

บทที่ 1

บทนำ



บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาของการจัดทำรายงาน

ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ทสภ.) ตั้งอยู่ในพื้นที่ตำบลราชาเทวะ อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ มีขนาดพื้นที่ 32 ตารางกิโลเมตร (กว้าง 4 กิโลเมตร ยาว 8 กิโลเมตร) หรือ ประมาณ 20,000 ไร่ โดยมี บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) เป็นผู้รับผิดชอบดำเนินการ ปัจจุบัน ทสภ. มีทางวิ่งจำนวน 2 เส้น โดยทางวิ่งเส้นที่ 1 อยู่ทางด้านทิศตะวันตก มีความยาว 3,700 เมตร กว้าง 60 เมตร และทางวิ่งเส้นที่ 2 อยู่ทางด้านทิศตะวันออกมีความยาว 4,000 เมตร กว้าง 60 เมตร ทางวิ่งทั้งสองวางตัวในแนวขนานห่างกัน 2,200 เมตร สามารถรองรับอากาศยานขึ้นลงได้สูงสุด 76 เที่ยวบินต่อชั่วโมง โดยจากแผนแม่บท ทสภ. ฉบับเดือนกันยายน พ.ศ. 2561 คาดการณ์ว่าตั้งแต่ปี พ.ศ. 2564 เป็นต้นไป ทสภ. จะมีจำนวนเที่ยวบินในชั่วโมงคับคั่งมากกว่า 76 เที่ยวบินต่อชั่วโมง เกินกว่าขีดความสามารถในการรองรับจำนวนเที่ยวบินของทางวิ่งที่มีอยู่ในปัจจุบัน ดังนั้น เพื่อให้ ทสภ. สามารถรองรับปริมาณการจราจรทางอากาศที่เพิ่มขึ้นได้อย่างต่อเนื่องในอนาคต จึงต้องมีการพัฒนาโครงการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ 3 และ 4 ซึ่งมีความยาวเส้นละ 4,000 เมตร กว้าง 60 เมตร และคาดการณ์การเปลี่ยนแปลงอันเนื่องมาจากกิจกรรมของ ทสภ. และกิจกรรมต่อเนื่อง ที่เกี่ยวข้องในอนาคตเมื่อมีการขยาย หรือ พัฒนาโครงการจนเต็มขีดความสามารถ (Ultimate Phase) ประกอบด้วย 4 ทางวิ่ง จะสามารถรองรับการเติบโตของปริมาณการจราจรทางอากาศได้สูงสุด 136 เที่ยวบินต่อชั่วโมง และมีขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นในอนาคตประมาณ 120 ล้านคนต่อปี ในปี พ.ศ. 2578

โดยการก่อสร้าง หรือ ขยายสนามบิน หรือ ที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยานตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศที่มีความยาวของทางวิ่ง ตั้งแต่ 3,000 เมตรขึ้นไป จะต้องทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม สำหรับโครงการกิจการ หรือ การดำเนินการที่อาจมีผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติ คุณภาพสิ่งแวดล้อม สุขภาพอนามัย และคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนอย่างรุนแรง ทอท. จึงได้จัดจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม สำหรับโครงการ กิจการ หรือ การดำเนินการที่อาจมีผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติ คุณภาพสิ่งแวดล้อม สุขภาพอนามัย และคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนอย่างรุนแรง โครงการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ 3 และ 4 ทสภ. (รายงาน EHIA โครงการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ 3 และ 4 ทสภ.) โดยในการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 4/2563 เมื่อวันที่ 20 กรกฎาคม พ.ศ. 2563 ที่ประชุมมีมติเห็นชอบตามความเห็นของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ ในการประชุมครั้งที่ 6/2563 เมื่อวันที่ 21 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2563 และครั้งที่ 19/2563 เมื่อวันที่ 22 พฤษภาคม พ.ศ. 2563 ต่อยางาน EHIA โครงการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ 3 และ 4 ทสภ. โดยให้ ทอท. ดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่กำหนดไว้ในรายงาน EHIA โครงการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ 3 และ 4 ทสภ. อย่างเคร่งครัด

ดังนั้น เพื่อให้การปฏิบัติตามมาตรการดังกล่าวเป็นไปอย่างถูกต้องและครบถ้วน ทอท. จึงได้มอบหมายให้ บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด (ยูเออี) เป็นผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตลอดจนดำเนินการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565 เสนอต่อหน่วยงานอนุญาต และสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) ภายใต้ชื่อ “โครงการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ 3 และ 4 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ : ในระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ 3 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ”

จากรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้รับความเห็นชอบล่าสุด โครงการฯ ได้เริ่มดำเนินการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ 3 ของ ทสภ. ตั้งแต่เดือนมกราคม พ.ศ. 2564 โดยในระหว่างการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ 3 ครั้งนี้ จะยังไม่มี การก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ 4 แต่อย่างใด สำหรับความก้าวหน้าการดำเนินงานก่อสร้างของโครงการฯ จะกล่าวในหัวข้อที่ 1.5 ต่อไป

1.2 วัตถุประสงค์

เพื่อดำเนินการติดตามตรวจสอบและจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ 3 และ 4 ทสภ. : ในระยะก่อสร้างโครงการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ 3 ทสภ. เสนอต่อหน่วยงานอนุญาต และ สผ.

1.3 ขอบเขตการดำเนินงาน

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการฯ ที่นำเสนอแก่หน่วยงานอนุญาต และ สผ. ฉบับนี้ เป็นรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ในระยะก่อสร้าง เฉพาะการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ 3 ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565 โดยบริษัท ยูเออี ซึ่งเป็นหน่วยงานกลาง (Third Party) ทำการรวบรวมข้อมูล เอกสารที่เกี่ยวข้อง และติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการฯ ซึ่งประกอบด้วย

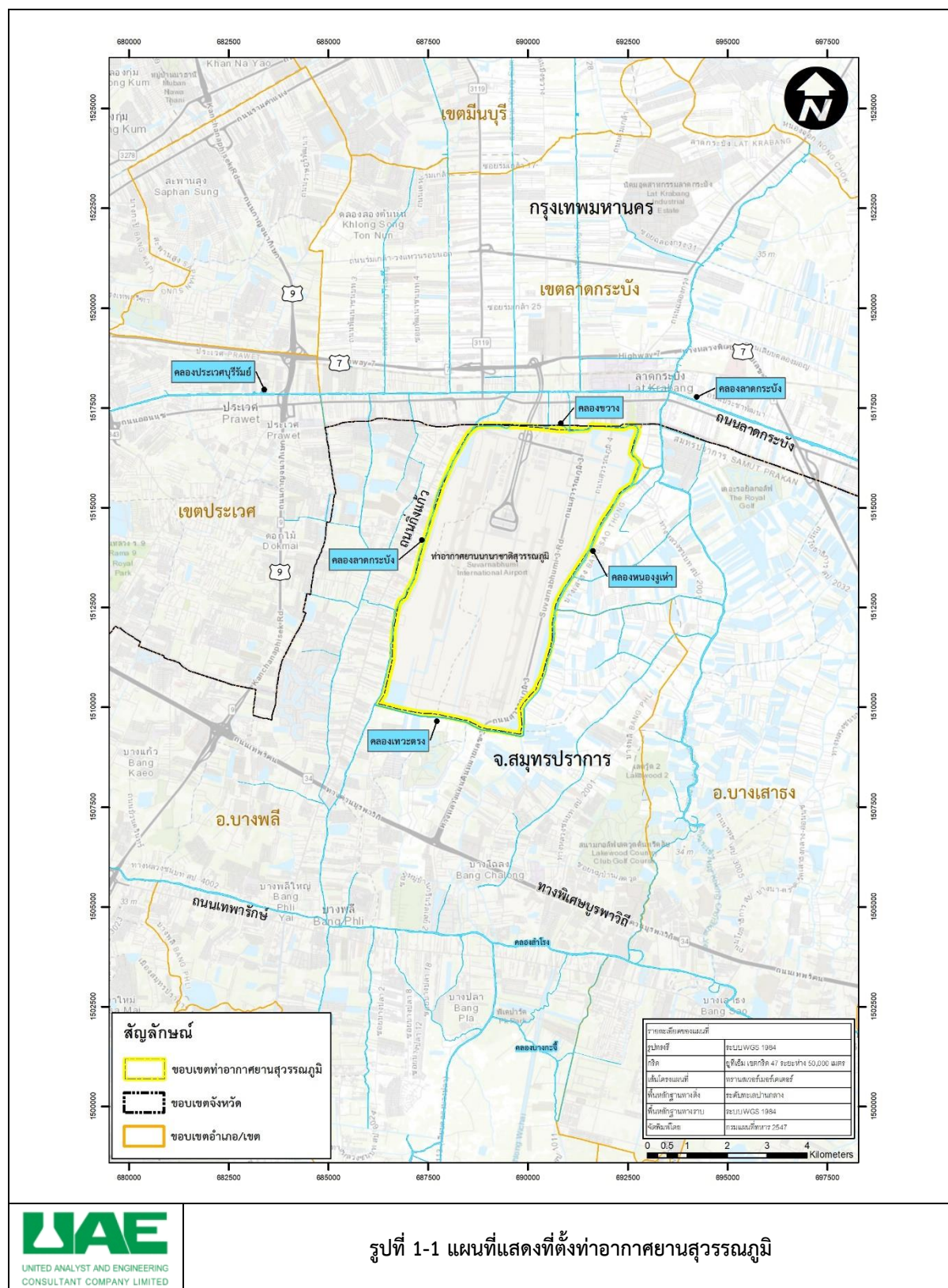
- 1) มาตรการทั่วไป
- 2) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการฯ ระยะก่อสร้าง
- 3) มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการฯ ระยะก่อสร้าง

1.4 รายละเอียดโครงการฯ

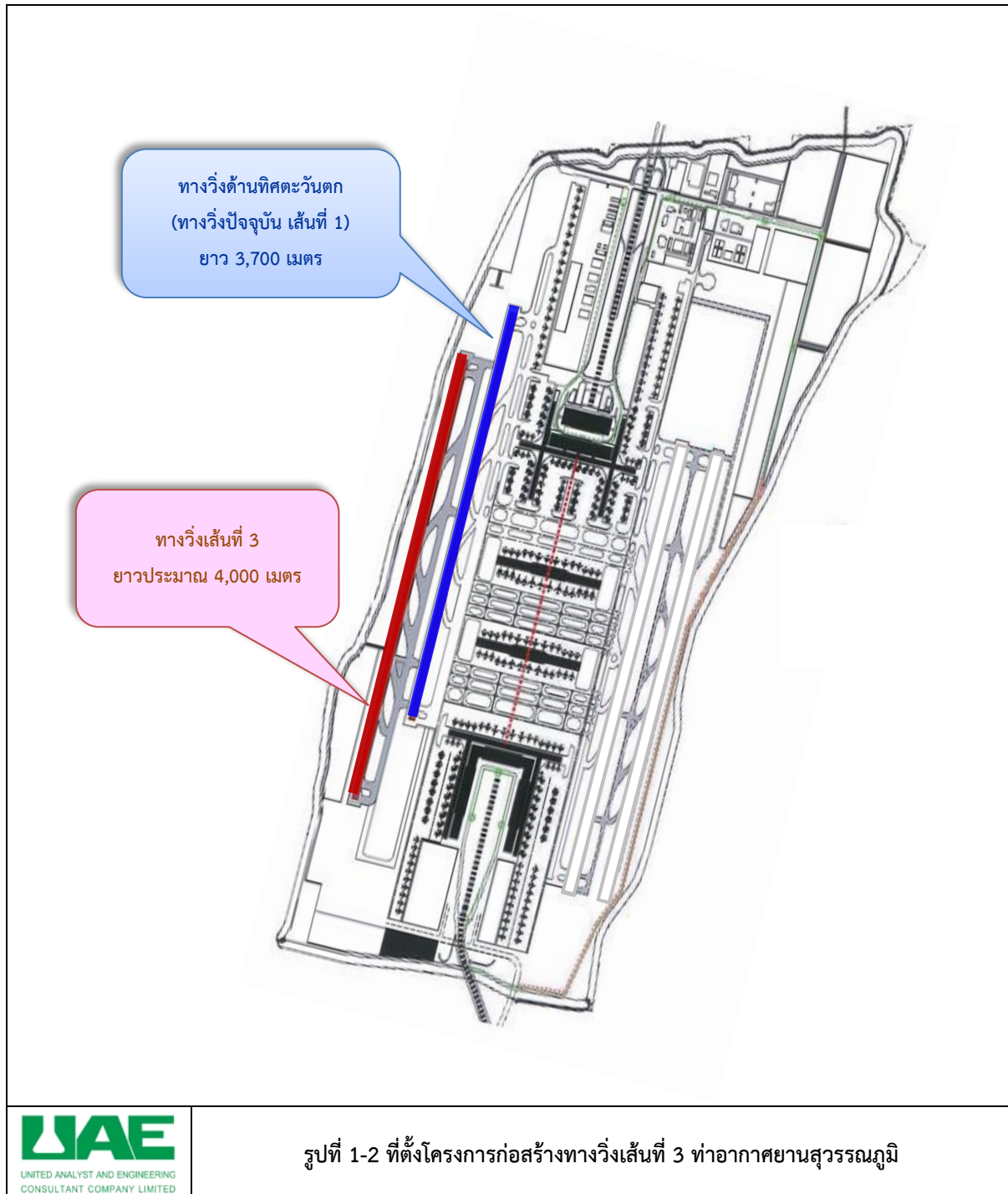
1.4.1 ที่ตั้งและองค์ประกอบของโครงการฯ

ทสภ. ตั้งอยู่ในพื้นที่ตำบลราชาเทวะ อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ มีพื้นที่รวมทั้งหมด 32 ตารางกิโลเมตร (กว้าง 4 กิโลเมตร ยาว 8 กิโลเมตร) หรือ ประมาณ 20,000 ไร่ มีอาณาเขตติดต่อ แสดงดังรูปที่ 1-1

ทิศเหนือ	ติดต่อ	คลองขวาง พื้นที่เขตลาดกระบัง
ทิศใต้	ติดต่อ	คลองเทวะตรง พื้นที่อำเภอบางพลี
ทิศตะวันออก	ติดต่อ	คลองหนองงูเห่า พื้นที่อำเภอบางพลี และอำเภอบางเสาธง
ทิศตะวันตก	ติดต่อ	คลองลาดกระบัง พื้นที่อำเภอบางพลี



โครงการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ 3 จะอยู่ภายในพื้นที่ ทสภ. ปัจจุบัน ประกอบด้วย ทางวิ่งเส้นที่ 3 ทางด้านทิศตะวันตก (ขนานกับทางวิ่งเส้นที่ 1) มีความยาวประมาณ 4,000 เมตร ความกว้างประมาณ 60 เมตร แสดงดังรูปที่ 1-2



ที่มา : ดัดแปลงจากคณะกรรมการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานดอนเมือง, สิงหาคม พ.ศ. 2556

1.4.2 แผนงานในการดำเนินการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ในการประชุมคณะกรรมการ ทอท. ครั้งที่ 6/2558 ได้มีมติเห็นชอบให้ ทอท. ปรับปรุงแผนแม่บทการพัฒนา ทสภ. ให้สอดคล้องกับสภาพปริมาณการจราจรทางอากาศ และบทบาทการให้บริการในปัจจุบัน และมีการแต่งตั้งคณะทำงาน เพื่อปรับปรุงแผนแม่บทให้เป็นไปด้วยความถูกต้องครบถ้วนตามหลักสากล เป็นที่ยอมรับของผู้มีส่วนได้เสีย โดยคำนึงถึงผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม และความคุ้มค่าทางด้านเศรษฐศาสตร์ พร้อมทั้งพิจารณาร่วมกับนโยบาย แผนงาน และแผนยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับการวางแผนพัฒนาด้านระบบคมนาคมขนส่งทางอากาศ ซึ่งรายงาน EHIA โครงการทางวิ่งเส้นที่ 3 และ 4 ทสภ. ได้ใช้แผนแม่บท ทสภ. ฉบับเดือนกันยายน พ.ศ. 2561 ภายใต้แผนการพัฒนาระยะที่ 3 (พ.ศ. 2559-2564) ดังตารางที่ 1-1 และรายละเอียดการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก แสดงดังตารางที่ 1-2 และสรุปผังการจัดสรรการใช้ประโยชน์ของพื้นที่ (Land Use Plan) ทสภ. ตามแผนการพัฒนา แสดงดังรูปที่ 1-3 ซึ่งประกอบด้วย

โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 3

ดำเนินโครงการในปี พ.ศ. 2559-2564 สิ่งอำนวยความสะดวกสามารถรองรับปริมาณจราจรทางอากาศได้จนถึงปี พ.ศ. 2568

- ปริมาณเที่ยวบินที่รองรับได้ 94 เที่ยวบินต่อชั่วโมง (ความสามารถในการรองรับปริมาณเที่ยวบินสูงสุดของทางวิ่ง 104 เที่ยวบินต่อชั่วโมง)
- ปริมาณผู้โดยสารที่รองรับได้ 90 ล้านคนต่อปี

ตารางที่ 1-1 แผนพัฒนาระยะที่ 3 (พ.ศ. 2559-2564) ตามแผนแม่บทท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ฉบับเดือนกันยายน พ.ศ. 2561

ระยะ	ปี พ.ศ.																			
	2559	2560	2561	2562	2563	2564	2565	2566	2567	2568	2569	2570	2571	2572	2573	2574	2575	2576	2577	2578
แผนพัฒนาระยะที่ 3 (พ.ศ. 2559- 2564)	3 ทางวิ่ง (104 F/hr)* ก่อสร้างอาคารผู้โดยสารส่วนต่อขยายด้านทิศเหนือ รองรับผู้โดยสาร 90 ล้านคน/ปี						รองรับได้ถึงปี พ.ศ.2568													

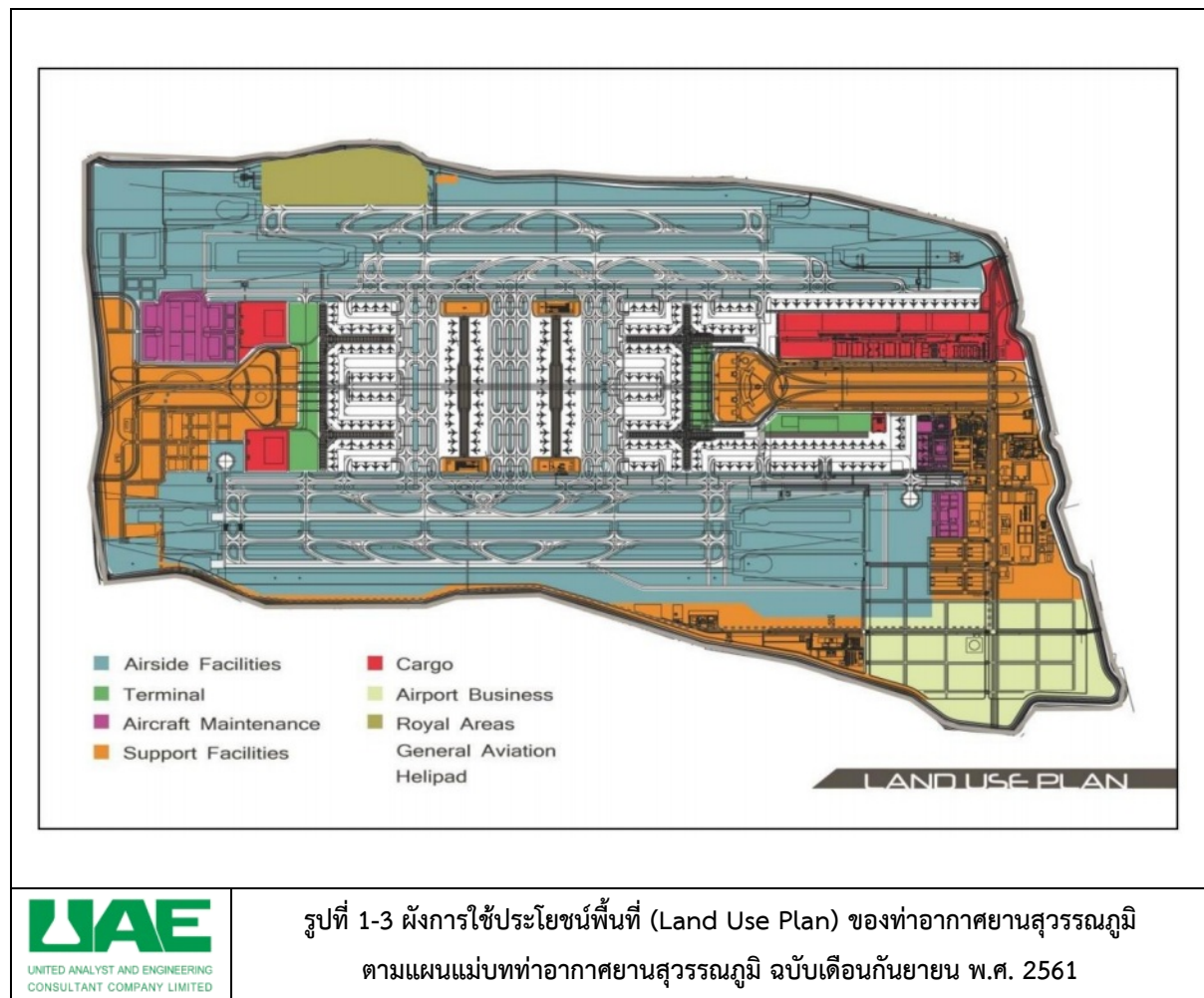
หมายเหตุ : *ความสามารถในการรองรับปริมาณเที่ยวบินสูงสุดของทางวิ่ง (Runway Capacity) เทียบบินต่อชั่วโมง

ที่มา : แผนแม่บทท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ฉบับเดือนกันยายน พ.ศ. 2561

ตารางที่ 1-2 สรุปแผนงานในการดำเนินการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 3 (พ.ศ. 2559-2564) ตามแผนแม่บทท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ฉบับเดือนกันยายน พ.ศ. 2561

ระยะ การพัฒนา	ปีที่ ดำเนินการ	ปีที่ รองรับได้	ปริมาณเที่ยวบิน (เที่ยวบิน ต่อชั่วโมง)	ปริมาณ ผู้โดยสาร (ล้านคนต่อปี)	รายละเอียดการพัฒนา		
					กลุ่มงาน Airside	กลุ่มงานอาคารผู้โดยสาร และอาคารสนับสนุน	กลุ่มงานระบบสาธารณูปโภค
ระยะที่ 3	พ.ศ. 2559-2564	พ.ศ. 2568	94 (ความสามารถ ในการรองรับ ปริมาณเที่ยวบิน สูงสุดของทางวิ่ง 104 เที่ยวบิน ต่อชั่วโมง)	90	1) งานปรับปรุงคุณภาพดิน เพื่อรองรับ ลานจอดอากาศยานของอาคารเทียบ เครื่องบินรองหลังที่ 2 และ Cross Taxiways ของทางวิ่งเส้นที่ 3 2) งานก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ 3 ความยาว 4,000 เมตร พร้อม Perimeter Taxiway และระบบสาธารณูปโภคอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง 3) งานปรับปรุงและต่อขยายทางขับ สาย B ไปทางด้านทิศเหนือ เพื่อเพิ่ม ประสิทธิภาพเส้นทางเข้าออกของอากาศ ยานบริเวณลานจอดหน้าอาคารผู้โดยสาร ส่วนต่อขยายด้านทิศเหนือ (North Expansion) และรองรับส่วนต่อขยาย ของ Perimeter Taxiway ของทางวิ่งเส้น ที่ 4 ในอนาคต	1) งานก่อสร้างอาคารผู้โดยสาร ส่วนต่อขยายด้านทิศเหนือ (North Expansion) เพื่อให้สามารถรองรับ ปริมาณผู้โดยสารได้ประมาณ 30 ล้านคนต่อปีงานก่อสร้างอาคาร บริการท่าอากาศยานครบวงจร พร้อมที่จอดรถยนต์สำหรับผู้โดยสาร และเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงาน ไม่น้อย กว่า 3,000 คัน งานปรับปรุงอาคาร เทียบเครื่องบิน A และ B ให้รองรับ ผู้โดยสารระหว่างประเทศ	1) งานขยายระบบบำบัดน้ำเสียให้รองรับได้ เพิ่มขึ้นเป็น 30,000 ลูกบาศก์เมตรต่อวัน 2) งานขยายระบบสำรองน้ำประปาให้เก็บได้ไม่ น้อยกว่า 71,000 ลูกบาศก์เมตรและขยาย ระบบจ่ายไม่น้อยกว่า 3,000 ลูกบาศก์เมตร ต่อชั่วโมง 3) งานปรับปรุงสายส่งไฟฟ้า 4) งานก่อสร้างระบบถนนเส้นทางเข้า-ออก ของอาคารผู้โดยสารส่วนต่อขยาย ด้านทิศ เหนือ (North Expansion) อาคารจอดรถยนต์ และการปรับปรุงระบบถนนเดิม 5) งานก่อสร้างระบบขนส่งผู้โดยสารอัตโนมัติ (Automatic People Mover : APM) เพื่อ เชื่อมต่อระหว่าง Airside Center ฝั่งตะวันออก ทางด้าน Concourse A ของอาคารผู้โดยสาร หลักกับอาคารเทียบเครื่องบินของอาคาร ผู้โดยสารส่วนต่อขยายด้านทิศเหนือ โดย APM นี้สามารถเชื่อมต่อไปยังสถานีรถไฟ Airport Rail Link และบริเวณต่าง ๆ ของ ทสภ.

ที่มา : แผนแม่บทท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ฉบับเดือนกันยายน พ.ศ. 2561



รูปที่ 1-3 ผังการใช้ประโยชน์พื้นที่ (Land Use Plan) ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
ตามแผนแม่บทท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ฉบับเดือนกันยายน พ.ศ. 2561

ที่มา : แผนแม่บทท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ฉบับเดือนกันยายน พ.ศ. 2561

1.4.3 กิจกรรมการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ 3

การก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ 3 ใช้คนงานก่อสร้างประมาณ 900 คน และเจ้าหน้าที่ควบคุมงานประมาณ 30 คน รวมประมาณ 930 คน เข้ามาทำงานภายใน ทสภ. เป็นระยะเวลาประมาณ 3 ปี ซึ่ง ทอท. มีนโยบายไม่ให้อาศัยที่พักคนงานภายในพื้นที่ ทสภ. ดังนั้น บริษัทผู้ดำเนินการก่อสร้างจะต้องจัดหาพื้นที่สำหรับตั้งที่พักคนงานภายนอกพื้นที่ ทสภ. โดยให้เป็นไปตามมาตรฐานและแบบก่อสร้างอาคารชั่วคราวสำหรับคนงานก่อสร้างและสถานรับเลี้ยงเด็กก่อนวัยเรียนของวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย (วสท. 1010-34) สำหรับพื้นที่ภายใน ทสภ. จะใช้สำหรับการเก็บกองวัสดุและอุปกรณ์ก่อสร้าง สำนักงานควบคุมการก่อสร้าง และที่พักคนงานชั่วคราวระหว่างดำเนินงานก่อสร้างเท่านั้น โดยมีรายละเอียดของการจัดเตรียมพื้นที่ตั้งสำนักงานควบคุมการก่อสร้างและจัดเก็บกองวัสดุก่อสร้าง และที่พักคนงานชั่วคราวในพื้นที่และการตั้งที่พักคนงานภายนอกพื้นที่ ทสภ. ดังนี้

1) การก่อสร้างทางวิ่ง

การก่อสร้างทางวิ่ง ประกอบด้วย การเตรียมการในพื้นที่ก่อสร้าง เช่น ก่อสร้าง Site Office/Concrete Plant/ คลังเก็บวัสดุก่อสร้าง การรื้อย้ายสาธารณูปโภคเดิม/การปรับหน้าดิน จากนั้น จะมีการก่อสร้างถนนสำหรับโครงการ และมีการเบี่ยงเส้นทางจราจรเพื่อการก่อสร้าง รวมทั้งการก่อสร้างสำนักงานหน้างาน จากนั้น จึงดำเนินการปรับระดับหน้าดิน และการปรับปรุงคุณภาพดิน และเริ่มก่อสร้างทางวิ่ง โดยมีรายละเอียดที่เกี่ยวข้องกับการก่อสร้างทางวิ่ง ดังนี้

1.1) มาตรฐานสนามบิน ICAO

รูปแบบการก่อสร้างทางวิ่งที่ 3 และ 4 และระยะห่างของ Center Line ของแต่ละทางวิ่งเป็นไปตาม มาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization : ICAO) โดยในการ ออกแบบทางวิ่งเส้นที่ 3 และระบบทางขับที่เกี่ยวข้องนั้น ทอท. ได้กำหนดรูปแบบลักษณะ และรูปแบบผิวทางสำหรับทางวิ่ง เส้นที่ 3 และ 4 รวมทั้งระบบทางขับให้เป็นไปตามมาตรฐาน ICAO Annex 14 Aerodromes และเป็นไปตามข้อกำหนดของ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 14 ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน พ.ศ. 2562 ดังนี้

ICAO Annex 14 volume 1 Seventh edition, July 2016

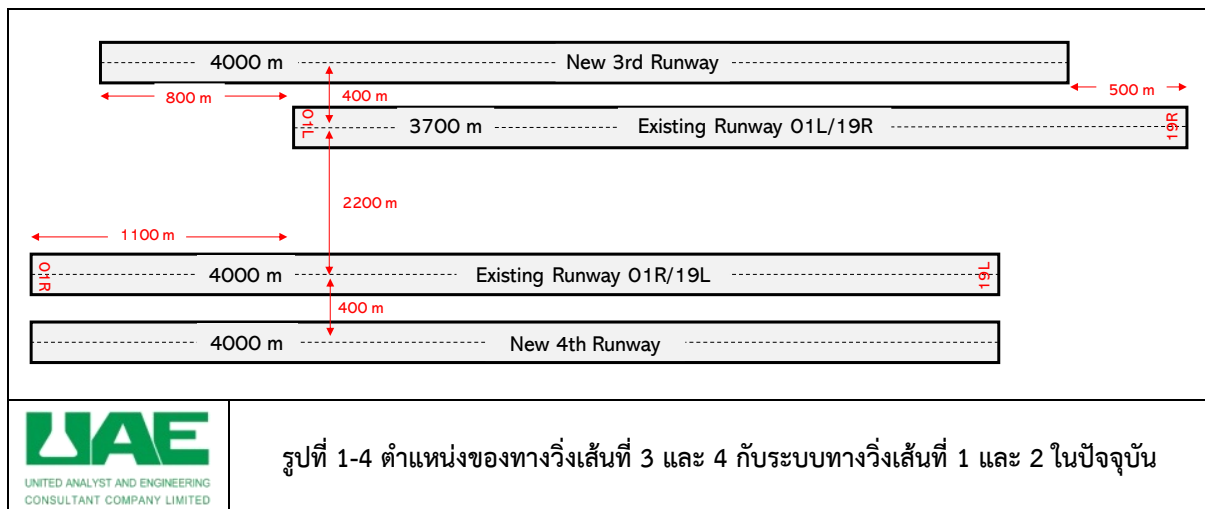
ICAO Aerodrome Design Manual 9157 Part 1 - Runways 3rd Edition, 2006

ICAO Aerodrome Design Manual 9157 Part 2 - Taxiways and Aprons 4th edition, 2005

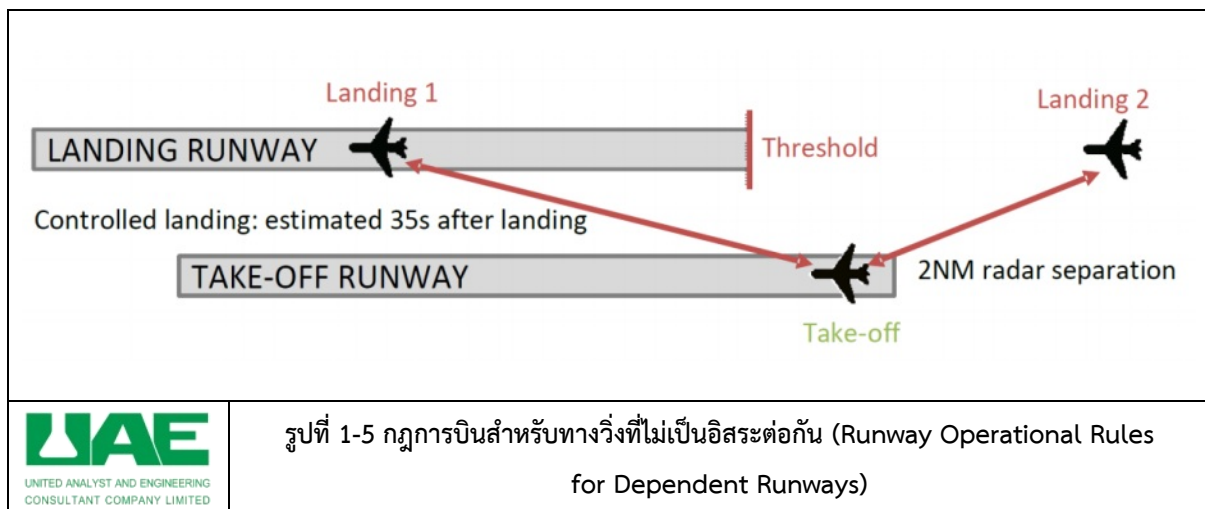
ICAO Aerodrome Design Manual 9157 Part 3 - Pavements - 2nd Edition 1983

ทอท. ได้ออกแบบ Center Line ระหว่างทางวิ่งตามมาตรฐาน ICAO โดยทางวิ่งเส้นที่ 1 กับทางวิ่งเส้นที่ 2 ห่างกัน 2,200 เมตร สามารถใช้ทางวิ่งพร้อมกันแบบอิสระ (Independent Parallel Approach) โดยทางวิ่งเส้นที่ 1 กับทางวิ่งเส้นที่ 3 ฝั่งตะวันตก จะห่างกัน 400 เมตร และทางวิ่งเส้นที่ 2 กับทางวิ่งเส้นที่ 4 ฝั่งตะวันออก จะห่างกัน 400 เมตร แสดงดังรูปที่ 1-4 ซึ่งสามารถใช้ปฏิบัติการบินขึ้น-ลงได้แบบไม่อิสระต่อกัน (Dependent Parallel Approach) ตามเงื่อนไข แสดงดังรูปที่ 1-5 ดังนี้

- กรณีเที่ยวบินขาออก (Departure) อากาศยานที่จะบินขึ้นไม่สามารถบินขึ้นได้ทันที ต้องรอที่จุด Holding Point เมื่อมีอากาศยานอีกลำที่กำลังจะลงมายังทางวิ่ง (Landing) ในระยะห่างน้อยกว่า 2 Nautical Miles ในขณะเดียวกันอากาศยานขาหลังที่รอข้ามทางวิ่ง (Cross Runway Landing) จะได้รับ อนุญาตให้ข้ามทางวิ่งในระหว่างที่อากาศยานขาขึ้นกำลังรออยู่ที่จุด Holding Point
- กรณีเที่ยวบินขาเข้า (Arrival) อากาศยานแต่ละลำที่ทำการบินเข้าสู่ท่าอากาศยาน (Final Approach) จะต้องมียระยะต่อห่างกัน (Longitudinal Separation) ไม่น้อยกว่า 5 Nautical Miles ตามมาตรฐาน ICAO



ที่มา : Civil Aviation Organization : ICAO



ที่มา : Civil Aviation Organization : ICAO

โดยกรณีที่ทางวิ่งขนานกันและมีความต้องการใช้ทางวิ่งพร้อมกันสำหรับการบินเข้าสู่ทางวิ่งขนานแบบอิสระ (Independent Parallel Approach) นั้น ICAO กำหนดระยะห่างระหว่างเส้นกึ่งกลางทางวิ่งทั้งสองต้องไม่น้อยกว่า 1,035 เมตร ซึ่ง Center Line ระหว่างทางวิ่งเส้นที่ 1 ด้านตะวันตก และทางวิ่งเส้นที่ 2 ด้านตะวันออกออกแบบให้มีระยะห่างกัน 2,200 เมตร เป็นไปตามข้อกำหนดของ ICAO ดังกล่าว จึงสามารถบริหารจัดการการใช้ทางวิ่งพร้อมกันสำหรับการบินเข้าสู่ทางวิ่งขนานแบบอิสระ (Independent Parallel Approach) ได้

ทั้งนี้ การออกแบบระยะห่างระหว่างเส้นกึ่งกลางทางวิ่งของทางวิ่งเส้นที่ 3 และ 4 กับทางวิ่งขนานในปัจจุบันทั้งฝั่งตะวันตกและฝั่งตะวันออกนั้น ได้พิจารณาข้อมูลผสมผสานระหว่างระยะต่ำสุดและเงื่อนไขอื่น ๆ ตามมาตรฐานของ ICAO แล้ว เพื่อความปลอดภัยของระบบทางวิ่งสำหรับปฏิบัติการบินแบบ Category II ที่สามารถรองรับอากาศยานขนาด Code A, B, C, D, E และ F ในอนาคต

ตามแผนแม่บท ทสภ. ฉบับเดือนกันยายน พ.ศ. 2561 เมื่อมีการพัฒนาสมรรถนะเต็มขีดความสามารถสูงสุดจะประกอบด้วย 4 ทางวิ่งสามารถรองรับเที่ยวบินได้สูงสุด 136 เที่ยวบินต่อชั่วโมง และรองรับผู้โดยสารได้ 120 ล้านคนต่อปี

ซึ่ง ทอท. ได้ดำเนินการออกแบบทางวิ่งเส้นที่ 3 (ทางวิ่งด้านตะวันตก) มาตั้งแต่ ปี พ.ศ. 2550 โดยกลุ่มนิติบุคคลร่วมทำงาน หรือ TRDG (Third Runway Design Group) แต่ยังไม่มีการออกแบบทางวิ่งเส้นที่ 4 (ทางวิ่งด้านตะวันออก) สำหรับการก่อสร้างพื้นผิวทางวิ่ง ทสภ. มีขั้นตอนการก่อสร้างทางด้านวิศวกรรมโยธาประกอบด้วย 3 ส่วน ดังนี้

1. การก่อสร้างชั้นทรายคันทาง (Sand Embankment)

บริเวณพื้นที่ที่จะก่อสร้างทางวิ่ง (Runway) จะมีการถมทรายเพื่อปรับปรุงคุณภาพดินเดิม (Subgrade) ให้มีระดับเฉลี่ยประมาณ 0.00+0.10 เมตร จากระดับน้ำทะเลปานกลาง (รทก.) ในการก่อสร้างชั้นทรายถมคันทางจะมีการปรับระดับพื้นที่ทางวิ่ง (Runway) ให้มีค่าระดับตั้งแต่ +0.00 เมตร (รทก.) ตามที่กำหนดไว้ในแบบก่อสร้าง โดยได้รับความเห็นชอบจากผู้ควบคุมงาน และจากแนวกึ่งกลาง (Center Line) ของทางวิ่ง (Runway) ออกไปสองข้างตามความกว้างจะปรับระดับลาดเอียงลงออกไปข้างละร้อยละ 1.50 ตามแบบก่อสร้างที่กำหนด โดยจะถมทรายด้วยความหนาแน่นไม่เกิน 500 มิลลิเมตร/ชั้น และทำการบดอัดเป็นชั้นๆ จนได้ความแน่นของชั้นทรายสม่ำเสมอร้อยละ 95 ตามมาตรฐาน AASHTO T99

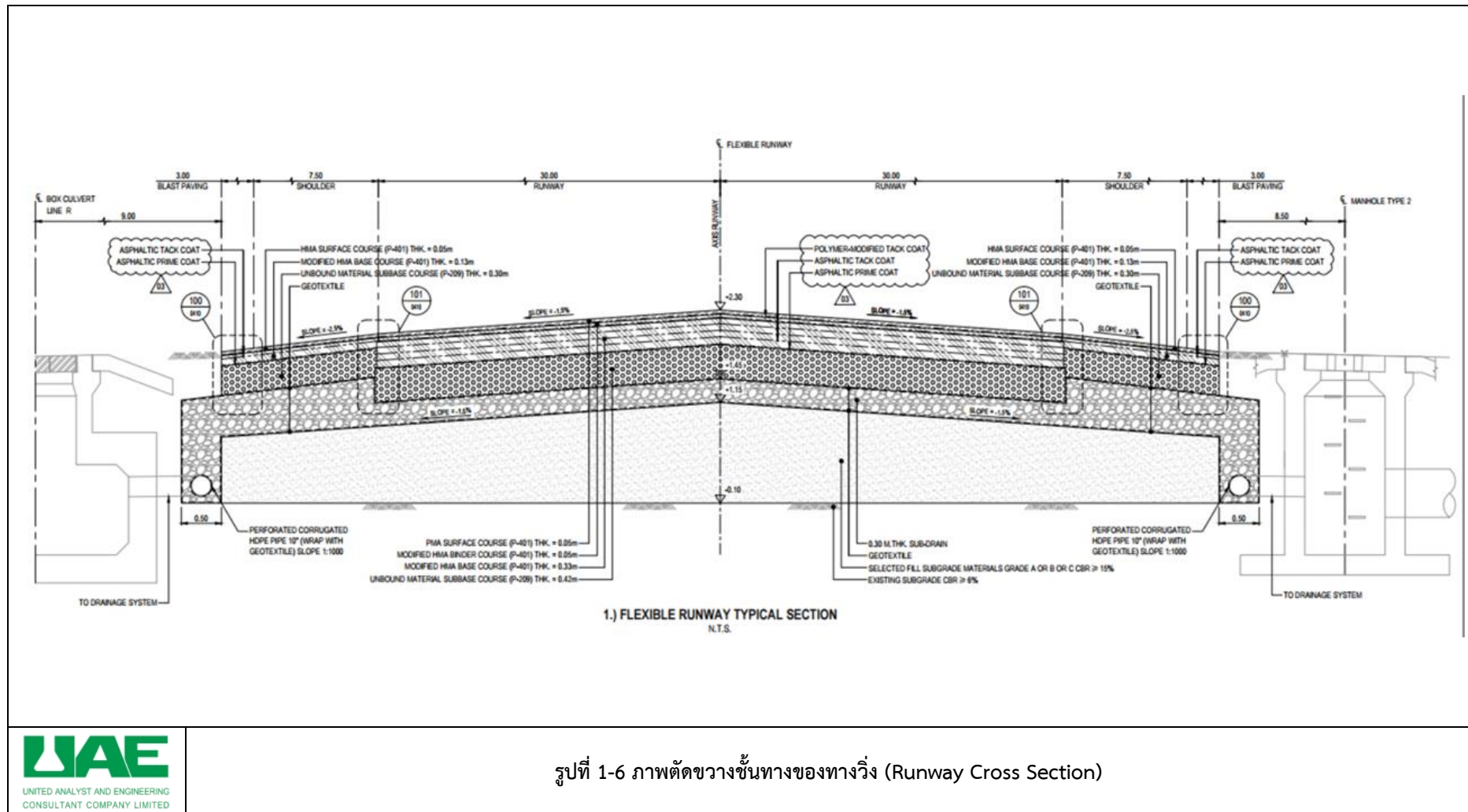
2. การก่อสร้างชั้นฐานพื้นทาง (Cement Treated Base หรือ CTB)

วัสดุ Cement Treated Base เป็นวัสดุพื้นทางหลักของโครงการสำหรับทางวิ่ง (Runway) ซึ่งชั้นฐานพื้นทาง CTB จะมีความหนา 720 มิลลิเมตร ที่ก่อสร้างบนชั้นทรายคันทางขึ้นมา โดยมีระดับต่อเนื่องตามระดับและความลาดเอียงเดียวกัน ซึ่งมีส่วนผสมและคุณสมบัติของวัสดุมาตรฐานที่กำหนดในข้อกำหนดทางเทคนิค

3. การก่อสร้างชั้นผิวทาง (Asphalt Concrete Pavement)

การก่อสร้างชั้นผิวทาง Asphalt Concrete Pavement สำหรับบริเวณพื้นที่ทางวิ่ง (Runway) จะก่อสร้างต่อจากชั้นฐานพื้นทาง (CTB) ขึ้นมา โดยมีระดับและความลาดเอียงต่อเนื่องขึ้นมาในลักษณะเดียวกันตามที่กำหนดไว้ในแบบก่อสร้าง มีความหนารวม 430 มิลลิเมตร ประกอบด้วยชั้นแอสฟัลท์คอนกรีต (Asphalt Concrete) ทั้งหมด 3 ชั้น แสดงดังรูปที่ 1-6 ได้แก่

- ชั้นพื้นทาง (Asphalt Concrete Base Course) มีความหนารวม 330 มิลลิเมตร เป็นชั้นแอสฟัลท์คอนกรีต
- ชั้นรองผิวทาง (Asphalt Concrete Binder Course) ความหนา 50 มิลลิเมตร
- ชั้นผิวทาง (Asphalt Concrete Wearing Course) ความหนา 50 มิลลิเมตร



ที่มา : กิจการร่วมค้า ทีเอ็น (TN Joint Venture)), พ.ศ. 2564

1.2) การตรวจสอบการหลุดตัวของทางวิ่งที่ผ่านมา

ที่ผ่านมา ทอท. ได้ติดตามตรวจสอบการหลุดตัวของทางวิ่งทุกปี โดยพบว่า ความลาดชันของทางวิ่งยังอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานของ ICAO อ้างอิงจากข้อมูลผลการสำรวจค่าระดับพื้นผิวทางวิ่ง ทสภ. (รายงานผลโครงการจ้างสำรวจค่าระดับพื้นผิวทางวิ่ง ทสภ. อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ สิงหาคม พ.ศ. 2560) ผลการติดตามตรวจสอบแสดงดังตารางที่ 1-3 ถึง ตารางที่ 1-4

ตารางที่ 1-3 ค่าความลาดชันของทางวิ่งฝั่งตะวันออก (RWY 01R/19L)

ความลาดชันที่พิจารณา	ค่าที่วัดได้	ค่าที่ยอมให้*
(1) ความลาดชันตามยาวของทางวิ่ง		
1.1 ความลาดชันเฉลี่ย	0.0094	≤ ร้อยละ 1.0
1.2 ความลาดชันตลอดความยาวทางวิ่ง		
1.2.1 บริเวณช่วงปลายทางวิ่งทั้ง 2 ฝั่ง	0.26 - 0.42	≤ ร้อยละ 0.8
1.2.2 บริเวณช่วงกลางทางวิ่ง	-0.31 - 0.18	≤ ร้อยละ 1.25
1.3 การเปลี่ยนความลาดชัน	-0.4 - 0.45	≤ ร้อยละ 1.5
(2) ความลาดชันตามขวางของทางวิ่ง		
2.1 ช่วงค่าของความลาดชันตามขวาง	1.00-1.40	≤ ร้อยละ 1.0-2.0
(3) ความลาดชันตามขวางของไหล่ทางวิ่ง		
3.1 ช่วงค่าความลาดชันตามขวาง	0.63-1.59	≤ ร้อยละ 2.5

หมายเหตุ : *ค่าที่ยอมให้ตามเกณฑ์มาตรฐาน

ที่มา : ตรวจสอบโดย บริษัท เอส ที เอส เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด ดำเนินการเมื่อเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2560

ตารางที่ 1-4 ค่าความลาดชันของทางวิ่งฝั่งตะวันตก (RWY 01L/19R)

ความลาดชันที่พิจารณา	ค่าที่วัดได้	ค่าที่ยอมให้*
(1) ความลาดชันตามยาวของทางวิ่ง		
1.1 ความลาดชันเฉลี่ย	0.01	≤ ร้อยละ 1.0
1.2 ความลาดชันตลอดความยาวทางวิ่ง		
1.2.1 บริเวณช่วงปลายทางวิ่งทั้ง 2 ฝั่ง	-0.65 - 0.24	≤ ร้อยละ 0.8
1.2.2 บริเวณช่วงกลางทางวิ่ง	-0.1 - 0.08	≤ ร้อยละ 1.25
1.3 การเปลี่ยนความลาดชัน	-0.42 - 0.65	≤ ร้อยละ 1.5
(2) ความลาดชันตามขวางของทางวิ่ง		
2.1 ช่วงค่าของความลาดชันตามขวาง	0.72 - 1.66	≤ ร้อยละ 1.0-2.0
(3) ความลาดชันตามขวางของไหล่ทางวิ่ง		
3.1 ช่วงค่าความลาดชันตามขวาง	0.17 - 1.95	≤ ร้อยละ 2.5

หมายเหตุ : *ค่าที่ยอมให้ตามเกณฑ์มาตรฐาน

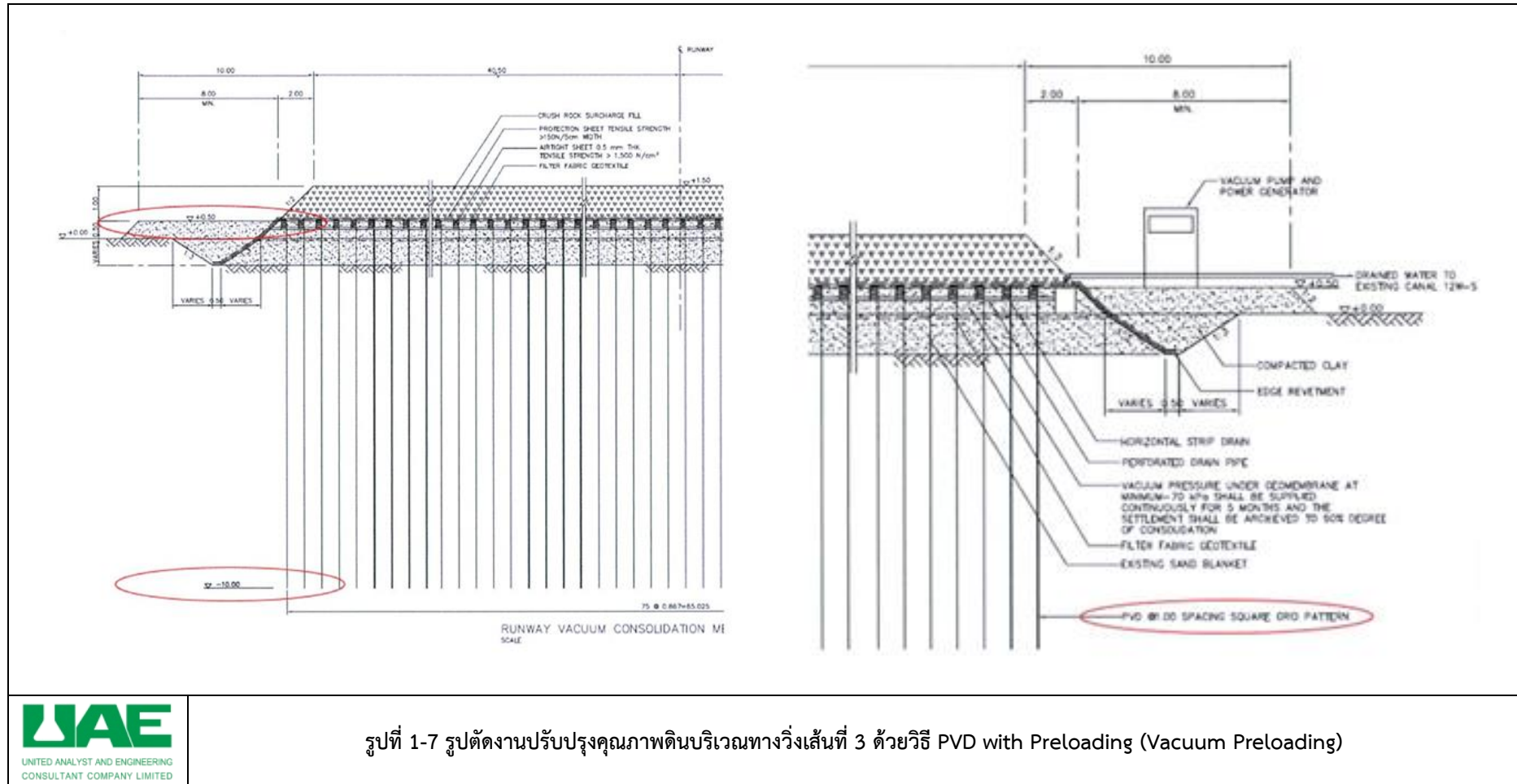
ที่มา : ตรวจสอบโดย บริษัท เอส ที เอส เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด ดำเนินการเมื่อมิถุนายน พ.ศ. 2560

1.3) การเตรียมพื้นที่สำหรับก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ 3

ในการปรับปรุงคุณภาพดินเพื่อเตรียมพื้นที่สำหรับการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ 3 นั้น ทอท. เลือกใช้เทคนิค PVD with Preloading (Vacuum Preloading) ซึ่งเป็นระบบสุญญากาศ (Vacuum System) ในการเตรียมพื้นที่ก่อสร้างทางวิ่งอากาศยาน เพื่อป้องกันการทรุดตัวของทางวิ่งในอนาคตเมื่อเปิดใช้งาน โดยจะว่าจ้างบริษัทผู้ดำเนินการก่อสร้าง ให้ดำเนินการศึกษาออกแบบ ความเหมาะสมในการก่อสร้างทางวิ่งในขั้นตอนก่อนการออกแบบ และได้กำหนดเป็นมาตรการให้มีการสำรวจสภาพชั้นดินอย่างละเอียด เพื่อตรวจสอบคุณสมบัติของชั้นดินและพิจารณาวางแผนจัดหาวิธีการและเทคโนโลยีที่เหมาะสมในการปรับเตรียมชั้นดิน เพื่อเตรียม การก่อสร้างอย่างเหมาะสม

การก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ 3 จากการสำรวจพื้นที่สำหรับการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ 3 ที่มีการปรับถมด้วยทรายบก และทรายแม่น้ำและแรงการทรุดตัวของชั้นดินเหนียวอ่อน โดยใช้แถบระบายน้ำในแนวตั้ง (Prefabricated Vertical Drain: PVD) ร่วมกับการใช้น้ำหนักกดทับล่วงหน้า (Preloading) ตั้งแต่โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 1 แล้วนั้น พบว่า มีการทรุดตัวไม่เท่ากัน โดยระยะ 2,000 เมตร ด้านทิศใต้มีการเร่งกระบวนการทรุดตัวให้ดีขึ้น เนื่องจากใช้ระยะเวลาในการถมทราย และแรงการทรุดตัวนานกว่าด้านทิศเหนือ ดังนั้นในการออกแบบทางวิ่งเส้นที่ 3 ทอท. จึงกำหนดให้มีการสำรวจสภาพดิน ตรวจสอบ คุณสมบัติของชั้นดินอย่างละเอียด เพื่อพิจารณาวางแผนจัดหาวิธีการและเทคโนโลยีที่เหมาะสมในการปรับปรุงคุณภาพดินในพื้นที่ ก่อสร้างทางวิ่งด้านทิศเหนือ 2,000 เมตร เพิ่มเติมด้วยวิธี PVD with Preloading (Vacuum Preloading) ซึ่งเป็นการใช้ระบบ สุญญากาศ (Vacuum System) ดังกล่าว โดยวิธีการนี้มีความปลอดภัยกว่าการใช้คันดินถมเพราะจะไม่เกิดปัญหาในด้านเสถียรภาพ ทางลาด (Slope Stability) รวมทั้งการใช้สุญญากาศนี้สามารถเร่งระยะเวลาในการทรุดตัวได้เร็วกว่าวิธีการใช้คันดินถม

เทคนิคการ PVD with Preloading (Vacuum Preloading) ที่จะใช้ในการปรับปรุงคุณภาพดินสำหรับการก่อสร้าง ทางวิ่งเส้นที่ 3 นั้น จะเป็นการติดตั้งแถบระบายน้ำในแนวตั้ง (Prefabricated Vertical Drain, PVD) ร่วมกับน้ำหนักกดทับล่วงหน้า (Preloading) โดยมีหลักการกดทับดินเหนียวอ่อนด้วยน้ำหนักที่มากกว่าน้ำหนักที่จะใช้งานจริง (Vacuum Preloading) แล้วติดตั้ง PVD เพื่อเร่งระบายน้ำในมวลดินออกเพื่อทำให้เกิดการทรุดตัวไปตามน้ำหนักที่กดทับไว้ เมื่อการทรุดตัวได้ตามที่กำหนดจึงนำน้ำหนัก กดทับล่วงหน้าออก ให้เหลือแต่น้ำหนักที่เป็นโครงสร้างถาวรซึ่งจะต้องน้อยกว่าน้ำหนักที่ใช้กดทับล่วงหน้า วิธีการนี้เป็นวิธีที่ทำให้ ชั้นดินได้รับการปรับปรุงอย่างสม่ำเสมอ เพราะบริเวณที่ดินอ่อนก็จะทรุดตัวมากส่วนบริเวณดินที่แข็งกว่าก็จะทรุดตัวน้อย แต่โดยรวม แล้วทุกพื้นที่ที่ได้รับการปรับปรุงคุณภาพจะมีค่า Pre-Consolidation Pressure ใกล้เคียงกัน และด้วยวิธีการ PVD with Preloading และน้ำหนักกดทับ เพื่อทำให้ช่องว่างระหว่างอนุภาคของดินถูกอัดตัวและระบายน้ำออกจากเม็ดดินทำให้ดินเกิดการทรุดตัวได้เร็วขึ้นนี้ จะมีการเจาะลงไปที่ระดับความลึก 10.5 เมตรจากพื้นดิน แสดงดังรูปที่ 1-7 น้ำที่เร่งให้ระบายออกจากมวลดินเหนียวอ่อนจะไหลผ่าน แถบระบายน้ำในแนวตั้ง (Prefabricated Vertical Drain, PVD) ไปยังชั้นทรายระบายน้ำ (Sand Drainage Blanket) ที่อยู่ด้านบนสุด ของ PVD โดยชั้นทรายระบายน้ำจะเป็นชั้นที่ลำเลียงน้ำไปยังคูน้ำชั่วคราว (Temporary Trench) หรือ ทางระบายน้ำใต้ดินชั่วคราว (Temporary Sub Drain Layer) ซึ่งอยู่โดยรอบแนวก่อสร้างน้ำหนักบรรทุกทุกกดทับล่วงหน้า เพื่อรวบรวมน้ำที่ระบายออกจากมวลดิน สู่ระบบระบายน้ำชั่วคราวของพื้นที่ก่อสร้าง (Temporary Trench Line or Temporary Subdrain Line) ลงคลองรับน้ำภายใน ทสภ. (Existing Airside Canal) ต่อไป ดังแสดงในแบบรูปที่ 1-8 ซึ่งจะไม่รับกวนพื้นที่ข้างเคียงโดยเฉพาะทางวิ่งเส้นที่ 1 และ 2 ที่เปิดใช้งาน อยู่ในปัจจุบัน



ที่มา : Method Statement for PVD Installation โดย กิจการร่วมค้า ทีเอ็น (TN Joint Venture) (บริษัท ถนนวงษ์บริการ จำกัด และ บริษัท เนาวรัตน์พัฒนาการ (มหาชน)), ธันวาคม พ.ศ. 2564



2) การจัดเตรียมพื้นที่ตั้งสำนักงานควบคุมการก่อสร้าง จัดเก็บวัสดุและอุปกรณ์ก่อสร้าง และที่พักคนงานชั่วคราวภายนอกพื้นที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ในการก่อสร้างแต่ละทางวิ่ง ทอท.กำหนดให้บริษัทผู้ดำเนินการก่อสร้าง ต้องจัดทำสำนักงานควบคุมการก่อสร้างชั่วคราว พื้นที่กองเก็บวัสดุ และที่พักคนงานชั่วคราวในบริเวณใกล้เคียงกับพื้นที่ก่อสร้างภายใน ทสภ. โดยพื้นที่ดังกล่าวต้องไม่กีดขวางการดำเนินงานของ ทสภ. ในปัจจุบัน และจัดให้มีระบบสาธารณูปโภคที่จำเป็น รวมทั้งการรักษาความปลอดภัยในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง สรุปได้ดังนี้

2.1) การสร้างสำนักงานโครงการ

จัดให้มีสำนักงานโครงการสำหรับผู้รับเหมาก่อสร้างและสำนักงานโครงการสำหรับที่ปรึกษาโครงการ ซึ่งเพียงพอต่อจำนวนเจ้าหน้าที่ควบคุมงาน รวมทั้งจัดให้มีอาคารซ่อมบำรุง สตอร์เก็บเครื่องมือ อุปกรณ์สำนักงาน อุปกรณ์ดับเพลิง ห้องน้ำ และลานจอดรถที่เหมาะสม รายละเอียดแผนผังสำนักงานควบคุมการก่อสร้างแสดงดังรูปที่ 2-6 และเอกสารแนบ 11

2.2) การจัดการระบบสาธารณูปโภค

จัดเตรียมระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการให้เพียงพอกับเจ้าหน้าที่ควบคุมงานที่เข้ามาทำงานในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง รวมถึงความต้องการใช้งานในกิจกรรมการก่อสร้าง ได้แก่ ระบบระบายน้ำ ระบบไฟฟ้า ระบบน้ำใช้ ระบบบำบัดน้ำเสีย และการจัดการของเสีย ดังนี้

- ระบบระบายน้ำ จัดทำระบบระบายน้ำจากพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อรวบรวมและระบายน้ำจากพื้นที่ก่อสร้างลงสู่คลองระบายน้ำภายในพื้นที่ ทสภ. รวมทั้งมีการทำแนวคันดินกั้นตามแนวคลองขุดที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อลดตะกอนดินที่จะถูกชะพาลงสู่คลองระบายน้ำ
- ระบบไฟฟ้า จัดให้มีไฟฟ้าให้เพียงพอกับความต้องการใช้งาน โดยขอรับบริการจาก ทอท. ทั้งนี้การจ่ายกระแสไฟฟ้าเพื่อเป็นแสงสว่าง และพลังงานสำหรับเครื่องจักร อุปกรณ์ก่อสร้าง ต้องเป็นไปตามกฎวงจรไฟฟ้า สายไฟฟ้าที่ใช้ต้องเป็นสายไฟฟ้าที่ได้มาตรฐานของกระทรวงอุตสาหกรรม การเดินสายไฟฟ้าให้ลอยเหนือศีรษะคนเสมอ ตลอดจนมีสะพานไฟฟ้าป้องกันเป็นระยะๆ ตามกำลังกระแสที่ใช้ การตัดต่อวงจรไฟฟ้าให้กระทำโดยวิศวกรไฟฟ้าเสมอ
- ระบบน้ำใช้ จัดเตรียมน้ำใช้ให้เพียงพอต่อการอุปโภค-บริโภคของเจ้าหน้าที่ควบคุมงานและคนงานก่อสร้างที่เข้ามาทำงาน โดยบริษัทผู้รับดำเนินการก่อสร้างขอรับบริการใช้น้ำจาก ทสภ. พร้อมจัดเตรียมถังเก็บสำรองน้ำขนาด 5 ลูกบาศก์เมตร จำนวน 10 ถัง ไว้บริเวณสำนักงานควบคุมการก่อสร้าง เพียงพอต่อการอุปโภค-บริโภคเจ้าหน้าที่ควบคุมงานและคนงาน
- การจัดการน้ำเสีย จัดเตรียมห้องน้ำ-ห้องส้วม ให้เพียงพอกับคนงานก่อสร้างตามประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่อง กำหนดสวัสดิการเกี่ยวกับสุขาพอนามัยสำหรับลูกจ้าง พ.ศ. 2529 ข้อ 1(3) และ 1(4) ซึ่งกำหนดให้สถานที่ทำงานที่มีลูกจ้างทำงานเกิน 80 คนขึ้นไป ต้องจัดให้มีห้องส้วมไม่น้อยกว่า 3 ที่ และต้องจัดให้มีเพิ่มขึ้นอีกอย่างละ 1 ที่ สำหรับจำนวนลูกจ้างทุก 50 คน เศษของ 50 คน ถ้าเกิน 25 คน ให้ถือเป็น 50 คน โดยบริษัทผู้ดำเนินการก่อสร้างมีการจัดเตรียม

ห้องส้วมจำนวน 54 ห้อง เพียงพอกรณีมีพนักงานปฏิบัติหน้าที่-พักกลางวันในบริเวณสำนักงานควบคุมการก่อสร้างรวมมากที่สุดประมาณ 160 คนต่อวัน หรือ คิดเป็นสัดส่วนประมาณ 1 ห้องต่อคนงาน 3 คน พร้อมติดตั้งถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปขนาด 3,000 จำนวน 1 ถัง ขนาด 2,000 ลิตร จำนวน 3 ถัง และขนาด 1,500 ลิตร จำนวน 1 ถัง สามารถรองรับปริมาณน้ำเสียรวมสูงสุดที่ 10,500 ลิตร หรือ 10.5 ลูกบาศก์เมตร เพื่อบำบัดน้ำเสียจากกิจกรรมของโครงการฯ พร้อมจัดเตรียมบ่อดักตะกอนที่สามารถรองรับน้ำทิ้งได้ 1 วัน ขนาด 600 ลูกบาศก์เมตร และส่งบำบัดยังระบบบำบัดน้ำเสียส่วนกลางของ ทสภ. ต่อไป โดยกำหนดความถี่ในการสูบไปบำบัดอย่างน้อย 2 ครั้ง/ปี

- การจัดการขยะมูลฝอย มีการจัดวางภาชนะรวบรวมขยะทั่วไป ได้แก่ Roll off จำนวน 3 ถัง และถังขยะทั่วไป ขนาด 240 ลิตร จำนวน 16 ถัง เพื่อบรรจุขยะจากพื้นที่ก่อสร้างและพื้นที่สำนักงาน ควบคุมการก่อสร้าง พร้อมเก็บขนไปกำจัดอย่างถูกต้องตามหลักสุขาภิบาล เป็นประจำทุกวันอังคารและวันพฤหัสบดีของสัปดาห์

2.3) การจัดการด้านความปลอดภัย

- ตรวจสอบประวัติคนงานและพนักงานควบคุมงานทุกคนที่เข้ามาปฏิบัติงานก่อสร้างภายใน ทสภ. กับสำนักงานตำรวจแห่งชาติ หากพบมีประวัติโทษทางอาญาและสอบสวนว่าเป็นเรื่องร้ายแรง ห้ามรับเข้าทำงานโดยเด็ดขาด เพื่อป้องกันการก่อวินาศกรรมและอาชญากรรมต่างๆ
- จัดทำทะเบียนรายชื่อ ของคนงานที่เข้ามาทำงานและจะต้องติดบัตรตลอดเวลาในขณะที่เข้ามาปฏิบัติงานในพื้นที่
- ควบคุมดูแลพฤติกรรมคนงานอย่างใกล้ชิด เพื่อมิให้เกิดความเดือดร้อนแก่พนักงาน และผู้ใช้บริการ ทสภ. รวมทั้งกำหนดบทลงโทษ กรณีที่คนงานฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามกฎระเบียบที่กำหนดไว้
- ล้อมรั้วรอบพื้นที่ก่อสร้าง และควบคุมการเข้า-ออก ให้ใช้เส้นทางเดียวเพื่อสะดวกในการรักษาความปลอดภัย
- จัดเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย ควบคุมการเข้า-ออก บริเวณประตูทางเข้าตลอด 24 ชั่วโมง
- ติดตั้งป้ายแสดงเขตก่อสร้าง ป้ายเตือนอันตราย ในจุดที่เห็นได้ชัด
- ติดตั้งเครื่องดับเพลิงแบบมือถือไว้ในบริเวณสำนักงานโครงการ โดยติดตั้งในบริเวณที่สังเกตเห็นได้ง่าย และเข้าถึงได้สะดวก

2.4) การปรับปรุงพื้นที่ภายหลังจากการก่อสร้าง

เมื่อทำการก่อสร้างแล้วเสร็จ กำหนดให้บริษัทผู้ดำเนินการก่อสร้างเคลื่อนย้ายสำนักงานโครงการฯ และวัสดุก่อสร้างออกจากพื้นที่ก่อสร้าง รวมทั้งปรับถมพื้นที่ให้มีสภาพเหมือนเดิม

3) การขนส่งวัสดุอุปกรณ์และคนงานก่อสร้าง

การขนส่งวัสดุก่อสร้างเข้าสู่พื้นที่ที่จะใช้เส้นทางเข้า-ออกจาก ทสภ. ด้านทิศใต้ โดยใช้ถนนเทพรัตน (บางนา-ตราด) ซึ่งมีขนาด 4 ช่องจราจรและช่องทางคู่ขนาน ทั้งนี้บริษัทผู้ดำเนินการก่อสร้างต้องจัดทำแผนการใช้เส้นทางในการขนส่งวัสดุ/อุปกรณ์ก่อสร้างต่างๆ โดยเฉพาะการขนส่งชิ้นส่วนที่มีน้ำหนักมาก จะต้องได้รับความเห็นชอบจาก ทอท. ก่อน (รายละเอียดดังเอกสารแนบ 24) เพื่อหลีกเลี่ยงผลกระทบต่อประชาชน ผู้ใช้บริการ และการจราจรในปัจจุบัน โดยได้กำหนดมาตรการด้านความปลอดภัยไว้ ดังนี้

- วางแผนการใช้เส้นทางขนส่งวัสดุ อุปกรณ์ คนงาน บุคลากรที่เกี่ยวข้องกับการก่อสร้าง ก่อนการดำเนินการขนส่ง
- การขนส่งวัสดุอุปกรณ์ และคนงานของผู้รับดำเนินการก่อสร้างจะต้องหลีกเลี่ยงการใช้เส้นทางที่กีดขวางการเดินทางของผู้ใช้บริการ ทสภ. และเส้นทางที่มีการจราจรหนาแน่น
- หลีกเลี่ยงขนส่งวัสดุก่อสร้างในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า (06.00-09.00 น. และ 12.00-13.00 น.) และช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น (15.00-19.00 น.)
- ตรวจสอบน้ำหนักบรรทุกทุกขของรถขนส่งวัสดุและอุปกรณ์ที่ใช้ในการก่อสร้างอยู่เสมอและควบคุมน้ำหนักบรรทุกทุกไม่ให้เกินพิกัดที่กฎหมายกำหนด
- ควบคุมพนักงานขับรถให้ปฏิบัติตามเครื่องหมายจราจร และกฎจราจรอย่างเคร่งครัด อาทิ การควบคุมความเร็วรถ การกำหนดน้ำหนักบรรทุกของรถยนต์ การหยุด หรือ จอดรถ และมีบทลงโทษผู้ไม่ปฏิบัติตามกฎ
- ตรวจสอบดูแลสภาพรถที่นำมาใช้งานให้อยู่ในสภาพมั่นคง แข็งแรง และมีคุณสมบัติเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในหมวดที่ 1 ลักษณะของรถที่ใช้ในทาง ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 และพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2535 และพระราชบัญญัติการจราจรทางบก (ฉบับที่ 12) พ.ศ. 2562
- มีการปิดคลุมกระบะรถให้มิดชิดเพื่อป้องกันการร่วงหล่นของวัสดุอุปกรณ์
- จัดให้มีเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกบริเวณทางเข้า-ออกพื้นที่ก่อสร้าง
- ติดตั้งเครื่องหมาย หรือ สัญญาณเตือนบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง และเส้นทางที่ใช้ในการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ ให้เห็นได้ชัดเจน
- ติดตั้งป้ายและโปสเตอร์ประชาสัมพันธ์แผนการทำงานโครงการ ก่อนถึงสถานที่ก่อสร้างในระยะทางที่เหมาะสม

4) การตั้งที่พักคนงาน

เนื่องจาก ทอท. มีนโยบายไม่ให้มีการตั้งที่พักคนงานภายในพื้นที่ ทสภ. บริษัทผู้ดำเนินการก่อสร้างจึงดำเนินการจัดหาพื้นที่สำหรับตั้งที่พักคนงานนอกพื้นที่ ทสภ. ไว้จำนวน 3 แห่ง ได้แก่ บ้านพักคนงานก่อสร้างของบริษัท ถนนมวงศ์บริการ จำกัด บ้านพักคนงานก่อสร้างของบริษัท เนวรัตน์พัฒนาการ จำกัด (มหาชน) แห่งที่ 1 และบ้านพักพนักงานของบริษัท เนวรัตน์พัฒนาการ จำกัด (มหาชน) แห่งที่ 2 โดยจัดเตรียมพื้นที่สำหรับตั้งที่พักคนงาน โดยไม่ให้ส่งผลกระทบต่อชุมชนที่อยู่รอบ ดังนี้

4.1) การสร้างบ้านพักคนงาน

การก่อสร้างอาคารชั่วคราวสำหรับคนงานก่อสร้าง กำหนดให้เป็นไปตามตามมาตรฐานและแบบก่อสร้างอาคารชั่วคราวสำหรับคนงานก่อสร้างและสถานรับเลี้ยงเด็กก่อนวัยเรียนของวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย (วสท. 1010-34) โดยมีการป้องกันผลกระทบจากบ้านพักคนงานก่อสร้างต่อชุมชนที่อยู่บริเวณใกล้เคียง รายละเอียดดังรูปที่ 2-17 และเอกสารแนบ 18

- จัดให้มีรั้วทึบชั่วคราวสูงประมาณ 2 เมตร และมีประตูเข้า-ออกทางเดียว และมีพนักงานรักษาความปลอดภัย พร้อมทั้งป้อมรักษาความปลอดภัยที่บริเวณทางเข้า-ออก เพื่อรักษาความปลอดภัยและตรวจตราคนเข้า-ออกตลอดเวลา
- ก่อสร้างบ้านพักคนงานให้ถูกหลักสุขาภิบาลบ้านพักคนงานก่อสร้าง ซึ่งเพียงพอ มีช่องประตูและหน้าต่างอย่างน้อยห้องละ 1 ชุด มีดวงโคมและปลั๊กอย่างละ 1 ชุดต่อห้อง สำหรับวัสดุที่ใช้ก่อสร้างอาคารเป็นไปตามหลักเกณฑ์อาคารท้องถิ่นสำหรับอาคารชั่วคราว ส่วนสายไฟและชิ้นส่วนไฟฟ้าจะเป็นไปตามมาตรฐานของ กฟน.
- จัดให้มีพื้นที่สำหรับประกอบอาหารบริเวณที่พักคนงานที่เพียงพอกับจำนวนคนงานก่อสร้าง อยู่ห่างจากบ้านพักคนงาน เพื่อป้องกันเปลวไฟจากการเผาไหม้ โดยจัดให้มีที่ตั้งเตาไฟ หรือ เตาแก๊ส แพนเตรียมอาหาร อ่างล้าง พร้อมวางระบายน้ำ รวมทั้งจัดให้มีถังรองรับขยะมูลฝอยแบบที่มีฝาปิดมิดชิดที่มีจำนวนเพียงพอต่อปริมาณขยะมูลฝอยที่เกิดขึ้น เพื่อไม่ให้เป็นแหล่งเพาะพันธุ์พาหะนำโรคต่างๆ

4.2) การจัดการระบบสาธารณูปโภค

จัดเตรียมระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการให้เพียงพอกับคนงานที่เข้ามาพักอาศัยอยู่ในบริเวณที่พักคนงาน ได้แก่ ระบบระบายน้ำ ระบบไฟฟ้า ระบบน้ำใช้ ระบบบำบัดน้ำเสีย การจัดการมูลฝอย ระบบป้องกันและเตือนอัคคีภัย ดังนี้

- ระบบระบายน้ำ จัดให้มีทางระบายน้ำฝนและทางระบายน้ำทิ้ง และจะต้องมีตะแกรงดักขยะอยู่ในที่ที่ตรวจสอบได้ ให้น้ำไหลได้สะดวก
- ระบบไฟฟ้า จัดให้มีไฟฟ้าให้เพียงพอกับความต้องการใช้งาน โดยขอรับบริการจากการไฟฟ้านครหลวง
- ระบบน้ำใช้ จัดให้มีบ่อเก็บน้ำ หรือ ถังเก็บน้ำและก๊อกน้ำ ให้เพียงพอกับการใช้งาน และจัดเตรียมน้ำใช้ให้เพียงพอกับการอุปโภค-บริโภคของคนงานที่พักอยู่ในบริเวณบ้านพักคนงาน ซึ่งทางโครงการจัดให้มีถังเก็บน้ำใช้สำรอง ในกรณีที่น้ำประปาไม่ไหล โดยขอรับบริการจากการประปานครหลวง
- การจัดการน้ำเสีย จัดให้มีห้องน้ำ ห้องส้วมที่ถูกสุขลักษณะสำหรับคนงานให้เพียงพอกับคนงานก่อสร้างในอัตราส่วนไม่น้อยกว่า 1 ห้องต่อ 20 คน และการบำบัดน้ำเสียจากห้องส้วม เป็นไปโดยถูกสุขลักษณะก่อนปล่อยออกสู่ทางระบายน้ำสาธารณะ
- การจัดการขยะมูลฝอย จัดวางถังรองรับขยะมูลฝอยจากกิจกรรมของคนงานให้เพียงพอ และจัดให้มีที่พักขยะมูลฝอยรวมที่สามารถรองรับขยะมูลฝอยได้ไม่น้อยกว่า 3 วัน บริเวณบ้านพักคนงานก่อสร้าง

พร้อมทั้งมีการจัดเก็บขยะมูลฝอยจากโครงการฯ สัปดาห์ละ 2 ครั้ง โดยองค์การบริหารส่วนตำบล (อบต.) บางโฉลง

- ระบบป้องกันและเตือนอัคคีภัย จัดเตรียมเครื่องมือดับเพลิงขั้นต้น ชนิดผงเคมีแห้ง (Dry Chemical) ขนาด 5 กิโลกรัม หรือ เครื่องมือดับเพลิงขั้นต้น ขนาด 5 กิโลกรัม จำนวน 1 ถัง ติดตั้งอย่างน้อย 1 ชุด ต่ออาคาร หรือ ติดตั้งไว้ในระยะทางไม่เกิน 45.0 เมตรต่อชุด เพื่อใช้ในกรณีเกิดเพลิงไหม้ รวมทั้ง ติดตั้งเครื่องส่องสว่างฉุกเฉิน (Emergency Light) พลังงานของเครื่องส่องสว่างฉุกเฉินให้แสงสว่าง ไม่น้อยกว่า 2 ชั่วโมง แสงสว่างจะเปิดเองอัตโนมัติทันทีที่กระแสไฟฟ้าดับ นอกจากนี้ผู้รับดำเนินการก่อสร้างต้องฝึกอบรมให้คนงานก่อสร้างสามารถใช้เครื่องมือดังกล่าวอย่างถูกวิธีและกำหนดให้ปฏิบัติตามกฎระเบียบอย่างเคร่งครัด

4.3) จำนวนคนงาน

สำหรับงานก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ 3 จะใช้ระยะเวลาประมาณ 35 เดือน โดยมีจำนวนคนงานสูงสุด ประมาณ 900 คน และมีเจ้าหน้าที่ควบคุมงานก่อสร้าง 30 คน

1.5 ความก้าวหน้างานก่อสร้างโครงการฯ

การก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ 3 ของ ทสภ. ดำเนินการก่อสร้างโดย กิจการร่วมค้า ทีเอ็น (TN Joint Venture) (บริษัท ถนนมวงศ์บริการ จำกัด และ บริษัท เนวาร์ตันพัฒนาการ (มหาชน)) ควบคุมงานก่อสร้างโดย กลุ่มบริษัท AEC Consortium ประกอบด้วย งานก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ 3 และทางขับขนาน งานก่อสร้าง Rapid Exit Taxiway และทางขับ เชื่อม งานก่อสร้าง Perimeter Taxiway งานก่อสร้าง Taxiway D Extension งานผิวทางของทางวิ่งเส้นที่ 3 และทางขับ ต่างๆ โดยระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565 ในแต่ละพื้นที่การก่อสร้างของโครงการฯ อยู่ในขั้นตอน งานปรับปรุง คุณภาพดิน (Ground Improvement) งานก่อสร้างชั้นพื้นทาง (Subgrade) งานถมดินคันทาง (Embankment) งานระบบระบายน้ำแบบย่อย (Sub Drainage) งานติดตั้งแผ่นระบายน้ำตามแนวนอนสังเคราะห์ (Prefabricated Horizontal Drain) ระบบท่อคอนกรีตร้อยสายไฟใต้ดิน (Airfield Lighting Duct bank) งานถมพื้นทางด้วยหินคลุก (Crushed Rock) งานขุดตักดินออกจากพื้นที่ (Excavation and Removal) งานคลุมหน้าดินด้วยแผ่นใยสังเคราะห์ (Geotextile for Earthwork) งานปูแผ่นใยสังเคราะห์ใต้ระบบระบายน้ำใต้ดิน (Geotextile under sub drainage) งานวางระบบระบายน้ำ ด้วยท่อคอนกรีต (Drainage Box culvert) งานทดสอบการทรุดตัวของดิน (Consolidation) การลาดแอสฟัลต์ชนิดเหลวลง บนพื้นทางที่ปรับเตรียมไว้ (Prime Coat) และบนพื้นทางเดิม (Tack Coat for pavement) งานติดตั้งแผ่นพลาสติกกันซึม (Geomembrane) งานก่อสร้างท่อหุ้มคอนกรีตและบ่อพักสายเคเบิลใต้ดิน (Duct and Manhole) งานระบบสาธารณูปโภค ได้แก่ ระบบดับเพลิง และระบบสุขาภิบาล (Utilities-Sanitary and Fire Protection) เป็นต้น แสดงดังรูปที่ 1-9 ซึ่งมีความก้าวหน้าของก่อสร้างโครงการฯ อยู่ที่ร้อยละ 37.22 (ข้อมูลสรุป ณ วันที่ 25 มิถุนายน พ.ศ. 2565) แสดงดังตารางที่ 1-5

**ตารางที่ 1-5 ความก้าวหน้าการก่อสร้างโครงการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ 3 และ 4 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
: ในระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ 3 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ**

% ความก้าวหน้าการก่อสร้างของโครงการฯ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565				
เดือน	แผนงานประจำเดือน	ผลงานประจำเดือน	แผนงานสะสม	ผลงานสะสม
ม.ค. 65	2.94%	1.78%	20.25%	22.36%
ก.พ. 65	4.20%	3.68%	24.45%	26.04%
มี.ค. 65	4.23%	2.91%	28.68%	28.95%
เม.ย. 65	3.11%	1.89%	31.79%	30.84%
พ.ค. 65	2.99%	4.84%	34.78%	35.68%
มิ.ย. 65	1.86%	1.54%	36.64%	37.22%

ที่มา : บริษัท ถนนมวงส์ บริการ จำกัด และบริษัท เนวาร์ตน์พัฒนาการ จำกัด (มหาชน)



งาน Precast Boxculvert



งาน Sand Blanket-Service Road 1

(ก) การก่อสร้างเดือนมกราคม พ.ศ. 2565



งานถม Crushed Rock – Perimeter Taxiway



งานติดตั้ง Geotextile-Extension D-1

(ข) การก่อสร้างเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2565



งาน Subgrade/Embankment-South Area



งาน PVD-Extension D1

(ค) การก่อสร้างเดือนมีนาคม พ.ศ. 2565

**รูปที่ 1-9 การก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ 3 และงานโครงสร้างอาคาร ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565**



งาน Subdrainage-South Area



งาน Pit and Duct Bank-South Area

(ง) การก่อสร้างเดือนเมษายน พ.ศ. 2565



งาน Boxculvert - North



HMA Base Course - South

(จ) การก่อสร้างเดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2565



Excavation and Removal-Perimeter Taxiway



งาน Geotextile for Earthwork-South

(ฉ) การก่อสร้างเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2565

**รูปที่ 1-9 (ต่อ) การก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ 3 และงานโครงสร้างอาคาร ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565**

1.6 แผนการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

นอกเหนือจากการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมแล้วนั้น ทอท. ยังได้ติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการฯ อย่างสม่ำเสมอ โดยมีแผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง แสดงดังตารางที่ 1-6

ตารางที่ 1-6 แผนการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ 3 และ 4 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ : ในระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ 3 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	จุดติดตามตรวจสอบ	ดัชนีที่ทำการตรวจวัด	ความถี่
I. การติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม			
	<ul style="list-style-type: none"> - พื้นที่ก่อสร้างโครงการ - สำนักงานควบคุมการก่อสร้าง - บ้านพักคนงาน 	- การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	2 ครั้ง/ปี
II. การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม			
1. เสียงและความสั่นสะเทือน	- กรณีก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ 3 จำนวน 1 สถานี บริเวณหมู่บ้านพาร์ควิวซิตี หรือ บริเวณใกล้เคียง	<ul style="list-style-type: none"> - ระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง (L_{eq} 1 hour) - ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{eq} 24 hours) - ระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) - ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ที่ 90 (L_{90}) - ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) - ระดับเสียงรบกวน - ความสั่นสะเทือน 	1 ครั้ง/เดือน ในช่วงที่มีการก่อสร้างทางวิ่ง ตรวจวัด 24 ชั่วโมง เป็นเวลา 7 วันต่อเนื่อง
2. คุณภาพอากาศ	- กรณีก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ 3 จำนวน 1 สถานี บริเวณหมู่บ้านพาร์ควิวซิตี หรือ บริเวณใกล้เคียง	<ul style="list-style-type: none"> - ฝุ่นละอองรวม เฉลี่ย 24 ชั่วโมง (TSP) - ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน เฉลี่ย 24 ชั่วโมง (PM_{10}) - ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 2.5 ไมครอน เฉลี่ย 24 ชั่วโมง ($PM_{2.5}$) - ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง และ 8 ชั่วโมง (CO) - ก๊าซไฮโดรคาร์บอนรวมเฉลี่ย 1 ชั่วโมง (THC) - ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง (NO_2) - สารอินทรีย์ระเหยง่าย เฉลี่ย 24 ชั่วโมง (VOCs) - ทิศทางและความเร็วลม (WS/WD) 	1 ครั้ง/เดือน ในช่วงการเปิดหน้าดิน 2 ครั้ง/ปี ในช่วงการก่อสร้างอื่นๆ ตรวจวัด 24 ชั่วโมง เป็นเวลา 7 วันต่อเนื่อง

ตารางที่ 1-6 แผนการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ 3 และ 4 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ : ในระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ 3 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	จุดติดตามตรวจสอบ	ดัชนีที่ทำการตรวจวัด	ความถี่
II. การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)			
3. คุณภาพน้ำผิวดินและตะกอนดิน	<ul style="list-style-type: none"> - SW1 : คลองหนองงูเห่า บริเวณเหนือสถานีสูบน้ำ ประมาณ 200 เมตร - SW2 : คลองหนองงูเห่า บริเวณใต้จุดปล่อยน้ำ ประมาณ 10 เมตร - -SW3 : คลองลาดกระบัง บริเวณเหนือสถานีสูบน้ำ ประมาณ 200 เมตร - SW4 : คลองลาดกระบัง บริเวณใต้จุดปล่อยน้ำ ประมาณ 10 เมตร 	<p><u>ด้านกายภาพ</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - ความขุ่น (Turbidity) - ความนำไฟฟ้า (Conductivity) <p><u>ด้านเคมี</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - ความเป็นกรดและด่าง (pH) - ออกซิเจนละลาย (DO) - บีโอดี (BOD) - ของแข็งที่ละลายได้ทั้งหมด (TDS) - ของแข็งแขวนลอย (SS) - น้ำมันและไขมัน (Oil and Grease) - ตะกั่ว (Pb) - โครเมียม (Cr) - นิกเกิล (Ni) <p><u>ด้านชีวภาพ</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด (TCB) - แบคทีเรียกลุ่มฟิคอลโคลิฟอร์ม (FCB) 	1 ครั้ง/เดือน ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง
4. การระบายน้ำและการป้องกันน้ำท่วม	- คลองระบายน้ำภายใน ทสภ. ที่อยู่ใกล้พื้นที่ก่อสร้าง	<ul style="list-style-type: none"> - ระดับน้ำ ทิศทางการไหลของน้ำ ระดับการขึ้นเขินของคลอง พื้นที่หน้าตัดคลอง อัตราการไหล - ข้อมูลผลการตรวจสอบประสิทธิภาพการระบายน้ำ 	1 ครั้ง/ปี ก่อนเข้าฤดูฝน ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง

ตารางที่ 1-6 แผนการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ 3 และ 4 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ : ในระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ 3 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	จุดติดตามตรวจสอบ	ดัชนีที่ทำการตรวจวัด	ความถี่
II. การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม			
5. การคมนาคมขนส่ง	1) การจราจรบนถนนสายหลักรอบ ทสภ. ถนนที่เป็นเส้นทางสายหลักโดยรอบ ทสภ. ได้แก่ - ทางหลวงพิเศษกรุงเทพฯ-ชลบุรี สายใหม่ - ถนนร่มเกล้า - ถนนกิ่งแก้ว - ถนนลาดกระบัง - ถนนเทพรัตน (ถนนบางนา-ตราด) - ถนนศรีวารีน้อย	- ชนิดและปริมาณการจราจรรายชั่วโมงจำแนกตามเส้นทางขาเข้าและขาออก	3 ครั้ง/ปี ตรวจวัด 24 ชั่วโมง เป็นเวลา 2 วันต่อเนื่อง ในวันหยุดและวันธรรมดา ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง
	2) การจราจรบนถนนเข้า-ออกพื้นที่ก่อสร้าง - เส้นทางเข้า-ออกพื้นที่ก่อสร้าง	- ชนิดและปริมาณการจราจรรายชั่วโมงจำแนกตามเส้นทางที่เข้า-ออกพื้นที่ก่อสร้าง	บันทึกเป็นรายวัน และจัดทำรายงานสรุปประจำทุกเดือน ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง
	3) การเกิดอุบัติเหตุ ถนนภายใน ทสภ. และถนนที่เป็นเส้นทางสายหลักโดยรอบ ทสภ. ได้แก่ - ทางหลวงพิเศษกรุงเทพฯ-ชลบุรี สายใหม่ - ถนนร่มเกล้า - ถนนกิ่งแก้ว - ถนนลาดกระบัง - ถนนเทพรัตน (ถนนบางนา-ตราด) - ถนนศรีวารีน้อย	- จำนวนอุบัติเหตุจราจรบนถนน โดยระบุสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ ความรุนแรง และความเสียหายที่เกิดขึ้น	บันทึกเป็นรายวันและจัดทำสรุปประจำทุกเดือน

ตารางที่ 1-6 แผนการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ 3 และ 4 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ : ในระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ 3 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	จุดติดตามตรวจสอบ	ดัชนีที่ทำการตรวจวัด	ความถี่
II. การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ต่อ)			
6. การจัดการน้ำเสีย	- จุดระบายน้ำทั้งออกจากระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูป บริเวณสำนักงานควบคุมการก่อสร้าง	- ความเป็นกรดและด่าง (pH) - บีโอดี (BOD) - ของแข็งแขวนลอย (SS) - ซัลไฟด์ (S^{2-}) - ของแข็งที่ละลายได้ทั้งหมด (TDS) - ตะกอนหนัก (Settleable solids) - น้ำมันและไขมัน (Oil & Grease) - ทีเคเอ็น (TKN)	1 ครั้ง/เดือน ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง
7. การจัดการของเสีย	- บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง - สำนักงานควบคุมการก่อสร้าง - ที่พักคนงานก่อสร้าง	- ปริมาณขยะมูลฝอยทั่วไป - ปริมาณขยะมูลฝอยจากการก่อสร้าง - ปริมาณขยะมูลฝอยอันตราย	จัดทำรายงานสรุปประจำทุกเดือน ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง
8. เศรษฐกิจและสังคม	- ตามแนวเส้นทางขนส่งด้านละ 100 เมตร ที่ผ่านพื้นที่ อ่อนไหวตามแผนเส้นทางขนส่งของผู้รับเหมาและ บริเวณพื้นที่อ่อนไหวใกล้พื้นที่ก่อสร้าง	การสอบถามความคิดเห็นของประชาชน ผู้นำชุมชน และพื้นที่ อ่อนไหวด้วยแบบสอบถาม ประกอบด้วย - ข้อมูลเกี่ยวกับสภาพเศรษฐกิจ และสังคม - ข้อมูลสภาพแวดล้อมของชุมชนและการเดินทางสัญจรใน ปัจจุบัน - การรับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการ - ผลกระทบที่ได้รับจากการก่อสร้าง - การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้างของโครงการ - ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่มีต่อโครงการ	1 ครั้ง/ปี ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง

ตารางที่ 1-6 แผนการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ 3 และ 4 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ : ในระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ 3 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	จุดติดตามตรวจสอบ	ดัชนีที่ทำการตรวจวัด	ความถี่
		- การรวบรวมสถิติข้อร้องเรียน พร้อมวิเคราะห์สาเหตุ และเสนอมาตรการป้องกันและแก้ไข	
9. สุขภาพและการสาธารณสุข	<u>มาตรการทั่วไปด้านสุขภาพและการสาธารณสุข</u> - หน่วยงานสาธารณสุขใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้างโครงการ	- บันทึกแจ้งจากหน่วยงานสาธารณสุขในพื้นที่	ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง
	<u>อุบัติเหตุ</u> - ชุมชนรอบพื้นที่โครงการ	- บันทึกข้อร้องเรียนเรื่องอุบัติเหตุจากการขนส่ง	ทุกเดือน ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง
10. อาชีวอนามัยและความปลอดภัย	<u>มาตรการทั่วไปด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัย</u> - พื้นที่ปฏิบัติงาน	- สรุปผลการดำเนินงานด้านการบริหารจัดการอาชีวอนามัยและความปลอดภัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน	1 ครั้ง/ปี ตลอดระยะเวลาการก่อสร้าง
	<u>สุขภาพที่พักอากาศ</u> - พื้นที่ก่อสร้างโครงการ	- ข้อมูลบันทึกการอบรมด้านสุขอนามัยและการป้องกันโรค - ข้อมูลบันทึกการตรวจสุขภาพที่พักอากาศ ด้านขยะมูลฝอย น้ำเสีย - ข้อมูลบันทึกสถิติอุบัติเหตุ ได้แก่ สาเหตุการเกิดเหตุ บริเวณที่เกิดเหตุ - ความรุนแรงของอุบัติเหตุ สาเหตุและการแก้ไข	2 ครั้ง/ปี ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง