

รายงานปฏิบัติงานสหกิจศึกษา

การจัดการสิ่งแวดล้อมท่าอากาศยาน ปี 2547

AIRPORT ENVIRONMENTAL MANAGEMENT 2004

โดย

นางสาวฤห์สดี ทองกลม B4460961

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี

ปฏิบัติงาน ณ

บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

333 ถนนเชิดวุฒากาศ เขตดอนเมือง กรุงเทพฯ 10210

รายงานปฏิบัติงานสหกิจศึกษา

การจัดการสิ่งแวดล้อมท่าอากาศยาน ปี 2547

AIRPORT ENVIRONMENTAL MANAGEMENT 2004

โดย

นางสาวฤทัยดี ทองกลม B4460961

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี

รายงานนี้เป็นส่วนหนึ่งของรายวิชา 617 491 สหกิจศึกษา

สาขาวิชานามัยสิ่งแวดล้อม สำนักวิชาแพทยศาสตร์

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี

วันที่ 16 ธันวาคม 2547

วันที่ 16 เดือน ธันวาคม พ.ศ. 2547

เรื่อง ขอส่งรายงานการปฏิบัติงานสหกิจศึกษา

เรียน อาจารย์ที่ปรึกษาสหกิจศึกษา สาขาวิชานามัยสิ่งแวดล้อม

ตามที่ข้าพเจ้า นางสาวฤหัตถี ทองกลม นักศึกษาสาขาวิชานามัยสิ่งแวดล้อม สำนักวิชา
แพทยศาสตร์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี ได้มาปฏิบัติงานสหกิจศึกษา ระหว่างวันที่ 1 กันยายน ถึง
วันที่ 16 ธันวาคม 2547 ในตำแหน่งนักบริหารงานทั่วไป 3 งานวิชาการสิ่งแวดล้อม สำนักสิ่งแวดล้อม
ณ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ซึ่งได้ศึกษาและจัดทำรายงานเรื่อง การจัดการสิ่งแวดล้อม
ท่าอากาศยาน ปี 2547 (Airport Environmental Management 2004)

บัดนี้ การปฏิบัติงานสหกิจศึกษาได้สิ้นสุดลงแล้ว ข้าพเจ้าจึงขอส่งรายงานดังกล่าวมาพร้อมกัน
นี้จำนวน 1 เล่ม เพื่อขอรับคำปรึกษาต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา

ขอแสดงความนับถือ

น.ส. ฤหัตถี ทองกลม

(นางสาวฤหัตถี ทองกลม)

กิตติกรรมประกาศ

(Acknowledgment)

การที่ข้าพเจ้าได้มาปฏิบัติงานสหกิจศึกษา ณ บริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ตั้งแต่วันที่ 1 กันยายน ถึงวันที่ 16 ธันวาคม 2547 ส่งผลให้ข้าพเจ้าได้รับความรู้ และประสบการณ์ต่างๆ อันมีค่ายิ่ง สำหรับรายงานสหกิจศึกษาฉบับนี้สำเร็จลุล่วงได้ด้วยดีจากความอนุเคราะห์ และสนับสนุนจากบุคคลหลายฝ่าย ดังนี้

1. คุณยุพดี ลิ้มมธุรสกุล (ผจก.สวล.)
2. ร.อ.หญิงนิรมล ถนอมกุลบุตร (ผชก. 8 สวล.)
3. คุณสุนีย์ ชนานนท์ (ผชก.7 สวล.)
4. คุณวีระชัย ปิยะพันธุ์พงศ์ (ผชก. 7 งวช.สวล.)
5. คุณแวอุทัย ศุภิตวรรณ (นบห. 6 งวช.สวล.)
6. ร.อ.ธีระพงษ์ วัฒนสวัสดิ์ (นบห. 5 งวช.สวล.)
7. คุณรัตนา อ่อนคำ (นบห. 6 งชก.สวล.)
8. คุณชัชวาลย์ นครคุปต์ (นบห. 4 งชก.สวล.)

และบุคคลท่านอื่นๆ ที่มิได้กล่าวนามทุกท่าน ที่ได้ให้ความอนุเคราะห์ แนะนำ ช่วยเหลือในการปฏิบัติงาน และจัดทำรายงานวิชาสหกิจศึกษาในครั้งนี้ รวมทั้ง อาจารย์ชั้นจิต ชาญจิตปรีชา และอาจารย์ นลิน สิทธิธูรณ์ อาจารย์ประจำสาขาวิชานามัยสิ่งแวดล้อม สำนักวิชาแพทยศาสตร์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี ข้าพเจ้าขอขอบพระคุณไว้ ณ โอกาสนี้

น.ส. ฤทัย ทอกลม

(นางสาวฤทัย ทอกลม)

ผู้จัดทำรายงาน

16 ธันวาคม 2547

บทคัดย่อ

(Abstract)

บริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) เป็นบริษัทที่มีการประกอบ และการส่งเสริมกิจการทำอากาศยาน รวมทั้งดำเนินกิจการอื่นที่เกี่ยวข้อง หรือต่อเนื่องกับการประกอบ กิจการทำอากาศยาน และเป็นผู้บริหารงานทำอากาศยานระหว่างประเทศรวม 6 แห่ง ได้แก่ ทำอากาศยานกรุงเทพ (ทกท.) ทำอากาศยานเชียงใหม่ (ทชม.) ทำอากาศยานหาดใหญ่ (ทหญ.) ทำอากาศยานภูเก็ต (ทกก.) ทำอากาศยานเชียงราย (ทชร.) และทำอากาศยานสุวรรณภูมิ (ทสภ.) (เมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จ) จากการได้เข้าปฏิบัติงานในโครงการสหกิจศึกษา ณ ทอท. ซึ่งได้รับมอบหมายให้ปฏิบัติหน้าที่ในตำแหน่ง นักบริหารงานทั่วไป 3 งานวิชาการสิ่งแวดล้อม สำนักสิ่งแวดล้อม ในการเข้าปฏิบัติงานนั้น ได้ทำการศึกษาในส่วนของการจัดการสิ่งแวดล้อมทำ - อากาศยาน อาทิ การรวบรวมข้อมูลผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้งของทำอากาศยานที่อยู่ในความรับผิดชอบของ ทอท. รวมทั้งการศึกษาโครงการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของทำอากาศยาน ในด้านคุณภาพอากาศ คุณภาพเสียง และการจัดการน้ำเสีย เป็นต้น โดยทั้งหมดนี้เป็นส่วนหนึ่งของการจัดการสิ่งแวดล้อมทำอากาศยานของ ทอท. นอกจากการศึกษาในส่วนของการจัดการสิ่งแวดล้อมทำอากาศยานแล้ว ยังมีส่วนร่วมในกิจกรรมและโครงการต่างๆ ของ ทอท. อาทิเช่น ได้เข้าร่วมโครงการตรวจวัดมลพิษเพื่อรณรงค์การลดมลพิษทางอากาศในเขตพื้นที่ Laneside เนื่องในวันสิ่งแวดล้อมไทย เป็นต้น

สารบัญ

	หน้า
จดหมายนำส่ง	ก
กิตติกรรมประกาศ	ข
บทคัดย่อ	ค
สารบัญ	ง
สารบัญรูป	จ
สารบัญตาราง	ฉ
บทที่ 1 บทนำ	
- วัตถุประสงค์	1
- รายละเอียดเกี่ยวกับบริษัท	2
- รายละเอียดสำนักสิ่งแวดล้อม	6
บทที่ 2 รายละเอียดการปฏิบัติงาน การจัดการสิ่งแวดล้อมท่าอากาศยาน	
- การควบคุมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมท่าอากาศยาน	10
- การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม	20
- การรณรงค์ ประชาสัมพันธ์ และเผยแพร่ข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อม	36
บทที่ 3 สรุปผลการปฏิบัติงาน	40
บทที่ 4 ปัญหาและข้อเสนอแนะ	41
บรรณานุกรม	ช
ภาคผนวก	
1. สรุปผลการดำเนินงานด้านการให้บริการของท่าอากาศยานที่อยู่ในความรับผิดชอบของ ทอท.	
2. สรุปผลงานด้านการพัฒนาท่าอากาศยานเชิงใหม่ และท่าอากาศยานภูเก็ตสู่การเป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาค	
3. สรุปผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้งของท่าอากาศยานที่อยู่ในความรับผิดชอบของ ทอท.	

สารบัญรูป

	หน้า
รูปที่ 1.1 แสดงที่ตั้งสำนักงานใหญ่ ทอท.	1
รูปที่ 1.2 แสดงแผนผังการจัดส่วนงาน ทอท.	5
รูปที่ 1.3 แสดงแผนผังการจัดส่วนงานสำนักสิ่งแวดล้อม ทอท.	9
รูปที่ 2.1 แสดงผลการตรวจวัดปริมาณฝุ่นละอองรวมของ ททท.	11
รูปที่ 2.2 แสดงการตรวจวัดคุณภาพอากาศในเขตปฏิบัติการบิน	12
รูปที่ 2.3 แสดงการเก็บตัวอย่างน้ำทิ้งที่ผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของ ททท.	13
รูปที่ 2.4 แสดงค่าเฉลี่ยบีโอดีในน้ำทิ้งของ ททท.	14
รูปที่ 2.5 แสดงการตรวจวัดระดับเสียงในพื้นที่ท่าอากาศยาน	16
รูปที่ 2.6 แสดงการกำหนดพื้นที่สูบบุหรี่ภายในอาคารผู้โดยสารในเขตท่าอากาศยาน	17
รูปที่ 2.7 แสดงการจัดวางภาชนะสำหรับรองรับขยะมูลฝอยในเขตท่าอากาศยาน	18
รูปที่ 2.8 แสดงผลการตรวจวัดค่าความเข้มข้นฝุ่นละอองรวมของ ททท.	22
รูปที่ 2.9 แสดงผลการตรวจวัดระดับความดังเสียงสูงสุดบริเวณ ททท.	23
รูปที่ 2.10 แสดงจุดตรวจวัดระดับเสียงบริเวณพื้นที่โดยรอบ ททท.	24
รูปที่ 2.11 แสดงผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้งของ ททท.	25
รูปที่ 2.12 แสดงที่ตั้งอาคารผู้โดยสารท่าอากาศยานเชียงใหม่	26
รูปที่ 2.13 แสดงผลการตรวจวัดระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมงของ ททท.	27
รูปที่ 2.14 แสดงการเก็บตัวอย่างน้ำทิ้งที่ผ่านการบำบัดของ ททท.	28
รูปที่ 2.15 แสดงที่ตั้งอาคารผู้โดยสารท่าอากาศยานภูเก็ต	29
รูปที่ 2.16 แสดงผลการตรวจวัดปริมาณฝุ่นละอองรวมของ ททท.	30
รูปที่ 2.17 – 2.19 แสดงสถานีตรวจวัดคุณภาพอากาศ ททท.	31
รูปที่ 2.13 แสดงผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมงของ ททท.	32
รูปที่ 2.21 – 2.22 แสดงการเก็บตัวอย่างน้ำทิ้งของ ททท.	33
รูปที่ 2.23 แสดงที่ตั้งอาคารผู้โดยสารท่าอากาศยานเชียงใหม่	34
รูปที่ 2.24 แสดงที่ตั้งอาคารผู้โดยสารท่าอากาศยานหาดใหญ่	35
รูปที่ 2.25 แสดงป้ายสติกเกอร์สำหรับติดรถยนต์รับจ้างสาธารณะ	38
รูปที่ 2.26 แสดงรถยนต์รับจ้างสาธารณะที่เข้ารับการตรวจวัดมลพิษ	38
รูปที่ 2.27 – 2.28 แสดงเครื่องมือตรวจวัดก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ และไฮโดรคาร์บอน	39

สารบัญตาราง

	หน้า
ตารางที่ 2.1 สรุปจำนวนรถยนต์รับจ้างสาธารณะที่เข้ารับการตรวจวัดมลพิษ	37



บทที่ 1

บทนำ

1.1 วัตถุประสงค์

1. เพื่อศึกษาโครงสร้างองค์กร การจัดส่วนงาน และภารกิจของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)
2. เพื่อศึกษาเกี่ยวกับการจัดการสิ่งแวดล้อมท่าอากาศยานที่อยู่ในความรับผิดชอบของ ทอท.
3. เพื่อนำความรู้ทฤษฎีที่ศึกษามาประยุกต์ใช้ในการปฏิบัติงานจริง
4. เพื่อเพิ่มพูนประสบการณ์จากการปฏิบัติงานจริง



รูปที่ 1.1: แสดงที่ตั้งสำนักงานใหญ่ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

1.2 รายละเอียดเกี่ยวกับบริษัท

บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เดิมใช้ชื่อว่า การท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย หรือ ทอท. เป็นรัฐวิสาหกิจสังกัดกระทรวงคมนาคม โดยเริ่มดำเนินการตั้งแต่ 1 กรกฎาคม พ.ศ. 2522 ต่อมา ทอท. ได้แปลงสภาพเป็นบริษัทภายใต้นโยบายการแปรรูปรัฐวิสาหกิจไทย โดยได้จดทะเบียนเป็นนิติบุคคล ชื่อ “ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ” และปรับตราสัญลักษณ์ใหม่ โดยชื่อย่อของบริษัทยังคงใช้ “ ทอท. ” เช่นเดิม ส่วนชื่อภาษาอังกฤษ คือ “ Airports of Thailand Public Company Limited ” และใช้ชื่อย่อว่า “ AOT ” ตั้งแต่วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2545 เป็นต้นมา

ปัจจุบัน ทอท. เป็นผู้บริหารงาน ท่าอากาศยานระหว่างประเทศรวม 6 แห่ง คือ ท่าอากาศยานกรุงเทพ ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ท่าอากาศยานหาดใหญ่ ท่าอากาศยานภูเก็ต ท่าอากาศยานเชียงราย และท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (เมื่อการก่อสร้างแล้วเสร็จ)

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

ทอท. มีภารกิจในการประกอบ และส่งเสริมกิจการท่าอากาศยาน รวมทั้งดำเนินกิจการอื่นที่เกี่ยวกับ หรือต่อเนื่องกับการประกอบกิจการท่าอากาศยาน ได้แก่

- กิจการจัดตั้งสนามบิน หรือที่ขึ้น-ลง ชั่วคราวของอากาศยาน
- การจัดตั้งเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ
- การให้บริการช่างอากาศ
- การบริการต่างๆเกี่ยวกับอากาศยาน สินค้า พัสดุภัณฑ์ ผู้โดยสาร และลูกจ้างของผู้ประกอบธุรกิจในการเดินอากาศ รวมถึงการให้บริการ หรือสิ่งอำนวยความสะดวกอื่นเกี่ยวกับกิจการดังกล่าว

- วิสัยทัศน์

ทอท. เป็นองค์กรหลักในการบริหารจัดการท่าอากาศยานด้วยมาตรฐานระดับสากลที่มีความเป็นเลิศในการสร้างความพึงพอใจให้กับผู้ใช้บริการท่าอากาศยาน และมีขีดความสามารถในการแข่งขันได้อย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศที่สำคัญในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

- เป้าหมาย

ทอท. มีความมุ่งมั่นที่จะพัฒนาท่าอากาศยานที่อยู่ในความรับผิดชอบให้สามารถรองรับการขยายตัวของปริมาณการจราจรทางอากาศได้อย่างเพียงพอ และมีประสิทธิภาพ ตลอดจนมีความพร้อมในการบริหารจัดการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และมีการกำกับดูแลที่ดีครบถ้วนตามมาตรฐานของภาครัฐ และเอกชน อีกทั้งสร้างความเป็นเลิศในการให้บริการ เพื่อให้ประเทศไทยสามารถรักษาความเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

1.2.3 นโยบายการจัดการสิ่งแวดล้อมในท่าอากาศยาน

ทอท. มีภารกิจในการดำเนินกิจการท่าอากาศยานให้มีประสิทธิภาพ และมุ่งสู่ความเป็นเลิศในการให้บริการด้านท่าอากาศยานในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ในการดำเนินการด้านสิ่งแวดล้อม ทอท. ได้ให้ความสำคัญต่อการจัดการและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่เกิดจากการดำเนินกิจการของ ทอท. จึงกำหนดนโยบายด้านสิ่งแวดล้อม ดังนี้

1. ทอท. ดำเนินกิจการท่าอากาศยานด้วยความห่วงใยต่อสิ่งแวดล้อม และตระหนักถึงความรับผิดชอบในการรักษา แก้ไขและป้องกันผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
2. ทอท. จะปฏิบัติตามกฎหมายและข้อกำหนดต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการส่งเสริม และรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมอันเนื่องมาจากการดำเนินกิจการของ ทอท. อย่างเคร่งครัด
3. ทอท. มุ่งมั่นที่จะรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม ป้องกันภาวะมลพิษและติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมให้ได้ตามมาตรฐานในทุกท่าอากาศยานที่อยู่ในความรับผิดชอบของ ทอท.
4. ทอท. มุ่งมั่นที่จะสร้างเสริมจิตสำนึกต่อสิ่งแวดล้อมแก่พนักงานทุกระดับ รวมถึงส่งเสริมกิจการด้านสิ่งแวดล้อมในระดับหน่วยงาน ระดับท้องถิ่น และในระดับประเทศ
5. ทอท. มุ่งเน้นการประชาสัมพันธ์ในการพิทักษ์สิ่งแวดล้อมของ ทอท. ให้ประชาชนได้รับทราบข้อมูลข่าวสาร



1.3 สำนักสิ่งแวดล้อม

- การกิจ

สำนักสิ่งแวดล้อม มีหน้าที่รับผิดชอบเกี่ยวกับการกำหนดนโยบาย แผนงาน โครงการ สิ่งแวดล้อม ศึกษา วิเคราะห์ กำกับดูแล ประเมินผล รณรงค์ ส่งเสริม ให้ข้อเสนอแนะ และให้คำปรึกษา เพื่อแก้ไขปัญหาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมอันเกิดจากการดำเนินกิจการท่าอากาศยาน ดำเนินการเผยแพร่ และให้ความรู้ ความเข้าใจทางวิชาการด้านสิ่งแวดล้อม รวมทั้งการดูแลเกี่ยวกับการสุขาภิบาลสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยาน และงานอื่นที่เกี่ยวข้องให้เป็นไปตาม พ.ร.บ. ส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 พ.ร.บ. การสาธารณสุข พ.ศ. 2535 พ.ร.บ. โรคติดต่อ พ.ศ. 2523 และข้อเสนอแนะขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ หรือกฎหมายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง และงานอื่นที่เกี่ยวข้องตามที่ได้รับมอบหมาย

- ขอบเขตความรับผิดชอบและหน้าที่สำคัญ

1. กำหนดนโยบายและแผนงานด้านสิ่งแวดล้อมและสุขาภิบาล
2. ศึกษาวิเคราะห์ รายงานข้อมูลทางด้านสิ่งแวดล้อมและสุขาภิบาล
3. กำหนดมาตรการ กำกับดูแล ตรวจสอบ เพื่อรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม ทั้งในและรอบท่าอากาศยาน
4. ให้ข้อเสนอแนะ คำปรึกษา และวิธีการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมท่าอากาศยาน
5. รณรงค์ ส่งเสริม เพื่อให้นโยบายการจัดการสิ่งแวดล้อมของ ทอท. สัมฤทธิ์ผล
6. จัดการฝึกอบรม ให้ความรู้ทางวิชาการด้านสิ่งแวดล้อมและสุขาภิบาลแก่พนักงาน
7. วางแผนและดำเนินการตรวจ ดูแล เสนอแนะแนวทางปรับปรุง แก้ไข การสุขาภิบาลสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยาน ภายในเขตพื้นที่รับผิดชอบของ ทอท. ให้เป็นไปตามระเบียบข้อบังคับ หรือกฎหมายที่เกี่ยวข้อง
8. ดำเนินการตรวจวิเคราะห์คุณภาพสิ่งแวดล้อมด้านต่างๆ ทางห้องปฏิบัติการสิ่งแวดล้อม
9. เป็นหัวหน้าสายวิชาการสิ่งแวดล้อมและสุขาภิบาล

- งานด้านวิชาการ

1. ศึกษาแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (ด้านสิ่งแวดล้อม) นโยบายของรัฐบาล และแผนพัฒนาคุณภาพสิ่งแวดล้อมของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
2. กำหนดนโยบายด้านสิ่งแวดล้อมของ ทอท. เสนอ กอญ. ทอท. เพื่ออนุมัตินโยบาย
3. จัดทำแผนงาน โครงการ และมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมของ ทอท.
4. กำหนดมาตรการกำกับ ดูแล เพื่อรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมในท่าอากาศยานให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง
5. จัดทำงบประมาณเพื่อพัฒนาประสิทธิภาพของพนักงาน สวท.
6. วางแผนพัฒนาประสิทธิภาพของพนักงาน สวท.
7. ศึกษาและดำเนินการนำมาตรฐานระบบการจัดการสิ่งแวดล้อมที่ดีมาใช้กับ ทอท.
8. ให้ความรู้ทางวิชาการด้านสิ่งแวดล้อมท่าอากาศยานแก่พนักงาน ทอท. และผู้ที่เกี่ยวข้องในท่าอากาศยาน
9. ศึกษา ค้นคว้า และให้ความเห็นทางวิชาการ และจัดทำคู่มือสิ่งแวดล้อมของ ทอท.

- งานด้านส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม

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

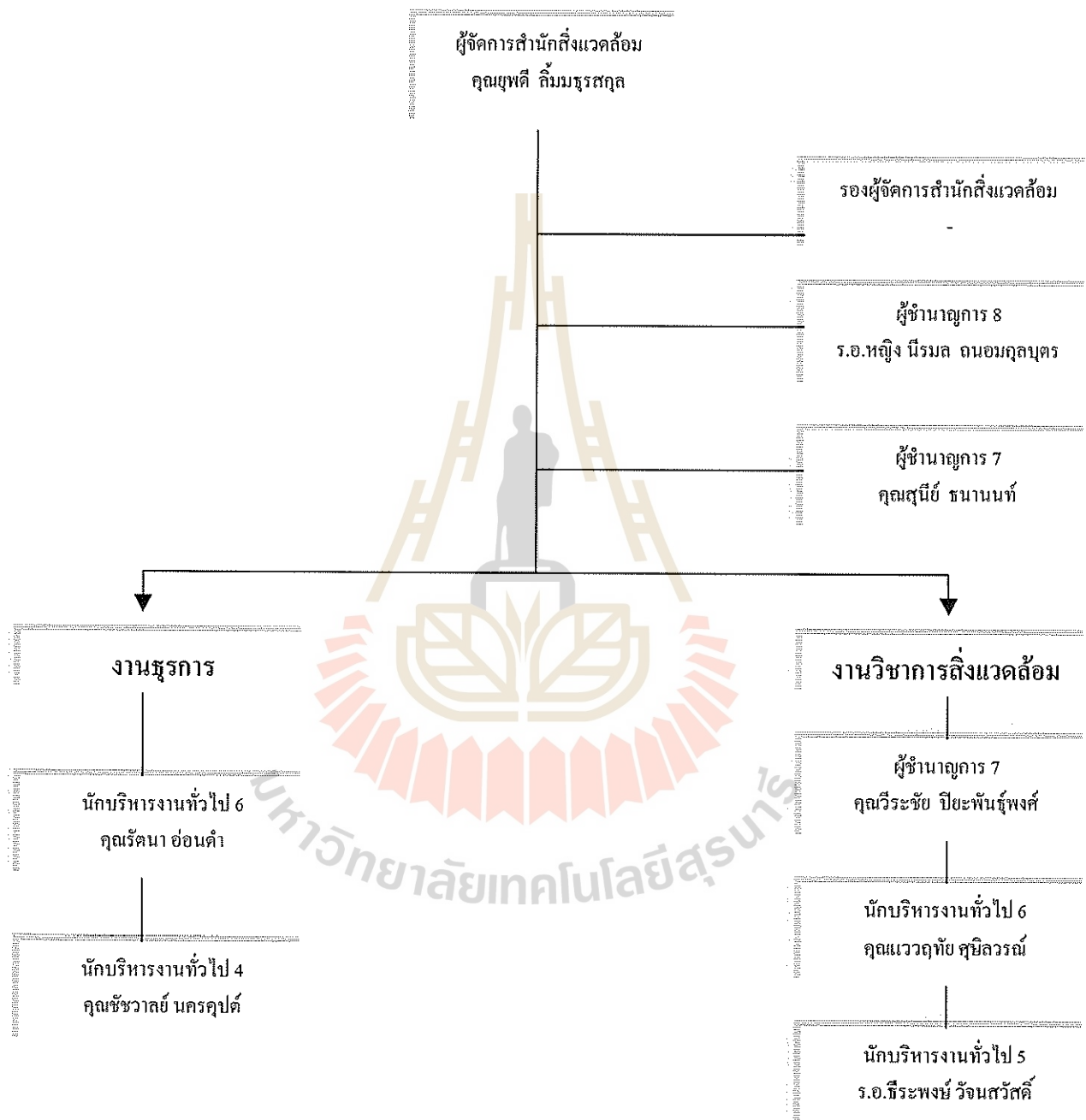
- งานด้านตรวจ ติดตาม และประเมินผลสิ่งแวดล้อม

1. จัดทำงบประมาณเพื่อจัดจ้างบริษัทที่ปรึกษาเพื่อการศึกษาวิเคราะห์ และติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
2. ศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เกิดจากโครงการขยายปรับปรุงท่าอากาศยานที่อยู่ในความรับผิดชอบของ ทอท.
3. ควบคุม ป้องกัน และแก้ไขมิให้เกิดมลพิษต่างๆในเขตท่าอากาศยาน พร้อมทั้งดำเนินการหามาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมนั้นๆ ให้อยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน
4. ติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม และประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมทั้งในช่วงก่อสร้าง และช่วงดำเนินการ
5. รายงานสถานการณ์คุณภาพสิ่งแวดล้อมที่เกิดจากการพัฒนาท่าอากาศยานที่อยู่ในความรับผิดชอบของ ทอท.

พนักงานที่ปรึกษา (Job Supervisor)

1. คุณ วีระชัย ปิยะพันธุ์พงศ์ ตำแหน่ง ผู้ชำนาญการ 7
งานวิชาการสิ่งแวดล้อม สำนักสิ่งแวดล้อม
2. คุณ แวฤทัย ศุภิตวรรณ ตำแหน่ง นักบริหารงานทั่วไป 6
งานวิชาการสิ่งแวดล้อม สำนักสิ่งแวดล้อม

สวท. เป็นส่วนงานขึ้นตรงต่อสายงานอำนวยการ แบ่งออกเป็นสองลักษณะงาน ได้แก่ งานธุรการ และงานวิชาการถึงแวดล้อม ดังนี้



รูปที่ 1.3 : แสดงแผนผังการจัดส่วนงานสำนักถึงแวดล้อม (สวท.)

บทที่ 2

รายละเอียดการปฏิบัติงาน การจัดการสิ่งแวดล้อมท่าอากาศยาน

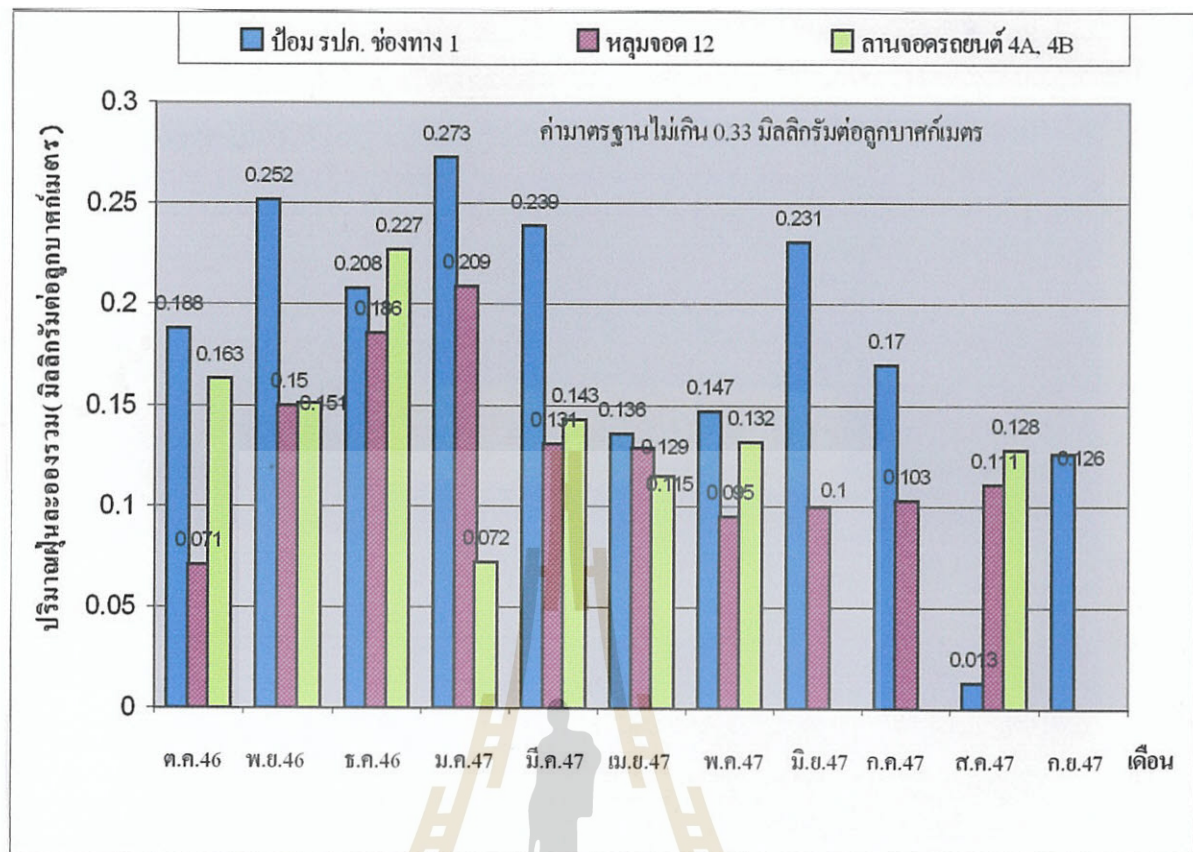
จากการเข้าปฏิบัติงานสหกิจศึกษา ณ ทอท. ซึ่งได้ปฏิบัติงานในส่วนงาน สวล. ตำแหน่ง นักบริหารงานทั่วไป 3 งานวิชาการสิ่งแวดล้อม สำนักสิ่งแวดล้อม ระยะเวลาปฏิบัติงานระหว่างวันที่ 1 กันยายน - 16 ธันวาคม 2547 ในการเข้าปฏิบัติงานนั้น ได้ทำการศึกษาในส่วนของการจัดการสิ่งแวดล้อมท่าอากาศยาน และการศึกษาโครงการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยานที่อยู่ในความรับผิดชอบของ ทอท. โดยมีรายละเอียดในการปฏิบัติงานมีดังนี้

2.1 การควบคุมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมท่าอากาศยาน

ทอท. มีการควบคุมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมท่าอากาศยานในความรับผิดชอบของ ทอท. อย่างต่อเนื่องและสม่ำเสมอ ทั้งในเขตพื้นที่ของ ทอท. และพื้นที่ในส่วนของผู้ประกอบการในท่าอากาศยาน ทั้งนี้เพื่อเป็นการเฝ้าระวังผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น รวมทั้งเพื่อที่จะสามารถป้องกันและแก้ไขปัญหามลพิษที่อาจเกิดขึ้นจากการดำเนินกิจการ ท่าอากาศยานได้อย่างทันทั่วถึง

2.1.1 การควบคุมคุณภาพอากาศ

ทอท. ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ณ จุดต่างๆ ในพื้นที่ท่าอากาศยานทั้งในเขตปฏิบัติการบิน (AIRSIDE) นอกเขตปฏิบัติการบิน (LANDSIDE) รวมทั้งพื้นที่สาธารณะ ซึ่งผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศตามดัชนีตรวจวัดต่างๆ ได้แก่ การตรวจวัดค่าความเข้มข้นของฝุ่นละอองรวม (TSP) ปริมาณฝุ่นละอองที่มีขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM-10) ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) และก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) พบว่าค่าที่ตรวจวัดได้ส่วนใหญ่อยู่ในมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ.2538) จะเห็นได้จากผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ณ ท่าอากาศยานกรุงเทพ ซึ่งเป็นท่าอากาศยานที่มีการจราจรทางอากาศคับคั่งที่สุดของประเทศไทย



รูปที่ 2.1 : แสดงผลการตรวจวัดปริมาณฝุ่นละอองรวม ท่าอากาศยานกรุงเทพ

หมายเหตุ:

- มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (2538) ลงวันที่ 25 พฤษภาคม พ.ศ. 2538
- เดือน ก.พ. 47 ไม่ได้ตรวจวัดปริมาณฝุ่นละออง

ผลการตรวจวัดปริมาณฝุ่นละอองรวมในเขตปฏิบัติการบิน (Airside) ท่าอากาศยานกรุงเทพ ประจําปีงบประมาณ 2547 รวม ณ 3 สถานี ตรวจวัด ได้แก่ บริเวณป้อม รปก. ช่องทาง 1 หลุมจอด 12 และ สถานีจอดรถยนต์ 4A, 4B ตามลำดับ จากผลการตรวจวัดพบว่า ปริมาณฝุ่นละอองรวมในบริเวณป้อม รปก. ช่องทาง 1 มีความเข้มข้นสูงสุด คือ 0.273 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร อย่างไรก็ตามเมื่อนําผลการตรวจวัดของทั้ง 3 สถานีตรวจวัดมาเปรียบเทียบกับมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศทั่วไป ตามประกาศ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 พ.ศ. 2538 พบว่า ปริมาณฝุ่นละอองรวมทั้ง 3 สถานีตรวจวัดดังกล่าวอยู่ในมาตรฐานที่กำหนด



รูปที่ 2.2 : แสดงการตรวจวัดคุณภาพอากาศในเขตปฏิบัติการบิน (AIRSIDE)

2.1.2 การควบคุมคุณภาพน้ำ

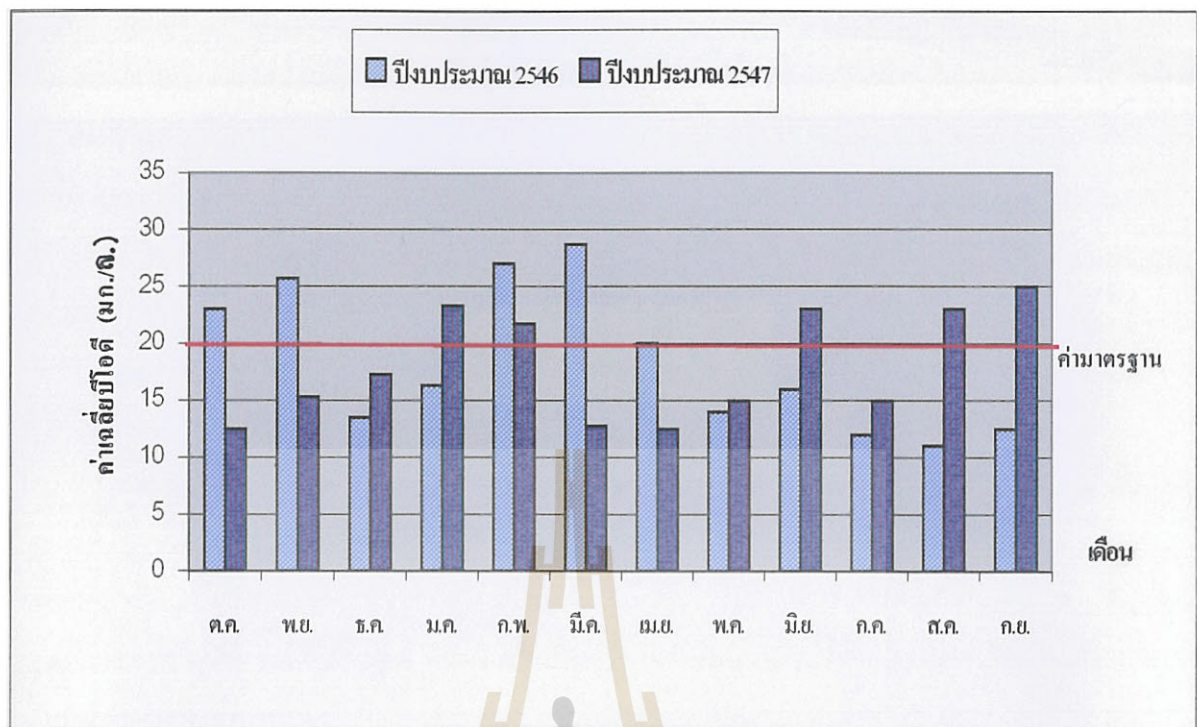
ทอท. ดำเนินการควบคุมคุณภาพน้ำทั้งที่เป็นน้ำเพื่อการอุปโภค – บริโภค และน้ำทิ้งที่ผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของ ทอท.

น้ำเพื่อการอุปโภค – บริโภค ที่ ทอท. แจกจ่ายเพื่อเป็นการให้บริการแก่ผู้โดยสาร ผู้ใช้บริการ และผู้ปฏิบัติงาน ณ ท่าอากาศยานนั้น ได้รับการควบคุมคุณภาพ และตรวจวิเคราะห์ปริมาณคลอรีนตกค้างเป็นประจำทุกวัน และตรวจวิเคราะห์คุณภาพในดัชนีคุณภาพน้ำที่สำคัญตามมาตรฐานขององค์การอนามัยโลก และมาตรฐานคุณภาพน้ำบาดาลที่ใช้บริโภคตามประกาศกระทรวงอุตสาหกรรม ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2542) เป็นประจำทุก 2 สัปดาห์

ส่วนน้ำที่ผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของ ทอท. แล้ว ทอท. ได้มีการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำตามประกาศกระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม เรื่องกำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำจากอาคารบางประเภทและบางขนาด ลงวันที่ 10 ม.ค. 2537 เป็นประจำอย่างน้อยเดือนละ 1 ครั้ง ซึ่งหากพบว่า ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทั้งที่ผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของ ทอท. แล้ว ไม่เป็นไปตามมาตรฐานที่กฎหมายกำหนด ทอท. จะดำเนินการแก้ไข และหาสาเหตุเพื่อปรับปรุงให้คุณภาพน้ำทิ้งที่ปล่อยสู่ลำรางสาธารณะได้มาตรฐานตามที่กฎหมายกำหนดโดยเร็ว



รูปที่ 2.3: แสดงการเก็บตัวอย่างน้ำทิ้งที่ผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของ ทอท. ก่อนปล่อยสู่ลำรางสาธารณะ



รูปที่ 2.4 : แสดงค่าเฉลี่ยบีโอดีในน้ำทิ้งที่ผ่านการบำบัดแล้วก่อนปล่อยสู่คลองเปรมประชากร
ของ ทกท. ประจำปีงบประมาณ 2546 และ 2547

หมายเหตุ: - ประกาศกระทรวงวิทยาศาสตร์เทคโนโลยี และสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุม
การระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภท และบางขนาด (ประเภท ก)

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี

ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้ง ของ ททท. ที่ผ่านการบำบัดแล้วก่อนปล่อยลงสู่คลองเปรมประชากร ประจำปีงบประมาณ 2547 (1 ตุลาคม 2546 – 30 กันยายน 2547) รวมจำนวนทั้งสิ้น 32 ตัวอย่าง ที่ทำการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้งและเปรียบเทียบกับมาตรฐานตามประกาศกระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี และสิ่งแวดล้อม เรื่องกำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำจากอาคารบางประเภท และบางขนาด (อาคารประเภท ก) ลงวันที่ 10 ม.ค. 2537 แล้ว พบว่า น้ำทิ้งที่ผ่านการบำบัดแล้วก่อนปล่อยลงสู่คลองเปรมประชากรมีคุณภาพตรงตามมาตรฐานฯ จำนวน 27 ตัวอย่าง หรือคิดเป็นร้อยละ 84.4 และมีคุณภาพไม่ตรงตามมาตรฐานฯ จำนวน 5 ตัวอย่าง หรือคิดเป็น ร้อยละ 15.6 ทั้งนี้เนื่องจากน้ำทิ้งทั้ง 5 ตัวอย่างมีค่าบีโอดีสูงเกินมาตรฐานฯ กำหนด

ผลการวิเคราะห์ในปีงบประมาณ 2546 (1 ตุลาคม 2545 – 30 กันยายน 2546) ที่ทำการวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้ง รวมจำนวน 35 ตัวอย่าง พบว่า น้ำทิ้งที่ผ่านการบำบัดแล้วก่อนปล่อยลงสู่คลองเปรมประชากรมีคุณภาพตรงตามมาตรฐานฯ จำนวน 28 ตัวอย่าง หรือคิดเป็นร้อยละ 80 และมีคุณภาพไม่ตรงตามมาตรฐานฯ จำนวน 7 ตัวอย่าง หรือคิดเป็น ร้อยละ 20 ทั้งนี้เนื่องจากน้ำทิ้งทั้ง 7 ตัวอย่างมีค่าบีโอดีสูงเกินมาตรฐานฯกำหนด

เมื่อนำผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้งที่ผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย ในปีงบประมาณ 2547 มาเปรียบเทียบกับผลการตรวจวิเคราะห์ ในปีงบประมาณ 2546 สามารถสรุปผลได้ดังนี้ ในปีงบประมาณ 2547 น้ำทิ้งที่ผ่านการบำบัดแล้วก่อนปล่อยลงสู่คลองเปรมประชากร มีคุณภาพตรงตามมาตรฐานฯ เพิ่มขึ้น คือจากร้อยละ 80 เป็นร้อยละ 84.4 และคุณภาพน้ำทิ้งฯ ที่ไม่ได้มาตรฐานฯ ลดลงจากร้อยละ 20 เป็นร้อยละ 15.6 ตามลำดับ จากการพิจารณาคุณภาพน้ำทิ้งที่ผ่านการบำบัดในแต่ละเดือน จะเห็นได้ว่าคุณภาพน้ำทิ้งที่ผ่านระบบบำบัดน้ำเสียและไม่ได้มาตรฐานฯ ส่วนใหญ่จะพบในช่วงฤดูฝน ซึ่งอาจจะเป็นปัจจัยหนึ่งที่ทำให้มีปริมาณน้ำเสียไหลเข้าสู่ระบบบำบัดเพิ่มมากขึ้นและส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพของระบบบำบัด ทำให้น้ำทิ้งที่ผ่านการบำบัดในช่วงดังกล่าวบางตัวอย่างมีคุณภาพไม่ตรงตามมาตรฐานฯ กำหนด

2.1.3 การควบคุมระดับเสียง

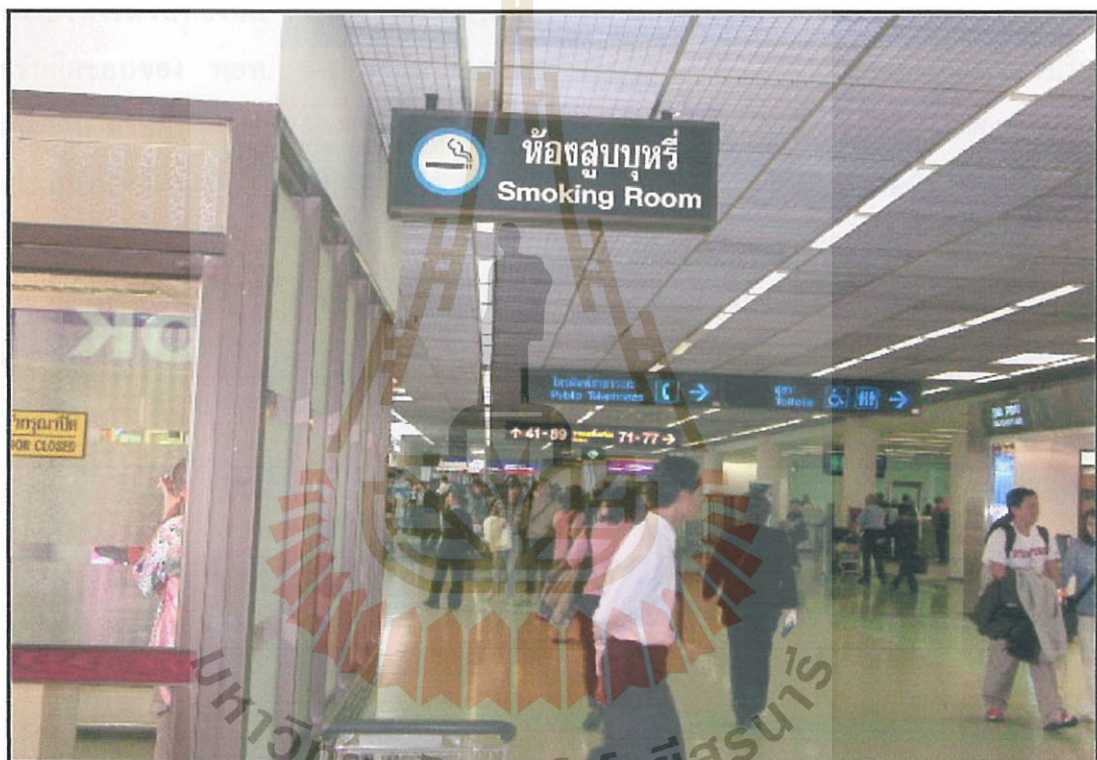
เสียงจากการดำเนินกิจการท่าอากาศยานเป็นผลกระทบที่ไม่อาจหลีกเลี่ยงได้ ดังนั้น ทอท. จึงได้มีมาตรการเพื่อควบคุมและลดผลกระทบด้านเสียงทั้งที่แหล่งกำเนิด ทางผ่าน และประชาชนโดยรอบท่าอากาศยาน เพื่อให้เกิดผลกระทบน้อยที่สุด นอกจากนี้ ทอท. ยังได้มีการตรวจวัดระดับเสียงในพื้นที่ท่าอากาศยาน และบริเวณใกล้เคียงเป็นประจำ ทั้งนี้เพื่อเป็นการติดตามแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น โดยเปรียบเทียบกับผลของการคาดการณ์จากแบบจำลองทางคณิตศาสตร์ที่ได้จากการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมท่าอากาศยาน



รูปที่ 2.4: แสดงการตรวจวัดระดับเสียงในพื้นที่ท่าอากาศยาน

2.1.4 การสุขาภิบาลอาคารและสถานที่

ท่าอากาศยานเป็นพื้นที่เชิงพาณิชย์ที่ประกอบด้วยกิจกรรมหลากหลายประเภท ดังนั้นการสุขาภิบาลอาคารและสถานที่ให้เหมาะสมกับกิจกรรมในแต่ละประเภท จึงเป็นสิ่งที่ ทอท. ตระหนักและให้ความสำคัญ อันจะเห็นได้จากการกำหนดการใช้ประโยชน์พื้นที่ในท่าอากาศยานให้เหมาะสมกับแต่ละกิจกรรม รวมทั้งได้มีการควบคุม การรักษาความสะอาดในแต่ละพื้นที่ของท่าอากาศยานทั้งพื้นที่ในความรับผิดชอบของ ทอท. และพื้นที่ในความรับผิดชอบของผู้ประกอบการ



รูปที่ 2.6: แสดงการกำหนดพื้นที่สูบบุหรี่ภายในอาคารผู้โดยสารในบริเวณท่าอากาศยาน

2.1.5 การจัดการขยะมูลฝอย

ทอท. ได้ดำเนินการจัดการขยะมูลฝอย และสิ่งปฏิกูลต่างๆ ในท่าอากาศยานทุกแห่งที่อยู่ในความรับผิดชอบของ ทอท. โดยได้ดำเนินการคัดการณ์ และประเมินสถานการณ์ขยะมูลฝอยที่เกิดขึ้น ด้วยการจัดทำสถิติของการเกิดขยะมูลฝอยที่เกิดจากการอุปโภค - บริโภค ของผู้โดยสาร ผู้ใช้บริการ และผู้ปฏิบัติงานที่ท่าอากาศยาน และวิเคราะห์อัตราการผลิตขยะมูลฝอยที่เกิดขึ้นในอนาคตเพื่อคาดการณ์ และรองรับการกำจัดขยะมูลฝอย ในส่วนของการจัดเก็บรวบรวม การขนส่ง และกำจัดขยะมูลฝอยนั้น ทอท. ได้เสียค่าใช้จ่ายเป็นค่าธรรมเนียมจัดเก็บให้กับกรุงเทพมหานครในส่วนของท่านท่าอากาศยานกรุงเทพ และองค์การบริหารส่วนท้องถิ่น ในส่วนของท่านท่าอากาศยานภูมิภาคที่เป็นผู้จัดเก็บขยะจากท่านท่าอากาศยานในความรับผิดชอบของ ทอท. ซึ่งเป็นไปตามกฎหมายที่ระบุไว้ว่า จะต้องดำเนินการโดยองค์การบริหารส่วนท้องถิ่น หรือผู้ที่ได้รับอนุญาตเท่านั้น ดังนั้น ทอท. จึงไม่มีปัญหาในเรื่องของการนำขยะมูลฝอยไปกำจัดในสถานที่ที่ทางราชการกำหนดแต่อย่างใด ทั้งนี้รวมถึงมูลฝอยอันตรายที่เกิดขึ้นในท่านท่าอากาศยานด้วย นอกจากนี้ ทอท. ยังได้จัดพื้นที่ห้องหรือภาชนะสำหรับรองรับขยะมูลฝอยในปริมาณที่เพียงพอต่อปริมาณขยะมูลฝอยที่เกิดขึ้น รวมทั้งยังได้ดำเนินการคัดแยกขยะมูลฝอยตามประเภทของขยะมูลฝอยที่เกิดขึ้น และมีการรณรงค์ให้ผู้ประกอบการในท่านท่าอากาศยานให้คัดแยกประเภทของขยะมูลฝอย เพื่อเป็นประโยชน์ในการจัดเก็บ และขนส่งไปกำจัดด้วย



รูปที่ 2.6 : แสดงการจัดวางภาชนะสำหรับรองรับขยะมูลฝอยในเขตท่านท่าอากาศยาน

2.1.6 การควบคุมแมลงและสัตว์พาหะนำโรค

ทอท. ได้กำหนดมาตรการในการควบคุม การป้องกัน และกำจัดแมลงและสัตว์พาหะนำโรค ทั้งในส่วนของท่านท่าอากาศยานกรุงเทพ และท่าอากาศยานภูมิภาค ทั้งนี้เพื่อให้เป็นไปตาม พ.ร.บ. โรคติดต่อ พ.ศ. 2523 และกฎข้อบังคับขององค์การอนามัยโลก ที่ได้กำหนดไว้ว่า “ในเขตท่าอากาศยานจะต้องปราศจากแมลงหรือสัตว์นำโรคโดยเฉพาะยุงลายที่ได้กำหนดไว้ว่า ในรอบปริมาตร 400 เมตร ของท่าอากาศยานจะต้องปราศจากยุงลายชนิด *Aedes aegypti* ซึ่งเป็นพาหะนำโรคไข้เหลือง (Yellow Fever)” นอกเหนือจากนั้น ทอท. ยังได้มีการจัดเตรียมอุปกรณ์ และเจ้าหน้าที่อย่างเพียงพอเพื่อให้การปฏิบัติงานด้านการควบคุมแมลงและสัตว์พาหะนำโรคเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

2.1.7 การสุขาภิบาลอาหารและเครื่องดื่ม

อาหารและเครื่องดื่มจากท่าอากาศยานจำเป็นต้องผ่านกระบวนการผลิต และควบคุมคุณภาพอย่างเข้มงวด ถูกสุขลักษณะ และถูกต้องตามที่กฎหมายเกี่ยวข้องกำหนด หรือข้อแนะนำขององค์การอนามัยโลก รวมทั้งระเบียบ ทอท. ว่าด้วยสุขาภิบาลสิ่งแวดล้อม ณ ท่าอากาศยาน พ.ศ. 2523 เพื่อให้การบริการอาหาร และเครื่องดื่มแก่สายการบินที่มาใช้บริการ ณ ท่าอากาศยานในความรับผิดชอบของ ทอท. ได้มาตรฐานและถูกสุขลักษณะ ดังนั้น ทอท. จึงได้ให้ความสำคัญต่อการควบคุมคุณภาพอาหาร และเครื่องดื่มเป็นอย่างยิ่ง แต่อย่างไรก็ตามเพื่อให้ มั่นใจได้ว่าอาหารและเครื่องดื่มที่ผลิตและให้บริการจากท่าอากาศยานในความรับผิดชอบของ ทอท. มีคุณภาพได้มาตรฐาน ทอท. จึงได้มีการเก็บตัวอย่างอาหารและเครื่องดื่มจากผู้ประกอบการและส่งไปตรวจวิเคราะห์ที่กรมวิทยาศาสตร์บริการ กระทรวงสาธารณสุข เพื่อยืนยันว่าอาหารได้มาตรฐานตามกฎหมายกำหนดด้วย

ในส่วนของท่านจำหน่ายอาหาร และเครื่องดื่มในท่าอากาศยาน ทอท. ได้มีการควบคุมคุณภาพวัตถุดิบ กระบวนการผลิต รวมทั้งให้คำแนะนำเกี่ยวกับวิธีการประกอบอาหารที่ถูกต้องตามหลักวิชาการ ทั้งนี้เพื่อให้อาหารและเครื่องดื่มที่ท่านจำหน่าย ณ ท่าอากาศยานในความรับผิดชอบของ ทอท. มีคุณภาพดี สะอาด และได้มาตรฐาน

2.2 การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม

เพื่อให้คุณภาพสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยาน และพื้นที่โดยรอบได้มาตรฐานตามที่กฎหมายกำหนด ทอท. จึงได้ว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษาดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมและการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ณ ท่าอากาศยานกรุงเทพ ท่าอากาศยานภูเก็ต และท่าอากาศยานเชียงใหม่ ซึ่งเป็นท่าอากาศยานที่ได้มีการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม ส่วนท่าอากาศยานเชียงใหม่ และท่าอากาศยานหาดใหญ่ ซึ่งเป็นท่าอากาศยานที่มีการศึกษาสถานภาพสิ่งแวดล้อมท่าอากาศยาน ทอท. จะเป็นผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม และการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม

2.2.1 ท่าอากาศยานกรุงเทพ

เมื่อปี พ.ศ. 2544 ทอท. ได้ดำเนินโครงการพัฒนาเพื่อเพิ่มขีดความสามารถท่าอากาศยานกรุงเทพ เพื่อให้ท่าอากาศยานกรุงเทพสามารถรองรับปริมาณการจราจรทางอากาศที่เพิ่มสูงขึ้น จนกว่าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจะก่อสร้างแล้วเสร็จ ในกรณีนั้น ทอท. ได้ว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษาจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการพัฒนาฯ เพื่อเป็นการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม และกำหนดมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ทั้งนี้เพื่อให้ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่อาจเกิดขึ้นจากโครงการพัฒนาฯ มีน้อยที่สุด

ในช่วงระหว่างการก่อสร้างโครงการพัฒนาฯ ทอท. ได้ว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษาดำเนินการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อมโครงการพัฒนาฯ ซึ่งผลของการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมโครงการพัฒนาฯ (ระยะก่อสร้าง) พบว่าการดำเนินการก่อสร้างโครงการพัฒนาฯ ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และการเปลี่ยนแปลงคุณภาพสิ่งแวดล้อมแต่อย่างใด

และเมื่อโครงการพัฒนาฯ แล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2546 ในปีงบประมาณ 2547 ทอท. จึงได้ว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษาดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมโครงการพัฒนาฯ (ระยะดำเนินการ) ระหว่างเดือนตุลาคม 2546 – กันยายน 2547 โดยผลของการดำเนินการสามารถสรุปได้ดังนี้

การปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม

มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่กำหนดไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการพัฒนาฯ ประกอบด้วยมาตรการด้านต่างๆทั้งสิ้น 12 ด้าน ได้แก่ ธรณีวิทยา และอุทกธรณีวิทยา คุณภาพอากาศ เสียง อุทกวิทยาน้ำผิวดิน อุทกวิทยาน้ำใต้ดิน คุณภาพน้ำผิวดิน การใช้ที่ดิน การคมนาคม/การจราจร การใช้น้ำ การจัดการกากของเสีย เศรษฐกิจสังคมและการประชาสัมพันธ์ และสาธารณสุขอาชีพอนามัยและความปลอดภัย

ผลจากการติดตามผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมพบว่า ทอท. สามารถปฏิบัติตามมาตรการฯ ที่กำหนดไว้ได้เป็นส่วนใหญ่ โดยไม่มีปัญหาและอุปสรรคแต่อย่างใด

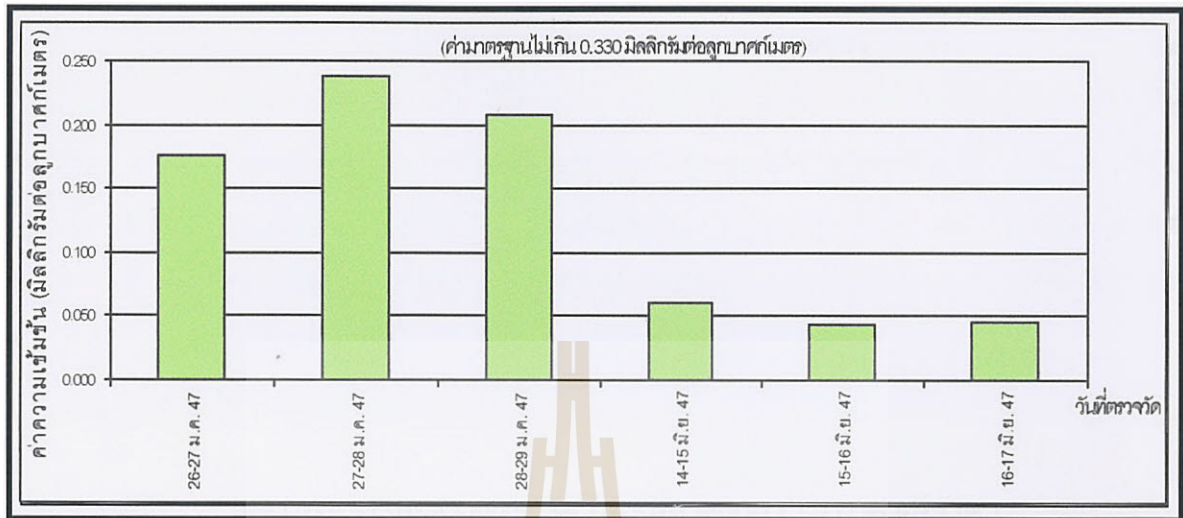
การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม

- ธรณีวิทยา

จากการสำรวจการทรุดตัวของพื้นดินในบริเวณโดยรอบท่าอากาศยานกรุงเทพ จำนวน 9 หมู่ พบว่า บริเวณสถานีบำบัดน้ำเสียท่าอากาศยานกรุงเทพมีการทรุดตัวของพื้นดินมากที่สุด โดยที่สาเหตุใหญ่ของการทรุดตัวของพื้นดินในเขตกรุงเทพฯ เกิดจากการสูบน้ำบาดาลขึ้นมาใช้ในปริมาณมากเกินไปกว่าที่น้ำบาดาลตามธรรมชาติจะไหลเข้ามาแทนที่ได้ทัน แต่อย่างไรก็ตามจากการพิจารณาอัตราการใช้น้ำของ ทอท. ในปัจจุบัน พบว่า ทอท. มีอัตราการสูบน้ำจากบ่อบาดาลมาใช้เพียง 192 ลูกบาศก์เมตรต่อวัน ซึ่งต่ำกว่าอัตราการสูบน้ำที่ได้รับอนุญาตจากกรมทรัพยากรธรณี ที่อนุญาตให้มีอัตราการสูบน้ำจากบ่อบาดาลมาใช้ 5,000 ลูกบาศก์เมตรต่อวัน ดังนั้นการทรุดตัวของพื้นดินที่เกิดขึ้นจึงน่าจะมีสาเหตุมาจากการทรุดตัวของพื้นดินตามธรรมชาติ และการใช้น้ำบาดาลของพื้นที่ใกล้เคียงร่วมด้วย

เมื่อนำอัตราการทรุดตัวของพื้นดินที่ตรวจพบมาจัดลำดับความรุนแรงของการทรุดตัวของพื้นดินและอัตราการลดระดับของน้ำบาดาล ตามมาตรการป้องกันและแก้ไขวิกฤตการณ์น้ำบาดาลและแผ่นดินทรุดพบว่า ทั้ง 9 หมู่ จัดอยู่ในเขตวิกฤตอันดับ 3 ซึ่งเป็นอัตราที่มีการทรุดตัวของพื้นดินในระดับต่ำสุด โดยผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการใช้น้ำบาดาลได้สะสมตัวมาตั้งแต่อดีต และส่งผลให้เห็นได้ชัดโดยมีการทรุดตัวของพื้นอย่างต่อเนื่อง

- คุณภาพอากาศในบรรยากาศ



รูปที่ 2.7: แสดงผลการตรวจวัดค่าความเข้มข้นของฝุ่นละอองรวมในบรรยากาศบริเวณ Airside
ประจำปีงบประมาณ 2547

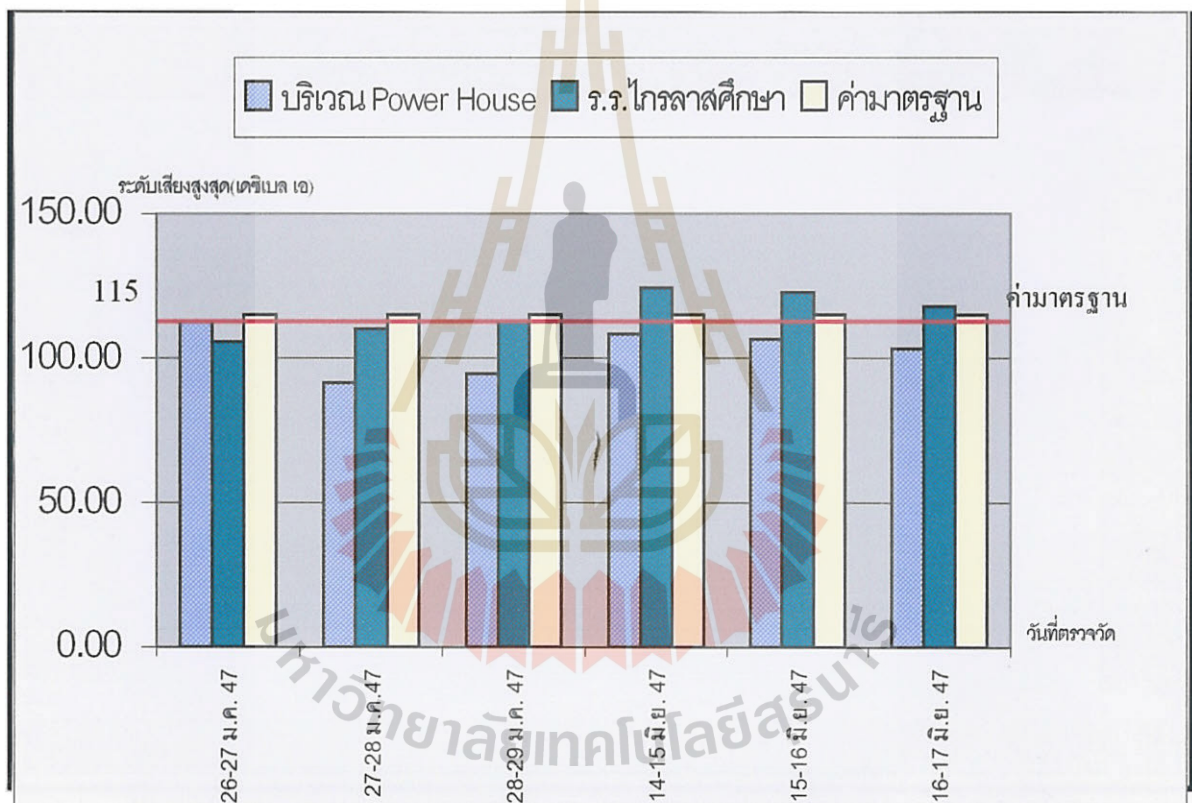
หมายเหตุ มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ
ฉบับที่ 10(พ.ศ. 2538) ลงวันที่ 25 พฤษภาคม พ.ศ. 2538

ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยตรวจวัดค่าความเข้มข้นของฝุ่นละอองรวม
ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ และก๊าซไฮโดรคาร์บอนรวม ณ 4 สถานีตรวจ
วัด คือ โรงพยาบาลภูมิพลอดุลยเดช โรงเรียนวัดดอนเมือง มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนคร และภายใน
พื้นที่ท่าอากาศยานกรุงเทพบริเวณ AIRSIDE ปีละ 2 ครั้ง ครั้งละ 3 วันต่อเนื่อง ในเดือนมกราคม และ
มิถุนายน 2547

ผลการตรวจวัดพบว่าค่าที่ตรวจวัดได้ทุกค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อม
แห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ.2538) กำหนด

- ระดับความดังของเสียง

ดำเนินการตรวจวัดระดับความดังของเสียงสูงสุด (L_{max}) ระดับความดังของเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ($L_{eq 24}$) และระดับความดังของเสียงเฉลี่ยกลางวัน – กลางคืน (L_{dn}) จำนวน 11 สถานีตรวจวัด ได้แก่ ด้านทิศเหนือของทางวิ่ง (บริเวณ POWER HOUSE) ด้านทิศใต้ของทางวิ่ง (บริเวณสถานีเครื่องช่วยเดินอากาศ) โรงเรียนไกรลาสศึกษา โรงพยาบาลภูมิพลอดุลยเดช โรงเรียนวัดดอนเมือง โรงเรียนไพฑูริคศึกษา โรงพยาบาลเอกปทุม หมู่บ้านสวนเอก โรงเรียนวัดเสมียนนารี มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ และมหาวิทยาลัยราชภัฏพระนคร จำนวน 2 ครั้ง ครั้งละ 3 วันต่อเนื่อง ในเดือนมกราคม และ มิถุนายน 2547



รูปที่ 2.8: แสดงผลการตรวจวัดระดับความดังของเสียงสูงสุด (L_{max}) บริเวณท่าอากาศยานกรุงเทพ

หมายเหตุ : ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่องกำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ลงวันที่ 12 มีนาคม พ.ศ. 2540

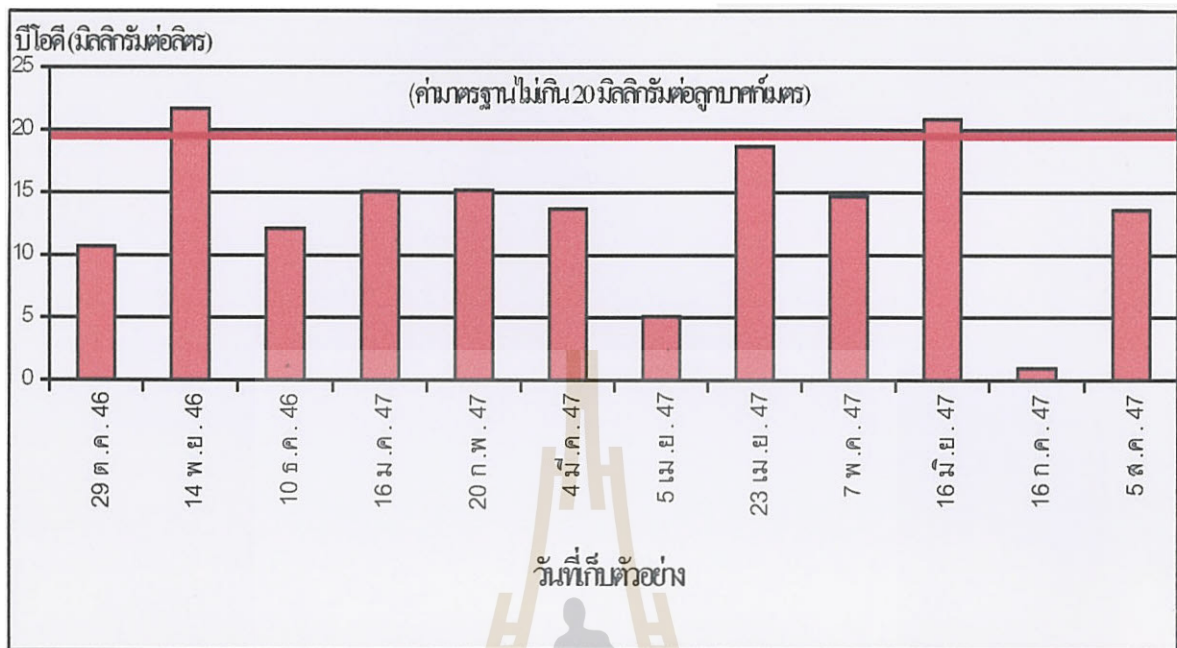
ผลการตรวจวัดระดับความดังของเสียงสูงสุด เมื่อนำผลการตรวจวัดทั้งหมดมาเปรียบเทียบกับมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) พบว่า ส่วนใหญ่มีค่าอยู่ในมาตรฐานตามที่กฎหมายกำหนด ยกเว้น ระดับเสียงที่ทำการตรวจวัดในเดือนมิถุนายน 2547 ที่โรงเรียนไพฑูริศึกษา ทั้งนี้เนื่องจากจุดตั้งเครื่องวัดเสียงอยู่ใกล้กับเสาธงของโรงเรียนซึ่งเป็นพื้นที่ที่มีกิจกรรมภายนอกอาคาร

สำหรับผลการตรวจวัดระดับความดังของเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ($L_{eq 24}$) : เมื่อเปรียบเทียบกับมาตรฐานฯ พบว่าผลการตรวจวัดทางด้านทิศเหนือของทางวิ่ง (บริเวณ Power House) ด้านทิศใต้ของทางวิ่ง (บริเวณสถานีเครื่องช่วยเดินอากาศ) โรงเรียนวัดดอนเมือง โรงเรียนไพฑูริศึกษา และโรงเรียนเสมียนนารี พบค่าเกินมาตรฐานกำหนด ทั้งนี้เนื่องจาก 2 สถานีแรกจุดตรวจวัดเป็นบริเวณที่อยู่ภายในท่าอากาศยาน ส่วน 3 สถานีต่อมาเป็นสถาบันการศึกษาที่มีการจราจรภายในคับคั่งระดับความดังของเสียงเฉลี่ยกลางวัน – กลางคืน (L_{dn}) : พบว่า มีค่าอยู่ในช่วงระหว่าง 66.44 – 97.95 และ 66.34 – 81.98 เดซิเบล (เอ) ตามลำดับ แต่อย่างไรก็ตามระดับความดังของเสียงเฉลี่ยกลางวัน – กลางคืน (L_{dn}) ในประเทศไทยยังไม่มีมาตรฐานกำหนด



รูปที่ 2.10: แสดงการตรวจวัดระดับความดังเสียงสูงสุด บริเวณพื้นที่โดยรอบท่าอากาศยานกรุงเทพ (สถานีตรวจวัด ณ โรงเรียนไพฑูริศึกษา)

- คุณภาพน้ำทิ้ง



รูปที่ 2.10 : แสดงผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้งที่ผ่านการบำบัดจากระบบบำบัดน้ำเสียรวม
ของ ท่าอากาศยานกรุงเทพ

หมายเหตุ : ประกาศกระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้ง
จากอาคารบางประเภทและบางขนาด (ประเภท ก) ลงวันที่ 4 กุมภาพันธ์ 2537

การตรวจวัดคุณภาพน้ำทิ้งที่ผ่านการบำบัดจากระบบบำบัดน้ำเสียของ ทกท. นั้นได้ทำการตรวจ
วัดความลึก ความเป็นกรด - ด่าง ออกซิเจนละลายน้ำ ตะกอนแขวนลอย ค่าบีโอดี น้ำมันและไขมัน
ไนเตรท - ไนโตรเจน ตะกัว แคลเมียม และปรอท ผลการตรวจวัดพบว่า แต่ละดัชนีตรวจวัดมีแนว
โน้มไปในทิศทางเดียวกัน กล่าวคืออยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนดตามประกาศกระทรวงวิทยาศาสตร์
เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม เรื่องกำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภทและ
บางขนาด (ประเภท ก) ยกเว้น ผลการตรวจวัดค่าบีโอดีในเดือนพฤศจิกายน 2546 และเดือนมิถุนายน
2547 พบค่าเกินมาตรฐานเพียงเล็กน้อย

2.2.2 ท่าอากาศยานเชียงราย



รูปที่ 2.12: แสดงที่ตั้งอาคารผู้โดยสารท่าอากาศยานเชียงราย

จากการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม และการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมท่าอากาศยานเชียงรายในปีงบประมาณ 2547 สามารถสรุปได้ดังนี้

การปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม

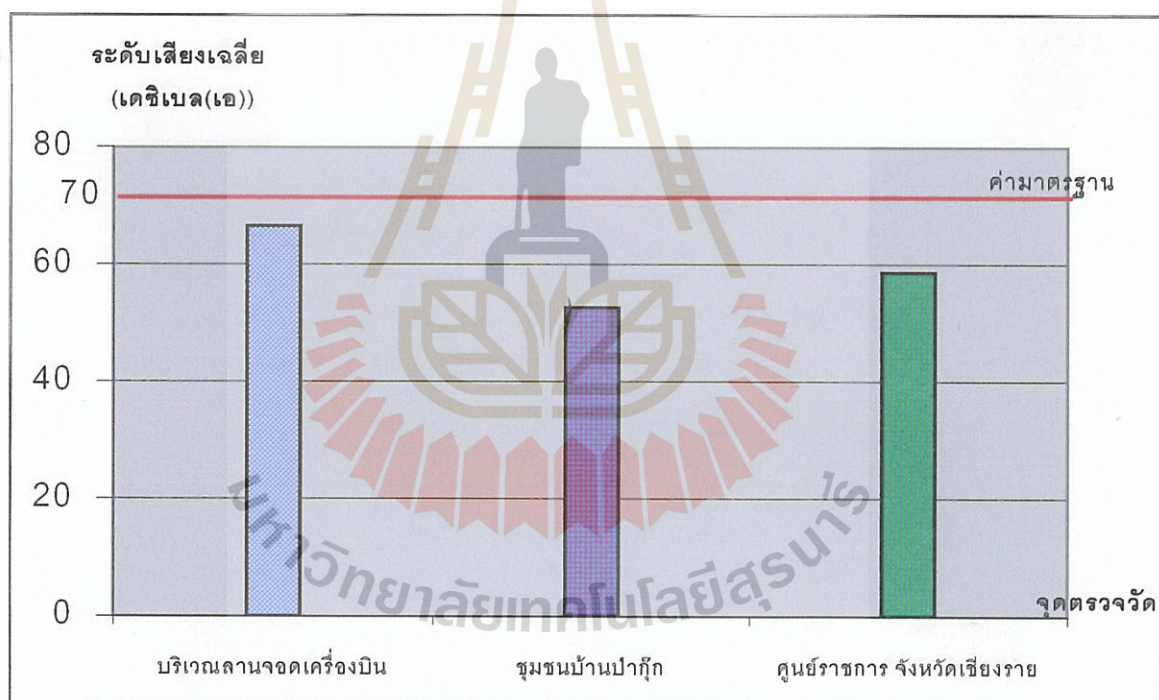
มาตรการติดตามตรวจสอบมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะดำเนินการของท่าอากาศยานเชียงรายที่กำหนดไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมประกอบด้วย มาตรการด้านต่างๆทั้งสิ้น 9 ด้าน ได้แก่ อุทกวิทยาน้ำผิวดิน/ ใต้ดิน การระบายน้ำ คุณภาพน้ำผิวดิน คุณภาพน้ำใต้ดิน คุณภาพน้ำประปา คุณภาพน้ำเสีย คุณภาพอากาศ เสียง สัตว์คม/เศรษฐกิจ และการใช้ประโยชน์ที่ดิน ซึ่งผลจากการติดตามการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่า ท่าอากาศยานเชียงรายสามารถปฏิบัติตามมาตรการฯ ที่กำหนดไว้ได้เป็นส่วนใหญ่โดยไม่มีปัญหาและอุปสรรคแต่อย่างใด

การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม

- คุณภาพอากาศในบรรยากาศ

เมื่อนำผลการติดตามตรวจวัดคุณภาพอากาศ ที่ทำการตรวจวัดในเดือนธันวาคม 2546 เป็นเวลา 3 วันต่อเนื่อง ณ 2 สถานี คือ โรงเรียนบ้านฝั่งหมิ่น และลานจอดเครื่องบิน พบว่า เมื่อนำผลของปริมาณฝุ่นขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน ปริมาณก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ และปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ ที่ตรวจวัดได้มาเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 พ.ศ. 2538 พบว่า ทุกดัชนีที่ตรวจวัดของทั้ง 2 สถานีมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน

- ระดับความดังของเสียง



รูปที่ 2.11 : แสดงผลการตรวจวัดระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ทำอากาศยานเชียงราย

หมายเหตุ : ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ลงวันที่ 12 มีนาคม พ.ศ. 2540

ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงในบรรยากาศโดยทั่วไปที่ทำการตรวจวัดในเดือน ธันวาคม 2546 เป็นเวลา 3 วันต่อเนื่อง ณ 3 สถานี คือ บริเวณโรงเรียนบ้านฝางหมื่น ลานจอดเครื่องบิน และศูนย์ราชการจังหวัดเชียงราย พบว่า เมื่อเปรียบเทียบผลการตรวจวัดระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง และระดับเสียงเฉลี่ยในเวลากลางวันและกลางคืน มาเปรียบเทียบกับมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) พบว่า ผลการตรวจวัดมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน

- คุณภาพน้ำทิ้ง

จากการดำเนินการตรวจวัดคุณภาพน้ำทิ้งที่ผ่านบ่อบำบัดน้ำเสียสุดท้าย โดยทำการตรวจวัด จำนวน 2 ครั้ง คือในเดือน ธันวาคม 2546 และ เมษายน 2547 พบว่าดัชนีคุณภาพน้ำทิ้งที่ทำการตรวจวัด ส่วนใหญ่มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานตามประกาศกระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม เรื่องกำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำจากอาคารบางประเภทบางขนาด (ประเภท ข)



รูปที่ 2.14 : แสดงการเก็บตัวอย่างน้ำที่ผ่านการบำบัดแล้วก่อนปล่อยลงสู่บ่อบำบัด

2.2.3 ท่าอากาศยานภูเก็ต



รูปที่ 2.15 : แสดงที่ตั้งอาคารผู้โดยสารท่าอากาศยานภูเก็ต

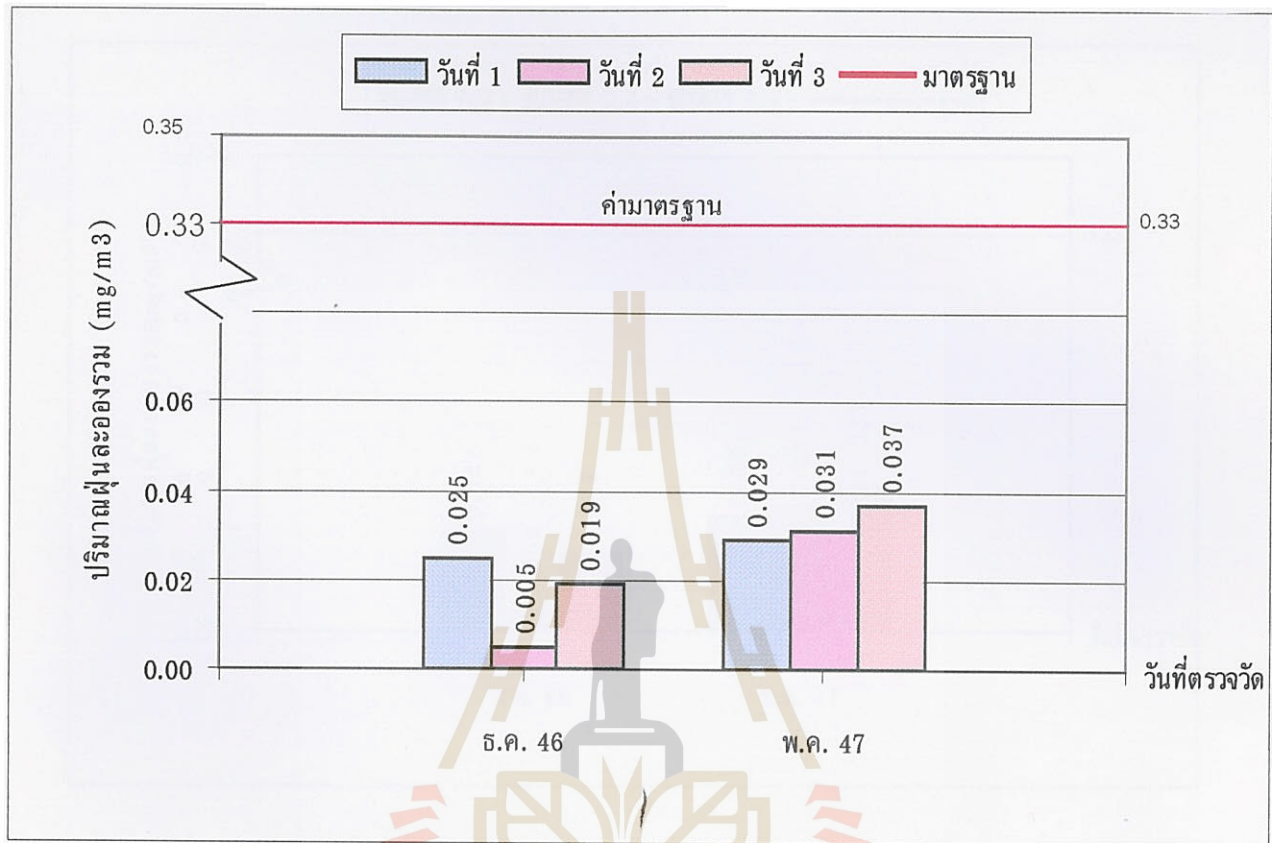
จากการดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม และการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน
แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมท่าอากาศยานภูเก็ตในปีงบประมาณ 2547 สามารถสรุปผลได้ดังนี้

การปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม

มาตรการติดตามตรวจสอบมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะ
ดำเนินการของท่าอากาศยานภูเก็ต ประกอบด้วยมาตรการด้านต่างๆ ทั้งสิ้น 12 ด้าน ได้แก่ ทรัพยากรดิน
เสี่ยง คุณภาพน้ำผิวดิน/ใต้ดินและนิเวศวิทยาทางน้ำ ทรัพยากรป่าไม้/สัตว์ป่า (ด้านอุบัตียกยทางการบินจา
กนก) นิเวศวิทยาทางน้ำ การคมนาคมขนส่ง การระบายน้ำและป้องกันน้ำท่วม การจัดการของเสียและ
น้ำเสีย/การใช้น้ำ เศรษฐกิจ/สังคม สาธารณสุข อาชีวอนามัยและความปลอดภัย และสุนทรียภาพ ซึ่ง
จากการติดตามผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่า
ท่าอากาศยานภูเก็ตสามารถปฏิบัติตามมาตรการฯ ที่กำหนดไว้ได้เป็นส่วนใหญ่โดยไม่มีปัญหา และ
อุปสรรคแต่อย่างใด

การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม

- คุณภาพอากาศในบรรยากาศ



รูปที่ 2.14 : ผลการตรวจวัดปริมาณฝุ่นละอองรวมบริเวณก่อสร้างลานจอดรถอากาศยานท่าอากาศยานภูเก็ต
หมายเหตุ : ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 พ.ศ. 2538 เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ลงวันที่ 25 พฤษภาคม พ.ศ. 2538

จากการตรวจวัดคุณภาพอากาศ 2 ครั้ง ครั้งละ 3 วันต่อเนื่อง ในเดือนธันวาคม 2546 และ พฤษภาคม 2547 ณ 3 สถานี ซึ่งสถานีแรก คือ ภายในพื้นที่ท่าอากาศยานภูเก็ตบริเวณก่อสร้างลานจอดรถอากาศยาน ทำการตรวจวัดปริมาณฝุ่นละอองรวม และฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน ส่วนสถานีที่ 2 และ 3 คือ บริเวณมัสยิดนูรุลอียะห์ (บ้านหมากปรก) และริมทางหลวงหมายเลข 402 ตามลำดับ ทำการตรวจวัดปริมาณก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ และปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ และเมื่อนำผลการตรวจวัดมาเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไปตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 พ.ศ. 2538 พบว่า ดัชนีที่ตรวจวัดในทุกสถานีมีค่าอยู่ในมาตรฐาน ทั้ง 2 ครั้ง



รูปที่ 2.17 : แสดงสถานีตรวจวัดคุณภาพอากาศภายในพื้นที่ทำอากาศยานภูเก็ต
บริเวณก่อสร้างลานจอดอากาศยาน

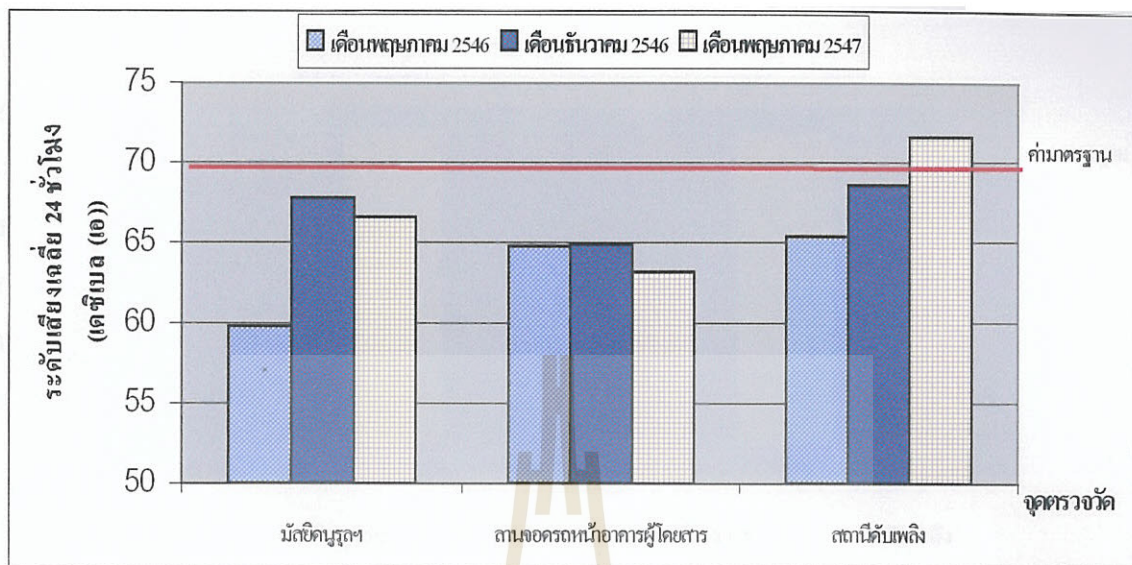


รูปที่ 2.18: แสดงสถานีตรวจวัดคุณภาพอากาศบริเวณบริเวณมัสยิดนูรุลฮิดายะฮ์
(บ้านหมากปรก)



รูปที่ 2.19 : แสดงสถานีตรวจวัดคุณภาพอากาศบริเวณริมทางหลวงหมายเลข 402

- ระดับความดังของเสียง



รูปที่ 2.18 : แสดงผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ทำอากาศยานภูเก็ต

หมายเหตุ : ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ลงวันที่ 12 มีนาคม พ.ศ. 2540

ตรวจวัดระดับเสียงในบรรยากาศโดยทั่วไปจำนวน 2 ครั้ง ครั้งละ 3 วันต่อเนื่อง คือ ในเดือนธันวาคม 2546 และพฤษภาคม 2547 โดยทำการตรวจวัด 6 สถานี คือ บริเวณมัสยิดนูรุตุฮาดิยะฮ์ (บ้านหมากปรก) ริมถนนทางหลวงหมายเลข 402 บริเวณลานจอดรถหน้าอาคารผู้โดยสาร บริเวณสนามบินหน้าสถานีดับเพลิง ปลายทางวิ่งของสนามบินด้านที่ 27 และชุมชนบ้านไม้ขาว (ใกล้เคียงทางวิ่งสนามบินด้าน 09) ผลการตรวจวัดครั้งที่ 1 พบว่าระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง และระดับเสียงเฉลี่ยในเวลากลางวันและกลางคืนในแต่ละสถานีมีค่าใกล้เคียงกัน โดยที่ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง และระดับเสียงสูงสุดมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) ซึ่งกำหนดให้มีค่าได้ไม่เกิน 70 และ 115 เดซิเบล (เอ) ตามลำดับ ในส่วนของผลการตรวจวัดครั้งที่ 2 พบว่า ผลการตรวจวัดส่วนใหญ่มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดทั้งระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง และระดับเสียงสูงสุด ยกเว้น ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมงบริเวณสนามบินหน้าสถานีดับเพลิง ซึ่งบริเวณนี้มีระดับเสียงสูงสุดเกินมาตรฐาน เนื่องจากจุดตรวจวัดอยู่ใกล้กับทางวิ่งของอากาศยาน

- คุณภาพน้ำทิ้ง

เมื่อนำผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้งที่ผ่านการบำบัดแล้วก่อนปล่อยลงสู่บ่อพัก ในเดือนธันวาคม 2546 และพฤษภาคม 2547 มาเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภท และบางขนาด (ประเภท ก) ตามประกาศกระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี และสิ่งแวดล้อม พบว่า ผลการตรวจวิเคราะห์ครั้งที่ 1 คุณภาพน้ำส่วนใหญ่มีค่าเกินมาตรฐานที่กำหนด เนื่องจากระบบบำบัดน้ำเสียกำลังอยู่ในช่วงการปรับปรุง สำหรับผลการตรวจวิเคราะห์ครั้งที่ 2 พบว่า คุณภาพน้ำส่วนใหญ่มีค่าอยู่ในมาตรฐาน ยกเว้นค่าบีโอดีเท่านั้น เนื่องจากในวันที่เก็บตัวอย่างระบบบำบัดน้ำเสียอยู่ระหว่างการซ่อมแซมปั๊มสูบน้ำเสีย แต่อย่างไรก็ตาม เมื่อทำการซ่อมปั๊มสูบน้ำแล้วเสร็จแล้วระบบบำบัดน้ำเสียสามารถบำบัดน้ำเสียให้อยู่ในมาตรฐานได้



รูปที่ 2.21 : แสดงการเก็บตัวอย่างน้ำเสียก่อนเข้าระบบบำบัดน้ำเสีย



รูปที่ 2.22 : แสดงการเก็บตัวอย่างน้ำทิ้งที่ผ่านการบำบัดแล้วก่อนปล่อยลงสู่บ่อพัก

2.2.4 ท่าอากาศยานเชียงใหม่



รูปที่ 2.23 : แสดงที่ตั้งอาคารผู้โดยสารท่าอากาศยานเชียงใหม่

ในปีงบประมาณ 2547 ทอท. ได้มีการติดตามผลการปฏิบัติงานด้านการจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานเชียงใหม่ในด้านการสุขาภิบาลระบบประปา การควบคุมคุณภาพน้ำ การสุขาภิบาลการบำบัดน้ำเสีย การสุขาภิบาลอาหาร การกำจัดมูลฝอย การควบคุมแมลงและสัตว์นำโรค รวมทั้งการดำเนินงานตามมาตรการ ป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมท่าอากาศยานเชียงใหม่ ซึ่งผลของการติดตามตรวจสอบ พบว่า ท่าอากาศยานเชียงใหม่สามารถดำเนินการได้เป็นอย่างดี

นอกจากนี้จากการประเมินสถานภาพสิ่งแวดล้อมท่าอากาศยานเชียงใหม่ เมื่อปี พ.ศ. 2544 โดย วิทยาลัยสิ่งแวดล้อม มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ พบว่า การดำเนินกิจกรรม ณ ท่าอากาศยานเชียงใหม่ในขณะนั้น และผลจากการคาดการณ์ถึงปี พ.ศ. 2549 ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบสิ่งแวดล้อมแต่อย่างใด สำหรับการดำเนินกิจกรรม ณ ท่าอากาศยานเชียงใหม่ในปีงบประมาณ 2547 เป็นการดำเนินกิจกรรมที่ประเมินสถานภาพ เมื่อปี พ.ศ. 2544 ในทุกด้าน ดังนั้นจึงกล่าวได้ว่าการดำเนินกิจกรรม ณ ท่าอากาศยานเชียงใหม่ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมเช่นกัน

2.2.5 ท่าอากาศยานหาดใหญ่



รูปที่ 2.24: แสดงที่ตั้งอาคารผู้โดยสารท่าอากาศยานหาดใหญ่

ทอท. ได้ติดตามผลการดำเนินงานตามมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยานหาดใหญ่ และการปฏิบัติงานด้านการจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อมในด้านการสุขาภิบาลระบบประปา การควบคุมคุณภาพน้ำ การสุขาภิบาลระบบบำบัดน้ำเสีย การสุขาภิบาลอาหาร การกำจัดมูลฝอย และการควบคุมกำจัดแมลงและสัตว์นำโรค ซึ่งผลของการติดตามตรวจสอบ พบว่า ท่าอากาศยานหาดใหญ่สามารถดำเนินการได้เป็นอย่างดี

เมื่อปี พ.ศ. 2544 ทอท. ได้มอบหมายให้วิทยาลัยสิ่งแวดล้อม มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ศึกษาสถานภาพสิ่งแวดล้อมท่าอากาศยานหาดใหญ่ และผลการศึกษา พบว่า การดำเนินกิจกรรมของท่าอากาศยานหาดใหญ่ ในปี พ.ศ. 2547 และ ผลจากการคาดการณ์ถึงปี พ.ศ. 2549 ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

ในปีงบประมาณ 2547 การดำเนินกิจกรรมของท่าอากาศยานหาดใหญ่ได้เป็นไปตามการคาดการณ์ที่ศึกษาไว้ เมื่อปี พ.ศ. 2544 ในทุกด้าน ดังนั้นจึงกล่าวได้ว่าผลการดำเนินงานของท่าอากาศยานหาดใหญ่ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมแต่อย่างใด

2.3 การรณรงค์ ประชาสัมพันธ์ และเผยแพร่ข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อม

เนื่องด้วยวันที่ 4 ธันวาคม ของทุกปี ได้กำหนดให้เป็นวันสิ่งแวดล้อมไทย ดังนั้น สำนักสิ่งแวดล้อม จึงได้ทำการรณรงค์ ประชาสัมพันธ์ และเผยแพร่ข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อม โดยจัดโครงการรณรงค์ลดมลพิษทางอากาศในเขตพื้นที่สาธารณะ (LANDSIDE) ภายได้คำขวัญที่ว่า “ทำอากาศยานไทย ใส่ใจสิ่งแวดล้อม” ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

ทำการตรวจวัดมลพิษทางอากาศ คือ ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) และก๊าซไฮโดรคาร์บอน (HC) รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (TAXI) ณ บริเวณจุดปล่อยรถยนต์ฯ (หลังสถานีตำรวจนครบาลดอนเมือง) ที่บริการรับ – ส่งผู้โดยสารในบริเวณท่าอากาศยานกรุงเทพให้อยู่ในสภาพดี และไม่ก่อให้เกิดมลพิษ โดยได้รับความร่วมมือจากกองโรงงานช่างกล สำนักการคลัง กรุงเทพมหานคร และบริษัท เอส พี สยามอินเตอร์ จำกัด (ซึ่งเป็นบริษัทที่ควบคุมดูแลรถยนต์รับจ้างสาธารณะ (TAXI) ซึ่งเข้ามาให้บริการในเขต ทกท.)

จากการตรวจวัดมลพิษทางอากาศ คือ ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) และก๊าซไฮโดรคาร์บอน (HC) ของรถยนต์รับจ้างสาธารณะ (TAXI) ที่ให้บริการรับ – ส่งผู้โดยสารในเขตบริเวณท่าอากาศยานกรุงเทพ เนื่องในวันสิ่งแวดล้อมไทย ตามโครงการรณรงค์ลดมลพิษทางอากาศในเขตพื้นที่สาธารณะ (LANDSIDE) ที่ ทกท. เป็นระยะเวลา 1 สัปดาห์/ระหว่างวันที่ 29 พฤศจิกายน – 3 ธันวาคม 2547 นั้น พบว่า มีจำนวนรถยนต์ฯ ที่เข้ารับการตรวจวัดมลพิษทางอากาศจำนวนทั้งสิ้น 560 คัน แบ่งตามชนิดเชื้อเพลิงแก๊ส (LPG) จำนวน 480 คัน และเบนซิน จำนวน 80 คัน ตรวจวัดโดยใช้เครื่องมือวัดก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) และก๊าซไฮโดรคาร์บอน (HC) ระบบ NDIR (Non – Dispersive Infrared) ยี่ห้อ HORIBA รุ่น MEXA – 324J ทำการตรวจวัดขณะรถยนต์จอดอยู่กับที่ ไม่มีภาระ เครื่องยนต์เดินเบา และปิดเครื่องปรับอากาศ เมื่อนำผลการตรวจวัดมาเปรียบเทียบกับประกาศกระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2540) เรื่องกำหนดมาตรฐานค่าก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ และก๊าซไฮโดรคาร์บอนจากท่อไอเสียของรถยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์แก๊สโซลีน ลงวันที่ 23 มิถุนายน 2540 พบว่า มีจำนวนรถยนต์ฯ ที่ตรวจวัดมลพิษก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) และก๊าซไฮโดรคาร์บอน (HC) ทั้งใช้เชื้อเพลิงแก๊ส (LPG) และเชื้อเพลิงเบนซิน ผ่านตามมาตรฐานฯ จำนวนทั้งสิ้น 181 คัน หรือคิดเป็นร้อยละ 32.32 และจำนวนรถยนต์ฯ ที่ไม่ผ่านตามมาตรฐานฯ มีจำนวน 379 คัน หรือคิดเป็นร้อยละ 67.68 ตามลำดับ

ยานพาหนะแบ่งตามชนิดเชื้อเพลิง	ผ่าน	ร้อยละ	ไม่ผ่าน	ร้อยละ	รวม
แก๊ส (LPG)	146	30.42	334	69.58	480
เบนซิน	35	43.75	45	56.25	80
รวม	181	32.32	379	67.68	560

ตารางที่ 2.1 : สรุปจำนวนรถยนต์รับจ้างสาธารณะ ที่เข้ารับการตรวจวัดมลพิษทางอากาศ

หมายเหตุ :

- จำนวนนับ : คัน
- เครื่องตรวจวัดที่ใช้ คือ เครื่องตรวจวัดค่าคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) และไฮโดรคาร์บอน (HC) ยี่ห้อ HORIBA รุ่น MEXA – 324J จำนวน 1 ชุด
- มาตรฐานมลพิษสำหรับยานพาหนะที่ใช้เครื่องยนต์เบนซิน

จดทะเบียนก่อน 1 พฤศจิกายน 2536

ค่าคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ไม่เกิน 4.5%

ค่าไฮโดรคาร์บอน(HC) ไม่เกิน 600 ppm

จดทะเบียนตั้งแต่ 1 พฤศจิกายน 2536

ค่าคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ไม่เกิน 1.5%

ค่าไฮโดรคาร์บอน(HC) ไม่เกิน 200 ppm



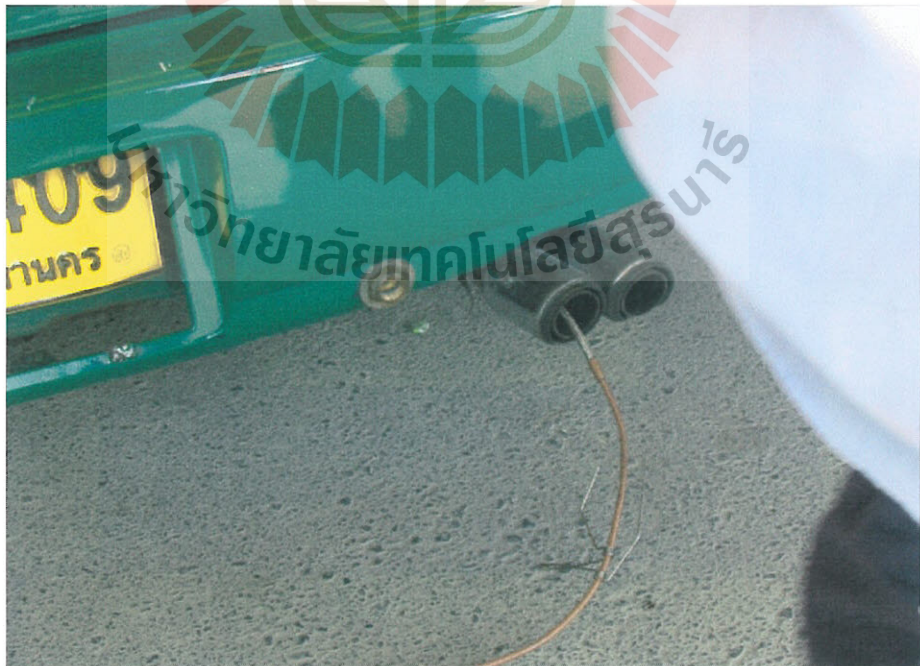
รูปที่ 2.25: แสดงป้ายสติกเกอร์สำหรับคิรรถยนต์รับจ้างสาธารณะ (TAXI) ที่เข้ารับการตรวจวัดมลพิษ



รูปที่ 2.26: แสดงรถยนต์รับจ้างสาธารณะ (TAXI) ที่เข้ารับการตรวจวัดมลพิษ



รูปที่ 2.27: แสดงเครื่องมือตรวจวัดก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) และก๊าซไฮโดรคาร์บอน (HC) ระบบ NDIR (Non – Dispersive Infrared) ยี่ห้อ HORIBA รุ่น MEXA – 324J



รูปที่ 2.28: แสดงการตรวจวัดมลพิษจากท่อไอเสียรถยนต์รับจ้างสาธารณะ (TAXI)

บทที่ 3

สรุปผลการปฏิบัติงาน

จากการปฏิบัติงาน ณ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ในส่วนงานสำนักสิ่งแวดล้อม ตำแหน่งนักบริหารงานทั่วไป 3 งานวิชาการสิ่งแวดล้อม นั้นส่งผลให้เกิดประโยชน์ในหลายๆ ด้าน ดังนี้

1. ด้านสังคม

- ได้เรียนรู้และเข้าใจถึงลักษณะของการทำงานจริง และชีวิตประจำวันในการทำงาน
- ได้เรียนรู้วิธีการปรับตัวให้เข้ากับบุคคลทั้งใน และนอกส่วนงาน
- ได้ฝึกการทำงานร่วมกับผู้อื่นในสังคมที่ไม่คุ้นเคย
- ได้เรียนรู้วัฒนธรรมภายในของบริษัท

2. ด้านทฤษฎี

- ได้รับความรู้เพิ่มเติมเกี่ยวกับการจัดการสิ่งแวดล้อมท่าอากาศยาน
- ได้รับความรู้เพิ่มเติมเกี่ยวกับรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการพัฒนาท่าอากาศยานที่อยู่ในความรับผิดชอบของ ทอท.
- ได้รับความรู้เกี่ยวกับการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ของท่าอากาศยานที่อยู่ในความรับผิดชอบของ ทอท.
- ได้รับความรู้เพิ่มเติมเกี่ยวกับการตรวจวัดมลพิษทางอากาศจากรถยนต์รับจ้างสาธารณะ
- ได้รับความรู้เกี่ยวกับการประกอบกิจการท่าอากาศยาน

3. ด้านปฏิบัติ

- ได้ทำการรวบรวมข้อมูล และจัดทำรายงานผลการดำเนินงานด้านการจัดการสิ่งแวดล้อมท่าอากาศยาน
- ได้ทำการประมวลผล และวิเคราะห์ข้อมูลด้านคุณภาพน้ำทิ้งที่ผ่านการบำบัดแล้ว ก่อนปล่อยลงสู่ลำรางสาธารณะของท่าอากาศยานที่อยู่ในความรับผิดชอบของ ทอท.
- ได้เข้าร่วมโครงการณรงค์ลดมลพิษทางอากาศในเขตพื้นที่สาธารณะ (LANDSIDE) ที่ ทอท. เนื่องในวันสิ่งแวดล้อมไทย
- ได้ศึกษาและตรวจสอบความถูกต้องของรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการพัฒนาท่าอากาศยาน และการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยานที่อยู่ในความรับผิดชอบของ ทอท.

บทที่ 4

ปัญหาและข้อเสนอแนะ

จากการปฏิบัติงานในสำนักสิ่งแวดล้อม บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เป็นระยะเวลา 16 สัปดาห์ นั้นนอกจากจะเป็นการนำความรู้ที่ได้รับจากมหาวิทยาลัยมาประยุกต์ใช้ในการปฏิบัติงานจริงแล้ว ยังได้รับความรู้ใหม่ๆ เพิ่มเติมอีกมากมาย ซึ่งเป็นประสบการณ์ที่ดีที่จะนำไปปรับปรุงในการทำงานจริงต่อไปในอนาคต และในระหว่างการทำงานได้พบกับปัญหา และอุปสรรคบางประการ ได้แก่

1. เนื่องจากเป็นครั้งแรกของการปฏิบัติงานจริง และต้องปรับตัวให้เข้ากับสังคมการทำงาน จึงทำให้การปฏิบัติงานในช่วงแรกทำได้ไม่ดีนัก และ ยังมีข้อบกพร่องอยู่พอสมควร ต่อมาเมื่อได้รับคำแนะนำจาก Job Supervisor และอาจารย์ประจำสาขาวิชานามสิ่งแวดล้อม จึงทำให้สามารถปฏิบัติงานได้ดียิ่งขึ้นตามลำดับ

2. ในการรวบรวมข้อมูล เพื่อจัดทำรายงานผลการดำเนินงานด้านการจัดการสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยาน พบว่า การได้รับข้อมูลจากส่วนงานต่างๆ และท่าอากาศยานภูมิภาคไม่สม่ำเสมอ จึงทำให้ข้อมูลบางส่วนขาดหายไป

3. จากการเข้าร่วมกิจกรรมตามโครงการรณรงค์ลดมลพิษทางอากาศในเขตพื้นที่สาธารณะ (LANDSIDE) ที่ ทกท. ในครั้งนี้ พบว่าผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (TAXI) ส่วนใหญ่ไม่นำรถยนต์มาเข้ารับการตรวจวัดมลพิษทางอากาศ ทั้งนี้อาจมีสาเหตุมาจาก

- 3.1 บริษัท เอส พี สยามอินเตอร์ จำกัด ขาดการประชาสัมพันธ์ให้สมาชิกผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (TAXI) รับทราบ

- 3.2 รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (TAXI) บางส่วนใกล้จะหมดอายุการใช้งานแล้ว ทำให้ผู้ขับขี่ไม่สนใจนำรถเข้ารับการตรวจวัดมลพิษ

- 3.3 ผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (TAXI) บางส่วนคิดว่าเป็นการเสียเวลา ดังนั้นจึงไม่ให้ความร่วมมือในการจัดกิจกรรมในครั้งนี้

ข้อเสนอแนะ

1. จากการศึกษาและรวบรวมข้อมูลผลการดำเนินงานด้านการจัดการสิ่งแวดล้อมทำอากาศยาน พบว่า ในการประกอบกิจการทำอากาศยานมีหน่วยงานและสถานประกอบการต่างๆ ที่มีความเกี่ยวข้องกับการดำเนินงานกิจการทำอากาศยาน เช่น ร้านจำหน่ายอาหารและเครื่องดื่ม คลังสินค้า และอาคารสำนักงานต่างๆ เป็นต้น ซึ่งอาจจะทำให้การจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อมทำอากาศยานไม่ครอบคลุมมากนัก ทั้งนี้อาจจะเนื่องจากหน่วยงานและสถานประกอบการดังกล่าว ขาดความต่อเนื่องด้านการจัดการมลพิษที่เกิดขึ้นจากการประกอบกิจการ ดังนั้น ทอท. ควรกำหนดนโยบายและแนวทางในการลดมลพิษที่แหล่งกำเนิด เพื่อให้หน่วยงานและสถานประกอบการที่ประกอบกิจการในเขตพื้นที่ทำอากาศยานนำไปปฏิบัติ

2. ทอท. ควรส่งเสริมกิจกรรม การรณรงค์ และการประชาสัมพันธ์ด้านการจัดการสิ่งแวดล้อม เพื่อให้พนักงานและหน่วยงานต่างๆ ได้ตระหนักถึงความสำคัญในการดูแลและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมทำอากาศยานให้เป็นไปอย่างต่อเนื่อง และยั่งยืน

อนึ่งปัญหาและข้อเสนอแนะดังกล่าวเป็นเพียงส่วนหนึ่งที่เกิดจากการศึกษาของผู้จัดทำ ซึ่ง ทอท. อาจจะนำไปปรับใช้ให้เกิดประโยชน์ เพื่อการพัฒนาด้านการจัดการสิ่งแวดล้อมทำอากาศยานให้ดียิ่งขึ้น และหากการศึกษาของผู้จัดทำ มีข้อผิดพลาดประการใดต้องกราบขออภัยมา ณ โอกาสนี้

บรรณานุกรม

คู่มือปฏิบัติงาน สำนักสิ่งแวดล้อม, บริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน).

คู่มือสหกิจศึกษา 2546 -2547, มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี.

รายงานประจำปี 2546, บริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน).

รายงานสถานการณ์ การจัดการสิ่งแวดล้อมทำอากาศยาน (ปี 2545 - 2546), บริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน).



ภาคผนวก



1. ผลการดำเนินงานด้านการให้บริการของท่าอากาศยานที่อยู่ในความรับผิดชอบของ ทอท.

ในปีงบประมาณ 2546 (ต.ค. 45 – ก.ย. 46) นับเป็นปีแห่งวิกฤตของการขนส่งทางอากาศในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก เนื่องจากการระบาดของโรคระบบทางเดินหายใจเฉียบพลันรุนแรง (SARS) ในช่วงเดือน มี.ค. – ก.ค. 46 ทำให้จำนวนผู้โดยสารและปริมาณเที่ยวบินของท่าอากาศยานนานาชาติต่างๆ ซึ่งมีแนวโน้มการเติบโตดีมาตั้งแต่ช่วงต้นปี ลดลงอย่างมากในช่วงเวลาดังกล่าว ส่งผลให้การขยายตัวของปริมาณการจราจรทางอากาศโดยรวมของท่าอากาศยานในความรับผิดชอบของ ทอท. ลดลงเกือบทั้งหมด

ในปีงบประมาณ 2546 ท่าอากาศยานของ ทอท. ให้บริการอากาศยานพาณิชย์ขึ้น – ลง รวมทั้งสิ้น 244,905 เที่ยวบิน ลดลงจาก 246,186 เที่ยวบินในปีก่อนหน้า หรือลดลงคิดเป็นร้อยละ 0.52 ประกอบด้วยจำนวนเที่ยวบินระหว่างประเทศ 153,277 เที่ยวบิน ลดลงคิดเป็นร้อยละ 0.69 และจำนวนเที่ยวบินภายในประเทศ 91,628 เที่ยวบิน ลดลงคิดเป็นร้อยละ 0.23

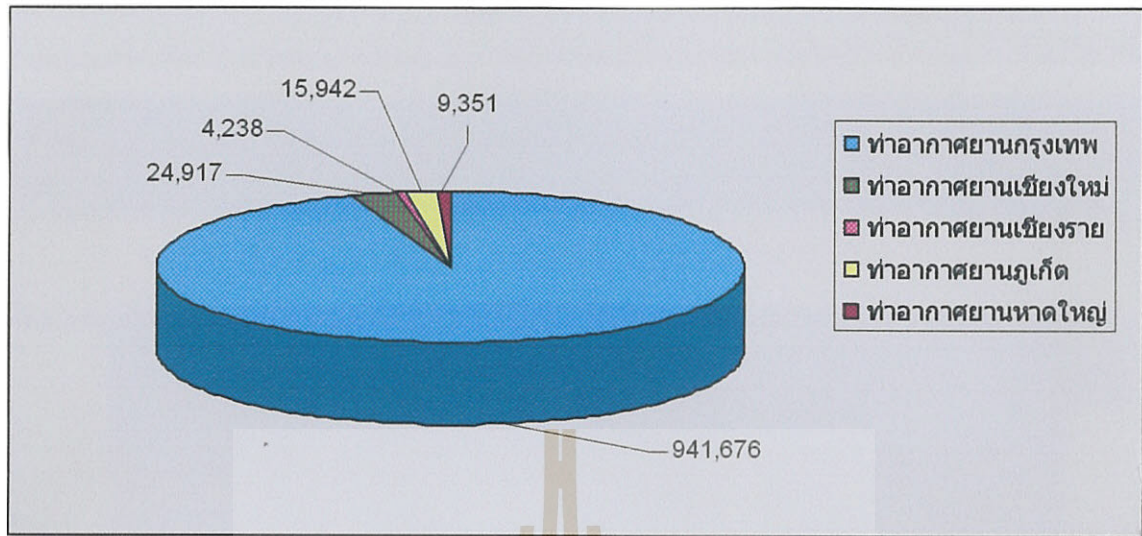
การให้บริการผู้โดยสารรวมทั้งสิ้น 36,274,069 คน ลดลงจากในปีงบประมาณ 2545 คิดเป็น

ร้อยละ 4.75 ประกอบด้วยจำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศ 24,223,974 คน ลดลงคิดเป็นร้อยละ 5.30 และผู้โดยสารภายในประเทศจำนวน 12,050,095 คน ลดลงคิดเป็นร้อยละ 3.62 โดยจำนวนผู้โดยสารรวมมีอัตราการลดลงที่มากที่สุดเป็นประวัติการณ์ เมื่อเปรียบเทียบกับในช่วงปีที่เกิดสงครามอ่าวเปอร์เซียในปี 2534 และวิกฤติเศรษฐกิจปี 2541

ปริมาณการขนส่งสินค้า (ไม่รวมสินค้าผ่าน) มีจำนวน 992,602 ตัน เพิ่มขึ้นเล็กน้อยคิดเป็นร้อยละ 0.82 หรือเพิ่มขึ้นจาก 984,534 ตัน ในปีที่แล้ว โดยการขนถ่ายสินค้าระหว่างประเทศจำนวน 897,170 ตัน เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 1.34 เนื่องจากไม่สามารถเติบโตได้อย่างเต็มที่ อันเป็นผลมาจากการยกเลิกหรือปรับลดเที่ยวบินระหว่างประเทศ ส่วนสินค้าภายในประเทศจำนวน 95,432 ตัน ลดลงคิดเป็นร้อยละ 3.84 สินค้าขาออกส่วนใหญ่เป็นสินค้าจำพวกเอกสารและสิ่งพิมพ์จากท่าอากาศยานกรุงเทพส่งไปยังท่าอากาศยานภูมิภาค และสินค้าจำพวกพืชผลทางการเกษตรที่ส่งจากภาคเหนือและอาหารทะเลจากภาคใต้มายัง

ท่าอากาศยานกรุงเทพ สำหรับพัสดุไปรษณีย์ภัณฑ์ทางอากาศเข้า – ออกในปีนี้มีรวม 3,522 ตัน เพิ่มขึ้นจาก 3,212 ตัน ปีที่แล้ว เป็นการขนถ่ายระหว่างประเทศจำนวน 2,907 ตัน และภายในประเทศจำนวน 615 ตัน

แสดงจำนวนผู้โดยสารรวมของ ทอท. รวม 36,274,069 คน



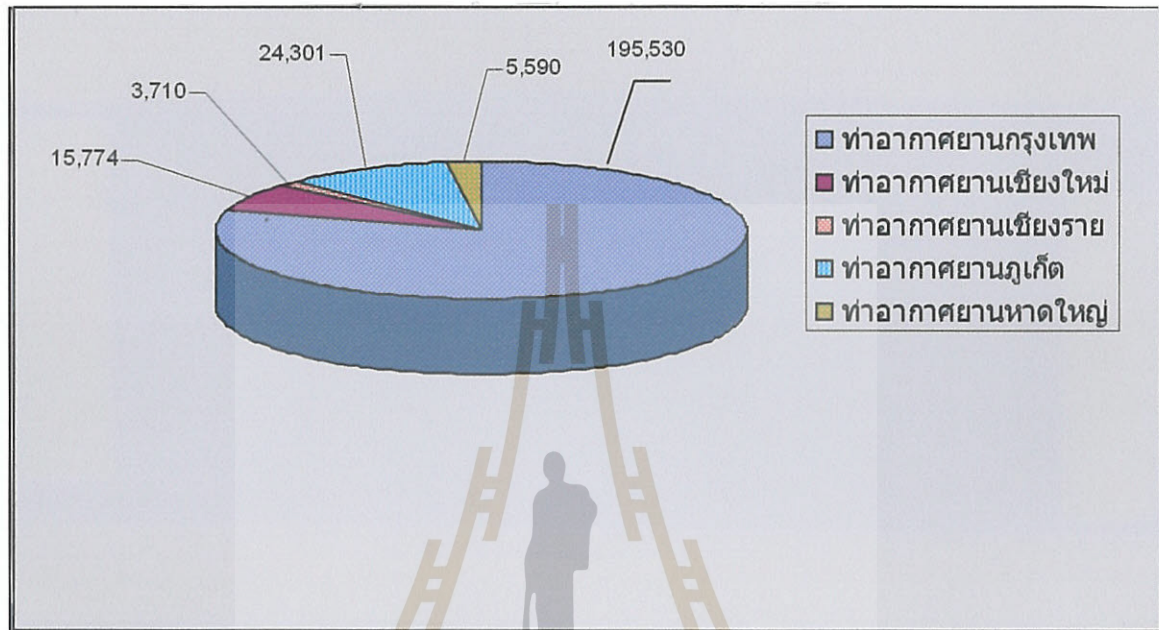
ปริมาณสินค้าและพัสดุไปรษณีย์ภัณฑ์ (ไม่รวมสินค้าผ่าน) ของ ทอท. รวม 996.124 ตัน

2. ผลการดำเนินงานด้านการพัฒนาท่าอากาศยานเชียงใหม่ และท่าอากาศยานภูเก็ตสู่การเป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาค

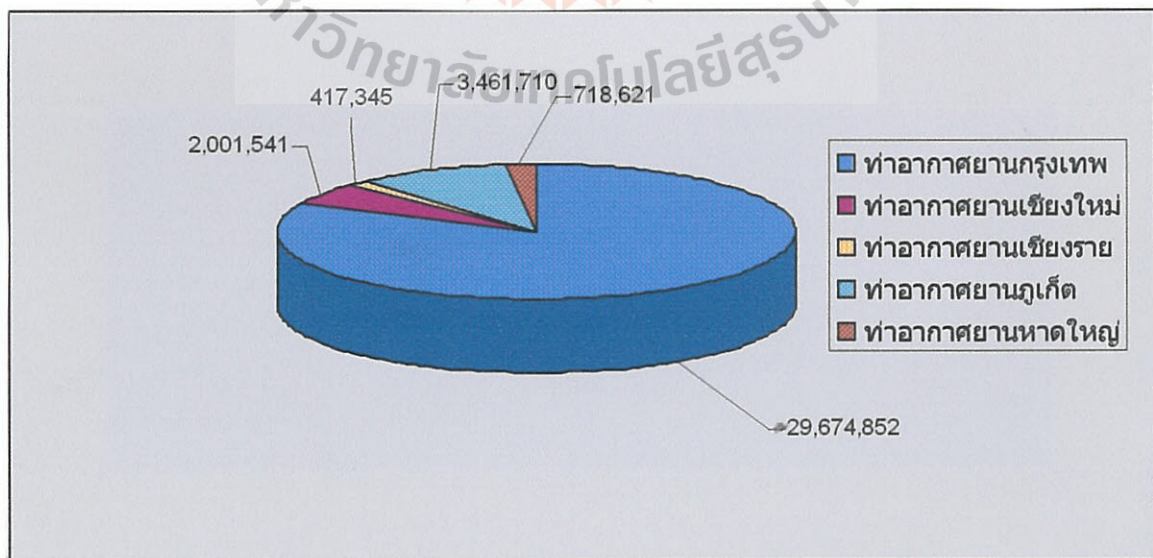
รัฐบาลมีนโยบายที่ชัดเจนจะพัฒนาและสนับสนุนการดำเนินงานเพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศของภูมิภาค โดยนโยบายที่รัฐบาลแถลงต่อรัฐสภาเมื่อวันที่ 26 กุมภาพันธ์ 2544 ได้กำหนดไว้อย่างชัดเจนที่จะพัฒนาคุณภาพและปรับปรุงประสิทธิภาพให้บริการขนส่งทางอากาศเพื่อรองรับความต้องการของผู้ใช้บริการ การส่งเสริมการท่องเที่ยว และการขยายตัวทางเศรษฐกิจตลอดจนผลักดันให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศในภูมิภาค

คณะรัฐมนตรีมีมติให้ความเห็นชอบในหลักการโครงการเร่งด่วนเพื่อพัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยวในการประชุมเมื่อวันที่ 15 พฤษภาคม 2544 และมอบหมายให้กระทรวงคมนาคม ดำเนินการส่งเสริมให้เชียงใหม่เป็นศูนย์กลางการบินไปยังจีนตอนใต้และตะวันตก โดยดำเนินการ

สรุปภาพรวมผลการดำเนินงานด้านการให้บริการของท่าอากาศยานที่อยู่ในความรับผิดชอบของ ทอท. ในปีงบประมาณ 2546 ได้ดังนี้



จำนวนเที่ยวบินรวมของ ทอท. รวม 244,905 เที่ยวบิน



ให้แล้วเสร็จภายใน 2 ปี และการประชุมคณะรัฐมนตรีได้มอบหมายให้กระทรวงคมนาคมศึกษา ปัญหาอุปสรรค และกำหนดมาตรการส่งเสริมให้จังหวัดเชียงใหม่ ภูเก็ต หรือหาดใหญ่ และขอนแก่น หรืออุดรธานี หรืออุบลราชธานีเป็นศูนย์กลางการบิน คณะกรรมการการบินพลเรือนจึงได้แต่งตั้งคณะทำงานเพื่อศึกษาปัญหาอุปสรรคและกำหนดมาตรการส่งเสริมให้ท่าอากาศยานภูมิภาคเป็นศูนย์กลางการบินของภูมิภาค และสนับสนุนอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว

ผลการศึกษาของคณะทำงานในเรื่องความเป็นไปได้ในการเป็นศูนย์กลางการบินของท่าอากาศยานภูมิภาค พบว่าในภาคใต้ภูเก็ตมีศักยภาพมาก เพราะเป็นพื้นที่ที่มีนักท่องเที่ยวนิยมเดินทางไปอยู่แล้ว โดยไม่ต้องพึ่งพานักท่องเที่ยวในพื้นที่ใกล้เคียงในการสนับสนุนเพิ่มปริมาณการจราจร ส่วนในภาคเหนือพบว่าเชียงใหม่เป็นจุดที่เหมาะสมที่สุด เนื่องจากมีจำนวนผู้โดยสารสูงสุด และมีเครือข่ายเชื่อมโยงไปยังไปยังต่างประเทศ อยู่แล้ว ซึ่งรวมถึงสิงคโปร์ และไทเป และเป็นจุดที่นักท่องเที่ยวนิยมเดินทางไปท่องเที่ยว มีที่ตั้งอยู่ในบริเวณตอนกลางของภาคเหนือตอนบน ทั้งยังเป็นจุดที่มีธุรกิจการค้าหนาแน่นเหมาะสมที่จะเป็นจุดบินเชื่อมต่อไปยังจุดต่างๆ ที่เป็น Secondary pointsในประเทศใกล้เคียง และในพื้นที่ลุ่มน้ำโขง และเพื่อเป็นการส่งเสริมนโยบายของรัฐบาลในการพัฒนาการท่องเที่ยวไทย ทอท. จึงได้นำนโยบายมากำหนดแนวทางเพื่อจัดทำแผนตามนโยบายของรัฐบาลในการส่งเสริมให้ ทชม. และ ทกก.เป็นศูนย์กลางการบินทางใต้โดยกำหนดให้แล้วเสร็จภายในปี พ.ศ. 2549

ทอท. ในฐานะผู้ดำเนินการท่าอากาศยานทั้ง 2 แห่ง จึงตอบสนองความต้องการของปริมาณจราจรทางอากาศที่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นโดยจัดทำแผนพัฒนา ทชม. และทกก. ให้ความสำคัญศูนย์กลางการบินในภูมิภาค (ปีงบประมาณ 2546 – 2549)

**แผนพัฒนาท่าอากาศยานเชียงใหม่สู่ความเป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาค
ปีงบประมาณ 2546 – 2549**

ทชม. มีศักยภาพที่จะพัฒนาไปสู่ความเป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาค แต่ด้วยข้อจำกัดทางสภาพภูมิประเทศทั้งด้านทิศตะวันตก และทิศตะวันตกเฉียงเหนือซึ่งเป็นที่ตั้งคอยูเทพที่มีความสูงเกินข้อจำกัดของเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ นอกจากนี้ด้านทิศเหนือมีอาคารทั้งของภาครัฐและเอกชน ที่มีความสูงเกินข้อจำกัดของเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ และทางทิศใต้มีแนวถนนและสาธารณูปโภคต่างๆ ทำให้การขยายทางวิ่งให้มีความยาวที่สามารถรองรับอากาศยานที่บินพิสัยไกลได้นั้นต้องมีมาตรการรองรับผลกระทบต่อสภาพแวดล้อมโดยรอบท่าอากาศยาน

แผนการพัฒนา ทชม. สู่ความเป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาค ปีงบประมาณ 2546 – 2549
วงเงินลงทุน 1,808.913 ล้านบาท (รวมค่าออกแบบและค่าควบคุมงาน ไม่รวมค่ารองราคาและปริมาณงานเปลี่ยนแปลง และภาษีมูลค่าเพิ่ม) ประกอบด้วย

1. งานปรับปรุงขยายอาคารผู้โดยสาร
2. งานขยายทางวิ่งทางขับ
 - 2.1 งานก่อสร้างทางวิ่ง ทางขับด้านทิศเหนือภายในเขตกองทัพอากาศ
 - 2.2 งานก่อสร้างขยายความยาวทางวิ่งด้านทิศใต้
 - 2.3 งานก่อสร้าง Rapid Exit Taxiway
3. งานปรับปรุงขยายทางขับ และลานจอดอากาศยาน
 - 3.1 งานขยายลานจอดอากาศยานทางทิศใต้
 - 3.2 งานปรับปรุงขยายทางขับ และลานจอดอากาศยาน
4. งานก่อสร้างระบบเติมน้ำมันอากาศยานทางท่อ
5. งานปรับปรุงขยายลานจอดรถยนต์
6. งานปรับปรุงขยายอาคารคลังสินค้า
7. งานศึกษาผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

แผนพัฒนาท่าอากาศยานภูเก็ตสู่ความเป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาค

ปีงบประมาณ 2546 -2549

ทกท. มีศักยภาพที่จะพัฒนาไปสู่ความเป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาค แต่ยังมีข้อจำกัดทางกายภาพ ซึ่งจะต้องพัฒนาปรับปรุงเพื่อเพิ่มขีดความสามารถของทางวิ่ง ทางขับ และลานจอดอากาศยาน ให้สามารถรองรับอากาศยานขนาดใหญ่บรรทุกน้ำหนักเต็มพิกัดที่ทำการบินพิสัยไกลได้ รวมทั้งองค์ประกอบอื่นที่เกี่ยวข้อง

การพัฒนาปรับปรุงดังกล่าวมีการดำเนินงานในหลายขั้นตอน และมีทางเลือกในหลายแนวทาง ซึ่งล้วนมีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม หน่วยงานทั้งภาครัฐ เอกชน และประชาชนที่อยู่รอบๆ ท่าอากาศยานอย่างมากทั้งสิ้น ทั้งต้องการเงินลงทุนจำนวนสูงอย่างยิ่ง ดังนั้นการพิจารณาให้ ทกท. ไปสู่ความเป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาคได้ในระยะยาวนั้นต้องการความร่วมมือ และสนับสนุนจากทุกฝ่ายทั้งภาครัฐ และเอกชนเป็นอย่างมาก

แผนพัฒนาท่าอากาศยานภูเก็ตสู่ความเป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาค ปีงบประมาณ 2546 - 2549 วงเงินลงทุน 476.825 ล้านบาท (รวมค่าออกแบบและค่าควบคุมงาน ไม่รวมสำรองราคา และปริมาณงานเปลี่ยนแปลงและภาษีมูลค่าเพิ่ม) ประกอบด้วย

1. งานปรับปรุงขยายห้องผู้โดยสารขาออกระหว่างประเทศ
 - 1.1 งานปรับปรุงขยายห้องผู้โดยสารขาออกระหว่างประเทศ (ระยะที่ 1)
 - 1.2 งานปรับปรุงขยายห้องผู้โดยสารขาออกระหว่างประเทศ (ระยะที่ 2)
2. งานขยายลานจอดอากาศยานด้านทิศใต้
3. งานปรับปรุงขยายอาคารคลังสินค้า
4. งานศึกษาผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

ตารางที่1 : ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้งของ ท่าอากาศยานกรุงเทพ ที่ผ่านการบำบัดแล้วก่อนปล่อยสู่สาธารณะ ประจำปีงบประมาณ 2547

ดัชนี	ค่ามาตรฐาน	ผลการวิเคราะห์																		
		ต.ค.46		พ.ย.46			ธ.ค.46			ม.ค.47			ก.พ.47			มี.ค.47				
		1	29	5	12	26	3	17	24	7	14	28	11	18	25	3	10	17	24	31
pH	ระหว่าง 5 - 9	7.92	7.99	8.09	7.80	7.94	7.99	8.12	8.03	8.06	8.1	8.05	7.97	7.99	7.88	7.86	7.83	7.86	7.91	7.88
Suspendsds Solids	ไม่เกิน 30 มก./ล.	12	3	2	4	4	3	5	6	7	15	15	4	4	1	8	2	3	6	3
Total Dissolved Solids	ไม่เกิน 500 มก./ล.	337	372	402	409	440	447	416	447	437	427	431	422	429	412	420	406	406	427	400
	สำหรับ ทกท. 1,000มก./ล.																			
BOD	ไม่เกิน 20 มก./ล.	14	11	15	13	18	18	17	17	20	14	36	31	16	18	12	14	14	14	10
Settleable Solids	ไม่เกิน 0.5 มก./ล.	0.05	0.05	0.05	0.05	0.05	0.05	0.05	0.05	0.05	0.05	0.05	0.05	0.05	0.05	0.05	0.05	0.05	0.05	0.05

ประกาศกระทรวงวิทยาศาสตร์เทคโนโลยี และสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภท และบางขนาด (ประเภท ก) ลงวันที่ 10 ม.ค.2537

ตารางที่ 2: ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้งของ ท่าอากาศยานกรุงเทพ ที่ผ่านการบำบัดแล้วก่อนปล่อยสู่สาธารณะ ประจำปีงบประมาณ 2547

ดัชนี	ค่ามาตรฐาน	ผลการวิเคราะห์											
		เม.ย.47		พ.ค.47			มิ.ย.47	ก.ค.47	ส.ค.47		ก.ย.47		
		7	21	12	19	26	9	7	18	25	1	8	15
pH	ระหว่าง 5 - 9	7.91	8.02	8.1	7.90	8.09	8.25	7.91	7.94	7.98	7.86	7.92	8.06
Suspendsds Solids	ไม่เกิน 30 มก./ล.	2	7	3	4	4	5	2	1	4	1	2	1
Total Dissolved Solids	ไม่เกิน 500 มก./ล.	383	375	389	409	404	394	340	355	346	373	387	360
	สำหรับ ททท. 1,000มก./ล.												
BOD	ไม่เกิน 20 มก./ล.	10	15	15	18	12	23	15	17	29	13	17	25
Settleable Solids	ไม่เกิน 0.5 มก./ล.	0.05	0.05	0.05	0.05	0.05	0.05	0.05	0.05	0.05	0.05	0.05	0.05

ประกาศกระทรวงวิทยาศาสตร์เทคโนโลยี และสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภท และบางขนาด (ประเภท ก) ลงวันที่ 10 ม.ค.2537

ตารางที่ 3 : ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้งของ ท่าอากาศยานภูเก็ตที่ผ่านการบำบัดแล้วก่อนปล่อยสู่สาธารณะ ประจำปีงบประมาณ 2547

ดัชนี	ค่ามาตรฐาน	ผลการวิเคราะห์									
		ต.ค.46	พ.ย.46	ธ.ค.46	ม.ค.47	ก.พ.47	มี.ค.47	เม.ย.47	ก.ค.47	ส.ค.47	ก.ย.47
		1	12	17	7	11	3	21	7	18	8
pH	ระหว่าง 5 - 9	6.94	7.25	7.56	7.84	6.58	7.97	8.09	6.95	8.44	7.61
Suspendsds Solids	ไม่เกิน 30 มก./ล.	12	12	20	12	5	7	4	4	1	14
BOD	ไม่เกิน 20 มก./ล.	36	32	93	35	30	8	17	13	29	154

หมายเหตุ : เดือน พ.ค.47 และ มิ.ย.47 ไม่ได้ตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้ง

ประกาศกระทรวงวิทยาศาสตร์เทคโนโลยี และสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภท และบางขนาด (ประเภท ก) ลงวันที่ 10 ม.ค.25

ตารางที่ 4: ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้งของ ท่าอากาศยานเชียงใหม่ที่ผ่านการบำบัดแล้วก่อนปล่อยสู่สาธารณะ ประจำปีงบประมาณ 2547

ดัชนี	ค่ามาตรฐาน	ผลการวิเคราะห์								
		ต.ค.46	พ.ย.46	ธ.ค.46	ม.ค.47	ก.พ.47	มี.ค.47	มิ.ย.47	ก.ค.47	ส.ค.47
		20	25	25	23	23	26	28	15	19
pH	ระหว่าง 5 - 9	7.33	7.26	7.56	6.98	7.35	6.78	6.1	6.27	7.43
Total Dissolved Solids	ไม่เกิน 500 มก./ล.	220	248	298	305	280	271	366	416	313
Suspendsds Solids	ไม่เกิน 40 มก./ล.	15	32	43	19	31	9.7	14	5.28	3.9
BOD	ไม่เกิน 30 มก./ล.	26	48	61	33	60	18	15	10	16.7
TKN	ไม่เกิน 35 มก./ล.	57	73	68	33	66	3.8	10.5	2.0	1.66

หมายเหตุ : เดือน เม.ย.47 พ.ค.47 และ ก.ย.47 ไม่ได้ตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้ง

ประกาศกระทรวงวิทยาศาสตร์เทคโนโลยี และสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภท และบางขนาด (ประเภท ข) ลงวันที่ 10 ม.ค.25

ตารางที่ 5 : ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้งของ ท่าอากาศยานหาดใหญ่ที่ผ่านการบำบัดแล้วก่อนปล่อยสู่ลำรางสาธารณะ ประจำปีงบประมาณ 2547

ดัชนี	ค่ามาตรฐาน	ผลการวิเคราะห์								
		ต.ค.46	พ.ย.46	ธ.ค.46	ม.ค.47	ก.พ.47	มี.ค.47	ก.ค.47	ส.ค.47	ก.ย.47
		29	26	31	28	18	10	14	25	15
pH	ระหว่าง 5 - 9	7.08	7.37	7.59	7.23	7.12	7.22	7.31	7.42	7.05
Suspendsds Solids	ไม่เกิน 40 มก./ล.	5	5	21	8	4	1	7	3	4
BOD	ไม่เกิน 30 มก./ล.	18	54	95	20	28	45	29	12	31

หมายเหตุ : เดือน เม.ย.47 พ.ค.47 และ มิ.ย.47 ไม่ได้ตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้ง

ประกาศกระทรวงวิทยาศาสตร์เทคโนโลยี และสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภท และบางขนาด (ประเภท ข) ลงวันที่ 10 ม.ค.25

