากาศยานในทวีปเอเชียใต้ในลักษณะ ไป - กลับอย่างรวดเร็ว (Quick Turn) ดังตัวอย่างที่แสดงให้เห็นถึงปริมาณเที่ยวบินระหว่างทวีปทั้ง 4 ทวีปถูกกำหนดเวลาการบิน (Flight</li> </ul>

ตารางที่ 4.6-80 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากกิจกรรมการชี้แจงข้อมูล (เพิ่มเติม) ต่อกลุ่มประชาชนผู้ได้รับผลกระทบทางเสียงจากการพัฒนาสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา วันที่ 14 สิงหาคม พ.ศ. 2564

ลำดับ	คำถามและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง
		<p>Schedule) ในช่วงเวลากลางคืนมากกว่าเส้นทางการบินในภูมิภาคอื่นๆ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• โครงการขยับเส้นทางการบินระหว่างทวีปดังกล่าวเป็นตลาดบริการการบินเป้าหมายที่สอดคล้องกับการกำหนดตำแหน่งเชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Positioning) ของสนามบินนานาชาติอู่ตะเภาที่กำหนดให้เป็น “Regional Hub”</li> </ul>
20	<p>ประชาชน ตำบลสำนักท้อน</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- การสำรวจผลกระทบสำรวจทุกหลังคาเรือนหรือไม่ เนื่องจากยังไม่มีเจ้าหน้าที่ของโครงการมาสำรวจที่บ้าน (บ้านเลขที่ 30/16 ม.3)</li> </ul>	<p><b>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</b></p> <p>สำหรับครัวเรือนที่อยู่ในพื้นที่ NEF <math>\geq 40</math> จะได้รับการสำรวจสิ่งปลูกสร้างเพื่อการชดเชยทุกครัวเรือน</p>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ไม่เห็นด้วยกับผลการประเมิน เนื่องจากข้างบ้านอยู่ในเส้นเสียง แต่บ้านของดิฉันไม่อยู่ในเส้นเสียง ซึ่งเสียงดังมากแทบอยู่อาศัยไม่ได้</li> </ul>	<p><b>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</b></p> <p>ผลการศึกษาที่นำเสนอในครั้งนี้เป็นการคาดการณ์เส้นเสียง แต่หลังจากรายงานฉบับนี้ได้รับความเห็นชอบจาก กก.วล. แล้ว โครงการจะมีการสำรวจ จัดทำฐานข้อมูล และแผนการชดเชยผู้ได้รับผลกระทบด้านเสียงให้แล้วเสร็จก่อนเปิดใช้ทางวิ่งที่ 2 และในกรณีเมื่อโครงการเปิดดำเนินการแล้วจะสามารถติดตามระดับเสียงได้จากสถานีตรวจวัดเสียงถาวร ซึ่งจะต้องติดตั้งให้แล้วเสร็จก่อนการเปิดใช้ทางวิ่งที่ 2</p> <p><b>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</b></p> <p>โครงการได้กำหนดมาตรการ ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• การเฝ้าระวังระดับเสียง โดยให้ติดตั้งสถานีตรวจวัดเสียงถาวร (Continuous Noise Monitoring Stations) ก่อนเปิดดำเนินการ</li> <li>• การจัดตั้งกองทุนดูแลผู้ได้รับผลกระทบจากสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา เพื่อบรรเทาผลกระทบที่ประชาชนอาจได้รับจากการดำเนินงานของสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา ในภาพรวมทั้งด้านสิ่งแวดล้อมและสาธารณสุข</li> <li>• จัดให้มีช่องทางรับเรื่องร้องเรียนเพื่อตรวจสอบและแก้ไขผลกระทบจากเสียงดังและแรงอัดอากาศยาน</li> </ul>
21	<p>ประชาชน ตำบลสำนักท้อน</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- บ้านอยู่ในพื้นที่ NEF 30 - 40 เวลาเครื่องบินบินผ่านเสียงดังมาก ที่บ้านมีเด็กและผู้ใหญ่ รู้สึกปวดหู โครงการจะมีมาตรการแก้ไขผลกระทบอย่างไร</li> </ul>	<p><b>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</b></p> <p>กรณี NEF 30 - 40</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ให้ สกพอ. สนับสนุนการปรับปรุงอาคารเพื่อลดผลกระทบด้านเสียง โดยให้รับเงินค่าชดเชยไปปรับปรุงอาคารและสิ่งปลูกสร้างเอง สำหรับอาคารที่ก่อสร้างถึงวันที่รายงาน EHIA ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ</li> <li>• สกพอ. สนับสนุนในการป้องกันเสียงแก่สถานที่ซึ่งต้องการความเงียบเป็นพิเศษ เช่น โรงเรียน โรงพยาบาล ศาสนสถาน เป็นต้น สำหรับอาคารที่ก่อสร้างถึงวันที่รายงาน EHIA ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ</li> </ul>

ตารางที่ 4.6-80 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากกิจกรรมการชี้แจงข้อมูล (เพิ่มเติม) ต่อกลุ่มประชาชนผู้ได้รับผลกระทบทางเสียงจากการพัฒนาสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา วันที่ 14 สิงหาคม พ.ศ. 2564

ลำดับ	คำถามและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง
		<p>โดยมีขั้นตอนและวิธีการปฏิบัติในการปรับปรุงบ้านในเบื้องต้น ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• เจ้าของกรรมสิทธิ์อาคาร/สิ่งปลูกสร้างมีส่วนร่วมในการพิจารณา และตรวจสอบตั้งแต่การสำรวจประเมินราคาบ้าน การตรวจสอบรายละเอียดรายงานผลการสำรวจวิศวกรรมและรายละเอียดงบประมาณราคาที่ใช้สำหรับการปรับปรุง</li> <li>• เมื่อตรวจสอบครบถ้วนแล้ว จะมีการลงชื่อในใบตอบรับราคาประเมินปรับปรุงอาคาร</li> <li>• เมื่อเจ้าของกรรมสิทธิ์ได้รับเงินค่าชดเชยแล้ว ให้ดำเนินการปรับปรุงอาคารตามที่ได้มีการสำรวจไว้</li> </ul>
22	<p>ประชาชน ตำบลสำนักท้อน</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- พิกัดบ้านที่อยู่ในพื้นที่ NEF <math>\geq</math> 40 (พิกัด 12.7164590, 101.0171296) เส้นสีน้ำเงินพาดหลังคาบ้านแต่ไม่มีการมาสำรวจบ้าน</li> </ul>	<p><b>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</b></p> <p>รับทราบข้อมูล หลังจากรายงานฉบับนี้ได้รับความเห็นชอบจาก กก.วล. แล้ว โครงการจะมีการสำรวจ จัดทำฐานข้อมูล และแผนการชดเชยผู้ได้รับผลกระทบด้านเสียงให้แล้วเสร็จก่อนเปิดใช้ทางวิ่งที่ 2 อีกครั้ง</p>
23	<p>ประชาชน ตำบลสำนักท้อน</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ในพื้นที่ NEF 30 - 40 ที่บอกว่าจะมีการชดเชยให้เรื่องของการปรับปรุงอาคาร (ประตูและหน้าต่าง) เพื่อลดเสียง เป็นการชดเชยเฉพาะกรณีที่มีผู้อยู่อาศัยในบ้าน ใช่หรือไม่</li> <li>- เนื่องจากในการอยู่อาศัยจริงๆ ประชาชนมีกิจกรรมที่ต้องออกไปทำนอกบ้านด้วยประเด็นนี้โครงการจะชดเชยอย่างไร</li> </ul>	<p><b>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</b></p> <p>กรณี NEF 30 - 40</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ให้ สกพอ. สนับสนุนการปรับปรุงอาคารเพื่อลดผลกระทบด้านเสียง โดยให้รับเงินค่าชดเชยไปปรับปรุงอาคารและสิ่งปลูกสร้างเอง สำหรับอาคารที่ก่อสร้างถึงวันที่รายงาน EHIA ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ</li> <li>• สกพอ. สนับสนุนในการป้องกันเสียงแก่สถานที่ซึ่งต้องการความเงียบเป็นพิเศษ เช่น โรงเรียน โรงพยาบาล ศาสนสถาน เป็นต้น สำหรับอาคารที่ก่อสร้างถึงวันที่รายงาน EHIA ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ</li> </ul> <p>โดยมีขั้นตอนและวิธีการปฏิบัติในการปรับปรุงบ้านในเบื้องต้น ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• เจ้าของกรรมสิทธิ์อาคาร/สิ่งปลูกสร้างมีส่วนร่วมในการพิจารณา และตรวจสอบตั้งแต่การสำรวจประเมินราคาบ้าน การตรวจสอบรายละเอียดรายงานผลการสำรวจวิศวกรรมและรายละเอียดงบประมาณราคาที่ใช้สำหรับการปรับปรุง</li> <li>• เมื่อตรวจสอบครบถ้วนแล้ว จะมีการลงชื่อในใบตอบรับราคาประเมินปรับปรุงอาคาร</li> <li>• เมื่อเจ้าของกรรมสิทธิ์ได้รับเงินค่าชดเชยแล้ว ให้ดำเนินการปรับปรุงอาคารตามที่ได้มีการสำรวจไว้</li> <li>• ทั้งนี้กรณีการทำกิจกรรมนอกบ้าน หรือการทำงานนอกบ้าน จะไม่มีการชดเชย เนื่องจากการบรรเทาผลกระทบจะพิจารณาจากผลกระทบของเสียงจากอากาศยานที่ส่งผลต่อการนอนหลับพักผ่อนภายใน</li> </ul>

ตารางที่ 4.6-80 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากกิจกรรมการชี้แจงข้อมูล (เพิ่มเติม) ต่อกลุ่มประชาชนผู้ได้รับผลกระทบทางเสียงจากการพัฒนาสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา วันที่ 14 สิงหาคม พ.ศ. 2564

ลำดับ	คำถามและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง
		สิ่งปลูกสร้างเท่านั้น
24	ประชาชน ตำบลสำนักท้อน - สถานีตรวจวัดเสียงตั้งเสียงถาวรติดยั้งหรือยัง ถ้ายังจะติดตั้งเมื่อไร	<b>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</b> สถานีตรวจวัดเสียงถาวร จะติดตั้งหลังจากที่เริ่มก่อสร้างทางวิ่งที่ 2 แล้ว โดยต้องติดตั้งให้แล้วเสร็จก่อนการเปิดใช้ทางวิ่งที่ 2
25	ประชาชน ตำบลสำนักท้อน - ขอให้มองถึงผลกระทบจากเครื่องบินขึ้น-ลงที่เสียงดังมากๆ เวลาที่มีกรรฝึก ที่มีรูปแบบการขึ้นลงที่อยู่ในรูปแบบของการฝึกด้วย รวมทั้ง ฮ.ที่บินต่ำ ไม่ได้ทำ Pattern การแอฟโพซแบบเครื่องบินด้วย อาจจะไม่ได้บ่อยแต่ผ่านมาที่กระจกสะเทือนทั้งหลัง	<b>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</b> โครงการไม่มีการนำเครื่องบินทางราชการมึคิดคำนวณด้านเสียงของโครงการซึ่งมีการประเมินผลกระทบจากสถานการณ์การบินในอนาคต จากการดำเนินงานของสนามบินพาณิชย์เป็นหลัก โดยพิจารณาอากาศยานขนาดต่างๆ ที่ครอบคลุมผลกระทบไว้แล้ว
26	ประชาชน ตำบลสำนักท้อน - โครงการควรจะทำแผนที่เส้นเสียงให้ครอบคลุมพื้นที่ที่จะได้รับผลกระทบ โดยเสนอให้ทำในเชิงของการป้องกันผลกระทบในอนาคต	<b>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</b> โครงการพิจารณาระดับผลกระทบจากแผนที่เส้นเท่าระดับเสียงสูงที่สุดที่มีการคาดการณ์ในปี พ.ศ. 2591 ไว้แล้ว
27	ประชาชน ตำบลสำนักท้อน - หมู่บ้านชัยพฤกษ์วิลล์ ในพื้นที่หมู่ที่ 4 มีแผนการสำรวจหรือว่าการชดเชยแบบไหน อย่างไร	<b>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</b> โครงการจะมีการตรวจสอบที่ตั้งของหมู่บ้านชัยพฤกษ์ วิลล์ ในพื้นที่หมู่ที่ 4 หากอยู่ในพื้นที่เส้นเสียง จะเป็นการสำรวจสิ่งปลูกสร้างทุกหลังคาเรือนเพื่อ ชดเชยสิ่งปลูกสร้างที่ก่อสร้างถึงวันที่รายงาน EHA ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.) โดยมีหลักเกณฑ์การชดเชยดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> <li>• NEF <math>\geq</math> 40 เจรจาซื้อที่ดินและสิ่งปลูกสร้างหรือปรับปรุงอาคารเพื่อลดผลกระทบในกรณีที่ไม่ขาย</li> <li>• NEF 30 - 40 สนับสนุนการปรับปรุงอาคารและสิ่งปลูกสร้างเพื่อลดผลกระทบด้านเสียง</li> </ul>
28	ประชาชน ตำบลสำนักท้อน - เหตุใดโครงการจึงไม่ทำเส้นทางการบินขึ้น-ลง ทางทะเลเพื่อลดผลกระทบ	<b>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</b> การใช้ทิศทางของทางวิ่งขึ้นอยู่กับทิศทางลมประจำถิ่นตามข้อมูลอุตุนิยมวิทยาสำหรับโครงการสนามบินอู่ตะเภา ได้พิจารณารูปแบบการใช้ทางวิ่ง โดยกำหนดการใช้ทางวิ่งให้สอดคล้องกับข้อมูลทิศทางลมดังกล่าว แบ่งเป็น 2 ฤดูกาลการบิน ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> <li>- ฤดูร้อน (เดือนกุมภาพันธ์ถึงเดือนกันยายน) บินลงที่หัวทางวิ่งด้านบนบก (18R/18L) และบินขึ้นที่หัวทางวิ่งด้านทางทะเล (36L/36R)</li> <li>- ฤดูหนาว (เดือนตุลาคมถึงเดือนมกราคม) บินลงที่หัวทางวิ่งด้านทางทะเล (36L/36R) และบินขึ้นที่หัวทางวิ่งด้านบนบก (18R/18L)</li> </ul>

ตารางที่ 4.6-80 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากกิจกรรมการชี้แจงข้อมูล (เพิ่มเติม) ต่อกลุ่มประชาชนผู้ได้รับผลกระทบทางเสียงจากการพัฒนาสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา วันที่ 14 สิงหาคม พ.ศ. 2564

ลำดับ	คำถามและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง
<b>ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน และการประชาสัมพันธ์</b>		
1	ประชาชน หมู่ที่ 6 ตำบลสำนักท้อน - ไม่เห็นด้วยกับการจัดประชุมออนไลน์ ควรเป็นการจัดเวทีรับฟังความคิดเห็น หรือขอให้เลื่อนการประชุม	<b>คำชี้แจงในที่ประชุม</b> โครงการได้ปฏิบัติตามมติการประชุมคณะกรรมการโรคติดต่อ จังหวัดระยอง ครั้งที่ 29/2564 วันที่ 3 สิงหาคม 2564 เวลา 13.30-16.30 น. ห้องประชุม ภักดีศรีสงคราม ศูนย์ราชการจังหวัดระยอง โดยอนุญาตให้จัดประชุมแบบออนไลน์เท่านั้น เพื่อเป็นการลดการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (Covid 19) ไม่อนุญาตให้จัดกิจกรรมการประชุมในพื้นที่
2	กำนันตำบลสำนักท้อน - เหตุผลที่ต้องรับจัดประชุมรับฟังความคิดเห็น	<b>คำชี้แจงในที่ประชุม</b> เหตุผลความจำเป็นของการจัดกิจกรรมการชี้แจงข้อมูล (เพิ่มเติม) เนื่องด้วยนโยบายการพัฒนา ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> <li>• โครงการก่อสร้างทางวิ่งและทางขับที่ 2 เป็นโครงการโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC)</li> <li>• ภาครัฐกับเอกชนได้ลงนามในสัญญาร่วมลงทุนโครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาและเมืองการบินภาคตะวันออก โดยการประกาศเชิญชวนงานก่อสร้างทางวิ่งและทางขับที่ 2 เป็นหนึ่งในเงื่อนไขก่อนการส่งมอบพื้นที่ให้เอกชนพัฒนาตามสัญญาฯ ซึ่งมีกำหนดส่งมอบเบื้องต้นในเดือนมกราคม 2565</li> <li>• ก่อนการประกาศเชิญชวนงานก่อสร้างฯ จะต้องเร่งส่งรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการก่อสร้างทางวิ่งและทางขับที่ 2 ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาภายในสิงหาคม 2564 เพื่อให้ได้รับความเห็นชอบโดยเร็ว</li> <li>• เริ่มงานก่อสร้างในปีงบประมาณ 2565 (ระยะเวลาก่อสร้างประมาณ 3 ปี) และจะส่งมอบให้เอกชนเปิดดำเนินการเชิงพาณิชย์ภายในต้นปี 2568</li> </ul>
3	ประชาชน ชุมชนสระแก้ว - การประชุมออนไลน์ ชาวบ้านจะยังไม่สามารถเข้าถึงเทคโนโลยีได้ทั้งหมด	<b>คำชี้แจงในที่ประชุม</b> รับทราบข้อคิดเห็น <b>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</b> โครงการได้ปฏิบัติตามมติการประชุมคณะกรรมการโรคติดต่อ จังหวัดระยอง ครั้งที่ 29/2564 วันที่ 3 สิงหาคม 2564 เวลา 13.30-16.30 น. ห้องประชุมภักดีศรีสงคราม ศูนย์ราชการจังหวัดระยอง โดยอนุญาตให้จัดประชุมแบบออนไลน์เท่านั้น เพื่อเป็นการลดการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (Covid 19) ไม่อนุญาตให้จัดกิจกรรมการประชุมในพื้นที่ ทั้งนี้ โครงการได้พยายามประชาสัมพันธ์ขั้นตอนการใช้ช่องทางออนไลน์ในการประชุม โดยมีแผนภาพในการอธิบายการเข้าสู่การประชุมออนไลน์ผ่านช่องทาง การประชาสัมพันธ์ต่างๆ และการประสานผ่านเครือข่ายไลน์กลุ่มในชุมชน

ตารางที่ 4.6-80 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากกิจกรรมการชี้แจงข้อมูล (เพิ่มเติม) ต่อกลุ่ม  
ประชาชนผู้ได้รับผลกระทบทางเสียงจากการพัฒนาสนามบินนานาชาติอุตะเถา วันที่ 14 สิงหาคม  
พ.ศ. 2564

ลำดับ	คำถามและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง
4	<p>ประชาชน ตำบลสำนักท้อน</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ได้เข้าร่วมประชุมทุกครั้ง แต่การประชุมครั้งนี้ไม่ได้รับหนังสือ</li> <li>- การมีส่วนร่วมของส่วนรวม หรือสังคม ซึ่งชาวบ้านไม่ได้รับทราบข้อมูล มีการสำรวจอย่างไร คิดเป็นร้อยละเท่าใด</li> </ul>	<p><b>คำชี้แจงในที่ประชุม</b></p> <p>รับทราบข้อคิดเห็น ทั้งนี้ โครงการได้ดำเนินการกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาสังคมโครงการมาอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ปี พ.ศ. 2562 โดยผลการสำรวจความคิดเห็นของประชาชน พบว่า กลุ่มครัวเรือนในแต่ละพื้นที่เสี่ยงมีความเห็นด้วยต่อการพัฒนาโครงการ ร้อยละ 81.6 -98.6</p> <p><b>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</b></p>
5	<p>ประชาชน ตำบลสำนักท้อน</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- โครงการมีการประชาสัมพันธ์น้อยมาก ไม่ได้รับรู้โครงการ รับทราบจากผู้อื่น ควรจะมีการส่งจดหมายไปแต่ละบ้าน เพื่อเชิญเข้าร่วมประชุม</li> <li>- การจัดลำดับผู้ถามตอบ ควรมีการจัดลำดับคิวที่ดีขึ้น และเรียกผู้เข้าร่วมประชุมให้สอบถามตามลำดับคิว</li> </ul>	<p>โครงการมีการแจ้งล่วงหน้าผ่านการประสานงานกับผู้นำชุมชน การประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อสิ่งพิมพ์ที่ใช้ประกอบการเปิดเผยข้อเท็จจริงเกี่ยวกับโครงการ โดยใช้ป้ายประชาสัมพันธ์ โปสเตอร์ประชาสัมพันธ์ และเว็บไซต์ของโครงการ <a href="http://www.ehia-utprw2.com">http://www.ehia-utprw2.com</a></p>
6	<p>ประชาชนหมู่บ้านขมิ้น หมู่ที่ 3 ตำบลสำนักท้อน</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- หลังจากการประชุมครั้งนี้ จะมีการจัดประชุมเวทีอีกหรือไม่</li> </ul>	<p><b>คำชี้แจงในที่ประชุม</b></p> <p>ภายหลังจากการประชุมในครั้งนี้แล้ว โครงการจะมีการรวบรวมข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่างๆ เสนอ สม. หากเห็นชอบในรายงาน จะส่งต่อ กก.วล. พิจารณาต่อไป หากรายงานฉบับนี้ได้รับความเห็นชอบ จะมีการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นในพื้นที่อีกครั้งโดยหน่วยงานอนุมัติ/อนุญาต</p>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- หมู่บ้านขมิ้น หมู่ที่ 3 สำนักท้อน อยู่บริเวณใดของแผนที่ ชาวบ้านไม่ได้เข้ามาฟังเยอะ ต้องการให้มีการจัดเวทีเพื่อรับฟังความคิดเห็น</li> </ul>	<p><b>คำชี้แจงในที่ประชุม</b></p> <p>เนื่องจากการศึกษาและจัดทำรายงานฉบับนี้ได้ดำเนินการกระบวนการรับฟังความคิดเห็นของประชุมนครครบถ้วนแล้ว แต่ในการจัดกิจกรรมชี้แจงข้อมูล (เพิ่มเติม) ครั้งนี้เป็นการให้ข้อมูลเพิ่มเติมกับประชาชนเพื่อแจ้งผลการศึกษาเพิ่มเติมด้านเสียง</p>
7	<p>ประชาชน หมู่ที่ 3 ตำบลสำนักท้อน</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ตำแหน่งของโรงเรียนวัดสระแก้วอยู่บริเวณใดในแผนที่ ต้องการให้ระบุตำแหน่งในแผนที่ให้ด้วย และยังไม่ได้รับการติดต่อ</li> </ul>	<p><b>คำชี้แจงในที่ประชุม</b></p> <p>โรงเรียนวัดสระแก้วอยู่บริเวณหมู่ที่ 3 ในพื้นที่ NEF <math>\geq 40</math> ฝั่งด้านเหนือทางวิ่งที่ 1 พื้นที่ที่กล่าวมานี้เป็นพื้นที่อ่อนไหวที่ต้องได้รับการดูแลเป็นพิเศษ ถ้ามีความประสงค์ที่จะไม่ย้ายออก ซึ่ง ทร.และ สกพอ.จะมีมาตรการพิเศษดูแลเฉพาะจุดอ่อนไหว โดยให้วิศวกรไปตรวจสอบว่า โรงเรียน วัด รพส. มีความประสงค์ที่จะอยู่ต่อไปในพื้นที่ ต้องได้รับการปรับปรุงอาคารเป็นพิเศษ ซึ่งมีกรณีตัวอย่างที่ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบังที่อยู่เหนือสนามบินสุวรรณภูมิ ซึ่งไม่สามารถย้ายออกได้ จึงมีการปรับปรุงอาคารโดยการติดกระจก 2 ชั้น และมีการทดสอบว่ายังสามารถทำการเรียนการสอนได้ แต่ถ้ามีความประสงค์ที่จะไม่อยู่ต่อไป ต้องมีการเจรจากันเป็นกรณีพิเศษ แต่ต้องรอนจนกระทั่งรายงาน EHIA นี้ ได้รับความเห็นชอบ จาก กก.วล. และได้มติจากคณะรัฐมนตรี ซึ่งมาตรการในรายงานทั้งหมดจะสามารถเริ่มดำเนินการได้ทันที</p>

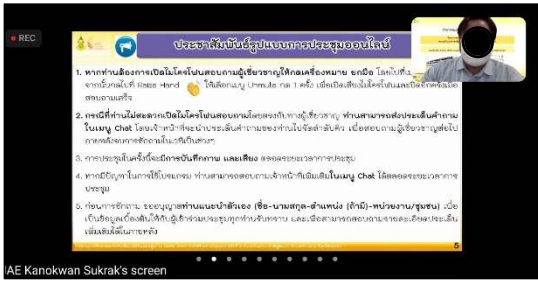


ตารางที่ 4.6-80 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากกิจกรรมการชี้แจงข้อมูล (เพิ่มเติม) ต่อกลุ่มประชาชนผู้ได้รับผลกระทบทางเสียงจากการพัฒนาสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา วันที่ 14 สิงหาคม พ.ศ. 2564

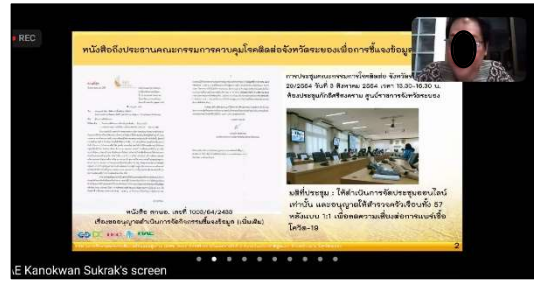
ลำดับ	คำถามและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง
		คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม ทั้งนี้ ในการดำเนินกิจกรรมการรับฟังความคิดเห็นในช่วงปี พ.ศ. 2562-2563 มีผู้บริหาร และผู้แทนของโรงเรียนวัดสระแก้ว เข้าร่วมประชุม โดยได้ให้ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่อโครงการด้วยแล้ว
<b>ด้านอื่นๆ</b>		
1	ประชาชน ชุมชนสระแก้ว - คนรันโมเดลควรได้เข้าคอร์สการฝึกอบรมในการใช้โมเดล	<b>คำชี้แจงในที่ประชุม</b> รับทราบข้อเสนอแนะ <b>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</b> บุคลากรของบริษัทที่ปรึกษาที่เป็นผู้ใช้งานแบบจำลองทางคณิตศาสตร์ AEDT ได้ผ่านการอบรม “การประเมินผลกระทบด้านเสียง จากโครงการระบบขนส่งทางอากาศ” จากกรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม จัดโดย สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม แล้ว
2	ประชาชน ตำบลสำนักท้อน - โครงการคำนวณการชดเชยอย่างไร อยากทราบวันเริ่มต้นที่จะประเมินราคาเพื่อชดเชย	<b>คำชี้แจงในที่ประชุม</b> <b>มาตรการชดเชย</b> <b>1 เงื่อนไขที่ต้องดำเนินการชดเชย</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>ดำเนินการชดเชยผู้ได้รับผลกระทบด้านเสียงจากการพัฒนาโครงการก่อสร้างทางวิ่งและทางขับที่ 2 สนามบินนานาชาติอู่ตะเภา โดยพิจารณาระดับผลกระทบจากแผนที่เส้นเท่าระดับเสียงที่มีการคาดการณ์ในปี พ.ศ. 2591 และพิจารณาปีปลูกสร้างอาคาร โดยชดเชยสิ่งปลูกสร้างที่ก่อสร้างถึงวันที่รายงาน EHIA ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ซึ่ง สกพอ.จะต้องมีการเผยแพร่ข้อมูลการก่อสร้างโครงการให้ประชาชนรับทราบล่วงหน้า</li> <li>ดำเนินการสำรวจ จัดทำฐานข้อมูลและแผนการชดเชยผู้ที่ได้รับผลกระทบด้านเสียงซึ่งเกิดจากการพัฒนาโครงการ โดยคณะทำงานสำรวจและพิจารณา ค่าชดเชยเยียวยา ให้แล้วเสร็จก่อนเปิดใช้ทางวิ่งที่ 2</li> </ul>
3	ประชาชน ตำบลสำนักท้อน - การเจรจาซื้อที่ดิน จ่ายตามราคาที่เป็นเจ้าของบ้านจ่ายตอนที่ก่อสร้างหรือไม่มีเกณฑ์ประเมินอย่างไร	<b>2 หลักเกณฑ์ในการชดเชย</b> <i>กรณี NEF ≥ 40</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>ให้ สกพอ. เสร็จซื้อที่ดินพร้อมสิ่งปลูกสร้างที่ก่อสร้างถึงวันที่รายงาน EHIA ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ กรณีเจ้าของที่ดินพร้อมสิ่งปลูกสร้างไม่ประสงค์จะขาย ต้องสนับสนุนการปรับปรุงอาคารเพื่อลดผลกระทบด้านเสียง โดยให้รับเงินค่าชดเชยไปปรับปรุงอาคารและสิ่งปลูกสร้างเอง</li> </ul> <i>กรณี NEF 30 - 40</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>ให้ สกพอ. สนับสนุนการปรับปรุงอาคารเพื่อลดผลกระทบด้านเสียง โดยให้รับเงินค่าชดเชยไปปรับปรุงอาคารและสิ่งปลูกสร้างเอง สำหรับอาคารที่ก่อสร้างถึงวันที่รายงาน EHIA ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการ</li> </ul>

ตารางที่ 4.6-80 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากกิจกรรมการชี้แจงข้อมูล (เพิ่มเติม) ต่อกลุ่ม  
ประชาชนผู้ได้รับผลกระทบทางเสียงจากการพัฒนาสนามบินนานาชาติอุตะเถา วันที่ 14 สิงหาคม  
พ.ศ. 2564

ลำดับ	คำถามและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง
		<p>สิ่งแวดล้อมแห่งชาติ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>สกพอ. สนับสนุนในการป้องกันเสียงแก่สถานที่ซึ่งต้องการความเงียบเป็นพิเศษ เช่น โรงเรียน โรงพยาบาล ศาสนสถาน เป็นต้น สำหรับอาคารที่ก่อสร้างถึงวันที่รายงาน EHIA ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ</li> </ul> <p>โดยมีขั้นตอนและวิธีการปฏิบัติในการปรับปรุงบ้านในเบื้องต้น ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>เจ้าของกรรมสิทธิ์อาคาร/สิ่งปลูกสร้างมีส่วนร่วมในการพิจารณาและตรวจสอบตั้งแต่การสำรวจประเมินราคาบ้าน การตรวจสอบรายละเอียดรายงานผลการสำรวจวิศวกรรมและรายละเอียดงบประมาณราคาที่ใช้สำหรับการปรับปรุง</li> <li>เมื่อตรวจสอบครบถ้วนแล้ว จะมีการลงชื่อในใบตอบรับราคาประเมินปรับปรุงอาคาร</li> <li>เมื่อเจ้าของกรรมสิทธิ์ได้รับเงินค่าชดเชยแล้ว ให้ดำเนินการปรับปรุงอาคารตามที่ได้มีการสำรวจไว้</li> </ul>
4	<p>ประชาชน ตำบลสำนักท้อน</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>หน่วยงานที่มีอำนาจ ในการให้ข้อมูลมา กำหนดเส้นเสียง เช่น วิทยุการบิน คชก. ควรให้ข้อมูลที่ต้องช่วยกันตรวจสอบ ตั้งแต่แรก เพราะคุณคือผู้มีส่วนได้เสีย 1 ใน 7 กลุ่ม ไม่ใช่รอให้ท่านมานำเสนอ แล้วก็เปลี่ยนแปลงเรื่อยๆ ชาวบ้าน สับสน ทราบดีว่าใช้หลักการที่เป็นสากล แต่ข้อมูลที่ใช้ นำเข้า เปลี่ยนไป เปลี่ยนมา เพราะหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้วยหรือไม่</li> </ul>	<p><b>คำชี้แจงในที่ประชุม</b> รับทราบข้อเสนอแนะ</p> <p><b>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</b> ทั้งนี้ โครงการจะนำผลการประชุมในครั้งนี้เสนอหน่วยงานมีอำนาจ ในการอนุมัติเส้นเสียงต่อไป</p>
5	<p>ประชาชน ตำบลสำนักท้อน</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>เสนอให้หน่วยงานที่มีอำนาจในการ อนุมัติเส้นเสียง ร่วมรับฟังความคิดเห็น ของประชาชนด้วย</li> </ul>	
6	<p>ประชาชน ตำบลสำนักท้อน</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>มีแผนจะปลูกบ้านปีหน้า โครงการมี ข้อเสนอแนะอย่างไร หรือไม่</li> </ul>	<p><b>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</b> การชดเชยผู้ได้รับผลกระทบของโครงการ จะชดเชยสิ่งปลูกสร้างที่ก่อสร้างถึงวันที่รายงาน EHIA ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.)</p> <p><b>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</b> ขอให้ติดตามความก้าวหน้าของโครงการได้ที่เว็บไซต์ <a href="http://www.ehia-utpw2.com">www.ehia-utpw2.com</a></p>



การแนะนำการประชุมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ (Video Conference)



กล่าวต้อนรับผู้เข้าร่วมประชุม



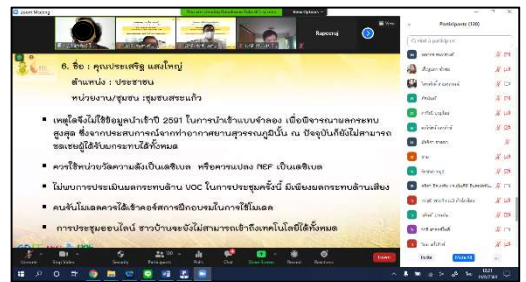
บรรยายภาคการประชุมและการนำเสนอ โดยบริษัทที่ปรึกษา



การซักถามและเสนอแนะโดยผู้เข้าร่วมประชุม



ตอบข้อซักถามโดยผู้แทนเจ้าของโครงการ และบริษัทที่ปรึกษา



สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ โดยบริษัทที่ปรึกษา

รูปที่ 4.6-48 บรรยายภาคกิจกรรมการชี้แจงข้อมูล (เพิ่มเติม) ต่อกลุ่มประชาชนผู้ได้รับผลกระทบทางเสียงจากการพัฒนาสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา วันที่ 14 สิงหาคม พ.ศ. 2564

5.3) กิจกรรมการสำรวจความคิดเห็นด้วยแบบสอบถาม/สัมภาษณ์รายบุคคลเพิ่มเติม

สืบเนื่องจากเปลี่ยนแปลงข้อมูลจำนวนเที่ยวบินในสมมติฐานสำหรับการประเมินด้านเสียงจากอากาศยาน ส่งผลให้แผนที่ร่างเส้นเท่าระดับเสียง (NEF Contour) ที่ทบทวนใหม่ เมื่อกรกฎาคม พ.ศ. 2564 มีความแตกต่างจากแผนที่ร่างเส้นเท่าระดับเสียง ที่ใช้ในการรับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 3 (PP3) เมื่อสิงหาคม พ.ศ. 2563 ทำให้จำนวนครัวเรือนที่อาจได้รับผลกระทบด้านเสียงจากอากาศยานแตกต่างไปจากเดิม ทั้งพื้นที่ NEF  $\geq 40$  และพื้นที่ NEF 30 – 40 ซึ่งโครงการได้ดำเนินการตรวจสอบจำนวนหลังคาเรือนที่ตั้งอยู่ในบริเวณที่มีการเปลี่ยนแปลงของเส้นเสียง พบว่า ครัวเรือนในพื้นที่ที่มีการเปลี่ยนแปลงของเส้นเสียง มีจำนวนรวมทั้งสิ้น 57 หลังคาเรือน รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 4.6-81

#### ตารางที่ 4.6-81 จำนวนครัวเรือนในพื้นที่ที่มีการเปลี่ยนแปลงของเส้นเสียง

พื้นที่	จำนวนหลังคาเรือนใน เส้นเสียงเดิม (ส.ค. 2563)	จำนวนที่มีการเปลี่ยนแปลง		จำนวนหลังคาเรือนใน เส้นเสียงใหม่ (ก.ค. 2564)
		จำนวนที่เพิ่ม	จำนวนที่ลด	
NEF $\geq$ 40	80	13	0	93
NEF 30 - 40	2,459	32	12*	2,466
รวมจำนวนครัวเรือนในพื้นที่ที่มีการเปลี่ยนแปลง ของเส้นเสียง		45+12 = 57 ครัวเรือน		

หมายเหตุ : \*12 ครัวเรือนนี้ เดิมอยู่ในพื้นที่ NEF30-40 เปลี่ยนไปอยู่ในพื้นที่ NEF<30 ถึงขอบพื้นที่ศึกษา

ในการดำเนินการสำรวจข้อมูลและความคิดเห็นของครัวเรือนเพิ่มเติม ได้ดำเนินงานตามแนวทางการมีส่วนร่วมของประชาชนในสถานการณ์ที่มีการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (โควิด-19) เพื่อลดความเสี่ยงในการแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 โดยมีแนวทางการสัมภาษณ์ครัวเรือน/สัมภาษณ์รายบุคคล ดังนี้

1. จัดทำแผนที่จากภาพถ่ายทางอากาศแนบเพื่อเตรียมการลงพื้นที่จริงเพื่อทวนสอบการแจงนับอีกครั้ง โดยหากมีช่องทางติดต่อสื่อสารครัวเรือนให้แจ้งนัดหมายล่วงหน้าก่อน
2. ระบุชื่อพนักงานสัมภาษณ์และมีการคัดกรองเกี่ยวกับความเสี่ยงต่าง ๆ
3. ตลอดระยะเวลาระหว่างการสัมภาษณ์ให้เว้นระยะห่าง อย่างน้อย 1 เมตรและสวมอุปกรณ์ป้องกันให้รัดกุม รวมทั้งแจ้งให้ผู้ให้สัมภาษณ์สวมใส่หน้ากาก ตลอดระยะเวลาการสัมภาษณ์

การสำรวจความคิดเห็นของประชาชนด้วยการสัมภาษณ์กลุ่มครัวเรือนในพื้นที่ที่มีการเปลี่ยนแปลงของเส้นเสียง จำนวน 57 หลังคาเรือน เพื่อเป็นการประชาสัมพันธ์ และทราบผลกระทบด้านเสียงจากอากาศยานแตกต่างกันไปจากเดิม ทั้งพื้นที่ NEF  $\geq$  40 และพื้นที่ NEF 30 - 40 เริ่มดำเนินการตั้งแต่วันที่ 8-13 สิงหาคม พ.ศ. 2564 รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 4.6-82 และภาพบรรยากาศการสำรวจภาคสนามของแต่ละกลุ่มดังรูปที่ 4.6-55

#### ตารางที่ 4.6-82 จำนวนหลังคาเรือนที่อยู่ในพื้นที่ที่มีการเปลี่ยนแปลงเส้นเสียงใหม่กับเส้นเสียงเดิมจำแนกรายหมู่บ้าน

วันที่	กลุ่มได้รับผลกระทบ	หมู่บ้าน / ตำบล	จำนวน (หลังคาเรือน)	จำนวนที่สำรวจได้ (หลังคาเรือน)	ไม่พบผู้อยู่อาศัย (1)	ไม่มีผู้อยู่อาศัย (2)
ระหว่างวันที่ 8-13 สิงหาคม พ.ศ. 2564	กลุ่มครัวเรือนในพื้นที่ NEF $\geq$ 40	หมู่ 3 ตำบลสำนักท้อน	13	10	2	1*
	กลุ่มครัวเรือนในพื้นที่ NEF 30 - 40	หมู่ 1 ตำบลสำนักท้อน	32	24	4	4
	กลุ่มครัวเรือนในพื้นที่ NEF < 30	หมู่ 1 ตำบลสำนักท้อน	4	4	-	-
		หมู่ 4 ตำบลสำนักท้อน	3	2	-	1**
		หมู่ 8 ตำบลสำนักท้อน	3	2	1	-
		หมู่ 11 ตำบลห้วยใหญ่	2	2	-	-
รวม			57	44	7	6

หมายเหตุ : (1) ไม่พบผู้อยู่อาศัย คือ บ้านที่มีคนอยู่อาศัยแต่ผู้สำรวจไม่พบใครในบ้าน โดยมีความพยายามในการติดตามแล้วอย่างน้อย 3 ครั้ง

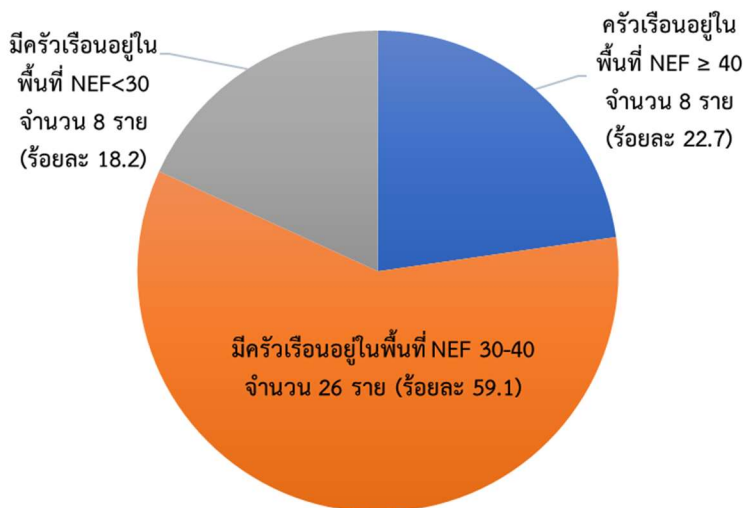
(2) ไม่มีผู้อยู่อาศัย คือ บ้านที่มีสภาพว่างเปล่า ไม่พบผู้อยู่ในบ้าน โดยได้ลงสำรวจซ้ำแล้ว 3 วัน

\* ไม่มีบ้านตามแผนที่เนื่องจากรื้อย้ายออกไปแล้ว \*\* ประกาศขายบ้าน

การสำรวจความคิดเห็นของกลุ่มครัวเรือนในพื้นที่ที่มีการเปลี่ยนแปลงเส้นเสียง มีรายละเอียดผลการศึกษาดังนี้

### ส่วนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคล

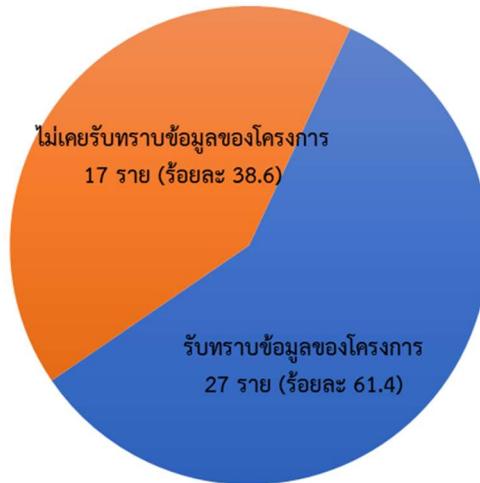
ผู้ให้สัมภาษณ์เป็นเพศหญิง จำนวน 29 ราย (ร้อยละ 65.9) และเพศชาย จำนวน 15 ราย (ร้อยละ 34.1) มีอายุเฉลี่ย 47 ปี ผู้ให้สัมภาษณ์พักอาศัยอยู่ที่นี่มานานเฉลี่ย 19 ปี มีสถานะเป็นเจ้าของบ้าน จำนวน 40 ราย (ร้อยละ 90.9) และเป็นบุคคลอื่นในครัวเรือนที่บรรลุนิติภาวะซึ่งได้รับมอบหมายและยืนยันจากหัวหน้าครัวเรือนแล้ว จำนวน 4 ราย (ร้อยละ 9.1) ได้แก่ บุตรที่เป็นผู้บรรลุนิติภาวะแล้ว จำนวน 3 ราย (ร้อยละ 6.8) และบิดา จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 2.3) โดยเป็นผู้ที่มีครัวเรือนอยู่ในพื้นที่ NEF 30 - 40 จำนวน 26 ราย (ร้อยละ 59.1) มีครัวเรือนอยู่ในพื้นที่ NEF  $\geq$  40 จำนวน 10 ราย (ร้อยละ 22.7) และมีครัวเรือนอยู่ในพื้นที่ NEF < 30 จำนวน 8 ราย (ร้อยละ 18.2) แบ่งรายหมู่บ้าน พบว่า อาศัยในหมู่ที่ 1 ตำบลสำนักท้อน จำนวน 28 ราย (ร้อยละ 63.8) หมู่ที่ 3 ตำบลสำนักท้อน จำนวน 10 ราย (ร้อยละ 22.7) หมู่ที่ 4 ตำบลสำนักท้อน จำนวน 2 ราย (ร้อยละ 4.5) หมู่ที่ 8 ตำบลสำนักท้อน จำนวน 2 ราย (ร้อยละ 4.5) และหมู่ที่ 11 ตำบลห้วยใหญ่ จำนวน 2 ราย (ร้อยละ 4.5) ตามลำดับ แสดงดังรูปที่ 4.6-49



รูปที่ 4.6-49 การมีครัวเรือนอยู่ในพื้นที่เสี่ยง

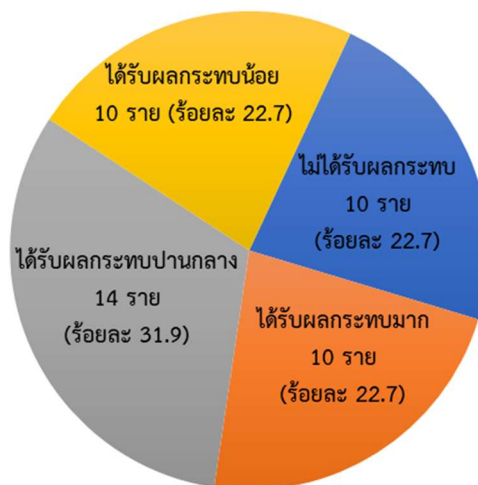
### ส่วนที่ 2 ความคิดเห็นต่อการรับรู้ข้อมูลการศึกษาของโครงการ

ผู้ให้สัมภาษณ์เคยรับทราบข้อมูลการศึกษาโครงการก่อสร้างทางวิ่งและทางขับที่ 2 สนามบินนานาชาติอู่ตะเภาแล้ว จำนวน 27 ราย (ร้อยละ 61.4) และยังไม่เคยรับทราบข้อมูลของโครงการมาก่อน จำนวน 17 ราย (ร้อยละ 38.6) แสดงดังรูปที่ 4.6-50

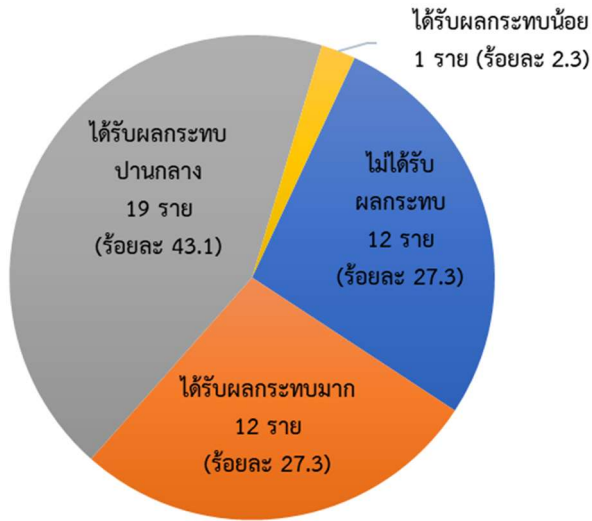


รูปที่ 4.6-50 การรับทราบข้อมูลการศึกษาโครงการก่อสร้างทางวิ่งและทางขับที่ 2 สนามบินนานาชาติอู่ตะเภา  
ส่วนที่ 3 ความคิดเห็นต่อผลกระทบด้านเสียงจากอากาศยานในปัจจุบันและผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการ

ผู้ให้สัมภาษณ์แจ้งว่าปัจจุบันได้รับผลกระทบด้านเสียงจากอากาศยาน จำนวน 34 ราย (ร้อยละ 77.3) และไม่ได้รับผลกระทบ จำนวน 10 ราย (ร้อยละ 22.7) โดยกลุ่มผู้ที่ได้รับผลกระทบ ได้รับผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง จำนวน 14 ราย (ร้อยละ 31.9) ได้รับผลกระทบระดับมาก และได้รับผลกระทบน้อย จำนวน 10 ราย (ร้อยละ 22.7) ในสัดส่วนที่เท่ากัน เมื่อโครงการได้พัฒนาในระยะดำเนินการแล้ว ผู้ให้สัมภาษณ์ยังคงระบุว่าได้รับผลกระทบด้านเสียง จำนวน 32 ราย (ร้อยละ 72.7) และไม่ได้รับผลกระทบ จำนวน 12 ราย (ร้อยละ 27.3) โดยกลุ่มผู้ที่ให้สัมภาษณ์ว่าได้รับผลกระทบ แจ้งว่าได้รับผลกระทบในระดับปานกลาง จำนวน 19 ราย (ร้อยละ 59.4) รองลงมา คือ ได้รับผลกระทบระดับมาก จำนวน 12 ราย (ร้อยละ 37.5) และได้รับผลกระทบน้อย จำนวน 1 ราย (ร้อยละ 3.1) แสดงดังรูปที่ 4.6-51 และรูปที่ 4.6-52



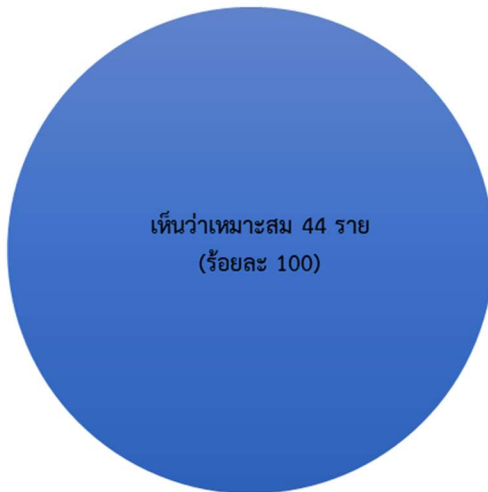
รูปที่ 4.6-51 ความคิดเห็นต่อผลกระทบด้านเสียงจากอากาศยานในปัจจุบัน



รูปที่ 4.6-52 ความคิดเห็นต่อผลกระทบด้านเสียงจากการพัฒนาโครงการ

ส่วนที่ 4 ความคิดเห็นต่อร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านเสียงของโครงการ

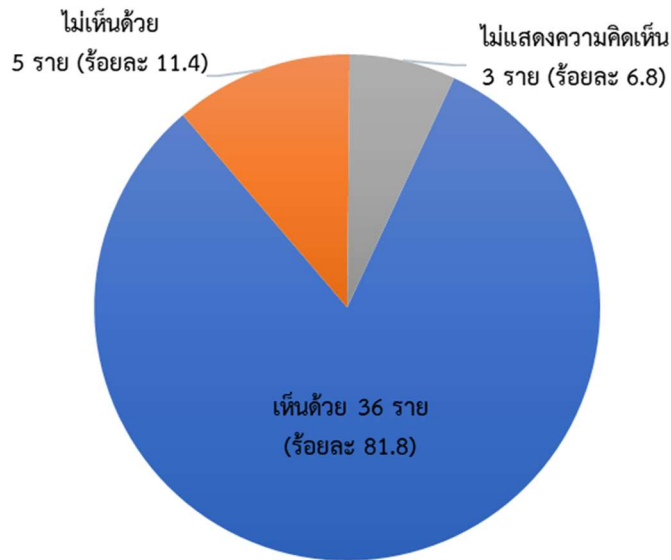
หลังจากที่ผู้ให้สัมภาษณ์ได้รับทราบข้อมูลรายละเอียดเกี่ยวกับเส้นเสียงที่มีการเปลี่ยนแปลงแล้ว ซึ่งเป็นการปรับปรุงเส้นเสียงล่าสุด เมื่อเดือนกรกฎาคม 2564 ผู้ให้สัมภาษณ์ทุกท่านแสดงความคิดเห็นว่ามีความน่าเชื่อถือถูกต้อง และเหมาะสมแล้ว จำนวน 44 ราย (ร้อยละ 100) ทั้งนี้ ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมดมีความเห็นว่าภาพรวมของร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านเสียงของโครงการมีความเหมาะสมเพียงพอแล้ว จำนวน 44 ราย (ร้อยละ 100) แสดงดังรูปที่ 4.6-53



รูปที่ 4.6-53 ความคิดเห็นต่อร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านเสียงของโครงการ

### ส่วนที่ 5 ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะที่มีต่อโครงการ

ความคิดเห็นต่อแนวทางการพัฒนาโครงการก่อสร้างทางวิ่งและทางขับที่ 2 สนามบินนานาชาติอุตะเถา อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง ผู้ให้สัมภาษณ์ได้แสดงความคิดเห็นด้วยการพัฒนาโครงการ จำนวน 36 ราย (ร้อยละ 81.8) รองลงมา คือ ไม่เห็นด้วยกับการพัฒนาโครงการ จำนวน 5 ราย (ร้อยละ 11.4) และไม่แสดงความคิดเห็น จำนวน 3 ราย (ร้อยละ 6.8) แสดงดังรูปที่ 4.6-54



#### รูปที่ 4.6-54 ความคิดเห็นต่อแนวทางการพัฒนาโครงการก่อสร้างทางวิ่งและทางขับที่ 2 สนามบินนานาชาติอุตะเถา

เมื่อสอบถามถึงความวิตกกังวลและความเชื่อมั่นต่อการพัฒนาโครงการ ผู้ให้สัมภาษณ์ไม่มีความวิตกกังวลเลย จำนวน 19 ราย (ร้อยละ 43.1) รองลงมา คือ มีความวิตกกังวลระดับปานกลาง จำนวน 16 ราย (ร้อยละ 36.4) วิตกกังวลมาก จำนวน 5 ราย (ร้อยละ 11.4) และวิตกกังวลน้อย จำนวน 4 ราย (ร้อยละ 9.1)

ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ไม่มีข้อเสนอแนะต่อโครงการ จำนวน 37 ราย (ร้อยละ 84.1) ส่วนที่มีข้อเสนอแนะต่อโครงการ จำนวน 7 ราย (ร้อยละ 15.9) มีรายละเอียดของข้อเสนอแนะ ดังนี้

- |                 |   |
|-----------------|---|
| ข้อเสนอแนะที่ 1 | หากมีการก่อสร้างโครงการต้องการให้มีการดูแลชุมชนให้เป็นอย่างดีด้วย           |
| ข้อเสนอแนะที่ 2 | ลดปริมาณเครื่องบินช่วงเวลากลางคืน เพราะกลางคืนจะได้ยินเสียงดังมาก           |
| ข้อเสนอแนะที่ 3 | ไม่ต้องการให้โครงการมีเส้นทางการบินผ่านชุมชน                                |
| ข้อเสนอแนะที่ 4 | ได้รับผลกระทบต่อผู้คนจำนวนมาก   |
| ข้อเสนอแนะที่ 5 | คิดว่ารันเวย์ที่ 2 ยังไม่จำเป็น เเท่าที่มีอยู่ก็เพียงพอแล้ว                 |
| ข้อเสนอแนะที่ 6 | ขอให้ทางโครงการดูแลเรื่องค่าชดเชยให้เหมาะสมกับผู้ที่ได้รับผลกระทบ           |
| ข้อเสนอแนะที่ 7 | ต้องการให้โครงการดูแลเรื่องเสียงดังจากการขึ้น-ลงของเครื่องบินให้เป็นอย่างดี |



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



รูปที่ 4.6-55 ภาพกิจกรรมการสำรวจความคิดเห็น ระหว่างวันที่ 8 - 13 สิงหาคม พ.ศ. 2564

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



หนังสือนำส่งรายงานสรุปฯ  
(สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม)



การจัดวางรายงานสรุปฯ  
(สำนักงานจังหวัดชลบุรี)



การปิดประกาศรายงานสรุปฯ  
(ทสจ. ระยอง)



การประชาสัมพันธ์ทางเว็บไซต์  
(www.ehia-utprw2.com)



การปิดประกาศรายงานสรุปฯ  
สนง.สิ่งแวดล้อมภาคที่ 13



การปิดประกาศรายงานสรุปฯ  
ศาลากลางจังหวัดชลบุรี

รูปที่ 4.6-56 ภาพการเผยแพร่รายงานสรุปผลกิจกรรมชี้แจงข้อมูล (เพิ่มเติม) (บางส่วน)

#### 4.7 สรุปผลการดำเนินการด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนในภาพรวมของโครงการ

ส่วนผลจากการดำเนินการด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนของโครงการทั้งในขั้นตอน การรับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 1 ครั้งที่ 2 ครั้งที่ 3 และชี้แจงข้อมูล (เพิ่มเติม) บรรลุวัตถุประสงค์ในการให้ผู้มีส่วนได้เสียได้เข้ามามีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็นและให้ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการพัฒนาโครงการ ผลการศึกษาและวิเคราะห์ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ รวมถึงมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมและสุขภาพของโครงการ โดยข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่างๆ ที่ได้รับได้นำมาพิจารณาปรับปรุงรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ รวมถึงมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพของโครงการให้มีความครบถ้วนและสมบูรณ์ยิ่งขึ้น ก่อนนำเสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) พิจารณาต่อไป ทั้งนี้ สามารถรวบรวมความคิดเห็นและข้อเสนอแนะในประเด็นสำคัญๆ ที่เกี่ยวข้องกับโครงการ พร้อมทั้งมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ รวมถึงมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพของโครงการที่รองรับประเด็นความคิดเห็นและข้อเสนอแนะได้ดังตารางที่ 4.7-1

สำหรับสัญลักษณ์ (●) วงกลมทึบ หมายถึง มีการแสดงข้อห่วงกังวล คำถาม และให้ความคิดเห็นประเด็นนั้นๆ ในแต่ละกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชน (ครั้งที่ 1 ครั้งที่ 2 ครั้งที่ 3 และชี้แจงข้อมูล (เพิ่มเติม) ส่วนคำถาม ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้รับในแต่ละกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชนได้มีการตอบชี้แจงแล้วในที่ประชุม รวมถึงมีการจัดทำรายงานสรุปการรับฟังความคิดเห็นฯ พร้อมเผยแพร่ประเด็นต่าง ๆ และคำชี้แจงไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และที่ทำการชุมชนในพื้นที่ศึกษาของโครงการ

นอกจากนี้ โครงการมีแผนรับเรื่องร้องเรียน และขึ้นตามการดำเนินการโดยมีระยะเวลาแต่ละขั้นตอน แสดงดังรูปที่ 4.7-1 และรูปที่ 4.7-2

## ตารางที่ 4.7-1 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของประชาชนและผู้มีส่วนได้เสียที่ได้รับจากกระบวนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 ครั้งที่ 2 ครั้งที่ 3 และเพิ่มเติม

ประเด็นความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	ครั้งที่ 1	ครั้งที่ 2	ครั้งที่ 3	เพิ่มเติม	การดำเนินงานของโครงการ/มาตรการด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ
<b>1. รายละเอียดโครงการ</b>					
เสนอให้เปิดทางเข้า-ออกทางด้านถนนสุขุมวิท เพื่ออำนวยความสะดวกเมื่อเปิดเป็นสนามบินพาณิชย์	●	●	●		โครงการมีแผนที่จะเปิดทางเข้า-ออก อยู่ทางทิศเหนือของสนามบินทางฝั่งจังหวัดระยองไว้เพื่อเชื่อมโยง ทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 และรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน ที่มีความเกี่ยวเนื่องและเชื่อมโยงสนับสนุนระบบขนส่งมวลชนสำหรับรองรับการใช้บริการสนามบินสุวรรณภูมิ สนามบินดอนเมือง และสนามบินนานาชาติอุตะเถา
โครงการมีการเชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชนอย่างไร	●	●			
ระบบโครงข่ายการจราจร และระบบขนส่งมวลชนในการเดินทางเข้า-ออกสนามบิน และเส้นทางโดยรอบเป็นอย่างไร ขอให้โครงการประสานกับหน่วยงานด้านคมนาคมขนส่งอย่างรอบด้าน	●	●	●		
เสนอให้พิจารณาเปิดช่องทางเข้าสนามบินใหม่ในการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง เพื่อลดผลกระทบเรื่องการจราจรติดขัด บริเวณทางเข้าปัจจุบัน	●	●	●		
เขตปลอดภัยทางเดินอากาศคืออะไร มีผลบังคับใช้อย่างไร	●	●	●		เขตปลอดภัยในการเดินอากาศคือ พื้นที่โดยรอบสนามบินที่ถูกกำหนดโดยประกาศกระทรวงคมนาคม ให้เป็นพื้นที่ควบคุมสิ่งปลูกสร้าง หรืออาคาร หรือต้นไม้ยืนต้น เพื่อมิให้เป็นอุปสรรคต่อการเดินอากาศของอากาศยานที่จะมาขึ้นลง ณ สนามบินนั้น โดยห้ามมิให้บุคคลใดทำการก่อสร้างสิ่งปลูกสร้าง หรืออาคาร หรือปลูกต้นไม้ยืนต้นภายในบริเวณนี้เว้นแต่จะได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากพนักงานเจ้าหน้าที่ (สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย) โดยโครงการจะประสานงานกับสำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัด และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อส่งแผนที่เส้นเท่าระดับเสียงไปพิจารณาผนวกแผนที่ตั้งกล่าวในผังเมืองรวมเพื่อควบคุมการใช้ที่ดินและการก่อสร้างอาคารโดยรอบสนามบินนานาชาติอุตะเถา ให้เหมาะสม และสอดคล้องกับกิจกรรมของสนามบินนานาชาติอุตะเถา เขตปลอดภัยในการเดินอากาศ และพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากการพัฒนาสนามบินนานาชาติอุตะเถา รวมทั้งซึ่งได้แจ้งให้ประชาชนทราบแล้วในกระบวนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2
เสนอให้ทำความเข้าใจและให้ความรู้ เกี่ยวกับเขตปลอดภัยทางเดินอากาศให้กับประชาชนทราบ		●			
เสนอให้โครงการแจ้งกิจกรรมที่จะดำเนินการในพื้นที่โครงการ และพื้นที่โดยรอบ ข้อมูลเส้นเท่าระดับเสียง และเขตปลอดภัยทางเดินอากาศ ให้โยธาธิการและผังเมืองรับทราบ เพื่อนำมาผนวกในการทำผังเมืองรวม		●			

## ตารางที่ 4.7-1 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของประชาชนและผู้มีส่วนได้เสียที่ได้รับจากกระบวนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 ครั้งที่ 2 ครั้งที่ 3 และเพิ่มเติม

ประเด็นความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	ครั้งที่ 1	ครั้งที่ 2	ครั้งที่ 3	เพิ่มเติม	การดำเนินงานของโครงการ/มาตรการด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ
ควรใช้ชื่อสนามบินให้ตรงกับชื่อปัจจุบัน และควรใช้ชื่อเดียวกันในทุกเอกสาร	●	●			โครงการใช้ชื่อ “สนามบินนานาชาติอู่ตะเภา” ให้ถูกต้องตรงกันทุกเอกสาร
เสนอให้เตรียมความพร้อมของระบบสาธารณูปโภค ไฟฟ้า น้ำ ใช้การจัดการน้ำเสียและขยะ เพื่อรองรับการพัฒนาที่จะเกิดขึ้น	●	●	●		<p>โครงการได้มีการเตรียมความพร้อมในเรื่องของระบบสาธารณูปโภคเรียบร้อยแล้ว</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- การใช้ไฟฟ้า ภายในโครงการพัฒนาสนามบินนานาชาติอู่ตะเภาและเมืองการบินภาคตะวันออกจะรับไฟฟ้าจากบริษัท บี.กริม เพาเวอร์ จำกัด (มหาชน)</li> <li>- การใช้น้ำ ภายในโครงการพัฒนาสนามบินนานาชาติอู่ตะเภาและเมืองการบินภาคตะวันออก จะมี การก่อสร้างระบบผลิตน้ำประปาโดยบริษัท อีสท์วอเตอร์ โดยมีขนาดกำลังการผลิตรวม 20,000 ลูกบาศก์เมตร/วัน</li> <li>- ขยะที่เกิดขึ้นจะมีการจัดวางให้เหมาะสมกับประเภทและแหล่งกำเนิดมูลฝอย มีการดำเนินการดังนี้ <ol style="list-style-type: none"> <li>1) มูลฝอยทั่วไป <ul style="list-style-type: none"> <li>- มูลฝอยประเภทอาหาร : โครงการจะให้ผู้ได้รับอนุญาตจากหน่วยงานราชการหรือตามที่กฎหมายกำหนด นำเศษอาหารดังกล่าวไปกำจัดอย่างถูกหลักสุขาภิบาล</li> <li>- มูลฝอยที่สามารถนำไปรีไซเคิลได้ : จะมีเอกชนนำรถเข้ามารับซื้อภายในพื้นที่ สถานีขนถ่าย</li> <li>- มูลฝอยที่เหลือจากการคัดแยก : จัดเก็บในอาคารคัดแยกขยะ เพื่อรอการขนถ่ายออกไปกำจัดเป็นประจำทุกวัน ด้วยวิธีกำจัดที่ถูกต้องตามหลักสุขาภิบาล</li> </ul> </li> <li>2) มูลฝอยอันตราย <ul style="list-style-type: none"> <li>มูลฝอยอันตราย จะเก็บในอาคารสำหรับเก็บมูลฝอยอันตราย เพื่อรอส่งไปกำจัดโดยผู้ที่ได้รับอนุญาตจากหน่วยงานราชการ</li> </ul> </li> <li>3) มูลฝอยติดเชื้อ <ul style="list-style-type: none"> <li>มูลฝอยติดเชื้อจะถูกนำไปเก็บไว้ในห้องควบคุมอุณหภูมิไม่ให้เกิน 10 องศาเซลเซียส เพื่อรอการขนส่งไปกำจัดภายนอกพื้นที่สนามบินนานาชาติอู่ตะเภา โดยวิธีการเผาในเตาเผา มูลฝอยติดเชื้อของผู้ที่ได้รับอนุญาตจากหน่วยงานราชการ</li> </ul> </li> </ol> </li> </ul>

## ตารางที่ 4.7-1 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของประชาชนและผู้มีส่วนได้เสียที่ได้รับจากกระบวนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 ครั้งที่ 2 ครั้งที่ 3 และเพิ่มเติม

ประเด็นความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	ครั้งที่ 1	ครั้งที่ 2	ครั้งที่ 3	เพิ่มเติม	การดำเนินงานของโครงการ/มาตรการด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ
การกำหนดขอบเขตพื้นที่ศึกษามีหลักการอย่างไร มีมาตรฐานสากลหรือไม่	●	●			โครงการได้กำหนดขอบเขตพื้นที่ศึกษาให้ครอบคลุมตามการคาดการณ์ผลกระทบด้านเสี่ยงที่ไกลที่สุด โดยใช้ประสบการณ์จากการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมของสนามบินดอนเมือง และสนามบินสุวรรณภูมิ
การก่อสร้างทางวิ่งจะต้องรื้อหรือซ่อมการบินไทยด้วยหรือไม่จะมีมาตรการดูแลพนักงานและผู้ได้รับผลกระทบอย่างไร		●	●		เนื่องจากศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน (MRO) เดิมของบริษัทการบินไทยตั้งอยู่ในพื้นที่ที่จะก่อสร้างทางวิ่งที่ 2 จึงมีความจำเป็นต้องย้าย MRO ไปยังที่ตั้งใหม่ ซึ่งอยู่ภายในพื้นที่เขตส่งเสริมเมืองการบินภาคตะวันออก (6,500 ไร่)
โครงการต้องเข้าพิจารณา จาก กกวล. หรือไม่		●			โครงการ ต้องเข้าพิจารณาจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.) เนื่องจากเป็นโครงการของรัฐ
หน่วยงานใดเป็นเจ้าของและ/หรือผู้รับผิดชอบบริหารจัดการโครงการนี้		●			กองทัพเรือร่วมกับคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก หรือ EEC เป็นเจ้าของโครงการ ส่วนผู้บริหารโครงการ อาจเป็นกองทัพเรือหรือ EEC หรือหน่วยงานอื่นที่เข้ามารับดำเนินการ
โครงการจะก่อสร้างได้เมื่อไร	●	●			จำนวนเที่ยวบินคาดการณ์ตามแผนแม่บท ได้มีการคาดการณ์กรณีมีการเติบโตมากกว่ากรณีฐาน
ในอนาคตเที่ยวบินที่สนามบินนานาชาติอู่ตะเภา จะมีกี่เที่ยวบิน รองรับเครื่องบินขนาดใดบ้าง และมีเส้นทางบินไปที่ใดบ้าง		●	●		เพื่อเป็นการรองรับกิจกรรมที่เกินขีดความสามารถในการรองรับของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และท่าอากาศยานดอนเมือง ทำให้สายการบินจำนวนมากมาใช้บริการที่สนามบินนานาชาติอู่ตะเภา โดยแบ่งเป็น 3 ระยะ คือ
จำนวนเที่ยวบินคาดการณ์ตามแผนแม่บท มีกี่ระยะ และในปัจจุบันการพัฒนาอยู่ในระยะใด		●			<ul style="list-style-type: none"> <li>ระยะที่ 1 (คาดการณ์ถึงปี พ.ศ. 2571 ต้องพัฒนาในช่วงปี พ.ศ. 2564-2566) จำนวนเที่ยวบิน 78,000 เที่ยวบินต่อปี รองรับผู้โดยสาร 14 ล้านคน</li> <li>ระยะที่ 2 (คาดการณ์ถึงปี พ.ศ. 2581 ต้องพัฒนาในช่วงปี พ.ศ. 2573-2576) จำนวนเที่ยวบิน 189,000 เที่ยวบินต่อปี รองรับผู้โดยสาร 38 ล้านคน</li> <li>ระยะที่ 3 (คาดการณ์ถึงปี พ.ศ. 2591 ต้องพัฒนาในช่วงปี พ.ศ. 2583-2576) จำนวนเที่ยวบิน 305,000 เที่ยวบินต่อปี รองรับผู้โดยสาร 70 ล้านคน</li> </ul> การก่อสร้างทางวิ่งที่ 2 อยู่ในแผนระยะที่ 1 ซึ่งจะต้องพัฒนาในช่วงปี พ.ศ. 2564-2566 ซึ่งภายหลังรายงาน EHA ได้รับความเห็นชอบจาก สผ. และ กก.วล. เรียบร้อยแล้ว
ขอทราบเหตุผลที่เลือกระยะห่างของทางวิ่งที่ 1 และ 2 ที่ 1,140 เมตร และเป็นไปตามมาตรฐานหรือไม่		●			โครงการพิจารณาเห็นว่าระยะห่างของทางวิ่ง 1,140 เมตร มีความเหมาะสมมากที่สุด เนื่องจากเป็นการหลีกเลี่ยงข้อจำกัดของเขากองขยะแบบที่อาจมีผลต่ออุปสรรคด้านการบิน และการปรับ

## ตารางที่ 4.7-1 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของประชาชนและผู้มีส่วนได้เสียที่ได้รับจากกระบวนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 ครั้งที่ 2 ครั้งที่ 3 และเพิ่มเติม

ประเด็นความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	ครั้งที่ 1	ครั้งที่ 2	ครั้งที่ 3	เพิ่มเติม	การดำเนินงานของโครงการ/มาตรการด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ
					ลดระดับความสูงของทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 (มอเตอร์เวย์) รวมทั้งจากการพิจารณาของรัฐบาลโดยคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ตามมติการประชุมเมื่อวันที่ 4 ตุลาคม พ.ศ. 2561 ได้กำหนดให้ใช้ระยะห่างของทางวิ่ง 1,140 เมตร ในการวางแผนการพัฒนาสนามบินนานาชาติอุตะเถา
โครงการกำหนดเขตห้ามเข้าทำประมงหรือไม่ ระยะเท่าใด เนื่องจากมีการโดมมิก ซึ่งแสงอาจรบกวนการขึ้นลงของอากาศยาน		●			โครงการไม่มีการกันเขตห้ามเข้าเพิ่มเติมจากเดิมที่กำหนดไว้
เสนอให้ใช้หลักคิดเกี่ยวกับ Zero Waste ในการศึกษา ด้านสิ่งแวดล้อม การจัดการของเสีย ขยะ และน้ำเสีย	●		●		โครงการกำหนดให้มีระบบการจัดการขยะโดยมีสถานีคัดแยก โดยระบบคัดแยกดังกล่าวจะจัดแยกขยะรีไซเคิลออกจากขยะที่จะนำไปฝังกลบ และพิจารณาให้มีการหมุนเวียนน้ำเสียที่ผ่านการบำบัดแล้วกลับมาใช้ประโยชน์ในพื้นที่ให้มากที่สุด เช่น ใช้รดน้ำต้นไม้ เพื่อเป็นการใช้ทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพ และลดปริมาณน้ำที่ต้องระบายออกสู่สิ่งแวดล้อมหรือแหล่งรับน้ำตามธรรมชาติให้น้อยที่สุด
<b>ข้อเสนอแนะ</b>					
การติดตั้งป้ายเข้าสนามบินเพิ่มเติม โดยให้หน่วยงานที่บริหารจัดการสนามบินประสานขออนุญาตจากกรมทางหลวง		●			โครงการจะประสานงานไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่อไป
แนวทางหลวงชนบทระยองมีการวางแผนโครงข่ายถนน รอบๆ สนามบินนานาชาติอุตะเถา ต้องการคำแนะนำจากผู้เชี่ยวชาญ เพื่อจะได้ออกแบบได้อย่างเหมาะสม		●			
เสนอให้นำบทเรียนจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมาพิจารณา ประกอบในการศึกษาร่วมด้วย	●		●		รับทราบข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ
เป็นโครงการที่ดี เห็นด้วยกับการพัฒนาโครงการ เนื่องจากประเทศเราควรมีการพัฒนาขึ้น		●	●		
คาดว่าเป็นผลกระทบบวกในด้านการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวเห็นว่า บางเที่ยวบินสะดวกกว่า ถ้ามาขึ้น-ลงที่สนามบิน		●			

## ตารางที่ 4.7-1 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของประชาชนและผู้มีส่วนได้เสียที่ได้รับจากกระบวนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 ครั้งที่ 2 ครั้งที่ 3 และเพิ่มเติม

ประเด็นความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	ครั้งที่ 1	ครั้งที่ 2	ครั้งที่ 3	เพิ่มเติม	การดำเนินงานของโครงการ/มาตรการด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ
นานาชาติอู่ตะเภาเพราะสนามบินเล็ก และไม่คุ้มค่าเหมือนท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ					
เสนอหลัก Green airport โดยเสนอให้เพิ่มพื้นที่สีเขียวภายในสนามบิน ให้จัดภูมิสถาปัตย์ การใช้พลังงานทดแทน เพื่อสวยงาม/ไม่อึดอัด/เป็นที่พักผ่อน/สร้างความประทับใจ		●			
เสนอให้มีสถาปัตยกรรมที่เป็นเอกลักษณ์ แสดงความเป็นภาคตะวันออก		●			
<b>2. ผลกระทบสิ่งแวดล้อม</b>					
ผลกระทบของโครงการนี้ ศึกษาประเด็นอะไรบ้าง ครอบคลุมกิจกรรมทั้งหมดทั้งในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการแล้วหรือไม่	●	●			<p>โครงการทำการศึกษาผลกระทบครอบคลุมทรัพยากรสิ่งแวดล้อม 4 ด้าน ประกอบด้วย ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต โดยมีประเด็นที่ศึกษาดังนี้</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ได้แก่ สภาพภูมิประเทศ อุทุนิยมวิทยาและคุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน ธรณีวิทยาและแผ่นดินไหว ทรัพยากรดิน อุทกวิทยาน้ำผิวดิน คุณภาพน้ำผิวดิน คุณภาพน้ำใต้ดิน และคุณภาพน้ำทะเล</li> <li>2) ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ ได้แก่ นิเวศวิทยาทางบก และนิเวศวิทยาทางน้ำ</li> <li>3) คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ ได้แก่ การจัดการของเสีย การใช้ประโยชน์ที่ดิน การคมนาคมขนส่ง สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ (การใช้น้ำ ไฟฟ้า สื่อสาร) และระบบระบายน้ำและการป้องกันน้ำท่วม</li> <li>4) คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต ได้แก่ เศรษฐกิจและสังคม การโยกย้ายและการทดแทนทรัพย์สิน สาธารณสุข (สุขภาพ) อาชีวอนามัยและความปลอดภัย แหล่งท่องเที่ยวและทัศนียภาพ และแหล่งโบราณคดีและประวัติศาสตร์</li> </ol> <p>ในการศึกษาผลกระทบได้พิจารณาครอบคลุมกิจกรรมทั้งหมด ในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ โดยพิจารณาภาพรวมของการพัฒนาสนามบินนานาชาติอู่ตะเภาในอนาคต ในการ</p>



## ตารางที่ 4.7-1 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของประชาชนและผู้มีส่วนได้เสียที่ได้รับจากกระบวนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 ครั้งที่ 2 ครั้งที่ 3 และเพิ่มเติม

ประเด็นความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	ครั้งที่ 1	ครั้งที่ 2	ครั้งที่ 3	เพิ่มเติม	การดำเนินงานของโครงการ/มาตรการด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ
					รองรับผู้โดยสารสูงสุด เทียบบินสูงสุด รวมถึงความต้องการสิ่งอำนวยความสะดวกของสนามบิน
เสนอให้พิจารณาจุดตรวจวัด และความถี่ที่เหมาะสม และครอบคลุมพื้นที่อ่อนไหวที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบ		●	●		โครงการได้ดำเนินการกำหนดจุดตรวจวัด และความถี่ในการตรวจวัดอย่างเหมาะสม ครอบคลุมพื้นที่อ่อนไหวที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบ โดยได้กำหนดจุดตรวจวัดและรับฟังความคิดเห็นของประชาชนครั้งที่ 1 และเพิ่มเติมจุดตรวจวัดตามความคิดเห็นแล้ว
มาตรการฯ ที่เสนอมามีความครบถ้วนและครอบคลุมดีแล้ว มีความกังวลว่าโครงการจะไม่ปฏิบัติตามมาตรการฯ ที่กำหนดไว้ โครงการมีวิธีการควบคุมผู้รับเหมาให้ปฏิบัติตามมาตรการอย่างไร และในกรณีที่มีผู้รับเหมาไม่ปฏิบัติตามมาตรการฯ โครงการจะดำเนินการอย่างไร		●	●		มาตรการที่กำหนดไว้ในตารางมาตรการของโครงการถือเป็นกฎหมายเพื่อบังคับให้ผู้รับเหมาฯ ต้องปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด หากไม่ปฏิบัติตาม ฝ่าฝืนหรือหลีกเลี่ยง จะมีบทลงโทษตามที่กฎหมายกำหนด ทั้งนี้หากประชาชนในพื้นที่พบเห็นปัญหาจากการก่อสร้าง รวมทั้งจากการดำเนินโครงการสามารถร้องเรียนมายังเจ้าของโครงการ เพื่อตรวจสอบและดำเนินการตามขั้นตอนต่อไป
เสนอให้โครงการจัดตั้งคณะกรรมการไตรภาคีในการติดตามตรวจสอบผลกระทบที่เกิดขึ้นจากโครงการ	●	●	●		ทร. และ สกพอ. จะต้องจัดหาบุคคลที่ 3 (Third Party) เป็นผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ ตามที่ได้เสนอไว้ในรายงาน EHIA ของ ทร. และ สกพอ. ซึ่งตั้งอยู่ที่ซึ่งตั้งอยู่ที่สนามบินนานาชาติอุตะเถา ตำบลบ้านฉาง อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง โดยตั้งงบประมาณรวมอยู่ในค่าใช้จ่ายของ ทร. และ สกพอ.ภายใต้การกำกับดูแลของ ทร. และสกพอ. พร้อมแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย ผู้แทน ทร. สกพอ. สำนักงานอัยการสูงสุด สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม สำนักงานนโยบายและแผน การขนส่งและจราจร กรมควบคุมมลพิษ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ กรมชลประทาน กรมโยธาธิการและผังเมือง จังหวัดระยอง สำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค องค์การบริหารส่วนท้องถิ่น องค์การพัฒนาเอกชน และผู้ทรงคุณวุฒิ เป็นต้น เพื่อกำกับดูแลการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมทั้งโครงการ
เสนอให้ภาคประชาชนมีส่วนร่วมในการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการของรับเหมาก่อสร้าง	●	●	●		
กรณีที่โครงการได้รับอนุมัติแล้ว จะมีการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการอย่างไร		●	●		โครงการได้กำหนดมาตรการดังกล่าวไว้แล้ว พร้อมทั้งกำหนดให้มีตัวแทนหน่วยงานหรือชุมชนร่วมตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการ

## ตารางที่ 4.7-1 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของประชาชนและผู้มีส่วนได้เสียที่ได้รับจากกระบวนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 ครั้งที่ 2 ครั้งที่ 3 และเพิ่มเติม

ประเด็นความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	ครั้งที่ 1	ครั้งที่ 2	ครั้งที่ 3	เพิ่มเติม	การดำเนินงานของโครงการ/มาตรการด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ
โครงการมีการสำรวจทางทะเลหรือไม่ ถ้าไม่มีขอเสนอให้เพิ่มเติมการประเมินผลกระทบทางทะเล เนื่องจากมีข้อห่วงกังวลผลกระทบทางทะเล เพราะในพื้นที่ส่วนมากประกอบอาชีพประมง		●			โครงการมีการตรวจวัดคุณภาพน้ำทะเลและการสำรวจนิเวศวิทยาทางทะเล แพลงก์ตอนพืช แพลงก์สัตว์ สัตว์หน้าดิน จำนวน 6 สถานี ครอบคลุมพื้นที่ที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบจากโครงการ และนำไปประเมินผลกระทบต่อนิเวศวิทยาทางทะเลต่อไป
การประเมินผลกระทบจากการขนส่ง ให้เริ่มจากแหล่งวัสดุก่อสร้างซึ่งอยู่นอกขอบเขตพื้นที่ศึกษาโครงการ	●	●	●		โครงการ มีแหล่งวัสดุก่อสร้างจากจังหวัดเพชรบุรี และจังหวัดราชบุรี บริเวณท่าเรือจุกเสม็ด (ถนนหมายเลข 3126) และหากวัสดุไม่เพียงพอจะมีการพิจารณาแหล่งวัสดุก่อสร้างจากอำเภอปลวกแดงเพิ่มเติม ซึ่งอยู่บริเวณเขาชีจรรย์ (ถนนหมายเลข 312) โครงการได้ประเมินผลกระทบจากการขนส่งวัสดุก่อสร้างตั้งแต่แหล่งวัสดุก่อสร้าง เส้นทางขนส่งจนถึงพื้นที่โครงการ
เสนอให้มีการแจ้งผลการตรวจวัดเสียงและความสั่นสะเทือนให้ประชาชนได้รับทราบด้วย		●			การตรวจวัดเสียงและความสั่นสะเทือนดำเนินการตรวจวัดระดับเสียง (ตรวจวัด 24 ชั่วโมง เป็นเวลา 7 วันต่อเนื่อง) ได้แก่ ครั้งที่ 1 ช่วงฤดูฝน ระหว่างวันที่ 18-24 กรกฎาคม พ.ศ. 2562 จำนวน 6 จุด ได้แก่ โรงเรียนพัฒนาเวชศึกษา บริเวณอาคารปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ พื้นที่โครงการบริเวณ Airside โรงเรียนวัดคีรีภวานาราม โรงเรียนวัดพลา โรงเรียนบ้านคลองบางไผ่ และโรงเรียนวัดสระแก้ว ครั้งที่ 2 ช่วงฤดูแล้ง ระหว่างวันที่ 3-9 พฤศจิกายน พ.ศ. 2562 จำนวน 7 จุด โดยเพิ่ม จุดตรวจวัด จำนวน 1 จุด คือ โรงเรียนวัดสระแก้ว ซึ่งเป็นพื้นที่อ่อนไหวที่อาจจะได้รับผลกระทบ พบว่ามีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนดทุกสถานี โดยเสนอผลการตรวจวัดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบและสุขภาพ และนำเสนอให้ประชาชนทราบแล้วในการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน
เสนอให้ดำเนินโครงการด้วยความระมัดระวัง ทั้งในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ เพื่อให้เกิดผลกระทบน้อยที่สุด		●		-	- ในระยะก่อนก่อสร้าง ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการ โครงการได้กำหนดมาตรการเพื่อให้ผลกระทบเกิดขึ้นน้อยที่สุด - โครงการจะประชาสัมพันธ์ข่าวสารการดำเนินงานโครงการ แผนและกิจกรรมการก่อสร้าง เส้นทางขนส่งวัสดุก่อสร้าง ตลอดจนช่องทางการร้องเรียน ให้ผู้ที่อาศัยบริเวณใกล้เคียง และผู้ใช้เส้นทางได้รับทราบผ่านช่องทางต่างๆ เป็นระยะๆ กรณีได้รับเรื่องร้องเรียนจากการก่อสร้าง ให้นำข้อร้องเรียนดังกล่าวมาพิจารณาหาแนวทางแก้ไข ตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่กำหนดโดยเร็ว

ตารางที่ 4.7-1 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของประชาชนและผู้มีส่วนได้เสียที่ได้รับจากกระบวนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 ครั้งที่ 2 ครั้งที่ 3 และเพิ่มเติม

ประเด็นความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	ครั้งที่ 1	ครั้งที่ 2	ครั้งที่ 3	เพิ่มเติม	การดำเนินงานของโครงการ/มาตรการด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ
<b>3. ระดับเสียงและความสั่นสะเทือน</b>					
ค่า NEF คือค่าอะไร ใช้เครื่องมือใดในการตรวจวัด และสามารถแปลงเป็นเดซิเบลได้หรือไม่ เพื่อให้ง่ายต่อการทำความเข้าใจของประชาชน		●		●	<ul style="list-style-type: none"> <li>- NEF (Noise Exposure Forecast) เป็นการทำนายค่าระดับเสียงจากอากาศยานซึ่งปกติ มักจะแสดงเป็นเส้นระดับเสียง (Noise Contour)</li> <li>- ค่า NEF สามารถคำนวณค่าโดยประมาณเป็นหน่วยเดซิเบลได้ ในรูปของระดับเสียงเฉลี่ยกลางวันและกลางคืน (Day-Night Average Sound Level (Ldn) แม้ว่าค่า NEF จะไม่มี ความสัมพันธ์โดยตรงกับ Ldn แต่สามารถประมาณค่าความสัมพันธ์โดยประมาณ ระหว่าง Ldn และ NEF ได้ดังสมการ</li> </ul> $Ldn \cong NEF + 35$ <p>(ที่มา : US EPA, 24CFR Subtitle A Part 51 Environmental Criteria and Standards)</p>
การคำนวณค่า NEF ใช้เครื่องมือใดในการรันโมเดล มีข้อมูลนำเข้าอะไรบ้าง		●	●	●	การคำนวณค่า NEF หรือ Noise Exposure Forecast เป็นวิธีมาตรฐาน สำหรับการประเมินเสียง เพื่อทำนายค่าระดับการรบกวนต่อมนุษย์ในพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากอากาศยาน
การคำนวณค่า NEF ได้คำนวณกรณีที่เกี่ยวข้องบินขึ้นลงไม่ปกติ และกรณีการเลี้ยวหรือบินวนหรือไม่		●	●		ในการคาดการณ์เส้นเสียง (ปี พ.ศ. 2571 2581 และ 2591) ที่ปรึกษาใช้แบบจำลอง ทางคณิตศาสตร์ AEDT ในการคำนวณ โดยข้อมูลที่นำเข้าประกอบด้วย
ได้รับผลกระทบเรื่องเสียงจากการที่เครื่องบินบินวน เพราะลงไม่ได้		●	●		<ul style="list-style-type: none"> <li>- การคาดการณ์จำนวนเที่ยวบินและแบบอากาศยาน</li> <li>- การกำหนดสมมติฐานการศึกษา</li> </ul>
จากการพิจารณาแนวเส้นเสียงพบว่าแนวเส้นเสียงจะเน้นไปทางวิ่งที่ 1 ไม่ทราบว่าได้รวมการใช้ทางวิ่งที่ 2 เข้าไปด้วยหรือไม่		●	●		<ul style="list-style-type: none"> <li>- ร่างเส้นทางการบิน</li> <li>- ข้อมูลจำนวนเที่ยวบินและชนิดของแบบอากาศยานที่คาดว่าจะเพิ่มขึ้นในปีเปิดดำเนินการ</li> <li>- ความสามารถในการรองรับเที่ยวบินของทางวิ่ง</li> <li>- การจัดการทางวิ่งในอนาคต</li> <li>- ข้อมูลทางกายภาพของสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา</li> <li>- ข้อมูลอุตุนิยมวิทยาของสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา</li> </ul>
การคำนวณค่า NEF ได้คิดรวมเที่ยวบินราชการในการนำเข้าแบบจำลองในการประเมินผลกระทบด้วยหรือไม่		●		●	การประเมินเสียงจากอากาศยานของโครงการ นำเข้าข้อมูลเฉพาะเครื่องบินพาณิชย์ ไม่มีการนำเข้าเครื่องบินทางราชการ ซึ่งมีการคาดการณ์ประเภทเครื่องบินที่ครอบคลุมผลกระทบ

## ตารางที่ 4.7-1 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของประชาชนและผู้มีส่วนได้เสียที่ได้รับจากกระบวนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 ครั้งที่ 2 ครั้งที่ 3 และเพิ่มเติม

ประเด็นความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	ครั้งที่ 1	ครั้งที่ 2	ครั้งที่ 3	เพิ่มเติม	การดำเนินงานของโครงการ/มาตรการด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ
					<p>ในสถานการณ์การบินในอนาคตไว้แล้ว และอีกหนึ่งเหตุผลที่ไม่ใช่ข้อมูลเที่ยวบินทางทหารในการ “คาดการณ์” ผลกระทบฯ เนื่องจาก ปริมาณและชนิดอากาศยานทางทหารไม่สามารถพยากรณ์ได้ เนื่องจากเป็นกิจกรรมด้านความมั่นคง ทำให้ไม่สามารถกำหนดข้อมูลเที่ยวบินเพื่อใช้ในการ “คาดการณ์” ผลกระทบในอนาคตได้</p> <p>โดยที่ปรึกษาได้ใช้ “ความสามารถในการรองรับเที่ยวบินของทางวิ่ง” สูงสุดในการพิจารณาแล้ว ดังนั้น ถึงแม้จะมีเครื่องทหารทำการบินขึ้นและลงจากทางวิ่งก็ยังอยู่ในจำนวนที่พิจารณานี้</p>
ข้อมูลนำเข้าแบบจำลองใช้ข้อมูลจากแหล่งใด ทำไมไม่ใช้ข้อมูลสถานการณ์การบินในปัจจุบัน ควรทำการสาธิตการบินเพื่อให้ได้ข้อมูลที่ถูกต้อง				<ul style="list-style-type: none"> <li>โครงการพิจารณาระดับผลกระทบจากแผนที่เส้นเท่าระดับเสียงที่มีการคาดการณ์ในปี พ.ศ. 2591 โดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ AEDT (Aviation Environmental Tool) ทั้งนี้ แนวเส้นเสียง NEF เป็นค่าที่เกิดจาก 4 ส่วนหลัก คือ ความเข้มของเสียงที่เราคุ้นเคยกันที่มีหน่วยเป็นเดซิเบล ระยะเวลาของเสียงนั้นๆ ความถี่ของเที่ยวบิน และช่วงเวลาที่เครื่องบินผ่าน (กลางวันกลางคืน) และเมื่อคำนวณความเข้มของเสียงที่ 90 เดซิเบล ยังมีค่า NEF ไม่ถึงแนวเส้นเสียง โดยโครงการสนามบินอู่ตะเภาได้ใช้ข้อมูลนำเข้าแบบจำลองฯ ซึ่งเป็นข้อมูลจำนวนเที่ยวบินและแบบอากาศยาน ซึ่งเป็นข้อมูลการคาดการณ์จำนวนเที่ยวบินตามรายงานฉบับสมบูรณ์ โครงการวางแผนแม่บทโครงการศึกษาความเหมาะสม โครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาและพื้นที่โดยรอบ จังหวัดระยอง (เดือนธันวาคม พ.ศ. 2561) ได้มีการคาดการณ์จำนวนผู้โดยสารและเที่ยวบินของสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา เมื่อมีการพัฒนาโครงการสูงสุดปี พ.ศ. 2571 พ.ศ. 2581 และ พ.ศ. 2591 โดยข้อมูลสถานการณ์บินจริงที่ใช้ในการประเมินมีการใช้ข้อมูล 2 ชุดดังนี้ <ol style="list-style-type: none"> <li>ข้อมูลสถานการณ์บินจริงของสนามบินอู่ตะเภาปี พ.ศ. 2562 (เปิดให้บริการ 1 ทางวิ่ง)</li> <li>ข้อมูลสถานการณ์บินจริงของสนามบินสุวรรณภูมิ ปี พ.ศ. 2561 (เปิดให้บริการ 2 ทางวิ่ง)</li> </ol> <p>เหตุผลที่เลือกใช้ข้อมูลรูปแบบสถานการณ์บินจริงของสนามบินสุวรรณภูมิ ปี พ.ศ. 2561 เป็นตัวแทนรูปแบบการใช้ 2 ทางวิ่ง มีความเหมาะสมเนื่องจากปัจจัยที่เกี่ยวข้องดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- จำนวนเที่ยวบินเฉลี่ยต่อวันที่ท่าอากาศยานอู่ตะเภาต้องการเมื่อมีการพัฒนาโครงการแล้ว คาดการณ์เที่ยวบินเฉลี่ยไว้เท่ากับ 889 เที่ยวบินต่อวัน ซึ่งปัจจุบันท่าอากาศยานที่มี 2 ทางวิ่ง และมีเที่ยวบินเฉลี่ยต่อวันใกล้เคียง 800 เที่ยวบินต่อวัน มี 2 แห่ง คือ ท่าอากาศยาน</li> </ul> </li> </ul>	

## ตารางที่ 4.7-1 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของประชาชนและผู้มีส่วนได้เสียที่ได้รับจากกระบวนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 ครั้งที่ 2 ครั้งที่ 3 และเพิ่มเติม

ประเด็นความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	ครั้งที่ 1	ครั้งที่ 2	ครั้งที่ 3	เพิ่มเติม	การดำเนินงานของโครงการ/มาตรการด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ
					<p>สุวรรณภูมิ (1,032 เที่ยวบินต่อวัน) และท่าอากาศยานดอนเมือง (842 เที่ยวบินต่อวัน)</p> <p>- รูปแบบและเมืองต้นทางปลายทางของเที่ยวบินที่ให้บริการ (Origin -Destination) ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีทั้งเที่ยวบินภายในประเทศและเที่ยวบินระหว่างประเทศ โดยเที่ยวบินระหว่างประเทศ ที่มีรูปแบบเป็นเที่ยวบินข้ามทวีป (Long Haul Flight) เช่น รัสเซีย ซึ่งมีรูปแบบที่ใกล้เคียงกันกับเที่ยวบินที่จะให้บริการของท่าอากาศยานอู่ตะเภา</p> <p>ในอนาคต (ช่วงมีการพัฒนาโครงการ ในปี พ.ศ.2571 ปี พ.ศ.2581 และปี พ.ศ.2591) รายละเอียดดังภาคผนวก 4.-4 การคาดการณ์จำนวนเที่ยวบินและแบบอากาศยาน</p>
การนำแบบจำลองเสียงจากอากาศยานของอเมริกามาใช้ มีใบ Certificate หรือไม่				●	แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ AEDT ที่บริษัทที่ปรึกษานำมาใช้ในการคำนวณเส้นเท่าระดับเสียง มีลิขสิทธิ์ (License) ถูกต้อง
โครงการได้นำข้อมูลงานวิจัยการจัดการปัญหามลพิษทางเสียงจากอากาศยานของกรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อมมาใช้ประกอบการศึกษาหรือไม่		●			โครงการได้นำข้อมูลงานวิจัยการจัดการปัญหามลพิษทางเสียงจากอากาศยานของกรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อมมาใช้ประกอบการศึกษาด้วย
พื้นที่ที่อยู่ในแนวเส้นเสียงครอบคลุมพื้นที่ใดบ้าง คิดเป็นพื้นที่ขนาดเท่าไร		●	●		<p>พื้นที่ที่ได้รับผลกระทบด้านเสียง ประกอบด้วย</p> <p>- พื้นที่เส้นเสียง NEF <math>\geq 40</math> ในพื้นที่ตำบลสำนักท้อน อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง ได้แก่</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● หมู่ที่ 3 บ้านสระแก้ว (ตำบลสำนักท้อน)</li> </ul> <p>- พื้นที่เส้นเสียง NEF 30 - 40 ในพื้นที่ตำบลพลา ตำบลสำนักท้อน ตำบลพลูตาหลวง และตำบลห้วยใหญ่ ได้แก่</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● หมู่ที่ 1 บ้านสำนักท้อน (ตำบลสำนักท้อน)</li> <li>● หมู่ที่ 2 บ้านซากหมาก (ตำบลสำนักท้อน)</li> <li>● หมู่ที่ 3 บ้านสระแก้ว (ตำบลสำนักท้อน)</li> <li>● หมู่ที่ 4 บ้านคลองไผ่ (ตำบลสำนักท้อน)</li> <li>● หมู่ที่ 6 บ้านเขาครอก (ตำบลสำนักท้อน)</li> <li>● หมู่ที่ 7 บ้านหนองตะคียน (ตำบลสำนักท้อน)</li> <li>● หมู่ที่ 8 บ้านเชิงเขา (ตำบลสำนักท้อน)</li> </ul>

## ตารางที่ 4.7-1 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของประชาชนและผู้มีส่วนได้เสียที่ได้รับจากกระบวนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 ครั้งที่ 2 ครั้งที่ 3 และเพิ่มเติม

ประเด็นความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	ครั้งที่ 1	ครั้งที่ 2	ครั้งที่ 3	เพิ่มเติม	การดำเนินงานของโครงการ/มาตรการด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ
					<ul style="list-style-type: none"> <li>หมู่ที่ 5 บ้านเขาบายศรี (ตำบลพุดตาลหลวง)</li> <li>หมู่ที่ 11 บ้านมาบพิททอง (ตำบลห้วยใหญ่)</li> </ul> หมายเหตุ : แผนที่เส้นเสี่ยง ณ เดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2564
โครงการมีแนวทางการปฏิบัติอย่างไรกับพื้นที่อ่อนไหว (สถานศึกษา สถานพยาบาล และศาสนสถาน) ที่ได้รับผลกระทบเรื่องเสียง และความสั่นสะเทือนจากอากาศยาน		●	●		โครงการได้กำหนดมาตรการ ดังนี้ <b>1 เงื่อนไขที่ต้องดำเนินการขดเซย</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>ดำเนินการขดเซยผู้ได้รับผลกระทบด้านเสียงจากการพัฒนาโครงการก่อสร้างทางวิ่งและทางขับที่ 2 สนามบินนานาชาติอู่ตะเภา โดยพิจารณาระดับผลกระทบจากแผนที่เส้นเท่าระดับเสียงที่มีการคาดการณ์ในปี พ.ศ. 2591 และพิจารณาปีปลูกสร้างอาคารโดยขดเซยสิ่งปลูกสร้างที่ก่อสร้างถึงวันที่รายงาน EHIA ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ซึ่ง สกพอ.จะต้องมีการเผยแพร่ข้อมูลการก่อสร้างโครงการให้ประชาชนรับทราบล่วงหน้า</li> <li>ดำเนินการสำรวจ จัดทำฐานข้อมูลและแผนการขดเซยผู้ได้รับผลกระทบด้านเสียงซึ่งเกิดจากการพัฒนาโครงการ โดยคณะทำงานสำรวจและพิจารณาค่าขดเซยเยียวยาให้แล้วเสร็จก่อนเปิดใช้ทางวิ่งที่ 2</li> </ul>
โครงการมีมาตรการฯ ขดเซยเยียวยาผู้ได้รับผลกระทบเรื่องเสียงอย่างไร		●	●	●	<b>2 หลักเกณฑ์ในการขดเซย</b> <i>กรณี NEF &gt; 40</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>ให้ สกพอ. เจรจาซื้อที่ดินพร้อมสิ่งปลูกสร้างที่ก่อสร้างถึงวันที่รายงาน EHIA ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ กรณีเจ้าของที่ดินพร้อมสิ่งปลูกสร้างไม่ประสงค์จะขาย ต้องสนับสนุนการปรับปรุงอาคารเพื่อลดผลกระทบด้านเสียง โดยให้รับเงินค่าขดเซยไปปรับปรุงอาคารและสิ่งปลูกสร้างเอง</li> </ul> <i>กรณี NEF 30 - 40</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>ให้ สกพอ. สนับสนุนการปรับปรุงอาคารเพื่อลดผลกระทบด้านเสียง โดยให้รับเงินค่าขดเซยไปปรับปรุงอาคารและสิ่งปลูกสร้างเอง สำหรับอาคารที่ก่อสร้างถึงวันที่รายงาน EHIA ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ</li> </ul>
สิ่งปลูกสร้างที่จะได้รับการขดเซย ต้องก่อสร้างก่อนปีใด / ขอทราบเกณฑ์ในการขดเซย				●	

## ตารางที่ 4.7-1 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของประชาชนและผู้มีส่วนได้เสียที่ได้รับจากกระบวนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 ครั้งที่ 2 ครั้งที่ 3 และเพิ่มเติม

ประเด็นความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	ครั้งที่ 1	ครั้งที่ 2	ครั้งที่ 3	เพิ่มเติม	การดำเนินงานของโครงการ/มาตรการด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ
					<ul style="list-style-type: none"> <li>สกพอ. สนับสนุนในการป้องกันเสียงแก่สถานที่ซึ่งต้องการความเงียบเป็นพิเศษ เช่น โรงเรียน โรงพยาบาล ศาสนสถาน เป็นต้น สำหรับอาคารที่ก่อสร้างถึงวันที่รายงาน EHIA ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ โดยมีขั้นตอนและวิธีการปฏิบัติในการปรับปรุงบ้านในเบื้องต้น ดังนี้</li> <li>เจ้าของกรรมสิทธิ์อาคาร/สิ่งปลูกสร้างมีส่วนร่วมในการพิจารณาและตรวจสอบตั้งแต่การสำรวจประเมินราคาบ้าน การตรวจสอบรายละเอียดรายงานผลการสำรวจวิศวกรรม และรายละเอียดงบประมาณราคาที่ใช้สำหรับการปรับปรุง</li> <li>เมื่อตรวจสอบครบถ้วนแล้ว จะมีการลงชื่อในใบตอบรับราคาประเมินปรับปรุงอาคาร</li> <li>เมื่อเจ้าของกรรมสิทธิ์ได้รับเงินค่าชดเชยแล้ว ให้ดำเนินการปรับปรุงอาคารตามที่ได้มีการสำรวจไว้</li> </ul> <p>ทั้งนี้ โครงการจะดำเนินการชดเชยสิ่งปลูกสร้างที่ก่อสร้างถึงวันที่รายงาน EHIA ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.)</p>
กรณีที่บ้านไม่อยู่ในแนวเส้นเสียง แต่ได้รับผลกระทบจากเสียงเช่นกัน และถ้าในอนาคตได้รับผลกระทบด้านเสียงเพิ่มขึ้น โครงการจะมีมาตรการในการดูแลอย่างไร	●	●	●	●	<p>โครงการได้กำหนดมาตรการแก้ไขปัญหาเสียงดังรบกวน กรณีที่มีารร้องเรียน ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ศูนย์ประสานงานการแก้ไขปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อมสนามบินนานาชาติอุตะเกาจะเป็นหน่วยงานหลักในการจัดการเรื่องร้องเรียน โดยทำหน้าที่ประเมิน วิเคราะห์ ตรวจสอบ และชี้แจงข้อร้องเรียนให้ประชาชนได้รับทราบ ให้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับเรื่องเสียง และ/หรือปัญหาอื่นๆ ที่เกิดขึ้นจากการดำเนินการของอากาศยาน โดยจัดทำฐานข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ที่ระบุและเชื่อมโยงกับพิกัดภูมิศาสตร์ในพื้นที่รอบสนามบินนานาชาติอุตะเกา ที่อย่างน้อยต้องประกอบด้วยรายละเอียด <ul style="list-style-type: none"> <li>- ชื่อผู้ร้องเรียน/หน่วยงานที่ร้องเรียน</li> <li>- บ้านเลขที่</li> <li>- อาคาร</li> <li>- จำนวนผู้อยู่อาศัย</li> <li>- สถิติการร้องเรียน</li> <li>- พื้นที่ NEF คาดการณ์</li> </ul> </li> </ul>

ตารางที่ 4.7-1 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของประชาชนและผู้มีส่วนได้เสียที่ได้รับจากกระบวนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 ครั้งที่ 2 ครั้งที่ 3 และเพิ่มเติม

ประเด็นความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	ครั้งที่ 1	ครั้งที่ 2	ครั้งที่ 3	เพิ่มเติม	การดำเนินงานของโครงการ/มาตรการด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ
					<ul style="list-style-type: none"> <li>- พื้นที่ NEF ตรวจวัด (หากมี)</li> <li>- การใช้ประโยชน์ที่ดิน</li> <li>- อื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง</li> </ul> <p>- มีช่องทางรับเรื่องร้องเรียนตลอด 24 ชั่วโมง หากเกิดกรณีร้องเรียนเรื่องผลกระทบด้านเสียงจากการดำเนินงานของสนามบินนานาชาติอุตะเถา ทร. และ สกพอ./หรือผู้บริหารจัดการโครงการหรือบำรุงรักษาโครงการ จะพิจารณาให้มีการตรวจวัดระดับเสียงในหน่วย NEF หรือ Ldn เพื่อตรวจสอบระดับผลกระทบเป็นรายกรณีไป ทั้งนี้ หากได้รับผลกระทบจริง ทร. และ สกพอ./หรือผู้บริหารจัดการโครงการหรือบำรุงรักษาโครงการ จะดำเนินการชดเชยตามแนวทางที่ ทร. และ สกพอ./หรือผู้บริหารจัดการโครงการหรือบำรุงรักษาโครงการ ยึดถือปฏิบัติต่อไป</p> <p>และผลการศึกษานำเสนอในครั้งนี้เป็นการคาดการณ์เส้นเสียง แต่หลังจากรายงานฉบับนี้ได้รับความเห็นชอบจาก กก.วล. แล้ว โครงการจะมีการสำรวจ จัดทำฐานข้อมูล และแผนการชดเชยผู้ได้รับผลกระทบด้านเสียงให้แล้วเสร็จก่อนเปิดใช้ทางวิ่งที่ 2 และในกรณีเมื่อโครงการเปิดดำเนินการแล้วจะสามารถติดตามระดับเสียงได้จากสถานีตรวจวัดเสียงถาวร ซึ่งจะต้องติดตั้งให้แล้วเสร็จก่อนการเปิดดำเนินการ</p>
ในระยะก่อสร้างควรมีการติดตามตรวจสอบระดับเสียงขณะก่อสร้างด้วย เนื่องจากมีเสียงดังภายในสนามบิน		●	●		<p>โครงการได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไข (ระยะก่อสร้าง) ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ให้ลดระดับเสียงและแรงสั่นสะเทือนจากการก่อสร้างโดยเลือกใช้เครื่องจักร/อุปกรณ์ก่อสร้างที่อยู่ในสภาพดี และเลือกใช้เทคนิควิธีการก่อสร้างที่ก่อให้เกิดเสียงดังและแรงสั่นสะเทือนน้อยที่สุด รวมทั้งให้ติดตั้งอุปกรณ์ลดเสียงที่เครื่องจักรหรืออุปกรณ์ที่ก่อให้เกิดเสียงดัง</li> </ul>
โครงการมีแนวทางในการแก้ไขผลกระทบด้านเสียงและความสั่นสะเทือนอย่างไร		●	●		<ul style="list-style-type: none"> <li>- ตรวจสอบและบำรุงรักษาเครื่องจักร/อุปกรณ์ที่ใช้ในการก่อสร้างอย่างสม่ำเสมอ ให้มีสภาพพร้อมใช้งานและไม่ก่อให้เกิดเสียงดังผิดปกติ</li> <li>- จัดทำรั้วสูง 2 เมตร ล้อมรอบพื้นที่ก่อสร้าง บริเวณพื้นที่ก่อสร้างที่อยู่ใกล้กับพื้นที่อ่อนไหว โดยใช้แผ่นโลหะหนา 0.64 มิลลิเมตร (มีค่าลดทอนเสียง (Transmission Loss) 18 เดซิเบลเอ ติดตั้งห่างจากแหล่งกำเนิดเสียงประมาณ 10-15 เมตร เพื่อลดระดับเสียงจากเครื่องจักรและกิจกรรมการก่อสร้าง</li> </ul>



## ตารางที่ 4.7-1 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของประชาชนและผู้มีส่วนได้เสียที่ได้รับจากกระบวนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 ครั้งที่ 2 ครั้งที่ 3 และเพิ่มเติม

ประเด็นความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	ครั้งที่ 1	ครั้งที่ 2	ครั้งที่ 3	เพิ่มเติม	การดำเนินงานของโครงการ/มาตรการด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ
					<ul style="list-style-type: none"> <li>- กิจกรรมการก่อสร้างที่มีเสียงดังให้ดำเนินการเฉพาะช่วงกลางวัน (06.00-18.00 น.) โดยงดการก่อสร้างในช่วงเวลากลางคืน กรณีที่มีความจำเป็นต้องก่อสร้างในเวลากลางคืนให้ผู้รับเหมาแจ้งแผนให้หน่วยงานและผู้ได้รับผลกระทบทราบล่วงหน้า</li> <li>- จัดให้มีอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล เช่น Ear Plugs หรือ Ear Muffs สำหรับคนงานก่อสร้าง</li> <li>- จำกัดระยะเวลาการทำงานของคนงานก่อสร้างในบริเวณที่มีเสียงดังไม่เกินที่กฎหมายกำหนด เช่น ทำงานไม่เกิน 8 ชั่วโมง ในพื้นที่ที่มีระดับเสียงเกิน 90 เดซิเบลเอ</li> <li>- จัดให้มีสถานที่ที่สามารถลดความดังของเสียงจากอากาศยานให้คนงานก่อสร้างได้พักในช่วงพักการทำงาน</li> <li>- ประชาสัมพันธ์ข่าวสารการดำเนินงานโครงการ แผนและกิจกรรมการก่อสร้าง ตลอดจนช่องทางการร้องเรียนให้ผู้ที่เกี่ยวข้องอยู่ในบริเวณใกล้เคียงและผู้ใช้เส้นทางได้รับทราบผ่านช่องทางต่างๆ เป็นระยะๆ เช่น เว็บไซต์ประชาสัมพันธ์ของสนามบินนานาชาติอุตะเกา สื่อออนไลน์ เป็นต้น</li> <li>- ประเมินกิจกรรมที่จะทำให้มีระดับเสียงเพิ่มขึ้นจากระดับเสียงพื้นฐาน (ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 : L90) เพื่อป้องกันการร้องเรียนผลกระทบจากเสียงรบกวน</li> <li>- ทร. และ สกพอ./หรือผู้ดำเนินการก่อสร้าง ประสานงานหรือแจ้งเตือนผู้รับเหมาให้ความร่วมมือลดกิจกรรมที่มีเสียงดังเพื่อลดระดับเสียงช่วงก่อสร้าง</li> <li>- จัดให้มีช่องทางรับเรื่องร้องเรียนเกี่ยวกับผลกระทบด้านเสียงที่เกิดจากการก่อสร้างของโครงการณ สำนักงานควบคุมการก่อสร้าง หรือบริเวณสนามบินนานาชาติอุตะเกา เพื่อรับทราบปัญหาและผลกระทบต่างๆ และเร่งดำเนินการแก้ไข</li> <li>โครงการได้กำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบ (ระยะก่อสร้าง) ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> <li>- ทร. และ สกพอ./หรือผู้ดำเนินการก่อสร้าง ประสานงาน ดำเนินการตรวจวัดระดับเสียง โดยทั่วไป 24 ชั่วโมง เป็นเวลา 7 วันต่อเนื่องจำนวน 2 จุด ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> <li>• สถานีรับเลี้ยงเด็กปฐมวัย ทร.6 กองการบินทหารเรือ</li> </ul> </li> </ul> </li> </ul>

## ตารางที่ 4.7-1 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของประชาชนและผู้มีส่วนได้เสียที่ได้รับจากกระบวนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 ครั้งที่ 2 ครั้งที่ 3 และเพิ่มเติม

ประเด็นความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	ครั้งที่ 1	ครั้งที่ 2	ครั้งที่ 3	เพิ่มเติม	การดำเนินงานของโครงการ/มาตรการด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ
					<ul style="list-style-type: none"> <li>ชุมชนอีสเทอร์น-หนองม่วง</li> </ul> ดำเนินการเดือนละ 1 ครั้ง ในช่วงที่มีการก่อสร้างทางวิ่งและทางขับที่ 2
ขอทราบตำแหน่งและผลการตรวจวัดเสียง ณ ปัจจุบัน		●	●		<ul style="list-style-type: none"> <li>- การตรวจวัดระดับเสียง (ตรวจวัด 24 ชั่วโมง เป็นเวลา 7 วันต่อเนื่อง) โดยตรวจวัด 2 ครั้ง ได้แก่</li> </ul>
เสนอให้มีการติดตั้งเครื่องตรวจวัดคุณภาพอากาศและเสียงอัตโนมัติ และมีช่องทางให้ประชาชนสามารถรับทราบผลได้		●	●		<ul style="list-style-type: none"> <li>- ครั้งที่ 1 ช่วงฤดูฝน : ระหว่างวันที่ 18-24 กรกฎาคม พ.ศ. 2562 จำนวน 6 สถานี ได้แก่ โรงเรียนพัฒนาเวชศึกษา บริเวณอาคารปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ พื้นที่โครงการบริเวณ Airside โรงเรียนวัดศรีภวนาราม โรงเรียนวัดปลา และโรงเรียนบ้านคลองบางไม้</li> <li>- ครั้งที่ 2 ช่วงฤดูแล้ง : ระหว่างวันที่ 3-9 พฤศจิกายน พ.ศ. 2562 จำนวน 7 สถานี โดยเพิ่มจุดตรวจวัด จำนวน 1 จุด คือ โรงเรียนวัดสระแก้ว ซึ่งเป็นพื้นที่อ่อนไหวที่อาจจะได้รับผลกระทบ พบว่ามีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนดทุกสถานี</li> </ul>
มาตรการติดตามตรวจสอบโดยตรวจวัดเสียงจากอากาศยาน				●	โครงการได้กำหนดให้มีมาตรการติดตามตรวจสอบด้านเสียงระยะดำเนินการ ได้ระบุให้มีการตรวจวัดระดับเสียงโดยทั่วไป และระดับเสียงอากาศยานในพื้นที่ชุมชน ซึ่งประกอบด้วยสถานีตรวจวัดเสียงถาวร 7 สถานี และสถานีตรวจวัดระดับเสียง 4 สถานี ซึ่งโครงการจะกำหนดมาตรการให้มีการตรวจวัดระดับเสียง ก่อนที่จะมีการเปิดใช้ทางวิ่งที่ 2 และแจ้งให้ประชาชนได้รับทราบ โดยกำหนดให้ติดตามตรวจสอบระดับเสียงถาวร จำนวน 7 สถานี ได้แก่ <ol style="list-style-type: none"> <li>ทิศเหนือทางวิ่ง 18R/36L</li> <li>ทิศใต้ทางวิ่ง 18L/36R</li> <li>ทิศตะวันตกเฉียงใต้ของทางวิ่งที่ 1</li> <li>ทิศตะวันออกเฉียงใต้ของทางวิ่งที่ 2</li> <li>หมู่ที่ 13 บ้านหนองผักกูด เทศบาลตำบลห้วยใหญ่</li> <li>โรงเรียนวัดสมบูรณาราม (เต็มราษฎร์อนุสรณ์)</li> <li>หมู่ที่ 2 บ้านซากหมาก เทศบาลตำบลสำนักท้อน</li> </ol> โดยจะต้องติดตั้งให้แล้วเสร็จก่อนเปิดใช้ทางวิ่งที่ 2 เพื่อป้องกันผลกระทบด้านเสียง ในรายละเอียดของการพิจารณาว่าจะติดตั้ง ณ ตำแหน่งใดจะอยู่ในแผนงาน/ขั้นตอนของการสำรวจ

## ตารางที่ 4.7-1 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของประชาชนและผู้มีส่วนได้เสียที่ได้รับจากกระบวนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 ครั้งที่ 2 ครั้งที่ 3 และเพิ่มเติม

ประเด็นความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	ครั้งที่ 1	ครั้งที่ 2	ครั้งที่ 3	เพิ่มเติม	การดำเนินงานของโครงการ/มาตรการด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ
					จุดตรวจวัดตามที่กำหนดไว้ในมาตรการของรายงาน EHIA ฉบับนี้
ขอทราบว่าการขึ้นหรือลงของเครื่องบินเสียงดังกว่ากัน		●			- การบินขึ้นเสียงดังมากกว่า แต่ใช้ระยะเวลาสั้นกว่า - การบินลงเสียงดังน้อยกว่า แต่มีระยะเวลาต่อเนื่องและยาวนานกว่า
เส้นเท่าระดับเสียงที่พาดผ่านในทะเล จะมีผลกระทบต่อสัตว์ทะเลอย่างไร		●			- เสียงมีลักษณะเป็นพลังงานคลื่น เมื่อผ่านตัวกลางที่เป็นน้ำ ระดับพลังงานจะลดลง สรุปได้ว่า <ul style="list-style-type: none"> <li>เสียงจากเครื่องบินไม่มีผลมากเท่าเสียงจากเรือ</li> <li>เสียงเรือมีผล โดยหลักสากลจะมี Guideline ของ IMO* ให้ดำเนินการตาม เกี่ยวกับมาตรฐานการออกแบบเรือว่าไม่ควรเกิดเสียงเกินมาตรฐานกำหนด</li> </ul> อ้างอิง <a href="https://wildwhales.org/threats/noise-and-cetaceans/">https://wildwhales.org/threats/noise-and-cetaceans/</a> * International Maritime Organization (2014). Guidelines for the reduction of underwater noise from commercial shipping to address adverse impacts on marine life, MEPC.1/Circ.833. London, U.K: IMO Publishing. 8pp
ระดับเสียงที่มนุษย์สามารถอยู่ได้โดยไม่กระทบต่อสุขภาพตามที่กฎหมายกำหนด คือเท่าไร		●			องค์การอนามัยโลกกำหนดว่า เสียงที่เป็นอันตราย หมายถึง เสียงที่ดังเกิน 85 เดซิเบลเอที่ทุกความถี่
เส้นเสียงที่นำเสนอเป็นเสียงสุดท้ายแล้วใช่หรือไม่		●	●		เป็นร่างเส้นเท่าระดับเสียงที่คาดการณ์บนพื้นฐานของข้อมูลเบื้องต้น แต่หลังจากการหารือกับหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ข้อมูลอาจมีการเปลี่ยนแปลงได้
เหตุใดโครงการจึงไม่ทำเส้นทางการบินขึ้น-ลง ทางทะเลเพื่อลดผลกระทบ				●	การใช้ทิศทางของทางวิ่งขึ้นอยู่กับทิศทางลมประจำถิ่นตามข้อมูลอุตุนิยมวิทยา สำหรับโครงการสนามบินอู่ตะเภา ได้พิจารณารูปแบบการใช้ทางวิ่ง โดยกำหนดการใช้ทางวิ่งให้สอดคล้องกับข้อมูลทิศทางลมดังกล่าว แบ่งเป็น 2 ฤดูกาลการบิน ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> <li>ฤดูร้อน (เดือนกุมภาพันธ์ถึงเดือนกันยายน) บินลงที่หัวทางวิ่งด้านบนบก(18R/18L) และบินขึ้นที่หัวทางวิ่งด้านทางทะเล (36L/36R)</li> <li>ฤดูหนาว (เดือนตุลาคมถึงเดือนมกราคม) บินลงที่หัวทางวิ่งด้านทางทะเล (36L/36R) และบินขึ้นที่หัวทางวิ่งด้านบนบก (18R/18L)</li> </ul>

## ตารางที่ 4.7-1 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของประชาชนและผู้มีส่วนได้เสียที่ได้รับจากกระบวนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 ครั้งที่ 2 ครั้งที่ 3 และเพิ่มเติม

ประเด็นความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	ครั้งที่ 1	ครั้งที่ 2	ครั้งที่ 3	เพิ่มเติม	การดำเนินงานของโครงการ/มาตรการด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ
<b>ข้อเสนอแนะ</b>					
เสนอให้มีห้องปฏิบัติการเรื่องเสียง โดยจำลองเสียงจริงโดยมีเสียงเครื่องบินที่ระดับความดัง NEF30 และ NEF40 ให้ผู้ได้รับผลกระทบได้ทดสอบด้วยตัวเองแล้วว่าสามารถรับผลกระทบด้านเสียงได้หรือไม่		●			รับทราบข้อเสนอแนะ
เทศบาลตำบลบ้านฉางขอให้โครงการให้ข้อมูลเรื่องเส้นเท้าระดับเสียงกับเทศบาลด้วย เพื่อจะได้เป็นการวางแผนการพัฒนาพื้นที่ให้เหมาะสมเนื่องจากปัจจุบันมียุทธศาสตร์ของ EEC เป็น Smart City เป็นเมืองอุทยานการบิน		●			รับทราบข้อมูล
<b>4. คุณภาพอากาศ</b>					
เครื่องบินใช้เชื้อเพลิงอะไร หากในอนาคตเที่ยวเพิ่มขึ้นจะมีผลกระทบต่อประชาชนในพื้นที่หรือไม่ เช่น เรื่องกลิ่นและไอจากน้ำมันเครื่องบิน		●			<ul style="list-style-type: none"> <li>- เครื่องบินใช้น้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบิน Jet A-1 ซึ่งมีการผสมของ น้ำมันเบนซิน/น้ำมันก๊าด/น้ำมันดีเซลในอัตราส่วนตามชนิดของเครื่องบิน</li> <li>โครงการกำหนดให้มีมาตรการควบคุมมลพิษทางอากาศภาคพื้นดินภายในสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> <li>- ทร. และ สกพอ./หรือผู้บริหารจัดการโครงการหรือบำรุงรักษาโครงการ ประสานงานกับ บวท. สายการบิน หน่วยงานให้บริการภาคพื้นร่วมกันบริหารจัดการจราจรภาคพื้นในเขตการบินอย่างมีประสิทธิภาพเพื่อลดเวลารอใช้ทางวิ่งของอากาศยานและลดกิจกรรมที่ปล่อยมลพิษออกสู่สิ่งแวดล้อม</li> <li>- ส่งเสริมให้มีการใช้ยานพาหนะที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม เช่น พลังงานไฟฟ้า</li> <li>- สนับสนุนให้เครื่องจักรและอุปกรณ์ Ground Support Equipment (GSEs) ใช้เชื้อเพลิงที่มีมลพิษน้อย เช่น ภายในพื้นที่เขตการบิน (Airside) ให้ใช้เชื้อเพลิงที่เป็นไฟฟ้า ส่วนพื้นที่นอกเขตการบิน (Landside) ให้ใช้เชื้อเพลิงที่เป็นก๊าซธรรมชาติหรือไฟฟ้า</li> </ul> </li> </ul>

ตารางที่ 4.7-1 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของประชาชนและผู้มีส่วนได้เสียที่ได้รับจากกระบวนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 ครั้งที่ 2 ครั้งที่ 3 และเพิ่มเติม

ประเด็นความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	ครั้งที่ 1	ครั้งที่ 2	ครั้งที่ 3	เพิ่มเติม	การดำเนินงานของโครงการ/มาตรการด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ
					- ทร. และ สกพอ./หรือผู้บริหารจัดการโครงการหรือบำรุงรักษาโครงการ พัฒนา/ปรับปรุงระบบการให้บริการไฟฟ้าและปรับอากาศภาคพื้น (Ground Power Unit and Pre-conditioned Air) ให้ครอบคลุมหลุมจอดและกำหนดมาตรการให้สายการบินใช้ระบบดังกล่าวแทนการใช้งาน Auxiliary Power Unit (APU) ของอากาศยาน
เสนอให้โครงการมีมาตรการลดผลกระทบเรื่องฝุ่นละอองที่กระทบต่อชุมชนทั้งในระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการ	●	●	●		<p>โครงการกำหนดให้มีมาตรการด้านคุณภาพอากาศ ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- พื้นที่บริเวณก่อสร้าง ซึ่งมียานพาหนะและการทำงานที่อาจก่อให้เกิดฝุ่นละออง รวมทั้งถนนภายในสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา ที่ใช้เป็นเส้นทางขนส่งวัสดุอุปกรณ์และคนงาน ในระยะก่อสร้างซึ่งไม่ได้ลาดยางหรือเทคอนกรีตจะต้องมีการฉีดพรมน้ำอย่างน้อยวันละ 2 ครั้ง หรือตามความเหมาะสมเพื่อป้องกันและลดผลกระทบจากการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองสู่บรรยากาศ</li> <li>- ให้ปิดคลุมส่วนบรรทุกของรถที่ใช้ขนส่งวัสดุและอุปกรณ์ก่อสร้างที่อาจฟุ้งกระจาย ด้วยผ้าใบหรือวัสดุที่คล้ายกันให้มิดชิด</li> <li>- จัดทำรั้วสูง 2 เมตร ล้อมรอบพื้นที่ก่อสร้างเพื่อแสดงเขตพื้นที่การก่อสร้างให้ชัดเจน และเพื่อลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองและไอเสียจากเครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้าง รวมถึงการกระเด็นของวัสดุก่อสร้างออกนอกพื้นที่</li> <li>- ล้างหรือทำความสะอาดล้อยานพาหนะทุกคันที่ออกจากพื้นที่ก่อสร้างให้ปราศจากเศษดินโคลน หรือทราย ก่อนนำรถออกสู่ถนนภายนอก โดยจัดหาบริเวณที่ใช้ล้างหรือทำความสะอาดให้เหมาะสม</li> <li>- เพิ่มการป้องกันยานพาหนะไม่ให้มีมลพิษเกินค่ามาตรฐานฯ โดยให้มีการตรวจสอบสภาพเครื่องยนต์ เครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้าง หากปล่อยไอเสียเกินมาตรฐาน หรือบกพร่อง ต้องมีการปรับปรุงแก้ไขให้มีสภาพดีก่อนใช้งาน</li> <li>- จำกัดความเร็วของรถที่ใช้ในการขนส่งวัสดุและอุปกรณ์ก่อสร้างให้เป็นไปตามกฎหมาย โดยให้ใช้ความเร็วไม่เกิน 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง สำหรับรถบรรทุกน้ำหนักมากกว่า 1,200 กิโลกรัม</li> </ul>

ตารางที่ 4.7-1 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของประชาชนและผู้มีส่วนได้เสียที่ได้รับจากกระบวนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 ครั้งที่ 2 ครั้งที่ 3 และเพิ่มเติม

ประเด็นความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	ครั้งที่ 1	ครั้งที่ 2	ครั้งที่ 3	เพิ่มเติม	การดำเนินงานของโครงการ/มาตรการด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ
					และให้ใช้ความเร็วไม่เกิน 45 กิโลเมตรต่อชั่วโมง สำหรับรถบรรทุกที่ใช้ลากจูงรถพ่วง ทั้งนี้ ในพื้นที่ก่อสร้างให้ใช้ความเร็วไม่เกิน 30 กิโลเมตรต่อชั่วโมง
มีการประเมินคุณภาพอากาศจากการบินในปัจจุบันได้รันโมเดลไว้หรือไม่ มีค่าความเข้มข้นของฝุ่นละออง PM2.5 และ Total VOCs ประมาณเท่าใด		●		●	ในการประเมินได้ใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ AEDT ในการคาดการณ์อัตราการเกิดมลสารทางอากาศจากไอเสียอากาศยานและอุปกรณ์สนับสนุนภาคพื้นดิน และประเมินการแพร่กระจายของมลสารทางอากาศนั้น โดยพิจารณาผลกระทบแบบเฉียบพลัน (Acute) และแบบเรื้อรัง (Chronic) ประเมินการสัมผัสที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อสุขภาพทั้งที่ไม่ใช่มะเร็งและความเสี่ยงต่อโอกาสการเกิดมะเร็ง หรือ Cancer Risk โดยมีดัชนีที่ศึกษาได้แก่ ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO <sub>2</sub> ) ก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ (SO <sub>2</sub> ) ฝุ่นละอองขนาดเล็ก PM10 PM2.5 และสารอินทรีย์ระเหยง่าย (VOCs) ในการประเมินผลกระทบแบบเฉียบพลัน ใช้สมมติฐานกรณีคาดการณ์เที่ยวบินสูงสุด 1,364 เที่ยวบินต่อวัน นำค่าเฉลี่ย 24 ชั่วโมงของมลสารเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐานหรือค่าเฝ้าระวังของประเทศไทย ส่วนการประเมินผลกระทบแบบเรื้อรัง ใช้สมมติฐานกรณีคาดการณ์เที่ยวบินสูงสุดในปี พ.ศ. 2591 (2 ทางวิ่ง) นำค่าเฉลี่ย 1 ปี เปรียบเทียบกับค่าที่ยอมให้รับสัมผัสได้โดยไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อสุขภาพ (RfC : Reference Concentration) และคาดการณ์ความเสี่ยงต่อโอกาสการเกิดมะเร็งผลการประเมินผลกระทบแบบเฉียบพลัน พบว่า ความเข้มข้นของเบนซีน และ 1,3 บิวทาไดอิน เฉลี่ย 24 ชั่วโมง บริเวณพื้นที่ชุมชนรอบสนามบินไม่เกินค่าเฝ้าระวังฯ ของประเทศไทย ในขณะที่อะคลอรีน เฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าสูงกว่าเฝ้าระวังฯ ซึ่งโครงการต้องมีมาตรการในการจัดการเพื่อป้องกันและแก้ไขผลกระทบ และเมื่อพิจารณาผลกระทบแบบเรื้อรัง พบว่า ความเข้มข้นของอะซีทัลดีไฮด์, เบนซีน, 1,3 บิวทาไดอิน, คิวมิน, เอธิลเบนซีน, แนฟทาลีน, สไตรีน, โทลูอิน, ไซลีน เฉลี่ย 1 ปี ไม่เกินค่าที่ยอมให้รับสัมผัสได้ หรือ ค่า HQ<1 ในขณะที่อะคลอรีน เฉลี่ย 1 ปี ยังคงมีค่าเกินค่าที่ยอมให้รับสัมผัสได้ หรือ ค่า HQ>1 ซึ่งพื้นที่เสี่ยงที่อยู่ในบริเวณพื้นที่สนามบิน และ พื้นที่โดยรอบด้านทิศเหนือและทิศตะวันออก ได้แก่ พื้นที่ตำบลห้วยใหญ่ อำเภอบางละมุง และตำบลพลูตาหลวง อำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี และพื้นที่ตำบลพลา ตำบลสำนักท้อน ตำบลบ้านฉาง อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง

## ตารางที่ 4.7-1 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของประชาชนและผู้มีส่วนได้เสียที่ได้รับจากกระบวนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 ครั้งที่ 2 ครั้งที่ 3 และเพิ่มเติม

ประเด็นความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	ครั้งที่ 1	ครั้งที่ 2	ครั้งที่ 3	เพิ่มเติม	การดำเนินงานของโครงการ/มาตรการด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ
					นอกจากนี้ โครงการได้ประเมินความเสี่ยงต่อโอกาสในการเกิดมะเร็ง (Cancer Risk) จากการหายใจรับสัมผัสสารก่อมะเร็งประเภทที่ 1 ได้แก่ เบนซิน 1,3 บิวทาไดอีน และฟอร์มัลดีไฮด์ ซึ่งจะเห็นได้ว่า เมื่อคนที่อยู่ในพื้นที่เสี่ยงหายใจรับสัมผัสสารเบนซินที่มีความเข้มข้นตามที่คาดการณ์ไว้ จะมีคน 2-4 คน จากคนที่รับสัมผัส 10 ล้านคน มีโอกาสเกิดมะเร็ง ซึ่งในพื้นที่จริงมีประชากรไม่ถึง 10 ล้านคน โอกาสในการเกิดมะเร็งก็จะต่ำลงด้วย เช่นเดียวกับการสัมผัสสาร 1,3 บิวทาไดอีน ที่มีโอกาสการเกิดมะเร็ง 3 คน จากคนที่รับสัมผัส 1 ล้านคน และสารฟอร์มัลดีไฮด์ (Formaldehyde) ที่มีโอกาสเกิดมะเร็ง 7 คน จากคนที่รับสัมผัส 1 ล้านคน ซึ่งมาตรการที่สำคัญในการลดโอกาสการเกิดผลกระทบ คือ ความร่วมมือระหว่างหน่วยงานที่จะพิจารณาแนวทางการจัดการเพื่อลดผลกระทบด้านมลพิษอากาศ บริหารจัดการจราจรภาคพื้นดินอย่างมีประสิทธิภาพเพื่อลดการเกิดมลพิษ และในด้านสุขภาพ ได้กำหนดให้มีการร่วมมือกับหน่วยงานสาธารณสุขในการเฝ้าระวังสุขภาพของกลุ่มเสี่ยง ทั้งนี้ ต้องมีการวิเคราะห์ข้อมูลผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ร่วมกับสถานะทางสุขภาพ เพื่อพิจารณาผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นกับกลุ่มเสี่ยงภายหลังเปิดดำเนินการ และจัดหาแนวทางแก้ไขผลกระทบให้เหมาะสม
เสนอให้พิจารณาดัชนีและค่าในการตรวจวัดคุณภาพอากาศให้เหมาะสม		●	●		โครงการกำหนดให้มีมาตรการติดตามตรวจสอบฯ ด้านคุณภาพอากาศ ในระก้อสร้าง ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> <li>ฝุ่นละอองรวม (TSP) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง</li> <li>ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM<sub>10</sub>) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง</li> <li>ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 2.5 ไมครอน (PM<sub>2.5</sub>) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง</li> <li>ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO<sub>2</sub>) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง</li> <li>ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง และเฉลี่ย 8 ชั่วโมง</li> <li>ก๊าซนมันมีเทนไฮโดรคาร์บอน (NMHC) เฉลี่ย 3 ชั่วโมง</li> <li>ก๊าซไฮโดรคาร์บอนรวม (THC) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง</li> <li>สารอินทรีย์ระเหยง่าย (VOCs) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง</li> <li>ทิศทางและความเร็วลม (WD/WS)</li> </ul>

ตารางที่ 4.7-1 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของประชาชนและผู้มีส่วนได้เสียที่ได้รับจากกระบวนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 ครั้งที่ 2 ครั้งที่ 3 และเพิ่มเติม

ประเด็นความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	ครั้งที่ 1	ครั้งที่ 2	ครั้งที่ 3	เพิ่มเติม	การดำเนินงานของโครงการ/มาตรการด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ
					<p>ดำเนินการเดือนละ 1 ครั้ง ในช่วงที่มีการก่อสร้างทางวิ่งและทางขับที่ 2</p> <p>โครงการกำหนดให้มีมาตรการติดตามตรวจสอบฯ ด้านคุณภาพอากาศ ในระยะดำเนินการ ดังนี้</p> <p><b>1) คุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ฝุ่นละอองรวม (TSP) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง</li> <li>ฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM10) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง</li> <li>ฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 2.5 ไมครอน (PM2.5) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง</li> <li>ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง และ 8 ชั่วโมง</li> <li>ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO2) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง</li> <li>ก๊าซไฮโดรคาร์บอนรวม (THC) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง</li> <li>สารอินทรีย์ระเหย (VOCs) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง</li> <li>ทิศทางและความเร็วลม (WD/WS)</li> </ul> <p><b>2) ตรวจวัดคุณภาพอากาศในบรรยากาศ (Air Quality Monitoring System)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM<sub>10</sub>) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง และ เฉลี่ย 1 ปี</li> <li>ฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 2.5 ไมครอน (PM<sub>2.5</sub>) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง และ เฉลี่ย 1 ปี</li> <li>ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง และ 8 ชั่วโมง</li> <li>ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO<sub>2</sub>) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง และ เฉลี่ย 1 ปี</li> </ul> <p>ดำเนินการปีละ 2 ครั้ง ตลอดอายุโครงการ</p>



## ตารางที่ 4.7-1 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของประชาชนและผู้มีส่วนได้เสียที่ได้รับจากกระบวนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 ครั้งที่ 2 ครั้งที่ 3 และเพิ่มเติม

ประเด็นความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	ครั้งที่ 1	ครั้งที่ 2	ครั้งที่ 3	เพิ่มเติม	การดำเนินงานของโครงการ/มาตรการด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ
โครงการได้ศึกษาผลกระทบจากสารก่อมะเร็ง เช่น สารเบนซินที่ถูกเผาไหม้จากห้องเครื่องของเครื่องบินที่หล่นลงมา เมื่อลมเปลี่ยนทิศผลกระทบจะเป็นอย่างไร และจะมีมาตรการอย่างไร				•	<p>โครงการได้พิจารณาดัชนีตรวจวัดคุณภาพอากาศเป็นไปตามผลกระทบที่อาจจะเกิดขึ้นจากอากาศยาน ดังนี้</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) ฝุ่นละอองรวม (TSP) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง</li> <li>2) ฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM<sub>10</sub>) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง</li> <li>3) ฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 2.5 ไมครอน (PM<sub>2.5</sub>) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง</li> <li>4) ก๊าซไนโตรเจนออกไซด์ (NO<sub>2</sub>) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง</li> <li>5) ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง และ 8 ชั่วโมง</li> <li>6) ก๊าซไนโตรเจนไฮโดรคาร์บอน (NMHC) เฉลี่ย 3 ชั่วโมง</li> <li>7) ก๊าซไฮโดรคาร์บอนรวม (THC) เฉลี่ย 3 ชั่วโมง</li> <li>8) สารอินทรีย์ระเหยง่าย (VOCs)</li> <li>9) ทิศทางและความเร็วลม (WS/WD)</li> </ol> <p>โดยสารอินทรีย์ระเหยง่าย (VOCs) เปรียบเทียบกับค่ามาตรฐานของประเทศไทย ไม่เกินมาตรฐานค่าสารอินทรีย์ระเหยง่ายฯ : เบนซิน และ 1,3 บิวทาไดอิน เฉลี่ย 1 ปี</p> <p>ประเมินความเสี่ยงต่อสุขภาพจากการรับสัมผัสผ่านการหายใจ (Non-Cancer Risk)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ไม่เกินค่าที่ยอมให้รับสัมผัสได้ (RfC) หรือ ค่า HQ&lt;1 : อะซีทัลดีไฮด์, เบนซิน, 1,3 บิวทาไดอิน, คิวมิน, เอธิลเบนซิน, แนฟทาลีน, สไตรีน, โทลูอิน, ไซลีน เฉลี่ย 1 ปี</li> <li>- เกินค่าที่ยอมให้รับสัมผัสได้ (RfC) หรือ ค่า HQ&gt;1 : อะคลอรีน เฉลี่ย 1 ปี พื้นที่เสี่ยงที่มีค่าเกินค่าที่ยอมให้ รับสัมผัสได้ (RfC) มากกว่า 0.02 ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร อยู่ในบริเวณ <ul style="list-style-type: none"> <li>• พื้นที่สนามบินนานาชาติอุตะเถา</li> <li>• พื้นที่โดยรอบด้านทิศเหนือและทิศตะวันออก ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> <li>- พื้นที่ตำบลห้วยใหญ่ อำเภอบางละมุง และตำบลพลูตาหลวง อำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี</li> <li>- พื้นที่ตำบลพลา ตำบลสำนักท้อน ตำบลบ้านฉาง อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง</li> </ul> </li> </ul> </li> </ul>

## ตารางที่ 4.7-1 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของประชาชนและผู้มีส่วนได้เสียที่ได้รับจากกระบวนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 ครั้งที่ 2 ครั้งที่ 3 และเพิ่มเติม

ประเด็นความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	ครั้งที่ 1	ครั้งที่ 2	ครั้งที่ 3	เพิ่มเติม	การดำเนินงานของโครงการ/มาตรการด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ
หน่วยงานใดเป็นผู้ตรวจวัดคุณภาพอากาศของโครงการ		●			ในการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ (EHIA) ของโครงการบริษัทที่ปรึกษา ด้านสิ่งแวดล้อม (บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด) เป็นผู้ตรวจวัดคุณภาพอากาศของโครงการ ส่วนการติดตามตรวจสอบในระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการ กองทัพเรือ EEC และ/หรือผู้บริหารจัดการโครงการอาจว่าจ้างบุคคลที่ 3 (Third Party) เพื่อดำเนินการตรวจวัดต่อไป
<b>ข้อเสนอแนะ</b>					
เสนอให้ปลูกต้นไม้เป็นพื้นที่กันชน (buffer zone)		●			การปลูกต้นไม้เพื่อเป็น Buffer Zone ต้องพิจารณาอยู่บนพื้นฐานของความปลอดภัย ในการเดินอากาศเป็นสำคัญ
<b>5. คุณภาพน้ำผิวดิน น้ำทะเล นิเวศวิทยาทางน้ำ</b>					
โครงการออกแบบการรองรับปริมาณน้ำฝนหรือไม่ และมีระบบ การจัดการน้ำฝนอย่างไรก่อนระบายน้ำออกสู่สิ่งแวดล้อม		●	●		โครงการกำหนดให้มีมาตรการด้านนิเวศวิทยาน้ำทะเลไว้ดังนี้ โครงการได้ออกแบบระบบระบายน้ำฝนบริเวณทางวิ่งและทางขับที่ 2 โดยการออกแบบระบบ ระบายน้ำ แบ่งออกเป็น 2 ส่วน คือ 1) ระบบระบายน้ำสายรองจะทำการระบายน้ำที่ไหลบนผิวดิน จากพื้นทางวิ่งและทางขับที่ 2 ลำเลียงลงสู่ระบบรางเปิดสามารถรองรับปริมาณน้ำได้ประมาณ 50.25 ลูกบาศก์เมตรต่อวินาที และน้ำจะถูกลำเลียงลงสู่ระบบระบายน้ำหลัก 2) ระบบระบายน้ำหลัก สามารถรองรับน้ำได้สูงสุด 242.70 ลูกบาศก์เมตรต่อวินาที โดยน้ำจะถูกส่งไปพักไว้ในบ่อหน่วงน้ำ ซึ่งโครงการได้ออกแบบบ่อหน่วงน้ำให้สามารถหน่วงน้ำไว้ได้ 1 ชั่วโมง ก่อนปล่อยลงทะเล ด้วยระยะเวลาของการหน่วงจะช่วยให้มีการตกตะกอน ซึ่งไม่ส่งผลกระทบต่อสิ่งมีชีวิตในทะเล
ผังล้อวางเครื่องบินอาจมีผลกระทบต่อสัตว์น้ำในทะเล โครงการ จะมีการอย่างไร	●	●	●		
ขอทราบวิธีการและผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำทะเลและ นิเวศวิทยาน้ำทะเลของโครงการ		●		-	- การตรวจวัดคุณภาพน้ำทะเลและนิเวศวิทยาน้ำทะเลของโครงการ มีจุดเก็บตัวอย่าง จำนวน 6 สถานี (ตามระยะทางที่น้ำจืดผสมกับน้ำเค็ม(Mixing Zone)) ในฤดูฝนและฤดูแล้ง ที่ระยะห่าง จากชายฝั่ง 300 เมตร จำนวน 3 จุด และที่ระยะห่างจากชายฝั่ง 500 เมตร จำนวน 3 จุด - ผลการตรวจวิเคราะห์ เมื่อเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐานคุณภาพน้ำทะเลประเภทที่ 3 4 และ 5 ตามประกาศของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำทะเล พ.ศ. 2560 พบว่า คุณภาพน้ำทะเลบริเวณพื้นที่ศึกษาของโครงการ อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด (ประเภทที่ 3) ทุกสถานี สามารถใช้ประโยชน์เพื่อการเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ ตามกฎหมาย

ตารางที่ 4.7-1 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของประชาชนและผู้มีส่วนได้เสียที่ได้รับจากกระบวนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 ครั้งที่ 2 ครั้งที่ 3 และเพิ่มเติม

ประเด็นความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	ครั้งที่ 1	ครั้งที่ 2	ครั้งที่ 3	เพิ่มเติม	การดำเนินงานของโครงการ/มาตรการด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ
					ว่าด้วยการประมง
การตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดิน บริเวณที่สำรวจมีแหล่งกำเนิดน้ำเสียจากโรงงาน สถานประกอบการหรือไม่		●		-	- โครงการได้กำหนดจุดเก็บตัวอย่างน้ำผิวดิน จำนวน 4 สถานี ได้แก่ จุดที่ 1 : คลองบางไผ่ เหนือจุดปล่อยน้ำทิ้ง จุดที่ 2 : คลองบางไผ่ ท้ายจุดปล่อยน้ำทิ้ง จุดที่ 3 : คลองบางไผ่ จุดปล่อยออกทะเล จุดที่ 4 : คลองพลา - ตรวจวัด : 2 ครั้ง 1) ฤดูฝน (18 กรกฎาคม พ.ศ. 2562) 2) ฤดูแล้ง (31 ตุลาคม พ.ศ. 2562) บริเวณจุดตรวจวัดไม่มีแหล่งกำเนิดน้ำเสียจากโรงงาน สถานประกอบการ
ปัจจุบันสนามบินนานาชาติอู่ตะเภาปล่อยน้ำทิ้งลงคลองบางไผ่หรือไม่ เนื่องจากเป็นแหล่งน้ำสายหลักสำหรับพื้นที่ทหาร และชาวบ้านโดยรอบ	●	●			โครงการกำหนดให้มีมาตรการด้านคุณภาพน้ำผิวดินไว้ดังนี้ • จัดให้มีระบบบำบัดน้ำเสียส่วนกลางที่สามารถรองรับปริมาณน้ำเสียได้ไม่น้อยกว่า 8,000 ลูกบาศก์เมตรต่อวัน เพื่อรองรับปริมาณน้ำเสียที่คาดว่าจะเกิดขึ้นเมื่อมีจำนวนผู้โดยสารเพิ่มขึ้นเป็น 70 ล้านคน ได้อย่างเพียงพอ • ควบคุมให้มีการเปิดใช้งานระบบบำบัดน้ำเสียส่วนกลาง และตรวจสอบประสิทธิภาพของระบบบำบัดน้ำเสียส่วนกลางอย่างสม่ำเสมอ • ติดตามตรวจสอบคุณลักษณะน้ำทิ้งที่ผ่านการบำบัดแล้วให้เป็นไปตามมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ก ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภทและบางขนาด (พ.ศ. 2548) หรือตามประกาศฉบับล่าสุดก่อนระบายลงสู่คลองระบายน้ำภายในสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา • นำน้ำทิ้งที่บำบัดได้มาตรฐานแล้วกลับมาใช้ประโยชน์ใหม่ให้มากที่สุด เช่น นำไปใช้รดต้นไม้ บริเวณพื้นที่สีเขียวภายในสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา นำกลับมาใช้ในห้องสุขา เป็นต้น
ผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดินบริเวณคลองบางไผ่ มีคุณภาพน้ำไม่ดี โครงการมีแนวทางการปฏิบัติอย่างไร	●	●			

## ตารางที่ 4.7-1 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของประชาชนและผู้มีส่วนได้เสียที่ได้รับจากกระบวนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 ครั้งที่ 2 ครั้งที่ 3 และเพิ่มเติม

ประเด็นความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	ครั้งที่ 1	ครั้งที่ 2	ครั้งที่ 3	เพิ่มเติม	การดำเนินงานของโครงการ/มาตรการด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ
					และไม่ให้ระบายน้ำทิ้งที่ผ่านการบำบัดแล้วลงสู่คลองสาธารณะภายนอกสนามบินนานาชาติอุตะเกา (Zero Discharge)
คุณภาพน้ำทะเลในพื้นที่โครงการ อาจตรวจพบโลหะหนัก เช่น สารหนู และแมงกานีส ซึ่งเป็นผลมาจากสายแร่ในชั้นดิน		●		-	- ผลการตรวจวิเคราะห์เพื่อหาปริมาณ สารหนู (As) และแมงกานีส (Mn) ในน้ำทะเล พบว่า 1) ช่วงฤดูฝน ● สารหนู เท่ากับ 8.06 ไมโครกรัม/ลิตร ● แมงกานีส เท่ากับ 0.150-1.11 ไมโครกรัม/ลิตร 2) ช่วงฤดูแล้ง ● สารหนู เท่ากับ 0.556-0.985 ไมโครกรัม/ลิตร ● แมงกานีส เท่ากับ 0.310-0.760 ไมโครกรัม/ลิตร ผลการตรวจวัดสารหนูและแมงกานีสในน้ำทะเล ทั้งในช่วงฤดูฝนและฤดูแล้งมีค่าไม่เกินมาตรฐาน (สารหนู มาตรฐานไม่เกิน 10 ไมโครกรัม/ลิตร, แมงกานีส มาตรฐานไม่เกิน 100 ไมโครกรัม/ลิตร) อ้างอิงมาตรฐานคุณภาพน้ำทะเล กรมควบคุมมลพิษ
<b>6. การจัดการของเสีย</b>					
โครงการมีการจัดการขยะ น้ำเสีย และของเสียจากห้องส้วมจากที่พักคนงาน ที่อยู่ภายนอกสนามบินอย่างไร	●	●	●		โครงการกำหนดให้มีมาตรการด้านการจัดการของเสีย ดังนี้ มาตรการภายนอกสนามบินนานาชาติอุตะเกา (บริเวณที่พักคนงานก่อสร้าง) 1) การคัดแยกและการเก็บขยะมูลฝอย ● กำหนดให้บริเวณที่พักคนงานก่อสร้างต้องมีการคัดแยกประเภทขยะมูลฝอยทั่วไปและขยะมูลฝอยที่เป็นพิษหรืออันตรายจากชุมชน เช่น วัตถุปนเปื้อนสารพิษ สารไวไฟ สารกัดกร่อน สารที่เกิดปฏิกิริยาได้ง่าย หรือสารอื่นใดที่อาจก่อให้เกิดอันตรายแก่บุคคล สัตว์ พืช ทรัพย์สิน หรือสิ่งแวดล้อม ● ผู้รับเหมาต้องจัดเตรียมพื้นที่และภาชนะรองรับขยะมูลฝอยทุกประเภทบริเวณที่พักคนงานก่อสร้าง โดยแยกภาชนะไม่ให้ปะปนกันได้แก่ ขยะขยะมูลฝอยแห้ง ขยะมูลฝอยเปียก ขยะมูลฝอยรีไซเคิล และขยะมูลฝอยที่เป็นพิษหรืออันตรายจากชุมชน ● ให้มีป้ายระบุประเภทของขยะมูลฝอยบนภาชนะหรือบริเวณที่สามารถเห็นได้ชัดเจน

ตารางที่ 4.7-1 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของประชาชนและผู้มีส่วนได้เสียที่ได้รับจากกระบวนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 ครั้งที่ 2 ครั้งที่ 3 และเพิ่มเติม

ประเด็นความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	ครั้งที่ 1	ครั้งที่ 2	ครั้งที่ 3	เพิ่มเติม	การดำเนินงานของโครงการ/มาตรการด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ
					<ul style="list-style-type: none"> <li>ภาษาขอรับขยะมูลฝอยแต่ละประเภทจะต้องมีจำนวนเพียงพอในการรองรับปริมาณของขยะมูลฝอยที่เกิดขึ้นในระยะเวลาที่กำหนดเก็บรวบรวม โดยตั้งไว้บริเวณต่างๆ ในที่พักคนงานก่อสร้าง</li> <li>ภาษาขอมีขนาดความจุไม่น้อยกว่า 3 เท่าของปริมาณขยะมูลฝอยที่เกิดขึ้นในแต่ละวัน ต้องทำด้วยวัสดุถาวรและทนไฟ พื้นผิวภายในต้องเรียบและกันน้ำซึม มีสภาพดี ไม่แตกร้าว มีฝาปิด สามารถป้องกันน้ำฝน แผลงวัน หนู แมว สุนัข และสัตว์อื่นๆ ที่เป็นสัตว์พาหะนำโรคมะเร็งให้สัมผัสหรือคุ้ยขยะมูลฝอยได้</li> <li>พื้นที่ตั้งภาษาขอต้องมีการระบายอากาศ ป้องกันกลิ่นและน้ำฝน รวมถึงป้องกันแมลงวัน หนู แมว สุนัขและสัตว์อื่นๆ ที่เป็นสัตว์พาหะนำโรคมะเร็งให้สัมผัสหรือคุ้ยขยะมูลฝอยได้</li> <li>ขนาดของภาษาขอเหมาะสมกับสถานที่และสะดวกต่อการทำความสะอาด</li> <li>ที่พักรวมขยะมูลฝอยต้องมีระยะห่างจากสถานที่ประกอบอาหารและสถานที่เก็บอาหาร ไม่น้อยกว่า 4 เมตร แต่ถ้าที่พักรวมขยะมูลฝอยมีขนาดความจุเกิน 3 ลูกบาศก์เมตร ต้องมีระยะห่างจากสถานที่ดังกล่าวไม่น้อยกว่า 10 เมตร และสามารถขนย้ายขยะมูลฝอยได้โดยสะดวก</li> </ul> <p>2) การรวบรวมและกำจัดขยะมูลฝอย</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>นำขยะมูลฝอยไปกำจัดทุกวันเพื่อไม่ให้เป็นที่แหล่งเพาะพันธุ์แมลงและสัตว์พาหะอื่นๆ</li> <li>ห้ามกำจัดขยะมูลฝอยโดยการเผากลางแจ้งในบริเวณที่พักคนงานก่อสร้าง</li> <li>กำหนดให้ผู้รับเหมาห้ามถ่าย เท ทิ้ง ขยะมูลฝอยทั่วไปและขยะมูลฝอยที่เป็นพิษหรืออันตรายในที่หรือทางสาธารณะ โดยต้องนำไปถ่ายเท ทิ้ง หรือกำจัด ณ สถานที่หรือตามวิธีที่ราชการส่วนท้องถิ่นกำหนดหรือจัดให้เท่านั้น</li> <li>ภาษาขอรับขยะมูลฝอยต้องมีสภาพดี ไม่แตกร้าว มีฝาปิด สามารถป้องกันการคุ้ยขยะหรือสัมผัสของสัตว์เลี้ยง หรือสัตว์ร้ายใดๆ เพื่อไม่ให้เป็นที่แหล่งเพาะพันธุ์แมลงและสัตว์พาหะอื่นๆ</li> </ul> <p>3) การจัดการของเสียอันตราย</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ปฏิบัติตามมาตรการด้านการจัดการของเสียอันตราย เช่นเดียวกับมาตรการภายใน</li> </ul>

ตารางที่ 4.7-1 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของประชาชนและผู้มีส่วนได้เสียที่ได้รับจากกระบวนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 ครั้งที่ 2 ครั้งที่ 3 และเพิ่มเติม

ประเด็นความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	ครั้งที่ 1	ครั้งที่ 2	ครั้งที่ 3	เพิ่มเติม	การดำเนินงานของโครงการ/มาตรการด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ
					<p>สนามบินนานาชาติอุตะเกา</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• มาตรการการกำกับดูแลผู้รับเหมา</li> <li>• ระบุในสัญญาว่าจ้างเกี่ยวกับการจัดการขยะมูลฝอยและของเสียอันตรายที่เกิดขึ้นระหว่างการก่อสร้างโครงการ ทั้งภายในและภายนอกสนามบินนานาชาติอุตะเกา รวมถึงการส่งไปกำจัดโดยผู้รับเหมาเก็บขนขยะจะต้องดำเนินการโดยหน่วยงานที่ได้รับอนุญาต ถูกต้องจากราชการที่เกี่ยวข้อง และรายงานให้ ทร. และ สกพอ./หรือผู้บริหารจัดการโครงการหรือบำรุงรักษาโครงการทราบ</li> <li>• บันทึกข้อมูลปริมาณขยะมูลฝอยทั่วไป ขยะมูลฝอยจากการก่อสร้าง และของเสียอันตรายที่เกิดขึ้นในแต่ละวัน และจัดทำเป็นรายงานทุกเดือนเพื่อให้สามารถตรวจสอบได้</li> </ul> <p>4) การจัดการน้ำเสีย</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• บริเวณสำนักงานควบคุมงานก่อสร้าง ต้องจัดให้มีห้องสุขาที่ถูกหลักสุขาภิบาลให้เพียงพอ กับจำนวนคนงานและเจ้าหน้าที่ โดยให้มีห้องสุขาอย่างน้อย 3 ห้อง สำหรับคนงาน 80 คนแรก และคนงานทุกๆ 50 คน ถัดไปต้องมีห้องสุขาเพิ่ม 1 ห้อง และติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปที่มีความสามารถในการบำบัดน้ำเสียอย่างน้อยต้องรองรับปริมาณน้ำเสียที่เกิดขึ้นในแต่ละวันได้และห้ามระบายน้ำทิ้งออกสู่แหล่งน้ำภายในสนามบินนานาชาติอุตะเกาโดยกำหนดให้ผู้รับเหมาสุบไปบำบัดที่ระบบบำบัดน้ำเสียส่วนกลางของสนามบินนานาชาติอุตะเกา</li> <li>• บริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้างที่อยู่ภายนอกพื้นที่โครงการ ต้องจัดให้มีห้องสุขาที่ถูกหลักสุขาภิบาลให้เพียงพอ กับจำนวนคนงาน โดยให้มีห้องสุขาอย่างน้อยในอัตราส่วนห้องสุขา 1 ห้องต่อคนงาน 20 คน และติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปที่มีความสามารถในการบำบัดน้ำเสียอย่างน้อยต้องเท่ากับปริมาณน้ำเสียที่เกิดขึ้นในแต่ละวัน เพื่อบำบัดน้ำเสียให้มีคุณลักษณะตามเกณฑ์มาตรฐานน้ำทิ้งจากอาคารตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2548 หรือตามประกาศฉบับล่าสุดก่อนปล่อยออกสู่ระบบระบายน้ำหรือแหล่งน้ำสาธารณะ</li> <li>• จัดเก็บวัสดุและอุปกรณ์ก่อสร้างให้เป็นระเบียบ และทำแนวคันดินหรือใช้วัสดุกันตามแนวคลองระบายน้ำภายในสนามบินนานาชาติอุตะเกา ที่อยู่ใกล้พื้นที่ก่อสร้างเพื่อลด</li> </ul>

## ตารางที่ 4.7-1 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของประชาชนและผู้มีส่วนได้เสียที่ได้รับจากกระบวนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 ครั้งที่ 2 ครั้งที่ 3 และเพิ่มเติม

ประเด็นความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	ครั้งที่ 1	ครั้งที่ 2	ครั้งที่ 3	เพิ่มเติม	การดำเนินงานของโครงการ/มาตรการด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ
					<p>การชะพาตะกอนดินหรือเศษวัสดุลงสู่คลองระบายน้ำ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>จำกัดพื้นที่และบริเวณที่จะก่อให้เกิดน้ำเสียให้มีจำนวนจุดน้อยที่สุดเท่าที่สามารถกระทำได้</li> <li>จัดให้มีระบบป้องกันน้ำเสียจากการก่อสร้างและการล้างเครื่องมืออุปกรณ์ในการก่อสร้างลงสู่ระบบระบายน้ำของสนามบินนานาชาติอุตะเถา โดยอาจใช้วิธีทำแนวป้องกันทำรางซึมหรือลานระเหยเมื่อทำการก่อสร้างแล้วเสร็จ ต้องร้อยย้ายถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปออกจากพื้นที่</li> <li>รณรงค์ให้คนงานใช้น้ำอย่างประหยัด เพื่อให้เกิดน้ำเสียน้อยที่สุด</li> </ul>
โครงการมีมาตรการควบคุมเรื่องขยะติดเชื้อจากที่พักคนงานอย่างไรบ้าง		●			<p>โครงการกำหนดให้มีมาตรการด้านการจัดการขยะติดเชื้อไว้ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>การนำขยะมูลฝอยทั่วไป ขยะติดเชื้อ และของเสียอันตรายประเภทต่างๆ ออกไปกำจัดภายนอกสนามบินนานาชาติอุตะเถา ต้องมีเอกสารใบกำกับการขนส่งของเสีย (Manifest) ทุกครั้งและพาหนะที่ดำเนินการขนส่งต้องปิดคลุมผ้าใบหรือป้องกันการรั่วไหล ตกหล่นของขยะมูลฝอย และของเสียอันตรายตลอดเส้นทางขนส่ง และปฏิบัติตามที่กฎหมายกำหนด</li> <li>คัดเลือกผู้รับจ้างกำจัดขยะมูลฝอยติดเชื้อสนามบินนานาชาติอุตะเถา ที่มีผลการดำเนินงานติดตามตรวจวัดคุณภาพอากาศจากปล่องเตาเผาขยะมูลฝอยติดเชื้อที่ได้ตามมาตรฐานฯ และได้รับอนุญาตจากหน่วยงานรัฐ ตามที่กฎหมายกำหนด เป็นประจำทุกปี</li> <li>สุ่มตรวจสอบผู้รับกำจัดขยะมูลฝอย ขยะติดเชื้อ และของเสียอันตราย รวมทั้งผู้รับจ้างรายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการขยะมูลฝอยภายในสนามบินนานาชาติอุตะเถา อย่างน้อยปีละ 2 ครั้ง และสำรวจสถานที่กำจัดขยะมูลฝอยสำรอง (ทั้ง 3 ประเภท) อย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง เพื่อประเมินความสามารถและประสิทธิภาพการดำเนินงานของผู้รับกำจัดขยะมูลฝอย และตรวจสอบการดำเนินงานว่าถูกต้องตามหลักวิชาการหรือไม่ หากตรวจพบว่าดำเนินการไม่ถูกต้องหรือไม่ปฏิบัติตามสัญญาจ้างฯ ทร. และ สกพอ./หรือผู้บริหารจัดการโครงการหรือบำรุงรักษาโครงการ มีสิทธิยกเลิกสัญญา และพิจารณาเปลี่ยนผู้รับกำจัดขยะมูลฝอย ขยะติดเชื้อ และของเสียอันตรายให้เป็นรายอื่นตามความเหมาะสมต่อไป</li> </ul>

## ตารางที่ 4.7-1 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของประชาชนและผู้มีส่วนได้เสียที่ได้รับจากกระบวนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 ครั้งที่ 2 ครั้งที่ 3 และเพิ่มเติม

ประเด็นความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	ครั้งที่ 1	ครั้งที่ 2	ครั้งที่ 3	เพิ่มเติม	การดำเนินงานของโครงการ/มาตรการด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ
โครงการมีการบริหารจัดการน้ำเสียภายในสนามบินในระยะดำเนินการอย่างไร	●	●			<p>โครงการกำหนดให้มีมาตรการด้านการจัดการของเสีย (การจัดการน้ำเสีย)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>จัดให้มีระบบบำบัดน้ำเสียส่วนกลางที่สามารถรองรับปริมาณน้ำเสียได้ไม่น้อยกว่า 8,000 ลูกบาศก์เมตรต่อวัน เพื่อรองรับปริมาณน้ำเสียที่คาดว่าจะเกิดขึ้นเมื่อมีจำนวนผู้โดยสารเพิ่มขึ้นเป็น 70 ล้านคน ได้อย่างเพียงพอ</li> <li>ควบคุมให้มีการเปิดใช้งานระบบบำบัดน้ำเสียส่วนกลาง โดยจัดเจ้าหน้าที่ที่มีความรู้ทำหน้าที่ควบคุมการเดินระบบ เพื่อให้ระบบบำบัดน้ำเสียส่วนกลางสามารถใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพตลอดเวลา</li> <li>จัดบันทึกผลการทำงานของระบบบำบัดน้ำเสียส่วนกลาง ปัญหาการเดินระบบในแต่ละวัน เพื่อเป็นข้อมูลในการควบคุม และป้องกันปัญหาที่จะเกิดขึ้น ตามแบบ ทส.1 (แบบบันทึกรายละเอียดของสถิติ และข้อมูลซึ่งแสดงผลการทำงานของระบบบำบัดน้ำเสียของแหล่งกำเนิดมลพิษ) และจัดทำเป็นรายงานสรุปผลการทำงานของระบบบำบัดน้ำเสีย และผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำทิ้งเดือนละ 1 ครั้ง และเสนอรายงานตามแบบ ทส.2 ต่อเจ้าพนักงานท้องถิ่นก่อนวันที่ 15 ของเดือนถัดไป ให้เป็นไปตามกฎกระทรวงกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการและแบบการเก็บสถิติ และข้อมูลการจัดทำบันทึกรายละเอียด และรายงานสรุปผลการทำงานของระบบบำบัดน้ำเสีย พ.ศ. 2555</li> <li>กำหนดแผนงานบำรุงรักษาระบบบำบัดน้ำเสียส่วนกลางเป็นประจำ</li> <li>ติดตามตรวจสอบคุณลักษณะน้ำทิ้งที่ผ่านการบำบัดแล้วให้เป็นไปตามมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ก. ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภท และบางขนาด (พ.ศ. 2548) หรือตามประกาศฉบับล่าสุด ก่อนระบายลงสู่คลองระบายน้ำภายในสนามบินนานาชาติอุตะเกา</li> <li>นำน้ำทิ้งที่บำบัดได้มาตรฐานแล้วกลับมาใช้ประโยชน์ใหม่ให้มากที่สุด เช่น นำไปใช้รดต้นไม้ บริเวณพื้นที่สีเขียวภายในสนามบินนานาชาติอุตะเกา นำกลับมาใช้ในห้องสุขา เป็นต้น และไม่ให้ระบายน้ำทิ้งที่ผ่านการบำบัดแล้วลงสู่คลองสาธารณะภายนอกสนามบินนานาชาติอุตะเกา (Zero Discharge)</li> </ul>



## ตารางที่ 4.7-1 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของประชาชนและผู้มีส่วนได้เสียที่ได้รับจากกระบวนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 ครั้งที่ 2 ครั้งที่ 3 และเพิ่มเติม

ประเด็นความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	ครั้งที่ 1	ครั้งที่ 2	ครั้งที่ 3	เพิ่มเติม	การดำเนินงานของโครงการ/มาตรการด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ
เสนอให้มีการจัดพื้นที่ในการกำจัดขยะที่ถูกตองในพื้นที่		●	●		<p>โครงการกำหนดให้มีมาตรการด้านการจัดการของเสีย (การจัดการขยะมูลฝอย) ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ขยะมูลฝอยทั่วไปที่นำกลับมาใช้ใหม่ได้และไม่สามารถนำกลับมาใช้ใหม่ได้ ให้ดำเนินการดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> <li>- ต้องเก็บรวบรวมขยะมูลฝอยและนำมาพักในอาคารพักขยะ</li> <li>- ขยะมูลฝอยที่ไม่สามารถนำกลับมาใช้ใหม่ได้ เช่น ตะกอนจากระบบบำบัดน้ำเสียส่วนกลาง ให้แยกจัดเก็บในภาชนะ ที่มีหลังคาปกคลุม และนำไปใช้ประโยชน์ทำปุ๋ยปลูกลดต้นไม้ ส่วนที่เหลือให้นำไปฝังกลบหรือให้หน่วยงานที่ได้รับอนุญาตให้กำจัดกากของเสียนำไปกำจัดอย่างถูกหลักสุขาภิบาล สำหรับแอสฟัลต์จากการซ่อมทางวิ่งทางขับจะต้องรวบรวมไปเก็บไว้ในที่ที่ ทร. และ สกพอ./หรือผู้บริหารจัดการโครงการหรือบำรุงรักษาโครงการ กำหนดให้เป็นที่เก็บกองเท่านั้น</li> <li>- ขยะมูลฝอยที่ไม่สามารถนำกลับมาใช้ใหม่ได้ให้พักรอในภาชนะที่สามารถป้องกันการรั่วไหล และฟุ้งกระจาย ก่อนส่งไปดำเนินการกำจัดภายนอกพื้นที่สนามบินนานาชาติอุตะเกา อย่างเคร่งครัดทุกวัน ไม่ให้ตกค้าง ไม่เว้นวันหยุดราชการและวันหยุดนักขัตฤกษ์ โดยการฝังกลบอย่างถูกต้องตามหลักสุขาภิบาล (Sanitary Landfill) หรือวิธีการอื่นที่เหมาะสม โดยผู้ที่ได้รับอนุญาตจากหน่วยงานราชการหรือตามกฎหมาย</li> <li>• ขยะมูลฝอยที่ย่อยสลายได้ ได้แก่ เศษอาหาร จากร้านอาหารต่างๆ ภายในสนามบินนานาชาติอุตะเกา รวบรวมโดยนำถังใส่เศษอาหารไปวางให้บริการที่แหล่งกำเนิดเพื่อป้องกันการทิ้งเศษอาหารปนมากับขยะมูลฝอยทั่วไป และให้ร้านอาหารแยกเศษพลาสติก หลอด ตะเกียบ ฝาขวดน้ำ และสิ่งเจือปนอื่นๆ ไปไว้ในถังขยะทั่วไปประเภทที่ไม่สามารถนำกลับมาใช้ใหม่ได้ เพื่อให้สามารถนำเศษอาหารไปใช้เป็นอาหารสัตว์ได้ ทั้งนี้จะต้อนำออกจากสนามบินนานาชาติอุตะเกา ทุกวัน ไม่ให้ตกค้าง</li> <li>• ขยะมูลฝอยติดเชื้อจากสถานพยาบาลในสนามบินนานาชาติอุตะเกา เมื่อรวบรวมมาแล้วให้เก็บไว้ในตู้พักรอการกำจัดที่สามารถควบคุมอุณหภูมิไม่ให้เกิน 10 องศาเซลเซียสซึ่งสามารถพักรอได้ไม่เกิน 30 วัน และจะต้องส่งไปกำจัดภายนอกสนามบินนานาชาติอุตะเกา ด้วยการเผาในเตาเผาขยะติดเชื้อ หรือวิธีอื่นตามที่กฎหมายกำหนด โดยผู้ที่ได้รับอนุญาตจากหน่วยงานราชการหรือตามกฎหมายต่อไป</li> </ul> </li> </ul>
ห่วงกังวลเรื่องการลักลอบทิ้งขยะและของเสียในที่สาธารณะ		●			
โครงการมีมาตรการอย่างไร		●			
การพัฒนาสนามบินทำให้มีปัญหามลพิษเกิดขึ้น ขอทราบว่ามีมาตรการคัดแยก ขนส่ง และกำจัดอย่างไร เนื่องจากปัจจุบันในพื้นที่ประสบปัญหาเรื่องการจัดการขยะ		●			
หน่วยงานใดเป็นผู้รับผิดชอบในการจัดการขยะ กรณีที่ต้องให้ท้องถิ่นร่วมในการจัดการขยะ โครงการจะต้องมีหนังสือแจ้งให้ท้องถิ่นรับทราบและยินยอมก่อน		●			

ตารางที่ 4.7-1 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของประชาชนและผู้มีส่วนได้เสียที่ได้รับจากกระบวนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 ครั้งที่ 2 ครั้งที่ 3 และเพิ่มเติม

ประเด็นความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	ครั้งที่ 1	ครั้งที่ 2	ครั้งที่ 3	เพิ่มเติม	การดำเนินงานของโครงการ/มาตรการด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ
					<ul style="list-style-type: none"> <li>ของเสียอันตรายที่เป็นของแข็งและของเหลวต้องทำการแยกเก็บพักรอ โดยเก็บไว้ในพื้นที่เฉพาะไม่ปะปนกับขยะมูลฝอยประเภทอื่น ภาชนะที่เก็บของเสียอันตรายต้องสามารถป้องกันการรั่วไหลและฟุ้งกระจาย โดยสามารถพักรอได้ไม่เกิน 90 วัน (ตามที่กฎหมายฯ กำหนด) และส่งไปบำบัด กำจัด หรือรีไซเคิลให้ถูกต้องตามหลักวิชาการ โดยผู้ที่ได้รับอนุญาตประกอบกิจการบำบัด กำจัด หรือรีไซเคิลของเสียอันตรายจากหน่วยงานราชการ</li> <li>ลดปริมาณการนำขยะมูลฝอยไปกำจัดให้น้อยที่สุด โดยใช้ประโยชน์จากขยะมูลฝอยทั่วไปให้มากที่สุด และลดความชื้นของขยะมูลฝอยหลังการคัดแยกกลบ</li> <li>จัดทำแผนและศึกษาเทคโนโลยีที่เหมาะสมในการบริหารจัดการขยะมูลฝอยภายในสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา และการส่งไปกำจัดภายนอกให้สอดคล้องเหมาะสมกับปริมาณและคุณสมบัติของขยะมูลฝอยทั่วไปและของเสียอันตรายที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต</li> <li>ตรวจสอบภาชนะรองรับขยะมูลฝอยและของเสียอันตรายให้อยู่ในสภาพดีไม่ให้เกิดการหกหล่นรั่วไหล หรือฟุ้งกระจายของขยะมูลฝอยและของเสียอันตรายระหว่างขนส่ง</li> <li>จัดหาพาหนะเก็บขนขยะมูลฝอยและของเสียอันตรายให้เหมาะสม มีจำนวนเพียงพอต่อปริมาณขยะมูลฝอยและของเสียอันตรายที่เกิดขึ้น โดยต้องดูแลบำรุงรักษาพาหนะเก็บขนขยะมูลฝอยทั้งหมดให้อยู่ในสภาพดี สามารถใช้งานได้ดีและต่อเนื่องตลอดเวลา ทั้งนี้ กรณีเกิดเหตุฉุกเฉินจะต้องมีพาหนะทดแทนที่สามารถปฏิบัติงานแทนพาหนะคันที่เสียหายได้ทันที</li> <li>น้ำเสียและน้ำชะขยะที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมการขนถ่ายและคัดแยกขยะมูลฝอยต้องรวบรวมเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสียเบื้องต้นในสถานีขนถ่ายขยะมูลฝอย โดยต้องบำบัดให้มีคุณสมบัติเป็นไปตามมาตรฐานน้ำทิ้งของสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา ก่อนเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสียส่วนกลาง</li> <li>พื้นที่พักขยะมูลฝอยในอาคารพักขยะ และเครื่องจักรที่ใช้ในการคัดแยกขยะมูลฝอยทั่วไปควรมีการทำความสะอาดอย่างสม่ำเสมอ เพื่อลดปัญหากลิ่นรบกวนต่อชุมชนที่อยู่ใกล้เคียง</li> <li>พื้นที่คลังวัสดุรีไซเคิลควรมีการทำความสะอาดพื้นอย่างสม่ำเสมอ และไม่ควรพักรอวัสดุรีไซเคิลไว้นานเกินไปเพื่อลดปัญหาการเกิดอัคคีภัยและกลิ่นรบกวน รวมทั้งปัญหาสัตว์กัดแทะและแมลง</li> <li>ต้องบำรุงรักษาเครื่องจักรและอุปกรณ์ที่ใช้ในการคัดแยกขยะมูลฝอย ให้อยู่ในสภาพดี</li> </ul>

## ตารางที่ 4.7-1 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของประชาชนและผู้มีส่วนได้เสียที่ได้รับจากกระบวนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 ครั้งที่ 2 ครั้งที่ 3 และเพิ่มเติม

ประเด็นความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	ครั้งที่ 1	ครั้งที่ 2	ครั้งที่ 3	เพิ่มเติม	การดำเนินงานของโครงการ/มาตรการด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ
					<p>พร้อมใช้งานได้ต่อเนื่องอยู่ตลอดเวลา</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>การนำขยะมูลฝอยทั่วไป ขยะติดเชื้อ และของเสียอันตรายประเภทต่างๆ ออกไปกำจัดภายนอกสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา ต้องมีเอกสารใบกำกับการขนส่งของเสีย (Manifest) ทุกครั้งและพาหนะที่ดำเนินการขนส่งต้องปิดคลุมผ้าใบหรือป้องกันการรั่วไหล ตกหล่นของขยะมูลฝอย และของเสียอันตรายตลอดเส้นทางการขนส่ง และปฏิบัติตามที่กฎหมายกำหนด</li> <li>จัดหาผู้รับจ้างบริหารจัดการขยะมูลฝอยภายในสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา ที่มีความสามารถในการบริหารจัดการได้มาตรฐาน มีศักยภาพ และจัดหาพื้นที่สำหรับรองรับการกำจัดของเสียได้อย่างเพียงพอตลอดระยะเวลาการดำเนินงาน และต้องได้รับอนุญาตจากหน่วยงานรัฐ</li> <li>คัดเลือกผู้รับจ้างกำจัดขยะมูลฝอยติดเชื้อสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา ที่มีการดำเนินการติดตามตรวจวัดคุณภาพอากาศจากปล่องเตาเผาขยะมูลฝอยติดเชื้อที่ได้ตามมาตรฐานฯ และได้รับอนุญาตจากหน่วยงานรัฐ ตามที่กฎหมายกำหนด เป็นประจำทุกปี</li> <li>สุ่มตรวจสอบผู้รับกำจัดขยะมูลฝอย ขยะติดเชื้อ และของเสียอันตราย รวมทั้งผู้รับจ้างรายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการขยะมูลฝอยภายในสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา อย่างน้อยปีละ 2 ครั้ง และสำรวจสถานที่กำจัดขยะมูลฝอยสำรอง (ทั้ง 3 ประเภท) อย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง เพื่อประเมินความสามารถและประสิทธิภาพการดำเนินงานของผู้รับกำจัดขยะมูลฝอย และตรวจสอบการดำเนินงานว่าถูกต้องตามหลักวิชาการหรือไม่ หากตรวจพบว่าดำเนินการไม่ถูกต้องหรือไม่ปฏิบัติตามสัญญาจ้างฯ ทร. และ สกพอ./หรือผู้บริหารจัดการโครงการหรือบำรุงรักษาโครงการ มีสิทธิยกเลิกสัญญา และพิจารณาเปลี่ยนผู้รับกำจัดขยะมูลฝอย ขยะติดเชื้อ และของเสียอันตรายให้เป็นรายอื่นตามความเหมาะสมต่อไป</li> </ul>
<b>ข้อเสนอแนะ</b>					
เสนอให้โครงการส่งเสริมเรื่องการสร้างจิตสำนึกในด้านการจัดการขยะ ให้กับคนในพื้นที่ และจากนักท่องเที่ยวที่จะมีปริมาณมากขึ้น		●	●		รับทราบข้อเสนอแนะ

ตารางที่ 4.7-1 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของประชาชนและผู้มีส่วนได้เสียที่ได้รับจากกระบวนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 ครั้งที่ 2 ครั้งที่ 3 และเพิ่มเติม

ประเด็นความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	ครั้งที่ 1	ครั้งที่ 2	ครั้งที่ 3	เพิ่มเติม	การดำเนินงานของโครงการ/มาตรการด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ
<b>7. การคมนาคมขนส่ง</b>					
เสนอให้รถของโครงการที่เข้ามาวิ่งควรมีชื่อโครงการ เบอร์ โทรศัพท์ และช่องทางร้องเรียนติดข้างรถชัดเจน เนื่องจากอาจมีหลายงานที่ก่อสร้างพร้อมกันในพื้นที่		●		●	<ul style="list-style-type: none"> <li>ยานพาหนะและรถบรรทุกจะต้องติดป้ายสัญลักษณ์และชื่อโครงการเพื่อให้ทราบว่าเป็นรถขนส่งวัสดุก่อสร้างสำหรับก่อสร้างโครงการพร้อมทั้งระบุหมายเลขโทรศัพท์ติดต่อ ลำดับของรถ ชื่อบริษัทรับจ้าง ในตำแหน่งที่สามารถมองเห็นได้ชัดเจน เพื่อให้ประชาชนสามารถตรวจสอบและร้องเรียนได้เมื่อเกิดปัญหาต่างๆ รวมทั้งให้มีการติดตั้ง GPS เพื่อใช้ในการติดตามรถขนส่งวัสดุก่อสร้าง</li> </ul>
เสนอให้มีการติดตั้ง GPS เพื่อควบคุมความเร็วของรถบรรทุกให้เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนดอย่างเคร่งครัด เพื่อลดอุบัติเหตุ		●		●	
ในระยยะก่อสร้าง เสนอให้จัดทำป้ายแสดงเส้นทางการขนส่ง เพื่อให้ประชาชนรับทราบและหลีกเลี่ยงเส้นทางการขนส่ง		●	●	●	
เสนอให้มีมาตรการฯ ให้ผู้รับเหมารับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการดำเนินการ เช่น ถนนชำรุด อุบัติเหตุ เป็นต้น	●	●		●	<ul style="list-style-type: none"> <li>กรณีที่มีการขนส่งวัสดุก่อสร้างของโครงการทำให้ถนนปัจจุบันเสียหาย ให้ผู้รับเหมาในกำกับของทร. และ สกพอ./หรือผู้ดำเนินการก่อสร้าง ประสานงานกับหน่วยงานผู้รับผิดชอบเพื่อซ่อมแซมและแก้ไขทันที</li> <li>ให้ผู้รับเหมาก่อสร้างควบคุมน้ำหนักบรรทุกของรถที่ใช้ในการขนส่งวัสดุก่อสร้าง ให้มีน้ำหนักบรรทุกไม่เกินตามที่กฎหมายกำหนด รวมทั้งควบคุมผู้ขับขี่ให้ใช้ความเร็วต่ำ โดยใช้ความเร็วไม่เกิน 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง สำหรับรถบรรทุกน้ำหนักมากกว่า 1,200 กิโลกรัม และใช้ความเร็วไม่เกิน 45 กิโลเมตรต่อชั่วโมง สำหรับรถบรรทุกที่ใช้ลากจูง รถพ่วง โดยในพื้นที่ก่อสร้างให้ใช้ความเร็วไม่เกิน 30 กิโลเมตรต่อชั่วโมง</li> </ul>
เสนอให้มีมาตรการซ่อมบำรุงถนนหากมีการชำรุดเสียหายจากการขนส่งของโครงการ ให้มีสภาพเหมือนเดิม	●	●	●		
เสนอให้มีมาตรการควบคุมน้ำหนักในการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ตั้งแต่ต้นทาง เช่น โรงไม้หิน เนื่องจากทำให้ถนนชำรุด		●			
โครงการใช้วัสดุมาจากแหล่งใด ใช้เส้นทางใดในการขนส่ง เสนอให้หลีกเลี่ยงการขนส่งผ่านชุมชน วัด โรงเรียน และเส้นทางที่การจราจรติดขัด		●		●	
ปัญหาการจราจรติดขัดจากการก่อสร้างหลายโครงการพร้อมกันในพื้นที่ใกล้เคียงโครงการ		●	●		<ul style="list-style-type: none"> <li>ให้ผู้รับเหมาก่อสร้างจัดทำแผนการขนส่งและลำเลียงวัสดุ อุปกรณ์ คนงาน บุคลากร ที่เกี่ยวข้องกับการก่อสร้าง เสนอต่อ ทร. และ สกพอ./หรือผู้ดำเนินการก่อสร้าง ก่อนเริ่มการขนส่ง โดยกำหนดเป็นเงื่อนไขแนบท้ายสัญญาจ้าง</li> <li>ให้ผู้รับเหมาก่อสร้างจัดทำบันทึกการขนส่งวัสดุและแรงงานในแต่ละเที่ยวโดยระบุเส้นทาง</li> </ul>

## ตารางที่ 4.7-1 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของประชาชนและผู้มีส่วนได้เสียที่ได้รับจากกระบวนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 ครั้งที่ 2 ครั้งที่ 3 และเพิ่มเติม

ประเด็นความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	ครั้งที่ 1	ครั้งที่ 2	ครั้งที่ 3	เพิ่มเติม	การดำเนินงานของโครงการ/มาตรการด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ
เสนอให้หลีกเลี่ยงช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า 06.00-09.00 น./ เย็น 16.00-19.00 น. และวันหยุดนักขัตฤกษ์ เนื่องจากปัจจุบันในพื้นที่การจราจรติดขัดอยู่แล้ว		●	●		การขนส่ง จุดเริ่มต้นและปลายทาง รวมทั้งบันทึกปริมาณและสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจรที่เกิดขึ้น บริเวณพื้นที่ภายในสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา เพื่อนำข้อมูลมาปรับปรุงแก้ไขและเป็นการเฝ้าระวัง
เสนอให้โครงการพิจารณามาตรการเรื่องการหลีกเลี่ยงช่วงเวลาเร่งด่วน บริเวณสี่ดหีบ กม.10 แยกถนน 331 จะเป็นเขตชุมชนใหญ่และมีปริมาณรถหนาแน่น		●			<ul style="list-style-type: none"> <li>ติดตั้งป้ายจราจรชั่วคราวในบริเวณจุดกลับรถบรรทุกที่อาจทำให้การจราจรติดขัดและไม่ปลอดภัยติดตั้งป้าย ข้อความ และสัญญาณเตือนชั่วคราว (ไฟกระพริบ) ในการทำงานก่อสร้างต่างๆ ที่มีความชัดเจน ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 หรือประกาศฉบับล่าสุด</li> </ul>
เสนอให้กำหนดมาตรการด้านความปลอดภัยในการขนส่งคนงาน		●			<ul style="list-style-type: none"> <li>ในบริเวณที่อาจมีอุบัติเหตุจราจรและอุบัติเหตุ เช่น บริเวณทางเข้า-ออกพื้นที่ก่อสร้าง บริเวณพื้นที่ก่อสร้างโดยป้ายต่างๆ ต้องสามารถมองเห็นได้ชัดเจนทั้งในเวลากลางวันและกลางคืน</li> <li>หลีกเลี่ยงขนส่งวัสดุก่อสร้างในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า (06:00-09:00 น.) และช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น (16:00-20:00 น.) หรือตามที่กฎหมายกำหนด</li> <li>ให้ผู้รับเหมาก่อสร้างควบคุมน้ำหนักบรรทุกของรถที่ใช้ในการขนส่งวัสดุก่อสร้าง ให้มีน้ำหนักบรรทุกไม่เกินตามที่กฎหมายกำหนด รวมทั้งควบคุมผู้ขับขี่ให้ใช้ความเร็วต่ำ โดยใช้ความเร็วไม่เกิน 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง สำหรับรถบรรทุกน้ำหนักมากกว่า 1,200 กิโลกรัม และใช้ความเร็วไม่เกิน 45 กิโลเมตรต่อชั่วโมง สำหรับรถบรรทุกที่ใช้ลากจูง รถพ่วง โดยในพื้นที่ก่อสร้างให้ใช้ความเร็วไม่เกิน 30 กิโลเมตรต่อชั่วโมง</li> <li>เลือกใช้เส้นทางขนส่งวัสดุอุปกรณ์และคนงานที่ไม่ก่อให้เกิดการกีดขวางเส้นทางหลักในการเดินทางเข้า-ออกพื้นที่สนามบินนานาชาติอู่ตะเภา ของผู้ใช้บริการและประชาชนที่อยู่โดยรอบโดยให้หลีกเลี่ยงเส้นทางที่มีการจราจรหนาแน่น และกำหนดให้ใช้ทางหลวงหมายเลข 3 ด้านทิศเหนือของสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา เป็นเส้นทางขนส่งหลักในช่วงก่อสร้างไม่ว่าจะนำวัสดุมาจากแหล่งใดก็ตาม</li> <li>ประสานงานกับเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรเพื่ออำนวยความสะดวกในการใช้เส้นทางดังกล่าว และทำการประชาสัมพันธ์เส้นทาง วันและเวลาในการขนส่งวัสดุ อุปกรณ์ เครื่องมือ</li> </ul>

## ตารางที่ 4.7-1 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของประชาชนและผู้มีส่วนได้เสียที่ได้รับจากกระบวนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 ครั้งที่ 2 ครั้งที่ 3 และเพิ่มเติม

ประเด็นความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	ครั้งที่ 1	ครั้งที่ 2	ครั้งที่ 3	เพิ่มเติม	การดำเนินงานของโครงการ/มาตรการด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ
					<p>เครื่องจักรขนาดใหญ่ เพื่อให้ประชาชนที่อยู่ตามแนวเส้นทางและผู้ใช้เส้นทางทราบล่วงหน้า</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>จัดทำแผนฉุกเฉินร่วมกับกรมทางหลวงในการจัดการจราจร สำหรับกรณีเกิดเหตุฉุกเฉินร้ายแรงและอุบัติเหตุเพื่อลดการจราจรติดขัด เช่น การเปิดเกาะกลางเป็นระยะๆ เพื่อใช้เป็นช่องทางฉุกเฉินให้รถวิ่งสวนทางกันได้ การทำทางเข้า-ออกระหว่างทางหลักกับทางขนานสำหรับเปิดใช้ฉุกเฉินเพื่อหลีกเลี่ยงจุดเกิดเหตุ เป็นต้น</li> </ul>
เสนอให้มีผ้าใบปิดคลุมรถบรรทุกเพื่อป้องกันฝุ่นละออง และการตกหล่นของดิน/ทราย ขณะทำการขนส่ง เพื่อลดอุบัติเหตุ		●			<ul style="list-style-type: none"> <li>ให้ปิดคลุมส่วนบรรทุกของรถที่ใช้ขนส่งวัสดุและอุปกรณ์ก่อสร้างด้วยผ้าใบหรือวัสดุที่คล้ายกันให้มิดชิด เพื่อป้องกันการร่วงหล่นของวัสดุก่อสร้างบนเส้นทางการขนส่ง กรณีมีวัสดุก่อสร้างตกหล่นบนผิวจราจรและไหล่ทาง ให้จัดเจ้าหน้าที่ไปทำความสะอาดโดยเร็วที่สุด</li> </ul>
เสนอให้มีการตรวจสอบสภาพรถให้พร้อมใช้งานได้อย่างปลอดภัยอยู่เสมอ		●			<ul style="list-style-type: none"> <li>ตรวจสอบสภาพยานพาหนะและเครื่องจักรต่างๆ ของบริษัทผู้รับเหมาก่อสร้างที่นำมาใช้ในงานก่อสร้างให้มีสภาพดีอยู่เสมอ เพื่อป้องกันมิให้ยานพาหนะหรือเครื่องจักรเหล่านั้นเกิดการชำรุดบกพร่องขณะใช้งาน และควรจัดให้มีการตรวจสอบสภาพรถบรรทุกก่อสร้างเป็นประจำ</li> </ul>
เสนอให้พิจารณาการขนส่งอุปกรณ์ขนาดใหญ่ อาจลดได้สะพานไม้ได้		●			<ul style="list-style-type: none"> <li>ประสานงานกับเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรเพื่ออำนวยความสะดวกในการใช้เส้นทางดังกล่าวและทำการประชาสัมพันธ์เส้นทาง วันและเวลาในการขนส่งวัสดุ อุปกรณ์ เครื่องมือ เครื่องจักรขนาดใหญ่ เพื่อให้ประชาชนที่อยู่ตามแนวเส้นทางและผู้ใช้เส้นทางทราบล่วงหน้า</li> </ul>
เสนอให้เพิ่มการฉีดพรมน้ำให้เหมาะสมกับกิจกรรมหรือพื้นที่ที่ทำกิจกรรมต่างๆ ในช่วงระยะก่อสร้าง เช่น เพิ่มการฉีดพรมน้ำบริเวณโรงไม้เหิน		●			<ul style="list-style-type: none"> <li>พื้นที่บริเวณก่อสร้าง ซึ่งมียานพาหนะและการทำงานที่อาจก่อให้เกิดฝุ่นละออง รวมทั้งถนนภายในสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา ที่ใช้เป็นเส้นทางขนส่งวัสดุอุปกรณ์และคนงานในระยะก่อสร้างซึ่งไม่ได้ลาดยางหรือเทคอนกรีตจะต้องมีการฉีดพรมน้ำอย่างน้อยวันละ 2 ครั้ง หรือตามความเหมาะสมเพื่อป้องกันและลดผลกระทบจากการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองสู่อากาศ</li> </ul>
หน่วยงานใดเป็นผู้รับผิดชอบในการติดตามตรวจสอบผู้รับเหมาในการปฏิบัติตามมาตรการด้านการคมนาคมขนส่ง ว่าทำได้จริงหรือไม่ และควรมีบทลงโทษที่จริงจัง		●	●		<ul style="list-style-type: none"> <li>ให้ผู้รับเหมาก่อสร้างจัดทำแผนการขนส่งและลำเลียงวัสดุ อุปกรณ์ คนงาน บุคลากรที่เกี่ยวข้องกับการก่อสร้าง เสนอต่อ ทร. และ สกพอ./หรือผู้ดำเนินการก่อสร้าง ก่อนเริ่มการขนส่ง โดยกำหนดเป็นเงื่อนไขแนบท้ายสัญญาจ้าง</li> <li>ให้ผู้รับเหมาก่อสร้างจัดทำบันทึกการขนส่งวัสดุและแรงงานในแต่ละเที่ยวโดยระบุเส้นทางการขนส่ง จุดเริ่มต้นและปลายทาง รวมทั้งบันทึกปริมาณและสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจร</li> </ul>

## ตารางที่ 4.7-1 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของประชาชนและผู้มีส่วนได้เสียที่ได้รับจากกระบวนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 ครั้งที่ 2 ครั้งที่ 3 และเพิ่มเติม

ประเด็นความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	ครั้งที่ 1	ครั้งที่ 2	ครั้งที่ 3	เพิ่มเติม	การดำเนินงานของโครงการ/มาตรการด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ
					ที่เกิดขึ้น บริเวณพื้นที่ภายในสนามบินนานาชาติอุตะเกา เพื่อนำข้อมูลมาปรับปรุงแก้ไข และเป็นการเฝ้าระวัง
<b>ข้อเสนอแนะ</b>					
เสนอให้มีสัญลักษณ์/ป้าย/เครื่องหมายจราจร บอกเส้นทางภายในสนามบินให้ชัดเจน และเพิ่มพื้นที่สำหรับจอดรถภายในสนามบินให้เพียงพอ		●			รับทราบข้อเสนอแนะ
เสนอให้เปิดเส้นทาง กม.16 ลงหาดปลาเพื่อปรับภูมิทัศน์ให้สวยงาม สามารถมองเห็นสนามบินได้		●			
เสนอให้ใช้ช่วงเวลากลางคืนในการขนส่งอุปกรณ์ต่าง ๆ ที่ใช้รถบรรทุกขนาดใหญ่		●	●		
<b>8. เศรษฐกิจ-สังคม</b>					
เสนอให้มีช่องทางรับเรื่องร้องเรียนที่ประชาชนเข้าถึงได้สะดวก และมีการแก้ไขอย่างจริงจัง		●	●		<ul style="list-style-type: none"> <li>ประชาสัมพันธ์ข่าวสารการดำเนินงานโครงการ แผนและกิจกรรมการก่อสร้าง เส้นทาง การขนส่งวัสดุก่อสร้าง ตลอดจนช่องทางการร้องเรียน ให้ผู้ที่อาศัยอยู่ในบริเวณใกล้เคียง และผู้ใช้เส้นทางได้รับทราบผ่านช่องทางต่างๆ เป็นระยะๆ เช่น เว็บไซต์ประชาสัมพันธ์ของสนามบินนานาชาติอุตะเกา เว็บไซต์ สื่อออนไลน์ เป็นต้น</li> <li>จัดให้มีช่องทางรับเรื่องร้องเรียนเกี่ยวกับผลกระทบที่เกิดจากการก่อสร้างโครงการณ สำนักงานควบคุมการก่อสร้าง หรือบริเวณสนามบินนานาชาติอุตะเกา เพื่อรับทราบปัญหา และผลกระทบต่างๆ และเร่งดำเนินการแก้ไข</li> <li>กรณีได้รับเรื่องร้องเรียนผลกระทบจากการก่อสร้าง ให้นำข้อร้องเรียนดังกล่าวมาพิจารณาหาแนวทางแก้ไขตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่กำหนดไว้โดยเร็ว</li> <li>ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านการคมนาคมขนส่ง ในระยะก่อสร้าง</li> <li>ทร. และ สกพอ./หรือผู้บริหารจัดการโครงการหรือบำรุงรักษาโครงการ ต้องประชาสัมพันธ์</li> </ul>

ตารางที่ 4.7-1 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของประชาชนและผู้มีส่วนได้เสียที่ได้รับจากกระบวนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 ครั้งที่ 2 ครั้งที่ 3 และเพิ่มเติม

ประเด็นความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	ครั้งที่ 1	ครั้งที่ 2	ครั้งที่ 3	เพิ่มเติม	การดำเนินงานของโครงการ/มาตรการด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ
					<p>และแจ้งผลการตรวจวัดระดับเสียงให้ประชาชนทราบอย่างต่อเนื่อง</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านเสียง ในระยะดำเนินการ</li> <li>ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านคมนาคม ในระยะดำเนินการ</li> <li>พิจารณารับคนในพื้นที่ชุมชนโดยรอบสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา ที่มีคุณสมบัติสอดคล้องกับตำแหน่งงานที่เหมาะสมเข้าทำงานเป็นอันดับแรก</li> </ul>
ตำแหน่งที่พักคนงานก่อสร้างอยู่บริเวณใด เสนอให้อยู่ไกลจากชุมชน เนื่องจากเกรงจะทำให้ชุมชนได้รับความเดือดร้อน เช่น การทะเลาะวิวาท การพนัน ยาเสพติด และสัตว์เลื้อย	●	●	●		<ul style="list-style-type: none"> <li>ให้ผู้รับเหมาก่อสร้างคัดเลือกและสอบประวัติแรงงานที่จะเข้ามาทำงานก่อสร้างโครงการให้ถูกต้องตามกฎหมาย จัดทำทะเบียนประวัติคนงานก่อสร้างพร้อมรูปถ่ายไว้ที่สำนักงานของโครงการเมื่อเกิดปัญหาหรือข้อร้องเรียน สามารถเรียกตรวจสอบได้ทันที</li> </ul>
การย้ายเข้ามาของคนต่างถิ่น มีการเปลี่ยนแปลงทางสังคมพัฒนาชุมชนเป็นเมืองมากขึ้น ส่งผลต่อปัญหาการใช้สาธารณูปโภคซึ่งอาจไม่ทันกับการพัฒนาและเกิดความขาดแคลนได้		●	●		<ul style="list-style-type: none"> <li>กำหนดให้มีการจ้างแรงงานหรือสนับสนุนกิจการในท้องถิ่น</li> <li>จัดหาที่พักคนงานก่อสร้างให้เหมาะสม และเป็นสัดส่วนที่ชัดเจน พร้อมทั้งกำหนดมาตรการควบคุมดูแลในพื้นที่ก่อสร้างและที่พักคนงาน เพื่อไม่ให้คนงานก่อปัญหาและสร้างความเดือดร้อนรำคาญ เช่น ห้ามเล่นการพนัน ห้ามเสพยาเสพติด ห้ามส่งเสียงดังรบกวน เป็นต้น โดยมีบทลงโทษอย่างเคร่งครัด</li> </ul>
จำนวนคนงานประมาณเท่าไร เสนอให้จ้างคนงานในพื้นที่และไม่ใช้แรงงานต่างชาติ	●	●	●		<ul style="list-style-type: none"> <li>จัดให้มีเวรยามดูแลความเป็นระเบียบเรียบร้อยในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างหรือบริเวณที่พักคนงานตลอดเวลา และให้หัวหน้าคนงานทำหน้าที่ควบคุมและสอดส่องดูแลความประพฤติของคนงานก่อสร้างเพื่อช่วยบรรเทาความกังวลของประชาชนในเรื่องของความปลอดภัย เช่น ปัญหาอาชญากรรม ปัญหาการลักทรัพย์ เป็นต้น</li> </ul>
เมื่อมีการพัฒนาโครงการเศรษฐกิจจะดีขึ้น ความเจริญจะเข้ามาในพื้นที่ มีทั้งข้อดีและข้อเสีย ดังนั้น การประสานและให้ความร่วมมือกับหน่วยงานท้องถิ่นจะเป็นประโยชน์ต่อทุกภาคส่วน		●			<ul style="list-style-type: none"> <li>ประสานความร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อสนับสนุนกิจกรรมของชุมชน เช่น การส่งเสริมอาชีพด้านเกษตรกรรม และเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำชายฝั่ง (ธนาคารูป) การพัฒนาชุมชน การส่งเสริมสุขภาพ การศึกษา ศิลปวัฒนธรรม การพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม เป็นต้น</li> </ul>
เสนอให้พิจารณาสร้างงาน ส่งเสริมคุณภาพชีวิต และความเข้มแข็งให้กับคนในพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบก่อน	●	●	●		



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

ตารางที่ 4.7-1 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของประชาชนและผู้มีส่วนได้เสียที่ได้รับจากกระบวนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 ครั้งที่ 2 ครั้งที่ 3 และเพิ่มเติม

ประเด็นความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	ครั้งที่ 1	ครั้งที่ 2	ครั้งที่ 3	เพิ่มเติม	การดำเนินงานของโครงการ/มาตรการด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ
เสนอให้กลุ่มท่องเที่ยวในพื้นที่ไปตั้งบูธ ประชาสัมพันธ์ ภายในสนามบินได้		●	●		<ul style="list-style-type: none"> <li>มีคณะกรรมการติดตามตรวจสอบผลกระทบโดยให้ชุมชนมีส่วนร่วมในการติดตามตรวจสอบด้วย</li> </ul>
เสนอให้ประชาชนในท้องถิ่นสามารถเข้าไปประกอบอาชีพใน เขตสนามบินได้ เช่น ค้าขาย รถรับจ้าง	●	●	●		
เสนอให้มีหน่วย CSR เพื่อลงพื้นที่พบปะหน่วยงานหรือ ประชาชนในพื้นที่บ่อยๆ และทำงานอย่างเข้มแข็ง		●			
เสนอให้โครงการเสนอแนวคิดเกี่ยวกับกิจกรรมที่จะดูแลสังคม ชุมชน และกลุ่มประมงที่ได้รับผลกระทบจากโครงการ		●	●		
เสนอให้ดำเนินกิจกรรมที่จะดูแลด้านการศึกษา เช่น มอบ ทุนการศึกษา ให้นักศึกษาเข้าดูงาน/ฝึกงานในสนามบิน		●	●		
เสนอให้มีมาตรการลดผลกระทบต่อการประกอบอาชีพ ประมง เนื่องจากมีการพัฒนาโครงการโดยรอบ และมีการ กั้นเขตปลอดภัยจนเหลือที่ทำกินน้อยมาก		●			
เสนอให้มีมาตรการลดผลกระทบต่อคุณภาพชีวิต/จิตใจของ ประชาชนที่ต้องโยกย้ายถิ่นฐาน	●	●	●		
การพัฒนาด้านเศรษฐกิจต้องดำเนินการควบคู่กับการพัฒนา ด้านสังคม		●	●		
เสนอให้โครงการคำนึงถึงผู้ที่ได้รับผลกระทบเป็นอันดับแรก พร้อมมีแนวทางการแก้ไขที่เหมาะสม		●	●		
ประชาชนต้องการให้มีการจัดตั้งกองทุนดูแลผู้ได้รับผลกระทบ ให้เรียบร้อยก่อนเริ่มดำเนินการก่อสร้างโครงการ		●	●		
เสนอให้จัดตั้งกองทุนพัฒนาสนามบินและชุมชนโดยรอบตั้งแต่ เริ่มแรก โครงการมีแนวทางการบริหารจัดการกองทุนอย่างเป็น	●	●	●		

## ตารางที่ 4.7-1 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของประชาชนและผู้มีส่วนได้เสียที่ได้รับจากกระบวนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 ครั้งที่ 2 ครั้งที่ 3 และเพิ่มเติม

ประเด็นความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	ครั้งที่ 1	ครั้งที่ 2	ครั้งที่ 3	เพิ่มเติม	การดำเนินงานของโครงการ/มาตรการด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ
รูปธรรมอย่างไร ควรใส่องค์ประกอบให้ชัดเจน และมีประโยชน์ต่อชุมชนอย่างแท้จริง					
เสนอให้มีผู้แทนภาคประชาชน และภาคส่วนต่างๆ ของท้องถิ่น ร่วมเป็นคณะกรรมการบริหารจัดการกองทุนด้วย		●	●		
การตั้งกองทุนชดเชย ตั้งเมื่อไร กองทุนวงเงินเท่าไร ใครเป็นผู้บริหารกองทุน จะพิจารณาจ่ายเงินเมื่อไร กระบวนการพิจารณาเป็นอย่างไร		●	●		
เสนอให้โครงการสำรวจข้อมูลสภาพปัจจุบันของชุมชน และแจ้งข้อมูลผลกระทบกับผู้สัมภาษณ์ทราบด้วย		●			<ul style="list-style-type: none"> <li>- การรับฟังความคิดเห็นของประชาชนครั้งที่ 2 นี้ เป็นขั้นตอนในกิจกรรมการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ประกอบด้วยหลายกิจกรรม ทั้งการประชุมกลุ่ม การสัมภาษณ์เชิงลึก การสำรวจความคิดเห็นของประชาชนด้วยแบบสอบถาม ซึ่งตามระเบียบในขั้นตอนตามกฎหมายมีการกำหนดให้มีการแจ้งล่วงหน้าตามความเหมาะสม โดยได้ดำเนินการประสานกับผู้นำชุมชนเพื่อแจ้งเรียนเชิญการเข้าร่วมประชุม ทั้งนี้ เอกสารล่วงหน้าสามารถศึกษาได้จากเว็บไซต์ของโครงการ</li> <li>- โครงการได้จัดทำแบบสัมภาษณ์ถึงโครงสร้างที่มีข้อความปลายปิดและปลายเปิด ซึ่งใช้ในการสำรวจความคิดเห็นของโครงการ เพื่อให้ผู้ให้ข้อมูลมีโอกาสแสดงความคิดเห็นได้อย่างเต็มที่ โดยผู้สัมภาษณ์จะมีเอกสารประกอบการนำเสนอข้อมูลโครงการ (Flip Chart) เพื่อใช้ในการอธิบายข้อมูลก่อนการสัมภาษณ์ทุกครั้ง</li> <li>- ปัจจุบันเว็บไซต์ของโครงการ <a href="http://www.ehia-utprw2.com/">http://www.ehia-utprw2.com/</a> จัดให้มีช่องทางการตอบข้อซักถามผ่าน อีเมลโครงการ ehia-utprw2@gmail.com และโทรศัพท์ 0-2763-2828 ต่อ 4083, 4086</li> </ul>
<b>ข้อเสนอแนะ</b>					
เสนอให้สนามบินนานาชาติอุตะเถา ดูตัวอย่างการเยียวยาผู้ที่ได้รับผลกระทบจากสนามบินสุวรรณภูมิว่าการดำเนินการอย่างไร	●	●	●		รับทราบข้อเสนอแนะ

ตารางที่ 4.7-1 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของประชาชนและผู้มีส่วนได้เสียที่ได้รับจากกระบวนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 ครั้งที่ 2 ครั้งที่ 3 และเพิ่มเติม

ประเด็นความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	ครั้งที่ 1	ครั้งที่ 2	ครั้งที่ 3	เพิ่มเติม	การดำเนินงานของโครงการ/มาตรการด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ
เสนอให้เก็บเงินค่าเหยียบสนามบินเข้ากองทุนฯ	●	●			
เป็นโครงการที่มีประโยชน์ สร้างรายได้ทำให้เศรษฐกิจในพื้นที่ดีขึ้น เช่น การท่องเที่ยว การศึกษา		●	●		
เสนอให้เพิ่มเติมมาตรการเกี่ยวกับการอนุรักษ์ส่งเสริมแหล่งอนุรักษ์พันธุ์พืชและสัตว์ป่าด้วย		●			
<b>9. การโยกย้ายและการทดแทนทรัพย์สิน</b>					
การกำหนดการชดเชยในพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบ NEF 30 - 40 และ NEF ≥ 40 มีกฎหมายรับรองหรือไม่		●			โครงการได้กำหนดมาตรการ ดังนี้
เสนอให้พิจารณาจ่ายค่าชดเชยให้ครอบคลุม NEF 30 - 40 เนื่องจากได้รับผลกระทบด้านเสียงไม่แตกต่างจาก NEF ≥ 40		●	●		<b>1 เงื่อนไขที่ต้องดำเนินการชดเชย</b>
เสนอให้มีการบวกค่าเสียโอกาสสำหรับผู้ที่ได้รับค่าชดเชยและต้องย้ายออกจากพื้นที่ต่อไปจะมีความเจริญมากขึ้น		●	●		<ul style="list-style-type: none"> <li>ดำเนินการชดเชยผู้ได้รับผลกระทบด้านเสียงจากการพัฒนาโครงการก่อสร้างทางวิ่งและทางขับที่ 2 สนามบินนานาชาติอู่ตะเภา โดยพิจารณาระดับผลกระทบจากแผนที่เส้นเท่าระดับเสียงที่มีการคาดการณ์ในปี พ.ศ. 2591 และพิจารณาปลูกสร้างอาคารโดยชดเชยสิ่งปลูกสร้างที่ก่อสร้างถึงวันที่รายงาน EHIA ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ซึ่ง สกพอ.จะต้องมีการเผยแพร่ข้อมูลการก่อสร้างโครงการให้ประชาชนรับทราบล่วงหน้า</li> <li>ดำเนินการสำรวจ จัดทำฐานข้อมูลและแผนการชดเชยผู้ได้รับผลกระทบด้านเสียงซึ่งเกิดจากการพัฒนาโครงการ โดยคณะทำงานสำรวจและพิจารณาค่าชดเชยเยียวยาให้แล้วเสร็จก่อนเปิดใช้ทางวิ่งที่ 2</li> </ul>
เสนอให้รวมพื้นที่ผู้ได้รับผลกระทบในแนวสีน้ำเงิน (NEF 30 - 40) และสีแดง (NEF ≥ 40) ไว้ด้วยกัน และสรุปความต้องการของชาวบ้านเป็น 2 ทางเพื่อให้เลือกระหว่างเจรจาซื้อและปรับปรุงที่อยู่อาศัย			●		<b>2 หลักเกณฑ์ในการชดเชย</b>
ประชาชนไม่ต้องการย้ายออกจากพื้นที่ NEF ≥ 40 จะได้รับค่าชดเชยหรือไม่ และมีวิธีเพื่อให้อยู่ในพื้นที่ได้หรือไม่		●	●		<i>กรณี NEF ≥ 40</i>
เสนอให้จ่ายค่าชดเชยในราคาที่เป็นธรรม เพราะค่าชดเชยที่ได้รับอาจจะไม่สามารถซื้อที่อื่นได้ เนื่องจากราคาแพงกว่าที่จะได้รับ		●	●		<ul style="list-style-type: none"> <li>ให้ สกพอ. เจรจาชื้อที่ดินพร้อมสิ่งปลูกสร้างที่ก่อสร้างถึงวันที่รายงาน EHIA ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ กรณีเจ้าของที่ดินพร้อมสิ่งปลูกสร้างไม่ประสงค์จะขาย ต้องสนับสนุนการปรับปรุงอาคารเพื่อลดผลกระทบ</li> </ul>
กรณีบ้านไม่มีใบอนุญาตก่อสร้างและเลขที่บ้าน และปลูกในที่ดินที่เป็น สปก. ภบท. 5 และอื่นๆ จะได้รับค่าชดเชยอย่างไร		●	●		

## ตารางที่ 4.7-1 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของประชาชนและผู้มีส่วนได้เสียที่ได้รับจากกระบวนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 ครั้งที่ 2 ครั้งที่ 3 และเพิ่มเติม

ประเด็นความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	ครั้งที่ 1	ครั้งที่ 2	ครั้งที่ 3	เพิ่มเติม	การดำเนินงานของโครงการ/มาตรการด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ
กรณีที่ไม่รับค่าชดเชยในช่วงแรก แต่เมื่อผ่านไปไม่สามารถอยู่ได้ จะสามารถขอรับค่าชดเชยได้หรือไม่		●			ด้านเสียง โดยให้รับเงินค่าชดเชยไปปรับปรุงอาคารและสิ่งปลูกสร้างเอง กรณี NEF 30 - 40
มีรายละเอียดการชดเชยทรัพย์สินหรือดูแลผู้ได้รับผลกระทบ เรื่องเสียงอย่างไร และหน่วยงานใดเป็นผู้รับผิดชอบดำเนินการ		●	●	●	● ให้ สกพอ. สนับสนุนการปรับปรุงอาคารเพื่อลดผลกระทบด้านเสียง โดยให้รับเงินค่าชดเชยไปปรับปรุงอาคารและสิ่งปลูกสร้างเอง สำหรับอาคารที่ก่อสร้างถึงวันที่รายงาน EHIA ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ
เส้นเสียงในพื้นที่ NEF > 40 หากเป็นพื้นที่ที่ไม่มีสิ่งปลูกสร้างจะ ได้รับค่าชดเชยหรือไม่ แล้วในอนาคตจะขายให้ใครได้		●	●		● สกพอ. สนับสนุนในการป้องกันเสียงแก่สถานที่ซึ่งต้องการความเงียบเป็นพิเศษ เช่น โรงเรียน โรงพยาบาล ศาสนสถาน เป็นต้น สำหรับอาคารที่ก่อสร้างถึงวันที่รายงาน EHIA ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ
กรณีที่ต้องปรับปรุงที่พักอาศัย มีแนวทางการดำเนินการอย่างไร ใครเป็นผู้ตรวจสอบว่าทำจริงหรือไม่ เสนอให้มีการชดเชยเพิ่มเติมกรณีวัสดุเสื่อมสภาพ		●	●	●	โดยมีขั้นตอนและวิธีการปฏิบัติในการปรับปรุงบ้านในเบื้องต้น ดังนี้
เสนอให้โครงการพิจารณามาตรการในการชดเชย ทั้งเรื่องปีปลูกสร้าง และเรื่องการประเมินราคาค่าชดเชย		●	●	●	● เจ้าของกรรมสิทธิ์อาคาร/สิ่งปลูกสร้างมีส่วนร่วมในการพิจารณาและตรวจสอบตั้งแต่ การสำรวจประเมินราคาบ้าน การตรวจสอบรายละเอียดรายงานผลการสำรวจวิศวกรรม และรายละเอียดงบประมาณราคาที่ใช้สำหรับการปรับปรุง
กรณีที่วัด หรือโรงเรียน ไม่สามารถย้ายได้ เสนอให้ติดตั้ง ติด แผ่นกรองเสียงและจ่ายค่าไฟให้ด้วย เพื่อแก้ไขปัญหาพื้นที่ที่อยู่ในแนวเส้นเสียงได้หรือไม่		●	●		● เมื่อตรวจสอบครบถ้วนแล้ว จะมีการลงชื่อในใบตอบรับราคาประเมินปรับปรุงอาคาร
การย้ายที่ตั้งศาสนสถาน สถานศึกษา และสถานพยาบาล ต้อง ใช้งบประมาณดำเนินการสูง ใครจะเป็นผู้รับผิดชอบดำเนินการ		●	●	●	● เมื่อเจ้าของกรรมสิทธิ์ได้รับเงินค่าชดเชยแล้ว ให้ดำเนินการปรับปรุงอาคารตามที่ได้มีการสำรวจไว้
					ทั้งนี้ โครงการจะดำเนินการชดเชยสิ่งปลูกสร้างที่ก่อสร้างถึงวันที่รายงาน EHIA ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.)
					ทร. และ สกพอ./หรือผู้บริหารจัดการโครงการหรือบำรุงรักษาโครงการ สนับสนุนในการป้องกันเสียงแก่สถานที่ซึ่งต้องการความเงียบเป็นพิเศษ เช่น โรงเรียน โรงพยาบาล ศาสนสถาน เป็นต้น สำหรับอาคารที่ก่อสร้างถึงวันที่รายงาน EHIA ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ

ตารางที่ 4.7-1 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของประชาชนและผู้มีส่วนได้เสียที่ได้รับจากกระบวนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 ครั้งที่ 2 ครั้งที่ 3 และเพิ่มเติม

ประเด็นความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	ครั้งที่ 1	ครั้งที่ 2	ครั้งที่ 3	เพิ่มเติม	การดำเนินงานของโครงการ/มาตรการด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ
การย้ายที่ตั้งศาสนสถาน สถานศึกษา และสถานพยาบาล อาจส่งผลกระทบต่อการเดินทางของคนในชุมชน		●		●	
กรณีวัด/โรงเรียนถ้าเกิดผลกระทบมากก็จำเป็นต้องย้ายออก แต่ต้องหาที่สร้างให้ใหม่ให้เหมาะสมและมีพื้นที่เพียงพอ		●			
โครงการจะเริ่มขุดเขยเมื่อไร และต้องย้ายออกเมื่อไร หลังจากทีโครงการซื้อแล้ว ขอให้แจ้งล่วงหน้าอย่างน้อย 1 ปี		●	●		รายละเอียดการขุดเขยต่าง ๆ ต้องมีการศึกษาในรายละเอียดเพื่อยืนยันในขั้นตอนต่อไป โดย ทร. EEC และ/หรือผู้ดำเนินการก่อสร้างจะต้องมีการแจ้งให้ประชาชนรับทราบล่วงหน้า
การขุดเขยสำหรับผู้ได้รับผลกระทบ และหน่วยรับร้องเรียน ตั้งอยู่ที่ไหน เบอร์โทร ควรระบุให้ชัดเจน และหน่วยงานใดเป็นผู้ติดตามตรวจสอบมาตรการฯ และรับผิดชอบหากมาตรการที่กำหนดไม่เป็นไปตามที่กำหนด		●	●		<ul style="list-style-type: none"> <li>ประชาสัมพันธ์ข่าวสารการดำเนินงานโครงการ แผนและกิจกรรมการก่อสร้าง เส้นทาง การขนส่งวัสดุก่อสร้าง ตลอดจนช่องทางการร้องเรียน ให้ผู้ที่อาศัยอยู่ในบริเวณใกล้เคียง และผู้ใช้เส้นทางได้รับทราบผ่านช่องทางต่างๆ เป็นระยะๆ เช่น เว็บไซต์ประชาสัมพันธ์ของสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา เว็บไซต์ สื่อออนไลน์ เป็นต้น</li> <li>จัดให้มีช่องทางรับเรื่องร้องเรียนเกี่ยวกับผลกระทบที่เกิดจากการก่อสร้างโครงการ ณ สำนักงานควบคุมการก่อสร้าง หรือบริเวณสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา เพื่อรับทราบปัญหา และผลกระทบต่างๆ และเร่งดำเนินการแก้ไข</li> <li>กรณีได้รับเรื่องร้องเรียนผลกระทบจากการก่อสร้าง ให้นำข้อร้องเรียนดังกล่าวมาพิจารณาหาแนวทางแก้ไขตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่กำหนดไว้โดยเร็ว</li> </ul>
<b>ข้อเสนอแนะ</b>					
หน่วยงานที่ดูแลประชาชนผู้ได้รับผลกระทบและไม่สามารถหาที่อยู่ใหม่เองได้ เช่น การเคหะ สถาบันพัฒนาองค์กรชุมชน (องค์การมหาชน)		●			รับทราบข้อมูล และข้อเสนอแนะ
การใช้ประโยชน์ในที่ดินที่ราษฎรสามารถทำได้ ถ้าเป็นประชาชนก็จะเป็นในรูปแบบการเช่า การเข้ามาเช่าในพื้นที่ธนารักษ์มี 3 ประเภท คือ อยู่อาศัย ทำการเกษตร และเช่าเพื่อทำประโยชน์อย่างอื่น กรณีเป็นหน่วยงานก็ให้ทำเรื่องขอใช้พื้นที่ได้ ซึ่ง		●			

ตารางที่ 4.7-1 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของประชาชนและผู้มีส่วนได้เสียที่ได้รับจากกระบวนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 ครั้งที่ 2 ครั้งที่ 3 และเพิ่มเติม

ประเด็นความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	ครั้งที่ 1	ครั้งที่ 2	ครั้งที่ 3	เพิ่มเติม	การดำเนินงานของโครงการ/มาตรการด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ
ธนาคารก็จะมีเกณฑ์ในการพิจารณา อาทิ วัตถุประสงค์ขอใช้ที่ราชพัสดุได้ประมาณ 6 ไร่ โรงเรียน หรือสถานพยาบาลของรัฐก็สามารถทำเรื่องขอเช่าใช้ที่ดินได้ตามเกณฑ์ที่มี					
ในกรณีที่ต้องย้ายออกจากพื้นที่เสี่ยง พื้นที่จังหวัดระยองมี 3 อำเภอ ที่กันไว้สำหรับเป็นที่อยู่อาศัย ได้แก่ อ.วิ้งจันทร์ เขาชะเมา และแกลง		●			
เสนอให้มีการจัดการพื้นที่อยู่อาศัยสำหรับประชาชนที่ได้รับผลกระทบจากการก่อสร้างสนามบินเป็นพิเศษ		●	●		
ในปัจจุบันบริเวณอุตะเถามีการกว้านซื้อที่ดินเพื่อทำการค้าและที่อยู่อาศัย หากมีการดำเนินการจริง จะมีการควบคุมการก่อสร้างอาคารอย่างไร		●			
เสนอให้โครงการนำพื้นที่จำนวนมากจากการจ่ายค่าชดเชย ไปทำให้เกิดประโยชน์สูงสุด		●	●		
<b>10. การสาธารณสุข (สุขภาพ)</b>					
เสนอให้มีมาตรการด้านสุขภาพให้สอดคล้องกับผลกระทบที่จะเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการ		●	●		โครงการได้กำหนดมาตรการฯ ไว้ให้สอดคล้องกับผลกระทบที่จะเกิดขึ้นจากกิจกรรมของโครงการแล้ว
เสนอให้โครงการดำเนินการเฝ้าระวังสมรรถภาพการได้ยินของคนในชุมชนที่ได้รับผลกระทบเรื่องเสียง	●	●	●		<b>มลพิษทางเสียง</b>
เสนอให้โครงการเพิ่มเติมเกี่ยวกับผลกระทบเรื่องระดับเสียงที่มีผลต่อสุขภาพร่างกาย และจิตใจ พร้อมวิธีการป้องกัน	●	●	●		<ul style="list-style-type: none"> <li>ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านเสียง และด้านสภาพเศรษฐกิจและสังคม ในระยะดำเนินการ</li> <li>มีการเฝ้าระวังตรวจวัดระดับเสียงอย่างต่อเนื่อง</li> <li>จัดตั้งกองทุนดูแลผลกระทบจากสนามบินนานาชาติอุตะเถา เพื่อบรรเทาผลกระทบที่ประชาชนอาจได้รับการดำเนินงานของสนามบินนานาชาติอุตะเถา เพื่อบรรเทาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและสาธารณสุขในภาพรวม</li> </ul>

ตารางที่ 4.7-1 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของประชาชนและผู้มีส่วนได้เสียที่ได้รับจากกระบวนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 ครั้งที่ 2 ครั้งที่ 3 และเพิ่มเติม

ประเด็นความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	ครั้งที่ 1	ครั้งที่ 2	ครั้งที่ 3	เพิ่มเติม	การดำเนินงานของโครงการ/มาตรการด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ
					<ul style="list-style-type: none"> <li>ประสานและร่วมมือกับหน่วยงานสาธารณสุขในพื้นที่เพื่อวางแผนการดำเนินงานด้านการเฝ้าระวังสมรรถภาพการได้ยินของประชาชนที่ได้รับผลกระทบเรื่องเสียงจากการดำเนินงานของสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา</li> <li>ส่งเสริมและสนับสนุนศักยภาพในการเฝ้าระวังมลพิษทางเสียงของหน่วยงานและกลุ่มอาสาสมัครทางด้านสาธารณสุข</li> <li>เปิดช่องทางร้องเรียน เช่น เว็บไซต์ประชาสัมพันธ์ของสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา เว็บไซต์ของ ทร. และ สกพอ./หรือผู้บริหารจัดการโครงการหรือบำรุงรักษาโครงการ สื่อออนไลน์ เป็นต้น</li> </ul>
เสนอให้มีแผนป้องกันโรคจากคนงาน นักท่องเที่ยว และประชากรแฝงที่เข้ามาในพื้นที่เพิ่มขึ้นทำให้เกิดโรคใหม่/เกิดซ้ำในพื้นที่	●	●	●		<b>เครือข่ายทางสังคมของชุมชน/ ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านเศรษฐกิจและสังคม ในระยะก่อสร้าง</li> </ul>
เสนอให้มีการตรวจสุขภาพ และบัญชีรายชื่อพร้อมประวัติของคนงานก่อนเข้าทำงาน และตรวจติดตามปีละ 1 ครั้ง		●	●		<ul style="list-style-type: none"> <li>กำหนดให้มีการแจ้งบัญชีรายชื่อพร้อมประวัติของคนงานก่อนเข้าทำงานต่อหน่วยงานท้องถิ่น และตรวจติดตามปีละ 1 ครั้ง</li> </ul>
เสนอให้เน้นการป้องกันเบื้องต้น และให้วัคซีนในกลุ่มเสี่ยง		●			<b>โรคติดต่อทั่วไป (กลุ่มโรคหลักที่เป็นสาเหตุการเจ็บป่วย/โรคที่มีน้ำและอาหารเป็นสื่อ)</b>
ห่วงกังวลเรื่องจำนวนคนงาน และประชากรแฝงที่จะเข้ามาในพื้นที่แย่งการบริการด้านสาธารณสุขกับคนในพื้นที่		●	●		<ul style="list-style-type: none"> <li>ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านการจัดการของเสีย และน้ำเสียในระยะก่อสร้าง</li> </ul>
เสนอให้คนงานมีการย้ายทะเบียนบ้านเข้าพื้นที่ เพื่อให้งบประมาณการรักษาพยาบาลเข้ามาในพื้นที่ด้วย		●	●		<ul style="list-style-type: none"> <li>กำหนดให้ผู้รับเหมาจัดทำแผนงานด้านการเฝ้าระวังและป้องกันโรคติดต่อในบริเวณที่พักคนงานก่อสร้าง เสนอต่อกำหนดให้ ทร. และ สกพอ./หรือผู้ดำเนินการก่อสร้าง</li> </ul>
กังวลเรื่องการบาดเจ็บอุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้นจากปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้นจากการก่อสร้าง		●	●		<ul style="list-style-type: none"> <li>กำหนดให้ ทร. และ สกพอ./หรือผู้ดำเนินการก่อสร้าง ประสานกับหน่วยงานสาธารณสุขในพื้นที่ เพื่อวางแผนการดำเนินงานและการป้องกันแก้ไขด้านสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ ในบริเวณที่พักคนงานก่อสร้างของโครงการ</li> </ul>
เสนอให้โครงการมีระบบการจัดการที่พักคนงานให้ถูกหลักสุขาภิบาล มีสถานพยาบาลเบื้องต้น มีการอบรมให้ความรู้ในการดูแลสุขภาพสะอาด เพื่อลดการเกิดโรค		●	●		<ul style="list-style-type: none"> <li>แจ้งให้หน่วยงานสาธารณสุขในพื้นที่รับทราบกิจกรรม จำนวนคนงานและระยะเวลาการทำงาน</li> </ul>

ตารางที่ 4.7-1 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของประชาชนและผู้มีส่วนได้เสียที่ได้รับจากกระบวนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 ครั้งที่ 2 ครั้งที่ 3 และเพิ่มเติม

ประเด็นความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	ครั้งที่ 1	ครั้งที่ 2	ครั้งที่ 3	เพิ่มเติม	การดำเนินงานของโครงการ/มาตรการด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ
					<ul style="list-style-type: none"> <li>มีระเบียบปฏิบัติสำหรับการดูแลสุขอนามัยที่พักอาศัย การจัดการขยะมูลฝอยและสิ่งปฏิกูล รวมทั้งการป้องกันและกำจัดพาหะนำโรค และให้มีการกำกับดูแลอย่างเคร่งครัด</li> <li>กำหนดให้มีการตรวจสุขภาพ และแจ้งบัญชีรายชื่อพร้อมประวัติสุขภาพของพนักงานก่อนเข้าทำงานต่อหน่วยงานสาธารณสุขในพื้นที่</li> <li>เปิดช่องทางร้องเรียน เช่น เว็บไซต์ประชาสัมพันธ์ของสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา เว็บไซต์ของทร. และ สกพอ./หรือผู้ดำเนินการก่อสร้าง สื่อออนไลน์ เป็นต้น</li> </ul> <p><b>อุบัติเหตุ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านการคมนาคมขนส่ง และด้านสภาพเศรษฐกิจและสังคมในระยะก่อสร้าง</li> <li>กำหนดแนวทางปฏิบัติสำหรับผู้รับเหมาก่อสร้าง/บริษัทเช่าช่วง ติดตามตรวจสอบการดำเนินงาน</li> <li>เปิดช่องทางร้องเรียน เช่น เว็บไซต์ประชาสัมพันธ์ของสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา เว็บไซต์ของทร. และ สกพอ./หรือผู้ดำเนินการก่อสร้าง สื่อออนไลน์ เป็นต้น</li> </ul>
เสนอให้เพิ่มมาตรการด้านสุขภาพ “ประสานกับหน่วยงานสาธารณสุขในพื้นที่เพื่อวางแผนการดำเนินงานด้านสุขภาพ”		●			<p><b>ความพร้อมและความเพียงพอของระบบบริการสุขภาพรวมบุคลากรและเวชภัณฑ์</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>กำหนดให้ ทร. และ สกพอ./หรือผู้ดำเนินการก่อสร้าง ประสานกับหน่วยงานสาธารณสุขในพื้นที่ เพื่อวางแผนการดำเนินงานและการป้องกันแก้ไขด้านสิ่งแวดล้อมและสุขภาพในพื้นที่ก่อสร้างโครงการ และที่พักอาศัยของพนักงานก่อสร้าง</li> <li>กำหนดให้ ทร. และ สกพอ./หรือผู้ดำเนินการก่อสร้าง จัดหาหรือระบุสถานพยาบาลหรือระบบบริการสาธารณสุขให้กับบริษัทรับเหมาเข้าใช้บริการ โดยต้องไม่เป็นภาระกับสถานพยาบาลหลักที่ประชาชนในพื้นที่ใช้</li> <li>ให้ ทร. และ สกพอ./หรือผู้ดำเนินการก่อสร้าง จัดช่องทางให้หน่วยงานสาธารณสุขในพื้นที่สามารถติดต่อได้ รวมทั้งสนับสนุนหน่วยงานสาธารณสุขในพื้นที่ในด้านความพร้อมของสถาน</li> </ul>
เสนอให้มีการตรวจสุขภาพและจัดทำสถานะสุขภาพของประชาชนในพื้นที่เพื่อเป็นการเฝ้าระวังผลกระทบที่เกิดขึ้น เป็นการสร้างความตระหนักในพื้นที่		●	●		
เสนอให้มีมาตรการดูแลสุขภาพจิตของคนในพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากโครงการ	●	●			
เห็นด้วยกับมาตรการด้านการร่วมมือกับหน่วยงานสาธารณสุข และการจัดตั้งกองทุนชดเชยผู้ได้รับผลกระทบ และขอให้การชดเชยเป็นการชดเชยอย่างยั่งยืน		●			



ตารางที่ 4.7-1 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของประชาชนและผู้มีส่วนได้เสียที่ได้รับจากกระบวนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 ครั้งที่ 2 ครั้งที่ 3 และเพิ่มเติม

ประเด็นความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	ครั้งที่ 1	ครั้งที่ 2	ครั้งที่ 3	เพิ่มเติม	การดำเนินงานของโครงการ/มาตรการด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ
เสนอให้ EEC ส่งเสริมระบบบริการด้านการสาธารณสุข และเพิ่มจำนวนบุคลากรทางการแพทย์ และสนับสนุนงบประมาณในพื้นที่ เพื่อรองรับการพัฒนาต่างๆ ที่จะเกิดขึ้น	●	●	●		<p>บริการสุขภาพ และศักยภาพของบุคลากร</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>จัดทำบัญชีรายชื่อสถานบริการสุขภาพ/หน่วยงานสาธารณสุขใกล้เคียงพื้นที่โครงการ พร้อมชื่อผู้ประสานงานติดต่อ และหมายเลขโทรศัพท์ สำหรับเป็นข้อมูลในการประสานแจ้งรายละเอียดกิจกรรม</li> </ul>
เสนอแนะให้มีการพัฒนาโรงพยาบาลบ้านฉาง ให้เป็นโรงพยาบาลขนาดใหญ่ มีมาตรฐาน ในการรองรับและให้บริการผู้ป่วยจากนานาชาติได้อย่างเพียงพอ	●		●		<ul style="list-style-type: none"> <li>จัดทำสื่อ และประชาสัมพันธ์ช่องทางการติดต่อประสานงานกับ ทร. และ สกพอ./หรือผู้ดำเนินการก่อสร้าง เพื่อส่งให้หน่วยงานสาธารณสุขรับทราบข้อมูล บันทึกรายละเอียดกิจกรรมเกี่ยวกับการสนับสนุนหน่วยงานสาธารณสุข</li> <li>เปิดช่องทางร้องเรียน เช่น เว็บไซต์ประชาสัมพันธ์ของสนามบินนานาชาติอุตะเถา เว็บไซต์ของ ทร. และ/หรือผู้บริหารจัดการโครงการหรือบำรุงรักษาโครงการ และสื่อออนไลน์ เป็นต้น ระยะเวลาดำเนินการ</li> <li>ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านการคมนาคมขนส่ง ด้านเสียงและความสั่นสะเทือน ด้านคุณภาพอากาศ ด้านการจัดการของเสีย ด้านเศรษฐกิจ และสังคม และด้านความปลอดภัยสาธารณะ</li> <li>จัดตั้งกองทุนดูแลผลกระทบจากสนามบินนานาชาติอุตะเถา เพื่อบรรเทาผลกระทบที่ประชาชนอาจได้รับจากการดำเนินงานของสนามบินนานาชาติอุตะเถา เพื่อบรรเทาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและสาธารณสุขในภาพรวม</li> </ul>
เสนอให้มีการตรวจวัดอากาศภายในสนามบิน เพื่อหาแนวทางการลดผลกระทบของโรคระบบทางเดินหายใจ		●			<p><b>มลพิษทางอากาศ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านคุณภาพอากาศ ในระยะดำเนินการ</li> <li>ปฏิบัติตามมาตรการทั่วไปด้านสุขภาพและการสาธารณสุข</li> <li>มีการเฝ้าระวังตรวจวัดมลพิษทางอากาศอย่างสม่ำเสมอ โดยเฉพาะในพื้นที่เสี่ยงมลพิษทางอากาศ</li> <li>ร่วมมือกับหน่วยงานสาธารณสุขในการเฝ้าระวังสุขภาพของกลุ่มเสี่ยง ทั้งนี้ต้องมีกรวิเคราะห์ข้อมูลผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ร่วมกับสถานะทางสุขภาพ</li> </ul>

ตารางที่ 4.7-1 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของประชาชนและผู้มีส่วนได้เสียที่ได้รับจากกระบวนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 ครั้งที่ 2 ครั้งที่ 3 และเพิ่มเติม

ประเด็นความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	ครั้งที่ 1	ครั้งที่ 2	ครั้งที่ 3	เพิ่มเติม	การดำเนินงานของโครงการ/มาตรการด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ
					เพื่อพิจารณาผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นกับกลุ่มเสี่ยงภายหลังเปิดดำเนินการ และจัดทำแนวทางแก้ไขผลกระทบให้เหมาะสม
เสนอให้มีมาตรการด้านสาธารณสุขให้เหมาะสมกับสถานการณ์ที่มีการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19)		●			<p>โครงการมีมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านสุขภาพ (ระยะดำเนินการ) ได้แก่</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ปฏิบัติตามมาตรการทางสาธารณสุขในการควบคุมการแพร่ระบาดรุนแรงของโรคติดต่อที่เป็นภาวะเร่งด่วนทางสาธารณสุข เช่น โควิดไวรัส (SARS-CoV, Covid-19) ไข้หวัดนก ไข้หวัดใหญ่ 2009 โดยปฏิบัติตามกฎหมายและข้อกำหนดทั้งระดับชาติและนานาชาติ อาทิ (1) พระราชบัญญัติโรคติดต่อ พ.ศ. 2558 (2) ประกาศกรมอนามัย เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และมาตรการการป้องกันความเสี่ยงจากโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 หรือโรคโควิด19 (Coronavirus Disease 2019 (COVID- 19) สำหรับสถานที่ราชการ สถานที่ทำงานเอกชน และสถานประกอบกิจการ พ.ศ. 2563 (3) ประกาศกรมอนามัย เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และมาตรการป้องกันความเสี่ยงจากโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 หรือโรคโควิด 19 (Coronavirus Disease 2019 (COVID-19) สำหรับผู้ให้บริการการขนส่งสาธารณะ พ.ศ. 2563 (4) Operational considerations for managing COVID-19 cases or outbreak in aviation (WHO, 2020) (5) Aircraft cleaning and disinfection during and post pandemic (IATA, 2020) (6) Preventing spread of disease on commercial aircraft: Guidance for cabin crew (CDC, 2020) (7) Suspected communicable disease universal precaution Kit (IATA, 2017); (8) ICAO Guidelines for managing communicable disease in aviation (9) Communicable disease surveillance and response systems: Guide to monitoring and evaluating (WHO, 2006)</li> <li>ประสานกับหน่วยงานสาธารณสุขในพื้นที่ เพื่อวางแผนการดำเนินงานและการป้องกันแก้ไขด้านสิ่งแวดล้อมและสุขภาพในพื้นที่ชุมชนโดยรอบสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา</li> <li>กำหนดให้ผู้ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินจัดช่องทางให้หน่วยงานสาธารณสุขในพื้นที่สามารถติดต่อสื่อสารได้ รวมทั้งสนับสนุนหน่วยงานสาธารณสุขในพื้นที่ในด้าน</li> </ul>

ตารางที่ 4.7-1 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของประชาชนและผู้มีส่วนได้เสียที่ได้รับจากกระบวนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 ครั้งที่ 2 ครั้งที่ 3 และเพิ่มเติม

ประเด็นความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	ครั้งที่ 1	ครั้งที่ 2	ครั้งที่ 3	เพิ่มเติม	การดำเนินงานของโครงการ/มาตรการด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ
					<p>ความพร้อมของสถานบริการสุขภาพ และศักยภาพของบุคลากร</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ให้หน่วยงานสาธารณสุขในพื้นที่รับทราบแผนการจัดการและเข้าร่วมในกิจกรรมต่างๆ ของการจัดการภาวะฉุกเฉิน เช่น การจัดทำแผน การฝึกซ้อมตามแผนการจัดการภาวะฉุกเฉิน โดยเฉพาะที่เกี่ยวข้องกับด้านเชื้อโรคติดต่อและการกักกันโรค</li> <li>สื่อสารให้ชุมชนทราบ และมีโอกาสเข้าร่วมการซ้อมแผนฉุกเฉิน โดยเฉพาะที่เกี่ยวข้องกับด้านเชื้อโรคติดต่อและการกักกันโรค</li> <li>ส่งเสริมและสนับสนุนศักยภาพในการจัดการภาวะฉุกเฉินของหน่วยงานและกลุ่มอาสาสมัครทางด้านสาธารณสุข</li> <li>จัดเก็บบันทึกข้อมูลแผนงานการสื่อสารและแผนการจัดการภาวะฉุกเฉินโดยเฉพาะที่เกี่ยวข้องกับด้านเชื้อโรคติดต่อและการกักกันโรค</li> <li>เปิดช่องทางร้องเรียน เช่น เว็บไซต์ประชาสัมพันธ์ของสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา เว็บไซต์ของ สกพอ.สื่อออนไลน์ เป็นต้น</li> </ul>
<b>11. อาชีวอนามัยและความปลอดภัย</b>					
เสนอให้โครงการมีมาตรการป้องกัน ควบคุม มีแผนการตอบโต้เหตุฉุกเฉินและแผนการฟื้นฟูที่ชัดเจนครบถ้วน	●	●	●	●	<ul style="list-style-type: none"> <li>วิเคราะห์สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ จัดทำข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุ และวิเคราะห์แนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุ เพื่อนำไปสู่การจัดการหาแนวทางป้องกันการเกิดอุบัติเหตุอย่างเหมาะสม</li> </ul>
โครงการมีแผนรองรับเหตุฉุกเฉินกรณีอุบัติเหตุหรือไม่	●	●	●		<ul style="list-style-type: none"> <li>จัดให้มีแผนงานการป้องกัน และลดการเกิดอุบัติเหตุจากการทำงาน</li> </ul>
เสนอให้มีการเตรียมความพร้อมเรื่องการรักษาความปลอดภัย โดยการซ้อมแผนรองรับเหตุฉุกเฉินตามระยะเวลาที่กำหนด		●	●		<ul style="list-style-type: none"> <li>ต้องจัดดำเนินการตาม พระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมการทำงาน</li> <li>ต้องจัดให้มีคณะกรรมการความปลอดภัย</li> <li>ต้องจัดให้มีเจ้าหน้าที่ความปลอดภัย</li> <li>ต้องจัดให้มีแผนงานด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัย อาทิ</li> <li>การประเมินความเสี่ยง ระบุพื้นที่เสี่ยง เช่น พื้นที่อับอากาศ งาน Hot work พื้นที่ที่มีระดับเสียงไม่เป็นไปตามมาตรฐานกำหนด พื้นที่หรืองานที่เสี่ยงต่อการสัมผัสสารเคมีในสิ่งแวดล้อม</li> </ul>

## ตารางที่ 4.7-1 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของประชาชนและผู้มีส่วนได้เสียที่ได้รับจากกระบวนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 ครั้งที่ 2 ครั้งที่ 3 และเพิ่มเติม

ประเด็นความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	ครั้งที่ 1	ครั้งที่ 2	ครั้งที่ 3	เพิ่มเติม	การดำเนินงานของโครงการ/มาตรการด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ
					<p>การทำงาน</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• แผนงานการตรวจวัดเฝ้าระวังสิ่งแวดล้อมในการทำงาน</li> <li>• การตรวจสอบสุขภาพร่างกายและการตรวจตามความเสี่ยง</li> <li>• แผนงานการสร้างเสริมสุขภาพ</li> <li>• แผนงานการป้องกัน เฝ้าระวังอุบัติเหตุจากการทำงาน</li> <li>• แผนการตอบโต้เหตุฉุกเฉิน</li> </ul> <p>ทั้งนี้ แผนงานด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัย อาทิแผนงานและผลการดำเนินงานต้องมีการรายงานให้คณะกรรมการความปลอดภัยพิจารณาและทบทวนมาตรการอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง</p>
<b>ข้อเสนอแนะ</b>					
อพพร.ในพื้นที่พร้อมสนับสนุนวัสดุอุปกรณ์ต่างๆ และการจัดเตรียมกำลังพลให้เพียงพอเพื่อเป็นแผนรองรับในอนาคต รวมถึงการซ้อมแผนร่วมกัน เพื่อให้เกิดความร่วมมือกันระหว่างหน่วยงานภายนอก และในเขตพื้นที่สนามบิน		●			รับทราบข้อมูล และข้อเสนอแนะ
ในพื้นที่มีสถานบริการด้านสาธารณสุขเพียงพอที่จะรองรับกรณีเกิดเหตุฉุกเฉินต่างๆ		●			
เสนอให้พัฒนาศักยภาพของการบรรเทาสาธารณภัยทางน้ำ โดยการให้ความรู้ อุปกรณ์สนับสนุน ให้เพียงพอ		●			
<b>12. ป่าไม้และสัตว์ป่า</b>					
การขึ้นลงของเครื่องบินผ่านบริเวณยอดเขา กระทบต่อระบบนิเวศและวงจรชีวิตบนเขาหรือไม่		●			<p>ในระยะดำเนินการของทางวิ่งและทางขับที่ 2 จะทำให้มีจำนวนเที่ยวบินขึ้น-ลงต่อชั่วโมงเพิ่มมากขึ้น อาจทำให้จำนวนการเกิดอุบัติเหตุจากอากาศยานชนนกเพิ่มขึ้นได้ ซึ่งจากการทบทวนข้อมูลสถิติอากาศยานชนนก สนามบินนานาชาติอุตะเกา ระหว่างเดือนมกราคม พ.ศ. 2560 ถึงเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2562 พบว่า มีจำนวนอุบัติเหตุจากอากาศยานชนนกเฉลี่ยน้อยกว่า 1 ครั้งต่อเดือน โดยสถิติอากาศยานชนนกสูงสุดเกิดขึ้นในปี พ.ศ. 2560 จำนวน 9</p>
ผลการสำรวจทรัพยากรป่าไม้และสัตว์ป่าในปัจจุบันเป็นอย่างไร		●			
การนำเสนอข้อมูลการสำรวจนกในพื้นที่สนามบินมีวัตถุประสงค์เพื่ออะไร		●			

## ตารางที่ 4.7-1 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของประชาชนและผู้มีส่วนได้เสียที่ได้รับจากกระบวนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 ครั้งที่ 2 ครั้งที่ 3 และเพิ่มเติม

ประเด็นความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	ครั้งที่ 1	ครั้งที่ 2	ครั้งที่ 3	เพิ่มเติม	การดำเนินงานของโครงการ/มาตรการด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ
การกำจัดนกปากห่าง มีวิธีการจัดการ/มาตรการอย่างไร เนื่องจากห่วงกังวลเรื่องระบบนิเวศ		●			ครั้งที่ 1 และจากข้อมูลดังกล่าว พบว่า เดือนที่มีสถิติการชนมากที่สุด คือ ช่วงเดือนธันวาคม ซึ่งเป็นช่วงที่มีนกอพยพเข้ามาในพื้นที่สนามบินนานาชาติอุตะเถาจำนวนมาก สำหรับผลการประเมินระดับอันตรายจากนกในสนามบินนานาชาติอุตะเถา ระยอง - พัทยา ฝ่ายมาตรฐานและความปลอดภัยท่าอากาศยาน บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) พ.ศ. 2561 พบว่า ชนิดนกที่มีแนวโน้มการก่อให้เกิดอันตรายสูง ได้แก่ นกขนาดใหญ่ นกขนาดกลาง และนกขนาดเล็ก ตามลำดับ ซึ่งจากผลการสำรวจทรัพยากรสัตว์ป่าบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ ครั้งที่ 1 (ช่วงฤดูฝน) ระหว่างวันที่ 15-17 กรกฎาคม พ.ศ. 2562 และระหว่างวันที่ 19-22 กรกฎาคม พ.ศ. 2562 พบว่า ส่วนใหญ่เป็นนกขนาดเล็ก (น้ำหนักตัวน้อยกว่า 300 กรัม) รองลงมา พบนกที่มีขนาดกลาง (น้ำหนักระหว่าง 300-1,000 กรัม) และพบนกที่มีขนาดใหญ่ (น้ำหนักมากกว่า 1,000 กรัม) ทำให้โอกาสในการเกิดอุบัติเหตุรุนแรงจากนกที่มีต่ออากาศยานจึงมีน้อย และโครงการได้ดำเนินการตามแผนป้องกันอุบัติเหตุทางการบินที่เกิดจากนกและสัตว์
การจัดการนกภายในสนามบินเพื่อไม่ให้กระทบต่อระบบนิเวศ	●				
<b>ข้อเสนอแนะ</b>					
เสนอให้โครงการส่งเสริมการอนุรักษ์ป่าบริเวณเขาโกรกตะแบก	●	●			รับทราบข้อเสนอแนะ
เสนอให้โครงการปลูกป่าทดแทนพื้นที่สีเขียวก่อนมีการปรับพื้นที่เป็นสนามบิน		●			
พื้นที่ป่าตามกรมที่ดิน มีมติ ครม. 2541 ซึ่งชะลอการจับกุมผู้บุกรุกพื้นที่ป่า ทำให้ยังสามารถอยู่ได้ ซึ่งใน มติ ครม. จะมีการประกาศรายชื่อผู้ที่ได้รับสิทธิดังกล่าว		●			รับทราบข้อมูล
สถานีเพาะเลี้ยงสัตว์ป่าบริเวณเขาชีโอน เป็นพื้นที่ฟื้นฟู อนุรักษ์ เพาะพันธุ์สัตว์ป่า โดยสัตว์ในคดีต่างๆ ที่จับกุมจะนำมาเลี้ยงที่นี่ หากมีการรบกวนอาจส่งผลกระทบต่อสัตว์เหล่านี้ โดยเฉพาะสัตว์วัยเจสาะ เช่น นกสาธิตา และอาจรบกวนการให้นมลูกของสัตว์		●			

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

ตารางที่ 4.7-1 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของประชาชนและผู้มีส่วนได้เสียที่ได้รับจากกระบวนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 ครั้งที่ 2 ครั้งที่ 3 และเพิ่มเติม

ประเด็นความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	ครั้งที่ 1	ครั้งที่ 2	ครั้งที่ 3	เพิ่มเติม	การดำเนินงานของโครงการ/มาตรการด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ
<b>13. การมีส่วนร่วมและประชาสัมพันธ์</b>					
เสนอให้มีการประชุมชี้แจงเกี่ยวกับการประเมินราคาซื้อขายและชดเชยอีกครั้ง ก่อนเริ่มทำการซื้อขาย		●	●		รับทราบข้อเสนอแนะ ซึ่งเป็นขั้นตอนการเจรจาจ่ายค่าชดเชยต่อไป
เสนอให้โครงการประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารต่างๆ ผ่านผู้นำ เช่น นายอำเภอ กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน ส.อบต. เพื่อประสานลูกบ้านต่อไป		●	●		<ul style="list-style-type: none"> <li>ประชาสัมพันธ์ข่าวสารการดำเนินงานโครงการ แผนและกิจกรรมการก่อสร้าง ตลอดจนช่องทางการร้องเรียนให้ผู้ที่เกี่ยวข้องอยู่ในบริเวณใกล้เคียงและผู้ใช้เส้นทางได้รับทราบผ่านช่องทางต่างๆ เป็นระยะๆ เช่น เว็บไซต์ประชาสัมพันธ์ของสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา สื่อออนไลน์ เป็นต้น</li> <li>ประชาสัมพันธ์แผนที่เส้นเท้าระดับเสียงที่ผ่านการเห็นชอบจากคณะกรรมการให้ชุมชนรับทราบ อย่างน้อย 3 ช่องทาง เช่น เว็บไซต์ เป็นต้น</li> <li>เปิดช่องทางร้องเรียน เช่น เว็บไซต์ประชาสัมพันธ์ของสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา เว็บไซต์ของ ทร. และ สกพอ./หรือผู้ดำเนินการก่อสร้าง สื่อออนไลน์ เป็นต้น</li> <li>ประชาสัมพันธ์ข่าวสารการดำเนินงานโครงการ แผนและกิจกรรมการก่อสร้าง เส้นทางขนส่งวัสดุก่อสร้างให้ประชาชนทราบล่วงหน้าอย่างทั่วถึง เพื่อให้ผู้สัญจรสามารถหลีกเลี่ยงการใช้เส้นทางดังกล่าวหรือหลีกเลี่ยงการเดินทางในช่วงเวลาดังกล่าวได้</li> <li>ประชาสัมพันธ์ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องและประชาชนรับทราบการปิดช่องทางวิ่งและมาตรการลดผลกระทบผ่านช่องทางต่างๆ เช่น เว็บไซต์ประชาสัมพันธ์ของสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา สื่อออนไลน์ กิจกรรมมวลชนสัมพันธ์ เป็นต้น</li> <li>ประสานงานกับสำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดระยอง สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดชลบุรี และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่อยู่ใกล้เคียงเพื่อส่งแผนที่เส้นเท้าระดับเสียงนำไปพิจารณาผนวกวางแผนที่ตั้งกล่าวในผังเมืองรวมเพื่อควบคุมการใช้ที่ดิน และการก่อสร้างอาคารโดยรอบสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา ให้เหมาะสม และสอดคล้องกับกิจกรรมของสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา เขตความปลอดภัยในการเดินอากาศ และพื้นที่</li> </ul>
เสนอให้มีการประชาสัมพันธ์ผ่านทางไลน์และเฟสบุ๊ค		●			
เสนอให้แจ้งข้อเท็จจริงที่จะเกิดขึ้น จากการดำเนินการให้ประชาชนได้รับทราบ โดยทั่วถึง		●	●	●	
เสนอให้โครงการประชาสัมพันธ์ถึงปัญหาที่คนในพื้นที่จะได้รับผลกระทบอย่างทั่วถึง	●	●	●		
เสนอให้สื่อสารให้ประชาชนทราบทันทีเมื่อเกิดเหตุการณ์/เหตุฉุกเฉิน ผ่านช่องทางต่างๆ		●			
เสนอให้แจ้งประชาชนให้รับทราบข้อมูลแผนการก่อสร้างว่าอยู่ในระยะใด และแต่ละระยะใช้เวลาานานเท่าใด		●	●		
โครงการควรแจ้งข่าวสาร ความคืบหน้าของโครงการให้ประชาชนทราบอย่างต่อเนื่อง สม่ำเสมอ		●	●	●	
ขอช่องทางติดต่อกับเจ้าของโครงการได้หรือไม่		●			
สามารถทำเว็บไซต์ที่มีช่องทางการถาม-ตอบ ได้หรือไม่		●			
การประชาสัมพันธ์อาจจะต้องมีหลายภาษา เนื่องจากมีคนต่างชาติในพื้นที่		●			

ตารางที่ 4.7-1 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของประชาชนและผู้มีส่วนได้เสียที่ได้รับจากกระบวนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 ครั้งที่ 2 ครั้งที่ 3 และเพิ่มเติม

ประเด็นความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	ครั้งที่ 1	ครั้งที่ 2	ครั้งที่ 3	เพิ่มเติม	การดำเนินงานของโครงการ/มาตรการด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ
					<p>ที่ได้รับผลกระทบจากการพัฒนาสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ประสานงานกับหน่วยงานท้องถิ่นในการบังคับใช้พระราชบัญญัติควบคุมอาคาร ควบคุมกับพระราชบัญญัติผังเมืองเฉพาะพื้นที่โดยรอบสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา ในการอนุญาตก่อสร้างสิ่งปลูกสร้างใหม่</li> <li>ประสานงานและสนับสนุนข้อมูลให้หน่วยงานท้องถิ่น เพื่อประกาศและแจ้งให้ประชาชนทราบแนวเขตปลอดภัยการเดินอากาศ และบริเวณที่ได้รับผลกระทบด้านเสียงจากการพัฒนาโครงการ</li> <li>จัดส่งแผนที่เส้นเท่าระดับเสียงที่ผ่านการพิจารณาแล้วให้หน่วยงานอนุมัติ อนุญาตในท้องถิ่น เพื่อใช้เป็นแนวทางในการพิจารณาอนุมัติอนุญาตให้ก่อสร้างอาคารในพื้นที่ประชาสัมพันธ์ แผนที่เส้นเท่าระดับเสียงที่ผ่านการเห็นชอบจากคณะกรรมการ พร้อมแสดงผลการตรวจวัดเสียงจากสถานีตรวจวัดเสียงถาวร แบบปัจจุบันทางเว็บไซต์</li> </ul>
ในการจัดประชุมใหญ่ครั้งถัดไป ขอเสนอให้โครงการจัดให้มีรถกระจายเสียงประชาสัมพันธ์เพื่อประกาศแจ้งเชิญชวนผู้เข้าร่วมประชุมให้ทั่วถึง		●			สำหรับการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3 โครงการจะจัดให้มีรถกระจายเสียงประชาสัมพันธ์เพื่อประกาศแจ้งเชิญชวนผู้เข้าร่วมประชุมให้ทั่วถึงต่อไป
เสนอให้มีช่องทางร้องเรียนสำหรับผู้ได้รับผลกระทบจากโครงการที่ประชาชนสามารถเข้าถึงได้ง่าย และใครจะเป็นผู้รับผิดชอบดำเนินการรับเรื่อง และตอบสนองเรื่องร้องเรียน		●	●		<ul style="list-style-type: none"> <li>จัดให้มีช่องทางรับเรื่องร้องเรียนเกี่ยวกับผลกระทบที่เกิดจากการก่อสร้างโครงการ ณ สำนักงานควบคุมการก่อสร้าง หรือบริเวณสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา เพื่อรับทราบปัญหาและผลกระทบต่างๆ และเร่งดำเนินการแก้ไข</li> <li>กรณีได้รับเรื่องร้องเรียนผลกระทบจากการก่อสร้าง ให้นำข้อร้องเรียนดังกล่าวมาพิจารณาหาแนวทางแก้ไขตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่กำหนดไว้โดยเร็ว</li> <li>มีช่องทางรับเรื่องร้องเรียนตลอด 24 ชั่วโมง</li> </ul> <p>เกิดกรณีที่มีการร้องเรียนจากชุมชนว่าได้รับผลกระทบเรื่องเสียงจาก ให้ใช้ข้อมูลระดับเสียงจากสถานีตรวจวัดเสียงถาวรที่เชื่อมโยงกับฐานข้อมูลเที่ยวบินหรือ จากการตรวจวัดระดับเสียงด้วยเครื่องตรวจวัดระดับเสียงแบบเคลื่อนที่ (Mobile Unit) จะพิจารณาให้มีการตรวจวัด</p>

## ตารางที่ 4.7-1 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของประชาชนและผู้มีส่วนได้เสียที่ได้รับจากกระบวนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 ครั้งที่ 2 ครั้งที่ 3 และเพิ่มเติม

ประเด็นความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	ครั้งที่ 1	ครั้งที่ 2	ครั้งที่ 3	เพิ่มเติม	การดำเนินงานของโครงการ/มาตรการด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ
					<p>ระดับเสียงในหน่วย NEF หรือ Ldn เพื่อตรวจสอบระดับผลกระทบเป็นรายกรณีไป ทั้งนี้ หากได้รับผลกระทบจริง</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ทร. และ สกพอ./หรือผู้บริหารจัดการโครงการหรือบำรุงรักษาโครงการ จะดำเนินการชดเชยตามแนวทางที่ ทร. และ สกพอ./หรือผู้บริหารจัดการโครงการหรือบำรุงรักษาโครงการ ยึดถือปฏิบัติต่อไป</li> <li>• จัดให้มีช่องทางหลักในการรับเรื่องร้องเรียนจากความเสียหายจากแรงอัดอากาศยานหรือสิ่งของตกลงจากอากาศยาน โดยให้ประชาชนแจ้งเรื่องผ่านทางศูนย์ประสานงานการแก้ไขปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อมสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา ซึ่งตั้งอยู่ที่สนามบินนานาชาติอู่ตะเภาทุกวัน ในเวลาทำการ (08.00-17.00 น.)</li> <li>• จัดส่งเจ้าหน้าที่เข้าไปตรวจสอบสภาพความเสียหาย และจัดทำบันทึกเป็นหลักฐานทุกกรณี เพื่อประเมินค่าใช้จ่ายที่ต้องใช้ในการซ่อมแซม จากนั้นให้เจ้าของอาคารสิ่งปลูกสร้างจัดหาผู้รับเหมามาดำเนินการซ่อมแซมเอง โดยเรียกเก็บค่าใช้จ่ายจาก ทร. และ สกพอ./หรือผู้บริหารจัดการโครงการหรือบำรุงรักษาโครงการ ภายในวงเงินที่ประเมินไว้โดยคณะทำงานพิจารณาค่าเสียหายอันเนื่องมาจากแรงอัดอากาศยานในทุกกรณี หรือในกรณีที่เจ้าของอาคารไม่สามารถจัดหาผู้รับเหมามาดำเนินการซ่อมแซมได้ ทร. และ/หรือผู้บริหารจัดการโครงการหรือบำรุงรักษาโครงการ จะจัดหาผู้รับเหมามาดำเนินการให้</li> <li>• ให้ ทร. และ สกพอ./หรือผู้บริหารจัดการโครงการหรือบำรุงรักษาโครงการ ดำเนินการตามวัตถุประสงค์ของการจัดตั้งกองทุนดูแลผลกระทบจากสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา กรณีการแก้ไขผลกระทบจากสิ่งของร่วงหล่นอันเนื่องมาจากอากาศยานและแรงอัดอากาศ</li> </ul>
เสนอให้โครงการลงพื้นที่จัดประชุมกลุ่มกับผู้ที่ได้รับผลกระทบโดยตรง เพื่อให้ประชาชนได้รับทราบข้อมูลที่ถูกต้อง		●			โครงการได้เข้าไปรับฟังความคิดเห็นของกลุ่มผู้ได้รับผลกระทบโดยตรงด้านเสียง ดังนี้
เสนอให้เข้ามาจัดประชุมรับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 3 ในพื้นที่ NEF $\geq 40$ ได้หรือไม่ โดยมีกลุ่มเป้าหมาย 4 หมู่บ้าน คือ หมู่ 3 4 6 8 ตำบลสำนักท้อน		●			<ul style="list-style-type: none"> <li>- การรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 ในรูปแบบการจัดเวทีรับฟังความคิดเห็นในพื้นที่อำเภอบ้านฉาง โดยเชิญผู้ที่อาจจะได้รับผลกระทบทั้งหมดในพื้นที่ศึกษาของโครงการเข้าร่วมเวที</li> <li>- การรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 ในรูปการณ์จัดประชุมกลุ่มที่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และในพื้นที่หมู่ 3 4 6 และ 8 ของตำบลสำนักท้อน</li> </ul>



## ตารางที่ 4.7-1 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของประชาชนและผู้มีส่วนได้เสียที่ได้รับจากกระบวนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 ครั้งที่ 2 ครั้งที่ 3 และเพิ่มเติม

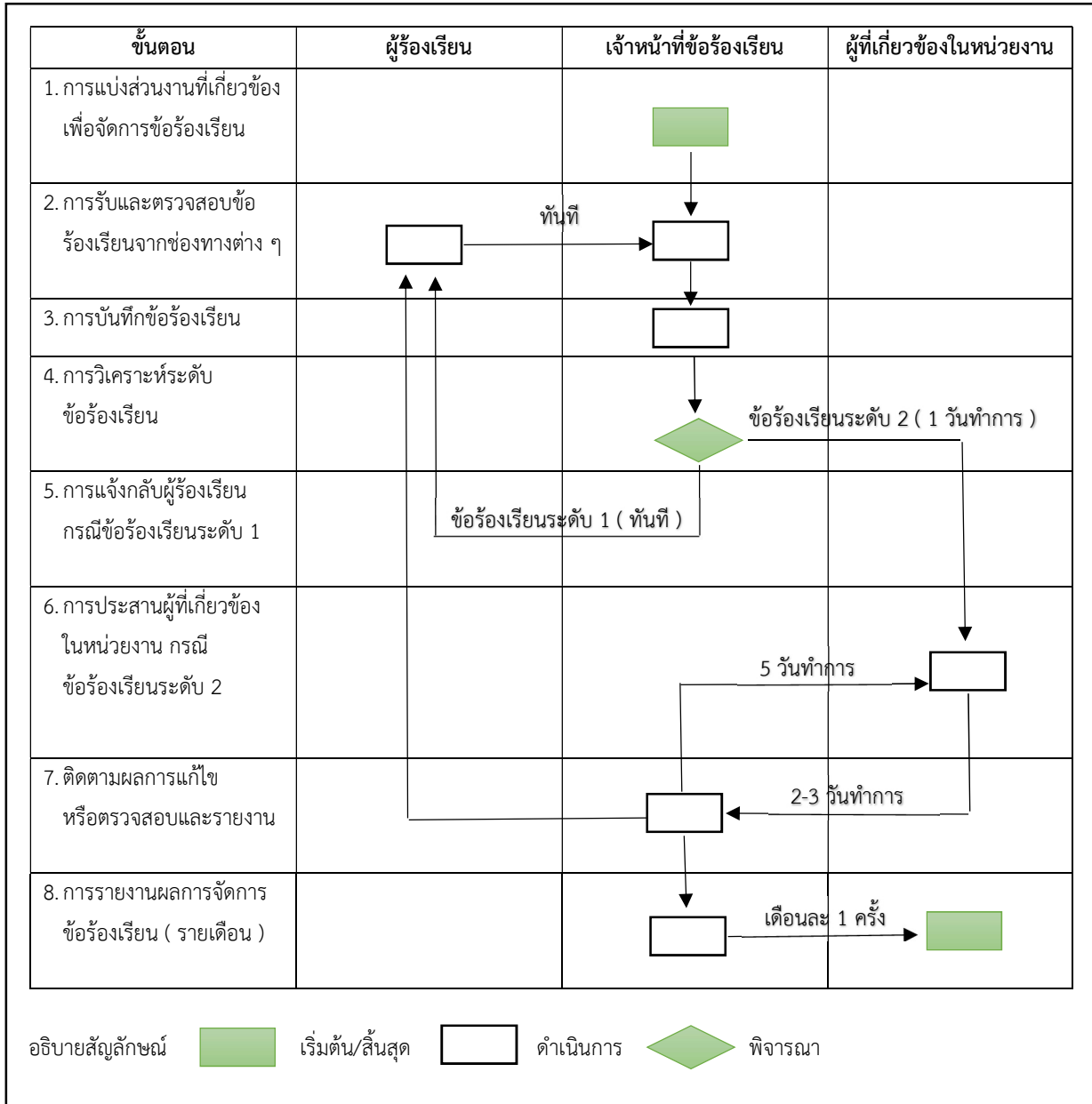
ประเด็นความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	ครั้งที่ 1	ครั้งที่ 2	ครั้งที่ 3	เพิ่มเติม	การดำเนินงานของโครงการ/มาตรการด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ
					- การรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3 ในรูปแบบการจัดเวทีรับฟังความคิดเห็น โดยจัดขึ้น 2 เวที เวทีที่ 1 จัดในพื้นที่ตำบลสำนักท้อนสำหรับผู้ได้รับผลกระทบด้านเสียง และเวทีที่ 2 จัดในพื้นที่อำเภอบ้านฉาง สำหรับ หน่วยงานและผู้ที่จะได้รับผลกระทบทั้งหมดในพื้นที่ศึกษาของโครงการ
การรับฟังความคิดเห็นในครั้งที่ 2 นี้เป็นส่วนหนึ่งของขั้นตอนตามกฎหมายหรือไม่ ขณะนี้อยู่ในขั้นตอนใด และได้แจ้งผู้เกี่ยวข้องล่วงหน้าอย่างไร บริษัทที่ปรึกษาได้แจกเอกสารล่วงหน้าให้ทราบมาก่อนตามเงื่อนไขเวลาหรือไม่ อย่างไร		●			การรับฟังความคิดเห็นของประชาชนครั้งที่ 2 นี้ เป็นขั้นตอนในกิจกรรมการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ประกอบด้วยหลายกิจกรรม ทั้งการประชุมกลุ่ม การสัมภาษณ์เชิงลึก การสำรวจความคิดเห็นของประชาชนด้วยแบบสอบถาม โดยโครงการมีการแจ้งล่วงหน้าผ่านแบบสื่อสิ่งพิมพ์ที่ใช้ประกอบการเปิดเผยข้อเท็จจริงเกี่ยวกับโครงการ โดยใช้ป้ายประชาสัมพันธ์ โปสเตอร์ประชาสัมพันธ์ และเว็บไซต์ของโครงการ <a href="http://www.ehia-utprw2.com/">http://www.ehia-utprw2.com/</a>
ให้ประชาชนได้เห็นรายงานการศึกษาของโครงการด้วย		●	●		การประชาสัมพันธ์การรับฟังความคิดเห็นของประชาชน โดยแจ้งให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และผู้มีส่วนได้เสียทราบ ก่อนวันจัดเวทีรับฟังความคิดเห็น โดยแจ้งให้ทราบผ่านทางช่องทางการสื่อสาร ไม่น้อยกว่า 3 ช่องทาง ดังนี้
ควรมีการประชาสัมพันธ์และให้ข้อมูลเบื้องต้นที่จะให้ทุกท่านรับทราบก่อนเริ่มประชุม		●	●		
เอกสารสรุปการรับฟังความคิดเห็นครั้งที่ 1 มีการส่งหรือเผยแพร่ให้ประชาชนได้รับทราบหรือไม่		●			- การแจ้งสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และผู้มีส่วนได้เสียทราบ เป็นการแจ้งให้ทราบถึงกำหนดการจัดเวทีรับฟังความคิดเห็นของประชาชน รวม 7 ช่องทาง ได้แก่ 1) หนังสือเชิญ 2) ป้ายประชาสัมพันธ์ 3) โปสเตอร์ประชาสัมพันธ์ 4) เว็บไซต์ 5) สถานีวิทยุท้องถิ่น 6) หนังสือพิมพ์ท้องถิ่น และ 7) รถกระจายเสียงประชาสัมพันธ์
เสนอให้ส่งสรุปผลการประชุมรับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 2 โดยละเอียดให้ประชาชนในพื้นที่รับทราบด้วย เพื่อความมั่นใจว่าสิ่งที่เสนอไว้ ได้นำเสนอไว้แล้ว		●			การเปิดเผยเอกสารโครงการและร่างรายงานฯ ให้ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องและสาธารณชนพิจารณาล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 15 วัน ก่อนการจัดเวทีฯ โดยผ่านช่องทางต่างๆ รวม 3 ช่องทาง ดังนี้
เสนอให้ส่งสรุปผลการประชุมรับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 3 โดยละเอียดให้ประชาชนในพื้นที่รับทราบด้วย เพื่อความมั่นใจว่าสิ่งที่เสนอไว้ ได้นำเสนอไว้แล้ว			●		- หนังสือนำเสนอเอกสารโครงการถึง สผ. และกลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย - ปิดประกาศหรือจัดวางเอกสารโครงการยังหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง สถานพยาบาล องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และผู้นำชุมชนในเขตพื้นที่ศึกษาของโครงการ รวม 47 แห่ง - เว็บไซต์ สามารถดาวน์โหลดเอกสารโครงการได้ผ่านทางเว็บไซต์ <a href="http://www.ehia-utprw2.com">www.ehia-utprw2.com</a> พร้อมทั้งแสดงรายละเอียดของช่องทางในการเปิดเผยเอกสารโครงการในเว็บไซต์ดังกล่าว

ตารางที่ 4.7-1 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของประชาชนและผู้มีส่วนได้เสียที่ได้รับจากกระบวนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 ครั้งที่ 2 ครั้งที่ 3 และเพิ่มเติม

ประเด็นความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	ครั้งที่ 1	ครั้งที่ 2	ครั้งที่ 3	เพิ่มเติม	การดำเนินงานของโครงการ/มาตรการด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ
					<p>ข้างต้น เช่นกัน</p> <p>การเผยแพร่สรุปรายงานการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนและผู้มีส่วนได้เสียในการกำหนดขอบเขตและแนวทางการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ โดยระบุประเด็นห่วงกังวล ข้อเสนอแนะต่อขอบเขตและแนวทางการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ พร้อมคำชี้แจง โดยเผยแพร่ผ่านช่องทางต่างๆ รวม 3 ช่องทาง ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- หนังสือนำเสนอเอกสารโครงการถึง สผ. และกลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย</li> <li>- ปิดประกาศหรือจัดวางเอกสารโครงการยังหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง สถานพยาบาล องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น และผู้นำชุมชนในเขตพื้นที่ศึกษาของโครงการ รวม 47 แห่ง</li> <li>- เว็บไซต์ สามารถดาวน์โหลดเอกสารโครงการได้ผ่านทางเว็บไซต์ <a href="http://www.ehia-utprw2.com">www.ehia-utprw2.com</a> พร้อมทั้งแสดงรายละเอียดของช่องทางในการเปิดเผยเอกสารโครงการในเว็บไซต์ดังกล่าว</li> </ul> <p>ข้างต้น เช่นกัน</p>
<b>ข้อเสนอแนะ</b>					
ที่ผ่านมารพ.สต.บ้านโค้งวันเพ็ญ เป็นหน่วยกลางในการประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการโรงโมหินให้กับชุมชน ซึ่งสำหรับโครงการนี้ รพ.สต.อินดีเป็นสื่อกลางในการช่วยประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารให้กับชุมชนด้วย		●			รับทราบข้อมูล
<b>14. ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม</b>					
ขอดูแผนแม่บทของสนามบินนานาชาติอุตะเถาได้หรือไม่		●			แผนแม่บทฉบับดังกล่าวเป็นผลการศึกษาของบริษัท เออีคอม คอนซัลติ้ง (ประเทศไทย) จำกัด
แผนแม่บทโครงการทำไว้ตั้งแต่เมื่อไร มีระยะเวลาคุ้มทุนกี่ปี		●			ฉบับเดือนธันวาคม 2561 ซึ่งยังต้องมีการศึกษาในรายละเอียดอื่นๆ ประกอบต่อไป โดยเป็นแผนการออกแบบเบื้องต้นในพื้นที่เขตส่งเสริมเมืองการบินภาคตะวันออก 6,500 ไร่เท่านั้น ในอนาคตอาจมีการเปลี่ยนแปลงองค์ประกอบต่างๆ ได้
ขอไฟล์รายงาน EHIA ของโครงการเก็บไว้เป็นฐานข้อมูลด้วย		●			หลังจากรายงาน EHIA ผ่านความเห็นชอบจาก คชก. และ กก.วล. แล้ว จะจัดทำเป็นรายงานฉบับสมบูรณ์ และจะมีการเผยแพร่รายงานต่อไป

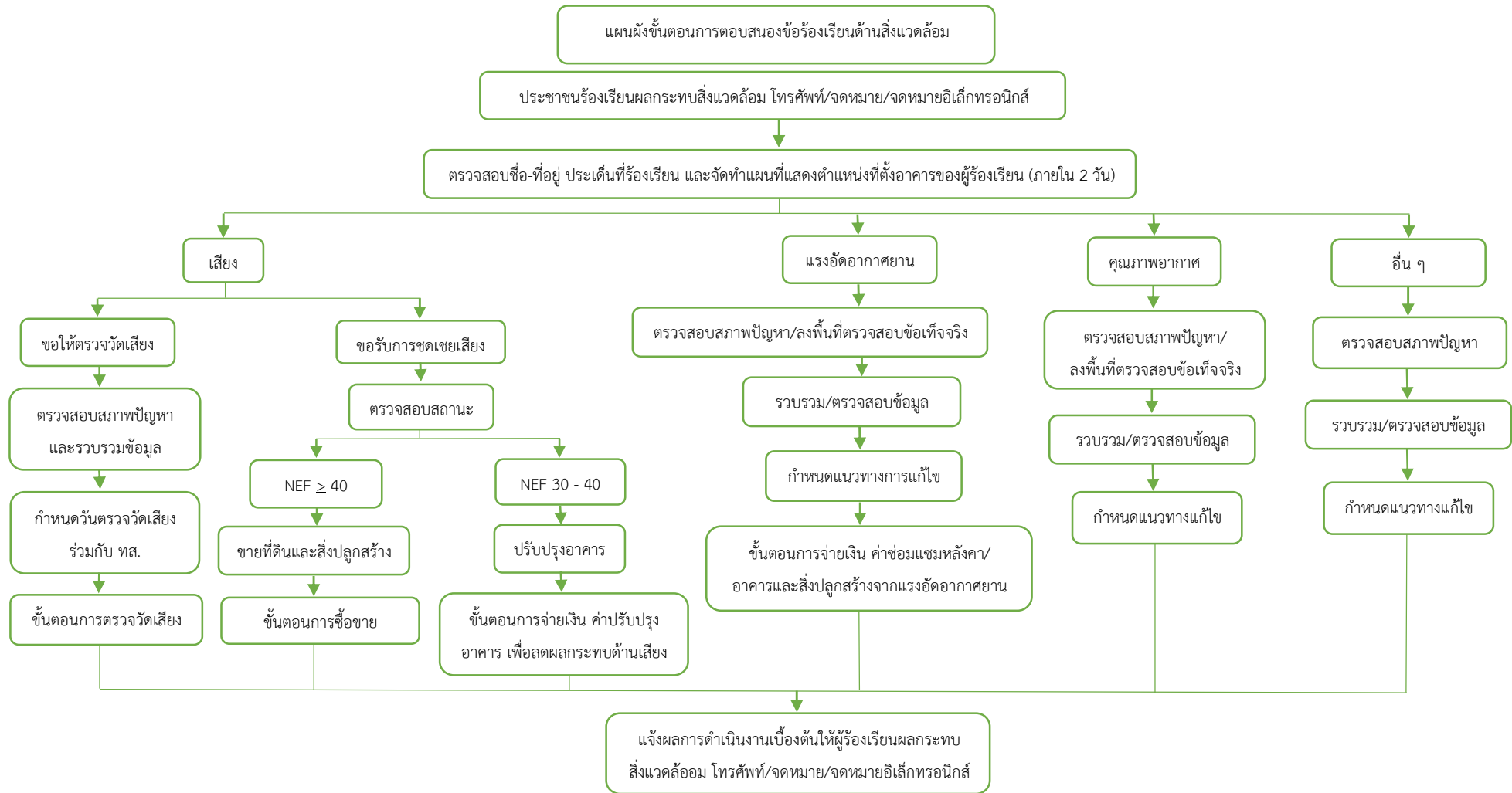
## ตารางที่ 4.7-1 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของประชาชนและผู้มีส่วนได้เสียที่ได้รับจากกระบวนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 ครั้งที่ 2 ครั้งที่ 3 และเพิ่มเติม

ประเด็นความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	ครั้งที่ 1	ครั้งที่ 2	ครั้งที่ 3	เพิ่มเติม	การดำเนินงานของโครงการ/มาตรการด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ
กรณีสุวรรณภูมิที่เกิดขึ้นจริงแล้ว มีข้อมูลที่ทำให้การศึกษาเทียบไว้หรือไม่ ว่าเสี่ยงที่คาดการณ์กับเสี่ยงที่เกิดขึ้นจริง ต่างกันเท่าไร		●			เสี่ยงที่คาดการณ์กับเสี่ยงที่เกิดขึ้นจริงใกล้เคียงกัน
โรงไม่หินบริเวณเขาชีจรรย์สร้างความเดือดร้อนให้กับคนในพื้นที่มาก ไม่มีการปฏิบัติตามมาตรการด้านการขนส่ง มีเรื่องร้องเรียนอยู่บ่อยครั้ง		●			รับทราบข้อมูลและข้อคิดเห็น
การประกาศให้จังหวัดระยอง ชลบุรี ฉะเชิงเทราเป็นพื้นที่เศรษฐกิจส่งผลให้ราคาที่ดินสูงขึ้น		●			
การเดินทางของคนชลบุรีไปสุวรรณภูมิสะดวกกว่าเดินทางไปอุตะเกา		●			
การบริหารจัดการในพื้นที่ทหาร มีข้อจำกัดด้านความมั่นคง จะมีอิสระเหมือนภาคเอกชนหรือไม่		●	●		
มีความเห็นว่าจังหวัดระยอง ไม่ได้ประโยชน์มากนักจากการมีสนามบิน เนื่องจากนักท่องเที่ยวมุ่งไปที่พัทยา ไม่มาระยอง		●			
ให้คนในพื้นที่ได้รับประโยชน์หรือส่วนลดในการใช้สนามบินบ้าง เช่น ลดราคา หรือนำเงินกำไรมาสร้างความเจริญในชุมชน			●		
เป็นการส่งเสริมการท่องเที่ยวของประเทศ			●		
เนื่องจากปัจจุบันมีหลายโครงการและหลายหน่วยงานที่มารับฟังความคิดเห็นในพื้นที่ ขอฝากให้มีการบูรณาการโครงการต่างๆ ร่วมกัน เพื่อจะได้เป็นภาพรวมของการพัฒนาในพื้นที่ และมองผลกระทบที่จะเกิดขึ้นจากหลายๆ โครงการ		●			
เสนอให้มีการสร้างเขื่อนกันคลื่น และขยายพันธุ์สัตว์น้ำ เพื่อเป็นการฟื้นฟูทรัพยากรทางทะเล เนื่องจากปลาเป็นพื้นที่ทะเลเปิด การสร้างปะการังเทียมอาจโดนพายุ และเรือลากเสียหายได้ง่าย		●			รับทราบข้อเสนอแนะ



รูปที่ 4.7-1 ขั้นตอนการปฏิบัติงานร้องเรียนการแก้ไขปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

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



รูปที่ 4.7-2 ขั้นตอนการตอบสนองข้อร้องเรียนด้านสิ่งแวดล้อมของสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา