

บทที่ 5

สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม

บทที่ 5

สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม

5.1 สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ 2/2567 ระหว่างเดือนกรกฎาคม ถึงธันวาคม พ.ศ.2567

โครงการพัฒนาท่าอากาศยานภูเก็ต (กรณีเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ) ในระยะดำเนินการของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) ได้ยึดปฏิบัติตามรายละเอียดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ได้ผ่านความเห็นชอบจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการ (คชก.) ในการประชุมครั้งที่ 1/2554 เมื่อวันที่ 17 มีนาคม พ.ศ.2554 และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติที่ได้มีมติเห็นชอบในการประชุมครั้งที่ 3/2554 เมื่อวันที่ 17 พฤศจิกายน พ.ศ.2554 ตามหนังสือเลขที่ ทส (กวล) 1008/ว760 ลงวันที่ 25 มกราคม พ.ศ.2555 ดังแสดงในภาคผนวก ก ซึ่งได้กำหนดให้ดำเนินการป้องกันและแก้ไขผลกระทบที่มีต่อสิ่งแวดล้อมในด้านต่างๆ ได้แก่ ด้านอุทกนิยมนิคมวิทยาและคุณภาพอากาศ ด้านระดับเสียง ด้านคุณภาพน้ำ ด้านอุทกวิทยาน้ำใต้ดิน ด้านอุทกวิทยาน้ำผิวดินและการระบายน้ำ ด้านนิเวศวิทยาทางน้ำ ด้านนิเวศวิทยาทางบก ด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน ด้านการคมนาคมขนส่ง ด้านระบบสาธารณสุขโรคและสาธาณูปการ ด้านการจัดการของเสียและของเสียอันตราย ด้านการจัดการน้ำเสีย ด้านเศรษฐกิจสังคม ด้านสาธารณสุข/อาชีวอนามัยและความปลอดภัย และด้านทัศนียภาพและการท่องเที่ยว ซึ่งจากการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการพัฒนาท่าอากาศยานภูเก็ต (กรณีเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ) ในระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม ถึงธันวาคม พ.ศ.2567 พบว่า ทอท. ได้ปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนดในทุกด้านอย่างเคร่งครัด ดังแสดงในบทที่ 3 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

5.2 สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ 2/2567 ระหว่างเดือนกรกฎาคม ถึงธันวาคม พ.ศ.2567

โครงการพัฒนาท่าอากาศยานภูเก็ต (กรณีเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ) ในระยะดำเนินการของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) ระหว่างเดือนกรกฎาคม ถึงธันวาคม พ.ศ.2567 ได้ปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านต่างๆ ตามที่เสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ อย่างเคร่งครัด ได้แก่ มาตรการด้านคุณภาพอากาศ ระดับเสียง คุณภาพน้ำทะเลชายฝั่ง คุณภาพน้ำผิวดิน คุณภาพน้ำทิ้ง คุณภาพน้ำประปา การใช้ประโยชน์ที่ดิน การคมนาคมขนส่ง เศรษฐกิจ-สังคม และสาธารณสุข/อาชีวอนามัยและความปลอดภัย ผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่า ส่วนใหญ่มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนด ยกเว้น

- ระดับเสียง พบค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง บริเวณบ้านหมากปรก (ทิศตะวันออก) ในวันที่ 28 สิงหาคม พ.ศ.2567 ในระหว่างวันที่ 5-14, 24-27 และ 30-31 ตุลาคม พ.ศ.2567 ในระหว่างวันที่ 4-9, 12-13 และ 23 พฤศจิกายน พ.ศ.2567 และในวันที่ 1 ธันวาคม พ.ศ.2567 เกินเกณฑ์มาตรฐานกำหนด ทั้งนี้ เนื่องจากอยู่ในแนวการขึ้น-ลงของเครื่องบิน โดยใช้ทางวิ่ง 27 ซึ่งจะบินผ่านสถานีตรวจวัดเสียงดังกล่าวทุกสายการบิน ทั้งนี้ ในการบินขึ้นของอากาศยาน นักบินจะทำการเร่งเครื่องยนต์สูงพร้อมการเปิดแฟลป (Flap) เพื่อยกตัว ส่งผลให้ค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง สูงขึ้น

- คุณภาพน้ำทะเลชายฝั่ง พบค่าออกซิเจนละลาย ไม่อยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน บริเวณปลายท่อระบายน้ำทางวิ่งด้าน 09 และบริเวณปลายท่อระบายน้ำทิ้งด้านทิศใต้ และค่าสารแขวนลอย บริเวณปลายท่อระบายน้ำทางวิ่งด้าน 09 ทั้งนี้ อาจมีสาเหตุมาจากสภาพทางธรรมชาติของน้ำทะเล โดยในช่วงที่ตรวจวัดมีอุณหภูมิค่อนข้างสูง ทำให้ออกซิเจนละลายน้ำได้น้อยลง และช่วงที่ตรวจวัดคลื่นลมในทะเลค่อนข้างแรง มีการกวตตะกอนในท้องทะเล ทำให้น้ำทะเลมีค่าสารแขวนลอยสูง

- คุณภาพน้ำผิวดิน พบค่าบีโอดี ทั้งในบริเวณสระเก็บน้ำดิบสำหรับผลิตน้ำประปาบริเวณบ่อเก็บน้ำดิบ 1 (บ่อดิน) และบริเวณสระเก็บน้ำดิบสำหรับผลิตน้ำประปาบริเวณบ่อเก็บน้ำดิบ 2 (บ่อซีเมนต์) ที่พบค่าเกินเกณฑ์มาตรฐาน ทั้งนี้ อาจเนื่องจากการไหลชะล้างสารอินทรีย์ของน้ำฝนลงสู่บ่อเก็บน้ำ ทำให้ต้องใช้ออกซิเจนเพื่อย่อยสลายสารอินทรีย์ดังกล่าวเพิ่มขึ้น อย่างไรก็ตาม ยังคงมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานน้ำดิบและคุณภาพแหล่งน้ำทางแบคทีเรียของกรมอนามัยโลก

- คุณภาพน้ำใต้ดิน พบค่าความเป็นกรด-ด่าง ไม่อยู่ในเกณฑ์กำหนดที่เหมาะสม และเกณฑ์อนุโลมสูงสุดตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม พ.ศ.2551 อย่างไรก็ตาม

เมื่อเปรียบเทียบกับมาตรฐานน้ำดิบ และมาตรฐานคุณภาพแหล่งน้ำทางแบคทีเรีย ขององค์การอนามัยโลก ปี พ.ศ.2506 พบว่า ผลการตรวจวัดมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนดทั้งหมด

- คุณภาพน้ำทิ้ง พบค่าสารแขวนลอย (SS) ตะกอนหนัก (Settleable Solids) และ ไนโตรเจนในรูปทีเคเอ็น (TKN) ในเดือนธันวาคม พ.ศ.2567 มีค่าเกินเกณฑ์มาตรฐานกำหนด เนื่องจากจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นต่อเนื่องสูงสุดในเดือนธันวาคม ทำให้ปริมาณน้ำเสียเข้าระบบเพิ่มสูงขึ้น จึงส่งผลกระทบต่อคุณภาพน้ำทิ้ง และปริมาณความต้องการออกซิเจน

รายละเอียดผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ดังแสดงในบทที่ 4 ผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม และตารางที่ 4.3-1