

---

บทที่ 1

บทนำ

---



## 1.1 ความเป็นมาของโครงการ

ท่าอากาศยานภูเก็ต (ทกก.) ตั้งอยู่บริเวณชายทะเลด้านตะวันตกทางตอนเหนือของภูเก็ต ในเขตตำบลไม้ขาว อำเภอลาแม จังหวัดภูเก็ต ห่างจากตัวเมืองภูเก็ตไปตามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 402 (ถนนเทพกระษัตรี) ประมาณ 32 กิโลเมตร มีพื้นที่ทั้งหมด 2.31 ตารางกิโลเมตร หรือประมาณ 1,447 ไร่ โดยกองทัพอากาศได้ก่อสร้างท่าอากาศยานภูเก็ต (ทกก.) ขึ้นในปี พ.ศ. 2490 ตั้งอยู่ที่ตำบลไม้ขาว อำเภอลาแม จังหวัดภูเก็ต โดยในระยะแรกใช้สำหรับอากาศยาน ขนาดกลางที่ทำการบินในพิสัยใกล้ เฉพาะในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ต่อมาเมื่อภารกิจทางทหารลดลง บริษัท เดินอากาศไทย จำกัด จึงได้ขออนุญาตใช้เป็นท่าอากาศยานสำหรับอากาศยานโดยสารขนาดเล็ก ซึ่งต่อมาในวันที่ 13 ธันวาคม พ.ศ. 2497 สนามบินภูเก็ตได้รับการประกาศให้เป็นสนามบินพาณิชย์ โดยมีกรมการบินพาณิชย์ (กรมท่าอากาศยานในขณะนั้น) เป็นผู้ดำเนินการ ในวันที่ 27 สิงหาคม พ.ศ. 2527 คณะรัฐมนตรีได้มีมติให้การทำอากาศยาน แห่งประเทศไทยในขณะนั้น (บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.)) รับโอนกิจการ ทกก. มาดำเนินการในฐานะ ผู้เช่าจากกระทรวงการคลัง ตั้งแต่วันที่ 8 ตุลาคม พ.ศ. 2531 โดยยกเว้นงาน 3 ประเภท คือ งานบริการโทรคมนาคม งานวิทยุ เครื่องช่วยเดินอากาศ และงานควบคุมการจราจรทางอากาศ ซึ่งให้บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด เป็นผู้รับผิดชอบ ในการดำเนินการ

ทกก. ได้รับการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง โดยในปี พ.ศ. 2547 ทอท. ได้เสนอรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการพัฒนาท่าอากาศยานภูเก็ต ระยะที่ 1 ซึ่งคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้มีมติเห็นชอบในการประชุม ครั้งที่ 3/2548 เมื่อวันที่ 2 มีนาคม พ.ศ. 2548 ต่อมา ทอท. ได้คาดการณ์ปริมาณการจราจรทางอากาศและจำนวนผู้โดยสารของ ทกก. ซึ่งพบว่าปริมาณการจราจรทางอากาศและจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นจะทำให้อาคารผู้โดยสารและสิ่งอำนวยความสะดวก ของท่าอากาศยานที่มีอยู่ในขณะนั้นไม่สามารถรองรับได้อย่างเพียงพอ ทอท. จึงได้เสนอรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบ สิ่งแวดล้อม โครงการพัฒนาท่าอากาศยานภูเก็ต(กรณีเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ) ซึ่งคณะกรรมการสิ่งแวดล้อม แห่งชาติได้มีมติเห็นชอบในการประชุมครั้งที่ 3/2554 เมื่อวันที่ 17 พฤศจิกายน พ.ศ. 2554 และต่อมาในปี พ.ศ. 2559 เพื่อให้ ทกก. เป็นสนามบินที่มีมาตรฐานตามองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) ทอท.จึงได้เสนอรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการ พัฒนา ทกก. : การปรับปรุง Runway Strip, RESA และทางขับขนาน ทกก. โดยมีองค์ประกอบดังนี้

- การก่อสร้าง RESA บริเวณหัวทางวิ่ง 09 (ด้านทิศตะวันตก) โดยทำการลดความยาวทางวิ่ง 09 เป็นระยะทาง 100 เมตร ให้เป็นไปตามมาตรฐาน กพท. และปรับปรุง Visual Aid (Marking PAPI และ Lighting)
- การก่อสร้าง RESA บริเวณหัวทางวิ่ง 27 (ด้านทิศตะวันออก) โดยทำการยกเลิกทางหยุด (Stop Way) และ ต่อความยาวแบบทางวิ่งแบบ Displacement Runway ระยะทาง 100 เมตร โดยที่จุดร่อนลงและจุดสิ้นสุดของทางวิ่งอยู่ใน ตำแหน่งเดิม
- ย้ายเครื่องช่วยเดินอากาศแบบ Glide Slope และปรับปรุงพื้นที่รอบ Glide Slope

- การก่อสร้างทางขับขนานเพื่อเชื่อมต่อหัวทางวิ่ง 27 โดยขยายความยาวทางขับขนานสาย P เพื่อเชื่อมต่อบริเวณหัวทางวิ่ง 27 และทางวิ่งส่วนต่อขยาย และปรับปรุง Visual Aid (Approach Light, Marking และ Lighting)
- ดำเนินการปรับปรุงขนาดและความลาดชัน Runway Strip ให้ได้มาตรฐาน

ทั้งนี้ คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ (คชก.) ในการประชุมครั้งที่ 38/2559 เมื่อวันที่ 9 ธันวาคม 2559 ได้มีมติเห็นชอบรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการพัฒนา ทกก. : การปรับปรุง Runway Strip, RESA และทางขับขนาน ทกก. และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ในการประชุมครั้งที่ 2/2560 เมื่อวันที่ 6 ก.ค. 2560 มีมติรับทราบ มติ คชก. ดังเอกสารแนบที่ 1 โดยให้ ทอท. ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เสนอไว้ในรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการพัฒนา ทกก. : การปรับปรุง Runway Strip, RESA และทางขับขนาน ทกก. อย่างเคร่งครัด

เพื่อให้เป็นไปตามมติ คชก. และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติข้างต้น พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2561 และประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง หลักเกณฑ์และวิธีการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมซึ่งผู้ดำเนินการหรือผู้ขออนุญาตจะต้องจัดทำเมื่อได้รับอนุญาตให้ดำเนินโครงการหรือกิจการแล้ว พ.ศ.2561 ลงวันที่ 4 มกราคม 2562 ทอท. จึงได้จัดทำข้อกำหนดและรายละเอียดในการจัดจ้างที่ปรึกษาเพื่อติดตามตรวจสอบและจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง โครงการปรับปรุง Runway Strip, RESA และทางขับขนาน ทกก. ทั้งนี้ บริษัท เอสจีเอส (ประเทศไทย) จำกัด ได้รับการคัดเลือกและว่าจ้างให้ปฏิบัติงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมและจัดทำรายงานตาม เลขที่ใบสั่งซื้อ/จ้าง (PO) 4010021910

สำหรับรายงานฉบับนี้เป็นรายงานผลการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุง Runway Strip, RESA และทางขับขนาน ทกก. ในระยะก่อสร้าง ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2567

## 1.2 วัตถุประสงค์ในการศึกษา

- (1) เพื่อติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมระยะก่อสร้างของโครงการปรับปรุง Runway Strip, RESA และทางขับขนาน ทกก.
- (2) เพื่อติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่อาจได้รับผลกระทบจาก ทกก. ในระยะก่อสร้าง โครงการปรับปรุง Runway Strip, RESA และทางขับขนาน ทกก.
- (3) เพื่อนำเสนอปัญหาที่พบและข้อเสนอแนะของที่ปรึกษา (ในกรณีพบ)



### 1.3 ขอบเขตการดำเนินงาน

กำหนดให้ดำเนินการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และตรวจวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง ที่กำหนดไว้ในรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการฯ และจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ให้เป็นไปตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง หลักเกณฑ์และวิธีการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมซึ่งผู้ดำเนินการหรือผู้ขออนุญาตจะต้องจัดทำเมื่อได้รับอนุญาตให้ดำเนินโครงการหรือกิจการแล้ว พ.ศ.2561 ประกาศ ณ วันที่ 19 พฤศจิกายน พ.ศ.2561 โดยมีรายละเอียดของการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการฯ ดังนี้

#### 1.3.1 การติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ที่ปรึกษาดำเนินการตรวจสอบผลการดำเนินงานตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ เปรียบเทียบกับมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการพัฒนา ทภก. : การปรับปรุง Runway Strip, RESA และทางขับขนาน ท่าอากาศยานภูเก็ตของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ในระยะก่อสร้าง ซึ่งมีรายละเอียดการติดตามตรวจสอบในหัวข้อต่างๆ ดังนี้

- การบริหารจัดการพื้นที่ก่อสร้าง (ระยะก่อนการก่อสร้าง)
- ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ประกอบด้วย
  - ภูมิประเทศและทรัพยากรดิน
  - อุทกนิเวศวิทยาและคุณภาพอากาศ
  - ระดับเสียง
  - คุณภาพน้ำ
  - อุทกวิทยาน้ำผิวดินและการระบายน้ำ
- ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ ได้แก่
  - นิเวศวิทยาทางน้ำ
- คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ ประกอบด้วย
  - การใช้ประโยชน์ที่ดิน
  - การคมนาคมขนส่ง
  - ระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ
  - การจัดการของเสียและของเสียอันตราย
  - การจัดการน้ำเสีย
- คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต ประกอบด้วย
  - สภาพเศรษฐกิจ-สังคม
  - สาธารณสุข/อาชีวอนามัยและความปลอดภัย
  - ภูมิทัศน์และทัศนียภาพ



### 1.3.2 การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ที่ปรึกษาดำเนินการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการพัฒนา ทกก. : การปรับปรุง Runway Strip, RESA และทางขับขนาน ในระยะก่อสร้าง และประเมินผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยเปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของ ทกก. ในปีที่ผ่านมา พร้อมทั้งวิจารณ์ผลและให้ข้อเสนอแนะ โดยมีขอบเขตการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ได้แก่ คุณภาพอากาศในบรรยากาศ ระดับเสียง คุณภาพน้ำทะเลชายฝั่ง คุณภาพน้ำผิวดิน คุณภาพน้ำใต้ดิน การใช้ประโยชน์ที่ดิน การคมนาคมขนส่ง เศรษฐกิจและสังคม และสาธารณสุข/อาชีวอนามัยและความปลอดภัย

## 1.4 รายละเอียดโครงการ

### 1.4.1 ที่ตั้งและขนาด

ท่าอากาศยานภูเก็ต ตั้งอยู่บริเวณชายทะเลด้านตะวันตกทางตอนเหนือของจังหวัดภูเก็ต ในเขตตำบลไม้ขาว อำเภอถลาง จังหวัดภูเก็ต ละติจูดที่ 08 องศา 06 ลิปดา 38 พิลิปดาเหนือ และลองจิจูดที่ 98 องศา 18 ลิปดา 45 พิลิปดา ตะวันออก ห่างจากตัวเมืองภูเก็ตไปตามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 402 (ถนนเทพกระษัตรี) ประมาณ 32 กิโลเมตร ทกก. มีพื้นที่ทั้งหมด 2.31 ตารางกิโลเมตร หรือประมาณ 1,447 ไร่ ลักษณะพื้นที่คล้ายรูปตัว L (แอล) โดยแผนที่แสดงที่ตั้งและอาณาเขตติดต่อของท่าอากาศยานภูเก็ตแสดงดังรูปที่ 1.4.1-1 และรูปที่ 1.4.1-2 และมีรายละเอียดอาณาเขตติดต่อกับพื้นที่ต่างๆ โดยรอบดังนี้

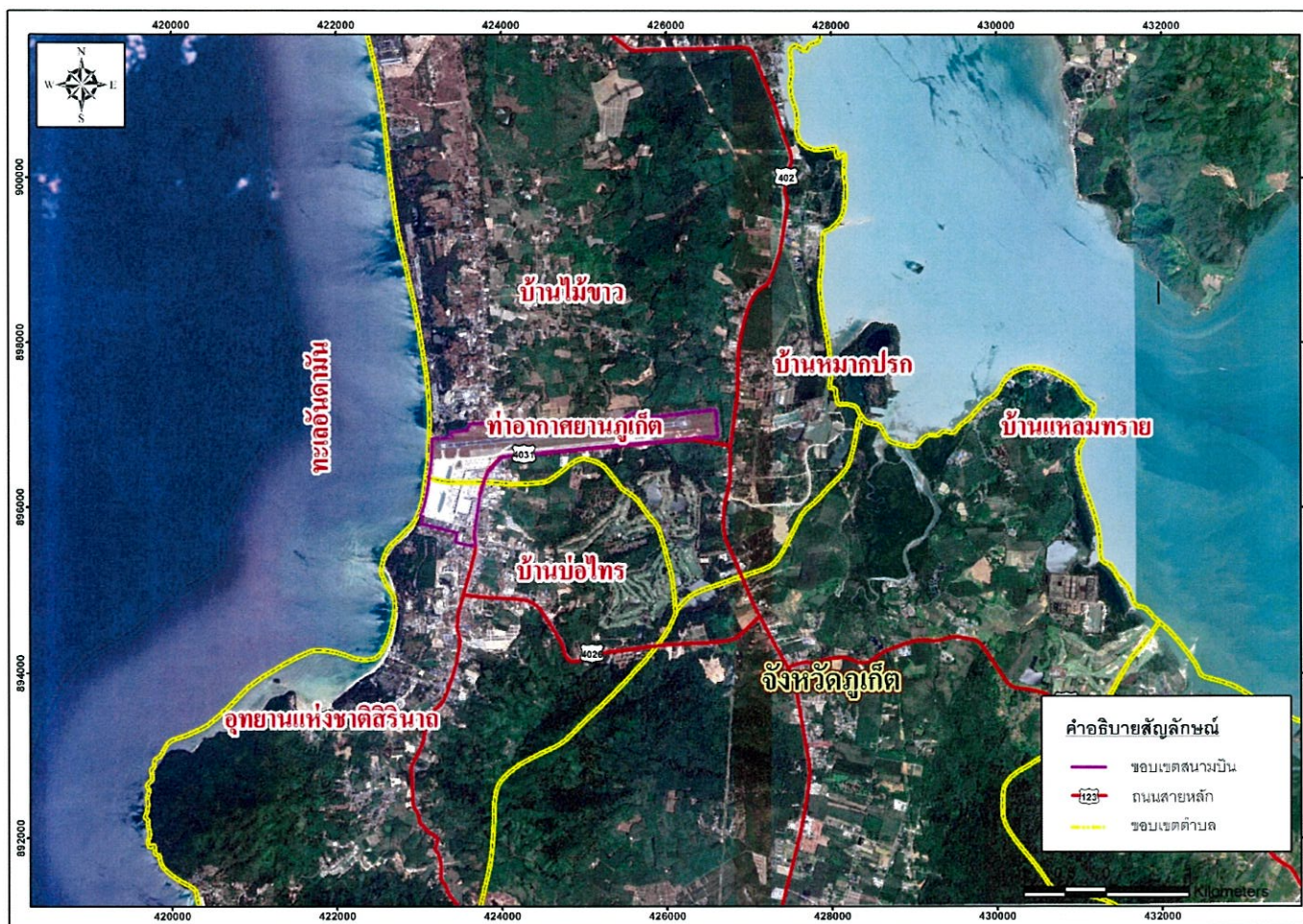
ทิศเหนือ	ติดต่อ	บ้านไม้ขาว ตำบลไม้ขาว อำเภอถลาง และพยุยารัต
ทิศใต้	ติดต่อ	อุทยานแห่งชาติสิรินาถ กรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช และบ้าน บ่อไทร ตำบลไม้ขาว อำเภอถลาง
ทิศตะวันออก	ติดต่อ	บ้านหมากปรก ตำบลไม้ขาว อำเภอถลาง และอยู่ห่างจากทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 402 ประมาณ 500 เมตร
ทิศตะวันตก	ติดต่อ	ชายฝั่งทะเลอันดามัน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



ที่มา : บริษัท เอสจีเอส (ประเทศไทย) จำกัด, 2562

รูปที่ 1.4.1-1 แผนที่แสดงที่ตั้งและอาณาเขตติดต่อของท่าอากาศยานภูเก็ต





ที่มา : บริษัท เอสจีเอส (ประเทศไทย) จำกัด, 2562

รูปที่ 1.4.1-2 ภาพถ่ายทางอากาศแสดงที่ตั้งท่าอากาศยานภูเก็ต

## 1.4.2 การดำเนินงานของท่าอากาศยานภูเก็ต

### 1.4.2.1 ภารกิจของท่าอากาศยานภูเก็ต

ท่าอากาศยานภูเก็ต มีภารกิจในการบริหารกิจการท่าอากาศยาน ตลอดจนกิจการอื่นที่เกี่ยวข้อง เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวและกิจกรรมเศรษฐกิจในสาขาต่างๆ ของภาคใต้และประเทศไทย ได้แก่ งานบริการและอำนวยความสะดวกให้แก่อากาศยาน ผู้โดยสาร การขนส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ และไปรษณียภัณฑ์ งานด้านการรักษาความปลอดภัย งานดับเพลิง และกู้ภัย และงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง

### 1.4.2.2 การใช้ประโยชน์ที่ดินภายในเขตท่าอากาศยานภูเก็ต

ท่าอากาศยานภูเก็ตรวมพื้นที่รวม 1,447 ไร่ จำแนกตามลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินหลักของโครงการออกเป็น 2 ประเภท (ดังรูปที่ 1.4.2-1) ดังนี้

(1) บริเวณ Landside (พื้นที่นอกเขตทำการบิน) สามารถแบ่งออกได้เป็น 2 ส่วน คือ

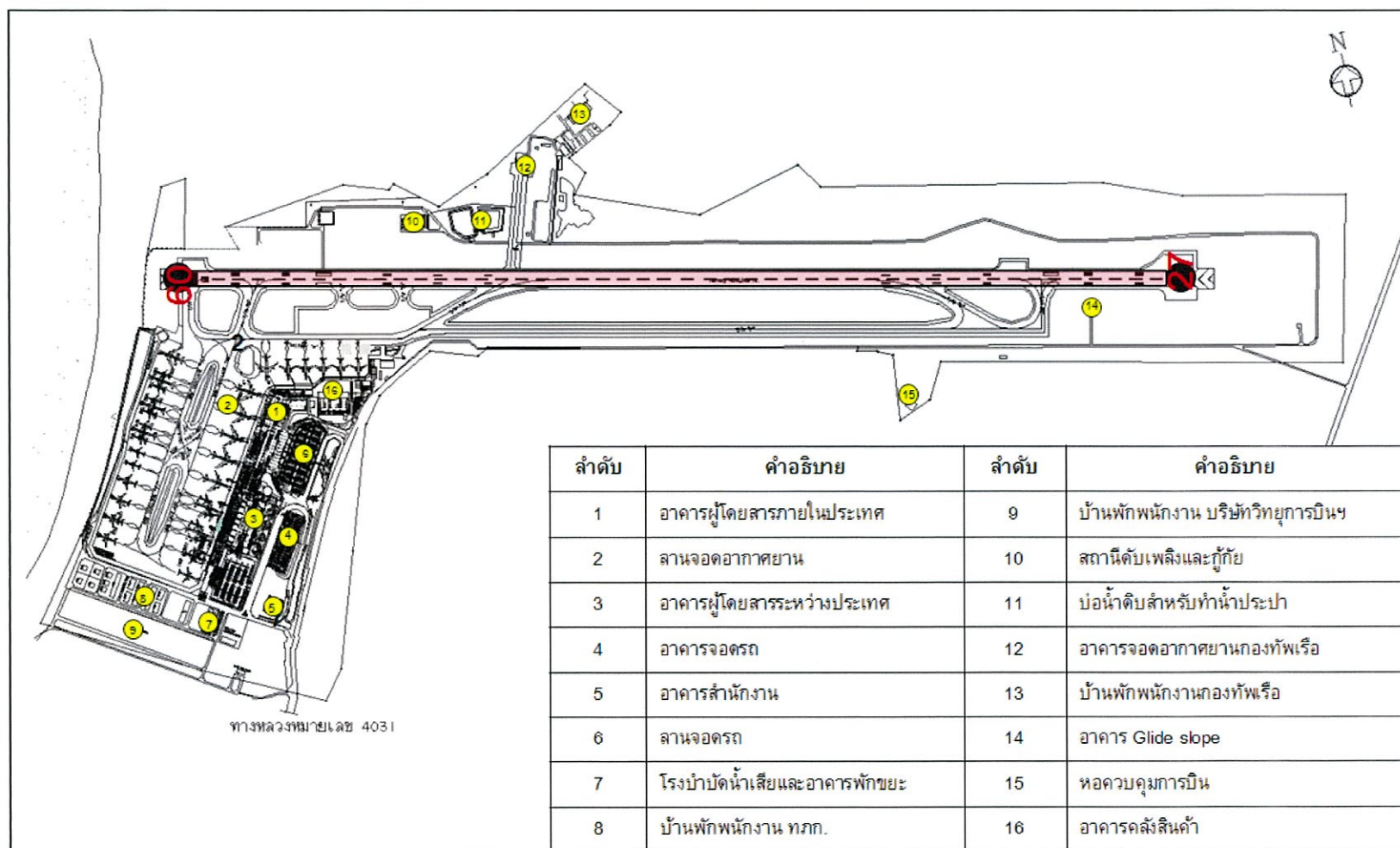
1) พื้นที่ส่วนหน้าของท่าอากาศยานภูเก็ต ได้แก่ บริเวณอาคารสำนักงานท่าอากาศยานภูเก็ต อาคารผู้โดยสาร และลานจอดรถ

2) พื้นที่บริเวณบ้านพักพนักงาน ได้แก่ บ้านพักพนักงาน ทภก. บ้านพักพนักงานของบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด พื้นที่ส่วนนี้อยู่ด้านทิศใต้ของท่าอากาศยานภูเก็ต ใกล้กับอุทยานแห่งชาติสิรินาถ

(2) บริเวณ Airside (พื้นที่เขตการบิน)

พื้นที่บริเวณเขตทำการบิน คือ พื้นที่ภายในเขตรั้วด้านในซึ่งเป็นบริเวณหวงห้าม ไม่อนุญาตให้ผู้ที่ไม่มีความเกี่ยวข้องเข้าไปในบริเวณดังกล่าว พื้นที่นี้ครอบคลุมพื้นที่ทางวิ่ง (runway) ทางขับ (taxiway) หลุมจอดอากาศยาน (apron) เป็นต้น โดยบริเวณทางเข้า-ออกรั้ว มีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยดูแลอย่างเข้มงวด ทั้งนี้เพื่อความปลอดภัยของอากาศยาน โดยพื้นที่เขตทำการบินส่วนใหญ่จะอยู่ทางด้านทิศเหนือของ ทภก.





ที่มา : รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการงานสำรวจออกแบบปรับปรุง Runway Strip, RESA และทางขับขนานท่าอากาศยานภูเก็ต, 2558

รูปที่ 1.4.2-1 แผนผังแสดงรายละเอียดและองค์ประกอบของท่าอากาศยานภูเก็ต

### 1.4.3 เขตปลอดภัยในการเดินอากาศ

ทกก. มีความยาวของทางวิ่ง (Runway) 3,000 เมตร ความกว้าง 45 เมตร เมื่อพิจารณาตามมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) พบว่า ทกก.เป็นท่าอากาศยานที่มีความยาวเกินกว่า 1,800 เมตร ให้จัดประเภทของท่าอากาศยานอยู่ใน Aerodrome Code 4 และมีข้อกำหนดเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ ดังนี้

(1) Runway Strip เป็นพื้นที่ที่จัดเตรียมไว้ในการบินขึ้นและร่อนลง มีระยะก่อนและหลังของทางวิ่ง รวมทั้งพื้นที่ที่จัดเตรียมไว้สำหรับให้อากาศยานใช้ในการหยุด ในกรณีที่ไม้อาจบินขึ้นได้ทั้งที่ได้ทำการวิ่งขึ้นแล้ว หมายถึง Stop way ความยาวด้านละ 60 เมตร กว้างด้านละ 75 เมตร ในบริเวณนี้จะห้ามก่อสร้างสิ่งปลูกสร้างใดๆ ยกเว้นอุปกรณ์เครื่องช่วยในการมองอากาศยาน (Visual Aids) และห้ามยวดยานผ่านในบริเวณนี้

(2) Transitional Surface ได้แก่ พื้นที่ต่อเนื่องจาก Runway Strips โดยมีความเอียง (Slope) 14.3% (Slope 1:7) ขนาดความกว้างจากขอบของ Runway Strips ข้างละ 315 เมตร อนุญาตให้มีสิ่งปลูกสร้างได้โดยมีความสูงมากที่สุดเท่ากับ 45 เมตร เหนือระดับทางวิ่งที่ขอบนอกสุดของ Transitional Surface แล้วลดจากความสูง 45 เมตร ถึง 0 เมตร ที่ขอบในสุดของ Transitional Surface

(3) Inner Horizontal Surface ได้แก่ พื้นที่ที่ต่อเนื่องจาก Transitional Surface ออกไป เป็นพื้นที่ที่มีขึ้นเพื่อจำกัดไม่ให้มีสิ่งกีดขวางที่จะเป็นอุปสรรคต่อการบินต้วงเข้ามาบินลง (visual circling approach) หลังจากทีลระยะสูงในการบินผ่านเมฆจนกระทั่งเห็นทางวิ่งแล้ว (Runway in-sight) มีขนาดความยาวขนานไปกับทางวิ่ง รวมกับรัศมี 4,000 เมตร จากหัวและปลายทางวิ่ง และมีความกว้างเป็นรัศมี 4,000 เมตร จากกึ่งกลางทางวิ่งและหัวกับปลายทางวิ่ง อนุญาตให้มีสิ่งปลูกสร้างได้โดยมีความสูงมากที่สุดเท่ากับ 45 เมตร เหนือระดับทางวิ่ง

(4) Conical Surface ได้แก่ พื้นที่ต่อเนื่องจาก Inner Horizontal Surface ลาดเอียงจากขอบนอกของ Inner Horizontal Surface ในอัตราส่วน 1:20 หรือ 5% จนกระทั่งสูงกว่าระดับของ Inner Horizontal Surface เท่ากับ 100 เมตร มีขนาดด้านยาวและด้านกว้างขนานไปกับ Inner Horizontal Surface รัศมี 2,000 เมตร ภายใน Conical Surface อนุญาตให้มีสิ่งปลูกสร้างได้โดยมีความสูงมากที่สุด 145 เมตร เหนือระดับทางวิ่งที่ขอบนอกของ Conical Surface แล้วลดลงในอัตรา 1:20 เข้าสู่ขอบในมาที่ 45 เมตร เหนือระดับทางวิ่ง

(5) Approach Surface ได้แก่ พื้นที่ในแนวตรงออกจากหัวทางวิ่งออกไปเพื่อใช้สำหรับให้อากาศยานบินร่อนลง โดยบานออกในอัตราส่วน 1:7 มีขนาดความยาวจาก Runway Strips ไปจนถึงระยะ 15,000 เมตร กำหนดความสูงของสิ่งปลูกสร้างไม่เกิน 150 เมตร ตั้งแต่ที่ระยะ 15,000 เมตร จนถึง 6,600 เมตร จากหัวทางวิ่งเพื่อแล้วลดลงมาในอัตราส่วน 1:40 และไม่เกิน 60 เมตร ที่ระยะ 3,000 เมตร แล้วลดลงในอัตราส่วน 1:50 จนเหลือ 0 เมตร ที่หัวทางวิ่ง



#### 1.4.4 องค์ประกอบหลักของท่าอากาศยานภูเก็ตในปัจจุบัน

องค์ประกอบหลักของท่าอากาศยานภูเก็ตในปัจจุบันมีรายละเอียดดังนี้

##### (1) อาคารผู้โดยสาร (Passenger Terminal Building)

อาคารผู้โดยสารของท่าอากาศยานภูเก็ตมี 2 หลัง ได้แก่ อาคารผู้โดยสารภายในประเทศมีพื้นที่ 41,500 ตารางเมตร อาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศมีพื้นที่ 52,000 ตารางเมตร นอกจากนี้ยังมีอาคารผู้โดยสาร X-Terminal เป็นอาคารที่จัดไว้สำหรับผู้โดยสารเช็คอินเที่ยวบินเข้าหาลำ เพื่อลดความแออัดของอาคารผู้โดยสารของ ทก. โดยก่อนเครื่องออกประมาณ 1 ชั่วโมง ทก.จะจัดรถบริการรับส่งผู้โดยสารไปยังอาคารผู้โดยสารขาออกเพื่อขึ้นเครื่องต่อไป

##### (2) พื้นที่จอดรถยนต์ (Parking)

พื้นที่จอดรถยนต์สำหรับผู้โดยสารและผู้ใช้บริการ ทก.มี 2 บริเวณ ได้แก่

###### 1) ลานจอดรถยนต์

ลานจอดรถยนต์บริเวณด้านหน้าอาคารผู้โดยสารภายในประเทศ มีพื้นที่ทั้งหมด 17,500 ตารางเมตร สามารถจอดรถยนต์ได้ 850 คัน

###### 2) อาคารจอดรถยนต์

อาคารจอดรถยนต์บริเวณด้านทิศตะวันออก ตรงข้ามกับอาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศ มีพื้นที่ 25,000 ตารางเมตร สามารถจอดรถยนต์ได้ 1,200 คัน

##### (3) อาคารสำนักงานและอาคารสำนักงานบำรุงรักษาและคลัง ทก.

อาคารสำนักงานตั้งอยู่บริเวณทิศตะวันออกของอาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศ มีพื้นที่รวม 4,800 ตารางเมตร ส่วนอาคารสำนักงานบำรุงรักษาและคลัง ทก. ตั้งอยู่บริเวณทิศตะวันตกของอาคารสำนักงาน มีพื้นที่ประมาณ 800 ตารางเมตร

##### (4) อาคารบำบัดน้ำเสียและอาคารพักขยะ

อาคารบำบัดน้ำเสียและอาคารพักขยะตั้งอยู่บริเวณทิศตะวันตกเฉียงใต้ของ ทก. อาคารบำบัดน้ำเสียทำหน้าที่รับน้ำเสียจากอาคารผู้โดยสารและอาคารต่างๆ ผ่านทางท่อใต้ดิน สามารถรองรับน้ำเสียได้ 2,300 ลูกบาศก์เมตร/วัน ส่วนอาคารพักขยะเป็นอาคารคอนกรีตเสริมเหล็กมีหลังคาป้องกันแดด ป้องกันฝน ปูพื้นด้วยวัสดุที่ป้องกันการปนเปื้อนสู่สิ่งแวดล้อม และมีระบบรวบรวมน้ำชะขยะ

##### (5) สถานีดับเพลิงและกู้ภัย

ตั้งอยู่บริเวณทิศเหนือของทางวิ่ง ใกล้กับอาคารช่วยเดินอากาศ ลักษณะเป็นอาคารคอนกรีตเสริมเหล็ก มีพื้นที่ประมาณ 2,500 ตารางเมตร พื้นที่ลานจอดด้านหน้าและถนนเชื่อมทางวิ่งมีพื้นที่ประมาณ 3,000 ตารางเมตร

##### (6) หอควบคุมการบิน

หอควบคุมการบินตั้งอยู่บริเวณทิศใต้ของ ทก. อยู่ห่างจากทางวิ่งประมาณ 130 เมตร มีขอบเขตพื้นที่ในอาณาเขตประมาณ 30 ตารางเมตร เป็นพื้นที่ภายในอาคาร 6.25 ตารางเมตร ความสูงอาคาร 6.3 เมตร (จำนวน 2 ชั้น) มีเจ้าหน้าที่ของบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ประจำจำนวน 3 คน

#### (7) อาคารคลังสินค้า

อาคารคลังสินค้า ทกก.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

#### (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 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 และทางขับเข้าสู่หลุมจอดอากาศยาน 2 เส้น

##### 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

#### (9) พื้นที่อื่นๆ

นอกจากองค์ประกอบหลักของ ทกก. ในปัจจุบัน ภายในพื้นที่ ทกก. ยังมีพื้นที่อื่นๆ เช่น ที่บ้านพักพนักงาน ทกก. บ้านพักพนักงานบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด อาคารจอดอากาศยานกองทัพอากาศ บ้านพักพนักงานกองทัพอากาศ เป็นต้น



#### 1.4.5 ระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการของท่าอากาศยานภูเก็ต

##### 1.4.5.1 ระบบประปา

การใช้ของ ทก. ตั้งแต่เดือนธันวาคม 2565 ได้มีการใช้น้ำจากระบบผลิตน้ำประปาของ ทก. และรับน้ำประปาจากบริษัทเอกชน (บริษัท ไฮโดรเอ็นเตอร์ไพรส์ แอนด์ อะควอดิเซียน จำกัด) แทนการรับน้ำประปาจากการประปาส่วนภูมิภาค โดยปัจจุบัน ทก. มีการใช้น้ำจากระบบผลิตน้ำประปาของ ทก. ร้อยละ 30 และมีการรับน้ำประปาจากบริษัทเอกชน และการประปาส่วนภูมิภาค ร้อยละ 70 สำหรับแหล่งน้ำดิบที่นำมาใช้ในการผลิตน้ำประปาแบ่งออกเป็น น้ำดิบจากน้ำผิวดิน และน้ำดิบจากน้ำใต้ดิน แต่เนื่องจากระหว่างเดือนกรกฎาคม 2565 จนถึงปัจจุบัน ทก. มีการก่อสร้างโครงการปรับปรุง Runway Strip, RESA และทางขับขนานท่าอากาศยานภูเก็ต จึงมีการงดการใช้น้ำดิบจากน้ำผิวดินในการผลิตน้ำประปาของ ทก. โดยแหล่งน้ำดิบของทก. มีรายละเอียดดังนี้

1) น้ำผิวดิน มีบ่อเก็บน้ำผิวดินจำนวน 2 บ่อ ความจุรวม 36,123 ลูกบาศก์เมตร ตั้งอยู่ทางทิศเหนือของ ทก. ใช้เป็นแหล่งเก็บน้ำดิบสำรองสำหรับการผลิตน้ำประปา บริเวณใกล้กับบ่อน้ำผิวดินนี้จะมีโรงสูบน้ำซึ่งได้ติดตั้งเครื่องสูบน้ำผิวดินเพื่อสูบส่งไปยังโรงผลิตน้ำประปาเมื่อมีความต้องการใช้น้ำดิบจากบ่อเก็บน้ำผิวดิน โดยระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2567 ทก. มีการก่อสร้างโครงการปรับปรุง Runway Strip, RESA และทางขับขนานท่าอากาศยานภูเก็ต จึงมีการงดการใช้น้ำดิบจากน้ำผิวดินทั้ง 2 บ่อ

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

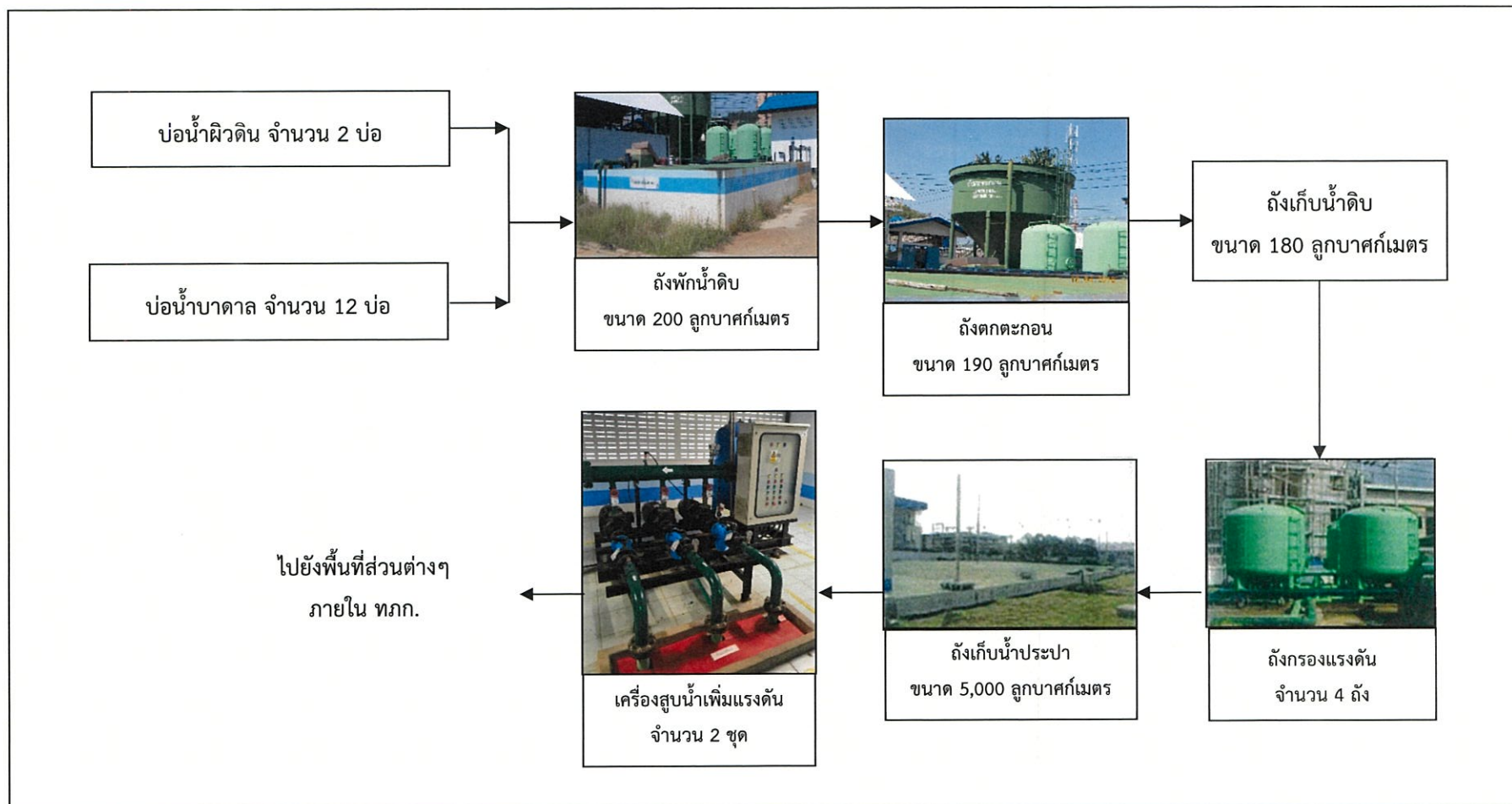
สำหรับผังแสดงขั้นตอนการผลิตน้ำประปาแสดงดังรูปที่ 1.4.5-1

##### 1.4.5.2 ระบบระบายน้ำ

ระบบระบายน้ำภายในพื้นที่ ทก. ในปัจจุบัน ประกอบด้วย ทางระบายน้ำหลักจำนวน 4 แนว (แสดงดังรูปที่ 1.4.5-2) ดังนี้

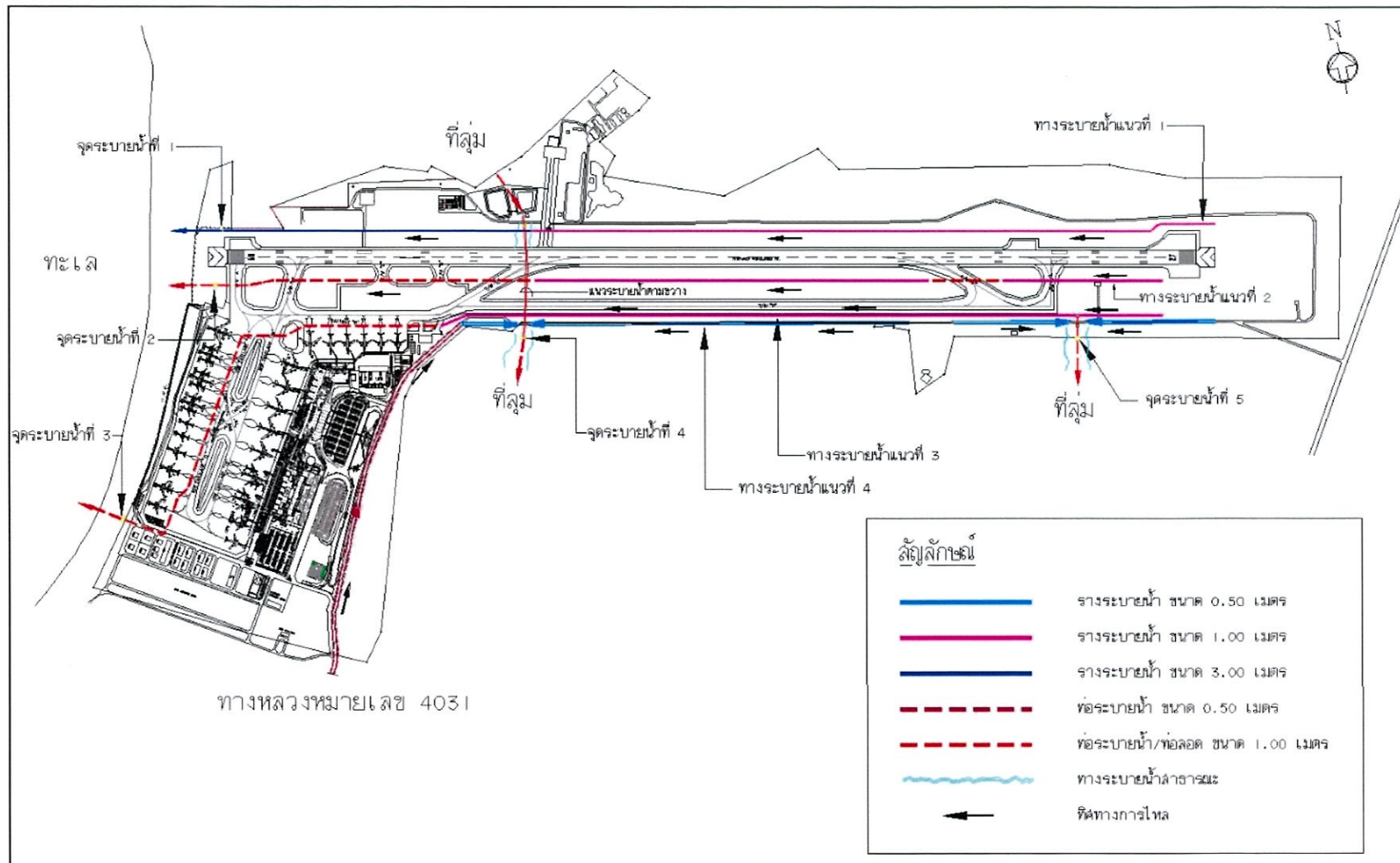
(1) ทางระบายน้ำแนวที่ 1 ประกอบด้วย รางระบายน้ำแบบเปิดคอนกรีตรูปสี่เหลี่ยมคางหมู ขนาดความกว้าง 1.00 เมตร และ 3.00 เมตร อยู่บริเวณทางด้านทิศเหนือของ ทก. มีทางระบายน้ำ 2 ทาง คือ 1) ระบายไปยังพรุสาธารณะก่อนปล่อยลงสู่ทะเล และ 2) ระบายลงสู่ทะเลอันดามันด้านทิศตะวันตกโดยตรง

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



รูปที่ 1.4.5-1 ผังกระบวนการผลิตน้ำประปาของ ทกภ.





รูปที่ 1.4.5-2 ระบบระบายน้ำหลักของ ทกภ.

(3) ทางระบายน้ำแนวที่ 3 ประกอบด้วย รางระบายน้ำแบบเปิดคอนกรีตรูปสี่เหลี่ยมคางหมู ขนาดความกว้าง 1.00 เมตร และท่อระบายน้ำ คลส. ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 0.80 เมตร ดังนั้น ระบบระบายน้ำส่วนหนึ่งวางตัวในแนวขนาน และอยู่ถัดลงมาจากทางระบายน้ำแนวที่ 2 และอีกส่วนหนึ่งจะวางพาดผ่านบริเวณลานจอดอากาศยานทางด้านทิศใต้ ก่อนระบายลงสู่ทะเล

(4) ทางระบายน้ำแนวที่ 4 ประกอบด้วย ท่อระบายน้ำ และรางระบายน้ำรูปตัว (U) วางตัวตามแนวทางหลวง หมายเลข 4031 ทั้งสองฝั่งถนน

ระบบระบายน้ำย่อยภายในบริเวณ ทกท. จะมีท่อระบายน้ำ และรางระบายน้ำกระจายตามพื้นที่สำคัญต่างๆ เช่น ทางวิ่ง (Runway) อาคาร บ้านพัก ฯลฯ เพื่อระบายน้ำลงสู่ทะเลด้านทิศตะวันตก

#### 1.4.5.3 การจัดการน้ำเสีย

##### (1) แหล่งกำเนิดน้ำเสียและระบบบำบัดน้ำเสียของ ทกท. ในปัจจุบัน

แหล่งกำเนิดน้ำเสียในพื้นที่ ทกท. ปัจจุบัน มาจาก 3 แหล่งใหญ่ๆ คือ อาคารผู้โดยสาร (Terminal Building) บ้านพักอาศัยของเจ้าหน้าที่ท่าอากาศยาน และอาคารสำนักงานท่าอากาศยาน น้ำเสียทั้งหมดจะถูกรวบรวมเพื่อส่งไปบำบัด ที่ระบบบำบัดน้ำเสียส่วนกลาง ซึ่งสามารถรองรับน้ำเสียได้ไม่น้อยกว่า 2,300 ลูกบาศก์เมตร/วัน ตำแหน่งที่ตั้งระบบบำบัด น้ำเสียส่วนกลางแสดงดังรูปที่ 1.4.5-3

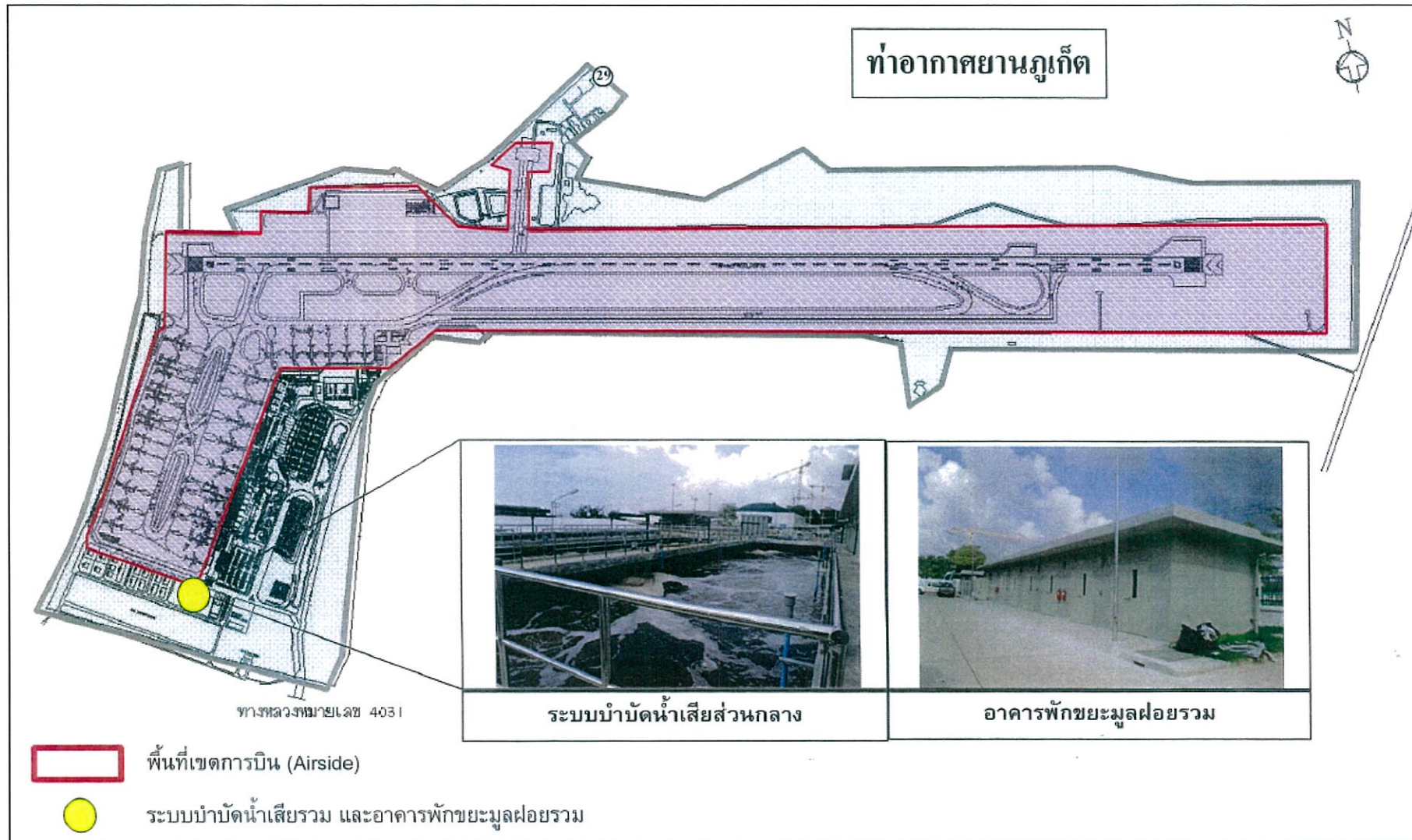
##### (2) ปริมาณน้ำเสีย

น้ำเสียของ ทกท. เกิดจากกิจกรรมการใช้น้ำทั่วไปในพื้นที่ท่าอากาศยาน ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2567 มีปริมาณน้ำเสียที่เกิดขึ้นจะมีประมาณ 30,871-38,467 ลูกบาศก์เมตร/เดือน โดยน้ำเสียจากพื้นที่ต่างๆ จะถูกรวบรวม เข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสียส่วนกลางต่อไป

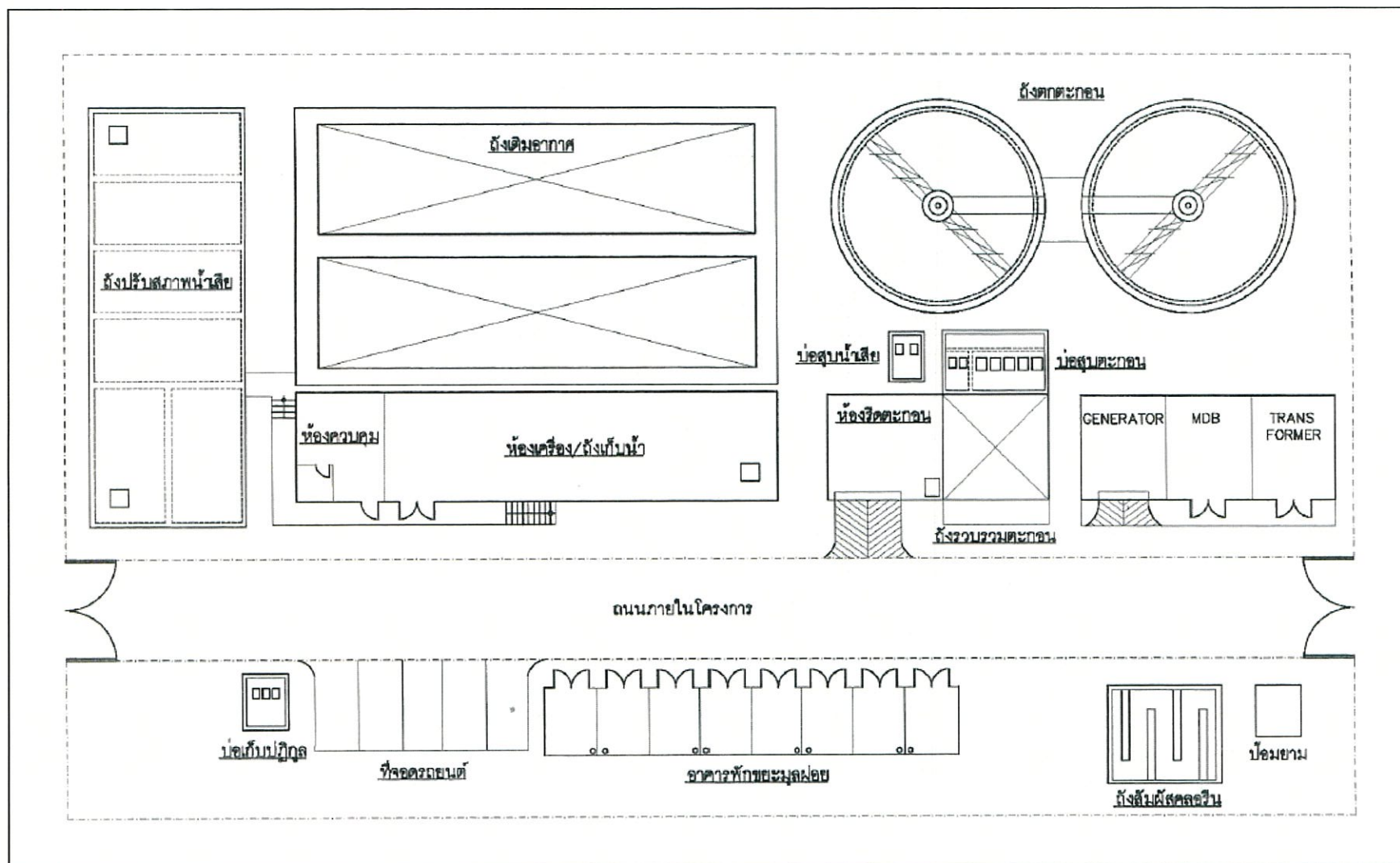
##### (3) องค์ประกอบของระบบบำบัดน้ำเสียส่วนกลางของ ทกท.

ระบบบำบัดน้ำเสียส่วนกลาง อยู่บริเวณด้านใต้ของ ทกท. ใกล้กับอาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศ เป็นระบบ บำบัดน้ำเสียชนิดเติมอากาศ แบบตะกอนเร่งยืดเวลา (Extended Activated Sludge) มีประสิทธิภาพสูงในการบำบัดน้ำเสีย มีเกณฑ์การออกแบบให้สามารถรองรับการบำบัดน้ำเสียได้ไม่น้อยกว่า 2,300 ลูกบาศก์เมตร/วัน ประกอบด้วย บ่อสูบน้ำเสีย บ่อเก็บสิ่งปฏิกูล ถังปรับสภาพน้ำเสีย (Equalizing Tank) ถังเติมอากาศ (Aeration Tank) ถังตกตะกอน (Sedimentation Tank) ถังรวบรวมน้ำเสีย (Flocculating Tank) ถังสัมผัสคลอรีน (Chlorine Contact Tank) ถังเก็บน้ำ (Holding Tank) บ่อสูบน้ำเสีย และอาคารรีดตะกอน โดยน้ำทิ้งที่ผ่านการบำบัดด้วยระบบบำบัดน้ำเสียรวมของโครงการแล้วจะมี ค่าบีโอดี (BOD) ลดลงจาก 250 มิลลิกรัม/ลิตร เหลือ 20 มิลลิกรัม/ลิตร และมีค่าของแข็งแขวนลอย (SS) ลดลงจาก 300 มิลลิกรัม/ลิตร เหลือ 30 มิลลิกรัม/ลิตร ซึ่งมีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำทิ้งประเภท ก. ตามประกาศ กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุม การระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภทและ บางขนาดลงวันที่ 7 พฤศจิกายน 2548 ประกาศในราชกิจจานุเบกษาเล่มที่ 122 ตอนที่ 125ง วันที่ 29 ธันวาคม 2548 องค์ประกอบระบบบำบัดน้ำเสียแสดงดังรูปที่ 1.4.5-4 และผังกระบวนการบำบัดน้ำเสียแสดงดังรูปที่ 1.4.5-5



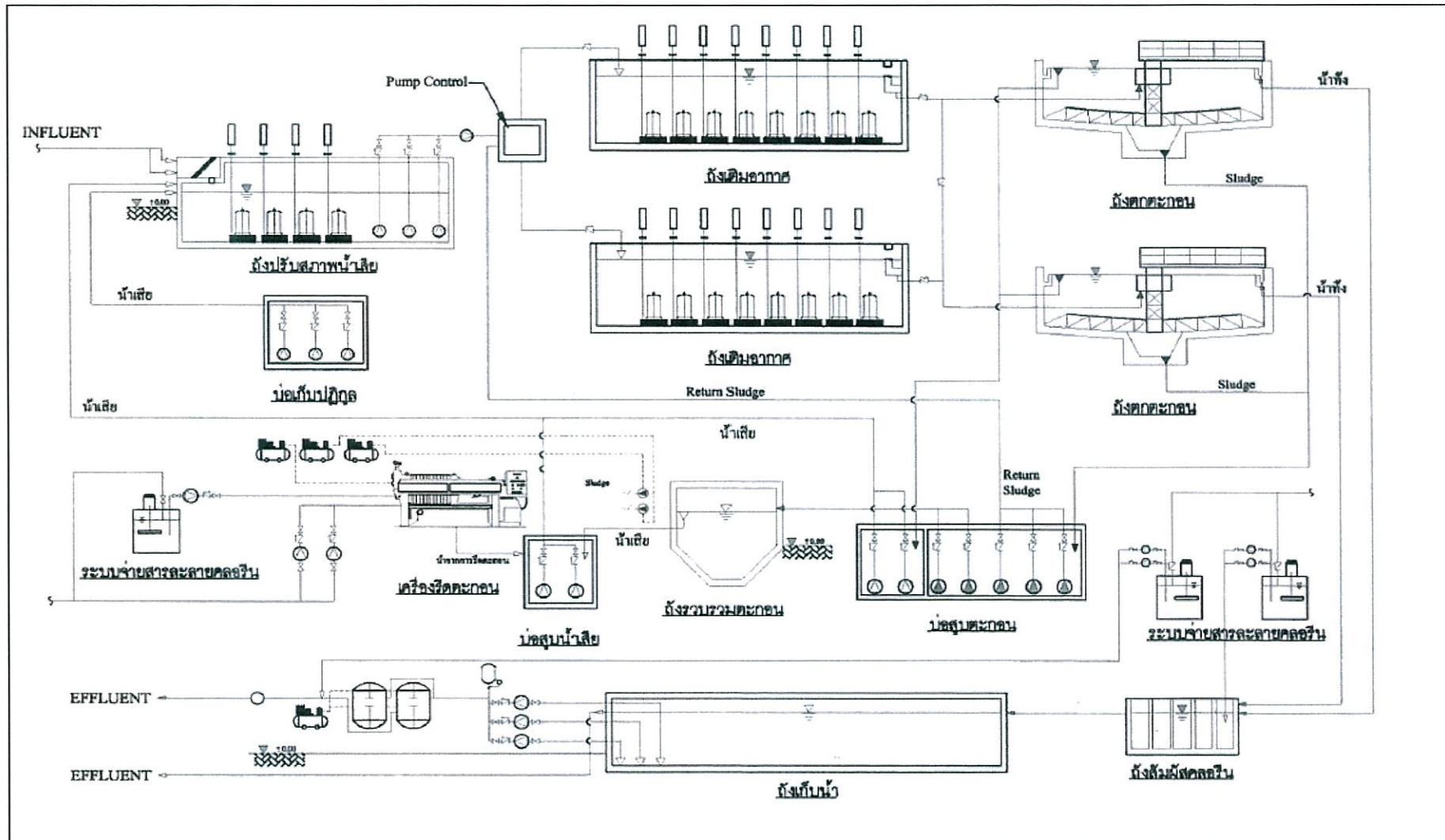


รูปที่ 1.4.5-3 ตำแหน่งที่ตั้งระบบบำบัดน้ำเสียส่วนกลางและอาคารพักขยะมูลฝอยรวม



รูปที่ 1.4.5-4 องค์ประกอบระบบบำบัดน้ำเสีย





รูปที่ 1.4.5-5 ผังกระบวนการบำบัดน้ำเสีย

#### 1.4.5.4 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 รวมทั้งสารละลาย สำหรับทำความสะอาด ส่งผลให้มูลฝอยที่เกิดขึ้นส่วนใหญ่เป็นของเสียปนเปื้อนน้ำมัน ทั้งน้ำมันเก่าที่ถ่ายจากเครื่องจักร เครื่องยนต์ น้ำมันเก่าหมดอายุ สารละลายทำความสะอาดปนเปื้อนน้ำมัน รวมทั้งยางรถยนต์เสื่อมสภาพ และอุปกรณ์เก่า ที่ไม่สามารถใช้งานได้

##### (3) การเก็บรวบรวมมูลฝอย

ทภก. ได้จัดเตรียมภาชนะรองรับมูลฝอยจากพื้นที่ต่างๆ โดยบริเวณอาคารผู้โดยสาร จัดเตรียมภาชนะ ขนาดความจุ 50 ลิตร วางไว้ภายในอาคารผู้โดยสาร และภายนอกอาคารผู้โดยสาร มีพนักงานทำความสะอาดดูแลให้ภาชนะ อยู่ในสภาพพร้อมใช้งานอยู่ตลอดเวลา ถึงรองรับมูลฝอยวางไว้บริเวณที่สะดวกต่อการใช้งาน สามารถมองเห็นได้ชัดเจน เช่น หน้าร้านค้า หน้าห้องอาหาร เป็นต้น

มูลฝอยจากอากาศยาน พนักงานทำความสะอาดจะรวบรวมใส่ตู้คอนเทนเนอร์ขนาดกว้าง 1.5 เมตร ยาว 2.5 เมตร สูง 1 เมตร แล้วรวบรวมไว้ที่อาคารที่พักมูลฝอยรวมอยู่บริเวณระบบบำบัดน้ำเสียส่วนกลาง

มูลฝอยจากบริเวณโดยรอบท่าอากาศยาน ได้แก่ บ้านพักพนักงาน ทภก. อาคารคลังสินค้า อาคารสำนักงาน โรงซ่อมบำรุง อาคารดับเพลิงและลานจอดรถยนต์ จัดตั้งถังพลาสติกขนาดความจุ 200 ลิตรมีฝาปิด และมีอาคารที่พักมูลฝอย รวมอยู่บริเวณระบบบำบัดน้ำเสียส่วนกลาง

มูลฝอยจากอาคารซ่อมบำรุงของ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) จะรวบรวมของเสียปนเปื้อนจากการ เปลี่ยนถ่ายน้ำมัน ลงในภาตกว้าง 50 เซนติเมตร ยาว 80 เซนติเมตร ลึก 10 เซนติเมตร และรวบรวมใส่ถังเหล็กขนาด 200 ลิตร ตั้งไว้ด้านข้างอาคารซ่อมบำรุงเพื่อรอการขนย้ายไปกำจัดต่อไป

##### (4) การกำจัดมูลฝอย

- มูลฝอยทั่วไปจากอาคารต่างๆ ทภก. ได้ว่าจ้างบริษัทเอกชนที่ได้รับอนุญาตเป็นผู้เก็บขนมูลฝอยไปกำจัดยัง ศูนย์กำจัดรวมของเทศบาลเมืองภูเก็ต โดยในสัญญากำหนดให้ดำเนินการเก็บขนมูลฝอยวันละไม่ต่ำกว่า 6 ครั้ง โดยไม่เว้น วันหยุด 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 พร้อมติดตั้งตู้บรรทุก ขยะมูลฝอย มีปริมาณความจุไม่น้อยกว่า 10 ลูกบาศก์เมตร และสามารถรับน้ำหนักขยะมูลฝอยได้ไม่น้อยกว่า 5,000 กิโลกรัม มีระบบไฮดรอลิคอัดขยะด้วยท้ายรถ จำนวน 2 คัน และในการเก็บขนมูลฝอยแต่ละรอบหากเก็บไม่หมดในเที่ยวแรก ต้องเข้ามา



เก็บขนจนกว่ามูลฝอยจะหมด และต้องดูแลความสะอาดของพื้นที่ให้เรียบร้อยทุกครั้งภายหลังการจัดเก็บในแต่ละครั้ง รวมทั้งดูแลความสะอาดเรียบร้อยตลอดเส้นทางที่รถขนมูลฝอยผ่าน ไม่ให้มีเศษมูลฝอยร่วงหล่นสกปรกเลอะเทอะหรือเปียกแฉะบนพื้นถนน

- มูลฝอยจากอากาศยาน แต่ละสายการบินได้จ้างบริษัทเอกชนเข้ามาดำเนินการเก็บขนไปกำจัดเอง ไม่ได้อยู่ในความดูแลของ ทกท. โดย ทกท. จะอำนวยความสะดวกด้านสถานที่รวบรวมให้กับแต่ละสายการบินเท่านั้น
- น้ำมันปนเปื้อนจากอาคารซ่อมบำรุงของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) เมื่อรวบรวมใส่ถังขนาด 200 ลิตร ว่างจนเต็ม เจ้าหน้าที่ของอาคารซ่อมบำรุงจะติดต่อให้บริษัทเอกชนเข้ามาให้บริการนำไปกำจัดโดยตรง

#### 1.4.5.5 พื้นที่สีเขียว

ทกท. ให้ความสำคัญในการจัดการพื้นที่สีเขียวภายในเขตรับผิดชอบ โดยได้จัดภูมิสถาปัตย์ภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานอย่างสวยงาม โดยแบ่งออกเป็น 2 ส่วนได้แก่

- (1) ภายนอกอาคาร แบ่งออกเป็น 3 ส่วนหลัก คือ
  - ส่วนที่ 1 พื้นที่ส่วนหน้า ทกท. ได้แก่ บริเวณสำนักงานท่าอากาศยาน อาคารผู้โดยสาร พื้นที่ลานจอดรถยนต์ พื้นที่ริมรั้วท่าอากาศยาน (ทั้งด้านในและด้านนอก)
  - ส่วนที่ 2 พื้นที่ในบริเวณเขตพื้นที่การบิน (Airside)
  - ส่วนที่ 3 พื้นที่บริเวณบ้านพักพนักงาน
- (2) ภายในอาคาร ได้แก่ อาคารที่พักผู้โดยสารได้มีการประดับตกแต่งพื้นที่ภายในอาคารด้วยไม้ดอกไม้ประดับไม้ใบชนิดต่างๆ อย่างสวยงาม และภายในอาคารสำนักงาน ได้จัดภูมิสถาปัตย์ภายในอาคาร โดยมีการจัดสวนหย่อมขนาดเล็กบริเวณโถงชั้นล่าง และไม้ประดับในพื้นที่ส่วนต่างๆ ด้วย

#### 1.4.5.6 อาชีวอนามัยและความปลอดภัย และแผนฉุกเฉินของ ทกท.

##### (1) บุคลากรและอุปกรณ์เครื่องมือ

ทกท. มีเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยวิชาชีพจำนวน 2 คน มีหน้าที่รับผิดชอบด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัยในพื้นที่ ทกท. และมีส่วนดับเพลิงและกู้ภัย ซึ่งมีบุคลากรทั้งสิ้น 151 คน ซึ่งส่วนดับเพลิงและกู้ภัยมีรถดับเพลิงอากาศยานจำนวน 5 คัน รถดับเพลิงอาคารจำนวน 2 คัน รถสนับสนุนดับเพลิงจำนวน 1 คัน รถเคลื่อนที่เร็วจำนวน 1 คัน รถช่วยเหลือกู้ภัยจำนวน 1 คัน รถบังคับการจำนวน 3 คัน เรือกู้ภัยขนาดใหญ่จำนวน 2 ลำ และเรือกู้ภัยขนาดเล็กจำนวน 3 ลำ นอกจากนี้ ยังมีอุปกรณ์ดับเพลิงและกู้ภัยอื่นๆ เช่น เครื่องแต่งกายป้องกันเพลิง เครื่องช่วยหายใจ เครื่องมือกู้ภัย ถังลมกู้ภัย เครื่องกำเนิดไฟฟ้า เลื่อยวงเดือน เป็นต้น

##### (2) แผนฉุกเฉินของ ทกท.

ทกท. 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 และทรัพย์สินเสียหายอันเนื่องมาจากเหตุการณ์รุนแรงที่เกิดขึ้น

1.5) ให้บริการแก่อากาศยานได้อย่างต่อเนื่อง และปลอดภัยแม้ในภาวะฉุกเฉิน

1.6) ให้ท่าอากาศยานกลับคืนสู่ภาวะปกติโดยเร็วที่สุด

## 2) การเริ่มต้นการปฏิบัติ

2.1) การปฏิบัติตามแผนนี้ จะเริ่มจากการแจ้งข่าวของเจ้าหน้าที่ประจำหน่วยใดหน่วยหนึ่งไปยังอีกชั้นต่อนึงดังต่อไปนี้

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

2.2) กรณีเกิดเหตุการณ์เปลี่ยนแปลงหรือรุนแรงมากขึ้น ผู้ควบคุมเหตุการณ์จะส่งเปลี่ยนชั้นต่อนการปฏิบัติตามแผนนี้ได้ตามแต่สถานการณ์

## 3) การยกเลิกการปฏิบัติ

3.1) กรณีที่เหตุการณ์เปลี่ยนแปลงหรือมีสถานะดีขึ้น ผู้ควบคุมเหตุการณ์จะส่งลดชั้นต่อนการปฏิบัติตามแผนนี้จากชั้นต่อนหนึ่งไปยังอีกชั้นต่อนหนึ่งได้ตามแต่สถานการณ์

3.2) ผู้ควบคุมเหตุการณ์จะเป็นผู้สั่งยกเลิกการปฏิบัติการณ์เมื่อเหตุการณ์ยุติลง

## 4) การบังคับบัญชา

สายการบังคับบัญชาจะสัมพันธ์กับแต่ละหน่วยงาน และระบบการบริหารภายในหน่วยงาน

4.1) ทภก. จัดสายการบังคับบัญชาอย่างมีระบบ โดยแยกโครงสร้างการบริหารหน่วยงานออกเป็นงานต่างๆ ตามแผนผังการจัดส่วนงานและการฝึกอบรมพนักงาน

4.2) หน่วยงานภาครัฐบาลตามที่ระบุไว้ในแผนนี้ มีโครงสร้างการบริหารส่วนงานแบบเดียวกัน เช่น หน่วยทหารและหน่วยราชการอื่น ๆ

4.3) หน่วยงานภาคเอกชนที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับแผนนี้ เช่น บริษัทการบินต่าง ๆ จะต้องจัดโครงสร้างการบริหารส่วนงานของตนเช่นเดียวกัน

## 5) การควบคุม

การควบคุมจะสัมพันธ์กับหน่วยงาน และความร่วมมือกันระหว่างหน่วยงาน

5.1) อำนาจและความรับผิดชอบในการปฏิบัติเพื่อรับเหตุฉุกเฉิน จะอยู่กับหน่วยงานเจ้าของพื้นที่ที่เกิดเหตุ และกฎหมายรองรับเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น

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 “การวางแผนรับมือฉุกเฉินของท่าอากาศยาน” (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 ทภก. ประกอบด้วย 14 แผนงาน ได้แก่

9.1) อากาศยานอุบัติเหตุ

9.2) อากาศยานอุบัติการณ์ภาคพื้น

9.3) อากาศยานประสบภัยขณะทำการบิน

9.4) เพลิงไหม้และการระเบิด

9.5) อุบัติเหตุและอุบัติการณ์จากสินค้าอันตราย

9.6) ภัยธรรมชาติ

9.7) การก่อวินาศกรรมจากฝูงชน

9.8) การกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมาย

9.9) การขู่วางระเบิดอากาศยานและอาคารสถานที่

9.10) วัตถุระเบิด

9.11) การปล้นยึดอากาศยาน อาคารและตัวประกัน

9.12) ผู้ประสบภัย

9.13) โรคระบาดทางการแพทย์

9.14) สึนามิ

#### 1.4.5.7 การดำเนินงานด้านมวลชนสัมพันธ์

ทกก. ได้จัดกิจกรรมด้านมวลชนสัมพันธ์เพื่อสร้างความสัมพันธ์ที่ดีกับชุมชนที่อยู่โดยรอบท่าอากาศยาน รวมทั้งประชาชนในจังหวัดภูเก็ตและจังหวัดใกล้เคียง ประกอบด้วยการเปิดโอกาสให้คณะต่างๆ เข้าศึกษาดูงานและเยี่ยมชมกิจการของท่าอากาศยาน การเข้าร่วมกิจกรรมของชุมชนในโอกาสต่างๆ การร่วมกิจกรรมทางศาสนา และกิจกรรมด้านการศึกษา เป็นต้น

### 1.5 สรุปการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ

การพัฒนาโครงการ ทกก. จะทำให้มีการเปลี่ยนแปลงองค์ประกอบของท่าอากาศยานจากที่ดำเนินการในปัจจุบัน โดยการเปรียบเทียบองค์ประกอบที่เปลี่ยนไปของรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายการการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการพัฒนา ทกก. : การปรับปรุง Runway Strip, RESA และทางขับขนาน ทกก. กับองค์ประกอบที่ดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน ตามรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม ของโครงการพัฒนาท่าอากาศยานภูเก็ต (กรณีเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ) โดยสรุปได้ดังตารางที่ 1.5-1

### 1.6 การพัฒนาท่าอากาศยานภูเก็ตตามแนวทางการพัฒนาทางวิ่ง ทางขับ ตามแผนระยะสั้น

การพัฒนาท่าอากาศยานภูเก็ตตามแนวทางการพัฒนาทางวิ่ง ทางขับ ตามแผนระยะสั้นมีองค์ประกอบในการพัฒนาสรุปได้ดัง รูปที่ 1.6-1 มีรายละเอียดในแต่ละองค์ประกอบดังนี้

(1) การก่อสร้าง RESA บริเวณหัวทางวิ่ง 09 (ด้านทิศตะวันตก) โดยทำการลดความยาวทางวิ่ง 09 เป็นระยะทาง 100 เมตร ให้เป็นไปตามมาตรฐานของ กพท. และปรับปรุง Visual Aid (Marking PAPI และ Lighting) สภาพพื้นที่และรายละเอียดในการปรับปรุงแสดงได้ดังรูปที่ 1.6-2

ทั้งนี้ ตามข้อ 2 ของประกาศกรมการบินพลเรือน (ชื่อในขณะนั้น) เรื่อง มาตรฐานการออกแบบและก่อสร้างสนามบิน พ.ศ.2556 ให้คำนิยามของพื้นที่ปลอดภัยปลายทางวิ่ง (Runway End Safety Area: RESA) หมายถึง พื้นที่ซึ่งสมมาตรกันรอบแนวเส้นกึ่งกลางทางวิ่งที่ต่อขยายออกไป และอยู่ติดกับจุดสิ้นสุดพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง (Runway Strip) ที่มีไว้เพื่อวัตถุประสงค์หลักในการลดความเสี่ยงที่จะเกิดความเสียหายแก่อากาศยานที่ลบก่อนถึงทางวิ่ง หรือวิ่งออกนอกทางวิ่งตามมาตรฐานของ ICAO กำหนดไว้ว่าทางวิ่งจะต้องมี RESA ถัดจากปลาย Runway Strip ทั้ง 2 ด้านออกไปยาวไม่น้อยกว่า 90 เมตร และมีความกว้างไม่น้อยกว่า 2 เท่าของความกว้างของทางวิ่ง

(2) การก่อสร้าง RESA บริเวณหัวทางวิ่ง 27 (ด้านทิศตะวันออก) โดยทำการยกเลิกทางหยุด (Stop Way) และต่อความยาวทางวิ่งแบบ Displacement Runway ระยะทาง 100 เมตร โดยที่จุดร่อนลงและจุดสิ้นสุดของทางวิ่งอยู่ในตำแหน่งเดิมและปรับปรุง Visual Aid (Approach Light, Marking และ Lighting) สภาพพื้นที่และรายละเอียดในการปรับปรุงแสดงได้ดังรูปที่ 1.6-3

(3) ย้ายเครื่องช่วยเดินอากาศแบบ Glide Slope และปรับปรุงพื้นที่รอบ Glide Slope เนื่องจากพื้นที่ที่ตั้งเครื่องช่วยเดินอากาศแบบ Glide Slope ในปัจจุบัน จะพัฒนาเพื่อก่อสร้างทางขับขนานเชื่อมต่อหัวทางวิ่ง 27 (รูปที่ 1.6-3)

(4) การก่อสร้างทางขับขนานเพื่อเชื่อมต่อหัวทางวิ่ง 27 โดยขยายความยาวทางขับขนานสาย P เพื่อเชื่อมต่อบริเวณหัวทางวิ่ง 27 และทางวิ่งส่วนต่อขยาย และปรับปรุง Visual Aid (Approach Light, Marking และ Lighting)



(5) ดำเนินการปรับปรุงขนาดและความลาดชัน Runway Strip ให้ได้มาตรฐาน เนื่องจากปัจจุบันทางวิ่ง (Runway) มีความกว้างของ Runway Strips 150 เมตร (ข้างละ 75 เมตร) ซึ่งไม่เป็นไปตามมาตรฐานหากพิจารณาตามมาตรฐานของประกาศ บพ. เรื่องมาตรฐานการออกแบบและก่อสร้างสนามบิน พ.ศ.2556 ที่กำหนดให้ ทางวิ่งแบบขึ้นลงด้วย เครื่องวัดประกอบการบิน (Instrument Runway) ประเภท Precision และ Non-Precision ความกว้างของพื้นที่ปลอดภัย รอบทางวิ่ง จะต้องมีความไม่น้อยกว่า 300 เมตร หรือออกจากกึ่งกลางทางวิ่ง ข้างละ 150 เมตร เมื่อพิจารณาตามข้อกำหนด ดังกล่าว ปรากฏพบสิ่งกีดขวางและอุปสรรคที่ไม่เป็นไปตามข้อกำหนดตามมาตรฐาน (แสดงดังรูปที่ 1.6-4) ที่อาจจะเป็น อันตรายต่อความปลอดภัย กรณีเมื่อมีอากาศยานวิ่งออกนอกทางวิ่ง หรือปฏิบัติการการบินเหนือพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง ระหว่างการบินขึ้นหรือร่อนลง ทก. จึงมีความจำเป็นต้องมีการดำเนินการปรับปรุงให้ได้มาตรฐานโดยเร็ว โดยได้ดำเนินการ สำรวจประเภทสิ่งกีดขวางและประเมินความเสี่ยง รวมถึงกำหนดมาตรการในการปฏิบัติเพื่อลดความเสี่ยง

ตารางที่ 1.5-1 สรุปการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการของท่าอากาศยานภูเก็ต

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	-	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 2 เส้น	มี Parallel Taxiway 1 เส้น กว้าง 23 เมตร ยาว 2,887 เมตร มี Exit Taxiway 9 เส้น และมีทางขับเข้าหลุมจอดอากาศยาน 2 เส้น	แต่จะมีการต่อขยายทางขับเพื่อเชื่อมต่อบริเวณหัวทางวิ่ง 27 และทางวิ่งส่วนต่อขยาย ซึ่งทางขับขนานยาวเพิ่มขึ้น 500 เมตร รวมทั้งก่อสร้าง Exit Taxiway เพิ่ม 2 เส้น
4. ความสามารถรองรับจำนวนเที่ยวบินในชั่วโมงเร่งด่วน	เที่ยว/ ชม.	20	22	เพิ่มขึ้น 2 เที่ยวบินต่อชั่วโมง
5. ความสามารถรองรับผู้โดยสาร	ล้านคน/ ปี	12.5	12.5	ไม่เปลี่ยนแปลง
6. จำนวนหลุมจอดอากาศยานทั้งหมด	หลุม	21	21	ไม่เปลี่ยนแปลง
- หลุมจอดอากาศยาน Type E (B-747)	หลุม	10	10	ไม่เปลี่ยนแปลง
- หลุมจอดอากาศยาน Type D (A-300)	หลุม	11	11	ไม่เปลี่ยนแปลง
7. อาคารผู้โดยสาร	-	-	-	-
- จำนวนอาคาร	อาคาร	2	2	ไม่เปลี่ยนแปลง
- พื้นที่	ตารางเมตร	52,000	52,000	ไม่เปลี่ยนแปลง
8. อาคารคลังสินค้า	ตร.ม.	5,000	5,000	ไม่เปลี่ยนแปลง
9. อาคารสำนักงาน	ตร.ม.	4,800	4,800	ไม่เปลี่ยนแปลง
10. พื้นที่จอดรถยนต์	-	-	-	-
- อาคารจอดรถยนต์	คัน	1,200	1,200	ไม่เปลี่ยนแปลง
- ลานจอดรถยนต์	คัน	850	850	ไม่เปลี่ยนแปลง
11. พื้นที่อาคารสถานีดับเพลิงและกู้ภัย	ตร.ม.	2,500	2,500	ไม่เปลี่ยนแปลง
12. พื้นที่อาคารบริการลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้นของ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)	ตร.ม.	1,850	1,850	ไม่เปลี่ยนแปลง

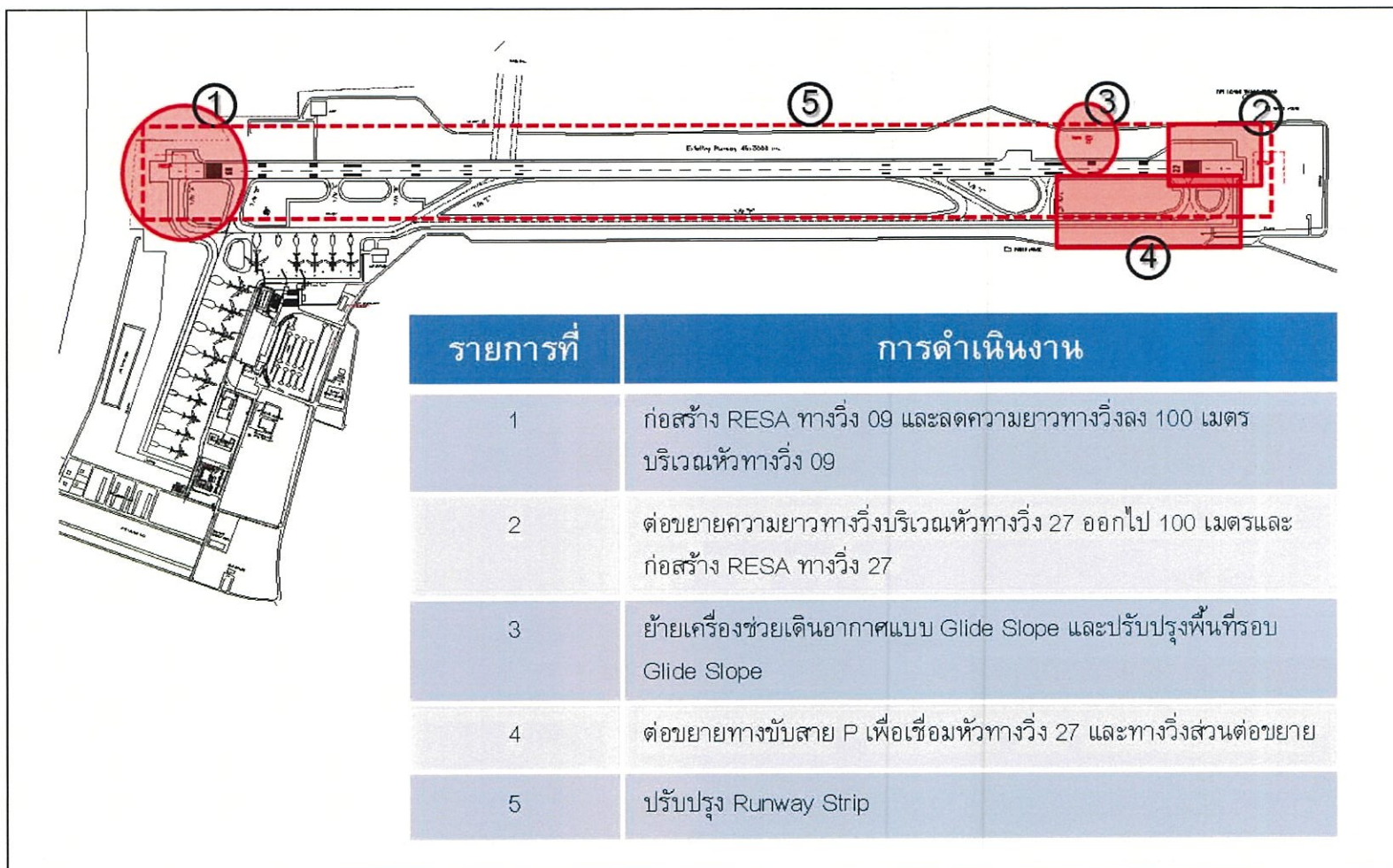
ที่มา : รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการงานสำรวจออกแบบปรับปรุง Runway Strip, RESA และทางขับขนานท่าอากาศยานภูเก็ต, 2558



### ตารางที่ 1.5-1 (ต่อ)

รายการ	หน่วย	ก่อนการพัฒนาโครงการ	หลังการพัฒนาโครงการ	การเปลี่ยนแปลง
13. น้ำประปา				
- แหล่งน้ำดิบ	-	น้ำใต้ดิน/น้ำผิวดิน	น้ำใต้ดิน/น้ำผิวดิน	ไม่เปลี่ยนแปลง
- ความต้องการใช้น้ำเฉลี่ย	ลบ.ม./วัน	2,325	2,325	ไม่เปลี่ยนแปลง
- ความสามารถในการผลิตน้ำประปา	ลบ.ม./วัน	2,900	2,900	ไม่เปลี่ยนแปลง
14. การจัดการน้ำเสีย				
- ปริมาณน้ำเสีย	ลบ.ม./วัน	1,860	1,860	ไม่เปลี่ยนแปลง
- ความสามารถของระบบบำบัดน้ำเสีย	ลบ.ม./วัน	2,300	2,300	ไม่เปลี่ยนแปลง
- แหล่งรองรับน้ำทิ้ง	-	ทะเลอันดามัน ทิศตะวันตกของ ทกก.	ทะเลอันดามัน ทิศตะวันตกของ ทกก.	ไม่เปลี่ยนแปลง
15. ระบบระบายน้ำ	-	ทางระบายน้ำหลัก 4 แนว	ทางระบายน้ำหลัก 5 แนว	เปลี่ยนรางระบายน้ำ 3 แนวบริเวณข้างทางวิ่งเป็น Box Culvert และก่อสร้างรางระบายน้ำแนวที่ 5 เพิ่มเติมด้านทิศเหนือของ ทกก.
16. การจัดการมูลฝอย				
- ปริมาณมูลฝอย	ลบ.ม./วัน	14.7 (4.42 ตัน/วัน)	14.7 (4.42 ตัน/วัน)	ไม่เปลี่ยนแปลง
- ความสามารถในการรวบรวม	ลบ.ม./วัน	38.7 (11.6 ตัน/วัน)	38.7 (11.6 ตัน/วัน)	ไม่เปลี่ยนแปลง
- ความสามารถในการเก็บขน	ลบ.ม./วัน	14.72 (4.42 ตัน/วัน)	14.72 (4.42 ตัน/วัน)	ไม่เปลี่ยนแปลง
17. ระบบถนนภายใน และถนนเข้า-ออก ทกก.				
- ถนนภายใน ทกก.	-	ระบบรถเดินทางเดี่ยว ขนาด 4 ช่องจราจร กว้างช่องละ 3.5 เมตร	ระบบรถเดินทางเดี่ยว ขนาด 4 ช่องจราจร กว้างช่องละ 3.5 เมตร	ไม่เปลี่ยนแปลง
- ถนนเข้า-ออก ทกก.	-	2 เส้นทาง (ทางหลวงหมายเลข 4031 และ 4026)	2 เส้นทาง (ทางหลวงหมายเลข 4031 และ 4026)	ไม่เปลี่ยนแปลง
18. ระบบไฟฟ้า				
- แหล่งไฟฟ้าและพลังงาน	-	การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค	การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค	ไม่เปลี่ยนแปลง
- ความต้องการใช้กระแสไฟฟ้า	-	20 MVA	20 MVA	ไม่เปลี่ยนแปลง

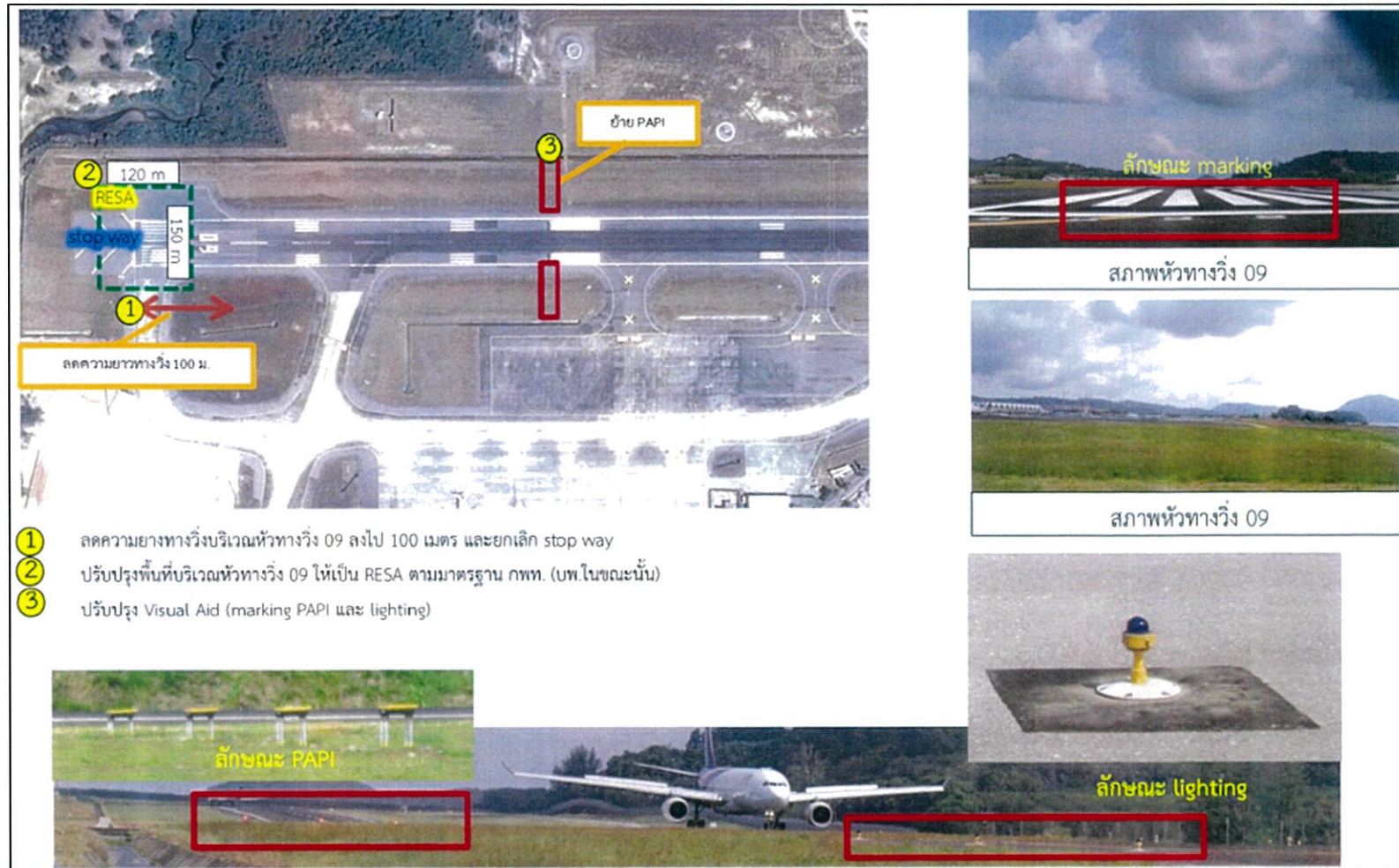
ที่มา : รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการงานสำรวจออกแบบปรับปรุง Runway Strip, RESA และทางขับขนานท่าอากาศยานภูเก็ต, 2558



ที่มา : รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการงานสำรวจออกแบบปรับปรุง Runway Strip, RESA และทางขับขนานท่าอากาศยานภูเก็ต, 2558

รูปที่ 1.6-1 แสดงตำแหน่งการดำเนินการสำรวจ ออกแบบ ปรับปรุง Runway Strip, Runway End Safety Area (RESA) และทางขับขนานท่าอากาศยานภูเก็ต





ที่มา : รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการงานสำรวจออกแบบปรับปรุง Runway Strip, RESA และทางขับขนานท่าอากาศยานภูเก็ต, 2558

รูปที่ 1.6-2 การพัฒนาทางวิ่งด้าน 09

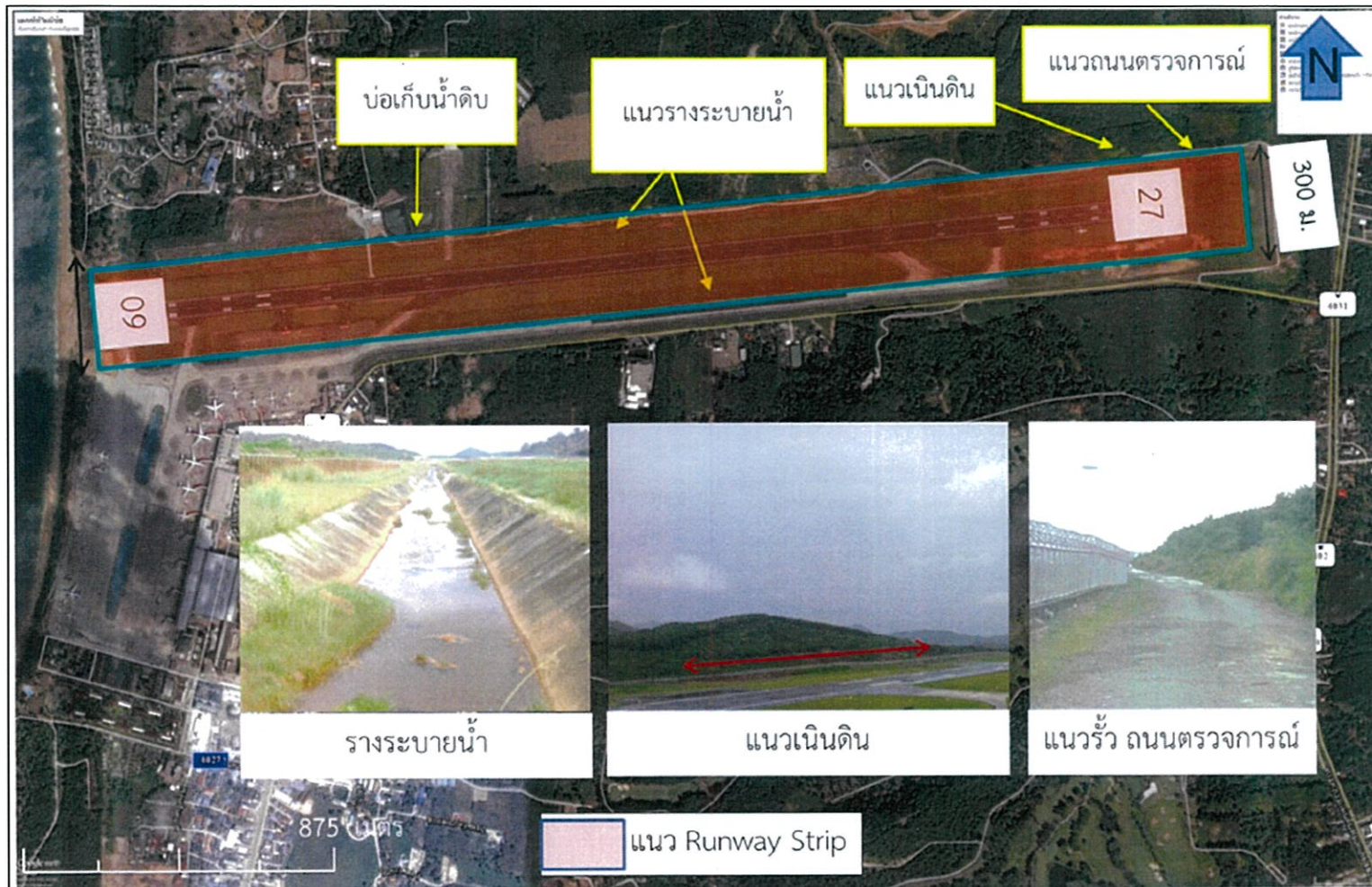




ที่มา : รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการงานสำรวจออกแบบปรับปรุง Runway Strip, RESA และทางขับขนานท่าอากาศยานภูเก็ต, 2558

รูปที่ 1.6-3 การพัฒนาทางวิ่งด้าน 27 และบริเวณที่จะต่อขยายความยาวทางขับขนานสาย P





ที่มา : รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการงานสำรวจออกแบบปรับปรุง Runway Strip, RESA และทางขับขนานท่าอากาศยานภูเก็ต, 2558

รูปที่ 1.6-4 สิ่งกีดขวางบริเวณพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง (Runway Strip)



สำหรับการดำเนินการสำรวจประเภทสิ่งกีดขวางต่างๆ ภายในพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง (Runway Strip) ซึ่งเป็นไปตามมาตรฐานของประกาศกรมการบินพลเรือน เรื่องมาตรฐานการออกแบบและก่อสร้างสนามบิน พ.ศ. 2556 มีรายละเอียดดังนี้

**1.1) พื้นที่ Graded area** ปรากฏสิ่งกีดขวางหรืออุปสรรคที่เป็นอันตรายต่ออากาศยานไม่เป็นไปตามมาตรฐานกำหนดดังนี้

**1.1.1) รางระบายน้ำคอนกรีตเสริมเหล็ก** ตลอดความยาวทั้ง 2 ด้านของทางวิ่ง ขนาดประมาณ 3 เมตร ลึกประมาณ 1 เมตร มีระยะห่างจากกึ่งกลางทางวิ่งด้านเหนือ 77 เมตร และด้านใต้ 83 เมตร สำหรับสาเหตุที่เป็นอันตรายเนื่องจากความลาดชันตามขวางบริเวณรางระบายน้ำเกินร้อยละ 2.5 และเป็นการเปลี่ยนแปลงความลาดชันแบบทันทีทันใด

**1.1.2) ลานจอดอากาศยานขนาดเล็ก (Apron C)** ประกอบด้วยหลุมจอด 21-28 จำนวน 8 หลุมจอด อยู่ห่างจากกึ่งกลางทางวิ่งประมาณ 88 เมตร สำหรับสาเหตุที่เป็นอันตรายเนื่องจากอาจมีอากาศยานที่จอดและวิ่งอยู่ภายในลานจอด ซึ่งถือเป็นวัตถุติดตรึงตรา (Fix Object) หรือวัตถุเคลื่อนที่ใดๆ (Mobile Object) ภายในพื้นที่ Graded Area และ Non-Graded Area

**1.2) พื้นที่ Non-graded Area** ปรากฏสิ่งกีดขวางหรืออุปสรรคที่เป็นอันตรายต่ออากาศยานไม่เป็นไปตามมาตรฐานกำหนด ดังนี้

**1.2.1) แนวต้นไม้สูงกว่าระดับพื้นทางวิ่ง** ตลอดแนวทางวิ่งด้านเหนือของทางวิ่ง 27 โดยห่างจากกึ่งกลางทางวิ่งประมาณ 110 เมตร สาเหตุที่เป็นอันตราย เนื่องจากต้นไม้เป็นวัตถุที่ถือได้ว่าเป็นสิ่งกีดขวางที่อาจเป็นอันตรายต่ออากาศยานภายในพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง และหากปล่อยให้ต้นไม้สูงเกิน 21.97 เมตร จะลวงล้ำเข้าไปในเขต Inner Transitional Surface

**1.2.2) แนวรั้วตาข่าย** เป็นรั้วกันพื้นที่เขตการบินกับภายนอกสนามบินและถนนรอบสนามบิน อยู่ห่างจากกึ่งกลางทางวิ่งตั้งแต่ประมาณ 110 เมตร สำหรับสาเหตุที่เป็นอันตราย เนื่องจาก รั้วเป็นวัตถุที่ถือเป็นสิ่งกีดขวางที่อาจเป็นอันตรายต่ออากาศยานในพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง

**1.2.3) เครื่องช่วยในการเดินอากาศแบบคลื่นวิทยุ** คือ อาคาร ILS Station และ Localizer Antenna ที่ไม่ใช่ Frangible Objects ที่ระยะห่างจากกึ่งกลางทางวิ่ง 120 เมตร สาเหตุที่เป็นอันตรายเนื่องจากอาคาร ILS Station และ Localizer Antenna เป็นวัตถุติดตรึงตราที่ถือเป็นสิ่งกีดขวางที่อาจเป็นอันตรายต่ออากาศยานในพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง

**1.2.4) เครื่องช่วยเดินอากาศแบบคลื่นวิทยุ** คือ อาคาร Glide Path ที่ไม่ใช่ Frangible Objects ที่ระยะห่างจากกึ่งกลางทางวิ่ง 120 เมตร สาเหตุที่เป็นอันตรายเนื่องจาก อาคาร Glide Path เป็นวัตถุติดตรึงตราที่ถือเป็นสิ่งกีดขวางที่อาจเป็นอันตรายต่ออากาศยานในพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง

**1.2.5) อาคารสูบน้ำสูง 3 เมตรและสระเก็บน้ำดิบ** อยู่ห่างจากกึ่งกลางทางวิ่ง 110 เมตร สาเหตุที่เป็นอันตราย เนื่องจากอาคารสูบน้ำเป็นวัตถุติดตรึงตราที่ถือเป็นสิ่งกีดขวางที่อาจเป็นอันตรายต่ออากาศยานในพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง

**1.2.6) ทางขับขนานด้านทิศใต้ของทางวิ่ง** โดยขอบทางอยู่ห่างจากกึ่งกลางทางวิ่ง 140 เมตร สาเหตุที่เป็น เนื่องจากระยะห่างระหว่างเส้นกึ่งกลางทางวิ่ง และเมื่อมีอากาศยานวิ่งอยู่บนทางขับ ถือว่าเป็นวัตถุเคลื่อนที่ที่อาจเป็นอันตรายต่ออากาศยานที่วิ่งอยู่บนทางวิ่ง

**1.2.7) เนินดิน บริเวณด้านทิศเหนือของทางวิ่ง** เนื่องจาก เนินดินถือเป็นสิ่งกีดขวางที่อาจเป็นอันตรายต่ออากาศยานในพื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง



## 1.7 การบริหารพื้นที่ก่อสร้างโครงการ

### 1.7.1 การปรับปรุง Runway Strip, RESA และทางขับขนาน ทกก.

รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการงานสำรวจออกแบบปรับปรุง Runway Strip, RESA และทางขับขนานท่าอากาศยานภูเก็ต การปรับปรุง Runway Strip, RESA และทางขับขนาน ทกก. จะมีพื้นที่ปรับปรุงแบ่งเป็น 3 บริเวณ (แสดงดังรูปที่ 1.7.1-1) ดังนี้

(1) บริเวณที่ 1 ก่อสร้างได้ตลอด 24 ชั่วโมง เป็นพื้นที่จากหัวทางวิ่ง 27 ไปจรดแนวรั้ว Airside ปัจจุบันด้านทิศตะวันออก เป็นการก่อสร้างในบริเวณประชิดกับทางวิ่งและทางขับ ซึ่งเป็นการก่อสร้างส่วนต่อขยายของทางวิ่งและทางขับ อันเป็นงานที่ต้องกระทำอย่างต่อเนื่อง ดังนั้น จำเป็นต้องมีการปิดทางวิ่งหรือทางขับที่เกี่ยวข้อง จึงต้องประกาศเลื่อนหัวทางวิ่ง 27 ไปทางทิศตะวันตก 250 เมตรในช่วงฤดูหนาวเป็นเวลา 4 เดือน มีกิจกรรมก่อสร้างดังนี้

- ปรับปรุงความแข็งแรงและความลาดชันของ Runway Strip และ RESA บริเวณหัวทางวิ่ง 27
- ขยายระบบระบายน้ำเพื่อรับน้ำจากส่วนขยายของทางวิ่งและทางขับ
- ต่อทางวิ่งบริเวณหัวทางวิ่ง 27 ออกไปทางทิศตะวันออกเป็นระยะทาง 100 เมตร
- ต่อทางขับขนานสาย P จากจุดสิ้นสุดเดิมไปทางหัวทางวิ่ง 27 และแยกเป็นทางขับ H และ J เชื่อมต่อหัว

ทางวิ่ง 27

- ขยายระบบระบายน้ำเพื่อรองรับการระบายน้ำจากส่วนต่อขยายของทางวิ่งและทางขับ และพื้นที่ RESA
- ทาสี ตีเส้นจราจร ติดตั้งระบบไฟบนพื้นที่ทางที่เปลี่ยนแปลงและปรับปรุงใหม่

(2) บริเวณที่ 2 ก่อสร้างได้เฉพาะช่วงที่มีประกาศปิดทางวิ่ง (02.00-07.00 น.) เป็นพื้นที่รอบทางวิ่งทิศเหนือครอบคลุมในระยะ 75 เมตรจากเส้นกึ่งกลางทางวิ่งทิศใต้ ครอบคลุมพื้นที่จากเส้นกึ่งกลางของทางวิ่งถึงแนวรั้ว Airside ด้านทิศใต้ ยกเว้นบริเวณพื้นที่ด้านทิศตะวันออกของทางขับสาย G พื้นที่บริเวณที่ 2 บริเวณนี้ครอบคลุมพื้นที่ระยะ 75 เมตรจากเส้นกึ่งกลางของทางขับและทิศตะวันตกครอบคลุมพื้นที่จากหัวทางวิ่ง 09 ถึงรั้ว Airside ด้านทิศตะวันตก มีกิจกรรมการก่อสร้างดังนี้

- ปรับปรุงความแข็งแรงและความลาดชันของ Runway Strip ด้านทิศเหนือของทางวิ่ง ระหว่างทางวิ่งกับรางระบายน้ำแนวที่ 1

- ปรับปรุงความแข็งแรง และความลาดชันของ Runway Strip และ RESA บริเวณหัวทางวิ่ง 09
- เลื่อนหัวทางวิ่ง 09 จากเดิมเข้าไปในทางวิ่งเป็นระยะทาง 100 เมตร
- เชื่อมต่อทางขับขนานสาย P เดิมกับส่วนขยาย
- ปรับปรุง/ดัดแปลงรางระบายน้ำแนวที่ 2 และ 3 ซึ่งวิ่งขนานกับทางวิ่งด้านทิศใต้เป็นแบบฝังในดิน
- ทาสี ตีเส้นจราจร ติดตั้งระบบไฟ บนพื้นที่ทางที่เปลี่ยนแปลงและปรับปรุงใหม่

อย่างไรก็ตาม จากการดำเนินการจริง ได้มีการขอปรับช่วงเวลาของแผนงานก่อสร้าง เนื่องจากต้องมีการประสานกับหน่วยงานหลายฝ่าย รวมถึงการต้องพิจารณาเวลาของเที่ยวบินด้วย ดังนั้น บริเวณนี้ จึงมีการปรับแผนการก่อสร้างให้อยู่ในช่วงเวลาระหว่าง 00.30-06.30 น.

(3) บริเวณที่ 3 ก่อสร้างได้ 24 ชั่วโมง เป็นพื้นที่ในเขตปฏิบัติการการบินที่ไม่ได้อยู่ในบริเวณที่ 1 และบริเวณที่ 2 เป็นการก่อสร้างที่อยู่ห่างจากเส้นกึ่งกลางทางวิ่งมากกว่า 75 เมตร หรืออยู่นอกเขตปฏิบัติการการบิน สามารถดำเนินการได้ตลอด 24 ชั่วโมง ดังนี้

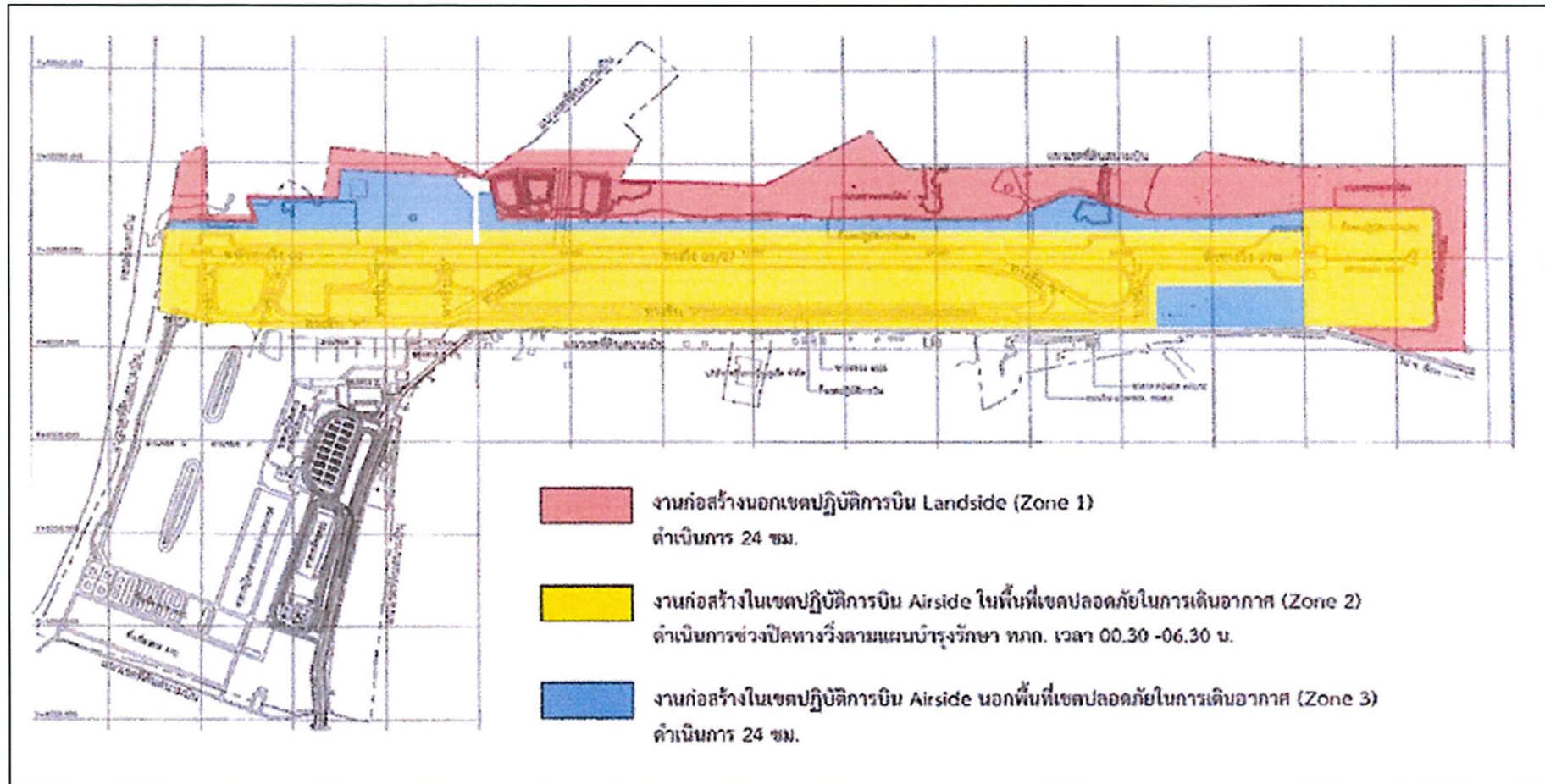
- รื้อถอนรั้ว Airside และสิ่งปลูกสร้างอื่นๆ ที่อยู่ในเขต Runway strip ด้านทิศเหนือของทางวิ่ง รวมทั้งปรับเนินดิน

- ถมบ่อเก็บน้ำเฉพาะบริเวณที่อยู่ในเขต Runway Strip ด้านทิศเหนือของทางวิ่ง
- ย้ายโรงสูบน้ำดิบ 2 หลังออกจากเขต Runway Strip ด้านทิศเหนือของทางวิ่ง
- ปรับความแข็งแรง และความลาดชันของ Runway Strip ด้านทิศเหนือของทางวิ่งเหนือรางระบายน้ำแนวที่ 1 ขึ้นไป

- ปรับพื้นที่ด้านทิศเหนือของทางวิ่งสำหรับการติดตั้ง Glide Slope และอุปกรณ์ตรวจสอบสภาพอากาศซึ่งย้ายออกมาจากแนวต่อขยายทางขับขนานด้านวังทิศใต้ของทางวิ่ง

- ปรับปรุงตัดแปลงทางระบายน้ำแนวที่ 1 เดิม ซึ่งวิ่งขนานกับทางวิ่งด้านทิศเหนือให้เป็นแบบฝังในดิน
- ก่อสร้างรั้วใหม่นอกเขต Runway Strip ทางด้านทิศเหนือของทางวิ่ง
- ก่อสร้างถนนตรวจการณ์นอกรั้วเขตปฏิบัติการบินด้านทิศเหนือ
- ก่อสร้างรางระบายน้ำแนวที่ 5 ตามแนวถนนตรวจการณ์นอกรั้วเขตปฏิบัติการบินด้านทิศเหนือ
- เบี่ยงแนวรั้วเดิมทางด้านทิศใต้ของทางขับขนานสาย P (สวนต่อขยาย) ออกนอกเขต Taxi Strip





ที่มา : รายงานการประชุมร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง งานจ้างปรับปรุง Runway Strip, Runway End Safety Area (RESA) และทางขับขนาน ทกท. วันอังคารที่ 21 ธันวาคม 2564

รูปที่ 1.7.1-1 แผนงานก่อสร้างโครงการ

### 1.7.2 การจัดเตรียมพื้นที่บ้านพักคนงาน

ในปัจจุบันมีคนงาน และพนักงานประมาณ 103 คน โดยผู้รับเหมาจะต้องจัดหาพื้นที่สำหรับบ้านพักคนงานบริเวณภายนอกพื้นที่ ทก. โดยลักษณะของบ้านพักคนงานให้เป็นไปตามแนวทางของวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์ (เมษายน, 2537) ทั้งนี้ ต้องจัดหาพื้นที่ให้เพียงพอกับจำนวนคนงาน ไม่ปลูกสร้างบนที่ลุ่ม มีน้ำขัง หรือที่ดินที่ถมด้วยขยะมูลฝอยและไม่ติดแหล่งน้ำ พื้นที่ชุมชน สถานที่อ่อนไหว เช่น วัด โรงเรียน โรงพยาบาล เป็นต้น โดยการก่อสร้างอาคารพักอาศัยต้องมีความมั่นคงแข็งแรง และถูกสุขลักษณะ ไม่เป็นอันตรายต่อผู้พักอาศัย โดยมีรายละเอียดเบื้องต้นสำหรับการจัดเตรียมพื้นที่บ้านพักคนงานดังนี้

#### (1) การจัดการระบบสาธารณูปโภค

จัดเตรียมระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการให้เพียงพอกับคนงานที่เข้ามาพักอาศัยอยู่ในบริเวณบ้านพักคนงาน ได้แก่ ระบบระบายน้ำ ระบบไฟฟ้า ระบบน้ำใช้ ระบบบำบัดน้ำเสีย การจัดการมูลฝอย ดังนี้

- **ระบบระบายน้ำ** ต้องมีทางระบายน้ำฝนและทางระบายน้ำที่ใช้แล้ว ให้ไหลได้สะดวกอย่างเพียงพอก่อนปล่อยออกสู่ทางระบายน้ำสาธารณะ และจะต้องมีตะแกรงดักขยะอยู่ในที่ที่ตรวจสอบได้
- **ระบบไฟฟ้า** จัดให้มีไฟฟ้าให้เพียงพอกับความต้องการใช้งาน โดยขอรับบริการจากการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค
- **ระบบน้ำใช้** ต้องจัดให้มีบ่อเก็บน้ำหรือถังน้ำ กักน้ำให้เพียงพอแก่การใช้งาน และจัดเตรียมน้ำใช้ให้เพียงพอต่อการอุปโภค-บริโภคของคนงานที่พักอยู่ในบริเวณบ้านพักคนงาน โดยจัดให้มีน้ำใช้ไม่น้อยกว่า 150 ลิตรต่อคนต่อวัน ทั้งนี้ ผู้รับเหมาสามารถขอรับบริการจากการประปาส่วนภูมิภาคหรือหน่วยงานให้บริการที่รับผิดชอบ
- **การจัดการน้ำเสีย** จัดให้มีห้องน้ำ ห้องส้วมที่ถูกสุขลักษณะสำหรับคนงานให้เพียงพอกับคนงานก่อสร้างในอัตราส่วนไม่น้อยกว่า 1 ห้องต่อ 20 คน และการบำบัดน้ำเสียจากห้องส้วมจะต้องเป็นไปโดยถูกสุขลักษณะก่อนปล่อยออกสู่ทางระบายน้ำสาธารณะ โดยจัดให้มีระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปที่มีขนาดบำบัดเพียงพอ (คิดประมาณน้ำเสียร้อยละ 80 ของน้ำใช้ เท่ากับ 200 ลิตรต่อคนต่อวัน) เพื่อบำบัดน้ำเสียที่เกิดจากกิจกรรมของคนงานให้มีคุณภาพตามมาตรฐานน้ำทิ้งก่อนระบายออกสู่ภายนอก
- **การจัดการขยะมูลฝอย** จัดวางถังรองรับมูลฝอยจากกิจกรรมของคนงานให้เพียงพอ โดยประเมินอัตราการเกิดมูลฝอยจากบ้านพักคนงาน 0.71 กิโลกรัมต่อคนต่อวัน และประสานให้หน่วยงานที่รับผิดชอบเข้ามาจัดเก็บไปกำจัดเป็นประจำ (ปัจจุบันมีหน่วยงานที่รับผิดชอบเข้ามาจัดเก็บความถี่ 2-3 วันต่อสัปดาห์)
- ติดตั้งถังดับเพลิงไว้ในบริเวณที่พักคนงานอย่างน้อย 1 ชุดต่ออาคาร หรือติดตั้งไว้ในระยะทางไม่เกิน 45 เมตรต่อ 1 ชุด โดยติดตั้งในบริเวณที่สังเกตเห็นได้ง่าย และเข้าถึงสะดวก

#### (2) การจัดการด้านรักษาความปลอดภัย

เพื่อป้องกันปัญหาการทะเลาะวิวาท และความขัดแย้งของคนงานก่อสร้างกับคนในพื้นที่ ผู้รับเหมาจะต้องมีการกำหนดมาตรการป้องกันทั้งในลักษณะการควบคุมการเข้า-ออก และการกำหนดกฎระเบียบต่างๆ สำหรับใช้กำกับ ดูแล และควบคุมความประพฤติคนงาน ได้แก่

- ล้อมรั้วรอบพื้นที่บ้านพักคนงาน และควบคุมการเข้า-ออก ให้ใช้เส้นทางเดียวเพื่อความสะดวกในการรักษาความปลอดภัย
- จัดเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย ควบคุมการเข้า-ออกบริเวณประตูทางเข้าตลอด 24 ชั่วโมง และกำหนดระยะเวลาปิด-เปิดประตู
- จัดทำทะเบียนรายชื่อ ที่อยู่ของคนงานที่เข้ามาพักในบริเวณบ้านพักคนงาน



- จัดให้มีไฟฟ้าแสงสว่างในเวลากลางคืน ในบริเวณพื้นที่อย่างเพียงพอ
- ควบคุมดูแลพฤติกรรมคนงานอย่างใกล้ชิดเพื่อมิให้เกิดความเดือดร้อนแก่คนในพื้นที่ รวมทั้งกำหนดบทลงโทษ กรณีที่คนงานฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามกฎระเบียบที่กำหนดไว้
- ประสานขอความร่วมมือจากเจ้าหน้าที่ตำรวจในพื้นที่ ช่วยสอดส่องดูแลความประพฤติและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของคนงานก่อสร้าง

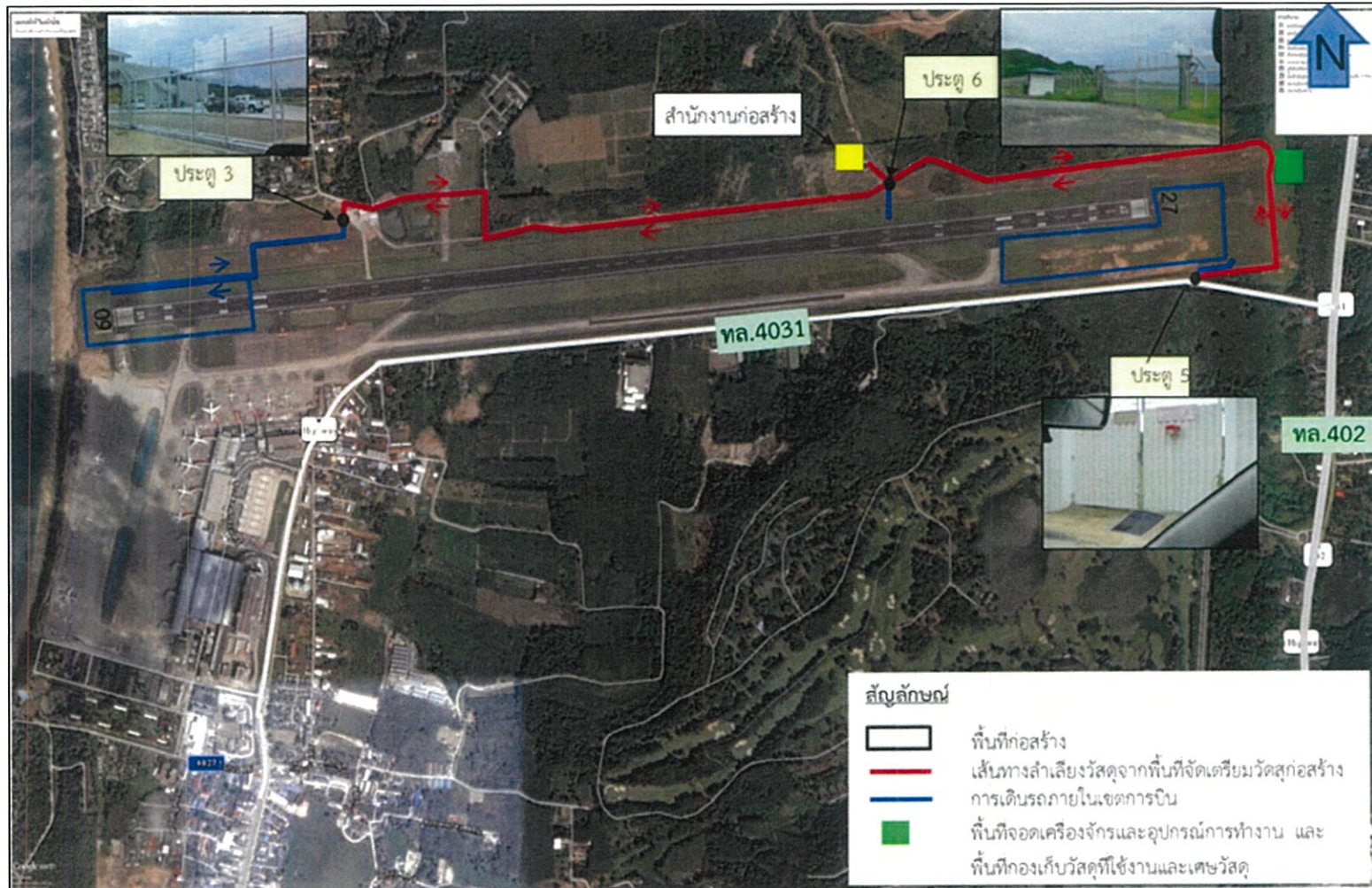
### 1.7.3 การจัดเตรียมพื้นที่จัดเก็บวัสดุ และสำนักงานก่อสร้างโครงการ

สำนักงานก่อสร้างโครงการ จะตั้งอยู่บริเวณด้านทิศเหนือของโครงการนอกแนวรั้วของพื้นที่เขตปฏิบัติการการบิน (Airside) ซึ่งเป็นพื้นที่ที่กำหนดไว้สำหรับเป็นสำนักงานก่อสร้างโครงการ (Site Office) สำหรับพื้นที่จัดเตรียมไว้จัดเก็บวัสดุที่เก็บอุปกรณ์ เตรียมวัสดุและเครื่องจักรต่างๆ จะตั้งอยู่ในบริเวณด้านทิศตะวันออกของทางวิ่งด้าน 27 นอกแนว Airside นอกจากนี้ พื้นที่บริเวณดังกล่าวยังมีถนนและทางเข้า-ออก แยกจากทางเข้าออกของผู้มาใช้บริการ ทกท. อย่างชัดเจน พื้นที่จัดเตรียมไว้สำหรับเก็บวัสดุก่อสร้างและอาคารสำนักงานก่อสร้างโครงการแสดงดังรูปที่ 1.7.3-1

#### (1) การจัดการระบบสาธารณูปโภค

จัดเตรียมระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการให้เพียงพอแก่คนงานที่เข้ามาทำงานในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง รวมถึงความต้องการใช้งานในกิจกรรมการก่อสร้าง ได้แก่ ระบบระบายน้ำ ระบบไฟฟ้า ระบบน้ำใช้ ระบบบำบัดน้ำเสีย การจัดการมูลฝอย ดังนี้

- **ระบบระบายน้ำ** จัดทำระบบระบายน้ำจากพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อรวบรวมและระบายน้ำจากบริเวณต่างๆ ลงสู่คลองระบายน้ำภายในพื้นที่ ทกท. รวมทั้งมีการทำแนวคันดินกั้นตามแนวคลองขุดที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อลดตะกอนดินที่จะถูกชะพาลงสู่คลองระบายน้ำ
- **ระบบไฟฟ้า** จัดให้มีไฟฟ้าให้เพียงพอแก่ความต้องการใช้งาน โดยขอรับบริการจากการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค หรือขอรับบริการจาก ทกท. ทั้งนี้ การจ่ายกระแสไฟฟ้าเพื่อเป็นแสงสว่างและพลังงานสำหรับเครื่องจักรอุปกรณ์ก่อสร้างต้องเป็นไปตามกฎกระทรวงไฟฟ้า สายไฟฟ้าที่ใช้ต้องเป็นสายไฟฟ้าที่ได้มาตรฐานอุตสาหกรรม การเดินสายไฟฟ้าให้ลอยเหนือศีรษะคนเสมอ ตลอดจนมีสะพานไฟป้องกันเป็นระยะๆ ตามกำลังกระแสที่ใช้ การตัดต่อวงจรไฟฟ้าให้กระทำโดยวิศวกรไฟฟ้าเสมอ
- **ระบบน้ำใช้** จัดเตรียมน้ำใช้ให้เพียงพอแก่การอุปโภค-บริโภคของคนงานที่เข้ามาทำงาน โดยขอรับบริการจาก ทกท. หรือซื้อน้ำจากเอกชน โดยจัดให้น้ำใช้ไม่น้อยกว่า 70 ลิตรต่อคนต่อวัน (ปัจจุบันมีการขอรับบริการจากการประปาส่วนภูมิภาคสาขาภูเก็ตเพื่อจ่ายน้ำประปาให้กับโครงการโดยตรง)



ที่มา : รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการงานสำรวจออกแบบปรับปรุง Runway Strip, RESA และทางขับขนานท่าอากาศยานภูเก็ต, 2558

รูปที่ 1.7.3-1 พื้นที่จัดเตรียมวัสดุก่อสร้าง และเส้นทางเข้า-ออกพื้นที่ก่อสร้าง



- **การจัดการน้ำเสีย** จัดเตรียมห้องน้ำ-ห้องส้วมให้เพียงพอกับคนงานก่อสร้างตามประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่อง กำหนดสวัสดิการเกี่ยวกับสุขภาพอนามัยสำหรับลูกจ้าง ประกาศในราชกิจจานุเบกษา ฉบับพิเศษ เล่ม 103 ตอนที่ 17 วันที่ 3 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2529 ข้อ 1(3) และ 1(4) ซึ่งกำหนดให้สถานที่ทำงานที่มีลูกจ้างทำงานเกิน 80 คนขึ้นไป ต้องจัดให้มีห้องส้วมไม่น้อยกว่า 3 ที่ และต้องจัดให้มีเพิ่มขึ้นอีกอย่างละ 1 ที่สำหรับจำนวนลูกจ้างทุก 50 คน สำหรับเศษที่เกินมา ถ้าเกิน 25 คนให้ถือเป็น 50 คน และจัดให้มีระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปที่มีขนาดบำบัดเพียงพอ (คิดปริมาณน้ำเสีย 70 ลิตรต่อคนต่อวัน) เพื่อบำบัดน้ำเสียที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมของคนงานให้มีคุณภาพตามมาตรฐานน้ำทิ้งก่อนระบายออกสู่คลองระบายน้ำภายใน ทก.

- **การจัดการขยะมูลฝอย** จัดวางถังรองรับมูลฝอยจากกิจกรรมของคนงานให้เพียงพอ โดยประเมินอัตราการเกิดมูลฝอย 0.44 กิโลกรัมต่อคนต่อวัน และประสานงานให้หน่วยงานที่รับผิดชอบเข้ามาจัดเก็บไปกำจัดเป็นประจำ (ปัจจุบันมีหน่วยงานที่รับผิดชอบเข้ามาจัดเก็บความถี่ 2-3 วันต่อสัปดาห์)

## (2) การจัดการด้านรักษาความปลอดภัย

- ความคุมการเข้า-ออกจากพื้นที่ให้ใช้เส้นทางเดียวเพื่อสะดวกในการรักษาความปลอดภัย
  - จัดเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยควบคุมการเข้า-ออกบริเวณประตูที่จะเข้าสู่พื้นที่เขตปฏิบัติการการบิน (Airside) ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง
  - ติดตั้งป้ายแสดงเขตก่อสร้าง ป้ายเตือนอันตรายในจุดที่เห็นได้ชัด
  - จัดทำทะเบียนรายชื่อของคนงานที่เข้ามาทำงานและจะต้องติดบัตรในขณะเข้ามาปฏิบัติงานในพื้นที่
  - ควบคุมดูแลพฤติกรรมคนงานอย่างใกล้ชิด เพื่อมิให้เกิดความเดือดร้อนแก่พนักงานและผู้ใช้บริการ ทก.
- รวมทั้งกำหนดบทลงโทษ กรณีที่คนงานฝ่าฝืน ไม่ปฏิบัติตามกฎระเบียบที่กำหนดไว้
- ติดตั้งถังดับเพลิงไว้ในบริเวณสำนักงานโครงการ โดยติดตั้งในบริเวณที่สังเกตเห็นได้โดยง่าย และเข้าถึงได้สะดวก

## (3) การปรับปรุงพื้นที่ภายหลังจากการก่อสร้าง

เมื่อทำการก่อสร้างแล้วเสร็จ กำหนดให้บริษัทผู้รับเหมาเคลื่อนย้ายสำนักงานโครงการ วัสดุก่อสร้างออกจากพื้นที่ก่อสร้าง รวมทั้งปรับถมพื้นที่ให้มีสภาพเหมือนเดิม

### 1.7.4 การขนส่งวัสดุอุปกรณ์และคนงานก่อสร้างโครงการ

การขนส่งวัสดุอุปกรณ์และคนงานก่อสร้างจากบ้านพักคนงานไปยังพื้นที่จัดเตรียมวัสดุอุปกรณ์บริเวณด้านทิศเหนือของ ทก. นั้น จะหลีกเลี่ยงในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน โดยการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ เครื่องจักร และคนงานเข้าสู่บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง จะใช้ถนนตรวจการณ์แยกจากทางหลวงหมายเลข 4031 ซึ่งถนนตรวจการณ์ใช้สำหรับเจ้าหน้าที่ตรวจการณ์บริเวณพื้นที่รอบ ทก. รวมทั้งใช้สำหรับการซ่อมบำรุงพื้นที่ ทก. มีรายละเอียดเส้นทางในการเข้า-ออกดังนี้

- พื้นที่ก่อสร้างบริเวณหัวทางวิ่ง 09 จะเข้าบริเวณประตูทางเข้าข้างสถานีดับเพลิงและกู้ภัยแห่งใหม่
- พื้นที่ก่อสร้างบริเวณหัวทางวิ่ง 27 และพื้นที่ส่วนต่อขยายทางขับสาย P จะเข้าบริเวณประตู 5 ด้านทิศใต้ของ ทก. อยู่ใกล้กับพื้นที่ที่จะก่อสร้างมากที่สุด โดยบริเวณประตูทางเข้า-ออกจะมีป้อม รปภ. รวมทั้งพนักงานรักษาความปลอดภัยดูแลการเข้า-ออกของคนงานและเครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้างอย่างเคร่งครัด
- พื้นที่ด้านทิศเหนือของทางวิ่ง จะเข้าบริเวณประตู 6 ด้านทิศเหนือของ ทก. และบริเวณประตูทางเข้า-ออกจะมีป้อม รปภ. รวมทั้งพนักงานรักษาความปลอดภัยดูแลการเข้า-ออกของคนงานและเครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้างอย่างเคร่งครัด

ทางโครงการได้กำหนดมาตรการให้บริษัทผู้รับเหมาปฏิบัติเพื่อลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นดังนี้

- การขนส่งวัสดุอุปกรณ์ และคนงานของผู้รับเหมาก่อสร้างจะต้องหลีกเลี่ยงการใช้เส้นทางที่กีดขวางการเดินทางของผู้ใช้บริการ ทกท.
- ควบคุมพนักงานขับรถให้ปฏิบัติตามเครื่องหมายจราจร และกฎจราจรอย่างเคร่งครัด อาทิ การควบคุมความเร็วรถ การกำหนดน้ำหนักบรรทุกของรถยนต์ การหยุดหรือจอดรถ เป็นต้น
- ตรวจสอบดูแลสภาพรถที่นำมาใช้งานให้อยู่ในสภาพมั่นคง แข็งแรงและมีคุณสมบัติเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในหมวดที่ 1 ลักษณะของรถที่ใช้ในทาง ตาม พรบ. จราจรทางบก พ.ศ. 2522
- มีการปิดคลุมกระบะรถให้มิดชิดเพื่อป้องกันการร่วงหล่นของวัสดุอุปกรณ์
- จัดให้มีเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกบริเวณทางเข้า-ออกพื้นที่ก่อสร้าง
- ติดตั้งเครื่องหมายหรือสัญญาณเตือนบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง และเส้นทางที่ใช้ในการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ให้เห็นได้ชัดเจนทั้งในช่วงกลางวันและกลางคืน

## 1.8 ความคืบหน้าในการก่อสร้างโครงการ

บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน) (ITD) ได้รับการว่าจ้างจากบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ให้เป็นผู้รับจ้างการก่อสร้างโครงการปรับปรุง Runway Strip, RESA และทางขับขนานท่าอากาศยานภูเก็ต ตามสัญญาเลขที่ DCI10-640021 ลงวันที่ 22 มกราคม 2564 โดยได้มีการรับมอบพื้นที่ภายนอกเขตปฏิบัติการการบิน (Landside) ในช่วงเดือนตุลาคม-พฤศจิกายน 2564 และเริ่มรับมอบพื้นที่ภายในเขตปฏิบัติการการบิน (Airside) ในช่วงเดือนมกราคม 2565

ในระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2567 ได้ดำเนินกิจกรรมต่างๆ โดยมีกิจกรรมหลัก ได้แก่

- งานรื้อถอน เคลื่อนย้ายสิ่งปลูกสร้างเดิม
- งานปรับปรุงพื้นที่ Graded Area, Runway Strip และ RESA
- งานก่อสร้างพื้นทางสนามบิน
- งานระบบระบายน้ำจากพื้นที่ Airside และส่วนต่อขยาย
- งานระบบไฟฟ้าสนามบิน
- งานก่อสร้างรั้วเขตปฏิบัติการบิน
- งานก่อสร้างถนนตรวจการณ์
- งานก่อสร้างอาคาร และระบบต่าง ๆ

ทั้งนี้ ความคืบหน้าในการก่อสร้างโครงการตามแผนงานก่อสร้าง แสดงได้ดังตาราง 1.8-1 คิดเป็นความก้าวหน้าของงานร้อยละ 84.11 (ข้อมูล ณ วันที่ 22 สิงหาคม 2567) และสภาพปัจจุบันของพื้นที่ก่อสร้างโครงการ แสดงได้ดังภาพถ่ายที่ 1.8-1

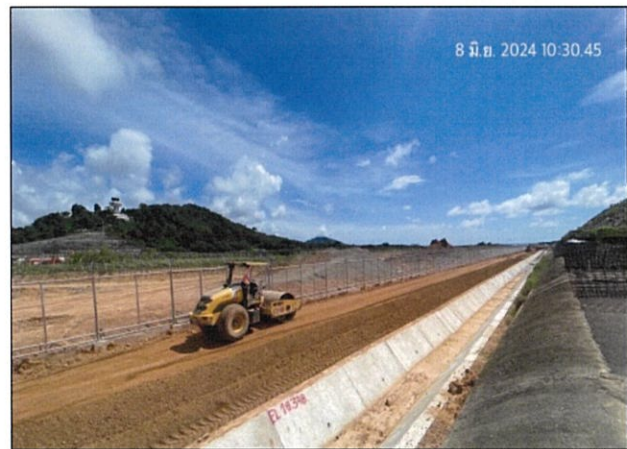


ตารางที่ 1.8-1 สรุปความก้าวหน้าของงานจ้างก่อสร้างโครงการปรับปรุง Runway Strip, RESA และทางขับขนานท่าอากาศยานภูเก็ต

แผนงาน	ที่ปรึกษา/ ผู้รับจ้าง	วันที่ลงนามในสัญญา	วันที่รับมอบพื้นที่จาก ทอท.	กำหนดโครงการแล้วเสร็จ	ความคืบหน้าของ การดำเนินงาน (ร้อยละ)
1. งานรื้อถอน เคลื่อนย้ายสิ่งปลูกสร้างเดิม	บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน)	22 มกราคม 2564 (โดยต่อสัญญาครั้งล่าสุดเมื่อ วันที่ 30 เมษายน 2567)	15 พฤศจิกายน 2564	9 พฤศจิกายน 2565  (สัญญากำหนดแล้วเสร็จ วันที่ 24 มกราคม 2568)	66.98
2. งานปรับปรุงพื้นที่ Graded Area, Runway Strip และ RESA			6 มกราคม 2565		85.93
3. งานก่อสร้างพื้นทางสนามบิน			1 เมษายน 2565		97.96
4. งานระบบระบายน้ำจากพื้นที่ Airside และส่วนต่อขยาย			1 เมษายน 2565		99.80
5. งานระบบไฟฟ้าสนามบิน			1 เมษายน 2565		84.22
6. งานก่อสร้างรั้วเขตปฏิบัติการบิน			N/A		37.43
7. งานก่อสร้างถนนตรวจการณ์			N/A		38.59
8. งานก่อสร้างอาคาร และระบบต่าง ๆ			N/A		48.50

หมายเหตุ : N/A หมายถึง ยังไม่ได้ดำเนินการ

ที่มา : บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน), ข้อมูล ณ วันที่ 22 สิงหาคม 2567



ภาพถ่ายที่ 1.8-1 สภาพปัจจุบันของพื้นที่ก่อสร้างโครงการ (ณ เดือนมิถุนายน 2567)