



รายงานปฏิบัติงานสหกิจศึกษา

การศึกษาด้านอนามัยสิ่งแวดล้อมและการจัดการสิ่งแวดล้อม

กรณีศึกษา ท่าอากาศยานกรุงเทพ ปี 2548

Environmental Health & Environmental Management

Case Study Bangkok Airport 2005

โดย

นางสาวสุมานี ทองปลับ B 4560593

นางสาวดวงใจ ชัยกลาง B 4560937

รายงานนี้เป็นส่วนหนึ่งของรายวิชา 617491 สหกิจศึกษา

สาขาวิชาอนามัยสิ่งแวดล้อม

สำนักวิชาแพทยศาสตร์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี

วันที่ 17 ธันวาคม 2548

วันที่ 17 เดือน ธันวาคม พ.ศ. 2548

เรื่อง ขอส่งรายงานการปฏิบัติงานสหกิจศึกษา

เรียน อาจารย์ที่ปรึกษาสหกิจศึกษา สาขาวิชานามัยสิ่งแวดล้อม

ตามที่ข้าพเจ้า นางสาวสุมานี ทองพลับ และ นางสาวดวงใจ ชัยกลาง นักศึกษาสาขา
วิชานามัยสิ่งแวดล้อม สำนักวิชาแพทยศาสตร์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี ได้ไปปฏิบัติงานสหกิจ
ศึกษา (617491) ระหว่างวันที่ 29 เดือน สิงหาคม พ.ศ. 2548 ถึง วันที่ 16 ธันวาคม พ.ศ. 2548 ในตำแหน่ง
ผู้ช่วยนักบริหารงานทั่วไป งานวิชาการสิ่งแวดล้อม สำนักสิ่งแวดล้อม ณ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด
(มหาชน) และได้รับมอบหมายจาก Job Supervisor ให้ศึกษาและทำรายงาน เรื่อง การศึกษาด้านอนามัย
สิ่งแวดล้อม และการจัดการสิ่งแวดล้อม กรณีศึกษา ท่าอากาศยานกรุงเทพ ปี 2548 (Environmental
Health & Environmental Management Case Study Bangkok Airport 2005)

บัดนี้ การปฏิบัติงานสหกิจศึกษาได้สิ้นสุดลงแล้ว ข้าพเจ้าจึงขอส่งรายงานดังกล่าวมา
พร้อมกันนี้จำนวน 1 เล่ม เพื่อขอรับคำปรึกษาต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา

ขอแสดงความนับถือ
ผู้จัดทำ ทองพลับ
(นางสาวสุมานี ทองพลับ)
ดวงใจ ชัยกลาง
(นางสาวดวงใจ ชัยกลาง)

กิตติกรรมประกาศ (Acknowledgment)

การที่คณะผู้จัดทำได้มาปฏิบัติงานสหกิจศึกษา ณ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ตั้งแต่วันที่ 29 สิงหาคม พ.ศ. 2548 ถึง วันที่ 16 ธันวาคม พ.ศ. 2548 ส่งผลให้คณะผู้จัดทำได้รับความรู้และประสบการณ์ต่างๆ อันมีค่ายิ่ง สำหรับรายงานวิชาสหกิจศึกษาฉบับนี้ สำเร็จลุล่วงได้ด้วยดีจากความอนุเคราะห์ และสนับสนุนจากบุคคลหลายฝ่าย ดังนี้

1. คุณยุพดี ถิรมมธุรสกุล (ผจก.สวล.)
2. คุณวีระชัย ปิยะพันธุ์พงศ์ (รองผจก.สวล.)
3. ร.อ.หญิงนิรมล ถนอมกุลบุตร (ผชก.8 สวล.)
4. คุณสุนิย์ ชนนานนท์ (ผชก.7 สวล.)
5. คุณแววฤทัย ศุภิตวรรณ (นบห.6 จวช.สวล.)
6. ร.อ.ธีระพงษ์ วัจนสวัสดิ์ (นบห.6 จวช.สวล.)
7. คุณรัตนา อ่อนคำ (นบห.6 จรช.สวล.)
8. คุณจัชวาลย์ นครคุปต์ (นบห.4 จรช.สวล.)
9. คุณอุษณีย์ เพชรสว่าง (นบห.4 สวล.)
10. คุณศิริกัญญา วนัสบดีกุล (นบห.3 สวล.)
11. คุณจุฬาลักษณ์ เนตรระควะสนะ (นบห.3 สวล.)

และบุคคลท่านอื่นๆ ที่มีได้กล่าวนามทุกท่าน ที่ได้ให้ความอนุเคราะห์ แนะนำ ช่วยเหลือในการปฏิบัติงาน และจัดทำรายงานวิชาสหกิจศึกษาในครั้งนี้ รวมทั้ง อาจารย์ชินจิต ชาญชิตปรีชา และอาจารย์ณลิน สิทธิธรรณ อาจารย์ประจำสาขาวิชานาฏศิลป์และวงดนตรี สำนักวิชาแพทยศาสตร์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี คณะผู้จัดทำขอขอบพระคุณไว้ ณ โอกาสนี้

นางสาวสุมานี ทองพลับ
นางสาวดวงใจ ชัยกลาง
คณะผู้จัดทำ
17 ธันวาคม 2548

บทคัดย่อ

(Abstract)

บริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) เป็นบริษัทที่มีการประกอบ และการส่งเสริมกิจการทำอากาศยาน รวมทั้งดำเนินกิจการอื่นที่เกี่ยวข้อง หรือต่อเนื่องกับการประกอบกิจการทำอากาศยาน และเป็นผู้บริหารงานทำอากาศยานระหว่างประเทศรวม 6 แห่ง ได้แก่ ทำอากาศยานกรุงเทพ(ทกท.), ทำอากาศยานเชียงใหม่(ทชม.), ทำอากาศยานหาดใหญ่(ทหญ.), ทำอากาศยานภูเก็ต(ทกก.), ทำอากาศยานเชียงราย(ทชร.) และทำอากาศยานสุวรรณภูมิ(ทศก.) (เมื่อก่อสร้างเสร็จแล้ว) จากการได้เข้าปฏิบัติงานในโครงการสหกิจศึกษา ณ ทอท. ซึ่งได้รับมอบหมายให้ปฏิบัติหน้าที่ในตำแหน่งผู้ช่วยนักบริหารงานทั่วไป งานวิชาการสิ่งแวดล้อม สำนักสิ่งแวดล้อม ในการเข้าปฏิบัติงานนั้น ได้ทำการศึกษาในส่วนของการจัดการสิ่งแวดล้อมทำอากาศยาน อาทิ การรวบรวมข้อมูลและการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) โครงการพัฒนาเพื่อเพิ่มขีดความสามารถทำอากาศยานกรุงเทพ และการรวบรวมข้อมูลและการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการทำอากาศยานสุวรรณภูมิเพิ่มเติม, การศึกษาระบบการจัดการและการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของ ทกท. ในด้านคุณภาพอากาศ, คุณภาพเสียง, การจัดการมูลฝอย, การจัดการน้ำเสีย และศึกษาการทำ ISO 14000 ภายในบริษัท ทำอากาศยานไทย เป็นต้น โดยทั้งหมดนี้เป็นส่วนหนึ่งของการจัดการสิ่งแวดล้อมของทำอากาศยาน นอกจากนี้แล้ว ยังมีส่วนร่วมในกิจกรรมและโครงการต่างๆของ ทอท. อาทิเช่น ได้เข้าร่วมกิจกรรมวันทำความสะอาดประจำปีของ ทอท., ได้ไปเก็บข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อมที่สนามบินสุวรรณภูมิ, การศึกษาดูงานระบบบำบัดน้ำเสียของทำอากาศยานกรุงเทพ และการตรวจวัดมลพิษรถ TAXI ที่ให้บริการในเขตคอนเมือง เป็นต้น

สารบัญ

	หน้า
จดหมายนำส่ง	ก
กิตติกรรมประกาศ	ข
บทคัดย่อ	ค
สารบัญ	ง
สารบัญตาราง	จ
สารบัญรูป	ฉ
บทที่ 1 บทนำ	
- วัตถุประสงค์	1
- ประวัติและรายละเอียดเกี่ยวกับบริษัท	1
- ภารกิจ วิสัยทัศน์ และเป้าหมายของบริษัท	5
- แนวทางการดำเนินงานในการจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อมท่าอากาศยาน	7
- สำนักสิ่งแวดล้อม	11
บทที่ 2 ผลการปฏิบัติงานสหกิจศึกษา การจัดการสิ่งแวดล้อมท่าอากาศยาน	
- การควบคุมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมท่าอากาศยาน	14
- แผนการจัดการสิ่งแวดล้อมท่าอากาศยาน	17
- การควบคุมการดำเนินการด้านการจัดการสิ่งแวดล้อมท่าอากาศยาน	17
- รายละเอียดแผนการจัดการสิ่งแวดล้อมท่าอากาศยาน	18
- องค์ประกอบของแผนการจัดการสิ่งแวดล้อมท่าอากาศยาน	18
- การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม(EIA) โครงการพัฒนาเพื่อเพิ่มขีดความสามารถท่าอากาศยานกรุงเทพ	28
- การศึกษาระบบการจัดการและการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของ ทกท.	35
- ท่าอากาศยานกรุงเทพ	46
- การปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	46
- การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม	46
- การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม(EIA) โครงการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเพิ่มเติม	49
- การทำ ISO 14000	69

สารบัญ

	หน้า
บทที่ 3 สรุปผลการปฏิบัติงาน	73
บทที่ 4 ปัญหาและข้อเสนอแนะ	75
บรรณานุกรม	

ภาคผนวก

ข้อเสนอแนะ (เพิ่มเติม)

สถานการณ์การจัดการสิ่งแวดล้อมท่าอากาศยาน ปี 2547-2548

กิจกรรมด้านสิ่งแวดล้อม



สารบัญตาราง

	หน้า
ตารางที่ 1 มาตรการป้องกัน แก้ไข และการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	16
ตารางที่ 2 แหล่งกำเนิด ชนิด ลักษณะ และจตุรบรรณมูลฝอย	23
ตารางที่ 3 การจัดการด้านคุณภาพอากาศภายใน ทกท. ที่อยู่ในความรับผิดชอบของ ทอท.	27
ตารางที่ 4 แหล่งกำเนิดและระบบการจัดการน้ำเสียของ ทกท. ที่อยู่ในความรับผิดชอบของ ทอท.	29
ตารางที่ 5 สรุปรายการกิจกรรมการควบคุมของแต่ละฝ่าย	34
ตารางที่ 6 สรุปรายการกิจกรรมการควบคุม	35
ตารางที่ 7 วิธีการดำเนินการเรื่องคุณภาพอากาศ	44
ตารางที่ 8 วิธีการดำเนินการเรื่องเสียง	46
ตารางที่ 9 วิธีการดำเนินการเรื่องคุณภาพน้ำ	47
ตารางที่ 10 วิธีการดำเนินการเรื่องคุณภาพดิน	48
ตารางที่ 11 วิธีการดำเนินการเรื่องการจัดการกากของเสีย	49
ตารางที่ 12 วิธีการดำเนินการเรื่องการประหยัดพลังงาน	50
ตารางที่ 13 วิธีการดำเนินการเรื่องทรัพยากรธรรมชาติ	51
ตารางที่ 14 วิธีการดำเนินการเรื่องการประชาสัมพันธ์ด้านสิ่งแวดล้อม	51
ตารางที่ 15 สรุปผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม	61
ตารางที่ 16 การให้บริการของท่าอากาศยานที่อยู่ในความรับผิดชอบของ ทอท. ปีงบประมาณ 2547	84
ตารางที่ 17 การให้บริการของท่าอากาศยานที่อยู่ในความรับผิดชอบของ ทอท. ปีงบประมาณ 2548	85

สารบัญรูป

	หน้า
รูปที่ 1.1 : รูปแสดงที่ตั้งบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)	4
รูปที่ 1.2 : แสดงแผนผังโครงสร้างการจัดส่วนงาน บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)	10
รูปที่ 1.3 : แสดงแผนผังโครงสร้างอัตรากำลังสำนักสิ่งแวดล้อม (สวล.)	13
รูปที่ 1.4 : กราฟแสดงผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ บริเวณท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ระยะก่อสร้าง) ประจำปีงบประมาณ 2547	55
รูปที่ 1.5 : ลักษณะงานภายในสำนักงานใหญ่ของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)	69



บทที่ 1

บทนำ

1.1 วัตถุประสงค์

1. เพื่อศึกษาการทำงานภายในบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.)
2. เพื่อศึกษาเกี่ยวกับการจัดการสิ่งแวดล้อมท่าอากาศยานที่อยู่ในความรับผิดชอบของ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.)
3. เพื่อนำความรู้ทางทฤษฎีจากการศึกษามาใช้ในการปฏิบัติงานจริง
4. เพื่อเพิ่มพูนประสบการณ์จากการปฏิบัติงานจริง
5. เพื่อนำความรู้และประสบการณ์ที่ได้จากการฝึกปฏิบัติไปประยุกต์ใช้ในการประกอบอาชีพในอนาคต

1.2 ประวัติและรายละเอียดเกี่ยวกับบริษัท

นับตั้งแต่วันที่ 27 มีนาคม พ.ศ.2457 กระทรวงกลาโหมออกคำสั่งยกฐานะ “แผนการบิน” เป็น “กองบินทหารบก” และย้ายมาเข้าที่ตั้งถาวร ณ “สนามบินดอนเมือง” ที่ดำเนินการก่อสร้างเรียบร้อยแล้ว ซึ่งนับเป็นจุดเริ่มต้นเข้าสู่รากฐานอันมั่นคงในกิจการบินของประเทศไทย

ต่อมาปี พ.ศ.2461 “กองบินทหารบก” ได้ยกฐานะเป็น “กรมอากาศยานทหารบก” และเปลี่ยนเป็น “กรมอากาศยาน” ขึ้นตรงต่อกระทรวงกลาโหม ในปีถัดมาประเทศไทยได้เข้าเป็นภาคีแห่งอนุสัญญาว่าด้วยการเดินอากาศ ระหว่างประเทศไทย ณ กรุงปารีส โดยที่รัฐภาคี 15 รัฐ ซึ่งประกาศบังคับใช้ในปี พ.ศ.2464 ครั้นถึง พ.ศ.2478 “กรมอากาศยาน” เปลี่ยนสถานะเป็น “กรมทหารอากาศ” และสถาปนาเป็น “กองทัพอากาศ” เมื่อวันที่ 9 เมษายน พ.ศ.2480

ในปี พ.ศ. กองทัพอากาศได้จัดตั้ง “กองการบินพลเรือน” ให้มีหน้าที่ดำเนินงานและประสานงานเกี่ยวกับการบินระหว่างประเทศ ประกอบกับเมื่อวันที่ 4 พฤษภาคม พ.ศ.2490 ประเทศไทยได้เข้าเป็นสมาชิก “องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization : ICAO)” สำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ที่เมือง มอนทรีออล ประเทศแคนาดา จึงได้ยกฐานะ “กองการบินพลเรือน” เป็น “กรมการบินพลเรือน” สังกัด กองทัพอากาศ มีหน้าที่ควบคุมและดำเนินการท่าอากาศยานได้พัฒนาอาคารสถานที่ รวมทั้งได้เปลี่ยนชื่อ “สนามบินดอนเมือง” เป็น “ท่าอากาศยานดอนเมือง” ในปี พ.ศ.2491 และเปลี่ยนเป็น “ท่าอากาศยานกรุงเทพ” ในปี พ.ศ.2498

เนื่องจากการบริหารและการดำเนินการท่าอากาศยานที่เป็นหน่วยงานราชการ โดยกรมการบินพลเรือนกองทัพอากาศ ซึ่งมีกฎระเบียบข้อบังคับและแบบธรรมเนียมตามระบบราชการทำให้เป็น

อุปสรรคต่อการดำเนินงานทำอากาศยาน ประกอบกับความไม่แน่นอนเกี่ยวกับงบประมาณจึงขาดความคล่องตัวในการวางแผน และพัฒนาทำอากาศยานในระยะยาวเพื่อที่จะรองรับกิจการขนส่งทางอากาศในอนาคตให้เป็นศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

รัฐบาลจึงได้แต่งตั้งคณะกรรมการการพิจารณาหลักเกณฑ์ และร่างพระราชบัญญัติ เรียกว่า “พระราชบัญญัติการทำอากาศยานแห่งประเทศไทย พ.ศ.2522 ” ผ่านร่างและลงประกาศในราชกิจจานุเบกษาจัดตั้ง “การทำอากาศยานแห่งประเทศไทย” คำย่อ “ทอท.” ให้เป็นรัฐวิสาหกิจ สังกัดกระทรวงคมนาคม มีวัตถุประสงค์ในการประกอบและส่งเสริมกิจการทำอากาศยาน รวมทั้ง กิจการอื่นที่เกี่ยวข้องหรือต่อเนื่องกับการประกอบกิจการทำอากาศยานให้ดำเนินการตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม พ.ศ.2522 ต่อมาคณะรัฐมนตรีมีมติให้รับโอน ทำอากาศยานสากลในส่วนภูมิภาคจำนวน 4 แห่ง จากกรมการบินพาณิชย์ มาดำเนินการ คือ

- ทำอากาศยานเชียงใหม่ เมื่อวันที่ 1 มีนาคม พ.ศ.2531
- ทำอากาศยานหาดใหญ่ เมื่อวันที่ 26 สิงหาคม พ.ศ.2531
- ทำอากาศยานภูเก็ต เมื่อวันที่ 8 ตุลาคม พ.ศ.2531
- ทำอากาศยานเชียงใหม่ เมื่อวันที่ 2 ตุลาคม พ.ศ.2541

การเจริญเติบโตของอุตสาหกรรมการบินในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก ส่งผลให้ประเทศต่างๆ ขยายศักยภาพของทำอากาศยานของตน โดยให้มีการต่อเติมทำอากาศยานเดิมหรือสร้างทำอากาศยานใหม่ต่างก็ลงทุนกันเป็นจำนวนมากเพื่อสร้างความเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศ จึงก่อให้เกิดการแข่งขันในการให้บริการแก่สายการบิน ผู้โดยสาร และการขนส่งทางอากาศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ รัฐบาลจึงมีมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 10 กันยายน พ.ศ.2545 อนุมัติให้แปลงสภาพ “การทำอากาศยานแห่งประเทศไทย” เป็น “บริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) โดยอาศัย “พระราชบัญญัติทุนรัฐวิสาหกิจ พ.ศ.2542 และยกเลิกพระราชบัญญัติการทำอากาศยานแห่งประเทศไทย พ.ศ.2522”

บริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) คำย่อ ทอท. จึงได้จดทะเบียนตั้งเป็นบริษัท เมื่อวันที่ 30 กันยายน พ.ศ.2545 ซึ่งมีกระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นทั้งหมด โดยมีทำอากาศยานกรุงเทพ, ทำอากาศยานเชียงใหม่, ทำอากาศยานหาดใหญ่, ทำอากาศยานภูเก็ต และทำอากาศยานเชียงราย เป็นหน่วยงานธุรกิจภายในดำเนินการตั้งแต่วันที่ 30 กันยายน พ.ศ.2545 เป็นต้นมา

ในช่วงปีงบประมาณ 2542 ที่ผ่านมานับได้ว่าเป็นปีแห่งการเปลี่ยนแปลงครั้งสำคัญของ ทอท. เนื่องจากการแปลงสภาพจาก การทำอากาศยานแห่งประเทศไทย เป็น บริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เมื่อวันที่ 30 กันยายน 2545 โดยมีทำอากาศยานทั้ง 5 แห่งของ ทอท. เป็นหน่วยธุรกิจและบริษัท ทำอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งใหม่ จำกัด เป็นบริษัทในเครือและในปีงบประมาณ 2546 ทอท. มีแผนที่จะกระจายหุ้นในตลาดหลักทรัพย์ต่อไป

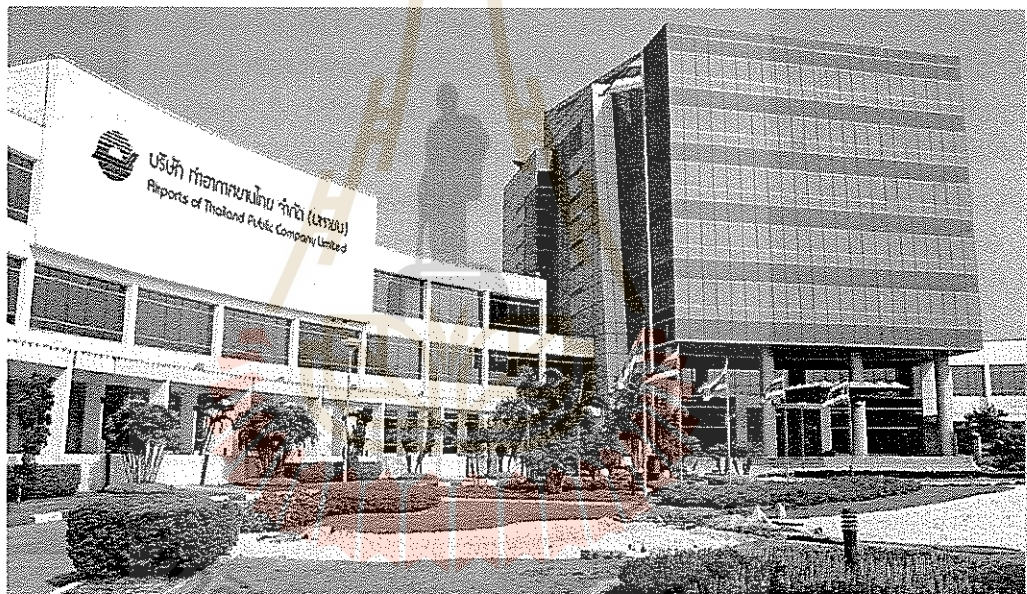
สำหรับผลการดำเนินงานในปีงบประมาณ 2545 มีผลกระทบจากเหตุการณ์การก่อวินาศกรรม ณ ประเทศสหรัฐอเมริกา เมื่อวันที่ 11 กันยายน 2544 ทำให้ผู้โดยสารที่เดินทางโดยอากาศยานมีจำนวนลดลง โดยจำนวนผู้โดยสารรวมในปีงบประมาณ 2545 มีจำนวน 38.08 ล้านคน ซึ่งปรับตัวลดลงจากปีงบประมาณ 2544 ในอัตราคิดลบร้อยละ 0.56 ในขณะที่ปีงบประมาณ 2544 มีอัตราเติบโตสูงถึงร้อยละ 5.88 สำหรับปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศรวม (ไม่รวมสินค้าผ่าน) ของปีงบประมาณ 2545 มีจำนวน 984,534 ตัน เพิ่มขึ้นในอัตราร้อยละ 9.04 ซึ่งเป็นอัตราการเพิ่มที่สูงเมื่อเทียบกับอัตราคิดลบร้อยละ 0.50 ของปีงบประมาณก่อนหน้า ส่วนจำนวนอากาศยานพาณิชย์ขึ้น – ลง ของปีงบประมาณ 2545 มีจำนวน 246,186 เที่ยวบิน คิดเป็นอัตราการเพิ่มร้อยละ 1.11 ซึ่งเป็นอัตราการเพิ่มที่ลดลงเมื่อเทียบกับอัตราการเพิ่มร้อยละ 5.44 ของปีงบประมาณก่อนหน้า

สถานะด้านการเงินในปีงบประมาณ 2545 ทอท. มีกำไรจากการดำเนินงาน 7,104.88 ล้านบาท คิดเป็นอัตราการเพิ่มร้อยละ 1.69 ซึ่งเป็นอัตราการเพิ่มที่ลดลงเมื่อเทียบกับอัตราการเพิ่มร้อยละ 8.41 ของปีงบประมาณ 2544 เนื่องจากได้รับผลกระทบจากการหดตัวของผู้โดยสารทำให้รายได้จากการดำเนินงานมีอัตราการเพิ่มร้อยละ 2.53 เมื่อเทียบกับอัตราการเพิ่มร้อยละ 7.51 ของปีงบประมาณก่อนหน้า ในขณะที่ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานมีอัตราการเพิ่มร้อยละ 3.75

สำหรับงานด้านการบริการที่เป็นหัวใจสำคัญในการดำเนินธุรกิจท่าอากาศยานนั้น ทอท. ได้จัดเตรียมโครงสร้างทางกายภาพ สิ่งอำนวยความสะดวก ตลอดจนการรักษาความปลอดภัยไว้คอยให้บริการ และอำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสารอย่างพอเพียงและได้มาตรฐานสากล โดยในส่วนของโครงสร้างทางกายภาพได้ดำเนินงานตามโครงการพัฒนาเพื่อเพิ่มขีดความสามารถท่าอากาศยานกรุงเทพ รวมทั้งสิ้น 14 งาน ซึ่งดำเนินงานเสร็จแล้วร้อยละ 93.14 ส่วนที่เหลืออีกร้อยละ 6.86 จะดำเนินงานแล้วเสร็จภายในเดือนมีนาคม 2546 ซึ่งจะทำให้ท่าอากาศยานกรุงเทพสามารถรองรับ ผู้โดยสารได้ 36.5 ล้านคน เพียงพอจนถึง ปี พ.ศ. 2548 สำหรับการรักษาความปลอดภัยนั้น ทอท. ได้เพิ่มมาตรการรักษาความปลอดภัยนอกเหนือไปจากท้องที่การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) กำหนดหลังจากเกิดเหตุการณ์การก่อวินาศกรรม ณ ประเทศสหรัฐอเมริกา โดย ทอท. ได้เพิ่มความเข้มงวดในการตรวจค้นและเพิ่มจำนวนกล้องโทรทัศน์วงจรปิดในบริเวณพื้นที่สำคัญ นอกจากนี้ยังได้ติดตั้งเครื่องตรวจโลหะชนิดเดินผ่านประจำช่องทางผ่านเข้า – ออก พื้นที่หวงห้าม ซึ่งมาตรการที่เข้มงวดขึ้นเหล่านี้อาจส่งผลกระทบต่อความสะดวกสบายของผู้โดยสารบ้าง แต่อย่างไรก็ตามจากการสำรวจความพึงพอใจของผู้ใช้บริการประจำปีงบประมาณ 2546 ปรากฏว่าระดับความพึงพอใจก็ไม่ได้ลดลง โดยอยู่ในระดับปกติถึงดีขึ้นเช่นเดียวกับปีที่ผ่านมา

นอกจากการพัฒนาในส่วนของการให้บริการแล้วในปีงบประมาณ 2545 ทอท. ยังให้ ความสำคัญและเร่งรัดการดำเนินงานตามนโยบายของภาครัฐทั้งในด้านมาตรการการเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินงานของรัฐวิสาหกิจ การนำระบบการบริหารจัดการที่ดีมาใช้อย่างทั่วถึงทั้งบริษัท การพัฒนาท่าอากาศยานเชียงใหม่ และท่าอากาศยานภูเก็ตให้เป็นประตูทางผ่านหลัก (Gateway) ทางตอนเหนือและตอนใต้ของประเทศ การส่งเสริมการท่องเที่ยว และการเตรียมความพร้อมในการเข้าบริหารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิซึ่งปัจจุบันอยู่ระหว่างการเตรียมการจัดจ้างบริษัทที่ปรึกษาที่มีความเชี่ยวชาญมาจัดทำแผนความพร้อมปฏิบัติการและโยกย้ายไปปฏิบัติงาน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

23 ปีที่ผ่านมา ทอท. ได้สร้างสรรค์และพัฒนากิจการดำเนินงานมาอย่างต่อเนื่อง และปีนี้เป็นปีที่ ทอท. กำลังมาถึงจุดที่ต้องเปลี่ยนแปลงครั้งสำคัญ เพื่อที่จะก้าวหน้าต่อไปในอนาคตด้วยความมั่นคงพร้อมที่จะแข่งขันในระดับสากลได้



รูปที่ 1.1 รูปแสดงที่ตั้งบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เดิมใช้ชื่อว่า การท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย หรือ ทอท. เป็นรัฐวิสาหกิจสังกัดกระทรวงคมนาคม โดยเริ่มดำเนินกิจการตั้งแต่ 1 กรกฎาคม พ.ศ. 2522 ทอท. ได้แปลงสภาพเป็นบริษัทภายใต้นโยบายการแปรรูปรัฐวิสาหกิจไทย โดยได้จดทะเบียนเป็น นิติบุคคล ชื่อ “บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)” และปรับตราสัญลักษณ์ใหม่ โดยชื่อย่อของ บริษัท ยังคงใช้ “ทอท.” เช่นเดิม ส่วนชื่อภาษาอังกฤษคือ “Airports of Thailand Public Company Limited” และ ใช้ชื่อย่อว่า “AOT” ตั้งแต่วันที่ 30 กันยายน พ.ศ.2545 เป็นต้นมา และ เป็นผู้บริหารงานท่าอากาศยานระหว่างประเทศรวม 6 แห่ง คือ ท่าอากาศยานกรุงเทพ ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ท่าอากาศยานหาดใหญ่ ท่าอากาศยานภูเก็ต ท่าอากาศยานเชียงราย และ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

1.2.1 ชื่อ – ที่ตั้ง

บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) ตั้งอยู่ที่ เลขที่ 333 ถนนเชิดวุฒากาศ เขตดอนเมือง กรุงเทพฯ 10210

โทรศัพท์ : 66(0) 2535-1111

โทรสาร : 66(0) 2535-4061, 66(0) 2504-3846

Website : <http://www.airportthai.co.th>

E-mail : aatbia@airportthai.co.th

ศูนย์ข้อมูลข่าวสาร : 0-2535-6555-6

1.2.2 ภารกิจ วิสัยทัศน์ และเป้าหมายของบริษัท

- ภารกิจ

ภารกิจ ทอท. คือการประกอบ และส่งเสริมกิจการท่าอากาศยาน รวมทั้งดำเนินกิจการอื่นที่เกี่ยวกับ หรือต่อเนื่องกับการประกอบกิจการท่าอากาศยาน ได้แก่

- กิจการจัดตั้งสนามบิน หรือที่ขึ้น-ลง ชั่วคราวของอากาศยาน
- การจัดตั้งเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ
- การให้บริการช่างอากาศ
- การบริการต่าง ๆ เกี่ยวกับอากาศยาน สินค้า พัสดุภัณฑ์ ผู้โดยสาร และลูกจ้าง

ของผู้ประกอบธุรกิจในการเดินอากาศ รวมตลอดถึงการให้บริการ หรือสิ่งอำนวยความสะดวกอันเกี่ยวกับกิจการดังกล่าว

- วิสัยทัศน์

ทอท. เป็นองค์กรหลักในการบริหารจัดการท่าอากาศยานด้วยมาตรฐานระดับสากลที่มีความเป็นเลิศในการสร้างความพึงพอใจให้กับผู้ให้บริการท่าอากาศยาน และมีขีดความสามารถในการแข่งขันได้อย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศที่สำคัญในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

- เป้าหมาย

ทอท. มีความมุ่งมั่นที่จะพัฒนาท่าอากาศยานที่อยู่ในความรับผิดชอบให้สามารถรองรับการขยายตัวของปริมาณการจราจรทางอากาศได้อย่างเพียงพอ และมีประสิทธิภาพ ตลอดจนมีความพร้อมในการ

เข้าบริหารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิครบทุกด้าน และมีการกำกับดูแลที่ดีครบถ้วนตามมาตรฐานภาครัฐ และภาคเอกชน อีกทั้งสร้างความเป็นเลิศในการให้บริการ เพื่อให้ประเทศไทยสามารถรักษาความเป็น ศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

- นโยบายด้านสิ่งแวดล้อมของ ทอท.

ด้วยภารกิจ เป้าหมาย และความตระหนักถึงความสำคัญของการจัดการ และรักษาคุณภาพ สิ่งแวดล้อม ดังนั้นภายหลังจากการแปลงสภาพเป็นบริษัทมหาชน เมื่อวันที่ 30 กันยายน 2545 ทอท. จึง ได้ประกาศนโยบายการจัดการสิ่งแวดล้อมในท่าอากาศยานฉบับใหม่ เมื่อวันที่ 4 ธันวาคม 2545 ซึ่ง ตรงกับ วันสิ่งแวดล้อมไทย ประจำปี 2545 ทั้งนี้เพื่อใช้เป็นกรอบในการดำเนินงานด้านการจัดการ และ รักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมให้อยู่ในระดับมาตรฐาน และเพื่อเป็นการป้องกันผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่อาจ เกิดขึ้นจากการดำเนินกิจการ ของ ทอท.

1.2.3 นโยบายการจัดการสิ่งแวดล้อมในท่าอากาศยาน

บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)(ทอท.)มีภารกิจหน้าที่ในการดำเนินกิจการ ท่าอากาศยานให้มีประสิทธิภาพ และมุ่งสู่ความเป็นเลิศในการให้บริการด้านท่าอากาศยานในภูมิภาค เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ในการดำเนินการด้านสิ่งแวดล้อม ทอท.ได้ให้ความสำคัญต่อการจัดการและ รักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่เกิดจากการดำเนินกิจการของ ทอท. จึงกำหนดนโยบายด้านสิ่งแวดล้อม ดังนี้

1. ทอท. ดำเนินกิจการท่าอากาศยานด้วยความห่วงใยต่อสิ่งแวดล้อม และตระหนักถึงความ รับผิดชอบในการรักษา แก้ไขและป้องกันผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
2. ทอท. จะปฏิบัติตามกฎหมายและข้อกำหนดต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการส่งเสริมและรักษา คุณภาพสิ่งแวดล้อมอันเนื่องมาจากการดำเนินกิจการของ ทอท. อย่างเคร่งครัด
3. ทอท. มุ่งมั่นที่จะรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม ป้องกันภาวะมลพิษและติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อมให้ได้ตามมาตรฐานในทุกท่าอากาศยานที่อยู่ในความรับผิดชอบของ ทอท.
4. ทอท. มุ่งมั่นที่จะสร้างเสริมจิตสำนึกต่อสิ่งแวดล้อมแก่พนักงานทุกระดับ รวมถึงส่งเสริม กิจการด้านสิ่งแวดล้อมในระดับหน่วยงาน ระดับท้องถิ่น และในระดับประเทศ
5. ทอท. มุ่งเน้นการประชาสัมพันธ์ในการพิทักษ์สิ่งแวดล้อม ทอท. ให้ประชาชนได้รับทราบ ข้อมูลข่าวสาร

แนวทางการดำเนินงานในการจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อมท่าอากาศยาน

เพื่อให้การดำเนินงานสอดคล้องกับนโยบายด้านสิ่งแวดล้อม ดังนั้น ทอท. จึงได้กำหนดแนวทางการดำเนินงานในการจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อมท่าอากาศยาน โดยมุ่งเน้นความสำคัญของการจัดการ และรักษาสภาพแวดล้อมที่เกิดขึ้นจากการดำเนินกิจการ ของ ทอท. ทั้งในเขตท่าอากาศยาน และชุมชนโดยรอบไว้ดังนี้

1. การรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมภายในเขตท่าอากาศยาน ทอท. ได้ควบคุม ดูแล และรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมด้านต่าง ๆ ในเขตท่าอากาศยาน ได้แก่ น้ำเพื่อการอุปโภค และบริโภค ระบบบำบัดน้ำเสีย คุณภาพอากาศ และเสียง การจัดการขยะมูลฝอย การสุขาภิบาลอาหาร และการควบคุมแมลง และสัตว์นำโรค อย่างสม่ำเสมอ ให้อยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน ทั้งนี้เพื่อให้ผู้โดยสาร ผู้ใช้บริการ และผู้ปฏิบัติงาน ท่าอากาศยานในความรับผิดชอบของ ทอท. ได้รับความสะดวกสบาย และ ความพึงพอใจสูงสุด

2. การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม เนื่องจากการดำเนินกิจการของ ทอท. ทั้งที่ เป็นการดำเนินกิจการตามภารกิจท่าอากาศยาน และการพัฒนาท่าอากาศยาน อาจทำให้สภาพแวดล้อมเปลี่ยนแปลงไปจากเดิม ดังนั้น ทอท. จึงได้ดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมด้านต่าง ๆ ที่สำคัญ โดยแบ่งเป็น 2 ลักษณะ คือ ทอท. ดำเนินการติดตามตรวจสอบ และ ทอท.ว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษาดูแลตรวจสอบ ทั้งนี้เพื่อรวบรวมข้อมูล และใช้ในการเปรียบเทียบถึงการเปลี่ยนแปลงที่อาจเกิดขึ้น รวมทั้งใช้เป็นข้อมูลในการวางแผนป้องกัน แก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่อาจเกิดขึ้น

3. การประชาสัมพันธ์ข้อมูลและกิจกรรมด้านสิ่งแวดล้อมของ ทอท. ให้แก่ ผู้โดยสาร ผู้ใช้บริการ ผู้ปฏิบัติงาน ท่าอากาศยาน ประชาชนที่อยู่ในพื้นที่โดยรอบท่าอากาศยานและสาธารณชนทั่วไปได้รับทราบ ทั้งนี้เพื่อเป็นการเสริมสร้างความเข้าใจอันดีให้เกิดขึ้น

ทั้งนี้เพื่อให้การดำเนินการด้านการจัดการสิ่งแวดล้อมในท่าอากาศยานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และเกิดประสิทธิผลสูงสุด รวมทั้งได้มาตรฐานตามที่กฎหมายกำหนด

- การดำเนินงานด้านการจัดการสิ่งแวดล้อมท่าอากาศยาน มีการกำกับดูแลจาก

- คณะอนุกรรมการสิ่งแวดล้อมท่าอากาศยาน ซึ่งมีเลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเป็นประธาน และมีผู้ทรงคุณวุฒิจากสถาบันการศึกษา และผู้แทนหน่วยงานภายนอก รวมทั้งผู้แทนส่วนงาน ทอท. ที่เกี่ยวข้องเป็นกรรมการ

- คณะทำงานด้านสิ่งแวดล้อมท่าอากาศยาน ซึ่งมีผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการใหญ่ (สายอำนวยการ 1) เป็นประธาน และมีผู้แทนผู้แทนบริษัทสายการบิน ผู้แทนบริษัท ผู้ประกอบการ และผู้แทนส่วนงานทอท.ที่เกี่ยวข้องเป็นผู้ทำงาน

- คณะทำงานเพื่อพิจารณามาตรการลดผลกระทบด้านเสียงของอากาศยานที่มีผลต่อชุมชน ณ ท่าอากาศยานกรุงเทพ ซึ่งมีรองผู้อำนวยการท่าอากาศยานกรุงเทพ (ฝ่ายบริการ) เป็นหัวหน้าคณะทำงาน และมีผู้แทนหน่วยงานภายนอก ผู้แทนบริษัทสายการบิน รวมทั้งผู้แทนส่วนงาน ทอท. ที่เกี่ยวข้อง เป็น ผู้ทำงาน

- คณะกรรมการกำกับดูแลการดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม และการปฏิบัติตาม มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยานภูเก็ต ซึ่งมีผู้อำนวยการท่าอากาศยานภูเก็ตเป็น ประธาน ผู้แทนหน่วยงานภายนอก ผู้แทนชุมชน และส่วนงาน ทอท. ที่เกี่ยวข้องเป็นกรรมการอันเป็นการ แสดงให้เห็นว่า การดำเนินงานด้านการจัดการสิ่งแวดล้อมท่าอากาศยาน เป็นการดำเนินการที่เป็นระบบ มีมาตรฐาน ได้รับการตรวจสอบและกำกับดูแลมาโดยตลอด รวมทั้งให้ความสำคัญกับการมีส่วนร่วมของ ชุมชน และหน่วยงานภายนอกที่เกี่ยวข้องเสมอมา

● ในการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมท่าอากาศยาน ทอท. ได้แบ่งการดำเนินงานออกเป็น 2 ลักษณะ คือ

(1) ดำเนินการติดตามตรวจสอบโดย ทอท. เป็นการทำงานร่วมกันของสำนักสิ่งแวดล้อม สำนัก แพทย์ และฝ่ายสนามบินและอาคาร ในการติดตามตรวจสอบการจัดการสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยาน ทั้ง ในส่วนของท่าอากาศยานกรุงเทพ และท่าอากาศยานภูเก็ต

(2) ดำเนินการโดยว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษา เป็นการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการ ป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมตามที่ กำหนดไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการพัฒนา เพื่อเพิ่มขีดความสามารถ ของท่าอากาศยานทั้งระยะก่อสร้าง และ ระยะดำเนินการ

ซึ่งผลของการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมทั้ง 2 ลักษณะ ในปีงบประมาณ 2546 พบว่า ส่วนใหญ่ได้มาตรฐานตามที่กฎหมายกำหนด รวมทั้ง ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมต่อผู้ปฏิบัติงาน และชุมชนโดยรอบด้วย

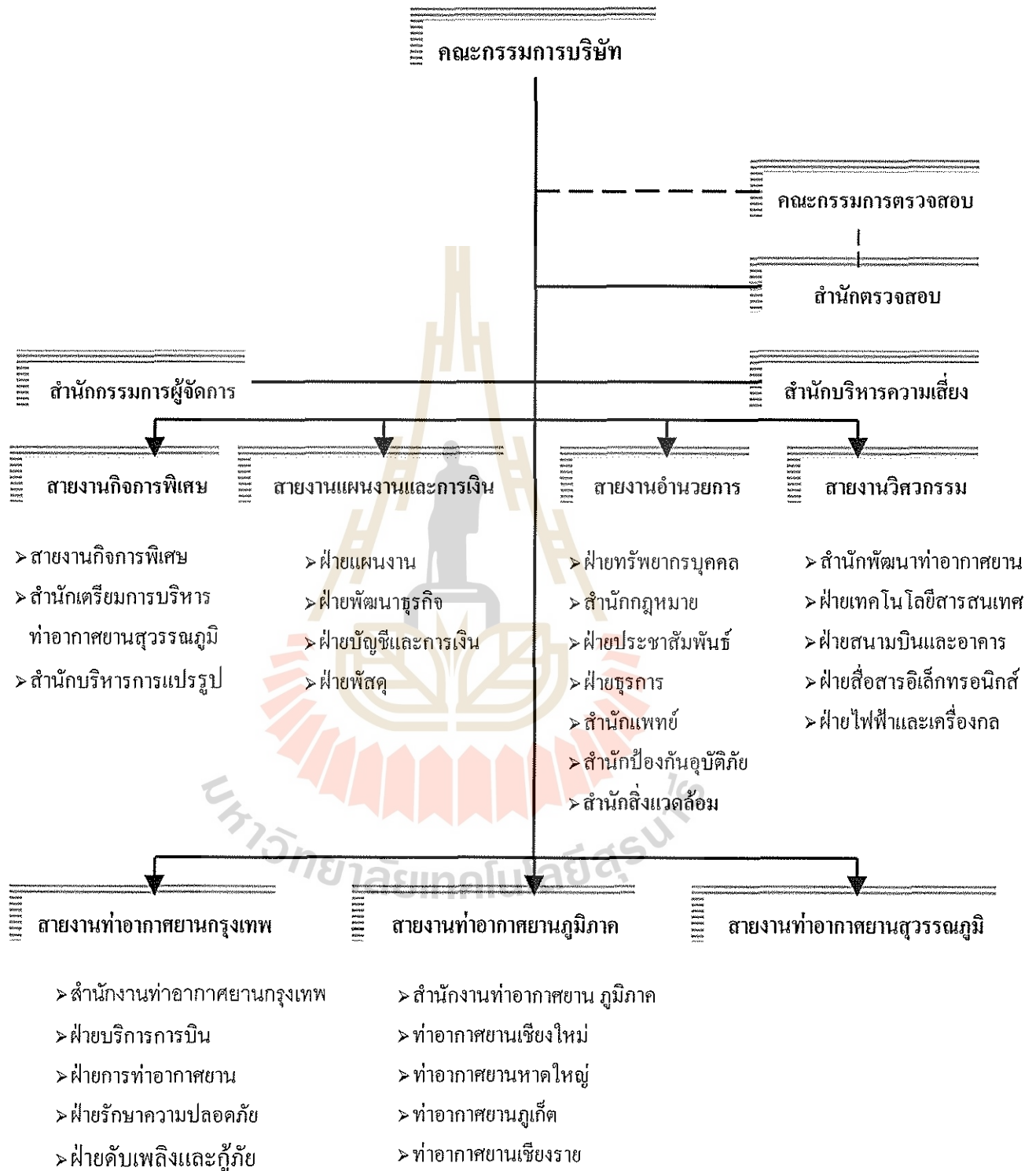
● เนื่องจากการพัฒนาท่าอากาศยาน อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ดังนั้นในขณะที่ ทอท. มีแผนพัฒนาท่าอากาศยานต่างๆในความรับผิดชอบของ ทอท. ให้เป็นประตูทางผ่านหลัก (Gateway) ทอท.จึงได้ดำเนินการว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษา ให้ดำเนินการศึกษา และจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผล กระทบสิ่งแวดล้อม โครงการพัฒนาท่าอากาศยานต่างๆ เพื่อให้เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด ทั้งนี้เพื่อ เป็นการคาดการณ์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทั้งในทางบวก และทางลบ จากการพัฒนาโครงการเพื่อกำหนด มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และใช้เป็นแนวทางในการประกอบการตัดสินใจ พัฒนาโครงการ นอกจากนี้ ในระหว่างที่ดำเนินโครงการพัฒนาท่าอากาศยานต่างๆ ทอท. จะว่าจ้าง บริษัทที่ปรึกษา ติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม

และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมตามที่กำหนดไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ระยะก่อสร้าง) และเมื่อการก่อสร้างแล้วเสร็จ ทอท. ก็จะว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษาดำเนินการติดตามการปฏิบัติตามมาตรการทั้ง 2 มาตรการ (ระยะดำเนินการ) ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมเช่นกัน ทั้งนี้เพื่อให้มั่นใจว่าการพัฒนาท่าอากาศยานต่างๆจะก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และชุมชนโดยรอบน้อยที่สุด

- การรณรงค์และการประชาสัมพันธ์การดำเนินการและกิจกรรมด้านสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยาน ทอท. ได้มีโครงการรณรงค์และประชาสัมพันธ์กิจกรรมด้านสิ่งแวดล้อมท่าอากาศยาน เพื่อให้ชุมชนโดยรอบท่าอากาศยาน และสาธารณชนได้รับทราบการดำเนินกิจกรรมต่าง ๆ ด้านสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยานเป็นประจำและสม่ำเสมอ ทั้งนี้เพื่อเป็นการสร้างความเข้าใจที่ดีต่อกัน



รูปที่ 1.2 : แสดงแผนผังโครงสร้างการจัดส่วนงาน บริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)



ที่มา : รายงานประจำปี 2546 บริษัททำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

1.3 สำนักสิ่งแวดล้อม

- การกิจ

สำนักสิ่งแวดล้อม (สวล.) มีหน้าที่ความรับผิดชอบเกี่ยวกับการกำหนดนโยบายแผนงาน โครงการด้านสิ่งแวดล้อม ศึกษา วิเคราะห์ กำกับดูแล ประเมินผล รมรงค์ ส่งเสริม ให้ข้อเสนอแนะและ ให้คำปรึกษา เพื่อแก้ไขปัญหาผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม อันเกิดจากการดำเนินกิจการท่าอากาศยาน รวมทั้งดำเนินการเผยแพร่และให้ความรู้ ความเข้าใจทางวิชาการสิ่งแวดล้อม เป็นการสร้างภาพลักษณ์ที่ดีขององค์กร และเสนอแนะนโยบายของรัฐในเรื่องการส่งเสริม และรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมรวมทั้งด้าน อื่นๆ ที่เกี่ยวข้องดังนี้

- ขอบเขตความรับผิดชอบและหน้าที่สำคัญ

1. กำหนดนโยบายและแผนงานด้านสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ
2. ศึกษาวิเคราะห์ รายงานข้อมูลทางด้านสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ
3. กำหนดมาตรการกำกับดูแล ตรวจสอบ เพื่อรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม ทั้งในและรอบ ท่าอากาศยาน
4. ให้ข้อเสนอแนะ คำปรึกษา และวิธีการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมท่าอากาศยาน
5. รมรงค์ ส่งเสริม เพื่อให้มี นโยบายการจัดการสิ่งแวดล้อมของ ทอท. สัมฤทธิ์ผล
6. จัดการฝึกอบรม ให้ความรู้ทางวิชาการด้านสิ่งแวดล้อมและสุขภาพแก่พนักงาน
7. วางแผนและดำเนินการตรวจ ดูแล เสนอแนะแนวทางปรับปรุง แก้ไข การสุขภาพ สิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยาน ภายในเขตพื้นที่รับผิดชอบของ ทอท. ให้เป็นไปตามระเบียบข้อบังคับ หรือกฎหมายที่เกี่ยวข้อง
8. ดำเนินการตรวจวิเคราะห์คุณภาพสิ่งแวดล้อมด้านต่างๆ ทางห้องปฏิบัติการสิ่งแวดล้อม
9. เป็นหัวหน้าสายวิชาการสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ

- งานด้านวิชาการ

1. ศึกษาแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (ด้านสิ่งแวดล้อม) นโยบายของรัฐบาลและ แผนพัฒนาคุณภาพสิ่งแวดล้อมของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
2. กำหนดนโยบายด้านสิ่งแวดล้อมของ ทอท. เสนอ กอญ. ทอท. เพื่ออนุมัตินโยบาย
3. จัดทำแผนงาน โครงการ และมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมของทอท.
4. กำหนดมาตรการกำกับ ดูแล เพื่อรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมในท่าอากาศยานให้เป็นไปตาม พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง
5. จัดทำงบประมาณเพื่อพัฒนาประสิทธิภาพของพนักงาน สวล.

6. วางแผนพัฒนาประสิทธิภาพของพนักงาน สวส.
7. ศึกษาและดำเนินการนำมาตรฐานระบบการจัดการสิ่งแวดล้อมที่ดีมาใช้กับ ทอท.
8. ให้ความรู้ทางวิชาการด้านสิ่งแวดล้อมท่าอากาศยานแก่พนักงาน ทอท. และผู้ที่เกี่ยวข้องในท่าอากาศยาน
9. ศึกษา ค้นคว้า และให้ความเห็นทางวิชาการ และจัดทำคู่มือสิ่งแวดล้อมของ ทอท.

- งานด้านส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม

1. จัดทำงบประมาณเพื่อดำเนินการรณรงค์ ส่งเสริม เผยแพร่และประชาสัมพันธ์ด้านสิ่งแวดล้อมของทอท.
2. รวบรวมและจัดทำ และให้บริการข้อมูลข่าวสารด้านสิ่งแวดล้อม
3. รณรงค์ ส่งเสริม เผยแพร่ และประชาสัมพันธ์ด้านสิ่งแวดล้อม
4. ดำเนินการเกี่ยวกับการร้องทุกข์ทางด้านภาวะมลพิษภายใน และบริเวณท่าอากาศยาน
5. ให้ข้อเสนอแนะ และคำปรึกษาวิธีแก้ปัญหาด้านสิ่งแวดล้อม

- งานด้านตรวจ ติดตาม และประเมินผลสิ่งแวดล้อม

1. จัดทำงบประมาณเพื่อจ้างบริษัทที่ปรึกษาเพื่อทำการศึกษาวิเคราะห์ และติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
2. ศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เกิดจากโครงการขยายปรับปรุงท่าอากาศยานที่อยู่ในความรับผิดชอบของทอท.
3. ควบคุม ป้องกัน และแก้ไขมิให้เกิดมลพิษต่างๆ ในเขตท่าอากาศยาน พร้อมทั้งดำเนินการหามาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมนั้นๆ ให้อยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน
4. ติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม และประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมทั้งในช่วงก่อสร้างและช่วงดำเนินการ
5. รายงานสถานการณ์คุณภาพสิ่งแวดล้อมที่เกิดจากการพัฒนาท่าอากาศยานที่อยู่ในความรับผิดชอบของทอท.

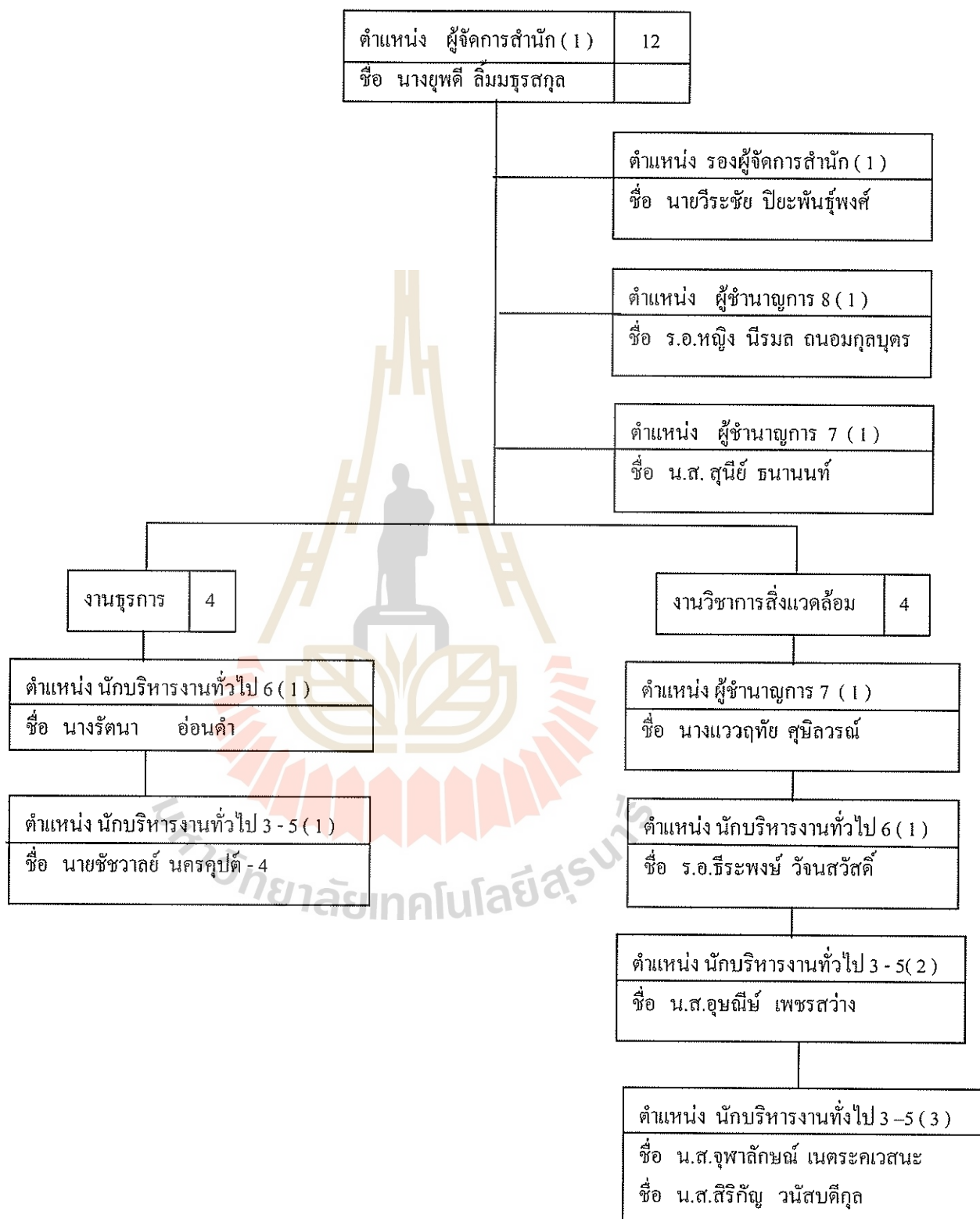
พนักงานที่ปรึกษา (Job Supervisor)

ร.อ.ธีระพงษ์ วัฒนสวัสดิ์

ตำแหน่ง นักบริหารงานทั่วไป 6

งานวิชาการสิ่งแวดล้อม สำนักสิ่งแวดล้อม

รูปที่ 1.3 : แสดงแผนผังโครงสร้างอัตรากำลังสำนักสิ่งแวดล้อม (สวล.)



บทที่ 2 ผลการปฏิบัติงานสหกิจศึกษา

การจัดการสิ่งแวดล้อมท่าอากาศยาน

การควบคุมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมท่าอากาศยานโดย ทอท.

ทอท. มีการควบคุมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมท่าอากาศยานในความรับผิดชอบของ ทอท. อย่างต่อเนื่องและสม่ำเสมอ ทั้งในเขตพื้นที่ของ ทอท. และพื้นที่ในส่วนของผู้ประกอบการในท่าอากาศยาน ทั้งนี้ เพื่อเป็นการเฝ้าระวังผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นรวมทั้งเพื่อที่จะสามารถป้องกันและแก้ไขปัญหาที่อาจเกิดขึ้นจากการดำเนินกิจการท่าอากาศยานได้อย่างทันทั่วทั้งที่ในแต่ละท่าอากาศยานจะมีความแตกต่างกัน อาทิ ด้านสภาพภูมิประเทศ, ความสามารถในการรองรับผู้โดยสารและสภาพแวดล้อม ซึ่งทำให้มีมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่แตกต่างกัน

การควบคุมคุณภาพอากาศ

ทอท. ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ณ จุดต่างๆ ในพื้นที่ท่าอากาศยานทั้งในเขตปฏิบัติการบิน (AIRSIDE) นอกเขตปฏิบัติการบิน (LANDSIDE) รวมทั้งพื้นที่สาธารณะซึ่งผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศตามดัชนีตรวจวัดต่างๆ ได้แก่ การตรวจวัดค่าความเข้มข้นของฝุ่นละอองรวม (TSP) ปริมาณฝุ่นละอองที่มีขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM 10), ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) และก๊าซไนโตรเจนออกไซด์ (NO₂) พบว่าค่าที่ตรวจวัดส่วนใหญ่อยู่ในมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศทั่วไปตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ.2538)

การควบคุมคุณภาพน้ำ

ทอท. ดำเนินการควบคุมคุณภาพน้ำทั้งที่เป็นน้ำเพื่อการอุปโภค-บริโภค และน้ำทิ้งที่ผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของ ทอท.

น้ำเพื่อการอุปโภค-บริโภคที่ ทอท. แจกจ่ายเพื่อเป็นการให้บริการแก่ผู้โดยสาร ผู้ใช้บริการและผู้ปฏิบัติงาน ณ ท่าอากาศยานนั้น ได้รับการควบคุมคุณภาพ ตรวจวิเคราะห์ปริมาณคลอรีนตกค้างเป็นประจำทุกวัน ตรวจวิเคราะห์คุณภาพดัชนีคุณภาพน้ำที่สำคัญตามมาตรฐานขององค์การอนามัยโลกและมาตรฐานคุณภาพคุณภาพน้ำบาดาลที่ใช้บริโภคตามประกาศกระทรวงอุตสาหกรรมฉบับที่ 12

(พ.ศ. 2542) เป็นประจำทุก 2 สัปดาห์ที่ ทอท. และทุกเดือนสำหรับท่าอากาศยานภูมิภาคส่วนน้ำทิ้งที่ผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของ ทอท. ได้มีการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำตามประกาศกระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม เรื่องกำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำจากอาคารบางประเภทและบางขนาด (ลงวันที่ 10 มกราคม 2537) เป็นประจำอย่างน้อยเดือนละ 1 ครั้ง ซึ่งหากพบว่า ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้งที่ผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของ ทอท. ไม่เป็นไปตามมาตรฐานที่กฎหมายกำหนด ทอท. จะดำเนินการแก้ไขและหาสาเหตุเพื่อปรับปรุงให้คุณภาพน้ำทิ้งที่ปล่อยสู่สาธารณะได้มาตรฐานตามที่กฎหมายกำหนดโดยเร็ว

ระดับความดังของเสียง

เสียงจากการดำเนินกิจการท่าอากาศยานเป็นผลกระทบที่ไม่อาจหลีกเลี่ยงได้ ดังนั้น ทอท. จึงได้มีมาตรการเพื่อควบคุมและลดผลกระทบด้านเสียงทั้งแหล่งกำเนิด ทางผ่านและประชาชนโดยรอบท่าอากาศยานเพื่อให้เกิดผลกระทบน้อยที่สุดคนนอกจากนี้ ทอท. ยังได้มีการตรวจวัดระดับเสียงในพื้นที่ท่าอากาศยานและบริเวณใกล้เคียงเป็นประจำ ทั้งนี้เพื่อเป็นการติดตามแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น โดยเปรียบเทียบกับผลของการคาดการณ์จากแบบจำลองทางคณิตศาสตร์ที่ได้จากการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยานนั้นๆ

การจัดการขยะมูลฝอย

การเก็บรวบรวม การขนส่งและการกำจัดขยะมูลฝอยที่เกิดจากการอุปโภค-บริโภคของผู้โดยสาร ผู้ใช้บริการและผู้ปฏิบัติงานภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยาน ทั้งที่ท่าอากาศยานกรุงเทพฯ และท่าอากาศยานภูมิภาคที่อยู่ในความรับผิดชอบของ ทอท. ดังนั้น ทอท. ได้จัดเตรียมภาชนะสำหรับรองรับขยะมูลฝอยไว้ในเขตท่าอากาศยานอย่างเพียงพอ เพื่อให้สามารถรองรับขยะมูลฝอยที่เกิดขึ้นในแต่ละวัน รวมทั้งดำเนินการคัดแยกขยะมูลฝอยตามประเภทของขยะมูลฝอยนั้นๆ เพื่อให้เกิดความสะดวกต่อการเก็บรวบรวม การขนส่ง และการกำจัด โดย ทอท. ได้ว่าจ้างบริษัทภายนอกและกรุงเทพมหานคร เข้ามาดำเนินการเก็บขนขยะมูลฝอยที่เกิดขึ้นในเขตท่าอากาศยานกรุงเทพมหานคร ส่วนการดำเนินการที่ท่าอากาศยานภูมินั้นจะอยู่ในความรับผิดชอบขององค์การบริหารส่วนท้องถิ่นเพื่อดำเนินการเก็บขนและนำไปกำจัดต่อไป

การควบคุมแมลงและสัตว์พาหะนำโรค

ทอท. ได้กำหนดมาตรการในการควบคุมป้องกันและกำจัดแมลงและสัตว์พาหะนำโรคทั้งในส่วนของท่านอากาศยานกรุงเทพฯ และท่านอากาศยานภูมิภาค ทั้งนี้เพื่อให้เป็นไปตาม พร.บ. โรคติดต่อ พ.ศ. 2523 และกฎข้อบังคับขององค์การอนามัยโลก ที่ได้กำหนดไว้ว่า “ในเขตท่านอากาศยานจะต้องปราศจากแมลงหรือสัตว์นำโรคโดยฉพาะยุงลายที่ได้กำหนดไว้ว่าในรอบปริมาตร 400 เมตรของท่านอากาศยานจะต้องปราศจากยุงลายชนิด *Aedes aegypti* ซึ่งเป็นพาหะนำโรคไข้เหลือง (Yellow Fever)” นอกเหนือจากนั้น ทอท. ยังได้มีการจัดเตรียมอุปกรณ์และเจ้าหน้าที่อย่างเพียงพอเพื่อให้การปฏิบัติงานด้านการควบคุมแมลงและสัตว์พาหะนำโรคเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

การสุขาภิบาลอาคารและสถานที่

ท่านอากาศยานเป็นพื้นที่เชิงพาณิชย์ที่ประกอบด้วยกิจกรรมหลากหลายประเภท ดังนั้นการสุขาภิบาลอาคารและสถานที่ให้เหมาะสมกับกิจกรรมในแต่ละประเภท จึงเป็นสิ่งที่ ทอท. ตระหนักและให้ความสำคัญที่จะเห็น ได้จากการกำหนดการใช้ประโยชน์พื้นที่ในท่านอากาศยานให้เหมาะสมกับแต่ละกิจกรรม รวมทั้งได้มีการควบคุมการรักษาความสะอาดในแต่ละพื้นที่ของท่านอากาศยาน ทั้งพื้นที่ในความรับผิดชอบของ ทอท. และพื้นที่ในความรับผิดชอบของผู้ประกอบการ

การสุขาภิบาลอาหารและเครื่องดื่ม

อาหารและเครื่องดื่มจากท่านอากาศยานจำเป็นต้องผ่านกระบวนการผลิตและควบคุมคุณภาพอย่างเข้มงวด ถูกสุขลักษณะ ถูกต้องตามที่กฎหมายกำหนดหรือข้อเสนอแนะขององค์การอนามัยโลก รวมทั้งระเบียบ ทอท. ว่าด้วยสุขาภิบาลสิ่งแวดล้อม ณ ท่านอากาศยาน พ.ศ. 2523 เพื่อให้การบริการอาหารและเครื่องดื่ม แก่สายการบินที่มาใช้บริการ ณ ท่านอากาศยานในความรับผิดชอบของ ทอท. ได้มาตรฐานและถูกสุขลักษณะ ดังนั้น ทอท. จึงได้ให้ความสำคัญต่อการควบคุมคุณภาพอาหารและเครื่องดื่มเป็นอย่างยิ่งแต่อย่างไรก็ตามเพื่อให้มั่นใจได้ว่าอาหารเครื่องดื่มที่ผลิตและให้บริการจากท่านอากาศยานในความรับผิดชอบของ ทอท. มีคุณภาพได้มาตรฐาน ทอท. จึงได้ทำการสุ่มตัวอย่างอาหารและเครื่องดื่มจากผู้ประกอบการและส่งไปตรวจวิเคราะห์ที่กรมวิทยาศาสตร์การแพทย์ กระทรวงสาธารณสุขเพื่อยืนยันว่าได้มาตรฐานตามกฎหมายกำหนด ในส่วนของร้านจำหน่ายอาหารและเครื่องดื่มในท่านอากาศยาน ทอท. ได้มีการควบคุมคุณภาพวัตถุดิบ กระบวนการผลิต รวมทั้งให้คำแนะนำเกี่ยวกับวิธีการประกอบอาหารที่

ถูกต้องตามหลักวิชาการทั้งนี้เพื่อให้อาหารและเครื่องดื่มที่จำหน่าย ณ ท่าอากาศยานในความรับผิดชอบของ ทอท. มีคุณภาพดี สะอาดและได้มาตรฐาน

แผนการจัดการสิ่งแวดล้อมท่าอากาศยาน

ปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมเป็นปัญหาที่ทั่วโลกให้ความสำคัญอย่างยิ่ง ผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระดับพื้นที่ ได้แผ่กระจายไปสู่ผลกระทบในระดับโลก อันจะเห็นได้จาก ผลกระทบด้านอากาศ และน้ำที่ส่งผลถึง ภาวะโลกร้อน และการถูกทำลายของโอโซนในชั้นบรรยากาศ

บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) ได้พยายามที่จะควบคุม และรักษาคุณภาพ สิ่งแวดล้อม ในเขตท่าอากาศยานในความรับผิดชอบของ ทอท. และพื้นที่โดยรอบ ให้เป็นไปตามกฎหมาย ภายในประเทศที่เกี่ยวข้อง อาทิ พระราชบัญญัติส่งเสริม และรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ.2535 พระราชบัญญัติการสาธารณสุข พ.ศ.2535 พระราชบัญญัติการรักษาความสะอาดเรียบร้อย พ.ศ. 2535 รวมทั้งการ ปฏิบัติตามข้อเสนอแนะ และแนวทางปฏิบัติในระดับสากล อาทิ ข้อเสนอแนะขององค์การการบินพลเรือน ระหว่างประเทศด้านสิ่งแวดล้อม และ องค์การอนามัยโลก เกี่ยวกับการจัดการสิ่งแวดล้อมท่าอากาศยาน นอกจากนี้ ทอท. ยังได้ประกาศ นโยบายการจัดการสิ่งแวดล้อมท่าอากาศยาน เมื่อ 4 ธันวาคม 2545 เพื่อให้ ท่าอากาศยานในความรับผิดชอบใช้เป็นแนวทางในการปฏิบัติงานด้านสิ่งแวดล้อมอย่างมีประสิทธิภาพ

การควบคุมการดำเนินการด้านการจัดการสิ่งแวดล้อมท่าอากาศยาน

การดำเนินการด้านการจัดการสิ่งแวดล้อมท่าอากาศยานของ ทอท. เป็นการดำเนินการที่เกี่ยวข้อง หน่วยงานทั้งภาครัฐ และเอกชน รวมทั้งผู้ประกอบการในท่าอากาศยาน ดังนั้นเพื่อให้การดำเนินการด้านการ จัดการสิ่งแวดล้อมท่าอากาศยานได้รับการควบคุมดูแลอย่างทั่วถึง และเป็นระบบ จึงได้มีการแต่งตั้ง คณะ อนุกรรมการด้านสิ่งแวดล้อมท่าอากาศยาน ซึ่งมี เลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและ สิ่งแวดล้อม เป็นประธานและผู้เชี่ยวชาญด้านสิ่งแวดล้อมจากสถาบันการศึกษา หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้ง ในส่วนของ ทอท. และหน่วยงานภายนอก เป็นกรรมการ นอกจากนี้ ทอท. ยังได้แต่งตั้ง คณะทำงานด้าน สิ่งแวดล้อมท่าอากาศยาน มี ซึ่งมีผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการใหญ่ (ฝ่ายบริหาร 1) เป็นประธาน และมีหน่วยงาน ของ ทอท. ที่เกี่ยวข้อง และผู้ประกอบการหลักในท่าอากาศยานเป็นผู้ทำงานขึ้น เพื่อถ่วงถ่วง และหา แนวทางแก้ไขปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นจากการดำเนินกิจการ ของ ทอท. และเสนอผลการปฏิบัติงาน ด้านสิ่งแวดล้อมต่อคณะอนุกรรมการด้านสิ่งแวดล้อมท่าอากาศยาน

รายละเอียดแผนการจัดการสิ่งแวดล้อมท่าอากาศยาน

แผนการจัดการสิ่งแวดล้อมท่าอากาศยาน เป็นแผนการดำเนินงานที่จัดทำขึ้นเพื่อใช้เป็นแนวทางสำหรับการปฏิบัติงานด้านการจัดการสิ่งแวดล้อมท่าอากาศยานในความรับผิดชอบของ ทอท. ได้แก่

- | | |
|------------------------|--------------------------|
| 1. ท่าอากาศยานกรุงเทพ | 2. ท่าอากาศยานเชียงใหม่ |
| 3. ท่าอากาศยานหาดใหญ่ | 4. ท่าอากาศยานภูเก็ต |
| 5. ท่าอากาศยานเชียงราย | 6. ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ |

วัตถุประสงค์

เพื่อให้การจัดการสิ่งแวดล้อมท่าอากาศยานในความรับผิดชอบของ ทอท. เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และ เกิดประสิทธิผลสูงสุด ทั้งต่อ ทอท. และทรัพยากรโลก

องค์ประกอบของแผนการจัดการสิ่งแวดล้อมท่าอากาศยาน

แผนการจัดการสิ่งแวดล้อมท่าอากาศยาน ประกอบด้วยแผนงานหลัก จำนวน 8 แผน ดังนี้

1. แผนการดำเนินงานเรื่องคุณภาพอากาศ
2. แผนการดำเนินงานเรื่องเสียง และความสั่นสะเทือน
3. แผนการดำเนินงานเรื่องคุณภาพน้ำ
4. แผนการดำเนินงานเรื่องคุณภาพดิน
5. แผนการดำเนินงานเรื่องการจัดการกากของเสีย
6. แผนการดำเนินงานเรื่องการประหยัดพลังงาน
7. แผนการดำเนินงานเรื่องทรัพยากรธรรมชาติ
8. แผนการดำเนินงานเรื่องการประชาสัมพันธ์ด้านสิ่งแวดล้อม

แผนการดำเนินงานเรื่องคุณภาพอากาศ

ข้อมูลเบื้องต้น

- มลพิษทางอากาศที่เกิดขึ้นจากการดำเนินกิจการท่าอากาศยานส่วนใหญ่เกิดขึ้นจาก พลังงาน / เชื้อเพลิงที่ใช้ อาทิ เชื้อเพลิงของอากาศยาน ยานพาหนะ รวมทั้ง การก่อสร้างภายใน ท่าอากาศยาน
- มลพิษทางอากาศที่เกิดขึ้นจากการดำเนินกิจการท่าอากาศยาน ได้แก่ ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ ออกไซด์ของไนโตรเจน ออกไซด์ของซัลเฟอร์ และฝุ่นละอองของหิน และโลหะ

- การใช้พลังงาน / เชื้อเพลิงที่สะอาด การรณรงค์ให้ใช้พลังงาน / เชื้อเพลิง อย่างประหยัด และการปลูกต้นไม้ เป็นตัวอย่างของวิธีการที่สามารถลดมลพิษทางอากาศที่เกิดขึ้นจากการดำเนินกิจการท่าอากาศยานได้

- อัตราการลดลงของก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ต่อปริมาณการใช้พลังงาน / เชื้อเพลิง สามารถใช้เป็นเป้าหมายในการควบคุมคุณภาพอากาศได้

วัตถุประสงค์ มลพิษทางอากาศที่เกิดขึ้นจากการดำเนินกิจการท่าอากาศยาน และถูกปล่อยออกสู่สภาพแวดล้อมจะต้องมีปริมาณน้อยที่สุดเท่าที่จะทำได้

ตารางที่ 1 วิธีการดำเนินการเรื่องคุณภาพอากาศ

กิจกรรม	มาตรการ
1. ควบคุมการเกิดก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ ออกไซด์ของไนโตรเจน ออกไซด์ของซัลเฟอร์	- ขอความร่วมมือให้บริษัทสายการบินใช้ GPU แทน APU - ขอความร่วมมือให้บริษัทสายการบิน ให้ใช้วิธีการ Idle stop - ขอความร่วมมือให้บริษัทสายการบิน และผู้ประกอบการใช้ยานพาหนะที่ก่อให้เกิดมลพิษทางอากาศในระดับต่ำ เช่น ยานพาหนะที่ใช้ไฟฟ้า LNG LPG เป็นเชื้อเพลิง - ขอความร่วมมือพนักงาน ของ ทอท. บริษัทสายการบินและ ผู้ประกอบการให้บริการรถขนส่งมวลชนในการเดินทางมาปฏิบัติงาน - ขอความร่วมมือผู้โดยสารใช้บริการรถบริการขนส่งมวลชนในการเดินทางไป-กลับ ท่าอากาศยาน
2. ควบคุมการเกิดฝุ่นละอองที่เกิดจากการก่อสร้าง	- ขอความร่วมมือจากผู้ประกอบการ / บริษัทรับเหมาก่อสร้าง ให้มีการดำเนินการเกี่ยวกับระบบการรวบรวม และกำจัดฝุ่นละออง - ขอความร่วมมือจากผู้ประกอบการ / บริษัทรับเหมาก่อสร้าง จัดทำรั้วกันพื้นที่ที่มีการก่อสร้าง

แผนการดำเนินงานเรื่องเสียง

ข้อมูลเบื้องต้น

- เสียงและความสั่นสะเทือน ที่เกิดขึ้นจากการดำเนินกิจการท่าอากาศยาน มีแหล่งกำเนิดหลักจากอากาศยาน ยานพาหนะที่ปฏิบัติงานในเขตท่าอากาศยาน การทำงานของเครื่องกำเนิดความร้อน และการก่อสร้าง

- ผลกระทบที่สำคัญสืบเนื่องจากการดำเนินกิจการท่าอากาศยาน คือ ผลกระทบด้านเสียงที่เกิดขึ้นจากอากาศยาน มาตรการที่สามารถลดผลกระทบด้านเสียงได้ มีดังนี้ การนำอากาศยานที่ก่อให้เกิดเสียงรบกวนน้อยกว่ามาใช้ การกำหนดให้ใช้วิธีการบินที่ทำให้เกิดเสียงรบกวนน้อย ในส่วนของโครงสร้างของท่าอากาศยานสามารถช่วยให้ผลกระทบด้านเสียงด้วยการติดตั้ง noise suppressor , sound proof banks and walls นอกจากนี้การตรวจวัดระดับเสียงในเขต ท่าอากาศยาน และพื้นที่โดยรอบ ถือเป็นมาตรการหนึ่งที่สามารถลดผลกระทบด้านเสียง รวมทั้ง การขอความร่วมมือให้บริษัทสายการบิน และผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้อง ใช้ GPU และการปรับเปลี่ยนมาใช้ GSE และยานพาหนะที่ใช้ปฏิบัติงานในเขตท่าอากาศยานให้เป็นประเภทที่ก่อให้เกิดผลกระทบด้านเสียงในระดับต่ำ

วัตถุประสงค์ ผลกระทบด้านเสียงที่เกิดขึ้นจากการดำเนินกิจการท่าอากาศยานจะต้องถูกควบคุม และก่อให้เกิดผลกระทบต่อชุมชน โดยรอบ และสภาพแวดล้อมน้อยที่สุด

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี

ตารางที่ 2 วิธีการดำเนินการเรื่องเสียง

กิจกรรม	มาตรการ
1. การลดเสียงที่เกิดขึ้นจากอากาศยาน	- การทดสอบเครื่องยนต์เครื่องบินต้องดำเนินการในพื้นที่ที่มีการป้องกันเสียงออกสู่ภายนอก - ขอความร่วมมือให้บริษัทสายการบินนำอากาศยานที่ก่อให้เกิดเสียงรบกวนน้อยกว่ามาใช้ - ขอความร่วมมือให้บริษัทสายการบินใช้วิธีการบินที่ทำให้เกิดเสียงรบกวนน้อย
2. การลดเสียงที่เกิดขึ้นจากการดำเนินกิจการท่าอากาศยาน	- ติดตั้ง sound proof banks , sound proof walls and fence - ติดตั้ง noise buffer wood (soundproofing wood) - ปรับปรุง / ก่อสร้างอาคารที่สามารถกันเสียงรบกวน
	- ขอความร่วมมือให้บริษัทสายการบิน และผู้ประกอบการใช้ยานพาหนะที่ใช้กระแสไฟฟ้าเป็นเชื้อเพลิง
3. การลดเสียงที่เกิดขึ้นจากกิจกรรม การก่อสร้าง	- ขอความร่วมมือ/ กำหนดให้บริษัทผู้รับเหมาก่อสร้างใช้เครื่องมืออุปกรณ์ที่ก่อให้เกิดผลกระทบด้านเสียงในระดับต่ำ - ขอความร่วมมือ/ กำหนดให้บริษัทผู้รับเหมาก่อสร้างจัดทำรั้วกันพื้นที่ที่มีการก่อสร้าง

แผนการจัดการเรื่องคุณภาพน้ำ

ข้อมูลเบื้องต้น

- การดำเนินกิจการท่าอากาศยานถือเป็นกิจกรรมที่มีการใช้น้ำในปริมาณมาก อาทิเพื่อใช้ในการบริโภค การใช้น้ำในห้องสุขา ครีวการบิน การล้างทำความสะอาดอากาศยาน หรือ การใช้รดน้ำต้นไม้ เป็นผลให้น้ำจากการดำเนินกิจการท่าอากาศยานจึงที่ถูกปล่อยออกสู่ภายนอก ในปริมาณที่สูงด้วยเช่นกัน และในบางครั้งก็จะมี การปนเปื้อนของน้ำมัน สารเคมี เช่น ยาปราบศัตรูพืช ที่ใช้ในการดำเนินกิจการท่าอากาศยานออกสู่ภายนอก ดังนั้นน้ำที่ปล่อยออกจากท่าอากาศยาน จึงจำเป็นต้องได้รับการบำบัดให้ได้มาตรฐานก่อนปล่อยสู่สาธารณะ

- การนำน้ำที่ได้รับการบำบัดแล้วกลับมาใช้สำหรับการบริการในห้องสุขา การรดน้ำต้นไม้ทดแทนการใช้น้ำจากแหล่งน้ำหลัก เป็นหนึ่งวิธีการที่ควรนำมาประยุกต์ใช้ เพื่อลดปริมาณน้ำใช้ และปริมาณน้ำที่ต้องได้รับการบำบัด

วัตถุประสงค์ เพื่อลดปริมาณน้ำใช้ในการดำเนินกิจการท่าอากาศยาน ต่อจำนวนผู้ให้บริการท่าอากาศยาน รวมทั้งควบคุมคุณภาพน้ำทิ้งที่ได้รับการบำบัดแล้วของท่าอากาศยานให้ได้มาตรฐานตามที่กฎหมายกำหนด

ตารางที่ 3 วิธีการดำเนินการเรื่องคุณภาพน้ำ

กิจกรรม	มาตรการ
1. การควบคุมมลพิษที่จะเกิดกับแหล่งน้ำสาธารณะ (แม่น้ำ ลำคลอง หนอง บึง และ ทะเล)	- กำหนดให้ครัวเรือนมีระบบบำบัดน้ำเสียที่เหมาะสม - ติดตั้ง oil separator ในจุดที่เหมาะสมภายในเขตท่าอากาศยาน - มีการควบคุม แลกำจัดขยะอันตราย ขยะติดเชื้ออย่างถูกต้องตามหลักวิชาการ - จัดหาพื้นที่เพื่อที่พักน้ำที่ได้รับการบำบัดแล้วก่อนปล่อยสู่แหล่งน้ำสาธารณะ - ป้องกันไม่ให้มีการปล่อยน้ำออกสู่ดิน หรือทรายโดยตรง - ควบคุมอุณหภูมิน้ำที่ปล่อยออกจากระบบบำบัดน้ำเสีย
2. การป้องกันน้ำท่วม	- ชูดลอกรางระบายน้ำภายในเขตท่าอากาศยานอย่างสม่ำเสมอ
3. การควบคุมปริมาณการใช้น้ำ	- ขอความร่วมมือผู้ประกอบการในเขตท่าอากาศยานควบคุมปริมาณน้ำใช้ และการนำที่ใช้น้ำแล้วกลับมาใช้ประโยชน์ - ติดตั้งอุปกรณ์ สุขภัณฑ์ ประหยัดน้ำ

แผนการจัดการเรื่องคุณภาพดิน

ข้อมูลเบื้องต้น

- น้ำมันที่รั่วไหลจากอากาศยาน และยานพาหนะที่ปฏิบัติงานในเขตท่าอากาศยานเป็นสาเหตุหลักที่ทำให้เกิดมลพิษทางดิน ยาปราบศัตรูพืช รวมทั้งสารเคมีที่ใช้ในการดำเนินงานท่าอากาศยาน ก็เป็นส่วนหนึ่งที่ทำให้เกิดมลพิษทางดิน

- มาตรการที่สามารถลดผลกระทบที่มีต่อดินได้ คือ การใช้น้ำมัน และสารเคมีที่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมในระดับต่ำ กำจัดระบบเพื่อให้การล้างทำความสะอาดอากาศยาน และยานพาหนะก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมน้อยที่สุด รวมทั้งการติดตั้งระบบกำจัดน้ำมัน และสารเคมี ในเขตท่าอากาศยาน วัตถุประสงค์ เพื่อควบคุมมลพิษทางดินที่เกิดขึ้นจากการดำเนินงานท่าอากาศยาน

ตารางที่ 4 วิธีการดำเนินการเรื่องคุณภาพดิน

กิจกรรม	มาตรการ
1. การอนุรักษ์หน้าดิน	- ส่งเสริมให้มีการปลูกต้นไม้ และพืชคลุมดิน
2. การป้องกันการปนเปื้อนของดิน	- ติดตั้งติดตั้ง oil separator ในจุดที่เหมาะสมภายในเขตท่าอากาศยาน - ควบคุมปริมาณการใช้สารเคมี และยาปราบศัตรูพืช - เลือกใช้สารเคมี และยาปราบศัตรูพืชที่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมในระดับต่ำ - ควบคุมและกำจัดของเสีย และสารเคมีอันตรายอย่างถูกวิธี

แผนการดำเนินงานเรื่องการจัดการกากของเสีย

ข้อมูลเบื้องต้น

- กากของเสียที่เกิดขึ้นจากการดำเนินงานท่าอากาศยานมีหลากหลายประเภท ทั้งที่เป็นขยะมูลฝอยชุมชน ของเสียอันตราย ขยะติดเชื้อ น้ำชะขยะ หรือหากแบ่งตามกายภาพ พบว่า มีทั้ง ขยะเปียก ขยะแห้ง มูลฝอยจากการกวาดถนน มูลฝอยขนาดใหญ่ รวมทั้งมูลฝอยจากการก่อสร้าง และรื้อถอน

- ปริมาณมูลฝอยที่เกิดขึ้นสามารถลดปริมาณลงได้ โดยอาศัยกระบวนการคัดแยก และนำกลับมาใช้ใหม่

- การใช้ผลิตภัณฑ์ recycle เป็นส่วนหนึ่งของการใช้ทรัพยากรอย่างยั่งยืน

วัตถุประสงค์

- เพื่อปริมาณกากของเสียที่เกิดขึ้นจากดำเนินกิจการท่าอากาศยาน
- เพื่อปริมาณกากของเสียที่เกิดขึ้นต่อจำนวนผู้ให้บริการท่าอากาศยาน
- เพื่อเพิ่มอัตราการนำมาใช้ใหม่ของกากของเสียที่เกิดขึ้น (recycling rate)

ตารางที่ 5 วิธีการดำเนินการเรื่องการจัดการกากของเสีย

กิจกรรม	มาตรการ
1. การใช้ทรัพยากรธรรมชาติอย่างคุ้มค่า	- ขอความร่วมมือหน่วยงาน ทอท. บริษัทสายการบิน และผู้ประกอบการ งดการใช้หีบห่อ หากจำเป็นให้ใช้เป็นหีบห่อ หรือการห่อสิ่งของที่ไม้สลับซับซ้อน หรือเป็นหีบห่อที่ทำจากวัสดุรีไซเคิล recycle - ขอความร่วมมือหน่วยงาน ทอท. บริษัทสายการบิน และผู้ประกอบการ ใช้บรรจุภัณฑ์ที่สามารถย่อยสลายได้ - ขอความร่วมมือหน่วยงาน ทอท. บริษัทสายการบิน และผู้ประกอบการ ร่วมโครงการการลดใช้กระดาษ (paperless) และใช้เอกสารอิเล็กทรอนิกส์ (electronic document) - ขอความร่วมมือหน่วยงาน ทอท. บริษัทสายการบิน และผู้ประกอบการ ใช้กระบวนการผลิตที่สะอาด ในการดำเนินงาน
2. การคัดแยกกากของเสีย	- จัดหาถังรองมูลฝอยแยกตามประเภทตามที่กฎหมายกำหนด - ขอความร่วมมือหน่วยงาน ทอท. บริษัทสายการบิน และผู้ประกอบการ เข้าร่วมโครงการคัดแยกกากของเสีย
	- ส่งเสริมการนำกากของเสียที่เกิดขึ้นจากการดำเนินกิจการท่าอากาศยาน ไปใช้ให้เกิดประโยชน์ เช่น การทำปุ๋ยชีวภาพ การผลิตก๊าซมีเทน การนำไปเป็นอาหารสัตว์ การนำ sludge ไปใช้เป็นวัตถุดิบในการทำเครื่องปั้นดินเผา

แผนการดำเนินงานเรื่องการประหยัดพลังงาน

ข้อมูลเบื้องต้น

- พลังงานในปริมาณมาก และหลากหลายประเภทถูกใช้ในการดำเนินกิจการท่าอากาศยาน อาทิ กระแสไฟฟ้า แก๊ส น้ำมันเชื้อเพลิง

- การใช้พลังงานในอัตราที่ลดลง จะส่งผลให้อัตราการเกิดก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ที่ทำให้เกิดภาวะโลกร้อน ลดลงเช่นกัน มาตรการที่ใช้เพื่อการประหยัดพลังงานมีหลายวิธี อาทิ การควบคุมปริมาณการใช้พลังงานด้วยการใช้พลังงานอย่างคุ้มค่า หรือการเลือกใช้พลังงานสะอาดรวมทั้งการอนุรักษ์/สร้างพื้นที่สีเขียว วัสดุประสงค์ เพื่อลดปริมาณการใช้พลังงานในการดำเนินกิจการท่าอากาศยาน

ตารางที่ 6 วิธีการดำเนินการเรื่องการประหยัดพลังงาน

กิจกรรม	มาตรการ
1. การใช้พลังงานอย่างคุ้มค่า	- ขอความร่วมมือหน่วยงาน ทอท. บริษัทสายการบิน และผู้ประกอบการ ติดตั้งระบบปรับอากาศให้เหมาะสมกับพื้นที่ (แบบรวมพื้นที่/ แยกพื้นที่) - ขอความร่วมมือหน่วยงาน ทอท. บริษัทสายการบิน และผู้ประกอบการ ติดตั้งแผงควบคุมแสงสว่างให้เหมาะสมกับพื้นที่ (แบบรวมพื้นที่/ แยกพื้นที่) - ขอความร่วมมือหน่วยงาน ทอท. บริษัทสายการบิน และผู้ประกอบการ ใช้อุปกรณ์ที่มีประสิทธิภาพสูง และประหยัดพลังงาน - ขอความร่วมมือหน่วยงาน ทอท. บริษัทสายการบิน และผู้ประกอบการ เลือกใช้พลังงาน/ เชื้อเพลิงทดแทน เช่น พลังงานแสงอาทิตย์ พลังงานลม
2. การควบคุมการใช้พลังงาน	- ขอความร่วมมือหน่วยงาน ทอท. บริษัทสายการบิน และผู้ประกอบการ ติดตั้งฉนวนกันความร้อน - ขอความร่วมมือหน่วยงาน ทอท. บริษัทสายการบิน และผู้ประกอบการ ปรับแสงสว่างจากภายนอกให้เหมาะสม
3. การใช้พลังงานที่เกิดขึ้นจากการจัดการกากของเสีย	- ขอความร่วมมือหน่วยงาน ทอท. บริษัทสายการบิน และผู้ประกอบการ พิจารณานำพลังงานที่เกิดขึ้นจากการจัดการกากของเสียไปใช้ประโยชน์

แผนการดำเนินงานเรื่องทรัพยากรธรรมชาติ

ข้อมูลเบื้องต้น

- การดำเนินกิจการทำอากาศยาน จำเป็นต้องใช้พื้นที่ในจำนวนไม่น้อย ดังนั้น ผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการดำเนินกิจการทำอากาศยานจึงมีจำนวนไม่น้อยเช่นกัน การอยู่ร่วมกันระหว่างทำอากาศยาน และชุมชน โดยรอบจึงเป็นสิ่งสำคัญ การสร้างสรรค์สภาพแวดล้อมทั้งภายใน และภายนอกทำอากาศยานให้น่าอยู่ โดยเฉพาะการเพิ่มพื้นที่สีเขียว จึงมีส่วนช่วยทำอากาศยาน และชุมชน โดยรอบสามารถอยู่ร่วมกันได้ วัตถุประสงค์ เพื่อเพิ่มร้อยละของพื้นที่สีเขียวทั้งในเขตทำอากาศยาน และพื้นที่โดยรอบทำอากาศยาน

ตารางที่ 7 วิธีการดำเนินการเรื่องทรัพยากรธรรมชาติ

กิจกรรม	มาตรการ
1. การเพิ่มพื้นที่สีเขียว	- ปลูกต้นไม้ในเขตทำอากาศยาน และพื้นที่โดยรอบ โดยกำหนดให้พันธุ์ไม้ที่ปลูกจะต้องไม่ก่อให้เกิดปัญหาต่อการดำเนินกิจการทำอากาศยาน

แผนการดำเนินงานเรื่องการประชาสัมพันธ์ด้านสิ่งแวดล้อม

ข้อมูลเบื้องต้น

- การดำเนินกิจการทำอากาศยาน ถือเป็นส่วนหนึ่งที่ทำให้เกิดการพัฒนาด้านเศรษฐกิจ และสังคมของประเทศ กล่าวได้ว่าทำอากาศยานเป็นแหล่งรวมความเจริญด้านต่าง ๆ อาทิ การคมนาคม การพาณิชย์ รวมทั้งการขยายตัวของชุมชนที่เข้ามาใกล้ทำอากาศยานที่เพิ่มมากขึ้นตามระยะเวลา ดังนั้นเพื่อให้เกิดความเข้าใจอันดีต่อกันระหว่าง ทำอากาศยาน และชุมชนที่อยู่โดยรอบ การประชาสัมพันธ์เพื่อสร้างความเข้าใจอันดีจึงเป็นมาตรการหนึ่งที่ทำให้ ทำอากาศยาน และชุมชนสามารถอยู่ร่วมกันได้อย่างดี

วัตถุประสงค์ เพื่อสร้างความสัมพันธ์ และความเข้าใจอันดีระหว่างท่าอากาศยาน และชุมชน โดยรอบ

ตารางที่ 8 วิธีการดำเนินการเรื่องการประชาสัมพันธ์ด้านสิ่งแวดล้อม

กิจกรรม	มาตรการ
1. การประชาสัมพันธ์ด้านสิ่งแวดล้อม	- เผยแพร่ข้อมูลผลการดำเนินการด้านสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยาน ให้ชุมชน โดยรอบรับทราบ - ดำเนินการเปิดช่องทางการสื่อสารกับชุมชน โดยรอบ - จัดกิจกรรมชุมชนสัมพันธ์ - ดำเนินการสานสัมพันธ์กับหน่วยงานราชการ และเอกชนในพื้นที่ โดยรอบท่าอากาศยาน



1. การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม(EIA)โครงการพัฒนาเพื่อเพิ่มขีดความสามารถท่าอากาศยานกรุงเทพ

1.1 ความเป็นมาของโครงการ

โครงการพัฒนาเพื่อเพิ่มขีดความสามารถของท่าอากาศยานกรุงเทพ ซึ่งตั้งอยู่ในเขตดอนเมือง กรุงเทพมหานคร เป็นโครงการที่มีเป้าหมายในการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ในท่าอากาศยานกรุงเทพ เพื่อให้สามารถรองรับปริมาณการจราจรทางอากาศในอนาคตได้อย่างมีประสิทธิภาพในอีก 10 ปีข้างหน้า ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 11 กุมภาพันธ์ 2540 โดยที่การพัฒนาของโครงการอาจส่งผลกระทบต่อทรัพยากรสิ่งแวดล้อม การท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย (ทอท.) ได้มอบหมายให้บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง จำกัด ทำการศึกษาและจัดทำรายงานวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ เสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม (สผ.) เพื่อพิจารณาให้ความเห็นและเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติพิจารณาให้ความเห็นชอบก่อนการดำเนินโครงการ โดยเริ่มทำการศึกษาตั้งแต่วันที่ 13 พฤศจิกายน 2540

1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

การจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการพัฒนาเพื่อเพิ่มขีดความสามารถของท่าอากาศยานกรุงเทพ มีวัตถุประสงค์ของการศึกษาที่สำคัญ คือ

1. เพื่อศึกษาสภาพสิ่งแวดล้อมปัจจุบันโดยรอบโครงการ
2. เพื่อประเมินผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สืบเนื่องจากการพัฒนาขีดความสามารถของท่าอากาศยานกรุงเทพในระยะก่อสร้างและดำเนินการ
3. เพื่อนำเสนอมาตรการ/แผนปฏิบัติการลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
4. เพื่อนำเสนอมาตรการ/แผนปฏิบัติการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

1.3 ขอบเขตและวิธีการศึกษา

ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมที่ทำการศึกษานั้น คณะผู้ศึกษาได้ยึดตามแนวทางการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการสนามบินพาณิชย์ ซึ่งกำหนดโดยกองวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม สำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม (สผ.) ประกอบกับข้อมูลจากรายงานที่เกี่ยวข้องและการสำรวจภาคสนาม โดยการศึกษามุ่งเน้นเฉพาะปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับโครงการ และคาดว่าจะได้รับผลกระทบจากโครงการและ/หรือจะมีผลกระทบต่อโครงการทั้งในระยะก่อสร้างและดำเนินการ

ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมที่ทำการศึกษา ได้แก่

1. ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมด้านกายภาพ ประกอบด้วย

- สภาพภูมิประเทศและธรณีวิทยา

- สภาพทางอุตุนิยมวิทยาและคุณภาพอากาศ
- เสียง
- อุทกวิทยาน้ำผิวดินและน้ำใต้ดิน
- คุณภาพน้ำผิวดินและน้ำใต้ดิน

2. ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมด้านชีวภาพ ได้แก่ นิเวศวิทยาทางน้ำ

3. คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ ประกอบด้วย

- การใช้ที่ดิน
- การคมนาคม/ การจราจร
- ระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ

4. คุณค่าคุณภาพชีวิต ประกอบด้วย

- สังคมและเศรษฐกิจ
- สาธารณสุข อาชีวอนามัยและความปลอดภัย

วิธีการศึกษาประกอบด้วย ขั้นตอนต่างๆ ดังนี้

1. รวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับสภาพปัจจุบันของทรัพยากรสิ่งแวดล้อม และแนวโน้มในอนาคต
2. วิเคราะห์ข้อมูลทรัพยากรสิ่งแวดล้อม และประเมินผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
1. จัดทำข้อเสนอแนะและมาตรการ/แผนปฏิบัติการต่างๆ เพื่อลดผลกระทบทางด้านลบของโครงการหรือที่มีต่อโครงการ พร้อมทั้งข้อเสนอเพื่อเสริมประโยชน์ที่จะได้รับเนื่องจากโครงการ
4. เสนอมาตรการ/แผนปฏิบัติการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ทั้งในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการของโครงการ

1.4 มาตรการป้องกัน แก้ไข และติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ตารางที่ 9 มาตรการป้องกัน แก้ไข และการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ทรัพยากร	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
1. สภาพภูมิประเทศและธรณีวิทยา	- ไม่สูบน้ำจากบ่อบาดาลเกินกว่าอัตราที่กรมทรัพยากรธรณีอนุญาต - ศึกษาความเปลี่ยนแปลงและติดตามตรวจวัดการทรุดตัวของแผ่นดินที่อยู่โดยรอบ ททท. - พิจารณาใช้ระบบสุขภัณฑ์ในห้องน้ำให้เป็นระบบประหยัดน้ำเพื่อลดปริมาณการใช้น้ำบาดาล - ลดปริมาณการสูบน้ำบาดาล และจัดหาน้ำจากแหล่งน้ำอื่นเพิ่มเติม - หมุนเวียนน้ำที่ผ่านการบำบัดแล้วกลับมาใช้ใหม่ เพื่อลดปริมาณการใช้น้ำบาดาล	- เก็บรวบรวมข้อมูลจากหมวดหลักฐานของหน่วยงานต่างๆ ที่ดำเนินการอยู่แล้ว จำนวน 10 หมวด
2. คุณภาพอากาศ	- จัดระเบียบการจราจรภายในสนามบิน และดูแลบำรุงรักษาปลูกพืชคลุมดินข้างถนนและทางวิ่ง - เครื่องบินทุกลำที่มาจอดบริเวณอาคารสะพานเทียบเครื่องบินจะต้องดับเครื่องยนต์ และให้ใช้เครื่องลากจูงออกจากบริเวณดังกล่าวก่อนที่จะเดินเครื่องยนต์ - เพิ่มค่าธรรมเนียมอากาศยานที่ก่อให้เกิดมลพิษทางอากาศเกินกว่ามาตรฐานกำหนด	- ตรวจวัด TSP, NO₂, CO, THC ความเร็วและทิศทางลม ตามวิธีมาตรฐาน
3. เสียง	- การลดผลกระทบด้านเสียงในเขตท่าอากาศยานกรุงเทพ(ททท.) - จัดให้อาคารสำนักงานในเขต ททท. มีกำแพงและ ประตูปิดกันพร้อมทั้งติดตั้งระบบปรับอากาศ - ผู้ปฏิบัติงานในพื้นที่โครงการบริเวณ Airside จะต้อง ใช้เครื่องป้องกันอันตรายต่อหู เช่น Ear pluge และ Ear Muffs - กรณีอาคารที่ยังไม่มีการติดตั้งเครื่องปรับอากาศให้พิจารณาใช้กระจกและผนังกันเสียงที่มีประสิทธิภาพยิ่ง ขึ้นเพิ่มเติมจากการใช้เครื่องปรับอากาศในตัวอาคาร	- ตรวจวัด Lmax, Leq(24), Ldn ตามวิธีมาตรฐานของ IECIP 179 โดยแต่ละสถานีให้ตรวจวัดต่อเนื่อง 3 วัน

ตารางที่ 9 มาตรการป้องกัน แก้ไข และการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

ทรัพยากร	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
3. เสียง (ต่อ)	การลดผลกระทบด้านเสียงสำหรับชุมชนบริเวณใกล้เคียง ทกท. ■ การลดผลกระทบด้านเสียงที่แหล่งกำเนิด - ให้ถือปฏิบัติตามมาตรการและวิธีการที่ได้ ดำเนินการอยู่แล้วในปัจจุบัน (ข้อกำหนดให้นักบินปฏิบัติ เพื่อลดมลภาวะด้านเสียงและหลักเกณฑ์ที่กำหนดโดย ICAO - ลดจำนวนเที่ยวบินในช่วงชั่วโมงคับคั่งและช่วงเวลา 24.00 – 05.00 น. โดย * พิจารณาเพิ่มค่าธรรมเนียมพิเศษ * จัดเก็บค่าธรรมเนียมพิเศษ - ลดจำนวนเที่ยวบินที่มีระดับเสียงเกินมาตรฐาน โดย * ศึกษาและกำหนดมาตรฐานระดับเสียงจากอากาศยาน * ห้ามเครื่องบินที่มีเสียงดังเกินมาตรฐานเข้าใช้บริการ กรณีฉุกเฉินให้เก็บค่าธรรมเนียมพิเศษ - จำกัดจำนวนเที่ยวบิน ■ การลดผลกระทบด้านเสียงที่แหล่งรับเสียง - การดำเนินงานประชาสัมพันธ์ - ออกข้อบัญญัติและประกาศเกี่ยวกับการควบคุมการก่อสร้างอาคารในพื้นที่โดยรอบ ทกท. - ติดตามตรวจวัดระดับเสียงบริเวณแหล่งรับที่ไวต่อผลกระทบ	

ตารางที่ 9 มาตรการป้องกัน แก้ไข และการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

ทรัพยากร	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4. อุทกวิทยาน้ำผิวดิน	- ตรวจสอบสภาพร่อง คุระบายน้ำ และท่อระบายน้ำฝนอย่างสม่ำเสมอต่อเนื่อง เพื่อไม่ให้เกิดการอุดตัน - ขุดลอกคุระบายน้ำภายในเขต ททท. ทุกสายในช่วงก่อนฤดูฝนทุกปี - ซ่อมแซมเครื่องมืออุปกรณ์ที่ใช้ในการสูบน้ำให้พร้อมที่จะใช้งานได้ตลอดเวลาและอย่างมีประสิทธิภาพ - จัดให้มีเจ้าหน้าที่ประจำโรงสูบน้ำในช่วงฤดูฝนตลอด 24 ชม. - ประสานงานกับ กทม. เมื่อมีการระบายน้ำจากพื้นที่โครงการในช่วงฤดูฝน - ขุดลอกทะเลสาบในเขตสนามบินให้มีความลึกอยู่ในระดับไม่น้อยกว่า 2 เมตร	
5. อุทกวิทยาน้ำใต้ ดิน	- การสูบน้ำจากบ่อบาดาลจะต้องไม่เกินอัตราที่ได้รับอนุญาตจากกรมทรัพยากรธรณี - คูระบายน้ำบ่อบาดาลให้อยู่ในสภาพที่ดีอยู่เสมอ - นำน้ำเสียที่ผ่านการบำบัดจนมีมาตรฐานคุณภาพน้ำ ตามข้อกำหนดหมุนเวียนกลับมาใช้ในกิจกรรมต่างๆ ที่ ไม่ต้องใช้น้ำคุณภาพดีนัก เช่น รดน้ำต้นไม้ - พิจารณาใช้สุขภัณฑ์ที่เป็นแบบประหยัดน้ำ เพื่อลดปริมาณการสูบน้ำบาดาล	
6. คุณภาพน้ำผิวดิน	- วางท่อรวบรวมน้ำเสียจากอาคารต่างๆ เพิ่มเติมให้ คลอบคลุมอาคารทั้งหมดในเขต ททท. - ให้ผู้ประกอบการที่ใช้พื้นที่ของท่าอากาศยานกรุงเทพที่มีระบบบำบัดน้ำเสีย ทำการบำบัดน้ำเสียให้ได้ตาม มาตรฐานคุณภาพน้ำทิ้งก่อนระบายลงสู่แหล่งน้ำ - ให้ผู้ประกอบการที่ใช้พื้นที่ของท่าอากาศยานกรุงเทพทำการปรับปรุงระบบบำบัดน้ำเสียให้มีประสิทธิภาพ	- ตรวจวัดความลึก, DO, SS, BOD₅, น้ำมันและไขมัน, pH, NO₃-N, Pb, Cd, Hg, แพลงก์ตอนและสัตว์หน้าดิน ตามวิธีมาตรฐานของ AWWA, APHA และ WPCF

ตารางที่ 9 มาตรการป้องกัน แก้ไข และการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

ทรัพยากร	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
6. คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)	- ตรวจสอบประสิทธิภาพการทำงานของระบบบำบัดน้ำเสียรวมของ ทอท. อย่างสม่ำเสมอ และดำเนินการ ซ่อมแซมทันทีเมื่อชำรุดเสียหาย - ให้เจ้าของร้านอาหาร/ ภัตตาคารดำเนินการติดตั้งบ่อดักไขมันบริเวณท่อระบายน้ำทิ้ง ก่อนปล่อยน้ำทิ้งเข้าสู่ ระบบบำบัดน้ำเสียรวม	
7. การใช้ที่ดิน	- ปรับข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินในกฎกระทรวง ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครกฎกระทรวงผังเมืองรวม - ชุมชนประชาธิปไตย - คลองหลวง และผังเมืองรวม เมืองคูคต จังหวัดปทุมธานี ให้สอดคล้องกับการใช้ประโยชน์ที่ดิน - ออกข้อบัญญัติและประกาศเกี่ยวกับการควบคุมการ ก่อสร้างอาคารในพื้นที่โดยรอบท่าอากาศยานกรุงเทพ เพื่อกำหนดลักษณะอาคารและส่วนประกอบอาคารให้สามารถลดผลกระทบด้านเสียงจากการดำเนินการของ ท่าอากาศยานกรุงเทพ	- ศึกษาข้อมูลสถิติพื้นที่ของการขออนุญาตปลูกสร้าง อาคาร - ดำรงภาคสนามตรวจสอบสภาพการใช้ที่ดิน
8. การคมนาคม/ การจราจร	- รณรงค์ให้ลดการใช้รถยนต์ส่วนตัว - ปรับเพิ่มค่าธรรมเนียมการจอดรถยนต์ส่วนตัวของพนักงานและผู้ประกอบการใน ทอท. - ประสานงานกับองค์กรภาคธุรกิจเอกชนใน ทอท. รวมทั้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในด้านการแก้ไขปัญหารถจราจร - ประสานงานกับ ขสมก. ให้มีการพิจารณาปรับปรุงให้บริการ Airport Bus	- รวบรวมข้อมูลสถิติปริมาณจราจรบนถนนวิภาวดีรังสิตและทางยกระดับคอนกรีต โทลล์เวย์ เป็นรายปีจากกรม ทางหลวงและ บมจ. ทางยกระดับคอนกรีต
9. การใช้น้ำ	- ตรวจสอบการแตกรั่วของท่อส่งน้ำ รวมทั้งดักเก็บสำรองน้ำ หากพบว่าแตกรั่ว ชำรุด เสียหายต้องจัดการ ซ่อมแซมแก้ไขทันที	

ตารางที่ 9 มาตรการป้องกัน แก้ไข และการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

ทรัพยากร	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
9. การใช้น้ำ (ต่อ)	- นำน้ำเสียที่ผ่านการบำบัดจนมีคุณภาพตามมาตรฐานน้ำทิ้งแล้ว นำกลับมาใช้ประโยชน์สำหรับกิจกรรมที่ไม่ จำเป็นต้องใช้น้ำสะอาดมาก - ประสานงานกับการประสานครหลวง เพื่อแจ้งข้อมูลรายละเอียดความต้องการใช้น้ำของโครงการ - ดำเนินการปรับปรุงระบบการรับและจ่ายน้ำในเขตท่าอากาศยานกรุงเทพ	
10. การจัดการกากของเสีย	- ประสานงานกับสำนักงานเขตดอนเมืองในการเพิ่ม ศักยภาพการจัดเก็บขยะในอนาคคเมื่อมีโครงการ - ปรับ/ แก้ไขสัญญาการเก็บขนมูลฝอยภายในท่าอากาศยาน โดยให้ผู้รับจ้างเก็บขนในปริมาณที่เพิ่มขึ้นและครอบคลุมอาณาบริเวณมากขึ้น โดยไม่ให้มีมูลฝอย ตกค้างในแต่ละวัน - จัดให้มีเจ้าหน้าที่รับผิดชอบตรวจตรา กำกับ ดูแล การ จัดเก็บมูลฝอยของบริษัท/ ผู้ประกอบการที่เช่าพื้นที่ใน ทกท. - กำหนดให้ทำความสะอาดบริเวณที่เป็นจุดกองรวมมูลฝอยทุกวัน - มีการจัดการกากของเสียในแต่ละส่วนให้เหมาะสมและชัดเจน - จัดให้มีภาชนะรองรับมูลฝอยให้เพียงพอ	
11. เศรษฐกิจ-สังคม และประชาสัมพันธ์	แผนการประชาสัมพันธ์ในการลดผลกระทบด้านเสียง - ดำเนินการลดผลกระทบด้านเสียงตามมาตรการที่ได้ เสนอแนะไว้ในมาตรการลดผลกระทบด้านเสียง - เผยแพร่ข้อมูลการดำเนินงานของท่าอากาศยานกรุงเทพ รวมทั้งข้อมูลต่างๆ ที่เกี่ยวข้องแก่ราษฎรในเขตพื้นที่โดยรอบและบริเวณใกล้เคียง	

ตารางที่ 9 มาตรการป้องกัน แก้ไข และการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

ทรัพยากร	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
11. เศรษฐกิจ-สังคม และประชาสัมพันธ์ (ต่อ)	- จัดให้มีช่องทางในการติดต่อสื่อสารกับประชาชนที่สะดวก และมีการตอบรับที่รวดเร็ว - จัดให้มีกิจกรรมร่วมมือกับชุมชน เพื่อสร้างความสัมพันธ์ที่ดีต่อกัน - ประสานงานกับหน่วยงานราชการและองค์กรเอกชนเป็นระยะๆ โดยเน้นองค์กรที่อยู่ในเขตพื้นที่ใกล้เคียงโครงการ เพื่อรับฟังข้อคิดเห็นจากหน่วยงานต่างๆ รวมทั้งประสานงานในการเผยแพร่ข้อมูลข่าวสาร โครงการให้ประชาชนได้รับทราบ	
12. สาธารณสุข อาชีวอนามัย และความปลอดภัย	- ผู้ปฏิบัติงานเก็บค่าจอร์จต้องสวมใส่หน้ากาก (mask) ป้องกันฝุ่นและควันตลอดเวลาปฏิบัติงาน - ผู้ปฏิบัติงาน	

การศึกษาระบบการจัดการและ การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยานกรุงเทพ

1. การจัดการมูลฝอย

การจัดการมูลฝอยของ ทอท. หลังจากดำเนิน โครงการพัฒนา เพื่อเพิ่มพัฒนาขีดความสามารถของ ทอท.

1. วางนโยบายให้กองรักษาความสะอาด ฝ่ายการทำอากาศยาน ระบุในสัญญาว่าจ้าง บริษัทที่จะได้รับการจัดจ้างให้เก็บขนมูลฝอยภายในท่าอากาศยานตามพื้นที่ทั้งหมดที่ระบุในสัญญา โดยไม่ให้มีมูลฝอยตกค้างภายในท่าอากาศยานในแต่ละวัน

2. กำหนดให้ผู้เช่าพื้นที่ของ ทอท. เช่น การบินไทย Siam Flight Service และ TAGS ต้องระบุที่กองรวมมูลฝอยของแต่ละกิจกรรมให้ชัดเจน โดยรายงานต่อการทำอากาศยานแห่งประเทศไทยทุกเดือน

3. กำหนดให้บริษัทที่เช่าพื้นที่หรือบริษัทที่ประกอบกิจการภายในท่าอากาศยาน ต้องรายงานต่อการทำอากาศยานแห่งประเทศไทยทุกเดือน ในเรื่องต่อไปนี้

- ประเภทของกากของเสียที่เกิดขึ้น พร้อมระบุแหล่งกำเนิด
- ปริมาณของกากของเสียทุกประเภท
- การเก็บรวบรวม

- การกำจัดหรือทำลาย

4. กำหนดให้บริเวณที่เป็นจุดกองรวมมูลฝอยในแต่ละแห่งต้องมีการทำความสะอาดทุกวัน โดยหน่วยงานผู้รับผิดชอบในบริเวณนั้นๆ เช่น

ภายในท่าอากาศยาน	- การท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย
บริเวณคลังสินค้าของการบินไทย	- บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ฝ่ายพัสดุภัณฑ์ และไปรษณีย์
บริเวณโรงซ่อมบำรุงของบริษัทการบินไทย	- บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ฝ่ายช่าง
บริเวณคลังสินค้าของ TAGS	- บริษัท ไทยแอร์พอร์ตสกราวเซอร์วิสเซส จำกัด (TAGS) เป็นต้น

5. การท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย ต้องจัดหาภาชนะรองรับมูลฝอยให้เพียงพอกับปริมาณขยะมูลฝอยที่จะเพิ่มขึ้นตามโครงการพัฒนา ซึ่งจากการประเมินพบว่า ปริมาณมูลฝอยจะเพิ่มจากปัจจุบัน 23 ตัน/วัน เป็น 38.5 ตัน/วัน ในปี พ.ศ. 2548 ดังนั้น จำเป็นต้องจัดหาภาชนะรองรับมูลฝอยได้เพียงพอกับปริมาณขยะที่เพิ่มขึ้นอีก 15.5 ตัน/วัน หรือประมาณ 52 ลบ.ม./วัน

(ความหนาแน่นขยะเท่ากับ 0.3 ตัน/ ลบ.ม.) โดยคิดตามสัดส่วนปริมาณขยะดังนี้

- จัดหาถังขยะเขียว – เหลือง ความจุ 3 ลบ.ม. 6 ตู้
- จัดหาถังขยะเขียว – เหลือง ความจุ 240 ลิตร 150 ถัง

(เป็นตัวเลขที่คิดเมื่อมีปริมาณผู้โดยสาร 39.85 ล้านคนในปี พ.ศ. 2548)

6. การท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย ต้องประสานงานกับสำนักงานเขตดอนเมืองแจ้งเกี่ยวกับปริมาณขยะที่จะเพิ่มขึ้น เพื่อให้ทางสำนักงานเขตดอนเมืองจัดวางแผนการทำงานเก็บขนและจัดตั้งงบประมาณสำหรับซื้อรถเก็บขนขยะที่เพิ่มในกรณีที่จำเป็น เพื่อเป็นการลดปัญหาขยะตกค้างภายในท่าอากาศยานกรุงเทพและในบริเวณเขตดอนเมือง

ตารางที่ 10 แหล่งกำเนิด ชนิด ลักษณะ และจตุรบรรณมูลฝอย

แหล่งกำเนิดมูลฝอย	ชนิดหรือลักษณะมูลฝอย	จตุรบรรณมูลฝอย
1. อาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศ	- เศษอาหาร - เศษกระดาษ - พลาสติก	- อาคาร 1 มีห้องพักมูลฝอยบริเวณด้านทิศเหนือและด้านทิศใต้ของอาคาร 1 - อาคาร 2 รวบรวมไว้ที่ห้องพักมูลฝอยด้านทิศใต้
2. อาคารผู้โดยสารภายในประเทศ		- คอกพักลักษณะเป็นรูปตัว U ตั้งไม่ห่างจากตัวอาคารนัก ภายในมีถังโลหะขนาดบรรจุ 200 ลิตร จำนวน 10 ใบ
3. อาคารสำนักงานใหญ่ท่าอากาศยาน		- ถังพลาสติกขนาด 240 ลิตร จำนวน 30 ใบ
4. อาคารคลังสินค้า	- เศษวัสดุต่างๆ - มูลฝอยทั่วไป	- ถังคอนเทนเนอร์สี่เหลี่ยมขนาด 5 m² ไว้ 5 จุด - ถังโลหะขนาด 200 ลิตร จำนวน 40 ใบ วางกระจายตามจุดต่างๆ บริเวณด้านหน้าอาคาร - ถังพลาสติกขนาด 240 ลิตร วางกระจายตามอาคารเทียบเครื่องบินด้านลานจอด (Airside) จำนวน 40 ใบ
5. ฝายไฟฟ้าและเครื่องกล	- ขยะอันตราย (หลอดไฟ)	- อาคารเก็บปิดมิดชิด

3.1.1 หน่วยงานที่รับผิดชอบในการจัดเก็บ มีอยู่ 3 ส่วน คือ

1. สำนักงานเขตดอนเมือง (หน่วยงานท้องถิ่น) มีหน้าที่ในการจัดเก็บมูลฝอยตามจตุรบรรณมูลฝอย ซึ่งมีอยู่ 3 จุด คือ บ่อพักมูลฝอยบริเวณอาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศ 1 ด้านทิศเหนือและใต้ และคอกพักมูลฝอย บริเวณอาคารผู้โดยสารภายในประเทศ เข้าทำการเก็บมูลฝอย ใน ทกท. ทุกวันในช่วงเวลา

2. หจก. ทองใบสุบิน จำกัด มีหน้าที่เก็บขนมูลฝอยต่างๆ ใน ทกท. ที่อยู่ในความรับผิดชอบของ ทอท. โดยในการเก็บขนของบริษัทนั้นจะดำเนินการในช่วงเวลา 13.00 น. – 21.00 น. ซึ่งตามสัญญา

การว่าจ้างนั้น ทางบริษัทต้องดำเนินการเก็บมูลฝอย บริเวณ ททท. ให้หมดวันต่อวัน และมีหน้าที่ในการทำความสะอาดบริเวณจุดรวบรวมน้ำทั้ง 3 จุด โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

การล้างบ่อขยะและบริเวณใกล้เคียง อาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศ อาคาร 1 (ด้านเหนือ - ใต้)

1. น้ำยาที่ใช้ในการล้างทำความสะอาด

- 1.1 ผลิตภัณฑ์ดับกลิ่น (แชม) (ใช้สำหรับล้างบ่อขยะด้านเหนือ - ใต้)
- 1.2 ผงซักฟอก (แฟ็บ) (ใช้สำหรับล้างบริเวณพื้นที่หน้าบ่อขยะด้านใต้)
- 1.3 โซดาไฟ (ใช้สำหรับล้างบริเวณพื้นที่หน้าบ่อขยะด้านเหนือและพื้นที่คอนกรีตทั่วไป)

2. อุปกรณ์ที่ใช้ในการล้างทำความสะอาด

- 2.1 ถังมือ
- 2.2 ผ้าปิดจมูก
- 2.3 รองเท้าบูท
- 2.4 ไม้กวาดทางมะพร้าวมีด้าม
- 2.5 แปรงพลาสติกมีด้าม
- 2.6 ที่กรีดน้ำ
- 2.7 สายยาง
- 2.8 น้ำ

3. ขั้นตอนในการล้างทำความสะอาดบ่อขยะ

- 3.1 กวาดเศษขยะที่ตกค้างออกจากบ่อให้หมด
- 3.2 ล้างด้วยน้ำ
- 3.3 ผสมน้ำยา (แชม) โดยใช้ส่วนผสม 2 – 3 ฝา ต่อน้ำ 3 ลิตร
- 3.4 ขัดล้างทำความสะอาดด้วยน้ำยาที่ผสมแล้ว
- 3.5 ล้างออกด้วยน้ำสะอาด
- 3.6 กรีดน้ำตกค้างออกให้แห้ง

4. ระยะเวลาและความถี่ในการทำความสะอาด

- 4.1 ช่วงเช้า เวลา 07.30 – 09.00 น. ของทุกวัน
- 4.2 ช่วงบ่าย เวลา 15.00 – 16.00 น. ของทุกวัน

5. แหล่งจัดหาอุปกรณ์และน้ำยาในการล้างทำความสะอาด

- พัสตุ กรส. ผทอ. ททท. (ผลิตภัณฑ์ดับกลิ่นแชม หจก. ทองใบสุบิน จัดซื้อเอง)

3. ทอท. มีหน้าที่ควบคุมดูแลการทำงานของหน่วยงานดังกล่าวข้างต้น โดยมีการติดตามตรวจสอบการทำงานของ หจก. ทองใบสุบิน คือ ทอท. มีบุคลากรจำนวน 2 คนที่จะขึ้นไปกับรถเก็บขนมูลฝอย ตั้งแต่เริ่มดำเนินการถึงเย็น คู่มือในเรื่องเกี่ยวกับความเรียบร้อยในการเก็บขนมูลฝอย จะต้องเก็บขนมูลฝอย ให้หมดในแต่ละวันและการทำความสะอาดของบริษัทสัปดาห์ละครั้ง โดยปกติบริษัทจะดำเนินการเก็บขนในช่วงเวลาประมาณ 13.00 น. 1 รอบ และหากมีการทิ้งขยะตามจุดใดในปริมาณมาก ทอท. จะเรียกบริษัทเข้ามาเก็บขนอีกครั้ง ซึ่ง ทอท. จะดำเนินการเรียกตามปริมาณขยะตามจุดต่างๆ

3.1.2 ปัญหาที่พบในการดำเนินการ

1. เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องตรวจตราได้ไม่ทั่วถึง เนื่องจากภาชนะรองรับมูลฝอยมีจำนวนมาก ประกอบกับเจ้าหน้าที่ทำความสะอาดของบริษัท ได้นำขยะมูลฝอยไปทิ้งผิดประเภทของภาชนะรองรับ เช่น นำขยะแห้งไปทิ้งในภาชนะสำหรับใส่ขยะเปียก เป็นต้น

2. เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับการเก็บรวบรวมและขนส่งขยะมูลฝอยไม่ได้ใช้อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล เช่น ถุงมือสำหรับป้องกันเชื้อโรค, รองเท้ายางหุ้มข้อ และผ้าปิดจมูก เป็นต้น

3. ทอท. มีหลายหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ซึ่งในทางปฏิบัติยังขาดความร่วมมือในการจัดเก็บแจ้งปริมาณของขยะที่แท้จริง และมาตรการคัดแยกขยะ รวมทั้งการให้ข้อมูลต่างๆ ที่จะนำมาใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานในการแก้ไข จัดการ และป้องกันปัญหาขยะมูลฝอยที่เกิดขึ้น

4. ในบางกรณีหน่วยงานที่รับผิดชอบในการเก็บขน และกำจัดขยะมูลฝอยเกิดปัญหภายในหน่วยงาน ทำให้ไม่สามารถเข้ามาเก็บขนขยะมูลฝอยตามเวลาที่กำหนดได้ เป็นผลให้ขยะมูลฝอยที่เกิดขึ้นมีปริมาณสะสมมากขึ้น และเกิดการหมักหมมเป็นเหตุให้เกิดกลิ่นเหม็นรบกวน รวมทั้งอาจเป็นแหล่งอาหารของสัตว์นำโรคได้

5. ในบางครั้งรถที่เก็บขยะมูลฝอยเข้ามาจัดเก็บในช่วงเวลาที่จราจรในท่าอากาศยานคับคั่ง ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อจราจรภายในท่าอากาศยาน และส่งผลกระทบต่อภาพลักษณ์ที่ไม่ดีต่อผู้มาใช้บริการ

6. ถังรองรับขยะมูลฝอยบางจุดตั้งอยู่บนพื้นดิน

7. พฤติกรรมการทิ้งขยะมูลฝอยที่ไม่ถูกต้องของผู้ประกอบการบริเวณอาคารคลังสินค้า และอาคารอื่นๆ เช่น การทิ้งถุงดำกองบริเวณข้างถังขยะ หรือคอกพักบริเวณอาคารผู้โดยสารภายในประเทศ

8. คนเก็บขยะมูลฝอยขาดการคัดแยกขยะ โดยการเทขยะออกจากถุงดำแล้วไม่กวาดกลับคืน ก่อให้เกิดความสกปรก เกิดภาพที่ไม่น่าดู

3.1.3 ข้อเสนอแนะ

1. ดำเนินการอบรมให้ความรู้ความเข้าใจแก่พนักงาน
2. กำหนดความรับผิดชอบบริเวณจุดรองรับขยะมูลฝอยให้ชัดเจน
3. จัดเตรียมอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลให้พร้อมและมีการจัดเก็บที่เป็นระเบียบ
4. กำหนดมาตรการในการเรียกร้องความเสียหายดังกล่าวที่เกิดขึ้น เช่น กำหนดช่วงเวลาของบริษัทที่รับผิดชอบเข้าดำเนินการเก็บขนขยะให้เสร็จสิ้น โดยการกำหนดช่วงเวลาในการเก็บขนควรหลีกเลี่ยงช่วงเวลาที่มีการจราจรคับคั่งภายในท่าอากาศยาน
5. พื้นที่รองรับมูลฝอย หรือจุดรวบรวมควรทำเป็นพื้นที่ปูนที่สามารถสร้างทำความสะอาดได้ง่าย และไม่เปื้อนแหล่งเพาะพันธุ์พาหะนำโรคจากการหมักหมม
6. ควรจัดสร้างคอกพักขยะบริเวณอาคารคลังสินค้า โดยแบ่งเป็นช่องๆ ตามประเภทของขยะ เพื่อง่ายและสะดวกต่อการทิ้ง และช่วยให้ผู้ประกอบการมีส่วนร่วมในการแยกขยะ รวมถึงช่วยลดปัญหาการค้ำขยะของคนเก็บของขาย ซึ่งทำให้เกิดภาพลักษณ์ที่ไม่ดี และเกิดความสกปรกในบริเวณดังกล่าว
7. ออกมาตรการปรับผู้ประกอบการหรือพนักงานทิ้งขยะของ ทอท. หากพบหรือทราบว่าผู้ใดกองขยะมูลฝอยไว้ข้างถังขยะ (ไม่ทิ้งลงในถังให้เป็นระเบียบ)
8. ควรให้บริษัทเอกชนที่ทำสัญญาการจัดเก็บขยะ ทำการจดบันทึกปริมาณขยะโดยประมาณ และจำนวนครั้งที่ต้องดำเนินการเข้ามาขนเก็บในจุดนั้นๆ เพื่อใช้เป็นข้อมูลในการประมาณปริมาณขยะตามจุดนั้นๆ และจัดหาถังรองรับมูลฝอยไว้อย่างเพียงพอในการให้บริษัทเอกชนเข้ามาดำเนินการเก็บเพียงครั้งเดียว สามารถช่วยลดปัญหาการจราจรในช่วงเวลาจราจรคับคั่งได้ และช่วยลดปัญหาภาพลักษณ์ไม่น่าดูในการที่รถเก็บขนขยะจะเข้ามาทำการเก็บขนมูลฝอยบ่อยๆ

2. คุณภาพอากาศและเสียง

ตารางที่ 11 การจัดการด้านคุณภาพอากาศภายใน ทกท. ที่อยู่ในความรับผิดชอบของ ทอท.

สถานที่ที่ดำเนินการควบคุม	วิธีการดำเนินการลดผลกระทบ
บริเวณโดยรอบ ทกท.	- จัดระเบียบการจราจรภายในสนามบิน เพื่อลดปริมาณสารมลพิษทางอากาศจากยานพาหนะต่างๆ - ปลุกพืชคลุมดินข้างถนนและทางวิ่ง เพื่อมิให้ฝุ่นละอองฟุ้งกระจายภายในการทำอากาศยานกรุงเทพ
บริเวณลานจอดเครื่องบิน	- เครื่องบินทุกลำที่มาจอดบริเวณอาคารสะพานเทียบเครื่องบินจะต้องดับเครื่องยนต์และให้ใช้เครื่องลากจูงออกจากบริเวณดังกล่าวก่อนที่จะเดินเครื่องยนต์ - เพิ่มค่าธรรมเนียมอากาศยานที่ก่อให้เกิดสารมลพิษทางอากาศเกินกว่ามาตรฐานที่กำหนด
บริเวณลานจอดรถยนต์ใต้ดิน 4A, 4B	- มีการติดตั้งเครื่องดูดอากาศเสียออกไปภายนอกจำนวน 8 ตัว รวมถึงแสดงจำนวนรถในลานจอดบริเวณหน้าทางเข้า และห้ามรถเข้าบริเวณลานจอดก่อนรถในลานจอดเต็ม เพื่อป้องกันการรบกวนที่จอดเป็นเวลานาน
บริเวณ Sorting Area	- มีระบบปล่อยดูดอากาศเสียออกไปภายนอก
บริเวณ Bus gate ขาออก	- มีหน้าที่ส่งผู้โดยสารขึ้นเครื่องบิน ใช้วิธีการขอความร่วมมือจากบริษัท การบินไทย จำกัด ในเรื่องการงดการติดเครื่องยนต์ทิ้งไว้และปรับปรุงเทคโนโลยีรถ bus จากที่ต้องใช้น้ำมันให้เป็นรถไฟฟ้าแทน หรือเลือกใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีคุณภาพลดมลพิษ แต่ก็ไม่ได้ออกข้อกำหนดที่จริงจัง

การจัดการด้านเสียงภายใน ทกท. ที่อยู่ในความรับผิดชอบของ ทอท.

1. การลดผลกระทบด้านเสียงที่แหล่งกำเนิด

- ลดจำนวนเที่ยวบิน ในช่วงเวลาคับคั่งและช่วงเวลา 24.00-05.00 น. โดยให้มีการจัดเก็บค่าธรรมเนียมพิเศษเพิ่มขึ้นจากช่วงเวลาปกติ รวมทั้งขอความร่วมมือจากสายการบินต่างๆ ให้มีการปรับตารางเวลาการบิน โดยหลีกเลี่ยงช่วงเวลาดังกล่าว

- ลดจำนวนเที่ยวบินที่มีระดับเสียงเกินมาตรฐาน
- ออกข้อกำหนดให้กับนักบินปฏิบัติเพื่อลดมลภาวะด้านเสียง

- ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดโดย ICAO (International Civil Aviation Organization) อย่างเคร่งครัด ระบุถึงมาตรฐาน แนวทาง และข้อพึงปฏิบัติในเรื่องเสียงของเครื่องบินแต่ละประเภท เป็นข้อเสนอแนะในการปฏิบัติสำหรับการตรวจวัดเสียงเพื่อการติดตามตรวจสอบ

2. การลดผลกระทบด้านเสียงที่แหล่งรับเสียง

- ดำเนินงานประชาสัมพันธ์ เพื่อให้ประชาชนที่อยู่โดยรอบท่าอากาศยานกรุงเทพ โดยเฉพาะในเขตที่มีระดับเสียงในหน่วย NEF 40 ขึ้นไป รวมทั้งผู้ที่ประสงค์ที่จะเข้ามาตั้งบ้านเรือนอยู่อาศัย บริเวณดังกล่าวได้เข้าใจถึงสถานการณ์และระดับของผลกระทบด้านเสียงแนวโน้มในอนาคตตลอดจนมีแนวทางและวิธีการในการจัดการกับผลกระทบ

- ออกข้อบัญญัติควบคุมการก่อสร้างอาคาร โดยห้ามก่อสร้างดัดแปลงใช้หรือเปลี่ยนการใช้อาคารบางชนิด หรือบางประเภทในบริเวณพื้นที่โดยรอบท่าอากาศยานกรุงเทพ ซึ่งอยู่ในเขตพื้นที่ที่มีเสียงรบกวนจากเครื่องบินที่ระดับ NEF 40 ขึ้นไป ในการนี้ให้ ทอท. ประสานงานอย่างเป็นทางการกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่ดูแลรับผิดชอบในเขตพื้นที่โดยรอบท่าอากาศยานกรุงเทพ ได้แก่ กรุงเทพมหานคร เทศบาลตำบลคูคต และเทศบาลตำบลประชาธิปัตย์ เพื่อให้มีการออกข้อบัญญัติได้ภายในปี พ.ศ. 2543

- ให้หน่วยงานที่รับผิดชอบในแต่ละเขตพื้นที่ออกประกาศ กำหนดรายละเอียดลักษณะของอาคาร เพื่อป้องกันผลกระทบด้านเสียงภายในบริเวณพื้นที่โดยรอบท่าอากาศยานให้สอดคล้องกับข้อบัญญัติกรุงเทพมหานครหรือเทศบัญญัติควบคุมการก่อสร้างอาคารแล้วแต่ละกรณี ในการออกประกาศดังกล่าว ทอท. จะดำเนินการทันทีเมื่อได้รับความเห็นชอบในข้อบัญญัติฯ จากสภาท้องถิ่น และ ทอท. ได้มีการดำเนินการเกี่ยวกับอาคารดังต่อไปนี้

- จัดให้อาคารสำนักงานในเขต ทอท. มีกำแพงและประตูปิดกัน รวมทั้งติดตั้งระบบปรับอากาศ เพื่อป้องกันเสียงรบกวนจากเครื่องบินที่ขึ้น-ลง

- กรณีอาคารที่ยังไม่มีการติดตั้งเครื่องปรับอากาศ ซึ่งตั้งอยู่ในพื้นที่ที่อยู่ในเขตเส้นระดับเสียง NEF-30 ขึ้นไป นอกเหนือจากการใช้เครื่องปรับอากาศในอาคาร ให้ใช้กระจกและผนังกันเสียงที่มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้นเพิ่มเติม ทั้งนี้ในการทำฉนวนกันเสียงให้กับอาคารดังกล่าวมีขั้นตอน ดังนี้

- วัดเสียงภายในและภายนอกอาคาร (วัดค่า Sound Exposure Level, SEL)

- ทำนายการลดเสียงสำหรับห้องที่ใช้ทดลอง นำค่าที่ได้จากการทำนายนำมาเปรียบเทียบกับค่าจริง ๆ เพื่อปรับเปลี่ยนส่วนประกอบอาคารให้เหมาะสม

- ผู้ปฏิบัติงานในพื้นที่โครงการบริเวณ Airside จะต้องใช้เครื่องป้องกันอันตรายต่อหู ได้แก่ Ear Plugs และ Ear Muffs ตลอดระยะเวลาที่ปฏิบัติงานในบริเวณดังกล่าว

3. แหล่งกำเนิด และระบบการจัดการน้ำเสียของ ทอท.

ตารางที่ 12 แหล่งกำเนิดและระบบการจัดการน้ำเสียของ ทอท. ที่อยู่ในความรับผิดชอบของ ทอท.

แหล่งกำเนิดน้ำเสีย	ลักษณะของน้ำเสีย	ระบบการจัดการน้ำเสีย		
		Pre-treat	ระบบรวบรวม	treat
1. เครื่องบิน	- น้ำเสียจากห้องน้ำ	-	รถรับน้ำโสโครกจากเครื่องบิน	Anae + RBC ของระบบบำบัดน้ำเสียรวมของ ทอท.
	- น้ำเสียจากห้องครัว	ไม่อยู่ในความรับผิดชอบของ ทอท.	เก็บรวบรวมใส่ถัง	ไม่อยู่ในความรับผิดชอบของ ทอท.
2. ลานจอดเครื่องบิน	- น้ำล้างลานจอด	-	รวมลงสู่รางระบายน้ำฝน	-
3. อาคารผู้โดยสาร (ภายในและระหว่างประเทศ)	- น้ำเสียจากห้องน้ำ	-	มี EQ Tank ขนาดใหญ่รวบรวมน้ำเสียตั้งอยู่ในบริเวณ ทอท.	RBC ของระบบบำบัดน้ำเสียรวมของ ทอท.
	- น้ำเสียจากการทำความสะอาด	-		
	- น้ำจากร้านอาหาร	บ่อดักไขมัน		
4. อาคารคลังสินค้า 2 อาคารคลังสินค้า 3 อาคารคลังสินค้า 4 อาคารคลังสินค้าภายในประเทศ	- น้ำเสียจากห้องน้ำ	Bio - rotor	มี EQ Tank ขนาดใหญ่รวบรวมน้ำเสียตั้งอยู่ในบริเวณ ทอท.	RBC ของระบบบำบัดน้ำเสียรวมของ ทอท.
	- น้ำเสียจากการทำความสะอาด	ถังเติมอากาศสำเร็จรูป		
		ถังเติมอากาศสำเร็จรูป		
		Septic Anaerobic Filter		

ตารางที่ 12 แหล่งกำเนิดและระบบการจัดการน้ำเสียของ ทกท. ที่อยู่ในความรับผิดชอบของ ทอท. (ต่อ)

แหล่งกำเนิดน้ำเสีย	ลักษณะของน้ำเสีย	ระบบการจัดการน้ำเสีย		
		Pre-treat	ระบบรวบรวม	treat
5.อาคาร Cargo Agent 2	- น้ำเสียจากห้องน้ำ - น้ำเสียจากการทำความสะอาด	บ่อเติมอากาศสำเร็จรูป	มี EQ Tank ขนาดใหญ่รวบรวม น้ำเสียตั้งอยู่ในบริเวณ ทกท.	RBC ของระบบบำบัดน้ำเสีย รวมของ ทอท
6. กองซ่อมบำรุง	- น้ำเสียจากห้องน้ำ - น้ำเสียจากการทำความสะอาด	ระบบบำบัดน้ำเสียของ หน่วยงาน		
7. กองสนามบิน	- น้ำเสียจากห้องน้ำ - น้ำปนเปื้อนน้ำมันบริเวณ โรงสูบน้ำ	ระบบบำบัดน้ำเสียของ หน่วยงาน		
8. อาคารสถานีดับเพลิง ทกท. 2	- น้ำเสียจากห้องน้ำ - น้ำเสียจากการล้างรถ	บ่อเติมอากาศสำเร็จรูป		
9. ลานจอดรถ, อาคาร จอดรถทั่วไป และอาคาร จอดรถ 4 ชั้น	- น้ำล้างลานจอดรถ - น้ำเสียจากห้องน้ำ	บ่อเติมอากาศสำเร็จรูป		

ตารางที่ 12 แหล่งกำเนิดและระบบการจัดการน้ำเสียของ ทอท. ที่อยู่ในความรับผิดชอบของ ทอท. (ต่อ)

แหล่งกำเนิดน้ำเสีย	ลักษณะของน้ำเสีย	ระบบการจัดการน้ำเสีย		
		Pre-treat	ระบบรวบรวม	treat
10. อาคารสำนักงานใหญ่ ทอท.	- น้ำเสียจากห้องน้ำ	บ่อเกรอะสำเร็จรูปและ ถังเติมอากาศ	ไม่มีระบบบำบัดน้ำเสีย แต่รวบรวมแล้วปล่อยลงสู่รางระบายน้ำฝน	
	- น้ำเสียจากการทำความสะอาด			
	- น้ำเสียจากร้านอาหาร	บ่อดักไขมัน	มี EQ Tank ขนาดใหญ่รวบรวม น้ำเสียตั้งอยู่ในบริเวณ ทอท.	ระบบบำบัดน้ำเสียของหน่วยงาน แล้วปล่อยลงสู่รางระบายน้ำฝน
11. อาคารกองยานพาหนะ	- น้ำเสียจากห้องน้ำ	บ่อเติมอากาศสำเร็จรูป	ไม่มีระบบบำบัดน้ำเสีย แต่รวบรวมแล้วปล่อยลงสู่รางระบายน้ำฝน	
	- น้ำเสียจากการทำความสะอาด			
12. บริษัทครัวสยามบริการ การบิน (ทำอาหารระหว่าง ประเทศ)	- น้ำเสียจากร้านอาหาร	บ่อดักไขมัน	มี EQ Tank ขนาดใหญ่รวบรวม น้ำเสียตั้งอยู่ในบริเวณ ทอท.	RBC ของระบบบำบัดน้ำเสียรวม ของ ทอท
13. กองรักษาการ	- ชักโครกและกิจวัตรประจำวัน	บ่อเกรอะ บ่อซึม		

ท่าอากาศยานกรุงเทพ

เมื่อปี พ.ศ. 2544 ทอท.ได้ดำเนินโครงการพัฒนาเพื่อเพิ่มขีดความสามารถของท่าอากาศยานกรุงเทพ เพื่อให้สามารถรองรับปริมาณการจราจรทางอากาศที่เพิ่มสูงขึ้น จนกว่าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจะก่อสร้างแล้วเสร็จ ในกรณีนั้น ทอท. ได้ว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษาจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการพัฒนาฯ เพื่อเป็นการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม และกำหนดมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตลอดจนมาตรการตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ทั้งนี้เพื่อให้ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่อาจเกิดขึ้นจากโครงการพัฒนาฯ มีน้อยที่สุด

ผลของการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการพัฒนาฯ (ระยะก่อสร้าง) พบว่าการดำเนินการก่อสร้างโครงการไม่ก่อให้เกิดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและการเปลี่ยนแปลงคุณภาพสิ่งแวดล้อมแต่อย่างใด และเมื่อโครงการแล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2546 ทอท. ได้ว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษาดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมโครงการพัฒนาฯ (ระยะดำเนินการ) มาโดยตลอดสำหรับผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ระหว่างปีงบประมาณ 2547 – 2548 สามารถสรุปได้ดังนี้

การปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม

มาตรการป้องกันแก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่กำหนดไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการพัฒนาฯ ประกอบด้วยมาตรการด้านต่างๆ ทั้งสิ้น 12 ด้าน ได้แก่ ธรณีวิทยา และอุทกธรณีวิทยา คุณภาพอากาศ คุณภาพเสียง อุทกวิทยาน้ำผิวดิน อุทกวิทยาน้ำใต้ดิน คุณภาพน้ำผิวดิน การใช้ที่ดิน การคมนาคม/การจราจร การใช้น้ำ การจัดการกากของเสีย เศรษฐกิจสังคมและการประชาสัมพันธ์ และสาธารณสุขอาชีวอนามัยและความปลอดภัย

ผลจากการติดตามการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่า ทอท.สามารถปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ได้เป็นส่วนใหญ่โดยไม่มีปัญหาและอุปสรรคแต่อย่างใด

การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม

ธรณีวิทยา

จากการสำรวจการทรุดตัวของพื้นดินในบริเวณโดยรอบท่าอากาศยานกรุงเทพในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล จำนวน 9 หนุด พบว่าบริเวณสถานีบำบัดน้ำเสีย ท่าอากาศยานกรุงเทพมีแนวโน้มทรุดตัวน้อยลง ในขณะที่บริเวณพื้นที่รอบนอก อาทิ สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย (AIT) อำเภอดอนหลวงที่ว่าการอำเภอ

ลำลูกกา (จังหวัดปทุมธานี) และสำนักงานการประปาประชาธิปัตย์ (รังสิต) มีแนวโน้มทรุดตัวเพิ่มขึ้น เนื่องจากการขยายตัวของหมู่บ้านจัดสรรและอาคารพาณิชย์กรรม

เมื่อนำอัตราการทรุดตัวของพื้นดินที่ตรวจพบ มาจัดลำดับความรุนแรงของการทรุดตัวของพื้นดิน และอัตราการลดระดับของน้ำบาดาลตามมาตรการป้องกันและแก้ไขวิกฤตการณ์น้ำบาดาลและแผ่นดินทรุด พบว่า ทั้ง 9 หมู่ จัดอยู่ในเขตวิกฤตอันดับ 3 คือมีอัตราทรุดตัวของพื้นดินน้อยกว่า 5 เซนติเมตร/ปี ซึ่งถือว่าเป็นอัตราที่มีการทรุดตัวของพื้นดินในระดับต่ำสุด โดยผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการใช้น้ำบาดาลได้สะสมตัวมาตั้งแต่อดีต และส่งผลให้เห็นได้ชัด โดยมีการทรุดตัวของพื้นอย่างต่อเนื่อง

คุณภาพอากาศในบรรยากาศ

ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศทั่วไป ของปีงบประมาณ 2547 – 2548 ซึ่งดำเนินการตรวจวัดค่าความเข้มข้นของฝุ่นละอองรวม ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ และก๊าซไฮโดรคาร์บอนรวมจำนวน 4 สถานี ได้แก่ โรงพยาบาลภูมิพลอดุลยเดช โรงเรียนวัดดอนเมือง มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนคร และบริเวณภายในพื้นที่โครงการบริเวณ Airside พบว่าค่าความเข้มข้นของฝุ่นละอองรวม ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ และก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ ที่ทำการตรวจวัดทุกค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน สำหรับค่าความเข้มข้นของก๊าซไฮโดรคาร์บอนรวม ยังไม่มีมาตรฐานกำหนด

เมื่อนำผลจากการตรวจวัดระหว่างปีงบประมาณ 2547 – 2548 มาเปรียบเทียบกับผลการตรวจวัดในขณะดำเนินการศึกษารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม เมื่อปี พ.ศ. 2544 พบว่าค่าที่ตรวจพบทั้ง 2 ช่วงเวลา ไม่มีความแตกต่างกันมากนัก ยกเว้นผลการตรวจวัดฝุ่นละอองรวมในบรรยากาศที่มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนคร เมื่อปี พ.ศ. 2544 พบว่าสูงและเกินเกณฑ์มาตรฐานกำหนด เนื่องจากกิจกรรมภายในมหาวิทยาลัยแต่ไม่ปรากฏว่าได้รับผลกระทบจากกิจกรรมของท่าอากาศยาน เนื่องจากผลการตรวจวัดในเขตท่าอากาศยานมีค่าต่ำกว่า

ระดับความดังของเสียง

ในการตรวจวัดระดับความดังของเสียงได้ดำเนินการตรวจวัดระดับความดังของเสียงสูงสุด (L_{max}) ระดับความดังของเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (Leq 24 hrs.) และระดับความดังของเสียงเฉลี่ยกลางวัน – กลางคืน (L_{dn}) จำนวน 11 สถานีตรวจวัด ได้แก่ ด้านทิศเหนือของทางวิ่ง (บริเวณสถานีเครื่องช่วยเดินอากาศ) โรงเรียนไกรลาศศึกษา โรงพยาบาลภูมิพลอดุลยเดช โรงเรียนวัดดอนเมือง โรงเรียนไพฑูริยมศึกษา

โรงพยาบาลเอกปทุม หมู่บ้านสวนเอก โรงเรียนวัดเสมียนนารี มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ และมหาวิทยาลัยราชภัฏพระนคร จำนวน 2 ครั้งต่อปี ครั้งละ 3 วันต่อเนื่อง

จากผลการตรวจวัดเป็นที่น่าสนใจพบว่าจำนวนและสถานที่ที่มีระดับเสียงเกินมาตรฐานในปีงบประมาณ 2547 เป็นจุดเดียวกันกับปีงบประมาณ 2548 โดยมีรายละเอียดดังนี้

ระดับความดังของเสียงสูงสุด (L_{max}) : เมื่อนำผลของการตรวจวัดทั้งหมดมาเปรียบเทียบกับมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) ส่วนใหญ่มีค่าอยู่ในมาตรฐาน ตามที่กฎหมายกำหนด 115 เดซิเบล (เอ) ยกเว้นที่โรงเรียนไพฑูริคศึกษา ทั้งนี้เนื่องจากจุดติดตั้งเครื่องวัดเสียงอยู่ใกล้กับเสาธงของโรงเรียน ซึ่งเป็นพื้นที่ที่มีกิจกรรมภายนอกอาคาร

ระดับความดังของเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ($L_{eq} 24 \text{ hrs.}$) : เมื่อเปรียบเทียบกับมาตรฐานพบว่าระดับความดังของเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ที่ด้านทิศเหนือของทางวิ่ง (บริเวณ Power House) ด้านทิศใต้ของทางวิ่ง (บริเวณสถานีเครื่องช่วยเดินอากาศ) โรงเรียนวัดดอนเมือง โรงเรียนไพฑูริคศึกษา และโรงเรียนวัดเสมียนนารี มีระดับเสียงเกินมาตรฐาน 70 เดซิเบล (เอ) ทั้งนี้เนื่องจาก 2 สถานีแรก จุดตรวจวัดเป็นบริเวณที่อยู่ภายในท่าอากาศยาน ส่วน 3 สถานีต่อมาเป็นสถานบันการศึกษาที่มีการจราจรภายในคับคั่ง

ระดับความดังของเสียงเฉลี่ยกลางวัน – กลางคืน (L_{dn}) : พบว่ามีค่าอยู่ในช่วงระหว่าง 66.44-97.95 และ 66.34 – 81.98 เดซิเบล (เอ) ตามลำดับ แต่อย่างไรก็ตามระดับความดังของเสียงเฉลี่ยกลางวัน – กลางคืน (L_{dn}) ในประเทศไทยยังไม่มีมาตรฐานกำหนด

เป็นที่น่าสนใจว่าช่วงเวลาเดียวกันนั้น ได้ทำการตรวจวัดทั้งด้านทิศเหนือของทางวิ่ง (บริเวณ Power House) และด้านทิศใต้ของทางวิ่ง (บริเวณสถานีเครื่องช่วยเดินอากาศ) แต่ไม่พบว่ามีระดับเสียงเกินมาตรฐานแต่อย่างใด จึงสามารถสรุปได้ในเบื้องต้นว่าเสียงจากกิจกรรมของสนามบินไม่ก่อให้เกิดผลกระทบเนื่องจากการตรวจวัดมีค่าต่ำกว่าจุดอื่นๆ ที่อยู่ภายนอกท่าอากาศยาน

คุณภาพน้ำทิ้ง

ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้งของปีงบประมาณ 2547 – 2548 ได้ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพน้ำทิ้งที่ผ่านการบำบัดจากระบบบำบัดน้ำเสียรวมของทอท. โดยทำการตรวจวัดความลึก ค่าความเป็นกรด-ด่าง ออกซิเจนละลาย ตะกอนแขวนลอย ค่าบีโอดี น้ำมันและไขมัน ไนโตรเจนในโตรเจน ตะกั่ว แคดเมียม และปรอท เมื่อนำค่าที่ตรวจวัดได้ทั้งหมดมาเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐานตามประกาศกระทรวงวิทยาศาสตร์เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม เรื่องกำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภทและบางขนาด (ก) พบว่าดัชนีคุณภาพน้ำทิ้งที่ทำการตรวจวัดส่วนใหญ่มีค่าเป็นไปตามมาตรฐาน

การจัดการกากของเสีย

จากมาตรการที่กำหนดให้มีการดำเนินการรวบรวมข้อมูลโดยทำการบันทึกชนิด และปริมาณ กากของเสียที่เกิดขึ้นในแต่ละวัน จากการดำเนินการของทอท. จำนวน 7 บริเวณ (ภายในพื้นที่ท่าอากาศยาน กรุงเทพฯ ภายในคลังสินค้า ภายในส่วนครัวการบินของ Siam Flight ฝ่ายโภชนาการต่างประเทศ บมจ. การบินไทย ฝ่ายกักตุนและโภชนาการภายในประเทศ บมจ. การบินไทย ฝ่ายช่าง บมจ. การบินไทย และภายในบริษัทไทยแอร์พอร์ตส์ กราวด์ เซอร์วิส (เอส จำกัด)รวมทั้งรวบรวมเอกสารการจัดการกากของเสีย ชื่อบริษัท/ผู้รับเหมาที่รับไปกำจัด ผู้รับจ้างเก็บขน แล้วผู้เช่าพื้นที่ของทอท. โดยสรุปรายงานกากของเสียทุก 6 เดือน รวมปีละ 2 ครั้ง

เมื่อเปรียบเทียบผลการรวบรวมข้อมูลในปีงบประมาณ 2547 – 2548 พบว่าจำนวนกากของเสียโดยเฉลี่ยภายในพื้นที่ท่าอากาศยานกรุงเทพมีจำนวนลดลงอย่างเห็นได้ชัด โดยในปีงบประมาณ 2547 – 2548 มีจำนวนกากของเสียโดยเฉลี่ย 713,251 กิโลกรัม/เดือน และ 659,715 กิโลกรัม/เดือน ตามลำดับ



การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม(EIA)โครงการ ทำอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งใหม่(สุวรรณภูมิ) เพิ่มเติม
ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ

1.ความสำคัญ

ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ เป็นทำอากาศยานนานาชาติขนาดใหญ่ที่มีความสำคัญต่อการส่งเสริม
และพัฒนาความเจริญด้านเศรษฐกิจ สังคม การท่องเที่ยว และด้านอื่นๆ ของประเทศอย่างมาก รัฐบาล
จึงกำหนดให้การก่อสร้าง “ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ” เป็น “วาระแห่งชาติ”

โครงการทำอากาศยานสุวรรณภูมิ เป็นโครงการระดับชาติที่รัฐบาลให้ความสำคัญเป็นอันดับ
แรก และมีนโยบายให้เป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เนื่องจากทำอากาศยาน
กรุงเทพมีข้อจำกัดในการพัฒนาเพื่อรองรับการจราจรทางอากาศที่เพิ่มขึ้นในอนาคต ซึ่งมีการประมาณ
การว่าในปี พ.ศ. 2553 จะมีปริมาณผู้โดยสารสูงถึง 58 ล้านคนต่อปี ในขณะที่ทำอากาศยานกรุงเทพเมื่อ
พัฒนาเต็มที่แล้วสามารถรองรับได้เพียง 36.5 ล้านคนต่อปี ดังนั้นจึงมีความจำเป็นต้องสร้างทำอากาศยาน
สุวรรณภูมิขึ้น ณ พื้นที่หนองงูเห่า ซึ่งได้มีการเตรียมพื้นที่ไว้แล้ว โดยมีศักยภาพรองรับผู้โดยสารถึง 45
ล้านคนต่อปี รองรับเที่ยวบิน 76 เที่ยวบินต่อชั่วโมง และรองรับการขนส่งสินค้าทางอากาศ 3 ล้านตันต่อ
ปี ขณะนี้โครงการมีความคืบหน้าปรากฏให้เห็นอย่างชัดเจน โดยเมื่อวันศุกร์ที่ 29 กันยายน พ.ศ. 2543
พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ พระราชทานนาม ทำอากาศยานสากลกรุงเทพ
แห่งที่ 2 ว่า “ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ” (Suvarnabhumi Airport) ซึ่งมีความหมายว่า “แผ่นดินทอง”
และเสด็จฯ ทรงวางศิลาฤกษ์อาคารผู้โดยสารทำอากาศยานสุวรรณภูมิ เมื่อวันที่ 19 มกราคม พ.ศ. 2545
และได้มีการแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับนโยบายและบริหารการพัฒนาทำอากาศยานสุวรรณภูมิ (กทภ.)
โดยมี ฯพณฯ นายกรัฐมนตรีเป็นประธาน เพื่อกำกับดูแลโครงการนี้ให้ประสบผลสำเร็จ ดังนั้นจึงเป็นที่
มั่นใจได้ว่าโครงการทำอากาศยานสุวรรณภูมิจะดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ และสามารถเปิดให้บริการ
ได้ในวันที่ 29 กันยายน พ.ศ. 2548 ซึ่งทำอากาศยานสุวรรณภูมิจะเป็นทำอากาศยานหลักของประเทศ
และศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งทางอากาศของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ รวมทั้งเป็นปัจจัยสำคัญ
ที่จะช่วยส่งเสริมและกระตุ้นการพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจ สังคม การท่องเที่ยว และด้านอื่น ๆ ของ
ประเทศให้เป็นไปอย่างรวดเร็ว และเป็นความภาคภูมิใจของคนไทยทั้งชาติ

ทำอากาศยานสุวรรณภูมิมีระบบการคมนาคมที่สามารถเชื่อมเส้นทางสู่ทำอากาศยานจากพื้นที่
ใกล้เคียงและเขตกรุงเทพฯ ทั้งหมด โดยมีเส้นทางเข้า – ออกได้สะดวก 5 เส้นทาง ดังนี้

ทิศเหนือ ถนนยกระดับขนาด 8 ช่องจราจร แยกจากถนนกรุงเทพ – ชลบุรีสายใหม่ เข้าสู่
อาคารผู้โดยสาร

ทิศใต้ ถนนขนาด 4 ช่องจราจรเชื่อมกับถนนบางนา-ตราด และทางด่วนบูรพาวิถี

ทิศตะวันออกเฉียงเหนือ ถนนขนาด 4 ช่องจราจร เชื่อมกับถนนอ่อนนุช

ทิศตะวันตก ถนนขนาด 4 ช่องจราจร เชื่อมกับถนนกิ่งแก้ว
 ทิศตะวันออกเฉียงเหนือ ถนนขนาด 6 ช่องจราจร เชื่อมกับทางยกระดับจากถนนร่มเกล้าและ
 ถนนกิ่งแก้ว
 นอกจากนี้ ยังได้มีการเตรียมเส้นทางสำหรับระบบขนส่งมวลชนอื่นๆ เข้าสู่ตัวอาคารผู้โดยสาร
 อีกด้วย

ข้อมูลเปรียบเทียบ

	<u>ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ</u>	<u>ท่าอากาศยานกรุงเทพ</u>
พื้นที่	20,000 ไร่	3,881 ไร่
หลุมจอด	ประชิดอาคาร 51 ระยะไกล 69	ประชิดอาคาร 36 ระยะไกล 58
ทางวิ่ง	2 เส้น (60 เมตร x 3,700 เมตร) (60 เมตร x 4,000 เมตร) ห่างกัน 2,200 เมตร	2 เส้น (60 เมตร x 3,700 เมตร) (45 เมตร x 3,700 เมตร) ห่างกัน 400 เมตร
อาคารผู้โดยสาร	บริการ 76 เที่ยวบิน/ชั่วโมง อาคารเดี่ยว 563,000 ตารางเมตร 45 ล้านคนต่อปี	บริการ 60 เที่ยวบิน/ชั่วโมง 3 อาคาร 391,316 ตารางเมตร 36.5 ล้านคนต่อปี
อาคารคลังสินค้า	190,000 ตารางเมตร 3 ล้านตันต่อปี	115,969 ตารางเมตร 0.91 ล้านตันต่อปี
ความสามารถในการขยาย	ขยายได้ ผู้โดยสาร 100 ล้านคนต่อปี	ความสามารถจำกัด

2.ความเป็นมาของโครงการ

ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นโครงการระดับชาติที่รัฐบาลให้ความสำคัญเป็นอันดับแรกและมีนโยบายให้เป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เนื่องจากท่าอากาศยานกรุงเทพมีข้อจำกัดในการพัฒนาเพื่อรองรับการจราจรทางอากาศที่เพิ่มขึ้นในอนาคต ซึ่งประมาณการว่า ในปี พ.ศ. 2553 จะมีปริมาณผู้โดยสารสูงถึง 58 ล้านคนต่อปี ในขณะที่ท่าอากาศยานกรุงเทพ เมื่อพัฒนาเต็มที่แล้วสามารถรองรับได้สูงถึง 36.5 ล้านคนต่อปี ดังนั้น จึงมีความจำเป็นต้องสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิขึ้น

ณ พื้นที่หนองงูเห่า ซึ่งได้มีการเตรียมพื้นที่ไว้แล้ว ทั้งนี้กำหนดเปิดให้บริการเมื่อวันที่ 29 กันยายน พ.ศ. 2548 โดยมีศักยภาพรองรับผู้โดยสารถึง 45 ล้านคนต่อปี รองรับเที่ยวบิน 76 เที่ยวบิน/ ชั่วโมง และรองรับการขนส่งสินค้าทางอากาศ 3 ล้านตันต่อปี

ทอท. ได้ให้ความสำคัญด้านสิ่งแวดล้อมมาโดยตลอด ซึ่งจะเห็นได้จากเหตุการณ์ดังต่อไปนี้
ปี พ.ศ. 2527 ทอท. เริ่มดำเนินการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Statement, EIS) ของโครงการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ปี พ.ศ. 2528 รายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIS) ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ

ปี พ.ศ. 2538 บริษัท โปรแกรสฯ ดำเนินงานออกแบบระบบจ่ายน้ำประปา และระบบเก็บน้ำเสียเสร็จ ซึ่งเริ่มดำเนินงานเมื่อวันที่ 8 ธันวาคม 2538 และลงนามในสัญญา กับบม. เมื่อวันที่ 9 พฤศจิกายน 2538

ปี พ.ศ. 2541 บม. ลงนามในสัญญา กับ หจก. ชุนหลีแปดริ้ว เพื่อขยายคลองขนานภายนอกด้านทิศเหนือ (ตามมาตรการระยะสั้น)

บม. ลงนามในบันทึกข้อตกลง กับกองบัญชาการทหารสูงสุด เพื่อแก้ไขปัญหาน้ำท่วมกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ตามแนวพระราชดำริ

บม. ทำบันทึกข้อตกลงความร่วมมือกับกองบัญชาการทหารสูงสุด โดยหน่วยบัญชาการทหารพัฒนา ในการขุดลอก และขยายคลองทะเลตรงขุดลอกคลองบางขวางใหญ่ คลองบางขวางเล็ก และคลองซอยต่างๆ ในพื้นที่รอบท่าอากาศยาน

ปี พ.ศ. 2542 บม. ทำบันทึกข้อตกลงความร่วมมือในการขุดลอก และขยายคลองลาดกระบัง และคลองหนองงูเห่า ในพื้นที่รอบท่าอากาศยาน

ปี พ.ศ. 2543 บม. ร่วมกับสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง ลงนามในสัญญากับบริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง จำกัด สำหรับงานจ้างที่ปรึกษาการจัดทำแผนแม่บท และมาตรการลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

บม. ลงนามในโครงการแก้ไขปัญหาปัญหาน้ำท่วมกับกองบัญชาการทหารสูงสุดและส่งมอบโครงการขุดลอก และขยายคลองที่ดำเนินการเสร็จแล้ว

บม. รับมอบโครงการขุดลอกคลองเพื่อแก้ไขปัญหาปัญหาน้ำท่วม กทม. และปริมณฑล ตามแนวพระราชดำริบริเวณพื้นที่ด้านใต้ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจากกองบัญชาการทหารสูงสุดกับกระทรวงคมนาคม

ปี พ.ศ. 2544 รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ผ่านความเห็นชอบจากสำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม

บม. ได้ลงนามในสัญญา กับ บริษัท Asdecon Corporation Co., Ltd. And Team Consulting Engineering and Management Co., Ltd. เพื่อดำเนินการออกแบบระบบจัดการกากของเสีย ปี พ.ศ. 2545 บม. รับมอบโครงการขุดลอก และขุดขยายคลองบริเวณ พื้นที่ด้านใต้ของ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จากกองบัญชาการทหารสูงสุด

ปี พ.ศ. 2546 บม. ลงนามในสัญญากับบริษัทผู้ร่วมลงทุน Joint Venture BBTS เพื่อดำเนินการ ก่อสร้างงานระบบท่อจ่ายน้ำประปา และระบบจัดเก็บน้ำเสีย

ในช่วงระหว่างการก่อสร้างโครงการ ทอท. ได้ว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษาดำเนินการติดตาม ตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการ ในปีงบประมาณ 2547 จากการติดตามการปฏิบัติตาม มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของ ทสภ. สามารถ สรุปผลได้ดังนี้

3. การปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม

มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมที่กำหนดไว้ในรายงานการวิเคราะห์ ผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้าง ประกอบด้วย มาตรการด้านต่างๆ ทั้งสิ้น 12 ด้าน ได้แก่ ธรณี วิทยา อุทกวิทยา คุณภาพน้ำทั้งผิวดิน อุทกวิทยาน้ำใต้ดินและ คุณภาพน้ำใต้ดิน อุดหนุนวิทยาและ คุณภาพอากาศ เสียง นิเวศวิทยาบนบก นิเวศวิทยาทางน้ำ การใช้ที่ดิน การขนส่ง ระบบสาธารณสุข โภค ทรัพยากรทางวัฒนธรรม เศรษฐกิจ-สังคม และสาธารณสุขและความปลอดภัย

จากการติดตามผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง พบว่า ทอท. สามารถปฏิบัติตามมาตรการฯ ที่กำหนดไว้ได้เป็นส่วนใหญ่ โดยไม่มีปัญหา และอุปสรรคแต่อย่างใด

4. การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม

4.1 ธรณีวิทยา

จากการสำรวจการทรุดตัวของดินรอบพื้นที่โครงการจำนวน 4 สถานี ได้แก่ สถานีเทคโนโลยี พระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง สำนักงานจังหวัดเขตมีนบุรี วัดกิ่งแก้ว และ โรงเรียนบางพลี ราษฎร์บำรุง ในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ พบว่า ผลกระทบจากการทรุดตัวของดินอยู่ในระดับต่ำ เนื่องจากในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการของ ทสภ. ไม่มีการสูบน้ำใต้ดินขึ้นมาใช้ ดังนั้นจึงไม่ทำ ให้การทรุดตัวของดินเพิ่มขึ้นและจากการตรวจสอบการพังทลายของดิน พบว่า อัตราการกัดเซาะจะเกิด ไม่มาก เนื่องจากดินที่นำมาถมและดินเดิมเป็นดินเหนียว

4.2 อุทกวิทยา

จากการตรวจวัดระดับน้ำและรูปแบบการไหลของคลองโดยรอบพื้นที่โครงการ (ตรวจวัดเป็นรายวัน) ในช่วงก่อนและหลังการก่อสร้างสนามบินสุวรรณภูมิ สรุปได้ว่า การเปลี่ยนแปลงระดับน้ำที่สถานีประตุน้ำไม่ได้เป็นผลมาจากการปรับปรุงระบบระบายน้ำรอบโครงการ แต่ระดับน้ำมีการเปลี่ยนแปลงตามธรรมชาติ เนื่องจากปริมาณฝนตกและการระบายน้ำจากพื้นที่ที่อยู่โดยรอบคลอง นอกจากนี้ พบว่า ทิศทางการไหลของน้ำในช่วงหน้าฝนและช่วงหน้าแล้งไม่เปลี่ยนแปลงจากเดิม

4.3 คุณภาพน้ำผิวดิน

จากการสำรวจคุณภาพน้ำจำนวน 8 สถานี ทุก 4 เดือน โดยวิเคราะห์ค่าความเป็นกรด-ด่าง ความขุ่น ของแข็งแขวนลอย โคลิฟอร์มแบคทีเรีย (Total and fecal) ไขมันและน้ำมัน สามารถสรุปได้ว่า

- จากการสำรวจครั้งที่ 1 คุณภาพน้ำบริเวณคลองลาดกระบัง ตรวจวัดจำนวน 4 สถานี คุณภาพน้ำอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานน้ำผิวดินประเภทที่ 4
- จากการสำรวจครั้งที่ 2 คุณภาพน้ำบริเวณคลองลาดกระบังอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานน้ำผิวดินประเภทที่ 5 ซึ่งคุณภาพน้ำบริเวณคลองหนองงูเห่า ตรวจวัดจำนวน 4 สถานี ก็เป็นไปในแนวทางเดียวกัน คือ จากการสำรวจทั้ง 2 ครั้ง พบว่า คุณภาพน้ำทางกายภาพและเคมีมีค่าใกล้เคียงกันในทุกสถานี แต่จากการสำรวจครั้งที่ 2 พบว่า ปริมาณออกซิเจนละลายน้ำของทุกสถานีมีแนวโน้มลดลง (BOD มีแนวโน้มสูงขึ้น)

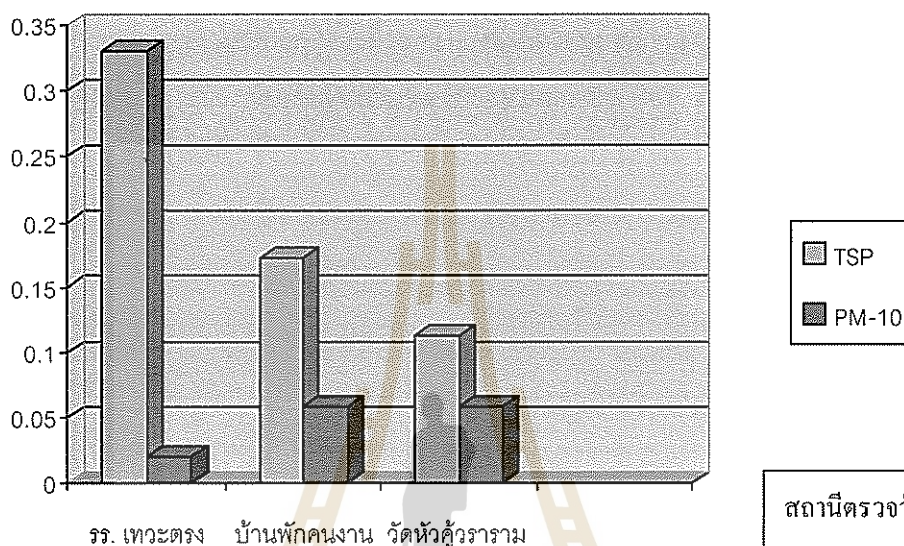
4.4 คุณภาพอากาศ

จากการติดตามตรวจวัดคุณภาพอากาศในบรรยากาศบริเวณโดยรอบโครงการ จำนวน 3 สถานี ได้แก่ โรงเรียนเทเวศตรง บ้านพักคนงานของบริษัท ช. การช่าง (ด้านทิศเหนือ) และวัดหัวคู่วาราม ดัชนีคุณภาพอากาศที่ตรวจวัดประกอบด้วย Total Suspended Particle (TSP) และ Particulate Matter (PM-10) และความเร็ว/ทิศทางลม 1 สถานี ตรวจวัดครั้งละ 3 วันต่อเนื่องกัน ปีละ 2 ครั้ง โดยทำการตรวจวัดคุณภาพอากาศครั้งที่ 1 ในระหว่างวันที่ 25-28 พฤษภาคม พ.ศ. 2547 สามารถสรุปได้ว่า บริเวณบ้านพักคนงานของ บจม. ช. การช่าง เป็นสถานีเดียวที่มีปริมาณ TSP สูงเกินมาตรฐาน ส่วนค่า PM-10 อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานทุกสถานี

รูปที่ 1.4 กราฟแสดงผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ บริเวณท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ระยะก่อสร้าง)

ประจำปีงบประมาณ 2547

ค่าความเข้มข้นของ TSP และ PM-10



หมายเหตุ: ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 พ.ศ. 2538 เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศทั่วไป

- มาตรฐานกำหนดค่าเฉลี่ยฝุ่นละอองรวม (TSP) ในเวลา 24 ชั่วโมง จะต้องไม่เกินกว่า 0.33 mg/m^3
- มาตรฐานกำหนดค่าเฉลี่ยฝุ่นละอองที่มีขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน (PM-10) ในเวลา 24 ชั่วโมงจะต้องไม่เกินกว่า 0.12 mg/m^3

สำหรับผลการตรวจวัดความเร็วและทิศทางลม พบว่า ส่วนใหญ่ลมพัดไปทางทิศใต้ คิดเป็นร้อยละ 23.5 รองลงมา พัดไปทางทิศทางตะวันตกเฉียงใต้ก่อนไปทางทิศใต้ คิดเป็นร้อยละ 18.1 ความเร็วลมส่วนใหญ่มีค่าอยู่ในช่วง $1.0\text{-}2.5 \text{ m/s}$ คิดเป็นร้อยละ 76.2 จากการพิจารณาผลการตรวจวัดประกอบกับทิศทางลม ซึ่งสถานีที่ 2 คือ บ้านพักคนงาน บริษัท ช. การช่าง ที่ตั้งอยู่บริเวณเหนือลม จากพื้นที่โครงการ แต่อยู่ใกล้กับเส้นทางเข้า-ออกโครงการด้านทิศเหนือ ทำให้มีปัญหาการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองจากการจราจร ดังนั้น ผลการตรวจวัดจึงพบว่า มีค่า Total Suspended Particle สูงเกินมาตรฐานตลอด 3 วัน ที่ทำการตรวจวัด

4.5 เสียง

กิจกรรมการก่อสร้างของโครงการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ อาจก่อให้เกิดเสียงดังรบกวนต่อประชาชนในพื้นที่ใกล้เคียง รวมทั้งคนงานที่ปฏิบัติงานในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างในช่วงเวลาการก่อสร้าง ถึงแม้ว่าไม่มีการกำหนดการติดตามตรวจสอบระดับเสียงแต่อย่างใด แต่เพื่อเป็นการเฝ้าระวัง ทาง ทอท. จึงได้ทำการตรวจระดับเสียงจากระดับเสียงที่เกิดขึ้นจากอุปกรณ์การก่อสร้างที่ระยะห่างจากอุปกรณ์ 15 เมตร ของ Handbook of Noise, 1985 จะเห็นว่าที่ระยะห่างจากการก่อสร้าง ประมาณ 80 เมตร เสียงจากการตอกเสาเข็ม เช่น ฐานอาคารมีระดับเสียงประมาณ 87 – 92 เดซิเบล (เอ) ซึ่งระดับเสียงจากจุดกำเนิดที่เป็น Point Source จะลดลง 6 เดซิเบล (เอ) ทุกๆ ระยะทางที่เพิ่มขึ้น 2 เท่า ดังนั้นที่ระยะ 160 เมตรจากการตอกเสาเข็ม ระดับเสียงจะลดลงเป็น 81 – 86 เดซิเบล (เอ) และที่ 320 เมตร จะลดลงเหลือระดับ 75 – 80 เดซิเบล (เอ) ตามลำดับ และจากการคำนวณหาค่าความดังของเสียงที่เกิดจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการในระยะทางต่างๆ (ทุก 50 เมตรจากแหล่งกำเนิด) พบว่า ชุมชนที่อยู่ในระยะใกล้ที่สุด ประมาณ 300 เมตรจากแหล่งกำเนิด คือ หมู่บ้านเคหะนคร 2 ซึ่งระดับเสียงที่เกิดขึ้นเท่ากับ 77.65 เดซิเบล (เอ) ซึ่งเป็นค่าที่อยู่ในเกณฑ์ที่สามารถยอมรับได้

ข้อมูลทั่วไปท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

โครงการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นโครงการที่ได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 7 พฤษภาคม 2534 ตั้งอยู่ที่อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ อยู่ห่างจากกรุงเทพฯ ไปทางทิศตะวันออกประมาณ 25 กิโลเมตร

การพัฒนาท่าอากาศยานจะแบ่งเป็นหลายระยะ เริ่มตั้งแต่การออกแบบได้ถูกกำหนดให้มี 2 ทางวิ่ง และอาคารผู้โดยสาร 1 หลัง เพื่อรองรับผู้โดยสารปีละ 30 ล้านคน ขนถ่ายสินค้า 1.46 ล้านตัน/ปี และมีจำนวนเที่ยวบิน 50 เที่ยวบิน/วัน จนกระทั่งการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิอย่างเต็มรูปแบบจะประกอบด้วยทางวิ่ง 4 ทางวิ่ง และอาคารผู้โดยสาร 2 หลัง เพื่อรองรับผู้โดยสาร 100 ล้านคน/ปี ขนถ่ายสินค้า 6.4 ล้านตัน/ปี และมีจำนวนเที่ยวบิน 112 เที่ยวบิน/ชั่วโมง

เพื่อให้การดำเนินการก่อสร้างและการดำเนินกิจกรรมของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและชุมชนโดยรอบน้อยที่สุด ทอท. จึงได้มีการว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษาดำเนินการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมาโดยลำดับ นับแต่โครงการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ถูกกำหนดขีดความสามารถให้รองรับจำนวนผู้โดยสาร 30 ล้านคน/ปี จนกระทั่งโครงการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิถูกกำหนดให้มีความสามารถในการรองรับจำนวนผู้โดยสาร 45 ล้านคน/ปี

โดยรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการท่าอากาศยานเพิ่มเติม(สืบเนื่องจากการเพิ่มจำนวนผู้โดยสารในปีเปิดดำเนินการ) เพื่อรองรับจำนวนผู้โดยสารจำนวน 45 ล้านคน/ปี ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 4 / 2548 เมื่อวันที่ 10 มีนาคม 2548

จากรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้รับการเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เมื่อวันที่ 10 มีนาคม 2548 ได้มีการกำหนดมาตรการป้องกันแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในด้านต่างๆอย่างครบถ้วน ทั้งในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ ทั้งนี้เพื่อเป็นกรอบแนวทางการดำเนินการป้องกันผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

การปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ระยะก่อสร้าง)

องค์ประกอบทางด้านสิ่งแวดล้อมจำนวน 14 ด้าน ได้แก่ ธรณีวิทยา ธรณีสัณฐานวิทยา และดิน อุทกวิทยา คุณภาพน้ำผิวดิน คุณภาพอากาศ เสียง นิเวศวิทยานบก นิเวศวิทยาทางน้ำ การใช้ที่ดิน การคมนาคม ระบบสาธารณูปโภค เศรษฐกิจ-สังคม ทรัพยากรทางวัฒนธรรม และสาธารณสุขและความปลอดภัย ได้ถูกพิจารณาและกำหนดเป็นมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม

จากการตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้างพบว่า บริษัทท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งใหม่ จำกัด (บทม.) ซึ่งเป็นบริษัทที่อยู่ภายใต้การบริหารของ ทอท. ที่มีหน้าที่รับผิดชอบการก่อสร้างโครงการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ รวมทั้งบริษัทผู้รับเหมาดำเนินการก่อสร้างโครงการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ สามารถปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมส่วนใหญ่ได้เป็นอย่างดี

การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม (ปี 2547-2548)

การທຸດຕ້ວຂອງດິນໃນໂຄງການ

ผลการติดตามตรวจสอบการທຸດຕ້ວຂອງດິນ จำนวน 6 สถานี โดยรอบพื้นที่ก่อสร้างโครงการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ พบว่า การທຸດຕ້ວສະໝຂອງດິນຂອງທຸດສຖານີຢູ່ໃນເຄຣນທ້ຽປັກດີ

ຄຸນຄຸນນ້ຳຜິວດິນ

ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดินในคลองลาดกระบัง คลองหนองจอก คลองประเวศบุรีรมย์ และคลองจรเข้ จำนวน 8 สถานี ทุก 4 เดือนพบว่า เมื่อนำผลการตรวจวิเคราะห์เปรียบเทียบกับมาตรฐานน้ำคุณภาพผิวดิน ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ. 2537) พบว่า คุณภาพน้ำผิวดินทั้ง 8 สถานี จัดเป็นแหล่งน้ำประเภทที่ 4 (แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทิ้งจากกิจกรรม

บางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อการอุปโภคและบริโภค โดยต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติ และผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพเป็นพิเศษก่อน และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อการอุตสาหกรรม) และแหล่งน้ำประเภทที่ 5 (แหล่งน้ำที่ได้รับการทิ้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อการคมนาคม) แต่อย่างไรก็ตามจากการศึกษาข้อมูลคุณภาพน้ำผิวดินในปี 2544 พบว่าคุณภาพน้ำผิวดิน ณ สถานีโดยรอบโครงการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ถูกจัดเป็นแหล่งน้ำประเภทที่ 4 และ 5 เช่นเดียวกัน

คุณภาพชีวิตของผู้อพยพ

จากการสำรวจด้วยแบบสอบถามกลุ่มผู้นำชุมชนในพื้นที่จัดสรรของ บทม. และชุมชนนอกพื้นที่จัดสรรของ บทม. พบว่าต้องการให้ บทม. เข้าไปเยี่ยมชุมชน สอบถามความต้องการช่วยเหลือ และสนับสนุนด้านการประกอบอาชีพ

คุณภาพอากาศ

ตรวจวัดคุณภาพอากาศ ความเข้มข้นของฝุ่นละอองรวม (TSP) และความเข้มข้นของฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน พื้นที่โดยรอบโครงการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจำนวน 3 สถานี ปีละ 2 ครั้งๆ ละ 3 วัน ต่อเนื่องกัน พบว่าเมื่อนำผลการตรวจวัดมาเปรียบเทียบกับ ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2538) เรื่องกำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไปพบว่า ส่วนใหญ่เป็นไปตามมาตรฐาน

อุทกวิทยา

จากการศึกษาระดับน้ำที่สถานีประตูละบายน้ำที่อยู่โดยรอบโครงการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำนวน 19 สถานี พบว่ามีการเปลี่ยนแปลงระดับน้ำที่สถานีประตูละบายน้ำบางสถานีซึ่งเกิดจากการเปลี่ยนแปลงตามธรรมชาติ และสามารถกล่าวโดยสรุปได้ว่า การปรับปรุงระบบระบายน้ำโดยรอบโครงการ ไม่ทำให้ทิศทางการไหลของน้ำในช่วงหน้าฝนและหน้าแล้งเปลี่ยนแปลงจากเดิม

**ตารางที่ 13 : สรุปผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม**

ระยะก่อสร้าง	ระยะดำเนินการ	
ผลการตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม/องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม
ธรณีวิทยา ธรณีสัณฐานวิทยาและดิน พื้นที่ของท่าอากาศยานฯ เป็นพื้นที่ที่มีการทรุดตัวค่อนข้างมาก มีการทรุดตัวประมาณ 1 ซม. ต่อปี	- ดูแลรักษาพืชคลุมดินในท่าอากาศยานฯ - งดการสูบน้ำบาดาล	- ตรวจสอบการทรุดตัวของคันป้องกันน้ำท่วมโดยรอบท่าอากาศยานฯต่อเนื่องตลอดอายุโครงการ
อุทกวิทยา ได้มีการขุดลอกคลองเพื่อขยายความกว้างของคลองและก่อสร้างระบบป้องกันน้ำท่วมภายในท่าอากาศยานฯ	- ขุดลอกคลองภายในและภายนอกท่าอากาศยานฯ ตลอดจนรักษาระดับน้ำในบ่อน้ำให้มีระดับต่ำ โดยการสูบน้ำออกจากพื้นที่โครงการ	- ตรวจสอบระดับน้ำโดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง - ดำเนินการตามแผนการตรวจสอบคุณภาพน้ำ
คุณภาพน้ำผิวดิน ผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดินในคลองรอบพื้นที่ท่าอากาศยานฯ จำนวน 8 สถานี พบว่าคุณภาพน้ำผิวดินจัดเป็นแหล่งน้ำประเภทที่ 4 และ 5	- จัดให้มีระบบบำบัดน้ำเสียเบื้องต้น สำหรับน้ำเสียจากโรงซ่อมเครื่องบิน อาคารโภชนาการ และลานเก็บน้ำมัน - จัดให้มีระบบบำบัดน้ำเสียรวมและควบคุมคุณภาพของน้ำทิ้งให้มีคุณภาพตรงตามมาตรฐานน้ำทิ้งของกระทรวงอุตสาหกรรม/สำนักงานคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ - น้ำทิ้งที่ผ่านการบำบัดแล้วควรนำมาหมุนเวียนกลับมาใช้ใหม่ เช่น รดน้ำต้นไม้ และล้างถนน และไม่ควรระบายน้ำทิ้งลงสู่คลองสาธารณะภายนอกโครงการในฤดูแล้ง	- ตรวจวัดคุณภาพน้ำทุกๆ 4 เดือน ในช่วง 2 ปีแรก หลังจากนั้นให้ตรวจวัดทุก 6 เดือน ใน 2 คลอง รวม 4 สถานี ได้แก่ คลองหนองจุฬา บริเวณใต้สถานีระบายน้ำประมาณ 10 เมตร และเหนือสถานีระบายน้ำประมาณ 200 เมตร และคลองลาดกระบัง 2 สถานีบริเวณเหนือสถานีระบายน้ำ 200 เมตร และได้สถานีระบายน้ำ 10 เมตร - ตรวจสอบประสิทธิภาพของระบบบำบัดน้ำเสียทั้งหมด ให้เป็นไปตามมาตรฐานน้ำทิ้งของ กรมโรงงาน กระทรวงอุตสาหกรรมโดยทำการตรวจวัดใน 2 สถานี ได้แก่ จุดรวบรวมน้ำเสียก่อนเข้าระบบบำบัดน้ำเสีย และจุดระบายน้ำทิ้งที่ออกจากระบบบำบัดน้ำเสีย

**ตารางที่ 13 : สรุปผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม (ต่อ)**

ระยะก่อสร้าง	ระยะดำเนินการ	
ผลการตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม/องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม
คุณภาพอากาศ พบว่าปริมาณความเข้มข้นของ TSP และ PM-10 เพิ่มขึ้นเล็กน้อยซึ่งอาจได้รับผลกระทบมาจากกิจกรรมการก่อสร้างโดยรอบท่าอากาศยาน	- ไม่กำหนด	- ตรวจวัดคุณภาพอากาศ 4 สถานี โดยทำการตรวจวัดปีละ 2 ครั้ง (ฤดูแล้งและฤดูฝน) โดยตรวจวัด 3 วันต่อเนื่อง ดังนี้ ตรวจวัด คือ THC,NMHC,NOx,CO และ PM-10
เสียง ผลจากการตรวจวัดระดับเสียงโดยทำการตรวจวัดเป็นเวลา 3 วันต่อเนื่องพบว่าระดับเสียงที่วัดได้ในรูป Leq 24 hrs. อยู่ในระดับมาตรฐานที่ต่ำกว่า 70 เดซิเบล(เอ) พบว่าเสียงที่เกิดจากกิจกรรมท่าอากาศยานมีระดับต่ำกว่ามาตรฐานที่กำหนด	1.มาตรการควบคุมเสียงภาคพื้นดินจากภายในท่าอากาศยานฯ 2.ลดระดับเสียง ณ จุดผู้ได้รับเสียงรบกวน อาทิ ผู้ปฏิบัติงานในบริเวณ Airside ต้องใช้เครื่องป้องกันอันตรายต่อหู เช่น Ear Plugs และ Ear Muffs ตลอดระยะเวลาที่ปฏิบัติงาน 3.วางแผนการใช้ที่ดิน อาทิ จัดตั้งคณะกรรมการกำกับดูแลควบคุมการใช้ที่ดินให้เป็นไปตามแผนการใช้ที่ดินโดยรอบท่าอากาศยาน 4.มาตรการด้านการจัดการ อาทิ ประชาสัมพันธ์ข้อมูลการดำเนินการของท่าอากาศยานฯรับฟังคำร้องและคำแนะนำจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและสาธารณชนทั่วไป	1.เสียงในพื้นที่ทั่วไป - ตรวจวัดเสียงรอบพื้นที่โครงการ รวมจำนวน 13 สถานี โดยติดตั้งเครื่องวัดเสียงอัตโนมัติแบบต่อเนื่อง 24 ชั่วโมง เพื่อตรวจวัด L90 Leq 24 hrs. , Lmax , Ldn ตลอดอายุโครงการ 2.เสียงจากแหล่งกำเนิดบริเวณ runway ตะวันออกและตะวันตก - ตรวจวัดเสียงที่ Runway ฝั่งตะวันออกและฝั่งตะวันตก รวม 6 สถานี โดยทำการตรวจวัด Leq,Sound Exposure Level (L _{AE}) และ Perceived Noise Level (PNL)ตลอดอายุโครงการ

ตารางที่ 13 : สรุปผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

ระยะก่อสร้าง	ระยะดำเนินการ	
ผลการตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม/องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม
นิเวศวิทยานบก ผลการสำรวจไม่พบสัตว์ชนิดหายากตามที่ IUCN กำหนดไว้	- ตัดต้นไม้และพุ่มไม้ในรัศมี 180 เมตร จากแนวทางวิ่งและทางขับ	- ในกรณีจำเป็นอาจจะต้องทำการควบคุมจำนวนนก
นิเวศวิทยาทางน้ำ พบว่าแหล่งตอมีความหลากหลายและขยายพันธุ์ในปริมาณต่ำ สัตว์น้ำดินมีความหนาแน่นและความหลากหลายต่ำ	- ต้องบำบัดน้ำเสียจากชุมชนและอุตสาหกรรมภายในท่าอากาศยานฯ ก่อนที่จะปล่อยออกสู่แหล่งรับน้ำและบำรุงรักษาประสิทธิภาพของระบบบำบัดน้ำเสียของท่าอากาศยานฯ อย่างสม่ำเสมอ	- เก็บและวิเคราะห์ตัวอย่างแพลงก์ตอน สัตว์หน้าดิน และสำรวจพืชน้ำทุกๆ 4 เดือนใน 2 ปีแรก และทุกๆ 6 เดือนในปีถัดไป โดยทำการตรวจวัดในคลองลาดกระบัง และคลองหนองูเห่า รวม 4 สถานี ซึ่งเป็นจุดเดียวกันกับจุดตรวจวัดคุณภาพน้ำ
การใช้ที่ดิน พบว่าลักษณะของการใช้ประโยชน์ที่ดินมีการเปลี่ยนแปลงในรูปแบบของการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อเป็นที่อยู่อาศัยค่อนข้างมาก	- ประสานกับกรมโยธาธิการและผังเมือง กรุงเทพมหานคร จ.สมุทรปราการ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่อยู่ใกล้เคียงเพื่อควบคุมการใช้ที่ดินและการก่อสร้างอาคาร โดยรอบท่าอากาศยานฯ กำหนดเขตความปลอดภัยในการเดินอากาศและเขตพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากการพัฒนาท่าอากาศยานฯ ให้เหมาะสมและสอดคล้องกับกิจกรรมของท่าอากาศยานฯ	- สำรวจภาคสนามโดยใช้ผังเมืองเฉพาะพื้นที่ท่าอากาศยานฯ และภาพถ่ายทางอากาศปัจจุบัน เพื่อดูแนวโน้มของการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินและวางแผนการป้องกันผลกระทบที่จะเกิดขึ้นต่อประชาชนโดยให้ดำเนินการอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง

**ตารางที่ 13 : สรุปผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม (ต่อ)**

ระยะก่อสร้าง	ระยะดำเนินการ	
ผลการตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม/องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม
การคมนาคม ทางหลวง/ทางสายหลักที่สำคัญที่มุ่งสู่ท่าอากาศยานฯ มี 5 สาย สำหรับทางรถไฟมีเพียงสายเดียวที่ผ่านบริเวณท่าอากาศยานฯ คือ รถไฟรางคู่ (กรุงเทพฯ-อรัญประเทศ และทางรถไฟ Eastern Seaboard ห่างจากด้านเหนือของท่าอากาศยานประมาณ 1.3 กิโลเมตร)	- วางแผนพัฒนาระบบขนส่งบริเวณพื้นที่ภายนอกท่าอากาศยานฯ ขยายและเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่จากสนามบินเข้าสู่ท่าอากาศยานฯ	- รวบรวมสถิติผู้ใช้ระบบขนส่งมวลชนและปริมาณการจราจรของระบบขนส่งมวลชน
ระบบสาธารณูปโภค ผู้ที่อาศัยในบริเวณพื้นที่โครงการได้รับน้ำจากการประปานครหลวงและใช้ไฟจากการไฟฟ้านครหลวง	- มูลฝอยที่นำกลับมาใช้ใหม่ได้และไม่สามารถนำกลับมาใช้ใหม่ได้ต้องนำออกไปกำจัด ณ สถานที่ตามวิธีการที่ผู้รับจ้างได้รับอนุญาตจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ภายนอกพื้นที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิโดยเคร่งครัดทุกวัน ไม่เว้นวันหยุดราชการและวันหยุดนักขัตฤกษ์ - ขยะอันตราย เช่น ขยะจากกิจกรรมบำรุงรักษาเครื่องบินและโรงล้างเครื่องบินมี 2 ประเภท ก. ประเภทที่เป็นของแข็ง ได้แก่ กากตะกอนจากโรงบำบัดน้ำเสีย หลอดไฟฟ้า แบตเตอรี่ จะถูกรวบรวมเพื่อนำไปกำจัดที่บริษัทที่ได้รับอนุญาตตามกฎหมายให้นำบัดของเสียอันตราย	- สรุปผลรายเดือนและจัดส่งรายงานให้ ทอท. ทุกเดือน

**ตารางที่ 13 : สรุปผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม (ต่อ)**

ระยะก่อสร้าง	ระยะดำเนินการ	
ผลการตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม/องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม
ระบบสาธารณูปโภค(ต่อ)	ข. ประเภทที่เป็นของเหลว ได้แก่ สารทำลายเคมี และน้ำมันเครื่องให้คัดแยกและรวบรวมใส่ในภาชนะปิดมิดชิดไม่ให้รั่วไหล เพื่อนำไปกำจัดที่บริษัทที่ได้รับอนุญาตตามกฎหมายให้บำบัดของเสียอันตรายทำอากาศยานสุวรรณภูมิไม่ให้มีของเสียอันตรายประเภทสารระเหยที่เกิดจากการล้างขัดและพ่นสี เนื่องจาก บทม. ไม่มีนโยบายจะดำเนินการล้างและพ่นเครื่องบิน แต่มีนโยบายให้บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ดำเนินการดังกล่าวที่อุตะภา -ขยะติดเชื้อจากสถานพยาบาลในทำอากาศยานฯต้องรวบรวมและนำไปพักไว้ในห้องที่จัดไว้ให้ เพื่อรอกรุงเทพมหานครนำไปกำจัดต่อ -น้ำเสียจากโรงอาหารหรือจากโรงบำรุงรักษาเครื่องบินจะต้องนำไปบำบัดเบื้องต้นก่อนที่จะส่งไปยังโรงบำบัดน้ำเสียรวม	- สรุปผลรายเดือนและจัดส่งรายงานให้ ทอท. ทุกเดือน
เศรษฐกิจ-สังคม ชุมชนอพยพที่อยู่นอกพื้นที่จัดสรรมีความพึงพอใจในความเป็นอยู่มากกว่าชุมชนในพื้นที่ที่ ทอท. จัดสรรให้ผู้อพยพออกจากพื้นที่ก่อสร้างทำอากาศยานฯ	-การชดเชยพื้นที่ในเขต NEF>40 ภายนอกทำอากาศยานฯ -ให้ ทอท. เจริญซื้อที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง สถานศึกษา โรงพยาบาล ฯลฯ ที่อยู่ในพื้นที่	- ประเมินสภาพความเป็นอยู่ของผู้อพยพในพื้นที่จัดสรร 1 ครั้ง/ปี

ตารางที่ 13 : สรุปผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

ระยะก่อสร้าง	ระยะดำเนินการ	
ผลการตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม/องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม
เศรษฐกิจ-สังคม (ต่อ)	- กรณีเจ้าของที่ดินและสิ่งปลูกสร้างไม่ประสงค์จะขาย ทอท. ต้องสนับสนุนปรับปรุง หรือติดตั้งวัสดุอุปกรณ์ลดผลกระทบด้านเสียง - ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนที่อยู่ในพื้นที่ดังกล่าวได้รับทราบข้อมูลเกี่ยวกับผลกระทบที่จะได้รับ - ทอท.ต้องแจ้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการให้อนุญาตว่าพื้นที่ดังกล่าวอยู่ในพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบด้านเสียงและไม่สามารถอยู่อาศัยได้ - กรณีโรงงาน ทอท. ต้องสนับสนุนด้านค่าใช้จ่าย ในการจัดซื้ออุปกรณ์ลดผลกระทบด้านเสียง เช่น Ear plugs ให้พนักงาน พื้นที่ในเขต NEF 35 ถึง NEF40 - พื้นที่กิจกรรมพิเศษ : ทอท. สนับสนุนการป้องกันเสียงแก่สถานที่ซึ่งต้องการความเงียบเป็นพิเศษ เช่น โรงเรียน โรงพยาบาล ศาสนสถาน เป็นต้น - อาคารที่พักอาศัย : ตรวจวัดระดับความดังของเสียง หลังจากดำเนินการถ้าโครงการทำให้เกิดระดับเสียงเกินมาตรฐานตามที่กฎหมายได้กำหนดไว้ ทอท. จะดำเนินการจ่ายค่าชดเชยให้แก่อาคารที่พักอาศัยซึ่งก่อสร้างก่อนปี 2544	- ประเมินสภาพความเป็นอยู่ของผู้อยู่อาศัยในพื้นที่จัดสรร 1 ครั้ง/ปี

ระยะก่อสร้าง	ระยะดำเนินการ	
ผลการตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม/องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม
เศรษฐกิจ-สังคม(ต่อ)	พื้นที่ในเขต NEF 30 ถึง NEF 35 - พื้นที่กิจกรรมพิเศษ : ทอท. สนับสนุนการป้องกันเสียงแก่สถานที่ซึ่งต้องการความเงียบเป็นพิเศษ เช่น โรงเรียน โรงพยาบาล ศาสนสถาน เป็นต้น - อาคารที่พักอาศัย : ตรวจวัดระดับความดังของเสียง หลังจากดำเนินการดำโครงการทำให้เกิดระดับเสียงเกินมาตรฐานตามที่กฎหมายได้กำหนดไว้ ทอท. จะดำเนินการจ่ายค่าชดเชยให้แก่อาคารที่พักอาศัยซึ่งก่อสร้างก่อนปี 2544 - การปรับปรุงข้อมูลให้ทันสมัยอยู่เสมอ - นำผลการตรวจวัดระดับเสียงต่อเนื่องมาประมวลผลกระทบด้านเสียงในหน่วย NEF ทุกๆ 2 ปี เพื่อจัดทำมาตรการชดเชย สำหรับชุมชนผู้อยู่อาศัยในเขต NEF 35-40 และ NEF > 40 ต่อไปการโยกย้ายและอพยพประชาชน - จัดตั้งคณะกรรมการดำเนินการติดตามผลการอพยพใน 5 ปีแรกของการอพยพ	
สาธารณสุขและความปลอดภัย อำเภอลาดกระบังและอำเภอบางพลี มีโรงพยาบาล 5 แห่ง สถานีอนามัย 17 แห่ง ศูนย์อนามัย 2 แห่ง มีสถานีดับเพลิง ตั้งอยู่ใกล้เคียงกับพื้นที่ทำอากาศยาน และอยู่ในอำเภอ ลาดกระบัง จำนวน 1 สถานี	- จัดให้มีการสร้างสถานีอนามัยและ/หรือ โรงพยาบาลเพิ่มขึ้น - ประสานงานกับหน่วยงานที่รับผิดชอบในการปรับปรุงประสิทธิภาพและขยายระบบส่งน้ำประปา เพื่อรองรับความต้องการของทำอากาศยานและชุมชนโดยรอบขยายบริการจัดการของเสียที่เป็นของแข็ง และรวมทั้งโรงบำบัดน้ำเสียในอนาคตสำหรับกรุงเทพมหานคร	-ติดตามตรวจสอบด้านสาธารณสุขประจำปี ในบริเวณใกล้เคียงทำอากาศยานภายใน 5 ปีแรกที่เปิดดำเนินการ -ตรวจสอบสุขภาพของลูกจ้าง โดยการตรวจสุขภาพประจำปีโดยเฉพาะการสูญเสียการได้ยินปีละ 1 ครั้ง

แผนประชาสัมพันธ์สำหรับบริษัท ท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งใหม่ จำกัด (ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ)

1. หลักการและเหตุผล

คณะกรรมการประชาสัมพันธ์การพัฒนาท่าอากาศยานกรุงเทพฯ แห่งที่ 2 (หนองงูเห่า) และโครงการบริการพื้นฐาน ได้ประชาสัมพันธ์โครงการอย่างต่อเนื่องตั้งแต่เดือนมกราคม พ.ศ. 2537 เป็นต้นมา โดยให้ข้อมูลข่าวสารของโครงการแก่ประชาชน สื่อสิ่งพิมพ์ และเชิญสื่อมวลชนมาเยี่ยมชมโครงการแต่ไม่ได้มุ่งเน้นประชาสัมพันธ์แก่ประชาชนที่จะได้รับผลกระทบโดยตรง โดยเฉพาะประชาชนที่อาศัยอยู่ในแนวเขต NEF-30/NEF-35, NEF-40 และ NEF-40 ขึ้นไป

ดังนั้น จึงได้จัดทำแผนประชาสัมพันธ์ เพื่อชี้แจงให้ประชาชนได้รับทราบเกี่ยวกับข้อมูลของโครงการผลกระทบของโครงการต่อประชาชนและสภาพแวดล้อม และวิธีการลดผลกระทบ โดยเฉพาะประเด็นการอพยพประชาชนออกจากพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบทางเสียงโดยตรง

2. วัตถุประสงค์

1. เพื่อให้ประชาชนที่อาศัยอยู่รอบพื้นที่โครงการและประชาชนทั่วไปรับทราบข้อมูลที่ถูกต้องของโครงการ ความจำเป็นที่จะต้องพัฒนาโครงการและผลกระทบที่จะเกิดขึ้น
2. เพื่อให้ประชาชนที่อาศัยอยู่รอบพื้นที่โครงการและประชาชนทั่วไปมีทัศนคติที่ดีต่อโครงการและสนับสนุนการดำเนินโครงการ
3. เผยแพร่ประชาสัมพันธ์แนวทางการให้ความช่วยเหลือ การแก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งการปรับปรุงกิจกรรมให้มีผลกระทบน้อยที่สุดในระหว่างการก่อสร้างและดำเนินโครงการ
4. เพื่อให้หน่วยงานและองค์กรที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐ เอกชน และองค์กรพัฒนาเอกชน รับทราบข้อมูลที่ถูกต้องเกี่ยวกับโครงการและมีส่วนร่วมในการประสานงานกับประชาชนที่อยู่อาศัยหรือที่ประสงค์จะอพยพมาอาศัยในพื้นที่ใกล้เคียงกับโครงการ เพื่อลดผลกระทบที่จะเกิดจากการก่อสร้างและดำเนินโครงการ

แผนการประชาสัมพันธ์ได้กำหนดไว้ 3 ระยะ คือ ระยะแรกก่อนการก่อสร้าง ระหว่างก่อสร้าง และระยะดำเนินโครงการ แผนการประชาสัมพันธ์ในแต่ละระยะมีวัตถุประสงค์ ดังนี้

ระยะก่อนก่อสร้าง

- เพื่อประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่โครงการ และที่อยู่ในบริเวณที่อาจได้รับผลกระทบด้านเสียงรบกวน ได้รับทราบเกี่ยวกับโครงการ

- เพื่อประชาสัมพันธ์โครงการโดยทั่วไป เช่น ประโยชน์ของโครงการต่อการจ้างงานและเศรษฐกิจของประเทศ

●เพื่อประสานงาน ในการรับเรื่องราวร้องทุกข์ของประชาชนในพื้นที่โครงการและ
หาทางแก้ไขสถานการณ์ได้ทันการ

●เพื่อประชาสัมพันธ์การให้ความช่วยเหลือแก่ราษฎรที่ต้องโยกย้ายและมาตรการสำหรับ
จัดหาพื้นที่รองรับ และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ระยะก่อสร้าง

●เพื่อเผยแพร่ประชาสัมพันธ์มาตรการให้ความช่วยเหลือประชาชนที่ต้องโยกย้ายและการ
จัดเตรียมพื้นที่รองรับ

●เพื่อเผยแพร่ผลกระทบที่ประชาชนที่อาศัยอยู่รอบพื้นที่โครงการจะได้รับ และมาตรการ
แก้ไข โดยเฉพาะผลกระทบด้านเสียงและสิ่งแวดล้อม

●เพื่อเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับประโยชน์และความก้าวหน้าของโครงการในด้านต่างๆ
ให้ประชาชนได้ทราบอย่างต่อเนื่อง

●เพื่อรับเรื่องราวร้องเรียนของประชาชน และชี้แจงหรือแจ้งเรื่องร้องเรียนไปยังหน่วยงาน
ที่เกี่ยวข้องให้ชี้แจงและแก้ไขปัญหาภายในระยะเวลาที่กำหนด

●เพื่อประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับการดำเนินงานของโครงการที่ผ่านมาและความสำเร็จของ
โครงการ

●เพื่อรับเรื่องราวร้องเรียนของประชาชน และประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อ
ตรวจสอบข้อเท็จจริงและดำเนินการแก้ไขต่อไป

●เพื่อประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการ

●เพื่อประชาสัมพันธ์และให้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการแก่ผู้ที่สนใจ

ระยะดำเนินโครงการ

●เพื่อประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับการดำเนินงานโครงการที่ผ่านมาและความสำเร็จของ
โครงการ

●เพื่อรับเรื่องราวร้องเรียนของประชาชน และประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อ
ตรวจสอบข้อเท็จจริงและดำเนินการแก้ไขต่อไป

●เพื่อประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการ

●เพื่อประชาสัมพันธ์และให้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการแก่ผู้ที่สนใจ

3. ประชาชนกลุ่มเป้าหมายและพื้นที่เป้าหมาย

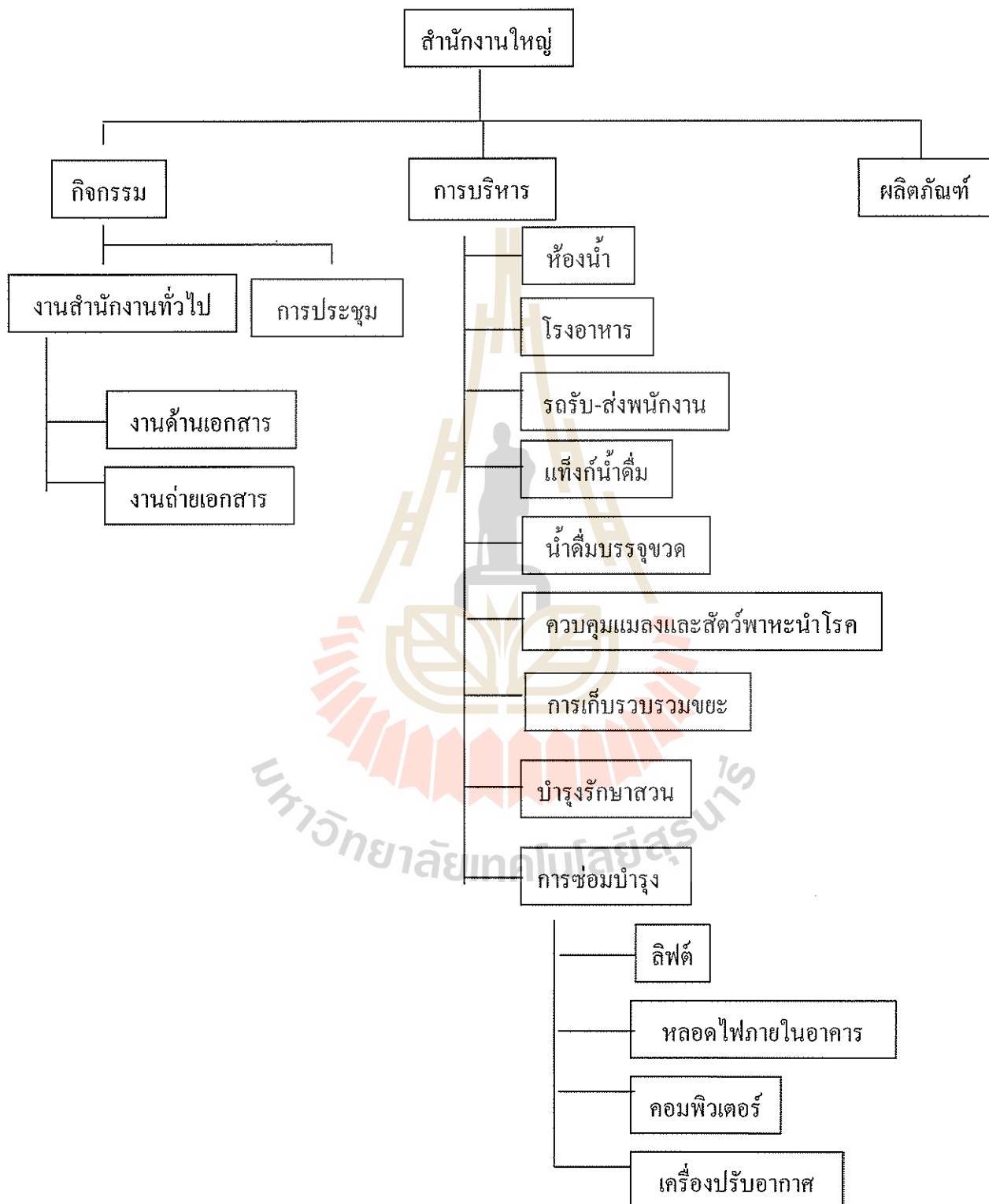
การประชาสัมพันธ์จะดำเนินการกับประชาชนกลุ่มเป้าหมาย ได้แก่

1. ประชาชนที่อาศัยอยู่ในแนว NEF>40 และผู้ที่ย้ายเข้ามาอาศัยอยู่ในพื้นที่นี้
2. ประชาชนที่อาศัยอยู่ชั้นนอกออกไป
3. ประชาชนที่ต้องอพยพโยกย้าย
4. ประชาชนที่ได้รับผลกระทบด้านเสียง
5. ประชาชนทั่วไป นักลงทุน สื่อมวลชน และกลุ่มอนุรักษ์และองค์กรพัฒนาเอกชนด้านสิ่งแวดล้อม
สำหรับพื้นที่เป้าหมายในการประชาสัมพันธ์ ได้แก่
 1. พื้นที่ภายในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
 2. พื้นที่ที่มีบ้านและอาคารตั้งอยู่ในแนว NEF-30/NEF-35, NEF-35/NEF-40 และ NEF-40 ขึ้นไป
พื้นที่ที่จัดเตรียมไว้สำหรับผู้อพยพจากพื้นที่โครงการ ซึ่งตั้งอยู่ห่างจากโครงการไปทางตะวันออก
ประมาณ 2 กิโลเมตร



4. ISO 14000

(รูปที่ 1.5) 4.1 ลักษณะงานภายในสำนักงานใหญ่ของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)



4.2 หน่วยงานต่างๆ ภายในอาคารสำนักงานใหญ่ บริษัท ทอท.

1. บริเวณชั้น G และชั้น 2 เป็นส่วนความรับผิดชอบของฝ่ายธุรการ ฝ่ายการเงิน และฝ่ายพัสดุ
 2. บริเวณชั้น 3 เป็นส่วนความรับผิดชอบของฝ่ายบุคคล
 3. บริเวณชั้น 4 เป็นส่วนความรับผิดชอบของฝ่ายแผนงาน
 4. บริเวณชั้น 5 เป็นส่วนความรับผิดชอบของฝ่ายสำนักพัฒนา
- ท่าอากาศยาน สำนักจัดการและพัฒนาธุรกิจ และสำนักผู้ว่าการ
5. บริเวณชั้น 6 เป็นส่วนความรับผิดชอบของฝ่ายธุรการในเรื่องของห้องประชุม
 6. บริเวณชั้น 7 เป็นส่วนความรับผิดชอบของฝ่ายธุรการในเรื่องของห้องประชุม

4.3 หน่วยงานที่เกี่ยวข้องของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

1. ฝ่ายสนามบินและอาคาร กองระบบสุขาภิบาลดำเนินการจัดจ้างบริษัทเอกชนภายนอกเข้าดำเนินการจัดส่งน้ำดื่มบรรจุขวดขนาด 200 ลิตร ให้กับสำนักงานทุกชั้น และเก็บขวดเปล่าออกไป โดยเข้ามาดำเนินการเป็นรายสัปดาห์ และควบคุมดูแลการให้บริการเติ้งก์น้ำเย็น โดยจะมีการทำความสะอาดและเปลี่ยนแผ่นกรองทุกเดือน
2. สำนักแพทย์ เข้ามาดำเนินการฉีดพ่นยาฆ่าแมลงและควบคุมสัตว์พาหะนำโรคภายในอาคารและรอบบริเวณสำนักงานใหญ่
3. ฝ่ายไฟฟ้าและเครื่องกล มีหน้าที่ดูแลปรับเปลี่ยนหลอดไฟและเก็บรวบรวมหลอดไฟหมดอายุการใช้งานแล้วรอกการนำออกไปกำจัด รวมทั้งควบคุมดูแลการจัดจ้างบริษัทเอกชนภายนอก เข้ามาดำเนินการบำรุงรักษาลิฟต์ ซึ่งมีตารางเวลาในการบำรุงรักษา และในส่วนของเครื่องปรับอากาศนั้นเป็นแบบระบบรวม มีเครื่องหล่อเย็น (Cooling Tower) ซึ่งตามประกาศกระทรวงสาธารณสุขกำหนดไว้ว่า ต้องไม่พบเชื้อ *Legionella spp.* ในระบบ Cooling Tower สำหรับอาคารสำนักงานใหญ่ทางหน่วยงานยังไม่มีมาตรการติดตามตรวจสอบในเรื่องนี้
4. ฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ เข้าดำเนินการบำรุงรักษาเครื่องคอมพิวเตอร์ที่เป็นส่วนของบริษัท ทอท. และเก็บรวบรวมเครื่องคอมพิวเตอร์ที่อยู่ในสภาพไม่พร้อมใช้งาน รวมถึงควบคุมดูแลและประสานงานกับบริษัทเอกชนที่ทาง ทอท. ได้ดำเนินการเข้าเครื่องคอมพิวเตอร์ กรณีเกิดเหตุขัดข้องหรือเหตุการณ์อื่นๆ
5. ฝ่ายการท่าอากาศยาน กองรักษาความสะอาดรับผิดชอบการบำรุงรักษาสวนบริเวณรอบๆ อาคารสำนักงานใหญ่ในเรื่องของการจัดแต่งและปรับเปลี่ยนพันธุ์ไม้ เพื่อให้ดูมีชีวิตชีวาอยู่เสมอรวมถึง

จัดจ้างบริษัทเอกชนและประสานงานกับสำนักงานเขตดอนเมืองเข้าดำเนินการเก็บรวบรวมขยะออกไปกำจัดภายนอก

6. บริษัท ทอท. ได้ดำเนินการจัดจ้างบริษัทเอกชน เพื่อเช่าเครื่องถ่ายเอกสารมาประจำที่จุดต่างๆ ภายในอาคารสำนักงาน ซึ่งทุกฝ่ายในหน่วยงานมีหน้าที่ควบคุมดูแลและแก้ไขเหตุขัดข้องหรือแจ้งเหตุเมื่อเครื่องไม่พร้อมใช้งานและไม่สามารถแก้ไขเครื่องนั้นได้

7. สถานีจ่ายไฟฟ้าย่อยดอนเมืองและสถานีไฟฟ้าย่อยคลองใหม่ ซึ่งสามารถจ่ายไฟได้สูงสุดคือ 120 MVA และ 6 MVA ตามลำดับ โดยปัจจุบันมีการจ่ายไฟฟ้าจากสถานีย่อยทั้งสองประมาณร้อยละ 41-45 ของความสามารถในการจ่ายไฟฟ้าของสถานีย่อยทั้งสอง

8. การประปานครหลวง เป็นหน่วยงานที่ให้บริกการน้ำประปาแก่ทอท. และบริษัท ทอท. ซึ่งสามารถตอบสนองความต้องการน้ำใช้ของโครงการได้อย่างเพียงพอ

4.4 รายการกิจกรรมการควบคุม

ตารางที่ 14 สรุปรายการกิจกรรมการควบคุมของแต่ละฝ่าย

ที่	กอง/ ฝ่าย	แผนก/ หน่วยงาน	กิจกรรมการควบคุม
1.	ฝ่ายธุรการ	บริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด	- งานสำนักงานทั่วไป - การจัดประชุม
2.	ฝ่ายพัสดุ	บริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด	- งานสำนักงานทั่วไป - ควบคุมการจัดจ้างบริษัทเอกชนภายนอกเข้ามาดำเนินการเกี่ยวกับรถ Bus รับ-ส่งพนักงานเข้า-เย็น - ควบคุมและจัดการเกี่ยวกับรถรับ-ส่งอื่นๆ
3.	ฝ่ายการเงิน	บริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด	- งานสำนักงานทั่วไป
4.	ฝ่ายบุคคล	บริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด	- งานสำนักงานทั่วไป
5.	ฝ่ายแผนงาน	บริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด	- งานสำนักงานทั่วไป
6.	สำนักงานพัฒนาท่าอากาศยาน	บริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด	- งานสำนักงานทั่วไป
7.	สำนักงานจัดการและพัฒนาธุรกิจ	บริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด	- งานสำนักงานทั่วไป
8.	สำนักผู้ว่าราชการ	บริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด	- งานสำนักงานทั่วไป

ตารางที่ 15 สรุปรายการกิจกรรมการควบคุม

ที่	หน่วยงานที่จัดจ้างและควบคุมดูแล	หน่วยงานที่ดำเนินการ	กิจกรรมการควบคุม
1.	กองระบบสุขาภิบาล ฝ่ายสนามบินและอาคาร	- บริษัทเอกชน - กองระบบสุขาภิบาล	- จัดบริการน้ำดื่มบรรจุขวดขนาด 200ลิตร - แท้งก์น้ำเย็นตามจุดต่างๆในอาคารและโรงอาหาร
2.	สำนักแพทย์		- ควบคุมแมลงและสัตว์พาหะนำโรค
3.	ฝ่ายไฟฟ้าและเครื่องกล	- บริษัทเอกชน - ฝ่ายไฟฟ้าและเครื่องกล	- บำรุงรักษาลิฟต์ - ดูแลเรื่องหลอดไฟ - บำรุงรักษาเครื่องปรับอากาศ
4.	ฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ	- บริษัทเอกชน - ฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ	- ทอท. ประสานงานกับทางบริษัทเกี่ยวกับการบำรุงรักษาและเปลี่ยนเครื่องคอมพิวเตอร์ให้ใหม่ (กรณีเครื่องคอมพิวเตอร์ไม่พร้อมใช้งาน) - บำรุงรักษาเครื่องคอมพิวเตอร์ที่มีอยู่เดิม - จัดเก็บเครื่องเก่า เพื่อรอการกำจัด
5.	ฝ่ายการทำอากาศยาน	- กองรักษาความสะอาด	- บำรุงรักษาสวนภายในสำนักงาน - เก็บรวบรวมขยะออกไปกำจัด
6.	ทุกฝ่ายในหน่วยงาน	- บริษัทเอกชน	- บำรุงรักษาเครื่องถ่ายเอกสาร (เช่าเครื่องถ่ายเอกสาร)

บทที่ 3

สรุปผลการปฏิบัติงาน

จากการปฏิบัติงาน ณ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ในตำแหน่งนักบริหารงานทั่วไป งานวิชาการสิ่งแวดล้อม สำนักสิ่งแวดล้อมนั้น ส่งผลให้เกิดประโยชน์ในหลายๆด้าน ดังนี้

1.ด้านสังคม

- ได้เรียนรู้วิธีการปรับตัวให้เข้ากับผู้อื่นทั้งในและนอกส่วนงาน รวมถึงบุคคลภายนอก
- สามารถฝึกฝนตนเองเพื่อให้สามารถปฏิบัติงานในสังคมที่ไม่คุ้นเคยได้
- ทำให้เข้าใจถึงลักษณะการปฏิบัติงานจริง และชีวิตในการทำงาน
- ได้รับประสบการณ์ในการทำงานร่วมกับผู้อื่น
- ได้เรียนรู้วัฒนธรรมภายในของบริษัท
- ได้รู้จักบุคคลต่าง ๆ มากขึ้นทั้งในแผนกและต่างแผนก

2.ด้านทฤษฎี

- ได้นำความรู้ที่ได้จากการศึกษามาประยุกต์ใช้ในการทำงาน
- ได้รับความรู้เกี่ยวกับการประกอบกิจการท่าอากาศยาน
- ได้รับความรู้ในด้านการจัดการสิ่งแวดล้อมท่าอากาศยานในภาพรวมขององค์กร
- ได้รับความรู้เพิ่มเติมเกี่ยวกับรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมในโครงการพัฒนา เพื่อเพิ่มขีดความสามารถของท่าอากาศยานกรุงเทพและ EIA ของ ทสภ.
- ได้รับความรู้ในด้านการจัดการน้ำเสียโดยใช้ระบบจานหมุนชีวภาพ (Rotating Biological Contractors: RBC)
- ได้รับความรู้ในเรื่องการจัดการด้านความปลอดภัยในการดำเนินกิจการท่าอากาศยาน
- ได้ศึกษาการประมวลผลและวิเคราะห์ข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อม
- ได้ทราบถึงขั้นตอนการตรวจติดตาม(Audit)ภายในบริษัท

3.ด้านปฏิบัติ

- ได้ทำการรวบรวมข้อมูล และจัดทำรายงานผลการดำเนินงานด้านการจัดการสิ่งแวดล้อมท่าอากาศยาน
- ได้ฝึกร่างและพิมพ์หนังสือ ระเบียบปฏิบัติ บันทึกข้อความ เอกสารนำส่ง หนังสือภายใน หนังสือภายนอก และทำการถอดเทปการประชุม
- มีส่วนร่วมในกิจกรรมของบริษัท เช่น วันทำความสะอาดประจำปี วันทำการฝึกซ้อมหนีไฟ เป็นต้น

- ได้ศึกษาและตรวจสอบความถูกต้องของรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม(EIA) โครงการพัฒนาเพื่อเพิ่มขีดความสามารถท่าอากาศยานกรุงเทพ และการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยานที่อยู่ในความรับผิดชอบของ ทอท.
- ได้ฝึกปฏิบัติงานและเก็บรวบรวมข้อมูลนอกพื้นที่ เช่น การไป Audit เกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมที่สุวรรณภูมิ และได้ดูงานและศึกษาระบบบำบัดน้ำเสียของ ทกท.



บทที่ 4

ปัญหาและข้อเสนอแนะ

จากการปฏิบัติงานในตำแหน่ง ผู้ช่วยนักบริหารงานทั่วไป งานวิชาการสิ่งแวดล้อม สำนักสิ่งแวดล้อม บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เป็นเวลา 16 สัปดาห์ นั้นนอกจากจะเป็นการนำความรู้ที่ได้รับจากมหาวิทยาลัยมาประยุกต์ใช้ในการปฏิบัติงานจริงแล้ว ยังได้รับความรู้ใหม่ๆ เพิ่มเติมอีกมากมาย ซึ่งเป็นประสบการณ์ที่ดีที่จะนำไปปรับปรุงในการปฏิบัติงานจริงในอนาคตต่อไป ซึ่งในระหว่างปฏิบัติงานพบปัญหาและอุปสรรคบางประการ ได้แก่

1. เนื่องจากการปฏิบัติงานจริงเป็นครั้งแรก ทำให้ช่วงแรกยังทำงานได้ไม่เต็มที่นักและยังมีข้อบกพร่องอยู่พอสมควร ต่อมาเมื่อสามารถปรับตัวและได้รับคำแนะนำจากอาจารย์ที่ปรึกษา และ Job Supervisor จึงทำงานได้ดีขึ้นตามลำดับ

2. เนื่องจากการปฏิบัติงานในตำแหน่ง ผู้ช่วยนักบริหารงานทั่วไปนั้นต้องรับผิดชอบงานด้านเอกสารเป็นส่วนใหญ่ซึ่งมีความเกี่ยวข้องทฤษฎีทางด้านสิ่งแวดล้อมโดยตรง จึงทำให้ไม่สามารถทำงานในภาคปฏิบัติได้มากนัก

3. เนื่องจากบุคลากรในแผนกนี้มีน้อยเกินไปแต่ละงานที่จะต้องทำในแต่ละวันมีค่อนข้างมากดังนั้นหากมีบุคลากรเพิ่มขึ้น ก็จะทำให้งานมีประสิทธิภาพมากขึ้นตามไปด้วย

จากการศึกษาและเก็บรวบรวมข้อมูลดังได้เสนอมาในรายงานผู้จัดทำยังพบปัญหาและอุปสรรคทางด้านต่างๆของระบบการจัดการสิ่งแวดล้อมท่าอากาศยาน พร้อมทั้งข้อเสนอแนะดังต่อไปนี้

1.ระบบการจัดการน้ำเสีย

ปัญหาและอุปสรรคที่พบ

1. การจัดการน้ำเสียในพื้นที่ ทอท. อยู่ภายใต้การดำเนินงานของหลายหน่วยงานสั่งการให้ดำเนินการแก้ไขกระทำซ้ำในกรณีพบปัญหาในหน่วยงานนั้นๆ เพราะนอกจากหน่วยงานที่อยู่ในความรับผิดชอบของ ทอท. แล้วยังมีหน่วยงานที่อยู่นอกเหนือความรับผิดชอบของ ทอท. ทำให้การแก้ไขปัญหาต่างๆ เป็นไปได้ยาก

2. ระบบบำบัดน้ำเสียในพื้นที่ ทอท. มีหลากหลายรูปแบบที่ใช้กันอยู่แต่ละหน่วยงานมีการควบคุม ดูแล และมีมาตรการที่แตกต่างกันไป ทำให้น้ำเสียที่ผ่านการบำบัดแล้วจากแต่ละระบบมีคุณภาพแตกต่างกันไป มีทั้งที่ตรงตามมาตรฐานน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ก. และไม่ตรงตามมาตรฐานน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ก. ทำให้มีปัญหาในการตรวจสอบ

3. หน่วยงานต่างๆ ที่รับผิดชอบในการดำเนินงานบำบัดน้ำเสียในเขตท่าอากาศยานที่ไม่ได้อยู่ในความรับผิดชอบของ ทอท. มักจะไม่ให้ข้อมูลแท้จริง เพราะเกรงว่าจะถูกควบคุมการดำเนินงานไม่สะดวกในการทำงาน มีต้นทุนค่าใช้จ่ายสูงขึ้น ทำให้ ทอท. มีภาพลักษณ์ที่ไม่ดีต่อสาธารณะชน

ข้อเสนอแนะ

1. ทอท. ควรจัดทำแผนการตรวจสอบประสิทธิภาพการใช้งานระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปชนิดติดกับที่ พร้อมทั้งกำหนดผู้รับผิดชอบอย่างชัดเจน เพื่อช่วยต่อการตรวจสอบและดำเนินการแก้ไข
2. ทอท. ควรดำเนินการกำกับดูแลการปล่อยมลพิษของหน่วยงาน น้ำทิ้งที่ปล่อยออกจากหน่วยงานที่ไม่ได้อยู่ในความรับผิดชอบของ ทอท. อาจส่งผลต่อภาพลักษณ์ของ ทอท. โดยกำหนดมาตรการตรวจสอบ เช่น การเก็บตัวอย่าง เพื่อทำการตรวจวิเคราะห์หากพบว่า หน่วยงานใดไม่ผ่านเกณฑ์มาตรฐานกำหนดตามประกาศกระทรวงวิทยาศาสตร์เทคโนโลยี และสิ่งแวดล้อม และหากไม่ผ่านตามข้อกำหนดของ ทอท. จะต้องปฏิบัติตามมาตรการหรือแนวทางที่ ทอท. กำหนดไว้ เช่น ต้องนำน้ำทิ้งที่ผ่านการบำบัดของหน่วยงานนั้นๆ เข้าระบบบำบัดน้ำเสียรวมของ ทอท. หรือหากพบว่า หน่วยงานใดๆ ปล่อยน้ำทิ้งที่มีคุณภาพต่ำกว่ามาตรฐานกำหนดตามประกาศกระทรวงวิทยาศาสตร์เทคโนโลยี และสิ่งแวดล้อม ต้องเสียค่าปรับตามคุณภาพน้ำทิ้งที่ปล่อยออก

2. ระบบการจัดการคุณภาพอากาศและเสียง

ข้อเสนอแนะ

1. การตรวจวิเคราะห์คุณภาพอากาศควรดำเนินการตรวจวัดในหลายๆ พารามิเตอร์และสม่ำเสมอ กล่าวคือ จากการศึกษาผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพอากาศ พบว่า พารามิเตอร์ที่ดำเนินการตรวจวัดในปัจจุบันมีเพียง TSP และ CO ซึ่ง NO₂ ที่เคยดำเนินการตรวจวัดก็เป็นมลสารหนึ่งที่เป็นตัวการสำคัญในการก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ทอท. ควรให้ความสำคัญด้วยเช่นกัน
2. ควรมีมาตรการอื่นๆ ในการแก้ไขปัญหาบริเวณลานจอดรถใต้ดิน 4A4B เนื่องจากยังคงพบปัญหาอยู่บ้างในช่วงเวลาจราจรคับคั่ง

3. ระบบการจัดการขยะ

ปัญหาและอุปสรรคที่พบ

1. เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องตรวจตราได้ไม่ทั่วถึง เนื่องจากภาชนะรองรับมูลฝอยมีจำนวนมาก ประกอบกับเจ้าหน้าที่ทำความสะอาดของบริษัทได้นำขยะมูลฝอยไปทิ้งผิดประเภทของภาชนะรองรับ เช่น นำขยะแห้งไปทิ้งในภาชนะสำหรับใส่ขยะเปียก เป็นต้น

2. เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับการเก็บรวบรวมและขนส่งขยะมูลฝอยไม่ได้ใช้อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล เช่น ถุงมือยางสำหรับป้องกันเชื้อโรค, รองเท้ายางหุ้มข้อ และผ้าปิดจมูก เป็นต้น

3. ทอท. มีหลายหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ซึ่งในทางปฏิบัติยังขาดความร่วมมือในการจัดเก็บ แจ่งปริมาณของขยะที่แท้จริง และมาตรการคัดแยกขยะ รวมทั้งการให้ข้อมูลต่างๆ ที่จะนำมาใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานในการแก้ไข จัดการ และป้องกันปัญหาขยะมูลฝอยที่เกิดขึ้น

4. ในบางกรณีหน่วยงานที่รับผิดชอบในการเก็บขน และกำจัดขยะมูลฝอยเกิดปัญหาภายในหน่วยงาน ทำให้ไม่สามารถเข้ามาเก็บขนขยะมูลฝอยตามเวลาที่กำหนดได้ เป็นผลให้ขยะมูลฝอยที่เกิดขึ้นมีปริมาณสะสมมากขึ้น และเกิดการหมักหมมเป็นเหตุให้เกิดกลิ่นเหม็นรบกวน รวมทั้งอาจเป็นแหล่งอาหารของสัตว์นำโรคได้

5. ในบางครั้งรถที่เก็บขยะมูลฝอยเข้ามาจัดเก็บในช่วงเวลาที่จราจรในท่าอากาศยานคับคั่ง ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อการทำงานของจราจรภายในท่าอากาศยาน และส่งผลกระทบต่อทัศนวิสัยที่ไม่ดีต่อผู้มาใช้บริการ

6. ถังรองรับขยะมูลฝอยบางจุดตั้งอยู่บนพื้นดิน

7. พฤติกรรมการทิ้งขยะมูลฝอยที่ไม่ถูกต้องของผู้ประกอบการบริเวณอาคารคลังสินค้า และอาคารอื่นๆ เช่น การทิ้งถุงดำกองบริเวณข้างถังขยะ หรือคอกพักบริเวณอาคารผู้โดยสารภายในประเทศ

8. คนเก็บขยะมูลฝอยขายทำการคัดแยกขยะ โดยการเทขยะออกจากถุงดำแล้วไม่กวาดกลับคืน ก่อให้เกิดความสกปรก เกิดภาพที่ไม่น่าดู

ข้อเสนอแนะ

1. ดำเนินการอบรมให้ความรู้ความเข้าใจแก่พนักงาน
2. กำหนดความรับผิดชอบบริเวณจุดรองรับขยะมูลฝอยให้ชัดเจน
3. จัดเตรียมอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลให้พร้อมและมีการจัดเก็บที่เป็นระเบียบ
4. กำหนดมาตรการในการเรียกร้องความเสียหายดังกล่าวที่เกิดขึ้น เช่น กำหนดช่วงเวลาที่ยอมรับที่รับผิดชอบเข้าดำเนินการเก็บขนขยะให้เสร็จสิ้น โดยการกำหนดช่วงเวลาในการเก็บขนควรหลีกเลี่ยงช่วงเวลาที่มีการจราจรคับคั่งภายในท่าอากาศยาน
5. พื้นที่รองรับมูลฝอย หรือจุดรวบรวมควรทำเป็นพื้นที่ที่สามารถส้างทำความสะอาดได้ง่าย และไม่เป็แหล่งเพาะพันธุ์พาหะนำโรคจากการหมักหมม
6. ควรจัดสร้างคอกพักขยะบริเวณอาคารคลังสินค้า โดยแบ่งเป็นช่องๆ ตามประเภทของขยะ เพื่อง่ายและสะดวกต่อการทิ้ง และช่วยให้ผู้ประกอบการมีส่วนร่วมในการแยกขยะ รวมถึงช่วยลดปัญหาการค้ำขยะของคนเก็บของขาย ซึ่งทำให้เกิดภาพลักษณ์ที่ไม่ดี และเกิดความสกปรกในบริเวณดังกล่าว

2. เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับการเก็บรวบรวมและขนส่งขยะมูลฝอยไม่ได้ใช้อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล เช่น ถุงมือสำหรับป้องกันเชื้อโรค, รองเท้ายางหุ้มข้อ และผ้าปิดจมูก เป็นต้น

3. ทอท. มีหลายหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ซึ่งในทางปฏิบัติยังขาดความร่วมมือในการจัดเก็บ แจ้างปริมาณของขยะที่แท้จริง และมาตรการคัดแยกขยะ รวมทั้งการให้ข้อมูลต่างๆ ที่จะนำมาใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานในการแก้ไข จัดการ และป้องกันปัญหาขยะมูลฝอยที่เกิดขึ้น

4. ในบางกรณีหน่วยงานที่รับผิดชอบในการเก็บขน และกำจัดขยะมูลฝอยเกิดปัญหาภายในหน่วยงาน ทำให้ไม่สามารถเข้ามาเก็บขนขยะมูลฝอยตามเวลาที่กำหนดได้ เป็นผลให้ขยะมูลฝอยที่เกิดขึ้นมีปริมาณสะสมมากขึ้น และเกิดการหมักหมมเป็นเหตุให้เกิดกลิ่นเหม็นรบกวน รวมทั้งอาจเป็นแหล่งอาหารของสัตว์นำโรคได้

5. ในบางครั้งรถที่เก็บขยะมูลฝอยเข้ามาจัดเก็บในช่วงเวลาที่จราจรในท่าอากาศยานคับคั่ง ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อการทำงานของจราจรภายในท่าอากาศยาน และส่งผลกระทบต่อภาพลักษณ์ที่ไม่ดีต่อผู้มาใช้บริการ

6. ยังรองรับขยะมูลฝอยบางจุดตั้งอยู่บนพื้นดิน

7. พฤติกรรมการทิ้งขยะมูลฝอยที่ไม่ถูกต้องของผู้ประกอบการบริเวณอาคารคลังสินค้า และอาคารอื่นๆ เช่น การทิ้งถุงดำกองบริเวณข้างถังขยะ หรือคอกพักบริเวณอาคารผู้โดยสารภายในประเทศ

8. คนเก็บขยะมูลฝอยขายทำการคัดแยกขยะโดยการเทขยะออกจากถุงดำแล้วไม่กวาดกลับคืน ก่อให้เกิดความสกปรก เกิดภาพที่ไม่น่าดู

ข้อเสนอแนะ

1. ดำเนินการอบรมให้ความรู้ความเข้าใจแก่พนักงาน
2. กำหนดความรับผิดชอบบริเวณจุดรองรับขยะมูลฝอยให้ชัดเจน
3. จัดเตรียมอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลให้พร้อมและมีการจัดเก็บที่เป็นระเบียบ
4. กำหนดมาตรการในการเรียกร้องความเสียหายดังกล่าวที่เกิดขึ้น เช่น กำหนดช่วงเวลาของบริษัทที่รับผิดชอบเข้าดำเนินการเก็บขนขยะให้เสร็จสิ้น โดยการกำหนดช่วงเวลาในการเก็บขนควรหลีกเลี่ยงช่วงเวลาที่มีการจราจรคับคั่งภายในท่าอากาศยาน
5. พื้นที่รองรับมูลฝอย หรือจุดรวบรวมควรทำเป็นพื้นที่ปูนที่สามารถส้างทำความสะอาดได้ง่าย และไม่เป็แหล่งเพาะพันธุ์พาหะนำโรคจากการหมักหมม
6. ควรจัดสร้างคอกพักขยะบริเวณอาคารคลังสินค้า โดยแบ่งเป็นช่องๆ ตามประเภทของขยะ เพื่อง่ายและสะดวกต่อการทิ้ง และช่วยให้ผู้ประกอบการมีส่วนร่วมในการแยกขยะ รวมถึงช่วยลดปัญหาการคุ้ยขยะของคนเก็บของขาย ซึ่งทำให้เกิดภาพลักษณ์ที่ไม่ดี และเกิดความสกปรกในบริเวณดังกล่าว

7. ออกมาตรการปรับปรุงผู้ประกอบการ หรือพนักงานทิ้งขยะของ ทอท. หากพบหรือทราบว่าผู้ใดกองขยะมูลฝอยไว้ข้างถังขยะ (ไม่ทิ้งลงในถังให้เป็นระเบียบ)

8. ควรให้บริษัทเอกชนที่ทำสัญญาการจัดเก็บขยะ ทำการจดบันทึกปริมาณขยะโดยประมาณและจำนวนครั้งที่ต้องดำเนินการเข้ามาขนเก็บในจุดนั้นๆ เพื่อใช้เป็นข้อมูลในการประมาณปริมาณขยะตามจุดนั้นๆ และจัดหาถังรองรับมูลฝอยไว้อย่างเพียงพอในการให้บริษัทเอกชนเข้ามาดำเนินการเก็บเพียงครั้งเดียว สามารถช่วยลดปัญหาการจราจรในช่วงเวลาจราจรคับคั่งได้ และช่วยลดปัญหาภาพลักษณ์ไม่น่าดูในการที่รถเก็บขนขยะจะเข้ามาทำการเก็บขนมูลฝอยบ่อยๆ

4. การจัดการน้ำเพื่อการอุปโภคและบริโภค

ปัญหาและอุปสรรคที่พบ

1. ทอท. ต้องใช้งบประมาณในการจัดหาแหล่งน้ำ เพื่อการอุปโภคบริโภคเป็นจำนวนมาก นอกจากนี้ยังต้องสร้างระบบการจัดเก็บกักน้ำสำรองในปริมาณที่มากเพียงพอ

2. การผลิตน้ำประปาที่ ทอท. ได้ลงทุนไปแล้วจะไม่สามารถดำเนินการได้อย่างคุ้มค่า และจะต้องเสียค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาระบบการผลิตน้ำประปา

3. แหล่งน้ำเพื่อการอุปโภคบริโภคจะมีปริมาณเพียงพอต่อความต้องการแต่ต้องผ่านระบบผลิตน้ำประปา เพื่อให้ได้น้ำประปาที่มีคุณภาพตรงตามมาตรฐานน้ำบริโภค ซึ่งทำให้มีต้นทุนในการผลิตน้ำประปาก่อนข้างสูงและเป็นการสิ้นเปลืองงบประมาณค่าใช้จ่ายของ ทอท.

4. น้ำประปาที่ใช้ภายใน ทอท. จากการตรวจวัดมีบางสถานีตรวจวัดที่พบคลอรีนตกค้างสูงและต่ำกว่าเกณฑ์มาตรฐานกำหนด ซึ่งในกรณีที่ต่ำกว่าเกณฑ์มาตรฐานกำหนด ทำให้ประสิทธิภาพในการฆ่าเชื้อลดลงอาจทำให้เกิดการปนเปื้อนเชื้อโรค ซึ่งก่อให้เกิดโรคต่อผู้อุปโภคบริโภคได้

5. น้ำดื่มที่ใช้ภายใน ทอท. จากการตรวจวิเคราะห์หาจุลินทรีย์ พบว่า มีตัวอย่างน้ำดื่มจากเครื่องกรองน้ำอาคารเสริมสร้างพลานามัยและจากเครื่องทำน้ำเย็นอาคาร สทช. ไม่ผ่านเกณฑ์มาตรฐานกำหนดในช่วงเดือน ต.ค. 46 และ ก.พ. 47 ตามลำดับ

ข้อเสนอแนะ

1. หน่วยงานที่ดูแลเกี่ยวกับคุณภาพน้ำประปาควรจัดทำสถิติผลการตรวจวิเคราะห์น้ำใน ณ จุดตรวจวิเคราะห์ต่างๆ เพื่อดำเนินการแก้ไขปัญหา ณ จุดตรวจวิเคราะห์ที่พบปัญหาลบ่อยครั้ง

2. หน่วยงานที่รับผิดชอบในการบริการน้ำดื่มควรกำหนดระยะเวลาในการเปลี่ยนถ่ายไส้กรองและการทำความสะอาดเครื่องทำความเย็นที่เหมาะสม เพื่อแก้ไขปัญหาการพบจุลินทรีย์ที่อาจก่อให้เกิดอันตรายต่อผู้บริโภคได้

ในการควบคุมคุณภาพน้ำเพื่อการอุปโภคและบริโภค ทอท. ได้ดำเนินการเพื่อวางระบบจัดหาและจัดการน้ำเพื่อการอุปโภคและบริโภค โดยท่าอากาศยานในความรับผิดชอบของ ทอท.อยู่ในภูมิภาคที่ไม่มีปัญหาในเรื่องการจัดหาแหล่งน้ำ ทั้งนี้เพราะนอกจากแหล่งน้ำที่ได้จากการประปานครหลวงและการประปาส่วนภูมิภาคแล้ว ยังอยู่ในพื้นที่ที่มีแหล่งน้ำผิวดินและแหล่งน้ำใต้ดินอยู่ในปริมาณที่สามารถบริการกับเจ้าหน้าที่และผู้มาใช้บริการของท่าอากาศยานได้อย่างเพียงพอ

5. การทำ ISO 14000

ปัญหาและอุปสรรคที่พบ

1. ทอท. มีหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง หรือบริษัทเอกชนที่ทำการจัดจ้างหลายหน่วยงาน แต่ละหน่วยงานมีแนวทางการดำเนินงานต่างๆ กันไป การสอบถามข้อมูลจึงเป็นไปได้ยากที่จะสามารถสอบถามได้หมดทุกหน่วยงานในช่วงระยะเวลาอันสั้น ข้อมูลที่ได้นำมาทำการวิเคราะห์เพื่อจัดทำ ISO 14000 จึงเป็นข้อมูลในระดับกว้างๆ หรืออาจคลาดเคลื่อนจากความเป็นจริงได้ เนื่องจากระยะเวลาในการฝึกปฏิบัติงานค่อนข้างสั้น
2. การทำ ISO 14000 จะต้องอาศัยความร่วมมือจากทุกฝ่ายในสำนักงานใหญ่ ทอท. ซึ่งจะสามารถเห็นประเด็นปัญหาสิ่งแวดล้อมได้อย่างชัดเจนยิ่งขึ้น โดยทำการแบ่งขอบเขตความรับผิดชอบที่ชัดเจนทุกคนในสำนักงานมีส่วนร่วม
3. ระยะเวลาในการฝึกงาน
4. ลักษณะงานของ ทอท. ค่อนข้างกว้างและมีความซับซ้อน

ข้อเสนอแนะ

1. บางประเด็นปัญหาสิ่งแวดล้อมที่สำคัญนั้นสามารถแก้ไขได้โดยง่าย เช่น
 - คราบน้ำมันจากโรงอาหารนั้น เพียงจัดทำภาชนะรองรับการใช้งานและปรับแก้ไขปริมาณน้ำเข้าบ่อดักไขมันให้เหมาะสม หลังจากนั้นจัดทำกำหนดการซ่อมบำรุง ตรวจสอบให้พร้อมใช้งาน พร้อมทั้งจัดทำคู่มือวิธีการตรวจสอบที่ถูกต้อง ทำการตรวจประเมินการทำงานและปรับปรุงแก้ไข
 - คิวน้ำเสียจากการเผาไหม้เชื้อเพลิงจากรถบริการรับ-ส่งพนักงานและรถบริการนำสัมภาระขึ้นรถโดยสาร โดยขอความช่วยเหลือจากบริษัทเอกชนเจ้าของรถดังกล่าวให้ใช้เชื้อเพลิงสะอาดและทำการดูแลซ่อมบำรุงรถของบริษัทอยู่เสมอ พร้อมทั้งส่งใบรายงานผลการตรวจสอบมาประจำทุก 6 เดือน หรือทาง ทอท. ทำการตรวจวัดปริมาณ CO ฯลฯ จากปลายท่อรถรับ-ส่งดังกล่าว พร้อมทั้งรายงานสิ่งที่ต้องปรับแก้ไขสำหรับรถบริการที่มีปัญหา และต้องมีการตรวจประเมินอยู่เสมอ เป็นต้น

- น้ำทิ้งจากการบริการน้ำดื่ม ซึ่งมีปริมาณไม่มากควรจัดทำคู่มือจากการทำงานง่ายๆ เช่น วิธีการล้างทำความสะอาด กำหนดการล้างทำความสะอาด และกำหนดแนวทางการนำน้ำทิ้งไปใช้ประโยชน์ใหม่ เช่น การนำไปรดน้ำต้นไม้ หรือล้างห้องน้ำ เป็นต้น

2. น้ำทิ้งต่างๆ จะถูกรวบรวมเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสียรวม ซึ่งระบบมีประสิทธิภาพดี น้ำทิ้งที่ผ่านระบบบำบัดน้ำเสียนี้จึงมีคุณภาพผ่านเกณฑ์มาตรฐานกำหนดตามประกาศกระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี และ สิ่งแวดล้อม แต่จากการตรวจวิเคราะห์มีบางเดือนที่ผล BOD ไม่ผ่านเกณฑ์มาตรฐานกำหนด จึงควรหาแนวทางดำเนินการปรับปรุงแก้ไขต่อไป เนื่องจากการปล่อยน้ำทิ้งที่มีคุณภาพปานกลาง (ไม่ผ่านเกณฑ์มาตรฐานกำหนด) ลงสู่คลองเปรมประชา อาจก่อให้เกิดอันตรายต่อสิ่งมีชีวิต หรือ สิ่งแวดล้อมได้เมื่อมีปริมาณในแต่ละวันมาก

3. ทาง ทอท. ควรดำเนินการประชุมเพื่อหาประเด็นปัญหาสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ (Sig. Aspect) ที่จะนำมาทำโครงการ เพื่อแก้ไขปัญห เพราะหา เมื่อได้ประเด็นปัญหาสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ (Sig. Aspect) อันดับ 1 แล้ว ก็อาจไม่จำเป็นที่จะต้องนำมาดำเนินโครงการเป็นอันดับแรกก็ได้ ซึ่งขึ้นอยู่กับความเห็นจากที่ประชุม

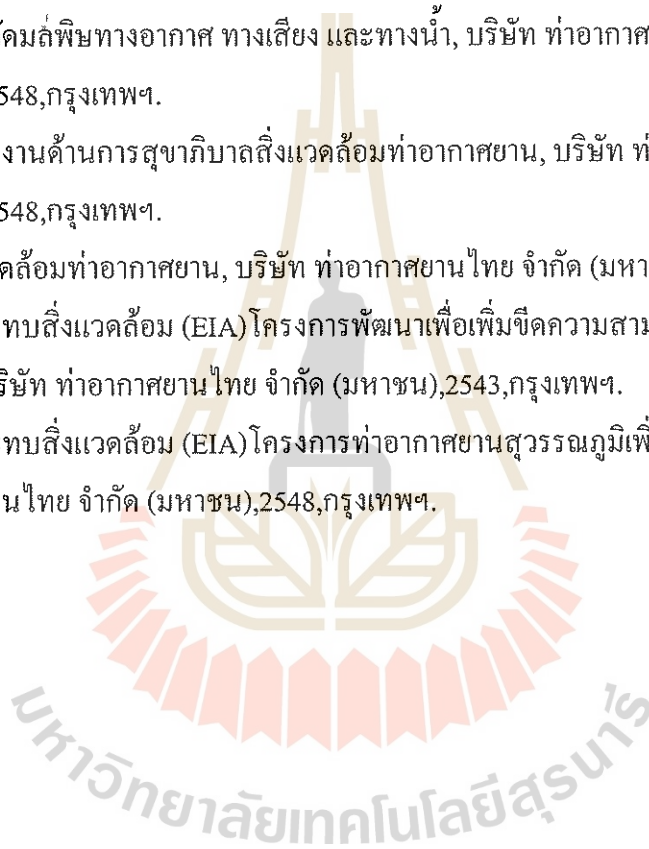
4. ลงประเด็นปัญหาสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ (Sig. Aspect) ใช้เพียงการบอกกล่าวและจัดทำคู่มือการดำเนินงานก็สามารถปรับปรุงแก้ไขประเด็นปัญหาสิ่งแวดล้อมนั้นได้

5. หน่วยงาน ผู้บริหาร และพนักงาน ของ ทอท. ควรมีความตั้งใจจริง และมุ่งมั่นที่จะจัดทำระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม ISO 14000 เนื่องจากประเด็นปัญหาสิ่งแวดล้อมในสำนักงานใหญ่ไม่ใช่ประเด็นปัญหาสิ่งแวดล้อมที่รุนแรง และทาง ทอท. มีการกำหนดแนวทางการจัดการปัญหาสิ่งแวดล้อม มีวิธีการควบคุมการทำงานที่ดีอยู่แล้ว

6. รูปแบบการป้องกันและประเมินประเด็นปัญหาสิ่งแวดล้อม อาจแตกต่างกันออกไปแล้วแต่ความเหมาะสมของหน่วยงานนั้นๆ

บรรณานุกรม

- คู่มือปฏิบัติงาน สำนักสิ่งแวดล้อม, บริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน),2548,กรุงเทพฯ.
- คู่มือสหกิจศึกษา, มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี,2548,นครราชสีมา.
- รายงานประจำปี 2548, บริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน),2548,กรุงเทพฯ.
- รายงานสถานการณ์ การจัดการสิ่งแวดล้อมทำอากาศยาน (ปี 2547 – 2548) , บริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน),2548,กรุงเทพฯ.
- รายงานผลการตรวจวัดมลพิษทางอากาศ ทางเสียง และทางน้ำ, บริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน),2548,กรุงเทพฯ.
- รายงานผลการดำเนินงานด้านการสุขาภิบาลสิ่งแวดล้อมทำอากาศยาน, บริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน),2548,กรุงเทพฯ.
- แผนการจัดการสิ่งแวดล้อมทำอากาศยาน, บริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน),2548,กรุงเทพฯ.
- คู่มือการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) โครงการพัฒนาเพื่อเพิ่มขีดความสามารถทำอากาศยาน กรุงเทพฯ, บริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน),2543,กรุงเทพฯ.
- คู่มือการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) โครงการทำอากาศยานสุวรรณภูมิเพิ่มเติม, บริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน),2548,กรุงเทพฯ.





ข้อเสนอแนะ (เพิ่มเติม)

1. ทำอาภาศยานภูเก็ท

จากผลการวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้ง ทั้งก่อนเข้าระบบบำบัดฯ และหลังผ่านการบำบัดแล้ว พบว่าประสิทธิภาพระบบบำบัดน้ำเสียของทกท. ซึ่งเป็นระบบแบบใช้ออกซิเจน โดยเป็นระบบตะกอนเร่งมี การทำงานของระบบในการบำบัดน้ำเสียได้ตามน้ำเสียได้ตามมาตรฐานที่กำหนด น้ำที่ผ่านการบำบัดแล้ว มีปริมาณความสกปรกของน้ำในรูปของค่าบีโอดี พบว่ามีค่าต่ำกว่ามาตรฐานที่กำหนดไว้ โดยมีค่าเท่ากับ 36 มิลลิกรัมต่อลิตร (ค่ามาตรฐานไม่เกิน 20 มิลลิกรัมต่อลิตร) ซึ่งจากการสอบถามและตรวจสอบพบว่า มีการเติมคลอรีนไม่เหมาะสมกับปริมาณน้ำเสีย เนื่องจากการเปลี่ยนแปลงบุคลากรในการดูแลบ่อเติม คลอรีนซึ่งปัจจุบัน ทกท. ได้จัดฝึกอบรมการควบคุมระบบบำบัดน้ำเสียให้พนักงานเรียบร้อยแล้ว อย่างไรก็ตามควรเพิ่มตรวจวัดค่าเบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มในน้ำทิ้ง ในการตรวจสอบคุณภาพน้ำประจำเดือน ของสำนักแพทย์ บริษัท ทำอาภาศยานไทย จำกัด(มหาชน) จึงมีผลทำให้ประสิทธิภาพการทำงานของ ระบบต่ำลงอยู่ที่ร้อยละ 71.43

อย่างไรก็ตาม น้ำเสียที่ผ่านการบำบัดไม่ได้ปล่อยน้ำทิ้งดังกล่าวออกนอกพื้นที่โดยตรง แต่ใช้วิธี ปล่อยลงสู่บ่อพักไว้ก่อน คือ บ่อบำบัดเดิม ปัญหาดังกล่าวจึงไม่ส่งผลกระทบต่อสุขภาพน้ำทะเลชายฝั่ง ภายนอกพื้นที่ ทกท. แต่อย่างไร

ข้อเสนอแนะ

ถึงแม้ว่าได้มีการเปิดใช้ระบบบำบัดน้ำเสียแบบตะกอนเร่ง ซึ่งมีประสิทธิภาพในการบำบัดดีกว่า ระบบบ่อฝังแล้วก็ตาม ผู้ตรวจสอบขอเสนอแนะแนวทางป้องกัน และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้าน การจัดการน้ำเสียเพิ่มเติมจากรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม และรายงานการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อมครั้งที่ 1 และ 2 ดังนี้

(1) การควบคุมดูแลระบบบำบัดน้ำเสียต้องกระทำอย่างถูกต้อง ด้วยความรู้ความเข้าใจในระบบ ซึ่งค่ามลสารต่าง ๆ ของน้ำเสียที่ผ่านถังเติมคลอรีน ควรมีคุณภาพตามเกณฑ์มาตรฐานน้ำทิ้ง ที่สำนักงาน คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2528 กำหนดไว้ ถึงแม้จะมีบ่อพักน้ำหลังผ่านถังเติมคลอรีนแล้ว ก็ตาม

(2) หากเป็นไปได้ให้มีกระบวนการรีไซเคิลน้ำกลับไปใช้ภายในทำอาภาศยานให้มากที่สุดเพื่อ เป็นการลดปริมาณการระบายน้ำออกจากพื้นที่โครงการให้มากที่สุด

(3) ควรบรรจุบุคลากรที่มีความรู้หรือมีวุฒิการศึกษา เช่น วศ.บ.(โยธา) วศ.บ. (สุขาภิบาล) วศ.บ. (สิ่งแวดล้อม) เป็นต้น เป็นผู้ควบคุมและตรวจสอบระบบฯ ให้การทำงานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ มากที่สุด

2. ทำอาภาศยานสุวรรณภูมิ

จากการเก็บและวิเคราะห์ตัวอย่างน้ำได้จุดปล่อยน้ำ 10 เมตร จำนวน 2 จุด ในคลองลาดกระบังและคลองหนองงูเห่า บริเวณด้านข้างสนามบิน จำนวน 2 จุด โดยระยะ 2 ปีแรก ให้ทำการตรวจวัดทุก 4 เดือน และหลังจากนั้นให้ตรวจวัดทุก 6 เดือน ซึ่งพารามิเตอร์ที่ทำการวิเคราะห์มีดังนี้

ความเป็นกรด-ด่าง	แคลเซียม
การนำไฟฟ้า	ปรอท
ของแข็งละลายน้ำทั้งหมด	ทองแดง
ของแข็งแขวนลอย	อลูมิเนียม
ออกซิเจนละลายน้ำ	แมงกานีส
บีโอดี	น้ำมันและไขมัน
ซีโอดี	โคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด
ตะกั่ว	ฟิคอล โคลิฟอร์มแบคทีเรีย
โครเมียม	

ตรวจสอบประสิทธิภาพของระบบบำบัดน้ำเสีย ณ จุดระบายน้ำออกจากระบบน้ำเสียเบื้องต้นของอาคารโภชนาการและส่วนซ่อมบำรุงเครื่องบิน และคุณภาพน้ำที่เข้า-ออกจากระบบบำบัดน้ำเสียรวม เพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานกระทรวงอุตสาหกรรม

ข้อเสนอแนะ

- จัดให้มีระบบบำบัดน้ำเสียเบื้องต้น สำหรับน้ำเสียจากโรงซ่อมเครื่องบิน อาคารโภชนาการ และลานเก็บน้ำมัน
- จัดให้มีระบบบำบัดน้ำเสียรวมและควบคุมคุณภาพของน้ำทิ้งให้มีคุณภาพ ตรวจสอบมาตรฐานน้ำทิ้งของกระทรวงอุตสาหกรรม/สำนักงานคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ
- อาคารที่อยู่ห่างออกไป ซึ่งมีปริมาณน้ำเสียไม่มาก ควรมีระบบน้ำเสียแยกต่างหากจากระบบบำบัดน้ำเสียรวม
- น้ำทิ้งที่ผ่านการบำบัดแล้วควรนำมาหมุนเวียนกลับมาใช้ใหม่ เช่น รดน้ำต้นไม้ และล้างถนน และไม่ควรระบายน้ำทิ้งสู่คลองสาธารณะภายนอกโครงการ ในฤดูแล้ง

3. ทำอาภาศยานเชียงราย

ระบบบำบัดที่ทางทำอาภาศยานเชียงรายใช้อยู่ตั้งแต่เริ่มเปิดดำเนินการนั้นเป็นระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปชนิดเติมอากาศ(Activated Sludge) ชื่อทางการค้าถังแซทส์ (SATS) ของ บริษัท พี พี เซ็นเตอร์ และทำอาภาศยานเชียงรายได้มีการปรับปรุงในปี 2542 โดยการเพิ่มถังเติมอากาศเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ

ภาพในระบบบำบัดน้ำเสียให้ได้ดียิ่งขึ้น

ในระบบบำบัดชนิดเดิมอากาศนั้น ปริมาณออกซิเจนเป็นปัจจัยที่สำคัญประการหนึ่งในการดำรงชีพของจุลินทรีย์ที่อาศัยอยู่ในระบบ และมีผลต่อประสิทธิภาพในการบำบัด ซึ่งทางท่าอากาศยานเชียงใหม่มีมาตรการในการดูแลระบบบำบัดน้ำเสียที่สำคัญดังต่อไปนี้

- ซ่อมแซมและบำรุงรักษาเครื่องสูบน้ำและเครื่องเติมอากาศให้อยู่ในสภาพที่สามารถที่ใช้งานได้ตลอดเวลา

- จัดให้มีอุปกรณ์สำรองของส่วนต่างๆที่เกี่ยวข้องกับระบบบำบัด โดยเฉพาะอย่างยิ่งในส่วนที่เกี่ยวข้องกับเครื่องเติมอากาศ

- ตรวจสอบให้มีการเปิดเครื่องเติมอากาศอยู่ตลอดเวลา

- ตรวจสอบให้มีการไหลย้อนกลับของน้ำจากบ่อพักสุดท้ายที่มีการเติมคลอรีนฆ่าเชื้อโรค เนื่องจากคลอรีนจะไปทำลายจุลินทรีย์ที่อยู่ในถังเติมอากาศและทำให้ประสิทธิภาพในการบำบัดลดลง

- ทำการขุดลอกบ่อเกรอะอย่างน้อย 6 เดือน/ครั้ง

- ควบคุมให้มีบ่อพักน้ำเสียรวมก่อนระบายสู่แหล่งรองรับน้ำทิ้ง

- ตรวจสอบให้มีการเติมคลอรีนในบ่อพักน้ำสุดท้ายก่อนระบายออกอย่างสม่ำเสมอ

4. ท่าอากาศยานหาดใหญ่

เนื่องจากมีน้ำบางส่วนส่งผ่านบ้านพนักงานบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด และไม่ได้รวบรวมเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสียของท่าอากาศยานหาดใหญ่ และจากการประเมินปริมาณน้ำเสียที่เกิดขึ้นในปัจจุบันและอนาคต(พ.ศ.2543-2553)โดยประเมินจากการใช้น้ำทั้งหมดของท่าอากาศยาน มีปริมาณ 179- 291 ลูกบาศก์เมตรต่อวัน และมีปริมาณน้ำเสียรวมที่เกิดขึ้นและได้รับการบำบัดของท่าอากาศยานหาดใหญ่ในปัจจุบันมีปริมาณ 120 ลูกบาศก์เมตรต่อวัน เมื่อพิจารณาในระบบบำบัดน้ำเสียของท่าอากาศยานหาดใหญ่สามารถบำบัดน้ำเสียได้ถึง 500 ลูกบาศก์เมตรต่อวัน ยังสามารถเพียงพอต่อการบำบัดน้ำเสียในปัจจุบันและในอนาคต นอกจากนี้เมื่อวิเคราะห์คุณภาพน้ำจากระบบบำบัดจำนวน 4 ตัวอย่าง พบว่า มีเกณฑ์ดัชนีคุณภาพน้ำอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ข ดังนั้นสามารถกล่าวได้ว่าการจัดการน้ำเสียของท่าอากาศยานหาดใหญ่ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบ

มาตรการป้องกันแก้ไขน้ำเสีย

1) มาตรการควบคุมและตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้งจากระบบบำบัดน้ำเสียให้อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด

2) มาตรการตรวจสอบประสิทธิภาพและสภาพการทำงานของอุปกรณ์เครื่องจักรในระบบบำบัด

น้ำเสียอย่างสม่ำเสมอ

3) มาตรการเตรียมการช่องแชนและเปลี่ยนทดแทนอุปกรณ์ของระบบบำบัดน้ำเสียให้ระบบสามารถทำงานได้ต่อเนื่อง

5. ทำอาภาศยานกรุงเทพ

1. ระบบบำบัดน้ำเสียรวมของทำอาภาศยานกรุงเทพฯแห่งประเทศไทยได้วางทอรวบรวมน้ำเสียจากอาภาศยานต่างๆเพิ่มเติมให้ครอบคลุมอาภาศยานทั้งหมดในเขต ททท.

2. ระบบบำบัดน้ำเสียของบริษัท การบินไทย จำกัดกำหนดให้ผู้เช่าพื้นที่ หรือบริษัทที่ประกอบกิจการใน ททท. ที่มีระบบบำบัดน้ำเสียของตัวเอง ทำการบำบัดน้ำเสียให้ได้มาตรฐานคุณภาพน้ำทิ้งก่อนระบายออกสู่รางระบายน้ำสาธารณะ โดยกำหนดไว้ในสัญญาเช่าพื้นที่ พร้อมทั้งส่งผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้ง ททท. ทุกเดือน ถาตรวจสอบว่าผู้ประกอบกิจการรายใดปล่อยน้ำทิ้งที่ไม่ได้มาตรฐาน จะต้องออกหนังสือตักเตือน และถาตรวจสอบว่าคุณภาพน้ำทิ้งยังคงไม่ได้มาตรฐานอีก ให้ทำการปรับผู้ประกอบการ

3. ระบบบำบัดน้ำเสียของบริษัท สยามบริการการบิน จำกัดกำหนดให้ผู้ประกอบการที่ใช้พื้นที่ของทำอาภาศยานกรุงเทพ ดำเนินการปรับปรุงระบบบำบัดน้ำเสียของตนเองโดยยึดตามแนวทางต่อไปนี้

(ก) มาตรการ/แผนปฏิบัติการลดผลกระทบการระบายน้ำทิ้งจากระบบบำบัดฯของโรงชุบโลหะ (Plating Shop)

- จัดให้มีเจ้าหน้าที่ดูแลบำรุงรักษาระบบบำบัดน้ำเสียทุกชั้นตอน
- ทำการเก็บตัวอย่างน้ำทิ้งที่ระบายน้ำทิ้งเพื่อตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้ง 1 อาทิตย์หากพบว่าคุณภาพน้ำทิ้งไม่ได้ตามเกณฑ์มาตรฐานน้ำทิ้ง ให้เก็บไว้ในบ่อพักก่อน แล้วนำน้ำทิ้งกับมาบำบัดในระบบบำบัดฯอีกครั้ง

(ข) มาตรการ/แผนปฏิบัติการลดผลกระทบการระบายน้ำทิ้งจากระบบบำบัดฯของโรงล้างชิ้นส่วนเครื่องบิน(pre-cleaning Shop)

- ในระบบบำบัดควรมีบ่อพักน้ำทิ้งสุดท้าย ที่รองรับน้ำจาก Carbon filter ก่อนระบายลงสู่ท่อระบายน้ำสาธารณะ เพื่อเป็นการกักเก็บน้ำทิ้งไว้ในกรณีตรวจสอบว่าคุณภาพน้ำทิ้งไม่ได้ตามมาตรฐาน

(ค) มาตรการ/แผนปฏิบัติการลดผลกระทบการระบายน้ำทิ้ง จากระบบบำบัดฯ ของโรงซ่อมเครื่องยนต์อาภาศยาน (Engine shop)

- คอยดูแล ตรวจสอบประสิทธิภาพของ Media Filter และ Activated Carbon เป็นประจำ ถาพบว่าประสิทธิภาพลดลงและส่งผลให้คุณภาพน้ำทิ้งไม่ได้มาตรฐาน ให้ทำการเปลี่ยนทันที

(ง) มาตรการ/แผนปฏิบัติการลดผลกระทบการระบายน้ำทิ้ง จากระบบบำบัดฯ ของการซ่อมบำรุง

ท่าอากาศยาน บริเวณ Single and Twin hanger

- ควรจัดให้มีถังพักน้ำทิ้งสุดท้าย ต่อจากถังกรองทราย และถังกรองคาร์บอนก่อนที่จะปล่อยน้ำทิ้งออกสู่ระบบน้ำสาธารณะ

- ถ้าตรวจพบคุณภาพน้ำทิ้งที่ปริมาณไขมัน/น้ำมันสูง ให้สูบกลับมาเข้า Oil Removal Tang อีกครั้ง

- ทำการตรวจสอบและเปลี่ยน Activated Carbon เป็นประจำ เพื่อให้มีประสิทธิภาพในการบำบัดน้ำเสียได้สูงสุด

4. ถังดักไขมัน/น้ำมัน(grease trap)ทุกแห่งภายในทอท. ควรกำหนดให้บริษัทการบินไทย จำกัด ดำเนินการปรับปรุงบ่อรับน้ำปฏิกูลจากเครื่องบิน ที่อยู่ทางด้านทิศเหนือของสนามบิน(ติดกับรั้วริมถนน จันทบุรีเบกษา)ให้มีหลังคาปกคลุม เพื่อป้องกันมิให้น้ำฝนลงสู่บ่อรับน้ำปฏิกูล อันจะก่อให้เกิดการไหลล้น ออกจากบ่อรับ ลงสู่คลองระบายด้านข้างได้

5. ระบบท่อน้ำเสี้ยวรวมของ ทอท.

ทอท. ต้องดำเนินการวางท่อน้ำเสียจากอาคารต่างๆเพิ่มเติมให้ครอบคลุม อาคารทั้งหมดใน ท่าอากาศยานกรุงเทพ เพื่อส่งน้ำเสียไปบำบัดที่ระบบบำบัดน้ำเสียรวมของการท่าอากาศยาน

6. ระบบบำบัดน้ำเสียแบบติดกับที่(on site treatment system) ในทุกอาคาร

บริษัท/ผู้ประกอบการในเขต ทอท. ต้องกำหนดให้เจ้าของกิจการที่ดำเนินกิจการกักตุนภายในอาคารดำเนินการติดตั้งที่ดักไขมัน(Grease trap) บริเวณที่ระบายน้ำทิ้งจากอ่างล้างภาชนะ ภายในอาคารผู้โดยสารส่วนขยายตามโครงการพัฒนาฯ ก่อนน้ำทิ้งเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสีย

7. ทุกพื้นที่ที่เกี่ยวข้องภายในท่าอากาศยานกรุงเทพ

ทอท. ต้องกำกับดูแลและตรวจสอบ ให้ผู้ประกอบการกักตุนหรือร้านอาหารภายใน ท่าอากาศยาน ดูแลการทำงานของที่ดักไขมัน โดยหมั่นกวาดมูลฝอยทิ้งเศษอาหาร และคราบไขมันทิ้งเป็นประจำ เพื่อประสิทธิภาพในการทำงานสูงสุดของที่ดักไขมัน

8. ทอท.ต้องตรวจสอบประสิทธิภาพการทำงานของระบบบำบัดน้ำเสียทั้งระบบเก่าและใหม่เป็นประจำ ถ้าพบว่ามีอุปกรณ์ใดๆของระบบบำบัดฯรวมทั้งระบบท่อ ปิ้ว วาล์วเกิดชำรุด ให้จัดสรรงบประมาณในการบำรุงรักษา และทำการซ่อมแซมส่วนที่ชำรุดทันที

9. ทอท. ควรเพิ่มอัตราค่าจ้างเจ้าหน้าที่วิทยาศาสตร์สิ่งแวดล้อม 1 อัตรา เพื่อทำหน้าที่รับผิดชอบในการตรวจตรา กำกับดูแล การจัดการน้ำเสียทุกประเภทของบริษัทต่างๆ ที่เข้าพื้นที่ หรือบริษัทที่ประกอบกิจการภายในท่าอากาศยานกรุงเทพ

6. ทำอาภาศยานเชียงใหม่

ปริมาณน้ำเสียที่เกิดขึ้นจากการคาดการณ์จากปริมาณน้ำใช้ พบว่า เมื่อคำนวณน้ำใช้ทั้งหมดเป็นน้ำเสียมีปริมาณโดยรวมทั้งหมด 450 ลูกบาศก์เมตรต่อวัน (พ.ศ.2544) โดยเป็นการใช้น้ำจากกิจกรรมของเจ้าหน้าที่ทำอาภาศยานเชียงใหม่ และจากการใช้น้ำของผู้ใช้น้ำทำอาภาศยานเชียงใหม่ มีท่อระบายน้ำแยกระหว่างน้ำฝนและน้ำเสียออกจากกันแล้วรวบรวมเข้าสู่ระบบด้วยท่อรวบรวมขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 110-180 มิลลิเมตร ไปยังระบบบำบัด 2 ส่วน คือ แบบเดิมอากาศ แบบตะกอนร่อนและบำบัดตะกอนด้วยถังตกตะกอนแบบใช้เติมอากาศระบบนี้มีประสิทธิภาพในการบำบัดได้ร้อยละ 90 โดยสามารถลดความสกปรกในรูป BOD ในน้ำทิ้งเหลือเพียง 20 มิลลิกรัมต่อลิตร ในด้านคุณภาพน้ำเสียอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานจากปริมาณค่าความสกปรกในรูป บีโอดี (BOD) ที่ตรวจสอบและวิเคราะห์ได้มีค่าไม่เกินกว่าค่ามาตรฐาน (ไม่เกิน 30 mg/l) เนื่องจากมีระบบบำบัดน้ำเสียที่มีความสกปรกในการบำบัดน้ำเสียได้ถึง 900 ลูกบาศก์เมตรต่อวัน (ระบบเก่าและระบบใหม่มีค่าเท่ากับ 400 และ 500 ลูกบาศก์เมตรต่อวัน ตามลำดับ) และมีประสิทธิภาพลดความสกปรกของน้ำเสียได้ถึงร้อยละ 90 เมื่อพิจารณาถึงปริมาณน้ำเสียของทำอาภาศยานเชียงใหม่ในปัจจุบัน (พ.ศ.2543) มีปริมาณ 450 ลูกบาศก์เมตรต่อวัน และ 676 ลูกบาศก์เมตรต่อวัน ในปี พ.ศ. 2553 ซึ่งระบบบำบัดน้ำเสีย ยังคงสามารถบำบัดน้ำเสียดังกล่าวได้ จึงไม่เกิดผลกระทบกับการบำบัดน้ำเสีย

ข้อเสนอแนะ

1. ควบคุมและปรับปรุงคุณภาพน้ำทิ้งจากระบบบำบัดน้ำเสียให้อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนด
2. ตรวจสอบประสิทธิภาพ และสภาพการทำงานของอุปกรณ์ เครื่องจักรในระบบบำบัดน้ำเสียอย่างสม่ำเสมอ
3. ตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้งจากระบบบำบัดน้ำเสียก่อนระบายออกนอกทำอาภาศยาน
4. เตรียมการซ่อมแซมและจัดเปลี่ยนทดแทนอุปกรณ์และระบบบำบัดน้ำเสีย ให้ระบบสามารถทำงานได้ต่อเนื่อง

สถานการณ์การจัดการสิ่งแวดล้อมทำอาภาศยาน ปี 2547-2548

เกี่ยวกับ ทอท.

การให้บริการของทำอาภาศยานที่อยู่ในความรับผิดชอบของ ทอท.

บริษัท ทำอาภาศยานไทย จำกัด (มหาชน)(ทอท.) เป็นผู้บริหารงานทำอาภาศยานระหว่างประเทศรวม 6 แห่ง ได้แก่

ท่าอากาศยานกรุงเทพ (ทกท.)

ท่าอากาศยานเชียงใหม่ (ทชม.)

ท่าอากาศยานหาดใหญ่ (ทหญ.)

ท่าอากาศยานภูเก็ต (ทกท.)

ท่าอากาศยานเชียงราย (ทชร.)

ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ทสภ.) ที่กำลังเปิดดำเนินการ

ทอท. มีภารกิจในการส่งเสริมกิจการท่าอากาศยาน รวมทั้งดำเนินกิจการอื่นที่เกี่ยวข้องกับการประกอบกิจการท่าอากาศยาน ได้แก่

- กิจการจัดตั้งสนามบิน หรือที่ขึ้น-ลง ชั่วคราวของอากาศยาน
- การจัดตั้งเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ
- การให้บริการช่างอากาศยาน
- การบริการต่างๆเกี่ยวกับอากาศยาน สินค้า พัสดุภัณฑ์ ผู้โดยสารและลูกจ้างของผู้ประกอบ

ธุรกิจในการเดินอากาศรวมถึงการให้บริการ หรือสิ่งอำนวยความสะดวก อันเกี่ยวกับกิจการดังกล่าว

ตารางที่ 16 : การให้บริการของท่าอากาศยานที่อยู่ในความรับผิดชอบของ ทอท. ปีงบประมาณ 2547

ปีงบประมาณ 2547 (ตุลาคม 2546-กันยายน 2547)			
ท่าอากาศยาน	จำนวนเที่ยวบิน(เที่ยว)	จำนวนผู้โดยสาร(คน/ปี)	จำนวนสินค้า(ตัน/ปี)
ท่าอากาศยานกรุงเทพ	232,760	36,364,006	1,124,152
ท่าอากาศยานเชียงใหม่	20,214	3,163,990	25,594
ท่าอากาศยานเชียงราย	4,869	554,364	4,879
ท่าอากาศยานภูเก็ต	29,817	4,522,098	26,338
ท่าอากาศยานหาดใหญ่	7,784	1,009,640	10,307

ตารางที่ 17 : การให้บริการของท่าอากาศยานที่อยู่ในความรับผิดชอบของ ทอท. ปีงบประมาณ 2548

ปีงบประมาณ 2548 (ตุลาคม 2547-มิถุนายน 2548)			
ท่าอากาศยาน	จำนวนเที่ยวบิน(เที่ยว)	จำนวนผู้โดยสาร(คน/ปี)	จำนวนสินค้า(ตัน/ปี)
ท่าอากาศยานกรุงเทพ	198,312	100,921,159	891,954
ท่าอากาศยานเชียงใหม่	16,707	2,304,285	18,828
ท่าอากาศยานเชียงราย	3,744	518,721	3,781
ท่าอากาศยานภูเก็ต	21,199	2,682,668	18,355
ท่าอากาศยานหาดใหญ่	8,638	984,924	8,072

ท่าอากาศยานเชียงใหม่

ตามที่ทอท. ได้มีโครงการพัฒนาท่าอากาศยานเชียงใหม่ เพื่อรองรับการเป็นศูนย์กลางการบินของท่าอากาศยานภูมิภาคตามนโยบายของรัฐบาลนั้น ทอท. ได้มีการว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษาดำเนินการศึกษาและจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งผ่านการเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ

อย่างไรก็ตาม เพื่อเป็นการเฝ้าระวังคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่อาจเปลี่ยนแปลงเนื่องจากการดำเนินการกิจการของท่าอากาศยานเชียงใหม่ ทอท. จึงได้มีการดำเนินการด้านการจัดการสิ่งแวดล้อมด้านต่างๆ ดังนี้

การปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ในปีงบประมาณ 2547 และ 2548 ทอท. ได้มีการติดตามผลการปฏิบัติงานด้านการจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อม ณ ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ในด้านการสุขาภิบาลระบบประปา การควบคุมคุณภาพน้ำ การสุขาภิบาลการบำบัดน้ำเสีย การสุขาภิบาลอาหาร การกำจัดมูลฝอย การควบคุมแมลงและสัตว์นำโรค ซึ่งพบว่าท่าอากาศยานเชียงใหม่สามารถดำเนินการได้เป็นอย่างดี

การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม

คุณภาพอากาศในบรรยากาศ

สำหรับการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ได้มีการตรวจวิเคราะห์คุณภาพอากาศในบรรยากาศทั่วไปจำนวน 6 สถานี ซึ่งผลของการตรวจวัดพบว่า มีความเข้มข้นของปริมาณฝุ่นละอองรวม ก๊าซโอโซน ก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ และก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ อยู่ใน

เกณฑ์มาตรฐาน คุณภาพอากาศในบรรยากาศทั่วไปตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2538) ยกเว้นปริมาณ PM – 10 (ฝุ่นละอองที่มีขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน) ที่ตรวจพบมีค่า สูงกว่ามาตรฐาน ซึ่งอาจมีสาเหตุมาจากปริมาณการจราจรที่มีรถวิ่งสัญจรไป-มา ตลอดเวลาการก่อสร้าง ตลอดจนกิจกรรมในชุมชน ประกอบกับในช่วงการตรวจวัดเป็นช่วงฤดูหนาว มีลมพัดแรงรวมทั้ง อากาศแห้ง จึงทำให้ฝุ่นฟุ้งกระจายมากกว่าปกติได้

ระดับความดังของเสียง

ผลการวัดระดับความดังของเสียงทั้ง 6 สถานี ซึ่งเป็นจุดตรวจวัดเดียวกับการตรวจวัดคุณภาพ อากาศในบรรยากาศทั่วไป พบว่าค่าระดับความดังของเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (Leq 24 hrs.) บริเวณลาน จอดรถของท่าอากาศยาน อยู่ในช่วง 72.7 – 73.5 เดซิเบล (เอ) บริเวณภายในเขต Airside 59.4 – 72.3 เดซิเบล (เอ) โดยระดับความดังของเสียงในบริเวณท่าอากาศยานเชียงใหม่มีค่าเกินมาตรฐาน คือมีค่าเกิน กว่า 70 เดซิเบล (เอ) ซึ่งเป็นค่ามาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) ทั้งนี้เนื่องจากมีกิจกรรมที่สืบเนื่องจากการดำเนินกิจการท่าอากาศยาน ขณะที่บริเวณชุมชน ใกล้เคียง คือ บ้านอุโมงค์ บ้านต้นกุก ตำบลสุเทพ และบริเวณชุมชนในเขตตำบลแม่เหียะ จะพบว่าค่า ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง อยู่ในช่วง 55.2 – 59.6, 51.8 – 54.2 และ 64.2 – 67.6 เดซิเบล (เอ) ตามลำดับ ซึ่งมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน คือ ต่ำกว่า 70 เดซิเบล (เอ) สำหรับค่าระดับเสียงสูงสุดที่ทำการ ตรวจวัดได้ ทั้ง 6 สถานี มีค่าไม่เกินจากที่มาตรฐานกำหนดไว้ คือ ไม่เกิน 115 เดซิเบล (เอ)

คุณภาพน้ำทิ้ง

สำหรับการเฝ้าระวังคุณภาพน้ำทิ้งที่ผ่านการบำบัดจากระบบบำบัดน้ำเสีย ท่าอากาศยาน เชียงใหม่ได้ดำเนินการเป็นประจำอย่างสม่ำเสมอ โดยได้ส่งตัวอย่างน้ำทิ้งที่ผ่านระบบบำบัดน้ำเสียให้ ภาควิชาวิศวกรรมสิ่งแวดล้อม คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ ทำการตรวจวิเคราะห์ คุณภาพน้ำทิ้งที่ผ่านการบำบัดจากระบบบำบัดน้ำเสียของท่าอากาศยานเชียงใหม่เป็นประจำเดือนละ 1 ครั้ง ซึ่งผลการตรวจวิเคราะห์ พบว่าส่วนใหญ่เป็นไปตามมาตรฐานตามประกาศกระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี และสิ่งแวดล้อม เรื่องกำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำจากอาคารบางประเภท และ บางขนาด (อาคารประเภท ข)

ท่าอากาศยานภูเก็ต

ตามที่ ทอท. ได้กำหนดในแผนวิสาหกิจ ทอท. พ.ศ. 2546 – 2548 เพื่อส่งเสริมให้ท่าอากาศยาน ภูเก็ต เป็นศูนย์กลางการบินของท่าอากาศยานภูมิภาค และเป็นประตูทางผ่านหลักของภาคใต้ โดยเพิ่ม

ขีดความสามารถในการรองรับการเพิ่มขึ้นของปริมาณจราจรทางอากาศและผู้โดยสารได้จนถึงปี พ.ศ. 2552 ตามนโยบายของรัฐบาล

ในการนี้ ทอท.ได้ว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษาดำเนินการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการพัฒนาท่าอากาศยานภูเก็ต ซึ่งเป็นการศึกษารายละเอียดและองค์ประกอบของการพัฒนาโครงการควบคู่กับการศึกษาสถานภาพทรัพยากรธรรมชาติและคุณค่าทางสิ่งแวดล้อมครอบคลุมประเด็นทรัพยากรทางกายภาพ ชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าทางคุณภาพชีวิต เพื่อประเมินผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดจากการพัฒนาโครงการและเสนอแนะมาตรการป้องกัน แก้ไขตลอดจนมาตรการติดตาม ตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการ โดยรายงานฉบับดังกล่าว ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเรียบร้อยแล้ว เมื่อวันที่ 2 มีนาคม 2548 (เฉพาะกรณีขยายทางวิ่งให้มีความยาว 3,300 เมตร)

การปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม

มาตรการติดตามตรวจสอบ มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะดำเนินการของท่าอากาศยานภูเก็ต ประกอบด้วยมาตรการด้านต่างๆ ทั้งสิ้น 12 ด้าน ได้แก่ ทรัพยากรดิน เสี่ยง คุณภาพน้ำผิวดิน/ใต้ดินและนิเวศวิทยาทางน้ำ ทรัพยากรป่าไม้/สัตว์ป่า (ด้านอุปถัมภ์ทางการบิน จากนก) นิเวศวิทยาทางน้ำ การคมนาคมขนส่ง การระบายน้ำและป้องกันน้ำท่วม การจัดการของเสีย และน้ำเสีย/การใช้น้ำ เศรษฐกิจ – สังคม สาธารณสุข อาชีวอนามัยและความปลอดภัย และสุนทรียภาพ ซึ่งจากการติดตามผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมพบว่า ท่าอากาศยานภูเก็ตสามารถปฏิบัติตามมาตรการฯ ที่กำหนดไว้ โดยไม่มีปัญหา และอุปสรรคแต่อย่างใด

การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม

คุณภาพอากาศในบรรยากาศ

จากการตรวจวัดคุณภาพอากาศ 2 ครั้งต่อปี ครั้งละ 3 วันต่อเนื่อง ณ 5 สถานี คือเขต Airside (บริเวณสถานีดับเพลิงและกู้ภัย) สถานีจอดรถหน้าอาคารผู้โดยสาร บ้านไม้ขาว บ้านหมากปรก และบริเวณพื้นที่ก่อสร้างลานจอดอากาศยาน โดยทำการตรวจวัดปริมาณฝุ่นละอองรวม และฝุ่นละออง ขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ และปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์

ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศปีงบประมาณ 2547 – 2548 แม้ว่าคุณภาพอากาศทุกสถานีมีค่าใกล้เคียงกันและเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไปตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2538) แต่พบว่ามีค่าปริมาณฝุ่นละอองรวมที่สถานีลานจอด รถหน้าอาคารผู้โดยสาร ในปีงบประมาณ 2548 มีค่าสูงขึ้นเล็กน้อยกว่าที่ตรวจวัดได้ในปีงบประมาณ

2547 ทั้งนี้อาจมาจากการเพิ่มขึ้นของปริมาณจราจรเข้า – ออก บริเวณท่าอากาศยาน

ระดับความดังของเสียง

ตรวจวัดระดับเสียงในบรรยากาศโดยทั่วไปจำนวน 2 ครั้งต่อปี ครั้งละ 3 วันต่อเนื่อง โดยทำการตรวจวัด 6 สถานี คือ เขต Airside (บริเวณสถานีดับเพลิงและกู้ภัย) ลานจอดรถหน้าอาคารผู้โดยสาร บ้านไม้ขาว มัสยิดนูรุลอิบาติยะส (บ้านหมากปรก) บ้านแหลมทราย และบริเวณพื้นที่ก่อสร้างลานจอดอากาศยาน

เมื่อเปรียบเทียบผลการตรวจวัด ปีงบประมาณ 2547 – 2548 พบว่าเกือบทุกสถานีมีระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมงอยู่ในค่าใกล้เคียงกันและอยู่ในมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไปตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) ยกเว้นสถานีในเขต Airsite (บริเวณสถานีดับเพลิงและกู้ภัย) ที่มีค่าสูงกว่ามาตรฐานเล็กน้อย เนื่องจากเป็นจุดตรวจวัดที่อยู่ใกล้ทางวิ่ง

ส่วนผลการตรวจวัดระดับเสียงกลางวันกลางคืนในปีงบประมาณ 2548 เปรียบเทียบกับปีงบประมาณ 2547 นั้นพบว่าผลการตรวจวัดที่บริเวณลานจอดรถหน้าอาคารผู้โดยสารสูงขึ้นเล็กน้อยทั้งนี้อาจเนื่องจากปริมาณรถยนต์เข้า – ออกท่าอากาศยานมีมากขึ้นและเป็นที่น่าสนใจว่าสถานีตรวจวัดบ้านไม้ขาวและ มัสยิดนูรุลอิบาติยะส (บ้านหมากปรก) พบว่ามีระดับเสียงลดต่ำลงในทุกดัชนี

คุณภาพน้ำผิวดินบริเวณพรุเปิดน้ำท่าอากาศยานภูเก็ต

เมื่อเปรียบเทียบคุณภาพน้ำที่ตรวจวิเคราะห์ในปีงบประมาณ 2546 และ 2548 (หมายเหตุ ปีงบประมาณ 2547 ไม่มีการตรวจวิเคราะห์) พบว่าค่าความขุ่น บีโอดี และเบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมดมีค่าสูงขึ้น จากการตรวจวิเคราะห์ในเดือนพฤษภาคม 2546 ทั้งนี้เนื่องจากปัจจุบันมีการปรับถมพื้นที่พรุเปิดน้ำเพื่อใช้เป็นลานจอดอากาศยาน ทำให้มีความขุ่นเพิ่มขึ้นและในพรุเปิดน้ำมีพืชน้ำปกคลุมและตายทับถมกันทำให้แหล่งน้ำมีปริมาณสารอินทรีย์สูง จึงส่งผลให้มีค่าบีโอดีสูง ส่วนค่าออกซิเจนละลายฟอสเฟต ฟอสฟอรัสและเบคทีเรียเรียกรวมกลุ่มฟิคอลโคลิฟอร์มมีค่าลดลงเนื่องจากมีสารอินทรีย์ในน้ำสูงจุลินทรีย์มีการนำออกซิเจนไปใช้ในการย่อยสลายสารอินทรีย์มากขึ้น ทำให้ปริมาณออกซิเจนละลายในน้ำลดต่ำลง และกลุ่มฟิคอลโคลิฟอร์มมีค่าลดลงแสดงให้เห็นว่าน้ำมีการปนเปื้อนจากสิ่งขับถ่ายของสัตว์เลื้อยคลานลดลง

คุณภาพน้ำชายฝั่งทะเลบริเวณปลายท่อระบายน้ำทางวังสนามบินด้าน 09

พบว่าคุณภาพน้ำชายฝั่งในปีงบประมาณ 2548 บริเวณปลายท่อระบายน้ำทางวังด้าน 09 และปลายท่อระบายน้ำทิศใต้ มีคุณภาพน้ำใกล้เคียงกันและอยู่ในมาตรฐานคุณภาพน้ำทะเลชายฝั่งประเภทที่ 2

สามารถใช้เพื่อการอนุรักษ์แหล่งประการัง แต่เมื่อเปรียบเทียบผลกับปีงบประมาณ 2547 พบว่าค่าความขุ่นและของแข็งแขวนลอยทั้งหมด มีค่าสูงขึ้นเล็กน้อย

คุณภาพน้ำใต้ดิน

ผลของการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำใต้ดิน ในปีงบประมาณ 2548 เมื่อเปรียบเทียบกับมาตรฐานคุณภาพน้ำบาดาลที่ใช้บริโภคตามประกาศกระทรวงอุตสาหกรรม ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2542) พบว่าส่วนใหญ่มีคุณภาพอยู่ในมาตรฐาน ยกเว้นค่าความเป็นกรด-ด่าง เหล็ก แบคทีเรีย กลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด และอี.โคไลที่ไม่เป็นไปตามมาตรฐานฯ แต่อย่างไรก็ตาม ทกก. มีระบบปรับปรุงคุณภาพน้ำให้ได้มาตรฐานฯ เพื่อผลิตน้ำประปาสำหรับอุปโภค – บริโภคภายในพื้นที่ ทกก. และเมื่อน้ำผ่านระบบปรับปรุงคุณภาพน้ำ แล้วปริมาณของสารต่าง ๆ ที่เกินมาตรฐานจะถูกปรับปรุงให้มีค่าอยู่ในมาตรฐานที่กำหนด

เมื่อเปรียบเทียบคุณภาพน้ำใต้ดินในปัจจุบันกับข้อมูลในรายงานผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในปีงบประมาณ 2547 พบว่า ค่าดัชนีต่าง ๆ มีค่าไม่แตกต่างกันมากนัก ยกเว้นความกระด้างทั้งหมด ในเตรท และซัลเฟตที่มีค่าต่ำลง เนื่องจากก่อนวันเก็บตัวอย่างมีฝนตกอย่างต่อเนื่องทำให้มีน้ำไหลซึมลงสู่ชั้นน้ำใต้ดิน และเกิดการเจือจางทำให้ค่าต่าง ๆ ลดลง

คุณภาพน้ำทิ้งที่ผ่านการบำบัด

ผลวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้งจากระบบบำบัดน้ำเสีย เปรียบเทียบกับค่ามาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภทและบางขนาด (ประเภท ก) พบว่า ส่วนใหญ่อยู่ในมาตรฐานที่กำหนด ยกเว้นค่าบีโอดี ซึ่งมีค่าเกินมาตรฐานที่กำหนด อาจเกิดเนื่องจากมีตะกอนลอยจากบ่อดักตะกอนเข้ามาในบ่อเติมคลอรีน

เมื่อพิจารณาเปรียบเทียบผลการศึกษากฎหมายน้ำทิ้งจากระบบบำบัดน้ำเสียในปัจจุบันกับผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ปีงบประมาณ 2547 พบว่าน้ำทิ้งมีคุณภาพดีขึ้น ทั้งนี้เนื่องจากในปีงบประมาณ 2547 อุปกรณ์ในระบบบำบัดชำรุดเสียหาย และในปีงบประมาณ 2548 ได้มีการปรับปรุงซ่อมแซมระบบให้สามารถทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น

ทำอาภาศยานหาขนาดใหญ่

การปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ทอท.ได้ติดตามผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทำอาภาศยานหาขนาดใหญ่ และการปฏิบัติงานด้านการจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อมใน 6 ด้าน คือ ด้านระบบ

ประปา การควบคุมคุณภาพน้ำ ระบบบำบัดน้ำเสีย การสุขาภิบาลอาหาร การจัดการมูลฝอย และการควบคุมแมลงและสัตว์นำโรค พบว่าท่าอากาศยานหาดใหญ่มีการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมรวมทั้งการจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อมในด้านต่างๆ ได้เป็นส่วนใหญ่โดยไม่มีปัญหาและอุปสรรค

การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม

คุณภาพน้ำทิ้ง

ในด้านการจัดการระบบบำบัดน้ำเสีย เมื่อนำผลการวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของปีงบประมาณ 2547 มาเปรียบเทียบกับปีงบประมาณ 2548 พบว่า ทพ. ได้พัฒนาการควบคุมคุณภาพน้ำทิ้งที่ผ่านการบำบัดก่อนปล่อยลงสู่ลำรางสาธารณะเป็นอย่างมาก กล่าวคือ ในปีงบประมาณ 2547 เมื่อนำผลวิเคราะห์มาเปรียบเทียบกับมาตรฐานตามประกาศกระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม เรื่องกำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำจากอาคารบางประเภทและบางขนาด (ประเภท ข) พบว่า น้ำตัวอย่างมีคุณภาพตรงตามมาตรฐานเพียง 7 ตัวอย่าง จากทั้งสิ้น 11 ตัวอย่าง ขณะที่ผลการตรวจวัดในปีงบประมาณ 2548 นั้นพบว่ามีคุณภาพตรงตามมาตรฐานจำนวน 5 ตัวอย่างจากทั้งสิ้น 7 ตัวอย่าง

อย่างไรก็ตามน้ำทิ้งที่ผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของท่าอากาศยานหาดใหญ่แล้ว ยังมีบ่อรับน้ำธรรมชาติขนาดใหญ่รองรับไว้เพื่อทำการบำบัดตามธรรมชาติอีกครั้งหนึ่ง ก่อนปล่อยลงสู่แหล่งน้ำธรรมชาติต่อไป

ท่าอากาศยานเชียงราย

การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะดำเนินการของท่าอากาศยานเชียงราย ทอท. ดำเนินการตามมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมตามเงื่อนไขที่เสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ซึ่งได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ

โดยการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในปีงบประมาณ 2547-2548 ได้มอบหมายให้บริษัทที่ปรึกษาเป็นผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบประเมินผล และจัดทำรายงานผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการ

การปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม

มาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะดำเนินการของท่าอากาศยานเชียงรายมี 5 ด้าน คือ การจัดการระบบบำบัดน้ำเสีย การจัดการของเสีย เสียง การคมนาคมขนส่ง

การระบายน้ำและป้องกันน้ำท่วม ซึ่งจากการติดตามผลพบว่าท่าอากาศยานเชียงใหม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ได้เป็นอย่างดี

การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม

คุณภาพอากาศในบรรยากาศ

ติดตามตรวจวัดคุณภาพอากาศ โดยทำการตรวจวัดเป็นเวลา 3 วันต่อเนื่องจำนวน 2 สถานี คือ โรงเรียนบ้านฝางหมื่น และลานจอดอากาศยาน ซึ่งเมื่อนำผลของปริมาณฝุ่นขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน ปริมาณก๊าซในโตรเจนไดออกไซด์และก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์ ที่ตรวจวัดได้ในปีงบประมาณ 2547 และ 2548 มาเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไปตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติฉบับที่ 10 พ.ศ. 2538 พบว่ามีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด

ระดับความดังของเสียง

การตรวจวัดระดับเสียงดำเนินการตรวจวัดเป็นเวลา 3 วันต่อเนื่องปีละ 2 ครั้ง โดยทำการตรวจวัด ระดับเสียงเฉลี่ยรายชั่วโมง (Leq 1 hrs.) ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (Leq 24 hrs) ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (Ldn) และระดับเสียงสูงสุดรายชั่วโมงตลอด 24 ชั่วโมง (L max) บริเวณลานจอด ชุมชนบ้านป่ากุกและศูนย์ราชการจังหวัดเชียงราย (สำนักงานโยธาธิการจังหวัดเชียงราย)

เมื่อเปรียบเทียบผลการตรวจวัดระดับเสียงในปีงบประมาณ 2547 และ 2548 พบว่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (Leq 24 hrs.) ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (Ldn) และระดับเสียงสูงสุดรายชั่วโมงตลอด 24 ชั่วโมง (L max) บริเวณลานจอดอากาศยาน ชุมชนบ้านป่ากุกและศูนย์ราชการจังหวัดเชียงราย (สำนักงานโยธาธิการจังหวัดเชียงราย) มีแนวโน้มเปลี่ยนแปลงไม่แน่นอน อย่างไรก็ตามพบว่าระดับเสียงที่ตรวจวัดได้เป็นส่วนใหญ่มีค่าอยู่ในมาตรฐานกำหนด ยกเว้นระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (Ldn) และระดับเสียงสูงสุดรายชั่วโมงตลอด 24 ชั่วโมง (L max) ที่ตรวจวัดในเดือนธันวาคม 2546 (ปีงบประมาณ 2547) เท่านั้นที่มีค่าสูงเกินกว่าที่มาตรฐานกำหนดเพียงเล็กน้อย

คุณภาพน้ำทิ้ง

จากการดำเนินการตรวจวัดคุณภาพน้ำทิ้งที่ผ่านบ่อบำบัดน้ำเสีย โดยเปรียบเทียบกับประกาศกระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม เรื่องที่กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำจากอาคารบางประเภทบางขนาด (ประเภท ข) พบว่าดัชนีคุณภาพน้ำทิ้งที่ทำการตรวจวัดส่วนใหญ่มีค่าเป็นไปตามมาตรฐาน

กิจกรรมด้านสิ่งแวดล้อม

การเยี่ยมชมโครงการ

19 พฤษภาคม 2548 สำนักสิ่งแวดล้อม (สวล.) ทอท. นำคณะทำงานด้านสิ่งแวดล้อมอากาศยาน พนักงาน ทอท. พร้อมผู้เชี่ยวชาญจาก JICA (Japan International Cooperation Agency) เข้าเยี่ยมชมการ ศึกษาวิจัยและพัฒนาสิ่งแวดล้อมแหลมผักเบี้ยอันเนื่องมาจากพระราชดำริ จ.เพชรบุรี เพื่อนำประโยชน์ที่ ได้ไปใช้เป็นแนวทางการศึกษา เรียนรู้ ปรับปรุงการบริหารจัดการสิ่งแวดล้อมของ ทอท. ให้เหมาะสม ยิ่งขึ้น

การรณรงค์ด้านสิ่งแวดล้อม

ในช่วงวันสิ่งแวดล้อมไทย (4 ธันวาคม) และวันสิ่งแวดล้อมโลก (5 มิถุนายน) ของทุกปี สวล. ทอท. ดำเนินการ “โครงการรณรงค์ลดมลพิษทางอากาศในเขตพื้นที่สาธารณะ (LANDSIDE)” โดยทำ การตรวจวัดมลพิษทางอากาศจากรถยนต์รับจ้างสาธารณะ (TAXI) ที่เข้ามาให้บริการ รับ-ส่ง ผู้โดยสารใน เขตพื้นที่ของ ทอท. เพื่อให้ผู้ขับรถยนต์รับจ้างสาธารณะเห็นความสำคัญของการบำรุงรักษาเครื่องยนต์ให้อยู่ ในสภาพดีอยู่เสมอและเป็นการสร้างจิตสำนึกในการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมให้ดียิ่งขึ้น

การประชุมเชิงปฏิบัติการ

ทอท. ส่งพนักงานเข้าร่วมสัมมนาเชิงวิชาการของ JICA เพื่อหาแนวทางในการดำเนินการด้าน สิ่งแวดล้อมให้แก่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยมีพนักงาน ทอท. ที่ปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อมและ หน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมโครงการต่างๆดังนี้

1. การประชุมเชิงปฏิบัติการภายใต้โครงการ Capacity Building for Environmental Management and Airside Pavement Maintenance of Suvarnabhumi Airport Thailand ในหัวข้อ Airport Environment Management ในวันที่ 5-8 ตุลาคม 2547
2. ประชุมเชิงสัมมนา คณะทำงานแผนเตรียมความพร้อมปฏิบัติการและโยกย้ายไปปฏิบัติงาน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Operational Readiness & Airport Transfer (ORAT) Transitional Management Team (TMT)) ในวันที่ 28 มกราคม 2548
3. การประชุมเชิงปฏิบัติการเรื่องการจัดการสิ่งแวดล้อมท่าอากาศยาน ครั้งที่ 2/2548 (Environmental Management Plan 2) ในวันที่ 5-7 กรกฎาคม 2548

กิจกรรมมวลชนสัมพันธ์

วันที่ 12-14 สิงหาคม 2548 ศูนย์รวมตะวัน จ.กาญจนบุรี สวท. (ทอท.) จัด “โครงการเยาวชนร่วมใจลดใช้พลังงานและรักษาสิ่งแวดล้อม” ให้แก่นักเรียนที่กำลังศึกษาในระดับมัธยมศึกษาปีที่ 1 โรงเรียนโดยรอบท่าอากาศยานกรุงเทพจำนวนประมาณ 60 คน เพื่อสร้างความรู้ความเข้าใจ ด้านการอนุรักษ์พลังงานและก่อให้เกิดความตระหนักถึงความจำเป็นในการลดใช้พลังงานทั้งในที่พักและโรงเรียนของตน

