



รายงาน

ของ

**คณะกรรมการวิสามัญศึกษาและ
ติดตามการแก้ไขปัญหาสนามบินสุวรรณภูมิ
ส่วนที่ ๒ (ฉบับแก้ไข)**

สำนักกรรมการ ๑
สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา
ปฏิบัติหน้าที่สำนักงานเลขาธิการสภานิติบัญญัติแห่งชาติ



LIRT



บันทึกข้อความ

ส่วนราชการ สภานิติบัญญัติแห่งชาติ

ที่ สว(สนช)(กมธ๑)๐๐๐๙/(ร ๒)

วันที่ ๙ มกราคม ๒๕๕๑

เรื่อง รายงานผลการพิจารณาศึกษาและติดตามการแก้ไขปัญหاسนามบินสุวรรณภูมิ

กราบเรียน ประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ

ตามที่ประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ครั้งที่ ๙/๒๕๔๙ วันพฤหัสบดีที่ ๓๐ พฤศจิกายน ๒๕๔๙ ได้พิจารณาญัตติ เรื่อง ขอเสนอตั้งคณะกรรมการวิสามัญศึกษาและติดตามการแก้ไขปัญหاسนามบินสุวรรณภูมิ (พลเรือเอก บรรณวิทย์ เก่งเรียน และนายประพันธ์ คุณมี เป็นผู้เสนอ) แล้วลงมติเห็นชอบให้ข้อบังคับการประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๔๙ ข้อ ๘๐ วรรคสาม เป็นการชั่วคราวเฉพาะกรณีและตั้งกรรมการวิสามัญขึ้นคณะหนึ่ง เพื่อศึกษาและติดตามการแก้ไขปัญหاسนามบินสุวรรณภูมิ ต่อมาเมื่อกรรมการวิสามัญฯ ขอลาออกจากการเป็นกรรมการวิสามัญฯ ๕ คน จึงได้มีการตั้งกรรมการแทนตำแหน่งที่ว่างตามข้อบังคับการประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๔๙ ข้อ ๙๕ (๓) ในคราวประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ครั้งที่ ๔๕/๒๕๕๐ วันพฤหัสบดีที่ ๑๖ สิงหาคม ๒๕๕๐ ที่ประชุมได้มีมติตั้ง พลอากาศเอก สามารถ โสตสถิตย์ พลอากาศเอก ไพโรจน์ รัตนพล นายณัฐพร โตประยูร นายชาญชัย อิศระเสนารักษ์ และหม่อมหลวง พงศ์ธร เกษมสันต์ ต่อมาได้มีกรรมการวิสามัญฯ ลาออกจากการเป็นกรรมการวิสามัญฯ อีก ๕ คน ดังนั้น กรรมการวิสามัญฯ คณะนี้ จึงประกอบด้วย

- | | |
|------------------------------------|---|
| ๑. นายกกฤษฎ หิรัญกิจ | ๒. นายเจริญ เพ็องอารมย์ |
| ๓. นายชลิต แก้วจินดา | ๔. นายชุมพล เทียงธรรม |
| ๕. พลอากาศเอก ณรงค์ศักดิ์ สังขพงศ์ | ๖. พลอากาศเอก ธเรศ ปุณศรี |
| ๗. พลเรือเอก บรรณวิทย์ เก่งเรียน | ๘. พลเอก ปฐมพงษ์ เกษรศุกร์ |
| ๙. พลอากาศตรี ประสิทธิ์ ธนนาเคนทร์ | ๑๐. ท่านผู้หญิงปรีญา เกษมสันต์ ณ อยุธยา |
| ๑๑. พลอากาศโท ปัญญา ศรีสุวรรณ | ๑๒. นายพรเพชร วิชิตชลชัย |
| ๑๓. พลเรือโท พะจุนต์ ตามประทีป | ๑๔. นายพัฒนพงศ์ จงรักดี |
| ๑๕. พลเอก เพิ่มศักดิ์ พวงสาโรจน์ | ๑๖. นายภราเดช พยัฆวิเชียร |
| ๑๗. นายมนัส โกศล | ๑๘. นายยุทธพงศ์ จรัสเสถียร |
| ๑๙. นายวินัย สมะออน | ๒๐. นายสมชาย มีเสน |
| ๒๑. นายสมชาย แสงการ | ๒๒. นางสาวินี จันทระประภา |
| ๒๓. นายสิริวัฒน์ ไชยชนะ | ๒๔. นายสุพจน์ ศรีนิล |
| ๒๕. นายเสถียร เศรษฐสิทธิ์ | ๒๖. พลอากาศเอก อติเรก จำรัสฤทธิรงค์ |
| ๒๗. พลอากาศเอก สามารถ โสตสถิตย์ | ๒๘. พลอากาศเอก ไพโรจน์ รัตนพล |
| ๒๙. นายณัฐพร โตประยูร | ๓๐. หม่อมหลวง พงศ์ธร เกษมสันต์ |

/ บัดนี้ ...



LI RT

โดยมีกำหนดเวลาปฏิบัติงาน ๙๐ วัน นับแต่วันที่สภานิติบัญญัติแห่งชาติมีมติและต่อมาคณะกรรมการการวิสามัญฯ ได้ขอขยายเวลาการศึกษาเรื่องดังกล่าวออกไปอีก ๕ ครั้ง (ครั้งละ ๙๐ วัน จำนวน ๓ ครั้ง และครั้งละ ๓๐ วัน จำนวน ๒ ครั้ง) ตามข้อบังคับการประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๕๙ ข้อ ๙๔

บัดนี้ คณะกรรมการการวิสามัญฯ ได้พิจารณาศึกษาและติดตามการแก้ไขปัญหاسนามบินสุวรรณภูมิ ในส่วนที่ ๒ (ฉบับแก้ไข) เสร็จเรียบร้อยแล้ว

จึงกราบเรียนมาเพื่อโปรดนำเสนอรายงานผลการพิจารณาศึกษาของคณะกรรมการการวิสามัญศึกษา และติดตามการแก้ไขปัญหاسนามบินสุวรรณภูมิ ต่อที่ประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติเพื่อพิจารณาต่อไป

(ลงชื่อ) พลเรือเอก บรรณวิทย์ เก่งเรียน
(บรรณวิทย์ เก่งเรียน)
ประธานคณะกรรมการการวิสามัญศึกษา
และติดตามการแก้ไขปัญหاسนามบินสุวรรณภูมิ
สภานิติบัญญัติแห่งชาติ

สำเนาถูกต้อง



(นางนรินทร์สุข เรียงนฮาษา)

ผู้อำนวยการกลุ่มงานคณะกรรมการการคมนาคม
สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา
ปฏิบัติหน้าที่สำนักงานเลขาธิการ
สภานิติบัญญัติแห่งชาติ

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา
ปฏิบัติหน้าที่สำนักงานเลขาธิการ
สภานิติบัญญัติแห่งชาติ
สำนักกรรมการ ๑
โทร. ๐ ๒๘๓๑ ๙๑๕๒-๓
โทรสาร ๐ ๒๘๓๑ ๙๑๕๖



สุจิตรา พิมพ์

ยุวดี ทิมมพร ลักษณ์พรรณ ทาน

รายงานการพิจารณาศึกษา

ของ

คณะกรรมการวิสามัญศึกษาและติดตามการแก้ไขปัญหา

สนามบินสุวรรณภูมิ

สภานิติบัญญัติแห่งชาติ

ตามที่ ที่ประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ครั้งที่ ๙/๒๕๔๙ วันพฤหัสบดีที่ ๓๐ พฤศจิกายน ๒๕๔๙ ได้พิจารณาญัตติ เรื่องตั้งคณะกรรมการวิสามัญศึกษาและติดตามการแก้ไขปัญหาสถาปัตยกรรมบินสุวรรณภูมิ (พลเรือเอก บรรณวิทย์ เก่งเรียน และนายประพันธ์ คุณมี เป็นผู้เสนอ) แล้วลงมติตั้งกรรมการวิสามัญชั้นคณะหนึ่ง เพื่อพิจารณาศึกษาและติดตามการแก้ไขปัญหาสถาปัตยกรรมบินสุวรรณภูมิ ตามข้อบังคับการประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๔๙ ข้อ ๘๐ วรรคสาม โดยมีกำหนดเวลาการปฏิบัติงาน ๙๐ วัน นับแต่วันที่สภานิติบัญญัติแห่งชาติมีมติ และต่อมาคณะกรรมการวิสามัญฯ ได้ขอขยายเวลาการพิจารณาศึกษาเรื่องดังกล่าวออกไปอีก ๕ ครั้ง (ครั้งละ ๙๐ วัน จำนวน ๓ ครั้ง และครั้งละ ๓๐ วัน จำนวน ๒ ครั้ง) ตามข้อบังคับการประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๔๙ ข้อ ๙๔ นั้น

อนึ่ง คณะกรรมการวิสามัญฯ ได้เคยเสนอรายงานผลการพิจารณาศึกษาและติดตามการแก้ไขปัญหาสถาปัตยกรรมบินสุวรรณภูมิในส่วนที่ ๒ ในการประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ครั้งที่ ๔๕/๒๕๕๐ วันพฤหัสบดีที่ ๑๖ สิงหาคม ๒๕๕๐ และที่ประชุมสภานิติบัญญัติมีมติให้คณะกรรมการวิสามัญฯ ไปปรับแก้ถ้อยคำให้เหมาะสม โดยไม่ให้เป็นการผูกมัดฝ่ายบริหาร ซึ่งคณะกรรมการวิสามัญฯ ได้ดำเนินการแก้ไขเสร็จเรียบร้อยแล้ว ซึ่งประกอบด้วย เรื่องที่พิจารณาศึกษา จำนวน ๒ เรื่อง ได้แก่ เรื่องปัญหาการขนถ่ายรับจ้าง ขน-ส่ง ผู้โดยสาร บริเวณท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และเรื่องปัญหาการรักษาความสะอาดและสภาพแวดล้อมภายในพื้นที่สนามบินสุวรรณภูมิ จึงขอเสนอรายงานผลการพิจารณาศึกษาต่อที่ประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ตามนัยแห่งข้อบังคับการประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๔๙ ข้อ ๙๒ ดังนี้

๑. คณะกรรมการวิสามัญฯ ได้มีมติเลือกตำแหน่งต่างๆ ปรากฏผล ดังนี้

- | | |
|-------------------------------------|--|
| ๑.๑ พลเรือเอก บรรณวิทย์ เก่งเรียน | เป็นประธานคณะกรรมการวิสามัญฯ |
| ๑.๒ พลอากาศเอก ธีรศ ปุณศรี | เป็นรองประธานคณะกรรมการวิสามัญฯ คนที่หนึ่ง |
| ๑.๓ พลเอก ปฐมพงษ์ เกษรศุกร์ | เป็นรองประธานคณะกรรมการวิสามัญฯ คนที่สอง |
| ๑.๔ พลเอก เพิ่มศักดิ์ พวงสาโรจน์ | เป็นรองประธานคณะกรรมการวิสามัญฯ คนที่สาม |
| ๑.๕ นายภราเดช พยัฆวิเชียร | เป็นรองประธานคณะกรรมการวิสามัญฯ คนที่สี่ |
| ๑.๖ พลเรือโท พะจุนธุ์ ตามประทีป | เป็นเลขานุการคณะกรรมการวิสามัญฯ |
| ๑.๗ พลอากาศตรี ประสิทธิ์ ธนณาเคนทร์ | เป็นรองเลขานุการคณะกรรมการฯ คนที่หนึ่ง |
| ๑.๘ นายชลิต แก้วจินดา | เป็นรองเลขานุการคณะกรรมการฯ คนที่สอง |

/๑.๙ นายสมชาย ...



LIART

- | | |
|-----------------------------|-------------------------------------|
| ๑.๙ นายสมชาย มีเสน | เป็นรองเลขานุการคณะกรรมการ คนที่สาม |
| ๑.๑๐ นางสาวินี จันทระภา | เป็นรองเลขานุการคณะกรรมการ คนที่สี่ |
| ๑.๑๑ นายยุทธพงศ์ จรัสเสถียร | เป็นรองโฆษกคณะกรรมการวิสามัญฯ |

๒. ที่ประชุมคณะกรรมการวิสามัญฯ ได้แต่งตั้งนางนิรันตสุข เรียงรณอาษา ผู้อำนวยการกลุ่มงานคณะกรรมการการคมนาคม สำนักกรรมการ ๑ สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา ปฏิบัติหน้าที่สำนักงานเลขาธิการสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ทำหน้าที่เป็นผู้ช่วยเลขานุการคณะกรรมการตามข้อบังคับการประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๔๙ ข้อ ๘๓ วรรคสาม

วิธีการพิจารณาศึกษา

๑. คณะกรรมการวิสามัญฯ ได้มีมติตั้งคณะอนุกรรมการ เพื่อพิจารณาศึกษาและติดตามการแก้ไขปัญหาด้านต่างๆ ของสนามบินสุวรรณภูมิ ดังนี้

- ๑) คณะอนุกรรมการพิจารณาศึกษาสัญญาการดำเนินงานของบริษัท คิง เพาเวอร์ อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด
- ๒) คณะอนุกรรมการพิจารณาศึกษาปัญหาการดำเนินงานของโรงเรือนทำอากาศยานสุวรรณภูมิ
- ๓) คณะอนุกรรมการพิจารณาศึกษาปัญหาการรับจ้างขนส่งผู้โดยสาร (แท็กซี่)
- ๔) คณะอนุกรรมการพิจารณาศึกษาปัญหาทางการรักษาความปลอดภัย
- ๕) คณะอนุกรรมการพิจารณาศึกษาปัญหาสภาพสังคมวิถีชีวิตภายนอกพื้นที่สนามบินสุวรรณภูมิ
- ๖) คณะอนุกรรมการพิจารณาศึกษาปัญหาการรักษาความสะอาดและสภาพแวดล้อมภายในพื้นที่สนามบินสุวรรณภูมิ
- ๗) คณะอนุกรรมการพิจารณาตรวจสอบสัญญาก่อสร้างสนามบินสุวรรณภูมิและสัญญาอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง
- ๘) คณะอนุกรรมการพิจารณาศึกษาปัญหาผ้าใบหลังคาของอาคารผู้โดยสารและร้านค้าบริเวณศูนย์ขนส่งสาธารณะในสนามบินสุวรรณภูมิ
- ๙) คณะอนุกรรมการพิจารณาศึกษาปัญหารถเข็นกระเป๋าในสนามบินสุวรรณภูมิ
- ๑๐) คณะอนุกรรมการพิจารณาศึกษาและตรวจสอบปัญหาโรงกำจัดขยะในสนามบินสุวรรณภูมิ

๒. คณะกรรมการวิสามัญฯ ได้พิจารณาศึกษาข้อมูลจากเอกสารสัญญา กฎหมาย กฎระเบียบ ข้อบังคับ คำสั่ง และจากการเดินทางไปศึกษาข้อเท็จจริง ณ พื้นที่ที่เกี่ยวข้องกับการพิจารณา รวมทั้งการแสดงความความคิดเห็น การให้ข้อสังเกตและข้อเสนอแนะของคณะกรรมการวิสามัญฯ และผู้เกี่ยวข้องโดยตรง

/ ผลการพิจารณา...



L I R T

ผลการพิจารณาศึกษา

คณะกรรมการวิสามัญฯ ขอเสนอรายงานผลการพิจารณาศึกษาและติดตามการแก้ไข
ปัญหาสนามบินสุวรรณภูมิในส่วนที่ ๒ (ฉบับแก้ไข) พร้อมทั้งข้อสังเกตและข้อเสนอแนะของคณะกรรมการ
วิสามัญฯ ตามรายงานท้ายนี้มาเพื่อให้ที่ประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติได้โปรดพิจารณา และหากสภานิติ
บัญญัติแห่งชาติให้ความเห็นชอบด้วยกับผลการพิจารณาศึกษา รวมทั้งข้อสังเกตและข้อเสนอแนะของ
คณะกรรมการวิสามัญฯ แล้ว ขอได้โปรดแจ้งไปยังคณะรัฐมนตรีและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อพิจารณา
ดำเนินการตามที่เห็นสมควรต่อไป ทั้งนี้เพื่อประโยชน์ของประเทศชาติและประชาชนสืบไป

พลเรือโท *W. Qui. amkorn*

(พะจุนธุ์ ตามประทีป)

เลขานุการคณะกรรมการวิสามัญศึกษา
และติดตามการแก้ไขปัญหาสนามบินสุวรรณภูมิ

สารบัญ

	หน้า
เรื่องที่ ๑ รายงานผลการพิจารณาศึกษาปัญหาการรถยนต์รับจ้าง ขน-ส่ง ผู้โดยสารบริเวณท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	
๑. กล่าวนำ	๔
๒. สภาพปัญหา ประเด็นปัญหา และแนวทางแก้ไขปัญหาการรถยนต์รับจ้าง ขน-ส่ง ผู้โดยสารประเภทรถแท็กซี่มีเตอร์ป้ายเหลือง	๕
๓. สภาพปัญหา ประเด็นปัญหา และแนวทางแก้ไขปัญหาการรถยนต์รับจ้าง ขน-ส่ง ผู้โดยสารประเภทรถลีมูซีน (Limousine)	๑๑
๔. สภาพปัญหา ประเด็นปัญหา และแนวทางการแก้ไขปัญหา ความปลอดภัยท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ทสภ.)	๑๗
๕. ผลสำรวจกรุงเทพโพลส์	๑๙
๖. สรุปข้อเสนอแนะการแก้ไขปัญหา	๒๐
เรื่องที่ ๒ รายงานผลการพิจารณาศึกษาปัญหาการรักษาความสะอาดและสภาพแวดล้อมภายในพื้นที่สนามบินสุวรรณภูมิ	
๑. ความเป็นมา	๒๕
๒. วัตถุประสงค์และขอบเขต	๒๗
๓. การดำเนินงานของคณะกรรมการฯ	๒๙
๔. ปัญหาการรักษาความสะอาดและสภาพแวดล้อมที่มีผลกระทบต่อ การอำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้บริการสนามบิน	๓๑
๕. ปัญหาจากข้อคิดเห็นของนักเดินทางต่างชาติที่ได้ใช้สนามบินสุวรรณภูมิ	๓๔
๖. ปัญหาข้อขัดข้องจากการตรวจสภาพพื้นที่และการวิเคราะห์ปัญหาของคณะกรรมการฯ	๓๗
๗. ผลการปฏิบัติในการแก้ไขปัญหามาตามข้อเสนอแนะของคณะกรรมการ	๔๔
๘. ข้อสังเกตสัญญาจ้างที่เกี่ยวข้อง	๙๘
๙. สรุปปัญหาข้อขัดข้อง ข้อเสนอแนะการแก้ไขและผลการปฏิบัติตามข้อเสนอแนะ	๑๐๑
๑๐. บทสรุป	๑๒๔



LIRT

เรื่องที่ ๑

ปัญหารถยนต์รับจ้าง ขน – ส่ง
ผู้โดยสารบริเวณท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ



รายงานผลการพิจารณาศึกษาปัญหารถยนต์รับจ้าง ขน-ส่ง ผู้โดยสาร
บริเวณท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

๑. ความเป็นมา

ด้วยในคราวประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ครั้งที่ ๙/๒๕๔๙ วันพฤหัสบดีที่ ๓๐ พฤศจิกายน ๒๕๔๙ ที่ประชุมได้มีมติตั้งคณะกรรมการวิสามัญศึกษาและติดตามการแก้ไขปัญหาสนามบินสุวรรณภูมิ เพื่อให้ดำเนินการศึกษาและติดตามการแก้ไขปัญหาของสนามบินสุวรรณภูมิ ซึ่งคณะกรรมการวิสามัญ ได้พิจารณาเห็นว่า การเปิดใช้สนามบินสุวรรณภูมิ ตั้งแต่วันที่ ๒๘ กันยายน ๒๕๔๙ เป็นต้นมา ได้มีปัญหาเกิดขึ้นในหลายๆ ด้าน รวมไปถึงปัญหาทุจริตคอร์รัปชัน ตามที่ปรากฏเป็นข่าวตามสื่อมวลชน จนขณะนี้ ยังไม่ได้รับการแก้ไข ซึ่งก่อให้เกิดปัญหาแก่ผู้ใช้บริการเป็นอย่างมาก

ในคราวประชุมคณะกรรมการวิสามัญ ครั้งที่ ๓ วันอังคารที่ ๑๙ ธันวาคม ๒๕๔๙ จึงตั้งคณะอนุกรรมการพิจารณาศึกษาปัญหารถยนต์รับจ้าง ขน-ส่ง ผู้โดยสาร บริเวณท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ขึ้น เพื่อพิจารณาศึกษาเรื่องดังกล่าวเป็นการเฉพาะ ซึ่งคณะอนุกรรมการฯ พิจารณาว่าการดำเนินงานในเรื่องดังกล่าวอาจมีความไม่โปร่งใส และรัฐอาจเสียผลประโยชน์ไปเป็นจำนวนมาก ซึ่งคณะอนุกรรมการคณะนี้ ประกอบด้วย

๑. พลเอก เพิ่มศักดิ์ พวงสาโรจน์	ประธานคณะอนุกรรมการ
๒. นายพรเพชร วิชิตชลชัย	รองประธานคณะอนุกรรมการ
๓. พลอากาศเอก นพพร จันทรวานิช	อนุกรรมการ
๔. พลอากาศเอก เทอดศักดิ์ สัจจะรักษ์	อนุกรรมการ
๕. นายสมพร หลงจิ	อนุกรรมการ
๖. นายสุพงษ์ ลิมธนากุล	อนุกรรมการ
๗. พลตำรวจเอก บุญศรี หุ่นสวัสดิ์	อนุกรรมการ
๘. พลอากาศตรี ประสิทธิ์ ธนณาเคนทร์	อนุกรรมการ
๙. นางสาวอภิรดี พรเลิศ	อนุกรรมการ
๑๐. พลตรี ดร. พีระพงษ์ มานะกิจ	อนุกรรมการ

๒. วิธีการพิจารณาศึกษา

คณะกรรมการฯ ดำเนินการ ดังนี้

๒.๑ พิจารณาศึกษาข้อมูลและข้อเท็จจริง โดยเชิญผู้ที่เกี่ยวข้องมาแถลงข้อเท็จจริง และแสดงความคิดเห็น คือ

บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

๑. นาวาอากาศโท มัธยม โกธรทองศรี
๒. นายศิโรตม์ ดวงรัตน์
๓. นายนิคม มัจฉภูมิ

๔. นางสมบัติ คุณประเสริฐ
๕. นางสาวชนาลัย ฉายากุล
๖. ร.ท. ณรงค์ชัย ถนัดช่างแสง
๗. นายธีรวิทย์ สาริกะวณิช
๘. เรืออากาศเอก คงศักดิ์ นิ่มแสง

กรมการขนส่ง

๑. นายรณยุทธ ตั้งรวมทรัพย์
๒. นายพงษ์ไชย เกษมทวีศักดิ์
๓. นายกมล บุรณพงศ์
๔. นายธีระพงศ์ งามเอก
๕. นางสาวดวงแข ธรรมครุฑ

สถานีตำรวจภูธรตำบลราชาเทวะ

พ.ต.ท. อรรถพล อนุสิทธิ์

การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย

๑. นายธนธรณ์ ทองหอม
๒. นางสาวศิริพร ลิ้มพฤกษ์เกษม

สหกรณ์แท็กซี่กรุงเทพ จำกัด

๑. นายธงชัย ทองวอน
๒. นายสุพจน์ ชังคะ

สหกรณ์แท็กซี่ภูมิพล

๑. นายประเสริฐ อึ้งอากาศกุล
๒. นายสุราษฎร์ มนุรัชฎา
๓. นายปฐวี มีราช
๔. นายคงพัฒน์ ภู่พวง

ผู้อำนวยการส่วนปฏิบัติการ
 ผู้จัดการศูนย์บริหารการขนส่งสาธารณะ
 ผู้อำนวยการส่วนบริการลูกค้า
 ศูนย์บริหารการขนส่งสาธารณะ
 ผู้อำนวยการศูนย์บริหารการขนส่งสาธารณะ
 ผู้อำนวยการฝ่ายกฎหมาย
 ผู้อำนวยการศูนย์บริหารการขนส่งสาธารณะ
 รองผู้อำนวยการศูนย์บริหารการขนส่งสาธารณะ
 เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย ๔
 ฝ่ายรักษาความปลอดภัยท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

รองอธิบดีฝ่ายปฏิบัติการ
 ผู้อำนวยการส่วนทะเบียนรถยนต์
 ผู้อำนวยการส่วนตรวจการ
 หัวหน้าฝ่ายรถรับจ้าง
 นักวิชาการขนส่ง ๗ ว.

รองผู้กำกับการฝ่ายสืบสวนสอบสวน

ผู้อำนวยการสำนักทะเบียนธุรกิจนำเที่ยวและมัคคุเทศก์
 เจ้าหน้าที่บริหารงานทั่วไป



สหกรณ์บริการสุวรรณภูมิหนองปรือ จำกัด

๑. นายเผชัญ ทรงเจริญ
๒. นายสรอัทธ์ ยางจ้าน
๓. นายเผ่า พังโพธิ์
๔. นายแจ่ม ขาวบริสุทธิ
๕. นายอภิณชนก (อนันต์) รอดสุนทร

๒.๒ คณะกรรมาธิการฯ ได้พิจารณาศึกษาข้อมูลจากเอกสาร สัญญา รายงาน กฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ คำสั่ง รวมทั้งคำวิจารณ์ และการแสดงความคิดเห็น ของคณะอนุกรรมาธิการฯ และบุคคลต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง และจากการเดินทางไปศึกษาข้อเท็จจริง ณ ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ

๓. ผลการพิจารณาศึกษา

คณะกรรมาธิการฯ ขอเสนอรายงานผลการพิจารณาศึกษาปัญหารถยนต์รับจ้าง รับ-ส่ง ผู้โดยสาร บริเวณทำอากาศยานสุวรรณภูมิ พร้อมทั้ง ข้อเสนอแนะและข้อเสนอแนะ สรุปผลดังนี้

ปัญหารถยนต์รับจ้าง ขน - ส่ง ผู้โดยสาร
บริเวณท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

๑. กล่าวนำ

ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ทสภ.) บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) หรือ ทอท. เป็นสนามบินนานาชาติแห่งใหม่ ของประเทศไทย ที่ใช้เงินลงทุนในการก่อสร้างหนึ่งแสนสี่หมื่นล้านบาท นับเป็นเมกะโปรเจกต์ที่ใช้เวลาดำเนินการอย่างยาวนานนับตั้งแต่ปี ๒๕๐๓ ที่ประเทศไทยมีแนวคิดที่จะสร้างสนามบินแห่งใหม่ที่มีความทันสมัยและสมบูรณ์แบบขั้นทดแทนท่าอากาศยานดอนเมือง ทั้งนี้ เพื่อรองรับการขยายตัวด้านเศรษฐกิจและการขนส่งทางอากาศโดยเฉพาะด้านการท่องเที่ยว พาณิชยกรรม และอุตสาหกรรม รวมทั้งแนวคิดของการที่ไทยจะเป็นศูนย์กลางการบินระหว่างประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

ประเทศไทยได้ประกาศเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิอย่างเป็นทางการเมื่อ ๒๘ กันยายน ๒๕๕๙ ซึ่งนับตั้งแต่เปิดให้บริการ ทอท. ก็ประสบปัญหาต่างๆ มากมายแทบทุกด้าน โดยเฉพาะด้านโครงสร้างของสนามบิน และการบริหารจัดการภายในสนามบิน ทั้งนี้เนื่องมาจากปัญหาการทุจริตประพฤติมิชอบเพื่อแสวงหาผลประโยชน์ส่วนตนและพรรคพวกในทุกขั้นตอนของการดำเนินงาน การก่อสร้างสนามบินและการบริหารจัดการภายใน ทอท. ที่มีผลประโยชน์แอบแฝงในทุกเรื่องอย่างมีเงื่อนงำ จึงเป็นผลให้การประเมินมาตรฐานของสนามบินสุวรรณภูมิถูกลดระดับความเชื่อมั่นของผู้ใช้บริการมาอยู่ในระดับต่ำ ทั้ง ๆ ที่ใช้งบประมาณในการลงทุนอย่างมหาศาล แต่ได้ผลไม่คุ้มค่ากับการลงทุน

ปัญหาการบริหารจัดการ และการกำกับดูแลระบบขนส่งสาธารณะซึ่งได้แก่ รถแท็กซี่ รถสิมูซีน (Limousine) รถเช่า รถ Airport Express รถ Airport Bus รถเวียน (Shuttle Bus) รถสำหรับรับ - ส่งลูกเรือ รถบัสของเอกชนรับ - ส่ง ผู้โดยสารเป็นหมู่คณะ และรถยนต์ส่วนบุคคลที่เข้ามารับ - ส่ง ผู้โดยสาร ณ บริเวณอาคารผู้โดยสารท่าอากาศยานฯ และเป็นปัญหาการจัดการจราจรภายในบริเวณท่าอากาศยานสุวรรณภูมิที่ ทอท. ไม่ได้ปฏิบัติไปตามข้อบังคับ กฎ ระเบียบและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง แต่การดำเนินการ โดยที่ ทอท. ผลักภาระความรับผิดชอบ โดยการว่าจ้างบริษัทเอกชนภายนอก (Out Source) เข้ามาบริหารจัดการ และดูแลความเรียบร้อยตามข้อตกลงใน ทีโออาร์ ซึ่งผลในทางปฏิบัติ บริษัทเอกชน (Out Source) ไม่สามารถดำเนินการให้มีประสิทธิภาพตามข้อตกลงใน ทีโออาร์ ซึ่งผลในทางปฏิบัติ บริษัทเอกชน (Out Source) ไม่สามารถดำเนินการให้มีประสิทธิภาพตามข้อตกลงได้ เป็นผลให้เกิดปัญหาต่อภาพลักษณ์ของสนามบินสุวรรณภูมิที่ปรากฏออกมาในทางลบ ที่ไม่มีทั้งมาตรฐานและความปลอดภัยของการจัดระเบียบจราจรและการควบคุมกำกับดูแล เมื่อปรากฏสภาพปัญหาเกิดขึ้น ทางเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจรับผิดชอบมิได้มีความกระตือรือร้นที่จะเข้าไปแก้ปัญหอย่างจริงจัง และมีสำนึกในความรับผิดชอบต่อหน้าที่ในการกำกับดูแล ทั้ง ๆ ที่สนามบินสุวรรณภูมิอยู่ภายใต้การบริหารกิจการของ ทอท.



การบริหารจัดการอย่างมีเงื่อนไขปราศจากความเป็นธรรม และโปร่งใส จึงส่งผลกระทบต่อ ก่อให้เกิดความเสียหายกับ ทอท. เป็นอย่างมาก โดยเฉพาะการเพิ่มค่าใช้จ่ายในการลงทุน และการสูญเสีย รายได้ในส่วนที่ ทอท. สมควรจะได้รับ ทั้ง ๆ ที่การบริหารจัดการ นั้น มีบทเรียนที่สามารถนำมาต่อยอดใน การบริหารจัดการได้จากตัวอย่างการบริหารจัดการของท่าอากาศยานดอนเมือง แต่กระบวนการบริหารที่ดี เหล่านี้มิได้ถูกนำมาใช้ให้เกิดประโยชน์ในการแก้ไขปัญหาของรถยนต์สาธารณะรับจ้างรับ - ส่ง ผู้โดยสาร ผู้ประกอบการที่ลักลอบเข้ามาให้บริการอย่างไม่ถูกต้อง (รถเถื่อน/รถผี) ที่เกิดขึ้นก็เนื่องมาจากการ บริหารงานที่ขาดประสิทธิภาพของเจ้าหน้าที่พนักงานในทุกๆระดับ โดยมีผลประโยชน์แอบแฝงทั้งในเชิง นโยบาย และการปฏิบัติที่เอื้อประโยชน์ให้กับผู้ประกอบการกลุ่มใดกลุ่มหนึ่งเป็นพิเศษ ทำให้ส่งผลต่อ ความเสียหายที่เกิดขึ้นกับ ทอท. เป็นส่วนรวม

คณะกรรมการวิสามัญศึกษาและติดตามการแก้ไขปัญหาสนามบินสุวรรณภูมิ ได้แต่งตั้ง คณะอนุกรรมการพิจารณาศึกษาปัญหาการยนต์รับจ้าง รับ - ส่ง ผู้โดยสาร (รถแท็กซี่) ที่ให้บริการ ภายในสนามบินสุวรรณภูมิขึ้นเป็นการเฉพาะเพื่อศึกษากรณีปัญหาและพิจารณาแนวทางการแก้ไขปัญหา เร่งด่วนทั้งในระยะสั้น และระยะยาว ให้กับ ทอท. โดยคณะอนุกรรมการฯ ประกอบด้วยสมาชิก สภานิติบัญญัติแห่งชาติและจากบุคคลภายนอกผู้ทรงคุณวุฒิและมีประสบการณ์ในด้านการบริหารจัดการ ท่าอากาศยานร่วมเป็นคณะอนุกรรมการฯ โดยมีขั้นตอนการดำเนินงาน ประกอบด้วย

- การประชุมศึกษาข้อมูล และตรวจสอบข้อเท็จจริงจากเอกสารสัญญาต่างๆ จาก เจ้าหน้าที่พนักงานของ ทอท. ที่รับผิดชอบ และเจ้าหน้าที่จากหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง เช่น เจ้าหน้าที่ ตำรวจในพื้นที่และเจ้าหน้าที่จากกรมการขนส่งทางบก เป็นต้น

- การสังเกตการณ์ การตรวจสอบปัญหา ข้อเท็จจริง ณ พื้นที่สนามบินสุวรรณภูมิ ทั้งในช่วงเวลาปกติ และช่วงเวลาที่มิใช่ผู้โดยสารเข้า - ออก จำนวนมาก

- การแยกพบปะกับผู้ประกอบการที่ให้บริการรับ - ส่ง ผู้โดยสารในพื้นที่สนามบิน สุวรรณภูมิเป็นรายคณะ ทั้งที่ดำเนินการอย่างถูกต้อง โดยมีสัญญากับ ทอท. และประเภท รถเถื่อน/รถผี ที่ลักลอบเข้ามาให้บริการรับ - ส่ง ผู้โดยสารอย่างไม่ถูกต้อง ทั้งนี้เพื่อรวบรวมหลักฐาน ข้อเท็จจริง

- การจัดทำโพลล์สำรวจความคิดเห็นฯ เพื่อวัดผลความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ และผู้ให้บริการ ด้านการจัดระเบียบการจราจร และการรับ - ส่ง ผู้โดยสารภายในสนามบินสุวรรณภูมิ

๒. สภาพปัญหา ประเด็นปัญหา และแนวทางการแก้ไขปัญหาการยนต์รับจ้างรับ - ส่ง ผู้โดยสารประเภทรถแท็กซี่มิเตอร์ป้ายเหลือง

๒.๑ สภาพปัญหา

๒.๑.๑ จากนโยบายของรัฐบาลที่เปิดเสรีให้กับกลุ่มรถแท็กซี่มิเตอร์สาธารณะได้เข้ามา ให้บริการรับ - ส่ง ผู้โดยสารภายในบริเวณท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จึงเป็นผลให้เกิดปัญหามีรถแท็กซี่ จำนวนมากหลังไหลเข้ามาให้บริการ ทำให้เกิดผลกระทบกับ ทอท. ทั้งในด้านการบริการสิ่งอำนวยความสะดวกแบบให้เปล่า และการบริหารจัดการเพื่อให้เกิดความเรียบร้อย โดยการจัดให้มีระบบคิวในการรับ - ส่ง ผู้โดยสาร ณ อาคารผู้โดยสาร ด้วยการจ้างบริษัทเอกชน (Out Source) เข้ามารับงานบริหารจัดการดูแล



L I R T

ความเรียบร้อยระบบการจัดคิวของรถแท็กซี่มิเตอร์สาธารณะ โดยไม่มีการเก็บค่าใช้จ่ายจากผู้ประกอบการรถแท็กซี่ฯ ทำให้การทำอากาศยานสุวรรณภูมิมีแต่รายจ่าย โดยไม่มีรายได้มาชดเชยกับค่าใช้จ่ายในส่วนนี้

๒.๑.๒ สภาพความแออัด และความไม่สะดวก อันเนื่องมาจากความไม่พร้อมของสิ่งอำนวยความสะดวกที่ ทอท. จัดให้กับกลุ่มแท็กซี่ ณ ลานจอดรถที่มีอยู่อย่างจำกัด (๔๐๐ คัน) ไม่เพียงพอกับปริมาณรถแท็กซี่จำนวนมากที่ประสงค์จะเข้ามาจอดรอคิว ณ ลานจอดรถของศูนย์บริหารขนส่งสาธารณะ ทสภ. ซึ่งเป็นสถานที่จอดพักรอคิวของรถลีมูซีน (Limousine) และรถเช่าประเภท International Brand และสมาคมนรถเช่าไทย รวมประมาณ ๘๐๐ คัน อีกด้วย

๒.๑.๓ ความไม่พร้อมของรถแท็กซี่ฯ กับข้อกำหนดการปฏิบัติของ ทอท. ที่กำหนดให้รถแท็กซี่ที่เข้ามาให้บริการรับ - ส่ง ผู้โดยสารต้องเป็นรถแท็กซี่ที่มีอายุการใช้งานไม่เกิน ๕ ปี รถทุกคันต้องติดตั้งระบบติดตามรถ (Radio Frequency Identification หรือ RFID) ผู้ขับขี่รถแท็กซี่ต้องผ่านการอบรมหลักสูตรการขับขี่และการให้บริการที่ทาง ทอท. และกรมการขนส่งทางบกกำหนด

๒.๑.๔ ทอท. กำหนดให้รถแท็กซี่ส่งผู้โดยสาร ณ ชานชาลาอาคารผู้โดยสารชั้น ๔ เมื่อส่งผู้โดยสารแล้วจะต้องนำรถออกทันที ห้ามมิให้ผู้โดยสารออกไป สำหรับการรับผู้โดยสารของแท็กซี่ ณ อาคารผู้โดยสารนั้น กำหนดให้รับได้ ณ ชานชาลาอาคารผู้โดยสารชั้น ๑ โดยผ่านระบบการจัดคิวเท่านั้น ปัญหาที่เกิดขึ้นจากการละเมิดมิได้ปฏิบัติตามข้อตกลงไว้เป็นการล่วงหน้าของรถแท็กซี่บางคัน และรถยนต์รับจ้างสาธารณะบางกลุ่ม ทำให้เกิดการเอาเปรียบในการแข่งแย่งผู้โดยสาร โดยมีได้มีการปฏิบัติตามระบบคิวส่งผลให้เกิดการทะเลาะวิวาท เจ้าหน้าที่ตำรวจต้องเข้ามาระงับเหตุและดำเนินการตามกฎหมาย ซึ่งกรณีดังกล่าวนำมาซึ่งการเสื่อมเสียชื่อเสียงของสนามบินสุวรรณภูมิ

๒.๑.๕ จากการที่ปริมาณรถแท็กซี่มีจำนวนมากที่ประสงค์จะเข้ามาให้บริการรับ - ส่ง ผู้โดยสารในสนามบินสุวรรณภูมิ ตามข้อกำหนดของ ทอท. ในประเด็นการอบรมจาก ทอท. และกรมการขนส่งทางบกซึ่งจากข้อเท็จจริงที่ปรากฏมีแท็กซี่ขึ้นทะเบียนกับ ทอท. แล้ว ประมาณ ๕,๐๐๐ คัน มีผู้ขับขี่รถแท็กซี่ผ่านการอบรมประมาณ ๒,๕๐๐ คัน และยักรอคิวการอบรมประมาณ ๑,๐๐๐ คัน และทางกลุ่มแท็กซี่ได้เรียกร้องให้ ทอท. จัดให้มีการอบรมให้ครบ ซึ่งจะเป็นผลดีให้กับ ทอท. เอง ในด้านมาตรฐานการให้บริการของรถแท็กซี่และความปลอดภัยของผู้โดยสาร

๒.๑.๖ สภาพปัญหาของรถแท็กซี่บางคันที่มีอายุการใช้งานเกิน ๕ ปี แต่ยังคงอยู่ในสภาพที่ดี การจัดหารถแท็กซี่ใหม่จะเป็นปัญหากับผู้ขับขี่ ซึ่งเป็นผู้ประกอบการรายย่อยที่ไม่มีทุนเพียงพอสำหรับการจัดหารถแท็กซี่ใหม่มาให้บริการ โดยขอผ่อนผัน คือปฏิบัติตามเกณฑ์ที่กรมการขนส่งทางบกกำหนดอายุการใช้งานของรถแท็กซี่ใหม่มาให้บริการ โดยกำหนดอายุการใช้งานของรถแท็กซี่ (๗ ปี) ซึ่ง ทอท. จำเป็นต้องผ่อนผันให้เพื่อบรรเทาความเดือดร้อน

๒.๑.๗ จากปริมาณรถแท็กซี่ที่ให้เข้ามาบริการรับ - ส่ง ผู้โดยสารภายในสนามบินสุวรรณภูมิที่มีเป็นจำนวนมาก เกินความต้องการอันเป็นผลสืบเนื่องมาจากการกำหนดนโยบายให้มีแท็กซี่อย่างเสรี ไม่จำกัดจำนวน เป็นผลทำให้เกิดการแข่งขันที่จะชิงความได้เปรียบในการรับผู้โดยสาร โดยผ่านระบบการจัดคิวที่แฝงการมีผลประโยชน์ร่วมระหว่างพนักงานของบริษัทเอกชน (Out Source) กับผู้ขับขี่รถแท็กซี่ ทำให้เกิดความไม่เป็นธรรม และมีการร้องเรียนเกิดขึ้น



๒.๑.๘ เดิม ทอท. มีแนวคิดของการแก้ปัญหารถแท็กซี่ในสนามบินสุวรรณภูมิให้มีจำนวนที่เหมาะสมและมีคุณภาพที่เป็นมาตรฐาน โดยกำหนดให้รถแท็กซี่ที่มีความประสงค์จะให้บริการรับ - ส่ง ผู้โดยสารในสนามบินสุวรรณภูมิ การเปลี่ยนแปลงเพื่อเอื้อประโยชน์ให้แก่คนที่เป็นพรรคพวกของตนเองเข้าดำเนินการโดยไม่มีการประมูลจะต้องขึ้นทะเบียนกับ ทอท. และต้องผ่านการอบรมให้ความรู้เบื้องต้น ในการให้บริการที่ดีกับผู้โดยสาร รวมทั้งให้ความรู้ด้านภาษา เพื่อต้อนรับนักท่องเที่ยว โดยได้จัดทำให้เป็นหลักสูตรอบรมบุคลากรที่เกี่ยวข้องกับการดูแลระบบขนส่งในส่วนของรถแท็กซี่ รวมทั้งผู้ขับรถแท็กซี่ด้วย และจากแนวคิดของฝ่ายการเมืองในคณะกรรมการบริหาร ทอท. ที่ให้ยกเลิกแนวคิดในการบริหารจัดการดังกล่าว หันไปใช้วิธีการจัดจ้างบริษัทเอกชน (Out Source) เข้ามาบริหารจัดการแทนทั้งหมด โครงการอบรมแท็กซี่ซึ่งได้ดำเนินการไปแล้วบางส่วนประมาณ ๒,๕๐๐ คัน และได้รับบัตรประจำตัวไปเรียบร้อยแล้ว สำหรับรถแท็กซี่ที่เหลือรอการเข้ารับการอบรมอีกประมาณ ๑,๐๐๐ คัน ได้ถูกระงับ ปัจจุบันกลุ่มรถแท็กซี่ได้มีการรวมตัวกันเลือกตั้งผู้แทนกลุ่มแท็กซี่ จำนวน ๑๕ คน ขึ้นเป็นตัวแทนกลุ่มแท็กซี่ เพื่อร่วมแก้ไขปัญหาต่าง ๆ กับเจ้าหน้าที่พนักงานของ ทอท. สภาพปัญหาของกลุ่มแท็กซี่แบ่งได้เป็น ๓ กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มแท็กซี่ที่ขึ้นทะเบียนกับ ทอท. สภาพปัญหาของกลุ่มแท็กซี่แบ่งได้เป็น ๓ กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มแท็กซี่ที่ขึ้นทะเบียนกับ ทอท. โดยปฏิบัติตามระเบียบและข้อกำหนดของ ทอท. กลุ่มที่สอง ได้แก่ กลุ่มแท็กซี่ที่เข้ามาส่งผู้โดยสารภายในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ แล้วแอบรับผู้โดยสารออกไปโดยไม่ไปเข้าคิวตามระเบียบ และกลุ่มที่สาม ได้แก่ กลุ่มแท็กซี่ที่วิ่งรถเปล่าเข้ามารับผู้โดยสาร โดยไม่ผ่านการเข้าคิวตามระเบียบ จากนโยบายของฝ่ายการเมืองที่แอบแฝงการแสวงหาผลประโยชน์โดยใช้บริษัทเอกชน (Out Source) เข้ามารับงาน เป็นเหตุให้ ทอท. ต้องเสียสิทธิประโยชน์และเสียโอกาสในการวางระบบการบริหารจัดการที่ดี

๒.๒ ประเด็นปัญหา

๒.๒.๑ การจัดจ้าง บริษัท เบส ซีเคียวริตี้ จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทเอกชน (Out Source) ดำเนินการบริหารจัดการระบบคิวสำหรับรถแท็กซี่ภายใน ทสก. โดยไม่ปฏิบัติตามข้อบังคับพัสดุและกฎหมาย ในการจ้างเอกชนเข้าดำเนินการจะต้องเปิดให้มีการแข่งขันโดยการประมูล แต่ ทอท. โดยศูนย์ขนส่งฯ กลับดำเนินการโดยจัดทำเป็นข้อกำหนดรายละเอียด (TOR) ภายใต้การกำกับดูแลของศูนย์บริหารการขนส่งสาธารณะ ที่ล่อไปในทางที่ไม่สุจริต ขาดความโปร่งใส และเสียผลประโยชน์ของ ทอท.

๒.๒.๒ การไม่ได้รับความเป็นธรรมในการจัดคิวรับผู้โดยสารบริเวณชานชาลา รับผู้โดยสารอาคารผู้โดยสารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จากสาเหตุที่พนักงานของบริษัทเอกชนที่เข้ามารับงาน ด้านการบริหารจัดการรถแท็กซี่มีผลประโยชน์ร่วมกับพนักงานขับรถแท็กซี่บางราย เพื่อชิงความได้เปรียบในการรับผู้โดยสารที่จะต้องเดินทางในระยะไกล ที่จะทำให้ได้รับค่าโดยสารที่เพิ่มมากขึ้นต่อเที่ยวเมื่อเทียบกับการเดินทางในระยะใกล้

๒.๒.๓ การเรียกร้องจากกลุ่มแท็กซี่สำหรับสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ซึ่งจะเป็นผลให้ ทอท. จะต้องใช้เงินลงทุนอีกจำนวนมาก โดยไม่มีรายได้จากกลุ่มแท็กซี่มาชดเชยการลงทุน ซึ่งก่อให้เกิดความไม่เป็นธรรมกับ ทอท. ในฐานะเป็นองค์กรบริหารกิจการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ทั้งนี้สืบเนื่องมาจากการแสวงหาผลประโยชน์จากนโยบายและการบริหารจัดการ ที่ผิดพลาดอย่างตั้งใจของผู้รับผิดชอบ

๒.๒.๔ ความปลอดภัยบริเวณลานจอดรถของศูนย์บริหารการขนส่งสาธารณะ ที่มีรถแท็กซี่รถสิมูซีน (Limousine) และรถเช่าประเภท International Brand และรถเช่าจากสมาคมรถเช่าไทย ประมาณ ๑,๒๐๐ คัน จอดรอคิวในพื้นที่บริเวณเดียวกัน ซึ่งเป็นจุดอ่อนต่อระบบการรักษาความปลอดภัย จากเหตุร้ายที่อาจจะเกิดขึ้นได้ทั้งโดยเจตนา และไม่เจตนา ทั้งนี้เนื่องจากรถยนต์ที่เข้ามาให้บริการรับ - ส่ง ผู้โดยสารมีทั้งรถยนต์ที่ใช้ระบบก๊าซธรรมชาติ และเบนซินเป็นเชื้อเพลิง กรณีความเสียหายที่อาจจะเกิดขึ้นที่ลานจอดรถ เนื่องจากเป็นลานเปิดไม่มีสิ่งก้ำบัง อากาศร้อนจัด อุบัติเหตุเนื่องจากก๊าซรั่วอาจเกิดขึ้นได้ง่ายและกระจายความเสียหายไปอย่างรวดเร็ว เพราะมีเชื้อเพลิงอย่างดีทั้งก๊าซและน้ำมัน

๒.๒.๕ สภาพความปลอดภัยของรถแท็กซี่ที่มีอายุการใช้งานเกิน ๕ ปี ถึงแม้จะมีการตรวจสภาพและการรับรองสภาพจากบริษัทที่รับการตรวจสภาพยานพาหนะประเภทรถยนต์ ตามที่กรมการขนส่งทางบกกำหนดแล้วก็ตาม แต่ในสภาพข้อเท็จจริงที่ปรากฏรถแท็กซี่ที่มีอายุการใช้งานเกิน ๕ ปี จะไม่อยู่ในสภาพที่จะให้เกิดความมั่นใจในเรื่องความปลอดภัยในด้านกายภาพและการให้บริการที่มีผลต่อความสะดวกรบายของผู้โดยสารที่ใช้บริการ

๒.๒.๖ ความปลอดภัยของผู้โดยสาร จากข้อกำหนดของ ทอท. สำหรับรถแท็กซี่ที่ให้บริการ รับ - ส่ง ผู้โดยสารภายในสนามบินสุวรรณภูมิจะต้องผ่านการอบรมตามที่ ทอท. และกรมการขนส่งทางบกกำหนด จากข้อเท็จจริงที่ปรากฏ มีพนักงานขับรถแท็กซี่ผ่านการอบรมแล้ว จำนวน ๒,๕๐๐ คน และรอเรียกเข้ารับการอบรมอีกจำนวนประมาณ ๑,๐๐๐ คน นอกจากนี้ยังมีกลุ่มแท็กซี่ที่มีได้ยื่นแสดงความจำนงในขั้นต้นตามประกาศของ ทอท. อีกจำนวนหนึ่งที่ประสงค์จะขอเข้ารับการอบรมด้วย ซึ่งวัตถุประสงค์ของการอบรมก็เพื่อสร้างความเชื่อมั่นให้กับผู้โดยสารในประเด็นความปลอดภัย และการให้บริการที่ดี เพื่อให้เกิดความประทับใจกับผู้โดยสาร

๒.๒.๗ จากสภาพของจำนวนรถแท็กซี่ที่ให้บริการรับ - ส่ง ผู้โดยสารภายในสนามบินสุวรรณภูมิ มีเป็นจำนวนมากในแต่ละวันเกินความต้องการของผู้ใช้บริการในปัจจุบันจึงเป็นเหตุให้รายได้ของแท็กซี่ต่อคันต่อวันไม่เพียงพอกับค่าใช้จ่าย โดยเฉพาะรายที่ต้องเช่าซื้อรถใหม่ ต้องวิ่งรถเกือบตลอดทั้งวัน เพื่อที่จะหารายได้ให้เพียงพอกับค่าใช้จ่าย ปริมาณรถแท็กซี่ที่มีมากเป็นเหตุให้ต้องมีการรอคิวที่นานประมาณ ๒ - ๓ ชั่วโมง ในการที่จะรับผู้โดยสารในแต่ละเที่ยว

๒.๓ แนวทางการแก้ไขปัญหาการแท็กซี่รับจ้าง

๒.๓.๑ จากประเด็นปัญหาการจัดระบบคิวของบริษัท เบส ซีเคียวริตี้ จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทฯ (Out Source) จากเอกชน ที่ ทอท. ว่าจ้างให้รับงานการบริหารจัดการระบบคิวแท็กซี่รับจ้างภายในสนามบินสุวรรณภูมิ ที่ได้รับการร้องเรียนจากกลุ่มผู้ประกอบการแท็กซี่ ในประเด็นเรื่องความเป็นธรรมในการจัดคิวรับผู้โดยสาร ที่บริเวณลานจอดรถพักคอยของศูนย์บริหารการขนส่งสาธารณะ ทสภ. และบริเวณชานชาลาหน้าอาคารผู้โดยสาร สำหรับรถแท็กซี่จอดรอคิวรับผู้โดยสาร จากข้อเท็จจริงที่ปรากฏ ผู้ขับรถแท็กซี่บางรายมีการจ่ายเงินพิเศษให้กับพนักงานของบริษัทเอกชน (Out Source) ที่ทาง ทอท. ให้รับงานการจัดคิวรถแท็กซี่ งานยกขนกระเป๋าเดินทางของผู้โดยสารเครื่องบิน และงานรักษาความปลอดภัยภายในสนามบิน ทั้งนี้เพื่อให้ได้โอกาสที่จะรับผู้โดยสารที่เดินทางในระยะไกล ซึ่งจะทำให้ผู้ขับรถแท็กซี่มีรายได้จากการให้บริการผู้โดยสารเพิ่มมากขึ้นกว่าการเดินทางในระยะใกล้ต่อเที่ยว และจากการบริหารจัดการของบริษัทเอกชน (Out Source) ที่ขาดประสิทธิภาพ เป็นผลให้มีการสะสมในการจัดคิวเพื่อลดขั้นตอนในการ

จอตระพักคอยคิวในแต่ละเที่ยว ซึ่งปกติจะต้องใช้เวลาประมาณ ๒ - ๓ ชั่วโมง ต่อการวิ่งรถ ๑ เที่ยว นับว่าเป็นการสร้างความเป็นธรรมให้กับผู้ขับรถแท็กซี่ส่วนใหญ่ที่ปฏิบัติตามข้อกำหนดของ ทอท. ดังนั้น เพื่อเป็นการแก้ไขปัญหาดังกล่าว จึงเห็นควรยกเลิกการว่าจ้าง บริษัท เบส ซีเคียวริตี้ จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทเอกชน (Out Source) ของ ทอท. ในประเด็นที่ทางบริษัทฯ ไม่สามารถบริหารจัดการในการวางระบบการจัดคิวที่มีประสิทธิภาพตามที่ ทอท. กำหนดใน ทีโออาร์ รวมทั้งไม่สามารถแก้ไขปัญหาคาร้งเรียนการจัดระบบคิวแท็กซี่รับจ้างให้เกิดความเป็นธรรมกับผู้ขับรถแท็กซี่ส่วนใหญ่ได้ ตามข้อเท็จจริงการทำอากาศยานสุวรรณภูมิ ได้จ้างเหมาบริการทั่วไป (Out Source) บริษัท เบส ซีเคียวริตี้ จำกัด ให้เข้ามาบริหารจัดการระบบคิวรถแท็กซี่ ณ ลานจอตระพักคอยคิว และบริเวณชานชาลาผู้โดยสาร ณ อาคารผู้โดยสาร โดยที่ไม่มีสัญญาหรือการประมูลเพื่อรับสัมปทานแต่ประการใด คงมีแต่เฉพาะทีโออาร์ ที่เป็นข้อกำหนดให้บริษัท ว่าจ้าง บริษัท เบส ซีเคียวริตี้ จำกัด เพียงบริษัทเดียวเท่านั้น ซึ่งเป็นการไม่ปฏิบัติให้เป็นไปตามข้อบังคับ ทอท. ว่าด้วยการพัสดุ พ.ศ. ๒๕๓๙ แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๔๓ กฎเกณฑ์และข้อกฎหมายเพื่อทำให้เกิดความเป็นธรรม และโปร่งใสในกระบวนการบริหารจัดการในรูปแบบของบริษัทจำกัดมหาชน ซึ่งเข้มงวดกับค่าใช้จ่ายในการลงทุนทุกขั้นตอนของการบริการ ปัจจุบัน ทอท. เสียค่าใช้จ่ายในการว่าจ้าง บริษัท เบส ซีเคียวริตี้ จำกัด ดูแลการบริหารจัดการระบบคิวรถแท็กซี่เป็นเงินประมาณเดือนละ ๒.๗ ล้านบาท ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบกับผลสัมฤทธิ์ของงานที่ปรากฏแล้ว จึงพิจารณาได้ว่าเป็นการลงทุนที่ไม่คุ้มค่า สมควรยกเลิกการว่าจ้าง

๒.๓.๒ ให้ ทอท. เปิดให้บรรดากลุ่มผู้ขับรถแท็กซี่ที่วิ่งรับ - ส่งผู้โดยสารอยู่ในปัจจุบัน ให้จัดตั้งเป็นองค์กรธุรกิจประเภทสหกรณ์ ซึ่งเป็นองค์กรธุรกิจที่มีความเป็นประชาธิปไตยและสามารถกระจายผลกำไรที่ได้รับไปยังสมาชิกอย่างทั่วถึงและเท่าเทียม โดยให้ผู้ขับรถสมัครเป็นสมาชิกถือหุ้นแต่ละรายสามารถนำรถแท็กซี่มาวิ่งรับ-ส่งผู้โดยสาร ได้รายละ ๑ คันเท่านั้น ทั้งนี้โดยให้สหกรณ์ดังกล่าวทำหน้าที่บริหารจัดการ ในการจัดเที่ยววิ่งรถโดยสารให้สหกรณ์เรียกเก็บเงินค่าบริการจากการบริหารจัดการจากสมาชิกที่นำรถแท็กซี่มาวิ่งแต่ละรายได้ ซึ่งเมื่อสหกรณ์มีผลกำไรไม่ว่าจะมากน้อยเพียงใด ซึ่งตามหลักการสหกรณ์นั้น สหกรณ์จะต้องแบ่งปันผลกำไร โดยเฉลี่ยให้แก่สมาชิกตามข้อบังคับและหลักการสหกรณ์ที่ นายทะเบียนสหกรณ์เป็นผู้กำหนดตามพระราชบัญญัติสหกรณ์ พ.ศ. ๒๕๔๒ และตามข้อบังคับของสหกรณ์ สำหรับกระบวนการสหกรณ์นั้น นอกจากจะมีระบบกลไกการตรวจสอบภายในของสหกรณ์ กำหนดไว้อย่างแจ่มชัดแล้ว ยังมีนายทะเบียนสหกรณ์ กรมส่งเสริมสหกรณ์และกรมตรวจบัญชีสหกรณ์ ทำหน้าที่กำกับ ควบคุม ดูแลให้สหกรณ์ดำเนินธุรกิจภายใต้หลักการที่ว่า สมาชิกจะต้องรวมตัวกันเพื่อช่วยเหลือตนเองและช่วยเหลือซึ่งกันและกันทางเศรษฐกิจและสังคมในหมู่สมาชิกด้วยกัน

๒.๓.๓ ให้ ทอท. กำหนดมาตรการเร่งด่วนในการแก้ไขปัญหากลุ่มแท็กซี่ทุกกลุ่มที่ให้บริการรับ-ส่ง ผู้โดยสาร ณ สนามบินสุวรรณภูมิ โดยการนำระบบการควบคุมดูแลแท็กซี่ตามขั้นตอนต่าง ๆ ซึ่งได้ผลในทางปฏิบัติมาแล้วที่สนามบินดอนเมือง มาปรับปรุงใช้กับสนามบินสุวรรณภูมิในลักษณะของการต่อยอดแนวทางการบริหารจัดการ ทั้งนี้เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุด นอกจากนี้ ทอท. ควรจัดให้มีการอบรมผู้ขับรถแท็กซี่ในส่วนที่ได้ขึ้นทะเบียนไว้กับ ทอท. และยังคงค้างการผ่านการอบรมตามหลักสูตรที่กำหนด เพื่อให้รถแท็กซี่ทุกคันที่เข้ามาให้บริการรับ-ส่ง ผู้โดยสารภายในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ได้มีมาตรฐานเดียวกัน ทั้งในด้านความปลอดภัยของผู้โดยสาร และการให้บริการที่ดี เพื่อให้เกิดความ

ประทับใจกับผู้โดยสาร อันเป็นการช่วยเสริมสร้างศักยภาพในมาตรฐานของสนามบินสุวรรณภูมิให้เพิ่มสูงขึ้น

๒.๓.๔ ประเด็นการเรียกร้องให้ ทอท. จัดสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ให้กับกลุ่มแท็กซี่ปัญหาสภาพรถแท็กซี่ที่มีอายุการใช้งานเกิน ๕ ปี ปัญหาความปลอดภัยจากอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นได้ ณ บริเวณลานจอดรถพักรอตัวรับผู้โดยสาร ของศูนย์บริหารการขนส่งสาธารณะ ทสภ. และจากประเด็นปัญหาแท็กซี่มีจำนวนมากเกินความต้องการในแต่ละวัน ทำให้เกิดปัญหาการช่วงชิงความได้เปรียบระหว่างกลุ่ม และขณะเดียวกันก็เป็นการเปิดโอกาสให้พนักงานและลูกจ้างของ ทอท. มีพฤติกรรมที่ส่อไปในทางทุจริต ประพฤติมิชอบ ก่อให้เกิดความเสียหายให้กับ ทอท. ได้ ซึ่งการแก้ไขปัญหาดังกล่าวข้างต้นจำเป็นที่จะต้องแก้ไขปัญหาที่ต้นเหตุ ซึ่งได้แก่ กลุ่มแท็กซี่ ซึ่งให้บริการรับ-ส่งผู้โดยสารในสนามบินสุวรรณภูมิ และระบบการควบคุมดูแลการให้บริการของแท็กซี่ภายในบริเวณสนามบิน เพื่อให้เกิดความเรียบร้อยทั้งในด้านการประกอบการของกลุ่มแท็กซี่ และการบริหารจัดการในส่วนที่ ทอท. รับผิดชอบ ซึ่งสมควรดำเนินการ ดังนี้

(๑) กลุ่มรถแท็กซี่จัดให้มีการบริหารจัดการ การจัดระบบคิวภายในกลุ่ม การลงทุนจัดหาสถานที่พักรถนอกเขตพื้นที่ ทสภ. การจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกให้กับผู้ขับรถแท็กซี่ระหว่างพักคอย ณ สถานที่พักรถของกลุ่ม โดยร่วมมือกับกลุ่มทุนในฐานะผู้ประกอบการร่วมภายใต้เงื่อนไขและข้อตกลงร่วมกัน

(๒) จัดให้มีศูนย์การติดต่อสื่อสารของกลุ่มในการติดต่อทางวิทยุกับรถแท็กซี่ภายในกลุ่ม เพื่อแจ้งข่าวสารและการประชาสัมพันธ์

(๓) กลุ่มรถแท็กซี่จะต้องดำเนินการจัดให้มีการบริหารจัดการ วางระบบคิว โดยนำเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้เป็นเครื่องมือในการจัดคิว (Queue Card) และการบันทึกประวัติผู้ขับขี่และประวัติรถแท็กซี่ (Smart Card) ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้น ณ อาคารผู้โดยสารและสถานที่ลานจอดรถพักรอ เป็นความรับผิดชอบของกลุ่มรถแท็กซี่ และกลุ่มร่วมทุน หรือตามแต่ที่ทางกลุ่มรถแท็กซี่จะมีข้อตกลงร่วมกันสำหรับรถแท็กซี่ที่ปล่อยให้จอดพักรอในพื้นที่ที่ทางกลุ่มจัดไว้นอกพื้นที่สนามบินสุวรรณภูมิ

(๔) กลุ่มรถแท็กซี่จะต้องจัดให้มีเคาน์เตอร์ พร้อมพนักงานลูกจ้าง และเครื่องมือการติดต่อสื่อสาร เรียกรถแท็กซี่จากพื้นที่จอดรถพักรอนอกเขตสนามบินฯ เข้ามารับผู้โดยสาร ณ อาคารผู้โดยสารตามที่ ทอท. กำหนด โดยเคาน์เตอร์รถแท็กซี่ตั้งอยู่บริเวณชานชลาออกตัวอาคารผู้โดยสาร สำหรับค่าใช้จ่ายที่มีจากเคาน์เตอร์รถแท็กซี่จะอยู่ในความรับผิดชอบของกลุ่มรถแท็กซี่และกลุ่มร่วมทุนที่ให้บริการรับ-ส่งผู้โดยสารในสนามบิน

(๕) ทอท. จัดพื้นที่จอดรถคอยคิวหน้าอาคารรับผู้โดยสารให้กับกลุ่มแท็กซี่ประมาณ ๕๐ ถึง ๑๐๐ คัน ตลอดเวลา ทั้งนี้ เพื่อลดความแออัดและอันตรายจากอุบัติเหตุ ที่อาจเกิดขึ้นได้ร่วมกันสำหรับแท็กซี่ที่ปล่อยให้จอดพักรอในพื้นที่ของกลุ่ม ที่ทางกลุ่มจัดไว้นอกพื้นที่สนามบินสุวรรณภูมิ

(๖) ปรับปรุงการจัดระเบียบการใช้เส้นทางของรถยนต์ประเภทต่างๆ ณ อาคารผู้โดยสาร เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกให้กับผู้โดยสารที่ใช้บริการสนามบินสุวรรณภูมิ ลดความคับคั่งของการจราจร เพื่อให้เกิดความปลอดภัย และความสะดวกสบายให้กับผู้โดยสาร รวมทั้งเพื่อเป็นการ



ป้องกัน ไม่ให้เกิดความได้เปรียบและเสียเปรียบที่แตกต่างกันมากจนเป็นเหตุนำไปสู่ความขัดแย้ง และก่อให้เกิดปัญหาที่ทำให้ ทอท. มีต้องเสียหายและเสื่อมเสียชื่อเสียง

๓. สภาพปัญหา ประเด็นปัญหา และแนวทางการแก้ไขปัญหารถยนต์รับจ้างขน-ส่งผู้โดยสารประเภทรถลีมูซีน (Limousine)

๓.๑ สภาพปัญหา

๓.๑.๑ กระทรวงคมนาคมได้แต่งตั้งคณะกรรมการพิจารณาศึกษาการให้บริการรถยนต์แท็กซี่อากาศยานสุวรรณภูมิ โดยมีอธิบดีกรมการขนส่งทางบกเป็นประธานและที่ประชุมสรุปให้ ทอท. จัดทำโครงการรถลีมูซีนโดยการให้สัมปทาน และส่งเรื่องให้ ทอท. ดำเนินงาน แต่ต่อมา ทอท. โดยคณะกรรมการ ทอท. ได้เปลี่ยนแปลงมติของคณะกรรมการที่กระทรวงแต่งตั้งจากการให้สัมปทานมาเป็นการเช่าบริการ ตามนโยบายของคณะกรรมการบริหาร ทอท. ต่อทำอากาศยานสุวรรณภูมิ ที่ให้มีการว่าจ้างบริษัทเอกชนภายนอกที่มีกิจการค้าขายในธุรกิจรถยนต์ ได้เข้ามารับจ้าง ทอท. ในการจัดการรถยนต์นั่งยี่ห้อต่างๆ ที่เป็นรถใหม่จากบริษัทขายรถ มาให้บริการแก่ผู้โดยสารที่ใช้บริการในสนามบินสุวรรณภูมิ ทั้งนี้เพื่อเป็นทางเลือกให้กับผู้โดยสารในการใช้บริการรถยนต์รับจ้างที่ต้องการความสะดวกสบายในการเดินทางจากสนามบินไปยังจุดหมายปลายทางที่ต้องการ ซึ่งมีการเรียกรถประเภทนี้ว่า รถลีมูซีน (Limousine) ซึ่งทำอากาศยานนานาชาติที่มีมาตรฐานทุกแห่งในประเทศต่างๆ จะมีไว้ให้ผู้โดยสารได้ใช้บริการ เมื่อมีการเปิดใช้สนามบินสุวรรณภูมิก็ได้มีการจัดทำข้อกำหนด ทีโออาร์ และสัญญาว่าจ้างบริษัทเอกชน (Out Source) ให้จัดการรถยนต์นั่งประเภทต่างๆ รวม ๘ ยี่ห้อ รวม ๓๘๐ คัน จาก ๕ บริษัท (๒ กลุ่มบริษัท) มาให้บริการ รวมทั้งการจัดจ้างบริษัทเอกชน (Out Source) มาให้บริการด้านการขายตั๋วโดยสารรถลีมูซีนแทน ทอท. จากการดำเนินการของพนักงาน เจ้าหน้าที่ ทอท. ที่รับผิดชอบ ไปในลักษณะที่น่าจะผิดกฎหมายในหลายประเด็น การทำสัญญากับบริษัทรถยนต์ที่รับว่าจ้างก็เป็นไปในลักษณะที่น่าจะเอื้อประโยชน์ให้กับบริษัทที่รับว่าจ้างจัดการรถลีมูซีนมาให้บริการ นอกจากจะนำมาซึ่งความเสียหายให้เกิดขึ้นกับ ทอท. ในด้านการลงทุนแล้ว ยังเป็นผลให้ ทอท. ขาดประโยชน์ที่สมควรจะได้รับในลักษณะของรายได้ และกำไรจากการประกอบการในกิจการประเภทนี้อีกด้วย

๓.๑.๒ ผลจากการที่ ทอท. ได้ว่าจ้างบริษัทเอกชน (Out Source) จัดหารถลีมูซีนให้ ทอท. มาให้บริการผู้โดยสารในสนามบินสุวรรณภูมิ อย่างไม่เป็นธรรม และปิดกั้นโอกาสการเข้าร่วมการแข่งขันในการเสนอตัวเข้ามารับงานของ ทอท. ของบริษัทลีมูซีนต่างๆ ที่ดำเนินธุรกิจประเภทนี้อยู่แล้วที่สนามบินดอนเมือง จึงเป็นผลให้รถลีมูซีนจากสนามบินดอนเมืองเคลื่อนย้ายมาให้บริการในสนามบินสุวรรณภูมิในลักษณะที่มีป้ายทะเบียนถูกต้องตามกฎหมายและไม่ถูกต้องตามกฎหมาย (รถเถื่อน/รถผี) หลังจากที่เปิดการใช้สนามบินดอนเมือง เป็นสนามบินนานาชาติของประเทศ ในขณะที่เดียวกันก็มีกลุ่มลีมูซีนอื่นๆ ได้แอบแฝงลักลอบเข้ามาให้บริการผู้โดยสารเช่นเดียวกัน โดยร่วมมือกับเจ้าพนักงานของ ทอท. ในลักษณะของการให้ผลประโยชน์ตอบแทน เพื่อให้ได้โอกาสในการเข้ามารับ-ส่ง ผู้โดยสารในสนามบินสุวรรณภูมิ ปัจจุบันกลุ่มลีมูซีนเถื่อนที่แอบเข้ามาให้บริการในสนามบินสุวรรณภูมิมีอยู่ประมาณ ๒๐ กลุ่ม



(เอกสารหมายเลข ๕) ทำให้เกิดปัญหาการแย่งผู้โดยสารกันเองในกลุ่มและต่างกลุ่ม เป็นเหตุให้เกิดการทะเลาะวิวาทเป็นประจำ นับเป็นเรื่องที่ก่อให้เกิดความเสียหายให้กับสนามบินสุวรรณภูมิเป็นอย่างมาก

๓.๑.๓ การจ้างบริษัทเอกชน (Out Source) เข้ามาบริหารจัดการด้านการขายตั๋วโดยสารรถลีมูซีน แทนเจ้าหน้าที่ ทอท. ได้ปรากฏข้อเท็จจริงว่าเป็นกลุ่มบุคคลเดียวกันกับบริษัทที่รับจ้าง ทอท. จัดหารถลีมูซีน ให้ ทอท. เข้ามาให้บริการผู้โดยสาร ซึ่งผลจากการดำเนินการมักจะเอื้อประโยชน์ให้กับบริษัทรับจ้างจัดหารถเช่ามากกว่าประโยชน์ของ ทอท. ซึ่งทำให้ ทอท. ขาดรายได้ที่สมควรจะได้รับจากการขายบริการรถลีมูซีน ให้กับผู้โดยสาร รวมทั้งเป็นการสร้างปัญหาให้เกิดขึ้นในทางอ้อม ในการรับเป็นตัวแทนเชียร์แขกให้กับรถลีมูซีนเถื่อน/รถผี โดยได้รับผลประโยชน์ตอบแทนในแต่ละครั้ง ทำให้จำนวนผู้รับบริการรถลีมูซีนในส่วนของ ทอท. ลดลง ซึ่งย่อมหมายถึงรายได้ที่ลดไปด้วย

๓.๑.๔ นโยบายการจัดให้มีการเชิญชวนผู้โดยสารมาใช้บริการรถลีมูซีนในลักษณะของการเชียร์แขกนั้น ไม่ปรากฏผลดีกับ ทอท. แต่อย่างใด จากแนวคิดที่จะแก้ปัญหาให้รถเช่าลีมูซีนมีรายได้เพิ่มมากขึ้นจากการขายตั๋วรถลีมูซีน โดยการเชียร์แขกนั้น ได้ก่อให้เกิดปัญหากับผู้โดยสาร (เอกสารหมายเลข ๖) และมีผลกระทบกับรายได้ของรถเช่าลีมูซีนของ ทอท. ทั้งนี้เนื่องจากการเชียร์แขกภายในตัวอาคารผู้โดยสารมีมาจากหลายกลุ่ม เช่น กลุ่มของบริษัทเอกชน (Out Source) จากรถเช่าและขายตั๋วรถลีมูซีน กลุ่มของบรรดารถเถื่อน/รถผีที่ลักลอบเข้ามาให้บริการรับ-ส่งผู้โดยสาร/ กลุ่มบริษัททัวร์ที่ลักลอบขายบริการด้านการรับ-ส่ง ผู้โดยสารโดยใช้รถของบริษัททัวร์อีกด้วย และผลจากการเชียร์แขกได้ก่อให้เกิดปัญหาสร้างความรำคาญให้กับผู้โดยสารที่ต้องการจะใช้บริการจากเคาน์เตอร์รถรับจ้างด้วยตนเอง รวมทั้งบางรายที่ถูกฉ้อโกง เอารัดเอาเปรียบ และถูกหลอกไปใช้บริการรถลีมูซีนเถื่อน/รถผี ซึ่งทำให้เกิดความรู้สึกที่ไม่ดีกับชาวต่างชาติที่เข้ามาท่องเที่ยวในประเทศไทย เป็นการทำลายบรรยากาศการท่องเที่ยวในประเทศ ซึ่งเป็นอุตสาหกรรมที่นำรายได้เข้าสู่ประเทศที่สำคัญในระดับต้น ๆ ทั้งนี้เป็นผลสืบเนื่องมาจากนโยบายที่ผิดพลาดของ ทอท. ที่ปล่อยให้มีการเชียร์แขกรับผู้โดยสารให้ใช้บริการรถลีมูซีน รวมทั้งผู้ปฏิบัติหน้าที่รับผิดชอบของ ทอท. ก็มีได้มีการตรวจตรากำกับดูแลให้เกิดความเรียบร้อยและแก้ปัญหาอย่างทันที่วงที่ กลับปล่อยให้ปัญหาดำเนินต่อไปอย่างต่อเนื่อง โดยไม่มีการแก้ไขและอ้างว่าเป็นความรับผิดชอบของบริษัทเอกชน (Out Source) ที่มารับงานต่อจาก ทอท.

๓.๒ ประเด็นปัญหา

๓.๒.๑ สัญญาที่ ทอท. ได้มีการลงนามในสัญญากับบริษัทเอกชน (Out Source) รวม ๘ สัญญา จาก ๒ กลุ่มบริษัท ในการจัดหารถลีมูซีน ให้ ทอท. เข้าเพื่อนำมาให้บริการกับผู้โดยสารเป็นสัญญาที่เอื้อประโยชน์ให้กับบริษัทเอกชน นอกจากนี้ยังเป็นสัญญาที่เสียเปรียบ และก่อให้เกิดความเสียหายขึ้นได้กับ ทอท. โดยสรุปเป็นการเช่ารถบริการรับส่งผู้โดยสาร (Limousine) พร้อมคนขับรถ เป็นระยะเวลา ๕ ปี สำหรับรถยนต์ ๘ ยี่ห้อ จาก ๒ กลุ่มบริษัท

กลุ่มบริษัทที่ ๑

- บริษัท วิษุโรดโชว์รูม จำกัด รถยนต์ เบ็นซ์ ซี คลาส ๒๐๐ เอ็น จี.ที.

จำนวน ๒๐ คัน วงเงินเช่า ๒๐๔,๗๓๒,๐๐๐.- บาท (สัญญา เลขที่ ๖ CL ๔ - ๔๙๐๐๐๑)



L I R T

- บริษัท แวงคอก ลีมุซัน จำกัด รถยนต์ ลอนดอน แคป จำนวน ๔๐ คัน วงเงินเช่า ๓๑๑,๒๓๘,๐๐๐.- บาท (สัญญา เลขที่ ๖ CL ๔ - ๔๙๐๐๐๓)

- บริษัท ทองหล่อ คาร์เซลล์ จำกัด รถยนต์ นิสสัน เทียน่า จำนวน ๑๐๐ คัน วงเงินเช่า ๖๑๗,๐๕๑,๒๕๐.- บาท (สัญญา เลขที่ ๖ CL ๔ - ๔๙๐๐๐๖)

- บริษัท ทองหล่อ คาร์เซลล์ จำกัด รถยนต์ นิสสัน เออร์แวน จำนวน ๓๐ คัน วงเงินเช่า ๒๐๘,๑๑๖,๐๐๐.- บาท (สัญญา เลขที่ ๖ CL ๔ - ๔๙๐๐๐๗)

กลุ่มบริษัทที่ ๒

- บริษัท สยาม คาร์เรนท์ จำกัด รถยนต์ บี เอ็ม ดับบลิว จำนวน ๒๐ คัน วงเงินเช่า ๒๗๙,๑๘๐,๐๐๐.- บาท (สัญญา เลขที่ ๖ CL ๔ - ๔๙๐๐๐๒)

- บริษัท สยามอโต้ เซอร์วิส จำกัด รถยนต์ โตโยต้า คัมรี่ ๒.๐ จำนวน ๑๐๐ คัน วงเงินเช่า ๖๑๗,๐๕๑,๒๕๐.- บาท (สัญญา เลขที่ ๖ CL ๔ - ๔๙๐๐๐๔)

- บริษัท สยามอโต้ เซอร์วิส จำกัด รถยนต์ โตโยต้า คอมมิวนิตี จำนวน ๓๐ คัน วงเงินเช่า ๒๑๖,๙๙๙,๐๐๐.- บาท (สัญญา เลขที่ ๖ CL ๔ - ๔๙๐๐๐๕)

- บริษัท สยาม คาร์เรนท์ จำกัด รถยนต์ ฮีซูซู มิว-๗ จำนวน ๔๐ คัน วงเงินเช่า ๑๙๗,๐๒๔,๐๐๐.- บาท (สัญญา เลขที่ ๖ CL ๔ - ๔๙๐๐๐๘)

รวมระยะเวลา ๕ ปี ที่ ทอท. จะต้องจ่ายเงินให้กับ ๒ กลุ่มบริษัท ใน ๘ สัญญา ดังกล่าวข้างต้น เป็นเงินรวม ๒,๖๕๑,๔๘๑,๕๐๐.-บาท รวมรถยนต์ที่เช่า จำนวน ๓๘๐ คัน โดยเฉลี่ย ทอท. จะต้องจ่ายค่าเช่ารถระยะเวลา ๕ ปี ในวงเงินประมาณ ๖,๙๗๗,๕๘๓ บาทต่อคัน ซึ่งเป็นยอดเงินค่าเช่าที่แพงกว่าราคาจริง ประมาณ ๓ - ๕ เท่าตัว หรือมีรายได้เฉลี่ยวันละ ๓๑๗ บาท ต่อคัน ซึ่งเมื่อเทียบกับรายได้จากการให้เช่ารถของบริษัทเอกชน (๘ สัญญา) ประจำเดือนมกราคม ๒๕๕๐ จำนวน ๒๗,๕๔๔,๗๙๖.-บาท จากรถเช่าทั้งหมด ๓๘๐ คัน หรือมีรายได้เฉลี่ยวันละ ๒,๔๑๖.-บาท ต่อคัน ซึ่งจากข้อเท็จจริงโดยสรุปของประเด็นปัญหานี้จะเห็นได้ว่า การเช่ารถลีมูซีนจากบริษัทเอกชน จำนวน ๓๘๐ คัน เพื่อนำมาบริหารการชาย โดยการจ้างบริษัทนั้น มีราคาแพงกว่าการซื้อ หรือเช่าซื้อ หรือการเช่าโดยทั่วไปของภาคเอกชน ซึ่งถ้านับรวมค่าใช้จ่ายที่ ทอท. ยังไม่ได้นำมาคิดคำนวณเป็นค่าใช้จ่ายในการลงทุนประจำเดือน ซึ่งได้แก่ เงินค่าบริหารจัดการของเจ้าหน้าที่ ทอท. ที่รับผิดชอบเรื่องรถลีมูซีน ค่าสาธารณูปโภค ค่าเสื่อมราคา ค่าเช่าสถานที่ลานจอดรถ และพื้นที่จอดรถหน้าอาคารผู้โดยสารระหว่างพักคอยผู้โดยสาร ค่าเช่าเคาน์เตอร์บริการขายตั๋วรถลีมูซีน ค่าเช่าป้ายโฆษณารถลีมูซีน ค่าภาษีมูลค่าเพิ่ม ซึ่งจำนวนเงินดังกล่าว เมื่อนำไปคำนวณกับรายได้แล้วผลประโยชน์การในแต่ละเดือน การทำอากาศยานสุวรรณภูมิ จะแบกรับภาระในการขาดทุน โดยเฉพาะกรณีค่าน้ำมันแพง จะเป็นผลให้การทำอากาศยานสุวรรณภูมิ ต้องรับภาระการขาดทุนมากยิ่งขึ้น จึงสรุปได้ว่าในประเด็นที่ ทอท. ได้ว่าจ้างเช่ารถจากบริษัทเอกชนภายนอก การจัดจ้างบริษัทเอกชน (Out Source) ดำเนินการด้านการบริการขายตั๋วรถลีมูซีนนั้น ทอท. ได้รับความเสียหาย ในขณะที่บริษัทเอกชน (Out Source) ที่เข้ามาทำงานจากการทำอากาศยานสุวรรณภูมิ นั้น เป็นผู้ได้รับผลประโยชน์จากกำไรของผู้ประกอบการที่ปรากฏเป็นข้อเท็จจริงตามหลักฐานของ ทอท.



๓.๒.๒ จากนโยบาย ทอท. ดำเนินการให้บริษัทเอกชน (Out Source) เข้ามาบริหารจัดการชายตัว และจัดระบบรถสิมูซึน แทน ทอท. ตลอดจนนโยบายให้มีพนักงานเชียร์แขก เพื่อให้ผู้โดยสารใช้บริการรถสิมูซึนแทนรถรับจ้างประเภทอื่น ๆ ซึ่งจากแนวความคิดนี้เมื่อพิจารณาโดยทั่วไปแล้ว น่าจะเป็นผลดีให้กับ ทอท. ในการรับงานบริหารจัดการรถสิมูซึนเข้ามาดำเนินการเอง โดยผ่านตัวแทนบริษัทเอกชนที่เข้ามา (Out Source) ซึ่งจากข้อเท็จจริงในทางปฏิบัติแล้ว แนวความคิดนี้เป็นผลเสียให้กับ ทอท. มากกว่าที่จะเป็นผลดีในประเด็นต่าง ๆ ดังนี้

(๑) ทอท. ขาดรายได้จากการขายตัวรถสิมูซึน ทั้งนี้ เนื่องจากพนักงานเชียร์แขก เมื่อรับผู้โดยสารแล้วส่งต่อให้กับรถสิมูซึนเดือน/รถผี ที่ตัวเองมีผลประโยชน์ร่วม โดยที่ ทอท. มิได้มีการควบคุมดูแลอย่างจริงจัง เป็นผลให้เกิดความเสียหายให้กับ ทอท. ในประเด็นของการขาดรายได้ที่ควรจะได้รับ

(๒) ทำให้พนักงานเชียร์แขกจำนวนมากแอบแฝงเข้ามาขายตัวโดยสาร ในการบริการรับผู้โดยสารบริเวณด้านในของอาคารผู้โดยสารชั้น ๒ ซึ่งเป็นทางออกของผู้โดยสารขาเข้าของสายการบินในประเทศและต่างประเทศ แล้วส่งแขกผู้โดยสารต่อให้กับรถสิมูซึนเดือน/รถผี หรือรถของบริษัททัวร์ที่แอบแฝงเข้ามารับผู้โดยสารในลักษณะรถสิมูซึนด้วยเช่นกัน

(๓) เป็นสาเหตุให้เกิดการทะเลาะวิวาทในกลุ่มรถสิมูซึนเดือน/รถผี ด้วยกันเอง จากปัญหาการแย่งรับผู้โดยสารต่อจากพนักงานเชียร์แขก ทั้งจากพนักงานที่แอบแฝงที่มีจำนวนมากและพนักงานจากบริษัทเอกชน (Out Source) ที่รับงานการขายตัวรถสิมูซึน ให้กับ ทอท. โดยแอบส่งผู้โดยสารให้กับรถสิมูซึนเดือน/รถผี แทนการส่งผู้โดยสารไปที่เคาน์เตอร์ขายตัวโดยสารรถสิมูซึน ซึ่งมีจำนวน ๑๑ เคาน์เตอร์ ทั้งด้านนอก และด้านในของอาคารผู้โดยสารชั้น ๒ และการทะเลาะวิวาทถึงขั้นทำร้ายร่างกายซึ่งกันและกันของคนขับรถสิมูซึนเดือน/รถผี นำมาซึ่งความเสื่อมเสียชื่อเสียงของสนามบินสุวรรณภูมิ เป็นส่วนร่วม เมื่อภาพของการทะเลาะวิวาทได้ประจักษ์ต่อสายตาผู้โดยสารทั้งชาวไทย และชาวต่างประเทศ ที่เดินทางเข้ามายังประเทศไทย แสดงให้เห็นถึงความไม่มีประสิทธิภาพในการบริหารจัดการของ ทอท. ที่จะทำให้เกิดความเรียบร้อยขึ้นภายในสนามบินสุวรรณภูมิ

(๔) การเชียร์แขกผู้โดยสาร เป็นสาเหตุก่อให้เกิดความรำคาญ และเป็นการรบกวนผู้โดยสารที่ถูกพนักงานเชียร์แขกผู้โดยสารทั้งหลายกระทำการในลักษณะที่ไม่เหมาะสม ก่อให้เกิดความรำคาญกับผู้โดยสาร โดยเฉพาะอย่างยิ่งชาวต่างประเทศ ซึ่งไม่เป็นผลดีให้กับชื่อเสียงของสนามบินสุวรรณภูมิ สำหรับสนามบินนานาชาติที่มีมาตรฐานของประเทศต่าง ๆ ทั่วโลก จะไม่มีการบริการในลักษณะของการเชียร์แขกผู้โดยสารเหมือนของประเทศไทย ซึ่งไม่ใช่ลักษณะของสนามบินนานาชาติที่เป็นมาตรฐานสากล

๓.๒.๓ ปัญหารถสิมูซึนเดือน/รถผี ซึ่งเกิดจากสาเหตุที่ไม่มีโอกาสได้รับการพิจารณาอนุญาตจาก ทอท. ให้เข้ามาให้บริการรับ-ส่ง ผู้โดยสารภายในสนามบินสุวรรณภูมิ เนื่องจาก ทอท. ได้ทำสัญญาโดยวิธีพิเศษจัดจ้างบริษัทเอกชน (Out Source) เข้ามาบริหารจัดการรถสิมูซึน จำนวน ๓๘๐ คัน ของ ทอท. ซึ่งทำสัญญาเช่าจากบริษัทเอกชน ๕ บริษัท (จำนวน ๘ สัญญา) สำหรับรถยนต์นั่ง ๘ ยี่ห้อ

เป็นที่น่าสังเกต จากหลักฐานการจดทะเบียนบริษัท ปรากฏว่า ๕ บริษัทดังกล่าว เป็นบริษัทของบุคคล ๒ กลุ่ม และรายละเอียดในสัญญาเป็นการเอื้อประโยชน์ให้กับผู้ประกอบการ ซึ่งเป็นคู่สัญญากับ ทอท. ซึ่งจากการกระทำในลักษณะที่ถูกกีดกันดังกล่าว จึงทำให้กลุ่มสัมมุชชีนเดิมที่เคยได้รับอนุญาตให้ดำเนินการรับ-ส่ง ผู้โดยสารได้อย่างถูกต้อง ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง ต้องแอบแฝงเข้ามาดำเนินการรับ-ส่งผู้โดยสารได้อย่างถูกต้อง ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง ต้องแอบแฝงเข้ามาดำเนินการรับ-ส่งผู้โดยสารในลักษณะของการเป็นรถสัมมุชชีนเดือน/รถผี โดยยอมเสียค่าใช้จ่ายที่ไม่ถูกต้องให้กับเจ้าหน้าที่บางคนของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จากหลักฐานที่ปรากฏ มีจำนวน ๒๐ กลุ่ม มีรถยนต์ประมาณ ๙๐๐ คัน ซึ่งส่วนใหญ่เป็นรถที่อยู่ในสภาพเก่า (๕-๑๐ ปี) มีทั้งป้ายทะเบียนสีเขียว และป้ายทะเบียนสีดำ ซึ่งเป็นรถยนต์ส่วนบุคคล ตามกฎหมายจะนำมาใช้ในลักษณะรถรับจ้างรับ-ส่งผู้โดยสารไม่ได้ และจากการที่ ทอท. ยังไม่มีกฎหมายรองรับการแต่งตั้งพนักงาน เจ้าหน้าที่ และลูกจ้างของ ทอท. เป็นเจ้าพนักงานตามประมวลกฎหมายอาญา และเจ้าหน้าที่ฝ่ายปกครองหรือนายตำรวจชั้นผู้ใหญ่ตามประมวลกฎหมายพิจารณาความอาญา ในลักษณะของการออกเป็นประกาศของกระทรวงคมนาคม จึงเป็นผลให้มีจำนวนของรถสัมมุชชีนเดือน/รถผี มีจำนวนเพิ่มมากขึ้นเรื่อยๆ ซึ่งจะทำให้มีความยุ่งยากมากขึ้นในการแก้ปัญหาในโอกาสต่อไป ทั้งนี้ เนื่องจากพนักงานเจ้าหน้าที่ของ ทอท. ไม่มีอำนาจตามกฎหมายที่จะเข้าจับกุมหรือระงับเหตุ ผู้ที่ละเมิดข้อกำหนดของ ทอท. ในการที่จะดูแล รักษาความสงบเรียบร้อยภายในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

๓.๓ แนวทางแก้ไขปัญหาสัญญาว่าจ้างรถทั้ง ๘ สัญญา

๓.๓.๑ ในประเด็นปัญหาการจัดทำสัญญาการเช่ารถจากบริษัทเอกชนภายนอก เพื่อใช้ในโครงการเดินรถรับ-ส่งผู้โดยสาร อากาศยาน (รถ AOT Limousine) ทั้ง ๘ สัญญา ที่มีลักษณะไม่โปร่งใส โดยจงใจหลีกเลี่ยงการดำเนินการตามกฎหมาย (พ.ร.บ. การให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๓๕) กล่าวคือ เนื่องจากในโครงการดังกล่าวนี้ ตลอดระยะเวลา ๕ ปี มีเงินที่ ทอท. จะต้องจ่ายเป็นค่าเช่ารถตามโครงการถึงกว่า ๒ พันล้านบาท ดังกล่าวข้างต้นมาแล้วนั้น โดยขณะเริ่มโครงการคณะผู้บริหาร ทอท. ทราบเป็นอย่างดีว่าในการดำเนินโครงการในการที่เอกชนจะต้องลงทุนซื้อรถถึง ๓๘๐ คัน โดยจะต้องนำมาวิ่งแต่เฉพาะในโครงการ Aot Limousine เท่านั้น ผู้ประกอบการจะนำรถไปวิ่งรับส่งผู้โดยสารหรือในกิจการอื่นไม่ได้ ผลรับของวงเงินในโครงการตลอดระยะเวลาถึง ๕ ปี จะต้องมีความจังกินกว่า ๑,๐๐๐ ล้านบาท ดังกล่าวมาแล้วนั้น ซึ่งหาก ทอท. จะดำเนินโครงการที่มีลักษณะของการร่วมทุนระหว่าง ทอท. กับบริษัทเอกชนแล้ว ทอท. ก็จะต้องดำเนินการให้เป็นไปตามเงื่อนไขที่สำคัญของ พ.ร.บ. การให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๓๕ กล่าวคือจะต้องเสนอโครงการเพื่อให้ ครม. พิจารณานุมัติโครงการดังกล่าวก่อนหากแต่ผู้บริหาร ทอท. เจตนาหรือจงใจที่จะหลีกเลี่ยง โดยร่วมมือกับบริษัทเอกชนทั้ง ๒ กลุ่ม บริษัท ดังกล่าวจึงได้แยกประเภทรถที่จะให้บริการออกเป็น ๘ ประเภทแล้ว ให้กลุ่มบริษัทฯ ทั้ง ๒ กลุ่ม ที่จะให้เข้าร่วมโครงการดังกล่าวข้างต้นรวมกันหรือแยกกันในการเสนอราคาค่าจ้างจอร์รถแต่ละประเภท เพื่อเข้าร่วมโครงการการจัดจ้างด้วยวิธีพิเศษ และแบ่งทำสัญญาของรถแต่ละประเภทออกเป็น ๘ ประเภทรวม รวม ๘ สัญญา เพื่อเป็นการตัดทอนวงเงินในแต่ละสัญญาให้ไม่ถึง ๑,๐๐๐ ล้านบาท ซึ่งการกระทำดังกล่าวมีลักษณะเป็นการจงใจหลีกเลี่ยงในเรื่องวงเงินของโครงการ โดยการแบ่งซอยโครงการออกเป็นสัญญาย่อยๆ รวม ๘ สัญญา ดังกล่าว ทั้งๆ ที่เนื้องาน

แต่ละสัญญาทั้ง ๘ สัญญาต่างล้วนเป็นเนื้อหาให้บริการรับ-ส่งผู้โดยสาร ซึ่งอยู่ในโครงการเดียวกันทั้งสิ้น ดังนั้นสัญญาจ้างเดินรถระหว่าง ทอท. กับบริษัทฯ ผู้ประกอบการ ๒ กลุ่ม บริษัททั้ง ๘ สัญญาจึงตกเป็นโมฆะ เพราะเป็นสัญญาที่คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายเจตนาจงใจหลีกเลี่ยงกฎหมาย (พ.ร.บ. การให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๓๕) ซึ่งเป็นกฎหมายอันเดียวกับความสงบเรียบร้อย และยังเป็นการจงใจร่วมกันที่จะแสวงหาประโยชน์จากรัฐโดยไม่สุจริตและชอบด้วยกฎหมาย ดังกล่าวมาแล้วนั้น

อนึ่งนอกจากนี้ในการประมูลโครงการซึ่งผู้บริหาร ทอท. สมัยนั้น ใช้ข้ออ้างว่าเพื่อให้เป็นการสะดวกและรวดเร็ว ทันทกำหนดการที่จะเปิดใช้สนามบินสุวรรณภูมิจึงได้อนุมัติให้ ทอท. สามารถดำเนินการว่าจ้างด้วยวิธีพิเศษ โดยให้ ทอท. เรียกผู้ประกอบการทั้งสองกลุ่มบริษัท ซึ่งล้วนแต่ดำเนินการโดยให้ตัวแทนถือหุ้นไขว้กันหรือแทนกัน ใน ๒ กลุ่มบริษัท และมีผลประโยชน์ร่วมกัน หรือแทนกันในการเสนอราคาของรถแต่ละประเภท โดยเจตนาที่จะให้ ทอท. คัดเลือกบริษัทใดบริษัทหนึ่งที่กำหนดกันไว้เป็นการล่วงหน้าให้เป็นผู้ได้รับสัญญา ทั้งนี้โดยพิจารณาจาก ๑. บัญชีรายชื่อผู้ถือหุ้นของแต่ละบริษัททั้ง ๒ กลุ่มบริษัทที่ถือหุ้นไขว้กันไปมา ๒. กรรมการบริหารของแต่ละบริษัทที่ถือหุ้นอยู่ในบริษัทหนึ่งหากแต่ไปดำรงตำแหน่งเป็นกรรมการบริหารของอีกบริษัทหนึ่ง ๓. พิจารณาจากผู้ทำบัญชีและผู้สอบบัญชีที่ใช้บุคคลคนเดียวกัน และ ๔. ผู้ถือหุ้นหรือกรรมการของบริษัทในแต่ละกลุ่มบริษัทปรากฏว่ารับเงินเดือนค่าจ้างจากบริษัทเดียวกัน โดยพิจารณาจากการที่บริษัทนายจ้างจ่ายเงินประกันสังคมเป็นบุคคลเดียวกัน โดยเมื่อพิจารณาจากบริษัทที่เสนอตัวให้คณะกรรมการจัดจ้างพิจารณานั้น ไม่ปรากฏว่ามีบริษัทนอกเหนือจากทั้งสองกลุ่มบริษัทได้เสนอตัวเข้ามาให้คณะกรรมการพิจารณาการจ้างได้พิจารณาข้อเสนอของตนแต่ประการใด ดังนั้น พฤติการณ์การกระทำของกลุ่มบริษัททั้ง ๒ กลุ่มบริษัท ที่ได้ลงนามในสัญญารวม ๘ สัญญา กลุ่มบริษัทละ ๔ สัญญาดังกล่าว ซึ่งนอกเหนือจากจะเป็นบริษัทที่ขาดคุณสมบัติตามหลักเกณฑ์เงื่อนไขคุณสมบัติของผู้ที่จะเสนอราคาต่อหน่วยงานของรัฐแล้ว ยังมีลักษณะเป็นการกระทำโดยเจตนาทุจริตซึ่งเป็นความผิดตาม พ.ร.บ. ว่าด้วยความผิดเกี่ยวกับการเสนอราคาต่อหน่วยงานของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๒ อีกด้วย ทั้งนี้เนื่องจากผู้เข้าเสนอราคาต่อหน่วยงานของรัฐเป็นบุคคลที่กระทำการโดยเจตนาทุจริตเพื่อให้ได้สัญญากับรัฐ สัญญาว่าจ้างเดินรถทั้ง ๘ สัญญาดังกล่าว จึงเป็นโมฆะที่ ทอท. ซึ่งเป็นหน่วยงานของรัฐมีสิทธิที่จะบอกเลิกได้

เมื่อ ทอท. ได้มีการบอกเลิกสัญญาแล้วไม่ว่าจะเพราะเหตุสัญญาเป็นโมฆะเนื่องจากผู้บริหาร ทอท. ดำเนินการ โดยฝ่าฝืนกฎหมาย (พ.ร.บ. การให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๓๕) หรือเป็นโมฆียะเพราะคู่สัญญาเข้าทำสัญญาด้วยเจตนาทุจริตดังกล่าวมาแล้วนั้น ทอท. ได้แจ้งบอกเลิกสัญญาก็ตาม ในกรณีนี้ ทอท. ควรเลิกโครงการที่ได้ดำเนินการด้วยกระบวนการดังกล่าวมาแล้ว และหาก ทอท. ยังเห็นว่ามีความจำเป็นที่สนามบินสุวรรณภูมิสมควรจัดให้มีการให้บริการเดินรถรับ-ส่งผู้โดยสาร ประเภทรถสิบล้อ (Limousine) อยู่ต่อไป ทอท. ก็น่าที่จะเปิดทำการประมูลตามหลักการและวิธีการเช่นเดียวกันกับที่ได้เคยดำเนินการที่สนามบินดอนเมืองมาก่อนหน้านี้ โดย ทอท. รับค่าสิทธิประโยชน์ ค่าเช่าลานจอด ค่าเช่าชานชาลาโดยไม่จำเป็นต้องลงทุนใดๆ ในเรื่องนี้ คงเพียงแต่กำกับดูแลให้คู่สัญญาให้บริการผู้โดยสารเป็นไปตามสัญญาเท่านั้น



๓.๓.๒ ให้ ทอท. ยกเลิกแนวความคิดในการเชิร้แซก ผู้โดยสาร ของบริษัทเอกชน (Out Source) ที่เข้ามารับงานการขายตัวโดยสาร และบริหารจัดการรถลีมูซีน แทน ทอท. เพื่อให้การบริการในด้านนี้ เป็นไปตามมาตรฐานสากลที่สนามบินนานาชาติที่เป็นมาตรฐานทั่วโลกถือปฏิบัติ รวมทั้งไม่เป็นการรบกวนผู้โดยสารที่ประสงค์จะมีทางออกในการใช้บริการรถรับ-ส่ง จากสนามบินยังจุดหมายปลายทางด้วยตนเองนอกจากนี้ยังแก้ปัญหาผลกระทบที่จะตามมาทั้งในด้านรายได้รถลีมูซีนของ ทอท. และปัญหาพนักงานเชิร้แซกที่เข้ามาดำเนินการอย่างไม่ถูกต้องในสนามบินสุวรรณภูมิ ก็จะหมดไปด้วยเช่นกัน

๓.๓.๓ สำหรับในประเด็นปัญหารถลีมูซีนทั้งที่เป็นรถที่จดทะเบียนถูกต้องและไม่จดทะเบียนให้ถูกต้องตามกฎหมายอยู่ในปัจจุบัน (รถเถื่อน/รถผี)

เพื่อเป็นการแก้ปัญหาอย่างถาวร เห็นควรนำวิธีการจัดการรถลีมูซีนที่ดำเนินการเช่น ทำนองที่ได้เคยดำเนินการ ณ สนามบินดอนเมือง มาดำเนินการ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ กล่าวคือ ทอท. จะต้องเปิดโอกาสให้บรรดาผู้ประกอบการรายใหญ่ที่ร่วมกันมีรถที่จดทะเบียนอยู่ในปัจจุบันเกินกว่าครึ่งหนึ่งของรถที่ปฏิบัติการโดยไม่ชอบด้วยกฎหมายอยู่ในขณะนี้ ให้สามารถรวมตัวกันจะเป็นในรูปแบบของ Joint Venture หรือจดทะเบียนจัดตั้งเป็นบริษัทขึ้นใหม่ โดยมีเงื่อนไขบริษัทที่จะจดทะเบียนจัดตั้งขึ้นใหม่ จะต้องรับบรรดาผู้ประกอบการที่ยังไม่ชอบด้วยกฎหมายหรือหลักเกณฑ์วิธีการของ ทอท. อยู่ในปัจจุบันนี้ ให้ได้รับสัมปทานกับ ทอท. นอกเหนือจากสัมปทานที่ ทอท. ได้ให้กับผู้ประกอบการที่ประมูลได้ตามข้อ ๓.๑.๑ กล่าวมาแล้วนั้นอีก สัมปทานหนึ่ง โดยคณะผู้ประกอบการรายที่สองที่รวมตัวกันนี้จะต้องเสียค่าสิทธิประโยชน์ ค่าเช่าลานจอด และค่าเช่าชานชลา ในราคาที่ไม่ต่ำกว่าผู้ประกอบการรายแรกที่ประมูล และได้สัมปทานกับ ทอท. ไปก่อนหน้าซึ่งดำเนินการโดยผู้เป็นเจ้าของสัมปทานแต่เพียงผู้เดียว

กรณีดังกล่าว สนามบินสุวรรณภูมิ ก็จะมีผู้ประกอบการในกิจการเดินรถ Limousine รวม ๒ ผู้ประกอบการ หรือ ๒ วัน ด้วยกัน โดยวันที่หนึ่งจะมีผู้ประกอบการเป็นเจ้าของแต่เพียงผู้เดียว วันที่ ๒ จะมีผู้ประกอบการหลายเจ้าของที่รวมตัวกันประกอบการดังกล่าวข้างต้น ซึ่งก็จะทำให้สนามบินสุวรรณภูมิไม่มีผู้ให้บริการรถที่ผิดกฎหมายหรือมีก็น้อยลงจนไม่มีสภาพที่เป็นปัญหาเช่นในปัจจุบันอีกต่อไป อีกทั้งจะทำให้ ทอท. มีรายได้จากทั้ง ค่าเช่าและค่าสิทธิประโยชน์จากทั้งสองกลุ่มเดินรถดังกล่าว ทอท. ก็จะสามารถควบคุมรถลีมูซีนประเภทนี้ให้อยู่ในกรอบของข้อกำหนดเพื่อเป็นมาตรฐาน ทั้งในด้านการให้บริการ และความปลอดภัยให้กับผู้โดยสาร ด้วยการเปิดโอกาสให้รถเหล่านั้นได้มีโอกาสเข้ามาประกอบการรับ - ส่งผู้โดยสารอากาศยาน ณ สนามบินสุวรรณภูมิ เป็นไปด้วยความเรียบร้อยและถูกต้องอีกด้วย

๔. สภาพปัญหา ประเด็นปัญหา และแนวทางการแก้ไขปัญหาความปลอดภัยท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ทสภ.)

๔.๑ สภาพปัญหา

๔.๑.๑ การปฏิบัติงานด้านการรักษาความปลอดภัยของ ทอท. ที่ท่าอากาศยานกรุงเทพฯ และท่าอากาศยานภูมิภาค (ท่าอากาศยานเชียงใหม่ หาดใหญ่ ภูเก็ต และเชียงราย) ก่อนที่จะมีการเปลี่ยนแปลงสภาพเป็นบริษัทมหาชนจำกัด

(๑) ได้ดำเนินการโดยอาศัยอำนาจตามกฎหมาย ดังนี้

พระราชบัญญัติการทำอากาศยานแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๒๒ มาตรา ๔

(๑) (๒) และ (๓) ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม มีอำนาจดำเนินการ ดังนี้

- มาตรา ๔ (๑) ออกกฎกระทรวงกำหนดเขตทำอากาศยาน ณ สนามบินดอนเมือง สนามบินเชียงใหม่ สนามบินหาดใหญ่ สนามบินภูเก็ต และสนามบินเชียงราย ชั่วคราว

- มาตรา ๔ (๒) ออกกฎกระทรวงเกี่ยวกับการควบคุม การปรับปรุง และการให้ความสะดวก และความปลอดภัยแก่กิจการทำอากาศยาน ฯลฯ ให้คณะกรรมการ ทอท. มีอำนาจออกข้อบังคับเพื่อกำหนดรายละเอียดในการปฏิบัติตามกฎกระทรวงดังกล่าว

- มาตรา ๔ (๓) แต่งตั้งเจ้าพนักงานเพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัติการทำอากาศยานแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๒๒

(๒) รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมมีอำนาจออกประกาศแต่งตั้งให้พนักงานการทำอากาศยานฯ และลูกจ้าง ทอท. เป็นเจ้าพนักงานตามกฎหมายอาญาและพนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจชั้นผู้ใหญ่ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา เพื่อปฏิบัติการเกี่ยวกับความผิดที่เกิดขึ้นในเขตทำอากาศยาน

๔.๑.๒ ภายหลังการเปลี่ยนแปลงสภาพเป็นบริษัทมหาชน จำกัด การทำอากาศยานฯ ยังคงได้รับมอบหมายให้มีอำนาจการปฏิบัติงานด้านการรักษาความปลอดภัย โดยมีกฎหมายรองรับการปฏิบัติงานดังนี้

(๑) พระราชกฤษฎีกากำหนดเงื่อนไขเวลายกเลิกกฎหมายว่าด้วยการทำอากาศยานแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๕ โดยให้ยกเลิกพระราชบัญญัติการทำอากาศยานแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๒๒ ตั้งแต่วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๔๕

(๒) พระราชกฤษฎีกากำหนดอำนาจ สิทธิ และประโยชน์ของบริษัททำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) พ.ศ. ๒๕๔๕ มาตรา ๔ ซึ่งกำหนดว่า ในการประกอบกิจการทำอากาศยานให้ ทอท. มีอำนาจได้รับยกเว้น มีสิทธิพิเศษ หรือได้รับความคุ้มครองตามที่กฎหมายว่าด้วยการทำอากาศยานแห่งประเทศไทย หรือกฎหมายอื่นที่ได้บัญญัติไว้ให้แก่ ทอท. เว้นแต่กรณีที่ได้บัญญัติไว้ในมาตรา ๕ และมาตรา ๖

(๓) ประกาศกระทรวงคมนาคม ลงวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๔๕ แต่งตั้งพนักงานและลูกจ้าง ทอท. เป็นพนักงานตามประมวลกฎหมายอาญา และพนักงานฝ่ายปกครอง หรือตำรวจชั้นผู้ใหญ่ ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา เพื่อปฏิบัติหน้าที่รักษาความปลอดภัยในเขตทำอากาศยาน

๔.๑.๓ ประกาศกระทรวงคมนาคม ดังรายละเอียดตามข้อ ๔.๑.๒.๓ มิได้ครอบคลุมถึงเขตทำอากาศยานสุวรรณภูมิ เนื่องจากในปี พ.ศ. ๒๕๔๕ ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ กำลังดำเนินการก่อสร้างยังไม่แล้วเสร็จ ดังนั้น พนักงาน และลูกจ้าง ทอท. สุวรรณภูมิ จึงมิได้เป็นเจ้าพนักงานตามประมวลกฎหมายอาญา และพนักงานฝ่ายปกครอง หรือตำรวจชั้นผู้ใหญ่ ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาในการปฏิบัติหน้าที่รักษาความปลอดภัยในเขตทำอากาศยานสุวรรณภูมิ



LIRT

๔.๒ ประเด็นปัญหา

๔.๒.๑ ทอท. ได้เข้าดำเนินกิจการท่าอากาศยานในเขตสนามบินสุวรรณภูมิ โดยอาศัยอำนาจตามกฎหมายกระทรวง ฉบับที่ ๑๑ (พ.ศ. ๒๕๓๖) สำหรับการปฏิบัติงานด้านการรักษาความปลอดภัยในเขตท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ทอท. สามารถนำบทบัญญัติเกี่ยวกับการควบคุม ปรับปรุง การให้ความสะดวก และความปลอดภัยแก่กิจการท่าอากาศยาน ซึ่งบัญญัติไว้ในกฎหมายฉบับที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๒๘) มาใช้บังคับกับเขตท่าอากาศยานควบคุมที่กำหนดให้เป็นบริเวณสนามบินของเขตท่าอากาศยานต่างๆ ตามกฎหมายที่ออกตามความในมาตรา ๔ (๑) แห่งพระราชบัญญัติ ทอท. พ.ศ. ๒๕๒๒

๔.๒.๒ ปัจจุบันการออกกฎหมาย กำหนดให้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เป็นบริเวณสนามบินของเขตท่าอากาศยานควบคุม โดยอาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๔ (๑) แห่งพระราชบัญญัติ ทอท. พ.ศ. ๒๕๒๒ ไม่สามารถกระทำได้ เนื่องจากพระราชบัญญัติ ทอท. พ.ศ. ๒๕๒๒ ได้ถูกยกเลิก โดยบทบัญญัติของพระราชบัญญัติทุนรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๔๒ และพระราชกฤษฎีกากำหนดเงื่อนไขเวลายกเลิกกฎหมายว่าด้วยการท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๕ ตั้งแต่วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๔๕ ซึ่งในพระราชกฤษฎีกาดังกล่าวมิได้กำหนดอำนาจในการประกาศเขตท่าอากาศยานควบคุมไว้ จึงไม่สามารถนำบทบัญญัติในกฎหมายฉบับที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๒๘) มาใช้บังคับได้

๔.๓ แนวทางการแก้ไขปัญหา

เพื่อให้การปฏิบัติงานด้านการรักษาความปลอดภัยของ ทอท. ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นไปด้วยความเรียบร้อยและมีประสิทธิภาพ รวมทั้งสามารถให้การสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยราชการที่ปฏิบัติงานร่วมกัน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เช่น กรมศุลกากร และสำนักงานตรวจคนเข้าเมือง ซึ่งจะต้องมีการออกประกาศให้สอดคล้องกับเขตท่าอากาศยานด้วย จึงเห็นควรให้มีการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชกฤษฎีกา กำหนด อำนาจ สิทธิและประโยชน์ของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) พ.ศ. ๒๕๔๕ เพื่อให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม มีอำนาจในการออกประกาศกระทรวงคมนาคมที่เกี่ยวข้องกับอำนาจดำเนินการของ ทอท. รวมทั้งการออกประกาศกำหนดเขตท่าอากาศยานของสนามบินสุวรรณภูมิ และกำหนดมาตรการเกี่ยวกับการควบคุม ปรับปรุง การให้ความสะดวก และความปลอดภัย แก่กิจการท่าอากาศยานภายในเขตท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ทั้งนี้เพื่อให้พนักงาน ทอท. สามารถใช้อำนาจจับกุมผู้กระทำความผิดกฎหมายภายในสนามบินสุวรรณภูมิได้เช่นเดียวกับการจับกุมผู้กระทำความผิดกฎหมาย ณ ท่าอากาศยานกรุงเทพฯ และท่าอากาศยานภูมิภาค

๕. ผลสำรวจกรุงเทพโพลล์

ศูนย์วิจัยกรุงเทพโพลล์ สถาบันวิจัยมหาวิทยาลัยกรุงเทพ ได้ดำเนินการจัดทำการศึกษาความคิดเห็นในเรื่อง “การบริการรถแท็กซี่ที่สนามบินสุวรรณภูมิ ในมุมมองของคนขับ และผู้โดยสาร” โดยเก็บข้อมูลจากผู้ให้บริการรถแท็กซี่ที่สนามบินสุวรรณภูมิ จำนวน ๕๗๒ คน และคนขับรถแท็กซี่จำนวน ๕๐๖ คน เมื่อวันที่ ๒๙-๓๐ มกราคม ๒๕๕๐ สรุปประเด็นที่สำคัญได้ดังนี้

๕.๑ ความพึงพอใจจากการใช้บริการรถแท็กซี่ ผู้โดยสารร้อยละ ๔๘.๖ เห็นว่าค่าบริการแท็กซี่ไป-กลับ สนามบินสุวรรณภูมิมีราคาแพงเกินไป ในขณะที่ร้อยละ ๕๑.๔ เห็นว่าราคาเหมาะสมกับระยะทาง



๕.๒ ผู้ขับรถแท็กซี่ ร้อยละ ๖๒.๑ ระบุว่า การวิ่งรถรับ-ส่ง ผู้โดยสารไปยังสนามบินสุวรรณภูมิแต่ละเที่ยวไม่คุ้มทุน ขณะที่ร้อยละ ๓๗.๙ ระบุว่าคุ้มทุน

๕.๓ ข้อเสนอแนะในการปรับปรุงระบบการให้บริการรถแท็กซี่

๕.๓.๑ ปรับปรุงกิจกรรมการขาด การพุดจา การแต่งกาย และสภาพของผู้ขับรถแท็กซี่

๕.๓.๒ ยกเลิกการเก็บค่าธรรมเนียม ๕๐ บาท จากผู้โดยสาร

๕.๓.๓ ควบคุมราคาค่าโดยสาร และแก้ปัญหาการใช้มิเตอร์ของรถแท็กซี่อย่างจริงจัง

๕.๓.๔ ปรับปรุงมารยาทการขับรถเร็ว และขับอ้อมเส้นทาง

๕.๔ ข้อเสนอแนะของผู้ขับรถแท็กซี่

๕.๔.๑ ปรับปรุงสถานที่ลานจอดรถพักรอคิว โดยสร้างหลังคากันแดด เพิ่มจำนวนห้องน้ำและเพิ่มเก้าอี้บริเวณที่นั่งรอคิว

๕.๔.๒ แก้ปัญหาการแท็กซี่ รถลีมูซีนเถื่อน ที่แอบรับผู้โดยสารที่อาคารผู้โดยสาร ชั้น ๔ โดยไม่เข้าคิว

๕.๔.๓ ปรับปรุงป้ายบริการรถแท็กซี่ในตัวอาคารผู้โดยสารให้ชัดเจน รวมทั้งการเผยแพร่ประชาสัมพันธ์การบริการรถแท็กซี่ให้มากขึ้น

๕.๔.๔ ปรับปรุงและจัดระเบียบให้รถแท็กซี่สามารถขึ้นไปรับผู้โดยสารที่ชั้น ๒ ของอาคารผู้โดยสารได้

๖. สรุปข้อเสนอแนะการแก้ไขปัญหา

๖.๑ ปัญหาการแท็กซี่รับจ้างสาธารณะ

๖.๑.๑ ทอท. ยกเลิกการว่าจ้างบริษัท เบส ซีเคียวริตี้ ซึ่งเป็นบริษัทเอกชน (Out Source) ที่รับจ้าง ทอท. บริหารจัดการระบบการจราจรรถแท็กซี่รับจ้างสาธารณะ รับ-ส่งผู้โดยสารภายในสนามบินสุวรรณภูมิ

๖.๑.๒ นำระบบและวิธีควบคุมดูแลรถแท็กซี่รับจ้างสาธารณะซึ่งได้ผลในทางปฏิบัติมาแล้วที่ทำอากาศยานดอนเมือง มาปรับปรุงใช้กับรถแท็กซี่ที่ให้บริการภายในทำอากาศยานสุวรรณภูมิ

๖.๑.๓ รถแท็กซี่ที่ให้บริการรับ-ส่งผู้โดยสารภายในสนามบินสุวรรณภูมิ ให้มีการรวมกลุ่มในระบบสหกรณ์ เพื่อร่วมกันเป็นบริหารจัดการระบบการจราจรภายในสนามบินสุวรรณภูมิ

๖.๑.๔ สหกรณ์กลุ่มรถแท็กซี่ที่ได้รับการจัดตั้งคัดเลือกตัวแทนจากสมาชิกทั้งหมดจำนวนหนึ่งเข้ามาทำหน้าที่บริหารจัดการควบคุม ดูแลระบบการจราจรรถแท็กซี่รับจ้างสาธารณะที่ให้บริการภายในสนามบินสุวรรณภูมิ โดยดำเนินการร่วมกับกลุ่มทุน

๖.๑.๕ การจัดให้มีศูนย์การติดต่อสื่อสาร การจัดตั้งเครือข่ายทางการติดต่อสื่อสารภายในกลุ่ม การจัดให้มีเคาน์เตอร์รถแท็กซี่หน้าอาคารผู้โดยสาร ชั้นที่ ๑ การนำระบบเทคโนโลยีมาใช้อำนวยความสะดวกในการจัดคิว (Queue Card) และการบันทึกประวัติทั้งผู้ขับและรถแท็กซี่ (Smart Card) และการจัดให้มีพื้นที่จอดรถแท็กซี่พักคอยรับผู้โดยสารของสมาชิกภายในกลุ่ม นอกเขตพื้นที่สนามบินสุวรรณภูมิ พร้อมทั้งสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ เป็นความรับผิดชอบกลุ่มผู้บริหารสหกรณ์รถแท็กซี่และกลุ่มร่วมทุน



L I R T

๖.๑.๖ ทอท. ติดตามกำกับดูแลการปฏิบัติตามข้อกำหนดที่ ทอท. ได้วางระบบการบริหารจัดการรถแท็กซี่รับจ้างสาธารณะภายในสนามบินสุวรรณภูมิ ก่อนการเปิดใช้สนามบินอย่างเป็นทางการในเรื่องสภาพรถแท็กซี่ คุณภาพและมาตรฐานการให้บริการ เพื่อให้เกิดผลในทางปฏิบัติมากยิ่งขึ้น

๖.๑.๗ จัดให้มีการอบรมผู้ขับขีรถแท็กซี่ในส่วนที่ได้ขึ้นทะเบียนไว้กับ ทอท. และยังไม่ได้เข้ารับการอบรมตามหลักสูตรที่ ทอท. กำหนด ทั้งนี้ เพื่อให้การบริหารเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและมาตรฐาน โดยเฉพาะด้านความปลอดภัย และการบริการที่ดีให้กับผู้โดยสาร

๖.๑.๘ ทอท. จัดให้มีการปรับปรุงป้ายประชาสัมพันธ์ การให้บริการของรถแท็กซี่ในลักษณะที่เป็นป้าย Electronic Sign ภายในตัวอาคารผู้โดยสารอย่างชัดเจน และเพียงพอ

๖.๑.๙ ทอท. ปรับปรุงการจัดระเบียบการใช้เส้นทางหน้าอาคารผู้โดยสารทุกชั้นของรถยนต์ประเภทต่าง ๆ เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกให้กับผู้โดยสารที่ใช้บริการสนามบินสุวรรณภูมิ ลดความคับคั่ง การจราจรหน้าอาคารผู้โดยสาร เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนของผู้โดยสารรวมทั้งให้เกิดความเป็นธรรมกับรถยนต์รับจ้างประเภทต่าง ๆ ที่เข้ามาให้บริการรับ-ส่งผู้โดยสารหน้าอาคารผู้โดยสารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

๖.๒ ปัญหารถลีมูซีน (Limousine) แบ่งเป็น ๒ ประเภท

๖.๒.๑ ประเภทที่มีสัญญา (๘ สัญญา จาก ๕ บริษัท) ซึ่งเป็นรถลีมูซีน ๘ ยี่ห้อ จากข้อเท็จจริงที่ปรากฏ ทอท. เสียผลประโยชน์จากทั้งรายได้และผลกำไรที่สมควรจะได้รับในฐานะผู้ลงทุนและผู้ประกอบการในกิจการบางประเภท กรณีการจ้างเหมาบริการทั่วไปบริษัทเอกชนภายนอก (Out Source) มาเป็นผู้ดำเนินการบริหารจัดการแทน ทอท. ไม่ได้ก่อให้เกิดประโยชน์ใด ๆ ในด้านการประกอบธุรกิจในเชิงรายได้และผลกำไรของ ทอท. ข้อเท็จจริงที่ปรากฏการประกอบการในลักษณะเช่นนี้ ถือได้ว่าไม่คุ้มค่ากับการลงทุนเป็นการบริหารบนความเสี่ยงต่อการขาดทุน ดังนั้นในการแก้ไขปัญหาลี้จึงเห็นควรดำเนินการดังนี้

(๑) ตรวจสอบความถูกต้องเป็นธรรมของสัญญาที่ทางการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิทำการตกลงกับ บริษัท วิทยูโรดโชว์รูม จำกัด บริษัท สยามคาร์เรนท์ จำกัด บริษัท แวงคอก ลีมูซีน จำกัด บริษัท สยามอโต้เซอร์วิส และบริษัท ทองหล่อ คาร์เซลล์ ใน ๔ ประเด็น ดังนี้

ประเด็นที่ ๑ : ผิดเงื่อนไขในการเข้าประมูล เนื่องจากผู้เสนอราคามีผลประโยชน์ร่วมกัน โดยบริษัท สยามคาร์เรนท์ จำกัด และ บริษัท สยามอโต้เซอร์วิส จำกัด เป็นกลุ่มเดียวกัน และบริษัท วิทยูโรดโชว์รูม จำกัด บริษัท แวงคอก ลีมูซีน จำกัด กับ บริษัท ทองหล่อ คาร์เซลล์ จำกัด เป็นกลุ่มบริษัทเดียวกัน โดยมีหลักฐานชัดเจนตามหนังสือรับรองบริษัทและบัญชีรายชื่อผู้ถือหุ้น ซึ่งปรากฏข้อเท็จจริงที่เห็นได้ชัดว่ากลุ่มบริษัทมีกรรมกรเป็นบุคคลเดียวกัน สถานที่ตั้งสำนักงานที่เดียวกันและมีผู้ถือหุ้นเป็นบุคคลกลุ่มเดียวกัน และเข้าถือหุ้นในอีกบริษัทหนึ่งในนามของบริษัทที่กระทำ ในขณะที่ทำสัญญากับการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งเป็นการขัดกับเงื่อนไขและข้อตกลง ที่ไออาร์ ในการจัดเช่าโดยวิธีพิเศษและตามข้อบังคับ ทอท. ว่าด้วยการพัสดุ พ.ศ. ๒๕๓๙ แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๔๓ ที่ระบุคุณสมบัติของผู้เสนอราคา ต้องไม่เป็นผู้มีผลประโยชน์ร่วมกัน กับผู้เสนอราคารายอื่น วันเสนอราคาหรือไม่เป็นผู้กระทำการอันเป็นการขัดขวางการแข่งขันราคาอย่างเป็นธรรม ตามบทนิยามแนบท้าย (ผู้เสนอราคาที่มีผลประโยชน์ร่วมกัน หมายความว่า บุคคลธรรมดา หรือนิติบุคคลที่เข้าเสนอ

ราคาในการซื้อพัสดุ หรือเข้าเสนอราคาฯ เพื่อรับจ้างฯ หรือเข้าเสนองานฯ ให้กับ ทอท. เป็นผู้มีส่วนได้ส่วนเสียไม่ว่าโดยทางตรงหรือทางอ้อมในกิจการของบุคคลธรรมดา หรือนิติบุคคลอื่นที่เข้าเสนอราคาหรือเข้าเสนองานให้แก่ ทอท. ในคราวเดียวกันและการมีส่วนได้ส่วนเสีย ไม่ว่าโดยทางตรงหรือทางอ้อม หมายถึง การที่บุคคลธรรมดาหรือนิติบุคคลมีความสัมพันธ์กันในลักษณะเชิงบริหาร ในเชิงทุน หรือความสัมพันธ์ในลักษณะไขว่กันระหว่างเชิงบริหารและเชิงทุน ฯลฯ) ซึ่งถือได้ว่า เป็นการขัดขวางการแข่งขันราคาอย่างเป็นธรรม

ประเด็นที่ ๒ : พระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดเกี่ยวกับการเสนอราคาต่อหน่วยงานของรัฐ พ.ศ. ๒๕๔๒ จากข้อเท็จจริงถือได้ว่าเป็นการฮั้วกัน ในการจัดจ้างโดยวิธีพิเศษ ที่มีเพียง ๕ บริษัท และซอยแบ่งสัญญาออกเป็น ๘ สัญญา อันเป็นการกระทำที่เข้าข่ายกระทำผิดละเมิดพระราชบัญญัติดังกล่าวข้างต้น

ประเด็นที่ ๓ : พระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๓๕ ที่บริษัทตามข้อ ๖.๒.๑ (๑) ทำสัญญากับ ทอท. โดยมีเจตนาหลีกเลี่ยงพระราชบัญญัติดังกล่าว กรณีร่วมทุนเกินหนึ่งพันล้านบาทขึ้นไป ซึ่งเมื่อคำนวณมูลค่าตามสัญญา ที่ ๖CL๔-๔๙๐๐๐๒, ๖CL๔-๔๙๐๐๐๔, ๖CL๔-๔๙๐๐๐๕ และ ๖CL๔-๔๙๐๐๐๘ ของบริษัท สยามคาร์เรนท์ จำกัด และบริษัท สยามอโตเซอร์วิส จำกัด ซึ่งเป็นกลุ่มบริษัทเดียวกัน มีมูลค่าวงเงินจำนวน ๑,๓๐๘,๒๕๔,๒๕๐ บาท และมูลค่าตามสัญญาที่ ๖CL๔-๔๙๐๐๐๑, ๖CL๔-๔๙๐๐๐๓, ๖CL๔-๔๙๐๐๐๖ และ ๖CL๔-๔๙๐๐๐๗ ของบริษัท วิทยุโรดโชว์รูม จำกัด บริษัท แวงคอก ลีมุซัน จำกัด และบริษัท ทองหล่อ คาร์เซลล์ จำกัด ซึ่งเป็นกลุ่มบริษัทเดียวกัน มีมูลค่าวงเงิน ๑,๓๔๑,๒๒๗,๒๕๐ บาท ซึ่งแสดงให้เห็นถึงเจตนาหลบเลี่ยงกฎหมายดังกล่าวข้างต้นโดยมิชอบ

ประเด็นที่ ๔ : ข้อเท็จจริงที่ปรากฏตามสัญญาซึ่งไม่เป็นธรรมกับ ทอท. โดย ทอท. เสียเปรียบและเสี่ยงต่อการขาดทุน โดยมีรายละเอียดข้อเท็จจริงและข้อพิจารณา ดังนี้

ผลประโยชน์ที่ไม่เป็นธรรม โดยพิจารณาจากรายได้ประจำเดือนมกราคม ๒๕๕๐ จากจำนวนรถเช่า (ลีมุซัน) ๓๘๐ คัน ซึ่งเปรียบเทียบกับรายได้ของบริษัทรถเช่า

- รายได้ <u>ทสภ.</u> ต่อเดือน (ม.ค. ๕๐)	จำนวน	๓,๓๑๖,๘๕๔ บาท
- เฉลี่ยรายได้ต่อคันต่อเดือน		๘,๕๑๒ บาท
- เฉลี่ยรายได้ต่อคันต่อวัน		๓๑๗ บาท
- รายได้ <u>บริษัทรถเช่า</u> ต่อเดือน (ม.ค. ๕๐)	จำนวน	๒๗,๕๕๔,๗๙๖ บาท
- เฉลี่ยรายได้ต่อคันต่อเดือน		๗๒,๕๘๖ บาท
- เฉลี่ยรายได้ต่อคันต่อวัน		๒,๔๑๖ บาท

มีการขาดทุนและเสียเปรียบตลอดสัญญาเมื่อมีการคิดต้นทุนทางบัญชีมาลงเป็นค่าใช้จ่ายในกรณีค่าน้ำมันเชื้อเพลิง และค่าสาธารณูปโภคมีราคาแพงขึ้น ก็จะทำให้ ทอท. มีการขาดทุนมากยิ่งขึ้น

ค่าเช่ารถของ ทอท. ทำสัญญาเช่า ๕ ปี มีราคาแพงกว่าค่าเช่ารถแบบเดียวกันตามท้องตลาดเช่ารถทั่วไปมาก รวมถึงการเช่าซื้อและการซื้อขายตามราคาท้องตลาดทั่วไป ดังเช่นกรณี รถยนต์ยี่ห้อ คัมรี่ ของโตโยต้า

- ตามสัญญาเช่า ๕ ปี ทอท. ต่อคัน ราคา ๖,๑๗๐,๕๑๒.๕๐ บาท
- ซื้อขาดจากตัวแทนจำหน่ายโตโยต้าต่อคัน ๑,๒๙๙,๐๐๐ บาท
(ราคาเต็มยังไม่มีส่วนลด)
- ข้อมูลเช่าจากบริษัท กรุงไทย คาร์เร็นท์ จำกัด ๑,๒๙๙,๐๐๐ บาท สัญญา ๕ ปี (บริษัทรถให้เช่าภายนอกทั่วไปคิดราคาค่าเช่า ๓๒,๐๐๐ บาท ต่อเดือน)

(๒) สัญญาเช่ารถยนต์พร้อมพนักงานขับรถยนต์ ทั้ง ๘ สัญญา เป็นนิติกรรมหรือสัญญาที่กระทำขึ้น โดยมีวัตถุประสงค์ต้องห้ามชัดแจ้งโดยกฎหมาย ชัดต่อความสงบเรียบร้อยและศีลธรรมอันดีของประชาชน โดยการสมคบกันของฝ่ายเจ้าหน้าที่ของรัฐและเอกชน กระทำโดยมีเจตนาทุจริต ก่อให้เกิดความเสียหายต่อรัฐและประชาชน ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา ๑๕๐ มีผล ทำให้นิติกรรมหรือสัญญาจึงตกเป็นโมฆะ ดังนั้น ทอท. จึงมีสิทธิ์ที่จะเพิกถอนสัญญาดังกล่าว

ในส่วนของคุณะบุคคลซึ่งประกอบไปด้วยคณะกรรมการ ทอท. เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจที่ดำเนินการมีความผิดฐานเป็นเจ้าพนักงานของรัฐ ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดในองค์กรหรือหน่วยงานของรัฐ มาตรา ๓ ประกอบพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดการเสนอราคาต่อหน่วยงานของรัฐ พ.ศ. ๒๕๔๒ มาตรา ๓, ๗, ๑๑, ๑๒ และ ๑๓ ตามลำดับ และประมวลกฎหมายอาญา มาตรา ๑๕๗

ส่วนเจ้าหน้าที่ของบริษัทเอกชน โดยกรรมการผู้จัดการ ผู้บริหารหรือผู้มีอำนาจในการดำเนินการของนิติบุคคลนั้น หรือผู้รับผิดชอบในการดำเนินงานในนิติบุคคลในเรื่องนั้น เป็นตัวการร่วมในการกระทำความผิดแห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดเกี่ยวกับการเสนอราคาต่อหน่วยงานของรัฐ พ.ศ. ๒๕๔๒ และมีความผิดตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา ๘๓

(๓) การแก้ไขปัญหในระยะยาว เห็นควรให้มีการเปิดประมูลทั่วไปอย่างกว้างขวาง โปร่งใส และเป็นธรรม ในลักษณะของการให้สัมปทานที่เป็นธรรมกับผู้ประกอบการและผู้ให้สัมปทาน

๖.๒.๒ ประเภทรถสิมูซีน (Limousine) เกือบ/รถผี

(๑) รถสิมูซีน เกือบ/รถผี ส่วนใหญ่เป็นรถยนต์นั่งส่วนบุคคล (ป้ายทะเบียนสีดำ) ที่ลักลอบนำมาให้บริการรับ-ส่งผู้โดยสารในสนามบินสุวรรณภูมิ ในลักษณะที่เป็นการผิดกฎหมาย ใช้รถยนต์ผิดประเภท ซึ่งจากหลักฐานมีประมาณ ๒๐ กลุ่ม มีรถยนต์ในสังกัดรวมกันประมาณ ๙๐๐ คัน จากปัญหาต่อเนื่องที่ถูกจำกัดโอกาสที่จะเข้ามาให้บริการรถสิมูซีนอย่างถูกต้อง สนามบินสุวรรณภูมิ เป็นผลให้กลุ่มผู้ประกอบการอาชีพรถสิมูซีนถูกกีดกันออกนอกระบบ ทำให้เกิดปัญหาการจัดระเบียบ เพื่อให้เกิดความเรียบร้อยของกลุ่มประเภทรถสิมูซีน ดังนั้นการแก้ไขปัญหจึงต้องพิจารณาจากทุกกลุ่มรถสิมูซีน เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมและถูกต้องตามกฎหมาย ทั้งนี้ โดยการเปิดโอกาสให้รถสิมูซีนเกือบทุกกลุ่มได้มีโอกาสเข้ามาประกอบการในสนามบินสุวรรณภูมิอย่างเท่าเทียมกัน



LIRIT

โดยผู้ประกอบการรถลีมูซีนเดือนทุกกลุ่มจะต้องรวมตัวกันในลักษณะเป็นกลุ่มสหกรณ์ บริการเพียงกลุ่มเดียว รวมทั้งกำหนดเงื่อนไขการปรับปรุงการดำเนินงานให้ถูกต้องตามกฎหมาย โดยทำความตกลงร่วมกับ ทอท. และกรมการขนส่งทางบก ทั้งนี้ กลุ่มสหกรณ์บริการจะได้รับสัมปทานจาก ทอท. ตามข้อกำหนดที่ไออาร์ ของ ทอท.

สำหรับสัมปทานใหม่จะทำให้ ทอท. มีรายได้จากค่าสัมปทานและรายได้จากค่าเช่าพื้นที่จอดรถภายในสนามบินสุวรรณภูมิ โดยการบริหารจัดการ การดูแล การจัดระเบียบระบบการจัดคิวและการนำระบบเทคโนโลยีมาใช้ในการควบคุมรถลีมูซีนในสังกัดของกลุ่มสหกรณ์ฯ เป็นความรับผิดชอบของกลุ่มสหกรณ์รถลีมูซีน ที่รวมตัวจัดตั้งเป็นกลุ่มสหกรณ์บริการที่ถูกต้องตามกฎหมาย

(๒) กรณีรถลีมูซีนเดือนที่ติดบัตร ATTA เข้ามารับผู้โดยสารของบริษัททัวร์ หรือโรงแรม แต่การปฏิบัติจริงกลับลักลอบแอบรับผู้โดยสาร กลุ่ม ATTA ที่ได้รับสัมปทานที่จอดรถจาก ทอท. จะต้องมีส่วนรับผิดชอบในการแก้ไขปัญหาหากปรากฏมีการละเมิดข้อกำหนดในสัมปทาน ให้ ทอท. ประกาศยกเลิกสัญญา (สัญญาเป็นโมฆะ) กับกลุ่ม ATTA

๖.๓ ประเด็นปัญหาที่ ทอท. จ้างบริษัทเอกชน (Out Source) ซึ่งได้แก่ บริษัท ๑๐๘ ๑๐๐๙ ออติโอเท็กซ์ จำกัด เป็นตัวแทนจำหน่ายตัวโดยสารและการจัดคิวรถลีมูซีน (๘ สัญญาจาก ๕ บริษัท) ซึ่งจากผลงานที่ปรากฏในประเด็นของการเชียร์แขกผู้โดยสาร ได้ก่อให้เกิดปัญหา สร้างความรำคาญให้กับผู้โดยสาร และการแย่งผู้โดยสารระหว่างพนักงานเชียร์แขกของกลุ่มผู้ให้บริการรถรับ-ส่งผู้โดยสาร กลุ่มต่าง ๆ ทำให้เกิดภาพที่เสียหายต่อชื่อเสียงของสนามบินสุวรรณภูมิ จึงเห็นควรได้มีการทบทวนและยกเลิกนโยบายเชียร์แขกและยกเลิกสัญญาการจ้างบริษัท ๑๐๘ ๑๐๐๙ ออติโอเท็กซ์ จำกัด และจัดให้มีการประมูลเสนอเงื่อนไขและราคาค่าจ้างใหม่

เรื่องที่ ๒

รายงานผลการพิจารณาศึกษาปัญหา
การรักษาความสะอาดและสภาพแวดล้อม
ภายในพื้นที่สนามบินสุวรรณภูมิ



**รายงานผลการพิจารณาศึกษาปัญหาการรักษาความสะอาด
และสภาพแวดล้อมภายในพื้นที่สนามบินสุวรรณภูมิ**

.....

๑. ความเป็นมา

ด้วยในคราวประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ครั้งที่ ๙/๒๕๔๙ วันพฤหัสบดีที่ ๓๐ พฤศจิกายน ๒๕๔๙ ที่ประชุมได้มีมติตั้งคณะกรรมการวิสามัญศึกษาและติดตามการแก้ไขปัญหาสนามบินสุวรรณภูมิ เพื่อให้ดำเนินการศึกษาและติดตามการแก้ไขปัญหของสนามบินสุวรรณภูมิ ซึ่งคณะกรรมการวิสามัญฯ ได้พิจารณาเห็นว่า การเปิดใช้สนามบินสุวรรณภูมิ ตั้งแต่วันที่ ๒๘ กันยายน ๒๕๔๙ เป็นต้นมา ได้มีปัญหาเกิดขึ้นในหลาย ๆ ด้าน ตามที่ปรากฏเป็นข่าวตามสื่อมวลชน จนขณะนี้ยังไม่ได้รับการแก้ไข ซึ่งก่อให้เกิดปัญหา และผลกระทบต่อผู้ใช้บริการเป็นอย่างมาก

ในคราวประชุมคณะกรรมการวิสามัญฯ ครั้งที่ ๓ วันอังคารที่ ๑๙ ธันวาคม ๒๕๔๙ จึงตั้งคณะอนุกรรมการพิจารณาศึกษาปัญหาการรักษาความสะอาดและสภาพแวดล้อมภายในพื้นที่สนามบินสุวรรณภูมิขึ้น เพื่อพิจารณาศึกษาเรื่องดังกล่าวเป็นการเฉพาะ ซึ่งคณะอนุกรรมการฯ คณะนี้ ประกอบด้วย

- | | |
|--|---------------------------------|
| ๑. พลอากาศเอก ธีเรศ ปุณศรี | ประธานคณะอนุกรรมการฯ |
| ๒. ท่านผู้หญิงปรีญา เกษมสันต์ ณ อยุธยา | รองประธานคณะอนุกรรมการฯ คนที่ ๑ |
| ๓. พลอากาศเอก ปัญญา ศรีสุวรรณ | รองประธานคณะอนุกรรมการฯ คนที่ ๒ |
| ๔. พลอากาศตรี ปรีชัย หาญเจนลักษณ์ | อนุกรรมการฯ |
| ๕. พันเอก ยศนันท์ หรรษาเจริญ | อนุกรรมการฯ |
| ๖. หม่อมหลวงพงศ์ธร เกษมสันต์ | อนุกรรมการฯ |
| ๗. เรืออากาศเอก พิณิจ สาหร่ายทอง | อนุกรรมการฯ |
| ๘. นายสมชาย แสงวงการ | อนุกรรมการฯ |
| ๙. พลอากาศเอก ไพโรจน์ รัตนพล | เลขานุการคณะอนุกรรมการฯ |
| ๑๐. พันเอก ภาณุ พรหมดีเรก | รองเลขานุการคณะอนุกรรมการฯ |
| ๑๑. นาวาอากาศเอก ทศณพ คชาชีวะ | ที่ปรึกษาคณะกรรมการฯ |
| ๑๒. นาวาอากาศเอก วีระพล กิจจารักษ์ | ที่ปรึกษาคณะกรรมการฯ |
| ๑๓. นาวาอากาศเอก พิฑูร เจริญยิ่ง | ที่ปรึกษาคณะกรรมการฯ |
| ๑๔. นายเปรมกมล ทินกร ณ อยุธยา | ที่ปรึกษาคณะกรรมการฯ |

๒. วิธีการพิจารณาศึกษา

คณะกรรมการฯ ได้ดำเนินการ ดังนี้

๒.๑ พิจารณาศึกษาข้อมูลและข้อเท็จจริง โดยเชิญผู้ที่เกี่ยวข้องมาแถลงข้อเท็จจริง และแสดงความคิดเห็น คือ

บริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

- | | |
|---|---|
| ๑.) นายเพิ่มศักดิ์ พัฒนพงษ์ | ผู้ช่วยกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
ฝ่ายพัฒนาทำอากาศยานสุวรรณภูมิ |
| ๒.) นางพนิดา โชติกเสถียร | รองผู้อำนวยการฝ่ายรักษาความปลอดภัย
ภายในอาคารผู้โดยสาร ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ |
| ๓.) พันตำรวจโท ปิติ ตรีกาลนนท์ | เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย ๖
ฝ่ายรักษาความปลอดภัยภายในสนามบินสุวรรณภูมิ
ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ |
| ๔.) นายอดุลย์ นิลทิม | ผู้อำนวยการส่วนดับเพลิงอาคาร
ฝ่ายดับเพลิงและกู้ภัย ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ |
| ๕.) นายศักดิ์ศิลป์ เปรมาสวัสดิ์ | หัวหน้าศูนย์รักษาความปลอดภัยอาคารผู้โดยสาร
ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ |
| ๖.) นายวิชัย เพ็ญวงษ์ | ผู้อำนวยการส่วนระบบปรับอากาศและระบบอากาศ
ฝ่ายไฟฟ้าและเครื่องกล ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ |
| ๗.) นายเอนก ธีระวัฒน์ชัย | สถาปนิก ๗ ฝ่ายสนามบินและอาคาร
ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ |
| ๘.) นายสุริยะ รัตตากร | Sub - contractor ระบบ Security |
| ๙.) นายเกรียงไกร สุนทรธรรมวาที | ผู้แทน บริษัท TCS Consortium |
| <u>บริษัท ผลิตไฟฟ้าและน้ำเย็น จำกัด</u> | |
| นายวันชัย สيناโรจน์ | ผู้จัดการใหญ่ บริษัท ผลิตไฟฟ้าและน้ำเย็น จำกัด |

๒.๒ คณะกรรมการฯ ได้พิจารณาศึกษาข้อมูลจากเอกสารสัญญา และจากการเดินทางไป
ตรวจ สํารวจ ข้อเท็จจริง ณ ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ รวมทั้ง การพิจารณาศึกษา การแสดงความคิดเห็น และ
ข้อสังเกตของคณะกรรมการฯ และบุคคลต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง

๓. ผลการพิจารณาศึกษา

คณะกรรมการฯ ขอเสนอรายงานผลการพิจารณาศึกษาปัญหาการรักษาความสะอาด
และสภาพแวดล้อมภายในพื้นที่สนามบินสุวรรณภูมิ พร้อมทั้ง ข้อสังเกตและข้อเสนอแนะ สรุปผลดังนี้

ปัญหาการรักษาความสะอาดและสภาพแวดล้อมภายในสนามบินสุวรรณภูมิ

วัตถุประสงค์และขอบเขต

วัตถุประสงค์

เพื่อพิจารณาตรวจสอบ และศึกษาข้อเท็จจริงของปัญหาข้อขัดข้องในการดูแลรักษาความสะอาดและสภาพแวดล้อมภายในสนามบินสุวรรณภูมิ ที่มีผลกระทบต่อการใช้บริการแก่ผู้ใช้บริการสนามบิน รวมทั้งวิเคราะห์หาแนวทางปฏิบัติในการแก้ไขข้อขัดข้อง นำเสนอต่อสภานิติบัญญัติ เพื่อพิจารณาเสนอแนะรัฐบาล และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการแก้ไขต่อไป

ขอบเขต

ตรวจสอบศึกษาและวิเคราะห์เพื่อแก้ไขปัญหาการรักษาความสะอาดและสภาพแวดล้อมภายในสนามบินสุวรรณภูมิเฉพาะพื้นที่บริการและสนับสนุนการบริการผู้ใช้สนามบิน ได้แก่ อาคารผู้โดยสารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Passenger Terminal Complex: PTC) และพื้นที่ต่อเนื่องของอาคารดังกล่าวเท่านั้น

ทั้งนี้ การดำเนินการตรวจสอบ ฯ ระยะเวลาที่ ๑ ในช่วงเดือนมกราคม - กุมภาพันธ์ ๒๕๕๐ และ ระยะเวลาที่ ๒ ในช่วงเดือนมีนาคม - พฤษภาคม ๒๕๕๐

ที่มาของปัญหา

๑. ปัญหาการรักษาความสะอาดและสภาพแวดล้อมที่มีผลกระทบต่อความสะอาดและความสะดวกให้แก่ผู้ใช้บริการสนามบิน

๑.๑ ปัญหาข้อขัดข้องทางกายภาพจากการสังเกตการณ์และข้อคิดเห็น ของผู้ปฏิบัติงาน ให้บริการผู้โดยสารเครื่องบิน และของผู้ใช้บริการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในการเดินทางทั้งภายในและระหว่างประเทศ

๑.๒ ปัญหาข้อขัดข้องจากการตรวจสอบสภาพพื้นที่และการวิเคราะห์ปัญหาของคณะกรรมการฯ

๒. ผลการปฏิบัติในการแก้ปัญหามาตามข้อเสนอแนะของคณะกรรมการ ฯ

๓. ข้อสังเกตของสัญญาจ้างที่เกี่ยวข้อง

พื้นที่บริเวณที่ตรวจสอบและศึกษาข้อเท็จจริง

อาคารผู้โดยสารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (PTC) มีเนื้อที่ทั้งหมด ๕๖๓,๐๐๐ ตารางเมตร ประกอบด้วย ๒ ส่วน

๑. อาคารผู้โดยสาร Main Terminal
๒. อาคารเทียบเครื่องบิน Concourse A-G
(ตามผังบริเวณใน ผนวก ก.)



สัญญาจ้างที่เกี่ยวข้อง

สัญญาที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความสะอาดและบริหารจัดการขยะ ณ สนามบินสุวรรณภูมิ ซึ่งคณะกรรมการฯ นำมาพิจารณา จำนวน ๗ ฉบับ แบ่งเป็น ๔ กลุ่ม ดังนี้ (รายละเอียดตามผนวก ข.)

๑. จ้างทำความสะอาดผนังกระจกภายนอก ได้แก่

- สัญญาเลขที่ ๖CS๔-๕๙๐๐๐๗ ลง ๒๖ พ.ค.๕๙ สัญญาจ้างทำความสะอาดผนังกระจกด้านนอกอาคาร Main Terminal, AOB และ AIMS ทำอากาศยานสุวรรณภูมิค่าจ้าง ๗,๕๕๓,๖๒๐.-บาท ระยะเวลา ๓ ปี ผู้รับจ้าง บริษัท เอ แอนด์ พี เมนทิแนนซ์ เซอร์วิส (ประเทศไทย) จำกัด (ผนวก ข-๑)

- สัญญาเลขที่ ๖CS๔-๕๙๐๐๐๘ ลง ๓๑ พ.ค.๕๙ สัญญาจ้างทำความสะอาดผนังกระจกด้านนอกอาคาร Concourse A-G ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ ค่าจ้าง ๘,๘๘๑,๐๐๐.-บาท ระยะเวลา ๓ ปี ผู้รับจ้าง บริษัท ซี.ซี.คอนเทนท์ คอมเมอร์เชียล จำกัด (ผนวก ข-๒)

๒. จ้างทำความสะอาดผนังกระจกภายในอาคาร ได้แก่

- สัญญาเลขที่ ๖CS๔-๕๐๐๐๐๑ ลง ๗ ธ.ค.๕๙ สัญญาจ้างทำความสะอาดผนังกระจกภายในอาคาร Main Terminal ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ ค่าจ้าง ๕,๐๗๐,๐๐๐.-บาท ระยะเวลา ๓ ปี ผู้รับจ้าง บริษัท แคร่แอนด์คลีน (ประเทศไทย) จำกัด (ผนวก ข-๓)

- สัญญาเลขที่ ๖CS๔-๕๐๐๐๐๙ ลง ๗ ธ.ค.๕๙ สัญญาจ้างทำความสะอาดผนังกระจกภายในอาคาร Concourse A-G ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ ค่าจ้าง ๑๑,๖๕๐,๘๒๗.๖๘บาท ระยะเวลา ๓ ปี ผู้รับจ้าง บริษัท ซี.ซี.คอนเทนท์ คอมเมอร์เชียล จำกัด (ผนวก ข-๔)

๓. จ้างทำความสะอาดอาคาร ได้แก่

- สัญญาเลขที่ ๖CS๔-๕๙๐๐๑๔ ลง ๑๓ ก.ค.๕๙ สัญญาจ้างทำความสะอาดอาคาร Main Terminal ณ ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ ค่าจ้าง ๑๐๕,๗๙๙,๙๙๕.-บาท ระยะเวลา ๓ ปี ผู้รับจ้าง ห้างหุ้นส่วนจำกัด แคร่แอนด์คลีน (ผนวก ข-๕)

- สัญญาเลขที่ ๖CS๔-๕๙๐๐๑๕ ลง ๑๓ ก.ค.๕๙ สัญญาจ้างทำความสะอาดอาคาร Concourse A-G ณ ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ ค่าจ้าง ๑๙๑,๘๖๙,๑๖๓.๒๕ บาท ระยะเวลา ๓ ปี ผู้รับจ้าง บริษัท เอ แอนด์ พี เมนทิแนนซ์ เซอร์วิส (ประเทศไทย) จำกัด (ผนวก ข-๖)

๔. จ้างบริหารจัดการขยะ ได้แก่ สัญญาเลขที่ ๖CS๔-๕๙๐๐๒๐ ลง ๑๑ ก.ย.๕๙ สัญญาจ้างบริหารจัดการขยะในบริเวณทำอากาศยานสุวรรณภูมิ ภายในวงเงินค่าจ้าง ๖๐๗,๔๗๗,๔๑๐.-บาท ระยะเวลา ๑๐ ปี ผู้รับจ้าง กลุ่มเอสพีเอส คอนซอร์เตียม (ผนวก ข-๗)



การดำเนินงานของคณะกรรมการฯ

คณะกรรมการฯ ได้จัดให้มีการประชุมเพื่อพิจารณาปัญหาที่เกี่ยวข้องตั้งแต่วันที่ ๒๙ ธันวาคม ๒๕๕๙ และกำหนดการประชุมทุกวันพุธ คณะกรรมการฯ ได้เดินทางไปรับฟังปัญหาข้อขัดข้องจากผู้บริหารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและคณะเจ้าหน้าที่ เมื่อวันที่ ๕ มกราคม ๒๕๕๐ และเข้าตรวจสอบสภาพพื้นที่อาคารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ รวม ๔ ครั้ง และตรวจติดตามผลการแก้ไขตามข้อเสนอแนะ ๑ ครั้ง

วันที่ ๕ มกราคม ๒๕๕๐ เวลา ๐๙.๐๐ - ๑๔.๐๐ น.

วันที่ ๑๗ มกราคม ๒๕๕๐ เวลา ๒๑.๐๐ - ๒๓.๐๐ น.

วันที่ ๒ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๐ เวลา ๐๙.๐๐ - ๑๔.๐๐ น.

วันที่ ๒๔ เมษายน ๒๕๕๐ เวลา ๐๙.๐๐ / ๑๒.๓๐ น. (ตรวจติดตามผล)

อนึ่งในการประชุมฯ ประจำสัปดาห์ คณะกรรมการฯ ได้เชิญเจ้าหน้าที่ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้าชี้แจงรายละเอียดในปัญหาข้อขัดข้องในส่วนต่าง ๆ เพื่อพิจารณาหาทางแก้ไขข้อขัดข้อง รวม ๒ ครั้ง

การประชุมฯ วันพุธที่ ๒๔ มกราคม ๒๕๕๐ เชิญ

นายวิชัย เพ็ญวงษ์ ผู้อำนวยการส่วนระบบปรับอากาศและระบายอากาศ ฝ้ายไฟฟ้าและเครื่องกลฯ และเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมชี้แจงให้ที่ประชุมทราบเกี่ยวกับระบบปรับอากาศและระบบระบายอากาศ

นายเอนก ธีระวิวัฒน์ชัย สถาปนิก ๗ ฝ้ายสนามบินและอาคารฯ เข้าร่วมชี้แจงให้ที่ประชุม ทราบเกี่ยวกับรายละเอียดของปัญหาเรื่องห้องน้ำ และการซ่อมปรับปรุงระบบสิ่งอำนวยความสะดวกภายในอาคารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

การประชุมฯ วันพุธที่ ๓๑ มกราคม ๒๕๕๐ เชิญ

นายเพิ่มศักดิ์ พัฒนพงษ์ ผู้ช่วยผู้อำนวยการใหญ่ฝ้ายพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและคณะเจ้าหน้าที่ที่รับผิดชอบเกี่ยวกับระบบนิรภัยและความปลอดภัยภายในอาคารผู้โดยสาร เข้าร่วมชี้แจงให้ที่ประชุมทราบเกี่ยวกับระบบด้านความปลอดภัยในกรณีที่เกิดภาวะฉุกเฉินภายในอาคารท่าอากาศยานฯ

นายวันชัย สيناโรจน์ รักษาการผู้จัดการใหญ่ บริษัท ผลิตไฟฟ้าและน้ำเย็น จำกัด เข้าร่วมชี้แจงให้ที่ประชุมทราบเกี่ยวกับปัญหาข้อขัดข้องของระบบปรับอากาศ โดยใช้ระบบน้ำเย็นภายในอาคารผู้โดยสารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ในการตรวจสอบสภาพพื้นที่อาคารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิแต่ละครั้ง คณะกรรมการฯ ได้พบปัญหาข้อบกพร่องที่อาจเป็นผลเสียหายหรือควรได้รับการแก้ไขโดยเร่งด่วน คณะกรรมการฯ ได้ทำหนังสือเสนอหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการแก้ไขโดยด่วน รวม ๓ ฉบับ (ตามผนวก ค.)

๑.) หนังสือสภานิติบัญญัติแห่งชาติที่ สว(สนช)(กมธ๑) ๐๐๐๙/๔๒ ลงวันที่ ๙ มกราคม ๒๕๕๐ เรื่อง ข้อเสนอเพื่อแก้ไขสภาพแวดล้อมของอาคารเทียบเครื่องบินและอาคารผู้โดยสารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิโดยเร่งด่วน

๒) หนังสือสำนักกรรมการธิการ ๑ กลุ่มงานคณะกรรมการการคมนาคม ลงวันที่ ๒๕ มกราคม ๒๕๕๐ เรื่อง ข้อเสนอแนะเพื่อแก้ไขสภาพแวดล้อมในการให้บริการแก่ผู้โดยสารภายในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

๓) หนังสือสำนักกรรมการธิการ ๑ กลุ่มงานคณะกรรมการการคมนาคม ลงวันที่ ๑๒ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๐ เรื่อง ข้อเสนอแนะเพื่อแก้ไขปัญหาข้อขัดข้องด้านความปลอดภัยของผู้โดยสารภายในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิโดยเร่งด่วน

อนึ่ง ทอท. ได้มีหนังสือที่ ทอท. ๓๒๔๔/๒๕๕๐ ลงวันที่ ๑๗ พฤษภาคม ๒๕๕๐ เรื่อง การตรวจรับระบบควบคุมการผ่านเข้า - ออกพื้นที่หวงห้าม ระบบแจ้งเหตุเพลิงไหม้ และการปรับปรุงช่องทางหนีภัย ลงนามโดยรองผู้อำนวยการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ปฏิบัติงานแทนกรรมการผู้จัดการใหญ่ แจ้งให้ประธานคณะกรรมการฯ ทราบว่าระบบต่าง ๆ ดังกล่าวอยู่ระหว่างการตรวจรับ ส่วนการปรับปรุงช่องทางหนีไฟอยู่ระหว่างการดำเนินการปรับปรุงพื้นที่ฯ (ตามผนวก ง.) และได้แจ้งเพิ่มเติมว่า ได้กำหนดแผนการปฏิบัติเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉินต่าง ๆ แล้ว เมื่อ ๒๒ มีนาคม ๒๕๕๐ ชื่อ แผนฉุกเฉินท่าอากาศยาน (ตามผนวก จ.)

ปัญหาการรักษาความสะอาดและสภาพแวดล้อมที่มีผลกระทบต่อการอำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้บริการสนามบิน

๑. ปัญหาข้อขัดข้องทางกายภาพจากการสังเกตการณ์และข้อคิดเห็น ของผู้ปฏิบัติงาน การให้บริการผู้โดยสารเครื่องบิน และของผู้ใช้บริการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในการเดินทางทั้ง ภายในประเทศและระหว่างประเทศ

๑.๑ ห้องน้ำและอุปกรณ์

- ห้องน้ำแต่ละจุดมีพื้นที่ใกล้เคียงกัน
- ห้องน้ำสกปรก จำนวนสุขภัณฑ์ไม่เพียงพอและไม่เหมาะสมกับการใช้งาน และพื้นที่ห้องคับแคบ

- ทำความสะอาดไม่ทัน เนื่องจากมีสุขภัณฑ์น้อย แต่มีผู้ใช้บริการจำนวนมาก
- ระบบระบายอากาศในห้องน้ำใช้ไม่ได้
- มีปัญหาอุดตันและน้ำไม่ไหลเป็นครั้งคราว
- พนักงานทำความสะอาดมีจำนวนไม่เพียงพอต่อพื้นที่ปฏิบัติงาน

๑.๒ ระบบไฟฟ้าแสงสว่าง

- ระบบไฟฟ้าแสงสว่างไม่เพียงพอ โดยเฉพาะในพื้นที่ที่มีผู้ใช้บริการหนาแน่น อาจเกิดจากการออกแบบหรือแก้ไขแบบ
- ในที่พักคอยของผู้โดยสารและที่ปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ แสงสว่างน้อยมาก ไม่สามารถอ่านหนังสือหรือเอกสารได้
- ระบบไฟฟ้าแสงสว่างภายในอาคาร ส่วนใหญ่ขนาด ๕๐ ลักซ์ แต่ขนาดมาตรฐานพื้นที่ทั่วไป ประมาณ ๑๐๐ ลักซ์ พื้นที่ทำงาน ๒๐๐-๕๐๐ ลักซ์
- หลอดไฟฟ้าขาดหรืออุปกรณ์ชำรุดใช้ไม่ได้มากกว่า ๑,๐๐๐ หลอด

๑.๓ ระบบปรับอากาศและระบายอากาศ

- ระบบปรับอากาศไม่เพียงพอ เนื่องจากมีการดัดแปลงระบบความเย็น โดยไม่คำนึง ถึงระบบปรับอากาศโดยรวม
- ชุมหรือโครงสร้างร้านค้า บดบังการจ่ายลมเย็นของระบบปรับอากาศ
- มีการเปิดประตูค้างไว้ตลอดเวลา
- มีความร้อนที่มาจากหลังคากระจก
- ระบบระบายอากาศห้องน้ำและห้องพักรีสตาร์ท รวมทั้งห้องพักคอยและห้องปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ส่วนใหญ่ใช้ไม่ได้

๑.๔ ระบบความปลอดภัย (Safety)

- ระบบป้องกันอัคคีภัยและระบบดับเพลิงอัตโนมัติ ยังไม่มีการทดสอบการใช้งานอย่างเต็มระบบ
- ระบบแจ้งเตือนภัย ยังไม่มีการทดสอบในกรณีเกิดเหตุฉุกเฉิน
- ไม่มีแผนอพยพประชาชนออกจากอาคารผู้โดยสาร กรณีมีเหตุอันตรายอย่างหนึ่งอย่างใดเกิดขึ้นภายในอาคาร
- บริเวณร้านค้าใช้วัสดุตกแต่งที่สามารถเป็นเชื้อเพลิงและง่ายต่อการติดไฟ หากเกิดเปลวไฟอาจเกิดเพลิงไหม้ได้
- รถเข็นกระเป๋า รถทำความสะอาด ถุงขยะเศษวัสดุจากการก่อสร้าง รวมทั้งหีบห่อและวัสดุบรรจุภัณฑ์ของร้านค้าวางขวางทางหนีภัย
- เด็กอาจได้รับอันตรายจากราวกั้นตึก
- ผู้สูงอายุอาจได้รับอันตรายและบาดเจ็บในทางลาดชันซึ่งพื้นลื่น

๑.๕ ป้ายแนะนำและประชาสัมพันธ์

- ระบบป้ายไม่เป็นเอกภาพ มีหลายรูปแบบ
- ปริมาณของป้ายสัญลักษณ์ไม่เพียงพอ บอกทิศทางไม่ถูกต้อง ขนาดป้ายและตัวอักษรเล็กเกินไป
- ป้ายสัญลักษณ์ส่วนกลาง เช่น ป้ายบอกทางไป Gate , ไปห้องน้ำ ถูกบดบังด้วยร้านค้าและป้ายโฆษณา
- ป้ายฉุกเฉิน เช่น ป้ายทางออก ทางหนีไฟ มีขนาดเล็กและไม่ชัดเจน
- ป้ายทางออก ป้ายทางหนีไฟ ไม่ชัดเจน ไม่สะอาดตา บางแห่งถูกปิดบังด้วยป้ายโฆษณาสินค้า

๑.๖ ทางเดินและสิ่งอำนวยความสะดวกภายในอาคาร

- ทางเดินภายในอาคารผู้โดยสารคับแคบ มีป้ายร้านค้า เคาน์เตอร์วางสินค้ากีดขวางทางเดิน
- ประตูหมุน ประตูทางเข้า-ออกของอาคาร ไม่สะดวกต่อการใช้งาน หรือไม่ทำงาน
- ล้อรถเข็นสัมภาระติดในร่องพื้นทางเชื่อมอาคารผู้โดยสารกับอาคารจอดรถ
- แก้วเป็นโลหะ นั่งไม่สบาย
- อุปกรณ์ประจำอาคารบางบริเวณ เช่น ลิฟต์ บันไดเลื่อน ไม่ได้ใช้งาน เนื่องจากบริเวณดังกล่าวถูกครอบครองเป็นพื้นที่ใช้สอยของสายการบินหนึ่ง หรือผู้ได้รับสัมปทานพื้นที่ปิดกั้นเพื่อทำร้านค้า



๑.๗ การรักษาความสะอาดและระบบการจัดเก็บขยะ

- พื้นสกปรก สีไม่สม่ำเสมอ บางจุดพื้นกระเบื้องแตกหัก
- ผนังกระจก มีหยากไย่สะสม
- มีการทิ้งขยะไม่ถูกต้อง ไม่ทิ้งในที่ที่จัดไว้
- มีการวางถุงขยะวางทางออกฉุกเฉิน
- ห้องน้ำสกปรก
- หลังคาอาคาร มีน้ำฝนรั่ว
- กลิ่นอาหารคลั่งคลุ้งทั่วชั้น ๓
- การจัดเก็บขยะไม่หมด มีขยะสะสมเน่าเหม็นในจุดทิ้งขยะรวม
- มีการกำหนดจุดทิ้งขยะรวม น้อยกว่าปริมาณขยะที่เกิดขึ้นในแต่ละวัน

๑.๘ ห้องปฏิบัติงานและห้องพักคอยของเจ้าหน้าที่ให้บริการ

- ห้องคับแคบ, อับทึบ ไม่มีระบบระบายอากาศ บางจุดมีกลิ่นขยะเพราะอยู่ใกล้
- ห้องจุดรวมขยะ
- ห้องน้ำภายในอาคารห้องพักคอยใช้ไม่ได้ เพราะน้ำในโถชักโครกไม่ระบาย
 - ไม่เหมาะสมต่อการปฏิบัติงานทั้งทางกายภาพและสุขอนามัย

ตัวอย่างปัญหาจากข้อคิดเห็นของนักเดินทางต่างชาติที่ได้ใช้สนามบินสุวรรณภูมิ
คัดมาบางส่วนจากการแปลโดย ดร.พร วิรุฬห์รักษ์

จากเว็บไซต์ชื่อ <http://www.airlinequality.com>

เสนอ ดร.ยอดเยี่ยม เทพธรรานนท์ กรรมการบริหารท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย

Bangkok Suvarnabhumi Airport by Andrew Webster

19 January 2007

ที่นั่งก่อนขึ้นเครื่องไม่พอ และที่นั่งก็นั่งไม่สบายเลย เครื่องปรับอากาศแย่มาก จนพนักงานก็บ่น ไม่มีป้ายบอกตำแหน่งของ taxi ผมจ่ายเงิน ๘๐๐ เพื่อจะไปเขาวราช และจ่าย ๕๐๐ ในขากลับ ไม่มีร้านสะดวกซื้อสำหรับของนักเดินทางในส่วนก่อนเช็คอิน คุณไม่มีทางที่จะหาซื้อล็อกสำหรับกระเป๋าได้เลย อาหารข้างในแพงมาก แต่นั่นไม่ใช่เรื่องแปลก น้ำในเมืองประมาณ ๗ บาท แต่ที่สนามบินนี้ ๓๕ บาท การบริการลูกค้าไม่ถึงระดับ สำหรับสนามบินระดับนี้ถือว่าไม่ถึงขั้นเลย พนักงานไม่รู้ข้อมูลแต่ก็พยายามที่จะเดาเพราะต้องการดูแลผู้โดยสาร แทนที่จะบอกว่า ผมไม่รู้ ทำให้ผมต้องเสียเวลาไปอีก แล้วนี่ต้องขึ้นรถเมลไปขึ้นเครื่องหรือเนี่ย คุณต้องล้อเล่นแน่ ๆ พอผมไปเร็วเพื่อที่จะได้เช็คอินเร็วก็ทำไม่ได้อีก เพราะเขาบอกว่า ไม่มีที่สำหรับกระเป๋าของผม ใครเคยเจอปัญหาแบบนี้บ้างมั๊ย ถ้าให้ผมให้คะแนน ผมให้สองดาว (จากห้าดาว) เป็นอย่างมาก

Bangkok Suvarnabhumi Airport by Henry Osserman

19 January 2007

ผมบินการบินไทยแล้วต่อ Bangkok Airways ในประเทศ สนามบินแห่งนี้ดูเหมือนจะเป็นความลับสนของลัทธิการออกแบบที่เน้นความเป็นอนาคต (futuristic) แต่สนามบินแห่งนี้น่าจะพอใช้ได้ ถ้าคุณมองผ่านร้านค้าและโครงสร้างแปลก ๆ พวกนี้ไปได้ ป้ายบอกทางต้องพัฒนามากกว่านี้ ทางตรวจคนเข้าเมืองเปิดเต็มพอตอนผมไปหยิบกระเป๋าก็ได้ทันที lounge ของทั้ง Thai และ Bangkok Airways เปิดใช้เรียบร้อยดี ห้องน้ำมีมากเพียงพอ แต่ที่นั่งเสียไปบ้างแล้ว มีที่สูบบุหรี่และที่สวดมนต์ (หรือละหมาด) ทางเดินจากที่เข้าในประเทศขึ้นไปสู่ที่เช็คอินของสายการบินไทยเฉพาะของชั้นหนึ่งและชั้นธุรกิจสะดวกดี ที่ตรวจรักษาความปลอดภัยเร็วดีในส่วนของเที่ยวบินที่จะไป JFK จะมีการตรวจอีกครั้งหนึ่ง ในส่วนของกระเป๋าที่เดินขึ้นเครื่อง แม้จะไม่ใช่ terminal ที่ดีที่สุดแต่ก็ไม่ได้แย่มากที่สุด อาหารและช้อปปิ้งแพงมาก พยายามไปแต่เนิ่น ๆ จะได้มีเวลามาก ๆ



Bangkok Suvarnabhumi Airport by Michael Weaver

19 January 2007

คนที่ออกแบบสนามบินแห่งนี้ น่าจะทำการปรึกษาสถาปนิกและผู้จัดการโครงการสนามบินโอซาก้าก่อน ผมรู้สึกผิดหวังเป็นอย่างมาก คนขับรถแท็กซี่พาผมมาผ่านสนามบิน ไป ๓๕ กิโลเมตร พื้นทางเดิน สกปรกมาก และแออัด สำหรับประเทศไทย ประเทศแห่งสีสน์ ขอต้อนรับทุกท่านสู่ทางเดินที่น่าเบื่อหน่าย และสีเทาของคอนกรีต ไม่ใช่การต้อนรับที่ดีจากเที่ยวบินจากโคเปนเฮเกน

Bangkok Suvarnabhumi Airport by Dennis O'Brien

12 January 2007

บินมาจาก มาเก๊า เป็นครั้งแรก เป็นเรื่องปกติเกี่ยวกับการใช้ Bus ไปที่ Terminal คงเป็นเรื่องเกี่ยวกับงบประมาณ แถวที่เข้าตรวจคนเข้าเมืองยาวมาก ๆ โต๊ะยังมีไม่พอ ถ้าตอนนี้ยังเป็นแบบนี้ อีกสองสามปีไม่รู้ว่าจะเป็นแบบไหน และแน่นอนเป็นอีกครั้งที่แถวยาวมากในขาออก แถวต่อยาวพับกันเป็นงูและมีการปล่อยให้แซงคิว อย่าได้พยายามโทษว่าพื้นที่ไม่พอ การเช็คอินก็ดี แต่ก็เจอในบางกรณีที่โต๊ะหนึ่งเต็มแต่ฝั่งตรงข้ามว่างมาก ตามปกติแล้ว สนามบินใหม่จะดูโล่งแต่สนามบินแห่งนี้ดูเหมือนจะแน่นไปทุกหนแห่ง ผมได้อ่านข้อความใน web แห่งนี้ ทำให้หา taxi ในตำแหน่งที่ถูกต้อง แต่พอไปถึง taxi กลับไม่มีสักคัน แล้วแถวทางเดินก็ยาวมากจนล้นเข้ามาถึงในตึก ผมเลยใช้รถเมล์แทน แต่ก็ต้องไปต่อ taxi อยู่ดี โดยรวม ๆ แล้ว ผมว่าตอนเมืองดีกว่ามาก ถึงแม้จะดูเก่าและทรุดโทรมแต่ผมไม่เคยต้องรอขึ้น taxi นานขนาดนี้ และมีห้องน้ำเพียงพอ นอกจากนี้ผมว่าพื้นที่ค้าขายดีกว่า และอาหารก็ถูกกว่า ผมได้ข่าวว่าเขาจะรวมราคาภาษีขาออกเข้าไปในตัว ผมว่าไม่เป็นธรรมเลย

Bangkok Suvarnabhumi Airport by Bob Carlson

9 January 2007

ผมกับภรรยาใช้สนามบินนี้สองสามครั้งรอบสามสัปดาห์ ในครั้งแรกจากอังกฤษไปสุโขทัย ผมไม่คิดว่าการเดินไปสู่จุดตรวจคนเข้าเมืองแยกว่าสนามบินไหน ๆ การตรวจก็เร็วดี มีโต๊ะตรวจมากพอ เป็นสิ่งที่ดีขึ้นเมื่อเทียบกับสนามบินเก่า กระเป๋าที่มาเร็วดี ป้ายบอกทางคงต้องปรับปรุงให้เร็วกว่านี้เพราะเกือบจะหายไปป้ายร้านรวงต่าง ๆ และแน่นอนว่าไม่ค่อยชัดว่าจะหา taxi ได้ที่ไหน แต่โดยทั่ว ๆ ไปไม่เลว เราไปถึงโรงแรมที่สุขุมวิทใน ๓๐ นาที ครั้งที่สองเราขึ้นเครื่องไปเชียงใหม่ ซึ่งตรงนี้เราต้องใช้อาคารด้านซ้าย ซึ่งหายากมาก ถ้าไม่มีป้ายบอก แต่ก็เหมือนกับทุก ๆ คนเรื่องเกี่ยวกับห้องน้ำ คือ มีน้อยมาก คือ มีโถปัสสาวะแค่ ๒/๓ และมี โถส้วมผู้หญิงของ ๒/๔ ของที่ควรจะมี เป็นเรื่องแปลกที่เราต้องใช้บัสไปขึ้นเครื่องในสนามบินที่สร้างใหม่ขนาดนี้ และในรอบสุดท้ายเรากลับมาจากเชียงใหม่แล้วไปขึ้นเครื่องระหว่างประเทศทันที ป้ายบอกทางไม่ดี ทำให้หาทางไปยากมาก เช็คอินก็เร็วดี เหมือนเดิน สรุปลงแล้วก็คงมีเรื่อง ห้องน้ำและป้ายบอกทางที่ต้องปรับปรุง เห็นด้วยกับคนที่พูดถึงเรื่องของฝีมือการก่อสร้างที่ไม่ดี และเก้าอี้ที่ห่วยมาก คงเป็นเพราะเร่งเปิดในเดือนกันยายนที่ผ่านมา



LI RT

Bangkok Suvarnabhumi Airport by Richard Hoskins

1 January 2007

แยกว่าสนามบินดอนเมืองมาก ๆ พื้นที่เก่ามากแล้วทั้ง ๆ ที่นี่เป็นสนามบินใหม่ ตลกมากที่ต้องขึ้นรถบัสไปยังเครื่องบินในสนามบินแห่งนี้ การเคลื่อนที่ในอาคารไปยังจุดต่าง ๆ เป็นปัญหามาก ๆ ทางเดินไกลมาก แต่ความกว้างน้อยมาก ทำให้แออัด พื้นที่ทั้งหมดดูไม่เป็นมิตร ไม่มีพรม ไม่มีเบาะ แคมยังมีคอนกรีตเปลือย และรบกวนพื้น ทางเดินเหล็กดูเหมือนจะออกแบบไว้เพื่อทำลายรถชนกระเป๋ามากกว่า และรถพวกนั้นก็เริ่มพังแล้ว

Bangkok Suvarnabhumi Airport by Bren Lynch

3 December 2006

ครั้งแรกที่ไปถึงมันเหมือนฝันร้ายทีเดียว เป็นเมืองทางเชื่อมซึ่งมีร้านของ King Power ขวางทางอยู่มากมาย แม้กระทั่งห้องน้ำยังโดนขวางด้วยร้านของ King Power ในส่วนที่ใกล้กับ ตม. มีห้องน้ำอยู่เพียงสองห้องสำหรับผู้หญิง แทนที่จะเป็นหนึ่งห้องสำหรับผู้หญิงกับผู้ชาย ถ้ามาเพื่อต่อเครื่อง คุณอาจจะหาทางเชื่อมสองทางไม่เจอเพราะป้ายบอกทางผิด ป้าย BA/Qantas และ Emirates พาคุณไปผิดทาง จุดรับกระเป๋าไม่มีปัญหา แต่พอออกไปที่โถงแล้ว เดินยากมากเพราะเจอคนเชียร์แท็กซี่ ที่ขวางไม่ให้คุณขึ้นแท็กซี่ด้านหลัง ขากลับเช็คอินผ่านไปด้วยดี แต่โถงที่ต้องจ่ายภาษีทำให้เกิดการติดขัดอีก พอเข้าไปแล้ว คุณจะเจออาหารและร้านค้าตระการตา ถ้าคุณมีเวลาคุณซื้อบั้งได้เลย แต่ร้านพวกนี้ก็ขวางทางเข้าห้องน้ำ ป้ายบอกทางที่เล็กและพื้นที่เริ่มแตกแล้ว ทำให้การเข้าไปใช้ห้องน้ำเหมือนการผจญภัยเลยทีเดียว เครื่องปรับอากาศยังไปได้ไม่ครบทุกจุด บางจุดร้อน บางจุดโอ.เค. ผ้าใบที่คลุมหลังคาเริ่มฉีกขาดแล้ว ไม่แน่ใจว่าในอีกสองสามปีจะเป็นอย่างไร เพราะฝุ่นก็จะมีแต่จับมากขึ้นทำให้ผ้าใบตกมากขึ้น การทำความสะอาดกระจกน่าจะยากมาก กระจิ่งปูพื้นเริ่มแตกแล้ว เว็บไซต์ของสุวรรณภูมิไม่มีประโยชน์เลย เทียบกับดอนเมือง โดยรวม ๆ แล้วก็อาคารที่สวยงาม น่าจะได้รางวัลสำหรับงานออกแบบ แต่เรื่องพื้นฐานยังไม่ผ่าน

Bangkok Suvarnabhumi Airport by Francis Chan

25 November 2006

สนามบินแห่งนี้ใหญ่มาก แต่ก็ดูเหมือนจะยังติดขัดแล้วก็ยังต้องมีการรอเข้าคิว คงจะเป็นเพราะ Terminal เพียงแห่งเดียวเข้ามาแทนที่ Terminal สามแห่ง แต่การออกแบบนั้นเป็นสิ่งที่เลวร้ายมาก มีจุดรวมที่ทำให้การจราจรของผู้โดยสารติดขัดหลายจุด ต้องต่อคิวนานเวลาตรวจพาสปอร์ต ทางเข้าสนามบินในส่วนต้อนรับเล็กเกินไป ร้านอาหารในส่วนสาธารณะมีน้อยเกินไป ห้องน้ำก็หาไม่เจอ ต้องเดินขึ้นไปหลายชั้นกว่าจะถึง lounge ของสายการบินและสำนักงานกระจายไปตามที่ต่าง ๆ ป้ายสัญลักษณ์แย่มาก ทางเดินยาวมาก อากาศร้อนมาก ในชั้นบน ๆ และแน่นอน การเดินทางไปและกลับจากสนามบินก็เป็นเรื่องเศร้าอีกเรื่อง

๒. ปัญหาข้อขัดข้องจากการตรวจสอบสภาพพื้นที่และการวิเคราะห์ปัญหาของคณะกรรมการฯ

๒.๑ สภาพของห้องน้ำในอาคารท่าอากาศยานที่ควรได้รับการแก้ไขโดยด่วน

๒.๑.๑ จากสภาพปัญหาห้องน้ำในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิพอสรุปปัญหาที่

เกี่ยวข้องได้ดังนี้



รูปที่ ๑-๒ แสดงห้องน้ำชาย - หญิง

๒.๑.๑.๑ จำนวนห้องน้ำไม่เพียงพอต่อการให้บริการในบางจุดและคับแคบ

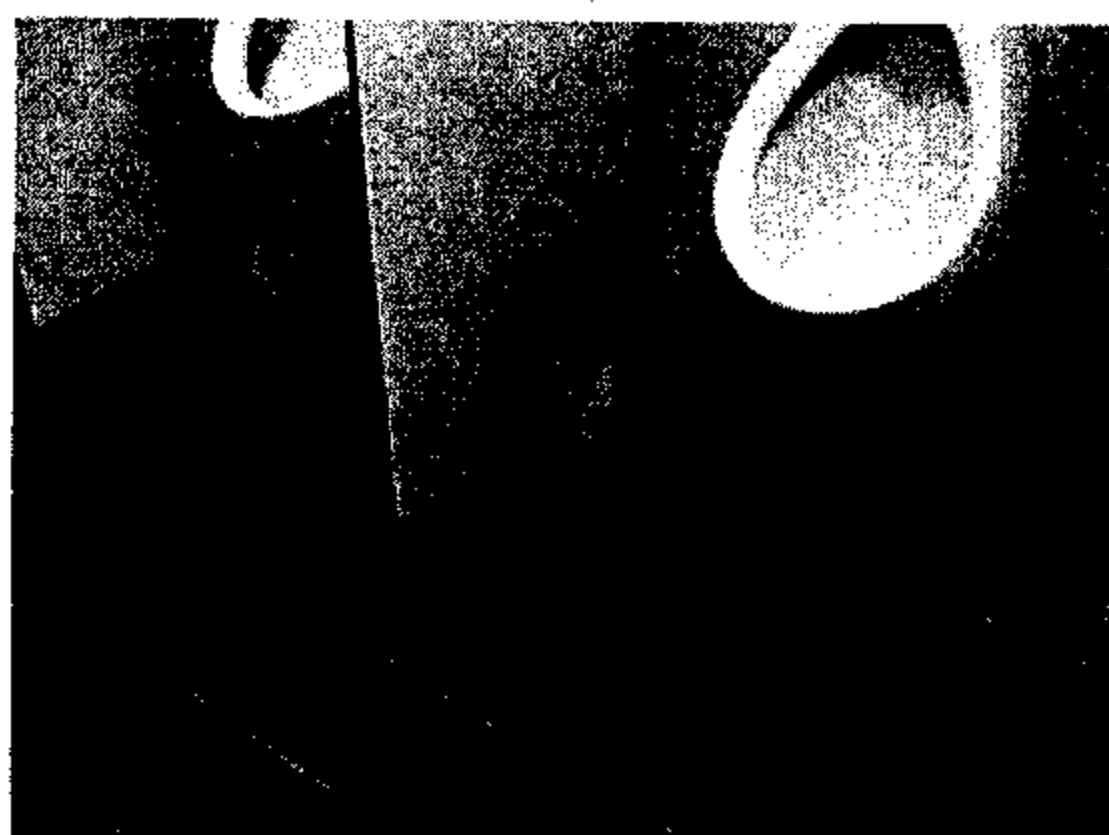
๒.๑.๑.๒ ความไม่สะดวกและความไม่เหมาะสมของสุขภัณฑ์ในการใช้งาน

รวมถึงห้องน้ำของผู้พิการด้วย

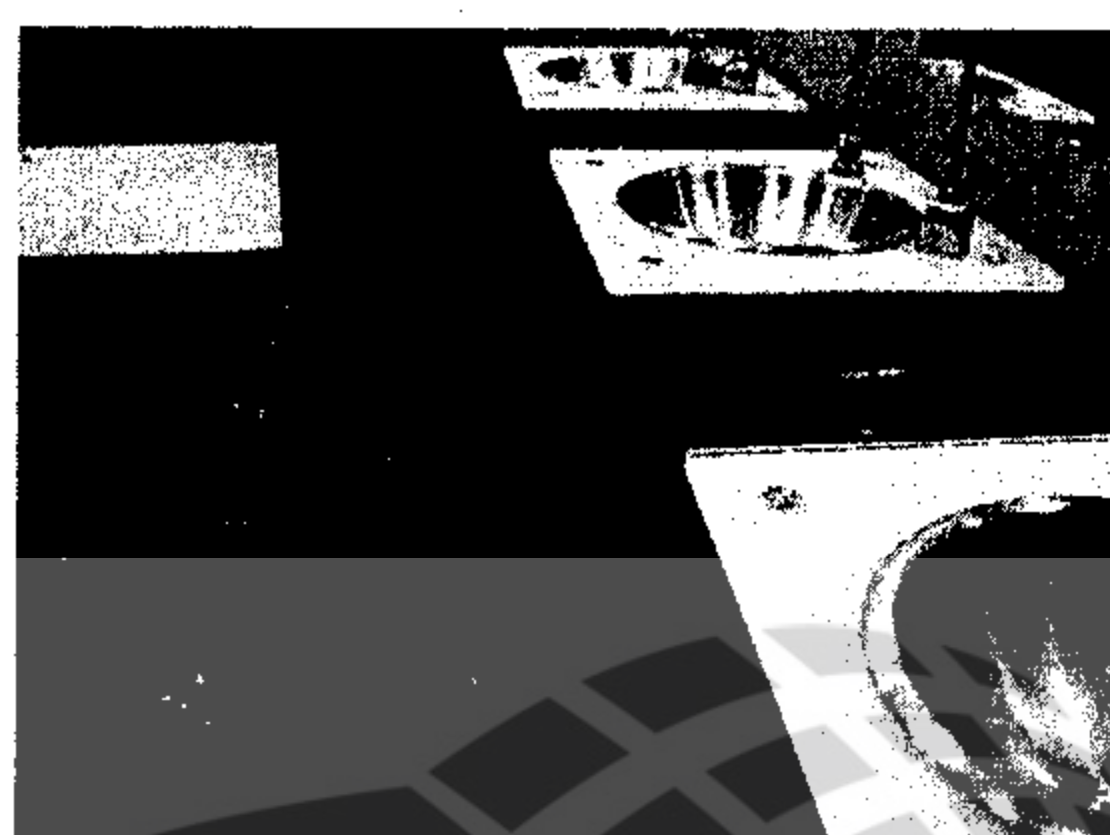
๒.๑.๑.๓ ป้ายบอกทางชี้ไปห้องน้ำไม่ชัดเจน

๒.๑.๑.๔ ขาดป้ายบอกทางแนะนำห้องน้ำที่ใกล้เคียง

๒.๑.๑.๕ เกิดการเปลี่ยนแปลง Function ในอาคาร



รูปที่ ๓ แสดงโถปัสสาวะเล็ก
น้ำกระเด็น พื้นสกปรก



รูปที่ ๔ แสดงอ่างล้างหน้าเล็ก ก๊อกน้ำสูง
ไม่มีขอบบัวสำหรับการกั้นน้ำ

๒.๓.๒ จากผลการสำรวจตรวจสอบและให้คำแนะนำแก่ผู้เกี่ยวข้องที่กำกับดูแล
ห้องน้ำอาคารผู้โดยสารสนามบินสุวรรณภูมิของคณะกรรมการฯ นั้น ปรากฏว่า ทางเจ้าหน้าที่ผู้เกี่ยวข้อง
ได้ดำเนินการแก้ไข ตามที่คณะกรรมการฯ แนะนำและมีแผนงานในการปรับปรุงห้องน้ำ

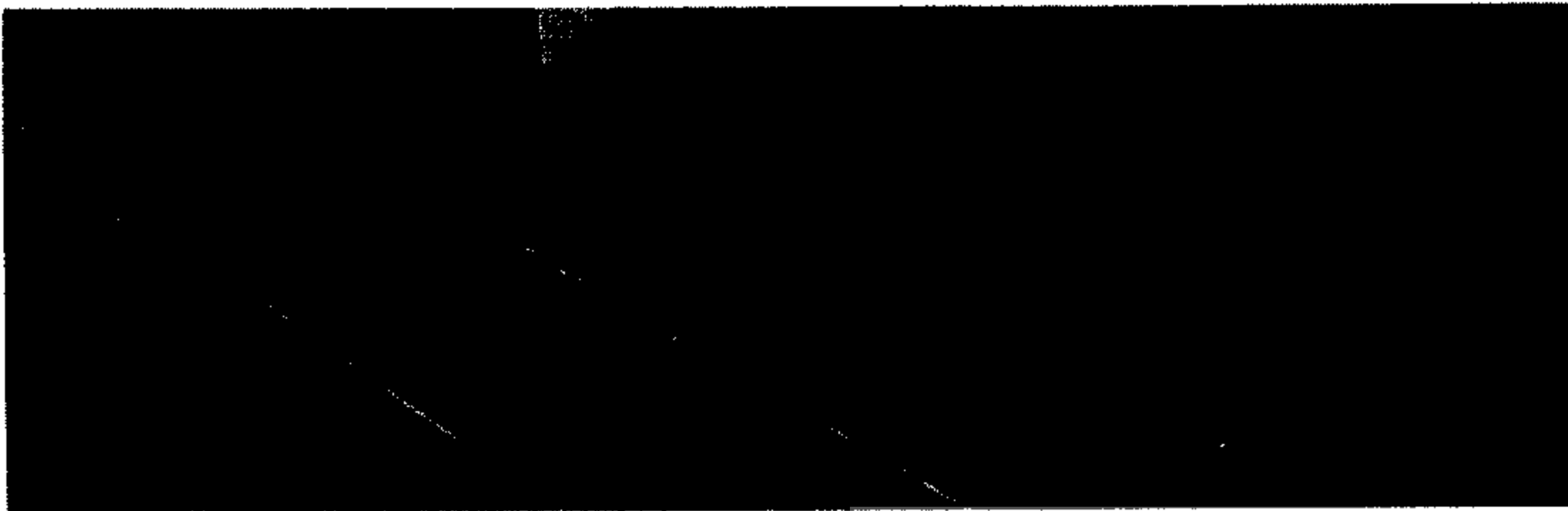
๒.๑.๒.๑ ปรับปรุงห้องน้ำเดิม ๒๗ จุด โดยเป็นการเพิ่มห้องสุขา ๑๒๕ ห้อง และเป็นการสร้างห้องน้ำใหม่ ๑๓ จุด เพิ่มห้องสุขา ๘๓ ห้อง คิดเป็นพื้นที่ในการก่อสร้างใหม่และปรับปรุง ๓,๐๐๐ ตารางเมตร

๒.๑.๒.๒ จัดหาสุขภัณฑ์เพิ่มเติม มากกว่า ๑,๒๓๘ ชิ้น เป็นการเปลี่ยนของเดิมที่ใช้งานไม่สะดวก ๔๘๕ ชิ้น และจัดหาใหม่จากการสร้างห้องน้ำเพิ่ม ๗๕๓ ชิ้น อีกทั้งยังติดตั้งระบบ Pump น้ำเพิ่มเติมอีก ๒ ชุด เพื่อรองรับห้องน้ำที่จะเกิดขึ้นใหม่



รูปที่ ๕-๖ แสดงสุขภัณฑ์ที่จัดหาใหม่

๒.๑.๒.๓ ปรับปรุงแก้ไขงานในระบบเดิมที่มีปัญหา เปลี่ยนพื้นห้องน้ำใหม่ จากเดิมที่เป็นพื้นหินขัด Terrazzo ซึ่งเป็นวัสดุที่ดูดซับความสกปรกได้เร็ว ผิวพื้นลื่นกร่อนแตกหักง่าย เป็นพื้นแกรนิตทดแทน



รูปที่ ๗ แสดงพื้นหินขัด Terrazzo ซึ่งเป็นวัสดุที่ดูดซับความสกปรกได้เร็ว ผิวพื้นลื่นกร่อนแตกหักง่าย

๒.๑.๒.๔ ปรับปรุงแก้ไขห้องน้ำคนพิการให้เกิดความสะดวกและมีมาตรฐานในการใช้งานให้มากยิ่งขึ้น

๒.๑.๒.๕ ทั้งนี้ จะต้องใช้งบประมาณในการปรับปรุงทั้งสิ้น ๕๔,๑๗๔,๕๐๐ บาท



LIRT

๒.๑.๓ กำหนดการแก้ไขปัญหาห้องน้ำ แบ่งเป็น ๓ ระยะ

- ๒.๑.๓.๑ ระยะแรก แก้ไขปัญหาโดยการปรับปรุงห้องน้ำเดิมโดยเร่งด่วน
 - ปรับปรุงห้องน้ำพนักงาน เป็นห้องน้ำผู้โดยสารและประชาชน

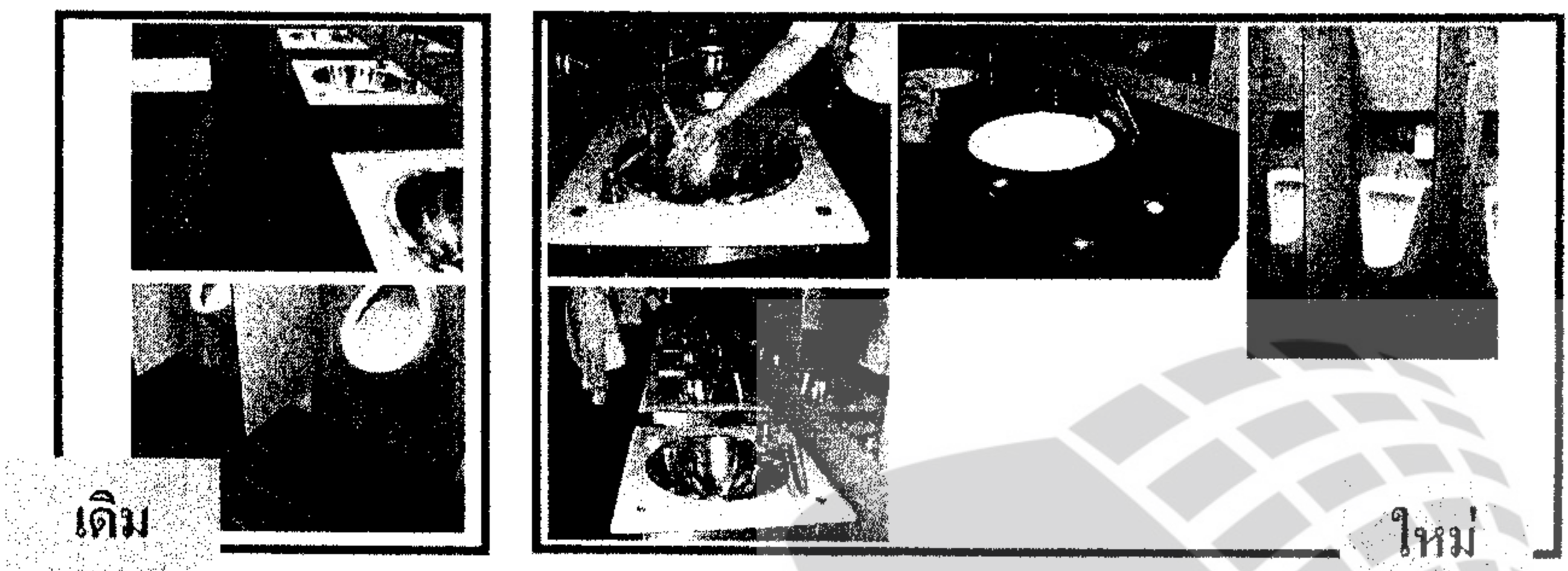
ทั่วไป รวม ๑๙ ห้อง

- เปลี่ยนโถปัสสาวะชาย ๔ โถ ที่ชั้น ๑
 - เปลี่ยนอ่างล้างหน้า
 - ติดต่อประสานงานกับบริษัทผู้ผลิตสุขภัณฑ์ เพื่อขอเปลี่ยนรูป

สุขภัณฑ์ที่ไม่เหมาะสม



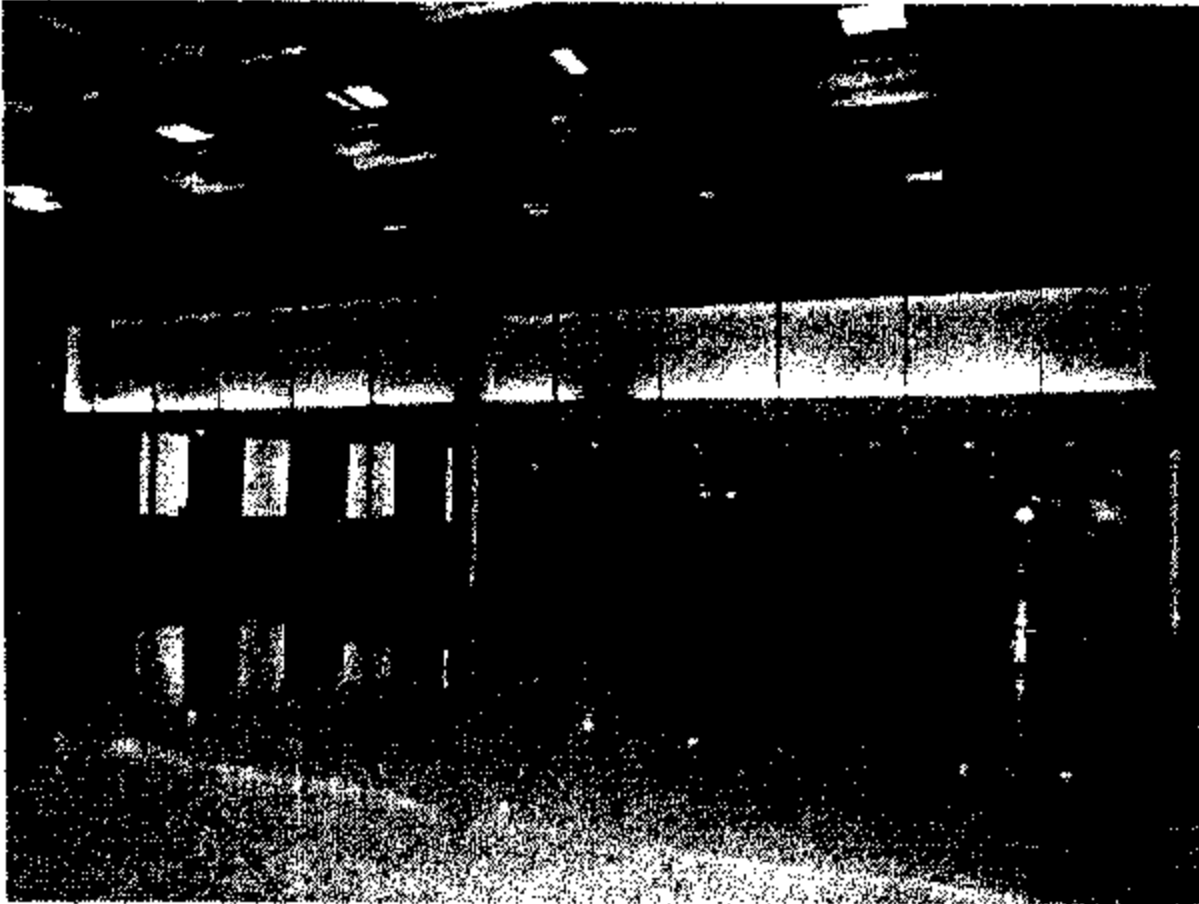
รูปที่ ๘ แสดงการปรับปรุงห้องน้ำพนักงานเป็นห้องน้ำทั่วไป



รูปที่ ๙ แสดงการเปลี่ยนสุขภัณฑ์ในห้องน้ำ

๒.๑.๓.๒ ระยะต่อไป แก้ไขปัญหาโดยการก่อสร้างเพิ่มเติม
 เร่งการปรับปรุงก่อสร้างเพิ่มเติมห้องน้ำในพื้นที่ที่ใช้ก่อสร้างได้
 ยกเว้น MTB ชั้น ๒ East Office Block (พื้นที่ของ IG, ด้าน
 ตรวจพืช (ด้านตรวจสัตว์) และ MTB ชั้น ๔ ฝั่งตะวันตกของ East & West Office Block (พื้นที่ของ Tax Refund,
 ห้องพิธีการบิน)

๒.๑.๓.๓ โครงการแก้ไขปัญหาดูแลปรับเปลี่ยนพื้นที่สำนักงาน
 พิจารณาก่อสร้างห้องน้ำเพิ่มเติมในพื้นที่สำนักงานที่ย้ายออกเรียบร้อยแล้ว



รูปที่ ๑๐-๑๑ แสดง MTB ชั้น ๒ ที่จะปรับปรุงเป็นห้องน้ำ



รูปที่ ๑๒-๑๓ แสดง MTB ชั้น ๔ ที่จะปรับปรุงเป็นห้องน้ำ

๒.๑.๔ ผลกระทบที่เกิดจากการแก้ไขปัญหาน้ำ

๒.๑.๔.๑ ส่งผลกระทบต่อการทำงานก่อสร้างอาคาร

๒.๑.๔.๒ พื้นที่อาคารมีจำกัด การแก้ปัญหาจะกระทบอีกปัญหา เช่น การเจาะ
 พื้นวางท่อระบบต่าง ๆ อาจกระทบต่อช่องทางในระบบอื่นๆ ที่วางไว้ใต้อาคาร

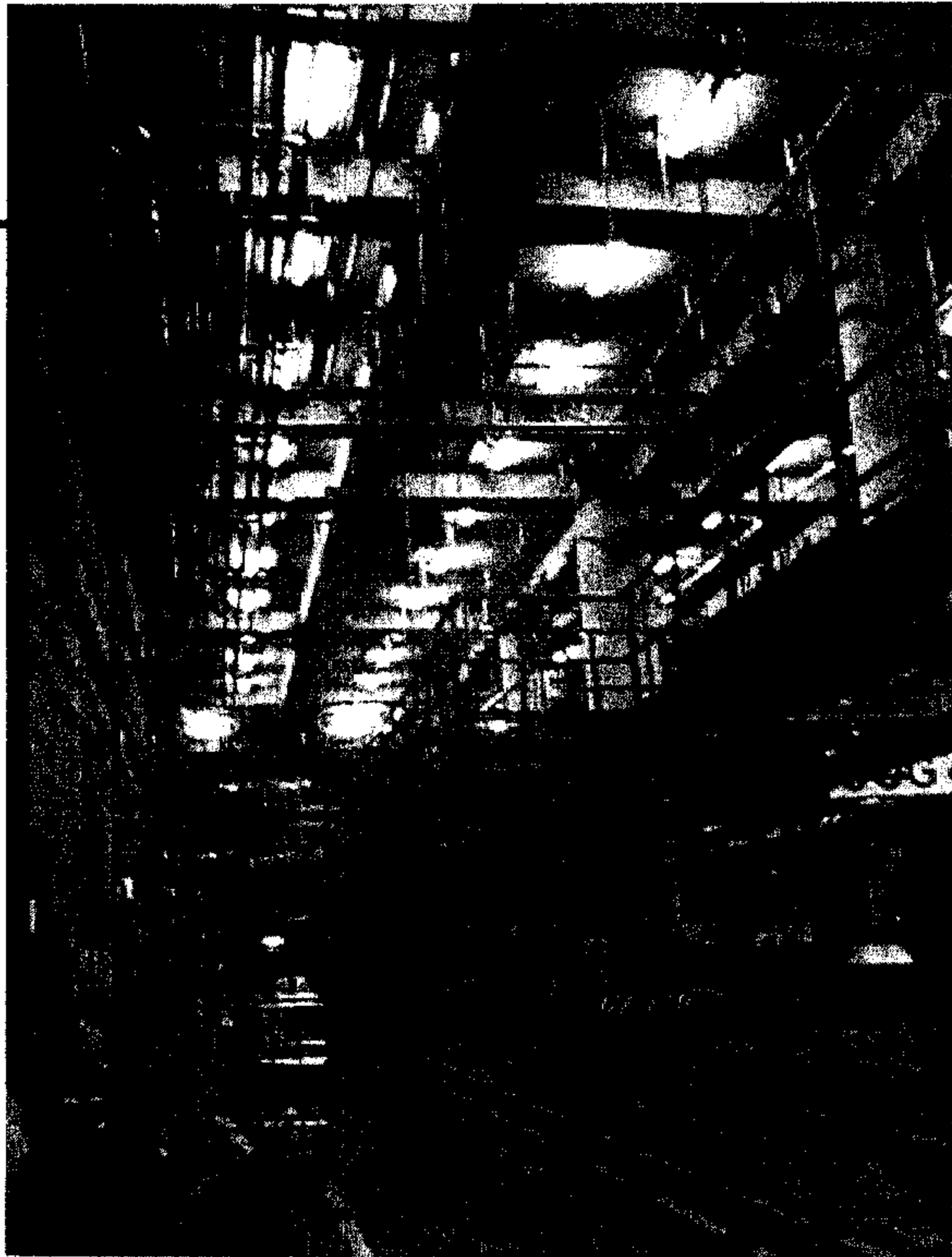
๒.๑.๔.๓ ระหว่างการก่อสร้างปรับปรุง อาจส่งผลกระทบต่อการใช้บริการ

๒.๑.๔.๔ ส่งผลกระทบต่อการทำงานในสัญญาทำความสะอาดห้องน้ำ

ห้องพื้นที่ห้องน้ำชั้น ๒ MTB : สายพานลำเลียงกระเป๋า (ต้องเชื่อมต่อ / ติดตั้งระบบสุขาภิบาลห้องน้ำที่สร้าง/ปรับปรุง)



LIRT



รูปที่ ๑๔ แสดงท่อทางของระบบต่างๆในชั้นล่างใต้อาคาร ซึ่งได้รับผลกระทบจากการแก้ไขปัญหาห้องน้ำ

๒.๑.๕ การลดผลกระทบที่เกิดจากการแก้ไขปัญหาค่าอากาศภายในอาคาร

๒.๑.๕.๑ การแก้ไขปัญหาห้องน้ำบริเวณชั้น ๒, ๕ MTR ตบะที่ ๒ เป็น ๒ ระยะ

๒.๑.๕.๒ ประชาสัมพันธ์แนะนำการใช้ห้องน้ำข้างเคียงระหว่างการก่อสร้าง

๒.๑.๕.๓ การกำหนด Function การใช้งานที่ชัดเจน

๒.๑.๖ สรุปผลการปรับปรุงห้องน้ำและสิ่งที่จะต้องดำเนินการ

๒.๑.๖.๑ มีการก่อสร้างและปรับปรุงห้องน้ำ ๔๐ จุดคิดเป็นพื้นที่ก่อสร้างและปรับปรุง ประมาณ ๓๐๐๐ ตร.ม. ชื่อสุภภัณฑ์เปลี่ยนของเดิม ๔๘๕ ชั้น ชื่อใหม่ ๗๕๓ ชั้น เพิ่มระบบ PUMP ๒ ชุด ระยะเวลาปรับปรุงและสร้างใหม่ แต่ละจุด ประมาณ ๓๐-๕๐ วัน นับจากวันเซ็นสัญญา

๒.๑.๖.๒ อาคารมีการใช้สอยโดยต่อเนื่อง ไม่สามารถทำการก่อสร้างพร้อมกันทั้ง ๔๐ จุดได้ ต้องสลับการก่อสร้าง หน่วยเกี่ยวข้องต้องทำการประชาสัมพันธ์ให้ผู้ให้บริการทราบ

๒.๑.๖.๓ การก่อสร้างต้องสลับจุดก่อสร้างเพื่อให้ กระทบกับผู้ใช้อาคารน้อยที่สุด

๒.๑.๖.๔ ระยะเวลาโครงการ ๔ เดือน (ตามแผนงานนับจากได้รับพื้นที่และ ผู้รับจ้างแล้ว)

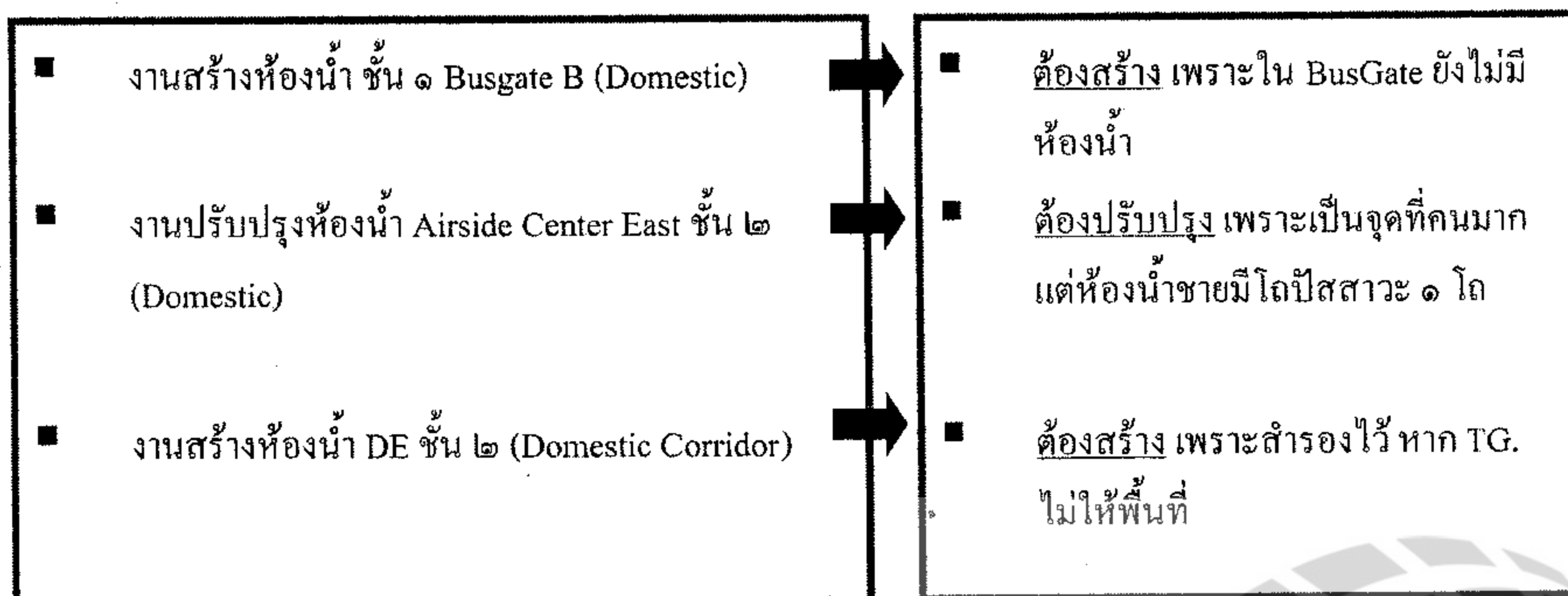
๒.๑.๖.๕ เร่งรัดกระบวนการจัดจ้าง, เซ็นสัญญาจ้าง, ตั้งกรรมการตรวจการจ้าง และผู้ควบคุมงานโดยเร็ว

๒.๑.๖.๖ พื้นที่ สร้างห้องน้ำ ต้องเร่งรัดและย้ายตามเวลา หากไม่สามารถได้พื้นที่ หรือไม่สามารถจัดจ้างโดยเร็วจะไม่แล้วเสร็จตามกำหนด

๒.๑.๖.๗ ใช้งบประมาณในการดำเนินการทั้งสิ้น ๕๔,๑๗๔,๕๐๐ บาท

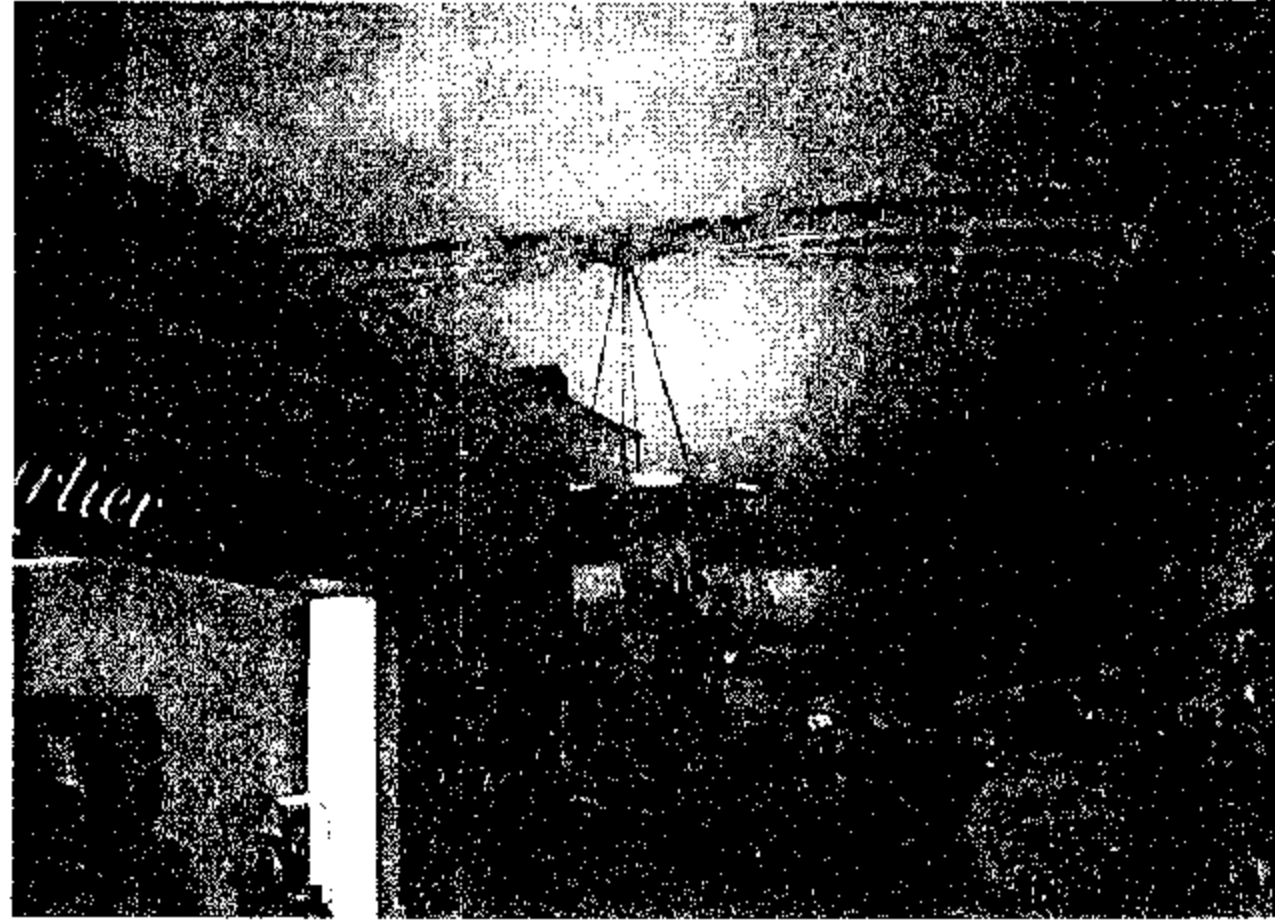
คำถามสำคัญ การย้ายเที่ยวบินภายในประเทศ แบบ Point – Point

ไปดอนเมือง มีผลต่องานปรับปรุงห้องน้ำ หรือไม่ ??

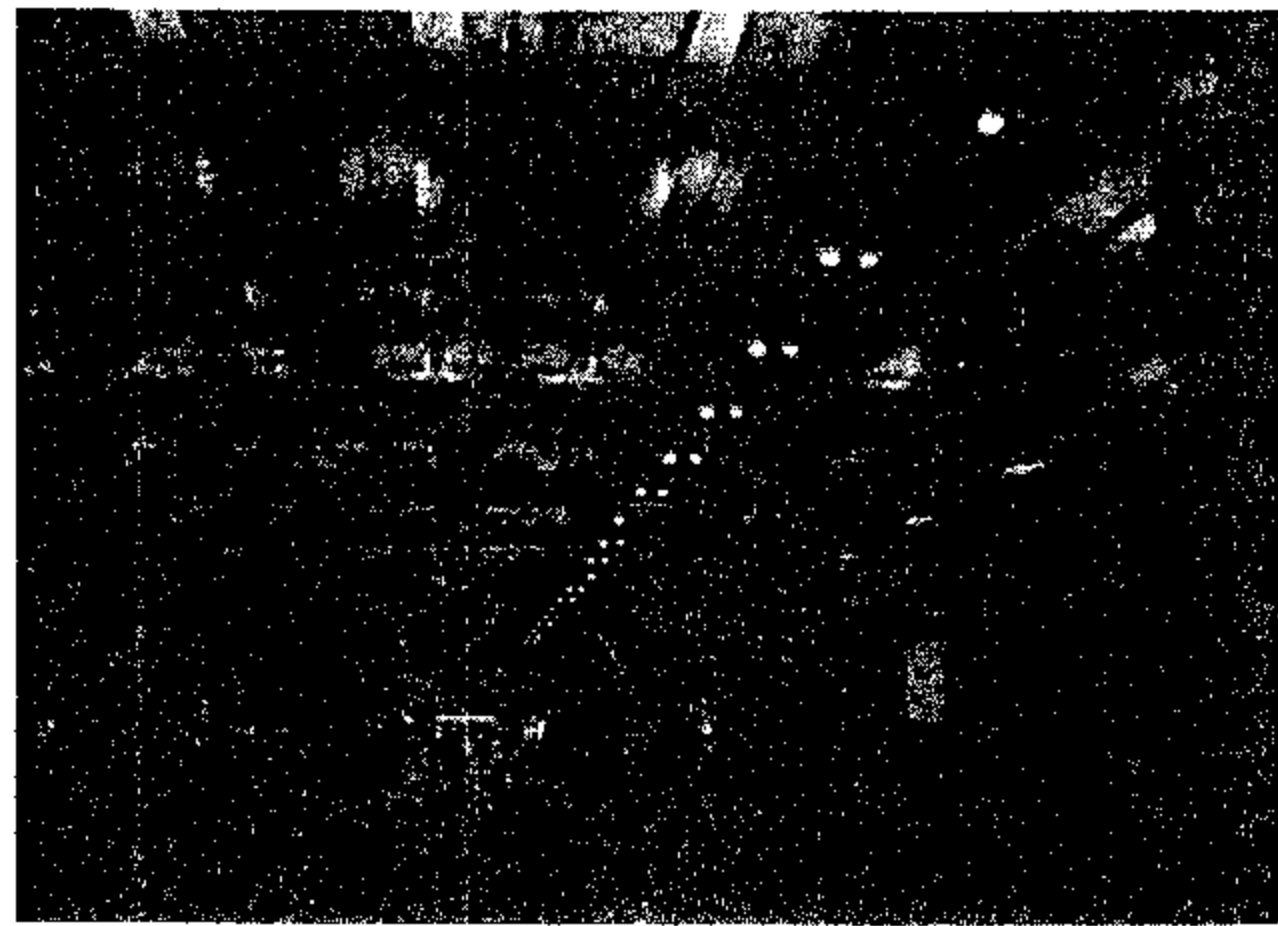


๒.๒ ระบบไฟฟ้าแสงสว่าง

๒.๒.๑ ระบบไฟฟ้าแสงสว่างทั้งสองอาคาร มีแสงสว่างไม่เพียงพอในบางพื้นที่ที่มีการแก้ไข โดยปรับโคมให้ส่องลง แต่บางพื้นที่ยังคงส่องขึ้น ในแนวทางเดิน และพื้นที่นั่งคอยมีแสงสว่างน้อยมาก จนไม่สามารถอ่านหนังสือได้ จึงเป็นอันตรายต่อสายตาและการเคลื่อนที่ของผู้โดยสารผู้มาใช้บริการ



รูปที่ ๑ แสดงการปรับเพิ่มแสงสว่างโดยการปรับมุมโคมไฟ



รูปที่ ๒ แสดงไฟส่องสว่างในแนวทางเดินอาคารผู้โดยสาร

๒.๒.๒ แสงสว่างในแนวทางเดินในอาคารผู้โดยสารขาเข้าไม่เพียงพอ เป็นแสงสลัว เนื่องจากแรงไฟสว่างต่ำและมีหลอดไฟฟ้าขาดหรือขัดข้องจำนวนมาก ประกอบกับผนังและเพดานไม่ได้ทาสี ตูสกปรก บรรยากาศขาเข้าจึงค่อนข้างมืดทึม ๆ สลดหดหู่ เหมือนสำนักงานที่เลิกงาน ปิดสำนักงานกลับบ้าน ไม่ใช่บรรยากาศของการทำงานเพื่อต้อนรับแขกผู้มาเยือน

ข้อเสนอแนะของคณะกรรมการฯ

- ๑.) จากการตรวจสอบสังเกตพบว่า หลอดไฟฟ้าขาด หรือระบบไฟฟ้าแสงสว่าง ขัดข้องจำนวนมาก ควรดำเนินการเปลี่ยนหลอดไฟฟ้าหรือซ่อมบำรุงให้ดีขึ้น
- ๒.) ควรเร่งปรับปรุงแสงสว่างในอาคารขาเข้าให้สว่างและชัดเจนมากขึ้นและเพิ่มสีฉันทบรรยากาศตามแนวทางเดินให้สดใส สร้างความประทับใจแก่ผู้โดยสารที่เดินทางเข้ามาประเทศไทยด้วย



LIRT

๒.๓ ระบบปรับอากาศและระบบระบายอากาศ

๒.๓.๑ เดิมระบบปรับอากาศได้ออกแบบไว้เป็นระบบ Chiller โดยให้การเดินท่อน้ำเย็นขนาด ๒,๐๐๐ ตัน จำนวน ๔ เครื่อง ตั้งไว้ฝั่งตะวันออก ๔ เครื่อง ฝั่งตะวันตก ๔ เครื่อง เวลาเปิดเครื่องจะเปิด ๖ เครื่อง สำรอง ๒ เครื่อง ต่อมาหลักการดังกล่าวเปลี่ยนไป เนื่องจาก บทม. ได้ทำสัญญาซื้อน้ำเย็นจากบริษัทผลิตไฟฟ้าและน้ำเย็น จำกัด (District Cooling System And Power Plant Co.,Ltd. = DCAP) ซึ่งเป็นบริษัทร่วมทุนระหว่าง ปตท. กฟผ. และ กฟน.

๒.๓.๑.๑ พื้นที่ปรับอากาศอาคาร Terminal ชั้น ๔ ขึ้นไป และอาคาร Concourse ใช้ระบบ Radiant Floor Cooling ส่วนพื้นที่ปรับอากาศอาคาร Terminal ชั้น ๑-๓ และอาคาร AIMS และอาคาร AOB ใช้ระบบ Conventional Cooling เครื่องทำน้ำเย็นตั้งอยู่อาคารจอดรถ มี ๒ ช่าง แต่ละช่างมีวาล์วเชื่อมต่อกัน จะตั้งอุณหภูมิในอาคารไว้ที่ $24^{\circ}\text{C} \pm 1^{\circ}\text{C}$ แต่บางที่วัดได้ 27°C

๒.๓.๑.๒ การติดตั้งแอร์ระบบนี้เป็นการประหยัดพลังงาน โดยนำน้ำเย็นไปที่พื้นมีอ่างน้ำเย็น แล้วเป่าลมเย็นขึ้นอาคาร ต้องเคลื่อนไหวร่างกายจึงจะรู้สึกเย็น หากอยู่กับที่ความร้อนในร่างกายจะออกมากลุมตัวทำให้รู้สึกร้อนเป็นระบบที่ในต่างประเทศใช้เป็น Heater เป็นแห่งแรกในเอเชียที่ใช้ระบบนี้

๒.๓.๑.๓ การออกแบบระบบปรับอากาศ ได้ออกแบบหลังคาสูง โดยใช้ น้ำเย็นหล่อความเย็นที่พื้น ความเย็นจากพื้นแผ่สูงขึ้นไปประมาณ ๓ เมตร หากความสูงมากกว่านั้น จะไม่มีความเย็นไม่ปล่อยความเย็นจากที่สูงลงมา เพราะหากระยะปล่อยความเย็นที่มีความสูงมากจะต้องใช้อุณหภูมิที่ต่ำมาก ทำให้สิ้นเปลืองพลังงาน

๒.๓.๑.๔ กรณีอุณหภูมิมีความเย็นไม่เพียงพอ เป็นปัญหาที่เกิดขึ้นเกิดจากระบบความเย็นไม่เท่ากัน เพราะระบบความเย็นที่ออกแบบไว้ทั้งฝั่งตะวันออกและฝั่งตะวันตกออกแบบไว้สำหรับอาคาร Main Terminal และอาคาร Concourse A-G เท่านั้น ไม่ได้เผื่อไว้สำหรับร้านค้า โรงแรมโนโวเทล และอาคาร AOB ซึ่งได้มีการเชื่อมต่อท่อน้ำเย็นไปใช้ในภายหลัง

๒.๓.๑.๕ บริษัท DCAP ส่งน้ำเย็น 5.5°C เข้าสู่ท่อน้ำเย็นในอาคาร ตามสัญญา น้ำเย็นต้องกลับเข้าสู่ระบบ 14°C จากการใช้งานตรวจสอบพบว่าคุณภาพซากกลับไม่เกิน 12°C สืบเนื่องจากความผิดปกติตามเส้นทางท่อน้ำเย็น เช่นการต่อเติมร้านค้าทำให้ท่อน้ำเย็นชำรุดและอุดตัน หรือการต่อเติมร้านค้าแล้วบดบังตู้ปล่อยความเย็นด้วย

- ทำการทดสอบ เมื่อ ก.ค.๕๙ ปรากฏว่าผ่านการทดสอบ ต่อมาผู้รับจ้างก่อสร้างอาคารมีการปรับวาล์ว ให้ บริษัท คิง เพาเวอร์ อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด และบริษัท การบินไทย จำกัด โดยไม่ได้แจ้ง ทอท. ให้ทำการ Rebalance ก่อน อาจทำให้อุณหภูมิไม่ได้มาตรฐานตามที่กำหนดกำลังผลิตน้ำเย็นอยู่ที่ ๒๑,๐๐๐ ตันความเย็น ขณะนี้กำลังผลิตยังไม่เต็มที่ หากมีการใช้ความเย็นเพิ่มขึ้น บริษัท DCAP สามารถผลิตเพิ่มเติมได้ตามต้องการภายหลังจากการตรวจสอบระบบทั้งหมดแล้ว

๒.๓.๑.๖ ส่วนการออกแบบประตูหมุน เป็นการออกแบบเพื่อป้องกันความเย็นออกนอกบริเวณอาคารโดยการสร้างความสมดุลในการเปิด/ปิดประตูก็ความเย็นภายในท่าอากาศยาน ประตูหมุนมีระบบ Safety เมื่อไปสัมผัสจะหยุด ผู้โดยสารขึ้นรถเข้ามา ประตูไม่เปิดจึงขึ้นรถชนกระเป๋าทะแถมประตูหมุน ทำให้กระจกแตก เจ้าหน้าที่จึงต้องหยุดระบบประตูหมุนโดยปิดตายแล้วไปเปิดประตูข้างไว้ตลอดเวลา ซึ่งปกติต้องปิดตายแทน ทำให้ความเย็นไม่เป็นไปตามแบบที่ออกแบบไว้ ความร้อนจากภายนอกเข้ามาในอาคาร ทำให้ความเย็นภายในอาคารไม่เพียงพอ

๒.๓.๒ ข้อเสนอแนะในการปรับปรุงและแก้ไข

๒.๓.๒.๑ ควรมีการปรับสมดุลของน้ำเย็นทั้งระบบใหม่โดยเร็ว เพื่อลดปัญหาเกี่ยวกับความเย็นในฤดูร้อนที่จะถึงนี้ โดยผู้ประกอบการที่ต่อระบบน้ำเย็นเพิ่มเติมจากระบบเดิม ต้องเป็นผู้ออกค่าใช้จ่ายเอง

๒.๓.๒.๒ หลังจากทำการปรับปรุงสมดุลของลมเย็นทั้งระบบแล้ว ต้องตรวจสอบและปรับสมดุลของลมเย็นที่จาก Displacement Diffuser ด้วย เนื่องจากลมที่จ่ายจาก Displacement Diffuser ยังขาดความสมดุลในบางจุด

๒.๓.๒.๓ ตรวจสอบระบบ Radiant Floor Cooling ว่ามีความสามารถในการทำความเย็นได้อย่างเพียงพอหรือไม่ และมีจุดใดที่ถูกปิดบ้างหรือไม่

๒.๓.๒.๔ ตรวจสอบระบบปรับอากาศทั้งหมด เนื่องจากปัจจุบันได้มีการเปลี่ยนแปลงแบบไปจากเดิมมากและมีการนำ Heatload เช่น หลอดแสงสว่างของผู้ประกอบการ, ตู้แช่, เตาไมโครเวฟ, Hot Plate เข้ามาใช้ภายในอาคารเป็นจำนวนมาก

๒.๓.๒.๕ เปลี่ยนประตูหมุนเป็นประตูบานเลื่อนอัตโนมัติแบบเก็บลมเย็นไว้ได้

๒.๓.๒.๖ จัดตั้งผู้เชี่ยวชาญเกี่ยวกับระบบปรับอากาศจากหน่วยงานภายนอก เช่น สภาวิศวกรแห่งประเทศไทย สมาคมวิศวกรระบบปรับอากาศแห่งประเทศไทย สมาคมสถาปนิกสยาม เป็นต้น เป็นคณะทำงานร่วมกับผู้บริหารและผู้รับผิดชอบของ ทอท. เพื่อทำการแก้ไขปัญหาให้ระบบปรับอากาศและระบบระบายอากาศภายในอาคารผู้โดยสาร และอาคารสะพานเทียบเครื่องบิน มีความเย็นถูกหลักสถาปัตยกรรมและวิศวกรรมโดยให้เป็นที่พึงพอใจของผู้ใช้บริการต่อไป

ความก้าวหน้าในการปรับปรุงแก้ไขตามข้อเสนอแนะของคณะกรรมการฯ

๑.) บริษัท จาร์ดีน จำกัด กำลังปรับสมดุลของน้ำเย็นทั้งระบบตั้งแต่วันที่ ๖ มีนาคม ๒๕๕๐ โดยบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และ บริษัท คิง เพาเวอร์ อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด จะร่วมกันออกค่าใช้จ่าย

๒.) หลังจากปรับปรุงสมดุลของลมเย็นแล้ว ต้องตรวจสอบระบบปรับอากาศทั้งหมด เนื่องจากการเปลี่ยนแปลงแบบไปจากเดิม

๒.๔ ระบบความปลอดภัย (Safety) ภายในอาคาร

๒.๔.๑ ระบบนิรภัยภายในอาคารผู้โดยสาร ซึ่งควบคุมโดยระบบควบคุมอาคาร (ขณะนี้ยังไม่ได้ตรวจรับงาน)

๒.๔.๑.๑ ประตูหนีไฟออกแบบเป็น Security มี Magnetic Lock หากไฟฟ้าดับ จึงจะเปิดได้

- กรณีฉุกเฉินอื่น มีระบบแจ้งฉุกเฉินโดยดึง Manual Fire Alarm System จะเปิดประตูออกได้
- ระบบแจ้งฉุกเฉิน ประกอบด้วย Heat Detection ทำงานร่วมกับระบบ CCTV จะมี Software สั่งให้ประตูเปิดโดยอัตโนมัติ และแจ้งเหตุไปยังห้องควบคุมระบบอาคาร แสดงจุดเพลิงไหม้ ซึ่งจะมีเจ้าหน้าที่ดับเพลิงและ รปภ. ประจำในท้องนี้ พร้อมปฏิบัติการแก้ไขปัญหา

- มีการติดตั้งหัวจ่ายน้ำดับเพลิงอัตโนมัติ (Sprinkler) ให้ครอบคลุมพื้นที่ทั้งหมด และติดตั้งเครื่องดับเพลิงตามจุดต่าง ๆ สามารถใช้งานในระบบ Manual โดยเจ้าหน้าที่ รปภ.

๒.๔.๑.๒ นอกจากนี้ยังสามารถเปิดประตูฉุกเฉิน โดยใช้ Scan บัตรของเจ้าหน้าที่ รปภ. อีกทางหนึ่งด้วย

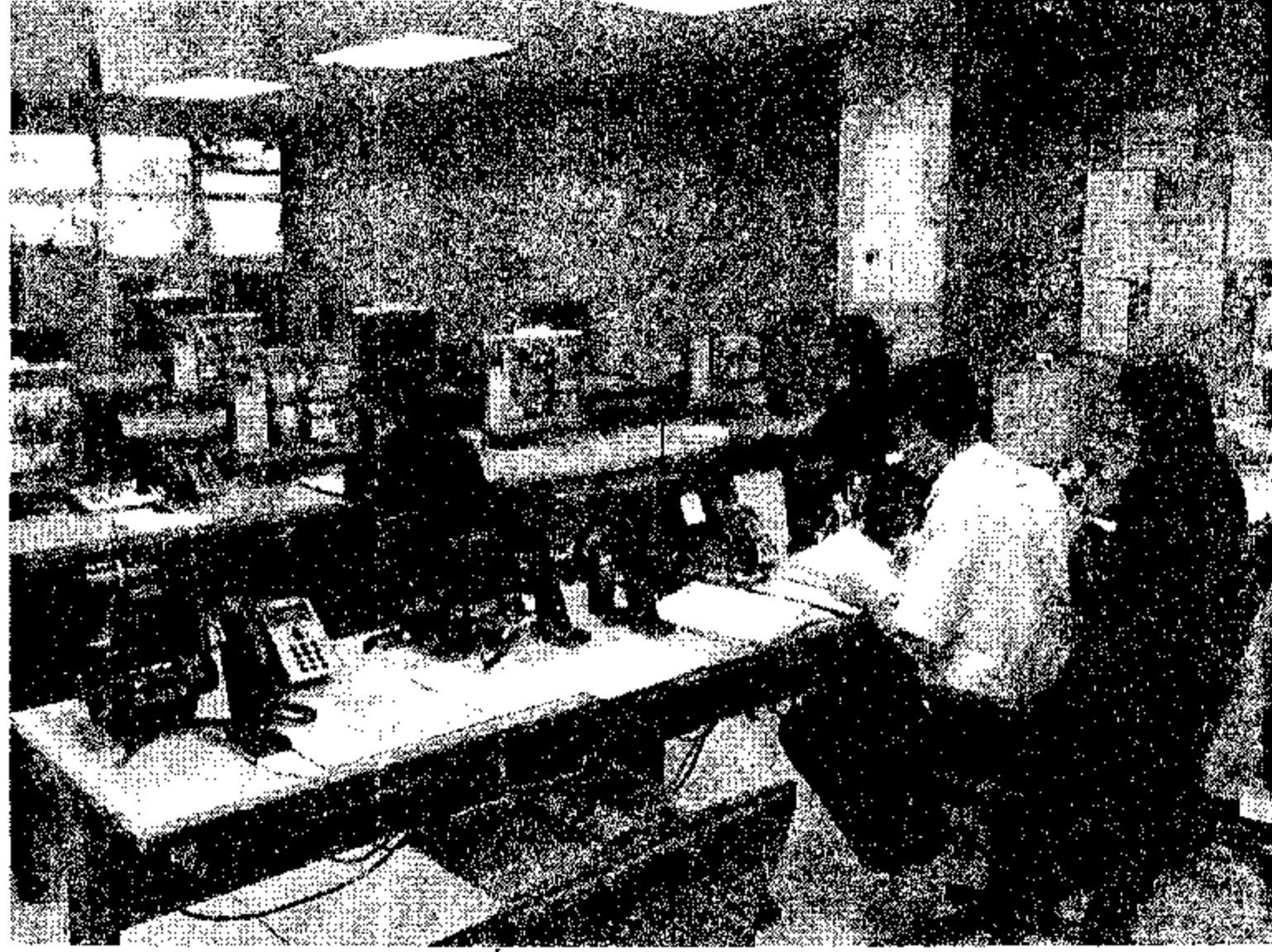
๒.๔.๑.๓ จากการตรวจสอบของคณะอนุกรรมการฯ

- ระบบป้องกันอัคคีภัยและระบบดับเพลิงอัตโนมัติ ยังไม่มีการทดสอบการใช้งานอย่างเต็มระบบ หัวจ่ายน้ำดับเพลิงอัตโนมัติ ไม่สามารถทำงานได้บางจุด

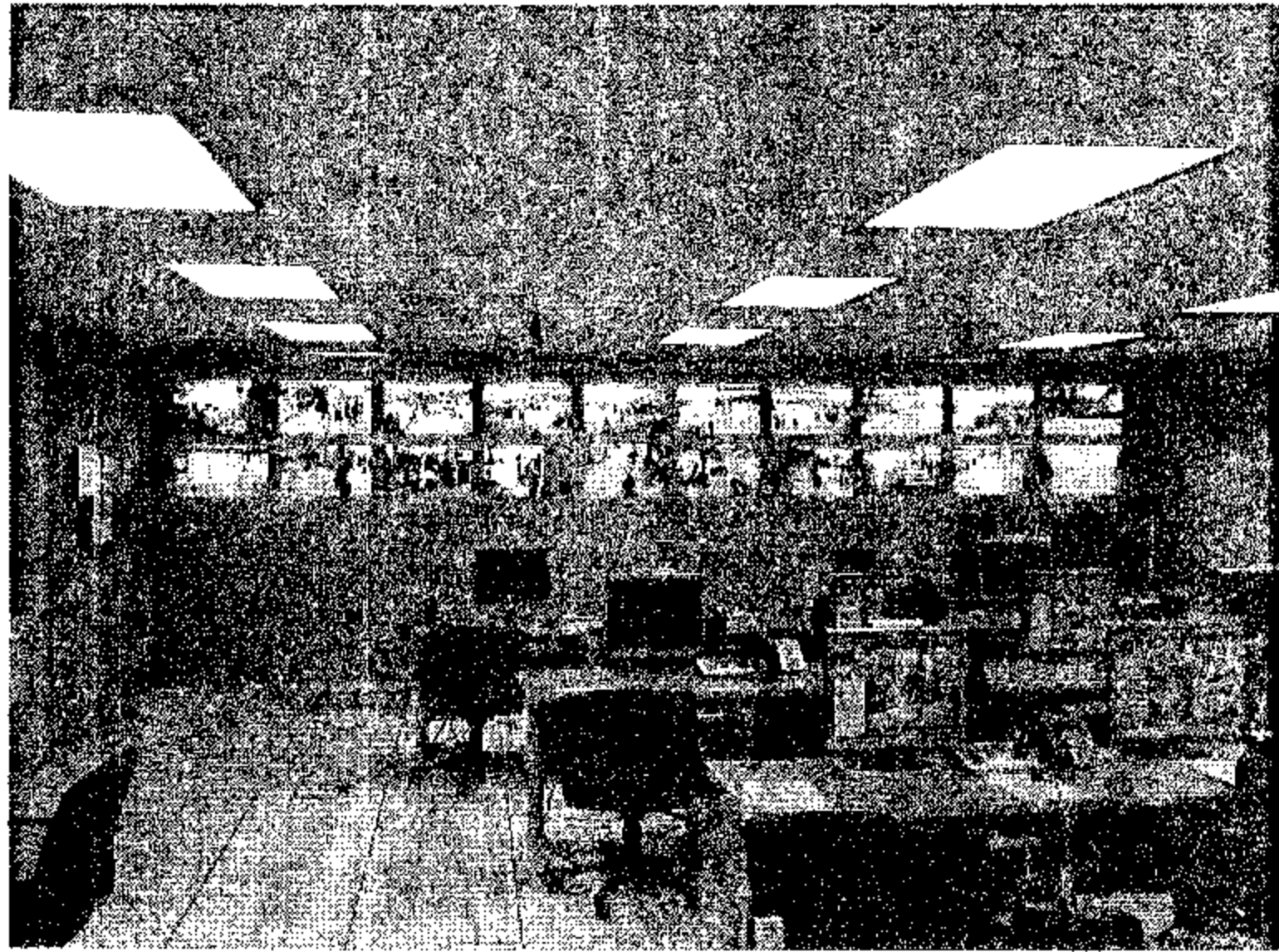
- บุคลากรของ ทอท. เช่น รปภ. ยังไม่ทราบจุดติดตั้งระบบ Manual Fire Alarm

๒.๔.๒ การควบคุมการเปิด-ปิดประตูฉุกเฉินสำหรับเป็นช่องทางหนีไฟ มีข้อขัดข้อง ดังนี้

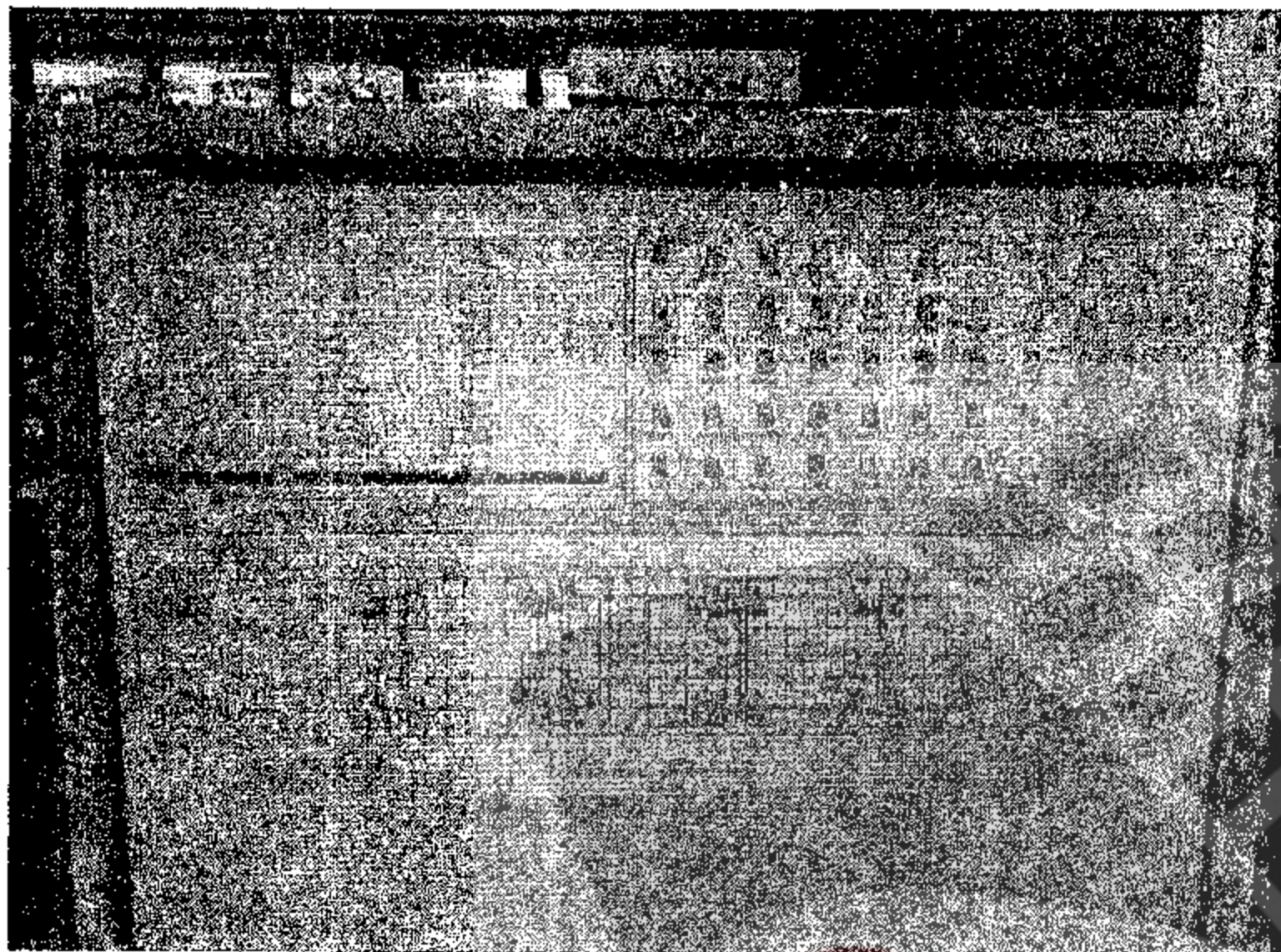
๒.๔.๒.๑ ประตูฉุกเฉินในอาคารผู้โดยสารจะปิดตลอดเวลาและล็อกประตูด้วยระบบไฟฟ้าซึ่งสามารถเปิดได้เมื่อมีการตัดกระแสไฟฟ้า หากเกิดไฟไหม้ โดยไม่ได้มีสาเหตุมาจากไฟฟ้าลัดวงจร (สาเหตุเกิดจากไฟไหม้ส่วนอื่น ๆ เช่น เคาน์เตอร์ขายของ ร้านประกอบอาหาร) ซึ่งไม่มีความจำเป็นต้องตัดกระแสไฟฟ้า ระบบเปิดประตูฉุกเฉินจะทำงานได้ต่อเมื่อมีการแจ้งหมายเลขประตูไปยังศูนย์ควบคุม (รูปที่ ๑-๓) ซึ่งด้านนอกของประตูไม่มีแผ่นแสดงหมายเลขดังกล่าว โดยมีติดตั้งเฉพาะด้านในประตูเท่านั้น (รูปที่ ๔-๕) ทำให้การแจ้งการขอเปิดไม่สามารถแจ้งหมายเลขประตูต่อศูนย์ควบคุมได้



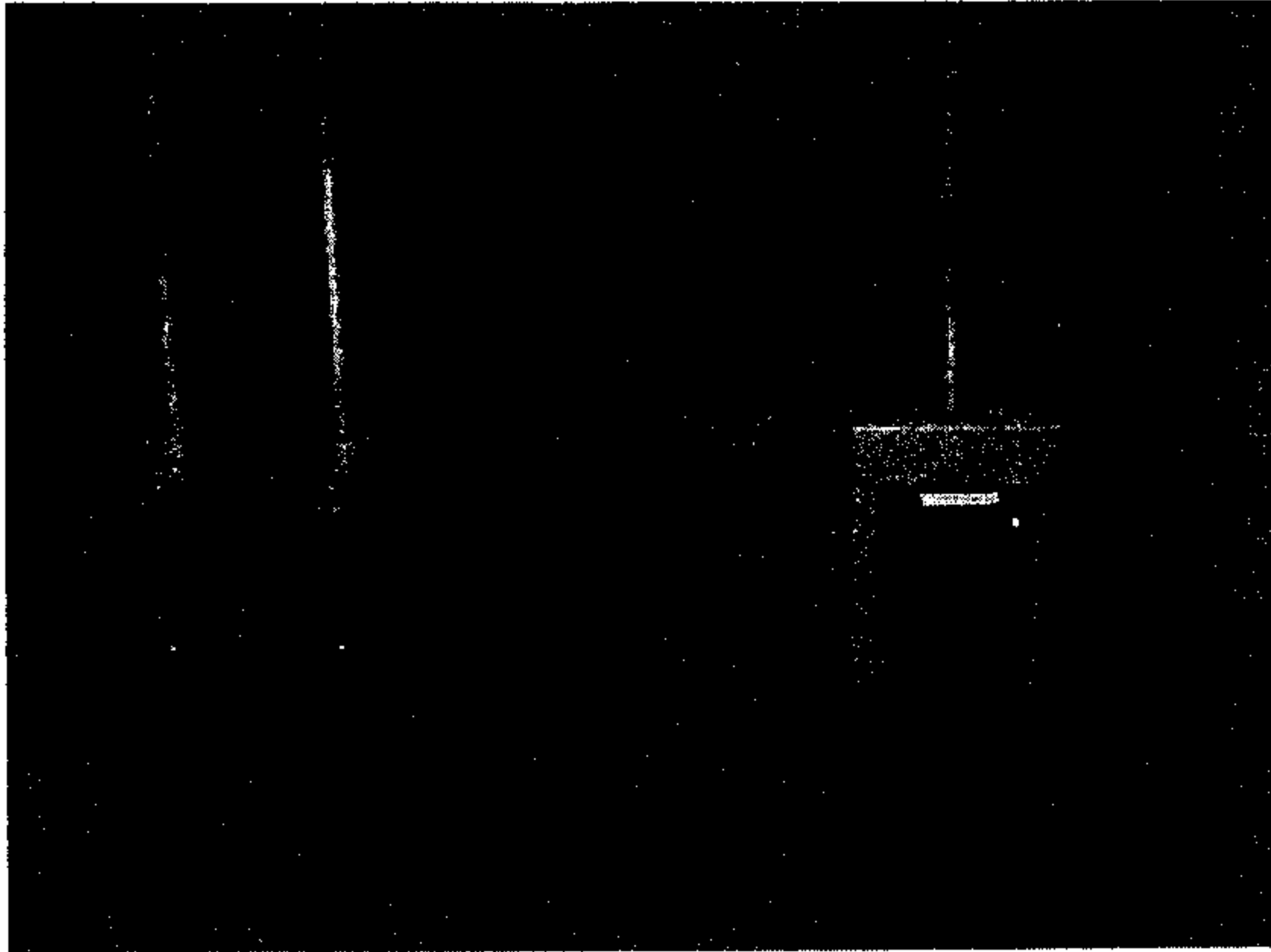
รูปที่ ๑ แสดงห้องควบคุม



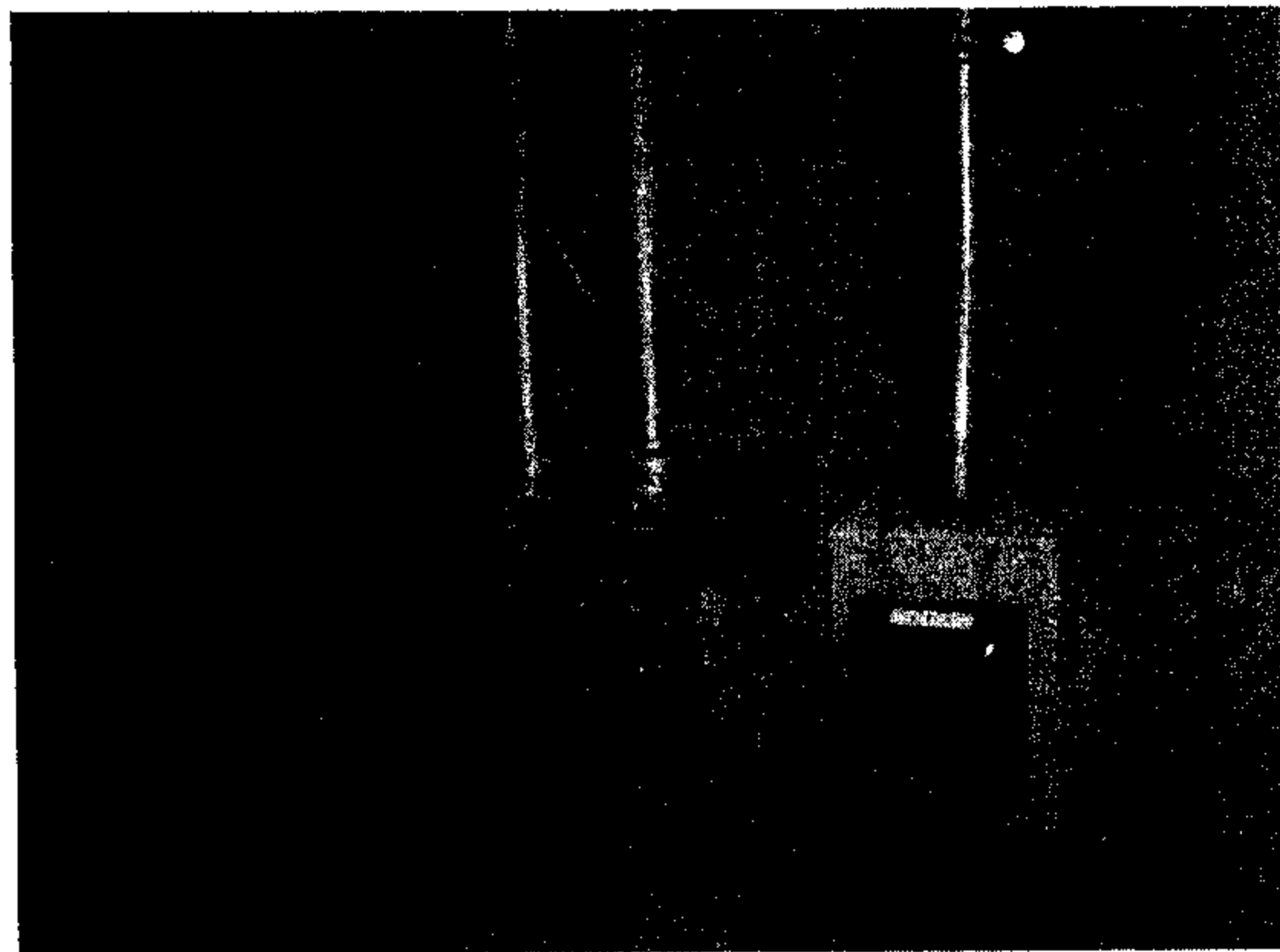
รูปที่ ๒ แสดงจอมอนิเตอร์ในศูนย์ควบคุม



รูปที่ ๓ แสดงแผนผังประตูฉุกเฉินในจอคอมพิวเตอร์

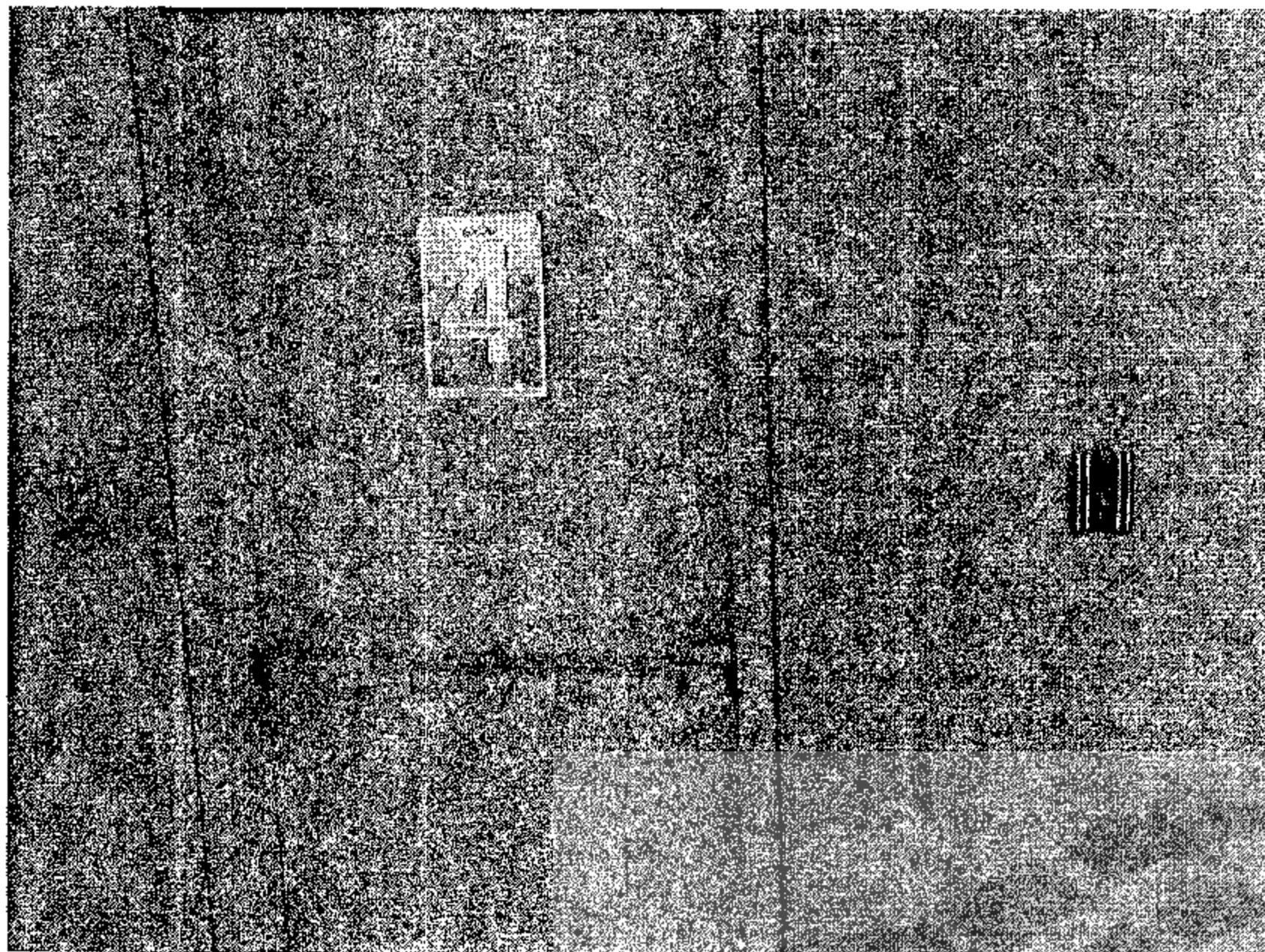
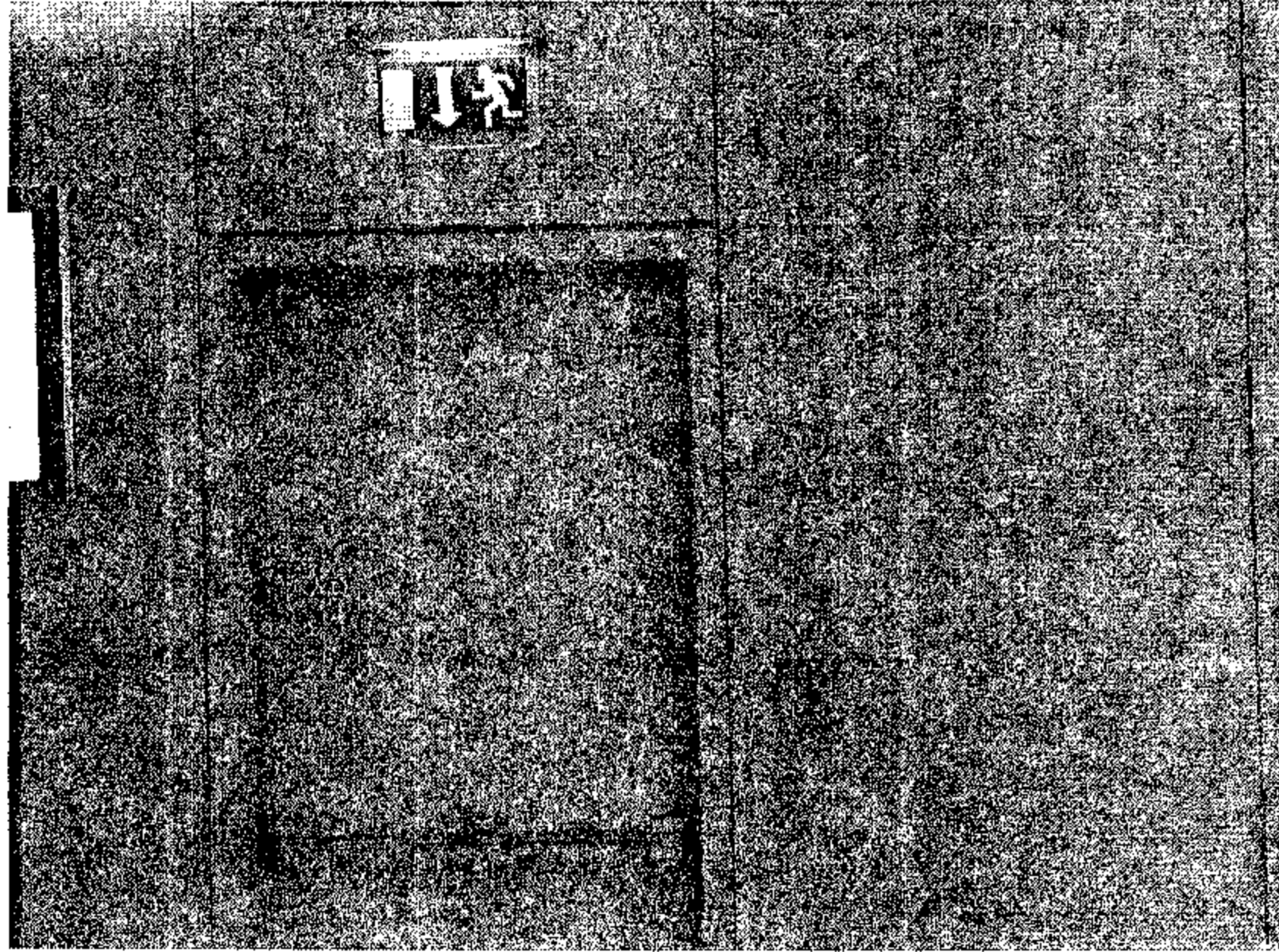


รูปที่ ๔ แสดงแผ่นหมายเลขประตูซึ่งอยู่ด้านในประตูหนีไฟ



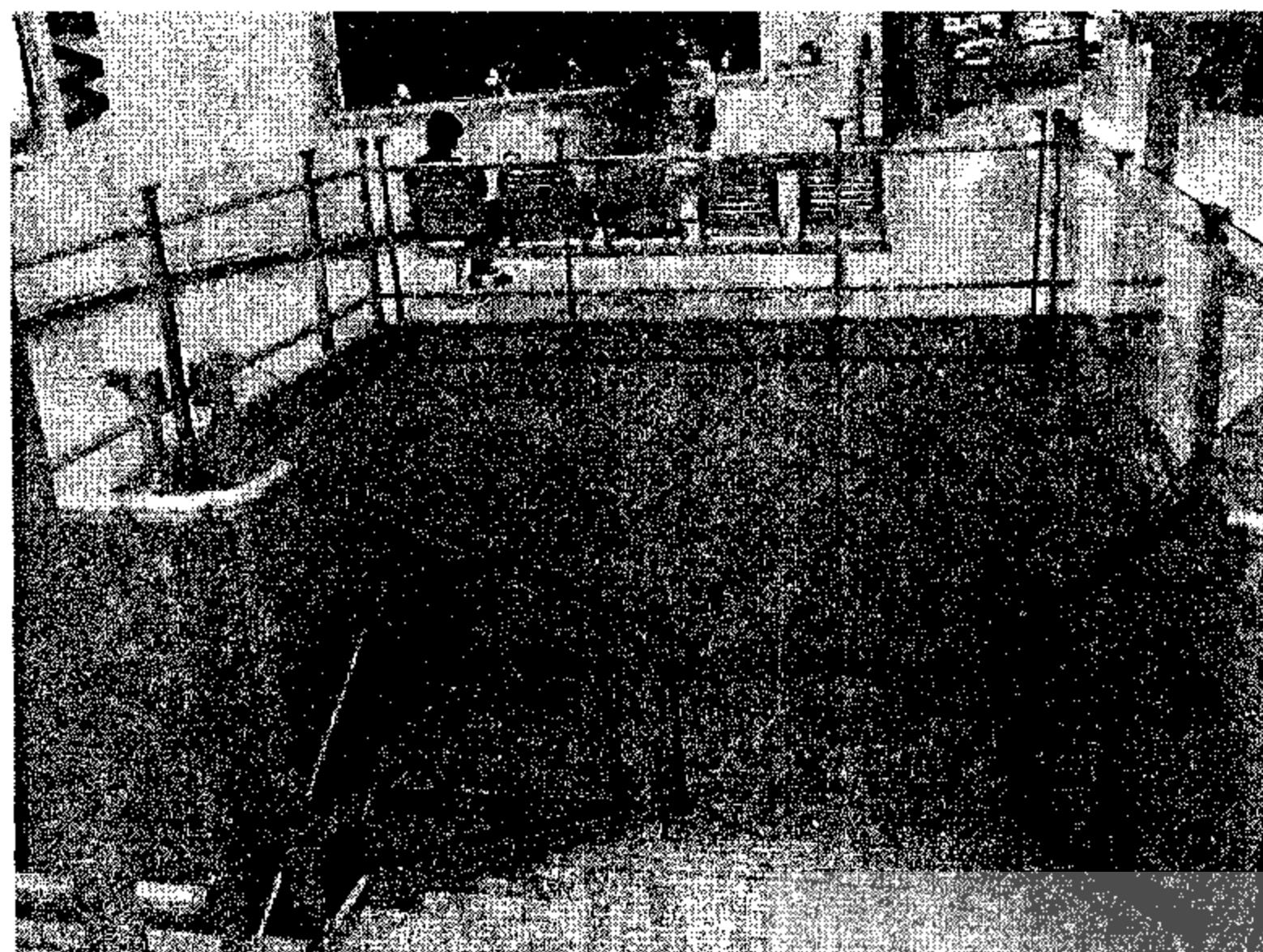
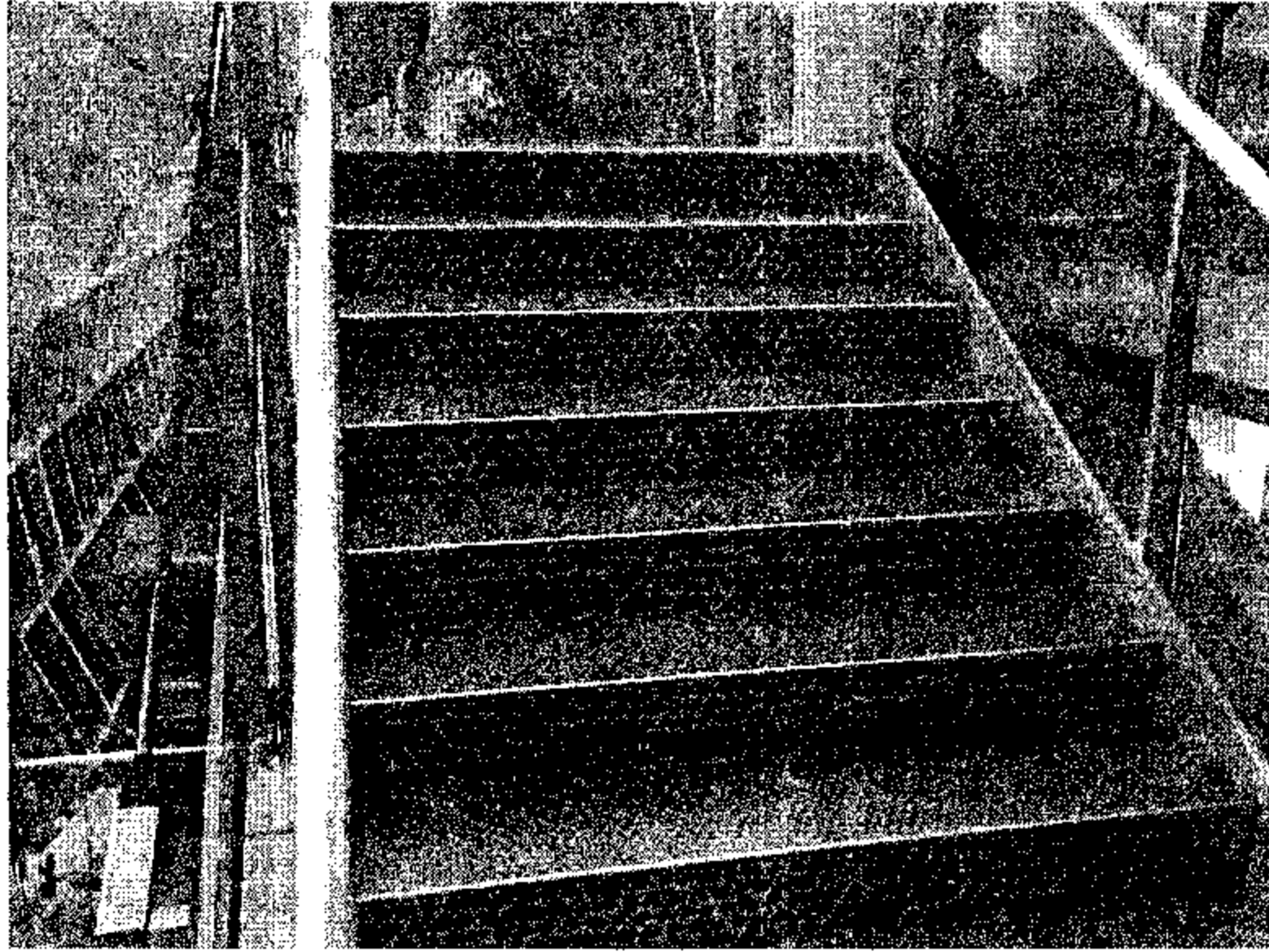
รูปที่ ๕ แสดงแผ่นหมายเลขประตูซึ่งอยู่ด้านในประตูหนีไฟ

๒.๔.๒.๒ ประตูฉุกเฉินบางจุดในอาคารผู้โดยสารจะสามารถเปิดประตูได้โดยใช้การ Scan บัตรเจ้าหน้าที่ และเมื่อตรวจสอบการเปิดประตูหนีไฟ โดยการใช้บัตร Scan พบว่า ในบางครั้งและบางจุดไม่สามารถเปิดประตูได้ รวมทั้งในบางประตูไม่มีที่ Scan บัตร (รูปที่ ๕-๖) หากมีข้อขัดข้องดังกล่าว จะเกิดความสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สินค่อนข้างมากในกรณีเกิดเพลิงไหม้



รูปที่ ๖ - ๗ แสดงประตูหนีไฟซึ่งไม่มีที่ Scan บัตรเพื่อเปิดประตู

๒.๔.๒.๓ ช่องทางหนีไฟภายในอาคารผู้โดยสาร บันไดและราวบันไดทำด้วยวัสดุประเภทโลหะ ทำให้เมื่อต้องใช้ช่องทางดังกล่าวกรณีเกิดเพลิงไหม้ จะกระทำได้อลำบาก เนื่องจากวัสดุดังกล่าวอาจจะมีอุณหภูมิที่สูงขึ้นกว่าปกติในขณะเกิดเพลิงไหม้ (รูปที่ ๘ - ๙)



รูปที่ ๘-๙ แสดงบันไดหนีไฟที่ทำด้วยวัสดุประเภทโลหะ

๒.๔.๓ ป้ายแสดงทางหนีไฟบางจุด ไม่มีการต่อไฟฟ้าฉุกเฉิน (Emergency Line) เข้ากล่องแสดงสัญลักษณ์ ทำให้สังเกตเห็นไม่ชัดเจน กรณีเกิดเพลิงไหม้ ในขณะต้องทำการตัดกระแสไฟฟ้า (รูปที่ ๑๐) โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเวลากลางคืน รวมทั้งระบบไฟฟ้าฉุกเฉินในบางพื้นที่ ไม่สามารถส่องสว่าง ในบริเวณที่จำเป็นต้องใช้งานในกรณีมีการอพยพหนีภัยได้ด้วย



รูปที่ ๑๐ แสดงป้ายช่องทางหนีไฟที่ยังไม่ต่อกระแสไฟฟ้า

๒.๔.๔ ช่องทางเดินไม่มีการติดตั้งป้ายแสดงทางหนีไฟ ทำให้ไม่ทราบช่องทางหนีไฟ (รูปที่ ๑๑- ๑๓)



รูปที่ ๑๑ แสดงช่องทางเดินซึ่งไม่มีป้ายแสดงทางหนีไฟ



รูปที่ ๑๒ แสดงช่องทางเดินซึ่งไม่มีป้ายแสดงทางหนีไฟ

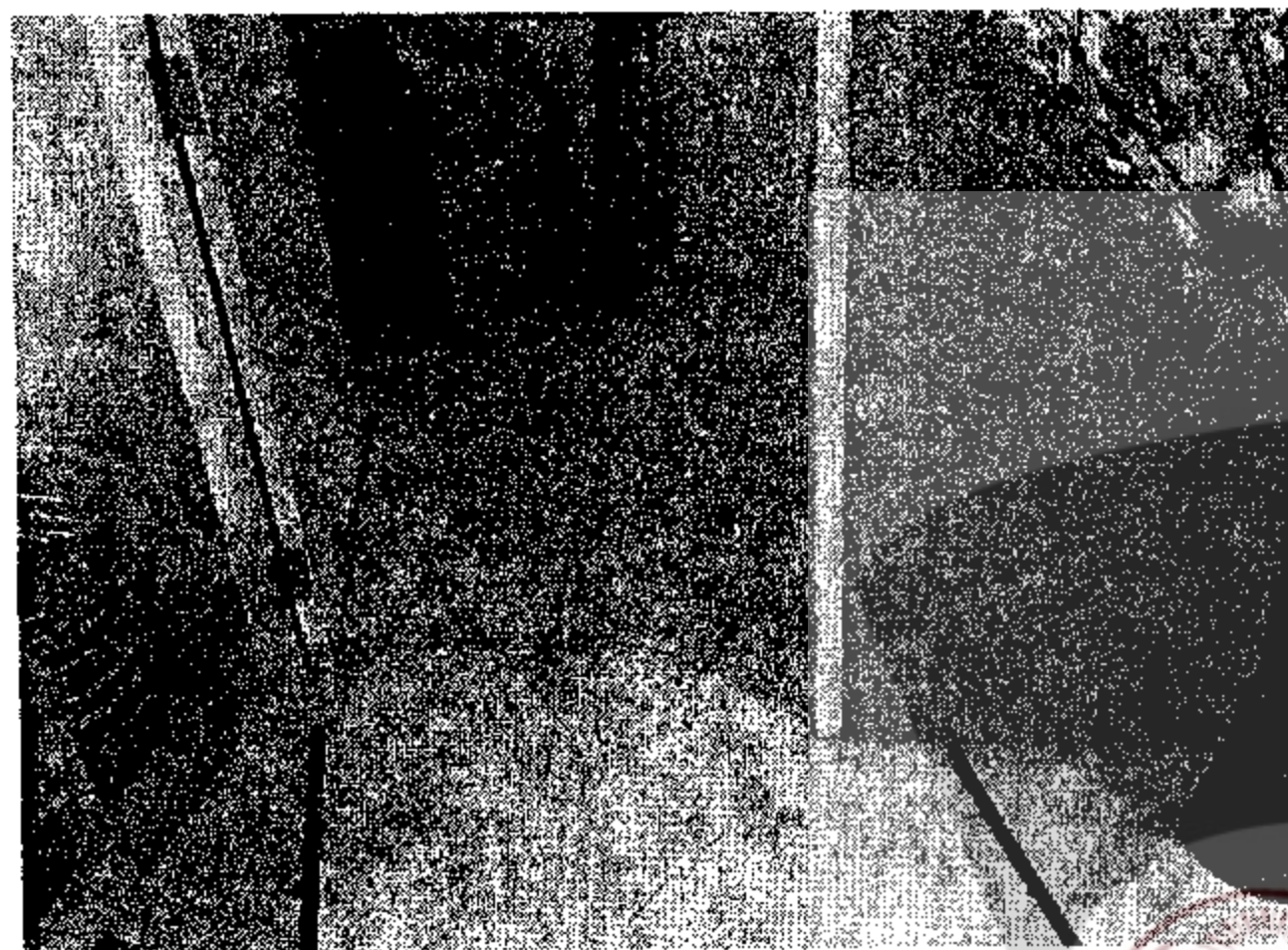


รูปที่ ๑๓ แสดงช่องทางเดินซึ่งไม่มีป้ายแสดงทางหนีไฟ

๒.๔.๕ ช่องทางหนีไฟที่มีอยู่ตามร้านค้า ในเขตพื้นที่ของ บริษัท คิง เพาเวอร์
อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด มีข้อขัดข้อง ดังนี้

๒.๔.๕.๑ ประตูที่สร้างใหม่และทางหนีไฟมีระยะความกว้างไม่ถึง ๙๐ เซนติเมตร

(รูปที่ ๑๔) ตามมาตรฐาน



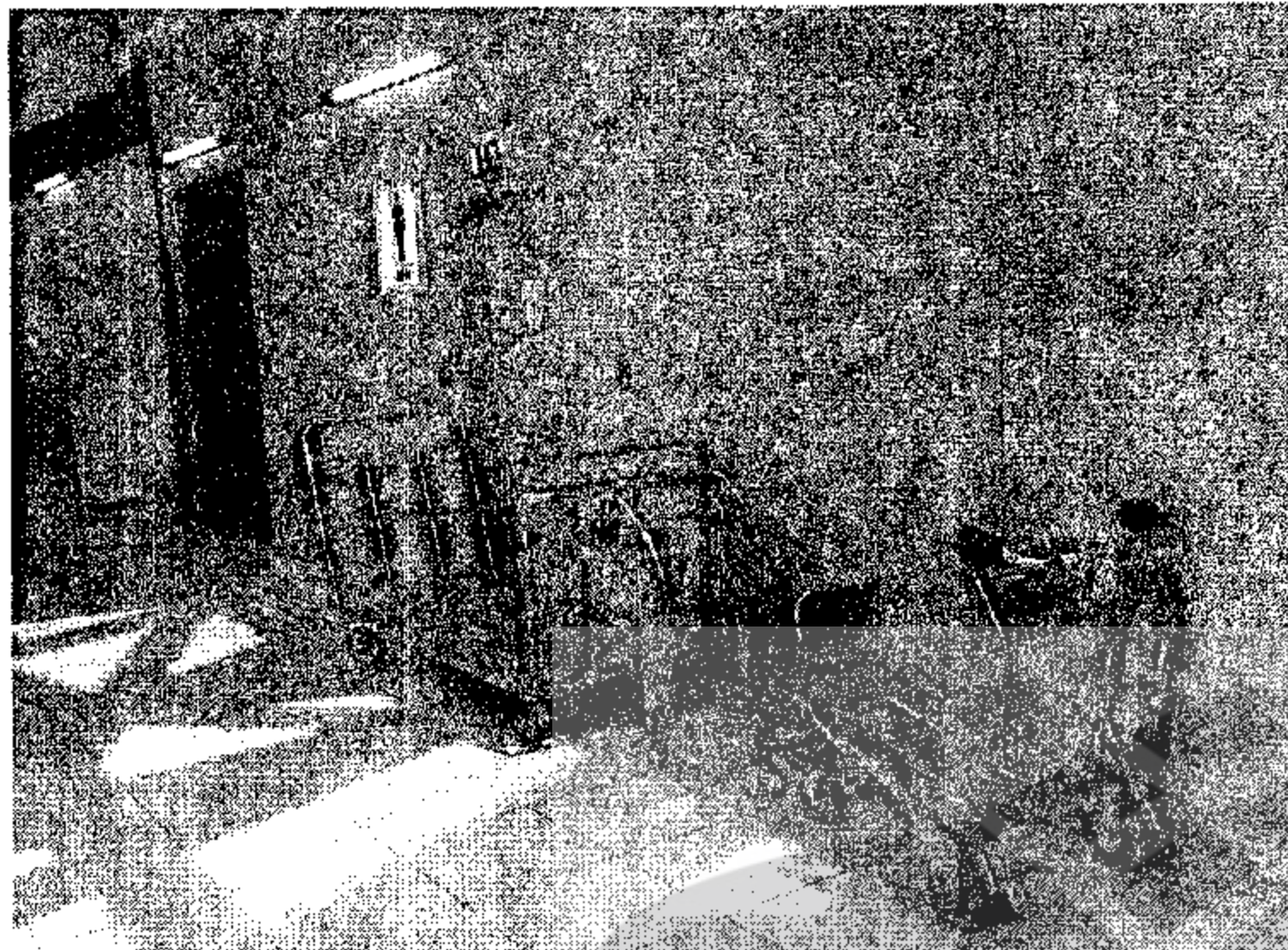
รูปที่ ๑๔ แสดงประตูหนีไฟที่ไม่ได้มาตรฐาน

๒.๔.๕.๒ การตั้งร้านกีดขวางช่องทางหนีไฟ (รูปที่ ๑๕)



รูปที่ ๑๕ แสดงการตั้งร้านกีดขวางช่องทางหนีไฟ

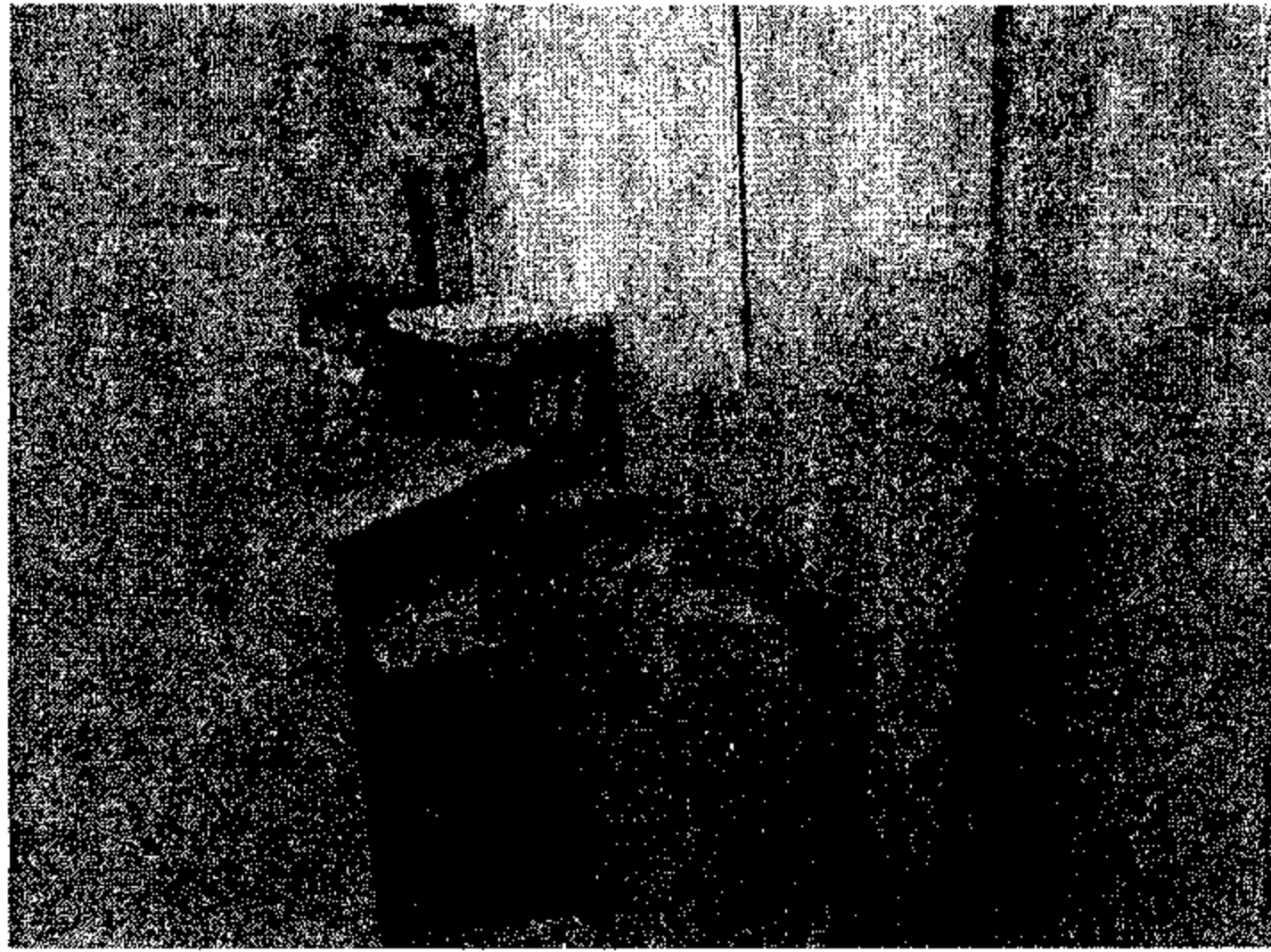
๒.๔.๕.๓ บริเวณประตูหนีไฟมีการวางสิ่งของกีดขวาง ทำให้เป็นอุปสรรคในการใช้งาน (รูปที่ ๑๖-๑๘) มีการนำสิ่งของมาวางและกีดขวางทางหนีภัย/หนีไฟ เช่น กล้องสินค้า เฟอร์นิเจอร์ร้านค้า รถเข็นทำความสะอาด รถเข็นสินค้า อุปกรณ์ทำความสะอาด บางพื้นที่ขรุขระ และสิ่งอาจทำให้ไม่สะดวก และอาจเกิดอันตรายขณะใช้งานได้



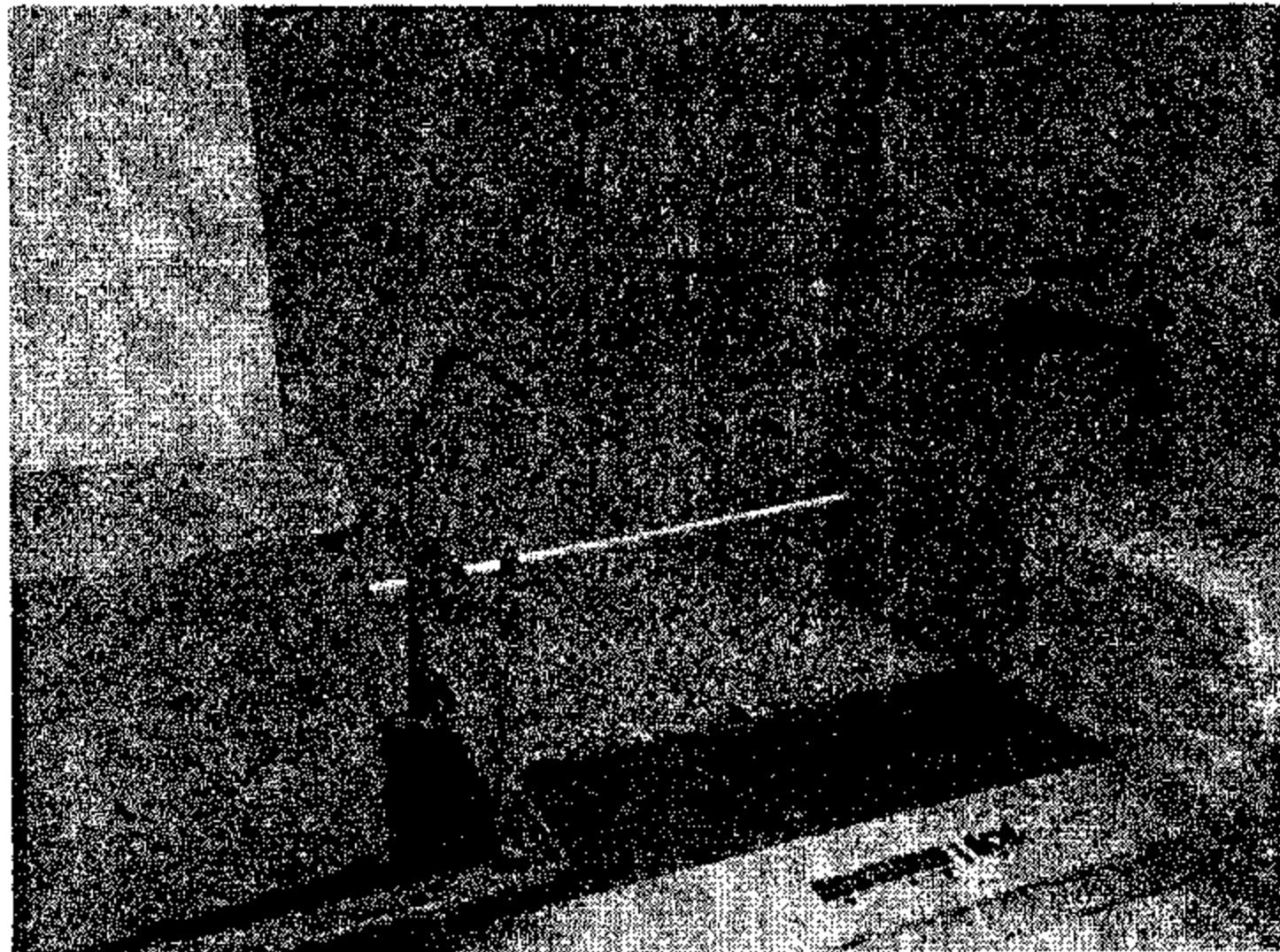
รูปที่ ๑๖ แสดงประตูหนีไฟที่มีสิ่งกีดขวาง



LIRT



รูปที่ ๑๗ แสดงประตุนีไฟที่มีสิ่งกีดขวาง



รูปที่ ๑๘ แสดงประตุนีไฟที่มีสิ่งกีดขวาง

๒.๔.๕.๔ ทางหนีไฟที่กำหนดไว้ชัดเจน และมีการวางเคาน์เตอร์ขายของ
กีดขวาง (รูปที่ ๑๗ - ๒๑)



รูปที่ ๑๙ แสดงทางหนีไฟที่ชัดเจนและมีเคาน์เตอร์กีดขวาง



รูปที่ ๒๐ แสดงทางหนีไฟที่คดเคี้ยวและมีเคาน์เตอร์กีดขวาง



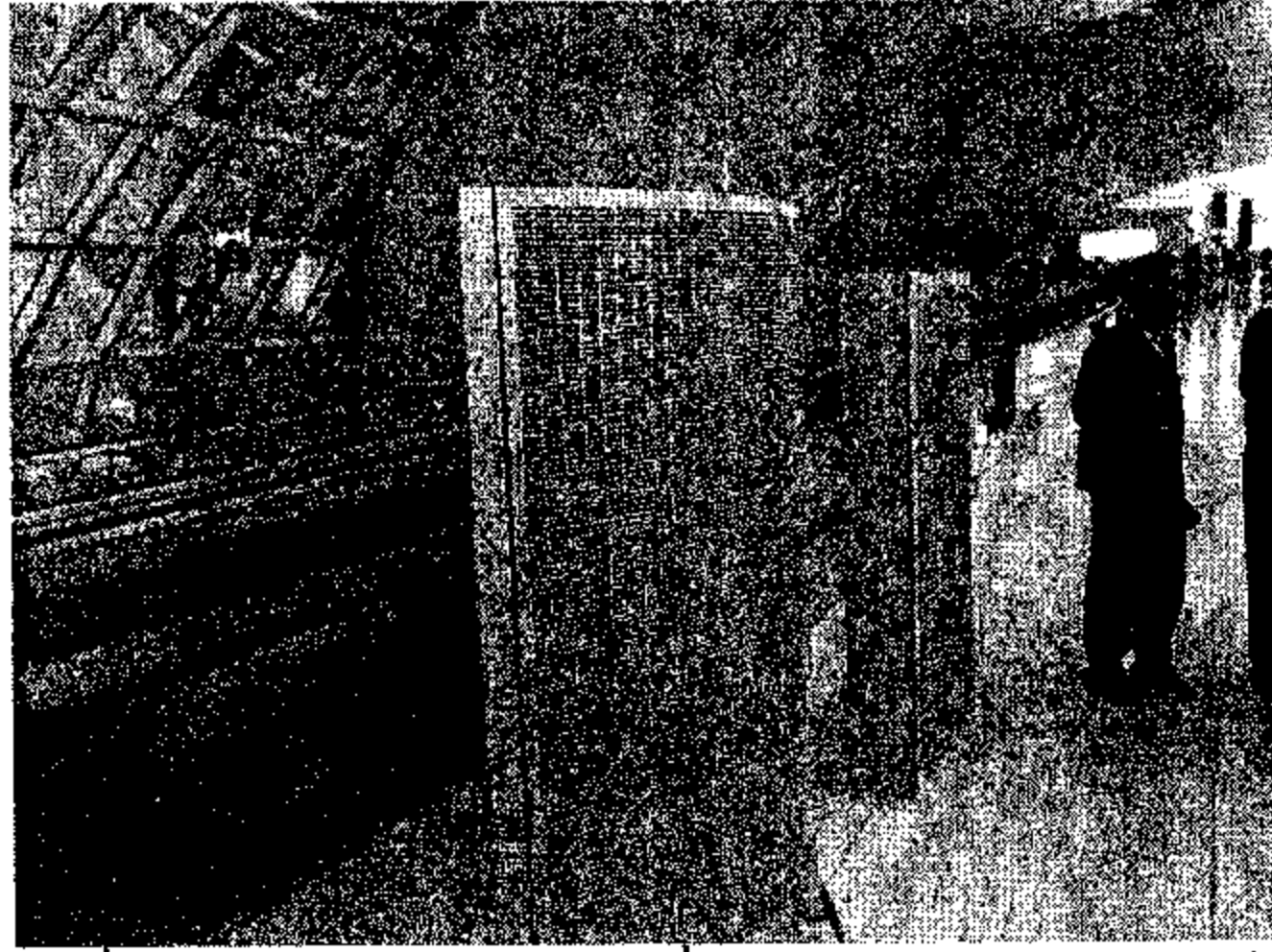
รูปที่ ๒๑ แสดงทางหนีไฟที่คดเคี้ยวและมีเคาน์เตอร์กีดขวาง

๒.๔.๖ ตู้เก็บอุปกรณ์ดับเพลิง บริเวณทางเดิน มีข้อขัดข้อง ดังนี้

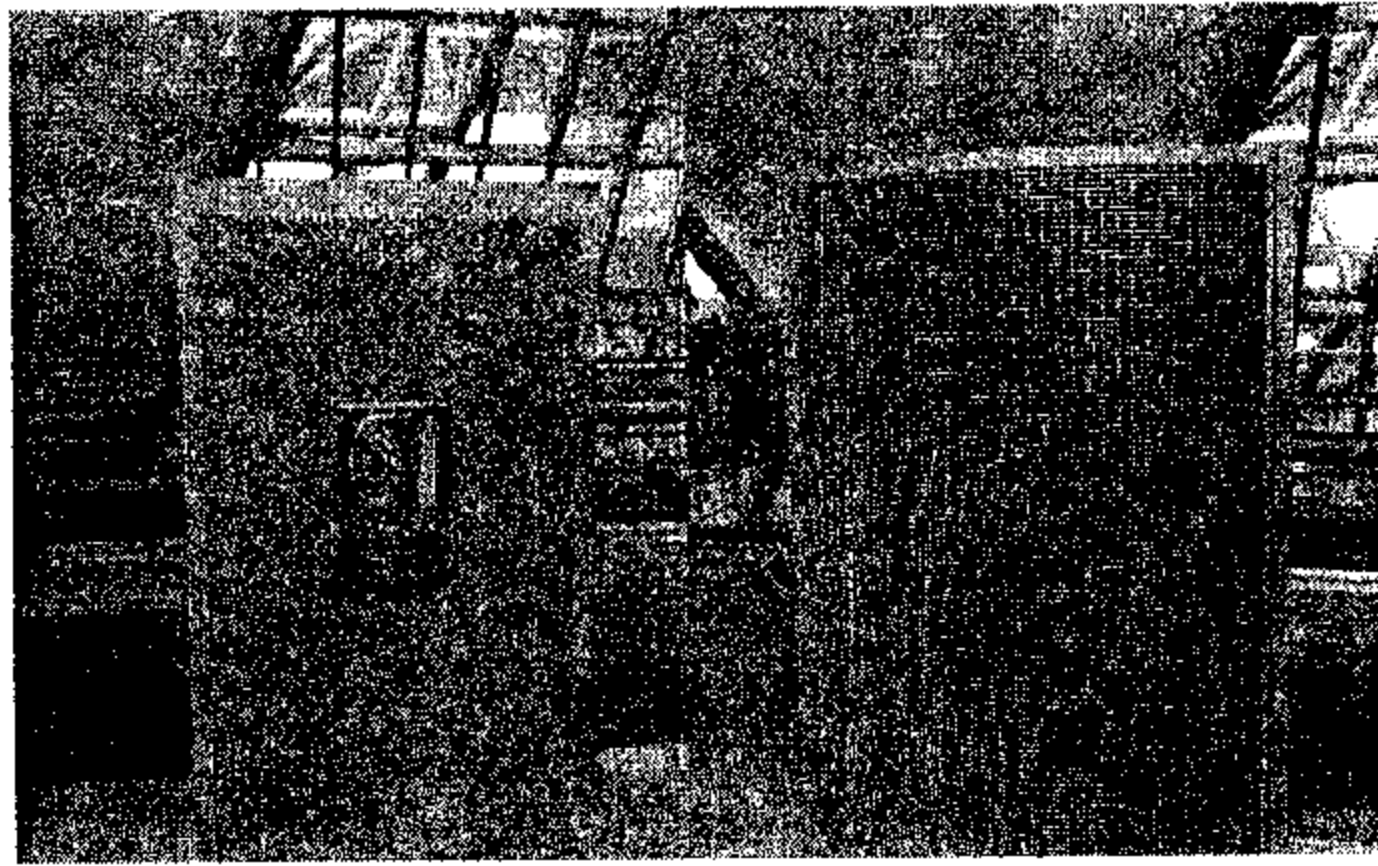
๒.๔.๖.๑ ตู้เก็บอุปกรณ์ดับเพลิง มีลักษณะใกล้เคียงกับตู้ปล่อยความเย็นตามทางเดิน มีเพียงป้ายสีแดงติดอยู่เท่านั้น ซึ่งสังเกตได้ยาก ควรจัดทำป้ายแสดงตำแหน่งของตู้เก็บอุปกรณ์ดังกล่าวในบริเวณทางเดิน เพื่อให้ง่ายต่อการค้นหาเมื่อต้องการใช้งานอุปกรณ์ดับเพลิงภายในตู้ดังกล่าว (รูป ๒๒ - ๒๔)



รูปที่ ๒๒ แสดงตู้ดับเพลิงเมื่อวางใกล้ตู้ปล่อยความเย็น



รูปที่ ๒๓ แสดงตู้ดับเพลิงเมื่อวางใกล้ตู้ปล่อยความเย็น



รูปที่ ๒๔ แสดงการเปรียบเทียบทั้งสองตู้

๒.๔.๖.๒ ตู้เก็บอุปกรณ์ดับเพลิงบางตู้ไม่มีป้ายแสดงชนิดของตู้ติดอยู่ ทำให้ไม่ทราบได้ว่าเป็นตู้เก็บอุปกรณ์ดับเพลิง (รูปที่ ๒๕ - ๒๖)



รูปที่ ๒๕ แสดงตู้เก็บอุปกรณ์ดับเพลิงที่ไม่มีป้ายสัญลักษณ์



รูปที่ ๒๖ แสดงตู้เก็บอุปกรณ์ดับเพลิงจากรูป ๒๕

๒.๔.๗ จากการสอบถามเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย บางจุดไม่ทราบตำแหน่งอุปกรณ์ดับเพลิงประจำจุดในพื้นที่ที่รับผิดชอบรักษาการณ์ ทำให้หากมีความจำเป็นต้องใช้อุปกรณ์ดับเพลิงระงับเหตุไฟไหม้ในเบื้องต้นอาจจะทำได้ล่าช้า ซึ่งจะก่อให้เกิดความเสียหายในวงกว้าง

๒.๔.๘ ทำอากาศยานสุวรรณภูมิยังไม่มีแผนอพยพหนีภัย เพื่อใช้ในการอพยพผู้โดยสารออกจากอาคารอย่างเป็นระบบ เพื่อลดการสูญเสียชีวิตในกรณีที่เกิดเพลิงไหม้หรืออุบัติเหตุและเหตุฉุกเฉินต่าง ๆ

๒.๔.๙ ระบบป้องกันอัคคีภัย ระบบดับเพลิงอัตโนมัติ และระบบแจ้งเตือนภัย ยังไม่มีการทดสอบการใช้งานอย่างเต็มระบบ

ระบบป้องกันอัคคีภัยและระบบดับเพลิงอัตโนมัติ เช่น ระบบตรวจจับอุณหภูมิ ระบบตรวจจับควันไฟ ระบบ Sprinkler และระบบควบคุมด้วยมือ เช่น สายดับเพลิง การใช้ถังดับเพลิง รวมทั้งระบบแจ้งเตือนภัย ยังไม่มีการทดสอบการใช้งาน ทั้งนี้ เนื่องจากระบบควบคุมอาคาร (SCADA = Supervision Control and Data Acquisition) ที่เป็นอิเล็กทรอนิกส์ ยังไม่สมบูรณ์ครบถ้วน ไม่สามารถตรวจสอบเหตุการณ์ได้ทันที ระบบพัดลมระบายควัน ยังไม่สามารถควบคุมได้ ๑๐๐ % อาจไม่ทำงาน เมื่อต้องการ และเมื่อทำงานผิดพลาดจะมีความลำบากในการปิดการเดินเครื่อง ประกอบกับทำอากาศยานสุวรรณภูมิยังไม่มีแผนอพยพหนีภัยเพื่อใช้อพยพประชาชนออกจากอาคารผู้โดยสารอีกด้วย

ข้อเสนอแนะ

การที่ระบบต่าง ๆ ในระบบนิรภัยของอาคารผู้โดยสารทำอากาศยานสุวรรณภูมิ ยังไม่มีการตรวจรับ ยังไม่มีการทดสอบระบบอย่างเต็มรูปแบบ ยังไม่มีการฝึกซ้อมตรวจสอบการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่กับอุปกรณ์ต่าง ๆ รวมทั้งยังไม่มีแผนปฏิบัติเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉินต่าง ๆ นั้น อาจเป็นเพราะเร่งรีบเปิดใช้สนามบินและอาคารผู้โดยสารจนเกินไป ทำให้ไม่สามารถตรวจสอบอุปกรณ์ระบบนิรภัยและจัดทำแผนการปฏิบัติรองรับได้ทัน จึงอาจเป็นข้อขัดข้องที่ก่อให้เกิดผลเสียหายอย่างร้ายแรงในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุขึ้นภายในอาคารผู้โดยสาร

ทอท. จึงควรเร่งตรวจสอบระบบควบคุมอาคารและระบบนิรภัยในอาคารทำอากาศยานสุวรรณภูมิให้ทำงานได้ถูกต้องครบถ้วน รวมทั้งซักซ้อมฝึกฝนเจ้าหน้าที่ทั้งหมดให้สามารถทำงานได้เต็มรูปแบบและเขียนแผนเผชิญเหตุ หรือแผนอพยพหนีภัยรองรับไว้ด้วย จะสามารถลดความเสียหายและลดการสูญเสียชีวิตจากกรณีดังกล่าวลงได้บ้าง

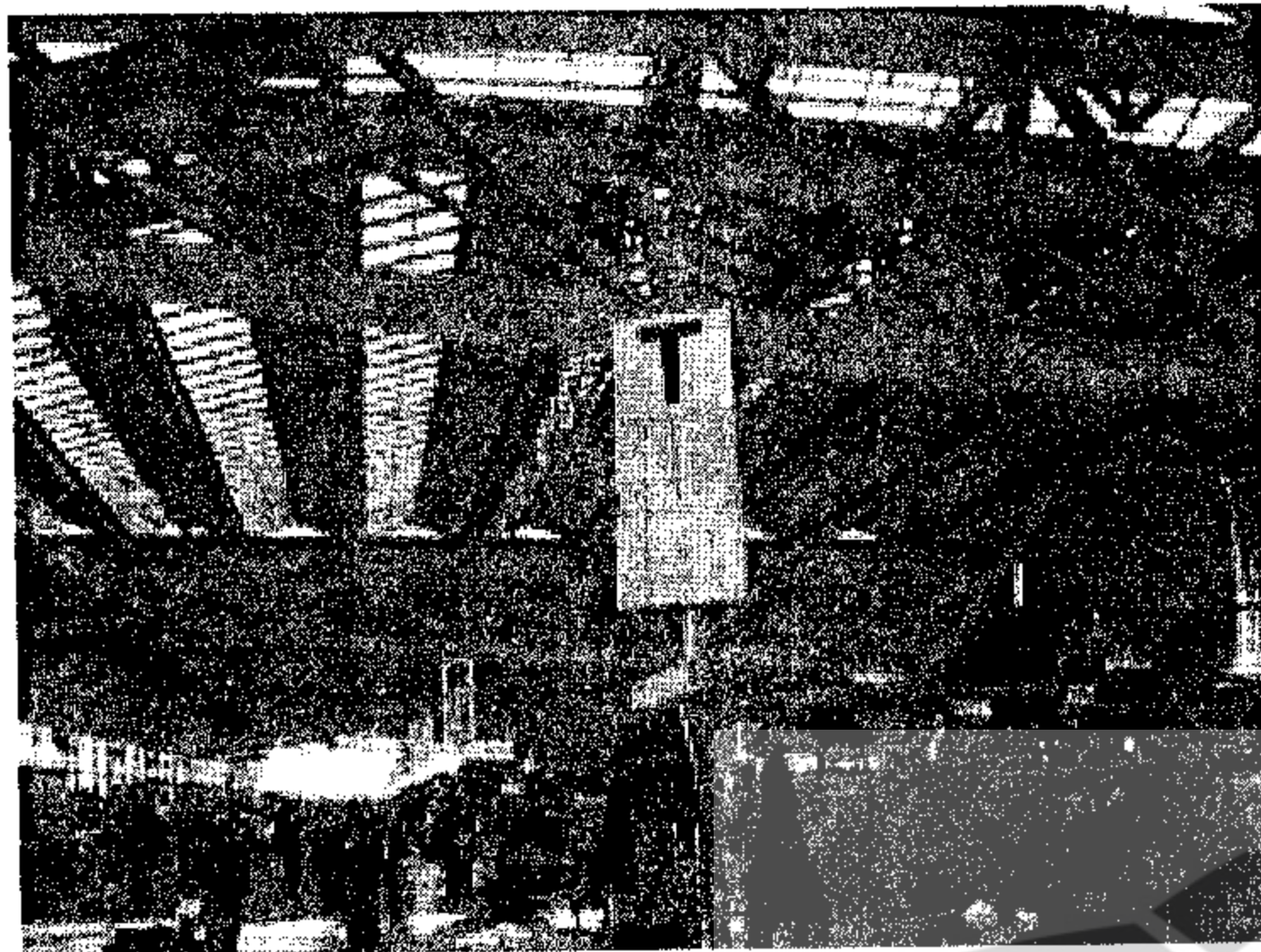
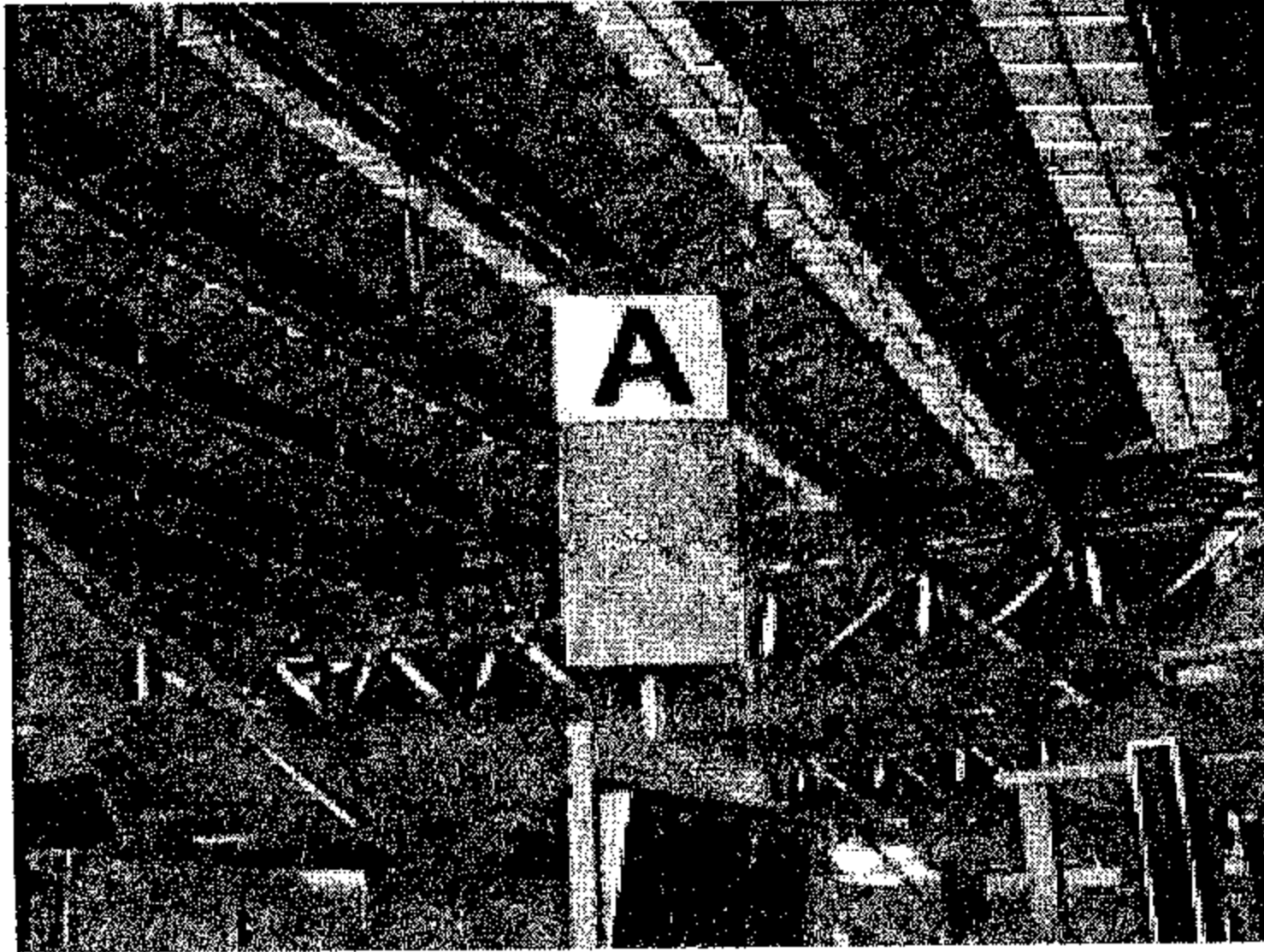


LIART

๒.๕ การติดตั้งป้ายแนะนำและประชาสัมพันธ์

๒.๕.๑ ป้ายตารางการบิน

ป้ายตารางการบินซึ่งแสดงเที่ยวบินของสายการบินต่าง ๆ ในบริเวณอาคารผู้โดยสารขาออกมีขนาดเล็ก สัญลักษณ์ ตัวหนังสือ และตัวเลขแสดงเวลามีขนาดเล็กมาก ผู้โดยสารต้องเข้าไปยืนมุงอ่านป้ายในระยะใกล้ ทำให้เกิดความแออัดในบริเวณที่ติดตั้งป้ายตามจุดต่าง ๆ ซึ่งกีดขวางการสัญจรของผู้โดยสารอื่น ๆ ตามภาพถ่ายด้านล่าง



รูปที่ ๑ และ ๒ แสดงลักษณะป้ายตารางการบินและตำแหน่งที่ติดตั้ง



LIRT

STD	Airlines	Flight no	To	ETD	Row	Remark
03:10	LIAMEN AIRLINES	MF 0862	HANGZHOU	03:35	J	
06:50	UNITED	UA 0882		06:35	J	
07:55	THAI	TG 0433	JAKARTA	07:45		
08:00	THAI	TG 0403	SINGAPORE	08:15		
09:05	DONGHAI	DD 8306	CHIANG MAI	09:10	D	
11:20	DONGHAI	PG 0932	SIEM REAP			
11:20	THAI	TG 0640	TOKYO			
11:30	AA American Airlines	AA 6092	HONG KONG			
11:35	JetAsia	3K 0512	SINGAPORE		T	
11:45	CATHAY PACIFIC	CX 0713	SINGAPORE			
11:50	CHINA SOUTHERN	CZ 0376	SHANTOU		F	
12:05	LTU	LT 0751	DUSSELDORF		F	
12:15	Pobair	9Q 0554	N.S.THAMMARAT		E	
12:15	EVA AIR	BR 0212	TAIPEI		W	
12:25	Kenya Airways	KQ 0230	HONG KONG		H	
12:40	THAI	TG 0924	MUNICH		S	
12:45	THAI	TG 8950	MANUMU		S	
12:45	THAI	TG 8951	BISHKEK		S	
13:00	Indian Airlines	IC 0854	NEW DELHI		P	
13:00	DONGHAI	PG 4920	PHNOM-PENH		R	
Tue 06 Jun 2006					18:20	

รูปที่ ๓ แสดงตัวอย่าง จอ Plasma ขนาดอักษรเต็ม

ข้อเสนอแนะของคณะกรรมการฯ

- ควรเร่งเปลี่ยนหรือปรับปรุงป้ายตารางการบินให้มีขนาดใหญ่ขึ้น

สามารถมองเห็นด้วยสายตาได้จากระยะห่างพอสมควร เพื่อหลีกเลี่ยงความแออัด เนื่องจากผู้โดยสารต้องเข้าไปยืนดูใกล้มาก ๆ จึงจะมองเห็นได้และพิจารณาติดตั้งในตำแหน่งที่เหมาะสม ง่ายต่อการมองเห็นจากหลาย ๆ มุม



LIRT

STD	Flight no.	To	ETD	Row	Remarks
13:40	FD 3254	<u>CHIANG RAI</u>		E	Ck-in Open
13:40	OX 0291	<u>SURAT THANI</u>		D	Ck-in Open
13:45	TG 0140	<u>CHIANG RAI</u>		CG	Ck-in Open
13:50	RA 0402	<u>KATHMANDU</u>		W	Ck-in Open
13:50	TG 0916	<u>LONDON</u>		GHJ	Ck-in Open
13:55	AF 0174	<u>HANOI</u>		P	Ck-in Open
14:00	IC 0854	<u>NEW DELHI</u>		W	Ck-in Open
14:00	PR 0731	<u>MANILA</u>		T	Ck-in Open
14:05	FD 3320	<u>UBON RATCHATH</u>		D	Ck-in Open
14:05	TG 0213	<u>PHUKET</u>		CG	Ck-in Open
14:05	VN 0850	<u>HO CHI MINH</u>		L	Ck-in Open
14:10	KL 0877	<u>TAIPEI</u>		P	Ck-in Open
14:15	5E 0905	<u>HUA HIN</u>		D	Ck-in Open
14:15	FD 3545	<u>PENANG</u>		E	
14:15	TG 0924	<u>MUNICH</u>		GHJ	Ck-in Open
14:20	SU 0552	<u>MOSCOW</u>		P	Ck-in Open
14:25	B7 0082	<u>KAOHSIUNG</u>		R	Ck-in Open
14:25	IC 0732	<u>KOLKATA</u>		W	Ck-in Open
14:30	TG 0022	<u>UBON RATCHATH</u>		CG	Ck-in Open
14:35	OG 0269	<u>PHUKET</u>		D	
Tue 20 Feb 2007				11:30	

รูปที่ ๔ แสดงตัวอย่าง จอ Plasma ขนาดอักษรปรับแล้ว โดยเอาตราสัญลักษณ์สายการบินออกไป

หมายเหตุ

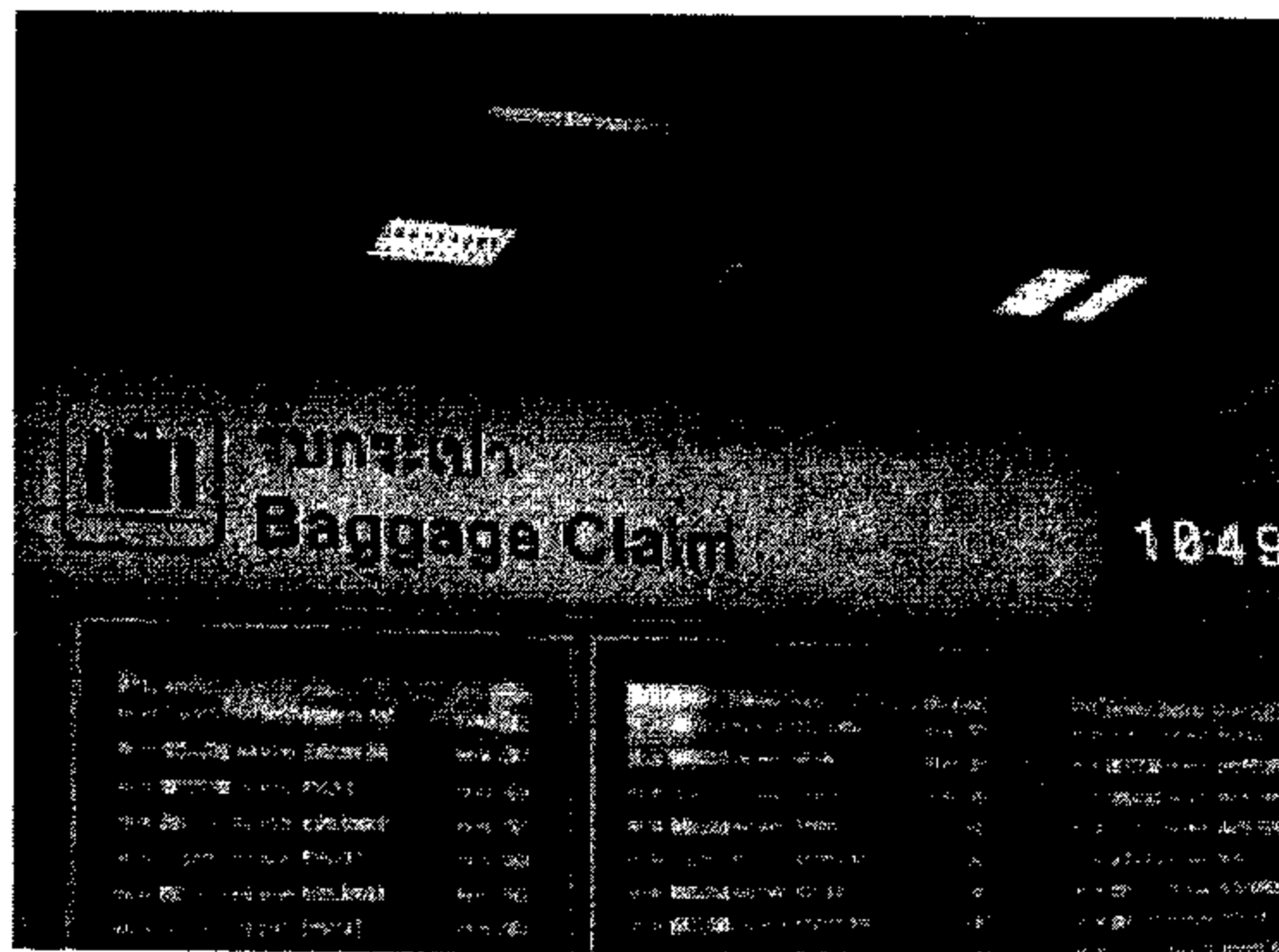
จอ Plasma ทดลองปรับใช้งานตามตัวอย่าง อยู่บริเวณ ชั้น ๓ ฝั่งทิศ

ตะวันออก ของอาคาร MTB

การดำเนินการแก้ไขของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

๑.) ผู้เกี่ยวข้องของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิได้สำรวจตำแหน่งติดตั้งป้าย และ ออกแบบป้ายใหม่ โดยพิจารณาติดตั้งป้ายใหม่ ณ อาคารผู้โดยสารขาออก ชั้น ๔ ในตำแหน่งบริเวณ Row ๒-๓, ๔-๕, ๖-๗, ๘-๙ ส่วนป้าย Plasma เดิมจะพิจารณานำไปติดตั้งเสริมตำแหน่งที่จำเป็นและเห็นว่าเหมาะสมต่อไป

๒.) นอกจากนี้ ได้พิจารณาสำรวจตำแหน่งติดตั้งป้ายตารางการบินในบริเวณสายพานรับกระเป๋าขาเข้า (ขนาดรายละเอียด และตำแหน่งติดตั้งป้ายอยู่ในระหว่างดำเนินการออกแบบ) อีกหนึ่งจุดด้วย ดังตัวอย่างภาพ



รูปที่ ๕ แสดงป้ายตารางการบินบริเวณสายพานรับกระเป๋า

หมายเหตุ

แนวทางเลือกในการปรับปรุงป้ายแสดงเที่ยวบินในอาคารผู้โดยสารขาออก กำหนดหนทางเลือกเพิ่มเติม ดังนี้

ก. เพิ่มขนาดของตัวหนังสือบนป้าย plasma เดิมให้มีขนาดใหญ่ขึ้น จะทดลองใช้ประมาณ ๑ สัปดาห์ หากไม่ประสบผลสำเร็จในการแก้ปัญหา ก็จะทดลองวิธีการในข้อ ข.

ข. เพิ่มขนาดของป้าย plasma เดิมขึ้นอีก ๑ เท่าตัว คือจากเดิมใช้จอขนาด ๕๐ นิ้ว เป็นจอขนาด ๑๐๐ นิ้ว หากยังไม่สามารถแก้ปัญหาได้ จะดำเนินการตามข้อ ค.

ค. จัดทำป้ายใหม่แบบ LCD ตามแผนเดิมที่ได้รับคำแนะนำจาก คณะกรรมาธิการฯ ซึ่งปัจจุบันกำลังศึกษาความเป็นไปได้ทางเทคนิคโดยด่วนภายในช่วง ๑๙-๒๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๐ และจะแจ้งให้คณะอนุกรรมาธิการฯ ทราบถึงความคืบหน้าต่อไป



LIART

๒.๕.๒ ป้ายประชาสัมพันธ์ต่าง ๆ

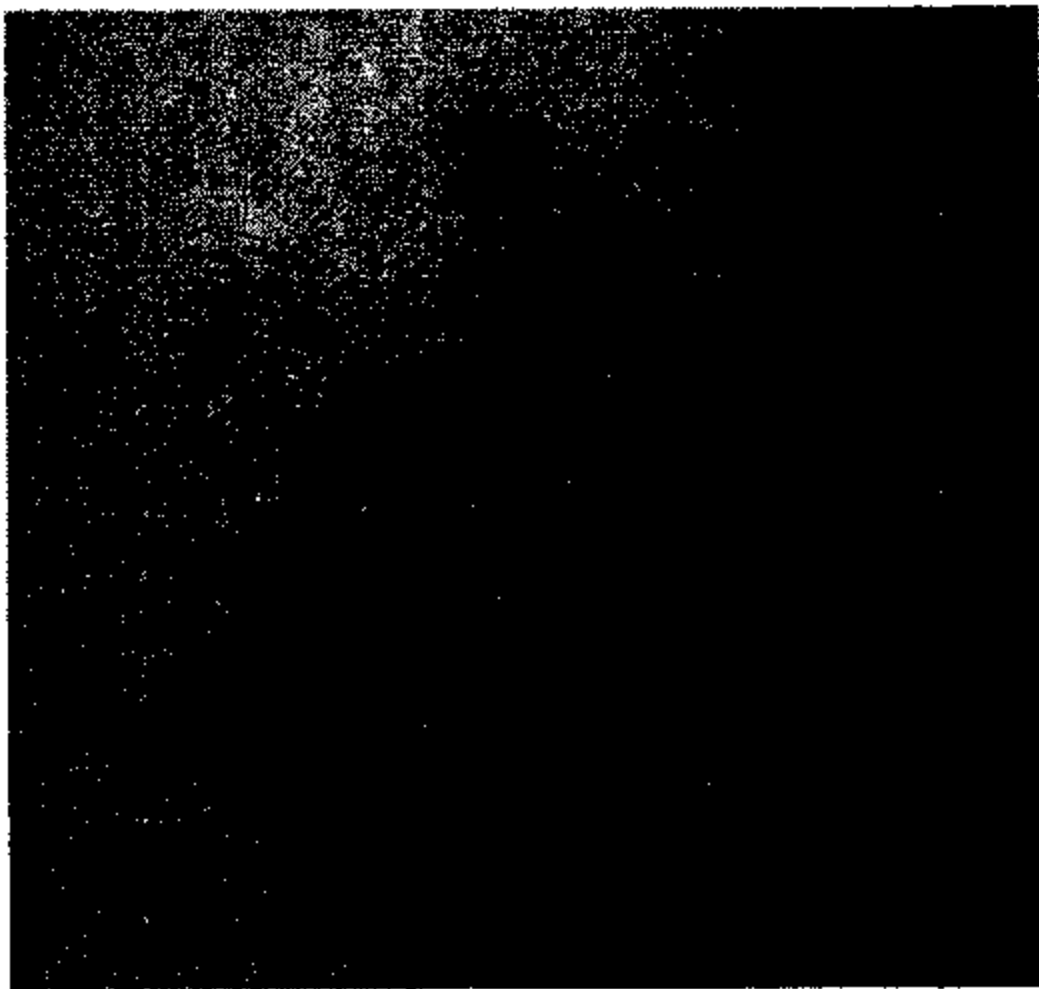
ป้ายประชาสัมพันธ์ต่าง ๆ มีขนาดเล็ก บางจุดไม่เด่นชัดและถูกบังด้วยสิ่งก่อสร้าง หรือส่วนการต่อเติมของร้านค้า โดยเฉพาะอย่างยิ่งป้ายหน้าห้องน้ำหรือป้ายชี้ทางไปห้องน้ำ



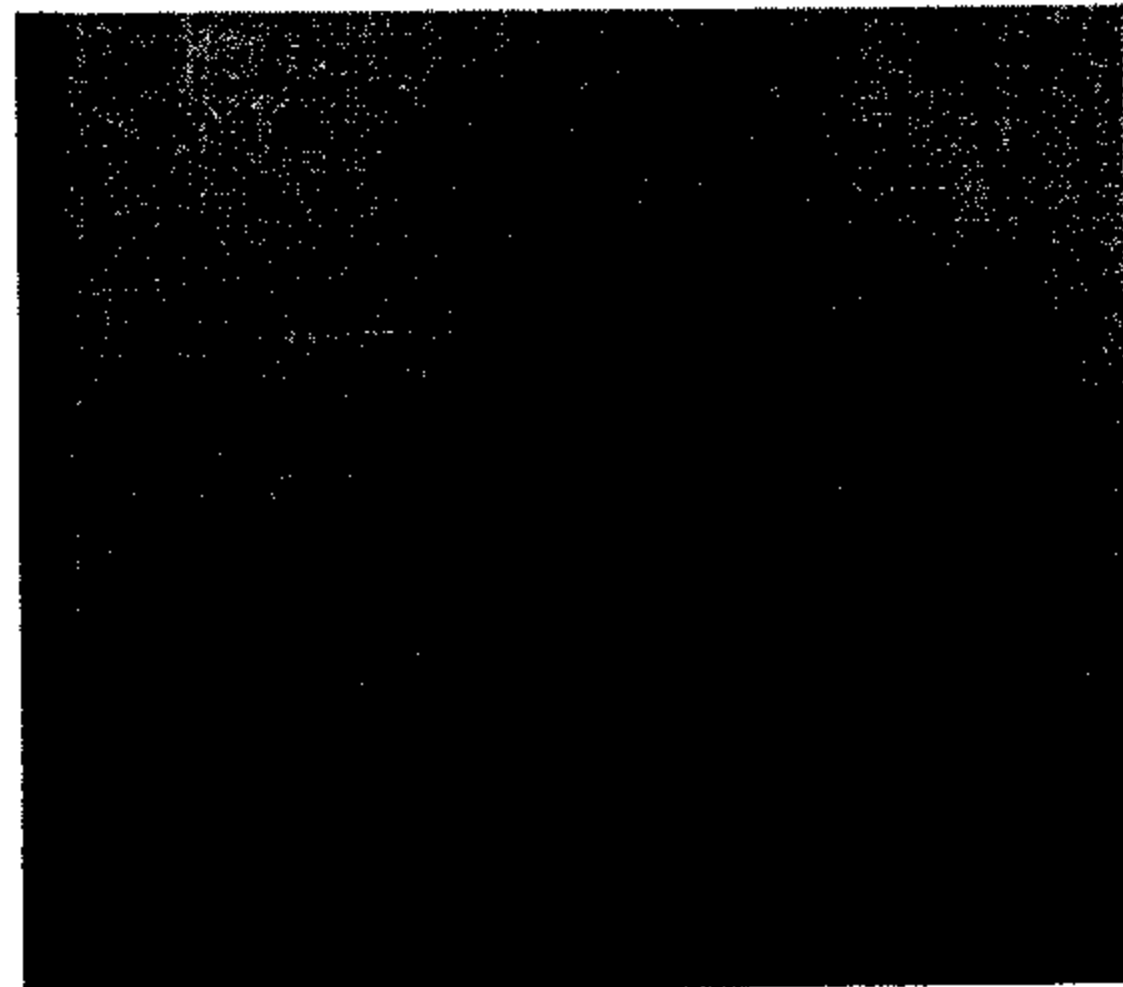
รูปที่ ๑ แสดงตัวอย่างบริเวณที่มีร้านค้าบังป้ายสุขา



รูปที่ ๒ แสดงตัวอย่างป้ายที่มีข้อความที่ผิด



รูปที่ ๓ ตัวอย่างป้ายสัญลักษณ์เล็ก

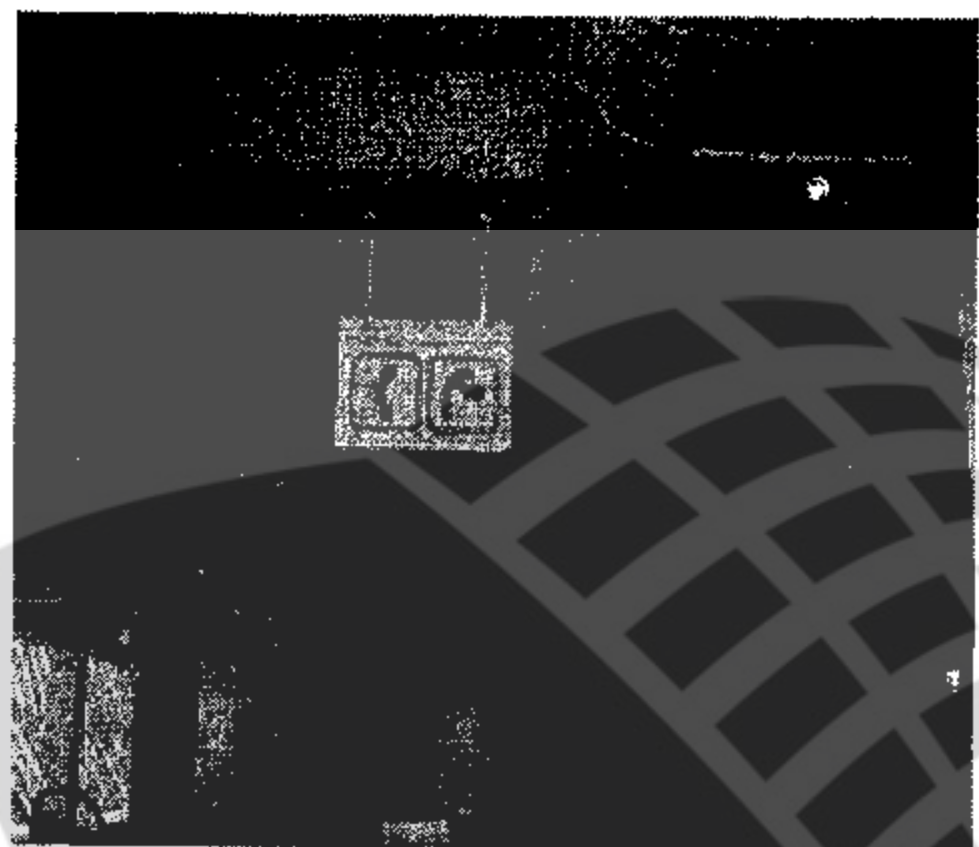
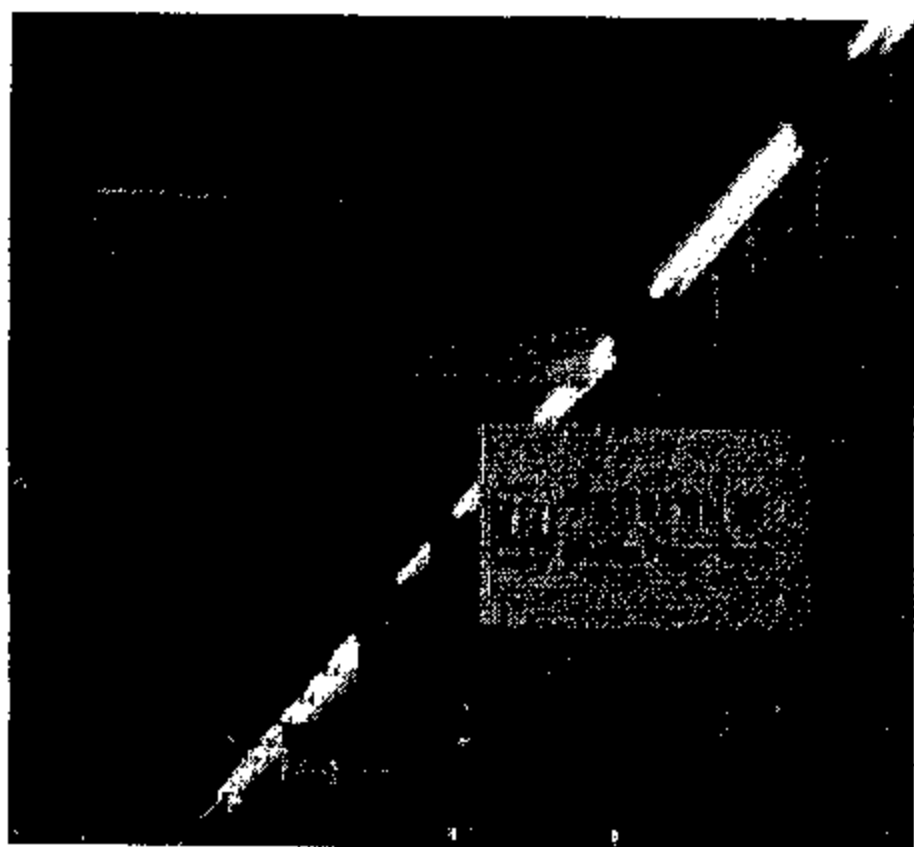
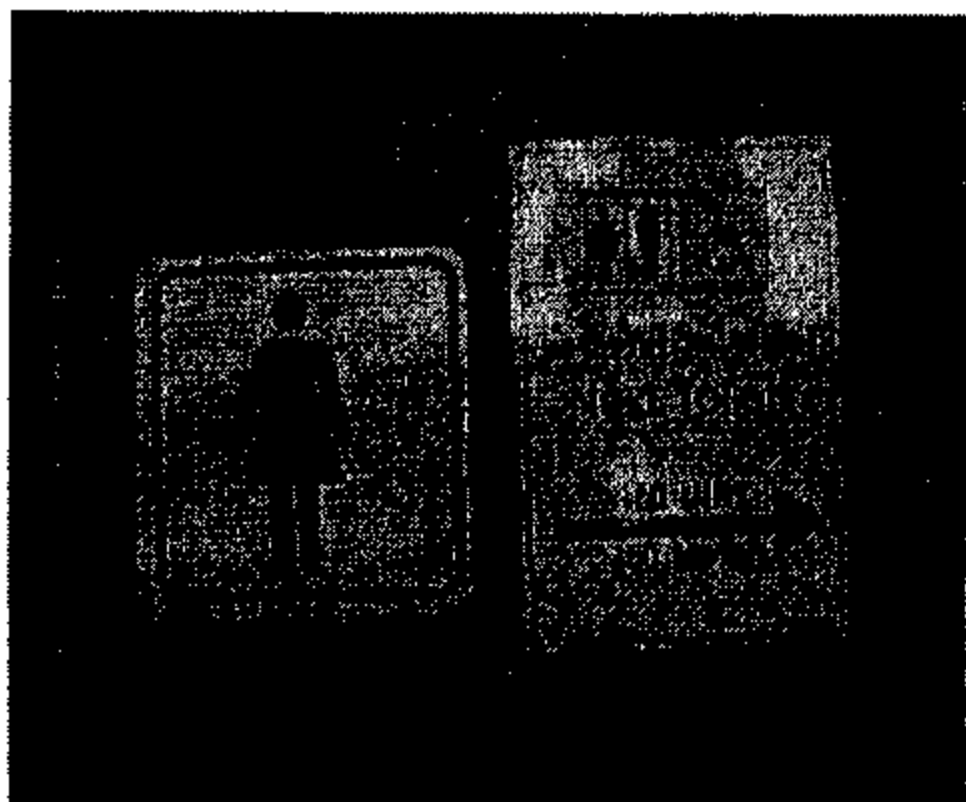
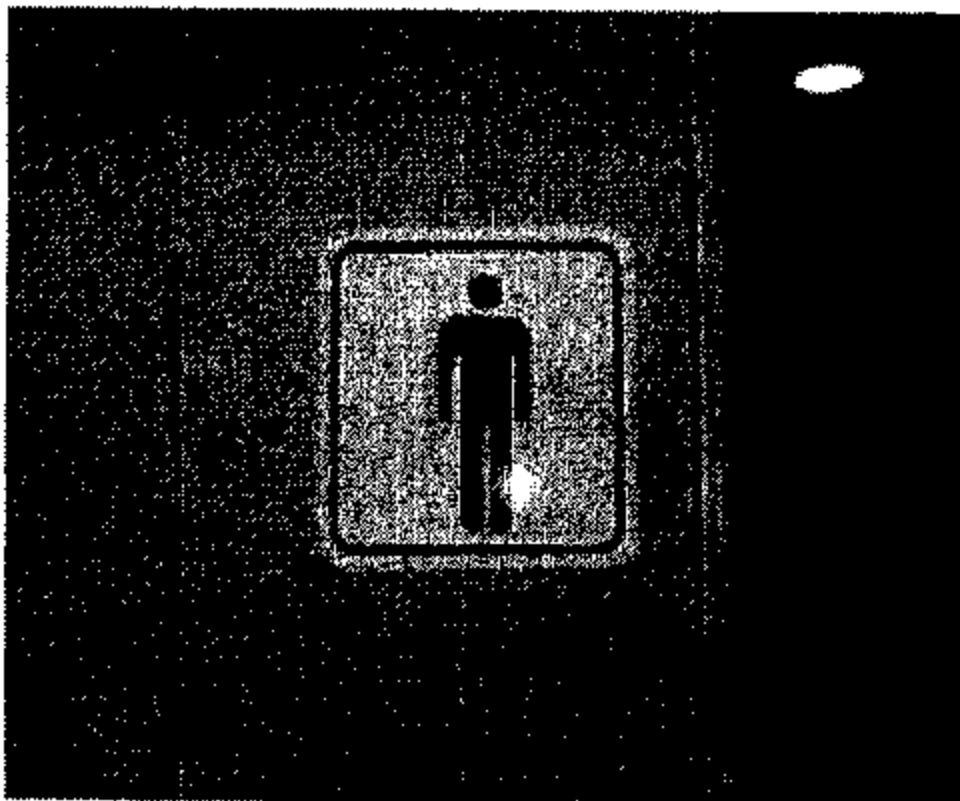
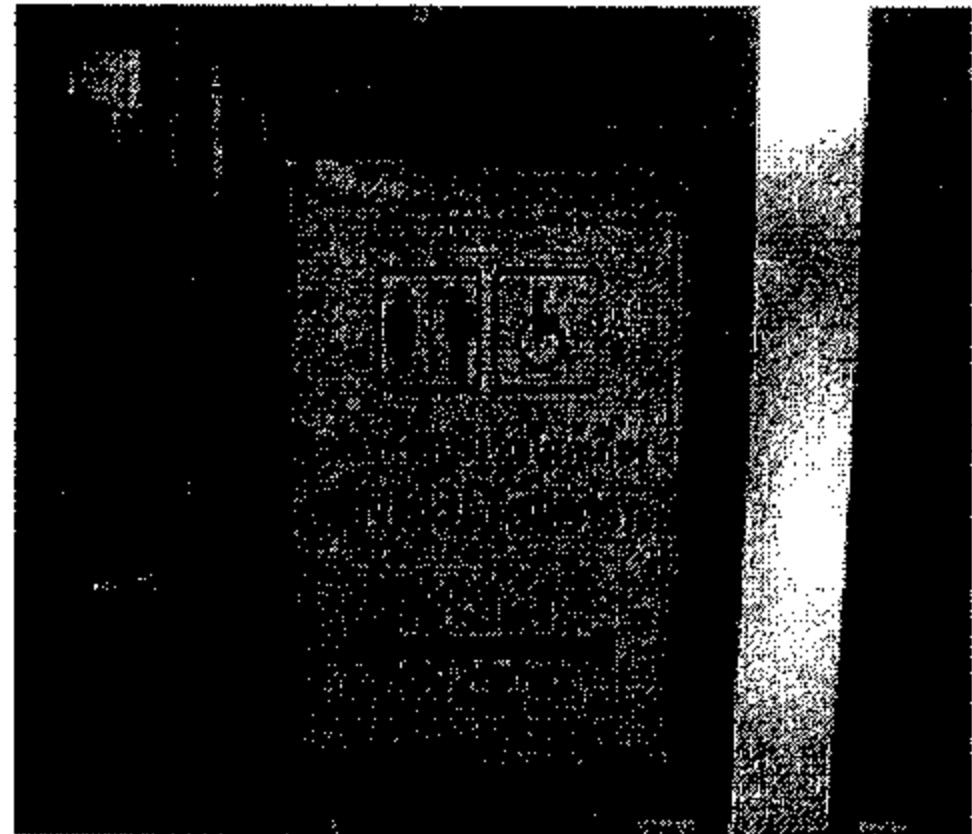
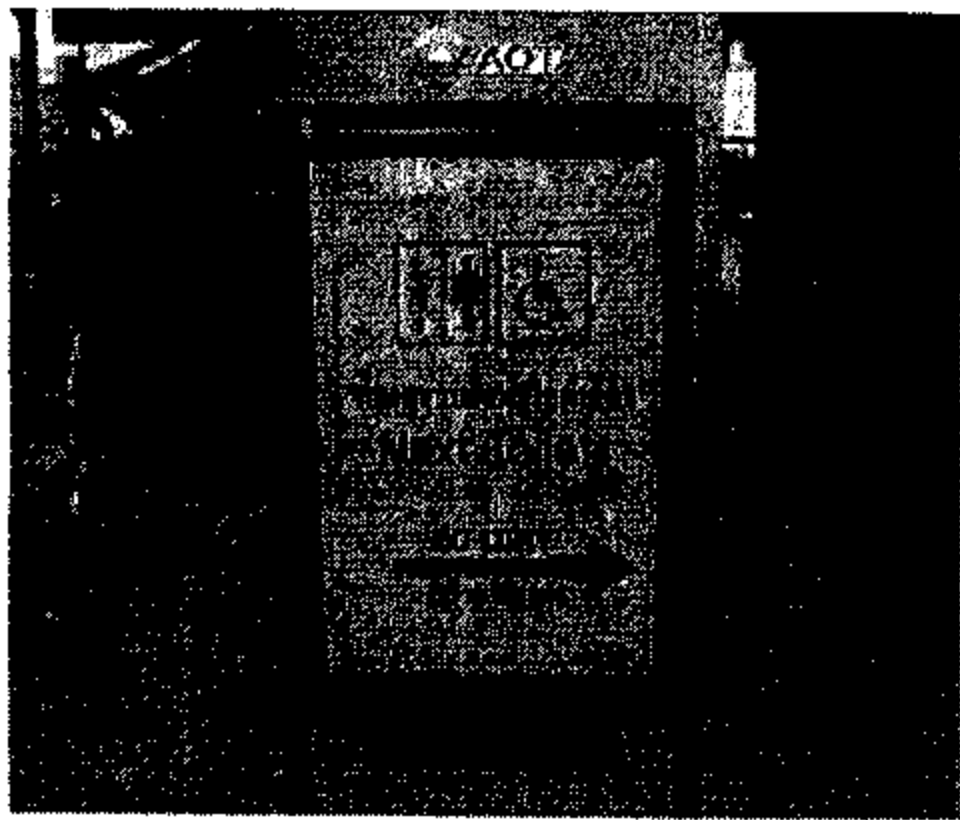
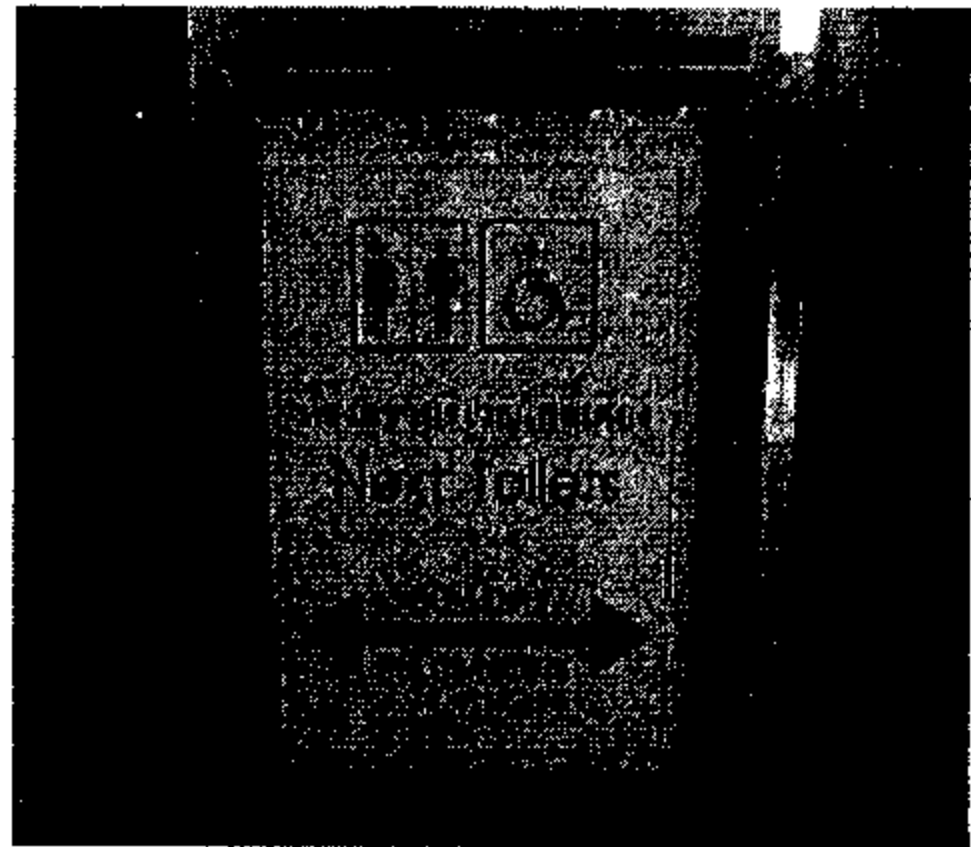


รูปที่ ๔ ตัวอย่างภาพป้ายสัญลักษณ์เล็ก

ข้อเสนอแนะของคณะกรรมการฯ

- ควรจัดทำป้ายห้องน้ำ ป้ายชี้ทางไปห้องน้ำให้มีขนาดใหญ่ ชัดเจนและ

มีจำนวนมากขึ้น

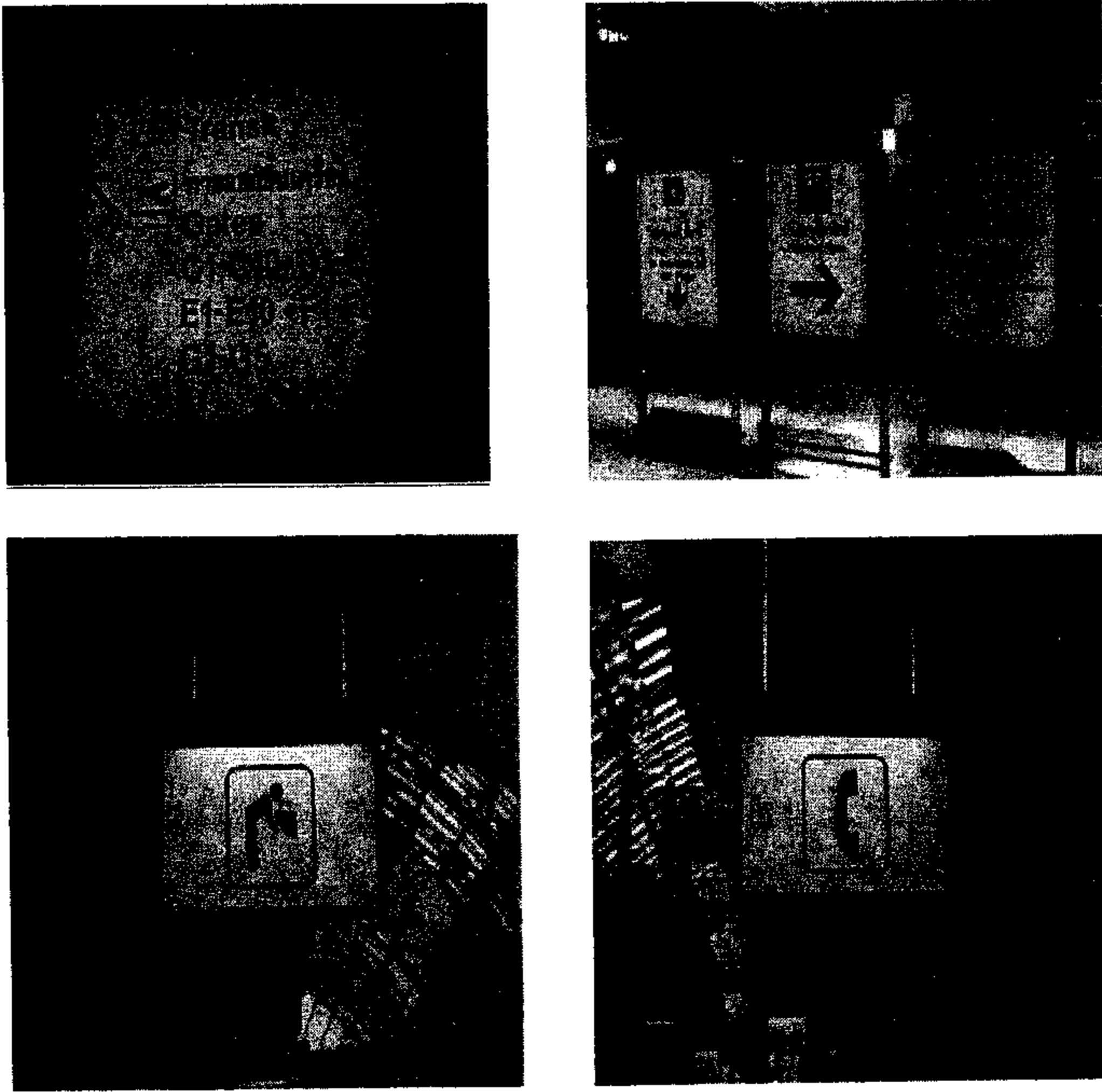


รูปที่ ๕-๑๒ แสดงตัวอย่างป้ายที่จัดทำขึ้นใหม่



LI RT

Legislative Institutional Repository of Thailand



รูปที่ ๑๒-๑๔ แสดงตัวอย่างป้ายที่จัดทำขึ้นใหม่

การดำเนินการแก้ไขของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ผู้รับผิดชอบของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิได้ดำเนินการแก้ไขปัญหาแล้ว ดังนี้

- ๑.) ติดตั้งป้ายห้องน้ำและป้ายชี้ทางไปห้องน้ำใหม่จำนวน ๑๔ ป้าย เรียบร้อยแล้ว
- ๒.) แจกบริษัทที่ติดตั้งป้ายโฆษณา บดบังป้ายหลักสำหรับผู้โดยสาร ให้เก็บป้ายให้พ้นจากการบดบังสายตา (ได้แจ้งให้บริษัทต่าง ๆ ทราบ และดำเนินการเรียบร้อยแล้ว)
- ๓.) มอบหมายให้เริ่มดำเนินการอบรมเจ้าหน้าที่ผู้เกี่ยวข้องในการให้ข้อมูลเชิงประชาสัมพันธ์ตอบข้อซักถามแก่ผู้โดยสารเกี่ยวกับเรื่องทางไปห้องน้ำ และเรื่องอื่นๆ เป็นที่เรียบร้อยแล้ว
- ๔.) ดำเนินการติดตั้งป้ายสัญลักษณ์ห้องน้ำสำหรับคนพิการทั้งบริเวณทางเข้า และหน้าห้องน้ำคนพิการทุกห้องเรียบร้อยแล้ว
- ๕.) ดำเนินการติดตั้งป้ายกำหนดพื้นที่พักคอยของพระภิกษุ และสามเณร บริเวณอาคารส่วนของผู้โดยสารขาออกเป็นที่เรียบร้อยแล้ว
- ๖.) ส่วนป้ายประชาสัมพันธ์อื่น ๆ ที่มองเห็นได้ไม่ชัดเจน ไม่ว่าจะด้วยเหตุผลใด ก็ตาม ทางผู้รับผิดชอบจะรีบดำเนินการแก้ไขให้โดยด่วนต่อไป



LI RT

๒.๖ สภาพที่ตั้งสำนักงานและร้านค้าที่มีผลกระทบต่อการอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ใช้บริการสนามบิน

๒.๖.๑ อาคารผู้โดยสารขาออกชั้น ๔

๒.๖.๑.๑ สำนักงานบัตรโดยสารของสายการบินชั้น ๔

บริเวณเคาน์เตอร์บัตรโดยสารของสายการบินต่าง ๆ นั้น มีบางสายการบินได้จัดวางป้ายโฆษณาของสายการบินไว้ ทั้ง ๆ ที่พื้นที่บริเวณดังกล่าวนี้มีพื้นที่แคบอยู่แล้ว นอกเหนือจากนั้น บางสายการบินยังนำราวกันขนาดความยาวประมาณ ๑-๑.๒๐ เมตรโดยประมาณ มาวางไว้หน้าเคาน์เตอร์เพื่อให้ผู้โดยสารเข้าแถวในการใช้บริการติดต่อกับทางสายการบิน ทำให้พื้นที่ทางเดินทั่วไปของผู้โดยสารแคบลง และต้องเดินหลีกเลี่ยงบริเวณดังกล่าว ทำให้พื้นที่ที่มีจำกัดนั้นยิ่งแออัด เบียดเสียด และไม่สะดวก

๒.๖.๑.๒ เคาน์เตอร์จำหน่ายคูปองค่าภาษีสนามบิน

ตามที่มีประกาศยกเลิกการจำหน่ายคูปองค่าภาษีสนามบินแล้วนั้น อันเนื่องมาจากค่าภาษีสนามบินจะถูกเก็บรวมในราคาบัตรโดยสาร ดังนั้นเคาน์เตอร์ดังกล่าวสมควรที่จะได้รับการรื้อถอนโยกย้ายออกจากพื้นที่ดังกล่าวทั้งหมด เพื่อเพิ่มพื้นที่ทางเข้าบริเวณตรวจหนังสือเดินทางให้กว้างขวางขึ้น



รูปที่ ๑ แสดงภาพเคาน์เตอร์จำหน่ายคูปองค่าภาษีสนามบินที่ยังมิได้รับการรื้อถอนออกจากพื้นที่

๒.๖.๑.๓ ร้านขายอาหารบริเวณตรงกลางด้านในอาคารผู้โดยสารขาออกชั้น ๔

ร้านขายอาหารบริเวณตรงกลางด้านในอาคารผู้โดยสารขาออกชั้น ๔ ซึ่งตั้งอยู่บริเวณกลางทางเดินนั้น บางร้านมีบริเวณพื้นที่ใกล้ชิดกับตู้ปล่อยความเย็นหรือเรียกว่า ดีฟิวเซอร์ (Diffuser) ทั้ง ๆ ที่อีกด้านหนึ่งนั้นเป็นร้านค้าสินค้าปลอดภาษี ทำให้ทั้ง ๒ ด้านขนานไปด้วยร้านค้า และยังมีดีฟิวเซอร์คั่นอยู่ตรงกลางด้วย ทำให้ทางเดินของผู้โดยสารคับแคบเพิ่มขึ้น



LIRT



รูปที่ ๒ แสดงภาพร้านขายอาหารบริเวณตรงกลางด้านในอาคารผู้โดยสารขาออกชั้น ๔

๒.๖.๑.๔ เคาน์เตอร์แลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศของธนาคาร

บริเวณโซน D มีเคาน์เตอร์แลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศของธนาคารทหารไทยตั้งอยู่บริเวณตรงกลาง ลักษณะเช่นเดียวกับร้านขายอาหาร ซึ่งกีดขวางทางเดินผู้โดยสารมาก ทั้ง ๆ ที่เคาน์เตอร์แลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศของธนาคารต่าง ๆ นั้นมีให้บริการอยู่โดยทั่วไปเป็นจำนวนมากอยู่แล้ว ดังนั้นบริเวณดังกล่าวจึงไม่มีความจำเป็นที่จะต้องมีการให้บริการบริเวณนั้นอีก



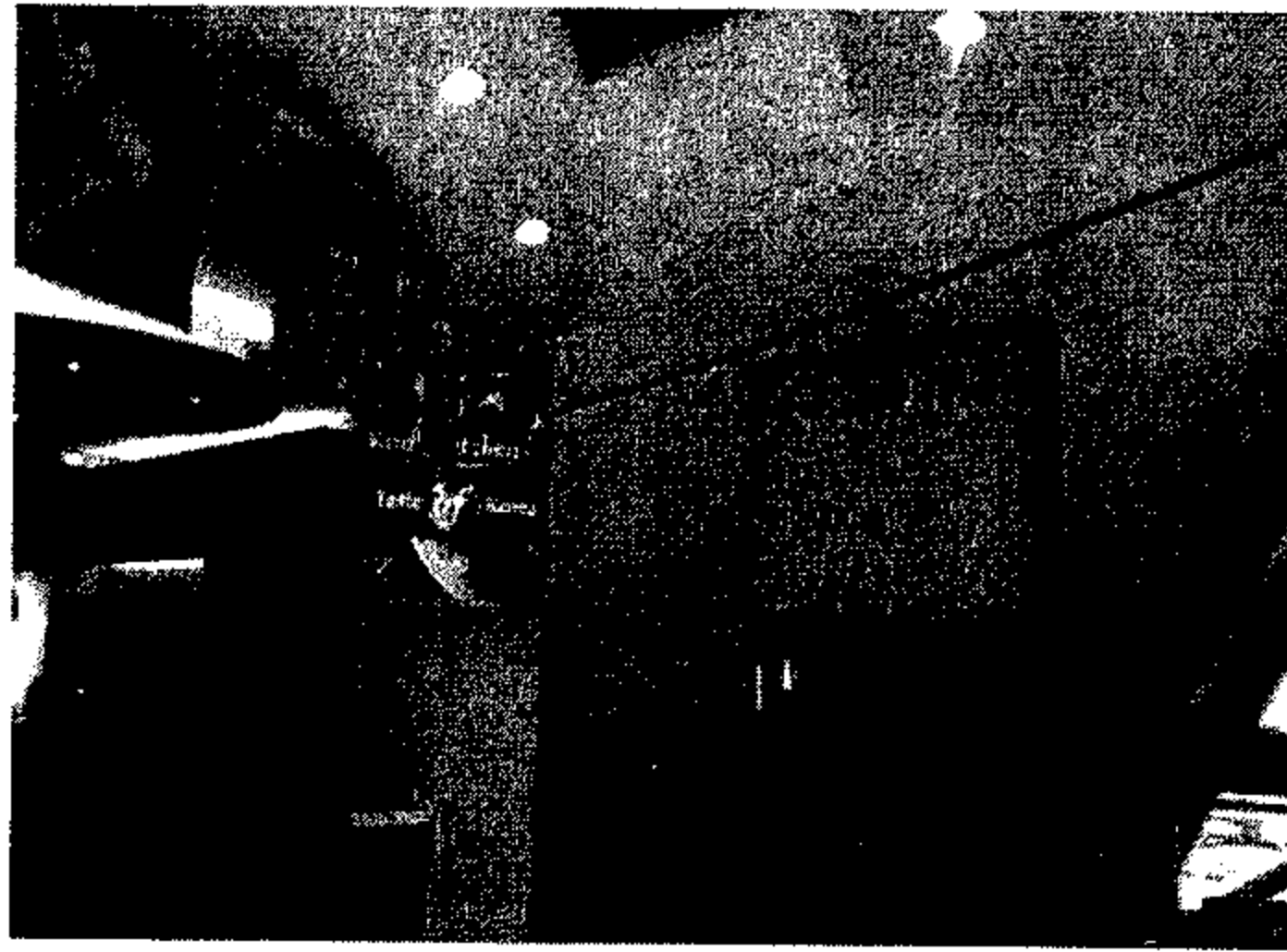
รูปที่ ๓ แสดงภาพเคาน์เตอร์แลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศของธนาคารทหารไทยซึ่งกีดขวางทางเดิน

๒.๖.๑.๕ ร้านขายสินค้าปลอดภาษีของบริษัท คิง เพาเวอร์ อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด

จากการตรวจสอบโดยทั่วไปแล้วนั้นเห็นว่าร้านขายสินค้าปลอดภาษีของบริษัทคิง เพาเวอร์ อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด สร้างปิดบังทางเข้า-ออกของห้องน้ำและทางออกฉุกเฉินเป็นส่วนใหญ่ ซึ่งทั้งห้องน้ำและทางออกฉุกเฉินนั้นเป็นสิ่งสำคัญมากสำหรับผู้โดยสาร การสร้างร้านค้าปิดบังนั้นทำให้ผู้โดยสารไม่สามารถมองเห็นได้ชัดเจน สร้างความไม่สะดวกแก่ผู้โดยสารเป็นอย่างยิ่ง



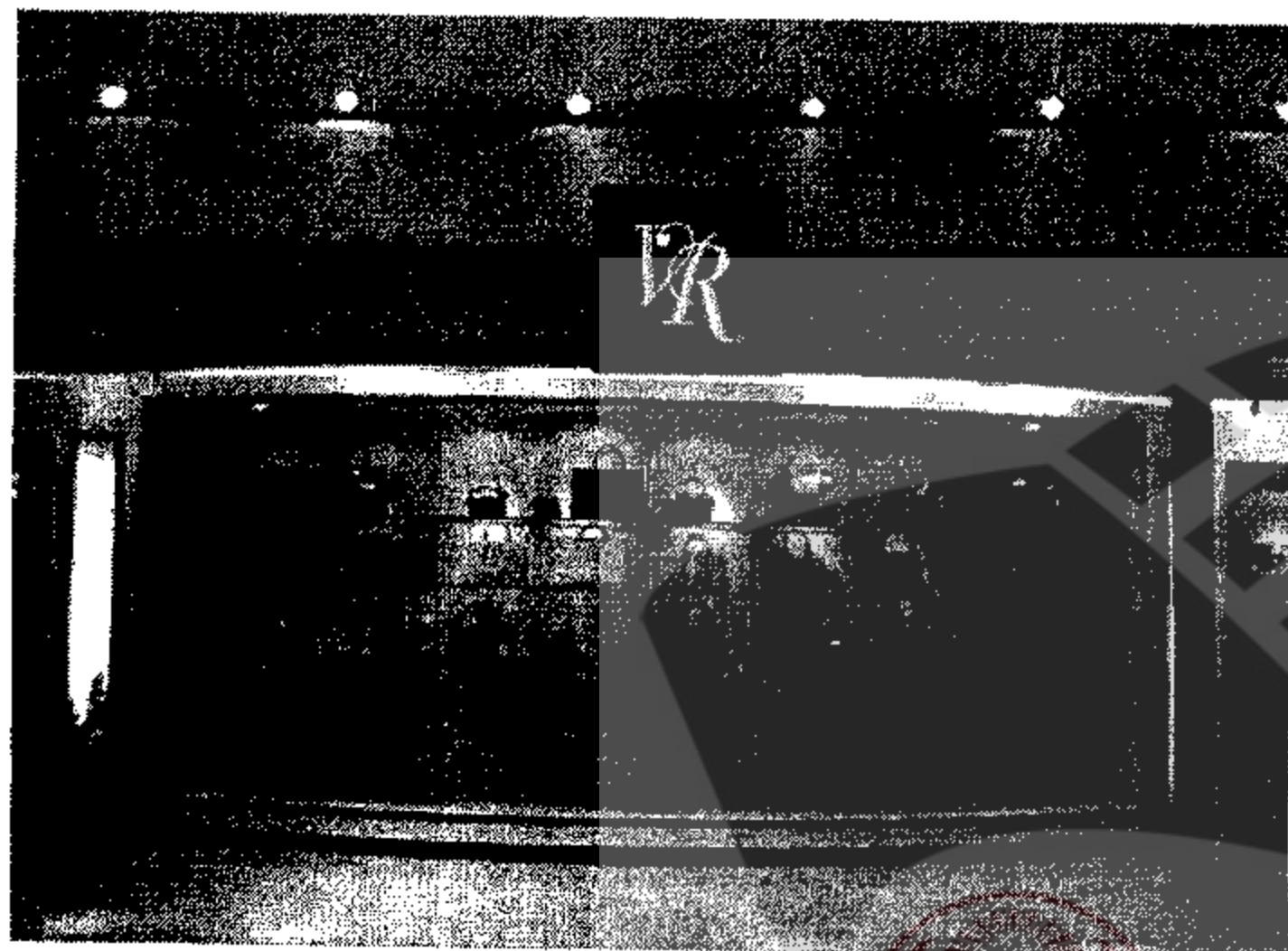
LI RT



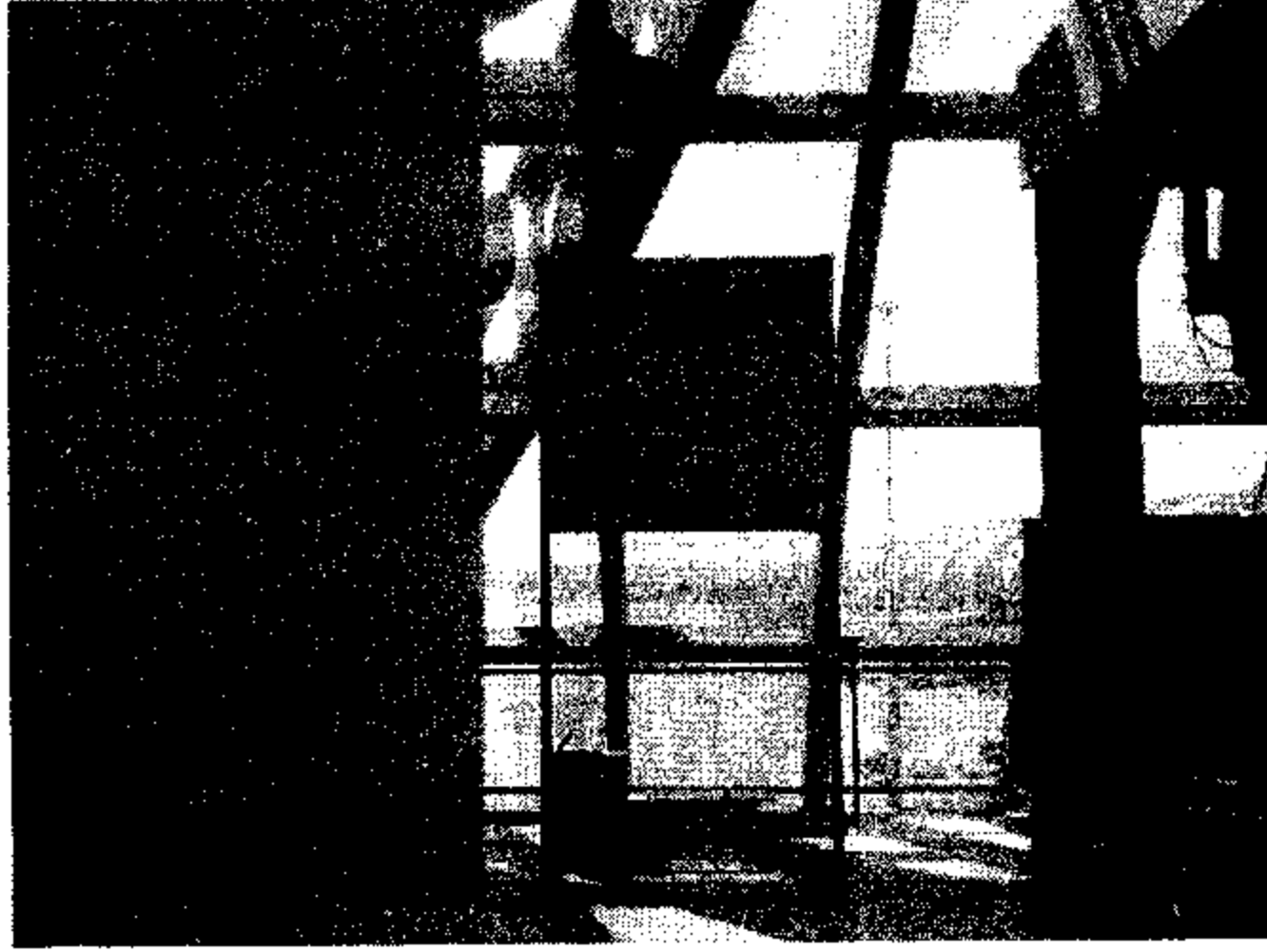
รูปที่ ๔ แสดงภาพร้านขายสินค้าปลอดภาษีที่สร้างปิดบังทางเข้า-ออกของห้องน้ำและทางออกฉุกเฉิน



รูปที่ ๕ แสดงภาพร้านขายสินค้าปลอดภาษีที่สร้างปิดบังทางเข้า-ออกของห้องน้ำและทางออกฉุกเฉิน



รูปที่ ๖ แสดงภาพร้านขายสินค้าปลอดภาษีที่สร้างปิดบังทางเข้า-ออกของห้องน้ำและทางออกฉุกเฉิน



รูปที่ ๗ แสดงภาพร้านขายสินค้าปลอดภาษีที่สร้างปิดบังทางเข้า-ออกของห้องน้ำและทางออกฉุกเฉิน

๒.๖.๑.๖ รูปปั้นกวนเกษียรสมุทร

เนื่องจากรูปปั้นกวนเกษียรสมุทรตั้งอยู่บริเวณทางเข้าและมีผู้โดยสารมาหยุดยืนอยู่บริเวณดังกล่าวเป็นจำนวนมาก ทำให้เกิดขวางและสร้างความไม่สะดวกแก่ผู้โดยสารอื่น ๆ นอกจากนี้ ด้านหลังรูปปั้นมีการสร้างร้านค้าปิดทางลงลิฟท์และบันไดเลื่อน รวมทั้งปิดประตูทางลง เป็นการบีบบังคับให้ผู้โดยสารต้องแยกไปเดินย่นร้านค้า

รูปปั้นดังกล่าวไม่สมควรจะตั้งอยู่ในอาคาร รวมทั้งรูปปั้นยักษ์ ด้วยภายในอาคารเป็นที่สับสนอยู่แล้ว ควรให้เรียบและเน้นป้ายของสนามบินให้เห็นชัดเจนจะดีกว่า รวมทั้งป้ายเข้า-ออก ของเครื่องบินต่าง ๆ ให้ชัดเจนและมองเห็นได้แต่ไกล



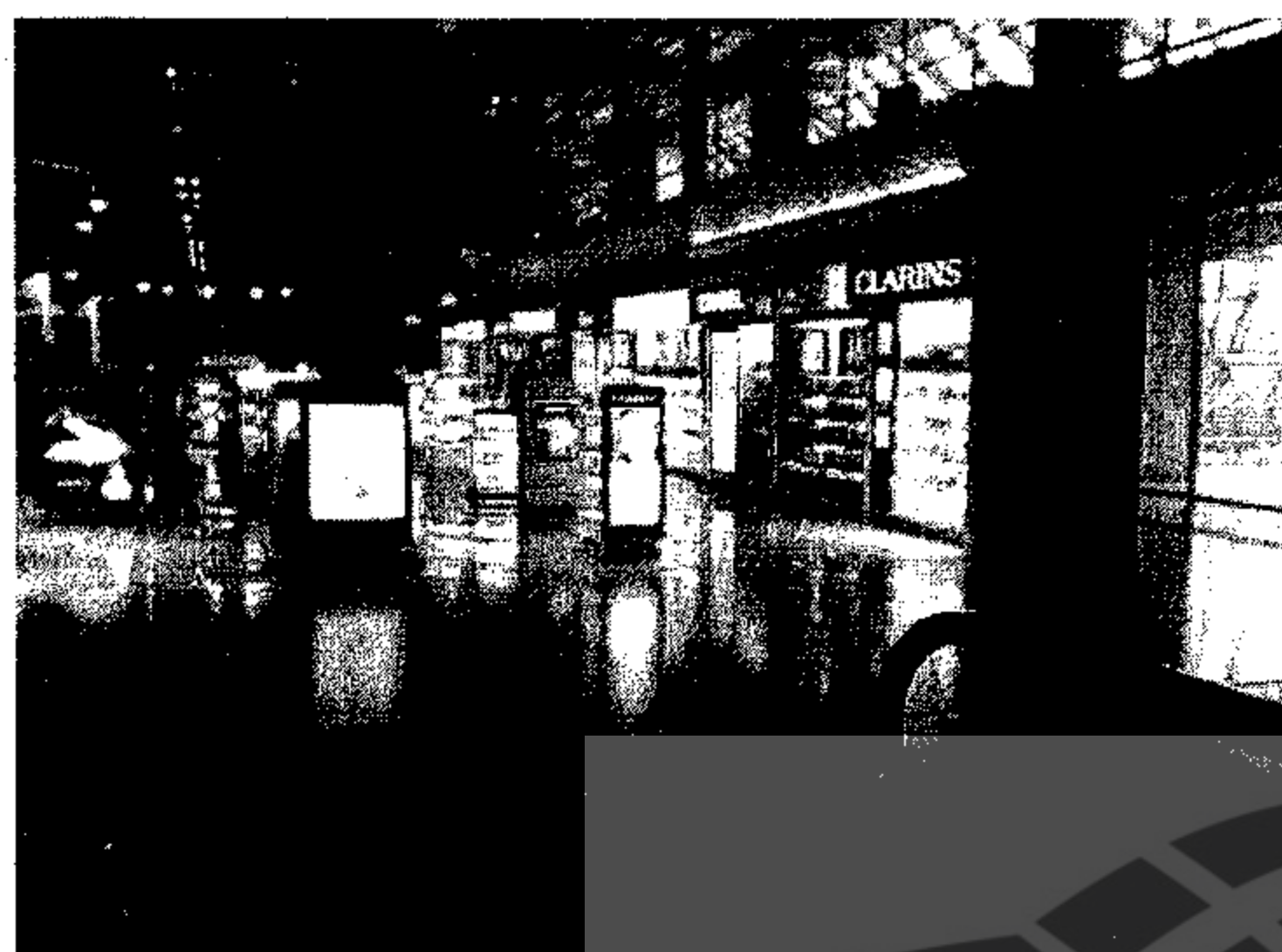
รูปที่ ๘-๙ แสดงภาพรูปปั้นกวนเกษียรสมุทร

๒.๖.๒ อาคารผู้โดยสารขาเข้าชั้น ๒

๒.๖.๒.๑ ร้านขายสินค้าปลอดภาษีของบริษัท คิง เพาเวอร์ อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด ในบริเวณผู้โดยสารขาเข้าชั้น ๒ นั้น มีร้านขายสินค้าปลอดภาษีของบริษัท คิง เพาเวอร์ อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด สร้างปิดบังห้องน้ำชายเต็มพื้นที่ ๑๐๐% จะมองเห็นแค่ป้ายห้องน้ำเท่านั้น แต่ห้องน้ำจะอยู่บริเวณด้านหลังของร้านค้า นอกจากจะกีดขวางทางเดินขาเข้าสำหรับผู้โดยสารที่จะเดินไปบริเวณตรวจคนเข้าเมืองแล้ว ห้องน้ำได้ถูกบังด้วยร้านค้าสินค้าปลอดภาษี ดังนั้นผู้โดยสารจะต้องเดินไปด้านหลังเพื่อใช้ห้องน้ำ ในกรณีไม่สังเกตผู้โดยสารอาจจะมองไม่เห็นห้องน้ำเลย



รูปที่ ๑๐ แสดงภาพร้านขายสินค้าปลอดภาษีที่สร้างบดบังทงเข้าห้องน้ำในอาคารผู้โดยสารขาเข้าชั้น ๒



รูปที่ ๑๑ แสดงภาพร้านขายสินค้าปลอดภาษีที่สร้างบดบังทางเข้าห้องน้ำในอาคารผู้โดยสารขาเข้าชั้น ๒



รูปที่ ๑๒ แสดงภาพร้านขายสินค้าปลอดภาษีที่สร้างบดบังทางเข้าห้องนำในอาคารผู้โดยสารขาเข้าชั้น ๒



รูปที่ ๑๓ แสดงภาพร้านขายสินค้าปลอดภาษีที่สร้างบดบังทางเข้าห้องนำในอาคารผู้โดยสารขาเข้าชั้น ๒

๒.๖.๒.๒ บริเวณสายพานลำเลียงกระเป๋าหมายเลข ๑๑ และ ๑๒

บริเวณระหว่างสายพานลำเลียงกระเป๋าหมายเลข ๑๑ และ ๑๒

ซึ่งพื้นที่ระหว่างสายพานมีขนาดกว้างแต่มีเคาน์เตอร์แลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศของธนาคารไทยพาณิชย์ และร้านขายสินค้าปลอดภาษีของบริษัท คิง เพาเวอร์ อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัดตั้งจำหน่ายสินค้าอยู่บริเวณดังกล่าว ในขณะที่พื้นที่บริเวณสายพานลำเลียงกระเป๋าหมายเลข ๑๐ และ ๑๑ ซึ่งพื้นที่ระหว่างสายพานมีขนาดแคบนั้นมีรถเข็นกระเป๋าจอดอยู่เป็นจำนวนมาก ในความเป็นจริงรถเข็นกระเป๋าสมควรที่จะถูกจัดไว้ในพื้นที่ระหว่างสายพานลำเลียงกระเป๋าหมายเลข ๑๑ และ ๑๒ ซึ่งพื้นที่ระหว่างสายพานมีขนาดกว้าง แต่ถูกแทนที่ด้วยเคาน์เตอร์แลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศของธนาคารไทยพาณิชย์และร้านขายสินค้าปลอดภาษีของบริษัท คิง เพาเวอร์ อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด ทำให้พื้นที่ยิ่งแคบมากขึ้น ไม่สะดวกสำหรับผู้โดยสารในการไปนำรถเข็นกระเป๋ามาใช้งานเพื่อขนสัมภาระ



LIRT



รูปที่ ๑๔ แสดงภาพเคาน์เตอร์แลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศของธนาคารไทยพาณิชย์และร้านขายสินค้าปลอดภาษีบริเวณสายพานลำเลียงกระเป๋าหมายเลข ๑๑ และ ๑๒



รูปที่ ๑๕ แสดงภาพรถเข็นกระเป๋าจำนวนมากบริเวณสายพานลำเลียงกระเป๋าหมายเลข ๑๐ และ ๑๑

๒.๖.๒.๓ บริเวณสายพานลำเลียงกระเป๋าหมายเลข ๒๐ และ ๒๑

ภาพบริเวณสายพานลำเลียงกระเป๋าหมายเลข ๑๑ และ ๑๒

เช่นเดียวกับบริเวณระหว่างสายพานลำเลียงกระเป๋าหมายเลข ๒๐ และ ๒๑ ซึ่งพื้นที่ระหว่างสายพานมีขนาดกว้างแต่มีเคาน์เตอร์แลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศของธนาคารทหารไทยและร้านขายสินค้าปลอดภาษีของบริษัท คิง เพาเวอร์ อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด ตั้งจำหน่ายสินค้าอยู่บริเวณดังกล่าว ในขณะที่พื้นที่บริเวณสายพานลำเลียงกระเป๋าหมายเลข ๑๙ และ ๒๐ ซึ่งพื้นที่ระหว่างสายพานมีขนาดแคบนั้นมีรถเข็นกระเป๋าจอดอยู่เป็นจำนวนมาก ในความเป็นจริงรถเข็นกระเป๋าสมควรที่จะถูกจัดไว้ในพื้นที่ระหว่างสายพานลำเลียงกระเป๋าหมายเลข ๒๐ และ ๒๑ ซึ่งพื้นที่ระหว่างสายพานมีขนาดกว้าง แต่ถูกแทนที่ด้วยเคาน์เตอร์แลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศของธนาคารทหารไทย และร้านขายสินค้าปลอดภาษีของบริษัท คิง เพาเวอร์ อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด ทำให้พื้นที่ยิ่งแคบมากขึ้น ไม่สะดวกสำหรับผู้โดยสารในการไปนำรถเข็นกระเป๋าไปใช้งานเพื่อขนสัมภาระ



LIRT



รูปที่ ๑๖ แสดงภาพเคาน์เตอร์แลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศของธนาคารทหารไทยและร้านขายสินค้าปลอดภาษีบริเวณสายพานลำเลียงกระเป๋าหมายเลข ๒๐ และ ๒๑



รูปที่ ๑๗ แสดงภาพรถเข็นกระเป๋าจำนวนมากบริเวณสายพานลำเลียงกระเป๋าหมายเลข ๑๙ และ ๒๐



รูปที่ ๑๘ แสดงภาพป้ายโฆษณาร้านอาหารของบริษัท คิง เพาเวอร์ อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด

๒.๖.๓ จำนวนที่นั่งพักรอเครื่องบินของผู้โดยสาร

จำนวนที่นั่งพักรอของผู้โดยสารมีน้อยมาก ในตลอดทางมีเพียงแห่งเล็ก ๆ ๑-๒ แห่ง แต่ละแห่งก็มีคนอ่านหนังสือไม่ได้ และที่ส่วนใหญ่เต็มไปด้วยร้านค้า สินค้าและร้านอาหาร ทำให้ผู้โดยสารที่ต้องการนั่งรอต้องเข้าร้านอาหาร ซึ่งไม่มีสนามบินที่ใดในโลกทำเช่นนี้

๒.๖.๔ ป้ายโฆษณา

ในบริเวณอาคารผู้โดยสารขาออกชั้น ๔ มีการติดตั้งป้ายโฆษณาร้านอาหารของบริษัท คิง เพาเวอร์ อินเตอร์เนชันแนล จำกัดอยู่ ซึ่งบริเวณดังกล่าวเป็นบริเวณที่มีผู้ใช้บริการเช็คอินเป็นจำนวนมากและพื้นที่มีจำกัด จึงไม่สมควรที่จะมีป้ายโฆษณาใด ๆ นอกจากป้ายของทางราชการหรือป้ายบอกทางที่จำเป็นเท่านั้น

๒.๖.๕ บันไดเลื่อนทางเข้าอาคารผู้โดยสาร (bus gate)

เนื่องจากหลายสายการบินได้ใช้รถบัสเพื่อลำเลียงผู้โดยสารจากเครื่องบินเข้ามายังตัวอาคารผู้โดยสารขาเข้า ทำให้มีผู้โดยสารแออัดเป็นจำนวนมากในแต่ละเที่ยวบินบริเวณบันไดเลื่อน นอกจากทางเข้าที่มีทางเดียวแล้ว บันไดเลื่อนยังมีให้บริการเพียงจุดเดียว สมควรที่จะเปลี่ยนบันไดเลื่อนทางลงให้เป็นทางขึ้นเพื่อให้ใช้งานในเวลาเร่งด่วนได้ทั้ง ๒ ทาง เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสารที่ต้องขึ้นรอขึ้นอาคารเป็นจำนวนมาก



รูปที่ ๒๐ แสดงภาพบันไดเลื่อนทางเข้าอาคารผู้โดยสาร (bus gate) ซึ่งมีผู้โดยสารแออัดเป็นจำนวนมาก

หมายเหตุ ภาพด้านบนนี้ ถ้ามองมาจากด้านบนจะเห็นบันไดเลื่อน ๒ ด้าน ด้านหนึ่งผู้คนคับคั่งบนบันไดเลื่อนและรอการขึ้นเป็นแถวยาว ส่วนอีกด้านหนึ่งเป็นบันไดขาลงที่ว่างอยู่เฉย ๆ เห็นควรให้ปรับขึ้นทั้งสองทางพร้อมกัน เมื่อต้องการระบายความแออัด

๒.๖.๕ สภาพห้องปฏิบัติงานและห้องพักคอยของเจ้าหน้าที่ให้บริการ

๒.๖.๕.๑ ห้องทำงานของเจ้าหน้าที่ตรวจคนเข้าเมืองผู้โดยสารผ่าน (Transit Immigration Office) มีสภาพแวดล้อมที่เป็นภัยต่อสุขอนามัยของเจ้าหน้าที่ที่มาเข้าเวรปฏิบัติงานที่ท่าอากาศยานและอาจมีผลต่อการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ที่บริการแก่ผู้โดยสารโดยตรงได้ สมควรได้รับการแก้ไขโดยด่วนซึ่งสภาพของบริเวณดังกล่าว มีดังนี้

๑) อาคาร Concourse ชั้นล่าง มีลักษณะเป็นห้องพักทำงานทางธุรการ และห้องพักคอยตลอดแนว ๒ ข้างทางเดิน (แคบ ๆ) ปลายสุดทางเดินด้านลานจอดเป็นห้องพักรวมขยะ

๒) ห้องพักคอยเป็นห้องขนาดเล็ก มีเตียงนอน ๒ ชั้นวางชิดกัน มีที่นอนวางสุม พร้อมเสื้อผ้าแบบชั้นนอกแขวนไว้ทั่วไป (เพราะไม่มีตู้เก็บ) และห้องสุขาภายในระบบชักโครกใช้ไม่ได้ (ไม่ดูดลงบ่อพัก)

๓) ห้องพักรวมขยะเป็นห้องพักเย็นอยู่ทางด้านขีตลานจอด ประตูมีม่านกัน เพื่อเปิดขนถ่ายขยะอยู่แนวทางเดินภายใน เพื่อขนถ่ายขึ้นรถขยะที่เทียบฝั่งตรงกันข้ามของทางเดินภายในใต้อาคาร เมื่อมีการเปิดประตูขนถ่ายขยะ ทำให้มีน้ำสกปรกจากขยะเจิ่งนองพื้นทางเดินและส่งกลิ่นเหม็นกระจายทั่วแนวห้องโถงของทางเดินเข้าไปในห้องทำงานของสำนักงานตรวจคนเข้าเมือง และของเจ้าหน้าที่ภาคพื้นหน่วยอื่น ๆ ที่อยู่ตลอดแนวทางเดิน ประกอบกับบริเวณดังกล่าวไม่ได้ติดตั้งระบบถ่ายเทอากาศหรือ พัดลมดูดอากาศไว้ด้วย กลิ่นขยะจึงฟุ้งกระจายไปทั่วบริเวณ

๔) บริเวณห้องปฏิบัติงานทางธุรการและห้องพักคอยของสำนักงานตรวจคนเข้าเมืองและหน่วยงานอื่นในบริเวณนั้น แสงสว่างน้อยมาก อาจมีผลกระทบต่อการทำงานด้านธุรการและมีผลต่อสายตาของเจ้าหน้าที่ได้

๒.๖.๕.๒ ห้องพักคอยเจ้าหน้าที่ตรวจคนเข้าเมืองซึ่งอยู่ใกล้เคียงกับเคาน์เตอร์ปฏิบัติงานในอาคารผู้โดยสารขาเข้า เป็นห้องกันด้วยกระจกฝ้า ขนาดพื้นที่น้อย ไม่เพียงพอเจ้าหน้าที่ต้องตั้งโต๊ะพักผ่อนและวางสิ่งของเครื่องใช้ที่ใช้ปฏิบัติงานทางธุรการลงมาในพื้นที่นอกห้องดูระเกะระกะ ไม่เป็นระเบียบ ขาดความสวยงาม

ข้อเสนอแนะของคณะกรรมการฯ

๑.) ปรับปรุงห้องพักคอยของเจ้าหน้าที่ตรวจคนเข้าเมือง และหน่วยงานในบริเวณดังกล่าว ให้ลดความแออัด พร้อมทั้งเพิ่มแสงสว่างให้ทั่วถึง รวมทั้งแก้ไขระบบชักโครกของห้องสุขาด้วย

๒.) ปรับปรุงการเก็บขยะและขนถ่ายขยะให้เหมาะสมกว่าที่เป็นอยู่ โดย

- ปิดกันทางเดินก่อนถึงหน้าห้องเก็บขยะ
- เปลี่ยนแปลงที่จอดรถขยะและประตูห้องพักขยะให้การขนถ่ายขยะอยู่

ด้านนอกข้างอาคาร

- ติดตั้งระบบถ่ายเทอากาศให้โดยด่วน



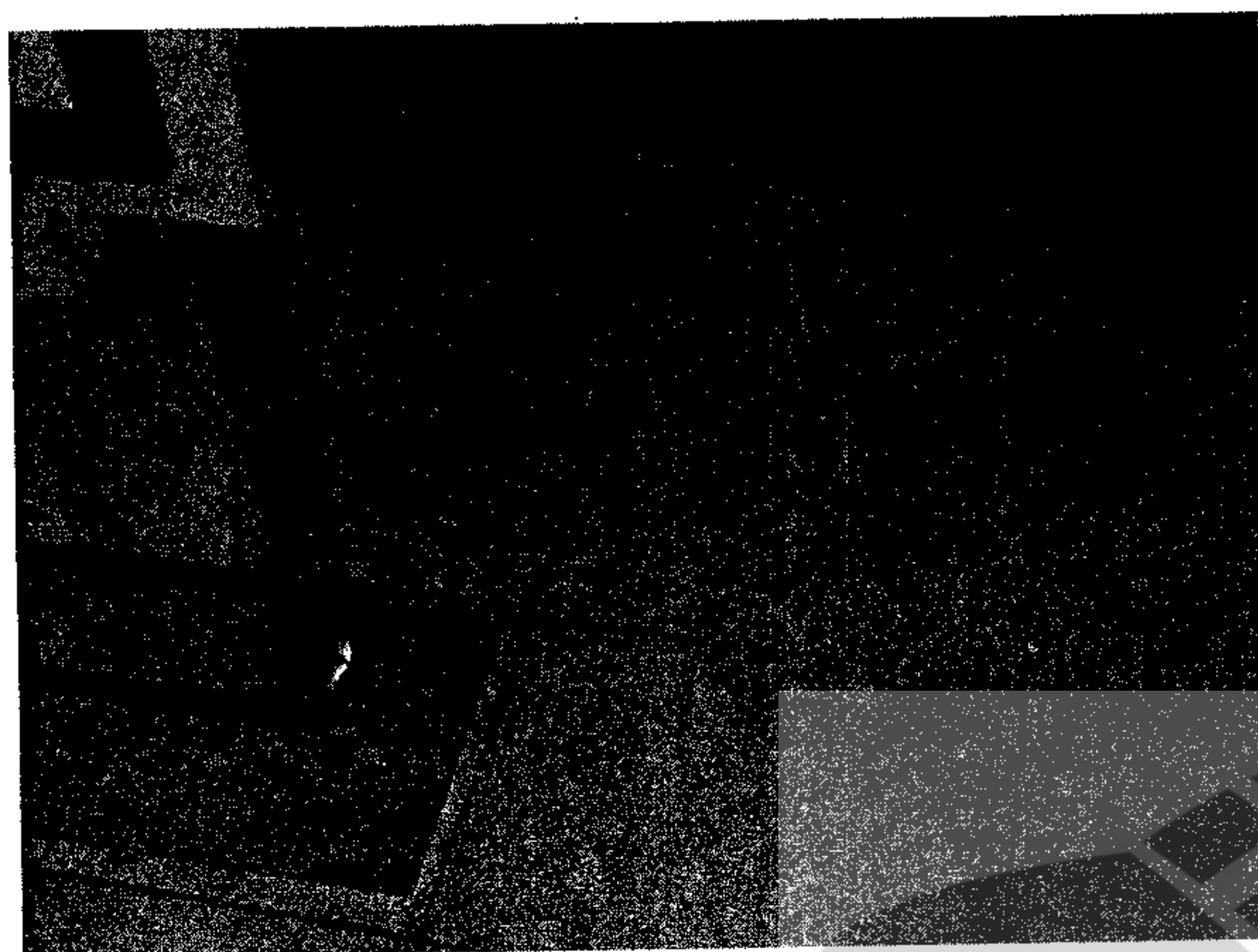
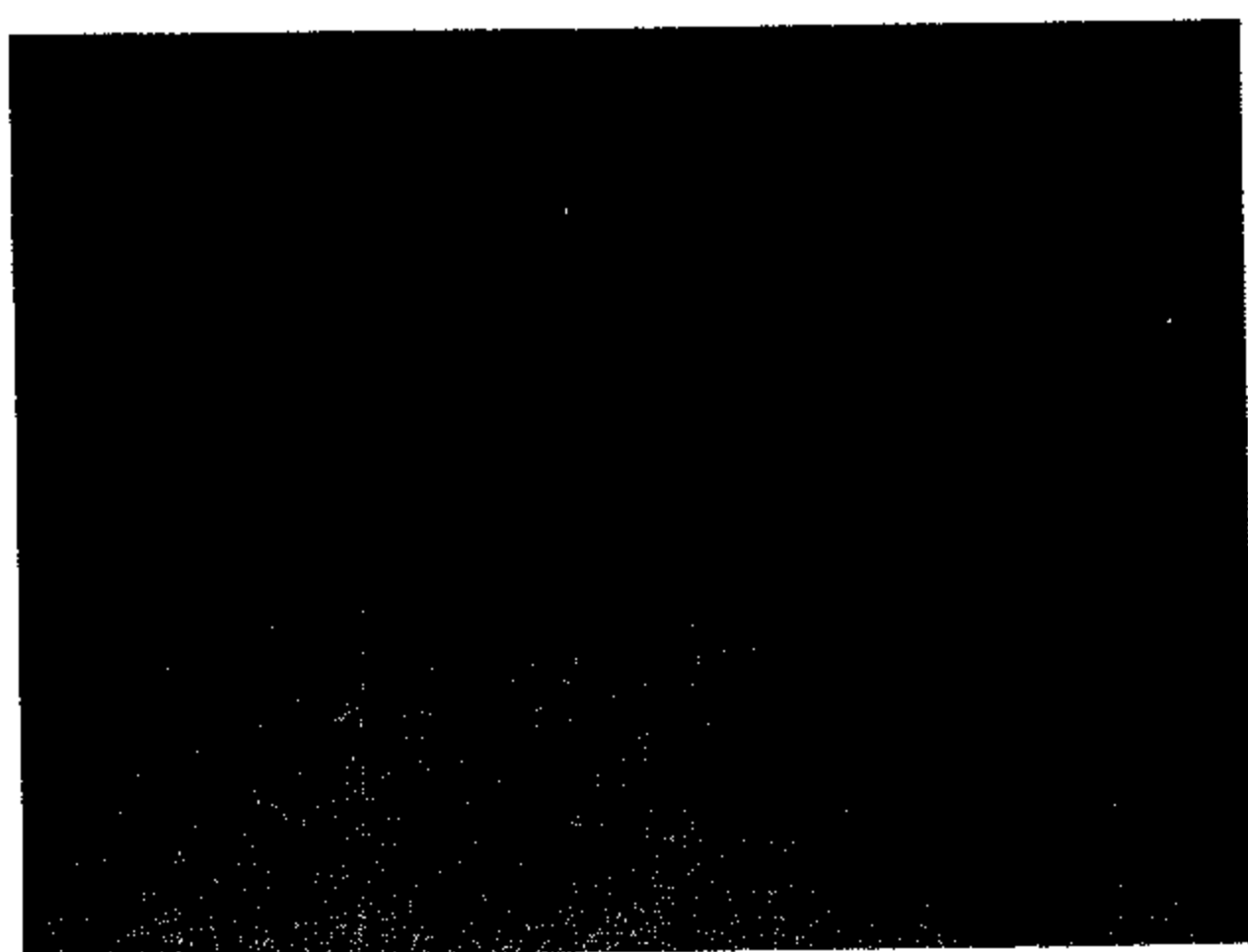
๓.) พิจารณาหาห้องทำงานใหม่ให้เจ้าหน้าที่ตรวจคนเข้าเมืองให้เหมาะสม และสะดวกในการติดต่อประสาน

๔.) ควรปรับปรุงเพิ่มพื้นที่ หรือขยายห้องที่ติดตั้งผนังกระจกฝ้าให้ กว้างขวางพอเพียงพอต่อการปฏิบัติงานทางธุรการของเจ้าหน้าที่ตรวจคนเข้าเมือง จะปิดบังความรุ่งรัง ของสำนักงานให้พ้นสายตาของผู้โดยสารได้ด้วย

๒.๗ สภาพการตกแต่งภายใน ความสะอาดทั่วไป และการจัดเก็บขยะ

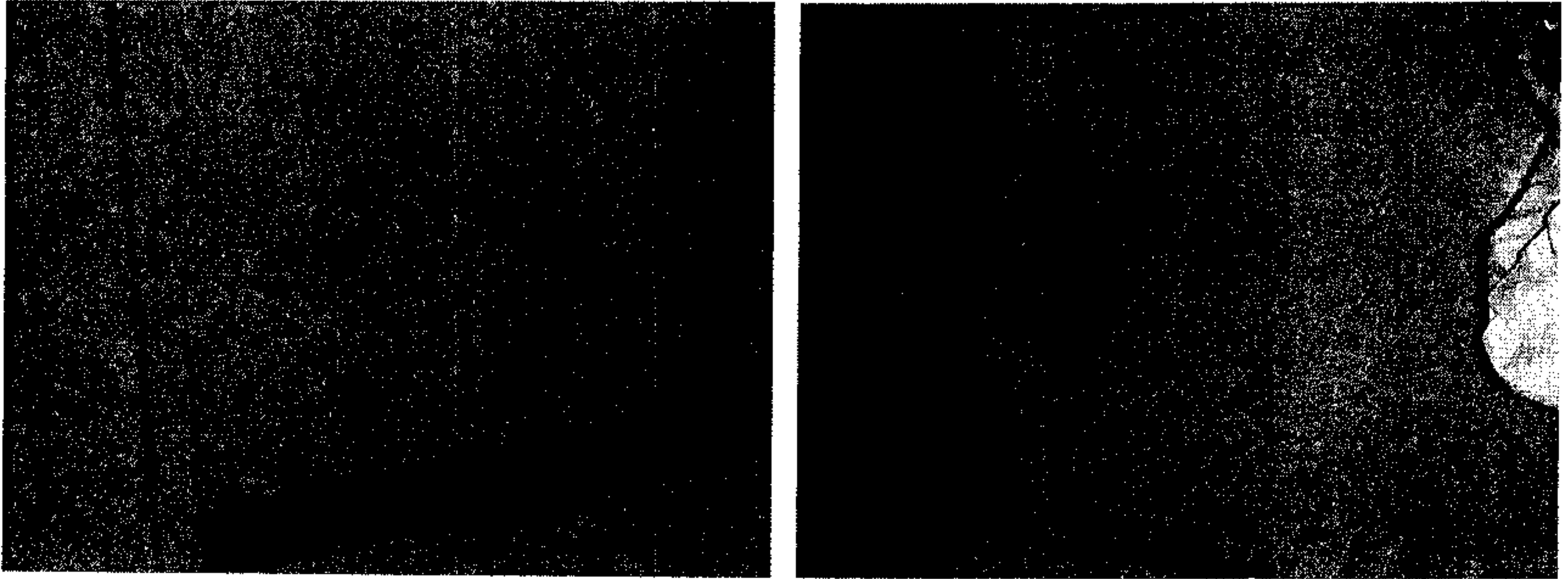
๒.๗.๑ ความสะอาดของอาคาร (อาคาร Main Terminal)

๒.๗.๑.๑ เนื่องจากพื้นปูด้วยหินขัด Terrazzo ซึ่มีระดับความสกปรกได้ง่ายและไม่สามารถล้างทำความสะอาดออกได้ พื้นหลายแห่งมีรอยครูดยาว ได้รับทราบว่า เนื่องจากผู้รับจ้างก่อสร้างอาคารปูกระเบื้องก่อนที่จะทำการแล้วเสร็จ มีการใช้รถลากสิ่งอุปกรณ์ ทำให้มีรอยลึกเป็นทางยาวที่พื้นไม่สามารถลบร่องรอยดังกล่าวได้ หากเป็นจริงและยังไม่มี การตรวจรับงานงวดสุดท้าย จำเป็นอย่างยิ่งที่ ทอท. จะต้องให้ผู้รับจ้างก่อสร้างปรับปรุงให้เรียบร้อยก่อน



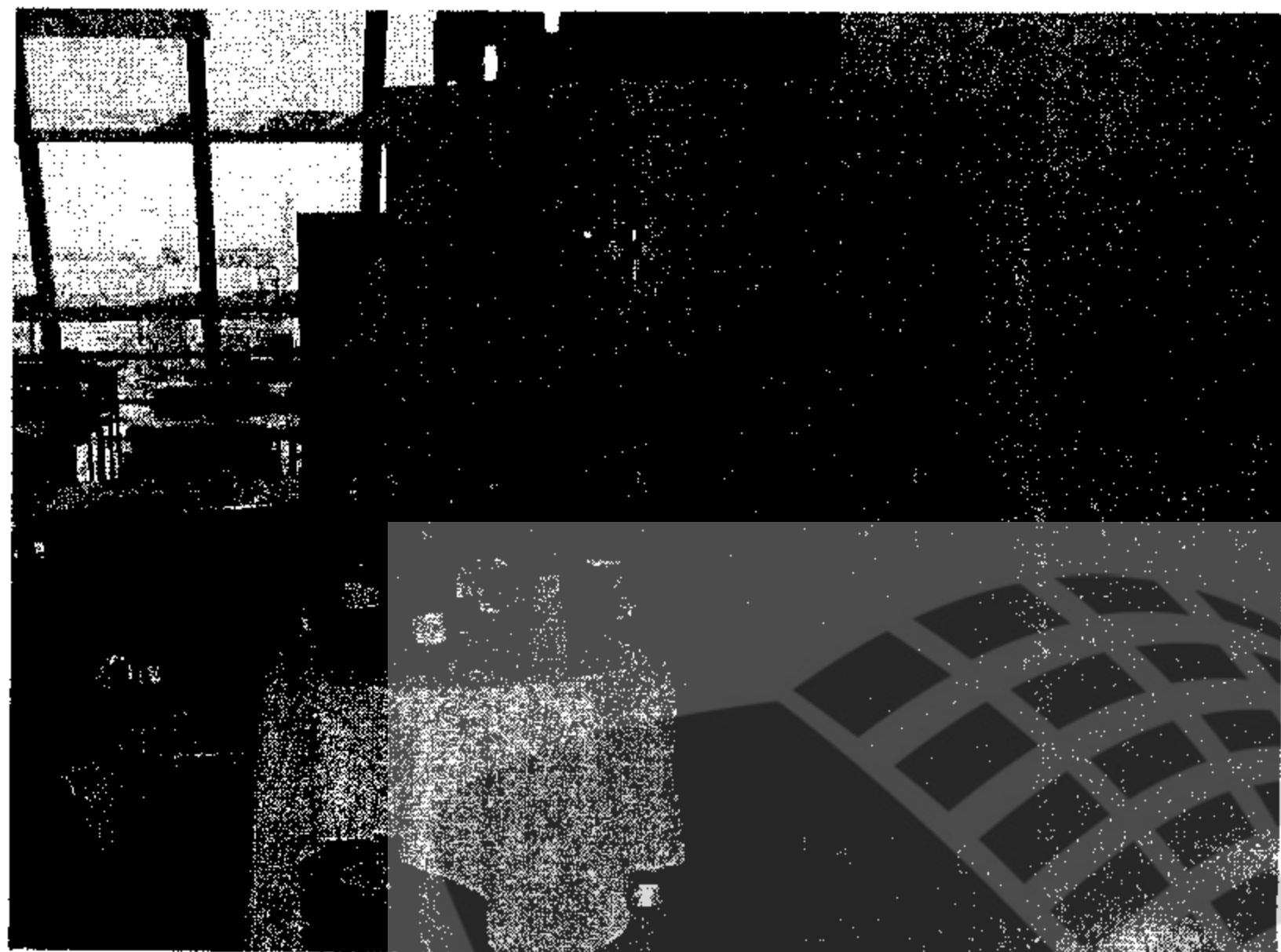
รูปที่ ๑-๓ แสดงพื้นปูด้วยหินขัด Terrazzo ซึ่มีระดับความสกปรกและมีรอยครูด

๒.๗.๑.๒ ผนังอาคารหลายแห่งมีคราบสกปรกประหว่งห้องน้ำชาย-หญิง มีลักษณะคล้ายรอยคราบน้ำมันจากฝ้ายข้าง คณะกรรมการตรวจการจ้าง และผู้ควบคุมงานของ ทอท. ต้องตรวจให้ผู้รับจ้างทำความสะอาดดำเนินการให้เรียบร้อยโดยเร็ว



รูปที่ ๔-๕ แสดงผนังอาคารมีคราบสกปรก

๒.๗.๑.๓ ร้านค้านำสิ่งของวางบังตู้ปล่อยความเย็น และตั้งเคาน์เตอร์กีดขวางทางเข้าห้องน้ำ เป็นเหตุให้ห้องน้ำภายในอาคาร Concourse ชอนอยู่หลังร้านค้าทางเดินลับตาคนค่อนข้างเปลี่ยว ต้องตรวจสอบสัญญาสัมปทานการใช้พื้นที่อาคาร ว่าร้านค้าตั้งร้านค้าหรือเคาน์เตอร์เกินที่กำหนดในสัญญาหรือไม่ หากตั้งร้านค้าโดยใช้พื้นที่เกินสัญญา ทอท. ต้องให้ผู้รับสัมปทานแก้ไขและปฏิบัติตามสัญญาโดยเร่งด่วน แต่หากผู้รับสัมปทานตั้งร้านค้าตามกำหนดสัญญา แต่ทำให้ผู้โดยสารไม่สะดวกในการใช้ทางเดิน จำเป็นที่ ทอท. ต้องเจรจาต่อรองกับผู้ได้รับสัมปทาน

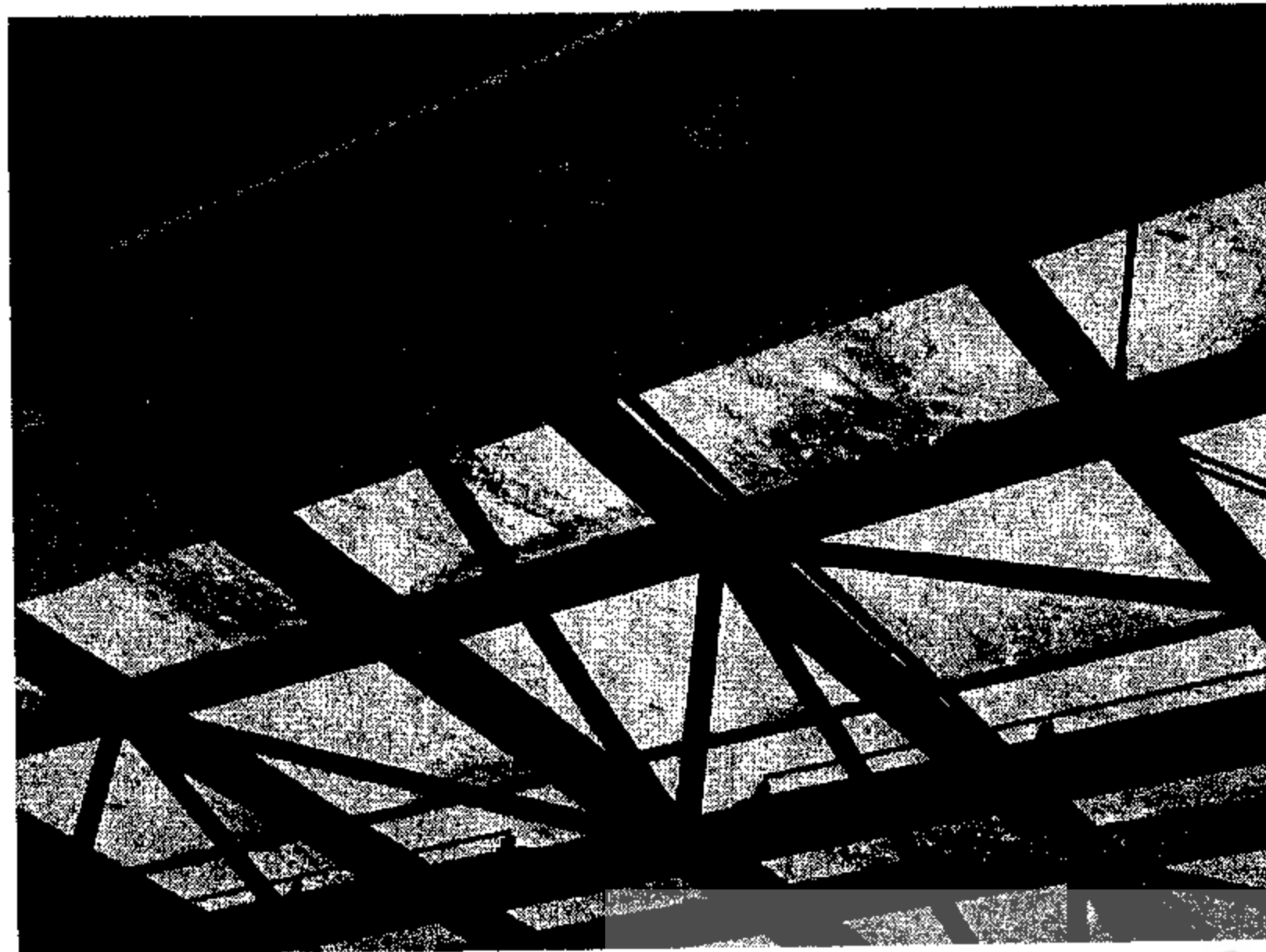
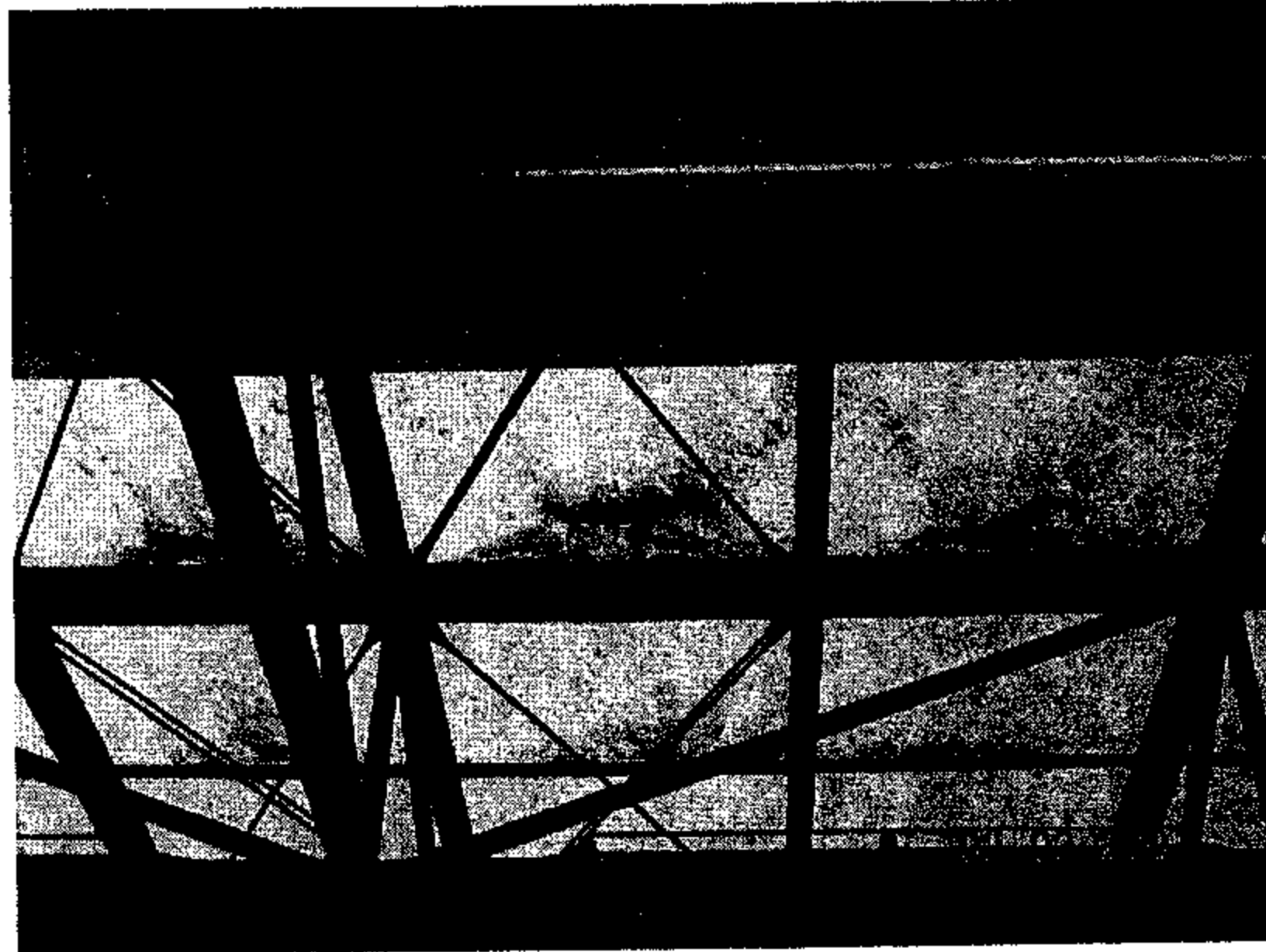


รูปที่ ๖ แสดงร้านค้าวางโต๊ะและสิ่งของบังตู้ปล่อยความเย็น



LI RT

๒.๗.๑.๕ กระจกภายนอกอาคารสกปรก ได้รับแจ้งจากเจ้าหน้าที่ว่า บริษัทฯ ผู้รับจ้าง ได้ทำความสะอาดตามวงรอบแล้ว แต่เนื่องจากผู้รับจ้างก่อสร้างอาคารยังทำการซ่อมปรับปรุงหลังคาไม่แล้วเสร็จ เป็นเหตุให้กระจกภายนอกอาคารยังสกปรกอยู่ และยังไม่ได้รับมอบเครื่องมือทำความสะอาด กระจกจากผู้รับจ้างก่อสร้างอาคาร

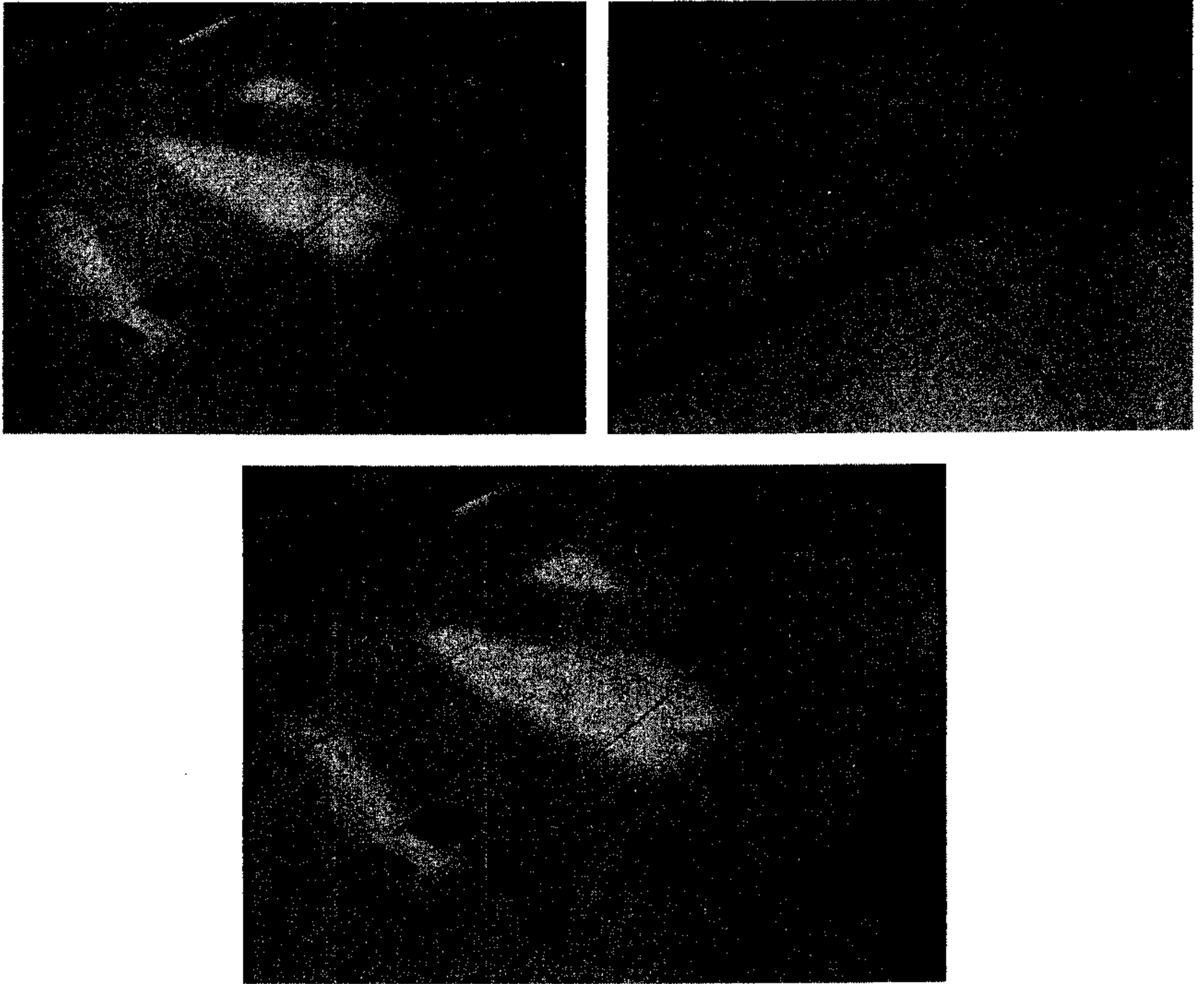


รูปที่ ๗-๘ แสดงหลังคาภายนอกสะสมความสกปรก

๒.๗.๑.๕ พื้นอาคารหลายแห่งมีร่องรอยจากการก่อสร้างที่ยังไม่แล้วเสร็จและปรากฏรอยแตกร้าวที่พื้นยังไม่ได้รับการแก้ไข ทอท. ต้องให้ผู้รับจ้างก่อสร้างอาคารปรับปรุงให้แล้วเสร็จก่อน ทอท. รับงานงวดสุดท้าย



LIRT

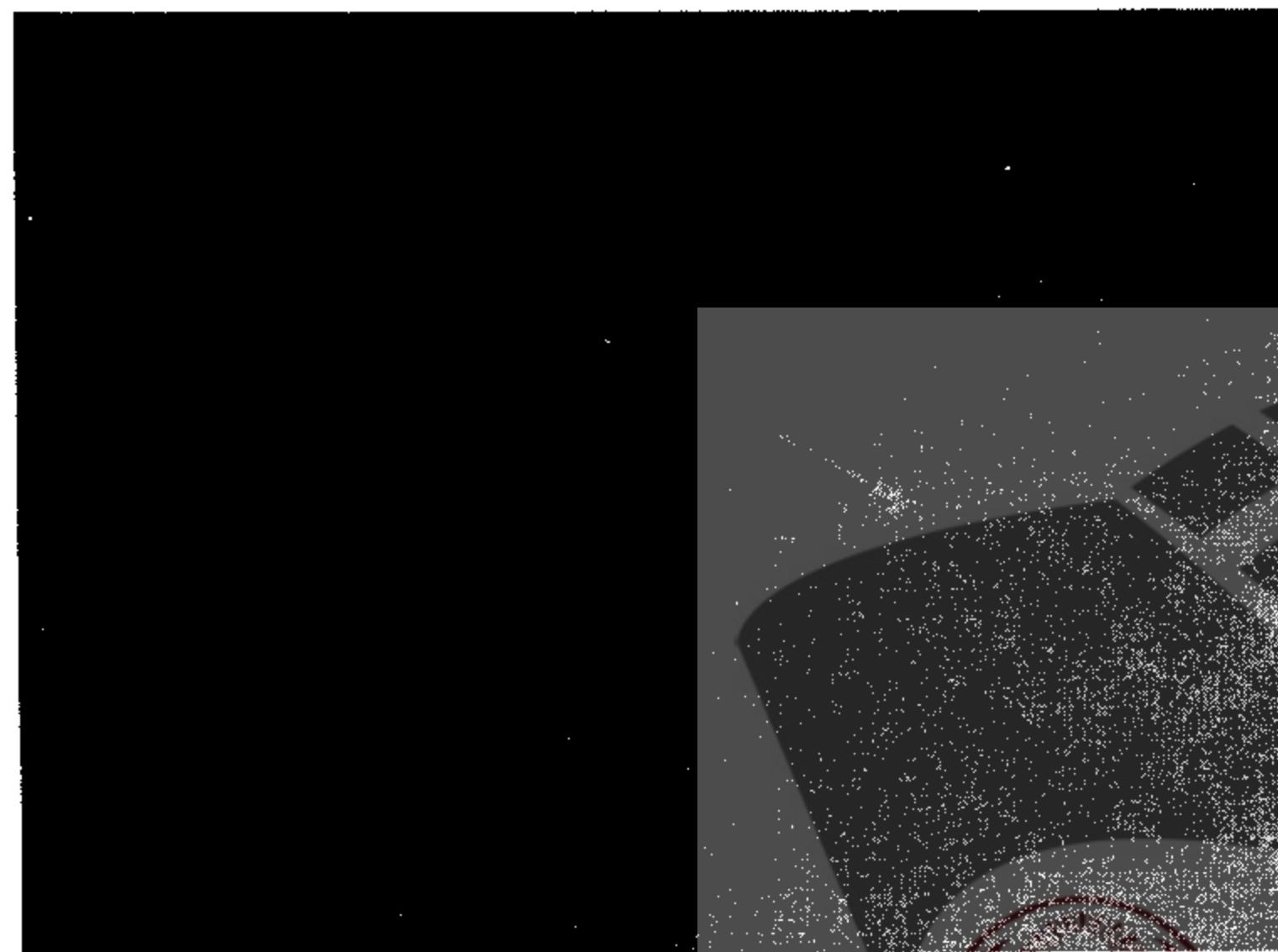
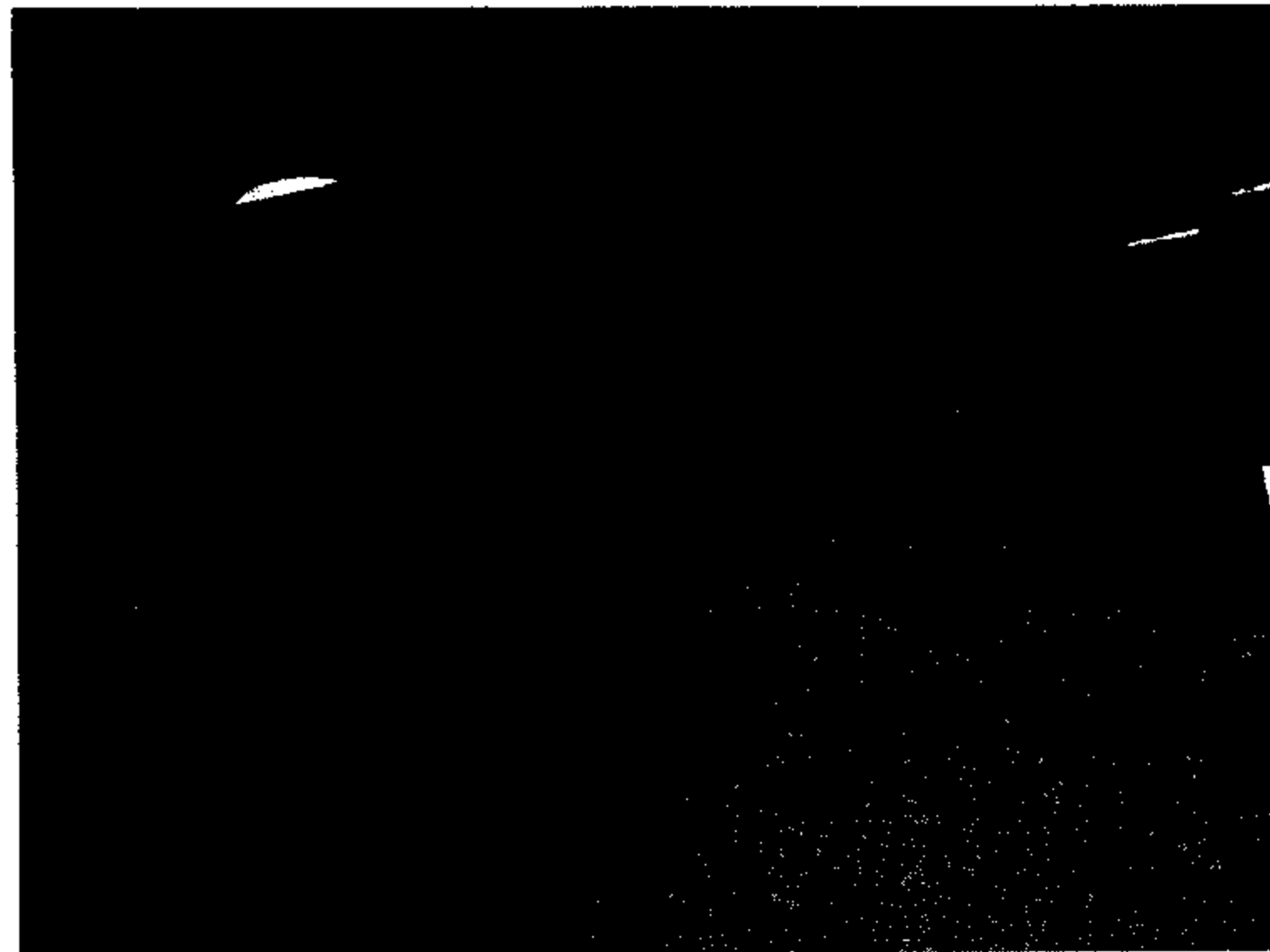


รูปที่ ๙-๑๑ แสดงรอยกะเทาะแตกแล้วก่อสร้างไม่แล้วเสร็จ

๒.๗.๑.๕ จากการตรวจห้องน้ำอาคาร Terminal ชั้น ๓ ด้านตะวันตก พบพนักงานทำความสะอาดอยู่ประจำห้องน้ำห้องละ ๑ คน และพบผู้ควบคุมงานของบริษัทฯ ผู้รับจ้าง มาตรวจตามวงรอบตรงตามสัญญา แต่พบว่า ห้องน้ำมีอุปกรณ์ชำรุด ได้แก่ ตัวกันกระแทกในห้องส้วม ซึ่งมีประจำห้องละ ๑ ชุด หลุดหายไปหลายห้อง จากการสอบถามเจ้าหน้าที่ที่ทราบว่ามีการเปลี่ยนให้แล้ว แต่ก็หลุดหายหลายครั้ง ทั้งนี้ เนื่องจาก นี้อตที่ใช้ยึดกับผนังประตูใช้แบบสั้น ทำให้หลุดจากผนังประตูได้ง่าย หากใช้แบบยาวจะทำให้ นี้อตทะลุประตูได้ นอกจากนั้นพบว่า มีน้ำซึมจากบริเวณใต้โถส้วมหลายห้อง พนักงานต้องแก้ปัญหาเฉพาะหน้าโดยนำผ้ามาวางซับน้ำไว้ ทราบจากพนักงานว่า ห้องส้วมตามชั้นต่าง ๆ มีลักษณะเช่นเดียวกันได้ รายงานให้ทาง ทอท. ทราบแล้ว



รูปที่ ๑๒ แสดงน้ำชิมไตโถส้วมต้องวางผ้าซับไว้



รูปที่ ๑๓-๑๔ แสดงเปรียบเทียบกันกระแตกในห้องส้วม

ข้อเสนอแนะ

กรณีพื้นอาคารสกรปรกและมีรอยครูดไม่สามารถทำความสะอาดได้ หากเป็นไปได้ตามที่เจ้าหน้าที่ชี้แจง ย่อมเป็นความรับผิดชอบของบริษัทฯ ผู้รับจ้างก่อสร้าง เห็นสมควรเสนอคณะกรรมการฯ เพื่อตรวจสอบสัญญาจ้างก่อสร้างอาคาร

กรณีคราบสกรปรกของผนังอาคาร เป็นความรับผิดชอบของบริษัทฯ รับจ้างทำความสะอาด ซึ่ง ทอท. ต้องควบคุมการปฏิบัติตามสัญญาโดยเคร่งครัด

กรณีกระจกภายนอกอาคารสกรปรก ควรเสนอคณะกรรมการฯ เพื่อตรวจสอบสัญญาจ้างก่อสร้างอาคารว่า บริษัทฯ ผู้รับจ้างต้องรับผิดชอบกรณีหลังคารั่วต้องซ่อมแซม มีผลต่อการทำความสะอาดกระจกภายนอกใช้หรือไม่ รวมทั้งตรวจสอบกรณีเครื่องมือทำความสะอาดกระจกภายนอกซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของสัญญาจ้างก่อสร้างอาคาร

กรณีร้านค้านำสิ่งของวางบังตู้ปล่อยความเย็นและกีดขวางทางเดินเข้าห้องน้ำ เห็นสมควรเสนอคณะกรรมการฯ เพื่อตรวจสอบสัญญาการให้สัมปทานใช้พื้นที่ในอาคาร

กรณีพื้นอาคารหลายแห่งมีร่องรอยจากการก่อสร้างที่ยังไม่แล้วเสร็จและปรากฏรอยแตกร้าวที่พื้น ควรเสนอคณะกรรมการฯ เพื่อตรวจสอบสัญญาจ้างก่อสร้างอาคาร

เครื่องมือที่ใช้ในการทำความสะอาดซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของสัญญาจ้างก่อสร้างอาคาร แต่จนบัดนี้ยังไม่ได้รับมอบจากผู้รับจ้างก่อสร้างอาคาร ได้แก่

- Spider ใช้ในการทำความสะอาดกระจกสูงภายในและภายนอกอาคาร

Main Terminal และ Concourse

- Scissor Lift ใช้ในการทำความสะอาด Office Block
- Gondola ใช้ในการทำความสะอาดกระจกสูงภายนอกอาคาร Main

Terminal และหอควบคุมลานจอด บ.

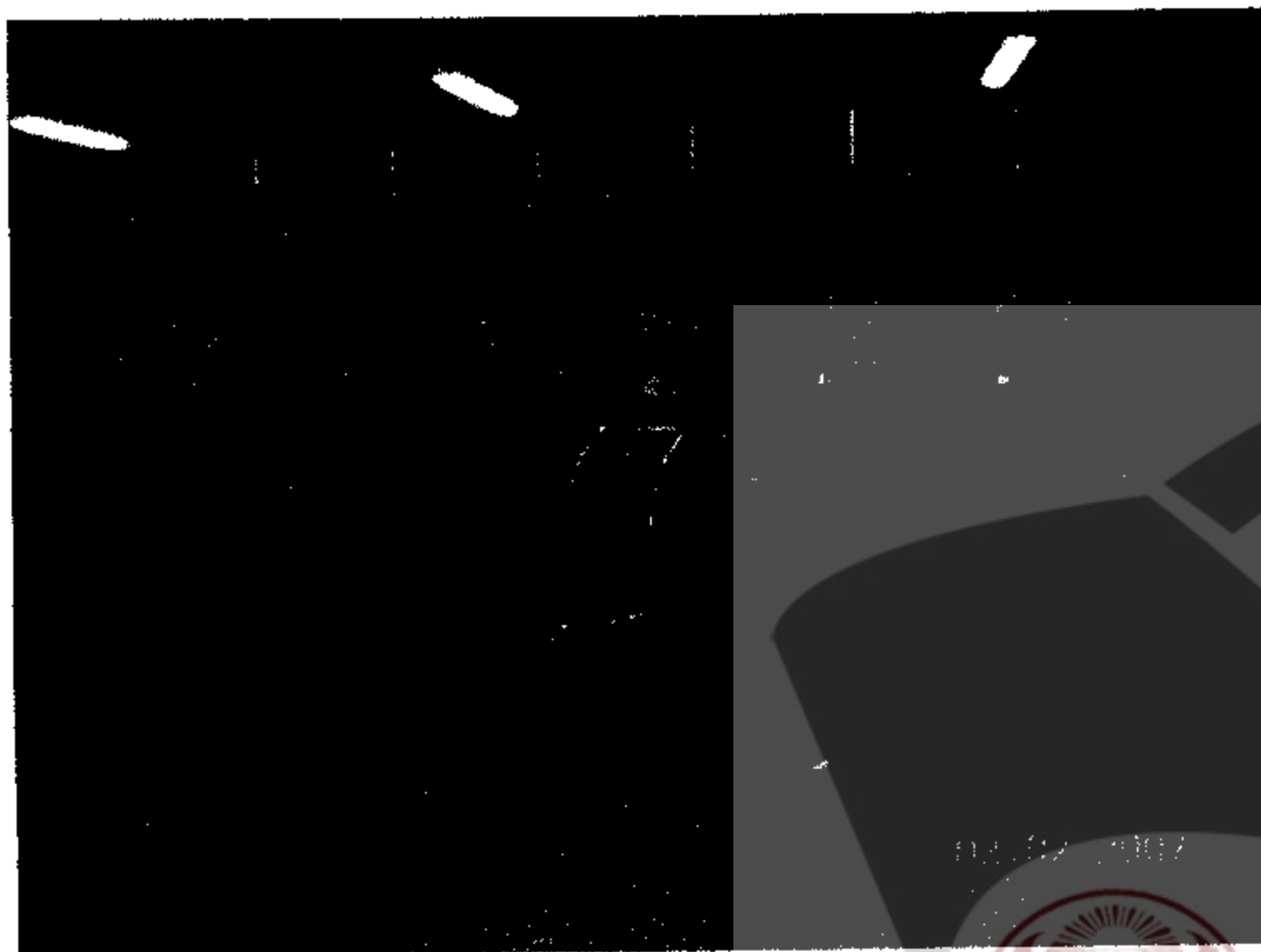
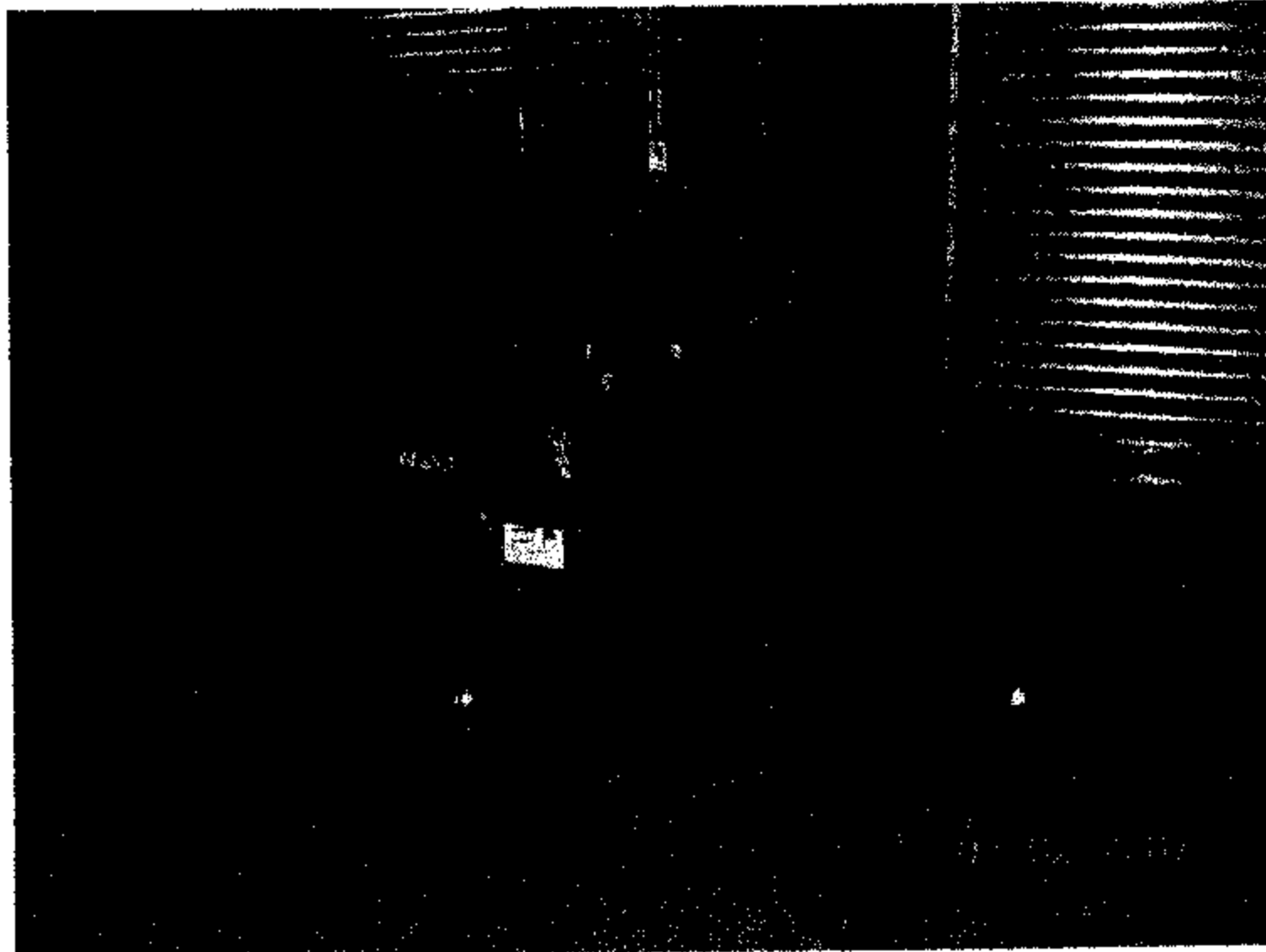
ส่วนตกแต่งอาคารและทำความสะอาด ฝ่ายบริการอาคารผู้โดยสาร (สตอ.ฝบอ.) แก้ปัญหาโดยประสานงานกับผู้แทน บริษัท ITO เพื่อขอยืมเครื่องมือดังกล่าวใช้งานก่อน แต่มีบางรายการชำรุด เห็นควรเสนอกรรมการฯ เพื่อตรวจสอบสัญญาจ้างก่อสร้างอาคาร

๒.๘ ระบบการจัดเก็บขยะและการขนขยะภายในอาคาร

การจัดเก็บขยะตามจุดต่างๆภายในอาคารไปทิ้งที่จุดรวบรวมขยะที่ ทอท. จัดไว้ (ใต้อาคาร Concourse A และ Concourse G) เป็นหน้าที่ของผู้รับจ้างตามสัญญาจ้างทำความสะอาดอาคาร ส่วนการขนถ่ายขยะจากจุดรวบรวมขยะไปกำจัด เป็นหน้าที่ของผู้รับจ้างตามสัญญาจ้างบริหารจัดการขยะ

๒.๘.๑ บริษัทผู้รับจ้างทำความสะอาดอาคารชั้นต่าง ๆ จัดเก็บขยะโดยใช้รถเข็นขนาดเล็กเก็บขยะตามร้านค้า และถูที่ทิ้งขยะในจุดต่าง ๆ ไปทิ้งจุดรวบรวมขยะใต้อาคาร ซึ่งอยู่ปลายอาคาร Concourse A และ G ซึ่งอยู่ไกล จึงต้องขนวันละหลาย ๆ เที่ยว

๒.๘.๒ ทอท. จัดหารถไฟฟ้า จำนวน ๒๕ คัน เพื่อใช้ขับเคลื่อนไปรับขยะจากจุดทิ้งขยะและร้านค้าในอาคารชั้นต่าง ๆ แล้วลงลิฟท์ไปทิ้งที่จุดรวบรวมขยะใต้อาคาร แต่รถไฟฟ้าสำหรับขนขยะดังกล่าวมีขนาดใหญ่กว่าขนาดของลิฟท์ ไม่สามารถเข้าลิฟท์เพื่อขึ้นลงระหว่างชั้นต่าง ๆ กับใต้ถุนอาคารได้ ต้องจอดเก็บอยู่ในห้องชั้นล่างอาคาร Concourse A ๑๓ คัน และ Concourse G ๑๒ คัน ไม่ได้ใช้งาน



รูปที่ ๑๕-๑๖ แสดงรถขนขยะไม่ได้ใช้งาน



LIRT

๒.๘.๓ ปัญหาข้อขัดข้องจากรถเก็บและขนขยะดังกล่าว ทำให้ผู้รับจ้างทำความสะอาดไม่สามารถเก็บขยะไปทิ้งได้สมบูรณ์ เพราะไม่มีเครื่องมือในการขนย้ายขยะไปทิ้งยังที่พักรวมขยะใต้ถุนอาคาร ทำให้มีถุงขยะกองสะสมในจุดต่าง ๆ ของอาคาร ซึ่งอาจเป็นต้นเหตุของความไม่ปลอดภัยในด้านอื่นได้

ผลการปฏิบัติในการแก้ไขปัญหตามข้อเสนอแนะของคณะกรรมการฯ

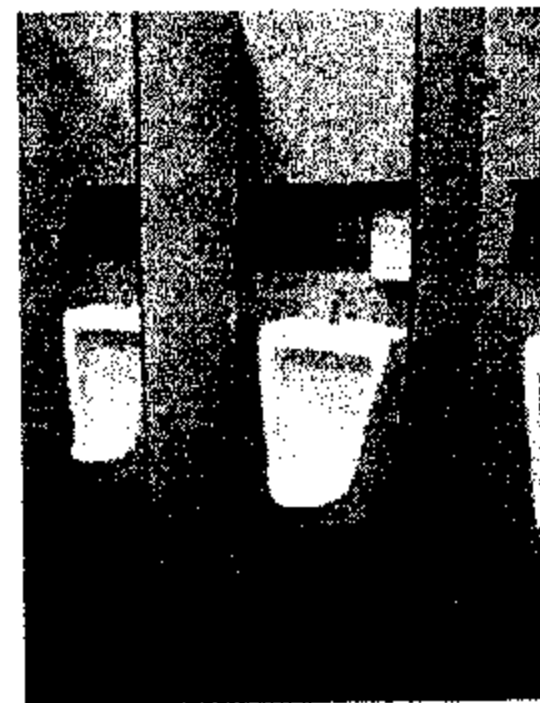
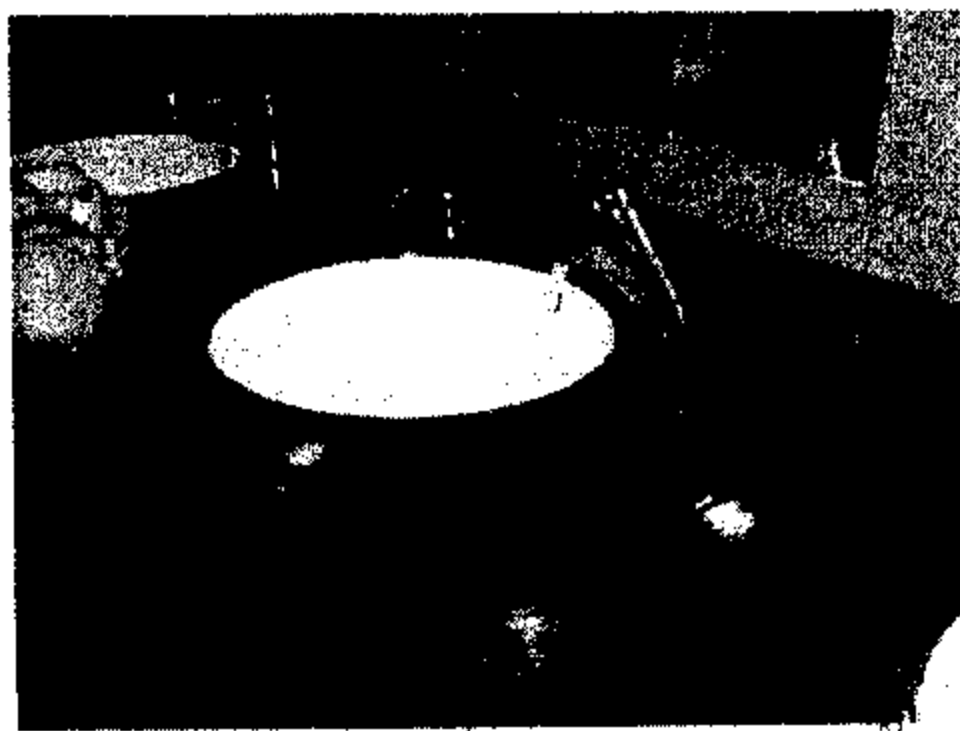
จากการตรวจสอบสภาพพื้นที่ และปัญหาข้อขัดข้องภายในอาคารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในช่วงเดือนมกราคม และ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๐ คณะกรรมการฯ ได้เสนอแนะการแก้ไขปัญหาด้านต่าง ๆ แก่เจ้าหน้าที่ของท่าอากาศยานโดยตรง พร้อมทั้งได้จัดทำรายงานถึงประธานกรรมการวิสามัญฯ เพื่อเสนอให้ ทอท. แก้ไขปัญหาเร่งด่วนในด้านต่าง ๆ รวม ๓ ฉบับ (รายละเอียดตามผนวก ก.)

คณะกรรมการฯ ได้ติดตามผลการแก้ไขด้านต่าง ๆ ตามข้อเสนอแนะดังกล่าวในช่วงเดือนเมษายน - พฤษภาคม ๒๕๕๐ สรุปผลการปฏิบัติในการแก้ไขปัญห ของเจ้าหน้าที่ที่บริหารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิได้ดังนี้

๑. ห้องน้ำในอาคารท่าอากาศยาน

๑.๑ การเปลี่ยนแปลงสุขภัณฑ์, อุปกรณ์ภายใน และพื้นห้องน้ำ มีแผนงานปรับปรุงห้องน้ำเดิม ๒๗ จุด โดยเป็นการเพิ่มห้องสุขา ๑๒๕ ห้อง และเป็นการสร้างห้องน้ำใหม่ ๑๓ จุด เพิ่มห้องสุขา ๘๓ ห้อง คิดเป็นพื้นที่ในการก่อสร้างใหม่และปรับปรุง ๓,๐๐๐ ตารางเมตร โดย

๑.๑.๑ จัดหาสุขภัณฑ์เพิ่มเติม มากกว่า ๑,๒๓๘ ชิ้น เป็นการเปลี่ยนของเดิมที่ใช้งานไม่สะดวก ๔๘๕ ชิ้น และจัดหาใหม่จากการสร้างห้องน้ำเพิ่ม ๗๕๓ ชิ้น อีกทั้งยังติดตั้งระบบ Pump น้ำเพิ่มเติมอีก ๒ ชุด เพื่อรองรับห้องน้ำที่จะเกิดขึ้นใหม่



รูปที่ ๑-๒ แสดงสุขภัณฑ์ที่จัดหาใหม่

๑.๑.๒ อยู่ระหว่างขั้นตอนการดำเนินการ

ขณะนี้กำลังทดสอบก๊อกน้ำ อ่างล้างหน้า เพื่อหาผลิตภัณฑ์แบบใหม่ที่เหมาะสมกว่าเพื่อนำมาเปลี่ยนใช้

๑.๒ จำนวนห้องน้ำที่ปรับปรุงเพิ่มเติมและสร้างเพิ่มเติม

๑.๒.๑ ดำเนินการปรับปรุงเสร็จแล้ว

จำนวนห้องน้ำที่ได้รับการแก้ไขปรับปรุงใช้ได้แล้วอยู่ที่ชั้นที่ ๑ มีจำนวนทั้งหมด ๑๗ ห้อง โดยปรับปรุงจากห้องน้ำพนักงานเป็นห้องน้ำประชาชนและผู้โดยสาร

๑.๒.๒ อยู่ระหว่างขั้นตอนการดำเนินการสร้างเพิ่มเติม

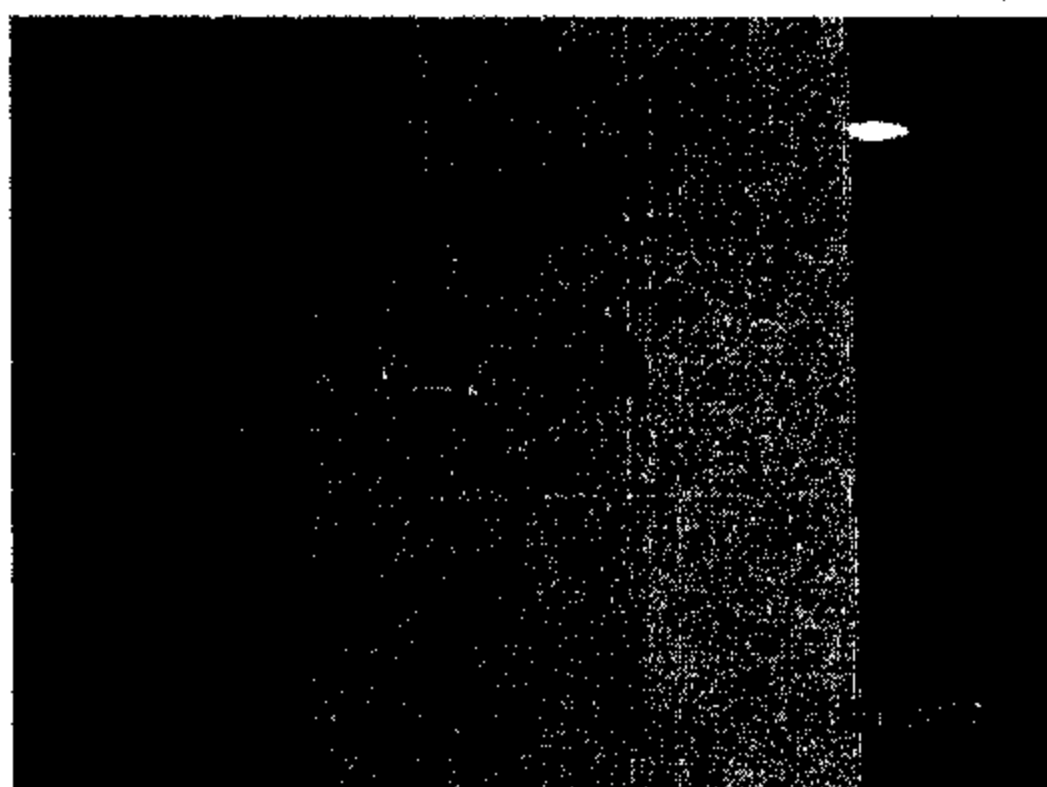
สร้างเพิ่มเติมจำนวน ๒๐๘ ห้อง ซึ่งกำลังอยู่ระหว่างขั้นตอนการดำเนินการ โดยแยกเป็นสร้างเพิ่มเติม ๑๐ ห้อง แยกเป็นห้องน้ำชาย ๕ ห้องและห้องน้ำหญิง ๕ ห้องอยู่บริเวณชั้น ๑ และ Bus gate สร้างยังไม่แล้วเสร็จ จะเสร็จภายในเร็ว ๆ นี้ จากการตรวจสอบปรากฏว่าที่ดำเนินการเสร็จแล้ว ได้แก่ การเปลี่ยนโถปัสสาวะชายจำนวน ๕ โถ



๑.๓ การปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่รักษาความสะอาด

๑.๓.๑ แนวทางปฏิบัติหน้าที่ตามสัญญาจ้างรักษาความสะอาด

สัญญาจ้างทำความสะอาดอาคาร ตามสัญญาเลขที่ ๖CS๔-๔๙๐๐๑๔ ลง ๑๓ ก.ค. ๕๙ และ สัญญาเลขที่ ๖C S๔-๔๙๐๐๑๕ ลง ๑๓ ก.ค.๕๙ มีเงื่อนไขว่าผู้รับจ้างต้องรับผิดชอบตรวจสอบดูแลอุปกรณ์ภายในห้องสุขาให้มีสภาพพร้อมใช้งานตลอดเวลา หากมีการชำรุดหรือสูญหาย ผู้รับจ้างต้องซ่อมแซมหรือเปลี่ยนชิ้นส่วนอุปกรณ์ซึ่งเป็นของบริษัทผู้ผลิตให้สามารถใช้งานได้ภายใน ๑ ชั่วโมง โดยอุปกรณ์ที่ต้องรับผิดชอบ ได้แก่ ชุมฝารองนั่งถ่าย กลอนประตูห้องสุขาย่อย กล่องใส่น้ำสบู ตะขอแขวนเสื้อ ตะขอแขวนถุงใส่ผ้าอนามัย ซึ่งการตรวจการจ้างหรือผู้ควบคุมงานต้องตรวจโดยเคร่งครัดว่าผู้รับจ้างดำเนินการดังกล่าวหรือไม่ หากพบต้องแจ้งผู้รับจ้าง หากผู้รับจ้างเพิกเฉย ผู้ว่าจ้างย่อมมีสิทธิพิจารณาเลิกสัญญา จากการตรวจสอบพบว่าห้องสุขาบางห้อง ตะขอแขวนเสื้อหายไป เจ้าหน้าที่ ทอท. ได้เร่งรัดให้ผู้รับจ้างนำตะขอแขวนเสื้อตัวใหม่มาติดตั้งแต่ยังคงมีบางห้องยังขาดหายไป ได้รับแจ้งว่า ไม่มีอะไหล่ขายในประเทศไทย ต้องสั่งซื้อจากต่างประเทศ จึงเป็นกรณีที่ ทอท. ต้องพิจารณาความเหมาะสมต่อไป



รูปที่ ๓-๔ แสดงตะขอแขวนเสื้อในห้องน้ำในส่วนที่สูญหายและส่วนที่แก้ไขติดตั้งแล้ว

สัญญาจ้างไม่ระบุเงื่อนไขการกำหนดจำนวนพนักงานทำความสะอาดไว้ตายตัว แต่เป็นกรณีที่ผู้รับจ้างที่จะต้องจัดพนักงานให้พอเพียงพอต่อการปฏิบัติงาน โดยผู้รับจ้างต้องส่งแผนการปฏิบัติให้ผู้ว่าจ้างทราบทุกเดือน ดังนั้น การกำหนดจำนวนพนักงานในแต่ละพื้นที่ แต่ละกะ แต่ละเดือนจึงเป็นไปตามแผนงานของผู้รับจ้าง ส่วน ทอท. ผู้ว่าจ้างจะเป็นผู้อนุมัติแผนและประเมินผลงานของผู้รับจ้าง

๑.๓.๒ การปฏิบัติงานจริงของเจ้าหน้าที่

จากการสำรวจพบว่าได้มีการจัดเจ้าหน้าที่รักษาความสะอาดให้ปฏิบัติหน้าที่ทำความสะอาดโดยประจำอยู่ในห้องน้ำเพื่อรักษาความสะอาดของห้องน้ำ ทำให้ห้องน้ำในจุดนั้น ๆ สะอาดถูกสุขอนามัย แต่บางจุดก็ไม่มีเจ้าหน้าที่คอยดูแล จึงทำให้ห้องน้ำมีกลิ่นเหม็นและไม่สะอาดเท่าที่ควร

สัญญาจ้าง กำหนดให้ ทอท. ผู้ว่าจ้างต้องทำการประเมินผลงานผู้รับจ้าง เกี่ยวกับ ผลการประเมิน ห้างหุ้นส่วนจำกัด แคร่แอนด์คลีน ทำความสะอาดอาคาร Main Terminal และ หอเชื่อมระหว่างอาคาร Main Terminal กับอาคารเทียบเครื่องบิน (Concourse D) ตามสัญญาจ้างเลขที่ ๖CS๔-๔๙๐๐๑๔ ลง ๑๓ ก.ค.๕๙ งานงวดที่ ๗ ตั้งแต่ ๒๐ ม.ค.๕๐ ถึง ๒๐ ก.พ.๕๐ ระดับผลงานอยู่ในระดับปรับปรุง หากอยู่ในระดับนี้ ๒ เดือนติดต่อกัน ทอท. จะพิจารณายกเลิกสัญญา ล่าสุดทราบว่า งานงวดที่ ๘ อยู่ในระดับพอใช้



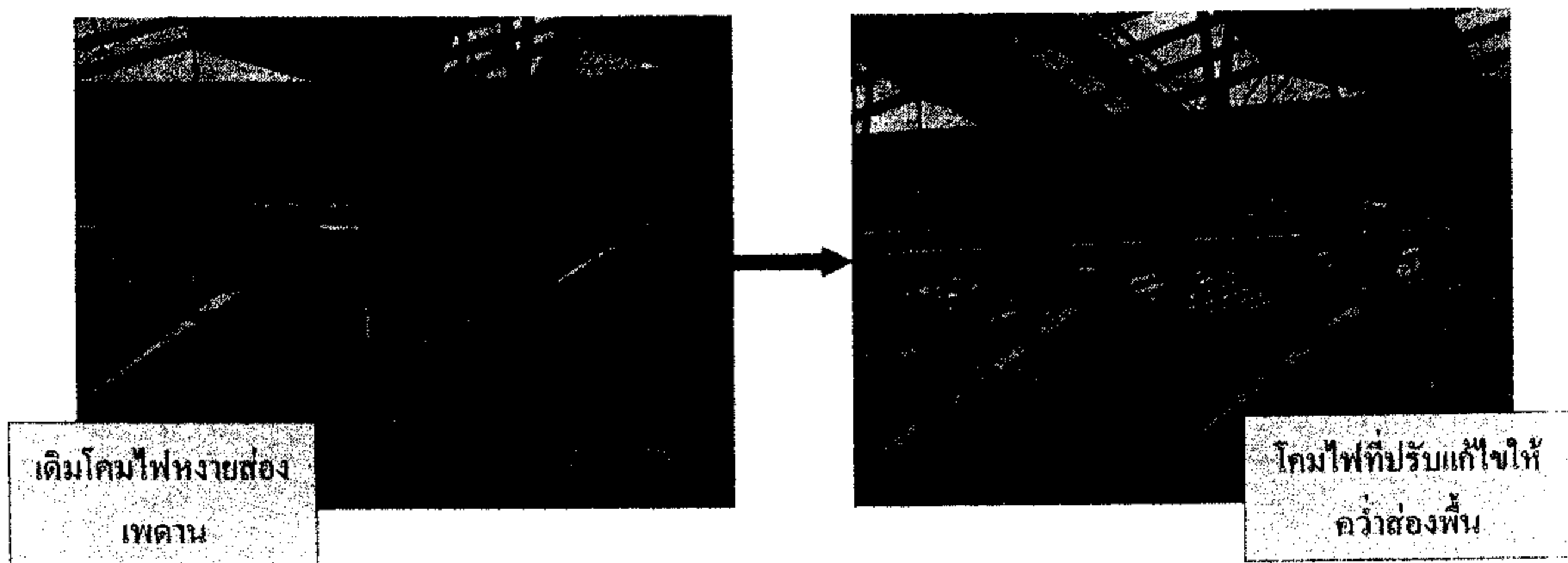
L I R T

สรุป โดยทั่วไป การดูแลรักษาความสะอาดยังไม่ดี ถือว่าต่ำกว่ามาตรฐานสำหรับอาคารท่าอากาศยานแห่งชาติ ซึ่งเสมือนห้องรับแขกของประเทศ ทอท. ควรยกระดับการปฏิบัติตามสัญญาของผู้รับจ้าง รวมทั้งกำชับการตรวจการจ้าง และการประเมินผลงาน ของเจ้าหน้าที่ ทอท. โดยเคร่งครัด

๒. ระบบไฟฟ้าและแสงสว่าง

๒.๑. การแก้ไขระบบแสงสว่าง

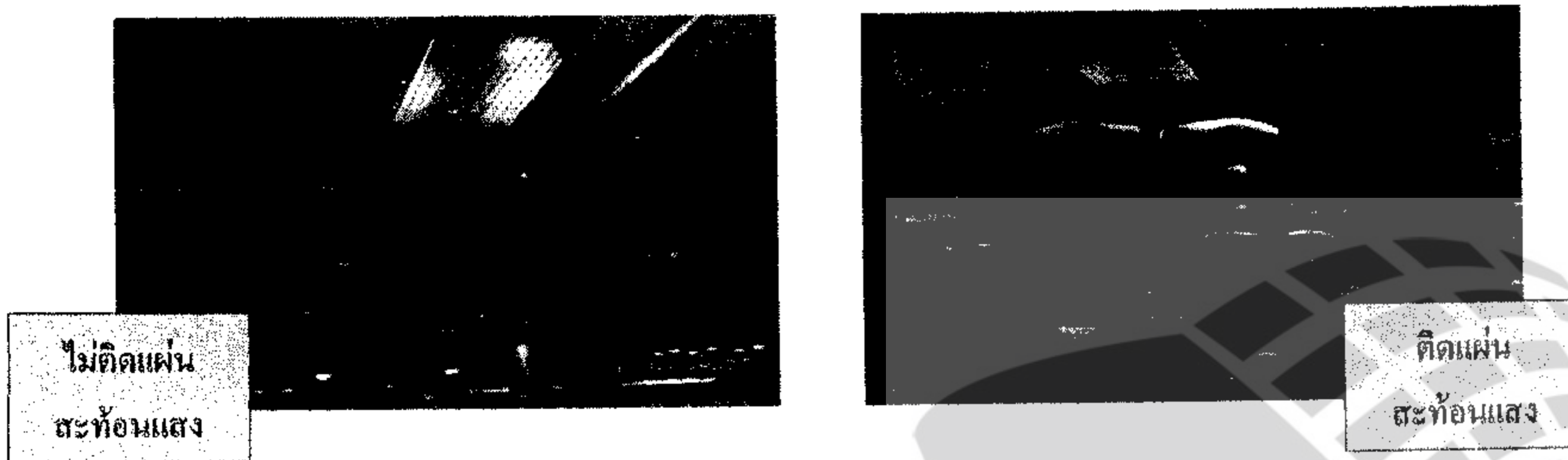
๒.๑.๑ แก้ไขโดยการปรับมุมโคมส่องสว่างในอาคารผู้โดยสารชั้น ๔ ในบางจุด



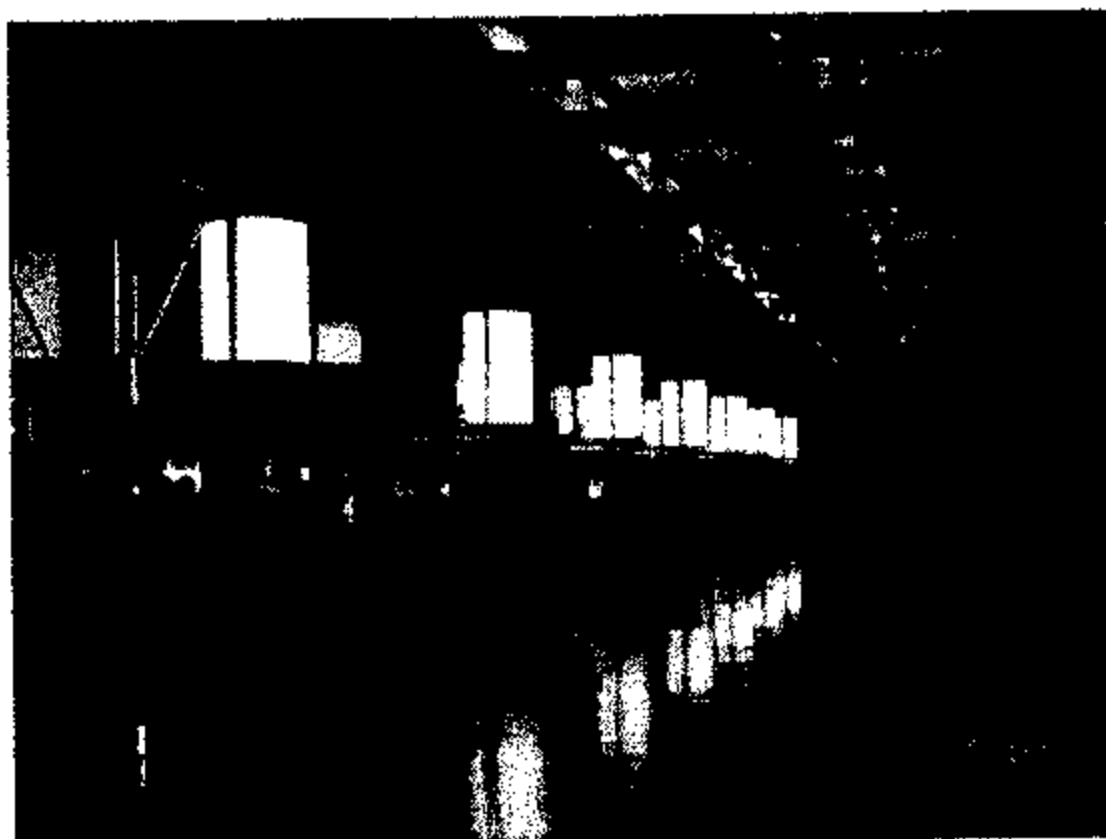
รูปที่ ๑-๒ แสดงการเปรียบเทียบการติดตั้งโคมไฟแบบเดิมและการปรับโคมไฟและติดตั้งไฟฟ้ารอบหัวเสา

๒.๑.๒ การแก้ไขโดยการติดตั้งสะท้อนแสง

ทอท. ได้ปรับปรุงไฟเพดานบริเวณทางเดินโดยทำแผ่นสะท้อนแสงสำหรับดวงไฟที่ทางสายส่งเพดาน และติดไฟฟ้าแสงสว่างรอบหัวเสาชั้นที่ ๑ บริเวณด้านหน้าภายในอาคาร Main Terminal มีผลให้บริเวณดังกล่าวมีแสงสว่างเพิ่มขึ้น แต่อย่างไรก็ตามเนื่องจากผนังอาคาร Main Terminal และอาคาร Concourse D บางส่วนเป็นผนังคอนกรีต มีการโชว์พื้นผิวซึ่งไม่ได้ทาสี ย่อมจะมีการปรับโคมไฟแล้ว แสงสว่างก็ยังไม่เพียงพอ เห็นควรปรับปรุงการทาสีของผนังอาคารเพื่อให้บริเวณดังกล่าวมีความสว่างขึ้น



รูปที่ ๓-๔ แสดงเปรียบเทียบโคมไฟที่ติดแผ่นสะท้อนแสงและไม่ได้ติด



รูปที่ ๕ แสดงติดตั้งไฟแสงสว่างที่เสาอาคาร MAIN TERMINAL ชั้น ๖

๒.๒ การแก้ไขข้อขัดข้องจากหลอดไฟฟ้าและอุปกรณ์ที่ติดตั้ง มีการถอดเปลี่ยนหลอดไฟที่ขาดหรือเปลี่ยนอุปกรณ์ที่ชำรุดตามคำแนะนำแต่ยังไม่ครบ

๓. ระบบปรับอากาศและระบายอากาศ

๓.๑ ระบบปรับอากาศ

๓.๑.๑ การดำเนินการปรับสมดุลของน้ำเย็น (Rebalance) โดยตั้งเกณฑ์ความเย็นเฉลี่ยที่ไป ๒๕ °C

การปรับสมดุลระบบน้ำเย็นในอาคารผู้โดยสารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Passenger Terminal Complex : PTC) ได้ดำเนินการในส่วนท่อน้ำเย็นหลัก (Main Riser) ของอาคาร PTC ด้านตะวันตกเรียบร้อยแล้ว ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการในส่วน Main Riser ของอาคาร PTC ด้านตะวันออก กำหนดแล้วเสร็จในวันศุกร์ที่ ๑๑ พฤษภาคม ๒๕๕๐

๓.๑.๒ ผลการตรวจสอบอุณหภูมิภายในอาคารชั้น ๔ และความชื้น

การตรวจสอบอุณหภูมิภายในอาคาร Terminal ชั้น ๔ และ Concourse G พบว่าตลอดเดือนเมษายน มีอุณหภูมิสูงกว่า ๒๕ °C เนื่องจาก Chiller Plant ด้านทิศตะวันตก ทำงานได้ไม่เต็มประสิทธิภาพ เกิดปัญหาที่เครื่อง Chiller จำนวน ๒ เครื่อง ที่อยู่ในความรับผิดชอบของ บริษัท DCAIP กำลังเร่งแก้ไขซ่อมแซม ขณะนี้เสร็จแล้ว ๑ เครื่อง คาดว่าจะแล้วเสร็จภายในวันพฤหัสบดีที่ ๑๐ พฤษภาคม ๒๕๕๐

๓.๑.๓ การแก้ไขปัญหาประดุมุนและผลการแก้ไข

ปัญหาประดุมุน ประดุมุนชำรุดทำให้ไม่สามารถกักความเย็นภายในอาคาร ส่งผลให้อุณหภูมิภายในอาคาร Terminal ไม่ตรงกับค่าการออกแบบ

ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จะเปลี่ยนประดุมุนเป็นแบบประตูเลื่อนอัตโนมัติ ๒ ชั้น

๓.๑.๔ การออกแบบเชิงสถาปัตยกรรมที่มีผลกระทบต่อระบบปรับอากาศ และแนวทางแก้ไขในอนาคตท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ กำลังดำเนินการติดฟิล์มกรองแสงหลังคากระจกใสที่แสงสว่างส่องผ่านได้ เช่น บริเวณสถานที่ปฏิบัติงานของ ตม. ซึ่งต้องกางร่มบังแดด



LIRT



รูปที่ ๖ แสดงบริเวณที่ปฏิบัติงานของ ตม. ที่ต้องกางร่มบังแดด

สรุป คณะกรรมการฯ มีความเห็นว่าแนวคิดในการใช้ระบบปรับอากาศแบบ Floor Cooling ภายในอาคารชั้น ๕ ประกอบกับ การออกแบบเชิงสถาปัตยกรรมที่บกพร่อง เช่น ไม่มีหลังคาบังแดด ระบบประตูลมซึ่งไม่สามารถความชื้นเก็บน้ำเย็น มีการเปิดประตูข้างนำอากาศร้อนจากภายนอกเข้ามาในอาคารเกือบตลอดเวลา รวมทั้งการที่มีร้านค้าภายในอาคารชั้น ๕ ซึ่งต่อระบบน้ำเย็นเพิ่มเติมโดยไม่คำนึงถึงผลกระทบต่อระบบปรับอากาศส่วนรวม ซึ่งไม่เป็นไปตามการออกแบบในขั้นต้น ไม่น่าจะมีประสิทธิภาพเพียงพอ ที่สำคัญควรมีการทบทวนว่าการออกแบบระบบน้ำเย็นปรับอากาศ ณ อุณหภูมิ ๒๕ °C เหมาะสมหรือไม่ ควรจะต่ำกว่าอุณหภูมิดังกล่าว โดยเฉพาะในฤดูร้อน ทำให้คณะอนุกรรมการฯ มีความเห็นว่าในระยะยาว ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ ควรมีการเพิ่มระบบปรับอากาศแบบปกติ ภายในอาคารชั้น ๕ ในช่วงฤดูร้อนให้ทำงานเสริมในวันที่มีอากาศร้อนอบอ้าวผิดปกติ

๓.๒ ระบบระบายอากาศ

มีผลกระทบจากมลภาวะทางเสียงต่อผู้โดยสารบริเวณอาคารชั้น ๕ และพนักงานปฏิบัติงานภายในอาคารชั้น ๑

๓.๒.๑ ระบบระบายอากาศภายในชั้น ๕ จะมีพัดลมดูดควันเป็นเครื่องระบายอากาศขนาดใหญ่ กรณีที่เกิดควันและความร้อน พัดลมขนาดใหญ่ดังกล่าวจะปิด-เปิด ด้วยระบบสวิตซ์อัตโนมัติ ซึ่งทำงานจากอุณหภูมิความร้อนที่สูงขึ้นบริเวณหลังคา หากเกิดอุบัติเหตุอันเนื่องมาจากความร้อนภายนอก อุณหภูมิสูงขึ้นจนทำให้สวิตซ์อัตโนมัติที่หลังคาเปิด พัดลมจะทำงานโดยมีเสียงดังมาก และไม่สามารถจะปิดพัดลมดังกล่าวได้ เพราะไม่มีสวิตซ์ปิด-เปิด สำรองภายในอาคาร

๓.๒.๒ ระบบระบายอากาศภายในอาคารชั้น ๑ จะมีช่องระบายอากาศขนาดใหญ่เป็น AIR WAY ซึ่งมีอากาศบริสุทธิ์จากภายนอกชั้นเว็สตามบินออกไปสู่ภายในรันเวย์ ทำให้ถ่ายเทอากาศและช่วยระบายอากาศภายในอาคารชั้น ๑ (และชั้นใต้ดิน) ได้ ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ กำหนดให้ยานพาหนะทุกชนิดที่ใช้บริการภายในรันเวย์สนามบิน ใช้รถไฟฟ้าแต่ปรากฏว่า ยานพาหนะของทุกสายการบินและยานพาหนะอื่น ๆ ไม่ได้ปฏิบัติตามข้อตกลงนี้ คงใช้รถยนต์เครื่องขนถ่ายน้ำมัน ทำให้เกิดมลภาวะทางกลิ่นและเสียง มีผลกระทบต่ออาคารชั้น ๑ (BASEMENT) จึงต้องเปิดพัดลมอากาศขนาดใหญ่ระบายอากาศก่อให้เกิดผลกระทบมลภาวะทางเสียงตามมา พนักงานและเจ้าหน้าที่ซึ่งปฏิบัติงานภายในอาคารชั้น ๑ ต้องใช้เครื่องป้องกันเสียง ทำให้ประสิทธิภาพในการทำงานด้อยลง



LIRT

๔. ระบบความปลอดภัย (Safety) ภายในอาคาร

จากปัญหาข้อขัดข้องที่เกิดจากการเร่งรีบเปิดใช้สนามบินและอาคารผู้โดยสาร จนทำให้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ยังไม่มีการตรวจรับอุปกรณ์ในระบบนิรภัย ระบบควบคุมอาคาร ระบบดับเพลิง รวมทั้งยังไม่มี การทดสอบระบบต่าง ๆ อย่างเต็มรูปแบบ ไม่มีการซักซ้อมตรวจสอบการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องและไม่มีแผนการปฏิบัติเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉินต่าง ๆ ด้วยนั้น

ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ได้แก้ไขปัญหาข้อขัดข้องตามที่คณะกรรมการฯ ได้ตรวจสอบและเสนอแนะแนวทางแก้ไขไว้ ดังนี้

๔.๑ ระบบควบคุมการผ่านเข้า - ออกพื้นที่หวงห้าม (Controlled Access System) และระบบแจ้งเหตุเพลิงไหม้ (Fire Alarm System) อยู่ระหว่างการตรวจรับของคณะกรรมการตรวจการจ้างงานเหมาก่อสร้างอาคารผู้โดยสารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

๔.๒ การปรับปรุงช่องทางหนีไฟอยู่ระหว่างการดำเนินการปรับปรุงพื้นที่อาคารผู้โดยสารของบริษัท คิง เพาเวอร์ ดิวตี้ฟรี จำกัด

(ทั้งนี้ ตามหนังสือ ทอท.ที่ ๓๒๑๔/๕๐ ลง ๑๗ พฤษภาคม ๒๕๕๐ เพื่อเรียนให้ประธานคณะกรรมการฯ ทราบตามผนวก ง)

๔.๓ ได้มีการกำหนดแผนการปฏิบัติเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉินต่าง ๆ แล้ว เมื่อ ๒๒ มีนาคม ๒๕๕๐ ชื่อ แผนฉุกเฉินท่าอากาศยาน โดยในแผนดังกล่าวได้กำหนดการปฏิบัติของผู้เกี่ยวข้องและหน่วยเกี่ยวข้องในกรณีต่าง ๆ ดังนี้ (เรียงตามลำดับในแผน)

๔.๓.๑ อากาศยานอุบัติเหตุ

๔.๓.๒ อากาศยานอุบัติเหตุการณบนพื้นดิน

๔.๓.๓ เหตุฉุกเฉินในเที่ยวบิน

๔.๓.๔ เพลิงไหม้อาคารสถานที่และการระเบิด

๔.๓.๕ สินค้าอันตราย - ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ / อุบัติการณ์

๔.๓.๖ ภัยพิบัติทางธรรมชาติ

๔.๓.๗ การก่อกวนของฝูงชน

๔.๓.๘ การแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย (การก่อวินาศกรรม การวางเพลิง

การขู่บังคับ)

๔.๓.๙ การขู่วางระเบิดอากาศยาน

๔.๓.๑๐ การขู่วางระเบิดอาคาร

๔.๓.๑๑ วัตถุที่ยังไม่ระเบิด

๔.๓.๑๒ การเข้ายึดโดยมิชอบด้วยกฎหมาย

๔.๓.๑๓ เหตุฉุกเฉินทางการแพทย์ - เชื้อโรคติดต่อและการกักโรค

(ตามสารบัญญแผนฉุกเฉินท่าอากาศยาน , ๒๒ มีนาคม ๒๕๕๐ ในผนวก จ)



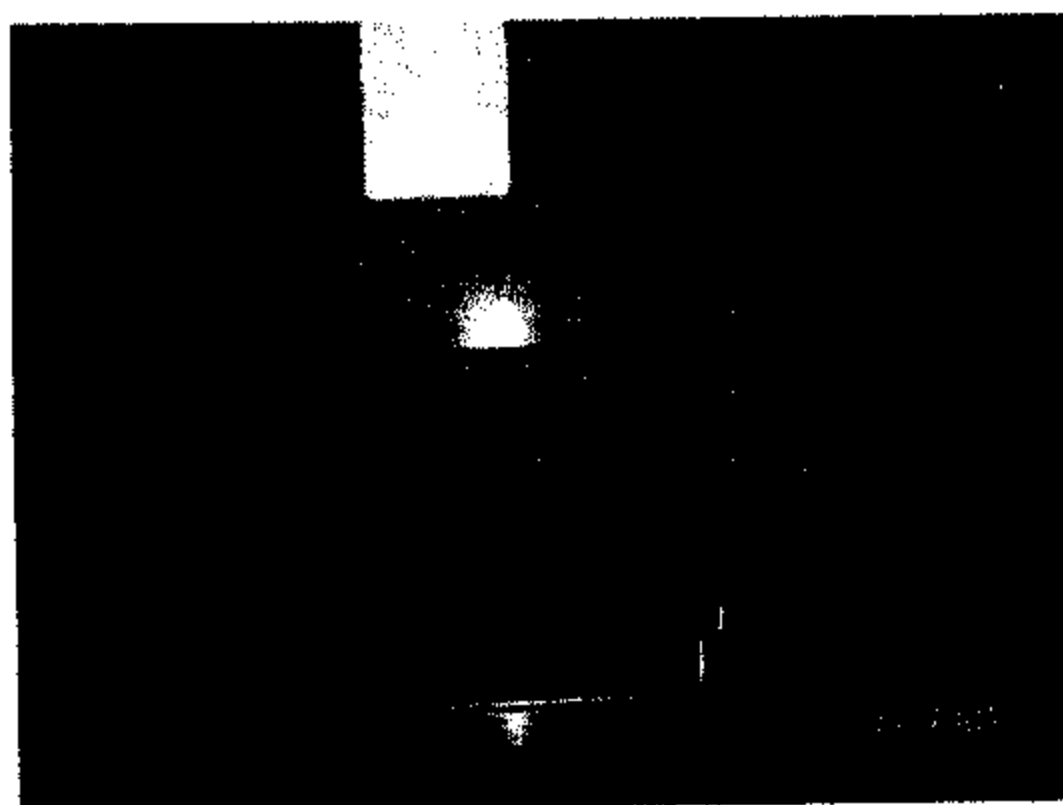
LIART

๕.๕ ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ ได้แก้ไขสิ่งที่เกี่ยวข้องกับระบบความปลอดภัยภายในอาคาร
ในชั้นเร่งด่วนแล้ว ดังนี้

- ๕.๕.๑ ป้ายแสดงทางหนีไฟที่ได้รับการต่อไฟฟ้าเรียบร้อยแล้ว
- ๕.๕.๒ ช่องทางเดินได้มีการติดตั้งป้ายแสดงทางหนีไฟเรียบร้อยแล้ว
- ๕.๕.๓ ช่องทางหนีไฟที่ติดกับร้านค้าได้รับการแก้ไขเรียบร้อยแล้ว
- ๕.๕.๔ ทางหนีไฟที่มีสิ่งกีดขวางได้รับการแก้ไขเรียบร้อยแล้ว
- ๕.๕.๕ ทางหนีไฟที่กำหนดไว้ชัดเจน และมีการวางเคาน์เตอร์ขายของกีดขวางได้รับการแก้ไขเรียบร้อยแล้ว

การแก้ไขเรียบร้อยแล้ว

๕.๕.๖ ช่องทางหนีไฟ บางช่องทางที่จำเป็นต้องมีการคล่องใช้และใส่กุญแจ แก้ไขโดย
ติดตั้งตู้กระจกใสล็อกกุญแจ สามารถทุบตู้นำล็อกกุญแจไปไขเพื่อเปิดประตูในกรณีฉุกเฉินได้เรียบร้อยแล้ว



รูปที่ ๗ แสดงประตูหนีไฟซึ่งระบบนิรภัยขัดข้องและประตูไม่สามารถล็อกได้ต้องใช้กุญแจแทน

๕. การติดตั้งป้ายแนะนำและประชาสัมพันธ์

๕.๑ ป้ายตารางการบิน

การดำเนินการของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

๕.๑.๑ ได้พิจารณาวางแผนเพื่อติดตั้งป้ายใหม่เป็นป้าย LCD ขนาดใหญ่ทดแทน

ป้าย Plasma เดิมโดยจะเริ่มพิจารณาติดตั้ง ณ บริเวณอาคารผู้โดยสารขาออกชั้น ๕ ระหว่างช่องเคาน์เตอร์เช็คอิน
ที่ ๒-๓ , ๔-๕ , ๖-๗ และ ๘-๙ ปัจจุบันยังอยู่ในระหว่างการดำเนินการหาข้อยุติ เรื่องแบบ จำนวน ขนาด และ
ตำแหน่งที่จะติดตั้ง

๕.๑.๒ ตำแหน่งที่จะพิจารณาต่อไปคือการติดตั้งป้ายแสดงจุดรับกระเป๋าขนาดใหญ่
บริเวณสายพานรับกระเป๋า (Baggage Claim Area) ขาเข้า ปัจจุบันอยู่ในระหว่างการดำเนินการหาข้อยุติเรื่อง
แบบ จำนวน ขนาด และตำแหน่งที่จะติดตั้งเช่นกัน

๕.๒ ป้ายประชาสัมพันธ์

การดำเนินการของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

๕.๒.๑ ติดตั้งป้ายแสดงตำแหน่งห้องน้ำ และป้ายชี้ทางไปห้องน้ำข้างเคียง เพื่อลดความคับคั่งในการใช้ห้องน้ำใหม่จำนวน ๑๘ ป้ายเรียบร้อยแล้ว

๕.๒.๒ แจ้งบริษัทที่ติดตั้งป้ายโฆษณาบนป้ายประชาสัมพันธ์หลักสำหรับผู้โดยสาร ให้ดำเนินการเก็บป้ายให้พ้นจากการกีดขวางบนดาดฟ้าสายตา (บริษัทต่าง ๆ รับทราบและดำเนินการแก้ไขปัญหาเรียบร้อยแล้ว)

๕.๒.๓ ติดตั้งป้ายกำหนดพื้นที่พักคอยของพระภิกษุแลสามเณร ณ บริเวณอาคารผู้โดยสารเรียบร้อยแล้ว

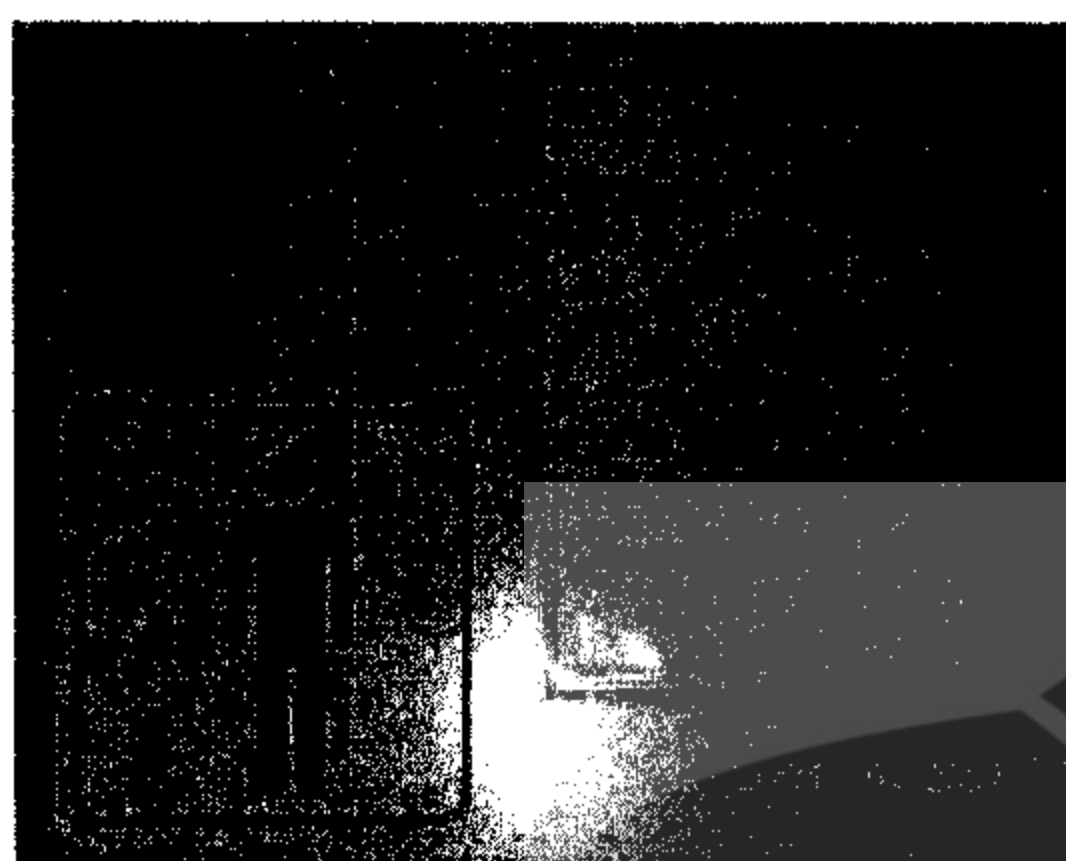
๕.๒.๔ ติดตั้งป้ายสัญลักษณ์ห้องน้ำสำหรับคนพิการทั้งบริเวณทางเข้าห้องน้ำ และบริเวณหน้าห้องน้ำเรียบร้อยแล้ว

๕.๒.๕ ทดลองใช้ป้ายแฉวนขนาดใหญ่เพื่อบอกตำแหน่งสถานที่ต่าง ๆ ภายในบริเวณอาคารผู้โดยสารเรียบร้อยแล้วในบริเวณตำแหน่งที่พิจารณาเห็นว่าสำคัญ เรียบร้อยโดยกำหนดให้ใช้พื้นสีน้ำเงินตัวหนังสือสีขาวแบบเดียวกันทั้งหมด (เริ่มทยอยดำเนินการแล้ว)

๕.๒.๖ ส่วนป้ายประชาสัมพันธ์อื่น ๆ ที่ยังขาดความชัดเจน หรือมีจำนวนที่ติดตั้งไม่เพียงพอ ทางท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจะรับดำเนินการแก้ไขและแจ้งให้คณะกรรมการการทราบโดยด่วนต่อไป

๕.๒.๗ เริ่มดำเนินการอบรมเจ้าหน้าที่ผู้เกี่ยวข้องในการให้ข้อมูลประชาสัมพันธ์ ตอนเช้าทุกวันแก่ผู้โดยสารเกี่ยวกับเรื่องทางไปห้องน้ำและเรื่องอื่น ๆ เรียบร้อยแล้ว

๕.๒.๘ ในส่วนของการจัดเจ้าหน้าที่ประชาสัมพันธ์เพื่ออำนวยความสะดวกให้ผู้โดยสารนั้น ปัจจุบันยังไม่ได้ดำเนินการ



รูปที่ ๘ แสดงป้ายห้องน้ำบริเวณใกล้เคียง



LIRT

๖. การแก้ไขปรับปรุง สภาพที่ตั้งสำนักงานและร้านค้าภายในอาคาร ในบริเวณชั้นต่าง ๆ

๖.๑ ปัญหาร้านค้าบดบังทางเดินรถลำพื้นที่ส่วนกลาง และบดบังป้ายแนะนำต่าง ๆ

ทอท. ได้ให้บริษัท ดิงเพาเวอร์ฯ ปรับปรุงพื้นที่ที่ได้รับสัมปทานไม่ให้ร้านค้าภายในอาคารตั้งเคาน์เตอร์ และป้ายกีดขวางทางเดิน

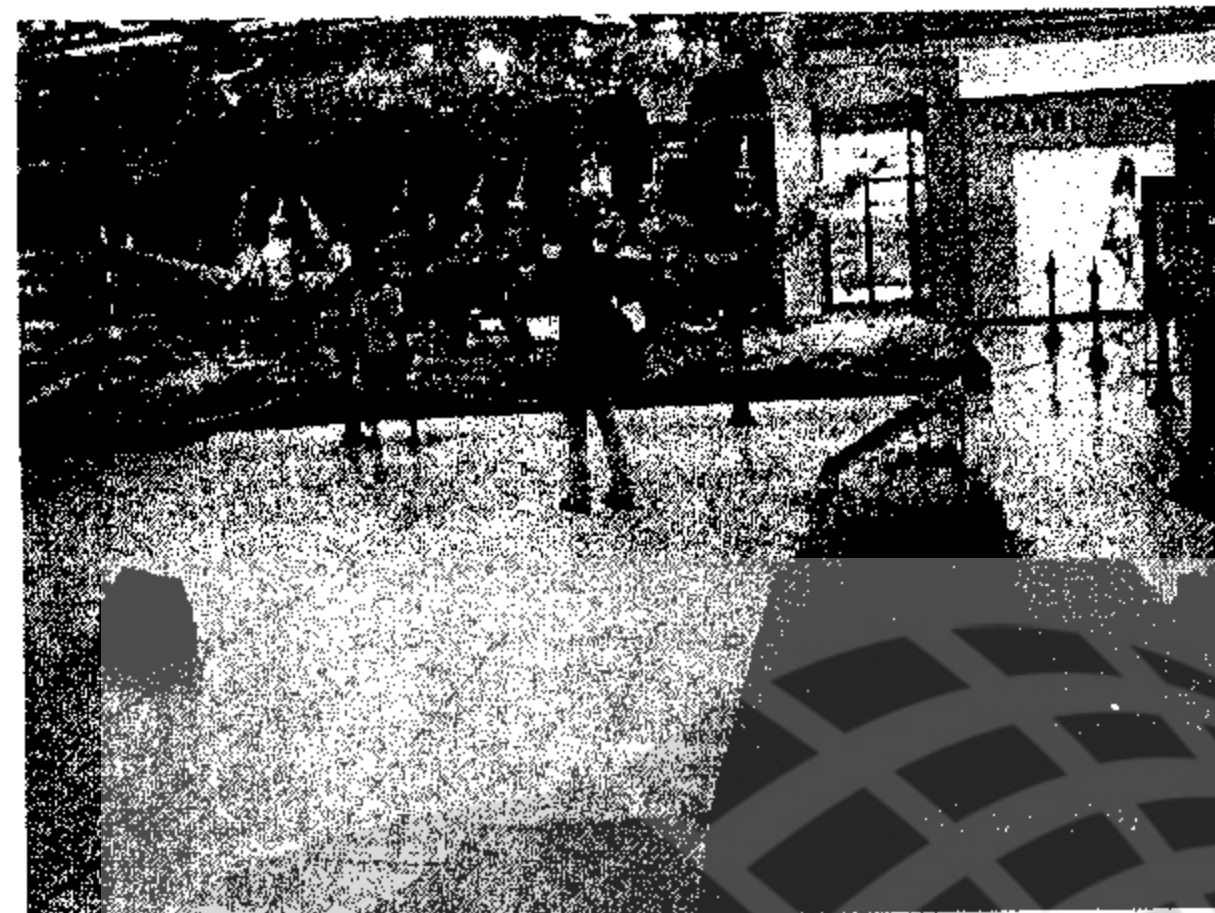
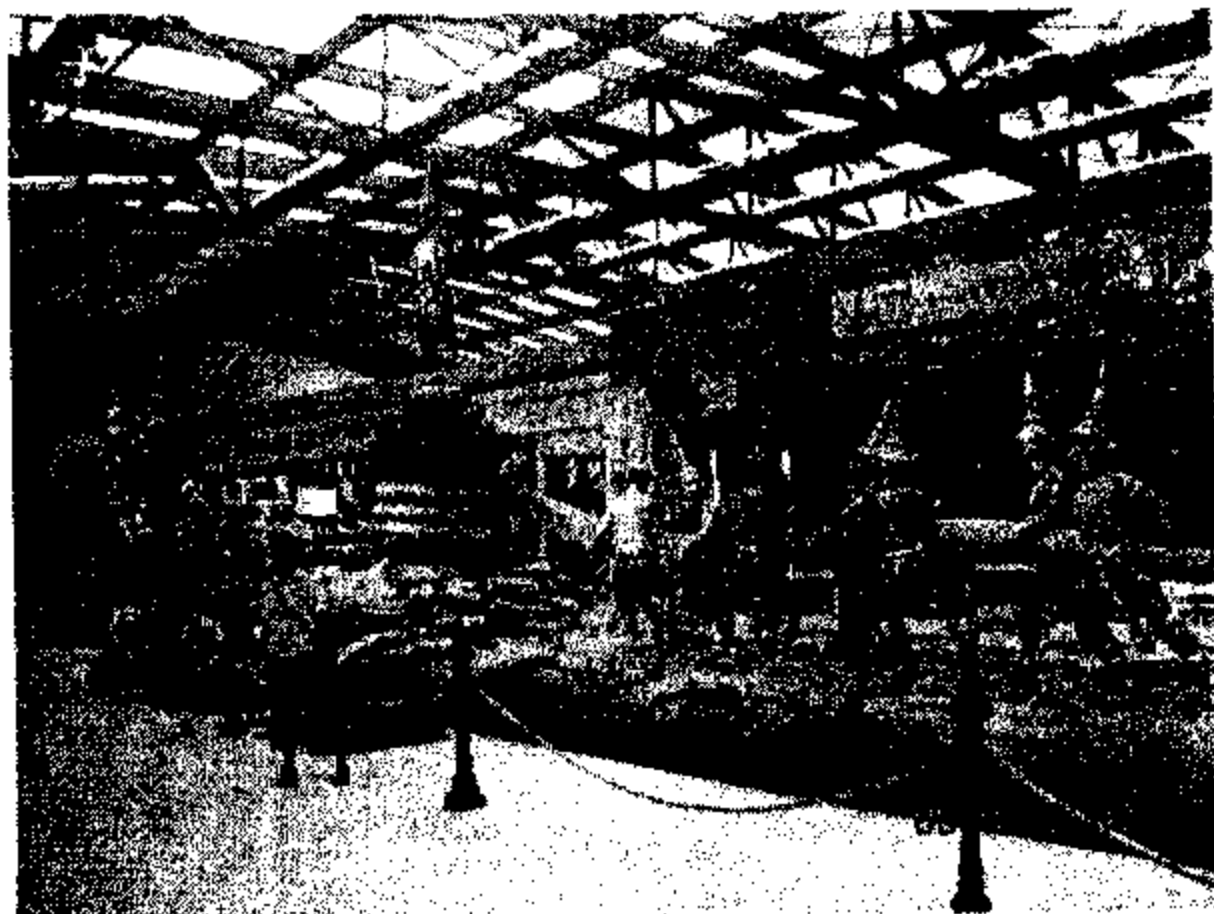
๖.๒ ปัญหาเครื่องหุ้มกระเป๋ากีดขวางทางเดิน

ทอท. สั่งหยุดดำเนินการและอยู่ระหว่างการดำเนินการหาสถานที่ตั้งเครื่องหุ้มกระเป๋าแห่งใหม่

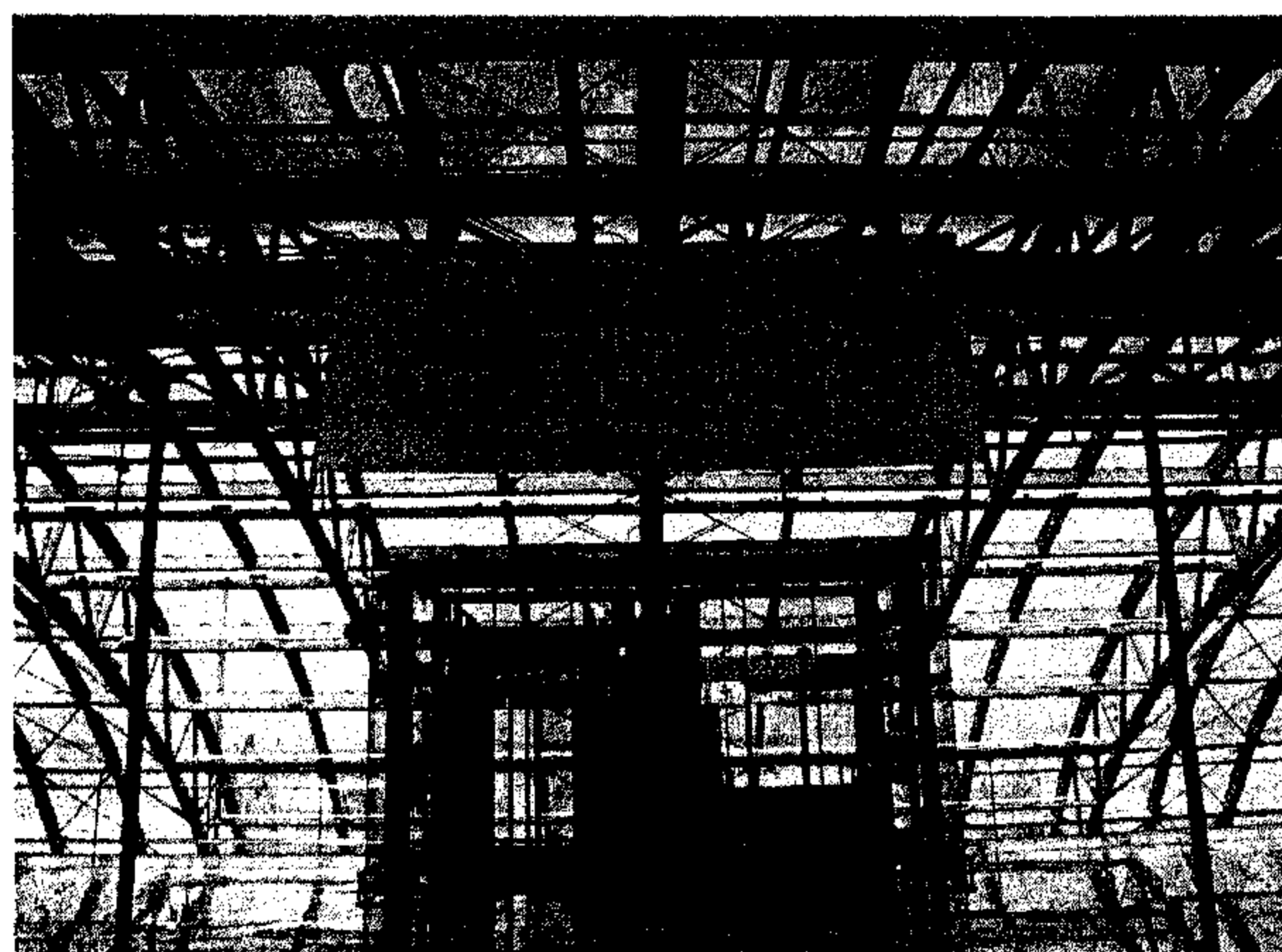


รูปที่ ๑- ๒ แสดงเครื่องหุ้มกระเป๋า ก่อนและหลังการสั่งการของ ทอท.

๖.๓ การปรับปรุงแก้ไข บริเวณพื้นที่ตั้ง “กวนเกษียรสมุทร” ทอท. อยู่ระหว่างดำเนินการหาสถานที่ตั้ง “กวนเกษียรสมุทร” แห่งใหม่ และปรับปรุงพื้นที่ด้านหลังเป็นทางลงอาคาร Concourse D ตามแบบการก่อสร้างอาคาร



รูปที่ ๓-๔ แสดงบริเวณ กวนเกษียรสมุทร ก่อนการปรับปรุง



รูปที่ ๕-๖ แสดงบริเวณ กววมเกษียวสมุทรหลังการปรับปรุง

หมายเหตุ การเปิดช่องทางทั้ง
รูปเป็นกวมเกษียวสมุทร มีผลค้
ดังนี้

๑.) ทำให้ผู้โดยสารที่ไม่มีบัตร
เข้าชม หรือไม่ลงทะเบียนซื้อบัตร
จากจ้านค้าปลอดภาษี (Duty Free
Shop) สามารถใช้ช่องทางนี้ไปผู้
ทางออกเพื่อขึ้นเครื่องบินได้
โดยตรง

๒.) ส่วนของระหวางไปกวมเกษียว
ของผู้โดยสาร จากเดิมที่ไม่
สามารถเดินสะดวกไปยังกวม
อาคารนี้กวมเกษียว D

(Concourse D) ใช้ ล้อมเดินขึ้น
ไปทางชั้นหรืออาคารรูปไป
กวมเกษียวสมุทรที่สร้างทาง
หน้าไว้และล้อมเดินต่อไปถึงเป็น
ระหวางไปกวมเกษียว เพื่อกลับมายัง
อาคาร Concourse D นี้กวมเกษียว
ช่องทางออกไปใช้กวมเกษียว
ค้กวมเกษียวจ้านค้าสร้างไปกวมเกษียว
ทั้งกวมเกษียวประตูทางออกกวมเกษียว
เขสิ่งกวมเกษียวเปิดไปกวมเกษียวเปิดไปกวมเกษียว
เช่นกวมเกษียว

๓.) เมื่อเปิดใช้ช่องทางนี้ โดยตั้งเป็นจุดตรวจ(Security Check) แล้ว จะทำให้ระบบสิ่ง
อำนวยความสะดวกต่าง ๆ เช่น ลิฟท์ บันไดเลื่อน เครื่องปล่อยลมเย็น และแสงสว่าง ในบริเวณดังกล่าวที่ไม่ได้
ใช้งานถูกนำมาใช้ประโยชน์ ตามวัตถุประสงค์ที่ได้ออกแบบไว้อย่างสมบูรณ์ และคุ้มค่า

๗. การแก้ไขสภาพการตกค้างและความสะอาดทั่วไปภายในอาคาร

๗.๑ กระจกอาคาร และการแก้ไขปัญหาการรั่วของเครื่องมือทำความสะอาดกระจกอาคาร

สัญญาจ้างทำความสะอาดผนังกระจกภายนอกอาคาร และสัญญาจ้างทำความสะอาดผนังกระจกภายในอาคาร ตามสัญญาเลขที่ ๖CS๕-๕๙๐๐๐๗ ลง ๒๖ พ.ค. ๕๙ สัญญาเลขที่ ๖CS๕-๕๙๐๐๐๘ ลง ๓๑ พ.ค. ๕๙ สัญญาเลขที่ ๖CS๕-๕๐๐๐๐๑ ลง ๗ ธ.ค. ๕๙ สัญญาเลขที่ ๖CS๕-๕๐๐๐๐๕ ลง ๗ ธ.ค. ๕๙ กำหนดว่า ผู้ว่าจ้างได้จัด Platform และ Boom Lift ไว้ใช้สำหรับทำความสะอาดผนังกระจก แต่จากการตรวจสอบปรากฏว่ากระจกทั้งภายนอกและภายในอาคารมีความสะอาดไม่เพียงพอ โดยเฉพาะกระจกภายนอก ภายหลังฝนตกจะมีความสกปรกมาก ได้รับแจ้งจากเจ้าหน้าที่ ทอท. ว่าเครื่องมือดังกล่าวเป็นเครื่องมือตามสัญญาจ้างก่อสร้างอาคาร Main Terminal และ Concourse A-G ซึ่งได้แก่

๗.๑.๑ SPIDER หรือ BOOM LIFT จำนวน ๑๐ ตัว สำหรับทำความสะอาดกระจกสูงภายในอาคาร Main Terminal และ Concourse - A-G



รูปที่ ๑ SPIDER

๗.๑.๒ SCISSOR LIFT จำนวน ๖ ตัว เป็นเครื่องมือใช้ทางตั้งสำหรับอาคารที่มีลักษณะเป็นแท่ง ทำความสะอาด OFFICE BLOCK (อยู่บนชั้น ๙)

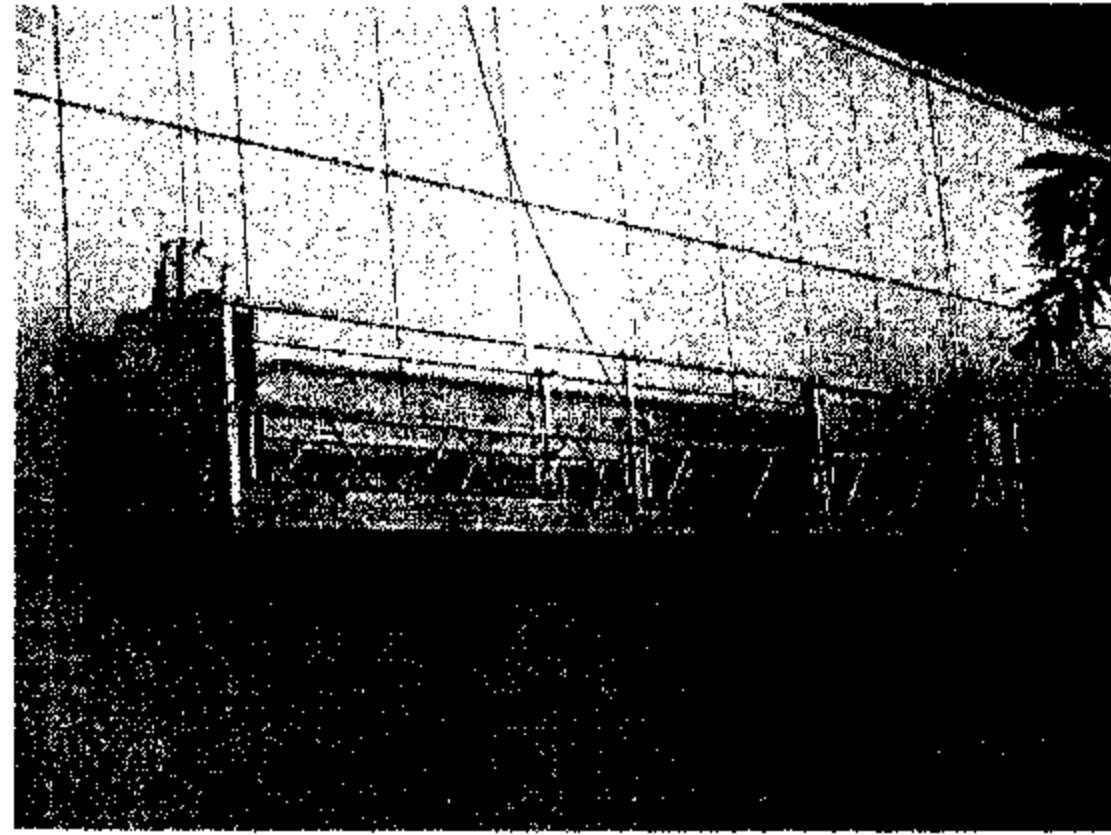


รูปที่ ๒ SCISSOR LIFT

๗.๑.๓ GONDOLA หรือ PLATFORM จำนวน ๕ ตัวใช้ในการทำความสะอาดผนังกระจกภายนอกอาคาร Main Terminal และ ท่อควบคุมลานจอด บ.



LIRT



รูปที่ ๓ GONDOLA

ปัจจุบัน ทอท. ยังไม่ได้รับมอบเครื่องมือตั้งกล่าวจาก บริษัทผู้รับจ้างก่อสร้างอาคาร ส่วนแต่อาคารและความสะอาด ฝ่ายบริการอาคารผู้โดยสาร (สตอ.ฝปอ.) ต้องแก้ปัญหาโดยขอยืม เครื่องมือตั้งกล่าวจากบริษัท ผู้รับจ้างก่อสร้างอาคารมาใช้งานก่อน แต่เครื่องมือบางรายการมีสภาพชำรุด และไม่มีวิศวกรควบคุม อาจเกิดปัญหาด้านความปลอดภัย เห็นควรที่ ทอท. ต้องตรวจสอบการปฏิบัติตาม สัญญาจ้างก่อสร้างอาคารและหาสาเหตุปัญหาข้อขัดข้อง กรณีผู้รับจ้างก่อสร้างอาคารยังไม่ส่งมอบเครื่องมือตั้งกล่าว

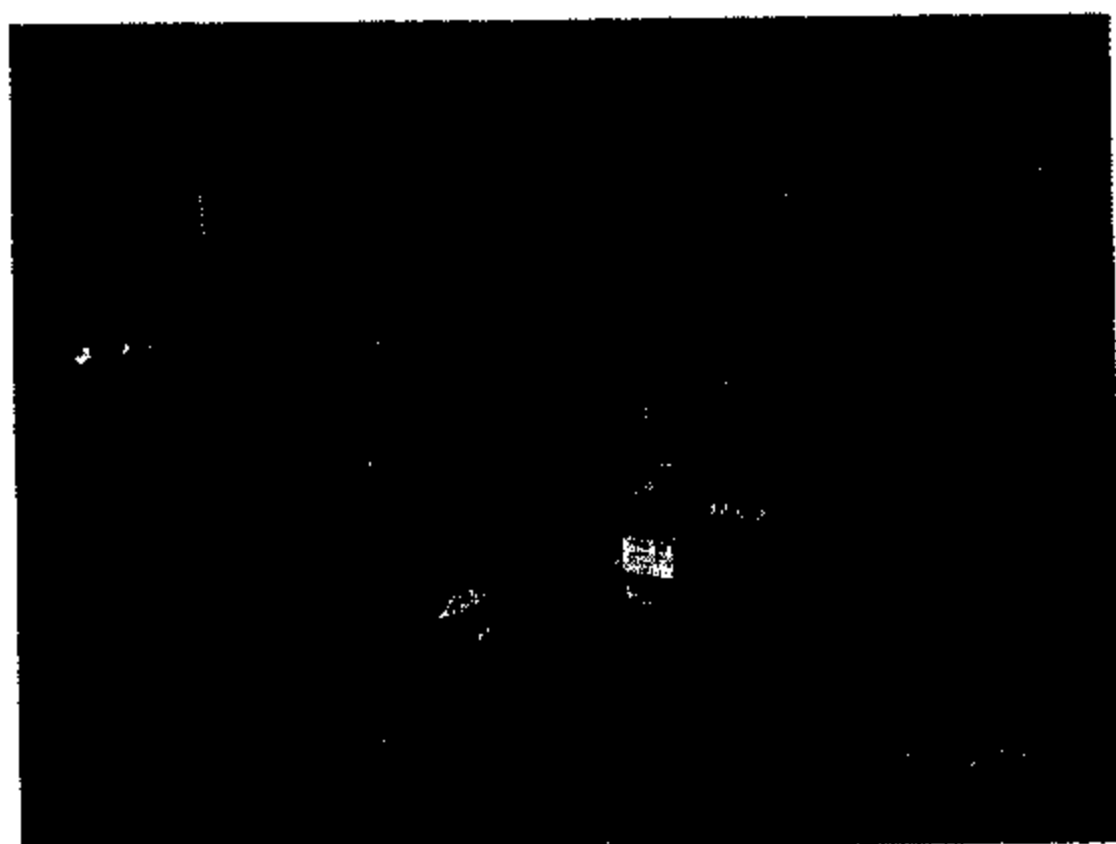
๔. ระบบการจัดเก็บขยะ

๔.๑ การแก้ไขปัญหาเครื่องจัดเก็บขยะประจำชั้นต่างๆ

รถไฟฟ้าขนขยะ ยังคงไม่ได้ใช้งาน เนื่องจากเข้าลิฟต์ไม่ได้ ซึ่งตามสัญญาจ้างทำ ความสะอาดอาคาร เป็นหน้าที่ ทอท. ต้องจัดทำให้ จากการสอบถามเจ้าหน้าที่ทราบว่า เป็นการ จัดหาโดยสำนักโครงการ ต่อมา เมื่อแก้ไขแบบรูปอาคารโดยไม่คำนึงถึงอุปกรณ์เครื่องใช้อื่น ๆ เช่นรถไฟฟ้าขนขยะ มีผลให้รถไฟฟ้า ขนขยะไม่สามารถเข้าลิฟต์เพื่อนำขยะแต่ละชั้นของอาคารมาที่พักขยะใต้ถุนอาคารได้ (ตามสัญญาทำ ความสะอาดอาคารเป็นหน้าที่ของผู้รับจ้างทำความสะอาดอาคารต้องทำการเก็บขนถ่ายขยะจากถังรองรับขยะ ภายใน อาคาร แล้วนำไปทิ้งไว้ที่พักขยะ โดย ทอท. จัดหารถไฟฟ้าไว้ให้) เมื่อไม่มีรถไฟฟ้าขนขยะให้ผู้รับจ้างทำความสะอาดอาคารไว้ใช้ ผู้รับจ้างฯ ต้องจัดหารถเข็นเพื่อใช้ลำเลียงขยะ ส่วนพนักงานร้านค้าของผู้ประกอบการบ พ. ภายนำรถเข็นกระเปาะโดยสารใช้แทนรถขนขยะ ทำให้ขยะตามชั้นต่าง ๆ มีสะสมหลายแห่ง ทอท. โดยส่วน อกแต่อาคารและความสะอาด ฝ่ายบริการอาคารผู้โดยสาร (สตอ.ฝปอ.) จะแก้ไขปัญหาดังกล่าวโดยนำรถไฟฟ้าขน ขยะไปประจำตามชั้นต่าง ๆ โดยรถไฟฟ้า ขนขยะไม่ต้องเข้าลิฟต์ ส่งเพียงถึงขยะเข้าไปในลิฟต์ เมื่อถึงขยะลง ไปได้ถูกกด ก็จะนำรถไฟฟ้าขนขยะอีกคันหนึ่งมารับถึงขยะดังกล่าวไปยังที่พักขยะ เพื่อรอกลุ่ม SES (Container) นำขยะไปกำจัดต่อไป การดำเนินการดังกล่าวอาจเกิดปัญหาหลายประการ เนื่องจากรถไฟฟ้า ึ่งกล่าวมีขนาดใหญ่พอสมควร แต่ทางเดินผู้โดยสารคับแคบเพราะถูกบดบังด้วยราวค้ำ และต้องห สถานที่ตั้ง เครื่องขารรถไฟฟ้าประจำตามชั้นต่าง ๆ นอกจากนั้น การนำรถไฟฟ้าขนขยะไปประจำตามชั้นต่าง ๆ โดยไม่มี ึ่งกล่าว จะทำให้ต้องเพิ่มเติมขั้นตอนการปฏิบัติ และเพิ่มจำนวนพนักงานในการขนถ่ายถังขยะจากรถไฟฟ้าขน ขยะเข้าไปในลิฟต์ แล้วนำถังขยะออกจากลิฟต์ไปยังที่พักขยะอีกครั้งหนึ่ง



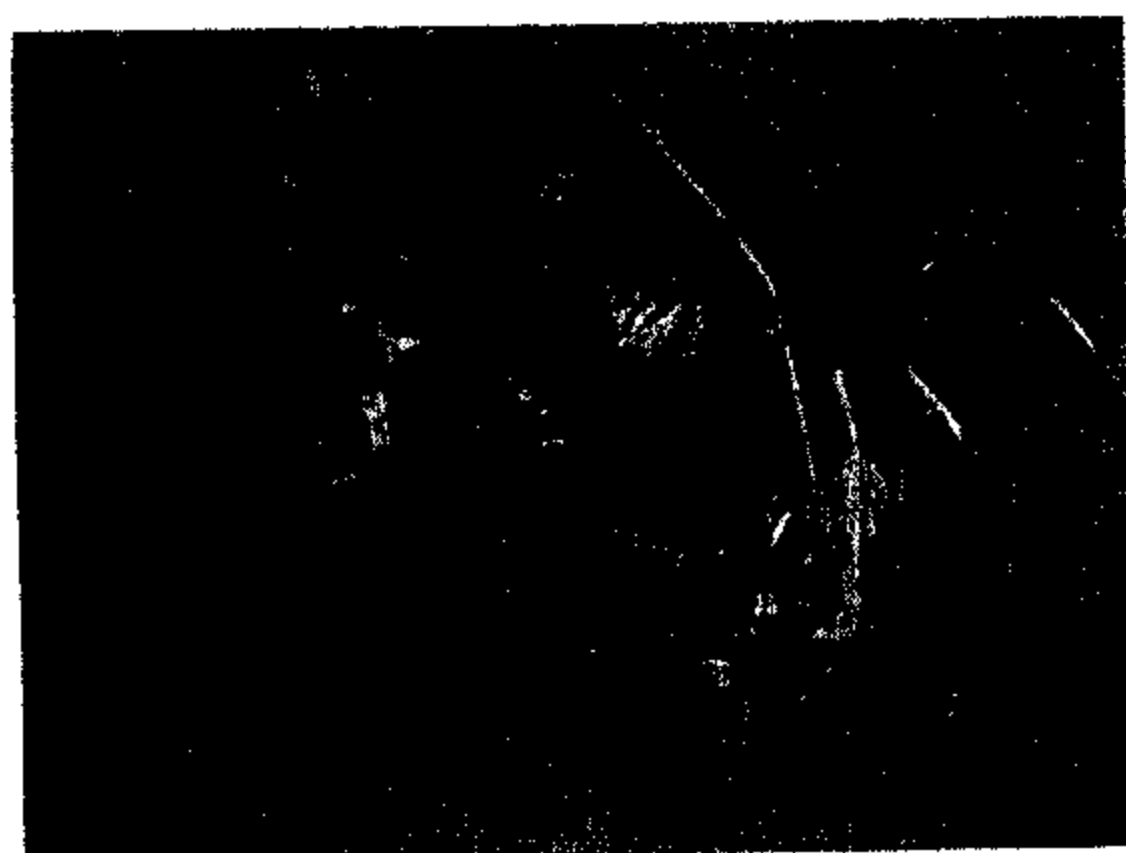
LIART



รูปที่ ๑ แสดงรถไฟฟ้าขบวนที่ยังไม่ได้ใช้งาน



รูปที่ ๒ แสดงรถเข็นกระเป๋าโดยสารที่พนักงานร้านค้านำมาใช้ขนขยะ



รูปที่ ๓ แสดงขยะที่บรรจุอยู่บนรถเข็นกระเป๋า

๘.๒ ระบบกำจัดขยะ

๘.๒.๑ สัญญาจ้างบริหารจัดการขยะในบริเวณท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ร่างสัญญาจ้าง ใช้แนวทางตามตัวอย่างร่างสัญญาจ้างดำเนินการเกี่ยวกับขยะมูลฝอยของเมืองพัทยา ที่ได้เคยผ่านการตรวจร่างจากสำนักงานอัยการสูงสุด โดยได้ปรับแก้ไขข้อความของร่างสัญญาแตกต่างไปจากร่างของสำนักงานอัยการสูงสุดบางส่วน เช่น เรื่องกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สิน ร่างสัญญาจ้างดำเนินการเกี่ยวกับขยะมูลฝอยของเมืองพัทยา กำหนดให้ผู้รับจ้างจะต้องก่อสร้างอาคารสถานที่ด้วยค่าใช้จ่ายของผู้รับจ้างเอง แล้วส่งมอบและโอนกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินดังกล่าวภายใน ๑๘๐ วัน นับแต่วันลงนามในสัญญา แต่สัญญาจ้างบริหารจัดการขยะ กำหนดให้ผู้รับจ้างโอนกรรมสิทธิ์ภายใน ๑๘๐ วัน นับแต่วันที่อายุสัญญาสิ้นสุดลง

๘.๒.๒ ตาม Consortium Agreement ลง ๑๑ พ.ค. ๕๙ ซึ่งเป็นสัญญาที่กลุ่ม SPS Consortium (บริษัท สามารอดอร์เปอเรชั่น จำกัด (มหาชน) บริษัท โปรเฟสชั่นแนล เวสต์ เทคโนโลยี (๑๙๙๙) จำกัด (มหาชน) และบริษัท สยามเวสต์ แมเนจเม้นท์ คอนซัลแทนท์ จำกัด) กระทำร่วมกันและเป็นเอกสารส่วนหนึ่งของสัญญา ปรากฏว่า Consortium Agreement ข้อ ๓ และข้อ ๗ กำหนดว่า ภายหลังจากที่คู่สัญญาทั้งสามร่วมกันยื่นข้อเสนอ



LIIRT

ในนามกิจการร่วมทำงาน (Consortium) และคณะกรรมการประมูลราคาหรือได้รับเลือกเป็นผู้ดำเนินโครงการ คู่สัญญา ทั้งสามตกลงจะไปดำเนินการจดทะเบียนจัดตั้งนิติบุคคลขึ้นอีกต่างหาก แต่ถึง ๑๑ เม.ย. ๕๐ ข้อเท็จจริงปรากฏว่า บริษัททั้งสามยังไม่ได้ไปจดทะเบียนจัดตั้งเป็นบริษัทใหม่ แต่ได้นำใบแจ้งหนี้ของ บริษัท สุวรรณภูมิ เอ็นไวรอน เม้นท์ แคร่ จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทที่ทั้งสามร่วมกันจัดตั้งเมื่อ ๙ ม.ค. ๔๙ ก่อนคณะกรรมการประมูล มาขอรับเงินค่างาน จึงไม่ตรงตามเงื่อนไขสัญญาใน consortium ประกอบกับบริษัท สุวรรณภูมิฯ ยังไม่มีใบอนุญาตในการกำจัดขยะ จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องตามพระราชบัญญัติส่งเสริมคุณภาพและสิ่งแวดล้อม พ.ศ. ๒๕๓๕ และพระราชบัญญัติ สาธารณสุข พ.ศ. ๒๕๓๕ ฝ่ายการเงิน ทอท. จึงไม่สามารถจ่ายเงินให้บริษัทฯ ได้ ขณะนี้อยู่ระหว่างทั้ง ๓ บริษัทฯ ตกลงรายละเอียดกัน (กลุ่ม SPS Consortium ทำงานไปแล้ว ๖ งวดงานได้ตั้งเบิกเงินมา ๖ งวด รวมเป็นเงิน ประมาณ ๖ ล้านบาท)

๘.๒.๓ ตามสัญญากำหนดให้ ทอท. ตกลงให้ผู้รับจ้างใช้พื้นที่ประมาณ ๒๐ ไร่ ในพื้นที่บริเวณ ทสภ. และบริเวณสถานีรับขยะพร้อมเครื่องจักรที่อยู่ในอาคารดังกล่าว เพื่อใช้เป็นสถานที่ ปฏิบัติงานตามสัญญานี้ ปรากฏว่าพื้นที่ ๒๐ ไร่ดังกล่าว มีพื้นที่ประมาณ ๑๐ ไร่เป็นสถานีรับขยะ ซึ่ง ทอท. จ้าง ผู้รับจ้างรายอื่นก่อสร้างสถานีรับขยะ แต่เกิดปัญหาในการตรวจรับงานล่าช้ากว่ากำหนด เป็นเหตุให้จนถึง ปัจจุบัน ทอท. ยังไม่ได้ส่งมอบพื้นที่ดังกล่าวให้ผู้รับจ้าง

ข้อสังเกตสัญญาจ้างที่เกี่ยวข้อง

จากการพิจารณาสัญญาทั้ง ๗ ฉบับ มีข้อสังเกต ดังนี้

๑. รูปแบบสัญญาเป็นไปตามที่สำนักงานอัยการสูงสุดได้เคยตรวจร่างไว้และสาระสำคัญของสัญญา เช่น หลักประกันสัญญา การรับผิดชอบเพื่อความชำรุดบกพร่อง เงื่อนไขการปรับ เงื่อนไขการบอกเลิกสัญญา เงื่อนไข การเรียกค่าเสียหาย มีกำหนดไว้ในสัญญา

๒. สัญญาแต่ละฉบับมีคู่สัญญาเป็นนิติบุคคล ที่ดำเนินการตามวัตถุประสงค์ที่จดทะเบียนไว้ โดยหนึ่งสัญญาต่อหนึ่งนิติบุคคล เว้นแต่สัญญาจ้างบริหารจัดการขยะในบริเวณท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ตามสัญญาเลขที่ ๖CS๔-๔๙๐๐๒๐ ลง ๑๑ ก.ย. ๔๙ ซึ่งผู้รับจ้าง ได้แก่ กลุ่ม เอสพีเอส คอนซอร์เตียม (SPS Consortium) ประกอบด้วย

- บริษัท สามารตคอร์ปอเรชั่น จำกัด (มหาชน) เป็นผู้บริหารจัดการโครงการด้านการบริหาร การจัดซื้อจัดจ้าง และการเงิน
- บริษัท โปรเฟสชั่นแนล เวสต์ เทคโนโลยี (๑๙๙๙) จำกัด (มหาชน) รับผิดชอบในการบริหารจัดการงานด้านขนส่ง ด้านการกลบฝังขยะมูลฝอย
- บริษัท สยามเวสต์ แมเนจเม้นท์ คอนซัลแทนท์ จำกัด รับผิดชอบในการให้คำปรึกษาในส่วนการจัดหาเครื่องจักรที่เกี่ยวข้องกับการคัดแยกขยะ และการดำเนินการที่เกี่ยวข้อง

๓. สัญญาจ้างทำความสะอาดผนังกระจกภายนอกอาคาร และสัญญาจ้างทำความสะอาดผนังกระจกภายในอาคาร ตามสัญญาเลขที่ ๖CS๔-๔๙๐๐๐๗ ลง ๒๖ พ.ค. ๔๙ สัญญาเลขที่ ๖CS๔-๔๙๐๐๐๘ ลง ๓๑ พ.ค. ๔๙ สัญญาเลขที่ ๖CS๔-๕๐๐๐๐๑ ลง ๗ ธ.ค. ๔๙ สัญญาเลขที่ ๖CS๔-๕๐๐๐๐๙ ลง ๗ ธ.ค. ๔๙ กำหนดว่าผู้ว่าจ้างได้จัด Platform และ Boom Lift ไว้ใช้สำหรับทำความสะอาดผนังกระจก แต่จากการตรวจสอบปรากฏว่ากระจกทั้งภายนอกและภายในอาคารมีความสะอาดไม่เพียงพอ โดยเฉพาะกระจกภายนอกภายหลังฝนตกจะมีความสกปรกมากได้รับแจ้งจากเจ้าหน้าที่ ทอท. ว่าเครื่องมือดังกล่าว เป็นเครื่องมือตามสัญญาจ้างก่อสร้างอาคาร Main Terminal และ Concourse A-G ซึ่งได้แก่

๓.๑ SPIDER หรือ BOOM LIFT จำนวน ๑๐ ตัว สำหรับทำความสะอาดกระจกสูงภายในอาคาร Main Terminal และ Concourse - A-G

๓.๒ SCISSOR LIFT จำนวน ๖ ตัว เป็นเครื่องมือใช้ทางตั้งสำหรับอาคารที่มีลักษณะเป็นแท่ง ทำความสะอาด OFFICE BLOCK (อยู่บนชั้น ๔)

๓.๓ GONDOLA หรือ PLATFORM จำนวน ๕ ตัวใช้ในการทำความสะอาดผนังกระจกภายนอกอาคาร Main Terminal และ หอคอบคลุมลานจอด บ.

ปัจจุบัน ทอท. ยังไม่ได้รับมอบจาก บริษัทผู้รับจ้างก่อสร้างอาคารดังกล่าว ส่วนตกแต่งอาคารและความสะอาด ฝ่ายบริการอาคารผู้โดยสาร (สตอ.ฝบอ.) ต้องแก้ปัญหาโดยขอยืมเครื่องมือดังกล่าวจากบริษัทผู้รับจ้างก่อสร้างอาคารมาใช้งานก่อน แต่เครื่องมือบางรายการมีสภาพชำรุด และไม่มีวิศวกรควบคุม อาจเกิดปัญหาด้านความปลอดภัย



LI RT

๔. สัญญาจ้างทำความสะอาดอาคาร ตามสัญญาเลขที่ ๖CS๕-๕๙๐๐๑๕ ลง ๑๓ ก.ค. ๕๙ และสัญญาเลขที่ ๖CS๕-๕๙๐๐๑๕ ลง ๑๓ ก.ค. ๕๙ มีเงื่อนไขว่าผู้รับจ้างต้องรับผิดชอบตรวจสอบดูแลอุปกรณ์ภายในห้องสุขาให้มีสภาพพร้อมใช้งานตลอดเวลา หากมีการชำรุดหรือสูญหาย ผู้รับจ้างต้องซ่อมแซมหรือเปลี่ยนชิ้นส่วนอุปกรณ์ซึ่งเป็นของบริษัทผู้ผลิตให้สามารถใช้งานได้ภายใน ๑ ชั่วโมง โดยอุปกรณ์ที่ต้องรับผิดชอบ ได้แก่ ชุดฝารองนั่งถ่าย กลอนประตูห้องสุขาย่อย กล่องใส่น้ำสบู๋ ตะขอแขวนเสื้อ ตะขอแขวนถุงใส่ผ้าอนามัย (ผนวก ก ข้อ ๒) ซึ่งกรรมการตรวจการจ้างหรือผู้ควบคุมงานต้องตรวจโดยเคร่งครัดว่าผู้รับจ้างดำเนินการดังกล่าวหรือไม่ หากพบต้องแจ้งผู้รับจ้าง หากผู้รับจ้างเพิกเฉย ผู้ว่าจ้างย่อมมีสิทธิพิจารณาเลิกสัญญา

๕. สัญญาจ้างทำความสะอาดอาคารและทำความสะอาดกระจก ไม่มีการกำหนดจำนวนพนักงานทำความสะอาดไว้ตายตัว แต่เป็นหน้าที่ผู้รับจ้างที่จะต้องจัดพนักงานให้พอเพียงต่อการปฏิบัติงาน โดยผู้รับจ้างต้องส่งแผนการปฏิบัติให้ผู้ว่าจ้างทราบทุกเดือน ดังนั้น การกำหนดจำนวนพนักงานในแต่ละพื้นที่ แต่ละกะแต่ละเดือนจึงเป็นไปตามแผนงานของผู้รับจ้าง ส่วน ทอท. ผู้ว่าจ้างจะเป็นผู้อนุมัติแผนและประเมินผลงานของผู้รับจ้าง

๖. การเก็บขยะภายในอาคารเป็นหน้าที่ของผู้รับจ้างตามสัญญาทำความสะอาดอาคารซึ่งจะต้องทำการเก็บขนถ่ายขยะจากถังรองรับขยะภายในอาคาร รวบรวมนำไปทิ้งในพื้นที่ที่ ทอท. กำหนดส่วนขยะจากจุดรวบรวมขยะเป็นหน้าที่ของผู้รับจ้างตามสัญญาจ้างบริหารจัดการขยะ ซึ่งต้องทำการเก็บขนขยะจากจุดรวบรวมขยะภายนอกอาคาร ดังนั้น ผู้ว่าจ้างต้องกำหนดสถานที่ที่ผู้รับจ้างทำความสะอาดอาคารนำขยะภายในอาคารไปยังที่กำหนด ส่วนผู้รับจ้างจัดการขยะต้องนำขยะดังกล่าวไปดำเนินการ ซึ่งกรรมการตรวจการจ้าง หรือผู้ควบคุมงานต้องตรวจงานโดยเคร่งครัด

๗. จากการตรวจดูพื้นที่ ทสภ. เมื่อ ๕ ม.ค. ๕๐, ๑๗ ม.ค. ๕๐ และ ๒ ก.พ. ๕๐ พบว่า กระจกภายนอก และภายในอาคาร ยังไม่สะอาดเพียงพอ อาจเนื่องมาจาก อยู่ระหว่างการซ่อมแซมหลังคา ซึ่ง ทอท. จะต้องเร่งรัดการดำเนินการของบริษัทฯ รับจ้างก่อสร้างอาคาร

๘. สัญญาเลขที่ ๖CS๕-๕๙๐๐๒๐ ลง ๑๑ ก.ย. ๕๙ สัญญาจ้างบริหารจัดการขยะในบริเวณท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จากการตรวจสอบหนังสือ ฝกม. ที่ ๑๘๘๔, ๒๕๕๙๒๕๙ ลง ๒๔ ส.ค. ๕๙ พบว่า

๘.๑ ในการประชุมคณะกรรมการ ทอท. ครั้งที่ ๙/๕๙ เมื่อ ๒๑ มิ.ย. ๕๙ ที่ประชุมมีมติให้ว่าจ้างกลุ่ม SPS Consortium เป็นผู้รับจ้างบริหารจัดการขยะ มีกำหนด ๑๐ ปี ในราคาค่างาน ๖๐๗,๔๗๗,๕๑๐.- บาท รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗

๘.๒ ร่างสัญญาจ้าง ฝ่ายกฎหมาย ทอท.ใช้แนวทางตามตัวอย่างร่างสัญญาจ้างดำเนินการเกี่ยวกับขยะมูลฝอยของเมืองพัทยา ที่ได้เคยผ่านการตรวจร่างจาก สำนักงานอัยการสูงสุด โดยได้ปรับแก้ไขข้อความของร่างสัญญาแตกต่างไปจากร่างของอัยการสูงสุดบางส่วนเพื่อให้สอดคล้องและเป็นไปตามข้อกำหนดและรายละเอียดการจัดจ้างของ ทอท. และข้อเสนอด้านเทคนิคของผู้รับจ้าง ความแตกต่างที่สำคัญ เช่น เรื่องกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สิน ร่างสัญญาจ้างดำเนินการเกี่ยวกับขยะมูลฝอยของเมืองพัทยา กำหนดให้ผู้รับจ้างจะต้องก่อสร้างอาคารสถานที่ด้วยค่าใช้จ่ายของผู้รับจ้างเอง แล้วส่งมอบและโอนกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินดังกล่าว ภายใน ๑๘๐ วัน นับแต่วันลงนามในสัญญา แต่สัญญาจ้างบริหารจัดการขยะ กำหนดให้ผู้รับจ้างโอนกรรมสิทธิ์ภายใน ๑๘๐ วัน นับแต่วันที่อายุสัญญาสิ้นสุดลง

๘.๓ ตาม Consortium Agreement ลง ๑๑ พ.ค. ๕๙ ซึ่งเป็นสัญญาที่ทั้งสามบริษัทกระทำร่วมกันและนำมาแนบเป็นเอกสารส่วนหนึ่งของสัญญา ปรากฏว่า Consortium Agreement ข้อ ๓ และข้อ ๗ กำหนดว่า ภายหลังจากที่คู่สัญญาทั้งสามร่วมกันยื่นข้อเสนอในนาม กิจการร่วมทำงาน (Consortium) และชนะการประมูลราคาหรือได้รับเลือกเป็นผู้ดำเนินโครงการ คู่สัญญาทั้งสามตกลงจะไปดำเนินการจดทะเบียนจัดตั้งนิติบุคคลขึ้นอีกต่างหาก แต่ถึง ๑๑ เม.ย. ๕๐ ข้อเท็จจริงปรากฏว่า บริษัททั้งสามยังไม่ได้ไปจดทะเบียนจัดตั้งเป็นบริษัทใหม่ แต่ได้นำใบแจ้งหนี้ของ บริษัท สุวรรณภูมิ เอ็นไวรอนเมนท์ แคร่ จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทที่ทั้งสามร่วมกันจัดตั้งเมื่อ ๙ ม.ค. ๕๙ ก่อนชนะการประมูลมาขอรับเงินค่างาน จึงไม่ตรงตามเงื่อนไขสัญญาใน consortium ประกอบกับ บริษัท สุวรรณภูมิฯ ยังไม่มีใบอนุญาตในการกำจัดขยะจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องตามพระราชบัญญัติส่งเสริมคุณภาพและสิ่งแวดล้อม พ.ศ. ๒๕๓๕ และพระราชบัญญัติสาธารณสุข พ.ศ. ๒๕๓๕ ฝ่ายการเงิน ทอท. จึงไม่สามารถจ่ายเงินให้บริษัทฯ ได้ ขณะนี้อยู่ระหว่างทั้ง ๓ บริษัทฯ ตกลงรายละเอียดกัน (กลุ่ม SPS Consortium ทำงานไปแล้ว ๖ งาน ๖ งาน ได้ตั้งเบิกเงินมา ๓ งาน รวมเป็นเงินประมาณ ๖ ล้านบาท)

๘.๔ ตามสัญญากำหนดให้ ทอท. ตกลงให้ผู้รับจ้างใช้พื้นที่ประมาณ ๒๐ ไร่ ในพื้นที่บริเวณ ทสก. และบริเวณสถานีรับขยะพร้อมเครื่องจักรที่อยู่ในอาคารดังกล่าวเพื่อใช้เป็นสถานที่ปฏิบัติงานตามสัญญานี้ โดยไม่คิดค่าเช่าพื้นที่และค่าเช่าอาคารซึ่งผู้รับจ้างต้องก่อสร้างอาคาร โดยต้องเสนอแผนการดำเนินงานให้ ทอท. ทราบภายใน ๑๒๐ วัน นับแต่วันที่ได้รับหนังสือแจ้งให้เริ่มงาน และจะต้องก่อสร้างอาคารให้แล้วเสร็จพร้อมจัดหาติดตั้งอุปกรณ์และระบบต่าง ๆ ให้ใช้งานได้ ภายใน ๑๘ เดือน นับแต่วันที่ได้รับแจ้งให้เริ่มงาน ขณะนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาอนุมัติแผนการก่อสร้าง นอกจากนั้นในพื้นที่ ๒๐ ไร่ดังกล่าว มีพื้นที่ประมาณ ๑๐ ไร่ เป็นสถานีรับขยะซึ่ง ทอท. จ้างผู้รับจ้างรายอื่นก่อสร้างสถานีรับขยะ แต่เกิดปัญหาในการตรวจรับงาน โดย ทอท. ตรวจรับงานเมื่อ เม.ย. ๕๐ ล่าช้ากว่ากำหนด เป็นเหตุให้จนถึงปัจจุบัน ทอท. ยังไม่ได้ส่งมอบพื้นที่ดังกล่าวให้ผู้รับจ้าง

๘.๕ กลุ่ม SPS Consortium ยังไม่ได้จัดทำประกันภัยตามสัญญา เนื่องจากยังไม่มีเอกสารการตั้งโรงงานไปแสดงบริษัทประกันภัย โดย SPS จะใช้ บริษัท กรุงเทพประกันภัย จำกัด

๙. ทุกสัญญาดังกล่าวข้างต้น กำหนดให้ ทอท. ผู้ว่าจ้างต้องทำการประเมินผลงานผู้รับจ้าง ปรากฏว่า ผลการประเมิน ห้างหุ้นส่วนจำกัด แคร่แอนด์คิลิน ทำความสะอาดอาคาร Main Terminal และทางเชื่อมระหว่างอาคาร Main Terminal กับอาคารเทียบเครื่องบิน Concourse D ตามสัญญาจ้างเลขที่ ๖CS๕-๕๙๐๐๑๔ ลง ๑๓ ก.ค. ๕๙ งานงวดที่ ๗ ตั้งแต่ ๒๐ ม.ค. ๕๐ ถึง ๒๐ ก.พ. ๕๐ ระดับผลงานอยู่ในระดับปรับปรุง หากอยู่ในระดับนี้ ๒ เดือนติดต่อกัน ทอท. จะพิจารณายกเลิกสัญญา ล่าสุดทราบว่า งานงวดที่ ๘ อยู่ในระดับพอใช้

๑๐. การพิจารณาสัญญาดังกล่าวของคณะอนุกรรมการฯ เป็นการพิจารณาภายหลังขั้นตอนทำสัญญาแล้ว มิได้ตรวจสอบในขั้นการอนุมัติหลักการ การจัดหา การอนุมัติให้ทำสัญญา และการทำสัญญา จึงเป็นเรื่องที่ต้องให้ ทอท. ในฐานะผู้ว่าจ้าง พิจารณาดำเนินการเกี่ยวกับการบังคับตามสัญญา การควบคุมงาน การตรวจการจ้าง และการตรวจรับงาน โดยเคร่งครัด

สรุปปัญหาข้อขัดข้อง ข้อเสนอแนะการแก้ไขและผลการปฏิบัติตามข้อเสนอแนะ

สนามบินสุวรรณภูมิ ซึ่งเปิดใช้งานเป็นท่าอากาศยานสากลแห่งชาติ เมื่อวันที่ ๒๙ กันยายน ๒๕๔๙ เป็นต้นมา เดิมมีเป้าหมายการก่อสร้างเพื่อรองรับผู้โดยสารได้ ๓๐ ล้านคนต่อปี มีกำหนดเปิดใช้งานในปี ๒๕๔๓ แต่การก่อสร้างมีการเปลี่ยนแปลงการออกแบบและแก้ไขแบบอยู่ตลอดเวลา โดยเลื่อนการเปิดใช้ในปี ๒๕๔๖ เปลี่ยนเป้าหมายเพื่อรองรับผู้โดยสารได้ ๔๕ ล้านคนต่อปี แต่ในที่สุด กำหนดเปิดใช้งานได้ในปี ๒๕๕๙ ในวันดังกล่าว

การเปลี่ยนแปลงแบบการก่อสร้างสนามบินและอาคารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ นั้น มีการปรับเปลี่ยนแบบอาคารผู้โดยสาร (Main Terminal) และอาคารเทียบเครื่องบิน (Concourse A-G) ทั้งด้านโครงสร้างแบบภายในอาคารและวัสดุอุปกรณ์ในระบบต่าง ๆ ของอาคาร รวมทั้งในท้ายที่สุดมีการตัดทอนสิ่งอำนวยความสะดวกที่เตรียมไว้บริการผู้โดยสารออกไป แล้วปรับปรุงพื้นที่เพื่อใช้เป็นประโยชน์ต่อการประกอบธุรกิจเชิงพาณิชย์ของร้านค้าต่าง ๆ จึงทำให้เกิดข้อขัดข้องในการอำนวยความสะดวก เกิดความแออัดและความสกปรกรกรุงรังขึ้นอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้

อนึ่ง การกำหนดเปิดใช้งานท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในวันที่ ๒๔ กันยายน ๒๕๕๙ ซึ่งกำหนดโดยคณะกรรมการบริหารพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งมี พ.ต.ท.ทักษิณ ชินวัตร นายกรัฐมนตรี เป็นประธานกรรมการ นั้น ถือได้ว่าเป็นการกำหนดเปิดใช้งาน โดยมีนัยยะแอบแฝง เพราะคณะกรรมการฯ ทราบดีว่าสนามบินและอาคารท่าอากาศยานยังไม่เสร็จสมบูรณ์ ยังไม่มีการตรวจรับวัสดุอุปกรณ์ประจำอาคารและสนามบิน เพราะบางส่วนยังติดตั้งไม่เรียบร้อยและไม่มีการตรวจรับและตรวจสอบระบบต่าง ๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง อาคารผู้โดยสารและอาคารเทียบเครื่องบิน ซึ่งมีระบบควบคุมอาคาร ระบบแจ้งเตือนภัย ระบบป้องกันอัคคีภัยและระบบดับเพลิงอัตโนมัติ รวมทั้งไม่มีการชี้แจงให้เจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานภายในอาคารได้เข้าใจในระบบความปลอดภัยดังกล่าว เพื่อพร้อมปฏิบัติกรช่วยเหลือผู้โดยสารในกรณีฉุกเฉินที่อาจเกิดขึ้น

การเริ่มต้นเปิดให้บริการสนามบิน จึงอยู่ในภาวะจำยอมของกรมการตรวจรับ และเจ้าหน้าที่ผู้เข้าใช้งานที่ต้องยอมรับทั้ง ๆ ที่ยังไม่ได้ตรวจรับ ต้องทนอยู่ในสภาพใช้งานไป แก้ไขไป ผู้โดยสารและประชาชนที่มาใช้บริการสนามบินด้านต่าง ๆ จึงไม่ได้รับความสะดวกและต้องพบกับปัญหาข้อขัดข้องมากมาย ซึ่งสรุปได้ ดังนี้

๑. ปัญหาเรื่องห้องน้ำในอาคารท่าอากาศยานที่ควรได้รับการแก้ไขโดยเร่งด่วน

ปัญหาห้องน้ำในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ สรุปได้ดังนี้

- ๑.๑ จำนวนห้องน้ำไม่เพียงพอต่อการให้บริการในบางจุดและพื้นที่คับแคบ
- ๑.๒ สุขภัณฑ์คุณภาพต่ำกว่ามาตรฐาน ใช้งานไม่ได้สะดวก มีจำนวนน้อยไม่เหมาะสมทั้งห้องน้ำทั่วไปและห้องน้ำคนพิการ
- ๑.๓ ป้ายบอกทางไปห้องน้ำไม่ชัดเจน
- ๑.๔ ไม่มีป้ายบอกทางไปห้องน้ำที่ใกล้เคียง
- ๑.๕ ห้องน้ำในอาคารผู้โดยสาร มีอุปกรณ์ชำรุด หลายห้อง
- ๑.๖ ห้องน้ำบางห้อง ไม่มีระบบระบายอากาศเพราะพัดลมดูดอากาศไม่ได้ต่อสายไฟไว้



LIART

ข้อเสนอแนะของคณะกรรมการฯ

- ๑) ให้เร่งปรับปรุงเพิ่มจำนวนห้องน้ำโดยติดตั้งสุขภัณฑ์เพิ่มเติมในจุดที่คับคั่งและเปลี่ยนแปลงห้องน้ำพนักงานให้ประชาชนทั่วไปหรือผู้โดยสารใช้ได้
- ๒) ให้เพิ่มเติมป้ายทางไปห้องน้ำและทำป้ายบอกทางไปห้องน้ำใกล้เคียงไว้ที่ห้องน้ำในจุดคับคั่งด้วย
- ๓) กวดขันการทำความสะอาดห้องน้ำ รวมทั้งตรวจสอบระบบระบายอากาศในห้องน้ำให้สามารถใช้งานได้
- ๔) ปรับปรุงห้องน้ำคนพิการ ห้องน้ำสำหรับนักบวช ภิกษุสงฆ์ ให้ได้รับความสะดวกด้วย

ผลการปฏิบัติตามข้อเสนอแนะ

ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ได้ดำเนินการแก้ปัญหาเร่งด่วนและกำหนดปรับปรุงเพื่อแก้ปัญหา ดังนี้

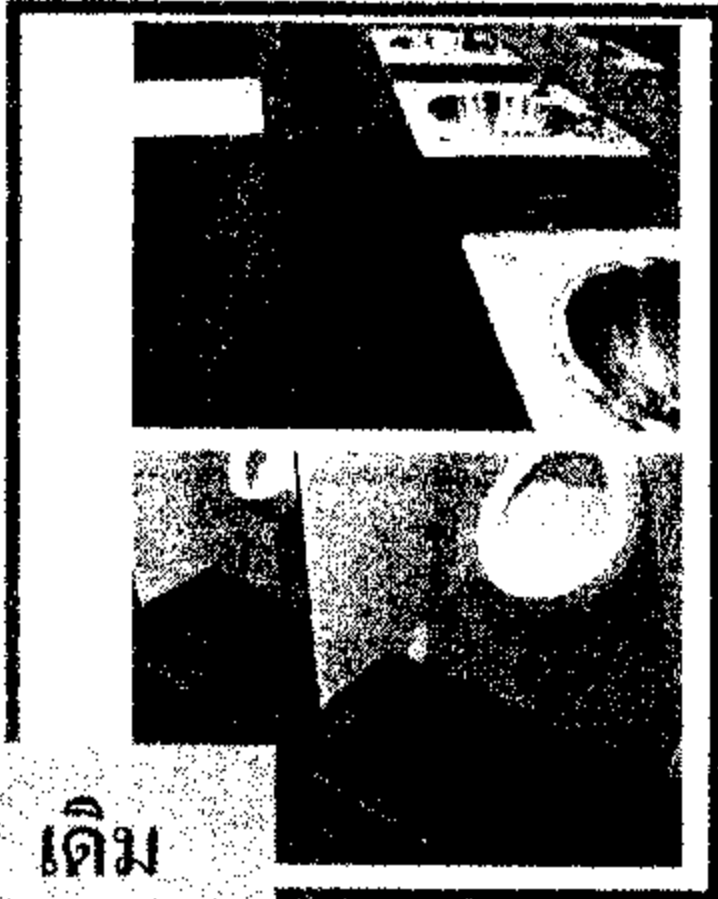
- ๑.) ปรับปรุงห้องน้ำพนักงานเป็นห้องน้ำผู้โดยสารและประชาชนใช้ได้แล้ว ๑๔ ห้อง
- ๒.) ปรับปรุงห้องน้ำเดิม ๒๗ จุด โดยเป็นการเพิ่มห้องสุขา ๑๒๕ ห้อง และปรับปรุงห้องน้ำพนักงานเป็นห้องน้ำผู้โดยสารและประชาชนทั่วไป รวม ๑๙ ห้อง
- ๓.) กำลังดำเนินการสร้างห้องน้ำใหม่ ๑๓ จุด เพิ่มห้องสุขา ๘๓ ห้อง
- ๔.) กำลังดำเนินการจัดหาสุขภัณฑ์เพิ่มเติม เปลี่ยนของเดิมที่ใช้งานไม่สะดวก ๔๘๕ ชิ้น จัดหาใหม่ ๗๓๕ ชิ้น
- ๕.) เตรียมติดตั้งระบบปั้มน้ำเพิ่มเติมอีก ๒ ชุด เพื่อรองรับห้องน้ำที่จะสร้างใหม่
- ๖.) กำลังดำเนินการแก้ไขพื้นห้องน้ำเดิมที่เป็นพื้นหินขัด เปลี่ยนเป็นพื้นหินแกรนิตทดแทน
- ๗.) กำลังดำเนินการปรับปรุงแก้ไขห้องน้ำคนพิการให้เกิดความสะดวก
- ๘.) ตั้งงบประมาณในการปรับปรุงทั้งสิ้น ๕๔,๑๗๔,๕๐๐ บาท



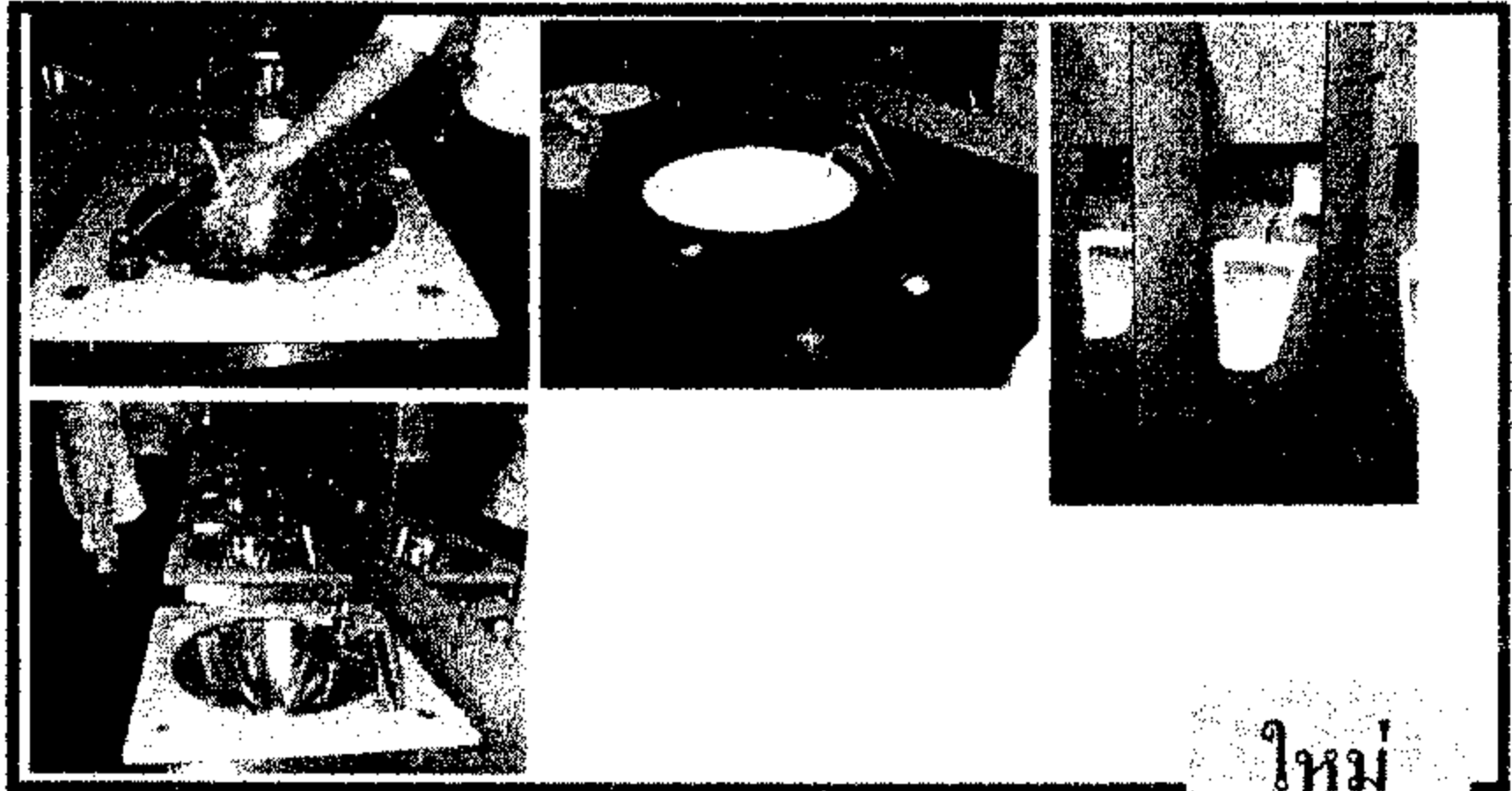
ตัวอย่างภาพเปรียบเทียบแสดงการแก้ไข



รูปที่ ๖-๒ แสดงจำนวนห้องที่ไม่เพียงพอต่อการให้บริการในบางจุดและพื้นที่คับแคบ

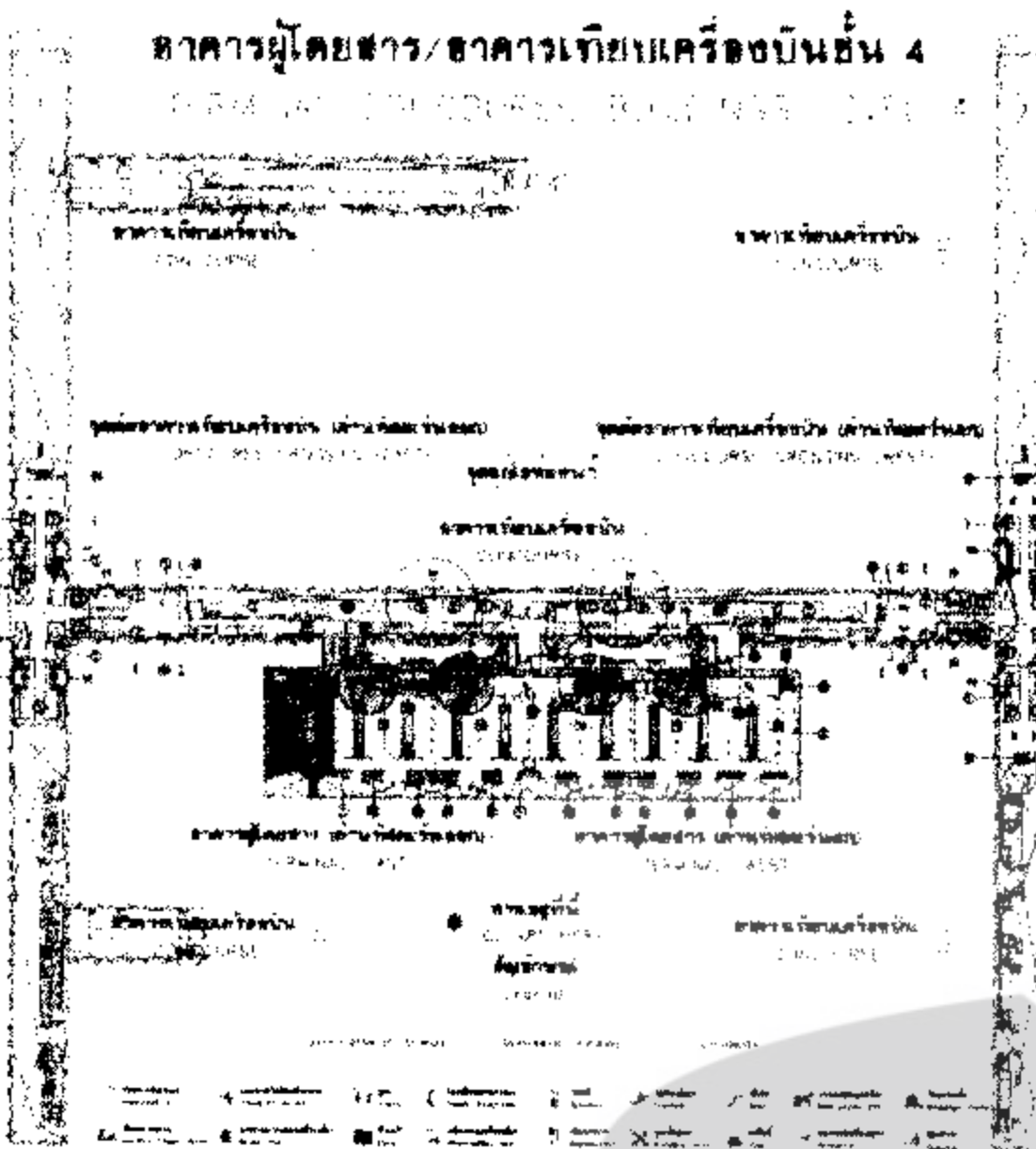


เดิม



ใหม่

รูปที่ ๓-๔ แสดงการเปลี่ยนสุขภัณฑ์ในห้องน้ำ



รูปที่ ๕ แสดงการปรับปรุงห้องน้ำภายในอาคารผู้โดยสารชั้น ๔

๒. ระบบไฟฟ้าแสงสว่าง

๒.๑ ระบบไฟฟ้าแสงสว่างทั้งสองอาคาร มีแสงสว่างไม่เพียงพอ ในบางพื้นที่ที่มีการแก้ไขโดยปรับโคมให้ส่องลง แต่บางพื้นที่ยังคงส่องขึ้น ในแนวทางเดิน และพื้นที่นั่งคอยมีแสงสว่างน้อยมาก จนไม่สามารถอ่านหนังสือได้ จึงเป็นอันตรายต่อสายตาและการเคลื่อนที่ของผู้โดยสารผู้มาใช้บริการ

๒.๒ แสงสว่างในแนวทางเดินในอาคารผู้โดยสารขาเข้าไม่เพียงพอ เป็นแสงสลัว เนื่องจากแรงไฟสว่างต่ำและมีหลอดไฟฟ้าขาดหรือขัดข้องจำนวนมาก ประกอบกับผนังและเพดานไม่ได้ทาสีดูสกปรก บรรยากาศขาเข้าจึงค่อนข้างมืดทึบ ๆ สลดหดหู่ เหมือนสำนักงานที่เลิกงาน ปิดสำนักงานกลับบ้าน ไม่ใช่บรรยากาศของการทำงานเพื่อต้อนรับแขกผู้มาเยือน

ข้อเสนอแนะของคณะกรรมการฯ

๑.) จากการตรวจสอบสังเกตพบว่า หลอดไฟฟ้าขาด หรือระบบไฟฟ้าแสงสว่างขัดข้องจำนวนมาก ควรดำเนินการเปลี่ยนหลอดไฟฟ้าหรือซ่อมบำรุงให้ดีขึ้น

๒.) ควรเร่งปรับปรุงแสงสว่างในอาคารขาเข้าให้สว่างและชัดเจนมากขึ้น และเพิ่มสีสันบรรยากาศตามแนวทางเดินให้สดใส สร้างความประทับใจแก่ผู้โดยสารที่เดินทางเข้ามาประเทศไทยด้วย

๓.) ควรแก้ไขปัญหาการต่อเติมร้านค้า จนหลังคาร้านบดบังโคมไฟ

ผลการปฏิบัติตามข้อเสนอแนะ

ทอท. ได้แก้ไขระบบไฟฟ้าแสงสว่าง โดย

๑.) ปรับมุมโคมส่องสว่างในอาคารผู้โดยสารชั้น ๔ บางจุด และจะทยอยปรับต่อไป

๒.) แก้ไขโดยติดแผ่นสะท้อนแสงกับดวงไฟที่หงายส่องเพดานในแนวทางเดินอาคาร

Terminal และอาคาร Concourse

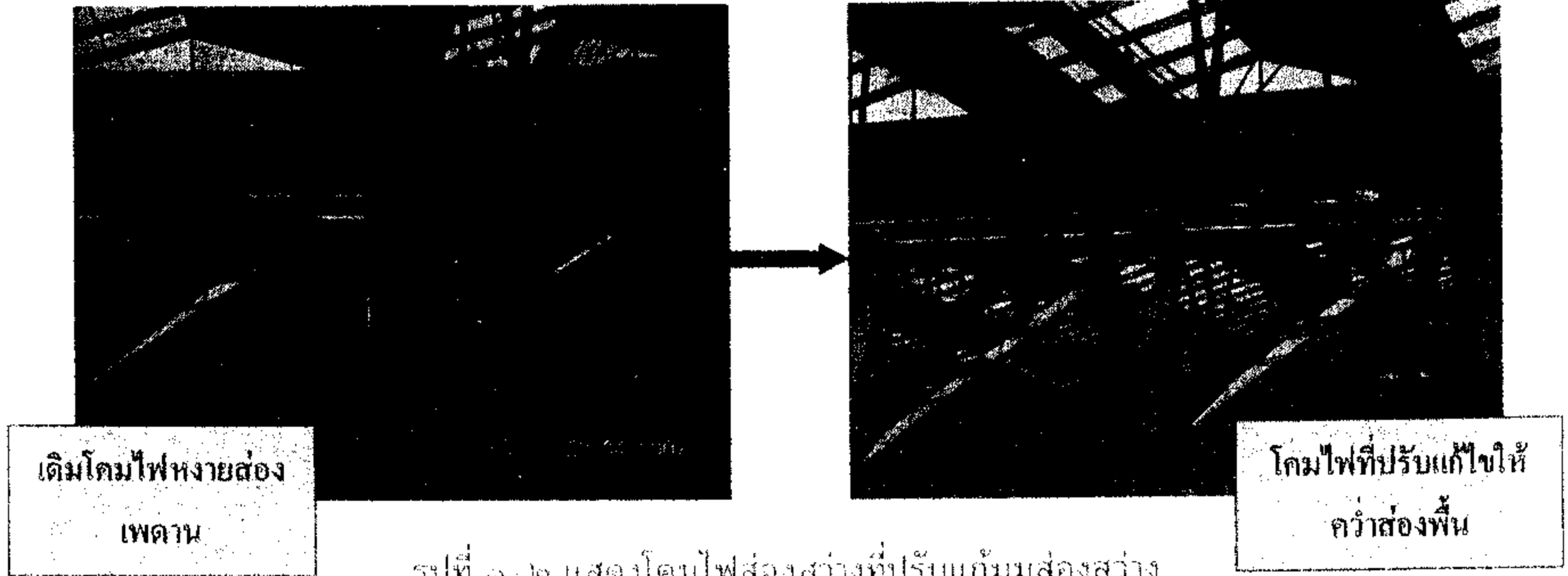
๓.) ติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่างรอบหัวเสาอาคาร Terminal ชั้น ๑

ส่วนการปรับแก้อุปกรณ์ไฟฟ้าแสงสว่างที่ขัดข้องและเปลี่ยนหลอดไฟฟ้าที่ชำรุด

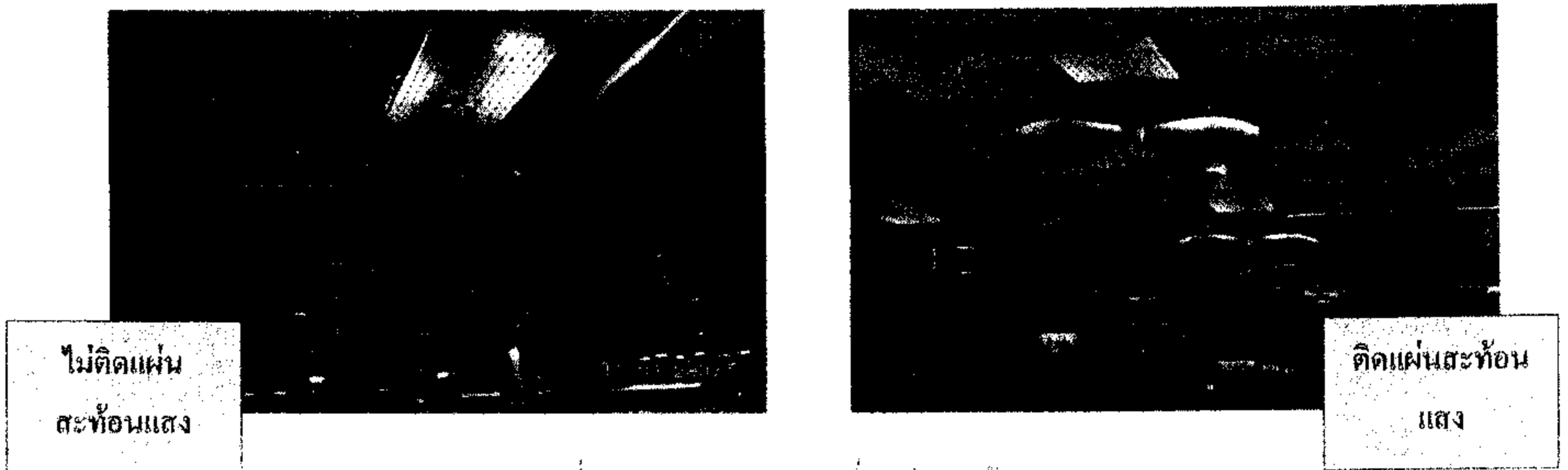
ยังดำเนินการไม่ครบ



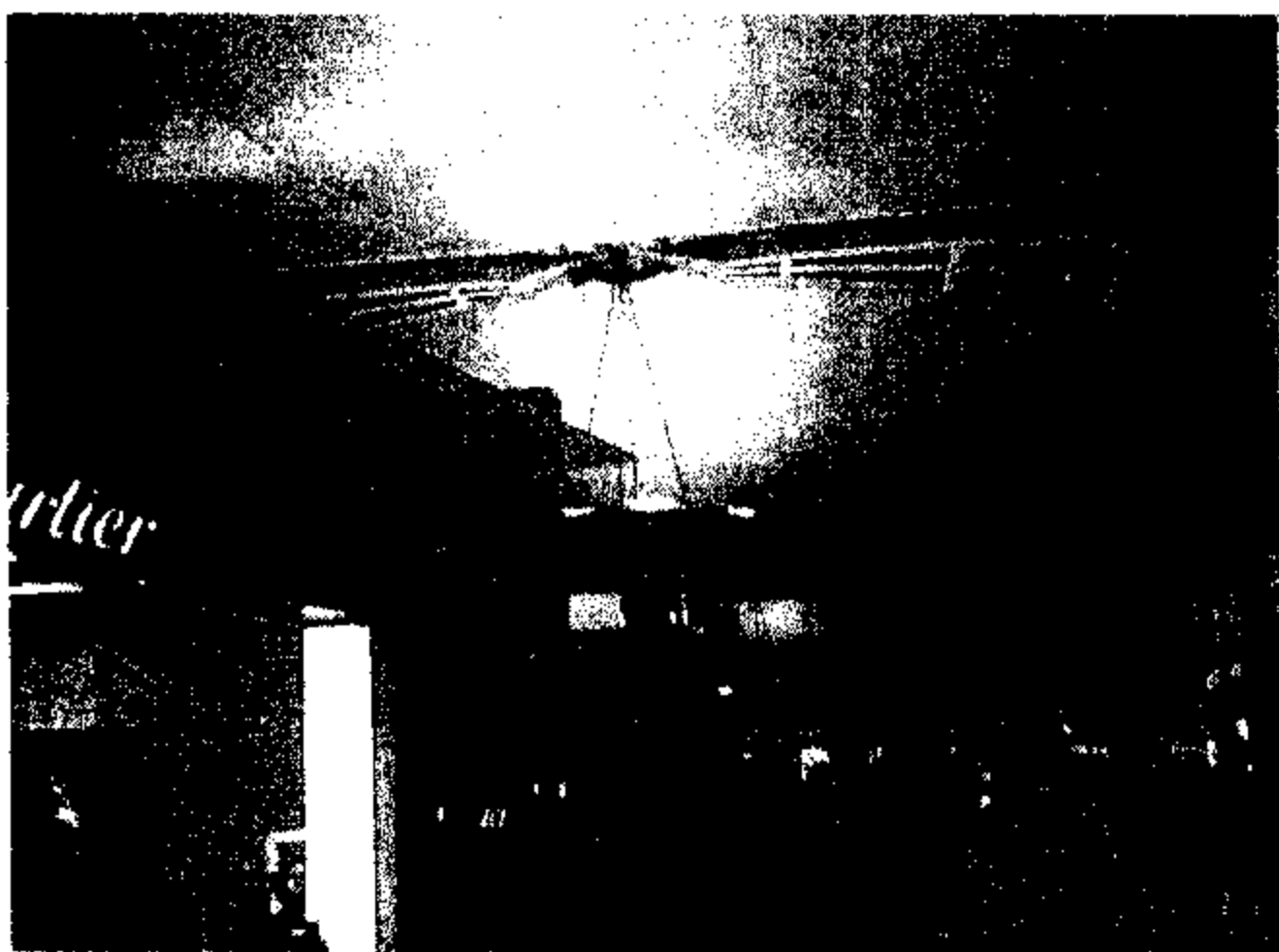
ตัวอย่างภาพเปรียบเทียบแสดงการแก้ไข



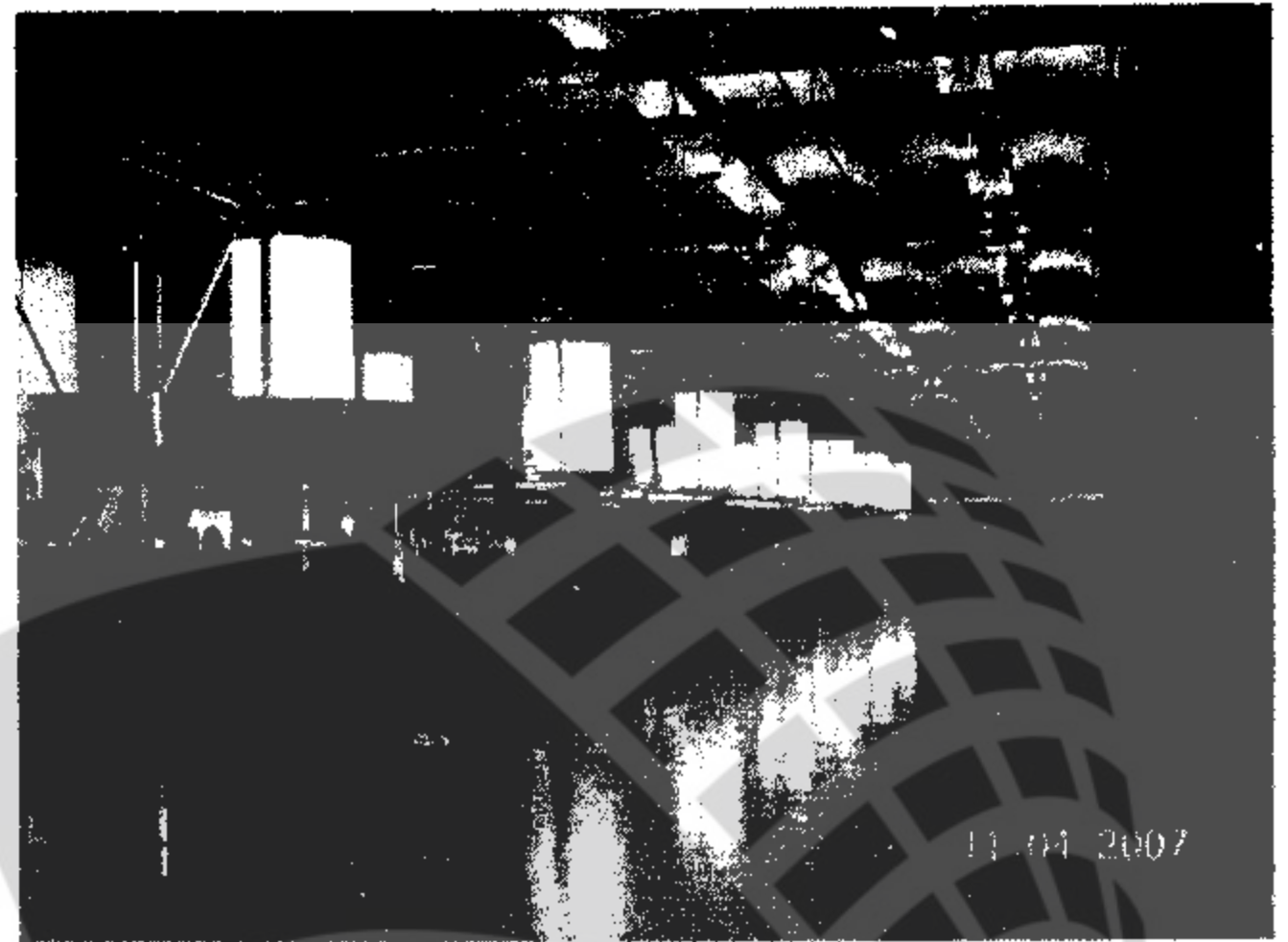
รูปที่ ๑-๒ แสดงโคมไฟส่องสว่างที่ปรับแก้มุมส่องสว่าง



รูปที่ ๓-๔ แสดงการติดตั้งแผ่นสะท้อนแสง



รูปที่ ๕ แสดงการปรับแสงสว่างโดยการปรับมุมโคม



รูปที่ ๖ แสดงการติดตั้งไฟส่องสว่างหัวเสาเพิ่มเติม

๓. ระบบปรับอากาศ

๓.๑ บทม. ได้ทำสัญญาซื้อน้ำเย็นจากบริษัท ผลิตไฟฟ้าและน้ำเย็น จำกัด (DCAP)

- พื้นที่ปรับอากาศอาคาร Terminal ชั้น ๔ ขึ้นไป และอาคาร Concourse ใช้ระบบ Radiant Floor Cooling ส่วนพื้นที่ปรับอากาศอาคาร Terminal ชั้น ๑-๓ อาคาร AIMS และอาคาร AOB ใช้ระบบ Conventional Cooling

๓.๒ บริษัทผลิตไฟฟ้าและน้ำเย็น จำกัด (DCAP) ส่งน้ำเย็น ๕.๕ °C เข้าสู่ท่อน้ำเย็นในอาคารแต่มีการต่อเติมร้านค้าทำให้ท่อน้ำเย็นชำรุดและอุดตัน หรือไหลย้อนกลับ และมีการต่อเติมร้านค้าแล้วบังคับปล่อยความเย็น รวมทั้งมีการเชื่อมท่อน้ำเย็นไปใช้ในอาคารอื่นภายหลังด้วย ทำให้อุณหภูมิภายในอาคารไม่ได้มาตรฐานตามที่กำหนด

๓.๓ การออกแบบประตูหมุน เป็นการออกแบบเพื่อป้องกันความเย็นออกนอกบริเวณอาคารโดยการสร้างความสมดุลในการเปิด/ปิดประตูกักความเย็นภายในทำอากาศยาน แต่ในการก่อสร้างกระจกประตูหมุน มีความหนาน้อยกว่าที่ออกแบบไว้ จึงแตกง่ายเพราะจะเกิดอันตรายแก่ผู้โดยสารต้องงดใช้งานเพราะจะเกิดอันตรายแก่ผู้โดยสาร และไปเปิดประตูข้างข้างทั้งไว้ตลอดเวลา ความร้อนจากภายนอกเข้ามาภายในอาคาร ทำให้ประสิทธิภาพ

ข้อเสนอแนะของคณะกรรมการฯ ในการปรับปรุงและแก้ไข

- ๑.) ควรมีการปรับสมดุลของน้ำเย็นทั้งระบบใหม่ (Rebalance) โดยเร็ว
- ๒.) หลังจากทำการปรับปรุงสมดุลของลมเย็นทั้งระบบแล้ว ควรตรวจสอบและปรับสมดุลของลมเย็นที่ออกจาก Diffuser ด้วย
- ๓.) ควรตรวจสอบระบบ Radiant Floor Cooling ว่าทำความเย็นได้เพียงพอหรือไม่ และมีจุดใดที่ถูกปิดบัง
- ๔.) ควรตรวจสอบระบบปรับอากาศทั้งหมด เนื่องจากมีการนำ Heat load เข้ามาใช้ภายในอาคารเป็นจำนวนมาก
- ๕.) ควรเปลี่ยนประตูหมุนเป็นประตูบานเลื่อนอัตโนมัติแบบสองชั้น

ผลการปฏิบัติตามข้อเสนอแนะ

ทำอากาศยานสุวรรณภูมิได้ดำเนินการแก้ไขแล้ว ดังนี้

- ๑.) ดำเนินการปรับสมดุลของน้ำเย็น (Rebalance) การปรับสมดุลระบบน้ำเย็นในอาคารผู้โดยสารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Passenger Terminal Complex : PTC) ได้ดำเนินการในส่วนท่อน้ำเย็นหลัก (Main Riser) ของอาคาร PTC ด้านตะวันตกเรียบร้อยแล้ว ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการในส่วน Main Riser ของอาคาร PTC ด้านตะวันออก คาดว่าจะเสร็จเดือนพฤษภาคม



๒.) ผลการตรวจสอบอุณหภูมิภายในอาคารชั้น ๔ และความชื้น

การตรวจสอบอุณหภูมิภายในอาคาร Terminal ชั้น ๔ และ Concourse G พบว่าตลอดเดือนเมษายน มีอุณหภูมิค่อนข้างสูง เนื่องจาก Chiller Plant ด้านทิศตะวันตก ทำงานได้ไม่เต็มประสิทธิภาพ เนื่องจากเกิดปัญหาที่เครื่อง Chiller ที่อยู่ในความรับผิดชอบของ บริษัท DCAP กำลังเร่งแก้ไขซ่อมแซม คาดว่าจะแล้วเสร็จภายในเดือนพฤษภาคม

๓.) การแก้ไขปัญหาประตูหมุน

ฝพค. จะเปลี่ยนประตูหมุนเป็นแบบประตูเลื่อนอัตโนมัติ ๒ ชั้น

๔.) การแก้ไขปัญหาการออกแบบเชิงสถาปัตยกรรมที่มีผลกระทบต่อระบบปรับอากาศ

ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ กำลังดำเนินการติดฟิล์มกรองแสงหลังคาอาคารที่เป็น

กระจกใส

.....



๔. ระบบความปลอดภัย (Safety) ภายในอาคาร

๔.๑ ระบบนิรภัยในอาคารผู้โดยสารที่ออกแบบ

๔.๑.๑ ประตูหนีไฟออกแบบเป็น Security , Magnetic Lock หากไฟฟ้าดับจึงจะเปิดได้

๔.๑.๒ กรณีฉุกเฉินอื่น มีระบบแจ้งฉุกเฉินโดยตั้ง Manual Fire Alarm System จะเปิด

ประตูออกได้

๔.๑.๓ สามารถเปิดประตูฉุกเฉิน โดยใช้ Scan บัตรของเจ้าหน้าที่ รปภ. อีกทางหนึ่งด้วย

๔.๒ จากการตรวจสอบของคณะอนุกรรมการฯ

๔.๒.๑ ทำอากาศยานสุวรรณภูมิยังไม่มีแผนการปฏิบัติเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉิน

(กำลังดำเนินการ จะทำให้เสร็จภายในสิ้น เม.ย. ๕๐)

๔.๒.๒ ระบบป้องกันอัคคีภัยและระบบดับเพลิงอัตโนมัติ ยังไม่มีการทดสอบ การใช้งานอย่างเต็มระบบ หัวจ่ายน้ำดับเพลิงอัตโนมัติ ไม่สามารถทำงานได้บางจุด

๔.๒.๓ บุคลากรของ ทอท. เช่น รปภ. ยังไม่ทราบจุดติดตั้งระบบ Manual Fire Alarm

๔.๒.๔ เมื่อตรวจสอบการเปิดประตูหนีไฟ โดยการใช้บัตร Scan พบว่าในบางครั้งและบางจุดไม่สามารถเปิดประตูได้ รวมทั้งในบางประตูไม่มีที่ Scan บัตร

๔.๒.๕ จากการสอบถามเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยบางจุด ไม่ทราบตำแหน่งอุปกรณ์ดับเพลิงประจำจุดในพื้นที่ที่รับผิดชอบ

๔.๓ ป้ายแสดงทางหนีไฟบางจุด ไม่มีการต่อไฟฟ้าฉุกเฉิน (Emergency Line) เข้ากล่องแสดงสัญลักษณ์ ทำให้สังเกตเห็นไม่ชัดเจน กรณีเกิดเพลิงไหม้ และต้องทำการตัดกระแสไฟฟ้า โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเวลากลางคืน

๔.๔ ช่องทางเดินไม่มีการติดตั้งป้ายแสดงทางหนีไฟ ทำให้ไม่ทราบช่องทางหนีไฟ

๔.๕ ช่องทางหนีไฟที่มีอยู่ตามร้านค้า ในเขตพื้นที่ของ บริษัท คิง เพาเวอร์ อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด มีข้อขัดข้อง ดังนี้

๔.๕.๑ ประตูที่สร้างใหม่และทางหนีไฟมีระยะความกว้างไม่ถึง ๙๐ เซนติเมตร ตามมาตรฐาน

๔.๕.๒ การตั้งร้านกีดขวางช่องทางหนีไฟ

๔.๕.๓ บริเวณประตูหนีไฟมีการวางสิ่งของกีดขวาง

๔.๖ ตู้เก็บอุปกรณ์ดับเพลิง บริเวณทางเดิน มีข้อขัดข้อง ดังนี้

๔.๖.๑ ตู้เก็บอุปกรณ์ดับเพลิง มีลักษณะใกล้เคียงกับตู้ปล่อยความเย็นตามทางเดิน

๔.๖.๒ ตู้เก็บอุปกรณ์ดับเพลิงบางตู้ไม่มีป้ายแสดงชนิดของตู้ติดตั้งอยู่



LIART

ข้อเสนอแนะของคณะกรรมการฯ

การที่ระบบต่าง ๆ ในระบบนิรภัยของอาคารผู้โดยสารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ยังไม่มีการตรวจรับ ยังไม่มีการทดสอบระบบอย่างเต็มรูปแบบ ยังไม่มีการฝึกซ้อมตรวจสอบการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่กับอุปกรณ์ต่าง ๆ รวมทั้งยังไม่มีแผนปฏิบัติเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉินต่าง ๆ นั้น อาจเป็นเพราะเร่งรีบเปิดใช้สนามบินและอาคารผู้โดยสารจนเกินไป ทำให้ไม่สามารถตรวจสอบอุปกรณ์ระบบนิรภัยและจัดทำแผนการปฏิบัติรองรับได้ทัน จึงอาจเป็นข้อขัดข้องที่ก่อให้เกิดผลเสียหายอย่างร้ายแรงในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุขึ้นภายในอาคารผู้โดยสาร

ทอท. จึงควรเร่งแก้ไขตรวจสอบแก้ไขอุปกรณ์ในระบบนิรภัยให้ถูกต้องโดยเร่งด่วน รวมทั้งตรวจสอบระบบควบคุมอาคารและระบบนิรภัยในอาคารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิให้ทำงานได้ถูกต้องครบถ้วน รวมทั้งซักซ้อมฝึกฝนเจ้าหน้าที่ทั้งหมดให้สามารถทำงานได้เต็มรูปแบบและเขียนแผนเผชิญเหตุ หรือแผนอพยพหนีภัยรองรับไว้ด้วย จะสามารถลดความเสียหายและลดการสูญเสียชีวิตจากกรณีดังกล่าวลงได้บ้าง

ผลการปฏิบัติตามข้อเสนอแนะ

๑.) ระบบควบคุมการผ่านเข้า - ออกพื้นที่หวงห้าม (Controlled Access System) และระบบแจ้งเหตุเพลิงไหม้ (Fire Alarm System) อยู่ระหว่างการตรวจรับของคณะกรรมการตรวจการจ้างงานเหมาก่อสร้างอาคารผู้โดยสารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

๒.) การปรับปรุงช่องทางหนีไฟอยู่ระหว่างการดำเนินการปรับปรุงพื้นที่อาคารผู้โดยสาร ของบริษัท คิง เพาเวอร์ ดิวตี้ฟรี จำกัด

๓.) ได้มีการกำหนดแผนการปฏิบัติเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉินต่าง ๆ แล้ว เมื่อ ๒๒ มีนาคม ๒๕๕๐ ชื่อ แผนฉุกเฉินท่าอากาศยาน โดยในแผนดังกล่าวได้กำหนดการปฏิบัติของผู้เกี่ยวข้องและหน่วยเกี่ยวข้องในกรณีต่าง ๆ ดังนี้ (เรียงตามลำดับในแผน)

- อากาศยานอุบัติเหตุ
- อากาศยานอุบัติเหตุการณ์บนพื้นดิน
- เหตุฉุกเฉินในเที่ยวบิน
- เพลิงไหม้อาคารสถานที่และการระเบิด
- ลินค้ำอันตราย - ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ / อุบัติการณ์
- ภัยพิบัติทางธรรมชาติ
- การก่อกวนของฝูงชน
- การแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย (การก่อวินาศกรรม การวางเพลิง การขู่บังคับ)
- การขู่วางระเบิดอากาศยาน
- การขู่วางระเบิดอาคาร
- วัตถุที่ยังไม่ระเบิด
- การเข้ายึดโดยมิชอบด้วยกฎหมาย
- เหตุฉุกเฉินทางการแพทย์ - เชื้อโรคติดต่อและการกักโรค



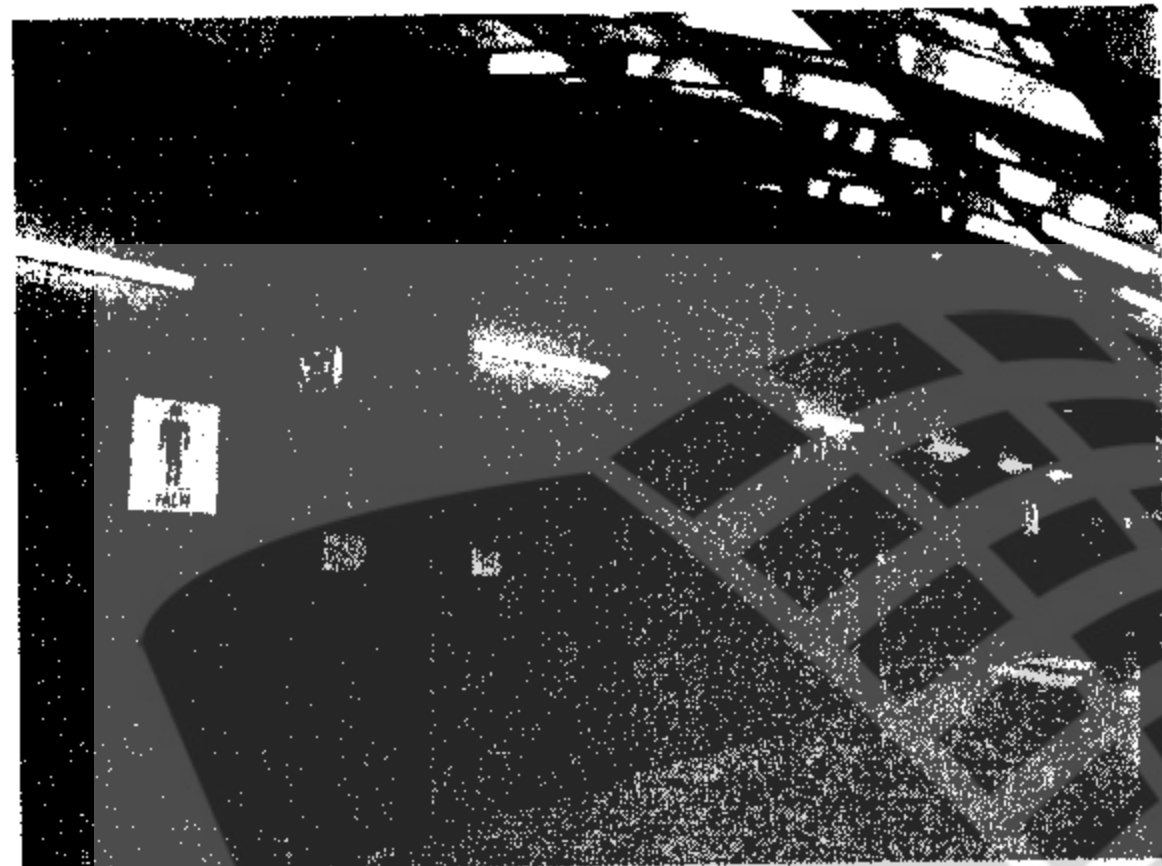
ตัวอย่างภาพเปรียบเทียบแสดงการแก้ไข



รูปที่ ๑-๒ แสดงช่องทางเดินก่อนและหลังการตัดป้ายแสดงทางหนีไฟ



รูปที่ ๓-๔ แสดงการปรับปรุงร้านค้าที่เคยตั้งร้านกีดขวางช่องทางหนีไฟ



รูปที่ ๕-๖ แสดงการแก้ไขการวางสิ่งของกีดขวางประตูหนีไฟ



LI RT

๕. การติดตั้งป้ายแนะนำและประชาสัมพันธ์

๕.๑ ป้ายตารางการบิน

ป้ายตารางการบินซึ่งแสดงเที่ยวบินของสายการบินต่าง ๆ ตัวหนังสือ และตัวเลข แสดงเวลา มีขนาดเล็กมาก ผู้โดยสารต้องเข้ามายืนมองอ่านป้าย ทำให้เกิดความแออัดในบริเวณที่ติดตั้งป้าย กีดขวางการสัญจรของผู้โดยสารอื่น ๆ

๕.๒ ป้ายประชาสัมพันธ์

ป้ายประชาสัมพันธ์ต่าง ๆ มีขนาดเล็ก โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ป้ายหน้าห้องน้ำหรือป้ายชี้ทางไปห้องน้ำ ถูกบดบังโดยป้ายโฆษณา สิ่งก่อสร้าง หรือการต่อเติมอื่น ๆ

ข้อเสนอแนะของคณะกรรมการฯ

๑.) ควรเร่งเปลี่ยนหรือปรับปรุงป้ายตารางการบินให้มีขนาดใหญ่ขึ้น และพิจารณาติดตั้งในตำแหน่งที่เหมาะสมต่อการมองเห็นหลาย ๆ มุม

๒.) ควรจัดทำป้ายห้องน้ำ ป้ายชี้ทางไปห้องน้ำให้มีขนาดใหญ่ ชัดเจน และมีจำนวนมากขึ้น

๓.) ควรดำเนินการอบรมเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องให้สามารถตอบข้อซักถามข้อขัดข้องแก่ผู้โดยสาร รวมทั้งจ้างบุคคลภายนอกเข้ามาปฏิบัติหน้าที่ประชาสัมพันธ์เพิ่มเติมด้วย

ผลการปฏิบัติตามข้อเสนอแนะ

ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ได้ดำเนินการแก้ไขแล้วดังนี้

๑.) ผู้เกี่ยวข้องของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิพิจารณาติดตั้งป้ายตารางการบินใหม่ ณ อาคารผู้โดยสารขาออก ชั้น ๔ ในตำแหน่งบริเวณ Row ๒-๓, ๔-๕, ๖-๗ และ ๘-๙

๒.) สำรวจตำแหน่งติดตั้งป้ายตารางการบินในบริเวณสายพานรับกระเป๋าขาออก อีกหนึ่งจุดด้วย

๓.) ติดตั้งป้ายห้องน้ำและป้ายชี้ทางไปห้องน้ำใหม่ จำนวน ๑๘ ป้าย

๔.) แจ้งบริษัทที่ติดตั้งป้ายโฆษณาบดบังป้ายหลักสำหรับผู้โดยสาร ให้เก็บป้ายให้พ้นจากการบดบังสายตา

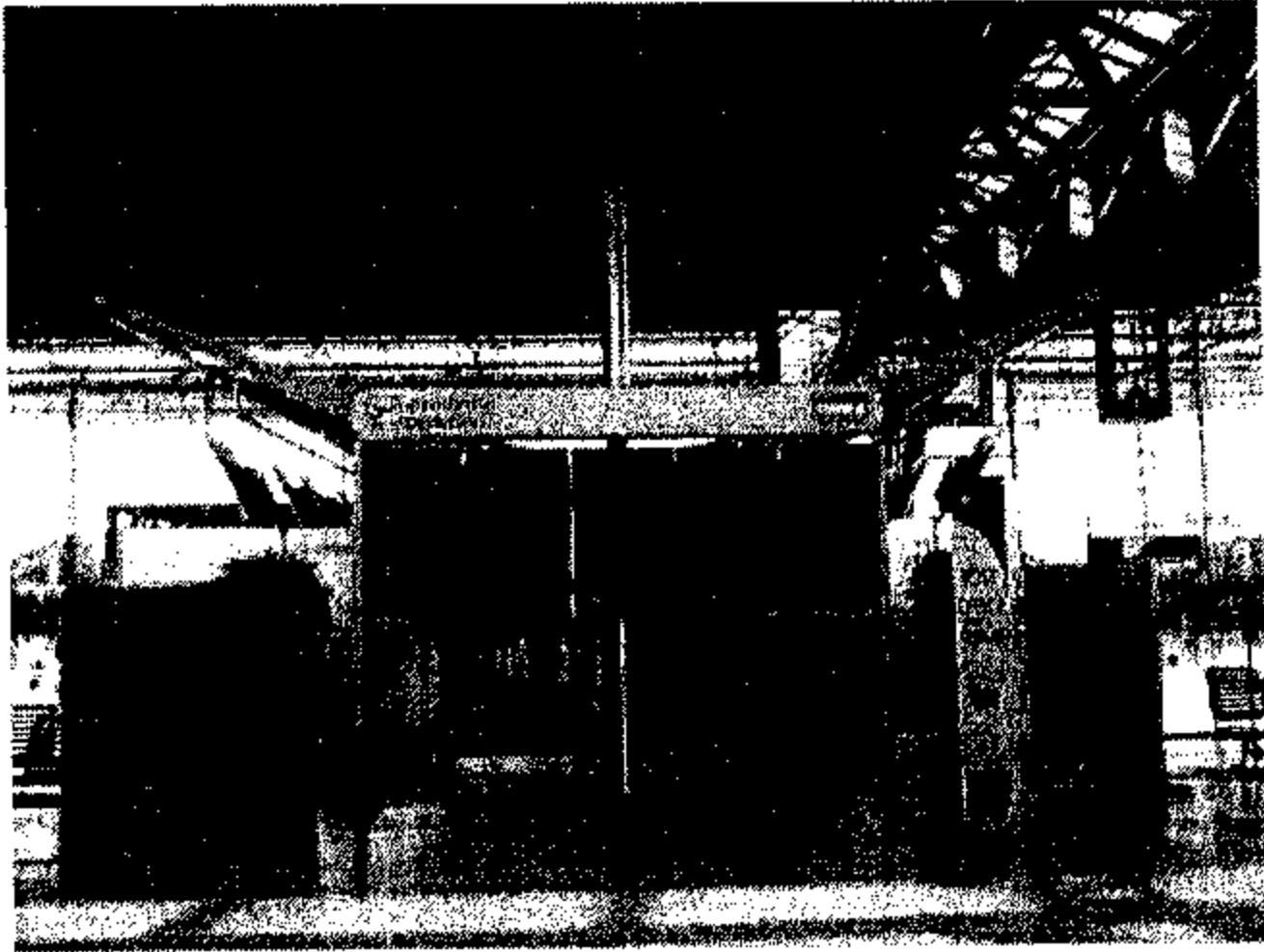
๕.) ดำเนินการอบรมเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องในการให้ข้อมูลเชิงประชาสัมพันธ์ ตอบข้อซักถามแก่ผู้โดยสารเกี่ยวกับเรื่องทางไปห้องน้ำ และเรื่องอื่น ๆ

๖.) ดำเนินการติดตั้งป้ายสัญลักษณ์ห้องน้ำสำหรับคนพิการทั้งบริเวณทางเข้า และหน้าห้องน้ำคนพิการทุกห้อง

๗.) ดำเนินการติดตั้งป้ายกำหนดพื้นที่พักคอยของพระภิกษุ และสามเณร



ตัวอย่างภาพเปรียบเทียบแสดงการแก้ไข

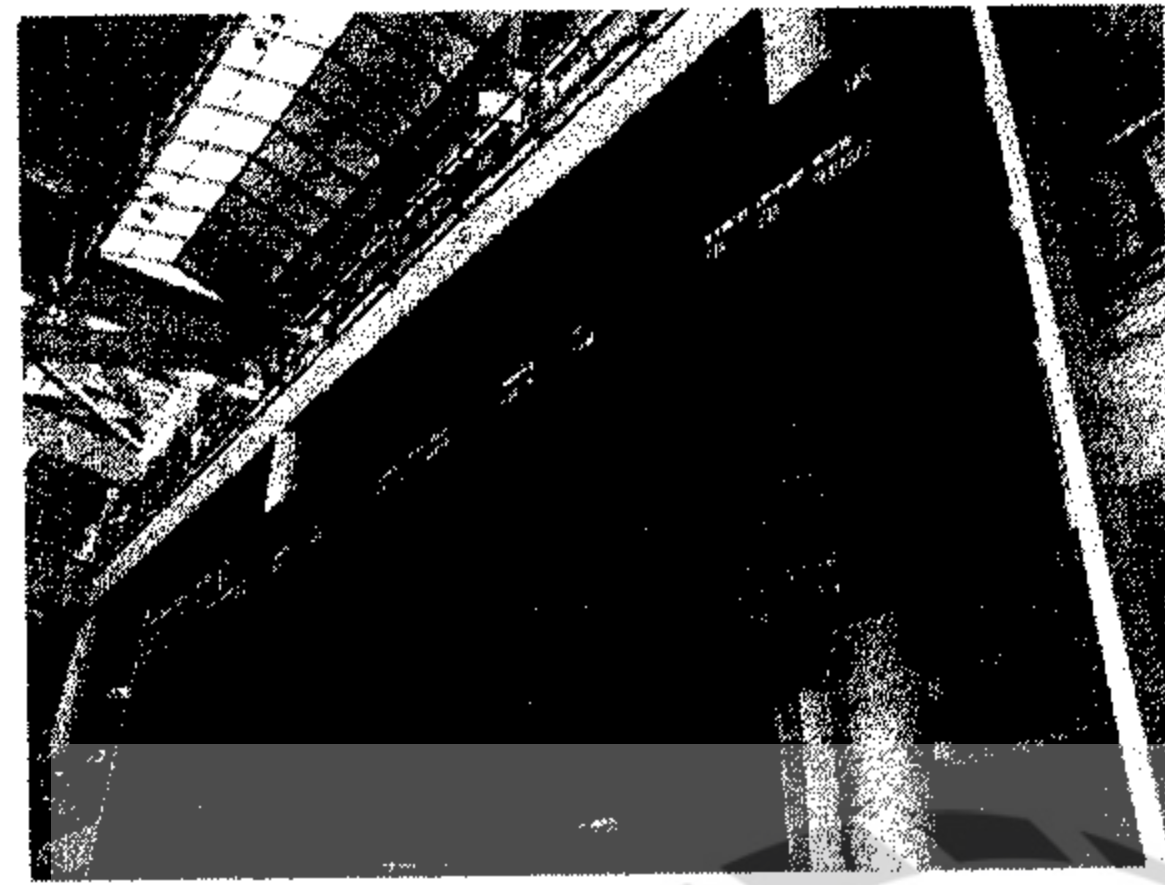
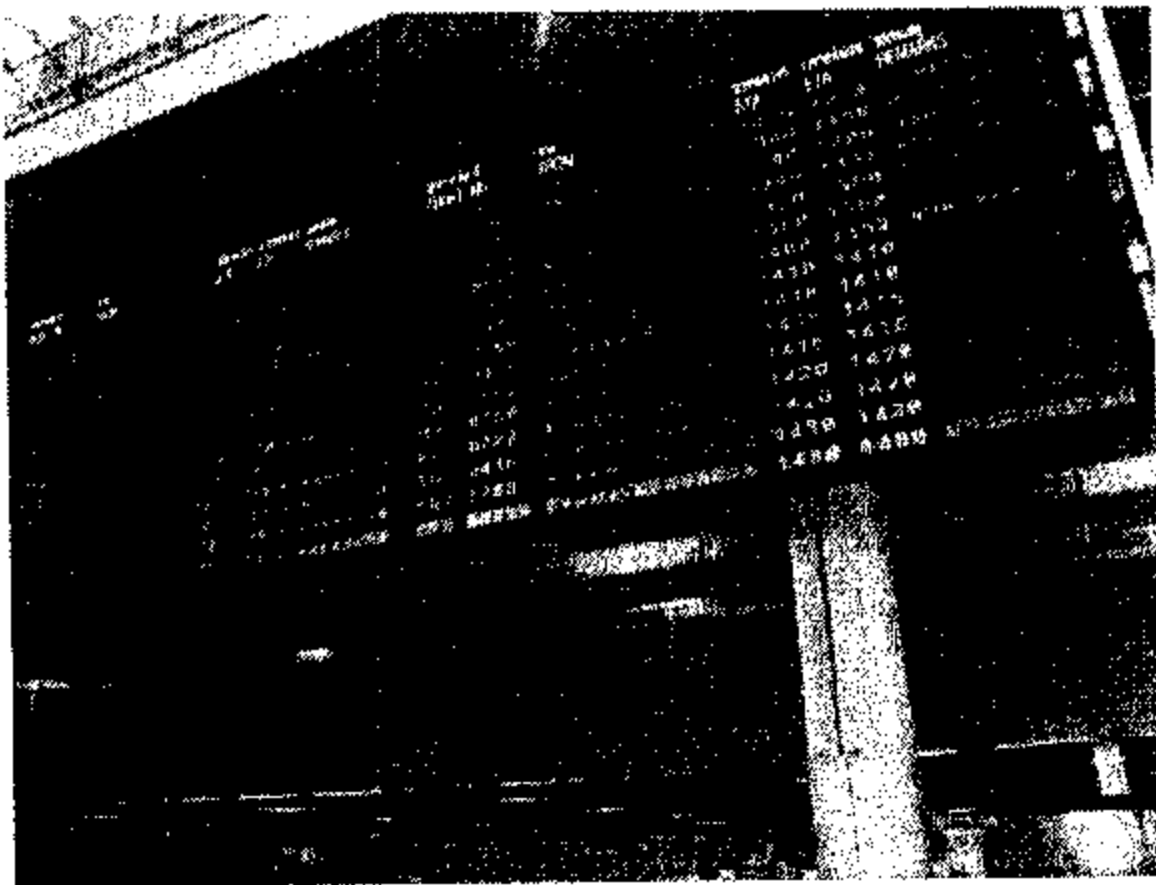


STD	Flight No.	To	ETD	Row	Remarks
13:40	FD 3254	CHIANG FAI	E	Cl-in	Open
13:40	OX 0291	SURAT THANI	D	Cl-in	Open
13:45	TG 0146	CHIANG RAI	CG	Cl-in	Open
13:50	RA 0402	KATHMANDU	W	Cl-in	Open
13:50	TG 0916	LONDON	GHJ	Cl-in	Open
13:55	AF 0174	HANOI	P	Cl-in	Open
14:00	IC 0654	NEW DELHI	W	Cl-in	Open
14:00	PR 0731	MANILA	T	Cl-in	Open
14:05	FD 3320	UBON RATCHATH	D	Cl-in	Open
14:05	TG 0213	PHUKET	CG	Cl-in	Open
14:05	VN 0850	HO CHI MINH	L	Cl-in	Open
14:10	KL 0877	TAIPEI	P	Cl-in	Open
14:15	E 0905	HUA HIN	D	Cl-in	Open
14:15	FD 3545	PENANG	E		
14:15	TG 0824	MUNICH	GHJ	Cl-in	Open
14:20	SU 0552	MOSCOW	P	Cl-in	Open
14:25	B7 0682	KAORSIUNG	R	Cl-in	Open
14:25	IC 0732	KOLKATA	W	Cl-in	Open
14:30	TG 0022	UBON RATCHATH	CG	Cl-in	Open
14:35	OG 0269	PHUKET	D		

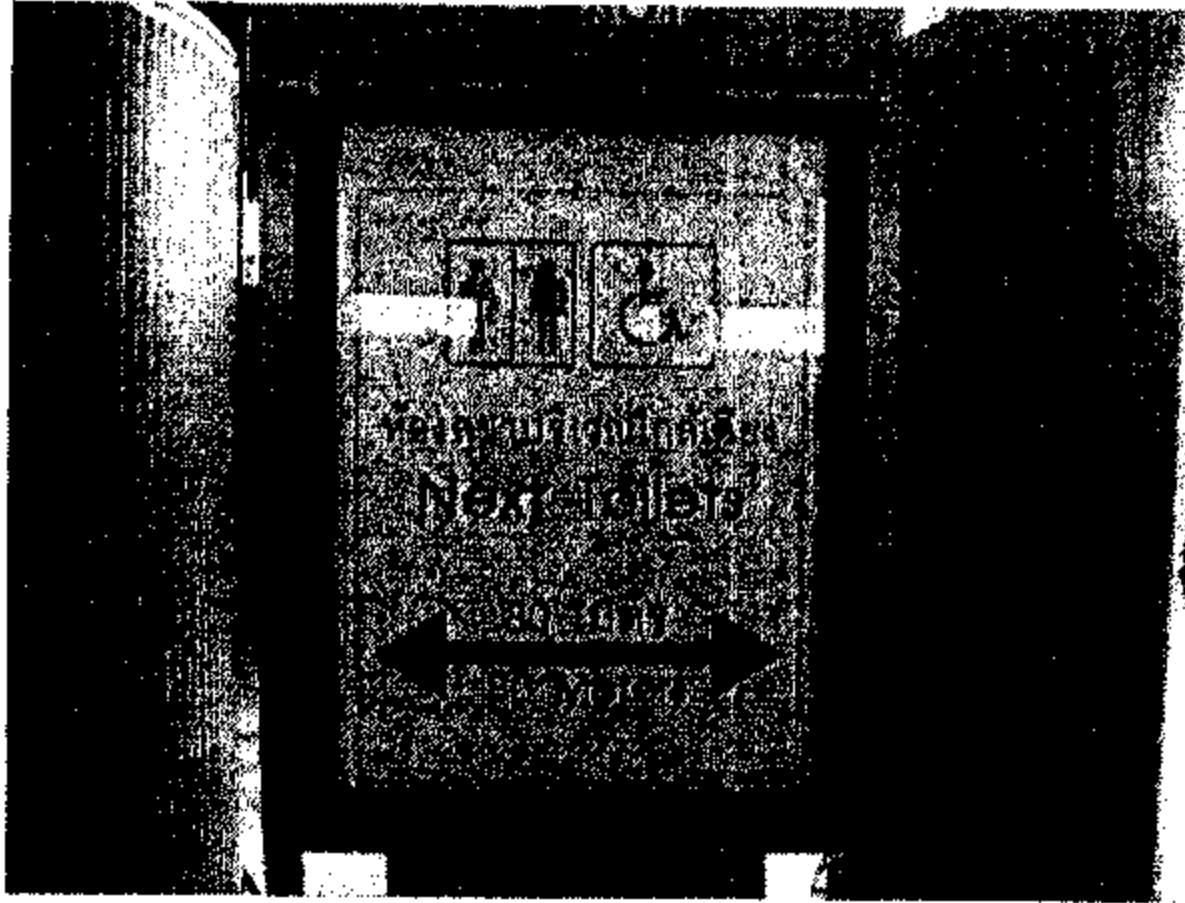
Tue 20 Feb 2007 11:30

รูปที่ ๑ แสดงตัวอย่างป้ายบอกตารางการเดินทางชนิด
จอ Plasma ซึ่งมีขนาดตัวอักษรเล็กมาก

รูปที่ ๒ แสดงตัวอย่างป้ายบอกตารางการเดินทางชนิด
จอ Plasma ขนาดตัวอักษรปรับแล้ว



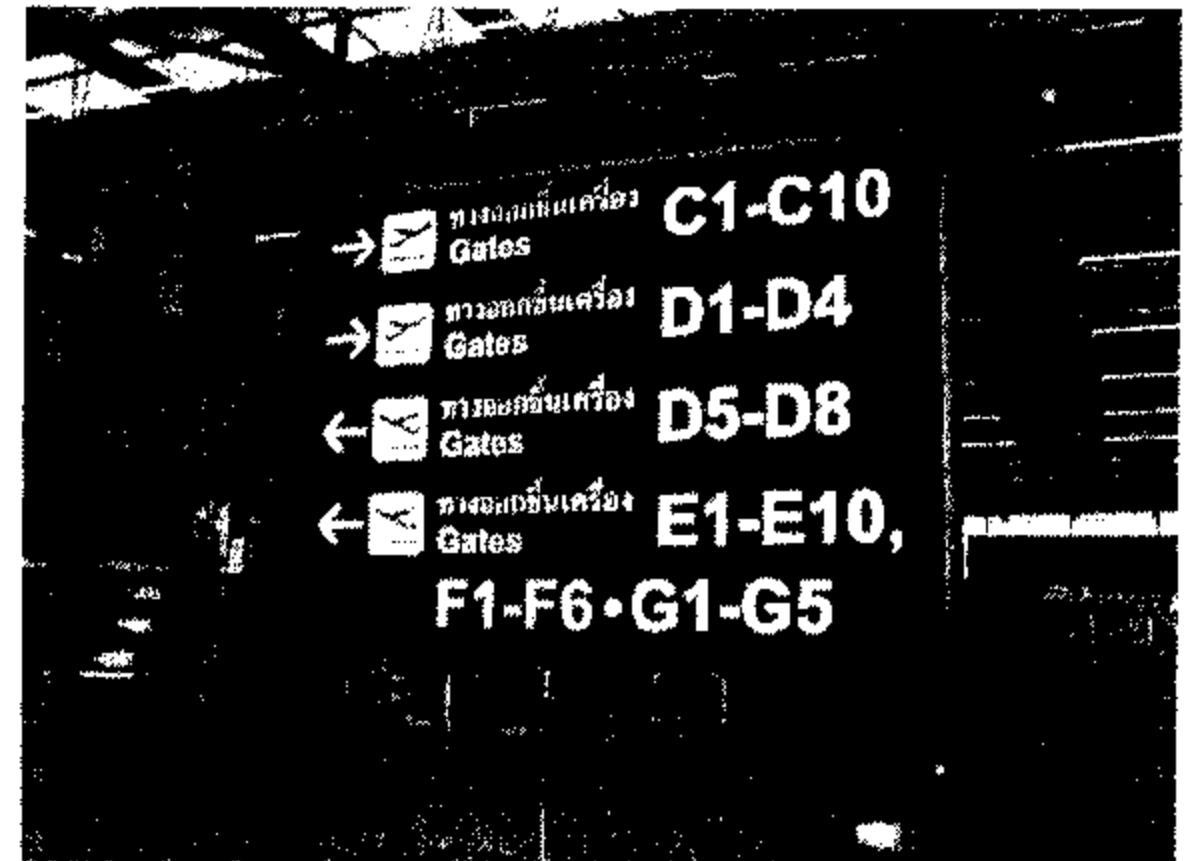
รูปที่ ๓-๔ แสดงตัวอย่างป้ายบอกตารางการบินชนิด LCD ซึ่งอยู่ในระหว่างการดำเนินการหาข้อยุติ
เพื่อนำมาใช้เป็นหลักแทนป้าย Plasma



รูปที่ ๕ แสดงตำแหน่งที่ตั้งห้องน้ำและข้อมูล
ระยะทางของห้องน้ำถัดไป



รูปที่ ๖ แสดงสัญลักษณ์ติดหน้าประตูห้องน้ำ
สำหรับคนพิการ



รูปที่ ๗-๘ แสดงแบบและสีของป้ายที่ปรับปรุงใหม่และเริ่มทยอยใช้ ณ ปัจจุบัน



รูปที่ ๙ แสดงบริเวณพักคอยสำหรับพระภิกษุสามเณร ที่จัดไว้เป็นสัดส่วน

๖. สภาพพื้นที่ที่ตั้งสำนักงานและร้านค้าที่มีผลกระทบต่อการอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ใช้บริการสนามบิน

๖.๑ อาคารผู้โดยสารขาออกชั้น ๔

๖.๑.๑ บริเวณเคาน์เตอร์ตรวจบัตรโดยสารของสายการบินคับแคบ เกะกะด้วยป้ายโฆษณาของสายการบินและมีเครื่องรับจ้างหุ้มกระเป๋าเดินทางตั้งกีดขวางทางเดินเข้า ผู้โดยสารต้องเดินเลี่ยงบริเวณดังกล่าว

๖.๑.๒ มีร้านค้าขายอาหารบริเวณตรงกลางทางเดินและมีร้านค้าขนานทางเดินทั้ง ๒ ด้าน

๖.๑.๓ มีเคาน์เตอร์แลกเปลี่ยนเงินตราของธนาคารทหารไทยและธนาคารไทยพาณิชย์ตั้งอยู่บริเวณตรงกลางทางเดิน กีดขวางทางเดินของผู้โดยสาร

๖.๑.๔ ร้านขายสินค้าปลอดภาษีของ บริษัท คิง เพาเวอร์ ฯ สร้างปิดบังทางเข้าออกห้องน้ำและทางออกฉุกเฉิน

๖.๑.๕ รูปปั้นกวนเกษียรสมุทร ตั้งขวางบริเวณทางเข้าและมีการปิดประตูทางลงเป็นการบีบบังคับให้ผู้โดยสารต้องเดินผ่านร้านค้า

๖.๒ อาคารผู้โดยสารขาเข้า ชั้น ๒

๖.๒.๑ มีร้านขายสินค้าปลอดภาษีของบริษัท คิงเพาเวอร์ ฯ สร้างปิดบังห้องน้ำชายเต็มพื้นที่ ๑๐๐%

๖.๒.๒ บริเวณระหว่างสายพานลำเลียงกระเป๋า หมายเลข ๑๑ และ ๑๒ ซึ่งเป็นพื้นที่กว้าง มีเคาน์เตอร์แลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศของธนาคารไทยพาณิชย์ และร้านค้า บริษัท คิง เพาเวอร์ ฯ ตั้งจำหน่ายสินค้า แต่รถเข็นกระเป๋าจำนวนมากต้องไปอยู่บริเวณสายพานลำเลียง หมายเลข ๑๐ และ ๑๑ ซึ่งเป็นพื้นที่แคบ

๖.๒.๓ บริเวณสายพานลำเลียงกระเป๋า หมายเลข ๒๐ และ ๒๑ มีเคาน์เตอร์แลกเปลี่ยนของธนาคารทหารไทยและร้านค้าของ บริษัท คิง เพาเวอร์ ฯ ตั้งจำหน่ายสินค้าอยู่ รถเข็นกระเป๋าจำนวนมากต้องไปจอดบริเวณสายพานที่ ๑๙ และ ๒๐ ที่มีพื้นที่แคบ เช่นเดียวกัน ผู้โดยสารจึงไม่ได้รับความสะดวกในการยื่นรื้อรับกระเป๋า

๖.๓ จำนวนที่นั่งพักรอเครื่องบินของผู้โดยสาร มีน้อยมากและแต่ละแห่งก็มีตจอ่านหนังสือไม่ได้ และพื้นที่ส่วนใหญ่เต็มไปด้วยร้านค้า ร้านอาหาร ทำให้ผู้โดยสารที่ต้องการนั่งรอต้องเข้าร้านอาหาร

๖.๔ บันไดเลื่อนทางเข้าอาคารผู้โดยสาร (Bus Gate) มีทางเข้าทางเดียว มีบันไดเลื่อนเพียงจุดเดียว ในช่วงที่ผู้โดยสารคับคั่ง มีผู้โดยสารรอการขึ้นเป็นแถวยาว บันไดเลื่อนขาลงว่างอยู่เฉย ๆ

๖.๕ สภาพห้องปฏิบัติงานและห้องพักคอยของเจ้าหน้าที่ที่ให้บริการ

๖.๕.๑ ห้องทำงานและห้องพักคอยของเจ้าหน้าที่ตรวจคนเข้าเมือง (บริเวณชั้นล่างของอาคาร Concourse G) มีสภาพแวดล้อมที่เป็นภัยต่อสุขอนามัยของเจ้าหน้าที่ที่มาเข้าเวรปฏิบัติงาน

- ปลายสุดแนวทางเดินหน้าห้องด้านลานจอดเป็นห้องพักรวมชายะ
- ห้องพักรวมชายะเป็นห้องพักเย็นอยู่ทางด้านชดลานจอด เมื่อมีการเปิดประตู

ขนถ่ายชายะ ทำให้มีน้ำสกปรกจากชายะเจิ่งนองพื้นทางเดินและส่งกลิ่นเหม็นกระจายทั่วแนวห้องโถงของทางเดินเข้าไปในห้องทำงานของสำนักงานตรวจคนเข้าเมือง และของเจ้าหน้าที่ภาคพื้นหน่วยอื่น ๆ ที่อยู่ตลอดแนวทางเดิน

- ห้องพักคอยเป็นห้องขนาดเล็ก และห้องสุขาภายใน ระบบชักโครกใช้ไม่ได้
- บริเวณห้องปฏิบัติงานทางธุรการและห้องพักคอยของสำนักงานตรวจ

คนเข้าเมืองและหน่วยงานอื่น แสงสว่างน้อยมาก

๖.๕.๒ ห้องพักคอยเจ้าหน้าที่ตรวจคนเข้าเมืองซึ่งอยู่ใกล้เคียงกับเคาน์เตอร์ปฏิบัติงาน ในอาคารผู้โดยสารขาเข้า เป็นห้องกันด้วยกระจกฝ้า ขนาดพื้นที่น้อย ไม่เพียงพอ

ข้อเสนอแนะของคณะกรรมการฯ

- ๑.) สภาพพื้นที่ตั้งสำนักงานและร้านค้า ควรได้รับการปรับปรุงแก้ไขเพื่อลดความแออัดและการกีดขวางทางเดินผู้โดยสาร พร้อมทั้งแก้ไขปรับปรุงการทำความสะอาดให้มากขึ้น
- ๒.) ควรลดจำนวนป้ายโฆษณาลง รวมทั้งป้ายโฆษณาสินค้าที่อยู่ติดที่ผิดทาง ควรย้ายออก
- ๓.) ควรเพิ่มจำนวนที่พักรอนั่งเครื่องบินโดยสารให้มากขึ้น และกระจายให้ทั่วถึง พร้อมทั้งปรับปรุงเพิ่มแสงสว่าง
- ๔.) ควรเคลื่อนย้ายรูปปั้นกวนเกษียรสมุทรซึ่งสร้างกีดขวางปิดกั้นทางเดินลงลิฟต์และบันไดเลื่อน เพื่อบีบผู้โดยสารให้ต้องเดินผ่านร้านค้าออกเสีย
- ๕.) ปรับปรุงห้องพักคอยของเจ้าหน้าที่ตรวจคนเข้าเมือง และหน่วยงานในบริเวณใต้อาคาร ให้ลดความแออัด พร้อมทั้งเพิ่มแสงสว่างให้ทั่วถึง รวมทั้งแก้ไขระบบชักโครกของห้องสุขาด้วย
- ๖.) ปรับปรุงการเก็บรวมขยะและขนถ่ายขยะให้เหมาะสมกว่าที่เป็นอยู่ โดย
 - ปิดกั้นทางเดินก่อนถึงหน้าห้องเก็บรวมขยะ
 - เปลี่ยนแปลงที่จอดรถขยะและประตูห้องเก็บรวมขยะให้การขนถ่ายขยะอยู่ด้านนอกข้างอาคาร
 - ติดตั้งระบบถ่ายเทอากาศให้โดยด่วน
- ๗.) พิจารณาทหาห้องใหม่ ใช้เป็นห้องปฏิบัติงานทางธุรการของเจ้าหน้าที่ตรวจคนเข้าเมืองให้เหมาะสม และสะดวกในการติดต่อประสานงาน
- ๘.) ควรปรับปรุงเพิ่มพื้นที่ หรือขยายห้องที่ติดตั้งผนังกระจกฝ้าให้กว้างขวางพอเพียงต่อการวางอุปกรณ์ปฏิบัติงาน
- ๙.) เสนอให้มีการพิจารณาตรวจสอบสัญญาการก่อสร้างสนามบินสุวรรณภูมิและสัญญาที่เกี่ยวข้องในการให้สัมปทานใช้พื้นที่อาคารของร้านค้าต่าง ๆ ที่ก่อสร้างเพิ่มเติมและนำสิ่งของมาขวางทางเดินทางเข้าห้องน้ำ ขวางทางหนีไฟ รวมทั้งการปิดกั้นทางเดิน ลิฟต์ บันไดเลื่อนที่ต้องการบีบให้ผู้โดยสารต้องเดินผ่านร้านค้า หากไม่ถูกต้องควรยกเลิกสัญญา

การดำเนินการแก้ไขของท่าอากาศยานฯ

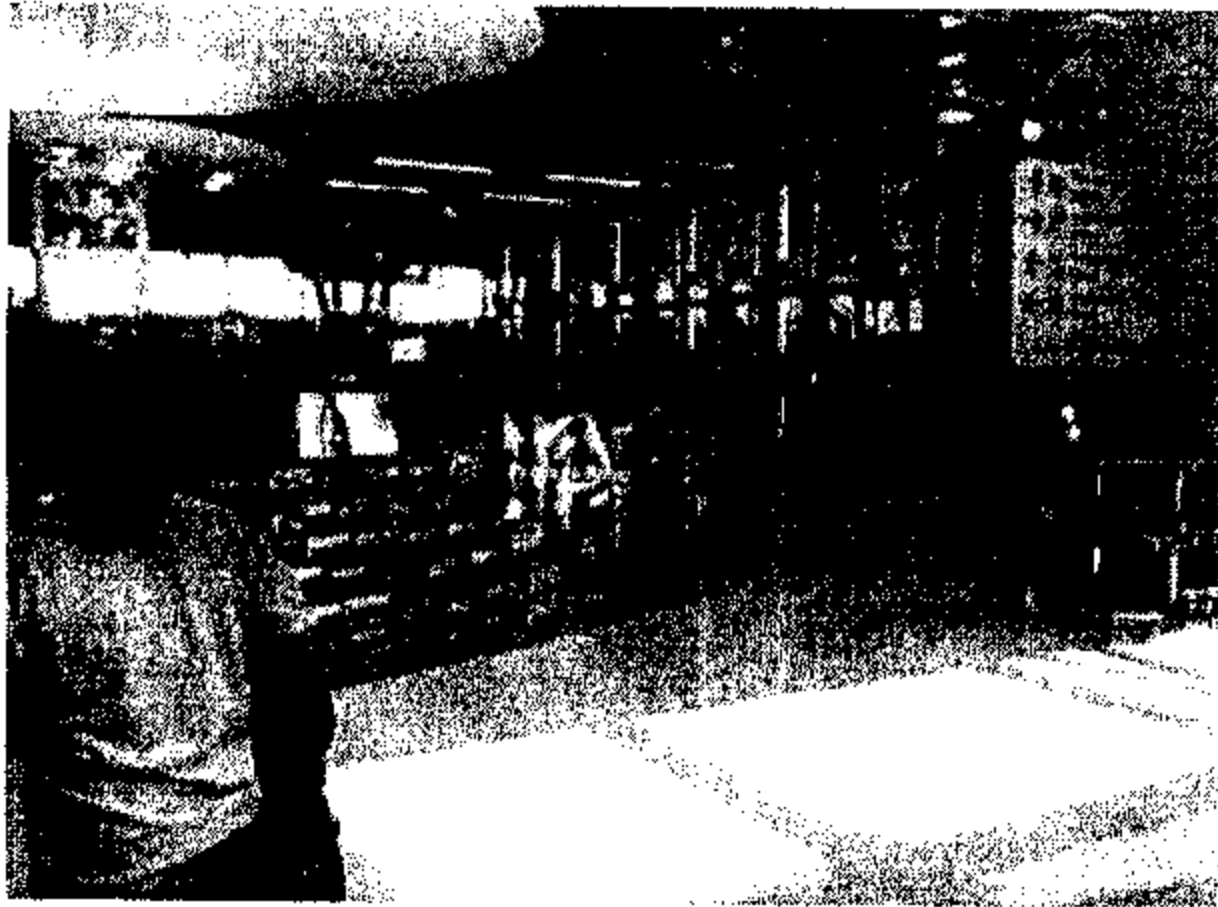
- ๑.) ยังไม่มีการดำเนินการแก้ไขในเรื่องร้านค้าบางส่วนยังคงบดบังทางเดินและป้ายแนะนำต่าง ๆ
- ๒.) จากการตรวจสอบปัญหาร้านค้ารุกล้ำพื้นที่ส่วนกลาง พบว่าปัญหานี้ได้รับการแก้ไขแล้ว โดยทางร้านค้าได้เคลื่อนย้ายสินค้าเข้าไปภายในร้านค้าสินค้าปลอดภาษี โดยไม่ล้ำเส้นของพื้นที่ทางเดินออกมา
- ๓.) จากการตรวจสอบการแก้ไขปัญหาของร้านค้า สิ่งของของร้านค้ากีดขวาง / ช่องทางหรือประตูหนีภัยนั้นพบว่าหลายจุดได้รับการแก้ไขแล้ว แต่เป็นการแก้ไขโดยการเปิดช่องทางผ่ากลางร้านค้าให้เป็นทางเดินไปประตูหนีไฟ ลักษณะการแก้ไขเป็นการแก้ไขปัญหาเฉพาะหน้า มิใช่การแก้ไขปัญหาระยะยาวที่สมบูรณ์
- ๔.) ยังคงพบว่าปัญหาในเรื่องการตั้งเคาน์เตอร์ ชุมอาหาร ยังไม่ได้รับการแก้ไข ทั้งเคาน์เตอร์แลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศของธนาคาร และชุมอาหารตรงกลางของทางเดินยังคงอยู่ที่เดิม ไม่มีการเปลี่ยนแปลงใด ๆ ทั้งสิ้น
- ๕.) จากการตรวจสอบพื้นที่ทางเข้าอาคารผู้โดยสารออกชั้น ๔ บริเวณพื้นที่ตั้ง “กวนเกษียรสมุทร” พบว่าขณะนี้ ทอท. กำลังอยู่ในขั้นตอนการพิจารณาเคลื่อนย้ายรูปปั้นกวนเกษียรสมุทรออกจากพื้นที่ และอยู่ในระหว่างการดำเนินการหาสถานที่ตั้ง “กวนเกษียรสมุทร” แห่งใหม่ และปรับปรุงพื้นที่ด้านหลังเป็นทางลงอาคาร Concourse D ให้เป็นไปตามแบบการก่อสร้างอาคาร

ตัวอย่างภาพเปรียบเทียบแสดงการแก้ไข

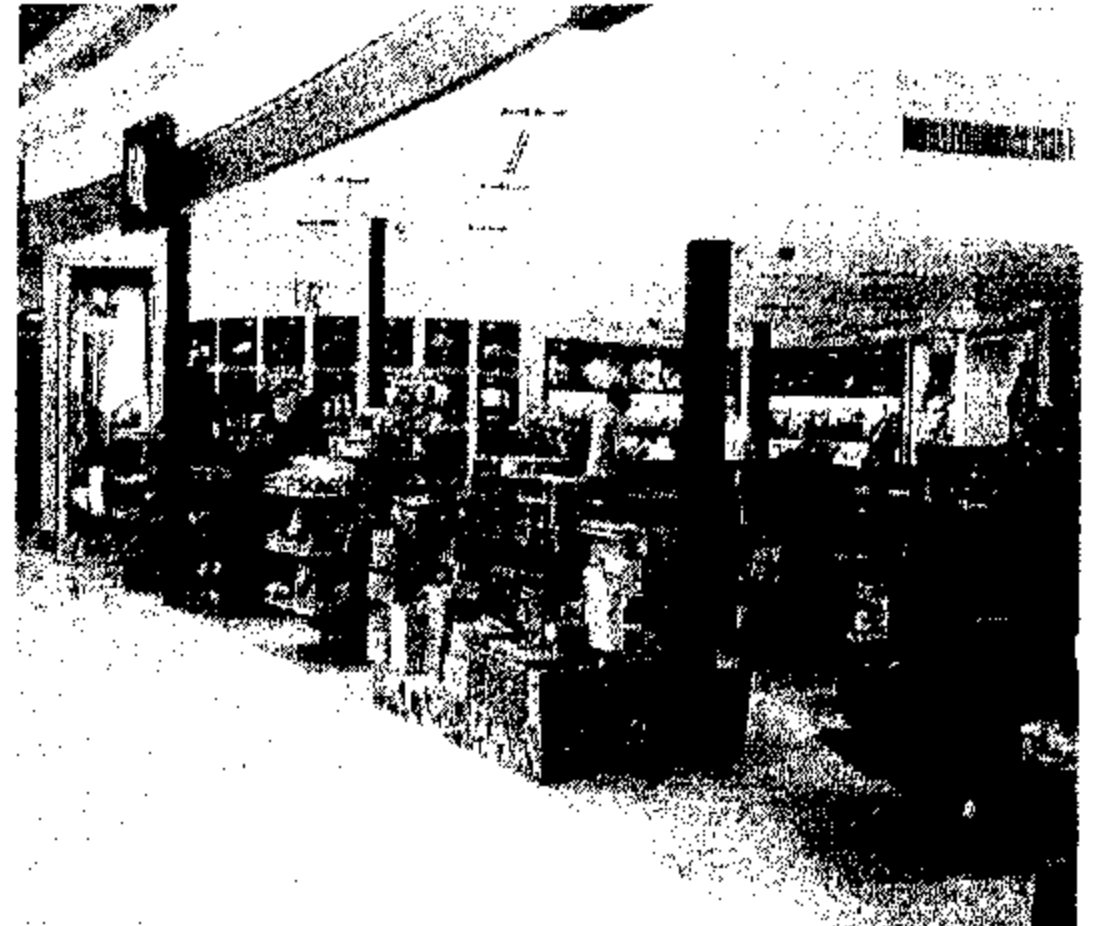


รูปที่ ๑ แสดงการแก้ไขปัญหาร้านค้าบดบังทางเดินและบดบังป้ายแนะนำต่าง ๆ

ถ่ายเมื่อวันที่ ๑ กุมภาพันธ์ พ.ศ.๒๕๕๐



รูปที่ ๒-๑ แสดงการแก้ไขปัญหาร้านค้ารกกล้าพื้นที่ส่วนกลาง
ถ่ายเมื่อวันที่ ๑ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๕๐



ถ่ายเมื่อวันที่ ๒๕ เมษายน พ.ศ. ๒๕๕๐



รูปที่ ๔-๕ แสดงการแก้ไขปัญหาร้านค้าสิ่งของของร้านค้ากีดขวาง / เกะกะช่องทางหรือประตูหนีภัย
ถ่ายเมื่อวันที่ ๑ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๕๐

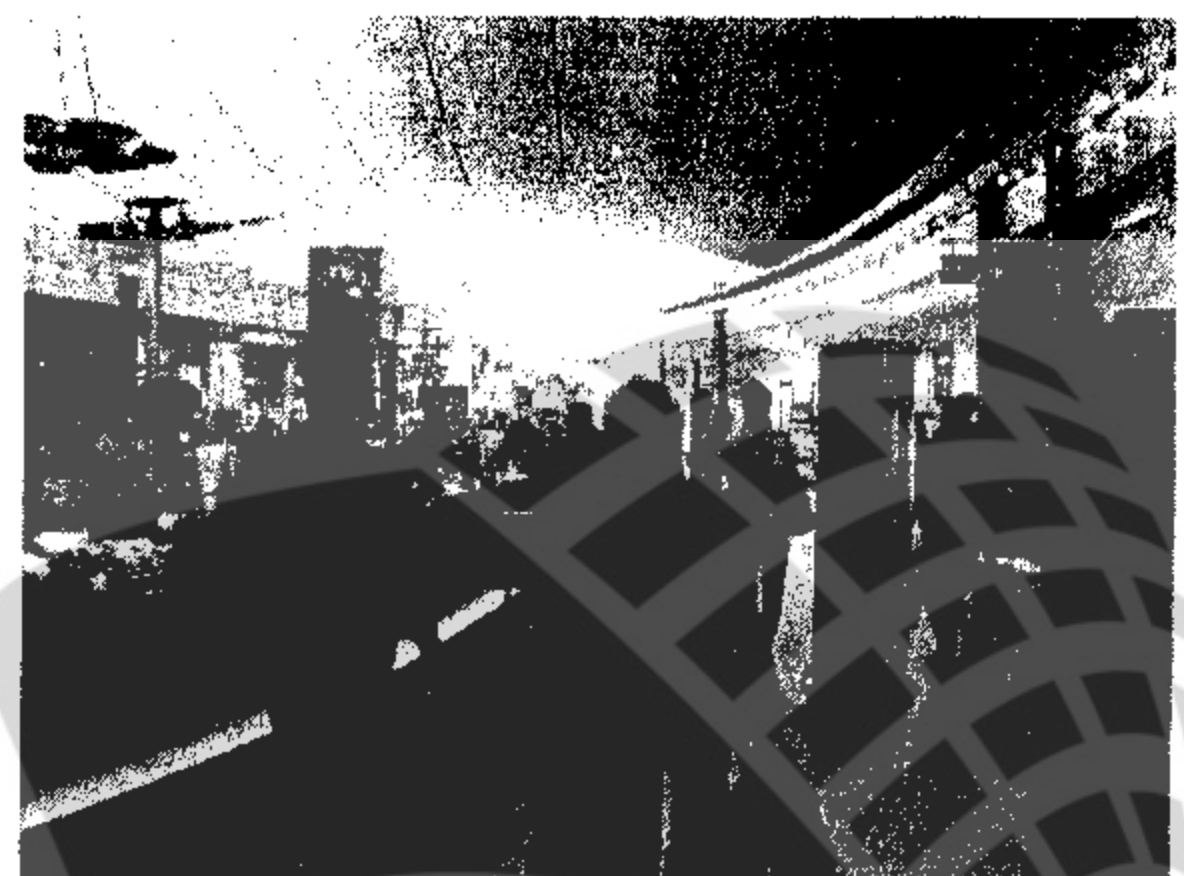


ถ่ายเมื่อวันที่ ๒๕ เมษายน พ.ศ.

๒๕๕๐

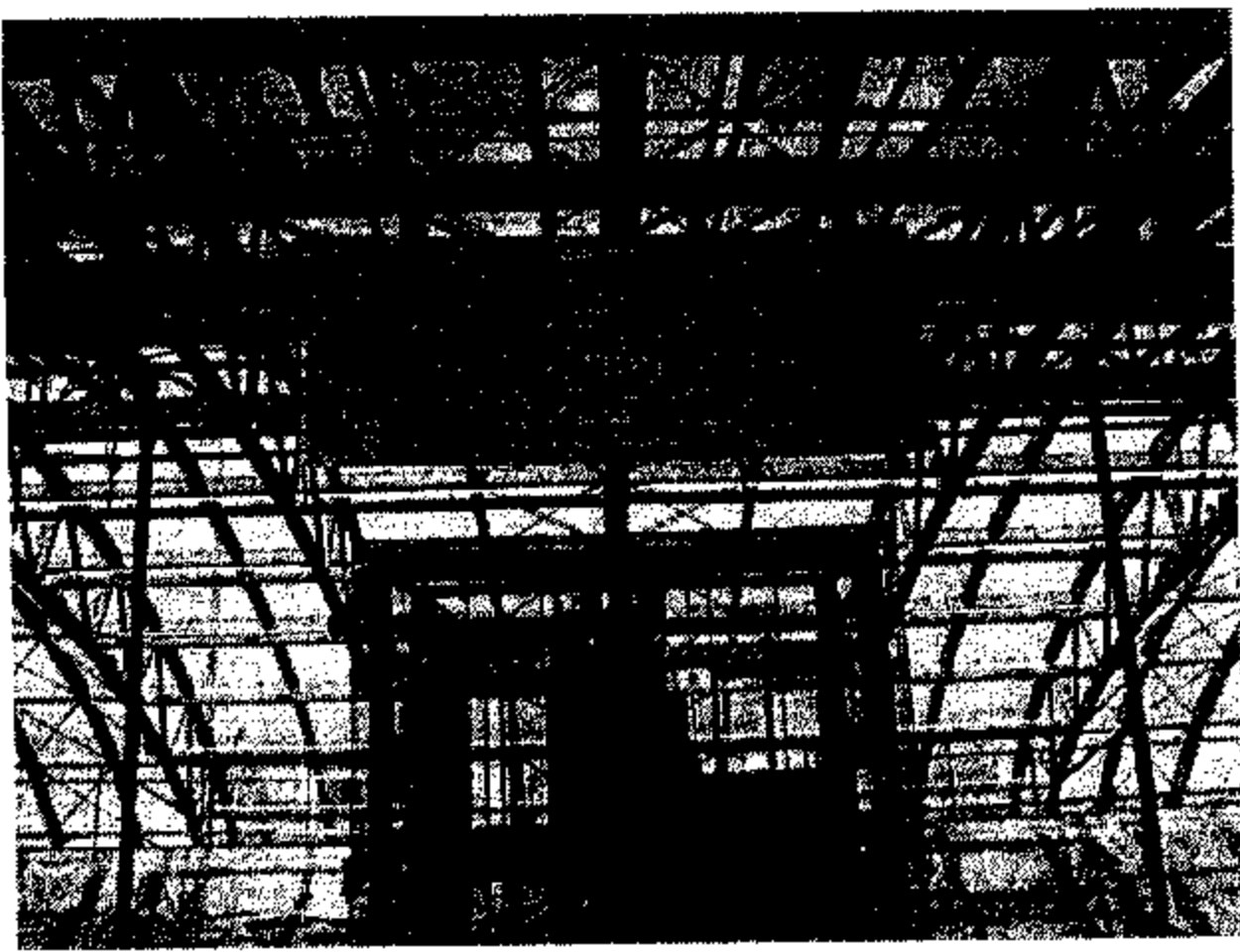


รูปที่ ๖-๗ แสดงการตั้งเคาน์เตอร์และซุ้มอาหาร ที่ตั้งในพื้นที่ที่ไม่เหมาะสม (ยังไม่ได้รับการแก้ไข)
ถ่ายเมื่อวันที่ ๑ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๕๐





รูปที่ ๘-๙ แสดงเปรียบเทียบบริเวณรูปปั้นกวนเกษียรสมุทร
ถ่ายเมื่อวันที่ ๑ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๕๐



รูปที่ ๑๐-๑๑ แสดงการปรับปรุงแก้ไขบริเวณพื้นที่หลังรูปปั้น “กวนเกษียรสมุทร”
หมายเหตุ การเปิดช่องทางหลังรูปปั้นกวนเกษียรสมุทร มีผลดี ดังนี้

- ๑.) ทำให้ผู้โดยสารที่ไม่มีความจำเป็น หรือไม่ต้องการซื้อสินค้าจากร้านค้าปลอดภาษี (Duty Free Shop) สามารถใช้ช่องทางนี้ไปสู่ทางออกเพื่อขึ้นเครื่องบินได้โดยตรง
- ๒.) ช่วยลดระยะทางในการเดินของผู้โดยสาร จากเดิมที่ไม่สามารถเดินตรงเข้าไปยังบริเวณอาคารเทียบเครื่องบิน D (Concourse D) ได้ ต้องเดินอ้อมไปทางซ้ายหรือขวาของรูปปั้นกวนเกษียรสมุทรที่สร้างขวางหน้าไว้และต้องเดินต่อไปอีกเป็นระยะทางไกลมาก เพื่อกลับมายังอาคาร Concourse D เนื่องจาก ช่องทางออกไปยังบริเวณดังกล่าวถูกร้านค้าสร้างปิดทับไว้ทั้งหมด แม้ประตูทางออกที่เหลือก็ถูกปิดตายไว้ไม่เปิดให้ใช้เช่นกัน
- ๓.) เมื่อเปิดใช้ช่องทางนี้ โดยตั้งเป็นจุดตรวจ (Security Check) แล้ว จะทำให้ระบบสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ เช่น ลิฟต์ บันไดเลื่อน เครื่องปล่อยลมเย็น และแสงสว่าง ในบริเวณดังกล่าวที่ไม่ได้ใช้งาน ถูกนำมาใช้ประโยชน์ตามวัตถุประสงค์ที่ได้ออกแบบไว้อย่างสมบูรณ์ และคุ้มค่า

๗. สภาพการตกแต่งและความสะอาดทั่วไป ภายในอาคาร

๗.๑ อาคาร Main Terminal พื้นสกปรกเพราะปูดด้วยหินขัดคุณภาพต่ำ ซึ่มซับความสกปรกได้ง่าย

๗.๒ พื้นอาคารหลายแห่งมีร่องรอยจากการก่อสร้างที่ยังไม่แล้วเสร็จ รวมทั้งรอยแตกร้าว

๗.๓ กระจกภายนอกอาคารสกปรก

๗.๔ ผนังอาคารหลายแห่ง มีคราบสกปรก

๗.๕ ร้านค้านำสิ่งของวางบังตู้ปล่อยความเย็น (ดีฟิวเซอร์) ตั้งเคาน์เตอร์กีดขวางทางเข้าห้องน้ำ

๗.๖ ห้องน้ำในอาคารผู้โดยสาร มีอุปกรณ์ชำระหลาย ๆ ห้อง มีน้ำซึมจากบริเวณใต้

โถส้วม พนักงานต้องแก้ปัญหาโดยนำผ้ามาวางซับไว้

ข้อเสนอแนะของคณะกรรมการฯ

๑.) การขจัดคราบสกปรกตามผนัง ทอท. ควรควบคุมบริษัทรับจ้างทำความสะอาดให้ปฏิบัติตามสัญญาอย่างเคร่งครัด

๒.) ควรมีการพิจารณาตรวจสอบสัญญาการก่อสร้างสนามบินและสัญญาที่เกี่ยวข้องในการก่อสร้างต่าง ๆ เพื่อตรวจสอบความรับผิดชอบของบริษัทผู้รับจ้างก่อสร้างอาคาร

- ในกรณีพื้นสกปรกมีรอยครูดที่เกิดจากการขนย้ายอุปกรณ์ก่อสร้าง

- ในกรณีกระจกภายนอกอาคารอันเกิดจากการตรวจซ่อมแซมหลังคารั่ว

- ในกรณียังไม่มีการมอบเครื่องมือทำความสะอาดกระจก

- ในกรณีพื้นอาคารมีร่องรอยการก่อสร้างไม่แล้วเสร็จและพื้นแตกร้าวหลาย

แห่ง รวมทั้งสัญญาให้สัมปทานใช้พื้นที่อาคารของร้านค้าต่าง ๆ

๓.) ทอท. ควรติดตามตรวจสอบและกำกับดูแลให้ผู้รับจ้างทำความสะอาดปฏิบัติตามสัญญาจ้างอย่างเคร่งครัด

การดำเนินการแก้ไขของการท่าอากาศยาน

๑.) กระจกอาคาร และการแก้ไขปัญหาการรับมอบเครื่องมือทำความสะอาดกระจกอาคาร

สัญญาจ้างทำความสะอาดผนังกระจกภายนอกอาคาร และสัญญาจ้างทำความสะอาดผนังกระจกภายในอาคาร ตามสัญญาเลขที่ ๖CS๔-๕๙๐๐๐๗ ลง ๒๖ พ.ค. ๕๙ สัญญาเลขที่ ๖CS๔-๕๙๐๐๐๘ ลง ๓๑ พ.ค. ๕๙ สัญญาเลขที่ ๖CS๔-๕๐๐๐๐๑ ลง ๗ ธ.ค. ๕๙ สัญญาเลขที่ ๖CS๔-๕๐๐๐๐๙ ลง ๗ ธ.ค. ๕๙ กำหนดว่า ผู้ว่าจ้างได้จัด Platform และ Boom Lift ไว้ใช้สำหรับทำความสะอาดผนังกระจก แต่จากการตรวจสอบปรากฏว่ากระจกทั้งภายนอกและภายในอาคารมีความสะอาดไม่เพียงพอ โดยเฉพาะกระจกภายนอกภายหลังฝนตกจะมีความสกปรกมากได้รับแจ้งจากเจ้าหน้าที่ ทอท. ว่าเครื่องมือดังกล่าว เป็นเครื่องมือตามสัญญาจ้างก่อสร้างอาคาร Main Terminal และ Concourse A-G

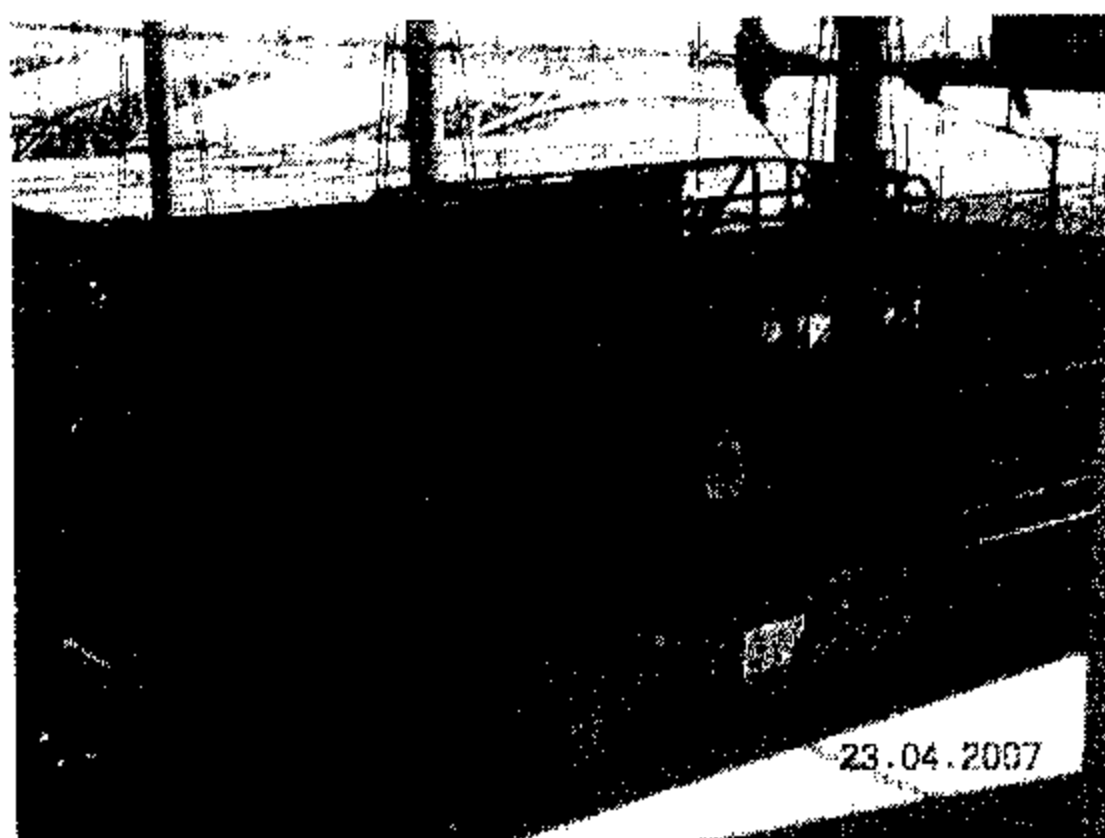


๒.) SPIDER หรือ BOOM LIFT จำนวน ๑๐ ตัว สำหรับทำความสะอาดกระจกสูง
ภายในอาคาร Main Terminal และ Concourse – A-G



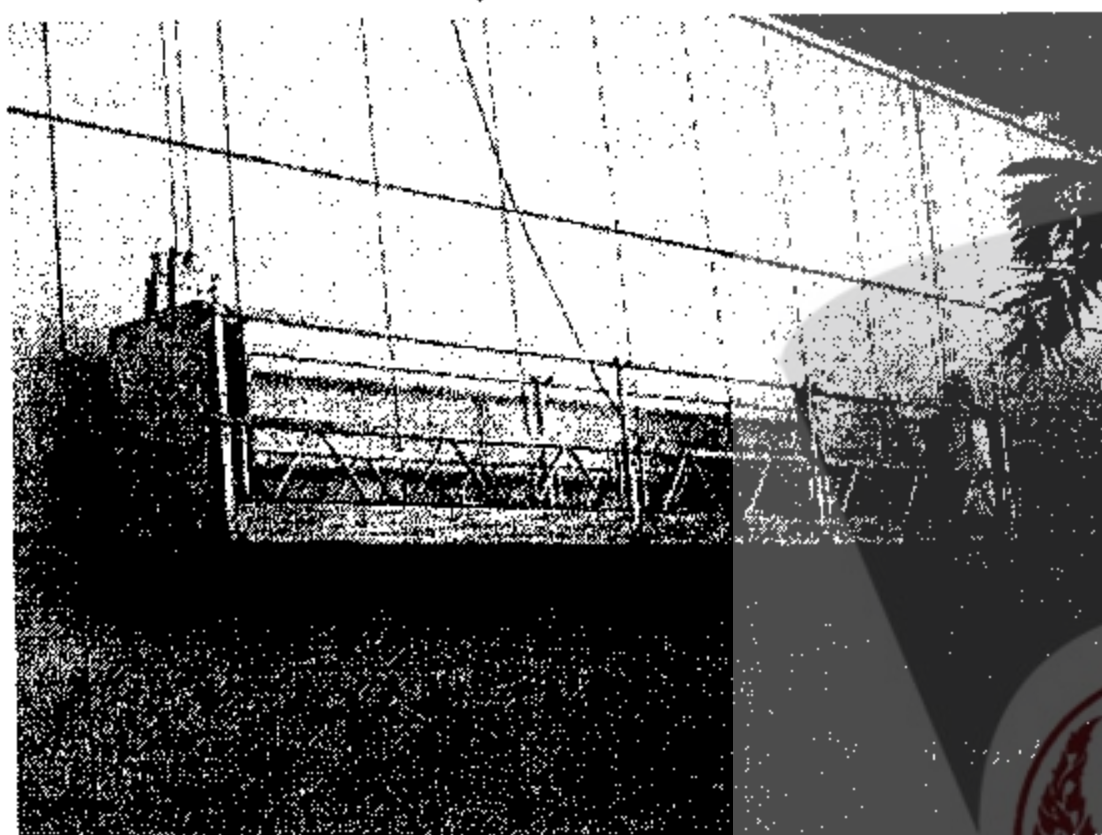
รูปที่ ๑ SPIDER

๓.) SCISSOR LIFT จำนวน ๖ ตัว เป็นเครื่องมือใช้ทางตั้งสำหรับอาคารที่มี
ลักษณะเป็นแท่ง ทำความสะอาด OFFICE BLOCK (อยู่บนชั้น ๔)



รูปที่ ๒ SCISSOR LIFT

๔.) GONDOLA หรือ PLATFORM จำนวน ๕ ตัว ใช้ในการทำความสะอาดผนัง
กระจกภายนอกอาคาร Main Terminal และ หอคอยควบคุมลานจอด บ.



รูปที่ ๓ GONDOLA

ปัจจุบัน ทอท. ยังไม่ได้รับมอบเครื่องมือดังกล่าวจาก บริษัทผู้รับจ้างก่อสร้างอาคาร ส่วนตกแต่งอาคารและความสะอาด ฝ่ายบริการอาคารผู้โดยสาร (สตอ.ฝบอ.) ต้องแก้ปัญหาโดยขอยืมเครื่องมือดังกล่าวจากบริษัทผู้รับจ้างก่อสร้างอาคารมาใช้งานก่อน แต่เครื่องมือบางรายการมีสภาพชำรุด และไม่มีวิศวกรควบคุม อาจเกิดปัญหาด้านความปลอดภัย เห็นควรที่ ทอท. ต้องตรวจสอบการปฏิบัติตามสัญญาจ้างก่อสร้างอาคาร และหาสาเหตุปัญหาข้อขัดข้อง กรณีผู้รับจ้างก่อสร้างอาคารยังไม่ส่งมอบเครื่องมือดังกล่าว

.....

๘. ระบบการจัดการเก็บขยะและขนขยะภายในอาคาร

การกำจัดขยะตามจุดต่าง ๆ ภายในอาคารไปทิ้งที่จุดรวบรวมขยะที่ ทอท. จัดไว้ (ใต้อาคาร Concourse A และ Concourse G) เป็นหน้าที่ของผู้รับจ้างตามสัญญาจ้างทำความสะอาดอาคาร ส่วนการขนถ่ายขยะจากจุดรวบรวมขยะไปกำจัดเป็นหน้าที่ของผู้รับจ้างตามสัญญาจ้างบริหารจัดการขยะ

จากการตรวจสอบของคณะกรรมการฯ พบว่า

๘.๑ บริษัทผู้รับจ้างทำความสะอาดอาคารชั้นต่าง ๆ จัดเก็บขยะโดยรถเข็นขนาดเล็กเก็บขยะตามร้านค้า และถุงที่ทิ้งขยะในจุดต่าง ๆ ไปทิ้งยังที่จุดรวบรวมขยะใต้อาคาร ซึ่งอยู่ปลายอาคาร Concourse A และ G ซึ่งอยู่ไกล จึงต้องขนวันละหลาย ๆ เที่ยว

๘.๒ ทอท. จัดหารถไฟฟ้า จำนวน ๒๕ คัน เพื่อใช้ขับเคลื่อนไปรับขยะจากจุดทิ้งขยะและร้านค้าในชั้นต่าง ๆ แล้วลงลิฟต์ไปทิ้งยังที่จุดรวบรวมขยะใต้อาคาร แต่รถไฟฟ้าสำหรับขนขยะดังกล่าว มีขนาดใหญ่กว่า ขนาดของลิฟต์ ไม่สามารถเข้าลิฟต์เพื่อขึ้นลงระหว่างชั้นต่าง ๆ กับใต้ถุนอาคารได้

๘.๓ ปัญหาข้อขัดข้องจากรถเก็บและขนขยะดังกล่าว ทำให้ผู้รับจ้างทำความสะอาดไม่สามารถเก็บขยะไปทิ้งได้สมบูรณ์ จึงมีขยะตกค้างสะสมในมุมต่าง ๆ

ข้อเสนอแนะของคณะกรรมการฯ

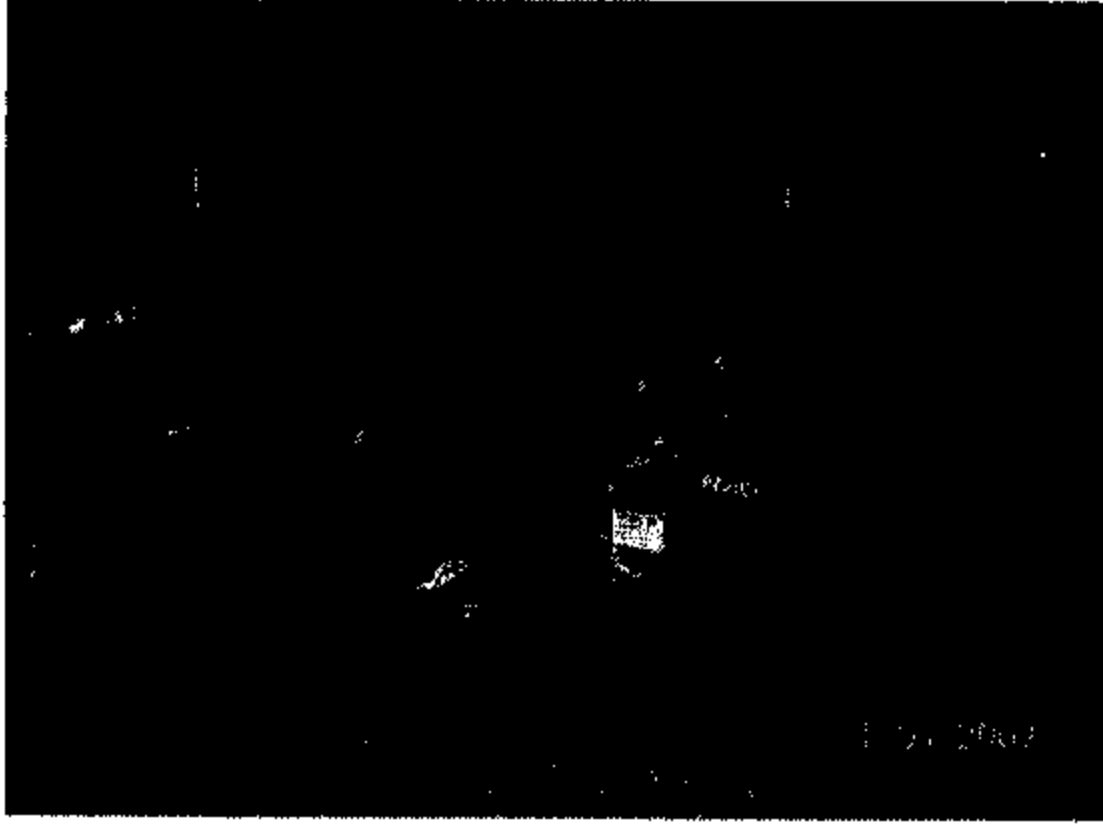
ทอท. ควรเร่งแก้ปัญหาเรื่องรถเก็บขยะและขนขยะเพื่อให้ผู้รับจ้างทำความสะอาดสามารถจัดเก็บขยะไปทิ้งที่จุดรวบรวมขยะได้สมบูรณ์เพื่อลดปัญหาขยะสะสมในจุดต่าง ๆ และจะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการรักษาความปลอดภัยอาคารสถานที่ด้วย

ผลการแก้ไขตามข้อเสนอแนะ

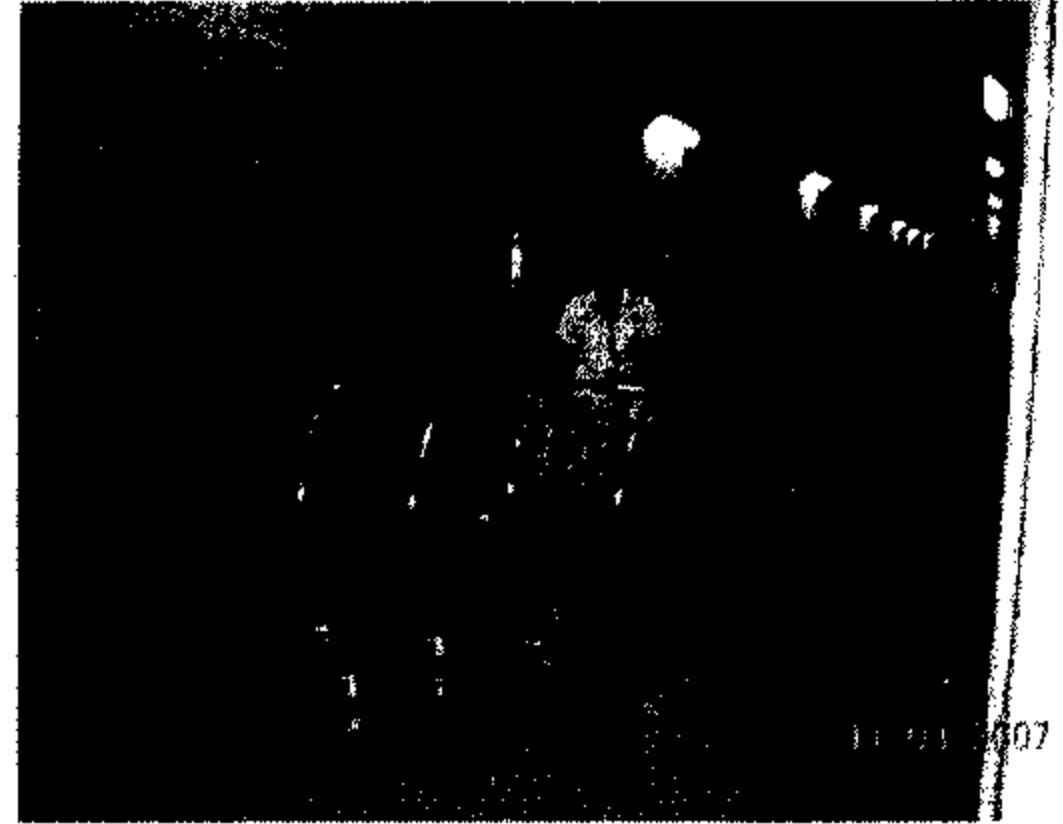
รถไฟฟ้าขนขยะ ยังคงไม่ได้ใช้งาน เนื่องจากเข้าลิฟต์ไม่ได้ ซึ่งตามสัญญาจ้างทำความสะอาดอาคารเป็นหน้าที่ ทอท. ต้องจัดทำให้ จากการสอบถามเจ้าหน้าที่ทราบว่าเป็นการจัดหาโดยสำนักโครงการ ต่อมามีการแก้ไขแบบรูปอาคารโดยไม่คำนึงถึงอุปกรณ์เครื่องใช้อื่น ๆ เช่น รถไฟฟ้าขนขยะ มีผลให้รถไฟฟ้าขนขยะไม่สามารถเข้าลิฟต์เพื่อนำขยะแต่ละชั้นของอาคารมาที่พักขยะใต้ถุนอาคารได้ (ตามสัญญาทำความสะอาดอาคารเป็นหน้าที่ของผู้รับจ้างทำความสะอาดอาคารต้องทำการเก็บขนถ่ายขยะจากถังรองรับขยะภายในอาคาร แล้วนำไปทิ้งไว้ที่พักขยะโดย ทอท. จัดหารถไฟฟ้าไว้ให้) เมื่อไม่มีรถไฟฟ้าขนขยะให้ผู้รับจ้างทำความสะอาดอาคารไว้ใช้ ผู้รับจ้างฯ ต้องจัดหารถเข็นเพื่อใช้ลำเลียงขยะ ส่วนพนักงานร้านค้าของผู้ประกอบการบางรายนำรถเข็นกระบะเป่าโดยสารแทนใช้แทนรถขนขยะ ทำให้ขยะตามชั้นต่าง ๆ มีสะสมหลายแห่ง ทอท. โดยส่วนตักแต่งอาคารและความสะอาดฝ่ายบริการอาคารผู้โดยสาร (สตอ.ฝปอ.) จะแก้ไขปัญหานี้โดยนำรถไฟฟ้าขนขยะไปประจำตามชั้นต่าง ๆ โดยรถไฟฟ้าขนขยะไม่ต้องเข้าลิฟต์ ส่งเพียงถึงขยะเข้าไปในลิฟต์ เมื่อดังขยะลงใต้ถุนอาคารจะมีรถไฟฟ้าขนขยะอีกคันหนึ่งรองรับถึงขยะดังกล่าวไปยังที่พักขยะ เพื่อบริการกลุ่ม SPS Consortium นำขยะไปกำจัดต่อไป การดำเนินการดังกล่าวอาจเกิดปัญหาหลายประการ เนื่องจากรถไฟฟ้าดังกล่าวมีขนาดใหญ่พอสมควร แต่ทางเดินผู้โดยสารคับแคบเพราะถูกบดบังด้วยร้านค้า และต้องหาสถานที่ตั้งเครื่องชาร์ตไฟประจำตามชั้นต่าง ๆ นอกจากนั้นการนำรถไฟฟ้า



ชนชยะไปประจำตามชั้นต่าง ๆ โดยวิธีดังกล่าว จะทำให้ต้องเพิ่มเติมขั้นตอนการปฏิบัติและเพิ่มจำนวนพนักงานในการขนถ่ายถังชยะจากรถไฟฟ้าชนชยะเข้าไปในลิฟต์ แล้วนำถังชยะออกจากลิฟต์ไปยังที่พักชยะอีกครั้งหนึ่ง



รูปที่ ๑ แสดงรถไฟฟ้าชนชยะยังไม่ได้ใช้งาน



รูปที่ ๒ แสดงรถเข็นกระเป๋าโดยสารที่พนักงานร้านค้านำมาใช้ชนชยะ



รูปที่ ๓ แสดงชยะที่บรรจุทูกอยู่บนรถเข็นกระเป๋า

สรุป คณะกรรมาธิการฯ ได้ศึกษาปัญหาข้อขัดข้องต่าง ๆ ของสนามบินสุวรรณภูมิและได้รายงานเสนอแนะตลอดจนประสานผู้เกี่ยวข้องแก้ไข ทั้งนี้มุ่งหวังเพื่อให้มีการปรับปรุงแก้ไข ลดความผิดพลาดของประชาชนคนไทยที่รอคอยสนามบินแห่งนี้ด้วยความภาคภูมิใจตามคำโฆษณาของคณะกรรมการบริหารการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และมุ่งหวังให้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิได้มีความพร้อมในการให้บริการ รวมทั้งมีขีดความสามารถในการป้องกันและลดความเสียหาย หรือการสูญเสียที่อาจเกิดขึ้นจากข้อบกพร่องด้านต่าง ๆ ด้วย ซึ่ง ทอท. ได้ดำเนินการแก้ไขปัญหา เช่น ในเรื่องห้องน้ำได้ทำการเปลี่ยนแปลงสุขภัณฑ์อุปกรณ์ภายในและพื้นห้องน้ำ รวมทั้งการเพิ่มห้องสุขา โดยตั้งงบประมาณในการปรับปรุงทั้งสิ้น ๕๔,๑๗๔,๑๐๐ บาท ขณะนี้ได้เริ่มดำเนินการและแล้วเสร็จบางส่วน ส่วนการดูแลรักษาความสะอาด คณะกรรมาธิการฯ เห็นว่า การดูแลรักษาความสะอาดยังไม่ดี ถือว่าต่ำกว่ามาตรฐานสำหรับท่าอากาศยานแห่งชาติ ซึ่งเสมือนห้องรับแขกของประเทศ จำเป็นที่ ทอท. จะต้องกวดขันการปฏิบัติตามสัญญาของผู้รับจ้าง รวมทั้งกำชับการตรวจการจ้างและการประเมินผลงานของเจ้าหน้าที่ ทอท. โดยเคร่งครัด สำหรับการแก้ไขปัญหาระบบไฟฟ้าและแสงสว่าง ทอท. ได้ปรับปรุงไฟเพดานบริเวณทางเดินโดยทำแผ่นสะท้อนแสงสำหรับดวงไฟที่หงายส่องเพดาน หรือปรับมุมโคมส่องสว่างบางส่วนจากหงายส่องเพดานให้คว่ำส่องพื้น รวมทั้งติดไฟฟ้าส่องสว่างรอบหัวเสาชั้นที่ ๑ มีผลให้บริเวณดังกล่าวมีแสงสว่างเพิ่มขึ้น แต่เนื่องจากผนังอาคารบางส่วนเป็นผนังคอนกรีตมีการโชว์พื้นผิวซึ่งไม่ได้ทาสีแม้จะมีการปรับโคมไฟแล้ว แสงสว่างก็ยังไม่เพียงพอ เห็นควรปรับปรุงโดยการทาสีของผนังอาคารเพื่อให้บริเวณดังกล่าวมีความสว่างเพิ่มขึ้น ในเรื่องระบบปรับอากาศ เห็นว่าแนวคิดในการใช้ระบบปรับอากาศแบบ Floor Cooling ภายในอาคารชั้น ๔ ประกอบกับออกแบบเชิงสถาปัตยกรรมที่บกพร่อง เช่น หลังคาเป็นกระจกใสไม่สามารถบังแดดได้ ระบบประตูหมุนซึ่งไม่สามารถกักเก็บความเย็น มีการเปิดประตูข้างนำอากาศร้อนจากภายนอกเข้ามาในอาคารเกือบตลอดเวลา รวมทั้งการที่มีร้านค้าภายในอาคารชั้น ๔ ซึ่งต่อระบบน้ำเย็นเพิ่มเติมโดยไม่คำนึงถึงผลกระทบต่อระบบปรับอากาศส่วนรวม ไม่เป็นไปตามการออกแบบในขั้นต้นที่สำคัญ ต้องมีการทบทวนว่าการออกแบบระบบน้ำเย็นปรับอากาศ ณ อุณหภูมิ ๒๔ °C เหมาะสมหรือไม่ ในระยะยาวต้องมีการเพิ่มระบบปรับอากาศแบบปกติโดยเฉพาะในช่วงฤดูร้อน เพื่อให้ทำงานเสริมในวันที่อากาศร้อนอบอ้าวผิดปกติ เรื่องระบบรักษาความปลอดภัยภายในอาคาร ทอท. ควรเร่งตรวจสอบระบบควบคุมอาคารและระบบนิรภัยให้ทำงานได้ถูกต้องครบถ้วน ชักซ้อมฝึกฝนเจ้าหน้าที่ให้สามารถทำงานได้เต็มรูปแบบ เร่งรัด การทำความเข้าใจในขั้นตอนการปฏิบัติตามแผนฉุกเฉินท่าอากาศยานที่ทาง ทอท. ได้ออกไว้ รวมทั้งต้องมีการฝึกซ้อมสาธิตการปฏิบัติตามขั้นตอนต่าง ๆ ในกรณีฉุกเฉินแต่ละกรณีในแผนดังกล่าว หากเกิดเหตุขึ้นจะสามารถลดความเสียหายและลดการสูญเสียได้บ้าง ส่วนเรื่องป้ายประชาสัมพันธ์ คณะกรรมาธิการฯ ได้ให้ข้อเสนอแนะซึ่ง ทอท. ได้ดำเนินการติดตั้งป้ายแสดงตำแหน่งห้องน้ำและป้ายชี้ทางไปห้องน้ำ ทั้งนี้เพื่อลดปัญหาความคับคั่ง พร้อมทั้งได้เก็บป้ายโฆษณาที่บดบังป้ายประชาสัมพันธ์หลัก รวมทั้งได้ติดตั้งป้ายกำหนดพื้นที่พักคอยของพระภิกษุสามเณรแล้ว แต่มีข้อเสนอแนะเพิ่มเติมว่า พื้นที่พักคอยดังกล่าวเพื่อความเหมาะสมควรจัดเป็นห้องให้เป็นสัดส่วน

สำหรับเครื่องมือทำความสะอาดกระจกอาคาร ซึ่งยังไม่ได้รับมอบจากบริษัทผู้รับจ้างก่อสร้างอาคาร เห็นควรที่ ทอท. ต้องตรวจสอบการปฏิบัติตามสัญญาจ้างก่อสร้างอาคารเพื่อให้ทราบสาเหตุปัญหาข้อขัดข้อง ดังกล่าว ในส่วนของรถไฟฟ้าชานชระ ซึ่งไม่สามารถเข้าลิฟต์ได้ ทอท. ต้องเร่งแก้ไขปัญหามิว่าจะนำรถไฟฟ้าชานชระไปประจำชั้นต่าง ๆ โดยไม่ต้องเข้าลิฟต์ และจัดเตรียมที่ตั้งชาร์ตไฟประจำที่ชั้นต่าง ๆ นั้นโดยเร็ว เพื่อให้การรักษาความสะอาดและการจัดเก็บขยะมีประสิทธิภาพมากขึ้น ทั้งยังเพิ่มประสิทธิภาพด้านการรักษาความปลอดภัยอาคารสถานที่ได้อีกทางหนึ่งด้วย

จึงหวังว่า ข้อเสนอต่าง ๆ นี้ จะมีการนำไปปฏิบัติและปรับปรุงงานของ ทอท. ให้สมบูรณ์ยิ่งขึ้น เพื่อให้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นท่าอากาศยานนานาชาติ ห้องรับแขกติดประตูบ้านของประเทศไทยได้เต็มตามความภาคภูมิใจของประชาชนชาวไทย