

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาของโครงการ

ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ทสภ.) ตั้งอยู่ในพื้นที่ตำบลราชาเทวะ อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ มีเนื้อที่ประมาณ 20,000 ไร่ โดยมีความกว้าง 4 กิโลเมตร ความยาว 8 กิโลเมตร ขอบเขตด้านทิศเหนือของพื้นที่อยู่ห่างจากถนนลาดกระบังประมาณ 800 เมตร ทิศใต้ห่างจากถนนบางนา-ตราด ประมาณ 3 กิโลเมตร ทิศตะวันออกจรดคลองหนองงูเห่า และทิศตะวันตกจรดคลองลาดกระบัง

โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งที่ 2 เกิดขึ้นเนื่องจากการขยายขีดความสามารถของท่าอากาศยานกรุงเทพ (ดอนเมือง) มีข้อจำกัด ทำให้ไม่มีพื้นที่เพียงพอในการพัฒนาระบบทางวิ่ง ทางขับ และเพิ่มหลุมจอดอากาศยาน รวมทั้งการขยายอาคารผู้โดยสาร ในขณะที่ปริมาณการจราจรทางอากาศมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ ดังนั้นจึงจำเป็นต้องมีการพัฒนาเพื่อรองรับการเจริญเติบโตของธุรกิจการขนส่งทางอากาศ และเพื่อคงศักยภาพการเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

ในวันที่ 7 พฤษภาคม พ.ศ. 2534 คณะรัฐมนตรีอนุมัติโครงการท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งที่ 2 โดยมอบหมายให้การทำอากาศยานแห่งประเทศไทย (ต่อมาเปลี่ยนชื่อเป็น “บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)” หรือ ทอท.) เป็นผู้ดำเนินการ และมีกำหนดเปิดใช้ท่าอากาศยานแห่งใหม่ในปี พ.ศ. 2543 แต่การก่อสร้างจริงเกิดความล่าช้าทำให้ท่าอากาศยานแห่งใหม่ ซึ่งได้รับพระราชทานชื่อว่า “ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ” เปิดให้บริการได้เมื่อวันที่ 28 กันยายน 2549 โดยเมื่อแรกเปิดให้บริการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ทอท. ได้ย้าย Scheduled Flights ทั้งหมดไปไว้ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ สำหรับท่าอากาศยานกรุงเทพเดิมได้เปลี่ยนชื่อเป็น ท่าอากาศยานดอนเมือง (ทดม.) และให้บริการเที่ยวบิน Non Scheduled Flights, Charter Flights และ General Aviation

เมื่อ ทสภ. เปิดให้บริการในเดือนกันยายน พ.ศ. 2549 พบว่า ปริมาณผู้โดยสารรวมขยายตัวเป็น 43 ล้านคนต่อปี และเพิ่มเป็น 46 ล้านคนต่อปีในปี พ.ศ. 2550 รวมทั้งมีการให้บริการของสายการบินต้นทุนต่ำเกิดขึ้นในปลายปี พ.ศ. 2547 ซึ่งทำให้ปริมาณการจราจรทางอากาศเติบโตอย่างรวดเร็ว การเติบโตอย่างรวดเร็วของปริมาณจราจรทางอากาศดังกล่าวทำให้ ทสภ. เต็มขีดความสามารถในปี พ.ศ. 2550 ซึ่งจะเกิดความแออัดมากขึ้นตามการขยายตัวของปริมาณการจราจรทางอากาศ และทำให้เกิดความไม่สะดวกแก่ผู้โดยสาร ที่ยวบยาบเกิดความล่าช้า สายการบินมีโอกาสที่จะย้ายการทำการบินไปยังประเทศอื่นในภูมิภาค ซึ่งจะกระทบต่อขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

การพัฒนา ทสภ. ระยะที่ 2 ต้องใช้เวลานาน และไม่สามารถดำเนินการได้ทันต่อการเติบโตของผู้โดยสาร ซึ่งจะทำให้ ทสภ. เผชิญกับความแออัดไปจนกว่าการก่อสร้างในระยะที่ 2 จะแล้วเสร็จ ทอท. จึงได้เสนอแนวทางการบรรเทาความแออัดที่ ทสภ. โดยการนำปริมาณการจราจรทางอากาศบางส่วนกลับมาใช้บริการที่ ทดม. ซึ่งคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 6 กุมภาพันธ์ 2550 ให้ใช้ ทดม. เป็นท่าอากาศยานนานาชาติอีกแห่งหนึ่ง ควบคู่กับการใช้ ทสภ. และเมื่อวันที่ 20 กุมภาพันธ์ 2550 คณะรัฐมนตรีมีมติให้สายการบินภายในประเทศที่ไม่มีการเชื่อมต่อกับเที่ยวบินระหว่างประเทศใช้ ทดม. ตามความสนใจในระยะแรก และให้ศึกษาความเหมาะสมในการใช้ประโยชน์ ทดม. เพื่อให้บริการสายการบินสำหรับเที่ยวบินระหว่างประเทศในระยะต่อไป โดยเมื่อวันที่ 25 มีนาคม 2550 เที่ยวบินแบบประจำในประเทศบางส่วนได้ย้ายจาก ทสภ. มาที่ ทดม. จำนวน 3 สายการบินภายในประเทศ ได้แก่ การบินไทย นกแอร์ และโอเรียนท์ ไทย ผลของการเปิด ทดม. ทำให้แบ่งเบาปริมาณ

การจราจรทางอากาศของ ทสม. ได้ในส่วนที่เกี่ยวข้องบินภายในประเทศบางส่วน อย่างไรก็ตาม กระทรวงคมนาคมในขณะนั้นมีนโยบายบริหารสนามบินเป็น Single Airport โดยใช้ ทสม. เป็นสนามบินเชิงพาณิชย์ ส่วน ทดม. จะใช้เป็นศูนย์สำหรับกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมการบินภายในประเทศ ได้แก่ สายการบิน Nok Air, Airasia หรือเครื่องเช่าเหมาลำ รวมทั้งเมื่อปี พ.ศ. 2552 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ได้ย้ายเที่ยวบินภายในประเทศจาก ทดม. มาให้บริการที่ ทสม. ทำให้จำนวนผู้โดยสารภายในประเทศของ ทสม. เพิ่มขึ้น ซึ่งจะทำให้ ทสม. เกิดความแออัด และมีผลกระทบต่อระดับการให้บริการ (Level of Service) ของ ทสม.

ทอท. ได้ทำการปรับปรุงแผนงานโครงการพัฒนาทสม. (ปีงบประมาณ 2554-2559) เพื่อเพิ่มขีดความสามารถของ ทสม. ให้สามารถรองรับผู้โดยสารได้ 60 ล้านคนต่อปี โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อบรรเทาความแออัดในอาคารผู้โดยสารหลัก และเป็นการเพิ่มระดับการให้บริการผู้โดยสารในอาคารผู้โดยสารมากขึ้น

คณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบในหลักการโครงการพัฒนาทสม. (ปีงบประมาณ 2554-2559) เมื่อวันที่ 24 สิงหาคม 2553 ทั้งนี้ หากการดำเนินการก่อสร้างตามโครงการในส่วนใดจะต้องดำเนินการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 ให้ ทอท. ดำเนินการตามกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องให้ครบถ้วน

ซึ่งโครงการพัฒนาทสม. (ปีงบประมาณ 2554-2559) เป็นโครงการที่ต้องจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 ทอท. จึงได้มอบหมายให้บริษัทที่ปรึกษา (บริษัท เซาท์อีสต์เอเชียเทคโนโลยี จำกัด) ทำการศึกษาและจัดทำรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ : การก่อสร้างอาคาร และระบบสาธารณูปโภค ตามแผนงานพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2 โดยได้จัดส่งให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) เพื่อดำเนินการตามขั้นตอนการพิจารณารายงานฯ และได้นำเสนอให้คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ (คชก.) พิจารณา โดยในการประชุม คชก. ครั้งที่ 15/2558 เมื่อวันที่ 12 มิถุนายน 2558 ที่ประชุมได้มีมติให้ความเห็นชอบกับรายงานฯ ดังกล่าว (แสดงดังเอกสารแนบที่ 1 หนังสือแจ้งผลการพิจารณารายงานฯ เลขที่ ทส 1009.4/7460 ลงวันที่ 26 มิถุนายน 2558) อีกทั้งในการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 3/2558 เมื่อวันที่ 16 กรกฎาคม 2558 ได้มีมติรับทราบมติ คชก. โดยให้ ทอท. ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เสนอในรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ : การก่อสร้างอาคารและระบบสาธารณูปโภค ตามแผนงานพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2 ของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) อย่างเคร่งครัด

ดังนั้น เพื่อให้การปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้ในรายงานฯ เป็นไปอย่างถูกต้องและครบถ้วน และเป็นไปตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2535 ทอท. จึงมอบหมายให้ บริษัท เอสจีเอส (ประเทศไทย) จำกัด เป็นที่ปรึกษาเพื่อติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ปีงบประมาณ 2554-2560): การก่อสร้างอาคารและระบบสาธารณูปโภคตามแผนงานพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2 และจัดทำรายงานฯ เสนอ ทอท. รวมทั้งหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องต่อไป

1.2 วัตถุประสงค์

1.2.1 เพื่อตรวจประเมินการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้างโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ปีงบประมาณ 2554-2560) : การก่อสร้างอาคารและระบบสาธารณูปโภคตามแผนงานพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2 ระหว่างเดือนกรกฎาคม ถึง ธันวาคม พ.ศ. 2566

1.2.2 เพื่อติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่อาจได้รับผลกระทบจากโครงการ ในระยะก่อสร้างโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ปีงบประมาณ 2554-2560) : การก่อสร้างอาคารและระบบสาธารณูปโภคตามแผนงานพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2 ระหว่างเดือนกรกฎาคม ถึง ธันวาคม พ.ศ. 2566

1.3 ขอบเขตของการดำเนินงาน

จากขอบเขตรายละเอียดของงานจ้างที่ปรึกษา (TOR) เพื่อติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้างโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ปีงบประมาณ 2554-2560) : การก่อสร้างอาคารและระบบสาธารณูปโภคตามแผนงานพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2 ได้กำหนดให้ดำเนินการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมฯ ที่ผ่านความเห็นชอบจาก คชก. ในการประชุม ครั้งที่ 15/2558 เมื่อวันที่ 12 มิถุนายน 2558 และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 3/2558 เมื่อวันที่ 16 กรกฎาคม 2558 ทั้งนี้ให้จัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้างโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2 ตามรูปแบบการจัดทำรายงานผลการติดตามตรวจสอบฯ ของ สผ. โดยมีรายละเอียดดังนี้

1.3.1 การตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ที่ปรึกษาจะดำเนินการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง ของโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ปีงบประมาณ 2554-2560) : การก่อสร้างอาคารและระบบสาธารณูปโภคตามแผนงานพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2 ซึ่งประกอบด้วย มาตรการทั่วไป และมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม (ธรณีวิทยา ธรณีสัณฐาน สภาพภูมิประเทศ และทรัพยากรดิน, คุณภาพน้ำผิวดิน, คุณภาพอากาศ, เสียง, นิเวศวิทยาทางน้ำ, การใช้ประโยชน์ที่ดิน, การคมนาคมขนส่ง, การจัดการของเสีย, การจัดการน้ำเสีย และเศรษฐกิจ-สังคม, สาธารณสุข อาชีวอนามัย และความปลอดภัย) โดยมีขอบเขตการดำเนินการดังต่อไปนี้

(1) ตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม จากการปฏิบัติงานจริง เปรียบเทียบกับมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และเงื่อนไขเพิ่มเติมตามมติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติและ คชก.

(2) ประเมินผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ พร้อมทั้งระบุประเด็นปัญหาในกรณีที่พบว่าการปฏิบัติงานไม่เป็นไปตามเงื่อนไขหรือแผนที่กำหนดไว้ พร้อมทั้งให้เสนอแนะแนวทางป้องกันและแก้ไขที่เหมาะสมที่เป็นไปได้ในทางปฏิบัติ

(3) ในกรณีที่ สผ. มีข้อคิดเห็นเกี่ยวกับผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ปรึกษาจะต้องชี้แจงในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการจัดการสิ่งแวดล้อมตามมาตรการฯ

1.3.2 การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม

ที่ปรึกษาจะดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง ของโครงการพัฒนาท่าอากาศยาน สุวรรณภูมิ (งบประมาณ 2554-2560) : การก่อสร้างอาคารและระบบสาธารณูปโภคตามแผนงานพัฒนาท่าอากาศยาน สุวรรณภูมิ ระยะที่ 2 ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมฯ และเงื่อนไขที่กำหนดเพิ่มเติมตามมติ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ หรือ คชก. ซึ่งประกอบด้วย การติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดิน คุณภาพน้ำทิ้ง คุณภาพอากาศในบรรยากาศ ระดับเสียงโดยทั่วไป การคมนาคมขนส่ง การจัดการของเสีย การจัดการน้ำเสีย และ สังคม-เศรษฐกิจ ทั้งนี้ที่ปรึกษาจะต้องจัดเตรียมอุปกรณ์และเครื่องมือตรวจวิเคราะห์ ตลอดจนวิธีการตรวจวิเคราะห์ที่มีความน่าเชื่อถือและเป็นไปตามวิธีมาตรฐานที่กฎหมายกำหนด หรือวิธีอื่นที่กรมควบคุมมลพิษ (คพ.) เห็นชอบ

สำหรับรายงานฉบับนี้เป็นรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2 (ปีงบประมาณ 2554-2560) ในระยะก่อสร้าง ฉบับระหว่างเดือนกรกฎาคม ถึง ธันวาคม พ.ศ. 2566

1.4 ที่ตั้งและขนาดท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

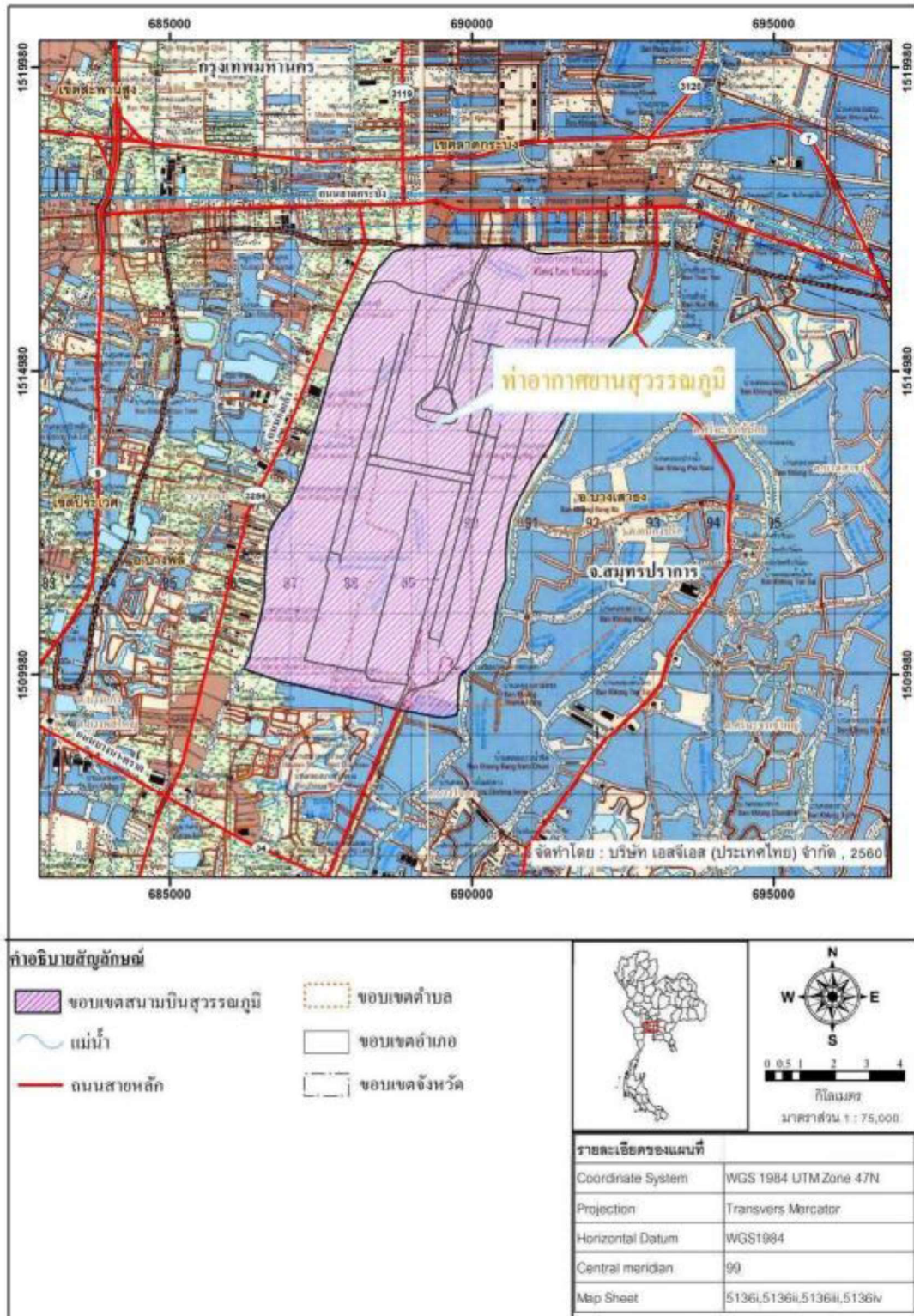
ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิตั้งอยู่ในเขตตำบลราชาเทวะ อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ ห่างจากศูนย์กลาง กรุงเทพมหานครไปทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ประมาณ 30 กิโลเมตร มีพื้นที่รวมทั้งหมด 32 ตารางกิโลเมตร (กว้าง 4 กิโลเมตร ยาว 8 กิโลเมตร) หรือประมาณ 20,000 ไร่ (รูปที่ 1.4-1) และมีอาณาเขตติดต่อพื้นที่ต่างๆ ดังนี้

ทิศเหนือ	ติดต่อ	พื้นที่เขตลาดกระบัง กรุงเทพมหานคร
ทิศใต้	ติดต่อ	พื้นที่ตำบลบางโฉลง อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ
ทิศตะวันออก	ติดต่อ	พื้นที่ตำบลหนองปรือ อำเภอบางพลี และตำบลศีรษะจรเข้น้อย อำเภอบางเสาธง จังหวัดสมุทรปราการ
ทิศตะวันตก	ติดต่อ	พื้นที่ตำบลราชาเทวะ อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ

1.5 รายละเอียดโครงการ

ตามแผนแม่บทการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ทสภ.) ได้แบ่งแผนพัฒนาออกเป็น 5 ระยะ เมื่อพัฒนาตาม แผนงานดังกล่าวสมบูรณ์เต็มขีดความสามารถ ทสภ. จะประกอบด้วยทางวิ่ง 4 เส้น สามารถรองรับอากาศยานขึ้น-ลงได้ สูงสุดชั่วโมงละ 112 เที่ยวบิน อาคารผู้โดยสารสามารถรองรับผู้โดยสารได้ถึง 119 ล้านคนต่อปี และมีหลุมจอดอากาศยาน จำนวน 224 หลุมจอด ซึ่งการดำเนินงานปัจจุบันของ ทสภ. อยู่ในระยะที่ 1 โดยมีอาคารผู้โดยสารหลักจำนวน 1 หลัง พร้อมสิ่งอำนวยความสะดวก มีขีดความสามารถรองรับผู้โดยสารได้ 45 ล้านคนต่อปี และมีทางวิ่งจำนวน 2 ทางวิ่ง ขีดความสามารถสูงสุดในการรองรับจำนวนเที่ยวบินเท่ากับ 76 เที่ยวบินต่อชั่วโมง อย่างไรก็ตาม จากสถิติจำนวนผู้โดยสาร ในปี พ.ศ. 2554 พบว่า มีผู้โดยสารใช้บริการที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเพิ่มขึ้นเป็น 47.9 ล้านคนต่อปี โดยมีจำนวน เที่ยวบินในชั่วโมงสูงสุดเท่ากับ 52-59 เที่ยวบินต่อชั่วโมง ซึ่งยังไม่เต็มขีดความสามารถในการรองรับของทางวิ่งที่สามารถ รองรับได้สูงสุด 76 เที่ยวบินต่อชั่วโมง ในขณะที่อาคารผู้โดยสารต้องรองรับผู้โดยสารเกินขีดความสามารถ ทำให้อาคาร ผู้โดยสารเกิดความแออัด คับคั่ง ผู้โดยสารต้องเสียเวลา ปัญหาดังกล่าวส่งผลให้ระดับการให้บริการของท่าอากาศยานต่ำลง เกิดความไม่สะดวกสบายแก่ผู้โดยสาร และความล่าช้าของเที่ยวบิน ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อขีดความสามารถในการแข่งขัน ของประเทศไทย

ทอท. จึงมีความจำเป็นเร่งด่วนในการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกภายในพื้นที่ ทสภ. เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นได้อย่างเพียงพอ โดยจำนวนเที่ยวบินสูงสุดยังคงไม่เกิน 76 เที่ยวบินต่อชั่วโมง สำหรับรายละเอียดองค์ประกอบของโครงการในปัจจุบัน และเมื่อมีการปรับปรุงเพื่อเพิ่มขีดความสามารถ มีดังต่อไปนี้



รูปที่ 1.4-1 แผนที่แสดงที่ตั้งท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

1.5.1 รายละเอียดท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในปัจจุบัน

รายละเอียดท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในปัจจุบันแสดงดังรูปที่ 1.5.1-1 ซึ่งมีองค์ประกอบหลัก ดังนี้

1.5.1.1 ระบบทางวิ่ง ทางขับ และลานจอดอากาศยาน

(1) ทางวิ่ง

ปัจจุบัน ทสภ. มีทางวิ่ง 2 เส้น ประกอบด้วย

- (1.1) ทางวิ่งด้านทิศตะวันออก (01R/19L) มีความยาว 4,000 เมตร ความกว้าง 60 เมตร ไหล่ทางวิ่งข้างละ 7.5 เมตร
- (1.2) ทางวิ่งด้านทิศตะวันตก (01L/19R) มีความยาว 3,700 เมตร ความกว้าง 60 เมตร ไหล่ทางวิ่งข้างละ 7.5 เมตร

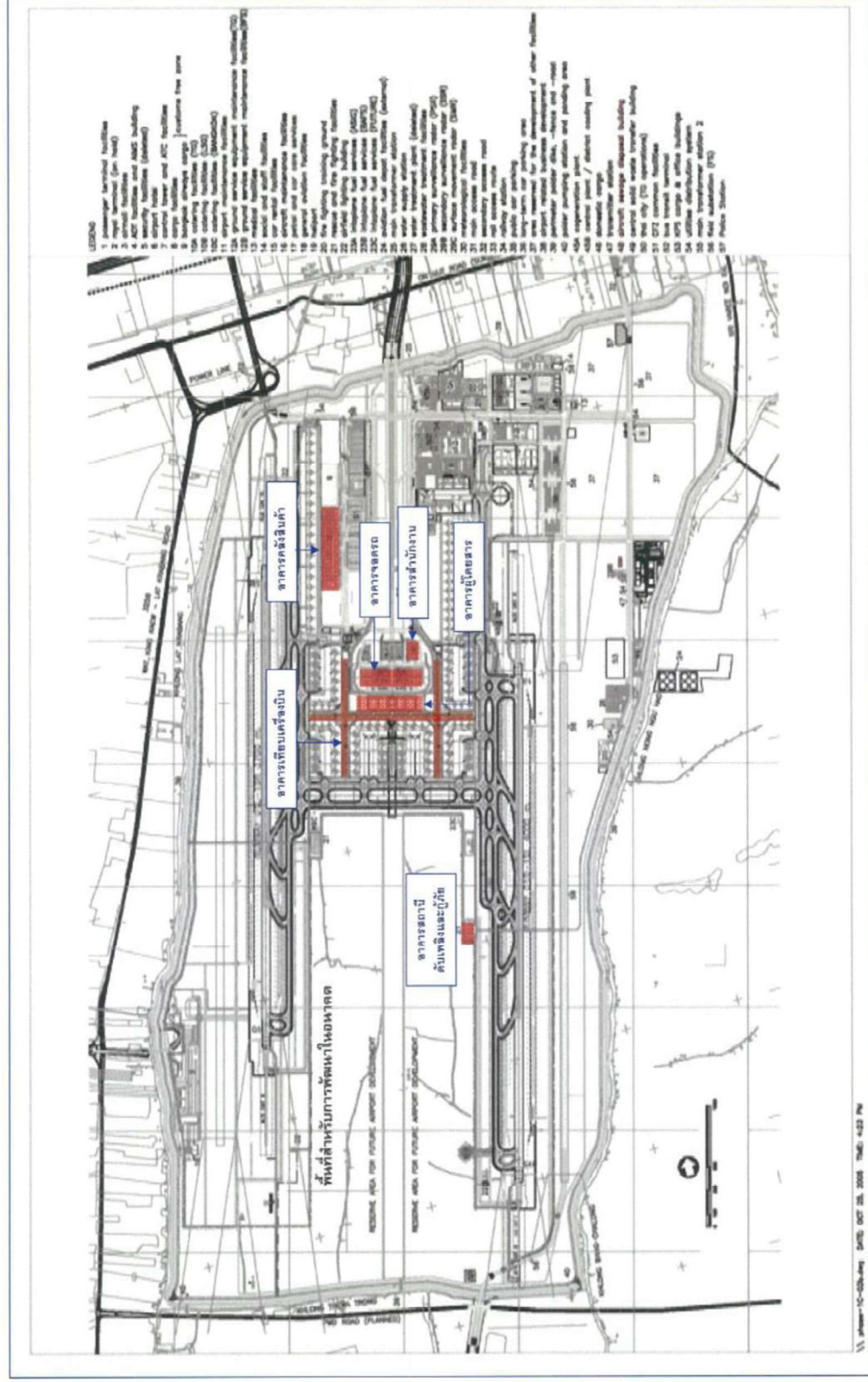
ทางวิ่งทั้งสองเส้นวางตัวในแนวคู่ขนาน ห่างกัน 2,200 เมตร มีทางขับขนานกับทางวิ่งทั้ง 2 เส้น และทางขับเชื่อม 2 เส้น มีขีดความสามารถรองรับเที่ยวบินขึ้น-ลงได้สูงสุด 76 เที่ยวบินต่อชั่วโมง ค่าความแข็งแรงของทางวิ่งทั้งสองข้างมีค่า PCN 137/F/D/X/T เพียงพอที่จะรองรับอากาศยานแบบ B747-400 บรรทุกน้ำหนักเต็มพิกัดได้

(2) ทางขับ

ทสภ. มี Parallel Taxiway จำนวน 4 เส้น ได้แก่ TWY B, C, D และ E โดยเส้นทางอยู่ใกล้กับทางวิ่งคือ TWY B และ E มีระยะห่างจากกึ่งกลางทางวิ่ง 200 เมตร ซึ่งได้ตามมาตรฐานองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization : ICAO) โดยทางวิ่งด้านทิศตะวันออก (01R/19L) มี Exit Taxiway จำนวน 13 เส้น และทางวิ่งด้านทิศตะวันตก (01L/19R) มี Exit Taxiway จำนวน 12 เส้น ทางขับของ ทสภ. ทั้งหมดมีความกว้าง 30 เมตร ลักษณะพื้นผิวเป็น Asphalt มีค่าความแข็งแรงเป็น PCN 137/F/D/X/T

(3) ลานจอดอากาศยาน (Apron)

ทสภ. มีลานจอดอากาศยาน 3 พื้นที่ คือ East Apron, Main Apron และ West Apron มีพื้นที่รวม 1,053,000 ตารางเมตร ปัจจุบันมีหลุมจอดอากาศยานจำนวน 120 หลุม จำแนกเป็นหลุมจอดประชิดอาคาร (Contact Gate) จำนวน 51 หลุมจอด (มี 5 หลุมจอดที่สามารถให้บริการ A380 ได้) และหลุมจอดระยะไกล (Remote Gate) จำนวน 69 หลุมจอด



ที่มา : ฝ่ายแผนพัฒนาท่าอากาศยาน ทอท. (อ้างอิงจากรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ :
การก่อสร้างอาคารและระบบสาธารณูปโภค ตามแผนงานพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2 (กรกฎาคม 2558)

รูปที่ 1.5.1-1 แผนผังท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในระยะที่ 1

1.5.1.2 อาคารสนับสนุน

(1) อาคารผู้โดยสาร

อาคารผู้โดยสารของ ทสภ. เป็นอาคาร 7 ชั้น และมีชั้นใต้ดิน 2 ชั้น มีขนาดกว้าง 108 เมตร ยาว 441 เมตร พื้นที่ใช้สอยรวมประมาณ 182,000 ตารางเมตร โครงสร้างอาคารเป็นคอนกรีตเสริมเหล็ก โครงหลังคาเป็นโครงเหล็ก วัสดุผนังหลังคาเป็นกระจกสลับ Stainless Steel Sheets ภายในอาคารมีสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ เช่น เคาน์เตอร์ตรวจบัตรโดยสาร เคาน์เตอร์ตรวจหนังสือเดินทาง เคาน์เตอร์ศุลกากร สายพานลำเลียง เป็นต้น

(2) อาคารเทียบเครื่องบิน

อาคารเทียบเครื่องบิน มีพื้นที่ใช้สอยรวม 381,000 ตารางเมตร โครงสร้างอาคารเป็นคอนกรีตเสริมเหล็ก โครงหลังคาเป็นโครงเหล็ก วัสดุผนังหลังคาเป็นกระจกสลับกับผ้าใยสังเคราะห์เคลือบเทฟลอน ประกอบด้วย อาคารเทียบเครื่องบิน A, B, C, D, E, F และ G มีหลุมจอดประชิดอาคาร 51 หลุมจอด จำแนกเป็น

(2.1) อาคารเทียบเครื่องบิน A และ B ให้บริการผู้โดยสารภายในประเทศ อากาศยานจอดเทียบได้รวม 12 เครื่อง และมีประตูทางออกสำหรับไปขึ้นอากาศยานที่จอด ณ หลุมจอดระยะไกล 3 ประตู

(2.2) อาคารเทียบเครื่องบิน C, D, E, F และ G ให้บริการผู้โดยสารระหว่างประเทศ อากาศยานจอดเทียบได้รวม 39 เครื่อง และมีประตูทางออกสำหรับไปขึ้นอากาศยานที่จอด ณ หลุมจอดระยะไกล รวม 9 ประตู

(3) อาคารคลังสินค้า

อาคารคลังสินค้านี้ตั้งอยู่ทางทิศตะวันตกเฉียงเหนือของท่าอากาศยาน มีพื้นที่ให้บริการประมาณ 568,000 ตารางเมตร สามารถรองรับสินค้าได้ 3.0 ล้านตันต่อปี โดยมีหลุมจอดอากาศยานขนสินค้า โดยเฉพาะบริเวณหน้าอาคารคลังสินค้าจำนวน 20 หลุมจอด และมีการให้บริการแบบเขตปลอดพิธีการศุลกากร (Custom Free Zone) ตลอด 24 ชั่วโมง

(4) อาคารสำนักงาน

อาคารสำนักงานของ ทอท. ภายในพื้นที่ท่าอากาศยาน ประกอบด้วย อาคารสำนักงานท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (AOB) และกลุ่มอาคารศูนย์ซ่อมบำรุงสาธารณูปโภคท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (AMF)

(5) อาคารสถานีดับเพลิงและกู้ภัย

อาคารสถานีดับเพลิงและกู้ภัย มีจำนวน 3 สถานี คือ สถานีหลัก (Main Station) จำนวน 1 สถานี รับผิดชอบดับเพลิงอาคาร และสถานีย่อย (Substation) จำนวน 2 สถานี ตั้งอยู่ในเขตปฏิบัติการการบิน (Airside) รับผิดชอบการดับเพลิงอากาศยาน

1.5.1.3 ศูนย์ควบคุมการจราจรทางอากาศ

ศูนย์ควบคุมการจราจรทางอากาศสุวรรณภูมิ มีหน้าที่ควบคุมการจราจรทางอากาศ สื่อสารการบิน และการเดินอากาศให้กับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ประกอบด้วย

(1) หอบังคับการบิน มีจำนวน 1 แห่ง สูง 132.2 เมตร พร้อมระบบวิทยุสื่อสาร ระบบติดตามอากาศยาน และระบบนำร่องอากาศยานที่ทันสมัยอยู่ในเขต Landside

(2) หอควบคุมการจอดอากาศยาน มี 2 แห่ง ตั้งอยู่ทางด้านทิศตะวันตก และทิศตะวันออกของอาคารเทียบเครื่องบิน ด้านละ 1 แห่ง

นอกจากนี้ ยังมีการติดตั้งอุปกรณ์เพื่ออำนวยความสะดวกแก่อากาศยานที่ทำการบินขึ้น-ลง ให้มีความปลอดภัย ได้แก่ Doppler Very High Frequency Omni-directional Range (DVOR), Distance Measuring Equipment (DME), Instrument landing System (ILS) และ Remote Maintenance and Monitoring Configuration (RMMC)

1.5.1.4 พื้นที่จอดรถ

(1) มีอาคารจอดรถแบบ Short Term อยู่ด้านหน้าอาคารผู้โดยสาร จำนวน 2 อาคาร เป็นอาคาร 5 ชั้น และชั้นดาดฟ้า 1 ชั้น สามารถจอดรถได้ประมาณ 5,000 คัน (รวมพื้นที่จอดรถชั้นดาดฟ้า)

(2) มีลานจอดรถระดับพื้นดินอยู่ด้านข้างอาคารจอดรถ จอดรถได้ 1,116 คัน

(3) มีพื้นที่จอดรถแบบ Long Term จอดรถยนต์ได้ 4,300 คัน และรถบัส 78 คัน

1.5.1.5 ระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการ

ระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการของ ทสภ. มีรายละเอียดดังนี้

(1) ระบบระบายน้ำและป้องกันน้ำท่วม แบ่งเป็น 2 ส่วนหลักๆ คือ

(1.1) ระบบพื้นที่ปิดล้อม และระบบระบายน้ำภายใน ทสภ. ประกอบด้วย คันกันน้ำรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีลักษณะเป็นคันดิน ยาว 23.5 กิโลเมตร ความสูงที่ระดับ +3.5 เมตรจากระดับน้ำทะเลปานกลาง และมีความกว้าง 3 เมตร ซึ่งคันกันน้ำนี้สร้างอยู่ภายในพื้นที่ของ ทสภ.

(1.2) ระบบระบายน้ำภายนอก ทสภ. ประกอบด้วยคลองระบายน้ำหลายแห่ง ได้แก่ คลองหนองงูเห่า คลองลาดกระบัง คลองขุดใหม่บริเวณด้านทิศเหนือของ ทสภ. เชื่อมระหว่างคลองหนองงูเห่าและคลองลาดกระบัง คลองเทเวศตรง เชื่อมต่อระหว่างคลองลาดกระบังกับคลองหนองงูเห่าบริเวณด้านทิศใต้ของ ทสภ. นอกจากนี้ ยังมีคลองบางขวางเล็ก คลองบางขวางใหญ่ คลองบางโหลง คลองบางพลี และคลองซอยต่างๆ แยกจากคลองเทเวศตรงไหลลงสู่คลองสำโรงและระบายน้ำออกสู่ทะเล

(2) การคมนาคมขนส่ง

เมื่อมีการพัฒนา ทสภ. หน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการก่อสร้างทางเข้า-ออกท่าอากาศยานและพัฒนา ระบบถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบ จึงได้สนับสนุนการดำเนินงานของ ทสภ. โดยมีโครงข่ายเส้นทางคมนาคมเข้า-ออก และเส้นทางคมนาคมบริเวณใกล้เคียง ทสภ. โดยสรุปดังนี้

(2.1) เส้นทางคมนาคมบริเวณใกล้เคียง ทสภ. ประกอบด้วยโครงข่ายคมนาคมสำคัญหลายสาย เช่น ทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 (กรุงเทพ-ชลบุรี สายใหม่ หรือมอเตอร์เวย์) ทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 (ถนนวงแหวนรอบนอกฝั่งตะวันออก) ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 34 (ถนนบางนา-ตราด) ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3119 (ถนนร่มเกล้า) เป็นต้น นอกจากนี้ ยังมีทางด่วนบูรพาวิถี ทางรถไฟสายตะวันออก รวมถึงรถไฟฟ้าเชื่อม ทสภ. (Airport Rail Link)

(2.2) เส้นทางคมนาคมเข้า-ออกพื้นที่ ทสภ. กรมทางหลวงได้ก่อสร้างเส้นทางเข้า-ออก ทสภ. 3 ด้าน 5 ทางเข้าออก ได้แก่ ทางเข้า-ออกด้านเหนือ ทางเข้า-ออกด้านใต้ ทางเข้า-ออกจากถนนลาดกระบัง ทางเข้า-ออกจากแยกต่างระดับร่มเกล้า และทางเข้า-ออกด้านตะวันตกจากถนนกิ่งแก้ว

(2.3) ระบบขนส่งสาธารณะภายในและภายนอก ทสภ. ประกอบด้วย รถโดยสารประจำทางพิเศษ (Airport Express) รถตุ๊กสาธารณะ รถโดยสารประจำทาง ขสมก. รถโดยสารปรับอากาศ บขส. นอกจากนี้ ยังมีรถแท็กซี่สาธารณะ และรถเวียน (Shuttle Bus) เพื่อรับ-ส่งผู้โดยสารไปยังอาคารผู้โดยสารทั้งขาเข้าและขาออก

(3) ระบบไฟฟ้าและพลังงาน

ทสภ. ได้รับกระแสไฟฟ้าจาก บริษัท ผลิตไฟฟ้าและน้ำเย็น จำกัด (District Cooling System and Power Plant Co., Ltd. หรือ DCAP) เป็นหลัก โดย DCAP ผลิตกระแสไฟฟ้าด้วยระบบพลังงานร่วม โดยใช้ก๊าซธรรมชาติเป็นเชื้อเพลิง มีกำลังการผลิตไฟฟ้ารวมทั้งสิ้น 94 เมกะวัตต์ โดยจ่ายให้ ทสภ. ประมาณ 50 เมกะวัตต์ ส่วนที่เหลือ 34 เมกะวัตต์จะจำหน่ายเข้าระบบของ กฟผ. และที่เหลืออีก 10 เมกะวัตต์จะใช้เองภายใน DCAP นอกจากกระแสไฟฟ้าแล้วยังมีการนำพลังงานความร้อนที่เหลือใช้จากการผลิตไฟฟ้า มาผลิตเป็นน้ำเย็นและไอน้ำ ส่งมาใช้ในระบบปรับอากาศภายในอาคารผู้โดยสารของ ทสภ. อีกด้วย

นอกจากนี้ ทสภ. ยังรับกระแสไฟฟ้าบางส่วนจากการไฟฟ้านครหลวง ทั้งนี้ ภายใน ทสภ. มีสถานีไฟฟ้าย่อยซึ่งแปลงแรงดันไฟฟ้าจากการไฟฟ้านครหลวง 115 กิโลโวลต์ มาเป็น 24 กิโลโวลต์

(4) ระบบน้ำใช้

ทสภ. ได้รับน้ำจากการประปานครหลวงที่สถานีสูบน้ำมีนบุรี ส่งผ่านท่อขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง 120 เซนติเมตร มาตามถนนลาดกระบังเข้าสู่ ทสภ. ทางด้านทิศเหนือ ส่วนท่อน้ำใช้ภายใน ทสภ. มีขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง 80 เซนติเมตร และนำไปเก็บไว้ในถังเก็บน้ำขนาดความจุ 40,000 ลูกบาศก์เมตร จากนั้นจะส่งน้ำไปตามท่อใต้ดินไปยังพื้นที่ต่างๆ โดยมีท่อน้ำบางส่วนต่อกับระบบ Fire Hydrant นอกจากนี้ ยังมีบ่อเก็บน้ำแยกต่างหากเพื่อใช้สำหรับอุปกรณ์ที่ต้องการให้น้ำไหลแรงเพื่อการดับเพลิง

(5) ระบบสื่อสาร

ปัจจุบันระบบโทรศัพท์ที่ติดตั้งภายใน ทสภ. เป็นของบริษัท ทีโอที จำกัด (มหาชน) โดยได้ทำการขอเลขหมายทั้งสิ้น 20,000 เลขหมาย ให้บริการครอบคลุมในส่วนของสายการบินและร้านค้าภายใน ทสภ. แต่ในปัจจุบันพื้นที่ส่วนห้องผู้โดยสารและสำนักงานของ ทอท. มีจำนวนหมายเลขที่เปิดให้บริการแล้วเพียง 2,000 เลขหมาย

(6) การเติมน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับอากาศยาน

บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BAFS) เป็นผู้ให้บริการเติมน้ำมันอากาศยานที่ ทสก. ให้บริการทั้งระบบเติมน้ำมันทางท่อ และโดยรถเติมน้ำมัน โดยมีคลังเก็บน้ำมันเนื้อที่ 63 ไร่ อยู่ภายนอกพื้นที่ ทสก. ทางด้านทิศตะวันออก ประกอบด้วย ถังน้ำมัน Jet A-1 จำนวน 4 ถัง ความจุรวม 60 ล้านลิตร มีระบบจ่ายน้ำมันอัตโนมัติ เพื่อให้เหมาะสมกับความต้องการน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน และเป็นการช่วยประหยัดพลังงานได้อีกทางหนึ่งด้วย

(7) การจัดการน้ำเสีย

(7.1) แหล่งกำเนิดและปริมาณน้ำเสีย น้ำเสียที่เกิดขึ้นในพื้นที่ ทสก. ประกอบด้วย (1) น้ำเสียชุมชน เกิดจากอาคารผู้โดยสาร โรงแรม และสำนักงานต่างๆ (2) น้ำเสียจากอากาศยาน (3) น้ำเสียจากครัว และ (4) น้ำเสียปนเปื้อนน้ำมัน จากการล้างอากาศยานและการซ่อมบำรุง โดยในช่วงระหว่างเดือนมกราคม – มิถุนายน พ.ศ. 2560 มีปริมาณน้ำเสียเฉลี่ยที่ส่งเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสียส่วนกลางประมาณ 7,315 – 8,008 ลูกบาศก์เมตรต่อวัน

(7.2) ระบบบำบัดน้ำเสีย ระบบบำบัดน้ำเสียของ ทสก. มีรายละเอียดดังนี้

- ระบบบำบัดน้ำเสียขั้นต้น : เนื่องจากน้ำเสียจากแหล่งกำเนิดบางประเภทอาจมีผลต่อคุณสมบัติของน้ำเสียรวมที่จะส่งเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสียส่วนกลางได้ เช่น น้ำเสียจากศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน บริษัทการบินไทยฯ ครัวการบินไทย ครัวการบินกรุงเทพ สถานีขนถ่ายและคัดแยกขยะ เป็นต้น ซึ่งแหล่งกำเนิดดังกล่าวจำเป็นต้องติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียเบื้องต้นเพื่อบำบัดน้ำเสียให้เป็นไปตามเกณฑ์คุณภาพน้ำเสียที่จะสามารถระบายเข้าสู่ระบบบำบัดส่วนกลางเสียก่อน

- ระบบรวบรวมน้ำเสียส่วนกลาง : รวมน้ำเสียจากแหล่งกำเนิดต่างๆ ภายใน ทสก. โดยใช้ท่อ HDPE ขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง 110-560 มิลลิเมตร ร่วมกับบ่อพักน้ำเสีย คสล.

- ระบบบำบัดน้ำเสียส่วนกลาง : เป็นระบบบำบัดน้ำเสียแบบชีวภาพ ออกแบบเป็น 2 ชุด (Stream) ขนานกัน แต่ละชุดมีอัตราการบำบัดน้ำเสียเฉลี่ย 9,000 ลูกบาศก์เมตรต่อวัน รวมอัตราการบำบัดน้ำเสีย 18,000 ลูกบาศก์เมตรต่อวัน โดยระบบบำบัดโดยวิธีการชีวภาพนี้ ประกอบด้วย ถังกึ่งไร้อากาศขั้นต้น (Pre-Anoxic) 1 ถัง/ชุด ถังไร้อากาศ (Anaerobic) 1 ถัง/ชุด ถังกึ่งไร้อากาศ (Anoxic) 1 ถัง/ชุด ถังเติมอากาศ (Aerobic) 1 ถัง/ชุด ระบบการผสมและหมุนเวียนภายใน ถังตกตะกอน 2 ถัง/ชุด ระบบควบคุมเครื่องสูบทะกอนหมุนเวียนกลับ (Returned Activated Sludge Pump) ระบบควบคุมตะกอนส่วนเกิน และระบบกำจัดตะกอนลอย

นอกจากนี้ ยังมีระบบบำบัดขั้นที่สาม ซึ่งเป็นการบำบัดเพื่อนำกลับมาใช้ใหม่ การฆ่าเชื้อโรค และระบบการกำจัดตะกอน ซึ่งเป็นเครื่องรีดตะกอนแบบเหวี่ยง โดยน้ำเสียที่ได้จากการรีดตะกอนจะถูกส่งกลับเข้าไปบำบัดอีกครั้งในถังเติมอากาศ

ปัจจุบัน ทอท. ได้มอบหมายให้ บริษัท โกลบอล ยูทิลิตี้ เซอร์วิส จำกัด เป็นผู้ดูแลจัดการน้ำเสียที่เกิดจากการดำเนินงานของ ทสก.

(8) การจัดการของเสีย

(8.1) แหล่งกำเนิดและประเภทมูลฝอย มูลฝอยที่เกิดขึ้นใน ทสภ. จำแนกเป็น 3 ลักษณะ คือ (1) มูลฝอยทั่วไป เช่น เศษอาหาร เศษกระดาษ ผ้า พลาสติก เป็นต้น (2) มูลฝอยอันตราย เช่น หลอดไฟฟลูออเรสเซนต์ ถ่านไฟฉาย เป็นต้น และ (3) มูลฝอยติดเชื้อ เช่น สำลี ผ้าก๊อช เป็นต้น

(8.2) ปริมาณมูลฝอย จากข้อมูลปริมาณมูลฝอยตั้งแต่เริ่มเปิดดำเนินการตั้งแต่มกราคม 2550-พฤษภาคม 2555 พบว่า ในช่วงปี พ.ศ. 2550-2551 มีปริมาณมูลฝอยแปรผันค่อนข้างมาก ต่อมาในปี พ.ศ. 2552 เริ่มมีแนวโน้มคงที่แต่มีปริมาณลดลง และตั้งแต่ พ.ศ. 2553-2555 ปริมาณมูลฝอยมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นตามปริมาณการจราจรทางอากาศและผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น ทั้งนี้ สัดส่วนของปริมาณมูลฝอยทั่วไป มูลฝอยอันตราย และมูลฝอยติดเชื้อ คิดเป็นร้อยละ 99.63, 0.36 และ 0.01 ตามลำดับ

(8.3) การบริหารจัดการมูลฝอย ทอท. ได้มอบหมายให้ บริษัท ทีเออาร์เอฟ จำกัด เป็นผู้บริหารจัดการมูลฝอยที่เกิดขึ้นไปยังสถานีนถ่ายขยะของ ทสภ. เพื่อคัดแยกและนำไปกำจัดอย่างถูกต้องตามหลักสุขาภิบาลโดยผู้ที่ได้รับอนุญาตจากหน่วยงานราชการหรือตามกฎหมายกำหนด

1.5.1.6 เขตปลอดภัยในการเดินอากาศ

ปัจจุบัน ทสภ.มีทางวิ่ง 2 เส้น คือ ทางวิ่งฝั่งตะวันตก ยาว 3,700 เมตร และทางวิ่งฝั่งตะวันออก ยาว 4,000 เมตร เมื่อพิจารณาตามมาตรฐานความปลอดภัยในการเดินอากาศของ ICAO พบว่า เป็นท่าอากาศยานที่มีความยาวทางวิ่งมากกว่า 1,800 เมตร โดยจัดประเภทของท่าอากาศยานอยู่ใน Aerodrome Code 4

สำหรับเขตปลอดภัยในการเดินอากาศบริเวณ ทสภ. กระทรวงคมนาคมได้ประกาศเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ ทสภ. ตามประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง กำหนดเขตบริเวณใกล้เคียงท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ พ.ศ. 2551 ดังรูปที่ 1.5.1.6-1

1.5.1.7 สถิติปริมาณการจราจรทางอากาศในปัจจุบัน

(1) จำนวนผู้โดยสาร

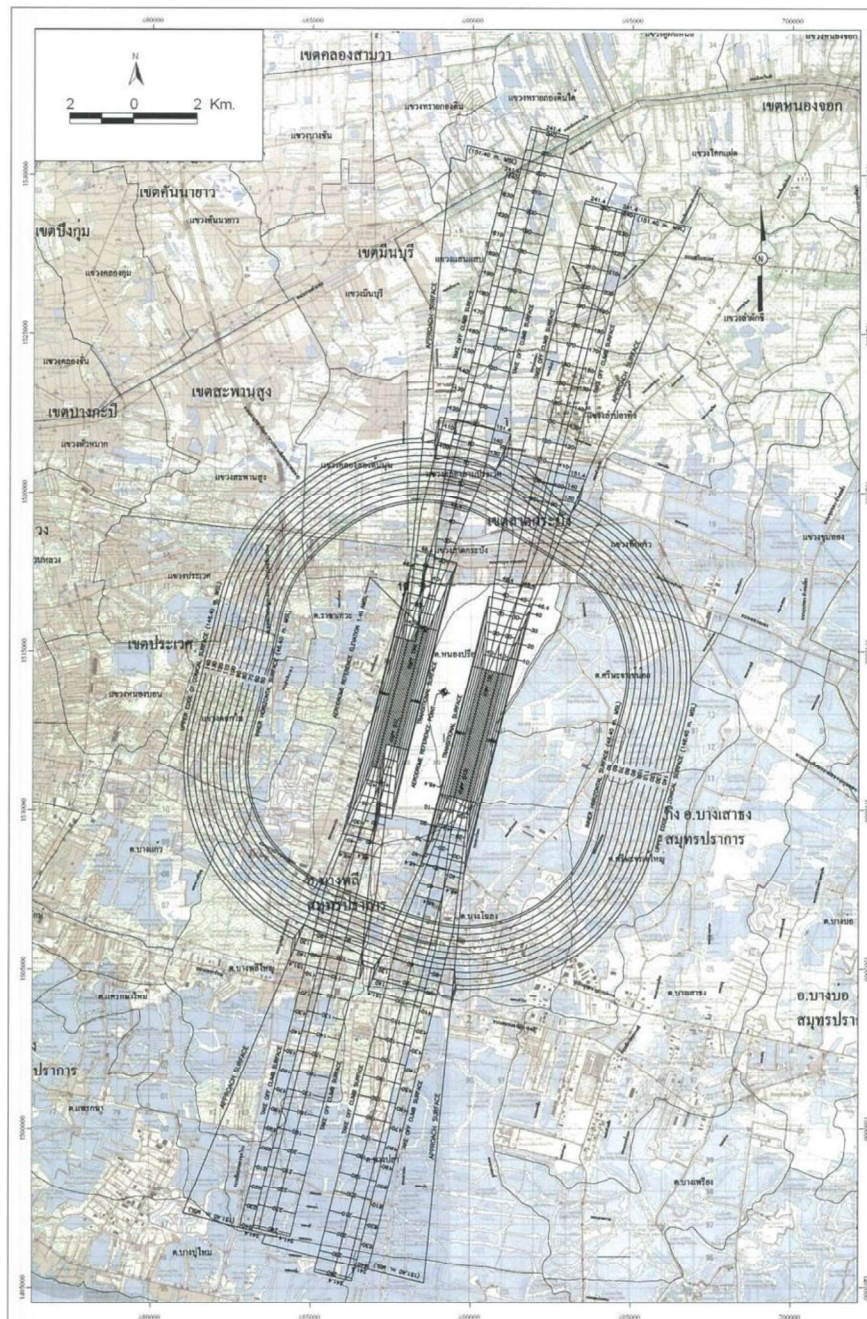
ในช่วงปี พ.ศ. 2552-2555 จำนวนผู้โดยสารมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ส่วนในปี พ.ศ. 2556 มีจำนวนลดลงจากปี พ.ศ. 2555 เนื่องจากในปลายปี พ.ศ. 2555 สายการบินต้นทุนต่ำย้ายฐานการบินกลับมาให้บริการที่ท่าอากาศยานดอนเมือง จากการทบทวนสถิติจำนวนผู้โดยสารในชั่วโมงคับคั่งสูงสุดในปี พ.ศ. 2556 พบว่า มีจำนวน 12,082 คนต่อชั่วโมง

(2) จำนวนเที่ยวบิน

จำนวนเที่ยวบินของอากาศยานพาณิชย์ที่ทำการบินขึ้น-ลง ณ ทสภ. ในช่วงปี พ.ศ. 2552-2555 มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นเช่นเดียวกับจำนวนผู้โดยสาร และมีจำนวนลดลงในปี พ.ศ. 2556 ด้วยเหตุผลเดียวกัน จากการทบทวนสถิติจำนวนเที่ยวบินในชั่วโมงคับคั่งสูงสุดในปี พ.ศ. 2556 พบว่ามีจำนวน 59 เที่ยวบินต่อชั่วโมง

(3) ชนิดอากาศยาน

อากาศยานที่ทำการบินขึ้น-ลง ณ ทสภ. สูงสุด 10 อันดับแรก ในช่วงปี พ.ศ. 2554-2555 ส่วนใหญ่เป็นอากาศยานแบบลำตัวกว้าง เช่น อากาศยานชนิด A300, A330 และ A340 และอากาศยานลำตัวแคบ (Narrow Body) ประกอบด้วย อากาศยานชนิด A320 และ A319 โดยอากาศยานที่ทำการบินขึ้น-ลงสูงสุดในปี พ.ศ. 2554-2555 คือ A320 รองลงมาคือ B777, A330, B737 และ B744



ที่มา : ประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง กำหนดบริเวณใกล้เคียงสนามบินสุวรรณภูมิเป็นเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ พ.ศ. 2551

รูปที่ 1.5.1.6-1 แผนที่เขตปลอดภัยในการเดินอากาศของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
 ตามประกาศกระทรวงคมนาคม

1.5.2 การพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารเป็น 60 ล้านคนต่อปี

หลังจาก ทสภ. เปิดให้บริการในเดือนกันยายน พ.ศ. 2549 พบว่า มีการเติบโตของปริมาณการจราจรทางอากาศอย่างรวดเร็ว เมื่อพิจารณาความสามารถในการรองรับปริมาณผู้โดยสารของอาคารผู้โดยสารและสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ภายใน ทสภ. แล้ว พบว่า สามารถรองรับปริมาณผู้โดยสารได้ 45 ล้านคน โดยแบ่งเป็นผู้โดยสารระหว่างประเทศ 33 ล้านคน และผู้โดยสารภายในประเทศ 12 ล้านคน จากผลการประเมินขีดความสามารถในการรองรับปริมาณผู้โดยสารของ ทสภ. แสดงดังตารางที่ 1.5.2-1 พบว่า อาคารผู้โดยสารและสิ่งอำนวยความสะดวกของ ทสภ. เริ่มเต็มขีดความสามารถมาตั้งแต่ช่วงปี พ.ศ. 2553 เป็นต้นมา ดังนั้น ทอท. จึงมีความจำเป็นเร่งด่วนในการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกภายใน ทสภ. เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นได้อย่างเพียงพอ โดยที่จำนวนเที่ยวบินในชั่วโมงสูงสุดยังไม่เกิน 76 เที่ยวบิน ตามที่ได้เสนอไว้ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเพิ่มเติม (สืบเนื่องจากการเพิ่มจำนวนผู้โดยสารในปีเปิดดำเนินการ)

ตารางที่ 1.5.2-1 การประเมินขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ปี พ.ศ.	Annual Passenger (พันคน)			การประเมิน	
	International	Domestic	Total	International	Domestic
2552	30,000	10,099	40,099	เพียงพอ	เพียงพอ
2553	32,850	10,890	43,740	ไม่เพียงพอ	เพียงพอ
2554	35,741	11,563	47,304	ไม่เพียงพอ	เพียงพอ
2555	38,633	12,190	50,823	ไม่เพียงพอ	ไม่เพียงพอ
2556	41,619	12,735	54,354	ไม่เพียงพอ	ไม่เพียงพอ
2557	44,355	13,270	57,625	ไม่เพียงพอ	ไม่เพียงพอ
2558	47,140	13,824	60,964	ไม่เพียงพอ	ไม่เพียงพอ
2559	49,923	14,345	64,268	ไม่เพียงพอ	ไม่เพียงพอ
2560	52,665	14,891	67,556	ไม่เพียงพอ	ไม่เพียงพอ
2561	55,319	15,421	70,740	ไม่เพียงพอ	ไม่เพียงพอ
2562	58,008	15,970	73,978	ไม่เพียงพอ	ไม่เพียงพอ
2563	60,811	16,533	77,344	ไม่เพียงพอ	ไม่เพียงพอ
2564	63,552	17,109	80,661	ไม่เพียงพอ	ไม่เพียงพอ
2565	66,386	17,639	84,025	ไม่เพียงพอ	ไม่เพียงพอ
2566	69,283	18,141	87,424	ไม่เพียงพอ	ไม่เพียงพอ
2567	72,221	18,611	90,832	ไม่เพียงพอ	ไม่เพียงพอ

ที่มา : ฝ่ายแผนพัฒนาท่าอากาศยาน ทอท. (อ้างอิงจากรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ : การก่อสร้างอาคารและระบบสาธารณูปโภค ตามแผนงานพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2 (กรกฎาคม 2558))

ดังนั้น การพัฒนา ทสภ. ตามรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม การก่อสร้างอาคารและระบบสาธารณูปโภคตามแผนพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิระยะที่ 2 จึงเป็นการพัฒนาเพื่อเพิ่มขีดความสามารถของอาคารผู้โดยสารและสิ่งอำนวยความสะดวกภายใน ทสภ. ในการรองรับผู้โดยสารเป็น 60 ล้านคนต่อปี (ผู้โดยสารระหว่างประเทศ 48 ล้านคนต่อปี และผู้โดยสารภายในประเทศ 12 ล้านคนต่อปี) เพื่อเป็นการบรรเทาความแออัดในอาคารผู้โดยสารหลัก และเป็นการเพิ่มระดับการให้บริการผู้โดยสารในอาคารผู้โดยสารให้มากขึ้น ซึ่งประกอบด้วยงานหลัก 3 กลุ่มงาน ดังนี้

(1) กลุ่มงานก่อสร้างอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 ได้แก่

- 1.1) งานออกแบบและก่อสร้างอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 พร้อมติดตั้งสิ่งอำนวยความสะดวก
- 1.2) งานก่อสร้างลานจอดอากาศยานประชิดอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1
- 1.3) งานออกแบบและก่อสร้างส่วนต่อเชื่อมอุโมงค์ด้านทิศใต้และติดตั้งระบบขนส่งผู้โดยสาร (APM)

(2) กลุ่มงานอาคารผู้โดยสาร ได้แก่

- 2.1) งานออกแบบและก่อสร้างส่วนขยายอาคารผู้โดยสารด้านทิศตะวันออก
- 2.2) งานออกแบบและก่อสร้างอาคารสำนักงานสายการบินและที่จอดรถด้านทิศตะวันออก (อาคารจอดรถ 1)

(3) กลุ่มงานออกแบบและก่อสร้างระบบสาธารณูปโภค ได้แก่ ระบบไฟฟ้าแรงสูง ระบบประปา ระบบน้ำเย็น สำหรับเครื่องปรับอากาศ และก่อสร้างระบบท่อส่งน้ำเสียเชื่อมต่อกับระบบเดิม

สำหรับแผนงานพัฒนาเพื่อเพิ่มขีดความสามารถของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ แสดงดังรูปที่ 1.5.2-1 โดยมีรายละเอียดดังนี้

1.5.2.1 กลุ่มงานอาคารผู้โดยสาร

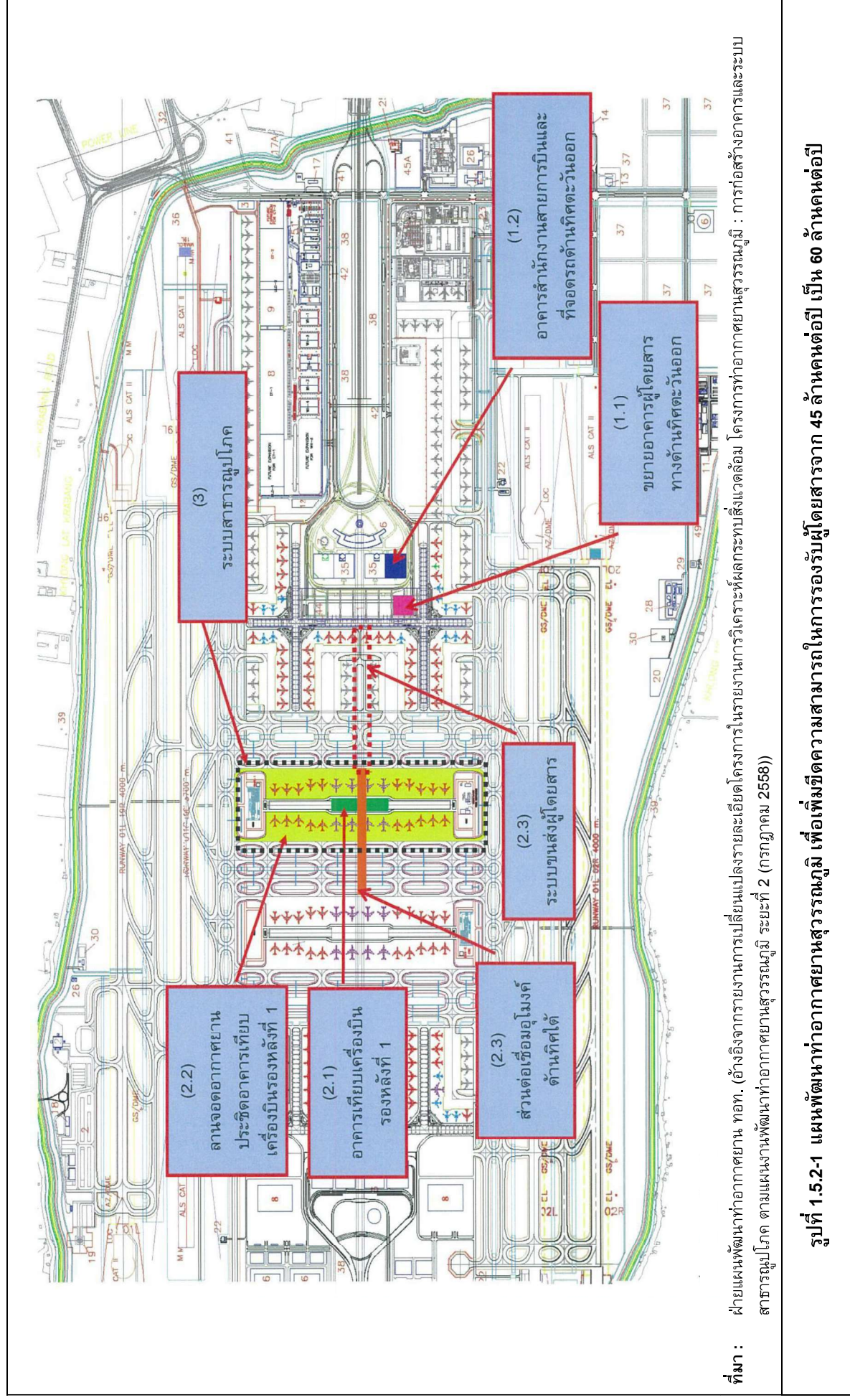
(1) งานออกแบบและก่อสร้างส่วนขยายอาคารผู้โดยสารด้านทิศตะวันออก

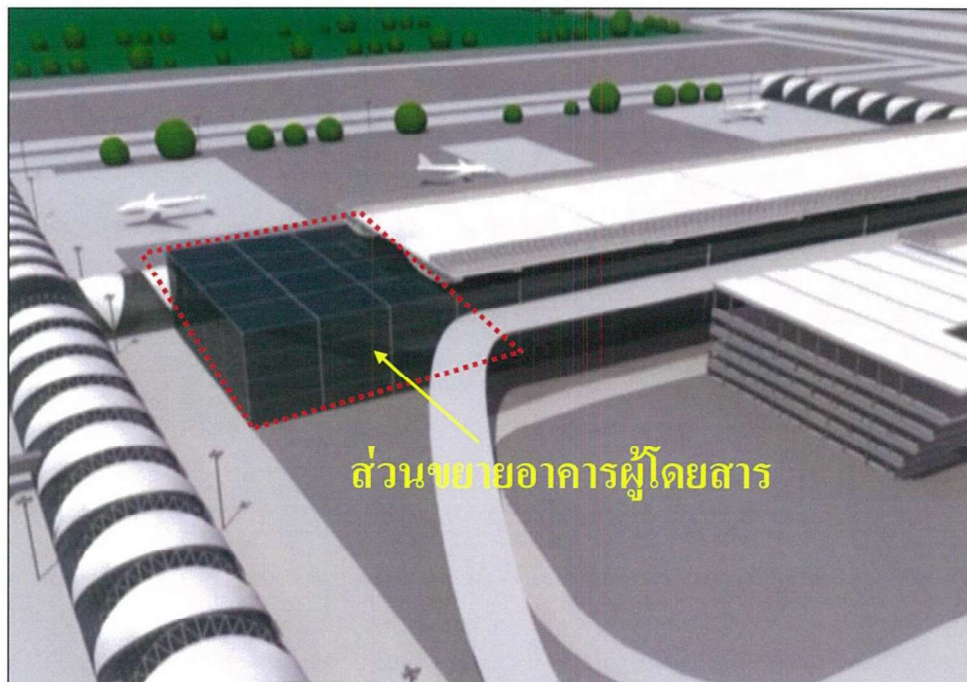
ส่วนขยายของอาคารผู้โดยสารอยู่ทางด้านทิศตะวันออกบนพื้นที่มีขนาดกว้าง 108 เมตร ยาว 135 เมตร พร้อมสิ่งอำนวยความสะดวกที่เกี่ยวข้อง เพื่อเพิ่มขีดความสามารถของอาคารผู้โดยสารหลักให้สามารถรองรับผู้โดยสารได้รวมทั้งสิ้น 60 ล้านคนต่อปี โดยคิดเป็นพื้นที่ใช้สอยส่วนที่ขยายเพิ่มประมาณ 60,000 ตารางเมตร แสดงภาพจำลองได้ดังรูปที่ 1.5.2.1-1

(2) งานออกแบบและก่อสร้างอาคารสำนักงานและที่จอดรถด้านทิศตะวันออก (อาคารจอดรถ 1)

2.1) ปัจจุบัน ทอท. มีอาคารที่ทำการสำนักงาน ทสภ. (อาคาร AOB) สูง 6 ชั้น ตั้งอยู่ด้านหลังอาคารที่จอดรถ 1 อยู่ห่างจากอาคารผู้โดยสารหลักประมาณ 330 เมตร มีพื้นที่ใช้สอยประมาณ 26,000 ตารางเมตร ซึ่งเป็นที่ตั้งของสำนักงานหน่วยสุวรรณภูมิและสำนักงานของสายการบิน นอกจากนี้ยังมีพื้นที่อาคารสำนักงานสายการบินอยู่ในบริเวณ Concourse A และ G ประมาณ 12,000 ตารางเมตร ซึ่งไม่เพียงพอ เนื่องจากมีสายการบินที่แจ้งความประสงค์ขอพื้นที่สำนักงานเพิ่มเติม นอกจากนี้ ยังต้องจัดเตรียมพื้นที่ทดแทนให้สายการบินเนื่องจากจะมีการปรับเปลี่ยนบริเวณ Concourse A และ G เป็นพื้นที่รองรับผู้โดยสาร

2.2) สำหรับอาคารจอดรถ ปัจจุบันมีทั้งสิ้น 4 แห่ง สามารถจอดรถยนต์ได้ประมาณ 6,100 คัน จากการสำรวจเมื่อปี พ.ศ. 2550 พบว่า มีผู้โดยสารมีใช้บริการสูงสุดถึง 4,000-4,500 คัน (จากจำนวนผู้โดยสาร 41.7 ล้านคนต่อปี) จากข้อมูลดังกล่าว สามารถประมาณการได้ว่า หากจำนวนผู้โดยสารเพิ่มขึ้นถึง 60 ล้านคนต่อปี จะมีความต้องการใช้พื้นที่จอดรถระยะสั้นประมาณ 5,854-6,585 คัน ซึ่งเกินกว่าพื้นที่ที่เตรียมไว้ในปัจจุบัน จึงมีความจำเป็นต้องจัดพื้นที่จอดรถเพิ่มเติมเพื่อรองรับความต้องการดังกล่าว

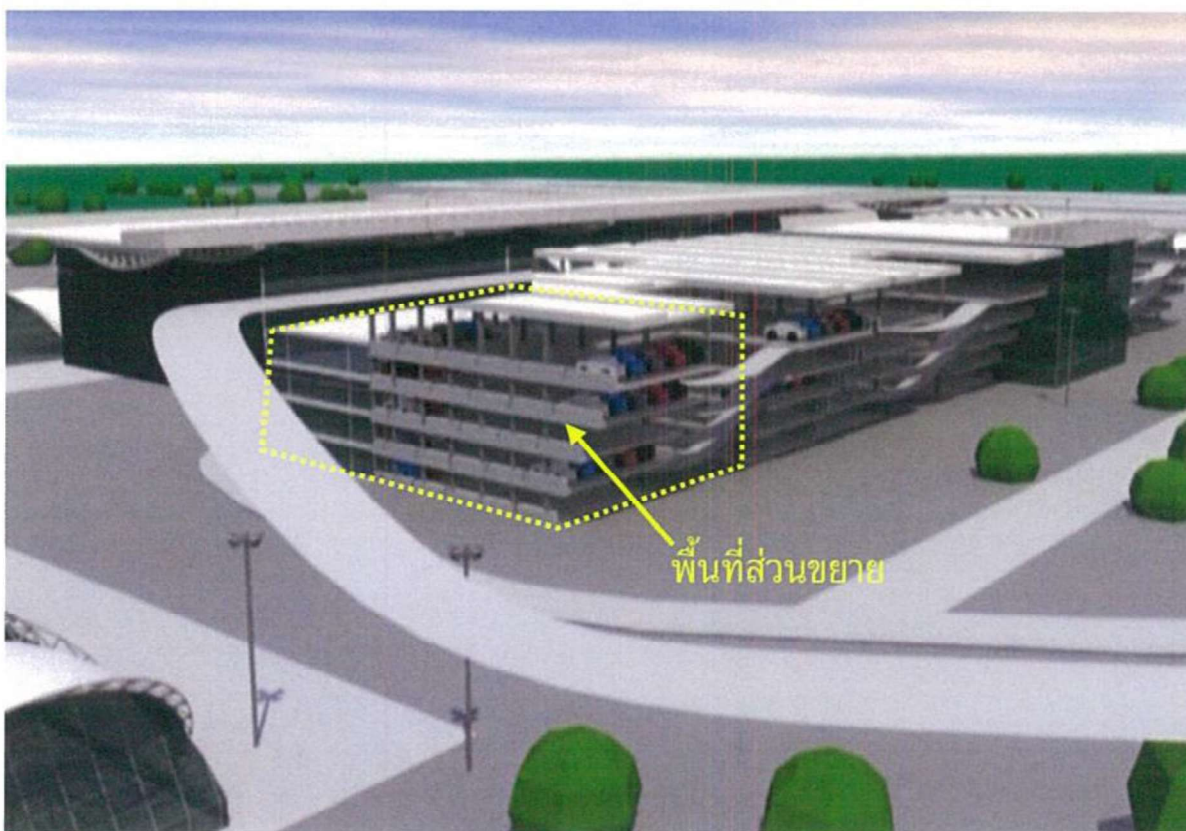




ที่มา : รายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ : การก่อสร้างอาคารและระบบสาธารณูปโภค ตามแผนงานพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2 (กรกฎาคม 2558)

รูปที่ 1.5.2.1-1 ภาพจำลองส่วนขยายอาคารผู้โดยสารด้านทิศตะวันออก

ดังนั้น ทอท. จึงมีแผนการก่อสร้างอาคารสำนักงานพร้อมที่จอดรถยนต์ในพื้นที่ซึ่งปัจจุบันเป็นลานจอดรถ 1 โดยสร้างเป็นอาคาร 2 ส่วน ด้านหน้าเป็นอาคารสำนักงานสูง 4 ชั้น มีพื้นที่ประมาณ 35,100 ตารางเมตร ส่วนด้านหลังเป็นอาคารที่จอดรถ โครงสร้างคอนกรีตเสริมเหล็ก สูง 5 ชั้น และลาดฟ้าอีก 1 ชั้น พื้นที่ประมาณ 32,000 ตารางเมตร สามารถจอดรถได้เพิ่มขึ้น ประมาณ 400 คัน พร้อมสร้างทางเดินรถเชื่อมต่อกับอาคารจอดรถข้างเคียง และทางเดินเท้าเชื่อมต่อกับขานชาลาด้านหน้าอาคารผู้โดยสาร เมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จจะทำให้มีพื้นที่จอดรถรวมทั้งสิ้น 6,500 คัน แสดงภาพจำลองได้ดังรูปที่ 1.5.2.1-2



ที่มา : รายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ : การก่อสร้างอาคารและระบบสาธารณูปโภค ตามแผนงานพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2 (กรกฎาคม 2558)

รูปที่ 1.5.2.1-2 ภาพจำลองส่วนขยายอาคารสำนักงานและที่จอดรถ

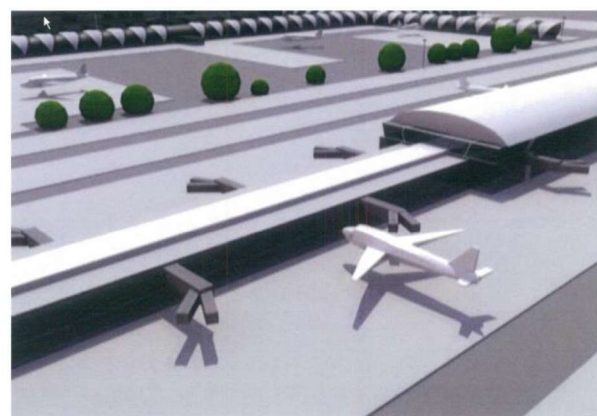
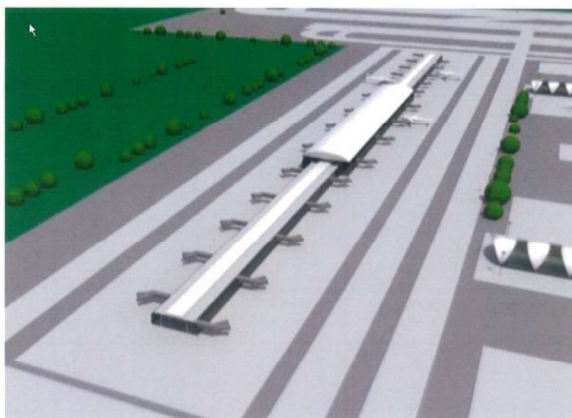
1.5.2.2 กลุ่มงานก่อสร้างอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1

(1) งานออกแบบและก่อสร้างอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1

ปัจจุบัน อาคารเทียบเครื่องบินของ ทสภ. เป็นส่วนหนึ่งของกลุ่มอาคารผู้โดยสาร ประกอบด้วย อาคารโถงผู้โดยสารขาเข้า-ขาออก และอาคารเทียบเครื่องบิน 7 หลัง (Concourse A-G) มีประตูทางออกที่เชื่อมต่อกับหลุมจอดอากาศยานประชิดอาคาร (Contact Gates) จำนวน 51 หลุม ซึ่งไม่เพียงพอต่อความต้องการในช่วงโมเมนต์เร่งด่วน โดยเฉพาะเที่ยวบินระหว่างประเทศ ซึ่งการให้บริการตามมาตรฐานสากลจะมีความต้องการหลุมจอดประชิดอาคารจำนวน 74 หลุมจอด ดังนั้น ทอท. จึงมีแผนการออกแบบและก่อสร้างอาคารเทียบเครื่องบินรอง (Midfield Satellite) หลังที่ 1 พร้อมติดตั้งอุปกรณ์สิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการด้านกิจกรรมการบินอย่างครบถ้วน ทั้งนี้ มุ่งให้บริการเที่ยวบินระหว่างประเทศ โดยอาคารเทียบเครื่องบินรองมีลักษณะเป็นอาคาร 4 ชั้น พื้นที่ประมาณ 216,000 ตารางเมตร มีประตูทางออกที่เชื่อมต่อกับหลุมจอดประชิดอาคาร 28 หลุมจอด ซึ่งเป็นหลุมจอดสำหรับเที่ยวบินระหว่างประเทศทั้งหมด โดยสามารถจอดอากาศยานขนาด A380 ได้ 8 หลุมจอด และ B747 ได้ 20 หลุมจอด รวมที่มีอยู่ในปัจจุบันเป็น 79 หลุมจอด **รูปที่ 1.5.2.2-1** แสดงภาพจำลองอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 และลานจอดอากาศยานประชิดอาคาร

(2) งานก่อสร้างลานจอดอากาศยานประชิดอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1

จากความจำเป็นที่ต้องก่อสร้างอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 เพื่อเพิ่มหลุมจอดประชิดอาคารจำนวน 28 หลุมจอด ดังนั้น ทอท. จึงมีแผนการก่อสร้างลานจอดอากาศยานโดยรอบอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 พร้อมทั้งก่อสร้างระบบทางขับเพื่อเข้าสู่ลานจอด รวมทั้งสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง รวมพื้นที่ประมาณ 960,000 ตารางเมตร



ที่มา : รายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ : การก่อสร้างอาคารและระบบสาธารณูปโภค ตามแผนงานพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2 (กรกฎาคม 2558)

รูปที่ 1.5.2.2-1 ภาพจำลองอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 และลานจอดอากาศยานประชิดอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1

(3) งานออกแบบและก่อสร้างส่วนต่อเชื่อมอุโมงค์ด้านทิศใต้ และติดตั้งระบบขนส่งผู้โดยสาร (Automated People Mover : APM)

(3.1) งานออกแบบและก่อสร้างส่วนเชื่อมต่อกับอุโมงค์ด้านทิศใต้

ปัจจุบัน ทสภ. มีโครงสร้างอุโมงค์ที่สร้างเตรียมไว้เพื่อเชื่อมระหว่างอาคารผู้โดยสารกับอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 โดยมีความยาวประมาณ 812 เมตร กว้าง 45 เมตร ภายในอุโมงค์เตรียมพื้นที่ไว้สำหรับระบบขนส่งผู้โดยสาร (APM) และระบบลำเลียงกระเป๋าสัมภาระ (BHS) ตลอดจนช่องทางสำหรับระบบสาธารณูปโภค และถนน Spine Road แต่ขณะนี้ เป็นอุโมงค์ปลายตัน ดังนั้น ทอท. จึงมีแผนการออกแบบและก่อสร้างอุโมงค์สำหรับส่วนต่อเชื่อมระหว่างปลายอุโมงค์ด้านที่ต้นมายังอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 และสร้างต่อโดยตลอดจนลานจอดอากาศยานและทางขับด้านทิศใต้ของอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 ที่จะสร้างขึ้น รวมความยาวที่จะสร้างต่อเติมประมาณ 700 เมตร

(3.2) งานออกแบบและติดตั้งระบบขนส่งผู้โดยสาร (Automated People Mover : APM)

เมื่อมีการก่อสร้างอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 ขึ้นทางด้านทิศใต้ของอาคารผู้โดยสารซึ่งอยู่ห่างออกไปประมาณ 1 กิโลเมตร ทำให้จำเป็นต้องมีระบบขนส่งระหว่างอาคารผู้โดยสารและอาคารเทียบเครื่องบินรองเพื่อใช้ขนส่งผู้โดยสารระหว่างทั้งสองอาคารได้อย่างรวดเร็ว และไม่ขัดขวางกิจกรรมต่างๆ บนทางขับและลานจอดอากาศยาน จึงจำเป็นต้องวางระบบรถไฟฟ้าใต้ดินสำหรับขนส่งผู้โดยสารเชื่อมต่อกันระหว่างอาคารผู้โดยสารกับอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 โดยวางไปในช่องอุโมงค์ที่ลอดใต้ลานจอดอากาศยานและทางขับที่ได้สร้างเตรียมไว้แล้ว

(3.3) การออกแบบระบบป้องกันอัคคีภัย

การออกแบบระบบป้องกันอัคคีภัยของ ทสภ. ระยะที่ 2 ยังคงใช้ระบบการป้องกันอัคคีภัยที่เหมือนกับที่มีอยู่ในปัจจุบัน ทั้งนี้ เพื่อให้ระบบป้องกันอัคคีภัยมีความเชื่อมโยงกับระบบเดิม และเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งจะประกอบด้วย ระบบดับเพลิง ระบบระบายอากาศและระบบควบคุมควัน บ้ายทางออกหนีภัยและไฟฟ้าแสงสว่างฉุกเฉิน ระบบแจ้งเหตุเพลิงไหม้ โดยการออกแบบจะเป็นไปตามมาตรฐานและข้อบังคับที่กำหนดไว้อย่างเคร่งครัด

1.5.2.3 กลุ่มงานออกแบบและก่อสร้างระบบสาธารณูปโภค

จากแผนงานพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเพื่อให้สามารถรองรับผู้โดยสารได้ 60 ล้านคนต่อปี ซึ่งจะมีการขยายอาคารผู้โดยสาร อาคารสำนักงาน ที่จอดรถ รวมถึงอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 ลานจอดอากาศยานประชิดอาคาร การก่อสร้างส่วนต่อเชื่อมอุโมงค์ทางทิศใต้ และการติดตั้งระบบขนส่งผู้โดยสาร ตามรายละเอียดที่กล่าวแล้วในหัวข้อ 1.5.2.1 และหัวข้อที่ 1.5.2.2

ดังนั้น ทอท. จึงจำเป็นต้องวางแผนการวางระบบสาธารณูปโภค ได้แก่ ระบบไฟฟ้า ระบบประปา เพื่อจ่ายกระแสไฟฟ้า น้ำประปาให้กับระบบต่างๆ โดยก่อสร้างสายส่งไฟฟ้าแรงสูง 115 kv ต่อรับจากสายส่งไฟฟ้าแรงสูงของการไฟฟ้านครหลวงด้านทิศใต้ของ ทสภ. เข้าสถานีไฟฟ้าย่อยของ ทสภ. ที่จะก่อสร้างใหม่ และก่อสร้างระบบจ่ายไฟฟ้า ระยะที่ 2 โดยติดตั้งสวิตช์เกียร์ ขนาด 24 kv หม้อแปลงไฟฟ้า ระบบควบคุมและสั่งการ SCADA มาที่อาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 ระบบขนส่งผู้โดยสาร (APM) และก่อสร้างท่อเมนประปาจากการประปาส่วนนครหลวงด้านทิศใต้ของ ทสภ. เข้าสถานีสูบน้ำประปา และถังเก็บที่ก่อสร้างใหม่มาที่อาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 พร้อมทั้งปรับปรุงระบบบำบัดน้ำเสียที่เปิดดำเนินการอยู่ในปัจจุบันให้สามารถทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ดังรูปที่ 1.5.2.3-1

1.6 สรุปรายละเอียดการเปลี่ยนแปลงเมื่อมีการพัฒนาโครงการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

เมื่อมีการพัฒนาโครงการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารเป็น 60 ล้านคนต่อปี ตามแผนงานพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิระยะที่ 2 แล้ว จะทำให้องค์ประกอบและสิ่งอำนวยความสะดวกของ ทสภ. เปลี่ยนแปลงไปจากปัจจุบัน โดยสามารถสรุปการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดได้ดังตารางที่ 1.6-1

ตารางที่ 1.6-1 สรุปการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ กรณีเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารจาก 45 ล้านคนต่อปี
เป็น 60 ล้านคนต่อปี ตามแผนงานพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2

รายการ	หน่วย	ก่อนการเปลี่ยนแปลง	หลังการเปลี่ยนแปลง	สรุปการเปลี่ยนแปลง
1. ที่ตั้งโครงการ	-	อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ	อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ	ไม่เปลี่ยนแปลง
2. พื้นที่โครงการ	ตารางกิโลเมตร	32 (กว้าง 4 กม. X ยาว 8 กม.)	32 (กว้าง 4 กม. X ยาว 8 กม.)	ไม่เปลี่ยนแปลง
3. ระบบทางวิ่ง-ทางขับ	-	2 ทางวิ่ง	2 ทางวิ่ง	ไม่เปลี่ยนแปลง
4. ความสามารถรองรับจำนวนเที่ยวบินในช่วงเร่งด่วน	เที่ยว/ชั่วโมง	76	76	ไม่เปลี่ยนแปลง
5. ความสามารถรองรับจำนวนผู้โดยสาร	ล้านคนต่อปี	45	60	รองรับผู้โดยสารได้เพิ่มขึ้น 15 ล้านคนต่อปี
6. จำนวนหลุมจอดอากาศยานทั้งหมด	หลุม	120	148	มีการก่อสร้างหลุมจอดประชิดอาคารเพิ่ม 28 หลุมจอด
6.1 หลุมจอดประชิดอาคาร	หลุม	51	79	มีการก่อสร้างหลุมจอดประชิดอาคารเพิ่ม 28 หลุมจอด
6.2 หลุมจอดระยะไกล	หลุม	69	69	ไม่เปลี่ยนแปลง
7. พื้นที่ใช้สอยของอาคารผู้โดยสาร	ตารางเมตร	182,000	242,000	มีการก่อสร้างส่วนขยายอาคารทางทิศตะวันออก มีพื้นที่ใช้สอยเพิ่มขึ้นประมาณ 60,000 ตารางเมตร
8. อาคารเทียบเครื่องบิน	หลัง	มีอาคารเทียบเครื่องบินซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของกลุ่มอาคารผู้โดยสาร 7 หลัง	มีอาคารเทียบเครื่องบินซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของกลุ่มอาคารผู้โดยสาร 7 หลัง และ อาคารเทียบเครื่องบินรอง 1 หลัง	ก่อสร้างอาคารเทียบเครื่องบินรองเพิ่มขึ้นจำนวน 1 หลัง
9. พื้นที่ใช้สอยอาคารสำนักงาน	ตารางเมตร	26,000	61,100	ก่อสร้างอาคารสำนักงาน มีพื้นที่ใช้สอยเพิ่มขึ้น 35,100 ตร.ม.
10. พื้นที่จอดรถยนต์	คัน	6,100	6,500	ก่อสร้างอาคารจอดรถเพิ่มขึ้น 1 หลัง แทนพื้นที่ลานจอดรถ 1 สามารถจอดรถได้เพิ่มขึ้น ประมาณ 4000 คัน
10.2 ลานจอดรถระยะยาว	คัน	รถยนต์ 4,000 คัน รถบัส 78 คัน	รถยนต์ 4,000 คัน รถบัส 78 คัน	ไม่เปลี่ยนแปลง
11. ระบบพื้นที่ปิดล้อม	กิโลเมตร	23.5	23.5	ไม่เปลี่ยนแปลง
11.1 ความยาวของคั่นกันน้ำล้อมรอบพื้นที่ ทสก.	-	ความสูงอยู่ที่ระดับ +3.5 ม.รทก. กว้าง 3 ม. ฐานกว้าง 37 ม.	ความสูงอยู่ที่ระดับ +3.5 ม.รทก. กว้าง 3 ม. ฐานกว้าง 37 ม.	ไม่เปลี่ยนแปลง
11.2 รายละเอียดคั่นกันน้ำล้อม ทสก.	-	ความสูงอยู่ที่ระดับ +3.5 ม.รทก. กว้าง 3 ม. ฐานกว้าง 37 ม.	ความสูงอยู่ที่ระดับ +3.5 ม.รทก. กว้าง 3 ม. ฐานกว้าง 37 ม.	ไม่เปลี่ยนแปลง

ที่มา: รายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2 (กรกฎาคม 2558)
ตามแผนงานพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ



ตารางที่ 1.6-1 (ต่อ)

รายการ	หน่วย	ก่อนการเปลี่ยนแปลง	หลังการเปลี่ยนแปลง	สรุปการเปลี่ยนแปลง
12. ระบบระบายน้ำภายใน	-	คลองรักษาระดับน้ำภายในท่าอากาศยาน และอ่างเก็บน้ำ 6 แห่งรวม 4.67 ล้าน ลบ.ม.	คลองรักษาระดับน้ำภายในท่าอากาศยาน และอ่างเก็บน้ำ 6 แห่งรวม 4.67 ล้าน ลบ.ม.	ไม่เปลี่ยนแปลง
13. สถานีสูบน้ำ	สถานี	2	2	ไม่เปลี่ยนแปลง
14. อัตราสูบน้ำรวมของสถานีสูบน้ำ	ลบ.ม./วินาที	12	12	ไม่เปลี่ยนแปลง
15. จำนวนเครื่องสูบน้ำ	เครื่อง	ใช้งาน 3 เครื่อง	ใช้งาน 3 เครื่อง	ไม่เปลี่ยนแปลง
16. การระบายน้ำ	-	ระบายออกก็ต่อเมื่อระดับน้ำเกิน 0.000 ม.รทก. และระบายเฉพาะฤดูฝนเท่านั้น		ไม่เปลี่ยนแปลง
17. จำนวนถนนที่เข้า-ออกสู่ ทสภ.	เส้น	4	4	ไม่เปลี่ยนแปลง
18. แหล่งน้ำใช้	-	การประปานครหลวง	การประปานครหลวง	ไม่เปลี่ยนแปลง
19. ปริมาณน้ำใช้	ลบ.ม./วัน	เฉลี่ย 15,129 / สูงสุด 19,196	เฉลี่ย 20,856	มีความต้องการใช้น้ำเพิ่มขึ้นเฉลี่ย 5,727 ลบ.ม./วัน
20. ความสามารถของระบบบำบัดน้ำเสียส่วนกลาง	ลบ.ม./วัน	18,000	18,000	ไม่เปลี่ยนแปลง
21. ปริมาณน้ำเสีย	ลบ.ม./วัน	เฉลี่ย 6,519 / สูงสุด 7,317	เฉลี่ย 9,677	มีปริมาณน้ำเสียเพิ่มขึ้นเฉลี่ย 3,158 ลบ.ม./วัน
22. ปริมาณของเสีย	ตัน/วัน	เฉลี่ย 49.25 / สูงสุด 59.79	เฉลี่ย 63.40	มีปริมาณของเสียเพิ่มขึ้นเฉลี่ย 14.15 ตัน/วัน
23. ความสามารถของระบบขนถ่ายและคัดแยกของเสีย	ตัน/วัน	100	100	ไม่เปลี่ยนแปลง
24. ความต้องการโทรศัพท์ภายใน ทสภ.	เลขหมาย	2,000	4,000	เพิ่มขึ้น 2,000 เลขหมาย
25. ความสามารถในการให้บริการโทรศัพท์ภายใน ทสภ.	เลขหมาย	20,000	20,000	ไม่เปลี่ยนแปลง
26. แหล่งไฟฟ้าและพลังงาน	-	DCAP และการไฟฟ้านครหลวง	DCAP และการไฟฟ้านครหลวง	ไม่เปลี่ยนแปลง
27. ความต้องการใช้ไฟฟ้า	เมกะวัตต์	เฉลี่ย 38 / สูงสุด 41	เฉลี่ย 70	มีความต้องการใช้ไฟฟ้าเพิ่มขึ้น 32 เมกะวัตต์
28. ความสามารถในการให้บริการไฟฟ้า	เมกะวัตต์	394	394	ไม่เปลี่ยนแปลง
29. การเดินหมัมน้ำเชื้อเพลิงสำหรับอากาศยาน	-	บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ซึ่งมีคลังน้ำมันอากาศยาน อยู่ภายนอกพื้นที่ ทสภ.	บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ซึ่งมีคลังน้ำมันอากาศยาน อยู่ภายนอกพื้นที่ ทสภ.	ไม่เปลี่ยนแปลง

ที่มา: รายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2 (กรกฎาคม 2558)
ตามแผนงานพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

1.7 ความก้าวหน้าของโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ปีงบประมาณ 2554-2560) : การก่อสร้างอาคารและระบบสาธารณูปโภคตามแผนงานพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2

บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ได้จัดจ้างที่ปรึกษากลุ่มงานต่างๆ สำหรับโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ปีงบประมาณ 2554-2560) : การก่อสร้างอาคารและระบบสาธารณูปโภคตามแผนงานพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2 โดยมีรายละเอียดดังนี้

1) งานจ้างก่อสร้างอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 (ชั้น B2 ชั้น B1 และชั้น G) ลานจอดอากาศยานประชิดอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 และส่วนต่อเชื่อมอุโมงค์ด้านทิศใต้ (งานโครงสร้างและงานระบบหลัก) (CC1/1) ว่าจ้าง บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน) ภายใต้สัญญาเลขที่ 8CI9-591001 ลงวันที่ 25 สิงหาคม พ.ศ. 2559 โดยเริ่มงานวันที่ 14 กันยายน 2559 กำหนดแล้วเสร็จวันที่ 2 พฤศจิกายน 2561 มีระยะเวลาดำเนินการ 780 วัน แต่ได้มีการขยายระยะเวลาการทำงาน และได้ส่งมอบงานที่ดำเนินการแล้วเสร็จให้ทอด. เมื่อวันที่ 1 สิงหาคม พ.ศ. 2562

2) งานจ้างก่อสร้างอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 (ชั้น 2-4) และส่วนต่อเชื่อมอุโมงค์ด้านทิศใต้ (งานระบบย่อย) (CC1/2) ว่าจ้าง PCS Joint Venture Ltd. ภายใต้สัญญาเลขที่ 8CI9-601001 ลงวันที่ 14 กันยายน 2560 เริ่มงานวันที่ 7 กุมภาพันธ์ 2561 กำหนดแล้วเสร็จเดิมวันที่ 29 ตุลาคม 2562 แต่ได้มีการขยายระยะเวลาการทำงานไปจนถึงวันที่ 24 กรกฎาคม 2564 และได้ส่งมอบงานที่ดำเนินการแล้วเสร็จให้ทอด. เมื่อวันที่ 9 กรกฎาคม พ.ศ. 2564

3) งานจ้างก่อสร้างส่วนขยายอาคารผู้โดยสารด้านทิศตะวันออก อาคารสำนักงานสายการบิน และที่จอดรถด้านทิศตะวันออก (CC2) ประกอบด้วย งานจ้างก่อสร้างอาคารสำนักงานสายการบิน และที่จอดรถด้านทิศตะวันออก (CC2/1) ว่าจ้างบริษัท พระราม 2 การโยธา จำกัด เริ่มงานวันที่ 6 มิถุนายน 2562 กำหนดแล้วเสร็จเดิมวันที่ 14 ธันวาคม 2563 มีระยะเวลาดำเนินการ 540 วัน แต่ได้มีการขยายระยะเวลาการทำงานไปจนถึงวันที่ 2 สิงหาคม พ.ศ. 2564 สำหรับงานจ้างก่อสร้างส่วนขยายอาคารผู้โดยสารด้านทิศตะวันออก ยังไม่มีแผนการก่อสร้าง ซึ่งปัจจุบันการก่อสร้างโครงสร้างอาคารจอดรถและอาคารสำนักงานสายการบินได้ดำเนินการแล้วเสร็จ โดยงานภายในอาคารบางส่วนอยู่ระหว่างติดตั้งระบบภายในอาคาร อาทิ เช่น ระบบไฟฟ้า ระบบดับเพลิง เป็นต้น

4) งานจ้างก่อสร้างระบบสาธารณูปโภค (CC3) ว่าจ้างกิจการค้าร่วม เอสซี แอนด์ อินเตอร์ลิ้งค์ ภายใต้สัญญาเลขที่ 8CI9-591002 เริ่มงานเมื่อวันที่ 14 กันยายน 2559 กำหนดแล้วเสร็จเดิมวันที่ 31 พฤษภาคม 2562 แต่ได้มีการขยายระยะเวลาการทำงานไปจนถึงวันที่ 29 กันยายน 2564 และได้ส่งมอบงานที่ดำเนินการแล้วเสร็จให้ทอด. เมื่อวันที่ 28 กันยายน พ.ศ. 2564

5) งานจัดซื้อพร้อมติดตั้งระบบขนส่งผู้โดยสารอัตโนมัติ (APM) (CC4) ว่าจ้างนิติบุคคลร่วมทำงานไออาร์ทีวี ภายใต้สัญญาเลขที่ 8CP4-611001 โดยเริ่มงานวันที่ 20 พฤศจิกายน พ.ศ. 2560 กำหนดแล้วเสร็จเดิมวันที่ 7 เมษายน พ.ศ. 2563 แต่ปัจจุบันได้มีการขยายระยะเวลาการทำงานไปจนถึงวันที่ 30 กรกฎาคม 2564 แต่ได้มีการขยายระยะเวลาการทำงาน และได้ส่งมอบงานที่ดำเนินการแล้วเสร็จให้ทอด. เมื่อวันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2565

6) งานจัดซื้อพร้อมติดตั้งระบบสายพานลำเลียงกระเป๋า (BHS) และระบบตรวจจับวัตถุระเบิด (EDS) (CC5) ว่าจ้างนิติบุคคลร่วมทำงาน ล็อกซเล่ย์-แอลพีเอส โดยเริ่มงานวันที่ 9 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2562 กำหนดแล้วเสร็จเดิมวันที่ 28 เมษายน พ.ศ. 2563 โดยปัจจุบันได้มีการขยายระยะเวลาการทำงานไปจนถึงวันที่ 8 มีนาคม พ.ศ. 2565 แต่ได้มีการขยายระยะเวลาการทำงาน และได้ส่งมอบงานที่ดำเนินการแล้วเสร็จให้ทอด. เมื่อวันที่ 28 เมษายน พ.ศ. 2566

7) งานจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง (CSC) ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา SCS Consortium ภายใต้สัญญาเลขที่ 8CI9-591004 โดยเริ่มงานวันที่ 1 กันยายน 2559 กำหนดแล้วเสร็จเดิมวันที่ 30 พฤศจิกายน 2562 ระยะเวลาดำเนินการ 39 เดือน แต่ปัจจุบันได้มีการขยายระยะเวลาการทำงานไปจนถึงวันที่ 7 สิงหาคม พ.ศ. 2565



ตารางที่ 1.7-1 สรุปความก้าวหน้าการดำเนินงาน โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ปีงบประมาณ 2554-2560) : การก่อสร้างอาคารและระบบสาธารณูปโภค

ตามแผนงานพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2 ในระยะก่อสร้าง

สัญญา	ที่ปรึกษา/ ผู้รับจ้าง	วันที่ลงนามในสัญญา	วันที่รับมอบพื้นที่จาก ทอท.	กำหนดโครงการแล้วเสร็จ	ความก้าวหน้าของการดำเนินงาน ^{1/}
สัญญาก่อสร้าง (จำนวน 4 สัญญา)					
1. งานจ้างก่อสร้างอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 (ชั้น B2 ชั้น B1 และชั้น G) ลานจอดอากาศยานประชิดอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 และส่วนต่อเชื่อมอุโมงค์ใต้ดินใต้ (งานโครงสร้างและงานระบบหลัก) (CC1/1)	บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวล๊อปเมนต์ จำกัด (มหาชน)	25 สิงหาคม 2559	14 กันยายน 2559	1 สิงหาคม 2562	100%
2. งานจ้างก่อสร้างอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 (ชั้น 2-4) และส่วนต่อเชื่อมอุโมงค์ใต้ดินใต้ (งานระบบย่อย) (CC1/2)	PCS Joint Venture Ltd.	14 กันยายน 2560	7 กุมภาพันธ์ 2561	24 กรกฎาคม 2564	100%
3. งานจ้างก่อสร้างส่วนขยายอาคารผู้โดยสารด้านทิศตะวันออก อาคารสำนักงานสายการบิน และที่จอดรถด้านทิศตะวันออก (CC2)	บริษัท พระราม 2 การโยธา จำกัด	6 มิถุนายน 2562	24 มิถุนายน 2562	2 สิงหาคม 2564	85.05%
3.1 งานจ้างก่อสร้างอาคารสำนักงานสายการบินและที่จอดรถด้านทิศตะวันออก (CC2/1)	ยังไม่มีมีการก่อสร้าง	-	-	-	-
3.2 งานจ้างก่อสร้างส่วนขยายอาคารผู้โดยสารด้านทิศตะวันออก (CC2/2)	กิจการร่วม เอลซี แอนด์ อินเทอร์เน็ต	25 สิงหาคม 2559	14 กันยายน 2559	29 กันยายน 2564	100%
4. งานจ้างก่อสร้างระบบสาธารณูปโภค (CC3)					
สัญญาจัดซื้อพร้อมติดตั้ง (จำนวน 3 สัญญา)					
5. งานจัดซื้อพร้อมติดตั้งระบบขนส่งผู้โดยสารอัตโนมัติ (APM) (CC4)	นิติบุคคลร่วมทำงานเออาร์ทีวี	-	20 พฤศจิกายน 2560	30 กรกฎาคม 2564	100%
6. งานจัดซื้อพร้อมติดตั้งระบบสายพานลำเลียงกระเป๋า (BHS) และระบบตรวจจับวัตถุระเบิด (EDS) (CC5)	นิติบุคคลร่วมทำงาน ล็อกซเลย์-แอลพีเอส	15 กุมภาพันธ์ 2561	9 กุมภาพันธ์ 2561	8 มีนาคม 2565	100%
สัญญาที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง (จำนวน 1 สัญญา)					
7. งานจ้างที่ปรึกษาคู่มืองานก่อสร้าง (SCS)	กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา SCS Consortium	25 สิงหาคม 2559	1 กันยายน 2559	7 สิงหาคม 2565	-

หมายเหตุ : ^{1/} ข้อมูล ณ วันที่ 25 พฤษภาคม พ.ศ. 2566

ที่มา : <https://ocms.airportthai.co.th/>