

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง

โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ปีงบประมาณ 2554-2560) :

การก่อสร้างอาคารและระบบสาธารณูปโภค

ตามแผนงานพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2

ระหว่างเดือนมกราคม ถึง มิถุนายน พ.ศ. 2566

(ฉบับปกปิดที่มีกฎหมายคุ้มครอง)



เจ้าของโครงการ : บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

มิถุนายน 2566

สถานที่ติดต่อ : เลขที่ 999 หมู่ 1 ตำบลหนองปรือ อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ 10540

โทรศัพท์ : 02 132 8841

จัดทำโดย

บริษัท เอสจีเอส (ประเทศไทย) จำกัด

เลขที่ 100 ถนนนางลิ้นจี่ แขวงช่องนนทรี เขตยานนาวา กรุงเทพฯ 10120

โทรศัพท์ 02-678-1813 โทรสาร 02-678-0622

หนังสือรับรองการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ปีงบประมาณ 2554-2560) : การก่อสร้างอาคารและระบบ
สาธารณูปโภคตามแผนงานพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2

วันที่ 29 เดือน มิถุนายน พ.ศ. 2566

หนังสือรับรองฉบับนี้ ขอรับรองว่า บริษัท เอสจีเอส (ประเทศไทย) จำกัด เป็นผู้จัดทำรายงานผลการปฏิบัติตาม
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการพัฒนา
ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ปีงบประมาณ 2554-2560) : การก่อสร้างอาคารและระบบสาธารณูปโภคตามแผนงานพัฒนา
ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2 ในระยะก่อสร้าง ตั้งอยู่เลขที่ 999 หมู่ 1 ถนน - แขวง/ตำบล หนองปรือ
เขต/อำเภอ บางพลี จังหวัด สมุทรปราการ ของ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ฉบับระหว่างเดือน

(✓) มกราคม – มิถุนายน พ.ศ. 2566

() กรกฎาคม – ธันวาคม พ.ศ.

() อื่นๆ.....

โดยมีคณะผู้จัดทำรายงาน ดังต่อไปนี้

ผู้จัดทำรายงาน

ลายมือชื่อ

ตำแหน่ง



นักวิชาการสิ่งแวดล้อม (ส่วนปฏิบัติการ)

นักวิชาการสิ่งแวดล้อม

นักวิชาการสิ่งแวดล้อม

นักวิชาการสิ่งแวดล้อม

ขอแสดงความนับถือ



รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ปีงบประมาณ 2554-2560) : การก่อสร้างอาคารและระบบ

สาธารณูปโภคตามแผนงานพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2

1. ชื่อโครงการ พัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ปีงบประมาณ 2554-2560) : การก่อสร้างอาคารและระบบ
สาธารณูปโภคตามแผนงานพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2
 ชื่อเดิมโครงการก่อนมีการเปลี่ยนแปลง (ถ้ามี) -
 สถานที่ตั้ง ตำบลราชาเทวะ อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ
2. ชื่อเจ้าของโครงการ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)
3. สถานที่ติดต่อ เลขที่ 999 หมู่ 1 ตำบลหนองปรือ อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ 10540
 โทรศัพท์ 0-2132-8841 โทรสาร -
 e-mail -
4. จัดทำโดย บริษัท เอสจีเอส (ประเทศไทย) จำกัด
5. โครงการได้รับความเห็นชอบในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม เมื่อ 26 กรกฎาคม 2558
6. โครงการได้นำเสนอรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ครึ่งสุดท้าย เมื่อ 31 มกราคม 2566
7. รายละเอียดโครงการ แสดงรายละเอียดทั้งหมดในบทที่ 1 บทนำ

สารบัญ

	หน้า
สารบัญตาราง	ง
สารบัญรูป	ข
สารบัญภาพถ่าย	ฅ
บทที่ 1 บทนำ	1-1
1.1 ความเป็นมาของโครงการ	1-1
1.2 วัตถุประสงค์	1-3
1.3 ขอบเขตของการดำเนินงาน	1-3
1.3.1 การตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	1-3
1.3.2 การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม	1-4
1.4 ที่ตั้งและขนาดท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	1-4
1.5 รายละเอียดโครงการ	1-4
1.5.1 รายละเอียดท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในปัจจุบัน	1-6
1.5.2 การพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสาร เป็น 60 ล้านคนต่อปี	1-14
1.6 สรุปรายละเอียดการเปลี่ยนแปลงเมื่อมีการพัฒนาโครงการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	1-22
1.7 ความก้าวหน้าของโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ปีงบประมาณ 2554-2560) : การก่อสร้างอาคารและระบบสาธารณูปโภคตามแผนงานพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2	1-25
บทที่ 2 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	2-1
2.1 วิธีการติดตามตรวจสอบ	2-1
2.2 ผลการปฏิบัติตามมาตรการมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	2-2
บทที่ 3 ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม	3-1
3.1 แผนการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม	3-1
3.2 วิธีการเก็บตัวอย่างและการตรวจวิเคราะห์	3-5
3.3 มาตรฐานที่ใช้เปรียบเทียบ	3-6
3.4 ผลการตรวจติดตามคุณภาพสิ่งแวดล้อม	3-6
3.4.1 คุณภาพอากาศในบรรยากาศ	3-7
3.4.2 ระดับเสียงโดยทั่วไป	3-24
3.4.3 คุณภาพน้ำผิวดิน	3-32
3.4.4 คุณภาพน้ำทิ้ง	3-48
3.4.5 การคมนาคมขนส่ง	3-48
3.4.6 การจัดการของเสีย	3-49
3.4.7 การจัดการน้ำเสีย	3-57
3.4.8 การสำรวจสังคม-เศรษฐกิจ	3-60
บทที่ 4 สรุปผลการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	4-1

เอกสารแนบ

- เอกสารแนบที่ 1 ผลการพิจารณารายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ : การก่อสร้างอาคารและระบบสาธารณูปโภคตามแผนงานพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2 หนังสือเลขที่ ทส 1009.4/7460 ลงวันที่ 26 มิถุนายน พ.ศ. 2558
- เอกสารแนบที่ 2 สำเนาเงื่อนไขในสัญญาจ้างบริษัทผู้ดำเนินการก่อสร้าง
- เอกสารแนบที่ 3 หนังสือแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และระเบียบวาระการประชุมคณะกรรมการกำกับติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ครั้งที่ 1/2563 ณ ห้องประชุม AOB1 อาคารสำนักงานท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (AOB) วันพฤหัสบดีที่ 19 มีนาคม 2563
- เอกสารแนบที่ 4 สำเนาหนังสือนำส่งรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระหว่างเดือนมกราคม ถึง มิถุนายน พ.ศ. 2566
- เอกสารแนบที่ 5 ขั้นตอนการรับเรื่องร้องเรียน แบบฟอร์มใบรับข้อร้องเรียน และสรุปสถิติร้องเรียน
- เอกสารแนบที่ 6 แผนผังทางระบายน้ำชั่วคราวและการตรวจสอบทางระบายน้ำบริเวณสำนักงานก่อสร้าง
- เอกสารแนบที่ 7 สำเนาใบเสร็จชำระค่าน้ำประปา
- เอกสารแนบที่ 8 ข้อกำหนดรายละเอียด (TOR) และรายละเอียดการออกแบบของที่ปรึกษาออกแบบ
- เอกสารแนบที่ 9 แผนงานด้านความปลอดภัย (Safety Plan)
- เอกสารแนบที่ 10 สรุปสัดส่วนจำนวนห้องน้ำประปาเดือนของผู้ดำเนินการก่อสร้างและบันทึกการสุ่มสิ่งปฏิกูล
- เอกสารแนบที่ 11 ตัวอย่างบันทึกการตรวจสอบเครื่องจักรและเครื่องมือ อุปกรณ์
- เอกสารแนบที่ 12 แผนการใช้เส้นทางขนส่งและการจราจร
- เอกสารแนบที่ 13 ตัวอย่างบันทึกการตรวจสอบยานพาหนะ
- เอกสารแนบที่ 14 สรุปบันทึกการคมนาคมขนส่งและสถิติอุบัติเหตุจากยานพาหนะ
- เอกสารแนบที่ 15 แผนผังเส้นทางขนส่งดินจากพื้นที่ก่อสร้างไปยังจุดทิ้งดิน
- เอกสารแนบที่ 16 ตัวอย่างแบบตรวจสอบพฤติกรรมพนักงานขับรถบรรทุก
- เอกสารแนบที่ 17 หนังสือประสานงานด้านการจราจรและการเริ่มก่อสร้างโครงการต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
- เอกสารแนบที่ 18 ตัวอย่างบันทึกรายงานการตรวจสอบสภาพถนน
- เอกสารแนบที่ 19 หลักเกณฑ์และวิธีปฏิบัติสำหรับการขยับขยายยานพาหนะในเขตการบิน
- เอกสารแนบที่ 20 หนังสือขอทำบัตรอนุญาตพนักงานและยานพาหนะเข้าพื้นที่เขต Airside
- เอกสารแนบที่ 21 การร่วมสำรวจเส้นทางกับเจ้าหน้าที่
- เอกสารแนบที่ 22 ตัวอย่างใบขังน้ำหนักร
- เอกสารแนบที่ 23 สรุปจำนวนถึงขยะในพื้นที่ก่อสร้างและอาคารสำนักงาน
- เอกสารแนบที่ 24 เอกสารการส่งขยะอันตรายไปกำจัด
- เอกสารแนบที่ 25 หนังสืออนุญาตประกอบกิจกรรมโรงงาน บริษัท ทีเออาร์เอฟ จำกัด
- เอกสารแนบที่ 26 บันทึกการเก็บขยะในพื้นที่ก่อสร้าง
- เอกสารแนบที่ 27 สรุปการขนส่งขยะของเสียไปกำจัดประจำเดือน
- เอกสารแนบที่ 28 แผนการก่อสร้างปรับปรุงระบบบำบัดน้ำเสีย
- เอกสารแนบที่ 29 รายงานแผนป้องกันสิ่งแวดล้อมของบริษัทผู้ดำเนินการก่อสร้าง

เอกสารแนบ (ต่อ)

เอกสารแนบที่ 30	รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมประจำเดือน
เอกสารแนบที่ 31	รายละเอียดป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ
เอกสารแนบที่ 32	แผนพับประชาสัมพันธ์โครงการ
เอกสารแนบที่ 33	ตัวอย่างคู่มือการใช้รถยนต์
เอกสารแนบที่ 34	หนังสือแต่งตั้งเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน
เอกสารแนบที่ 35	ตัวอย่างใบขออนุญาตทำงาน (Work permit)
เอกสารแนบที่ 36	แผนงานด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงาน
เอกสารแนบที่ 37	แผนการรักษาพยาบาลและการส่งต่อผู้ป่วย/ แผนสั่งการกรณีฉุกเฉิน
เอกสารแนบที่ 38	ตัวอย่างบันทึกการตรวจสอบดับเพลิง
เอกสารแนบที่ 39	บันทึกผู้มาใช้บริการห้องปฐมพยาบาล/ อุปกรณ์ปฐมพยาบาลเบื้องต้น
เอกสารแนบที่ 40	ตัวอย่างแบบบันทึกปริมาณจราจร
เอกสารแนบที่ 41	สรุปบันทึกปริมาณจราจร

ภาคผนวก

ภาคผนวก ก	หนังสือรับรองผลการตรวจวิเคราะห์
ภาคผนวก ข	โปรไฟล์บริษัท - สำเนาหนังสือรับรองการขึ้นทะเบียนห้องปฏิบัติการวิเคราะห์เอกชน บริษัท เอสจีเอส (ประเทศไทย) จำกัด - สำเนาหนังสือรับรองระบบงาน ISO/IEC 17025:2005 - สำเนาหนังสือรับรองระบบงาน ISO/IEC 17020:2012 - สำเนาหนังสือรับรองมาตรฐาน ISO 9001: 2015
ภาคผนวก ค	สำเนาใบรับรองการสอบเทียบเครื่องมือ
ภาคผนวก ง	มาตรฐานสิ่งแวดล้อมที่ใช้เปรียบเทียบ
ภาคผนวก จ	ผลการสำรวจด้านเศรษฐกิจและสังคม

สารบัญตาราง

ตารางที่		หน้า
1.5.2-1	การประเมินขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	1-14
1.6-1	สรุปการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ กรณีเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารจาก 45 ล้านคนต่อปี เป็น 60 ล้านคนต่อปี ตามแผนงานพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2	1-23
1.7-1	สรุปความก้าวหน้าการดำเนินงาน โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ปีงบประมาณ 2554-2560) : การก่อสร้างอาคารและระบบสาธารณูปโภคตามแผนงานพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2 ในระยะก่อสร้าง	1-26
2.2-1	ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ปีงบประมาณ 2554-2560) : การก่อสร้างอาคารและระบบสาธารณูปโภคตามแผนงานพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2 ในระยะก่อสร้าง ระหว่างเดือนมกราคม ถึง มิถุนายน พ.ศ. 2566	2-4
3.1-1	แผนการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ปีงบประมาณ 2554-2560) : การก่อสร้างอาคารและระบบสาธารณูปโภคตามแผนงานพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2 ในระยะก่อสร้าง ประจำปี พ.ศ. 2566	3-2
3.2-1	พารามิเตอร์ วิธีการเก็บตัวอย่าง และวิธีการตรวจวิเคราะห์คุณภาพสิ่งแวดล้อม	3-5
3.4.1-1	ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในบรรยากาศ ระหว่างเดือนมกราคม ถึง มิถุนายน พ.ศ. 2566 โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ปีงบประมาณ 2554-2560) : การก่อสร้างอาคารและระบบสาธารณูปโภคตามแผนงานพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2 ในระยะก่อสร้าง	3-9
3.4.1-2	ผลการตรวจวัดความเร็วและทิศทางลมระหว่างวันที่ 26-29 มกราคม พ.ศ. 2566 บริเวณชุมชนตามแนวถนนกิ่งแก้วที่อยู่ใกล้เคียงบริเวณที่ก่อสร้างอาคาร (บริเวณบ้านเลขที่ 5 หมู่ที่ 6 ตำบลราชาเทวะ อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ)	3-12
3.4.1-3	ร้อยละของความเร็วลมและทิศทางลม ระหว่างวันที่ 26-29 มกราคม พ.ศ. 2566 บริเวณชุมชนตามแนวถนนกิ่งแก้วที่อยู่ใกล้เคียงบริเวณที่ก่อสร้างอาคาร (บริเวณบ้านเลขที่ 5 หมู่ที่ 6 ตำบลราชาเทวะ อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ)	3-13
3.4.1-4	ผลการตรวจวัดความเร็วและทิศทางลมระหว่างวันที่ 16-19 มีนาคม พ.ศ. 2566 บริเวณชุมชนตามแนวถนนกิ่งแก้วที่อยู่ใกล้เคียงบริเวณที่ก่อสร้างอาคาร (บริเวณบ้านเลขที่ 5 หมู่ที่ 6 ตำบลราชาเทวะ อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ)	3-15
3.4.1-5	ร้อยละของความเร็วลมและทิศทางลม ระหว่างวันที่ 16-19 มีนาคม พ.ศ. 2566 บริเวณชุมชนตามแนวถนนกิ่งแก้วที่อยู่ใกล้เคียงบริเวณที่ก่อสร้างอาคาร (บริเวณบ้านเลขที่ 5 หมู่ที่ 6 ตำบลราชาเทวะ อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ)	3-16
3.4.1-6	ผลการตรวจวัดความเร็วและทิศทางลมระหว่างวันที่ 1-4 มิถุนายน พ.ศ. 2566 บริเวณชุมชนตามแนวถนนกิ่งแก้วที่อยู่ใกล้เคียงบริเวณที่ก่อสร้างอาคาร (บริเวณบ้านเลขที่ 5 หมู่ที่ 6 ตำบลราชาเทวะ อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ)	3-18
3.4.1-7	ร้อยละของความเร็วลมและทิศทางลม ระหว่างวันที่ 1-4 มิถุนายน พ.ศ. 2566 บริเวณชุมชนตามแนวถนนกิ่งแก้วที่อยู่ใกล้เคียงบริเวณที่ก่อสร้างอาคาร (บริเวณบ้านเลขที่ 5 หมู่ที่ 6 ตำบลราชาเทวะ อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ)	3-19

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่		หน้า
3.4.1-6	สรุปผลตรวจวัดคุณภาพอากาศในบรรยากาศ ระหว่างปี พ.ศ. 2559 – 2566 โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ปีงบประมาณ 2554-2560) : การก่อสร้างอาคารและระบบ สาธารณูปโภคตามแผนงานพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2 ในระยะก่อสร้าง	3-21
3.4.2-1	ผลการตรวจวัดระดับเสียงโดยทั่วไป ระหว่างเดือนมกราคม ถึง มิถุนายน พ.ศ. 2566 โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ปีงบประมาณ 2554-2560) : การก่อสร้างอาคารและระบบ สาธารณูปโภคตามแผนงานพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2 ในระยะก่อสร้าง	3-26
3.4.2-2	ผลการตรวจวัดระดับเสียงโดยทั่วไป ระหว่างปี พ.ศ. 2559 – 2566 โครงการพัฒนา ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ปีงบประมาณ 2554-2560) : การก่อสร้างอาคารและระบบสาธารณูปโภค ตามแผนงานพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2 ในระยะก่อสร้าง	3-28
3.4.3-1	ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน ระหว่างเดือนมกราคม ถึง มิถุนายน พ.ศ. 2566 โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ปีงบประมาณ 2554 - 2560) : การก่อสร้างอาคารและระบบ สาธารณูปโภคตามแผนงานพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2 ในระยะก่อสร้าง	3-37
3.4.3-2	สรุปผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน ระหว่างปี พ.ศ. 2559 – 2566 โครงการพัฒนาท่าอากาศยาน สุวรรณภูมิ (ปีงบประมาณ 2554-2560) : การก่อสร้างอาคารและระบบสาธารณูปโภคตามแผนงานพัฒนา ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2 ในระยะก่อสร้าง	3-39
3.4.5-1	สรุปบันทึกปริมาณจราจร ระหว่างเดือนมกราคม ถึง มิถุนายน พ.ศ. 2566 โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ปีงบประมาณ 2554-2560) : การก่อสร้างอาคารและระบบ สาธารณูปโภค ตามแผนงานพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2 ในระยะก่อสร้าง	3-48
3.4.5-2	สรุปบันทึกปริมาณจราจร ระหว่างปี พ.ศ. 2560 – 2565 โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ปีงบประมาณ 2554-2560) : การก่อสร้างอาคารและระบบสาธารณูปโภค ตามแผนงานพัฒนาท่า อากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2 ในระยะก่อสร้าง	3-44
3.4.6-1	สรุปปริมาณมูลฝอยและการขนส่งไปกำจัดของนิติบุคคลร่วมทำงานล้อยักษ์-แอลพีเอส ระหว่างปี พ.ศ. 2563 – 2566	3-54
3.4.6-2	สรุปปริมาณมูลฝอยและการขนส่งไปกำจัดของบริษัท พระราม 2 การโยธา จำกัด ระหว่างปี พ.ศ. 2563 – 2566	3-56
3.4.8-1	สรุปจำนวนตัวอย่างการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ – สังคม โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ปีงบประมาณ 2554-2560) : การก่อสร้างอาคารและระบบสาธารณูปโภคตามแผนงานพัฒนาท่าอากาศยาน สุวรรณภูมิ ระยะที่ 2 ในระยะก่อสร้าง	3-62
3.4.8-2	ผลการสำรวจสิ่งแวดล้อมของชุมชนในปีที่ผ่านมาบริเวณบริเวณทางเข้า-ออกด้านทิศเหนือของโครงการ ซึ่งเชื่อมต่อกับถนนลาดกระบัง โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ปีงบประมาณ 2554-2560) : การก่อสร้างอาคารและระบบสาธารณูปโภคตามแผนงานพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2 ในระยะก่อสร้าง	3-70
3.4.8-3	ผลการสำรวจสิ่งแวดล้อมของชุมชนบริเวณทางเข้า-ออกด้านทิศเหนือของโครงการซึ่งเชื่อมต่อกับถนน ลาดกระบังโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ(ปีงบประมาณ 2554-2560) : การก่อสร้างอาคาร และระบบสาธารณูปโภคตามแผนงานพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2 ในระยะก่อสร้าง	3-71

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่	หน้า
3.4.8-4	ความต้องการของชุมชนต่อการดำเนินกิจกรรมและโครงการด้านความรับผิดชอบต่อสังคมของท่าอากาศยานฯ 3-74
3.4.8-5	ผลการสำรวจสิ่งแวดล้อมของชุมชนในปีที่ผ่านมาบริเวณชุมชนทางเข้า-ออกด้านทิศใต้ของโครงการซึ่งเชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 34 (ถนนบางนา-ตราด) โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ปีงบประมาณ 2554-2560) : การก่อสร้างอาคารและระบบสาธารณูปโภคตามแผนงานพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2 ในระยะก่อสร้าง 3-80
3.4.8-6	ผลการสำรวจสิ่งแวดล้อมของชุมชนบริเวณชุมชนทางเข้า-ออกด้านทิศใต้ของโครงการซึ่งเชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 34 (ถนนบางนา-ตราด) โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ปีงบประมาณ 2554-2560) : การก่อสร้างอาคารและระบบสาธารณูปโภคตามแผนงานพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2 ในระยะก่อสร้าง 3-81
3.4.8-7	ความต้องการของชุมชนต่อการดำเนินกิจกรรมและโครงการด้านความรับผิดชอบต่อสังคมของท่าอากาศยานฯ 3-84

สารบัญ

รูปที่		หน้า
1.4-1	แผนที่แสดงที่ตั้งท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	1-5
1.5.1-1	แผนผังท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในระยะที่ 1	1-7
1.5.1.6-1	แผนที่เขตปลอดภัยในการเดินอากาศของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ตามประกาศกระทรวงคมนาคม	1-13
1.5.2-1	แผนพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารจาก 45 ล้านคน ต่อปี เป็น 60 ล้านคนต่อปี	1-16
1.5.2.1-1	ภาพจำลองส่วนขยายอาคารผู้โดยสารด้านทิศตะวันออก	1-17
1.5.2.1-2	ภาพจำลองส่วนขยายอาคารสำนักงานและที่จอดรถ	1-18
1.5.2.2-1	ภาพจำลองอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 และลานจอดรถอากาศยานประชิดอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1	1-19
1.5.2.3-1	กลุ่มงานออกแบบและก่อสร้างระบบสาธารณูปโภค	1-21
3.4.1-1	จุดตรวจวัดคุณภาพอากาศในบรรยากาศและผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในบรรยากาศ ระหว่างเดือน มกราคม ถึง มิถุนายน พ.ศ. 2566 โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ปีงบประมาณ 2554-2560) : การก่อสร้างอาคารและระบบสาธารณูปโภคตามแผนงานพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2 ในระยะก่อสร้าง	3-10
3.4.1-2	ผังแสดงความเร็วลมและทิศทางลม (Wind Rose) ระหว่างวันที่ 26-29 มกราคม พ.ศ. 2566 บริเวณชุมชนตามแนวถนนกิ่งแก้วที่อยู่ใกล้เคียงบริเวณที่ก่อสร้างอาคาร (บริเวณบ้านเลขที่ 5 หมู่ที่ 6 ตำบลราชาเทวะ อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ)	3-14
3.4.1-3	ผังแสดงความเร็วลมและทิศทางลม (Wind Rose) ระหว่างวันที่ 16-19 มีนาคม พ.ศ. 2566 บริเวณชุมชนตามแนวถนนกิ่งแก้วที่อยู่ใกล้เคียงบริเวณที่ก่อสร้างอาคาร (บริเวณบ้านเลขที่ 5 หมู่ที่ 6 ตำบลราชาเทวะ อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ)	3-17
3.4.1-4	ผังแสดงความเร็วลมและทิศทางลม (Wind Rose) ระหว่างวันที่ 1-4 มิถุนายน พ.ศ. 2566 บริเวณชุมชนตามแนวถนนกิ่งแก้วที่อยู่ใกล้เคียงบริเวณที่ก่อสร้างอาคาร (บริเวณบ้านเลขที่ 5 หมู่ที่ 6 ตำบลราชาเทวะ อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ)	3-20
3.4.1-5	กราฟเปรียบเทียบผลตรวจวัดคุณภาพอากาศในบรรยากาศ ระหว่างปี พ.ศ. 2559 – 2566 บริเวณชุมชนตามแนวถนนกิ่งแก้วที่อยู่ใกล้เคียงบริเวณที่ก่อสร้างอาคาร (บริเวณบ้านเลขที่ 5 หมู่ที่ 6 ตำบลราชาเทวะ อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ)	3-23
3.4.2-1	ตำแหน่งสถานีตรวจวัดและผลการตรวจวัดระดับเสียงโดยทั่วไป ระหว่างเดือนมกราคม ถึง มิถุนายน พ.ศ. 2566 โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ปีงบประมาณ 2554-2560) : การก่อสร้างอาคารและระบบสาธารณูปโภคตามแผนงานพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2 ในระยะก่อสร้าง	3-27
3.4.2-2	กราฟเปรียบเทียบผลการตรวจวัดระดับเสียงโดยทั่วไป ระหว่างปี พ.ศ. 2559 – 2566 โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ปีงบประมาณ 2554-2560) : การก่อสร้างอาคารและระบบสาธารณูปโภคตามแผนงานพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2 ในระยะก่อสร้าง	3-30
3.4.3-1	ตำแหน่งสถานีเก็บตัวอย่างและผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน ระหว่างเดือนมกราคม ถึง มิถุนายน พ.ศ. 2566 โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ปีงบประมาณ 2554-2560) : การก่อสร้าง อาคารและระบบสาธารณูปโภคตามแผนงานพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2 ในระยะก่อสร้าง	3-38

สารบัญรูป (ต่อ)

รูปที่		หน้า
3.4.3-2	กราฟเปรียบเทียบผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน ระหว่างปี พ.ศ. 2559 – 2566	3-44
	โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ปีงบประมาณ 2554-2560) : การก่อสร้างอาคารและระบบ	
	สาธารณูปโภคตามแผนงานพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2 ในระยะก่อสร้าง	
3.4.8-1	ขอบเขตพื้นที่การสำรวจสังคม-เศรษฐกิจโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ปีงบประมาณ 2554-2560) : การก่อสร้างอาคารและระบบสาธารณูปโภคตามแผนงานพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	3-60
	ระยะที่ 2 ในระยะก่อสร้าง	
3.4.8-2	ผลการสำรวจความคิดเห็นของครัวเรือนที่มีต่อการรับทราบข้อมูลของโครงการของชุมชนที่อยู่บริเวณ	3-66
	ทางเข้า-ออกด้านทิศเหนือของโครงการซึ่งเชื่อมต่อกับถนนลาดกระบัง	
3.4.8-3	ผลการสำรวจความคิดเห็นของครัวเรือนที่มีต่อวิธีการรับทราบข้อมูลข่าวสารโครงการฯ ของชุมชนที่อยู่	3-67
	บริเวณทางเข้า-ออกด้านทิศเหนือของโครงการ ซึ่งเชื่อมต่อกับถนนลาดกระบัง	
3.4.8-4	ผลการสำรวจความคิดเห็นของครัวเรือนที่มีต่อความต้องการรับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการฯ	3-68
	ของชุมชนที่อยู่บริเวณทางเข้า-ออกด้านทิศเหนือของโครงการ ซึ่งเชื่อมต่อกับถนนลาดกระบัง	
3.4.8-5	ความคิดเห็นของครัวเรือนที่มีต่อการเข้าร่วมกิจกรรมของโครงการฯ ของชุมชนที่อยู่บริเวณทางเข้า-	3-68
	ออกด้านทิศเหนือของโครงการ ซึ่งเชื่อมต่อกับถนนลาดกระบัง	
3.4.8-6	ความคิดเห็นของครัวเรือนที่มีต่อการช่วยเหลือและสนับสนุนงานด้านชุมชนของโครงการฯ ของชุมชน	3-69
	ที่อยู่บริเวณทางเข้า-ออกด้านทิศเหนือของโครงการ ซึ่งเชื่อมต่อกับถนนลาดกระบัง	
3.4.8-7	ความคิดเห็นของครัวเรือนที่มีต่อการยินดีเข้าร่วมกิจกรรมของโครงการฯ ของชุมชนที่อยู่บริเวณ	3-69
	ทางเข้า-ออกด้านทิศเหนือของโครงการ ซึ่งเชื่อมต่อกับถนนลาดกระบัง	
3.4.8-8	ผลการสำรวจความคิดเห็นของครัวเรือนที่มีต่อการรับทราบข้อมูลของโครงการของชุมชนที่อยู่บริเวณ	3-76
	ทางเข้า-ออกด้านทิศเหนือของโครงการซึ่งเชื่อมต่อกับถนนลาดกระบัง	
3.4.8-9	ผลการสำรวจความคิดเห็นของครัวเรือนที่มีต่อวิธีการรับทราบข้อมูลข่าวสารโครงการฯ ของชุมชนที่อยู่	3-77
	บริเวณทางเข้า-ออกด้านทิศเหนือของโครงการ ซึ่งเชื่อมต่อกับถนนลาดกระบัง	
3.4.8-10	ผลการสำรวจความคิดเห็นของครัวเรือนที่มีต่อความต้องการรับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการฯ	3-78
	ของชุมชนที่อยู่บริเวณทางเข้า-ออกด้านทิศเหนือของโครงการ ซึ่งเชื่อมต่อกับถนนลาดกระบัง	
3.4.8-11	ความคิดเห็นของครัวเรือนที่มีต่อการเข้าร่วมกิจกรรมของโครงการฯ ของชุมชนที่อยู่บริเวณทางเข้า-	3-78
	ออกด้านทิศเหนือของโครงการ ซึ่งเชื่อมต่อกับถนนลาดกระบัง	
3.4.8-12	ความคิดเห็นของครัวเรือนที่มีต่อการช่วยเหลือและสนับสนุนงานด้านชุมชนของโครงการฯ ของชุมชนที่	3-79
	อยู่บริเวณทางเข้า-ออกด้านทิศเหนือของโครงการ ซึ่งเชื่อมต่อกับถนนลาดกระบัง	
3.4.8-13	ความคิดเห็นของครัวเรือนที่มีต่อการยินดีเข้าร่วมกิจกรรมของโครงการฯ ของชุมชนที่อยู่บริเวณ	3-79
	ทางเข้า-ออกด้านทิศเหนือของโครงการ ซึ่งเชื่อมต่อกับถนนลาดกระบัง	

สารบัญภาพถ่าย

ภาพถ่ายที่	หน้า
2.2-1	การติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมฯ โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ปีงบประมาณ 2554-2560) : การก่อสร้างอาคารและระบบสาธารณูปโภคตามแผนงานพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2 ในระยะก่อสร้าง ระหว่างเดือนมกราคม ถึง มิถุนายน พ.ศ. 2566
2.2-2	ความคืบหน้ากิจกรรมการก่อสร้างโครงการฯ
2.2-3	การกันขอบเขตพื้นที่ก่อสร้างในบริเวณต่างๆ
2.2-4	พื้นที่จัดเก็บวัสดุก่อสร้าง
2.2-5	ทางระบายน้ำในพื้นที่โครงการ
2.2-6	การกำจัดวัชพืชบริเวณทางระบายน้ำพื้นที่สำนักงานโครงการ
2.2-7	ตะแกรงดักขยะในทางระบายน้ำ
2.2-8	ห้องสุขาและระบบบำบัดบริเวณสำนักงานก่อสร้างโครงการ
2.2-9	ห้องสุขาและระบบบำบัดบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง
2.2-10	การขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง
2.2-11	ป้ายจำกัดความเร็วในพื้นที่ก่อสร้าง
2.2-12	แนวรั้วล้อมบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง
2.2-13	สติ๊กเกอร์รับรองการตรวจสอบสภาพเครื่องจักร/เครื่องยนต์
2.2-14	พนักงานสวมอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล
2.2-15	พื้นที่จัดเก็บอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล
2.2-16	ที่พักคนงานในพื้นที่ก่อสร้าง
2.2-17	บริเวณทางเข้า-ออกพื้นที่ก่อสร้างภายใน ทสภ.
2.2-18	การขนส่งคนงานเข้าสู่พื้นที่ก่อสร้าง
2.2-19	ลักษณะถนนและป้ายจราจรชั่วคราวบริเวณโครงการ
2.2-20	ป้ายเตือนในพื้นที่ก่อสร้าง
2.2-21	เจ้าหน้าที่จราจรประจำตามจุดทางแยกบริเวณด้านหน้าทางเข้าโครงการ
2.2-22	การติดป้ายชื่อโครงการไว้ที่รถยนต์/ รถบรรทุก
2.2-23	สาธารณูปโภคและสาธารณูปการในพื้นที่ก่อสร้าง
2.2-24	สาธารณูปโภคและสาธารณูปการในพื้นที่สำนักงาน
2.2-25	ถังขยะในพื้นที่สำนักงาน
2.2-26	ถังขยะในพื้นที่ก่อสร้าง
2.2-27	การรณรงค์แยกขยะ
2.2-28	จุดรวบรวมขยะทั่วไปและขยะอันตราย
2.2-29	การเก็บรวบรวมขยะมูลฝอยในพื้นที่ก่อสร้าง
2.2-30	พื้นที่รวบรวมขยะมูลฝอยจากการก่อสร้าง
2.2-31	การขนส่งขยะของเสียไปกำจัด

สารบัญภาพถ่าย (ต่อ)

ภาพถ่ายที่	หน้า
2.2-32	ป้ายการรณรงค์ประหยัดน้ำ
2.2-33	ป้ายประชาสัมพันธ์รายละเอียดของโครงการ
2.2-34	เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานตรวจสอบการทำงานของคณงานก่อสร้าง
2.2-35	เครื่องมือดับเพลิงขั้นต้นบริเวณสำนักงาน
2.2-36	เครื่องมือดับเพลิงขั้นต้นในพื้นที่ก่อสร้าง
2.2-37	คณงานติดบัตรประจำตัวขณะอยู่ในพื้นที่ก่อสร้าง
2.2-38	ห้องปฐมพยาบาลเบื้องต้น
2.2-39	รถยนต์ใช้งานกรณีฉุกเฉิน
2.2-40	การฝึกซ้อมการอพยพหนีไฟ
3.4.1-1	การตรวจวัดคุณภาพอากาศในบรรยากาศและการตรวจวัดความเร็วลมและทิศทางลม ระหว่างเดือนมกราคม ถึง มิถุนายน พ.ศ. 2566 โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ปีงบประมาณ 2554-2560) : การก่อสร้างอาคาร และระบบสาธารณูปโภคตามแผนงานพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2 ในระยะก่อสร้าง
3.4.2-1	การตรวจวัดระดับเสียงโดยทั่วไป ระหว่างเดือนมกราคม ถึง มิถุนายน พ.ศ. 2566 โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ปีงบประมาณ 2554-2560) : การก่อสร้างอาคารและระบบสาธารณูปโภคตามแผนงานพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2 ในระยะก่อสร้าง
3.4.3-1	การเก็บตัวอย่างน้ำผิวดิน เมื่อวันที่ 26 มกราคม พ.ศ. 2566 โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ปีงบประมาณ 2554-2560) : การก่อสร้างอาคารและระบบสาธารณูปโภคตามแผนงานพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2 ในระยะก่อสร้าง
3.4.3-2	การเก็บตัวอย่างน้ำผิวดิน เมื่อวันที่ 2 พฤษภาคม พ.ศ. 2566 โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ปีงบประมาณ 2554-2560) : การก่อสร้างอาคารและระบบสาธารณูปโภคตามแผนงานพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2 ในระยะก่อสร้าง
3.4.6-1	ตัวอย่างภาชนะรองรับขยะมูลฝอยในพื้นที่ก่อสร้างโครงการของนิติบุคคลร่วมทำงาน ล็อกซ์เลย์-แอลพีเอส ระหว่างเดือนมกราคม ถึง มิถุนายน พ.ศ. 2566
3.4.6-2	ตัวอย่างภาชนะรองรับขยะมูลฝอยของ บริษัท พระราม 2 การโยธา จำกัด ระหว่างเดือนมกราคม ถึง มิถุนายน พ.ศ. 2566
3.4.7-1	ห้องสุขาและระบบบำบัดในบริเวณต่างๆ ของนิติบุคคลร่วมทำงานล็อกซ์เลย์-แอลพีเอส ระหว่างเดือนมกราคม ถึง เมษายน พ.ศ. 2566
3.4.7-2	ห้องสุขาและระบบบำบัดในบริเวณต่างๆ ของ บริษัท พระราม 2 การโยธา จำกัด ระหว่างเดือนมกราคม ถึง มิถุนายน พ.ศ. 2566
3.4.8-1	ประมวลภาพการศึกษาสภาพสภาพเศรษฐกิจ-สังคม ระหว่างวันที่ 2 - 4 พฤษภาคม พ.ศ. 2566 โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ปีงบประมาณ 2554-2560) : การก่อสร้างอาคารและระบบสาธารณูปโภคตามแผนงานพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2 ในระยะก่อสร้าง

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาของโครงการ

ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ทสภ.) ตั้งอยู่ในพื้นที่ตำบลราชาเทวะ อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ มีเนื้อที่ประมาณ 20,000 ไร่ โดยมีความกว้าง 4 กิโลเมตร ความยาว 8 กิโลเมตร ขอบเขตด้านทิศเหนือของพื้นที่อยู่ห่างจากถนนลาดกระบังประมาณ 800 เมตร ทิศใต้ห่างจากถนนบางนา-ตราด ประมาณ 3 กิโลเมตร ทิศตะวันออกจรดคลองหนองจุกเห่า และทิศตะวันตกจรดคลองลาดกระบัง

โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งที่ 2 เกิดขึ้นเนื่องจากการขยายขีดความสามารถของท่าอากาศยานกรุงเทพ (ดอนเมือง) มีข้อจำกัด ทำให้ไม่มีพื้นที่เพียงพอในการพัฒนาระบบทางวิ่ง ทางขับ และเพิ่มหลุมจอดอากาศยาน รวมทั้งการขยายอาคารผู้โดยสาร ในขณะที่ปริมาณการจราจรทางอากาศมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ ดังนั้นจึงจำเป็นต้องมีการพัฒนาเพื่อรองรับการเจริญเติบโตของธุรกิจการขนส่งทางอากาศ และเพื่อคงศักยภาพการเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

ในวันที่ 7 พฤษภาคม พ.ศ. 2534 คณะรัฐมนตรีอนุมัติโครงการท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งที่ 2 โดยมอบหมายให้การทำอากาศยานแห่งประเทศไทย (ต่อมาเปลี่ยนชื่อเป็น “บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)” หรือ ทอท.) เป็นผู้ดำเนินการ และมีกำหนดเปิดใช้ท่าอากาศยานแห่งใหม่ในปี พ.ศ. 2543 แต่การก่อสร้างจริงเกิดความล่าช้าทำให้ท่าอากาศยานแห่งใหม่ ซึ่งได้รับพระราชทานชื่อว่า “ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ” เปิดให้บริการได้เมื่อวันที่ 28 กันยายน 2549 โดยเมื่อแรกเปิดให้บริการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ทอท. ได้ย้าย Scheduled Flights ทั้งหมดไปไว้ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ สำหรับท่าอากาศยานกรุงเทพเดิมได้เปลี่ยนชื่อเป็น ท่าอากาศยานดอนเมือง (ทดม.) และให้บริการเที่ยวบิน Non Scheduled Flights, Charter Flights และ General Aviation

เมื่อ ทสภ. เปิดให้บริการในเดือนกันยายน พ.ศ. 2549 พบว่า ปริมาณผู้โดยสารรวมขยายตัวเป็น 43 ล้านคนต่อปี และเพิ่มเป็น 46 ล้านคนต่อปีในปี พ.ศ. 2550 รวมทั้งมีการให้บริการของสายการบินต้นทุนต่ำเกิดขึ้นในปลายปี พ.ศ. 2547 ซึ่งทำให้ปริมาณการจราจรทางอากาศเติบโตอย่างรวดเร็ว การเติบโตอย่างรวดเร็วของปริมาณจราจรทางอากาศดังกล่าวทำให้ ทสภ. เต็มขีดความสามารถในปี พ.ศ. 2550 ซึ่งจะเกิดความแออัดมากขึ้นตามการขยายตัวของปริมาณการจราจรทางอากาศ และทำให้เกิดความไม่สะดวกแก่ผู้โดยสาร เที่ยวบินเกิดความล่าช้า สายการบินมีโอกาสที่จะย้ายการทำการบินไปยังประเทศอื่นในภูมิภาค ซึ่งจะกระทบต่อบิตความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

การพัฒนา ทสภ. ระยะที่ 2 ต้องใช้เวลานาน และไม่สามารถดำเนินการได้ทันต่อการเติบโตของผู้โดยสาร ซึ่งจะทำให้ ทสภ. เผชิญกับความแออัดไปจนกว่าการก่อสร้างในระยะที่ 2 จะแล้วเสร็จ ทอท. จึงได้เสนอแนวทางการบรรเทาความแออัดที่ ทสภ. โดยการนำปริมาณการจราจรทางอากาศบางส่วนกลับมาให้บริการที่ ทดม. ซึ่งคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 6 กุมภาพันธ์ 2550 ให้ใช้ ทดม. เป็นท่าอากาศยานนานาชาติหลักแห่งหนึ่งควบคู่กับการใช้ ทสภ. และเมื่อวันที่ 20 กุมภาพันธ์ 2550 คณะรัฐมนตรีมีมติให้สายการบินภายในประเทศที่ไม่มีการเชื่อมต่อกับเที่ยวบินระหว่างประเทศใช้ ทดม. ตามความสมัครใจในระยะแรก และให้ศึกษาความเหมาะสมในการใช้ประโยชน์ ทดม. เพื่อให้บริการสายการบินสำหรับเที่ยวบินระหว่างประเทศในระยะต่อไป โดยเมื่อวันที่ 25 มีนาคม 2550 เที่ยวบินแบบประจำในประเทศบางส่วนได้ย้ายจาก ทสภ. มาที่ ทดม. จำนวน 3 สายการบินภายในประเทศ ได้แก่ การบินไทย นกแอร์ และโอเรียนท์ ไทย ผลของการเปิด ทดม. ทำให้แบ่งเบาปริมาณ

การจราจรทางอากาศของ ทสภ. ได้ในส่วนของการเที่ยวบินภายในประเทศบางส่วน อย่างไรก็ตาม กระทรวงคมนาคมในขณะนั้น มีนโยบายบริหารสนามบินเป็น Single Airport โดยใช้ ทสภ. เป็นสนามบินเชิงพาณิชย์ ส่วน ทคม. จะใช้เป็นศูนย์สำหรับ กิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมการบินภายในประเทศ ได้แก่ สายการบิน Nok Air, Airasia หรือเครื่องเช่าเหมาลำ รวมทั้ง เมื่อปี พ.ศ. 2552 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ได้ย้ายเที่ยวบินภายในประเทศจาก ทคม. มาให้บริการที่ ทสภ. ทำให้จำนวนผู้โดยสารภายในประเทศของ ทสภ. เพิ่มขึ้น ซึ่งจะทำให้ ทสภ. เกิดความแออัด และมีผลกระทบต่อระดับการ ให้บริการ (Level of Service) ของ ทสภ.

ทอท. ได้ทำการปรับปรุงแผนงานโครงการพัฒนาทสภ. (ปีงบประมาณ 2554-2559) เพื่อเพิ่มขีดความสามารถ ของ ทสภ. ให้สามารถรองรับผู้โดยสารได้ 60 ล้านคนต่อปี โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อบรรเทาความแออัดในอาคารผู้โดยสาร หลัก และเป็นการเพิ่มระดับการให้บริการผู้โดยสารในอาคารผู้โดยสารมากขึ้น

คณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบในหลักการโครงการพัฒนาทสภ. (ปีงบประมาณ 2554-2559) เมื่อวันที่ 24 สิงหาคม 2553 ทั้งนี้ หากการดำเนินการก่อสร้างตามโครงการในส่วนใดจะต้องดำเนินการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบ สิ่งแวดล้อมตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 ให้ ทอท. ดำเนินการตามกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องให้ครบถ้วน

ซึ่งโครงการพัฒนาทสภ. (ปีงบประมาณ 2554-2559) เป็นโครงการที่ต้องจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบ สิ่งแวดล้อม ตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 ทอท. จึงได้มอบหมายให้บริษัท ที่ปรึกษา (บริษัท เข้าที่อีสท์เอเชียเทคโนโลยี จำกัด) ทำการศึกษาและจัดทำรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ : การก่อสร้างอาคาร และระบบ สาธารณูปโภค ตามแผนงานพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิระยะที่ 2 โดยได้จัดส่งให้สำนักงานนโยบายและแผน ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) เพื่อดำเนินการตามขั้นตอนการพิจารณารายงานฯ และได้นำเสนอให้ คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ (คชก.) พิจารณา โดยในการประชุม คชก. ครั้งที่ 15/2558 เมื่อวันที่ 12 มิถุนายน 2558 ที่ประชุมได้มีมติให้ความเห็นชอบ กับรายงานฯ ดังกล่าว (แสดงดังเอกสารแนบที่ 1 หนังสือแจ้งผลการพิจารณารายงานฯ เลขที่ ทส 1009.4/7460 ลงวันที่ 26 มิถุนายน 2558) อีกทั้งในการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 3/2558 เมื่อวันที่ 16 กรกฎาคม 2558 ได้มีมติรับทราบมติ คชก. โดยให้ ทอท. ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตาม ตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เสนอในรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบ สิ่งแวดล้อมโครงการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ : การก่อสร้างอาคารและระบบสาธารณูปโภค ตามแผนงานพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2 ของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) อย่างเคร่งครัด

ดังนั้น เพื่อให้การปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้ในรายงานฯ เป็นไปอย่างถูกต้องและครบถ้วน และเป็นไปตามพระราชบัญญัติส่งเสริม และรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2535 ทอท. จึงมอบหมายให้ บริษัท เอสจีเอส (ประเทศไทย) จำกัด เป็นที่ปรึกษาเพื่อ ติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ปีงบประมาณ 2554-2560): การก่อสร้างอาคารและ ระบบสาธารณูปโภคตามแผนงานพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2 และจัดทำรายงานฯ เสนอ ทอท. รวมทั้ง หน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องต่อไป

1.2 วัตถุประสงค์

1.2.1 เพื่อตรวจประเมินการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ปีงบประมาณ 2554-2560) : การก่อสร้างอาคารและระบบสาธารณูปโภคตาม แผนงานพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2 ระหว่างเดือนมกราคม ถึง มิถุนายน พ.ศ. 2566

1.2.2 เพื่อติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่อาจได้รับผลกระทบจากโครงการ ในระยะก่อสร้าง โครงการ พัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ปีงบประมาณ 2554-2560) : การก่อสร้างอาคารและระบบสาธารณูปโภคตามแผนงาน พัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2 ระหว่างเดือนมกราคม ถึง มิถุนายน พ.ศ. 2566

1.3 ขอบเขตของการดำเนินงาน

จากขอบเขตรายละเอียดของงานจ้างที่ปรึกษา (TOR) เพื่อติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้าง โครงการพัฒนาท่าอากาศยาน สุวรรณภูมิ (งบประมาณ 2554-2560) : การก่อสร้างอาคารและระบบสาธารณูปโภคตามแผนงานพัฒนาท่าอากาศยาน สุวรรณภูมิ ระยะที่ 2 ได้กำหนดให้ดำเนินการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการวิเคราะห์ ผลกระทบสิ่งแวดล้อมฯ ที่ผ่านความเห็นชอบจาก คชก. ในการประชุม ครั้งที่ 15/2558 เมื่อวันที่ 12 มิถุนายน 2558 และ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 3/2558 เมื่อวันที่ 16 กรกฎาคม 2558 ทั้งนี้ให้จัดทำรายงานผลการปฏิบัติตาม มาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2 ตามรูปแบบการจัดทำรายงานผลการติดตามตรวจสอบฯ ของ สผ. โดยมีรายละเอียดดังนี้

1.3.1 การตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ที่ปรึกษาจะดำเนินการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง ของโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (งบประมาณ 2554-2560): การก่อสร้างอาคารและระบบ สาธารณูปโภคตามแผนงานพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิระยะที่ 2 ซึ่งประกอบด้วย มาตรการทั่วไป และมาตรการ ด้านสิ่งแวดล้อม (ธรณีวิทยา ธรณีวิศวกรรม สภาพภูมิประเทศ และทรัพยากรดิน, คุณภาพน้ำผิวดิน, คุณภาพอากาศ, เสียง, นิเวศวิทยาทางน้ำ, การใช้ประโยชน์ที่ดิน, การคมนาคมขนส่ง, การจัดการของเสีย, การจัดการน้ำเสีย และเศรษฐกิจ-สังคม, สาธารณสุข อาชีวอนามัย และความปลอดภัย) โดยมีขอบเขตการดำเนินการดังต่อไปนี้

(1) ตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม จากการปฏิบัติงานจริง เปรียบเทียบกับมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และเงื่อนไขเพิ่มเติมตามมติ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติและ คชก.

(2) ประเมินผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ พร้อมทั้งระบุประเด็นปัญหาในกรณีที่พบว่าการปฏิบัติงานไม่เป็นไปตาม เงื่อนไขหรือแผนที่กำหนดไว้ พร้อมทั้งให้เสนอแนะแนวทางป้องกันและแก้ไขที่เหมาะสมที่เป็นไปได้ในทางปฏิบัติ

(3) ในกรณีที่ สผ. มีข้อคิดเห็นเกี่ยวกับผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ปรึกษาจะต้องชี้แจงในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการจัดการสิ่งแวดล้อมตามมาตรการฯ

1.3.2 การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม

ที่ปรึกษาจะดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง ของโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (งบประมาณ 2554-2560) : การก่อสร้างอาคารและระบบสาธารณูปโภคตามแผนงานพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2 ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมฯ และเงื่อนไขที่กำหนดเพิ่มเติมตามมติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ หรือ คชก. ซึ่งประกอบด้วย การติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดิน คุณภาพน้ำทิ้ง คุณภาพอากาศในบรรยากาศ ระดับเสียงโดยทั่วไป การคมนาคมขนส่ง การจัดการของเสีย การจัดการน้ำเสีย และสังคม-เศรษฐกิจ ทั้งนี้ที่ปรึกษาจะต้องจัดเตรียมอุปกรณ์และเครื่องมือตรวจวิเคราะห์ ตลอดจนวิธีการตรวจวิเคราะห์ที่มีความน่าเชื่อถือและเป็นไปตามวิธีมาตรฐานที่กฎหมายกำหนด หรือวิธีอื่นที่กรมควบคุมมลพิษ (คพ.) เห็นชอบ

สำหรับรายงานฉบับนี้เป็นรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2 (ปีงบประมาณ 2554-2560) ในระยะก่อสร้าง ฉบับระหว่างเดือนมกราคม ถึง มิถุนายน พ.ศ. 2566

1.4 ที่ตั้งและขนาดท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

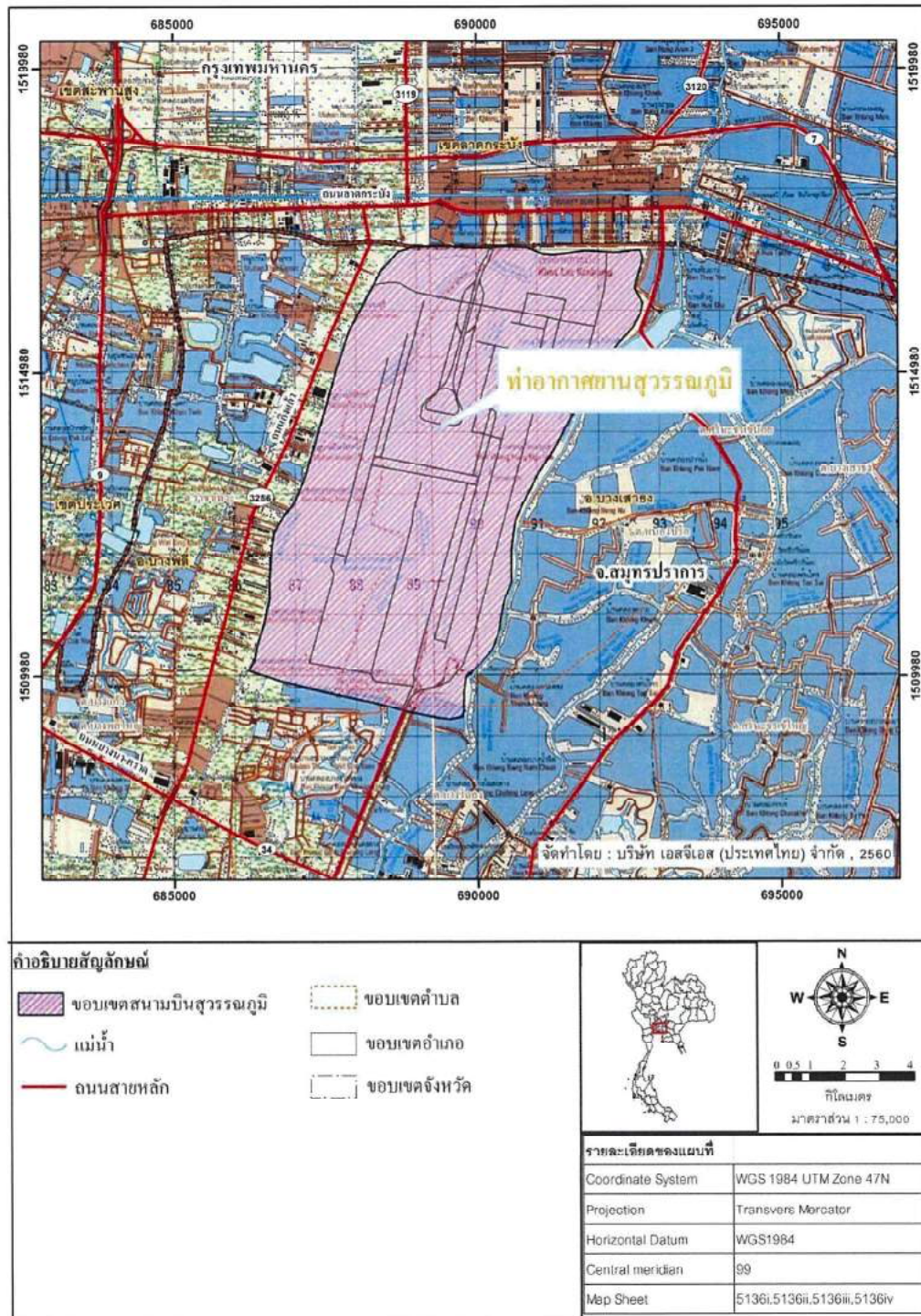
ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิตั้งอยู่ในเขตตำบลราชาเทวะ อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ ห่างจากศูนย์กลางกรุงเทพมหานครไปทางทิศตะวันออกประมาณ 30 กิโลเมตร มีพื้นที่รวมทั้งหมด 32 ตารางกิโลเมตร (กว้าง 4 กิโลเมตร ยาว 8 กิโลเมตร) หรือประมาณ 20,000 ไร่ (รูปที่ 1.4-1) และมีอาณาเขตติดต่อกับพื้นที่ต่างๆ ดังนี้

ทิศเหนือ	ติดต่อ	พื้นที่เขตลาดกระบัง กรุงเทพมหานคร
ทิศใต้	ติดต่อ	พื้นที่ตำบลบางโฉลง อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ
ทิศตะวันออก	ติดต่อ	พื้นที่ตำบลหนองปรือ อำเภอบางพลี และตำบลศีรษะจรเข้น้อย อำเภอบางเสาธง จังหวัดสมุทรปราการ
ทิศตะวันตก	ติดต่อ	พื้นที่ตำบลราชาเทวะ อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ

1.5 รายละเอียดโครงการ

ตามแผนแม่บทการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ทสภ.) ได้แบ่งแผนพัฒนาออกเป็น 5 ระยะ เมื่อพัฒนาตามแผนงานดังกล่าวสมบูรณ์เต็มขีดความสามารถ ทสภ. จะประกอบด้วยทางวิ่ง 4 เส้น สามารถรองรับอากาศยานขึ้น-ลงได้สูงสุดชั่วโมงละ 112 เที่ยวบิน อาคารผู้โดยสารสามารถรองรับผู้โดยสารได้ถึง 119 ล้านคนต่อปี และมีหลุมจอดอากาศยานจำนวน 224 หลุมจอด ซึ่งการดำเนินงานปัจจุบันของ ทสภ. อยู่ในระยะที่ 1 โดยมีอาคารผู้โดยสารหลักจำนวน 1 หลัง พร้อมสิ่งอำนวยความสะดวก มีขีดความสามารถรองรับผู้โดยสารได้ 45 ล้านคนต่อปี และมีทางวิ่งจำนวน 2 ทางวิ่งขีดความสามารถสูงสุดในการรองรับจำนวนเที่ยวบินเท่ากับ 76 เที่ยวบินต่อชั่วโมง อย่างไรก็ตาม จากสถิติจำนวนผู้โดยสารในปี พ.ศ. 2554 พบว่า มีผู้โดยสารใช้บริการที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเพิ่มขึ้นเป็น 47.9 ล้านคนต่อปี โดยมีจำนวนเที่ยวบินในชั่วโมงสูงสุดเท่ากับ 52-59 เที่ยวบินต่อชั่วโมง ซึ่งยังไม่เต็มขีดความสามารถในการรองรับของทางวิ่งที่สามารถรองรับได้สูงสุด 76 เที่ยวบินต่อชั่วโมง ในขณะที่อาคารผู้โดยสารต้องรองรับผู้โดยสารเกินขีดความสามารถ ทำให้อาคารผู้โดยสารเกิดความแออัด คับคั่ง ผู้โดยสารต้องเสียเวลา ปัญหาดังกล่าวส่งผลให้ระดับการให้บริการของท่าอากาศยานต่ำลงเกิดความไม่สะดวกสบายแก่ผู้โดยสาร และความล่าช้าของเที่ยวบิน ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย

ทอท. จึงมีความจำเป็นเร่งด่วนในการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกภายในพื้นที่ ทสภ. เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นได้อย่างเพียงพอ โดยจำนวนเที่ยวบินสูงสุดยังคงไม่เกิน 76 เที่ยวบินต่อชั่วโมง สำหรับรายละเอียดองค์ประกอบของโครงการในปัจจุบัน และเมื่อมีการปรับปรุงเพื่อเพิ่มขีดความสามารถ มีดังต่อไปนี้



รูปที่ 1.4-1 แผนที่แสดงที่ตั้งท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

1.5.1 รายละเอียดท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในปัจจุบัน

รายละเอียดท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในปัจจุบันแสดงดังรูปที่ 1.5.1-1 ซึ่งมีองค์ประกอบหลัก ดังนี้

1.5.1.1 ระบบทางวิ่ง ทางขับ และลานจอดอากาศยาน

(1) ทางวิ่ง

ปัจจุบัน ทสภ. มีทางวิ่ง 2 เส้น ประกอบด้วย

(1.1) ทางวิ่งด้านทิศตะวันออก (01R/19L) มีความยาว 4,000 เมตร ความกว้าง 60 เมตร ไหล่ทางวิ่งข้างละ 7.5 เมตร

(1.2) ทางวิ่งด้านทิศตะวันตก (01L/19R) มีความยาว 3,700 เมตร ความกว้าง 60 เมตร ไหล่ทางวิ่งข้างละ 7.5 เมตร

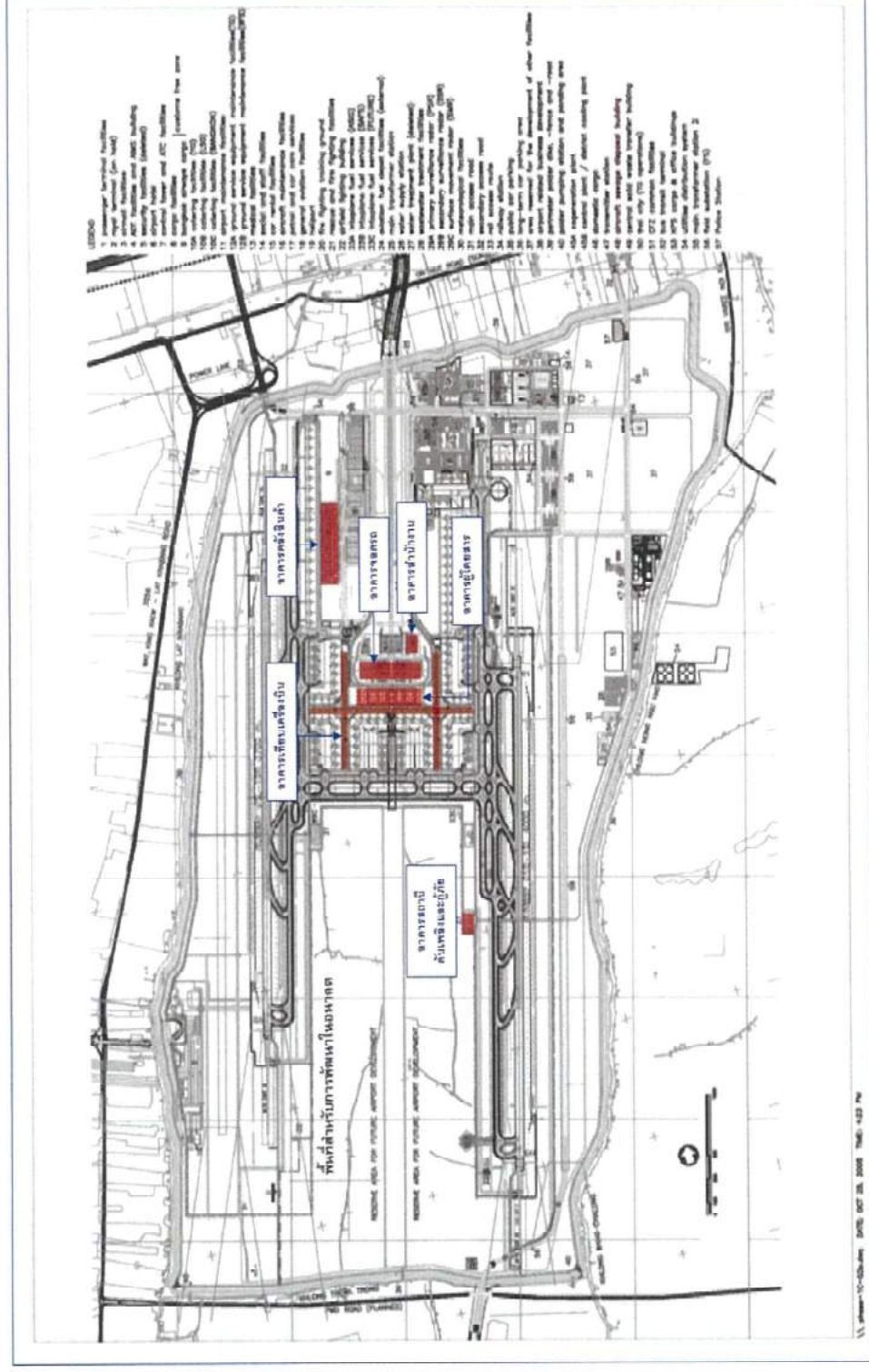
ทางวิ่งทั้งสองเส้นวางตัวในแนวคู่ขนาน ห่างกัน 2,200 เมตร มีทางขับขนานกับทางวิ่งทั้ง 2 เส้น และทางขับเชื่อม 2 เส้น มีขีดความสามารถรองรับเที่ยวบินขึ้น-ลงได้สูงสุด 76 เที่ยวบินต่อชั่วโมง ค่าความแข็งแรงของทางวิ่งทั้งสองข้างมีค่า PCN 137/F/D/X/T เพียงพอที่จะรองรับอากาศยานแบบ B747-400 บรรทุกน้ำหนักเต็มพิกัดได้

(2) ทางขับ

ทสภ. มี Parallel Taxiway จำนวน 4 เส้น ได้แก่ TWY B, C, D และ E โดยเส้นทางอยู่ใกล้กับทางวิ่งคือ TWY B และ E มีระยะห่างจากกึ่งกลางทางวิ่ง 200 เมตร ซึ่งได้ตามมาตรฐานองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization : ICAO) โดยทางวิ่งด้านทิศตะวันออก (01R/19L) มี Exit Taxiway จำนวน 13 เส้น และทางวิ่งด้านทิศตะวันตก (01L/19R) มี Exit Taxiway จำนวน 12 เส้น ทางขับของ ทสภ. ทั้งหมดมีความกว้าง 30 เมตร ลักษณะพื้นผิวเป็น Asphalt มีค่าความแข็งแรงเป็น PCN 137/F/D/X/T

(3) ลานจอดอากาศยาน (Apron)

ทสภ. มีลานจอดอากาศยาน 3 พื้นที่ คือ East Apron, Main Apron และ West Apron มีพื้นที่รวม 1,053,000 ตารางเมตร ปัจจุบันมีหลุมจอดอากาศยานจำนวน 120 หลุม จำแนกเป็นหลุมจอดประชิดอาคาร (Contact Gate) จำนวน 51 หลุมจอด (มี 5 หลุมจอดที่สามารถให้บริการ A380 ได้) และหลุมจอดระยะไกล (Remote Gate) จำนวน 69 หลุมจอด



ที่มา : ฝ่ายแผนพัฒนาท่าอากาศยาน ทอท. (อ้างอิงจากรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ : การก่อสร้างอาคารและระบบสาธารณูปโภค ตามแผนงานพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2 (กรกฎาคม 2558)

รูปที่ 1.5.1-1 แผนผังท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในระยะที่ 1

1.5.1.2 อาคารสนับสนุน

(1) อาคารผู้โดยสาร

อาคารผู้โดยสารของ ทสภ. เป็นอาคาร 7 ชั้น และมีชั้นใต้ดิน 2 ชั้น มีขนาดกว้าง 108 เมตร ยาว 441 เมตร พื้นที่ใช้สอยรวมประมาณ 182,000 ตารางเมตร โครงสร้างอาคารเป็นคอนกรีตเสริมเหล็ก โครงหลังคาเป็นโครงเหล็ก วัสดุผนังหลังคาเป็นกระเบื้องสลับ Stainless Steel Sheets ภายในอาคารมีสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ เช่น เคาน์เตอร์ตรวจบัตรโดยสาร เคาน์เตอร์ตรวจหนังสือเดินทาง เคาน์เตอร์ศุลกากร สายพานลำเลียง เป็นต้น

(2) อาคารเทียบเครื่องบิน

อาคารเทียบเครื่องบิน มีพื้นที่ใช้สอยรวม 381,000 ตารางเมตร โครงสร้างอาคารเป็นคอนกรีตเสริมเหล็ก โครงหลังคาเป็นโครงเหล็ก วัสดุผนังหลังคาเป็นกระเบื้องสลับกับผ้าใยสังเคราะห์เคลือบเทฟลอน ประกอบด้วย อาคารเทียบเครื่องบิน A, B, C, D, E, F และ G มีหลุมจอดประชิดอาคาร 51 หลุมจอด จำแนกเป็น

(2.1) อาคารเทียบเครื่องบิน A และ B ให้บริการผู้โดยสารภายในประเทศ ท่าอากาศยานจอดเทียบได้รวม 12 เครื่อง และมีประตูทางออกสำหรับไปขึ้นอากาศยานที่จอด ณ หลุมจอดระยะไกล 3 ประตู

(2.2) อาคารเทียบเครื่องบิน C, D, E, F และ G ให้บริการผู้โดยสารระหว่างประเทศ ท่าอากาศยานจอดเทียบได้รวม 39 เครื่อง และมีประตูทางออกสำหรับไปขึ้นอากาศยานที่จอด ณ หลุมจอดระยะไกล รวม 9 ประตู

(3) อาคารคลังสินค้า

อาคารคลังสินค้าตั้งอยู่ทางทิศตะวันตกเฉียงเหนือของท่าอากาศยาน มีพื้นที่ให้บริการประมาณ 568,000 ตารางเมตร สามารถรองรับสินค้าได้ 3.0 ล้านตันต่อปี โดยมีหลุมจอดอากาศยานขนสินค้า โดยเฉพาะบริเวณหน้าอาคารคลังสินค้าจำนวน 20 หลุมจอด และมีการให้บริการแบบเขตปลอดพิธีการศุลกากร (Custom Free Zone) ตลอด 24 ชั่วโมง

(4) อาคารสำนักงาน

อาคารสำนักงานของ ทอท. ภายในพื้นที่ท่าอากาศยาน ประกอบด้วย อาคารสำนักงานท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (AOB) และกลุ่มอาคารศูนย์ซ่อมบำรุงสาธารณูปโภคท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (AMF)

(5) อาคารสถานีดับเพลิงและกู้ภัย

อาคารสถานีดับเพลิงและกู้ภัย มีจำนวน 3 สถานี คือ สถานีหลัก (Main Station) จำนวน 1 สถานี รับผิดชอบดับเพลิงอาคาร และสถานีย่อย (Substation) จำนวน 2 สถานี ตั้งอยู่ในเขตปฏิบัติการการบิน (Airside) รับผิดชอบการดับเพลิงอากาศยาน

1.5.1.3 ศูนย์ควบคุมการจราจรทางอากาศ

ศูนย์ควบคุมการจราจรทางอากาศสุวรรณภูมิ มีหน้าที่ควบคุมการจราจรทางอากาศ สื่อสารการบิน และการเดินอากาศให้กับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ประกอบด้วย

(1) หอบังคับการบิน มีจำนวน 1 แห่ง สูง 132.2 เมตร พร้อมระบบวิทยุสื่อสาร ระบบติดตามอากาศยาน และระบบนำร่องอากาศยานที่ทันสมัยอยู่ในเขต Landside

(2) หอควบคุมการจอดอากาศยาน มี 2 แห่ง ตั้งอยู่ทางด้านทิศตะวันตก และทิศตะวันออกของอาคารเทียบเครื่องบิน ด้านละ 1 แห่ง

นอกจากนี้ ยังมีการติดตั้งอุปกรณ์เพื่ออำนวยความสะดวกแก่อากาศยานที่ทำการบินขึ้น-ลง ให้มีความปลอดภัย ได้แก่ Doppler Very High Frequency Omni-directional Range (DVOR), Distance Measuring Equipment (DME), Instrument landing System (ILS) และ Remote Maintenance and Monitoring Configuration (RMMC)

1.5.1.4 พื้นที่จอดรถ

(1) มีอาคารจอดรถแบบ Short Term อยู่ด้านหน้าอาคารผู้โดยสาร จำนวน 2 อาคาร เป็นอาคาร 5 ชั้น และชั้นลาดฟ้า 1 ชั้น สามารถจอดรถได้ประมาณ 5,000 คัน (รวมพื้นที่จอดรถชั้นลาดฟ้า)

(2) มีลานจอดรถระดับพื้นดินอยู่ด้านข้างอาคารจอดรถ จอดรถได้ 1,116 คัน

(3) มีพื้นที่จอดรถแบบ Long Term จอดรถยนต์ได้ 4,300 คัน และรถบัส 78 คัน

1.5.1.5 ระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการ

ระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการของ ทสภ. มีรายละเอียดดังนี้

(1) ระบบระบายน้ำและป้องกันน้ำท่วม แบ่งเป็น 2 ส่วนหลักๆ คือ

(1.1) ระบบพื้นที่ปิดล้อม และระบบระบายน้ำภายใน ทสภ. ประกอบด้วย คันกั้นน้ำรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีลักษณะเป็นคันดิน ยาว 23.5 กิโลเมตร ความสูงที่ระดับ +3.5 เมตรจากระดับน้ำทะเลปานกลาง และมีความกว้าง 3 เมตร ซึ่งคันกั้นน้ำนี้สร้างอยู่ภายในพื้นที่ของ ทสภ.

(1.2) ระบบระบายน้ำภายนอก ทสภ. ประกอบด้วยคลองระบายน้ำหลายแห่ง ได้แก่ คลองหนองงูเห่า คลองลาดกระบัง คลองชุดใหม่บริเวณด้านทิศเหนือของ ทสภ. เชื่อมระหว่างคลองหนองงูเห่าและคลองลาดกระบัง คลองเทเวศร์ตรง เชื่อมต่อระหว่างคลองลาดกระบังกับคลองหนองงูเห่าบริเวณด้านทิศใต้ของ ทสภ. นอกจากนี้ ยังมีคลองบางขวางเล็ก คลองบางขวางใหญ่ คลองบางโกล้ง คลองบางพลี และคลองซอยต่างๆ แยกจากคลองเทเวศร์ไหลลงสู่คลองลำโรงและระบายน้ำออกสู่ทะเล

(2) การคมนาคมขนส่ง

เมื่อมีการพัฒนา ทสภ. หน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการก่อสร้างทางเข้า-ออกท่าอากาศยานและพัฒนา ระบบถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบ จึงได้สนับสนุนการดำเนินงานของ ทสภ. โดยมีโครงข่ายเส้นทางคมนาคมเข้า-ออก และเส้นทางคมนาคมบริเวณใกล้เคียง ทสภ. โดยสรุปดังนี้

(2.1) เส้นทางคมนาคมบริเวณใกล้เคียง ทสภ. ประกอบด้วยโครงข่ายคมนาคมสำคัญหลายสาย เช่น ทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 (กรุงเทพ-ชลบุรี สายใหม่ หรือมอเตอร์เวย์) ทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 (ถนนวงแหวนรอบนอกฝั่งตะวันออก) ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 34 (ถนนบางนา-ตราด) ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3119 (ถนนร่มเกล้า) เป็นต้น นอกจากนี้ ยังมีทางด่วนบูรพาวิถี ทางรถไฟสายตะวันออก รวมถึงรถไฟฟ้าเชื่อม ทสภ. (Airport Rail Link)

(2.2) เส้นทางคมนาคมเข้า-ออกพื้นที่ ทสภ. กรมทางหลวงได้ก่อสร้างเส้นทางเข้า-ออก ทสภ. 3 ด้าน 5 ทางเข้าออก ได้แก่ ทางเข้า-ออกด้านเหนือ ทางเข้า-ออกด้านใต้ ทางเข้า-ออกจากถนนลาดกระบัง ทางเข้า-ออกจากแยกต่างระดับร่มเกล้า และทางเข้า-ออกด้านตะวันตกจากถนนกิ่งแก้ว

(2.3) ระบบขนส่งสาธารณะภายในและภายนอก ทสภ. ประกอบด้วย รถโดยสารประจำทางพิเศษ (Airport Express) รถตู้สาธารณะ รถโดยสารประจำทาง ขสมก. รถโดยสารปรับอากาศ บขส. นอกจากนี้ ยังมีรถแท็กซี่สาธารณะ และรถเวียน (Shuttle Bus) เพื่อรับ-ส่งผู้โดยสารไปยังอาคารผู้โดยสารทั้งขาเข้าและขาออก

(3) ระบบไฟฟ้าและพลังงาน

ทสภ. ได้รับกระแสไฟฟ้าจาก บริษัท ผลิตไฟฟ้าและน้ำเย็น จำกัด (District Cooling System and Power Plant Co., Ltd. หรือ DCAP) เป็นหลัก โดย DCAP ผลิตกระแสไฟฟ้าด้วยระบบพลังงานร่วม โดยใช้ก๊าซธรรมชาติเป็นเชื้อเพลิง มีกำลังการผลิตไฟฟ้ารวมทั้งสิ้น 94 เมกะวัตต์ โดยจ่ายให้ ทสภ. ประมาณ 50 เมกะวัตต์ ส่วนที่เหลือ 34 เมกะวัตต์ จะจำหน่ายเข้าระบบของ กฟผ. และที่เหลืออีก 10 เมกะวัตต์จะใช้เองภายใน DCAP นอกจากนี้กระแสไฟฟ้าแล้วยังมีการนำพลังงานความร้อนที่เหลือใช้จากการผลิตไฟฟ้า มาผลิตเป็นน้ำเย็นและไอน้ำ ส่งมาใช้ในการปรับอากาศภายในอาคารผู้โดยสารของ ทสภ. อีกด้วย

นอกจากนี้ ทสภ. ยังรับกระแสไฟฟ้าบางส่วนจากการไฟฟ้านครหลวง ทั้งนี้ ภายใน ทสภ. มีสถานีไฟฟ้าย่อยซึ่งแปลงแรงดันไฟฟ้าจากการไฟฟ้านครหลวง 115 กิโลโวลต์ มาเป็น 24 กิโลโวลต์

(4) ระบบน้ำใช้

ทสภ. ได้รับน้ำจากการประปานครหลวงที่สถานีสูบน้ำมีนบุรี ส่งผ่านท่อขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง 120 เซนติเมตร มาตามถนนลาดกระบังเข้าสู่ ทสภ. ทางด้านทิศเหนือ ส่วนท่อน้ำใช้ภายใน ทสภ. มีขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง 80 เซนติเมตร และนำไปเก็บไว้ในถังเก็บน้ำขนาดความจุ 40,000 ลูกบาศก์เมตร จากนั้นจะส่งน้ำไปตามท่อใต้ดินไปยังพื้นที่ต่างๆ โดยมีท่อน้ำบางส่วนต่อกับระบบ Fire Hydrant นอกจากนี้ ยังมีบ่อเก็บน้ำแยกต่างหากเพื่อใช้สำหรับอุปกรณ์ที่ต้องการให้น้ำไหลแรงเพื่อการดับเพลิง

(5) ระบบสื่อสาร

ปัจจุบันระบบโทรศัพท์ที่ติดตั้งภายใน ทสภ. เป็นของบริษัท ทีโอที จำกัด (มหาชน) โดยได้ทำการขอเลขหมายทั้งสิ้น 20,000 เลขหมาย ให้บริการครอบคลุมในส่วนของสายการบินและร้านค้าภายใน ทสภ. แต่ในปัจจุบันพื้นที่ส่วนห้องผู้โดยสารและสำนักงานของ ทอท. มีจำนวนหมายเลขที่เปิดให้บริการแล้วเพียง 2,000 เลขหมาย

(6) การเติมน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับอากาศยาน

บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BAFS) เป็นผู้ให้บริการเติมน้ำมันอากาศยานที่ ทสก. ให้บริการทั้งระบบเติมน้ำมันทางท่อ และโดยรถเติมน้ำมัน โดยมีคลังเก็บน้ำมันเนื้อที่ 63 ไร่ อยู่ภายนอกพื้นที่ ทสก. ทางด้านทิศตะวันออก ประกอบด้วย ถังน้ำมัน Jet A-1 จำนวน 4 ถัง ความจุรวม 60 ล้านลิตร มีระบบจ่ายน้ำมันอัตโนมัติ เพื่อให้เหมาะสมกับความต้องการน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน และเป็นการช่วยประหยัดพลังงานได้อีกทางหนึ่งด้วย

(7) การจัดการน้ำเสีย

(7.1) แหล่งกำเนิดและปริมาณน้ำเสีย น้ำเสียที่เกิดขึ้นในพื้นที่ ทสก. ประกอบด้วย (1) น้ำเสียชุมชน เกิดจากอาคารผู้โดยสาร โรงแรม และสำนักงานต่างๆ (2) น้ำเสียจากอากาศยาน (3) น้ำเสียจากครัว และ (4) น้ำเสียปนเปื้อนน้ำมัน จากการล้างอากาศยานและการซ่อมบำรุง โดยในช่วงระหว่างเดือนมกราคม – มิถุนายน พ.ศ. 2560 มีปริมาณน้ำเสียเฉลี่ยที่ส่งเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสียส่วนกลางประมาณ 7,315 – 8,008 ลูกบาศก์เมตรต่อวัน

(7.2) ระบบบำบัดน้ำเสีย ระบบบำบัดน้ำเสียของ ทสก. มีรายละเอียดดังนี้

- ระบบบำบัดน้ำเสียขั้นต้น : เนื่องจากน้ำเสียจากแหล่งกำเนิดบางประเภทอาจมีผลต่อคุณสมบัติของน้ำเสียรวมที่จะส่งเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสียส่วนกลางได้ เช่น น้ำเสียจากศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน บริษัทการบินไทยฯ ครัวการบินไทย ครัวการบินกรุงเทพ สถานีขนถ่ายและคัดแยกขยะ เป็นต้น ซึ่งแหล่งกำเนิดดังกล่าวจำเป็นต้องติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียเบื้องต้นเพื่อบำบัดน้ำเสียให้เป็นไปตามเกณฑ์คุณภาพน้ำเสียที่สามารถระบายเข้าสู่ระบบบำบัดส่วนกลางเสียก่อน

- ระบบรวบรวมน้ำเสียส่วนกลาง : รวบรวมน้ำเสียจากแหล่งกำเนิดต่างๆ ภายใน ทสก. โดยใช้ท่อ HDPE ขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง 110-560 มิลลิเมตร ร่วมกับบ่อกักน้ำเสีย คสล.

- ระบบบำบัดน้ำเสียส่วนกลาง : เป็นระบบบำบัดน้ำเสียแบบชีวภาพ ออกแบบเป็น 2 ชุด (Stream) ขนานกัน แต่ละชุดมีอัตราการบำบัดน้ำเสียเฉลี่ย 9,000 ลูกบาศก์เมตรต่อวัน รวมอัตราการบำบัดน้ำเสีย 18,000 ลูกบาศก์เมตรต่อวัน โดยระบบบำบัดโดยวิธีการชีวภาพนี้ ประกอบด้วย ถังกึ่งไร้อากาศขั้นต้น (Pre-Anoxic) 1 ถัง/ชุด ถังไร้อากาศ (Anaerobic) 1 ถัง/ชุด ถังกึ่งไร้อากาศ (Anoxic) 1 ถัง/ชุด ถังเติมอากาศ (Aerobic) 1 ถัง/ชุด ระบบการผสมและหมุนเวียนภายใน ถังตกตะกอน 2 ถัง/ชุด ระบบควบคุมเครื่องสูบลดตะกอนหมุนเวียนกลับ (Returned Activated Sludge Pump) ระบบควบคุมตะกอนส่วนเกิน และระบบกำจัดตะกอนลอย

นอกจากนี้ ยังมีระบบบำบัดขั้นที่สาม ซึ่งเป็นการบำบัดเพื่อนำกลับมาใช้ใหม่ การฆ่าเชื้อโรค และระบบการกำจัดตะกอน ซึ่งเป็นเครื่องรีดตะกอนแบบเหวี่ยง โดยน้ำเสียที่ได้จากการรีดตะกอนจะถูกส่งกลับเข้าไปบำบัดอีกครั้งในถังเติมอากาศ

ปัจจุบัน ทอท. ได้มอบหมายให้ บริษัท โกลบอล ยูทิลิตี้ เซอร์วิส จำกัด เป็นผู้ดูแลจัดการน้ำเสียที่เกิดจากการดำเนินงานของ ทสก.

(8) การจัดการของเสีย

(8.1) แหล่งกำเนิดและประเภทมูลฝอย มูลฝอยที่เกิดขึ้นใน ทสภ. จำแนกเป็น 3 ลักษณะ คือ (1) มูลฝอยทั่วไป เช่น เศษอาหาร เศษกระดาษ ผ้า พลาสติก เป็นต้น (2) มูลฝอยอันตราย เช่น หลอดไฟฟลูออเรสเซนต์ ถ่านไฟฉาย เป็นต้น และ (3) มูลฝอยติดเชื้อ เช่น สำลี ผ้าก๊อช เป็นต้น

(8.2) ปริมาณมูลฝอย จากข้อมูลปริมาณมูลฝอยตั้งแต่เริ่มเปิดดำเนินการตั้งแต่มกราคม 2550-พฤษภาคม 2555 พบว่า ในช่วงปี พ.ศ. 2550-2551 มีปริมาณมูลฝอยแปรผันค่อนข้างมาก ต่อมาในปี พ.ศ. 2552 เริ่มมีแนวโน้มคงที่แต่มีปริมาณลดลง และตั้งแต่ พ.ศ. 2553-2555 ปริมาณมูลฝอยมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นตามปริมาณการจราจรทางอากาศและผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น ทั้งนี้ สัดส่วนของปริมาณมูลฝอยทั่วไป มูลฝอยอันตราย และมูลฝอยติดเชื้อ คิดเป็นร้อยละ 99.63, 0.36 และ 0.01 ตามลำดับ

(8.3) การบริหารจัดการมูลฝอย ทอท. ได้มอบหมายให้ บริษัท ทีเออาร์เอฟ จำกัด เป็นผู้บริหารจัดการมูลฝอยที่เกิดขึ้นไปยังสถานีนถ่ายขยะของ ทสภ. เพื่อคัดแยกและนำไปกำจัดอย่างถูกต้องตามหลักสุขาภิบาลโดยผู้ที่ได้รับอนุญาตจากหน่วยงานราชการหรือตามกฎหมายกำหนด

1.5.1.6 เขตปลอดภัยในการเดินอากาศ

ปัจจุบัน ทสภ.มีทางวิ่ง 2 เส้น คือ ทางวิ่งฝั่งตะวันตก ยาว 3,700 เมตร และทางวิ่งฝั่งตะวันออก ยาว 4,000 เมตร เมื่อพิจารณาตามมาตรฐานความปลอดภัยในการเดินอากาศของ ICAO พบว่า เป็นท่าอากาศยานที่มีความยาวทางวิ่งมากกว่า 1,800 เมตร โดยจัดประเภทของท่าอากาศยานอยู่ใน Aerodrome Code 4

สำหรับเขตปลอดภัยในการเดินอากาศบริเวณ ทสภ. กระทรวงคมนาคมได้ประกาศเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ ทสภ. ตามประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง กำหนดเขตบริเวณใกล้เคียงท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ พ.ศ. 2551 ดังรูปที่ 1.5.1.6-1

1.5.1.7 สถิติปริมาณการจราจรทางอากาศในปัจจุบัน

(1) จำนวนผู้โดยสาร

ในช่วงปี พ.ศ. 2552-2555 จำนวนผู้โดยสารมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ส่วนในปี พ.ศ. 2556 มีจำนวนลดลงจากปี พ.ศ. 2555 เนื่องจากในปลายปี พ.ศ. 2555 สายการบินต้นทุนต่ำย้ายฐานการบินกลับมาให้บริการที่ท่าอากาศยานดอนเมือง จากการทบทวนสถิติจำนวนผู้โดยสารในชั่วโมงคับคั่งสูงสุดในปี พ.ศ. 2556 พบว่า มีจำนวน 12,082 คนต่อชั่วโมง

(2) จำนวนเที่ยวบิน

จำนวนเที่ยวบินของอากาศยานพาณิชย์ที่ทำการบินขึ้น-ลง ณ ทสภ. ในช่วงปี พ.ศ. 2552-2555 มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นเช่นเดียวกับจำนวนผู้โดยสาร และมีจำนวนลดลงในปี พ.ศ. 2556 ด้วยเหตุผลเดียวกัน จากการทบทวนสถิติจำนวนเที่ยวบินในชั่วโมงคับคั่งสูงสุดในปี พ.ศ. 2556 พบว่ามีจำนวน 59 เที่ยวบินต่อชั่วโมง

1.5.2 การพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารเป็น 60 ล้านคนต่อปี

หลังจาก ทสภ. เปิดให้บริการในเดือนกันยายน พ.ศ. 2549 พบว่า มีการเติบโตของปริมาณการจราจรทางอากาศอย่างรวดเร็ว เมื่อพิจารณาความสามารถในการรองรับปริมาณผู้โดยสารของอาคารผู้โดยสารและสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ภายใน ทสภ. แล้ว พบว่า สามารถรองรับปริมาณผู้โดยสารได้ 45 ล้านคน โดยแบ่งเป็นผู้โดยสารระหว่างประเทศ 33 ล้านคน และผู้โดยสารภายในประเทศ 12 ล้านคน จากผลการประเมินขีดความสามารถในการรองรับปริมาณผู้โดยสารของ ทสภ. แสดงดังตารางที่ 1.5.2-1 พบว่า อาคารผู้โดยสารและสิ่งอำนวยความสะดวกของ ทสภ. เริ่มเต็มขีดความสามารถมาตั้งแต่ช่วงปี พ.ศ. 2553 เป็นต้นมา ดังนั้น ทอท. จึงมีความจำเป็นเร่งด่วนในการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกภายใน ทสภ. เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นได้อย่างเพียงพอ โดยที่จำนวนเที่ยวบินในชั่วโมงสูงสุดยังไม่เกิน 76 เที่ยวบิน ตามที่ได้เสนอไว้ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเพิ่มเติม (สืบเนื่องจากการเพิ่มจำนวนผู้โดยสารในปีเปิดดำเนินการ)

ตารางที่ 1.5.2-1 การประเมินขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ปี พ.ศ.	Annual Passenger (พันคน)			การประเมิน	
	International	Domestic	Total	International	Domestic
2552	30,000	10,099	40,099	เพียงพอ	เพียงพอ
2553	32,850	10,890	43,740	ไม่เพียงพอ	เพียงพอ
2554	35,741	11,563	47,304	ไม่เพียงพอ	เพียงพอ
2555	38,633	12,190	50,823	ไม่เพียงพอ	ไม่เพียงพอ
2556	41,619	12,735	54,354	ไม่เพียงพอ	ไม่เพียงพอ
2557	44,355	13,270	57,625	ไม่เพียงพอ	ไม่เพียงพอ
2558	47,140	13,824	60,964	ไม่เพียงพอ	ไม่เพียงพอ
2559	49,923	14,345	64,268	ไม่เพียงพอ	ไม่เพียงพอ
2560	52,665	14,891	67,556	ไม่เพียงพอ	ไม่เพียงพอ
2561	55,319	15,421	70,740	ไม่เพียงพอ	ไม่เพียงพอ
2562	58,008	15,970	73,978	ไม่เพียงพอ	ไม่เพียงพอ
2563	60,811	16,533	77,344	ไม่เพียงพอ	ไม่เพียงพอ
2564	63,552	17,109	80,661	ไม่เพียงพอ	ไม่เพียงพอ
2565	66,386	17,639	84,025	ไม่เพียงพอ	ไม่เพียงพอ
2566	69,283	18,141	87,424	ไม่เพียงพอ	ไม่เพียงพอ
2567	72,221	18,611	90,832	ไม่เพียงพอ	ไม่เพียงพอ

ที่มา : ฝ่ายแผนพัฒนาท่าอากาศยาน ทอท. (อ้างอิงจากรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ : การก่อสร้างอาคารและระบบสาธารณูปโภค ตามแผนงานพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2 (กรกฎาคม 2558))

ดังนั้น การพัฒนา ทสภ. ตามรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม การก่อสร้างอาคารและระบบสาธารณูปโภคตามแผนพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิระยะที่ 2 จึงเป็นการพัฒนาเพื่อเพิ่มขีดความสามารถของอาคารผู้โดยสารและสิ่งอำนวยความสะดวกภายใน ทสภ. ในการรองรับผู้โดยสารเป็น 60 ล้านคนต่อปี (ผู้โดยสารระหว่างประเทศ 48 ล้านคนต่อปี และผู้โดยสารภายในประเทศ 12 ล้านคนต่อปี) เพื่อเป็นการบรรเทาความแออัดในอาคารผู้โดยสารหลัก และเป็นการเพิ่มระดับการให้บริการผู้โดยสารในอาคารผู้โดยสารให้มากขึ้น ซึ่งประกอบด้วยงานหลัก 3 กลุ่มงาน ดังนี้

- (1) กลุ่มงานก่อสร้างอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 ได้แก่
 - 1.1) งานออกแบบและก่อสร้างอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 พร้อมติดตั้งสิ่งอำนวยความสะดวก
 - 1.2) งานก่อสร้างลานจอดรถอากาศยานประชิดอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1
 - 1.3) งานออกแบบและก่อสร้างส่วนต่อเชื่อมอุโมงค์ใต้ดินทิศใต้และติดตั้งระบบขนส่งผู้โดยสาร (APM)
- (2) กลุ่มงานอาคารผู้โดยสาร ได้แก่
 - 2.1) งานออกแบบและก่อสร้างส่วนขยายอาคารผู้โดยสารด้านทิศตะวันออก
 - 2.2) งานออกแบบและก่อสร้างอาคารสำนักงานสายการบินและที่จอดรถด้านทิศตะวันออก (อาคารจอดรถ 1)
- (3) กลุ่มงานออกแบบและก่อสร้างระบบสาธารณูปโภค ได้แก่ ระบบไฟฟ้าแรงสูง ระบบประปา ระบบน้ำเย็น สำหรับเครื่องปรับอากาศ และก่อสร้างระบบท่อส่งน้ำเสียเชื่อมต่อกับระบบเดิม

สำหรับแผนงานพัฒนาเพื่อเพิ่มขีดความสามารถของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ แสดงดังรูปที่ 1.5.2-1 โดยมีรายละเอียดดังนี้

1.5.2.1 กลุ่มงานอาคารผู้โดยสาร

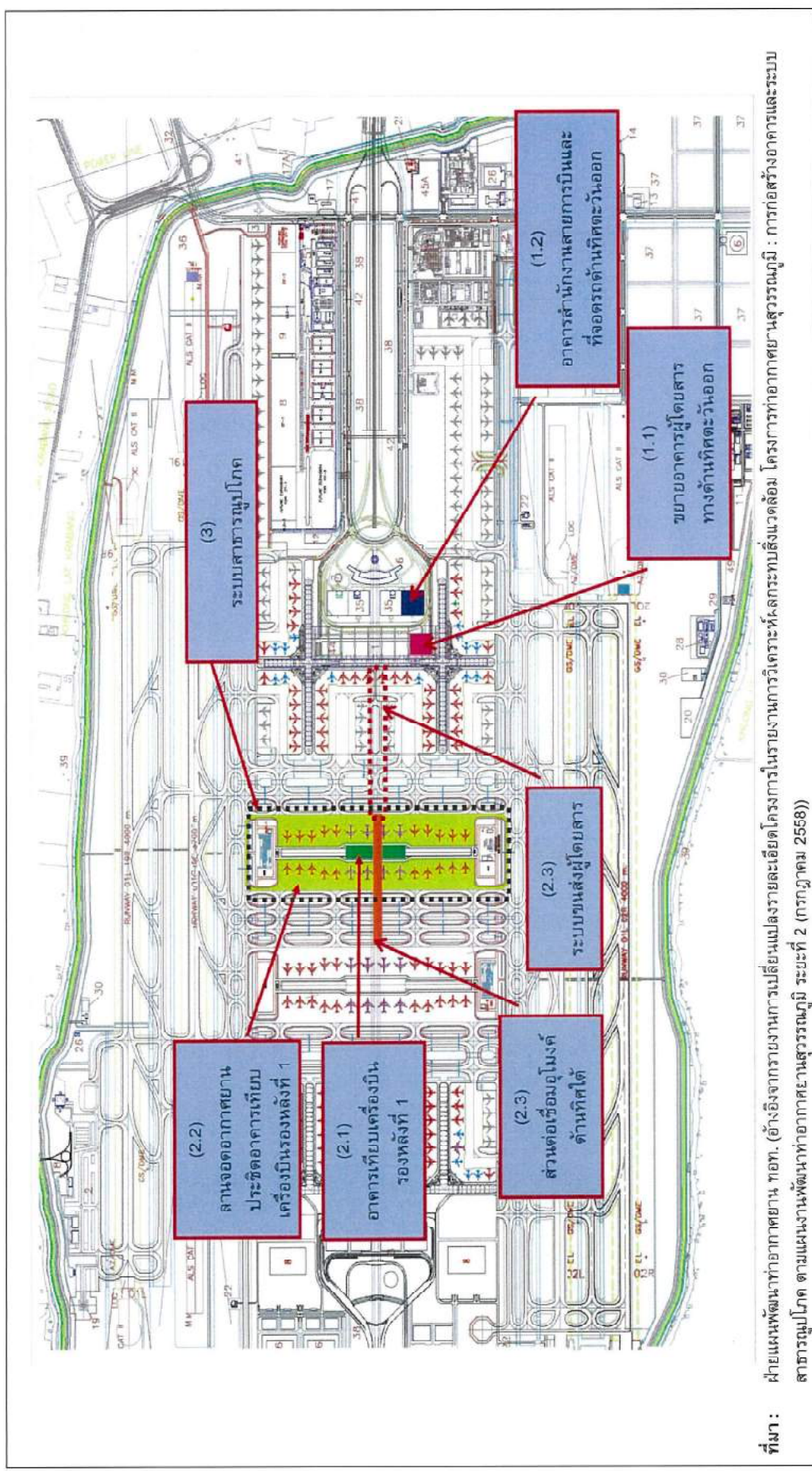
(1) งานออกแบบและก่อสร้างส่วนขยายอาคารผู้โดยสารด้านทิศตะวันออก

ส่วนขยายของอาคารผู้โดยสารอยู่ทางด้านทิศตะวันออกบนพื้นที่มีขนาดกว้าง 108 เมตร ยาว 135 เมตร พร้อมสิ่งอำนวยความสะดวกที่เกี่ยวข้อง เพื่อเพิ่มขีดความสามารถของอาคารผู้โดยสารหลักให้สามารถรองรับผู้โดยสารได้รวมทั้งสิ้น 60 ล้านคนต่อปี โดยคิดเป็นพื้นที่ใช้สอยส่วนที่ขยายเพิ่มประมาณ 60,000 ตารางเมตร แสดงภาพจำลองได้ดังรูปที่ 1.5.2.1-1

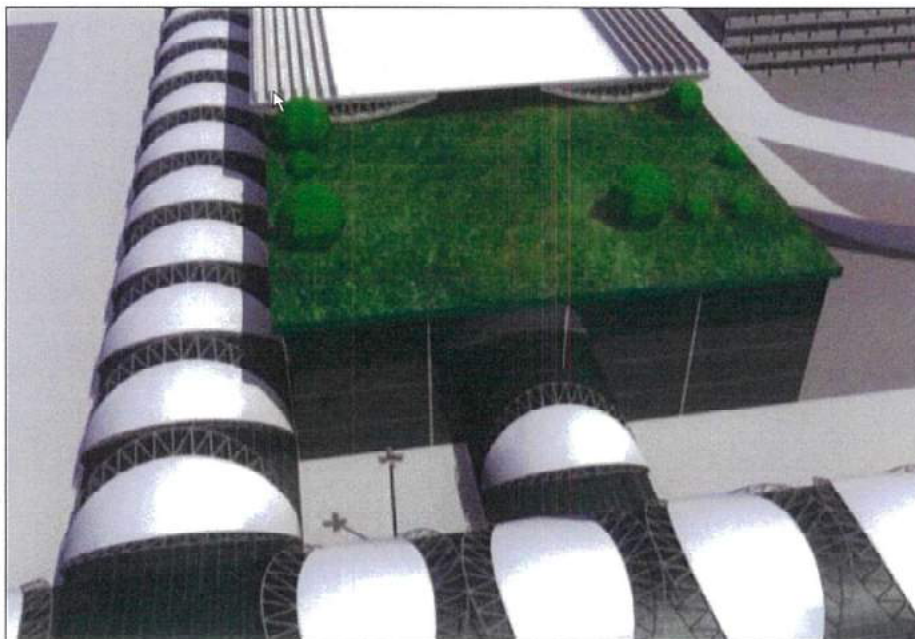
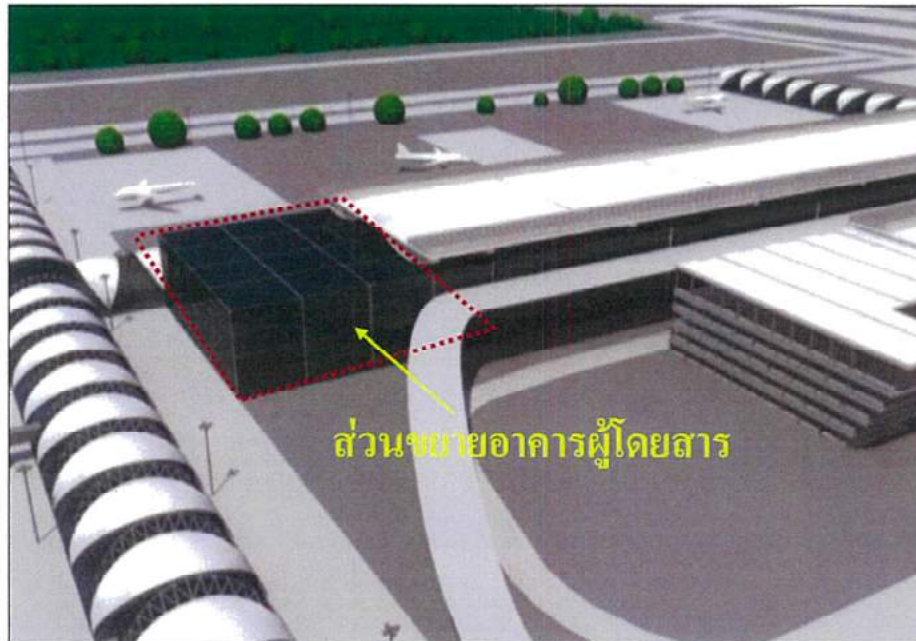
(2) งานออกแบบและก่อสร้างอาคารสำนักงานและที่จอดรถด้านทิศตะวันออก (อาคารจอดรถ 1)

2.1) ปัจจุบัน ทอท. มีอาคารที่ทำการสำนักงาน ทสภ. (อาคาร AOB) สูง 6 ชั้น ตั้งอยู่ด้านหลังอาคารที่จอดรถ 1 อยู่ห่างจากอาคารผู้โดยสารหลักประมาณ 330 เมตร มีพื้นที่ใช้สอยประมาณ 26,000 ตารางเมตร ซึ่งเป็นที่ตั้งของสำนักงานหน่วยงานสุวรรณภูมิและสำนักงานของสายการบิน นอกจากนี้ยังมีพื้นที่อาคารสำนักงานสายการบินอยู่ในบริเวณ Concourse A และ G ประมาณ 12,000 ตารางเมตร ซึ่งไม่เพียงพอ เนื่องจากมีสายการบินที่แจ้งความประสงค์ขอพื้นที่สำนักงานเพิ่มเติม นอกจากนี้ ยังต้องจัดเตรียมพื้นที่ทดแทนให้สายการบินเนื่องจากจะมีการปรับเปลี่ยนบริเวณ Concourse A และ G เป็นพื้นที่รองรับผู้โดยสาร

2.2) สำหรับอาคารจอดรถ ปัจจุบันมีทั้งสิ้น 4 แห่ง สามารถจอดรถยนต์ได้ประมาณ 6,100 คัน จากการสำรวจเมื่อปี พ.ศ. 2550 พบว่า มีผู้โดยสารมิใช่บริการสูงสุดถึง 4,000-4,500 คัน (จากจำนวนผู้โดยสาร 41.7 ล้านคนต่อปี) จากข้อมูลดังกล่าว สามารถประมาณการณได้ว่า หากจำนวนผู้โดยสารเพิ่มขึ้นถึง 60 ล้านคนต่อปี จะมีความต้องการใช้พื้นที่จอดรถระยะสั้นประมาณ 5,854-6,585 คัน ซึ่งเกินกว่าพื้นที่ที่เตรียมไว้ในปัจจุบัน จึงมีความจำเป็นต้องจัดพื้นที่จอดรถเพิ่มเติมเพื่อรองรับความต้องการดังกล่าว



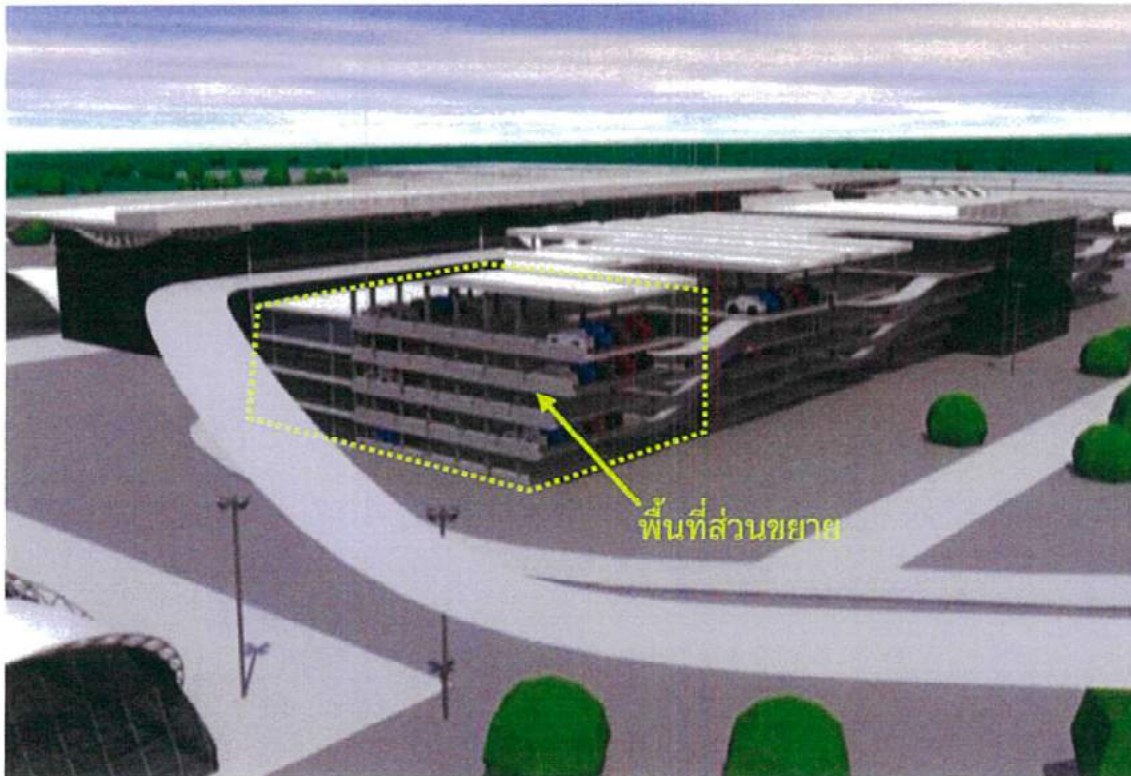
รูปที่ 1.5.2-1 แผนพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารจาก 45 ล้านคนต่อปี เป็น 60 ล้านคนต่อปี



ที่มา : รายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ : การก่อสร้างอาคารและระบบสาธารณูปโภค ตามแผนงานพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2 (กรกฎาคม 2558)

รูปที่ 1.5.2.1-1 ภาพจำลองส่วนขยายอาคารผู้โดยสารด้านทิศตะวันออก

ดังนั้น ทอท. จึงมีแผนการก่อสร้างอาคารสำนักงานพร้อมที่จอดรถยนต์ในพื้นที่ซึ่งปัจจุบันเป็นลานจอดรถ 1 โดยสร้างเป็นอาคาร 2 ส่วน ด้านหน้าเป็นอาคารสำนักงานสูง 4 ชั้น มีพื้นที่ประมาณ 35,100 ตารางเมตร ส่วนด้านหลังเป็นอาคารที่จอดรถ โครงสร้างคอนกรีตเสริมเหล็ก สูง 5 ชั้น และดาดฟ้าอีก 1 ชั้น พื้นที่ประมาณ 32,000 ตารางเมตร สามารถจอดรถได้เพิ่มขึ้น ประมาณ 400 คัน พร้อมสร้างทางเดินรถเชื่อมต่อกับอาคารจอดรถข้างเคียง และทางเดินเท้าเชื่อมต่อกับขานชาลาด้านหน้าอาคารผู้โดยสาร เมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จจะทำให้พื้นที่จอดรถรวมทั้งสิ้น 6,500 คัน แสดงภาพจำลองได้ดังรูปที่ 1.5.2.1-2



ที่มา : รายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ : การก่อสร้างอาคารและระบบสาธารณูปโภค ตามแผนงานพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2 (กรกฎาคม 2558)

รูปที่ 1.5.2.1-2 ภาพจำลองส่วนขยายอาคารสำนักงานและที่จอดรถ

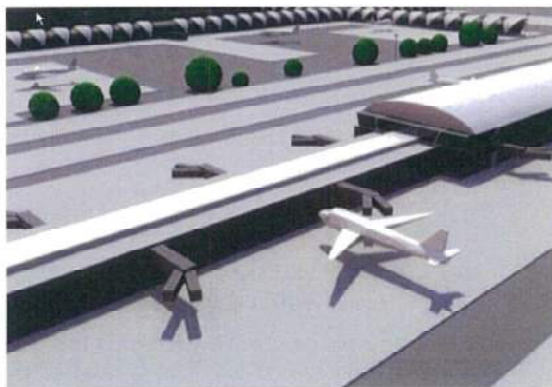
1.5.2.2 กลุ่มงานก่อสร้างอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1

(1) งานออกแบบและก่อสร้างอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1

ปัจจุบัน อาคารเทียบเครื่องบินของ ทสภ. เป็นส่วนหนึ่งของกลุ่มอาคารผู้โดยสาร ประกอบด้วย อาคารโถงผู้โดยสารขาเข้า-ขาออก และอาคารเทียบเครื่องบิน 7 หลัง (Concourse A-G) มีประตูทางออกที่เชื่อมต่อกับหลุมจอดอากาศยานประชิดอาคาร (Contact Gates) จำนวน 51 หลุม ซึ่งไม่เพียงพอต่อความต้องการในช่วงโมเมนต์เร่งด่วน โดยเฉพาะเที่ยวบินระหว่างประเทศ ซึ่งการให้บริการตามมาตรฐานสากลจะมีความต้องการหลุมจอดประชิดอาคารจำนวน 74 หลุมจอด ดังนั้น ทอท. จึงมีแผนการออกแบบและก่อสร้างอาคารเทียบเครื่องบินรอง (Midfield Satellite) หลังที่ 1 พร้อมติดตั้งอุปกรณ์สิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการด้านกิจกรรมการบินอย่างครบถ้วน ทั้งนี้ มุ่งให้บริการเที่ยวบินระหว่างประเทศ โดยอาคารเทียบเครื่องบินรองมีลักษณะเป็นอาคาร 4 ชั้น พื้นที่ประมาณ 216,000 ตารางเมตร มีประตูทางออกที่เชื่อมต่อกับหลุมจอดประชิดอาคาร 28 หลุมจอด ซึ่งเป็นหลุมจอดสำหรับเที่ยวบินระหว่างประเทศทั้งหมด โดยสามารถจอดอากาศยานขนาด A380 ได้ 8 หลุมจอด และ B747 ได้ 20 หลุมจอด รวมที่มีอยู่ในปัจจุบันเป็น 79 หลุมจอด รูปที่ 1.5.2.2-1 แสดงภาพจำลองอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 และลานจอดอากาศยานประชิดอาคาร

(2) งานก่อสร้างลานจอดอากาศยานประชิดอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1

จากความจำเป็นที่ต้องก่อสร้างอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 เพื่อเพิ่มหลุมจอดประชิดอาคารจำนวน 28 หลุมจอด ดังนั้น ทอท. จึงมีแผนการก่อสร้างลานจอดอากาศยานโดยรอบอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 พร้อมทั้งก่อสร้างระบบทางขับเพื่อเข้าสู่ลานจอด รวมทั้งสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง รวมพื้นที่ประมาณ 960,000 ตารางเมตร



ที่มา : รายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ : การก่อสร้างอาคารและระบบสาธารณูปโภค ตามแผนงานพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2 (กรกฎาคม 2558)

รูปที่ 1.5.2.2-1 ภาพจำลองอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 และลานจอดอากาศยานประชิดอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1

(3) งานออกแบบและก่อสร้างส่วนต่อเชื่อมอุโมงค์ด้านทิศใต้ และติดตั้งระบบขนส่งผู้โดยสาร (Automated People Mover : APM)

(3.1) งานออกแบบและก่อสร้างส่วนต่อเชื่อมอุโมงค์ด้านทิศใต้

ปัจจุบัน ทสภ. มีโครงสร้างอุโมงค์ที่สร้างเตรียมไว้เพื่อเชื่อมระหว่างอาคารผู้โดยสารกับอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 โดยมีความยาวประมาณ 812 เมตร กว้าง 45 เมตร ภายในอุโมงค์เตรียมพื้นที่ไว้สำหรับระบบขนส่งผู้โดยสาร (APM) และระบบลำเลียงกระเป๋าสัมภาระ (BHS) ตลอดจนถึงช่องทางสำหรับระบบสาธารณูปโภค และถนน Spine Road แต่ขณะนี้ เป็นอุโมงค์ปลายตัน ดังนั้น ทอท. จึงมีแผนการออกแบบและก่อสร้างอุโมงค์สำหรับส่วนต่อเชื่อมระหว่างปลายอุโมงค์ด้านที่ติดมายังอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 และสร้างต่อโดยตลอดจนลานจอดรถอากาศยานและทางขึ้นด้านทิศใต้ของอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 ที่จะสร้างขึ้น รวมความยาวที่จะสร้างต่อเติมประมาณ 700 เมตร

(3.2) งานออกแบบและติดตั้งระบบขนส่งผู้โดยสาร (Automated People Mover : APM)

เมื่อมีการก่อสร้างอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 ขึ้นทางด้านทิศใต้ของอาคารผู้โดยสารซึ่งอยู่ห่างออกไปประมาณ 1 กิโลเมตร ทำให้จำเป็นต้องมีระบบขนส่งระหว่างอาคารผู้โดยสารและอาคารเทียบเครื่องบินรองเพื่อใช้ขนส่งผู้โดยสารระหว่างทั้งสองอาคารได้อย่างรวดเร็ว และไม่ขัดขวางกิจกรรมต่างๆ บนทางขึ้นและลานจอดรถอากาศยาน จึงจำเป็นต้องวางระบบรถไฟใต้ดินสำหรับขนส่งผู้โดยสารเชื่อมต่อระหว่างอาคารผู้โดยสารกับอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 โดยวางไปในช่องอุโมงค์ที่ลอดใต้ลานจอดรถอากาศยานและทางขึ้นที่ได้สร้างเตรียมไว้แล้ว

(3.3) การออกแบบระบบป้องกันอัคคีภัย

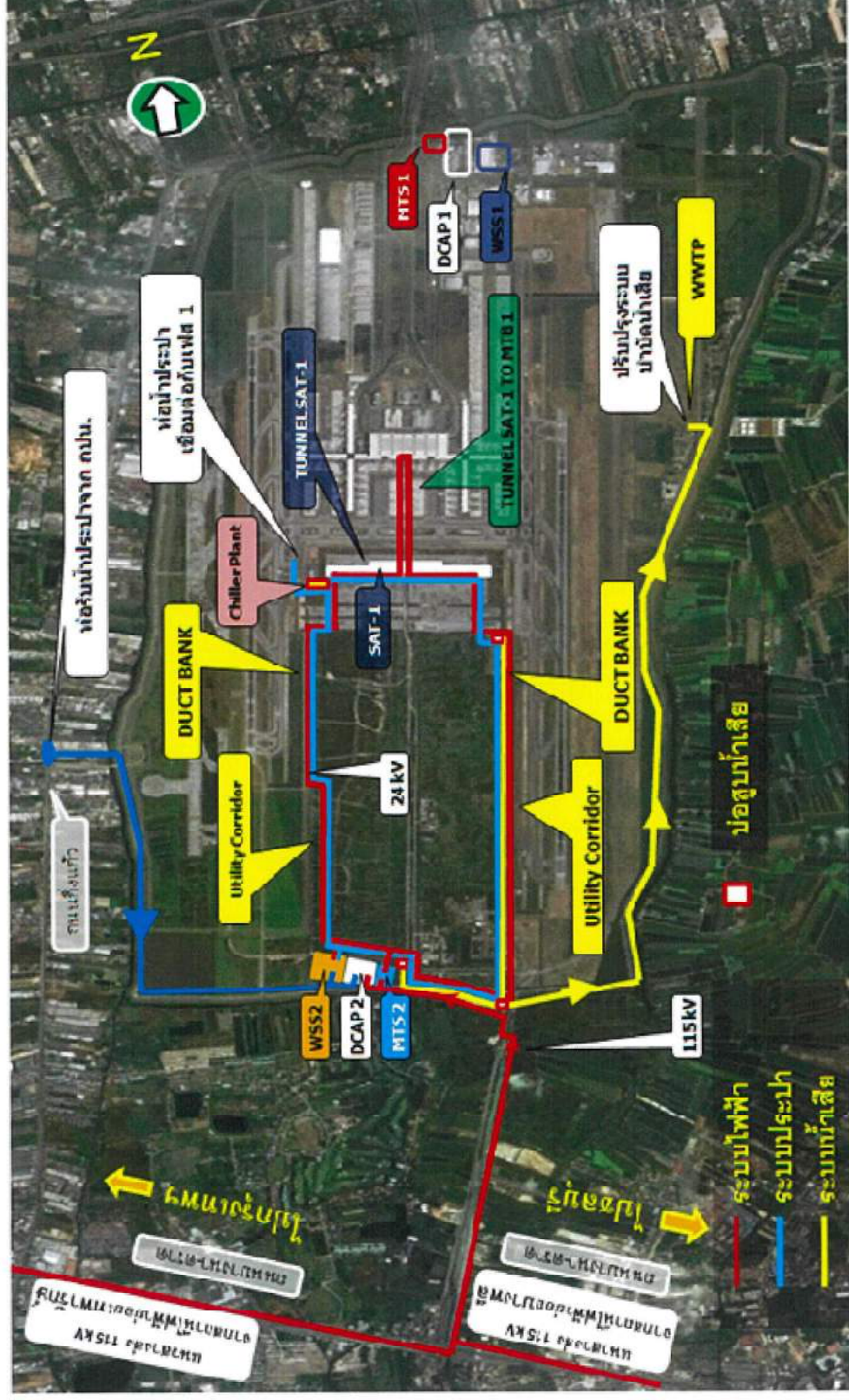
การออกแบบระบบป้องกันอัคคีภัยของ ทสภ. ระยะที่ 2 ยังคงใช้ระบบการป้องกันอัคคีภัยที่เหมือนกับที่มีอยู่ในปัจจุบัน ทั้งนี้ เพื่อให้ระบบป้องกันอัคคีภัยมีความเชื่อมโยงกับระบบเดิม และเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งจะประกอบด้วย ระบบดับเพลิง ระบบระบายอากาศและระบบควบคุมควัน ป้ายทางออกหนีภัยและไฟฟ้าแสงสว่างฉุกเฉิน ระบบแจ้งเหตุเพลิงไหม้ โดยการออกแบบจะเป็นไปตามมาตรฐานและข้อบังคับที่กำหนดไว้อย่างเคร่งครัด

1.5.2.3 กลุ่มงานออกแบบและก่อสร้างระบบสาธารณูปโภค

จากแผนงานพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเพื่อให้สามารถรองรับผู้โดยสารได้ 60 ล้านคนต่อปี ซึ่งจะมีการขยายอาคารผู้โดยสาร อาคารสำนักงาน ที่จอดรถ รวมถึงอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 ลานจอดรถอากาศยานประชิดอาคาร การก่อสร้างส่วนต่อเชื่อมอุโมงค์ทางทิศใต้ และการติดตั้งระบบขนส่งผู้โดยสาร ตามรายละเอียดที่กล่าวแล้วในหัวข้อ

1.5.2.1 และหัวข้อที่ 1.5.2.2

ดังนั้น ทอท. จึงจำเป็นต้องวางแผนการวางระบบสาธารณูปโภค ได้แก่ ระบบไฟฟ้า ระบบประปา เพื่อจ่ายกระแสไฟฟ้า น้ำประปาให้กับระบบต่างๆ โดยก่อสร้างสายส่งไฟฟ้าแรงสูง 115 kv ต่อรับจากสายส่งไฟฟ้าแรงสูงของการไฟฟ้านครหลวงด้านทิศใต้ของ ทสภ. เข้าสู่สถานีไฟฟ้าย่อยของ ทสภ. ที่จะก่อสร้างใหม่ และก่อสร้างระบบจ่ายไฟฟ้า ระยะที่ 2 โดยติดตั้งสวิตช์เกียร์ ขนาด 24 kv หม้อแปลงไฟฟ้า ระบบควบคุมและสั่งการ SCADA มาที่อาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 ระบบขนส่งผู้โดยสาร (APM) และก่อสร้างท่อเมนประปาจากการประปาฯนครหลวงด้านทิศใต้ของ ทสภ. เข้าสู่สถานีสูบน้ำประปา และถังเก็บที่ก่อสร้างใหม่มาที่อาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 พร้อมทั้งปรับปรุงระบบบำบัดน้ำเสียที่เปิดดำเนินการอยู่ในปัจจุบันให้สามารถทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ดังรูปที่ 1.5.2.3-1



ที่มา : เว็บไซต์สำนักงานบริหารโครงการก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (สภส.) (<http://ocms.airportthai.co.th/?route=home>)

รูปที่ 1.5.2.3-1 กลุ่มงานออกแบบและก่อสร้างระบบสาธารณูปโภค

1.6 สรุปรายละเอียดการเปลี่ยนแปลงเมื่อมีการพัฒนาโครงการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

เมื่อมีการพัฒนาโครงการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารเป็น 60 ล้านคนต่อปี ตามแผนงานพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิระยะที่ 2 แล้ว จะทำให้องค์ประกอบและสิ่งอำนวยความสะดวกของ ทสภ. เปลี่ยนแปลงไปจากปัจจุบัน โดยสามารถสรุปการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดได้ดังตารางที่ 1.6-1

ตารางที่ 1.6-1 สรุปการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ กรณีเพิ่มความสูงอาคาร 45 ล้านคนต่อปี เป็น 60 ล้านคนต่อปี ตามแผนงานพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2

รายการ	หน่วย	ก่อนการเปลี่ยนแปลง	หลังการเปลี่ยนแปลง	สรุปการเปลี่ยนแปลง
1. ที่ตั้งโครงการ	-	อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ	อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ	ไม่เปลี่ยนแปลง
2. พื้นที่โครงการ	ตารางกิโลเมตร	32 (กว้าง 4 กม. X ยาว 8 กม.)	32 (กว้าง 4 กม. X ยาว 8 กม.)	ไม่เปลี่ยนแปลง
3. ระบบทางวิ่ง-ทางขับ	-	2 ทางวิ่ง	2 ทางวิ่ง	ไม่เปลี่ยนแปลง
4. ความสามารถรองรับจำนวนเที่ยวบินชั่วโมงเร่งด่วน	เที่ยว/ชั่วโมง	76	76	ไม่เปลี่ยนแปลง
5. ความสามารถรองรับจำนวนผู้โดยสาร	ล้านคนต่อปี	45	60	รองรับผู้โดยสารได้เพิ่มขึ้น 15 ล้านคนต่อปี
6. จำนวนหลุมจอดอากาศยานทั้งหมด	หลุม	120	148	มีการก่อสร้างหลุมจอดประชิดอาคารเพิ่ม 28 หลุมจอด
6.1 หลุมจอดประชิดอาคาร	หลุม	51	79	มีการก่อสร้างหลุมจอดประชิดอาคารเพิ่ม 28 หลุมจอด
6.2 หลุมจอดระยะไกล	หลุม	69	69	ไม่เปลี่ยนแปลง
7. พื้นที่ใช้ประโยชน์ของอาคารผู้โดยสาร	ตารางเมตร	182,000	242,000	มีการก่อสร้างส่วนขยายอาคารทางทิศตะวันออก มีพื้นที่ใช้ประโยชน์ประมาณ 60,000 ตารางเมตร
8. อาคารเทียบเครื่องบิน	หลัง	มีอาคารเทียบเครื่องบินซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของกลุ่มอาคารผู้โดยสาร 7 หลัง และอาคารเทียบเครื่องบินรอง 1 หลัง	มีอาคารเทียบเครื่องบินซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของกลุ่มอาคารผู้โดยสาร 7 หลัง และอาคารเทียบเครื่องบินรอง 1 หลัง	ก่อสร้างอาคารเทียบเครื่องบินรองเพิ่มขึ้นจำนวน 1 หลัง
9. พื้นที่ใช้ประโยชน์ของอาคารสำนักงาน	ตารางเมตร	26,000	61,100	ก่อสร้างอาคารสำนักงาน มีพื้นที่ใช้ประโยชน์เพิ่ม 35,100 ตร.ม.
10. พื้นที่จอดรถยนต์	คัน	6,100	6,500	ก่อสร้างอาคารจอดรถเพิ่มขึ้น 1 หลัง แทนพื้นที่ลานจอดรถ 1 สามารถจอดรถได้เพิ่มขึ้น ประมาณ 400 คัน
10.1 อาคารจอดรถ และลานจอดรถระยะสั้น	คัน	รอบคด 4,000 คัน รอบคด 78 คัน	รอบคด 4,000 คัน รอบคด 78 คัน	ไม่เปลี่ยนแปลง
10.2 ลานจอดรถระยะยาว	คัน	23.5	23.5	ไม่เปลี่ยนแปลง
11. ระบบพื้นที่ปิดล้อม	กิโลเมตร	ความสูงอยู่ที่ระดับ +3.5 ม.ทก. กว้าง 3 ม. ลานกว้าง 37 ม.	ความสูงอยู่ที่ระดับ +3.5 ม.ทก. กว้าง 3 ม. ลานกว้าง 37 ม.	ไม่เปลี่ยนแปลง
11.1 ความยาวของคันกันน้ำล้อมรอบพื้นที่ ทสก.	-	-	-	ไม่เปลี่ยนแปลง
11.2 รายละเอียดคันกันน้ำล้อม ทสก.	-	-	-	ไม่เปลี่ยนแปลง

ที่มา: รายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ: การก่อสร้างอาคารและระบบสาธารณูปโภค
ตามแผนงานพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2 (กรกฎาคม 2558)

ตารางที่ 1.6-1 (ต่อ)

รายการ	หน่วย	ก่อนการเปลี่ยนแปลง	หลังการเปลี่ยนแปลง	สรุปการเปลี่ยนแปลง
12. ระบบระบายน้ำภายใน	-	คลองรักษาระดับน้ำภายในท่าอากาศยาน และอ่างเก็บน้ำ 6 แห่งความจุรวม 4.67 ล้าน ลบ.ม.	คลองรักษาระดับน้ำภายในท่าอากาศยาน และอ่างเก็บน้ำ 6 แห่งความจุรวม 4.67 ล้าน ลบ.ม.	ไม่เปลี่ยนแปลง
13. สถานีสูบน้ำ	สถานี	2	2	ไม่เปลี่ยนแปลง
14. อัตราสูบน้ำรวมของสถานีสูบน้ำ	ลบ.ม./วินาที	12	12	ไม่เปลี่ยนแปลง
15. จำนวนเครื่องสูบน้ำ	เครื่อง	ใช้งาน 3 เครื่อง 1	ใช้งาน 3 เครื่อง 1	ไม่เปลี่ยนแปลง
16. การระบายน้ำ	-	ระบายนอกที่ต่อเมื่อระดับน้ำเกิน 0.000 ม.รทก. และระบายเฉพาะฤดูฝนเท่านั้น	ระบายนอกที่ต่อเมื่อระดับน้ำเกิน 0.000 ม.รทก. และระบายเฉพาะฤดูฝนเท่านั้น	ไม่เปลี่ยนแปลง
17. จำนวนถนนที่เข้า-ออกสู่ ทลท.	เส้น	4	4	ไม่เปลี่ยนแปลง
18. แหล่งน้ำไว้	-	การประปานครหลวง	การประปานครหลวง	ไม่เปลี่ยนแปลง
19. ปริมาณน้ำใช้	ลบ.ม./วัน	เฉลี่ย 15,129 / สูงสุด 19,196	เฉลี่ย 20,856	มีความต้องการใช้น้ำเพิ่มขึ้นเฉลี่ย 5,727 ลบ.ม./วัน
20. ความสามารถของระบบบำบัดน้ำเสียส่วนกลาง	ลบ.ม./วัน	18,000	18,000	ไม่เปลี่ยนแปลง
21. ปริมาณน้ำเสีย	ลบ.ม./วัน	เฉลี่ย 6,519 / สูงสุด 7,317	เฉลี่ย 9,677	มีปริมาณน้ำเสียเพิ่มขึ้นเฉลี่ย 3,158 ลบ.ม./วัน
22. ปริมาณของเสีย	ตัน/วัน	เฉลี่ย 49.25 / สูงสุด 59.79	เฉลี่ย 63.40	มีปริมาณของเสียเพิ่มขึ้นเฉลี่ย 14.15 ตัน/วัน
23. ความสามารถของระบบขนถ่ายและคัดแยกของเสีย	ตัน/วัน	100	100	ไม่เปลี่ยนแปลง
24. ความต้องการโทรศัพท์ภายใน ทลท.	เลขหมาย	2,000	4,000	เพิ่มขึ้น 2,000 เลขหมาย
25. ความสามารถในการให้บริการโทรศัพท์ภายใน ทลท.	เลขหมาย	20,000	20,000	ไม่เปลี่ยนแปลง
26. แหล่งไฟฟ้าและพลังงาน	-	DCAP และการไฟฟ้านครหลวง	DCAP และการไฟฟ้านครหลวง	ไม่เปลี่ยนแปลง
27. ความต้องการใช้ไฟฟ้า	เมกะวัตต์	เฉลี่ย 38 / สูงสุด 41	เฉลี่ย 70	มีความต้องการใช้ไฟฟ้าเพิ่มขึ้น 32 เมกะวัตต์
28. ความสามารถในการให้บริการไฟฟ้า	เมกะวัตต์	394	394	ไม่เปลี่ยนแปลง
29. การเติมน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับอากาศยาน	-	บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ซึ่งมีคลังน้ำมันอากาศยาน อยู่ภายนอกพื้นที่ ทลท.	บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ซึ่งมีคลังน้ำมันอากาศยาน อยู่ภายนอกพื้นที่ ทลท.	ไม่เปลี่ยนแปลง

ที่มา : รายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2 (กรกฎาคม 2558)
ตามแผนงานพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2

1.7 ความก้าวหน้าของโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ปีงบประมาณ 2554-2560) : การก่อสร้างอาคารและระบบสาธารณูปโภคตามแผนงานพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2

บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ได้จัดจ้างที่ปรึกษากลุ่มงานต่างๆ สำหรับโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ปีงบประมาณ 2554-2560) : การก่อสร้างอาคารและระบบสาธารณูปโภคตามแผนงานพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2 โดยมีรายละเอียดดังนี้

1) งานจ้างก่อสร้างอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 (ชั้น B2 ชั้น B1 และชั้น G) ลานจอดอากาศยานประชิดอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 และส่วนต่อเชื่อมอุโมงค์ด้านทิศใต้ (งานโครงสร้างและงานระบบหลัก) (CC1/1) ว่าจ้างบริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน) ภายใต้สัญญาเลขที่ 8CI9-591001 ลงวันที่ 25 สิงหาคม พ.ศ. 2559 โดยเริ่มงานวันที่ 14 กันยายน 2559 กำหนดแล้วเสร็จวันที่ 2 พฤศจิกายน 2561 มีระยะเวลาดำเนินการ 780 วัน แต่ได้มีการขยายระยะเวลาการทำงาน และได้ส่งมอบงานที่ดำเนินการแล้วเสร็จให้ทอท. เมื่อวันที่ 1 สิงหาคม พ.ศ. 2562

2) งานจ้างก่อสร้างอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 (ชั้น 2-4) และส่วนต่อเชื่อมอุโมงค์ด้านทิศใต้ (งานระบบย่อย) (CC1/2) ว่าจ้าง PCS Joint Venture Ltd. ภายใต้สัญญาเลขที่ 8CI9-601001 ลงวันที่ 14 กันยายน 2560 เริ่มงานวันที่ 7 กุมภาพันธ์ 2561 กำหนดแล้วเสร็จเดิมวันที่ 29 ตุลาคม 2562 แต่ได้มีการขยายระยะเวลาการทำงานไปจนถึงวันที่ 24 กรกฎาคม 2564 และได้ส่งมอบงานที่ดำเนินการแล้วเสร็จให้ทอท. เมื่อวันที่ 9 กรกฎาคม พ.ศ. 2564

3) งานจ้างก่อสร้างส่วนขยายอาคารผู้โดยสารด้านทิศตะวันออก อาคารสำนักงานสายการบิน และที่จอดรถด้านทิศตะวันออก (CC2) ประกอบด้วย งานจ้างก่อสร้างอาคารสำนักงานสายการบิน และที่จอดรถด้านทิศตะวันออก (CC2/1) ว่าจ้างบริษัท พระราม 2 การโยธา จำกัด เริ่มงานวันที่ 6 มิถุนายน 2562 กำหนดแล้วเสร็จเดิมวันที่ 14 ธันวาคม 2563 มีระยะเวลาดำเนินการ 540 วัน แต่ได้มีการขยายระยะเวลาการทำงานไปจนถึงวันที่ 2 สิงหาคม พ.ศ. 2564 สำหรับงานจ้างก่อสร้างส่วนขยายอาคารผู้โดยสารด้านทิศตะวันออก ยังไม่มีแผนการก่อสร้าง

4) งานจ้างก่อสร้างระบบสาธารณูปโภค (CC3) ว่าจ้างกิจการค้าร่วม เอสจี แอนด์ อินเตอร์ลิ้งค์ ภายใต้สัญญาเลขที่ 8CI9-591002 เริ่มงานเมื่อวันที่ 14 กันยายน 2559 กำหนดแล้วเสร็จเดิมวันที่ 31 พฤษภาคม 2562 แต่ได้มีการขยายระยะเวลาการทำงานไปจนถึงวันที่ 29 กันยายน 2564 และได้ส่งมอบงานที่ดำเนินการแล้วเสร็จให้ทอท. เมื่อวันที่ 28 กันยายน พ.ศ. 2564

5) งานจัดซื้อพร้อมติดตั้งระบบขนส่งผู้โดยสารอัตโนมัติ (APM) (CC4) ว่าจ้างนิติบุคคลร่วมทำงานโออาร์ทีวี ภายใต้สัญญาเลขที่ 8CP4-611001 โดยเริ่มงานวันที่ 20 พฤศจิกายน พ.ศ. 2560 กำหนดแล้วเสร็จเดิมวันที่ 7 เมษายน พ.ศ. 2563 แต่ปัจจุบันได้มีการขยายระยะเวลาการทำงานไปจนถึงวันที่ 30 กรกฎาคม 2564 แต่ได้มีการขยายระยะเวลาการทำงาน และได้ส่งมอบงานที่ดำเนินการแล้วเสร็จให้ทอท. เมื่อวันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2565

6) งานจัดซื้อพร้อมติดตั้งระบบสายพานลำเลียงกระเป๋า (BHS) และระบบตรวจจับวัตถุระเบิด (EDS) (CC5) ว่าจ้างนิติบุคคลร่วมทำงาน ล็อกซ์เลย์-แอลพีเอส โดยเริ่มงานวันที่ 9 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2562 กำหนดแล้วเสร็จเดิมวันที่ 28 เมษายน พ.ศ. 2563 โดยปัจจุบันได้มีการขยายระยะเวลาการทำงานไปจนถึงวันที่ 8 มีนาคม พ.ศ. 2565 แต่ได้มีการขยายระยะเวลาการทำงาน และได้ส่งมอบงานที่ดำเนินการแล้วเสร็จให้ทอท. เมื่อวันที่ 28 เมษายน พ.ศ. 2566

7) งานจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง (CSC) ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา SCS Consortium ภายใต้สัญญาเลขที่ 8CI9-591004 โดยเริ่มงานวันที่ 1 กันยายน 2559 กำหนดแล้วเสร็จเดิมวันที่ 30 พฤศจิกายน 2562 ระยะเวลาดำเนินการ 39 เดือน แต่ปัจจุบันได้มีการขยายระยะเวลาการทำงานไปจนถึงวันที่ 7 สิงหาคม พ.ศ. 2565

ตารางที่ 1.7-1 สรุปความก้าวหน้าการดำเนินงาน โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ปีงบประมาณ 2554-2560) : การก่อสร้างอาคารและระบบสาธารณูปโภค ตามแผนงานพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2 ในระยะก่อสร้าง

สัญญา	ที่ปรึกษา/ ผู้รับจ้าง	วันที่ลงนาม ในสัญญา	วันที่รับมอบ พื้นที่จาก ทอท.	กำหนดโครงการ แล้วเสร็จ	ความก้าวหน้าของ การดำเนินงาน ^{1/}
สัญญาก่อสร้าง (จำนวน 4 สัญญา)					
1. งานจ้างก่อสร้างอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 (ชั้น B2 ชั้น B1 และชั้น G) ลานจอดอากาศยานประชิดอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 และส่วนต่อเชื่อมอุโมงค์ด้านทิศใต้ (งานโครงสร้างและงานระบบหลัก) (CC-1/1)	บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวลอปเม้นต์ จำกัด (มหาชน)	25 สิงหาคม 2559	14 กันยายน 2559	1 สิงหาคม 2562	100%
2. งานจ้างก่อสร้างอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 (ชั้น 2-4) และส่วนต่อเชื่อมอุโมงค์ด้านทิศใต้ได้ (งานระบบย่อย) (CC-1/2)	PCS Joint Venture Ltd.	14 กันยายน 2560	7 กุมภาพันธ์ 2561	24 กรกฎาคม 2564	100%
3. งานจ้างก่อสร้างส่วนขยายอาคารผู้โดยสารด้านทิศตะวันออก อาคารสำนักงานสายการบิน และที่จอดรถด้านทิศตะวันออก (CC2)	บริษัท พระราม 2 การโยธา จำกัด	6 มิถุนายน 2562	24 มิถุนายน 2562	2 สิงหาคม 2564	85.05%
3.1 งานจ้างก่อสร้างอาคารสำนักงานสายการบินและที่จอดรถด้านทิศตะวันออก (CC2/1)	ยังไม่มีทำการก่อสร้าง	-	-	-	-
3.2 งานจ้างก่อสร้างส่วนขยายอาคารผู้โดยสารด้านทิศตะวันออก (CC2/2)	กิจการร่วม เอสซี แอนด์ อินเตอร์ลิงค์	25 สิงหาคม 2559	14 กันยายน 2559	29 กันยายน 2564	100%
สัญญาจัดซื้อพร้อมติดตั้ง (จำนวน 3 สัญญา)					
5. งานจัดซื้อพร้อมติดตั้งระบบขนส่งผู้โดยสารอัตโนมัติ (APM) (CC4)	นิติบุคคลร่วมทำงานไออาร์ทีวี	-	20 พฤศจิกายน 2560	30 กรกฎาคม 2564	100%
6. งานจัดซื้อพร้อมติดตั้งระบบสายพานลำเลียงกระเป๋า (BHS) และระบบตรวจจับวัตถุระเบิด (EDS) (CC5)	นิติบุคคลร่วมทำงาน ล็อกสเตย์-แอลพีเอส	15 กุมภาพันธ์ 2561	9 กุมภาพันธ์ 2561	8 มีนาคม 2565	100%
สัญญาที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง (จำนวน 1 สัญญา)					
7. งานจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง (SCS)	กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา SCS Consortium	25 สิงหาคม 2559	1 กันยายน 2559	7 สิงหาคม 2565	-

หมายเหตุ : ^{1/} ข้อมูล ณ วันที่ 25 พฤษภาคม พ.ศ. 2566
ที่มา : <https://ocms.airportthai.co.th/>

บทที่ 2

ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน
และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

2.1 วิธีการติดตามตรวจสอบ

บริษัท เอสจีเอส (ประเทศไทย) จำกัด ได้ดำเนินการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ปีงบประมาณ 2554-2560) : การก่อสร้างอาคารและระบบสาธารณูปโภคตามแผนงานพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2 ในระยะก่อสร้าง รวมทั้งสิ้น 14 ด้าน ประกอบด้วย

- | | |
|--|---|
| 1. มาตรการทั่วไป | 8. การใช้ประโยชน์ที่ดิน |
| 2. ธรณีวิทยา ธรณีสัณฐาน สภาพภูมิประเทศและทรัพยากรดิน | 9. การคมนาคมขนส่ง |
| 3. อุทกวิทยาน้ำผิวดินและการระบายน้ำ | 10. ระบบสาธารณูปโภค |
| 4. คุณภาพน้ำผิวดิน | 11. การจัดการของเสีย |
| 5. คุณภาพอากาศ | 12. การจัดการน้ำเสีย |
| 6. เสียง | 13. เศรษฐกิจ-สังคม |
| 7. นิเวศวิทยาทางน้ำ | 14. สาธารณสุข อาชีวอนามัยและความปลอดภัย |

ทั้งนี้ การติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการฯ ดำเนินการโดยการเก็บรวบรวมข้อมูล/ เอกสาร การสำรวจ และการถ่ายภาพในพื้นที่ที่เกี่ยวข้องกับมาตรการฯ การสอบถามข้อมูลเกี่ยวกับการดำเนินงาน ปัญหาหรืออุปสรรค และการปรับปรุงแก้ไขปัญหาจากเจ้าหน้าที่/ บุคลากรของ ทอท. และบริษัทผู้ดำเนินการก่อสร้าง ได้แก่ นิติบุคคลร่วมทำงาน ล็อกซ์เลย์-แอลพีเอส ต่อไปนี้จะเรียกว่า “LLPS”) ซึ่งเป็นงานจัดซื้อพร้อมติดตั้งระบบสายพานลำเลียงกระเป๋า (BHS) และระบบตรวจจับวัตถุระเบิด (EDS) โดยได้ดำเนินการแล้วเสร็จและส่งมอบงานให้ ทอท. เมื่อเดือนเมษายน 2566 และบริษัท พระราม 2 การโยธา จำกัด (ต่อไปนี้จะเรียกว่า “PCE”) ซึ่งเป็นผู้ดำเนินการก่อสร้างอาคารจอดรถและอาคารสำนักงานสายการบิน ปัจจุบันอยู่ระหว่างติดตั้งระบบภายในอาคาร อาทิเช่น ระบบไฟฟ้า ระบบดับเพลิง เป็นต้น (รายละเอียดดังบทที่ 1 ข้อ 1.5.2.3 หน้า 1-20)

2.2 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

บริษัท เอสจีเอส (ประเทศไทย) จำกัด ได้ติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ปีงบประมาณ 2554-2560) : การก่อสร้างอาคารและระบบสาธารณูปโภคตามแผนงานพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2 ในระยะก่อสร้าง ระหว่างเดือนมกราคม ถึง มิถุนายน พ.ศ. 2566 เมื่อวันที่ 2-3 พฤษภาคม พ.ศ. 2566 โดยวันที่ 2 พฤษภาคม พ.ศ. 2566 เป็นการประชุมสอบถามเพื่อสอบถามข้อมูลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ผ่านระบบ Microsoft Teams และวันที่ 3 พฤษภาคม พ.ศ. 2566 เป็นการลงพื้นที่เพื่อดำเนินการติดตามตรวจสอบฯ บริเวณพื้นที่ก่อสร้างของสัญญาต่างๆ ซึ่งมีรายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ แสดงดังตารางที่ 2.2-1 ภาพถ่ายที่ 2.2-1 ถึง ภาพถ่ายที่ 2.2-39 และเอกสารแนบที่ 1 ถึง เอกสารแนบที่ 39



การประชุมเพื่อสอบถามข้อมูลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ผ่านระบบ Microsoft Teams



การติดตามตรวจสอบฯ บริเวณพื้นที่ก่อสร้างของ LLPS

ภาพถ่ายที่ 2.2-1 การติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมฯ
โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ปีงบประมาณ 2554-2560) : การก่อสร้างอาคารและระบบ
สาธารณูปโภคตามแผนงานพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2 ในระยะก่อสร้าง
ระหว่างเดือนมกราคม ถึง มิถุนายน พ.ศ. 2566



การติดตามตรวจสอบฯ บริเวณพื้นที่ก่อสร้างของ PCE



การติดตามตรวจสอบฯ บริเวณพื้นที่สำนักงานของ PCE

ภาพถ่ายที่ 2.2-1 (ต่อ)

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้างโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ปีงบประมาณ 2554-2560) : การก่อสร้างอาคารและระบบสาธารณูปโภค ตามแผนงานพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2 ระหว่างเดือนมกราคม ถึง มิถุนายน พ.ศ. 2566 บทที่ 2 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ตารางที่ 2.2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ปีงบประมาณ 2554-2560) : การก่อสร้างอาคารและระบบสาธารณูปโภคตามแผนงานพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2 ในระยะก่อสร้าง ระหว่างเดือนมกราคม ถึง มิถุนายน พ.ศ. 2566

ลำดับ ที่	องค์ประกอบ สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ				รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
			ปฏิบัติตาม	ปฏิบัติตาม	ปฏิบัติตาม	ปฏิบัติตาม			
1.	1. มาตรการทั่วไป (8 มาตรการ)	1. มาตรการและแผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อมที่บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) ต้องปฏิบัติมีดังนี้ 1.1 ปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทั้งหมดในการดำเนินโครงการฯ ตามที่ได้เสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเพิ่มเติม (ซึ่งรวบรวมและปรับปรุงมาตรการฯ ที่กำหนดไว้ในรายงานฯ ฉบับรายงานฯ ฉบับเพิ่มเติมที่ได้รับความเห็นชอบแล้ว) และที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ กำหนดเพิ่มเติม โดยนำมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมฯ ไปกำหนดไว้ใน รายงานประกอบแบบ (Specification) Section 01 57 19 การควบคุมสิ่งแวดล้อมชั่วคราวในสัญญาจ้างบริษัทผู้ดำเนินการก่อสร้างโครงการ	✓				1. บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) ได้ปฏิบัติตามมาตรการและแผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อมดังนี้ 1.1 ปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทั้งหมดในการดำเนินโครงการฯ ตามที่ได้เสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเพิ่มเติม (ซึ่งรวบรวมและปรับปรุงมาตรการฯ ที่กำหนดไว้ในรายงานฯ ฉบับรายงานฯ ฉบับเพิ่มเติมที่ได้รับความเห็นชอบแล้ว) และที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ กำหนดเพิ่มเติม โดยนำมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมฯ ไปกำหนดไว้ใน รายงานประกอบแบบ (Specification) Section 01 57 19 การควบคุมสิ่งแวดล้อมชั่วคราวในสัญญาจ้างบริษัทผู้ดำเนินการก่อสร้างโครงการ	-	เอกสารแนบที่ 1 สำเนาหนังสือแจ้งผลการพิจารณารายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมฯ จาก สผ.
2.		1.2 ควบคุม ดูแล และกำกับให้ผู้รับจ้างออกแบบก่อสร้างและ/หรือผู้ดำเนินการก่อสร้างและบริหารจัดการโครงการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมตามที่ได้อำนาจในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม “โครงการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเพิ่มเติม”	✓				1.2 ทอท. ได้แจ้งกลุ่มบริษัท SCS Consortium เป็นที่ปรึกษาบริหารจัดการโครงการและดูแลงานก่อสร้างเพื่อควบคุม ดูแล และกำกับให้ผู้ดำเนินการก่อสร้างปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ตามที่ได้เสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม “โครงการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเพิ่มเติม”	-	เอกสารแนบที่ 2 สำเนาเงื่อนไขในสัญญาจ้างบริษัทผู้ดำเนินการก่อสร้าง



ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ)

ลำดับ ที่	องค์ประกอบ สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ					รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
			ถูกต้อง	ถูกต้องบางส่วน	ไม่ถูกต้อง	ไม่ชัดเจน	ไม่ปฏิบัติตาม			
3.	1. มาตรการทั่วไป (8 มาตรการ) (ต่อ)	1.3 จัดหาบุคคลที่ 3 (Third Party) ให้เป็นผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้ในรายงานฯ โดยตั้งงบประมาณรวมอยู่ในค่าใช้จ่ายของโครงการฯ ภายใต้การกำกับดูแลของ ทอท. และแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับการติดตามตรวจสอบและ การปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย ผู้แทน ทอท. สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร สิ่งแวดล้อม สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กรมควบคุมมลพิษ กรมการบินพลเรือน สำนักงาน คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ กรมชลประทาน กรมโยธาธิการและผังเมือง จังหวัด สุพรรณบุรี สำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค องค์การบริหารส่วนท้องถิ่น องค์การพัฒนาเอกชน และ ผู้ทรงคุณวุฒิ เป็นต้น เพื่อการติดตามตรวจสอบการ ปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมทั้งโครงการ	✓					1.3 การดำเนินงานในปี พ.ศ. 2566 บริษัท เอสซีเอส (ประเทศไทย) จำกัด ได้รับคัดเลือกให้เป็นผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบและจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตาม มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ตามที่เสนอไว้ในรายงานฯ สำหรับการแต่งตั้ง คณะอนุกรรมการกำกับติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติ ตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยาน สุวรรณภูมินั้น ได้มีการแต่งตั้งแล้วตามคำสั่งทอท. ที่ 1384/2557 ลงวันที่ 13 ตุลาคม 2557 ประกอบด้วย ผู้แทนจาก ทอท. และหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อ ทำหน้าที่กำกับดูแลการดำเนินการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อมและการปฏิบัติตามมาตรการลด ผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสิ่งอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องของ โครงการ โดยได้มีการประชุมครั้งที่ 1/2563 เมื่อวันที่ 19 มีนาคม 2563	-	เอกสารแนบที่ 3 หนังสือแต่งตั้ง คณะอนุกรรมการฯ และระเบียบการประชุม คณะอนุกรรมการฯ ครั้งที่ 1/2563
4.		1.4 ทอท. จะต้องจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการ ป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการ ติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ตามที่กำหนดไว้ใน รายงานฯ และรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการดังกล่าวใน รอบ 6 เดือน ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบ	✓					1.4 ทอท. ได้จัดทำให้บริษัท เอสซีเอส (ประเทศไทย) จำกัด เป็นผู้จัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตาม ตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมระหว่างเดือนกุมภาพันธ์ ถึง ธันวาคม พ.ศ. 2565 ตามที่กำหนดไว้ในรายงานฯ และเสนอรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ให้ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ทราบ และพิจารณา เมื่อวันที่ 31 มกราคม 2566	-	เอกสารแนบที่ 4 สำเนาหนังสือส่ง รายงานผลการปฏิบัติ ตามมาตรการฯ ระหว่าง เดือน ก.ค.-ธ.ค. 65

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ)

ลำดับ ที่	องค์ประกอบ สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ				รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
			สุจริต	ซื่อสัตย์	โปร่งใส	ตรวจสอบได้			
5.	1. มาตรการทั่วไป (8 มาตรการ) (ต่อ)	2. ในกรณีที่ ทอท. มีความจำเป็นต้องเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการหรือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมหรือมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้เสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้เสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้รับความเห็นชอบไว้แล้ว ให้ ทอท. แจ้งให้หน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติหรืออนุญาตดำเนินการดังนี้ 2.1 หากหน่วยงานผู้อนุมัติหรืออนุญาตเห็นว่าการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวเกิดผลดีต่อสิ่งแวดล้อมมากกว่าหรือเทียบเท่ามาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้รับความเห็นชอบไว้แล้ว ให้หน่วยงานผู้อนุมัติหรืออนุญาตรับจดทะเบียนไปปฏิบัติตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในกฎหมายนั้นๆ ต่อไป พร้อมกับให้จัดทำสำเนาการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวข้างต้นที่รับรองแจ้งไว้ แจ้งให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเพื่อทราบ					2. กิจกรรมการก่อสร้างโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ปีงบประมาณ 2554-2560) : การก่อสร้างอาคารและระบบสาธารณูปโภคตามแผนงานพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2 ได้ดำเนินการตามรายละเอียดที่นำเสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้รับความคิดเห็นแล้ว โดยไม่มีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดใดๆ ที่ได้นำเสนอไว้แล้ว อย่างไรก็ตาม ในกรณีที่ ทอท. มีความจำเป็นต้องเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมหรือมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้เสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้รับความเห็นชอบไว้แล้ว ทอท. จะแจ้งให้หน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติหรืออนุญาตก่อนดำเนินการอย่างเคร่งครัด	-	เอกสารแนบที่ 1 สำเนานหนังสือแจ้งผลการพิจารณา รายงานการเปลี่ยนแปลง รายละเอียดโครงการใน รายงานการวิเคราะห์ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม จาก สช.
6.		2.2 หากหน่วยงานผู้อนุมัติหรืออนุญาตเห็นว่าการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวอาจกระทบต่อสาระสำคัญในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้รับความเห็นชอบไว้แล้วให้หน่วยงานผู้อนุมัติหรืออนุญาตส่งรายงานการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเพื่อเสนอให้คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมชุดที่เกี่ยวข้องพิจารณาดำเนินการ						-	-

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ)

ลำดับ ที่	องค์ประกอบ สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ					รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
			ดูแล	ปลูก	ปลูก	ปลูก	ปลูก			
7.	1. มาตรการทั่วไป (8 มาตรการ) (ต่อ)	2.3 ในการก่อสร้างและดำเนินการโครงการ หากพบว่าโครงการ ทำให้มีผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมีข้อร้องเรียนใดๆ ทอท. และ/หรือผู้รับจ้างออกแบบก่อสร้าง ผู้ดำเนินการป้องกันและแก้ไขโดยเร่งด่วนและแจ้งสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม รวมถึงหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบ เพื่อจะได้ร่วมกันพิจารณาหาแนวทางและข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหาดังกล่าว	✓					2.3 ทอท. ได้กำหนดเงื่อนไขในสัญญาจ้างให้บริษัท ผู้ดำเนินการก่อสร้างต้องเสนอทั้งนี้ต่อข้อร้องเรียนของผู้ที่ได้รับผลกระทบจากการก่อสร้างโครงการและดำเนินการแก้ไขหรือเพิ่มมาตรการบรรเทาผลกระทบเมื่อได้รับการร้องเรียนไว้ในรายการประกอบแบบ (Specification) ข้อ 3.1-10 หน้า 2 ของ 19 ซึ่งบริษัทผู้ดำเนินการก่อสร้างจัดให้มีขั้นตอนการรับเรื่องร้องเรียนและแบบฟอร์มการรับเรื่องร้องเรียนที่ง่ายจะเกิดจากกิจกรรมการก่อสร้างและดำเนินการของโครงการ โดยผู้ร้องเรียนสามารถแจ้งเรื่องร้องเรียนผ่านการโทรศัพท์หรือเข้ามาแจ้งด้วยตนเองที่สำนักงานภาคสนาม ทั้งนี้ การดำเนินงานระหว่างเดือนมกราคม ถึง มิถุนายน พ.ศ. 2566 ไม่พบบันทึกเรื่องร้องเรียนที่เกิดจากการดำเนินการโครงการ	-	เอกสารแนบที่ 2 สำเนาเงื่อนไข ในสัญญาจ้างบริษัท ผู้ดำเนินการก่อสร้าง เอกสารแนบที่ 5 ขั้นตอนการรับเรื่อง ร้องเรียนแบบฟอร์ม ใบรับข้อร้องเรียน สรุปสถิติข้อร้องเรียน

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ)

ลำดับ ที่	องค์ประกอบ สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ					รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
			ระบุ	ระบุเชิง	ระบุเชิง	ระบุเชิง	ระบุเชิง			
8.	1. มาตรการทั่วไป (8 มาตรการ) (ต่อ)	2.4 ทอท. ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ภายหลังการเปิดดำเนินการโครงการทุก ๆ 3 ปี โดยศึกษา ในภาพรวมทั้งโครงการเกี่ยวกับระดับผลกระทบต่อ สิ่งแวดล้อมภายหลังมีโครงการอย่างมีนัยสำคัญ รวมทั้ง มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตลอดจนมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	✓					2.4 บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ได้มีแผนพัฒนา ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิโดยได้มีโครงการก่อสร้างทางวิ่ง เส้นที่ 3 และ 4 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งได้จัดทำ รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ (EHIA) และได้รับการพิจารณาเห็นชอบโดยคณะกรรมการ สิ่งแวดล้อมแห่งชาติแล้ว ปัจจุบันอยู่ระหว่างการก่อสร้าง โครงการและคาดว่าจะสามารถเปิดดำเนินการได้ในช่วงปี พ.ศ. 2567 ทั้งนี้ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบ สิ่งแวดล้อมและสุขภาพของโครงการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ 3 และ 4 ดังกล่าว ได้มีการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและ กำหนดมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตลอดจนมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ครอบคลุมรายละเอียดต่างๆ ที่ระบุไว้ในรายงานการ วิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการพัฒนาท่าอากาศยาน สุวรรณภูมิ (ปีงบประมาณ 2554-2560) : การก่อสร้าง อาคารและระบบสาธารณูปโภคตามแผนงานพัฒนา ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2 ไว้แล้ว	-	-

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ)

ลำดับ ที่	องค์ประกอบ สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ					รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
			๒๕๖๕	๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙			
2. มาตรการสิ่งแวดล้อม										
1.	2.1 ทรัพยากร ธรณีสัณฐาน สภาพภูมิประเทศ และทรัพยากรดิน (4 มาตรการ)	1) ควบคุมให้มีการปรับถมพื้นที่ เฉพาะที่จำเป็นในการก่อสร้างเท่านั้น และมีการกันขอบเขตพื้นที่ก่อสร้าง ให้ชัดเจน	✓					1) ปัจจุบันงานจัดซื้อพร้อมติดตั้งระบบสายพานลำเลียงกระเป๋ (BHS) และระบบ ตรวจจับวัตถุระเบิด (EDS) ซึ่งดำเนินการโดย LLPS ได้ดำเนินการแล้วเสร็จและส่ง มอบงานให้ ทอท. แล้วเมื่อเดือนเมษายน 2566 และงานก่อสร้างอาคารสำนักงาน สายการบินและที่จอดรถด้านทิศตะวันออก ซึ่งดำเนินการโดย PCE อยู่ระหว่าง ติดตั้งระบบภายในอาคาร ซึ่งส่วนใหญ่ดำเนินการเกือบจะแล้วเสร็จ จึงไม่มีการเปิด หน้าดินและปรับถมพื้นที่ก่อสร้าง อย่างไรก็ตาม บริษัทผู้ดำเนินการก่อสร้างได้ จัดทำแนวกันขอบเขตพื้นที่ก่อสร้างบริเวณต่างๆ เพื่อป้องกันอันตรายที่จะเกิด จากกิจกรรมการก่อสร้างของโครงการ	-	ภาพถ่ายที่ 2.2-2 ความถี่พบกิจกรรม การก่อสร้างโครงการฯ ภาพถ่ายที่ 2.2-3 การกันขอบเขตพื้นที่ ก่อสร้างในบริเวณต่างๆ
2.		2) ป้องกันการชะล้างของดินบริเวณ พื้นที่ก่อสร้างลงสู่ทางระบายน้ำที่อยู่ ใกล้เคียงโดยทำแนวคันดินหรือวัสดุ กันตามแนวทางระบายน้ำ	✓					2) ปัจจุบันกิจกรรมการก่อสร้างโครงการอยู่ระหว่างติดตั้งระบบภายในอาคาร ซึ่งส่วน ใหญ่ดำเนินการเกือบจะแล้วเสร็จ จึงใช้ทางระบายน้ำจริงที่มีอยู่ในพื้นที่ก่อสร้าง สำหรับบริเวณอาคารสำนักงานก่อสร้างได้ใช้ทางระบายน้ำที่มีอยู่แล้วในพื้นที่ โครงการ ซึ่งมีการตรวจสอบและกำจัดวัชพืชตามความเหมาะสม	-	เอกสารแนบที่ 6 แผนผังทางระบายน้ำ ชั่วคราวบริเวณสำนักงาน ก่อสร้างฯ ภาพถ่ายที่ 2.2-2 ความถี่พบกิจกรรม การก่อสร้างโครงการฯ

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ)

ลำดับ ที่	องค์ประกอบ สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ					รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	
			๒๕๕๕	๒๕๕๖	๒๕๕๗	๒๕๕๘	๒๕๕๙				
2. มาตรการสิ่งแวดล้อม											
3.	2.1 ทรัพยากร ธรณีสัณฐาน สภาพภูมิประเทศ และทรัพยากรดิน (4 มาตรการ)	3) ห้ามมิให้มีการสูบน้ำบาดาลขึ้นมาใช้ ในพื้นที่ก่อสร้าง พื้นที่สำนักงาน และ บริเวณบ้านพักคนงาน เพื่อป้องกัน ผลกระทบด้านการทรุดตัวของดิน	✓					3) เพื่อป้องกันผลกระทบด้านการทรุดตัวของดินจากการสูบน้ำบาดาลขึ้นมาใช้ ทอท. จึงได้ระบุเงื่อนไขในสัญญาจ้างบริษัทผู้ดำเนินการก่อสร้างไว้ในรายการ ประกอบแบบ (Specification) ข้อ 3.5.3 หน้า 7 ของ 19 โดยห้ามมิให้สูบน้ำ บาดาลขึ้นมาใช้ในพื้นที่ก่อสร้างและพื้นที่สำนักงาน โดยพื้นที่ก่อสร้าง โครงการและสำนักงานใช้น้ำจากระบบประปาของ ทอท.	-	เอกสารแนบที่ 2 สำเนาเงื่อนไขใน สัญญาจ้างบริษัท ผู้ดำเนินการก่อสร้าง เอกสารแนบที่ 7 สำเนาใบเสร็จ ค่าน้ำประปา	
4.		4) กำหนดให้ ทอท. นำข้อมูลเกี่ยวกับการ การทรุดตัวของดิน และปัญหาการใช้ งานของระบบต่างๆ ที่ผ่านมาจาก ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 1 มาใช้เป็นข้อมูลสำหรับการออกแบบ ในการพัฒนาท่าอากาศยาน สุวรรณภูมิ ระยะที่ 2	✓					4) ทอท. ได้นำข้อมูลเกี่ยวกับการทรุดตัวของดิน และปัญหาการใช้งานของระบบ ต่างๆ ที่ผ่านมาจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 1 มาใช้เป็นข้อมูล สำหรับการออกแบบในการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2 โดยนำไประบุในข้อกำหนดรายละเอียด (TOR) และรายละเอียดการออกแบบ ของที่ปรึกษาออกแบบของทั้ง 3 กลุ่มงาน	-	เอกสารแนบที่ 8 ข้อกำหนดรายละเอียด (TOR) และรายละเอียด การออกแบบของ ที่ปรึกษาออกแบบ	

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ)

ลำดับ ที่	องค์ประกอบ สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ					รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	
			ถูกต้อง	ถูกต้องบางส่วน	ไม่ถูกต้อง	ไม่ทราบ	ไม่ปฏิบัติตาม				
2. มาตรการสิ่งแวดล้อม											
5.	2.2 อุทกวิทยาน้ำผิวดิน และการระบายน้ำ (4 มาตรการ)	1) จัดเก็บ วัสดุ ก่อสร้าง ให้ เรียบร้อย และป้องกันไม่ให้ เศษวัสดุ ก่อสร้าง กีดขวาง ทางน้ำ และวางระบายน้ำใน พื้นที่ท่าอากาศยาน โดยทำ แนวคันดินหรือคันตามแนว คลองขุดที่ระบายน้ำภายใน ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิที่อยู่ ใกล้พื้นที่ ก่อสร้าง เพื่อลด ตะกอนดินที่จะถูกชะพาหาลง คลองระบายน้ำ	✓						1) เพื่อเป็นการป้องกันตะกอนดิน หรือเศษวัสดุที่จะถูกชะพาหาลงระบายน้ำ ทอท. จึงได้ระบุเงื่อนไขในสัญญาจ้างบริษัทผู้ดำเนินการก่อสร้างไว้ในรายการ ประกอบแบบ (Specification) ข้อ 3.6.1 หน้า 7 ของ 19 กำหนดให้บริษัท ผู้ดำเนินการก่อสร้างจัดเก็บวัสดุ ก่อสร้าง ให้เรียบร้อย และป้องกันไม่ให้เศษวัสดุ ก่อสร้าง กีดขวางทางน้ำและวางระบายน้ำในพื้นที่ท่าอากาศยาน นอกจากนี้ บริษัทผู้ดำเนินการก่อสร้างได้กำหนดระเบียบวิธีการปฏิบัติไว้ในแผนงานด้าน ความปลอดภัยให้พนักงานจัดเก็บวัสดุ ก่อสร้าง และเครื่องมือเครื่องใช้ต่าง ๆ ความปลอดภัย ให้พนักงานจัดเก็บวัสดุ ก่อสร้าง และเครื่องมือเครื่องใช้ต่าง ๆ ให้เรียบร้อย ทั้งบริเวณสำนักงานและบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง ปัจจุบันกิจกรรมการ ก่อสร้างโครงการอยู่ระหว่างติดตั้งระบบภายในอาคาร ซึ่งส่วนใหญ่ดำเนินการ เกือบจะแล้วเสร็จ ได้จัดให้มีพื้นที่จัดเก็บ วัสดุ ก่อสร้าง บริเวณสำนักงานก่อสร้าง และในพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อป้องกันไม่ให้เศษวัสดุ ก่อสร้าง กีดขวางทางเดินและทาง ระบายน้ำในพื้นที่ท่าอากาศยาน	-	เอกสารแนบที่ 2 สำเนาเงื่อนไขในสัญญาจ้าง บริษัทผู้ดำเนินการก่อสร้าง เอกสารแนบที่ 9 แผนความปลอดภัย (Safety Plan) ภาพถ่ายที่ 2.2-4 พื้นที่จัดเก็บวัสดุ ก่อสร้าง

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้างโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ปีงบประมาณ 2554-2560) การก่อสร้างอาคารและระบบสาธารณูปโภค ตามแผนงานพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2 ระหว่างเดือนมกราคม ถึง มิถุนายน พ.ศ. 2566 บทที่ 2 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ)

ลำดับ ที่	องค์ประกอบ สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ					รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหาอุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	
			สรุป	สรุปเชิงรุก	สรุปเชิงรุก	สรุปเชิงรุก	สรุปเชิงรุก				
2. มาตรการสิ่งแวดล้อม											
6.	2.2 อุทกวิทยาน้ำ ผิวดินและการ ระบายน้ำ (4 มาตรการ) (ต่อ)	2) ตรวจสอบทางระบายน้ำ โดยเฉพาะบริเวณที่อยู่ใกล้เคียง พื้นที่ก่อสร้างให้สามารถระบาย น้ำได้อย่างมีประสิทธิภาพอยู่ เสมอ หากพบว่าวิธีขุดหรือ ตะกอนดินที่ทำให้เกิดการ ดินร่วนซุยระหว่างการระบายน้ำ ให้ทำการขุดลอกให้อยู่ในสภาพ ใช้งานได้	✓					2) บริษัทผู้ดำเนินการก่อสร้างได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่ตรวจสอบ กำจัดวัชพืช และเก็บขยะตามทางระบายน้ำบริเวณพื้นที่ก่อสร้างและสำนักควบคุมงาน ก่อสร้างตามความเหมาะสม เพื่อให้ทางระบายน้ำสามารถระบายน้ำได้ อย่างมีประสิทธิภาพ โดยหากพบว่าวิธีขุดหรือตะกอนดินที่ทำให้เกิด การดินร่วนซุยระหว่างการระบายน้ำ บริษัทผู้ดำเนินการก่อสร้างจะทำการ ขุดลอกให้อยู่ในสภาพใช้งานได้	-	ภาพถ่ายที่ 2.2-5 ทางระบายน้ำในพื้นที่โครงการ ภาพถ่ายที่ 2.2-6 การกำจัดวัชพืชบริเวณทางระบายน้ำ พื้นที่สำนักงานโครงการ	
7.		3) กรณีที่มีการถมคลองหรือ ทางระบายน้ำที่อยู่ภายในพื้นที่ ท่าอากาศยานต้องมีการ ก่อสร้างทางระบายน้ำที่มี ประสิทธิภาพในการระบายน้ำ เทียบเท่าของเดิมมาทดแทน	✓					3) การก่อสร้างของโครงการไม่มีกิจกรรมที่ต้องทำการถมคลองหรือ ทางระบายน้ำที่อยู่ภายในพื้นที่ท่าอากาศยาน จึงไม่มีการก่อสร้างทาง ระบายน้ำที่มีประสิทธิภาพในการระบายน้ำเทียบเท่าของเดิมมาทดแทน	การก่อสร้างของ โครงการไม่มีกิจกรรม ที่ต้องทำการถมคลอง หรือวางระบายน้ำเพิ่ม	-	
8.		4) จัดตั้งตะกอนดักขยะใน ทางระบายน้ำในบริเวณที่ จำเป็น	✓					4) ปัจจุบันกิจกรรมการก่อสร้างโครงการอยู่ระหว่างติดตั้งระบบภายในอาคาร ซึ่งส่วนใหญ่ดำเนินการเกือบจะแล้วเสร็จ โดย PCE ได้ใช้ทางระบายน้ำ จริงที่อยู่ในพื้นที่โครงการ ซึ่งมีตะกอนสำหรับกักขยะไม่ให้ลงสู่ทางระบาย ของ ทอท.	-	ภาพถ่ายที่ 2.2-7 ตะกอนขยะในทางระบายน้ำ	

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ)

ลำดับ ที่	องค์ประกอบ สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ					รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	
			ระบุ	ระบุเชิงรุก	ระบุเชิงรุก	ระบุเชิงรุก	ระบุเชิงรุก				
2. มาตรการสิ่งแวดล้อม (ต่อ)											
9.	2.3 คุณภาพ น้ำผิวดิน (3 มาตรการ)	1) จัดให้มีระบบบำบัดน้ำเสียจาก การอุปโภคบริโภคของคนงาน อย่างเพียงพอ ทั้งในสำนักงาน ห้องน้ำ ห้องสุขาของคนงาน ก่อสร้าง โดยจัดให้มีห้องสุขา อย่างน้อย 3 ห้องสำหรับ คนงาน 80 คนแรก และคนงาน ทุก ๆ 50 คนถัดไปต้องมีห้อง สุขาเพิ่ม 1 ห้อง และติดตั้ง ระบบบำบัดน้ำเสียในอัตรา บำบัดไม่น้อยกว่า 70 ลิตร/คน/ วัน สำหรับบริเวณบ้านพัก คนงานจัดให้มีห้องน้ำห้องส้วม ในสัดส่วน 1 ห้องต่อคนงาน 20 คน	✓					1) พื้นที่ก่อสร้างของ LAPS ใช้ห้องน้ำแบบเคลื่อนที่ โดยวางถังเอกซมกลูไป กำจัดที่ระบบบำบัดน้ำเสียของเทศบาล เป็นประจำทุกวัน และสำนักงานควบคุม งานก่อสร้างใช้โอเวอร์บอดี้โดยไม่ได้สรุปไปกำจัด สำหรับพื้นที่ก่อสร้าง ของ PCE ได้จัดให้มีห้องสุขาแบบเคลื่อนที่ โดยมีการสรุปไปกำจัดที่ระบบบำบัด น้ำเสียของเทศบาล. ทุก 3 เดือน และช่วงฤดูฝนจะสรุปไปกำจัดทุกเดือน ทั้งนี้ เมื่อ พิจารณาสัดส่วนจำนวนห้องน้ำกับจำนวนคนงาน ระหว่างเดือนมกราคม ถึง มิถุนายน 2566 พบว่า จำนวนห้องน้ำมีความเพียงพอทั้งในพื้นที่ก่อสร้างและ บริเวณสำนักงานควบคุมงานก่อสร้าง	-	เอกสารแนบที่ 10 สรุปสัดส่วนจำนวนห้องน้ำ ภาพถ่ายที่ 2.2-8 ห้องสุขาและระบบบำบัด บริเวณสำนักงานฯ ภาพถ่ายที่ 2.2-9 ห้องสุขาและระบบบำบัด บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง	

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ)

ลำดับ ที่	องค์ประกอบ สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ					ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	
			สรุป	สรุปพื้นที่	สรุปโครงการ	สรุปแผนปฏิบัติการ	สรุปแผนปฏิบัติการ			
2. มาตรการสิ่งแวดล้อม										
10.	2.3 คุณภาพน้ำผิวดิน (3 มาตรการ) (ต่อ)	2) ขุดลอกตะกอนดินจากคลองขุด ระบายน้ำและทางระบายน้ำภายใน ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิบริเวณ รอบจุดก่อสร้างที่อาจได้รับดิน ตะกอนที่ชะล้างจากพื้นที่ก่อสร้าง โครงการ	✓					2) บริษัทผู้ดำเนินการก่อสร้างได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่ตรวจสอบ กำจัดวัชพืช และเก็บขยะตามทางระบายน้ำบริเวณสำนักควบคุมงานก่อสร้างโครงการ ตามความเหมาะสม เพื่อให้ทางระบายน้ำสามารถระบายน้ำได้อย่าง มีประสิทธิภาพ โดยหากพบว่ามีวัชพืชหรือตะกอนดินที่ทำให้เกิดการตัน ขึ้นก็จัดขุดขุดระบายน้ำ บริษัทผู้ดำเนินการก่อสร้างจะทำการขุดลอก ให้อยู่ในสภาพใช้งานได้	เอกสารแนบที่ 6 แผนผังทางระบายน้ำชั่วคราว บริเวณสำนักงานก่อสร้างฯ ภาพถ่ายที่ 2.2-5 ทางระบายน้ำ ในพื้นที่โครงการ	
11.		3) ทำแนวคันดินหรือใช้วัสดุกันตามแนว คลองขุดที่ระบายน้ำภายใน ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิที่อยู่ใกล้ พื้นที่ก่อสร้าง เพื่อลดตะกอนดินที่จะ ถูกชะพาหะลงคลองระบายน้ำ	✓					3) ปัจจุบันงานจัดซื้อพร้อมติดตั้งระบบสายพานลำเลียงกระบะเป่า (BHS) และ ระบบตรวจจับวัตถุระเบิด (EDS) ได้ดำเนินการแล้วเสร็จและส่งมอบงาน ให้ หอท. แล้วเมื่อเดือนเมษายน 2566 และงานก่อสร้างอาคารสำนักงาน สายการบินและที่จอดรถด้านทิศตะวันออก ซึ่งดำเนินการโดย PCE อยู่ ระหว่างติดตั้งระบบภายในอาคาร ซึ่งส่วนใหญ่ดำเนินการโดย PCE อยู่ เสร็จ จึงใช้ทางระบายน้ำจริงที่มีอยู่ในพื้นที่ก่อสร้าง สำหรับบริเวณอาคาร สำนักงานก่อสร้างได้ใช้ทางระบายน้ำที่มีอยู่แล้วในพื้นที่โครงการ ซึ่งมี การตรวจสอบและกำจัดวัชพืชตามความเหมาะสม	ภาพถ่ายที่ 2.2-6 การกำจัดวัชพืชบริเวณ ทางระบายน้ำพื้นที่ สำนักงานโครงการ	

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ)

ลำดับ ที่	องค์ประกอบ สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ					รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
			ตรวจ	ตรวจ	ตรวจ	ตรวจ	ตรวจ			
12.	2.4 คุณภาพอากาศ (6 มาตรการ)	1) พื้นที่บริเวณก่อสร้างซึ่งมียานพาหนะ และการทำงานที่อาจก่อให้เกิดฝุ่น ละออง รวมทั้งถนนภายใน ทสภ. ที่ใช้เป็นเส้นทางขนส่งวัสดุ อุปกรณ์ และตงงานในระยะก่อสร้าง ซึ่งไม่ได้ ลาดยางหรือเทคอนกรีตจะต้องมีการ ฉีดพรมน้ำตามความเหมาะสมเพื่อ ป้องกันและลดผลกระทบจากการ ฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองสู่บรรยากาศ	✓					1) ปัจจุบันกิจกรรมการก่อสร้างโครงการอยู่ระหว่างติดตั้งระบบภายในอาคาร ซึ่งส่วนใหญ่ดำเนินการเกือบจะแล้วเสร็จและเป็นงานที่ดำเนินการอยู่ภายใน อาคาร จึงไม่มีการฉีดพรมน้ำในพื้นที่โครงการ	-	-
13.		2) การขนส่งวัสดุอุปกรณ์การก่อสร้างที่ อาจฟุ้งกระจาย เช่น ดิน ซีเมนต์ เป็นต้น จะต้องใช้ผ้าใบปิดคลุมให้ มิดชิด เพื่อป้องกันการฟุ้งกระจายและ การร่วงหล่นของวัสดุจกแล้ว	✓					2) ปัจจุบันกิจกรรมการก่อสร้างโครงการอยู่ระหว่างติดตั้งระบบภายในอาคาร ซึ่งส่วนใหญ่ดำเนินการเกือบจะแล้วเสร็จและเป็นงานที่ดำเนินการอยู่ภายใน อาคาร การขนส่งวัสดุ/อุปกรณ์ส่วนใหญ่จะเป็นการขนส่งจากสำนักงาน ควบคุมงานก่อสร้างไปในพื้นที่ก่อสร้าง โดยส่วนใหญ่บริษัทผู้ดำเนินการ ก่อสร้างได้ใช้รถกระบะมีหลังคาปิดคลุมในการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ เพื่อป้องกัน การฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองและป้องกันการร่วงหล่นของวัสดุก่อสร้าง	-	ภาพถ่ายที่ 2.2-10 การขนส่งวัสดุ อุปกรณ์ก่อสร้าง

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ)

ลำดับ ที่	องค์ประกอบ สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ					ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	
			๒๕๕๔	๒๕๕๕	๒๕๕๖	๒๕๕๗	๒๕๕๘			
2. มาตรการสิ่งแวดล้อม										
14.	2.4 คุณภาพอากาศ (6 มาตรการ) (ต่อ)	3) จำกัดความเร็วของรถบรรทุกบริเวณ พื้นที่ก่อสร้างไม่เกิน 30 กม./ชม. เพื่อลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง	✓					3) บริเวณพื้นที่ก่อสร้างอาคารสำนักงานสายการบินและที่จอดรถด้านทิศ ตะวันออก ซึ่งดำเนินการโดย PCE ได้จำกัดความเร็วไม่เกิน 20 กม./ชม. รวมทั้งเน้นย้ำพนักงานขับรถให้ปฏิบัติตามกฎจราจร เพื่อป้องกันและลด ผลกระทบที่จะเกิดขึ้นจากการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง	ภาพถ่ายที่ 2.2-11 ป้ายจำกัดความเร็ว ในพื้นที่ก่อสร้าง	
15.		4) มีการฉีดน้ำล้างล้อรถขนส่งอุปกรณ์ ก่อสร้างให้สะอาด ปราศจากโคลนและ เศษดินติดล้อรถ ก่อนออกจากบริเวณ พื้นที่ก่อสร้างสู่ถนนสาธารณะและ ทางหลวง		✓				4) ปัจจุบันกิจกรรมการก่อสร้างโครงการอยู่ระหว่างติดตั้งระบบภายในอาคาร ซึ่ง ส่วนใหญ่ดำเนินการเกือบจะแล้วเสร็จและเป็นการดำเนินงานที่ดำเนินการอยู่ภายใน อาคาร การขนส่งวัสดุ/อุปกรณ์ส่วนใหญ่จะเป็นการขนส่งจากสำนักงาน ควบคุมงานก่อสร้างไปในพื้นที่ก่อสร้าง จึงไม่มีจุดปล่อยบริเวณนอกทางออก จากพื้นที่โครงการ	-	
16.		5) ติดตั้งรั้วล้อมรอบบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง ที่อยู่ภายนอกอาคารสูง 3 เมตร	✓					5) บริเวณพื้นที่ก่อสร้างอาคารจอดรถและอาคารสำนักงานสายการบิน PCE ได้ จัดทำรั้วชั่วคราว เพื่อป้องกันและลดผลกระทบจากการฟุ้งกระจายของฝุ่น ละอองสู่บรรยากาศและบริเวณใกล้เคียง	ภาพถ่ายที่ 2.2-12 แนวรั้วล้อมรอบ บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง	
17.		6) ติดตั้งกำแพงกั้นโดยใช้วัสดุประเภท แผ่นเหล็กรีดลอน (Metal Sheet) หรือ วัสดุอื่นที่มีคุณสมบัติเทียบเท่าพร้อม ฉนวนกันเสียงปิดกั้นระหว่างอาคาร ผู้โดยสารเดิมและอาคารผู้โดยสาร ส่วนขยายที่ทำการก่อสร้างเพิ่มเติม					✓	6) ปัจจุบันการก่อสร้างอาคารผู้โดยสารส่วนขยายยังไม่ได้ดำเนินการ ทั้งนี้ หากมี การก่อสร้างดังกล่าว ทอท. จะควบคุมให้บริษัทผู้ดำเนินการก่อสร้างติดตั้ง กำแพงกั้นโดยใช้วัสดุประเภทแผ่นเหล็กรีดลอน (Metal Sheet) หรือวัสดุอื่นที่ มีคุณสมบัติเทียบเท่า พร้อมฉนวนกันเสียงปิดกั้นระหว่างอาคารผู้โดยสารเดิม และอาคารผู้โดยสารส่วนขยายที่ทำการก่อสร้างเพิ่มเติม เพื่อป้องกัน ผลกระทบด้านเสียงต่อผู้โดยสารที่มาใช้บริการท่าอากาศยาน	-	

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ)

ลำดับ ที่	องค์ประกอบ สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ					รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	
			ปฏิบัติตาม	ปฏิบัติตาม	ปฏิบัติตาม	ปฏิบัติตาม	ปฏิบัติตาม				
2. มาตรการสิ่งแวดล้อม											
18	2.5 เสียง (9 มาตรการ)	1) ให้ใช้เสาเข็มเจาะในการก่อสร้าง เพื่อลดผลกระทบด้านเสียงให้เหลือน้อยที่สุด	✓					1) ปัจจุบันงานจัดซื้อพร้อมติดตั้งระบบสายพานลำเลียงกระบะเฝ้า (BHS) และระบบตรวจจับวัตถุระเบิด (EDS) ซึ่งดำเนินการโดย LPS ได้ดำเนินการแล้วเสร็จและส่งมอบงานให้ ทอท. แล้วเมื่อเดือนเมษายน 2566 และงานก่อสร้างอาคารสำนักงานสายการบินและที่จอดรถด้านทิศตะวันออก ซึ่งดำเนินการโดย POE อยู่ระหว่างติดตั้งระบบภายในอาคาร ซึ่งส่วนใหญ่เป็นงานระบบและดำเนินการเกือบจะแล้วเสร็จ จึงไม่มีการใช้เสาเข็มเจาะในการก่อสร้าง	-	เอกสารแนบที่ 2 สำเนาเงื่อนไขในสัญญาจ้าง บริษัทผู้ดำเนินการก่อสร้าง ภาพถ่ายที่ 2.2-2 ความคืบหน้ากิจกรรม การก่อสร้างโครงการฯ	
19		2) ให้อุปกรณ์เครื่องจักรในการก่อสร้างที่ช่วยลดระดับเสียงดัง เช่น มีฉนวนในห้องเครื่องยนต์ เป็นต้น และการซ่อมบำรุงรักษาอุปกรณ์เครื่องจักรให้อยู่ในสภาพดีอยู่เสมอ	✓					2) บริษัทผู้ดำเนินการก่อสร้างมีการซ่อมบำรุงรักษาอุปกรณ์เครื่องจักรให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้งานอยู่เสมอตามแผนที่กำหนดไว้ โดยได้กำหนดระเบียบปฏิบัติการตรวจสอบสภาพเครื่องจักร เครื่องมือ และอุปกรณ์ก่อสร้าง พร้อมทั้งกำหนดแผนผังและขั้นตอนการตรวจสอบไว้ในแผนงานด้านความปลอดภัย ซึ่งกำหนดให้มีการตรวจสอบก่อนนำมาใช้งาน การตรวจสอบประจำเดือน การตรวจสอบตามที่กฎหมายกำหนด และมีสถิติการร้องเรียนการตรวจสอบตามรหัส (Code) สี่ที่กำหนดไว้	-	เอกสารแนบที่ 11 ตัวอย่างบันทึกการตรวจสอบ เครื่องจักรและเครื่องมือฯ ภาพถ่ายที่ 2.2-13 สถิติการร้องเรียนการตรวจสอบ สภาพเครื่องจักร/ เครื่องยนต์	

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ)

ลำดับ ที่	องค์ประกอบ สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ					ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	
			รูปที่ ๑	รูปที่ ๒	รูปที่ ๓	รูปที่ ๔	รูปที่ ๕			
2. มาตรการสิ่งแวดล้อม										
20.	2.5 เสียง (9 มาตรการ)	3) เครื่องจักรที่ก่อให้เกิดเสียงดังที่ ต้องใช้ต่อเนื่องเป็นเวลานาน ควรมีการติดตั้งอุปกรณ์ป้องกัน เสียง	✓					3) ปัจจุบันกิจกรรมการก่อสร้างโครงการอยู่ระหว่างติดตั้งระบบภายในอาคาร ซึ่งส่วนใหญ่ดำเนินการเกือบจะแล้วเสร็จ จึงไม่มีเครื่องจักรที่ก่อให้เกิดเสียงดังที่ต้องใช้ต่อเนื่องเป็นเวลานาน ทั้งนี้ บริษัทผู้ดำเนินการก่อสร้างได้ตรวจสอบเครื่องจักร/อุปกรณ์ต่างๆให้อยู่ในสภาพดีอยู่เสมอก่อนนำมาใช้งาน เพื่อลดผลกระทบด้านเสียงที่อาจจะจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ	เอกสารแนบที่ 11 ตัวอย่างบันทึกการ ตรวจสอบเครื่องจักรและ เครื่องมือฯ ภาพถ่ายที่ 2.2-13 สถิติการร้องเรียนการตรวจ สภาพเครื่องจักร/ เครื่องยนต์	
21.		4) ให้มีรั้วล้อมรอบพื้นที่ก่อสร้าง อาคารสูง 3 เมตร เพื่อลดระดับ เสียงจากเครื่องจักรและการ ก่อสร้าง	✓					4) บริเวณพื้นที่ก่อสร้างอาคารจอดรถและอาคารสำนักงานสายการบิน PCE ได้จัดทำรั้วชั่วคราว เพื่อป้องกันและลดผลกระทบจากภาพผู้กระจ่ายของฝุ่นละอองสู่บรรยากาศและบริเวณใกล้เคียง	ภาพถ่ายที่ 2.2-12 แนวรั้วล้อมรอบบริเวณ พื้นที่ก่อสร้าง	
22.		5) จัดให้มีอุปกรณ์ป้องกันอันตราย ส่วนบุคคล เช่น ปลอกอุดหูหรือที่ ครอบหู สำหรับคนงานก่อสร้างที่ ทำงานในพื้นที่ที่มีระดับเสียงเกิน 90 เดซิเบล เอ	✓					5) บริษัทผู้ดำเนินการก่อสร้างได้จัดให้มีอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลสำหรับคนงานโดยพิจารณาจากความเสียงในการปฏิบัติงาน อาทิ เสื่อสะท้อนแสง หมวก Safety และรองเท้า Safety เป็นต้น รวมทั้งจัดให้มีอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลสำหรับช่างก่อสร้างให้สวมใส่เมื่อขุด ในกรณีที่ดินงานก่อสร้างต้องทำงานในพื้นที่ที่มีระดับเสียงเกิน 90 เดซิเบล เอ บริษัทผู้ดำเนินการก่อสร้างจะให้มีการสวมอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล เช่น ปลอกอุดหูหรือที่ครอบหู เป็นต้น	ภาพถ่ายที่ 2.2-14 พนักงานสวมอุปกรณ์ ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล ภาพถ่ายที่ 2.2-15 พื้นที่จัดเก็บอุปกรณ์ป้องกัน อันตรายส่วนบุคคล	

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ)

ลำดับ ที่	องค์ประกอบ สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ					รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	
			๒๕๕๔	๒๕๕๕	๒๕๕๖	๒๕๕๗	๒๕๕๘				
2. มาตรการสิ่งแวดล้อม											
23	2.5 เสียง (9 มาตรการ)	6) จัดให้มีสถานที่ที่สามารถลดความดัง ของเสียงจากอากาศยานให้คนงาน ได้พักในชั่วโมงพักการทำงาน หรือ สำหรับคนงานที่มีลักษณะงานที่ สามารถทำงานภายในอาคารได้	✓					6) ปัจจุบันกิจกรรมการก่อสร้างโครงการอยู่ระหว่างติดตั้งระบบภายในอาคาร ซึ่งส่วน ใหญ่ดำเนินการเกือบจะแล้วเสร็จ โดยส่วนใหญ่ไม่ได้รับผลกระทบจากเสียง อากาศยาน เนื่องจากเป็นการทำงานอยู่ภายในอาคาร ทั้งนี้ บริษัทผู้ดำเนินการ ก่อสร้างจึงจัดให้มีที่พักคนงานบริเวณสำนักงานควบคุมงานก่อสร้างและบริเวณพื้นที่ ก่อสร้าง	-	ภาพถ่ายที่ 2.2-16 รั้วกันเสียงในพื้นที่ ก่อสร้าง	
24		7) จำกัดระยะเวลาการทำงานของ คนงานในบริเวณที่มีเสียงดังไม่ให้ เกินกฎหมายกำหนด	✓					7) บริษัทผู้ดำเนินการก่อสร้างได้กำหนดระยะเวลาการทำงานของแต่ละสัญญาเพื่อให้ เกินตามที่กฎหมายกำหนด ปัจจุบัน LLPS แบ่งการทำงานออกเป็น 2 กะ เวลา 08.30-17.30 น. และ 20.00-05.00 น. โดยเป็นงานทดสอบสายพานลำเลียงกระเป๋ สำหรับ PCE ทำงานเวลา 08.00-17.00 น. มีกิจกรรมล่วงเวลา (OT) ในช่วง 17.00- 19.00 น. ทั้งนี้ บริษัทผู้ดำเนินการก่อสร้างได้ควบคุมกิจกรรมการก่อสร้างที่อาจจะ ก่อให้เกิดเสียงดังให้ดำเนินการเฉพาะช่วงเวลากลางวันเวลา 08.00 – 17.00 น. และ ตรวจสอบให้คนงานสวมอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลตลอดระยะเวลา ปฏิบัติงาน	-	ภาพถ่ายที่ 2.2-14 พนักงานสวมอุปกรณ์ ป้องกันอันตราย ส่วนบุคคล	

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ)

ลำดับ ที่	องค์ประกอบ สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ					รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	
			ตรวจ	ตรวจ	ตรวจ	ตรวจ	ตรวจ				
2. มาตรการสิ่งแวดล้อม											
25.	2.5 เสียง (9 มาตรการ) (ต่อ)	8) กิจกรรมการก่อสร้างที่มีเสียงดังให้ ดำเนินการเฉพาะช่วงกลางวัน (06.00-18.00 น.)	✓					8) บริษัทผู้ดำเนินการก่อสร้างควบคุมกิจกรรมการก่อสร้างที่อาจก่อให้เกิดเสียงดังให้ดำเนินการเฉพาะช่วงกลางวัน และหลีกเลี่ยงการทำงานพร้อมกันของเครื่องจักร/ เครื่องยนต์/ อุปกรณ์ก่อสร้างที่ก่อให้เกิดเสียงดัง รวมทั้งกำหนดระเบียบการสวมใส่อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลไว้ในแผนงานด้านความปลอดภัย โดยกำหนดให้คนงานก่อสร้างที่ทำงานในพื้นที่ที่มีระดับเสียงเกิน 85 เดซิเบลเอ จะต้องใช้อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลตลอดระยะเวลาปฏิบัติงาน	-	ภาพถ่ายที่ 2.2-14 พนักงานสวมอุปกรณ์ ป้องกันอันตราย ส่วนบุคคล	
26.		9) ติดตั้งกำแพงกั้น โดยใช้วัสดุประเภท แผ่นเหล็กกริดลอน (Metal Sheet) หรือวัสดุอื่นที่มีคุณสมบัติเทียบเท่า พร้อมฉนวนกันเสียงปิดกั้นระหว่าง อาคารผู้โดยสารเดิมและอาคาร ผู้โดยสารส่วนขยายที่ทำการก่อสร้าง เพิ่มเติม					✓	9) ปัจจุบันการก่อสร้างอาคารผู้โดยสารส่วนขยายยังมิได้ดำเนินการ ทั้งนี้หากมีการก่อสร้างดังกล่าว ทอท. จะควบคุมให้บริษัทผู้ดำเนินการก่อสร้างติดตั้งกำแพงกั้นโดยใช้วัสดุประเภทแผ่นเหล็กกริดลอน (Metal Sheet) หรือวัสดุอื่นที่มีคุณสมบัติเทียบเท่า พร้อมฉนวนกันเสียงปิดกั้นระหว่างอาคารผู้โดยสารเดิมและอาคารผู้โดยสารส่วนขยายที่ทำการก่อสร้างเพิ่มเติม เพื่อป้องกันผลกระทบด้านเสียงต่อผู้โดยสารที่มาใช้บริการท่าอากาศยาน	-	-	

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ)

ลำดับ ที่	องค์ประกอบ สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ					รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	
			๒๕๖๕	๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙				
2. มาตรการสิ่งแวดล้อม											
27.	2.6 นิเวศวิทยาทางน้ำ (2 มาตรการ)	1) ให้มีระบบบำบัดน้ำเสีย สำหรับน้ำทิ้งจากการ อุปโภคบริโภคของคนงาน อย่างเพียงพอ ทั้งใน สำนักงาน ห้องน้ำ ห้อง ส้วมของคนงานก่อสร้าง และบริเวณบ้านพักคนงาน และดูแลระบบบำบัดน้ำเสีย ให้สามารถใช้งานได้โดย เสมอ เพื่อป้องกันการ ปนเปื้อนของน้ำเสียลงสู่ ทางระบายน้ำและแหล่งน้ำ ซึ่งจะมีผลกระทบต่อ สิ่งมีชีวิตในน้ำ	✓					1) พื้นที่ก่อสร้างของ LLPS ใช้ห้องน้ำแบบเคลื่อนที่ โดยว่าจ้างเอกชนมาสูบน้ำ กำจัดที่ระบบบำบัดน้ำเสียของ ทสภ. เป็นประจำทุกวัน สำหรับในพื้นที่ ก่อสร้างของ PCE ได้จัดให้มีห้องสุขาแบบเคลื่อนที่ โดยมีการสูบน้ำกำจัดที่ ระบบบำบัดน้ำเสียของ ทสภ. ทุก 3 เดือน และช่วงฤดูฝนจะสูบน้ำกำจัดทุก เดือน ทั้งนี้ เมื่อพิจารณาสัดส่วนจำนวนห้องน้ำกับจำนวนคนงาน ระหว่าง เดือนมกราคม ถึง มิถุนายน 2566 พบว่า จำนวนห้องน้ำมีความเพียงพอทั้ง ในพื้นที่ก่อสร้างและบริเวณสำนักงานควบคุมงานก่อสร้าง	-	เอกสารแนบที่ 10 สรุปสัดส่วนจำนวนห้องน้ำ ภาพถ่ายที่ 2.2-8 ห้องสุขาและระบบบำบัด บริเวณสำนักงานฯ ภาพถ่ายที่ 2.2-9 ห้องสุขาและระบบบำบัด บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง	

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ)

ลำดับ ที่	องค์ประกอบ สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ					ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	
			สรุป	สรุปสรุป	สรุปสรุป	สรุปสรุป	สรุปสรุป			
2. มาตรการสิ่งแวดล้อม										
28.	2.6 นิเวศวิทยา ทางน้ำ (2 มาตรการ) (ต่อ)	2) จัดเก็บวัสดุก่อสร้างให้เป็นระเบียบและทำแนวคันดินหรือใช้วัสดุกันตามแนวคลองขุดท่อระบายน้ำภายในท่าอากาศยานฯ ที่อยู่ใกล้พื้นที่ก่อสร้าง เพื่อป้องกันตะกอนดิน หรือเศษวัสดุที่จะถูกชะพาเลงลงระบายน้ำ	✓					2) ปัจจุบันกิจกรรมการก่อสร้างโครงการอยู่ระหว่างติดตั้งระบบภายในอาคาร ซึ่งส่วนใหญ่ดำเนินการเกือบจะแล้วเสร็จ ได้จัดให้มีพื้นที่จัดเก็บวัสดุก่อสร้าง (Store) บริเวณสำนักงานก่อสร้างและในพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อป้องกันไม่ให้เศษวัสดุก่อสร้างที่ขุดขวางทางเดินและทางระบายน้ำในหน้าท่าอากาศยาน	-	เอกสารแนบที่ 2 สำเนาเงื่อนไขสัญญาจ้างบริษัทผู้ดำเนินการก่อสร้าง เอกสารแนบที่ 9 แผนความปลอดภัย (Safety Plan) ภาพถ่ายที่ 2.2-4 พื้นที่จัดเก็บวัสดุก่อสร้าง
29.	2.7 การใช้ประโยชน์ที่ดิน (3 มาตรการ)	1) กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างที่พักงานในจำนวนที่เหมาะสม และเป็นสัดส่วนที่ชัดเจน เพื่อลดผลกระทบในด้านการปะปนของกิจกรรมและความปลอดภัยของทสว. และป้องกันการขยายตัวที่ไม่ระเบียบ		✓				1) ปัจจุบันกิจกรรมการก่อสร้างโครงการอยู่ระหว่างติดตั้งระบบภายในอาคาร ซึ่งส่วนใหญ่ดำเนินการเกือบจะแล้วเสร็จ และส่วนใหญ่เป็นงานระบบที่ผู้รับจ้างเหมาช่วงต้องหาคณะงานและช่างมาเอง บริษัทผู้รับเหมาก่อสร้างจึงไม่ได้จัดให้มีบ้านพักสำหรับคนงาน	-	-

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ)

ลำดับ ที่	องค์ประกอบ สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ					ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	
			ดูแลเชิงรุก	ดูแลเชิงรับ	ดูแลเชิงรุก	ดูแลเชิงรับ	ดูแลเชิงรุก			
2. มาตรการสิ่งแวดล้อม										
30	2.7 การใช้ประโยชน์ ที่ดิน (3 มาตรการ) (ต่อ)	2) จัดระบบการเข้า-ออกพื้นที่ก่อสร้างภายใน ทสท. อย่างเป็นลำดับขั้นในการเข้าถึงตามชั้นของการรักษาความปลอดภัย	✓					2) บริษัทผู้ดำเนินการก่อสร้างจัดระบบการเข้า-ออกพื้นที่ก่อสร้างภายใน ทสท. โดยจัดให้มีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยอยู่ประจำทางเข้า-ออกพื้นที่ก่อสร้าง มีการแลกบัตรเข้าพื้นที่ก่อสร้าง และจัดบันทึกข้อมูลรถที่เข้า-ออกพื้นที่โครงการทุกวัน	-	ภาพถ่ายที่ 2.2-17 บริเวณทางเข้า-ออก พื้นที่ก่อสร้าง
31		3) กำหนดให้ผู้รับเหมารักษาสิ่งแวดล้อมความสะอาด รวมถึงอุปกรณ์ปฐมพยาบาลให้กับพื้นที่ที่ปฏิบัติงานให้พอเพียงกับความต้องการเพื่อลดผลกระทบในการเข้าใช้สอยพื้นที่ข้างเคียง		✓				3) ปัจจุบันกิจกรรมการก่อสร้างโครงการอยู่ระหว่างติดตั้งระบบภายในอาคาร ซึ่งส่วนใหญ่ดำเนินการเกือบจะแล้วเสร็จ และส่วนใหญ่เป็นงานระบบที่ผู้รับจ้างเหมาะสมจะดำเนินการและช่างมาเอง บริษัทผู้รับเหมาก่อสร้างจึงไม่จัดให้มีบ้านพักสำหรับคนงาน	-	-
32	2.8 การคมนาคม ขนส่ง (26 มาตรการ)	1) จัดการเดินทางและขนส่งแรงงานเข้าสู่พื้นที่ก่อสร้างอย่างเป็นระบบโดยให้ผู้รับเหมาก่อสร้างวางแผนการใช้เส้นทาง การขนส่งวัสดุ อุปกรณ์ คนงาน บุคลากรที่เกี่ยวข้องกับการก่อสร้าง เพื่อเสนอต่อ ทอท. ก่อนการดำเนินการขนส่ง	✓					1) บริษัทผู้ดำเนินการก่อสร้างได้จัดทำแผนการใช้เส้นทางขนส่งวัสดุอุปกรณ์เข้าสู่พื้นที่โครงการ โดย LPS ได้แบ่งเส้นทางขนส่งเป็นอุปกรณ์งานระบบ BHS-EDS ซึ่งขนส่งจากท่าเรือแหลมฉบัง และวัสดุอุปกรณ์รับสายพานลำเลียงกระเป๋าก ซึ่งเริ่มจากตำบลไม้ตรา จังหวัดพระนครศรีอยุธยา สำหรับ PCE ได้ขนส่งวัสดุและอุปกรณ์โดยใช้ถนนอู่หนุ-ลาดกระบัง ซึ่งได้เสนอต่อ ทอท. เพื่อพิจารณาการดำเนินการแล้ว สำหรับการขนส่งคนงานจะเป็นการขนส่งจากสำนักงานควบคุมงานก่อสร้างไปยังพื้นที่ก่อสร้าง โดยควบคุมการขนส่งให้เป็นไปตามมาตรการกำหนด	-	เอกสารแนบที่ 12 แผนการใช้เส้นทาง การขนส่งและ การจราจร ภาพถ่ายที่ 2.2-18 การขนส่งคนงานเข้าสู่ พื้นที่ก่อสร้าง



ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ)

ลำดับ ที่	องค์ประกอบ สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ					รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
			รูปถ่าย	รูปถ่าย	รูปถ่าย	รูปถ่าย	รูปถ่าย			
2. มาตรการสิ่งแวดล้อม										
33.	2.8 การคมนาคม ขนส่ง (26 มาตรการ) (ต่อ)	2) รถที่จะนำมาใช้ในการขนส่งสินค้าต้องมีความมั่นคงแข็งแรง และมีความปลอดภัยเหมาะสมกับการใช้งาน โดยห้ามไม่ให้นำรถบรรทุกที่มีสภาพทรุดและเครื่องยนต์ไม่สมบูรณ์ หรือปล่อยควันดำมาใช้ในการขนส่งสินค้าโดยเด็ดขาด	✓					2) ปัจจุบันกิจกรรมการก่อสร้างโครงการอยู่ระหว่างติดตั้งระบบภายในอาคาร ซึ่งส่วนใหญ่ดำเนินการเกือบจะแล้วเสร็จ จึงไม่มีการขุดดินเข้าออกจากพื้นที่ก่อสร้างแต่มีบันทึกการตรวจสอบยานพาหนะอื่นๆ ที่ใช้ในงานโครงการ อย่างไรก็ตาม หากต้องมีการขุดดินเข้าออกพื้นที่ก่อสร้างทางโครงการจะตรวจสอบความมั่นคงแข็งแรง และความความปลอดภัยเหมาะสมกับการใช้งาน โดยไม่ให้นำรถบรรทุกที่มีสภาพทรุดและเครื่องยนต์ไม่สมบูรณ์ หรือปล่อยควันดำมาใช้ในการขนส่ง	-	เอกสารแนบที่ 13 ตัวอย่างบันทึกการตรวจสอบยานพาหนะ
34.		3) เลือกใช้เส้นทางขนส่งวัสดุอุปกรณ์ และคนงานที่ไม่ก่อให้เกิดการกีดขวางเส้นทางหลักในการเดินทางเข้า-ออกพื้นที่ท่าอากาศยานของผู้ให้บริการ และประชาชนที่อยู่โดยรอบ โดยให้หลีกเลี่ยงเส้นทางที่มีการจราจรหนาแน่น ได้แก่ ถนนกิ่งแก้ว และถนนร่มเกล้า	✓					3) บริษัทผู้ดำเนินการก่อสร้างเลือกใช้เส้นทางขนส่งวัสดุอุปกรณ์โดยหลีกเลี่ยงการกีดขวางเส้นทางหลักในการเดินทางเข้า-ออกพื้นที่ท่าอากาศยานของผู้ให้บริการ และประชาชนที่อยู่โดยรอบ รวมทั้งหลีกเลี่ยงการขนส่งที่มีการจราจรหนาแน่นในช่วงเวลา 07:00-09:00 น. และเวลา 17:00-19:00 น. อย่างไรก็ตาม สำหรับสัญญา CC5 โดย LLPS ไม่มีการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ขนาดใหญ่จากภายนอกเข้ามา มีเพียงการขนส่งจากสำนักงานสนามมายังพื้นที่ก่อสร้างด้านใน (SAT-1) เท่านั้น ทั้งนี้ LLPS ได้ดำเนินการแล้วเสร็จและส่งมอบงานให้ ทอท. แล้วเมื่อเดือนเมษายน 2566 สำหรับสัญญา CC2/1 โดย PCE นั้น มีการขนส่งอุปกรณ์ที่มีขนาดเล็กเข้าสู่พื้นที่ก่อสร้างโครงการโดยใช้เส้นทางที่เสนอต่อ ทอท. เพื่อพิจารณาการดำเนินการแล้ว	-	เอกสารแนบที่ 12 แผนการใช้เส้นทาง การขนส่งและ การจราจร
35.		4) ให้ผู้รับเหมาก่อสร้างจัดทำบันทึกการขนส่งในแต่ละเที่ยว โดยระบุเส้นทาง การขนส่งจุดเริ่มต้นและปลายทางของการขนส่ง และอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น	✓					4) บริษัทผู้ดำเนินการก่อสร้างได้จัดทำสรุปบันทึกการคมนาคมขนส่งและสถิติอุบัติเหตุจากยานพาหนะของรถขนส่งวัสดุอุปกรณ์และรถขนส่งคนงาน โดยระบุเส้นทางขนส่ง จุดเริ่มต้น ปลายทางของการขนส่ง และสถิติอุบัติเหตุ ซึ่งระหว่างเดือนมกราคม ถึง มิถุนายน พ.ศ. 2566 ไม่พบบันทึกสถิติอุบัติเหตุจากการขนส่ง	-	เอกสารแนบที่ 14 สรุปบันทึกการ คมนาคมขนส่งและ สถิติอุบัติเหตุ



ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ)

ลำดับ ที่	องค์ประกอบ สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ					รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	
			๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓	๒๕๖๔	๒๕๖๕และ๒๕๖๖				
2. มาตรการสิ่งแวดล้อม											
36.	2.8 การคมนาคม ขนส่ง (26 มาตรการ) (ต่อ)	5) จัดพื้นที่สำหรับรถบรรทุกทุกชนิดจอดรอรถ เมื่อรถบรรทุกแต่ละคันพร้อมปฏิบัติงาน จึงให้ออกจากพื้นที่พร้อมกัน โดยจัดให้มี รถนำและปิดท้ายขบวนตลอดเส้นทางที่ใช้ ในการขนส่งดิน (เฉพาะพื้นที่ก่อสร้าง อาคารผู้โดยสาร และอาคารจอดรถและ อาคารสำนักงาน)	✓					5) ปัจจุบันมีการก่อสร้างอาคารผู้โดยสารส่วนขยายยังมิได้ดำเนินการ ในช่วง ระหว่างเดือนมกราคม ถึง มิถุนายน พ.ศ. 2566 การดำเนินงานของ โครงการส่วนใหญ่เป็นงานติดตั้งระบบภายในอาคาร สำหรับกิจกรรมการ ปรับถมพื้นที่ได้ดำเนินการแล้วเสร็จ จึงไม่มีการขนดินเข้าออกจากพื้นที่ ก่อสร้างแต่อย่างใด อย่างไรก็ตาม หากต้องมีการขนดินเข้าออกพื้นที่ ก่อสร้างอีก โครงการจะควบคุมให้รถขนส่งดินใช้เส้นทางรถขนส่งจาก พื้นที่ก่อสร้างไปยังจุดทิ้งดินตามที่ได้กำหนดไว้	-	เอกสารแนบที่ 15 แผนผังเส้นทางทางขนส่ง ดินจากพื้นที่ก่อสร้างไปยัง จุดทิ้งดิน	
37.		6) ตรวจสอบพฤติกรรมพนักงานขับรถ ขนดินก่อนปฏิบัติงานที่ หากอยู่ใน อาคารมีแนว ให้พนักงานขับรถหยุด ปฏิบัติงานชั่วครู่โดยทันที	✓					6) ปัจจุบันกิจกรรมการก่อสร้างโครงการอยู่ระหว่างติดตั้งระบบภายในอาคาร ซึ่งส่วนใหญ่ดำเนินการเกือบจะแล้วเสร็จ จึงไม่มีการขนดินเข้าออกจาก พื้นที่ก่อสร้าง แต่ในช่วงที่มีการขนส่งดินได้มีบันทึกการตรวจสอบ พฤติกรรมพนักงานขับรถบรรทุกของโครงการแล้ว	-	เอกสารแนบที่ 16 ตัวอย่างแบบตรวจสอบ พฤติกรรมพนักงาน ขับรถบรรทุก	
38.		7) ประสานงานกับตำรวจจราจรภายในพื้นที่ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิให้ควบคุม กวดขันพนักงานขับรถขนส่งดินที่ไม่ ปฏิบัติตามกฎหมายจราจรอย่างเคร่งครัด รวมทั้งกรณีที่มีขีปนาวุธออกนอกเส้นทางที่ กำหนดไว้	✓					7) ทอท.และบริษัทผู้ดำเนินการก่อสร้างได้ทำหนังสือแจ้งกำหนดการเริ่มงาน ก่อสร้างโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ปีงบประมาณ 2554- 2560) เสนอต่อหน่วยงานในพื้นที่รวมทั้งสถานีตำรวจภูธรท่าอากาศยาน สุวรรณภูมิ เพื่อให้ควบคุมกวดขันพนักงานขับรถขนส่งดินที่ไม่ปฏิบัติตาม กฎหมายจราจร รวมทั้งกรณีที่มีขีปนาวุธออกนอกเส้นทางที่กำหนดไว้	-	เอกสารแนบที่ 17 หนังสือประสานงานด้าน การจราจรและการเริ่ม ก่อสร้างโครงการต่อ หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ)

ลำดับ ที่	องค์ประกอบ สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ					รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	
			จุดถูก	จุดถูกทุก	จุดถูกส่วนใหญ่	ไม่ถูกและแก้ไข	จุดถูกบางส่วน				
2. มาตรการสิ่งแวดล้อม											
39.	2.8 การคมนาคม ขนส่ง (26 มาตรการ) (ต่อ)	8) กรณีเกิดความเสียหายกับสภาพถนนให้ ผู้รับเหมาประสานงานกับหน่วยงาน ผู้รับผิดชอบในการซ่อมแซมและแก้ไข ทันทีให้มีสภาพที่ดีขึ้น ในกรณีที่มิ ความจำเป็นให้ผู้รับเหมาสนับสนุน งบประมาณในการดำเนินการปรับปรุง และแก้ไขถนนที่ใช้ในการขนส่งวัสดุ อุปกรณ์ของโครงการ เพื่อลดผลกระทบ ที่เกิดขึ้นกับประชาชนในพื้นที่โดยทันที	✓					8) ทอท. ได้กำหนดเงื่อนไขในสัญญาจ้างให้บริษัทผู้ดำเนินการก่อสร้าง ประสานงานกับหน่วยงานผู้รับผิดชอบในการซ่อมแซมและแก้ไขถนนให้มี สภาพดีตั้งแต่เดิม ในกรณีที่เกิดความเสียหายกับสภาพถนน บริษัท ผู้ดำเนินการก่อสร้างจะสนับสนุนงบประมาณในการดำเนินการปรับปรุงและ แก้ไขถนนที่ใช้ในการขนส่งอุปกรณ์ของโครงการ โดยงานจัดซื้อพร้อมติดตั้ง ระบบสายพานลำเลียงกระบะเบ้า (BHS) และระบบตรวจจับวัตถุระเบิด (EDS) ซึ่งดำเนินการโดย LLPS และงานก่อสร้างอาคารสำนักงานสายการบินและที่ จอดรถด้านตะวันออกที่ดำเนินการโดย PCE มีเจ้าหน้าที่คอยตรวจสอบ สภาพถนน ซึ่งระหว่างเดือนมกราคม ถึง มิถุนายน พ.ศ. 2566 พบว่าถนน อยู่ในสภาพใช้งานได้ และไม่พบความเสียหายจากการขนส่ง	-	เอกสารแนบที่ 18 ตัวอย่างบันทึกรายงาน การตรวจสอบสภาพถนน ภาพถ่ายที่ 2.2-19 ลักษณะถนนและป้าย จราจรในโครงการ	
40.		9) ติดตั้งป้ายจราจรชั่วคราวบริเวณจุด กลับรถบรรทุกที่อาจทำให้การจราจร ติดขัดและไม่ปลอดภัย	✓					9) บริษัทผู้ดำเนินการก่อสร้างได้ติดตั้งป้ายจราจรชั่วคราวบริเวณจุด กลับรถบรรทุกที่อาจทำให้การจราจรติดขัดและไม่ปลอดภัย บริเวณด้านหน้า ทางเข้าออกโครงการ และติดตั้งป้ายจราจรต่างๆ ภายในพื้นที่ของโครงการ เป็นระยะๆ	-	ภาพถ่ายที่ 2.2-19 ลักษณะถนนและป้าย จราจรในโครงการ	
41.		10) ติดตั้งป้ายเตือนในงานก่อสร้างต่างๆ ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เช่น ป้ายสำรวจทาง ป้าย งานก่อสร้าง ป้ายคนงาน ป้าย เครื่องหมายกำลังทำงาน ฯลฯ	✓					10) บริษัทผู้ดำเนินการก่อสร้างได้จัดให้มีป้ายเตือนในงานก่อสร้างต่างๆ และ สัญลักษณ์เตือนอันตรายในพื้นที่การทำงาน อาทิ ป้ายเตือนให้ใส่อุปกรณ์ ป้องกันส่วนบุคคล ป้ายเตือนให้ระวังการทำงานในที่อับอากาศ และป้าย เตือนเขตก่อสร้าง เป็นต้น	-	ภาพถ่ายที่ 2.2-20 ป้ายเตือนในพื้นที่ ก่อสร้าง	

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ)

ลำดับ ที่	องค์ประกอบ สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ				รายละเอียดมาตรการ	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	
			ถูกต้อง	ถูกต้องบางส่วน	ไม่ถูกต้อง	ไม่ทราบ				
2. มาตรการสิ่งแวดล้อม										
42.	ขนส่ง (26 มาตรการ) (ต่อ)	11) หลีกเลี่ยงการขนส่งสินค้าที่เกิดจากการก่อสร้างอาคารโดยสารส่วนขยายอาคารจอดรถ และอาคารสำนักงานในชั่วโมงเร่งด่วนช่วงเช้าซึ่งเป็นช่วงที่มีผู้ใช้บริการมาก	✓				11) ปัจจุบันกิจกรรมการก่อสร้างโครงการอยู่ระหว่างติดตั้งระบบภายในอาคาร ซึ่งส่วนใหญ่ดำเนินการเกือบจะแล้วเสร็จ จึงไม่มีการขนดินเข้าออกจากพื้นที่ก่อสร้างแต่มีบันทึกการตรวจสอบยานพาหนะอื่นๆ ที่ใช้ในงานโครงการ อย่างไรก็ตาม หากต้องมีการขนดินเข้าออกพื้นที่ก่อสร้าง ทางโครงการจะตรวจสอบไม่ให้มีการขนส่งในชั่วโมงเร่งด่วนช่วงเช้าซึ่งเป็นช่วงที่มีผู้ใช้บริการมากและจะควบคุมให้รถขนส่งดินให้เส้นทางรถขนส่งจากพื้นที่ก่อสร้างไปยังจุดทิ้งดินตามที่กำหนดไว้	-	เอกสารแนบที่ 15 แผนผังเส้นทาง การขนส่งดินจาก พื้นที่ก่อสร้างไปยัง จุดทิ้งดิน	
43.		12) จัดเจ้าหน้าที่จราจรประจำจุดทางแยกต่างๆ เพื่อควบคุมและจัดการจราจรเพื่อไม่ให้รถขนส่งสินค้าจากการก่อสร้างของโครงการส่งผลกระทบต่อผู้ใช้บริการและชุมชนที่อยู่บริเวณใกล้เคียง	✓				12) ทอท. ร่วมกับบริษัทผู้ดำเนินการก่อสร้างจัดให้มีเจ้าหน้าที่จราจรประจำจุดทางแยกต่างๆ ในพื้นที่ก่อสร้างและเส้นทางคมนาคมที่ใช้ขนส่งวัสดุอุปกรณ์และคนงานที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่โครงการ เพื่อควบคุมและจัดการจราจรไม่ให้รถขนส่งวัสดุอุปกรณ์จากการก่อสร้างของโครงการส่งผลกระทบต่อผู้ใช้บริการและชุมชน	-	ภาพถ่ายที่ 2.2-21 เจ้าหน้าที่จราจร ประจำตามจุด ทางแยก	
44.		13) ให้มีการล้างล้อรถยนต์บนเส้นทางรวมทั้งรถยนต์อื่นๆ ที่จะส่งผลกระทบต่อผิวจราจรประปรายเป็นสกปรกจากดินตกหล่นก่อนออกจากพื้นที่ก่อสร้างของโครงการและพื้นที่ทิ้งดิน	✓				13) ปัจจุบันกิจกรรมการก่อสร้างโครงการอยู่ระหว่างติดตั้งระบบภายในอาคาร ซึ่งส่วนใหญ่ดำเนินการเกือบจะแล้วเสร็จและเป็นการอยู่ภายในอาคาร การขนส่งวัสดุ/อุปกรณ์ส่วนใหญ่จะเป็นการขนส่งจากสำนักงานควบคุมงานก่อสร้างไปในพื้นที่ก่อสร้าง จึงไม่มีจุดล้างล้อบริเวณก่อนออกจากพื้นที่โครงการ	-	-	
45.		14) จัดให้มีช่องจราจรเฉพาะสำหรับขนดิน และเสียงมาใช้งานสายรองที่อยู่ในพื้นที่รองรับประกอบการบินมากที่สุด	✓				14) ปัจจุบันการก่อสร้างอาคารผู้โดยสารส่วนขยายยังไม่ได้ดำเนินการ สำหรับงานก่อสร้างอาคารจอดรถ และอาคารสำนักงานในช่วงระหว่างเดือนมกราคม ถึง มิถุนายน พ.ศ. 2566 ส่วนใหญ่เป็นงานติดตั้งระบบภายในอาคาร เป็นต้น จึงไม่มีการขนดินเข้าออกจากพื้นที่ก่อสร้าง อย่างไรก็ตาม หากต้องมีการขนดินเข้าออกพื้นที่ก่อสร้าง โครงการจะหลีกเลี่ยงการใช้ถนนสายหลักของโครงการในชั่วโมงเร่งด่วนให้มากที่สุด	-	-	

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ)

ลำดับ ที่	องค์ประกอบ สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ					รายละเอียดมาตรการ	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	
			สรุป	สรุปเชิงพื้นที่	สรุปเชิงเวลา	สรุปเชิงพื้นที่และเวลา	สรุปเชิงพื้นที่และเวลา				
2. มาตรการสิ่งแวดล้อม											
46	2.8 การคมนาคม ขนส่ง (26 มาตรการ) (ต่อ)	15) ปิดคลุมกระบะบรรทุกที่ใช้ขนส่งวัสดุก่อสร้าง ดินและน้ำขณะดินขณะขนส่งให้มิดชิดเพื่อป้องกันการรบกวนของวัสดุตลอดเส้นทางขนส่ง กรณีมีวัสดุตกหล่นบนผิวจราจรและให้ช่าง ให้โครงการหรือผู้รับเหมาจัดชุดเจ้าหน้าที่ไปกำจัดเก็บออกโดยเร็ว	✓					15) ปัจจุบันกิจกรรมการก่อสร้างโครงการอยู่ระหว่างติดตั้งระบบภายในอาคาร ซึ่งส่วนใหญ่ดำเนินการเกือบจะแล้วเสร็จและเป็นงานที่ดำเนินการอยู่ภายในอาคาร การขนส่งวัสดุ/อุปกรณ์ส่วนใหญ่จะเป็นการขนส่งจากสำนักงานควบคุมงานก่อสร้างไปในพื้นที่ก่อสร้าง โดยบริษัทผู้ดำเนินกิจการก่อสร้างได้ตรวจสอบให้มีการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างด้วยรถกระบะที่มีหลังคาปิดคลุมเพื่อป้องกันการฟุ้งกระจายของฝุ่นและองและป้องกันการรบกวนสิ่งแวดล้อมก่อสร้าง	-	ภาพถ่ายที่ 2.2-10 การขนส่งวัสดุ อุปกรณ์ก่อสร้าง	
47		16) จำกัดความเร็วของรถบรรทุกวัสดุก่อสร้างบริเวณพื้นที่ก่อสร้างไม่ให้เกิน 30 กม./ชม. หรือตามที่กฎหมายกำหนด	✓					16) บริเวณพื้นที่ก่อสร้างอาคารสำนักงานสายการบินและที่จอดรถด้านทิศตะวันออก ซึ่งดำเนินการโดย POE ได้จำกัดความเร็วไม่ให้เกิน 20 กม./ชม. รวมทั้งเน้นย้ำพนักงานขับรถให้ปฏิบัติตามกฎจราจร เพื่อป้องกันและลดผลกระทบที่อาจจะเกิดจากการฟุ้งกระจายของฝุ่นและอง	-	ภาพถ่ายที่ 2.2-11 ป้ายจำกัดความเร็ว ในพื้นที่ก่อสร้าง	
48		17) รอยแฉกที่ไม่มาใช้ในการขนส่งวัสดุอุปกรณ์หรือคนงานก่อสร้างต้องเป็นไปตาม พรบ. จราจรทางบก พ.ศ. 2522 และพรบ. จราจรทางบก (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2535 ห้ามคนงานนั่งกระบะหลังรถที่ไม่มีหลังคา.เข้ามากั้นเขตพื้นที่ท่าอากาศยาน	✓					17) เนื่องจากกิจกรรมการก่อสร้างของโครงการส่วนใหญ่อยู่ในขั้นตอนการติดตั้งระบบภายในอาคาร ซึ่งส่วนใหญ่เป็นการจ้างเหมาช่วงที่ได้รับจ้างคนงานมาเองพร้อมกับอุปกรณ์ โดยมีความเพียงบางส่วนที่ต้องขนส่งจากพื้นที่สำนักงานก่อสร้างโครงการไปยังพื้นที่ก่อสร้าง ซึ่งบริษัทผู้ดำเนินการก่อสร้างได้ตรวจสอบไม่ให้มีคนงานนั่งกระบะหลังรถที่ไม่มีหลังคา นอกจากนี้บริษัทผู้ดำเนินการก่อสร้างได้ตรวจสอบระยะที่ดีที่นำมาใช้ในการขนส่งวัสดุอุปกรณ์หรือคนงานก่อสร้างให้เป็นสภาพดีและพร้อมใช้งานอยู่เสมอ	-	เอกสารแนบที่ 13 ตัวอย่างบันทึกการ ตรวจสอบยานพาหนะ ภาพถ่ายที่ 2.2-18 การขนส่งคนงาน เข้าสู่พื้นที่ก่อสร้าง	

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ)

ลำดับ ที่	องค์ประกอบ สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ					ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	
			ระบุ	ระบุปัญหา	ระบุอุปสรรค	ระบุแนวทางแก้ไข	ระบุแนวทางแก้ไข			
2. มาตรการสิ่งแวดล้อม										
49.	2.8 การคมนาคม ขนส่ง (26 มาตรการ) (ต่อ)	18) กำหนดเป็นเงื่อนไขแบบท้ายสัญญา ให้ผู้รับเหมาจัดทำแผนการจราจร การขนส่งและลำเลียงวัสดุอุปกรณ์ ก่อสร้างและเครื่องจักรขนาดใหญ่ เข้าพื้นที่ก่อสร้าง เสนอต่อ ทอท. ก่อนดำเนินการ	✓					18) ทอท. ได้กำหนดเงื่อนไขแบบท้ายสัญญาให้ผู้รับเหมาดำเนินการก่อสร้างจัดทำ แผนการขนส่งทางบกวัสดุ อุปกรณ์ คนงาน และบุคลากรเข้าสู่พื้นที่ ก่อสร้าง ซึ่งบริษัทผู้ดำเนินการก่อสร้างได้จัดทำแผนการขนส่งทางบกการขนส่ง วัสดุอุปกรณ์ เข้าสู่พื้นที่โครงการ โดย LLPS ได้แบ่งเส้นทางรถขนส่งเป็น อุปกรณ์งานระบบ BHS-EDS ซึ่งขนส่งจากท่าเรือแหลมฉบัง และวัสดุ อุปกรณ์รองรับสายพานลำเลียงกระเป๋ ซึ่งเริ่มจากตำบลไผ่ดำ จังหวัด พระนครศรีอยุธยาสำหรับ PCE ได้ขนส่งวัสดุอุปกรณ์โดยรถไฟทางด่วน สุข-ลาดกระบัง ซึ่งได้เสนอต่อ ทอท. เพื่อพิจารณาก่อนการดำเนินการแล้ว สำหรับรถขนส่งคนงาน จะเป็นการขนส่งจากสำนักงานควบคุมงานก่อสร้าง ไปยังพื้นที่ก่อสร้าง โดยควบคุมการขนส่งให้เป็นระบบ นอกจากนั้นบริษัท ผู้ดำเนินการก่อสร้างยังได้จัดทำบันทึกการคมนาคมขนส่งและสถิติอุบัติเหตุ จากยานพาหนะ เสนอ ทอท. เพื่อทราบทุกเดือน ซึ่งระหว่างเดือนมกราคม ถึง มิถุนายน พ.ศ. 2566 ไม่พบบันทึกสถิติอุบัติเหตุจากการขนส่ง	-	เอกสารแนบที่ 2 สัญญาเงื่อนไข ในสัญญาจ้างบริษัท ผู้ดำเนินการก่อสร้าง เอกสารแนบที่ 12 แผนการใช้เส้นทาง ขนส่งและการจราจร เอกสารแนบที่ 14 สรุปบันทึกการ คมนาคมขนส่งและ สถิติอุบัติเหตุ
50.		19) ดำเนินการประสานงานกับ เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรเพื่ออำนวยความสะดวกในการใช้เส้นทาง ดังกล่าวและทำการประชาสัมพันธ์ เส้นทาง วันและเวลา การขนส่ง วัสดุ อุปกรณ์เครื่องมือ เครื่องจักร ขนาดใหญ่ เพื่อให้ประชาชนที่อยู่ ตามแนวเส้นทางและผู้ใช้เส้นทาง ทราบล่วงหน้า	✓					19) ทอท. และบริษัทผู้ดำเนินการก่อสร้างได้ทำหนังสือแจ้งกำหนดการเริ่มงาน ก่อสร้างโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ปีงบประมาณ 2564- 2566) เสนอต่อหน่วยงานในพื้นที่ที่เกี่ยวข้องรวมทั้งสถานีตำรวจ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อให้ทราบกำหนดการเริ่มงานและประสาน หน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่อไป	-	เอกสารแนบที่ 17 หนังสือประสานงาน ด้านการจราจรและการ เริ่มก่อสร้างโครงการ ต่อหน่วยงานที่ เกี่ยวข้อง

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ)

ลำดับ ที่	องค์ประกอบ สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ					รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
			ระบุ	ระบุเชิงรุก	ระบุเชิงรุก	ระบุเชิงรุก	ระบุเชิงรุกและเชิงรุกสูง			
2. มาตรการสิ่งแวดล้อม										
51.	2.8 การลดมลพิษ ขนส่ง (ต่อ) (26 มาตรการ)	20) การขยับขยายเขตในพื้นที่เขตการบิน (Airside) ต้องได้รับอนุญาตจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์และวิธีการขยับขยายพื้นที่ในเขตการบินอย่างเคร่งครัด พนักงานขับรถต้องผ่านการอบรมและทดสอบผู้ขับขยายพื้นที่ในเขตการบิน และยานพาหนะที่นำมาใช้งานต้องผ่านการตรวจรับรองจากหน่วยงานรับผิดชอบของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อป้องกันบุคคลที่ไม่เกี่ยวข้องเข้าไปในบริเวณเขตก่อสร้าง และป้องกันคนงานจากเขตก่อสร้างเข้าไปในพื้นที่ Airside หรือในพื้นที่หวงห้ามอื่นๆ	✓					20) ทอท. ได้กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการขยับขยายพื้นที่ในฝั่งที่เขตการบิน (Airside) ไว้ โดยพนักงานขับรถต้องผ่านการอบรมและทดสอบผู้ขับขยายพื้นที่ในเขตการบิน และยานพาหนะที่นำมาใช้งานต้องผ่านการตรวจรับรองจากหน่วยงานรับผิดชอบของ ทสก. ซึ่งบริษัทผู้ดำเนินการก่อสร้างได้เสนอรายชื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องของ ทอท. ดำเนินการตามขั้นตอนและหลักเกณฑ์วิธีการขยับขยายพื้นที่ในเขตการบินแล้ว นอกจากนี้บริษัทผู้ดำเนินการก่อสร้างยังกำหนดระเบียบการทำงานในพื้นที่เขตการบินและใกล้บริเวณเขตการบิน เพื่อป้องกันบุคคลที่ไม่เกี่ยวข้องเข้าไปในบริเวณเขตก่อสร้าง และพื้นที่ Airside หรือพื้นที่หวงห้ามอื่นๆ ไว้ในแผนงานด้านความปลอดภัยเพื่อเป็นแนวทางการดำเนินงานอีกด้วย โดยระหว่างเดือนมกราคม ถึงเมษายน พ.ศ. 2566 LLPS มีกิจกรรมก่อสร้างงานติดตั้งและทดสอบระบบสายพานการเป่าที่เชื่อมกับสายพานเดิมในพื้นที่ Airside ซึ่งได้ทำหนังสือขออนุญาตก่อนเข้าดำเนินการในพื้นที่เรียบร้อยแล้ว	-	เอกสารแนบที่ 19 หลักเกณฑ์และวิธีปฏิบัติสำหรับการขยับขยายยานพาหนะในเขตการบิน เอกสารแนบที่ 20 หนังสือขอทำบัตรอนุญาตพนักงานและยานพาหนะเข้าพื้นที่เขต Airside

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ)

ลำดับ ที่	องค์ประกอบ สิ่งแวดล้อม (26 มกราคม)	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ					ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	
			ถูกต้อง	ถูกต้องบางส่วน	ไม่ถูกต้อง	ไม่ชัดเจน	ไม่ปฏิบัติตาม			
2. มาตรการสิ่งแวดล้อม										
52.	2.8 การคมนาคม ขนส่ง (ต่อ) (26 มกราคม)	21) ให้อำนาจเจ้าหน้าที่โครงการหรือผู้รับเหมา พร้อมหมายเลขโทรศัพท์ไว้ที่รถบรรทุก เพื่อสำหรับประชาชนแจ้งร้องเรียนได้	✓					21) บริษัทผู้ดำเนินการก่อสร้างจัดให้มีป้ายแสดงชื่อบริษัทผู้ดำเนินการก่อสร้างโครงการ และหมายเลขโทรศัพท์ไว้ที่รถยนต์/รถบรรทุก เพื่อให้ประชาชนสามารถแจ้งร้องเรียน โดยเบอร์โทรศัพท์ของ LLPS คือ 081 1576126 และ 083 076 5151 สำหรับ PCE คือ 098 6198847	-	ภาพถ่ายที่ 2.2-22 การติดป้ายชื่อโครงการไว้ที่รถยนต์/รถบรรทุก
53.		22) ให้อำนาจหน่วยงานหมายเลข 34 (ถนนบางนา-ตราด) เป็นเส้นทางขนส่งหลัก เพื่อเข้าสู่พื้นที่โครงการบริเวณทางเข้า-ออกด้านทิศใต้ (Access D)	✓					22) ทอท. ได้กำหนดเงื่อนไขแบบท้ายสัญญาให้บริษัทผู้ดำเนินการก่อสร้างจัดทำแผนการใช้เส้นทางขนส่งวัสดุ อุปกรณ์ คนงาน และบุคลากรเข้าสู่พื้นที่ก่อสร้าง ซึ่งบริษัทผู้ดำเนินการก่อสร้างได้จัดทำแผนการใช้เส้นทางขนส่งวัสดุอุปกรณ์ เข้าสู่พื้นที่โครงการ โดย LLPS ได้แบ่งเส้นทางขนส่งเป็นอุปกรณ์ระบบ BHS-EDS ซึ่งขนส่งจากท่าเรือแหลมฉบัง และวัสดุอุปกรณ์รองรับสายพานลำเลียงกระเป๋ ซึ่งเริ่มจากตำบลไผ่ดำ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา สำหรับ PCE ได้ขนส่งวัสดุและอุปกรณ์โดยใช้ถนนอ่อนนุช-ลาดกระบัง ซึ่งได้เสนอต่อ ทอท. เพื่อพิจารณาการดำเนินการแล้ว สำหรับการขนส่งคนงาน จะเป็นการขนส่งจากสำนักงานควบคุมงานก่อสร้างไปยังพื้นที่ก่อสร้าง โดยควบคุมการขนส่งให้เป็นระบบ	-	
54.		23) จัดชุดเจ้าหน้าที่เพื่อสำรวจหรือร่วมกับเจ้าหน้าที่กรมทางหลวงในการสำรวจ จิกจกรม ที่ต้องดำเนินการเพื่อปรับปรุงเส้นทางให้ปลอดภัยและเหมาะสม โดยต้องดำเนินการให้แล้วเสร็จก่อนเริ่มการขนส่งวัสดุ	✓					23) ทอท. ได้ร่วมกับเจ้าหน้าที่สำรวจเส้นทางคมนาคมและถนนบริเวณทางเข้า-ออกพื้นที่โครงการที่ต้องดำเนินการเพื่อปรับปรุงเส้นทางให้ปลอดภัยและเหมาะสมก่อนเริ่มการขนส่งวัสดุ	-	เอกสารแนบที่ 21 การร่วมสำรวจเส้นทางกับเจ้าหน้าที่กรมทางหลวง

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ)

ลำดับ ที่	องค์ประกอบ สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ					รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	
			รูปเิก	รูปเิก	รูปเิก	รูปเิก	รูปเิก				
2. มาตรการสิ่งแวดล้อม											
55	2.8 การคมนาคม ขนส่ง (26 มกราคม) (ต่อ)	24) กำหนดให้มีการตรวจสอบน้ำหนักบรรทุกของรถขนส่งวัสดุและอุปกรณ์ที่ใช้ในการก่อสร้างอย่างสม่ำเสมอ และควบคุมน้ำหนักบรรทุกทุกไม่ให้เกินพิกัดที่กฎหมายกำหนด	✓					24) การขนส่งวัสดุอุปกรณ์ บริษัทผู้ดำเนินการขนส่งจะมีการตรวจสอบน้ำหนักของรถขนส่งและอุปกรณ์ที่ใช้ในการก่อสร้างตั้งแต่ต้นทางเสมอ โดยจะควบคุมน้ำหนักบรรทุกทุกไม่ให้เกินพิกัดที่กฎหมายกำหนด	-	เอกสารแนบที่ 22 ตัวอย่างใบรับน้ำหนัก	
56		25) จัดให้มีการตรวจสอบสภาพเป็นประจำวัน	✓					25) บริษัทผู้ดำเนินการก่อสร้างจัดให้มีการตรวจสอบสภาพพื้นที่ใช้พื้นที่โครงการอย่างสม่ำเสมอและได้กำหนดระเบียบปฏิบัติการตรวจสอบสภาพเครื่องจักร เครื่องมือ และอุปกรณ์ก่อสร้าง พร้อมทั้งกำหนดแผนผังและขั้นตอนการตรวจสอบไว้ในแผนงานด้านความปลอดภัย โดยกำหนดให้มีการตรวจสอบสภาพก่อนนำมาใช้งาน การตรวจสอบสภาพประจำเดือน และการตรวจสอบสภาพที่กฎหมายกำหนด หากพบว่าเครื่องจักร เครื่องมือ และอุปกรณ์ก่อสร้างชำรุดจะซ่อมแซม/แก้ไขให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้งาน	-	เอกสารแนบที่ 9 แผนความปลอดภัย (Safety Plan) เอกสารแนบที่ 13 ตัวอย่างบันทึกการ ตรวจสอบยานพาหนะ	
57		26) กำหนดให้ผู้รับเหมาควบคุมดูแลพนักงานขับรถบรรทุกให้ปฏิบัติตามกฎหมาย และกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งตรวจสอบพฤติกรรมพนักงานขับรถบรรทุก กรณีที่ไม่ปฏิบัติตามกฎจะมีบทลงโทษและมีบทลงโทษ	✓					26) ทอท. กำหนดให้ผู้รับเหมาดำเนินการก่อสร้างควบคุมดูแลพนักงานขับรถบรรทุกให้ปฏิบัติตามกฎหมาย และกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งตรวจสอบพฤติกรรมพนักงานขับรถบรรทุก กรณีที่ไม่ปฏิบัติตามกฎจะมีการดักเตือนและมีบทลงโทษ	-	เอกสารแนบที่ 16 ตัวอย่างแบบตรวจสอบ พฤติกรรมพนักงานขับ รถบรรทุก	

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ)

ลำดับ ที่	องค์ประกอบ สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ					รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	
			รูปถ่าย	รูปถ่าย	รูปถ่าย	รูปถ่าย	รูปถ่าย				
2. มาตรการสิ่งแวดล้อม											
58.	2.9 ระบบ สาธารณูปโภค (1 มาตรการ)	1) กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างอาคารสาธารณูปโภค สำนักงาน สำหรับพื้นที่ก่อสร้าง สำนักงาน และบ้านพักคนงานให้เพียงพอ กับความต้องการใช้งาน ได้แก่ น้ำใช้ ไฟฟ้า โทรศัพท์ เป็นต้น	✓					1) บริษัทผู้ดำเนินการก่อสร้างจัดให้มีสาธารณูปโภคสาธารณูปโภค สำหรับ พื้นที่ก่อสร้าง และสำนักงาน ให้เพียงพอต่อความต้องการใช้งาน ได้แก่ ห้องน้ำ ที่พักคนงาน น้ำดื่ม น้ำใช้ ไฟฟ้า เป็นต้น	-	ภาพถ่ายที่ 2.2-23 สาธารณูปโภคและ สาธารณูปโภคในพื้นที่ก่อสร้าง ภาพถ่ายที่ 2.2-24 สาธารณูปโภคและ สาธารณูปโภคในพื้นที่ สำนักงาน	
59.	2.10 การจัดการ ของเสีย (9 มาตรการ)	1) จัดเตรียมภาชนะรองรับขยะมูลฝอยให้ เพียงพอต่อปริมาณขยะมูลฝอยที่ เกิดขึ้นในพื้นที่ก่อสร้าง สำนักงาน และ บ้านพักคนงาน โดยภาชนะดังกล่าว จะต้องมีฝาปิดที่มิดชิด และแยกเป็น ถังรองรับขยะเปียก ขยะแห้ง ขยะรีไซเคิล และขยะอันตราย พร้อมทั้ง มีป้ายบอกให้ชัดเจน	✓					1) บริษัทผู้ดำเนินการก่อสร้างได้จัดให้มีจำนวนภาชนะรองรับขยะ มูลฝอยที่เกิดขึ้นทั้งพื้นที่ก่อสร้างและสำนักงาน โดยแบ่งประเภทภาชนะ รองรับขยะมูลฝอยเป็นขยะทั่วไป ขยะรีไซเคิล และขยะ อันตราย พร้อมทั้งมีป้ายบอกประเภทภาชนะรองรับขยะมูลฝอย แต่ละประเภท ในพื้นที่ก่อสร้างบางจุดบริษัทผู้ดำเนินการก่อสร้างได้จัด ให้มีถังสำหรับใส่ขยะ และเก็บขนมายังจุดพักขยะบริเวณสำนักงาน ควบคุมงานก่อสร้าง	-	เอกสารแนบที่ 23 สรุปจำนวนถังขยะในพื้นที่ ก่อสร้างและอาคารสำนักงาน ภาพถ่ายที่ 2.2-25 ถังขยะในพื้นที่สำนักงาน ภาพถ่ายที่ 2.2-26 ถังขยะในพื้นที่ก่อสร้าง	
60.		2) มีการรณรงค์ให้คนงานและเจ้าหน้าที่ที่ เกี่ยวข้องแยกประเภทขยะมูลฝอยทั้งขยะ เปียก ขยะแห้ง ขยะรีไซเคิล และขยะ อันตรายตามภาชนะรองรับที่จัดวางไว้	✓					2) บริษัทผู้ดำเนินการก่อสร้างได้จัดทำป้ายรณรงค์การคัดแยกขยะ ติดไว้บริเวณถังรองรับมูลฝอย มีการติดป้ายประเภทภาชนะรองรับขยะ มูลฝอยแต่ละประเภท และประชาสัมพันธ์การคัดแยกขยะในกิจกรรม Morning Talk เพื่อเป็นการรณรงค์ให้คนงานและเจ้าหน้าที่แยกประเภท ขยะมูลฝอยที่เกิดจากกิจกรรมก่อสร้างโครงการ	-	ภาพถ่ายที่ 2.2-25 ถังขยะในพื้นที่สำนักงาน ภาพถ่ายที่ 2.2-26 ถังขยะในพื้นที่ก่อสร้าง ภาพถ่ายที่ 2.2-27 การณรงค์แยกขยะ	

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ)

ลำดับ ที่	องค์ประกอบ สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ					รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	
			แยก	แยก	แยก	แยก	แยก				
2. มาตรการสิ่งแวดล้อม											
61.	2.10 การจัดการ ของเสีย (9 มาตรการ) (ต่อ)	3) ขยะอันตรายจะต้องมีสถานที่รวบรวมและพัก ขยะดังกล่าวแยกออกจากขยะมูลฝอยทั่วไป และจะต้องมีระบบป้องกันน้ำชะขยะลงสู่ระบบ ระบายน้ำหรือแหล่งน้ำของโครงการ รวมทั้ง ควรอยู่ในที่ร่มห่างไกลจากเปลวไฟ	✓					3) บริษัทผู้ดำเนินการก่อสร้างได้จัดให้มีจุดรวบรวมขยะอันตรายและขยะมูลฝอย ทั่วไปอยู่บริเวณสำนักงานก่อสร้างโครงการ โดยแยกขยะระหว่างขยะ ทั่วไปและขยะอันตราย	-	ภาพถ่ายที่ 2.2-28 จุดรวบรวมขยะทั่วไป และขยะอันตราย	
62.		4) ของเสียอันตรายต้องได้รับการจัดการอย่าง ถูกต้องโดยผู้ประกอบการบำบัด กำจัด หรือรีไซเคิลของเสียอันตรายที่ได้รับอนุญาต จากกรมโรงงาน อุตสาหกรรม ตาม พระราชบัญญัติโรงงาน พ.ศ. 2535 รวมทั้ง ทอท. ต้องกำกับดูแลการดำเนินการของ ผู้รับเหมาก่อสร้างในการจัดการของเสีย อันตราย	✓					4) ในระหว่างเดือนมกราคม ถึง มิถุนายน พ.ศ. 2566 ทาง LLPS ได้ส่งของเสีย อันตรายไปกำจัด ที่บริษัท ทีบีพีที ทีเออาร์เอฟ จำกัด (สระบุรี) ซึ่งเป็นผู้บริการจัดการ ขยะของเสียของ ทอท. และได้รับอนุญาตจากกรมโรงงานอุตสาหกรรมให้เป็น ผู้ประกอบการบำบัด กำจัด หรือรีไซเคิลของเสียตามใบอนุญาตประกอบ กิจการโรงงานเลขที่ 3-106-71/59 สป ให้เป็นผู้ดำเนินการขนส่งและรับขยะ ของเสียที่เกิดจากกิจกรรมการก่อสร้างของโครงการไปจัดการอย่างถูกต้อง ตามหลักวิชาการ เมื่อวันที่ 26 มกราคม 2566 สำหรับ PCE ไม่มีการขนส่ง ของเสียอันตรายไปกำจัด	-	เอกสารแนบที่ 24 เอกสารการส่ง ขยะอันตรายไปกำจัด เอกสารแนบที่ 25 หนังสืออนุญาต ประกอบกิจการ โรงงาน TARP	
63.		5) การเก็บขยะมูลฝอยทั่วไปจะต้องจัดเก็บ ประมาณวันละ 1 ครั้ง เพื่อป้องกันมิให้เกิด ปัญหาเรื่องกลิ่น สัตว์ประเภทหนูและ แมลงสาบ และลดการเป็นแหล่งเพาะพันธุ์ เชื้อโรคต่างๆ ควรมีการคัดแยกขยะรีไซเคิล อีกครั้งหนึ่งโดยจัดเก็บเป็นส่วน	✓					5) บริษัทผู้ดำเนินการก่อสร้างจัดให้มีเจ้าหน้าที่เก็บรวบรวมขยะมูลฝอยในพื้นที่ ก่อสร้างมายังจุดพักขยะมูลฝอยรวม ปัจจุบัน LLPS เก็บรวบรวมขยะทุกวัน ช่วงเย็นหลังเลิกงาน และ PCE เก็บ รวบรวมขยะทุกวันช่วงเช้า เพื่อป้องกัน มิให้ขยะตกค้างและเกิดปัญหาเรื่องกลิ่น สัตว์ประเภทหนูและแมลงสาบ และ ลดการเป็นแหล่งเพาะพันธุ์เชื้อโรคต่างๆ ในพื้นที่ก่อสร้างโครงการ	-	เอกสารแนบที่ 26 บันทึกการเก็บขน ขยะในพื้นที่ก่อสร้าง ภาพถ่ายที่ 2.2-29 การเก็บรวบรวมขยะ มูลฝอยในพื้นที่ ก่อสร้าง	

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ)

ลำดับ ที่	องค์ประกอบ สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ					รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	
			รูปเทป	รูปเทปสี	รูปเทปสี	รูปเทปสี	รูปเทปสี				
2. มาตรการสิ่งแวดล้อม											
64.	2.10 การจัดการ ของเสีย (9 มาตรการ) (ต่อ)	6) ขยะมูลฝอยจากการก่อสร้าง เช่น เศษไม้ เศษอิฐ เศษปูน ที่ไม่สามารถนำไปรีไซเคิลได้ จะต้องรวบรวม และขนออกไปกำจัดภายนอกพื้นที่ อาทิ ถมที่และวิธีการอื่นๆ ซึ่งไม่ก่อให้เกิดผลกระทบหรือนำไปกำจัดในพื้นที่ที่ ทอท. กำหนดให้	✓					6) ขยะมูลฝอยจากการก่อสร้าง เช่น เศษไม้ เศษอิฐ เศษปูนที่ไม่สามารถนำไปรีไซเคิลได้ บริษัทผู้ดำเนินการก่อสร้าง LLPS ได้รวบรวมไว้ในพื้นที่ก่อสร้างและพื้นที่สำนักงานควบคุมงานก่อสร้าง สำหรับ PCE ได้รวบรวมไว้บริเวณพื้นที่ก่อสร้างเพื่อรอนำไปกำจัดต่อไป	-	ภาพถ่ายที่ 2.2-30 พื้นที่รวบรวมขยะ มูลฝอยจากการ ก่อสร้าง	
65.		7) พาหนะที่ใช้รวบรวมขนถ่ายขยะจะต้องมีติดติด ป้องกันกลิ่น และจะต้องไม่เกิดปัญหาการตกหล่นของขยะมูลฝอย	✓					7) การรวบรวมและขนถ่ายขยะมูลฝอยดำเนินการโดยบริษัท ทีเออาร์เอฟ จำกัด ซึ่งเป็นผู้บริหารจัดการขยะของเสียของ ทอท. โดยพาหนะที่ใช้รวบรวมขนถ่ายขยะมีติดติด ติดติด ป้องกันกลิ่น และปัญหาการตกหล่นของขยะมูลฝอย ทั้งนี้ TARF เข้ามาทำการเก็บขนมูลฝอยของ LLPS เก็บขนเป็นประจำทุกวัน สำหรับ PCE เก็บขน 1 ครั้งต่อสัปดาห์ทุกวันพฤหัสบดี	-	ภาพถ่ายที่ 2.2-31 การขนส่งขยะของเสีย ไปกำจัด	
66.		8) กำหนดไม่ให้มีการกำจัดขยะโดยการเผากลางแจ้งในพื้นที่ก่อสร้าง สำนักงาน และบ้านพักคนงาน	✓					8) บริษัทผู้ดำเนินการก่อสร้างได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่รวบรวมขยะมูลฝอยในพื้นที่ก่อสร้างมาจัดพักขยะมูลฝอยรวมตามปริมาณขยะ เพื่อป้องกันการตกค้างและไม่ให้มีการกำจัดขยะโดยการเผากลางแจ้งในพื้นที่ก่อสร้าง และสำนักงาน	-	ภาพถ่ายที่ 2.2-29 การเก็บรวบรวมขยะ มูลฝอยในพื้นที่ ก่อสร้าง	

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ)

ลำดับ ที่	องค์ประกอบ สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ					รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	
			รูปถ่าย	รูปถ่าย	รูปถ่าย	รูปถ่าย	รูปถ่าย				
2. มาตรการสิ่งแวดล้อม											
67.	2.10 การจัดการ ของเสีย (9 มาตรการ) (ต่อ)	9) ทอท. จะกำกับดูแลการขนส่งของเสีย ทุกประเภทที่ต้องส่งไปกำจัดภายนอก ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิอย่างเคร่งครัดโดย มอบหมายให้หน่วยงานรับผิดชอบโดยตรง และต้องมีเอกสารใบกำกับการขนส่งของเสีย (Manifest) ทุกครั้ง เพื่อป้องกันการลักลอบ ทิ้งของเสียอันตรายในพื้นที่สาธารณะหรือทิ้ง ไปกับของเสียทั่วไป	✓						9) ทอท. ว่าจ้างให้บริษัท ทีเออาร์เอฟ จำกัด เป็นผู้ดูแล รับผิดชอบดำเนินการขนส่งและจัดการของเสีย โดยมีเอกสารใบกำกับการขนส่งของเสียทุกครั้ง เพื่อเป็นการป้องกันการลักลอบทิ้งของเสียอันตราย ในพื้นที่สาธารณะหรือทิ้งไปกับของเสียทั่วไป	-	เอกสารแนบที่ 27 สรุปการขนส่งของเสียไป กำจัดประจำเดือน
68.	2.11 การจัดการ น้ำเสีย (7 มาตรการ)	1) จัดเตรียมห้องสุขาให้เพียงพอต่อจำนวน คนงาน โดยจัดให้มีห้องน้ำในส่วน 1 ห้อง ต่อคนงาน 20 คน โดยน้ำเสียที่เกิดขึ้นจะต้อง ผ่านการบำบัดโดยถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูป ระบบถังกรอง-ถังกรอง (Septic & Aerated Fixed Film) ซึ่งมีอัตราการบำบัดสูงตลอด กับปริมาณน้ำเสียที่เกิดขึ้น	✓						1) พื้นที่ก่อสร้างของ LLPS ใช้ห้องน้ำแบบเคลื่อนที่ โดย ว่าจ้างเอกชนมาสูบน้ำกำจัดที่ระบบบำบัดน้ำเสียของ ทสก. เป็นประจำทุกวัน และสำนักงานความคุมงาน ก่อสร้างใช้ห้องน้ำที่ติดตั้งได้สูบน้ำไปกำจัดสำหรับ ในพื้นที่ก่อสร้างของ POE ได้จัดให้มีห้องสุขาแบบ เคลื่อนที่ โดยมีการสูบน้ำกำจัดที่ระบบบำบัดน้ำเสียของ ทสก. ทุก 3 เดือน และช่วงฤดูฝนจะสูบน้ำไปกำจัดทุก เดือน ทั้งนี้ เมื่อพิจารณาสัดส่วนจำนวนห้องน้ำกับ จำนวนคนงาน ระหว่างเดือนมกราคม ถึง มิถุนายน 2566 พบว่า จำนวนห้องน้ำมีความเพียงพอทั้งในพื้นที่ ก่อสร้างและบริเวณสำนักงานควบคุมงานก่อสร้าง	-	เอกสารแนบที่ 10 สรุปสัดส่วนจำนวนห้องน้ำ ภาพถ่ายที่ 2.2-8 ห้องสุขาและระบบบำบัด บริเวณสำนักงานฯ ภาพถ่ายที่ 2.2-9 ห้องสุขาและระบบบำบัด บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ)

ลำดับ ที่	องค์ประกอบ สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ					รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	
			รูปเท็ก	รูปเท็กสี	รูปเท็กเขียว	รูปเท็กน้ำเงิน	รูปเท็กน้ำเงินเข้ม				
2. มาตรการสิ่งแวดล้อม											
69.	2.11 การจัดการ น้ำเสีย (7 มาตรการ) (ต่อ)	2) รมรจัดให้ทีมงานใช้น้ำอย่าง ประหยัด เพื่อให้เกิดน้ำเสีย น้อยที่สุด	✓					2) บริษัทผู้ดำเนินการก่อสร้างได้ติดป้ายรณรงค์การประหยัดน้ำไว้ที่สำนักงาน ภาคสนาม และในพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อเป็นการรณรงค์ให้ทีมงานใช้น้ำอย่าง ประหยัด และเกิดน้ำเสียน้อยที่สุด	-	ภาพถ่ายที่ 2.2-32 ป้ายการรณรงค์ ประหยัดน้ำ	
70.		3) จำกัดพื้นที่และบริเวณที่จะ ก่อให้เกิดน้ำเสียให้มีจำนวน จุดน้อยที่สุดเท่าที่สามารถ กระทำได้	✓					3) บริษัทผู้ดำเนินการก่อสร้างได้จำกัดพื้นที่และบริเวณที่จะก่อให้เกิดน้ำเสียให้มี จำนวนจุดน้อยที่สุด โดยกำหนดบริเวณที่พนักงานที่จ้างตั้งถังน้ำเป็นจุดๆ อย่างเหมาะสม รวมทั้งรณรงค์ให้ทีมงานใช้น้ำอย่างประหยัด	-		
71.		4) จัดให้มีระบบบำบัดน้ำเสีย สำหรับน้ำทิ้งจากกรอปโค บริเวณของกองงานอย่าง เพียงพอ และดูแลระบบ บำบัดน้ำเสียให้สามารถ ทำงานได้ดีอยู่เสมอ เพื่อ ป้องกันการปนเปื้อนของน้ำ เสียลงสู่ทางระบายน้ำและ แหล่งน้ำ จึงจะมีผลกระทบ ต่อสิ่งมีชีวิตในน้ำ	✓					4) พื้นที่ก่อสร้างของ LLPS ใช้ห้องน้ำแบบเคลื่อนที่ โดยวางถังออกมาสูบน้ำไป กำจัดที่ระบบบำบัดน้ำเสียของทสภ. เป็นประจำทุกวัน และสำนักงานควบคุม งานก่อสร้างใช้เกราะบำบัดโดยไม่สูบน้ำไปกำจัด สำหรับในพื้นที่ก่อสร้าง ของ PCE ได้จัดให้มีห้องสุขาแบบเคลื่อนที่ โดยมีการสูบน้ำไปกำจัดที่ระบบ บำบัดน้ำเสียของทสภ. ทุก 3 เดือน และช่วงฤดูฝนจะสูบน้ำไปกำจัดทุกเดือน ทั้งนี้ เมื่อพิจารณาสัดส่วนจำนวนห้องน้ำกับจำนวนคนงาน ระหว่างเดือน มกราคม ถึง มิถุนายน 2566 พบว่า จำนวนห้องน้ำมีความเพียงพอในพื้นที่ ก่อสร้างและบริเวณสำนักงานควบคุมงานก่อสร้าง	-		เอกสารแนบที่ 10 สรุปสัดส่วนจำนวนห้องน้ำ ภาพถ่ายที่ 2.2-8 ห้องสุขาและระบบบำบัด บริเวณสำนักงานฯ ภาพถ่ายที่ 2.2-9 ห้องสุขาและระบบบำบัด บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้างโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ปีงบประมาณ 2564-2566) : การก่อสร้างอาคารและระบบสาธารณูปโภค ตามแผนงานพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2 ระหว่างเดือนมกราคม ถึง มิถุนายน พ.ศ. 2566 บทที่ 2 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ)

ลำดับ ที่	องค์ประกอบ สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ					รายละเอียดของมาตรการ	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	
			๒๐๒๕	๒๐๒๖	๒๐๒๗	๒๐๒๘	๒๐๒๙				
2. มาตรการสิ่งแวดล้อม											
72.	2.11 การจัด น้ำเสีย (7 มาตรการ) (ต่อ)	5) จะต้องมีการป้องกันน้ำเสีย ซึ่งเกิดจาก การก่อสร้างและการล้าง, เครื่องมือ อุปกรณ์ในการก่อสร้างส่งสู่ระบบระบาย น้ำของโครงการ โดยอาจใช้วิธีทำแนว ป้องกันทำรางซึม หรือลานระเหย	✓					5) ปัจจุบันกิจกรรมการก่อสร้างส่วนใหญ่อยู่ในขั้นตอนการติดตั้ง อุปกรณ์และการทดสอบระบบ โดยไม่ได้มีการล้างเครื่องมืออุปกรณ์ส่งสู่ทาง ระบายน้ำของโครงการ	-	ภาพท้ายที่ 2.2-2 ความคืบหน้ากิจกรรม การก่อสร้างโครงการ	
73.		6) เมื่อการก่อสร้างแล้วเสร็จ จะต้อง ดำเนินการรื้อย้ายถังบำบัดน้ำเสีย สำเร็จรูปดังกล่าวออกจากพื้นที่	✓					6) ปัจจุบันกิจกรรมการก่อสร้างโครงการอยู่ระหว่างติดตั้งระบบภายในอาคาร และการทดสอบระบบ ซึ่งส่วนใหญ่ดำเนินการเกือบจะแล้วเสร็จ โดยพื้นที่ ก่อสร้างของ POE ได้เริ่มทำการรื้อถอนถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปออกจาก พื้นที่ก่อสร้างบางส่วน สำหรับพื้นที่ก่อสร้างอื่นๆ มีแผนจะทยอยรื้อถังบำบัด น้ำเสียสำเร็จรูปออกจากพื้นที่ก่อสร้างเมื่อกิจกรรมการก่อสร้างแล้วเสร็จ	-	-	
74.		7) กำหนดให้ผู้รับจ้างก่อสร้างจะต้องเสนอ ขั้นตอน และแผนการก่อสร้างปรับปรุง ระบบบำบัดน้ำเสียเสนออนุมัติ ทอท. และที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้างก่อน ดำเนินการ เพื่อให้แน่ใจว่าการก่อสร้างมีขั้นตอนที่ไม่กระทบต่อ ประสิทธิภาพการทำงานของระบบบำบัดน้ำเสียปัจจุบันที่จำเป็นต้องเปิดใช้ งานรับน้ำเสียจากท่าอากาศยาน ตลอดจนระยะเวลาการก่อสร้าง	✓					7) บริษัทผู้ดำเนินการก่อสร้างได้เสนอขั้นตอน และแผนการก่อสร้างปรับปรุง ระบบบำบัดน้ำเสียต่อ ทอท. และที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้างก่อน ดำเนินการ เพื่อให้แน่ใจว่าการก่อสร้างมีขั้นตอนที่ไม่กระทบต่อ ประสิทธิภาพการทำงานของระบบบำบัดน้ำเสียปัจจุบันที่จำเป็นต้องเปิดใช้ งานรับน้ำเสียจากท่าอากาศยาน ตลอดจนระยะเวลาการก่อสร้าง	-	เอกสารแนบที่ 28 แผนการก่อสร้าง ปรับปรุงระบบบำบัด น้ำเสีย	

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ)

ลำดับ ที่	องค์ประกอบ สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ					รายละเอียดของมาตรการ	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	
			๒๕๖๒	๒๕๖๓	๒๕๖๔	๒๕๖๕	๒๕๖๖				
2. มาตรการสิ่งแวดล้อม											
75.	2.12 เศรษฐกิจ-สังคม (4 มาตรการ)	1) ควบคุมให้มีการปฏิบัติตามมาตรการ ป้องกันและลดผลกระทบด้านต่างๆ อาทิ ผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ เสียง คุณภาพน้ำผิวดิน การจัดการ น้ำเสีย การจัดการของเสียอย่าง เคร่งครัด	✓					1) ทอท. ได้ควบคุมให้บริษัทผู้ดำเนินการก่อสร้างปฏิบัติตามมาตรการ ป้องกันและลดผลกระทบด้านต่างๆ อาทิ ผลกระทบด้านคุณภาพ อากาศ เสียง คุณภาพน้ำผิวดิน การจัดการน้ำเสีย การจัดการของ เสียอย่างเคร่งครัด โดยนำมาตราการป้องกัน แก้ไข และลด ผลกระทบสิ่งแวดล้อมฯ ไปกำหนดไว้ในรายการประกอบแบบ (Specification) Section 01 57 19 การควบคุมสิ่งแวดล้อมชั่วคราว ในสัญญาจ้างบริษัทผู้ดำเนินการก่อสร้างโครงการ และกำหนดให้ มีรายงานแผนป้องกันสิ่งแวดล้อมฯ และจัดทำรายงานผลการปฏิบัติ ตามมาตรการฯ เสนอ ทอท. เพื่อทราบและพิจารณาทุกเดือน	-	เอกสารแนบที่ 2 สำเนาเงื่อนไขในสัญญาจ้าง บริษัทผู้ดำเนินการก่อสร้าง เอกสารแนบที่ 29 รายงานแผนป้องกัน สิ่งแวดล้อมฯ ของบริษัท ผู้ดำเนินการก่อสร้าง เอกสารแนบที่ 30 รายงานผลการปฏิบัติตาม มาตรการฯ	
76.		2) จัดหาที่พักคนงานให้เหมาะสม และ เป็นสัดส่วนที่ชัดเจน จัดทำบัญชี รายชื่อคนงาน และมีกฎระเบียบ ควบคุมคนงานไม่ให้ก่อให้เกิด ผลกระทบต่อชุมชนหรืออาศัยอยู่ใน ปัจจุบัน รวมทั้งมีทดลองโทษผู้ที่ไม่ ปฏิบัติตาม		✓				2) ปัจจุบันกิจกรรมการก่อสร้างของโครงการอยู่ระหว่างการติดตั้ง ระบบภายในอาคาร ซึ่งส่วนใหญ่ดำเนินการเกือบจะแล้วเสร็จและ ส่วนใหญ่เป็นงานระบบที่ผู้รับจ้างเช่าช่วงต้องหาคะคนงานและช่าง มาเอง บริษัทผู้รับเหมาก่อสร้างจึงไม่ได้จัดให้มีบ้านพักสำหรับ คนงาน	-	-	
77.		3) กรณีได้รับร้องเรียนผลกระทบจาก การก่อสร้างให้น้ำหรือร้องเรียนดังกล่าว มาพิจารณาหาแนวทางแก้ไขตาม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อมที่กำหนดไว้โดยเร็ว	✓					3) กรณีได้รับร้องเรียนผลกระทบจากการก่อสร้าง บริษัท ผู้ดำเนินการก่อสร้างจะนำข้อร้องเรียนดังกล่าวมาพิจารณาหา แนวทางแก้ไขพร้อมทั้งแจ้งให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับทราบตาม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่กำหนดไว้ โดยเร็ว	-	เอกสารแนบที่ 5 ขั้นตอนการรับเรื่องร้องเรียน แบบฟอร์มใบรับข้อร้องเรียน เอกสารการร้องเรียนและสรุป สถิติร้องเรียน	

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ)

ลำดับ ที่	องค์ประกอบ สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ					รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	
			สรุป	สรุปพื้นที่	สรุปโครงการ	สรุปพื้นที่	สรุปและสรุป				
2. มาตรการสิ่งแวดล้อม											
78.	2.12 เศรษฐกิจสังคม (4 มาตรการ) (ต่อ)	4) ประชาสัมพันธ์และชี้แจงรายละเอียด ของโครงการ รวมทั้งจัดป้ายบอกชื่อ ผู้รับเหมาก่อสร้าง เจ้าของโครงการ และเบอร์โทรศัพท์ที่ติดต่อ เพื่อให้ ประชาชนที่อาจจะได้รับความเสียหาย หรือได้รับผลกระทบส่อร่างกายและ ทรัพย์สินจากการก่อสร้างโครงการ สามารถติดต่อหรือเข้ามาร้องเรียนได้	✓					4) บริษัทผู้ดำเนินการก่อสร้างได้ติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์และ ชี้แจงรายละเอียดของโครงการไว้ 3 แห่ง ได้แก่ บริเวณ ด้านหน้าพื้นที่ก่อสร้างโครงการ บริเวณด้านหน้าสำนักงาน บริหารโครงการก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (สทส.) และบริเวณพื้นที่ก่อสร้างอาคารสำนักงานสายการบินและที่ จอดรถด้านทิศตะวันออก ซึ่งระบุชื่อเจ้าของโครงการ ผู้รับเหมาก่อสร้าง และระยะเวลาการก่อสร้างโครงการ เพื่อให้ประชาชนที่อาจจะได้รับความเสียหาย หรือได้รับ ผลกระทบจากการก่อสร้างโครงการสามารถติดต่อหรือเข้า มาแจ้งเรื่องร้องเรียนได้ที่โครงการได้	-	เอกสารแนบที่ 31 รายละเอียดป้าย ประชาสัมพันธ์โครงการ เอกสารแนบที่ 32 แผ่นพับประชาสัมพันธ์ โครงการ ภาพถ่ายที่ 2.2-33 ป้ายประชาสัมพันธ์ รายละเอียดของโครงการ	
79.	2.13 สาธารณสุข อาชีวอนามัยและ ความปลอดภัย (42 มาตรการ)	ด้านสาธารณสุข 1) กำหนดให้ผู้รับเหมา จัดหาที่พัก คนงานในจำนวนที่เหมาะสมและเป็น สัดส่วนที่ชัดเจน เพื่อลดผลกระทบใน ด้านการปะปนของกิจกรรม และ ความปลอดภัยของท่าอากาศยาน และป้องกันการขยายตัวที่ไม่มี ระเบียบ		✓				ด้านสาธารณสุข 1) ปัจจุบันกิจกรรมการก่อสร้างของโครงการอยู่ระหว่างติดตั้ง ระบบภายในอาคาร ซึ่งส่วนใหญ่ดำเนินการเกือบจะแล้ว เสร็จและส่วนใหญ่เป็นระบบที่ผู้รับจ้างเหมาช่วงต้อง หาคนงานและช่างมาเอง บริษัทผู้รับเหมาก่อสร้างจึงไม่ได้ จัดให้มีบ้านพักสำหรับคนงาน	-	-	



ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ)

ลำดับ ที่	องค์ประกอบ สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ					รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	
			๒๕๖๔	๒๕๖๕	๒๕๖๖	๒๕๖๗	๒๕๖๘				
2. มาตรการสิ่งแวดล้อม											
80.	2.13 สาธารณสุข อาชีวอนามัยและความปลอดภัย (42 มาตรการ) (ต่อ)	ด้านสาธารณสุข 2) จะต้องมีการตรวจสอบ ดูแล เครื่องยนต์ เครื่องจักรต่าง ๆ ที่ใช้ใน การก่อสร้างอย่างสม่ำเสมอตามคู่มือ การใช้งานของเครื่องยนต์/เครื่องจักร แต่ละประเภท เพื่อป้องกันการเกิด อันตรายที่อาจจะเกิดขึ้นจากการ ชำรุดของอุปกรณ์ต่างๆ	✓					ด้านสาธารณสุข 2) บริษัทผู้ดำเนินการก่อสร้างได้กำหนดระเบียบปฏิบัติงานตรวจสอบ สภาพเครื่องยนต์ เครื่องมือ และอุปกรณ์ก่อสร้าง พร้อมทั้งกำหนด แผนผังและขั้นตอนการตรวจสอบไว้ในแผนงานด้านความปลอดภัย โดยกำหนดให้มีการตรวจสอบก่อนนำมาใช้งาน การตรวจสอบสภาพ ประจำเดือน และการตรวจสอบคู่มือการใช้เครื่องยนต์กำหนด หากพบว่าเครื่องจักร เครื่องมือ และอุปกรณ์ก่อสร้างชำรุดจะถูก ซ่อมแซม/แก้ไขก่อนนำมาใช้งานและมีสติ๊กเกอร์รับรองการตรวจ สภาพตามรหัส (Code) สีที่กำหนดไว้	-	เอกสารแนบที่ 9 แผนความปลอดภัย (Safety Plan) เอกสารแนบที่ 33 ตัวอย่างคู่มือการใช้ เครื่องยนต์	
81.		ด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัย 1) ผู้รับเหมาก่อสร้างกำหนดให้คนงาน ต้องสวมใส่เครื่องป้องกันอันตรายที่ จัดให้ไว้ตลอดเวลาระหว่างปฏิบัติงาน และปฏิบัติตามกฎความปลอดภัย อย่างเคร่งครัด หากไม่ปฏิบัติตามให้ บทลงโทษไว้	✓					ด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัย 1) บริษัทผู้ดำเนินการก่อสร้างกำหนดระเบียบการสวมใส่อุปกรณ์ป้องกัน อันตรายส่วนบุคคลไว้ในแผนงานด้านความปลอดภัย โดยกำหนดให้ คนงานก่อสร้างที่ทำงานในพื้นที่ที่มีระดับเสียงเกิน 85 เดซิเบล เอ ต้อง ใส่อุปกรณ์ลดเสียง เช่น ปลั๊กอุดหูหรือที่ครอบหู และมีเจ้าหน้าที่ความ ปลอดภัยในการทำงานคอยตรวจสอบให้พนักงานสวมอุปกรณ์ป้องกัน อันตรายส่วนบุคคลตลอดระยะเวลาการทำงาน การที่ไม่ปฏิบัติตาม ตามจะมีการตักเตือนและมีบทลงโทษ	-	เอกสารแนบที่ 9 แผนความปลอดภัย (Safety Plan) ภาพถ่ายที่ 2.2-14 พนักงานสวมอุปกรณ์ ป้องกันอันตรายฯ	
82.		2) กำหนดเขตพื้นที่ก่อสร้าง และให้มีรั้ว ล้อมรอบ พื้นที่ก่อสร้างอาคารสูง 3 เมตร เพื่อป้องกันอุบัติเหตุต่อ ผู้ใช้บริการหรือผู้มาติดต่อ	✓					2) บริเวณพื้นที่ก่อสร้างอาคารจอดรถและอาคารสำนักงานสายการบิน PCE ได้จัดทำรั้วชั่วคราว เพื่อป้องกันและลดผลกระทบจากการพัง กระดาษของผู้และของสู่บรรยากาศและบริเวณใกล้เคียง	-	ภาพถ่ายที่ 2.2-12 แนวรั้วล้อมรอบ บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง	

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ)

ลำดับ ที่	องค์ประกอบ สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ					รายละเอียดมาตรการ	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	
			ถูกต้อง	ถูกต้องบางส่วน	ไม่ถูกต้อง	ไม่ชัดเจน	ไม่ปฏิบัติตาม				
2. มาตรการสิ่งแวดล้อม											
83	2.13 สาธารณสุข อาชีวอนามัย และความปลอดภัย (42 มาตรการ) (ต่อ)	ด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัย 3) ติดตั้งป้ายเตือนในงานก่อสร้าง ต่างๆ ตามพระราชบัญญัติจราจร ทางบก พ.ศ. 2522 เช่น ป้าย สำรวจทาง ป้ายงานก่อสร้าง ป้าย คนทำงาน ป้ายเครื่องหมายจราจร ทำงาน เป็นต้น	✓					ด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัย 3) บริษัทผู้ดำเนินการก่อสร้างได้จัดทำป้ายเตือนในงานก่อสร้างต่างๆ และ สัญลักษณ์เตือนอันตรายในพื้นที่การทำงาน อาทิ ป้ายเตือนให้ใส่ อุปกรณ์ป้องกันส่วนบุคคล ป้ายเตือนให้ระวังการทำงานในที่อับอากาศ และป้ายเตือนเขตก่อสร้าง เป็นต้น	-	ภาพถ่ายที่ 2.2-20 ป้ายเตือนในพื้นที่ก่อสร้าง	
84		4) กำหนดเป็นเงื่อนไขแบบท้าย สัญญาให้ผู้รับเหมาก่อสร้าง แจ้งการขนส่งและลำเลียงวัสดุ อุปกรณ์ก่อสร้างและเครื่องจักร ขนาดใหญ่เข้าสู่พื้นที่ก่อสร้าง เสนอต่อ ทอท. ก่อนดำเนินการ	✓					4) บริษัทผู้ดำเนินการก่อสร้างได้จัดทำแผนการใช้เส้นทางจราจรขนส่งวัสดุ อุปกรณ์ เข้าสู่พื้นที่โครงการ โดย LLPS ได้แบ่งเส้นทางจราจรขนส่งเป็น อุปกรณ์งานระบบ BHS-EDS ซึ่งขนส่งจากท่าเรือแหลมฉบัง และวัสดุ อุปกรณ์รองรับสายพานลำเลียงกระบะเป่า ซึ่งเริ่มจากตำบลไผ่ตรา จังหวัด พระนครศรีอยุธยาสำหรับ POE ได้ขนส่งวัสดุและอุปกรณ์โดยใช้ถนน อ่อนนุช-ลาดกระบัง ซึ่งได้เสนอต่อ ทอท. เพื่อพิจารณาก่อนการ ดำเนินการแล้ว สำหรับการขนส่งคนงาน จะเป็นการขนส่งจากสำนักงาน ควบคุมงานก่อสร้างไปยังพื้นที่ก่อสร้าง โดยควบคุมการขนส่งให้เป็น ระบบ	-	เอกสารแนบที่ 2 สำเนาเงื่อนไขในสัญญา จ้างบริษัทผู้ดำเนินการ ก่อสร้าง เอกสารแนบที่ 12 แผนการใช้เส้นทางจราจร ขนส่งและการจราจร	
85		5) ประสานงานกับเจ้าหน้าที่ตำรวจ จราจรเพื่ออำนวยความสะดวกในการ การไร้เส้นทาง และประชาสัมพันธ์ เส้นทาง วันและเวลาในการขนส่ง เพื่อให้ประชาชนที่อยู่ตามแนว เส้นทางและผู้ที่ใช้เส้นทางทราบ ล่วงหน้า	✓					5) ทอท. และบริษัทผู้ดำเนินการก่อสร้างได้กำหนดเงื่อนไขการเริ่ม งานก่อสร้างโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ปีงบประมาณ 2554-2560) เสนอต่อหน่วยงานในพื้นที่ที่เกี่ยวข้องรวมทั้งสถานี ตำรวจภูธรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อให้ทราบกำหนดการเริ่มงาน และประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่อไปแล้ว	-	เอกสารแนบที่ 17 หนังสือประสานงานด้าน การจราจรและการเริ่ม ก่อสร้างโครงการต่อ หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ)

ลำดับ ที่	องค์ประกอบ สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ					รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	
			รูปถ่าย	รูปถ่าย	รูปถ่าย	รูปถ่าย	รูปถ่าย				
2. มาตรการสิ่งแวดล้อม											
86.	2.13 สารพิษ อาชีวอนามัย และความปลอดภัย (42 มาตรการ) (ต่อ)	ด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัย 6) หลีกเลี่ยงการขนส่งในชั่วโมง เร่งด่วนในช่วงเช้า (07.00-09.00 น.) และช่วงเย็น (17.00-19.00 น.)	✓					ด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัย 6) บริษัทผู้ดำเนินการก่อสร้างเลือกใช้เส้นทางขนส่งวัสดุอุปกรณ์โดยหลีกเลี่ยง การกีดขวางเส้นทางหลักในการเดินทางเข้า-ออกพื้นที่ท่าอากาศยานของผู้ ใช้บริการ และประชาชนที่อยู่โดยรอบ รวมทั้งหลีกเลี่ยงการขนส่งช่วงที่มี การจราจรหนาแน่นในช่วงเวลา 07.00-09.00 น. และเวลา 17.00-19.00 น.	-	เอกสารแนบที่ 12 แผนการใช้เส้นทางกา รขนส่งและการจราจร	
			✓					7) บริษัทผู้ดำเนินการก่อสร้างได้วางแผนการใช้เส้นทางขนส่งวัสดุ อุปกรณ์ คนงาน และบุคลากรเข้าสู่พื้นที่ก่อสร้าง โดยหลีกเลี่ยงการกีดขวางเส้นทาง หลักในการเดินทางเข้า-ออกพื้นที่ท่าอากาศยานของผู้ใช้บริการ และ ประชาชนที่อยู่โดยรอบ รวมทั้งหลีกเลี่ยงการขนส่งช่วงที่มีการจราจร หนาแน่นเวลา 07.00-09.00 น. และเวลา 17.00-19.00 น.			
87.		เลือกใช้เส้นทางขนส่งที่ ไม่ก่อให้เกิดการกีดขวางเส้นทาง หลักในการเดินทางเข้า-ออกพื้นที่ ท่าอากาศยานของผู้มาใช้ บริการหรือผู้มาติดต่อ	✓					8) บริษัทผู้ดำเนินการก่อสร้างได้ติดตั้งป้ายจราจรชั่วคราวบริเวณจุด กั้นรถบรรทุกที่อาจทำให้การจราจรติดขัดและไม่ปลอดภัย บริเวณด้านหน้า ทางเข้าออกโครงการ และติดตั้งป้ายจราจรต่างๆ ภายในพื้นที่ของโครงการ เป็นระยะๆ	-	ภาพถ่ายที่ 2.2-19 ลักษณะถนนและป้าย จราจรชั่วคราวบริเวณ โครงการ	
88.		ติดตั้งป้ายจราจรชั่วคราวใน บริเวณจุดกลับรถบรรทุกที่อาจทำ ให้การจราจรติดขัดและไม่ ปลอดภัย	✓					9) บริเวณพื้นที่ก่อสร้างอาคารสำนักงานสายการบินและที่จอดรถด้านทิศ ตะวันออก ซึ่งดำเนินการโดย PCE ได้จำกัดความเร็วไม่เกิน 20 กม./ชม. รวมทั้งเน้นย้ำพนักงานขับรถให้ปฏิบัติตามกฎจราจร เพื่อป้องกันและลด ผลกระทบที่อาจจะเกิดจากการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง	-	ภาพถ่ายที่ 2.2-11 ป้ายจำกัดความเร็ว ในพื้นที่ก่อสร้าง	
89.		จำกัดความเร็วของรถบรรทุก อุปกรณ์ก่อสร้างบริเวณพื้นที่ ก่อสร้างไม่เกิน 30 กิโลเมตร/ ชั่วโมง และจำกัดความเร็วไม่เกิน 60 กิโลเมตร/ชั่วโมง หรือตาม กฎหมายกำหนดขณะวิ่งผ่าน ชุมชน	✓								

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ)

ลำดับ ที่	องค์ประกอบ สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ					รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	
			ระบุ	ระบุเชิงรุก	ระบุเชิงรุก	ระบุเชิงรุก	ระบุเชิงรุกเชิงรุก				
2. มาตรการสิ่งแวดล้อม											
90.	2.13 สาธารณสุข อาชีวอนามัยและ ความปลอดภัย (42 มาตรการ) (ต่อ)	ด้านอาชีวอนามัยและความ ปลอดภัย 10) จัดหาภาชนะรองรับมูลฝอยขนาด 200 ลิตรเพิ่มเติมเพื่อรองรับขยะที่เกิดขึ้น โดย ประสานงานให้ ทอท. และหน่วยงานที่ เกี่ยวข้องรวบรวมไปกำจัดเป็นประจำทุก วัน	✓					ด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัย 10) บริษัทผู้ดำเนินการก่อสร้างจัดให้มีภาชนะรองรับขยะมูล ฝอยที่เกิดจากการดำเนินงานของโครงการ และจัดให้มี เจ้าหน้าที่เก็บรวบรวมขยะมูลฝอยในพื้นที่ก่อสร้างมายังจุด พักขยะมูลฝอยรวมตามความเหมาะสมของปริมาณขยะ เพื่อมิให้มีการตกค้างในพื้นที่ก่อสร้างโครงการ และ ประสานงานให้หน่วยงานของ ทอท. นำไปกำจัดอย่าง สม่ำเสมอ	-	ภาพถ่ายที่ 2.2-28 จุดรวบรวมขยะทั่วไปและขยะ อันตราย ภาพถ่ายที่ 2.2-29 การเก็บรวบรวมขยะ มูลฝอยในพื้นที่ก่อสร้าง	
			✓						11) พื้นที่ก่อสร้างของ LLPS ใช้ห้องน้ำแบบเคลื่อนที่ โดยวาง เอksenน้ำเข้าไปกำจัดที่ระบบบำบัดน้ำเสียของทสก. เป็น ประจำทุกวัน และสำนักงานควบคุมงานก่อสร้างใช้ป่อ กระดุมน้ำโดยไม่ได้สูบล้างน้ำสำหรับในพื้นที่ก่อสร้าง ของ PCE ได้จัดให้มีห้องสุขาแบบเคลื่อนที่ โดยมีการสูบน้ำ กำจัดที่ระบบบำบัดน้ำเสียของทสก. ทุก 3 เดือน และช่วง ฤดูฝนจะสูบล้างน้ำทุกเดือน ทั้งนี้ เมื่อพิจารณาสัดส่วน จำนวนห้องน้ำกับจำนวนคนงาน ระหว่างเดือนมกราคม ถึง มิถุนายน 2566 พบว่า จำนวนห้องน้ำมีความเพียงพอทั้งใน พื้นที่ก่อสร้างและบริเวณสำนักงานควบคุมงานก่อสร้าง	-	เอกสารแนบที่ 10 สรุปสัดส่วนจำนวนห้องน้ำฯ ภาพถ่ายที่ 2.2-8 ห้องสุขาและระบบบำบัด บริเวณสำนักงานฯ ภาพถ่ายที่ 2.2-9 ห้องสุขาและระบบบำบัด บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง
91.		11) ให้มีระบบบำบัดน้ำเสียจากการอุปโภค บริโภคของคนงานอย่างเพียงพอ ทั้งใน สำนักงาน ห้องน้ำ ห้องสุขาของคนงาน ก่อสร้าง โดยจัดให้มีห้องสุขาอย่างน้อย 3 ห้องสำหรับคนงาน 80 คนแรก และ คนงานทุก ๆ 50 คนถัดไปต้องมีห้องสุขา เพิ่มขึ้น 1 ห้อง และติดตั้งระบบบำบัดน้ำ เสียในอัตราบำบัดไม่น้อยกว่า 70 ลิตร/ คนวัน สำหรับบริเวณบ้านพักคนงาน จัด ให้มีห้องน้ำห้องสุขาในสัดส่วน 1 ห้องต่อ คนงาน 20 คน	✓								



ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ)

ลำดับ ที่	องค์ประกอบ สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ					รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	
			๒๕๕๔	๒๕๕๕	๒๕๕๖	๒๕๕๗	๒๕๕๘				
2. มาตรการสิ่งแวดล้อม											
92.	2.13 สาธารณสุข อาชีวอนามัย และความปลอดภัย (42 มาตรการ) (ต่อ)	ด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัย 12) กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้าง ฉีดพรมน้ำในพื้นที่ที่เกิดฝุ่นละออง ตามความเหมาะสมเพื่อป้องกัน ไม่ให้เกิดเหตุเดือดร้อนรำคาญ ร่วมกับประชาชนในพื้นที่และ ป้องกันการเกิดผลกระทบต่อ สุขภาพอนามัยของประชาชน ตลอดช่วงระยะเวลาก่อสร้าง โครงการ	✓					ด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัย 12) ปัจจุบันกิจกรรมการก่อสร้างโครงการอยู่ระหว่างติดตั้งระบบภายในอาคาร และการทดสอบระบบ ซึ่งส่วนใหญ่ดำเนินการเกือบจะแล้วเสร็จ จึงไม่ได้มี การฉีดพรมน้ำในพื้นที่โครงการ	-	-	
93.		13) การขนส่งวัสดุต้องใช้ผ้าใบคลุม กระบะรถทุกครั้ง และตรวจสอบ ความเรียบร้อยของกระบะรถ รวมทั้งสภาพของรถบรรทุกอย่าง สม่ำเสมอ และจำกัดความเร็วของ รถบรรทุกในพื้นที่ก่อสร้างไม่เกิน 30 กิโลเมตรต่อชั่วโมง	✓					13) ปัจจุบันกิจกรรมการก่อสร้างโครงการอยู่ระหว่างการติดตั้งระบบภายใน อาคาร ซึ่งส่วนใหญ่ดำเนินการเกือบจะแล้วเสร็จและเป็นการดำเนินการ อยู่ภายในอาคาร การขนส่งวัสดุอุปกรณ์ส่วนใหญ่จะเป็นการขนส่งจาก สำนักงานควบคุมงานก่อสร้างไม่ในพื้นที่ก่อสร้าง โดยบริษัทผู้ดำเนินการ ก่อสร้างได้ตรวจสอบให้มีการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างด้วยรถกระบะมี หลังคาปิดคลุม เพื่อป้องกันการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองและป้องกันการ ร่วงหล่นของวัสดุก่อสร้าง และจำกัดความเร็วของรถบรรทุกในพื้นที่ ก่อสร้างไม่เกิน 30 กม./ชม.	-	ภาพถ่ายที่ 2.2-10 การขนส่งวัสดุ อุปกรณ์ก่อสร้าง ภาพถ่ายที่ 2.2-11 ป้ายจำกัดความเร็ว ในพื้นที่ก่อสร้าง	

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ)

ลำดับ ที่	องค์ประกอบ สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ					รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
			ปฏิบัติตาม	ปฏิบัติตาม	ปฏิบัติตาม	ปฏิบัติตาม	ปฏิบัติตาม			
2. มาตรการสิ่งแวดล้อม										
94.	2.13 สาธารณสุข อาชีวอนามัย และความ ปลอดภัย (42 มาตรการ) (ต่อ)	ด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัย 14) ทำการฉีดล้างส้วรถขนส่งวัสดุ อุปกรณ์ก่อนออกจากพื้นที่ ก่อสร้าง	✓					ด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัย 14) ปัจจุบันกิจกรรมการก่อสร้างโครงการอยู่ระหว่างการติดตั้งระบบภายในอาคาร ซึ่งส่วนใหญ่ดำเนินการเกือบจะแล้วเสร็จและเป็นงานที่ดำเนินการอยู่ภายใน อาคาร การขนส่งวัสดุ/อุปกรณ์ส่วนใหญ่จะเป็นการขนส่งจากสำนักงานควบคุม งานก่อสร้างไปในพื้นที่ก่อสร้าง จึงไม่มีจุดปล่อยบริเวณก่อนทางออกจากพื้นที่ โครงการ	-	-
95.		15) ให้อาศัยเสริมเจาะในการ ก่อสร้าง เพื่อลดผลกระทบด้าน เสียงให้เหลือน้อยที่สุด	✓					15) ปัจจุบันกิจกรรมการก่อสร้างโครงการอยู่ระหว่างการติดตั้งระบบภายในอาคาร ซึ่ง ส่วนใหญ่ดำเนินการเกือบจะแล้วเสร็จ จึงไม่มีการฉีดพรมน้ำในพื้นที่โครงการ	-	เอกสารแนบที่ 2 สำเนาเงื่อนไขใน สัญญาจ้างบริษัท ผู้ดำเนินการก่อสร้าง ภาพถ่ายที่ 2.2-2 ความคืบหน้ากิจกรรม การก่อสร้างโครงการฯ

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ)

ลำดับ ที่	องค์ประกอบ สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ					ปัญหา อุปสรรค และการ แก้ไข	เอกสารอ้างอิง	
			ครบถ้วน	เกือบครบถ้วน	ส่วนใหญ่ครบถ้วน	บางส่วนครบถ้วน	ไม่ครบถ้วน			
2. มาตรการสิ่งแวดล้อม										
2.13 สาธารณสุข										
96.	อาชีวอนามัยและ ความปลอดภัย (42 มาตรการ) (ต่อ)	ด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัย 16) เครื่องจักรที่ก่อให้เกิดเสียง ดังที่ต้องใช้ต่อเนื่องเป็น เวลานานควรมีการติดตั้ง อุปกรณ์ป้องกันเสียง	✓						ด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัย 16) ปัจจุบันกิจกรรมการก่อสร้างโครงการอยู่ระหว่างการติดตั้งระบบภายในอาคาร ซึ่งส่วนใหญ่ดำเนินการเกือบจะแล้วเสร็จ จึงไม่มีเครื่องจักรที่ก่อให้เกิดเสียงดังที่ต้องใช้ต่อเนื่องเป็นเวลานาน ทั้งนี้ บริษัทผู้ดำเนินการก่อสร้างได้ ตรวจสอบเครื่องจักร/ อุปกรณ์ที่อยู่ในสภาพที่อยู่สมอยกก่อนนำมาใช้งาน เพื่อลดผลกระทบด้านเสียงที่อาจจะจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ	ภาพถ่ายที่ 2.2-13 สถิติการรับรอง การตรวจสอบภาพ เครื่องจักร/เครื่องยนต์
97.		17) กำหนดเขตพื้นที่ก่อสร้าง และให้มีรั้วล้อมรอบพื้นที่ ก่อสร้างอาคารสูง 3 เมตร เพื่อลดระดับเสียงจาก เครื่องจักร และการ ก่อสร้าง	✓						17) บริเวณพื้นที่ก่อสร้างอาคารจอดรถและอาคารสำนักงานสายการบิน PCE ได้จัดทำรั้วชั่วคราว เพื่อป้องกันและลดผลกระทบจากการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองสู่บรรยากาศและบริเวณใกล้เคียง	ภาพถ่ายที่ 2.2-12 แนวรั้วล้อมรอบ บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง
98.		18) จัดระยะเวลาการทำงาน ของรถยนต์ในพื้นที่ที่มี เสียงดัง ไม่ให้เกินที่ กฎหมายกำหนด	✓						18) บริษัทผู้ดำเนินการก่อสร้างได้กำหนดระยะเวลาการทำงานของแต่ละสัญญาเพื่อไม่ให้เกินตามที่กฎหมายกำหนด ปัจจุบัน LPS แบ่งการทำงานออกเป็น 2 ภา เวลา 08.30-17.30 น. และ 20.00-05.00 น. โดยเป็นงานทดสอบสภาพานสำหรับเสา สำหรับ PCE ว่างงาน เวลา 08.00-17.00 น. มีกิจกรรมช่วงเวลา (OT) ในช่วง 17.00-19.00 น. ทั้งนี้ บริษัทผู้ดำเนินการก่อสร้างได้ควบคุมกิจกรรมการก่อสร้างที่อาจจะก่อให้เกิดเสียงดังให้ดำเนินการเฉพาะช่วงเวลากลางวันเวลา 08.00 – 17.00 น. และตรวจสอบให้คนงานสวมอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลตลอดเวลาปฏิบัติงาน	ภาพถ่ายที่ 2.2-14 พนักงานสวม อุปกรณ์ป้องกัน อันตรายส่วนบุคคล

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ)

ลำดับ ที่	องค์ประกอบ สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ					รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	
			ตรวจ	ตรวจสุ่ม	ตรวจเฉพาะจุด	ตรวจเฉพาะพื้นที่	ตรวจเฉพาะบุคคล				
2. มาตรการสิ่งแวดล้อม											
99.	213 สาธารณสุข อาชีวอนามัยและ ความปลอดภัย (42 มาตรการ) (ต่อ)	ด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัย 19) จัดให้มีอุปกรณ์ป้องกันอันตราย ส่วนบุคคล เช่น ปลั๊กอุดหู (Ear Plugs) หรือที่ครอบหู (Ear Muffs) สำหรับคนงานก่อสร้างที่ทำงานใน พื้นที่ที่มีระดับเสียงเกิน 90 เดซิเบล เอ	✓					ด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัย 19) บริษัทผู้ดำเนินการก่อสร้างได้จัดให้มีอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลสำหรับคนงานโดยพิจารณาจากความเสี่ยงในการปฏิบัติงาน อาทิ เสื่อสะท้อนแสง หมวก Safety และรองเท้า Safety เป็นต้น รวมทั้งจัดให้มีการฝึกอบรมป้องกันอันตรายส่วนบุคคลสำหรับ เปลี่ยนเมื่อชำรุด ในกรณีที่คนงานก่อสร้างต้องทำงานในพื้นที่ที่มี ระดับเสียงเกิน 90 เดซิเบล เอ บริษัทผู้ดำเนินการก่อสร้างจะให้มีการ สวมอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล เช่น ปลั๊กอุดหูหรือที่ครอบหู เป็นต้น	-	ภาพถ่ายที่ 2.2-14 พนักงานสวมอุปกรณ์ ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล ภาพถ่ายที่ 2.2-15 พื้นที่จัดเก็บอุปกรณ์ ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล	
100.		20) กำหนดให้ผู้รับเหมาพิจารณารับ แรงงานในท้องถิ่นเป็นหลัก หากไม่ทำให้ใช้แรงงานต่างถิ่นที่ ต้องมีการตรวจสอบสภาพก่อน		✓				20) เนื่องจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการใกล้แล้วเสร็จ งานส่วนใหญ่ เป็นงานติดตั้งระบบภายในอาคาร ซึ่งต้องใช้คนงานที่มีทักษะความ ชำนาญ โดยผู้รับจ้างเหมาช่วงจะจัดหาคนงานมาเอง จึงไม่มีการรับ แรงงานเพิ่ม	-	-	
101.		21) ล้อมรั้วรอบพื้นที่ที่บริษัทพนักงาน และควบคุมการเข้า-ออก ให้อยู่ เส้นทางเดียวเพื่อสะดวกในการ รักษาความปลอดภัย		✓				21) ปัจจุบันกิจกรรมการก่อสร้างของโครงการอยู่ระหว่างการติดตั้งระบบ ภายในอาคาร ซึ่งส่วนใหญ่ดำเนินการเกือบจะแล้วเสร็จและส่วนใหญ่ เป็นงานระบบที่ผู้รับจ้างเหมาช่วงต้องจะหาคนงานและช่างมาเอง บริษัทผู้รับเหมาก่อสร้างจึงไม่ได้จัดให้มีบ้านพักสำหรับคนงาน	-	-	

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ)

ลำดับ ที่	องค์ประกอบ สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ					รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	
			๒๕๖๓	๒๕๖๔	๒๕๖๕	๒๕๖๖	๒๕๖๗				
2. มาตรการสิ่งแวดล้อม											
102.	2.13 สาธารณสุข อาชีวอนามัยและ ความปลอดภัย (42 มาตรการ) (ต่อ)	ด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัย 22) จัดเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย ควบคุมการเข้า-ออกบริเวณประตู ทางเข้าตลอด 24 ชั่วโมง และ กำหนดระยะเวลาปิด-เปิดประตู	✓					ด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัย 22) ทอท. และบริษัทผู้ดำเนินการก่อสร้างจัดให้มีเจ้าหน้าที่รักษา ความปลอดภัยควบคุมการเข้า-ออกประตูประจำอยู่บริเวณ ทางเข้า-ออกพื้นที่โครงการ จำนวน 5 คนต่อกะ โดยแบ่งเป็น 2 ช่วง คือ 07.00 – 19.00 น. และ 19.00 – 07.00 น.	-	ภาพถ่ายที่ 2.2-17 บริเวณทางเข้า-ออกพื้นที่ ก่อสร้างภายใน ทสก.	
103.		23) จัดทำทะเบียนรายชื่อ ที่อยู่ของ คนงานที่เข้ามาพักในบริเวณ บ้านพักคนงาน		✓				23) ปัจจุบันกิจกรรมการก่อสร้างของโครงการอยู่ระหว่างการติดตั้ง ระบบภายในอาคาร ซึ่งส่วนใหญ่ดำเนินการเกือบจะแล้วเสร็จและ ส่วนใหญ่เป็นงานระบบที่ผู้รับจ้างเหมาช่วงต้องจะหาคนงานและ ช่างมาเอง บริษัทผู้รับเหมาก่อสร้างจึงไม่ได้จัดให้มีบ้านพัก สำหรับคนงาน	-	-	
104.		24) จัดให้มีไฟฟ้า แสงสว่างในเวลา กลางคืนในบริเวณพื้นที่อย่าง เพียงพอ		✓				24) ปัจจุบันกิจกรรมการก่อสร้างของโครงการอยู่ระหว่างการติดตั้ง ระบบภายในอาคาร ซึ่งส่วนใหญ่ดำเนินการเกือบจะแล้วเสร็จและ ส่วนใหญ่เป็นงานระบบที่ผู้รับจ้างเหมาช่วงต้องจะหาคนงานและ ช่างมาเอง บริษัทผู้รับเหมาก่อสร้างจึงไม่ได้จัดให้มีบ้านพัก สำหรับคนงาน	-	-	
105.		25) ควบคุมดูแลพฤติกรรมคนงานอย่าง ใกล้ชิด เพื่อมิให้เกิดความเดือดร้อน แก่คนในพื้นที่ รวมทั้งกำหนด บทลงโทษ กรณีที่คนงานฝ่าฝืน ไม่ ปฏิบัติตามกฎระเบียบที่กำหนดไว้		✓				25) ปัจจุบันกิจกรรมการก่อสร้างของโครงการอยู่ระหว่างการติดตั้ง ระบบภายในอาคาร ซึ่งส่วนใหญ่ดำเนินการเกือบจะแล้วเสร็จและ ส่วนใหญ่เป็นงานระบบที่ผู้รับจ้างเหมาช่วงต้องจะหาคนงานและ ช่างมาเอง บริษัทผู้รับเหมาก่อสร้างจึงไม่ได้จัดให้มีบ้านพัก สำหรับคนงาน	-	-	

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ)

ลำดับ ที่	องค์ประกอบ สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ					รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	
			๑๐๐%	๗๕-๙๙%	๕๐-๗๔%	๒๕-๔๙%	๐-๒๔%				
2. มาตรการสิ่งแวดล้อม											
106.	2.13 สาธารณสุข อาชีวอนามัยและ ความปลอดภัย (42 มาตราฯ) (ต่อ)	ด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัย 26) ประสานงานขอความร่วมมือจาก เจ้าหน้าที่ตำรวจในพื้นที่ ช่วยสอดส่องดูแลความปลอดภัย และความเรียบร้อย ของพนักงานก่อสร้าง	✓					ด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัย 26) บริษัทผู้ดำเนินการก่อสร้างได้ประสานงานขอความร่วมมือ จากเจ้าหน้าที่ตำรวจในพื้นที่ช่วยสอดส่องดูแลความ ปลอดภัย และความเรียบร้อยของพนักงาน ก่อสร้าง	-	เอกสารแนบที่ 17 หนังสือประสานงานด้าน การจราจรและการเริ่มก่อสร้าง โครงการต่อหน่วยงานที่ เกี่ยวข้อง	
		27) มีพนักงานที่คอยตรวจสอบและ ดูแลให้พนักงานก่อสร้างปฏิบัติตาม มาตรการและกฎระเบียบที่ กำหนดขึ้นอย่างเคร่งครัดเพื่อลด การเกิดอุบัติเหตุขณะปฏิบัติงาน	✓					27) บริษัทผู้ดำเนินการก่อสร้างจัดให้มีเจ้าหน้าที่ความปลอดภัย ในการทำงานคอยตรวจสอบและควบคุมดูแลให้พนักงาน ก่อสร้างปฏิบัติตามมาตรการและกฎระเบียบที่กำหนด รวมทั้งให้มีการขออนุญาตก่อนเข้าทำงาน (Work permit) ตามประเภทงาน อาทิ ใบอนุญาตทำงานธรรมดา (Cold work permit) ใบอนุญาตทำงานความร้อน (Hot work permit) เป็นต้น	-	เอกสารแนบที่ 34 หนังสือแจ้งเจ้าหน้าที่ความ ปลอดภัยในการทำงาน เอกสารแนบที่ 35 ตัวอย่างใบขออนุญาตทำงาน (Work permit) ภาพถ่ายที่ 2.2-34 เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการ ทำงานตรวจสอบการทำงาน ของพนักงานก่อสร้าง	
108.		28) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดทำ แผนงานด้านความปลอดภัยจาก การทำงานในพื้นที่ก่อสร้าง โครงการเสนอต่อ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เพื่อให้พิจารณาเห็นชอบ (ระบุไว้ในสัญญาการก่อสร้าง)	✓					28) ทอท. ได้กำหนดให้บริษัทผู้ดำเนินการก่อสร้างจัดทำ แผนงานด้านความปลอดภัยจากการทำงานในพื้นที่ก่อสร้าง โครงการเสนอต่อบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เพื่อให้พิจารณาเห็นชอบก่อนดำเนินการก่อสร้างโครงการ แล้ว	-	เอกสารแนบที่ 2 สำเนาเงื่อนไขในสัญญาจ้าง บริษัทผู้ดำเนินการก่อสร้าง เอกสารแนบที่ 36 แผนงานด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อม ในการทำงาน	

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ)

ลำดับ ที่	องค์ประกอบ สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ					รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	
			ระบุ	ระบุ	ระบุ	ระบุ	ระบุ				
2. มาตรการสิ่งแวดล้อม											
109.	213 สาธารณสุข อาชีวอนามัยและ ความปลอดภัย (42 มาตรการ) (ต่อ)	ด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัย 29) มีการกำหนดกฎระเบียบและหลัก ปฏิบัติในการทำงานด้านต่างๆ ได้แก่ - กฎระเบียบด้านความปลอดภัยใน การทำงานทั่วไป - กฎความปลอดภัยในการทำงานด้วย เครื่องจักร - กฎความปลอดภัยในการทำงานกับ เครื่องมือไฟฟ้า - หลักปฏิบัติในการป้องกันอันตราย 30) การส่งต่อผู้ช่วยเข้ารับการรักษที่ โรงพยาบาลให้ผู้รับเหมาก่อสร้าง จัดทำแผนการรักษาพยาบาลและ การส่งต่อผู้ป่วย เสนอต่อ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด(มหาชน) เพื่อให้ความเห็นชอบ (ระบุไว้ใน สัญญาการก่อสร้าง) 31) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องควบคุมดูแล คนงาน เพื่อป้องกันการเกิดปัญหา ทะเลาะวิวาท และลดความขัดแย้ง ระหว่างคนงานต่างถิ่นกับคนงานภายใน ชุมชน	✓					ด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัย 29) บริษัทผู้ดำเนินการก่อสร้างได้จัดทำแผนงานด้านความปลอดภัยโดย กำหนดกฎระเบียบและหลักปฏิบัติในการทำงานด้านต่างๆ อาทิ การอบรม ด้านความปลอดภัยก่อนเข้าทำงาน การตรวจสอบอุปกรณ์เครื่องมือเพื่อความปลอดภัย ความปลอดภัยในการทำงานที่เกิดความร้อนและประกายไฟ ความ ปลอดภัยในการติดตั้ง การใช้ และรื้อถอนนั่งร้าน ความปลอดภัยในการ ทำงานห้อยยึก การอุปกรณ์ความปลอดภัยส่วนบุคคล ความปลอดภัยในการ ทำงานเกี่ยวกับเครื่องจักรและอุปกรณ์ที่ใช้ในงานก่อสร้าง ความปลอดภัยใน การทำงานบนที่สูง การใช้อุปกรณ์ดับเพลิงขั้นต้น และการปฐมพยาบาล เบื้องต้น เป็นต้น 30) บริษัทผู้ดำเนินการก่อสร้างจัดให้มีการส่งต่อผู้ช่วยเข้ารับการรักษที่ โรงพยาบาลนอกอยู่ในแผนงานด้านความปลอดภัยและได้เสนอต่อ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เพื่อให้ความเห็นชอบแล้ว ทั้งนี้ กรณี ฉุกเฉินเพื่อนำส่งคนงานที่เจ็บป่วยไปยังโรงพยาบาลที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ ก่อสร้างหรือโรงพยาบาลตามสิทธิการรักษาของประกันสังคมซึ่งบริษัท ผู้ดำเนินการก่อสร้างได้ทำหนังสือติดต่อประสานงานไว้แล้ว 31) ปัจจุบันกิจกรรมการก่อสร้างของโครงการอยู่ระหว่างการติดตั้งระบบ ภายในอาคาร ซึ่งส่วนใหญ่ดำเนินการเกือบจะแล้วเสร็จและส่วนใหญ่เป็น งานระบบที่ผู้รับจ้างเหมาช่วงต้องจะหาคนงานและช่างมาเอง บริษัท ผู้รับเหมาก่อสร้างจึงไม่จำเป็นต้องให้มีบ้านพักสำหรับคนงาน	-	เอกสารแนบที่ 9 แผนความปลอดภัย (Safety Plan)	
110.		30) การส่งต่อผู้ช่วยเข้ารับการรักษที่ โรงพยาบาลให้ผู้รับเหมาก่อสร้าง จัดทำแผนการรักษาพยาบาลและ การส่งต่อผู้ป่วย เสนอต่อ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด(มหาชน) เพื่อให้ความเห็นชอบ (ระบุไว้ใน สัญญาการก่อสร้าง) 31) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องควบคุมดูแล คนงาน เพื่อป้องกันการเกิดปัญหา ทะเลาะวิวาท และลดความขัดแย้ง ระหว่างคนงานต่างถิ่นกับคนงานภายใน ชุมชน	✓						-	เอกสารแนบที่ 37 แผนการรักษาพยาบาล และการส่งต่อผู้ป่วย/ แผนส่งการกรณีฉุกเฉิน	
111.		31) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องควบคุมดูแล คนงาน เพื่อป้องกันการเกิดปัญหา ทะเลาะวิวาท และลดความขัดแย้ง ระหว่างคนงานต่างถิ่นกับคนงานภายใน ชุมชน	✓						-	-	

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ)

ลำดับ ที่	องค์ประกอบ สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ					รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	
			๒๕๕๕	๒๕๕๖	๒๕๕๗	๒๕๕๘	๒๕๕๙			
2. มาตรการสิ่งแวดล้อม										
112.	2.13 สาธารณสุข อาชีวอนามัยและ ความปลอดภัย (42 มาตรการ) (ต่อ)	<u>ด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัย</u> 32) จัดให้มีการอบรมด้านความปลอดภัย ให้กับผู้ปฏิบัติงานปฏิบัติงานให้ คนงานทุกคนถือปฏิบัติ รวมทั้ง อบรมการป้องกันและระวัง อันตราย การใช้เครื่องมือตัดเฉลิ งขั้นต้น และการฝึกอบรมการ ปฏิบัติเมื่อเกิดอุบัติเหตุ ทั้งใน บริเวณที่พักคนงานและพื้นที่ ก่อสร้าง	✓					<u>ด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัย</u> 32) บริษัทผู้ดำเนินการก่อสร้างจัดให้มีแผนงานด้านความ ปลอดภัย การอบรมด้านความปลอดภัยในการปฏิบัติงานให้ คนงานใหม่ก่อนเริ่มทำงาน และการ Safe talk/ morning talk ในช่วงเช้าก่อนเริ่มการทำงานในแต่ละวัน เพื่อเป็นการ ย้ำเตือนให้คนงานมีความปลอดภัยในการทำงาน ทั้งนี้ ทาง มีการฝึกอบรมอพยพหนีไฟ ร่วมกับฝ่ายดับเพลิงของท่า อากาศยานสุวรรณภูมิไปเมื่อวันที่ 15 พฤษภาคม 2566	-	เอกสารแนบที่ 9 แผนงานด้านความปลอดภัย (Safety Plan) ภาพถ่ายที่ 2.2-40 การฝึกอบรมอพยพหนีไฟ
113.		33) ติดตั้งเครื่องมือดับเพลิงขั้นต้นใน บริเวณสำนักงานก่อสร้างและ บริเวณพื้นที่ก่อสร้างที่มีการ ปฏิบัติงานเกี่ยวกับการเชื่อมและการ การตัด	✓					33) บริษัทผู้ดำเนินการก่อสร้างได้ติดตั้งเครื่องมือดับเพลิงขั้นต้น ในบริเวณสำนักงานก่อสร้างและบริเวณพื้นที่ก่อสร้างที่มีการ ปฏิบัติงานเกี่ยวกับการเชื่อมและการตัด เพื่อใช้ดับเพลิง ขั้นต้นกรณีเกิดเหตุการณ์ฉุกเฉินหรือเกิดอุบัติเหตุ	-	เอกสารแนบที่ 38 ตัวอย่างบันทึกการตรวจสอบ ดับเพลิง ภาพถ่ายที่ 2.2-35 เครื่องมือดับเพลิงขั้นต้น บริเวณอาคารสำนักงาน ภาพถ่ายที่ 2.2-36 เครื่องมือดับเพลิงขั้นต้น ในพื้นที่ก่อสร้าง

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ)

ลำดับ ที่	องค์ประกอบ สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ					รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
			๒๑.๒๒.๒๓.๒๔.๒๕.๒๖.๒๗.๒๘.๒๙.๓๐.๓๑.๓๒.๓๓.๓๔.๓๕.๓๖.๓๗.๓๘.๓๙.๔๐.๔๑.๔๒.๔๓.๔๔.๔๕.๔๖.๔๗.๔๘.๔๙.๕๐.๕๑.๕๒.๕๓.๕๔.๕๕.๕๖.๕๗.๕๘.๕๙.๖๐.๖๑.๖๒.๖๓.๖๔.๖๕.๖๖.๖๗.๖๘.๖๙.๗๐.๗๑.๗๒.๗๓.๗๔.๗๕.๗๖.๗๗.๗๘.๗๙.๘๐.๘๑.๘๒.๘๓.๘๔.๘๕.๘๖.๘๗.๘๘.๘๙.๙๐.๙๑.๙๒.๙๓.๙๔.๙๕.๙๖.๙๗.๙๘.๙๙.๑๐๐.๑๐๑.๑๐๒.๑๐๓.๑๐๔.๑๐๕.๑๐๖.๑๐๗.๑๐๘.๑๐๙.๑๑๐.๑๑๑.๑๑๒.๑๑๓.๑๑๔.๑๑๕.๑๑๖.๑๑๗.๑๑๘.๑๑๙.๑๒๐.๑๒๑.๑๒๒.๑๒๓.๑๒๔.๑๒๕.๑๒๖.๑๒๗.๑๒๘.๑๒๙.๑๓๐.๑๓๑.๑๓๒.๑๓๓.๑๓๔.๑๓๕.๑๓๖.๑๓๗.๑๓๘.๑๓๙.๑๔๐.๑๔๑.๑๔๒.๑๔๓.๑๔๔.๑๔๕.๑๔๖.๑๔๗.๑๔๘.๑๔๙.๑๕๐.๑๕๑.๑๕๒.๑๕๓.๑๕๔.๑๕๕.๑๕๖.๑๕๗.๑๕๘.๑๕๙.๑๖๐.๑๖๑.๑๖๒.๑๖๓.๑๖๔.๑๖๕.๑๖๖.๑๖๗.๑๖๘.๑๖๙.๑๗๐.๑๗๑.๑๗๒.๑๗๓.๑๗๔.๑๗๕.๑๗๖.๑๗๗.๑๗๘.๑๗๙.๑๘๐.๑๘๑.๑๘๒.๑๘๓.๑๘๔.๑๘๕.๑๘๖.๑๘๗.๑๘๘.๑๘๙.๑๙๐.๑๙๑.๑๙๒.๑๙๓.๑๙๔.๑๙๕.๑๙๖.๑๙๗.๑๙๘.๑๙๙.๒๐๐.๒๐๑.๒๐๒.๒๐๓.๒๐๔.๒๐๕.๒๐๖.๒๐๗.๒๐๘.๒๐๙.๒๑๐.๒๑๑.๒๑๒.๒๑๓.๒๑๔.๒๑๕.๒๑๖.๒๑๗.๒๑๘.๒๑๙.๒๒๐.๒๒๑.๒๒๒.๒๒๓.๒๒๔.๒๒๕.๒๒๖.๒๒๗.๒๒๘.๒๒๙.๒๓๐.๒๓๑.๒๓๒.๒๓๓.๒๓๔.๒๓๕.๒๓๖.๒๓๗.๒๓๘.๒๓๙.๒๔๐.๒๔๑.๒๔๒.๒๔๓.๒๔๔.๒๔๕.๒๔๖.๒๔๗.๒๔๘.๒๔๙.๒๕๐.๒๕๑.๒๕๒.๒๕๓.๒๕๔.๒๕๕.๒๕๖.๒๕๗.๒๕๘.๒๕๙.๒๖๐.๒๖๑.๒๖๒.๒๖๓.๒๖๔.๒๖๕.๒๖๖.๒๖๗.๒๖๘.๒๖๙.๒๗๐.๒๗๑.๒๗๒.๒๗๓.๒๗๔.๒๗๕.๒๗๖.๒๗๗.๒๗๘.๒๗๙.๒๘๐.๒๘๑.๒๘๒.๒๘๓.๒๘๔.๒๘๕.๒๘๖.๒๘๗.๒๘๘.๒๘๙.๒๙๐.๒๙๑.๒๙๒.๒๙๓.๒๙๔.๒๙๕.๒๙๖.๒๙๗.๒๙๘.๒๙๙.๓๐๐.๓๐๑.๓๐๒.๓๐๓.๓๐๔.๓๐๕.๓๐๖.๓๐๗.๓๐๘.๓๐๙.๓๑๐.๓๑๑.๓๑๒.๓๑๓.๓๑๔.๓๑๕.๓๑๖.๓๑๗.๓๑๘.๓๑๙.๓๒๐.๓๒๑.๓๒๒.๓๒๓.๓๒๔.๓๒๕.๓๒๖.๓๒๗.๓๒๘.๓๒๙.๓๓๐.๓๓๑.๓๓๒.๓๓๓.๓๓๔.๓๓๕.๓๓๖.๓๓๗.๓๓๘.๓๓๙.๓๔๐.๓๔๑.๓๔๒.๓๔๓.๓๔๔.๓๔๕.๓๔๖.๓๔๗.๓๔๘.๓๔๙.๓๕๐.๓๕๑.๓๕๒.๓๕๓.๓๕๔.๓๕๕.๓๕๖.๓๕๗.๓๕๘.๓๕๙.๓๖๐.๓๖๑.๓๖๒.๓๖๓.๓๖๔.๓๖๕.๓๖๖.๓๖๗.๓๖๘.๓๖๙.๓๗๐.๓๗๑.๓๗๒.๓๗๓.๓๗๔.๓๗๕.๓๗๖.๓๗๗.๓๗๘.๓๗๙.๓๘๐.๓๘๑.๓๘๒.๓๘๓.๓๘๔.๓๘๕.๓๘๖.๓๘๗.๓๘๘.๓๘๙.๓๙๐.๓๙๑.๓๙๒.๓๙๓.๓๙๔.๓๙๕.๓๙๖.๓๙๗.๓๙๘.๓๙๙.๔๐๐.๔๐๑.๔๐๒.๔๐๓.๔๐๔.๔๐๕.๔๐๖.๔๐๗.๔๐๘.๔๐๙.๔๑๐.๔๑๑.๔๑๒.๔๑๓.๔๑๔.๔๑๕.๔๑๖.๔๑๗.๔๑๘.๔๑๙.๔๒๐.๔๒๑.๔๒๒.๔๒๓.๔๒๔.๔๒๕.๔๒๖.๔๒๗.๔๒๘.๔๒๙.๔๓๐.๔๓๑.๔๓๒.๔๓๓.๔๓๔.๔๓๕.๔๓๖.๔๓๗.๔๓๘.๔๓๙.๔๔๐.๔๔๑.๔๔๒.๔๔๓.๔๔๔.๔๔๕.๔๔๖.๔๔๗.๔๔๘.๔๔๙.๔๕๐.๔๕๑.๔๕๒.๔๕๓.๔๕๔.๔๕๕.๔๕๖.๔๕๗.๔๕๘.๔๕๙.๔๖๐.๔๖๑.๔๖๒.๔๖๓.๔๖๔.๔๖๕.๔๖๖.๔๖๗.๔๖๘.๔๖๙.๔๗๐.๔๗๑.๔๗๒.๔๗๓.๔๗๔.๔๗๕.๔๗๖.๔๗๗.๔๗๘.๔๗๙.๔๘๐.๔๘๑.๔๘๒.๔๘๓.๔๘๔.๔๘๕.๔๘๖.๔๘๗.๔๘๘.๔๘๙.๔๙๐.๔๙๑.๔๙๒.๔๙๓.๔๙๔.๔๙๕.๔๙๖.๔๙๗.๔๙๘.๔๙๙.๕๐๐.๕๐๑.๕๐๒.๕๐๓.๕๐๔.๕๐๕.๕๐๖.๕๐๗.๕๐๘.๕๐๙.๕๑๐.๕๑๑.๕๑๒.๕๑๓.๕๑๔.๕๑๕.๕๑๖.๕๑๗.๕๑๘.๕๑๙.๕๒๐.๕๒๑.๕๒๒.๕๒๓.๕๒๔.๕๒๕.๕๒๖.๕๒๗.๕๒๘.๕๒๙.๕๓๐.๕๓๑.๕๓๒.๕๓๓.๕๓๔.๕๓๕.๕๓๖.๕๓๗.๕๓๘.๕๓๙.๕๔๐.๕๔๑.๕๔๒.๕๔๓.๕๔๔.๕๔๕.๕๔๖.๕๔๗.๕๔๘.๕๔๙.๕๕๐.๕๕๑.๕๕๒.๕๕๓.๕๕๔.๕๕๕.๕๕๖.๕๕๗.๕๕๘.๕๕๙.๕๖๐.๕๖๑.๕๖๒.๕๖๓.๕๖๔.๕๖๕.๕๖๖.๕๖๗.๕๖๘.๕๖๙.๕๗๐.๕๗๑.๕๗๒.๕๗๓.๕๗๔.๕๗๕.๕๗๖.๕๗๗.๕๗๘.๕๗๙.๕๘๐.๕๘๑.๕๘๒.๕๘๓.๕๘๔.๕๘๕.๕๘๖.๕๘๗.๕๘๘.๕๘๙.๕๙๐.๕๙๑.๕๙๒.๕๙๓.๕๙๔.๕๙๕.๕๙๖.๕๙๗.๕๙๘.๕๙๙.๖๐๐.๖๐๑.๖๐๒.๖๐๓.๖๐๔.๖๐๕.๖๐๖.๖๐๗.๖๐๘.๖๐๙.๖๑๐.๖๑๑.๖๑๒.๖๑๓.๖๑๔.๖๑๕.๖๑๖.๖๑๗.๖๑๘.๖๑๙.๖๒๐.๖๒๑.๖๒๒.๖๒๓.๖๒๔.๖๒๕.๖๒๖.๖๒๗.๖๒๘.๖๒๙.๖๓๐.๖๓๑.๖๓๒.๖๓๓.๖๓๔.๖๓๕.๖๓๖.๖๓๗.๖๓๘.๖๓๙.๖๔๐.๖๔๑.๖๔๒.๖๔๓.๖๔๔.๖๔๕.๖๔๖.๖๔๗.๖๔๘.๖๔๙.๖๕๐.๖๕๑.๖๕๒.๖๕๓.๖๕๔.๖๕๕.๖๕๖.๖๕๗.๖๕๘.๖๕๙.๖๖๐.๖๖๑.๖๖๒.๖๖๓.๖๖๔.๖๖๕.๖๖๖.๖๖๗.๖๖๘.๖๖๙.๖๗๐.๖๗๑.๖๗๒.๖๗๓.๖๗๔.๖๗๕.๖๗๖.๖๗๗.๖๗๘.๖๗๙.๖๘๐.๖๘๑.๖๘๒.๖๘๓.๖๘๔.๖๘๕.๖๘๖.๖๘๗.๖๘๘.๖๘๙.๖๙๐.๖๙๑.๖๙๒.๖๙๓.๖๙๔.๖๙๕.๖๙๖.๖๙๗.๖๙๘.๖๙๙.๗๐๐.๗๐๑.๗๐๒.๗๐๓.๗๐๔.๗๐๕.๗๐๖.๗๐๗.๗๐๘.๗๐๙.๗๑๐.๗๑๑.๗๑๒.๗๑๓.๗๑๔.๗๑๕.๗๑๖.๗๑๗.๗๑๘.๗๑๙.๗๒๐.๗๒๑.๗๒๒.๗๒๓.๗๒๔.๗๒๕.๗๒๖.๗๒๗.๗๒๘.๗๒๙.๗๓๐.๗๓๑.๗๓๒.๗๓๓.๗๓๔.๗๓๕.๗๓๖.๗๓๗.๗๓๘.๗๓๙.๗๔๐.๗๔๑.๗๔๒.๗๔๓.๗๔๔.๗๔๕.๗๔๖.๗๔๗.๗๔๘.๗๔๙.๗๕๐.๗๕๑.๗๕๒.๗๕๓.๗๕๔.๗๕๕.๗๕๖.๗๕๗.๗๕๘.๗๕๙.๗๖๐.๗๖๑.๗๖๒.๗๖๓.๗๖๔.๗๖๕.๗๖๖.๗๖๗.๗๖๘.๗๖๙.๗๗๐.๗๗๑.๗๗๒.๗๗๓.๗๗๔.๗๗๕.๗๗๖.๗๗๗.๗๗๘.๗๗๙.๗๘๐.๗๘๑.๗๘๒.๗๘๓.๗๘๔.๗๘๕.๗๘๖.๗๘๗.๗๘๘.๗๘๙.๗๙๐.๗๙๑.๗๙๒.๗๙๓.๗๙๔.๗๙๕.๗๙๖.๗๙๗.๗๙๘.๗๙๙.๘๐๐.๘๐๑.๘๐๒.๘๐๓.๘๐๔.๘๐๕.๘๐๖.๘๐๗.๘๐๘.๘๐๙.๘๑๐.๘๑๑.๘๑๒.๘๑๓.๘๑๔.๘๑๕.๘๑๖.๘๑๗.๘๑๘.๘๑๙.๘๒๐.๘๒๑.๘๒๒.๘๒๓.๘๒๔.๘๒๕.๘๒๖.๘๒๗.๘๒๘.๘๒๙.๘๓๐.๘๓๑.๘๓๒.๘๓๓.๘๓๔.๘๓๕.๘๓๖.๘๓๗.๘๓๘.๘๓๙.๘๔๐.๘๔๑.๘๔๒.๘๔๓.๘๔๔.๘๔๕.๘๔๖.๘๔๗.๘๔๘.๘๔๙.๘๕๐.๘๕๑.๘๕๒.๘๕๓.๘๕๔.๘๕๕.๘๕๖.๘๕๗.๘๕๘.๘๕๙.๘๖๐.๘๖๑.๘๖๒.๘๖๓.๘๖๔.๘๖๕.๘๖๖.๘๖๗.๘๖๘.๘๖๙.๘๗๐.๘๗๑.๘๗๒.๘๗๓.๘๗๔.๘๗๕.๘๗๖.๘๗๗.๘๗๘.๘๗๙.๘๘๐.๘๘๑.๘๘๒.๘๘๓.๘๘๔.๘๘๕.๘๘๖.๘๘๗.๘๘๘.๘๘๙.๘๙๐.๘๙๑.๘๙๒.๘๙๓.๘๙๔.๘๙๕.๘๙๖.๘๙๗.๘๙๘.๘๙๙.๙๐๐.๙๐๑.๙๐๒.๙๐๓.๙๐๔.๙๐๕.๙๐๖.๙๐๗.๙๐๘.๙๐๙.๙๑๐.๙๑๑.๙๑๒.๙๑๓.๙๑๔.๙๑๕.๙๑๖.๙๑๗.๙๑๘.๙๑๙.๙๒๐.๙๒๑.๙๒๒.๙๒๓.๙๒๔.๙๒๕.๙๒๖.๙๒๗.๙๒๘.๙๒๙.๙๓๐.๙๓๑.๙๓๒.๙๓๓.๙๓๔.๙๓๕.๙๓๖.๙๓๗.๙๓๘.๙๓๙.๙๔๐.๙๔๑.๙๔๒.๙๔๓.๙๔๔.๙๔๕.๙๔๖.๙๔๗.๙๔๘.๙๔๙.๙๕๐.๙๕๑.๙๕๒.๙๕๓.๙๕๔.๙๕๕.๙๕๖.๙๕๗.๙๕๘.๙๕๙.๙๖๐.๙๖๑.๙๖๒.๙๖๓.๙๖๔.๙๖๕.๙๖๖.๙๖๗.๙๖๘.๙๖๙.๙๗๐.๙๗๑.๙๗๒.๙๗๓.๙๗๔.๙๗๕.๙๗๖.๙๗๗.๙๗๘.๙๗๙.๙๘๐.๙๘๑.๙๘๒.๙๘๓.๙๘๔.๙๘๕.๙๘๖.๙๘๗.๙๘๘.๙๘๙.๙๙๐.๙๙๑.๙๙๒.๙๙๓.๙๙๔.๙๙๕.๙๙๖.๙๙๗.๙๙๘.๙๙๙.๑๐๐๐.๑๐๐๑.๑๐๐๒.๑๐๐๓.๑๐๐๔.๑๐๐๕.๑๐๐๖.๑๐๐๗.๑๐๐๘.๑๐๐๙.๑๐๑๐.๑๐๑๑.๑๐๑๒.๑๐๑๓.๑๐๑๔.๑๐๑๕.๑๐๑๖.๑๐๑๗.๑๐๑๘.๑๐๑๙.๑๐๒๐.๑๐๒๑.๑๐๒๒.๑๐๒๓.๑๐๒๔.๑๐๒๕.๑๐๒๖.๑๐๒๗.๑๐๒๘.๑๐๒๙.๑๐๓๐.๑๐๓๑.๑๐๓๒.๑๐๓๓.๑๐๓๔.๑๐๓๕.๑๐๓๖.๑๐๓๗.๑๐๓๘.๑๐๓๙.๑๐๔๐.๑๐๔๑.๑๐๔๒.๑๐๔๓.๑๐๔๔.๑๐๔๕.๑๐๔๖.๑๐๔๗.๑๐๔๘.๑๐๔๙.๑๐๕๐.๑๐๕๑.๑๐๕๒.๑๐๕๓.๑๐๕๔.๑๐๕๕.๑๐๕๖.๑๐๕๗.๑๐๕๘.๑๐๕๙.๑๐๖๐.๑๐๖๑.๑๐๖๒.๑๐๖๓.๑๐๖๔.๑๐๖๕.๑๐๖๖.๑๐๖๗.๑๐๖๘.๑๐๖๙.๑๐๗๐.๑๐๗๑.๑๐๗๒.๑๐๗๓.๑๐๗๔.๑๐๗๕.๑๐๗๖.๑๐๗๗.๑๐๗๘.๑๐๗๙.๑๐๘๐.๑๐๘๑.๑๐๘๒.๑๐๘๓.๑๐๘๔.๑๐๘๕.๑๐๘๖.๑๐๘๗.๑๐๘๘.๑๐๘๙.๑๐๙๐.๑๐๙๑.๑๐๙๒.๑๐๙๓.๑๐๙๔.๑๐๙๕.๑๐๙๖.๑๐๙๗.๑๐๙๘.๑๐๙๙.๑๑๐๐.๑๑๐๑.๑๑๐๒.๑๑๐๓.๑๑๐๔.๑๑๐๕.๑๑๐๖.๑๑๐๗.๑๑๐๘.๑๑๐๙.๑๑๑๐.๑๑๑๑.๑๑๑๒.๑๑๑๓.๑๑๑๔.๑๑๑๕.๑๑๑๖.๑๑๑๗.๑๑๑๘.๑๑๑๙.๑๑๒๐.๑๑๒๑.๑๑๒๒.๑๑๒๓.๑๑๒๔.๑๑๒๕.๑๑๒๖.๑๑๒๗.๑๑๒๘.๑๑๒๙.๑๑๓๐.๑๑๓๑.๑๑๓๒.๑๑๓๓.๑๑๓๔.๑๑๓๕.๑๑๓๖.๑๑๓๗.๑๑๓๘.๑๑๓๙.๑๑๔๐.๑๑๔๑.๑๑๔๒.๑๑๔๓.๑๑๔๔.๑๑๔๕.๑๑๔๖.๑๑๔๗.๑๑๔๘.๑๑๔๙.๑๑๕๐.๑๑๕๑.๑๑๕๒.๑๑๕๓.๑๑๕๔.๑๑๕๕.๑๑๕๖.๑๑๕๗.๑๑๕๘.๑๑๕๙.๑๑๖๐.๑๑๖๑.๑๑๖๒.๑๑๖๓.๑๑๖๔.๑๑๖๕.๑๑๖๖.๑๑๖๗.๑๑๖๘.๑๑๖๙.๑๑๗๐.๑๑๗๑.๑๑๗๒.๑๑๗๓.๑๑๗๔.๑๑๗๕.๑๑๗๖.๑๑๗๗.๑๑๗๘.๑๑๗๙.๑๑๘๐.๑๑๘๑.๑๑๘๒.๑๑๘๓.๑๑๘๔.๑๑๘๕.๑๑๘๖.๑๑๘๗.๑๑๘๘.๑๑๘๙.๑๑๙๐.๑๑๙๑.๑๑๙๒.๑๑๙๓.๑๑๙๔.๑๑๙๕.๑๑๙๖.๑๑๙๗.๑๑๙๘.๑๑๙๙.๑๒๐๐.๑๒๐๑.๑๒๐๒.๑๒๐๓.๑๒๐๔.๑๒๐๕.๑๒๐๖.๑๒๐๗.๑๒๐๘.๑๒๐๙.๑๒๑๐.๑๒๑๑.๑๒๑๒.๑๒๑๓.๑๒๑๔.๑๒๑๕.๑๒๑๖.๑๒๑๗.๑๒๑๘.๑๒๑๙.๑๒๒๐.๑๒๒๑.๑๒๒๒.๑๒๒๓.๑๒๒๔.๑๒๒๕.๑๒๒๖.๑๒๒๗.๑๒๒๘.๑๒๒๙.๑๒๓๐.๑๒๓๑.๑๒๓๒.๑๒๓๓.๑๒๓๔.๑๒๓๕.๑๒๓๖.๑๒๓๗.๑๒๓๘.๑๒๓๙.๑๒๔๐.๑๒๔๑.๑๒๔๒.๑๒๔๓.๑๒๔๔.๑๒๔๕.๑๒๔๖.๑๒๔๗.๑๒๔๘.๑๒๔๙.๑๒๕๐.๑๒๕๑.๑๒๕๒.๑๒๕๓.๑๒๕๔.๑๒๕๕.๑๒๕๖.๑๒๕๗.๑๒๕๘.๑๒๕๙.๑๒๖๐.๑๒๖๑.๑๒๖๒.๑๒๖๓.๑๒๖๔.๑๒๖๕.๑๒๖๖.๑๒๖๗.๑๒๖๘.๑๒๖๙.๑๒๗๐.๑๒๗๑.๑๒๗๒.๑๒๗๓.๑๒๗๔.๑๒๗๕.๑๒๗๖.๑๒๗๗.๑๒๗๘.๑๒๗๙.๑๒๘๐.๑๒๘๑.๑๒๘๒.๑๒๘๓.๑๒๘๔.๑๒๘๕.๑๒๘๖.๑๒๘๗.๑๒๘๘.๑๒๘๙.๑๒๙๐.๑๒๙๑.๑๒๙๒.๑๒๙๓.๑๒๙๔.๑๒๙๕.๑๒๙๖.๑๒๙๗.๑๒๙๘.๑๒๙๙.๑๓๐๐.๑๓๐๑.๑๓๐๒.๑๓๐๓.๑๓๐๔.๑๓๐๕.๑๓๐๖.๑๓๐๗.๑๓๐๘.๑๓๐๙.๑๓๑๐.๑๓๑๑.๑๓๑๒.๑๓๑๓.๑๓๑๔.๑๓๑๕.๑๓๑๖.๑๓๑๗.๑๓๑๘.๑๓๑๙.๑๓๒๐.๑๓๒๑.๑๓๒๒.๑๓๒๓.๑๓๒๔.๑๓๒๕.๑๓๒๖.๑๓๒๗.๑๓๒๘.๑๓๒๙.๑๓๓๐.๑๓๓๑.๑๓๓๒.๑๓๓๓.๑๓๓๔.๑๓๓๕.๑๓๓๖.๑๓๓๗.๑๓๓๘.๑๓๓๙.๑๓๔๐.๑๓๔๑.๑๓๔๒.๑๓๔๓.๑๓๔๔.๑๓๔๕.๑๓๔๖.๑๓๔๗.๑๓๔๘.๑๓๔๙.๑๓๕๐.๑๓๕๑.๑๓๕๒.๑๓๕๓.๑๓๕๔.๑๓๕๕.๑๓๕๖.๑๓๕๗.๑๓๕๘.๑๓๕๙.๑๓๖๐.๑๓๖๑.๑๓๖๒.๑๓๖๓.๑๓๖๔.๑๓๖๕.๑๓๖๖.๑๓๖๗.๑๓๖๘.๑๓๖๙.๑๓๗๐.๑๓๗๑.๑๓๗๒.๑๓๗๓.๑๓๗๔.๑๓๗๕.๑๓๗๖.๑๓๗๗.๑๓๗๘.๑๓๗๙.๑๓๘๐.๑๓๘๑.๑๓๘๒.๑๓๘๓.๑๓๘๔.๑๓๘๕.๑๓๘๖.๑๓๘๗.๑๓๘๘.๑๓๘๙.๑๓๙๐.๑๓๙๑.๑๓๙๒.๑๓๙๓.๑๓๙๔.๑๓๙๕.๑๓๙๖.๑๓๙๗.๑๓๙๘.๑๓๙๙.๑๔๐๐.๑๔๐๑.๑๔๐๒.๑๔๐๓.๑๔๐๔.๑๔๐๕.๑๔๐๖.๑๔๐๗.๑๔๐๘.๑๔๐๙.๑๔๑๐.๑๔๑๑.๑๔๑๒.๑๔๑๓.๑๔๑๔.๑๔๑๕.๑๔๑๖.๑๔๑๗.๑๔๑๘.๑๔๑๙.๑๔๒๐.๑๔๒๑.๑๔๒๒.๑๔๒๓.๑๔๒๔.๑๔๒๕.๑๔๒๖.๑๔๒๗.๑๔๒๘.๑๔๒๙.๑๔๓๐.๑๔๓๑.๑๔๓๒.๑๔๓๓.๑๔๓๔.๑๔๓๕.๑๔๓๖.๑๔๓๗.๑๔๓๘.๑๔๓๙.๑๔๔๐.๑๔๔๑.๑๔๔๒.๑๔๔๓.๑๔๔๔.๑๔๔๕.๑๔๔๖.๑๔๔๗.๑๔๔๘.๑๔๔๙.๑๔๕๐.๑๔๕๑.๑๔๕๒.๑๔๕๓.๑๔๕๔.๑๔๕๕.๑๔๕๖.๑๔๕๗.๑๔๕๘.๑๔๕๙.๑๔๖๐.๑๔๖๑.๑๔๖๒.๑๔๖๓.๑๔๖๔.๑๔๖๕.๑๔๖๖.๑๔๖๗.๑๔๖๘.๑๔๖๙.๑๔๗๐.๑๔๗๑.๑๔๗๒.๑๔๗๓.๑๔๗๔.๑๔๗๕.๑๔๗๖.๑๔๗๗.๑๔๗๘.๑๔๗๙.๑๔๘๐.๑๔๘๑.๑๔๘๒.๑๔๘๓.๑๔๘๔.๑๔๘๕.๑๔๘๖.๑๔๘๗.๑๔๘๘.๑๔๘๙.๑๔๙๐.๑๔๙๑.๑๔๙๒.๑๔๙๓.๑๔๙๔.๑๔๙๕.๑๔๙๖.๑๔๙๗.๑๔๙๘.๑๔๙๙.๑๕๐๐.๑๕๐๑.๑๕๐๒.๑๕๐๓.๑๕๐๔.๑๕๐๕.๑๕๐๖.๑๕๐๗.๑๕๐๘.๑๕๐๙.๑๕๑๐.๑๕๑๑.๑๕๑๒.๑๕๑๓.๑๕๑๔.๑๕๑๕.๑๕๑๖.๑๕๑๗.๑๕๑๘.๑๕๑๙.๑๕๒๐.๑๕๒๑.๑๕๒๒.๑๕๒๓.๑๕๒๔.๑๕๒๕.๑๕๒๖.๑๕๒๗.๑๕๒๘.๑๕๒๙.๑๕๓๐.๑๕๓๑.๑๕๓๒.๑๕๓๓.๑๕๓๔.๑๕๓๕.๑๕๓๖.๑๕๓๗.๑๕๓๘.๑๕๓๙.๑๕๔๐.๑๕๔๑.๑๕๔๒.๑๕๔๓.๑๕๔๔.๑๕๔๕.๑๕๔๖.๑๕๔๗.๑๕๔๘.๑๕๔๙.๑๕๕๐.๑๕๕๑.๑๕๕๒.๑๕๕๓.๑๕๕๔.๑๕๕๕.๑๕๕๖.๑๕๕๗.๑๕๕๘.๑๕๕๙.๑๕๖๐.๑๕๖๑.๑๕๖๒.๑๕๖๓.๑๕๖๔.๑๕๖๕.๑๕๖๖.๑๕๖๗.๑๕๖๘.๑๕๖๙.๑๕๗๐.๑๕๗๑.๑๕๗๒.๑๕๗๓.๑๕๗๔.๑๕๗๕.๑๕๗๖.๑๕๗๗.๑๕๗๘.๑๕๗๙.๑๕๘๐.๑๕๘๑.๑๕๘๒.๑๕๘๓.๑๕๘๔.๑๕๘๕.๑๕๘๖.๑๕๘๗.๑๕๘๘.๑๕๘๙.๑๕๙๐.๑๕๙๑.๑๕๙๒.๑๕๙๓.๑๕๙๔.๑๕๙๕.๑๕๙๖.๑๕๙๗.๑๕๙๘.๑๕๙๙.๑๖๐๐.๑๖๐๑.๑๖๐๒.๑๖๐๓.๑๖๐๔.๑๖๐๕.๑๖๐๖.๑๖๐๗.๑๖๐๘.๑๖๐๙.๑๖๑๐.๑๖๑๑.๑๖๑๒.๑๖๑๓.๑๖๑๔.๑๖๑๕.๑๖๑๖.๑๖๑๗.๑๖๑๘.๑๖๑๙.๑๖๒๐.๑							

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ)

ลำดับ ที่	องค์ประกอบ สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ					รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	
			สรุป	สรุปเชิง สรุป	สรุปเชิง สรุป	สรุปเชิง สรุป	สรุปเชิง สรุป				
2. มาตรการสิ่งแวดล้อม											
116.	213 สาธารณสุข อาชีวอนามัยและ ความปลอดภัย (42 มาตราฯ) (ต่อ)	ด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัย 36) ให้ ทอท. รวบรวมรายละเอียดการตรวจสอบประวัติฯ ลงในข้อเสนองานเทคนิค (TOR) ของผู้รับเหมาว่า ต้องมีการตรวจสอบประวัติอาชีวอนามัยของพนักงาน ก่อสร้าง และเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องให้แล้วเสร็จก่อนที่ จะนำแรงงานและเจ้าหน้าที่เข้าปฏิบัติงานในพื้นที่ เพื่อป้องกันอาชีวอนามัยและอาชีวอนามัยต่าง ๆ 37) ให้ผู้รับเหมาภายใต้การกำกับดูแลของ ทอท. ต้อง ปฏิบัติตามกฎหมายการจ้างแรงงานต่างด้าว ตาม พรบ. การทำงานของแรงงานต่างด้าว พ.ศ. 2551 อย่างเคร่งครัด 38) ทอท. ประสานงานและร่วมมือกับเจ้าหน้าที่ตำรวจ จัดให้มีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยตลอด 24 ชั่วโมง และตรวจตราดูแลความเรียบร้อยอย่าง สม่ำเสมอ รวมถึงดำเนินการตรวจสอบการขายและ การเสพยาเสพติดในบริเวณที่พักคนงาน รวมถึงการ เล่นการพนัน โดยให้มีการตรวจค้นในบริเวณที่ต้อง สงสัย หากพบว่า มีการขายและการเสพยาเสพติดให้ ทำการลงโทษขั้นเด็ดขาด 39) ทอท. จัดตั้งคณะทำงานร่วมกับชุมชนและหน่วยงาน สาธารณสุขในพื้นที่เพื่อวางแผนการดำเนินงาน และ การป้องกันและแก้ไขด้านสิ่งแวดล้อมและสุขภาพใน พื้นที่ก่อสร้างโครงการ	✓					ด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัย 36) ทอท. ได้กำหนดเงื่อนไขในสัญญาจ้างให้บริษัทผู้ดำเนินการ ก่อสร้างตรวจสอบประวัติอาชีวอนามัยของพนักงานก่อสร้าง และเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องก่อนที่จะนำแรงงานและเจ้าหน้าที่ เข้ามาปฏิบัติงานในพื้นที่ เพื่อป้องกันอาชีวอนามัยและ อาชีวอนามัยต่าง ๆ	-	เอกสารแนบที่ 2 สำเนาเงื่อนไขใน สัญญาจ้างบริษัท ผู้ดำเนินการก่อสร้าง	
117.			✓					37) ทอท. กำหนดให้บริษัทผู้ดำเนินการก่อสร้างปฏิบัติตาม กฎหมายการจ้างแรงงานต่างด้าวตาม พรบ. การทำงานของ คนต่างด้าว พ.ศ. 2551 อย่างเคร่งครัด	-	-	
118.			✓					38) ทอท. ได้ประสานงานและร่วมมือกับเจ้าหน้าที่ตำรวจให้ ช่วยตรวจตราดูแลความเรียบร้อยอย่างสม่ำเสมอ รวมถึง ดำเนินการตรวจสอบการขายและการเสพยาเสพติดใน บริเวณที่พักคนงาน การเล่นการพนัน โดยให้มีการตรวจค้น ในบริเวณที่ต้องสงสัย หากพบว่ามีการขายและการเสพยา เสพติดให้ทำการลงโทษตามกฎหมาย	-	เอกสารแนบที่ 17 หนังสือประสานงาน ด้านการจราจรและการ เริ่มก่อสร้างโครงการ ต่อหน่วยงานที่ เกี่ยวข้อง	
119.				✓				39) ทอท. อยู่ระหว่างการจัดตั้งคณะทำงานร่วมกับชุมชนและ หน่วยงานสาธารณสุขในพื้นที่เพื่อวางแผนการดำเนินงาน และการป้องกันและแก้ไขด้านสิ่งแวดล้อมและสุขภาพใน พื้นที่ก่อสร้างโครงการ	-	-	

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ)

ลำดับ ที่	องค์ประกอบ สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ					รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	
			ตรวจ	ตรวจ	ตรวจ	ตรวจ	ตรวจ				
2. มาตรการสิ่งแวดล้อม											
120.	2.13 สาธารณสุข อาชีวอนามัย และความ ปลอดภัย (42 มาตรการ) (ต่อ)	ด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัย 40) กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการ จัดตั้งศูนย์ปฐมพยาบาลบริเวณพื้นที่ ก่อสร้าง และจัดให้มีพยาบาลวิชาชีพ ประจำศูนย์ฯ รวมทั้งจัดให้มีรถยนต์ เพื่อใช้งานกรณีเกิดเหตุฉุกเฉิน ตลอดเวลา	✓					ด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัย 40) บริษัทผู้ดำเนินการก่อสร้าง LLPS จัดให้มีห้องปฐมพยาบาลอยู่ที่สำนัก ควบคุมงานก่อสร้างโดยมีพยาบาลอยู่ประจำทุกวันจันทร์ถึงวันเสาร์เวลา 08.00-17.00 น. สำหรับ PCE ปัจจุบันมีพนักงานน้อยกว่า 50 คนจึงได้ ยกเลิกห้องพยาบาลเมื่อเดือนกรกฎาคม 2564 ทั้งนี้ได้มีการจัดเตรียม กล่องปฐมพยาบาล และรถฉุกเฉินไว้กรณีมีผู้ได้รับบาดเจ็บหรืออันตราย จากการทำงาน และจะป.จะเป็นผู้ควบคุมการจ่ายยาและปฐมพยาบาล เบื้องต้น	-	เอกสารแนบที่ 39 บันทึกผู้มาใช้บริการ ห้องปฐมพยาบาล ภาพถ่ายที่ 2.2-38 ห้องปฐมพยาบาล เบื้องต้น ภาพถ่ายที่ 2.2-39 รถยนต์ใช้งานกรณี ฉุกเฉิน	
			✓					41) ทอท. กำหนดเงื่อนไขในสัญญาจ้างบริษัทผู้ดำเนินการก่อสร้างให้รถที่จะ เข้าพื้นที่ก่อสร้างอาคารที่ยิมเครื่องบินรองหลังที่ 1 และลานจอดอากาศยาน ประชิดอาคารต้องมีบัตรเข้า-ออกพื้นที่ก่อสร้าง ซึ่งออกบัตรโดย หน่วยงานของท่าอากาศยานฯ และต้องแสดงให้เจ้าหน้าที่รักษาความ ปลอดภัยตรวจสอบก่อนเข้าพื้นที่ทุกครั้ง	-	เอกสารแนบที่ 2 สำเนาเงื่อนไขใน สัญญาจ้างบริษัท ผู้ดำเนินการก่อสร้าง	
121.		41) กำหนดให้รถที่จะเข้าพื้นที่ก่อสร้างอาคาร ที่ยิมเครื่องบินรองหลังที่ 1 และลานจอด อากาศยานประชิดอาคารต้องมีบัตร เข้า-ออกพื้นที่ก่อสร้าง ซึ่งออกบัตรโดย หน่วยงานของท่าอากาศยานฯ แสดงให้ เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย ตรวจสอบก่อนเข้าพื้นที่ทุกครั้ง	✓								

ตารางที่ 2.2-1 (ต่อ)

ลำดับ ที่	องค์ประกอบ สิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ					รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง	
			๑๐๐%	๑๐๐%	๑๐๐%	๑๐๐%	๑๐๐%				
2. มาตรการสิ่งแวดล้อม											
122.	2.13 สาธารณสุข อาชีวอนามัย และความปลอดภัย (42 มาตรการ) (ต่อ)	ด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัย 42) กำหนดให้ผู้รับเหมาปฏิบัติตาม มาตรการป้องกัน แก๊ส และลด ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการ ติดตามตรวจสอบผลกระทบ สิ่งแวดล้อมของโครงการทั้งหมดใน การดำเนินโครงการฯ ตามที่ได้เสนอ ไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบ สิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยาน สุวรรณภูมิเพิ่มเติม (ซึ่งรวบรวมและ ปรับปรุงมาตรการฯ ที่กำหนดไว้ใน รายงานฯ ฉบับเดิมที่ได้รับความ เห็นชอบแล้ว) และที่คณะกรรมการ ผู้ชำนาญการฯ กำหนดเพิ่มเติม โดย นำไปกำหนดเป็นเงื่อนไขในสัญญา จ้างผู้รับจ้างออกแบบก่อสร้าง และ/ หรือบริษัทผู้ดำเนินการก่อสร้างและ บริหารจัดการโครงการ	✓					ด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัย 42) ทอท. ได้นำมาตรการป้องกัน แก๊ส และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของ โครงการทั้งหมดในการดำเนินโครงการฯ ตามที่ได้เสนอไว้ใน รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยาน สุวรรณภูมิเพิ่มเติม (ซึ่งรวบรวมและปรับปรุงมาตรการฯ ที่กักหนไว้ในรายงานฯ ฉบับเดิมที่ได้รับความเห็นชอบแล้ว) และที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ กำหนดเพิ่มเติม โดยนำ มาตรการไปกำหนดเป็นเงื่อนไขรายการประกอบแบบ (Specification) การควบคุมสิ่งแวดล้อมชั่วคราวในสัญญาจ้าง ผู้รับจ้างออกแบบก่อสร้าง และ/หรือบริษัทผู้ดำเนินการก่อสร้าง และบริหารจัดการโครงการ	-	เอกสารแนบที่ 1 สำเนาหนังสือแจ้ง ผลการพิจารณาขานการ เปลี่ยนแปลงรายละเอียด โครงการในรายงานการ วิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมฯ จาก สผ. เอกสารแนบที่ 2 สำเนาเงื่อนไขในสัญญาจ้าง บริษัทผู้ดำเนินการก่อสร้าง	



บริเวณพื้นที่ก่อสร้างของ LLPS



บริเวณพื้นที่ก่อสร้างของ PCE

ภาพถ่ายที่ 2.2-2 ความคืบหน้ากิจกรรมการก่อสร้างโครงการฯ



บริเวณพื้นที่ก่อสร้างของ LLPS



บริเวณพื้นที่ก่อสร้างของ PCE

ภาพถ่ายที่ 2.2-3 การกันขอบเขตพื้นที่ก่อสร้างในบริเวณต่าง ๆ



บริเวณสำนักงานของ LLPS



บริเวณพื้นที่ก่อสร้างของ LLPS



บริเวณพื้นที่ก่อสร้างของ PCE

ภาพถ่ายที่ 2.2-4 พื้นที่จัดเก็บวัสดุก่อสร้าง