

---

## บทที่ 2

ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไข  
ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง

---

## ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง

### 2.1 บทนำ

บริษัท เอสจีเอส (ประเทศไทย) จำกัด ได้ดำเนินการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง ของโครงการปรับปรุง Runway Strip, RESA และทางขับขนานท่าอากาศยานภูเก็ต ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2567 ตามขอบเขตการดำเนินงานที่กำหนดไว้ในข้อกำหนดและรายละเอียดในการจัดจ้างที่ปรึกษา (TOR) และรายละเอียดมาตรการที่กำหนดไว้ใน รายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการพัฒนา ทกภ. : การปรับปรุง Runway Strip, RESA และทางขับขนาน ทกภ. ซึ่งได้รับการเห็นชอบแล้วจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ (คชก.) และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้มีมติรับทราบแล้วตั้งเอกสารแนบที่ 1 โดยครอบคลุมมาตรการด้านต่างๆ ดังนี้

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

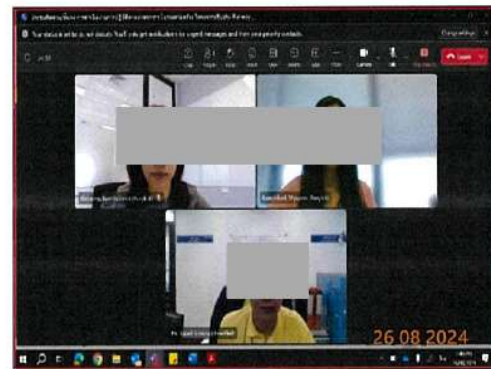
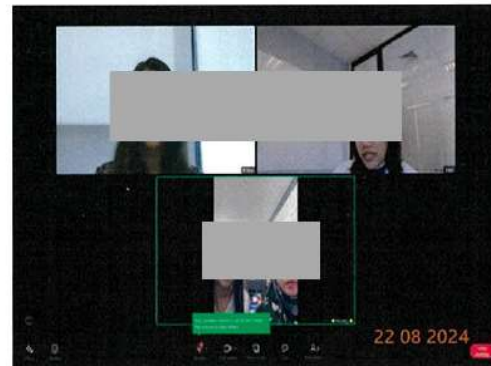


## 2.2 วิธีการติดตามตรวจสอบ

บริษัท เอสจีเอส (ประเทศไทย) จำกัด ได้ดำเนินการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการพัฒนาท่าอากาศยานภูเก็ต : การปรับปรุง Runway Strip, RESA และทางขับขนานท่าอากาศยานภูเก็ต ในระยะก่อสร้าง โดยการเก็บรวบรวมข้อมูลจากเอกสารหลักฐานต่างๆ การลงพื้นที่สำรวจ และการถ่ายภาพในพื้นที่ที่เกี่ยวข้องกับมาตรการฯ การสอบถามข้อมูลเกี่ยวกับการดำเนินงาน ปัญหาหรืออุปสรรค และการปรับปรุงแก้ไขปัญหาจากเจ้าหน้าที่/บุคลากรของ ทกภ. และบริษัทผู้รับจ้างดำเนินการก่อสร้าง ซึ่งได้แก่ บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน) (ITD)

## 2.3 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

บริษัท เอสจีเอสฯ ได้ทำการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการปรับปรุง Runway Strip, RESA และทางขับขนานท่าอากาศยานภูเก็ต ซึ่งได้ดำเนินการประชุมผ่านระบบการประชุมออนไลน์ เพื่อตรวจสอบเอกสาร สัมภาษณ์ผู้ปฏิบัติงานเกี่ยวกับการดำเนินงาน ปัญหาหรืออุปสรรคที่เกิดขึ้น และการแก้ไขปรับปรุงปัญหาดังกล่าว พร้อมทั้งภาพถ่ายการปฏิบัติตามมาตรการฯ ต่างๆ เพื่อใช้ประกอบในการจัดทำรายงานฯ เมื่อวันที่ 22 สิงหาคม 2567 และ 26 สิงหาคม 2567 (ภาพถ่ายที่ 2.3-1) โดยมีรายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ แสดงดังตารางที่ 2.3-1 ภาพถ่ายที่ 2.3-2 ถึงภาพถ่ายที่ 2.3-37 และเอกสารแนบที่ 1 ถึงเอกสารแนบที่ 24



ภาพถ่ายที่ 2.3-1 การติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ 1 ประจำปี 2567



รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการพัฒนาท่าอากาศยานภูเก็ต : การปรับปรุง Runway Strip, RESA และทางขับขนานท่าอากาศยานภูเก็ต ในระยะก่อสร้าง  
ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2567 :  
บทที่ 2 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง

ตารางที่ 2.3-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุง Runway Strip, RESA และทางขับขนานท่าอากาศยานภูเก็ต ในระยะก่อสร้าง  
ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2567

ลำดับ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถ ปฏิบัติตามมาตรการฯ และ แนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
1 1.1	การบริหารจัดการพื้นที่ก่อสร้าง (ระยะก่อนการก่อสร้าง) เพื่อให้การดำเนินการด้านการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการ ติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการพัฒนาท่าอากาศยานภูเก็ต (ทกภ.) : การปรับปรุง Runway Strip, RESA และทางขับขนาน ทกภ. จากโครงการ เป็นไปอย่างถูกต้องและมีประสิทธิภาพ และทกภ. ในฐานะผู้รับผิดชอบจะต้องแจ้งแจ้งทำ ความเข้าใจถึงมาตรการที่ผู้ที่เกี่ยวข้องจะต้องปฏิบัติ และนำตารางมาตรการฯ ดังกล่าว มาแนบท้ายสัญญาจ้างผู้รับเหมาก่อสร้างเพื่อให้ผู้รับเหมาก่อสร้างปฏิบัติตามอย่าง เคร่งครัด	- ทกภ. ได้ว่าจ้างบริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน) (ITD) ให้เป็นผู้ดำเนินการก่อสร้างโครงการปรับปรุง Runway Strip, RESA และทางขับขนานท่าอากาศยานภูเก็ต ตามสัญญาเลขที่ DCI10- 640021 ลงวันที่ 22 มกราคม 2564 โดยในข้อกำหนดรายละเอียด ขอบเขตงาน (TOR) ซึ่งผนวกในสัญญาได้ระบุถึงการจัดทำแผนการ จัดการด้านความปลอดภัย สิ่งแวดล้อม และอาชีวอนามัยแล้ว	-	เอกสารแนบที่ 2 ข้อกำหนดรายละเอียด ขอบเขตงาน (TOR) ของงาน จ้างก่อสร้างโครงการ ปรับปรุง Runway Strip, RESA และทางขับขนาน ทกภ.
1.2	จัดจ้างที่ปรึกษาบริหารจัดการโครงการ (PMC) เพื่อวางแผนการบริหารจัดการบริเวณ พื้นที่ก่อสร้างให้เป็นไปอย่างเป็นระบบและมีประสิทธิภาพ	- ทกภ. มิได้มีการจัดจ้างที่ปรึกษาบริหารจัดการโครงการหรือ PMC เพื่อเข้ามาวางแผนบริหารจัดการโครงการ แต่ได้มีการแต่งตั้ง คณะกรรมการตรวจรับงานเพื่อดูแลบริหารจัดการโครงการก่อสร้าง รวมถึงการควบคุมงานให้เป็นไปตามแผนงานต่างๆ ที่กำหนดไว้ใน สัญญาจ้าง ทั้งนี้ ในการบริหารจัดการและตรวจสอบการปฏิบัติงาน ของผู้รับจ้างโดย ทอท. จะประกอบด้วยหน่วยงาน 2 ส่วน ได้แก่ ตัวแทนจากท่าอากาศยานภูเก็ต (ทกภ.) และตัวแทนจากฝ่ายวิศวกรรม โครงการ (ฟวค ทอท.) ซึ่งจะร่วมเป็นทีมที่ปรึกษาและควบคุมงานก่อสร้าง โครงการ	-	ภาพถ่ายที่ 2.3-2 ห้องที่ปรึกษาโครงการ

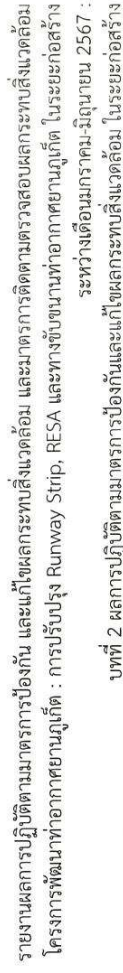




รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการพัฒนาท่าอากาศยานภูเก็ต : การปรับปรุง Runway Strip, RESA และทางขับขนานท่าอากาศยานภูเก็ต ในระยะก่อสร้าง  
ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2567 :  
บทที่ 2 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง

ตารางที่ 2.3-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุง Runway Strip, RESA และทางขับขนานท่าอากาศยานภูเก็ต ในระยะก่อสร้าง  
ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2567 (ต่อ)

ลำดับ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการฯ และ แนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
1.3	ติดตั้งป้ายประกาศ โดยระบุรายละเอียดโครงการ ระยะเวลาก่อสร้าง ผู้รับเหมาก่อสร้าง มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบที่สำคัญ หมายเลขโทรศัพท์ และสถานที่ติดต่อ พร้อมทั้งจัดเจ้าหน้าที่รับเรื่องเรียนเพื่อแก้ไขปัญหาที่อาจเกิดขึ้น	- ITD ได้จัดทำป้ายประกาศซึ่งมีการระบุรายละเอียดโครงการ ระยะเวลาก่อสร้าง รายชื่อผู้ดำเนินงานและควบคุมงาน รวมถึงชื่อ และเบอร์โทรศัพท์ที่สามารถติดต่อได้กรณีมีข้อร้องเรียนเกิดขึ้น โดยได้ทำการติดตั้งป้ายประกาศดังกล่าวไว้บริเวณด้านหน้าพื้นที่ ก่อสร้างโครงการบริเวณทางหลวงหมายเลข 4031	-	ภาพถ่ายที่ 2.3-3 ป้ายประกาศโครงการ
1.4	ติดตั้งป้ายเตือนอันตรายจากการก่อสร้าง รวมทั้งเจ้าหน้าที่ดูแลรักษาความปลอดภัย บริเวณทางเข้า-ออกพื้นที่ก่อสร้าง	- ป้ายเตือนอันตรายจากการก่อสร้างได้ถูกติดตั้งไว้บริเวณด้านหน้า พื้นที่ ก่อสร้างโครงการ รวมถึงการจัดให้มีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยเพื่อคอยอำนวยความสะดวกในการเข้า-ออกพื้นที่ ก่อสร้างโครงการ บริเวณทางเข้าพื้นที่ก่อสร้างประตู 4 และประตู 6 ไร้ตลอด 24 ชั่วโมง	-	ภาพถ่ายที่ 2.3-4 ป้ายเตือนอันตราย จากการก่อสร้าง ภาพถ่ายที่ 2.3-5 เจ้าหน้าที่รักษา ความปลอดภัยบริเวณ ทางเข้าออกพื้นที่ก่อสร้าง
1.5	กำหนดให้ผู้รับเหมาวางแผนเส้นทางขนส่งวัสดุก่อสร้าง และคนงานก่อสร้างอย่างเป็นระบบและไม่เกิดขวางเส้นทางคมนาคมของผู้โดยสาร โดยเสนอแผนงานให้ ทภก. พิจารณาก่อนดำเนินการ	- ITD ได้จัดทำแผนการขนส่งวัสดุก่อสร้าง และคนงานก่อสร้าง และ นำเสนอต่อคณะกรรมการตรวจรับงานเพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบ ก่อนการดำเนินการแล้ว	-	เอกสารแนบที่ 3 แผนการจัดการจราจรและ การกำหนดเส้นทางเดินรถ



ลำดับ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการฯ และแนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
1.6	ควบคุมรถบรรทุกที่สุดก่อสร้างให้ปฏิบัติตามกฎหมายที่กำหนด ปิดคลุมกระบะรถบรรทุกให้มิดชิด มีการล้างล้อรถก่อนออกจากร้านที่ก่อสร้าง รวมทั้งจัดให้มีเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกบริเวณทางเข้า-ออกพื้นที่ก่อสร้าง	<p>- โดยปกติรถบรรทุกที่สุดก่อสร้างหากมีการขนวัสดุออกนอกพื้นที่ก่อสร้างจะมีการปิดคลุมด้วยผ้าใบเพื่อป้องกันการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง และการรบกวนกลิ่นลงบนถนน ซึ่งปัจจุบันไม่มีการขนวัสดุออกนอกพื้นที่ก่อสร้าง โดยจะเป็นการขนวัสดุภายในพื้นที่ก่อสร้างเท่านั้นจึงได้มีการปิดคลุมวัสดุด้วยผ้าใบแต่อย่างใด เนื่องจากเป็นการขนส่งในระยะทางสั้นๆ ภายในเขต Airside รวมถึงจัดให้มีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยเพื่อคอยอำนวยความสะดวกในการเข้า-ออกพื้นที่ก่อสร้างโครงการ ไรต์ลวด 24 ชั่วโมง</p> <p>สำหรับพื้นที่ล้างล้อรถนั้น ในระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2567 ITD ได้จัดพื้นที่ล้างล้อรถบริเวณ ประตู 4 แล้ว รวมถึงมีการล้างพื้นที่ก่อสร้าง และรั้วแนวรั้วหลังจากพาหนะออกจากรั้วพื้นที่ก่อสร้าง นอกจากนั้นทาง ITD ก็ยังคงได้จัดให้มีพนักงานชุดทำความสะอาดสำหรับเก็บกวาดเศษดิน และหินบนถนน รวมถึงทำความสะอาดภายในพื้นที่ก่อสร้างด้วย</p>	-	<p>ภาพถ่ายที่ 2.3-6</p> <p>เจ้าหน้าที่ทำความสะอาดพื้นที่ล้างล้อรถ พื้นที่ก่อสร้าง และถนนที่ใช้ในการสัญจร</p>
1.7	จัดทำบัญชีรายชื่อคนงานและมีการระบุเบี่ยงเบนความสนใจไม่ให้ก่อให้เกิดผลกระทบหรือเหตุรำคาญต่อผู้ใช้บริการและชุมชน	<p>- ITD ได้จัดทำบัญชีรายชื่อคนงาน และออกกฎระเบียบเพื่อควบคุมดูแลคนงานให้ปฏิบัติตามกฎเพื่อไม่ให้เกิดผลกระทบหรือเหตุรำคาญต่อผู้ใช้บริการคนงาน และชุมชนที่อยู่ใกล้เคียง</p>	-	<p>เอกสารแนบที่ 4</p> <p>บัญชีรายชื่อคนงาน</p> <p>เอกสารแนบที่ 5</p> <p>กฎระเบียบข้อบังคับในการปฏิบัติงาน และการพักอาศัยในบ้านพักพนักงาน</p>



รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการพัฒนาท่าอากาศยานภูเก็ต : การปรับปรุง Runway Strip, RESA และทางขับขนานท่าอากาศยานภูเก็ต ในระยะก่อสร้าง  
ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2567 :  
บทที่ 2 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง

ตารางที่ 2.3-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุง Runway Strip, RESA และทางขับขนานท่าอากาศยานภูเก็ต ในระยะก่อสร้าง  
ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2567 (ต่อ)

ลำดับ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถ ปฏิบัติตามมาตรการฯ และ แนวทางการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
1.8	ทำความสะอาดและจัดบริเวณพื้นที่ก่อสร้างให้เป็นระเบียบเรียบร้อย รวมทั้งจัดระบบ สาธารณูปโภคสำหรับคนงานก่อสร้างให้เพียงพอและถูกสุขลักษณะ	- พื้นที่ก่อสร้างจะได้รับการทำงานสะอาดหรือจัดเก็บอย่างเป็น ระเบียบหลังจากการทำงานในแต่ละวัน และจัดให้มีระบบ สาธารณูปโภคให้กับคนงานก่อสร้างอย่างเพียงพอ และถูก สุขลักษณะ บริเวณทางเข้า-ออกประตู 5 และประตู 4 โดยจัดให้มี ห้องน้ำแยกชาย-หญิงจุดละ 2 ห้อง ซึ่งเพียงพอต่อจำนวนพนักงาน	-	ภาพถ่ายที่ 2.3-7 การดูแลพื้นที่ก่อสร้าง ให้เรียบร้อย ภาพถ่ายที่ 2.3-8 ห้องส้วมบริเวณพื้นที่ ก่อสร้างโครงการ
1.9	ตรวจสอบการออกแบบรายละเอียดโครงการและการใช้ประโยชน์พื้นที่สอดคล้องกับ กฎหมายที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมจังหวัดภูเก็ต พ.ศ. 2554 ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดเขตพื้นที่ และมาตรการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมในบริเวณพื้นที่จังหวัดภูเก็ต พ.ศ. 2553 พ.ร.บ. เดินอากาศ พ.ศ.2497 ประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง กำหนดเขตบริเวณใกล้เคียง สนามบินภูเก็ต จังหวัดภูเก็ตเป็นเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ พ.ศ.2540 รวมทั้งให้ สอดคล้องกับสภาพแวดล้อมโดยรอบพื้นที่โครงการ	- โครงการปรับปรุง Runway Strip, RESA และทางขับขนาน ท่าอากาศยานภูเก็ต เป็นโครงการที่ก่อสร้างขึ้นอยู่ภายในเขตพื้นที่ โครงการท่าอากาศยานภูเก็ตเดิม โดยมีขอบเขตของพื้นที่ก่อสร้าง แสดงดังรูปที่ 1.6-1 ถึง 1.6-4 ดังนั้น จึงมีการใช้ประโยชน์ที่ดิน ซึ่งสอดคล้องกับกฎหมายที่เกี่ยวข้องฉบับต่างๆ แล้ว ได้แก่ กฎกระทรวงใช้บังคับผังเมืองรวมจังหวัดภูเก็ต หรือประกาศ กระทรวงคมนาคม เรื่อง กำหนดเขตบริเวณใกล้เคียงสนามบินภูเก็ต จังหวัดภูเก็ตเป็นเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ เป็นต้น	-	-





รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการพัฒนาท่าอากาศยานภูเก็ต : การปรับปรุง Runway Strip, RESA และทางขับขนานท่าอากาศยานภูเก็ต ในระยะก่อสร้าง  
ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2567 :

บทที่ 2 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง

ตารางที่ 2.3-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุง Runway Strip, RESA และทางขับขนานท่าอากาศยานภูเก็ต ในระยะก่อสร้าง  
ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2567 (ต่อ)

ลำดับ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการฯ และแนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
1.10	ก่อนผู้ทำงานจะเข้าดำเนินการก่อสร้างหรือปรับปรุงพื้นที่ในเขตสนามบิน จะต้องมีการประชุมร่วมกับเจ้าหน้าที่ของ ทกท. เจ้าหน้าที่ บวท. และส่วนงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อแจ้งให้ทุกฝ่ายทราบถึงแนวทางที่จะเข้าไปทำงานอย่างชัดเจน รวมถึงต้องนำเสนอแผนงานและกำหนดระยะเวลาที่จะเข้าดำเนินการในแต่ละงาน ให้เจ้าหน้าที่ บวท. ทราบเพื่อพิจารณาถึงผลกระทบต่อการขึ้น-ลงของอากาศยาน งานส่วนใดที่มีผลกระทบมาก อาจจะทำให้เกิดความไม่ปลอดภัยต่ออากาศยาน จำเป็นจะต้องประกาศปิดทางวิ่ง โดยต้องตกลงรายละเอียดของวันและช่วงเวลาที่เข้าดำเนินการให้ชัดเจน เช่น ปิดเริ่มจากวันหนึ่งถึงวันไหน เวลาใดถึงเวลาใด ทั้งนี้เพื่อจะได้นำรายละเอียดไปออกประกาศให้ผู้ทำงานในอากาศยานทราบ (NOTAM) และจะต้องมีระยะเวลาล่วงหน้าที่จะทำให้สายการบินมีเวลาเพียงพอที่จะปรับตารางการบินให้มีความเหมาะสมกับช่วงเวลาของการปิดทางวิ่งนี้ด้วย	- ก่อนการก่อสร้าง บริษัท ITD ได้มีการจัดทำแผนงานก่อสร้างแจ้งมายัง ทอท. เพื่อทำการออกประกาศผู้ทำการในอากาศยาน (Notice to Airmen : NOTAM) และนำเสนอต่อสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยเพื่อให้พิจารณาเห็นชอบก่อนประสานงานไปยังหน่วยงานๆ ที่เกี่ยวข้องภายในสนามบิน โดยเฉพาะอย่างยิ่งบริษัทวิทยการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (บวท.) ก่อนที่จะดำเนินการใด ๆ ทั้งนี้ ใน NOTAM จะประกอบด้วยรายละเอียดต่างๆ ได้แก่ พื้นที่และระยะเวลาดำเนินการ ช่วงเวลาที่จะดำเนินการในแต่ละวัน เป็นต้น	-	เอกสารแนบที่ 6 ตัวอย่างประกาศผู้ทำการในอากาศยาน (NOTAM) และ AIP Supplement
1.11	งานใดที่ทำให้ทางจากทางวิ่ง ระยะห่างเท่าไรที่จะเกิดผลกระทบกับการขึ้น-ลงของอากาศยาน ให้ตกลงรายละเอียดกับเจ้าหน้าที่ บวท. เพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปอย่างต่อเนื่อง	- แผนงานก่อสร้างในพื้นที่ต่าง ๆ ได้ถูกจัดทำขึ้น และนำเสนอให้นำนันทนาการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยเห็นชอบก่อนการดำเนินการแล้ว	-	-
1.12	การต่อขยายทางขับขนานสาย P ซึ่งจะต่อออกไปจากทางขับ G จะต้องปิดทางขับ G ในช่วงแรก จะเป็นผลให้การจราจรที่มีปัญหาเกิดขึ้นบ้าง อากาศยานต้องใช้เวลาครอบครองทางวิ่งนานขึ้น จึงต้องกำหนดเวลาที่จะปิดให้ชัดเจน	- ทกท. ได้ทำการออก NOTAM และแจ้งให้ทุกส่วนที่เกี่ยวข้องทราบแล้ว โดยเฉพาะ บวท. ซึ่งจะเป็นหน่วยงานในการจัดการจราจรทางอากาศต่อไป	-	เอกสารแนบที่ 6 ตัวอย่างประกาศผู้ทำการในอากาศยาน (NOTAM) และ AIP Supplement
1.13	การย้ายสถานี Glide Slope ของ บวท. ขอให้ ทกท. กำหนดเวลาที่จะก่อสร้างต่อขยายทางขับขนาน P ให้ บวท. ทราบล่วงหน้า เพื่อจะได้เตรียมการปรับพื้นที่ และก่อสร้างอาคารสถานีใหม่รองรับ จะทำให้สามารถแก้ไขปัญหาของสถานี Glide Slope ได้เร็วขึ้น	- ทกท. ได้ทำการแจ้ง บวท. ถึงแผนการก่อสร้างทางขับขนาน P และการสนับสนุนงบประมาณในการก่อสร้างพาราลังหน้าแล้ว โดยปัจจุบันการก่อสร้างทางขับขนาน P (Taxiway P) ดำเนินการแล้วเสร็จ โดยทาง ITD ส่งมอบพื้นที่เรียบร้อยแล้ว พร้อมทั้งมีการย้ายสถานี Glide Slope ออกจากพื้นที่แล้ว แต่ยังไม่ได้ดำเนินการสร้างสถานี Glide Slope ใหม่	-	-





รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการพัฒนาท่าอากาศยานภูเก็ต : การปรับปรุง Runway Strip, RESA และทางขับขนานท่าอากาศยานภูเก็ต ในระยะก่อสร้าง  
ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2567 :  
บทที่ 2 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง

ตารางที่ 2.3-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุง Runway Strip, RESA และทางขับขนานท่าอากาศยานภูเก็ต ในระยะก่อสร้าง  
ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2567 (ต่อ)

ลำดับ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการฯ และแนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
1.14	ประสานงานไปยังหน่วยงานสาธารณสุขในพื้นที่ เช่น สาธารณสุขอำเภอ รพ.สต. ที่อยู่ใกล้เคียง เพื่อแจ้งข้อมูลเกี่ยวกับ จำนวนคนงาน สัญชาติ ที่ตั้งบ้านพักคนงาน และระยะเวลาของการก่อสร้าง พร้อมหมายเลขโทรศัพท์ติดต่อผู้ควบคุมคนงาน ให้หน่วยงานสาธารณสุขได้รับทราบ ก่อนดำเนินการก่อสร้าง เพื่อหน่วยงานสาธารณสุขภายในพื้นที่ทราบ และควบคุมในกรณีที่เกิดการแพร่ระบาดของโรคได้อย่างมีประสิทธิภาพ	- ITD เคยได้มีการประสานไปยังหน่วยงานสาธารณสุขในพื้นที่ (รพ.สต. บ้านไม้ขาว) เพื่อแจ้งข้อมูลเกี่ยวกับที่ตั้งของบ้านพักคนงาน จำนวนคนงาน โครงการที่กำลังดำเนินการก่อสร้าง พร้อมหมายเลขโทรศัพท์ติดต่อผู้ควบคุมคนงาน (หัวหน้าบ้านพักคนงาน) เพื่อให้องค์หน่วยงานสาธารณสุขในพื้นที่ทราบ และสามารถเข้าจัดการกรณีเกิดเหตุการณ์แพร่ระบาดของโรคได้เรียบร้อยแล้ว และทางสาธารณสุขอำเภอเคยได้เข้ามาตรวจสอบพื้นที่แล้วเมื่อวันที่ 29 มกราคม 2565	-	เอกสารแนบที่ 7 หนังสือประสานกับ หน่วยงานสาธารณสุข และผู้นำชุมชนในพื้นที่ ภาพถ่ายที่ 2.3-9 หน่วยงานสาธารณสุข รพ.สต.บ้านไม้ขาวเข้ามา ตรวจสอบพื้นที่
1.15	กำหนดให้ผู้รับเหมาประสานกับผู้นำชุมชน ในพื้นที่ที่ใช้สำหรับเป็นที่ตั้งบ้านพักคนงาน ก่อสร้าง เพื่อแจ้งรายชื่อของคนงานก่อสร้าง โดยระบุชื่อ นามสกุล และสัญชาติให้ชัดเจน รวมทั้งเบอร์ติดต่อผู้ควบคุมดูแลคนงานก่อสร้างให้ผู้นำชุมชนได้รับทราบก่อนตั้งบ้านพักคนงานก่อสร้าง	- ITD เคยได้มีการประสานไปยังผู้นำชุมชนในพื้นที่ที่ได้แก่ อบต.ไม้ขาว เพื่อขอใบอนุญาตก่อสร้างบ้านพักคนงาน และอาคารสำนักงาน ก่อสร้างเรียบร้อยแล้ว โดยมีการแจ้งข้อมูลเกี่ยวกับที่ตั้งโครงการที่กำลังดำเนินการก่อสร้าง พร้อมหมายเลขโทรศัพท์ติดต่อผู้ควบคุมงานไว้ใบคำขอ รวมถึงการให้เข้ามาตรวจสอบการขออนุญาตก่อสร้างบ้านพักคนงาน และอาคารสำนักงานให้ถูกต้องตามกฎหมายที่กำหนดไว้	-	เอกสารแนบที่ 7 หนังสือประสานกับ หน่วยงานสาธารณสุข และผู้นำชุมชนในพื้นที่ เอกสารแนบที่ 8 ใบอนุญาตการก่อสร้างจาก อบต.บ้านไม้ขาว
1.16	กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างให้ปฏิบัติตามกฎหมายแรงงานด้านตัวตามที่กระทรวงแรงงานกำหนดอย่างเคร่งครัด	- จากการสอบถาม ITD พบว่า การก่อสร้างโครงการปรับปรุง Runway Strip, RESA และทางขับขนานท่าอากาศยานภูเก็ตมีการจ้างแรงงานต่างด้าวเพื่อเข้าปฏิบัติงานในโครงการด้วย ซึ่งคนงานทุกคนจะได้รับใบอนุญาตให้สามารถพักอาศัยจากสำนักงานตรวจคนเข้าเมืองจังหวัดภูเก็ต และใบอนุญาตทำงาน (Work Permit) จากกรมการจัดหางาน กระทรวงแรงงานเรียบร้อยแล้ว	-	เอกสารแนบที่ 9 ตัวอย่างใบอนุญาตการ ทำงานของแรงงานต่างด้าว อย่างถูกต้องกฎหมาย



รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการพัฒนาท่าอากาศยานภูเก็ต : การปรับปรุง Runway Strip, RESA และทางขับขนานท่าอากาศยานภูเก็ต ในระยะก่อสร้าง  
ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2567 :  
บทที่ 2 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง

ตารางที่ 2.3-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุง Runway Strip, RESA และทางขับขนานท่าอากาศยานภูเก็ต ในระยะก่อสร้าง  
ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2567 (ต่อ)

ลำดับ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการฯ และแนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
<b>ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ</b>				
2	ภูมิประเทศและทรัพยากรดิน 2.1 กำหนดให้ผู้ออกแบบ ออกแบบเสริมความแข็งแรงและการป้องกันการชะล้างพังทลายของลาดงานตัดและลาดงานถม ตามผลการสำรวจทางธรณี โดยต้องดำเนินการให้เป็นไปตามมาตรฐานงานตัดและลาดงานถมของกรมทางหลวง หรือมาตรฐานอื่นที่มีประสิทธิภาพสูงกว่า	<ul style="list-style-type: none"><li>- การออกแบบเสริมความแข็งแรง และการป้องกันการชะล้างพังทลายของลาดงานตัด และลาดงานถม ได้มีการออกแบบให้เป็นไปตามมาตรฐานงานตัดและลาดงานถมของกรมทางหลวงแล้ว โดยได้กำหนดไว้เป็นเอกสารแนบท้ายสัญญาจ้างงานก่อสร้างปรับปรุง Runway Strip, RESA และทางขับขนานท่าอากาศยานภูเก็ต ผนวกที่ 4 รายการประกอบแบบ (Specification) ของงานก่อสร้าง ซึ่งกล่าวไว้ในหมวดที่ 1 ความต้องการทั่วไป - บทที่ 3 กฎ ข้อบังคับ มาตรฐานที่ใช้ในการควบคุมงานก่อสร้างโครงการนี้ และหมวดที่ 2 งานโยธา ซึ่งได้อ้างอิงมาตรฐานของกรมทางหลวงตามที่กำหนดไว้ในมาตรฐานแล้ว</li></ul>	-	เอกสารแนบที่ 10 เอกสารแนบท้ายสัญญาจ้าง ที่ระบุมาตรฐานที่ใช้ ในการก่อสร้าง
2.2				
2.2	ภายหลังจากการปรับเนินเขาจนได้ความลาดเอียงตามมาตรฐานให้ทำการเสริมความแข็งแรงของลาดงานตัดและลาดงานถมที่ได้ออกแบบไว้อย่างเคร่งครัด	<ul style="list-style-type: none"><li>- ในส่วนของงานตัดเนินเขานั้น เมื่อทำการระเบิดหิน ดัก และขนย้ายหินที่ระเบิดแล้วจะมีการปรับเนินเขาให้มีความลาดเอียงเป็นไปตามมาตรฐานทางวิศวกรรม ซึ่งถูกกำหนดไว้ในสัญญาแล้ว อย่างไรก็ตาม ปัจจุบัน งานชุด ตัดดินยังดำเนินการไม่แล้วเสร็จ ดังนั้น การดำเนินการจึงเป็นเพียงการปรับความลาดเอียงให้ได้ตามมาตรฐานแต่ยังไม่ได้มีการเสริมความแข็งแรงของทางลาดแต่อย่างใด</li></ul>	-	เอกสารแนบที่ 10 เอกสารแนบท้ายสัญญาจ้าง ที่ระบุมาตรฐานที่ใช้ ในการก่อสร้าง ภาพถ่ายที่ 2.3-10 การปรับความลาดเอียงของ งานชุดตัดดิน





รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการพัฒนาท่าอากาศยานภูเก็ต : การปรับปรุง Runway Strip, RESA และทางขับขนานท่าอากาศยานภูเก็ต ในระยะก่อสร้าง  
ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2567 :  
บทที่ 2 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง

ตารางที่ 2.3-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุง Runway Strip, RESA และทางขับขนานท่าอากาศยานภูเก็ต ในระยะก่อสร้าง  
ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2567 (ต่อ)

ลำดับ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการฯ และแนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
2.3	กำหนดให้ทำคูน้ำ และให้ติดตั้งรั้วดักตะกอนดิน (Silt Fence) โดยรอบพื้นที่ที่จะดำเนินการตัดเป็นเขาและขุดบ่อดักตะกอนก่อนปล่อยน้ำลงสู่ร่องน้ำข้างเนินเขา เพื่อรวบรวมและชะลอความเร็วของน้ำก่อนที่จะไหลลงสู่ร่องน้ำ และไหลเข้าสู่รางระบายน้ำแนวที่ 5 ที่จะก่อสร้างขึ้นใหม่ ทั้งนี้การติดตั้งรั้วดักตะกอนให้ดำเนินการในบริเวณอื่นที่มีกิจกรรมตัดหรือถมดินด้วย	<p>- ทาง ITD ดำเนินการติดตั้งรั้วดักตะกอนดินบริเวณรางระบายน้ำแนวที่ 5 หรือรางระบายน้ำ Line D (เชื่อมต่อรางระบายน้ำแนวที่ 1 หรือรางระบายน้ำ Line A) เรียบร้อยแล้ว ซึ่งป้องกันการชะล้างของดินลงสู่ทางน้ำสาธารณะที่เป็นลำรางธรรมชาติ นอกจากนี้ ทาง ITD ยังมีเจ้าหน้าที่ทำความสะอาดซึ่งคอยตรวจตรากำพื้นที่บริเวณต่างๆ อยู่แล้ว</p> <p>สำหรับรางระบายน้ำแนวที่ 5 ปัจจุบันดำเนินการใกล้แล้วเสร็จ และ ยังไม่ได้เปิดใช้งานเพื่อการระบายน้ำอย่างเต็มประสิทธิภาพ ดังนั้น น้ำฝนที่ชะล้างผ่านพื้นที่จะไหลลงสู่รางระบายน้ำแนวที่ 1 (แนวเดิม) ซึ่งทาง ทกท. มีการขุดลอกเป็นประจำตามแผนงานที่กำหนดไว้แล้ว</p>	-	<p>ภาพถ่ายที่ 2.3-10 การปรับความลาดเอียงของงานขุด/ตัดดิน</p> <p>ภาพถ่ายที่ 2.3-11 ตะแกรงดักตะกอนบริเวณรางระบายน้ำแนวที่ 5 (เชื่อมต่อรางระบายน้ำแนวที่ 1)</p> <p>ภาพถ่ายที่ 2.3-12 การขุดลอกรางระบายน้ำแนวที่ 1 ภายใน ทกท.</p>
2.4	ควรหลีกเลี่ยงการดำเนินการปรับปรุง Runway Strip บริเวณที่อยู่ใกล้ทะเลในช่วงฝนตก	<p>- งานปรับปรุงพื้นที่ Graded area, Runway Strip และ RESA รวมถึงงานรื้อถอนเคลือบยาง และงานก่อสร้างต่างๆ จะดำเนินการอย่างต่อเนื่อง และเป็นไปตามแผนงานก่อสร้างหลักของโครงการที่กำหนดไว้ แต่อย่างไรก็ตาม ในช่วงที่มีฝนตก ซึ่งจะเป็นอุปสรรคต่อการดำเนินการ ผู้รับเหมามีการกำหนดให้หลีกเลี่ยงกิจกรรมก่อสร้างที่จะก่อให้เกิดผลกระทบต่อการชะล้างหน้าดินลงสู่แหล่งน้ำ</p>	-	เอกสารแนบที่ 11 แผนงานก่อสร้างหลักของโครงการ
2.5	ดูแลรักษาคุ้ระบายน้ำ และขุดลอกบ่อดักตะกอนดินให้อยู่ในสภาพที่สามารถทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ	<p>- ปัจจุบันยังคงใช้รางระบายน้ำแนวที่ 1 (แนวเดิม) ซึ่งทาง ทกท. มีการขุดลอกเป็นประจำตามแผนงานที่กำหนดไว้แล้ว ส่วนรางระบายน้ำอื่นๆ ยังอยู่ในขั้นตอนการก่อสร้างซึ่งใกล้แล้วเสร็จ แต่ยังไม่เปิดใช้งานเพื่อการระบายน้ำอย่างเต็มประสิทธิภาพ อย่างไรก็ตาม ไม่พบว่ามีปัญหาซึ่งเกี่ยวกับการระบายน้ำในพื้นที่เกิดขึ้น</p>	-	ภาพถ่ายที่ 2.3-12 การขุดลอกรางระบายน้ำแนวที่ 1 ภายใน ทกท.



รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการพัฒนาท่าอากาศยานภูเก็ต : การปรับปรุง Runway Strip, RESA และทางขนานท่าอากาศยานภูเก็ต ในระยะก่อสร้าง  
ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2567 :  
บทที่ 2 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง

ตารางที่ 2.3-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุง Runway Strip, RESA และทางขนานท่าอากาศยานภูเก็ต ในระยะก่อสร้าง  
ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2567 (ต่อ)

ลำดับ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถ ปฏิบัติตามมาตรการฯ และ แนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
3	อุตุนิยมวิทยาและคุณภาพอากาศ			
3.1	ฉีดพรมน้ำบริเวณพื้นที่ก่อสร้างที่มีการรื้อย้าย ขุดเปิดหน้าดิน และพื้นที่กองวัสดุ	- โดยปกติทาง ITD มีการดำเนินการฉีดพรมน้ำเพื่อป้องกันการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองภายในพื้นที่ก่อสร้าง โดยมีรถน้ำฉีดพรมในพื้นที่ก่อสร้างทุกวัน วันละประมาณ 4-5 ครั้ง ซึ่งหนักช่วงเวลากลางคืนฝนตก และทำให้พื้นที่ก่อสร้างอยู่ในสภาพเปียกและตลอดเวลา ทำให้ไม่มีปัญหาการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง ทาง ITD จะดำเนินการฉีดพรมน้ำเฉพาะช่วงที่มีสภาพพื้นที่แห้ง หรือสภาพอากาศแห้ง	-	ภาพถ่ายที่ 2.3-13 การฉีดพรมน้ำภายในพื้นที่ โครงการ
3.2	จำกัดความเร็วของรถที่วิ่งในพื้นที่โครงการไม่เกิน 30 กม./ชม.	- มีการกำหนดให้ยานพาหนะที่ใช้ในพื้นที่โครงการวิ่งด้วยความเร็วไม่เกิน 30 กม./ชม. โดยถูกกำหนดไว้ในแผนการจัดการจราจรและกำหนดเส้นทางการเดินทางเรียบร้อยแล้ว	-	เอกสารแนบที่ 3 แผนการจัดการจราจรและ การกำหนดเส้นทางเดินรถ ภาพถ่ายที่ 2.3-14 ป้ายจราจรในพื้นที่โครงการ
3.3	ล้างทำความสะอาดยานพาหนะและล้อยานพาหนะที่ใช้บรรทุกวัสดุ/อุปกรณ์ก่อสร้างหรือรถจักรกลทุกประเภทที่ใช้ในการก่อสร้างก่อนนำออกจากพื้นที่ก่อสร้างทุกครั้ง	- ทาง ITD ได้จัดพื้นที่ล้างล้อรถบริเวณประตู 4 แล้ว นอกจากนี้ทาง ITD ยังคงได้จัดให้มีพนักงานชุดทำความสะอาดสำหรับเก็บ และกวาดเศษดินและหินบนถนน รวมถึงทำความสะอาดภายในพื้นที่ก่อสร้างด้วย	-	ภาพถ่ายที่ 2.3-6 เจ้าหน้าที่ทำความสะอาด พื้นที่ล้างล้อรถ พื้นที่ก่อสร้าง และถนนที่ใช้ในการสัญจร
3.4	ล้างพื้นที่บริเวณรอยต่อระหว่างถนนกับพื้นที่ก่อสร้างอย่างสม่ำเสมอ	- บริเวณทางเข้า-ออกพื้นที่ก่อสร้างโครงการซึ่งเชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 4031 จะได้รับการตรวจสอบไม่ให้มีเศษวัสดุ ดินหรือหินบนพื้นถนน โดยหากพบการตกหล่นเกิดขึ้นจะส่งพนักงานชุดทำความสะอาดเข้าไปเก็บกวาด และฉีดล้างทำความสะอาดพื้นที่	-	ภาพถ่ายที่ 2.3-6 เจ้าหน้าที่ทำความสะอาด พื้นที่ล้างล้อรถ พื้นที่ก่อสร้าง และถนนที่ใช้ในการสัญจร
3.5	กำหนดให้มีการปิดคลุมรถบรรทุกวัสดุก่อสร้างด้วยผ้าใบ เพื่อป้องกันการฟุ้งกระจายฝุ่นละอองหรือการรบกวนของวัสดุ	- โดยปกติรถบรรทุกวัสดุก่อสร้างหากมีการขนวัสดุออกนอกพื้นที่ก่อสร้างจะมีการปิดคลุมด้วยผ้าใบเพื่อป้องกันการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง และการวิ่งหลบลงบนถนน ซึ่งปัจจุบันไม่มีการขนวัสดุออกนอกพื้นที่ก่อสร้าง โดยจะเป็นการขนวัสดุอยู่ภายในพื้นที่ก่อสร้างเท่านั้นจึงได้มีการปิดคลุมวัสดุด้วยผ้าใบแต่อย่างใด เนื่องจากเป็น การขนส่งในระยะทางสั้นๆ ภายในเขต Airside	-	-





รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการพัฒนาท่าอากาศยานภูเก็ต : การปรับปรุง Runway Strip, RESA และทางขับขนานท่าอากาศยานภูเก็ต ในระยะก่อสร้าง  
ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2567 :  
บทที่ 2 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง

**ตารางที่ 2.3-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุง Runway Strip, RESA และทางขับขนานท่าอากาศยานภูเก็ต ในระยะก่อสร้าง  
ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2567 (ต่อ)**

ลำดับ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถ ปฏิบัติตามมาตรการฯ และ แนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
3.6	ตรวจสอบเครื่องจักร เครื่องยนต์ที่นำมาใช้งานในพื้นที่ก่อสร้างให้อยู่ในสภาพใช้งานได้	- เครื่องจักร/เครื่องยนต์ที่ใช้สำหรับก่อสร้างจะได้รับการตรวจสอบก่อนจะนำไปใช้งาน โดยเครื่องจักร/เครื่องยนต์ที่ได้รับการตรวจสอบแล้วจะได้รับอนุญาตให้ปฏิบัติงานจากหมกเพื่อใช้ต่อไปเรื่อยๆ	-	เอกสารแนบที่ 12 บันทึกการตรวจสอบ เครื่องจักร ภาพถ่ายที่ 2.3-15 แผนที่ที่ปิดเครื่องจักรที่ ได้รับการตรวจสอบแล้ว
3.7	ใช้ผ้าใบหรือวัสดุเทียบเท่า กันรอบตัวอาคารขณะก่อสร้าง และดูแลให้อยู่ในสภาพดีตลอดระยะเวลาทำงาน (เฉพาะการปรับปรุงอาคารผู้โดยสารเดิมเป็นอาคารผู้โดยสารภายในประเทศ)	- การก่อสร้างโครงการปรับปรุง Runway Strip, RESA และทางขับขนานท่าอากาศยานภูเก็ตจะไม่มีการก่อสร้างหรือปรับปรุงอาคารผู้โดยสาร และพื้นที่ก่อสร้างไม่มีบริเวณใดที่ติดกับอาคารผู้โดยสาร ดังนั้น จึงได้มีการกันรั้วบริเวณอาคารผู้โดยสารแต่อย่างใด แต่ หมก. ได้มีการติดตั้งรั้วที่ซึ่งอยู่บริเวณด้านหน้าพื้นที่ก่อสร้างโครงการแล้ว	-	ภาพถ่ายที่ 2.3-16 รั้วที่ด้านหน้าพื้นที่ก่อสร้าง โครงการบริเวณทางหลวง หมายเลข 4031
3.8	เก็บกวาดทำความสะอาดและจัดบริเวณพื้นที่ก่อสร้างให้เป็นระเบียบ	- พื้นที่ก่อสร้างจะอยู่เก็บกวาดทำความสะอาดทุกวันก่อนเลิกงาน	-	ภาพถ่ายที่ 2.3-6 เจ้าหน้าที่ทำความสะอาด พื้นที่ก่อสร้าง และถนนที่ใช้ในการสัญจร
3.9	ติดตั้งรั้วเพื่อป้องกันเศษวัสดุก่อสร้างฟุ้งกระจายหรือเล็ดลอดออกนอกเขตพื้นที่ก่อสร้าง (เฉพาะการปรับปรุงอาคารผู้โดยสารเดิมเป็นอาคารผู้โดยสารภายในประเทศ)	- การก่อสร้างโครงการปรับปรุง Runway Strip, RESA และทางขับขนานท่าอากาศยานภูเก็ตจะไม่มีการก่อสร้างหรือปรับปรุงอาคารผู้โดยสาร และพื้นที่ก่อสร้างไม่มีบริเวณใดที่ติดกับอาคารผู้โดยสาร ดังนั้น จึงได้มีการกันรั้วบริเวณอาคารผู้โดยสารแต่อย่างใด ซึ่ง หมก. ได้มีการติดตั้งรั้วที่ซึ่งอยู่บริเวณด้านหน้าพื้นที่ก่อสร้างโครงการแล้ว	-	ภาพถ่ายที่ 2.3-16 รั้วที่ด้านหน้าพื้นที่ก่อสร้าง โครงการบริเวณทางหลวง หมายเลข 4031



รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการพัฒนาท่าอากาศยานภูเก็ต : การปรับปรุง Runway Strip, RESA และทางขับขนานท่าอากาศยานภูเก็ต ในระยะก่อสร้าง  
ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2567 :  
บทที่ 2 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง

ตารางที่ 2.3-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุง Runway Strip, RESA และทางขับขนานท่าอากาศยานภูเก็ต ในระยะก่อสร้าง  
ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2567 (ต่อ)

ลำดับ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถ ปฏิบัติตามมาตรการฯ และ แนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
3.10	วางแผนการทำงานอย่างรอบคอบและไม่ควรให้มีการรื้อย้าย ขุดเปิดหน้าดิน ปรับถม พื้นที่พร้อมกันหลายจุด และพื้นที่เปิดไม่ควรเกิน 1 ไร่ต่อวัน	- งานตัดเนินเขา งานรื้อถอน งานปรับปรุงพื้นที่ของ Runway Strip ซึ่งมีการขุดเปิดหน้าดิน และปรับถมพื้นที่จะดำเนินการตามแผนงาน ก่อสร้าง หลักที่กำหนดไว้ ซึ่งเป็นพื้นที่ที่อยู่ในบริเวณภายในเขต ปฏิบัติการบิน (Airside) และภายนอกเขตปฏิบัติการบิน (Landside) โดยรวมแล้วพื้นที่ไม่เกิน 1 ไร่ต่อวันตามที่กำหนดไว้	-	เอกสารแนบที่ 11 แผนงานก่อสร้างหลักของ โครงการ
4 4.1	ระดับเสียง เลือกใช้เครื่องจักร เครื่องยนต์ และอุปกรณ์ต่างๆ ชนิดที่มีเสียงเบา และบำรุงรักษาให้ อยู่ในสภาพที่ใช้งานได้อยู่เสมอ	- เครื่องจักร/เครื่องขนที่เลือกใช้ในกิจกรรมก่อสร้างส่วนใหญ่จะเป็น เครื่องจักรที่ไม่ได้ก่อให้เกิดเสียงดัง สำหรับบางกิจกรรมที่อาจส่งผล กระทบด้านเสียงเช่น การวางรากฐานหรือเสาเข็ม จะเลือกเข็มเจาะ ซึ่งมีขนาดเล็ก และไม่มีเสียงดังแบบเสาเข็มแบบตอก โดยเครื่องจักร ที่จะได้รับการตรวจสอบเพื่อให้อยู่ในสภาพที่ดีก่อนการใช้งาน และ จะได้รับการตรวจสอบระดับเสียงในพื้นที่ทำงาน (Leq-8 hr) แบบติดตั้ง มีการตรวจวัดระดับเสียงในพื้นที่ทำงาน (Leq-24 hr) บิละ บุคคล (Noise Dose) และระดับเสียงโดยทั่วไป (Leq-24 hr) บิละ 1 ครั้ง โดยในปี 2567 ทาง ITD มีแผนดำเนินการตรวจวัดช่วงปลายปี 2567 และจะแนบผลการตรวจวัดในรายงานฯ ครั้งที่ 2/2567 ต่อไป	-	เอกสารแนบที่ 12 บันทึกการตรวจสอบ เครื่องจักร
4.2	หากพื้นที่ก่อสร้างอยู่ใกล้ที่พักอาศัย อาคารพาณิชย์ หรือที่ทำงานต้องจัดให้มีกำแพงกัน เสียงชั่วคราว เพื่อลดปัญหาการะดับเสียง (เฉพาะการปรับปรุงอาคารผู้โดยสารเดิมเป็น อาคารผู้โดยสารภายในประเทศ)	- การก่อสร้างโครงการปรับปรุง Runway Strip, RESA และทางขับ ขนานท่าอากาศยานภูเก็ตจะไม่มีการก่อสร้างหรือปรับปรุงอาคาร ผู้โดยสาร และพื้นที่ก่อสร้างไม่มีบริเวณใดที่ติดกับอาคารผู้โดยสาร ดังนั้น จึงไม่ได้มีการกั้นรั้วบริเวณอาคารผู้โดยสารแต่อย่างใด แต่ ทกท. ได้มีการติดตั้งรั้วที่ซึ่งอยู่บริเวณด้านหน้าพื้นที่ก่อสร้าง โครงการแล้ว	-	ภาพถ่ายที่ 2.3-16 รั้วที่ด้านหน้าพื้นที่ก่อสร้าง โครงการบริเวณทางหลวง หมายเลข 4031





รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการพัฒนาท่าอากาศยานภูเก็ต : การปรับปรุง Runway Strip, RESA และทางขับขนานท่าอากาศยานภูเก็ต ในระยะก่อสร้าง  
ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2567 :  
บทที่ 2 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง

**ตารางที่ 2.3-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุง Runway Strip, RESA และทางขับขนานท่าอากาศยานภูเก็ต ในระยะก่อสร้าง  
ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2567 (ต่อ)**

ลำดับ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถ ปฏิบัติตามมาตรการฯ และ แนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
4.3	วางแผนการทำงานไม่ให้มีการดำเนินกิจกรรมที่มีเสียงดังพร้อมๆ กันหลายจุด	- กิจกรรมก่อสร้าง ส่วนใหญ่จะไม่ก่อให้เกิดเสียงดัง ทั้งนี้ ทาง ITD กำหนดให้มีการตรวจวัดระดับเสียงในพื้นที่ทำงาน (Leq-8 hr) แบบติดตัวบุคคล (Noise Dose) และระดับเสียงโดยทั่วไป (Leq-24 hr) ปีละ 1 ครั้ง โดยในปี 2567 ทาง ITD มีแผนดำเนินการตรวจวัดช่วงปลายปี 2567 และจะแนบผลการตรวจวัดในรายงานฯ ครั้งที่ 2/2567 ต่อไป	-	-
4.4	พนักงานที่ต้องทำงานในบริเวณพื้นที่ที่มีเสียงดังเกิน 90 เดซิเบล(เอ) จะต้องปฏิบัติงานในพื้นที่นั้นๆ ไม่เกิน 8 ชั่วโมงต่อวัน และต้องใช้อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล เช่น ที่ครอบหูหรืออุดหู เป็นต้น	- ITD ได้กำหนดมีการตรวจวัดระดับเสียงในพื้นที่ทำงาน (Leq-8 hr) แบบติดตัวบุคคล (Noise Dose) และระดับเสียงโดยทั่วไป (Leq-24 hr) ปีละ 1 ครั้ง โดยในปี 2567 ทาง ITD มีแผนดำเนินการตรวจวัดช่วงปลายปี 2567 และจะแนบผลการตรวจวัดในรายงานฯ ครั้งที่ 2/2567 ต่อไป ทั้งนี้ ITD ได้มีการจัดเตรียมอุปกรณ์ป้องกันเสียงดังให้กับพนักงานทำงานในพื้นที่ที่มีความเสี่ยงต่อการได้ยินแล้ว	-	ภาพถ่ายที่ 2.3-17 การใช้อุปกรณ์ ป้องกันเสียงดัง
4.5	หากได้รับเสียงรบกวนจากประชาชนเกี่ยวกับเสียงดังรบกวนต้องรีบทำการแก้ไข	- ITD มีขั้นตอนการจัดการเรื่องร้องเรียน และติดตั้งป้ายโครงการที่ระบุชื่อของผู้ควบคุมงานและหมายเลขโทรศัพท์บริเวณด้านหน้าพื้นที่โครงการแล้ว เพื่อสามารถติดต่อได้กรณีมีข้อร้องเรียนเกิดขึ้น อย่างไรก็ตาม ในช่วงที่ผ่านมาไม่พบว่ามีข้อร้องเรียนที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการแต่อย่างใด	-	เอกสารแนบที่ 13 ขั้นตอนการรับเรื่องร้องเรียน ภาพถ่ายที่ 2.3-3 ป้ายประกาศโครงการ



รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการพัฒนาท่าอากาศยานภูเก็ต : การปรับปรุง Runway Strip, RESA และทางขับขนานท่าอากาศยานภูเก็ต ในระยะก่อสร้าง  
ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2567 :  
บทที่ 2 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง

ตารางที่ 2.3-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุง Runway Strip, RESA และทางขับขนานท่าอากาศยานภูเก็ต ในระยะก่อสร้าง  
ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2567 (ต่อ)

ลำดับ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการฯ และแนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
4.6	ปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการ (Action Plan) ขยะขยะผู้ได้รับผลกระทบด้านเสียงจากการพัฒนาโครงการ สรุปได้ดังนี้ (1) แผนการประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้ได้ข้อมูลเกี่ยวกับผลกระทบด้านเสียงแก่ผู้ที่จะเข้ามาอาศัยในบริเวณโดยรอบท่าอากาศยานในอนาคต โดยดำเนินการก่อนเริ่มทำการก่อสร้างส่วนขยายโครงการพัฒนาท่าอากาศยานภูเก็ตดังนี้ ■ จัดทำแผนที่เขตปลอดภัยการเดินอากาศ และแผนที่แสดงเส้นระดับเสียง (Noise Contour) เพื่อแสดงบริเวณพื้นที่ได้รับผลกระทบด้านเสียงจากการดำเนินกิจกรรมท่าอากาศยานภูเก็ตในกรณีการบินปัจจุบัน และกรณีเลวร้าย พร้อมทั้งคำแนะนำในการปลูกสร้างสิ่งก่อสร้างเพื่อป้องกันเสียง	- แผนที่เขตปลอดภัยในการเดินอากาศของท่าอากาศยานภูเก็ตในปัจจุบันยังคงเป็นไปตามประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง กำหนดเขตบริเวณใกล้เคียงสนามบินภูเก็ตเป็นเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ พ.ศ. 2540 สำหรับแผนที่แสดงเส้นระดับเสียง NEF ได้มีการคาดการณ์และจัดทำไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ของโครงการแล้ว อีกทั้งยังมีการประเมินผลกระทบด้านเสียงจากสถานการณ์บินจริงในหน่วย NEF ปีละครั้ง (เริ่มตั้งแต่ปีงบประมาณ พ.ศ. 2560) เพื่อเป็นข้อมูลในการพิจารณาให้ความช่วยเหลือหรือขอชดเชยชุมชนที่ได้รับผลกระทบ ตามเกณฑ์ที่กำหนดในมาตรการ สำหรับการประเมินผลกระทบด้านเสียงโดยใช้ข้อมูลเที่ยวบินล่าสุดในปี พ.ศ. 2564 ซึ่งดำเนินการโดย บริษัท เอสซีเอส (ประเทศไทย) จำกัด โดยรวบรวมข้อมูลไว้ในรายงานฯ บทที่ 3 เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการพิจารณาให้ความช่วยเหลือ หรือชดเชยชุมชนที่ได้รับผลกระทบ ในกรณีที่มีผู้ได้รับผลกระทบมากกว่าที่คาดการณ์ไว้ในรายงาน EIA	-	-





รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการพัฒนาท่าอากาศยานภูเก็ต : การปรับปรุง Runway Strip, RESA และทางขับขนานท่าอากาศยานภูเก็ต ในระยะก่อสร้าง  
ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2567 :  
บทที่ 2 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง

ตารางที่ 2.3-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุง Runway Strip, RESA และทางขับขนานท่าอากาศยานภูเก็ต ในระยะก่อสร้าง  
ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2567 (ต่อ)

ลำดับ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการฯ และ แนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
	<p>■ ประสานงานเพื่อจัดส่งแผนที่ และเอกสารคำแนะนำที่เข้าใจง่าย พร้อมทั้งทำความเข้าใจกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อติดประกาศให้ประชาชนรับทราบ รวมทั้งนำไปใช้เป็นข้อมูลประกอบการอนุญาตก่อสร้างสิ่งปลูกสร้างในบริเวณพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบและแจ้งข้อมูลกับผู้มาขออนุญาตก่อสร้างในบริเวณดังกล่าวได้รับทราบว่ามีผู้เข้ามาอยู่ในบริเวณที่ได้รับผลกระทบด้านเสียงจากการประเมินกรณีเลวร้ายภายหลังจากปี พ.ศ. 2552 จะไม่ได้รับการชดเชยผลกระทบด้านเสียง</p> <p>(2) แผนปฏิบัติการสำรวจอาคาร (Housing Survey) เพื่อจัดทำทะเบียนอาคารที่อยู่ในบริเวณพื้นที่ได้รับผลกระทบด้านเสียงจากการดำเนินงานท่าอากาศยานภูเก็ต โดยดำเนินการไปแล้วเสร็จก่อนเปิดดำเนินการท่าอากาศยานภูเก็ตส่วนขยายดังนี้</p> <p>■ จัดเตรียมแผนที่เส้นระดับเสียง (Noise Contour) เพื่อแสดงบริเวณพื้นที่ได้รับผลกระทบด้านเสียงจากการดำเนินการท่าอากาศยานภูเก็ตในกรณีเลวร้าย</p> <p>■ ดำเนินการสำรวจสิ่งปลูกสร้างที่อยู่ในบริเวณได้รับผลกระทบด้านเสียงในกรณีเลวร้าย ข้อมูลที่สำรวจประกอบด้วย ตำแหน่งอาคาร เลขที่อาคาร ชื่อเจ้าของอาคาร ประเภทอาคาร การใช้ประโยชน์อาคาร ขนาดอาคาร วัสดุก่อสร้าง และปีที่ก่อสร้าง</p> <p>■ จัดทำทะเบียนสิ่งก่อสร้าง เพื่อใช้เป็นข้อมูลประกอบการดำเนินงานชดเชยผู้ได้รับผลกระทบ</p>	<p>- ทกก. ได้มีการว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษา (กลุ่มนิติบุคคลร่วมลงทุน บีจี - BG Consortium) ซึ่งได้ดำเนินการรวบรวมเอกสารกรรมสิทธิ์ที่ดิน ครองที่ดิน และสิ่งปลูกสร้างและประเมินราคาค่าปรับปรุงอาคารเพื่อดำเนินการชดเชยผลกระทบด้านเสียงจากการดำเนินงาน และมีการติดต่อไปยังผู้ได้รับผลกระทบ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อรับทราบรายละเอียดของการได้รับการชดเชยผลกระทบด้านเสียงแล้ว</p> <p>- บริษัทที่ปรึกษา (กลุ่มนิติบุคคลร่วมลงทุน บีจี - BG Consortium) ได้รับการว่าจ้างจาก ทกก. ให้เป็นผู้ดำเนินการในการดำเนินการรวบรวมเอกสารสิทธิ์ถือครองที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง และประเมินราคาค่าปรับปรุงอาคารเพื่อดำเนินการชดเชยผลกระทบด้านเสียงจากการดำเนินงาน ซึ่งการสำรวจอาคาร (Housing Survey) จะเป็นขั้นตอนหนึ่งในการดำเนินงานดังกล่าว</p>	<p>-</p>	<p>เอกสารแนบที่ 14 รายงานความก้าวหน้า การชดเชยผู้ได้รับผลกระทบ ด้านเสียง</p>
			-	-
			-	-
			-	-
			-	-



รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการพัฒนาท่าอากาศยานภูเก็ต : การปรับปรุง Runway Strip, RESA และทางขับขนานท่าอากาศยานภูเก็ต ในระยะก่อสร้าง  
ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2567 :  
บทที่ 2 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง

ตารางที่ 2.3-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุง Runway Strip, RESA และทางขับขนานท่าอากาศยานภูเก็ต ในระยะก่อสร้าง  
ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2567 (ต่อ)

ลำดับ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการ และ แนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
(3)	<p>แผนปฏิบัติการลดผลกระทบที่ได้รับผลกระทบด้านเสียง โดยดำเนินการให้แล้วเสร็จก่อนเปิดดำเนินการท่าอากาศยานภูเก็ตส่วนขยายดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"><li>■ จัดเตรียมแผนที่เส้นระดับเสียง (Noise Contour) เพื่อแสดงบริเวณพื้นที่ได้รับผลกระทบด้านเสียงจากการดำเนินการท่าอากาศยานภูเก็ตในกรณีเลวร้าย</li><li>■ กำหนดหลักเกณฑ์ในการลดเสียงดังนี้<ul style="list-style-type: none"><li>- หากมีอาคาร บ้านเรือน หรือสถานที่ที่มีความอ่อนไหวต่อเสียงรบกวน อยู่ภายในเขต NEF 30-40 ต้องสนับสนุนการปรับปรุงอาคารให้สามารถรับกวนจากอากาศยานได้ (เฉพาะอาคารที่ ก่อสร้างก่อนปี พ.ศ. 2553) โดยใช้หลักเกณฑ์การปรับปรุงอาคารเพื่อลดผลกระทบด้านเสียงของสถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์ (NIDA) คือการปรับปรุงส่วนของอาคาร เช่น หลังคา ฝ้าเพดาน ผนัง ประตู หน้าต่าง เป็นต้น</li><li>- หากมีอาคารบ้านเรือนหรือสถานที่ที่มีความอ่อนไหวต่อเสียงรบกวน อยู่ภายในเขต NEF มากกว่า 40 ให้เจรจาซื้อที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง โดยเทียบเคียงแนวทางการกำหนดค่าความเสียหายที่ต้องออกจากรัฐทรัพย์ที่กฎเกณฑ์ตามมาตรา 21 วรรคท้าย แห่ง พ.ร.บ.ว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2530 กรณีเจ้าของที่ดินและสิ่งปลูกสร้างไม่ประสงค์จะขาย ให้รับเงินไปดำเนินการปรับปรุงอาคารและสิ่งปลูกสร้างเอง (เฉพาะอาคารที่ ก่อสร้างก่อนปี พ.ศ. 2553) โดยใช้หลักเกณฑ์การปรับปรุงอาคารเพื่อลดผลกระทบด้านเสียงของสถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์ (NIDA) คือการปรับปรุงส่วนของอาคาร เช่น หลังคา ฝ้าเพดาน ผนัง ประตู หน้าต่าง เป็นต้น</li></ul></li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- การขอขยผลกระทบด้านเสียงจะแบ่งการดำเนินการออกเป็น 2 กลุ่ม ได้แก่ ผู้ได้รับผลกระทบที่อยู่ในแนวเขตเส้นเสียง NEF มากกว่า 40 และเขต NEF 30-40 โดยใช้หลักเกณฑ์ดังนี้<ul style="list-style-type: none"><li>● อาคารบ้านเรือน หรือสถานที่ที่มีความอ่อนไหวต่อเสียงรบกวนอยู่ภายในเขต NEF 30-40 ต้องสนับสนุนการปรับปรุงอาคารให้สามารถลดระดับเสียงรบกวนจากอากาศยานได้ (เฉพาะอาคารที่ก่อสร้างก่อนปี พ.ศ. 2553) โดยใช้หลักเกณฑ์การปรับปรุงอาคารเพื่อลดผลกระทบด้านเสียงของสถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์ (NIDA) คือการปรับปรุงส่วนของอาคาร เช่น หลังคา ฝ้าเพดาน ผนัง ประตู หน้าต่าง เป็นต้น</li><li>● สำหรับอาคารบ้านเรือน หรือสถานที่ที่มีความอ่อนไหวต่อเสียงรบกวนอยู่ภายในเขต NEF มากกว่า 40 (เฉพาะอาคารที่ก่อสร้างก่อนปี พ.ศ. 2553) ทอท. ได้เจรจาซื้อที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง โดยเทียบเคียงแนวทางการกำหนดค่าความเสียหายที่ต้องออกจากรัฐทรัพย์ที่กฎเกณฑ์ตามมาตรา 21 วรรคท้าย แห่ง พ.ร.บ.ว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2530 กรณีเจ้าของที่ดินและสิ่งปลูกสร้างไม่ประสงค์จะขาย ทอท. จะให้รับเงินไปดำเนินการปรับปรุงอาคารและสิ่งปลูกสร้างเอง โดยใช้หลักเกณฑ์การปรับปรุงอาคารเพื่อลดผลกระทบด้านเสียงของสถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์ (NIDA) เช่นเดียวกับการประเมินของกลุ่มอาคารที่อยู่ในเส้น NEF 30-40</li></ul></li></ul>	-  -	-  -





รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการพัฒนาท่าอากาศยานภูเก็ต : การปรับปรุง Runway Strip, RESA และทางขับขนานท่าอากาศยานภูเก็ต ในระยะก่อสร้าง  
ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2567 :  
บทที่ 2 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง

ตารางที่ 2.3-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุง Runway Strip, RESA และทางขับขนานท่าอากาศยานภูเก็ต ในระยะก่อสร้าง  
ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2567 (ต่อ)

ลำดับ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการฯ และ แนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
■ น้อยควรประกอบด้วย	<ul style="list-style-type: none"><li>จัดตั้งคณะกรรมการชดเชยเพื่อดำเนินการชดเชยผู้ได้รับผลกระทบ อย่าง</li><li>- ผู้แทนบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)</li><li>- ผู้ว่าราชการจังหวัดภูเก็ตหรือผู้แทน</li><li>- โยธาธิการและผังเมืองจังหวัดภูเก็ต</li><li>- นายอำเภอถลาง</li><li>- หัวหน้าฝ่ายทะเบียนที่ดิน อำเภอถลาง</li><li>- องค์การบริหารส่วนตำบลไม้ขาว</li><li>- องค์การบริหารส่วนตำบลเทพกระษัตรี</li><li>- ผู้แทนประชาชนหมู่ที่ 1 บ้านหมากปรก ตำบลไม้ขาว</li><li>- ผู้แทนประชาชนหมู่ที่ 4 บ้านไม้ขาว ตำบลไม้ขาว</li><li>- ผู้แทนประชาชนหมู่ที่ 6 บ้านบ่อไทร ตำบลไม้ขาว</li><li>- ผู้แทนประชาชนหมู่ที่ 6 บ้านแหลมทราย ตำบลเทพกระษัตรี</li><li>- ผู้แทนประชาชนหมู่ที่ 1 บ้านในยาง ตำบลสาธุ</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- มีการจัดตั้งคณะกรรมการชดเชยเพื่อดำเนินการชดเชยผู้ได้รับผลกระทบแล้ว โดยมีหนังสือ คำสั่งอำเภอถลาง ที่ ๙๐/๒๕๖๕ เรื่อง แต่งตั้งคณะทำงานกลั่นกรองคุณสมบัติ ตรวจสอบเอกสารหลักฐานของประชาชนในการประกอบการพิจารณาปรับเงินค่าชดเชยผลกระทบด้านเสียงจากการดำเนินงานโครงการพัฒนาท่าอากาศยานภูเก็ต พร้อมทั้งกำหนดอำนาจหน้าที่เพื่อให้การดำเนินงานจ่ายเงินค่าชดเชยเป็นไปด้วยความเรียบร้อย</li></ul>	-	เอกสารแนบที่ 15 คำสั่งอำเภอถลาง เรื่อง แต่งตั้งคณะทำงาน กลั่นกรองคุณสมบัติ ตรวจสอบเอกสารหลักฐาน ของประชาชนใน การประกอบการพิจารณา ปรับเงินค่าชดเชยผลกระทบ ด้านเสียงจากการดำเนินงาน โครงการพัฒนา ท่าอากาศยานภูเก็ต



รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการพัฒนาท่าอากาศยานภูเก็ต : การปรับปรุง Runway Strip, RESA และทางขับขนานท่าอากาศยานภูเก็ต ในระยะก่อสร้าง  
ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2567 :  
บทที่ 2 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง

ตารางที่ 2.3-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุง Runway Strip, RESA และทางขับขนานท่าอากาศยานภูเก็ต ในระยะก่อสร้าง  
ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2567 (ต่อ)

ลำดับ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถ ปฏิบัติตามมาตรการฯ และ แนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
	<p>■ ดำเนินการประชาสัมพันธ์ให้แก่มวลผู้ได้รับผลกระทบได้รับทราบแนวเส้นระดับเสียง (Noise Contour) และหลักเกณฑ์ในการชดเชยผู้ได้รับผลกระทบด้านเสียง</p> <p>■ ดำเนินการประเมินราคาและชดเชยผู้ได้รับผลกระทบตามหลักเกณฑ์ที่กำหนด</p> <p>ทั้งนี้ คณะกรรมการกำกับดูแลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม และการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ของ ทกก. จะทำหน้าที่กำกับดูแล การดำเนินการชดเชยต่อผู้ได้รับผลกระทบด้านเสียงของ ทกก.</p>	<p>- ผู้ที่ได้รับผลกระทบด้านเสียงจากการดำเนินงานได้รับทราบถึงหลักเกณฑ์การชดเชย หลักเกณฑ์การประเมินราคาส่งปลูกสร้าง รวมถึงการได้รับเงินค่าชดเชยเร็วหรือช้าแล้ว โดยมีความก้าวหน้าของ ประกอบการชดเชยถูกต้องเรียบร้อยแล้ว</p> <p>ผลการดำเนินงานชดเชยผู้ได้รับผลกระทบดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"><li>● อาคารบ้านเรือน ที่อยู่ภายในเขต NEF 30-40 จำนวน 1,886 อาคาร : จ่ายเงินค่าปรับปรุงอาคารแล้ว จำนวน 1,141 อาคาร คิดเป็นร้อยละ 60.50 ของอาคารที่ได้รับผลกระทบในกลุ่มนี้</li><li>● อาคารบ้านเรือน ที่อยู่ภายในเขต NEF มากกว่า 40 จำนวน 584 อาคาร จำแนกเป็น<ul style="list-style-type: none"><li>* กลุ่มที่ต้องการขายที่ดินพร้อมสิ่งปลูกสร้าง จำนวน 170 อาคาร : มีการซื้อที่ดินพร้อมสิ่งปลูกสร้างแล้ว จำนวน 140 อาคาร คิดเป็นร้อยละ 75.68 ของอาคารที่ได้รับผลกระทบในกลุ่มนี้</li><li>* กลุ่มที่ต้องการปรับปรุงอาคารเพื่อลดผลกระทบด้านเสียง จำนวน 414 อาคาร : จ่ายเงินค่าปรับปรุงอาคารแล้ว จำนวน 323 อาคาร คิดเป็นร้อยละ 78.02 ของอาคารที่ได้รับผลกระทบในกลุ่มนี้</li></ul></li></ul> <p>(ข้อมูล ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2567)</p> <p>ซึ่งทาง ทกก. ได้ดำเนินการจ่ายค่าชดเชยให้แก่ผู้ได้รับผลกระทบอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งมีการทำสัญญาจะซื้อขายที่ดินพร้อมสิ่งปลูกสร้างจากเจ้าของที่ดินอีกด้วย</p>	-	เอกสารแนบที่ 14 รายงานความก้าวหน้า การชดเชยผู้ได้รับผลกระทบ ด้านเสียง





รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการพัฒนาท่าอากาศยานภูเก็ต : การปรับปรุง Runway Strip, RESA และทางขับขนานท่าอากาศยานภูเก็ต ในระยะก่อสร้าง  
ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2567 :  
บทที่ 2 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง

ตารางที่ 2.3-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุง Runway Strip, RESA และทางขับขนานท่าอากาศยานภูเก็ต ในระยะก่อสร้าง  
ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2567 (ต่อ)

ลำดับ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการฯ และแนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
4.7	กำหนดให้ติดตั้งกำแพงชนิดแผ่นเหล็กรีดลอน (Metal Sheet) หรือเทียบเท่า สูง 3 เมตร บริเวณแนวรั้วของ ทก. ด้านที่อยู่ใกล้กับบ้านที่ใกล้ทางวิ่ง 09 มากที่สุด โดยติดตั้งกำแพงขนานตลอดแนวพื้นที่ที่มีการก่อสร้างบริเวณปลายทางวิ่ง 09 เพื่อป้องกันเสียงจากกิจกรรมการก่อสร้างต่อบ้านที่อยู่ในบริเวณดังกล่าว ทั้งนี้ต้องคำนึงถึงความปลอดภัยต่อกิจกรรมการบินด้วย	- มีการติดตั้งรั้วที่พื้นที่ก่อสร้างบริเวณทางวิ่ง 09 ซึ่งจะอยู่ใกล้กับชุมชนบ้านไม้ขาว ทั้งนี้บริเวณนี้ไม่มีกิจกรรมที่ก่อให้เกิดเสียงดัง โดยกิจกรรมระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2567 ที่เกิดขึ้นเป็นเพียง การทำงานระบายน้ำ งานติดตั้งรางขุดปฏิบัติการบิน และงานปลูกหญ้า	-	ภาพถ่ายที่ 2.3-18 รั้วที่บริเวณทางวิ่ง 09
5 5.1	คุณภาพน้ำ หลีกเลี่ยงกิจกรรมการเปิดหน้าดิน การถม หรือปรับสภาพพื้นที่ในช่วงฤดูฝน กรณีไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้ ให้ทำคูระบายน้ำโดยรอบพื้นที่ก่อสร้าง และทำการติดตั้งรั้วกั้นตะกอนดิน (Silt Fence) รวมทั้งบ่อดักตะกอนดิน และไม่ให้ทำการปรับถมหรือเปิดหน้าดินพร้อมกันในพื้นที่	- งานปรับปรุงพื้นที่ Graded area, Runway Strip และ RESA รวมถึงงานรื้อถอนเคลื่อนย้าย และงานก่อสร้างต่างๆ จะดำเนินการอย่างต่อเนื่อง และเป็นไปตามแผนงานก่อสร้างหลักของโครงการที่กำหนดไว้แต่อย่างใดก็ตาม ในช่วงที่มีฝนตก ซึ่งจะเป็นอุปสรรคต่อการดำเนินการทาง ITD มีการกำหนดให้หลีกเลี่ยงกิจกรรมก่อสร้างที่จะก่อให้เกิดผลกระทบต่อการชะล้างหน้าดินลงสู่แหล่งน้ำ อย่างไรก็ตาม บริเวณรางระบายน้ำแนวที่ 1 และ 5 มีการติดตั้งตะแกรงดักตะกอนดินอยู่แล้ว ซึ่งป้องกันการชะล้างของดินลงสู่ทางน้ำสาธารณะที่เป็นลำรางธรรมชาติ	-	ภาพถ่ายที่ 2.3-11 ตะแกรงดักตะกอนบริเวณรางระบายน้ำแนวที่ 5 (เชื่อมต่อรางระบายน้ำแนวที่ 1)
5.2	ดูแล บำรุงรักษาคุระบายน้ำ และขุดลอกบ่อดักตะกอนดินให้อยู่ในสภาพที่สามารถทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ	- ทาง ITD มีเจ้าหน้าที่ทำความสะอาดซึ่งจะคอยตรวจตราพื้นที่บริเวณต่างๆ อยู่แล้ว โดยหากพบว่ามีตะกอนดินมาก เจ้าหน้าที่จะดำเนินการดูแลรางระบายน้ำ เพื่อป้องกันปัญหาซึ่งเกี่ยวกับการระบายน้ำในพื้นที่ที่เกิดขึ้น นอกจากนี้ ทาง ทก. เองมีการขุดลอกรางระบายน้ำแนวที่ 1 ซึ่งอยู่ใกล้กับพื้นที่ก่อสร้างมากที่สุดเป็นประจำอยู่แล้ว	-	ภาพถ่ายที่ 2.3-11 ตะแกรงดักตะกอนบริเวณรางระบายน้ำแนวที่ 5 (เชื่อมต่อรางระบายน้ำแนวที่ 1) ภาพถ่ายที่ 2.3-12 การขุดลอกรางระบายน้ำแนวที่ 1 ภายใน ทก.



รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการพัฒนาท่าอากาศยานภูเก็ต : การปรับปรุง Runway Strip, RESA และทางขนานท่าอากาศยานภูเก็ต ในระยะก่อสร้าง  
ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2567 ;  
บทที่ 2 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง

ตารางที่ 2.3-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุง Runway Strip, RESA และทางขนานท่าอากาศยานภูเก็ต ในระยะก่อสร้าง  
ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2567 (ต่อ)

ลำดับ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการฯ และแนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
5.3	จัดให้มีห้องส้วมที่ถูกสุขลักษณะในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง และบ้านพักคนงานให้เพียงพอ	- ITD ได้จัดให้มีห้องส้วมแยกชาย-หญิงติดตั้งไว้ภายในพื้นที่ก่อสร้าง 2 จุด จุดละ 2 ห้อง ได้แก่ บริเวณทางเข้า-ออกประตู 5 และประตู 4 ส่วนสำนักงานโครงการ และบริเวณบ้านพักคนงานมีห้องส้วมแยกชาย-หญิงไว้ไม่น้อยกว่า 20 ห้อง ซึ่งเพียงพอกับจำนวนคนงานที่พักอาศัยและทำงานอยู่ในพื้นที่แล้ว	-	ภาพถ่ายที่ 2.3-8 ห้องส้วมบริเวณพื้นที่ก่อสร้างโครงการ ภาพถ่ายที่ 2.3-19 ห้องส้วมบริเวณบ้านพักคนงาน ภาพถ่ายที่ 2.3-20 ห้องส้วมบริเวณสำนักงานก่อสร้าง
5.4	กำหนดให้มีการติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียเสียรู้ที่มีความสามารถบำบัดน้ำเสียได้ไม่น้อยกว่า 4 ลูกบาศก์เมตรต่อวัน บริเวณสำนักงานก่อสร้างด้านทิศเหนือของ ทภก. เพื่อบำบัดน้ำเสียให้มีความเหมาะสมตามมาตรฐานน้ำทิ้ง ก่อนระบายลงสู่รางระบายน้ำแนวที่ 1 และระบายลงสู่ทะเลบริเวณจุดระบายน้ำที่ 1	- ITD ได้สร้างสำนักงานก่อสร้าง และบ้านพักคนงานไว้บริเวณด้านทิศเหนือของ ทภก. (ใกล้ประตู 5) ซึ่งมีการติดตั้งห้องน้ำ-ห้องส้วมไว้ และมีระบบบำบัดน้ำเสียเสียรู้ที่สามารถบำบัดน้ำเสียได้ไม่น้อยกว่า 4 ลูกบาศก์เมตรต่อวัน โดยน้ำทิ้งที่ผ่านการบำบัดแล้ว มีได้ระบายลงสู่รางระบายน้ำภายใน ทภก. สำหรับน้ำทิ้งที่ผ่านการบำบัดบริเวณบ้านพักคนงานจะถูกเก็บไว้ในบ่อพักน้ำโดยมีได้ระบายออกได้อย่างดี นอกจากนี้ ยังมีการตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้ง ซึ่งผ่านการบำบัด ซึ่งดำเนินการตรวจสอบปีละ 1 ครั้ง โดยในปี 2567 ITD มีแผนดำเนินการตรวจวัดปลายปี 2567	-	เอกสารแนบที่ 16 ข้อมูล (Specification) ของระบบบำบัดน้ำเสียเสียรู้รูปถังบำบัดน้ำเสียเสียรู้รูปบ่อพักน้ำทิ้ง ภาพถ่ายที่ 2.3-21 ภาพถ่ายที่ 2.3-22 บ่อพักน้ำทิ้ง บริเวณบ้านพักคนงาน





รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการพัฒนาท่าอากาศยานภูเก็ต : การปรับปรุง Runway Strip, RESA และทางขับขนานท่าอากาศยานภูเก็ต ในระยะก่อสร้าง  
ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2567 :  
บทที่ 2 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง

ตารางที่ 2.3-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุง Runway Strip, RESA และทางขับขนานท่าอากาศยานภูเก็ต ในระยะก่อสร้าง  
ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2567 (ต่อ)

ลำดับ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถ ปฏิบัติตามมาตรการฯ และ แนวทางการแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
5.5	จัดตั้งรองรับขยะให้เพียงพอ และควบคุมไม่ให้คนงานทิ้งขยะและน้ำเสียลงสู่รางระบายน้ำ	- จัดให้มีถังขยะไว้บริเวณพื้นที่ก่อสร้างโครงการแล้ว หลังจากนั้นจะมีการรวบรวมขยะที่เกิดขึ้นในพื้นที่ก่อสร้างนำออกมาไว้ที่พื้นที่รวบรวมขยะส่วนกลางซึ่งอยู่บริเวณบ้านพักคนงานซึ่งอยู่ใกล้เคียงกับสำนักงานก่อสร้างก่อนที่องค์การบริหารส่วนตำบลจะเข้ามาเก็บขนไปกำจัดอีกครั้ง โดยเฉลี่ยจะเข้ามาประมาณ 2-3 วันต่อสัปดาห์	-	เอกสารแนบที่ 17 เอกสารแจ้งค่าธรรมเนียม บริการจัดเก็บมูลฝอย ภาพถ่ายที่ 2.3-23 ถึงขยะภายในพื้นที่ก่อสร้าง ภาพถ่ายที่ 2.3-24 พื้นที่รวบรวมขยะ
5.6	ควบคุมคนงานให้ปฏิบัติตามกฎระเบียบกรมอุทยานแห่งชาติสัตว์ป่าและพันธุ์พืช “ว่าด้วยการเข้าไปในอุทยานแห่งชาติ พ.ศ. 2552” ประกาศราชกิจจานุเบกษาเล่ม 126 ตอนพิเศษ 174ง วันที่ 30 พฤศจิกายน 2552 ของเขตอุทยานแห่งชาติ และการจัดการน้ำเสียที่จะไหลลงทะเลให้เกิดผลกระทบน้อยที่สุด	- คนงานก่อสร้างจะปฏิบัติงานอยู่ในพื้นที่ก่อสร้างซึ่งอยู่ในท่าอากาศยานภูเก็ตซึ่งอยู่ห่างจากพื้นที่อุทยานแห่งชาติที่อยู่ใกล้เคียงได้แก่ อุทยานแห่งชาติสิรินาถ และอุทยานหาดในยาง โดยจะไม่มี การล้าเข้าไปในพื้นที่ดังกล่าว อย่างไรก็ตาม หัวหน้างานได้มีการแจ้งคนงานในเรื่องการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการแล้ว	-	เอกสารแนบที่ 18 เอกสารประกอบการอบรม พนักงานใหม่
5.7	ควบคุมให้ผู้รับเหมาก่อสร้าง ปฏิบัติตามมาตรา 16 ตามพระราชบัญญัติอุทยานแห่งชาติ พ.ศ. 2504 อย่างเคร่งครัด	- ผู้รับเหมาก่อสร้าง (ITD) รับทราบถึงมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมที่ต้องปฏิบัติอย่างเคร่งครัดแล้ว	-	เอกสารแนบที่ 18 เอกสารประกอบการอบรม พนักงานใหม่
6 6.1	อุทกวิทยาน้ำผิวดินและการระบายน้ำ ปรับปรุงขยายขนาดและก่อสร้างระบบระบายน้ำเพิ่มเติมในบริเวณที่ได้รับผลกระทบจากการก่อสร้าง	- งานปรับปรุงระบบระบายน้ำจากพื้นที่ Airside และส่วนต่อขยายทั้งด้านทิศเหนือ และทิศใต้ของทางวิ่งได้อยู่ในแผนงานก่อสร้างหลักของโครงการแล้ว	-	เอกสารแนบที่ 11 แผนงานก่อสร้างหลักของ โครงการ



รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการพัฒนาท่าอากาศยานภูเก็ต : การปรับปรุง Runway Strip, RESA และทางขับขนานท่าอากาศยานภูเก็ต ในระยะก่อสร้าง  
ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2567 :  
บทที่ 2 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะก่อสร้าง

ตารางที่ 2.3-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุง Runway Strip, RESA และทางขับขนานท่าอากาศยานภูเก็ต ในระยะก่อสร้าง  
ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2567 (ต่อ)

ลำดับ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการฯ และแนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
<b>ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ</b>				
7	นิเวศวิทยาทางน้ำ			
7.1	ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและลดผลกระทบด้านคุณภาพน้ำอย่างเคร่งครัด เพื่อมิให้เกิดผลกระทบต่อการขยายนิเวศวิทยาในแหล่งน้ำที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ ทภก.	<ul style="list-style-type: none"><li>- ทภก. ได้ระบุนามาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการแนบไว้ท้ายสัญญาก่อสร้างโครงการแล้ว โดยผู้รับเหมาก่อสร้างได้รับทราบ และปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ ดังแสดงรายละเอียดไว้ในหัวข้อมาตรการต่างๆ แล้ว</li></ul>	-	-
7.2	ควบคุมคนงานให้ปฏิบัติตามกฎระเบียบกรมอุทยานแห่งชาติสัตว์ป่าและพันธุ์พืช “ว่าด้วยการเข้าไปในอุทยานแห่งชาติ พ.ศ. 2552” ประกาศกิจจานุเบกษาเล่ม 126 ตอนพิเศษ 174ง วันที่ 30 พฤศจิกายน 2552 ของเขตอุทยานแห่งชาติ และการจัดการน้ำเสียที่จะไหลลงทะเลให้เกิดผลกระทบน้อยที่สุด	<ul style="list-style-type: none"><li>- คนงานก่อสร้างจะปฏิบัติงานอยู่ภายในพื้นที่ก่อสร้างซึ่งอยู่ในท่าอากาศยานภูเก็ตซึ่งอยู่ห่างจากพื้นที่อุทยานแห่งชาติที่อยู่ใกล้เคียง ได้แก่ อุทยานแห่งชาติสิรินาถและอุทยานหาดในยาง โดยจะไม่มีการลั่วล้าเข้าไปในพื้นที่ดังกล่าว อย่างไรก็ตาม หัวหน้างานได้มีการแจ้งคนงานในเรื่องการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการแล้ว</li></ul>	-	<b>เอกสารแนบที่ 18</b> เอกสารประกอบกรอบรณนังงานใหม่
7.3	ควบคุมให้ผู้รับเหมาก่อสร้าง ปฏิบัติตามมาตรการ 16 ตามพระราชบัญญัติอุทยานแห่งชาติ พ.ศ. 2504 อย่างเคร่งครัด	<ul style="list-style-type: none"><li>- ผู้รับเหมาก่อสร้าง (ITD) รับทราบถึงมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมที่ต้องปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัดแล้ว</li></ul>	-	