

---

บทที่ 1

บทนำ

---

## 1.1 ความเป็นมาของโครงการ

กองทัพอากาศได้ก่อสร้างท่าอากาศยานภูเก็ต (ทภก.) ขึ้นในปี พ.ศ. 2490 ตั้งอยู่ที่ตำบลไม้ขาว อำเภอถลาง จังหวัดภูเก็ต โดยในระยะแรกใช้สำหรับอากาศยานขนาดกลางที่ทำการบินในฟิลิปปินส์ เฉพาะในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ต่อมาเมื่อภารกิจทางทหารลดลง บริษัท เดินอากาศไทย จำกัด จึงได้ขออนุญาตใช้เป็นท่าอากาศยานสำหรับอากาศยานโดยสารขนาดเล็ก ซึ่งต่อมาในวันที่ 13 ธันวาคม พ.ศ. 2497 สยามบินภูเก็ตได้รับการประกาศให้เป็นสยามบินพาณิชย์ โดยมีกรมการบินพาณิชย์ (กรมท่าอากาศยานในปัจจุบัน) เป็นผู้ดำเนินการในวันที่ 27 สิงหาคม พ.ศ. 2527 คณะรัฐมนตรีได้มีมติให้การท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย (บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) ในปัจจุบัน) รับโอนกิจการ ทภก. มาดำเนินการในฐานะผู้เช่าจากกระทรวงการคลัง ตั้งแต่วันที่ 8 ตุลาคม พ.ศ. 2531 โดยยกเว้นงาน 3 ประเภท คือ งานบริการโทรคมนาคม งานวิทยุเครื่องช่วยเดินอากาศ และงานควบคุมการจราจรทางอากาศ ซึ่งให้บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด เป็นผู้รับผิดชอบในการดำเนินการ

ทภก. ได้รับการพัฒนามาอย่างต่อเนื่อง โดยในปี พ.ศ. 2547 ทอท. ได้เสนอรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการพัฒนา ทภก. ระยะที่ 1 ซึ่งคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้มีมติเห็นชอบในการประชุม ครั้งที่ 3/2548 เมื่อวันที่ 2 มีนาคม พ.ศ. 2548 ต่อมา ทอท. ได้คาดการณ์ปริมาณการจราจรทางอากาศและจำนวนผู้โดยสารของ ทภก. ซึ่งพบว่าปริมาณการจราจรทางอากาศและจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นจะทำให้ท่าอากาศยานผู้โดยสารและสิ่งอำนวยความสะดวกของท่าอากาศยานที่มีอยู่ในขณะนั้นไม่สามารถรองรับได้อย่างเพียงพอ ทอท. จึงได้เสนอรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการพัฒนา ทภก. (กรณีเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ) ซึ่งคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้มีมติเห็นชอบในการประชุม ครั้งที่ 3/2554 เมื่อวันที่ 17 พฤศจิกายน พ.ศ. 2554 ดังเอกสารแนบ ก

ทั้งนี้ เพื่อให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2561 และประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่องหลักเกณฑ์ และวิธีการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมซึ่งผู้ดำเนินการหรือผู้ขออนุญาตจะต้องจัดทำเมื่อได้รับอนุญาตให้ดำเนินโครงการหรือกิจการแล้ว พ.ศ. 2561 ลงวันที่ 4 มกราคม 2562 ทอท. จึงได้แจ้งให้บริษัท เอสจีเอส (ประเทศไทย) จำกัด เป็นบริษัทที่ปรึกษาในการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะดำเนินการ ของโครงการพัฒนา ทภก. (กรณีเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ) ปี พ.ศ. 2564-2565

## 1.2 วัตถุประสงค์

1.2.1 เพื่อดำเนินการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
ในระยะดำเนินการ ตามรายละเอียดโครงการพัฒนา ทกภ. (กรณีเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ)

1.2.2 เพื่อดำเนินการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของ ทกภ. ได้แก่ คุณภาพอากาศในบรรยากาศ  
ระดับเสียง คุณภาพน้ำทะเลชายฝั่ง คุณภาพน้ำผิวดิน คุณภาพน้ำใต้ดิน คุณภาพน้ำทิ้ง การใช้ประโยชน์ที่ดิน  
การคมนาคมขนส่ง เศรษฐกิจและสังคม และสาธารณสุข/ อาชีวอนามัยและความปลอดภัย ในระยะดำเนินการของ ทกภ.

1.2.3 เพื่อนำเสนอปัญหาที่พบและข้อเสนอแนะต่างๆ (ในกรณีที่พบ)

## 1.3 วิธีการศึกษา

วิธีการศึกษาการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบ  
ผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะดำเนินการของ ทกภ. มีขั้นตอนดังนี้

1.3.1 รวบรวมข้อมูลพื้นฐานจากเอกสาร และรายงานที่เกี่ยวข้อง

1.3.2 รวบรวมข้อมูลภาคสนามจากการสำรวจ เก็บตัวอย่าง การสัมภาษณ์ประชาชนในพื้นที่และเจ้าหน้าที่  
ของหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง

1.3.3 วิเคราะห์ข้อมูลที่ได้จากข้อ 1.3.1 และ 1.3.2 เพื่อประเมินสภาพปัจจุบัน และการปฏิบัติตามมาตรการ  
ป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะดำเนินการของ  
ทกภ.

1.3.4 นำเสนอผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตาม  
ตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะดำเนินการของ ทกภ. พร้อมทั้งวิจารณ์ผลและให้ข้อเสนอแนะ

## 1.4 ขอบเขตของการดำเนินงาน

จากรายการขอบเขตของงานจ้างที่ปรึกษา (TOR) เพื่อติดตามตรวจสอบและจัดทำรายงานผลการปฏิบัติ  
ตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการ  
พัฒนาทกภ. (กรณีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ) ในระยะดำเนินการ ระหว่างปี พ.ศ. 2564-2565  
ได้กำหนดขอบเขตให้บริษัทที่ปรึกษาต้องติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบ  
สิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะดำเนินการ รวมทั้งจัดทำรายงานตามรูปแบบ  
การจัดทำรายงานผลการดำเนินงานตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตาม  
ตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.)  
โดยมีรายละเอียดดังนี้

#### 1.4.1 การติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ที่ปรึกษาดำเนินการตรวจสอบผลการดำเนินงานตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ เปรียบเทียบกับมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการพัฒนา ทกภ. (กรณีเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ) ซึ่งมีรายละเอียดการติดตามตรวจสอบดังนี้

- ระยะดำเนินการ
  - อุตุนิยมวิทยาและคุณภาพอากาศ
  - ระดับเสียง
  - คุณภาพน้ำ
  - อุทกวิทยาน้ำใต้ดิน
  - อุทกวิทยาน้ำผิวดินและการระบายน้ำ
  - นิเวศวิทยาทางน้ำ
  - นิเวศวิทยานบก
  - การใช้ประโยชน์ที่ดิน
  - การคมนาคมขนส่ง
  - ระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ
  - การจัดการของเสียและของเสียอันตราย
  - การจัดการน้ำเสีย
  - สภาพเศรษฐกิจ-สังคม
  - สาธารณสุข/อาชีวอนามัยและความปลอดภัย
  - ทัศนียภาพและการท่องเที่ยว


#### 1.4.2 การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ที่ปรึกษาดำเนินการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของ ทกภ. ในระยะดำเนินการ แสดงดัง ตารางที่ 1.4.2-1 และประเมินผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยเปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของ ทกภ. ในปีที่ผ่านมา พร้อมทั้งวิจารณ์ผลและให้ข้อเสนอแนะ โดยมีขอบเขตการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ได้แก่ คุณภาพอากาศในบรรยากาศ ระดับเสียง คุณภาพน้ำทะเลชายฝั่ง คุณภาพน้ำผิวดิน คุณภาพน้ำใต้ดิน คุณภาพน้ำทิ้ง การใช้ประโยชน์ที่ดิน การคมนาคมขนส่ง เศรษฐกิจและสังคม และสาธารณสุข/อาชีวอนามัย และความปลอดภัย



ตารางที่ 1.4.2-1 แผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ โครงการพัฒนา ทก. ประจำปี 2565

มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม	พารามิเตอร์ที่ทำการ ตรวจวัด	ความถี่	ช่วงเวลาทำการตรวจวัด											
			ม.ค. 65	ก.พ. 65	มี.ค. 65	เม.ย. 65	พ.ค. 65	มิ.ย. 65	ก.ค. 65	ส.ค. 65	ก.ย. 65	ต.ค. 65	พ.ย. 65	ธ.ค. 65
1. คุณภาพอากาศในบรรยากาศ 1.1 Air side คลังสินค้า King Power (บริเวณสถานีดับเพลิงและกู้ภัยเดิม) 1.2 บริเวณลานจอดรถหน้าอาคารผู้โดยสาร 1.3 บริเวณบ้านไม้ขาว 1.4 บริเวณบ้านหมากปรก	- TSP, PM-10, NO <sub>2</sub> , CO, THC, VOCs, ความเร็วและทิศทางลม	2 ครั้ง/ปี		✓							✓			
2. ระดับเสียง*														
2.1 บริเวณบ้านไม้ขาว (ทิศเหนือ)	- ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L <sub>eq</sub> 24 hrs.)	เดือนละ 1 ครั้ง	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
2.2 บริเวณบ้านหมากปรก (ทิศตะวันออก)	- ระดับเสียงสูงสุด (L <sub>max</sub> )													
2.3 บริเวณบ้านแหลมทราย (ทิศตะวันออก)	- ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L <sub>dn</sub> )													
2.4 บริเวณบ้านป่อไทร (ทิศใต้)	- ระดับพลังงานเสียงรวมภายใน 1 วินาที (SEL)													
3. คุณภาพน้ำทะเลชายฝั่ง 3.1 บริเวณปลายท่อระบายน้ำทางวิ่งด้าน 09 3.2 บริเวณปลายท่อระบายน้ำด้านทิศใต้	- ความเป็นกรดและด่าง - ความเค็ม - ความโปร่งใส - ความขุ่น - สารแขวนลอย - สารที่ละลายได้ทั้งหมด - น้ำมันและไขมัน - ออกซิเจนละลาย - สารอินทรีย์คาร์บอนทั้งหมด - ไนเตรท-ไนโตรเจน - ฟอสเฟต-ฟอสฟอรัส - แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด - แบคทีเรียกลุ่มฟิคอลโคลิฟอร์ม	2 ครั้ง/ปี		✓							✓			

หมายเหตุ : 

หมายถึง แผนการดำเนินงานที่กำหนดไว้

✓

หมายถึง ช่วงเวลาที่ดำเนินงานจริง

\*

หมายถึง ผลการตรวจวัดระดับเสียงจากสถานีตรวจวัดเสียงอากาศยานแบบถาวรของ ทก.

ตารางที่ 1.4.2-1 แผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ โครงการพัฒนา ทกภ. ประจำปี 2565 (ต่อ)


มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม	พารามิเตอร์ที่ทำการ ตรวจวัด	ความถี่	ช่วงเวลาทำการตรวจวัด											
			ม.ค. 65	ก.พ. 65	มี.ค. 65	เม.ย. 65	พ.ค. 65	มิ.ย. 65	ก.ค. 65	ส.ค. 65	ก.ย. 65	ต.ค. 65	พ.ย. 65	ธ.ค. 65
<b>4. คุณภาพน้ำผิวดิน</b> 4.1 สระเก็บน้ำดิบสำหรับ ทำน้ำประปา บริเวณ บ่อเก็บน้ำดิบ 1 (บ่อดิน) 4.2 สระเก็บน้ำดิบสำหรับ ทำน้ำประปา บริเวณ บ่อเก็บน้ำดิบ 2 (บ่อซีเมนต์)	- ความเป็นกรด-ด่าง - ความขุ่น - สารแขวนลอย - ออกซิเจนละลาย - บีโอดี - เหล็ก - แบคทีเรียกลุ่ม โคลิฟอร์มทั้งหมด - แบคทีเรียกลุ่ม ฟิคอลโคลิฟอร์ม	2 ครั้ง/ปี		✓							✓			
<b>5. คุณภาพน้ำใต้ดิน</b> 5.1 บ่อพักน้ำบาดาลของ ทกภ.	- ความเป็นกรด-ด่าง - ความขุ่น - การนำไฟฟ้า - สารแขวนลอย - สารที่ละลายได้ทั้งหมด - ความกระด้างทั้งหมด - เหล็ก - แมงกานีส - คลอไรด์ - ไนเตรท - ซัลเฟต - แบคทีเรียกลุ่ม โคลิฟอร์มทั้งหมด - แบคทีเรียกลุ่ม ฟิคอลโคลิฟอร์ม - แบคทีเรีย <i>E.Coli</i>	2 ครั้ง/ปี		✓							✓			

หมายเหตุ : ☐ หมายถึง แผนการดำเนินงานที่กำหนดไว้

✓ หมายถึง ช่วงเวลาที่ดำเนินงานจริง

ตารางที่ 1.4.2-1 แผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ โครงการพัฒนา ทกภ. ประจำปี 2565 (ต่อ)

มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม	พารามิเตอร์ที่ทำการ ตรวจวัด	ความถี่	ช่วงเวลาทำการตรวจวัด											
			ม.ค. 65	ก.พ. 65	มี.ค. 65	เม.ย. 65	พ.ค. 65	มิ.ย. 65	ก.ค. 65	ส.ค. 65	ก.ย. 65	ต.ค. 65	พ.ย. 65	ธ.ค. 65
<b>6. คุณภาพน้ำทิ้ง</b> 6.1 น้ำเสียก่อนเข้าระบบ บำบัดน้ำเสีย 6.2 น้ำทิ้งที่ผ่านการบำบัดแล้ว	- ความเป็นกรด-ด่าง - บีโอดี - ซีโอดี - สารแขวนลอย - ตะกอนหนัก - สารที่ละลายได้ทั้งหมด - ชัลไฟด์ - ไนโตรเจนในรูปที่เคเอ็น - น้ำมันและไขมัน - แบคทีเรียกลุ่ม โคลิฟอร์มทั้งหมด - แบคทีเรียกลุ่ม ฟิคอลโคลิฟอร์ม - แบคทีเรีย <i>E.Coli</i>	เดือนละ 1 ครั้ง	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
<b>7. การใช้ประโยชน์ที่ดิน</b> 7.1 พื้นที่ในรัศมี 5 กิโลเมตร โดยรอบ ทกภ.	- รวบรวมข้อมูลการใช้ ประโยชน์ที่ดินจาก หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง - เปรียบเทียบสภาพการ เปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดิน กับรายงานผลการปฏิบัติ ตามมาตรการป้องกันและ แก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อมฯ ของ ทกภ. ปี พ.ศ. 2563	ปีละ 1 ครั้ง			✓									

หมายเหตุ :  หมายถึง แผนการดำเนินงานที่กำหนดไว้  
 ✓ หมายถึง ช่วงเวลาที่ดำเนินงานจริง

ตารางที่ 1.4.2-1 แผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ โครงการพัฒนา ทกภ. ประจำปี 2565 (ต่อ)

มาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม	พารามิเตอร์ที่ทำการ ตรวจวัด	ความถี่	ช่วงเวลาทำการตรวจวัด											
			ม.ค. 65	ก.พ. 65	มี.ค. 65	เม.ย. 65	พ.ค. 65	มิ.ย. 65	ก.ค. 65	ส.ค. 65	ก.ย. 65	ต.ค. 65	พ.ย. 65	ธ.ค. 65
<b>8. การคมนาคมขนส่ง</b> 8.1 ทางหลวงหมายเลข 402 8.2 ทางหลวงหมายเลข 4026 (สายใหม่) 8.3 ทางหลวงหมายเลข 4031	- รวบรวมข้อมูลการคมนาคมขนส่งจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง - เปรียบเทียบปริมาณจราจรที่เกิดขึ้นกับผลการศึกษาในรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของ ทกภ. ปี พ.ศ. 2563	ปีละ 1 ครั้ง			✓									
<b>9. สภาพเศรษฐกิจ-สังคม</b> 9.1 พื้นที่ที่ได้รับผลกระทบระดับ NEF มากกว่า 40 9.2 พื้นที่ที่ได้รับผลกระทบระดับ NEF 30 ถึง 40	- สำรวจสภาพเศรษฐกิจสังคมและความคิดเห็นของประชาชนในพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากการดำเนินงานของ ทกภ.	ปีละ 1 ครั้ง			✓									

หมายเหตุ : ☐ หมายถึง แผนการดำเนินงานที่กำหนดไว้  
☒ หมายถึง ช่วงเวลาที่ดำเนินงานจริง

---

บทที่ 2

รายละเอียดโครงการ

---

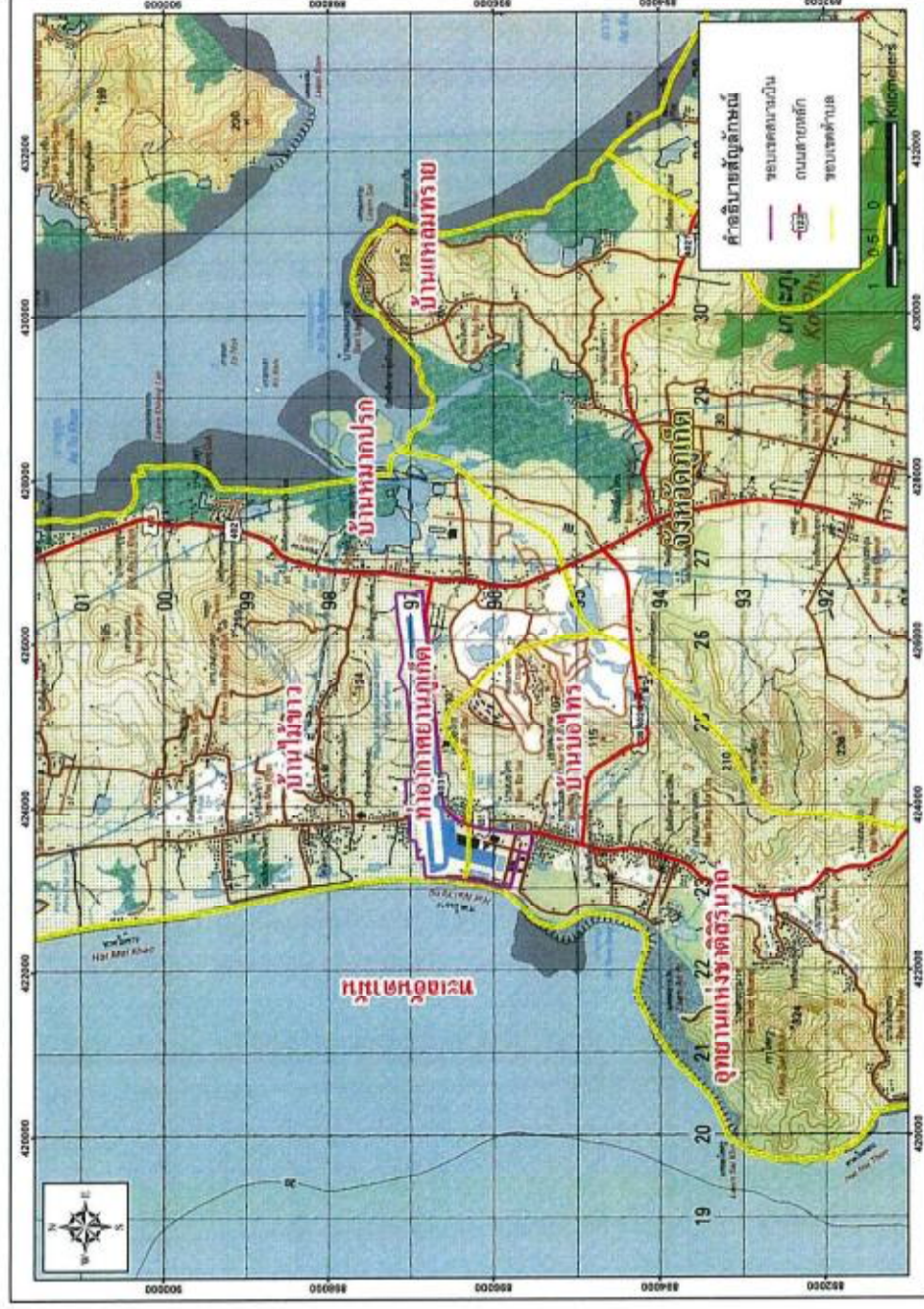
#### 2.1 ที่ตั้งท่าอากาศยานภูเก็ต

ท่าอากาศยานภูเก็ต (ทกภ.) ตั้งอยู่บริเวณชายทะเลด้านตะวันตกทางตอนเหนือของจังหวัดภูเก็ต ในเขตตำบลไม้ขาว อำเภอถลาง จังหวัดภูเก็ต สะดุดที่ 08 งบศา 06 ลิปดา 38 ฟิลิปดาเหนือ และลองจิจูดที่ 98 งบศา 18 ลิปดา 45 ฟิลิปดาตะวันออก ห่างจากตัวเมืองภูเก็ตไปตามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 402 (ถนนเทพกระษัตรี) ประมาณ 32 กิโลเมตร ทกภ. มีพื้นที่ทั้งหมด 2.31 ตารางกิโลเมตร หรือประมาณ 1,447 ไร่ ลักษณะพื้นที่คล้ายรูปตัวแอล (L) โดยแผนที่แสดงที่ตั้งและอาณาเขตติดต่อของ ทกภ. แสดงดังรูปที่ 2.1-1 และรูปที่ 2.1-2 และมีอาณาเขตติดต่อกับพื้นที่ต่างๆ โดยรอบดังนี้

ทิศเหนือ	ติดต่อ	บ้านไม้ขาว ตำบลไม้ขาว อำเภอถลาง และพยุยารัต
ทิศใต้	ติดต่อ	อุทยานแห่งชาติสิรินาถ กรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช และบ้านบ่อไทร ตำบลไม้ขาว อำเภอถลาง
ทิศตะวันออก	ติดต่อ	บ้านหมากปรก ตำบลไม้ขาว อำเภอถลาง และอยู่ห่างจากทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 402 ประมาณ 500 เมตร
ทิศตะวันตก	ติดต่อ	ชายฝั่งทะเลอันดามัน ซึ่งอยู่ในเขตอุทยานแห่งชาติสิรินาถ กรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช

#### 2.2 องค์ประกอบหลักของ ทกภ.ในปัจจุบัน

องค์ประกอบหลักของ ทกภ. ในปัจจุบัน ดังแสดงในรูปที่ 2.2-1 มีรายละเอียดดังนี้



ที่มา : บริษัท เอสซีเอส (ประเทศไทย) จำกัด, 2562

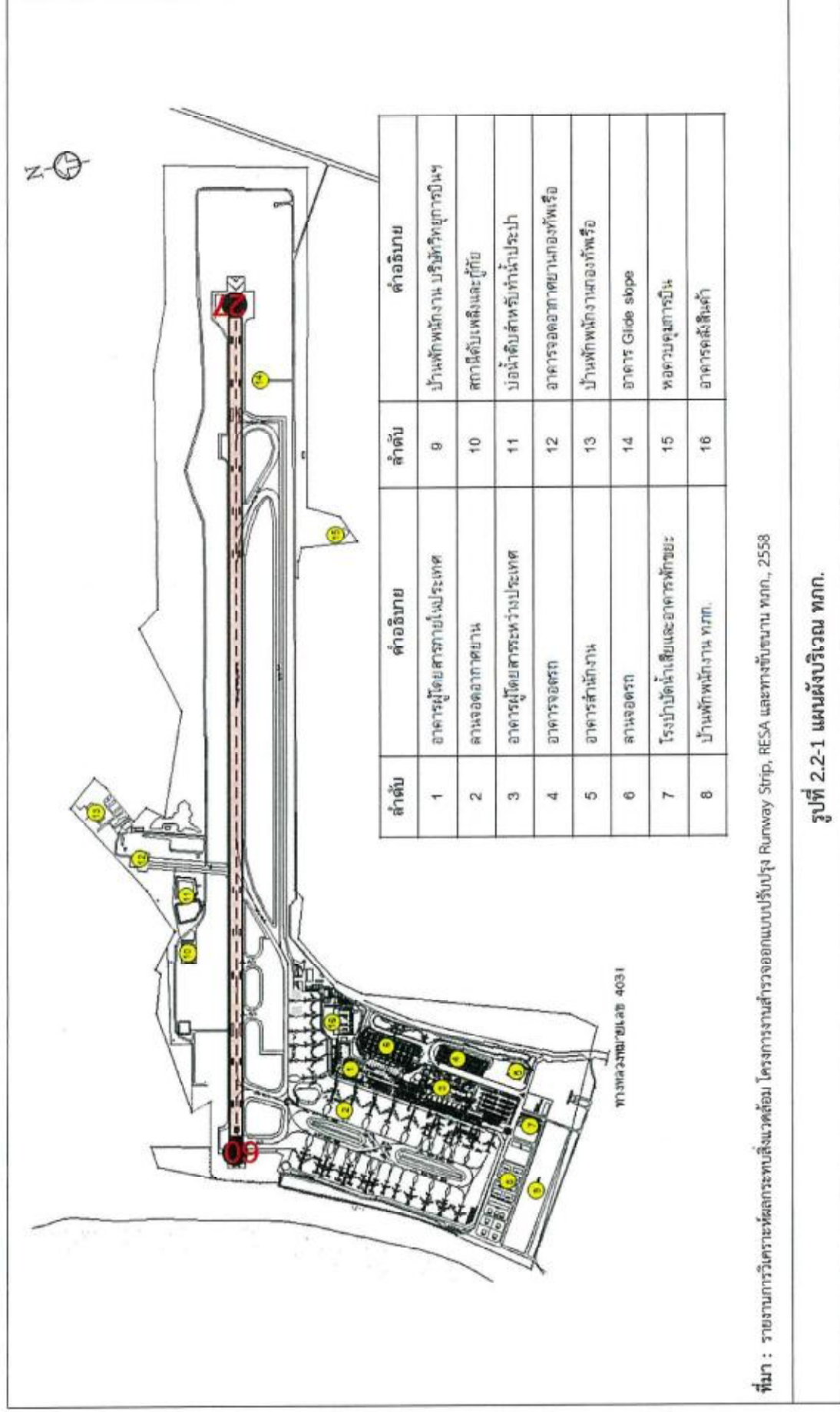
รูปที่ 2.1-1 แผนที่ตั้งและอาณาเขตติดต่อของ ทกภ.





ที่มา : บริษัท เอสซีจีเอส (ประเทศไทย) จำกัด, 2562

รูปที่ 2.1-2 ภาพถ่ายทางอากาศแสดงทุ่ง ทก.



ที่มา : รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการงานสำรวจออกแบบปรับปรุง Runway Strip, RESA และทางขับขนาน ทภท., 2558



## 2.2.1 อาคารผู้โดยสาร (Passenger Terminal Building)

อาคารผู้โดยสารของ ทกภ. มี 2 หลัง ได้แก่ อาคารผู้โดยสารภายในประเทศมีพื้นที่ 41,500 ตารางเมตร อาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศ มีพื้นที่ 52,000 ตารางเมตร แสดงดังภาพถ่ายที่ 2.2.1-1 นอกจากนี้ยังมีอาคารผู้โดยสาร X-Terminal เป็นอาคารที่จัดไว้สำหรับเช็คอินผู้โดยสารเที่ยวบินเช่าเหมาลำ เพื่อลดความแออัดของอาคารผู้โดยสารของ ทกภ. โดยก่อนเครื่องออกประมาณ 1 ชั่วโมง ทกภ. จะจัดรถบริการรับส่งผู้โดยสารไปยังอาคารผู้โดยสารขาออกเพื่อขึ้นเครื่องต่อไป



อาคารผู้โดยสารภายในประเทศ



อาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศ

ภาพถ่ายที่ 2.2.1-1 อาคารผู้โดยสาร

## 2.2.2 พื้นที่จอดรถยนต์ (Parking)

พื้นที่จอดรถยนต์สำหรับผู้โดยสารและผู้ให้บริการ ทกภ.มี 2 บริเวณ (ดังภาพถ่ายที่ 2.2.2-1) ได้แก่

### (1) ลานจอดรถยนต์

ลานจอดรถยนต์บริเวณด้านหน้าอาคารผู้โดยสารภายในประเทศ มีพื้นที่ทั้งหมด 17,500 ตารางเมตร สามารถจอดรถยนต์ได้ 850 คัน

### (2) อาคารจอดรถยนต์

อาคารจอดรถยนต์บริเวณด้านทิศตะวันออก ตรงข้ามกับอาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศมีพื้นที่ 25,000 ตารางเมตร สามารถจอดรถยนต์ได้ 1,200 คัน



ลานจอดรถยนต์



อาคารจอดรถยนต์

ภาพถ่ายที่ 2.2.2-1 พื้นที่จอดรถยนต์

### 2.2.3 อาคารสำนักงานและอาคารสำนักงานบำรุงรักษาและคลัง ทกภ.

อาคารสำนักงานตั้งอยู่บริเวณทิศตะวันออกของอาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศ มีพื้นที่รวม 4,800 ตารางเมตร ส่วนอาคารสำนักงานบำรุงรักษาและคลัง ทกภ. ตั้งอยู่บริเวณทิศตะวันตกของอาคารสำนักงาน มีพื้นที่ประมาณ 800 ตารางเมตร ดังภาพถ่ายที่ 2.2.3-1



อาคารสำนักงาน



อาคารสำนักงานบำรุงรักษาและคลัง ทกภ.

ภาพถ่ายที่ 2.2.3-1 อาคารสำนักงานและอาคารสำนักงานบำรุงรักษาและคลัง ทกภ.

### 2.2.4 อาคารบำบัดน้ำเสียและอาคารพักขยะ

อาคารบำบัดน้ำเสียและอาคารพักขยะตั้งอยู่บริเวณทิศตะวันตกเฉียงใต้ของ ทกภ. อาคารบำบัดน้ำเสียทำหน้าที่รับน้ำเสียจากอาคารผู้โดยสารและอาคารต่างๆ ผ่านทางท่อใต้ดิน สามารถรองรับน้ำเสียได้ 2,300 ลูกบาศก์เมตร/วัน ส่วนอาคารพักขยะเป็นอาคารคอนกรีตเสริมเหล็กมีหลังคาป้องกันแดด ป้องกันฝน ปูพื้นด้วยวัสดุที่ป้องกันการปนเปื้อนสู่สิ่งแวดล้อม และมีระบบรวบรวมน้ำชะขยะ แสดงดังภาพถ่ายที่ 2.2.4-1



อาคารบำบัดน้ำเสีย



อาคารพักขยะ

ภาพถ่ายที่ 2.2.4-1 อาคารบำบัดน้ำเสียและอาคารพักขยะ



### 2.2.5 สถานีดับเพลิงและกู้ภัย

ทกภ. มีสถานีดับเพลิงและกู้ภัย 2 บริเวณคือ สถานีดับเพลิงและกู้ภัยอากาศยานตั้งอยู่บริเวณทิศเหนือของทางวิ่ง ใกล้กับอาคารช่วยเดินอากาศ และสถานีดับเพลิงและกู้ภัยอาคารตั้งอยู่บริเวณทิศตะวันออกของลานจอดอากาศยาน โดยสถานีดับเพลิงและกู้ภัยทั้ง 2 บริเวณมีลักษณะเป็นอาคารคอนกรีตเสริมเหล็ก แสดงดังภาพถ่ายที่ 2.2.5-1



ภาพถ่ายที่ 2.2.5-1 สถานีดับเพลิงและกู้ภัย

### 2.2.6 หอควบคุมการบิน

หอควบคุมการบินตั้งอยู่บริเวณทิศใต้ของ ทกภ. อยู่ห่างจากทางวิ่งประมาณ 130 เมตร มีขอบเขตพื้นที่ในอาณาเขตประมาณ 30 ตารางเมตร เป็นพื้นที่ภายในอาคาร 6.25 ตารางเมตร ความสูงอาคาร 6.3 เมตร (จำนวน 2 ชั้น) มีเจ้าหน้าที่ของบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ประจำจำนวน 3 คน แสดงดังภาพถ่ายที่ 2.2.6-1



ภาพถ่ายที่ 2.2.6-1 หอควบคุมการบิน

### 2.2.7 อาคารคลังสินค้า

อาคารคลังสินค้า ทกภ.เป็นอาคาร 2 ชั้น มีพื้นที่รวม 5,000 ตารางเมตร เป็นพื้นที่ขนถ่ายสินค้า 4,245 ตารางเมตร และพื้นที่สำนักงาน 605 ตารางเมตร สามารถรองรับสินค้าได้ 37,000 ตันต่อปี มีพื้นที่จอดรถหน้าอาคารคลังสินค้าขนาด 3,740 ตารางเมตร จอดรถได้ 68 คัน แสดงดังภาพถ่ายที่ 2.2.7-1



ภาพถ่ายที่ 2.2.7-1 อาคารคลังสินค้า

## 2.2.8 ระบบทางวิ่ง ทางขับ และลานจอดอากาศยาน

### (1) ทางวิ่ง (Runway)

ปัจจุบัน ทกก. มีทางวิ่ง 1 เส้นทาง วางอยู่ในทิศทาง 09/27 มีความยาว 3,000 เมตร กว้าง 45 เมตร ไหล่ทางวิ่งข้างละ 7.5 เมตร แสดงดังภาพถ่ายที่ 2.2.8-1 มี Stop way ปลายทางวิ่งทั้งสองด้านยาวด้านละ 60 เมตร ผิวทางวิ่งและไหล่ทางวิ่งเป็น Asphaltic Concrete ความลาดเอียงของทางวิ่งประมาณร้อยละ 1.25 ทางวิ่งมีขีดความสามารถรองรับอากาศยาน ขึ้น-ลงได้สูงสุด 22 เที่ยวบิน/ชั่วโมง

### (2) ทางขับ (Taxiway)

ปัจจุบัน ทกก. มีทางขับขนาน (Parallel Taxiway) 1 เส้น ความยาว 2,387 เมตร ความกว้าง 23 เมตร ไหล่ทางมีขนาด 10.50 เมตร ผิวทางวิ่งเป็นคอนกรีต มี Exit Taxiway 7 เส้น คือ Taxiway A, B, C, D, E, F, G โดย Taxiway E และ F นั้น เป็น Rapid-exit Taxiway และทางขับเข้าหลุมจอดอากาศยาน 2 เส้น แสดงดังภาพถ่ายที่ 2.2.8-1



ทางวิ่ง (Runway)



ทางขับ (Taxiway)

ภาพถ่ายที่ 2.2.8-1 ระบบทางวิ่ง ทางขับ

### (3) ลานจอดอากาศยาน (Apron)

ลานจอดอากาศยาน สามารถจอดอากาศยานได้ 21 หลุมจอด แบ่งเป็นหลุมจอดอากาศยาน Type E (B-747) จำนวน 10 หลุมจอด และหลุมจอดอากาศยาน Type D (A-300) จำนวน 11 หลุมจอด นอกจากนี้ ยังมีหลุมจอดสำหรับ Helicopter หรืออากาศยานขนาดเล็ก จำนวน 8 หลุมจอด แสดงดังภาพถ่ายที่ 2.2.8-2



ภาพถ่ายที่ 2.2.8-2 ลานจอดอากาศยาน

### 2.2.9 พื้นที่อื่นๆ

นอกจากองค์ประกอบหลักของ ทกท. ในปัจจุบัน ภายในพื้นที่ ทกท. ยังมีพื้นที่อื่นๆ เช่น ที่บ้านพักพนักงาน ทกท. บ้านพักพนักงานบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด อาคารจอดอากาศยานกองทัพอากาศ บ้านพักพนักงานกองทัพอากาศ เป็นต้น ดังแสดงในรูปที่ 2.2.9-1



บ้านพักพนักงาน ทกท.



บ้านพักพนักงาน  
 บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

ภาพถ่ายที่ 2.2.9-1 พื้นที่อื่นๆ



## 2.3 ระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการของท่าอากาศยานภูเก็ต

### 2.3.1 ระบบประปา

การใช้น้ำของ ทกภ. ตั้งแต่เดือนธันวาคม 2565 ได้มีการใช้น้ำจากระบบผลิตน้ำประปาของ ทกภ. และรับน้ำประปาจากบริษัทเอกชน (บริษัท ไฮโดรเอ็นเตอร์ไพรส์ แอนด์ อะควอติเซียน จำกัด) แทนการรับน้ำประปาจากการประปาส่วนภูมิภาค โดยปัจจุบัน ทกภ. มีการใช้น้ำจากระบบผลิตน้ำประปาของ ทกภ. ร้อยละ 50 และมีการรับน้ำประปาจากจากบริษัทเอกชน ร้อยละ 50 สำหรับแหล่งน้ำดิบที่นำมาใช้ในการผลิตน้ำประปาแบ่งออกเป็น น้ำดิบจากน้ำผิวดินและน้ำดิบจากน้ำใต้ดิน แต่เนื่องจากระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 ทกภ. มีการก่อสร้างโครงการปรับปรุง Runway Strip, RESA และทางขับขนานท่าอากาศยานภูเก็ต จึงมีการงดการใช้น้ำดิบจากน้ำผิวดินในการผลิตน้ำประปาของ ทกภ. โดยมีรายละเอียดดังนี้

#### (1) แหล่งน้ำดิบ

ระบบประปาของ ทกภ. ใช้น้ำดิบจาก 2 แหล่ง คือ

1) น้ำผิวดิน มีบ่อเก็บน้ำผิวดินจำนวน 2 บ่อ ความจุรวม 36,123 ลูกบาศก์เมตร ตั้งอยู่ทางทิศเหนือของ ทกภ. ใช้เป็นแหล่งเก็บน้ำดิบสำรองสำหรับการผลิตน้ำประปา บริเวณใกล้กับบ่อน้ำผิวดินจะมีโรงสูบน้ำซึ่งได้ติดตั้งเครื่องสูบน้ำผิวดิน เพื่อสูบส่งไปยังโรงผลิตน้ำประปาเมื่อมีความต้องการใช้น้ำดิบจากบ่อเก็บน้ำผิวดิน แสดงดังภาพถ่ายที่ 2.3.1-1 โดยระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 ทกภ. มีการก่อสร้างโครงการปรับปรุง Runway Strip, RESA และทางขับขนานท่าอากาศยานภูเก็ต จึงมีการงดการใช้น้ำดิบจากน้ำผิวดินทั้ง 2 บ่อ



สระเก็บน้ำดิบสำหรับทำน้ำประปา (บ่อดิน)



สระเก็บน้ำดิบสำหรับทำน้ำประปา (บ่อคอนกรีต)

ภาพถ่ายที่ 2.3.1-1 บ่อน้ำดิบสำหรับทำน้ำประปา

2) น้ำใต้ดิน โดย ทกภ. มีบ่อบาดาลทั้งหมดจำนวน 12 บ่อ กระจายอยู่ตามแนวเส้นทางหลวงหมายเลข 4026 ทางด้านทิศใต้ของโครงการ

## (2) ขั้นตอนการผลิตน้ำประปาและการสูบน้ำ

น้ำดิบจากแหล่งน้ำทั้ง 2 แหล่ง จะถูกสูบส่งไปยังโรงผลิตน้ำประปา ซึ่งมีประสิทธิภาพการผลิตน้ำประปาได้ประมาณ 100 ลูกบาศก์เมตร/ชั่วโมง ภาพถ่ายและผังแสดงขั้นตอนการผลิตน้ำประปาแสดงดังรูปที่ 2.3.1-1 โดยมีรายละเอียด ดังนี้

### 1) น้ำผิวดิน

น้ำจากบ่อเก็บน้ำผิวดินจำนวน 2 บ่อ ความจุรวม 36,123 ลูกบาศก์เมตร จะถูกสูบน้ำด้วยเครื่องสูบน้ำมาเก็บยังถังเก็บน้ำดิบขนาด 200 ลูกบาศก์เมตร โดยระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 ทกท. มีการก่อสร้างโครงการปรับปรุง Runway Strip, RESA และทางขับขนานท่าอากาศยานภูเก็ต จึงมีการงดการใช้ น้ำดิบจากน้ำผิวดินทั้ง 2 บ่อในการผลิตน้ำประปา

### 2) น้ำใต้ดิน

น้ำจากบ่อบาดาลที่สามารถใช้งานได้จริงจำนวน 12 บ่อ จะถูกสูบน้ำด้วยเครื่องสูบน้ำมาเก็บยังถังเก็บน้ำดิบขนาด 200 ลูกบาศก์เมตร

### 3) ถังเก็บน้ำดิบ

น้ำจากบ่อบาดาลและน้ำจากบ่อเก็บน้ำผิวดิน จะถูกสูบน้ำมาเก็บรวบรวมยังถังเก็บน้ำดิบขนาด 200 ลูกบาศก์เมตร เพื่อรวบรวมน้ำดิบก่อนที่จะนำไปผ่านกระบวนการผลิตต่อไป

### 4) ถังตกตะกอน

น้ำดิบจะถูกสูบน้ำด้วยเครื่องสูบน้ำแบบเหวี่ยง ไปยังถังตกตะกอนที่มีขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง 8 เมตร ความสูง 7 เมตร มีปริมาตรรวม 190 ลูกบาศก์เมตร ซึ่งมีอัตราการผลิตอยู่ที่ 100 ลูกบาศก์เมตร/ชั่วโมง เพื่อกำจัดตะกอนแขวนลอยขนาดใหญ่ออกจากน้ำดิบ จากนั้นน้ำที่ผ่านการตกตะกอนแล้วจะไหลไปเก็บไว้ยังถังพักน้ำดิบต่อไป

### 5) ถังพักน้ำดิบ

น้ำที่ผ่านการตกตะกอนแล้วจะไหลไปเก็บไว้ยังถังพักน้ำดิบซึ่งมีขนาด 180 ลูกบาศก์เมตร เพื่อรวบรวมน้ำก่อนที่จะนำไปยังถังกรองแรงดันต่อไป

### 6) ถังกรองแรงดัน (Pressure Filter Tank)

น้ำที่ผ่านจากถังพักน้ำดิบจะผ่านเข้าสู่ถังกรองแรงดันซึ่งเป็นระบบที่ใช้ในการแยกตะกอนขนาดเล็กที่ปนเปื้อนมากับน้ำดิบและตะกอนหลัก ที่เกิดขึ้นออกจากน้ำประปา โดยมีขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง 2 เมตร ความสูง 2.5 เมตร จำนวน 4 ถัง ซึ่งมีอัตราการกรอง 50 ลูกบาศก์เมตร/ชั่วโมง/ถัง จากนั้นน้ำที่ผ่านกระบวนการกรองจะถูกนำไปเก็บในถังเก็บน้ำประปาต่อไป

## 7) ถังเก็บน้ำประปา

น้ำที่ผ่านกระบวนการกรองจะนำไปเก็บยังถังเก็บน้ำประปาที่เป็นถังคอนกรีตเสริมเหล็กขนาดความจุ 5,000 ลูกบาศก์เมตร ทำหน้าที่กักเก็บรวบรวมน้ำที่ผ่านกระบวนการผลิตน้ำประปาเรียบร้อยแล้ว และเตรียมส่งจ่ายผ่านเครื่องสูบน้ำไปยังส่วนต่างๆ นอกจากนี้ภายในถังเก็บน้ำประปายังมีการเติมโซเดียมไฮโปคลอไรท์ความเข้มข้นร้อยละ 10 เพื่อเป็นการกำจัดเชื้อโรคที่อาจปนเปื้อนมากับกระบวนการกรองและในระบบท่อส่งจ่ายน้ำประปา

## 8) เครื่องสูบน้ำเพิ่มแรงดัน

น้ำประปาจากถังเก็บน้ำประปา จะถูกจ่ายไปยังจุดที่ใช้น้ำต่างๆ ภายใน ทกภ. เช่น อาคารผู้โดยสาร อาคารสำนักงาน และอาคารอื่นๆ โดยเครื่องสูบน้ำเพิ่มแรงดัน (Booster Pump) จำนวน 2 ชุด

### (3) สถิติการใช้น้ำประปาปัจจุบัน

สถิติการใช้น้ำของ ทกภ. ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 มีค่าอยู่ระหว่าง 15,417-25,616 ลูกบาศก์เมตร/เดือน โดยมีปริมาณการใช้น้ำน้อยที่สุดในเดือนตุลาคมและมีปริมาณการใช้น้ำมากที่สุดในเดือนธันวาคม

#### 2.3.2 ระบบระบายน้ำ

ระบบระบายน้ำภายในพื้นที่ ทกภ. ในปัจจุบัน ประกอบด้วย ทางระบายน้ำหลักจำนวน 4 แนว ดังนี้

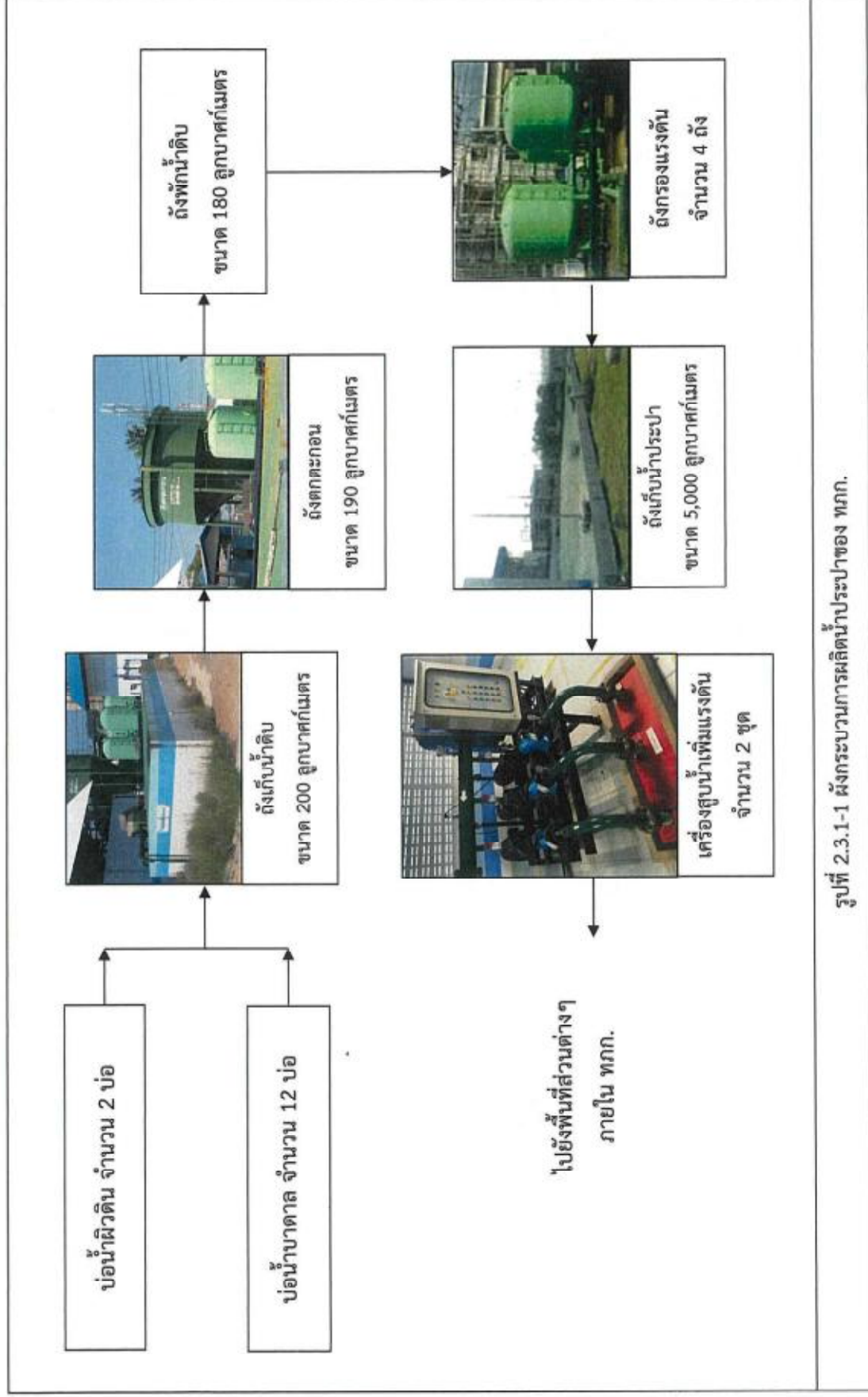
(1) ทางระบายน้ำแนวที่ 1 ประกอบด้วย รางระบายน้ำแบบเปิดคอนกรีตรูปสี่เหลี่ยมคางหมู ขนาดความกว้าง 1.00 เมตร และ 3.00 เมตร อยู่บริเวณทางด้านทิศเหนือของ ทกภ. มีทางระบายน้ำ 2 ทาง คือ 1) ระบายไปยังพรุสาธารณะก่อนปล่อยลงสู่ทะเล และ 2) ระบายลงสู่ทะเลอันดามันด้านทิศตะวันตกโดยตรง

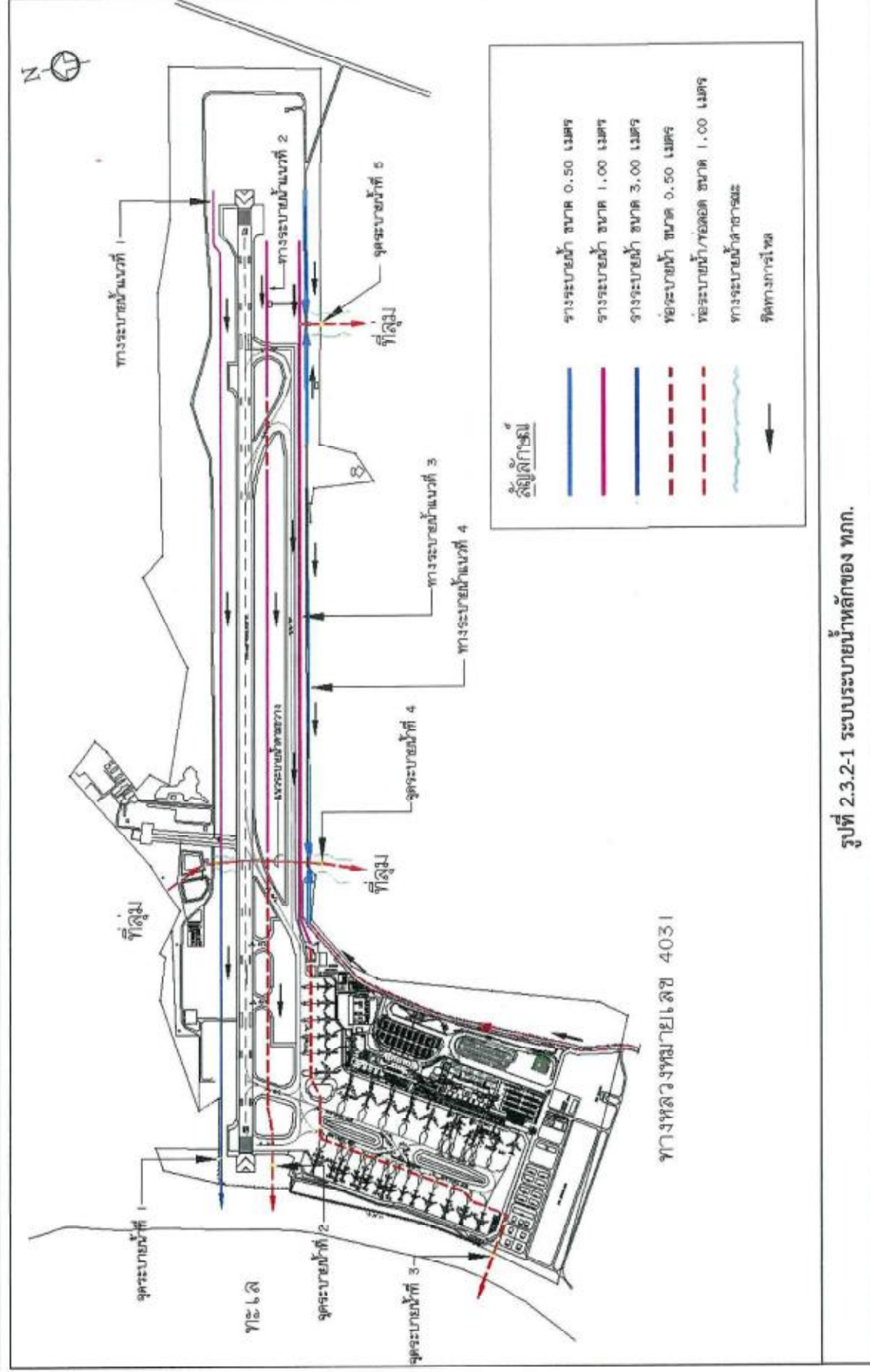
(2) ทางระบายน้ำแนวที่ 2 ประกอบด้วย รางระบายน้ำคอนกรีตรูปสี่เหลี่ยมคางหมู ขนาดความกว้าง 1.00 เมตร และท่อระบายน้ำ คสล.ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 0.80 เมตร จำนวน 2 แนว วางตัวในแนวขนานและอยู่ถัดลงมาจากทางระบายน้ำแนวที่ 1 สำหรับรับน้ำฝนจากบริเวณพื้นที่ทางวิ่งและทางขับก่อนระบายลงสู่ทะเล

(3) ทางระบายน้ำแนวที่ 3 ประกอบด้วย รางระบายน้ำแบบเปิดคอนกรีตรูปสี่เหลี่ยมคางหมู ขนาดความกว้าง 1.00 เมตร และท่อระบายน้ำ คสล. ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 0.80 เมตร ดังนั้น ระบบระบายน้ำส่วนหนึ่งวางตัวในแนวขนานและอยู่ถัดลงมาจากทางระบายน้ำแนวที่ 2 และอีกส่วนหนึ่งจะวางพาดผ่านบริเวณลานจอดอากาศยานทางด้านทิศใต้ ก่อนระบายลงสู่ทะเล

(4) ทางระบายน้ำแนวที่ 4 ประกอบด้วย ท่อระบายน้ำและรางระบายน้ำรูปตัว (U) วางตัวตามแนวทางหลวงหมายเลข 4031 ทั้งสองฝั่งถนน

ระบบระบายน้ำย่อยภายในบริเวณ ทกภ. จะมีท่อระบายน้ำและรางระบายน้ำกระจายตามพื้นที่สำคัญต่างๆ เช่น ทางวิ่ง (Runway) อาคาร บ้านพัก ฯลฯ เพื่อระบายน้ำลงสู่ทะเลด้านทิศตะวันตก ผังระบบระบายน้ำหลักในปัจจุบันของ ทกภ. ดังแสดงในรูปที่ 2.3.2-1







### 2.3.3 การจัดการน้ำเสีย

#### (1) แหล่งกำเนิดน้ำเสียและระบบบำบัดน้ำเสียของ ทกท.ในปัจจุบัน

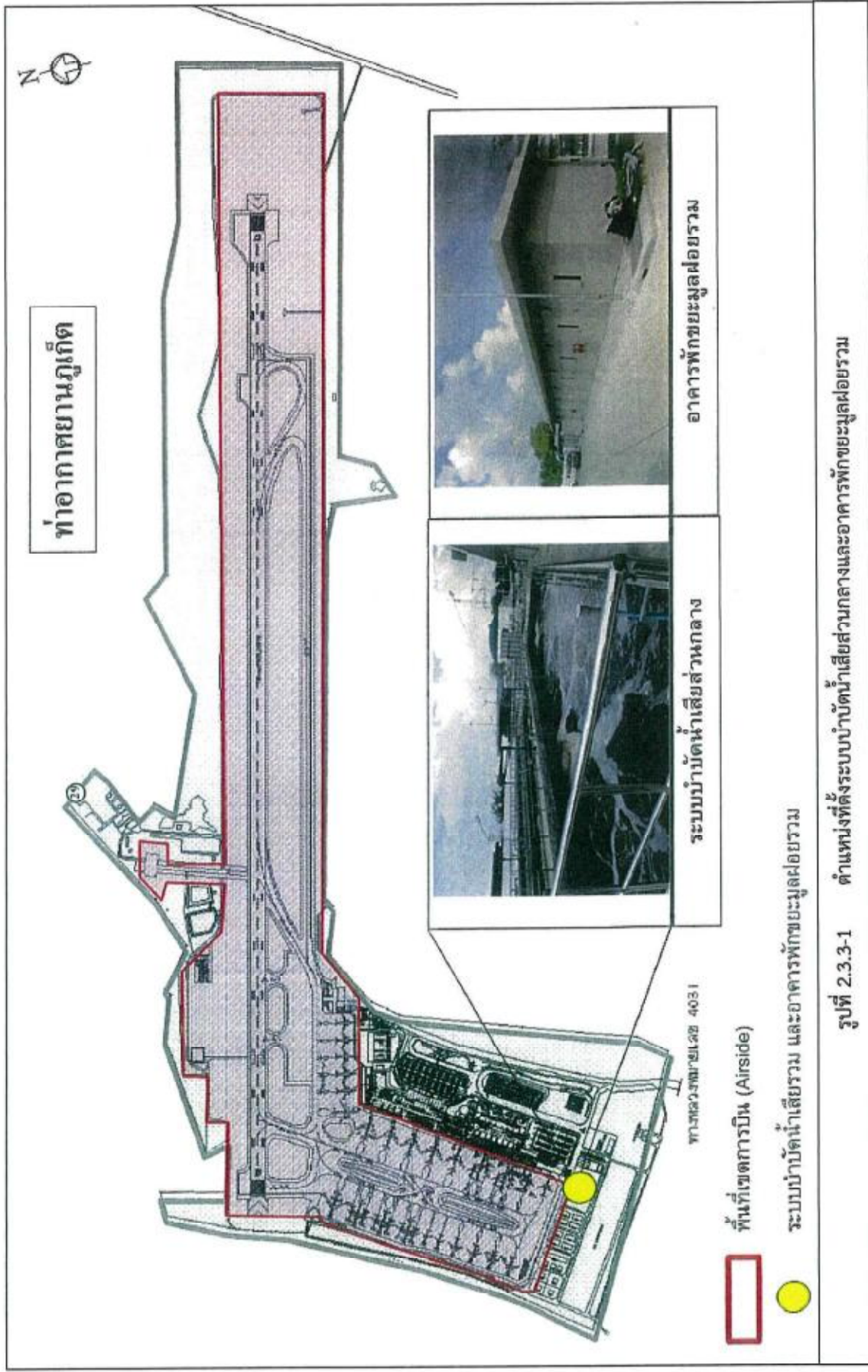
แหล่งกำเนิดน้ำเสียในพื้นที่ ทกท. ปัจจุบัน มาจาก 3 แหล่งใหญ่ๆ คือ อาคารผู้โดยสาร (Terminal Building) บ้านพักอาศัยของเจ้าหน้าที่ท่าอากาศยาน และอาคารสำนักงานท่าอากาศยาน น้ำเสียทั้งหมด จะถูกรวบรวมเพื่อส่งไปบำบัดที่ระบบบำบัดน้ำเสียส่วนกลาง ซึ่งสามารถรองรับน้ำเสียได้ไม่น้อยกว่า 2,300 ลูกบาศก์เมตร/วัน ตำแหน่งที่ตั้งระบบบำบัดน้ำเสียส่วนกลางแสดงดังรูปที่ 2.3.3-1

#### (2) ปริมาณน้ำเสีย

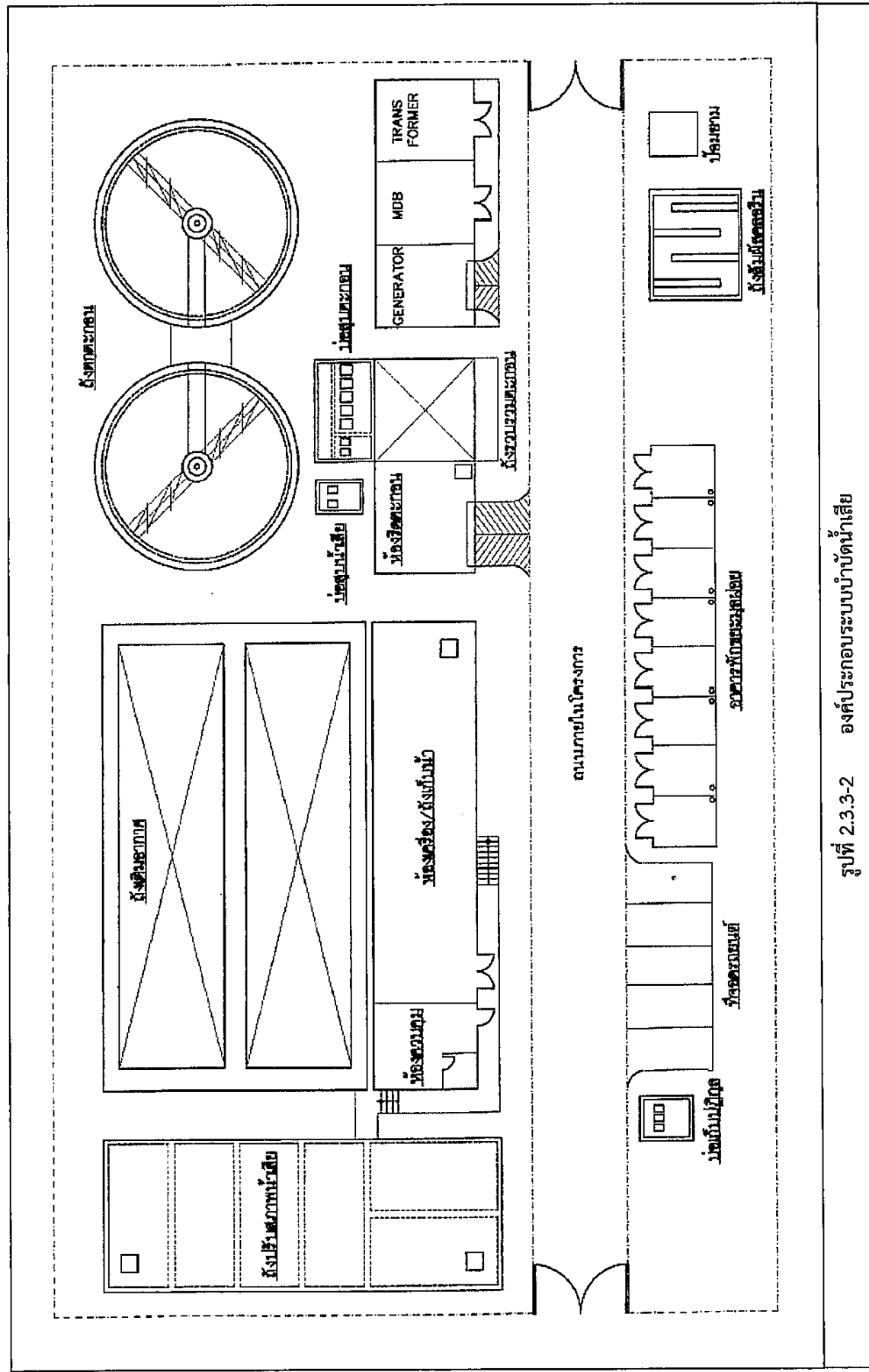
น้ำเสียของ ทกท. เกิดจากกิจกรรมการใช้น้ำทั่วไปในพื้นที่ท่าอากาศยาน ระหว่างเดือน กรกฎาคม-ธันวาคม 2565 มีปริมาณน้ำเสียที่เกิดขึ้นจะมีประมาณ 14,975-25,387 ลูกบาศก์เมตร/เดือน โดยน้ำเสีย จากพื้นที่ต่างๆ จะถูกรวบรวมเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสียส่วนกลางต่อไป ทั้งนี้ ทกท. ได้มีการนำน้ำทิ้งที่ผ่านระบบบำบัด น้ำเสียและเครื่องผลิตโอโซนเพื่อฆ่าเชื้อโรคกลับมาใช้ในโรงกदन้ำซักโครภายในห้องน้ำอาคารผู้โดยสารและรดน้ำ ต้นไม้ประมาณ 2,339-2,674 ลูกบาศก์เมตร/เดือน เพื่อลดการระบายน้ำทิ้งออกสู่ชายฝั่งทะเล

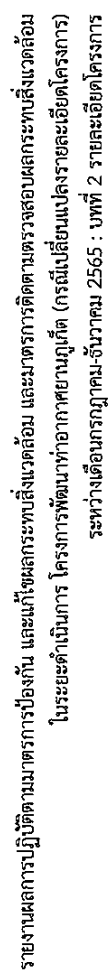
#### (3) องค์ประกอบของระบบบำบัดน้ำเสียส่วนกลางของ ทกท.

ระบบบำบัดน้ำเสียส่วนกลาง อยู่บริเวณด้านใต้ของ ทกท. ใกล้กับอาคารผู้โดยสาร ระหว่างประเทศ เป็นระบบบำบัดน้ำเสียชนิดเติมอากาศ แบบตะกอนเร่งยืดเวลา (Extended Activated Sludge) มีประสิทธิภาพสูงในการบำบัดน้ำเสีย มีเกณฑ์การออกแบบให้สามารถรองรับการบำบัดน้ำเสียได้ไม่น้อยกว่า 2,300 ลูกบาศก์เมตร/วัน ประกอบด้วย บ่อสูบน้ำเสีย บ่อเก็บสิ่งปฏิกูล ถังปรับสภาพน้ำเสีย (Equalizing Tank) ถังเติมอากาศ (Aeration Tank) ถังตกตะกอน (Sedimentation Tank) ถังรวบรวมตะกอน (Flocculating Tank) ถังสัมผัสคลอรีน (Chlorine Contact Tank) ถังเก็บน้ำ (Holding Tank) บ่อสูบตะกอน และอาคารรีดตะกอน โดยน้ำทิ้งที่ผ่านการบำบัดด้วยระบบบำบัดน้ำเสียรวมของโครงการแล้วจะมีค่าบีโอดี (BOD) ลดลงจาก 250 มิลลิกรัม/ลิตร เหลือ 20 มิลลิกรัม/ลิตร และมีค่าของแข็งแขวนลอย (SS) ลดลงจาก 300 มิลลิกรัม/ลิตร เหลือ 30 มิลลิกรัม/ลิตร ซึ่งมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำทิ้งประเภท ก. ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุม การระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภทและบางขนาด ลงวันที่ 7 พฤศจิกายน 2548 ประกาศในราชกิจจานุเบกษาเล่มที่ 122 ตอนที่ 125ง วันที่ 29 ธันวาคม 2548 องค์ประกอบระบบบำบัดน้ำเสียแสดงดังรูปที่ 2.3.3-2 และผังกระบวนการบำบัดน้ำเสียแสดงดังรูปที่ 2.3.3-3









### 1) บ่อสูบน้ำเสีย

รวบรวมน้ำเสียที่เกิดจากกิจกรรมการใช้น้ำทั่วไปในพื้นที่ ทภก. เพื่อสูบส่งต่อไปยัง  
ถังปรับสภาพน้ำเสียต่อไป

### 2) ถังปรับสภาพน้ำเสีย (Equalizing Tank)

ถังปรับสภาพน้ำเสียมีขนาดความจุ 800 ลูกบาศก์เมตร หน้าที่และหลักการทำงานของ  
ถังปรับสภาพน้ำเสีย คือ รวบรวมปริมาณน้ำเสีย ช่วยปรับปรุงให้คุณสมบัติของน้ำเสียใกล้เคียงกัน และเพื่อให้ น้ำเสีย  
มีอัตราการไหลเข้าสู่ระบบบำบัดมีความสม่ำเสมอและต่อเนื่องกันตลอดเวลาจนเข้าสู่ถังเติมอากาศ

### 3) ถังเติมอากาศ (Aeration Tank)

ถังเติมอากาศจำนวน 2 ถัง มีขนาดความจุ 880 ลูกบาศก์เมตร/ถัง หน้าที่และหลักการ  
ทำงานของถังเติมอากาศ คือ อาศัยจุลินทรีย์ชนิดใช้ออกซิเจนอิสระในการดำรงชีวิต โดยจุลินทรีย์ดังกล่าวจะ  
แขวนลอยอยู่ในถังเติมอากาศนี้ ซึ่งจะทำลายความสกปรกที่ผ่านเข้ามาเป็นผลให้ปริมาณมลสารต่างๆ โดยเฉพาะ  
ค่าบีโอดี และตะกอนของแข็งต่างๆ ลดลงกลายเป็นน้ำทิ้งที่ได้มาตรฐาน ซึ่งสามารถระบายออกสู่ภายนอกพื้นที่  
โครงการได้โดยไม่ก่อให้เกิดมลภาวะแก่สภาพแวดล้อม โดยถังเติมอากาศที่ใช้แบ่งออกเป็น 2 ถัง ทำงานแยกกัน มีการ  
เติมอากาศผ่านหัวจ่ายอากาศ (Diffuser) โดยเครื่องเป่าอากาศ (Air Blower) น้ำเสียที่ผ่านการเติมอากาศจะถูกส่ง  
ต่อไปยังถังตกตะกอนเพื่อแยกตะกอน (Sludge) ออกจากน้ำใส

### 4) ถังตกตะกอน (Sedimentation Tank)

หน้าที่และหลักการทำงานของถังตกตะกอน คือ นำตะกอนจุลินทรีย์ที่ดูดซึมและ  
ย่อยสลายความสกปรกในน้ำเสีย โดยเฉพาะบีโอดีและตะกอนของแข็งแยกออกจากน้ำที่บำบัดแล้ว โดยตะกอน  
จุลินทรีย์และตะกอนของแข็งนั้น สามารถจมตัวลงสู่ก้นถังได้ด้วยแรงดึงดูดของโลก น้ำส่วนบนมีลักษณะใส และจะถูก  
ส่งไปยังถังสัมผัสคลอรีนต่อไป ถังตกตะกอนมีจำนวน 2 ถัง โดยที่ตะกอนส่วนหนึ่งจะถูกย้อนกลับ (Return Sludge)  
ไปยังถังเติมอากาศ เพื่อทำหน้าที่รักษาปริมาณจุลินทรีย์ในถังเติมอากาศ ให้มีจำนวนที่เหมาะสมต่อการบำบัดใน  
ถังเติมอากาศ ตะกอนอีกส่วนหนึ่งซึ่งเป็นตะกอนส่วนเกิน (Excess Sludge) จะถูกสูบไปยังถังรวบรวมตะกอน

### 5) ถังรวบรวมตะกอน (Flocculation Tank) / อาคารรีดตะกอน

หน้าที่และหลักการทำงานของถังรวบรวมตะกอน คือ ตะกอนส่วนเกิน (Excess Sludge)  
ที่เกิดขึ้นในระบบบำบัด จะถูกสูบไปยังอาคารรีดตะกอน เพื่อทำการแยกน้ำและตะกอนที่เกิดขึ้นออกจากกัน โดยใช้  
เครื่องอัดตะกอน (Filter Press) น้ำใสที่ออกจากการรีดตะกอนจะถูกส่งไปยังถังสัมผัสคลอรีน ส่วนตะกอนที่ถูกบีบอัด  
แล้วจะรวบรวมไว้ก่อนนำไปกำจัดตามหลักสุขาภิบาลต่อไป

#### 6) ถังสัมผัสคลอรีน (Chlorine Contact Tank)

ทำหน้าที่รับน้ำใสจากถังตกตะกอน และจากการรีดตะกอนไปยังกระบวนการ ฆ่าเชื้อโรค (Disinfection Process) โดยใช้สารละลายคลอรีนเข้มข้น (Chlorination) ในการฆ่าเชื้อโรค น้ำที่ผ่านกระบวนการ ฆ่าเชื้อโรคแล้วจะไหลไปยังถังเก็บน้ำ

#### 7) ถังเก็บน้ำ (Holding Tank)

ทำหน้าที่พักน้ำใสที่ไหลมาจากถังสัมผัสคลอรีน ก่อนระบายออกลงสู่แนวระบายน้ำที่ 3 เพื่อระบายลงสู่ทะเลทางด้านทิศตะวันตกต่อไป

#### (4) ระบบหมุนเวียนน้ำกลับมาใช้ใหม่

เนื่องจาก ทกก. ได้ให้ความสำคัญกับการใช้ทรัพยากรน้ำอย่างคุ้มค่าจึงทำการติดตั้งระบบ หมุนเวียนน้ำกลับมาใช้ใหม่ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อลดปริมาณการใช้น้ำและลดปริมาณการระบายน้ำทิ้ง ออกสู่สิ่งแวดล้อม ซึ่งน้ำทิ้งที่ผ่านระบบบำบัดน้ำเสียของท่าอากาศยานจะผ่านเข้าสู่ระบบหมุนเวียนน้ำ ก่อนนำกลับมาใช้ในห้องน้ำของอาคารผู้โดยสารภายในประเทศและอาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศ รวมทั้ง นำกลับมาใช้ในการรดน้ำต้นไม้ในบางพื้นที่ของท่าอากาศยานต่อไป โดยระบบหมุนเวียนน้ำมีรายละเอียดดังนี้

ทกก. ได้ทำการติดตั้งถังกรองน้ำจำนวน 2 ถัง มีความสามารถในการกรองน้ำได้ถึงละ 30 ลูกบาศก์เมตรต่อชั่วโมง โดยเป็นถังกรองแบบปิดทรงกระบอกแนวตั้ง (Vertical Pressure Filter) ดังภาพถ่ายที่ 2.3.3-1 โดยภายในถังจะมีการแบ่งออกเป็น 2 ส่วน ดังนี้

##### 1) ส่วนที่รับน้ำเข้ากรอง (ส่วนบน)

น้ำทิ้งที่ออกจากระบบบำบัดน้ำเสียจะไหลเข้าด้านบนของถังกรองผ่านทางรางกระจายน้ำ (Filter Trough) โดยภายในถังกรองมีตัวกรอง 2 ชนิด (Multimedia Filter) คือ ชั้นบนจะเป็นตัวกรองประเภท แอนทราไซด์ (Anthracite) ที่มีขนาดเฉลี่ย 1.4 - 1.6 มิลลิเมตร มีความสูงของชั้นกรอง 70 เซนติเมตร และชั้นกลาง เป็นทรายคัดขนาดที่มีขนาดเฉลี่ยที่ 0.9 - 1.0 มิลลิเมตร มีความสูงของชั้นกรอง 30 เซนติเมตร ซึ่งตัวกรองจะหน้าที่ กรองดักอนุภาคสารแขวนลอยที่ปนเปื้อนมากับน้ำ นอกจากนี้ภายในส่วนการกรองยังมีชั้นรับสารกรองซึ่งอยู่ด้านล่าง ของระบบโดยเป็นทรายขนาด 2-38 มิลลิเมตร มีความสูงของชั้นกรอง 30 เซนติเมตร เพื่อป้องกันไม่ให้สารกรองเข้าสู่ ระบบรับน้ำด้านล่าง

##### 2) ส่วนรับน้ำที่ผ่านการกรอง (ส่วนล่าง)

น้ำที่ผ่านการกรองจะไหลลงสู่ส่วนรับน้ำที่ผ่านการกรองซึ่งอยู่ด้านล่างของถังกรอง ก่อนส่งไปรวบรวมยังถังเก็บน้ำใช้หมุนเวียน

น้ำที่ผ่านการกรองจะถูกส่งทางท่อไปยังถังเก็บน้ำใช้หมุนเวียน โดยภายในท่อจะมีการเติม สารละลายคลอรีนเพื่อทำการเพื่อฆ่าเชื้อโรคในน้ำเบื้องต้น ส่วนน้ำในถังเก็บน้ำใช้หมุนเวียนจะส่งไปยังระบบไอโซนดัง ภาพถ่ายที่ 2.3.3-2 เพื่อทำการฆ่าเชื้อโรคอีกครั้งก่อนจะจ่ายน้ำไปใช้กับโถสุขภัณฑ์ภายในห้องน้ำอาคารผู้โดยสาร



ภาพถ่ายที่ 2.3.3-1 ถังกรองแบบปิดทรงกระบอกแนวตั้ง  
(Vertical Pressure Filter)



ภาพถ่ายที่ 2.3.3-2 เครื่องผลิตโอโซน

## 2.3.4 การจัดการมูลฝอย

### (1) แหล่งกำเนิดมูลฝอย

สามารถจำแนกแหล่งเกิดมูลฝอยจากกิจกรรมต่างๆ ใน ทภก. ได้ดังนี้

- มูลฝอยจากกิจกรรมอุปโภค-บริโภคของอากาศยาน อาคารผู้โดยสาร อาคารสำนักงาน อาคารคลังสินค้า อาคารดับเพลิง อาคารซ่อมบำรุง ลานจอดรถยนต์และบ้านพักอาศัยของพนักงาน ทภก.

- มูลฝอยจากกิจกรรมการซ่อมบำรุง ภายในอาคารซ่อมบำรุงของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

### (2) คุณลักษณะของมูลฝอย

มูลฝอยที่เกิดขึ้นมีลักษณะเป็นมูลฝอยทั่วไป (Domestic Solid Waste) จำพวกเศษอาหาร ภาชนะบรรจุ เศษกระดาษ เศษพลาสติก เศษไม้ใบหญ้า เป็นต้น มีลักษณะคล้ายกับมูลฝอยที่เกิดจากสำนักงาน บ้านเรือนและห้างสรรพสินค้า

ในส่วนของอาคารซ่อมบำรุงของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) กิจกรรมส่วนใหญ่เป็นการซ่อมบำรุง เครื่องจักร อุปกรณ์ เครื่องยนต์ มีการใช้น้ำมันประเภทต่างๆ ทั้งน้ำมันเกียร์ น้ำมันหล่อลื่น น้ำมันเชื้อเพลิง รวมทั้งสารละลายสำหรับทำความสะอาด ส่งผลให้มูลฝอยที่เกิดขึ้นส่วนใหญ่เป็นของเสียปนเปื้อนน้ำมัน ทั้งน้ำมันเก่าที่ถ่ายจากเครื่องจักร เครื่องยนต์ น้ำมันเก่าหมดอายุ สารละลายทำความสะอาดปนเปื้อนน้ำมัน รวมทั้งยางรถยนต์เสื่อมสภาพและอุปกรณ์เก่าที่ไม่สามารถใช้งานได้

### (3) การเก็บรวบรวมมูลฝอย

ทกภ. ได้จัดเตรียมภาชนะรองรับมูลฝอยจากพื้นที่ต่างๆ โดยบริเวณอาคารผู้โดยสาร จัดเตรียมภาชนะขนาดความจุ 50 ลิตร วางไว้ในอาคารผู้โดยสาร และภายนอกอาคารผู้โดยสาร มีพนักงานทำความสะอาดดูแลให้ภาชนะอยู่ในสภาพพร้อมใช้งานอยู่ตลอดเวลา ถึงรองรับมูลฝอยวางไว้บริเวณที่สะดวกต่อการใช้งาน สามารถมองเห็นได้ชัดเจน เช่น หน้าร้านค้า หน้าห้องอาหาร เป็นต้น

มูลฝอยจากอากาศยาน พนักงานทำความสะอาดจะรวบรวมใส่ตู้คอนเทนเนอร์ขนาดกว้าง 1.5 เมตร ยาว 2.5 เมตร สูง 1 เมตร แล้วรวบรวมไว้ที่อาคารที่พักมูลฝอยรวมอยู่บริเวณระบบบำบัดน้ำเสียส่วนกลาง

มูลฝอยจากบริเวณโดยรอบท่าอากาศยาน ได้แก่ บ้านพักพนักงาน ทกภ. อาคารคลังสินค้า อาคารสำนักงาน โรงซ่อมบำรุง อาคารดับเพลิงและลานจอดรถยนต์ จัดตั้งถังพลาสติกขนาดความจุ 200 ลิตรมีฝาปิด และมีอาคารที่พักมูลฝอยรวมอยู่บริเวณระบบบำบัดน้ำเสียส่วนกลาง

มูลฝอยจากอาคารซ่อมบำรุงของ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) จะรวบรวมของเสียปนเปื้อนจากการเปลี่ยนถ่ายน้ำมัน ลงในถังกว้าง 50 เซนติเมตร ยาว 80 เซนติเมตร ลึก 10 เซนติเมตร และรวบรวมใส่ถังเหล็กขนาด 200 ลิตร ตั้งไว้ด้านข้างอาคารซ่อมบำรุงเพื่อรอการขนย้ายไปกำจัดต่อไป

สำหรับอาคารรวบรวมมูลฝอยของ ทกภ. แสดงดังภาพถ่ายที่ 2.3.4-1

### (4) การกำจัดมูลฝอย

- มูลฝอยทั่วไปจากอาคารต่างๆ ทกภ. ได้ว่าจ้างบริษัทเอกชนที่ได้รับอนุญาตเป็นผู้เก็บขนมูลฝอยไปกำจัดยังศูนย์กำจัดรวมของเทศบาลเมืองภูเก็ต โดยในสัญญากำหนดให้ดำเนินการเก็บขนมูลฝอยวันละไม่ต่ำกว่า 6 ครั้ง โดยไม่เว้นวันหยุด หรือวันหยุดนักขัตฤกษ์ สามารถแบ่งออกเป็น 6 รอบ ได้แก่ คันที่ 1 เวลาประมาณ 06.00 น., 14.00 น., 22.00 น. และคันที่ 2 เวลาประมาณ 10.00 น., 18.00 น., 02.00 น.ทั้งนี้ ผู้เก็บขนต้องจัดหารถบรรทุกขยะ 6 ล้อ พร้อมติดตั้งตู้บรรทุกขยะมูลฝอย มีปริมาตรความจุไม่น้อยกว่า 10 ลูกบาศก์เมตร และสามารถรับน้ำหนักขยะมูลฝอยได้ไม่น้อยกว่า 5,000 กิโลกรัม มีระบบไฮดรอลิคอัดขยะด้ายท้ายรถ จำนวน 2 คัน และในการเก็บขนมูลฝอยแต่ละรอบหากเก็บไม่หมดในเที่ยวแรก ต้องเข้ามาเก็บจนกว่ามูลฝอยจะหมด และต้องดูแลความสะอาดของพื้นที่ให้เรียบร้อยทุกครั้งภายหลังการจัดเก็บในแต่ละครั้ง รวมทั้งดูแลความสะอาดเรียบร้อยตลอดเส้นทางที่รถขนมูลฝอยผ่าน ไม่ให้มีเศษมูลฝอยร่วงหล่นสกปรกเลอะเทอะหรือเปียกแฉะบนพื้นถนน

- มูลฝอยจากอากาศยาน แต่ละสายการบินได้ว่าจ้างบริษัทเอกชนเข้ามาดำเนินการเก็บขนไปกำจัดเอง ไม่ได้อยู่ในความดูแลของ ทกภ. โดย ทกภ. จะอำนวยความสะดวกด้านสถานที่รวบรวมให้กับแต่ละสายการบินเท่านั้น

- น้ำมันปนเปื้อนจากอาคารซ่อมบำรุงของ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) เมื่อรวบรวมใส่ถังขนาด 200 ลิตร ไว้จนเต็ม เจ้าหน้าที่ของอาคารซ่อมบำรุงจะติดต่อให้บริษัทเอกชนเข้ามาให้บริการนำไปกำจัดโดยตรง



อาคารเก็บรวบรวมมูลฝอย  
 บริเวณระบบบำบัดน้ำเสียส่วนกลาง



อาคารเก็บรวบรวมมูลฝอยบริเวณอาคารสำนักงาน



อาคารเก็บรวบรวมมูลฝอยบริเวณอาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศ



ภาพถ่ายที่ 2.3.4-1 อาคารเก็บรวบรวมมูลฝอย

### 2.3.5 พื้นที่สีเขียว

ทกก. ให้ความสำคัญในการจัดการพื้นที่สีเขียวภายในเขตรับผิดชอบ โดยได้จัดภูมิสถาปัตย์ภายใน  
 เขตพื้นที่ท่าอากาศยานอย่างสวยงาม แสดงดังภาพถ่ายที่ 2.3.5-1 โดยแบ่งออกเป็น 2 ส่วนได้แก่

- (1) ภายนอกอาคาร แบ่งออกเป็น 3 ส่วนหลัก คือ
  - ส่วนที่ 1 พื้นที่ส่วนหน้า ทกก. ได้แก่ บริเวณสำนักงานท่าอากาศยาน อาคารผู้โดยสาร  
 พื้นที่ลานจอดรถยนต์ พื้นที่ริมรั้วท่าอากาศยาน (ทั้งด้านในและด้านนอก)
  - ส่วนที่ 2 พื้นที่ในบริเวณเขตพื้นที่การบิน (Airside)
  - ส่วนที่ 3 พื้นที่บริเวณบ้านพักพนักงาน

(2) ภายในอาคาร ได้แก่ อาคารที่พักผู้โดยสารได้มีการประดับตกแต่งพื้นที่ภายในอาคารด้วย  
 ไม้ดอกไม้ประดับ ไม้ใบชนิดต่างๆ อย่างสวยงาม และภายในอาคารสำนักงาน ได้จัดภูมิสถาปัตย์ภายในอาคาร  
 โดยมีการจัดสวนหย่อมขนาดเล็กบริเวณโถงชั้นล่าง และไม้ประดับในพื้นที่ส่วนต่างๆ ด้วย





ภาพถ่ายที่ 2.3.5-1 พื้นที่สีเขียว

### 2.3.6 อาชีวอนามัยและความปลอดภัย และแผนฉุกเฉินของ ทกท.

#### (1) บุคลากรและอุปกรณ์เครื่องมือ

ทกท. มีเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยวิชาชีพจำนวน 2 คน มีหน้าที่รับผิดชอบด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัยในพื้นที่ ทกท. และมีส่วนดับเพลิงและกู้ภัย ซึ่งมีบุคลากรทั้งสิ้น 122 คน ซึ่งส่วนดับเพลิงและกู้ภัย มีรถดับเพลิงอากาศยานจำนวน 4 คัน รถดับเพลิงอาคารจำนวน 1 คัน รถสนับสนุนดับเพลิงจำนวน 1 คัน รถเคลื่อนที่เร็วจำนวน 1 คัน รถช่วยเหลือกู้ภัยจำนวน 1 คัน รถบังคับการจำนวน 1 คัน เรือกู้ภัยขนาดใหญ่จำนวน 2 ลำ และเรือกู้ภัยขนาดเล็กจำนวน 3 ลำ แสดงดังตารางที่ 2.3.6-1 นอกจากนี้ ยังมีอุปกรณ์ดับเพลิงและกู้ภัยอื่นๆ เช่น เครื่องแต่งกายป้องกันเพลิง เครื่องช่วยหายใจ เครื่องมือกู้ภัย ถุงลมกู้ภัย เครื่องกำเนิดไฟฟ้า เลื่อยวงเดือน เป็นต้น



รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
ในระยะดำเนินการ โครงการพัฒนาท่าอากาศยานภูเก็ต (กรณีเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ)  
ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 : บทที่ 2 รายละเอียดโครงการ

ตารางที่ 2.3.6-1 ข้อมูลรถดับเพลิงและกู้ภัย ส่วนดับเพลิงและกู้ภัยของ ทภก.

ประเภทรถ/รุ่น	จำนวน (คัน)	ความจุถังน้ำ (ลิตร)	ความจุถังโฟม (ลิตร)	อัตราฉีดป้อนเป็น (ลิตร/นาที)	น้ำหนักเพดาน (กก.)
รถดับเพลิงอากาศยาน OSHKOSH NO.1 รุ่น STRIKER 300	1	11,356	1,590	- Roof Turret 4,732/2,366 - Bumper Turret 2,840/1,420	250
รถดับเพลิงอากาศยาน ZIEGLER NO.2 รุ่น FLF Z6	1	12,500	1,500	- Roof Turret 5,600 - Bumper Turret 950	250
รถดับเพลิงอากาศยาน OSHKOSH NO.3 รุ่น T-2500	1	9,463	1,211	- Roof Turret 4,732/2,366 - Bumper Turret 1,134	-
รถดับเพลิงอากาศยาน OSHKOSH NO.4 รุ่น T-3000	1	11,356	1,590	- Roof Turret 4,542/2,271 - Bumper Turret 1,135	227
รถดับเพลิงอาคาร (ISUZU)	1	9,000	400	- Roof Turret 2,000	-
รถสนับสนุนดับเพลิง (ISUZU)	1	6,000	-	-	-
รถเคลื่อนที่เร็ว	1	-	-	-	-
รถช่วยเหลือกู้ภัย (MITSUBISHI)	1	-	-	-	-
รถบังคับการ (COMMAND POST)	3	-	-	-	-
เรือกู้ภัย	- ขนาดใหญ่ 2 ลำ บรรจุคนได้ 10-15 คน - ขนาดเล็ก 3 ลำ บรรจุคนได้ 5 คน				

ที่มา : ทภก., พฤศจิกายน 2565

## (2) แผนฉุกเฉินของ ทภค.

ทภค. มีการจัดทำแผนฉุกเฉินเพื่อรองรับสถานการณ์ฉุกเฉินที่อาจเกิดขึ้นมีรายละเอียดดังนี้

### 1) วัตถุประสงค์

1.1) ให้การเปลี่ยนแปลงขั้นตอนการปฏิบัติจากภาวะปกติมาเป็นภาวะฉุกเฉิน ดำเนินไปอย่างรวดเร็ว เป็นระเบียบและมีประสิทธิภาพ

1.2) กำหนดเหตุการณ์ฉุกเฉินต่าง ๆ ที่อาจเกิดขึ้นได้ มอบหมายอำนาจ กำหนดหน้าที่รับผิดชอบและขั้นตอนการปฏิบัติของหน่วยที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ

1.3) ประสานการปฏิบัติของหน่วยเกี่ยวข้องต่าง ๆ เพื่อรับเหตุฉุกเฉิน

1.4) ให้ใช้ทรัพยากรต่าง ๆ ให้มากที่สุด เพื่อลดการสูญเสียชีวิต การบาดเจ็บ และทรัพย์สินเสียหายอันเนื่องจากเหตุการณ์รุนแรงที่เกิดขึ้น

1.5) ให้บริการแก่อากาศยานได้อย่างต่อเนื่อง และปลอดภัยแม้ในภาวะฉุกเฉิน

1.6) ให้ท่าอากาศยานกลับคืนสู่ภาวะปกติโดยเร็วที่สุด

### 2) การเริ่มต้นการปฏิบัติ

2.1) การปฏิบัติตามแผนนี้ จะเริ่มจากการแจ้งข่าวของเจ้าหน้าที่ประจำหน่วยใดหน่วยหนึ่งไปยังอีกชั้นตอนหนึ่งดังต่อไปนี้

- หอบังคับการบินภูเก็ต
- งานดับเพลิงและกู้ภัย ทภค.
- ศูนย์รักษาความปลอดภัย ทภค.
- กองทัพเรือภาคที่ 3 กองเรือยุทธการ

2.2) กรณีเกิดเหตุการณ์เปลี่ยนแปลงหรือรุนแรงมากขึ้น ผู้ควบคุมเหตุการณ์จะสั่งเปลี่ยนขั้นตอนการปฏิบัติตามแผนนี้ได้ตามแต่สถานการณ์

### 3) การยกเลิกการปฏิบัติ

3.1) กรณีที่เหตุการณ์เปลี่ยนแปลงหรือมีสภาวะดีขึ้น ผู้ควบคุมเหตุการณ์จะสั่งลดขั้นตอนการปฏิบัติตามแผนนี้จากชั้นตอนหนึ่งไปยังอีกชั้นตอนหนึ่งได้ตามแต่สถานการณ์

3.2) ผู้ควบคุมเหตุการณ์จะเป็นผู้สั่งยกเลิกการปฏิบัติการณ์เมื่อเหตุการณ์ยุติลง

#### 4) การบังคับบัญชา

สายการบังคับบัญชาจะสัมพันธ์กับแต่ละหน่วยงาน และระบบการบริหารภายในหน่วยงาน

4.1) ทภก. จัดสายการบังคับบัญชาอย่างมีระบบ โดยแยกโครงสร้างการบริหารหน่วยงานออกเป็นงานต่าง ๆ ตามแผนผังการจัดส่วนงานและการฝึกอบรมพนักงาน

4.2) หน่วยงานภาครัฐบาลตามที่ระบุไว้ในแผนนี้ มีโครงสร้างการบริหารส่วนงานแบบเดียวกัน เช่น หน่วยทหารและหน่วยราชการอื่น ๆ

4.3) หน่วยงานภาคเอกชนที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับแผนนี้ เช่น บริษัทการบินต่าง ๆ จะต้องจัดโครงสร้างการบริหารส่วนงานของตนเช่นเดียวกัน

#### 5) การควบคุม

การควบคุมจะสัมพันธ์กับหน่วยงาน และความร่วมมือกันระหว่างหน่วยงาน

5.1) อำนาจและความรับผิดชอบในการปฏิบัติเพื่อรับเหตุฉุกเฉิน จะอยู่กับหน่วยงานเจ้าของพื้นที่ที่เกิดเหตุและกฎหมายรองรับเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น

5.2) ทภก. จะยังคงปฏิบัติตามข้อตกลงร่วมกับหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกันแผนนี้

#### 6) ขอบเขตของแผน

6.1) แผนนี้จัดทำขึ้นเพื่อให้ใช้ปฏิบัติ ณ ทภก. โดยไม่มีความมุ่งหมายที่จะใช้แทนหรือก้าวล่วงแผนฉุกเฉินของหน่วยงานอื่นที่อยู่นอกเหนือขอบเขตอำนาจของ ทภก.

6.2) แผนนี้จัดทำขึ้นเพื่อให้สอดคล้องกับกฎหมายของราชอาณาจักรไทย

#### 7) อำนาจหน้าที่

7.1) แผนนี้เขียนตามข้อกำหนดขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ในภาคผนวกที่ 14 ว่าด้วยเรื่องท่าอากาศยาน และข้อเสนอแนะในคู่มือการบริการท่าอากาศยานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ตอนที่ 7 ว่าด้วย “การวางแผนรับเหตุฉุกเฉินของท่าอากาศยาน” (DOC 9137) รวมทั้ง “คู่มือการรักษาความปลอดภัยขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ว่าด้วย การป้องกันการแทรกแซงอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อการบินพลเรือน” (DOC 8973-4) เป็นไปตามเอกสารแถลงข่าวการบินของประเทศไทย

7.2) แผนนี้จัดทำขึ้นเพื่อเสริมและให้สอดคล้องกับระเบียบปฏิบัติของหน่วยเกี่ยวข้องต่าง ๆ

7.3) ทภก. ต้องจัดทำระเบียบปฏิบัติของหน่วยงานของตนตามแผนนี้

## 8) การฝึกซ้อม

- 8.1) ควรกำหนดให้มีการฝึกซ้อมเหตุการณ์ต่าง ๆ ตามแผนนี้อย่างสม่ำเสมอ
- 8.2) ควรกำหนดให้มีการฝึกซ้อมการติดต่อสื่อสารบางส่วนอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง
- 8.3) ควรกำหนดให้มีการฝึกซ้อมเต็มรูปแบบ (Full-Scale Exercise) อย่างน้อย 2 ปีต่อ 1 ครั้ง

## 9) แผนฉุกเฉิน

แผนฉุกเฉิน ทกภ. ประกอบด้วย 14 แผนงาน ได้แก่

- 9.1) อากาศยานอุบัติเหตุ
- 9.2) อากาศยานอุบัติการณ์ภาคพื้น
- 9.3) อากาศยานประสบภัยขณะทำการบิน
- 9.4)เพลิงไหม้และการระเบิด
- 9.5) อุบัติเหตุและอุบัติการณ์จากสินค้าอันตราย
- 9.6) ภัยธรรมชาติ
- 9.7) การก่อวินาศกรรมจากผู้ก่อการร้าย
- 9.8) การกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมาย
- 9.9) การขู่วางระเบิดอากาศยานและอาคารสถานที่
- 9.10) วัตถุระเบิด
- 9.11) การปล้นยึดอากาศยาน อาคารและตัวประกัน
- 9.12) ผู้ประสบภัย
- 9.13) โรคระบาดทางการแพทย์
- 9.14) สึนามิ

### 2.3.7 การดำเนินงานด้านมวลชนสัมพันธ์

ทกภ. ได้จัดกิจกรรมด้านมวลชนสัมพันธ์เพื่อสร้างความสัมพันธ์ที่ดีกับชุมชนที่อยู่โดยรอบท่าอากาศยาน รวมทั้งประชาชนในจังหวัดภูเก็ตและจังหวัดใกล้เคียง ประกอบด้วย การเปิดโอกาสให้คณะต่างๆ เข้าศึกษาดูงานและเยี่ยมชมกิจการของท่าอากาศยาน การเข้าร่วมกิจกรรมของชุมชนในโอกาสต่างๆ การร่วมกิจกรรมทางศาสนา และกิจกรรมด้านการศึกษา เป็นต้น

## 2.4 สรุปการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการและความคืบหน้าในระยะดำเนินการ

การพัฒนาโครงการ ทกภ. จะทำให้มีการเปลี่ยนแปลงองค์ประกอบของท่าอากาศยานก่อนและหลังการพัฒนาโครงการ โดยสรุปการเปลี่ยนแปลงและความคืบหน้าในระยะดำเนินการได้ดังตารางที่ 2.4-1



รายงานผลการปฏิบัติงานมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
ในระยะดำเนินการพัฒนาท่าอากาศยานภูเก็ต (กรณีเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ)  
ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 : บทที่ 2 รายละเอียดโครงการ

ตารางที่ 2.4-1 สรุปการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการของ ทภก.

รายการ	หน่วย	ก่อนการพัฒนาโครงการ	หลังการพัฒนาโครงการ	การเปลี่ยนแปลง
1. ที่ตั้งโครงการ	-	ตำบลไม้ขาว อำเภอถลาง จังหวัดภูเก็ต	ตำบลไม้ขาว อำเภอถลาง จังหวัดภูเก็ต	ไม่เปลี่ยนแปลง
2. พื้นที่โครงการ	ตร. กม.	2.31	2.31	ไม่เปลี่ยนแปลง
3. ระบบทางวิ่ง-ทางขับ - ทางวิ่ง	-	1 ทางวิ่ง กว้าง 45 เมตร ยาว 3,000 เมตร	1 ทางวิ่ง กว้าง 45 เมตร ยาว 3,000 เมตร	ไม่เปลี่ยนแปลง
- ทางขับ	-	มี Parallel Taxiway 1 เส้น กว้าง 23 เมตร ยาว 2,387 เมตร มี Exit Taxiway 7 เส้น และมีทางขับเข้าหลุมจอดอากาศยาน 1 เส้น	มี Parallel Taxiway 1 เส้น กว้าง 23 เมตร ยาว 2,387 เมตร มี Exit Taxiway 7 เส้น และมีทางขับเข้าหลุมจอดอากาศยาน 2 เส้น	มีการก่อสร้างทางขับเข้าหลุมจอดอากาศยานเพิ่มขึ้น 1 เส้น
4. ความสามารถรองรับจำนวนเที่ยวบินในชั่วโมง เร่งด่วน	เที่ยว/ ชม.	20	20	ไม่เปลี่ยนแปลง
5. ความสามารถรองรับผู้โดยสาร	ล้านคน/ ปี	6.5	12.5	รองรับผู้โดยสารได้เพิ่มขึ้น 6 ล้านคน/ ปี
6. จำนวนหลุมจอดอากาศยานทั้งหมด	หลุม	15	21	มีการก่อสร้างหลุมจอดอากาศยานเพิ่มขึ้น 6 หลุมจอด
- หลุมจอดอากาศยาน Type E (B-747)	หลุม	6	10	มีการก่อสร้างหลุมจอดอากาศยานเพิ่มขึ้น 4 หลุมจอด
- หลุมจอดอากาศยาน Type D (A-300)	หลุม	9	11	มีการก่อสร้างหลุมจอดอากาศยานเพิ่มขึ้น 2 หลุมจอด
7. อาคารผู้โดยสาร - จำนวนอาคาร - พื้นที่	อาคาร ตารางเมตร	1 41,500	2 93,500	ปรับปรุงอาคารผู้โดยสารเดิมเป็นอาคารผู้โดยสาร ภายในประเทศ และก่อสร้างอาคารผู้โดยสารระหว่าง ประเทศสิ่งใหม่ จำนวน 1 หลัง พื้นที่ 52,000 ตารางเมตร

ที่มา : รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการพัฒนา ทภก. (กรณีเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ), กุมภาพันธ์ 2555





รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
ในระยะดำเนินการ (กรณีเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ)  
ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 : บทที่ 2 รายละเอียดโครงการ

#### ตารางที่ 2.4-1 สรุปการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการของ ทภก. (ต่อ)

รายการ	หน่วย	ก่อนการพัฒนาโครงการ	หลังการพัฒนาโครงการ	การเปลี่ยนแปลง
8. อาคารคลังสินค้า	ตร.ม.	4,850	5,000	รื้อถอนอาคารคลังสินค้าเดิม ก่อสร้างอาคารคลังสินค้าใหม่ พื้นที่เพิ่มขึ้น 150 ตร.ม.
9. อาคารสำนักงาน	ตร.ม.	3,300	4,800	รื้อถอนอาคารสำนักงานเดิม ก่อสร้างอาคารสำนักงานใหม่ พื้นที่เพิ่มขึ้น 1,500 ตร.ม.
10. พื้นที่จอดรถยนต์ - ขนาคัดพื้นที่	ตารางเมตร	ลานจอดรถยนต์พื้นที่ 25,000	ลานจอดรถยนต์พื้นที่ 17,500 และอาคารจอดรถยนต์พื้นที่ 25,000	พื้นที่จอดรถยนต์ลดลงประมาณ 7,500 ตร.ม. ก่อสร้างอาคารจอดรถยนต์ เพิ่มขึ้น 1 หลัง
- ความสามารถในการจอดรถยนต์	คัน	รถยนต์นั่ง 450 คัน และรถโดยสาร 39 คัน	รถยนต์ 1,350 คัน	จอดรถยนต์ได้เพิ่มขึ้น 861 คัน
11. พื้นที่อาคารสถานที่เก็บเพลิงและก๊าซ	ตร.ม.	960	2,500	รื้อถอนอาคารฯ เดิม ก่อสร้างอาคารฯ ใหม่พื้นที่เพิ่มขึ้น 1,540 ตร.ม.
12. พื้นที่อาคารบริการลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้นของ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)	ตร.ม.	1,100	1,850	รื้อถอนอาคารฯ เดิม ก่อสร้างอาคารฯ ใหม่พื้นที่เพิ่มขึ้น 750 ตร.ม.
13. น้ำประปา - แหล่งน้ำดิบ	-	น้ำใต้ดิน/น้ำผิวดิน	น้ำใต้ดิน/น้ำผิวดิน	ไม่เปลี่ยนแปลง
- ความต้องการใช้น้ำเฉลี่ย	ลบ.ม./วัน	1,113	2,325	มีความต้องการใช้น้ำเพิ่มขึ้น 1,212 ลบ.ม./วัน
- ความสามารถในการผลิตน้ำประปา	ลบ.ม./วัน	2,400	2,900	ขยายขีดความสามารถของระบบประปาเพิ่มขึ้น 500 ลบ.ม.
14. การจัดการน้ำเสีย - ปริมาณน้ำเสีย	ลบ.ม./วัน	890	1,860	ปริมาณน้ำเสียเพิ่มขึ้น 970 ลบ.ม./วัน
- ความสามารถของระบบบำบัดน้ำเสีย	ลบ.ม./วัน	1,000	2,300	รื้อถอนระบบบำบัดน้ำเสียเดิม ก่อสร้างระบบบำบัดน้ำเสียใหม่ ความสามารถในการบำบัดน้ำเสียเพิ่มขึ้น 1,300 ลบ.ม./วัน
- แหล่งรองรับน้ำทิ้ง	-	ทะเลอันดามัน ทิศตะวันตกของ ทภก.	ทะเลอันดามัน ทิศตะวันตกของ ทภก.	ไม่เปลี่ยนแปลง

ที่มา : รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการพัฒนา ทภก. (กรณีเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ), กุมภาพันธ์ 2555



ตารางที่ 2.4-1 สรุปการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการของ ทกท. (ต่อ)

รายการ	หน่วย	ก่อนการพัฒนาโครงการ	หลังการพัฒนาโครงการ	การเปลี่ยนแปลง
15. ระบบระบายน้ำ	-	ทางระบายน้ำหลัก 4 แนว	ทางระบายน้ำหลัก 4 แนว	ไม่เปลี่ยนแปลงทางระบายน้ำหลัก แต่มีการก่อสร้างระบบระบายน้ำย่อย ตามสภาพพื้นที่ที่เปลี่ยนแปลง
16. การจัดการมูลฝอย - ปริมาณมูลฝอย	ลบ.ม./วัน	6.67 (2 ตัน/วัน)	14.7 (4.42 ตัน/วัน)	ปริมาณมูลฝอยเพิ่มขึ้น 2.42 ตัน/วัน หรือ 8.03 ลบ.ม./วัน
- ความสามารถในการรวบรวม	ลบ.ม./วัน	38.7 (11.6 ตัน/วัน)	38.7 (11.6 ตัน/วัน)	ย้ายห้องพักขยะขนาด 24 ลบ.ม. ไปบริเวณก่อสร้างระบบสาธารณูปโภค
- ความสามารถในการเก็บขน	ลบ.ม./วัน	10 (3 ตัน/วัน)	ไม่น้อยกว่า 14.74 (4.42 ตัน/วัน)	กำหนดมาตรการฯ ให้เพิ่มความสามารถ ในการเก็บขน
17. ระบบขนถ่ายมูล และถนนเข้า-ออก ทกท. - ถนนภายใน ทกท.	-	ระบบรถเดินทางเดียว ขนาด 2 ช่องจราจร กว้างช่องละ 3.5 เมตร	ระบบรถเดินทางเดียว ขนาด 4 ช่องจราจร กว้างช่องละ 3.5 เมตร	เพิ่มช่องจราจรและก่อสร้างทางเชื่อมระหว่างอาคาร ผู้โดยสารภายในประเทศและระหว่างประเทศพื้นที่ 1,360 ตร.ม. และปรับปรุงขนาดช่องจราจรทางเข้า- ออก ทกท.
- ถนนเข้า-ออก ทกท.	-	2 เส้นทาง (ทางหลวงหมายเลข 4031 และ 4026)	2 เส้นทาง (ทางหลวงหมายเลข 4031 และ 4026)	
18. ระบบไฟฟ้า - แหล่งไฟฟ้าและพลังงาน	-	การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค	การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค	สร้างสถานีไฟฟ้าย่อย (Substation) ขนาด 115/33 KV เพื่อรองรับความต้องการใช้ไฟฟ้า ที่เพิ่มขึ้น 12 MVA
- ความต้องการใช้กระแสไฟฟ้า	-	8 MVA	20 MVA	

ที่มา : รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการพัฒนา ทกท. (กรณีเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ), กุมภาพันธ์ 2555

---

### บทที่ 3

ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไข  
ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ

---

### ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ

---

#### 3.1 บทนำ

บริษัท เอสจีเอส (ประเทศไทย) จำกัด ได้ดำเนินการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ของท่าอากาศยานภูเก็ต (ทกภ.) (กรณีเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ) ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 ตามขอบเขตการดำเนินงานที่กำหนดไว้ในข้อกำหนดและรายละเอียดในการจัดจ้างที่ปรึกษา (TOR) และรายละเอียดมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งครอบคลุมมาตรการหลักดังนี้

- ระยะดำเนินการ

- อุตุนิยมวิทยาและคุณภาพอากาศ
- ระดับเสียง
- คุณภาพน้ำ
- อุทกวิทยาน้ำใต้ดิน
- อุทกวิทยาน้ำผิวดินและการระบายน้ำ
- นิเวศวิทยาทางน้ำ
- นิเวศวิทยابนบก
- การใช้ประโยชน์ที่ดิน
- การคมนาคมขนส่ง
- ระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ
- การจัดการของเสียและของเสียอันตราย
- การจัดการน้ำเสีย
- สภาพเศรษฐกิจ-สังคม
- สาธารณสุข/อาชีวอนามัยและความปลอดภัย
- ทัศนียภาพและการท่องเที่ยว

### 3.2 วิธีการติดตามตรวจสอบ

บริษัท เอสจีเอส (ประเทศไทย) จำกัด ได้ดำเนินการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของ ทภก. พร้อมทั้งรวบรวมเอกสารหลักฐานต่างๆ และภาพถ่าย ซึ่งใช้ประกอบ ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ โครงการพัฒนา ทภก. (กรณีเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ) ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 ตามที่ระบุไว้ในรายงานการวิเคราะห์ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการพัฒนา ทภก. (กรณีเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ) ทั้งนี้ บริษัท เอสจีเอส (ประเทศไทย) จำกัด ได้ลงพื้นที่ ทภก. เพื่อทำการตรวจติดตามการปฏิบัติตามมาตรการฯ เมื่อวันที่ 20 ตุลาคม 2565 แสดงดังภาพถ่ายที่ 3.2-1



ภาพถ่ายที่ 3.2-1 การติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการฯ

### 3.3 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะดำเนินการ

การปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ของโครงการ ทภก. ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 ได้ดำเนินการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ เมื่อวันที่ 20 ตุลาคม 2565 รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 3.3-1 และ ภาพถ่ายที่ 3.3-1 ถึง ภาพถ่ายที่ 3.3-36





รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรฐานการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
 ในระยะดำเนินการ โครงการพัฒนาท่าอากาศยานภูเก็ต (กรณีเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ)  
 ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 : บทที่ 3 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

### ตารางที่ 3.3-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ของโครงการ ทกท. (กรณีเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ)

ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
1. ทรัพยากรทางกายภาพ 1.1 อุตุนิยมวิทยาและคุณภาพอากาศ	1) จัดให้มีรั้วดูดฝุ่นในพื้นที่ทางวิ่งทางขึ้นเป็นประจำทุกวัน 2) ให้มีการทำความสะอาดถนน และลานจอดอากาศยาน สัปดาห์ละ 2 ครั้ง 3) จัดระเบียบการจราจรภายในท่าอากาศยาน หรือให้มีการติดตั้งระบบลดจอร์จ เพื่อลดปัญหาการระบายมลภาวะทางอากาศและฝุ่นละออง	<p>- ฝ่ายบำรุงรักษา ทกท. จัดให้มีรั้วดูดฝุ่น โดยมีเจ้าหน้าที่ส่วนสนับสนุนและอาคารเป็นผู้รับผิดชอบทำความสะอาดบริเวณทางวิ่ง ทางขับ ลานจอดอากาศยาน และถนน ซึ่งปัจจุบันรั้วดูดฝุ่นจะเข้าทำความสะอาดวันละ 2 รอบ คือ รอบเช้า (เวลา 06.00-07.40 น.) และรอบบ่าย (เวลา 16.00-18.00 น.)</p> <p>- ฝ่ายบำรุงรักษา ทกท. จัดให้มีการทำความสะอาดถนน และลานจอดอากาศยาน โดยมีเจ้าหน้าที่ส่วนสนับสนุนและอาคารเป็นผู้รับผิดชอบดำเนินการเป็นประจำ ซึ่งปัจจุบันรั้วดูดฝุ่นจะเข้าทำความสะอาดวันละ 2 รอบ คือ รอบเช้า (เวลา 06.00-07.40 น.) และรอบบ่าย (เวลา 16.00-18.00 น.)</p> <p>- ทกท. ประชาสัมพันธ์ระเบียบการจราจรภายในท่าอากาศยานและกำหนดให้ติดตั้งเครื่องตัดเครื่องยนต์จอร์จเพื่อให้เป็นไปตาม พ.ร.บ. สาธารณสุข พ.ศ. 2535 โดยผู้ฝ่าฝืนจะถูกปรับไม่เกิน 2,000 บาท รวมทั้งจัดให้มีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยตรวจสอบให้รถยนต์ที่เข้ามารับ-ส่งผู้โดยสารต้องดับเครื่องยนต์</p>	-	<p>เอกสารแนบที่ ข-1 ตัวอย่างแบบบันทึกการปฏิบัติงานประจำวัน/งานตรวจวัดคุณภาพถ่ายที่ 3.3-1 รถดูดฝุ่นของ ทกท. และการทำความสะอาดถนนและลานจอดอากาศยาน</p> <p>เอกสารแนบที่ ข-1 ตัวอย่างแบบบันทึกการปฏิบัติงานประจำวัน/งานตรวจวัดคุณภาพถ่ายที่ 3.3-2 สภาพพื้นผิวของลานจอดอากาศยาน ภาพถ่ายที่ 3.3-3 สภาพพื้นผิวของถนน</p> <p>ภาพถ่ายที่ 3.3-4 เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำพื้นที่ท่าอากาศยาน</p>



รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
ในระยะดำเนินการพัฒนาท่าอากาศยานภูเก็ต (กรณีเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ)  
ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 : บทที่ 3 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

**ตารางที่ 3.3-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ของโครงการ ทกก. (กรณีเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ)  
ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 (ต่อ)**

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
1.1 อุตนิยมิวิทยาและคุณภาพอากาศ (ต่อ)	4) รอยยนต์ที่ใช้ปฏิบัติงานใน ทกก. ต้องได้รับการตรวจสอบสภาพให้ได้ตามมาตรฐานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	- รอยยนต์ที่ใช้ปฏิบัติงานใน ทกก. จะได้รับการตรวจสอบสภาพเป็นประจำ โดยเจ้าหน้าที่ส่วนไฟฟ้าและเครื่องกล ฝ่ายบำรุงรักษา	-	เอกสารแนบที่ ข-2 รายงานผลการตรวจสอบสภาพรถยนต์ ภาพถ่ายที่ 3.3-5 รถยนต์ที่ใช้ในการปฏิบัติงานท่าอากาศยาน
	5) รณรงคส์ลายการบินต่างๆ ให้ดูแลรักษาเครื่องยนต์ของอากาศยานให้เป็นไปตามมาตรฐาน ICAO	- ทกก. ได้ดำเนินการแจ้งรณรงคส์ให้สายการบินดำเนินการดูแลรักษาเครื่องยนต์ของอากาศยานให้เป็นไปตามมาตรฐาน ICAO	-	เอกสารแนบที่ ข-3 เอกสารการแจ้งรณรงคส์ให้สายการบินปฏิบัติตามมาตรการมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมฯ ของทกก.
1.2 ระดับเสียง	1) กำหนดวิธีการขึ้น-ลงของอากาศยาน ให้เป็นมาตรฐานว่าจะต้องหลีกเลี่ยงบริเวณที่มีชุมชนอยู่หนาแน่นเท่าที่จะทำได้	- บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ได้มีการกำหนดวิธีการขึ้น-ลงของอากาศยาน ให้เป็นมาตรฐานว่าจะต้องหลีกเลี่ยงบริเวณที่มีชุมชนอยู่หนาแน่นเท่าที่จะทำได้	-	เอกสารแนบที่ ข-4 Aeronautical Information Publication (AIP)
	2) อาคารผู้โดยสารและอาคารสำนักงานภายใน ทกก. ต้องมีผนังหรือประตูปิดให้มิดชิด มีระบบปรับปรุงอากาศที่เหมาะสม ได้แก่ อาคารผู้โดยสาร อาคารสำนักงาน	- อาคารผู้โดยสารและอาคารสำนักงานภายใน ทกก. มีผนังและประตูปิดมิดชิดมีการติดตั้งระบบปรับอากาศที่เหมาะสมทั้งในส่วนของอาคารผู้โดยสารและอาคารสำนักงาน	-	ภาพถ่ายที่ 3.3-6 อาคารสำนักงาน ทกก. ภาพถ่ายที่ 3.3-7 อาคารผู้โดยสาร



รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
ในระยะดำเนินการ  
ในระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 : บทที่ 3 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ตารางที่ 3.3-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ของโครงการ ทกก. (กรณีเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ)  
ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 (ต่อ)

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตาม มาตรการ และ แนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
1.2 ระดับเสียง (ต่อ)	3) จัดหาอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลที่เหมาะสมกับงาน ให้พนักงานและควบคุมดูแลปฏิบัติงานในพื้นที่ที่มีเสียงดัง หรือพื้นที่เสี่ยงอื่นๆ ให้สวมใส่อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลที่เหมาะสม ตลอดระยะเวลาการทำงาน เช่น Ear plug และ Ear muffs เป็นต้น	- ทกก. ได้จัดหาอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลที่เหมาะสมกับงาน ให้พนักงานและควบคุมดูแลปฏิบัติงานในพื้นที่ที่มีเสียงดัง หรือพื้นที่เสี่ยงอื่นๆ ให้สวมใส่อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลที่เหมาะสม ตลอดระยะเวลาการทำงาน เช่น Ear plug และ Ear muffs เป็นต้น	-	เอกสารแนบที่ ข-5 เกณฑ์กำหนดในการสวมใส่อุปกรณ์ ป้องกันภัยส่วนบุคคลที่เหมาะสม ภาพถ่ายที่ 3.3-8 พนักงานสวมใส่อุปกรณ์ป้องกันอันตราย ส่วนบุคคลในเขต Airtide
	4) พนักงานที่ต้องทำงานในเขต Airtide ต้องใช้ อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล	- ทกก. ควบคุมให้พนักงานที่ทำงานในเขต Airtide ต้องใช้อุปกรณ์ป้องกัน อันตรายส่วนบุคคลในระหว่างปฏิบัติงานอย่างเคร่งครัด	-	เอกสารแนบที่ ข-5 เกณฑ์กำหนดในการสวมใส่อุปกรณ์ ป้องกันภัยส่วนบุคคลที่เหมาะสม ภาพถ่ายที่ 3.3-8 พนักงานสวมใส่อุปกรณ์ป้องกันอันตราย ส่วนบุคคลในเขต Airtide
	5) อบรมการใช้อุปกรณ์ป้องกันเสียงส่วนบุคคล ที่ถูกต้องและเหมาะสมให้แก่พนักงาน	- พนักงานของ ทกก. จะได้รับการอบรมการใช้อุปกรณ์ป้องกันเสียงส่วนบุคคล ที่ถูกต้องและเหมาะสมจากคณะกรรมการความปลอดภัยอาชีวอนามัยและ สภาพแวดล้อมในการทำงาน เพื่อให้การปฏิบัติงานเกิดความปลอดภัย ตามมาตรการกำหนด	-	เอกสารแนบที่ ข-6 รายงานการอบรมการใช้อุปกรณ์ป้องกัน เสียงส่วนบุคคลที่ถูกต้องและเหมาะสม เอกสารแนบที่ ข-7 มาตรฐานอุปกรณ์คุ้มครอง ความปลอดภัยส่วนบุคคล



รายงานผลการปฏิบัติงานมาตรฐานการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
ในระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 : บทที่ 3 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

**ตารางที่ 3.3-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ของโครงการ พก. (กรณีเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ)  
ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 (ต่อ)**

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
1.2 ระดับเสียง (ต่อ)	6) จัดกิจกรรมหรือจัดทำเอกสาร/ สิ่งพิมพ์ เพื่อเผยแพร่ ประชาสัมพันธ์ และรณรงค์ด้านความปลอดภัยในการทำงานให้กับพนักงาน	- พก. จัดทำเอกสารการประชาสัมพันธ์ เพื่อเผยแพร่ ประชาสัมพันธ์ และรณรงค์ด้านความปลอดภัยในการทำงานให้กับพนักงาน โดยทำการประชาสัมพันธ์ผ่านทางบอร์ดประชาสัมพันธ์ และผ่านทางอีเมล อย่างสม่ำเสมอ	-	ภาพถ่ายที่ 3.3-9 การประชาสัมพันธ์และรณรงค์ด้านความปลอดภัยในการทำงานให้กับพนักงาน
	7) มีการติดป้ายเตือนให้สวมใส่อุปกรณ์ป้องกันเสียง ส่วนบุคคลในบริเวณที่มีเสียงดัง	- ภายในบริเวณที่มีเสียงดังได้มีการติดป้ายเตือนและควบคุมให้พนักงานสวมใส่ อุปกรณ์ป้องกันเสียงส่วนบุคคลอย่างเคร่งครัด	-	ภาพถ่ายที่ 3.3-10 ป้ายเตือนการสวมอุปกรณ์ป้องกันเสียง
	8) จัดให้มีคณะทำงานด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัยเพื่อควบคุมดูแลพนักงานที่ปฏิบัติงานในพื้นที่มีเสียงดัง หรือพื้นที่เสี่ยงอื่นๆ ให้สวมใส่ อุปกรณ์ป้องกันเสียงส่วนบุคคลในขณะปฏิบัติงาน อย่างเคร่งครัด	- พก. จัดให้มีคณะทำงานด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัยเพื่อควบคุมดูแลพนักงานที่ปฏิบัติงานในพื้นที่มีเสียงดัง หรือพื้นที่เสี่ยงอื่นๆ ให้สวมใส่ อุปกรณ์ป้องกันเสียงส่วนบุคคลในขณะปฏิบัติงาน อย่างเคร่งครัด	-	เอกสารแนบที่ 3-8 คณะกรรมการความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงานของ พก.
	9) พนักงานที่ต้องปฏิบัติงานในบริเวณที่มีเสียงดังเกิน 90 เดซิเบล (เอ) จะต้องปฏิบัติงานในพื้นที่ดังกล่าวไม่เกิน 8 ชั่วโมงต่อวัน	- พก. กำหนดให้พนักงานที่ปฏิบัติงานในบริเวณเสียงดังเกิน 90 เดซิเบล (เอ) ต้องปฏิบัติงานในพื้นที่ดังกล่าวต่อเนื่องไม่เกิน 8 ชั่วโมงต่อวัน และต้องสวมใส่อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลที่เหมาะสมตลอดระยะเวลาการทำงาน	-	เอกสารแนบที่ 3-5 เกณฑ์กำหนดในการสวมใส่อุปกรณ์ป้องกันภัยส่วนบุคคลที่เหมาะสม ภาพถ่ายที่ 3.3-8 พนักงานสวมใส่อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลในเขต Airside



รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
ในระยะดำเนินการ  
ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 : บทที่ 3 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ตารางที่ 3.3-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ของโครงการ ทกท. (กรณีเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ)  
ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 (ต่อ)

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
1.2 ระดับเสียง (ต่อ)	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม 10) รณรงค์กับพนักงานของสายการบินต่างๆ ให้ปฏิบัติตามระเบียบปฏิบัติของการบินที่จะช่วยลดระดับเสียงของอากาศยาน 11) ให้เจ้าหน้าที่ด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัย หรือผู้บังคับบัญชาว่ากล่าวตักเตือน กรณีที่พบเห็นพนักงานคนใดไม่สวมใส่อุปกรณ์ป้องกันเสียงส่วนบุคคล พร้อมทั้งจัดบันทึกเป็นสถิติเพื่อใช้เป็นข้อมูลประกอบการพิจารณาประเมินผลพนักงานประจำปี สำหรับกรณีที่ผู้ฝ่าฝืนนั้นเป็นพนักงานของบริษัท รับเหมาก่อสร้างภายนอกและห้ามพนักงานผู้บังคับบัญชายุติบัตรพนักงานและห้ามพนักงานผู้นั้นไม่ให้เข้าไปในพื้นที่โครงการจนกว่าจะหาอุปกรณ์ป้องกันเสียงส่วนบุคคลมาสวมใส่ได้ 12) รอยบินที่เข้าปฏิบัติงานใน ทกท. ต้องได้รับการตรวจสอบสภาพเป็นประจำวัน	- ทกท. ได้ดำเนินการแจ้งรณรงค์ให้สายการบินปฏิบัติตามระเบียบปฏิบัติของการบินที่จะช่วยลดระดับเสียงของอากาศยาน  - ทกท. จัดให้มีคณะกรรมการด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัยตรวจสอบดูแลการใช้อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลของพนักงาน กรณีที่พบเห็นพนักงานคนใดไม่สวมใส่อุปกรณ์ป้องกันเสียงส่วนบุคคล เจ้าหน้าที่ทางด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัยหรือผู้บังคับบัญชาจะว่ากล่าวตักเตือนพร้อมทั้งจดบันทึกเป็นสถิติเพื่อใช้เป็นข้อมูลประกอบการพิจารณาประเมินผลพนักงานประจำปี สำหรับกรณีที่ผู้ฝ่าฝืนนั้นเป็นพนักงานของบริษัท รับเหมาก่อสร้างภายนอกจะให้ผู้บังคับบัญชายุติบัตรพนักงานและห้ามพนักงานผู้นั้นไม่ให้เข้าไปในพื้นที่โครงการจนกว่าจะหาอุปกรณ์ป้องกันเสียงส่วนบุคคลมาสวมใส่ได้หรือรีบร้อน ซึ่งหากพบว่ามีการฝ่าฝืนบ่อยครั้ง ทาง ทอท. อาจไม่พิจารณาจ้างบริษัทผู้รับเหมานั้นในอนาคต	-  -	เอกสารแนบที่ ข-3 เอกสารแจ้งรณรงค์ให้สายการบินปฏิบัติตามมาตรการมาตรงการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมฯ ของทกท.  เอกสารแนบที่ ข-8 คณะกรรมการ ความปลอดภัย อาชีวอนามัยและ สภาพแวดล้อมในการทำงานของ ทกท.  เอกสารแนบที่ ข-9 แบบบันทึกการตรวจสอบ การสวมใส่อุปกรณ์ป้องกัน เสียงส่วนบุคคล  เอกสารแนบที่ ข-2 รายงานผลการตรวจสอบ สภาพรถยนต์





รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
ในประเด็นการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กรณีเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ)  
ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 : บทที่ 3 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ตารางที่ 3.3-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ของโครงการ ทกก. (กรณีเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ)  
ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 (ต่อ)

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
1.2 ระดับเสียง (ต่อ)	13) รมรungsiให้ส่ายการบิณคัเลือกอกากาศยานที่มี การออกแบบเพหรือเลือกใช้เครื่องนดที่ปลดปล่อย เสียงในระดบที่ต่ำกว่าปัจจุบัน 14) กำนหนดน้ำหนักรบรทุกของอกากาศยาน ให้เหมาะสม 15) เลือกใช้อกากาศยานขนาดใหญ่ที่มีการพัฒนา ให้มีเสียงด่งน้อยลง ซึ่งสามารถบรทุกผู้โดยสาร ได้มากขึ้นโดยไม่เพิ่มเที่ยวบิน 16) จัดตั้งส่วนงานรับเรื่องร้องเรียนจากประชาชน เพื่อวิเคราะห์ แก้ไขปัญหาและให้ความช่วยเหลือ อย่างรวดเร็วและเหมาะสม	- ทกก. ได้ดำเนินการแจ้งรณรงค์ให้ส่ายการบิณคัเลือกอกากาศยานที่มี การออกแบบเพหรือเลือกใช้เครื่องนดที่ปลดปล่อยเสียงในระดบที่ต่ำกว่า ปัจจุบัน - ทกก. ได้ดำเนินการแจ้งให้ส่ายการบิณคัเลือกอกากาศยานให้บรทุกของ อากาศยานให้เหมาะสม - ทกก. ได้ดำเนินการแจ้งให้ส่ายการบิณคัเลือกอกากาศยานขนาดใหญ่ ที่มีการพัฒนาให้มีเสียงด่งน้อยลง ซึ่งสามารถบรทุกผู้โดยสารได้มากขึ้น โดย ไม่เพิ่มเที่ยวบิน - ทกก. ได้จัดให้ฝ่ายอำนวยการ ทกก. ดำเนินงานในการรับเรื่องร้องเรียนโดย จัดให้มีแบบฟอร์มรับเรื่องร้องเรียน ผู้รับข้อเสนอนะ/ ข้อร้องเรียนจาก ประชาชน และระบบรับเรื่องร้องเรียนออนไลน์ผ่านทาง QR Code พร้อมทั้ง จัดให้มีเจ้าหน้าที่ลงพื้นที่ประชาสัมพันธ์การดำเนินงานของ ทกก. และรับฟัง ความคิดเห็น/ ข้อเสนอแนะของประชาชนในชุมชน เพื่อนำข้อเสนอนะหรือ ข้อร้องเรียนที่ได้วิเคราะห์หาแนวทางแก้ไขและให้ความช่วยเหลือ ประชาชนอย่างเหมาะสมต่อไป	- - -	เอกสารแนบที่ ข-3 เอกสารแจ้งรณรงค์ให้ส่ายการบิณคัเลือกอกากาศยานตามมาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อมฯ ของทกก.    เอกสารแนบที่ ข-10 แบบฟอร์มแสดงความคิดเห็น และข้อเสนอแนะ ภาพถ่ายที่ 3.3-11 ผู้รับข้อเสนอนะ/ ข้อร้องเรียน และป้ายประชาสัมพันธ์ QR Code



รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
 ในระยะดำเนินการ (กรณีเปลี่ยนแผนรายงานสิ่งแวดล้อม)  
 ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 : บทที่ 3 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ตารางที่ 3.3-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ของโครงการ ททก. (กรณีเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ)  
 ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 (ต่อ)

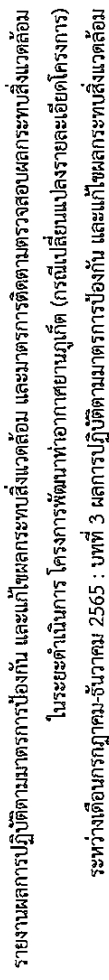
ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
1.2 ระดับเสียง (ต่อ)	17) ประสานงานกับบริษัทสายการบิน เพื่อให้อำนาจการกำหนดตารางบินในช่วงเวลา 12.30-13.00 น. ของวันศุกร์ไม่ให้เกินจากจำนวนเที่ยวบินที่ 5 เที่ยวบิน เพื่อลดผลกระทบต่อการประกอบกิจกรรมทางศาสนาของมัสยิดที่ได้รับผลกระทบ	- ในปัจจุบันได้มีการประสานกับบริษัทสายการบิน เพื่อกำหนดตารางการบินในช่วงเวลา 12.30-13.00 น. ของวันศุกร์ไม่ให้เกินจากจำนวนเที่ยวบินในปัจจุบัน โดยระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2565 มีเที่ยวบินสูงสุดในช่วงเวลา 12.30-13.00 น. จำนวน 5 เที่ยวบิน	-	เอกสารแนบที่ ข-3 เอกสารแจ้งกรณีให้สายการบินปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมฯ ของททก. เอกสารแนบที่ ข-11 ตัวอย่างตารางการบินและจำนวนเที่ยวบิน
	18) กำหนดให้จำนวนเที่ยวบินที่ทำการบินในช่วงเวลากลางคืน (เวลา 22.00-06.00 น.) ไม่เกินจำนวนเที่ยวบินเฉลี่ยตามเที่ยวบินเฉลี่ยตามการคาดการณ์ในปี 2561 คือ ไม่เกิน 26 เที่ยวบิน เพื่อลดผลกระทบด้านเสียงในเวลากลางคืนของชุมชนที่อยู่ในเขตพื้นที่ได้รับผลกระทบด้านเสียง	- ในปัจจุบันได้มีการประสานกับบริษัทสายการบินแล้ว เพื่อกำหนดตารางการบินในช่วงเวลากลางคืน (เวลา 22.00-06.00 น.) ไม่เกินจำนวนเที่ยวบินเฉลี่ยตามการคาดการณ์ในปี 2561 คือ ไม่เกิน 26 เที่ยวบิน เพื่อลดผลกระทบด้านเสียงในเวลากลางคืนของชุมชนที่อยู่ในเขตพื้นที่ได้รับผลกระทบด้านเสียง	-	เอกสารแนบที่ ข-3 เอกสารแจ้งกรณีให้สายการบินปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมฯ ของททก. เอกสารแนบที่ ข-11 ตัวอย่างตารางการบินและจำนวนเที่ยวบิน
	19) ประเมินผลกระทบด้านเสียงในหน่วย NEF ทุก 3 ปี โดยใช้ข้อมูลจากการติดตามตรวจสอบอย่างต่อเนื่อง และพิจารณาให้ความช่วยเหลือ หรือชดเชยให้กับชุมชนที่ได้รับผลกระทบ โดยให้ดำเนินการเป็นระยะเวลามาตามผลการประเมินผลกระทบด้านเสียงในหน่วย NEF ทุกๆ 3 ปี ดังนี้	- ปัจจุบัน ทอท. กำหนดให้มีการประเมินผลกระทบด้านเสียงจากสถานการณ์บินจริงในหน่วย NEF ปีละครั้ง (เริ่มตั้งแต่ปีงบประมาณ พ.ศ. 2560) เพื่อเป็นข้อมูลในการพิจารณาให้ความช่วยเหลือหรือชดเชยชุมชนที่ได้รับผลกระทบตามเกณฑ์ที่กำหนดในมาตรการ สำหรับข้อมูลเที่ยวบินล่าสุดในปี พ.ศ. 2564 ซึ่งดำเนินการโดย บริษัท เอสซีเอส (ประเทศไทย) จำกัด โดยจะรวบรวมข้อมูลไว้ในรายงานฯ บทที่ 4 เพื่อเป็นข้อมูลในการพิจารณาให้ความช่วยเหลือหรือชดเชยชุมชนที่ได้รับผลกระทบ ตามเกณฑ์ที่กำหนดในมาตรการ ดังนี้	-	เอกสารแนบที่ ข-12 เอกสารขอชดเชยผู้ได้รับผลกระทบ ด้านเสียงจากการพัฒนาโครงการ



รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
ในระยะดำเนินการพัฒนาท่าอากาศยานภูเก็ต (กรณีเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ)  
ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 : บทที่ 3 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ตารางที่ 3.3-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ของโครงการ ทกภ. (กรณีเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ)  
ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 (ต่อ)

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
1.2 ระดับเสียง (ต่อ)	<ul style="list-style-type: none"> <li>หากมีอาคารบ้านเรือน หรือสถานที่ที่มีความอ่อนไหวต่อเสียงรบกวนอยู่ในเขต NEF 30-40 ต้องสนับสนุนการปรับปรุงอาคารให้สามารถลดระดับเสียงอาคารที่ก่อสร้างก่อนปี พ.ศ. 2553 โดยใช้หลักการเกณฑ์การปรับปรุงอาคารเพื่อลดผลกระทบด้านเสียงของสถาบันพัฒนาบริหารศาสตร์ (NIDA) คือการปรับปรุงส่วนที่เป็นทางผ่านของเสียงเข้าสู่อาคาร เช่น หลังคา ฝ้าเพดาน ผนัง ประตู หน้าต่าง เป็นต้น</li> <li>หากมีอาคาร บ้านเรือน หรือสถานที่ที่มีความอ่อนไหวต่อเสียงรบกวนอยู่ในเขต NEF มากกว่า 40 (เฉพาะอาคารที่ก่อสร้างก่อนปี พ.ศ. 2553) โดยให้เจ้าของอาคารที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง โดยเทียบเคียงแนวทางที่กำหนดค่าทดแทนความเสียหายที่ต้องออกจากอสังหาริมทรัพย์ที่ถูกเวนคืนตามมาตรา 21 วรศกฯ ย้ายแห่ง พ.ร.บ.ว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2530 กรณีเจ้าของที่ดินและสิ่งปลูกสร้างไม่ประสงค์จะขาย พอท. จะให้รับเงินไปดำเนินการปรับปรุงอาคารและสิ่งปลูกสร้างเอง โดยใช้หลักเกณฑ์การปรับปรุงอาคารเพื่อลดผลกระทบด้านเสียงของสถาบันพัฒนาบริหารศาสตร์ (NIDA) คือการปรับปรุงส่วนที่เป็นทางผ่านของเสียงเข้าสู่อาคาร เช่น หลังคา ฝ้าเพดาน ผนัง ประตู หน้าต่าง เป็นต้น</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>หากมีอาคารบ้านเรือน หรือสถานที่ที่มีความอ่อนไหวต่อเสียงรบกวนอยู่ในเขต NEF 30-40 ต้องสนับสนุนการปรับปรุงอาคารให้สามารถลดระดับเสียงรบกวนจากอากาศยานได้ (เฉพาะอาคารที่ก่อสร้างก่อนปี พ.ศ. 2553) โดยใช้หลักเกณฑ์การปรับปรุงอาคารเพื่อลดผลกระทบด้านเสียงของสถาบันพัฒนาบริหารศาสตร์ (NIDA) คือการปรับปรุงส่วนที่เป็นทางผ่านของเสียงเข้าสู่อาคาร เช่น หลังคา ฝ้าเพดาน ผนัง ประตู หน้าต่าง เป็นต้น</li> <li>มีอาคารบ้านเรือน หรือสถานที่ที่มีความอ่อนไหวต่อเสียงรบกวนอยู่ในเขต NEF มากกว่า 40 (เฉพาะอาคารที่ก่อสร้างก่อนปี พ.ศ. 2553) พอท. ได้แจ้งรายชื่อที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง โดยเทียบเคียงแนวทางที่กำหนดค่าทดแทนความเสียหายที่ต้องออกจากอสังหาริมทรัพย์ที่ถูกเวนคืนตามมาตรา 21 วรศกฯ ย้ายแห่ง พ.ร.บ.ว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2530 กรณีเจ้าของที่ดินและสิ่งปลูกสร้างไม่ประสงค์จะขาย พอท. จะให้รับเงินไปดำเนินการปรับปรุงอาคารและสิ่งปลูกสร้างเอง โดยใช้หลักเกณฑ์การปรับปรุงอาคารเพื่อลดผลกระทบด้านเสียงของสถาบันพัฒนาบริหารศาสตร์ (NIDA) คือการปรับปรุงส่วนที่เป็นทางผ่านของเสียงเข้าสู่อาคาร เช่น หลังคา ฝ้าเพดาน ผนัง ประตู หน้าต่าง เป็นต้น</li> </ul>		เอกสารแนบที่ ข-12 เอกสารการขอขออนุญาตปรับปรุงอาคาร ด้านเสียงจากการพัฒนาโครงการ



ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และ แนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
1.2 ระดับเสียง (ต่อ)	<p>โดยใช้หลักเกณฑ์การรับปรุงอาคารเพื่อลดผลกระทบด้านเสียงของสถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์ (NIDA) คือ การปรับปรุงส่วนที่เป็นทางเดินเสียงเข้าสู่อาคาร เช่น หลังคา ฝ้าเพดาน ผนัง ประตู หน้าต่าง เป็นต้น</p> <p>โดย ทอท. จะดำเนินการประสานงานกับหน่วยงานของรัฐที่มีหน้าที่ในการอนุญาตก่อสร้าง เพื่อให้ข้อมูลกลับประชาชนที่จะมาอยู่อาศัยในพื้นที่โดยรอบ ททก. ได้รับทราบข้อมูลผลกระทบด้านเสียงและบริเวณที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบ ซึ่งอาคารบ้านเรือนที่ก่อสร้างหลังปี พ.ศ. 2552 จะไม่ได้รับค่าชดเชยจากผลกระทบด้านเสียง</p> <p>สำหรับในกรณีที่ดินเสี่ยงจากการประเมินปี ละครั้ง มีพื้นที่ขยายไปกว่าที่ได้ประเมินไว้ในกรณีเลวร้าย ทอท. จะชดเชยอาคารที่ได้รับผลกระทบทุกอาคารที่อยู่ในบริเวณที่ได้รับผลกระทบเพิ่มขึ้นตามหลักเกณฑ์ดังกล่าว</p> <p>สำหรับประชาชนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่นอกแนวเส้นเสียงจากการประเมินในกรณีเลวร้าย หากพบว่ามีการร้องเรียน ทอท. จะดำเนินการตรวจวัดเสียงในหน่วย NEF หากพบว่ามีระดับ NEF มากกว่า 30 ขึ้นไป ทอท. จะดำเนินการชดเชยตามหลักเกณฑ์ข้างต้นทุกอาคาร</p>	-	เอกสารแนบที่ ข-12 เอกสารการชดเชยผู้ได้รับผลกระทบ ด้านเสียงจากการพัฒนาโครงการ	

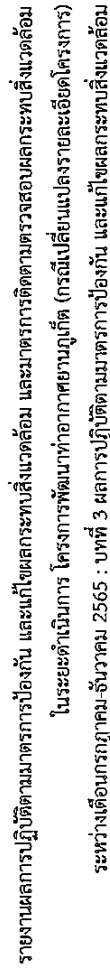


รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
ในระยะดำเนินการพัฒนาท่าอากาศยานภูเก็ต (กรณีเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ)  
ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 : บทที่ 3 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ตารางที่ 3.3-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ของโครงการ ทมก. (กรณีเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ)  
ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 (ต่อ)

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
1.2 ระดับเสียง (ต่อ)	20) ติดตั้งเครื่องตรวจวัดเสียงถาวรจำนวน 4 สถานี โดยพิจารณาติดตั้งบริเวณแนวทิศทางการบินและพื้นที่ชุมชนที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบด้านเสียงเพื่อตรวจวัดระดับเสียงอย่างต่อเนื่อง 21) จัดทำแผนที่เขตปลอดภัยในการเดินทาง และแผนที่แสดงบริเวณพื้นที่ได้รับผลกระทบด้านเสียงจากการดำเนินการ ทมก. ในกรณีต่างๆ ได้แก่ กรณีการบินในปัจจุบันและกรณีเลี้ยวเพื่อประสานงานกับสำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดภูเก็ต สำหรับใช้เป็นข้อมูลประกอบการกำหนดประเภทการใช้ที่ดินที่เหมาะสมในการจัดทำผังเมืองรวมจังหวัดภูเก็ต และผังเมืองเฉพาะบริเวณพื้นที่ ทมก.	- ทมก. ได้ติดตั้งเครื่องตรวจวัดเสียงถาวรจำนวน 4 สถานี ได้แก่ บริเวณบ้านหมากปรก (ทิศตะวันออก) บ้านไม้ขาว (ทิศเหนือ) บ้านแหลมทราย (ทิศตะวันออก) และบ้านบ่อไร่ (ทิศใต้) เรียบร้อยแล้ว - เนื่องจาก ทมก. ไม่มีแผนขยายทางวิ่งส่งผลให้เขตความปลอดภัยในการเดินทางอากาศไม่มีการเปลี่ยนแปลงจากเขตความปลอดภัยในการเดินทางอากาศ พ.ศ. 2540 ดังนั้น ทมก. จึงไม่ได้ประสานงานกับสำนักงานโยธาธิการและผังเมืองแห่งประเทศไทย เพื่อจัดทำแผนที่เขตปลอดภัยในการเดินทางอากาศฉบับใหม่ ทั้งนี้ ทมก. ได้ประสานงานกับสำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดภูเก็ต สำหรับใช้เป็นข้อมูลประกอบการกำหนดประเภทการใช้ที่ดินที่เหมาะสมในการจัดทำผังเมืองรวมจังหวัดภูเก็ต และผังเมืองเฉพาะบริเวณพื้นที่ ทมก.	- -	เอกสารแนบที่ ข-13 การติดตั้งระบบตรวจวัดเสียงอากาศยานแบบถาวร  เอกสารแนบที่ ข-14 ประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง กำหนดเขตบริเวณปลอดภัยในสนามบินภูเก็ตเป็นเขตปลอดภัยในการเดินทางอากาศ พ.ศ. 2540





ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	<p>22) จัดทำแผนที่เขตปลอดภัยในการเดินอากาศ และแผนที่แสดงบริเวณพื้นที่ได้รับผลกระทบด้านเสียงจากการดำเนินงานกิจกรรมต่างๆ ได้แก่ กรณีการบินในปัจจุบันและกรณีพกก. ในกรณีต่างๆ ได้แก่ กรณีการบินในปัจจุบันและกรณีเลวร้าย พร้อมทั้งคำแนะนำในการปลูกสร้างสิ่งก่อสร้างเพื่อป้องกันเสียงเพื่อประสานกับสำนักงานโยธาธิการและผังเมือง จังหวัดภูเก็ต และหน่วยงานอนุญาต อาทิ องค์การบริหารส่วนตำบลไม้ขาว องค์การบริหารส่วนตำบลเทพกระษัตรี และผู้ใหญ่บ้านที่เกี่ยวข้อง เพื่อแจ้งให้ประชาชนได้ทราบข้อจำกัดของการใช้พื้นที่ในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ และทราบแนวเขตพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบด้านเสียงจากโครงการ รวมทั้งแจ้งข้อมูลกับผู้ที่มีใบอนุญาตก่อสร้างในบริเวณดังกล่าวได้ทราบว่า ผู้ที่เข้ามาอยู่ภายหลังจากปี พ.ศ. 2552 จะไม่ได้รับการชดเชยผลกระทบด้านเสียง</p>	<p>ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข</p>	<p>เอกสารอ้างอิง</p>
1.2 ระบุความเสี่ยง (ต่อ)		<p>- เนื่องจาก พกก. ไม่มีแผนขยายทางวิ่งอันส่งผลให้เกิดความปลอดภัยในการเดินอากาศไม่มีการเปลี่ยนแปลงจากเขตความปลอดภัยในการเดินอากาศ พ.ศ. 2540 ดังนั้น ทาง พกก. จึงไม่ได้ประสานงานกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยเพื่อจัดทำแผนที่เขตปลอดภัยในการเดินอากาศฉบับใหม่</p> <p>- กระทรวงคมนาคมได้กำหนดให้บริเวณใกล้เคียงสนามบินภูเก็ตเป็นพื้นที่เขตปลอดภัยการเดินอากาศปี พ.ศ. 2540 อาศัยอำนาจตามมาตรา 58 แห่งพระราชบัญญัติเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ซึ่ง พกก. ได้ประสานไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อแจ้งให้ประชาชนได้ทราบข้อกำหนดของการใช้พื้นที่ในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ และทราบแนวเขตพื้นที่ได้รับผลกระทบด้านเสียงจากโครงการ รวมทั้งแจ้งข้อมูลกับผู้ที่มีใบอนุญาตก่อสร้างในบริเวณดังกล่าวได้ทราบว่า ผู้ที่เข้ามาอยู่ภายหลังจากปี พ.ศ. 2552 จะไม่ได้รับการชดเชยผลกระทบด้านเสียง</p>	<p>-</p> <p>เอกสารแนบที่ ข-14</p> <p>ประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง กำหนดเขตบริเวณใกล้เคียงสนามบินภูเก็ตเป็นเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ พ.ศ. 2540</p>	



รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
 ในระยะดำเนินการ โครงการพัฒนาท่าอากาศยานภูเก็ต (กรณีเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ)  
 ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 : บทที่ 3 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

**ตารางที่ 3.3-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ของโครงการ ทกท. (กรณีเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ)  
 ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 (ต่อ)**

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
1.2 ระดับเสียง (ต่อ)	23) ประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง อาทิ องค์การบริหารส่วนตำบลไม้ขาว องค์การบริหารส่วนตำบลเทพกระษัตรี ผู้นำชุมชน เพื่อติดตั้งแนวเขตพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบในระดับ NEF 30 ขึ้นไป	- ทกท. ได้ประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง อาทิ องค์การบริหารส่วนตำบลไม้ขาว องค์การบริหารส่วนตำบลเทพกระษัตรี และผู้นำชุมชน พร้อมทั้งจัดให้มีเจ้าหน้าที่ลงพื้นที่ประชาสัมพันธ์ให้ข้อมูลแก่ประชาชนในเขตพื้นที่ได้รับผลกระทบในระดับ NEF 30 ขึ้นไปอย่างสม่ำเสมอ ทั้งนี้ ทกท. ได้ดำเนินการติดตั้งป้ายใบพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบในระดับ NEF มากกว่า 40 แล้ว	-	ภาพถ่ายที่ 3.3-12 การติดตั้งป้ายใบพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบในระดับ NEF มากกว่า 40
1.3 คุณภาพน้ำ	1) ปรับปรุงแก้ไขระบบบำบัดน้ำเสียที่มีอยู่ในปัจจุบัน พร้อมทั้งควบคุม ดูแลให้อยู่ในสภาพใช้งานได้ดียิ่งขึ้น เพื่อให้สามารถบำบัดน้ำเสียได้ตามมาตรฐานที่กำหนด  2) กำหนดให้มีการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำประจำเดือน ตลอดจนดำเนินการ เพื่อให้สามารถแก้ไขปัญหาของระบบบำบัดน้ำเสียได้ทันที ในกรณีที่ระบบไม่สามารถบำบัดได้ตามมาตรฐาน	- ปัจจุบัน ทกท. ได้จัดจ้างบริษัท พรวิชัย อันดามัน จำกัด เพื่อดูแลระบบบำบัดน้ำเสีย พร้อมทั้งปรับปรุง ควบคุม ดูแลระบบบำบัดน้ำเสียให้อยู่ในสภาพใช้งานได้ดียิ่งขึ้น เพื่อให้สามารถบำบัดน้ำเสียให้ได้ตามมาตรฐานที่กำหนด  - ปัจจุบัน ทกท. ได้จัดจ้างบริษัท พรวิชัย อันดามัน จำกัด เพื่อทำการควบคุมดูแลการทำงานของระบบบำบัดน้ำเสีย และ ทกท. ได้ว่าจ้างบริษัท เอสจีเอส (ประเทศไทย) จำกัด ในการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 เพื่อให้สามารถแก้ไขปัญหาของระบบบำบัดน้ำเสียในกรณีที่ระบบไม่สามารถบำบัดได้ตามมาตรฐาน	-	เอกสารแนบที่ ข-15 แผนการตรวจสอบเครื่องจักรและอุปกรณ์ของระบบบำบัดน้ำเสีย และบันทึกข้อมูลการทำงานของระบบบำบัดน้ำเสียเบื้องต้น ภาพถ่ายที่ 3.3-13 ระบบบำบัดน้ำเสียแห่งใหม่  เอกสารแนบที่ ข-16 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้ง



รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
 ในระยะดำเนินการ โครงการพัฒนาท่าอากาศยานภูเก็ต (กรณีเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ)  
 ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 : บทที่ 3 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ตารางที่ 3.3-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ของโครงการ ทกก. (กรณีเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ)  
 ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 (ต่อ)

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหาอุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และ แนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
1.3 คุณภาพน้ำ	3) ก่อสร้างระบบบำบัดน้ำเสียที่มีขนาดบำบัดไม่น้อยกว่า 2,300 ลูกบาศก์เมตรต่อวัน ให้แล้วเสร็จ ก่อนปล่อยระบบบำบัดน้ำเสียเดิม 4) นำน้ำทิ้งที่ผ่านการบำบัดหมุนเวียนกลับมาใช้ใหม่ให้มากที่สุด เช่น ใช้รดน้ำต้นไม้ เป็นต้น เพื่อลดการระบายน้ำทิ้งออกสู่ทะเลชายฝั่ง	- ทกก. ได้ก่อสร้างระบบบำบัดน้ำเสียแห่งใหม่แล้วเสร็จเมื่อเดือนพฤษภาคม 2557 โดยความสามารถในการบำบัดน้ำเสีย 2,300 ลูกบาศก์เมตรต่อวัน ซึ่งปัจจุบันได้ใช้ระบบบำบัดน้ำเสียแห่งใหม่อย่างสมบูรณ์แล้ว และมีการควบคุมดูแลระบบให้สามารถทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพอย่างสม่ำเสมอ และได้รื้อย้ายระบบบำบัดน้ำเสียเดิมแล้ว - ทกก. ได้มีการติดตั้งระบบหมุนเวียนน้ำกลับมาใช้ใหม่ เพื่อนำน้ำทิ้งที่ผ่านระบบบำบัดน้ำเสียมายังเครื่องผลิตโอโซนเพื่อฆ่าเชื้อโรคก่อนส่งไปใช้ในโรงคั่วข้าวซึ่งโรงกลั่นในหอน้ำอาคารผู้โดยสารและคั่นน้ำดื่ม เพื่อลดการระบายน้ำทิ้งออกสู่ชายฝั่งทะเล	-	เอกสารแนบที่ ข-16 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทั้ง ภาพถ่ายที่ 3.3-13 ระบบบำบัดน้ำเสียแห่งใหม่ ภาพถ่ายที่ 3.3-14 ถังกรองและเครื่องผลิตโอโซน
1.4 อุทกวิทยาน้ำใต้ดิน	1) จัดหาแหล่งน้ำผิวดินและบ่อกักเก็บน้ำผิวดิน เพื่อใช้ในการผลิตน้ำประปราร่วมกับน้ำใต้ดิน เพิ่มขึ้นให้เพียงพอความต้องการใช้น้ำในอนาคต	- ทกก. จัดให้มีแหล่งน้ำผิวดินเพื่อใช้ในการผลิตน้ำประปราร่วมกับน้ำใต้ดิน จำนวน 2 บ่อ เพื่อสำรองน้ำในการผลิตน้ำประปรารให้เพียงพอความต้องการใช้น้ำในอนาคต ซึ่งตั้งแต่เดือนธันวาคม 2565 ทกก. รับน้ำประปรารจากบริษัทเอกชน (บริษัทไฮโดรเอ็นเตอร์ไพรส์ แอนด์ อะควาติคส์ จำกัด) แทนการรับน้ำประปรารจากการประปาส่วนภูมิภาค โดยสัดส่วนปริมาณน้ำประปรารที่ผลิตเองต่อน้ำประปรารที่รับมาจากบริษัทเอกชนเท่ากับ 50:50	-	ภาพถ่ายที่ 3.3-15 แหล่งเก็บน้ำดิบของ ท่าอากาศยาน
1.5 อุทกวิทยาน้ำผิวดินและการระบายน้ำ	1) ติดตั้งและใช้งานตะแกรงดักขยะบริเวณปลายท่อระบายน้ำจุดที่ 1, 2 และ 3 ตลอดเวลา	- ทกก. ติดตั้งและใช้งานตะแกรงดักขยะบริเวณปลายท่อระบายน้ำจุดที่ 1, 2 และ 3	-	ภาพถ่ายที่ 3.3-16 ตะแกรงดักขยะ บริเวณปลายท่อระบายน้ำ



รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
 ในระยะดำเนินการ โครงการพัฒนาท่าอากาศยานภูเก็ต (กรณีเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ)  
 ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 : บทที่ 3 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ตารางที่ 3.3-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ของโครงการ ทกก. (กรณีเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ)  
 ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 (ต่อ)

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
1.5 อุทกวิทยาน้ำผิวดิน และการระบายน้ำ (ต่อ)	2) ตรวจสอบระบบระบายน้ำและตะกอนที่จุดระบายน้ำที่ 1, 2 และ 3 ให้อยู่ในสภาพใช้งานได้อย่างดีเยี่ยม หากพบปัญหาการอุดตันให้ทำการขุดลอก ทำความสะอาด สืบค้นหาละ 1 ครั้ง ในช่วงฤดูฝน	- ทกก. ได้ตรวจสอบระบบระบายน้ำและตะกอนที่จุดระบายน้ำที่ 1, 2 และ 3 เป็นประจำทุกวัน ให้อยู่ในสภาพใช้งานได้อย่างดีเยี่ยม หากพบปัญหาการอุดตันจะดำเนินการขุดลอก	-	เอกสารแนบที่ ข-17 บันทึกการตรวจสอบ รายงานน้ำและแนวรั้ว ภาพถ่ายที่ 3.3-16 ตะแกรงดักขยะ บริเวณปลายท่อระบายน้ำ ภาพถ่ายที่ 3.3-17 การขุดลอกระบบระบายน้ำ ในท่าอากาศยาน
	3) ตรวจสอบระบบระบายน้ำอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง ในช่วงก่อนฤดูฝน	- ทกก. ได้ตรวจสอบระบบระบายน้ำภายในท่าอากาศยาน ประมาณเดือนละ 1 ครั้งในช่วงก่อนฤดูฝน	-	เอกสารแนบที่ ข-17 บันทึกการตรวจสอบ รายงานน้ำและแนวรั้ว ภาพถ่ายที่ 3.3-16 ตะแกรงดักขยะ บริเวณปลายท่อระบายน้ำ ภาพถ่ายที่ 3.3-17 การขุดลอกระบบระบายน้ำ ในท่าอากาศยาน



รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
ในระยะดำเนินการพัฒนาท่าอากาศยานภูเก็ต (กรณีเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ)  
ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 : บทที่ 3 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

**ตารางที่ 3.3-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ของโครงการ ทกก. (กรณีเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ)  
ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 (ต่อ)**

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
1.5 อุทกวิทยาน้ำผิวดิน และการระบายน้ำ (ต่อ)	4) ขุดลอกแหล่งน้ำที่รับน้ำของจุดระบายน้ำที่ 4 เพื่อเพิ่มศักยภาพในการระบายน้ำ	- เนื่องจากบริเวณจุดระบายน้ำที่ 4 เป็นบริเวณที่อยู่ในแผนการพัฒนาทางหลวงหมายเลข 4031 ดังนั้น ทางทกก. จึงดำเนินการส่งมอบพื้นที่คืนให้สำนักงานธนารักษ์พื้นที่ภูเก็ตเรียบร้อยแล้ว เพื่อดำเนินการพัฒนาทางหลวงต่อไป	-	เอกสารแนบที่ ข-18 หนังสือตอบรับการส่งคืนพื้นที่ให้กับสำนักงานธนารักษ์พื้นที่ภูเก็ต
	5) ออกแบบ/ปรับปรุงระบบระบายน้ำของสิ่งก่อสร้างใหม่ให้มีขนาดเพียงพอและสอดคล้องกับระบบที่มีอยู่เดิม	- ทกก. ได้ออกแบบ/ ปรับปรุงระบบระบายน้ำของสิ่งก่อสร้างใหม่ให้สอดคล้องเพียงพอและสอดคล้องกับระบบที่มีอยู่เดิม	-	-
	6) ต่อเชื่อมระบบระบายน้ำจากอาคาร สิ่งก่อสร้างใหม่ในพื้นที่ต่างๆ เข้าสู่ระบบระบายน้ำหลักและตรวจสอบบำรุงรักษาให้อยู่ในสภาพใช้งานได้	- ทกก. ได้ทำการเชื่อมต่อท่อระบบระบายน้ำจากอาคารต่างๆ ทั้งอาคารเดิม และอาคารใหม่ที่ก่อสร้างแล้วเสร็จเข้าสู่ระบบรวบรวมน้ำเสียไปยังระบบบำบัดน้ำเสียแห่งใหม่แล้ว	-	เอกสารแนบที่ ข-19 แบบงานก่อสร้างระบบบำบัดน้ำเสีย ภาพถ่ายที่ 3.3-13 ระบบบำบัดน้ำเสียแห่งใหม่
2. ทรัพยากรทางชีวภาพ 2.1 นิเวศวิทยาทางน้ำ	1) ปรับปรุงแก้ไขระบบบำบัดน้ำเสีย และควบคุมดูแลให้อยู่ในสภาพใช้งานได้อยู่เสมอ เพื่อให้สามารถบำบัดน้ำเสียได้ตามมาตรฐานกฎหมายกำหนด	- ทกก. ได้จัดจ้างบริษัท พรวิชญ์ อันดามัน จำกัด เพื่อทำการตรวจสอบการทำงานของระบบบำบัดน้ำเสีย พร้อมทั้งปรับปรุงควบคุมและดูแลระบบบำบัดน้ำเสียให้อยู่ในสภาพใช้งานได้ดีอยู่เสมอ เพื่อให้สามารถบำบัดน้ำเสียได้ตามมาตรฐานที่กฎหมายกำหนด	-	ภาพถ่ายที่ 3.3-13 ระบบบำบัดน้ำเสียแห่งใหม่
2.2 นิเวศวิทยาบนบก	1) การปลูกพรรณไม้ในเขตโครงการ ควรใช้พรรณไม้ดั้งเดิม ไม่ควรนำพรรณไม้จากแหล่งอื่นที่โตเร็วเข้ามา เช่น กระถินณรงค์ สะเดาเทียม เป็นต้น	- ทกก. ได้ปลูกพรรณไม้ในเขตโครงการ ซึ่งเป็นพรรณไม้ดั้งเดิมของพื้นที่โดยไม่นำพรรณไม้จากแหล่งอื่นที่โตเร็วเข้ามาปลูก	-	ภาพถ่ายที่ 3.3-18 พรรณไม้ในเขตท่าอากาศยาน



รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
ในระยะเปลี่ยนแผนกลยุทธ์ (กรณีเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ)  
ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 : บทที่ 3 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ตารางที่ 3.3-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ของโครงการ ทกก. (กรณีเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ)  
ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 (ต่อ)

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
3. คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ 3.1 การใช้ประโยชน์ที่ดิน	1) ประสานงานกับสำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัด เพื่อผลักดันให้เกิดผังพื้นที่เฉพาะของพื้นที่ทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับ ทกก. 2) จัดทำแผนที่เขตปลอดภัยในการเดินทางอากาศ และแผนที่แสดงบริเวณพื้นที่ได้รับผลกระทบด้านเสียงจากการดำเนินงาน ทกก. ในกรณีต่างๆ ได้แก่ การมีการบินในปัจจุบัน และการมีเที่ยวบิน เพื่อประสานกับสำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัด สำหรับใช้เป็นข้อมูลประกอบการกำหนดประเภทการใช้ที่ดินที่เหมาะสมในการจัดทำผังเมืองรวมจังหวัดภูเก็ต และผังเมืองเฉพาะบริเวณพื้นที่ ทกก.	<p>จังหวัดภูเก็ต ได้ออกบังคับใช้ผังเมืองรวมจังหวัดภูเก็ต พ.ศ.2554 ตามพระราชบัญญัติการผังเมือง พ.ศ.2518 โดยได้กำหนดให้พื้นที่ของ ทกก. เป็นที่ดินประเภทสถาบันราชการ การสาธารณูปโภค และสาธารณูปการ ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อกิจการของรัฐ กิจการเกี่ยวกับสาธารณูปโภคและ สาธารณูปการ หรือสาธารณประโยชน์ เท่านั้นส่วนทางด้านทิศใต้ของ ทกก. เป็นที่ดินประเภทอุตสาหกรรม เฉพาะกิจ ซึ่งสอดคล้องกับการใช้พื้นที่เพื่อสนับสนุนกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับท่าอากาศยานตามประกาศผังเมืองรวมจังหวัดภูเก็ต</p> <p>เนื่องจาก ทกก. ไม่มีแผนขยายทางวิ่งอันส่งผลให้เขตความปลอดภัยในการเดินทางอากาศไม่มีการเปลี่ยนแปลงจากเขตความปลอดภัยในการเดินทางอากาศ พ.ศ. 2540 ดังนั้น ทกก. จึงไม่ได้ประสานงานกับสำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดไทย เพื่อจัดทำแผนที่เขตปลอดภัยในการเดินทางอากาศฉบับใหม่ และได้ส่งหนังสือให้กับสำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดภูเก็ต เพื่อเป็นข้อมูลแล้ว</p>	-	เอกสารแนบที่ ข-20 ผังเมืองรวมจังหวัดภูเก็ต พ.ศ. 2554
		<p>จัดทำแผนที่เขตปลอดภัยในการเดินทางอากาศ และแผนที่แสดงบริเวณพื้นที่ได้รับผลกระทบด้านเสียงจากการดำเนินงาน ทกก. ในกรณีต่างๆ ได้แก่ การมีการบินในปัจจุบัน และการมีเที่ยวบิน เพื่อประสานกับสำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัด สำหรับใช้เป็นข้อมูลประกอบการกำหนดประเภทการใช้ที่ดินที่เหมาะสมในการจัดทำผังเมืองรวมจังหวัดภูเก็ต และผังเมืองเฉพาะบริเวณพื้นที่ ทกก.</p>	-	เอกสารแนบที่ ข-14 ประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง กำหนดเขตบริเวณใกล้เคียงสนามบินภูเก็ตเป็นเขตปลอดภัยในการเดินทางอากาศ พ.ศ. 2540





รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
ในระยะดำเนินการโครงการพัฒนาท่าอากาศยานภูเก็ต (กรณีเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ)  
ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 : บทที่ 3 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ตารางที่ 3.3-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ของโครงการ ทกก. (กรณีเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ)  
ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 (ต่อ)

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และ แนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
3.1 การใช้ประโยชน์ที่ดิน (ต่อ)	3) จัดทำแผนที่เขตปลอดภัยในการเดินทางอากาศ และแผนที่แสดงบริเวณพื้นที่ได้รับผลกระทบด้านเสียงจากการดำเนินงานโครงการ ทกก. ในกรณีต่างๆ ได้แก่ กรณีการบินในปัจจุบัน และกรณีเลี้ยว หรือทั้งหมดคำแนะนำในการปลูกสร้างสิ่งก่อสร้างเพื่อป้องกันเสียง เพื่อประสานงานกับสำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดภูเก็ตและหน่วยงานอนุเขต อาทิ องค์การบริหารส่วนตำบลไม้อ่าว องค์การบริหารส่วนตำบลเทพกระษัตรี และผู้ใหญ่บ้านที่เกี่ยวข้อง เพื่อแจ้งให้ประชาชนได้ทราบข้อจำกัดของการใช้พื้นที่ในเขตปลอดภัยในการเดินทางอากาศและทราบแนวเขตพื้นที่ได้รับผลกระทบด้านเสียงจากโครงการ รวมทั้งแจ้งข้อมูลกับผู้ที่มาขออนุญาตก่อสร้างในบริเวณดังกล่าวได้รับทราบว่า ผู้ที่เข้ามาอยู่ภายหลังจากปี พ.ศ.2552 จะไม่ได้รับการชดเชยผลกระทบด้านเสียง	- เป็นิจจาก ทกก. ไม่มีแผนขยายทางวิ่งอันส่งผลให้เขตความปลอดภัยในการเดินทางอากาศไม่มีการเปลี่ยนแปลงจากเขตความปลอดภัยในการเดินทางอากาศ พ.ศ. 2540 ดังนั้น ทกก. จึงไม่ได้ประสานงานกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เพื่อจัดทำแผนที่เขตปลอดภัยในการเดินทางอากาศฉบับใหม่ - กระทรวงคมนาคมได้กำหนดให้บริเวณใกล้เคียง ทกก. เป็นพื้นที่เขตปลอดภัยการเดินทางอากาศปี พ.ศ. 2540 อาศัยอำนาจตามมาตรา 58 แห่งพระราชบัญญัติเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ซึ่ง ทกก. ได้ประสานไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น องค์การบริหารส่วนตำบลเพื่อแจ้งประชาชนที่อาศัยอยู่เดิมและผู้ที่เกี่ยวข้องจะเข้ามาอาศัยให้ทราบต่อไป	-	เอกสารแนบที่ ข-14 ประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง กำหนดเขตบริเวณใกล้เคียงสนามบิน ภูเก็ตเป็นเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ พ.ศ. 2540
	4) ประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง อาทิ องค์การบริหารส่วนตำบลไม้อ่าว องค์การบริหารส่วนตำบลเทพกระษัตรี ผู้นำชุมชน เพื่อติดตั้งแนวเขตพื้นที่ได้รับผลกระทบในระดับ NEF 30 ขึ้นไป	- ทกก. ได้ประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง อาทิ องค์การบริหารส่วนตำบลไม้อ่าว องค์การบริหารส่วนตำบลเทพกระษัตรี และผู้นำชุมชน พร้อมทั้งจัดให้มีเจ้าหน้าที่ลงพื้นที่ประชาสัมพันธ์ให้ข้อมูลแก่ประชาชนในเขตพื้นที่ได้รับผลกระทบในระดับ NEF 30 ขึ้นไป ทั้งนี้ ทกก. ได้ดำเนินการติดตั้งป้ายในพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบในระดับ NEF มากกว่า 40 แล้ว	-	ภาพถ่ายที่ 3.3-12 การติดตั้งป้ายในพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบในระดับ NEF มากกว่า 40



รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
ในระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 : บทที่ 3 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ตารางที่ 3.3-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ของโครงการ พก. (กรณีเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ)  
ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 (ต่อ)

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
3.2 การคมนาคมขนส่ง	1) ประสานงานกับหน่วยงานที่รับผิดชอบ อาทิ กรมทางหลวง สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดภูเก็ต สำนักงานจังหวัดภูเก็ต องค์การบริหารส่วนจังหวัด เพื่อวางแผนพัฒนาระบบขนส่งบริเวณพื้นที่ภายนอกโครงการ รวมถึงการปรับปรุงหรือขยายถนนทางหลวงที่อยู่โดยรอบ พก. อาทิ ทางหลวงหมายเลข 4026 สายใหม่ ทางหลวงหมายเลข 4031 ให้สามารถรองรับการจราจรได้เพิ่มขึ้น 2) ประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องปรับปรุงทางแยกและจุดเชื่อมต่อของทางหลวงหมายเลข 402 เชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 4026 และจุดเชื่อมต่อของทางหลวงหมายเลข 4026 สายใหม่กับทางหลวงหมายเลข 4031	- พก. ได้ให้ความร่วมมือในการวางแผนพัฒนาระบบขนส่งบริเวณพื้นที่ภายนอกโครงการ รวมถึงการปรับปรุงหรือขยายถนนทางหลวงที่อยู่โดยรอบ พก.	-	เอกสารแนบที่ ข-21 เอกสารให้ความร่วมมือ ในวางแผนพัฒนาระบบขนส่ง ภาพถ่ายที่ 3.3-19 ถนนทางหลวงที่อยู่โดยรอบ พก. และ ระบบสัญญาณไฟจราจร
		- พก. ได้ประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องปรับปรุงทางแยกและจุดเชื่อมต่อของทางหลวงหมายเลข 402 เชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 4026 และจุดเชื่อมต่อของทางหลวงหมายเลข 4026 สายใหม่กับทางหลวงหมายเลข 4031 โดยได้ดูแลระบบสัญญาณไฟจราจรให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้งานได้อยู่เสมอ	-	เอกสารแนบที่ ข-21 เอกสารให้ความร่วมมือ ในวางแผนพัฒนาระบบขนส่ง ภาพถ่ายที่ 3.3-19 ถนนทางหลวงที่อยู่โดยรอบ พก. และ ระบบสัญญาณไฟจราจร



รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
ในระยะดำเนินการ โครงการพัฒนาท่าอากาศยานภูเก็ต (กรณีเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ)  
ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 : บทที่ 3 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ตารางที่ 3.3-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ของโครงการ ทกท. (กรณีเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ)  
ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 (ต่อ)

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และ แนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
3.2 การคมนาคมขนส่ง (ต่อ)	3) ประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องวางแผนพัฒนาระบบขนส่งมวลชนเชื่อมต่อกับตัวเมืองและแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ เพื่อเป็นการลดปริมาณจราจรที่เข้าสู่ท่าอากาศยานฯ	- การพัฒนาระบบขนส่งมวลชนเป็นอำนาจหน้าที่ของกระทรวงคมนาคมและหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง โดยปัจจุบันการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ได้ดำเนินโครงการทางพิเศษสายกระทุ่ม-ป่าตอง จังหวัดภูเก็ต ซึ่งได้ผ่านความเห็นชอบจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายการผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ เมื่อวันที่ 15 กันยายน 2560 เรียบร้อยแล้ว - นอกจากนี้ ทกท. ได้จัดให้มีจุดบริการรถขนส่งผู้โดยสาร เพื่อเป็นการลดปริมาณจราจรที่เข้า ทกท. แล้ว	-	เอกสารแนบที่ ข-21 เอกสารการให้ความร่วมมือ ในวางแผนพัฒนาระบบขนส่ง ภาพถ่ายที่ 3.3-20 รถขนส่งสาธารณะและ จุดบริการรถขนส่งผู้โดยสาร
	4) ประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อปรับปรุงและติดตั้งระบบสัญญาณไฟจราจรในบริเวณทางร่วมทางแยกเข้าสู่พื้นที่ท่าอากาศยาน	- ทกท. ได้ประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อปรับปรุงและติดตั้งระบบสัญญาณไฟจราจรในบริเวณทางร่วม ทางแยกเข้าสู่พื้นที่ ทกท. ให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้งานได้อยู่เสมอ	-	เอกสารแนบที่ ข-21 เอกสารการให้ความร่วมมือ ในวางแผนพัฒนาระบบขนส่ง ภาพถ่ายที่ 3.3-19 ถนนทางหลวงที่อยู่โดยรอบ ทกท. และระบบสัญญาณไฟจราจร
	5) ประชาสัมพันธ์ จัดทำแผนที่แนะนำเส้นทางเข้า-ออก ทกท. เพื่อเป็นข้อมูลในการเลือกใช้เส้นทางให้เหมาะสมเพื่อการกระจายการเดินทางเข้า-ออกบริเวณท่าอากาศยาน	- ทกท. จัดให้มีการประชาสัมพันธ์แนะนำเส้นทางเข้า-ออก ทกท. เป็นข้อมูลในการเลือกใช้เส้นทางเข้า-ออกบริเวณ ทกท. นอกจากนี้ ทกท. ได้จัดให้มีป้ายประชาสัมพันธ์บริเวณที่มีรถขนส่งสาธารณะและจุดบริการรถขนส่งที่สามารถมองเห็นได้ชัด	-	ภาพถ่ายที่ 3.3-21 จุดประชาสัมพันธ์แนะนำเส้นทางเข้า-ออก ทกท. และป้ายประชาสัมพันธ์



รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
ในระยะดำเนินการพัฒนาท่าอากาศยานภูเก็ต (กรณีเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ)  
ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 : บทที่ 3 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ตารางที่ 3.3-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ของโครงการ ทกท. (กรณีเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ)  
ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 (ต่อ)

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
3.2 การคมนาคมขนส่ง (ต่อ)	6) ประสานงานกับผู้ประกอบการเพื่อจัดบริการรถสาธารณะที่ส่งผู้โดยสารตรวจสอบรถสาธารณะมาก เช่น การจัดบริการรถรับ-ส่ง การจัดบริการรถรับ-ส่ง การจัดบริการรถส่งแถว รถโดยสารปรับอากาศ เป็นต้น	- ทกท. ได้ให้ความร่วมมือในการจัดบริการรถสาธารณะที่สามารถขนส่งผู้โดยสารตรวจสอบรถสาธารณะมาก เช่น การจัดบริการรถรับ-ส่ง การจัดบริการรถส่งแถว รถโดยสารปรับอากาศ Bus Phuket Smart Bus เป็นต้น และจัดให้มีจุดประชาสัมพันธ์ภายในท่าอากาศยานเพื่อให้ข้อมูลทางเลือกการเดินทางแก่ผู้โดยสาร	-	ภาพถ่ายที่ 3.3-20 รถขนส่งสาธารณะ และจุดบริการรถขนส่งผู้โดยสาร ภาพถ่ายที่ 3.3-21 จุดประชาสัมพันธ์แนะนำเส้นทางเข้า-ออก ทกท. และป้ายประชาสัมพันธ์
	7) รณรงค์การใช้บริการรถสาธารณะ	- ทกท. ได้รณรงค์การใช้บริการรถสาธารณะเพิ่มมากขึ้น โดยปัจจุบันทาง ทกท. ได้จัดให้มีรถขนส่งสาธารณะเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวที่เพิ่มขึ้นและเพื่อลดปริมาณการจราจรบริเวณ ทกท.	-	
	8) ประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อจัดเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกให้แก่นักท่องเที่ยวบริเวณ ทกท. รวมทั้งอำนวยความสะดวกให้มีการปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด	- ทกท. ได้มีการประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อจัดเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกบริเวณ ทกท. รวมทั้งควบคุมดูแลให้มีการปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด	-	ภาพถ่ายที่ 3.3-22 เจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวก บริเวณท่าอากาศยาน



รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
ในระยะดำเนินการโครงการพัฒนาท่าอากาศยานภูเก็ต (กรณีเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ)  
ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 : บทที่ 3 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ตารางที่ 3.3-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ของโครงการ ทก. (กรณีเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ)  
ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 (ต่อ)

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
3.3 ระบบสาธารณสุขโรค และสาธารณสุขการ	1) จัดหาแหล่งน้ำผิวดินและบ่อเก็บกักน้ำผิวดิน เพื่อสำรองน้ำดิบสำหรับการผลิตน้ำประปาให้เพียงพอกับความต้องการใช้น้ำในอนาคต	- ทก. จัดให้มีแหล่งน้ำผิวดินเพื่อใช้ในการผลิตน้ำประปาร่วมกับน้ำใต้ดิน จำนวน 2 บ่อ เพื่อสำรองน้ำในการผลิตน้ำประปาให้เพียงพอกับความต้องการใช้น้ำในอนาคต ซึ่งตั้งแต่เดือนธันวาคม 2565 ทก. รับน้ำประปาจากบริษัทเอกชน (บริษัทไฮโดรเอ็นเนอร์จีส แอนด์ อะควาซีเยนซ์ จำกัด) แทนการรับน้ำประปาจากการประปาส่วนภูมิภาค โดยสัดส่วนปริมาณน้ำประปาที่ผลิตเองต้องน้ำประปาที่รับมาจากบริษัทเอกชนเท่ากับ 50:50	-	ภาพถ่ายที่ 3.3-15 แหล่งเก็บน้ำดิบของท่าอากาศยาน
3.4 การจัดการของเสีย และของเสียอันตราย	1) แจ้งให้บริษัทที่ได้รับบริการจัดเก็บมูลฝอยได้รับทราบถึงปริมาณมูลฝอยที่จะเพิ่มขึ้น 2) จัดตั้งโรงรับมูลฝอยเพิ่มขึ้นให้เพียงพอกับมูลฝอยที่จะเพิ่มขึ้น และแยกประเภทภาชนะเป็นมูลฝอยทั่วไป และมูลฝอยรีไซเคิล 3) ให้พนักงานตรวจตราดูแลความสะอาดของถังรับมูลฝอยให้พร้อมใช้งานเสมอ	- มูลฝอยของ ทก. จะถูกรวบรวมไว้ในอาคารรวบรวมมูลฝอยและถูกนำไปกำจัดเทศบาลเมืองภูเก็ต โดยมีบริษัทเอกชนเป็นผู้ขนขยะหากมีปริมาณขยะเพิ่มขึ้น ทก. จะแจ้งให้บริษัทเอกชนทราบถึงปริมาณมูลฝอยที่เพิ่มขึ้นเพื่อจัดเตรียมรถเก็บมูลฝอยให้เพียงพอกับปริมาณมูลฝอยที่เพิ่มไม่ให้มีขยะตกค้างในแต่ละวัน โดยปัจจุบันมีการขนขยะเป็นประจำทุกวัน - ทก. ได้จัดตั้งถังรองรับมูลฝอยประเภทมูลฝอยทั่วไป และมูลฝอยรีไซเคิลไว้โดยรอบพื้นที่ของ ทก. อย่างเพียงพอ - ทก. ได้วางจ้างให้บริษัทเอกชนทำความสะอาดบริเวณอาคารต่างๆ ของ ทก. และดูแลความสะอาดของถังรองรับมูลฝอยให้พร้อมใช้งานเสมอ ทั้งนี้ยังจัดให้มีเครื่องดูดฝุ่นอัตโนมัติทำงานในอาคารผู้โดยสารเพื่อช่วยในการรักษาความสะอาด	-	ภาพถ่ายที่ 3.3-23 อาคารเก็บรวบรวมมูลฝอย  ภาพถ่ายที่ 3.3-24 ถังรองรับมูลฝอยและป้ายรณรงค์คัดแยกมูลฝอย  ภาพถ่ายที่ 3.3-25 พนักงานตรวจตราดูแลความสะอาดและเครื่องดูดฝุ่นอัตโนมัติ



รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
 ในระยะดำเนินการพัฒนาท่าอากาศยานภูเก็ต (กรณีเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ)  
 ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 : บทที่ 3 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ตารางที่ 3.3-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ของโครงการ ทกท. (กรณีเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ)  
 ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 (ต่อ)

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
3.4 การจัดการของเสีย และของเสียอันตราย (ต่อ)	4) จัดเตรียมภาชนะใส่บริเวณจุดพักมูลฝอยให้มีขนาดเพียงพอกับปริมาณมูลฝอย	- ทกท. จัดให้บริเวณจุดพักมูลฝอยมีภาชนะสำหรับใส่มูลฝอยที่มีขนาดเพียงพอกับปริมาณมูลฝอย	-	ภาพถ่ายที่ 3.3-23 อาคารเก็บรวบรวมมูลฝอย
	5) จัดทำป้ายแสดงจุดทิ้งมูลฝอย และวางถังรองรับมูลฝอยให้อยู่ในจุดที่สังเกตเห็นได้สะดวก	- ทกท. ได้จัดทำป้ายแสดงจุดทิ้งมูลฝอย และวางถังรองรับมูลฝอยให้อยู่ในจุดที่สังเกตเห็นได้ชัดเจน	-	ภาพถ่ายที่ 3.3-24 ถังรองรับมูลฝอยและ ป้ายณรงค์คัดแยกมูลฝอย
	6) ควบคุมการจัดการของเสียเป็นเยื่อน้ำมันจากอาคารซ่อมบำรุงของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ไม่ให้ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	- ทกท. ได้ควบคุมการจัดการของเสียเป็นเยื่อน้ำมันจากอาคารซ่อมบำรุงของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) โดย บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ได้ประสานงานกับบริษัท แบลคฮอว์ก ภาคใต้ จำกัด ในการขนส่งและกำจัดของเสียเป็นเยื่อน้ำมันอย่างถูกหลักวิชาการ	-	อ้างอิงในบทที่ 2 หัวข้อที่ 2.3.4 หัวข้อย่อยที่ 4) การกำจัดมูลฝอย เอกสารแนบที่ ข-22 ใบกำกับการขนส่งของเสียอันตราย
	7) ส่งเสริม รมรคให้มีการคัดแยกมูลฝอยอย่างต่อเนื่อง	- ทกท. ได้ส่งเสริม รมรคให้มีการคัดแยกมูลฝอยอย่างต่อเนื่อง โดยจัดให้มีถังขยะแยกประเภทในท่าอากาศยาน	-	ภาพถ่ายที่ 3.3-24 ถังรองรับมูลฝอยและ ป้ายณรงค์คัดแยกมูลฝอย
	8) ประสานงานกับเทศบาลเมืองภูเก็ต เพื่อให้ทราบถึงแผนการพัฒนาโครงการและปริมาณมูลฝอยที่จะเพิ่มขึ้น	- ทกท. ได้ประสานงานกับเทศบาลเมืองภูเก็ต เพื่อให้ทราบถึงแผนการพัฒนาโครงการ ซึ่งอาจจะมีปริมาณมูลฝอยที่ต้องนำไปกำจัดยังสถานที่ของเทศบาลเพิ่มขึ้นแล้ว	-	ภาพถ่ายที่ 3.3-23 อาคารเก็บรวบรวมมูลฝอย





รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
 ในระยะดำเนินการพัฒนาท่าอากาศยานภูเก็ต (กรณีเปลี่ยนแผนรายละเอียดโครงการ)  
 ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 : บทที่ 3 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ตารางที่ 3.3-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ของโครงการ ทกท. (กรณีเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ)  
 ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 (ต่อ)

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
3.5 การจัดการน้ำเสีย	1) ปรับปรุง ซ่อมแซมเครื่องจักรและอุปกรณ์ในระบบบำบัดน้ำเสียให้อยู่ในสภาพที่ใช้งานได้	- ทกท. ได้จัดจ้างบริษัท พรวิษณุ อันดามัน จำกัด เพื่อควบคุมดูแลและตรวจสอบการทำงานของระบบบำบัดน้ำเสีย พร้อมทั้งปรับปรุงซ่อมแซมเครื่องจักรและอุปกรณ์ในระบบบำบัดน้ำเสียให้อยู่ในสภาพที่ใช้งานได้ดียิ่งขึ้นเสมอ ทั้งนี้กรณีต้องเปลี่ยนอุปกรณ์ต้องแจ้ง ทกท. เพื่อขออนุมัติงบประมาณในการดำเนินการจัดซื้อ	-	เอกสารแนบที่ ข-15 แผนการตรวจสอบเครื่องจักรและอุปกรณ์ของระบบบำบัดน้ำเสียและบันทึกข้อมูลการทำงานจากระบบบำบัดน้ำเสียเบื้องต้น
	2) มีการบันทึกข้อมูลประจำวันเบื้องต้น เพื่อเป็นข้อมูลในการติดตามตรวจสอบการทำงานจากระบบ เช่น SV <sub>30</sub> และ DO ในถังเติมอากาศ	- ปัจจุบัน ทกท. มอบหมายให้ บริษัท พรวิษณุ อันดามัน จำกัด รับผิดชอบในการตรวจสอบการทำงานของระบบบำบัดน้ำเสีย ได้ทำการตรวจสอบและบันทึกข้อมูลการทำงานของระบบบำบัดน้ำเสียเบื้องต้น ได้แก่ SV <sub>30</sub> และ DO ในถังเติมอากาศ เพื่อเป็นข้อมูลในการติดตามตรวจสอบการทำงานจากระบบเป็นประจำทุกวัน	-	เอกสารแนบที่ ข-23 คู่มือและขั้นตอนการปฏิบัติงานการควบคุมคุณภาพน้ำเสีย ทกท.
	3) จัดทำคู่มือเดินระบบและบำรุงรักษา สำหรับเจ้าหน้าที่อย่างน้อย 3 ชุด	- ปัจจุบัน ทกท. ได้จัดทำคู่มือการบำรุงรักษาและวิธีการปฏิบัติงานสำหรับอุปกรณ์ต่างๆ ของระบบบำบัดน้ำเสียและส่งสำหรับเจ้าหน้าที่ จำนวน 3 ชุด จากบริษัท ชีโนไทย จำกัด ซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบดูแลการเริ่มต้นเดินระบบบำบัดน้ำเสียแห่งใหม่เรียบร้อยแล้ว	-	เอกสารแนบที่ ข-15 แผนการตรวจสอบเครื่องจักรและอุปกรณ์ของระบบบำบัดน้ำเสียและบันทึกข้อมูลการทำงานจากระบบบำบัดน้ำเสียเบื้องต้น
	4) จัดให้มีเจ้าหน้าที่ควบคุมระบบบำบัดน้ำเสียประจำ 1 คน และให้มีการตรวจสอบการทำงานจากระบบบำบัดน้ำเสีย เครื่องสูบน้ำเสีย หัวจ่ายอากาศ หัวจ่ายคลอรีน และการหมุนเวียนตะกอน	- ปัจจุบัน ทกท. ได้จัดจ้างบริษัท พรวิษณุ อันดามัน จำกัด ให้ดูแลรับผิดชอบในการตรวจสอบการทำงานจากระบบบำบัดน้ำเสีย ซึ่งจัดให้มีเจ้าหน้าที่ควบคุมระบบบำบัดน้ำเสียที่รับผิดชอบเป็นผู้ควบคุมระบบบำบัดมลพิษน้ำ มาประจำ ณ ทกท. จำนวน 1 คน และให้มีการตรวจสอบการทำงานจากระบบบำบัดน้ำเสีย ได้แก่ เครื่องสูบน้ำเสีย หัวจ่ายอากาศ หัวจ่ายคลอรีน และการหมุนเวียนตะกอน เป็นประจำทุกวัน	-	



รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
 ในระยะดำเนินการพัฒนาท่าอากาศยานภูเก็ต (กรณีเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ)  
 ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 : บทที่ 3 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

**ตารางที่ 3.3-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ของโครงการ พก. (กรณีเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ)  
 ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 (ต่อ)**

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
3.5 การจัดถนนน้ำเสีย (ต่อ)	5) ให้มีการฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ที่รับผิดชอบระบบบำบัดน้ำเสีย	- ปัจจุบัน พก. ได้จัดจ้างบริษัท พรวิชัย อันดามัน จำกัด ให้ดูแลรับผิดชอบในการจัดทำแผนการฝึกอบรมประจำปี และทำการฝึกอบรมให้กับเจ้าหน้าที่ที่รับผิดชอบดูแลระบบบำบัดน้ำเสียของ พก. แล้ว โดยมีการอบรมให้ความรู้เรื่องขั้นตอนการระงับเหตุฉุกเฉินกรณีรั่วไหล เมื่อวันที่ 26 ธันวาคม 2565	-	เอกสารแนบที่ ข-24 การฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ที่รับผิดชอบระบบบำบัดน้ำเสีย
	6) จัดให้มีที่ปรึกษาพิเศษเพื่อให้คำแนะนำ ติดตาม แก้ไขปัญหาเป็นครั้งคราว	- ปัจจุบัน พก. ได้จัดจ้างบริษัท พรวิชัย อันดามัน จำกัด ให้ดูแลรับผิดชอบในการตรวจสอบการทำงานของระบบบำบัดน้ำเสีย พร้อมทั้งให้คำแนะนำ ติดตาม แก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้น	-	เอกสารแนบที่ ข-25 เอกสารการจัดจ้างที่ปรึกษาในการดูแลรับผิดชอบระบบบำบัดน้ำเสีย
	7) ให้ตรวจสอบเครื่องจักร อุปกรณ์ และทำความสะอาดระบบเดือนละ 1 ครั้ง	- ปัจจุบัน พก. ได้จัดจ้างบริษัท พรวิชัย อันดามัน จำกัด ให้ดูแลรับผิดชอบในการตรวจสอบการทำงานของระบบบำบัดน้ำเสีย โดยให้ทำการตรวจสอบเครื่องจักร อุปกรณ์ และทำความสะอาดระบบอย่างน้อยเดือนละ 1 ครั้ง	-	เอกสารแนบที่ ข-15 แผนการตรวจสอบเครื่องจักรและอุปกรณ์ของระบบบำบัดน้ำเสียและบันทึกข้อมูลการทำงานของระบบบำบัดน้ำเสียเบื้องต้น
	8) ให้ พก. ติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำ ประจำเดือน และนำผลการตรวจสอบมาใช้ประเมินประสิทธิภาพและปัญหาของระบบอย่างต่อเนื่อง	- ปัจจุบัน พก. ได้จัดจ้างบริษัท พรวิชัย อันดามัน จำกัด เพื่อทำการควบคุมดูแลการทำงานของระบบบำบัดน้ำเสีย และ พก. ได้จ้างบริษัท เอสจีเอส (ประเทศไทย) จำกัด ในการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำเสียประจำเดือน เพื่อให้สามารถแก้ไขปัญหาของระบบบำบัดน้ำเสียได้ทันที ในกรณีที่ระบบไม่สามารถบำบัดได้ตามมาตรฐาน	-	เอกสารแนบที่ ข-16 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้ง



รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
 ในระยะดำเนินการโครงการพัฒนาท่าอากาศยานภูเก็ต (กรณีเปลี่ยนแนวรางสายเคเบิลโครงการ)  
 ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 : บทที่ 3 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ตารางที่ 3.3-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ของโครงการ ทกก. (กรณีเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ)  
 ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 (ต่อ)

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
3.5 การจัดหาน้ำเสีย (ต่อ)	9) ควบคุมการเดินระบบบำบัดน้ำเสียให้สอดคล้องกับปริมาณน้ำเสียที่เกิดขึ้นจริง 10) ก่อสร้างระบบบำบัดน้ำเสียที่มีขนาดบำบัดไม่น้อยกว่า 2,300 ลบ.ม./วัน ให้แล้วเสร็จก่อนรื้อย้ายระบบบำบัดน้ำเสียเดิม 11) นำน้ำทิ้งที่ผ่านกระบวนการบำบัดหมุนเวียนกลับมาใช้ใหม่ ให้มากที่สุด เช่น ใช้รดน้ำต้นไม้ เป็นต้น	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ปัจจุบัน ทกก. ได้จัดจ้างบริษัท พรวิจญ์ อันตามัน จำกัด ให้ดูแลรับผิดชอบในการควบคุมการเดินระบบบำบัดน้ำเสียให้สอดคล้องกับปริมาณน้ำเสียที่เกิดขึ้นจริงในแต่ละวัน</li> <li>- ทกก. ได้ก่อสร้างระบบบำบัดน้ำเสียแห่งใหม่ที่มีขนาดบำบัด 2,300 ลบ.ม./วัน แล้วเสร็จเมื่อเดือนพฤษภาคม 2557 โดยปัจจุบันได้ทำการรื้อย้ายระบบบำบัดน้ำเสียเดิมแล้ว</li> <li>- ทกก. ได้มีการติดตั้งระบบหมุนเวียนน้ำกลับมาใช้ใหม่ เพื่อนำน้ำทิ้งที่ผ่านระบบบำบัดน้ำเสียมาผ่านระบบการกรองและฆ่าเชื้อโรคก่อนส่งไปใช้ในโกกดันน้ำซักโครกภายในห้องน้ำอาคารผู้โดยสารและรถน้ำดับไม้เพื่อลดการระคายน้ำทิ้งออกสู่ชายฝั่งทะเล</li> </ul>	-	เอกสารแนบที่ ข-15 แผนการตรวจสอบเครื่องจักรและอุปกรณ์ของระบบบำบัดน้ำเสียและบันทึกข้อมูลการทำงานของระบบบำบัดน้ำเสียเบื้องต้น ภาพถ่ายที่ 3.3-13 ระบบบำบัดน้ำเสียแห่งใหม่ ภาพถ่ายที่ 3.3-14 ถังกรองและเครื่องผลิตโอโซน
4. คุณค่าคุณภาพชีวิต 4.1 สภาพเศรษฐกิจ-สังคม	1) ประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารการดำเนินการดำเนินงานของท่าอากาศยาน และผลการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม โดยเฉพาะผลการตรวจวัดสิ่งแวดล้อม โดยเฉพาะผลการตรวจวัดระดับเสียงให้ประชาชนได้รับทราบผ่านทางแผ่นพับประชาสัมพันธ์ 2) ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนได้รับทราบข้อเท็จจริงเกี่ยวกับผลกระทบจากโครงการอย่างชัดเจน และแนวทางป้องกันของโครงการ รวมทั้งผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของ ทกก.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ทกก. ได้ประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารการดำเนินงานของท่าอากาศยาน และผลการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม โดยเฉพาะผลการตรวจวัดระดับเสียงให้ประชาชนได้รับทราบผ่านทางแผ่นพับประชาสัมพันธ์</li> <li>- ทกก. ได้ประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารการดำเนินงานของท่าอากาศยาน และผลการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม โดยเฉพาะผลการตรวจวัดระดับเสียงให้ประชาชนได้รับทราบผ่านทางแผ่นพับประชาสัมพันธ์</li> </ul>	-	ภาพถ่ายที่ 3.3-26 การประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารการดำเนินงานของท่าอากาศยาน  เอกสารแนบที่ ข-26 แผ่นพับประชาสัมพันธ์ข่าวสารการดำเนินการและผลการติดตามคุณภาพสิ่งแวดล้อม



รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
 ในระยะดำเนินการพัฒนาท่าอากาศยานภูเก็ต (กรณีเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ)  
 ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 : บทที่ 3 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ตารางที่ 3.3-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ของโครงการ ทกก. (กรณีเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ)  
 ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 (ต่อ)

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
4.1 สภาพเศรษฐกิจสังคม (ต่อ)	3) ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันผลกระทบด้านเสียง ความสั่นสะเทือน การลดปริมาณฝุ่นละอองอย่างเคร่งครัด	- ทกก. ได้ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันผลกระทบด้านเสียง ความสั่นสะเทือน การลดปริมาณฝุ่นละอองอย่างเคร่งครัด โดยแจ้งจ้างบริษัทที่ปรึกษาเพื่อดำเนินการตรวจสอบการดำเนินงาน และตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมตามมาตรการกำหนด	-	เอกสารแนบ ค ผลการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม
	4) รับฟังข้อร้องเรียนทุกข้อจากประชาชนที่ได้รับผลกระทบ และให้ความช่วยเหลือโดยเร็ว	- ทกก. ได้จัดให้ฝ่ายอำนวยการ ทกก. ดำเนินงานในการรับเรื่องร้องเรียน โดยจัดให้มีแบบฟอร์มรับเรื่องร้องเรียนและตู้รับข้อเสนอแนะ/ ข้อร้องเรียนจากประชาชน พร้อมทั้งจัดให้มีเจ้าหน้าที่ลงพื้นที่ประชาสัมพันธ์การดำเนินงานของ ทกก. และรับฟังความคิดเห็น/ ข้อเสนอแนะของประชาชนในชุมชน เพื่อนำข้อเสนอแนะหรือข้อร้องเรียนที่ได้ไปวิเคราะห์หาแนวทางการแก้ไข และให้ความช่วยเหลือประชาชนอย่างเหมาะสมต่อไป	-	เอกสารแนบที่ ข-10 แบบฟอร์มแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ
	5) พิจารณารับคนในชุมชนเข้าทำงานในตำแหน่งที่เหมาะสม	- ทกก. จะพิจารณาคัดเลือกพนักงานโดยรับคนในชุมชนเข้าทำงานในตำแหน่งที่เหมาะสม ทั้งจะต้องเป็นไปตามระเบียบของการรับพนักงานของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.)	-	เอกสารแนบที่ ข-27 ตัวอย่างประกาศรับสมัครงานของทกก.



รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
ในระยะดำเนินการ โครงการพัฒนาท่าอากาศยานภูเก็ต (กรณีเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ)  
ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 : บทที่ 3 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ตารางที่ 3.3-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ของโครงการ ททก. (กรณีเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ)  
ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 (ต่อ)

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และ แนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
4.1 สภาพเศรษฐกิจ-สังคม (ต่อ)	6) จัดทำแผนมวลชลสัมพันธ์เพื่อเสริมสร้างความสัมพันธ์ระหว่าง ททก. และประชาชนในพื้นที่โดยรอบท่าอากาศยาน โดยจัดกิจกรรมด้านมวลชนสัมพันธ์ และสนับสนุนกิจกรรมสาธารณประโยชน์ของชุมชนที่ได้รับผลกระทบ เช่น การถวายเทียนพรรษา ร่วมกิจกรรมเก็บขยะจุดชมวิวกาดไม่ขาว กิจกรรมปลูกป่าชายเลน การมอบเงินสนับสนุนการแข่งขันกีฬา ร่วมกิจกรรมวิ่งเพื่อร่วมทอดผ้าป่าโรงเรียนวัดเมืงใหม่ การแข่งขันทีมบาสเกตบอล ATK สำหรับใช้ในการตรวจหาเชื้อโควิด-19 ให้กับชุมชน และการสนับสนุนอาหารและเครื่องดื่มให้กับชาวบ้านที่ได้รับผลกระทบจากเหตุการณ์น้ำท่วม เป็นต้น	- ททก. ได้จัดทำแผนมวลชลสัมพันธ์และประชาสัมพันธ์ เพื่อเสริมสร้างความสัมพันธ์ระหว่าง ททก. และประชาชนในพื้นที่โดยรอบท่าอากาศยาน โดยจัดกิจกรรมด้านมวลชนสัมพันธ์ และสนับสนุนกิจกรรมสาธารณประโยชน์ของชุมชนที่ได้รับผลกระทบ เช่น การถวายเทียนพรรษา ร่วมกิจกรรมเก็บขยะจุดชมวิวกาดไม่ขาว กิจกรรมปลูกป่าชายเลน การมอบเงินสนับสนุนการแข่งขันกีฬา ร่วมกิจกรรมวิ่งเพื่อร่วมทอดผ้าป่าโรงเรียนวัดเมืงใหม่ การแข่งขันทีมบาสเกตบอล ATK สำหรับใช้ในการตรวจหาเชื้อโควิด-19 ให้กับชุมชน และการสนับสนุนอาหารและเครื่องดื่มให้กับชาวบ้านที่ได้รับผลกระทบจากเหตุการณ์น้ำท่วม เป็นต้น	-	เอกสารแนบที่ ข-28 กิจกรรมมวลชนสัมพันธ์ ของ ททก. ภาพถ่ายที่ 3.3-27 กิจกรรมมวลชนสัมพันธ์
	7) จัดเจ้าหน้าที่หรือหน่วยงานมวลชนสัมพันธ์ รับผิดชอบให้ข้อมูลข่าวสารการดำเนินงานท่าอากาศยานและรับฟังความคิดเห็นประชาชน รับฟังความคิดเห็น ปัญหาข้อร้องเรียนจากประชาชน และหาแนวทางแก้ไขเพื่อสร้างความสัมพันธ์อันดีระหว่าง ททก. และชุมชน เพื่อแก้ไขปัญหาความเดือดร้อน	- ททก. ได้ให้ฝ่ายอำนวยการ ททก. จัดให้มีเจ้าหน้าที่รับผิดชอบในการให้ข้อมูลข่าวสารการดำเนินงานท่าอากาศยานและรับฟังความคิดเห็น ปัญหาข้อร้องเรียนจากประชาชน และหาแนวทางแก้ไขเพื่อสร้างความสัมพันธ์อันดีระหว่าง ททก. กับชุมชน เพื่อแก้ไขปัญหาความเดือดร้อน	-	เอกสารแนบที่ ข-28 กิจกรรมมวลชนสัมพันธ์ ของ ททก. ภาพถ่ายที่ 3.3-27 กิจกรรมมวลชนสัมพันธ์



รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
ในระยะดำเนินการ โครงการพัฒนาท่าอากาศยานภูเก็ต (กรณีเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ)  
ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 : บทที่ 3 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ตารางที่ 3.3-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ พทก. (กรณีเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ)  
ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 (ต่อ)

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหาอุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
4.1 สภาพเศรษฐกิจสังคม (ต่อ)	8) ประสานงานกับองค์การบริหารส่วนตำบล ผู้นำชุมชน ผู้นำหมู่บ้าน เพื่อร่วมกันจัดทำพื้นที่นั้นขบวนการหรือ จัดกิจกรรมร่วมกัน อาทิ พัฒนาพื้นที่ส่วนสาธารณะ เพื่อเป็นพื้นที่พักผ่อนหย่อนใจร่วมกัน สนับสนุนเด็กเล่น การจัดหาอุปกรณ์สำหรับออกกำลังกาย หรือ เครื่องเล่น เป็นต้น	- พทก. ได้ให้ความร่วมมือกับองค์การบริหารส่วนตำบล และผู้นำชุมชน เพื่อร่วมกันจัดทำพื้นที่นั้นขบวนการและจัดกิจกรรมร่วมกัน ตามความต้องการของ ชุมชน อาทิ โครงการ AOT เพื่อสาธิตสวนผัก การถวายเทียนพรรษา ร่วม กิจกรรมเก็บขยะจุดชมวิวดำไม้ขาว กิจกรรมปลูกป่าชายเลน การมอบเงิน สนับสนุนการแข่งขันกีฬา ร่วมกิจกรรมวิ่งรพี การร่วมทอดผ้าป่าโรงเรียนวัดเมือง ใหม่ การลงพื้นที่มอบชุดตรวจ ATK สำหรับใช้ในการตรวจหาเชื้อโควิด-19 ให้กับ ชุมชน และการสนับสนุนอาหารและเครื่องดื่มให้กับชาวบ้านที่ได้รับผลกระทบ จากเหตุการณ์น้ำท่วม เป็นต้น	-	เอกสารแนบที่ ข-28 กิจกรรมมวลชนสัมพันธ์ ของ พทก. ภาพถ่ายที่ 3.3-27 กิจกรรมมวลชนสัมพันธ์
	9) สนับสนุนกิจกรรมนันทนาการ สันทนาการร่วมกับ ชุมชน เช่น การแข่งกีฬา การจัดกิจกรรมวันเด็ก วันปีใหม่ เป็นต้น	- พทก. ได้สนับสนุนกิจกรรมนันทนาการของชุมชนตามวันสำคัญต่างๆ เช่น โครงการ AOT เพื่อสาธิตสวนผัก การมอบเงินสนับสนุนการแข่งขันกีฬา เป็นต้น	-	เอกสารแนบที่ ข-28 กิจกรรมมวลชนสัมพันธ์ ของ พทก. ภาพถ่ายที่ 3.3-27 กิจกรรมมวลชนสัมพันธ์





ตารางที่ 3.3-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ของโครงการ ทกท. (กรณีเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ)  
ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 (ต่อ)

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตาม มาตรการ และ แนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
4.2 สาธารณสุข/ อาชีวอนามัยและ ความปลอดภัย	1) ควบคุมดูแลพนักงานที่ต้องปฏิบัติงานในพื้นที่ที่มี เสียงดัง หรือพื้นที่เสี่ยงอื่นๆ ให้สวมใส่อุปกรณ์ป้องกัน อันตรายส่วนบุคคลที่เหมาะสม	- ทกท. ได้ควบคุมและฝึกอบรมพนักงานที่ต้องปฏิบัติงานในพื้นที่เสียงดัง หรือพื้นที่เสี่ยงอื่นๆ ให้สวมใส่อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล ที่เหมาะสมกับลักษณะงานอย่างเคร่งครัด	-	เอกสารแนบที่ ข-5 เกณฑ์กำหนดในการสวมใส่อุปกรณ์ ป้องกันภัยส่วนบุคคลที่เหมาะสม ภาพถ่ายที่ 3.3-8 พนักงานสวมใส่อุปกรณ์ป้องกัน อันตรายส่วนบุคคลในเขต Airside
	2) ประสานงานกับหน่วยบริการสาธารณสุขในพื้นที่ เพื่อให้ความรู้ด้านสุขศึกษาแก่ประชาชน และความรู้ ในการป้องกันโรคติดต่อ	- ทกท. ได้ให้ความร่วมมือกับหน่วยบริการสาธารณสุขในพื้นที่ เพื่อให้ความรู้ด้านสุขศึกษาแก่ประชาชน และความรู้ในการป้องกัน โรคติดต่อ โดยการเข้าประชุมคณะกรรมการโรคติดต่อจังหวัดภูเก็ต เป็นประจำทุกเดือน	-	เอกสารแนบที่ ข-29 เอกสารการให้ความร่วมมือกับ หน่วยงานบริการสาธารณสุขในพื้นที่
	3) ประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อเพิ่ม มาตรการตรวจโรคติดต่อจากนักท่องเที่ยว	- ทกท. ได้ให้ความร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อตรวจโรคติดต่อ จากนักท่องเที่ยว โดยด่านควบคุมโรคจะเพิ่มมาตรการตรวจโรคติดต่อ ตามประกาศของกระทรวงสาธารณสุข และได้ทำการสำรวจ ด้านสุขภาพได้แก่ การตรวจสุขภาพเครื่องบินและลานจอด เครื่องบิน และงานสุขาภิบาลทั่วไป เป็นต้น	-	เอกสารแนบที่ ข-29 เอกสารการให้ความร่วมมือกับ หน่วยงานบริการสาธารณสุขในพื้นที่ เอกสารแนบที่ ข-30 แบบการตรวจสุขภาพ ด้านควบคุมโรค ภาพถ่ายที่ 3.3-28 ด้านควบคุมโรค



รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
 ในระยะดำเนินการ โครงการพัฒนาท่าอากาศยานภูเก็ต (กรณีเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ)  
 ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 : บทที่ 3 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ตารางที่ 3.3-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ของโครงการ ทกก. (กรณีเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ)  
 ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 (ต่อ)

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
4.2 สาธารณสุข/ อาชีวอนามัยและ ความปลอดภัย (ต่อ)	4) ประสานงานกับสถานบริการสาธารณสุข ในบริเวณใกล้เคียง เพื่อเตรียมแผนรองรับ ผู้ป่วยในกรณีเกิดอุบัติเหตุ หรือเหตุฉุกเฉิน	- ทกก. จัดให้มีห้องพยาบาลภายในอาคารผู้โดยสารและได้ประสานงาน กับโรงพยาบาลกลางและโรงพยาบาลกรุงเทพภูเก็ต เพื่อเตรียมแผนรองรับ ผู้ป่วยในกรณีเกิดอุบัติเหตุ หรือเหตุฉุกเฉิน	-	เอกสารแนบที่ ข-31 แผนผังการแจ้งเหตุฉุกเฉิน ภาพถ่ายที่ 3.3-29 ห้องปฐมพยาบาลภายในอาคารผู้โดยสาร
	5) หากประชาชนในบริเวณใกล้เคียง ทกก. มีข้อร้องเรียนเกี่ยวกับสุขภาพ หอท. จะต้องพิจารณาให้ความช่วยเหลือตามจำเป็น นอกจากนี้ ทกก. ได้จัดให้มีการตรวจสุขภาพให้แก่ประชาชนในพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบระดับ NEF มากกว่า 40 และพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบระดับ NEF 30-40 ปีละ 1 ครั้ง	- ทกก. จัดให้มีแบบฟอร์มรับข้อร้องเรียนจากประชาชนและจัดผู้รับข้อเสนอนะ/ ข้อร้องเรียน พร้อมทั้งจัดให้มีเจ้าหน้าที่ลงพื้นที่ชุมชนบริเวณรอบ ทกก. เพื่อรับ ฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของชุมชน กรณีได้รับข้อร้องเรียนเกี่ยวกับ สุขภาพ หอท. จะพิจารณาให้ความช่วยเหลือตามจำเป็น นอกจากนี้ ทกก. ได้จัดให้มีการตรวจสุขภาพให้แก่ประชาชนในพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบระดับ NEF มากกว่า 40 และพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบระดับ NEF 30-40 ปีละ 1 ครั้ง	-	ภาพถ่ายที่ 3.3-11 ผู้รับข้อเสนอแนะ/ ข้อร้องเรียน
	6) จัดเตรียมการเพิ่มอัตรากำลังเจ้าหน้าที่ รักษาความปลอดภัยให้เพียงพอต่อการ ปฏิบัติงาน	- ทกก. ได้จัดเตรียมการเพิ่มอัตรากำลังเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย ให้เพียงพอต่อการปฏิบัติงาน ประจําตามจุดต่างๆ เพื่อตรวจสอบกับ ดูแลความปลอดภัยภายในท่าอากาศยาน	-	ภาพถ่ายที่ 3.3-22 เจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกบริเวณ ท่าอากาศยาน
	7) ตรวจสอบความพร้อมบำรุงอุปกรณ์ป้องกันอัคคีภัย และภัยอื่นๆ ให้พร้อมใช้งานอยู่เสมอ	- ส่วนอุปกรณ์สื่อสารและคอมพิวเตอร์ ฝ่ายบำรุงรักษา ทกก. ได้ดำเนินการ ตรวจสอบอุปกรณ์ป้องกันอัคคีภัยและภัยอื่นๆ ให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้งาน เสมอโดยมีการตรวจสอบบริเวณอาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศและ ภายในประเทศเป็นประจำทุกวัน ส่วนในอาคารอื่นๆ ดำเนินการตรวจวัด เดือนละ 1 ครั้ง พร้อมทั้งมีการบำรุงรักษาเชิงป้องกัน (Preventive Maintenance) ทุกๆ 3 เดือน	-	เอกสารแนบที่ ข-32 คู่มือและขั้นตอนการปฏิบัติงานส่วน ดับเพลิงและภัยพิบัติ ทกก. และการตรวจสอบ อุปกรณ์ป้องกันอัคคีภัยและภัยอื่นๆ



รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
 ในระยะดำเนินการโครงการพัฒนาท่าอากาศยานภูเก็ต (กรณีเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ)  
 ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 : บทที่ 3 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ตารางที่ 3.3-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ของโครงการ ทกก. (กรณีเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ)  
 ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 (ต่อ)

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
4.2 สาธารณสุข/ อาชีวอนามัยและ ความปลอดภัย (ต่อ)	8) กำหนดให้มีการปฏิบัติตามปฏิบัติงานเพื่อความปลอดภัย มีการฝึกซ้อมแผนฉุกเฉิน ตรวจสอบความพร้อมป้องกัน อัคคีภัย และกู้ภัยให้พร้อมใช้งานอยู่เสมอ	- ทกก. กำหนดให้มีการปฏิบัติตามปฏิบัติงานเพื่อความปลอดภัยอย่างเคร่งครัด โดยระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 มีการฝึกซ้อมแผนฉุกเฉิน ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> <li>การฝึกซ้อมดับเพลิงและหนีไฟในอาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศเมื่อวันที่ 21 ธันวาคม 2565</li> </ul>	-	เอกสารแนบที่ ข-33 แผนการอพยพหนีไฟและการซ้อมแผนฉุกเฉินของ ทกก. ภาพถ่ายที่ 3.3-30 อุปกรณ์ป้องกันอัคคีภัยในอาคารสำนักงานและอาคารผู้โดยสาร ภาพถ่ายที่ 3.3-31 สถานีดับเพลิงและกู้ภัยทกก.
	9) จัดหาอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลที่เหมาะสมกับงานที่พนักงาน	- ทกก. จัดให้มีอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลที่เหมาะสมกับงานและควบคุมให้พนักงานสวมอุปกรณ์ป้องกันส่วนบุคคลในพื้นที่ปฏิบัติงาน	-	ภาพถ่ายที่ 3.3-8 พนักงานสวมใส่อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลในเขต Airside
	10) ตรวจสอบและบำรุงรักษาแนวรั้วของท่าอากาศยานให้อยู่ในสภาพดีเสมอ	- ฝ่ายบำรุงรักษาของ ทกก. ได้ตรวจสอบและบำรุงรักษาแนวรั้วของท่าอากาศยานให้อยู่ในสภาพดีอยู่เสมอ	-	ภาพถ่ายที่ 3.3-32 แนวรั้วของท่าอากาศยาน
	11) ประสานงานกับสถานีอุตุนิยมวิทยาภาคใต้ เพื่อดูแลรักษาอุปกรณ์เพื่อ อุตุนิยมวิทยาภาคใต้	- ทกก. ได้ประสานงานกับสถานีอุตุนิยมวิทยาภาคใต้เพื่อให้ดูแลรักษาอุปกรณ์ตรวจวัดสภาพอากาศให้อยู่ในสภาพใช้งานได้ตลอดเวลาและสามารถแจ้งเตือนสภาพอากาศเลวร้ายได้อย่างทันทั่วทั้งพื้นที่ผ่านทางการประชุมคณะกรรมการความปลอดภัยของทางวิ่ง (Runway Safety Team) ท่าอากาศยานภูเก็ต	-	เอกสารแนบที่ ข-34 เอกสารแต่งตั้งคณะกรรมการความปลอดภัยของทางวิ่ง ภาพถ่ายที่ 3.3-33 ห้องปฏิบัติการบิน
	เพื่อให้สามารถแจ้งเตือนสภาพอากาศเลวร้ายได้อย่างทันทั่วทั้ง			



รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
 ในระยะดำเนินการ โครงการพัฒนาท่าอากาศยานภูเก็ต (กรณีเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ)  
 ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 : บทที่ 3 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

**ตารางที่ 3.3-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ของโครงการ ทมก. (กรณีเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ)**  
**ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 (ต่อ)**

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และแนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
4.2 สาธารณสุข/ อาชีวอนามัยและ ความปลอดภัย (ต่อ)	12)ดูแล คัดแต่งกิ่งไม้บริเวณที่อยู่ใกล้เคียงระบบตรวจวัดสภาพอากาศ และระบบตรวจวัด Wind Shear ไม่ให้กีดขวางหรือบดบังระบบตรวจวัด	- ทมก. จัดให้มีเจ้าหน้าที่ดูแลตัดแต่งกิ่งไม้บริเวณที่อยู่ใกล้เคียงระบบตรวจวัดสภาพอากาศ และระบบตรวจวัด Wind Shear อย่างสม่ำเสมอเพื่อให้กีดขวางหรือบดบังระบบตรวจวัด	-	ภาพถ่ายที่ 3.3-34 ระบบตรวจวัดสภาพอากาศ
4.3 ทัศนียภาพและ ท้องเที่ยว	1) ประสานงานกับหน่วยงานวางแผนและนโยบายของภาครัฐและเอกชน และท้องถิ่น ในการพัฒนาด้านการท่องเที่ยว	- ทมก. ได้ให้ความร่วมมือกับหน่วยงานวางแผนและนโยบายของภาครัฐและเอกชน และท้องถิ่น ในการพัฒนาด้านการท่องเที่ยว	-	เอกสารแนบที่ ข-35 เอกสารให้ความร่วมมือกับหน่วยงานการท่องเที่ยวและการประชาสัมพันธ์ ภาพถ่ายที่ 3.3-35 การประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยวภายในพื้นที่ท่าอากาศยาน
	2) มีการจัดภูมิทัศน์บริเวณพื้นที่ให้สวยงาม และเลือกใช้วัสดุเลือกใช้วัสดุ สี และองค์ประกอบอาคารให้สอดคล้องกลมกลืนกับอาคารเดิม พร้อมทั้งบำรุงรักษาต้นไม้ให้สวยงามอยู่เสมอ	- ทมก. จัดให้มีภูมิทัศน์บริเวณพื้นที่ให้สวยงาม และเลือกใช้วัสดุ สี และองค์ประกอบอาคารให้สอดคล้องกลมกลืนกับอาคารเดิม พร้อมทั้งบำรุงรักษาต้นไม้ให้สวยงามอยู่เสมอ	-	ภาพถ่ายที่ 3.3-36 ภูมิทัศน์ภายในอาคารผู้โดยสาร
	3) บำรุงรักษาต้นไม้ให้สวยงามอยู่เสมอ	-	-	
	4) ส่งเสริมให้เกิดพื้นที่สำหรับกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่เกี่ยวข้องกับท่าอากาศยานภายในอาคารขนส่งผู้โดยสาร โดยมีร้านค้าหน่วยสินค้าพื้นเมืองภายในอาคารผู้โดยสารเพื่อเป็นการกระจายรายได้ของคนในท้องถิ่น	- ทมก. ได้ส่งเสริมให้เกิดพื้นที่สำหรับกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่เกี่ยวข้องกับท่าอากาศยานภายในอาคารขนส่งผู้โดยสาร โดยมีร้านค้าหน่วยสินค้าพื้นเมืองภายในอาคารผู้โดยสารเพื่อเป็นการกระจายรายได้ของคนในท้องถิ่น	-	ภาพถ่ายที่ 3.3-37 กิจกรรมทางเศรษฐกิจในอาคารผู้โดยสาร



ภาพถ่ายที่ 3.3-1 รถดูดฝุ่นของ ทภก. และการทำความสะอาดถนนและลานจอดอากาศยาน



ภาพถ่ายที่ 3.3-2 สภาพพื้นผิวของลานจอดอากาศยาน



ภาพถ่ายที่ 3.3-3 สภาพพื้นผิวของถนน



ภาพถ่ายที่ 3.3-4 เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย  
ประจำพื้นที่ท่าอากาศยาน



ภาพถ่ายที่ 3.3-5 รถยนต์ที่ใช้ในการปฏิบัติงานท่าอากาศยาน



ภาพถ่ายที่ 3.3-6 อาคารสำนักงาน ทกท.



ภาพถ่ายที่ 3.3-7 อาคารผู้โดยสาร





ภาพถ่ายที่ 3.3-8 พนักงานสวมใส่อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลในเขต Airside



ภาพถ่ายที่ 3.3-9 การประชาสัมพันธ์และรณรงค์ด้านความปลอดภัยในการทำงานให้กับพนักงาน



ภาพถ่ายที่ 3.3-10 ป้ายเตือนการสวมอุปกรณ์ป้องกันเสียง



ภาพถ่ายที่ 3.3-11 ตู้รับข้อเสนอแนะ/ ข้อร้องเรียน และป้ายประชาสัมพันธ์ QR Code



ภาพถ่ายที่ 3.3-12 การติดตั้งป้ายในพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบในระดับ NEF มากกว่า 40





ภาพถ่ายที่ 3.3-13 ระบบบำบัดน้ำเสียแห่งใหม่



ภาพถ่ายที่ 3.3-14 ถังกรองและเครื่องผลิตโอโซน



ภาพถ่ายที่ 3.3-15 แหล่งเก็บน้ำดิบของท่าอากาศยาน





จุดระบายน้ำที่ 1



จุดระบายน้ำที่ 2



จุดระบายน้ำที่ 3

ภาพถ่ายที่ 3.3-16 ตะแกรงดักขยะบริเวณปลายท่อระบายน้ำ



ภาพถ่ายที่ 3.3-17 การขุดลอกระบบระบายน้ำในท่าอากาศยาน



ภาพถ่ายที่ 3.3-18 พรรณไม้ในเขตท่าอากาศยาน

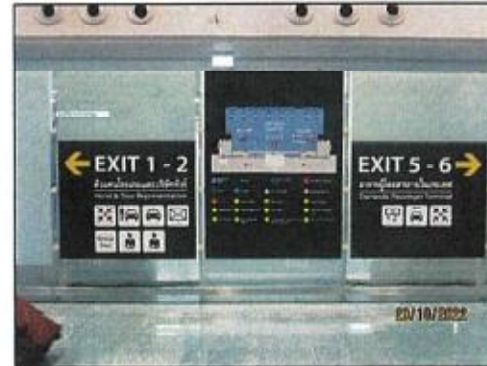


ภาพถ่ายที่ 3.3-19 ถนนทางหลวงที่อยู่โดยรอบ ทภก.และระบบสัญญาณไฟจราจร





ภาพถ่ายที่ 3.3-20 รถขนส่งสาธารณะและจุดบริการรถขนส่งผู้โดยสาร



ภาพถ่ายที่ 3.3-21 จุดประชาสัมพันธ์แนะนำเส้นทางเข้า-ออก ทกท. และป้ายประชาสัมพันธ์



ภาพถ่ายที่ 3.3-22 เจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกบริเวณท่าอากาศยาน



อาคารเก็บรวบรวมมูลฝอยบริเวณระบบบำบัดน้ำเสียส่วนกลาง



อาคารเก็บรวบรวมมูลฝอยบริเวณอาคารสำนักงาน



อาคารเก็บรวบรวมมูลฝอยบริเวณอาคารผู้โดยสารแห่งใหม่



ภาพถ่ายที่ 3.3-23 อาคารเก็บรวบรวมมูลฝอย





ภาพถ่ายที่ 3.3-24 ถังรองรับมูลฝอยและป้ายรณรงค์คัดแยกมูลฝอย



ภาพถ่ายที่ 3.3-25 พนักงานตรวจตราดูแลความสะอาดและเครื่องดูดฝุ่นอัตโนมัติ



ภาพถ่ายที่ 3.3-26 การประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารการดำเนินงานของท่าอากาศยาน



ภาพถ่ายที่ 3.3-27 กิจกรรมมวลชนสัมพันธ์



ภาพถ่ายที่ 3.3-28 ด้านควบคุมโรค





ภาพถ่ายที่ 3.3-29 ห้องปฐมพยาบาลภายในอาคารผู้โดยสาร



อุปกรณ์ป้องกันอัคคีภัยในอาคารสำนักงาน



อุปกรณ์ป้องกันอัคคีภัยในอาคารผู้โดยสาร

ภาพถ่ายที่ 3.3-30 อุปกรณ์ป้องกันอัคคีภัยในอาคารสำนักงานและอาคารผู้โดยสาร



ภาพถ่ายที่ 3.3-31 สถานีดับเพลิงและกู้ภัย ทภก.



ภาพถ่ายที่ 3.3-32 แนวรั้วของท่าอากาศยาน



ภาพถ่ายที่ 3.3-33 หอบังคับการบิน



ภาพถ่ายที่ 3.3-34 ระบบตรวจวัดสภาพอากาศ





ภาพถ่ายที่ 3.3-35 การประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยวภายในพื้นที่ท่าอากาศยาน



ภาพถ่ายที่ 3.3-36 ภูมิทัศน์ภายในอาคารผู้โดยสาร



ภาพถ่ายที่ 3.3-37 กิจกรรมทางเศรษฐกิจในอาคารผู้โดยสาร