

ทำอาภาศยานตรัง

ในรายงานฉบับนี้ นำเสนอผลการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมทำอาภาศยานตรัง ประกอบด้วย ความเป็นมาของทำอาภาศยาน รายละเอียดโครงการโดยสังเขป สายการบินพาณิชย์ที่เปิดให้บริการ สถิติการขนส่งทางอากาศ การใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบพื้นที่ทำอาภาศยาน การใช้น้ำ และการจัดการน้ำเสีย การจัดการขยะ ระบบระบายน้ำและการป้องกันน้ำท่วม การจัดการด้านความปลอดภัย การตรวจสอบ การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ 2 การตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ 2 การศึกษาในเวศวิทยานกและสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบิน การประเมินผลกระทบด้านเสียงในรูปเส้นเสียง (NEF) โดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ รายละเอียดดังนี้

1.1 ประวัติความเป็นมาของทำอาภาศยาน

ทำอาภาศยานตรังได้ก่อตั้งขึ้นในระหว่างสงครามโลก ครั้งที่ 2 บนที่ดินของกองทัพอากาศและที่ราชพัสดุ ซึ่งเดิมหน่วยราชการได้สงวนบริเวณที่เป็นทำอาภาศยานสำหรับการทำการบินโดยมีชื่อว่า “ทุ่งนางหวัง” ในช่วงสงครามโลก ครั้งที่ 2 กองทัพญี่ปุ่นได้ปรับปรุงทุ่งหญ้าดังกล่าวให้เป็นทางวิ่งสำหรับการขึ้น-ลงชั่วคราวของอาภาศยาน เพื่อดำเนินภารกิจของกองทัพญี่ปุ่นต่อมา เมื่อสงครามสิ้นสุดลงกองทัพอากาศได้ใช้พื้นที่ดังกล่าวเป็นที่ขึ้น-ลง ของอาภาศยานทางทหาร โดยมีชื่อเรียกว่า “สนามบินทุ่งนางหวัง” ซึ่งได้มีการปรับปรุงเรื่อยมาจนกลายเป็นสนามบินพาณิชย์ประจำจังหวัดตรัง ปี พ.ศ. 2497

กระทรวงคมนาคม ได้มีประกาศที่ 2/2497 ลงวันที่ 13 ธันวาคม พ.ศ. 2497 ให้สนามบินดังกล่าวเป็นสนามบินอนุญาต ปี พ. ศ. 2498 กรมการบินพาณิชย์ (เดิมมีชื่อว่าสำนักงานการบินพลเรือน และได้ยกฐานะขึ้นเป็นกรมการบินพาณิชย์ เมื่อวันที่ 27 พฤศจิกายน พ.ศ. 2508) ได้ดำเนินการบูรณะสนามบิน เพื่อให้อาภาศยานของบริษัทเดินอากาศไทย (บ.ต.ท.) ทำการบินรับส่งผู้โดยสาร สินค้า ไปรษณีย์ ระหว่าง ตรัง-กรุงเทพฯ และจังหวัดใกล้เคียง โดยทำการปรับปรุงทางวิ่งให้เป็นพื้นผิวลาดยาง-แอสฟัลต์ มีความยาว 1,175 เมตร ความกว้าง 30 เมตร และปรับทางวิ่งเพื่อขนาด 30 x 60 เมตร ทั้งสองด้านซึ่งเป็นลูกรังอัดแน่น พร้อมกับก่อสร้างอาคารสถานีการบิน ซึ่งเป็นเรือนไม้ 2 ชั้น ประกอบด้วยที่ทำการท่า อาภาศยาน ที่ทำการบริษัทเดินอากาศไทย หอควบคุมจราจรทางอากาศและสถานีสื่อสารการบินรวมอยู่ ในแห่งเดียวกัน โดย บตท.ใช้อาภาศยานแบบดาโกต้า (D.C.-3) ให้บริการผู้โดยสารแต่เปิดบริการได้ไม่นานก็จำเป็นต้องหยุดให้ดำเนินการไป แต่ยังคงมีอาภาศยานของทางการทหารทำการบินขึ้น-ลงตลอดเวลา ปี พ.ศ. 2507

กรมการบินพาณิชย์ (กรมท่าอาภาศยานในปัจจุบัน) ได้ดำเนินการบูรณะซ่อมแซมทางวิ่งเพื่อให้ บ.ต.ท. สามารถเปิดให้บริการผู้โดยสารได้อีกครั้ง โดยใช้เครื่องบินแบบ แอฟโร 748 (AVRO.-748) อย่างไรก็ตาม เนื่องจากทางวิ่งที่ใช้งานได้จริงมีขนาดน้อยกว่ามาตรฐานที่กำหนดคือ กว้าง 20 เมตร ยาว 800 เมตร เท่านั้น ทำให้เกิดปัญหาด้านความปลอดภัยขึ้น ดังนั้น บ.ต.ท. จึงต้องหยุดดำเนินการอีกครั้ง อย่างไรก็ตามอาภาศยานของทางการทหารยังคงทำการบิน ขึ้น-ลง ตลอดเวลาเช่นเดิม ปี พ.ศ. 2537 ได้มีการปรับปรุงท่าอาภาศยานตรังอีกครั้งเพื่อรองรับปริมาณการขนส่งทางอากาศและจำนวนผู้โดยสารที่มีปริมาณเพิ่มขึ้น

ในปี 2538 กรมท่าอาภาศยาน ได้จัดให้มีการดำเนินการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างขยายท่าอาภาศยานตรัง จังหวัดตรัง โดยมีการต่อเติมความยาวทางวิ่งจากเดิม 1,500 เมตร (ม.) เป็น 2,100 ม. รวมทั้งมีการ

ปรับปรุงองค์ประกอบต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง มีการจัดส่งรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม เดิม) ให้สำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม (ปัจจุบันคือสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม) เสนอให้คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงการโครงสร้างพื้นฐานพิจารณา ผลการพิจารณาในการประชุมครั้งที่ 12/2538 เมื่อวันที่ 9 ตุลาคม 2538 คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ มีมติเห็นชอบต่อรายงานดังกล่าว โดยกำหนดให้กรมทำอากาศยาน ต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามหนังสือเลขที่ วว 0804/14757 ลงวันที่ 18 ตุลาคม 2538 (ภาคผนวก ก)

ต่อมาปี 2559 คณะรัฐมนตรีมีมติรับทราบและเห็นชอบตามมติการประชุมคณะกรรมการร่วมภาครัฐและเอกชนเพื่อแก้ไขปัญหาทางเศรษฐกิจ กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน ครั้งที่ 3/2559 เมื่อวันที่ 16 กันยายน 2559 ณ จังหวัดภูเก็ต มอบหมายให้กระทรวงคมนาคมพิจารณาดำเนินการศึกษาความเป็นไปได้และความคุ้มค่าของการลงทุนโครงการพัฒนาทำอากาศยานตรัง โดยกรมทำอากาศยานได้ดำเนินการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการปรับปรุงขยายทำอากาศยานตรัง และได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการโครงสร้างพื้นฐานทางบกและทางอากาศ ตามหนังสือเลขที่ ทส 1010.4/6118 ลงวันที่ 7 พฤษภาคม 2563 (ภาคผนวก ข)

เนื่องจากทำอากาศยานตรัง ปัจจุบันกำลังมีการก่อสร้างและการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการตามที่กรมทำอากาศยานได้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการปรับปรุงขยายทำอากาศยานตรัง เสนอและได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ (เลขที่ ทส 1010.4/6118 ลงวันที่ 7 พฤษภาคม 2563) ดังนั้น ในรายงานฉบับนี้จึงได้นำเสนอทั้งผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ระยะดำเนินการ) ที่ระบุไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามหนังสือที่ วว 0804/14757 ลงวันที่ 18 ตุลาคม 2538 และผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ระยะก่อสร้าง) ที่ระบุไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามหนังสือที่ ทส 1010.4/6118 ลงวันที่ 7 พฤษภาคม 2563 รายละเอียด ดังนี้

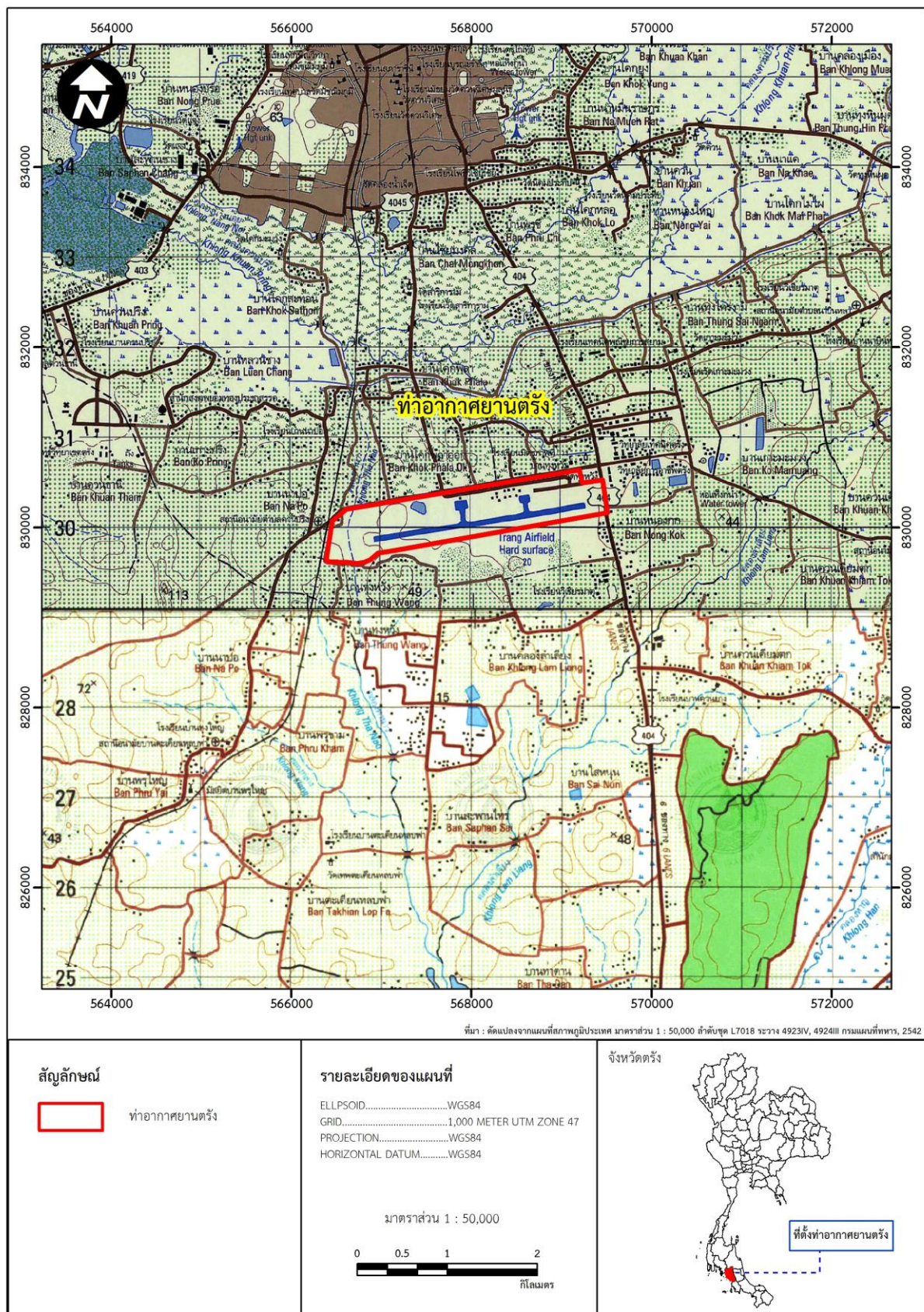
1.2 รายละเอียดโครงการ

ทำอากาศยานตรัง ปัจจุบันตั้งอยู่ที่ตำบลโคกหล่อ อำเภอเมืองตรัง จังหวัดตรัง อยู่ห่างจากตัวเมืองตรังมาทางทิศใต้เป็นระยะทางประมาณ 7 กม. มีพื้นที่ 1,659 ไร่ สภาพแวดล้อมโดยรอบทำอากาศยานตรังที่สำคัญประกอบด้วยการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการเกษตรกรรม ที่อยู่อาศัย สถานศึกษา และเส้นทางการคมนาคม (รูปที่ 1.2-1)

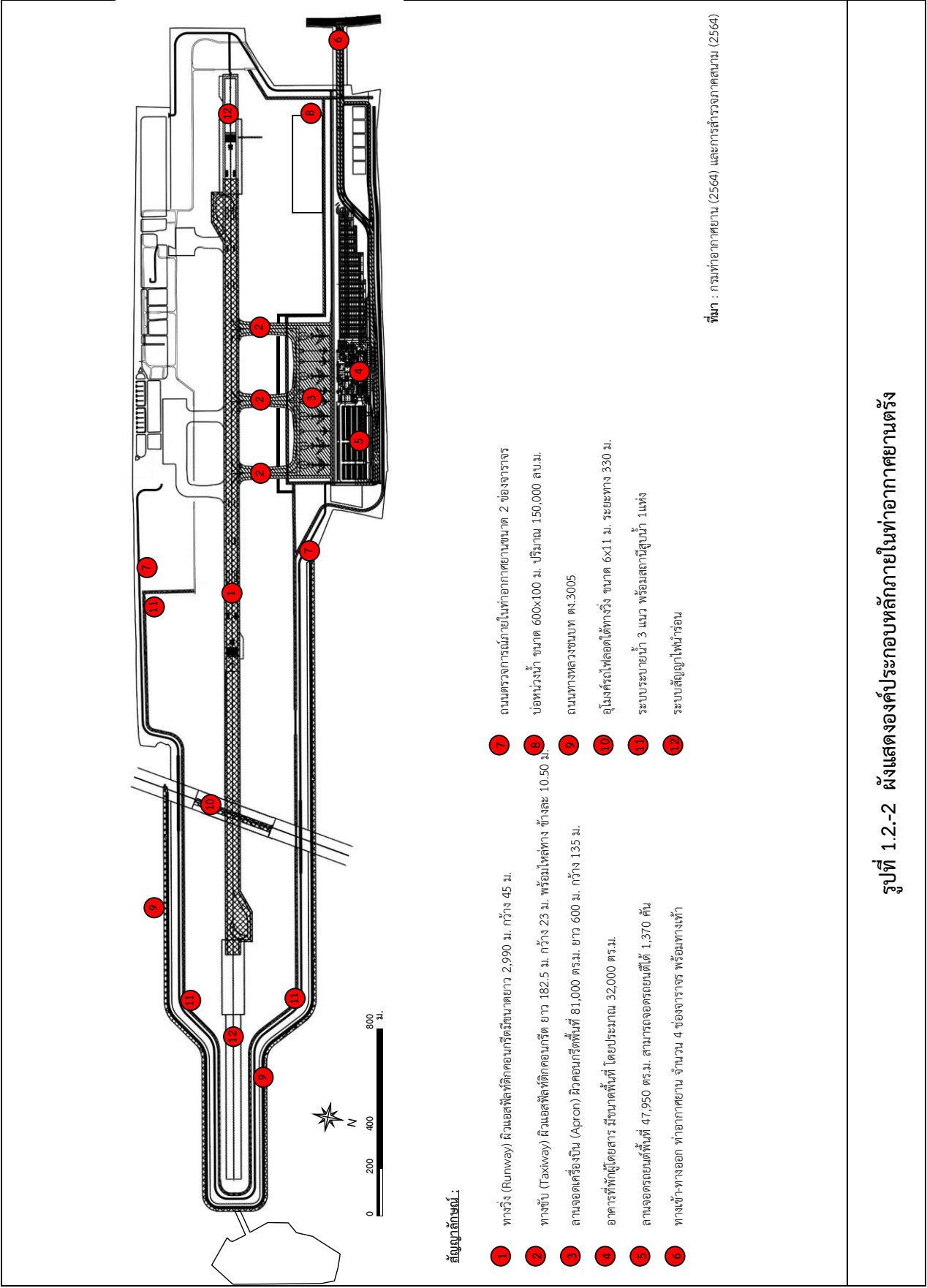
องค์ประกอบการพัฒนาทำอากาศยานตรังทั้งหมด 12 รายการ ประกอบด้วย (รูปที่ 1.2-2)

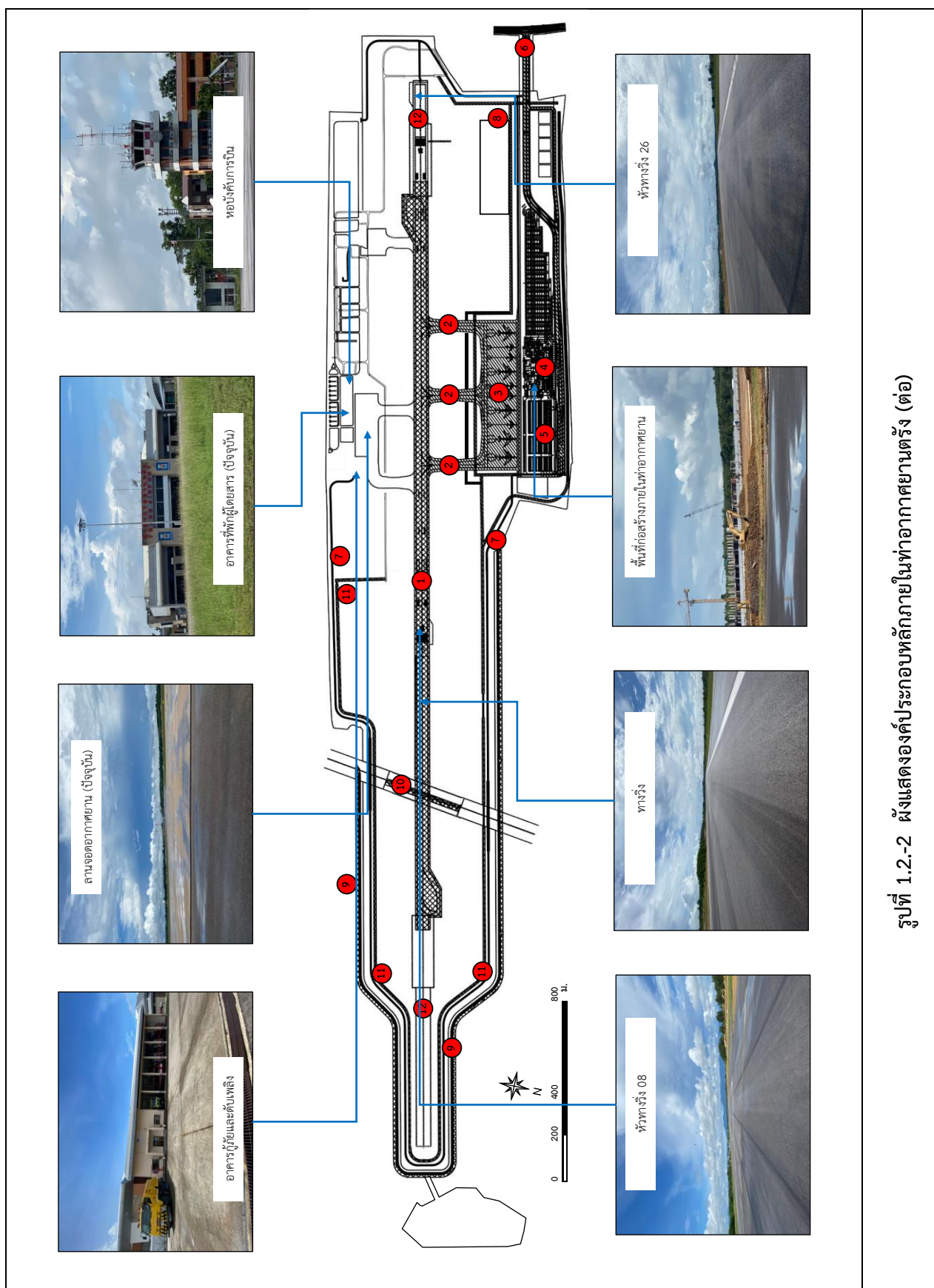
- (1) ทางวิ่ง (Runway) ผิวแอสฟัลต์ติกคอนกรีตมีขนาดยาว 2,990 ม. กว้าง 45 ม.
- (2) ทางขับ (Taxiway) ผิวแอสฟัลต์ติกคอนกรีต มีจำนวน 3 ทาง คือ ทางขับ เอ (Taxiway A) ทางขับ บี (Taxiway B) และทางขับ ซี (Taxiway C) ยาว 182.5 ม. กว้าง 23 ม. พร้อมไหล่ทางวิ่ง ข้างละ 10.50 ม.
- (3) ลานจอดเครื่องบิน (Apron) ผิวคอนกรีตพื้นที่ 81,000 ตร.ม. ยาว 600 ม. กว้าง 135 ม. สามารถรองรับเครื่องบินแบบ Boeing 737-800 จำนวน 5 ลำ และ Boeing 777-200 จำนวน 5 ลำ

- (4) พื้นที่สำหรับอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ มีขนาดพื้นที่โดยประมาณ 32,000 ตร.ม. รับรองผู้โดยสารได้ 1,200 คน/ชม.
- (5) ลานจอดรถยนต์ พื้นที่ 47,950 ตร.ม. สามารถจอดรถยนต์ได้ 1,370 คัน
- (6) ทางเข้า-ออก ทำอาภาศยานตำแหน่งใหม่ จำนวน 4 ช่องจราจร แยกทิศทางการจราจรด้วยเกาะกลางพร้อมทางเท้า
- (7) ถนนตรวจการณ์ภายในทำอาภาศยานขนาด 2 ช่องจราจร
- (8) บ่อหน่วงน้ำ ขนาด 600x100 ม. ปริมาณ 150,000 ลบ.ม.
- (9) ย้ายแนวถนนทางหลวงชนบท ตง. 3005 แนวใหม่
- (10) อุโมงค์รถไฟลอดใต้ทางวิ่ง ขนาด 6x11 ม. ระยะทาง 330 ม.
- (11) ระบบระบายน้ำ 3 แนว พร้อมสถานีสูบน้ำ 1 แห่ง
- (12) ระบบสัญญาณไฟนำร่อง



รูปที่ 1.2-1 ที่ตั้งท่าอากาศยานตรัง





1.2.1 สถิติการขนส่งทางอากาศ

การรวบรวมข้อมูลสถิติการให้บริการคมนาคมทางอากาศของท่าอากาศยานตรัง ปี พ.ศ. 2553-2563 พบว่า มีจำนวนเที่ยวบินขาออกเฉลี่ยปีละ 19,537 เที่ยวบิน จำนวนเที่ยวบินขาเข้าเฉลี่ยปีละ 19,538 เที่ยวบิน จำนวนผู้โดยสารขาออกเฉลี่ยปีละ 2,833,597 คน เปลี่ยนเครื่องเฉลี่ยปีละ 14 คน ผู้โดยสารขาเข้าเฉลี่ยปีละ 258,220 คน รายละเอียด ดังแสดงในตารางที่ 1.2.1-1

ตารางที่ 1.2.1-1 สถิติการให้บริการการคมนาคมทางอากาศของท่าอากาศยานตรัง ปี พ.ศ. 2553-2563

ปี พ.ศ.	จำนวนเที่ยวบิน			ผู้โดยสาร (คน)		
	ขาออก	ขาเข้า	รวม	ขาออก	ขาเข้า	รวม
2553	859	859	1718	101,677	100,745	202422
2554	999	998	1997	125,191	127,886	253077
2555	1,384	1,381	2765	185,651	189,147	374798
2556	1,800	1,802	3602	248,274	256,202	504476
2557	1,809	1,810	3619	262,165	267,200	529365
2558	2,037	2,039	4076	303,989	308,030	612019
2559	2,151	2,151	4302	320,845	328,134	648979
2560	2,588	2,588	5176	403,034	396,243	799277
2561	2,206	2,206	4412	348,348	342,922	691270
2562	2,190	2,190	4380	341,171	338,127	679298
2563	1,933	1,933	3866	241,494	246,844	488338
รวม	19,956	19,957	39,913	2,881,839	2,901,480	5,783,319
เฉลี่ย	1,814	1,814	3,628	261,985	263,771	525,756

ที่มา : www.airports.go.th, มิถุนายน 2564

1.2.2 สถิติการขนส่งทางอากาศ

เนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา (โควิด-19) ทำให้ท่าอากาศยานตรัง มีสายการบินเข้ามาให้บริการจำนวน 2 สายการบิน ได้แก่ สายการบินไทยไลอ้อนแอร์ ให้บริการจำนวน 2 เที่ยวบิน/วัน และสายการบินไทยแอร์เอเชีย ให้บริการจำนวน 2 เที่ยวบิน/วัน

โดยในสถานการณ์ปกติ ท่าอากาศยานตรัง มีสายการบินให้บริการจำนวน 3 สายการบิน ได้แก่ สายการบินนกแอร์ ให้บริการจำนวน 2 เที่ยวบิน/วัน สายการบินไทยแอร์เอเชีย ให้บริการจำนวน 3 เที่ยวบิน/วัน และสายการบินไทยไลอ้อนแอร์ ให้บริการจำนวน 2 เที่ยวบิน/วัน รวมจำนวน 6 เที่ยวบิน/วัน เป็นเส้นทางการบินภายในประเทศทั้งหมด

1.2.3 การใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบพื้นที่ทำอาภาศยาน

ลักษณะการใช้ที่ดินโดยรอบพื้นที่ทำอาภาศยานตรัง ดังแสดงในรูปที่ 1.2.3-1 รายละเอียดดังนี้

- ทิศเหนือ เป็นพื้นที่ป่าไม้และพื้นที่ว่างเปล่า
- ทิศใต้ พบแหล่งน้ำขนาดใหญ่
- ทิศตะวันตก พื้นที่ที่ถูกใช้ประโยชน์เป็นพื้นที่เกษตรกรรม
- ทิศตะวันออก มีเส้นทางเชื่อมต่อภายในชุมชนและเส้นทางเชื่อมต่อระหว่างจังหวัด

1) พื้นที่เกษตรกรรม

พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่สวนผลไม้ สวนยางพารา และสวนปาล์ม อยู่ด้านทิศใต้และด้านทิศตะวันตกของทำอาภาศยานตรัง

2) พื้นที่ชุมชนและพาณิชยกรรม

พื้นที่ตั้งสถานที่ราชการส่วนใหญ่จะอยู่ด้านทิศตะวันออกของทำอาภาศยานตรัง ได้แก่ วิทยาลัยเทคนิคตรัง วิทยาลัยอาชีวตรัง สำนักงานทางหลวงชนบทตรัง และศูนย์วิทยาศาสตร์เพื่อการศึกษาจังหวัดตรัง เป็นต้น สำหรับชุมชนจะตั้งอยู่ริมทางหลวงหมายเลข 404 เป็นหลัก นอกจากนี้ยังพบว่ามีกระจายตัวอยู่ในพื้นที่เกษตรกรรมทางทิศเหนือและทิศใต้ ชุมชนที่อยู่ใกล้เคียง ได้แก่ บ้านทุ่งหวัง บ้านคลองลาเลียง บ้านหนองกก บ้านโคกพลากอก และบ้านนาป้อ

3) พื้นที่ด้านระบบสาธารณูปโภค

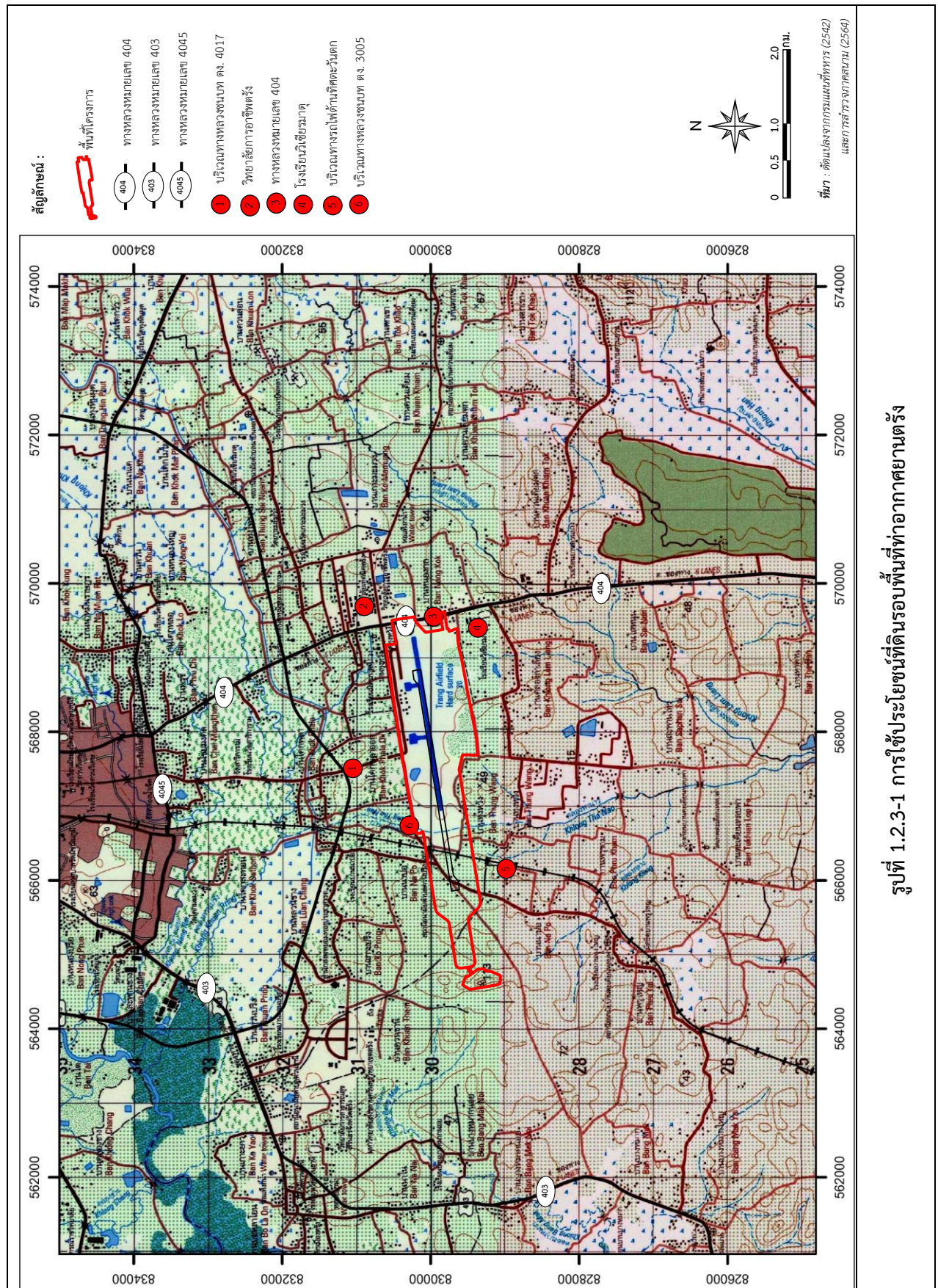
ส่วนใหญ่เป็นระบบสาธารณูปโภคเพื่อการคมนาคมขนส่ง ได้แก่ ทางรถไฟ จะอยู่ด้านทิศตะวันออกของทำอาภาศยานตรังทางหลวงหมายเลข 404 เชื่อมโยงกับจังหวัดสตูล

4) พื้นที่แหล่งน้ำ

ชุมชนกระจายอยู่รอบพื้นที่ทำอาภาศยานตรัง ส่วนใหญ่กระจายอยู่ตามเส้นทางคมนาคมหลักและบริเวณพื้นที่ทำกิน

5) พื้นที่ป่าไม้และพื้นที่ว่างเปล่า

พื้นที่ป่าไม้และพื้นที่รกร้างว่างเปล่าพบได้น้อยมากในบริเวณโดยรอบทำอาภาศยานตรัง เนื่องจากที่ดินได้ถูกพัฒนาเป็นพื้นที่เกษตรกรรมประเภทสวนยางพารา และสวนปาล์มแล้วเป็นส่วนใหญ่



1.2.4 การใช้น้ำและการจัดการน้ำเสีย

1) การใช้น้ำ

ปัจจุบันทำอาภาศยานตรัง มีแหล่งน้ำใช้จากการประปาส่วนภูมิภาคสาขาจังหวัดตรัง และมีบ่อน้ำบาดาลเป็นแหล่งน้ำที่ใช้สำรอง จากนั้นน้ำจะถูกส่งไปเก็บที่หอถังน้ำสูง โดยมีการปรับปรุงคุณภาพน้ำก่อนนำมาใช้งานและมีการนำมาใช้ในกรณีที่น้ำประปาไม่ไหล โดยมีสถิติปริมาณน้ำใช้ของอาคารที่พักผู้โดยสาร 1,250 ลบ.ม./เดือน ส่วนบริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่ ทำอาภาศยานไม่ได้มีการบันทึกข้อมูลไว้

2) การจัดการน้ำเสีย

- อาคารที่พักผู้โดยสาร ปัจจุบันบริเวณอาคารที่พักผู้โดยสารใช้ระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูป (ถัง SAT) ซึ่งสามารถรองรับ น้ำเสียได้ในอัตราไม่เกิน 4,000 ลบ.ม./วัน
- ห้องอาหารของอาคารที่พักผู้โดยสาร บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสารมีห้องอาหารจำนวน 1 แห่ง ตั้งอยู่บริเวณชั้น 2 ของอาคารที่พักผู้โดยสาร น้ำเสียจากการล้างภาชนะจะถูกกักเก็บไว้ในบ่อดักไขมันก่อน น้ำเสียจะระบายไปยังระบบรางระบายน้ำบริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร จากนั้นเข้าสู่รางระบายน้ำภายในทำอาภาศยานและออกสู่ภายนอกพื้นที่ทำอาภาศยาน
- บ้านพักเจ้าหน้าที่ ปัจจุบันบริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่ของทำอาภาศยานใช้ระบบบำบัดน้ำเสียแบบบ่อเกราะอยู่บริเวณด้านหลังของบ้านพักเจ้าหน้าที่ เมื่อเต็มจะใช้บริการของเทศบาลมารับไปกำจัดต่อไป

3) การจัดการขยะ

1) แหล่งกำเนิด

แหล่งกำเนิดขยะมูลฝอยในบริเวณทำอาภาศยานตรัง มี 2 แหล่ง คือ

- อาคารที่พักผู้โดยสาร จัดให้มีภาชนะรองรับมูลฝอยขนาด 400 ลิตร วางกระจายอยู่ภายในพื้นที่อาคาร โดยมีปริมาณขยะที่เกิดขึ้น 2,335 กก./วัน โดยเก็บรวบรวมไปยังพักยังโรงพักขยะก่อนประสานงานให้เทศบาลตำบลโคกหล่อมาจัดเก็บและนำไปกำจัดต่อไป และมีการจดบันทึกปริมาณขยะ
- บ้านพักเจ้าหน้าที่ ปัจจุบันมีเจ้าหน้าที่ร่วมกับสมาชิกในครอบครัวอาศัยอยู่จำนวน 75 คนจัดให้มีภาชนะรองรับขยะมูลฝอยขนาด 200 ลิตร จำนวน 4 ถัง พร้อมฝาปิดมิดชิด วางอยู่ในบริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่

2) การจัดการมูลฝอย

ขยะจากอาคารที่พักผู้โดยสารและบ้านพักเจ้าหน้าที่รวมประมาณ ขยะทั้งหมดถูกจัดเก็บโดยเทศบาลตำบลโคกหล่อ ซึ่งจะเข้ามาเก็บขยะเป็นประจำทุกวัน

บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร มีการจัดตั้งถังรองรับขยะตามจุดต่าง ๆ มีพนักงานรักษาความสะอาดรวบรวมขยะจากถังต่าง ๆ ใส่ถุงดำทุกครั้งที่ถูกผู้โดยสารลงจากอาภาศยานและขึ้นอาภาศยานออกไปแล้วในแต่ละเที่ยวเพื่อให้ถังขยะที่จัดเตรียมไว้สามารถรองรับขยะได้เพียงพอ โดยจะมีการรวบรวมไว้ที่จุดโรงพักขยะ เพื่อรอให้รถจัดเก็บของเทศบาลตำบลโคกหล่อมาจัดเก็บและนำไปกำจัดต่อไป

ส่วนขยะที่เกิดขึ้นจากบ้านพักเจ้าหน้าที่ ผู้อาศัยแต่ละครัวเรือนจะนำไปทิ้งที่ถังขยะที่จัดเตรียมไว้บริเวณบ้านพักเพื่อรอรถจัดเก็บของเทศบาลตำบลโคกหล่อมาจัดเก็บและนำไปกำจัดต่อไป

4) ระบบระบายน้ำและการป้องกันน้ำท่วม

ระบบระบายน้ำของท่าอากาศยาน จะระบายไปตามลักษณะความลาดชันของสภาพภูมิประเทศ ภายในท่าอากาศยาน ผ่านรางระบายน้ำที่ขุดขึ้นภายในท่าอากาศยานส่วนหนึ่งจะไหลลงคลองระบายน้ำริมทางหลวงหมายเลข 404 และอีกส่วนหนึ่งจะไหลลงร่องน้ำธรรมชาติด้านทิศใต้ของท่าอากาศยาน หลังจากนั้นจะระบายลงคลองลำเลียงบริเวณบ้านคลองลำเลียง และไหลลงสู่แม่น้ำปะเหลียน

ระบบการระบายน้ำภายในท่าอากาศยาน เป็นรางระบายน้ำแบบเปิดทั้งหมด โดยมีทิศทางการระบายน้ำสอดคล้องกับความลาดชันของพื้นที่ เพื่อระบายน้ำออกสู่คลองลำเลียงซึ่งอยู่ทางตอนใต้ของท่าอากาศยาน น้ำฝนที่ตกลงมาบนทางวิ่งของท่าอากาศยาน จะถูกระบายไปตามทางวิ่งเริ่มต้นจากด้านทิศตะวันตกของท่าอากาศยานซึ่งเป็นจุดที่สูงไปสู่ทิศตะวันออกของพื้นที่ซึ่งเป็นที่ต่ำก่อนระบายลงสู่รางระบายน้ำเปิดของระบบระบายน้ำ

1.2.5 การจัดการด้านความปลอดภัย

(1) เขตปลอดภัยในการเดินอากาศ

ทางวิ่งของท่าอากาศยานตรัง ปัจจุบันมีความยาว 2,100 เมตร จัดเป็นท่าอากาศยานใน Aerodrome Code 4 ตามมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ที่กำหนดให้ท่าอากาศยานที่มีความยาวทางวิ่งตั้งแต่ 1,800 เมตรขึ้นไป จัดเป็นท่าอากาศยานใน Aerodrome Code 4 เขตปลอดภัยในการเดินอากาศตามประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง กำหนดเขตบริเวณใกล้เคียงท่าอากาศยานตรัง ในท้องที่อำเภอเมืองตรัง อำเภอนาโยง อำเภอกันตัง และอำเภอย่านตาขาว จังหวัดตรัง เป็นเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ พ.ศ.2542

(2) ความปลอดภัยในท่าอากาศยาน

การรักษาความปลอดภัยในท่าอากาศยานตรัง ได้จัดให้มีรั้วลวดหนามล้อมรอบพื้นที่สนามบิน เพื่อป้องกันคนและสัตว์มิให้เข้าไปในทางวิ่ง อาจจะเป็นอันตรายต่อการปฏิบัติการบินได้ และจัดให้มีเจ้าหน้าที่เข้าไปสำรวจพร้อมทำบันทึกสัตว์ที่พบภายในท่าอากาศยานในแต่ละวัน พร้อมจัดทำรายงานการสำรวจประชากรนกประจำเดือน และหากเกิดเหตุอากาศยานชนนกจะมีการจัดทำบันทึกรายงานเป็นประจำทุกเดือน สำหรับบริเวณทางเข้า-ออกท่า

อากาศยานได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำป้อมยาม เพื่ออำนวยความสะดวกในการจราจรแก่ผู้ที่ใช้บริการท่าอากาศยานในช่วงเวลาที่อากาศยานบินขึ้น-ลง

ภายในอาคารที่พักผู้โดยสารได้มีการติดตั้งกล้องวงจรปิดตามบริเวณต่างๆ และมีห้องควบคุมโดยมีเจ้าหน้าที่ประจำห้องควบคุม ทำหน้าที่ตรวจสอบความผิดปกติหรือปัญหาต่างๆ ภายในสนามบิน

(3) แผนรับสถานการณ์ฉุกเฉิน

ท่าอากาศยานตรัง ได้ทำการฝึกซ้อมการกู้ภัยและดับเพลิงประจำเดือนของเจ้าหน้าที่กู้ภัยและดับเพลิง และฝึกซ้อมตามแผนรองรับเหตุการณ์ฉุกเฉิน โดยมีรายละเอียดดังนี้

- 1) การฝึกซ้อมย่อยบนโต๊ะ (Desk Top Exercise) กำหนดอย่างน้อย 6 เดือน/ครั้ง เป็นการฝึกซ้อมโดยการสมมุติสถานการณ์ และใช้แผนที่สนามบินหรือโต๊ะทรายจำลองสภาพสนามบินประกอบการฝึก มีหุ่นยานพาหนะและหุ่นบุคคลขนาดเล็กประกอบการฝึก

- 2) การฝึกซ้อมกึ่งรูปแบบ (Half Scale Exercise) ทุก 12 เดือน (ยกเว้นในปีที่มีการฝึกซ้อมเต็มรูปแบบ) หรือแล้วแต่จะกำหนดเพื่อทดสอบประสิทธิภาพในการปฏิบัติงาน เป็นการฝึกซ้อมในสนามจริงโดยใช้บุคคลและยานพาหนะตามความเหมาะสม แต่ทั้งนี้จะเป็นการฝึกซ้อมเฉพาะเจ้าหน้าที่ประจำทำอาภาศยาน
- 3) การฝึกซ้อมเต็มรูปแบบ (Full Scale Exercise) กำหนดอย่างน้อย 2 ปี/ครั้ง เป็นการฝึกซ้อมตามการฝึกซ้อมกึ่งรูปแบบ แต่จะมีบุคคลและหน่วยงานภายนอกเข้าร่วมด้วยทั้งหน่วยงานเอกชนและหน่วยงานราชการ

1.3 ผลการดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม



เนื่องจากทำอาภาศยานตรัง ปัจจุบันกำลังมีการก่อสร้างและการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการตามที่กรมทำอาภาศยานได้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการปรับปรุงขยายทำอาภาศยานตรัง เสนอและได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ (เลขที่ ทส 1010.4/6118 ลงวันที่ 7 พฤษภาคม 2563) ดังนั้น ในรายงานฉบับนี้จึงได้นำเสนอทั้งผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ระยะดำเนินการ) ที่ระบุไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามหนังสือที่ วว 0804/14757 ลงวันที่ 18 ตุลาคม 2538 และผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ระยะก่อสร้าง) ที่ระบุไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามหนังสือที่ ทส 1010.4/6118 ลงวันที่ 7 พฤษภาคม 2563 รายละเอียดดังนี้

- **ระยะดำเนินการ** ได้ดำเนินการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทำอาภาศยานตรัง ตามที่กำหนดในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมและผ่านมติเห็นชอบต่อรายงานของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานฯ ตามหนังสือที่ วว 0804/14757 ลงวันที่ 18 ตุลาคม 2538 (ภาคผนวก ก) รายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 1.3-1
- **ระยะก่อสร้าง** ได้ดำเนินการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทำอาภาศยานตรัง ตามที่กรมทำอาภาศยานได้เสนอรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการปรับปรุงขยายทำอาภาศยานตรังและได้รับความเห็นชอบจาก คณะกรรมการพิจารณารายงานฯ และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กวล.) ตามหนังสือที่ ทส 1010.4/6118 ลงวันที่ 7 พฤษภาคม 2563 (ภาคผนวก ข) รายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 1.3-2 และตารางที่ 1.3-3

**ตารางที่ 1.3-1 ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทำอาภาศยานตรัง
 ตามหนังสือเห็นชอบที่ วว 0804/14757 ลงวันที่ 18 ตุลาคม 2538**

มาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม			
- ให้ออกแบบระบายน้ำช่วง M-N ให้มีขนาดเท่ากับ ทางน้ำธรรมชาติที่จะทำการขุดลอก และขยาย จนถึงคลองลาดเลียงโดยมีความกว้างด้านบน 9 ม. ความกว้างท้องราง 5 ม. และลึก 1 ม.	- เนื่องจากปัจจุบันมีการดำเนินการปรับพื้นที่เพื่อ ปรับปรุงขยายทำอาภาศยานทำให้มีการรื้อราง ระบายน้ำ ช่วง M-N และดำเนินการก่อสร้างราง ระบายน้ำใหม่ให้สอดคล้องกับการปรับปรุงขยายทำ อาภาศยาน	- เมื่อการดำเนินการปรับปรุงก่อสร้าง ทำอาภาศยานเสร็จแล้วเสร็จ ทำอาภาศยาน จะต้องปฏิบัติตามมาตรการที่ได้ความ เห็นชอบจากคชก. (ตลอดระยะดำเนินการ)	-
- ระบบระบายน้ำในโครงการส่วนที่เป็นท่อลอด แบบท่อกลมให้เปลี่ยนเป็นท่อลอดแบบ Box Culvert ทั้งหมด	- ระบบระบายน้ำส่วนใหญ่มีท่อลอดเป็นแบบ Box Culvert มีเพียงบางส่วนที่เป็นแบบท่อกลม คือ บริเวณที่ตัดผ่านใต้หัวทางวิ่งหมายเลข 26 เนื่องจาก จะก่อให้เกิดปัญหาอุปสรรคต่อระบบปฏิบัติการบิน - ที่ผ่านมามาจนถึงปัจจุบันไม่มีปัญหาด้านการระบายน้ำ	- ไม่มี	
1) คุณภาพอากาศ			
- ในกรณีที่มีเที่ยวบินมากกว่า 1 เที่ยวบินต่อวัน ควรกำหนดการขึ้นลงของเครื่องบินแต่ละเที่ยว ห่างกัน 1 ชั่วโมง	- ปัจจุบันทำอาภาศยานมีเที่ยวบินเข้ามาให้บริการ 2 เที่ยวบิน โดยทั้ง 2 เที่ยวบินให้บริการในช่วงเวลา 17.00 น. เหมือนกัน	- โครงการปรับปรุงขยายทำอาภาศยานได้มี การออกแบบเพื่อรองรับอากาศยานได้เพิ่ม มากขึ้น ดังนั้นมาตรการดังกล่าวจะถูกยกเลิก หลังจากโครงการปรับปรุงขยายทำอาภาศ ยานแล้วเสร็จ เพื่อไม่ให้เป็นอุปสรรคต่อการ ดำเนินการของทำอาภาศยาน และสายการ บินที่จะเข้ามาให้บริการภายในทำอาภาศยาน	-

**ตารางที่ 1.3-1 ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทำอาภาศยานตรัง
 ตามหนังสือเห็นชอบที่ วว 0804/14757 ลงวันที่ 18 ตุลาคม 2538 (ต่อ)**

มาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
- ติดตั้งเครื่องปรับอากาศบริเวณอาคารที่พัก ผู้โดยสาร	- ติดตั้งเครื่องปรับอากาศบริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร	- ไม่มี	 เครื่องปรับอากาศภายในอาคารที่พักผู้โดยสาร
- หลีกเลี่ยงการจอดเครื่องบินโดยการติด เครื่องยนต์บริเวณลานจอดเครื่องบิน	- สนามบินกำหนดให้เมื่ออากาศยานลงจอดต้องดับ เครื่องยนต์ ซึ่งจะใช้เวลาประมาณ 25-30 นาที ใน การรับ-ส่งผู้โดยสาร ขนถ่ายสัมภาระของผู้โดยสาร และทำความสะอาดภายในอาภาศยาน	- ไม่มี	-
- หลีกเลี่ยงการติดเครื่องยนต์ของรถยนต์ ขณะจอด	- มีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยขอความร่วมมือผู้มา ใช้บริการให้ดับเครื่องยนต์ขณะจอดรอผู้โดยสาร	- ไม่มี	
- ปลูกระเบียงไม้เพื่อเพิ่มความร่มรื่นบริเวณลานจอด รถยนต์และหน้าอาคารที่พักผู้โดยสารโดยต้นไม้ ควรมีลักษณะใบดกหนาแต่ไม่ให้ ดอก-ผล	- ต้นไม้ที่ปลูกระเบียงลานจอดรถยนต์และหน้าอาคารที่ พักผู้โดยสารส่วนใหญ่ ได้แก่ ประดู่ และไม้พุ่ม	- ไม่มี	 ต้นไม้บริเวณลานจอดรถยนต์

**ตารางที่ 1.3-1 ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทำอากาศยานตรัง
 ตามหนังสือเห็นชอบที่ วว 0804/14757 ลงวันที่ 18 ตุลาคม 2538 (ต่อ)**

มาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
2) เสียง			
- งดการบินขึ้น-ลงในช่วงเวลากลางคืน (เวลา 22.00-07.00 น.)	- สายการบินพาณิชย์ให้บริการไม่เกิน 22.00 น. ยกเว้นกรณีเหตุฉุกเฉินจะมีเที่ยวบินมาลงหลังจาก 22.00 น.	- ควรปรับปรุงมาตรการจาก “งดการบิน” เป็น “การหลีกเลี่ยง” การบินในช่วงเวลากลางคืน โดยเฉพาะในช่วงเวลา 22.00-07.00 น. ยกเว้นกรณีฉุกเฉินเช่น ภารกิจด้านการทหารอากาศยานรับ-ส่งผู้ป่วยไม่สามารถกำหนดช่วงเวลาที่แน่นอนได้และกำหนดเฉพาะการบินเชิงพาณิชย์	-
- กำหนดวิธีการขึ้น-ลง ของเครื่องบิน เพื่อหลีกเลี่ยงการบินเหนือบริเวณที่เป็นชุมชนหนาแน่น	- การขึ้น-ลง ส่วนใหญ่ใช้หัวทางวิ่งหมายเลข 08 เป็นหลักที่ โดยสภาพพื้นที่บริเวณหัวทางวิ่งมีพื้นที่ว่างเปล่าอยู่ภายในทำอากาศยานตรัง ทำให้ลดผลกระทบต่อชุมชน	-	-
- จำกัดเที่ยวบินในช่วงเวลากลางวันเป็นเครื่องบิน DASH-8 ไม่เกิน 4 เที่ยวบิน และเครื่องบิน Boeing-737 ไม่เกิน 4 เที่ยวบิน	- ปัจจุบันมีสายการบินพาณิชย์ให้บริการ วันละ 2 เที่ยวบิน ได้แก่ สายการบินไทยแอร์เอเชีย วันละ 1 เที่ยวบิน ใช้อากาศยาน A320 และสายการบินไทยไลอ้อนแอร์ วันละ 1 เที่ยวบินใช้อากาศยาน B737-800 - ดังนั้นในช่วงกลางวันมีการใช้อากาศยาน B737-800 หรือเทียบเท่า จำนวน 1 เที่ยวบิน/วันและไม่มีอากาศยาน DASH-8	- ควรนำเสนอรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการโดยมีการประเมินผลกระทบด้านเสียงที่เกิดจากอากาศยานโดยใช้ เครื่องบิน B737-800	-

**ตารางที่ 1.3-1 ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทำอาภาศยานตรัง
 ตามหนังสือเห็นชอบที่ วว 0804/14757 ลงวันที่ 18 ตุลาคม 2538 (ต่อ)**

มาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
- ติดตั้งเครื่องปรับอากาศบริเวณที่พักผู้โดยสารและ ที่ทำงานของเจ้าหน้าที่ เพื่อป้องกันเสียงรบกวน	- ติดตั้งเครื่องปรับอากาศบริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร และอาคารปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ เพื่อป้องกันเสียง รบกวน	- ไม่มี	
- จัดอุปกรณ์ป้องกันเสียงให้กับพนักงานที่เข้าไป ทำงานบริเวณลานบิน (Air Side)	- พนักงานที่ปฏิบัติงานบริเวณลานจอดเครื่องบิน ขณะที่อากาศยานเข้ามาใช้บริการมีการสวมใส่ อุปกรณ์ป้องกันเสียง	- ไม่มี	-
- หากมีการเปลี่ยนแปลงชนิดของเครื่องบินที่มี ความดังของเสียงมากขึ้นหรือเพิ่มจำนวนเที่ยวบิน มากกว่า 4 เที่ยวบิน ในช่วงเวลากลางวันหรือ จำเป็นต้องบินในช่วงเวลากลางคืนจะต้องหา มาตรการลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น ได้แก่ จ่ายเงิน ชดเชยติดตั้งวัสดุป้องกันเสียงดังสำหรับ อาคารหรือบ้านพักที่ได้รับผลกระทบหรือซื้อที่จะ ได้รับผลกระทบในราคาเป็นธรรม	- มีมาตรการลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น ได้แก่ จ่ายเงิน ชดเชยติดตั้งวัสดุป้องกันเสียงดังสำหรับอาคารหรือ บ้านพักที่ได้รับผลกระทบหรือซื้อที่จะได้รับ ผลกระทบในราคาเป็นธรรม	- ไม่มี	-
- ในกรณีที่เครื่องบิน Boeing-737 มีการ ขึ้น-ลง เกิน 4 เที่ยวบิน/วัน ให้มีการจัดทำรายงาน ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านเสียงเสนอแก่ สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและ สิ่งแวดล้อมพิจารณา	- ปัจจุบันมีสายการบินพาณิชย์ให้บริการทั้งแบบ อากาศยาน B737-800 และ A320 วันละ 2 เที่ยวบิน	- ไม่มี	-


**ตารางที่ 1.3-1 ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทำอาภาศยานตรัง
 ตามหนังสือเห็นชอบที่ วว 0804/14757 ลงวันที่ 18 ตุลาคม 2538 (ต่อ)**

มาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
- บริเวณที่มีค่า NEF-30 สำหรับจำนวนเที่ยวบินในช่วงเวลากลางวันไม่เกิน 4 เที่ยวบิน จะต้องประสานกับจังหวัดและสำนักงานผังเมืองในการจัดผังการใช้ที่ดินเพื่อป้องกันการขยายตัวของชุมชน และการรื้อเรียนในอนาคตรวมทั้งไม่ควรสร้างโรงเรียน โรงพยาบาล และศาสนสถาน บริเวณดังกล่าว	- จากการประเมินเส้น NEF 30 ในวันที่อาภาศยานมีเที่ยวบินมากกว่า 4 เที่ยวบิน/วัน พบว่าเส้น NEF 30 ยังคงอยู่ในพื้นที่ทำอาภาศยาน	- ไม่มี	-
- ประสานงานกับจังหวัด และกรมโยธาธิการและผังเมือง เพื่อควบคุมการก่อสร้างอาคารและสิ่งปลูกสร้างเป็นไปตามองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) คือระยะห่างจากหัว-ท้ายทางวิ่ง 1,200 ม. ไม่ควรเป็นย่านที่พักอาศัย, ย่านพาณิชยกรรม และไม่ควรสร้างวัด, โรงเรียน, โรงพยาบาล, สถานสงเคราะห์ และควรกำหนดให้เป็นเขตอุตสาหกรรมและคลังสินค้า หรือเขตเกษตรกรรม	- ควบคุมการก่อสร้างอาคารและสิ่งปลูกสร้างเป็นไปตามองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO)	- ไม่มี	-
3. อุทกวิทยาและการระบายน้ำ			
- ควรมีการปลูกหญ้าหรือพืชคลุมดินเพื่อป้องกันการกัดเซาะ	- มีการปลูกหญ้าหรือพืชคลุมดิน	- ไม่มี	


**ตารางที่ 1.3-1 ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทำอาภาศยานตรัง
 ตามหนังสือเห็นชอบที่ วว 0804/14757 ลงวันที่ 18 ตุลาคม 2538 (ต่อ)**

มาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
- ก่อสร้างรางระบายน้ำด้านข้างของแนว ลานวิ่งทั้งสองด้านบริเวณแนวลานวิ่งเดิม และส่วนขยายโดยระบายน้ำตามทิศทางการไหลเดิม	- ก่อสร้างรางระบายน้ำทั้งสองด้านบริเวณแนวลานวิ่งเดิม และส่วนขยายโดยระบายน้ำตามทิศทางการไหลเดิม	- ไม่มี	
- จัดให้มีการขุดลอกหรือขยายขนาดของรางระบายน้ำ M-N จนถึงคลองลำเลียงให้มีขนาดใหญ่ขึ้นลึก 1 เมตร เพื่อให้สามารถรองรับปริมาณและอัตราการไหลของน้ำระบายได้ ในกรณีที่มีฝนตกหนักและแก้ไขปัญหาน้ำท่วมขังด้านใต้ของทำอาภาศยานและโรงเรียนวิเชียรมาตุได้	- เนื่องจากปัจจุบันมีการดำเนินการปรับถมพื้นที่เพื่อปรับปรุงขยายทำอาภาศยานทำให้มีการรื้อรางระบายน้ำ ช่วง M-N และดำเนินการก่อสร้างรางระบายน้ำใหม่ให้สอดคล้องกับการปรับปรุงขยายทำอาภาศยาน - โดยทำอาภาศยานมีการดำเนินการขุดลอกรางระบายน้ำล่าสุดเมื่อเดือนมกราคม 2562 และตัดหญ้าครั้งล่าสุดเมื่อเดือนพฤษภาคม 2564	- เมื่อการดำเนินการปรับปรุงก่อสร้างทำอาภาศยานเสร็จแล้วเสร็จ ทำอาภาศยานจะต้องปฏิบัติตามมาตรการที่ได้ความเห็นชอบจากคชก. (ตลอดระยะดำเนินการ)	
4) คุณภาพน้ำผิวดิน			
ดำเนินการปรับปรุงระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารต้อนรับผู้โดยสารและบ้านพักเจ้าหน้าที่ดังนี้ - ติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปบริเวณอาคารต้อนรับผู้โดยสารและบ้านพักเจ้าหน้าที่แต่ละจุดให้มีขนาดสอดคล้องกับจำนวนผู้ใช้หรือผู้พักอาศัย คือ ปริมาณ 29 ลบ.ม./วัน	- ได้ติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปจำนวน 3 ถัง ถังดักไขมัน จำนวน 1 ถัง - จัดให้มีการติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปบริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่	- ไม่มี	

**ตารางที่ 1.3-1 ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทำอาภาศยานตรัง
 ตามหนังสือเห็นชอบที่ วว 0804/14757 ลงวันที่ 18 ตุลาคม 2538 (ต่อ)**

มาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
- จัดสร้างบ่อพักน้ำเพื่อรองรับน้ำหลังผ่านการ บำบัดแต่ละจุดน้ำไปใช้ประโยชน์ในการรดน้ำ ต้นไม้หรือสนามหญ้า	- มีการจัดสร้างบ่อพักน้ำเพื่อรองรับน้ำหลังผ่านการ บำบัดแต่ละจุดน้ำไปใช้ประโยชน์ในการรดน้ำ ต้นไม้หรือสนามหญ้า		
5) สัตว์ป่า			
- ควบคุมพันธุ์ไม้ที่ให้เป็นอาหารของนก ที่สำรวจ พบมี 2 ประเภท ได้แก่ พลับเพลา (<i>Grewia paniculata</i> Roxb.) และเล็บเหยี่ยว (<i>Ziavpyhus oenoplia</i> Mill) ไม่ให้มีขนาดลำต้นโตที่จะให้ผล โดยตัดฟันให้เตี้ยอยู่เสมอ	- มีเจ้าหน้าที่ดูแล บริเวณโดยรอบอาคารที่พัก ผู้โดยสาร ลานจอดเครื่องบิน และลานจอดรถยนต์ โดยการปรับแต่งต้นไม้ และควบคุมความสูงไม่ให้เป็น แหล่งที่อยู่อาศัยหรือที่ทำรังของนก	- ไม่มี	
- ควบคุมตัดหญ้าให้สั้นอยู่เสมอ เพื่อไม่ให้เป็นที่อยู่ของ แมลงหรือที่วางไข่ของนกได้โดยสูงไม่เกิน 10 ซม.	- การปรับแต่งต้นไม้ และควบคุมความสูงไม่ให้เป็น แหล่งที่อยู่อาศัยหรือที่ทำรังของนก	- ไม่มี	
- ควบคุมจำกัดชนิดและขนาดของต้นไม้ที่มีขนาดทรงพุ่ม ใหญ่ เพื่อมิให้นกใช้เป็นที่อยู่อาศัยและเป็นแหล่ง อาหารโดยไม่ควรให้สูงเกิน 4 ม. และขนาดทรงพุ่ม น้อยกว่า 2 ม.	- มีเจ้าหน้าที่ดูแลการปรับแต่งต้นไม้ และควบคุมความ สูงไม่ให้เป็นแหล่งที่อยู่อาศัยหรือที่ทำรังของนก	- จากการสำรวจบางพื้นที่ยังคงมีต้นหญ้าขึ้น สูงอยู่	


**ตารางที่ 1.3-1 ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทำอาภาศยานตรัง
 ตามหนังสือเห็นชอบที่ วว 0804/14757 ลงวันที่ 18 ตุลาคม 2538 (ต่อ)**

มาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
- ดำเนินการจัดการไม่ให้มีพิษน้ำในแหล่งน้ำ ใน บริเวณใกล้เคียงพื้นที่โครงการ	- ทำอาภาศยานได้มีการขุดลอกวางระบายน้ำครั้ง ล่าสุดเมื่อเดือนมกราคม 2562 และดำเนินการตัด หญ้าบริเวณข้างทางวิ่งและวางระบายน้ำล่าสุดเมื่อ เดือนพฤษภาคม 2564 แต่จากการสำรวจยังพบว่าใน บางพื้นที่มีวัชพืชขึ้นบริเวณวางระบายน้ำ	- ให้ทำอาภาศยานดำเนินการกำจัดวัชพืชที่ ขึ้นบริเวณวางระบายน้ำ เพื่อไม่ให้เกิดการ กีดขวางทางน้ำ	
1) การใช้ที่ดิน			
- จัดตั้งคณะกรรมการจากหน่วยงาน ต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมการขนส่งทางอากาศ กรมโยธาธิการและผังเมือง สำนักงานจังหวัด เพื่อ ควบคุมการขยายตัวของเมือง และการก่อสร้าง อาคารและสิ่งปลูกสร้างให้สอดคล้องกับ ข้อกำหนดเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ	- ยังไม่ได้มีการจัดตั้งคณะกรรมการจากหน่วยงานต่าง ๆ ที่ เกี่ยวข้อง เช่น กรมการขนส่งทางอากาศ กรมโยธา ธิการและผังเมือง สำนักงานจังหวัด เพื่อควบคุมการ ขยายตัวของเมือง และการก่อสร้างอาคารและสิ่ง ปลูกสร้างให้สอดคล้องกับข้อกำหนดเขตปลอดภัยใน การเดินอากาศ - ผู้อำนวยการทำอาภาศยาน หรือตัวแทนร่วมประชุม กับหัวหน้าส่วนราชการจังหวัด และให้ความคิดเห็น ด้านการใช้ที่ดินโดยรอบทำอาภาศยานสม่ำเสมอ - หน่วยงานท้องถิ่นจะเข้ามาตรวจสอบกรณีที่จะ อนุญาตแบบก่อสร้างที่อยู่ในเขตความปลอดภัยใน การเดินอากาศ	- ไม่มี	-


**ตารางที่ 1.3-1 ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทำอาภาศยานตรัง
 ตามหนังสือเห็นชอบที่ วว 0804/14757 ลงวันที่ 18 ตุลาคม 2538 (ต่อ)**

มาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
	- หากผู้ที่จะทำการก่อสร้างสิ่งปลูกสร้างใดๆ ก็ตามใน เขตความปลอดภัยในการเดินอากาศต้องขออนุญาต จากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยก่อน และต้องได้รับอนุญาตถึงจะดำเนินการก่อสร้างได้		
- บริเวณโดยรอบในเขต NEF>30 สำหรับเครื่องบิน DASH-8 จำนวน 4 เที่ยวบิน และเครื่องบิน Boeing-737 จำนวน 4 เที่ยวบิน จะต้องประสาน กับกรมโยธาธิการ และผังเมือง สำนักงานจังหวัด เพื่อป้องกันการขยายตัวของชุมชน รวมทั้งไม่ควร อนุญาตให้สร้างโรงเรียน โรงพยาบาลและศาสนา สถานในบริเวณดังกล่าว คือ หัวท้ายทางวิ่งระยะ 1,200 ม. ด้านข้างทางวิ่ง 340 ม.	- ประสานกับกรมโยธาธิการ และผังเมือง สำนักงาน จังหวัด เพื่อป้องกันการขยายตัวของชุมชน รวมทั้งไม่ ควรอนุญาตให้สร้างโรงเรียน โรงพยาบาลและศาสนา สถานในบริเวณดังกล่าว คือ หัวท้ายทางวิ่งระยะ 1,200 ม. ด้านข้างทางวิ่ง 340 ม.	- ไม่มี	-
- การจัดซื้อที่ดินหรือเวนคืนที่ดินควรเผื่อพื้นที่ที่จะ ใช้เป็นแนวกันชนรอบสนามบินโดยยึดถือตาม ขอบเขต NEF-30 สำหรับเครื่องบิน DASH-8 จำนวน 4 เที่ยวบิน/วัน และเครื่องบิน Boeing- 737 จำนวน 4 เที่ยวบิน/วัน ในเวลากลางวัน	- จัดซื้อที่ดินหรือเวนคืนที่ดินควรเผื่อพื้นที่ที่จะใช้เป็น แนวกันชนรอบสนามบิน - ในการดำเนินการปรับปรุงทำอาภาศยาน กรมทำ อาภาศยานได้มีการออกแบบและดำเนินการของ เวนคืนที่ดิน ของให้พื้นที่ ขึ้นอยู่กับว่าสิทธิ์ในที่ดิน โดยการดำเนินการดังกล่าวได้เผื่อพื้นที่ที่จะใช้เป็น แนวกันชนรอบสนามบินโดยยึดถือตามขอบเขต	- ไม่มี	-

**ตารางที่ 1.3-1 ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทำอาภาศยานตรัง
 ตามหนังสือเห็นชอบที่ วว 0804/14757 ลงวันที่ 18 ตุลาคม 2538 (ต่อ)**

มาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
	NEF-30 ตามที่ได้คาดการณ์จำนวนเที่ยวบิน 20 ปี ข้างหน้า		
2) การกำจัดขยะ			
- ดำเนินการกำจัดขยะที่เกิดขึ้น 20 กิโลกรัม/วัน โดยกำหนดให้มีรถบริการเก็บขนขยะของเทศบาล หรือองค์การบริหารส่วนจังหวัด	- มีเจ้าหน้าที่รวบรวมขยะใส่ถุงดำ เพื่อนำไปรวมที่ อาคารที่พักขยะเพื่อรอให้รถของเทศบาลมารับไป กำจัด	- ไม่มี	-
- จัดให้มีภาชนะที่มีฝาปิดมิดชิด จำนวน อย่างน้อย 20 ใบ ขนาด 50-100 ลิตร ในโครงการ	- มีภาชนะรองรับขยะพร้อมฝาปิดมิดชิดวางไว้ตามจุด ต่างๆ เช่น ภายในอาคารที่พักผู้โดยสารบริเวณลาน จอดรถยนต์ และบริเวณบ้านพักเจ้าหน้าที่	- ไม่มี	 ถังขยะบริเวณด้านหน้าอาคารที่พักผู้โดยสาร
- จัดสร้างโรงพักขยะขนาดกว้าง 2 ม. ยาว 2 ม. สูง 2.5 ม. ผนังก่ออิฐทึบทุกด้านมีประตูเปิด-ปิด ด้านข้าง กว้าง 0.8 ม. สูง 1.8 ม.	- มีแผนจัดขยายโรงพักขยะเพื่อรองรับขยะที่เกิดขึ้นใน แต่ละวัน	- ไม่มี	

**ตารางที่ 1.3-1 ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทำอาภาศยานตรัง
 ตามหนังสือเห็นชอบที่ วว 0804/14757 ลงวันที่ 18 ตุลาคม 2538 (ต่อ)**

มาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
3) เศรษฐกิจ-สังคม			
- กำหนดให้พิจารณาคนในพื้นที่ใกล้เคียงโครงการ หรือภายในจังหวัดตรัง ที่มีความรู้ความสามารถ ได้รับการบรรจุเข้าทำงานเป็นพนักงานของทำ อาภาศยานตรังก่อนเป็นลำดับแรก	- ทุกครั้งที่มีการเปิดรับสมัครงานมีการประกาศรับ สมัครสำหรับผู้ที่อยู่บริเวณใกล้เคียงพื้นที่ สนามบินเป็นอันดับแรก	- ไม่มี	 <p>จุดประชาสัมพันธ์ภายในอาคารที่พัสดุโดยสาร</p>
4) สาธารณสุข			
- จัดให้มีอุปกรณ์ในการดับเพลิงอย่างเพียงพอ	- มีการติดตั้งถังดับเพลิงเพิ่มเติม ทั่วทั้งพื้นที่โครงการ เพิ่มสะดวกในการใช้งาน	- ไม่มี	
- จัดให้มีการฝึกซ้อมปฏิบัติตามแผนในการช่วยเหลือ ในกรณีเกิดอุบัติเหตุของอาภาศยาน	- ทำอาภาศยานได้มีการดำเนินการการฝึกซ้อมย่อยบน โต๊ะทุกๆ 6 เดือน การฝึกซ้อมทั้งรูปแบบ ทุกๆ 1 ปี และดำเนินการการฝึกซ้อมเต็มรูปแบบ (Full-scale- Exercises) ครั้งล่าสุด เมื่อเดือนสิงหาคม 2561	- ไม่มี	-
- ตรวจสอบดูแลสภาพทางวิ่ง ทางขับ ลานจอด เครื่องบิน ให้อยู่ในสภาพที่ดีอยู่เสมอ	- มีการตรวจสอบดูแลสภาพทางวิ่ง ทางขับ ลานจอด เครื่องบิน ให้อยู่ในสภาพที่ดีอยู่เสมอ	- ไม่มี	

**ตารางที่ 1.3-1 ผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทำอาภาศยานตรัง
 ตามหนังสือเห็นชอบที่ วว 0804/14757 ลงวันที่ 18 ตุลาคม 2538 (ต่อ)**

มาตรการ	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
- จัดอุปกรณ์ป้องกันเสียงให้กับพนักงานที่เข้าไปทำงานบริเวณลานบิน - (Air Site)	- พนักงานมีการสวมใส่อุปกรณ์กันเสียงขณะปฏิบัติงานบริเวณลานบิน	- ไม่มี	-
- ตรวจสอบสมรรถภาพการได้ยิน สายตา ความจุของปอด และสุขภาพทั่วไปของพนักงาน และเจ้าหน้าที่อย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง	- มีการตรวจสอบสุขภาพของเจ้าหน้าที่เป็นไปตามเงื่อนไขการจ้างงานของกรมทำอาภาศยาน	- ไม่มี	-

ตารางที่ 1.3-2 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการทั่วไป
ตามหนังสือเลขที่ ทส 1010.4/6118 ลงวันที่ 7 พฤษภาคม 2563

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
1. มาตรการและแผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อมที่ กรมทำอาภาศยานต้องปฏิบัติ			
- กรมทำอาภาศยานจะต้องปฏิบัติตาม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่ เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายทำอาภาศยานตรังของกรมทำ อาภาศยาน ตั้งอยู่ที่ ตำบลโคกหล่อ อำเภอเมืองตรัง จังหวัดตรัง และที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ กำหนด เพิ่มเติม โดยนำไปกำหนดเป็นเงื่อนไขในสัญญาจ้างผู้รับ จ้างออกแบบก่อสร้าง และ/หรือผู้ดำเนินการก่อสร้าง และผู้บริหารจัดการโครงการหรือบำรุงรักษาโครงการ	- กรมทำอาภาศยานได้ปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตาม ตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการในการ ดำเนินการโครงการฯ ตามที่ได้เสนอไว้ในรายงาน การวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการ ก่อสร้างทำอาภาศยานตรัง และนำมาตรการที่ คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ กำหนดเพิ่มเติมไป กำหนดเป็นเงื่อนไขในสัญญาจ้างผู้รับจ้างออกแบบ ก่อสร้าง และ/หรือผู้ดำเนินการก่อสร้างและบริหาร จัดการโครงการ	- ไม่มี	
- กรมทำอาภาศยาน จะต้องควบคุมดูแลและ กำกับให้ผู้รับจ้างออกแบบ และ/หรือผู้ดำเนินการ ก่อสร้าง และผู้บริหารจัดการโครงการหรือบำรุงรักษา โครงการ ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้ในรายงานการ ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายทำ อาภาศยานตรังของกรมทำอาภาศยาน ตั้งอยู่ที่ ตำบล โคกหล่อ อำเภอเมืองตรัง จังหวัดตรัง	- ปัจจุบันทำอาภาศยานดำเนินการก่อสร้างจนแล้ว เสร็จ และในการดำเนินการก่อสร้างมีการปฏิบัติ ตามมาตรการป้องกันและลดผลกระทบ สิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อม ตามที่ได้เสนอไว้ในรายงานการ วิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	- ไม่มี	

ตารางที่ 1.3-2 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการทั่วไป
ตามหนังสือเลขที่ ทส 1010.4/6118 ลงวันที่ 7 พฤษภาคม 2563 (ต่อ)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
- กรมทำอาภาศยาน จะต้องจัดทาคู่มือที่ 3 (Thrid Party) เป็นผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบตาม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่ เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายทำอาภาศยานตรังของกรมทำ อาภาศยาน ตั้งอยู่ที่ ตำบลโคกล้อ อำเภอมืองตรัง จังหวัดตรัง โดยตั้งงบประมาณรวมอยู่ในค่าใช้จ่ายของ โครงการภายใต้การกำกับดูแลของกรมทำอาภาศยาน และแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับการติดตามตรวจสอบ และการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม (ซึ่ง ประกอบด้วย กรมทำอาภาศยาน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยสำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและ สิ่งแวดล้อมจังหวัดตรัง สำนักงานสิ่งแวดล้อมภาคที่ 15 (ภูเก็ต) ผู้แทนจังหวัดตรัง องค์การบริหารส่วนท้องถิ่น องค์การพัฒนาเอกชนและผู้ทรงคุณวุฒิ เป็นต้น) เพื่อกำกับ ดูแลการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการ ด้านสิ่งแวดล้อมทั้งโครงการ	- ในปี 2564 กรมทำอาภาศยาน ว่าจ้างบริษัท อิน โนเวชั่น คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นที่ปรึกษาในการ ติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ จัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการ ติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อ เสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผน ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ตามสัญญา เลขที่ 88/2564 ลงวันที่ 5 เมษายน 2564 - การดำเนินการติดตามตรวจสอบและปฏิบัติตาม มาตรการด้านสิ่งแวดล้อมอยู่ภายใต้การกำกับดูแล ของสำนักพัฒนาทำอาภาศยานของกรมทำอาภา ศยาน มีการแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับการติดตาม ตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้าน สิ่งแวดล้อม โดยเป็นผู้แทนเจ้าหน้าที่จากสำนัก พัฒนาทำอาภาศยานของกรมทำอาภาศยาน เพื่อ กำกับดูแลการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติ ตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมทั้งโครงการ	- ไม่มี	
- กรมทำอาภาศยาน จะต้องจัดทำรายงานผล การปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการ ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยาย	- กรมทำอาภาศยาน ได้จัดทำรายงานผลการปฏิบัติ ตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบ		

ตารางที่ 1.3-2 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการทั่วไป
ตามหนังสือเลขที่ ทส 1010.4/6118 ลงวันที่ 7 พฤษภาคม 2563 (ต่อ)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
ทำอาภาศยานตรังของกรมทำอาภาศยาน ตั้งอยู่ที่ ตำบล โคกหล่อ อำเภอเมืองตรัง จังหวัดตรัง และเสนอต่อ หน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติ หรือ อนุญาต ถ้าไม่มีหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการ พิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาตให้เสนอต่อสำนักงาน นโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบทุก 6 เดือน ทั้งในระยะ ก่อสร้างและระยะดำเนินการ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และนำเสนอต่อสำนักงาน นโยบายและแผนทรัพยากร ธรรมชาติ และ สิ่งแวดล้อม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบ		

ตารางที่ 1.3-2 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการทั่วไป
ตามหนังสือเลขที่ ทส 1010.4/6118 ลงวันที่ 7 พฤษภาคม 2563 (ต่อ)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
2. ในกรณีที่กรมทำอาภาศยานมีความจำเป็นต้อง เปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการ ป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือ มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้แตกต่างไปจากที่ได้เสนอไว้ในรายงานการ ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุง ขยายทำอาภาศยานตรังของกรมทำอาภาศยาน ตั้งอยู่ที่ ตำบลโคกหล่อ อำเภอเมืองตรัง จังหวัดตรัง ที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้ให้ความเห็น ไว้แล้วให้เป็นหน้าที่ของหน่วยงานที่มีอำนาจในการ พิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของ โครงการ แล้วแต่กรณี ให้ดำเนินโครงการตาม กฎหมาย เป็นผู้พิจารณา ดำเนินการดังนี้			
- หากหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการ พิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของ โครงการ แล้วแต่กรณี เห็นว่า การแก้ไขเปลี่ยนแปลง รายละเอียดโครงการฯ ไม่กระทบต่อสาระสำคัญของการ ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ผ่านการพิจารณาให้ ความเห็นหรือเห็นชอบจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติแล้ว ให้ หน่วยงานที่มีอำนาจอนุมัติหรืออนุญาต หรือหน่วยงาน เจ้าของโครงการแล้วแต่กรณี รับผิดชอบการปรับปรุง	- หากมีการดำเนินการเปลี่ยนแปลงรายละเอียด โครงการ หรือมาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมาตรการติดตาม ตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้แตกต่างไป จากที่ได้เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบ สิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายทำอาภาศยาน ตรังของกรมทำอาภาศยาน ตั้งอยู่ที่ ตำบลโคกหล่อ อำเภอเมืองตรัง จังหวัดตรัง กรมทำอาภาศยานจะ ปฏิบัติตามที่มาตรการกำหนด	- ไม่มี	

ตารางที่ 1.3-2 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการทั่วไป
ตามหนังสือเลขที่ ทส 1010.4/6118 ลงวันที่ 7 พฤษภาคม 2563 (ต่อ)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
แก้ไขเปลี่ยนแปลงดังกล่าวให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ และเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในกฎหมายนั้นๆ ต่อไป พร้อมกับให้จัดทำสำเนาการปรับปรุงแก้ไขมาตรการฯ ที่รับจดแจ้งไว้ส่งให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากร ธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อทราบ			
- หากหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี เห็นว่า การแก้ไขเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ กระทบต่อสาระสำคัญของการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้ดำเนินการ ดังนี้	กรมทำอาภาศยานยินดีปฏิบัติตามมาตรการกำหนด	ไม่มี	
<ul style="list-style-type: none"> กรณีโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการของหน่วยงานของรัฐ ที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้ให้ความต่อรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีแล้ว และการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดของโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการของหน่วยงานของรัฐ ที่ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมนั้น ต้องเสนอให้คณะรัฐมนตรีเพื่อประกอบการพิจารณาตามระเบียบปฏิบัติของทางราชการดังนี้ ให้หน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของ 	- กรมทำอาภาศยานยินดีปฏิบัติตามมาตรการกำหนด	- ไม่มี	

ตารางที่ 1.3-2 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการทั่วไป
ตามหนังสือเลขที่ ทส 1010.4/6118 ลงวันที่ 7 พฤษภาคม 2563 (ต่อ)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
โครงการ แล้วแต่กรณี จัดส่งรายงานการปรับปรุงแก้ไข รายละเอียดโครงการ หรือมาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อมหรือมาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้สำนักงานนโยบายและแผน ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อเสนอให้ คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ คณะที่เกี่ยวข้องพิจารณา ให้ความเห็นประกอบก่อนการเปลี่ยนแปลงหรือปรับปรุง มาตรการดังกล่าว และนำเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อม แห่งชาติพิจารณาต่อไปด้วย ทั้งนี้ หากเป็นโครงการที่เข้า ข่ายต้องเสนอคณะรัฐมนตรีตามระเบียบปฏิบัติของทาง ราชการ ขอให้ให้นำความเห็นชอบของคณะกรรมการ สิ่งแวดล้อมแห่งชาติเสนอคณะรัฐมนตรี เพื่อประกอบ พิจารณาต่อไป และเมื่อโครงการหรือกิจการมีการ เปลี่ยนแปลงรายละเอียด หรือปรับปรุงแก้ไขมาตรการ ป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการ ติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่ คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ และคณะกรรมการ สิ่งแวดล้อมแห่งชาติ หรือคณะรัฐมนตรีให้ความเห็น ประกอบแล้ว หน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณา อนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี ต้องแจ้งผลการแก้ไขเปลี่ยนแปลงดังกล่าว			

ตารางที่ 1.3-2 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการทั่วไป
 ตามหนังสือเลขที่ ทส 1010.4/6118 ลงวันที่ 7 พฤษภาคม 2563 (ต่อ)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมทราบด้วย			
<ul style="list-style-type: none"> กรณีโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการของหน่วยงานของรัฐ ที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้ให้ความเห็นต่อรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีแล้ว และการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดของโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการของหน่วยงานของรัฐ ที่ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมนั้น ไม่ต้องเสนอให้คณะรัฐมนตรีเพื่อประกอบการพิจารณาตามระเบียบของทางราชการดังนี้ ให้หน่วยงานที่มีอำนาจอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี จัดส่งรายงานการปรับปรุงแก้ไขรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อเสนอให้คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ คณะที่เกี่ยวข้องพิจารณาให้ความเห็นชอบประกอบก่อนการเปลี่ยนแปลงหรือปรับปรุงมาตรการดังกล่าว และนำเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเพื่อทราบต่อไปด้วย และเมื่อโครงการหรือกิจการมีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียด หรือ 	<ul style="list-style-type: none"> กรมทำอาภาศยานยินดีปฏิบัติตามมาตรการกำหนด 	<ul style="list-style-type: none"> - ไม่มี 	

ตารางที่ 1.3-2 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการทั่วไป
ตามหนังสือเลขที่ ทส 1010.4/6118 ลงวันที่ 7 พฤษภาคม 2563 (ต่อ)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
ปรับปรุงแก้ไขมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติให้ความเห็นประกอบแล้ว หากหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการแล้วแต่กรณี ต้องแจ้งผลการแก้ไขเปลี่ยนแปลงดังกล่าวให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมทราบด้วย			
<ul style="list-style-type: none"> ในการก่อสร้างและดำเนินโครงการ หากพบว่าโครงการทำให้มีผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมีข้อร้องเรียนใดๆ กรมท่าอากาศยาน ต้องดำเนินการป้องกันและแก้ไขโดยเร่งด่วน และแจ้งสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบ เพื่อจะได้ร่วมกันพิจารณาแนวทางและข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหาต่อไป 	<ul style="list-style-type: none"> ปัจจุบันท่าอากาศยานยังไม่ได้รับข้อร้องเรียนที่เกิดขึ้นจากการก่อสร้างของท่าอากาศยาน 	<ul style="list-style-type: none"> - ไม่มี 	
<ul style="list-style-type: none"> กรมท่าอากาศยานต้องจัดตั้งหน่วยประชาสัมพันธ์โครงการให้แล้วเสร็จก่อนก่อสร้าง เพื่อประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนในพื้นที่และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมทางหลวงชนบท การรถไฟแห่งประเทศไทย สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดตรังองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ชุมชนหัวสนามบิน 26 หมู่ 12 	<ul style="list-style-type: none"> ท่าอากาศยานดำเนินการประชาสัมพันธ์วิธีการก่อสร้างและแผนการดำเนินงานโครงการผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้น โดยผ่านผู้นำชุมชนและองค์กรปกครองท้องถิ่น รวมทั้งเปิดโอกาสให้มีส่วนร่วมในการสังเกตการณ์และตรวจสอบ 	<ul style="list-style-type: none"> - 	

ตารางที่ 1.3-2 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการทั่วไป
 ตามหนังสือเลขที่ ทส 1010.4/6118 ลงวันที่ 7 พฤษภาคม 2563 (ต่อ)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
ตำบลโคกหล่อ โรงเรียนวิเชียรมาตุ องค์กรพัฒนาเอกชน เป็นต้น จะได้รับทราบวิธีการก่อสร้างและแผนการ ดำเนินงานโครงการ ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้น รวมทั้งมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตลอดจนเปิดโอกาสให้มีส่วนร่วมในการสังเกตการณ์และ ตรวจสอบขั้นตอนการดำเนินการ เพื่อความเข้าใจอันดีต่อ กันและป้องกันเรื่องร้องเรียน	ขั้นตอนการดำเนินการได้ หากหน่วยงานใดมี ความประสงค์		


ตารางที่ 1.3-3 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้าง
ตามหนังสือเห็นชอบเลขที่ ทส 1010.4/6118 ลงวันที่ 7 พฤษภาคม 2563

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
1. สภาพภูมิประเทศ - การปรับพื้นที่แต่ละช่วงเวลาต้องจำกัดขนาดของการเปิดพื้นที่เท่าที่จำเป็นเท่านั้น โดยใช้วัสดุที่อยู่ในพื้นที่โครงการเป็นหลัก	- ทำอาภาศยานมีการกำชับกับผู้รับเหมาให้จำกัดในการเปิดพื้นที่ก่อสร้าง และใช้วัสดุที่อยู่ในพื้นที่โครงการเป็นหลัก ในกรณีที่สามารถนำมาใช้งานได้	- ไม่มี	-
- ในช่วงระหว่างการปรับถมพื้นที่ต้องมีการจัดทำบ่อดักตะกอนที่เกิดจากการปรับถมพื้นที่เพื่อป้องกันไม่ให้ตะกอนดินไหลลงสู่แหล่งน้ำธรรมชาติและป้องกันน้ำท่วม	- บริษัทผู้รับเหมามีการสร้างบ่อดักตะกอนที่เกิดจากการปรับถมพื้นที่เพื่อป้องกันไม่ให้ตะกอนดินไหลลงสู่แหล่งน้ำธรรมชาติและป้องกันน้ำท่วม	- ไม่มี	-

**ตารางที่ 1.3-3 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้าง
 ตามหนังสือเห็นชอบเลขที่ ทส 1010.4/6118 ลงวันที่ 7 พฤษภาคม 2563 (ต่อ)**

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
2. ทรัพยากรดิน - ในการปรับถมพื้นที่ผู้รับเหมาก่อสร้าง จะต้องดำเนินการให้อยู่ภายใต้ข้อกำหนด และต้องมี การวางแผนงานให้ดีและเหมาะสม	- ในการปรับถมพื้นที่ผู้รับเหมาก่อสร้าง มีการ วางแผนงานเพื่อให้สอดคล้องกับลักษณะพื้นที่ และภายใต้ข้อกำหนดของกรมทำอาภาศยาน	- ไม่มี	-
3. ธรณีและการเกิดแผ่นดินไหว - การลดระดับความสูงเขื่อนขั้วควรหลีกเลี่ยง การดำเนินการในช่วงฤดูฝน (เดือนกันยายน- ธันวาคม)	- ปัจจุบันการดำเนินการก่อสร้างยังอยู่ในระยะ ก่อสร้างที่ 1 คือ การสร้างลานจอดอาภาศยาน ทางขับ ลานจอดรถยนต์ อาคารที่พักผู้โดยสาร และทางเข้า-ออก ทำอาภาศยานตำแหน่งใหม่ จึงยังไม่มี การลดความสูงของเขื่อนขั้ว ถ้าถึง ขั้นตอนการดำเนินการดังกล่าว กรมทำ อาภาศยาน ยินดีปฏิบัติตามมาตรการ และ กำหนดเป็นข้อกำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้าง ปฏิบัติตาม	- ไม่มี	-
- ให้มีนักธรณีเทคนิคดูแล Compaction ของทางวิ่ง เพื่อตรวจสอบดินเก่า ดินใหม่ และการ ทรุดตัวที่เกิดขึ้น	- การดำเนินการดังกล่าวอยู่ในการก่อสร้าง ระยะที่ 2 กรมทำอาภาศยานยินดีปฏิบัติตาม มาตรการดังกล่าว	- ไม่มี	-
- กำหนดมาตรการให้มีนักธรณีเทคนิคดูแล และแนะนำวิธีการขุดเจาะเนินเขื่อนขั้วเพื่อป้องกัน ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	- การดำเนินการดังกล่าวอยู่ในการก่อสร้าง ระยะที่ 2 กรมทำอาภาศยานยินดีปฏิบัติตาม มาตรการดังกล่าว	- ไม่มี	-

**ตารางที่ 1.3-3 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้าง
ตามหนังสือเห็นชอบเลขที่ ทส 1010.4/6118 ลงวันที่ 7 พฤษภาคม 2563 (ต่อ)**

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
4. อุทกวิทยาและคุณภาพน้ำผิวดิน			
- จัดทำวางระบายน้ำชั่วคราวตามแนวราง ระบายน้ำถาวรที่ได้ออกแบบ เพื่อช่วยในการระบายน้ำ ในช่วงปรับถมพื้นที่ และควบคุมให้น้ำระบายลงบ่อ หนองน้ำที่อยู่บริเวณหัวทางวิ่ง 26 เพื่อรองรับตะกอนที่ เกิดจากการปรับถมพื้นที่	- มีการวางระบายน้ำชั่วคราวตามแนวรางระบาย น้ำถาวรที่ได้ออกแบบ เพื่อช่วยในการระบาย น้ำในช่วงปรับถมพื้นที่ และควบคุมให้น้ำ ระบายลงบ่อหนองน้ำที่อยู่บริเวณหัวทางวิ่ง 26 เพื่อรองรับตะกอนที่เกิดจากการปรับถมพื้นที่	- ไม่มี	
- จัดสร้างวางระบายน้ำรูปตัวยู ภายในพื้นที่ อุโมงค์รถไฟ เพื่อช่วยในการระบายน้ำ	- การดำเนินการดังกล่าวอยู่ในการก่อสร้าง ระยะที่ 2 กรมทำอาภาศยานยินดีปฏิบัติตาม มาตรการดังกล่าว	- ไม่มี	-
- ผู้รับเหมาจะต้องจัดหาภาชนะที่มีฝาปิด มิดชิดเพื่อทำการรวบรวมน้ำมันเครื่องที่ถูกถ่ายออก หรือน้ำมันหล่อลื่นที่หมดสภาพการใช้งาน เพื่อนำไป กำจัดโดยบริษัทที่ได้รับอนุญาตจากกรมโรงงาน อุตสาหกรรมหรือหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง	- ได้นำมาตรการดังกล่าวไปเป็นข้อกำหนดให้ ผู้รับเหมาปฏิบัติตาม ปัจจุบันยังไม่มี น้ำมันเครื่องที่ถูกถ่ายออกหรือน้ำมันหล่อลื่น ที่หมดสภาพการใช้งาน	- ไม่มี	-
- รมัดระวางมิให้เศษดินร่วงลงสู่แหล่งน้ำ ภายในพื้นที่ ก่อสร้าง และกำหนดมาตรการ ดำเนินการก่อสร้างในช่วงเดือนกันยายน-ธันวาคม สำหรับถมดินเพื่อหลีกเลี่ยงการชะล้างของน้ำฝน	- ปัจจุบันการก่อสร้างระยะที่ 1 มีการ ดำเนินการปรับถมพื้นที่ไปแล้ว โดยผู้รับเหมา มีการสร้างบ่อกักตะกอน เพื่อป้องกันตะกอน ดินที่ถูกชะล้างด้วยน้ำฝนลงสู่แหล่งน้ำ	- ไม่มี	-


**ตารางที่ 1.3-3 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้าง
 ตามหนังสือเห็นชอบเลขที่ ทส 1010.4/6118 ลงวันที่ 7 พฤษภาคม 2563 (ต่อ)**

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
5. คุณภาพอากาศ - รถบรรทุกวัสดุก่อสร้างต้องมีวัสดุปิดคลุม กระบะบรรทุกให้มิดชิด และรักษาสภาพกระบะบรรทุกให้อยู่ในสภาพดีอยู่เสมอ	- รถบรรทุกที่ใช้ในการขนส่งวัสดุก่อสร้างต้องมีวัสดุปิดคลุมกระบะบรรทุกให้มิดชิด และรักษาสภาพกระบะบรรทุกให้อยู่ในสภาพดีอยู่เสมอ	- ไม่มี	-
- รถบรรทุกวัสดุก่อสร้างต้องขับรดด้วยความเร็วไม่เกินที่กฎหมายกำหนด ในช่วงผ่านชุมชน	- กำชับคนขับรถบรรทุกวัสดุก่อสร้างต้องขับรดด้วยความเร็วไม่เกินที่กฎหมายกำหนด ในช่วงผ่านชุมชน	- ไม่มี	-
- กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างล้างหรือทำความสะอาดล้อรถบรรทุกที่อยู่ภายในพื้นที่ก่อสร้างให้สะอาด ก่อนขึ้นสู่ทางหลวงหมายเลข 404 และทางหลวงชนบท ตง. 3005	- ผู้รับเหมาก่อสร้างมีการล้างล้อรถบรรทุกที่อยู่ในพื้นที่ก่อสร้างให้สะอาด ก่อนขึ้นสู่ทางหลวงหมายเลข 404	- ไม่มี	-
- จัดให้มีบ่อน้ำล้างล้อรถหรือติดตั้งตะแกรงบริเวณทางเข้า-ออกพื้นที่โครงการเพื่อกำจัดดินออกจากล้อรถบรรทุก	- ผู้รับเหมาก่อสร้างมีการล้างล้อรถบรรทุกที่อยู่ในพื้นที่ก่อสร้างให้สะอาด ก่อนขึ้นสู่ทางหลวงหมายเลข 404	- ไม่มี	-
- กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างเก็บกวาดและทำความสะอาดพื้นที่บริเวณก่อสร้างทุกวัน	- ผู้รับเหมาก่อสร้างมีการเก็บกวาดและทำความสะอาดพื้นที่บริเวณก่อสร้างทุกวัน	- ไม่มี	-
- เก็บกวาดเศษดิน ทราย ที่ตกบนพื้นทางหลวงหมายเลข 404 (ตรัง-ปะเหลียน) ทางด้านทิศตะวันออกของพื้นที่โครงการ เนื่องจากในการก่อสร้างระยะที่ 1 เส้นทางในการขนส่งวัสดุและ	- มีเจ้าหน้าที่เก็บกวาดเศษดิน ทราย ที่ตกบนพื้นทางหลวงหมายเลข 404 (ตรัง-ปะเหลียน) ทางด้านทิศตะวันออกของพื้นที่โครงการ เนื่องจากในการก่อสร้างระยะที่ 1 เส้นทางใน	- ไม่มี	-

**ตารางที่ 1.3-3 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้าง
 ตามหนังสือเห็นชอบเลขที่ ทส 1010.4/6118 ลงวันที่ 7 พฤษภาคม 2563 (ต่อ)**

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
อุปกรณ์จะใช้เส้นทางดังกล่าวในการขนส่ง โดยกำหนดให้เก็บกวาดเศษดิน หวาย ที่ตกหล่นประจำอย่างน้อยวันละ 2 รอบในช่วงเที่ยงและช่วงเย็นหลังเลิกงาน หรือหากพบเห็นว่ามีเศษดิน หวายร่วงหล่นอยู่ เพื่อเป็นการป้องกันการฟุ้งกระจายและเพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้ถนน	การขนส่งวัสดุและอุปกรณ์จะใช้เส้นทางดังกล่าวในการขนส่ง โดยกำหนดให้เก็บกวาดเศษดิน หวาย ที่ตกหล่นประจำอย่างน้อยวันละ 2 รอบในช่วงเที่ยงและช่วงเย็นหลังเลิกงาน หรือหากพบเห็นว่ามีเศษดิน หวายร่วงหล่นอยู่ เพื่อเป็นการป้องกันการฟุ้งกระจายและเพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้ถนน		
6. เสียง - กำหนดความเร็วรถบรรทุกที่วิ่งภายในพื้นที่ก่อสร้างไม่เกิน 30 กม./ชม. และขับรถตามความเร็วที่กฎหมายกำหนดเมื่ออยู่บนถนนสาธารณะ	- กำชับให้คนขับรถบรรทุกขับด้วยความเร็วความเร็วไม่เกิน 30 กม./ชม ภายในพื้นที่ก่อสร้าง. และขับรถตามความเร็วที่กฎหมายกำหนดเมื่ออยู่บนถนนสาธารณะ	- ไม่มี	-
- จัดวางผังเครื่องยนต์/อุปกรณ์ ที่มีเสียงให้ห่างจากแหล่งรับผลกระทบด้านเสียง เช่น บ้านเรือนราษฎรที่อยู่ใกล้กับพื้นที่ก่อสร้าง	- มีการจัดวางผังเครื่องยนต์/อุปกรณ์ ที่มีเสียงให้ห่างจาก ให้ห่างจากบ้านเรือนประชาชน	- ไม่มี	-
- ห้ามพนักงานขับรถบรรทุก หรือยานพาหนะใช้สัญญาณเสียงโดยไม่จำเป็น	- กำชับพนักงานขับรถบรรทุกหรือยานพาหนะใช้สัญญาณเสียงโดยไม่จำเป็น	- ไม่มี	-
- รถขนส่งวัสดุ ก่อสร้างจะต้องบรรทุกน้ำหนักไม่เกินตามที่กฎหมายกำหนด เพราะถ้าบรรทุกน้ำหนักเกินจะส่งผลให้เครื่องยนต์ทำงานหนักและทำให้เกิดเสียงดังมาก	- กำชับให้ผู้รับเหมาปฏิบัติตามที่กฎหมายกำหนด	- ไม่มี	-

**ตารางที่ 1.3-3 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้าง
 ตามหนังสือเห็นชอบเลขที่ ทส 1010.4/6118 ลงวันที่ 7 พฤษภาคม 2563 (ต่อ)**

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
- ในการก่อสร้างทางเข้า-ออก ทำอาภาศยานตรังตำแหน่งใหม่ควรก่อสร้างในช่วงปิดเทอม (เดือนมีนาคม-พฤษภาคมและเดือนตุลาคม)	- ปัจจุบันได้มีการก่อสร้างทางเข้า-ออก ทำอาภาศยานตำแหน่งใหม่ เพื่อใช้เป็นทางเข้าออกพื้นที่ก่อสร้าง	- ไม่มี	-
- การตรวจวัดเสียงจากอาภาศยานให้ดำเนินการตรวจวัดตามคู่มือการตรวจวัดระดับเสียงอาภาศยานในพื้นที่ชุมชนของกรมควบคุมมลพิษใช้เป็นแนวทางในการตรวจวัด	- บริษัทตรวจวัดเสียงได้ดำเนินการตรวจวัดเสียงจากอาภาศยานตามคู่มือการตรวจวัดระดับเสียงอาภาศยานในพื้นที่ชุมชนของกรมควบคุมมลพิษใช้เป็นแนวทางในการตรวจวัด	- ไม่มี	-
- การตอก/กระแทก พื้นที่ก่อสร้างในบริเวณจุดที่อยู่ใกล้กับบ้านเรือนราษฎร อาคารที่พักผู้โดยสาร กำหนดเวลาให้ดำเนินงานในช่วงเวลา 08.00-17.00 น. และช่วงระหว่างเวลา 22.00-06.00 น. จะต้องไม่ดำเนินกิจกรรมใดๆ ในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างโครงการที่จะทำให้เกิดเสียงดังรบกวนต่อผู้ที่อยู่อาศัยใกล้เคียง	- การก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารปัจจุบันอยู่ในขั้นตอนการขึ้นโครงสร้าง ซึ่งไม่มีการตอกหรือกระแทกแล้ว และการดำเนินงานก่อสร้างของทำอาภาศยานดำเนินการก่อสร้างในช่วงเวลา 08.00-17.00 น.	- ไม่มี	 <p>ขึ้นโครงสร้างอาคาร</p>
7. ความสั่นสะเทือนและแรงอัดอากาศ - กิจกรรมการก่อสร้างที่ก่อให้เกิดเสียงและความสั่นสะเทือน เมื่อดำเนินการอยู่ใกล้กับอาคารที่พักผู้โดยสารหรือที่อยู่อาศัย จะต้องจัดช่วงการทำงานมิให้เกิดขึ้นพร้อมกัน	- การก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารปัจจุบันอยู่ในขั้นตอนการขึ้นโครงสร้าง ซึ่งไม่มีการตอกหรือกระแทกแล้ว และการดำเนินงานก่อสร้างของทำอาภาศยานดำเนินการก่อสร้างในช่วงเวลา 08.00-17.00 น.	- ไม่มี	-

**ตารางที่ 1.3-3 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้าง
 ตามหนังสือเห็นชอบเลขที่ ทส 1010.4/6118 ลงวันที่ 7 พฤษภาคม 2563 (ต่อ)**

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
8. ทรัพยากรป่าไม้ - ระหว่างการตัดฟันต้นไม้/แผ้วถาง และนำไม้ออกจากพื้นที่ก่อสร้าง รวมทั้งการขุดปรับถม ปรับเกลี่ย และบดอัดดินให้มีพื้นที่ก่อสร้างส่วนขยาย หากพบสัตว์ป่า ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องช่วยเหลือหรือนำไปปล่อยในพื้นที่ที่ห่างออกไปจากพื้นที่ก่อสร้างโครงการ	- การดำเนินงานที่ผ่านมาพบสัตว์ป่าจำพวก งู นก หนู ซึ่งเป็นสัตว์ประเภทที่เคลื่อนตัวได้ไว เมื่อรู้สึกถึงความไม่ปลอดภัย	- ไม่มี	-
9. ทรัพยากรสัตว์ป่า - ห้ามล่าสัตว์ป่าทุกชนิดรวมทั้งไข่ และตัวอ่อนของสัตว์ป่า บริเวณพื้นที่โครงการและใกล้เคียง	- กำชับคนงานก่อสร้างห้ามล่าสัตว์ป่าทุกชนิดรวมทั้งไข่ และตัวอ่อนของสัตว์ป่า บริเวณพื้นที่โครงการและใกล้เคียง	- ไม่มี	-
- ระหว่างการก่อสร้างหากพบสัตว์ป่า ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องช่วยเหลือหรือนำไปปล่อยในพื้นที่ที่ห่างออกไปจากพื้นที่ก่อสร้างโครงการให้ช่วยเหลือแล้วนำไปปล่อย และต้องไม่ทำร้ายสัตว์ป่าด้วย	- การดำเนินงานที่ผ่านมาพบสัตว์ป่าจำพวก งู นก หนู ซึ่งเป็นสัตว์ประเภทที่เคลื่อนตัวได้ไว เมื่อรู้สึกถึงความไม่ปลอดภัย	- ไม่มี	-
- หากพบเห็นสัตว์บาดเจ็บจากเครื่องจักรกล ให้ดำเนินการช่วยเหลือและนำส่งเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องต่อไป	- การดำเนินงานที่ผ่านมาพบสัตว์ป่าจำพวก งู นก หนู ซึ่งเป็นสัตว์ประเภทที่เคลื่อนตัวได้ไว เมื่อรู้สึกถึงความไม่ปลอดภัย	- ไม่มี	-
- หากพบสัตว์ป่าที่ใกล้สูญพันธุ์และสัตว์ป่าที่มีแนวโน้มใกล้จะสูญพันธุ์นั้น ทำอาภาศยานตรังจะต้องขอความร่วมมือกับสำนักบริหารพื้นที่อนุรักษ์ที่ 5 (นครศรีธรรมราช) เพื่อจัดส่งผู้ชำนาญการทางด้าน	- จากการปรับพื้นที่ที่ผ่านมาไม่พบว่ามีสัตว์ป่าใกล้สูญพันธุ์และสัตว์ป่าที่มีแนวโน้มใกล้จะสูญพันธุ์	- ไม่มี	-

**ตารางที่ 1.3-3 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้าง
 ตามหนังสือเห็นชอบเลขที่ ทส 1010.4/6118 ลงวันที่ 7 พฤษภาคม 2563 (ต่อ)**

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
สัตว์ป่ามาให้คำแนะนำในการดำเนินการ โดยกรมทำ อาภาศยานจะเป็นผู้รับผิดชอบด้านงบประมาณ ทั้งหมด			
10. ทรัพยากรชีวภาพทางน้ำ - จัดสร้างห้องน้ำ-ห้องส้วมสำหรับคนงาน พร้อมติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียตามหลักสุขาภิบาล โดยมีความสามารถรองรับปริมาณน้ำเสียที่เกิดขึ้น อย่างเพียงพอ เพื่อบำบัดน้ำเสีย	- บริเวณที่พักคนงานภายนอกพื้นที่ทำอาภาศ ยานได้จัดให้มีห้องน้ำ-ห้องส้วมสำหรับคนงาน พร้อมติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียตามหลัก สุขาภิบาล	- ไม่มี	=
- ภายหลังการก่อสร้างแล้วเสร็จให้รื้อถอน อุปกรณ์จากห้องน้ำห้องส้วม และใช้สาร โซเดียมไฮโปคลอไรต์ 5% (สารคลอโรกซ์หรือไฮ เตอร์) เพื่อฆ่าเชื้อโรคก่อนจากนั้นจึงทำการปรับ สภาพความเป็นกรดของพื้นดินโดยใช้ปูนขาว	- กรมทำอาภาศยานได้กำหนดเป็นข้อกำหนด ในผู้รับเหมาดำเนินการหลังจากการก่อสร้าง แล้วเสร็จ	- ไม่มี	-
11. การใช้ประโยชน์ที่ดิน - จัดให้มีการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนที่ ได้รับผลกระทบโดยตรง และบริเวณโดยรอบพื้นที่ โครงการทราบล่วงหน้าก่อนมีการก่อสร้างโครงการ เพื่อให้รับทราบถึงรายละเอียดและแผนการก่อสร้าง โครงการ	- ทำอาภาศยานยังได้มีการดำเนินการ ประชาสัมพันธ์ข้อมูลดังกล่าว	- ไม่มี	-
- ให้จัดตั้งหน่วยงานประชาสัมพันธ์เพื่อรับ เรื่องร้องเรียนต่างๆ ที่อาจเกิดจากการก่อสร้างของ	- ทำอาภาศยานได้จัดตั้งพื้นที่รับเรื่องราว ร้องเรียนบริเวณประชาสัมพันธ์ภายในพื้นที่	- ไม่มี	-

**ตารางที่ 1.3-3 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้าง
 ตามหนังสือเห็นชอบเลขที่ ทส 1010.4/6118 ลงวันที่ 7 พฤษภาคม 2563 (ต่อ)**

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
โครงการ เพื่อเปิดโอกาสให้ประชาชนที่อยู่โดยรอบ พื้นที่ก่อสร้างแสดงข้อคิดเห็น ข้อร้องเรียน ข้อวิตก กังวลต่างๆ	อาคารที่พักผู้โดยสาร เปิดรับเรื่องราว ร้องเรียนผ่านทางโทรศัพท์ และผู้นำชุมชน		
- กรมทำอาภาศยานจะต้อง แต่งตั้งวิศวกร ควบคุมการทำงานของผู้รับเหมา ก่อสร้างเพื่อดูแล ให้กิจกรรมการก่อสร้างเกิดการรบกวนต่อผู้ใช้ ประโยชน์ที่ดินเดิม	- กรมทำอาภาศยานได้มีการแต่งตั้งวิศวกร ควบคุมการทำงานของผู้รับเหมา ก่อสร้างเพื่อ ดูแลให้กิจกรรมการก่อสร้างเกิดการรบกวน ต่อผู้ใช้ประโยชน์ที่ดินเดิม	- ไม่มี	-
- กำชับให้ผู้รับเหมาก่อสร้างดูแลคนงาน ก่อสร้างมิให้ทะเลาะวิวาทหรือสร้างเหตุเดือดร้อนรำ คาญให้กับชุมชนที่อยู่ข้างเคียง	- กรมทำอาภาศยานได้มีการขอความร่วมมือ และให้ทำอาภาศยานคอยประสานงาน ผู้รับเหมาให้กำชับให้ผู้รับเหมาก่อสร้างดูแล คนงานก่อสร้างมิให้ทะเลาะวิวาทหรือสร้าง เหตุเดือดร้อนรำคาญให้กับชุมชนที่อยู่ ข้างเคียง	- ไม่มี	-
12. การคมนาคมขนส่ง - กำหนดให้มีเส้นทางเบี่ยงของถนนทาง หลวงชนบท ตง. 3005 ขนานกับแนวเขตสนามบิน ทางทิศเหนือเพื่อไปทางฝั่งทิศใต้	- การดำเนินการดังกล่าวอยู่ในการก่อสร้าง ระยะที่ 2 กรมทำอาภาศยานยินดีปฏิบัติตาม มาตรการดังกล่าว	- ไม่มี	-
- ต้องมีการติดป้ายสัญญาณเตือนภัยและ บอกเส้นทางเบี่ยงของโครงการ	- การดำเนินการดังกล่าวอยู่ในการก่อสร้าง ระยะที่ 2 กรมทำอาภาศยานยินดีปฏิบัติตาม มาตรการดังกล่าว	- ไม่มี	-

**ตารางที่ 1.3-3 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้าง
 ตามหนังสือเห็นชอบเลขที่ ทส 1010.4/6118 ลงวันที่ 7 พฤษภาคม 2563 (ต่อ)**

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
- กวดขันให้ผู้ขับขีปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด	- กำชับให้พนักงานขับรถบรรทุก รถขนส่งวัสดุปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด	- ไม่มี	-
- ติดตั้งป้ายเตือนและป้ายบังคับการจราจรบริเวณจุดตัดของถนนและบริเวณที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ พร้อมจัดเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกจราจรในช่วงที่มีการขนส่งดินและวัสดุอุปกรณ์ในการก่อสร้าง	- กรมทำอาภาศยาน/ทำอาภาศยานตรังควบคุมดูแลให้ทางผู้รับเหมาดำเนินการติดป้ายระวางมีรถบรรทุกเข้า-ออก บริเวณเส้นทางที่ใช้ในการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ พร้อมจัดให้มีเจ้าหน้าที่คอยดูแลการจราจรอำนวยความสะดวก ในช่วงที่มีการขนส่งดินและวัสดุอุปกรณ์ในการก่อสร้าง	-	-
- ทำการตรวจเช็คสภาพรถยนต์ เช่น ระบบห้ามล้อ ระบบไฟฟ้าการทำงานของเครื่องยนต์ ระบบเกียร์ และอื่นๆ ให้อยู่ในสภาพที่ใช้งานได้ดีและปลอดภัยอยู่เสมอ	- มีการตรวจเช็คสภาพรถยนต์ ตามระยะเวลาที่กำหนด	- ไม่มี	-
- การขนส่งวัสดุก่อสร้างที่จะก่อให้เกิดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองหรือการรบกวนกลิ่น จำเป็นต้องมีผ้าใบปิดคลุมอย่างมิดชิด	- รถบรรทุกที่ใช้ในการขนส่งวัสดุก่อสร้างต้องมีวัสดุปิดคลุมกระบะบรรทุกให้มิดชิด และรักษาสภาพกระบะบรรทุกให้อยู่ในสภาพดีอยู่เสมอ	- ไม่มี	-
- หลีกเลี่ยงการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ในช่วงโมงเร่งด่วน	- ไม่มีการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ในช่วงโมงเร่งด่วน	- ไม่มี	-
- ห้ามมิให้รถบรรทุกดินใช้เส้นทางเดียวกับผู้ที่มาใช้บริการทำอาภาศยานตรังเพื่อลดอุบัติเหตุ	- รถบรรทุกดินไม่ได้ใช้เส้นทางเดียวกับผู้ที่มาใช้บริการทำอาภาศยาน	- ไม่มี	-

**ตารางที่ 1.3-3 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้าง
 ตามหนังสือเห็นชอบเลขที่ ทส 1010.4/6118 ลงวันที่ 7 พฤษภาคม 2563 (ต่อ)**

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
- เส้นทางขนส่งวัสดุก่อสร้างจากแหล่งวัสดุ ก่อสร้าง เพื่อเข้ามายังพื้นที่โครงการที่ต้องผ่านชุมชน หนาแน่น จะต้องใช้ความเร็วไม่เกินตามที่กฎหมาย กำหนด	- กำชับให้คนขับรถบรรทุกใช้ความเร็วตามที่ กฎหมายกำหนด	- ไม่มี	-
- รถบรรทุกที่ขนส่งวัสดุก่อสร้างของ โครงการต้องติดป้าย ทั้งนี้เพื่อให้ง่ายต่อการ ตรวจสอบข้อเท็จจริงในด้านการใช้ความเร็วของรถ แต่ละคัน รวมทั้งด้านอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง	- รถบรรทุกที่ขนส่งวัสดุก่อสร้างของโครงการมี การติดป้ายเบอร์โทรศัพท์ ในการรับเรื่องราว ร้องเรียน	- ไม่มี	-
- ให้ดำเนินการติดตั้งระบบสัญญาณไฟ จราจรบริเวณทางเข้า-ออก ทำอาภาศยานตรัง	- การดำเนินการดังกล่าวอยู่ในการก่อสร้าง ระยะที่ 2 กรมทำอาภาศยานยินดีปฏิบัติตาม มาตรการดังกล่าว	- ไม่มี	-
13. สาธารณูปโภค-สาธารณูปการ - กำหนดให้โครงการจัดสร้างอาคารที่พัก ขยะให้เพียงพอต่อการจัดเก็บขยะ 43.67 ลบม./วัน และให้ประสานกับเทศบาลตำบลโคกหล่อในการ ดำเนินการจัดเก็บ โดยรถของเทศบาลจะเข้ามา จัดเก็บวันจันทร์-เสาร์ วันละ 1 ครั้ง	- การดำเนินการดังกล่าวอยู่ในการก่อสร้าง ระยะที่ 2 กรมทำอาภาศยานยินดีปฏิบัติตาม มาตรการดังกล่าว	- ไม่มี	-
- ขยะที่สามารถนำกลับมาใช้ประโยชน์ได้ ผู้รับเหมาก่อสร้างจะต้องนำออกจากพื้นที่ทั้งหมดเมื่อ การก่อสร้างแล้วเสร็จ	- ผู้รับเหมามีการแยกวัสดุก่อสร้างที่สามารถนำ กลับมาใช้ใหม่ได้	- ไม่มี	-


**ตารางที่ 1.3-3 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้าง
 ตามหนังสือเห็นชอบเลขที่ ทส 1010.4/6118 ลงวันที่ 7 พฤษภาคม 2563 (ต่อ)**

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
- จัดหาภาชนะรองรับขยะที่มีฝาปิดมิดชิด โดยแบ่งเป็นภาชนะรองรับขยะเปียก ภาชนะรองรับขยะแห้ง และภาชนะรองรับขยะอันตราย นำไปตั้งไว้จุดต่างๆ รอบพื้นที่ก่อสร้าง และประสานกับเทศบาลตำบลโคกหล่อ เข้ามาจัดเก็บและกำจัดอย่างน้อยวันละ 1 ครั้ง	- ผู้รับเหมาได้จัดหาภาชนะรองรับขยะที่มีฝาปิดมิดชิด โดยแบ่งเป็นภาชนะรองรับขยะเปียก ภาชนะรองรับขยะแห้ง และภาชนะรองรับขยะอันตราย นำไปตั้งไว้จุดต่างๆ รอบพื้นที่ก่อสร้าง และประสานกับเทศบาลตำบลโคกหล่อ เข้ามาจัดเก็บ	- ไม่มี	-
- จัดให้มีถังขยะแยกประเภทขยะที่สามารถนำมาใช้ประโยชน์ได้กับขยะทั่วไป ถึงขยะดังกล่าวให้วางไว้บริเวณพื้นที่ก่อสร้างจนถึงขยะจำเป็นต้องมีฝาปิดเพื่อป้องกันกลิ่นและแมลง	- บริเวณพื้นที่ก่อสร้างได้จัดให้มีถังขยะแยกประเภทขยะที่สามารถนำมาใช้ประโยชน์ได้กับขยะทั่วไปและมีฝาปิดเพื่อป้องกันกลิ่นและแมลง	- ไม่มี	-
- ควบคุมผู้รับเหมาก่อสร้างห้ามเผาเศษวัสดุ/ขยะ ภายในพื้นที่ก่อสร้างของทำอาภาศยานตรัง เพราะเป็นอุปสรรคต่อการบินขึ้น-ลงของเครื่องบิน	- ไม่มีการเผาขยะในพื้นที่โครงการ ขยะที่เกิดขึ้นจะประสานเทศบาลตำบลโคกหล่อ หรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้ามาดำเนินการจัดเก็บ	- ไม่มี	-
14. การระบายน้ำและป้องกันน้ำท่วม - จัดทำรางระบายน้ำชั่วคราวตามแนวรางระบายน้ำถาวรที่ได้ออกแบบ เพื่อช่วยในการระบายน้ำในช่วงปรับถมพื้นที่ และควบคุมให้น้ำระบายลงบ่อหนองน้ำ เพื่อรองรับตะกอนที่เกิดจากการปรับถมพื้นที่	- มีการวางระบายน้ำชั่วคราวตามแนวรางระบายน้ำถาวรที่ได้ออกแบบ เพื่อช่วยในการระบายน้ำในช่วงปรับถมพื้นที่ และควบคุมให้น้ำระบายลงบ่อหนองน้ำที่อยู่บริเวณหัวทางวิ่ง 26 เพื่อรองรับตะกอนที่เกิดจากการปรับถมพื้นที่	- ไม่มี	-

**ตารางที่ 1.3-3 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้าง
 ตามหนังสือเห็นชอบเลขที่ ทส 1010.4/6118 ลงวันที่ 7 พฤษภาคม 2563 (ต่อ)**

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
- ให้สร้างระบบระบายน้ำเพื่อรองรับปริมาณน้ำที่ไหลผ่านพื้นที่ให้ลักษณะทางอุทกวิทยาไม่แตกต่างจากสภาพธรรมชาติเดิม	- ก่อสร้างรางระบายน้ำทั้งสองด้านบริเวณแนวลานวิ่งเดิม และส่วนขยายโดยระบายน้ำตามทิศทางการไหลเดิม	- ไม่มี	-
- การปรับถมพื้นที่ให้หลีกเลี่ยงการดำเนินการในช่วงฤดูฝน เพื่อลดผลกระทบด้านการชะล้างพังทลาย และปริมาณตะกอนดินลงสู่ห้วยใหญ่ และคลองท่านาว	- ปัจจุบันการก่อสร้างระยะที่ 1 มีการดำเนินการปรับถมพื้นที่ไปแล้ว โดยผู้รับเหมามีการสร้างบ่อกักตะกอน เพื่อป้องกันตะกอนดินที่ถูกชะล้างด้วยน้ำฝนลงสู่แหล่งน้ำ	- ในการดำเนินการปรับถมพื้นที่ในการก่อสร้างระยะที่ 2 ให้กรมทำอาภาศยานดำเนินการในช่วงเวลาที่มาตรการกำหนด	=
- ให้ทำการขุดลอกตะกอนภายในรางระบายน้ำทันทีเพื่อให้มีประสิทธิภาพในการระบายน้ำของโครงการ	- หากพบว่าตะกอนภายในรางระบายและทำให้ประสิทธิภาพในการระบายน้ำลดลง ผู้รับเหมาจะดำเนินการขุดลอกทันที	- ไม่มี	-
- กำหนดให้เทคอนกรีตในลักษณะหุ้มข้างบริเวณปากท่อลอดที่ก่อสร้างเพื่อป้องกันการกัดเซาะ	- ปัจจุบันยังอยู่ระหว่างการสร้างรางระบายน้ำชั่วคราว	- ไม่มี	=
15. เศรษฐกิจ-สังคม - ให้จัดตั้งหน่วยงานประชาสัมพันธ์เพื่อรับข้อร้องเรียนต่างๆ ที่อาจเกิดจากการก่อสร้าง เพื่อเปิดโอกาสให้ประชาชนที่อยู่โดยรอบพื้นที่ก่อสร้างแสดงข้อคิดเห็น ข้อร้องเรียน ข้อวิพากษ์วิจารณ์ต่างๆ	- ทำอาภาศยานได้จัดตั้งพื้นที่รับเรื่องราวร้องเรียนบริเวณประชาสัมพันธ์ภายในพื้นที่อาคารที่พักผู้โดยสาร เปิดรับเรื่องราวร้องเรียนผ่านทางโทรศัพท์ และผู้นำชุมชน	- ไม่มี	-

**ตารางที่ 1.3-3 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้าง
 ตามหนังสือเห็นชอบเลขที่ ทส 1010.4/6118 ลงวันที่ 7 พฤษภาคม 2563 (ต่อ)**

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
<ul style="list-style-type: none"> - กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างปฏิบัติตามมาตรการเพื่อป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบด้านสังคม ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> ● ให้พิจารณาจ้างคนงานในท้องถิ่น เพื่อให้การพัฒนาโครงการมีส่วนช่วยเหลือชุมชนและลดผลกระทบที่อาจเกิดจากแรงงานต่างถิ่น 	<ul style="list-style-type: none"> - ผู้รับเหมาก่อสร้างพิจารณาจ้างคนงานในท้องถิ่นตามความสามารถและความเหมาะสมกับตำแหน่งงาน 	- ไม่มี	-
<ul style="list-style-type: none"> ● เข้มงวดเรื่องการเข้า-ออกพื้นที่ก่อสร้างของคนงานในช่วงเวลากลางวัน 	<ul style="list-style-type: none"> - พื้นที่โครงการมีกีดล้อมเขตพื้นที่ก่อสร้างและมีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยตรวจเช็คการเข้า-ออกพื้นที่ทั้งกลางวันและกลางคืน 	- ไม่มี	-
<ul style="list-style-type: none"> ● มีการทำกิจกรรมมวลชนสัมพันธ์ของทำอาภาศยานตรังให้ พบปะพูดคุยกับราษฎรในชุมชนและผู้นำชุมชน พร้อมทั้งติดตั้งกล่องรับฟังความคิดเห็นจากราษฎรในชุมชน สำหรับสถานศึกษา รอบพื้นที่โครงการโดยเฉพาะโรงเรียนวิเชียรมาตุให้กรมทำอาภาศยานพิจารณาจัดงบประมาณรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม (CSR) เพื่อบรรเทาความรบกวนด้านเสียงจากอาภาศยานโดยอาจจัดทำกิจกรรม ดิดแอร์ และจัดให้มีไมโครโฟน เป็นต้น 	<ul style="list-style-type: none"> - เนื่องจากปัจจุบันมีสถานการณ์การระบาดของไวรัสโควิด 19 ทำให้สามารถทำกิจกรรมหรือรวมกลุ่มคนจำนวนมากได้ - ทำอาภาศยานมีการตั้งตู้รับบริจาคภายในพื้นที่อาคารที่พักผู้โดยสาร 	- ไม่มี	 <p>ตู้บริจาคภายในอาคารที่พักผู้โดยสาร</p>
<ul style="list-style-type: none"> ● ติดตั้งป้ายแสดงรายละเอียดการก่อสร้างและขั้นตอนการก่อสร้างโครงการบริเวณ 	<ul style="list-style-type: none"> - มีการติดตั้งป้ายแสดงรายละเอียดการก่อสร้างและขั้นตอนการก่อสร้างโครงการ 	- ไม่มี	-

**ตารางที่ 1.3-3 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้าง
 ตามหนังสือเห็นชอบเลขที่ ทส 1010.4/6118 ลงวันที่ 7 พฤษภาคม 2563 (ต่อ)**

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
ด้านหน้าพื้นที่ก่อสร้างเพื่อให้ผู้ที่ผ่านไปมาทราบ กำหนดการก่อสร้างโครงการ	บริเวณด้านหน้าพื้นที่ก่อสร้างเพื่อให้ผู้ที่ผ่าน ไปมาทราบกำหนดการก่อสร้างโครงการ		
- จัดทำแผนประชาสัมพันธ์โครงการแก่ ชุมชนบริเวณพื้นที่โครงการ โดยเฉพาะชุมชนที่อยู่ ใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้าง เกี่ยวกับรายละเอียดการ ก่อสร้างโครงการเพื่อสร้างความเข้าใจที่ถูกต้องและ ชัดเจนรวมทั้งเพื่อสร้างความเชื่อมั่นแก่ชุมชนที่อาศัย อยู่ในบริเวณพื้นที่ใกล้เคียงโครงการ โดยแจ้งให้ ชุมชนทราบล่วงหน้าอย่างน้อย 1 เดือน ก่อนทำการ ก่อสร้าง	- มีการประชาสัมพันธ์โครงการแก่ผู้นำชุมชน บริเวณพื้นที่โดยรอบโครงการ โดยเฉพาะ ชุมชนที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อให้ได้ ทราบรายละเอียดความคืบหน้าของการ ก่อสร้างโครงการเพื่อสร้างความเข้าใจที่ ถูกต้อง	- ไม่มี	-
- เผยแพร่ข้อมูลข่าวสารของโครงการในช่วง ก่อสร้างและแจ้งความก้าวหน้าของการดำเนินการให้ ชุมชนที่อยู่โดยรอบพื้นที่โครงการทราบ เช่น การติด ป้ายประชาสัมพันธ์ หรือแผ่นพับ เป็นต้น บริเวณที่ทำ การผู้ใหญ่บ้านหรือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น	- เผยแพร่ข้อมูลข่าวสารของโครงการในช่วง ก่อสร้างและแจ้งความก้าวหน้าของการ ดำเนินการ ผ่านผู้นำชุมชนอย่างสม่ำเสมอ		-
- แจ้งให้ประชาชนในพื้นที่ดำเนินการทราบ ถึงช่องทางการร้องเรียนและมาตรการจัดการเรื่อง ร้องเรียน โดยแจ้งผ่านทางองค์กรปกครองส่วน ท้องถิ่น ผู้นำชุมชน และคณะกรรมการติดตาม ตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้ทราบล่วงหน้า อย่างน้อย 1 เดือน	- แจ้งช่องทางร้องเรียนและมาตรการจัดการ เรื่องร้องเรียน โดยแจ้งผ่านทางองค์กร ปกครองส่วนท้องถิ่น/ผู้นำชุมชน	- ไม่มี	-

**ตารางที่ 1.3-3 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้าง
 ตามหนังสือเห็นชอบเลขที่ ทส 1010.4/6118 ลงวันที่ 7 พฤษภาคม 2563 (ต่อ)**

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
- จัดให้มีทีมงานประชาสัมพันธ์รายละเอียดโครงการ เพื่อให้ข้อมูลข่าวสารและรับเรื่องร้องเรียนจากชุมชน โดยระบุผู้ที่รับผิดชอบในการดำเนินงาน ช่องทางการติดต่อสื่อสารรับเรื่องร้องเรียนพร้อมทั้งจัดส่งทีมงานไปตรวจสอบข้อร้องเรียนและแจ้งผลการดำเนินการแก้ไขปัญหาข้อร้องเรียนที่เกิดจากการดำเนินงานของโครงการให้ชุมชนรับทราบ	- มีการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์รายละเอียดโครงการบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อให้ข้อมูลข่าวสารและรับเรื่องร้องเรียนจากชุมชน โดยระบุผู้ที่รับผิดชอบในการดำเนินงาน และช่องทางการติดต่อสื่อสารรับเรื่องร้องเรียนไว้ที่ป้ายประชาสัมพันธ์ดังกล่าว	- ไม่มี	-
- ติดป้ายประกาศบริเวณหน้าพื้นที่โครงการและชุมชน เพื่อนำเสนอข้อมูลข่าวสารของโครงการ โดยระบุข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับโครงการ เช่น ชื่อโครงการ แผนการก่อสร้างโครงการ บริษัทผู้รับเหมา บริษัทเจ้าของโครงการ ผู้ประสานงานและหมายเลขโทรศัพท์ เป็นต้น	- มีการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์รายละเอียดโครงการบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง	- ไม่มี	-
- จัดตั้งคณะกรรมการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA Monitoring Committee) เพื่อให้ชุมชนมีส่วนร่วมในการติดตามตรวจสอบการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อมและด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนของโครงการ ประกอบด้วย ตัวแทนจาก 3 ฝ่าย ได้แก่ กรรมการผู้แทนภาคประชาชน กรรมการผู้แทนภาคราชการ/นักวิชาการในท้องถิ่น และผู้แทนจากโครงการ	- ทำอาภาศยานยังไม่มีการจัดตั้งคณะกรรมการติดตามตรวจสอบ	- ให้ทำอาภาศยานดำเนินการจัดตั้งคณะกรรมการดังกล่าว	-

**ตารางที่ 1.3-3 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้าง
 ตามหนังสือเห็นชอบเลขที่ ทส 1010.4/6118 ลงวันที่ 7 พฤษภาคม 2563 (ต่อ)**

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
- ให้โครงการจัดทำแผนพับ หรือแสดงวิธี ทัศน หรือจัดทำป้ายประชาสัมพันธ์ เพื่อ ประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับการปรับปรุงขยายท่าอากาศยาน ตรัง เช่น รายละเอียดโครงการ ความสามารถในการ รองรับผู้เข้ามาใช้บริการ ตำแหน่งที่ตั้งอาคารที่พัก ผู้โดยสารหลังการเดินทางมายังอาคารที่พัก ผู้โดยสารหลังใหม่หลังจากเปิดดำเนินการ เป็นต้น ให้ ผู้เข้ามาใช้บริการท่าอากาศยานตรังทราบ	- กรมท่าอากาศยานมีการจัดทำทัศนในการ ประชาสัมพันธ์โครงการ	- ไม่มี	-
- ผู้อำนวยการท่าอากาศยานตรังหรือตัวแทน ประชาสัมพันธ์ข้อมูลความคืบหน้าของการปรับปรุง ขยายท่าอากาศยานตรัง ในวาระโอกาสที่ประชุม หัวหน้าส่วนราชการจังหวัดตรัง	- ผู้อำนวยการท่าอากาศยานตรังหรือตัวแทน ได้ มีประชาสัมพันธ์ข้อมูลความคืบหน้าของการ ปรับปรุงขยายท่าอากาศยานตรัง ในวาระ โอกาสที่ประชุมหัวหน้าส่วนราชการจังหวัดตรัง ทุกครั้ง	- ไม่มี	-
- ในการดำเนินงานการเวนคืน อสังหาริมทรัพย์ตาม พ.ร.บ. การเวนคืน อสังหาริมทรัพย์ พ.ศ.2562 ดำเนินการขอออกพระ ราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืน (พ.ร.ฎ.) เป็นบริเวณกว้างตลอดแนว เพื่อครอบคลุม พื้นที่ที่คาดว่าจะต้องเวนคืนเป็นเขตก่อสร้าง ซึ่งจะ ระบุท้องที่ จุดเริ่มต้น จนสิ้นสุดและความกว้างของ เขตพระราชกฤษฎีกา โดย พ.ร.ฎ. จะปิดประกาศไว้ ตามสถานที่ตั้งนี้	- ปัจจุบันอยู่ในขั้นตอนการออกพระราช กฤษฎีกาเวนคืนที่ดิน	- ไม่มี	-

**ตารางที่ 1.3-3 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้าง
 ตามหนังสือเห็นชอบเลขที่ ทส 1010.4/6118 ลงวันที่ 7 พฤษภาคม 2563 (ต่อ)**

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
<ul style="list-style-type: none"> • ที่ทำการของเจ้าหน้าที่เวนคืน • ศาลากลางจังหวัดตรัง • สำนักงานที่ดินจังหวัดตรัง • ที่ว่าการอำเภอเมืองตรัง • ที่ทำการเทศบาลตำบลโคกหล่อ และ องค์การบริหารส่วนตำบลควนปริง • ที่ทำการผู้ใหญ่บ้านหมู่ 9 ตำบลโคก หล่อ ที่ทำการผู้ใหญ่บ้านหมู่ 3 บ้านไชนน หมู่ 7 บ้านทุ่งหวัง หมู่ 8 บ้านนาป้อ และ หมู่ 9 บ้านเกาะ กลาง ตำบลควนปริง <p>การออก พ.ร.ฎ. ดังกล่าวเพื่อให้เจ้าหน้าที่ มีสิทธิเข้าไปทำการสำรวจทรัพย์สินในที่ดินของ ประชาชนที่อยู่ในเขต พ.ร.ฎ. ซึ่งการสำรวจที่ดิน สิ่ง ปลูกสร้าง และต้นไม้ยืนต้นผู้รับมอบหมายจาก หน่วยงานของรัฐในฐานะเจ้าหน้าที่เวนคืนจะแจ้ง กำหนดวันเข้าทำการสำรวจเป็นหนังสือให้เจ้าของ ทรัพย์สินทราบล่วงหน้า ไม่น้อยกว่า 15 วัน หลังจาก สำรวจทรัพย์สินแล้วจะมีการกำหนดค่าทดแทน ทรัพย์สินที่จะถูกเวนคืนโดยคณะกรรมการกำหนด ราคาเบื้องต้น ซึ่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม แต่งตั้ง ประกอบด้วย ผู้แทนของเจ้าหน้าที่หนึ่งคน</p>			

**ตารางที่ 1.3-3 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้าง
 ตามหนังสือเห็นชอบเลขที่ ทส 1010.4/6118 ลงวันที่ 7 พฤษภาคม 2563 (ต่อ)**

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
<p>ผู้แทนกรมที่ดินหนึ่งคน ผู้แทนของ หน่วยงานอื่นของ รัฐหนึ่งคน และผู้แทนสภาท้องถิ่นที่เกี่ยวข้อง</p> <p>1. การกำหนดค่าตอบแทน</p> <p>การกำหนดค่าทดแทนจะพิจารณาตาม หลักเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนดโดยคำนึงถึง</p> <p>1.1 ราคาที่ซื้อขายกันตามปกติในท้อง ตลาดของอสังหาริมทรัพย์ที่จะต้องเวนคืนตามที่ เป็นอยู่ในวันใช้บังคับพระราชบัญญัติ</p> <p>1.2 ราคาของอสังหาริมทรัพย์ที่มีการ ตีราคาไว้เพื่อประโยชน์แก่การเสียภาษีบำรุงท้องที่</p> <p>1.3 ราคาประเมินทุนทรัพย์เพื่อเรียก ค่าธรรมเนียมในการจดทะเบียนสิทธิและนิติกรรม</p> <p>1.4 ส ภา พ และ ที่ ตั้ ง ข อ ง อสังหาริมทรัพย์นั้น</p> <p>1.5 เหตุและวัตถุประสงค์ของการ เวนคืน</p> <p>1.6 การได้ประโยชน์และเสียประโยชน์ จากการเวนคืน</p> <p>1.7 ค่าทดแทนความเสียหายที่ต้อง ออกจากอสังหาริมทรัพย์ที่ถูกเวนคืน</p> <p>ทั้งนี้ เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมแก่ผู้ถูก เวนคืนและสังคม</p>			

**ตารางที่ 1.3-3 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้าง
 ตามหนังสือเห็นชอบเลขที่ ทส 1010.4/6118 ลงวันที่ 7 พฤษภาคม 2563 (ต่อ)**

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
<p>2. การประกาศราคาเบื้องต้น</p> <p>เมื่อคณะกรรมการได้กำหนดราคาค่า ทดแทนแล้วจะปิดประกาศราคาไว้ ตามสถานที่ เดียวกันกับที่ปิดประกาศ พ.ร.ฎ. และเจ้าหน้าที่จะมี หนังสือแจ้งให้ เจ้าของทรัพย์สินมาทำบันทึกข้อตกลง หรือสัญญาซื้อขาย เมื่อทำบันทึกข้อตกลง หรือ สัญญาซื้อขายแล้วหน่วยงานของรัฐจะจ่ายเงินค่า ทดแทนทั้งหมดให้แก่เจ้าของ ทรัพย์สินภายใน 120 วัน นับแต่วันทำบันทึกข้อตกลงหรือสัญญาซื้อขาย</p> <p>3. การอุทธรณ์</p> <p>หากผู้ถูกเวนคืนไม่พอใจในราคาหรือ จำนวนเงินค่าทดแทนที่ คณะกรรมการกำหนดราคา เบื้องต้นกำหนดสามารถรับเงินไปก่อน แล้วยื่นอุทธรณ์ ต่อ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมภายใน 60 วัน นับแต่วันที่ได้รับหนังสือแจ้งให้ไปรับ เงินค่าทดแทน โดยสามารถยื่นอุทธรณ์เป็นหนังสือด้วยตนเองหรือส่ง ทางไปรษณีย์ และหากยังไม่พอใจคำวินิจฉัยของ รัฐมนตรีฯ ผู้ถูกเวนคืนมีสิทธิฟ้องคดีได้ 2 กรณี คือ</p> <p>3.1 กรณีที่ผู้อุทธรณ์ได้รับแจ้งผลการ วินิจฉัยภายใน 60 วัน นับแต่วันที่ยื่น อุทธรณ์ในกรณี นี้ผู้อุทธรณ์มีสิทธิฟ้องคดีภายใน 1 ปี นับแต่วันที่ ได้รับแจ้งผลการวินิจฉัยดังกล่าว</p>			

**ตารางที่ 1.3-3 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้าง
 ตามหนังสือเห็นชอบเลขที่ ทส 1010.4/6118 ลงวันที่ 7 พฤษภาคม 2563 (ต่อ)**

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
<p>3.2 กรณีที่ยื่นอุทธรณ์ไว้จนระยะเวลา ล่วงเลยมาจนครบ 60 วันแล้ว แต่ยังไม่ได้รับแจ้งผล การวินิจฉัยในกรณีนี้ผู้อุทธรณ์มีสิทธิฟ้องคดีภายใน 1 ปี นับแต่วันที่ครบกำหนดเวลา 60 วัน ดังกล่าว</p> <p>4. ข้อเสนอแนะด้านการจ่ายค่าชดเชย เนื่องจากผู้ได้รับผลกระทบจากการพัฒนา โครงการ เป็นผู้ที่ย่ำแย่อย่างมากเพื่อผลประโยชน์ ส่วนรวม และเป็นปัจจัยสำคัญต่อความสำเร็จของ การพัฒนาโครงการ ดังนั้น ในการดำเนินการ จึงต้อง อำนวยความสะดวกให้กับผู้ได้รับผลกระทบเหล่านั้น อีกทั้งควรมีการช่วยเหลือเป็นกรณีพิเศษเพื่อบรรเทา ความเดือดร้อน ยกตัวอย่างเช่น มาตรการต่างๆ ดังนี้</p> <p>4.1 ต้องมีการกำหนดเกณฑ์ วิธีการ และระยะเวลาการจ่ายค่าชดเชยทรัพย์สินให้แน่นอน พร้อมทั้งมีการประชาสัมพันธ์ หรือทำความเข้าใจกับ ผู้ได้รับผลกระทบอย่างชัดเจน</p> <p>4.2 ควรดำเนินการจ่ายค่าชดเชย ทรัพย์สินในครั้งเดียวให้ครบถ้วนในระยะเวลาที่ รวดเร็ว เพื่อให้ราษฎรเกิดความเชื่อมั่น</p> <p>5. ผู้รับผิดชอบด้านงบประมาณ</p>			

**ตารางที่ 1.3-3 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้าง
 ตามหนังสือเห็นชอบเลขที่ ทส 1010.4/6118 ลงวันที่ 7 พฤษภาคม 2563 (ต่อ)**

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
5.1 กรมทำอาภาศยานจะเป็น ผู้รับผิดชอบงบประมาณขดเซย สำหรับหน่วยงานและ ประชาชนที่ได้รับผลกระทบจากการเวนคืน 5.2 การเพิกถอนการใช้พื้นที่ สาธารณประโยชน์บริเวณควนเขาน้อยต้องดำเนินการ ให้เป็นไปตามขั้นตอนกฎหมายเกี่ยวข้องให้ครบถ้วน			
16. อาชีวอนามัย และความปลอดภัย - การป้องกันอันตรายจากฝุ่นละออง/เสียง ● จัดวางผังเครื่องยนต์/อุปกรณ์ที่มี เสียงดังให้ห่างจากแหล่งรับผลกระทบด้านเสียง เช่น วัดและชุมชน เป็นต้น และหลีกเลี่ยงกิจกรรมที่ ก่อให้เกิดเสียงดังรบกวนต่อผู้ที่อาศัยข้างเคียง	- มีการจัดวางผังเครื่องยนต์/อุปกรณ์ ที่มีเสียง ให้ห่างจาก ให้ห่างจากบ้านเรือนประชาชน	- ไม่มี	-
● ขณะก่อสร้างกิจกรรมที่จะเกิดฝุ่น ละออง เช่น การปรับสภาพพื้นที่บริเวณพื้นที่โล่งใน ส่วนที่มีกิจกรรมที่จะทำให้เกิดการฟุ้งกระจายของฝุ่น ละอองให้ทำการฉีดพรมน้ำให้เปียกจนทั่วผิวหน้าดิน ในบริเวณก่อสร้างหรือบริเวณที่มีการฟุ้งกระจายของ ฝุ่นละอองอย่างน้อยวันละ 2 ครั้ง หรือตามความ เหมาะสมกับสภาพภูมิอากาศ	- มีการฉีดพรมน้ำเพื่อลดการฟุ้งกระจายของ ฝุ่นละอองตามความเหมาะสมของสภาพ ภูมิอากาศ	- ไม่มี	-

**ตารางที่ 1.3-3 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้าง
 ตามหนังสือเห็นชอบเลขที่ ทส 1010.4/6118 ลงวันที่ 7 พฤษภาคม 2563 (ต่อ)**

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
<ul style="list-style-type: none"> ● การแต่งกายของคณงานต้องแต่งกายรัดกุมและจัดอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลให้คณงานสวมใส่ตามลักษณะการทำงาน เช่น หมวกนิรภัย รองเท้านิรภัย หน้ากากป้องกันฝุ่น และเครื่องป้องกันหู เป็นต้น 	<ul style="list-style-type: none"> - การแต่งกายของคณงานมีการแต่งกายรัดกุมและจัดอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลให้คณงานสวมใส่ตามลักษณะการทำงาน 	<ul style="list-style-type: none"> - ไม่มี 	-
<ul style="list-style-type: none"> ● ผู้รับเหมาก่อสร้างจะต้องจัดหาผ้าตมที่สะอาดให้กับคณงานก่อสร้างให้เพียงพอ 	<ul style="list-style-type: none"> - มีการจัดหาผ้าตมที่สะอาดให้กับคณงานก่อสร้างให้เพียงพอ 	<ul style="list-style-type: none"> - ไม่มี 	-
<ul style="list-style-type: none"> - จัดให้มีเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยเพื่อกำกับดูแลความปลอดภัย 	<ul style="list-style-type: none"> - มีเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยเพื่อกำกับดูแลความปลอดภัย 	<ul style="list-style-type: none"> - ไม่มี 	-
<ul style="list-style-type: none"> - จัดการอบรมและฝึกซ้อมการใช้เครื่องมือดับเพลิงขั้นต้น 	<ul style="list-style-type: none"> - มีการอบรมและฝึกซ้อมการใช้เครื่องมือดับเพลิงขั้นต้น 	<ul style="list-style-type: none"> - ไม่มี 	-
<ul style="list-style-type: none"> - จัดให้มีหน่วยปฐมพยาบาลของโครงการพร้อมเวชภัณฑ์ที่จำเป็น และหน่วยปฐมพยาบาลจะต้องได้รับการฝึกซ้อมเป็นประจำ 	<ul style="list-style-type: none"> - มีหน่วยปฐมพยาบาลของโครงการพร้อมเวชภัณฑ์ที่จำเป็น 	<ul style="list-style-type: none"> - ไม่มี 	-
<ul style="list-style-type: none"> - ให้ผู้รับเหมาก่อสร้างประสานงานกับหน่วยปฐมพยาบาล และโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลโคกหล่อในการรักษาพยาบาลเบื้องต้นแก่คณงานที่ได้รับอุบัติเหตุจากการก่อสร้างโครงการ 	<ul style="list-style-type: none"> - ผู้รับเหมาก่อสร้างประสานงานกับหน่วยปฐมพยาบาล และโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลโคกหล่อในการรักษาพยาบาลเบื้องต้น 	<ul style="list-style-type: none"> - ไม่มี 	-
<ul style="list-style-type: none"> - การรับคณงานก่อสร้างเข้ามาทำงานภายในพื้นที่โครงการจะต้องพิจารณารับบุคลากร 	<ul style="list-style-type: none"> - การรับคณงานก่อสร้างพิจารณารับบุคลากรที่มาจาชุมชนในท้องถิ่นเป็นอันดับแรก 	<ul style="list-style-type: none"> - ไม่มี 	-

**ตารางที่ 1.3-3 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้าง
 ตามหนังสือเห็นชอบเลขที่ ทส 1010.4/6118 ลงวันที่ 7 พฤษภาคม 2563 (ต่อ)**

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
ที่มาจากชุมชนในท้องถิ่นเป็นอันดับแรก และให้อัตรา ค่าแรงเป็นไปตามกฎหมายกำหนด	นอกจากนี้ผู้เหมาเป็นผู้รับเหมาในท้องถิ่น เช่นกัน		
- ในกรณีต้องมีการจ้างแรงงานจากภายนอก พื้นที่ จะต้องมีการทำประวัติคนงานเพื่อเป็นหลักฐาน ที่จะช่วยควบคุมปัญหาที่เกิดจากคนงานต่อชุมชน โดยรอบ	- ผู้เหมาเป็นผู้รับเหมาในท้องถิ่น และพิจารณา รับบุคลากรที่มาจากชุมชนในท้องถิ่นเป็น อันดับแรก	- ไม่มี	-
- กำหนดกฎระเบียบ ข้อบังคับ ที่ชัดเจน และเข้มงวดเพื่อควบคุมคนงานมิให้สร้างความ เดือดร้อนแก่ราษฎรที่อาศัยอยู่บริเวณโดยรอบพื้นที่ โครงการ	- มีการกำหนดกฎระเบียบ ข้อบังคับ ที่ชัดเจน และเข้มงวดเพื่อควบคุมคนงานมิให้สร้าง ความเดือดร้อนแก่ราษฎรที่อาศัยอยู่บริเวณ โดยรอบพื้นที่โครงการ	- ไม่มี	-
- ให้ความร่วมมือกับเจ้าหน้าที่ ด้าน สาธารณสุขในพื้นที่ เพื่อเป็นการป้องกันและทำลาย แหล่งพาหะนำโรค	- มีการป้องกันและทำลายแหล่งพาหะนำโรค เช่น ดูแลไม่ให้มีแหล่งเพาะพันธุ์ยุงในที่พัก คนงาน	- ไม่มี	-
- กำหนดกฎระเบียบ ข้อบังคับที่ชัดเจนและ เข้มงวดเพื่อควบคุมคนงานมิให้สร้างความเดือดร้อนแก่ ประชาชนที่อาศัยอยู่บริเวณโดยรอบพื้นที่โครงการ	- มีการกำหนดกฎระเบียบ ข้อบังคับ ที่ชัดเจน และเข้มงวดเพื่อควบคุมคนงานมิให้สร้าง ความเดือดร้อนแก่ราษฎรที่อาศัยอยู่บริเวณ โดยรอบพื้นที่โครงการ	- ไม่มี	-
- จัดให้มีช่องทางรับเรื่องราวร้องเรียน เช่น ตู้รับความคิดเห็น สายด่วนเบอร์ เป็นต้น เพื่อเป็น ศูนย์กลางในการรับเรื่องราวร้องเรียนในกรณีเกิด ความเดือดร้อน และต้องดำเนินการสืบหาสาเหตุและ	- ทำอาภาศยานได้จัดตั้งพื้นที่รับเรื่องราว ร้องเรียนบริเวณประชาสัมพันธ์ภายในพื้นที่ อาคารที่พักผู้โดยสาร เปิดรับเรื่องราว ร้องเรียนผ่านทางโทรศัพท์ และผู้นำชุมชน	- ไม่มี	-

**ตารางที่ 1.3-3 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้าง
ตามหนังสือเห็นชอบเลขที่ ทส 1010.4/6118 ลงวันที่ 7 พฤษภาคม 2563 (ต่อ)**

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
หาแนวทางในการแก้ไขปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อ ประชาชนที่อาศัยอยู่บริเวณพื้นที่โครงการ			
- ในกรณีการรับคนงานต่างด้าวเข้ามา ทำงาน ผู้รับเหมา ก่อสร้างจะต้องทำการลงบันทึก ประวัติคนงาน ตรวจสอบสุขภาพคนงานเพื่อป้องกันการ แพร่กระจายโรคโดยมีคนเป็นพาหะนำโรค และสร้าง ห้องพักแยกจากที่พักคนงานท้องถิ่น	- ผู้เหมาเป็นผู้รับเหมาในท้องถิ่น และพิจารณา รับบุคลากรที่มาจากชุมชนในท้องถิ่นเป็น อันดับแรก หากพิจารณารับคนงานต่างด้าว เข้ามาทำงานจะดำเนินการตามที่มาตรการ กำหนด	- ไม่มี	-
- จัดให้มีระบบสัญญาณไฟนำร่องเป็นระบบ สัญญาณไฟชั่วคราวบริเวณหัวทางวิ่ง 08 เป็น ระยะทาง 700 ม. และหัวทางวิ่ง 26 เป็นระยะทาง 200 ม.	- การดำเนินการดังกล่าวอยู่ในการก่อสร้าง ระยะที่ 2 กรมทำอาภาศยานยินดีปฏิบัติตาม มาตรการดังกล่าว	- ไม่มี	-
- กรมทำอาภาศยานยังคงใช้อุปกรณ์หรือ สัญญาณการขึ้น-ลง ได้แก่ สถานีวิทยุเครื่องช่วยการ เดินอากาศ Doppler Very High Frequency Omni- Directional Radio Range (DVOR) หรือ Distance Measuring Equipment (DME) ทำหน้าที่ช่วยบอก ระยะทางระหว่างสถานีกับตำแหน่งของเครื่องบิน หรือนักบินสามารถบังคับลงโดยใช้ไฟนำร่อง PAPI ที่ ยังคงติดตั้งอยู่เดิมได้ ประสานขอคำแนะนำจาก สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) เพื่อความปลอดภัยในการขึ้นลงของอาภาศยาน	- การดำเนินการดังกล่าวอยู่ในการก่อสร้าง ระยะที่ 2 กรมทำอาภาศยานยินดีปฏิบัติตาม มาตรการดังกล่าว	- ไม่มี	-

**ตารางที่ 1.3-3 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้าง
 ตามหนังสือเห็นชอบเลขที่ ทส 1010.4/6118 ลงวันที่ 7 พฤษภาคม 2563 (ต่อ)**

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
<p>- มาตรการป้องกัน และรื้อถอนบ้านพักคนงาน</p> <ul style="list-style-type: none"> ● ภายหลังการก่อสร้างแล้วเสร็จให้รื้อถอนสิ่งปลูกสร้างจากห้องน้ำห้องส้วม และใช้สารไฮเดียมไฮโปคลอไรต์ 5% (สารคลอโรกซ์หรือไฮเตอร์) เพื่อฆ่าเชื้อโรคก่อนจากนั้นจึงทำการปรับสภาพความเป็นกรดของพื้นดินโดยใช้ปูนขาว ● ขยะที่สามารถนำกลับมาใช้ประโยชน์ได้ ผู้รับเหมาก่อสร้างจะต้องนำออกจากพื้นที่ทั้งหมดเมื่อการก่อสร้างแล้วเสร็จ ● ปิดคลุมส่วนท้ายยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ใดๆ จากการรื้อถอน ● แจ้งแผนการรื้อถอนที่อาจก่อให้เกิดเสียงดังให้ชุมชนทราบอย่างน้อย 1 สัปดาห์ ก่อนการก่อสร้าง ● กิจกรรมการรื้อถอนที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบด้านเสียงต่อชุมชนให้มีการดำเนินงานเฉพาะในช่วงเวลากลางวัน ยกเว้นกิจกรรมที่จำเป็นต้องดำเนินการต่อเนื่องให้แล้วเสร็จจะต้องแจ้งให้ผู้นำชุมชนในพื้นที่ทราบก่อนดำเนินการในกิจกรรมอื่นๆ อย่างน้อย 7 วัน 	<p>- การดำเนินการปรับปรุงขยายทำอาภาศยานตรังแบ่งออกเป็น 2 ระยะ ซึ่งปัจจุบันดำเนินการก่อสร้างในระยะที่ 1 หากการดำเนินการโครงการปรับปรุงขยายทำอาภาศยานแล้วเสร็จ กรมทำอาภาศยานจะกำชับให้บริษัทผู้รับเหมาดำเนินการตามมาตรการป้องกัน และรื้อถอนบ้านพักคนงาน</p>	- ไม่มี	-

**ตารางที่ 1.3-3 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้าง
 ตามหนังสือเห็นชอบเลขที่ ทส 1010.4/6118 ลงวันที่ 7 พฤษภาคม 2563 (ต่อ)**

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
<ul style="list-style-type: none"> ● เลือกใช้อุปกรณ์และเครื่องจักรในการรื้อถอนที่มีระดับเสียงต่างๆ และตรวจสอบบำรุงรักษาอุปกรณ์และเครื่องจักรให้มีประสิทธิภาพในการใช้งานให้ได้อยู่เสมอ ● เลือกใช้อุปกรณ์ป้องกันเสียงให้แก่คนงานที่ทำงานบริเวณที่มีเสียงดัง และควบคุมระดับเสียงทั่วไปให้อยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน ● หลีกเลี่ยงการทิ้งสิ่งของจากที่สูง หากจำเป็นควรมีวัสดุรองรับเพื่อลดเสียงกระทบกันของสิ่งของกับพื้นที่ซึ่งมีการรื้อถอน โดยอาจใช้แผ่นยางหรือพรม เป็นต้น ● ควบคุมระดับเสียงให้อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานระดับเสียง ● ห้ามทิ้งขยะหรือเศษวัสดุจากการรื้อถอนลงในท่อระบายน้ำ หรือลำรางสาธารณะ โดยเด็ดขาด ● กรณีมีข้อขัดแย้งในการพิจารณาว่าปัญหาน้ำทิ้งที่เกิดขึ้นมาจากกิจกรรมการรื้อถอนของโครงการ ให้ดำเนินการแก้ไขทันที และดำเนินการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดินในแหล่งน้ำนั้น ตามวิธีการ 			

**ตารางที่ 1.3-3 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้าง
 ตามหนังสือเห็นชอบเลขที่ ทส 1010.4/6118 ลงวันที่ 7 พฤษภาคม 2563 (ต่อ)**

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
<p>มาตรฐานสำหรับการวิเคราะห์น้ำและน้ำเสียและ คุณภาพน้ำทิ้งที่ระบายออกจากโครงการ</p> <ul style="list-style-type: none"> ● หากกิจกรรมการรื้อถอนทำให้ป้าย สัญญาณไฟ หรือผิวถนนชำรุดต้องรีบดำเนินการ ซ่อมแซมอย่างเร่งด่วน ● การขนส่งวัสดุอุปกรณ์จากการรื้อถอน ต้องใช้ผ้าใบปิดคลุมและต้องตรวจสอบความ เรียบร้อยของยานพาหนะในการขนส่งเสมอ ● กรณีกิจกรรมการรื้อถอนมีของเสีย อันตรายที่มีลักษณะและคุณสมบัติตามที่กำหนดใน ประกาศกระทรวงอุตสาหกรรม เรื่อง การกำจัดสิ่ง ปฏิกูลหรือวัสดุที่ไม่ใช้แล้ว พ.ศ. 2548 ให้หน่วยงาน ที่รับอนุญาตจากกรมโรงงานอุตสาหกรรมรับไปกำจัด อย่างถูกต้อง และกำหนดวิธีปฏิบัติงานเรื่อง การแยก ทั้งขยะหรือของเสียอันตรายและอบรมให้คนงานที่ เกี่ยวข้องทราบ ● การนำเศษวัสดุจากการรื้อถอนไปกำจัด ต้องได้รับอนุญาตจากหน่วยงาน/หรือเจ้าของพื้นที่ ● จัดให้มีการบริหารจัดการความ ปลอดภัยในการทำงานตามข้อกำหนดของกฎหมาย ว่าด้วยความปลอดภัยอาชีวอนามัยและ 			

**ตารางที่ 1.3-3 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้าง
 ตามหนังสือเห็นชอบเลขที่ ทส 1010.4/6118 ลงวันที่ 7 พฤษภาคม 2563 (ต่อ)**

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติ ตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	ภาพประกอบมาตรการ
<p>สภาพแวดล้อมในการทำงานเกี่ยวกับการรื้อถอน อย่างเป็นระบบและมีประสิทธิภาพ ตามข้อกำหนด ของกฎหมายว่าด้วยความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน</p> <ul style="list-style-type: none"> ติดตั้งป้ายประกาศเตือนแนวเขตพื้นที่ รื้อถอนของโครงการในสถานที่ที่มองเห็นได้ชัดเจน และรับทราบได้ง่ายชัดเจน 			

1.4 การทบทวนความเหมาะสมของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่กำหนดไว้ในเงื่อนไขเห็นชอบรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ศึกษาและทบทวนความเหมาะสมของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่กำหนดไว้ในเงื่อนไขเห็นชอบรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยาน พบว่า ส่วนใหญ่สามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขมาตรการฯได้ สำหรับเงื่อนไขที่ปฏิบัติไม่ครบถ้วนและมาตรการที่ควรมีการปรับปรุงหรือยกเลิกของท่าอากาศยานตามหนังสือเห็นชอบที่ วว 0804/14757 ลงวันที่ 18 ตุลาคม 2538 (ระยะดำเนินการ) สรุปลงไว้ดังตารางที่ 1.4-1 และผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยาน พบว่า ส่วนใหญ่สามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขมาตรการฯ ตามหนังสือเห็นชอบเลขที่ ทส 1010.4/6118 ลงวันที่ 7 พฤษภาคม 2563 (ระยะก่อสร้าง) สรุปลงไว้ดังตารางที่ 1.4.2

**ตารางที่ 1.4-1 สรุปผลการดำเนินงานตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตาม
 ตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ดำเนินการไม่ครบถ้วน ตามหนังสือที่ วว 0804/14757
 ลงวันที่ 18 ตุลาคม 2538 (ระยะดำเนินการ)**

สรุปเงื่อนไขมาตรการ	ผลการปฏิบัติ/ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงาน
(1) สรุปมาตรการที่ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	
- จัดตั้งคณะกรรมการจากหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น กรรมการขนส่งทางอากาศ กรมโยธาธิการและผังเมือง สำนักงานจังหวัด เพื่อควบคุมการขยายตัวของเมือง และการก่อสร้างอาคารและสิ่งปลูกสร้างให้สอดคล้องกับข้อกำหนดเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ	- ปัจจุบันยังไม่ได้มีการจัดตั้งคณะกรรมการจากหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น กรรมการขนส่งทางอากาศ กรมโยธาธิการและผังเมือง สำนักงานจังหวัด เพื่อควบคุมการขยายตัวของเมือง และการก่อสร้างอาคารและสิ่งปลูกสร้างให้สอดคล้องกับข้อกำหนดเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ
(2) สรุปมาตรการที่ควรมีการปรับปรุงหรือยกเลิก	
- ให้อย่างระบายน้ำช่วง M-N ให้มีขนาดเท่ากับทางน้ำธรรมชาติที่จะทำการขุดลอก และขยาย จนถึงคลองลาดเลียงโดยมีความกว้างด้านบน 9 ม. ความกว้างท้องราง 5 ม. และลึก 1 ม.	- เมื่อการดำเนินการปรับปรุงก่อสร้างทำอาภาศยานตรังแล้วเสร็จทำอาภาศยานจะต้องปฏิบัติตามมาตรการที่ได้ความเห็นชอบจากคชก. (ตลอดระยะดำเนินการ)
- ในกรณีที่มีเที่ยวบินมากกว่า 1 เที่ยวบินต่อวัน ควรกำหนดการขึ้นลงของเครื่องบินแต่ละเที่ยวห่างกัน 1 ชั่วโมง	- โครงการปรับปรุงขยายทำอาภาศยานได้มีการออกแบบเพื่อรองรับอากาศยานได้เพิ่มมากขึ้น ดังนั้น มาตรการดังกล่าวจะถูกยกเลิกหลังจากโครงการปรับปรุงขยายทำอาภาศยานแล้วเสร็จ เพื่อไม่ให้เป็นอุปสรรคต่อการดำเนินการของทำอาภาศยาน และสายการบินที่จะเข้ามาให้บริการภายในทำอาภาศยาน
- งดการบินขึ้น-ลงในช่วงเวลากลางคืน (เวลา 22.00-07.00 น.)	- ควรปรับปรุงมาตรการจาก “งดการบิน” เป็น “การหลีกเลี่ยง” การบินในช่วงเวลากลางคืน โดยเฉพาะในช่วงเวลา 22.00-07.00 น. ยกเว้นกรณีฉุกเฉิน เช่น การกักด่าน การทหารอากาศยานรับ-ส่งผู้โดยสารไม่สามารถกำหนดช่วงเวลาที่เหมาะสมได้และกำหนดเฉพาะการบินเชิงพาณิชย์
- จัดให้มีการขุดลอกหรือขยายขนาดของรางระบายน้ำ M-N จนถึงคลองลาดเลียงให้มีขนาดใหญ่ขึ้น ลึก 1 เมตร เพื่อให้สามารถรองรับปริมาณและอัตราการไหลของน้ำระบายได้ ในกรณีที่ฝนตกหนักและแก้ไขปัญหาน้ำท่วมขังด้านใต้ของทำอาภาศยานและโรงเรียนวิเชียรมาตุได้	- เมื่อการดำเนินการปรับปรุงก่อสร้างทำอาภาศยานตรังแล้วเสร็จทำอาภาศยานจะต้องปฏิบัติตามมาตรการที่ได้ความเห็นชอบจากคชก. (ตลอดระยะดำเนินการ)

**ตารางที่ 1.4-2 สรุปผลการดำเนินงานตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการ
 ติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ดำเนินการไม่ครบถ้วน ตามหนังสือเห็นชอบเลขที่ ทส
 1010.4/6118 ลงวันที่ 7 พฤษภาคม 2563**

สรุปเงื่อนไขมาตรการ	ผลการปฏิบัติ/ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงาน
(1) สรุปมาตรการที่ปฏิบัติไม่ครบถ้วน	
- จัดตั้งคณะกรรมการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA Monitoring Committee) เพื่อให้ชุมชนมีส่วนร่วมในการติดตามตรวจสอบการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อมและด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนของโครงการ ประกอบด้วยตัวแทนจาก 3 ฝ่าย ได้แก่ กรรมการผู้แทนภาคประชาชน กรรมการผู้แทนภาครัฐ/นักวิชาการในท้องถิ่น และผู้แทนจากโครงการ	- ท่าอากาศยานยังไม่มี การจัดตั้งคณะกรรมการติดตามตรวจสอบ ข้อเสนอแนะ : ให้ท่าอากาศยานดำเนินการจัดตั้งคณะกรรมการดังกล่าว
(2) สรุปมาตรการที่ควรมีการปรับปรุงหรือยกเลิก	
- ไม่มี	- ไม่มี

1.5 การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ 2

1.5.1 แผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ (ตามหนังสือที่ วว 0804/14757 ลงวันที่ 18 ตุลาคม 2538)

(1) แผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ (ระยะดำเนินการ)

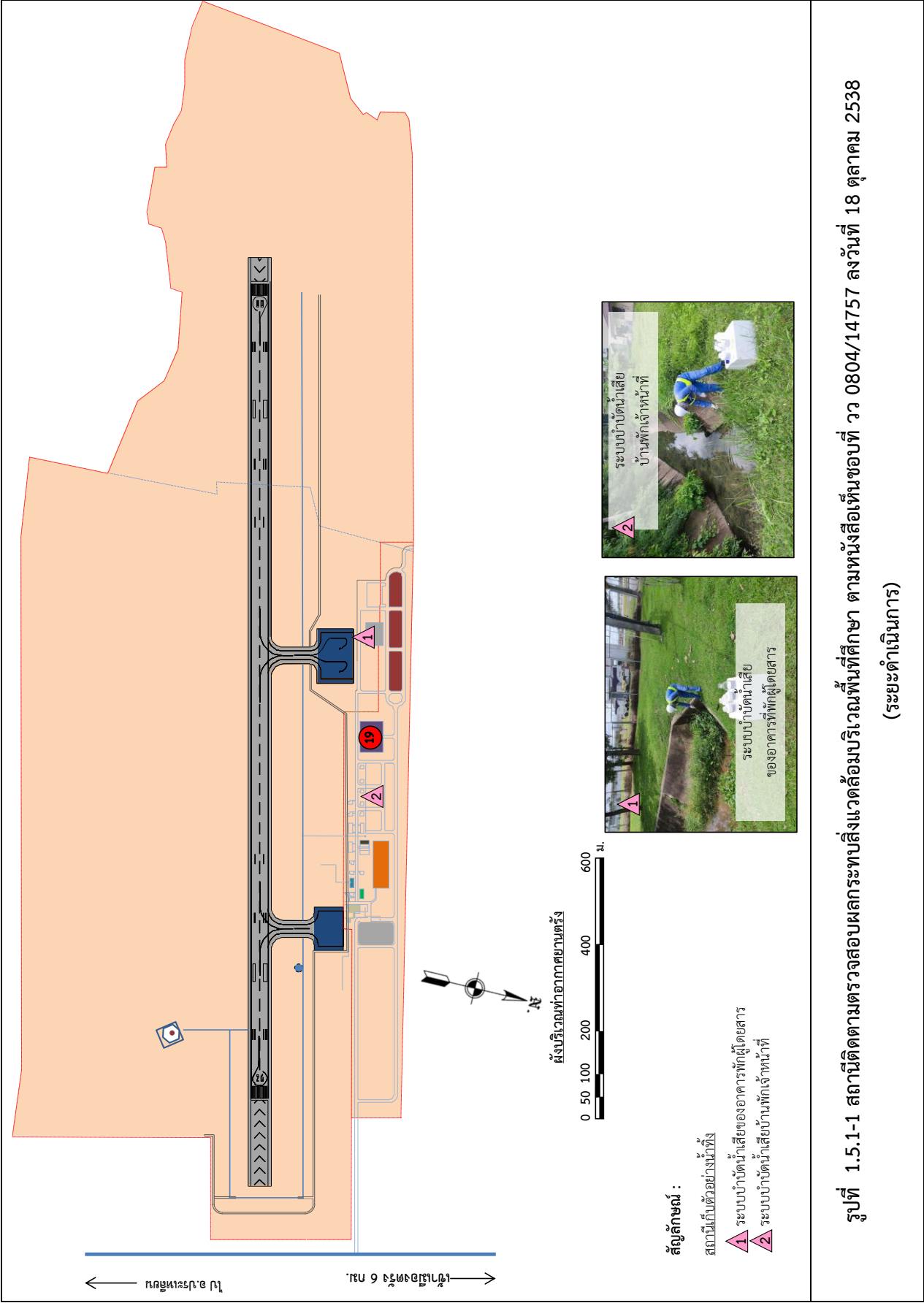
การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทำอาภาศยานตรัง ดังตารางที่ 1.5.1-1 ส่วนสถานี
 ติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมแสดงดังรูปที่ 1.5.1-1

ตารางที่ 1.5.1-1 แผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทำอาภาศยานตรังตามหนังสือที่
 วว 0804/14757 ลงวันที่ 18 ตุลาคม 2538 (ระยะดำเนินการ)

คุณภาพสิ่งแวดล้อม	ดัชนีที่ทำการตรวจวัด	สถานีตรวจวัด	แผนการตรวจวัด
1. ระดับเสียง	<ul style="list-style-type: none"> - ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ($L_{eq} 24 \text{ hr}$) - Noise and Number Index (NNI) 	จำนวน 5 สถานี ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> - ศูนย์วิทยาศาสตร์การแพทย์ - โรงเรียนมิตรภาพ 31 - โรงเรียนวิเชียรมาตุ - บริเวณบ้านพักครูโรงเรียนวิเชียรมาตุ - บริเวณชุมชนบ้านทุ่งหวัง 	ปีละ 2 ครั้ง (ครั้งละ 3 วัน ต่อเนื่อง)
2. คุณภาพน้ำผิวดิน*	<ul style="list-style-type: none"> - ความเป็นกรด-ด่าง (pH) - ออกซิเจนละลาย (DO) - บีโอดี (BOD) - สารแขวนลอย (Suspended Solids) - น้ำมันและไขมัน (Oil & Grease) - แบคทีเรียกลุ่มฟีคัลโคลิฟอร์ม (Fecal Coliform Bacteria) - แบคทีเรียโคลิฟอร์มทั้งหมด (Total Coliform Bacteria) 	จำนวน 5 สถานี ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> - คลองควบปลิงบริเวณเหนือพื้นที่โครงการ - คลองควบปลิงใต้พื้นที่โครงการ - คลองลำเลียงบริเวณเหนือพื้นที่โครงการ - คลองลำเลียงบริเวณใต้พื้นที่โครงการ - จุดระบายน้ำออกจากพื้นที่โครงการบริเวณ รางระบายน้ำ M-N ออกสู่คลองลำเลียง	ปีละ 2 ครั้ง (ครั้งละ 1 วัน)
3. คุณภาพน้ำทิ้ง	<ul style="list-style-type: none"> - ความเป็นกรด-ด่าง (pH) - ปริมาณสารแขวนลอย (SS) - บีโอดี (BOD_5) - น้ำมันและไขมัน (Oil & Grease) 	จำนวน 2 สถานี ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> - ระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร - ระบบบำบัดน้ำเสียบ้านพักเจ้าหน้าที่ 	ปีละ 2 ครั้ง (ครั้งละ 1 วัน)

ที่มา : สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (2538)





(2) ผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ 2

(2.1) ระดับเสียง

ดำเนินการตรวจวัดระดับเสียง ตรวจวัดระหว่างวันที่ 26--29 กันยายน 2564 ผลการตรวจวัด ดังตารางที่ 1.5.1-2 และรูปที่ 1.5.1-2 (ภาคผนวก ค) ดังนี้

ศูนย์วิทยาศาสตร์การแพทย์ พบว่า ระดับเสียง 24 ชั่วโมงมีค่าอยู่ในช่วง 45.9-48.9 เดซิเบล (เอ) ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน มีค่าอยู่ในช่วง 47.8-50.7 เดซิเบล (เอ) ระดับเสียงสูงสุดมีค่าอยู่ในช่วง 76.8-79.9 เดซิเบล (เอ) และNNI มีค่าอยู่ในช่วง 7-10.1

โรงเรียนมิตรภาพ 31 พบว่า ระดับเสียง 24 ชั่วโมงมีค่าอยู่ในช่วง 49.8-51.8 เดซิเบล (เอ) ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน มีค่าอยู่ในช่วง 54.5-56.9 เดซิเบล (เอ) ระดับเสียงสูงสุดมีค่าอยู่ในช่วง 78.4-79.7 เดซิเบล (เอ) และNNI มีค่าอยู่ในช่วง 8.6-9.9

บริเวณบ้านพักครูโรงเรียนวิเชียรมาตุ พบว่า ระดับเสียง 24 ชั่วโมงมีค่าอยู่ในช่วง 50.3-52.9 เดซิเบล (เอ) ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน มีค่าอยู่ในช่วง 54.0-57.2 เดซิเบล (เอ) ระดับเสียงสูงสุดมีค่าอยู่ในช่วง 81.1-81.3 เดซิเบล (เอ) และNNI มีค่าอยู่ในช่วง 4.2-8.6

บริเวณชุมชนบ้านทุ่งหวัง พบว่า ระดับเสียง 24 ชั่วโมงมีค่าอยู่ในช่วง 48.6-50.3 เดซิเบล (เอ) ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน มีค่าอยู่ในช่วง 52.2-54.0 เดซิเบล (เอ) ระดับเสียงสูงสุดมีค่าอยู่ในช่วง 81.6-82.1 เดซิเบล (เอ) และNNI มีค่าอยู่ในช่วง 6.6-11.6

โรงเรียนวิเชียรมาตุ พบว่า พบว่า ระดับเสียง 24 ชั่วโมงมีค่าอยู่ในช่วง 56.4-55.1 เดซิเบล (เอ) ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน มีค่าอยู่ในช่วง 58.9-59.5 เดซิเบล (เอ) ระดับเสียงสูงสุดมีค่าอยู่ในช่วง 89.7-95.1 เดซิเบล (เอ) และNNI มีค่าอยู่ในช่วง 6.6-11.6

เมื่อนำผลการตรวจวัดระดับเสียงทั่วไปมาเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ.2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป พบว่ามีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

ตารางที่ 1.5.1-2 ผลการตรวจวัดระดับเสียงบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอาภาศยานตรัง

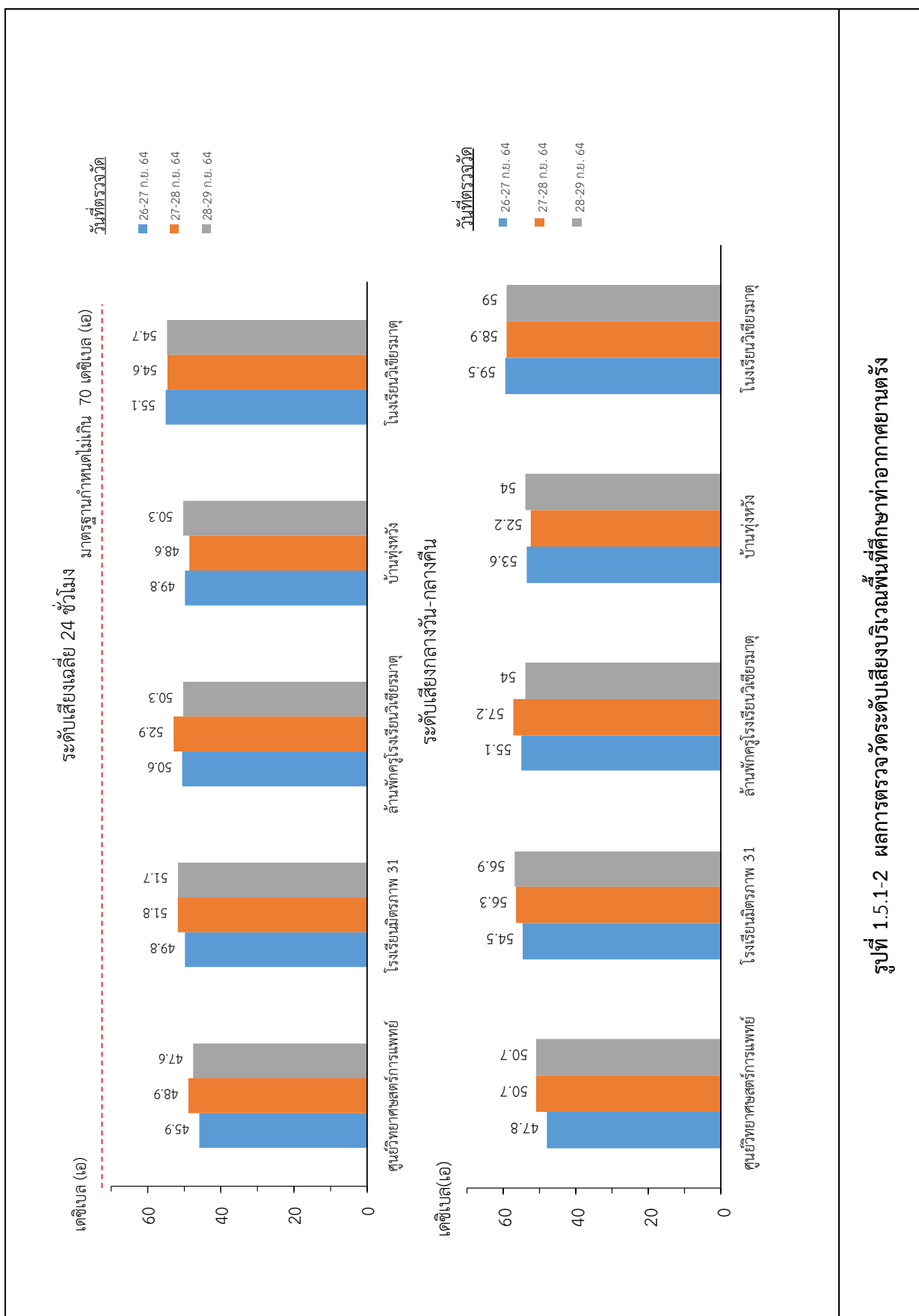
สถานี	วันที่	พารามิเตอร์			
		ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชม. เดซิเบล(เอ)	ระดับเสียงสูงสุด เดซิเบล(เอ)	ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน เดซิเบล(เอ)	NNI
ศูนย์วิทยาศาสตร์การแพทย์	26-27 ก.ย. 64	45.9	79.9	47.8	10.1
	27-28 ก.ย. 64	48.9	78.8	50.7	9.0
	28-29 ก.ย. 64	47.6	76.8	50.7	7.0
โรงเรียนมิตรภาพ 31	26-27 ก.ย. 64	49.8	78.4	54.5	8.6
	27-28 ก.ย. 64	51.8	78.8	56.3	9.0
	28-29 ก.ย. 64	51.7	79.7	56.9	9.9
บ้านพักครูโรงเรียนวิเชียรมาตุ	26-27 ก.ย. 64	50.6	81.2	55.1	4.2
	27-28 ก.ย. 64	52.9	81.3	57.2	4.3
	28-29 ก.ย. 64	50.3	81.1	54.0	8.6
บริเวณชุมชนบ้านทุ่งหวัง	26-27 ก.ย. 64	49.8	81.8	53.6	6.8
	27-28 ก.ย. 64	48.6	81.6	52.2	6.6
	28-29 ก.ย. 64	50.3	82.1	54.0	11.6
โรงเรียนวิเชียรมาตุ	26-27 ก.ย. 64	55.1	92.4	59.5	7.3
	27-28 ก.ย. 64	54.6	89.7	58.9	6.6
	28-29 ก.ย. 64	54.7	95.1	59.0	11.6
มาตรฐาน*		70	115	NS	NS

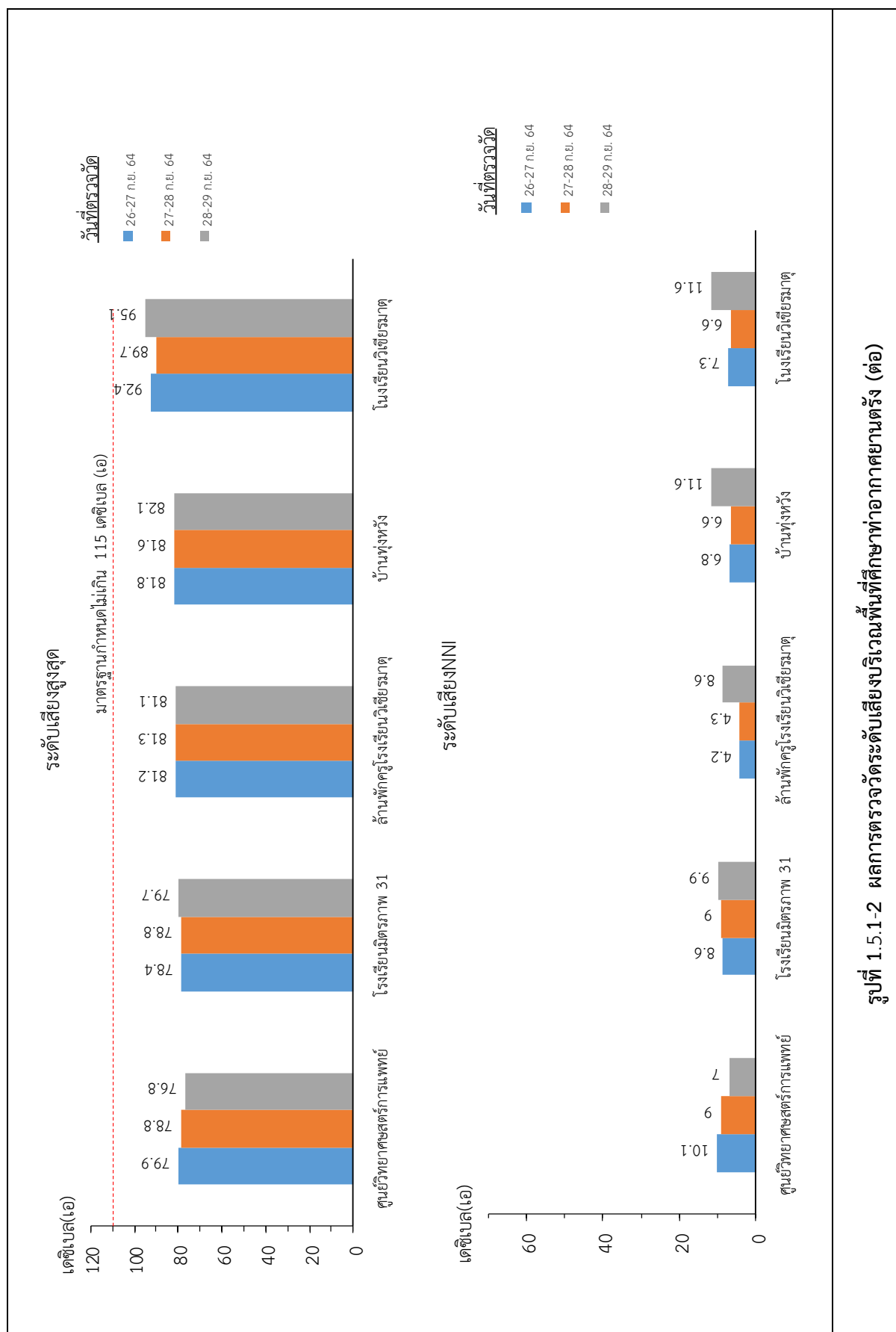
ที่มา : ตรวจวัดโดยบริษัท ท็อป-แลบ คอนซัลแตนท์ จำกัด (2564)

หมายเหตุ : * ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ.2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป

- หมายถึง ไม่มีผลตรวจวัด

NS หมายถึง ไม่มีค่ามาตรฐานกำหนด





(2.2) คุณภาพน้ำผิวดิน

ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดิน ตรวจวัดในวันที่ 29 กันยายน 2564 ผลการตรวจวัดสรุปผลการตรวจวัดดังตารางที่ 1.5.1-3 และรูปที่ 1.5.1-3 (ภาคผนวก ค) โดยมีรายละเอียดดังนี้

คลองควนปลิงบริเวณเหนือพื้นที่โครงการ พบว่า ความเป็นกรด-ด่างมีค่าเท่ากับ 7.3 บีโอดีมีค่าเท่ากับ 2.5 มก./ล. ออกซิเจนละลายมีค่าเท่ากับ 6.0 มก./ล. น้ำมันและไขมันมีค่าน้อยกว่า 1 มก./ล. สารแขวนลอยมีค่าน้อยกว่า 2 มก./ล. แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมดค่าเท่ากับ 430 เอ็มพีเอ็น/100 มล. และแบคทีเรียกลุ่มฟีคัลโคลิฟอร์มมีค่าเท่ากับ 280 เอ็มพีเอ็น/100 มล.

คลองควนปลิงบริเวณใต้พื้นที่โครงการ พบว่า ความเป็นกรด-ด่างมีค่าเท่ากับ 7.4 บีโอดีมีค่าเท่ากับ 2.2 มก./ล. ออกซิเจนละลายมีค่าเท่ากับ 6.6 มก./ล. น้ำมันและไขมันมีค่าน้อยกว่า 1 มก./ล. สารแขวนลอยมีค่าเท่ากับ 6 มก./ล. แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมดค่าเท่ากับ 210 เอ็มพีเอ็น/100 มล. และแบคทีเรียกลุ่มฟีคัลโคลิฟอร์มมีค่าเท่ากับ 140 เอ็มพีเอ็น/100 มล.

คลองลำเลียงบริเวณเหนือพื้นที่โครงการ พบว่า ความเป็นกรด-ด่างมีค่าเท่ากับ 7.5 บีโอดีมีค่าเท่ากับ 1.8 มก./ล. ออกซิเจนละลายมีค่าเท่ากับ 7.1 มก./ล. น้ำมันและไขมันมีค่าน้อยกว่า 1 มก./ล. สารแขวนลอยมีค่าเท่ากับ 31 มก./ล. แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมดค่าเท่ากับ 350 เอ็มพีเอ็น/100 มล. และแบคทีเรียกลุ่มฟีคัลโคลิฟอร์มมีค่าเท่ากับ 220 เอ็มพีเอ็น/100 มล.

คลองลำเลียงบริเวณใต้พื้นที่โครงการ พบว่า ความเป็นกรด-ด่างมีค่าเท่ากับ 7.4 บีโอดีมีค่าเท่ากับ 2.1 มก./ล. ออกซิเจนละลายมีค่าเท่ากับ 6.8 มก./ล. น้ำมันและไขมันมีค่าน้อยกว่า 1 มก./ล. สารแขวนลอยมีค่าเท่ากับ 70 มก./ล. แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมดค่าเท่ากับ 350 เอ็มพีเอ็น/100 มล. และแบคทีเรียกลุ่มฟีคัลโคลิฟอร์มมีค่าเท่ากับ 180 เอ็มพีเอ็น/100 มล.

จุดระบายน้ำออกจากพื้นที่โครงการบริเวณรางระบายน้ำ M-N ออกสู่คลองลำเลียง พบว่า ความเป็นกรด-ด่างมีค่าเท่ากับ 7.4 บีโอดีมีค่าเท่ากับ 3.1 มก./ล. ออกซิเจนละลายมีค่าเท่ากับ 5.6 มก./ล. น้ำมันและไขมันมีค่าน้อยกว่า 1 มก./ล. สารแขวนลอยมีค่าเท่ากับ 45 มก./ล. แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมดค่าเท่ากับ 280 เอ็มพีเอ็น/100 มล. และแบคทีเรียกลุ่มฟีคัลโคลิฟอร์มมีค่าเท่ากับ 170 เอ็มพีเอ็น/100 มล.

ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดินเมื่อนำมาเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ.2537) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดิน (ประเภทที่ 3) ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทั้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไป และ 2) การเกษตรกรรม พบว่า พารามิเตอร์ส่วนใหญ่มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนด ยกเว้น ค่าบีโอดีที่มีค่าเกินกว่าเกณฑ์มาตรฐานกำหนด บริเวณคลองควนปลิงบริเวณเหนือพื้นที่โครงการ คลองควนปลิงบริเวณใต้พื้นที่โครงการ บริเวณคลองควนปลิงบริเวณใต้พื้นที่โครงการ และคลองลำเลียงบริเวณใต้พื้นที่โครงการ คลองดังกล่าวไหลผ่านพื้นที่ชุมชนและพื้นที่เกษตรกรรม ปัจจุบันทำอาภาศยานตรังไม่ได้มีการระบายน้ำไปยังบริเวณคลองดังกล่าว คุณภาพน้ำที่มีค่าบีโอดีสูงจึงเกิดมาจากการรองรับน้ำเสียจากชุมชนเป็นหลัก

ตารางที่ 1.5.1-3 ผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดินบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอาภาศยานตรัง

สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด						
		ความเป็นกรด-ด่าง	บีโอดี (มก./ล.)	ออกซิเจนละลาย (มก./ล.)	น้ำมันและไขมัน (มก./ล.)	สารแขวนลอย (มก./ล.)	แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์ม ทั้งหมด (เอ็มพีเอ็น/100 มล.)	แบคทีเรียกลุ่มฟีคัลโคลิฟอร์ม (เอ็มพีเอ็น/100 มล.)
คลองควนปลิงบริเวณเหนือพื้นที่โครงการ	29 ก.ย. 64	7.3	2.5	6.0	<1	<3	430	280
คลองควนปลิงบริเวณใต้พื้นที่โครงการ	29 ก.ย. 64	7.4	2.2	6.6	<1	6	210	140
คลองลำเลียงบริเวณเหนือพื้นที่โครงการ	29 ก.ย. 64	7.5	1.8	7.1	<1	31	350	220
คลองลำเลียงบริเวณใต้พื้นที่โครงการ	29 ก.ย. 64	7.4	2.1	6.8	<1	70	350	180
จุดระบายน้ำออกจากพื้นที่โครงการบริเวณ รางระบายน้ำ M-N ออกสู่คลองลำเลียง	29 ก.ย. 64	7.4	3.1	5.6	<1	45	280	170
ค่ามาตรฐาน*	ประเภท 1	๘'	๘'	๘'	-	-	๘'	๘'
	ประเภท 2	5-9	≤1.5	≥6.0	-	-	≤5,000	≤1,000
	ประเภท 3	5-9	≤2.0	≥4.0	-	-	≤20,000	≤4,000
	ประเภท 4	5-9	≤4.0	≥4.0	-	-	-	-
	ประเภท 5	-	-	-	-	-	-	-

ที่มา : ตรวจวัดโดยบริษัท ท็อปส์-แลบ คอนซัลแตนท์ จำกัด (2564)

หมายเหตุ : * ค่ามาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ.2537) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดิน

ประเภทที่ 1 ได้แก่ แหล่งน้ำที่คุณภาพน้ำมีสภาพตามธรรมชาติโดยปราศจากน้ำทิ้งจากกิจกรรมทุกประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยไม่ต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติก่อน 2) การขยายพันธุ์ตามธรรมชาติของสิ่งมีชีวิตระดับพื้นฐาน และ 3) การอนุรักษ์ระบบนิเวศน์ของแหล่งน้ำ

ประเภทที่ 2 ได้แก่ แหล่งน้ำที่รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยไม่ต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไป 2) การอนุรักษ์สัตว์น้ำ 3) การประมง และ 4) การว่ายน้ำและกีฬาทางน้ำ

ประเภทที่ 3 ได้แก่ แหล่งน้ำที่รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยไม่ต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไป และ 2) การเกษตรกรรม

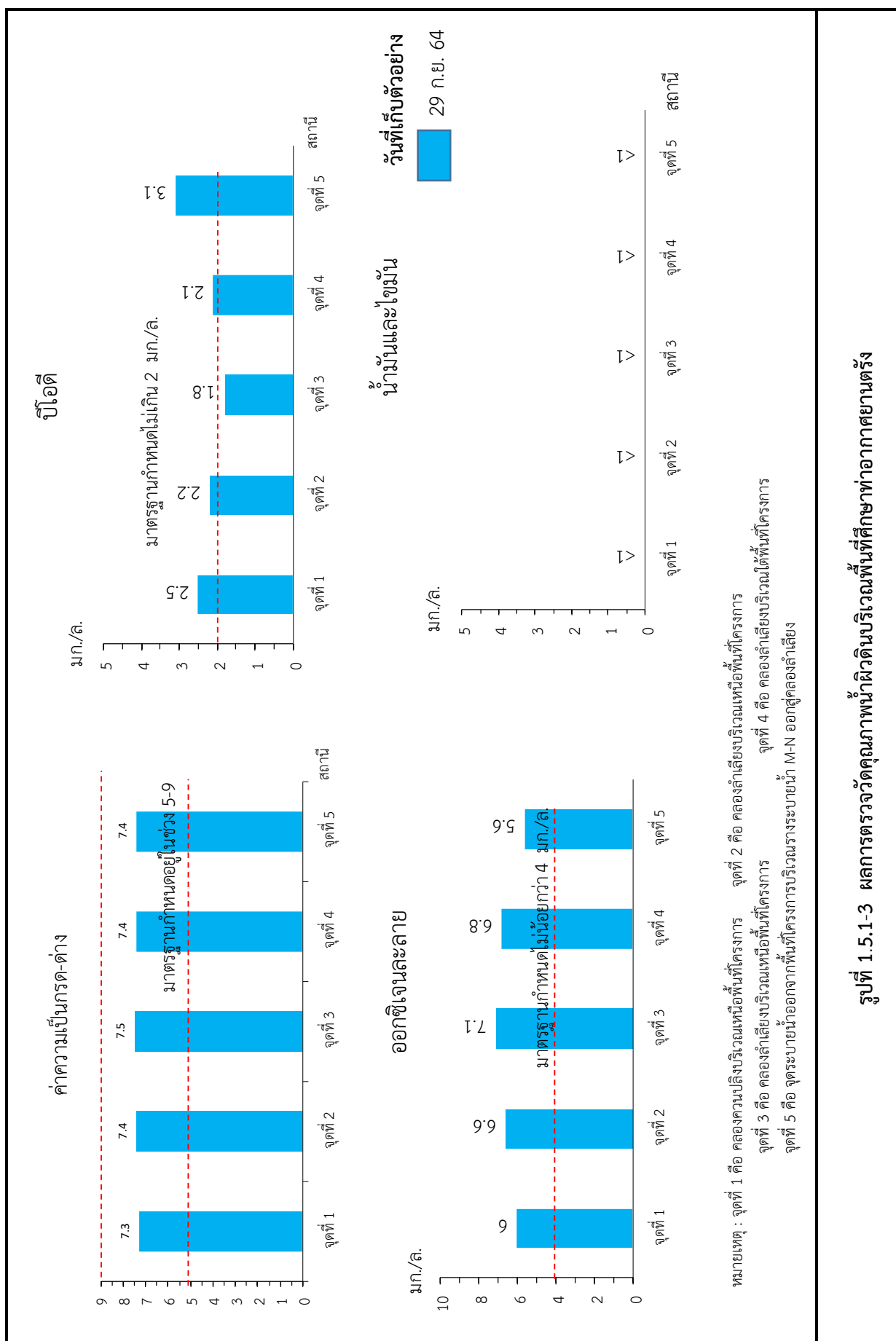
ประเภทที่ 4 ได้แก่ แหล่งน้ำที่รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยไม่ต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไป และ 2) การอุตสาหกรรม

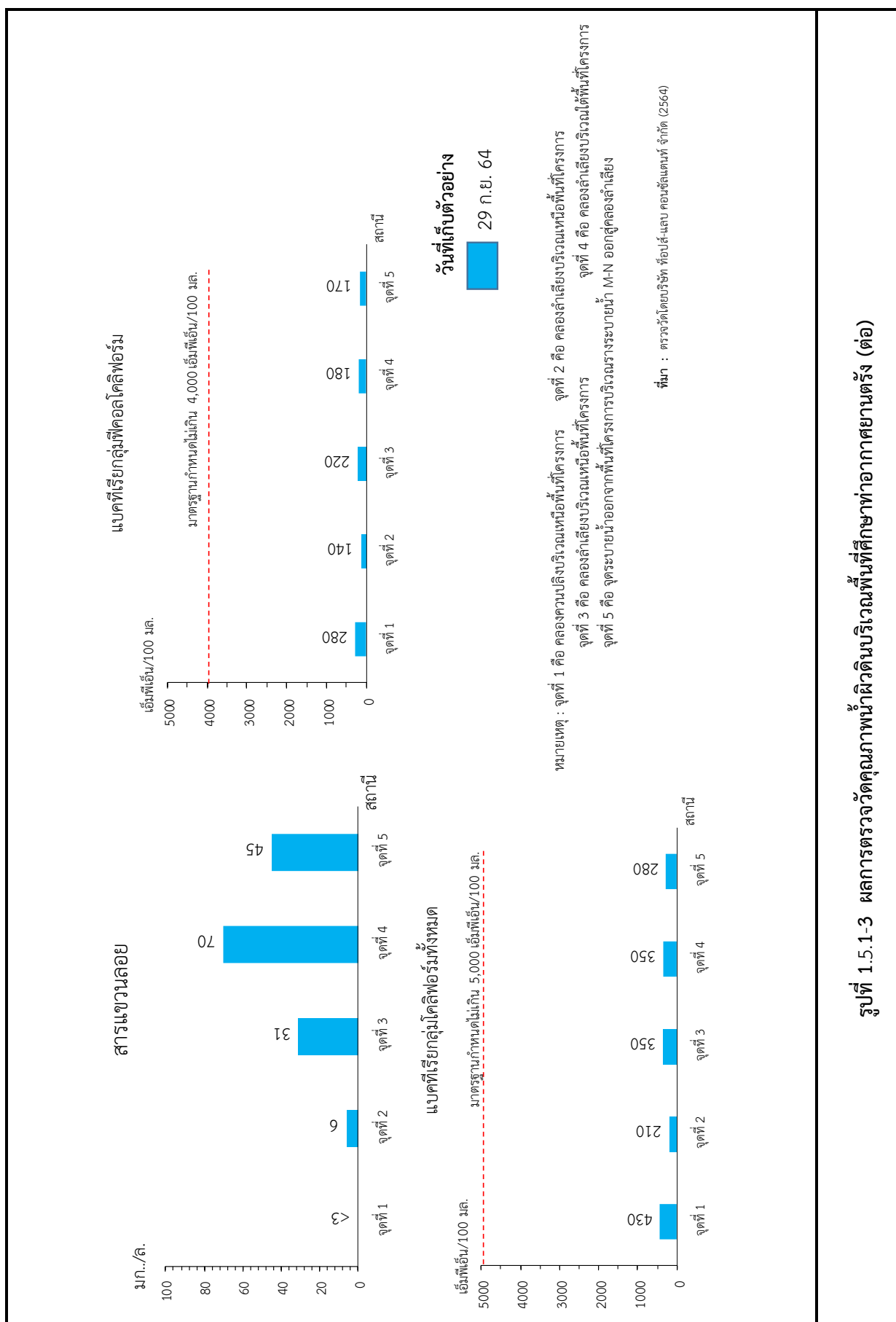
ประเภทที่ 5 ได้แก่ แหล่งน้ำที่รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อคมนาคม

ธ' หมายถึง อุณหภูมิของน้ำจะต้องไม่สูงกว่าอุณหภูมิตามธรรมชาติเกิน 3 องศาเซลเซียส

NS หมายถึง ไม่ได้กำหนดค่ามาตรฐาน

\leq หมายถึง มีค่าไม่เกิน \geq หมายถึง มีค่าไม่น้อยกว่า ' หมายถึง มีค่าไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน $<$ หมายถึง มีค่าน้อยกว่า





(2.3) คุณภาพน้ำทิ้ง

ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพน้ำทิ้ง ตรวจวัดในวันที่ 28 กันยายน 2564 ผลการตรวจวัด สรุปผลการตรวจวัดดังตารางที่ 1.5.2-4 และรูปที่ 1.5.2-4 (ภาคผนวก ค) โดยมีรายละเอียดดังนี้

น้ำทิ้งจากอาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย) พบว่า ความเป็นกรด-ด่าง มีค่าเท่ากับ 7.1 บีโอดีมีค่าเท่ากับ 9.2 มก./ล. สารแขวนลอยมีค่าเท่ากับ 9 มก./ล. และน้ำมันและไขมัน มีค่าน้อยกว่า 1 มก./ล.

น้ำทิ้งจากอาคารบ้านพักเจ้าหน้าที่ (หลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย) พบว่า ความเป็นกรด-ด่าง มีค่าเท่ากับ 7.8 บีโอดี มีค่าเท่ากับ 6.6 มก./ล. สารแขวนลอย มีค่าเท่ากับ 6 มก./ล. และน้ำมันและไขมัน มีค่าน้อยกว่า 1 มก./ล.

เมื่อนำผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้งเปรียบเทียบกับประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่องกำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภทและบางขนาด พบว่า อาคารที่พักผู้โดยสารของท่าอากาศยานตรัง มีขนาดพื้นที่ใช้สอย 3,050 ตร.ม. โดยมีขนาดใกล้เคียงกับอาคารประเภท ค ซึ่งมีลักษณะอาคารเป็นที่ทำการของทางราชการ รัฐวิสาหกิจ องค์การระหว่างประเทศ หรือของเอกชน ที่มีพื้นที่ใช้สอยรวมกันทุกชั้นของอาคารหรือกลุ่มของอาคารตั้งแต่ 5,000 ตร.ม. แต่ไม่ถึง 10,000 ตร.ม. พบว่าคุณภาพน้ำทิ้งอยู่ในเกณฑ์ตามมาตรฐานที่กำหนด

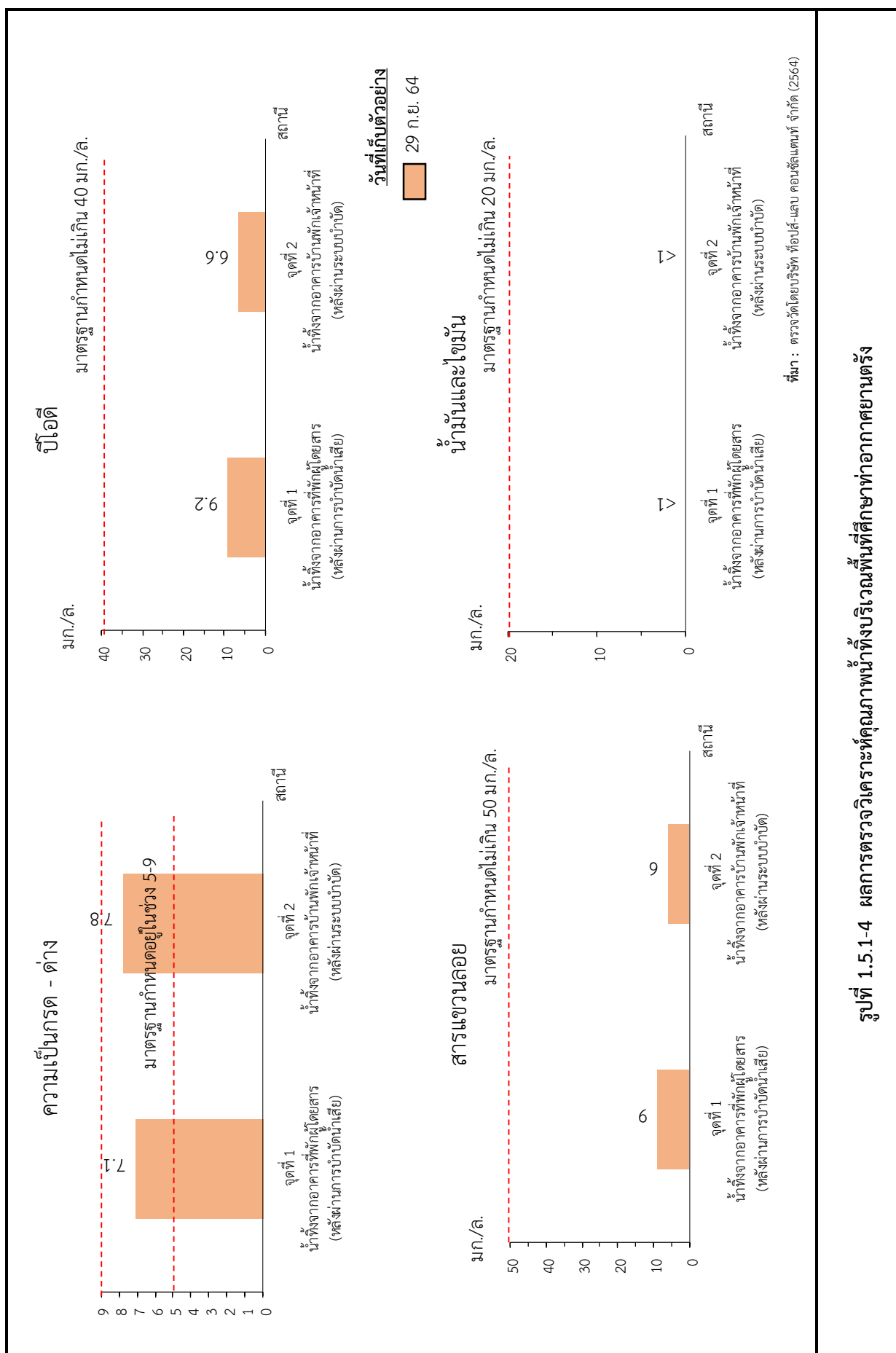
ตารางที่ 1.5.1-4 ผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำทิ้งบริเวณพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานตรัง

สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด			
		ความเป็นกรด-ด่าง	บีโอดี (มก./ล.)	สารแขวนลอย (มก./ล.)	น้ำมันและไขมัน (มก./ล.)
จุดที่ 1 น้ำทิ้งจากอาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังผ่านการบำบัดน้ำเสีย)	28 ก.ย. 64	7.1	9.2	9	<1
จุดที่ 2 น้ำทิ้งจากอาคารบ้านพักเจ้าหน้าที่ (หลังผ่านระบบบำบัด)	28 ก.ย. 64	7.8	6.6	6	<1
ค่ามาตรฐานน้ำทิ้งอาคารประเภท ค *		5-9	≤40	≤50	≤20

ที่มา : ตรวจวัดโดยบริษัท ท็อปส์-แลบ คอนซัลแตนท์ จำกัด (2564)

หมายเหตุ : * ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภทและบางขนาดลงวันที่ 7 พฤศจิกายน 2548 ประกาศในราชกิจจานุเบกษาเล่มที่ 122 ตอนที่ 125 ง วันที่ 29 ธันวาคม 2548 (ประเภท ค)

- หมายถึง ไม่ได้กำหนดค่ามาตรฐาน
- > หมายถึง มีค่ามากกว่า
- ≤ หมายถึง มีค่าไม่เกิน
- < หมายถึง มีค่าน้อยกว่า



รูปที่ 1.5.1-4 ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้งบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอาภาศยานตรัง

1.5.2 แผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ (ตามหนังสือที่ ทส 1010.4/6118 ลงวันที่ 7 พฤษภาคม 2563)

(1) แผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ (ระยะก่อสร้าง)

การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทำอาภาศยานตรัง ดังแสดงในตารางที่ 1.5.2-1 ส่วน
สถานีติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ดังแสดงในรูปที่ 1.5.2-1

ตารางที่ 1.5.2-1 แผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทำอาภาศยานตรัง
ตามหนังสือที่ ทส 1010.4/6118 ลงวันที่ 7 พฤษภาคม 2563

คุณภาพสิ่งแวดล้อม	ดัชนีในการตรวจสอบ	สถานที่	ความถี่ในการติดตามตรวจสอบ
1. คุณภาพอากาศ	<ul style="list-style-type: none"> - TSP - PM-10 - ความเร็วและทิศทางลม 	จำนวน 5 สถานี ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> - วัดทุ่งหวัง - วิทยาลัยการอาชีพตรัง - โรงเรียนวิเชียรมาตุ - บ้านเลขที่ 115 ม.3 ต.ควนปริง อ.เมืองตรัง จ.ตรัง - บ้านเลขที่ 78/1 ม.8 ต.ควนปริง อ.เมืองตรัง จ.ตรัง 	<ul style="list-style-type: none"> - ปีละ 2 ครั้ง สถานีละ 3 วันต่อเนื่อง (ช่วงเดือน มี.ค.-เม.ย. และช่วงเดือน พ.ย.-ธ.ค.) - ตลอดระยะเวลาการก่อสร้าง
2. เสียง/ความสั่นสะเทือน	<ul style="list-style-type: none"> - ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (Leq 24 hrs) - ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (Ldn) - ระดับเสียงสูงสุด (Lmax) - เสียงจากเครื่องบิน (SEL) - ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 10 (L10) - ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 50 (L50) - ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L90) 	จำนวน 5 สถานี ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> - วัดทุ่งหวัง - วิทยาลัยการอาชีพตรัง - โรงเรียนวิเชียรมาตุ - บ้านเลขที่ 115 ม.7 ต.ควนปริง อ.เมืองตรัง ตรัง - บ้านเลขที่ 78/1 ม.8 ต.ควนปริง อ.เมืองตรัง จ.ตรัง 	<ul style="list-style-type: none"> - ปีละ 2 ครั้ง สถานีละ 3 วันต่อเนื่อง (ช่วงเดือน มี.ค.-เม.ย. และช่วงเดือน พ.ย.-ธ.ค.) - ตลอดระยะเวลาการก่อสร้าง
3. คุณภาพน้ำผิวดิน	<ul style="list-style-type: none"> - ความเป็นกรด-ด่าง (pH) - ออกซิเจนละลาย (DO) - บีโอดี (BOD) - สารแขวนลอย (Suspended Solids) - น้ำมันและไขมัน (Oil & Grease) - ปริมาณฟิโคลโคลิฟอร์ม (Fecal Coliform Bacteria) 	จำนวน 3 สถานี ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> - คลองทำนาว จุดที่ 1 ด้านทิศใต้พื้นที่โครงการ - คลองทำนาว จุดที่ 2 ด้านทิศใต้พื้นที่โครงการ - ห้วยใหญ่ 	<ul style="list-style-type: none"> - ปีละ 2 ครั้ง โดยกำหนดในช่วงฤดูแล้งและฤดูฝน

**ตารางที่ 1.5.2-1 แผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทำอาภาศยานตรัง
ตามหนังสือที่ ทส 1010.4/6118 ลงวันที่ 7 พฤษภาคม 2563 (ต่อ)**

คุณภาพสิ่งแวดล้อม	ดัชนีในการตรวจสอบ	สถานที่	ความถี่ในการติดตามตรวจสอบ
4. คุณภาพน้ำทิ้ง	<ul style="list-style-type: none"> - ความเป็นกรด-ด่าง (pH) - ของแข็งแขวนลอย (Suspended Solids) - บีโอดี (BOD) - น้ำมันและไขมัน (Oil & Grease) - แบคทีเรียกลุ่มฟีคัลโคลิฟอร์ม (Fecal Coliform Bacteria) 	จำนวน 2 สถานี ได้แก่ - น้ำทิ้งจากอาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย) - น้ำทิ้งจากอาคารบ้านพักเจ้าหน้าที่ (หลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย)	- ปีละ 2 ครั้ง โดยกำหนดในช่วงฤดูแล้งและฤดูฝน
5. คุณภาพน้ำใช้	<ul style="list-style-type: none"> - ความเป็นกรด-ด่าง (pH) - ความขุ่น (Turbidity) - ของแข็งละลายน้ำ (TDS) - ค่าความกระด้างในรูป CaCO_3 - ซัลเฟต (SO_4^{2-}) - คลอไรด์ (Cl) - ไนเตรท (NO_3) 	จำนวน 1 สถานี คือ - น้ำใช้บริเวณอาคารที่พักผู้โดยสาร	- ตรวจสอบอย่างน้อยเดือนละ 1 ครั้ง
6. ระบายน้ำ	<ul style="list-style-type: none"> - วัชพืช/ตะกอนสะสมในรางระบายน้ำ - การกัดเซาะหรือการทรุดตัวของรางระบายน้ำและปากท่อระบายน้ำ 	- รางระบายน้ำในพื้นที่ทำอาภาศยาน	- ตรวจสอบอย่างน้อยเดือนละ 1 ครั้ง
7. อุบัติเหตุอาภาศยานชนนก	<ul style="list-style-type: none"> - ชนิดและปริมาณนก - บันทึกอุบัติเหตุที่เครื่องบินชนนก โดยระบุถึง วันที่และเวลาที่เกิดเหตุ ความสูงขณะชน และชนิดนก - ความเสียหายที่เกิดขึ้น 	<ul style="list-style-type: none"> - ภายในพื้นที่ทำอาภาศยาน และแหล่งน้ำที่อยู่รอบพื้นที่ทำอาภาศยาน 	- ดำเนินการต่อเนื่องตลอดระยะดำเนินการ
8. การใช้ประโยชน์ที่ดิน	<ul style="list-style-type: none"> - ความสูงของอาคารและสิ่งก่อสร้างภายในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ - ความสูงของต้นไม้ 	- ภายในปลอดภัยในการเดินอากาศ	- ดำเนินการต่อเนื่องตลอดระยะดำเนินการ
9. เศรษฐกิจและสังคม	<ul style="list-style-type: none"> - ภาวะเศรษฐกิจ - การบริการพื้นฐาน - การเปลี่ยนแปลงสภาพแวดล้อม - ทักษะติดต่อโครงการ 	<ul style="list-style-type: none"> - ม.9 บ้านโคกพลา ต.โคกหล่อ อ.เมืองตรัง จ.ตรัง - ชุมชนหัวทางวัง 26 ม.12 ต.โคกหล่อ อ.เมืองตรัง จ.ตรัง - ม.3 บ้านไชนุน ต.ควนปริง อ.เมืองตรัง จ.ตรัง - ม.7 บ้านทุ่งหวัง ต.ควนปริง อ.เมืองตรัง จ.ตรัง - ม.8 บ้านป้อ ต.ควนปริง 	- ปีละ 1 ครั้ง ดำเนินการต่อเนื่องตลอดระยะดำเนินการ

ตารางที่ 1.5.2-1 แผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยานตรัง
ตามหนังสือที่ ทส 1010.4/6118 ลงวันที่ 7 พฤษภาคม 2563 (ต่อ)

คุณภาพสิ่งแวดล้อม	ดัชนีในการตรวจสอบ	สถานที่	ความถี่ในการติดตามตรวจสอบ
		อ.เมืองตรัง จ.ตรัง - โรงเรียนวิเชียรมาตุ - โรงเรียนมิตรภาพที่ 31 “บ้านทุ่งหวัง”	

ที่มา : กรมท่าอากาศยาน , กรกฎาคม 2562



(1) ผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ 2

(2.1) คุณภาพอากาศ

ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ตรวจวัดระหว่างวันที่ 22-29 กันยายน 2564 ผลการตรวจวัดสรุปผลการตรวจวัดแสดงดังตารางที่ 1.5.2-2 และรูปที่ 1.5.2-2 (ภาคผนวก ค) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

บริเวณวัดทุ่งหวัง พบว่า ความเข้มข้นของฝุ่นละอองรวมมีค่าอยู่ในช่วง 0.027-0.033 มก./ลบ.ม. และความเข้มข้นของฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน มีค่าอยู่ในช่วง 0.013-0.020 มก./ลบ.ม.

บริเวณวิทยาลัยการอาชีพต.รัง พบว่า พบว่า ความเข้มข้นของฝุ่นละอองรวมมีค่าอยู่ในช่วง 0.025-0.030 มก./ลบ.ม. และความเข้มข้นของฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน มีค่าอยู่ในช่วง 0.012-0.019 มก./ลบ.ม.

โรงเรียนวิเชียรมาตุ พบว่า พบว่า ความเข้มข้นของฝุ่นละอองรวมมีค่าอยู่ในช่วง 0.025-0.029 มก./ลบ.ม. ความเข้มข้นของฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน มีค่าอยู่ในช่วง 0.009-0.015 มก./ลบ.ม. และจากการตรวจวัดทิศทางลม พบว่าลมส่วนใหญ่พัดมาทางทิศตะวันตกเฉียงใต้ ด้วยความเร็ว 0.28 ม./วินาที สมสงบร้อยละ 69.05

บริเวณบ้านเลขที่ 115 ม.3 ต.ควนปริง อ.เมืองต.รัง จ.ต.รัง พบว่า พบว่า ความเข้มข้นของฝุ่นละอองรวมมีค่าอยู่ในช่วง 0.022-0.028 มก./ลบ.ม. และความเข้มข้นของฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน มีค่าอยู่ในช่วง 0.008-0.016 มก./ลบ.ม.

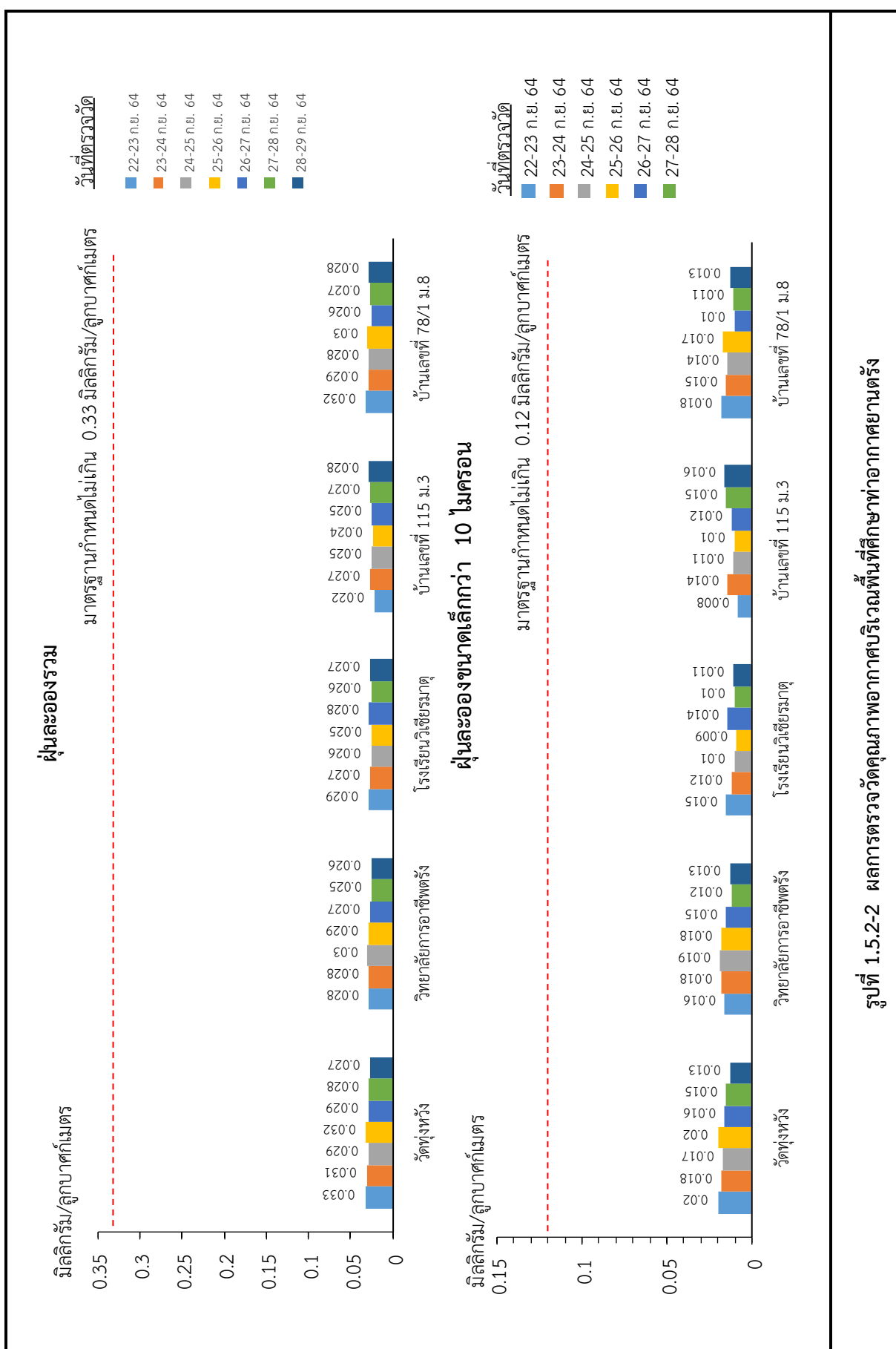
บริเวณบ้านเลขที่ 78/1 ม.8 ต.ควนปริง อ.เมืองต.รัง จ.ต.รัง พบว่า พบว่า ความเข้มข้นของฝุ่นละอองรวมมีค่าอยู่ในช่วง 0.026-0.032 มก./ลบ.ม. และความเข้มข้นของฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน มีค่าอยู่ในช่วง 0.010-0.018 มก./ลบ.ม.

เมื่อนำผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศมาเปรียบเทียบกับมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ.2547) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ที่กำหนดให้ฝุ่นละอองรวมจะต้องไม่เกิน 0.330 มก./ลบ.ม. และค่าความเข้มข้นของฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอนจะต้องไม่เกิน 0.12 มก./ลบ.ม. พบว่า มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

ตารางที่ 1.5.2-2 ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอาภาศยานตรัง

สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด	
		ฝุ่นละอองแขวนลอยรวม (มก./ลบ.ม.)	ฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน (มก./ลบ.ม.)
วัดทุ่งหวัง	22-23 ก.ย. 64	0.033	0.020
	23-24 ก.ย. 64	0.031	0.018
	24-25 ก.ย. 64	0.029	0.017
	25-26 ก.ย. 64	0.032	0.020
	26-27 ก.ย. 64	0.029	0.016
	27-28 ก.ย. 64	0.028	0.015
	28-29 ก.ย. 64	0.027	0.013
วิทยาลัยการอาชีพตรัง	22-23 ก.ย. 64	0.028	0.016
	23-24 ก.ย. 64	0.028	0.018
	24-25 ก.ย. 64	0.030	0.019
	25-26 ก.ย. 64	0.029	0.018
	26-27 ก.ย. 64	0.027	0.015
	27-28 ก.ย. 64	0.025	0.012
	28-29 ก.ย. 64	0.026	0.013
โรงเรียนวิเชียรมาตุ	22-23 ก.ย. 64	0.029	0.015
	23-24 ก.ย. 64	0.027	0.012
	24-25 ก.ย. 64	0.026	0.010
	25-26 ก.ย. 64	0.025	0.009
	26-27 ก.ย. 64	0.028	0.014
	27-28 ก.ย. 64	0.026	0.010
	28-29 ก.ย. 64	0.027	0.011
บริเวณบ้านเลขที่ 115 ม.3 ต.ควนปริง อ.เมืองตรัง จ.ตรัง	22-23 ก.ย. 64	0.022	0.008
	23-24 ก.ย. 64	0.027	0.014
	24-25 ก.ย. 64	0.025	0.011
	25-26 ก.ย. 64	0.024	0.010
	26-27 ก.ย. 64	0.025	0.012
	27-28 ก.ย. 64	0.027	0.015
	28-29 ก.ย. 64	0.028	0.016
บริเวณบ้านเลขที่ 78/1 ม.8 ต.ควนปริง อ.เมืองตรัง จ.ตรัง	22-23 ก.ย. 64	0.032	0.018
	23-24 ก.ย. 64	0.029	0.015
	24-25 ก.ย. 64	0.028	0.014
	25-26 ก.ย. 64	0.030	0.017
	26-27 ก.ย. 64	0.026	0.010
	27-28 ก.ย. 64	0.027	0.011
	28-29 ก.ย. 64	0.028	0.013
ค่ามาตรฐาน		0.33*	0.12*

หมายเหตุ : * มาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ.2547) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป



รูปที่ 1.5.2-2 ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอาภาศยานตรัง

(2.2) ระดับเสียง

ดำเนินการตรวจวัดระดับเสียง ตรวจวัดระหว่างวันที่ 22-29 กันยายน 2564 สรุปผลการตรวจวัด
ดังตารางที่ 1.5.2-3 และรูปที่ 1.5.2-3 (ภาคผนวก ค) โดยมีรายละเอียดดังนี้

บริเวณวัดทุ่งหวัง พบว่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 49.9-55.9 เดซิเบล(เอ) ระดับ
เสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน มีค่าอยู่ในช่วง 54.2-59.8 เดซิเบล(เอ) ระดับเสียงสูงสุดมีค่าอยู่ในช่วง 78.0-92.4 เดซิเบล
(เอ) เสียงเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 เดซิเบล(เอ) 43.6-48.9 เดซิเบล(เอ) เสียงรบกวนช่วงเวลากลางวันมีค่าอยู่ในช่วง 5.6-8.3
เดซิเบล(เอ) เสียงรบกวนช่วงเวลากลางคืนมีค่าอยู่ในช่วง 3.1-5.9 เดซิเบล (เอ)

บริเวณวิทยาลัยการอาชีพตรัง พบว่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 51.3-54.5
เดซิเบล(เอ) ระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน มีค่าอยู่ในช่วง 55.0-59.5 เดซิเบล(เอ) ระดับเสียงสูงสุดมีค่าอยู่ในช่วง
79.7-98.2 เดซิเบล(เอ) เสียงเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 เดซิเบล(เอ) 43.3-47.8 เดซิเบล(เอ) เสียงรบกวนช่วงเวลากลางวันมี
ค่าอยู่ในช่วง 5.1-8.1 เดซิเบล(เอ) เสียงรบกวนช่วงเวลากลางคืนมีค่าอยู่ในช่วง 2.4-5.6 เดซิเบล (เอ)

บริเวณโรงเรียนวิเชียรมาตุ พบว่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 54.2-56.0 เดซิเบล
(เอ) ระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน มีค่าอยู่ในช่วง 58.4-59.5 เดซิเบล(เอ) ระดับเสียงสูงสุดมีค่าอยู่ในช่วง 89.7-
98.8 เดซิเบล(เอ) เสียงเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 เดซิเบล(เอ) 46.5-48.2 เดซิเบล(เอ) เสียงรบกวนช่วงเวลากลางวันมีค่าอยู่
ในช่วง 6.8-7.7 เดซิเบล(เอ) เสียงรบกวนช่วงเวลากลางคืนมีค่าอยู่ในช่วง 5.0-6.4 เดซิเบล (เอ)

บริเวณบ้านเลขที่ 115 ม.3 ต.ควนปริง อ.เมืองตรัง จ.ตรัง พบว่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่า
อยู่ในช่วง 49.5-52.3 เดซิเบล(เอ) ระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน มีค่าอยู่ในช่วง 54.2-57.6 เดซิเบล(เอ) ระดับ
เสียงสูงสุดมีค่าอยู่ในช่วง 69.6-79.7 เดซิเบล(เอ) เสียงเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 เดซิเบล(เอ) 44.0-46.6 เดซิเบล(เอ) เสียง
รบกวนช่วงเวลากลางวันมีค่าอยู่ในช่วง 5.3-7.6 เดซิเบล(เอ) เสียงรบกวนช่วงเวลากลางคืนมีค่าอยู่ในช่วง 4.2-6.7
เดซิเบล (เอ)

บริเวณบ้านเลขที่ 78/1 ม.8 ต.ควนปริง อ.เมืองตรัง จ.ตรัง พบว่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มี
ค่าอยู่ในช่วง 55.7-57.9 เดซิเบล(เอ) ระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน มีค่าอยู่ในช่วง 60.0-61.9 เดซิเบล(เอ) ระดับ
เสียงสูงสุดมีค่าอยู่ในช่วง 85.7-99.8 เดซิเบล(เอ) เสียงเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 เดซิเบล(เอ) 48.3-50.3 เดซิเบล(เอ) เสียง
รบกวนช่วงเวลากลางวันมีค่าอยู่ในช่วง 5.9-8.4 เดซิเบล(เอ) เสียงรบกวนช่วงเวลากลางคืนมีค่าอยู่ในช่วง 4.7-7.4
เดซิเบล (เอ)

เมื่อนำผลการตรวจวัดระดับเสียงทั่วไปมาเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการ
สิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ.2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไปและเมื่อนำผลการตรวจวัด
เสียงรบกวนมาเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับ 23 (พ.ศ. 2550)
พบว่า อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนด และเมื่อนำผลการคำนวณเสียงจากเครื่องบินมาเปรียบเทียบกับเกณฑ์ระดับเสียงที่
เหมาะสมกับการใช้ประโยชน์ที่ดินรอบทำอากาศยาน ของกรมควบคุมมลพิษ พบว่า พื้นที่ดังกล่าวยังมีความเหมาะสม
ในการเป็นที่อยู่อาศัยและสถานที่ราชการ

ตารางที่ 1.5.2-2 ผลการตรวจวัดระดับเสียงพื้นที่ศึกษาทำอาภาศยานตรัง

สถานีตรวจวัด	ผลการตรวจวัด						
	วันที่ตรวจวัด	ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง [เดซิเบล(เอ)]	ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน [เดซิเบล(เอ)]	ระดับเสียงสูงสุด [เดซิเบล(เอ)]	เปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 [เดซิเบล(เอ)]	เสียงรบกวน	
						กลางวัน	กลางคืน
วัดทุ่งหวัง	22-23 ก.ย. 64	55.9	59.8	91.0	48.9	5.7	4.2
	23-24 ก.ย. 64	54.3	58.2	89.8	45.9	8.3	5.9
	24-25 ก.ย. 64	55.9	59.6	92.4	48.3	5.9	4.5
	25-26 ก.ย. 64	50.6	54.5	78.0	43.6	5.6	4.5
	26-27 ก.ย. 64	49.9	54.2	87.8	44.0	6.4	3.1
	27-28 ก.ย. 64	53.1	57.3	89.9	45.3	6.5	5.4
	28-29 ก.ย. 64	54.5	58.9	81.4	47.3	7.2	5.8
วิทยาลัยการอาชีพตรัง	22-23 ก.ย. 64	51.3	55.0	81.1	43.3	7.6	5.4
	23-24 ก.ย. 64	51.4	55.3	98.2	43.8	6.7	5.6
	24-25 ก.ย. 64	53.7	57.9	81.1	46.4	8.1	4.3
	25-26 ก.ย. 64	54.1	58.9	87.8	46.7	7.0	5.5
	26-27 ก.ย. 64	53.5	58.5	85.8	47.3	5.9	2.4
	27-28 ก.ย. 64	54.5	59.5	79.7	47.8	5.3	3.9
	28-29 ก.ย. 64	53.5	58.9	84.4	47.4	5.1	3.4
โรงเรียนวิเชียรมาตุ	22-23 ก.ย. 64	56.0	59.5	98.8	48.0	7.0	5.9
	23-24 ก.ย. 64	54.2	58.4	95.1	47.3	7.3	5.7
	24-25 ก.ย. 64	54.6	58.6	93.5	46.9	7.1	6.0
	25-26 ก.ย. 64	54.8	58.8	93.5	46.5	7.2	6.3
	26-27 ก.ย. 64	55.1	59.5	92.4	48.2	6.8	5.6

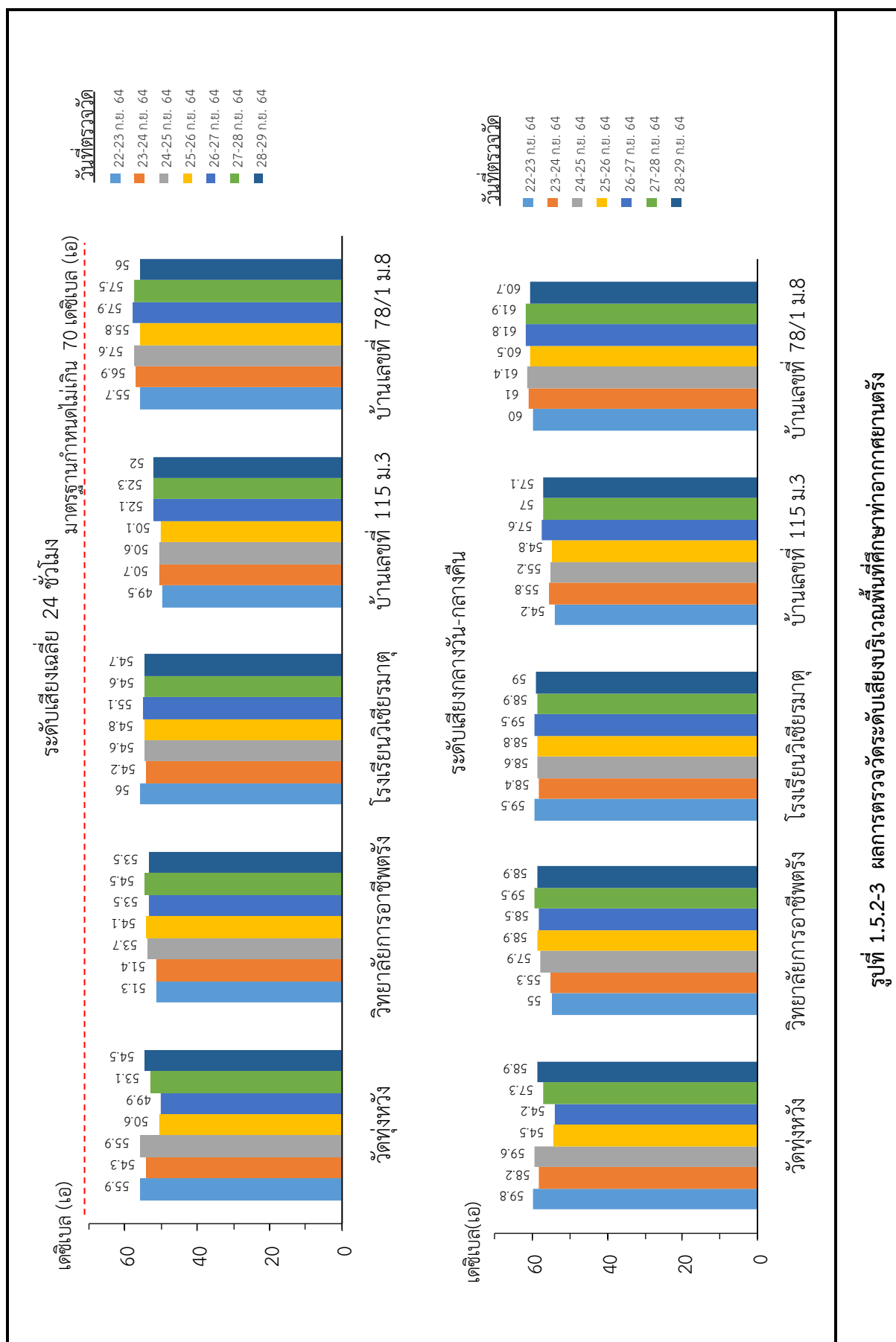
สถานีตรวจวัด	ผลการตรวจวัด						
	วันที่ตรวจวัด	ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง [เดซิเบล(เอ)]	ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน [เดซิเบล(เอ)]	ระดับเสียงสูงสุด [เดซิเบล(เอ)]	เปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 [เดซิเบล(เอ)]	เสียงรบกวน	
						กลางวัน	กลางคืน
	27-28 ก.ย. 64	54.6	58.9	89.7	47.3	7.7	6.4
	28-29 ก.ย. 64	54.7	59.0	95.1	48.2	7.1	5.0
บริเวณบ้านเลขที่ 115 ม.3 ต.ควนปริง อ.เมืองตรัง จ.ตรัง	22-23 ก.ย. 64	49.5	54.2	72.9	44.0	5.3	4.2
	23-24 ก.ย. 64	50.7	55.8	69.6	44.2	6.7	5.4
	24-25 ก.ย. 64	50.6	55.2	73.4	45.4	6.4	5.2
	25-26 ก.ย. 64	50.1	54.8	69.9	44.5.3	5.7	4.5
	26-27 ก.ย. 64	52.1	57.6	79.7	46.6	6.4	5.2
	27-28 ก.ย. 64	52.3	57.0	78.0	46.2	6.9	5.5
	28-29 ก.ย. 64	52.0	57.1	74.2	46.2	7.6	6.7
บริเวณบ้านเลขที่ 78/1 ม.8 ต.ควนปริง อ.เมืองตรัง จ.ตรัง	22-23 ก.ย. 64	55.7	60.0	99.8	48.5	8.1	7.4
	23-24 ก.ย. 64	56.9	61.0	90.0	48.3	6.3	5.3
	24-25 ก.ย. 64	57.6	61.4	94.4	50.3	8.4	6.4
	25-26 ก.ย. 64	55.8	60.5	90.1	48.4	5.9	4.9
	26-27 ก.ย. 64	57.9	61.8	91.5	49.3	7.3	5.7
	27-28 ก.ย. 64	57.5	61.9	85.7	49.2	6.6	5.9
	28-29 ก.ย. 64	56.0	60.7	93.3	49.0	7.6	4.7
ค่ามาตรฐาน		70*	-	115*	-	10**	

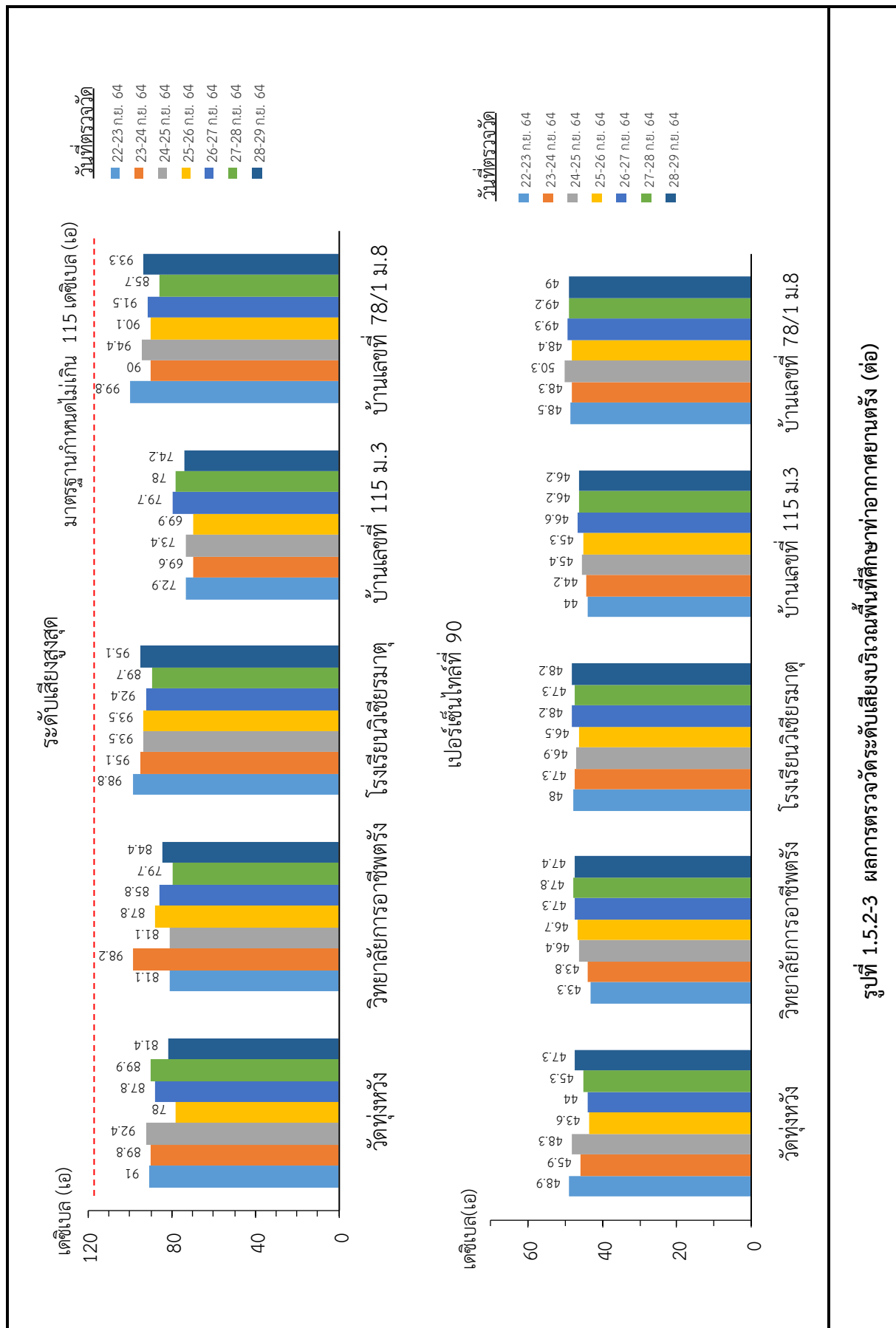
ที่มา : ตรวจวัดโดยบริษัท ทีเอส-แลบ คอนซัลแตนท์ จำกัด (2564)

หมายเหตุ : * ค่ามาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ.2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป

** ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 23 (พ.ศ. 2550)

- หมายถึง ไม่มีมาตรฐานกำหนด





(2.1) ความสั่นสะเทือน

การตรวจวัดความสั่นสะเทือน ตรวจวัด 3 บริเวณ คือ วิทยาลัยการอาชีพตรัง โรงเรียนวิเชียรมาตุ และ บ้านเลขที่ 78/1 หมู่ 8 ตำบลควนปริง อำเภอเมืองตรัง จังหวัดตรัง ระหว่างวันที่ 22-29 กันยายน 2564 (ภาคผนวก ค) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

● Transverse

- วิทยาลัยการอาชีพตรัง

Velocity (ความเร็ว) มีค่าอยู่ระหว่าง 0.055 ถึง 2.81 มิลลิเมตรต่อวินาที Frequency (ความถี่) มีค่าอยู่ระหว่าง 2.7 ถึงมากกว่า 100 เฮิร์ตซ์

- โรงเรียนวิเชียรมาตุ

Velocity (ความเร็ว) มีค่าอยู่ระหว่าง 0.173 ถึง 1.03 มิลลิเมตรต่อวินาที Frequency (ความถี่) มีค่าน้อยกว่า 1.0 ถึง 85 เฮิร์ตซ์

- บ้านเลขที่ 78/1 หมู่ 8 ตำบลควนปริง อำเภอเมืองตรัง จังหวัดตรัง

Velocity (ความเร็ว) มีค่าอยู่ระหว่าง 0.095 ถึง 2.44 มิลลิเมตรต่อวินาที Frequency (ความถี่) มีค่าน้อยกว่า 1.0 ถึง 85 เฮิร์ตซ์

● Vertical

- วิทยาลัยการอาชีพตรัง

Velocity (ความเร็ว) มีค่าอยู่ระหว่าง 0.095 ถึง 2.02 มิลลิเมตรต่อวินาที Frequency (ความถี่) มีค่าน้อยกว่า 1.0 ถึงมากกว่า 100 เฮิร์ตซ์

- โรงเรียนวิเชียรมาตุ

Velocity (ความเร็ว) มีค่าอยู่ระหว่าง 0.158 ถึง 1.87 มิลลิเมตรต่อวินาที Frequency (ความถี่) มีค่าน้อยกว่า 1.0-85 เฮิร์ตซ์

- บ้านเลขที่ 78/1 หมู่ 8 ตำบลควนปริง อำเภอเมืองตรัง จังหวัดตรัง

Velocity (ความเร็ว) มีค่าอยู่ระหว่าง 0.055 ถึง 3.53 มิลลิเมตรต่อวินาที Frequency (ความถี่) มีค่าน้อยกว่า 1.0 ถึงมากกว่า 100 เฮิร์ตซ์

● Longitudinal

- วิทยาลัยการอาชีพตรัง

Velocity (ความเร็ว) มีค่าอยู่ระหว่าง 0.087 ถึง 1.94 มิลลิเมตรต่อวินาที Frequency (ความถี่) มีค่าน้อยกว่า 1 ถึงมากกว่า 100 เฮิร์ตซ์

- โรงเรียนวิเชียรมาตุ

Velocity (ความเร็ว) มีค่าอยู่ระหว่าง 0.300 ถึง 1.62 มิลลิเมตรต่อวินาที Frequency (ความถี่) มีค่าน้อยกว่า 1.0-85 เฮิร์ตซ์

- บ้านเลขที่ 78/1 หมู่ 8 ตำบลควนปริง อำเภอเมืองตรัง จังหวัดตรัง

Velocity (ความเร็ว) มีค่าอยู่ระหว่าง 0.039 ถึง 1.77 มิลลิเมตรต่อวินาที Frequency (ความถี่) มีค่าน้อยกว่า 1.0 ถึงมากกว่า 100 เฮิร์ตซ์

- **แรงอัดอากาศ**

- วิทยาลัยการอาชีพตรังมีค่าอยู่ระหว่าง 88.4 ถึง 110.2 เดซิเบล (แอล)
- โรงเรียนวิเชียรมาตุมีค่าน้อยกว่า 87.9 ถึง 100.9 เดซิเบล (แอล)
- บ้านเลขที่ 78/1 หมู่ 8 ตำบลควนปริง อำเภอเมืองตรัง จังหวัดมีค่าอยู่ระหว่าง 91.4 ถึง 106.6 เดซิเบล (แอล)

ดำเนินการตรวจวัดความสั่นสะเทือน ทำการตรวจวัดระหว่างวันที่ 22-29 พฤษภาคม 2564 เมื่อนำผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือนมาเปรียบเทียบกับมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร ของอาคารประเภทที่ 2 ได้แก่ อาคารอยู่อาศัย อาคารอยู่อาศัยรวม ห้องแถว ตึกแถว บ้านแถว บ้านแฝด ตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมอาคาร อาคารชุดตามกฎหมายว่าด้วยอาคารชุด หอพักตามกฎหมายว่าด้วยหอพัก อาคารที่ใช้เป็นสถานพยาบาลตามกฎหมายว่าด้วยสถานพยาบาล และอาคารที่ใช้เป็นโรงพยาบาลของทางราชการ อาคารที่ใช้เป็นสถานที่ศึกษาตามกฎหมายว่าด้วยโรงเรียนเอกชน อาคารที่ใช้เป็นโรงเรียนของทางราชการ อาคารที่ใช้เป็นสถานที่ศึกษาของสถาบันอุดมศึกษาของเอกชน ตามกฎหมายว่าด้วยสถาบันอุดมศึกษาเอกชน และอาคารที่ใช้เป็นสถานที่ศึกษาของสถาบันอุดมศึกษาของทางราชการ และอาคารที่ใช้ประโยชน์เพื่อกิจกรรมทางศาสนา ไม่สามารถตรวจวัดค่าความสั่นสะเทือนได้ เนื่องจากความถี่ต่ำกว่า 2 เฮิรตซ์ และความเร็วอนุภาคมีค่าต่ำกว่า 0.530 มม./วินาที และการขจัดน้อยกว่า 0 มม. พบว่า มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนด และแรงอัดอากาศ มีค่าน้อยกว่า 88 เดซิเบล(แอล) คือไม่มีผลกระทบต่อบุคคลและอาคาร

(2.2) คุณภาพน้ำผิวดิน

ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดิน ตรวจวัดในวันที่ 28 กันยายน 2564 สรุปผลการตรวจวัดดังตารางที่ 1.5.2-4 และรูปที่ 1.5.2-4 (ภาคผนวก ค) โดยมีรายละเอียดดังนี้

คลองท่านาว ด้านทิศใต้พื้นที่โครงการ พบว่า ความเป็นกรด-ด่างมีค่าเท่ากับ 7.2 บีโอดีมีค่าเท่ากับ 1.8 มก./ล. ออกซิเจนละลายมีค่าเท่ากับ 7.6 มก./ล. น้ำมันและไขมันมีค่าน้อยกว่า 1 มก./ล. สารแขวนลอยมีค่าน้อยกว่า 3 มก./ล. และแบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมดค่าเท่ากับ 280 เอ็มพีเอ็น/100 มล.

คลองท่านาว ด้านเหนือใต้พื้นที่โครงการ พบว่า ความเป็นกรด-ด่างมีค่าเท่ากับ 7.3 บีโอดีมีค่าเท่ากับ 1.9 มก./ล. ออกซิเจนละลายมีค่าเท่ากับ 7.5 มก./ล. น้ำมันและไขมันมีค่าน้อยกว่า 1 มก./ล. สารแขวนลอยมีค่าเท่ากับ 5 มก./ล. และแบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมดค่าเท่ากับ 290 เอ็มพีเอ็น/100 มล.

ห้วยใหญ่ พบว่า ความเป็นกรด-ด่างมีค่าเท่ากับ 7.4 บีโอดีมีค่าเท่ากับ 2.4 มก./ล. ออกซิเจนละลายมีค่าเท่ากับ 6.2 มก./ล. น้ำมันและไขมันมีค่าน้อยกว่า 1 มก./ล. สารแขวนลอยมีค่าเท่ากับ 392 มก./ล. และแบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมดค่าเท่ากับ 1,600 เอ็มพีเอ็น/100 มล.

ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดินเมื่อนำมาเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ. 2537) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดิน (ประเภทที่ 3) ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไป และ 2) การเกษตรกรรม พบว่า พารามิเตอร์ส่วนใหญ่มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนด ยกเว้น ค่าบีโอดีบริเวณห้วยใหญ่ ที่มีค่าสูงเกินเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

ตารางที่ 1.5.2-4 ผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดินบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอาภาศยานตรัง

สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด					
		ความเป็นกรด-ด่าง	บีโอดี (มก./ล.)	ออกซิเจนละลาย (มก./ล.)	น้ำมันและไขมัน (มก./ล.)	สารแขวนลอย (มก./ล.)	แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์ม ทั้งหมด (เอ็มพีเอ็น/100 มล.)
คลองท่านาว (ด้านทิศเหนือของพื้นที่โครงการ)	28 ก.ย. 64	7.2	1.8	7.6	<1	<3	280
คลองท่านาว (ด้านทิศใต้ของพื้นที่โครงการ)	28 ก.ย. 64	7.3	1.9	7.5	<1	5	920
ห้วยใหญ่	28 ก.ย. 64	7.4	2.4	6.2	<1	396	1,600
ค่ามาตรฐาน*	ประเภท 1	๘'	๘'	๘'	-	-	๘'
	ประเภท 2	5-9	≤1.5	≥6.0	-	-	≤ 1,000
	ประเภท 3	5-9	≤2.0	≥4.0	-	-	≤ 4,000
	ประเภท 4	5-9	≤4.0	≥4.0	-	-	-
	ประเภท 5	-	-	-	-	-	-

ที่มา : ตรวจวัดโดยบริษัท ท็อปส์-แลบ คอนซัลแตนท์ จำกัด (2564)

หมายเหตุ : * ค่ามาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ.2537) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดิน ประเภทที่ 1 ได้แก่ แหล่งน้ำที่คุณภาพน้ำมีสภาพตามธรรมชาติโดยปราศจากน้ำทิ้งจากกิจกรรมทุกประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยตรงผ่านการฆ่าเชื้อโรค ตามปกติก่อน 2) การขยายพันธุ์ตามธรรมชาติของสิ่งมีชีวิตระดับพื้นฐาน และ 3) การอนุรักษ์ระบบนิเวศของแหล่งน้ำ

ประเภทที่ 2 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยตรงผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไป 2) การอนุรักษ์สัตว์น้ำ 3) การประมง และ 4) การว่ายน้ำและกีฬาทางน้ำ

ประเภทที่ 3 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยตรงผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไป และ 2) การเกษตรกรรม

ประเภทที่ 4 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยตรงผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไป และ 2) การอุตสาหกรรม

ประเภทที่ 5 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อคมนาคม

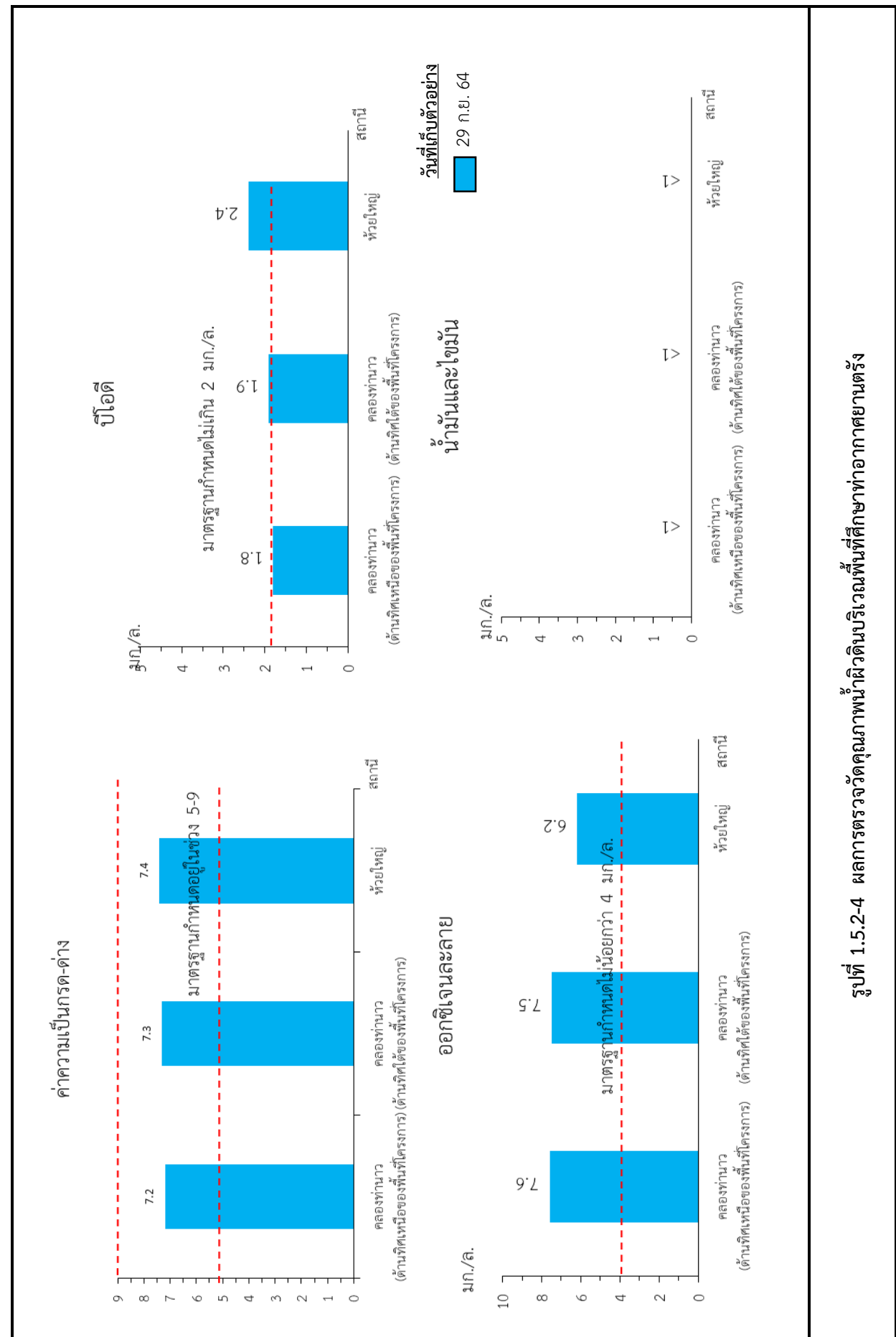
๘' หมายถึง อุณหภูมิของน้ำจะต้องไม่สูงกว่าอุณหภูมิตามธรรมชาติเกิน 3 องศาเซลเซียส

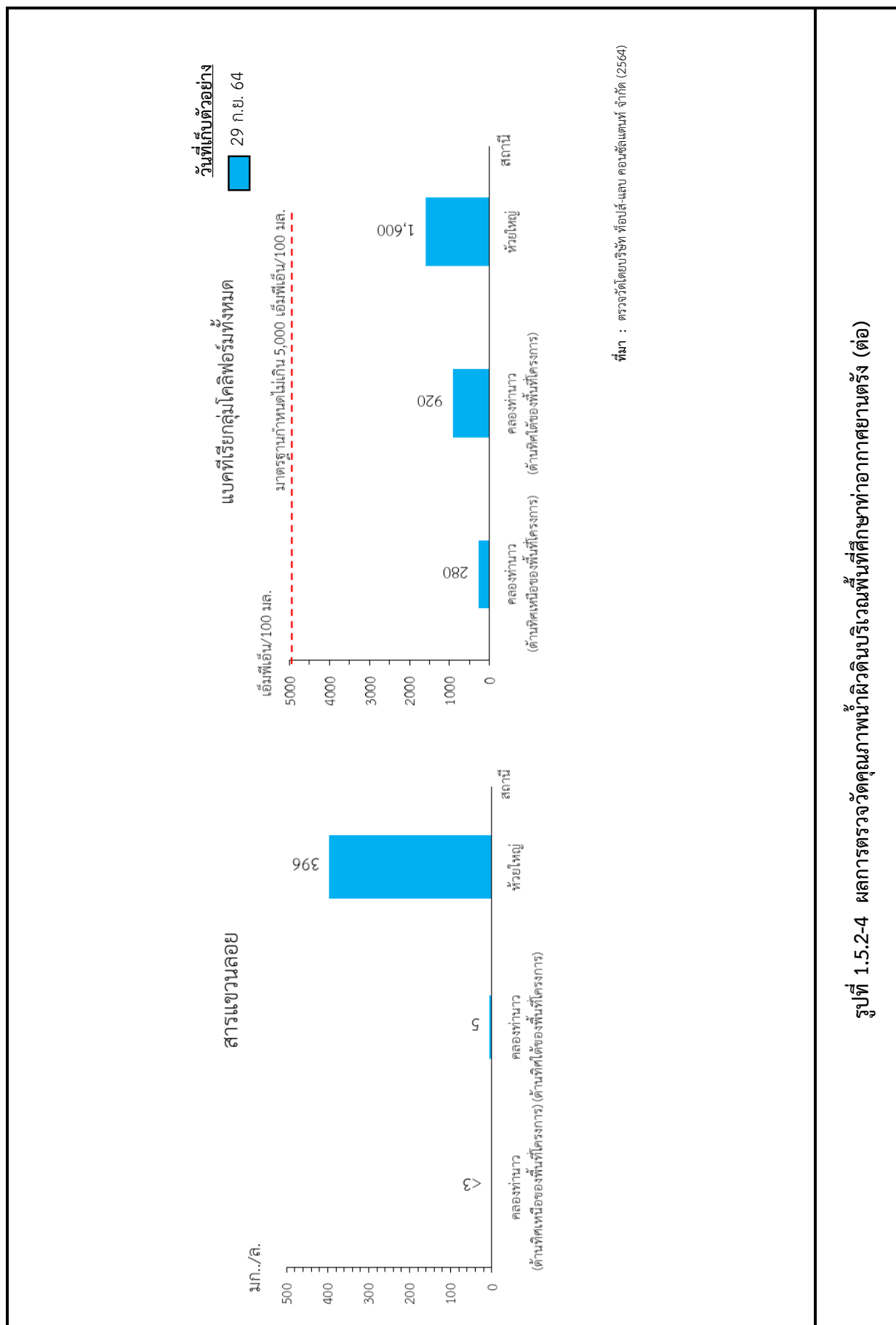
NS หมายถึง ไม่ได้กำหนดค่ามาตรฐาน

≤ หมายถึง มีค่าไม่เกิน ≥ หมายถึง มีค่าไม่น้อยกว่า < หมายถึง มีค่าน้อยกว่า

' หมายถึง มีค่าไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

Detection limit ของสารแขวนลอยเท่ากับ 3 มก./ล. และน้ำมันและไขมันเท่ากับ 1 มก./ล.





(2.3) คุณภาพน้ำทิ้ง

ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพน้ำทิ้ง ตรวจวัดในวันที่ 28 กันยายน 2564 สรุปผลการตรวจวัดดังตารางที่ 1.5.2-5 และรูปที่ 1.5.2-5 (ภาคผนวก ค) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

น้ำทิ้งจากอาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย) พบว่า พบว่า ความเป็นกรด-ด่าง มีค่าเท่ากับ 7.1 บีโอดีมีค่าเท่ากับ 9.2 มก./ล. สารแขวนลอยมีค่าเท่ากับ 9 มก./ล. และน้ำมันและไขมัน มีค่าน้อยกว่า 1 มก./ล.

น้ำทิ้งจากอาคารบ้านพักเจ้าหน้าที่ (หลังผ่านระบบบำบัดน้ำเสีย) พบว่า พบว่า ความเป็นกรด-ด่าง มีค่าเท่ากับ 7.8 บีโอดี มีค่าเท่ากับ 6.6 มก./ล. สารแขวนลอย มีค่าเท่ากับ 6 มก./ล. และน้ำมันและไขมัน มีค่าน้อยกว่า 1 มก./ล.

เมื่อนำผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้งเปรียบเทียบกับประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่องกำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภทและบางขนาด พบว่า อาคารที่พักผู้โดยสารของท่าอากาศยานตรังมีขนาดพื้นที่ใช้สอย 3,050 ตร.ม. โดยมีขนาดใกล้เคียงกับอาคารประเภท ค ซึ่งมีลักษณะอาคารเป็นที่ทำการของทางราชการรัฐวิสาหกิจองค์การระหว่างประเทศ หรือของเอกชน ที่มีพื้นที่ใช้สอยรวมกันทุกชั้นของอาคารหรือกลุ่มของอาคารตั้งแต่ 5,000 ตร.ม. แต่ไม่ถึง 10,000 ตร.ม. พบว่า คุณภาพน้ำทิ้งอยู่ในเกณฑ์ตามมาตรฐานที่กำหนดไว้

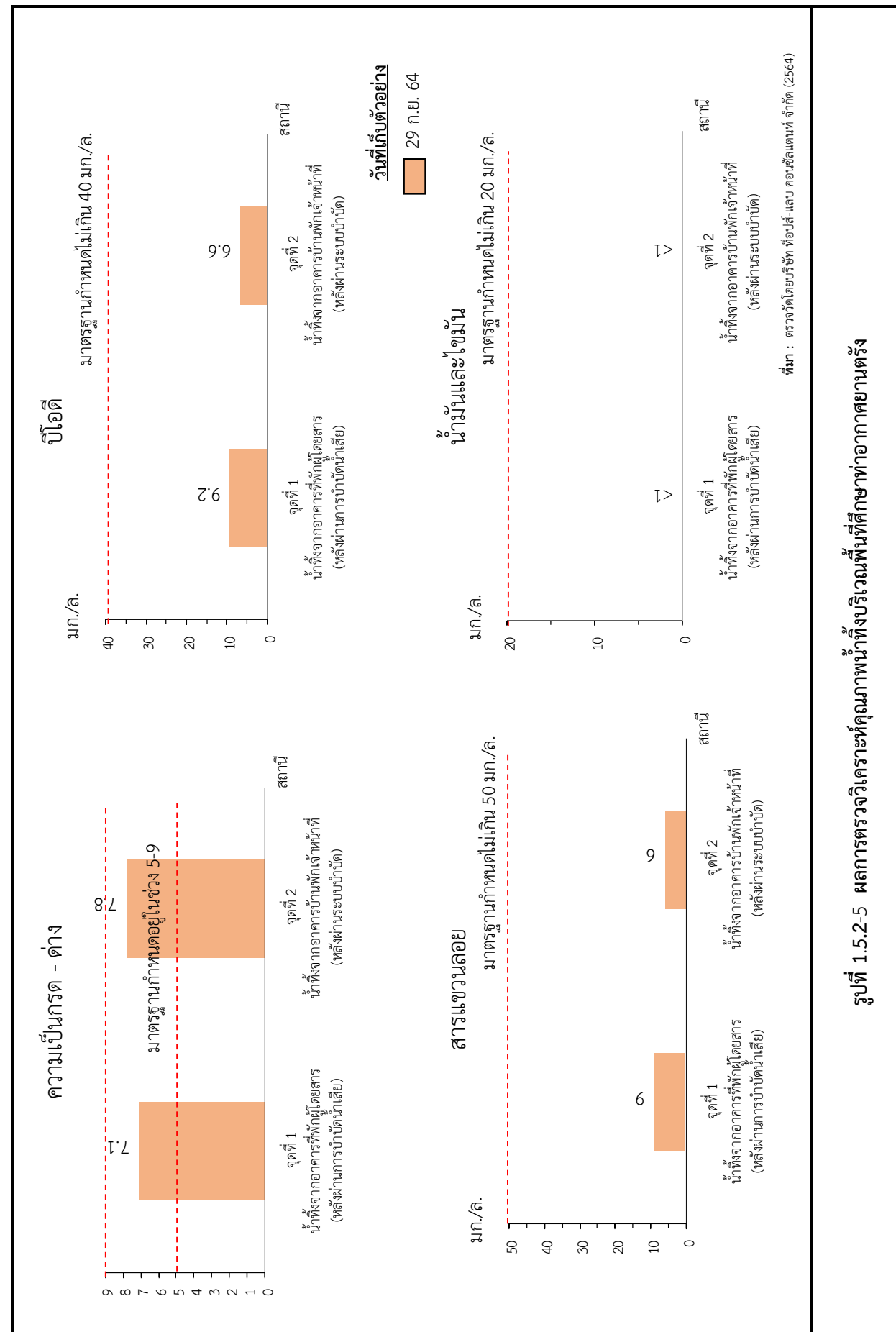
ตารางที่ 1.5.2-5 ผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำทิ้งบริเวณพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานตรัง

สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด			
		ความเป็นกรด-ด่าง	บีโอดี (มก./ล.)	สารแขวนลอย (มก./ล.)	น้ำมันและไขมัน (มก./ล.)
จุดที่ 1 น้ำทิ้งจากอาคารที่พักผู้โดยสาร (หลังผ่านการบำบัดน้ำเสีย)	28 ก.ย. 64	7.1	9.2	9	<1
จุดที่ 2 น้ำทิ้งจากอาคารบ้านพักเจ้าหน้าที่ (หลังผ่านระบบบำบัด)	28 ก.ย. 64	7.8	6.6	6	<1
ค่ามาตรฐานน้ำทิ้งอาคารประเภท ค *		5-9	≤40	≤50	≤20

ที่มา : ตรวจวัดโดยบริษัท ท็อปส์-แลบ คอนซัลแตนท์ จำกัด (2564)

หมายเหตุ : * ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภทและบางขนาดลงวันที่ 7 พฤศจิกายน 2548 ประกาศในราชกิจจานุเบกษาเล่มที่ 122 ตอนที่ 125 ง วันที่ 29 ธันวาคม 2548 (ประเภท ค)

- หมายถึง ไม่ได้กำหนดค่ามาตรฐาน
- > หมายถึง มีค่ามากกว่า
- ≤ หมายถึง มีค่าไม่เกิน
- < หมายถึง มีค่าน้อยกว่า



1.6 การเปรียบเทียบผลการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่ผ่านมาจนถึงปัจจุบัน

(1) คุณภาพอากาศ

จากการรวบรวมผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศตามที่เสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทำอาภาศยานตรัง ซึ่งประกอบด้วย ผลการตรวจวัดในปี ปี 2555 , 2558 , 2562 และ 2563 โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทำอาภาศยานกระบี่ ตรัง สุราษฎร์ธานี ระนอง นครศรีธรรมราช ชุมพร นราธิวาส หัวหิน และเบตง (ภาคใต้) รวมทั้งผลการตรวจวัดในปี 2564 ดังตารางที่ 1.6-1 และรูปที่ 1.6-1 พบว่าผลการตรวจวัดที่ผ่านมา มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน

(2) ระดับเสียง

จากการรวบรวมผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศตามที่เสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทำอาภาศยานเบตงผลการตรวจวัดในปี ปี 2555 , 2558 , 2562 และ 2563 โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทำอาภาศยานกระบี่ ตรัง สุราษฎร์ธานี ระนอง นครศรีธรรมราช ชุมพร นราธิวาส หัวหิน และเบตง (ภาคใต้) รวมทั้งผลการตรวจวัดในปี 2564 ดังตารางที่ 1.6-2 และรูปที่ 1.6-2 พบว่า ผลการตรวจวัดระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง และระดับเสียงสูงสุดที่ผ่านมาของทั้ง 3 สถานี มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน

(3) คุณภาพน้ำผิวดิน

จากการรวบรวมผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศตามที่เสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทำอาภาศยานเบตงผลการตรวจวัดในปี ปี 2555 , 2558 , 2562 และ 2563 โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทำอาภาศยานกระบี่ ตรัง สุราษฎร์ธานี ระนอง นครศรีธรรมราช ชุมพร นราธิวาส หัวหิน และเบตง (ภาคใต้) รวมทั้งผลการตรวจวัดในปี 2564 ดังตารางที่ 1.6-3 และรูปที่ 1.6-3 พบว่า มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ.2537) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดิน (ประเภทที่ 3) แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทั้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ การอุปโภคและบริโภคโดยตรงผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไป และ การเกษตรกรรม

(4) คุณภาพน้ำทิ้ง

จากการรวบรวมผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศตามที่เสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทำอาภาศยานเบตงผลการตรวจวัดในปี ปี 2555 , 2558 , 2562 และ 2563 โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทำอาภาศยาน

กระบี่ ตรัง สุราษฎร์ธานี ระนอง นครศรีธรรมราช ชุมพร นราธิวาส หัวหิน และเบตง (ภาคใต้) รวมทั้งผลการตรวจวัดในปี 2564 ดังตารางที่ 1.6-4 และรูปที่ 1.6-4 พบว่าดัชนีส่วนใหญ่มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน ยกเว้นค่าปีโอดี บริเวณจุดที่ 2 น้ำทิ้งจากอาคารบ้านพักเจ้าหน้าที่มีค่าเกินกว่ามาตรฐานกำหนด

ตารางที่ 1.6-1 ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอาภาศยานตรังในปี 2563 และ 2564

สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด			
		ฝุ่นละออง แขวนลอยรวม (มก./ลบ.ม.)	ฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน (มก./ลบ.ม.)	ก๊าซไนโตรเจนได ออกไซด์ 1 ชั่วโมง (มก./ลบ.ม.)	ก๊าซคาร์บอน มอนอกไซด์ 1 ชั่วโมง (มก./ลบ.ม.)
วัดทุ่งหวัง	20-21 มิ.ย. 63 ^{1/}	-	-	0.057	2.18
	21-22 มิ.ย. 63 ^{1/}	-	-	0.085	2.40
	22-23 มิ.ย. 63 ^{1/}	-	-	0.082	2.18
	13-14 ต.ค. 63 ^{1/}	-	-	0.225	1.56
	14-15 ต.ค. 63 ^{1/}	-	-	0.116	0.79
	15-16 ต.ค. 63 ^{1/}	-	-	0.184	0.78
	22-23พ.ค. 64 ^{2/}	0.046	0.021	-	-
	23-24พ.ค. 64 ^{2/}	0.040	0.016	-	-
	24-25พ.ค. 64 ^{2/}	0.043	0.020	-	-
	25-26พ.ค. 64 ^{2/}	0.045	0.022	-	-
	26-27พ.ค. 64 ^{2/}	0.049	0.020	-	-
	27-28 พ.ค. 64 ^{2/}	0.055	0.029	-	-
	28-29 พ.ค. 64 ^{2/}	0.054	0.027	-	-
	22-23 ก.ย. 64 ^{2/}	0.033	0.020	-	-
	23-24 ก.ย. 64 ^{2/}	0.031	0.018	-	-
	24-25 ก.ย. 64 ^{2/}	0.029	0.017	-	-
	25-26 ก.ย. 64 ^{2/}	0.032	0.020	-	-
	26-27 ก.ย. 64 ^{2/}	0.029	0.016	-	-
	27-28 ก.ย. 64 ^{2/}	0.028	0.015	-	-
	28-29 ก.ย. 64 ^{2/}	0.027	0.013	-	-
วิทยาลัยการอาชีพตรัง	20-21 มิ.ย. 63 ^{1/}	-	-	0.099	6.30
	21-22 มิ.ย. 63 ^{1/}	-	-	0.123	6.53
	22-23 มิ.ย. 63 ^{1/}	-	-	0.066	5.73
	13-14 ต.ค. 63 ^{1/}	-	-	0.167	0.73
	14-15 ต.ค. 63 ^{1/}	-	-	0.127	0.87
	15-16 ต.ค. 63 ^{1/}	-	-	0.146	0.94
	22-23พ.ค. 64 ^{2/}	0.062	0.030	-	-
	23-24พ.ค. 64 ^{2/}	0.055	0.027	-	-
	24-25พ.ค. 64 ^{2/}	0.049	0.024	-	-
	25-26พ.ค. 64 ^{2/}	0.047	0.021	-	-

ตารางที่ 1.6-1 ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอาภาศยานตรังในปี 2563 และ 2564 (ต่อ)

สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด			
		ฝุ่นละออง แขวนลอยรวม (มก./ลบ.ม.)	ฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน (มก./ลบ.ม.)	ก๊าซไนโตรเจนได ออกไซด์ 1 ชั่วโมง (มก./ลบ.ม.)	ก๊าซคาร์บอน มอนอกไซด์ 1 ชั่วโมง (มก./ลบ.ม.)
	26-27พ.ค. 64 ^{2/}	0.057	0.028	-	-
	27-28 พ.ค. 64 ^{2/}	0.045	0.020	-	-
	28-29 พ.ค. 64 ^{2/}	0.052	0.025	-	-
	22-23 ก.ย. 64 ^{2/}	0.028	0.016	-	-
	23-24 ก.ย. 64 ^{2/}	0.028	0.018	-	-
	24-25 ก.ย. 64 ^{2/}	0.030	0.019	-	-
	25-26 ก.ย. 64 ^{2/}	0.029	0.018	-	-
	26-27 ก.ย. 64 ^{2/}	0.027	0.015	-	-
	27-28 ก.ย. 64 ^{2/}	0.025	0.012	-	-
	28-29 ก.ย. 64 ^{2/}	0.026	0.013	-	-
โรงเรียนวิเชียรมาตุ	20-21 มี.ย. 63 ^{1/}	-	-	0.098	9.96
	21-22 มี.ย. 63 ^{1/}	-	-	0.123	8.47
	22-23 มี.ย. 63 ^{1/}	-	-	0.109	6.64
	13-14 ต.ค. 63 ^{1/}	-	-	0.160	7.29
	14-15 ต.ค. 63 ^{1/}	-	-	0.130	7.74
	15-16 ต.ค. 63 ^{1/}	-	-	0.057	6.69
	22-23พ.ค. 64 ^{2/}	0.034	0.016	-	-
	23-24พ.ค. 64 ^{2/}	0.031	0.013	-	-
	24-25พ.ค. 64 ^{2/}	0.025	0.010	-	-
	25-26พ.ค. 64 ^{2/}	0.029	0.011	-	-
	26-27พ.ค. 64 ^{2/}	0.023	0.006	-	-
	27-28 พ.ค. 64 ^{2/}	0.038	0.019	-	-
	28-29 พ.ค. 64 ^{2/}	0.032	0.013	-	-
	22-23 ก.ย. 64 ^{2/}	0.029	0.015	-	-
	23-24 ก.ย. 64 ^{2/}	0.027	0.012	-	-
	24-25 ก.ย. 64 ^{2/}	0.026	0.010	-	-
	25-26 ก.ย. 64 ^{2/}	0.025	0.009	-	-
	26-27 ก.ย. 64 ^{2/}	0.028	0.014	-	-
	27-28 ก.ย. 64 ^{2/}	0.026	0.010	-	-
	28-29 ก.ย. 64 ^{2/}	0.027	0.011	-	-

ตารางที่ 1.6-1 ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอาภาศยานตรังในปี 2563 และ 2564

สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด			
		ฝุ่นละออง แขวนลอยรวม (มก./ลบ.ม.)	ฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน (มก./ลบ.ม.)	ก๊าซไนโตรเจนได ออกไซด์ 1 ชั่วโมง (มก./ลบ.ม.)	ก๊าซคาร์บอน มอนอกไซด์ 1 ชั่วโมง (มก./ลบ.ม.)
บริเวณบ้านเลขที่ 115 ม. 3 ต.ควนปริง อ.เมืองตรัง จ.ตรัง	20-21 มิ.ย. 63 ^{1/}	-	-	0.137	3.09
	21-22 มิ.ย. 63 ^{1/}	-	-	0.217	2.29
	22-23 มิ.ย. 63 ^{1/}	-	-	0.160	2.40
	13-14 ต.ค. 63 ^{1/}	-	-	0.195	6.58
	14-15 ต.ค. 63 ^{1/}	-	-	0.193	3.38
	15-16 ต.ค. 63 ^{1/}	-	-	0.202	5.83
	22-23พ.ค. 64 ^{2/}	0.022	0.013	-	-
	23-24พ.ค. 64 ^{2/}	0.025	0.014	-	-
	24-25พ.ค. 64 ^{2/}	0.024	0.013	-	-
	25-26พ.ค. 64 ^{2/}	0.021	0.011	-	-
	26-27พ.ค. 64 ^{2/}	0.022	0.012	-	-
	27-28 พ.ค. 64 ^{2/}	0.027	0.015	-	-
	28-29 พ.ค. 64 ^{2/}	0.029	0.017	-	-
	22-23 ก.ย. 64 ^{2/}	0.022	0.008	-	-
	23-24 ก.ย. 64 ^{2/}	0.027	0.014	-	-
	24-25 ก.ย. 64 ^{2/}	0.025	0.011	-	-
	25-26 ก.ย. 64 ^{2/}	0.024	0.010	-	-
	26-27 ก.ย. 64 ^{2/}	0.025	0.012	-	-
	27-28 ก.ย. 64 ^{2/}	0.027	0.015	-	-
	28-29 ก.ย. 64 ^{2/}	0.028	0.016	-	-
บริเวณบ้านเลขที่ 78/1 ม.8 ต.ควนปริง อ.เมือง ตรัง จ.ตรัง	20-21 มิ.ย. 63 ^{1/}	-	-	0.141	8.59
	21-22 มิ.ย. 63 ^{1/}	-	-	0.027	6.53
	22-23 มิ.ย. 63 ^{1/}	-	-	0.106	5.50
	13-14 ต.ค. 63 ^{1/}	-	-	0.070	13.40
	14-15 ต.ค. 63 ^{1/}	-	-	0.040	12.47
	15-16 ต.ค. 63 ^{1/}	-	-	0.036	8.59
	22-23พ.ค. 64 ^{2/}	0.045	0.020	-	-
	23-24พ.ค. 64 ^{2/}	0.037	0.015	-	-
	24-25พ.ค. 64 ^{2/}	0.030	0.012	-	-
	25-26พ.ค. 64 ^{2/}	0.026	0.010	-	-
	26-27พ.ค. 64 ^{2/}	0.029	0.011	-	-
	27-28 พ.ค. 64 ^{2/}	0.033	0.013	-	-
	28-29 พ.ค. 64 ^{2/}	0.041	0.017	-	-

ตารางที่ 1.6-1 ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอาภาศยานตรังในปี 2563 และ 2564

สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด			
		ฝุ่นละออง แขวนลอยรวม (มก./ลบ.ม.)	ฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน (มก./ลบ.ม.)	ก๊าซไนโตรเจนได ออกไซด์ 1 ชั่วโมง (มก./ลบ.ม.)	ก๊าซคาร์บอน มอนอกไซด์ 1 ชั่วโมง (มก./ลบ.ม.)
	22-23 ก.ย. 64 ^{2/}	0.032	0.018	-	-
	23-24 ก.ย. 64 ^{2/}	0.029	0.015	-	-
	24-25 ก.ย. 64 ^{2/}	0.028	0.014	-	-
	25-26 ก.ย. 64 ^{2/}	0.030	0.017	-	-
	26-27 ก.ย. 64 ^{2/}	0.026	0.010	-	-
	27-28 ก.ย. 64 ^{2/}	0.027	0.011	-	-
	28-29 ก.ย. 64 ^{2/}	0.028	0.013	-	-
ค่ามาตรฐาน		0.33*	0.12*	34.2***	0.32****

ที่มา : ^{1/}โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทำอาภาศยาน
 กระบี่ ตรัง สุราษฎร์ธานี ระนอง นครศรีธรรมราช ชุมพร นราธิวาส หัวหิน และเบตง (ภาคใต้) (2563)

^{2/}ตรวจวัดโดยบริษัท ท็อปส์-แลบ คอนซัลแตนท์ จำกัด (2564)

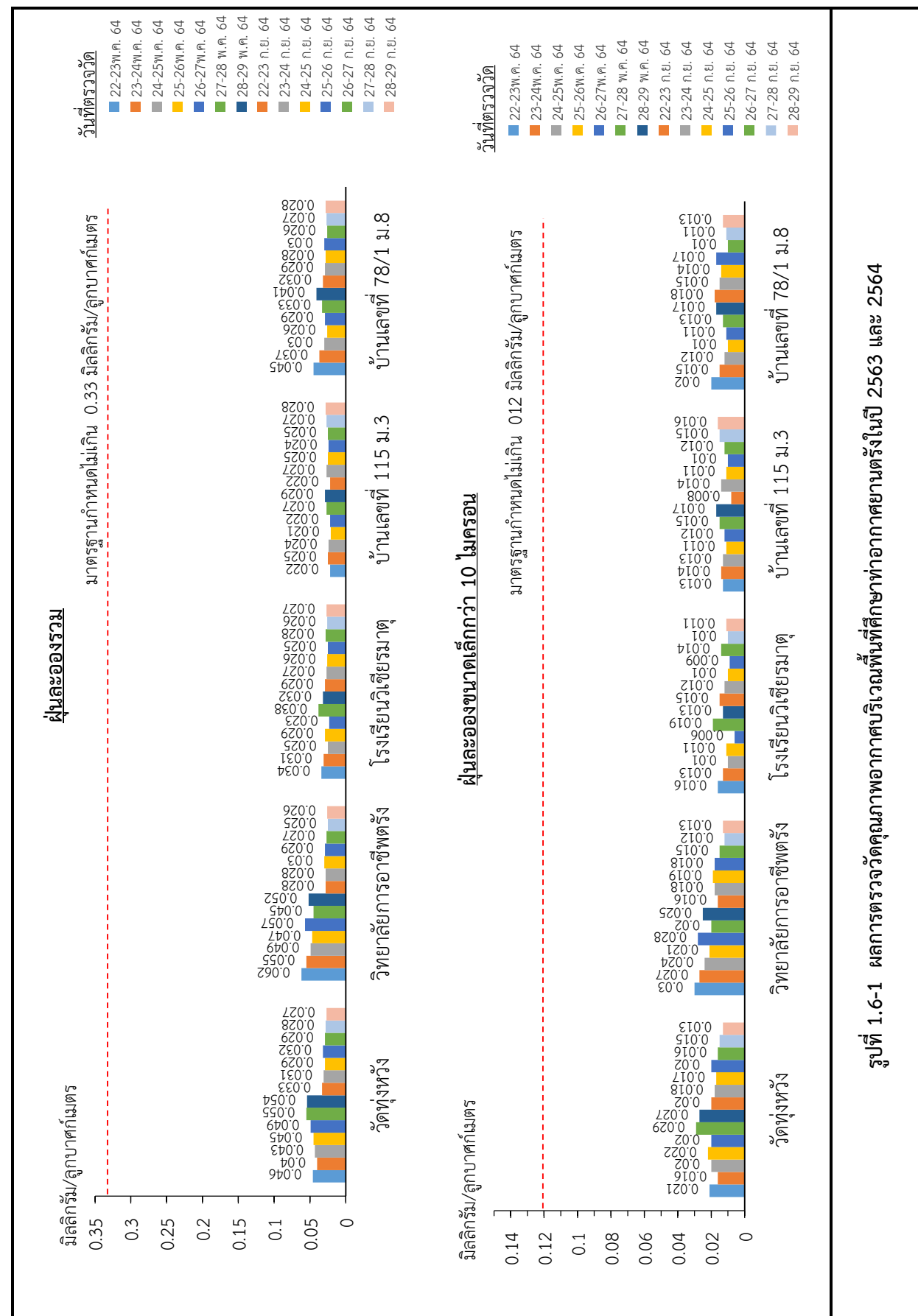
หมายเหตุ : * มาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ.2547) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศ
 โดยทั่วไป

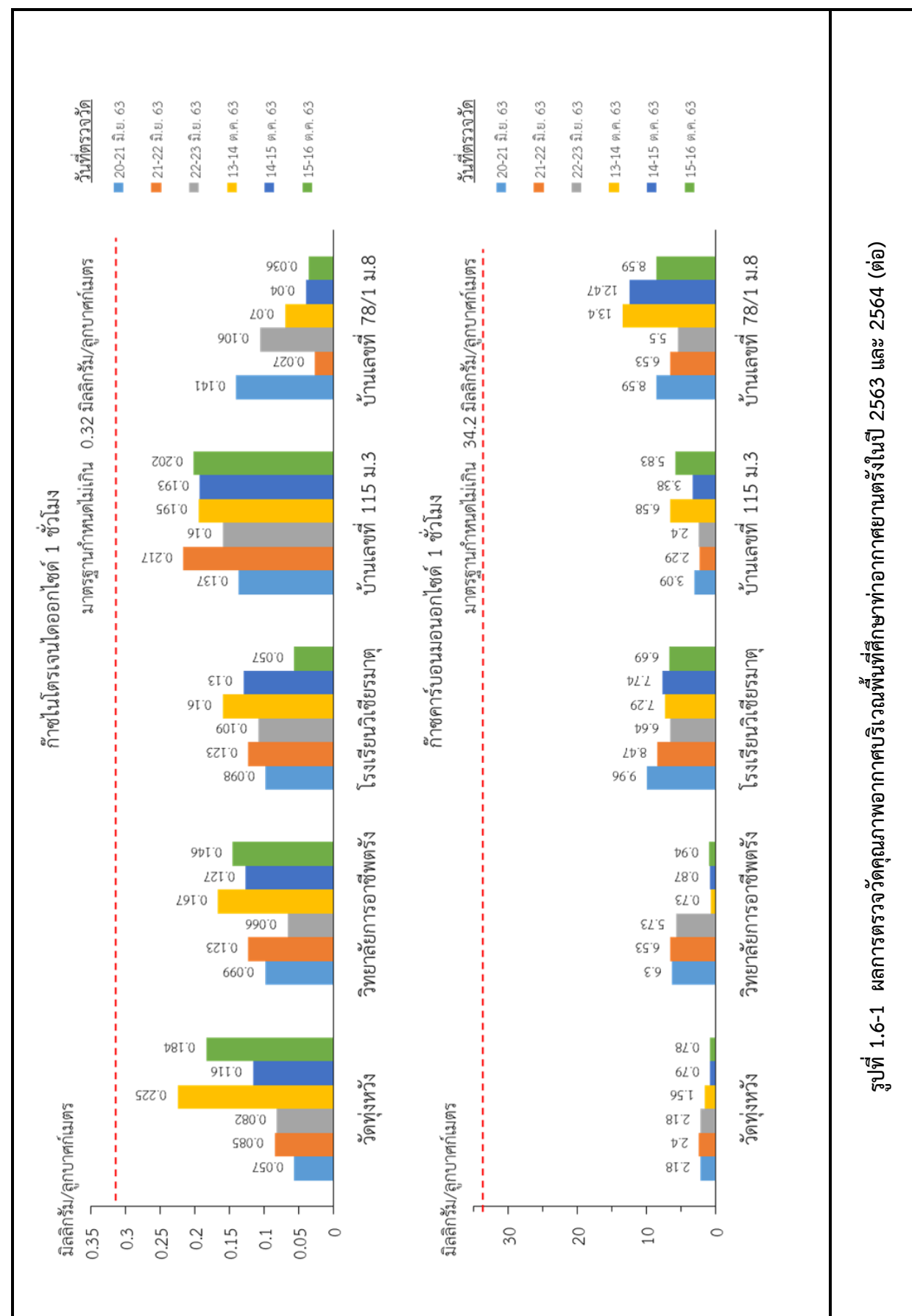
**ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 21 (พ.ศ.2544) ออกตามความพระราชบัญญัติและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม
 แห่งชาติ พ.ศ.2535 เรื่อง กำหนดมาตรฐาน ค่าก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไปในเวลา 1 ชั่วโมง

*** ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ.2538) ออกตามความในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพ
 สิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2535 เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป

**** มาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 (พ.ศ.2552) เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์
 ในบรรยากาศโดยทั่วไป

- หมายถึง ไม่มีผลตรวจวัด





ตารางที่ 1.6-2 ผลการตรวจวัดระดับเสียงพื้นที่ศึกษาทำอาภาศยานตรัง 2555 , 2558 , 2562, 2563 และ 2564

สถานีตรวจวัด	ผลการตรวจวัด							
	วันที่ตรวจวัด	ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง [เดซิเบล(เอ)]	ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน [เดซิเบล(เอ)]	ระดับเสียงสูงสุด [เดซิเบล(เอ)]	เปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 [เดซิเบล(เอ)]	เสียงรบกวน		เสียงจากเครื่องบิน
						กลางวัน	กลางคืน	
วัดทุ่งหวัง	เม.ย.55 ^{1/}	56.2	59.8	86.7	-	-	-	-
	ก.ค.55 ^{1/}	51.2	55.5	78.7	-	-	-	-
	ม.ค.58 ^{1/}	56.8	59.9	85.9	-	-	-	-
	พ.ค.58 ^{1/}	56.3	59.5	86.5	-	-	-	-
	มี.ค.60 ^{1/}	55.6	61.4	89.4	-	-	-	-
	ส.ค.60 ^{1/}	56.1	61.9	74.5	-	-	-	-
	มิ.ย.62 ^{1/}	55.6	88.0	60.1	-	-	-	-
	มิ.ย.62 ^{1/}	54.0	90.3	58.1	-	-	-	-
	มิ.ย.63 ^{1/}	61.2	67.0	103.6	51.3	-	-	92.0
	ต.ค.63 ^{1/}	68.6	73.7	113.4	-	-	-	-
	พ.ค. 64 ^{2/}	58.8	62.8	97.0	49.4	9.3	9.3	32.9
	ก.ย. 64 ^{2/}	55.9	59.8	92.4	48.9	8.3	5.9	-
โรงเรียนวิเชียรมาตุ	เม.ย.55 ^{1/}	55.5	59.6	92.3	-	-	-	-
	ก.ค.55 ^{1/}	55.9	58.9	91.2	-	-	-	-
	ม.ค.58 ^{1/}	55.7	58.9	86.5	-	-	-	-
	พ.ค.58 ^{1/}	55.5	58.1	84.8	-	-	-	-
	มี.ค.60 ^{1/}	53.8	59.8	87.4	-	-	-	-
	ส.ค.60 ^{1/}	51.4	57.6	71.5	-	-	-	-
	มิ.ย.62 ^{1/}	60.6	87.7	64.5	-	-	-	-
	มิ.ย.62 ^{1/}	58.1	86.0	62.7	-	-	-	-

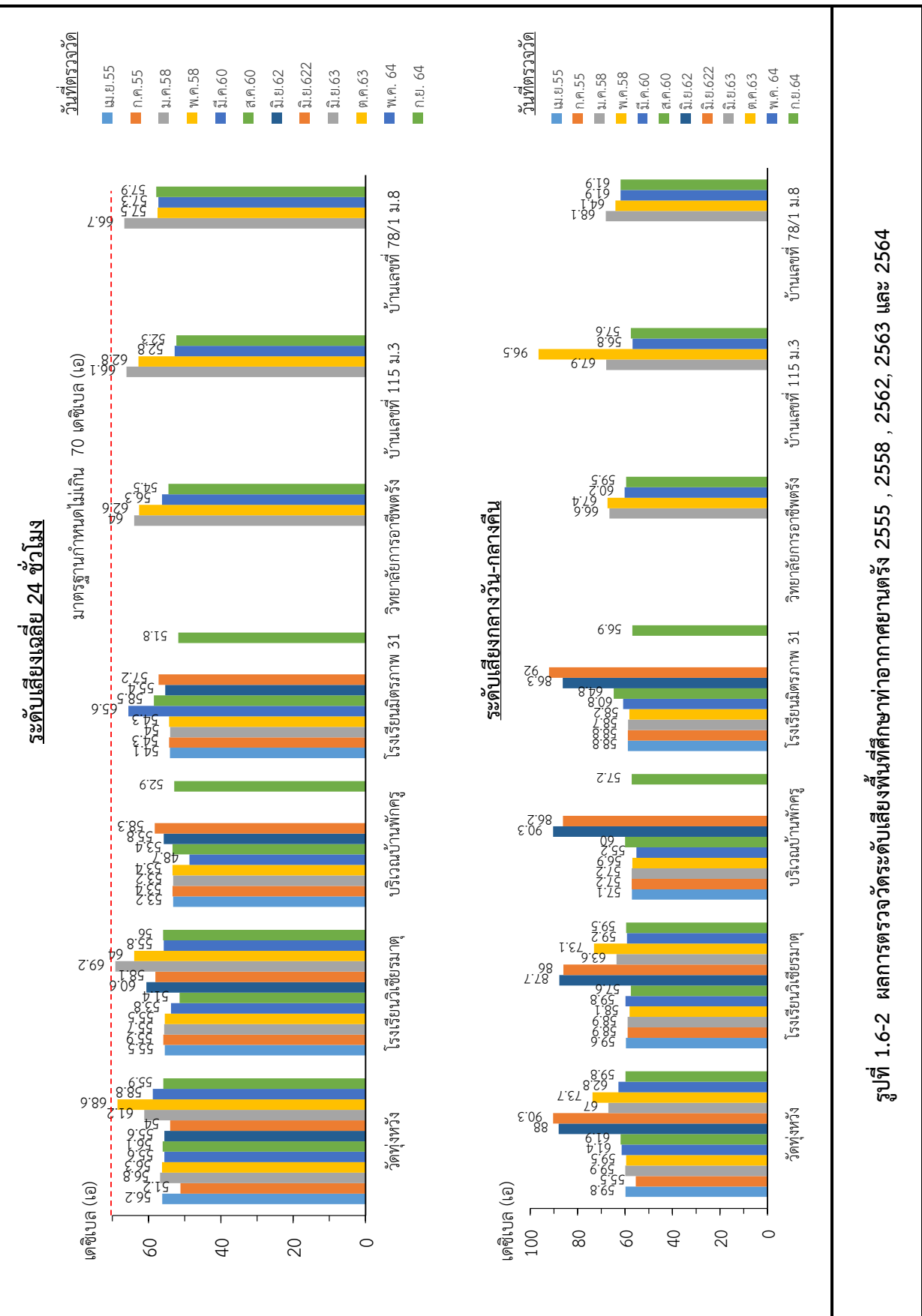
สถานีตรวจวัด	ผลการตรวจวัด							
	วันที่ตรวจวัด	ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง [เดซิเบล(เอ)]	ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน [เดซิเบล(เอ)]	ระดับเสียงสูงสุด [เดซิเบล(เอ)]	เปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 [เดซิเบล(เอ)]	เสียงรบกวน		เสียงจากเครื่องบิน
						กลางวัน	กลางคืน	
สถานีตรวจวัด	มิ.ย.63 ^{1/}	69.2	63.6	107.0	53.8	-	-	65.6
	ต.ค.63 ^{1/}	64.0	73.1	94.5	-	-	-	-
	พ.ค. 64 ^{2/}	55.8	59.2	90.0	46.3	8.9	9.6	28.6
	ก.ย. 64 ^{2/}	56	59.5	98.8	48.2	7.7	6.4	-
บริเวณบ้านพักครู	เม.ย.55 ^{1/}	53.2	57.1	81.6	-	-	-	-
	ก.ค.55 ^{1/}	53.4	57.2	81.5	-	-	-	-
	ม.ค.58 ^{1/}	53.2	57.2	80.9	-	-	-	-
	พ.ค.58 ^{1/}	53.4	56.9	81.7	-	-	-	-
	มี.ค.60 ^{1/}	48.7	55.2	83.2	-	-	-	-
	ส.ค.60 ^{1/}	53.4	60	72.4	-	-	-	-
	มิ.ย.62 ^{1/}	55.8	90.3	60.7	-	-	-	-
	มิ.ย.62 ^{1/}	58.3	86.2	64.1	-	-	-	-
	ก.ย. 64 ^{2/}	52.9	57.2	81.3	-	-	-	-
โรงเรียนมิตรภาพ 31	เม.ย.55 ^{1/}	54.1	58.8	85	-	-	-	-
	ก.ค.55 ^{1/}	54.3	58.8	83.1	-	-	-	-
	ม.ค.58 ^{1/}	54	58.7	83.1	-	-	-	-
	พ.ค.58 ^{1/}	54.3	58.2	80.7	-	-	-	-
	มี.ค.60 ^{1/}	65.6	60.8	89.1	-	-	-	-
	ส.ค.60 ^{1/}	58.5	64.8	79.7	-	-	-	-
	มิ.ย.62 ^{1/}	55.4	86.3	59.9	-	-	-	-
	มิ.ย.62 ^{1/}	57.2	92.0	62.4	-	-	-	-

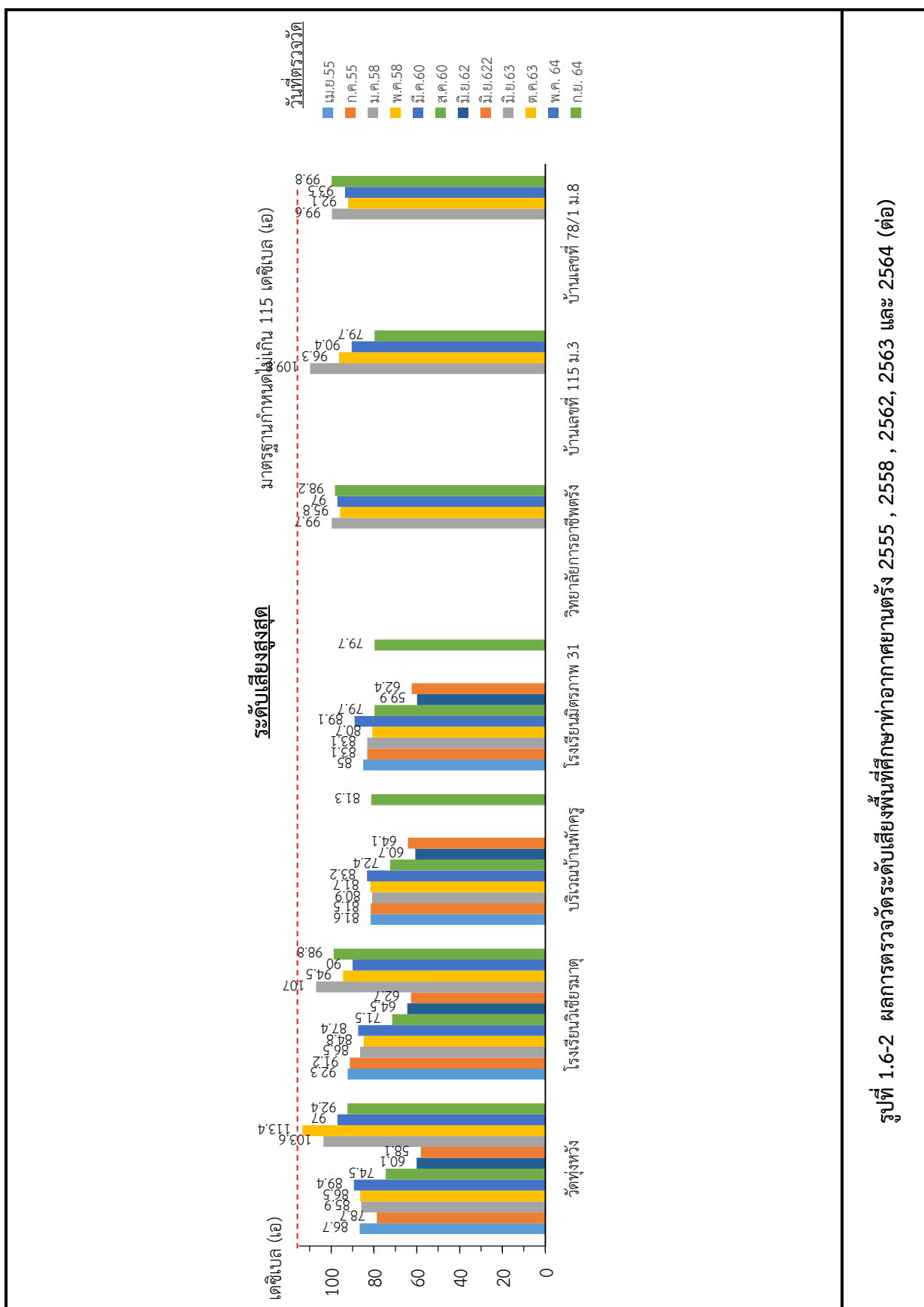
สถานีตรวจวัด	ผลการตรวจวัด							
	วันที่ตรวจวัด	ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง [เดซิเบล(เอ)]	ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน [เดซิเบล(เอ)]	ระดับเสียงสูงสุด [เดซิเบล(เอ)]	เปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 [เดซิเบล(เอ)]	เสียงรบกวน		เสียงจากเครื่องบิน
						กลางวัน	กลางคืน	
	ก.ย. 64 ^{2/}	51.8	56.9	79.7	-	-	-	-
วิทยาลัยการอาชีพตรัง	มิ.ย.63 ^{1/}	64.0	66.6	99.7	52.0	-	-	93.9
	ต.ค.63 ^{1/}	62.6	67.4	95.8	-	-	-	-
	พ.ค. 64 ^{2/}	56.3	60.2	97.0	46.7	9.0	10.0	30.4
	ก.ย. 64 ^{2/}	54.5	59.5	98.2	47.8	8.1	5.6	-
บริเวณบ้านเลขที่ 115 ม.3 ต.ควนปริง อ.เมืองตรัง จ.ตรัง	มิ.ย.63 ^{1/}	66.1	67.9	109.8	45.0	-	-	95.7
	ต.ค.63 ^{1/}	62.8	96.5	96.3	-	-	-	-
	พ.ค. 64 ^{2/}	52.8	56.8	90.4	45.4	9.8	9.5	37.5
	ก.ย. 64 ^{2/}	52.3	57.6	79.7	445.3	7.6	6.7	-
บริเวณบ้านเลขที่ 78/1 ม.8 ต.ควนปริง อ.เมืองตรัง จ.ตรัง	มิ.ย.63 ^{1/}	66.7	68.1	99.6	52.1	-	-	94.7
	ต.ค.63 ^{1/}	57.5	64.1	92.1	-	-	-	-
	พ.ค. 64 ^{2/}	57.3	61.9	93.5	49.1	9.7	9.7	37.7
	ก.ย. 64 ^{2/}	57.9	61.9	99.8	50.3	8.4	7.4	-
ค่ามาตรฐาน		70*	-	115*	-	10**		-

ที่มา : ^{1/}โครงการจ้างที่ปรึกษาดำเนินการตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทำอาภาศยานกระบี่ ตรัง สุราษฎร์ธานี ระนอง นครศรีธรรมราช ชุมพร นราธิวาส หัวหิน และเบตง (ภาคใต้) (2563)

^{2/}ตรวจวัดโดยบริษัท ทีโอพี-แลบ คอนซัลแตนท์ จำกัด (2564)

หมายเหตุ : * ค่ามาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ.2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป - หมายถึง ไม่มีมาตรฐานกำหนด





รูปที่ 1.6-2 ผลการตรวจวัดระดับเสียงพื้นที่ศึกษาทำอาภาศยานตรัง 2555 , 2558 , 2562, 2563 และ 2564 (ต่อ)

ตารางที่ 1.6-3 ผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดินบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานตรังในปี 2555 , 2558 , 2562, 2563 และ 2564

สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด						
		ความเป็นกรด- ด่าง	ออกซิเจนละลาย (มก./ล.)	บีโอดี (มก./ล.)	ปริมาณสาร แขวนลอย (มก./ล.)	น้ำมันและ ไขมัน (มก./ล.)	แบคทีเรียกลุ่ม โคลิฟอร์ม ทั้งหมด (เอ็มพีเอ็น/100 มล.)	แบคทีเรียกลุ่ม ฟิคอลโคลิฟอร์ม (เอ็มพีเอ็น/100 มล.)
คลองควนปลิง บริเวณเหนือ พื้นที่โครงการ	ธ.ค.50 ^{1/}	7.15	7.6	3	17	1.5	3,500	1,800
	พ.ค.51 ^{1/}	7.36	9.8	1	24	10	230	90
	เม.ย.55 ^{1/}	7.4	9.5	1	23.5	10.4	220	100
	ก.ค.55 ^{1/}	7.3	9.2	1.2	30.5	10.2	200	80
	ม.ค.58 ^{1/}	7.35	5.2	1.4	35.5	10	220	100
	พ.ค.58 ^{1/}	7.3	5	1.3	32.5	10	200	100
	มี.ค.60 ^{1/}	7.3	6.9	<1	23.6	<2	3300	130
	ส.ค.60 ^{1/}	7.3	6	<2	11	2	17	490
	มิ.ย.62 ^{1/}	8	9.2	2.1	3	<1	5500	240
	มิ.ย.62 ^{1/}	7.6	5.8	2.7	9	<1	5500	1600
คลองควนปลิง บริเวณใต้พื้นที่ โครงการ	ก.ย. 64 ^{2/}	7.3	2.5	6.0	<1	<3	430	280
	ธ.ค.50 ^{1/}	6.85	5.7	7.5	64	6.5	800	2400
	พ.ค.51 ^{1/}	7.39	10.5	1.8	24	10	750	150
	เม.ย.55 ^{1/}	7.4	10.2	1.4	24.2	10.4	720	140
	ก.ค.55 ^{1/}	7.5	10	1.4	34.2	9.8	680	120
	ม.ค.58 ^{1/}	7.45	5	1.4	38	9.5	600	120
	พ.ค.58 ^{1/}	7.4	5	1.4	35	8.5	640	140
	มี.ค.60 ^{1/}	8	6.2	1	180	<2	1700	230
	ส.ค.60 ^{1/}	7.1	8.5	<2	21	<2	490	3300
	มิ.ย.62 ^{1/}	8	8.8	1.8	6	<1	5500	39
	มิ.ย.62 ^{1/}	7.3	7.4	3.7	88	<1	5500	1600

ตารางที่ 1.6-3 ผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดินบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานตรังในปี 2555 , 2558 , 2562, 2563 และ 2564 (ต่อ)

สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด						
		ความเป็นกรด- ด่าง	ออกซิเจนละลาย (มก./ล.)	บีโอดี (มก./ล.)	ปริมาณสาร แขวนลอย (มก./ล.)	น้ำมันและ ไขมัน (มก./ล.)	แบคทีเรียกลุ่ม โคลิฟอร์ม ทั้งหมด (เอ็มพีเอ็น/100 มล.)	แบคทีเรียกลุ่ม ฟิคอลโคลิฟอร์ม (เอ็มพีเอ็น/100 มล.)
	ก.ย. 64 ^{2/}	7.4	2.2	6.6	<1	6	210	140
คลองลำเลียง บริเวณเหนือ พื้นที่โครงการ	ธ.ค.50 ^{1/}	7.35	7.9	1.5	8	1	4000	1250
	พ.ค.51 ^{1/}	7.6	9.3	0.6	4.4	11.43	150	40
	เม.ย.55 ^{1/}	7.5	9	0.7	5.2	10.4	160	50
	ก.ค.55 ^{1/}	7.5	7.5	8.5	0.6	7.5	12.5	140
	ม.ค.58 ^{1/}	7.25	5.5	0.9	9.5	10.5	120	60
	พ.ค.58 ^{1/}	7.2	5.2	0.8	8.8	10	140	60
	มี.ค.60 ^{1/}	7.3	6.9	2	8.4	<2	1900	46
	ส.ค.60 ^{1/}	7.1	9.2	<2	14	2	4	350
	มิ.ย.62 ^{1/}	8.1	8.3	2.1	18	<1	5500	280
	มิ.ย.62 ^{1/}	7.3	8.2	1.2	85	<1	5500	1600
	ก.ย. 64 ^{2/}	7.5	1.8	7.1	<1	31	350	220
คลองลำเลียง บริเวณใต้พื้นที่ โครงการ	ธ.ค.50 ^{1/}	7.83	6.2	4.5	42	4.5	7500	1600
	พ.ค.51 ^{1/}	7.22	10.5	0.8	2	10	1100	40
	เม.ย.55 ^{1/}	7.2	9.5	0.9	5.5	10.2	400	50
	ก.ค.55 ^{1/}	7.3	9	0.8	5.9	10	340	50
	ม.ค.58 ^{1/}	7.3	5	0.8	25.5	9.5	200	80
	พ.ค.58 ^{1/}	7.2	5.2	0.8	8.8	10	320	90
	มี.ค.60 ^{1/}	7.4	6.9	1	13.2	<2	70	17
	ส.ค.60 ^{1/}	7.2	9.8	<2	14	<2	4	49
	มิ.ย.62 ^{1/}	8.4	7.6	2.5	32	<1	5500	79

ตารางที่ 1.6-3 ผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดินบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอาภาศยานตรังในปี 2555 , 2558 , 2562, 2563 และ 2564 (ต่อ)

สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด						
		ความเป็นกรด- ด่าง	ออกซิเจนละลาย (มก./ล.)	บีโอดี (มก./ล.)	ปริมาณสาร แขวนลอย (มก./ล.)	น้ำมันและ ไขมัน (มก./ล.)	แบคทีเรียกลุ่ม โคลิฟอร์ม ทั้งหมด (เอ็มพีเอ็น/100 มล.)	แบคทีเรียกลุ่ม ฟิคอลโคลิฟอร์ม (เอ็มพีเอ็น/100 มล.)
	มิ.ย.62 ^{1/}	7.3	8.3	1.5	89	<1	5500	1600
	ก.ย. 64 ^{2/}	7.4	2.1	6.8	<1	70	350	180
จุดระบายน้ำออก จากโครงการ บริเวณราง ระบายน้ำ M-N ออกสู่คลอง ลำเลียง	ธ.ค.50 ^{1/}	-	-	-	-	-	-	-
	พ.ค.51 ^{1/}	6.99	10.6	1.3	21	8.79	90	90
	เม.ย.55 ^{1/}	7	10.3	1.4	22.2	9.8	100	100
	ก.ค.55 ^{1/}	7.1	9.8	1.3	25.6	9.5	180	110
	ม.ค.58 ^{1/}	7.25	5.8	1.3	25.5	9.5	200	80
	พ.ค.58 ^{1/}	7.2	5.3	1.3	22.5	8.5	200	100
	มี.ค.60 ^{1/}	7.1	5.7	2	22.4	<2	240	790
	ส.ค.60 ^{1/}	6.7	6.8	2	6	2	<1.8	170
	มิ.ย.62 ^{1/}	7.8	4.2	10.2	38	<1	79	<1.8
	มิ.ย.62 ^{1/}	7.6	9	1.3	5	<1	120	33
	ก.ย. 64 ^{2/}	7.4	3.1	5.6	<1	45	280	170
คลองทำนาว ด้านทิศเหนือ พื้นที่โครงการ	มิ.ย.63 ^{1/}	7.5	5	<1	5.2	<1	7.3	-
	ต.ค.63 ^{1/}	6.70	5.8	<1	17.2	3	68	-
	พ.ค. 64 ^{2/}	7.6	6.8	2.9	20	<1	1,600	-
	ก.ย. 64 ^{2/}	7.2	1.8	7.6	<1	<3	280	-
คลองทำนาว ด้านทิศใต้พื้นที่ โครงการ	มิ.ย.63 ^{1/}	7.1	3	4	27.8	1	17	-
	ต.ค.63 ^{1/}	6.7	5.6	<1	9.4	2	33	-
	พ.ค. 64 ^{2/}	7.5	7.6	1.8	4	<1	280	-

ตารางที่ 1.6-3 ผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดินบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอาภาศยานตรังในปี 2555 , 2558 , 2562, 2563 และ 2564 (ต่อ)

สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด						
		ความเป็นกรด- ด่าง	ออกซิเจนละลาย (มก./ล.)	บีโอดี (มก./ล.)	ปริมาณสาร แขวนลอย (มก./ล.)	น้ำมันและ ไขมัน (มก./ล.)	แบคทีเรียกลุ่ม โคลิฟอร์ม ทั้งหมด (เอ็มพีเอ็น/100 มล.)	แบคทีเรียกลุ่ม ฟิคอลโคลิฟอร์ม (เอ็มพีเอ็น/100 มล.)
	ก.ย. 64 ^{2/}	7.3	1.9	7.5	<1	5	920	-
ห้วยใหญ่	มิ.ย.63 ^{1/}	7.3	5	1	227	<1	490	-
	ต.ค.63 ^{1/}	6.6	5.6	<1	207	2	400	-
	พ.ค. 64 ^{2/}	7.5	7.0	2.0	392	<1	350	-
	ก.ย. 64 ^{2/}	7.4	2.4	6.2	<1	396	1,600	-
ค่ามาตรฐาน		5-9	≥4.0	≤2.0	NS	NS	≤20,000	≤4,000

ที่มา : ^{1/}โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทำอาภาศยานกระบี่ ตรัง สุราษฎร์ธานี ระนอง นครศรีธรรมราช ชุมพร นราธิวาส หัวหิน และเบตง (ภาคใต้) (2563)

^{2/}ตรวจวัดโดยบริษัท ท็อปส์-แลบ คอนซัลแตนท์ จำกัด (2564)

หมายเหตุ : * ค่ามาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ.2537) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดิน

ประเภทที่ 1 ได้แก่ แหล่งน้ำที่คุณภาพน้ำมีสภาพตามธรรมชาติโดยปราศจากน้ำทิ้งจากกิจกรรมทุกประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยไม่ต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรค ตามปกติก่อน 2) การขยายพันธุ์ตามธรรมชาติของสิ่งมีชีวิตระดับพื้นฐาน และ 3) การอนุรักษ์ระบบนิเวศของแหล่งน้ำ

ประเภทที่ 2 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยไม่ต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไป 2) การอนุรักษ์สัตว์น้ำ 3) การประมง และ 4) การว่ายน้ำและกีฬาทางน้ำ

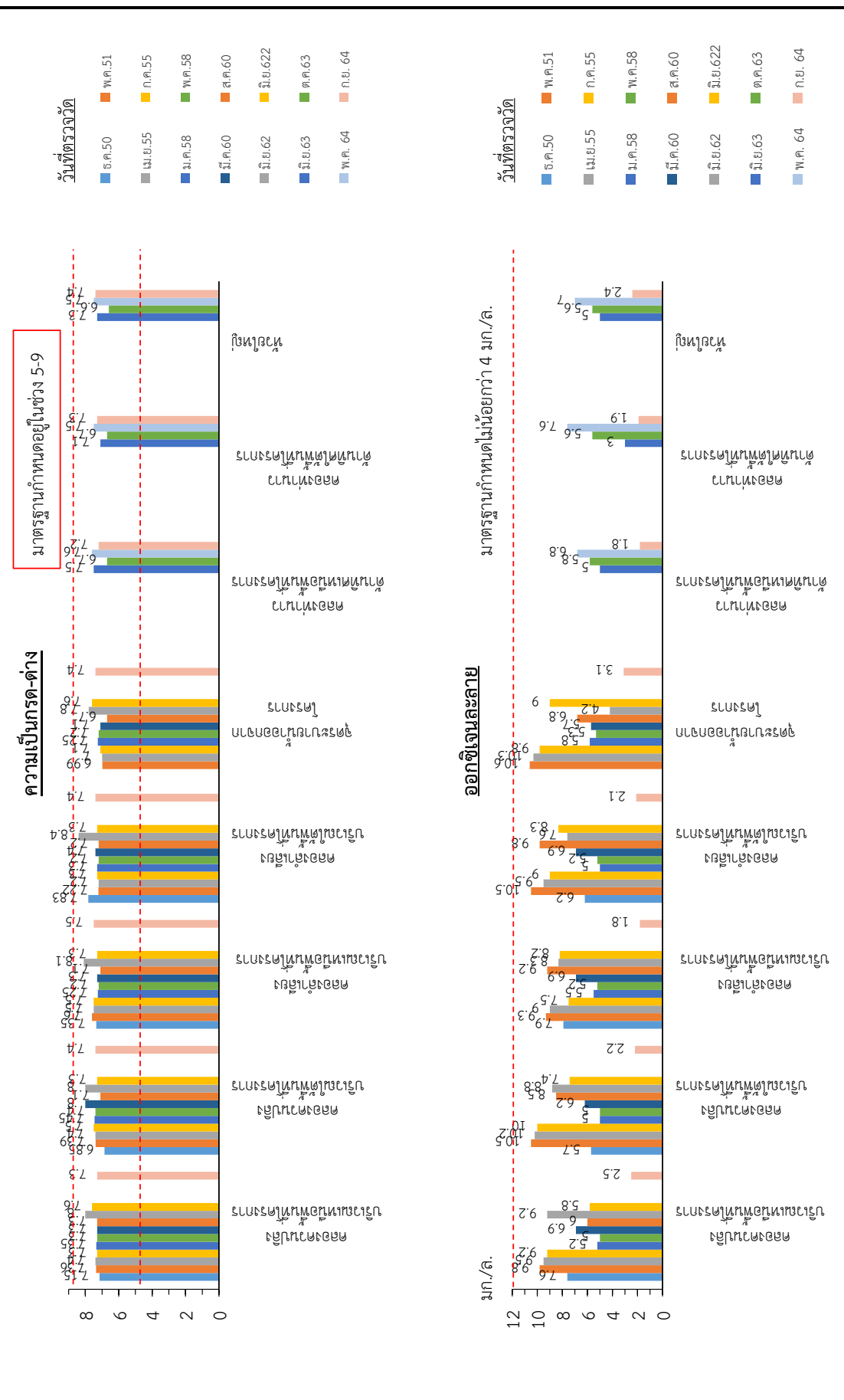
ประเภทที่ 3 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยไม่ต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไป และ 2) การเกษตรกรรม

ประเภทที่ 4 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ 1) การอุปโภคและบริโภคโดยไม่ต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติและผ่านการปรับปรุงคุณภาพน้ำทั่วไป และ 2) การอุตสาหกรรม

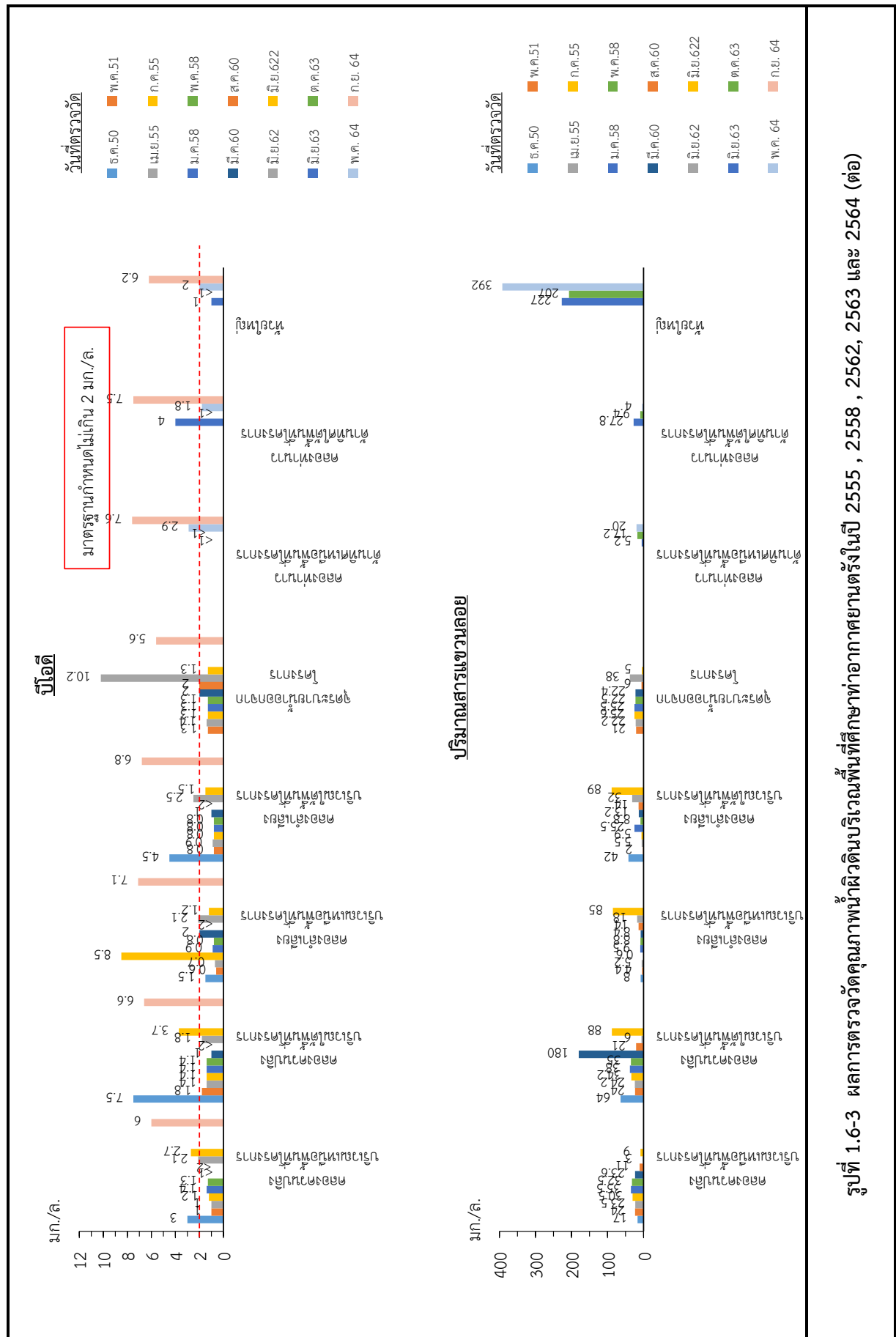
ประเภทที่ 5 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อคมนาคม

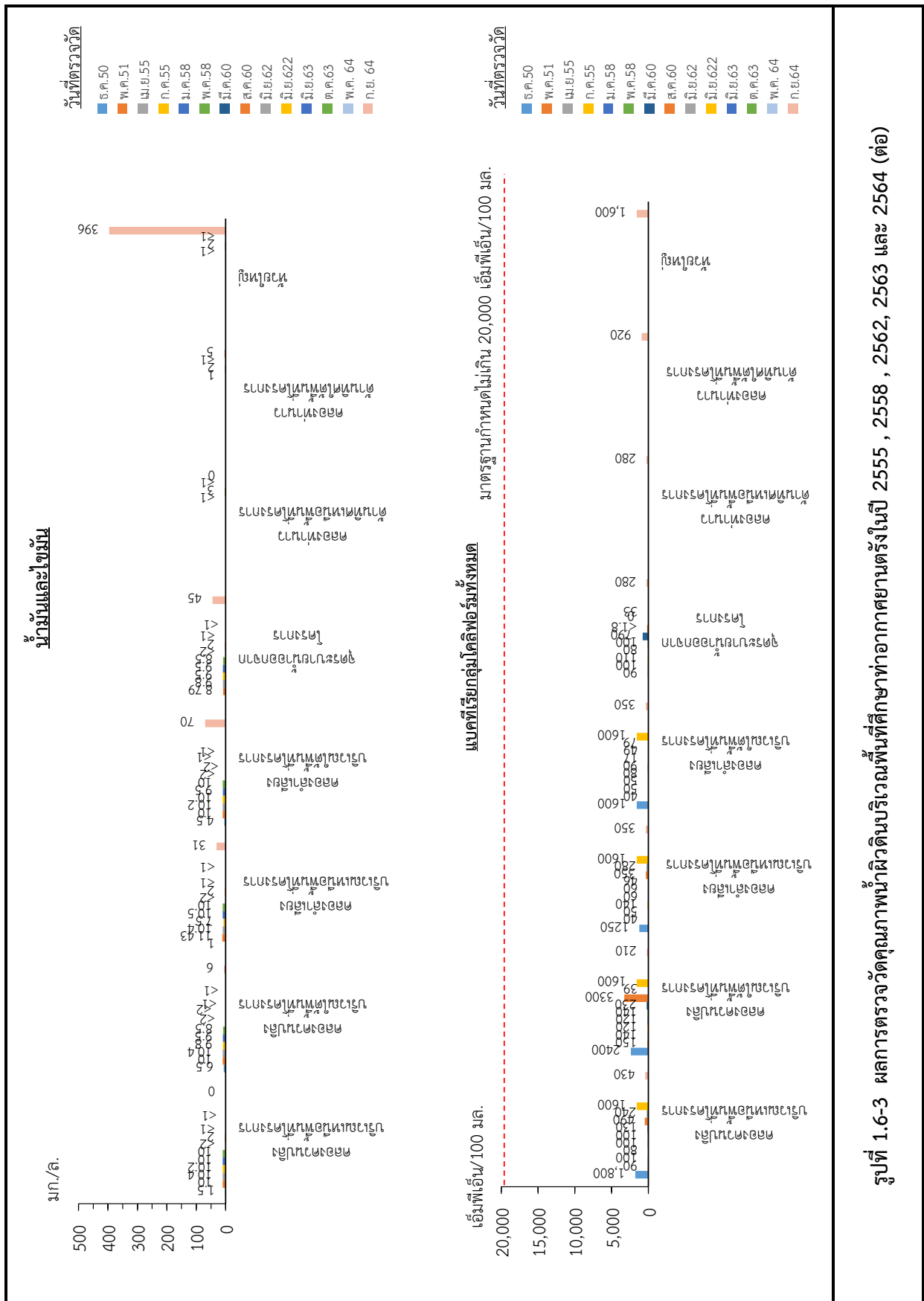
ธ' หมายถึง อุณหภูมิของน้ำจะต้องไม่สูงกว่าอุณหภูมิตามธรรมชาติเกิน 3 องศาเซลเซียส

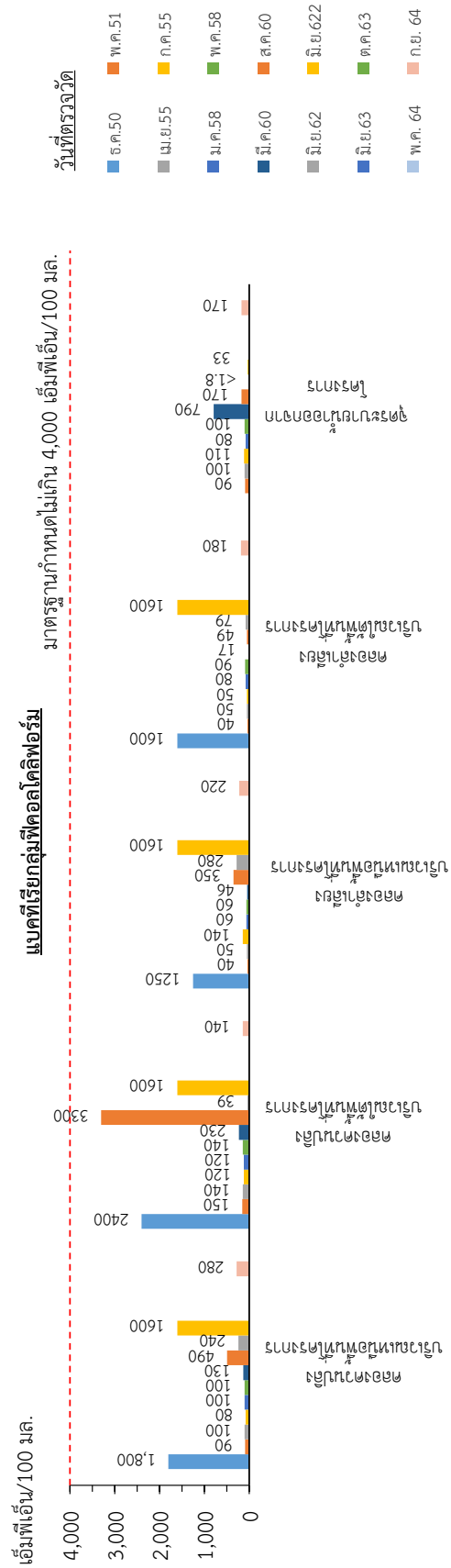
≥ หมายถึง มีค่าไม่เกิน ≥ หมายถึง มีค่าไม่น้อยกว่า ' หมายถึง มีค่าไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน < หมายถึง มีค่าน้อยกว่า



รูปที่ 1.6-3 ผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดินบริเวณพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานในปี 2555, 2558, 2562, 2563 และ 2564







รูปที่ 1.6-3 ผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดินบริเวณพื้นที่ศึกษาท่าอากาศยานจริงในปี 2555 , 2558 , 2562, 2563 และ 2564 (ต่อ)

ตารางที่ 1.6-4 ผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำทั้งบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอาภาศยานตรังในปี 2555 , 2558 ,2560, 2562, 2563 และ 2564

สถานีตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด			
		ความเป็นกรด-ด่าง	บีโอดี (มก./ล.)	สารแขวนลอย (มก./ล.)	น้ำมันและไขมัน (มก./ล.)
ระบบบำบัดน้ำเสียของอาคารที่พักผู้โดยสาร	เม.ย.55 ^{1/}	7.4	1.5	2.5	12.2
	ก.ค.55 ^{1/}	7.2	2.5	3.2	10.1
	ม.ค.58 ^{1/}	7.2	3.5	3.5	12.15
	พ.ค.58 ^{1/}	7.1	12.5	23.5	15.15
	มี.ค.60 ^{1/}	7.3	14	11.4	3
	ส.ค.60 ^{1/}	7.1	12	25.9	3
	มี.ค.62 ^{1/}	8.4	12.2	63	1
	มิ.ย.62 ^{1/}	7.8	18.5	34	<1
	มิ.ย.63 ^{1/}	7.1	43	23.3	3
	ต.ค.63 ^{1/}	7.3	4	36.0	<1
	พ.ค.64 ^{2/}	7.8	4.2	6	<1
	ก.ย. 64 ^{2/}	7.1	9.2	9	<1
ระบบบำบัดน้ำเสียของบ้านพักเจ้าหน้าที่	เม.ย.55 ^{1/}	7.3	2	38	19.8
	ก.ค.55 ^{1/}	7.1	12.9	35	18.5
	ม.ค.58 ^{1/}	7.15	10.6	34	16.7
	พ.ค.58 ^{1/}	7.1	10.5	35	15.7
	มี.ค.60 ^{1/}	7	9	26	<2
	ส.ค.60 ^{1/}	7.1	17	11	<2
	มี.ค.62 ^{2/}	7.9	13.1	14	<1
	มิ.ย.62 ^{2/}	7.8	4.1	13	<1
	มิ.ย.63 ^{1/}	7.1	31	42.4	3
	ต.ค.63 ^{1/}	7.4	5	54.9	<1
	พ.ค.64 ^{2/}	7.9	8.5	10	<1
	ก.ย. 64 ^{2/}	7.8	6.6	6	<1
มาตรฐานอาคารประเภท ค*		5-9	≤40	≤50	≤20

ที่มา : ^{1/}โครงการจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทำอาภาศยานกระบี่ ตรัง สุราษฎร์ธานี ระนอง นครศรีธรรมราช ชุมพร นราธิวาส หัวหิน และเบตง (ภาคใต้) (2563)

^{2/}ตรวจวัดโดยบริษัท ท็อปส์-แลบ คอนซัลแตนท์ จำกัด (2564)

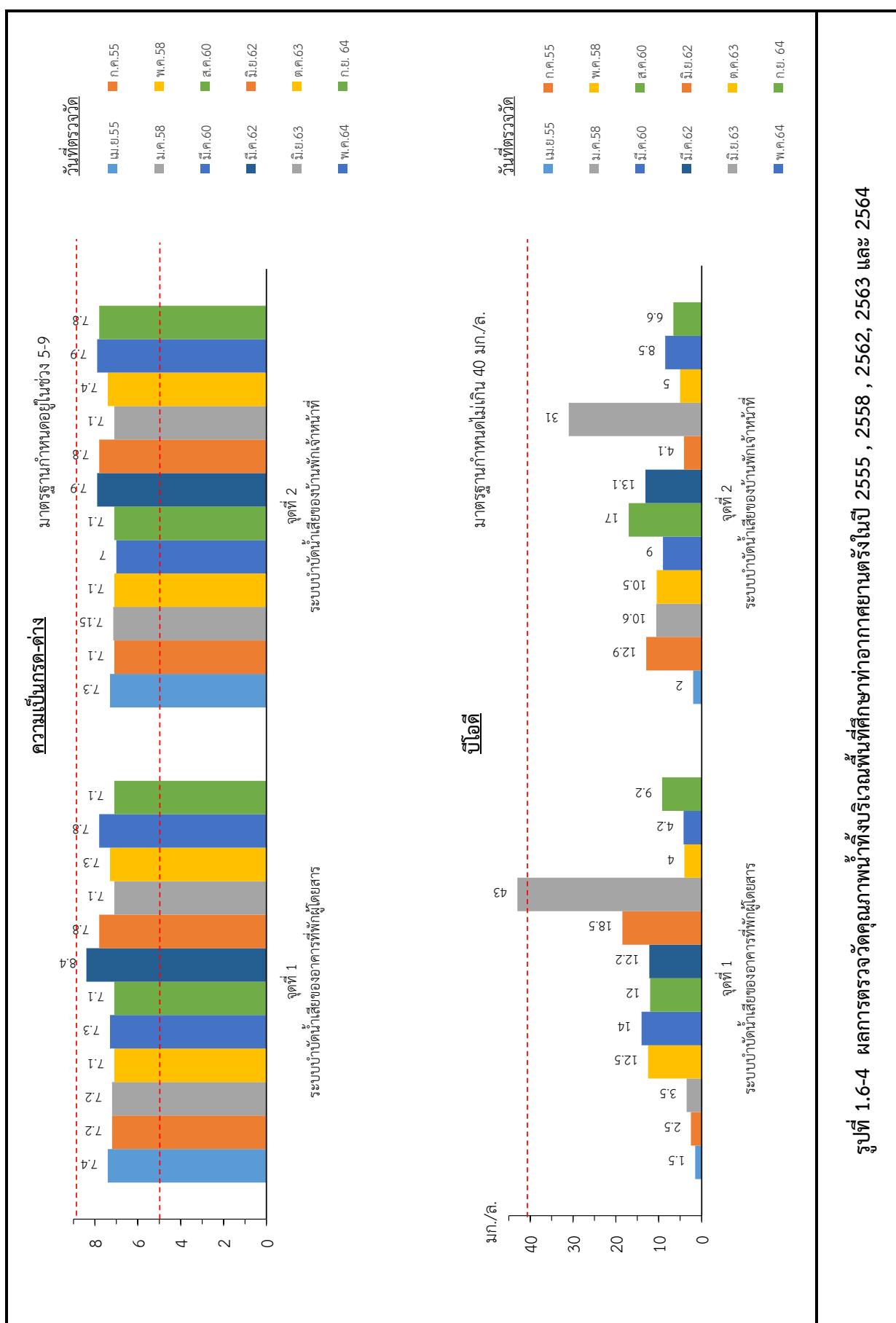
หมายเหตุ : * ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภท และบางขนาดลงวันที่ 7 พฤศจิกายน 2548 ประกาศในราชกิจจานุเบกษาเล่มที่ 122 ตอนที่ 125 ง วันที่ 29 ธันวาคม 2548 (ประเภท ก)

- หมายถึง ไม่ได้กำหนดค่ามาตรฐาน

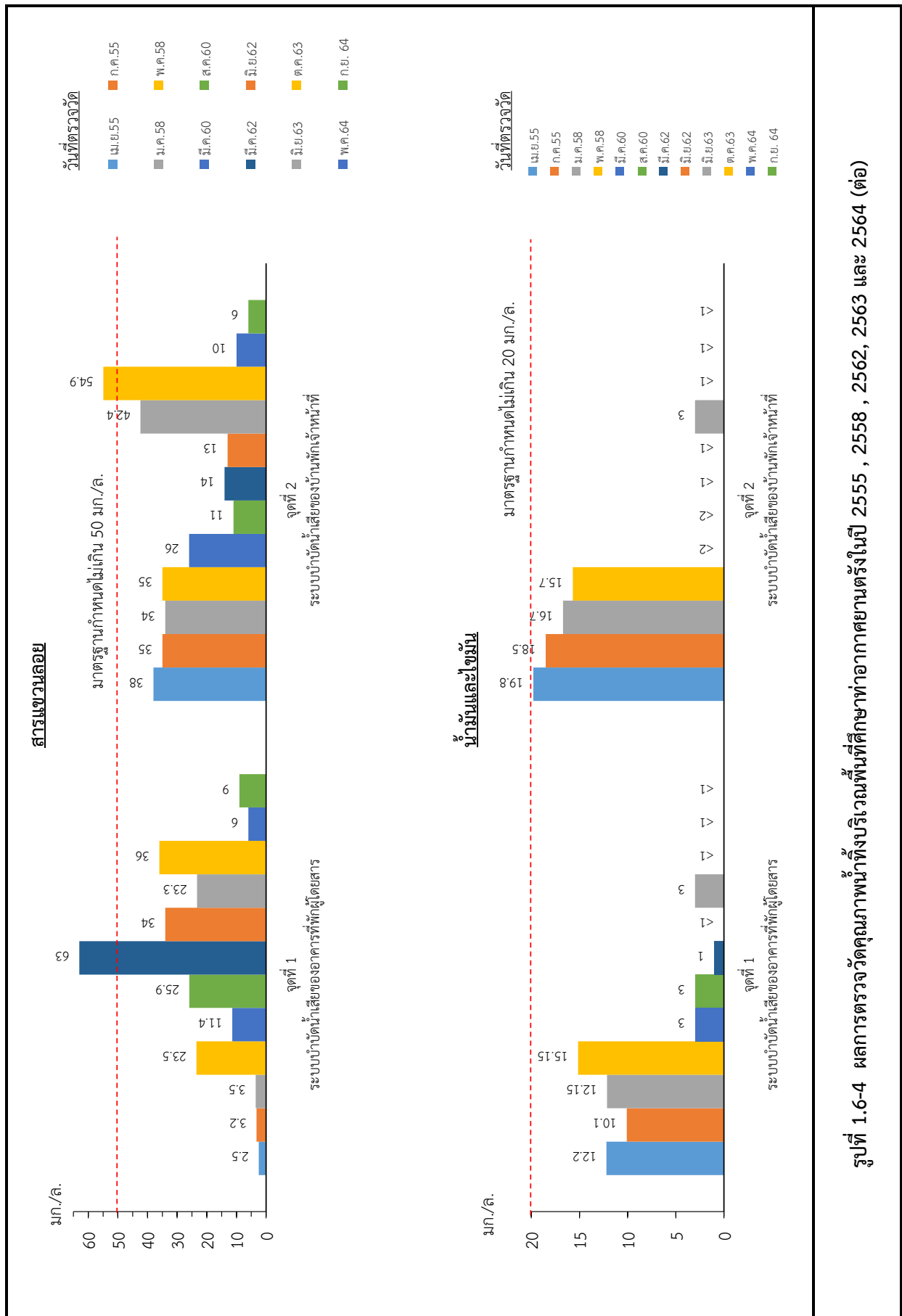
> หมายถึง มีค่ามากกว่า

≤ หมายถึง มีค่าไม่เกิน

< หมายถึง มีค่าน้อยกว่า



รูปที่ 1.6-4 ผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำทั้งบริเวณพื้นที่ศึกษาทำอาภาศยานตรังในปี 2555 , 2558 , 2562, 2563 และ 2564



1.7 การติดตามตรวจสอบผลกระทบโดยการสำรวจความคิดเห็น

กลุ่มเป้าหมายในการสำรวจความคิดเห็นด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อมบริเวณพื้นที่รอบทำอาภาศยานตรัง โดยดำเนินการสำรวจความคิดเห็นผู้นำชุมชนและครัวเรือนที่อยู่ในชุมชนที่ได้กำหนดไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม จำนวน 5 ชุมชน ได้แก่ ชุมชนบ้านทุ่งหัว ชุมชนบ้านโคกพลา ชุมชนหัวทางวัง (บ้านหนองกก) ชุมชนบ้านนาป้อ ชุมชนบ้านไซหนู และพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม 1 แห่ง คือ โรงเรียนวิเชียรมาตุ โดยทำการสำรวจความคิดเห็นด้วยแบบสอบถามเป็นเครื่องมือประกอบการสัมภาษณ์ เพื่อให้ประชาชนบริเวณใกล้เคียงทำอาภาศยานได้ร่วมแสดงความคิดเห็น ข้อเสนอแนะหรือข้อเสนอด้านโครงการ โดยเข้าทำการสำรวจความคิดเห็นในวันที่ 20 กันยายน 2564 ดังแสดงในรูปที่ 1.7-1 ถึง รูปที่ 1.7-2 มีผลการสำรวจความคิดเห็นต่อโครงการ ดังนี้

1) ผลการสำรวจความคิดเห็นผู้นำชุมชน

(1) ชุมชนบ้านทุ่งหัว

ข้อมูลผู้ให้สัมภาษณ์ จากการสำรวจความคิดเห็นของผู้ให้สัมภาษณ์ พบว่า ผู้ช่วยผู้ใหญ่บ้านทุ่งหัว เป็นเพศหญิง ปัจจุบันอายุ 49 ปี นับถือศาสนาอิสลาม จบการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช. และเป็นคนในพื้นที่แต่กำเนิด

ข้อมูลชุมชน ชุมชนบ้านทุ่งหัว มีลักษณะเป็นชุมชนกึ่งเมืองกึ่งชนบท ประชากรส่วนใหญ่เป็นคนในพื้นที่ มีความสัมพันธ์เหมือนเครือญาติ นับถือศาสนาอิสลาม ถือครองกรรมสิทธิ์ที่ดินเป็นโฉนด ในชุมชนมีประชากร 300 คน 145 ครัวเรือน ด้านการประกอบอาชีพส่วนใหญ่ทำอาชีพเกษตรกรรม (สวนปาล์ม สวนยางพารา) มีอาชีพเสริมจากรับจ้างทั่วไปและค้าขาย ในภาพรวมประชาชนประสบปัญหาจากการประกอบอาชีพ เนื่องจากมีรายได้ไม่เพียงพอและไม่แน่นอน ทำให้มีเงินเหลือเก็บออม ถึงอย่างไรก็ตาม ภายในชุมชนมีการจัดตั้งกลุ่มกองทุนหมู่บ้านและกลุ่มพัฒนาฝีมือแม่บ้านในการช่วยเหลือสนับสนุนและพัฒนาอาชีพ

ข้อมูลด้านสภาพแวดล้อม ระบุว่า ครัวเรือนส่วนใหญ่ใช้น้ำประปาหมู่บ้านในการอุปโภคและซื้อน้ำดื่ม/บรรจุงดในการบริโภค ใช้ไฟฟ้าจากการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค ด้านการระบายน้ำของครัวเรือนปล่อยลงบริเวณบ้านให้ซึมลงดินและปล่อยลงแม่น้ำ/คลอง ด้านการกำจัดขยะจะมีขยะจากหน่วยงาน มาจัดเก็บ 2 ครั้ง/สัปดาห์ ด้านการเจ็บป่วย พบว่า สมาชิกชุมชนส่วนใหญ่มีการเจ็บป่วยด้วยโรคความดัน และเลือกใช้บริการสาธารณสุขที่โรงพยาบาลตรัง ในภาพรวมชุมชนไม่มีปัญหาด้านการใช้บริการสาธารณสุข ด้านสาธารณสุขโรค แต่พบปัญหาด้านสังคมจากปัญหายาเสพติด และด้านสิ่งแวดล้อม ได้แก่ ปัญหาเสียงดัง ปัญหาความสั่นสะเทือนจากการสัญจรของยานพาหนะและโรงงานในระดับปานกลาง

ข้อมูลผลกระทบสิ่งแวดล้อมและความคิดเห็นที่มีต่อการดำเนินงานของทำอาภาศยาน

ด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทำอาภาศยานจากการพัฒนาโครงการ **ช่วงระยะก่อสร้าง** คาดว่าอาจจะได้รับผลกระทบด้านฝุ่นละอองและเสียงดังรบกวนจากการก่อสร้างขยายอาคารที่พัก **ช่วงระยะดำเนินการ** คาดว่าไม่ได้รับผลกระทบใด ๆ

สำหรับผลกระทบด้านเสียงจากอากาศยานขึ้น-ลงในปัจจุบันรู้สึกว่เสียงดังน้อยลง ด้านการรบกวนจากเสียงเครื่องบินพาณิชย์รู้สึกว่รบกวนระดับน้อย ในขณะที่บินขึ้น บินผ่านและร่อนลง ส่วนเครื่องบินของทหาร/เอกชน/ส่วนราชการอื่น รู้สึกว่ไม่ได้รบกวน ในภาพรวมไม่มีข้อห่วงกังวลอุบัติเหตุจากเครื่องบิน และไม่มีแนวโน้มจะ

ย้ายที่อยู่อาศัย ด้านความพึงพอใจ ระบุว่า มีความพึงพอใจในการดำเนินงานของทำอาภาศยานเนื่องจากสร้างความเจริญ
ในชุมชนมากขึ้น ทำให้เศรษฐกิจดีขึ้น และคมนาคมสะดวกมากขึ้น

ข้อเสนอแนะ : ไม่มี

(2) ชุมชนบ้านโคกพลา

ข้อมูลผู้ให้สัมภาษณ์ จากการสำรวจความคิดเห็นของผู้ให้สัมภาษณ์ พบว่า ผู้ใหญ่บ้านโคกพลา
เป็นเพศชายดำรงตำแหน่งมาเป็นเวลา 1 ปี ปัจจุบันอายุ 49 ปี นับถือศาสนาพุทธ จบการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอน
ปลาย/ปวช. และเป็นคนในพื้นที่แต่กำเนิด

ข้อมูลชุมชน ชุมชนบ้านโคกพลา มีลักษณะเป็นชุมชนกึ่งเมืองกึ่งชนบท ประชากรส่วนใหญ่เป็นคน
ในพื้นที่ มีความสัมพันธ์เหมือนเครือญาติ นับถือศาสนาพุทธ ถือครองกรรมสิทธิ์ที่ดินเป็นโฉนด ในชุมชนมีประชากร
1,900 คน 900 ครัวเรือน ด้านการประกอบอาชีพส่วนใหญ่รับราชการ และรับจ้างทั่วไป มีอาชีพเสริมจากค้าขายและ
ทำการเกษตร ในภาพรวมประชาชนมีปัญหาด้านการประกอบอาชีพจากรายได้ที่ลดลง เนื่องจากรายได้ไม่แน่นอนและ
ไม่เพียงพอต่อการดำรงชีพทำให้ต้องกู้ยืม ประกอบชุมชนไม่มีการจัดตั้งกลุ่ม/องค์กร ในการช่วยเหลือสนับสนุนและ
พัฒนาอาชีพ

ข้อมูลด้านสภาพแวดล้อม ระบุว่า ครัวเรือนส่วนใหญ่ใช้น้ำประปาหมู่บ้านในการอุปโภคและใช้น้ำ
ดื่ม/บรรจุงดในการบริโภค ใช้ไฟฟ้าจากการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค ด้านการระบายน้ำของครัวเรือนปล่อยลงบริเวณบ้านให้
ซึมลงดิน ด้านการกำจัดขยะจะมีรถขยะจากหน่วยงาน มาจัดเก็บ 4 ครั้ง/สัปดาห์ ด้านการเจ็บป่วย พบว่า สมาชิก
ชุมชนส่วนใหญ่มีการเจ็บป่วยด้วยโรคภูมิแพ้ โดยเลือกใช้บริการสาธารณสุขที่โรงพยาบาลของรัฐและซื้อยารับประทาน
เอง ในภาพรวมชุมชนไม่มีปัญหาด้านการใช้บริการสาธารณสุข ด้านสาธารณสุขโรค ด้านสังคม แต่พบปัญหาด้าน
สิ่งแวดล้อม ได้แก่ ปัญหาฝุ่นละออง ปัญหาเสียงดัง ปัญหาความสั่นสะเทือนจากการสัญจรของยานพาหนะและ
กิจกรรมของทำอาภาศยานในระดับปานกลาง

ข้อมูลผลกระทบสิ่งแวดล้อมและความคิดเห็นที่มีต่อการดำเนินงานของทำอาภาศยาน

ด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทำอาภาศยานจากการพัฒนาโครงการ *ช่วงระยะก่อสร้าง* และ *ช่วง*
ระยะดำเนินการ คาดว่าไม่ได้รับผลกระทบใด ๆ

สำหรับผลกระทบด้านเสียงจากอากาศยานขึ้น-ลงในปัจจุบันรู้สึกเสียงดังมากขึ้น ด้านการรบกวน
จากเสียงเครื่องบินพาณิชย์รู้สึกถูกรบกวนระดับน้อย ในขณะที่บินขึ้น บินผ่านและร่อนลง ส่วนเครื่องบินของทหาร/
เอกชน/ส่วนราชการอื่น รู้สึกว่าไม่ได้รบกวน ในภาพรวมไม่มีข้อห่วงกังวลอุบัติเหตุจากเครื่องบิน และไม่มีแนวโน้มจะ
ย้ายที่อยู่อาศัย ด้านความพึงพอใจ ระบุว่า มีความพึงพอใจในการดำเนินงานของทำอาภาศยานเนื่องจากสร้างความเจริญ
ในชุมชนมากขึ้น ทำให้เศรษฐกิจดีขึ้น และคมนาคมสะดวกมากขึ้น

ข้อเสนอแนะ : ไม่มี

(3) ชุมชนหัวทางวัง 26 (บ้านหนองกก)

ข้อมูลผู้ให้สัมภาษณ์ จากการสำรวจความคิดเห็นของผู้ให้สัมภาษณ์ พบว่า ผู้ใหญ่บ้านหนองกก
เป็นเพศชาย ดำรงตำแหน่งมาเป็นเวลา 7 เดือน ปัจจุบันอายุ 39 ปี นับถือศาสนาพุทธ จบการศึกษาระดับมัธยมศึกษา
ตอนปลาย/ปวช. และเป็นคนในพื้นที่แต่กำเนิด

ข้อมูลชุมชน (7) ชุมชนหัวทางวัง 26 (บ้านหนองกก) มีลักษณะเป็นชุมชนกึ่งเมืองกึ่งชนบท ประชากรส่วนใหญ่เป็นคนในพื้นที่ มีความสัมพันธ์เหมือนเครือญาติ นับถือศาสนาพุทธ ถือครองกรรมสิทธิ์ที่ดินเป็นโฉนด ในชุมชนมีประชากร 700 คน 250 ครัวเรือน ด้านการประกอบอาชีพส่วนใหญ่รับจ้างทั่วไป และทำการเกษตร (ทำสวดยางพาราและสวนปาล์ม) มีอาชีพเสริมจากค้าขาย ในภาพรวมประชาชนมีปัญหาด้านการประกอบอาชีพจากรายได้ที่ลดลง เนื่องจากรายได้ไม่แน่นอนและไม่เพียงพอต่อการดำรงชีพทำให้ต้องกู้ยืม ทั้งนี้ ภายในชุมชนมีการจัดตั้งกลุ่มกองทุนหมู่บ้านในการช่วยเหลือสนับสนุนและพัฒนาอาชีพ

ข้อมูลด้านสภาพแวดล้อม ระบุว่า ครัวเรือนส่วนใหญ่ใช้น้ำประปาหมู่บ้านในการอุปโภคและซื้อน้ำดื่ม/บรรจุงดในการบริโภค ใช้ไฟฟ้าจากการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค ด้านการระบายน้ำของครัวเรือนปล่อยลงบริเวณบ้านให้ซึมลงดิน ด้านการกำจัดขยะจะมีขยะจากเทศบาลตำบลโคกหล่อ มาจัดเก็บ 3 ครั้ง/สัปดาห์ ด้านการเจ็บป่วย พบว่าสมาชิกชุมชนส่วนใหญ่มีการเจ็บป่วยด้วยโรคภูมิแพ้ โดยเลือกใช้บริการสาธารณสุขที่โรงพยาบาลของรัฐและซื้อยารับประทานเอง ในภาพรวมชุมชนไม่มีปัญหาด้านการใช้บริการสาธารณสุข ด้านสาธารณสุขโรค ด้านสังคม แต่พบปัญหาด้านสิ่งแวดล้อม จากปัญหาเสียงดังของยานพาหนะในการสัญจรระดับปานกลาง

ข้อมูลผลกระทบสิ่งแวดล้อมและความคิดเห็นที่มีต่อการดำเนินงานของทำอาภาศยาน

ด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทำอาภาศยานจากการพัฒนาโครงการ ช่วงระยะก่อสร้าง และ ช่วงระยะดำเนินการ คาดว่าไม่ได้รับผลกระทบใด ๆ

สำหรับผลกระทบด้านเสียงจากอากาศยานขึ้น-ลงในปัจจุบันรู้สึกว่เสียงดังน้อยลง ด้านการรบกวนจากเสียงเครื่องบินพาณิชย์และเครื่องบินของทหาร/เอกชน/ส่วนราชการอื่น รู้สึกว่าไม่ได้รับรบกวน ในภาพรวมไม่มีข้อห่วงกังวลอุบัติเหตุจากเครื่องบิน และไม่มีแนวโน้มจะย้ายที่อยู่อาศัย ด้านความพึงพอใจ ระบุว่า มีความพึงพอใจในการดำเนินงานของทำอาภาศยานเนื่องจากสร้างความเจริญในชุมชนมากขึ้น ทำให้เศรษฐกิจดีขึ้น และคมนาคมสะดวกมากขึ้น

ข้อเสนอแนะ : ไม่มี

(4) ชุมชนบ้านนาป้อ

ข้อมูลผู้ให้สัมภาษณ์ จากการสำรวจความคิดเห็นของผู้ให้สัมภาษณ์ พบว่า ผู้ใหญ่บ้านนาป้อ เป็นเพศชาย ดำรงตำแหน่งมาเป็นเวลา 10 เดือน ปัจจุบันอายุ 46 ปี นับถือศาสนาอิสลาม จบการศึกษาระดับปริญญาตรี และเป็นคนในพื้นที่แต่กำเนิด

ข้อมูลชุมชน ชุมชนหัวทางวัง 26 (บ้านหนองกก) มีลักษณะเป็นชุมชนกึ่งเมืองกึ่งชนบท ประชากรส่วนใหญ่เป็นคนในพื้นที่ มีความสัมพันธ์เหมือนเครือญาติ นับถือศาสนาอิสลาม ถือครองกรรมสิทธิ์ที่ดินเป็นโฉนด ในชุมชนมีประชากร 1,400 คน 250 ครัวเรือน ด้านการประกอบอาชีพส่วนใหญ่ทำการเกษตร มีอาชีพเสริมจากรับจ้างและค้าขาย ในภาพรวมประชาชนมีปัญหาด้านการประกอบอาชีพจากรายได้ที่ลดลง เนื่องจากรายได้ไม่แน่นอน แต่ยังคงเพียงพอต่อการดำรงชีพ ทั้งนี้ ภายในชุมชนมีการจัดตั้งกลุ่มกองทุนหมู่บ้านและกลุ่มพัฒนาฝีมือแม่บ้านในการช่วยเหลือสนับสนุนและพัฒนาอาชีพ

ข้อมูลด้านสภาพแวดล้อม ระบุว่า ครัวเรือนส่วนใหญ่ใช้น้ำประปาหมู่บ้านในการอุปโภคและซื้อน้ำดื่ม/บรรจุงดในการบริโภค ใช้ไฟฟ้าจากการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค ด้านการระบายน้ำของครัวเรือนปล่อยลงบริเวณบ้านให้ซึมลงดิน ด้านการกำจัดขยะจะมีขยะจากหน่วยงาน มาจัดเก็บ 2 ครั้ง/สัปดาห์ ด้านการเจ็บป่วย พบว่า สมาชิก

ชุมชนส่วนใหญ่มีการเจ็บป่วยด้วยโรคเบาหวานและเลือกใช้บริการสาธารณสุขที่โรงพยาบาลตรัง ในภาพรวมชุมชนไม่มีปัญหาด้านการใช้บริการสาธารณสุข ด้านสาธารณสุขโรค ด้านสิ่งแวดล้อม แต่พบปัญหาด้านสังคมจากยาเสพติด

ข้อมูลผลกระทบสิ่งแวดล้อมและความคิดเห็นที่มีต่อการดำเนินงานของทำอาภาศยาน

ด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทำอาภาศยานจากการพัฒนาโครงการ ช่วงระยะก่อสร้าง คาดว่าอาจได้รับผลกระทบด้านเสียงและการจราจรติดขัดบริเวณทางเข้า-ออกทำอาภาศยาน และ ช่วงระยะดำเนินการ คาดว่าไม่ได้รับผลกระทบใด ๆ

สำหรับผลกระทบด้านเสียงจากอาภาศยานขึ้น-ลงในปัจจุบันรู้สึกว่เสียงดังน้อยลง ด้านการรบกวนจากเสียงเครื่องบินพาณิชย์และเครื่องบินของทหาร/เอกชน/ส่วนราชการอื่น รู้สึกว่าไม่ได้รับรบกวน ในภาพรวมไม่มีข้อห่วงกังวลอุบัติเหตุจากเครื่องบิน และไม่มีแนวโน้มจะย้ายที่อยู่อาศัย ด้านความพึงพอใจ ระบุว่า มีความพึงพอใจในการดำเนินงานของทำอาภาศยานเนื่องจากสร้างความเจริญในชุมชนมากขึ้น และทำให้เศรษฐกิจดีขึ้น

ข้อเสนอแนะ : ไม่มี

(5) ชุมชนบ้านไชนน

ข้อมูลผู้ให้สัมภาษณ์ จากการสำรวจความคิดเห็นของผู้ให้สัมภาษณ์ พบว่า ผู้ใหญ่บ้านไชนน เป็นเพศชาย ดำรงตำแหน่งมาเป็นเวลา 2 ปี ปัจจุบันอายุ 42 ปี นับถือศาสนาอิสลาม จบการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช. และเป็นคนในพื้นที่แต่กำเนิด

ข้อมูลชุมชน ชุมชนบ้านไชนน มีลักษณะเป็นชุมชนกึ่งเมืองกึ่งชนบท ประชากรส่วนใหญ่เป็นคนในพื้นที่ มีความสัมพันธ์เหมือนเครือญาติ นับถือศาสนาอิสลาม ถือครองกรรมสิทธิ์ที่ดินเป็นโฉนด ในชุมชนมีประชากร 700 คน 170 ครัวเรือน ด้านการประกอบอาชีพส่วนใหญ่รับจ้างทั่วไป และทำการเกษตร (ทำสวนยางพาราและสวนปาล์ม) มีอาชีพเสริมจากค้าขาย ในภาพรวมประชาชนไม่มีปัญหาด้านการประกอบอาชีพ ทั้งนี้ ภายในชุมชนมีการจัดตั้งกลุ่มกองทุนหมู่บ้านในการช่วยเหลือสนับสนุนและพัฒนาอาชีพ

ข้อมูลด้านสภาพแวดล้อม ระบุว่า ครัวเรือนส่วนใหญ่ใช้น้ำประปาหมู่บ้านในการอุปโภคและซื้อน้ำดื่ม/บรรจุใช้ในการบริโภค ใช้ไฟฟ้าจากการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค ด้านการระบายน้ำของครัวเรือนปล่อยลงบริเวณบ้านให้ซึมลงดิน ด้านการกำจัดขยะจะมีรถขยะจากหน่วยงาน มาจัดเก็บ 2 ครั้ง/สัปดาห์ ด้านการเจ็บป่วย พบว่า สมาชิกชุมชนส่วนใหญ่เลือกใช้บริการสาธารณสุขที่โรงพยาบาลตรัง ในภาพรวมชุมชนไม่มีปัญหาด้านการให้บริการสาธารณสุข ด้านสาธารณสุขโรค ด้านสังคม และด้านสิ่งแวดล้อม

ข้อมูลผลกระทบสิ่งแวดล้อมและความคิดเห็นที่มีต่อการดำเนินงานของทำอาภาศยาน

ด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทำอาภาศยานจากการพัฒนาโครงการ ช่วงระยะก่อสร้าง และ ช่วงระยะดำเนินการ คาดว่าไม่ได้รับผลกระทบใด ๆ

สำหรับผลกระทบด้านเสียงจากอาภาศยานขึ้น-ลงในปัจจุบันรู้สึกว่เสียงดังน้อยลง ด้านการรบกวนจากเสียงเครื่องบินพาณิชย์และเครื่องบินของทหาร/เอกชน/ส่วนราชการอื่น รู้สึกว่าไม่ได้รับรบกวน ในภาพรวมไม่มีข้อห่วงกังวลอุบัติเหตุจากเครื่องบิน และไม่มีแนวโน้มจะย้ายที่อยู่อาศัย ด้านความพึงพอใจ ระบุว่า มีความพึงพอใจในการดำเนินงานของทำอาภาศยานเนื่องจากสร้างความเจริญในชุมชนมากขึ้น ทำให้เศรษฐกิจดีขึ้น และคมนาคมสะดวกมากขึ้น

ข้อเสนอแนะ : ไม่มี

(6) โรงเรียนวิเชียรมาตุ

ข้อมูลผู้ให้สัมภาษณ์ จากการสำรวจความคิดเห็นของผู้ให้สัมภาษณ์ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์เป็นเพศหญิง ดำรงตำแหน่งรองผู้อำนวยการโรงเรียนวิเชียรมาตุมาเป็นเวลา 4 ปี ปัจจุบันอายุ 51 ปี นักร้องศาสนาพุทธ จบการศึกษาระดับปริญญาโท

ข้อมูลของโรงเรียน โรงเรียนวิเชียรมาตุ เป็นโรงเรียนของหน่วยงานรัฐ เปิดสอนในระดับมัธยมศึกษา มีบุคลากรทั้งหมด 175 คน ประกอบด้วย ครู/อาจารย์ 141 คน เจ้าหน้าที่ 15 คน นักการภารโรง 19 คน มีนักเรียนทั้งหมด 2,810 คน ในภาพรวมโรงเรียนมีความพร้อมด้านอุปกรณ์การเรียนการสอนอย่างเพียงพอ

ข้อมูลด้านสภาพแวดล้อม ด้านการใช้น้ำอุปโภค ระบุว่า ใช้น้ำบาดาลและไม่มีปัญหาจากแหล่งน้ำ ด้านน้ำบริโภคใช้น้ำจากเครื่องกรองน้ำและน้ำดื่มบรรจุขวด ด้านการไฟฟ้าไม่มีปัญหาใดๆ ด้านการจัดการน้ำเสีย ระบุว่า โรงเรียนระบายลงบ่อกักน้ำที่ทำขึ้นเอง ด้านการกำจัดขยะจะมีรถจากเทศบาลโคกหล่อเข้ามาจัดเก็บ 2 ครั้ง/สัปดาห์

ด้านการเจ็บป่วย ระบุว่า สมาชิกในโรงเรียนมาการเจ็บป่วยด้วยโรคไข้หวัดเท่านั้น ด้านการใช้บริการสถานพยาบาลจะใช้บริการที่โรงพยาบาลตรัง ซึ่งเป็นโรงพยาบาลของรัฐ ในภาพรวมบริการสาธารณสุขมีความเพียงพอต่อการให้บริการ

ด้านสังคม ระบุว่า ภายในโรงเรียนไม่พบปัญหาด้านสังคม

ด้านสภาพแวดล้อม ระบุว่า โรงเรียนได้รับผลกระทบด้านเสียงดังรบกวน ความสั่นสะเทือน และการจราจรติดขัดจากกิจกรรมของทำอาภาศยานในระดับปานกลาง

ข้อมูลผลกระทบสิ่งแวดล้อมและความคิดเห็นที่มีต่อการดำเนินงานของทำอาภาศยาน

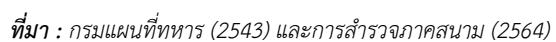
ด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทำอาภาศยานจากการพัฒนาโครงการ ช่วงระยะก่อสร้าง และ ช่วงระยะดำเนินการ คาดว่าไม่ได้รับผลกระทบใด ๆ

ผลกระทบด้านเสียงจากอาภาศยานขึ้น-ลงในปัจจุบันรู้สึกว่ารระดับเสียงไม่เปลี่ยนแปลง

ด้านการรบกวนจากเสียงเครื่องบินพาณิชย์ ระบุว่า มีเสียงดังรบกวนขณะบินขึ้น ในระดับปานกลาง และเครื่องบินของทหาร/เอกชน/ส่วนราชการอื่น รู้สึกว่าไม่ได้รบกวน ในภาพรวมไม่มีข้อห่วงกังวลอุบัติเหตุจากเครื่องบิน

ด้านความพึงพอใจ ระบุว่า มีความพึงพอใจในการดำเนินงานของทำอาภาศยานเนื่องจากสร้างความเจริญในชุมชนมากขึ้น ทำให้เศรษฐกิจดีขึ้น ประชาชนมีแหล่งงานทำเพิ่มขึ้นและคมนาคมสะดวกมากขึ้น

ข้อเสนอแนะ : ไม่มี



รูปที่ 1.7-1 ตำแหน่งชุมชนที่ทำการสำรวจแบบสอบถาม



ชุมชนบ้านทุ่งหัว



ชุมชนบ้านโคกพลา



ชุมชนหัวทางวัง (บ้านหนองกก)



ชุมชนบ้านนาป้อ



ชุมชนบ้านไชนูน

รูปที่ 1.7-2 ประมวลภาพการสำรวจข้อมูลด้านเศรษฐกิจ-สังคมและความคิดเห็นต่อโครงการ
บริเวณทำอาภาศยานตรัง วันที่ 20 กันยายน 2564

2) ผลการสำรวจความคิดเห็นครัวเรือน

จากการสำรวจความคิดเห็นกลุ่มเป้าหมาย จำนวน 30 ตัวอย่าง สามารถสรุปผลการสำรวจได้ ดังนี้

• ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์

จากการสำรวจ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง (ร้อยละ 63.3) อายุเฉลี่ย 51 ปี นับถือศาสนาพุทธ (ร้อยละ 60.0) มีสถานภาพในครัวเรือนเป็นหัวหน้าครัวเรือน (ร้อยละ 86.7) จบการศึกษาระดับประถมศึกษาและระดับปริญญาตรี (ร้อยละ 30.0 ในสัดส่วนที่เท่ากัน) ประกอบอาชีพประกอบธุรกิจส่วนตัว/ค้าขาย (ร้อยละ 21.5) และเป็นคนที่ต้องถิ่นอยู่อาศัยที่นี้มาตั้งแต่เกิด (ร้อยละ 86.7) รายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 1.7-1

• ข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคม

จากการสำรวจ พบว่า ในครัวเรือนมีสมาชิกเฉลี่ย 4 คน/ครัวเรือน ด้านการประกอบอาชีพหลักของครัวเรือนผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 36.7 ประกอบธุรกิจส่วนตัว/ค้าขาย ร้อยละ 16.7 ในสัดส่วนที่เท่ากัน รับข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจและรับจ้างทั่วไป ในภาพรวมครัวเรือนส่วนใหญ่ไม่มีปัญหาในการประกอบอาชีพ (ร้อยละ 86.7) มีเพียงร้อยละ 13.3 ที่ประสบปัญหาจากรายได้ที่ลดลงและจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคไวรัสโคโรนา 2019 (Covid-19) ทั้งนี้ ครัวเรือน ร้อยละ 63.3 มีรายได้อยู่ที่ 10,001-20,000 บาท/เดือน ซึ่งเป็นรายได้ที่ไม่แน่นอน ร้อยละ 73.3 และร้อยละ 80.0 มีรายจ่ายอยู่ที่ 10,001-20,000 บาท/เดือน แต่อย่างไรก็ตาม ครัวเรือนทั้งหมดมีรายได้เพียงพอต่อการครองชีพ (ร้อยละ 100.0) รายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 1.7-2

• ข้อมูลด้านสภาพแวดล้อม

ด้านสาธารณูปโภค พบว่า ครัวเรือนทั้งหมดใช้น้ำประปาในการอุปโภค และร้อยละ 10.0 รู้สึกว่าน้ำอุปโภคมีปัญหาจากน้ำขุ่นและน้ำไหลน้อย และ ร้อยละ 90.0 ชื่อน้ำดื่มจากตู้น้ำดื่ม/ถังบรรจุในการบริโภค ด้านการใช้ไฟฟ้า มีเพียงร้อยละ 3.3 มีปัญหาจากไฟตกบ่อยครั้ง ด้านการระบายน้ำเสียของครัวเรือน ร้อยละ 53.3 ปล่องลงบริเวณบ้านให้ซึมลงดิน ร้อยละ 30.0 ปล่องลงท่อปล่อยน้ำสาธารณะโดยตรง ด้านการจัดขยะมีรถจากหน่วยงานเข้ามาจัดเก็บเฉลี่ย 3 ครั้ง/สัปดาห์ และไม่มีปัญหาด้านการจัดขยะ รายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 1.7-3

ด้านสาธารณสุข พบว่า ในรอบปีที่ผ่านมาสมาชิกในครัวเรือน ร้อยละ 66.7 ไม่มีปัญหาด้านการเจ็บป่วย ส่วนที่เหลือ ร้อยละ 33.3 เคยเจ็บป่วยด้วยโรค อาทิ โรคเบาหวาน โรคผิวหนัง/โรคภูมิแพ้ ด้านการใช้บริการสถานพยาบาลของครัวเรือนส่วนใหญ่ใช้บริการที่โรงพยาบาลของรัฐ (ร้อยละ 85.7) ในภาพรวมด้านการให้บริการผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมด (ร้อยละ 100.0) รู้สึกว่าการให้บริการเพียงพอต่อความต้องการ รายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 1.7-3

ด้านสังคม พบว่า ครัวเรือน ร้อยละ 80.0 ไม่พบปัญหาด้านสังคม ส่วนที่เหลือ ร้อยละ 20.0 เคยพบปัญหา ได้แก่ ปัญหายาเสพติด ปัญหาการลักขโมย และปัญหาการมั่วสุมของวัยรุ่น รายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 1.7-3

ด้านสิ่งแวดล้อม พบว่า ในชุมชนไม่พบปัญหาด้านกลิ่นเหม็น ด้านเขม่าควัน ด้านน้ำเสีย ด้านขยะ ด้านการระบายน้ำ/น้ำท่วมและด้านการจราจรติดขัด แต่พบปัญหาด้านฝุ่นละออง (ร้อยละ 60.0) ด้านเสียงดังรบกวน (ร้อยละ 76.7) ด้านความสั่นสะเทือน (ร้อยละ 46.7) ซึ่งส่วนใหญ่เกิดจากการสัญจรของยานพาหนะ รองลงมาจากทำอาภาศยาน รายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 1.7-4

- **ข้อมูลผลกระทบและความคิดเห็นที่มีต่อการดำเนินงานของทำอาภาศยาน**

จากการสำรวจความคิดเห็นด้านการดำเนินงานของทำอาภาศยานฯ ที่ผ่านมาจนถึงปัจจุบันส่งผลต่อสภาพเศรษฐกิจในชุมชนหรือไม่ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ ร้อยละ 80.0 ระบุว่า การดำเนินงานของทำอาภาศยานมีผลกระทบต่อเศรษฐกิจชุมชน เนื่องจากทำให้เศรษฐกิจชุมชน (ร้อยละ 47.7) ทำให้มีรายได้มากขึ้น (ร้อยละ 31.8) มีนักท่องเที่ยวเข้ามาในชุมชนมากขึ้น (ร้อยละ 13.6) และมีแหล่งทำงานในชุมชนเพิ่มขึ้น (ร้อยละ 6.8)

สำหรับผลกระทบด้านเสียงจากอาภาศยานขึ้น-ลงในปัจจุบัน พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่รู้สึกว่าการเสียงดังน้อยลง (ร้อยละ 86.7) และรู้สึกว่าไม่เปลี่ยนแปลง (ร้อยละ 13.3)

ด้านการรบกวนจากเสียงเครื่องบินพาณิชย์ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 66.7 ไม่รู้สึกว่าไม่รบกวน ร้องลงมา ร้อยละ 20.0 รู้สึกว่ามีเสียงรบกวน โดยรบกวนขณะบินขึ้นและบินลงมากที่สุด (ร้อยละ 35.3 ในสัดส่วนที่เท่ากัน) ในระดับปานกลาง

ด้านการรบกวนจากเสียงเครื่องบินของทหาร/เอกชน/ส่วนราชการอื่น พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ (ร้อยละ 100.0) รู้สึกว่าไม่รู้สึกว่าไม่รบกวน

ด้านข้อห่วงกังวลเรื่องอุบัติเหตุจากอาภาศยาน พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ร้อยละ 86.7 ไม่มีข้อห่วงกังวลอุบัติเหตุจากเครื่องบินและความปลอดภัยในชีวิต ส่วนที่เหลือ ร้อยละ 13.3 มีข้อห่วงกังวล และมีเพียงร้อยละ 10.0 ที่ต้องการย้ายที่อยู่เนื่องจากรู้สึกว่ามีเสียงดังรบกวนและรู้สึกไม่ปลอดภัย

ด้านข้อห่วงกังวล หรือได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการ ระยะก่อสร้าง พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ ร้อยละ 73.3 ไม่มีข้อห่วงกังวล ส่วนที่เหลือ ร้อยละ 26.7 มีข้อห่วงกังวล เนื่องจากมีเสียงดังจากการก่อสร้างอาคารผู้โดยสาร (ร้อยละ 50.0) มีฝุ่นละอองจากรถบรรทุก (ร้อยละ 33.3) และการขยายตัวของอาคารทำให้เกิดน้ำเน่าเสีย (ร้อยละ 16.7) ระยะดำเนินการ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมดไม่มีข้อห่วงกังวล (ร้อยละ 100.0)

จากการสอบถามถึงความพึงพอใจในการดำเนินงานของทำอาภาศยานที่มีต่อคุณภาพชีวิตและความเป็นอยู่ของชุมชนที่อยู่โดยรอบพื้นที่ทำอาภาศยาน พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ ร้อยละ 90.9 มีความพึงพอใจเนื่องจากทำให้เศรษฐกิจในชุมชนดีขึ้น (ร้อยละ 29.6) สร้างความเจริญในชุมชนมากขึ้น (ร้อยละ 24.7) และคมนาคมสะดวกขึ้น (ร้อยละ 22.2) และผู้ให้สัมภาษณ์ร้อยละ 9.1 รู้สึกไม่พอใจเนื่องจากทำอาภาศยานมีเสียงดังรบกวน และทำให้อาคารบ้านเรือนแตกร้าว รายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 1.7-5

- **ข้อเสนอแนะ**

- ทำอาภาศยานควรมีมาตรการป้องกันผลกระทบให้กับชุมชน
- อยากให้ทำอาภาศยานร่วมกันจัดกิจกรรม หรือสนับสนุนชุมชน

ตารางที่ 1.7-1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์ในพื้นที่ศึกษาทำอาภาศยานตรัง

รายการ		ทำอาภาศยานตรัง	
		จำนวน	ร้อยละ
จำนวนผู้ให้สัมภาษณ์ (คน)		30	
ส่วนที่ 1 : ข้อมูลทั่วไปผู้ให้สัมภาษณ์			
1.1 เพศ			
(1)	ชาย	11	36.7
(2)	หญิง	19	63.3
รวม		30	100.0
1.2 อายุเฉลี่ย (ปี)		51.1	
1.3 การนับถือศาสนา			
(1)	พุทธ	18	60.0
(2)	คริสต์	0	0.0
(3)	อิสลาม	12	40.0
รวม		30	100.0
1.4 สถานภาพในครัวเรือนของผู้ให้สัมภาษณ์			
(1)	หัวหน้าครัวเรือน	26	86.7
(2)	คู่สมรส	4	13.3
รวม		30	100.0
1.5 ระดับการศึกษา			
(1)	ไม่ได้เข้าศึกษาในระบบ	0	0.0
(2)	ประถมศึกษา	9	30.0
(3)	มัธยมศึกษาตอนต้น	2	6.7
(4)	มัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช.	7	23.3
(5)	อนุปริญญา/ปวส.	3	10.0
(6)	ปริญญาตรี	9	30.0
(7)	ปริญญาโท	0	0.0
(8)	ปริญญาเอก	0	0.0
รวม		30	100.0
1.6 อาชีพหลักของผู้ให้สัมภาษณ์			
(1)	ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ	4	13.3
(2)	พนักงาน/ลูกจ้างบริษัทเอกชน	4	13.3
(3)	พนักงานโรงงานอุตสาหกรรม	1	3.3
(4)	รับจ้างทั่วไป (ระบุ)	6	20.0
(5)	เกษตรกรกรรม (ระบุ)	3	10.0
(6)	ปศุสัตว์/เลี้ยงสัตว์ (ระบุ)	0	0.0
(7)	ประมง/เพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ (ระบุ)	0	0.0

ตารางที่ 1.7-1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์ในพื้นที่ศึกษาทำอาภาศยานตรัง (ต่อ)

รายการ		ทำอาภาศยานตรัง	
		จำนวน	ร้อยละ
(8)	ประกอบธุรกิจส่วนตัว/ค้าขาย (ระบุ)	11	21.5
(9)	อื่นๆ (แม่บ้าน)	1	3.3
รวม		30	100.0
กรณี รับจ้างทั่วไป (ระบุ)			
1)	รับจ้างก่อสร้าง	4	66.7
2)	รับจ้างทั่วไป	1	16.7
3)	รับจ้างกรีดยาง	1	16.7
รวม		6	100.0
กรณี ประกอบอาชีพเกษตรกรรม (ระบุ)			
1)	สวนยาง	2	66.7
2)	สวนปาล์ม	1	33.3
รวม		3	100.0
กรณี ประกอบธุรกิจส่วนตัว/ค้าขาย (ระบุ)			
1)	ร้านขายของชำ	3	27.3
2)	ร้านขายอาหาร	3	27.3
3)	ร้านขายขนม	1	9.1
4)	ร้านเชิ่อมเหล็ก	1	9.1
5)	ร้านขายบัว	1	9.1
6)	ร้านขายน้ำชา	1	9.1
7)	ไม่ระบุ	1	9.1
รวม		11	100.0
กรณี ประกอบอาชีพอื่น ๆ (ระบุ)			
1)	ว่างงาน	1	100.0
รวม		1	100.0
1.7 ภูมิลำเนา			
(1)	อยู่ที่นี่มาแต่เกิด	26	86.7
(2)	ย้ายมาจากที่อื่น	4	13.3
รวม		30	100.0
ย้ายมาจากที่อื่น ระบุ			
1)	จังหวัดนครศรีธรรมราช	1	25.0
2)	จังหวัดกระบี่	1	25.0
3)	จังหวัดบุรีรัมย์	1	25.0
4)	จังหวัดกาญจนบุรี	1	25.0
รวม		4	100.0

ตารางที่ 1.7-1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์ในพื้นที่ศึกษาทำอาภาศยานตรัง (ต่อ)

รายการ		ทำอาภาศยานตรัง	
		จำนวน	ร้อยละ
จำนวนปีที่ย้ายมาอยู่ (ปี)		24	
สาเหตุที่ย้าย			
1)	ย้ายตามหน่วยงาน	0	0.0
2)	ย้ายตามครอบครัว	4	100.0
3)	ย้ายมาหางานทำ	0	0.0
4)	ย้ายตามคู่สมรส	0	0.0
5)	อื่น ๆ	0	0.0
รวม		4	100.0

ตารางที่ 1.7-2 ข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคมของผู้ให้สัมภาษณ์ในพื้นที่ศึกษาทำอาภาศยานตรัง

รายการ		ทำอาภาศยานตรัง	
		จำนวน	ร้อยละ
จำนวนผู้ให้สัมภาษณ์ (คน)		30	
ส่วนที่ 2 : ข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคม			
2.1 สมาชิกในครัวเรือน มีจำนวน.... คน (รวมผู้ให้สัมภาษณ์)		3.7	
2.2 อาชีพหลักของครัวเรือนผู้ให้สัมภาษณ์			
(1)	ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ	5	16.7
(2)	พนักงาน/ลูกจ้างบริษัทเอกชน	4	13.3
(3)	พนักงานโรงงานอุตสาหกรรม	1	3.3
(4)	รับจ้างทั่วไป (ระบุ)	5	16.7
(5)	เกษตรกรรม (ระบุ)	3	10.0
(6)	ปศุสัตว์/เลี้ยงสัตว์ (ระบุ)	0	0.0
(7)	ประมง/เพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ (ระบุ)	0	0.0
(8)	ประกอบธุรกิจส่วนตัว/ค้าขาย (ระบุ)	11	36.7
(9)	อื่นๆ (ระบุ)	1	3.3
รวม		30	100.0
กรณี รับจ้างทั่วไป (ระบุ)			
1)	รับจ้างก่อสร้าง	4	80.0
2)	รับจ้างทั่วไป	1	20.0
รวม		5	100.0
กรณี ประกอบอาชีพเกษตรกรรม (ระบุ)			
1)	สวนยาง	2	66.7
2)	สวนปาล์ม	1	33.3
รวม		3	100.0
กรณี ประกอบธุรกิจส่วนตัว/ค้าขาย (ระบุ)			
1)	ร้านขายของชำ	3	27.3
2)	ร้านขายอาหาร	3	27.3
3)	ร้านขายขนม	1	9.1
4)	ร้านซ่อมเหล็ก	1	9.1
5)	ร้านขายบัว	1	9.1
6)	ร้านขายน้ำชา	1	9.1
7)	ไม่ระบุ	1	9.1
รวม		11	100.0
กรณี ประกอบอาชีพอื่น ๆ (ระบุ)			
1)	ว่างงาน	1	100.0
รวม		1	100.0

ตารางที่ 1.7-2 ข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคมของผู้ให้สัมภาษณ์ในพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานตัง (ต่อ)

รายการ	ทำอากาศยานตัง	
	จำนวน	ร้อยละ
2.3 ท่านมีปัญหาในการประกอบอาชีพในครัวเรือน หรือไม่		
(1) ไม่มี	26	86.7
(2) มี (ระบุ)	4	13.3
รวม	30	100.0
กรณีตอบ มี (ระบุ)		
1) รายได้ลดลง	2	50.0
2) สถานการณ์การแพร่ระบาดของโรค Covid-19	1	25.0
3) ไม่ระบุ	1	25.0
รวม	4	100.0
ปัจจุบันครัวเรือนของท่านมีอาชีพรอง/อาชีพเสริมหรือไม่		
2.4 (ทำเพื่อเสริมรายได้อาชีพหลัก ใช้เวลาน้อยกว่า)		
(1) ไม่มี	30	100.0
(2) มี (ระบุ)	0	0.0
รวม	30	100.0
2.5 รายได้ของครัวเรือน (บาท/เดือน)		
(1) น้อยกว่า 10,000	0	0.0
(2) 10,001 – 20,000	19	63.3
(3) 20,001 – 30,000	10	33.3
(4) 30,001 – 40,000	1	3.3
(5) 40,001 – 50,000	0	0.0
(6) มากกว่า 50,001	0	0.0
รวม	30	100.0
2.6 รายจ่ายของครัวเรือน (บาท/เดือน)		
(1) น้อยกว่า 10,000	0	0.0
(2) 10,001 – 20,000	24	80.0
(3) 20,001 – 30,000	6	20.0
(4) 30,001 – 40,000	0	0.0
(5) 40,001 – 50,000	0	0.0
(6) มากกว่า 50,001	0	0.0
รวม	30	100.0
2.7 ลักษณะรายได้ของครัวเรือน		
(1) เป็นรายได้ที่แน่นอน	8	26.7
(2) เป็นรายได้ที่ไม่แน่นอน	22	73.3
รวม	30	100.0

ตารางที่ 1.7-2 ข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคมของผู้ให้สัมภาษณ์ในพื้นที่ศึกษาทำอากาศยานตรัง (ต่อ)

รายการ	ทำอากาศยานตรัง	
	จำนวน	ร้อยละ
2.8 รายได้ของครัวเรือนเพียงพอแก่การครองชีพ/ค่าใช้จ่ายหรือไม่		
(1) เพียงพอ	30	100.0
(2) ไม่เพียงพอ แก้ไขปัญหาโดย (ระบุ)	0	0.0
รวม	30	100.0

ตารางที่ 1.7-3 ข้อมูลด้านสภาพแวดล้อมของพื้นที่ศึกษาทำอาภาศยานตรัง

รายการ		ทำอากาศยานตรัง	
		จำนวน	ร้อยละ
จำนวนผู้ให้สัมภาษณ์ (คน)		30	
ส่วนที่ 3 : ข้อมูลด้านสภาพแวดล้อม			
3.1 แหล่งน้ำอุปโภค (น้ำใช้)			
(1)	น้ำประปา จาก (ระบุ)	30	100.0
(2)	น้ำบาดาล	0	0.0
(3)	น้ำฝน	0	0.0
	รวม	30	100.0
น้ำประปา จาก			
1)	การประปาส่วนภูมิภาค	7	23.3
2)	หมู่บ้าน	20	66.7
3)	องค์การบริหารส่วนตำบล	3	10.0
	รวม	30	100.0
3.2 ท่านมีปัญหาเกี่ยวกับน้ำอุปโภค (น้ำใช้) หรือไม่			
(1)	ไม่มี	27	90.0
(2)	มี ลักษณะปัญหา (ระบุ)	3	10.0
	รวม	30	100.0
ปัญหา เรื่อง			
1)	น้ำไม่ค่อยไหล	2	66.7
2)	น้ำประปาขุ่น	1	33.3
	รวม	3	100.0
3.3 แหล่งน้ำบริโภค (น้ำดื่ม)			
(1)	ชื่อน้ำจากตุน้ำดื่ม/บรรจุถัง	27	90.0
(2)	น้ำจากเครื่องกรอง	1	3.3
(3)	น้ำฝน	0	0.0
(4)	อื่น ๆ (ระบุ)	2	6.7
	รวม	30	100.0
กรณี อื่น ๆ (ระบุ)			
1)	น้ำบาดาล	1	50.0
2)	น้ำประปา	1	50.0
	รวม	2	100.0
3.4 ท่านมีปัญหาเกี่ยวกับน้ำบริโภค (น้ำดื่ม, ประกอบอาหาร) หรือไม่			
(1)	ไม่มี	30	100.0
(2)	มี ลักษณะปัญหา (ระบุ)	0	0.0
	รวม	30	100.0

ตารางที่ 1.7-3 ข้อมูลด้านสภาพแวดล้อมของพื้นที่ศึกษาทำอาภาศยานตรัง (ต่อ)

รายการ		ทำอาภาศยานตรัง	
		จำนวน	ร้อยละ
3.5 ในชุมชนของท่านมีปัญหาการใช้ไฟฟ้าหรือไม่			
(1) ไม่มี		29	96.7
(2) มี ลักษณะปัญหา (ระบุ)		1	3.3
รวม		30	100.0
มีลักษณะปัญหา ระบุ			
1) ไฟฟ้าตกบ่อย		1	100.0
รวม		1	100.0
3.6 ครั้วเรือนของท่านมีวิธีการจัดการและการระบายน้ำเสียอย่างไร			
(1) ปล่อยลงท่อปล่อยน้ำสาธารณะโดยตรง		9	30.0
(2) ปล่อยลงบริเวณบ้านให้ซึมลงดิน		16	53.3
(3) ปล่อยลงแม่น้ำ/คลอง/หนองน้ำ		5	16.7
(4) ปล่อยลงบ่อพักน้ำที่ทำขึ้นเอง		0	0.0
(5) ผ่านการกรองเศษขยะก่อนกำจัด		0	0.0
(6) ผ่านระบบบำบัดน้ำเสียก่อนปล่อยสู่สาธารณะ		0	0.0
รวม		30	100.0
3.7 ท่านมีปัญหาในด้านการจัดการและการระบายน้ำเสีย หรือไม่			
(1) ไม่มี		30	100.0
(2) มี ลักษณะปัญหา (ระบุ)		0	0.0
รวม		30	100.0
3.8 ครั้วเรือนของท่านมีการกำจัดขยะ อย่างไร			
(1) มีขยะของ อบต./เทศบาล...		30	100.0
(2) ขุดหลุมฝัง		0	0.0
(3) เผา		0	0.0
รวม		30	100.0
ความถี่ในการเก็บ (ครั้ง/สัปดาห์)		3.0	
รขยะของ อบต./เทศบาล			
1) องค์การบริหารส่วนตำบลควนปรัง		18	60.0
2) องค์การบริหารส่วนตำบลโคกหล่อ		9	30.0
3) องค์การบริหารส่วนตำบลบ้านควน		3	10.0
รวม		30	100.0
3.9 ท่านมีปัญหาในด้านการกำจัดขยะ หรือไม่			
(1) ไม่มี		30	100.0
(2) มี ลักษณะปัญหา (ระบุ)		0	0.0
รวม		30	100.0

ตารางที่ 1.7-3 ข้อมูลด้านสภาพแวดล้อมของพื้นที่ศึกษาทำอาภาศยานตรัง (ต่อ)

รายการ		ทำอาภาศยานตรัง	
		จำนวน	ร้อยละ
3.10 ในรอบปีที่ผ่านมาคนในครัวเรือน มีการเจ็บป่วย หรือไม่			
(1)	ไม่เจ็บป่วย	20	66.7
(2)	เจ็บป่วย ด้วยโรค	10	33.3
	รวม	30	100.0
เจ็บป่วย ด้วยโรค (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)			
1)	โรคระบบทางเดินหายใจ เช่น หอบ หืด	0	0.0
2)	โรคปอด	0	0.0
3)	โรคเกี่ยวกับหู ตา ฟัน	0	0.0
4)	โรคผิวหนังและโรคภูมิแพ้	2	16.7
5)	โรคเกี่ยวกับหัวใจและทางเดินโลหิต	0	0.0
6)	โรคเกี่ยวกับระบบทางเดินอาหาร	1	8.3
7)	โรคเกี่ยวกับระบบกล้ามเนื้อ (ปวดเมื่อยกล้ามเนื้อ)	0	16.1
8)	โรคชรา	1	8.3
9)	โรคจากการทำงาน/ประกอบอาชีพ	0	0.0
10)	ไข้หวัด	1	8.3
11)	อื่นๆ (ระบุ)	7	58.3
	รวม	12	100.0
อื่นๆ (ระบุ)			
-	ไขมัน	1	14.3
-	โรคความดัน	1	14.3
-	โรคความดัน และไขมันในเลือด	1	14.3
-	โรคเบาหวาน	3	42.9
-	โรคเบาหวาน ความดัน	1	14.3
	รวม	7	100.0
3.11 เมื่อเจ็บป่วยสมาชิกในชุมชน/หน่วยงานส่วนใหญ่เข้ารับการรักษา หรือใช้บริการสถานพยาบาลที่ใด (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)			
(1)	โรงพยาบาลของรัฐ (ระบุ)	30	85.7
(2)	โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล (ระบุ)	0	0.0
(3)	คลินิก/โรงพยาบาลเอกชน (ระบุ)	1	2.9
(4)	ปล่อยให้หายเอง	1	2.9
(5)	ซื้อยากินเอง	3	8.6
	รวม	35	100.0
โรงพยาบาลของรัฐ (ระบุ)			
1)	โรงพยาบาลตรัง	30	100.0
	รวม	30	100.0

ตารางที่ 1.7-3 ข้อมูลด้านสภาพแวดล้อมของพื้นที่ศึกษาทำอาภาศยานตรัง (ต่อ)

รายการ	ทำอาภาศยานตรัง	
	จำนวน	ร้อยละ
คลินิก/โรงพยาบาลเอกชน (ระบุ)		
1) คลินิกบ้านหอมหวิต	1	100.0
รวม	1	100.0
3.12 ท่านคิดว่าการให้บริการสาธารณสุข/สถานพยาบาลในปัจจุบันเพียงพอหรือไม่		
(1) เพียงพอ	30	100.0
(2) ไม่เพียงพอ เนื่องจาก	0	0.0
รวม	30	100.0
3.13 ท่านเคยประสบปัญหาหรือได้รับผลกระทบด้านสังคม หรือไม่		
(1) ไม่มีปัญหาด้านสังคม	24	80.0
(2) มีปัญหา	6	20.0
รวม	30	100.0
กรณีมีปัญหาได้แก่ (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)		
(1) ปัญหายาเสพติด	6	75.0
(2) ปัญหาอาชญากรรม	0	0.0
(3) ปัญหาการลักขโมย	1	12.5
(4) ปัญหาการพนัน	0	0.0
(5) ปัญหาการมั่วสุมของวัยรุ่น	1	12.5
(6) ปัญหาการอพยพจากแรงงานต่างถิ่น	0	0.0
(7) ปัญหาความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน	0	0.0
(8) ปัญหาชุมชนแออัด	0	0.0
(9) ปัญหาขัดแย้งของคนในชุมชน	0	0.0
รวม	8	100.0

ตารางที่ 1.7-4 ข้อมูลด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้รับในปัจจุบันของผู้ให้สัมภาษณ์ในพื้นที่ศึกษาทำอาภาศยานตรัง

ผลกระทบ/ปัญหา	ไม่ได้รับผลกระทบ (ร้อยละ)	ได้รับผลกระทบ (ร้อยละ)	ระดับผลกระทบ (ร้อยละ)			สาเหตุ (ร้อยละ)		
			น้อย	ปานกลาง	มาก	การลัญจกรของ ยานพาหนะ	ทำอาภาศยานฯ	วัยรุ่นในชุมชน
1. ฝุ่นละออง	40.0 (12 ราย)	60.0 (18 ราย)	16.7 (3 ราย)	72.2 (13 ราย)	11.1 (2 ราย)	94.4 (17 ราย)	5.6 (1 ราย)	0.0
2. เสียงดังรบกวน	23.3 (7 ราย)	76.7 (23 ราย)	13.0 (3 ราย)	69.6 (16 ราย)	17.4 (4 ราย)	78.3 (18 ราย)	8.7 (2 ราย)	0.0
3. ความสั่นสะเทือน	53.3 (16 ราย)	46.7 (14 ราย)	14.3 (2 ราย)	85.7 (12 ราย)	0.0	92.9 (13 ราย)	7.1 (1 ราย)	0.0
4. กลิ่นเหม็น	100.0 (30 ราย)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
5. เขม่าควัน	100.0 (30 ราย)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
6. น้ำเสีย	100.0 (30 ราย)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
7. ขยะ	100.0 (30 ราย)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
8. การระบายน้ำ/น้ำท่วม	100.0 (30 ราย)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
9. การจราจรติดขัด	100.0 (30 ราย)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0

ที่มา : การสำรวจภาคสนาม (2564)

ตารางที่ 1.7-5 ข้อมูลด้านผลกระทบที่ได้รับในปัจจุบันจากทำอาภาศยานตรัง

รายการ		ท่าอากาศยานตรัง	
		จำนวน	ร้อยละ
จำนวนผู้ให้สัมภาษณ์ (คน)		30	
ส่วนที่ 4 : ข้อมูลด้านผลกระทบและความคิดเห็นที่มีต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยาน			
การดำเนินงานของท่าอากาศยานฯ ที่ผ่านมาจนถึงปัจจุบันส่งผลต่อสภาพเศรษฐกิจในชุมชนหรือไม่			
4.1	(1) ไม่มี	6	20.0
	(2) มี	24	80.0
	รวม	30	100.0
กรณีตอบว่า “มี” กรุณาระบุ (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)			
	(1) มีรายได้มากขึ้น	14	31.8
	(2) เศรษฐกิจในชุมชนดีขึ้น	21	47.7
	(3) มีนักท่องเที่ยวเข้ามาในชุมชนมากขึ้น	6	13.6
	(4) มีแหล่งทำงานเพิ่มมากขึ้น	3	6.8
	รวม	44	100.0
4.2	ท่านคิดว่าความดังของเสียงจากการขึ้น-ลง ของเครื่องบินในปัจจุบันเป็นอย่างไร		
	(1) เสียงดังมากขึ้น	0	0.0
	(2) เสียงดังน้อยลง	26	86.7
	(3) ไม่เปลี่ยนแปลง	4	13.3
	(4) อื่น ๆ (ระบุ)	0	0.0
	รวม	30	100.0
ท่านคิดว่าความดังของเสียงจากการขึ้น-ลง ของเครื่องบินในปัจจุบันรบกวนท่านมากน้อยเพียงใด			
4.3	เครื่องบินพาณิชย์		
4.3.1	(1) ไม่ได้รบกวน	20	66.7
	(2) ไม่แน่ใจ เพราะเคยชิน	4	13.3
	(3) รู้สึกว่า รบกวน	6	20.0
	รวม	30	100.0
กรณีตอบว่า “รบกวน” กรุณาระบุ (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)			
	1) ขณะบินขึ้น	6	35.3
	2) ขณะบินผ่าน	5	29.4
	3) ขณะบินลง	6	35.3
	รวม	17	100.0
	ระดับความรบกวน ขณะบินขึ้น		
	- น้อย	1	16.7
	- ปานกลาง	3	50.0
	- มาก	2	33.3
	- มากที่สุด	0	0.0

รายการ	ทำอาภาศยานตรัง	
	จำนวน	ร้อยละ
รวม	6	100.0
<input type="checkbox"/> ระดับความรบกวน ขณะบินผ่าน		
- น้อย	1	20.0
- ปานกลาง	4	80.0
- มาก	0	0.0
- มากที่สุด	0	0.0
รวม	5	100.0
<input type="checkbox"/> ระดับความรบกวน ขณะบินลง		
- น้อย	1	16.7
- ปานกลาง	3	50.0
- มาก	2	33.3
- มากที่สุด	0	0.0
รวม	6	100.0
4.3.2 เครื่องบินทหาร/เอกชน/ส่วนราชการอื่น		
(1) ไม่ได้รบกวน	30	100.0
(2) ไม่แน่ใจ เพราะเคยชิน	0	0.0
(3) รู้สึกว่า รบกวน	0	0.0
รวม	30	100.0
4.4 ปัจจุบันท่านมีความรู้สึกหงุดหงิดเรื่องอุบัติเหตุจากเครื่องบินหรือไม่		
(1) ไม่วิตกกังวล	26	86.7
(2) มีความวิตกกังวล เรื่อง (ระบุ)	4	13.3
รวม	30	100.0
กรณีตอบ มีความวิตกกังวล (ระบุ)		
1) ความปลอดภัยของชีวิต	2	50.0
2) กลัวเครื่องบินตก	2	50.0
รวม	4	100.0
ปัจจุบันท่านมีแนวโน้ม หรือต้องการเปลี่ยนที่อยู่เนื่องจากมีทำอาภาศยานอยู่ใกล้ที่พักอาศัยหรือไม่		
4.5		
(1) ไม่มีแนวโน้ม/ไม่ต้องการย้ายที่อยู่	27	450.0
(2) มีแนวโน้ม/ต้องการย้ายที่อยู่ เนื่องจาก	3	50.0
(3) ไม่สะดวกให้ข้อมูล	0	0.0
รวม	30	500.0
มีแนวโน้ม/ต้องการย้ายที่อยู่ เนื่องจาก		
1) ไม่มีความปลอดภัยต่อชีวิต	1	33.3
2) อันตรายต่อชีวิตชาวบ้าน	1	33.3
3) เสียงดัง	1	33.3
รวม	3	100.0

รายการ		ทำอาภาศยานตรัง	
		จำนวน	ร้อยละ
4.7 ปัจจุบันท่านมีความรู้สึกห่วงกังวล หรือได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการหรือไม่			
ระยะก่อสร้าง			
(1)	ไม่มี	22	73.3
(2)	มี (ระบุ)	8	26.7
รวม		30	100.0
มี (ระบุ)			
1)	มีเสียงดังจากการก่อสร้างอาคารผู้โดยสาร	3	50.0
2)	การขยายตัวของอาคารสนามบินทำให้เกิดน้ำเน่าเสีย	1	16.7
3)	มีฝุ่นละอองจากรถบรรทุก	2	33.3
รวม		6	100.0
ระยะดำเนินการ			
(1)	ไม่มี	30	100.0
(2)	มี (ระบุ)	0	0.0
รวม		30	100.0
4.8 ปัจจุบันท่านพอใจกับการดำเนินงานของทำอาภาศยานต่อคุณภาพชีวิต			
และความเป็นอยู่หรือไม่			
(1)	พอใจ เนื่องจาก	30	90.9
(2)	ไม่พอใจ เนื่องจาก	3	9.1
รวม		33	100.0
กรณีตอบว่า “พอใจ เนื่องจาก” กรุณาระบุ (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)			
1)	สร้างความเจริญในชุมชนมีมากขึ้น	20	24.7
2)	เศรษฐกิจในชุมชนดีขึ้น	24	29.6
3)	มีแหล่งทำงานเพิ่มมากขึ้น	11	13.6
4)	ราคาที่ดินสูงขึ้น	4	4.9
5)	เพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการ	4	4.9
6)	คมนาคมสะดวก	18	22.2
7)	อื่น ๆ (ระบุ)	0	0.0
รวม		81	100.0
กรณีตอบว่า “ไม่พอใจ เนื่องจาก” กรุณาระบุ (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)			
1)	ผลผลิตทางการเกษตรกรรมลดลง	0	0.0
2)	อาชญากรรมเพิ่มขึ้น	0	0.0
3)	อุบัติเหตุจากการคมนาคม (ทางบก)	0	0.0
4)	เสียงดังรบกวน	3	75.0
5)	การจราจรติดขัดเพิ่มขึ้น	0	0.0
6)	แรงงานต่างถิ่นเข้ามาในพื้นที่	0	0.0
7)	อื่น ๆ (ระบุ)	1	25.0
รวม		4	100.0

รายการ	ทำอาภาศยานตรัง	
	จำนวน	ร้อยละ
กรณี อื่นๆ (ระบุ)		
1) บ้านเสียหาย มีการแตกร้าว	1	100.0
รวม	1	100.0

1.8 แนวทางการประเมินผลกระทบด้านเสียง

การประเมินผลกระทบด้านเสียงโดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ Aviation Environmental Design Tool (AEDT 2d) แบบจำลอง AEDT 2d เป็นแบบจำลองที่พัฒนามาจาก Integrated Noise Model (INM) มีรายละเอียดการศึกษา ดังนี้

- แหล่งกำเนิดเสียง

จากการทบทวนสถิติเที่ยวบินสูงสุดและชนิดเครื่องบิน ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ตุลาคม พ.ศ. 2564 และเพื่อให้สอดคล้องกับกำหนดการส่งรายงานของกรมท่าอากาศยาน ที่ปรึกษาจะใช้สถิติเที่ยวบินย้อนหลังปี 2563 (ช่วงเดือน พฤศจิกายน-ธันวาคม 2563) เป็นตัวแทนสถิติเที่ยวบินสูงสุดของเดือนพฤศจิกายนและเดือนธันวาคม 2564 มาร่วมพิจารณา จำนวนเที่ยวบินและชนิดเครื่องบินในรอบ 6 เดือน ของท่าอากาศยาน สรุปดังแสดงในตารางที่ 1.8-1

ตารางที่ 1.8-1 จำนวนเที่ยวบินและชนิดเครื่องบินของท่าอากาศยานตรัง

ขนาดเครื่องบิน	จำนวนเที่ยวบินรวมขาเข้า-ขาออก (เที่ยว/วัน)
สถิติเที่ยวบินและชนิดเครื่องบินสูงสุดระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2564 ^{1/ 2/}	
A-320	8
B-737-800	8
รวม	16

หมายเหตุ ^{1/} เนื่องจากข้อจำกัดของระยะเวลาการจัดทำรายงานติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ปรึกษาจึงเลือกวันที่มีเที่ยวบินสูงสุดได้แก่ วันที่ 21 ธันวาคม 2563

^{2/} ในการประเมินเลือกเฉพาะเครื่องบินที่บินขึ้น-ร่อนลงบนรันเวย์ของสนามบินเท่านั้น ไม่รวมถึงเฮลิคอปเตอร์

ที่มา : กรมท่าอากาศยาน (2564)

- ทิศทางการขึ้น-ลงของอากาศยาน

ทิศทางการขึ้น-ลงของเที่ยวบินตลอดทั้งปี โดยมีสัดส่วนการบินขึ้น-ลง ทางวิ่งหมายเลข 08 และทางวิ่งหมายเลข 26 จำนวนเที่ยวบิน เป็นดังนี้

- ทางวิ่งหมายเลข 08 มีสัดส่วนการขึ้น-ลง ร้อยละ 98
- ทางวิ่งหมายเลข 26 มีสัดส่วนการขึ้น-ลง ร้อยละ 2

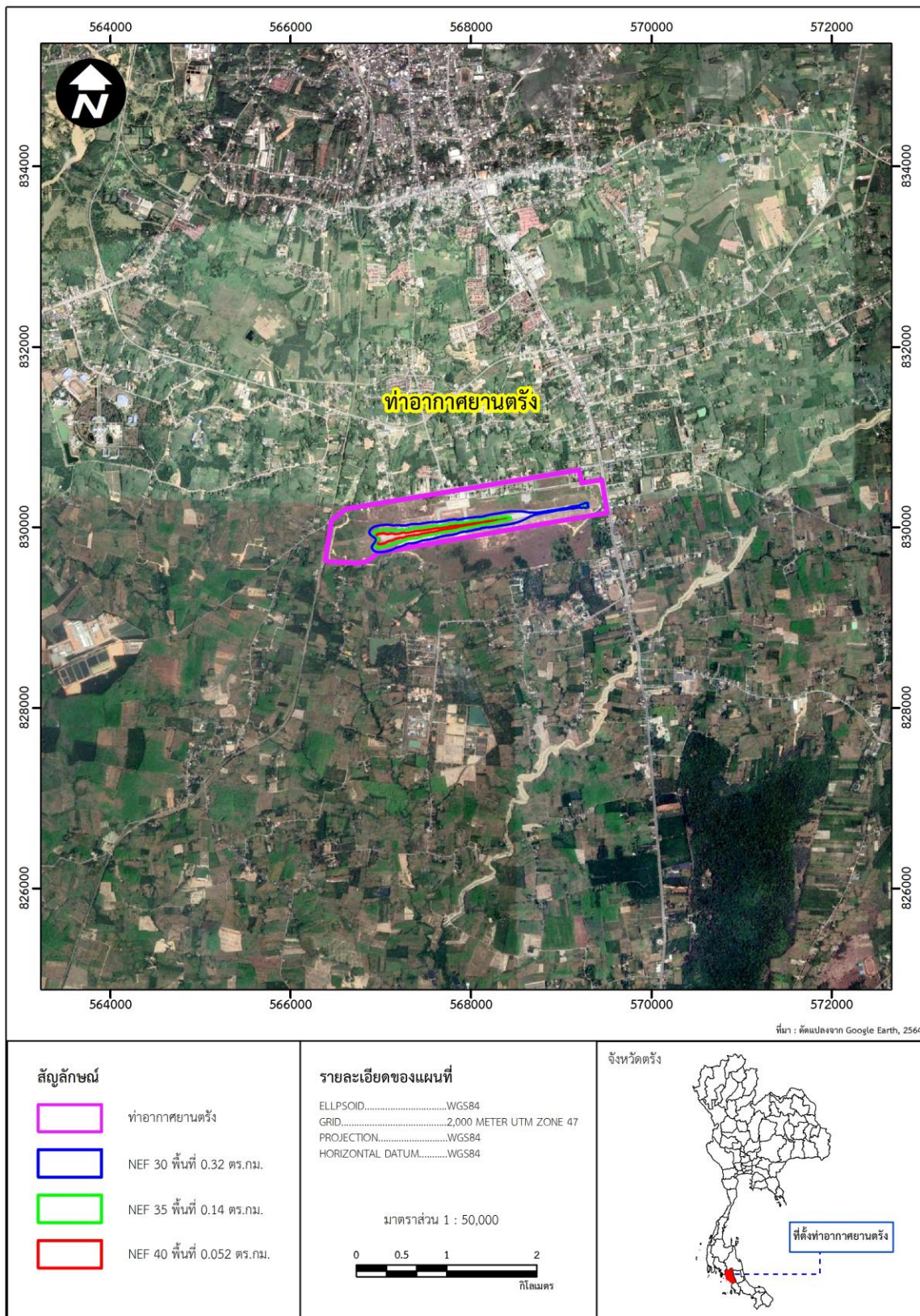
- พื้นที่รับผลกระทบ

พื้นที่รับผลกระทบเป็นพื้นที่แบบกริดขนาด 5 x 5 ตารางเมตร ขนาดพื้นที่ศึกษา 5 x 5 กิโลเมตร

- ผลการประเมิน

กรณีปัจจุบัน ระหว่างเดือน ก.ค.-ธ.ค.

ผลการประเมินโดยนำเข้าชนิดเครื่องบินและจำนวนเที่ยวบินระหว่างเดือนก.ค.-ธ.ค. 64 และพ.ย.-ธ.ค. 63 ความยาวทางวิ่ง 2,318 เมตร เครื่องบินที่ใช้เป็นตัวแทนในแบบจำลอง ประกอบด้วย A-320 B-737-800รวมทั้งสิ้น จำนวน 16 เที่ยวบินต่อวัน (วันที่ 21 ธันวาคม 2563) ผลจากการประเมินเสียงจากการใช้แบบจำลองคณิตศาสตร์ สามารถตั้งแสดงในรูปที่ 1.8-1 ดังนี้



รูปที่ 1.8-1 ผลการประเมินแนวเส้นเสียง NEF กรณีปัจจุบัน ทำอากาศยานตรัง
 ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2564

1.9 การศึกษาในเวศวิทยานกและสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบิน

ดำเนินการศึกษาในเวศวิทยานกและสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบิน ในรอบของการปฏิบัติงานตามสัญญา โดยมีรายละเอียดและวิธีการศึกษาดังนี้

1) วิธีการศึกษา

1.1) การศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลสภาพพื้นที่เบื้องต้น

ทำการศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลสภาพพื้นที่เบื้องต้น เพื่อจำแนกสภาพถิ่นที่อยู่อาศัย แหล่งอาหาร แหล่งหลบภัย ของนกในบริเวณทำอาภาศยาน และบริเวณใกล้เคียง รวมทั้งการตรวจสอบข้อมูลจากรายงาน เอกสารต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องนำไปวางแผนการเก็บข้อมูลภาคสนามต่อไป

1.2) วางแผนและทำการเก็บข้อมูลภาคสนาม

วางแผนและทำการเก็บข้อมูลภาคสนาม โดยแบ่งการเก็บข้อมูลออกเป็น 2 พื้นที่ และมีรายละเอียด วิธีการดำเนินการในแต่ละพื้นที่ ดังนี้

- บริเวณภายในพื้นที่ทำอาภาศยาน จะทำการสำรวจทางภาคสนามเพื่อเก็บข้อมูลชนิดและจำนวนประชากรของนกแต่ละชนิด บริเวณหรือตำแหน่งที่พบ สภาพถิ่นที่อยู่อาศัย พฤติกรรมของนกที่พบ ทิศทางการบิน และความสูงของการบิน การนับจำนวนประชากรนกจะบันทึกจำนวนนกที่พบแต่ละชนิด และจะทำการสำรวจนับจำนวนประชากรนก เพื่อหาค่าเฉลี่ยจำนวนประชากรนก โดยแบ่งช่วงเวลาการสำรวจนับเป็น 3 ช่วงเวลาคือเวลาเช้า (06.30-09.30 น.) เวลากลางวัน (12.00-14.00 น.) และเวลาเย็น (15.00-20.00 น.) แนวเส้นทางพื้นที่ที่จะทำการสำรวจนก คือ ตลอดแนวเส้นทางวิ่งเริ่มจากทางด้านทิศใต้ไปสิ้นสุดที่ปลายทางวิ่งทางด้านทิศเหนือ สนามหญ้าสองข้างแนวทางวิ่ง รวมทั้งบริเวณอาคารส่วนประกอบของทำอาภาศยาน
- บริเวณพื้นที่ภายนอกทำอาภาศยาน กำหนดเส้นทางทำการสำรวจเป็น 4 ทิศทางคือ ทิศเหนือ ทิศตะวันออก ทิศตะวันตก และทิศใต้ โดยเน้นในบริเวณที่มีลักษณะการใช้ที่ดินที่เหมาะสมต่อการเป็นที่อยู่อาศัยและหากินของนก ได้แก่ พื้นที่ป่าไม้ พื้นที่เกษตรกรรม และพื้นที่แหล่งน้ำ เป็นหลัก นับจำนวนชนิด จำนวนประชากร บริเวณหรือตำแหน่งที่พบ สภาพพื้นที่หรือชนิดของพื้นที่ที่พบนก พฤติกรรมของนก กิจกรรมของมนุษย์บริเวณใกล้เคียง

1.3) การวิเคราะห์และการนำเสนอข้อมูล

การวิเคราะห์และการนำเสนอข้อมูล ข้อมูลที่ได้จากการสำรวจทางภาคสนามและจากห้องปฏิบัติการวิเคราะห์ และนำเสนอในประเด็นดังต่อไปนี้คือ

(ก) ชนิดพันธุ์ (ชื่อพื้นเมือง, ชื่อสามัญ และชื่อวิทยาศาสตร์) จะนำเสนอข้อมูลบัญชีชนิดพันธุ์ของนกที่พบในบริเวณทำอาภาศยานฯ และบริเวณโดยรอบ พร้อมทั้งบรรยายสถานภาพตาม พระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ. 2535 และสถานภาพตามเกณฑ์ของ IUCN และสถานภาพการอยู่ในถิ่นอาศัยการจำแนกชนิดนก และการจัดหมวดหมู่ตามอนุกรมวิธานใช้เอกสารที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

(1) การจำแนกชนิดนก ใช้ Lekagul and Round (1991) King et al. (1999) และ Robson (2000) สำหรับจำแนกชนิด และใช้ Welty and Baptista (1988) สำหรับจัดหมวดหมู่ตามอนุกรมวิธาน

(2) การตรวจสอบสถานภาพของสัตว์ป่า ได้แก่ สถานภาพตามกฎหมาย และสถานภาพการอนุรักษ์

- สถานภาพตามกฎหมาย คือสัตว์ป่าที่ได้รับการคุ้มครองโดยพระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ. 2535 จำแนกเป็น 2 ประเภทคือ
 - สัตว์ป่าสงวน (Reserved Animal) คือ สัตว์ป่าที่มีรายชื่อตามบัญชีท้ายพระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ. 2535 (ราชกิจจานุเบกษา, 2535) เป็นชนิดสัตว์ป่าที่หายากและใกล้สูญพันธุ์หรือสูญพันธุ์ไปแล้ว
 - สัตว์ป่าคุ้มครอง (Protected Animal) คือ สัตว์ป่าที่มีรายชื่อตามบัญชีท้ายกฎกระทรวงกำหนดให้สัตว์ป่าบางชนิดเป็นสัตว์ป่าคุ้มครองออกความตามพระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ. 2535 (ราชกิจจานุเบกษา, 2546) เป็นชนิดสัตว์ป่าที่คุ้มครองไว้ไม่ให้มีจำนวนลดน้อยลง
- สถานภาพด้านการอนุรักษ์ คือ สัตว์ป่าที่องค์การอนุรักษ์สากลหรือ IUCN (International Union for Conservation of Nature and Natural Resources, 2000) ได้ระบุชนิดพันธุ์สัตว์ป่าที่จำนวนประชากรลดน้อยลง และมีขอบเขตการกระจายพันธุ์แคบลง ให้เป็นสัตว์ป่าถูกคุกคาม (Threatened Animals) ซึ่งจำแนกสัตว์ป่าเหล่านี้ออกเป็นระดับของการถูกคุกคาม 3 ระดับประกอบด้วย
 - สถานภาพใกล้สูญพันธุ์ขั้นวิกฤติ (Critically Endangered Species) คือชนิดสัตว์ป่าที่ประสบกับความเสี่ยงสูงมากต่อการสูญพันธุ์ในธรรมชาติในอนาคตอันใกล้
 - สถานภาพใกล้สูญพันธุ์ (Endangered Species) คือ ชนิดสัตว์ป่าที่ประสบกับความเสี่ยงต่อการสูญพันธุ์ในธรรมชาติในอนาคต
 - สถานภาพเสี่ยงต่อการสูญพันธุ์ (Vulnerable Species) คือสัตว์ป่าที่กำลังประสบกับความเสี่ยงต่อการสูญพันธุ์ในธรรมชาติในโอกาสข้างหน้า

(ข) ความชุกชุมของประชากรนกแต่ละชนิด ในแต่ละสภาพแหล่งอาศัย ประเมินเป็นค่าร้อยละของความชุกชุมสัมพัทธ์ (Relative abundance) โดยเปรียบเทียบจำนวนครั้งที่พบสัตว์จากจำนวนครั้งที่สำรวจตามแนวทางของ Pettingill (1970) ดังนี้

$$\text{ค่าร้อยละความชุกชุม} = \frac{\text{จำนวนครั้งที่พบสัตว์}}{\text{จำนวนครั้งที่สำรวจ}} \times 100$$

ทั้งนี้กำหนดความชุกชุมเป็น 3 ระดับ โดยใช้เกณฑ์ คือ

ค่าร้อยละความชุกชุมระหว่าง	67-100	จัดเป็นระดับชุกชุมมาก
	34-66	จัดเป็นระดับชุกชุมปานกลาง
	1-33	จัดเป็นระดับชุกชุมน้อย

(3) ประเมินชนิดของนกที่อาจเป็นอันตรายต่อการบิน พร้อมทั้งเหตุผลสนับสนุน ดังนี้

- **การประเมินอันตรายของนกต่ออาภาศยาน** จะใช้ประสบการณ์และวิธีการของที่ปรึกษาที่ใช้ในการประเมินอันตรายที่เกิดจากนก โดยประยุกต์ใช้วิธีการตามแนวทางของกระทรวงขนส่งของแคนาดา (Transport Canada, 2005) ใช้วิธีการการประเมินความเสี่ยงเชิงคุณภาพ (Qualitative Risk Assessment Matrix) เพื่อให้ได้ชนิดของสัตว์ที่มีความเสี่ยงสูงจะต้องมีมาตรการในการจัดการและควบคุมต่อไป

- **ปัจจัยที่ใช้พิจารณาในตารางประเมินความเสี่ยง (Risk Matrix)** เพื่อประเมินโอกาสในการชน (Potential of Strike) และโอกาสที่ก่อให้เกิดความเสียหายจากการชน (Potential of Damage) ของนกทุกชนิดที่พบจากการสำรวจ มีปัจจัยที่เกี่ยวข้องดังนี้

- โอกาสในการชน (Potential of Strike) มีปัจจัยที่ใช้พิจารณาได้แก่ ความชุกชุม (Relative Abundance) ซึ่งได้จากการสำรวจภาคสนามจัดเป็น 3 ระดับ คือ ชุกชุมน้อย (Less Common) ชุกชุมปานกลาง (Common) และชุกชุมมาก (Abundance) ดังที่กล่าวมาแล้วข้างต้น ชนิดที่มีความชุกชุมมากก็จะมีโอกาสในการชนสูง และพฤติกรรมที่เป็นอันตราย (Hazardous Behavior) ได้แก่ ลักษณะการบินเป็นกลุ่ม (Flocking) หรือเดี่ยว (Solitary) ชนิดที่มีพฤติกรรมในการบิน และหากินเป็นกลุ่มจะมีโอกาสในการชนสูง

- โอกาสที่ก่อให้เกิดความเสียหาย (Potential of Damage) จะพิจารณาจากขนาดหรือน้ำหนักของนกทุกชนิดที่พบจากการสำรวจ แบ่งเป็น 3 ขนาด คือขนาดเล็ก ขนาดกลาง และขนาดใหญ่ ชนิดที่มีขนาดใหญ่เมื่อชนจะก่อให้เกิดความเสียหายได้มาก (ตารางที่ 1.9-1)

ตารางที่ 1.9-1 แสดงขนาดและน้ำหนักของสัตว์ที่ใช้ในการประเมินอันตรายต่ออาภาศยาน

ขนาด	น้ำหนัก ^{1/}	ขนาด ^{2/}
เล็ก	< 300 กรัม	เล็กมากและเล็ก
กลาง	300-1,000 กรัม	เล็กถึงกลาง, กลาง และกลางถึงใหญ่
ใหญ่	> 1,000 กรัม	ใหญ่ และใหญ่มาก

ที่มา : ^{1/} Kelly, 2004 (อ้างตาม Transport Canada, 2005)

^{2/} โอกาส ขอบเขต, 2543

- **ขนาดของนก (Bird Size)** : ขนาดของนกโดยทั่วไปวัดจากปลายหางถึงปลายปาก โอกาส (2543) ได้จำแนกขนาดของนกออกเป็น 7 ขนาดดังนี้

- **ขนาดใหญ่มาก (Very large)** ความยาวตั้งแต่ 91 เซนติเมตรขึ้นไป หรือน้ำหนักใหญ่กว่าห่าน เช่น นกกระทุง (*Pelecanus philippensis*; Spot-billed Pelican) นกกระสาขาว (*Ardea cinera*; Grey Heron)

- **ขนาดใหญ่ (Large)** ความยาวตั้งแต่ 76-90 เซนติเมตร เทียบเท่ากับห่าน เช่น นกปากห่าง (*Anastomus oscitans*; Asian Openbill) นกยางโทนใหญ่ (*Egretta alba*; Great Egret)

- **ขนาดกลางถึงขนาดใหญ่ (Moderate large)** ความยาวตั้งแต่ 61-75 เซนติเมตร หรือน้ำหนักเท่ากับเป็ดบ้าน เช่น นกนางน้าปากยาว (*Phalacrocorax fuscicollis*; Indian Shag) นกยางโทนน้อย (*Egretta intermedia*; Intermediate Egret) นกยางเปีย (*Egretta garzetta*; Little Egret) นกแขวก (*Nycticorax nycticorax*; Black-crowned Night-Heron)

○ **ขนาดกลาง (Medium)** ความยาว 46-60 เซนติเมตร หรือขนาดเท่ากับไก่แจ้ เช่น นกกาน้ำเล็ก (*Phalacrocorax niger*; Little Cormorant) นกยางควาย (*Bubulcus ibis*; Cattle Egret) นกกระปูดใหญ่ (*Centropus sinensis*; Greater Coucal)

○ **ขนาดเล็กถึงขนาดกลาง (Moderate medium)** ขนาดความยาว 31-45 เซนติเมตร หรือขนาดเท่ากับนกพิราบ เช่น นกอีล้ำ (*Gallinula chloropus*; Common Moorhen) เป็ดแดง (*Dendrocygna javanica*; Lesser Whistling-Duck) นกกระแตแต้แว๊ด (*Vanellus indicus*; Red-wattled Lapwing)

○ **ขนาดเล็ก (Small)** ความยาว 16-30 เซนติเมตร หรือขนาดเท่ากับนกเอี้ยงสาริกา เช่น นกเป็ดผีเล็ก (*Tachybaptus ruficollis*; Little Grebe) นกพริก (*Metopidius indicus*; Bronze-winged Jacana) นกเขาใหญ่ (*Streptopelia chinensis*; Spotted Dove) นกเอี้ยงต่าง (*Sturnus contra*; Asian Pied-Starling)

○ **ขนาดเล็กมาก (Very small)** ความยาวต่ำกว่า 16 เซนติเมตร หรือขนาดเท่ากับ นกกระจอกบ้าน เช่น นกกระจอกตาล (*Passer flaveolus*; Plain-backed Sparrow) นกกระจาบบรรดาศา (*Ploceus philippinus*; Baya Weaver) นกกระดัดตะโพกขาว (*Lonchura striata*; White-rumped Munia) นกกระดัดขี้หมู (*Lonchura punctulata*; Scaly-breasted Munia)

ตัวอย่างการประเมินอันตรายโดยใช้ตารางประเมินความเสี่ยง (ตารางที่ 1.9-2)

ตารางที่ 1.9-2 ตัวอย่างการประเมินอันตรายโดยใช้ตารางประเมินความเสี่ยง

Potential of Strike Potential of Damage	ต่ำ	ปานกลาง	สูง
ต่ำ	อันตรายต่ำ นกกระเด็นน้อยธรรมดา (Common Kingfisher)	อันตรายต่ำ นกเขาใหญ่ (<i>Streptopelia chinensis</i>)	อันตรายปานกลาง นกกระปูดใหญ่ (Greater Coucal)
ปานกลาง	อันตรายปานกลาง นกแอ่นทุ่งใหญ่ (Ashy-wood Swallow)	อันตรายปานกลาง ยางเปี้ย (Little Egret)	อันตรายสูง เป็ดแดง (Lesser Whistling-Duck)
สูง	อันตรายสูง นกกระสานวล (Grey Heron)	อันตรายสูง ยางโตนใหญ่ (Great Egret)	-

จากการตารางอธิบายได้ว่า นกกระเด็นน้อยที่พบจากการสำรวจมีประชากรน้อย และจากการวิเคราะห์พบว่ามีปริมาณความชุกชุมน้อยจึงทำให้มีศักยภาพในการชนอยู่ในระดับต่ำ ในขณะที่เดียวกันนกกระเด็นน้อยธรรมดาเป็นนกที่มีขนาดเล็ก ดังนั้นโอกาสที่ชนแล้วก่อให้เกิดความเสียหายน้อยมากหรืออาจไม่เกิดความเสียหายเลย จึงสรุปได้ว่านกกระเด็นน้อยธรรมดาเป็นชนิดที่ก่อให้เกิดอันตรายต่ำ และสำหรับนกกระสานวลจากการวิเคราะห์ความชุกชุมพบว่าอยู่ในระดับต่ำมีโอกาสในการชนน้อย แต่เนื่องจากเป็นนกขนาดใหญ่โอกาสที่ชนแล้วก่อให้เกิดความเสียหายมากก็ถือว่าเป็นชนิดที่มีความเสี่ยงอันตรายอยู่ในระดับสูงเป็นต้น

1.4) ผลการศึกษา

การศึกษาสำรวจภาคสนาม ได้ดำเนินการไปในเดือนกันยายน 2564 โดยได้ศึกษาในพื้นที่ทำอาภาศยานตรัง
ทั้งในเขตพื้นที่ปฏิบัติการ เขตพื้นที่การบิน และพื้นที่โดยรอบทำอาภาศยาน มีรายละเอียด ดังนี้

(1) พืชพรรณในบริเวณทำอาภาศยานตรัง

พื้นที่บริเวณเขตพื้นที่ปฏิบัติการ เนื่องจากสภาพพื้นที่ของทำอาภาศยานตรังโดยส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ดอน และมี
ขนาดพื้นที่ไม่กว้างมากนัก รูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินก่อนที่จะมีการพัฒนาเป็นทำอาภาศยานเป็นป่าไม้ตามธรรมชาติ
ที่เป็นป่าละเมาะ สวนปาล์มและสวนยางพารา และปัจจุบันได้รับการพัฒนาปรับปรุงในบริเวณทางวิ่ง ทางขับ ลานจอด
และอื่นๆ ทำให้พรรณไม้ต่างๆถูกแผ้วถางลงเพื่อการก่อสร้าง และความปลอดภัยในการบิน

สำหรับในบริเวณพื้นที่เขตการบิน บริเวณพื้นที่ตามแนวสองข้างทางวิ่งทั้งสองข้างในระยะ 50 ม. เป็นพื้นที่ปลูกหญ้าเพื่อ
ควบคุมความสูงของหญ้าข้างทางวิ่ง ได้รับการดูแลโดยการตัดให้สั้นอย่างสม่ำเสมอ ส่วนพื้นที่ที่อยู่ถัดออกไปจากพื้นที่ปลูก
หญ้าข้างทางวิ่ง และในปัจจุบันได้การพัฒนาบริเวณสองข้างทางวิ่ง ลานจอด จนทำให้พืชพรรณไม้ต่างๆ หลงเหลืออยู่น้อย
มาก เว้นแต่ทางด้านปลายทางวิ่ง 08 และแนวรั้วทางด้านทิศใต้ยังเป็นพื้นที่ที่รกร้างมีพรรณไม้นานาชนิด ไม้พุ่มเจริญเติบโตอยู่
บ้างแต่ไม่มากนัก

จากการสำรวจพืชพรรณในบริเวณทำอาภาศยานตรังทั้งในเขตพื้นที่ปฏิบัติการ และเขตพื้นที่การบิน พบ 66
ชนิด พืชพรรณที่สำรวจพบ อาทิ ไม้ยืนต้นที่พบ ได้แก่ หูกฟ้า (*Alstonia macrophylla* Wall.) ก้างปลา (*Bridelia affinis*
Craib) ตับเต่าตัน (*Diospyros ehretioides* Wall.) มะม่วงหิมพานต์ (*Anacardium occidentale* Linn.) มะเดื่อปล้อง
(*Ficus hispida* Linn. f.) และเปล้าใหญ่ (*Croton oblongifolius* Roxb.) เป็นต้น บริเวณที่เป็นพื้นที่โล่งพบพรรณพืชใน
วงศ์หญ้า ได้แก่ หญ้าคา (*Imperata cylindrica* Beauv.) หญ้าชันกาด (*Panicum repens* Linn.) และหญ้าคอมมิวนิสต์
(*Pennisetum polystachyon* Schumach.) เป็นต้น นอกจากนี้พรรณไม้ประดับที่ปลูกตามแนวเส้นทางเข้าสู่ทำอาภาศ
ยาน ลานจอดรถยนต์ ตามรอบๆอาคารสำนักงาน บ้านพักพนักงาน ได้แก่ ศรีตรัง (*Jacaranda filicifolia* D. Don) ลั่นทม
หรือลีลาวดี (*Plumeria acutifolia* Poir.) คุณ (Cassia fistula Linn.) อินทนิลน้ำ (*Lagerstroemia speciosa* Pers.)
หมากเขียว (*Ptychosperma macarthurii* Nichols.) ประดู่บ้าน (*Pterocarpus indicus* Willd.) และตีนเป็ด หรือ
พญาสัตบรรณ (*Alstonia scholaris* R. Br.) เป็นต้น

(2) ความหลากหลายของสัตว์ และนกบริเวณทำอาภาศยานตรัง

จากการสำรวจพบสัตว์ป่ารวมทั้งสิ้น 90 ชนิด จำแนกเป็นสัตว์ในชั้นนก 63 ชนิด สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม 5 ชนิด
สัตว์เลื้อยคลาน 16 ชนิด และสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก 6 ชนิด รายละเอียดดังนี้

- สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนม สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนมเป็นชนิดสัตว์ป่าที่สามารถพบเห็นได้น้อยที่สุดโดยพบเห็น 5
ชนิด ในจำนวนทั้งหมดนี้ค่อนข้างที่จะพบตัวได้ไม่ค่อยบ่อยครั้งนัก โดยชนิดที่มีความชุกชุมมาก 1 ชนิด
ได้แก่ ชนิดที่มีความชุกชุม ชนิดที่มีความชุกชุมในระดับปานกลาง มี 2 ชนิด คือ กระรอกปลายหางดำ
(*Callosciurus caniceps*) และหนูหริ่งบ้าน (*Mus musculus*) สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนมชนิดที่มีความชุก
ชุมน้อย มี 2 ชนิด คือพังพอนเล็ก (*Herpestes javanicus*) และกระรอกหลากสี (*Callosciurus*
finlaysoni)

- สัตว์เลื้อยคลาน พบจำนวน 15 ชนิด สัตว์เลื้อยคลานชนิดที่มีความชุกชุมมากมี 3 ชนิด ประกอบด้วย กิ้งก่าหัวแดง (*Calotes versicolor*) จิ้งเหลนบ้าน (*Mabuya multifasciata*) และจิ้งจกหางหนาม (*Hemidactylus frenatus*) ชนิดที่มีความชุกชุมปานกลางมี 6 ชนิดเช่นกันประกอบด้วย จิ้งจกหางแบน (*Cosymbotus platyurus*) กิ้งก่าแก้ว (*Calotes emma*) และจิ้งเหลนหางยาว (*Mabuya longicaudata*) เป็นต้น ชนิดที่มีความชุกชุมน้อย มี 2 ชนิด ได้แก่ กิ้งก่าสวน หรือกิ้งก่าหัวสีน้ำเงิน (*Calotes mystaceus*) และงูลายสาบคอดแดง (*Rhabdophis subminiatus*)
- สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบก พบจำนวน 4 ชนิด สัตว์สะเทินน้ำสะเทินบกชนิดที่มีความชุกชุมมากมี 3 ชนิด คือ คางคกบ้าน (*Bufo melanostictus*) ปาดบ้าน (*Polypedates leucomystax*) และอึ่งอ่างบ้าน (*Kaloula pulchra*) ที่เหลือ 1 ชนิดเป็นสัตว์สะเทินน้ำสะเทินบกที่มีความชุกชุมปานกลางได้แก่ กบหนอง (*Fejervarya limnocharis*)
- นก พบจากการสำรวจทั้งภายในและภายนอกทำอาภาศยานตรังจำนวนทั้งสิ้น 63 ชนิด ในจำนวน 63 ชนิด เป็นชนิดที่พบภายในทำอาภาศยานตรังจำนวน 56 ชนิด ซึ่งโดยส่วนใหญ่เป็นนกที่มีขนาดเล็กและสามารถพบเห็นได้ทั่วไปในสภาพแวดล้อมที่มีการรบกวน ซึ่งแสดงให้เห็นว่านกเหล่านี้สามารถปรับตัวในสภาพแวดล้อมต่างๆ ได้เป็นอย่างดี นกชนิดที่พบชุกชุมมากมี 36 ชนิด ได้แก่ นกยางควาย (*Bubulcus ibis*) นกยางกรอกพันธุ์จีน (*Ardeola bacchus*) และนกกระแตแต้แว๊ด (*Vanellus indicus*) เป็นต้น นกชนิดที่พบชุกชุมในระดับปานกลางมี 12 ชนิด เช่น เป็ดแดง (*Dendrocygna javanica*) นกกวัก (*Amaurornis phoenicurus*) และนกกาเหว่า (*Eudynamis scolopacea*) เป็นต้น ชนิดที่พบชุกชุมน้อยมี 8 ชนิด คือ นกบั้งรอกใหญ่ (*Phaenicophaeus tristis*) นกตบยุงหางยาว (*Caprimulgus macrurus*) และอีกา (*Corvus macrorhynchos*) เป็นต้น

(3) การประเมินชนิดนกที่เป็นอันตรายต่อการบินทำอาภาศยานตรัง

(1) โอกาสในการชนนก (Potential of Strike) ปัจจัยที่ใช้พิจารณา ได้แก่ ความชุกชุมของนก กรณีที่นกมีความชุกชุมมาก โอกาสในการชนนกก็จะสูง มีความชุกชุมปานกลาง โอกาสในการชนนกก็อยู่ในระดับปานกลาง และพฤติกรรมการบินและการหากิน ยังเป็นอีกปัจจัยที่ทำให้เกิดโอกาสในการชนนก กล่าวคือ นกที่มีพฤติกรรมการบินและการหากินเป็นฝูง โอกาสในการชนนกจะมีมากกว่านกที่มีพฤติกรรมการบินและการหากินแบบเดี่ยว และบริเวณพื้นที่ศึกษาที่มีนกที่มีพฤติกรรมในการบินและการกินเป็นฝูงจำนวนมาก แต่เป็นเพียงฝูงขนาดเล็ก จึงมีโอกาสนกชนนกลอยๆ น้อย หรือไม่มีโอกาสในการชนเลย จากการสำรวจพบนกที่อาจทำให้อาภาศยานมีโอกาสนกชนนกลอยๆ โดยแบ่งเป็น 3 ระดับ ได้แก่ โอกาสที่อาภาศยานจะชนนกระดับสูง ระดับปานกลาง และระดับต่ำ ดังตารางที่ 1.9-3

ตารางที่ 1.9-3 โอกาสที่จะเกิดการชนนก (Potential of Strike) ของนกแต่ละชนิด

ชนิด	โอกาสที่จะเกิดการชนนก		
	สูง	ปานกลาง	ต่ำ
นกยางเป็ย (<i>Egretta garzetta</i>)	-	X	-
นกยางควาย (<i>Bubulcus ibis</i>)	-	X	-
นกแอ่นทุ่งใหญ่ (<i>Glareola maldivarum</i>)	-	X	-
นกกระแตแต้แว๊ด (<i>Vanellus indicus</i>)	-	X	-
นกพิราบป่า (<i>Columba livia</i>)	-	-	X

ที่มา : การสำรวจภาคสนาม (2564)

(2) โอกาสที่ก่อให้เกิดความเสียหาย (Potential of Damage) พิจารณาจากขนาดนก สามารถแบ่งออกเป็น 5 ขนาด คือ ขนาดเล็กมาก (< 16 ซม.) ขนาดเล็ก (16-30 ซม.) ขนาดเล็กถึงขนาดกลาง (31-45 ซม.) ขนาดกลาง (46-60 ซม.) ขนาดกลางถึงขนาดใหญ่ (61-75 ซม.) ขนาดใหญ่ (76-90 ซม.) และขนาดใหญ่่มาก (>91 ซม.) โดยนกที่มีขนาดเล็กและเล็กมาก จะก่อให้เกิดความเสียหายได้น้อยมากหรืออาจไม่ก่อให้เกิดความเสียหายเลย ซึ่งจากการสำรวจพบนกที่มีโอกาสที่จะทำให้อาภาศยานเกิดความเสียหาย แบ่งเป็น 3 ระดับ ได้แก่ โอกาสที่จะทำให้อาภาศยานเกิดความเสียหายระดับสูง ระดับปานกลาง และระดับต่ำ ดังตารางที่ 1.9-4

ตารางที่ 1.9-4 โอกาสที่ก่อให้เกิดความเสียหาย (Potential of Damage) ของอาภาศยานหากเกิดการชน

ชนิด	โอกาสที่ก่อให้เกิดความเสียหาย		
	สูง	ปานกลาง	ต่ำ
นกยางเป็ย (<i>Egretta garzetta</i>)	-	X	-
นกยางควาย (<i>Bubulcus ibis</i>)	-	X	-
นกแอ่นทุ่งใหญ่ (<i>Glareola maldivarum</i>)	-	-	X
นกกระแตแต้แว๊ด (<i>Vanellus indicus</i>)	-	-	X
นกพิราบป่า (<i>Columba livia</i>)	-	X	-

ที่มา : การสำรวจภาคสนาม (2564)

จากการประเมินโอกาสที่อาจทำให้อาภาศยานชนนก และการประเมินโอกาสที่จะทำให้อาภาศยานเกิดความเสียหายหากชน สามารถนำมาประเมินชนิดนกที่คาดว่าจะมีอันตรายต่อการบิน ดังตารางที่ 1.9-5 รายละเอียด ดังนี้

ตารางที่ 1.9-5 ผลการประเมินชนิดนกที่คาดว่าจะมีอันตรายต่อการบินของทำอาภาศยานตรัง

Potential of Strike Potential of Damage	ต่ำ	ปานกลาง	สูง
ต่ำ	อันตรายต่ำ	อันตรายต่ำ นกกระแตแต้แว๊ด (<i>Vanellus indicus</i>) นกพิราบป่า (<i>Columba livia</i>) นกแอ่นทุ่งใหญ่ (<i>Glareola maldivarum</i>)	อันตรายปานกลาง -
ปานกลาง	อันตรายปานกลาง	อันตรายปานกลาง นกยางเป็ย (<i>Egretta garzetta</i>) นกยางควาย (<i>Bubulcus ibis</i>)	อันตรายสูง -
สูง	อันตรายสูง -	อันตรายสูง -	อันตรายสูง -

ที่มา : การสำรวจภาคสนาม (2564)

- ชนิดนกที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินปานกลาง 2 ชนิด ดังนี้
 - นกยางเปีย นกยางเปีย (*Egretta garzetta*), Little Egret เป็นนกขนาดกลาง หากินเป็นฝูง มีประชากรค่อนข้างน้อย นกยางเปียหากินในช่วงเวลากลางวันมักอยู่รวมกันเป็นฝูง รวมทั้งการบินค่อนข้างกระจายทั่วไปในพื้นที่ทำอาภาศยาน ดังนั้นโอกาสที่จะก่อให้เกิดอุบัติเหตุในการชนอาภาศยาน และก่อให้เกิดความเสียหายได้พอสมควร
 - นกยางควาย (*Bubulcus coromandus*), Eastern Cattle Egret เป็นนกขนาดกลาง (46 - 56 ซม.; 250 - 510 กรัม) มีอุปนิสัยหากินเป็นฝูง ปะปนกับนกยางเปีย โดยมีอาหารหลักเป็นแมลงและสัตว์ขนาดเล็ก บินหากินกระจายไปทั่วในเขตพื้นที่ทำอาภาศยาน โดยมักจะหากินบริเวณพื้นที่สนามหญ้าสองข้างทางวิ่ง ด้านข้างอาคารที่พักผู้โดยสาร และพื้นที่เปิดโล่งที่ไม่ใช่พื้นที่แหล่งน้ำ ดังนั้น โอกาสที่จะก่อให้เกิดอุบัติเหตุชนอาภาศยานและก่อให้เกิดความเสียหายได้พอสมควร
- ชนิดนกที่มีแนวโน้มที่จะเป็นอันตรายต่อการบินต่ำ 3 ชนิด ดังนี้
 - นกกระแตแต้แว๊ด (*Vanellus indicus*), Red-wattled Lapwing เป็นนกขนาดเล็ก (32 - 35 ซม.; 110 - 230 กรัม) เข้ามาหาอาหารและอาศัยในบริเวณทำอาภาศยานฯ บริเวณทางระบายน้ำ รวมทั้งสนามหญ้าสองข้างทางวิ่ง และมักทำรังวางไข่ตามสนามหญ้าสองข้างทางวิ่ง/บริเวณปลายทางวิ่ง อย่างไรก็ตาม เนื่องจากนกกระแตแต้แว๊ดเป็นนกที่มีประชากรเป็นจำนวนมาก อาจก่อให้เกิดความเสียหายได้บ้าง
 - นกพิราบป่า นกพิราบป่า (*Columba livia*), Rock Pigeon เป็นนกขนาดเล็ก (29 - 37 ซม.; 238 - 380 กรัม) อาศัยและสร้างรังตามต้นไม้/ลานจอดรถ รวมทั้งอาคารสำนักงาน นกชนิดนี้หากินเมล็ดพืช/หญ้า โดยเฉพาะตามสนามหญ้าข้างทางวิ่ง/ทางขับ อุปนิสัยหากินเป็นฝูง มีประชากรจำนวนมาก (>100 ตัว) ดังนั้น จึงมีโอกาสที่จะบินชนอาภาศยาน และก่อให้เกิดความเสียหายได้บ้าง
 - นกแอ่นทุ่งใหญ่ (*Glareola maldivarum*), Oriental Praticole เป็นนกขนาดเล็กเข้ามาอาศัย และหากินรวมทั้งสร้างรังวางไข่ ในบริเวณปลายทางวิ่ง รวมทั้งบริเวณสองข้างทางวิ่งเป็นบางส่วนที่ห่างจากบริเวณที่มีกิจกรรมทางการบิน นกชนิดนี้หากินเป็นฝูง โดยบินโฉบกินแมลงในอากาศตลอดเวลากลางวัน ดังนั้นจึงมีโอกาสที่บินชนอาภาศยาน และก่อให้เกิดความเสียหายได้

จากการนี้ จากการบันทึกและเก็บรวบรวมสถิติอาภาศยานชนนกของท่าอาภาศยานตรัง ตั้งแต่เดือนมกราคม - มิถุนายน 2564 พบว่า มีการเกิดอุบัติเหตุอาภาศยานชนนก จำนวน 2 ครั้ง

1.10 คู่มือการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมทำอาภาศยาน

คู่มือการจัดการสิ่งแวดล้อมทำอาภาศยานทั้ง 9 แห่ง ประกอบด้วย ทำอาภาศยานกระบี่ ตรัง สุราษฎร์ธานี ระนอง นครศรีธรรมราช ชุมพร นราธิวาส หัวหิน และเบตง (ภาคใต้) พิจารณาจากผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่กำหนดโดยคณะกรรมการผู้ชำนาญการ และที่ระบุไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทำอาภาศยาน หรือรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่มีการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดทำอาภาศยาน ทั้งนี้ จากการตรวจสอบการดำเนินงานของทำอาภาศยานทั้ง 9 แห่ง พบว่ามีมาตรการบางข้อที่ทำอาภาศยานดำเนินการไม่ครบถ้วน และมีบางมาตรการจำเป็นต้องมีการปรับปรุงให้มีความเหมาะสมต่อการปฏิบัติต่อไป โดยจะนำเสนอในรูปแบบของแผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อม รายละเอียดดังนี้

1.10.1 แผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อม

จากผลการตรวจสอบ พบว่า ทำอาภาศยานทั้ง 9 แห่ง สามารถดำเนินการตามมาตรการที่เกี่ยวข้องได้ได้อย่างครบถ้วนเป็นส่วนใหญ่ แต่ยังมีบางมาตรการที่ไม่สามารถปฏิบัติได้อย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อให้การดำเนินงานของแต่ละทำอาภาศยานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ที่ปรึกษาจึงเสนอแผนการปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวข้อง ทั้งหมด 6 แผน ดังนี้

- แผนการจัดทำรายงานผลปฏิบัติการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
- แผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านเสียง โดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์
- แผนการประชาสัมพันธ์ผลกระทบจากการดำเนินงานของทำอาภาศยานด้านเสียงและเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ
- แผนการตรวจสอบระบบระบายน้ำ
- แผนการจัดการขยะมูลฝอย
- แผนการจัดการระบบบำบัดน้ำเสีย

1.10.2 แผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อมของแต่ละทำอาภาศยาน พิจารณาจากผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทั้ง 9 แห่ง เพื่อให้มีความเหมาะสมในการปฏิบัติต่อไป

(1.1) **หลักการและเหตุผลกรมทำอาภาศยาน** หลังจากโครงการผ่านการพิจารณาเห็นชอบจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมได้แจ้งมติความเห็นชอบต่อกรมทำอาภาศยานให้ดำเนินการต่อไป สิ่งที่สำคัญอีกประการหนึ่ง คือ การปฏิบัติตามเงื่อนไขและมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการตามรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม เช่น การตรวจวัดคุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน คุณภาพน้ำทิ้ง และการสำรวจทัศนคติของชุมชนโดยรอบทำอาภาศยาน เป็นต้น โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการดำเนินงานของทำอาภาศยานเกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและชุมชนที่ตั้งอยู่ใกล้เคียงพื้นที่ทำอาภาศยาน

(1.2) **วัตถุประสงค์** เพื่อจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม เสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

(1.3) **หน่วยงานรับผิดชอบ** กรมทำอาภาศยาน

(1.4) **พื้นที่ปฏิบัติการ** ทำอาภาศยาน และสถานีตรวจวัดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ได้กำหนดไว้ในรายงานการวิเคราะห์สิ่งแวดล้อมของทำอาภาศยานทั้ง 9 แห่ง

(1.5) **วิธีการดำเนินงาน** กำหนดงบประมาณในการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมเป็นงบประมาณประจำของแต่ละทำอาภาศยาน งบประมาณในแต่ละทำอาภาศยานจะแตกต่างกันออกไปขึ้นอยู่กับมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม กรมทำอาภาศยานควรจัดหาบุคคลที่ 3 (Third Party) ให้เป็นผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม พร้อมทั้งตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม และจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ เพื่อนำเสนอต่อหน่วยงานอนุญาตและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องภายใต้กรอบระยะเวลาของกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

(1.6) **ระยะดำเนินการ** ตลอดการดำเนินงานของทำอาภาศยาน

(1.7) **งบประมาณ** การกำหนดงบประมาณในการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม จะกำหนดตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทำอาภาศยานแต่ละแห่ง ประกอบด้วย ค่าใช้จ่ายในการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ค่าใช้จ่ายในการศึกษาสำรวจและดำเนินการ จำนวน และค่าใช้จ่ายในการจัดทำรายงานฯ ตามแนวทางการจัดส่งรายงานการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม โดยที่ปรึกษากำหนดงบประมาณเบื้องต้นของแต่ละทำอาภาศยาน

1.10.3 แผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านเสียงโดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์

(1.1) หลักการและเหตุผล

เป็นที่ทราบกันดีว่าผลกระทบของการดำเนินงานท่าอากาศยาน คือ ปัญหาเสียงรบกวน ซึ่งมาจากเครื่องบินที่ใช้บริการที่ท่าอากาศยานเป็นหลัก และผลจากการเข้ามาใช้บริการของผู้โดยสาร กิจกรรมดังกล่าวข้างต้นได้ส่งผลกระทบต่อชุมชนโดยรอบในระดับหนึ่ง โดยเฉพาะอย่างยิ่งชุมชนที่อยู่ภายใต้แนวขึ้น-ลงของการบิน (Flight travel) ทั้งนี้ยังมีปัจจัยต่างๆ ที่ส่งผลกระทบต่อระดับของการรบกวน อาทิ ประเภทของเครื่องบินที่ขึ้น-ลง ช่วงเวลาของการเข้ามาใช้บริการ ฤดูกาล จำนวนเที่ยวบิน เป็นต้น นอกจากนี้ ผลการศึกษาด้านเสียงโดยใช้แบบจำลองคณิตศาสตร์ที่ปรากฏอยู่ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยานทั้ง 9 แห่ง โดยใช้แบบจำลอง Aviation Environmental Design Tool (AEDT) เพื่อให้ได้ผลการประเมินจากชนิดของอากาศยานที่ใช้จริงในปัจจุบัน นอกจากนี้ แบบจำลอง AEDT ได้มีการพัฒนาปรับปรุงรายละเอียดและแบบอากาศยานให้มีความแม่นยำและถูกต้องมากขึ้น การประเมินผลกระทบทางเสียงปีละ 2 ครั้ง จะสามารถช่วยในการวางแผนและการจัดการบิน และเป็นการไม่จำกัดอากาศยานประเภทอื่นๆ หรือเทียบเท่าได้เข้ามาใช้บริการท่าอากาศยานต่อไป

การประเมินผลกระทบต้องพิจารณาปัจจัยต่างๆ ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง การศึกษาจึงเลือกใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์มาเป็นเครื่องมือในการประเมินระดับของผลกระทบควบคู่ไปกับการตรวจวัดแบบจำลองที่ใช้ คือ แบบจำลอง Aviation Environmental Design Tool (AEDT) เป็นแบบจำลองที่นิยมใช้กันแพร่หลายในงานด้านการบิน และสามารถประยุกต์ใช้กับสนามบินได้ดี

ผลที่ได้จากการจำลองด้วยระบบคอมพิวเตอร์ จะนำเสนอในรูปของหน่วยการประเมินผลกระทบที่กำหนดเป็นมาตรฐาน คือ NEF โดยหน่วย NEF (Noise Exposure Forecast) คำนวณได้จาก EPN db (Effective Perceived Noise Decibel) ที่ได้จากการตรวจวัดเสียงเครื่องบินแต่ละประเภท โดยมีมาตรฐานกำหนดไว้ดังนี้

ค่า NEF	ผลกระทบ
> 40	ค่าระดับเสียงจากโครงการก่อให้เกิดการรบกวนต่อโดยรอบสนามบินอย่างมาก ไม่ควรก่อสร้างที่พักอาศัย โรงเรียน ฯลฯ ซึ่งเป็นสิ่งก่อสร้างที่ไวต่อผลกระทบด้านเสียงในพื้นที่ดังกล่าว ในกรณีของ Airport Hotel ควรติดตั้งอุปกรณ์ป้องกันเสียงรบกวน
30-40	ค่าระดับเสียงจากโครงการก่อให้เกิดการรบกวนบ้าง ที่พักอาศัยในบริเวณดังกล่าว ควรได้รับการป้องกันด้วยวัสดุป้องกันเสียงรบกวน
< 30	ค่าระดับเสียงจากโครงการได้รับการยอมรับในพื้นที่นี้

ที่มา : Handbook of Noise Assessment (1975)

หากพิจารณาตามแนวทางของ International Civil Aviation Organization : ICAO ซึ่งระบุแนวทางการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ที่มีระดับเสียง NEF ต่างๆ ดังนี้

- NEF น้อยกว่า 30: ภายในพื้นที่บริเวณนี้เหมาะสมกับการใช้ประโยชน์ที่ดินทั่วไป รวมทั้งที่อยู่อาศัยที่มีความหนาแน่นต่ำ
- NEF 30-40: ภายในพื้นที่บริเวณนี้เสี่ยงจากอากาศจะก่อให้เกิดเสียงรบกวนบ้างที่พักอาศัยในบริเวณนี้ควรมีวัสดุป้องกันเสียง หรือควรมีระบบปรับอากาศสำหรับอาคารหรือบ้านพักอาศัย
- NEF 40 ขึ้นไป: ภายในพื้นที่บริเวณนี้เสี่ยงจากอากาศยานจะก่อให้เกิดเสียงรบกวนอย่างมาก ไม่ควรก่อสร้างที่พักอาศัย และสิ่งก่อสร้างที่ไวต่อการได้รับผลกระทบ อาทิ โรงเรียน โรงพยาบาล เป็นต้น

แนวทางการใช้ที่ดินของ ICAO

การใช้ประโยชน์ที่ดิน	ระดับเสียง NEF		
	น้อยกว่า 30	30-40	สูงกว่า 40
ที่อยู่อาศัย	ใช่	(A)	ไม่ใช่
ย่านการค้า	ใช่	ใช่	(B)
โรงแรม	ใช่	(B)	ไม่ใช่
สำนักงาน	ใช่	(B)	ไม่ใช่
โรงเรียน โรงพยาบาล ศาสนสถาน	(B)	ไม่ใช่	ไม่ใช่
โรงพยาบาล	(B)	ไม่ใช่	ไม่ใช่
นันทนาการกลางแจ้ง	ใช่	ใช่	ไม่ใช่
อุตสาหกรรม	ใช่	ใช่	(B)

ที่มา : International Civil Aviation Organization, Airport Planning Manual – Part 2 ICAO.DOC.9184 – Land Use and Environmental Control, 9184-AN/902

หมายเหตุ : (A) กรณีมีประสบการณ์ในอดีตชี้ให้เห็นว่าแต่ละคนที่อยู่อาศัยส่วนบุคคลอาจจะร้องเรียน
(B) ควรดำเนินการวิเคราะห์ความต้องการลดลงของเสียงจากการก่อสร้าง

(1.2) วัตถุประสงค์

- เพื่อใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ในการคาดการณ์ระดับเสียงจากทำอากาศยานต่อสภาพแวดล้อมโดยรอบในสภาพปัจจุบัน
- เพื่อเสนอแนวทางแก้ไขผลกระทบด้านเสียงจากทำอากาศยาน

(1.3) หน่วยงานรับผิดชอบ กรมท่าอากาศยาน

(1.4) พื้นที่ปฏิบัติการ ท่าอากาศยานและชุมชนโดยรอบ

(1.5) วิธีการดำเนินงาน ทำการรวบรวมข้อมูลดังต่อไปนี้เพื่อนำเข้าแบบจำลอง

- การจัดเตรียมแผนที่และค่าพิกัดของท่าอากาศยาน
- รวบรวมข้อมูลลักษณะทางกายภาพของท่าอากาศยาน เช่น ขอบเขตพื้นที่ ระดับความสูง อุณหภูมิท่าอากาศยาน เป็นต้น

- ข้อมูลสถิติภูมิอากาศของสถานีตรวจอากาศทำอากาศยานหรือสถานีที่อยู่ใกล้ที่สุด
- รวบรวมสถิติประเภทและจำนวนเที่ยวบินของเครื่องบินแต่ละประเภทในรอบ 1 ปี

ที่ผ่านมา

- รวบรวมสถิติ (ร้อยละ) การใช้หัวทางวิ่งในการขึ้น-ลงของเครื่องบินในรอบ 1 ปีที่ผ่านมา
- กำหนดสมมติฐานจำนวนเที่ยวบินที่ใช้ในแบบจำลอง

(1.6) ระยะดำเนินการ ปีละ 2 ครั้ง ตลอดการดำเนินการทำอากาศยาน

(1.7) งบประมาณ 350,000 บาท/ครั้ง

1.10.4 แผนการประชาสัมพันธ์ผลกระทบจากการดำเนินงานของทำอากาศยานด้านเสียงและเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ

(1.1) **หลักการและเหตุผล** ที่ตั้งทำอากาศยานส่วนใหญ่จะถูกล้อมรอบโดยแหล่งชุมชน แม้ว่าในช่วงเริ่มต้นโครงการจะเลือกพื้นที่ที่อยู่ห่างไกลจากพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อม แต่ส่วนใหญ่แล้วมีแนวโน้มว่าจะมีการพัฒนาชุมชนขยายตัวเข้าใกล้ทำอากาศยานมากขึ้น ด้วยพื้นที่โดยรอบทำอากาศยานจะต้องถูกควบคุมความสูงของอาคารสิ่งปลูกสร้างตามประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง เขตปลอดภัยในการเดินอากาศ จึงจำเป็นต้องควบคุมการใช้ที่ดินโดยรอบทำอากาศยาน นอกจากนี้บริเวณหัว-ท้ายทางวิ่งและพื้นที่ที่อยู่บริเวณแนวขึ้น-ลงของการบินอาจจะได้รับผลกระทบด้านเสียง การประชาสัมพันธ์ทำความเข้าใจกับประชาชนโดยรอบทำอากาศยานจึงมีความจำเป็น

(1.2) วัตถุประสงค์

- เพื่อกำหนดแผนการควบคุมการใช้ที่ดินในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศและพื้นที่ที่อยู่ในแนวเส้นเสียง NEF
- เพื่อประชาสัมพันธ์ ทำความเข้าใจกับชุมชนโดยรอบทำอากาศยานเกี่ยวกับข้อกำหนดเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ และผลกระทบจากการดำเนินงานของทำอากาศยานโดยเฉพาะด้านเสียง

(1.3) หน่วยงานรับผิดชอบ กรมทำอากาศยาน

(1.4) พื้นที่ปฏิบัติการ ภายในพื้นที่ทำอากาศยานและชุมชนที่อยู่ในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ

(1.5) วิธีการดำเนินงาน

- จัดทำเอกสารประชาสัมพันธ์เขตปลอดภัยในการเดินอากาศ ข้อกำหนดการใช้ที่ดินในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศและแนวเส้นเสียง NEF แล้วนำมาแจกจ่ายให้กับชุมชนที่อยู่ในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ
- จัดทำป้ายประชาสัมพันธ์เขตปลอดภัยในการเดินอากาศ และแผนที่แสดงแนวเส้นเสียง NEF ติดตั้งบริเวณชุมชนที่อยู่ในพื้นที่ดังกล่าว

- จัดทำเอกสารประชาสัมพันธ์การดำเนินงานตามมาตรการต่างๆรวมถึงแสดงผลการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม เพื่อนำมาแจกจ่ายให้กับชุมชนที่อาศัยโดยรอบทำอากาศยาน
- ประสานงานกับสำนักโยธาธิการและผังเมืองจังหวัด เพื่อแจ้งข้อมูลเกี่ยวกับเขตปลอดภัยในการเดินอากาศและแนวเส้น NEF รวมทั้งข้อกำหนดการใช้ที่ดิน เพื่อให้หน่วยงานดังกล่าวใช้เป็นข้อมูลประกอบการจัดทำผังเมือง

(1.6) **ระยะดำเนินการ** ตลอดการดำเนินการทำอากาศยาน

(1.7) **งบประมาณ** ขึ้นอยู่กับจำนวนชุมชนที่ต้องทำการประชาสัมพันธ์

1.10.5 แผนการตรวจสอบระบบระบายน้ำ

(1.1) **หลักการและเหตุผล** จากการสำรวจภาคสนามในปี 2564 พบว่า ระบบระบายน้ำของทำอากาศยานที่ทำการศึกษาส่วนใหญ่มีวัชพืชขึ้นปกคลุมและมีตะกอนดินสะสม จากการสอบถามเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานในทำอากาศยานบางแห่ง พบว่าไม่มีการขุดลอกรางระบายน้ำมาเป็นเวลานานเนื่องจากขาดงบประมาณในการดำเนินงาน ดังนั้นจึงจำเป็นต้องตรวจสอบประสิทธิภาพของระบบระบายน้ำของทำอากาศยานว่ามีปัญหาในการระบายน้ำหรือไม่

(1.2) **วัตถุประสงค์** เพื่อทำการตรวจสอบระบบระบายน้ำ หากมีตะกอนดินสะสม หรือวัชพืชขึ้นปกคลุมบริเวณรางระบายน้ำภายในทำอากาศยานให้เตรียมการขุดลอก

(1.3) **หน่วยงานรับผิดชอบ** กรมทำอากาศยาน

(1.4) **พื้นที่ปฏิบัติการ** ระบบระบายน้ำภายในทำอากาศยานและพื้นที่เกี่ยวเนื่อง

(1.5) **วิธีการดำเนินงาน** ดำเนินการตรวจสอบระบบระบายน้ำ หากพบว่ามีตะกอนดินสะสม วัชพืชขึ้นปกคลุม และรางระบายน้ำไม่สามารถระบายได้ ให้ขุดลอกรางระบายน้ำภายในทำอากาศยานโดยใช้เครื่องจักรกล ได้แก่ รถแบ็คโฮ รถขุดดิน และแรงงานคน อย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง หรือเมื่อพบว่ามีตะกอนสะสมในรางระบายน้ำ 1/3 ของรางระบายน้ำ

(1.6) **ระยะดำเนินการ** ตลอดการดำเนินการทำอากาศยาน

(1.7) **งบประมาณ** ขึ้นอยู่กับพื้นที่ที่ต้องทำการขุดลอกตะกอนดินและกำจัดวัชพืช

1.10.6 แผนการจัดการขยะมูลฝอย

(1.1) **หลักการและเหตุผล** ภายในทำอาภาศยานแต่ละแห่งได้จัดให้มีภาชนะรองรับขยะวางกระจายทั่วไปภายในพื้นที่ทำอาภาศยาน ส่วนใหญ่รองรับขยะมูลฝอยทั่วไปและขยะจำพวกเศษอาหาร กรมทำอาภาศยานกำหนดให้ทางอาภาศยานแต่ละแห่งจัดสร้างอาคารที่พักขยะ แต่แบบอาคารที่ทำการก่อสร้างจะมีความแตกต่างกันออกไปในแต่ละทำอาภาศยาน จากการตรวจสอบในภาคสนามที่พบว่ามีหลายแห่งที่ไม่มีการจัดเก็บขยะที่ดีพอทำให้มีเศษขยะกองสะสมด้านข้างที่พักขยะและบางแห่งมีการกองขยะทิ้งไว้โดยไม่มีการจัดเก็บ ดังนั้นหากไม่มีการดูแลความสะอาดโดยรอบอาคารที่พักขยะอาจกลายเป็นแหล่งดึงดูดแมลงและนกให้เข้ามาหากินได้

(1.2) **วัตถุประสงค์** เพื่อรักษาความสะอาดของอาคารที่พักขยะและป้องกันการเป็นแหล่งที่หากินของแมลงและนก

(1.3) **หน่วยงานรับผิดชอบ** กรมทำอาภาศยาน

(1.4) **พื้นที่ปฏิบัติการ** อาคารที่พักขยะ/จุดรวบรวมขยะ

(1.5) **วิธีการดำเนินงาน** การดูแลอาคารที่พักขยะภายในทำอาภาศยาน สามารถปฏิบัติได้ดังต่อไปนี้

- ในกรณีที่ยังไม่ได้ก่อสร้างอาคารที่พักขยะในกรณีที่ทำการก่อสร้างอาคารที่พักยังไม่ได้ดำเนินการก่อสร้าง ให้เจ้าหน้าที่ประจำทำอาภาศยานจัดหาวัสดุที่สามารถนำมาที่พักขยะชั่วคราว โดยจะต้องมีหลังคาปิดปกคลุมกองขยะเหล่านี้เพื่อไม่ให้โดนน้ำฝน ซึ่งจะก่อให้เกิดกลิ่นอันที่ไม่น่าพึงพอใจได้ ด้านข้างของอาคารที่พักขยะชั่วคราวให้ติดตะแกรงไว้ทั้ง 2 ด้าน เพื่อให้มีอากาศหมุนเวียนถ่ายเทตลอด

- ภายในอาคารที่พักขยะชั่วคราว จะต้องแบ่งพื้นที่สำหรับขยะมูลฝอยทั่วไป และขยะจำพวกเศษอาหาร ในบริเวณพื้นที่รองรับขยะมูลฝอยทั่วไปจะต้องมีถังขยะขนาด 200 ลิตร วางอย่างน้อยจำนวน 4 ถังเพื่อรองรับขยะทั่วไปให้เพียงพอ นอกจากนี้จะต้องมีภาชนะรองรับขยะอันตรายเช่น หลอดไฟ ถ่านและแบตเตอรี่ เป็นต้น เพื่อรวบรวมและนำส่งสถานที่ที่กำจัดอย่างเหมาะสมต่อไป สำหรับห้องพักขยะเปียก ให้ดำเนินการทำความสะอาดที่พักขยะชั่วคราวเป็นประจำอย่างน้อยสัปดาห์ละ 1 ครั้ง

- หากเมื่อการก่อสร้างอาคารที่พักขยะแล้วเสร็จ ให้เคลื่อนย้ายภาชนะรองรับขยะที่ตั้งอยู่ในที่พักขยะชั่วคราวไว้ในอาคารที่พักแห่งใหม่ และให้ทำการรื้อถอนที่พักขยะชั่วคราวและดำเนินการปรับสภาพพื้นดินเพื่อป้องกันเชื้อโรค โดยใช้สารโซเดียมไฮโปคลอไรด์ 5% (สารคลอโรกซ์หรือไฮเตอร์) เพื่อฆ่าเชื้อโรคก่อนจากนั้นจึงทำการปรับสภาพความเป็นกรดของพื้นดินโดยใช้ปูนขาว

- ทำการคัดแยกประเภทของขยะก่อนที่นำมารวบรวมไว้ในห้องอาคารที่พักขยะ โดยส่วนใหญ่ขยะที่เกิดขึ้นในทำอาภาศยานเป็นขยะประเภทเศษอาหารและขยะที่ไม่สามารถนำกลับมาใช้ใหม่ได้ เช่น พลาสติกใส่อาหาร/ขนม เปลือกลูกอม เป็นต้น นอกจากนี้ขยะอันตรายจำพวก หลอดไฟ ถ่านและแบตเตอรี่ ซึ่งยังไม่มีการรองรับขยะจำพวกนี้ ดังนั้นภายในอาคารที่พักขยะควรเพิ่มภาชนะรองรับขยะอันตรายเพื่อทำการรวบรวมและนำส่งสถานที่ที่กำจัดอย่างเหมาะสมต่อไป

- ห้องพักขยะเปียก ให้ทำความสะอาดเป็นประจำอย่างน้อยสัปดาห์ละ 1 ครั้ง

- ให้ทำการบันทึกปริมาณขยะที่ทำการจัดเก็บในแต่ละครั้งเพื่อดูแนวโน้มปริมาณขยะหากพบว่าปริมาณเพิ่มมากขึ้นจะได้จัดเตรียมถังขยะหรือเพิ่มขนาดของอาคารที่พักขยะให้เพียงพอกับปริมาณขยะที่จะเกิดขึ้น แบบบันทึกปริมาณขยะแสดงดังตัวอย่างในตารางที่ 1.10.6-1

- กำหนดให้มีเจ้าหน้าที่รับผิดชอบในการควบคุมการทิ้งขยะให้เรียบร้อยไม่ให้กระจายออกนอกอาคารที่พักผู้โดยสาร

(1.6) ระยะดำเนินการ ตลอดระยะดำเนินการ

(1.7) จบประมาณ อยู่ในงบดำเนินงานของท่าอากาศยาน

ตารางที่ 1.10.6-1 ตัวอย่างแบบบันทึกปริมาณขยะที่เกิดขึ้นในท่าอากาศยาน

[illegible]

1.10.7 แผนการจัดการระบบบำบัดน้ำเสีย

(1.1) **หลักการและเหตุผล** น้ำเสียที่เกิดขึ้นภายในทำอาภาศยานส่วนใหญ่เกิดจากการใช้ห้องสุขาของผู้เข้ามาใช้บริการ ผู้ประกอบการร้านค้า รวมถึงน้ำทิ้งที่เกิดจากบ้านพักเจ้าหน้าที่ประจำแต่ละทำอาภาศยาน น้ำเสียที่เกิดขึ้นทั้งหมดจะถูกรวบรวมลงในระบบบำบัดน้ำเสียเพื่อทำการปรับปรุงคุณภาพน้ำทิ้งให้มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน

โดยทั่วไปทำอาภาศยานได้ทำการติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียแบบสำเร็จรูปภายในอาคารที่พักผู้โดยสาร ทั้งนี้ประสิทธิภาพการทำงานของระบบบำบัดน้ำเสียขึ้นอยู่กับ

- ค่าอัตราส่วนอาหารต่อปริมาณจุลินทรีย์ในระบบ ปริมาณตะกอนจุลินทรีย์ในถังเติมอากาศที่จะทำงานได้ดีนั้น ต้องมีปริมาณอาหารที่พอเหมาะ
- ระยะเวลาที่น้ำเสียอยู่ในถังเติมอากาศ ขนาดของถังเติมอากาศสามารถส่งผลต่อระยะเวลาการพักน้ำ ระบบที่มีระยะเวลากักพักที่เหมาะสมจะช่วยให้จุลินทรีย์สามารถย่อยสลายสารอินทรีย์ได้จนถึงที่สุด
- อายุตะกอน หากมีการสะสมอยู่ในระบบบำบัดน้ำเสียมากเกินไป จะก่อให้เกิดตะกอนส่วนเกินในระบบ

นอกจากนี้ การตรวจสอบการทำงานของระบบบำบัดน้ำเสียสามารถสังเกตได้ด้วยจาก

- สี สีของตะกอนเร่งในถังเติมอากาศควรเป็นสีน้ำตาลเข้มคล้ายสีช็อกโกแลต ถ้าตะกอนสีคล้ำอาจมีการเติมอากาศไม่เพียงพอ
- กลิ่น ระบบที่ได้รับการดูแลที่ถูกต้องจะต้องไม่มีกลิ่นเหม็น จะมีเพียงกลิ่นอับๆ ถ้าตะกอนมีสีดำและกลิ่นเน่าอาจมีการเติมอากาศไม่เพียงพอ

(1.2) **วัตถุประสงค์** เพื่อเป็นการดูแลรักษาระบบบำบัดน้ำเสียภายในทำอาภาศยานให้มีประสิทธิภาพ

(1.3) **หน่วยงานรับผิดชอบ** กรมท่าอากาศยาน

(1.4) **พื้นที่ปฏิบัติการ** ระบบบำบัดน้ำเสียภายในทำอาภาศยาน

(1.5) **วิธีการดำเนินงาน** สามารถปฏิบัติได้ดังต่อไปนี้

- เจ้าหน้าที่ที่มีหน้าที่รับผิดชอบในการดูแลระบบบำบัดน้ำเสียจะต้องศึกษาและเรียนรู้ระบบบำบัดน้ำเสีย โดยให้บริษัทผู้แทนจำหน่ายระบบบำบัดน้ำเสียอบรมและแนะนำแก่เจ้าหน้าที่
- จัดทำแผนการตรวจสอบและซ่อมบำรุงระบบบำบัดน้ำเสียของทำอาภาศยาน ดังนี้
 - ทำการตรวจสอบและซ่อมบำรุงระบบบำบัดน้ำเสียของทำอาภาศยาน เพื่อให้ระบบบำบัดน้ำเสียสามารถดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพ เช่น ตรวจสอบอุปกรณ์ต่างๆ ว่าอยู่ในสภาพการใช้

งานได้ตามปกติหรือไม่ รวมทั้งดำเนินการซ่อมแซมอุปกรณ์ที่ตรวจสอบหากพบว่าชำรุดหรือมีประสิทธิภาพการทำงานต่ำ

- ดำเนินการล้างทำความสะอาดระบบอย่างน้อย 1 ปี/ครั้ง เพื่อทำการล้างทำความสะอาดตัวกลาง ถือเป็นการลดการอุดตันของตัวกลาง และดำเนินสุบกาทดสอบอย่างน้อย 1 ครั้ง/ปี
- ดำเนินการตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้ง โดยทำการตรวจสอบตามดัชนีคุณภาพน้ำทิ้งตามที่กำหนดในรายงานฯ ของแต่ละทำอาภาศยาน
- จัดทำแบบบันทึกรายละเอียดของสถิติและข้อมูลปริมาณน้ำเสียที่เกิดขึ้นเป็นประจำทุกเดือน เพื่อตรวจสอบสอดคล้องกับปริมาณน้ำเข้าระบบบำบัดน้ำเสียกับความสามารถในการรองรับน้ำเสียที่ระบบ ตัวอย่างแบบบันทึกรายละเอียดของระบบบำบัดน้ำเสีย แสดงดังตารางที่ 1.10.7-1

(1.6) ระยะดำเนินการ ตลอดระยะดำเนินการ

(1.7) งบประมาณ อยู่ในงบดำเนินงานของทำอาภาศยาน

1.10.8 แผนการปรับเปลี่ยนและปรับปรุงเงื่อนไขในมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

จากการตรวจสอบผลการดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทำอาภาศยานทั้ง 9 แห่ง พบว่า มีมาตรการฯ ที่สมควรมีการปรับปรุงหรือขอยกเลิกมาตรการบางมาตรการให้มีความเหมาะสมต่อการปฏิบัติงานต่อไป

การยื่นขอยกเลิกหรือเปลี่ยนแปลงเงื่อนไขมาตรการที่ระบุไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม หากกรมทำอาภาศยานมีความประสงค์จะขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการกิจกรรมอื่นๆ ของแต่ละทำอาภาศยาน กรมทำอาภาศยานจะต้องเสนอรายละเอียดของการเปลี่ยนแปลงรวมทั้งเงื่อนไขมาตรการที่ต้องการยกเลิกหรือปรับปรุง ต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเพื่อดำเนินการเสนอต่อคณะกรรมการผู้ชำนาญการด้านโครงสร้างพื้นฐานทั้งทางบกและอากาศให้ความเห็นชอบก่อนการเปลี่ยนแปลง

ตารางที่ 1.10.7-1 ตัวอย่างแบบบันทึกรายละเอียดสถิติและข้อมูลปริมาณน้ำเสียของระบบบำบัดน้ำเสีย

ว/ด/ป	เวลา	ปริมาณน้ำใช้ ในทุกกิจกรรม ของแหล่งกำเนิด มลพิษ (ลบ.ม.)	ปริมาณน้ำ เสียที่เข้า ระบบบำบัด น้ำเสีย (ลบ.ม.)	ปริมาณ สารเคมีหรือ สารสกัด ชีวภาพที่ใช้ (ชื่อ/ปริมาณ) (ลิตรหรือ กิโลกรัม)	ถังตก ไขมัน (มี/ไม่มี)	การระบาย น้ำทิ้งจาก ระบบบำบัด น้ำเสีย (ระบาย/ไม่ ระบาย)	การทำงานของระบบบำบัดน้ำเสีย					ปริมาณตะกอน ส่วนเกินที่เกิดขึ้น จากระบบบำบัด น้ำเสียที่นำไป กำจัด (ลบ.ม.)	ปัญหา อุปสรรค และ แนวทาง แก้ไข	ลายมือชื่อ ผู้บันทึก
							เครื่องเติม อากาศ (ปกติ/ ผิดปกติ)	ตัวกรอง (อุดตัน/ไม่อุดตัน)	กลิ่น (มี/ไม่มี)	ลักษณะน้ำ ทิ้ง (ขุ่น/ไม่ขุ่น)	การลอยตัว ของตะกอน (มี/ไม่มี)			

1.11 การจัดอบรมการด้านการจัดการสิ่งแวดล้อมสนามบิน

(1) หลักการและเหตุผล

การอบรมให้ความรู้เจ้าหน้าที่ของกรมท่าอากาศยานด้านการจัดการสิ่งแวดล้อมของสนามบิน งานจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการ ที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทำอาภาศยานกระบี่ ตรัง สุราษฎร์ธานี ระนอง นครศรีธรรมราช ชุมพร นราธิวาส หัวหิน และเบตง (ภาคใต้) จัดขึ้นเพื่อเสริมสร้างความรู้ความเข้าใจในการจัดการสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยาน 9 แห่ง ให้กับบุคลากรที่เกี่ยวข้องให้มีความเข้าใจ และสามารถนำไปสู่การปฏิบัติได้อย่างมีประสิทธิภาพ

(2) วัตถุประสงค์ของการประชุม

- 1) เพื่อเสริมสร้างความรู้ความเข้าใจ ด้านการจัดการสิ่งแวดล้อมท่าอากาศยานให้บุคลากรที่เกี่ยวข้อง
- 2) เพื่อสร้างความเข้าใจในการดำเนินการตามมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม และการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
- 3) เพื่อรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมและการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

(3) ข้อมูลที่จะนำเสนอ

เนื้อหาในการจัดประชุมเชิงปฏิบัติการได้นำเสนอหัวข้อการบรรยายดังต่อไปนี้

- 1) แนวทางการจัดการสิ่งแวดล้อมท่าอากาศยาน บรรยายโดยวิทยากรจากบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)
- 2) สรุปผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม และผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยาน

(4) กลุ่มเป้าหมาย

จำนวนผู้เข้าร่วมประชุมทั้งหมด 31 คน ประกอบด้วย

- คณะกรรมการตรวจรับพัสดุในงานจ้างที่ปรึกษา
- เจ้าหน้าที่ท่าอากาศยาน 9 แห่ง (ท่าอากาศยานละ 2 ท่าน)
- เจ้าหน้าที่กรมท่าอากาศยาน ที่เกี่ยวข้อง

(5) ระยะเวลาดำเนินการและสถานที่

ระยะเวลาดำเนินการ จำนวน 1 ครั้ง ในวันพุธที่ 8 ธันวาคม 2564 เวลา 09.30 -15.30 น. ณ โรงแรม เลอ ดี เติ้ล (ห้อง Zinna ชั้น 8) ดังรูปที่ 1.11-1



วิทยากรจากบริษัททำอากาศยานไทย



มอบของที่ระลึกแก่วิทยากร



ลงทะเบียนเข้าร่วมอบรม



ตรวจคัดกรองอุณหภูมิ



บรรยากาศการอบรม



บรรยากาศการอบรม



ผู้เข้าร่วมอบรมถ่ายภาพร่วมกัน

รูปที่ 11.1-1 บรรยากาศการอบรมวันพุธที่ 8 ธันวาคม 2564

(6) สื่อ อุปกรณ์และเครื่องมือที่ใช้

- (1) เอกสารนำเสนอประกอบการบรรยาย (ภาคผนวก ง)
- (2) เอกสารประกอบการประชุม
- (3) แบบประเมินผลภายหลังการประชุม

(7) ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ (Out Put)

- (1) ผู้เข้าร่วมประชุมรับทราบสรุปผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม และผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทำอาภาศยาน
- (2) ผู้เข้าร่วมประชุมรับทราบแนวทางการจัดการผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เกิดจากการดำเนินงานของทำอาภาศยาน
- (3) ผู้เข้าร่วมประชุมมีความรู้ความเข้าใจด้านการจัดการสิ่งแวดล้อมสนามบินหลังเข้าอบรมเพิ่มมากขึ้นกว่าตอนก่อนเข้าอบรม

(8) ผลการสำรวจความคิดเห็นของผู้เข้าร่วมอบรม

ในการจัดอบรมครั้งนี้ ที่ปรึกษาได้ทำการประเมินผลการจัดอบรมโดยใช้แบบสอบถามประเมินผลการจัดอบรมและสรุปผลการประเมิน รายละเอียดดังแสดงในภาคผนวก ง รายละเอียด ดังนี้

ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

จากการสำรวจความคิดเห็นของผู้เข้าอบรม จำนวน 30 คน มีผู้ตอบแบบสอบถามจำนวน 26 คน พบว่า ผู้เข้าร่วมอบรมเป็นเจ้าหน้าที่ทำอาภาศยาน 9 แห่ง จำนวน 18 คน เจ้าหน้าที่กรมทำอาภาศยานที่เกี่ยวข้อง จำนวน 12 คน ดังแสดงในภาคผนวก ง

ตอนที่ 2 ความคิดเห็นโดยรวมเกี่ยวกับการจัดอบรม

ผู้เข้าร่วมอบรม ส่วนใหญ่มีความรู้ความเข้าใจก่อนเข้าร่วมอบรม ระดับปานกลาง 18 คน คิดเป็นร้อยละ 69.2 รองลงมาได้แก่ ระดับมาก-น้อย อย่างละ 4 คน คิดเป็นร้อยละ 15.4

ผู้เข้าร่วมอบรมเห็นว่าเนื้อหาการฝึกอบรมทำให้ผู้เข้าร่วมอบรมมีความรู้ความเข้าใจหลังเข้าฝึกอบรม/สัมมนา เพิ่มขึ้นจากก่อนเข้าฝึกอบรม/สัมมนา ส่วนใหญ่ระดับมาก จำนวน 22 คน คิดเป็นร้อยละ 84.6 และระดับปานกลาง 4 คน คิดเป็นร้อยละ 15.4

การนำเสนอของวิทยากร ผู้เข้าร่วมอบรมเห็นว่ามี ความชัดเจนในการบรรยาย ส่วนใหญ่ระดับมาก จำนวน 24 คน คิดเป็นร้อยละ 92.3 และระดับปานกลาง 2 คน คิดเป็นร้อยละ 7.7

มีความชัดเจนในการตอบข้อซักถาม ส่วนใหญ่ระดับมาก จำนวน 21 คน คิดเป็นร้อยละ 80.8 รองลงมา ระดับปานกลาง 5 คน คิดเป็นร้อยละ 19.2 และมีการเปิดโอกาสให้ผู้ร่วมอบรมแสดงความคิดเห็น ส่วนใหญ่ระดับมาก จำนวน 25 คน คิดเป็นร้อยละ 96.2 รองลงมาระดับปานกลาง 1 คน คิดเป็นร้อยละ 3.8

ความเหมาะสมของเอกสารและสื่อในการอบรม ผู้เข้าร่วมอบรมเห็นว่าเอกสารประกอบการอบรมมีความเหมาะสม ส่วนใหญ่ระดับมาก 21 คน คิดเป็นร้อยละ 80.8 รองลงมาระดับปานกลาง 4 คน คิดเป็นร้อยละ 15.4 และระดับน้อย 1 คน คิดเป็นร้อยละ 3.8 ส่วนความเหมาะสมของสื่อนำเสนอ (Power Point) ส่วนใหญ่ระดับมาก จำนวน 23 คน คิดเป็นร้อยละ 88.5 รองลงมาระดับปานกลาง 3 คน คิดเป็นร้อยละ 11.5

ความเหมาะสมของเวลาในการอบรม ผู้เข้าร่วมอบรมเห็นว่าระยะเวลาในการนำเสนอข้อมูลโครงการมีความเหมาะสมส่วนใหญ่ระดับมาก 21 คน คิดเป็นร้อยละ 80.8 รองลงมาระดับปานกลาง 5 คน คิดเป็นร้อยละ 19.2 ส่วนความเหมาะสมของระยะเวลาในการอบรม ส่วนใหญ่มีความเหมาะสมระดับมาก 22 คน คิดเป็นร้อยละ 84.6 รองลงมาระดับปานกลาง 5 คน คิดเป็นร้อยละ 19.2 และความเหมาะสมของระยะเวลาในการตอบข้อซักถาม ส่วนใหญ่ระดับมาก 22 คน คิดเป็นร้อยละ 84.6 รองลงมาระดับปานกลาง 4 คน คิดเป็นร้อยละ 15.4

ความเหมาะสมของสถานที่และบรรยากาศของสถานที่จัดอบรม ผู้เข้าร่วมอบรมเห็นว่า มีความสะดวกในการเดินทาง ระดับมาก 24 คน คิดเป็นร้อยละ 92.3 ระดับปานกลาง 2 คน คิดเป็นร้อยละ 7.7 อุปกรณ์และเครื่องอำนวยความสะดวก เช่น โต๊ะ ที่นั่ง ไมโครโฟน เครื่องขยายเสียงมีความเหมาะสมระดับมาก 25 คน คิดเป็นร้อยละ 96.2 ระดับปานกลาง 1 คน คิดเป็นร้อยละ 3.8 ความเหมาะสมของอาหาร/อาหารว่างและเครื่องดื่ม มีความเหมาะสมระดับมาก 23 คน คิดเป็นร้อยละ 88.5 ระดับปานกลาง 3 คน คิดเป็นร้อยละ 11.5 และบรรยากาศการอบรม มีความเหมาะสมระดับมาก 24 คน คิดเป็นร้อยละ 92.3 ระดับปานกลาง 2 คน คิดเป็นร้อยละ 7.7

ด้านการนำความรู้จากการอบรมไปประยุกต์ใช้ ผู้เข้าร่วมอบรมเห็นว่า สามารถเอาความรู้จากการอบรมครั้งนี้ไปประยุกต์ใช้ได้ระดับมาก 23 คน คิดเป็นร้อยละ 88.5 ระดับปานกลาง 3 คน คิดเป็นร้อยละ 11.5

(9) การบรรลุเป้าหมายของการจัดอบรม

1) ดัชนีชี้วัดความสำเร็จ

- ผู้เข้าร่วมอบรมมีความรู้ความเข้าใจหลังเข้าฝึกอบรม/สัมมนา เพิ่มขึ้นจากก่อนเข้าฝึกอบรม/สัมมนาในระดับมาก ร้อยละ 80
- ผู้เข้าร่วมอบรมคิดว่าสามารถนำความรู้จากการอบรมไปประยุกต์ใช้ได้ระดับมาก ร้อยละ 80
- จำนวนผู้เข้าร่วมอบรมไม่น้อยกว่าร้อยละ 80 ของกลุ่มเป้าหมาย

2) ผลการดำเนินงาน

- ผู้เข้าร่วมอบรมมีความรู้ความเข้าใจหลังเข้าฝึกอบรม/สัมมนา เพิ่มขึ้นจากก่อนเข้าฝึกอบรม/สัมมนาในระดับมาก ร้อยละ 80

จากการสอบถามผู้เข้าร่วมอบรม และผลประเมินจากแบบสอบถาม พบว่า ผู้เข้าร่วมอบรมเห็นว่าเนื้อหาการฝึกอบรมทำให้ผู้เข้าร่วมอบรมมีความรู้ความเข้าใจหลังเข้าฝึกอบรม/สัมมนา เพิ่มขึ้นจากก่อนเข้าฝึกอบรม/สัมมนา ระดับมาก จำนวน 22 คน คิดเป็นร้อยละ 84.6 จึงบรรลุเป้าหมายของการจัดอบรม

- ผู้เข้าร่วมอบรมคิดว่าสามารถนำความรู้จากการอบรมไปประยุกต์ใช้ได้ระดับมาก ร้อยละ 80

จากการสอบถามผู้เข้าร่วมอบรม และผลประเมินจากแบบสอบถาม พบว่า ด้านการนำความรู้จากการอบรมไปประยุกต์ใช้ ผู้เข้าร่วมอบรมเห็นว่า สามารถเอาความรู้จากการอบรมครั้งนี้ไปประยุกต์ใช้ได้ระดับมาก 23 คน คิดเป็นร้อยละ 88.5 ระดับปานกลาง 3 คน คิดเป็นร้อยละ 11.5 จึงบรรลุเป้าหมายของการจัดอบรม

- จำนวนผู้เข้าร่วมอบรมไม่น้อยกว่าร้อยละ 80 ของกลุ่มเป้าหมาย

จากกลุ่มเป้าหมายในการอบรมจำนวน 31 คน ประกอบด้วย คณะกรรมการตรวจรับพัสดุในงานจ้างที่ปรึกษา (5 คน) เจ้าหน้าที่ท่าอากาศยาน 9 แห่ง (ท่าอากาศยานละ 2 ท่าน รวม 18 คน) และเจ้าหน้าที่กรมท่าอากาศยานที่เกี่ยวข้อง (จำนวนหน่วยงานละ 2 ท่าน จาก 4 หน่วยงาน รวมจำนวน 8 คน) พบว่า มีผู้เข้าร่วมการอบรมจำแนกตามกลุ่มเป้าหมาย ดังนี้

- คณะกรรมการตรวจรับพัสดุในงานจ้างที่ปรึกษา จำนวน 3 คน
- เจ้าหน้าที่ท่าอากาศยาน 9 แห่ง จำนวน 18 คน
- เจ้าหน้าที่กรมท่าอากาศยานที่เกี่ยวข้อง จำนวน 7 คน

รวมทั้งสิ้นจำนวน 28 คน คิดเป็นร้อยละ 90.32 จึงบรรลุเป้าหมายของการจัดอบรม