



สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา
เลขรับ 3966
วันที่ 25 พ.ค. 2565
เวลา 9.14

ที่ นร ๐๕๐๓/๑๒๕๖๕

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี  
ทำเนียบรัฐบาล กทม. ๑๐๓๐๐

๒๕ พฤษภาคม ๒๕๖๕

เรื่อง ผลการพิจารณารายงานการพิจารณาศึกษาผลกระทบจากการถมทะเลตามโครงการพัฒนาท่าเรือ  
อุตสาหกรรมมาบตาพุด ของคณะกรรมการธิการการคมนาคม วุฒิสภา

เรียน เลขาธิการวุฒิสภา

อ้างถึง หนังสือสำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา ที่ สว ๐๐๐๗/๑ ลงวันที่ ๔ มกราคม ๒๕๖๕

สิ่งที่ส่งมาด้วย สำเนาหนังสือกระทรวงอุตสาหกรรม ที่ อก ๕๑๐๖.๒.๒/๒๔๘๗ ลงวันที่ ๑๙ เมษายน ๒๕๖๕  
และเอกสารประกอบ

ตามที่ได้ส่งรายงานการพิจารณาศึกษาผลกระทบจากการถมทะเลตามโครงการพัฒนาท่าเรือ  
อุตสาหกรรมมาบตาพุด ของคณะกรรมการธิการการคมนาคม วุฒิสภา ไปเพื่อดำเนินการ นั้น

กระทรวงอุตสาหกรรมได้เสนอผลการพิจารณาเรื่องดังกล่าวมาเพื่อดำเนินการ  
ความละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย

คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๒๕ พฤษภาคม ๒๕๖๕ รับทราบผลการพิจารณารายงาน  
การพิจารณาศึกษาผลกระทบจากการถมทะเลตามโครงการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด  
ของคณะกรรมการธิการการคมนาคม วุฒิสภา ตามที่กระทรวงอุตสาหกรรมเสนอ และแจ้งให้สำนักงาน  
เลขาธิการวุฒิสภาทราบต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ ทั้งนี้ ได้แจ้งให้กระทรวงอุตสาหกรรมส่งผลการพิจารณาในเรื่องนี้  
ให้สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภาโดยตรงต่อไปแล้ว

ขอแสดงความนับถือ

(นางณัฐฎาจารย์ อนันตศิลป์)

เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

กลุ่มงานบริหารทั่วไป
รับที่ ๓๓๖.๖ วันที่ ๒๕/๕/๖๕
เวลา 11.12 ส่ง พ.ร.บ.
สำนักการประชุม

กองนิติธรรม

โทร. ๐ ๒๒๘๐ ๙๐๐๐ ต่อ ๑๓๒๒ (ภายใน)

โทรสาร ๐ ๒๒๘๐ ๙๐๕๘ (D/แจ้งมติ ครม./NO19)

ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ : saraban@soc.go.th

กลุ่มงานพระราชบัญญัติ  
วันที่ ๑๑พ/๒๕๖๕  
วันที่ ๒๕ พ.ค. ๖๕  
เวลา ๑๑.๓๘

สค.

ส่ง : กนธ.

รับที่ : ๕3916/65

20 เม.ย. 2565 เวลา 10.16 น.



ที่ อก ๕๑๐๖.๒.๒/๒๕๕๗

กระทรวงอุตสาหกรรม

ถนนพระราม ๖ แขวงทุ่งพญาไท

เขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร ๑๐๕๐๐

๑๕ เมษายน ๒๕๖๕

เรื่อง สรุปผลการพิจารณารายงานการพิจารณาศึกษาผลกระทบจากการถมทะเลตามโครงการพัฒนาท่าเรือ  
อุตสาหกรรมมาบตาพุด ของคณะกรรมการธิการการคมนาคม วุฒิสภา

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ที่ นร ๐๕๐๓/๕๐๗๗ ลงวันที่ ๒๒ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๕

สิ่งที่ส่งมาด้วย สรุปผลการพิจารณารายงานการพิจารณาศึกษาผลกระทบจากการถมทะเล

ตามหนังสือที่อ้างถึง สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ขอให้กระทรวงอุตสาหกรรมดำเนินการตามที่  
รองนายกรัฐมนตรี (นายวิษณุ เครืองาม) สั่งและปฏิบัติราชการแทนนายกรัฐมนตรี มีคำสั่งให้กระทรวงอุตสาหกรรม  
เป็นหน่วยงานหลักรับรายงานการพิจารณาศึกษาผลกระทบจากการถมทะเลตามโครงการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรม  
มาบตาพุด ของคณะกรรมการธิการการคมนาคม วุฒิสภา พร้อมทั้งข้อเสนอแนะของคณะกรรมการธิการการคมนาคม  
ไปพิจารณาร่วมกับกระทรวงคมนาคม กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม สำนักงานคณะกรรมการ  
นโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก กรมอุทกศาสตร์ กองทัพเรือ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อพิจารณา  
ศึกษาแนวทางและความเหมาะสมของรายงานฯ พร้อมทั้งข้อเสนอแนะดังกล่าว และสรุปผลการพิจารณา  
หรือผลการดำเนินการเกี่ยวกับเรื่องดังกล่าวในภาพรวม แล้วส่งสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ภายใน ๓๐ วัน  
นับแต่วันที่ได้รับแจ้งคำสั่ง เพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีต่อไป ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

กระทรวงอุตสาหกรรมขอส่งสรุปผลการพิจารณารายงานการพิจารณาศึกษาผลกระทบ  
จากการถมทะเล ตามโครงการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุดของคณะกรรมการธิการการคมนาคม วุฒิสภา  
และผลการดำเนินการเกี่ยวกับเรื่องดังกล่าวของแต่ละหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ให้สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี  
เพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีต่อไป รายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วย

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาดำเนินการต่อไป

ขอแสดงความนับถือ

(นายสุริยะ จรุงเรืองกิจ)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม

การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

โทรศัพท์ ๐ ๒๒๕๓ ๐๕๖๑ ต่อ ๑๑๓๓

โทรสาร ๐ ๒๖๕๐ ๐๒๑๒

1. การแก้ไขและป้องกันปัญหาผลกระทบต่ออาณาเขตทางทะเล			
ข้อเสนอแนะของคณะอนุกรรมการด้านการคมนาคมทางน้ำและการพาณิชย์นาวี ในคณะกรรมการธิการการคมนาคม วุฒิสภา	หน่วยงาน	ความเห็นของหน่วยงาน/ ผลการดำเนินงาน	เอกสารแนบ
<ul style="list-style-type: none"> <li>- กรมเจ้าท่า และกรมอุทกศาสตร์ ควรดำเนินการเร่งออกประกาศในส่วนที่รับผิดชอบให้ทันสมัย และเป็นไปตามข้อกำหนดของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล ค.ศ. 1974 และที่แก้ไขเพิ่มเติม International Convention for the Safety Of Life At Sea, 1974 as amended (SOLAS 1974)</li> <li>- กรมเจ้าท่า ในฐานะผู้ออกหนังสืออนุญาตสิ่งล่องลำลำน้ํา แจ้งการอนุญาตถมทะเลให้กรมอุทกศาสตร์เพื่อเปลี่ยนแปลงแผนที่เดินเรือให้ทันสมัย และออกประกาศชาวเรือให้ทราบถึงการแก้ไขแผนที่ดังกล่าว ตลอดจนคำเตือนตามมาตรฐานความปลอดภัยในการเดินเรือ</li> <li>- การออกใบอนุญาตก่อสร้างสิ่งล่องลำลำน้ํา สำหรับโครงการขนาดใหญ่ที่ต้องมีการถมทะเล กรมเจ้าท่าควรต้องกำหนดให้เจ้าของโครงการหรือผู้ขออนุญาตต้องแสดงผลการศึกษาผลกระทบต่ออาณาเขตทางทะเลหรือเส้นขอบเขตของเขตทางทะเลเขตต่าง ๆ ที่อาจเกิดขึ้นจากการถมทะเล ดังกล่าวประกอบการขออนุญาต เพื่อให้เป็นไปตามกฎกระทรวง ฉบับที่ 63 (พ.ศ. 2537) ออกตามความในมาตรา 117 วรรคสอง แห่ง พ.ร.บ. การเดินเรือใน</li> </ul>	<p>กรมเจ้าท่า และ กรมอุทกศาสตร์</p>	<p>กรมเจ้าท่าได้พิจารณาและให้ความเห็นต่อรายงานการศึกษา และข้อเสนอแนะของคณะกรรมการธิการการคมนาคม วุฒิสภา ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- การจัดทำแผนที่เดินเรือ และการออกประกาศชาวเรือให้ทราบถึงรายละเอียดการแก้ไขแผนที่ มีกรมอุทกศาสตร์เป็นหน่วยงานหลัก ซึ่งกรมอุทกศาสตร์มีภารกิจในการให้บริการด้านการเดินเรือ แผนที่เดินเรือ บรรณสารการเดินเรือต่าง ๆ รวมถึงการปรับปรุงแผนที่การเดินเรือให้ทันสมัยเป็นปัจจุบัน ซึ่งในกรณีที่มีโครงการถมทะเลขนาดใหญ่ กรมเจ้าท่าเป็นหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการแลกเปลี่ยนข้อมูลกับกรมอุทกศาสตร์ ซึ่งขณะนี้กรมเจ้าท่าอยู่ระหว่างดำเนินการร่างบันทึกความร่วมมือในการแลกเปลี่ยนและเชื่อมโยงข้อมูลด้านอุทุนิยมวิทยา ด้านอุทกศาสตร์ และด้านการเดินเรือ เพื่อรองรับพันธกรณีของอนุสัญญาระหว่างประเทศขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO)</li> <li>- การดำเนินงานออกใบอนุญาตก่อสร้างสิ่งล่องลำลำน้ํา สำหรับโครงการขนาดใหญ่ อาศัยอำนาจตามกฎกระทรวง ฉบับที่ 63 (พ.ศ. 2537) ซึ่งการพิจารณาอนุญาตโครงการฯ ในลักษณะดังกล่าว ต้องมีรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมยื่นประกอบการพิจารณา ซึ่งในขั้นตอนที่รายงานฯ อยู่ในขั้นการพิจารณาของ สผ. ผู้แทนของกรมเจ้าท่าจะได้รับแต่งตั้งเป็นส่วนหนึ่งของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ ในฐานะเจ้าหน้าที่ซึ่งมีอำนาจอนุญาตตามกฎหมาย ซึ่งผู้แทนของกรมเจ้าท่าสามารถระบุข้อเสนอแนะ ให้เจ้าของหรือ</li> </ul>	<p><b>เอกสารแนบ 1</b> (E-mail แจ้งตอบจากกรมเจ้าท่า)</p>

1. การแก้ไขและป้องกันปัญหาผลกระทบต่ออาณาเขตทางทะเล			
ข้อเสนอแนะของคณะอนุกรรมการธิการด้านการคมนาคมทางน้ำและการพาณิชย์ ในคณะกรรมการธิการคมนาคม วุฒิสภา	หน่วยงาน	ความเห็นของหน่วยงาน/ ผลการดำเนินงาน	เอกสารแนบ
<p>น่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 ที่กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการในการอนุญาตให้ก่อสร้างสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ ทั้งนี้ เพื่อให้ครอบคลุมกรณีสิ่งก่อสร้างที่ต้องมีการถมทะเลในพื้นที่ชายฝั่งที่มีลักษณะทางภูมิศาสตร์ที่ใช้เส้นฐานปกติ (Normal baseline) ในการวัดความกว้างของทะเลอาณาเขตและเขตทางทะเลเขตต่าง ๆ ตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทางทะเล ค.ศ. 1982 (UNCLOS 1982) หรือจะมีสิ่งก่อสร้างที่โดยลักษณะอาจกระทบกับอาณาเขตทางทะเลของประเทศซึ่งต้องกำหนดให้มีการศึกษาผลกระทบต่าง ๆ อย่างรอบคอบก่อนด้วย</p>		<p>ผู้ดำเนินโครงการ ไปดำเนินการศึกษาผลกระทบจากการถมทะเลในประเด็นของการเปลี่ยนแปลงทะเลอาณาเขต และนำเสนอผลการศึกษาในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ จะได้ร่วมกันพิจารณา ก่อนลงมติเห็นชอบหรือไม่เห็นชอบในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการดังกล่าว ดังนั้น ในข้อเสนอแนะดังกล่าวกรมเจ้าท่าสามารถรับไปดำเนินการได้</p> <p>- ผลการดำเนินงาน : กรมเจ้าท่าอยู่ระหว่างดำเนินการร่างบันทึกความร่วมมือกับกรมอุทกศาสตร์ในการแลกเปลี่ยนและเชื่อมโยงข้อมูลด้านอุทุนิยมวิทยา ด้านอุทกศาสตร์ และด้านการเดินเรือ และกรมเจ้าท่ารับทราบแนวทางการปฏิบัติในการเสนอข้อคิดเห็นให้เจ้าของหรือผู้ดำเนินโครงการ ศึกษาผลกระทบจากการถมทะเลในประเด็นของการเปลี่ยนแปลงทะเลอาณาเขต ในชั้นของการพิจารณา รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> <p>กรมอุทกศาสตร์ กองทัพเรือ ได้พิจารณาและให้ความเห็นต่อรายงานการศึกษาฯ และข้อเสนอแนะของคณะกรรมการคมนาคม วุฒิสภา พบว่ามี 2 ประเด็นที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ การปฏิบัติตามข้อกำหนดของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล ค.ศ. 1974 (International Convention on the Safety Of Life At Sea 1974 : SOLAS 1974) และผลกระทบต่อเขตทางทะเลของไทยจากการถมทะเล โดยมีข้อคิดเห็นให้ดำเนินการดังนี้</p>	<p>เอกสารแนบ 2 (หนังสือ กรมอุทกศาสตร์ที่ กท 0531.2/358 ลงวันที่ 30 มีนาคม 2565)</p>

1. การแก้ไขและป้องกันปัญหาผลกระทบต่ออาณาเขตทางทะเล			
ข้อเสนอแนะของคณะอนุกรรมการด้านการคมนาคมทางน้ำและการพาณิชย์นาวี ในคณะกรรมการการคมนาคม วุฒิสภา	หน่วยงาน	ความเห็นของหน่วยงาน/ ผลการดำเนินงาน	เอกสารแนบ
		<ul style="list-style-type: none"> <li>- การปฏิบัติตามข้อกำหนดของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล ค.ศ.1974 นั้น กรมอุทกศาสตร์มีหน้าที่ในการปฏิบัติตาม SOLAS บทที่ 5 ข้อบังคับที่ 9 การให้บริการอุทกศาสตร์ ข้อ 1 ให้รัฐภาคีมีหน้าที่ให้มีการสำรวจรวบรวม จัดทำข้อมูลอุทกศาสตร์ บรรณสารการเดินทางเรือ และปรับปรุงข้อมูลให้ทันสมัยเพื่อความปลอดภัยในการเดินเรือ เพื่อเป็นการปฏิบัติตาม SOLAS 1974 จึงขอให้ กนอ. ดำเนินการดังนี้ 1) ประสานการดำเนินการกับกรมอุทกศาสตร์ก่อน และระหว่างกรมทะเลเพื่อออกประกาศชาวเรือ และคำเตือนในการเดินเรือ 2) ประสานการดำเนินการกับกรมอุทกศาสตร์เมื่อการถมทะเล และการก่อสร้างท่าเทียบเรือเรียบร้อยแล้ว เพื่อทำการสำรวจอุทกศาสตร์ สำหรับปรับปรุงแผนที่เดินเรือให้ทันสมัย</li> <li>- ส่วนของผลกระทบต่อเขตทางทะเลตามอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ.1982 ข้อ 11 เพื่อความมุ่งประสงค์ในการกำหนดขอบเขตทะเลอาณาเขต สิ่งก่อสร้างถาวรตอนนอกสุดของเขตท่าเรือ ซึ่งประกอบเป็นส่วนอันแยกออกมิได้ของระบบการท่าเรือ ให้ถือว่าเป็นส่วนหนึ่งของฝั่งทะเล สิ่งติดตั้งนอกฝั่งและเกาะเทียมมิให้ถือว่าเป็นสิ่งก่อสร้างถาวรของเขตท่า ดังนั้น ท่าเรือถือว่าเป็นส่วนหนึ่งของเส้นฐานในการกำหนดเขตต่าง ๆ ในทะเล นั้น กรมอุทกศาสตร์ได้ใช้โปรแกรม CARIS LOTS 4.1.1 ประมวลผลด้านเทคนิคเขตแดนทางทะเล พบว่าโครงการฯ จะมีผลให้พื้นที่ทะเลอาณาเขตเพิ่มขึ้นจากปัจจุบัน 7.68 ตารางกิโลเมตร แต่ไม่มีผลต่อเขตต่อเนื่อง เขตเศรษฐกิจจำเพาะ และเขตไหล่ทวีป</li> </ul>	

1. การแก้ไขและป้องกันปัญหาผลกระทบต่ออาณาเขตทางทะเล			
ข้อเสนอแนะของคณะกรรมการธิการการคมนาคมทางน้ำและการพาณิชย์นาวี ในคณะกรรมการธิการการคมนาคม วุฒิสภา	หน่วยงาน	ความเห็นของหน่วยงาน/ ผลการดำเนินงาน	เอกสารแนบ
<p>- สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.) ซึ่งกำกับดูแลโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ใน 3 จังหวัดของพื้นที่ภาคตะวันออก เช่น โครงการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ 3 โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 เป็นต้น ซึ่งโครงการขนาดใหญ่เหล่านี้จะมีการถมทะเลเพื่อสร้างท่าเรือและสิ่งก่อสร้างต่าง ๆ ล่วงล้ำพื้นที่ทางทะเลเป็นพื้นที่ขนาดใหญ่ ดังนั้น สกพอ. ควรตระหนักถึงความสำคัญของผลกระทบจากการถมทะเลในบางพื้นที่ที่จะมีต่ออาณาเขตทางทะเลของประเทศ และจะต้องติดตามกำกับดูแลการศึกษาและประเมินผลกระทบต่าง ๆ ในเรื่องนี้ของหน่วยงานเจ้าของโครงการอย่างจริงจัง และให้ชัดเจนในทุกขั้นตอนการขออนุญาตจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้วย</p>	สกพอ.	<p>สกพอ. ได้พิจารณาและให้ความเห็นต่อรายงานการศึกษาฯ และข้อเสนอแนะของคณะกรรมการธิการการคมนาคม วุฒิสภา ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- คณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (กพอ.) ได้แต่งตั้งคณะกรรมการบริหารสัญญา (โครงการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ 3 ช่วงที่ 1 ) ซึ่งประกอบด้วยบุคคลที่ สกพอ. มอบหมาย เป็นประธานกรรมการ ผู้แทน กนอ. ผู้แทนกระทรวงอุตสาหกรรม ผู้ทรงคุณวุฒิ เป็นกรรมการ และผู้แทน สกพอ. เป็นกรรมการและเลขานุการ มีหน้าที่และอำนาจ ควบคุมและกำกับดูแลการปฏิบัติหน้าที่ของหน่วยงานเจ้าของโครงการตามสัญญาร่วมลงทุนรวมถึงกำหนดแผนงานเพื่อกำกับดูแลและตรวจสอบให้หน่วยงานเจ้าของโครงการและเอกชนคู่สัญญาปฏิบัติหน้าที่ไว้ในสัญญาร่วมลงทุนอย่างถูกต้องและครบถ้วน และสนับสนุนการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการกำกับดูแลของโครงการฯ</li> <li>- ผลการดำเนินงาน : คณะกรรมการบริหารสัญญาฯ ได้มีการประชุม ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> <li>- ปี พ.ศ. 2563 จำนวน 5 ครั้ง</li> <li>- ปี พ.ศ. 2564 จำนวน 8 ครั้ง</li> <li>- ปี พ.ศ. 2565 จำนวน 2 ครั้ง</li> </ul> </li> </ul>	<p><b>เอกสารแนบ 3</b> (หนังสือ สกพอ. ที่ 1003/65/0968 ลงวันที่ 22 มีนาคม 25 65)</p>

2. การแก้ไขและป้องกันปัญหาผลกระทบต่อการกัดเซาะชายฝั่งทะเล			
ข้อเสนอแนะของคณะกรรมการธิการการคมนาคมทางน้ำและการพาณิชย์ ในคณะกรรมการการคมนาคม วุฒิสภา	หน่วยงาน	ความเห็นของหน่วยงาน/ ผลการดำเนินงาน	เอกสารแนบ
<p>- การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยโดยสำนักงานท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ควรแก้ปัญหาสภาพหาดแสงจันทร์ที่มีลักษณะผิดธรรมชาติเป็นชายหาดเว้าแหว่งเป็นช่วง ๆ ให้คืนสภาพใกล้เคียงลักษณะเดิมที่เป็นชายหาดยาวเรียบต่อเนื่องไปตามธรรมชาติ ด้วยการดูทรายที่งอกทับถมด้านฝั่งตะวันตกของท่าเรือในแต่ละปีไปเพิ่มเติมปรับสมดุลชายหาดฝั่งตะวันออกคือหาดแสงจันทร์ โดยอาจใช้วิธีเพิ่มทรายเติมในน้ำทะเลก่อนถึงชายหาดเพื่อให้กระแสน้ำพัดเม็ดทรายไปเกลี่ยเติมปรับสมดุลชายหาดในลักษณะคล้ายธรรมชาติตลอดแนวชายหาด โดยจะต้องมีการคำนวณปริมาณของทรายที่จะเคลื่อนย้ายให้สอดคล้องและสมดุลใกล้เคียงปริมาณการสะสมตามธรรมชาติมากที่สุด</p>	<p>การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (กนอ.)</p>	<p>กนอ. พิจารณาและให้ความเห็นต่อรายงานการศึกษาฯ และข้อเสนอแนะของคณะกรรมการการคมนาคม วุฒิสภา ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- กนอ. เสนอรายงาน EHA ของโครงการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ 3 ซึ่งได้รับความเห็นชอบจาก กก.วล. เมื่อวันที่ 22 เม.ย. 62 และ ครม. รับทราบตามมติ กก.วล. แล้วเมื่อ 18 มิ.ย. 62 และต่อมา กนอ. เสนอรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงาน EHA (ครั้งที่ 1) ซึ่งได้รับความเห็นชอบจาก สผ. เมื่อวันที่ 30 มี.ค. 64 และ กก.วล. รับทราบแล้วเมื่อ 15 ก.ย. 64</li> <li>- รายงาน EHA ของโครงการพัฒนาท่าเรือฯ มาบตาพุด ระยะที่ 3 ได้มีการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านสัณฐานวิทยาชายฝั่ง (Coastal Morphology) ดำเนินการศึกษาด้วยแบบจำลองคณิตศาสตร์ LITPACK ซึ่งเป็นแบบจำลองที่ได้รับการยอมรับในระดับสากล โดยนำโครงสร้างที่มีอยู่เดิมในบริเวณชายฝั่งใส่ในแบบจำลองด้วย ซึ่งมีผลการประเมินโดยสรุป คือ ในอนาคต 25 ปีข้างหน้า เปรียบเทียบในกรณีมีโครงการ และไม่มีโครงการ พบว่าชายฝั่งด้านตะวันออกทั้ง 2 กรณีมีความต่างกันเล็กน้อย จะไม่ได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการ เนื่องจากมีโครงสร้างเขื่อนกันคลื่น Breakwater และ Revetment ยาวตลอดแนวอยู่แล้ว ส่วนชายฝั่งด้านตะวันตก จะมีผลกระทบในบริเวณที่ติดกับพื้นที่ท่าเรือฯ ระยะที่ 3 ประมาณ 500 เมตร ส่วนพื้นที่ที่อยู่ห่างจากท่าเรือออกไปนั้นจะไม่แตกต่างกัน โดยจะมีการกัดเซาะ และทับถมตามสภาพธรรมชาติ เนื่องมาจากโครงสร้างชายฝั่งที่มีอยู่เดิม เช่น ท่าเรือและ</li> </ul>	<p>เอกสารแนบ 4</p>

2. การแก้ไขและป้องกันปัญหาผลกระทบต่อการกัดเซาะชายฝั่งทะเล			
ข้อเสนอแนะของคณะกรรมการการคมนาคมทางน้ำและการพาณิชย์นาวี ในคณะกรรมการการคมนาคม วุฒิสภา	หน่วยงาน	ความเห็นของหน่วยงาน/ ผลการดำเนินงาน	เอกสารแนบ
		<p>รอดักทรายต่าง ๆ ซึ่งแม้จะไม่มีโครงการพัฒนาท่าเรือฯ ระยะที่ 3 ชายฝั่งด้านตะวันออกและด้านตะวันตกของท่าเรือมาบตาพุดในบางพื้นที่ก็จะถูกกัดเซาะหรือทับถมอยู่แล้ว โดยการเปลี่ยนแปลงพื้นที่ชายฝั่งด้านตะวันออกของท่าเรือมาบตาพุด กรณีไม่มีโครงการจะเกิดการทับถมประมาณ 28.63 ตารางกิโลเมตร กรณีมีโครงการฯ จะเกิดการทับถมประมาณ 31.72 ตารางกิโลเมตร สำหรับการเปลี่ยนแปลงพื้นที่ชายฝั่งด้านตะวันตกของท่าเรือมาบตาพุด ทั้ง 2 กรณีจะเกิดการทับถมประมาณ 320.92 ตารางกิโลเมตร ซึ่งจากผลการประเมินสามารถสรุปได้ว่า การก่อสร้างโครงการพัฒนาท่าเรือฯ มาบตาพุด ระยะที่ 3 จะมีก่อให้เกิดการกัดเซาะเพิ่มเติมจากสภาพปัจจุบันอย่างมีนัยสำคัญ</p> <p>ทั้งนี้ ได้มีการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมถึงมาตรการติดตามและตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการด้านสถานีวิทยุชายฝั่งไว้ในรายงาน EHIA เรียบร้อยแล้ว ซึ่ง กนอ. ได้นำมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการฯ ผนวกไว้ในสัญญาร่วมลงทุนฯ กับเอกชนคู่สัญญา พร้อมทั้งมีกลุ่มที่ปรึกษาบริหารและควบคุมงานก่อสร้าง (PMSC) กำกับ ดูแล และควบคุม ให้เอกชนคู่สัญญาและผู้รับเหมาก่อสร้างปฏิบัติตามมาตรการฯ และกฎหมายที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด และจะต้องรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ต่อ สม. ทุก 6 เดือน โดยสอดคล้องกับความเห็นของ สม. ที่ว่า หากผลจากการติดตามตรวจสอบพบว่าโครงการก่อให้เกิด</p>	

2. การแก้ไขและป้องกันปัญหาผลกระทบต่อการกัดเซาะชายฝั่งทะเล			
ข้อเสนอแนะของคณะกรรมการการคมนาคมทางน้ำและการพาณิชย์ ในคณะกรรมการการคมนาคม วุฒิสภา	หน่วยงาน	ความเห็นของหน่วยงาน/ ผลการดำเนินงาน	เอกสารแนบ
		ผลกระทบต่อการกัดเซาะชายฝั่งแล้ว โครงการสามารถดำเนินการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ หรือปรับปรุงมาตรการติดตามตรวจสอบ เพื่อลดผลกระทบที่เกิดขึ้นได้	
<p>- ประเทศไทยยังขาดหน่วยงานและเครื่องมืออุปกรณ์ที่มีขีดความสามารถสร้างแบบจำลองทางกายภาพ (Physical Model) และประเมินผลกระทบต่อสิ่งต่าง ๆ จากการเคลื่อนตัวของน้ำและตะกอนชายฝั่งที่เกิดขึ้นจริงในแบบโครงสร้างจำลอง ควบคู่ไปกับวิธีการคำนวณทางคณิตศาสตร์และสร้างแบบจำลองเสมือนจริงในจอภาพด้วยระบบคอมพิวเตอร์ (Numerical Mathematical Model) ซึ่งเครื่องมือและอุปกรณ์ที่จะใช้ในการสร้างแบบจำลองทางกายภาพนี้มีการออกแบบมาโดยเฉพาะและมีราคาสูง ดังนั้น สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และกรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง ควรเป็นหน่วยงานหลักที่จะผลักดันขับเคลื่อนให้เกิดขีดความสามารถนี้ขึ้นในประเทศไทย โดยสร้างขีดความสามารถนี้ให้เกิดขึ้นในสถานศึกษาของรัฐที่มีการเรียนการสอนวิชาด้านวิศวกรรมชายฝั่ง (Coastal Engineering) และมีบุคลากรเฉพาะด้าน</p>	<p>สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) และกรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง</p>	<p>สผ. ได้พิจารณาและให้ความเห็นต่อรายงานการศึกษาฯ โดยสรุปว่า มีความไม่สอดคล้องของข้อมูลในรายงานการศึกษาฯ ของคณะกรรมการการคมนาคม กับข้อมูลในรายงาน EHIA ได้แก่</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- จากข้อมูลในรายงานการศึกษาฯ หน้า 43 รายงาน EHIA ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเมื่อวันที่ 22 เมษายน 2562 ในการประชุมครั้งที่ 3/2562</li> <li>- จากข้อมูลในรายงานการศึกษาฯ หน้า 57 ตามรายละเอียดข้อมูลโครงการในรายงาน EHIA จะทำการถมทะเลเป็นพื้นที่ 1000 ไร่ แบ่งเป็น 2 ส่วน ดังนี้ (1) พื้นที่ถมทะเลหลังท่าสำหรับรองรับการใช้ประโยชน์ พื้นที่ 450 ไร่ เพื่อรองรับการก่อสร้างท่าเทียบเรือและกิจการที่เกี่ยวข้องเนื่องจากการขยายตัวของกลุ่มลูกค้าในพื้นที่นิคมฯ มาบตาพุดในอนาคต โดยยังไม่ได้มีการระบุในรายงานว่าจะเป็นการเทียบเรือประเภทใด (2) พื้นที่บ่อกักเก็บตะกอนดินเลน มีขนาดประมาณ 450 ไร่ ใช้สำหรับรองรับการระบายตะกอนดินเลนจากพื้นที่ถมหลังท่าในช่วงที่มีการขุดลอกและถมทะเล</li> <li>- สผ. ได้เพิ่มเติมข้อมูลจากรายงานการศึกษาฯ ของคณะกรรมการการคมนาคม วุฒิสภา คือ กนอ. และกรมเจ้าท่าได้เสนอรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียด</li> </ul>	<p>เอกสารแนบ 5 (หนังสือ สผ. ที่ ทส 1010.4/5936 ลงวันที่ 24 มีนาคม 2565)</p>

2. การแก้ไขและป้องกันปัญหาผลกระทบต่อการกัดเซาะชายฝั่งทะเล			
ข้อเสนอแนะของคณะกรรมการธิการการคมนาคมทางน้ำและการพาณิชย์นาวี ในคณะกรรมการธิการการคมนาคม วุฒิสภา	หน่วยงาน	ความเห็นของหน่วยงาน/ ผลการดำเนินงาน	เอกสารแนบ
<p>วิศวกรรมชายฝั่ง ที่มีประสบการณ์ในการออกแบบโครงสร้างป้องกันชายฝั่ง ให้มีอาคารสถานที่ เครื่องมืออุปกรณ์ต่าง ๆ ที่จะสร้างแบบจำลองทางกายภาพของสถานที่ต่าง ๆ ได้ ก็จะเป็นประโยชน์ทั้งในด้านการศึกษาและสามารถรับงานสร้างแบบจำลองทางกายภาพสำหรับโครงการต่าง ๆ ทั้งของรัฐและเอกชนได้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ควรออกระเบียบให้คณะกรรมการผู้ชำนาญการเพื่อพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม จะต้องพิจารณาดิตตามการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม สำหรับโครงการก่อสร้างขนาดใหญ่ที่มีการถมทะเล โดยกำหนดให้ต้องมีการสร้างแบบจำลองทางคณิตศาสตร์และสร้างแบบจำลองเสมือนจริงในจอภาพด้วยระบบคอมพิวเตอร์ (Numerical Mathematical Model) ในขั้นตอนที่เหมาะสม เพื่อให้การวิเคราะห์ผลกระทบต่าง ๆ มีความแม่นยำชัดเจนมากยิ่งขึ้น</li> <li>- การแต่งตั้งคณะกรรมการผู้ชำนาญการเพื่อพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ควรต้องมี</li> </ul>		<p>โครงการในรายงาน EHIA ซึ่งมีประเด็นหลักในการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ สรุปได้ดังนี้ (1) แผนการก่อสร้างโครงการ เพื่อให้สอดคล้องกับการดำเนินการจริง แต่ยังคงอยู่ในกรอบระยะเวลาก่อสร้างตามแผน 36 เดือน (2) การทบทวนแบบเขื่อนกันทรายและเขื่อนกันคลื่นบางส่วนที่แตกต่างจากในรายงาน EHIA เพื่อให้สอดคล้องกับแบบที่จะใช้ก่อสร้าง และถูกต้องสอดคล้องกับแบบประกอบข้อเสนอในสัญญาจ้าง (3) การเพิ่มชนิดเรือขุดลอกร่องน้ำอีก 1 ชนิด คือ เรือขุดลอกแบบตัก (Grab Dredger) จากเดิมที่ใช้เพียงชนิดเดียว คือ เรือขุดลอกแบบดูดพร้อมหัวสว่าน ซึ่งอาจมีข้อจำกัดในการทำงาน (4) การทบทวนการติดตั้งม่านกันตะกอนบริเวณที่จะทำการขุดลอก จากเดิมที่ต้องมีการเคลื่อนย้ายม่านไปตามตำแหน่งเรือขุดลอก ให้เป็นแบบประจำที่ เพื่อให้เกิดความคล่องตัวในการปฏิบัติงานจริง และสอดคล้องกับผลการศึกษาด้านการฟุ้งกระจายของตะกอนที่เปลี่ยนแปลงไปจากการเพิ่มชนิดเรือขุดลอกแบบตัก (5) การทบทวนตำแหน่งจุดติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทะเลในระยะก่อสร้าง เพื่อให้สอดคล้องกับผลการศึกษาด้านการฟุ้งกระจายของตะกอนที่เปลี่ยนแปลงไป รวมทั้งตำแหน่งติดตั้งม่านกันตะกอนและประสิทธิภาพของม่านดักตะกอนที่ใช้งาน</p> <p>สผ. ได้ให้ความเห็นต่อข้อเสนอแนะของคณะกรรมการการคมนาคม ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- สผ. มิได้เป็นหน่วยงานที่มีภารกิจหลักในการขับเคลื่อนหรือสร้างขีดความสามารถบุคลากรด้านวิศวกรรมชายฝั่ง ขอเสนอแนะกรมเจ้าท่า และกรม</li> </ul>	

2. การแก้ไขและป้องกันปัญหาผลกระทบต่อการกัดเซาะชายฝั่งทะเล			
ข้อเสนอแนะของคณะอนุกรรมการด้านการคมนาคมทางน้ำและการพาณิชย์นาวี ในคณะกรรมการธิการการคมนาคม วุฒิสภา	หน่วยงาน	ความเห็นของหน่วยงาน/ ผลการดำเนินงาน	เอกสารแนบ
<p>ผู้แทนจากหน่วยงานที่ดูแลรับผิดชอบกิจการทางทะเล ให้ครบถ้วนทุกสาขาทั้งที่มีอยู่ในปัจจุบันหรือในกรณีที่มีความจำเป็น เช่น กรมเจ้าท่า กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง หรือศูนย์อำนวยการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล (ศรชล.) ฯลฯ เข้ามาเป็นคณะกรรมการผู้ชำนาญการเพื่อพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการนั้นด้วย เพื่อให้การพิจารณามีความละเอียดรอบคอบมากยิ่งขึ้น</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ควรกำหนดให้นิติบุคคลที่จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและรายงานดังกล่าวได้รับความเห็นชอบ ในโครงการเชื่อมกันคลื่น/โครงการถมทะเล/โครงการท่าเทียบเรือ จะต้องมีการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงการเชื่อมกันคลื่น/โครงการถมทะเล/โครงการท่าเทียบเรือ และได้รับความเห็นชอบจาก สผ. ไม่น้อยกว่า 5 โครงการ</li> </ul>		<p>ทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง เนื่องจากเป็นหน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบโดยตรง</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ในส่วนการสร้างแบบจำลองทางกายภาพ (Physical Model) ในรายงาน EHIA ได้มีการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมในการวิเคราะห์ข้อมูลการเปลี่ยนแปลงชายฝั่ง โดยใช้แบบจำลอง LITPACK พร้อมทั้งได้กำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านสิ่งแวดล้อมชายฝั่ง ตั้งข้อมูลข้างต้นแล้ว โดยหากผลจากการติดตามตรวจสอบพบว่าโครงการก่อให้เกิดผลกระทบต่อการกัดเซาะชายฝั่งแล้ว โครงการสามารถดำเนินการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ หรือปรับปรุงมาตรการติดตามตรวจสอบเพื่อลดผลกระทบที่เกิดขึ้นได้</li> <li>- สผ. ขอยืนยันว่า คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ ที่มีหน้าที่พิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมประเภทโครงการโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำนั้น มีผู้ทรงคุณวุฒิในการพิจารณาผลกระทบสิ่งแวดล้อมในด้านต่าง ๆ อย่างครบถ้วน โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้ทรงคุณวุฒิด้านวิศวกรรมชายฝั่งที่มีความเชี่ยวชาญในการพิจารณาผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ 3 ทั้งในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ พร้อมทั้งกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมไว้เรียบร้อยแล้ว</li> </ul>	

2. การแก้ไขและป้องกันปัญหาผลกระทบต่อการกัดเซาะชายฝั่งทะเล			
ข้อเสนอแนะของคณะกรรมการด้านการคมนาคมทางน้ำและการพาณิชย์ ในคณะกรรมการการคมนาคม วุฒิสภา	หน่วยงาน	ความเห็นของหน่วยงาน/ ผลการดำเนินงาน	เอกสารแนบ
		<ul style="list-style-type: none"> <li>- ในส่วนของนิติบุคคลที่จัดทำรายงานประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม สผ. ได้มีคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณาผู้มีสิทธิขอรับใบอนุญาตทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อพิจารณาในการอนุญาตผู้มีสิทธิจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม</li> </ul> <p>กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง ได้พิจารณาและให้ความเห็นต่อรายงานการศึกษาและข้อเสนอแนะของคณะกรรมการการคมนาคม วุฒิสภา ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- เห็นควรดำเนินการตรวจวัดกระแสน้ำ (รวมทั้งทิศทางและความเร็วของกระแสน้ำ) ในพื้นที่จริงในการดำเนินโครงการเพื่อความแม่นยำและสามารถสร้างและจำลองมีความถูกต้องมากที่สุด</li> <li>- เห็นด้วยกับข้อเสนอแนะของคณะกรรมการฯ พิจารณาการดำเนินการใด ๆ ที่มีผลกระทบต่อการเคลื่อนที่ของตะกอนและกระแสน้ำชายฝั่ง จำเป็นต้องมีการทำแบบจำลองทางสมุทรศาสตร์ฟิสิกส์ในพื้นที่เพื่อดูผลกระทบที่จะเกิดขึ้นกับพื้นที่นั้น ๆ หากสามารถจัดตั้งหน่วยงาน/องค์กรที่มีความพร้อมทั้งด้านเครื่องมือและบุคลากรจะเป็นประโยชน์ในการแก้ไขและป้องกันปัญหาผลกระทบต่อการกัดเซาะชายฝั่งทะเลอย่างยิ่ง</li> <li>- ผลการดำเนินงาน : ยังไม่ได้ดำเนินการ</li> </ul>	<p><b>เอกสารแนบ 6</b> (บันทึกที่ ทส 0407.5/175 ลงวันที่ 23 มีนาคม 2565)</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.) ซึ่งกำกับดูแลโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ใน 3 จังหวัดของพื้นที่ภาคตะวันออกรวมถึงโครงการ</li> </ul>	สกพอ.	สกพอ. ได้พิจารณาและให้ความเห็นต่อรายงานการศึกษาฯ และข้อเสนอแนะของคณะกรรมการการคมนาคม วุฒิสภา ดังนี้	<p><b>เอกสารแนบ 3</b> (หนังสือ สกพอ. ที่ 1003/65/0968</p>

2. การแก้ไขและป้องกันปัญหาผลกระทบต่อการกัดเซาะชายฝั่งทะเล			
ข้อเสนอแนะของคณะอนุกรรมการด้านการคมนาคมทางน้ำและการพาณิชย์นาวี ในคณะกรรมการธิการการคมนาคม วุฒิสภา	หน่วยงาน	ความเห็นของหน่วยงาน/ ผลการดำเนินงาน	เอกสารแนบ
พัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ 3 ด้วย ควรเป็นหน่วยงานรับผิดชอบกำกับดูแลการปฏิบัติและการดำเนินการต่าง ๆ ตามข้อเสนอแนะข้างต้นเพื่อแก้ไขและป้องกันปัญหาผลกระทบของการถมทะเลตามโครงการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุดที่มีต่อการกัดเซาะชายฝั่งบริเวณโดยรอบท่าเรือมาบตาพุดให้บังเกิดผลสำเร็จตามข้อเสนอแนะต่อไป		<ul style="list-style-type: none"> <li>- คณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (กพอ.) ได้แต่งตั้งคณะกรรมการกำกับดูแล (โครงการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ 3 ช่วงที่ 1) ซึ่งประกอบด้วย ผู้แทนกระทรวงอุตสาหกรรม เป็นประธานกรรมการ ผู้แทน สกพอ. ผู้แทนสำนักงานอัยการสูงสุด ผู้แทนเอกชนคู่สัญญา เป็นกรรมการ และผู้แทน กนอ. เป็นกรรมการและเลขานุการ มีหน้าที่และอำนาจ ติดตามกำกับดูแลโครงการให้มีการดำเนินงานตามที่กำหนดในสัญญา ร่วมลงทุน รายงานผลการดำเนินงาน ความคืบหน้า ปัญหา แนวทางการแก้ไข ในการดำเนินงานโครงการ ตามที่กำหนดไว้ในสัญญาร่วมลงทุน</li> <li>- ผลการดำเนินงาน : คณะกรรมการกำกับดูแลฯ ได้มีการประชุม ดังนี้                         <ul style="list-style-type: none"> <li>- ปี พ.ศ. 2563 จำนวน 3 ครั้ง</li> <li>- ปี พ.ศ. 2564 จำนวน 5 ครั้ง</li> </ul> </li> </ul>	ลงวันที่ 22 มีนาคม 2565)



port development &lt;portd.ieat@gmail.com&gt;

**ความเห็นต่อข้อเสนอแนะของคณะกรรมการการคมนาคม วุฒิสภา จากกรมเจ้าท่าค่ะ**

3 ข้อความ

supanee nomai &lt;supaneenomai@hotmail.com&gt;

22 มีนาคม 2565 11:20

ถึง: "portd.ieat@gmail.com" &lt;portd.ieat@gmail.com&gt;

สำเนา: soonthareep &lt;soonthareep@hotmail.com&gt;, charuaiporn yaikaew &lt;pyaikaew@gmail.com&gt;

เรียน ผู้ที่เกี่ยวข้อง

ตามหนังสือการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ที่ อก 5106.2.2/ว710

ให้กรมเจ้าท่าพิจารณาให้ความเห็น

ตามข้อเสนอแนะของคณะกรรมการการคมนาคม วุฒิสภา

ดิฉันได้พิจารณาให้ความเห็นตามแบบแจ้งความเห็นต่อ

รายงานการพิจารณาศึกษาผลกระทบจากการถมทะเลตาม


โครงการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด

ดังปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วยนี้

ด้วยความเคารพ

สุภาณี โนนใหม่

นักวิชาการสิ่งแวดล้อมปฏิบัติการ

 ความเห็นต่อรายงานฯ และผลการดำเนินงานต่อข้อเสนอแนะของกรรมการการ.docx

31K

ข้อเสนอแนะของคณะอนุกรรมการด้านการคมนาคมทางน้ำและการพาณิชย์ ในคณะกรรมการการคมนาคม วุฒิสภา	หน่วยงาน	ความเห็นของหน่วยงาน	ผลการดำเนินงาน
<p><b>การแก้ไขและป้องกันปัญหาผลกระทบต่ออาณาเขตทางทะเล</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- กรมเจ้าท่า และกรมอุทกศาสตร์ ควรดำเนินการเร่งออกประกาศในส่วนที่รับผิดชอบให้ทันสมัย และเป็นไปตามข้อกำหนดของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล ค.ศ. 1974 และที่แก้ไขเพิ่มเติม International Convention for the Safety Of Life At Sea, 1974 as amended (SOLAS 1974)</li> <li>- กรมเจ้าท่า ในฐานะผู้ออกหนังสืออนุญาตสิ่งล่องลำลำน้ํา แจ้งการอนุญาตกรมทะเลให้กรมอุทกศาสตร์เพื่อเปลี่ยนแปลงแผนที่เดินเรือให้ทันสมัย และออกประกาศชาวเรือให้ทราบถึงการแก้ไขแผนที่ดังกล่าว ตลอดจนคำเตือนตามมาตรฐานความปลอดภัยในการเดินเรือ</li> <li>- การออกใบอนุญาตก่อสร้างสิ่งล่องลำลำน้ํา สำหรับโครงการขนาดใหญ่ที่ต้องมีการถมทะเล กรมเจ้าท่าควรต้องกำหนดให้เจ้าของโครงการหรือผู้ขออนุญาตต้องแสดงผลการศึกษาผลกระทบต่ออาณาเขตทางทะเลหรือเส้นขอบเขตของเขตทางทะเลเขตต่าง ๆ ที่อาจเกิดขึ้นจากการถมทะเล ดังกล่าวประกอบการขออนุญาตเพื่อให้เป็นไปตามกฎกระทรวง ฉบับที่ 63 (พ.ศ. 2537) ออกตามความในมาตรา 117 วรรคสอง แห่ง พ.ร.บ. การเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 ที่กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการในการอนุญาตให้ก่อสร้างสิ่งล่องลำลำน้ํา รายละเอียดตามภาคผนวก จ ทั้งนี้ เพื่อให้ครอบคลุมกรณีสิ่งก่อสร้างที่ต้องมีการถมทะเลในพื้นที่ชายฝั่งที่มีลักษณะทางภูมิศาสตร์ที่ใช้เส้นฐานปกติ (Normal baseline) ในการวัดความกว้างของทะเลอาณาเขตและเขตทางทะเลเขตต่าง ๆ ตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทางทะเล ค.ศ. 1982 (UNCLOS 1982)</li> </ul>	<p>กรมเจ้าท่า และ กรมอุทกศาสตร์</p>	<p>- การจัดทำแผนที่เดินเรือ และการออกประกาศชาวเรือให้ทราบถึงรายละเอียดการแก้ไขแผนที่ที่มีกรมอุทกศาสตร์เป็นหน่วยงานหลัก ซึ่งกรมอุทกศาสตร์มีภารกิจในการให้บริการด้านการเดินเรือ แผนที่เดินเรือ บรรณสารการเดินเรือต่างๆ รวมถึงการปรับปรุงแผนที่การเดินเรือให้ทันสมัยเป็นปัจจุบัน ซึ่งในกรณีที่มีโครงการถมทะเลขนาดใหญ่ กรมเจ้าท่าเป็นหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการแลกเปลี่ยนข้อมูลกับกรมอุทกศาสตร์ ซึ่งขณะนี้กรมเจ้าท่าอยู่ระหว่างดำเนินการร่างบันทึกความร่วมมือในการแลกเปลี่ยนและเชื่อมโยงข้อมูลด้านอุทกนิยามวิทยา ด้านอุทกศาสตร์ และด้านการเดินเรือ เพื่อรองรับพันธกรณีของอนุสัญญา ระหว่างประเทศขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- กรมเจ้าท่าอยู่ระหว่างดำเนินการร่างบันทึกความร่วมมือกับกรมอุทกศาสตร์ในการแลกเปลี่ยนและเชื่อมโยงข้อมูลด้านอุทกนิยามวิทยา ด้านอุทกศาสตร์ และด้านการเดินเรือ</li> <li>- กรมเจ้าท่ารับทราบแนวทางการปฏิบัติในการเสนอข้อคิดเห็นให้เจ้าของหรือผู้ดำเนินโครงการ ศึกษาผลกระทบจากการถมทะเลในประเด็นของการเปลี่ยนแปลงทะเลอาณาเขต ในขั้นของการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม</li> </ul>

ข้อเสนอแนะของคณะกรรมการวิชาการด้านการคมนาคมทางน้ำและการพาณิชย์ ในคณะกรรมการการคมนาคม วุฒิสภา	หน่วยงาน	ความเห็นของหน่วยงาน	ผลการดำเนินงาน
หรือจะมีสิ่งก่อสร้างที่โดยลักษณะอาจกระทบกับอาณาเขตทางทะเลของประเทศ ซึ่งต้องกำหนดให้มีการศึกษาผลกระทบต่าง ๆ อย่างรอบคอบก่อนด้วย		<p>- ในส่วนของการดำเนินงาน ออกใบอนุญาตก่อสร้างสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ สำหรับโครงการขนาดใหญ่ อาศัยอำนาจตามกฎหมายกระทรวง ฉบับที่ 63 (พ.ศ. 2537) ซึ่งการพิจารณา อนุญาตโครงการฯ ในลักษณะดังกล่าว ต้องมีรายงานการประเมินผลกระทบ สิ่งแวดล้อมยื่นประกอบการพิจารณา ซึ่งในขั้นตอนที่รายงานฯ อยู่ในชั้นการพิจารณาของ สผ. ผู้แทนของกรมเจ้าท่าจะได้รับแต่งตั้ง เป็นส่วนหนึ่งของคณะกรรมการ ผู้ชำนาญการพิจารณารายงาน การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างพื้นฐานทางน้ำ ในฐานะเจ้าหน้าที่ซึ่งมีอำนาจอนุญาต ตามกฎหมาย ซึ่งผู้แทนของกรมเจ้าท่า สามารถระบุข้อเสนอแนะ ให้เจ้าของ หรือผู้ดำเนินโครงการ ไปดำเนินการศึกษาผลกระทบจาก การถมทะเลในประเด็นของ</p>	

ข้อเสนอแนะของคณะกรรมการด้านการคมนาคมทางน้ำและการพาณิชย์ ในคณะกรรมการการคมนาคม วุฒิสภา	หน่วยงาน	ความเห็นของหน่วยงาน	ผลการดำเนินงาน
		<p>การเปลี่ยนแปลงทะเลอาณาเขต และนำเสนอผลการศึกษาในรายงาน การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ จะได้ร่วมกันพิจารณาก่อนลงมติ เห็นชอบหรือไม่เห็นชอบในรายงาน การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ของโครงการดังกล่าว ดังนั้นในข้อเสนอแนะดังกล่าวกรม เจ้าท่าสามารถรับไปดำเนินการได้</p>	



ที่ กท ๐๕๓๑.๒/ กท ๕๕๕

กรมอุทกศาสตร์ กองทัพเรือ  
๒๒๒ ถนนริมทางรถไฟเก่า  
แขวงบางนาใต้ เขตบางนา  
กรุงเทพฯ ๑๐๒๖๐

๓๐ มีนาคม ๒๕๖๕

เรื่อง ขอส่งผลการพิจารณาผลกระทบจากการถมทะเลตามโครงการพัฒนาท่าเทียบเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด  
เรียน ผู้ว่าการการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

อ้างถึง หนังสือการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ที่ อก ๕๑๐๖.๒.๒/ว ๗๑๐ ลงวันที่ ๑๕ มีนาคม ๒๕๖๕

สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. สำเนาข้อกำหนดของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล ค.ศ.๑๙๗๔  
บทที่ ๕ ข้อบังคับที่ ๙ การให้บริการอุทกศาสตร์  
๒. สำเนาอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ.๑๙๘๒ ข้อ ๑๑ ท่าเรือ  
๓. แผนที่แสดงผลกระทบต่อเขตการทะเลของการถมทะเลตามโครงการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรม  
มาบตาพุด

ตามที่การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยขอความอนุเคราะห์ให้พิจารณารายงานผลกระทบ  
จากการถมทะเลตามโครงการพัฒนาท่าเทียบเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุดของคณะกรรมการกฤษฎีกาของ  
วุฒิสภา นั้น กรมอุทกศาสตร์ กองทัพเรือ ได้พิจารณาแล้ว พบว่ามีประเด็นที่เกี่ยวข้อง จำนวน ๒ ประเด็น ได้แก่  
การปฏิบัติตามข้อกำหนดของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล ค.ศ.๑๙๗๔  
(International Convention on the Safety of Life at Sea 1974 : SOLAS 1974) และผลกระทบต่อเขตทางทะเล  
ของไทยจากการถมทะเล โดยมีข้อคิดเห็นในการดำเนินการดังนี้

๑. การปฏิบัติตามข้อกำหนดของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิต  
ในทะเล ค.ศ.๑๙๗๔ นั้น กรมอุทกศาสตร์ มีหน้าที่ในการปฏิบัติตาม SOLAS บทที่ ๕ ข้อบังคับที่ ๙ การให้บริการ  
อุทกศาสตร์ ข้อ ๑ ให้รัฐภาคีมีหน้าที่ให้มีการสำรวจรวบรวม จัดทำข้อมูลอุทกศาสตร์ บรรณสารการเดินเรือ  
และปรับปรุงข้อมูลให้ทันสมัยเพื่อความปลอดภัยในการเดินเรือ (สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑) เพื่อเป็นการปฏิบัติตาม  
SOLAS 1974 จึงขอให้การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ดำเนินการดังนี้

๑.๑ ประสานการดำเนินการกับกรมอุทกศาสตร์ก่อน และระหว่างการถมทะเลเพื่อออก  
ประกาศชาวเรือ และคำเตือนในการเดินเรือ

๑.๒ ประสาน...

๑.๒ ประสานการดำเนินการกับกรมอุทกศาสตร์เมื่อการถมทะเล และการก่อสร้างท่าเทียบเรือเรียบร้อยแล้ว เพื่อทำการสำรวจอุทกศาสตร์ สำหรับปรับปรุงแผนที่เดินเรือให้ทันสมัย

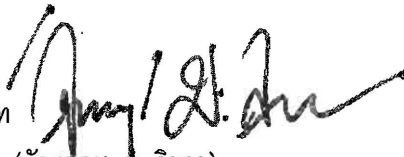
๒. ในส่วนของผลกระทบต่อเขตทางทะเลตามอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ.๑๙๘๒ ข้อ ๑๑ เพื่อความมุ่งประสงค์ในการกำหนดขอบเขตทะเลอาณาเขต สิ่งก่อสร้างถาวรตอนนอกสุดของเขตท่าเรือ ซึ่งประกอบเป็นส่วนอันแยกออกมิได้ของระบบการทำนั้น ให้ถือว่าเป็นส่วนหนึ่งของฝั่งทะเล สิ่งติดตั้งนอกฝั่งและเกาะเทียมมิให้ถือว่าเป็นสิ่งก่อสร้างถาวรของเขตท่า (สิ่งที่ส่งมาด้วย ๒) ดังนั้น ท่าเรือถือว่าเป็นส่วนหนึ่งของเส้นฐานในการกำหนดเขตต่าง ๆ ในทะเล นั้น กรมอุทกศาสตร์ได้ใช้โปรแกรม CARIS LOTS 4.1.1 ประมวลผลด้านเทคนิคเขตแดนทางทะเล เพื่อเปรียบเทียบผลกระทบต่อเขตทางทะเลจากการถมทะเล ตามโครงการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด พบว่า โครงการดังกล่าว จะมีผลให้พื้นที่ทะเลอาณาเขตเพิ่มขึ้นจากปัจจุบัน ๗.๖๘ ตารางกิโลเมตร แต่ไม่มีผลต่อเขตต่อเนื่อง เขตเศรษฐกิจจำเพาะ และเขตไหล่ทวีป (รายละเอียดตามแผนที่ตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๓)

กรมอุทกศาสตร์ จึงขอส่งผลการพิจารณาผลกระทบต่อเขตทางทะเลตามโครงการพัฒนาท่าเทียบเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด เพื่อใช้เป็นข้อมูลประกอบการพิจารณาต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาดำเนินการต่อไป

ขอแสดงความนับถือ

พลเรือโท



(จัตกรกช มะลิขาว)

เจ้ากรมอุทกศาสตร์

ศูนย์ข่าวกรองภูมิสารสนเทศทางอุทกศาสตร์

โทร. ๐ ๒๔๗๕ ๗๐๑๐

โทรสาร ๐ ๒๔๗๕ ๗๐๕๔

**SOLAS Chapter V – 1/7/02**

**SOLAS CHAPTER V**  
**SAFETY OF NAVIGATION**

The SOLAS (Safety of Life at Sea) Convention is published by the IMO (International Maritime Organisation) at which the ISAF have Consultative Status. SOLAS Chapter V refers to the Safety of Navigation for all vessels at sea. Other Chapters included in the SOLAS Convention are;

Chapter I	General provisions.
Chapter II-1	Construction: subdivision and stability, machinery and electrical installations
Chapter II-2	Construction: fire protection, fire detection and fire extinction
Chapter III	Life saving appliances and arrangements
Chapter IV	Radio communications
Chapter V	Safety of Navigation
Chapter VI	Carriage of grain
Chapter VII	Carriage of dangerous goods
Chapter VIII	Nuclear ships
Chapter IX	Management for the safe operations of ships
Chapter X	Safety measures for high-speed craft
Chapter XI	Special measures to enhance maritime safety

For the complete SOLAS Convention, please contact IMO at [www.imo.org](http://www.imo.org)

**REGULATION 1 - Application**

- 1 Unless expressly provided otherwise, this chapter shall apply to all ships on all voyages, except:
  - .1 warships, naval auxiliaries and other ships owned or operated by a Contracting Government and used only on government non-commercial service; and
  - .2 ships solely navigating the Great Lakes of North America and their connecting and tributary waters as far east as the lower exit of the St. Lambert Lock at Montreal in the Province of Quebec, Canada.However, warships, naval auxiliaries or other ships owned or operated by a Contracting Government and used only on government non-commercial service are encouraged to act in a manner consistent, so far as reasonable and practicable, with this chapter.
- 2 The Administration may decide to what extent this chapter shall apply to ships operating solely in waters landward of the baselines which are established in accordance with international law.
- 3 A rigidly connected composite unit of a pushing vessel and associated pushed vessel, when designed as a dedicated and integrated tug and barge combination, shall be regarded as a single ship for the purpose of this chapter.

## **SOLAS Chapter V – 1/7/02**

undertaken to test its effectiveness. The plan shall be developed based on the guidelines developed by the Organization.

\* Refer to the International Convention on Maritime Search and Rescue, 1979 and the following resolutions adopted by the Organization: Homing capability of search and rescue (SAR) aircraft (resolution A.225(VII)); Use of radar transponders for search and rescue purposes (resolution A.530(13)); Search and rescue homing capability (resolution A.616(15)); and International Aeronautical and Maritime Search and Rescue (IAMSAR) Manual (resolution A.894(21)).

### **REGULATION 8 - Life-saving signals**

Contracting Governments undertake to arrange that life-saving signals are used by search and rescue facilities engaged in search and rescue operations when communicating with ships or persons in distress.

### **Regulation 9 - Hydrographic services**

- 1 Contracting Governments undertake to arrange for the collection and compilation of hydrographic data and the publication, dissemination and keeping up to date of all nautical information necessary for safe navigation.
- 2 In particular, Contracting Governments undertake to co-operate in carrying out, as far as possible, the following nautical and hydrographic services, in the manner most suitable for the purpose of aiding navigation:
  - .1 to ensure that hydrographic surveying is carried out, as far as possible, adequate to the requirements of safe navigation;
  - .2 to prepare and issue nautical charts, sailing directions, lists of lights, tide tables and other nautical publications, where applicable, satisfying the needs of safe navigation;
  - .3 to promulgate notices to mariners in order that nautical charts and publications are kept, as far as possible, up to date; and
  - .4 to provide data management arrangements to support these services.
- 3 Contracting Governments undertake to ensure the greatest possible uniformity in charts and nautical publications and to take into account, whenever possible, relevant international resolutions and recommendations.\*
- 4 Contracting Governments undertake to co-ordinate their activities to the greatest possible degree in order to ensure that hydrographic and nautical information is made available on a world-wide scale as timely, reliably, and unambiguously as possible.

\* Refer to the appropriate resolutions and recommendations adopted by the International Hydrographic Organization.

### **REGULATION 10 - Ships' routing**

- 1 Ships' routing systems contribute to safety of life at sea, safety and efficiency of navigation and/or protection of the marine environment. Ships' routing systems are recommended for use by, and may be made mandatory



**อนุสัญญา**  
**สหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล**  
**ค.ศ. ๑๙๘๒**

**กรมสนธิสัญญาและกฎหมาย**  
**กระทรวงการต่างประเทศ**

ข้อ ๙  
ปากแม่น้ำ

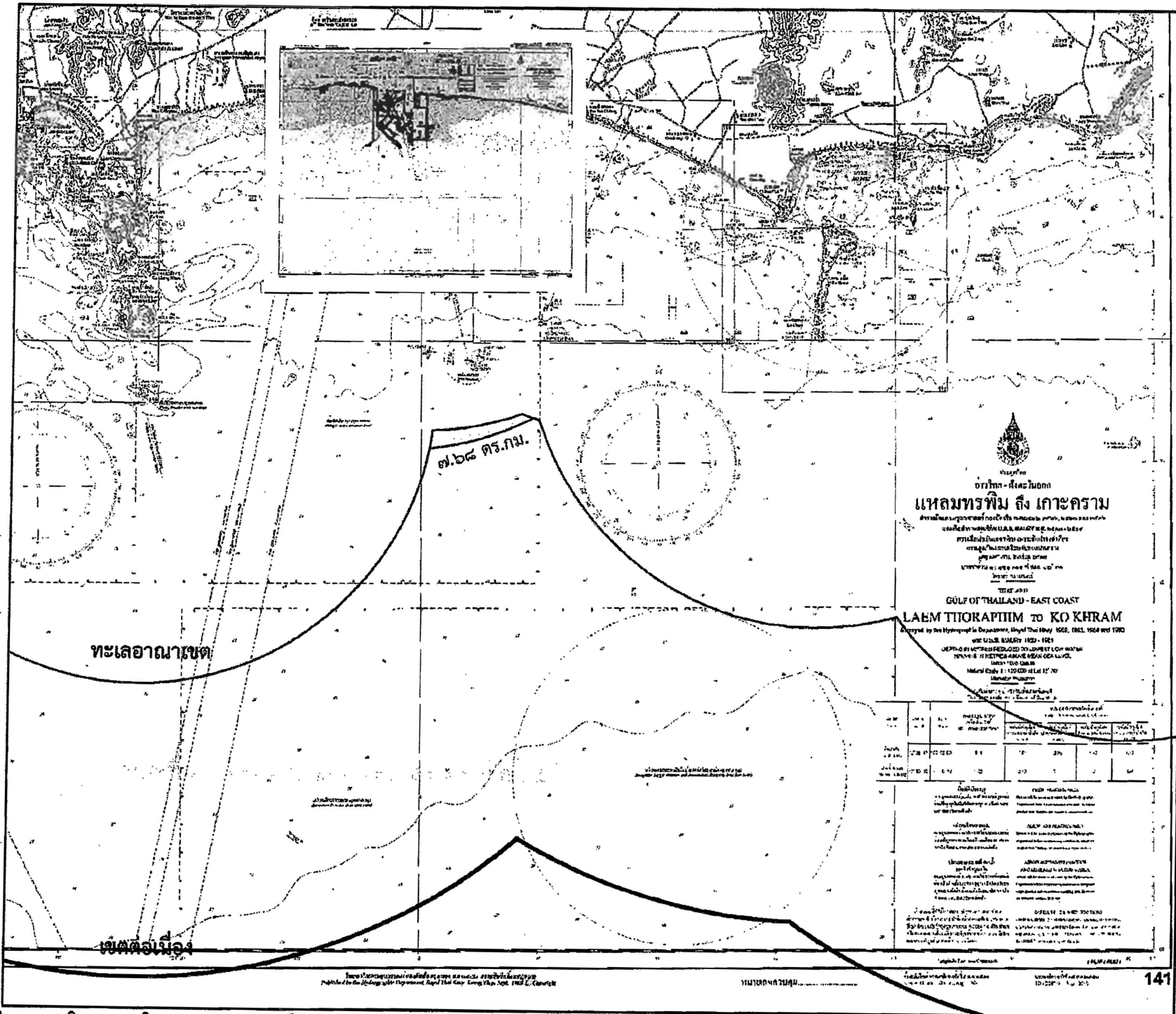
หากแม่น้ำใดไหลลงสู่ทะเลโดยตรง ให้เส้นตรงซึ่งลากตัดปากแม่น้ำระหว่างจุดบนเส้นแนวน้ำลัดของตลิ่งเป็นเส้นฐาน

ข้อ ๑๐  
อ่าว

๑. ข้อนี้เกี่ยวข้องกับเฉพาะอ่าวซึ่งมีฝั่งทะเลเป็นของรัฐเดียว
๒. เพื่อความมุ่งประสงค์ของอนุสัญญานี้ อ่าวคือส่วนเว้าที่เห็นเด่นชัดซึ่งส่วนที่ตัดเว้าเข้ามาได้สัดส่วนกับความกว้างของปากอ่าวจนถึงขนาดทำให้เกิดมีน้ำที่ล้อมรอบด้วยแผ่นดินเกือบทั้งหมด และมีได้เป็นแต่เพียงความโค้งของฝั่งทะเล อย่างไรก็ตาม มีให้ถือว่าส่วนเว้าเป็นอ่าว เว้นแต่พื้นที่ของส่วนเว้านั้นจะกว้างเท่ากับหรือกว้างกว่าพื้นที่รูปครึ่งวงกลมซึ่งมีเส้นผ่าศูนย์กลางเป็นเส้นที่ลากตัดปากของส่วนเว้านั้น
๓. เพื่อความมุ่งประสงค์ในการวัด พื้นที่ของส่วนเว้า ได้แก่ พื้นที่ซึ่งอยู่ระหว่างแนวน้ำลัดรอบฝั่งของส่วนเว้าและเส้นซึ่งเชื่อมแนวน้ำลัดของจุดทางเข้าตามธรรมชาติของส่วนเว้านั้น ในกรณีที่ส่วนเว้ามีปากมากกว่าหนึ่งแห่งเนื่องจากมีเกาะอยู่ ให้ลากรูปครึ่งวงกลมบนเส้นซึ่งยาวเท่ากับผลรวมทั้งหมดของความยาวของเส้นที่ลากตัดปากของส่วนเว้านั้นๆ เกาะภายในส่วนเว้าให้รวมเสมือนเป็นส่วนหนึ่งของพื้นที่น้ำหน้าของส่วนเว้า
๔. หากระยะระหว่างแนวน้ำลัดของจุดทางเข้าตามธรรมชาติของอ่าวห่างไม่เกิน ๒๔ ไมล์ทะเล อาจลากเส้นปิดระหว่างแนวน้ำลัดทั้งสองนี้ได้ และให้ถือว่าน้ำหน้าที่ถูกปิดล้อมด้วยเส้นนี้เป็นน้ำหน้าภายใน
๕. ในกรณีที่ระยะระหว่างแนวน้ำลัดของจุดทางเข้าตามธรรมชาติของอ่าวห่างเกินกว่า ๒๔ ไมล์ทะเล ให้ลากเส้นฐานตรงยาว ๒๔ ไมล์ทะเล ภายในอ่าวในลักษณะเช่นที่จะปิดล้อมพื้นที่น้ำได้มากที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ด้วยเส้นที่มีความยาวนั้น
๖. บทบัญญัติข้างต้นไม่ใช่บังคับแก่อ่าวที่เรียกว่า อ่าว “ประวัติศาสตร์” หรือในกรณีใดที่ใช้ระบบเส้นฐานตรงดังที่ได้บัญญัติไว้ในข้อ ๗

ข้อ ๑๑  
ท่าเรือ

เพื่อความมุ่งประสงค์ในการกำหนดขอบเขตของทะเลอาณาเขต สิ่งก่อสร้างถาวรตอนนอกสุดของเขตท่าซึ่งประกอบเป็นส่วนอันแยกออกมิได้ของระบบการท่านั้นให้ถือว่าเป็นส่วนหนึ่งของฝั่งทะเล สิ่งติดตั้งนอกฝั่งและเกาะเทียมมิให้ถือว่าเป็นสิ่งก่อสร้างถาวรของเขตท่า



กรมทัพ - กองเรือ  
**แหลมทรพิม ถึง เกาะคราม**

กรมแผนที่และแผนที่ทางทะเล กองเรือ  
 กรมแผนที่และแผนที่ทางทะเล กองเรือ  
 กรมแผนที่และแผนที่ทางทะเล กองเรือ  
 กรมแผนที่และแผนที่ทางทะเล กองเรือ  
 กรมแผนที่และแผนที่ทางทะเล กองเรือ

GULF OF THAILAND - EAST COAST  
**LAEM THORAPHIM TO KO KHRAM**

Published by the Hydrographic Department, Royal Thai Navy, 1952, 1953, 1954 and 1959  
 AND U.S.N. BUREAU 1952 - 1953  
 DEPTH SOUNDINGS REDUCED TO MEAN TIDE LOW WATER  
 SOUNDED BY THE U.S.S. ALBATROSS (AG-39) 1952  
 SOUNDED BY THE U.S.S. ALBATROSS (AG-39) 1953  
 SOUNDED BY THE U.S.S. ALBATROSS (AG-39) 1954  
 SOUNDED BY THE U.S.S. ALBATROSS (AG-39) 1959

เขต	ชื่อ	พิกัด		ชนิด	ขนาด	ความลึก	หมายเหตุ
		ลองจิจูด	ละติจูด				
1	...	...	...	...	...	...	...
2	...	...	...	...	...	...	...
3	...	...	...	...	...	...	...
4	...	...	...	...	...	...	...
5	...	...	...	...	...	...	...
6	...	...	...	...	...	...	...
7	...	...	...	...	...	...	...
8	...	...	...	...	...	...	...
9	...	...	...	...	...	...	...
10	...	...	...	...	...	...	...

คำอธิบายสัญลักษณ์  
 สัญลักษณ์ที่ใช้ในแผนที่นี้  
 สัญลักษณ์ที่ใช้ในแผนที่นี้  
 สัญลักษณ์ที่ใช้ในแผนที่นี้  
 สัญลักษณ์ที่ใช้ในแผนที่นี้  
 สัญลักษณ์ที่ใช้ในแผนที่นี้  
 สัญลักษณ์ที่ใช้ในแผนที่นี้  
 สัญลักษณ์ที่ใช้ในแผนที่นี้  
 สัญลักษณ์ที่ใช้ในแผนที่นี้  
 สัญลักษณ์ที่ใช้ในแผนที่นี้  
 สัญลักษณ์ที่ใช้ในแผนที่นี้

ทะเลอาณาเขต

เขตต่อเนื่อง

๗.๖๔ ตร.กม.



สกพอ 1003/65/0968

สำนักงานคณะกรรมการนโยบาย  
เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก  
ชั้น 25 อาคาร กสท โทรคมนาคม  
72 ซอยวิวัฒน์วงศ์ ถนนเจริญกรุง  
แขวงบางรัก เขตบางรัก กรุงเทพฯ 10500

๗ มีนาคม 2565

เรื่อง รายงานการพิจารณาศึกษาผลกระทบจากการถมทะเลตามโครงการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด  
ของคณะกรรมการการคมนาคม วุฒิสภา

เรียน ผู้ว่าการการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

อ้างถึง หนังสือการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ที่ อก 5106.2.2/ว 710 ลงวันที่ 15 มีนาคม 2565

สิ่งที่ส่งมาด้วย ความเห็นของสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

ตามที่ การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (กนอ.) ขอนำส่งรายงานการพิจารณาศึกษาผลกระทบจาก  
การถมทะเลตามโครงการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุดของคณะกรรมการการคมนาคม วุฒิสภา  
ถึงสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.) เพื่อขอให้พิจารณาศึกษาและ  
ให้ความเห็นต่อรายงานฯ รายละเอียดตามอ้างถึง นั้น

สกพอ. พิจารณาข้อเสนอแนะของคณะอนุกรรมการด้านการคมนาคมทางน้ำและการพาณิชย์นาวี  
ในคณะกรรมการการการคมนาคม วุฒิสภา เกี่ยวกับการแก้ไขและป้องกันปัญหาผลกระทบต่ออาณาเขตทางทะเล  
และการแก้ไขและป้องกันปัญหาผลกระทบต่อการกัดเซาะชายฝั่งทะเล แล้ว มีความเห็นของหน่วยงานและผลการ  
ดำเนินงานตามสิ่งที่ส่งมาด้วย

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ

ขอแสดงความนับถือ

(นายโชคชัย ปัญญารงค์)

ผู้เชี่ยวชาญพิเศษด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน

ผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

โทรศัพท์ 08 2113 3468

สำเนา เลขาธิการคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

ความเห็นของสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

ข้อเสนอแนะของคณะกรรมการด้านการคมนาคมทางน้ำและการพาณิชย์ ในคณะกรรมการการคมนาคม วุฒิสภา	หน่วยงาน	ความเห็นของหน่วยงาน	ผลการดำเนินงาน
<p><b>การแก้ไขและป้องกันปัญหาผลกระทบต่ออาณาเขตทางทะเล</b></p> <p>สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.) ซึ่งกำกับดูแลโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ใน 3 จังหวัดของพื้นที่ภาคตะวันออก เช่น โครงการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ 3 โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 เป็นต้น ซึ่งโครงการขนาดใหญ่เหล่านี้จะมีการถมทะเลเพื่อสร้างท่าเรือและสิ่งก่อสร้างต่าง ๆ ล่วงล้ำพื้นที่ทางทะเลเป็นพื้นที่ขนาดใหญ่ ดังนั้น สกพอ. ควรตระหนักถึงความสำคัญของผลกระทบจากการถมทะเลในบางพื้นที่ที่จะมีต่ออาณาเขตทางทะเลของประเทศ และจะต้องติดตามกำกับดูแลการศึกษาและประเมินผลกระทบต่าง ๆ ในเรื่องนี้ของหน่วยงานเจ้าของโครงการอย่างจริงจัง และให้ชัดเจนในทุกขั้นตอนการขออนุญาตจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้วย</p>	<p>สกพอ.</p>	<p>คณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (กพอ.) ได้แต่งตั้งคณะกรรมการบริหารสัญญา(โครงการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ 3 ช่วงที่ 1 ) ซึ่งประกอบด้วยบุคคลที่ สกพอ.มอบหมาย เป็นประธานกรรมการ ผู้แทน กนอ. ผู้แทนกระทรวงอุตสาหกรรม ผู้ทรงคุณวุฒิ เป็นกรรมการและผู้แทน สกพอ. เป็นกรรมการและเลขานุการ มีหน้าที่และอำนาจ ควบคุมและกำกับดูแลการปฏิบัติหน้าที่ของหน่วยงานเจ้าของโครงการตามสัญญา ร่วมลงทุนรวมถึงกำหนดแผนงานเพื่อกำกับดูแลและตรวจสอบให้หน่วยงานเจ้าของโครงการและเอกชนคู่สัญญา ปฏิบัติหน้าที่ไว้ในสัญญาร่วมลงทุนอย่างถูกต้องและครบถ้วน และสนับสนุนการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการกำกับดูแล ของโครงการฯ</p>	<p>คณะกรรมการบริหารสัญญาของโครงการ ได้มีการประชุม ดังนี้</p> <p>ปี พ.ศ. 2563 จำนวน 5 ครั้ง</p> <p>ปี พ.ศ. 2564 จำนวน 8 ครั้ง</p> <p>ปี พ.ศ. 2565 จำนวน 2 ครั้ง</p>

ความเห็นของสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

ข้อเสนอแนะของคณะอนุกรรมการด้านการคมนาคมทางน้ำและการพาณิชย์ ในคณะกรรมการการคมนาคม วุฒิสภา	หน่วยงาน	ความเห็นของหน่วยงาน	ผลการดำเนินงาน
<p>การแก้ไขและป้องกันปัญหาผลกระทบต่อการกัดเซาะชายฝั่งทะเล</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.) ซึ่งกำกับดูแลโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ใน 3 จังหวัดของพื้นที่ภาคตะวันออก รวมถึงโครงการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ 3 ด้วย ควรเป็นหน่วยงานรับผิดชอบกำกับดูแลการปฏิบัติและการดำเนินการต่าง ๆ ตามข้อเสนอแนะข้างต้นเพื่อแก้ไขและป้องกันปัญหาผลกระทบของการถมทะเลตามโครงการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุดที่มีต่อการกัดเซาะชายฝั่งบริเวณโดยรอบท่าเรือมาบตาพุดให้บังเกิดผลสำเร็จตามข้อเสนอแนะต่อไป</li> </ul>	<p>สกพอ.</p>	<p>คณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (กพอ.) ได้แต่งตั้งคณะกรรมการกำกับดูแล(โครงการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ 3 ช่วงที่ 1) ซึ่งประกอบด้วย ผู้แทนกระทรวงอุตสาหกรรม เป็นประธานกรรมการ ผู้แทน สกพอ. ผู้แทนสำนักงานอัยการสูงสุด ผู้แทนเอกชนคู่สัญญา เป็นกรรมการ และผู้แทน กนอ. เป็นกรรมการและเลขานุการ มีหน้าที่และอำนาจ ติดตามกำกับดูแลโครงการให้มีการดำเนินงานตามที่กำหนดในสัญญาร่วมลงทุน รายงานผลการดำเนินงาน ความคืบหน้า ปัญหา แนวทางการแก้ไขในการดำเนินงานโครงการ ตามที่กำหนดไว้ในสัญญาร่วมลงทุน</p>	<p>คณะกรรมการกำกับดูแล ของโครงการ ได้มีการประชุม ดังนี้ ปี พ.ศ. 2563 จำนวน 3 ครั้ง ปี พ.ศ. 2564 จำนวน 5 ครั้ง</p>

**การดำเนินการศึกษาและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมสำหรับโครงการ กิจการ  
หรือการดำเนินการที่อาจมีผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติ คุณภาพสิ่งแวดล้อม  
สุขภาพอนามัย คุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนอย่างรุนแรง (EHIA)  
โครงการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ 3**

หน่วยงานเจ้าของโครงการ : การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (กนอ.)

การขออนุญาตโครงการ : การศึกษาและจัดทำรายงาน EHIA เพื่อประกอบการขออนุมัติจากคณะรัฐมนตรี

ผู้จัดทำรายงาน EHIA : บริษัท เซ้าท์อีสท์เอเชียเทคโนโลยี จำกัด (SEATEC) (กรกฎาคม 2562)

: บริษัท ยูไนเต็ท แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด (UAE) (มิถุนายน 2564)

**เหตุผลในการศึกษาและจัดทำรายงาน EHIA :**

เป็นโครงการที่เข้าข่ายต้องจัดทำรายงานฯ ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรและสิ่งแวดล้อม ดังนี้

- 1) ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการที่อาจมีผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม สุขภาพอนามัย คุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนอย่างรุนแรง ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ.2562 ประเภทลำดับที่ 1 การถมที่ดินในทะเล หรือทะเลสาบ นอกแนวชายฝั่งเดิม ยกเว้นการถมทะเลที่เป็นการฟื้นฟูสภาพชายหาด ที่มีขนาดตั้งแต่ 300 ไร่ ขึ้นไป
- 2) ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2562 ประเภทลำดับที่ 25 การก่อสร้างหรือขยายสิ่งก่อสร้างบริเวณหรือในทะเล ทุกขนาด ได้แก่ 1) รอดักทราย เชือกกันทรายและคลื่น รอบังคับกระแสน้ำ 2) แนวเชื่อมกันคลื่นนอกชายฝั่งทะเล

**สรุปลำดับการศึกษาและจัดทำรายงาน EHIA โครงการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ 3**

กนอ. เริ่มดำเนินการศึกษาและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมสำหรับโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการที่อาจมีผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม สุขภาพอนามัย คุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนอย่างรุนแรง (EHIA) โครงการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ 3 โดยบริษัท เซ้าท์อีสท์เอเชียเทคโนโลยี จำกัด (SEATEC) เมื่อปี 2558 และได้รับมติเห็นชอบจากสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) ในการประชุมครั้งที่ 1/2562 เมื่อวันที่ 8 มกราคม 2562 (ตามหนังสือ ที่ ทส 1010.4/1056 ลงวันที่ 24 มกราคม 2562) และได้รับมติเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.) ในการประชุมครั้งที่ 3/2562 เมื่อวันที่ 22 เมษายน 2562 (ตามหนังสือ ที่ ทส (กก.วล.) 1009/6660 ลงวันที่ 15 พฤษภาคม 2562) จากนั้นนำความเห็นของ กก.วล. เสนอต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อประกอบการขออนุมัติโครงการฯ ตามมาตรา 49 และมาตรา 51/6 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2561 โดยคณะรัฐมนตรีได้มีมติรับทราบตามมติ กก.วล. แล้ว เมื่อวันที่ 18 มิถุนายน 2562

ต่อมาในปี 2563 กนอ. มอบหมายให้บริษัท ยูไนเต็ท แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด ดำเนินการทบทวนการศึกษาและจัดทำรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงาน EHIA (ครั้งที่ 1) โดยได้รับ



ตารางที่ 1 การเปรียบเทียบข้อมูลรายงานการศึกษาผลกระทบจากโครงการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ 3

ผลกระทบจากโครงการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ 3	รายงานการพิจารณาศึกษาผลกระทบจากการถมทะเลตามโครงการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ 3 ของคณะกรรมการธิการด้านการคมนาคมฯ วุฒิสภา	รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมฯ (EHIA) โครงการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ 3 ของ กนอ.	ความคิดเห็นของผู้ทรงคุณวุฒิ/หน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่รับผิดชอบ/หน่วยงานเจ้าของโครงการ
<p>1. ผลกระทบต่ออาณาเขตทางทะเลของไทย</p>	<p>เนื่องด้วยสิ่งก่อสร้างถาวรตอนนอกสุดของเขตท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุดตามโครงการแต่ละระยะนั้น อยู่ห่างชายฝั่งหลายกิโลเมตร ย่อมทำให้เส้นฐานปกติ ที่ใช้วัดความกว้างของทะเลอาณาเขตมีการเปลี่ยนแปลง ซึ่งส่งผลกระทบต่อเส้นเขตแดนทางทะเลด้วย ซึ่งเคยเกิดขึ้นในกรณีการถมทะเลขยายท่าเรือมาร์ทลักทู (Maasvlakte 2) ประเทศเนเธอร์แลนด์ ที่มีการถมทะเลออกไปเป็นพื้นที่กว่า 17 ตารางกิโลเมตร และการสร้างหาดทราย Zandmotor1 เพื่อเป็นโครงการนำร่องในการรักษาแนวชายฝั่งของประเทศโดยวิธีธรรมชาติ ทำให้มีผลกระทบต่ออาณาเขตของประเทศเนเธอร์แลนด์ โดยทำให้เส้นฐานปกติ (Normal baseline) บริเวณดังกล่าวต้องเปลี่ยนไปและทำให้กระทบเส้นทะเลอาณาเขตและเขตต่อเนื่องต้องเปลี่ยนไปและทำให้กระทบเส้นทะเลอาณาเขต</p> <p>ท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ที่ตั้งอยู่บนพื้นที่ริมชายฝั่งทะเลของจังหวัดระยอง ซึ่งถือเป็นเส้นฐานปกติ (Normal baseline) ที่ใช้วัดความกว้างของทะเลอาณาเขต ซึ่งไทยประกาศกำหนดความกว้างไว้ 12 ไมล์ทะเล (ประมาณ 22.2 กิโลเมตร) ตามกฎหมายทะเล ค.ศ.1982 ข้อ 3 และข้อ 5 นอกจากนั้นแล้วตามกฎหมายทะเลข้อ 11 ในเรื่อง</p>	<p>โครงการพัฒนาท่าเรือมาบตาพุด ระยะที่ 3 ดำเนินการศึกษาภายใต้กฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องหลายฉบับ เช่น</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456</li> <li>2) พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2561</li> <li>3) ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการที่อาจมีผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติ คุณภาพสิ่งแวดล้อม สุขภาพ อนามัย คุณภาพชีวิต ของประชาชนในชุมชนอย่างรุนแรง ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไข ในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2561</li> <li>4) ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการหรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2561</li> <li>5) ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำทะเล พ.ศ. 2560</li> </ol>	<p>กรมอุทกศาสตร์ ได้ทำการทดลองผลกระทบต่าง ๆ ของท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ที่มีผลต่อเส้นฐานในปัจจุบัน พบว่า เมื่อเปรียบเทียบเส้นฐานปกติที่ไม่มีการก่อสร้างท่าเรือฯ มาบตาพุด ระยะที่ 1 และระยะที่ 2 ทำให้ทะเลอาณาเขตมีพื้นที่เพิ่มขึ้นจำนวน 12 ตารางกิโลเมตร แต่ไม่กระทบต่อเส้นเขตแดนเขตเศรษฐกิจพิเศษจำเพาะ และเมื่อมีการก่อสร้างท่าเรือฯ มาบตาพุด ระยะที่ 3 จะทำให้มีพื้นที่ทะเลอาณาเขตเพิ่มขึ้นเป็น 28 ตารางกิโลเมตร แต่ไม่กระทบต่อเส้นเขตแดนเขตเศรษฐกิจพิเศษจำเพาะเช่นกัน เนื่องจากที่ตั้งท่าเรือที่ยื่นออกไปนั้น มีเกาะเสม็ด และเกาะจวงขนบอยู่ แม้จะไม่กระทบต่อเขตต่อเนื่องและเขตเศรษฐกิจจำเพาะ รวมทั้งไหล่ทวีป แต่อาจกระทบต่อเสรีภาพในการเดินเรือ ของรัฐอื่น และการบังคับใช้กฎหมายของรัฐชายฝั่ง (ประเทศไทย) ได้ โดยต้องเป็นใช้สิทธิในการผ่านโดยสุจริตในบริเวณที่ขยายออกไป ในส่วนของเขตแดนทางทะเลท่าเรือฯ มาบตาพุดไม่มีผลต่อเขตแดนทางทะเลระหว่างประเทศไทยและราชอาณาจักรกัมพูชา ส่วนที่มีผลต่อเขตแดนทางทะเลระหว่างประเทศไทย และราชอาณาจักรกัมพูชาจะอยู่ในส่วนของภาคใต้</p>

ผลกระทบจากโครงการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ 3	รายงานการพิจารณาศึกษาผลกระทบจากการถมทะเลตามโครงการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ 3 ของคณะกรรมการธิการด้านการคมนาคมฯ วุฒิสภา	รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมฯ (EHIA) โครงการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ 3 ของ กนอ.	ความคิดเห็นของผู้ทรงคุณวุฒิ/หน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่รับผิดชอบ/หน่วยงานเจ้าของโครงการ
	<p>ของท่าเรือกำหนดไว้ว่า เพื่อความมุ่งประสงค์ในการกำหนดขอบเขตของทะเลอาณาเขต สิ่งก่อสร้างถาวรตอนนอกสุดของเขตท่าเรือซึ่งประกอบเป็นส่วนอันแยกออกมิได้ของระบบการดำเนินงาน ให้ถือว่าประกอบเป็นส่วนของฝั่งทะเลสิ่งติดตั้งนอกฝั่งและเกาะเทียมมิให้ถือว่าเป็นสิ่งก่อสร้างถาวรของเขตท่า ดังนั้นตามกฎหมายทะเลแล้ว สิ่งก่อสร้างถาวรตอนนอกสุดของเขตท่าเรือมาบตาพุดซึ่งประกอบเป็นส่วนอันแยกออกมิได้ของระบบการท่าเรือมาบตาพุด จะถือเป็นส่วนหนึ่งของฝั่งทะเลซึ่งจะเป็นเส้นฐานปกติ (Normal baseline) ที่ใช้วัดความกว้างของทะเลอาณาเขตของไทยด้วย</p> <p>การเปลี่ยนแปลงเขตแดนทางทะเล โครงการระยะที่ 3 เมื่อแล้วเสร็จจะทำให้สิ่งก่อสร้างถาวรตอนนอกสุดอยู่ห่างชายฝั่ง 4,767 เมตร จะทำให้ทะเลอาณาเขตของไทยมีพื้นที่เพิ่มขึ้นโดยรวมทั้งหมดแล้วเป็น 28 ตารางกิโลเมตร ทั้งนี้คณะผู้ศึกษาขอให้ กนอ. ส่งแบบโครงสร้างของโครงการฯ ให้กับกรมอุทกศาสตร์ เพื่อใช้ประกอบในการคำนวณการเปลี่ยนแปลงเส้นเขตแดนทางทะเล</p>	<p>6) ระเบียบกรมเจ้าท่า ว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการรับรองผู้ให้บริการจัดเก็บและบำบัดของเสียจากเรือประเภทน้ำมันใช้แล้ว น้ำปนน้ำมันหรือเคมีภัณฑ์ และน้ำเสียต่าง ๆ พ.ศ. 2558</p> <p>7) ระเบียบกรมเจ้าท่า ว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการรับรองผู้ให้บริการจัดเก็บและบำบัดของเสียจากเรือประเภทยขยะและกากของเสียต่าง ๆ พ.ศ. 2560</p> <p>8) กฎกระทรวง กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และแบบการเก็บสถิติและข้อมูลการจัดทำบันทึกที่กรายละเอียด และรายงานสรุปผลการทงานของระบบบำบัดน้ำเสีย พ.ศ. 2555</p> <p>9) ประกาศกระทรวง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากโรงงานอุตสาหกรรมนิคมอุตสาหกรรมและเขตประกอบการอุตสาหกรรม พ.ศ. 2559</p> <p>10) กฎกระทรวง กำหนดมาตรฐานในการบริหารและการจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานเกี่ยวกับเครื่องจักร ปั่นจั่นและหม้อน้ำ พ.ศ. 2552</p> <p>11) กฎกระทรวง กำหนดมาตรฐานในการบริหารและการจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานเกี่ยวกับการป้องกันและระงับอัคคีภัย พ.ศ. 2555</p> <p>12) ฯลฯ</p>	<p>ประเทศไทย ตั้งแต่จังหวัดชุมพรลงไป แต่ในส่วนของจังหวัดระยองและจันทบุรีอาจมีผลกระทบน้อยมากหรืออาจจะไม่มีเลย</p> <p>กรมเจ้าท่า ให้ความเห็นเรื่องการได้รับอนุญาตให้ปลูกสร้างสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ ของ กนอ. เมื่อเดือนมิถุนายน 2563 นั้น กรมเจ้าท่าดำเนินการตาม พ.ร.บ. การเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456 โดยในการพิจารณาออกใบอนุญาตเป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวงออกตามความในมาตรา 117 ซึ่งไม่มีเงื่อนไขการพิจารณาในเรื่องผลกระทบที่จะมีต่อการเปลี่ยนแปลงเส้นแนวเขตทางทะเลแต่อย่างใด อย่างไรก็ตาม เรื่องเส้นเขตแดนของประเทศนั้นถือว่ามีสำคัญ กรมเจ้าท่าจะบูรณาการการทำงานร่วมกับกับกรมอุทกศาสตร์ โดยจะเสนอให้มีการแก้ไขเพิ่มเติมกฎกระทรวงฯ ให้ครอบคลุมประเด็นเรื่องเส้นเขตแดนทางทะเลด้วย</p>

ผลกระทบจากโครงการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ 3	รายงานการพิจารณาศึกษาผลกระทบจากการถมทะเลตามโครงการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ 3 ของคณะกรรมการด้านการคมนาคมฯ วุฒิสภา	รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EHIA) โครงการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ 3 ของการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (กนอ.)	ความคิดเห็นของผู้ทรงคุณวุฒิ / หน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่รับผิดชอบ / หน่วยงานเจ้าของโครงการ
<p>2. ผลกระทบต่อทิศทางการแสน้ำทำให้เกิดการกัดเซาะชายฝั่ง</p>	<p>จากโครงการท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ 2 แล้วเสร็จตั้งแต่ปี 2545 โดยมีโครงสร้างท่าเรือและเขื่อนที่สร้างยื่นออกมาในทะเลทางชายฝั่งทั้งสิ้นกว่า 3,422 เมตร ซึ่งสิ่งก่อสร้างทั้งหมดที่ยื่นออกมาในทะเลนี้ จะขวางทิศทางการแสน้ำโดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงฤดูมรสุมตะวันตกเฉียงใต้ซึ่งมีอิทธิพลมากที่สุดในพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก จึงทำให้เกิดการกัดเซาะชายฝั่งส่วนที่อยู่ฝั่งตะวันออกของท่าเรือมาบตาพุด เช่น หาดแสงจันทร์ ต้องถูกกัดเซาะเป็นอย่างมาก หน่วยงานรัฐโดยกรมเจ้าท่าจึงแก้ปัญหาโดยการสร้างเป็นเขื่อนกันคลื่นนอกฝั่ง เพื่อลดความรุนแรงของคลื่นและป้องกันการกัดเซาะตลอดแนวของชายหาด จนทำให้ชายหาดสูญเสียสภาพของการเป็นชายหาดที่สวยงาม</p>	<p>จากการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านสิ่งแวดล้อม วิชาชายฝั่ง (Coastal Morphology) ดำเนินการศึกษาด้วยแบบจำลองคณิตศาสตร์ LITPACK ซึ่งเป็นแบบจำลองที่ได้รับการยอมรับในระดับสากล โดยนำโครงสร้างที่มีอยู่เดิมในบริเวณชายฝั่งใส่ในแบบจำลองด้วย ซึ่งสามารถสรุปผลการประเมินได้ ดังนี้</p> <p>ในอนาคต 25 ปีข้างหน้า เปรียบเทียบในกรณีมีโครงการและไม่มีโครงการ พบว่า ชายฝั่งด้านตะวันออกทั้ง 2 กรณีมีความต่างกันเล็กน้อย จะไม่ได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการ เนื่องจากมีโครงสร้างเขื่อนกันคลื่น Breakwater และ Revetment ยาวตลอดแนวอยู่แล้ว ส่วนชายฝั่งด้านตะวันตกจะมีผลกระทบในบริเวณที่ติดกับพื้นที่ท่าเรือฯ ระยะที่ 3 ประมาณ 500 เมตร ส่วนพื้นที่ที่อยู่ห่างจากท่าเรือออกไปนั้นจะไม่แตกต่างกัน โดยจะมีการกัดเซาะ และทับถมตามสภาพธรรมชาติ เนื่องจากโครงสร้างชายฝั่งที่มีอยู่เดิม เช่น ท่าเรือและรอดักทรายต่าง ๆ ซึ่งแม้จะไม่มีการพัฒนาท่าเรือฯ ระยะที่ 3 ชายฝั่งด้านตะวันออกและด้านตะวันตกของท่าเรือมาบตาพุดในบางพื้นที่ก็จะถูกกัดเซาะหรือทับถมอยู่แล้ว</p> <p>การเปลี่ยนแปลงพื้นที่ชายฝั่งด้านตะวันออกของท่าเรือมาบตาพุด กรณีไม่มีโครงการจะเกิดการทับถมประมาณ 28.63 ตารางกิโลเมตร กรณีมีโครงการฯ จะเกิดการทับถมประมาณ 31.72 ตารางกิโลเมตร สำหรับการเปลี่ยนแปลงพื้นที่</p>	<p>สำนักนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ให้ความเห็นเรื่องการใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ และแบบจำลองทางกายภาพ โดยกล่าวว่าการเลือกใช้แบบจำลองเพื่อประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมจะต้องเลือกแบบจำลองที่ได้รับการยอมรับให้ใช้ได้ในระดับสากล ทั้งนี้ การเลือกใช้แบบจำลองจะต้องคำนึงถึงบริบทของแต่พื้นที่เพื่อให้ความสอดคล้องกัน ในการใช้แบบจำลองทางกายภาพ (Physical model) นั้น เกิดขึ้นได้ยากเนื่องจากจะต้องลงทุนในการก่อสร้างสูง และการทดสอบแบบจำลองทางกายภาพ (Physical model) ใช้ระยะเวลาที่นาน ผู้เชี่ยวชาญด้านการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมทางทะเล รองคณบดีฝ่ายวิจัย และบริการวิชาการ คณะพาณิชยศาสตร์บริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตศรีราชา ได้นำเสนอข้อมูลในภาพรวมและแสดงความคิดเห็นต่อคณะผู้ศึกษา ดังนี้ การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ใช้แบบจำลอง ทางคณิตศาสตร์ (LITPACK) ในการวิเคราะห์ เป็นเครื่องมือที่ดีที่สุดเวลานั้น แต่ยังมีข้อจำกัดค่อนข้างมาก เช่น การประเมินผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม (EIA) ทางทะเล โดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ (LITPACK) จะใช้ได้เมื่อชายหาดต้อง</p>

ผลกระทบจากโครงการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ 3	รายงานการพิจารณาศึกษาผลกระทบจากการถมทะเลตามโครงการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ 3 ของคณะอนุกรรมการด้านการคมนาคมฯ วุฒิสภา	รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมฯ (EHIA) โครงการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ 3 ของการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (กนอ.)	ความคิดเห็นของผู้ทรงคุณวุฒิ / หน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่รับผิดชอบ / หน่วยงานเจ้าของโครงการ
		<p>ชายฝั่งด้านตะวันตกของท่าเรือมาบตาพุด ทั้ง 2 กรณีจะเกิดการทับถมประมาณ 320.92 ตารางกิโลเมตร</p> <p>ซึ่งจากผลการประเมินสามารถสรุปได้ว่าการก่อสร้างโครงการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ 3 จะมิก่อให้เกิดการกัดเซาะเพิ่มเติมจากสภาพปัจจุบันอย่างมีนัยสำคัญ</p>	<p>เป็นเส้นตรง ชายฝั่งต้องเป็นทรายเท่านั้น แต่หากเป็นป่าชายเลนหรือมีลักษณะของชายฝั่งผิดไปจากแนว) เส้นตรง การใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ (LITPACK) จะให้ผลการคำนวณผิดพลาด ดังนั้นการใช้แบบจำลองทางกายภาพ (Physical model) จึงเป็นทางเลือกที่จะทำได้ผลการวิเคราะห์ที่ถูกต้องและแม่นยำ</p> <p>กนอ. ในฐานะหน่วยงานเจ้าของโครงการ ให้ดำเนินการศึกษาและออกแบบในชั้นรายละเอียดโครงการ โดยกำหนดให้ใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ (LITPACK) และให้จัดทำแบบจำลองทางกายภาพ (Physical Model) ควบคู่กัน</p>

**ตารางที่ 2 สรุปมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม เกี่ยวกับปัจจัยสิ่งแวดล้อมด้านฐานวิทยาศาสตร์  
ระยะก่อนก่อสร้าง และระยะก่อสร้าง โครงการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ 3**

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการด้านสิ่งแวดล้อม	มาตรการด้านความปลอดภัย	มาตรการด้านประชาสัมพันธ์และกรณีส่วนรวมฯ
<p><b>ฐานวิทยาศาสตร์</b></p> <p>การประเมินการเปลี่ยนแปลงชายฝั่งจากการพัฒนาโครงการ ดำเนินการศึกษาด้วยแบบจำลองคณิตศาสตร์ LITPACK ทั้งในกรณีมีโครงการ และไม่มีโครงการ โดยนำโครงสร้างที่มีอยู่เดิมบนบริเวณชายฝั่งใส่ในแบบจำลองด้วย ซึ่งสามารถสรุปผลการประเมินได้ ดังนี้</p> <p>ในอนาคต 25 ปีข้างหน้า เปรียบเทียบในกรณีมีโครงการ และไม่มีโครงการ พบว่าชายฝั่งด้านตะวันออกทั้ง 2 กรณีมีความต่างกันเล็กน้อย จะไม่ได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการ เนื่องจากมีโครงสร้างเขื่อนกันคลื่น Breakwater และ Revetment ยาวตลอดแนวอยู่แล้ว ส่วนชายฝั่งด้านตะวันตก จะมีผลกระทบในบริเวณที่ติดกับพื้นที่ท่าเรือฯ ระยะที่ 3 ประมาณ 500 เมตร ส่วนพื้นที่ที่อยู่ห่างจากท่าเรือออกไปจะไม่แตกต่างกัน โดยจะมีการกัดเซาะ และทับถมตามสภาพธรรมชาติ เนื่องมาจากโครงสร้างชายฝั่งที่มีอยู่เดิม เช่น ท่าเรือและรอดักทรายต่าง ๆ ซึ่งแม้จะไม่มี</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>สำรวจฐานวิทยาศาสตร์ 1 ครั้งก่อนการก่อสร้าง โดยดำเนินการหยั่งน้ำนอกชายฝั่งเป็นระยะทางไม่น้อยกว่า 2 กิโลเมตร แนวการหยั่งน้ำแต่ละแถวห่างกันไม่เกิน 100 เมตรสำรวจระดับขอบฝั่ง และจัดทำรูปตัดหาทราระยะห่างของ Beach profile แต่ละแนวให้ห่างไม่เกิน 100 เมตร ครอบคลุมชายฝั่งด้านตะวันออกด้านตะวันตกของท่าเรือมาบตาพุดเพื่อใช้เป็นตัวตั้งต้นการเปรียบเทียบ เมื่อโครงการแล้วเสร็จ (กนอ. ดำเนินการสำรวจแล้วเสร็จเมื่อช่วงเดือนพฤษภาคม 2564 ครอบคลุมชายฝั่งด้านตะวันตก ระยะ 4000 เมตร ชายฝั่งด้านตะวันออก ระยะ 7000 เมตร และห่างจากชายฝั่ง ระยะ 2 กิโลเมตร)</li> <li>กนอ. จะต้องจัดหาบุคคลที่ 3 (Third Party) เป็นผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้ในรายงาน EHIA</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>กำหนดให้ติดตั้งทุ่นและไฟสัญญาณและเครื่องหมายบอกตำแหน่งแสดงอาณาเขตบริเวณพื้นที่ก่อสร้างในทะเล ในระยะอย่างน้อย 200 เมตร ก่อนถึงพื้นที่ขุดลอก โดยต้องมีขนาดที่เหมาะสมสว่าง รวมทั้งกฎหมายที่เกี่ยวข้องเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการทำงานสามารถมองเห็นได้ชัดเจนตลอดเวลาโดยเฉพาะในเวลากลางคืน และต้องเป็นไปตามกฎการเดินเรือสากล (International Navigation Regulations) และข้อกำหนดของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยการเปิดไฟสัญญาณโครงการจะปฏิบัติตามกฎการเดินเรือสากลและระเบียบของสำนักงานท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด อย่างเคร่งครัด</li> <li>หลีกเลี่ยงการขุดลอกและถมทะเลในช่วงที่มีคลื่นลมแรง (คลื่นสูงกว่า 1.5 เมตร) เพื่อป้องกันคลื่นลมซึ่งเป็นต้นเหตุของการฟุ้งกระจายของตะกอน</li> <li>ให้ผู้รับเหมาก่อสร้างเสนอแผนงานก่อสร้างในทะเล ต่อ กนอ. ก่อนการดำเนินการ และเมื่อ กนอ. ให้ความเห็นชอบแล้วให้แจ้งแผนดังกล่าวไปยังเรือที่ใช้บริการท่าเรือมาบตาพุด กลุ่ม</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>กำหนดให้ กนอ. จัดตั้ง “กองทุนหลักประกันความเสียหายฉุกเฉินและพัฒนาคุณภาพชีวิตของประชาชน” โดยจัดตั้งก่อนเริ่มก่อสร้างโครงการไม่น้อยกว่า 1 เดือน ซึ่งประกอบด้วย 2 กองทุนย่อย คือ กองทุนหลักประกันความเสียหายฉุกเฉินเพื่อเป็นเงินสำรองจ่ายในการเยียวยาความเสียหายทันที (Rapid Response Fund) และกองทุนเพื่อพัฒนาคุณภาพชีวิตของประชาชน</li> <li>สนับสนุนและร่วมดำเนินกิจกรรมกับชุมชนด้านการป้องกันและฟื้นฟูสภาพป่าชายเลน เช่น โครงการปลูกป่าชายเลน โครงการนักร้องชายฝั่งเพื่อติดตามการเปลี่ยนแปลงสภาพป่าชายเลน เป็นต้น โดยดำเนินการอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง</li> <li>กนอ. แต่งตั้งคณะกรรมการกำกับติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม (ซึ่งประกอบด้วย กนอ. สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กรมเจ้าท่า สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัด</li> </ol>

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการด้านสิ่งแวดล้อม	มาตรการด้านความปลอดภัย	มาตรการด้านประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วม
<p>พัฒนาท่าเรือฯ ระยะที่ 3 ชายฝั่งด้านตะวันตกของท่าเรือมาบตาพุดในบางพื้นที่ที่จะถูกกัดเซาะหรือทับถมอยู่แล้ว</p> <p>กรณีไม่มีโครงการฯ มีการเปลี่ยนแปลงพื้นที่ชายฝั่งตะวันออกของท่าเรือมาบตาพุด จะเกิดการทับถมประมาณ 28.63 ตารางกิโลเมตร สำหรับชายฝั่งตะวันตกจะเกิดการทับถมประมาณ 320.92 ตารางกิโลเมตร</p> <p>กรณีมีโครงการฯ มีการเปลี่ยนแปลงพื้นที่ชายฝั่งตะวันออกของท่าเรือมาบตาพุด จะเกิดการทับถมประมาณ 31.72 ตารางกิโลเมตร สำหรับชายฝั่งตะวันตกจะเกิดการทับถมประมาณ 320.92 ตารางกิโลเมตร</p> <p>ดังนั้น จึงสามารถสรุปได้ว่าการก่อสร้างโครงการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ 3 ไม่ก่อให้เกิดการกัดเซาะเพิ่มเติมจากสภาพปัจจุบันอย่างมีนัยสำคัญ</p>	<p>3. กนอ. ให้บุคคลที่ 3 (Third Party) ดำเนินการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านคุณภาพน้ำทะเล จำนวน 10 สถานี ทุกเดือน</p> <p>4. กนอ. ให้บุคคลที่ 3 (Third Party) ดำเนินการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านนิเวศวิทยาทางทะเล จำนวน 10 สถานี จำนวน 2 ครั้ง/ปี (ฤดูร้อนและฤดูฝน)</p> <p>5. ก่อสร้างตามขั้นตอนที่กำหนดไว้ รวมทั้งใช้เครื่องมืออุปกรณ์ตามที่กำหนด และควบคุมดูแลให้มีการขนย้ายตะกอนไปยังจุดที่กำหนดอย่างเคร่งครัด</p> <p>6. ติดตั้งม่านกันตะกอนในบริเวณที่จะทำการขุดลอกและบริเวณจุดปล่อยน้ำออกจากพื้นที่ถมทะเล ให้มีลักษณะเป็นพื้นที่เปิดมากที่สุด โดยม่านกันตะกอนที่นำมาใช้งานต้องมีประสิทธิภาพในการดักจับตะกอนไม่น้อยกว่าร้อยละ 90 และมีความยาวของชายม่านกันตะกอน (Skirt) ลึกถึงพื้นท้องทะเล เพื่อป้องกันการฟุ้งกระจายของตะกอน และให้ทำการซ่อมแซมม่านกันตะกอนให้อยู่ในสภาพดีเมื่อเกิดการชำรุดโดยทันที</p> <p>7. ในกรณีที่มีการก่อสร้างใกล้ทะเลโครงการต้องมีการติดตั้งอุปกรณ์ป้องกันวัสดุจากการก่อสร้างหล่นลงสู่ ทะเล เช่น รั้วกรองตะกอน (Silt fence) โดยรอบพื้นที่ก่อสร้าง</p>	<p>ประมงเรือเล็กพื้นบ้าน ติดป้ายประกาศผู้ที่เกี่ยวข้องได้รับทราบแผนงาน ช่วงเวลาการก่อสร้าง เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ</p> <p>4. ในเวลากลางวัน ให้เรือที่ลากจูง (Tug Boat) ที่ทำการลากจูง Caisson ต้องชักทุ่นแสดงเครื่องหมายเพื่อให้เรือใหญ่หรือเรืออื่น ๆ ได้มองเห็นอย่างชัดเจน</p> <p>5. ในเวลากลางคืนเรือลากจูง (Tug Boat) ที่ทำการลากจูง Caisson ต้องเปิดไฟแสดงการลากจูงเพิ่ม นอกจากไฟเรือเดิน เพื่อให้เรือใหญ่หรือเรืออื่น ๆ ได้มองเห็นอย่างชัดเจน</p> <p>6. ก่อนออกเดินเรือลาก Caisson ทุกครั้ง จะต้องรายงานการทำงานของเรือลากจูง (Tug Boat) ทางวิทยุ VHF ช่อง 13 ถึงชื่อเรือที่กำลังจะทำการลากจูง Caisson จากท่าเรือ MIT ไปยังพื้นที่เก็บ Caisson และต้องแจ้งทางวิทยุตลอดเวลาที่ทำการลากจูง Caisson</p> <p>7. โครงการต้องประสานและเสนอแผนการจัดการจราจรทางน้ำต่อสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาค สาขา ระยอง สำนักงานนำร่องมาบตาพุด และสำนักงานท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด เพื่อพิจารณาก่อนเริ่มดำเนินกิจกรรมการขุดลอกร่องน้ำ</p> <p>8. จัดให้มีเรือตรวจการณ์ (เรือเร็ว) ประจำบริเวณพื้นที่ก่อสร้างเพื่อไว้ใช้สำหรับกรณีฉุกเฉิน</p>	<p>ระยอง สำนักงานสิ่งแวดล้อมภาคที่ 13 ผู้แทนจังหวัดระยอง</p> <p>4. กำหนดให้มีการสรรหาหรือแต่งตั้งคณะกรรมการติดตามตรวจสอบด้านสิ่งแวดล้อมและมวลชนสัมพันธ์ โดยสัดส่วนของประชาชนต้องไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งของจำนวนคณะกรรมการทั้งหมด และไม่นับรวมผู้นำชุมชน สมาชิกองค์การบริหารส่วนท้องถิ่นในสัดส่วนของภาคประชาชน เพื่อให้ชุมชนมีส่วนร่วมในการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมและสุขภาพจากการดำเนินการของโครงการและแก้ปัญหาพร้อมกันระหว่างโครงการชุมชน และหน่วยงานต่าง ๆ</p> <p>5. สนับสนุนกิจกรรมในชุมชนของชาวประมงเรือเล็กพื้นบ้าน ได้แก่ โครงการอบรมการแปรรูปสัตว์น้ำ โครงการเพาะเลี้ยงปลาการ์ตูนเชิงพาณิชย์ โครงการอบรมเพื่ออนุรักษ์สิ่งแวดล้อม (ตัวอย่าง เช่น โครงการฟื้นฟูทรัพยากรและระบบนิเวศทางทะเล) โครงการแนะแนวการศึกษา โครงการเปิดโลกท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด และสอบถามปัญหาในการประกอบอาชีพอยู่เสมอ</p> <p>6. ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนโดยรอบพื้นที่โครงการ ได้รับทราบแผนการก่อสร้างล่วงหน้า</p>

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	มาตรการด้านสิ่งแวดล้อม	มาตรการด้านความปลอดภัย	มาตรการด้านประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วม
	<p>8. หยุดกิจกรรมการขุดลอกกรณีที่มีการรั่วไหลของตะกอนออกจากท่อหรือเรือขุด</p> <p>9. กนอ. เตรียมความพร้อมของเรือที่ติดตั้งอุปกรณ์เครื่องมือ และอุปกรณ์กำจัดคราบน้ำมัน ได้แก่ Oil Containment Boom และ Oil Spill Treatment ประจำบริเวณท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุดตลอดเวลา</p> <p>10. ควบคุมไม่ให้เกิดการไหลล้นของตะกอน (Overflow) ที่บรรทุกในเรือขุดลอกร่องน้ำ</p> <p>11. ออกกฎระเบียบห้ามมิให้คนงานและผู้เกี่ยวข้องกับ การก่อสร้างโครงการเก็บและทำลายปะการัง รวมทั้งสิ่งมีชีวิตอื่น ๆ เช่น กัลปังหา และปะการังอ่อน และห้ามนำเรือขนาดต่าง ๆ ไปจอดในบริเวณที่มีปะการัง หากผู้ใดฝ่าฝืนให้มีบทลงโทษอย่างเคร่งครัด</p> <p>12. ในกรณีโครงการใช้เรือจากต่างประเทศในการก่อสร้างโครงการให้การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ประสานงานกับกรมเจ้าท่าเพื่อขอดำเนินการเก็บตัวอย่างน้ำอับเฉาของเรือเพื่อตรวจวัดชนิดพันธุ์ รุกราน ปีละ 2 ครั้ง</p> <p>13. กำหนดให้เรือขุดลอกทุกลำ ต้องติดตั้งระบบระบุ ตำแหน่งที่แม่นยำ เช่น ระบบ DGPS เป็นต้น สำหรับ ใช้กำหนดจุดที่เรือต้องขุดลอกให้ชัดเจน เพื่อป้องกันการ ขุดลอกนอกพื้นที่ที่กำหนด รวมทั้งใช้ในการตรวจ ติดตามการทำงานของเรือที่อยู่ในพื้นที่ก่อสร้าง</p>	<p>9. ก่อนการนำเรือขุดลอกเข้า-ออกแนวร่องน้ำเดินเรือในปัจจุบัน โครงการต้องแจ้งและปฏิบัติตามขั้นตอนและระเบียบในการนำเรือเข้า-ออก ภายในเขตท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุดอย่างเคร่งครัด</p> <p>10. จัดให้มีไฟฟ้าและระบบแสงสว่างในเวลากลางคืนบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง และพื้นที่ปฏิบัติงานบริเวณพื้นที่ถมทะเลโดยต้องมีจำนวนและความสว่างที่เพียงพอตามกฎกระทรวง กำหนดมาตรฐานในการบริหาร จัดการ และดำเนินการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงาน เกี่ยวกับความร้อน แสงสว่างและเสียง พ.ศ. 2559 และประกาศกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน เรื่อง มาตรฐานความเข้มของแสง</p> <p>11. กำหนดให้บริษัทรับเหมาก่อสร้างต้องเสนอแผนป้องกันอุบัติเหตุเพื่ออนุมัติก่อนเริ่มกิจกรรมก่อสร้างในทะเล</p> <p>12. จัดให้มีเรือสนับสนุนในช่วงที่ทำการขุดลอกในแนวร่องน้ำเดินเรือปัจจุบัน เพื่อเฝ้าระวังและดูแลความปลอดภัยให้กับเรือที่สัญจรไปมา</p>	<p>ก่อนดำเนินการก่อสร้างเพื่อมิให้เป็นอุปสรรคต่อการดำเนินชีวิตประจำวันของประชาชน</p> <p>7. ให้ผู้แทนชุมชนมีส่วนร่วมในการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้างและสรุปผลการติดตามตรวจสอบให้ชุมชนได้รับทราบ</p> <p>8. กำหนดให้มีศูนย์รับเรื่องร้องเรียน/ตอบข้อสงสัย ประชาชน และ หากมีเรื่องร้องเรียน ผู้รับเหมาก่อสร้างจะต้องตรวจสอบและหาทางแก้ไขพร้อมแจ้งกลับให้ชุมชนทราบถึงข้อเท็จจริงและการแก้ไขปัญหา</p> <p>9. ประชาสัมพันธ์และสื่อสารการจัดทำมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านคุณภาพน้ำ และผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทะเลในระยะก่อสร้างในกลุ่มประมงเรือเล็กพื้นบ้านทราบเป็นระยะตลอดช่วงระยะเวลาการก่อสร้าง หากพบว่าผิดปกติหรือได้รับการแจ้งเตือนรีบดำเนินการแก้ไขทันที</p> <p>10. ให้ความช่วยเหลือประชาชนในชุมชนที่ได้รับผลกระทบจากการใช้ประโยชน์พื้นที่และการท่องเที่ยว โดยการสนับสนุนทุนในการจัดกิจกรรมของชุมชนประจำปี เช่น การท่องเที่ยว การสนับสนุนพันธุ์สัตว์น้ำเพื่อการอนุรักษ์สัตว์น้ำในทะเลชายฝั่ง เป็นต้น</p>

# ด่วนที่สุด



ที่ ทส ๑๐๑๐.๔/ ๕ ๙ ๓ ๙

สำนักงานนโยบายและแผน

ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

๑๑๘/๑ อาคารทิปโก้ ๒ ถนนพระรามที่ ๖

แขวงพญาไท เขตพญาไท กรุงเทพฯ ๑๐๕๐๐

๒๕ มีนาคม ๒๕๖๕

เรื่อง รายงานการพิจารณาศึกษาผลกระทบจากการถมทะเลตามโครงการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรม  
มาบตาพุด ของคณะกรรมการกฤษฎีกา คมนาคม วุฒิสภา

เรียน ผู้ว่าการการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

อ้างถึง หนังสือการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ด่วนที่สุด ที่ อก ๕๑๐๖.๒๒/ว ๓๑๐ ลงวันที่ ๑๕ มีนาคม ๒๕๖๕

สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. ความเห็นต่อรายงานการพิจารณาศึกษาผลกระทบจากการถมทะเลตามโครงการพัฒนาท่าเรือ  
อุตสาหกรรมมาบตาพุด ของคณะกรรมการกฤษฎีกา คมนาคม วุฒิสภา

๒. แบบรายงานผลการพิจารณาหรือผลการดำเนินการ เรื่อง รายงานการพิจารณาศึกษาผลกระทบ  
จากการถมทะเลตามโครงการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ของคณะกรรมการ  
กฤษฎีกา คมนาคม วุฒิสภา

ตามหนังสือที่อ้างถึง การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ได้นำส่งรายงานการพิจารณา  
ศึกษาผลกระทบจากการถมทะเลตามโครงการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ของคณะกรรมการ  
กฤษฎีกา คมนาคม วุฒิสภา ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม พิจารณาศึกษาและ  
ให้ความเห็นต่อรายงานฯ ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ได้ดำเนินการพิจารณาศึกษาโดยได้  
ให้ความเห็นต่อรายงานฯ และแบบรายงานผลการพิจารณาหรือผลการดำเนินการ เรื่อง รายงานการพิจารณา  
ศึกษาผลกระทบจากการถมทะเลตามโครงการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ของคณะกรรมการ  
กฤษฎีกา คมนาคม วุฒิสภา ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับสำนักงานนโยบายฯ รายละเอียดดังสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑ และ ๒

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา

ขอแสดงความนับถือ

(นายประเสริฐ ศิริมาพร)

รองเลขาธิการ รักษาการแทน

เลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

กองวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โทรศัพท์ ๐ ๒๒๖๕ ๖๕๐๐ ต่อ ๖๘๐๙ (ดวงพร)

โทรสาร ๐ ๒๒๖๕ ๖๖๑๖

ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ [sarabun@onep.go.th](mailto:sarabun@onep.go.th)

ความเห็นต่อรายงานการพิจารณาศึกษาผลกระทบจากการถมทะเลตามโครงการพัฒนาท่าเรือ  
อุตสาหกรรมมาบตาพุด ของคณะกรรมการธิการคมนาคม วุฒิสภา

๑. ความไม่สอดคล้องของข้อมูลในรายงานการพิจารณาศึกษาผลกระทบจากการถมทะเลตาม  
โครงการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ของคณะกรรมการธิการคมนาคม วุฒิสภา กับข้อมูลในรายงาน EHIA  
ได้แก่

๑.๑. จากข้อมูลในรายงานการศึกษาฯ หน้าที่ ๔๓ รายงาน EHIA ได้รับความเห็นชอบจาก  
คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเมื่อวันที่ ๒๒ เมษายน ๒๕๖๒ ในการประชุม ครั้งที่ ๓/๒๕๖๒

๑.๒ จากข้อมูลในรายงานการศึกษาฯ หน้าที่ ๕๗ ตามรายละเอียดข้อมูลโครงการในรายงาน  
EHIA จะทำการถมทะเลเป็นพื้นที่ประมาณ ๑,๐๐๐ ไร่ แบ่งออกเป็น ๒ ส่วน ดังนี้

(๑) พื้นที่ถมทะเลหลังท่าสำหรับรองรับการใช้ประโยชน์ มีพื้นที่ประมาณ ๕๕๐ ไร่ เพื่อ  
รองรับการก่อสร้างท่าเทียบเรือและกิจการที่เกี่ยวข้องเนื่องจากการขยายตัวของกลุ่มลูกค้าในพื้นที่นิคมอุตสาหกรรม  
มาบตาพุดในอนาคต โดยยังไม่ได้มีการระบุในรายงานว่าจะเป็นที่เทียบเรือประเภทใด

(๒) พื้นที่บ่อกักเก็บตะกอนดินเลน มีขนาดประมาณ ๔๕๐ ไร่ ใช้สำหรับรองรับการ  
ระบายตะกอนดินเลนจากพื้นที่ถมหลังท่าในช่วงที่มีการขุดลอกและถมทะเล

๒. ข้อมูลเพิ่มเติมจากรายงานการพิจารณาศึกษาผลกระทบจากการถมทะเลตามโครงการพัฒนา  
ท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ของคณะกรรมการธิการคมนาคม วุฒิสภา คือ การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย และ  
กรมเจ้าท่า ได้เสนอรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงาน EHIA ซึ่งมีประเด็นหลักในการขอ  
เปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ สรุปได้ดังนี้

๑) แผนงานก่อสร้างโครงการ เพื่อให้สอดคล้องกับการดำเนินการจริง เนื่องจากโครงการมี  
กิจกรรมอื่นที่ต้องดำเนินการในช่วงก่อสร้าง ซึ่งไม่ได้ระบุไว้ในรายงาน EHIA เช่น การเตรียมการ การออกแบบทาง  
วิศวกรรม เป็นต้น แต่ยังคงอยู่ในกรอบระยะเวลาก่อสร้างตามแผน ๓๖ เดือน

๒) การทบทวนแบบเชื่อมกันทรายและเชื่อมกันคลื่น เพื่อให้สอดคล้องกับแบบที่จะใช้  
ในการก่อสร้าง และถูกต้องสอดคล้องกับแบบประกอบข้อเสนอในสัญญาจ้าง เนื่องจากรายละเอียดบางส่วนแตกต่าง  
จากรายละเอียดที่ระบุไว้ในรายงาน EHIA

๓) การเพิ่มชนิดเรือขุดลอกร่องน้ำ อีก ๑ ชนิด คือ เรือขุดลอกแบบตัก (Grab Dredger)  
จากเดิมให้ใช้เรือขุดลอกร่องน้ำเพียงชนิดเดียวคือ เรือขุดลอกแบบดูดพร้อมหัวสว่าน ซึ่งอาจมีข้อจำกัดในการทำงาน  
โดยโครงการจะใช้เรือดังกล่าวในกรณีพบอุปสรรคระหว่างขุดลอกโดยใช้เรือขุดลอกแบบดูดพร้อมหัวสว่านเท่านั้น

๔) การทบทวนการติดตั้งม่านกันตะกอน บริเวณที่ทำการขุดลอกในบริเวณร่องน้ำ  
เดินเรือ จากเดิมต้องมีการเคลื่อนย้ายม่านกันตะกอนไปตามตำแหน่งที่เรือขุดลอกให้เป็นแบบประจำที่เพื่อให้เกิด  
ความคล่องตัวในการปฏิบัติงานจริง และสอดคล้องกับผลการศึกษาด้านการฟุ้งกระจายของตะกอนที่เปลี่ยนแปลง  
ไปจากการเพิ่มเรือขุดลอกแบบตัก

๕) การทบทวนตำแหน่งจุดติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทะเลในระยยะก่อสร้าง เพื่อให้  
สอดคล้องกับผลการศึกษาด้านการฟุ้งกระจายของตะกอนที่เปลี่ยนแปลงไป รวมทั้งตำแหน่งติดตั้งม่านกันตะกอน  
และประสิทธิภาพของม่านตักตะกอนที่ใช้งาน

แบบรายงานผลการพิจารณาหรือผลการเนินการ  
เรื่อง รายงานการพิจารณาศึกษาผลกระทบจากการถมทะเลตามโครงการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ของคณะกรรมการการคมนาคม วุฒิสภา

ข้อเสนอแนะของคณะอนุกรรมการด้านการคมนาคมทางน้ำและการพาณิชย์ ในคณะกรรมการการคมนาคม วุฒิสภา	หน่วยงาน	ความเห็นของหน่วยงาน/ ผลการดำเนินงาน
<p>การแก้ไขและป้องกันปัญหาผลกระทบต่ออาณาเขตทางทะเล</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- กรมเจ้าท่า และกรมอุทกศาสตร์ ควรดำเนินการเร่งออกประกาศในส่วนที่รับผิดชอบให้ทันสมัย และเป็นไปตามข้อกำหนดของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล ค.ศ. 1974 และที่แก้ไขเพิ่มเติม International Convention for the Safety Of Life At Sea, 1974 as amended (SOLAS 1974)</li> <li>- กรมเจ้าท่า ในฐานะผู้ออกหนังสืออนุญาตสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ แจ้งการอนุญาตถมทะเลให้กรมอุทกศาสตร์เพื่อเปลี่ยนแปลงแผนที่เดินเรือให้ทันสมัย และออกประกาศข่าวเรือให้ทราบถึงการแก้ไขแผนที่ดังกล่าว ตลอดจนคำเตือนตามมาตรฐานความปลอดภัยในการเดินเรือ</li> <li>- การออกใบอนุญาตก่อสร้างสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ สำหรับโครงการขนาดใหญ่ที่ต้องมีการถมทะเล กรมเจ้าท่าควรต้องกำหนดให้เจ้าของโครงการหรือผู้ขออนุญาตต้องแสดงผลการศึกษาผลกระทบต่ออาณาเขตทางทะเลหรือเส้นขอบเขตของเขตทางทะเลเขตต่าง ๆ ที่อาจเกิดขึ้นจากการถมทะเล ดังกล่าวประกอบการขออนุญาตเพื่อให้เป็นไปตามกฎกระทรวง ฉบับที่ 63 (พ.ศ. 2537) ออกตามความในมาตรา 117 วรรคสอง แห่ง พ.ร.บ. การเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 ที่กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการในการอนุญาตให้ก่อสร้างสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ รายละเอียดตามภาคผนวก จ ทั้งนี้ เพื่อให้ครอบคลุมกรณีสิ่งก่อสร้างที่ต้องมีการถมทะเลในพื้นที่ชายฝั่งที่มีลักษณะทางภูมิศาสตร์ที่ใช้เส้นฐานปกติ (Normal baseline) ในการวัดความกว้างของทะเลอาณาเขตและเขตทางทะเลเขตต่าง ๆ ตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทางทะเล ค.ศ. 1982 (UNCLOS 1982) หรือจะมีสิ่งก่อสร้างที่โดยลักษณะอาจกระทบกับอาณาเขตทางทะเลของประเทศซึ่งต้องกำหนดให้มีการศึกษาผลกระทบต่าง ๆ อย่างรอบคอบก่อนด้วย</li> </ul>	<p>กรมเจ้าท่า และ กรมอุทกศาสตร์</p>	

แบบรายงานผลการพิจารณาหรือผลการเนินการ  
เรื่อง รายงานการพิจารณาศึกษาผลกระทบจากการถมทะเลตามโครงการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ของคณะกรรมการธิการคมนาคม วุฒิสภา

ข้อเสนอแนะของคณะอนุกรรมการด้านการคมนาคมทางน้ำและการพาณิชย์นาวี ในคณะกรรมการธิการการคมนาคม วุฒิสภา	หน่วยงาน	ความเห็นของหน่วยงาน/ ผลการดำเนินงาน
<p>การแก้ไขและป้องกันปัญหาผลกระทบต่ออาณาเขตทางทะเล</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.) ซึ่งกำกับดูแลโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ใน 3 จังหวัดของพื้นที่ภาคตะวันออก เช่น โครงการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ 3 โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 เป็นต้น ซึ่งโครงการขนาดใหญ่เหล่านี้จะมีการถมทะเลเพื่อสร้างท่าเรือและสิ่งก่อสร้างต่าง ๆ ล่วงล้ำพื้นที่ทางทะเลเป็นพื้นที่ขนาดใหญ่ ดังนั้น สกพอ. ควรตระหนักถึงความสำคัญของผลกระทบจากการถมทะเลในบางพื้นที่ที่ <u>จะมีต่ออาณาเขตทางทะเลของประเทศ และจะต้องติดตามกำกับดูแลการศึกษาและประเมินผลกระทบต่าง ๆ ในเรื่องนี้ของหน่วยงานเจ้าของโครงการอย่างจริงจัง และให้ชัดเจนในทุกขั้นตอนการขออนุญาตจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้วย</u></li> </ul>	<p>สกพอ.</p>	
<p>การแก้ไขและป้องกันปัญหาผลกระทบต่อกรกัดเซาะชายฝั่งทะเล</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยโดยสำนักงานท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด <u>ควรแก้ปัญหาสภาพหาดแสงจันทร์ที่มีลักษณะผิดธรรมชาติเป็นชายหาดเว้าแหว่งเป็นช่วง ๆ ให้คืนสภาพใกล้เคียงลักษณะเดิมที่เป็นชายหาดยาวเรียบต่อเนื่องไป</u>ตามธรรมชาติ ด้วยการดูแลทรายที่ออกทับถมด้านฝั่งตะวันตกของท่าเรือในแต่ละปี <u>ไปพันทิมปรับสมดุลชายหาดฝั่งตะวันออกคือหาดแสงจันทร์ โดยอาจใช้วิธีพันททรายเติมในน้ำทะเลก่อนถึงชายหาดเพื่อให้กระแสน้ำพัดเม็ดทรายไปเกลี่ยเติมปรับสมดุลชายหาดในลักษณะคล้ายธรรมชาติตลอดแนวชายหาด โดยจะต้องมีการคำนวณปริมาณของทรายที่จะเคลื่อนย้ายให้สอดคล้องและสมดุลใกล้เคียงปริมาณการสะสมตามธรรมชาติมากที่สุด</u></li> </ul>	<p>กนอ.</p>	

แบบรายงานผลการพิจารณาหรือผลการเนินการ

เรื่อง รายงานการพิจารณาศึกษาผลกระทบจากการถมทะเลตามโครงการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ของคณะกรรมการการคมนาคม วุฒิสภา

ข้อเสนอแนะของคณะอนุกรรมการด้านการคมนาคมทางน้ำและการพาณิชย์ ในคณะกรรมการการคมนาคม วุฒิสภา	หน่วยงาน	ความเห็นของหน่วยงาน/ ผลการดำเนินงาน
<p><b>การแก้ไขและป้องกันปัญหาผลกระทบต่อการกัดเซาะชายฝั่งทะเล</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ประเทศไทยยังขาดหน่วยงานและเครื่องมืออุปกรณ์ที่มีขีดความสามารถสร้างแบบจำลองทางกายภาพ (Physical Model) และประเมินผลกระทบต่อสิ่งต่าง ๆ จากการเคลื่อนตัวของน้ำและตะกอนชายฝั่งที่เกิดขึ้นจริงในแบบโครงสร้างจำลองควบคู่ไปกับวิธีการคำนวณทางคณิตศาสตร์และสร้างแบบจำลองเสมือนจริงในจอภาพด้วยระบบคอมพิวเตอร์ (Numerical Mathematical Model) ซึ่งเครื่องมือและอุปกรณ์ที่จะใช้ในการสร้างแบบจำลองทางกายภาพนี้มีการออกแบบมาโดยเฉพาะและมีราคาสูง ดังนั้น <u>สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และกรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง ควรเป็นหน่วยงานหลักที่จะผลักดันขับเคลื่อนให้เกิดขีดความสามารถนี้ขึ้นในประเทศไทย โดยสร้างขีดความสามารถนี้ให้เกิดขึ้นในสถานศึกษาของรัฐที่มีการเรียนการสอนวิชาด้านวิศวกรรมชายฝั่ง (Coastal Engineering) และมีบุคลากรเฉพาะด้านวิศวกรรมชายฝั่งที่มีประสบการณ์ในการออกแบบโครงสร้างป้องกันชายฝั่ง ให้มีอาคารสถานที่เครื่องมืออุปกรณ์ต่าง ๆ ที่จะสร้างแบบจำลองทางกายภาพของสถานที่ต่าง ๆ ได้</u> ก็จะเป็นประโยชน์ทั้งในด้านการศึกษาและสามารถรับงานสร้างแบบจำลองทางกายภาพสำหรับโครงการต่าง ๆ ทั้งของรัฐและเอกชนได้</li> <li>- กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ควรออกระเบียบให้คณะกรรมการผู้ชำนาญการเพื่อพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม จะต้องพิจารณาติดตามการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม สำหรับโครงการก่อสร้างขนาดใหญ่ที่มีการถมทะเล โดยกำหนดให้ต้องมีการสร้างแบบจำลองทางคณิตศาสตร์และสร้างแบบจำลองเสมือนจริงในจอภาพด้วยระบบคอมพิวเตอร์ (Numerical Mathematical Model) ในขั้นตอนที่เหมาะสม เพื่อให้การวิเคราะห์ผลกระทบต่าง ๆ มีความแม่นยำชัดเจนมากยิ่งขึ้น</li> </ul>	<p>สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) และกรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- สผ. มิได้เป็นหน่วยงานที่มีภารกิจหลักในการขับเคลื่อนหรือสร้างขีดความสามารถบุคลากรด้านวิศวกรรมชายฝั่ง โดยหากมีความจำเป็นดังข้อเสนอแนะ สผ. ขอเสนอแนะกรมเจ้าท่า และ กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง เนื่องจากเป็นหน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบโดยตรง</li> <li>- ในส่วนการสร้างแบบจำลองทางกายภาพ (Physical model) ในรายงาน EHIA ได้มีการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมในการวิเคราะห์ข้อมูลการเปลี่ยนแปลงชายฝั่ง โดยใช้ใช้แบบจำลอง LITPACK พร้อมทั้งได้กำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านสิ่งแวดล้อมด้านสิ่งแวดล้อมชายฝั่ง ดังข้อมูลข้างต้นแล้ว โดยหากผลจากการติดตามตรวจสอบพบว่าโครงการก่อให้เกิดผลกระทบต่อการกัดเซาะชายฝั่งแล้ว โครงการสามารถดำเนินการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ หรือปรับปรุงมาตรการการติดตามตรวจสอบ เพื่อลดผลกระทบที่เกิดขึ้นได้</li> <li>- สผ. ขอยืนยันว่าคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ ที่มีหน้าที่พิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมประเภทโครงการโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำนั้น มีผู้ทรงคุณวุฒิในการพิจารณาผลกระทบสิ่งแวดล้อมในด้านต่างๆ อย่างครบถ้วน โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้ทรงคุณวุฒิด้านวิศวกรรมชายฝั่งที่มีความเชี่ยวชาญในการพิจารณาผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการพัฒนา</li> </ul>

แบบรายงานผลการพิจารณาหรือผลการเนินการ  
เรื่อง รายงานการพิจารณาศึกษาผลกระทบจากการถมทะเลตามโครงการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ของคณะกรรมการการคมนาคม วุฒิสภา

ข้อเสนอแนะของคณะอนุกรรมการด้านการคมนาคมทางน้ำและการพาณิชย์นาวี ในคณะกรรมการการคมนาคม วุฒิสภา	หน่วยงาน	ความเห็นของหน่วยงาน/ ผลการดำเนินงาน
<ul style="list-style-type: none"> <li>- การแต่งตั้งคณะกรรมการผู้ชำนาญการเพื่อพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม <u>ควรมีผู้แทนจากหน่วยงานที่ดูแลรับผิดชอบกิจการทางทะเล ให้ครบถ้วนทุกสาขาทั้งที่มีอยู่ในปัจจุบันหรือในกรณีที่มีความจำเป็น เช่น กรมเจ้าท่า กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง หรือศูนย์อำนวยการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล (ศรชล.) ฯลฯ เข้ามาเป็นคณะกรรมการผู้ชำนาญการ</u> เพื่อพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการนั้นด้วย เพื่อให้การพิจารณามีความละเอียดรอบคอบมากยิ่งขึ้น</li> <li>- กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม <u>ควรกำหนดให้นิติบุคคลที่จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและรายงานดังกล่าวได้รับความเห็นชอบ ในโครงการเขื่อนกันคลื่น/โครงการถมทะเล/โครงการท่าเทียบเรือ จะต้องมีประสบการณ์เคยจัดทำรายงานประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงการเขื่อนกันคลื่น/โครงการถมทะเล/โครงการท่าเทียบเรือ และได้รับความเห็นชอบจาก สม. มาไม่น้อยกว่า 5 โครงการ</u></li> <li>- สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.) ซึ่งกำกับดูแลโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ใน 3 จังหวัดของพื้นที่ภาคตะวันออก รวมถึงโครงการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ 3 ด้วย <u>ควรเป็นหน่วยงานรับผิดชอบกำกับดูแลการปฏิบัติและการดำเนินการต่าง ๆ ตามข้อเสนอแนะข้างต้นเพื่อแก้ไขและป้องกันปัญหาผลกระทบของการถมทะเลตามโครงการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุดที่มีต่อการกัดเซาะชายฝั่งบริเวณโดยรอบท่าเรือมาบตาพุดให้บังเกิดผลสำเร็จตามข้อเสนอแนะต่อไป</u></li> </ul>	<p>สกพอ.</p>	<p>โครงการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ ๓ ทั้งในระบกก่อสร้างและระยะดำเนินการ พร้อมทั้งกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมไว้เรียบร้อยแล้ว</p> <p>- ในส่วนของนิติบุคคลที่จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม สม. ได้มีคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณาผู้มีสิทธิขอรับใบอนุญาตทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อพิจารณาในการอนุญาตผู้มีสิทธิจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p>



## บันทึกข้อความ

ส่วนราชการ ศูนย์วิจัยทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งอ่าวไทยฝั่งตะวันออก โทร. ๐ ๓๘๖๖ ๑๖๙๓

ที่ ทส.๐๔๐๓.๕/๑๗๕

วันที่ ๒๖ มีนาคม ๒๕๖๕

เรื่อง ขอส่งรายงานผลการพิจารณาศึกษาผลกระทบจากการถมทะเลตามโครงการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรม  
มาบตาพุดของคณะกรรมการการคมนาคมวุฒิสภา

เรียน ผู้อำนวยการสถาบันวิจัยและพัฒนาทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง

ตามบันทึกข้อความการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ด่วนที่สุด ที่ อก ๕๑๐๖.๒.๒/ว๗๑๐  
ลงวันที่ ๑๕ มีนาคม ๒๕๖๕ เรื่อง รายงานผลการพิจารณาศึกษาผลกระทบจากการถมทะเลตามโครงการพัฒนา  
ท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุดของคณะกรรมการการคมนาคมวุฒิสภา เพื่อขอความอนุเคราะห์หน่วยงานของท่าน  
พิจารณาศึกษาและให้ความเห็นต่อรายงานฯ และแจ้งผลการพิจารณาผ่านไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์  
[portd.ieat@gmail.com](mailto:portd.ieat@gmail.com) นั้น

ศูนย์วิจัยทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งอ่าวไทยฝั่งตะวันออก ขอส่งรายงานผลการพิจารณา  
ศึกษาผลกระทบจากการถมทะเลตามโครงการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุดของคณะกรรมการการคมนาคม  
วุฒิสภา ตามเอกสารแนบ ทั้งนี้ศูนย์ฯได้ดำเนินการส่งข้อมูลไปทาง E-mail: [portd.ieat@gmail.com](mailto:portd.ieat@gmail.com) ตามที่แจ้ง  
ไว้ในหนังสือ เรียบร้อยแล้ว

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ

(นายสุเทพ เจือละออง)

ผู้อำนวยการ

ศูนย์วิจัยทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งอ่าวไทยฝั่งตะวันออก

ข้อเสนอแนะของคณะกรรมการธิการด้านการคมนาคมทางน้ำและการพาณิชย์นาวี ในคณะกรรมการการคมนาคม วุฒิสภา	หน่วยงาน	ความเห็นของหน่วยงาน	ผลการดำเนินงาน
<p><b>การแก้ไขและป้องกันปัญหาผลกระทบต่อภารกิจชายฝั่งทะเล</b></p> <p>- ประเทศไทยยังขาดหน่วยงานและเครื่องมืออุปกรณ์ที่มีขีดความสามารถสร้างแบบจำลองทางกายภาพ (Physical Model) และประเมินผลกระทบต่อสิ่งต่าง ๆ จากการเคลื่อนตัวของน้ำและตะกอนชายฝั่งที่เกิดขึ้นจริงในแบบโครงสร้างจำลองควบคู่ไปกับวิธีการคำนวณทางคณิตศาสตร์และสร้างแบบจำลองเสมือนจริงในจอภาพด้วยระบบคอมพิวเตอร์ (Numerical Mathematical Model) ซึ่งเครื่องมือและอุปกรณ์ที่จะใช้ในการสร้างแบบจำลองทางกายภาพนี้มีการออกแบบมาโดยเฉพาะและมีราคาสูง ดังนั้น <u>สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และกรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง ควรเป็นหน่วยงานหลัก</u>ที่จะผลักดันขับเคลื่อนให้เกิดขีดความสามารถนี้ขึ้นในประเทศไทย โดยสร้างขีดความสามารถนี้ให้เกิดขึ้นในสถานศึกษาของรัฐที่มีการเรียนการสอนวิชาด้านวิศวกรรมชายฝั่ง (Coastal Engineering) และมีบุคลากรเฉพาะด้านวิศวกรรมชายฝั่งที่มีประสบการณ์ในการออกแบบโครงสร้างป้องกันชายฝั่ง ให้มีอาคารสถานที่เครื่องมืออุปกรณ์ต่าง ๆ ที่จะสร้างแบบจำลองทางกายภาพของสถานที่ต่าง ๆ ได้ ก็จะเป็นประโยชน์ทั้งในด้านการศึกษาและสามารถรับงานสร้างแบบจำลองทางกายภาพสำหรับโครงการต่าง ๆ ทั้งของรัฐและเอกชนได้</p>	<p>สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) และกรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง</p>	<p>เห็นควรดำเนินการตรวจวัดกระแสน้ำ (รวมทั้งทิศทางและความเร็วของกระแสน้ำ) ในพื้นที่จริงในการดำเนินโครงการเพื่อความแม่นยำและสามารถสร้างและจำลองมีความถูกต้องมากที่สุด</p>	<p>ยังไม่ได้ดำเนินการ</p>

ด่วนที่สุด

ที่ ทส ๐๔๐๗/ ๑ ๑ ๐ ๗



กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง  
๑๒๐ หมู่ ๓ อาคารรัฐประศาสนภักดี  
ชั้น ๕ ถนนแจ้งวัฒนะ แขวงทุ่งสองห้อง  
เขตหลักสี่ กรุงเทพมหานคร ๑๐๒๑๐

๒๕ มีนาคม ๒๕๖๕

เรื่อง ขอส่งผลการพิจารณารายงานการศึกษาผลกระทบจากการถมทะเลตามโครงการพัฒนาท่าเรือ  
อุตสาหกรรมมาบตาพุด ของคณะกรรมการอำนวยการคมนาคม วุฒิสภา

เรียน ผู้ว่าการการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

อ้างถึง หนังสือการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ด่วนที่สุด ที่ อก ๕๑๐๖.๒.๒/ว๗๑๐  
ลงวันที่ ๑๕ มีนาคม ๒๕๖๕

สิ่งที่ส่งมาด้วย ผลการพิจารณารายงานการศึกษาผลกระทบจากการถมทะเลตามโครงการพัฒนาท่าเรือ  
อุตสาหกรรมมาบตาพุด

ตามหนังสือที่อ้างถึง การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ขอให้กรมทรัพยากรทางทะเล  
และชายฝั่ง พิจารณาศึกษาและให้ความเห็นต่อรายงานการศึกษาผลกระทบจากการถมทะเล  
ตามโครงการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ของคณะกรรมการอำนวยการคมนาคม วุฒิสภา และส่งสรุปผล  
การพิจารณาหรือผลการดำเนินการเกี่ยวกับเรื่องดังกล่าวในภาพรวม ให้การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย  
เพื่อดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป นั้น

กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง (ทช.) พิจารณาแล้ว ขอส่งผลการพิจารณารายงาน  
การศึกษาผลกระทบจากการถมทะเลตามโครงการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด รายละเอียด  
ตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ทั้งนี้ ทช. ได้แจ้งข้อมูลข้างต้นไปยังไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ portd.ieat@gmail.com  
เป็นที่เรียบร้อยแล้ว

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ

ขอแสดงความนับถือ

(นางสาวพรศรี สุธนารักษ์)

รองอธิบดีกรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง

ปฏิบัติราชการแทนอธิบดีกรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง

สถาบันวิจัยและพัฒนาทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง  
โทรศัพท์ ๐ ๒๑๔๑ ๑๓๘๒ โทรสาร ๐ ๒๑๔๓ ๘๒๕๙  
ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ research.dmc6@gmail.com

<p><b>การแก้ไขและป้องกันปัญหาผลกระทบต่อการกัดเซาะชายฝั่งทะเล</b></p> <p>- ประเทศไทยยังขาดหน่วยงานและเครื่องมืออุปกรณ์ที่มีขีดความสามารถสร้างแบบจำลองทางกายภาพ (Physical Model) และประเมินผลกระทบต่อสิ่งต่าง ๆ จากการเคลื่อนตัวของน้ำและตะกอนชายฝั่งที่เกิดขึ้นจริงในแบบโครงสร้างจำลองควบคู่ไปกับวิธีการคำนวณทางคณิตศาสตร์และสร้างแบบจำลองเสมือนจริงในจอภาพด้วยระบบคอมพิวเตอร์ (Numerical Mathematical Model) ซึ่งเครื่องมือและอุปกรณ์ที่จะใช้ในการสร้างแบบจำลองทางกายภาพนี้มีการออกแบบมาโดยเฉพาะและมีราคาสูง ดังนั้น <u>สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และกรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง ควรเป็นหน่วยงานหลักที่จะผลักดันขับเคลื่อนให้เกิดขีดความสามารถนี้ขึ้นในประเทศไทย โดยสร้างขีดความสามารถนี้ให้เกิดขึ้นในสถานศึกษาของรัฐที่มีการเรียนการสอนวิชาด้านวิศวกรรมชายฝั่ง (Coastal Engineering) และมีบุคลากรเฉพาะด้านวิศวกรรมชายฝั่งที่มีประสบการณ์ในการออกแบบโครงสร้างป้องกันชายฝั่ง ให้มีอาคารสถานที่เครื่องมืออุปกรณ์ต่าง ๆ ที่จะสร้างแบบจำลองทางกายภาพของสถานที่ต่าง ๆ ได้ ก็จะเป็นประโยชน์ทั้งในด้านการศึกษาและสามารถรับงานสร้างแบบจำลองทางกายภาพสำหรับโครงการต่าง ๆ ทั้งของรัฐและเอกชนได้</u></p>	<p>สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) และกรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง</p>	<p>เห็นด้วยกับข้อเสนอแนะของคณะอนุกรรมการพิจารณาการดำเนินการใด ๆ ที่มีผลกระทบต่อ การเคลื่อนที่ของตะกอนและกระแสน้ำชายฝั่ง จำเป็นต้องมีการทำแบบจำลองทางสมุทรศาสตร์ฟิสิกส์ในพื้นที่เพื่อดูผลกระทบที่จะเกิดขึ้นกับพื้นที่นั้น ๆ หากสามารถจัดตั้งหน่วยงาน/องค์กรที่มีความพร้อมทั้งด้านเครื่องมือและบุคลากรจะเป็นประโยชน์ในการแก้ไขและป้องกันปัญหาผลกระทบต่อ การกัดเซาะชายฝั่งทะเลอย่างยิ่ง นอกจากนี้ การทำความเข้าใจกับระบบชายฝั่งและการเคลื่อนตัวของตะกอนชายฝั่งฤดูกาลที่ทำให้ตะกอนชายฝั่งมีการผันแปร ลักษณะอุตุนิยมวิทยาที่มีผลกระทบต่อสภาพชายฝั่ง เป็นสิ่งที่ควรศึกษาเรียนรู้เพิ่มเติมควบคู่ไป ไม่เฉพาะเรื่องวิศวกรรมชายฝั่ง</p>	<p>ยังไม่ได้ดำเนินการ</p>
---	---	---	---------------------------