สายงานโครงสร้างพื้นฐาน
รับที่ พฐ 622/63
วันที่ 31 ส.ค. 63
เวลา 17.37 น.

สกพอ.
รับที่ 1815/63
วันที่ 31 ส.ค. 2563
เวลา 13.49 น.

ที่ UAE/NPWD/ENV/8924/2020-4

27 สิงหาคม 2563

เรื่อง ขอความอนุเคราะห์เปิดเผยรายงานสรุปผลการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3 โครงการก่อสร้างทางวิ่งและทางขับที่ 2 สนามบินนานาชาติอู่ตะเภา อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง

เรียน เลขาธิการสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.)

สิ่งที่ส่งมาด้วย รายงานสรุปผลการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3 จำนวน 1 ฉบับ

ด้วยกองทัพเรือ และสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก มีแผนที่จะพัฒนาสนามบินนานาชาติอู่ตะเภาสู่ศูนย์กลางการบิน ที่สามารถรองรับการขยายตัวของผู้โดยสาร ตลอดจนการขนส่งและเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้น โดยจะก่อสร้างทางวิ่งที่ 2 เพิ่มเติมจากปัจจุบันที่มีเพียงทางวิ่งเดียว โดยมอบหมายให้บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแตนท์ จำกัด และกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ดำเนินงานศึกษา สำรวจ และออกแบบงานก่อสร้างทางวิ่งและทางขับที่ 2 สนามบินนานาชาติอู่ตะเภา อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง ซึ่งโครงการดังกล่าวเข้าข่ายต้องศึกษาและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม สำหรับโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการที่อาจมีผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติ คุณภาพสิ่งแวดล้อม สุขภาพ อนามัย คุณภาพชีวิต ของประชาชนในชุมชนอย่างรุนแรง ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมพ.ศ. 2561 โดยได้มีการจัดเวทีรับฟังความคิดเห็นของประชาชนครั้งที่ 1 ไปแล้วเมื่อวันที่ 4 กรกฎาคม พ.ศ. 2562 ดำเนินการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 ช่วงเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2562 ถึงมิถุนายน พ.ศ. 2563 และดำเนินการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3 ไปแล้วเมื่อวันที่ 5 และ 6 สิงหาคม พ.ศ. 2563 ที่ผ่านมา

ในการนี้ กองทัพเรือ และสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ได้รวบรวมประเด็นข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนครั้งที่ 3 ทั้งจากการแลกเปลี่ยนในเวทีและแบบประเมินผลหลังการประชุม รวมทั้งการเปิดโอกาสให้สามารถส่งความคิดเห็นภายหลังการประชุมจำนวนไม่น้อยกว่า 15 วันในช่องทางต่างๆ อย่างต่อเนื่อง โดยโครงการได้ดำเนินการสรุปเสร็จสิ้นเรียบร้อยแล้ว จึงขอนำส่งรายงานสรุปผลการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3 มายังท่าน รายละเอียดดัง**สิ่งที่ส่งมาด้วย** และใคร่ขอความอนุเคราะห์จากท่านในการเปิดเผยเอกสารโครงการฯ โดยการปิดประกาศหรือจัดแสดงเอกสาร ณ บริเวณพื้นที่ประชาสัมพันธ์ หรือบริเวณพื้นที่สาธารณะที่สังเกตเห็นได้อย่างชัดเจนของหน่วยงานหรือชุมชนของท่าน ให้ประชาชนและสาธารณชนได้รับทราบโดยทั่วกัน

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา และขอขอบคุณอย่างยิ่งในความอนุเคราะห์

ส่ง สายงานโครงสร้างพื้นฐาน
เพื่อโปรดดำเนินการต่อไป
วันที่ 31 ส.ค. 2563

ขอแสดงความนับถือ

(นางศุภรัตน์ โชติสกุลรัตน์)
ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม
บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ติดต่อประสานงาน : บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแตนท์ จำกัด
นางสาวเกษรางค์ พรหมทัต โทรศัพท์. 02-763-2828 ต่อ 4086, 4083
โทรสาร. 02-763-2830 อีเมล. ehia.utprw2@gmail.com

EEC
เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก
เชื่อมโลก ให้ไทยแล่น
สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

ครั้งที่ 3

รายงานสรุปผลการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน

การทบทวนร่างรายงานการประเมินผลกระผลสิ่งแวดล้อม สำหรับโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการที่อาจมีผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติ คุณภาพสิ่งแวดล้อม สุขภาพ อนามัย คุณภาพชีวิต ของประชาชนในชุมชนอย่างรุนแรง (EHIA)

โครงการก่อสร้างทางวิ่งและทางขับที่ 2 สนามบินนานาชาติอู่ตะเภา อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง

ชื่อโครงการ : โครงการก่อสร้างทางวิ่งและทางขับที่ 2 สนามบินนานาชาติอู่ตะเภา อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง

ที่ตั้งโครงการ : สนามบินนานาชาติอู่ตะเภา ตำบลพลา อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง

เจ้าของโครงการ : กองทัพเรือ (ทร.) และ สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.)

ที่อยู่เจ้าของโครงการ : กองทัพเรือ พระราชวังเดิม ถนนวังเดิม แขวงวัดอรุณ เขตบางกอกใหญ่ กรุงเทพฯ 10600 และสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ชั้น 25 อาคาร กสท โทรคมนาคม 72 ซอยวัดม่วงแค ถนนเจริญกรุง แขวงบางรัก เขตบางรัก กรุงเทพมหานคร 10500

การมอบอำนาจ

○ เจ้าของโครงการได้มอบอำนาจให้ บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นผู้ดำเนินการเสนอรายงาน ดังหนังสือมอบอำนาจที่แนบ

◉ เจ้าของโครงการมิได้มีการมอบอำนาจแต่อย่างใด

เสนอโดย

บริษัท อินเด็กซ์ อินเตอร์เนชั่นแนล กรุ๊ป จำกัด

บริษัท ดีเคต คอนซัลแตนท์ จำกัด

บริษัท อินเตอร์เนชั่นแนล เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแต้นส์ จำกัด

บริษัท ไทย ทรานซิท โซลูชั่นส์ จำกัด

บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแตนท์ จำกัด

สิงหาคม พ.ศ. 2563

สารบัญ

หน้า

1 บทนำ 1

1.1 ความเป็นมาของโครงการ 1

1.2 เหตุผล และความจำเป็นในการดำเนินโครงการ 2

1.2 วัตถุประสงค์ของการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3 3

1.3 ที่ตั้งโครงการและพื้นที่ศึกษาของโครงการ 3

2 รายละเอียดโครงการ 5

2.1 แหล่งเงินทุน 7

2.2 กิจกรรมหลักของโครงการ 9

2.3 แผนการดำเนินงานของโครงการ 9

3 การศึกษาสภาพแวดล้อมปัจจุบัน 10

4 การประเมินผลกระทบและมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ 10

5 การดำเนินการตามกระบวนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน (Public Participation) 10

5.1 กิจกรรมการเตรียมการก่อนการรับฟังความคิดเห็น 11

5.2 การรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 11

5.3 การรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 11

5.4 การรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3 12

6 กิจกรรมที่จะดำเนินการในขั้นตอนต่อไป 39

7 ช่องทางการติดต่อสื่อสารและขอรับข้อมูลเพิ่มเติม 43

รายงานสรุปผลการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3
การศึกษาและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม สำหรับโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการที่อาจมีผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติ คุณภาพสิ่งแวดล้อม สุขภาพ อนามัย คุณภาพชีวิต ของประชาชนในชุมชนอย่างรุนแรง (EHIA)
โครงการก่อสร้างทางวิ่งและทางขับที่ 2 สนามบินนานาชาติอู่ตะเภา อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง

1 บทนำ

1.1 ความเป็นมาของโครงการ

สนามบินนานาชาติอู่ตะเภา ตั้งอยู่ในพื้นที่ตำบลพลา อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง ห่างจากตัวเมืองระยองไปทางทิศตะวันตกประมาณ 35 กิโลเมตร และห่างจากตัวเมืองพัทยาไปทางทิศใต้ประมาณ 30 กิโลเมตร มีพื้นที่โดยรอบประมาณ 6,500 ไร่ เป็นท่าอากาศยานภายใต้การดูแลของกองทัพเรือไทย โดยในปี พ.ศ. 2504 กองทัพเรือต้องการก่อสร้างสนามบินทหารเรือ จึงดำเนินการสำรวจพื้นที่บริเวณจังหวัดชลบุรี และจังหวัดระยอง โดยกองบัญชาการทหารสูงสุดอนุมัติสร้างสนามบินแห่งใหม่ของกองทัพเรือบริเวณหมู่บ้านอู่ตะเภา จังหวัดระยอง เป็นทางวิ่งลาดยางความยาว 1,200 เมตร

ในปี พ.ศ. 2505 รัฐบาลไทยและสหรัฐอเมริกาได้มีโครงการร่วมกัน โดยคณะรัฐมนตรีได้ลงมติให้รัฐบาลสหรัฐอเมริกาปรับปรุงสนามบินอู่ตะเภาในปี พ.ศ. 2508 เพื่อเป็นหน่วยในการลำเลียงหน่วยรบไปยังจุดยุทธศาสตร์ต่างๆ ภายในประเทศ ต่อมา จอมพลถนอม กิตติขจร ผู้บัญชาการทหารสูงสุดในเวลานั้น มีคำสั่งให้กองทัพเรือใช้สนามบินแห่งนี้สำหรับงานของราชการและมีหน้าที่ดูแลรักษาสนามบิน โดยใช้ชื่อว่า "สนามบินอู่ตะเภา"

ในปี พ.ศ. 2519 คณะรัฐมนตรีมีมติให้สนามบินอู่ตะเภาเป็นสนามบินพาณิชย์ระหว่างประเทศ และเป็นสนามบินสำรองของท่าอากาศยานดอนเมือง ต่อมาภายหลังจากการปรับปรุงสนามบินอู่ตะเภาโดยกรมการบินพาณิชย์ คณะรัฐมนตรี (ครม.) ได้มีมติเมื่อวันที่ 21 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2532 ให้ใช้ประโยชน์จากสนามบินอู่ตะเภามากขึ้น โดยให้พัฒนาเป็นสนามบินพาณิชย์ร่วมกับกรมการบินพาณิชย์ กระทรวงคมนาคม เป็นท่าอากาศยานสากล โดยใช้ชื่อว่า "สนามบินนานาชาติระยอง - อู่ตะเภา" ภายใต้สังกัดของกองทัพเรือ ในปี พ.ศ. 2558 มีจำนวนผู้โดยสารที่เข้ามาใช้บริการทั้งหมด 241,384 คน ภายหลังจากที่สายการบินไทยแอร์เอเชียได้เปิดให้บริการ ทำให้จำนวนผู้โดยสารเพิ่มมากขึ้น โดยในปี พ.ศ. 2559 มีจำนวนผู้โดยสารเพิ่มขึ้นเป็น 783,846 คน ในปี พ.ศ. 2560 และในปี พ.ศ. 2561 มีจำนวนผู้โดยสาร 1,448,675 คน และ 1,856,997 คน ตามลำดับหรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 87 ของจำนวนผู้โดยสารในปี พ.ศ. 2558

นอกจากนั้น เมื่อวันที่ 3 มิถุนายน พ.ศ. 2558 ได้มีการลงนามในบันทึกข้อตกลงความร่วมมือระหว่างกระทรวงคมนาคมและกองทัพเรือในการพัฒนาท่าอากาศยานอู่ตะเภาให้เป็นท่าอากาศยานเชิงพาณิชย์ แห่งที่ 3 ปัจจุบันรัฐบาลอยู่ระหว่างเริ่มดำเนินการพัฒนาระบบสาธารณูปโภค การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) และวางแผนพัฒนาภาคอุตสาหกรรมทันสมัย (Advance Industry) และเมืองใหม่ขนาดใหญ่ ซึ่งจะครอบคลุมพื้นที่จังหวัดฉะเชิงเทรา จังหวัดชลบุรี และจังหวัดระยอง ภายใต้โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor หรือ EEC) ผลของการพัฒนานี้จะทำให้เกิดความต้องการใช้สนามบินขนาดใหญ่อย่างเร่งด่วน เพื่อรองรับการขยายตัวของผู้โดยสาร การขนส่งสินค้า และเที่ยวบินที่คาดว่าจะเพิ่มขึ้นอย่างมาก จากการขยายตัวทางเศรษฐกิจที่เกิดขึ้น โดยการพัฒนาสนามบินนานาชาติอู่ตะเภาให้เป็นศูนย์กลางด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ การซ่อมบำรุงอากาศยาน การพัฒนาและวิจัยเทคโนโลยีด้านการบินและอวกาศ รวมถึงการพัฒนาและวิจัยเทคโนโลยีด้านความมั่นคงเพื่อรองรับไม่เพียงแต่โครงการ EEC เท่านั้น แต่ยังจะรวมถึงพื้นที่พัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) และกลุ่มอาเซียน (ASEAN) ทั้งหมด

1.2 เหตุผล และความจำเป็นในการดำเนินโครงการ

กองทัพเรือ ซึ่งเป็นหน่วยงานผู้รับผิดชอบกำกับดูแลพัฒนาสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา ร่วมกับสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.) ซึ่งเป็นหน่วยงานของรัฐที่เป็นนิติบุคคลภายใต้การบังคับบัญชาของนายกรัฐมนตรี มีหน้าที่กำหนดและดำเนินการตามนโยบาย แผนและมาตรการต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก มีความประสงค์จะดำเนินการพัฒนาสนามบินนานาชาติอู่ตะเภาใน**โครงการก่อสร้างทางวิ่งและทางขับที่ 2 สนามบินนานาชาติอู่ตะเภา อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง** (ต่อไปนี้เรียกว่า "โครงการฯ") ซึ่งมีความยาวทางวิ่ง 3,505 เมตร เพื่อให้สนามบินนานาชาติอู่ตะเภาเป็นศูนย์กลางการบินที่สามารถรองรับผู้โดยสารได้สูงสุด 70 ล้านคนต่อปี ในปี พ.ศ. 2591 (คาดการณ์ปริมาณการใช้สนามบินในกรณีมีการเติบโตมากกว่ากรณีฐาน (Aggressive Scenario) โดยเป็นการรองรับกิจกรรมที่เกินขีดความสามารถในการรองรับของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (BKK) และท่าอากาศยานดอนเมือง (DMK) (ที่มา : โครงการวางแผนแม่บทโครงการศึกษาความเหมาะสม โครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาและพื้นที่โดยรอบ จังหวัดระยอง, พ.ศ. 2561) รวมทั้งให้สอดคล้องกับนโยบายการพัฒนาประเทศภายใต้โครงการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC) ตามนโยบายของรัฐบาลที่กำหนดให้ภาคตะวันออกเป็นพื้นที่นำร่องสำหรับเขตเศรษฐกิจการลงทุนพิเศษ

การก่อสร้างทางวิ่งที่ 2 ของสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา ซึ่งมีความยาวทางวิ่ง 3,505 เมตร เข้าข่ายประเภทโครงการหรือกิจการที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อชุมชนอย่างรุนแรง ลำดับที่ 8 "**โครงการระบบขนส่งทางอากาศที่มีการก่อสร้าง ขยาย หรือเพิ่มทางวิ่งของอากาศยานตั้งแต่ 3,000 เมตรขึ้นไป**" ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการที่อาจมีผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติ คุณภาพสิ่งแวดล้อม สุขภาพ อนามัย คุณภาพชีวิต ของประชาชนในชุมชนอย่างรุนแรง ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ลงวันที่ 19 พฤศจิกายน พ.ศ. 2561 (ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เมื่อวันที่ 4 มกราคม พ.ศ. 2562) และประกาศ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2562 ลงวันที่ 28 พฤศจิกายน พ.ศ. 2562 โดย ทร. และ สกพอ. ได้มอบหมายให้กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ประกอบด้วย บริษัท อินเด็กซ์ อินเตอร์เนชั่นแนล กรุ๊ป จำกัด (มหาชน) บริษัท ดีเคด คอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัท อินเตอร์เนชั่นแนล เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแต้นส์ จำกัด บริษัท ไทย ทรานซิท โซลูชั่นส์ จำกัด และบริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นที่ปรึกษาในการจัดทำรายงานดังกล่าว เพื่อเสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) พิจารณาต่อไป

ที่ผ่านมาโครงการ ได้ดำเนินการประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารของโครงการโดยการเข้าพบปะเพื่อให้ข้อมูลเบื้องต้นและปรึกษาหารือกับผู้บริหารหน่วยงานระดับจังหวัด ระดับอำเภอ และระดับท้องถิ่น ระหว่างวันที่ 30 พฤษภาคม - 11 มิถุนายน พ.ศ. 2562 มีการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 เมื่อวันพฤหัสบดีที่ 4 กรกฎาคม พ.ศ. 2562 เวลา 08.30 - 12.00 น. ณ ห้องแกรนด์บอลรูม 1 - 3 โรงแรมภูริมาศ บีช แอนด์ สปา อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง การรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 ดำเนินการสำรวจและรับฟังความคิดเห็นฯ ช่วงวันที่ 26 พฤศจิกายน - 24 ธันวาคม พ.ศ. 2562 และช่วงวันที่ 17 - 19 และ 30 มกราคม และช่วงวันที่ 6 - 13 มิถุนายน พ.ศ. 2563 และได้ดำเนินการจัดการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3 เมื่อวันที่ 5-6 สิงหาคม พ.ศ. 2563 ที่ผ่านมา

1.2 วัตถุประสงค์ของการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3

การจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพของโครงการก่อสร้างทางวิ่งและทางขับที่ 2 สนามบินนานาชาติอู่ตะเภา อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง ขณะนี้อยู่ในขั้นตอนการทบทวนร่างรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ ทั้งนี้ เพื่อให้การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ ครอบคลุมและครบถ้วนมากที่สุดจึงเปิดโอกาสให้ประชาชนและผู้มีส่วนได้เสียมีส่วนร่วมแสดงความคิดเห็นหรือข้อเสนอแนะต่อผลการศึกษาและร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ และร่างมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ ซึ่งได้กำหนดให้มีการจัดเวทีรับฟังความคิดเห็นของประชาชนและผู้มีส่วนได้เสียในการทบทวนร่างรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม 2 เวที ดังนี้

- **เวทีที่** 1 : วันพุธที่ 5 สิงหาคม พ.ศ. 2563 เวลา เวลา 17.00-20.00 น. ณ อาคารเอนกประสงค์ศูนย์พัฒนาคุณภาพชีวิตผู้สูงอายุ องค์การบริหารส่วนตำบลสำนักท้อน ซอยเทศบาล 43 อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง
- **เวทีที่ 2** : วันพฤหัสบดีที่ 6 สิงหาคม พ.ศ. 2563 เวลา 08.30 – 12.00 น. ณ ห้องแกรนด์บอลรูม 1-3 โรงแรมภูริมาศ บีช แอนด์ สปา อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง

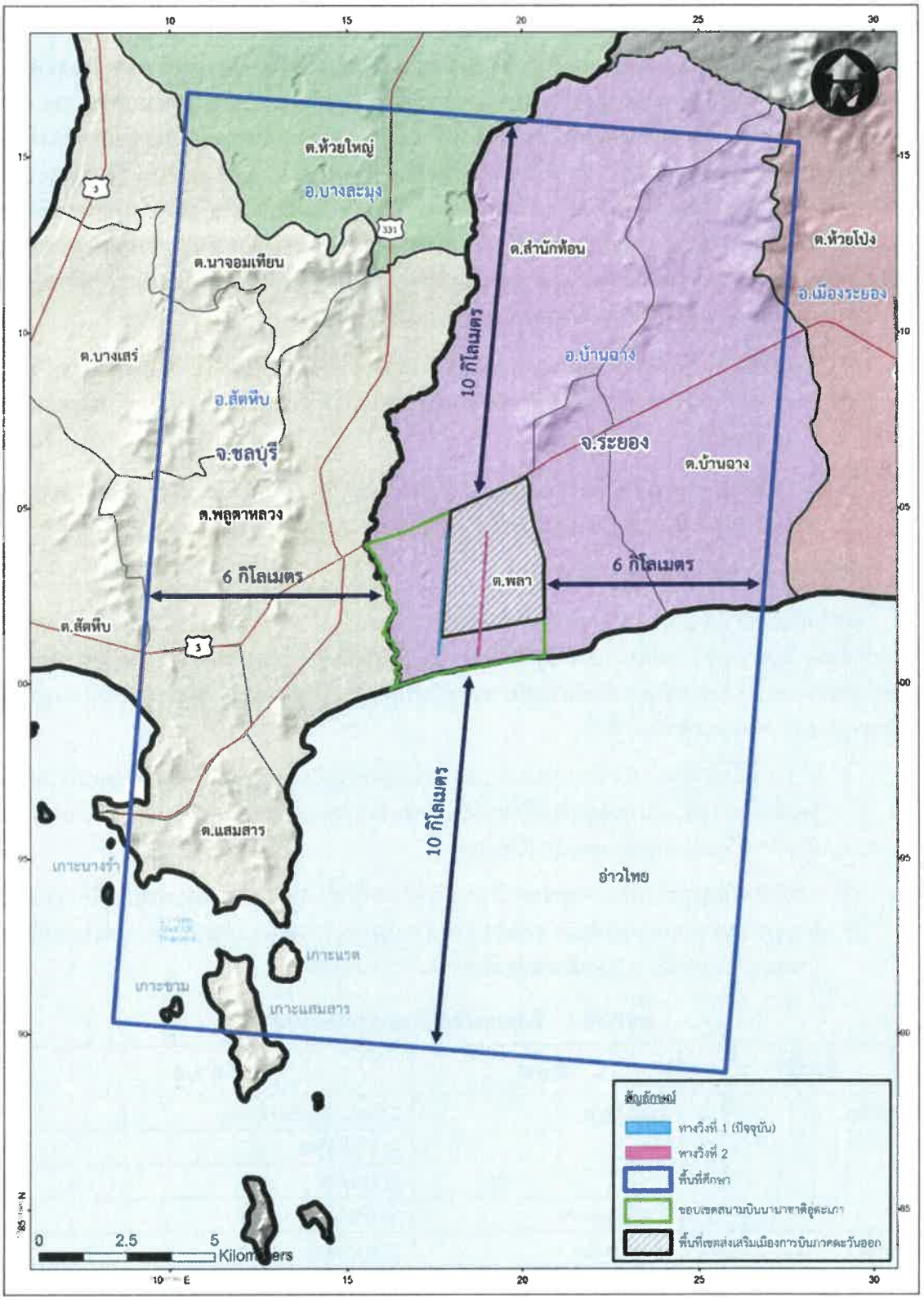
1.3 ที่ตั้งโครงการและพื้นที่ศึกษาของโครงการ

สนามบินนานาชาติอู่ตะเภาตั้งอยู่ในพื้นที่ตำบลพลา อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง มีอาณาเขตติดต่อ คือ 1) ด้านทิศเหนือ ติดต่อ เทศบาลเมืองบ้านฉาง 2) ทิศใต้ ติดต่อ ชายฝั่งทะเลอ่าวไทย 3) ทิศตะวันออก ติดต่อ เทศบาลตำบลบ้านฉาง และ 4) ทิศตะวันตก ติดต่อ องค์การบริหารส่วนตำบลพลูตาหลวง ในการกำหนดขอบเขตพื้นที่การศึกษา พิจารณาจากขอบเขตพื้นที่ ดังนี้

- ขอบเขตพื้นที่ศึกษาทางกายภาพ ครอบคลุมบริเวณสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา และบริเวณพื้นที่โดยรอบสนามบินนานาชาติอู่ตะเภาไปทางด้านทิศตะวันออกและทิศตะวันตกด้านละ 6 กิโลเมตร และด้านทิศเหนือและทิศใต้ด้านละ 10 กิโลเมตร
- ขอบเขตการปกครองครอบคลุมพื้นที่ 2 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดระยอง ประกอบด้วยพื้นที่บางส่วนของอำเภอบ้านฉาง และอำเภอเมืองระยอง และจังหวัดชลบุรี ประกอบด้วยพื้นที่บางส่วนของอำเภอบางละมุง และสัตหีบ รายละเอียดแสดงดัง**ตารางที่ 1** และ**รูปที่ 1**

ตารางที่ 1 ที่ตั้งและพื้นที่ศึกษาของโครงการ

จังหวัด	อำเภอ	ตำบล
1) ระยอง	1) บ้านฉาง	1) พลา (ที่ตั้งโครงการ)
		2) สำนักท้อน
		3) บ้านฉาง
	2) เมืองระยอง	4) ห้วยโป่ง
2) ชลบุรี	3) บางละมุง	5) ห้วยใหญ่
	4) สัตหีบ	6) นาจอมเทียน
		7) บางเสร่
		8) พลูตาหลวง
		9) สัตหีบ
		10) แสมสาร
2 จังหวัด	**4 อำเภอ**	**10 ตำบล**



รูปที่ 1 ที่ตั้งและพื้นที่ศึกษาของโครงการ

2 รายละเอียดโครงการ

ตามแผนแม่บทโครงการศึกษาความเหมาะสม โครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาและพื้นที่โดยรอบ จังหวัดระยอง พ.ศ. 2561 ได้กำหนดระยะการพัฒนาสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา ออกเป็น 3 ระยะ ประกอบด้วย

แผนพัฒนาระยะที่ 1 : ดำเนินการก่อสร้างในปี พ.ศ. 2564-2566 สิ่งอำนวยความสะดวกสามารถรองรับปริมาณจราจรทางอากาศได้จนถึงปี พ.ศ. 2571

- ปริมาณเที่ยวบินรวม 80,600 เที่ยวบินต่อปี (222 เที่ยวบินต่อวัน)
- ปริมาณผู้โดยสารที่รองรับได้ 14 ล้านคนต่อปี

แผนพัฒนาระยะที่ 2 : ดำเนินการก่อสร้างในปี พ.ศ. 2573-2576 สิ่งอำนวยความสะดวกสามารถรองรับปริมาณจราจรทางอากาศได้จนถึงปี พ.ศ. 2581

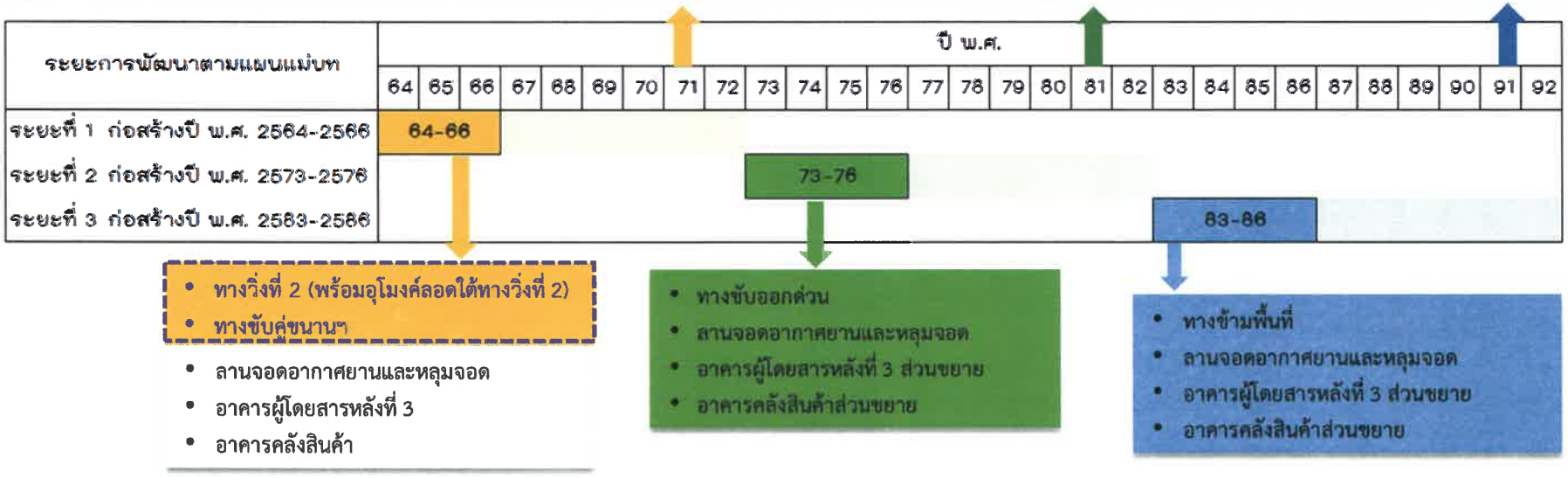
- ปริมาณเที่ยวบินรวม 200,000 เที่ยวบินต่อปี (550 เที่ยวบินต่อวัน)
- ปริมาณผู้โดยสารที่รองรับได้ 38 ล้านคนต่อปี

แผนพัฒนาระยะที่ 3 : ดำเนินก่อสร้างในปี พ.ศ. 2583-2586 สิ่งอำนวยความสะดวกสามารถรองรับปริมาณจราจรทางอากาศได้จนถึงปี พ.ศ. 2591

- ปริมาณเที่ยวบินรวม 324,200 เที่ยวบินต่อปี (889 เที่ยวบินต่อวัน)
- ปริมาณผู้โดยสารที่รองรับได้ 70 ล้านคนต่อปี ในปี พ.ศ. 2591

ทั้งนี้ ในส่วนของกิจกรรมในระยะก่อสร้างได้พิจารณากิจกรรมการก่อสร้างทางวิ่งที่ 2 และทางขับคู่ขนาน ซึ่งจะก่อสร้างตามแผนพัฒนาในระยะที่ 1 (**ดังรูปที่ 2**) ส่วนระยะดำเนินการได้พิจารณาครอบคลุมจำนวนเที่ยวบิน และจำนวนผู้โดยสารคาดการณ์ไปจนถึงปี พ.ศ. 2591 เป็นกรอบในการศึกษาและจัดทำรายงาน EHIA ฉบับนี้ ส่วนองค์ประกอบอื่น ๆ ให้พิจารณาตามเงื่อนไขการขออนุญาตก่อสร้างและดำเนินการตามที่กฎหมายกำหนด

รายละเอียด	ระยะที่ 1 (ปีคาดการณ์ พ.ศ. 2571)	ระยะที่ 2 (ปีคาดการณ์ พ.ศ. 2581)	ระยะที่ 3 (ปีคาดการณ์ พ.ศ. 2591)
จำนวนผู้โดยสาร (ล้านคนต่อปี)	14	38	70
จำนวนเที่ยวบินผู้โดยสาร (เที่ยวบินต่อปี)	78,000	189,000	305,000
จำนวนเที่ยวบินขนส่งสินค้า (เที่ยวบินต่อปี)	2,600	11,000	19,200
จำนวนเที่ยวบินรวม (เที่ยวบินต่อปี)	80,600	200,000	324,200



รูปที่ 2 การพัฒนาสนามบินนานาชาติอู่ตะเภาในแต่ละระยะ ตามแผนแม่บทโครงการศึกษาความเหมาะสม โครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาและพื้นที่โดยรอบ จังหวัดระยอง, พ.ศ. 2561

ทั้งนี้ การพัฒนาในพื้นที่เขตส่งเสริมเมืองการบินภาคตะวันออกนั้น มีการพัฒนาโครงการโดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้องหลายหน่วยงาน ได้แก่ เอกชนร่วมลงทุน สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก กองทัพเรือ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) สถาบันการบินพลเรือน (สบพ.) รวมทั้งการให้เอกชนเช่าที่ดินเพื่อดำเนินการในระบบสาธารณูปโภคส่วนกลางของสนามบิน การพัฒนาในพื้นที่เขตส่งเสริมเมืองการบินภาคตะวันออก ซึ่งปัจจุบันองค์ประกอบของการพัฒนาต่างๆ อยู่ระหว่างการศึกษา สำรวจและออกแบบ รายละเอียดแสดงดัง**รูปที่ 3**

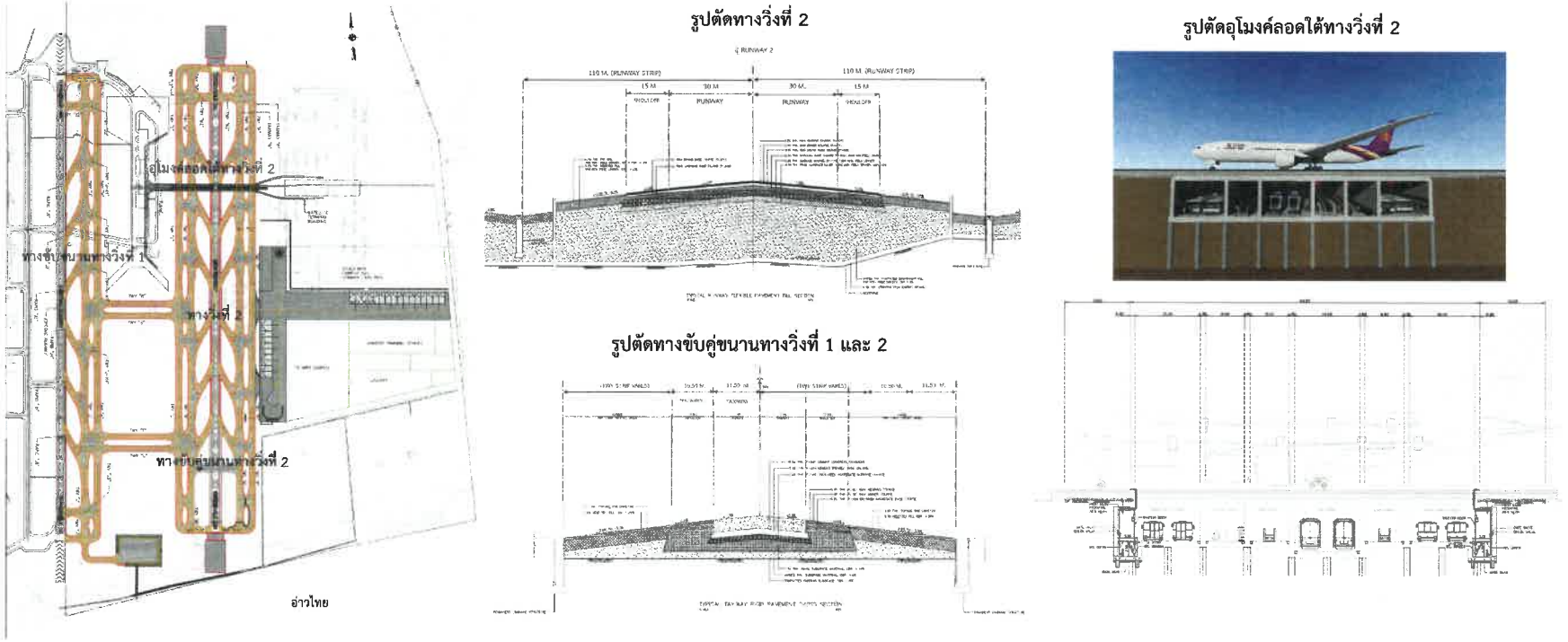
ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก, พ.ศ. 2563

รูปที่ 3 การพัฒนาอื่นๆ ในพื้นที่เขตส่งเสริมเมืองการบินภาคตะวันออก ตามแผนแม่บทโครงการศึกษาความเหมาะสมโครงการพัฒนาสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา

สำหรับการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพฉบับนี้ เป็นการประเมินผลกระทบจากการก่อสร้างทางวิ่งและทางขับที่ 2 ทั้งนี้ในการก่อสร้างทางวิ่งและทางขับที่ 2 มีองค์ประกอบอื่นที่จะก่อสร้างในช่วงเวลาเดียวกัน ได้แก่ อุโมงค์ลอดใต้ทางวิ่งที่ 2 และทางขับคู่ขนานทางวิ่งที่ 1 ดังนั้น โครงการจึงได้นำกิจกรรมต่างๆ ที่เกิดขึ้นในช่วงเวลาเดียวกันมาผนวกไว้ในการประเมินผลกระทบจากการก่อสร้างด้วย (**รูปที่ 4**) ส่วนระยะดำเนินการได้ประเมินครอบคลุมการเปิดใช้ทางวิ่งที่ 2 ไปถึงปี พ.ศ. 2591

2.1 แหล่งเงินทุน

โครงการก่อสร้างทางวิ่งและทางขับที่ 2 จะใช้แหล่งเงินทุนที่กองทัพเรือได้รับการจัดสรร ผ่านการอนุมัติใช้เงินงบประมาณแผ่นดินจากคณะรัฐมนตรี



รูปที่ 4 องค์ประกอบสำหรับการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ (EHIA) ฉบับนี้ เป็นการประเมินผลกระทบจากการก่อสร้างทางวิ่งและทางขับที่ 2 อุโมงค์ลอดใต้ทางวิ่งที่ 2 และทางขับคู่ขนานทางวิ่งที่ 1

2.2 กิจกรรมหลักของโครงการ

ระยะก่อสร้าง : ก่อสร้างทางวิ่ง ทางขับที่ 2 และอุโมงค์ลอดใต้ทางวิ่งที่ 2 ใช้เวลาก่อสร้างรวมประมาณ 36 เดือน ประกอบด้วยกิจกรรมการก่อสร้าง ดัง**ตารางที่ 2** โดยทางวิ่งที่ 2 ตั้งอยู่ทางด้านทิศตะวันออกของทางวิ่งที่ 1 (ปัจจุบัน) วางตัวขนานไปกับทางวิ่งที่ 1 ที่ระยะห่าง 1,140 เมตร มีความยาวทางวิ่ง 3,505 เมตร ความกว้างของทางวิ่ง 60 เมตร ไหล่ทางแต่ละข้างยาว 15 เมตร ส่วนทางขับที่ 2 วางตัวคู่ขนานไปกับทางวิ่งที่ 2 จำนวน 4 เส้น (ซ้าย 2 เส้น และขวา 2 เส้น) ทางขับมีความกว้าง 23 เมตร

ตารางที่ 2 สรุปกิจกรรมการก่อสร้างทางวิ่งและทางขับที่ 2 และอุโมงค์ลอดใต้ทางวิ่งที่ 2

ลำดับที่	กิจกรรมการก่อสร้าง	รายละเอียดการก่อสร้าง
1	ทางวิ่งที่ 2	- ขุดและปรับพื้นที่
		- งานปรับปรุงคุณภาพดิน (ด้วยวิธี Rapid Impact Compaction, RIC)
		- งานถมคันทางและพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง
		- งานก่อสร้างระบบระบายน้ำและสถานีสูบน้ำที่ 2
		- งานก่อสร้างโครงสร้างชั้นผิวทาง
		- งานปูผิวทาง
		- งานเครื่องหมายจราจรบนผิวทาง (งานทาสีตีเส้นจราจร)
		- งานติดตั้งระบบไฟบนผิวทาง
2	ทางขับคู่ขนานทางวิ่งที่ 1 (2 เส้น) และทางขับคู่ขนานทางวิ่งที่ 2 (4 เส้น)	- ขุดและปรับพื้นที่
		- งานปรับปรุงคุณภาพดิน (ด้วยวิธี Rapid Impact Compaction, RIC)
		- งานถมคันทางและพื้นที่ปลอดภัยรอบทางขับ
		- งานก่อสร้างระบบระบายน้ำ
		- งานก่อสร้างโครงสร้างชั้นผิวทาง
		- งานปูผิวทาง
		- งานเครื่องหมายจราจรบนผิวทาง (งานทาสีตีเส้นจราจร)
		- งานติดตั้งระบบไฟบนผิวทาง
3	อุโมงค์ลอดใต้ทางวิ่งที่ 2	- งานปรับพื้นที่
		- งานก่อสร้างกำแพงอุโมงค์ (Pile wall/D-wall) และเสาเข็มเจาะ (เพื่อรองรับใต้พื้นอุโมงค์)
		- งานขุดและติดตั้งระบบค้ำยัน (ประมาณ 8-10 เมตร) ใช้เครื่องจักรขุด
		- งานสกัดหัวเสาเข็มและก่อสร้างพื้นอุโมงค์
		- งานก่อสร้างผนังอุโมงค์
		- งานก่อสร้างหลังคาอุโมงค์
		- งานติดตั้งระบบไฟฟ้า/เครื่องกลในอุโมงค์ และงานระบายน้ำ

ระยะดำเนินการ : การเปิดใช้งานทางวิ่งที่ 2 ไปถึงปี พ.ศ. 2591

2.3 แผนการดำเนินงานของโครงการ

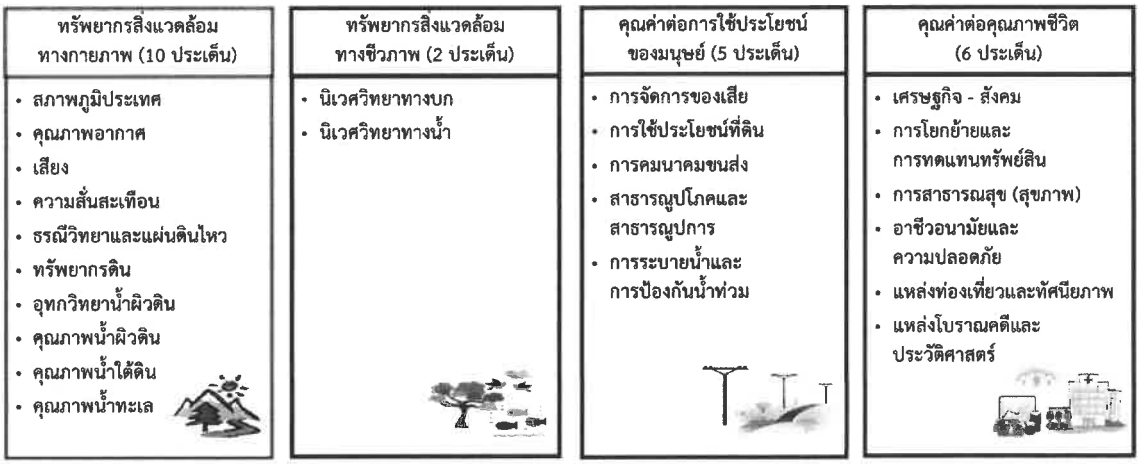
แผนงานการก่อสร้างทางวิ่งและทางขับที่ 2 และอุโมงค์ลอดใต้ทางวิ่งที่ 2 ใช้เวลาในการก่อสร้างรวม 36 เดือน มีกำหนดการก่อสร้างแล้วเสร็จภายในปี พ.ศ. 2567 รายละเอียดการดำเนินงานแสดงดัง**ตารางที่ 3**

ตารางที่ 3 แผนงานการก่อสร้างทางวิ่งและทางขับที่ 2 และอุโมงค์ใต้ทางวิ่งที่ 2

ลำดับ	กิจกรรมการก่อสร้าง	2563		2564				2565				2566				2567				2568			
		3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
		รายไตรมาส (ไตรมาสละ 3 เดือน)																					
1	ทางวิ่งที่ 2										30 เดือน												
2	ทางขับคู่ขนาน											36 เดือน											
3	อุโมงค์ลอดใต้ทางวิ่ง										30 เดือน												

3 การศึกษาสภาพแวดล้อมปัจจุบัน

การศึกษาสภาพแวดล้อมปัจจุบัน เพื่อเป็นข้อมูลพื้นฐานก่อนการดำเนินโครงการ การเปรียบเทียบแนวโน้มของสภาพแวดล้อมหลังมีการดำเนินโครงการ และใช้ในการกำหนดขอบเขตการศึกษาถึงผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ โดยการศึกษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมพื้นฐานอาศัยข้อมูลรายงานและเอกสารจากหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องร่วมกับการเก็บตัวอย่างสิ่งแวดล้อมเพิ่มเติมหากมีความจำเป็น โดยมีประเด็นสิ่งแวดล้อมหลักที่พิจารณาทั้งหมด 23 ประเด็น แสดงดัง**รูปที่ 5**



รูปที่ 5 ขอบเขตการศึกษา ทั้ง 23 ประเด็น ในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ (EHIA)

4 การประเมินผลกระทบและมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ

การดำเนินกิจกรรมต่างๆ ของโครงการในระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการอาจส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และสุขภาพ ตลอดจนวิถีชีวิตความเป็นอยู่ของชุมชนในพื้นที่ใกล้เคียง โครงการจึงได้จัดทำมาตรการป้องกันและแก้ไขและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ รวมทั้งสรุปมาตรการฯ ด้านสิ่งแวดล้อมและสุขภาพของโครงการที่สอดคล้องกับการประเมินผลกระทบฯ ที่มีนัยสำคัญ พร้อมนำข้อคิดเห็นจากผู้มีส่วนได้เสียมาประกอบการจัดทำมาตรการฯ ดังกล่าว

5 การดำเนินการตามกระบวนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน (Public Participation)

กระบวนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ ประกอบด้วย 4 ขั้นตอนหลัก ดัง**รูปที่ 6**

รูปที่ 6 แผนภาพกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชน ในขั้นตอนการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ

5.1 กิจกรรมการเตรียมการก่อนการรับฟังความคิดเห็น

โครงการ ได้ดำเนินการประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารของโครงการโดยการเข้าพบปะเพื่อให้ข้อมูลเบื้องต้นและปรึกษาหารือกับผู้บริหารหน่วยงานระดับจังหวัด ระดับอำเภอ และระดับท้องถิ่น ระหว่างวันที่ 30 พฤษภาคม – 11 มิถุนายน พ.ศ. 2562 จำนวน 9 หน่วยงาน ดังนี้ รองผู้ว่าราชการจังหวัดระยองและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง รองผู้ว่าราชการจังหวัดชลบุรี เทศบาลตำบลบ้านฉาง เทศบาลเมืองบ้านฉาง องค์การบริหารส่วนตำบลพลูตาหลวง อำเภอสัตหีบ เทศบาลตำบลสำนักท้อน เทศบาลตำบลพลา องค์การบริหารส่วนตำบลสำนักท้อน

5.2 การรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1

การรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 เมื่อวันพฤหัสบดีที่ 4 กรกฎาคม พ.ศ. 2562 เวลา 08.30 - 12.00 น. ณ ห้องแกรนด์บอลรูม 1-3 โรงแรมภูริมาศ บีช แอนด์ สปา อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง โดยมีนาวาเอกก้องศักดิ์ ปรีดีคณิต ประธานกรรมการตรวจรับพัสดุ เป็นผู้กล่าวรายงานการรับฟังความคิดเห็นฯ และได้รับเกียรติจาก นายยุทธพล องอาจอิทธิชัย รองผู้ว่าราชการจังหวัดระยอง เป็นประธานเปิดการรับฟังความคิดเห็นฯ ซึ่งมีผู้เข้าร่วมประชุมทั้งหมด 333 ราย

5.3 การรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2

การรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 เมื่อช่วงวันที่ 26 พฤศจิกายน ถึงวันที่ 15 มีนาคม พ.ศ. 2563 และวันที่ 6-13 มิถุนายน พ.ศ. 2563 โดยมีรูปแบบของการดำเนินการ ประกอบด้วย การสัมภาษณ์เชิงลึกกับหน่วยงานราชการ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และหน่วยงานเอกชนที่เกี่ยวข้องหรืออาจได้รับผลกระทบจากโครงการ รวม 79 หน่วยงาน การประชุมกลุ่ม/การสนทนากลุ่มกับผู้นำชุมชนและประชาชน กลุ่ม อสม. กลุ่ม อปพร. กลุ่มประมง กลุ่มท่องเที่ยว และกลุ่มอื่นๆ รวม 26 กลุ่ม และการสำรวจข้อมูลและความคิดเห็นด้วยแบบสอบถามต่อโครงการ จำนวน 5 กลุ่ม รวม 892 คน

5.4 การรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3

การรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3 เป็นการจัดเวทีรับฟังความคิดเห็นเพื่อทบทวนร่างรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม มีวัตถุประสงค์เพื่อให้ประชาชนผู้มีส่วนได้เสีย และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้ตรวจสอบความถูกต้อง และความครบถ้วนสมบูรณ์ของร่างรายงานฯ รวมถึงนำเสนอข้อมูล ข้อเท็จจริง และข้อคิดเห็นเพิ่มเติมต่อร่างรายงานฯ ดังกล่าว เพื่อให้ประชาชนมีความมั่นใจในร่างรายงานและมาตรการฯ ทั้งนี้ ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้จากการรับฟังความคิดเห็นให้นำมาปรับปรุงร่างรายงานฯ และมาตรการฯ และจะต้องผนวกไว้เป็นส่วนหนึ่งของรายงานฯ โดยจัดขึ้น 2 เวที ดังนี้

เวทีที่ 1 วันพุธที่ 5 สิงหาคม พ.ศ. 2563 เวลา 17.00-20.00 น. ณ อาคารเอนกประสงค์ศูนย์พัฒนาคุณภาพชีวิตผู้สูงอายุ องค์การบริหารส่วนตำบลสำนักท้อน ซอยเทศบาล 43 อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง

เวทีที่ 2 วันพฤหัสบดีที่ 6 สิงหาคม พ.ศ. 2563 เวลา 08.30 – 12.00 น. ณ ห้องแกรนด์บอลรูม 1-3 โรงแรมภูริมาศ บีช แอนด์ สปา อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง

โดยมีรายละเอียดขั้นตอนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3 แสดงดัง**ตารางที่ 4** ซึ่งโครงการได้มีการแจ้งเชิญเข้าร่วมรับฟังความคิดเห็น ผ่านสื่อจำนวน 7 ช่องทาง เมื่อวันที่ 3 กรกฎาคม พ.ศ. 2563 แสดงดัง**รูปที่ 7**

ตารางที่ 4 การดำเนินการตามขั้นตอนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3

การดำเนินการ	ช่วงเวลาดำเนินการ	รายละเอียด
1. การแจ้งล่วงหน้า (ล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 30 วัน ผ่านช่องทางการสื่อสารสาธารณะไม่น้อยกว่า 3 ช่องทาง)	ตั้งแต่วันที่ 3 กรกฎาคม พ.ศ. 2563	แจ้งล่วงหน้าให้ สผ. และสาธารณชนได้รับทราบเกี่ยวกับโครงการ และการจัดเวทีรับฟังความคิดเห็นฯ ไม่น้อยกว่า 1 เดือน โดยผ่านช่องทางต่างๆ รวม 7 ช่องทาง ได้แก่ 1) หนังสือเชิญ 2) ป้ายประชาสัมพันธ์ 3) โปสเตอร์ประชาสัมพันธ์ 4) เว็บไซต์ 5) สถานีวิทยุท้องถิ่น 6) หนังสือพิมพ์ท้องถิ่น และ 7) รถกระจายเสียงประชาสัมพันธ์
2. การเปิดเผยเอกสารโครงการ และร่างรายงานฯ (ล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 15 วัน ผ่านช่องทางการสื่อสารสาธารณะไม่น้อยกว่า 3 ช่องทาง)	ตั้งแต่วันที่ 21 กรกฎาคม พ.ศ. 2563	เปิดเผยเอกสารโครงการและร่างรายงานฯ ให้ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องและสาธารณชนพิจารณาล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 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 ขอบเขตและแนวทางการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ และการประเมินทางเลือกโครงการ รวมถึงเพื่อรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของผู้มีส่วนได้เสียและประชาชน

ตารางที่ 4 การดำเนินการตามขั้นตอนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3

การดำเนินการ	ช่วงเวลาดำเนินการ	รายละเอียด
5. การรับฟังความคิดเห็นภายหลังการจัดเวทีรับฟังความคิดเห็นฯ (ต่อเนื่องไม่น้อยกว่า 15 วัน โดยมีช่องทางอย่างน้อย 3 ช่องทาง)	ตั้งแต่วันที่ 7-21 สิงหาคม พ.ศ. 2563	เปิดรับฟังความคิดเห็นเพิ่มเติมภายหลังการจัดเวทีรับฟังความคิดเห็นฯ อย่างต่อเนื่อง ไม่น้อยกว่า 15 วัน รวม 5 ช่องทาง ได้แก่ 1) ไปรษณีย์ 2) ไปรษณียบัตร 3) โทรศัพท์ 4) โทรสาร และ 5) อีเมล
6. การจัดทำและเปิดเผยรายงานสรุปผลการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3	วันที่ 28 สิงหาคม พ.ศ. 2563	จัดทำรายงานสรุปความคิดเห็นของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องและสาธารณชน พร้อมคำชี้แจง และจัดส่งรายงานดังกล่าวไปยัง สผ. เพื่อทราบ รวมถึงนำส่งยังกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียของโครงการ และเผยแพร่แก่สาธารณชนต่อไป

การประชาสัมพันธ์ทางป้าย Cut Out

การประชาสัมพันธ์ทางเว็บไซต์
(www.ehia-utprw2.com)

การปิดโปสเตอร์ประชาสัมพันธ์
(สนง. สาธารณสุขอำเภอเมืองระยอง)

การประชาสัมพันธ์ผ่านรถกระจายเสียง

การประชาสัมพันธ์ทางหนังสือพิมพ์ระยองโพสต์ หน้า 12

เปิดเผยร่างรายงานการประเมินผลกระทบทิ่งแวดล้อม
(รพ.สต.บ้านสระแก้ว)

รูปที่ 7 การแจ้งเชิญเข้าร่วมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3 ผ่านสื่อประชาสัมพันธ์ต่างๆ (บางส่วน)

5.4.1 ผลการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3 เวทีที่ 1

การรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3 เวทีที่ 1 เมื่อวันพุธที่ 5 สิงหาคม พ.ศ. 2563 เวลา 17.00 – 20.00 น. ณ อาคารเอนกประสงค์ศูนย์พัฒนาคุณภาพชีวิตผู้สูงอายุ องค์การบริหารส่วนตำบลสำนักท้อน ซอยเทศบาล 43 อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง โดยมีนายทัศนัย ทองคต นายกองค์การบริหารส่วนตำบลสำนักท้อน เป็นประธานเปิดการรับฟังความคิดเห็นฯ ซึ่งมีผู้เข้าร่วมประชุมทั้งหมด 429 ราย

สรุปจำนวนผู้เข้าร่วมประชุม และสรุปผลการประชุม พร้อมทั้งประเด็นคำถามและข้อเสนอแนะต่างๆ แสดงดัง**ตารางที่ 5** และ**ตารางที่ 6** ตามลำดับ และภาพบรรยากาศการประชุมแสดงดัง**รูปที่ 8**

ตารางที่ 5 รายละเอียดจำนวนผู้เข้าร่วมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3 จำแนกตามกลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย

ลำดับที่	กลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย	จำนวนผู้เข้าร่วมประชุม (ราย)
1.	ผู้ได้รับผลกระทบ	384
2.	ผู้ที่รับผิดชอบจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	
	2.1 เจ้าของโครงการ	1
	2.2 ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้รับอนุญาตตามกฎหมาย	27
3.	ผู้ที่ทำหน้าที่พิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	-
4.	หน่วยงานราชการในระดับต่างๆ	17
5.	องค์กรเอกชนด้านการคุ้มครองสิ่งแวดล้อม องค์กรพัฒนาเอกชน สถาบันการศึกษา และนักวิชาการอิสระ	
6.	สื่อมวลชน	
7.	ประชาชนทั่วไป	1
รวม		**429***

หมายเหตุ : * เป็นจำนวนผู้เข้าร่วมประชุมทั้งหมด หากไม่นับรวมหน่วยงานที่รับผิดชอบจัดทำรายงาน และหน่วยงานผู้พิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม เจ้าของโครงการ และบริษัทที่ปรึกษา มีผู้เข้าร่วมประชุมทั้งสิ้น 401 ราย

ตารางที่ 6 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากเวทีรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3 เวทีที่ 1 วันที่ 5 สิงหาคม พ.ศ. 2563

ลำดับ	คำถาม	คำชี้แจง
วิศวกรรม		
1	**ประชาชน หมู่ที่ 3 ตำบลสำนักท้อน** - ไม่ควรใช้โปรแกรมคอมพิวเตอร์อย่างเดียวในการกำหนดคุณภาพชีวิต	**<u>คำชี้แจงในที่ประชุม</u>** รับทราบความคิดเห็น **<u>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</u>** กิจกรรมหลักที่จะก่อให้เกิดผลกระทบด้านเสียงจากอากาศยาน คือ การขึ้น-ลงของอากาศยาน การประเมินผลกระทบด้านเสียงจากการเปิดใช้ทางวิ่งที่ 1 และ 2 ของโครงการฯ ประกอบด้วยการคำนวณระดับเสียงคาดการณ์ในรูปของ NEF (Noise Exposure Forecast) ทั้งระดับเสียงที่คาดการณ์จากกิจกรรมการบินในอนาคตเมื่อโครงการเปิดดำเนินการ และระดับเสียงคาดการณ์ในปัจจุบัน เพื่อพิจารณาการเปลี่ยนแปลงของแนวเส้นเสียงที่ปรับเปลี่ยนตามจำนวนเที่ยวบินที่จะเข้ามาใช้สนามบิน โดยมีการศึกษาและคาดการณ์ในหลายๆ สมมติฐาน ซึ่งเป็นหลักสากลที่ต้องนำแบบจำลองทางคณิตศาสตร์เข้ามาใช้เพื่อคาดการณ์ผลกระทบที่จะเกิดขึ้น ทั้งนี้ การใช้โปรแกรมคอมพิวเตอร์มีวัตถุประสงค์เพื่อประเมินถึงขอบเขตผลกระทบที่เกิดขึ้นตามสมมติฐานของสถานการณ์การบินในอนาคต ในการปฏิบัติงานจริงจะมีการตรวจวัดระดับความดังเสียงปีละ 2 ครั้งเพื่อสอบเทียบกับผลการประเมิน และปรับเส้นเท่าระดับเสียงหากมีการเปลี่ยนแปลง
2	**ประชาชน หมู่ที่ 3 ตำบลสำนักท้อน** - บ้านที่อยู่อาศัยในปัจจุบันต้องมีการปรับปรุงและออกแบบใหม่โดยวิศวกรเพื่อให้สามารถลดผลกระทบเรื่องเสียงได้จริง - เสนอให้เข้าไปพบช่วงที่ประชาชนเลิกงาน **ประชาชน ตำบลสำนักท้อน** - ให้มีการตรวจสอบบ้านเรือนหลังจากมีการปรับปรุงบ้านเรือนเป็นระยะ เนื่องจากวัสดุมีการเสื่อมสภาพ	**<u>คำชี้แจงในที่ประชุม</u>** - ภายหลังจากโครงการได้รับความเห็นชอบแล้ว เจ้าของโครงการจะจัดตั้งคณะกรรมการ 1 ชุด เพื่อสำรวจบ้าน/สิ่งปลูกสร้างทั้งหมดในพื้นที่เส้นเสียงโดยละเอียดอีกครั้ง ส่วนรายละเอียดการจ่ายค่าปรับปรุงบ้าน เช่น ความถี่ในการจ่ายค่าปรับปรุงขึ้นอยู่กับข้อตกลงระหว่างประชาชนและคณะกรรมการมีความเห็นชอบร่วมกัน - ในพื้นที่เส้นสีฟ้า (NEF 30-40) โครงการจะให้วิศวกร เข้าไปสำรวจวัสดุที่ใช้ในการก่อสร้างของบ้านแต่ละหลัง และจะประเมินราคาวัสดุเพื่อจ่ายเงินแก่เจ้าของบ้าน หรือเจ้าของบ้านจะให้ทางโครงการเป็นผู้ปรับปรุงบ้าน ขึ้นอยู่กับข้อตกลงร่วมกันระหว่างโครงการกับเจ้าของบ้าน - กรณีที่เมื่อผ่านไปช่วงเวลาหนึ่ง บ้านที่มีการซ่อมแซมแล้ว จะมีการเสื่อมสภาพของวัสดุ ซึ่งกรณีมาตรการของสนามบินอื่นๆ ได้มีการระบุในมาตรการว่า วัสดุที่มีอายุ 5 ปี หรือ 10 ปี ที่เสื่อมสภาพ สามารถร้องเรียนกับเจ้าของโครงการได้ ในกรณีของสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา โครงการจะมีหน่วยงานที่รับผิดชอบบริหารสนามบิน ในการรับเรื่องร้องเรียนหรือบริหารจัดการประเด็นดังกล่าวเช่นเดียวกัน - เรื่องการคิดค่าทดแทน จะมีคณะกรรมการ 1 ชุด ชื่อคณะกรรมการกำหนดค่าเยียวยา ซึ่งคณะกรรมการชุดนี้ จะประกอบด้วยหน่วยงานภาครัฐและตัวแทนประชาชน

ตารางที่ 6 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากเวทีรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3 เวทีที่ 1 วันที่ 5 สิงหาคม พ.ศ. 2563

ลำดับ	คำถาม	คำชี้แจง
3	**ประชาชน ชุมชนสระแก้ว** - เครื่องบินขนาดใหญ่ (A380) จะยกเลิกการใช้งานหรือไม่ เมื่อใด	**<u>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</u>** บริษัทผู้ผลิต (Airbus) ได้ประกาศยุติการผลิตอากาศยานรุ่น A380 เนื่องจากไม่มีการสั่งซื้อจากสายการบิน ซึ่งเป็นผลมาจากการเดินทางทางอากาศที่หดตัวจากสถานการณ์ COVID-19 และโอกาสที่จะปรับปรุงอากาศยานรุ่น A380 เป็นเครื่องขนส่งสินค้าทำได้ยาก สำหรับอากาศยาน A380 ที่มีการใช้งานอยู่ในปัจจุบัน ขึ้นอยู่กับสายการบินว่าจะพิจารณาใช้อากาศยาน A380 ต่อไปหรือปลดประจำการ โดยอากาศยานมีอายุการใช้งานเฉลี่ย 20-25 ปี
4	**กระดาษคำถาม** - เสนอให้เปิดทางเข้าออกสนามบินในเขตอำเภอบ้านฉางให้ชัดเจน	**<u>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</u>** โครงการมีแผนจะเปิดทางเข้า-ออก สำหรับผู้โดยสารหรือผู้ที่เข้ามาใช้บริการสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา เพียงทางเดียวโดยคำนึงถึงความปลอดภัยในการใช้พื้นที่ โดยจะใช้ทางหลวงหมายเลข 3 ซึ่งจะมีการเชื่อมโยงกับการคมนาคมภายนอกทั้งทางรถยนต์และทางราง คือ ทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 และรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้ใช้สนามบิน ทั้งนี้ จะยังคงทางเข้า-ออกของทางหลวงหมายเลข 3126 (ทางเข้าปัจจุบัน) สำหรับกองการบินทหารเรือสำหรับเข้า-ออกพื้นที่ของกองทัพเรือ และจะมีทางเข้าฝั่งพลา (ถนนพลา/ถนนเทศบาล 2) ที่มีการเปิดใช้งานสำหรับขนส่งวัสดุก่อสร้างและคนงานเข้าสู่พื้นที่ก่อสร้าง และมีการปรับปรุงเพื่อใช้งานต่อในระยะเปิดดำเนินการ เพื่อขนส่งสินค้าหรือสาธารณูปโภคต่างๆ ภายในสนามบิน
ด้านสิ่งแวดล้อม		
1	**กำนัน ตำบลสำนักท้อน** - ขอทราบผลการศึกษาเรื่องเส้นเสียง และเสนอให้เปิดรับฟังความคิดเห็นในประเด็นของเส้นเสียงโดยทันที - เสนอให้วัดเสียงจากเครื่องบินแต่ละลำที่บินผ่านแทนการใช้ค่าเฉลี่ย - เส้นเสียงมีการเปลี่ยนแปลงทำให้บ้านจากเดิมที่เคยอยู่ในพื้นที่เส้นเสียง NEF > 40 เปลี่ยนเป็นไม่อยู่ในพื้นที่ NEF > 40 - เส้นเสียงที่นำเสนอจะมีการเปลี่ยนแปลงอีกหรือไม่ **ประชาชน หมู่ที่ 3 ตำบลสำนักท้อน** - หลังจากการประชุมครั้งนี้เส้นเสียง NEF จะมีการเปลี่ยนแปลงอีกหรือไม่	**<u>คำชี้แจงในที่ประชุม</u>** - ขอฉันทามติในที่ประชุมว่าจะให้นำเสนอผลการศึกษาเรื่องเส้นเสียงและเปิดเวทีรับฟังความคิดเห็นทันทีตามที่มีผู้เข้าร่วมประชุมหลายท่านเสนอมา ซึ่งที่ประชุมได้มีฉันทามติเห็นด้วยจึงเปิดเวทีเพื่อรับฟังความคิดเห็นก่อนการนำเสนอผลการศึกษาและร่างมาตรการฯ อื่น ๆ ทั้งนี้ ในระหว่างการประชุมได้มีการสอดแทรกรายละเอียดร่างมาตรการอื่นๆ ในการตอบประเด็นไปตลอดการประชุม - เส้นเท่าระดับเสียงได้จัดทำตามกระบวนการการประเมินผลกระทบทางเสียง อ้างอิงวิธีการตามการประเมินผลกระทบของสนามบินสุวรรณภูมิ ตามลักษณะทางกายภาพที่มีจำนวนทางวิ่งที่มากกว่า 1 ทางวิ่งแบบเป็นอิสระต่อกัน และข้อมูลนำเข้าได้นำเสนอผู้ที่เกี่ยวข้องและผ่านกระบวนการตรวจสอบ และได้มีการอ้างอิงสัดส่วนเครื่องบินจากที่ออกแบบไว้ มาใส่ในโมเดล

ตารางที่ 6 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากเวทีรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3 เวทีที่ 1 วันที่ 5 สิงหาคม พ.ศ. 2563

ลำดับ	คำถาม	คำชี้แจง
	ประชาชน ชุมชนสระแก้ว - ในการกำหนดเส้นทางการบินมีการพิจารณาถึงความปลอดภัยหรือไม่ - เสนอให้มีการทบทวนเส้นเสียงใหม่เพื่อป้องกันผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่จะเกิดขึ้น - ต้องการให้แสดงรายละเอียดวิธีการคาดการณ์เส้นเสียง - เสนอให้กำหนดเพดานการบินให้อยู่ในระดับกลาง (ไม่ควรใช้ค่าสูงหรือต่ำเกินไป) - เส้นเสียงที่เปลี่ยนไปเพราะต้องการใช้งบประมาณในการชดเชยน้อยลงหรือไม่	และเมื่อเปรียบเทียบกับขนาดเครื่องบินในปี พ.ศ. 2591 จะเห็นว่ามีลักษณะที่ต่างกันมาก ซึ่งมีสัดส่วนและเปอร์เซ็นต์การเปลี่ยนแปลงที่แจ้งไว้จากการนำเสนอข้างต้น - จำนวนเที่ยวบินสูงสุด 1,367 เที่ยวบินต่อวันที่จะเกิดขึ้นในอีก 30 ปีข้างหน้า เป็นจำนวนเที่ยวบินสูงสุดที่สนามบินจะรองรับได้ โดยในฤดูกาลปกติประมาณ 8 เดือนต่อปี เครื่องบินจะลงจากทิศเหนือไปทางทิศใต้ แบ่งเป็นเที่ยวบินขาลง 693 เที่ยวบิน และขาขึ้น 674 เที่ยวบิน ลักษณะเส้นเท่าระดับเสียงจะมีขนาดความกว้างความยาวตามจำนวนเที่ยวบินที่ใช้เส้นทางบินแต่ละเส้น โดยเส้นทางบินนี้ได้มีการพิจารณาพื้นที่อ่อนไหวต่างๆ และนำไปกำหนดเส้นทางการบิน เพื่อลดผลกระทบทางเสียง ซึ่งเป็นไปตามหลักการทางวิชาการ โดยไม่ได้นำเรื่องจำนวนเงินชดเชยมาเป็นปัจจัยในการกำหนดสมมติฐานการศึกษา - ตามที่ได้มีความคิดเห็นจากหลายท่านในที่ประชุม สรุปได้ว่าเห็นควรเสนอให้รวมเส้นเสียงทั้ง 2 รูปแบบเข้าด้วยกัน เพื่อลดความกังวลใจและผลกระทบให้ได้มากที่สุด ซึ่งในขณะที่มีการประชุมนี้ ยังไม่สามารถแสดงพื้นที่สีแดง (NEF > 40) ในรูปแบบที่ 3 ได้ แต่โครงการจะพิจารณาในกรณีรวมเส้นเสียงรูปแบบที่ 1 และ 2 นำข้อมูลเสนอต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่อไป
	ประชาชน ตำบลสำนักท้อน - ในการคาดการณ์เส้นเสียงเป็นการคาดการณ์จากเครื่องบินจริงหรือไม่	
	ประชาชน ตำบลสำนักท้อน - เส้นเสียงมีการเปลี่ยนแปลง - พื้นที่ระหว่างหูกระต่ายจะได้รับผลกระทบมากน้อยแค่ไหน	
2	**กำนันตำบลสำนักท้อน** - เสนอให้มีเจ้าหน้าที่มาตรวจวัดระดับเสียงเนื่องจากที่บ้านได้ยินเสียงเครื่องบินดังมาก - ประชาชนจะรวมตัวกันและออกค่าใช้จ่ายในการตั้งเครื่องตรวจวัดเสียงเอง	**<u>คำชี้แจงในที่ประชุม</u>** รับทราบข้อเสนอแนะ
3	**ประชาชน ชุมชนสระแก้ว** - เสนอแนะให้มีการศึกษาผลกระทบทั้งจากทางวิ่งเส้นที่ 1 และ 2	**<u>คำชี้แจงในที่ประชุม</u>** ในการพิจารณาผลกระทบเรื่องเสียง โครงการได้มีการศึกษาผลกระทบรวมการใช้ทางวิ่งที่เส้นที่ 1 และเส้นที่ 2 ด้วยแล้ว
4	**ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 2 ชุมชนซากหมาก** - โครงการจะใช้วิธีการเวนคืนหรือไม่	**<u>คำชี้แจงในที่ประชุม</u>** โครงการกำหนดมาตรการด้านการชดเชย เพื่อป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านเสียง
5	**กำนันตำบลสำนักท้อน** - เสนอให้ชาวบ้านที่อาศัยในพื้นที่เส้นเสียง NEF > 40 และ NEF 30-40 สามารถเลือกได้ว่าต้องการชดเชยโดยซื้อที่ดินและสิ่งปลูกสร้างหรือสนับสนุนการปรับปรุงอาคาร - เสนอให้มีทางเลือกสำหรับการย้ายออกหรือปรับปรุงสำหรับพื้นที่เส้นเสียง NEF 30-40	**<u>คำชี้แจงในที่ประชุม</u>** รับทราบข้อเสนอแนะ และจะนำข้อเสนอดังกล่าวบรรจุไว้ในรายงานว่าผู้ได้รับผลกระทบหลักเสนอให้ใช้หลักเกณฑ์เดียวกันในการชดเชยทั้งในพื้นที่เส้นเสียง NEF 30-40 และ NEF > 40 เฉพาะกรณีของบ้านฉาง ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาต่อไป ทั้งนี้ โครงการมีการกำหนดหลักเกณฑ์ในการชดเชยในเบื้องต้น ดังนี้ - ดำเนินการสำรวจ จัดทำฐานข้อมูลและแผนการชดเชยผู้ที่ได้รับผลกระทบด้านเสียง ซึ่งเกิดจากการพัฒนาโครงการ ให้แล้วเสร็จก่อนเปิดใช้ทางวิ่งที่ 2
	ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 2 ชุมชนซากหมาก - ขอทราบรายละเอียดเรื่องการชดเชย - ต้องการให้มีการชดเชยเท่าเทียมกันทั้งในพื้นที่เส้นเสียง NEF > 40 และ NEF 30-40	

ตารางที่ 6 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากเวทีรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3 เวทีที่ 1 วันที่ 5 สิงหาคม พ.ศ. 2563

ลำดับ	คำถาม	คำชี้แจง
	ประชาชน ตำบลสำนักท้อน - จะมีการชดเชยพื้นที่ที่ไม่มีสิ่งปลูกสร้างหรือไม่อย่างไร	- การชดเชยผู้ได้รับผลกระทบ ชดเชยสิ่งปลูกสร้างที่ก่อสร้างถึงวันที่รายงาน EHIA ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.) • NEF > 40 เจรจาซื้อที่ดินและสิ่งปลูกสร้างหรือปรับปรุงอาคารเพื่อลดผลกระทบ • NEF 30-40 สนับสนุนการปรับปรุงอาคารและสิ่งปลูกสร้างเพื่อลดผลกระทบด้านเสียง ทั้งนี้ กรณี ผู้ที่อยู่ในพื้นที่ NEF 30-40 เห็นว่าได้รับผลกระทบจากเสียงในระดับสูง สามารถแจ้งให้ศูนย์ประสานงานการแก้ไขปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อมสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา ซึ่งจะเป็นหน่วยงานหลักในการจัดการเรื่องร้องเรียน โดยทำหน้าที่ประเมิน วิเคราะห์ ตรวจสอบและชี้แจงข้อร้องเรียนให้ประชาชนได้รับทราบ ให้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับเรื่องเสียง และ/หรือปัญหาอื่นๆ ที่เกิดขึ้นจากการดำเนินการของอากาศยาน โดยจัดทำฐานข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ ที่ระบุและเชื่อมโยงกับพิกัดภูมิศาสตร์ในพื้นที่รอบสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา ที่อย่างน้อยต้องประกอบด้วยรายละเอียด - ชื่อผู้ร้องเรียน/หน่วยงานที่ร้องเรียน - บ้านเลขที่ - อาคาร - จำนวนผู้อยู่อาศัย - สถิติการร้องเรียน - พื้นที่ NEF คาดการณ์ - พื้นที่ NEF ตรวจวัด (หากมี) - การใช้ประโยชน์ที่ดิน - อื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง • มีช่องทางรับเรื่องร้องเรียนตลอด 24 ชั่วโมง • หากเกิดกรณีร้องเรียนเรื่องผลกระทบด้านเสียงจากการดำเนินงานของสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา ทร. และ สกพอ./หรือผู้บริหารจัดการโครงการหรือบำรุงรักษาโครงการ จะพิจารณาให้มีการตรวจวัดระดับเสียงในหน่วย NEF หรือ L_{Adn} เพื่อตรวจสอบระดับผลกระทบเป็นรายกรณีไป หากได้รับผลกระทบจริง • ทร. และ สกพอ./หรือผู้บริหารจัดการโครงการหรือบำรุงรักษาโครงการ จะดำเนินการชดเชยตามแนวทางที่ ทร. และ สกพอ./หรือผู้บริหารจัดการโครงการหรือบำรุงรักษาโครงการ ยึดถือปฏิบัติต่อไป
	นายก อบต. สำนักท้อน - ขอให้มีการเจรจาซื้อที่ดินและสิ่งปลูกสร้างทั้งพื้นที่ NEF > 40 และ NEF 30-40	

ตารางที่ 6 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากเวทีรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3 เวทีที่ 1 วันที่ 5 สิงหาคม พ.ศ. 2563

ลำดับ	คำถาม	คำชี้แจง
	กระดาษคำถาม ในพื้นที่ NEF > 40 ซึ่งไม่แนะนำให้อยู่อาศัย ทางโครงการบอกว่าจะมีการเจรจาซื้อกรณีดังกล่าว ถ้าเป็นวัดหรือสถานที่ราชการ เช่น โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพ โรงเรียนศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก หรือวัดจะมีวิธีการหรือระเบียบกฎหมายอะไรมารองรับในการขายให้กับโครงการ เนื่องจากการขายมีระเบียบการพัสดุ กำกับอยู่ต้องประมูลขาย เป็นต้น หรือกรณีเป็นที่ราชพัสดุหรือศาสนสถานจะขายได้หรือไม่ อย่างไร	**<u>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</u>** กรณีหน่วยงานราชการ พื้นที่อ่อนไหว พื้นที่สาธารณประโยชน์ จะเป็นการเจรจาตามเงื่อนไขพัสดุและข้อกำหนดทางกฎหมายระหว่างหน่วยงานเพื่อดำเนินการตามมาตรการต่อไป โดยโครงการจะจัดให้มีที่ปรึกษาและคณะทำงานในการพิจารณาหลักเกณฑ์และเงื่อนไขในการชดเชย รวมทั้งการสำรวจข้อมูลการชดเชยโดยละเอียดต่อไป
6	**ประชาชน หมู่ที่ 3 ตำบลสำนักท้อน** - การประเมินที่ดินจะใช้วิธีการใด (ใช้ราคาปีใด) มีเกณฑ์ในการพิจารณาอย่างไร และบริษัทที่ดำเนินการมีความน่าเชื่อถือหรือไม่ - เสนอให้มีการประเมินราคาที่ดินและสิ่งปลูกสร้างตามราคาตลาด ณ ปัจจุบัน **กระดาษคำถาม** - เสนอให้มีการชดเชยที่เป็นธรรมและสามารถให้คนที่อยู่อาศัยสามารถมีกำลังไปซื้อที่อยู่ใหม่ได้ ซึ่งราคาประเมินต้องสอดคล้องกับราคาตลาดในปัจจุบันที่แท้จริง - เสนอให้ชดเชยผู้ได้รับผลกระทบ NEF > 40 และ NEF 30-40 ในราคาเดียวกันทั้งหมด	**<u>คำชี้แจงในที่ประชุม</u>** รับทราบข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ ทั้งนี้ โครงการได้กำหนดมาตรการในการชดเชยผู้ได้รับผลกระทบด้านเสียงจากการพัฒนาโครงการก่อสร้างทางวิ่งและทางขับที่ 2 สนามบินนานาชาติอู่ตะเภา โดยพิจารณาระดับผลกระทบจากแผนที่เส้นเท่าระดับเสียงที่มีการคาดการณ์ในปี พ.ศ. 2591 และพิจารณาปีปลูกสร้างอาคาร โดยชดเชยสิ่งปลูกสร้างที่ก่อสร้างถึงวันที่รายงาน EHIA ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ซึ่ง ทร. และ สกพอ./หรือผู้ดำเนินการก่อสร้างจะต้องมีการเผยแพร่ข้อมูลการก่อสร้างโครงการให้ประชาชนรับทราบล่วงหน้า โดยจะพิจารณาราคาประเมินที่มีความเหมาะสม และสอดคล้องกับราคาตลาดโดยมีคณะกรรมการในการพิจารณาค่าชดเชยให้เกิดความเหมาะสม
7	**ประธานสภา อบต.สำนักท้อน** - ขอให้มีการชดเชยโดยไม่ต้องพิจารณาถึงเอกสารสิทธิ์ **ประชาชน ตำบลบ้านฉาง** - จะมีการชดเชยพื้นที่ที่ไม่มีสิ่งปลูกสร้างหรือไม่ อย่างไร	**<u>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</u>** ในกรณีกรรมสิทธิ์ที่ดินที่ไม่ใช่โฉนด จะต้องพิจารณากรรมสิทธิ์ในแต่ละแปลง โดยราคาประเมินต้องมีความเหมาะสม และสอดคล้องกับราคาตลาด กรณีการชดเชยที่ดินที่ไม่มีสิ่งปลูกสร้างในพื้นที่ ต้องมีการศึกษาในรายละเอียดเพื่อยืนยันในขั้นตอนต่อไป โดย ทร. สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก และ/หรือผู้ดำเนินการก่อสร้างจะต้องมีการแจ้งให้ประชาชนรับทราบล่วงหน้า
8	**กำนัน ตำบลสำนักท้อน** - ต้องการทราบว่าจะต้องมีการย้ายออกหรือไม่ และจะมีการเจรจาเพื่อเยียวยาเมื่อไร อย่างไร **ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 2 ชุมชนซากหมาก** - เสนอให้มีการแจ้งรายละเอียดข้อมูลการชดเชยล่วงหน้าพร้อมระยะเวลาในการชดเชย	

ตารางที่ 6 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากเวทีรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3 เวทีที่ 1 วันที่ 5 สิงหาคม พ.ศ. 2563

ลำดับ	คำถาม	คำชี้แจง
9	**ประชาชน หมู่ที่ 3 ตำบลสำนักท้อน** - การบริหารจัดการกองทุนจะมีประชาชนเข้าไปมีส่วนร่วมด้วยหรือไม่	**<u>คำชี้แจงในที่ประชุม</u>** รับทราบข้อเสนอแนะ ทั้งนี้ โครงการได้กำหนดมาตรการฯ ให้จัดตั้งกองทุนดูแลผลกระทบจากสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา เพื่อบรรเทาผลกระทบที่ประชาชนอาจได้รับจากการดำเนินงานของสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา เพื่อบรรเทาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและสาธารณสุขในภาพรวม ซึ่งปัจจุบันแนวทางการจัดตั้งกองทุนฯ ยังอยู่ระหว่างการพิจารณาความเหมาะสม/ตามหลักเกณฑ์ โดยดูแลผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น เพื่อดูแลสังคม สิ่งแวดล้อม และชุมชน ซึ่งรายละเอียดกองทุน จะเป็นบทบาทของคณะทำงานเรื่องกองทุน โดยโครงการจะยกร่างกองทุนไว้เบื้องต้น และเสนอไว้ในภาคผนวกของรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ
	ประธานสภา อบต.สำนักท้อน - ขอให้มีการจัดตั้งกองทุนสำหรับชุมชนที่ได้รับผลกระทบจากสนามบิน	
	ประชาชน สระแก้ว - โครงการควรมีการเยียวยาชาวบ้านที่ได้รับผลกระทบอย่างไร มีการจัดตั้งกองทุนหรือไม่ - ชาวบ้านที่ได้รับผลกระทบทุกคนต้องได้รับการเยียวยา	
	ประชาชน ตำบลสำนักท้อน - เสนอให้มีมาตรการเพิ่มเติมนอกจากการซื้อที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง	
	กระดาษคำถาม - เสนอให้จัดตั้งกองทุนดูแลผู้ได้รับผลกระทบจากสนามบินในชุมชนสำนักท้อนและพื้นที่ใกล้เคียง - จัดกองทุนฟื้นฟูกับผู้ได้รับผลกระทบโดยตรง - ควรมีกองทุนฟื้นฟูให้กับชาวบ้านที่ได้รับความเดือดร้อนและชดเชยให้ชัดเจน - ตำบลสำนักท้อนเดือดร้อนโดยตรง ขอความกรุณาจัดตั้งกองทุนสนามบิน ขอให้แล้วเสร็จก่อนสนามบินเริ่มก่อสร้าง ชาวสำนักท้อน ได้รับผลกระทบแต่ไม่ขัดขวางการก่อสร้าง	
10	**นายก อบต. สำนักท้อน** - เสนอให้กำหนดหลักเกณฑ์การชดเชยโดยเฉพาะของพื้นที่บ้านฉาง	**<u>คำชี้แจงในที่ประชุม</u>** รับทราบข้อเสนอแนะ โครงการฯ กำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขในการชดเชยผู้ได้รับผลกระทบด้านเสียงจากโครงการไว้ดังนี้ - ดำเนินการสำรวจ จัดทำฐานข้อมูลและแผนการชดเชยผู้ที่ได้รับผลกระทบด้านเสียง ซึ่งเกิดจากการพัฒนาโครงการ ให้แล้วเสร็จก่อนเปิดใช้ทางวิ่งที่ 2 - การชดเชยผู้ได้รับผลกระทบ ชดเชยสิ่งปลูกสร้างที่ก่อสร้างถึงวันที่รายงาน EHIA ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.) • NEF > 40 เจรจาซื้อที่ดินและสิ่งปลูกสร้างหรือปรับปรุงอาคารเพื่อลดผลกระทบ • NEF 30-40 สนับสนุนการปรับปรุงอาคารและสิ่งปลูกสร้างเพื่อลดผลกระทบด้านเสียง
	ประชาชน หมู่ที่ 3 ตำบลสำนักท้อน - เสนอว่าไม่ควรนำหลักเกณฑ์การชดเชยของสนามบินสุวรรณภูมิมาใช้ในพื้นที่บ้านฉาง	

ตารางที่ 6 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากเวทีรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3 เวทีที่ 1 วันที่ 5 สิงหาคม พ.ศ. 2563

ลำดับ	คำถาม	คำชี้แจง
11	**ประชาชน หมู่ที่ 3 ตำบลสำนักท้อน** - เสนอให้มีมาตรการเรื่องการสนับสนุนค่ารักษาพยาบาลให้กับประชาชนที่ได้รับผลกระทบ	**<u>คำชี้แจงในที่ประชุม</u>** รับทราบข้อเสนอแนะ ทั้งนี้ โครงการได้กำหนดมาตรการฯ ที่สอดคล้องกับการให้บริการด้านสาธารณสุขกับประชาชนที่ได้รับผลกระทบ ดังนี้ - ให้ ทร. สกพอ. และ/หรือผู้ดำเนินการก่อสร้าง จัดช่องทางให้หน่วยงานสาธารณสุขในพื้นที่สามารถติดต่อได้ รวมทั้งสนับสนุนหน่วยงานสาธารณสุขในพื้นที่ในด้านความพร้อมของสถานบริการสุขภาพ และศักยภาพของบุคลากร - จัดตั้งกองทุนดูแลผลกระทบจากสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา เพื่อบรรเทาผลกระทบที่ประชาชนอาจได้รับจากการดำเนินงานของสนามบินนานาชาติอู่ตะเภาเพื่อบรรเทาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและสาธารณสุขในภาพรวม - กำหนดมาตรการเพิ่มเติมด้านสุขภาพ โดยร่วมมือกับหน่วยงานสาธารณสุขในการเฝ้าระวังสุขภาพของกลุ่มเสี่ยง ทั้งนี้ต้องมีการวิเคราะห์ข้อมูลผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ร่วมกับสถานะทางสุขภาพ เพื่อพิจารณาผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นกับกลุ่มเสี่ยงภายหลังเปิดดำเนินการ และจัดหาแนวทางแก้ไขผลกระทบให้เหมาะสม
12	**ประชาชน ตำบลบ้านฉาง** - ขอทราบระยะเวลาและขั้นตอนในการทำ EHIA หลังจากนี้	**<u>คำชี้แจงในที่ประชุม</u>** หลังจากจบกระบวนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3 แล้ว จะมีการสรุปประเด็นที่ได้จากการรับฟังความคิดเห็นและการตอบชี้แจงในแต่ละประเด็นแจ้งให้พื้นที่ทราบ จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพฉบับสมบูรณ์ โดยผนวกประเด็นทั้งหมดที่ได้จากการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนครั้งที่ 1 2 และ 3 ไว้ในรายงานฉบับดังกล่าวด้วย และเสนอรายงานต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) และคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม (คชก.) เพื่อพิจารณา ซึ่งเมื่อผ่านความเห็นชอบจาก คชก.แล้ว สผ.จะเสนอความเห็นของ คชก.ต่อคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.) เพื่อให้ความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีต่อไป
ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน และการประชาสัมพันธ์		
1	**ประชาชน หมู่ที่ 3 ตำบลสำนักท้อน** - เสนอให้มีการประชาสัมพันธ์รายละเอียดขั้นตอนและระยะเวลาในการโยกย้าย ที่ชัดเจนและทั่วถึงทุกครัวเรือน ก่อนจะดำเนินการ	**<u>คำชี้แจงในที่ประชุม</u>** รับทราบข้อเสนอแนะ โดยในการศึกษาเพื่อดำเนินการชดเชยภายหลังจากรายงาน EHIA ผ่านความเห็นชอบ เจ้าของโครงการต้องดำเนินการศึกษาในรายละเอียดอีกครั้ง โดยมีกลไกการชดเชยหลักเกณฑ์/กฎหมายกำหนด อย่างเคร่งครัดและเป็นธรรมต่อประชาชน/ผู้ที่ได้รับผลกระทบ ขั้นตอน เงื่อนไขการชดเชยต่างๆ จะมีการศึกษาในรายละเอียดโดยหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งจะมีกระบวนการ/วิธีการดำเนินงานเพื่อแจ้งให้ประชาชนรับทราบต่อไป

ตารางที่ 6 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากเวทีรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3 เวทีที่ 1 วันที่ 5 สิงหาคม พ.ศ. 2563

ลำดับ	คำถาม	คำชี้แจง
2	**ประชาชน หมู่ที่ 3 ตำบลสำนักท้อน** - เสนอให้มีการเผยแพร่ข้อมูลการจัดตั้งและการดำเนินการของกองทุนให้ประชาชนรับทราบ	**<u>คำชี้แจงในที่ประชุม</u>** รับทราบข้อเสนอแนะ โครงการกำหนดมาตรการประชาสัมพันธ์ข้อมูลการดำเนินการของสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา และรับฟังคำร้องและคำแนะนำจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและสาธารณชนทั่วไปไม่น้อยกว่า 3 ช่องทาง เช่น ประชาสัมพันธ์ของสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา สื่อออนไลน์ กิจกรรมมวลชนสัมพันธ์ เป็นต้น
3	**ประชาชน หมู่ที่ 3 ตำบลสำนักท้อน** - เสนอให้มีการเผยแพร่ผลการรับฟังความคิดเห็นให้ประชาชนส่วนใหญ่ได้รับทราบ	**<u>คำชี้แจงในที่ประชุม</u>** โครงการมีการเผยแพร่ผลการรับรับฟังความคิดเห็นฯ รวมถึงเอกสารต่างๆ ของโครงการตั้งแต่เริ่มต้นศึกษา มีการเผยแพร่ในเว็บไซต์ของโครงการ http://www.ehia-utprw2.com. ซึ่งประชาชนสามารถดาวน์โหลดได้ นอกจากนี้ ในแต่ละกิจกรรมของโครงการจะมีการแสดงเอกสารและรายงานไว้ที่สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัด สำนักงานสาธารณสุขจังหวัด ศาลากลางจังหวัด ที่ว่าการอำเภอ สำนักงานสาธารณสุขอำเภอ ที่ทำการองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน สถานบริการสุขภาพของรัฐในพื้นที่ ซึ่งเป็นที่ตั้งของโครงการและหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง
4	**ประชาชน หมู่ที่ 3 ตำบลสำนักท้อน** - ขอให้มีหน่วยงานรับเรื่องร้องเรียนเกี่ยวกับผู้ที่ได้รับผลกระทบเรื่องเสียง **กระดาษคำถาม** - ขอเสนอให้ผู้ได้รับผลกระทบได้มีสิทธิ์ในการแสดงความคิดเห็นตลอดเวลา - เสนอให้โครงการมีการติดป้ายและเบอร์โทรติดต่อให้ชัดเจน - ติดป้ายโครงการให้ชัดเจนพร้อมทั้งเบอร์โทรให้ติดต่อได้ตลอดเวลาสำหรับผู้เดือดร้อน	**<u>คำชี้แจงในที่ประชุม</u>** รับทราบข้อเสนอแนะ ทั้งนี้ เบื้องต้นโครงการมีมาตรการฯ กำหนดเกี่ยวกับการรับเรื่องร้องเรียน ดังนี้ - จัดให้มีช่องทางรับเรื่องร้องเรียนเกี่ยวกับผลกระทบที่เกิดจากการก่อสร้างโครงการ ณ สำนักงานควบคุมการก่อสร้าง หรือบริเวณสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา เพื่อรับทราบปัญหาและผลกระทบต่างๆ และเร่งดำเนินการแก้ไข - กรณีได้รับเรื่องร้องเรียนผลกระทบจากการก่อสร้าง ให้นำข้อร้องเรียนดังกล่าวมาพิจารณาหาแนวทางแก้ไขตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่กำหนดไว้โดยเร็ว
5	**ประชาชน ตำบลสำนักท้อน** - เสนอให้มีการรับคนในพื้นที่เข้าทำงาน **ประธานสภา อบต.สำนักท้อน** - ขอให้ผู้ที่ได้รับผลกระทบได้รับสิทธิพิเศษจากโครงการ เช่น มีงานทำในพื้นที่โครงการ เป็นต้น	**<u>คำชี้แจงในที่ประชุม</u>** รับทราบข้อเสนอแนะ ทั้งนี้ โครงการกำหนดให้มีมาตรการฯ - พิจารณารับคนในพื้นที่ชุมชนโดยรอบสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา ที่มีคุณสมบัติสอดคล้องกับตำแหน่งงานที่เหมาะสมเข้าทำงานเป็นอันดับแรก
	กระดาษคำถาม - ชาวสำนักท้อนได้รับผลกระทบโดยตรง ขอความกรุณาให้สนามบินจัดสถานที่ให้ชาวตำบลสำนักท้อนสามารถนำสินค้าในท้องถิ่นเข้าไปจำหน่าย โดยไม่เสียค่าใช้จ่ายใดๆ ทั้งสิ้น - ชาวสำนักท้อนขอพื้นที่ค้าขายของกลุ่มชาวบ้านที่ถาวรให้ชัดเจนแบบไม่เสียค่าใช้จ่าย	**<u>คำชี้แจงในที่ประชุม</u>** รับทราบข้อเสนอแนะ ทั้งนี้ โครงการมีมาตรการฯ ให้ กองทัพเรือ สกพอ. และ/หรือผู้บริหารจัดการโครงการ พิจารณาให้การชดเชยในรูปแบบอื่นๆ เช่น การสร้างสวนสาธารณะ การรณรงค์การปลูกต้นไม้ในวัด โรงเรียน และสถานพยาบาล การจัดตลาดนัดแรงงาน การสนับสนุนพื้นที่วางจำหน่ายสินค้าวิสาหกิจชุมชนในพื้นที่สนามบินนานาชาติอู่ตะเภา เป็นต้น

ตารางที่ 6 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากเวทีรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3 เวทีที่ 1 วันที่ 5 สิงหาคม พ.ศ. 2563

ลำดับ	คำถาม	คำชี้แจง
	กระดาษคำถาม - เสนอให้มีการประชุมทำความเข้าใจกับชาวบ้านในพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบบ่อยๆ	**<u>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</u>** รับทราบข้อเสนอแนะ โดยโครงการจะมีการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนตามขั้นตอนเพื่อดำเนินงานในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป ทั้งนี้ โครงการได้เสนอมาตรการให้ ทร. และ สกพอ./หรือผู้บริหารจัดการโครงการหรือบำรุงรักษาโครงการ ต้องประชาสัมพันธ์และแจ้งผลการตรวจวัดระดับเสียงให้ประชาชนทราบอย่างต่อเนื่อง
ด้านอื่น ๆ		
1	**ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 2 ชุมชนซากหมาก** - มีการรวบรวมและนำข้อเสนอต่างๆ เสนอผู้มีอำนาจในการตัดสินใจหรือไม่	**<u>คำชี้แจงในที่ประชุม</u>** โครงการมีการรวบรวมข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่างๆ ผนวกไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ และเสนอต่อเจ้าของโครงการ และเสนอรายงานต่อ สผ. คชก. เพื่อพิจารณา ซึ่งเมื่อผ่านความเห็นชอบจาก คชก.แล้ว สผ.จะเสนอความเห็นของ คชก.ต่อ กก.วล. เพื่อให้ความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีต่อไป
2	**ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 2 ชุมชนซากหมาก** - เสนอให้ประชาชนในพื้นที่สำนักท้อนได้รับการแบ่งปันผลประโยชน์จากการพัฒนาโครงการด้วย	**<u>คำชี้แจงในที่ประชุม</u>** รับทราบข้อเสนอแนะ
3	**ประชาชน หมู่ที่ 3 ตำบลสำนักท้อน** - ณ ปัจจุบันประชาชนก็ได้รับผลกระทบจากการดำเนินการของสนามบิน โดยเฉพาะเครื่องบินทหาร	**<u>คำชี้แจงในที่ประชุม</u>** รับทราบข้อคิดเห็น

บรรยากาศการลงทะเบียน

บรรยากาศการชมบอร์ดนิทรรศการ

กล่าวเปิดเวทีโดยนายทัศนัย ทองคต
นายกองค์การบริหารส่วนตำบลสำนักท้อน

บรรยากาศการประชุมและการนำเสนอ
โดยบริษัทที่ปรึกษา

การซักถามและเสนอแนะโดยผู้เข้าร่วมการจัดเวที

ภาพรวมการจัดเวทีรับฟังความคิดเห็นฯ

ตอบข้อซักถามโดยผู้แทนเจ้าของโครงการ
และบริษัทที่ปรึกษา

สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ
โดยบริษัทที่ปรึกษา

รูปที่ 8 บรรยากาศการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3 ณ อาคารเอนกประสงค์ศูนย์พัฒนาคุณภาพชีวิตผู้สูงอายุ องค์การบริหารส่วนตำบลสำนักท้อน ซอยเทศบาล 43 อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง วันพุธที่ 5 สิงหาคม พ.ศ. 2563

5.4.2 ผลการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3 เวทีที่ 2

โครงการฯ ได้ดำเนินการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3 เวทีที่ 2 เมื่อวันพฤหัสบดีที่ 6 สิงหาคม พ.ศ. 2563 เวลา 08.30 – 12.30 น. ณ ห้องแกรนด์บอลรูม 1-3 โรงแรมภูริมาศ บีช แอนด์ สปา อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง โดยมีเรืออากาศโท เฉลิมพล อินทรวงศ์ ผู้อำนวยการสำนักงานบริหารสัญญาเอกชนร่วมลงทุนโครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา และเมืองการบินภาคตะวันออก กล่าวนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พลเรือตรี ณพ พรรณเชษฐ ผู้อำนวยการสำนักงบประมาณ สำนักงานปลัดบัญชีทหารเรือ และเลขานุการคณะกรรมการบริหารเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกของกองทัพเรือ กล่าวความเป็นมาและวัตถุประสงค์ของการรับฟังความคิดเห็น และนางสาวประภาศรี พิษณุพงควิชชา หัวหน้าสำนักงานจังหวัดระยอง โดยได้รับมอบหมายจากผู้ว่าราชการจังหวัดระยอง กล่าวต้อนรับผู้เข้าร่วมการรับฟังความคิดเห็นฯ ซึ่งมีผู้เข้าร่วมประชุมทั้งหมด 362 ราย

ทั้งนี้ สรุปจำนวนผู้เข้าร่วมประชุม และสรุปผลการประชุม พร้อมทั้งประเด็นคำถามและข้อเสนอแนะต่างๆ ได้แสดงดัง**ตารางที่ 7** และ**ตารางที่ 8** ตามลำดับ และภาพบรรยากาศการประชุมแสดงดัง**รูปที่ 9**

ตารางที่ 7 รายละเอียดจำนวนผู้เข้าร่วมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3 จำแนกตามกลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย

ลำดับที่	กลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย	จำนวนผู้เข้าร่วมประชุม (ราย)
1.	ผู้ได้รับผลกระทบ	222
2.	ผู้ที่รับผิดชอบจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	
	2.1 เจ้าของโครงการ	3
	2.2 ผู้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้รับอนุญาตตามกฎหมาย	23
3.	ผู้ที่ทำหน้าที่พิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	2
4.	หน่วยงานราชการในระดับต่างๆ	103
5.	องค์กรเอกชนด้านการคุ้มครองสิ่งแวดล้อม องค์กรพัฒนาเอกชน สถาบันการศึกษา และนักวิชาการอิสระ	6
6.	สื่อมวลชน	3
7.	ประชาชนทั่วไป	-
รวม		**362***

หมายเหตุ : * เป็นจำนวนผู้เข้าร่วมประชุมทั้งหมด หากไม่นับรวมหน่วยงานที่รับผิดชอบจัดทำรายงาน และหน่วยงานผู้พิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม เจ้าของโครงการ และบริษัทที่ปรึกษา จะมีผู้เข้าร่วมประชุมทั้งสิ้น 336 ราย

ตารางที่ 8 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากเวทีรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3 เวทีที่ 2 วันที่ 6 สิงหาคม พ.ศ. 2563

ลำดับ	คำถาม	คำชี้แจง
ด้านวิศวกรรม		
1	**พนักงาน บมจ.การบินไทย/ประชาชน ชุมชนบ้านฉาง** - ขอทราบความชัดเจนเกี่ยวกับอนาคตของศูนย์ซ่อมบำรุงของการบินไทยหลังจากมีการพัฒนาโครงการ - ขอทราบกรอบระยะเวลาการก่อสร้าง MRO ใหม่จะสร้างแล้วเสร็จเมื่อไร และมีการรื้อถอนเมื่อไร พนักงานจะไปอยู่ที่ไหน - ขอให้พิจารณาผลกระทบจากการพัฒนาโครงการต่อผู้ที่ปฏิบัติงานในศูนย์ซ่อมของการบินไทยซึ่งเป็นคนท้องถิ่นที่ได้รับผลกระทบ - ขอค่าเยียวยาให้กับพนักงานศูนย์ซ่อมของการบินไทยที่ได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการ	**<u>คำชี้แจงในที่ประชุม</u>** ตามแผนผังที่นำเสนอในเอกสารประกอบการประชุม ศูนย์ซ่อมของการบินไทย จะย้ายไปอยู่ ณ บริเวณด้านทิศตะวันออกของทางวิ่งที่ 2 ซึ่งขณะนี้อยู่ในขั้นตอนขอการอนุมัติ ซึ่งจะเริ่มสร้างภายในปี พ.ศ. 2563 และดำเนินการอย่างต่อเนื่องตามแผนที่วางไว้ ในส่วนของพิจารณาผลกระทบจากกรณีการย้ายศูนย์ซ่อมของการบินไทย รวมทั้งข้อแนะนำในเรื่องการเยียวยา โครงการจะได้นำเสนอหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่อไป
2	**ประชาชน หมู่ที่ 6 ตำบลสำนักท้อน** - ขอให้กำหนดค่าระดับความสูงของการบินลง - เสนอให้มีการวัดเสียงจริงจากการทดลองบิน 10 เที่ยวบินเพื่อเปรียบเทียบระดับการบินจริงกับระดับการบินที่ใช้ในการคาดการณ์ **ประชาชน สระแก้ว หมู่ 3** - เสนอให้กำหนดเพดานการบินให้อยู่ในระดับกลาง (ไม่ควรใช้ค่าสูงหรือต่ำเกินไป) - ต้องการให้แสดงรายละเอียดสูตรที่ใช้ในการคำนวณการคาดการณ์เส้นเสียง	**<u>คำชี้แจงในที่ประชุม</u>** รับทราบความคิดเห็น ทั้งนี้ ในการคาดการณ์เส้นเสียง ที่ปรึกษาใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ ADET ในการคำนวณ โดยข้อมูลที่นำเข้าประกอบด้วย - การคาดการณ์จำนวนเที่ยวบินและแบบอากาศยาน - การกำหนดสมมติฐานการศึกษา - ร่างเส้นทางการบิน - ข้อมูลจำนวนเที่ยวบินและชนิดของแบบอากาศยานที่คาดว่าจะเพิ่มขึ้นในปีเปิดดำเนินการ - ความสามารถในการรองรับเที่ยวบินของทางวิ่ง - การจัดการทางวิ่งในอนาคต - ข้อมูลทางกายภาพของสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา - สภาพภูมิอากาศของสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา ซึ่งได้มีนำเสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพด้วยแล้ว
	กระดาษคำถาม - เสนอให้เปิดประตูทางเข้าสนามบินด้านพลาเพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทาง	**<u>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</u>** โครงการมีแผนที่จะเปิดทางเข้า-ออก สำหรับผู้โดยสารหรือผู้ที่เข้ามาใช้บริการสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา เพียงทางเดียวโดยคำนึงถึงความปลอดภัยในการใช้พื้นที่ โดยจะใช้ทางหลวงหมายเลข 3 ซึ่งจะมีการเชื่อมโยงกับการคมนาคมภายนอกทั้งทางรถยนต์และทางราง คือ ทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 และรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้ใช้สนามบิน ทั้งนี้ จะยังคงทางเข้า-ออกของทางหลวงหมายเลข 3126 (ทางเข้าปัจจุบัน) สำหรับกองการบินทหารเรือสำหรับเข้า-ออกพื้นที่ของกองทัพเรือ และจะมีทางเข้าฝั่งพลา (ถนนพลา/ถนนเทศบาล 2) ที่มีการเปิดใช้งานสำหรับขนส่งวัสดุก่อสร้างและคนงานเข้าสู่พื้นที่ก่อสร้าง และมีการปรับปรุงเพื่อใช้งานต่อในระยะเปิดดำเนินการเพื่อขนส่งสินค้า หรือสาธารณูปโภคต่างๆ ภายในสนามบิน

ตารางที่ 8 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากเวทีรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3 เวทีที่ 2 วันที่ 6 สิงหาคม พ.ศ. 2563

ลำดับ	คำถาม	คำชี้แจง
	ประชาชน หมู่บ้านวินเทจ 1 - ข้อมูลนำเข้าแบบจำลองทางคณิตศาสตร์ไม่ชัดเจน ควรชัดเจนกว่านี้	**<u>คำชี้แจงในที่ประชุม</u>** ในการคาดการณ์เส้นเสียง ที่ปรึกษาใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ ADET ในการคำนวณ โดยข้อมูลที่นำเข้าประกอบด้วย - การคาดการณ์จำนวนเที่ยวบินและแบบอากาศยาน - การกำหนดสมมติฐานการศึกษา - ร่างเส้นทางการบิน - ข้อมูลจำนวนเที่ยวบินและชนิดของแบบอากาศยานที่คาดว่าจะเพิ่มขึ้นในปีเปิดดำเนินการ - ความสามารถในการรองรับเที่ยวบินของทางวิ่ง - การจัดการทางวิ่งในอนาคต - ข้อมูลทางกายภาพของสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา - สภาพภูมิอากาศของสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา ซึ่งได้มีนำเสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพด้วยแล้ว
ด้านสิ่งแวดล้อม		
1	**ประชาชน หมู่บ้านวินเทจ 1** - ข้อมูลเรื่องพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบด้านเสียงในการรับฟังความคิดเห็นครั้งที่ 2 และ 3 มีการเปลี่ยนแปลง **กำนัน ตำบลสำนักท้อน** - เส้นเสียงมีการเปลี่ยนแปลงทำให้จำนวนผู้ได้รับผลกระทบในพื้นที่ NEF > 40 ลดลง **ประชาชน สระแก้ว หมู่ 3** - ไม่เห็นด้วยกับแนวเส้นเสียงใหม่เนื่องจากผู้ได้รับผลกระทบน้อยกว่าที่แสดงในเส้นเสียงเดิมมาก	**<u>คำชี้แจงในที่ประชุม</u>** - วิธีการวิเคราะห์เสียงในการรับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 2 และครั้งที่ 3 มีความแตกต่างกัน ทำให้มีขนาดไม่เท่ากัน ซึ่งหน่วยงานที่บริหารจัดการการจราจรทางอากาศ พยายามลดผลกระทบบริเวณพื้นที่อ่อนไหวให้ได้มากที่สุด ทั้งการกำหนดเส้นทางการบิน การกำหนดวิธีการบิน เป็นต้น - ข้อมูลนำเข้า ประกอบด้วยข้อมูลหลัก ๆ ดังต่อไปนี้ 1. ชนิดของเครื่องบิน อ้างอิงจากแผนแม่บทของสนามบินนานาชาติอู่ตะเภาที่ทำไว้ก่อนแล้ว ซึ่งเป็นข้อมูลที่คาดการณ์ไว้เพื่อวิเคราะห์การเปลี่ยนแปลงของขนาดเครื่องบิน 2. จำนวน 1,367 เที่ยวบิน พิจารณาในกรณีที่มีความต้องการใช้เครื่องบินสูง จากข้อแนะนำของประชาชนจากการประชุมที่ผ่านมา มีผลกระทบจากเครื่องบินชนิดต่างๆ เช่น เครื่องบินขนส่งสินค้า ที่ในข้อมูลนำเข้าชุดนั้นไม่ได้ปรากฏอยู่ แต่ปัจจุบันได้นำเข้ามารวมในการศึกษาครั้งนี้แล้ว - เส้นเสียงที่นำเสนอในการรับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 2 ในช่วงเดือนมกราคม พ.ศ. 2563 ในการกำหนดรูปแบบการใช้ทางวิ่งใช้เส้นทางบินมาตรฐาน โดยยังไม่ได้พิจารณาถึงการลดผลกระทบสำหรับพื้นที่อ่อนไหว แต่ในการศึกษาปัจจุบัน ได้มีการลงรายละเอียดถึงพื้นที่ดังกล่าว และได้นำไปกำหนดร่างเส้นทางบินใหม่ ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อลดผลกระทบจากเครื่องบิน โดยเครื่องบินที่บินผ่านชุมชนจะมีความชันในการไต่ระดับและมุมร่อนมากขึ้น ได้ผลเป็นพื้นที่เส้นเท่าระดับเสียงตามที่นำเสนอในการประชุมรับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 3

ตารางที่ 8 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากเวทีรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3 เวทีที่ 2 วันที่ 6 สิงหาคม พ.ศ. 2563

ลำดับ	คำถาม	คำชี้แจง
2	**ประชาชน หมู่บ้านวินเทจ 1** - สารอินทรีย์ระเหยง่ายมีเกณฑ์มาตรฐานที่เท่าไร และค่าที่ตรวจวัดได้เป็นเท่าไร กรณีค่าเกินเกณฑ์มาตรฐานจะมีมาตรการฯ อย่างไร - การอ้างขอให้เป็นเกณฑ์ต่างๆ ขอให้แสดงเป็นตัวเลข	**<u>คำชี้แจงในที่ประชุม</u>** เนื่องจากกรมควบคุมมลพิษมีความกังวลผลกระทบจากสารอะครอลีน จึงได้มีการกำหนดเกณฑ์ค่าเฝ้าระวังของสารอะครอลีน ซึ่งทางโครงการได้มีการตรวจวัด และพบว่ามีค่าที่น้อยมากในปัจจุบัน แต่ถ้าในอนาคต มีการเพิ่มเที่ยวบินจำนวนมาก อาจจะมีสารตัวนี้เกิดขึ้นอีก จึงต้องทำการเฝ้าระวังตั้งแต่เริ่มดำเนินการ เพื่อนำไปสู่การลดปริมาณสารอะครอลีนที่แหล่งกำเนิด เนื่องจากสารอะครอลีน เกิดจากการใช้เชื้อเพลิง
3	**ประชาชน หมู่บ้านวินเทจ 1** - เสนอให้ระบุมาตรการด้านเสียงในพื้นที่ก่อสร้างสำหรับประชาชน	**<u>คำชี้แจงในที่ประชุม</u>** โครงการได้มีการประเมินผลกระทบจากเสียงต่อประชาชนโดยรอบในระยะก่อสร้าง มีผลกระทบระดับต่ำ ไม่มีอันตรายต่อสุขภาพ ให้ปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม
4	**ประชาชน หมู่บ้านวินเทจ 1** - ให้ระบุแนวทางการกำกับในกรณีที่โครงการไม่ปฏิบัติตามกฎหมายที่ระบุไว้ในมาตรการ - เนื่องจากผู้รับผิดชอบตามมาตรการที่ระบุไว้มีหลายหน่วยงานให้ระบุความรับผิดชอบแต่ละหน่วยงาน **กำนัน ตำบลสำนักท้อน** - เสนอให้มีมาตรการกำกับให้มีการบินตามเส้นทางการบินและความสูงที่มีการคาดการณ์ไว้ **ประชาชน สระแก้ว หมู่ 3** - ไม่มั่นใจว่าในสายการบินจะปฏิบัติการบินตามสมมุติฐานที่ใช้ในการคาดการณ์ผลกระทบด้านเสียง	**<u>คำชี้แจงในที่ประชุม</u>** โครงการจะมีการจัดตั้งคณะกรรมการติดตาม ตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการฯ และชาวบ้านสามารถมีส่วนร่วมได้ ถ้าไม่ปฏิบัติจะมีการเสียค่าปรับ **<u>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</u>** มาตรการที่กำหนดไว้ในตารางมาตรการของโครงการถือเป็นเงื่อนไขเพื่อบังคับให้ผู้รับเหมาฯ ต้องปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด หากไม่ปฏิบัติตาม ฝ่าฝืนหรือหลีกเลี่ยง จะมีบทลงโทษตามที่กฎหมายกำหนด ทั้งนี้หากประชาชนในพื้นที่พบเห็นปัญหาจากการก่อสร้าง รวมทั้งจากการดำเนินโครงการสามารถร้องเรียนมายังเจ้าของโครงการ เพื่อตรวจสอบและดำเนินการตามขั้นตอนต่อไป
5	**ประชาชน หมู่บ้านวินเทจ 1** - ในมาตรการด้านเสียงในระยะก่อสร้าง ที่ระบุให้เลือกวัสดุอุปกรณ์ที่ช่วยลดระดับเสียงและลดการสั่นสะเทือนให้น้อยที่สุด ขอทราบว่าเลือกอย่างไร และลดได้เท่าไร ควรแสดงเป็นตัวเลข ใช้เกณฑ์อะไร	**<u>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</u>** ในระยะก่อสร้าง ผู้รับจ้างจะต้องดำเนินการก่อสร้างโดยยึดถือและปฏิบัติตามกฎกระทรวง เรื่อง กำหนดมาตรการในการบริหารและการจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานเกี่ยวกับงานก่อสร้าง รวมทั้งกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องตลอดระยะเวลาการก่อสร้าง โดยผู้รับจ้างต้องเป็นผู้รับผิดชอบแต่เพียงผู้เดียว ในการระวังดูแลรักษางานก่อสร้างทั้งหมด รวมทั้งวัสดุ เครื่องมือ อุปกรณ์ที่นำมาไว้ในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างตั้งแต่เริ่มงานจนกระทั่งรับมอบงาน ซึ่งการดำเนินการต้องอยู่ภายในการกำกับและควบคุม โดย ทร. และ สกพอ.
6	**กำนัน ตำบลสำนักท้อน** - โครงการจะเสนอเส้นเสียงที่ได้นำเสนอในการรับฟังความคิดเห็นครั้งที่ 2 หรือในการรับฟังความคิดเห็นครั้งที่ 3 ให้ สผ. พิจารณา - ขอเสนอให้ช่วยประชาชนผู้ได้รับผลกระทบโดยการใช้เส้นเสียงเดิมในการชดเชย	**<u>คำชี้แจงในที่ประชุม</u>** - ที่ปรึกษาจะขอนำเสนอทั้งรูปแบบที่ 1 และรูปแบบที่ 2 พร้อมมาตรการฯ ไปยังหน่วยงานพิจารณา - เส้นเสียงทั้ง 2 รูปแบบมีที่มา ซึ่งเส้นที่ 1 เป็นการนำเข้าข้อมูลที่จำกัด ขณะที่เส้นที่ 2 เป็นการนำเข้าข้อมูลที่มีความสมบูรณ์มากขึ้น มีการพิจารณาข้อจำกัดต่างๆ ของพื้นที่ เพื่อช่วยลด

ตารางที่ 8 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากเวทีรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3 เวทีที่ 2 วันที่ 6 สิงหาคม พ.ศ. 2563

ลำดับ	คำถาม	คำชี้แจง
	- กรณีที่ใช้เส้นเสียงล่าสุด จะมีการรวมตัวกันเพื่อร้องเรียนที่ศูนย์ดำรงธรรม - ควรเพิ่มค่าเสียโอกาสให้กับผู้ได้รับผลกระทบ **ประชาชน สระแก้ว หมู่ 3** - เสนอให้ใช้เส้นเสียงเดิม (แบบที่ 1) เป็นกรอบในการชดเชย	ผลกระทบ ซึ่งข้อมูลที่จะระบุไว้ในรายงาน EHIA จะนำเสนอทั้ง 3 รูปแบบ คือ 1. เส้นเสียงจากผลการวิเคราะห์ในแบบที่ 1 2. เส้นเสียงจากผลวิเคราะห์ที่นำเข้าใหม่ โดยคำนึงถึงพื้นที่อ่อนไหว 3. เส้นเสียงที่เกิดจากการนำทั้ง 2 เส้นมารวมกัน - ตามที่ได้มีความคิดเห็นจากหลายท่านในที่ประชุม สรุปได้ว่าเห็นควรเสนอให้รวมเส้นเสียงทั้ง 2 รูปแบบเข้าด้วยกัน เพื่อลดความกังวลใจและผลกระทบให้ได้มากที่สุด ซึ่งในขณะที่มีการประชุมนี้ ยังไม่สามารถแสดงพื้นที่สีแดง (NEF > 40) ในรูปแบบที่ 3 ได้ แต่โครงการจะพิจารณาในกรณีรวมเส้นเสียงรูปแบบที่ 1 และ 2 นำข้อมูลเสนอต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่อไป
7	**กำนัน ตำบลสำนักท้อน** - เสนอให้มีการตรวจวัดเสียงจริงตั้งแต่ยังไม่มีการก่อสร้างโครงการ	**<u>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</u>** ในการศึกษาของโครงการ ได้มีการตรวจวัดระดับเสียงและความสั่นสะเทือน (ตรวจวัด 24 ชั่วโมง เป็นเวลา 7 วันต่อเนื่อง) จำนวน 2 ครั้ง คือ - ครั้งที่ 1 ตรวจวัดช่วงฤดูฝน ระหว่างวันที่ 18-24 กรกฎาคม พ.ศ. 2562 จำนวน 6 จุด ได้แก่ โรงเรียนพัฒนเวชศึกษา บริเวณอาคารปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ พื้นที่โครงการบริเวณ Airside โรงเรียนวัดคีรีภาวนาราม โรงเรียนวัดพลา โรงเรียนบ้านคลองบางไผ่ และโรงเรียนวัดสระแก้ว - ครั้งที่ 2 ช่วงฤดูแล้ง ระหว่างวันที่ 3-9 พฤศจิกายน พ.ศ. 2562 จำนวน 7 จุด โดยเพิ่มจุดตรวจวัด จำนวน 1 จุด คือ โรงเรียนวัดสระแก้ว ซึ่งเป็นพื้นที่อ่อนไหวที่อาจจะได้รับผลกระทบ ซึ่งการตรวจวัดดังกล่าว เป็นการตรวจวัดก่อนการก่อสร้างโครงการ พบว่า มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนดทุกสถานี โดยเสนอผลการตรวจวัดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบและสุขภาพ และนำเสนอให้ประชาชนทราบแล้วในการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ทั้งนี้ ในมาตรการติดตามตรวจสอบด้านเสียงระยะดำเนินการ ได้ระบุให้มีการตรวจวัดระดับเสียงโดยทั่วไป และระดับเสียงอากาศยานในพื้นที่ชุมชน ซึ่งประกอบด้วยสถานีตรวจวัดเสียงถาวร 7 สถานี และสถานีตรวจวัดระดับเสียง 4 สถานี ซึ่งโครงการจะกำหนดมาตรการให้มีการตรวจวัดระดับเสียง ก่อนที่จะมีการเปิดใช้ทางวิ่งที่ 2 และแจ้งให้ประชาชนได้รับทราบ

ตารางที่ 8 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากเวทีรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3 เวทีที่ 2 วันที่ 6 สิงหาคม พ.ศ. 2563

ลำดับ	คำถาม	คำชี้แจง
8	**ประชาชน หมู่ที่ 6 ตำบลสำนักท้อน** - ในการคาดการณ์เส้นเสียงมีการพิจารณาเพียงการขึ้นของเครื่องบิน ได้มีการพิจารณาถึงกรณีบินลงและกรณีที่มีการบินวนเพื่อรอบินลงหรือไม่	**<u>คำชี้แจงในที่ประชุม</u>** - ข้อมูลเที่ยวบินที่ใช้ในการศึกษา มีทั้งเที่ยวบินที่บินขึ้นและบินโดยในกรณีสถานการณ์จำนวนเที่ยวบินสูงสุด 1367 เที่ยวบิน แบ่งเป็นเที่ยวบินขาขึ้น 674 เที่ยวบิน และเที่ยวบินขาลง 693 เที่ยวบิน **<u>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</u>** - ในการประเมินเส้นเสียงนั้น โดยหลักการแล้วจะคาดการณ์เสียงของอากาศยานขณะบินขึ้นและบินลง เนื่องจากอยู่ในพื้นที่และระดับความสูงที่ก่อให้เกิดผลกระทบด้านเสียงในระดับภาคพื้น ส่วนกรณีการบินวนรอเพื่อร่อนลง จะทำการบินในบริเวณพื้นที่และระดับความสูงที่สูงกว่าการบินขึ้นและบินลง ซึ่งไม่ส่งผลกระทบทางเสียงในระดับภาคพื้น จึงไม่มีการนำมาพิจารณาในการศึกษาผลกระทบด้านเสียงจากอากาศยาน
	กระดาษคำถาม - ตรวจสอบเส้นเสียงจากการขึ้น-ลง และการบินวนของเครื่องบินด้วย	
9	**ประชาชน สระแก้ว หมู่ 3** - ได้รับผลกระทบด้านเสียงจากการบินในปัจจุบัน	**<u>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</u>** รับทราบขอคิดเห็น
10	**กระดาษคำถาม** - ขอสอบถามวิธีการบินที่ก่อให้เกิดมลพิษทางเสียงน้อยที่สุด	**<u>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</u>** โครงการกำหนดมาตรการให้สายการบินที่ใช้สนามบินนานาชาติอู่ตะเภา ปฏิบัติตามวิธีการบินและการขึ้น-ลง ที่ก่อให้เกิดมลพิษทางอากาศอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานตามที่กฎหมายกำหนด ทั้งนี้ ต้องไม่กระทบต่อปัจจัยด้านความปลอดภัย (Safety) รวมทั้งต้องพิจารณาควบคู่ไปกับปัจจัยด้านอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น ความสามารถรองรับเที่ยวบิน (Capacity) ประสิทธิภาพของการบริหารการจราจร (Efficiency) และการเข้าถึง (Accessibility) โดยกระทรวงคมนาคมกำหนดมาตรการลดมลภาวะทางเสียง ด้วยวิธีการทางเทคนิค รายละเอียดดังนี้ - การกำหนดวิธีการบินขึ้น – ลง โดยให้กรมการขนส่งทางอากาศดำเนินการออกประกาศผู้ทำงานในอากาศ (NOTICE TO AIRMEN : NOTAM) เพื่อให้นักบินถือปฏิบัติวิธีการบินเพื่อลดระดับเสียงโดยกำหนดวิธีการบินขึ้นให้เครื่องบินขึ้นโดยไต่ระดับไปที่ 3,000 ฟุต เหนือระดับพื้นดิน แล้วจึงลดระดับอัตราการไต่ไปสู่ระดับปกติ ซึ่งจะทำให้ลดเสียงในการบินขึ้นและลดพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบเสียงดังให้อยู่ภายในระยะใกล้ขอบเขตสนามบินมากขึ้น (Noise Abatement Procedure) - กำหนดวิธีการบินลง กำหนดให้เครื่องบินชะลอและปรับการเปิด Flap ในระดับต่ำสุดที่ Minimum Certified Landing Flap ตามคู่มือปฏิบัติการบินของอากาศยานแต่ละแบบสำหรับการร่อนลงรวมถึงการไม่ทำการบินระดับในระยะทางไกลก่อนร่อนลงสู่ทางวิ่ง ซึ่งช่วยลดการก่อให้เกิดเสียงดังในขณะทำการบินเข้าสู่สนามบิน - การปรับปรุงเส้นทางบินกรมการขนส่งทางอากาศ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) และกรมควบคุมมลพิษ ซึ่งให้พิจารณาปรับเปลี่ยนเส้นทางบินให้มีผลกระทบต่อชุมชนน้อยที่สุด และ

ตารางที่ 8 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากเวทีรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3 เวทีที่ 2 วันที่ 6 สิงหาคม พ.ศ. 2563

ลำดับ	คำถาม	คำชี้แจง
		ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบ โดย บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด จะกำชับให้นักบินทำการบินตามเส้นทางบินที่กำหนดไว้อย่างเคร่งครัด - การกำหนดประเภทของอากาศยานที่จะใช้สนามบินกรมการขนส่งทางอากาศ ได้ดำเนินการห้ามอากาศยานที่มีระดับเสียงเกินกว่าที่กำหนดไว้ในข้อบท 3 (Chapter 3) ของภาคผนวก 16 ของอนุสัญญาว่าด้วยการบิน พลเรือนระหว่างประเทศ (อนุสัญญาชิคาโก) โดยออกประกาศใน Aeronautical Information Circular (AIC) เพื่อให้ สายการบินต่างๆ ถือปฏิบัติ
11	**ครู โรงเรียนวัดสระแก้ว** - ขอให้กำหนดกรอบระยะเวลาและวิธีการการชดเชยในพื้นที่ NEF > 40 ให้ชัดเจน - ขอเป็นผู้แทนโรงเรียนวัดสระแก้ว วัดสระแก้ว รพ.สต.บ้านสระแก้ว และศูนย์เด็กเล็กแสงส่องหล้า 3	**<u>คำชี้แจงในที่ประชุม</u>** พื้นที่ที่กล่าวมานี้เป็นพื้นที่อ่อนไหวที่ต้องได้รับการดูแลเป็นพิเศษ ถ้าอยู่ในพื้นสีเส้นสีแดง และมีความประสงค์ที่จะไม่ย้ายออก ซึ่ง ทร.และ สกพอ.จะมีมาตรการพิเศษดูแลเฉพาะจุดอ่อนไหว โดยให้วิศวกรไปตรวจสอบว่า โรงเรียน วัด รพสต. มีความประสงค์ที่จะอยู่ต่อในพื้นที่ต้องได้รับการปรับปรุงอาคารเป็นพิเศษ ซึ่งมีกรณีตัวอย่างที่ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบังที่อยู่เหนือสนามบินสุวรรณภูมิ ซึ่งไม่สามารถย้ายออกได้ จึงมีการปรับปรุงอาคารโดยการติดกระจก 2 ชั้น และมีการทดสอบว่ายังสามารถทำการเรียนการสอนได้ แต่ถ้ามีความประสงค์ที่จะไม่อยู่ต่อ ต้องมีการเจรจากันเป็นกรณีพิเศษ แต่ต้องรอจนกระทั่งรายงาน EHIA นี้ ได้รับความเห็นชอบจาก กก.วล. และได้มติจากคณะรัฐมนตรี ซึ่งมาตรการในรายงานทั้งหมดจะสามารถเริ่มดำเนินการได้ทันที
12	**ประชาชน หมู่บ้านวินเทจ 1** - หน้า 29-30 มติ ครม. รายละเอียดการชดเชย จากโครงการสุวรรณภูมิ - การชดเชยคิดเป็นกี่เปอร์เซ็นต์ของมูลค่าทรัพย์สิน	**<u>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</u>** รับทราบข้อเสนอแนะ โดยรายละเอียดจะเป็นขั้นตอนต่อไปที่เจ้าของโครงการต้องศึกษาเพื่อดำเนินการชดเชยภายหลังจากรายงาน EHIA ผ่านความเห็นชอบ เจ้าของโครงการต้องมีการศึกษาโดยรายละเอียดอีกครั้ง ซึ่งจะมีกระบวนการ/วิธีการดำเนินงานเพื่อแจ้งให้ประชาชนรับทราบต่อไป
13	**ประชาชน หมู่บ้านวินเทจ 1** - พื้นที่ที่ได้รับผลกระทบไม่มีแสดงอยู่ในรายงาน	**<u>คำชี้แจงในที่ประชุม</u>** การศึกษาผลกระทบจากโครงการได้พิจารณา และแสดงรายละเอียดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ โดยมีการแสดงพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบในแต่ละประเด็นการศึกษา โดยเฉพาะผลด้านเสียง ซึ่งแสดงรายละเอียดไว้ในรายงานแล้ว
14	**พยาบาลวิชาชีพชำนาญการ รพ.บ้านฉาง** - ขอให้ตรวจสอบว่าเส้นเสียงที่มีการเปลี่ยนแปลงจะมีผลให้การประเมินผลกระทบมีการเปลี่ยนแปลงหรือไม่ และประเด็นข้อคิดเห็นที่เสนอไปครั้งที่แล้วจะไม่ครอบคลุมประเด็นปัญหาจากแนวเส้นเสียงใหม่หรือไม่	**<u>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</u>** โครงการได้ตรวจสอบร่างเส้นเท่าระดับเสียง และมีการหารือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องแล้ว โดยเมื่อเส้นเสียงเปลี่ยนแปลง ผลกระทบที่เกิดขึ้นอาจเปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญในบางประเด็นการศึกษา ดังนั้น หากเส้นเสียงเปลี่ยนแปลงจำเป็นต้องมีการแจ้งให้ประชาชนในพื้นที่รับทราบ โดยผ่านกระบวนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน เพื่อผนวกข้อคิดเห็นดังกล่าวไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ และนำประเด็นข้อคิดเห็นมาหารือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง พร้อมทั้งกำหนดมาตรการเพิ่มเติมให้

ตารางที่ 8 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากเวทีรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3 เวทีที่ 2 วันที่ 6 สิงหาคม พ.ศ. 2563

ลำดับ	คำถาม	คำชี้แจง
		สอดคล้องกับความต้องการของประชาชน โดยมีความเป็นไปได้ในทางปฏิบัติ และสอดคล้องกับนโยบายของภาครัฐ
15	**กระดาษคำถาม** - ประเด็นด้านการดูแลสุขภาพในระยะก่อสร้างขอความชัดเจนว่าหน่วยงานไหนดูแล	**<u>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</u>** การดูแลสุขภาพของคนงานก่อสร้าง โครงการได้กำหนดมาตรการโดยแจ้งให้หน่วยงานสาธารณสุขในพื้นที่รับทราบกิจกรรม จำนวนคนงานและระยะเวลาการทำงาน และกำหนดมาตรการเพิ่มเติมด้านสุขภาพ โดยร่วมมือกับหน่วยงานสาธารณสุขในการเฝ้าระวังสุขภาพของกลุ่มเสี่ยง ทั้งนี้ต้องมีการวิเคราะห์ข้อมูลผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ร่วมกับสถานะทางสุขภาพ เพื่อพิจารณาผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นกับกลุ่มเสี่ยงภายหลังเปิดดำเนินการ และจัดหาแนวทางแก้ไขผลกระทบให้เหมาะสม
16	**พยาบาลวิชาชีพชำนาญการ รพ.บ้านฉาง** - ขอให้โครงการมีส่วนช่วยในการเฝ้าระวังสุขภาพให้ตรงกับประเด็นของผลกระทบเรื่องเสียง ในกลุ่มโรคความดันโลหิตสูง โรคหัวใจ	**<u>คำชี้แจงในที่ประชุม</u>** การเฝ้าระวังเรื่องสมรรถภาพการได้ยินหากมีความจำเป็นก็สามารถทำได้แต่ต้องวางแผนร่วมกัน ส่วนในกลุ่มความดันโลหิตสูง และโรคหัวใจ เป็นกลุ่มโรคที่ทางสาธารณสุขดูแลอยู่แล้ว โครงการจะเพิ่มการเฝ้าระวังกลุ่มโรคไม่ติดต่อ หรือ NCDs ได้
17	**นักวิชาการสิ่งแวดล้อมชำนาญการ กรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม** - เสนอว่าให้ใช้กรณีเลวร้ายที่สุดในการคาดการณ์ผลกระทบ - ในการชดเชยจะมีการตรวจวัดเสียงประกอบด้วยหรือไม่	**<u>คำชี้แจงในที่ประชุม</u>** ในการศึกษาผลกระทบด้านเสียงได้พิจารณาข้อมูลนำเข้าในกรณีเลวร้ายที่สุดในการคาดการณ์ ได้แก่ จำนวนเที่ยวบินสูงสุดตามความสามารถของทางวิ่ง และกรณีสถานการณ์ไม่ปกติ เช่น ปิดซ่อมทางวิ่ง 1 เส้น
18	**ประชาชน หมู่บ้านวินเทจ 1** - ให้มีการระบุรายละเอียดการชดเชยให้ชัดเจนในมาตรการบรรเทาผลกระทบด้านเสียงทั้งในกรณีพื้นที่เส้นเสียง NEF > 40 และ NEF 30-40	**<u>คำชี้แจงในที่ประชุม</u>** โครงการกำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขในการชดเชยผู้ได้รับผลกระทบด้านเสียงจากโครงการไว้ดังนี้ - ดำเนินการสำรวจ จัดทำฐานข้อมูลและแผนการชดเชยผู้ที่ได้รับผลกระทบด้านเสียง ซึ่งเกิดจากการพัฒนาโครงการ ให้แล้วเสร็จก่อนเปิดใช้ทางวิ่งที่ 2 - การชดเชยผู้ได้รับผลกระทบ ชดเชยสิ่งปลูกสร้างที่ก่อสร้างถึงวันที่รายงาน EHIA ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.) • NEF > 40 เจรจาซื้อที่ดินและสิ่งปลูกสร้างหรือปรับปรุงอาคารเพื่อลดผลกระทบ • NEF 30-40 สนับสนุนการปรับปรุงอาคารและสิ่งปลูกสร้างเพื่อลดผลกระทบด้านเสียง

ตารางที่ 8 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากเวทีรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3 เวทีที่ 2 วันที่ 6 สิงหาคม พ.ศ. 2563

ลำดับ	คำถาม	คำชี้แจง
19	**ประชาชน หมู่บ้านวินเทจ 1** - ให้ระบุสัดส่วนมูลค่าการจัดตั้งกองทุนต่อมูลค่าโครงการทั้งหมด และให้ระบุ EIRR และ FIRR ของโครงการ - กองทุนเป็นกี่เปอร์เซ็นของค่า EIRR - ศูนย์รับเรื่องร้องเรียน ผู้รับผิดชอบโครงการกองทุน จัดตั้งเมื่อไร มีอำนาจตามกฎหมายหรือไม่	<u>**คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม**</u> จากผลการวิเคราะห์ทางการเงิน กรณีมีการเติบโตของผู้โดยสารมากกว่ากรณีฐาน (Aggressive Scenario) ในการศึกษาโครงการวางแผนแม่บทโครงการศึกษาความเหมาะสมโครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาและพื้นที่โดยรอบ จังหวัดระยอง ระบุค่า Private Airport Operator IRR ไว้ที่ 10.9% โครงการรับทราบข้อเสนอแนะในประเด็นเรื่องของกองทุน ทั้งนี้โครงการได้กำหนดมาตรการฯ ให้จัดตั้งกองทุนดูแลผลกระทบจากสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา เพื่อบรรเทาผลกระทบที่ประชาชนอาจได้รับจากการดำเนินงานของสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา เพื่อบรรเทาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและสาธารณสุขในภาพรวม ซึ่งปัจจุบันแนวทางการจัดตั้งกองทุนฯ ยังอยู่ระหว่างการพิจารณาความเหมาะสม/ตามหลักเกณฑ์ โดยดูแลผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น เพื่อดูแลสังคม สิ่งแวดล้อม และชุมชน ซึ่งรายละเอียดกองทุน จะอยู่ในบทบาทของคณะทำงานเรื่องกองทุน โครงการจะมีการยกร่างกองทุนไว้คร่าวๆ และเสนอไว้ในภาคผนวกของรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ ทั้งนี้ในรายละเอียดคณะทำงานจะพิจารณาต่อไป
	รองประธาน หมู่ที่ 1 ตำบลสำนักท้อน - เสนอให้ดำเนินการจัดตั้งกองทุน ให้ชัดเจนก่อนมีการเปิดดำเนินการ	
	กระดาษคำถาม - เสนอให้จัดตั้งกองทุนดูแลผู้ได้รับผลกระทบ NEF > 40 จากสนามบินในตำบลสำนักท้อน โดยมีคณะกรรมการอยู่ในตำบลสำนักท้อน และกองทุนต้องจัดตั้งแล้วเสร็จก่อนการก่อสร้างสนามบิน	
20	**กระดาษคำถาม** - เรื่องการจัดตั้งกองทุน ไม่ต้องการให้มีปัญหาในลักษณะเดียวกับกองทุนรอบโรงไฟฟ้า เสนอให้แบ่งเป็นกองทุนย่อย ๆ เพื่อสะดวกในการบริหารและช่วยเหลือสนับสนุนผู้ที่อยู่อาศัยรอบสนามบิน เช่น กองทุนป้องกันโรคติดต่อร้ายแรง กองทุนป้องกันช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุ เช่น อัคคีภัย เป็นต้น	<u>**คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม**</u> รับทราบข้อเสนอแนะ
	กระดาษคำถาม - เสนอให้แยกกองทุนเป็นรายชุมชน และแยกเป็นรายกลุ่มประมง	
21	**กระดาษคำถาม** - ของเสียจากการก่อสร้างเสนอให้ส่งไปกำจัด หรือถ้าไม่ส่งกำจัดก็ขอให้บำบัดให้ได้ 100% ค่อยปล่อยลงคลอง เนื่องจากคลองทุกคลองจะลงทะเลอันนี้ที่จะเป็นผลเสียกับสัตว์ทะเลหายาก - ขอทราบว่าเศษฝุ่นที่เกิดจากยางของเครื่องบินในขณะขึ้นลงมีการป้องกันอย่างไร ทราบมาว่าอันตรายมาก เคยทราบว่าเคยมีเต่าทะเลขึ้นมาไข่ในแนวชายฝั่งของสนามบิน	<u>**คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม**</u> - โครงการได้พิจารณาให้มีการออกแบบระบบบำบัดน้ำเสียส่วนกลางเพื่อรองรับน้ำเสียที่คาดว่าจะเกิดจากการดำเนินงานภายในสนามบิน ซึ่งจะบำบัดให้เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนดก่อนระบายลงสู่แหล่งน้ำภายนอก รวมทั้งกำหนดให้กิจกรรมบางประเภทในสนามบินที่มีน้ำเสียปนเปื้อนที่สำคัญ คือ กิจกรรมในพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน ซึ่งจะต้องมีการบำบัดน้ำเสียเบื้องต้นให้มีคุณภาพน้ำทิ้งเป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดก่อนส่งเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสียส่วนกลาง นอกจากนั้น ยังพิจารณาให้มีการหมุนเวียนน้ำเสียที่ผ่านการบำบัดแล้วกลับมาใช้ประโยชน์ในพื้นที่ให้มากที่สุด เช่น ใช้รดน้ำต้นไม้ เพื่อเป็นการใช้ทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพ และ

ตารางที่ 8 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากเวทีรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3 เวทีที่ 2 วันที่ 6 สิงหาคม พ.ศ. 2563

ลำดับ	คำถาม	คำชี้แจง
		ลดปริมาณน้ำที่จะต้องระบายออกสู่สิ่งแวดล้อมหรือแหล่งรับน้ำตามธรรมชาติให้น้อยที่สุด - การขึ้น-ลง ของเครื่องบิน อยู่บริเวณทางวิ่งในพื้นที่ของโครงการ ดังนั้นผงยางล้อเครื่องบินจึงตกอยู่บริเวณทางวิ่งโครงการ มีมาตรการในการทำความสะอาดทางวิ่งตามระยะเวลาที่กำหนด สำหรับกรณีฝนตกและมีการชะพาตะกอนต่างๆ จะมีการหน่วงน้ำ ไว้ในบ่ออย่างน้อย 1 ชั่วโมง ก่อนปล่อยลงสู่ทะเล
22	**กระดาษคำถาม** - จากเอกสารหน้าที่ 24 ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ มีค่าเกินมาตรฐานจำนวน 5 แห่ง มีที่ไหนบ้าง มีผลต่อสุขภาพหรือไม่ (NO_x) และมีวิธีแก้ปัญหาได้อย่างไร	**<u>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</u>** การประเมินผลกระทบสุขภาพ พิจารณาจากค่าเฉลี่ยความเข้มข้นรายปีของ NO_x ซึ่งยังอยู่ในระดับต่ำกว่าค่ามาตรฐาน ดังนั้นผลกระทบสุขภาพอยู่ในระดับต่ำ ไม่ต้องมีมาตรการด้านสุขภาพเพิ่มเติม ให้ปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม
23	**กระดาษคำถาม** - ขอทราบว่าคนงาน 300 กว่าคน พักที่ไหน และเสนอให้เน้นเรื่องการห้ามเลี้ยงสัตว์ในที่พักคนงานโดยเด็ดขาด	**<u>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</u>** ที่พักคนงานก่อสร้าง อยู่นอกพื้นที่สนามบินนานาชาติอู่ตะเภา แต่จะอยู่ไม่ห่างจากพื้นที่ก่อสร้างก่อสร้างโครงการมากนัก เพื่อลดผลกระทบในเรื่องการเดินทางของคนงานก่อสร้าง โดยโครงการมีมาตรการฯ ดังนี้ - ที่พักคนงานก่อสร้างจะอยู่ในบริเวณที่ส่งผลกระทบต่อชุมชนน้อยที่สุด กำหนดขอบเขตพื้นที่ให้เป็นสัดส่วนที่ชัดเจน และควบคุมดูแลสภาพแวดล้อมของที่พักคนงานให้อยู่ในสภาพที่ดี เพื่อลดผลกระทบด้านการปะปนของกิจกรรมและป้องกันการขยายตัวที่ไม่มีระเบียบ - จัดระบบการเข้า-ออกพื้นที่ก่อสร้างภายในสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา อย่างเป็นลำดับขั้นการเข้าถึงตามชั้นของการรักษาความปลอดภัย - จัดทำแผนเพื่อรองรับผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นในระหว่างการก่อสร้างโครงการ เช่น เส้นทางคมนาคมทางเลือก สำหรับกิจกรรมการก่อสร้างที่อาจส่งผลให้มีการปรับเปลี่ยนเส้นทางคมนาคมภายในพื้นที่ หรือสร้างกิจกรรมการใช้ประโยชน์ที่ดินในลักษณะชั่วคราวอื่นๆ ในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างและพื้นที่โดยรอบ - ให้ผู้รับเหมาก่อสร้างคัดเลือกและสอบประวัติแรงงานที่จะเข้ามาทำงานก่อสร้างโครงการให้ถูกต้องตามกฎหมาย จัดทำทะเบียนประวัติคนงานก่อสร้างพร้อมรูปถ่ายไว้ที่สำนักงานของโครงการ เมื่อเกิดปัญหาหรือข้อร้องเรียน สามารถเรียกตรวจสอบได้ทันที - จัดหาที่พักคนงานก่อสร้างให้เหมาะสม และเป็นสัดส่วนที่ชัดเจน พร้อมทั้งกำหนดมาตรการควบคุมดูแลในพื้นที่ก่อสร้างและที่พักคนงาน เพื่อไม่ให้คนงานก่อปัญหาและสร้างความเดือดร้อนรำคาญ เช่น ห้ามเล่นการพนัน ห้ามเสพยาเสพติด ห้ามส่งเสียงดังรบกวน เป็นต้น โดยมีบทลงโทษอย่างเคร่งครัด - จัดให้มีเวรยามดูแลความเป็นระเบียบเรียบร้อยในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างหรือบริเวณที่พักคนงานตลอดเวลา และให้หัวหน้า

ตารางที่ 8 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากเวทีรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3 เวทีที่ 2 วันที่ 6 สิงหาคม พ.ศ. 2563

ลำดับ	คำถาม	คำชี้แจง
		คนงานทำหน้าที่ควบคุมและสอดส่องดูแลความประพฤติของคนงานก่อสร้างเพื่อช่วยบรรเทาความกังวลของประชาชนในเรื่องของความปลอดภัย เช่น ปัญหาอาชญากรรม ปัญหาการลักทรัพย์ เป็นต้น
22	**กระดาษคำถาม** - ก่อนสร้างรันเวย์เป็นพื้นที่ดินปลูกมันสำปะหลัง เมื่อเป็นรันเวย์แล้วฝนตกน้ำจะไหลไปทางไหน	**<u>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</u>** โครงการ กำหนดมาตรการด้านระบบระบายน้ำและป้องกันน้ำท่วมในระยะดำเนินการเมื่อพัฒนาเป็นรันเวย์แล้ว โดยออกแบบระบบระบายน้ำเพื่อระบายน้ำฝน และมีบ่อเพื่อหน่วงน้ำให้ตกตะกอนก่อนปล่อยลงทะเล ดังนี้ - ตรวจสอบและขุดลอกคลองระบายน้ำภายในสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา ให้สามารถระบายน้ำได้อย่างมีประสิทธิภาพอยู่เสมอ หากพบว่ามีดินตะกอนหรือวัชพืชที่ทำให้เกิดการตื้นเขินกีดขวางการระบายน้ำ ให้ทำการขุดลอกให้อยู่ในสภาพใช้งานได้ดี โดยให้ดำเนินการตรวจสอบและขุดลอกอย่างน้อย ปีละ 1 ครั้ง ก่อนฤดูฝน - ขุดลอกคลองดินรอบนอกและบ่อพักน้ำภายในสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา โดยใช้อุปกรณ์ที่เหมาะสมเพื่อรักษาหน้าตัดของคลองดินรอบนอกและความจุของบ่อพักน้ำให้สามารถใช้งานได้อย่างเต็มประสิทธิภาพตามที่ออกแบบไว้ - รักษาระดับน้ำในบ่อพักน้ำภายในสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา ให้มีระดับต่ำ (-1.30 ถึง -1.40 เมตรจากระดับน้ำทะเลปานกลาง (รทก.) ตามค่าการออกแบบ) ก่อนเข้าสู่ฤดูฝน - จัดให้มีระบบสูบน้ำสำรองไว้ในกรณีระบบสูบน้ำหลักเกิดความเสียหาย กรณีระดับคันป้องกันน้ำท่วมอยู่ต่ำกว่าระดับวิกฤต (+2.77 เมตร รทก.) ต้องทำการถมเสริมคันป้องกันน้ำท่วม โดยต้องดำเนินการให้ถูกต้องตามหลักวิศวกรรม และเป็นไปตามมาตรฐานของกรมทางหลวง - ในช่วงฤดูฝน ห้ามไม่ให้มีการขุดลอกคลองดินรอบนอกที่อยู่บริเวณด้านทิศใต้ของสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา รวมถึงแนวคลองที่อยู่เหนือสถานีสูบน้ำฝั่งตะวันตกและฝั่งตะวันออกขึ้นไปด้านละ 1 กิโลเมตร เพื่อป้องกันตะกอนดินถูกระบายออกสู่ภายนอกในช่วงที่มีการสูบน้ำออกจากพื้นที่สนามบินนานาชาติอู่ตะเภา ผู้รับเหมาที่ดำเนินการขุดลอกคลองจะต้องประสานงานกับเจ้าหน้าที่ประจำสถานีสูบน้ำ เพื่อปรับแผนการปฏิบัติงานให้สอดคล้องกัน โดยหลีกเลี่ยงไม่ให้มีการขุดลอกคลองในบริเวณใกล้กับสถานีสูบน้ำในช่วงเวลาดังกล่าว และห้ามนำดินที่เกิดจากการขุดลอกกองทิ้งไว้บริเวณพื้นที่ใกล้เคียง โดยให้นำไปถมกลับบริเวณริมตลิ่ง เพื่อเสริมความแข็งแรงของโครงสร้างคลองระบายน้ำ - นำน้ำทิ้งที่บำบัดได้มาตรฐานแล้วกลับมาใช้ประโยชน์ใหม่ให้มากที่สุด เช่น นำไปใช้รดต้นไม้บริเวณพื้นที่สีเขียวภายในสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา นำกลับมาใช้ในห้องสุขา เป็นต้น เพื่อลดปริมาณน้ำที่ต้องระบายออก

ตารางที่ 8 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากเวทีรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3 เวทีที่ 2 วันที่ 6 สิงหาคม พ.ศ. 2563

ลำดับ	คำถาม	คำชี้แจง
		ดังนั้นการเปลี่ยนแปลงพื้นที่ดังกล่าวจึงไม่ก่อให้เกิดผลกระทบด้านการระบายน้ำต่อชุมชนและพื้นที่รอบนอกสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา
24	**กระดาษคำถาม** - โรงเรียนวัดสระแก้วและวัดสระแก้วจะมีวิธีแก้ไขปัญหาอย่างไร	**<u>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</u>** โครงการมีการกำหนดหลักเกณฑ์ในการชดเชยในเบื้องต้น ดังนี้ - ดำเนินการสำรวจ จัดทำฐานข้อมูลและแผนการชดเชยผู้ที่ได้รับผลกระทบด้านเสียง ซึ่งเกิดจากการพัฒนาโครงการ ให้แล้วเสร็จก่อนเปิดใช้ทางวิ่งที่ 2 - การชดเชยผู้ได้รับผลกระทบ ชดเชยสิ่งปลูกสร้างที่ก่อสร้างถึงวันที่รายงาน EHIA ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.) - NEF > 40 เจรจาซื้อที่ดินและสิ่งปลูกสร้างหรือปรับปรุงอาคารเพื่อลดผลกระทบ - NEF 30-40 สนับสนุนการปรับปรุงอาคารและสิ่งปลูกสร้างเพื่อลดผลกระทบด้านเสียง - สนับสนุนในการป้องกันเสียงแก่สถานที่ ซึ่งต้องการความเงียบเป็นพิเศษ เช่น โรงเรียน โรงพยาบาล ศาสนสถาน เป็นต้น สำหรับอาคารที่ก่อสร้างถึงวันที่รายงาน EHIA ฉบับนี้ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ
ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน และการประชาสัมพันธ์		
1	**รองประธาน หมู่ที่ 1 ตำบลสำนักท้อน** - ขอให้มีการประชาสัมพันธ์พื้นที่ก่อสร้าง โดยการติดตั้งป้ายและมีช่องทางการติดต่อในกรณีที่ได้รับผลกระทบจากโครงการ **ประชาชน หมู่บ้านวินเทจ 1** - ให้ระบุกรอบเวลาการดำเนินงานศูนย์รับเรื่องร้องเรียน ผู้รับผิดชอบตามมาตรการและกองทุน	**<u>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</u>** รับทราบข้อเสนอแนะ ทั้งนี้ โครงการมีมาตรการฯ - จัดให้มีช่องทางรับเรื่องร้องเรียนเกี่ยวกับผลกระทบที่เกิดจากการก่อสร้างโครงการ ณ สำนักงานควบคุมการก่อสร้าง หรือบริเวณสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา เพื่อรับทราบปัญหาและผลกระทบต่างๆ และเร่งดำเนินการแก้ไข - กรณีได้รับเรื่องร้องเรียนผลกระทบจากการก่อสร้าง ให้นำข้อร้องเรียนดังกล่าวมาพิจารณาหาแนวทางแก้ไขตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่กำหนดไว้โดยเร็ว - เปิดช่องทางร้องเรียน เช่น เว็บไซต์ประชาสัมพันธ์ของสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา เว็บไซต์ของ ทร. และ สกพอ./หรือผู้ดำเนินการก่อสร้าง สื่อออนไลน์ เป็นต้น
2	**ผู้ช่วยผู้ใหญ่บ้าน หมู่ที่ 1 ตำบลสำนักท้อน** - ขอให้สนามบินจัดสถานที่สำหรับค้าขายของภายในสนามบินโดยไม่เสียค่าใช้จ่ายสำหรับคนในพื้นที่ **กระดาษคำถาม** - เสนอให้จัดพื้นที่ให้คนในชุมชนที่ได้รับผลกระทบมีสิทธิเข้าไปค้าขายสินค้าชุมชน	**<u>คำชี้แจงในที่ประชุม</u>** - ได้มีการร่างมาตรการไว้ในเล่มรายงานเรียบร้อยแล้ว และจะทำการเขียนรายละเอียดให้ชัดเจนขึ้น ว่าประชาชนสามารถนำสินค้ามาขายภายในสนามบินได้โดยไม่ต้องเสียค่าใช้จ่าย **<u>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</u>** โครงการมีมาตรการฯ ให้ กองทัพเรือ EEC และ/หรือผู้บริหารจัดการโครงการ พิจารณาให้การชดเชยในรูปแบบอื่นๆ เช่น การสร้างสวนสาธารณะ การรณรงค์การปลูกต้นไม้ในวัด โรงเรียน และสถานพยาบาล การจัดตลาดนัดแรงงาน การสนับสนุนพื้นที่วางจำหน่ายสินค้าวิสาหกิจชุมชนในพื้นที่สนามบินนานาชาติอู่ตะเภา ฯลฯ

ตารางที่ 8 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากเวทีรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3 เวทีที่ 2 วันที่ 6 สิงหาคม พ.ศ. 2563

ลำดับ	คำถาม	คำชี้แจง
3	**ประธานกลุ่มประมงเรือเล็กพื้นบ้าน บ้านพลา** - เสนอให้ส่งผลสรุปการจัดเวทีรับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 3 ให้ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องด้วย	**<u>คำชี้แจงในที่ประชุม</u>** โครงการมีการเผยแพร่ผลการรรับรับฟังความคิดเห็นฯ รวมถึงเอกสารต่างๆ ของโครงตั้งแต่เริ่มต้นศึกษา มีการเผยแพร่ในเว็บไซต์ของโครงการ http://www.ehia-utprw2.com. ซึ่งประชาชนสามารถดาวน์โหลดได้ นอกจากนี้ ในแต่ละกิจกรรมของโครงการจะมีการแสดงเอกสารและรายงานไว้ที่สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัด สำนักงานสาธารณสุขจังหวัด ศาลากลางจังหวัด ที่ว่าการอำเภอ สำนักงานสาธารณสุขอำเภอ ที่ทำการองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน สถานบริการสุขภาพของรัฐในพื้นที่ ซึ่งเป็นที่ตั้งของโครงการและหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง จำนวน 47 หน่วยงาน
ด้านอื่น ๆ		
1	**ประชาชน หมู่บ้านวินเทจ 1** - เสนอให้พิจารณาแนวทางการชดเชยผลกระทบจากเส้นเสียงเช่นเดียวกับสนามบินสุวรรณภูมิที่ผ่านมา	**<u>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</u>** ในการศึกษาโครงการสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา ที่ปรึกษาได้นำบทเรียนจากการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และท่าอากาศยานดอนเมืองมาพิจารณาร่วมด้วยเพื่อป้องกันปัญหา และเพื่อให้การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพมีประเด็นการศึกษาครบถ้วน และสามารถกำหนดมาตรการได้อย่างครอบคลุม
2	**กระดาษคำถาม** - การจัดการสนามบินภายใต้กองทัพเรือจะมั่นใจได้อย่างไรว่าจะมีการพัฒนาไปสู่มาตรฐานสากล เทียบเท่าการบริการของภาคเอกชน	**<u>คำชี้แจงเพิ่มเติมภายหลังการประชุม</u>** การพัฒนาสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา และเมืองการบินภาคตะวันออก ถือเป็นหนึ่งในโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญของเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก หรือ สกพอ. ภายใต้แผนยุทธศาสตร์ไทยแลนด์ 4.0 มีวัตถุประสงค์หลักเพื่อยกระดับสนามบินนานาชาติอู่ตะเภาเป็น “สนามบินนานาชาติเชิงพาณิชย์หลักแห่งที่ 3” เพื่อพัฒนาไปสู่ประตูเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก เชื่อมต่อสนามบินดอนเมืองและสุวรรณภูมิด้วยรถไฟความเร็วสูง และเป็นการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน ในการพัฒนาสนามบินนานาชาติอู่ตะเภาให้มีศักยภาพเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน และทำให้ประเทศไทยเติบโตอย่างมั่นคงและยั่งยืนต่อไปในอนาคต

บรรยากาศการลงทะเบียน

บรรยากาศการชมบอร์ดนิทรรศการ

บรรยากาศการเปิดเวทีรับฟังความคิดเห็น

บรรยากาศการประชุมและการนำเสนอ
โดยบริษัทที่ปรึกษา

การซักถามและเสนอแนะโดยผู้เข้าร่วมการประชุม

บรรยากาศโดยรวมของเวทีรับฟังความคิดเห็น

ตอบข้อซักถามโดยผู้แทนเจ้าของโครงการ
และบริษัทที่ปรึกษา

กล่าวปิดเวทีรับฟังความคิดเห็น

รูปที่ 9 บรรยากาศการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3 ณ ห้องแกรนด์บอลรูม 1-3 โรงแรมภูริมาศ บีช แอนด์ สปา อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง วันพฤหัสบดีที่ 6 สิงหาคม พ.ศ. 2563

6 กิจกรรมที่จะดำเนินการในขั้นตอนต่อไป

ภายหลังการจัดเวทีรับฟังความคิดเห็นของประชาน ครั้งที่ 3 เมื่อวันที่ 5-6 สิงหาคม พ .ศ.2563 โครงการเปิดรับฟังความคิดเห็นเพิ่มเติมภายหลังการจัดเวทีรับฟังความคิดเห็นฯ อย่างต่อเนื่อง ไม่น้อยกว่า 15 วัน รวม 5 ช่องทาง ได้แก่ 1) ไปรษณีย์ 2) ไปรษณียบัตร 3) โทรศัพท์ 4) โทรสาร และ 5) อีเมล ตั้งแต่วันที่ 7-21 สิงหาคม พ.ศ. 2563 มีประเด็นข้อคิดเห็นเพิ่มเติมผ่านช่องทางไปรษณียบัตร และอีเมล รายละเอียดแสดงดัง**ตารางที่ 9** จากนั้น โครงการได้รวบรวมประเด็นข้อซักถาม ข้อห่วงกังวล และข้อเสนอแนะต่างๆ พร้อมทั้งคำชี้แจง และได้จัดทำรายงานสรุปความคิดเห็นของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องและสาธารณชน พร้อมนำเสนอร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ โดยส่งให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเพื่อทราบ และส่งให้สำนักงานคณะกรรมการสุขภาพแห่งชาติเพื่อเผยแพร่แก่สาธารณชน รวมถึงเผยแพร่ ประชาสัมพันธ์ไปยังกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียที่เกี่ยวข้องกับโครงการ และแสดงรายงานสรุปฯ ไว้ที่สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัด สำนักงานสาธารณสุขจังหวัด ศาลากลางจังหวัด ที่ว่าการอำเภอ สำนักงานสาธารณสุขอำเภอ ที่ทำการองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน สถานบริการสุขภาพของรัฐในพื้นที่ซึ่งเป็นที่ตั้งของโครงการ และหน่วยงานอื่นๆที่เกี่ยวข้อง จำนวน 47 แห่ง และเผยแพร่ในเว็บไซต์ของโครงการ http://www.ehia-utprw2.com ต่อไป

ตารางที่ 9 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากเวทีรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3 คำถามเพิ่มเติมจากการรับฟังความคิดเห็นต่อเนื่อง 15 วัน (วันที่ 7-21 สิงหาคม พ.ศ. 2563)

ลำดับ	คำถาม	คำชี้แจง
ไปรษณียบัตร		
1	**ประชาชนตำบลสำนักท้อน** - กรณีผู้ได้รับผลกระทบซึ่งอยู่ในแนวเส้นเสียง NEF 30-40 โครงการน่าจะมีการเจรจาซื้อที่ดินพร้อมสิ่งปลูกสร้างด้วย เพราะในอนาคตคงไม่มีใครต้องการอยู่อาศัย - ควรรวมพื้นที่ผู้ได้รับผลกระทบในแนวสีน้ำเงิน (NEF 30-40) และสีแดง (NEF≥40) ไว้ด้วยกัน และสรุปความต้องการของชาวบ้านเป็น 2 ทาง เพื่อให้เลือกระหว่างเจราจาขอซื้อและปรับปรุงที่อยู่อาศัยสำหรับคนต่างพื้นที่และคนในพื้นที่	**<u>คำชี้แจง</u>** โครงการได้กำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขในการชดเชยผู้ได้รับผลกระทบด้านเสียง ดังนี้ - การชดเชยผู้ได้รับผลกระทบ ชดเชยสิ่งปลูกสร้างที่ก่อสร้างถึงวันที่รายงาน EHIA ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.) - NEF ≥ 40 เจรจาซื้อที่ดินและสิ่งปลูกสร้างหรือปรับปรุงอาคารเพื่อลดผลกระทบ - NEF 30-40 สนับสนุนการปรับปรุงอาคารและสิ่งปลูกสร้างเพื่อลดผลกระทบด้านเสียง สำหรับแนวทางอื่นๆ จะนำเสนอหน่วยงาน/เจ้าของโครงการพิจารณาต่อไป
	ประชาชน - น่าจะรวมพื้นที่ของ NEF 30-40 และ NEF >40 ไว้ด้วยกัน และให้เลือกความต้องการว่าจะให้เจรจาขอซื้อหรือปรับปรุงที่อยู่อาศัย เพราะมีทั้งคนในพื้นที่และคนนอกพื้นที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ผู้ได้รับผลกระทบ	
2	**ประชาชน** - ขอให้ตรวจวัดค่าระดับเสียงปัจจุบันด้วย เนื่องจากเสียงดังมาก ขอให้จ่ายเงิน 3-5-7 เท่าของราคาซื้อขายตามท้องตลาด	**<u>คำชี้แจง</u>** รับทราบข้อเสนอแนะ

ตารางที่ 9 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากเวทีรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3 คำถามเพิ่มเติมจากการรับฟังความคิดเห็นต่อเนื่อง 15 วัน (วันที่ 7-21 สิงหาคม พ.ศ. 2563)

ลำดับ	คำถาม	คำชี้แจง
อีเมล		
ประชาชนผู้มีบ้านพักอาศัยในหมู่บ้านวินเทจ 1		
1	- สิ่งอำนวยความสะดวก ในการจัดประชุม ไม่จัดโต๊ะ ให้ประชาชน ทำให้จดบันทึกลำบาก / การจัดวาระประชุมไม่ดี นำเรื่องสำคัญ คือเรื่องผลกระทบทางเสียง ไปไว้ตอนท้าย แล้วไปลดเวลาสอบถามของประชาชน ทั้งที่สอบถามอยู่ในประเด็น และบริษัทไม่ตอบคำถามบางคำถาม รวมทั้งเมื่อสอบถามเสนอทางเลือกให้ประชาชน แต่ไม่รอฟังคำตอบ ผู้เชี่ยวชาญและพิธีกรตัดบทโดยอ้างหมดเวลาที่เช่าสถานที่กับโรงแรม - ไม่ถูกตามเจตนารมย์ของประกาศ สผ. 4 ม.ค. 2562 ที่ต้องการให้ประชาชนแสดงความคิดเห็นอย่างอิสระ และ ผู้จัดทำรายงานต้องตอบคำถามของประชาชน - เสนอให้นำคำถามที่บันทึกเสียงทั้งหมดทุกคำถาม แล้วตอบทาง Web site ของโครงการ	**<u>คำชี้แจง</u>** การจัดเวทีรับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 3 เมื่อวันที่ 6 สิงหาคม พ.ศ. 2563 เวลา 8.30-12.00 น. โดยจัดสถานที่แบบเว้นระยะห่าง เพื่อลดความเสี่ยงต่อการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (โควิด-19) โดยโครงการได้นำเสนอความเป็นมา หลักการและเหตุผล ข้อมูลรายละเอียดโครงการ และแผนการดำเนินงาน ผลการศึกษาและผลการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ ร่างมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ และการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์ จากนั้นได้เปิดเวทีรับฟังความคิดเห็นของประชาชน จนกระทั่งหมดคำถาม และเริ่มมีผู้เข้าร่วมประชุมทยอยเดินทางกลับ ผู้ดำเนินรายการ จึงได้ขอนำเสนอสรุปประเด็นความคิดเห็นที่ได้จากการจัดเวที และปิดเวทีรับฟังความคิดเห็น ในเวลา 12.30 น. ซึ่งหลังจากปิดเวทีแล้ว วิทยากรและผู้เชี่ยวชาญ ยังคงอยู่ ณ ห้องประชุม เพื่ออธิบายข้อมูลในรายละเอียดต่อผู้ที่มีข้อซักถามเพิ่มเติม นอกจากนั้นแล้ว โครงการ ยังเปิดรับฟังความคิดเห็นต่อเนื่องอีก 15 วันหลังการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 3 ผ่านช่องทางไปรษณีย์ ไปรษณียบัตร โทรศัพท์ โทรสาร และอีเมล
2	- การนำเข้าข้อมูลในประเด็น ทำแบบจำลองเส้นเสียง NEF > 40 , NEF 30-40 ทำให้ขนาดพื้นที่ซึ่งได้รับผลกระทบ มีขนาดเปลี่ยนแปลงไป โดยข้อมูลในการรับฟังความเห็นครั้งที่ 2 พื้นที่มีขนาดใหญ่กว่า ที่นำมาแสดงในการรับฟังความเห็นครั้งที่ 3 ทำให้ประชาชนกังวลใจ และขาดความเชื่อถือ เพราะขนาดพื้นที่ซึ่งได้รับผลกระทบ หายไป ข้อมูลอะไรที่เปลี่ยนไป บริษัทฯ ไม่ได้นำแสดง 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 จึงเป็นลักษณะบิดเบือน ปกปิด ข้อมูลสำคัญ - บริษัทฯ ไม่นำข้อมูลนำเข้า ในครั้งที่ 2 เปรียบเทียบกับ ครั้งที่ 3 มานำเสนอว่าข้อมูลใดที่เปลี่ยนไป และข้อมูลนั้นมีประเภทและจำนวนที่ถูกต้องหรือไม่ อย่างไร หรือหากมีการกำหนด	**<u>คำชี้แจง</u>** - วิธีการวิเคราะห์เสียงในการรับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 2 และครั้งที่ 3 มีความแตกต่างกัน ทำให้มีขนาดไม่เท่ากัน ซึ่งหน่วยงานที่บริหารจัดการการจราจรทางอากาศ พยายามลดผลกระทบบริเวณพื้นที่อ่อนไหวให้ได้มากที่สุด ทั้งการกำหนดเส้นทางการบิน การกำหนดวิธีการบิน - ข้อมูลนำเข้า หลัก ๆ ประกอบด้วยข้อมูลดังต่อไปนี้ 1. ชนิดของเครื่องบิน อ้างอิงจากแผนแม่บทของสนามบินนานาชาติอู่ตะเภาที่ทำไว้ก่อนแล้ว ซึ่งเป็นข้อมูลที่คาดการณ์ไว้เพื่อวิเคราะห์การเปลี่ยนแปลงของขนาดเครื่องบิน 2. จำนวน 1,367 เที่ยวบิน พิจารณาในกรณีที่มีความต้องการใช้เครื่องบินสูง จากข้อแนะนำของประชาชนจากการประชุมที่ผ่านมา มีผลกระทบจากเครื่องบินชนิดต่างๆ เช่น เครื่องบินขนส่งสินค้า ที่ในข้อมูลนำเข้าชุดนั้นไม่ได้ปรากฏอยู่ แต่ปัจจุบันได้นำเข้ามารวมในการศึกษาครั้งนี้แล้ว - เส้นเสียงที่นำเสนอในการรับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 2 ในช่วงเดือนมกราคม พ.ศ. 2563 ในการกำหนดรูปแบบการใช้ทางวิ่ง ใช้เส้นทางบินมาตรฐาน โดยยังไม่ได้พิจารณาถึงการลดผลกระทบสำหรับพื้นที่อ่อนไหว แต่ในการศึกษาปัจจุบัน ได้มีการลงรายละเอียดถึงพื้นที่ดังกล่าว และได้นำไปกำหนดร่างเส้นทางบินใหม่ ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อลดผลกระทบจากเครื่องบิน โดยเครื่องบินที่บินผ่านชุมชนจะมีความชันในการไต่

ตารางที่ 9 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากเวทีรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3 คำถามเพิ่มเติมจากการรับฟังความคิดเห็นต่อเนื่อง 15 วัน (วันที่ 7-21 สิงหาคม พ.ศ. 2563)

ลำดับ	คำถาม	คำชี้แจง
	วิธีการบิน ขึ้น-ลง แบบใหม่ มีการวิเคราะห์ความเป็นไปได้ของการปฏิบัติการบินจริงหรือไม่อย่างไร - เสนอให้จัดประชุมรับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 3 ใหม่ โดยมุ่งประเด็นข้อมูล และผลจำลองเส้นเสียง และการเปรียบเทียบผลที่ทำให้ขนาดพื้นที่รับผลกระทบจากเส้นเสียงแตกต่างกันมาก	ระดับและมุมร่อนมากขึ้น ได้ผลเป็นพื้นที่เส้นเท่าระดับเสียงตามที่นำเสนอในการประชุมรับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 3
3	- ข้อมูลคุณภาพต่างๆ ไม่มีการแสดง เกณฑ์มาตรฐาน (Criteria) เพียงแต่แจ้งว่า เกินเกณฑ์หรือไม่เกินเกณฑ์ เช่นอะครอลีน สูงกว่า ค่าเฝ้าระวัง - บริษัทฯ ควรนำเสนอเกณฑ์โดยอ้างอิงที่มาของเกณฑ์ และ ค่าที่คำนวณได้ เปรียบเทียบให้เห็นในคราวเดียวกัน - นำเสนอทาง Web site ของโครงการ	**<u>คำชี้แจง</u>** โครงการได้นำเสนอระดับผลกระทบที่เกิดขึ้นโดยแสดงรายละเอียดทั้งในเชิงคุณภาพและเชิงประมาณ และเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพซึ่งผลการประเมินค่าอะครอลีน เฉลี่ย 24 ชั่วโมง โดยใช้แบบจำลองทางคณิศาสตร์ พบว่า พื้นที่อ่อนไหวและชุมชน จำนวน 16 แห่ง มีค่าสูงกว่าค่าเฝ้าระวัง 24 ชั่วโมง (สูงกว่า 0.55 ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร) (ไม่มีการกำหนดค่ามาตรฐานรายปี)
4	- มาตรการป้องกันผลกระทบระหว่างก่อสร้าง มีการนำเสนออุปกรณ์ป้องกัน (Safety Equipment) ของคนงานก่อสร้าง และลอกข้อกำหนดตามกฎหมายมา เช่น รถบรรทุกต้องมีผ้าคลุม ต้องล้างล้อ ฯลฯ แต่ไม่มีมาตรการป้องกันสำหรับประชาชน หรือกำหนดเลื่อนลอย เช่น เลือกเครื่องจักรอุปกรณ์ที่ลดเสียง และการสั่นสะเทือนให้น้อยที่สุด - มาตรการเลื่อนลอย ทำจริงไม่ได้ เช่น การจะเลือกรถบรรทุกอย่างไร เพื่อให้มีรถที่มีเสียงและการสั่นสะเทือนน้อยลง ผู้ร่างรายงาน รู้สเปคของรถบรรทุกหรือว่า รถยี่ห้อ A มีเสียงและการสั่นสะเทือน น้อยกว่ารถยี่ห้อ B - กำหนดมาตรการให้เป็นเหตุผลพิสูจน์ทราบได้	**<u>คำชี้แจง</u>** - ในระยะก่อสร้าง ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องดำเนินการ โดยพิจารณาข้อกำหนดต่างๆ ตามพระราชบัญญัติความปลอดภัยอาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ. 2554 เพื่อประโยชน์ในการควบคุม กำกับ ดูแลการดำเนินการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน เพื่อป้องกันผลกระทบตั้งแต่ต้นทาง ลดผลกระทบที่จะเกิดขึ้นต่อพื้นที่หรือประชาชนโดยรอบพื้นที่โครงการฯ - รถที่จะนำมาใช้ในสำหรับขนส่งวัสดุก่อสร้างจะต้องเป็นไปตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 หรือนำมาจดทะเบียนตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 โดยต้องมีสภาพมั่นคง แข็งแรง มีลักษณะ ขนาด และอุปกรณ์ส่วนควบคุมของรถ ถูกต้องตามที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง ทั้งนี้ เพื่อความปลอดภัยของผู้ขับรถ ผู้โดยสารไปกับรถคันนั้น ผู้ใช้รถใช้ถนน รวมทั้งป้องกันผลกระทบต่างๆ ที่จะเกิดขึ้น - มาตรการที่กำหนดสามารถใช้ได้จริงในทางปฏิบัติ ทั้งยังถูกควบคุมโดยกฎหมาย เพื่อให้ผู้รับเหมา ก่อสร้างนำไปปฏิบัติ และมีหน่วยงานของรัฐกำกับดูแลอย่างเคร่งครัด
5	- มาตรการระหว่างดำเนินการ บริษัทฯ อ้างในรายงานว่า จะมีผู้รับผิดชอบหลัก คือ ทร. และ สกพอ./ หรือ ผู้บริหารจัดการโครงการฯ ในทุกมาตรการติดตามเฝ้าระวัง - ตกลงใครคือผู้รับผิดชอบ การมีผู้รับผิดชอบหลายหน่วย จะมีเอกภาพในการแก้ไข สั่งการหรือไม่ ทั้งที่ปัจจุบัน รัฐต้องการให้บริหารงานทุกอย่าง ในระบบ One Stop Service และ ทร. ซึ่งภารกิจหลักคือการป้องกันอธิปไตยทางทะล เป็น Military Service จะมีความสามารถในการแก้ไขปัญหาให้ประชาชนหรือ	**<u>คำชี้แจง</u>** - มาตรการทั้งระยะก่อสร้างและดำเนินการ ระบุผู้รับผิดชอบโดย กองทัพเรือ และสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก เนื่องจากเป็นหน่วยงานหลักร่วมรับผิดชอบโครงการ ทั้งนี้ในอนาคตอาจมีผู้ที่จะเข้ามาบริหารจัดการสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา โครงการฯ จึงได้กำหนดผู้รับผิดชอบให้ครอบคลุม กล่าวคือ ไม่ว่าจะเป็นหน่วยงานใดเข้ามาดำเนินการก็ต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบที่กำหนดไว้

ตารางที่ 9 สรุปประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากเวทีรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3 คำถามเพิ่มเติมจากการรับฟังความคิดเห็นต่อเนื่อง 15 วัน (วันที่ 7-21 สิงหาคม พ.ศ. 2563)

ลำดับ	คำถาม	คำชี้แจง
	- กำหนดให้มีผู้รับผิดชอบหน่วยเดียว เป็น Single Body ให้มีอำนาจสั่งการทุกหน่วยที่เกี่ยวข้องได้	
6	- การเยียวยา และการชดเชย บริษัทฯ ไม่นำเสนอว่าจะมีรูปแบบ วิธีการชดเชยอย่างไร เสนอเพียงว่า จะให้มีกองทุนไว้แก้ปัญหา แต่ไม่บอกขนาดของกองทุน ใครจะเป็นผู้บริหารกองทุน ในการฟังความเห็นครั้งที่ 2 เคยสอบถามว่าโครงการ มีค่า FIRR และ EIRR เท่าไร ซึ่งบริษัทฯ รับว่าจะนำเสนอในการฟังครั้งที่ 3 แต่เมื่อถูกถามอีกก็ไม่มีคำตอบ ซึ่งค่า FIRR และ EIRR นี้ มีผลต่อการพิจารณาขนาดกองทุน แก้ไขปัญหาว่าเป็นสัดส่วน เหมาะสมมากน้อยเพียงใด แต่ไม่มีคำตอบ - ในการรับฟังครั้งที่ 2 เคยยกงานวิจัยกับการจัดการปัญหามลพิษทางเสียงจากอากาศยาน โดยกรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม ซึ่งมีมติ ครม. กำหนด วิธีการ และ มูลค่าการชดเชยผู้ได้รับผลกระทบไว้ ควรนำมาเป็นพื้นฐานในการกำหนดวิธีการ และมูลค่าการชดเชยให้ดีขึ้น - ตอบคำถาม เรื่อง EIRR , FIRR ของโครงการแล้วกำหนดขนาดของกองทุนให้สัมพันธ์ กับ FIRR และ EIRR รวมทั้งนำมติ ครม. ที่เคยมี ตามงานวิจัยฯ ของกรมส่งเสริมฯ มา พัฒนาต่อยอดเพื่อให้มาตรการชดเชย เป็นไปได้และเกิดประโยชน์สูงสุด และ แจ้งให้ประชาชนทราบโดยการจัดประชุมกลุ่มย่อย	**<u>คำชี้แจง</u>** - โครงการได้กำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขในการชดเชยผู้ได้รับผลกระทบด้านเสียง ดังนี้ ● การชดเชยผู้ได้รับผลกระทบ ชดเชยสิ่งปลูกสร้างที่ก่อสร้างถึงวันที่รายงาน EHIA ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.) ● NEF > 40 เจรจาซื้อที่ดินและสิ่งปลูกสร้างหรือปรับปรุงอาคารเพื่อลดผลกระทบ ● NEF 30-40 สนับสนุนการปรับปรุงอาคารและสิ่งปลูกสร้างเพื่อลดผลกระทบด้านเสียง - ในการศึกษาและจัดทำรายงาน โครงการได้มีการทบทวนเอกสารงานวิจัยต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งรายงานผลงานวิจัยเรื่องผลกระทบด้านเสียงจากการศึกษาผลกระทบด้านเสียงจากการขยายทางวิ่งท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ศึกษาโดย กรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (พ.ศ.2553) ซึ่งวิธีการศึกษา ข้อแนะนำในการกำหนดมาตรการต่าง ๆ โครงการได้นำมาพิจารณาประกอบการศึกษาของโครงการด้วยแล้ว - ผลการวิเคราะห์ทางการเงิน กรณีมีการเติบโตของผู้โดยสารมากกว่ากรณีฐาน (Aggressive Scenario) ในการศึกษาโครงการวางแผนแม่บทโครงการศึกษาความเหมาะสมโครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาและพื้นที่โดยรอบ จังหวัดระยอง ระบุค่า Private Airport Operator IRR ไว้ที่ 10.9% - ทั้งนี้ ในรายละเอียดของการดำเนินการตามมาตรการการชดเชยผู้ได้รับผลกระทบ จะเป็นขั้นตอนต่อไปที่เจ้าของโครงการต้องศึกษาเพื่อดำเนินการชดเชยภายหลังจากรายงาน EHIA ผ่านความเห็นชอบ เจ้าของโครงการต้องดำเนินการศึกษาในรายละเอียดอีกครั้ง ขั้นตอน เงื่อนไขการชดเชยต่างๆ จะมีการศึกษาในรายละเอียดโดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ซึ่งจะมีกระบวนการ/วิธีการดำเนินงานเพื่อแจ้งให้ประชาชนรับทราบต่อไป

7 ช่องทางการติดต่อสื่อสารและขอรับข้อมูลเพิ่มเติม

UNITED ANALYST AND ENGINEERING CONSULTANT COMPANY LIMITED

ด้านสิ่งแวดล้อม การมีส่วนร่วมของประชาชน และประชาสัมพันธ์
โครงการก่อสร้างทางวิ่งและทางขับที่ 2 สนามบินนานาชาติอู่ตะเภา
อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง

บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแตนท์ จำกัด (ยูเออี)

นางสาวเกษรางค์ พรหมทัต
โทรศัพท์ : 0-2763-2828 ต่อ 4086
โทรสาร : 0-2763-2830
อีเมล : ehia.utprw2@gmail.com
เว็บไซต์ : www.ehia-utprw2.com