

## บทที่ 4

สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการ  
ป้องกันและแก้ไขผลกระทบ  
สิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตาม  
ตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม



## บทที่ 4

### สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

จากการตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ 3 และ 4 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ : ในระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ 3 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565 พบว่า บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) ได้ปฏิบัติตามมาตรการฯ ที่ระบุไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ผ่านความเห็นชอบจากสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) โดยสามารถสรุปผลการตรวจประเมินได้ดังต่อไปนี้

#### 4.1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

จากผลการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ 3 และ 4 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ : ในระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ 3 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) โดยกำหนดให้ทาง ทอท. ต้องยึดถือปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เสนอไว้ในรายงาน ประกอบด้วย มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านมาตรการทั่วไป เสียงและความสั่นสะเทือน คุณภาพอากาศ คุณภาพน้ำผิวดินและตะกอนดิน ลักษณะภูมิประเทศ ทรัพยากรดิน ธรณีวิทยาและแผ่นดินไหว นิเวศวิทยาทางน้ำ การระบายน้ำและการป้องกันน้ำท่วม ระบบสาธารณสุขโรค การคมนาคมขนส่ง การใช้ประโยชน์ที่ดิน การจัดการน้ำเสีย การจัดการของเสีย การเกษตร การเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ เศรษฐกิจและสังคม การท่องเที่ยว ภูมิทัศน์และทัศนียภาพ สุขภาพและการสาธารณสุข อาชีวอนามัยและความปลอดภัย และประวัติศาสตร์และโบราณคดี ทั้งนี้จากการดำเนินงานติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการฯ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565 พบว่า ทอท. ได้ปฏิบัติตามมาตรการฯ ครบถ้วน

#### 4.2 ผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

สรุปผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามแผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบ โครงการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ 3 และ 4 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ : ในระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ 3 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565 แสดงรายละเอียดดังตารางที่ 4-1

**ตารางที่ 4-1 ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ 3 และ 4 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ 3 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565**

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	จุดติดตามตรวจสอบ	ดัชนี	ผลการดำเนินการ	ปัญหา/อุปสรรค/ การแก้ไข
1. เสียงและความ สั่นสะเทือน	- กรณีก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ 3 จำนวน 1 สถานี บริเวณหมู่บ้าน พาร์ควิวดี หรือ บริเวณ ใกล้เคียง	- 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	- ผลการตรวจวัดระดับเสียง ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565 พบว่า ผลการตรวจวัดระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ( $L_{eq\ 24\ hours}$ ) และระดับ เสียงสูงสุด ( $L_{max}$ ) มีค่าใกล้เคียงกัน และผลการติดตามตรวจสอบทั้งหมด มีค่าอยู่ในมาตรฐานที่กำหนด แสดงให้เห็นว่าผลกระทบด้านเสียงจาก กิจกรรมการก่อสร้างของโครงการฯ อยู่ในระดับต่ำ ส่วนระดับเสียงเฉลี่ย กลางวัน-กลางคืน ( $L_{dn}$ ) และระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ที่ 90 ( $L_{90}$ ) ปัจจุบัน ยังไม่มีมีการกำหนดมาตรฐานเพื่อควบคุม สำหรับระดับเสียงรบกวน มีค่า อยู่ในมาตรฐานค่าระดับเสียงรบกวน ตามประกาศคณะกรรมการ สิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 29 (พ.ศ. 2550) นอกจากนี้ ค่าความ สั่นสะเทือน พบว่า ค่าความเร็วของความสั่นสะเทือน มีแนวโน้มไม่ แตกต่างกัน และมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการ สิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐาน ความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร ประกาศใน ราชกิจจานุเบกษาเล่มที่ 127 ตอนพิเศษ 69 ง วันที่ 2 มิถุนายน พ.ศ. 2553 กรณีเป็นอาคารประเภทที่ 2 โดยจุดตรวจวัดอยู่ที่ฐานราก หรือ ชั้นล่างของอาคาร ดังนั้นจึงสรุปได้ว่าความสั่นสะเทือนใน ระยะก่อสร้างของโครงการฯ ไม่ส่งผลกระทบต่อ โครงสร้างและ ส่วนประกอบของอาคาร รวมถึงไม่มีผลกระทบต่อสุขภาพอนามัยของ ประชาชนบริเวณใกล้เคียง	-

**ตารางที่ 4-1 (ต่อ) ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ 3 และ 4 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ 3  
ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565**

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	จุดติดตามตรวจสอบ	ดัชนี	ผลการดำเนินการ	ปัญหา/อุปสรรค/ การแก้ไข
<b>2. คุณภาพอากาศ</b>	- กรณีก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ 3 จำนวน 1 สถานี บริเวณหมู่บ้าน พาร์ควิวซิดี หรือ บริเวณ ใกล้เคียง	- ฝุ่นละอองรวม เฉลี่ย 24 ชั่วโมง (TSP) - ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน เฉลี่ย 24 ชั่วโมง (PM <sub>10</sub> ) - ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 2.5 ไมครอน เฉลี่ย 24 ชั่วโมง (PM <sub>2.5</sub> ) - ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง และ 8 ชั่วโมง (CO) - ก๊าซไฮโดรคาร์บอนรวมเฉลี่ย 1 ชั่วโมง (THC) - ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง (NO <sub>2</sub> ) - สารอินทรีย์ระเหยง่าย เฉลี่ย 24 ชั่วโมง (VOCs) - ทิศทางและความเร็วลม (WS/WD)	- ผลตรวจวัดคุณภาพอากาศ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565 พบว่า ปริมาณฝุ่นละอองรวม และปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็ก ไม่เกิน 10 ไมครอน มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน ตามประกาศ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ. 2547) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศโดยทั่วไป สำหรับปริมาณฝุ่นละออง ขนาดเล็กไม่เกิน 2.5 ไมครอน มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน ประกาศ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 36 (พ.ศ. 2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 2.5 ไมครอน ในบรรยากาศโดยทั่วไป ส่วนก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง และ 8 ชั่วโมง พบว่า มีค่าอยู่ในมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศ โดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2538) ในขณะที่ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง พบว่า มีค่าอยู่ในมาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2552) สำหรับปริมาณก๊าซไฮโดรคาร์บอนรวม ปัจจุบันยังไม่มีมาตรฐานกำหนด เพื่อควบคุม ส่วนผลการตรวจวัดสารอินทรีย์ระเหยง่ายของโครงการฯ ได้ดำเนินการตรวจวัดแบบแยกองค์ประกอบ พบว่า ส่วนใหญ่มีค่า สารอินทรีย์ระเหยง่ายอยู่ในมาตรฐานตามประกาศกรมควบคุมมลพิษ เรื่อง กำหนดค่าเฝ้าระวังสำหรับสารอินทรีย์ระเหยง่ายในบรรยากาศ โดยทั่วไปในเวลา 24 ชั่วโมง พ.ศ. 2552 และประกาศคณะกรรมการ	

**ตารางที่ 4-1 (ต่อ) ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ 3 และ 4 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ 3  
ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565**

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	จุดติดตามตรวจสอบ	ดัชนี	ผลการดำเนินการ	ปัญหา/อุปสรรค/ การแก้ไข
			สิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เรื่อง กำหนดมาตรฐานก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ ในบรรยากาศโดยทั่วไป พ.ศ. 2560 ยกเว้น อะครอลีนที่มีค่าไม่เป็นไป ตามมาตรฐานฯ ในบางวันที่ทำการตรวจวัด ทั้งนี้เมื่อพิจารณาทิศทางลม ในช่วงเวลาดังกล่าว พบว่า ในเดือนเมษายน พ.ศ. 2565 ลมส่วนใหญ่พัด มาจากทิศตะวันออกเฉียงใต้ค่อนข้างมาทางทิศใต้ ซึ่งมาจากสนามบิน สุวรรณภูมิ ในขณะที่เดือนพฤษภาคม และเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2565 ลมส่วนใหญ่พัดมาทางทิศใต้และทิศตะวันตกเฉียงใต้ค่อนข้างมาทางทิศใต้ ซึ่งเป็นแหล่งชุมชน โดยสารอะครอลีนใช้ในกระบวนการผลิตของ ผลิตภัณฑ์เคมีอินทรีย์หลายชนิด เช่น ใช้เป็นสารกำจัดเชื้อราและ สารกำจัดศัตรูพืช นอกจากนี้สารอะครอลีน อาจเกิดจากการเผาไหม้ ไม่สมบูรณ์ของสารที่เป็นไขมัน สี และไม้ รวมถึงอาจเกิดจากประกอบ อาหาร ซึ่งมาจากควันที่มีการเผาไหม้ไม่สมบูรณ์ของสารที่เป็นไขมัน สัตว์/น้ำมันพืช ทั้งนี้กิจกรรมก่อสร้างของโครงการฯ ระหว่างเดือน มกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565 อยู่ในขั้นตอนงานก่อสร้างชั้นพื้นทาง งานระบบระบายน้ำแบบย่อย (Sub Drainage) งานติดตั้งแผนระบายน้ำ ตามแนวนอนสังเคราะห์ (Prefabricated Horizontal Drain) ระบบท่อ คอนกรีตร้อยสายไฟใต้ดิน (Airfeild Lighting Duct bank) งานถมพื้น ทางด้วยหินคลุก เป็นต้น โดยไม่มีกิจกรรมอันเกี่ยวเนื่องกับการใช้ ผลิตภัณฑ์ที่มีองค์ประกอบของสารอะครอลีนแต่อย่างใด	-

**ตารางที่ 4-1 (ต่อ) ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ 3 และ 4 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ 3  
ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565**

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	จุดติดตามตรวจสอบ	ดัชนี	ผลการดำเนินการ	ปัญหา/อุปสรรค/ การแก้ไข
			- นอกจากนี้โครงการฯ ได้ดำเนินการติดตามตรวจสอบสารอินทรีย์ระเหยง่าย (VOCs) แบบแยกองค์ประกอบบริเวณสำนักงานควบคุมการก่อสร้าง ซึ่งอยู่บริเวณด้านทิศใต้ของพื้นที่ก่อสร้างโครงการฯ เป็นประจำทุกเดือนเพิ่มเติมจากที่มาตรการในรายงาน EHIA กำหนดไว้ โดย บริษัท แอลแอลเอส แลบบอราทอรี กรุ๊ป (ประเทศไทย) จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทที่ปรึกษาด้านสิ่งแวดล้อมของบริษัทผู้ดำเนินการก่อสร้าง โดยผลการติดตามตรวจสอบสารอินทรีย์ระเหยง่ายระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565 พบว่า ทุกดัชนีมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานฯ จากข้อมูลข้างต้นประกอบกับกิจกรรมการก่อสร้างของโครงการฯ จึงไม่น่าจะเป็นสาเหตุที่ทำให้ค่าอะครอลีนในบรรยากาศสูงขึ้นแต่อย่างใด	
<b>3. คุณภาพน้ำผิวดินและตะกอนดิน</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- SW1: คลองหนองงูเห่า บริเวณเหนือสถานีสูบน้ำ ประมาณ 200 เมตร</li> <li>- SW2: คลองหนองงูเห่า บริเวณใต้จุดปล่อยน้ำ ประมาณ 10 เมตร</li> <li>- SW3: คลองลาดกระบัง บริเวณเหนือสถานีสูบน้ำ ประมาณ 200 เมตร</li> <li>- SW4: คลองลาดกระบัง บริเวณใต้จุดปล่อยน้ำ ประมาณ 10 เมตร</li> </ul>	<u>ด้านกายภาพ</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ความขุ่น (Turbidity)</li> <li>- ความนำไฟฟ้า (Conductivity)</li> </ul> <u>ด้านเคมี</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ความเป็นกรดและด่าง (pH)</li> <li>- ออกซิเจนละลาย (DO)</li> <li>- บีโอดี (BOD)</li> <li>- ของแข็งที่ละลายได้ทั้งหมด (TDS)</li> <li>- ของแข็งแขวนลอย (SS)</li> <li>- น้ำมันและไขมัน (Oil and Grease)</li> <li>- ตะกั่ว (Pb)</li> </ul>	- ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565 ทั้ง 4 สถานี มาเปรียบเทียบกับมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ. 2537) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดิน ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 111 ตอนที่ 16 ง วันที่ 24 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2537 พบว่า คุณภาพน้ำในคลองทั้ง 4 สถานี ส่วนใหญ่มีค่าเทียบได้กับมาตรฐานคุณภาพน้ำผิวดินประเภทที่ 4 ซึ่งใช้ประโยชน์เพื่อการอุปโภคและบริโภค โดยต้องผ่านการฆ่าเชื้อตามปกติ และผ่านกระบวนการปรับปรุงคุณภาพน้ำเป็นพิเศษก่อน และเพื่อการอุตสาหกรรม ยกเว้น ค่าบีโอดีของทุกสถานีที่มีค่าไม่อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานฯ ทุกครั้งที่ติดตามตรวจสอบทั้งนี้อาจมีสาเหตุมาจากอาจเกิดการชะสารอินทรีย์ และสิ่งสกปรกลงสู่	-

**ตารางที่ 4-1 (ต่อ) ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ 3 และ 4 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ 3  
ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565**

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	จุดติดตามตรวจสอบ	ดัชนี	ผลการดำเนินการ	ปัญหา/อุปสรรค/ การแก้ไข
		<ul style="list-style-type: none"> <li>- โครเมียม (Cr)</li> <li>- นิกเกิล (Ni)</li> </ul> <u>ด้านชีวภาพ</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>- แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด (TCB)</li> <li>- แบคทีเรียกลุ่มฟีคอลโคลิฟอร์ม (FCB)</li> </ul>	แหล่งน้ำ ประกอบกับลำคลองเหล่านี้ใช้ประโยชน์เป็นทางระบายน้ำเสียของชุมชนริมสองฝั่งคลองจึงอาจมีการปนเปื้อนของน้ำเสียจากชุมชนตลอดริมฝั่งคลองที่ระบายลงสู่แหล่งน้ำ โดยอาจไม่ผ่านการบำบัด มิได้มีสาเหตุมาจากการดำเนินกิจกรรมก่อสร้างของโครงการฯ	
<b>4. การระบายน้ำและการป้องกันน้ำท่วม</b>	- คลองระบายน้ำภายใน ทสภ. ที่อยู่ใกล้พื้นที่ก่อสร้าง	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ระดับน้ำ ทิศทางการไหลของน้ำ ระดับการขึ้นของคลองพื้นที่หน้าตัดคลอง อัตราการไหล</li> <li>- ข้อมูลผลการตรวจสอบประสิทธิภาพการระบายน้ำ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ผลการติดตามตรวจสอบการระบายน้ำและการป้องกันน้ำท่วม คลองระบายน้ำภายใน ทสภ. ประจำปี พ.ศ. 2565 บริเวณใกล้พื้นที่ก่อสร้างในช่วงระยะทาง 5 กิโลเมตร พบว่า มีระดับความลึกเฉลี่ย 1.05 เมตร หรือ -2.85 ม.รทก. ความเร็วของกระแสน้ำเฉลี่ย 0.022 เมตรต่อวินาที และมีอัตราการไหลเฉลี่ย 0.54 ลูกบาศก์เมตรต่อวินาที โดยมีระดับน้ำ ณ วันที่สำรวจ เท่ากับ -1.750 ม.รทก. ซึ่งมีทิศทางการไหลของน้ำจากทิศเหนือลงสู่ทิศใต้ ระบายลงสู่บ่อเก็บน้ำ (Pond 1) ฝั่งโรงสูบน้ำด้านทิศตะวันตกของ ทสภ. ทำหน้าที่สูบน้ำสู่คลองลาดกระบัง เพื่อป้องกันน้ำท่วมขังภายในพื้นที่</li> <li>- เมื่อพิจารณาความเร็วมากสุดของน้ำที่ยอมให้ไม่เกิดการกัดเซาะของดินพบว่า คลองระบายน้ำภายใน ทสภ. ใกล้พื้นที่ก่อสร้าง มีลักษณะเป็นดินเหนียว และน้ำในคลองค่อนข้างขุ่น และมีตะกอน ดังนั้น ค่าความเร็วมากสุดของน้ำที่ยอมให้ไม่เกิดการกัดเซาะของดินที่เสนอแนะโดย Fortier and Scobey (1973) ควรมีค่าไม่เกิน 1.52 เมตรต่อวินาที ซึ่งจากความเร็วของกระแสน้ำของคลองระบายน้ำภายใน ทสภ. ใกล้พื้นที่ก่อสร้าง พบว่า มีค่าความเร็วมากสุดของน้ำที่ยอมให้ไม่เกิด</li> </ul>	-

**ตารางที่ 4-1 (ต่อ) ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ 3 และ 4 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ 3 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565**

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	จุดติดตามตรวจสอบ	ดัชนี	ผลการดำเนินการ	ปัญหา/อุปสรรค/ การแก้ไข
			การกัดเซาะของดินเท่ากับ 0.022 เมตรต่อวินาที ซึ่งต่ำกว่า 1.52 เมตรต่อวินาที ตามค่าความเร็วมากที่สุดของน้ำที่ยอมให้ไม่เกิดการกัดเซาะของดิน (Fortier and Scobey (1973) ดังนั้น จึงไม่ทำให้เกิดการกัดเซาะของตลิ่ง แต่อาจมีการสะสมของตะกอนได้	
5. การคมนาคมขนส่ง	<b>1) การจราจรบนถนนสายหลัก</b> <b>รอบ ทสภ.</b> ถนนที่เป็นเส้นทางสายหลักโดยรอบทสภ. ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> <li>- ทางหลวงพิเศษกรุงเทพฯ-ชลบุรี สายใหม่</li> <li>- ถนนร่มเกล้า</li> <li>- ถนนกิ่งแก้ว</li> <li>- ถนนลาดกระบัง</li> <li>- ถนนเทพรัตน (ถนนบางนา-ตราด)</li> <li>- ถนนศรีวิภาวินัย</li> </ul>	- ชนิดและปริมาณการจราจรรายชั่วโมงจำแนกตามเส้นทางขาเข้าและขาออก	- ผลการสำรวจและบันทึกปริมาณจราจรบนถนนเส้นทางสายหลักโดยรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565 ดำเนินการทั้งสิ้น 1 ครั้งในเดือนมีนาคม พ.ศ. 2565 จำนวน 6 เส้นทางสามารถสรุปได้ดังนี้ <ol style="list-style-type: none"> <li>1) ถนนร่มเกล้า มีจำนวนช่องจราจรรวม 6 ช่องจราจร มีความหนาแน่นของปริมาณจราจร (V/C Ratio) โดยรวม เท่ากับ 0.60 สรุปได้ว่าสภาพการจราจรบนถนนร่มเกล้า โดยรวมมีสภาพการจราจรที่พอใช้-พอเคลื่อนตัวไปได้</li> <li>2) ถนนลาดกระบัง มีจำนวนช่องจราจรรวม 6 ช่องจราจร มีความหนาแน่นของปริมาณจราจร (V/C Ratio) โดยรวม เท่ากับ 0.75 สรุปได้ว่ามีสภาพการจราจรที่เลว-ค่อนข้างหนาแน่น เคลื่อนตัวสลับกับติดขัดเป็นช่วง ๆ</li> <li>3) ถนนกิ่งแก้ว มีจำนวนช่องจราจรรวม 8 ช่องจราจร มีความหนาแน่นของปริมาณจราจร (V/C Ratio) โดยรวม เท่ากับ 0.58 สรุปได้ว่าสภาพการจราจรบนถนนกิ่งแก้ว โดยรวมมีสภาพการจราจรที่พอใช้-พอเคลื่อนตัวไปได้</li> </ol>	-



**ตารางที่ 4-1 (ต่อ) ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ 3 และ 4 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ 3  
ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565**

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	จุดติดตามตรวจสอบ	ดัชนี	ผลการดำเนินการ	ปัญหา/อุปสรรค/ การแก้ไข
			<p>4) ถนนบางนา-ตราด มีจำนวนช่องจราจรรวม 14 ช่องจราจร แบ่งออกเป็น ช่องจราจรขาเข้าและขาออก ซึ่งเป็นจราจรเส้นทางหลักรวม 8 ช่องจราจร และช่องจราจรเส้นทางคู่ขนานรวม 6 ช่องจราจร พบว่า</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● ช่องจราจรหลัก : มีความหนาแน่นของปริมาณจราจร (V/C Ratio) โดยรวม เท่ากับ 0.89 สรุปได้ว่าสภาพการจราจรบนถนนบางนา-ตราด ช่องจราจรหลัก โดยรวมมีสภาพการจราจรที่เลวมาก-หนาแน่น ติดขัด</li> <li>● ช่องจราจรคู่ขนาน : มีความหนาแน่นของปริมาณจราจร (V/C Ratio) โดยรวม เท่ากับ 0.82 สรุปได้ว่าสภาพการจราจรบนถนนบางนา-ตราด ช่องจราจรคู่ขนาน โดยรวมมีสภาพการจราจรที่เลว-ค่อนข้างหนาแน่น เคลื่อนตัวสลับกับติดขัดเป็นช่วงๆ</li> </ul> <p>5) ถนนศรีวารีน้อย มีจำนวนช่องจราจรรวม 4 ช่องจราจร มีความหนาแน่นของปริมาณจราจร (V/C Ratio) โดยรวม เท่ากับ 0.66 สรุปได้ว่าสภาพการจราจรบนถนนศรีวารีน้อย โดยรวมมีสภาพการจราจรที่พอใช้-พอเคลื่อนตัวไปได้</p> <p>6) ทางหลวงพิเศษกรุงเทพฯ-ชลบุรี สายใหม่ มีจำนวนช่องจราจรรวม 8 ช่องจราจร มีความหนาแน่นของปริมาณจราจร (V/C Ratio) โดยรวม เท่ากับ 0.65 สรุปได้ว่าสภาพการจราจรบนทางหลวงพิเศษกรุงเทพฯ-ชลบุรี สายใหม่ โดยรวมมีสภาพการจราจรที่พอใช้-พอเคลื่อนตัวไปได้</p>	

**ตารางที่ 4-1 (ต่อ) ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ 3 และ 4 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ 3 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565**

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	จุดติดตามตรวจสอบ	ดัชนี	ผลการดำเนินการ	ปัญหา/อุปสรรค/ การแก้ไข
5. การคมนาคมขนส่ง (ต่อ)	2) การจราจรบนถนนเข้า-ออก พื้นที่ก่อสร้าง - เส้นทางเข้า-ออกพื้นที่ก่อสร้าง	- ชนิดและปริมาณการจราจรรายชั่วโมงจำแนกตามเส้นทางที่เข้า-ออกพื้นที่ก่อสร้าง	- ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565 พบว่า มีปริมาณรถที่ผ่านเข้า-ออก พื้นที่โครงการฯ ในช่วงเวลาดังกล่าวมีทั้งหมด 77,934 คัน ซึ่งในเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2565 มีจำนวนคันรถสูงสุด จำนวน 17,047 คัน โดยรถที่ผ่านเข้า-ออกพื้นที่โครงการฯ ส่วนใหญ่เป็นรถยนต์ที่ใช้เส้นทางถนนเข้า-ออกพื้นที่สำนักงานควบคุมการก่อสร้าง (ทางเข้าประตู NO.1) คิดเป็นร้อยละ 37.2 รองลงมาเป็นรถบรรทุกส่งสินค้า คิดเป็นร้อยละ 29.7 และรถบรรทุกและรถพ่วง คิดเป็นร้อยละ 21.7 ที่เข้า-ออกบริเวณทางเข้าพื้นที่ก่อสร้าง (ทางเข้าประตู NO.3)	-
	3) การเกิดอุบัติเหตุ ถนนภายใน ทสภ. และถนนที่เป็น เส้นทางสายหลักโดยรอบ ทสภ. ได้แก่ - ทางหลวงพิเศษกรุงเทพฯ-ชลบุรี สายใหม่ - ถนนร่มเกล้า - ถนนกิ่งแก้ว - ถนนลาดกระบัง - ถนนเทพรัตน (ถนนบางนา-ตราด) - ถนนศรีวารีน้อย	- จำนวนอุบัติเหตุจราจรบนถนน โดยระบุสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ ความรุนแรง และ ความเสียหายที่เกิดขึ้น	- ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565 ไม่พบการเกิดอุบัติเหตุบนถนนภายใน ทสภ. และถนนที่เป็นเส้นทางสายหลักโดยรอบ ทสภ.	-

**ตารางที่ 4-1 (ต่อ) ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ 3 และ 4 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ 3 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565**

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	จุดติดตามตรวจสอบ	ดัชนี	ผลการดำเนินการ	ปัญหา/อุปสรรค/ การแก้ไข
6. การจัดการน้ำเสีย	<ul style="list-style-type: none"> <li>- จุดระบายน้ำที่ออกจากระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปบริเวณสำนักงานควบคุมการก่อสร้าง</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ความเป็นกรดและด่าง (pH)</li> <li>- บีโอดี (BOD)</li> <li>- ของแข็งแขวนลอย (SS)</li> <li>- ซัลไฟด์ (<math>S^{2-}</math>)</li> <li>- ของแข็งที่ละลายได้ทั้งหมด (TDS)</li> <li>- ตะกอนหนัก (Settleable solids)</li> <li>- น้ำมันและไขมัน (Oil &amp; Grease)</li> <li>- ทีเคเอ็น (TKN)</li> </ul>	<p>- ผลการติดตามตรวจสอบระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565 พบว่า ส่วนใหญ่มีค่าเป็นไปตามมาตรฐานฯ ยกเว้น ค่าของแข็งที่ละลายได้ทั้งหมด ที่เกินมาตรฐานฯ ทุกครั้งที่ทำการตรวจวัด ทั้งนี้เมื่อพิจารณาสาเหตุอาจเกิดจากการชะเซสดิน และสารอินทรีย์ลงสู่บ่อดักตะกอนเป็นแหล่งน้ำนิ่ง จึงมีการสะสมของสารอินทรีย์และเกิดการย่อยสลายของสารอินทรีย์ในแหล่งน้ำดังกล่าว ส่งผลให้คุณภาพน้ำทั้ง บางดัชนีมีค่าเกินมาตรฐานฯ อย่างไรก็ตามโครงการฯ ไม่มีการระบายน้ำลงสู่แหล่งน้ำสาธารณะแต่อย่างใด โดยรวบรวมน้ำทิ้งไว้ในบ่อดักตะกอน ภายในพื้นที่สำนักงานควบคุมการก่อสร้างโครงการฯ ทั้งนี้บริษัทผู้ดำเนินการก่อสร้างได้ดำเนินการสูบน้ำและขนส่งน้ำทิ้งด้วยรถบรรทุกทิ้งไปยังบ่อบำบัดน้ำเสีย (Sewage Pump Pit Station : SPP) เพื่อเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสียส่วนกลางของ ทสภ. ต่อไป โดยกำหนดความถี่ในการสูบไปบำบัดอย่างน้อย 2 ครั้ง/ปี และจะพิจารณาเพิ่มความถี่ให้สอดคล้องกับความสามารถในการรองรับปริมาณน้ำทิ้งของบ่อดักตะกอนในแต่ละช่วงเวลา ซึ่งปัจจุบันบ่อดักตะกอนยังมีขนาดเพียงพอในการรับน้ำทิ้งบริเวณสำนักงานควบคุมการก่อสร้าง</p>	-
7. การจัดการของเสีย	<ul style="list-style-type: none"> <li>- บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง</li> <li>- สำนักงานควบคุมการก่อสร้าง</li> <li>- ที่พักคนงานก่อสร้าง</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ปริมาณขยะมูลฝอยทั่วไป</li> <li>- ปริมาณขยะมูลฝอยจากการก่อสร้าง</li> <li>- ปริมาณขยะมูลฝอยอันตราย</li> </ul>	<p>- การจัดการของเสียภายในพื้นที่ก่อสร้าง และสำนักงานควบคุมการก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● ปริมาณมูลฝอยที่เกิดขึ้น ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565 พบว่า มีปริมาณขยะอยู่ในช่วง 2,313.1-10,722.6 กิโลกรัม/เดือน หรือ 74.6- 345.9 กิโลกรัม/วัน โดยแบ่งออกเป็น</li> </ul>	-

**ตารางที่ 4-1 (ต่อ) ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ 3 และ 4 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ 3  
ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565**

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	จุดติดตามตรวจสอบ	ดัชนี	ผลการดำเนินการ	ปัญหา/อุปสรรค/ การแก้ไข
			<p>(1) ขยะมูลฝอยทั่วไป มีปริมาณระหว่าง 2,310.0-3,780.0 กิโลกรัม/เดือน หรือ 74.5-135.0 กิโลกรัม/วัน โดยคิดเป็นร้อยละ 49.6 ของปริมาณของเสียทั้งหมด</p> <p>(2) ขยะมูลฝอยจากการก่อสร้าง มีปริมาณระหว่าง 1,720.0-7,680.0 กิโลกรัม/เดือน หรือ 61.4-247.7 กิโลกรัม/วัน โดยคิดเป็นร้อยละ 50.3 ของปริมาณของเสียทั้งหมด</p> <p>(3) ขยะมูลฝอยติดเชื้อ มีปริมาณระหว่าง 0.9-8.1 กิโลกรัม/เดือน หรือ 0.1-0.3 กิโลกรัม/วัน โดยคิดเป็นร้อยละ 0.1 ของปริมาณของเสียทั้งหมด</p> <p>โดยปัจจุบันภายในพื้นที่ก่อสร้าง และสำนักงานควบคุมการก่อสร้าง ยังไม่มีการขนส่งขยะมูลฝอยอันตรายไปกำจัด</p> <p>- การจัดการของเสียภายในพื้นที่บ้านพักคนงานก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>บริเวณบ้านพักพนักงานของบริษัท ถนนวงศ์ บริการ จำกัด จำนวน 1 แห่ง ปริมาณมูลฝอยที่เกิดขึ้น ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565 พบว่า มีปริมาณขยะอยู่ในช่วง 822-1,211 กิโลกรัม/เดือน หรือ 27.4-43.3 กิโลกรัม/วัน โดยแบ่งออกเป็น</li> </ul> <p>(1) ขยะมูลฝอยทั่วไป มีปริมาณระหว่าง 728-1,090 กิโลกรัม/เดือน หรือ 24.3-38.9 กิโลกรัม/วัน โดยคิดเป็นร้อยละ 91.3 ของปริมาณของเสียทั้งหมด</p>	

**ตารางที่ 4-1 (ต่อ) ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ 3 และ 4 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ 3  
ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565**

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	จุดติดตามตรวจสอบ	ดัชนี	ผลการดำเนินการ	ปัญหา/อุปสรรค/ การแก้ไข
			<p>(2) ขยะมูลฝอยที่นำกลับมาใช้ใหม่ มีปริมาณระหว่าง 51-121 กิโลกรัม/เดือน หรือ 1.6-4.3 กิโลกรัม/วัน โดยคิดเป็นร้อยละ 8.7 ของปริมาณของเสียทั้งหมด</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• บริเวณบ้านพักพนักงานของบริษัท เนาวรัตน์พัฒนาการ จำกัด (มหาชน) จำนวน 2 แห่ง ปริมาณมูลฝอยที่เกิดขึ้น ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565 พบว่า มีปริมาณขยะอยู่ในช่วง 11,924-14,502 กิโลกรัม/เดือน หรือ 397.5-483.4 กิโลกรัม/วัน แบ่งออกเป็น</li> </ul> <p>(1) ขยะมูลฝอยทั่วไป มีปริมาณระหว่าง 11,269-13,699 กิโลกรัม/เดือน หรือ 375.6-456.6 กิโลกรัม/วัน โดยคิดเป็นร้อยละ 94.5 ของปริมาณของเสียทั้งหมด</p> <p>(2) ขยะมูลฝอยที่นำกลับมาใช้ใหม่ มีปริมาณระหว่าง 655-803 กิโลกรัม/เดือน หรือ 21.8-26.8 กิโลกรัม/วัน โดยคิดเป็นร้อยละ 5.5 ของปริมาณของเสียทั้งหมด</p> <p>โดยปัจจุบันภายในพื้นที่บ้านพักพนักงานก่อสร้าง ยังไม่มีกิจกรรมที่ก่อให้เกิดมูลฝอยอันตรายแต่อย่างใด</p>	

**ตารางที่ 4-1 (ต่อ) ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ 3 และ 4 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ 3 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565**

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	จุดติดตามตรวจสอบ	ดัชนี	ผลการดำเนินการ	ปัญหา/อุปสรรค/ การแก้ไข
<b>8. เศรษฐกิจและสังคม</b>	- ตามแนวเส้นทางขนส่งด้านละ 100 เมตร ที่ผ่านพื้นที่อ่อนไหวตามแผนเส้นทางขนส่งของผู้รับเหมาและบริเวณพื้นที่อ่อนไหวใกล้พื้นที่ก่อสร้าง	การสอบถามความคิดเห็นของประชาชน ผู้นำชุมชน และพื้นที่อ่อนไหวด้วยแบบสอบถามประกอบด้วย - ข้อมูลเกี่ยวกับสภาพเศรษฐกิจ และสังคม - ข้อมูลสภาพแวดล้อมของชุมชนและการเดินทางสัญจรในปัจจุบัน - การรับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการฯ - ผลกระทบที่ได้รับจากการก่อสร้าง - การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้างของโครงการฯ - ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่มีต่อโครงการฯ - การรวบรวมสถิติข้อร้องเรียน พร้อมวิเคราะห์สาเหตุ และเสนอมาตรการป้องกันและแก้ไข	- ผลการติดตามตรวจสอบด้านเศรษฐกิจ-สังคม กำหนดให้ดำเนินการติดตามตรวจสอบ ปีละ 1 ครั้งโดยโครงการฯ ได้ดำเนินการศึกษาสภาพเศรษฐกิจ-สังคม และความคิดเห็นของประชาชนที่อยู่โดยรอบ ทสภ. ครั้งล่าสุด เมื่อเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2564 ดังที่ได้รายงานผลการติดตามตรวจสอบ ในรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ฉบับระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2564 สำหรับการศึกษาสภาพเศรษฐกิจ-สังคม และความคิดเห็นของประชาชน ในปี พ.ศ. 2565 โครงการฯ กำหนดแผนดำเนินการในช่วงเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2565 และจะนำเสนอผลการติดตามตรวจสอบ ในรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ฉบับเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2565	-
<b>9. สุขภาพและการสาธารณสุข</b>	<b>มาตรการทั่วไปด้านสุขภาพและการสาธารณสุข</b> - หน่วยงานสาธารณสุขใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้างโครงการ	- บันทึกแจ้งจากหน่วยงานสาธารณสุขในพื้นที่	- บริษัทผู้ดำเนินการก่อสร้างได้แจ้งความประสงค์ขอความอนุเคราะห์ในการส่งผู้ป่วยเข้ารับการรักษา ในกรณีเกิดเหตุฉุกเฉิน ต่อโรงพยาบาลจุฬารัตน์ 9 ตลอดช่วงระยะเวลาดำเนินการก่อสร้างโครงการฯ โดยมอบหมายให้พยาบาลประจำสำนักงานควบคุมการก่อสร้างเป็นผู้ประสานงาน และประชาสัมพันธ์รายชื่อโรงพยาบาลใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้าง ทั้งนี้ในระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565 ไม่พบข้อร้องเรียนอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุจากการขนส่งที่เกิดจากโครงการฯ แต่อย่างใด	-
	<b>อุบัติเหตุ</b> - ชุมชนรอบพื้นที่โครงการ	- บันทึกข้อร้องเรียนเรื่องอุบัติเหตุจากการขนส่ง		

**ตารางที่ 4-1 (ต่อ) ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ 3 และ 4 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในระยะก่อสร้าง โครงการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ 3 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565**

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	จุดติดตามตรวจสอบ	ดัชนี	ผลการดำเนินการ	ปัญหา/อุปสรรค/ การแก้ไข
10. อาชีวอนามัย และความปลอดภัย	มาตรการทั่วไปด้านอาชีวอนามัยและ ความปลอดภัย - พื้นที่ปฏิบัติงาน  สุขภาพที่พักอาศัย - พื้นที่ก่อสร้างโครงการ	<ul style="list-style-type: none"> <li>- สรุปผลการดำเนินงานด้านการบริหารจัดการอาชีวอนามัยและความปลอดภัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน</li> <li>- ข้อมูลบันทึกการอบรมด้านสุขอนามัยและการป้องกันโรค ความประพฤติ การไม่ก่อเหตุร้ายคดี สิ่งเสพติด และความปลอดภัยในการทำงาน</li> <li>- ข้อมูลบันทึกการตรวจสุขภาพที่พักอาศัย ด้านขยะมูลฝอย น้ำเสีย</li> <li>- ข้อมูลบันทึกสถิติอุบัติเหตุ ได้แก่ สาเหตุการเกิดเหตุ บริเวณที่เกิดเหตุ ความรุนแรงของอุบัติเหตุ สาเหตุและการแก้ไข</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- บริษัทผู้ดำเนินการก่อสร้างมีการฝึกอบรมพนักงานใหม่ ผู้ควบคุมงาน หรือ หัวหน้างาน เพื่อเพิ่มเสริมสร้างความรู้ ทักษะ เรื่องความปลอดภัยในการทำงาน มีการดำเนินการตรวจสอบสภาพเครื่องจักร เครื่องมือ และอุปกรณ์ก่อสร้างที่นำมาใช้งานในโครงการฯ เป็นประจำทุกเดือน โดยจัดให้มีผู้รับผิดชอบในการตรวจสอบ ติดป้ายเตือนและสัญลักษณ์เตือนอันตราย ตั้งแต่ทางเข้าพื้นที่ก่อสร้างโครงการฯ ตลอดจนเขตอันตรายในพื้นที่การทำงาน รวมถึงจัดให้มีการบริการเพื่อช่วยเหลือผู้ปฏิบัติงานเมื่อประสบอันตราย หรือ เจ็บป่วยเนื่องจากการทำงาน ในการปฐมพยาบาล หรือ ในการรักษาพยาบาล โดยจัดให้มีสถานที่สำหรับการปฐมพยาบาล บุคลากร และเวชภัณฑ์แก่การรักษาพยาบาล เบื้องต้น รวมทั้งยานพาหนะพร้อมที่จะนำผู้ปฏิบัติงานส่งสถานพยาบาล โรงพยาบาล หรือ สถานีอนามัย เพื่อให้การรักษาผู้ที่ประสบอันตราย หรือ เจ็บป่วยได้โดยทันที สำหรับสุขภาพที่พักอาศัย ด้านขยะมูลฝอย น้ำเสีย ทางบริษัทผู้ดำเนินการก่อสร้างมีการกำหนดไว้ในกฎระเบียบ และข้อบังคับ ให้มีการดูแลความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของที่พักคนงาน และปัจจุบันไม่มีอุบัติเหตุในพื้นที่บ้านพักคนงานและพื้นที่ก่อสร้าง</li> </ul>	-